

货物联运 工作组

HUOWU
LIANYUN
GONGZUO
ZUZHI

贾肇谦 郑光前 刘性谦 编

中国铁道出版社

货物联运工作组

贾肇谦 郑光前 刘性谦 编

中国铁道出版社

1984年·北京



235093

货物流运工作组织

贾德谦 郑光前 刘胜肇 编

中国铁道出版社出版、发行

责任编辑 胡舜珩 封面设计 赵敬宇

中国铁道出版社印刷厂印

开本：787×1092 $\frac{1}{16}$ 印张：8.5 字数：190千

1984年10月 第1版 第1次印刷

印数：0001—5,000册 定价：1.00元

— — — — —

内 容 简 介

本书包括绪论及第一、二两篇。绪论论述了货物联运工作的意义、发展概况及货物联运工作的特点。第一篇1~6章,第二篇7~12章分别阐述了国际铁路联运和铁路、水路联运的基本运送条件,联运工作组织的特点,国境站、水陆换装地点的技术设备和工作组织,货物联运运送费用的计算、核收方法,以及货物运事故的处理和赔偿方法等。

本书可作为从事货物联运工作有关人员的学习材料,亦可供铁路院校运输专业师生参考。

本书主编:贾肇康

本书主审:王警惠(绪论及第一篇);周西麟(第二篇)。

编写者:绪论、第一、二、四、六、八、十二章——贾肇康,第三、五、七、九(水路部分)、十一章——邓光韶,第九(铁路部分)、十章——刘性谦。

前 言

国际铁路货物联运和铁路、水路货物联运是铁路货运组织工作的重要组成部分。

国际铁路货物联运是对外经济联系渠道之一。铁路、水路货物联运是我国综合利用各种运输工具、挖掘运输潜力的主要环节。随着我国经济贯彻调整、改革、整顿、提高的方针和对外实行开放政策，对外经济贸易有了很大的增长，科学技术交流也有了很大的发展。因此，办好国际铁路货物联运和铁路、水路货物联运，对于适应发展对外贸易和满足国民经济发展的需要，具有非常重要的意义。

为了适应铁路高等院校铁道运输专业教学，同时满足铁路职工学校师生和铁路各级从事货物联运工作有关人员业务学习的需要，我们编写了这本《货物联运工作组织》教学参考书。

本书阐述了国际铁路货物联运和铁路、水路货物联运的基本运送条件、联运工作组织的特点、国境站和水陆换装地点的技术设备和工作组织、联运运送费用的计算和核收办法以及货运事故的处理赔偿等问题。

本书在编写过程中得到了铁道部外事局、运输局各有关处，交通部水运局，国家经委综合运输研究所，各有关铁路局、港务局以及车站、港航等单位有关工作人员的大力支持，或提供有关资料，或提示编写意见，其中广州铁路分局伍惠荣同志、湖南省交通厅郑传业同志还参加了部分章节的

编写工作。特别是铁道部外事局王驷源同志、运输局周浙麟同志热心作了全面审校，对部分章节进行了修改补充，特此一并致谢！

由于我们的理论水平和实践经验有限，书中缺点和错误在所难免，敬希读者予以批评指正。

编 者

1983年12月

目 录

绪 论	1
第一节 联运工作的重要意义	1
第二节 我国联运工作发展概况	3
第三节 货物联运工作的特点	7
第一篇 国际铁路货物联运	12
第一章 货物联运的基本运送条件	12
第一节 货物联运协定和规章	12
第二节 货物联运的基本运送条件	14
第二章 联运货物的运送组织	21
第一节 联运票据和添附文件	21
第二节 联运货物的包装、标记、重量和件数	32
第三节 联运货物使用的车辆及装车要求	34
第四节 联运货物在运送及交付过程中 特殊情况的处理	39
第三章 国境站工作组织	45
第一节 国境站	45
第二节 国境站与口岸各有关单位工作概况	49
第三节 国境站的作业组织	57
第四章 特殊条件货物运输	69
第一节 易腐货物和动物运输	69
第二节 危险货物运输	73
第三节 超限、超长、超重货物运输	76
第四节 自轮运转货物以及汽车、拖	

拉机和其他自动机器的运输	82
第五节 绕路运输	84
第六节 其他特定条件货物运输	85
第五章 货物联运的运送费用	87
第一节 计算运送费用适用的规章	87
第二节 运送费用的核收方法	92
第三节 国际联运货物国内段运送费用的计算	95
第四节 国际联运货物过境运费的计算	102
第五节 有关免费的规定	120
第六章 联运货物运输事故的处理和赔偿	121
第一节 铁路对运送货物所负责的范围	121
第二节 商务记录的编制和处理	123
第三节 货运事故的赔偿	129
第二篇 铁路、水路货物联运	136
第七章 铁路、水路货物联运的基本运送条件	136
第一节 适用的规章	136
第二节 办理范围	138
第三节 水陆联运的运送票据和货物状况	140
第四节 货物运到期限	146
第五节 货物运输变更	148
第八章 水陆联运货物月度运输计划	151
第一节 联运货物月度运输计划的编制	151
第二节 联运货物月度运输计划的执行	159
第九章 我国铁路、水系分布概况及其 主要货运技术设备和基本作业组织	164
第一节 我国铁路分布及管理体制概况	164
第二节 铁路货物运输的主要技术设备和车辆	167
第三节 铁路货物运输的基本作业	171

第四节	我国水系分布及水路运输 管理体制概况	173
第五节	水运主要技术设备及运载工具	175
第六节	水路运输的作业组织	178
第十章	水陆联运货物的换装作业组织	181
第一节	换装地点与换装设备	181
第二节	换装作业组织	191
第十一章	水陆联运货物的运送费用	202
第一节	运送费用的核收方法	202
第二节	运送费用的计算方法	204
第三节	计费实例	210
第四节	运送费用的清算	216
第十二章	水陆联运货运事故的处理和赔偿	219
第一节	事故的特点和分类	219
第二节	事故记录的编制和处理	221
第三节	事故的处理和赔偿	235
第四节	保证货物运送安全的措施	248
附录一	国际货协运单填写方法示例	
附录二	国际铁路货物联运商务记录编制方法示例	
附录三	水陆联运货物运送票据填制方法示例	

绪 论

第一节 联运工作的重要意义

在我国社会主义经济制度以生产资料公有制为基础的前提下，各种运输方式组成了统一的运输网，为分工协作、衔接配合、共同完成国家客货运输任务，提供了必要的条件。各种运输方式协作配合的主要形式是旅客和货物联运。所谓联运，就是旅客或货物从始发地到目的地的运输全过程中，通过两种或两种以上运输方式，两个或两个以上国家的铁路，使用一份运送票据，并以连带责任办理的直通运送。前者如铁路水路联运，后者如国际铁路联运。

联运业务分为旅客联运和货物联运两大类。由旅客列车、汽车或船舶运送的旅客、行李和包裹，都属于旅客联运的范围；而以货物列车、汽车或船舶运送的货物或集装箱货物，则属于货物联运的范围。由于我国公路建筑比较落后，管理体制较为复杂，汽车数量不多，因此，国家尚未举办铁路、公路或水路、公路联运业务。虽然各省、市、自治区有通过地方联合运输机构办理区域性的铁、公、水联运，但尚不普遍，且无统一的联运组织办法。所以本书仅阐述有关货物运输的国际铁路联运和铁路、水路联运工作。

货物联运对于加强各种运输工具或参加联运的不同国家铁路之间在货物运送过程中的紧密衔接，对于简化发、收货人办理货物运输的手续，对于加速货物运输工具的周转和货物运送都具有重要的经济意义。

兹对国际铁路货物联运和铁路、水路货物联运，分别论

述如下。

一、国际铁路货物联运

国际铁路货物联运的开办，为参加联运协定（或公约）的各个国家，开辟了对外经济联系的一个渠道，方便了这些国家间的国际贸易。

由于货物在国境站换装或直通过轨运送时，不需要发、收货人参加或重新办理托运，免除了国境站重新填制运送票据和核收运送费用的手续，从而加速了货物运送，为发展国际贸易创造了有利条件。

国际铁路货物联运允许参加联运协定（或公约）的各国铁路货车，在有条件不换装（轨距相同的铁路可以直通过轨，轨距不同的铁路可以更换轮对过轨）时，直通过轨，减少了在国境站换装所花费的人力、物力和时间，为充分利用车辆、加速车辆周转和货物送达、减免货物损失、降低运输成本，也创造了条件。

随着我国实行对外开放，按照平等互利的原则，扩大对外经济技术交流所取得的效果，随着国际形势的变化，我国对外贸易日益发展。加以在口岸站换装的20英尺、40英尺大型集装箱在国际铁路联运上的采用，以及目前国际铁路货物联运过境运送费用较低，运送比较安全，运送速度也较海运为快，因此，预计国际铁路货物联运必将有所发展。这对于开展国际经济活动，促进我国社会主义现代化建设，必将起更大的作用。

二、铁路、水路货物联运

铁路、水路货物联运（以下简称“水陆联运”）的开办，方便了发、收货人在货物运送全程中采用铁路、水路两种运输方式。因此，在某些可以通过铁路、水路联运到达的地方，就可以不必全程都通过铁路来运送，从而促进了水路

运输的充分利用，减轻了铁路的负担。这对于挖掘运输潜力，减少或延缓国家对新建铁路的投资，具有一定的作用。

水陆联运在换装地点不需要发（收）货人重新办理托运，简化了运送手续。同时，货物可以直接从铁路车辆或船舶上换装到船舶或车辆上，免除了货物卸到仓库或堆货场等待装船或装车的时间，从而加速了货物运送，减少了在途货物占用的流动资金。

由于水路运输成本较低（在我国，目前由于航运管理不善，水运运送费用并不都比铁路低，这是暂时特殊现象），实行水陆联运，在一定程度上可以降低运输费用，促进水路运输的充分利用，对于实现运输合理化，起重要作用。

水陆联运还可以加强货物运送过程中各个环节的紧密衔接，加速车船周转，提高运输效率。

第二节 我国联运工作发展概况

我国地处太平洋之滨，有1.8万公里的海岸线，有为数众多的优良海港，有四通八达的内陆河流5,000多条，总长达43万公里，通航里程号称10万公里（1981年国家公布的统计数字为10.9万公里）。大部分河流终年不冻，具有相当大的通航能力。

我国除台湾省、海南岛等沿海岛屿外，基本上属于大陆国家。在各种运输方式中，铁路通车里程虽然只有5万余公里，但由于其点多面广，并且已初步形成以北京为中心，沟通各省、市、自治区的铁路网（目前大陆各省、市、自治区首府，除西藏拉萨外，都有铁路通达）。同时，又因其几乎不受自然条件的影响，昼夜不断地运输，运输能力较大，运输速度较水运快，运输成本比公路、航空低，所以成为我国交通运输的骨干。

△从货物周转量看，1982年我国铁路完成的数量占总货物周转量的46.9%，水运占41.9%，公路占7.2%，空运占0.2%，管道运输占3.8%。可见铁路运输实为我国货物运输的骨干力量。

我国沿海运输比较方便，内陆河流纵横交错，而现有营业铁路与沿海航线和内河航线衔接或交叉地点很多。通过这些站点，办理铁路、水路货物联运，使货物能够在尚未修建铁路的腹地及边远地区同已有铁路通达的地区之间运输。

我国的邻国苏联、蒙古、朝鲜、越南均有铁路通达我国边境。我国铁路也通达这些地区，如我国东北的满洲里、绥芬河可以与苏联铁路衔接；丹东、图们、集安可以与朝鲜铁路衔接；北方的二连可以与蒙古铁路衔接；南方的凭祥、山腰可以与越南铁路衔接。因此，为促进国际贸易和加强与各国的经济联系，办理国际铁路货物联运，也具备了条件。

铁路办理国际铁路货物联运和铁路、水路货物联运工作的重要注已如前述。所以，在解放以前，旧中国铁路已有部分线路与国营招商局某些沿海轮船航线或沿江航线办理水陆联运的事例。如曾被日本掠夺的南满铁路在大连建设大规模的码头和货场、仓库等设备，与日本轮船公司办理客货联运业务，可直达天津、青岛、上海、香港以及日本各地；曾被德国掠夺的胶济铁路，也曾在青岛建设码头、货场、仓库，以作为水陆联运之用。嗣后，胶济铁路被日本夺去后，亦曾与日本轮船公司办理联运业务。至于当时的国有铁路，以后虽也注意了开办水陆联运的必要，兴建了一些供水陆联运使用的码头，但因当时铁路及航运管理落后，内河航行权及沿海贸易权又多为外国所攫取，所以，直至解放以前，水陆联运工作迄未推广。

解放以前，我国处于半殖民地、半封建的地位。我国铁

路虽曾参加过一些国际联运，如1913年中日联运，我国国有铁路各大干线与日本铁道省、朝鲜铁道、日本攫取的我国南满铁路以及日本各大轮船公司均曾参加，但仅限于旅客联运。

综合以上所述，可见我国铁路办理国际铁路货物联运和铁路、水路货物联运，实际上系自新中国建立以后开始。

兹将我国铁路货物联运工作发展概况，分别国际铁路货物联运和铁路、水路货物联运，简述如下：

一、国际铁路联运

第二次世界大战以后，国际形势发生了巨大变化，随着国际交往和贸易的逐渐增多，国际铁路联运进入了一个新的发展时期。1949年中华人民共和国建立后，通过三年经济恢复，国民经济迅速发展，我国与苏联和东欧各国的国际交往和贸易也日趋频繁，促进了我国国际铁路联运的发展。

1951年3月，我国和苏联的铁路代表在北京举行会议，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。

1950年10月，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国铁路签订了《国际铁路货物联运协定》（简称《国际货协》，俄文编写为“СМГС”）和《国际铁路旅客联运协定》（简称《国际客协》，俄文编写为“СМПС”）。自1951年10月1日起实行。

协定规定，为解决由于执行各该协定所发生的有关问题，每年召开一次《国际客协》和《国际货协》参加者定期代表大会。为保证上述两个协定的执行，处理日常事务，设一事务局。当时选定由波兰铁路担任事务局主持人，地点设

在华沙。

1953年7月在莫斯科召开的《国际客协》和《国际货协》参加者代表大会上，中国、朝鲜和蒙古铁路也派代表参加。这三国铁路自1954年1月1日起实行上述协定。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》参加者代表大会上，越南铁路也派代表参加。1956年6月1日起越南也实行了国际铁路联运协定。中越铁路双方于1955年8月1日起实行的中越铁路联运协定同时废止。从此，就有12个亚洲和欧洲国家铁路参加了国际铁路联运。这对于进一步加强各国之间的经济、文化联系，增进各国人民之间的友谊和发展国际贸易，起了积极作用。

二、铁路、水路联运

我国铁路、水路货物联运，可以说发轫于建国初期。

当时为了保证京、津、沪、沈各大城市和重工业地区的粮食供应，以稳定市场，打击投机倒把，国家决定从四川调运大宗粮食沿江东下，分流北上。同时为了稳种调剂，东北的杂粮和华北的大米、面粉需要有一定数量的交流。因此，长江航运当时发挥了重大作用。由于调运范围加此之广，远非一条长江所能运到，于是铁路、水路联运和江海联运就应运而生。1959年2月，试办粮食水陆联运，由铁道部、交通部公布了《粮食水陆联运试行办法》及《粮食水陆联运办事细则》，这是我国铁路、水路货物联运的开始。

水陆联运实行以来，随着铁路和港口建设的发展，范围不断扩大，联运货物种类不断增加。水陆联运已成为煤炭、钢铁、粮食、木材、盐、化肥等大宗货物的货要运输方式。特别是当铁路或水路干线发生自然灾害和站、港堵塞等紧急情况时，水陆联运就可以灵活调整货运线路，疏运铁路或水

路积压的物资，充分显示其优越性。

综合以上所述，可见我国水陆联运在建国以来三十余年中是逐步发展的，联运范围是逐步扩大的，办理的货物种类是逐步增多的。到现在为止，除西藏、台湾以外的各省、市、自治区基本上都可办理水陆联运。

从运量来看，据有关部门不完全统计，江海水运干线中水陆联运约占其总运量的40%左右，铁路运量中，水陆联运运量约占4%左右。

从办理联运的车站和港口来看，现在凡是铁道部公布的《货物运价里程表》内规定办理整车和零担业务的车站，以及铁路临时营业线里程表后未注明“不办理水陆联运”的车站都办理水陆联运。港口方面，办理联运的沿海港有26个，长江港口有31个，内河港口有40个，其中，黑龙江省20个，江苏省3个，浙江省2个，湖南省2个，湖北省8个，四川省5个。总计海、江、河水陆联运港口97个。

从换装地点来看，换装车站共有36个，换装港口24个，均载于《铁路、水路货物联运规则》附件一中。

从发展前途来看，虽然目前我国水陆联运已具有相当规模，但多年来在兴修水利设施时往往忽视通航，忽视对河道的疏浚维修，许多原来可以通航的河道被堵塞。因此，内河通航里程大大减少，许多重要水系，如珠江、淮河、赣江、南北运河等有条件办理水陆联运的江河，迄今尚未办理。为了挖掘运输潜力，保证货畅其流，满足国民经济发展和人民生活对运输的需要，以促进“四化”建设，有关部门对水运建设应予以足够的重视。

第三节 货物联运工作的特点

货物联运是通过两个或两个以上的国家铁路，两种或两

种以上运输方式办理的直通货物运输。参加联运的各国铁路或各种运输方式的技术设备、运载工具不同，各自适用的规章不同，运输组织方法不同。因此，货物联运的特点表现在运送条件、运输计划、运输组织方法、运送费用的计算与核收，以及货运事故处理等各方面，这就必须通过联运公约、协定或协议，制定出参加运送单位共同遵守的统一的规章制度。这样货物联运才能够顺利进行，联运货物才能安全、迅速、质量良好地运到目的地。

一、运送条件

货物联运的全程超过了一国铁路或一种运输方式各自办理的范围。因此，在基本运送条件方面，首先要通过协定或协议，规定参加联运各国铁路或各种运输方式都应遵守的联运办理范围。如办理联运业务的车站和港口，参加联运的铁路线和航线等，均应分别规定。

由于各国铁路或各种运输方式对于货物办理种别不同，每批办理的数量不同，计量方法不同，所以在基本运送条件上，也必须有统一的规定。例如，货物运输办理种别，各国铁路均根据其本国货流和货车载重量的具体情况，规定按一批办理的整车和零担货物的重量和体积，其标准不完全相同。因此，办理国际联运时，就应规定参加联运的铁路都应采用的统一标准。又如，铁路运输办理种别分为整车、零担和集装箱，而水运则分为整批、零星和集装箱。因此，办理水陆联运时就必须对货物办理种别和水陆换装时货物的计量方法等等作出统一的规定。

运到期限是衡量运输质量的一项重要指标，运到逾期罚款是运输单位执行运进契约(合同)，保证发、收货人权益的一项重要措施。

运到期限一般由发进期间、运进期间和附加时间(或特