

GUOJI TIELU HUOWU LIANYUN

国际铁路货物联运

王 为 编著



中国商务出版社
CHINA COMMERCE AND TRADE PRESS

GUOJI TIELU HUOWU LIANYUN

◎责任编辑 林志军

◎封面设计 张 健

◎版式设计 张瑞文

◎责任校对 张丽珠

上架建议：物流管理类

ISBN 978-7-80181-686-3



9 787801 816863 >

ISBN 978-7-80181-686-3/F·1015

定价：30.00 元

国际铁路货物联运

王 为 编著

中国商务出版社

中国·北京

图书在版编目 (CIP) 数据

国际铁路货物联运 / 王为编著. —北京: 中国商务出版社, 2007. 5

ISBN 978-7-80181-686-3

I. 国… II. 王… III. 国际运输: 铁路运输: 货物运输: 联合运输 IV. F530. 85

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 057529 号

国际铁路货物联运

王 为 编 著

中国商务出版社出版

(北京市东城区安定门外大街东后巷 28 号)

邮政编码: 100710

电话: 010—64269744 (编辑室)

010—64245984 (发行部)

零售、邮购: 010—64263201

网址: www.cctpress.com

E-mail: cctp@cctpress.com

北京中商图出版物发行有限责任公司

发行

北京金奥都图文制作工作室排版

三河市汇鑫印务有限公司印刷

787 毫米 × 980 毫米 16 开本

20.25 印张 474 千字

2007 年 5 月 第 1 版

2007 年 5 月 第 1 次印刷

印数: 4000 册

ISBN 978-7-80181-686-3

F · 1015

定价: 30.00 元

版权专有 侵权必究

举报电话: (010) 64212247

序

《国际铁路货物联运》一书是北京铁路局京铁陆桥国际货运代理有限公司王为总经理的力作，书中囊括了作者多年从事国际铁路货物联运工作的知识和经验，包含着作者的智慧，不仅是一本难得的国际铁路货物联运方面的佳作，而且还是一本国际物流的好教材。

读后，感觉到如下特点：首先，这是国内第一本理论与实际相结合的国际铁路货物联运著作。在这之前，几乎所有的有关这方面的著作都是由学校的教师编著的，空泛的理论有余，而实际操作的经验做法不足，难以用于实践。第二，本书是改革开放以来第一本从承、托双方全面论述国际铁路货物联运方面的著作，突出了国际铁路货物联运代理组织物流的作用和托运人的权利，适应我国铁路货物联运市场的发展需要。第三，本书的作者王为先生是一位学者型的经理，在国内很多专业报刊上发表过专业论文多篇，对国际铁路货物联运有着独到的见解。作者驾驭文字的能力极强，全书重点突出，语言流畅。在国际铁路货物联运飞速发展的今天，国际铁路货物联运已形成一个不小的行业。这本书对于从事国际铁路货物联运的企业来说，尤其对新兴的企业，真是雪中送炭。

我相信，本书定能为广大从事国际铁路货物联运的工作者所喜爱。

王子训

原外经贸部货运司 司长

中国交通运输协会联运联合会 副会长

中国口岸协会 顾问

外经贸大学物流中心 高级顾问

2006年11月7日

前 言

随着社会发展，世界各国和地区之间的商品生产与交换迅速增长，作为国际经贸交往实现手段的国际货物运输，已成为国际经济一体化发展中的重要环节。

国际货物运输，根据使用的运输工具的不同，可以分为以下四种运输方式，即国际海上货物运输、国际铁路货物运输、国际公路货物运输和国际航空货物运输。国际海上货物运输是指使用船舶通过海上航道在不同的国家和地区的港口之间运送货物的一种运输方式，由于具有运输量大，通过能力大，运费低廉，对货物的适应性强等优点，一般用于资源性原材料等大批量货物的运输。国际公路货物运输，一般是指汽车运输，机动性灵活性较高，主要用于货物的集运与分拨，国境边贸小额贸易。国际航空货物运输，主要用飞机作为运载方式，最适合鲜活易腐、季节性强、贵重小件货物的商品运输。国际铁路货物运输顾名思义是指通过相关国家铁路在货物运输组织上的相互衔接。欧亚大陆相连的铁路运输网络，以火车为运载工具完成国际货物运输，是一种经济、便捷而又安全、快速的运输方式。

在我国与周边国家快速增长的经贸交往中，国际铁路货物联运成为主要的运输方式。它与其他运输方式相比较，具有准确性和连续性强，几乎不受气候影响，可进行定期的、有规律的、准确的运转，运输速度比较快，运输量比较大，运输成本较低，运输安全可靠，风险较小的特点，便于统筹安排计划，是我国与周边国家经贸交往最主要的运输手段。

随着我国改革开放的发展，经济科技水平迅速提高，在与周边国家的对外经贸交往中，大型的援外成套设备项目和海外投资项目越来越多。由于国家发展急需能源、原材料，周边国家多是资源富集国家，如蒙古的铁矿、煤矿、铜矿，哈萨克斯坦、土库曼、俄罗斯的原油、天然气、煤炭，乌兹别克斯坦的棉花、短绒等产品。我国企业会越来越多地去投资建矿、建厂、建立我国的能源和原料基地。

但我国与周边国家的国际铁路货物联运（包括过境铁路运输），由于政治、历史等原因，在承运规则、单据使用、交货条款、责任划分等主要运输条款上，与现行国际贸易惯例、运输国际规则有许多不相适应的地方，海关、商检也有一些特殊的规定。造成我国的货主和运输代理人在执行国

际铁路货物联运中遇到很大困难。另外，国际铁路货物联运对于铁路运输的专业素质要求也较高。精通业务的人才相比较少，对日益发展的我国与周边国家的经贸交往和货物运输不相适应。

作为一个从事国际铁路货物联运的铁路专业工作者深切感到，在国际铁路货物联运已成为我国经贸交往重要手段的今天，国际铁路货物联运的有关理论、规章与现行国际惯例差异过多，铁路专业业务了解人员较少。各种书籍以理论见多，讲述实际操作与理论结合的少；这对于日益融入一体化世界经济的我国现代化经济发展十分不利。有必要把实践与国际铁路货物联运规章和理论结合起来，形成一本既有理论又有实际操作、学了就能工作的专业书籍。

本书对国际铁路货物联运的规章规定、运输程序、口岸交接、海关商检、装车加固、境外运输、交货条款、货损索赔等从理论和实际操作上作了较详细的介绍，并有部分实际操作介绍。且侧重于铁路运输专业知识和实际业务讲述，本书所依据介绍的规章和业务力求最新内容。

重点内容如下：

1. 国际铁路货物联运的起源、发展的历史背景，规则和现行状态。
2. 国际铁路货物联运的交货方式与贸易术语，与现行国际惯例的相悖，及工作中的注意措施。
3. 国际铁路货物联运的实际操作程序。
4. 国际铁路货物联运中的海关、商检的特殊规定。
5. 我国铁路、国境口岸站和外铁对国际铁路货物联运的限制条件。
6. 国际铁路货物联运的事故、查询、索赔、运输、商务记录的规定。
7. 我国铁路运输的技术规定、运输限制、运输方案。
8. 特种货物运输的规定及大型成套设备运输的组织和协调。

本书高级顾问：崔云宏、王子训、韩佰领、高德庆、刘占芳

感谢参加了本书编著的人员：王毅夫、刘思禹、宗金彩、刘涤非，王杰。为本书资料整理和编写作出帮助的还有：王晴、李红娟、安虎勇、李海涛、俞征、刘悦，在这里表示感谢。

编著者

2007年3月

目 录

第一章 概论	(1)
第一节 概述	(1)
第二节 国际铁路货物联运的产生和发展	(2)
第三节 国际铁路货物联运规章	(6)
第四节 国际铁路联运适用范围	(7)
第五节 铁路的连带责任	(9)
第六节 《国际货协》和《国际货约》直通运输与统一运单问题	(10)
名词解释	(11)
思考题	(11)
附件	(12)
第二章 我国国际铁路货物联运的发展和现状	(21)
第一节 概述	(21)
第二节 我国国际铁路货物联运发展的现状	(22)
第三节 我国国际铁路联运的主要管理机构和执行规定	(22)
第四节 我国的国境（关境）铁路口岸车站	(24)
第五节 我国与周边国家筹措开通的铁路口岸情况	(29)
第六节 铁路货物运输车辆	(30)
名词解释	(31)
思考题	(32)
附件	(33)
第三章 国际铁路货物联运的组织和发送	(55)
第一节 概述	(55)
第二节 发运程序	(55)
第三节 出口货物在国境站的交接	(58)
第四节 国际铁路直通货物联运的运输限制	(61)
第五节 境外运输	(66)
第六节 进口货物运输	(67)

2 国际铁路货物联运

第七节 运送工具和空容器的返回	(69)
名词解释	(70)
思考题	(70)
附件	(71)
第四章 《国际货协》运单（国际铁路货物联运运单）	(73)
第一节 概述	(73)
第二节 《国际货协》运单的组成	(73)
第三节 《国际货协》运单填写说明	(74)
第四节 《国际货协》运单正本填写方法	(75)
第五节 关于运单使用的几点说明	(85)
名词解释	(87)
思考题	(87)
附件	(88)
第五章 国际铁路货物联运运输费用	(102)
第一节 概述	(102)
第二节 计算国际联运费用的基本规定	(102)
第三节 我国铁路运费的计算	(103)
第四节 过境运输费用的计算和核收	(108)
第五节 过境我国铁路货物运输费用的计算和核收	(109)
名词解释	(110)
思考题	(111)
附件	(112)
第六章 国际货物铁路联运的海关商检	(122)
第一节 我国海关的概况	(122)
第二节 代理报关注册程序	(123)
第三节 进出口货物报关程序	(126)
第四节 国际铁路货物联运中海关报关特殊规定	(131)
第五节 国际铁路货物联运中的商检	(133)
名词解释	(135)
思考题	(136)
附件	(137)
第七章 国际铁路货物联运的交付、查寻、变更和赔偿	(143)
第一节 概述	(143)
第二节 国际铁路货物联运的交付和查寻	(143)
第三节 商务记录	(145)
第四节 在国际铁路货物联运中的交货条款和贸易术语	(147)

第五节 国际铁路货物联运的变更和运到期限	(150)
第六节 铁路责任事故和赔偿	(153)
名词解释	(156)
思考题	(156)
附件	(157)
第八章 国际铁路货物联运保险、保价运输	(174)
第一节 概述	(174)
第二节 铁路保价运输	(174)
第三节 我国的国际铁路联运货物保价运输	(176)
第四节 国际铁路联运货物保价运输办法	(178)
第五节 陆上运输货物保险	(179)
名词解释	(181)
思考题	(181)
附件	(182)
第九章 国际集装箱铁路运输	(184)
第一节 概述	(184)
第二节 我国的国际铁路集装箱运输发展	(185)
第三节 我国铁路集装箱的规格	(186)
第四节 海铁联运集装箱发运	(187)
第五节 国际铁路集装箱货物联运	(189)
第六节 中铁与俄、哈、蒙铁的铁路集装箱的使用	(192)
第七节 国际铁路集装箱运输中存在的问题	(198)
名词解释	(199)
思考题	(199)
附件	(200)
第十章 过境铁路运输（大陆桥运输）	(218)
第一节 概述	(218)
第二节 过境运输（大陆桥运输）的历史发展	(218)
第三节 我国的过境铁路运输	(221)
第四节 国际多式联运与过境铁路运输	(223)
第五节 我国关于亚欧大陆桥运输的规定及存在问题	(226)
名词解释	(228)
思考题	(228)
第十一章 特种货物的国际铁路货物联运	(229)
第一节 概述	(229)
第二节 危险货物的国际铁路联运	(230)

4 国际铁路货物联运

第三节 超限、超长、超重、集重货物运输	(234)
第四节 鲜活易腐货物的运输	(237)
第五节 准许按特定条件运输的物品	(238)
第六节 货物押运	(238)
名词解释	(239)
思考题	(240)
附件	(241)
第十二章 国际铁路联运货物的装载加固	(259)
第一节 概述	(259)
第二节 货物装载加固的基本技术条件	(260)
第三节 主要加固方法	(261)
第四节 装载加固方案设计	(262)
第五节 超长货物的装载加固	(264)
第六节 集重货物的装载加固	(266)
名词解释	(267)
思考题	(268)
附件	(269)
第十三章 对港澳地区铁路货物运输	(272)
第一节 概述	(272)
第二节 对港澳铁路运输的特点	(272)
第三节 对香港地区出口货物运输的一般过程	(273)
第四节 对香港地区出口货物运输的重要单证	(275)
第五节 香港段铁路运输简介	(276)
第六节 从香港地区进口货物运输的操作	(279)
名词解释	(280)
思考题	(281)
附件	(282)
第十四章 成套设备的国际铁路联运	(286)
第一节 概述	(286)
第二节 大型国际工程项目运输的特点	(286)
第三节 大型国际工程项目运输的招投标	(288)
第四节 运输方案的具体细节及需注意的问题	(290)
第五节 运输准备工作	(291)
第六节 运输组织和操作	(292)
第七节 运输装载技术方案实例	(294)
思考题	(295)
附录	(296)
主要参考文献	(312)

第一章 概 论

随着世界各国生产的发展和国际贸易的不断增长，国际货物运输的重要性日益突出。国际铁路货物联运作为国际货物运输的重要运输方式之一，在我国改革开放的进程中，处于更加重要的位置。特别是在与周边国家的经济交流中，国际铁路联运更是不可缺少的主要货物运输方式。

铁路运输具有速度快、不易受气候影响、安全程度高、可以有规律地定时准确将货物运送到指定地点的特点，因此在国际贸易运输中占有相当重要的地位，对于内陆国家、地区尤为重要。我国与多个国家陆地相连，铁路相通，这种已经存在一百多年的古老运输方式，使欧亚大陆连成一片，有力促进了我国与欧亚各国的贸易往来，同时，铁路运输也是我国内地对港澳地区贸易和通过香港地区转运世界各地货物的一个重要渠道。

在国际上，通过有关国家铁路之间的协商，订立国际铁路货物联运协定或协议，使得相关国家铁路在货物运输组织上相互衔接，这种利用各国铁路衔接的直通运输为国际贸易货物的交流提供了一种经济便捷而又安全的运输方式，称为“国际铁路货物联运”。自新中国成立以来，我国与欧亚有关国家开展的国际铁路货物联运，在我国对外政治、经济和文化交流中发挥着重要的作用。

第一节 概 述

定义：凡在跨国及两个及两个以上国家铁路的货物运送中，由参加国家铁路共同使用一份运输票据，并以连带责任办理的全程铁路运送，该种运输组织形式就称为国际铁路货物联运（International Railway Through Goods Traffic. 《国际铁路货物联运协定》）

一、国际铁路货物联运的性质和作用

国际铁路货物联运是对外贸易运输的重要组成部分，是我国与各周边国家和港澳地区经济交往的主要运输方式。根据我国对外开放政策的要求，在《国际铁路货物联运协定》规章下合理利用铁路运输方式和运输工具，多快好省地完成进出口货物的运输任务，为发展对外经济贸易和对外经贸交往服务，为我国的经济建设服务。

由于国际铁路货物联运是完成客户交给的货运任务，因此它是一项服务性的工作。无论是外贸运输代理人员还是铁路部门的工作人员都必须树立为货主服务的概念，方

使用户实际上也是为国家经济建设服务的具体表现。与此同时，货主也应主动与铁路部门配合，切实搞好国际联运这项服务工作，使得国际联运货物“安全、迅速、准确、快捷、方便”地运到目的地。

二、国际铁路货物联运的特点

1. 货物必须由两个及两个以上的国家铁路参加运送、涉及面广、要求标准高

国际铁路货物联运是涉及多个国家铁路运输的一种国际联合运输形式，由于在运送货物时要顾及各参加铁路的设备条件、运输组织方式和相关的法规制度，从而也决定了该项业务的复杂性，特别是有关国际联运的规章条款既繁多又复杂，在办理国际联运时，其运输票据、货物、车辆及有关单证都必须符合国际铁路联运的规定和有关国家的政策法规。

2. 使用一份铁路联运票据完成货物的跨国运输、节省人力、减少货损

在国际联运中，参加联运国家铁路作为统一的承运人，承担连带责任，使用一份票据对发货人（即托运人，系《国际铁路货物联运协定》中的称谓，下同）或收货人负责办理从一国铁路始运站至另一国铁路终到站的全过程运输。即使是在两国铁路移交货物时，其交接工作也纯属联运国铁路之间的内部作业而无需发货人或收货人参加。

3. 在运输责任方面采用统一责任制，减少中间环节、简化手续

自铁路承运货物起到交付货物或到达某一转发送车站时止的全部运送过程，无论国际铁路联运货物的灭失、毁损、短少等或延迟交付的责任是发生在哪一个参加联运国铁路区段，均按参加联运国铁路共同签署的《国际铁路货物联运协定》中的连带责任条款对发货人或收货人负责。

4. 仅使用铁路一种运输方式，时间性强

国际铁路货物联运不涉及其他运输方式的参与，只使用铁路运输一种运输形式，在运输的连贯性、持续性等方面有其特有的优势，并具有铁路运输时间性强的特点。

有些货物甚至不经换装就可实现长距离的路途跨国运输而运抵目的地，减少装卸环节。

第二节 国际铁路货物联运的产生和发展

一、国际铁路货物联运的产生

国际联运是当今铁路运输业的重要方式，世界各国对铁路的客货运输组织（或称铁路运营管理）极其重视。尤其是在国际贸易和交往中，通过国家之间的协商，订立了各种协定和建立协约组织，对促进国际贸易和交往起着日益重要的作用。

国际铁路货物联运，始于19世纪中叶：欧洲各国间的货物交流日益增多，国际货物运输业务面临业务范围扩大，遍布国内外广大地区，特别是运往国外的商品，要通过几个国家和地区，承运者将遇到海关检查和缴纳关税等许多复杂问题。当时欧洲具有发达并且相互连接的铁路网络，许多国家铁路当局多次协商联运公约和协议，也建

立过常设的铁路机构，以协调各国间的铁路直通运输。如在 1886 年成立的国际铁路协会，但在统一各国办理联运的运送条件上尚不够完备。直到 1890 年欧洲各国铁路代表在瑞士的伯尔尼举行的会议上，制定了《国际铁路货物运送规则》，自 1893 年 1 月 1 日施行。从此，国际铁路货物联运才有了第一个比较完整的国际铁路规章，并正式开始了国际铁路货物联运。

二、国际铁路组织

目前国际铁路组织主要有三种：政府间的合作组织，非政府间的联合组织以及国际铁路科学技术试验研究机构。

主要国际铁路组织简介：

（一）国际铁路货物运送公约

19 世纪后半期，欧洲国家之间开办了国际货物联运。1886 年建立了国际铁路常设机构“国际铁路协会”。随后，1890 年，欧洲各国外交代表在瑞士首都伯尔尼举行会议，制定了《国际铁路货物运送规则》，即《伯尔尼公约》。该公约经各国政府批准后，于 1893 年 1 月 1 日起实行，后于 1924 年、1933 年两次修改，1934 年此公约在伯尔尼会议上又重新修订，改称为《国际铁路货物运送公约》，简称《国际货约》，于 1938 年 10 月 1 日开始施行。

当时参加《国际货约》的国家有 24 个国家，苏欧剧变后，又有部分东欧国家加入，到现在已有阿尔巴尼亚、奥地利、波黑、克罗地亚、爱尔兰、列支敦士登、立陶宛、马其顿、摩纳哥、波兰、瑞士、德国、法国、意大利、比利时、荷兰、西班牙、葡萄牙、芬兰、瑞典、斯洛文尼亚、伊拉克、伊朗、黎巴嫩、叙利亚、阿尔及利亚、摩洛哥、突尼斯、挪威、丹麦、土耳其、希腊、卢森堡、英国、保加利亚、匈牙利、罗马尼亚、捷克、斯洛伐克等共 39 个国家参加。

（二）国际铁路联盟

国际铁路联盟，全称 Union Internationale des chemins de fer，简称 UIC，是欧洲一些国家的铁路机构以及其他洲的铁路机构和有关组织参加的非政府性铁路联合组织，中文简称“铁盟”。

铁盟成立于 1922 年 12 月 1 日，总部设立在巴黎。成立时有 27 个国家的 46 个铁路机构参加。到 1983 年 1 月共 68 个铁路机构和 15 个与铁路有关的组织参加。其中正式成员 39 个（欧洲 27 个，北非 4 个，中东 8 个，）其铁路均相互衔接；准成员 29 个（中非 12 个，北美和中美 6 个，亚洲 8 个，大洋洲 3 个）；赞助成员 15 个（是同铁路有关的组织，包括一些窄轨铁路机构、地下铁道机构和国际集装箱运输公司、国际铁路冷藏运输公司及客车公司等）。我国铁路在 1979 年 6 月在铁盟内恢复活动。

铁盟的宗旨是推动国际铁路运输的发展，促进国际合作，改进铁路技术装备和运营方法，开展有关问题的科学研究，实现铁路建筑物、设备技术标准的统一。

（三）国际铁路协会

国际铁路协会，全称 International Railway Congress Association，简称 IRCA，中文简称“国际铁协”。

国际铁协的会员加入条件是：（1）各国合法成立的、拥有公用铁路（包括地下铁道）100公里以上，近三年的平均收入在200万金法郎以上的铁路机构；（2）国际性铁路组织和研究机构、公司，以及铁路联合组织所管理的铁路不属于这个协会的成员、但延展里程在5000公里以上的组织机构，符合上述条件之一的均可申请入会。

国际铁协成立于1885年，到1981年，协会的会员共有97个，会址设在比利时的布鲁塞尔。

国际铁协的宗旨是加强各会员之间铁路运输业务的经验交流，促进铁路运输的发展。其主要活动方式：召开定期会议或专家会议；向会员提供专门问题的资料；出版刊物，如与国际铁路联盟合作出版《国际铁路》和《国际铁路文摘》。

（四）国际铁路联盟试验研究所

目前，国际性的铁路研究机构首推国际铁路联盟下的铁路科学技术试验研究机构——国际铁路联盟试验研究所。该所成立于1950年11月，所址设在荷兰的乌德勒支。

该所成员为参加国际铁路联盟的铁路机构，欧洲各国铁路机构为主要成员，此外各国铁路机构称远方成员。我国铁路于1981年4月正式参加，是该所第44个成员。各成员有提供经费和承担科学研究的义务，有分享科学研究成果的权利。

该研究试验所的主要任务是组织各成员的研究成果交流，促进成员间的合作，并承担部分研究试验工作。

三、我国参加执行的组织和协定

《国际铁路货物联运协定》（以下简称《国际货协》）和《铁路合作组织》（以下简称铁组）

1951年我国和苏联在北京举行会议，签订了中苏铁路联运协定，决定自1951年4月1日起，开办中苏铁路联运。

同年11月1日，在苏联代表的倡议下有阿尔巴尼亚、保加利亚、匈牙利、民主德国、波兰、罗马尼亚、苏联和捷克斯洛伐克等8国部长参加会议，对国际铁路客货运输问题进行了研究，并起草通过了《国际铁路货物联运协定》（以下简称《国际货协》）和《国际铁路旅客联运协定》（以下简称《国际客协》）。

1953年7月，中国、朝鲜和蒙古派的代表参加了在莫斯科召开的《国际客协》和《国际货协》代表大会，并从1954年1月1日起执行上述协定。中苏铁路联运协定同时废止。1955年7月在柏林召开的《国际客协》和《国际货协》代表大会，越南铁路也派代表参加，并从1956年6月1日起执行《国际货协》和《国际客协》。从此，参加两个协定的有：苏联、阿尔巴尼亚、保加利亚、匈牙利、民主德国、波兰、罗马尼亚、捷克斯洛伐克、越南、蒙古、朝鲜、中国、古巴等13国铁路。这13个国家的铁路

营业里程共达 25 万多公里。

1956 年 6 月在保加利亚召开的第一次部长会议上, 决定在原签订的《国际货协》和《国际客协》的基础上, 成立“铁路合作组织”(以下简称铁组)。1957 年 5 月在北京召开的第二届部长会议上, 通过了铁路合作组织章程, 决定设立部长会议的执行机关——铁组委员会。从 1957 年 9 月 1 日起铁组委员会开始工作, 代表部长会议执行和处理日常事务, 并规定中文、俄文、德文为国际联运的工作语文, 1993 年后确定中文、俄文为工作语文。

1989 年东欧剧变, 随后苏联解体, 两德合并后退出, 捷克斯洛伐克一分为二; 俄罗斯继承前苏联的席位, 其他前苏联成员白俄罗斯、拉脱维亚、立陶宛、摩尔多瓦、乌克兰、爱沙尼亚 6 国 1992 年加入, 阿塞拜疆、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦五国于 1995 年加入; 伊朗 1997 年加入。至 1999 年铁组正式成员 27 个。

当时, 铁组还有几个观察员(法国、德国、芬兰、希腊、南斯拉夫等), 加入企业 20 余个。

“铁路合作组织”的基本任务是:

1. 掌管国际客、货联运协定及其有关的各种规章和办事细则的修改及补充, 制定国际铁路联运运价, 编制最合理的国际运行径路, 商定运输计划, 改善国境站的工作;
2. 解决在国际联运中如何最经济地使用车辆, 提高列车旅行速度, 编制或改进列车时刻表;
3. 组织铁路运输、公路运输方面的科学技术合作和经验交流;
4. 研究和商定有关统一界限、车辆、线路上部建筑、信号和运营规章等问题;
5. 研究与汽车运输的发展和管理的国际组织合作;
6. 同其他从事铁路、公路运输的国际组织合作。

为此, 在“铁组”内组建了包括有国际旅客联运、国际货物联运、运价经济问题、运营问题、科学技术合作、限界和车辆问题、通信信号设备问题、牵引和电气化问题、线路和工程建筑问题、同其他国际合作组织问题、汽车运输问题等下属 11 个专门委员会。

进入 20 世纪 90 年代, 随着国际政治、经济形势的变化, “铁组”进行了必要的改革。1991 年 6 月在华沙, 由保加利亚、中国、朝鲜、蒙古、罗马尼亚和俄罗斯作为“缔约铁路”, 公布了《关于统一过境运价规程的协约》, 决定在国际铁路货物过境运输中采用《统一过境运价规程》(以下简称《统一货价》)。《统一货价》是该协约不可分割的组成部分, 不再从属于《国际货协》, 具有独立的法律地位。新《统一货价》是在原《国际货协》统一货价的基础上修改补充而成的。其中的费率由原来的以卢布计价改为以瑞士法郎计价。匈牙利、前捷克斯洛伐克、波兰和前民主德国铁路不参加新的《统一货价》, 但仍采用《国际货协》的规定。我国铁路从 1991 年 9 月 1 日起执行上述规定。

目前, 铁组现在已成为成员国国家主管机关和铁路企业的混合型组成体, 也可从企业的角度综合解决铁路运输问题。为此, 除部长会议外, 又设立了总局长会议。并设置了 5 个专业委员会:

- 第一委员会：运输政策、生态和混合运输；
- 第二委员会：运输法；
- 第三委员会：运营；
- 第四委员会：财务、经济、运价问题和市场；
- 第五委员会：技术问题。

部长会议负责第一、第二委员会的工作，总局长会议负责第三、第四、第五委员会的工作。同时，吸收一些铁路或企业作为“观察员”出席会议，如德国与法国铁路等。

我国目前参加和执行的是《国际铁路货物联运协定》（以下简称《国际货协》）和《国际货协》的其他规定。我国的国际铁路货物运输和本书均以此为基础文件。

在1998年，我国铁道部重新颁布了《国际铁路货物联运协定》和《国际铁路货物联运协定细则》。到现在《国际货协》参与签字国有：阿塞拜疆共和国、阿尔巴尼亚共和国、白俄罗斯共和国、保加利亚共和国、越南社会主义共和国、格鲁吉亚共和国、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦共和国、中华人民共和国、朝鲜民主主义人民共和国、吉尔吉斯共和国、拉脱维亚共和国、立陶宛共和国、摩尔多瓦共和国、蒙古国、波兰共和国、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦共和国、土库曼斯坦共和国、乌兹别克斯坦共和国、乌克兰共和国、爱沙尼亚共和国。共22个国家铁路，称为“参加路”。并有斯洛伐克、罗马尼亚、捷克和匈牙利未参与签字，但适用《国际货协》联运条款，称为“适用路”。

铁组所有会议的决议，均须由出席会议的各国铁路代表团一致通过。（参看附件1.1）

第三节 国际铁路货物联运规章

国际铁路货物联运规章由各参加铁路共同制定，修改或补充。规章条款各方必须取得一致同意，并按规定公布。办理国际铁路货物联运的规章主要有：

1. 《国际铁路货物联运协定》（简称《国际货协》），规定货物运送条件、运送组织、运送费用计算核收办法以及参加（适用）铁路所负责任和收、发货人之间的权利和义务，对参加，适用铁路和发、收货人都有约束力。

2. 《国际铁路货物联运协定办事细则》（简称《货协细则》），是铁路工作人员执行《国际货协》办理货运业务时铁路内部的办事程序、工作方法及调整路内关系的准则，只适用于参加、适用铁路内部。

3. 《国际铁路货物联运统一过境运价规则》（简称《统一货价》），规定了在过境参加《统一货价》国家的铁路时办理货物运输手续、过境运送费用、杂费和其他费用的计算与核收方法以及过境里程、货物运价等级、计费重量等的确定办法，对参加铁路和发、收货人都有约束力。

4. 《国际联运车辆使用规则》（以下简称《车规》），主要规定了国际联运协定各国的参与联运车辆的技术条件。对各国铁路车辆部门和国境车站适用。