

■ 高等学校教材

(第三版)

TELU HUOYUN ZUZHI

铁路货运组织

兰州铁道学院 陈宜吉 主编



中国铁道出版社

U294
18

高等学校教材
铁路货运组织
(第三版)

兰州铁道学院 陈宜吉 主编
北方交通大学 吴育俭 主审

中国铁道出版社
2002年·北京

(京)新登字 0637号

内 容 简 介

本书是为了适应近年来铁路货物运输的发展和高等学校交通运输专业教学的需要编写的。

书中主要阐述了铁路货物运输的特点和为了达到安全、高效的目的所采取的货运组织办法和设备选用及运用管理办法。主要内容有:铁路货运的基本条件和基本作业,货运计划及货运市场营销,阔大、危险、鲜活货物运输组织及技术安全措施。

本书适用于高等学校交通运输专业(含函授)本科、大专的教学和自学考试者的学习,也可作为从事铁路组织管理和技术工作者的继续教育教材和参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

铁路货运组织/陈宜吉主编. —北京:中国铁道出版社,2001.8

高等学校教材

ISBN 7-113-04265-1

I. 铁… II. 陈… III. 铁路运输:货物运输—高等学校—教材 IV. U294.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 044886 号

书 名:高等学校教材
铁路货运组织(第三版)

作 者:兰州铁道学院 陈宜吉 主编

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街8号)

责任编辑:金 锋 编辑部电话:021-73134(路),010-51873134(市)

封面设计:李艳阳

印 刷:中国铁道出版社印刷厂

开 本:787×960 1/16 印张:23 字数:467 千

版 本:1980年7月第1版 1988年8月第2版

2001年8月第3版 2002年8月第11次印刷

印 数:35 801~40 800 册

书 号:ISBN 7-113-04265-1/U·1164

定 价:32.00 元

版权所有 盗印必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

发行部电话:021-73170(路)



言

第三版

为了提高铁路运输效率和效益,安全、迅速、经济、便利地运送货物,加强铁路货物运输组织具有十分重要的意义。

《铁路货运组织》是高等学校交通运输专业的一门主要专业课。本书的编写是根据铁路高校交通运输专业教学指导委员会的规划,在原罗国雄主编的《铁路货运组织》(1985年)基础上编写的。

本书按交通运输专业教学指导委员会1997、1999年分别在西南交通大学、兰州铁道学院召开的专业教学改革和教材建设研讨会的精神编写。在编写中,除了阐明基本原理外,还根据近年来铁路运输工作的改革与发展,增加了在市场经济条件下铁路货运组织的有关内容,并注意吸收近年来该学科领域国内外的科研成果以及铁路运输实践中的成熟经验。本书力求通过对铁路货源货流组织及运输产品营销、货物运输条件、货运作业和设备的科学管理,以及保证货物运输安全措施的论述,使学习者在获得基本知识和基本理论的基础上提高分析问题和解决问题的能力。希望本书既具有一定的理论水平,又与铁路运输实际相结合,以期对铁路货运组织理论建设及实际运作有所贡献。

本书在编写过程中,参编者先后多次征求铁道部及相关路局的意见,并深入现场了解情况,得到了各级铁路运输组织管理部门的欢迎和支持。兰州铁道学院罗国雄教授、北方交通大学孙桂初教授和沈庆衍教授对本书的编写给予了积极、热情的帮助和指导;索占鸿、郭维鸿、姚养心、刘寿兰、郑光前等老师对书中的有关章节提供了宝贵资料并提出了很好的建议。编者在此一并表示感谢。

参加本书编写的有:兰州铁道学院陈宜吉(第一、十三、十四、十五章)、盖宇仙(第九、十、十一、十二章),同济大学江永波(第二、七、十六章),北方交通大学郎茂祥(第三、五、八章),中南大学谭仲平(第四、六章)。本书由兰州铁道学院陈宜吉主编,北方交通大学吴育俭主审。

限于我们的水平,书中不妥和错误之处恳请读者指正。

编 者

2001年5月



言

第二版

《铁路货运组织》是铁道运输专业的一门主要专业课,1980年出版的《铁路货运组织》试用教材已使用了六年。随着我国铁路运输事业的发展,铁路货运组织无论是在理论上,或是在实践上,都有了许多新的进步,因此,对原有教材进行修改和充实是非常必要的。

本书这次重新编写是以1984年北方、西南交通大学,长沙、上海、兰州铁道学院的代表讨论通过的《铁路货运组织》教学大纲为依据。新教学大纲在章节的安排和内容要求上都有较大改变。如为了在教学中贯彻“少而精”和在掌握基本理论的基础上,着重培养学生自学、分析问题和解决问题的能力,这次编写对一般在铁路现场容易了解的作业过程,教材中做了大量删简;为了开阔学生的视野和思路,要求学生先对铁路货运组织有一个总体了解,树立整体观念,因此,增加了铁路货运组织原理一章,并把铁路货物计划运输一章提到货运站一章之前,内容也有较大变动。

参加本书编写的有兰州铁道学院罗国雄(绪论、第一、二、三、四、五、六、八章),北方交通大学沈庆衍(第七章),长沙铁道学院杨树仁(第九、十、十一章),兰州铁道学院陈宜吉(第十二、十三、十四章),北方交通大学孙桂初(第十五、十六章)。北方交通大学陈策生同志对第三、四章的内容进行了审阅。罗国雄担任主编。

本书由北方交通大学沈庆衍同志主审。西南交通大学尹启泰、董秀兰同志也参加了审稿工作。

限于我们的水平,书中不妥和错误之处,恳请读者指正。

编 者

1985年8月



录

MU LU

第一章 绪 论	1
思考题	4
第二章 铁路货物运输基本条件	5
第一节 铁路货物运输种类	5
第二节 铁路货物运输合同法规	8
第三节 铁路货物运到期限	13
第四节 铁路保价运输与运输保险	15
第五节 铁路货物运输费用	19
思考题	22
练习题	22
第三章 铁路货物运输的基本作业	24
第一节 货物的发送作业	24
第二节 货物的途中作业	32
第三节 货物的到达作业	35
思考题	37
第四章 货运计划与营销	38
第一节 铁路货物运输计划概述	38
第二节 铁路月度货物运输计划	41
第三节 合理运输、均衡运输及直达运输组织	52
第四节 铁路货运市场营销	59
思考题	67
第五章 货场与货运站	68
第一节 货场的分类及配置图	68
第二节 货场场库设备	72
第三节 货场装卸机械设备	79
第四节 货场配线	88
第五节 货场的平面布置	91
第六节 货运站的分类及配置图	96
第七节 铁路货运业务集中化及枢纽内货运站的合理布局与分工	99
思考题	102
练习题	102

第六章 货场管理	103
第一节 货场管理的目标及内容.....	103
第二节 货场的计划管理及作业管理.....	105
第三节 货场设备管理.....	111
第四节 货场质量管理.....	116
第五节 专用线管理.....	120
第六节 货场作业信息管理自动化.....	123
思考题.....	126
第七章 零担货物运输	127
第一节 零担货物与零担车的种类.....	127
第二节 零担车组织计划.....	130
第三节 提高零担货物运输效率的主要方法.....	135
第四节 零担货物的中转组织.....	137
思考题.....	141
练习题.....	141
第八章 货物集装运输	142
第一节 集装箱.....	142
第二节 集装箱办理站与集装箱场.....	150
第三节 集装箱运输组织和管理.....	156
第四节 集装化运输.....	168
思考题.....	171
第九章 货车载重量利用	172
第一节 货车载重量利用指标.....	172
第二节 合理调配使用货车.....	175
第三节 巧装满载.....	178
第四节 货车静载重计划及其统计分析.....	184
思考题.....	186
练习题.....	187
第十章 阔大货物的装载技术条件	188
第一节 装运阔大货物的车辆.....	188
第二节 货物装载的基本技术条件.....	194
第三节 超长货物的装载.....	199
第四节 集重货物的装载.....	202
思考题.....	209
练习题.....	209

第十一章 超限货物运输	211
第一节 铁路限界与超限货物.....	211
第二节 超限货物的测量.....	215
第三节 超限货物等级的确定.....	219
第四节 超限货物运输组织.....	230
思考题.....	236
练习题.....	236
第十二章 阔大货物的加固	238
第一节 运行中作用于货物上的力.....	238
第二节 货物稳定性计算.....	244
第三节 加固材料及加固方法.....	246
第四节 装载加固实例.....	257
思考题.....	264
练习题.....	265
第十三章 危险货物的性质	267
第一节 危险货物的分类.....	267
第二节 各类危险货物的性质.....	269
第三节 影响危险货物安全运输的主要因素.....	281
思考题.....	282
第十四章 危险货物的安全运输措施	283
第一节 危险货物的承运要求.....	283
第二节 危险货物的装卸安全.....	290
第三节 危险货物罐车运输安全.....	291
第四节 危险货物车辆的编组和挂运要求.....	295
第五节 危险货物的防火与防爆.....	298
第六节 危险货物车辆的洗刷除污.....	306
思考题.....	308
练习题.....	309
第十五章 放射性物品的运输	310
第一节 放射性核素及其衰变.....	310
第二节 放射线的防护.....	313
第三节 放射性物品承运和装载的特殊要求.....	319
思考题.....	322
练习题.....	322
第十六章 鲜活货物运输	323

第一节	易腐货物的理化特性·····	323
第二节	易腐货物的腐败机理与保藏措施·····	326
第三节	冷藏运输的制冷原理与制冷计算·····	332
第四节	易腐货物运输设备·····	336
第五节	冷藏车的热计算·····	342
第六节	易腐货物运输组织·····	345
第七节	活动物运输组织·····	349
思考题	·····	352
练习题	·····	352
附 录	·····	353
参考文献	·····	360

第一章

绪论

随着我国国民经济的持续发展 and 社会主义市场经济体制的不断完善,商品供应和交流日益丰富,社会现代物流业随之迅速发展。作为商品交流的载体,铁路、公路、水运、航空、管道等主要交通部门已进入运输市场,而且伴随着各自的深化改革,一个各种运输方式、各运输企业相互竞争、相互联合、相互促进、共同发展的局面正在形成。

铁路是我国国民经济的重要组成部分,得到国家的高度重视。目前铁路运输基础设施投资力度不断增加,建设步伐加快,铁道部提出了“深化铁路改革,加快铁路发展,调整铁路结构,加强技术创新”的要求,并且要在扩展路网的同时,构筑快速路网。现在,铁路在专业运输市场中占 60% 的份额,其中能源和矿石类物资分别占 62% 和 66% 的份额;同时,在全社会货运平均运程减少的情况下,铁路货运平均运程增加了 68 km。由此可见,在我国地域辽阔,资源品种、储量不同,地区经济发展差异较大的国情之下,铁路在大宗物资运输、中长距离运输中承担大区物资交流和出区货物运输的任务依然繁重,加之铁路运输的相对安全性和受自然条件影响较小,使铁路运输在国家综合运输体系中占据了显著的优势地位。

一、铁路运输生产的特点

为了满足国民经济发展对铁路运输的要求,在适应市场经济中求得铁路运营的效益最大化,铁路必须加强运输的经营管理和生产管理。

1. 铁路运输生产“产品”的特殊性

铁路运输不生产具有物质形态的实物性产品,铁路运输的最终效用只表现在运输对象空间位置的改变,而不改变其属性或形态,这种以吨公里(或人公里)表示的“位移”产品具有生产、消费的同步性,即此“产品”不能贮存,随着时间、空间的延伸,在运输生产结束时,消费即止。因为不是“来料加工”,所以没有原料成本支出,提高运输生产的效益,降低运输成本,关键在于提高运输生产过程中的劳动生产率和设备利用率,在一定时间内,以相应的人力和设备条件完成最大的货物发送量和周转量。

2. 为完成运输产品而进行的运输劳务的广泛性和延伸性

由运输产品的定义可知,铁路拥有的货物周转量是铁路完成运输产品产量的表征,因而谋图铁路货运量在社会总运量中的市场份额是铁路运输实现效益最大化的前提。

应该看到,虽然目前铁路运输在各种现代化运输工具中占有重要地位,在国民经济中确实起到了“大动脉”作用,而且干线能力紧张,铁路的“瓶颈”压力尚不能完全减轻,但社会各种运输企业之间和铁路运输企业内部的竞争加剧。于是随着运输产品的市场营销,过去单纯的“位移”产品概念被“位移”前后的服务扩大和延伸化了,特别是由于中介服务的进入,运输主体扩展为运输供给主体、运输需求主体和中介服务主体。这种广义的运输产品概念,促使铁路必须变“坐商”为“行商”,首先在积极吸纳货源、精心组织货流上下功夫。

3. 铁路运输与其他运输方式的协调、统一性

我国铁路基本上是国家投资发展起来的全民所有制企业,尽管在体制上还有许多待完善的问题(诸如政企分开等),但铁路、公路、水运、航空、管道运输的国家综合运输体系必须有机结合,合理衔接,节约运力,共同发展,以求最大的社会效益。为此,铁路运输应在过去铁—公、铁—水联运和国际联运的基础上发展多种方式的“运输联运市场”,从联运中获得更大效益。

4. 铁路运输的时效性和安全性

铁路货物运输应以安全、迅速、经济、便利为特点和优势,最大限度地满足运输需求者的要求。保证货物完整无损,及时发运、准时快速送达,运费经济合理,托运(取货)方便,是运输需求者的共同愿望,也是运输提供者的宗旨。

5. 铁路运输全过程的复杂性和加强铁路运输组织的重要性

铁路货物运输从货源组织开始,经过计划编制、托运、承运、保管、装卸、编组、挂运、中转、到达、交付等多个环节,需要铁路内、外许多部门的密切配合;按铁路运输的生产规律,需求的均衡性往往被市场的波动性所冲击,运输组织的调整任务大;客观上的区域经济差异和干、支线布局造成的供求矛盾,使路网的能力均衡和畅通受到影响;市场经济条件下,货源的不稳定性和不规范的无序竞争,以及某些非法行为也影响着铁路运输的正常秩序。为此,铁路运输既要重视经营和策略管理,又要重视生产的科学管理,通过精心组织,提高运输生产的效率和运输产品的质量。

由上述铁路运输的特点可知,铁路货物运输是联系社会生产、交换和消费的纽带,是铁路直接和发、收货人交往的窗口,铁路货物运输效率的提高,必须通过对货源、人力、设备科学的组织管理手段来实现。因为货运组织工作贯穿于货物运输的全过程,因此,货运组织在铁路运输中具有重要的地位,是铁路运输组织的基础。

二、铁路货运组织工作的任务和要求

1. 在正确执行国家运输政策的前提下,加强货源货流组织,充分、合理地利用铁路运输能力。为此,要根据货物的运量、品种、运距、急缓等不同情况,通过科学地计划组合,使货物运输计划与列车编组计划、列车运行图、运输工作技术计划、车站作业计划及运输方案形成统一的有机整体。

2. 充分利用现有货运设备,并不断改进和采用先进货运设备和技术。要加强货场及专用线管理,提高货场作业能力,改进货物运输全过程的作业组织,加速车辆周转,提高运输效率。

3. 提高职工的安全意识,确保运输安全和货物的完整。实施作业标准化和运输过程的全面质量管理。做好货运事故的分析和处理,制定防止货运事故发生的有效措施。

4. 铁路运输具有多工种协同作业的联动性,运输的货物性质具有很大的差异性,货物的运到期限又具有确定性。因此,要严格执行铁路货物运输的有关规章制度,提高职工的全局观念和技术业务素质,不断总结先进工作经验,研究新的工作方法。

三、学好铁路货运组织

铁路货运组织是铁路运输组织学的重要组成部分,它既有一般经营管理的原理及其在铁路运输中的应用,又有很强的技术特征。本书针对当前物流的社会环境和运输市场的形势,论述了货物运输计划和货运产品营销;根据铁路运输组织的特点和要求,介绍了铁路整车、零担、集装箱各种类的运输组织条件和运输设备要求;考虑到阔大货物、危险货物、易腐货物的特殊性,书中较详细地分析了货物性质和应采用的运输条件及安全措施。

学习铁路货运组织,要有较广泛的知识领域,并要求和能力培养结合起来。面对千差万别的货物、大小远近不同的货流、庞大复杂的运输系统,为使三者都处在有机结合、良性循环的规律之中,就必须“知己知彼”。这样,货运组织的知识面要求必然比较广泛,如数学、理化、力学、机械、电子等基础知识的应用,铁路运输组织知识,市场及经营管理知识。这三种知识的融合就是学习者分析和解决问题能力培养的知识和理论基础。

铁路货运组织具有很强的实践性。这是因为货流和车流都处在动态的时空环境中,针对多因素影响的特点,必须因时、因地按实际情况处置,并注意从实践中寻找规律。因此,学习货运组织要重视实践性教学环节,加强实验教学、案例教学和对有关铁路运输规章的了解。

根据铁路运输组织工作的特点,科学的思想方法的培养十分重要。学习货运组织,要从系统思想出发,探究处理局部与全局、重点与一般、效率与安全、管理与服务、市场与计划、运能与运量等关系的方法,使之从对立中趋向统一。而这种能力的具备必须以扎实的基本知识、基本理论和实践锻炼为基础。

值得提出的是,目前铁路在社会主义市场经济体制不断完善的形势下,以建立现代企业制度为目标,加快了改革步伐。各铁路局已相继推出了:货运计划编制办法、运输合同、保险保价、一定范围的浮动运价、快运货列、行包专列、五定班列、区段中心站、集装箱化运输等运输组织办法;一批运输“品牌”产品已推向市场;铁路货运代理公司的出现,以良好地服务赢得了市场;在加速铁路现代化管理的进程中,计算机信息管理得到

了普遍应用,信息网络化为货运组织的优化提供了重要条件……。这一切都对我们学习货运组织,扩展思路和视野无疑是一个很大的帮助。



思 考 题

1. 铁路运输的特点是什么?
2. 铁路货运组织工作的任务和要求有哪些?
3. 学习铁路货运组织应注意哪些问题?

第二章

铁路货物运输基本条件

铁路是现代化主要交通工具之一,通过铁路运输的货物超过千万个品种,它们性质各异、形状不一,对运输要求的条件也各不相同。为了迅速、准确、安全、便利和质量良好地将货物运抵目的地,铁路部门应按照运输生产实际情况,合理安排运输资源的配置,便于不同的现代化交通运输工具的联合运输。托运人与铁路承运人双方都要熟悉办理货物运输的基本条件、有关法规和相互遵循的原则。

第一节 铁路货物运输种类

铁路运输的货物按其组织方法可分为整车、零担和集装箱三个运输种类。

一、整车、零担、集装箱的办理条件

1. 整车运输

一批货物的重量、体积、形状和性质需要以一辆或一辆以上的货车装运的货物应按整车方式办理运输。一批货物无论是总重或总体积能装足一辆货车标记载重量或充满一辆货车的容积都应办理整车;一件货物的形状不适合进入棚车或敞车与其他货物拼装,或货物的性质决定,有特殊运输要求或者不能清点件数的货物也应按整车办理。

2. 零担运输

一批货物的重量、体积、形状和性质不需要单独使用一辆货车装运则可按零担方式办理运输。

按零担办理运输的货物,铁路规定,一件体积不得小于 0.02 m^3 (一件重量 10 kg 以上的除外),一张运单托运的货物不得超过 300 件。为了保证货物拼装后的安全,便于装卸作业和仓库保管,下列货物不得按零担托运:

- (1)需要冷藏、保温或加温运输的货物;
- (2)规定限按整车办理的危险货物(例如限按整车托运的爆炸品, 1 t 以上的放射性包装货件,气体放射性货物等);
- (3)易于污染其他货物的污秽品(例如未经过消毒处理或未使用密封不漏包装的牲骨、湿毛皮、粪便、炭黑等);

(4)蜜蜂;

(5)不易计算件数的货物(即散、堆装货物);

(6)未装容器的活动物(铁路局规定在管内可按零担运输的除外);

(7)一件货物重量超过2 t,体积超过3 m³或长度超过9 m的货物(经发站确认不致影响中转站和到站装卸作业的除外)。

在专用线或专用铁路内组织直达整装零担运输,经铁路分局同意,由车站和托运人协商,并签订协议后办理;如组织中转整装零担车,应经铁路局批准。

3. 集装箱运输

符合集装箱运输条件的适箱货物,即采用集装箱装载进行运输,可按集装箱方式办理。例如贵重、怕湿、易碎货物特别适合采取集装箱运输。不过下列货物严禁使用通用集装箱装运:

(1)易于污染和腐蚀箱体的货物,如水泥、炭黑、化肥、盐、油脂、生毛皮、牲骨、没有衬垫的油漆等。

(2)易于损坏箱体的货物,如生铁块、废钢铁、无包装的铸件和金属块等。

(3)鲜活货物(经铁路局确定,在一定季节和一定区域内不易腐烂的货物除外)。

(4)危险货物(另有规定的除外)。

集装箱运输只能在指定的办理站之间进行,自备箱还可在铁路局批准的专用线发送或到达。

二、一批货物办理条件

按一批托运的货物,必须具备托运人、收货人、发站、到站和装卸地点相同(整车分卸货物除外)。一批是铁路办理货物承运的基本计算单位,一批货物就代表一份运输合同。

整车货物原则上以每车为一批;跨装、爬装及使用游车的货物以每一车组为一批;大宗货物循环列车(即整列装、卸的不拆散车底固定发、到站的列车)可以一列车为一批;零担货物和集装箱货物则以每张运单为一批。但使用集装箱装运的货物,每批不得超过铁路一辆货车所能装运的箱数。

运输条件不同或根据货物性质不能在一起混装的货物,不得按一批托运:

(1)易腐货物与非易腐货物(如苹果与百货商品);

(2)危险货物与非危险货物(另有规定者除外——即在专用线组织装车,根据货物性质可以混装时);

(3)根据货物的性质不能混装运输的货物(如中药材与香烟或茶叶);

(4)按保价运输的货物与不按保价运输的货物;

(5)投保运输险与未投保运输险货物;

(6)运输条件不同的货物(如温度要求、车种要求等)。

前款规定的货物,在特殊情况下,经铁路分局承认也可按一批托运。

三、整车分卸与途中装卸

1. 整车分卸

为了充分利用货车的载重力,方便托运人,铁路对限按整车办理的货物(但蜜蜂、使用冷藏车装运需要制冷、保温的货物和不易计算件数的货物除外),若其数量不够一车,按托运人要求将同一径路的两个或三个到站在站内卸车的货物,装在同一货车内,作为一批整车货物运输,而在途中不同到站分卸的运输方式称作整车分卸。

2. 途中装卸

按整车办理运输的货物,如果托运人要求在车站站界以外的区间或在不办理货运营业的车站进行装卸作业,并经所在的铁路分局批准可按途中装卸办理。但危险货物不得办理该项运输。在计算运输费用时,应从装车地点的后方营业站或卸车地点的前方营业站作为该批货物的发站或到站结算。

四、直通运输与联合运输

1. 直通运输

按整车托运的货物,为了方便托运人或收货人,免去途中换装作业站或者不同产权归属的交接站办理运输手续,使用一份运输票据完成货物运输任务,这种货物运输方式称作直通运输。

我国目前已开办整车的准、米轨的直通运输,也开办了某些地方铁路与国营铁路的直通运输。但其中准、米轨铁路直通运输的整车货物,一批的重量或体积有以下要求:

(1)重质货物为 30、50、60 t(不适用货车增载的规定);

(2)轻浮货物体积为 60、95、115 m³。

这是因为我国米轨铁路货车仅有两种规格。其中标记载重量为 25 t 的货车容积为 49.3 m³,载重量为 30 t 的货车容积为 63 m³。在换装过程中相互匹配,不会浪费车辆的载重力。

此外,鲜活货物及需要冷藏、保温或加温运输的货物,需要使用罐车运输的货物,每件重量超过 5 t(特别商定者除外)、长度超过 16 m 或者体积超过米轨货物装载限界的货物,均不得办理准、米轨直通运输。

国营铁路与地方铁路由于管理体制不同,收费标准不同,实行一票直通运输时,必须按《国家铁路与地方铁路货物直通运输规则》办理,实行分段计费,一次核收的办法。

2. 联合运输

铁路与其他运输工具或我国铁路与国外铁路共同参加,以一份运输单据完成货物的全程服务,这种运输组织方法称为联合运输。

(1)铁路与水路货物联运。铁路与水路货物联合运输简称为水陆联运。水陆联运

综合了铁路与水路的优势,可以以最短径路,以最快的速度,以最低的运输价格将货物运抵目的地。我国铁路与内河的港口、与沿河的港口都已开展了这项联运服务。铁道部与交通部也联合制订了《铁路和水路货物联运规则》、《水、陆联运货物月度运输计划统一编制办法》和《铁路和水路货物联运费用的清算办法》。这些规章都详细规定了两种运输工具联运的原则、办理货物范围、运送条件、运输计划的编制执行、换装作业、运输费用核收和相互清算、货运事故的赔偿处理、联运双方的权利、义务等内容。

(2)国际铁路货物联运。国际铁路货物联运系指参加联运协定(或公约)的国家之间,办理货物运输时,使用一份联运国统一票据,由联运国铁路作为统一承运人,将货物由一国铁路始运站运抵另一国铁路终到站的全过程运输,即使在国境站办理货物移交时,其交接工作也纯属联运国之间的内部作业,无需托运人或收货人参加,这就为参加联运的国家开辟了一条经济、文化交流的便捷渠道,方便了托运人和收货人,简化了许多烦琐的手续,加快了货物送达速度和资金的周转,还促进了铁路沿线外向型经济和铁路运输业的发展。货物在国境站可以进行不同轨距的换装作业,相同轨距的两国也可以直接过轨运输。

(3)铁路与公路货物联运。由铁路和公路以一份运输票据完成全程的货物运输,称为铁路与公路货物联运,该项业务曾在1958年开办过,当时叫一条龙运输,后因种种原因而停办。目前该项业务仍未正式开办,一般只由“三产”单位,用延伸服务方式开办一定范围的“门到门”全程运输服务。随着社会的发展,法制的日臻完善,多种运输工具各自发挥自己的优势,以最高的效率,最好的服务一票完成货物的全程服务将为期不远。

第二节 铁路货物运输合同法规

铁路是国民经济中一个重要生产部门。铁路直接参与国民经济的经营,与其他运输工具一样,在社会化的大生产中既有分工,也有相互协作的关系。为了维护社会经济秩序和提高运输效率,铁路货物运输应严格遵守有关合同法规。

一、货物运输合同

托运人利用铁路运输货物时,应与铁路(承运人)签订货物运输合同。合同是当事人之间为了各自一定的经济目的而达成的一种权利与义务的协议。《铁路货物运输合同实施细则》规定:铁路货物运输合同,应按照优先运输国家指令性计划产品,兼顾指导性计划产品和其他物资的原则,根据国家下达的产品调拨计划、铁路运输计划和铁路运输能力签订。在签订国家指令性计划产品运输合同中,如不能达成一致意见,可逐级报请双方上级主管综合部门处理。其他货物运输,由托运人与承运人协商签订货物运输合同。

大宗物资的运输,有条件的可按年度、半年度或季度签订货物运输合同,也可以签订更长期的运输合同;其他整车货物运输,应按月签订运输合同。按月度签订的运输合