

联运及运输 业务手册

LIANYUN JI YUNSHU YEWU SHOUCÉ

胡思继 主编

中国经济出版社

联运及运输业务手册

胡思继 主编

中国经济出版社

内 容 提 要

本书是一本具有广泛实用性的工具书。书中阐述了联运和联运公司工作的基本原理,介绍了多种货物(大宗货物、特种货物、个人物品)、多种运输渠道(铁路、公路、海运、河运、航空)、多种运输方式(零担、整车、集装箱)和水、陆、空联运的运输组织、运输办法、包装要求、运价计算、货物装卸和保管等业务的规定、标准和数据,以及办理货运时如何填写运单、如何签订合同、需要提供何种证明文件、发生事故时如何处理等知识。

书中附有全国铁路、水路、公路、航空运输网图,全国各营业站资料,易漏站名和各种有关规定文件等。

本书是联运及运输企业从事货运业务人员必备的工具书,也可作为业务学习和干部培训的教科书,也是广大读者必需的知识读物。

本书由中国交通运输协会组织编写。编写组由下列人员组成:

组 长 岳志坚

副组长 渠绍欣 张崇新

主 编 胡思继

成 员 胡思继 张知恕 渠绍欣 刘英华 王 琚

夏世贤

王德琛 周怀成 李运刚 孟德本

联运及运输业务手册

胡思继 主编

*

中国经济出版社出版

(北京翠微路22号)

北京京辉印刷厂印刷

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

*

850×1168毫米 32开本 21印张 插页,13 537千字

1987年3月第1版 1987年3月第1次印刷

印数: (平) 19,000册 (精) 500

统一书号: 17395·02 定价: (平)5.50元
(精)6.50元

序 言

想编一本关于联运业务方面的手册是两年前的事了。主要是在江都全国联运经验交流会上，各省、自治区、直辖市的联运企业普遍要求出一本办理联运业务的工具书。如今，大家的这个愿望初步得到了满足。

联运是个综合性的运输组织工作。它涉及到铁路、公路、水运、民航等各种运输方式，还涉及到生产、经营、供销各部门。因此，运输业务是相当复杂的。从事联运业务的工作人员，必须要熟悉甚至精通铁路、公路、内河、海洋、航空等部门有关联运工作的规章制度，诸如政府法令、运输条件、运输限制及运输计费等。《联运及运输业务手册》，就是想为解决这方面的问题奠定基础而编写的。

这本手册还有一个用处，就是随着联运事业的发展，各部门、各地区纷纷办起了联运干部培训班，有了这本手册，除了联运工作者学习联运工作基础知识以外，还可以作为举办联运干部培训班教材之用。

我国的各项改革工作正在不断深入，因此，手册中所列举的一些内容，如果有新的变动，应当按新的规定执行，务请读者加以注意。

为编制这本手册，许多同志下了功夫。江苏省的几位联运工作者做了许多基础工作，由北方交通大学运输管理工程系胡思继副教授主编，国家经委、铁道部、交通部、中国民航局等部门的有关同志提供了大量资料，并参加了编写和校对工作。手册力求内容准确、文字简练、使用方便。

各级交通运输协会愿意成为各级政府交通运输部门的参谋和助手，协助做好联运工作。我们应当挤点时间，学好联运工作的基础知识和《联运及运输业务手册》，并汇集使用手册中存在的问题，以备再版时修正。谢谢大家！

中国交通运输协会常务副会长 岳志坚

1986年9月10日

前 言

联运是旅客和货物从出发地到目的地的综合性运输组织工作。通过联运，有效地把各种运输工具和产、供、运、销紧密地衔接起来，加强了横向联系，给旅客和货物运输带来很大便利。联运的具体过程是由运输企业、联运企业组织实现的。

世界各国和我国的实践证明，开展联运，可以选择经济合理的运输经路，充分发挥各种运输方式的效能，提高运输效率，节省运输费用，加速商品流通。实行一次托运、一次结算、全程负责的运输责任制，大大地简化运输手续，提高服务质量和方便货主。联运能更有效地保证迅速、简便、安全、经济地把旅客和货物运送到目的地，有较高的社会经济效益。

在我国，随着对外开放、对内搞活经济政策的贯彻，国民经济迅速发展，为适应经济发展的客观需要，联运企业在全国相继出现，从而大大推进了联运事业的发展，国家对联运企业的发展很重视，给予大力扶持，并已取得了明显效果。

由中国交通运输协会牵头组织，北方交通大学胡思继副教授主编，江苏等省联运公司提供了大量资料，有关部门同志大力支持，出版了这本《联运及运输业务手册》，这是在我国联运事业发展中的第一本工具书。我祝贺这本书的出版，并希望它在发展我国联运事业中，在联运企业的建设和发展中，能起到积极的作用。

国家经济委员会交通局局长 郑鹤鸣

1986年9月10日

目 录

序言

前言

第一部分 联运和联运服务公司的工作	(1)
一、货物流通过程和货物运输过程	(1)
二、货物运输业务组织体制	(3)
三、什么叫联运	(5)
四、联运服务公司的业务	(7)
五、联运服务公司办理货物联运业务的作业程序	(9)
六、联运服务公司核收运输费用的办法	(10)
七、集装化运输组织	(11)
(一)集装化运输的意义	(11)
(二)集装化运输的分类	(12)
(三)托盘运输	(12)
(四)集装箱运输的组织	(21)
八、联运货物中转业务及联运业务网	(30)
九、联运服务公司仓库和装卸机械管理	(40)
十、联运服务公司运输工作质量的评价	(48)
十一、联运服务公司工作的经济承包责任制	(59)
第二部分 运输合同	(68)
一、合同和经济合同	(68)
二、货物运输合同	(74)
三、仓储保管合同	(83)
四、财产租赁合同	(85)
五、货物运输保险合同	(91)
第三部分 货物包装	(102)
一、货物包装的意义及分类	(102)

二、货物运输包装	(119)
三、类别货物的包装要求	(120)
四、货物运输包装标记和标志	(148)
五、货物包装的“三化”和集合包装	(156)
六、包装验收	(158)
第四部分 水路货物运输	(159)
一、水路货物运输计划申报、审批的规定	(159)
二、水路货物运输的有关规定	(161)
(一)货物运输的分类	(161)
(二)货物的托运和承运	(161)
(三)货物运到期限	(165)
(四)到达和交付	(167)
(五)运输合同变更和解除的规定	(168)
(六)特种运输	(169)
(七)江海河联运	(182)
(八)个人物品运输的补充规定	(183)
三、货运商务事故处理	(185)
四、水运运杂费	(186)
(一)运费计算单位及要求	(186)
(二)运价等级	(186)
(三)计费重量的确定	(189)
(四)运价里程	(189)
(五)直达运价的计算	(189)
(六)长江芜湖区间货物运输计收附加费的规定	(190)
(七)联运运价的计算	(191)
(八)变更运输费用的核收	(191)
(九)包船、包舱运费	(191)
(十)冷藏船、舱运费	(191)
(十一)随货同行备用包装的运费	(192)
(十二)主要航线及航线货物运价率表	(192)
五、沿海、长江港口收费标准	(247)

(一)港口收费规定	(247)
(二)船舶港务费	(248)
(三)停泊费	(249)
(四)船舶代理费	(250)
(五)货物港务费	(250)
(六)货物装卸费	(251)
(七)货物保管费	(252)
(八)超长、超重货物	(253)
(九)港口收费标准表	(253)

第五部分 铁路运输

一、铁路运输工作基本知识

(一)铁路车站	(281)
(二)货物列车编组计划	(283)
(三)列车运行图和铁路通过能力	(287)
(四)铁路月度货物运输计划	(289)
(五)铁路运输工作技术计划	(290)
(六)运输方案	(291)

二、铁路车辆

三、货运工作的主要规章

四、铁路货物运输工作须知

(一)铁路货物运输的分类	(304)
(二)按一批办理的条件	(306)
(三)整车分卸	(307)
(四)快运货物运输	(307)
(五)货车出租和发货人自备货车运输规定	(309)
(六)个人物品的运输	(309)
(七)货物运单及填写方法	(312)
(八)证明文件	(314)
(九)货物包装标记和标志	(315)
(十)货物重量和件数	(316)
(十一)货物押运	(317)

(十二)货车和集装箱施封	(318)
(十三)需要在运输票据内特别注明的事项	(322)
(十四)货物运输变更	(323)
(十五)货物领取和搬出	(323)
(十六)加固材料及其选择	(329)
(十七)营业站的最大起重能力	(331)
五、货物托运	(352)
六、集装箱货物运输	(363)
七、铁路货物运输费用的计算	(371)
(一)运费计算程序	(371)
(二)货物运价里程	(371)
(三)货物运价号	(391)
(四)货物运价率	(403)
(五)货物计费重量	(424)
(六)有关运价率加成或减成的规定	(425)
(七)特定运价	(426)
(八)铁路短途货物运输附加费	(427)
(九)其它铁路运输费用	(428)
(十)违约金	(432)
八、全国铁路营业站资料	(432)
(一)全国铁路营业站示意图	(432)
(二)全国铁路局管辖线路分界示意图	(433)
(三)易于混淆的站名表	(433)
第六部分 铁路和水路的货物联运组织	(442)
一、铁路和水路货物联运的办理范围	(442)
二、联运货物运输的组织形式	(443)
三、水陆联运货物运单	(447)
四、按重量或按件数承运的规定	(449)
五、运输变更	(450)
六、运输费用	(451)

七、联运货物的运到期限	(452)
第七部分 公路汽车运输	(455)
一、公路汽车运输计划	(455)
二、托运与承运的有关规定	(455)
三、汽车装卸工作	(457)
四、货物到达交付工作	(458)
五、货物运输变更的处理	(459)
六、运杂费的计算方法及计费标准	(460)
七、货运事故处理	(465)
八、公路货运新“价规”的有关规定	(467)
九、汽车类型及用途简介	(469)
第八部分 航空运输	(471)
一、民航货物运输	(471)
二、货物包机、包舱运输	(485)
三、货物运输责任与赔偿	(488)
四、全国航空线路图和线路站点表	(491)
(一)全国航空线路示意图	(491)
(二)民航全国航空线路站点表	(491)
第九部分 货运事故处理	(494)
一、货运事故记录	(494)
(一)货运事故记录的意义	(494)
(二)铁路货运事故记录	(494)
(三)水路货运事故记录	(506)
(四)民航运输事故记录	(510)
二、货运事故的调查处理	(512)
(一)铁路货运事故的调查处理	(512)
(二)水路货运事故的调查处理	(522)
(三)民航货运事故处理	(526)
(四)发生货运事故的主要原因	(527)
(五)防止货运事故的措施	(528)

三、无法交付货物的处理	(530)
第十部分 附件	(533)
水路货物运输规程	(533)
铁路货物运输规程	(547)
公路汽车货物运输程规	(570)
中华人民共和国合同法	(578)
中华人民共和国合同法仲裁条例	(594)
国务院关于进一步推动横向经济联合若干问题的规定	(601)
联运工作条例	(608)
关于发展联合运输若干问题的暂行规定	(612)
全国联运工作会议纪要	(616)
长江联运联营总公司章程	(621)
江苏省联运公司货物联运规则 (试行)	(625)
江苏省丹阳县联运服务公司章程	(646)

第一部分 联运和联运服务公司的工作

一、货物流通过程和货物运输过程

货物流通过程是指国民经济各产业部门作为商品(或物资)形式出现的物品(即货物)由生产地向消费地流动的全过程。货物只有完成其流通过程,才能进而实现它的使用价值。因此,货物流通过程在很大程度上也可以视为商品(或物资)生产过程的继续。就其实质而言,也可以说货物流通过程是货物生产过程的重要组成部分。

货物流通过程是借助于交通运输部门(包括从属于物质生产部门的专业交通运输企业)所提供的交通运输工具来实现的。按所使用交通运输工具之不同,货物流通过程基本上可以有如下三种模式:

货物流通模式 I (见图1-1):

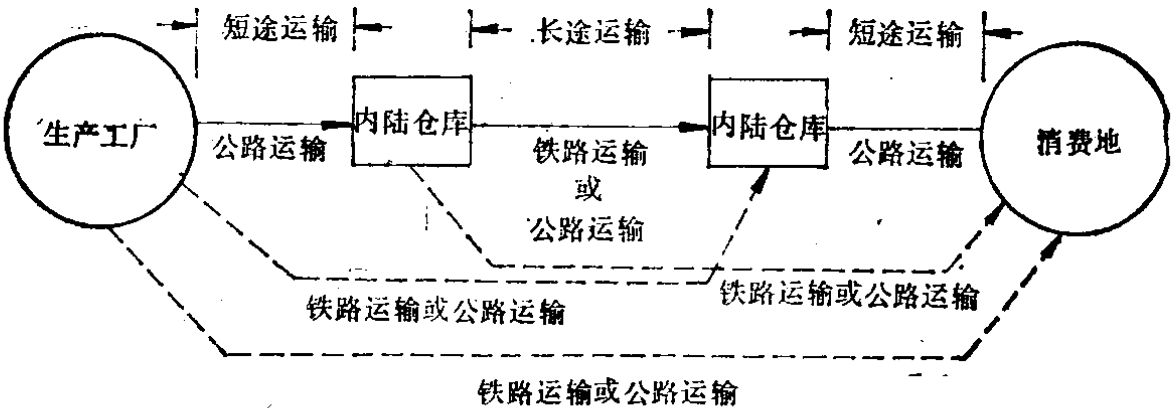


图 1-1 陆上货物流通过程模式示意图

模式 I 是以铁路运输或公路运输作为货物流通过程干线运输

工具的陆上货物流通模式。

货物流通模式Ⅰ（见图1-2）：

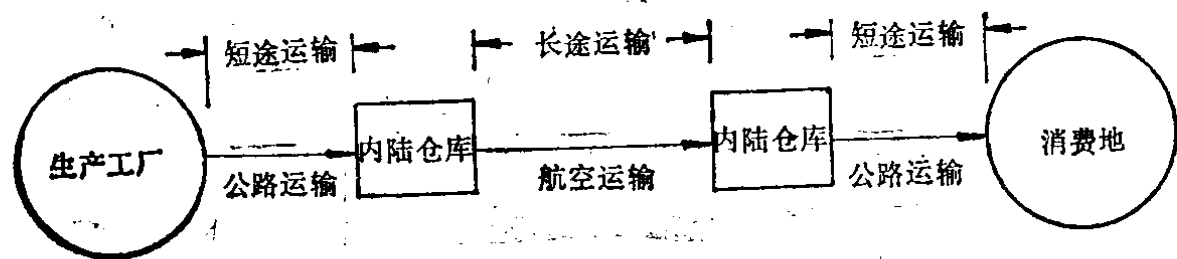


图 1-2 空中货物流通过程模式示意图

模式Ⅰ是以航空运输作为货物流通过程干线运输工具的空中货物流通模式。

货物流通模式Ⅱ（见图1-3）：

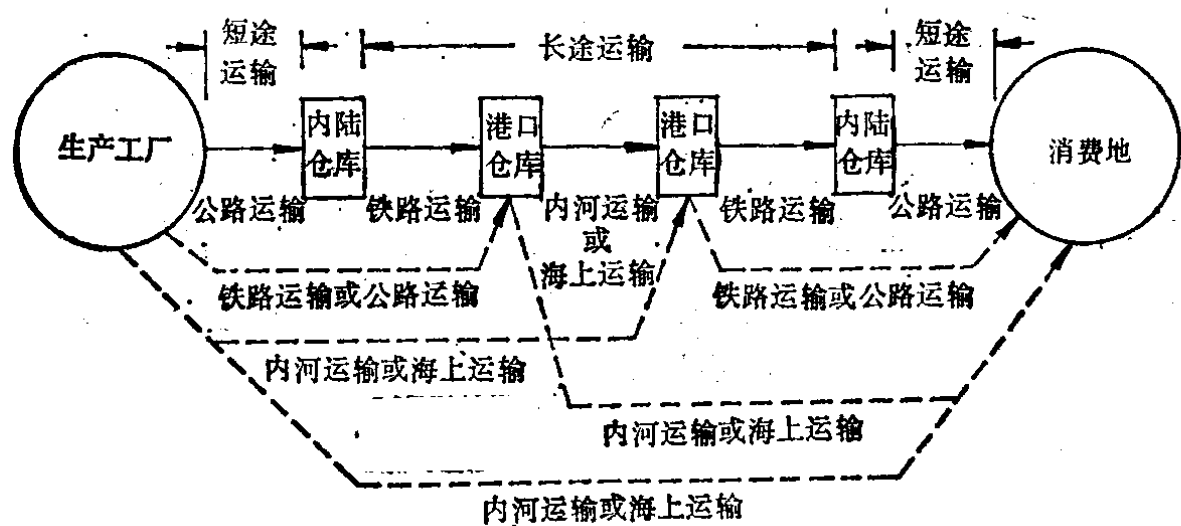


图 1-3 水上货物流通过程模式示意图

模式Ⅱ是以水上运输作为货物流通过程主要干线运输工具的水上货物流通模式。

显然，在通常情况下货物流通过程是在多种运输工具参与的情况下，通过多种运输环节实现的。

货物由发货地向收货地输送的全过程称为货物运输过程。这一过程中的始点(发货地)可以是货物的生产工厂，也可以是某一发货仓库，终点(收货地)可以是货物的消费地，也可以是某一到

货仓库。因此，货物流通过程可以由一个或一个以上货物运输过程所组成。货物流通过程的这一特性是由商品交换或物资供应的需要所决定的。

货物运输过程的模式与货物流通过程模式基本相同，也基本上由短途运输和长途运输两部分组成。

二、货物运输业务组织体制

货物运输过程就其运输工作性质的不同，可以划分为交通运输工具载运工作和货物运输业务两部分。交通运输工具载运工作属于交通运输部门内部的技术性工作，而货物运输业务则属于货物运输过程中所包含的商业性事务和交通运输部门的服务性工作。显然，交通运输工具载运工作只能由掌握该交通运输工具的交通运输部门来组织实现。而货物运输业务却可以根据具体情况采取不同的组织方法。

货物运输业务的具体组织方法可以有多种，但就其组织体制来说，基本上可以划分为两大类：

第一类为货主直接托运制。采用这类货物运输业务组织体制时，货物运输过程如图1-4所示。

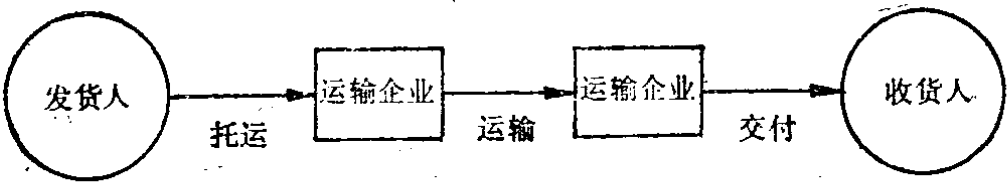


图 1-4 货主直接托运制示图

第二类为运输承包发运制。采用这类货物运输业务组织体制时，货物运输过程如图1-5所示。

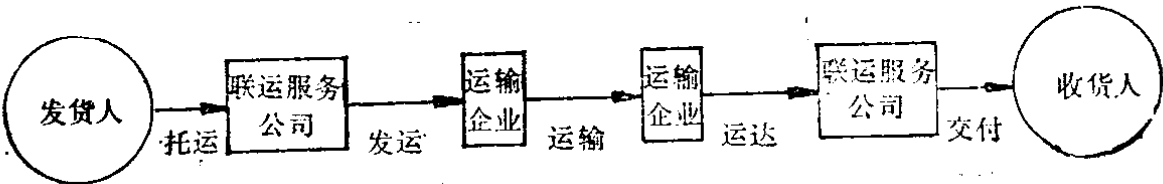


图 1-5 运输承包发运制示图

第一类货物运输业务组织体制是当前我国货物运输工作中采用的主要体制。但近年来，第二类货物运输业务组织体制在我国也有很大的发展。

在我国，运输承包发运制是通过联运服务公司介入货物运输过程的方法来实现的。联运服务公司在货主与掌握货物运输工具的运输企业（如铁路、汽车运输公司、航空运输公司、内河运输公司和海运轮船公司等）间起一个中间的桥梁作用，而这一作用在我国货物运输、尤其是零担货物运输工作中正愈来愈显示出它的积极意义。

运输承包发运制及联运服务公司工作的意义主要反映在如下方面：

1. 将整个货物运输过程划分为交通运输工具载运工作和货物运输业务两部分，并分别由掌握运输工具的运输企业和联运服务公司两种运输行业来承担，实现运输过程组织工作的专业化分工，相对地简化了运输企业运输组织工作，有利于提高运输工作质量。

2. 保证货物运输过程实现一票到家的门到门运输。在有多种运输工具参加实现货物运输过程的情况下，通过联运服务公司的中转业务，可以顺利地实现不同运输工具间的紧密衔接和配合，从而实现门到门运输，有利于提高运输服务质量。

3. 保证利用最合理的运输方式，以最经济有利的运输经路实现货物运输过程。在各种运输工具交织成网的情况下，货物运输方式和运输经路常常可以有多种选择。联运服务公司是组织货物运输的专业公司，对运输方式和运输经路的选择有丰富的经验，且联系着不同的运输工具，因而它可以为货主选择一种最有利的运输经路（采用单一运输工具的直达运输，或采用多种运输工具的中转运输），既节省运输费用，也可以合理运用各种运输工具。

当前，我国交通运输是国民经济中的一个薄弱环节，各种运输工具的能力都比较紧张。但在一定程度上也还存在着各种运输

工具所承担运输任务不均衡的现象。这种现象的存在原因是多方面的,原因之一就是货物承运组织上的问题。一些货主由于缺乏运输组织方面的经验,所有运输方向的货物都向一种运输企业托运,这种托运就可能存在一定的盲目性。如果这一工作改由联运服务公司的业务组织来统一办理,就可以根据货物运输方向和性质选用最合理的运输工具来运输,并可以考虑到充分利用各种运输工具的现有能力。因此,开展运输承包业务也是从组织措施上来缓和我国交通运输能力紧张的一项有效措施。

4. 简化货主托运手续,最大限度地方便货主。对于工厂、企业,通过联运服务公司办理货物运输还可以减少办理货运手续人员和工厂、企业的场库设备。

5. 联运服务公司所具有的一定数量的储运能力,构成了对运输企业日常运输工作的调解机能,从而增加了运输企业港、站工作的弹性。当港、站货物集中到达时,货物可通过联运服务公司所沟通的渠道迅速疏散或转入联运服务公司的场、库;当港、站装运能力不足时,联运服务公司可储存一定数量的货物,从而缓和港、站的压力。

6. 联运服务公司对承运货物的受理、检斤、验货等货运作业,构成了对运输企业承运货物具有较高精度的初加工过程,它不仅大大减少了港、站对承运货物的货运业务工作量,提高港、站工作效率,而且可以有效地提高货物作业的安全性,减少货损、货差事故。

三、什么叫联运

由货物流通过程和货物运输过程的构成可以看出,把货物从生产工厂运往消费地或把货物从发货地运往收货地往往是通过两种或两种以上运输工具的运输来实现的。在这种情况下,一个完整货物运输过程的实现,关键在于不同运输工具衔接点的工作。

衔接点的工作通常按如下三种方法组织: