

中等专业学校
教材

石家庄铁路运输学校
贾瑞良 主编



铁路货运组织

TIELU HUOYUN ZUZHI

中国铁道出版社

中等专业学校教材

铁路货运组织

石家庄铁路运输学校 贾瑞良 主编

南京铁路运输学校 徐燮兰 主审

中国铁道出版社

1995年·北京

(京)新登字 063 号

内 容 简 介

本书以通俗的语言,系统地阐述了铁路货运组织的基本知识。主要内容有:按一般条件办理的货物运输,按特殊条件办理的货物运输,货物运输费用的核收,货物的计划运输,货场及专用线管理,以及货运事故的处理等。

本书除作为铁路中等专业学校运输专业的教材外,亦可供铁路职业中专和技工学校教学时参考。

中等专业学校教材

铁路货运组织

石家庄铁路运输学校 贾瑞良 主编

中国铁道出版社出版发行

(北京市东单三条14号)

责任编辑 张雨才 封面设计 赵敬宇

中国铁道出版社印刷厂印

开本:787×1092毫米 1/16 印张:19.5 字数:487千

1994年3月 第1版 1995年3月 第2次印刷

印数:10001—18000册

ISBN7-113-01678-2/U·502 定价:11.10元

前 言

本书根据 1988 年铁道部颁发的铁路中等专业学校教学计划和《货运组织》教学大纲的要求,在 1983 年 9 月出版的《铁路货运组织》的基础上修订的,适用于铁路中等专业学校铁道运输专业的教学需要,总授课时数为 176 学时。

随着铁路运输事业的发展,铁路货运组织在理论上、实践上都有了很大提高。为了适应教学的需要,对原教材进行修改和补充是非常必要的。这次修订在内容上有较大改变,如为了面向生产第一线,加重了基本条件和作业组织的内容;为了体现少而精和理论联系实际,对货工、货计、货场管理进行了适当删减;为了加强学生的动手能力,便于自学,加强了运价的内容。在编写过程中,我们力求以通俗的语言和循序渐进的教学方法,既便于教师讲授,又便于学生自学。因此,本书也可供铁路职业中专和技工学校教学时参考。

参加这次编写的有包头铁路工程学校刘东平(第一、二、三、四、五章),西安铁路运输学校郑全兴(第六、十一、十二、十三、十四章),石家庄铁路运输学校贾瑞良(第七、八、九、十章)。全书由贾瑞良主编,徐燮兰主审。

在编写和审稿过程中,锦州、柳州、南京、西安、石家庄铁路运输学校及包头铁路工程学校的有关老师参加了讨论,提出了宝贵的修改意见。

欢迎读者对书中的缺点和错误提出批评和指正。

编 者

1992 年 5 月

目 录

第一章 货物的发送、途中和到达作业	1
第一节 货物运输的基本条件.....	1
第二节 货物的托运和承运	10
第三节 货物的装车作业	21
第四节 货物的途中作业	27
第五节 货物的到达作业	32
第二章 零担货物运输组织	38
第一节 零担货物运输概述	38
第二节 全路零担车组织计划	39
第三节 整零车的组织条件与装载要求	45
第四节 零担货物的承运	47
第五节 零担货物的中转作业	50
第六节 沿零车的作业组织	55
第三章 货物集装运输	58
第一节 集装运输概述	58
第二节 集装箱运输组织	64
第三节 集装化运输组织	71
第四章 货车载重量的利用	74
第一节 货车载重量利用指标	74
第二节 提高货车载重量的主要措施	77
第三节 货车静载重的统计和分析	82
第五章 铁路货物运价	86
第一节 概 述	86
第二节 货物运价里程的确定	89
第三节 运输费用的核算	95
第六章 鲜活货物运输	111
第一节 概 述.....	111

第二节	冷藏车的技术特性	114
第三节	易腐货物运输组织	118
第四节	活动物运输	135
第五节	快运鲜活货物列车	136
第七章	危险货物运输	139
第一节	概 述	139
第二节	危险货物的分类和性质	140
第三节	危险货物运输组织	149
第四节	放射性物品的运输	165
第五节	车辆的洗刷除污	170
第八章	超长、集重货物的装载	172
第一节	货物装载的基本条件	172
第二节	超长货物的装载	180
第三节	集重货物的装载	184
第九章	超限货物运输	189
第一节	概 述	189
第二节	超限货物的测量	191
第三节	超限等级的确定	193
第四节	超限货物运输组织	204
第十章	货物的装载加固	210
第一节	运行中作用于货物上的力	210
第二节	货物稳定性的计算	216
第三节	加固材料及加固方法	221
第四节	加固装载例题	229
第十一章	铁路月度货运计划	233
第一节	月度货运计划的编制	233
第二节	合理运输	246
第三节	直达运输	249
第十二章	货运日常工作组织	254
第一节	装车工作组织	254
第二节	卸车工作组织	258
第三节	货运调度工作	262
第四节	分析与考核	266

第十三章	货场管理	268
第一节	货场管理的基本要求.....	268
第二节	货场作业管理.....	270
第三节	货场设备管理.....	273
第四节	提高货场作业能力的措施.....	280
第五节	专用线管理.....	282
第十四章	货运事故处理	286
第一节	货运事故种类和等级.....	286
第二节	记录的种类和编制.....	288
第三节	货运事故的调查处理.....	295
第四节	货运事故的统计与分析.....	302

第一章 货物的发送、

途中和到达作业

第一节 货物运输的基本条件

一、铁路货物运输种类

铁路货物运输种类,即是铁路运输货物的方式,根据托运人托运的货物数量、性质、形状和运输条件等,结合我国铁路技术设备情况,现行货物运输种类分为整车、零担和集装箱运输三种。托运人可以按照货物数量、性质、状态等特点加以选择,以便合理使用铁路运输工具,安全、迅速、经济、便利地运输货物。

(一)整车运输

整车运输适合于运输大宗货物,运输费用较低,运输速度快,能承担的运量也较大,是铁路的主要运输方式。

一批货物的重量、体积或形状需要以一辆以上货车运输的,应按整车托运。

我国现有的货车以棚车、敞车、平车和罐车为主,标记载重量大多为 50t 和 60t,棚车的容积在 100m³ 以上。达到这个重量或容积条件的货物,即应按整车运输(目前还有一些标记载重量为 40t 及其以下的货车,在一些主要干线上不准运行)。此外,还有一些专用车,如毒品车、散装水泥车、散装粮谷车、长大货物车等等,需要以一辆以上货车运输时,应按整车托运。某些货物,虽然重量、体积不够一车,但按其性质、形状需要单独使用一辆货车时,也应按整车托运。

(二)零担运输

不够整车运输条件的,按零担托运。为了便于装卸、交接和保管,有利于作业效率和货物安全,同时有利于铁路零担货物和邮政包裹的合理分工,规定按零担托运的货物,一件体积最小不得小于 0.02m³ (一件重量在 10kg 以上的除外),每批不得超过三百件。

有些货物由于性质特殊,运输条件不同或受铁路设备条件的限制,尽管其不够整车运输的条件也不能按零担托运,一定要按整车托运。

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。这些货物主要是易腐货物,在运输途中需要进行加冰、加盐、制冷或保温、加温等特殊服务,而且大部分货物要求使用冷藏车,才能保证货物的质量。在目前,零担运输还不能满足这种运输要求。

2. 规定限按整车办理的危險货物。是指《危规》中规定限按整车办理的危險货物,如起爆器材、炸药和爆炸性药品、四级包装的放射性货物和重量超过 1t 的放射性包装等。因为此类危險货物与其他货物混装于一辆货车运输时,极易发生事故,而且施救困难,所以限按整车托运。但危險货物中的起爆器材、炸药和爆炸性药品,如果装入经铁路局批准使用的爆炸品保险箱运输时,可按零担托运。

3. 易于污染其他货物的污秽品(例如未经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)。这类货物如按零担运输容易污染其他货物。但这类货物经过卫生处理,如蒸煮、晒干和消毒,或者使用严封不漏的包装,不致污染其他货物,也可按零担货物托运。

4. 蜜蜂。蜜蜂按零担运输,存在不少问题。由于装运蜜蜂的货车有较多的押运人,运输途中还需进行喂饲料等工作;同时,有押运人不利于货物安全和事故责任的划分;另一方面,零担车内货物品种多,容易造成蜜蜂中毒死亡。因此,不得按零担托运。

5. 不易计算件数的货物。零担货物是按件数和重量承运的,在运输过程中必须按批点件交接,不易计算件数的货物,途中无法点件交接。所以,只能按整车托运。

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)。活动物在运输途中需要人照管,且易污染同装一车的其他货物;经由中转站困难较多,不能及时配装继运,所以,原则上应按整车托运。但在下列情况下可按零担托运:

(1)发到站在同一个铁路局管内,并且该铁路局规定有零担运输未装入容器的活动物的办法。

(2)发站把多批同一到站的未装入容器的活动物,组织以整零车装运,或发到站间的沿零摘挂列车上挂有装运活动物的沿零车时,也可按零担托运。

7. 一件货物重量超过 2t、体积超过 3m^3 或长度超过 9m 的货物(经发站确认不致影响中转站和到站装卸车作业的除外)。根据我国铁路棚、敞车结构和装卸机械起重能力的实际情况,这类货物装卸比较困难,目前铁路有许多车站,不具备装卸这类货物的设备条件。所以在一般情况下,不能按零担托运。但是,经发站确认不致影响中转站和到站装卸车作业时,仍可按零担托运。发站对是否影响中转站和到站的装卸车作业的确认,主要根据《货物运价里程表》站名索引表“最大起重能力”栏中的规定来确定。

(三)集装箱运输

集装箱是一种装运货物的设备,使用集装箱在货车上进行的货物运输,称为集装箱运输。集装箱适于运输精密、贵重、易损的货物。凡符合集装箱运输条件的,可以按集装箱托运。

二、一批和按一批托运的条件

(一)何谓一批

铁路货物运输以批为单位。一批是指承运货物和计算运费的一个单位。

(二)按一批托运的条件

按一批托运的货物,必须托运人、收货人、发站、到站和装卸地点相同(整车分卸货物除外)。

(三)一批的划分

整车货物每车为一批。跨装、爬装及使用游车的货物,每一车组为一批。

零担货物或使用集装箱运输的货物,以每张货物运单为一批。使用集装箱运输的货物,每批必须是同一箱型,至少一箱,最多不得超过铁路一辆货车所能装运的箱数。

(四)不得按一批托运的货物

不得按一批托运的货物,是指由于货物性质不同,运输的方法和要求不同,而不能作为一批来组织运输的货物。

下列货物不得按一批托运:

1. 易腐货物与非易腐货物。前者运输有“容许运输期限”的要求,同时在运输途中需要进

行制冷、保温、防寒、加温等服务作业,所以不能按一批托运。

2. 危险货物与非危险货物(另有规定者除外)。危险货物在承运、装卸、运输和保管等一系列作业中需要有特殊的防护措施,而非危险货物则没有必要,所以不能按一批托运。但是,按规定能直接配装于同一辆货车内运输的危险货物和非危险货物,并且在专用线内装车和卸车时,可按一批托运;又如在《危规》危险货物品名索引表中注有※符号的危险货物也可以与非危险货物按一批托运。这是考虑到这些危险货物的危险性较小,大部分属于日用品或医药,并且在专用线内作业,由托运人和收货人采取专门防护措施,而在铁路挂运中不需要特殊防护。

3. 根据货物的性质不能混装运输的货物。有些货物性质特殊,如装在同一辆货车内运输,就会影响到货物质量,如茶叶与香皂、香精等;污秽品与食品等就是如此。

4. 按保价运输的货物与不按保价运输的货物。因为关系到费用核收和发生事故后赔偿额的确定问题。

5. 投保运输险货物与未投保运输险货物。因为涉及费用核收以及承运人与保险公司之间赔偿责任和赔偿额的确定问题。

6. 运输条件不同的货物。如必须用敞、平车装运的笨重大件货物与必须用棚车装运的精密、贵重货物;需要办理卫生检疫的货物与不需办理此项手续的货物;海关监管货物与非监管货物等等,不能按一批托运。有些货物虽属同一品名,但因包装等条件不同,关系到运输条件,也不能按一批托运。例如,危险货物中的乙醚,如果一批货物中有铁桶和玻璃瓶外装木箱两种包装,在四月至九月间托运,就不能按一批托运。因为在此期间铁桶包装的乙醚必须用冷藏车运输才能保证安全,而玻璃瓶外装木箱包装则不用冷藏运输。

上述不能按一批托运的货物,在特殊情况下,如果不致影响货物安全、运输组织工作和赔偿责任的确定,经铁路分局承认也可按一批托运。如上述危险货物中的乙醚,虽属两种包装,在四月至九月间,如托运人要求全批货物都按铁桶包装的使用冷藏运输,经铁路分局批准,亦可按一批托运。

三、整车分卸

整车分卸是整车运输的一种特殊运输方式。其目的是为解决托运人能经济合理地运输所托运的数量不足一车,而又不能按零担办理的货物。

整车分卸由于在运输途中需要办理分卸,中途分卸站既办理到达作业,又办理途中作业,对铁路运输组织工作影响较大,因此,从社会的整体利益考虑,对其规定了必要的限制条件。

整车分卸货物必须具备下列条件:

(一)托运的货物必须是规定不得按零担托运的货物(除蜜蜂、使用冷藏车装运需要制冷或保温的货物和不易计算件数的货物外);

(二)到达分卸站的一批货物数量不够一车;

(三)到站必须是同一径路上二个或三个到站;

(四)货物必须在站内卸车;

(五)在发站装车必须装在同一货车内作为一批托运的货物。

按整车分卸办理的货物,除派有押运人者外,托运人须在每件货物上拴挂标记,分卸站卸车后,对车内货物必须整理,以防偏重或倒塌。

四、站界内搬运和途中装卸

站界内搬运和途中装卸也是整车运输的一种特殊运输方式。它是为了解决托运人因特殊情况而当地又没有合适的其它搬运工具进行运输的货物。

货物的装卸作业均在同一车站内进行的运输,称为站界内搬运。

站界内搬运一般包括:从车站内某一地点搬到另一地点;从车站内某一地点搬到本站出岔的专用线或专用铁道的另一地点;从本站出岔的专用线或专用铁道的某一地点搬到本站出岔的另一专用线或专用铁道的某一地点。

途中装卸是指在两个货运营业站之间的区间或不办理货运营业的车站进行装车或卸车作业。

途中装卸的货物,可根据托运人的要求,以途中装卸的后方或前方办理货运业务的车站作为发站或到站。

途中装卸的货物,发站或到站应会同托运人或收货人落实装卸能力,同时派员到装卸地点指导装卸,以保证在规定的时间内完成装卸作业。

站界内搬运和途中装卸不但对铁路正常运输秩序有干扰,而且降低货车使用效率。所以非特殊情况,铁路不办理这种运输。同时,在办理上也作了一定的限制。其办理条件是:

- (一)按整车运输的货物;
- (二)必须经月度要车计划核准后;
- (三)只限在铁路局管内办理;
- (四)危险货物不得办理。

五、准、米轨整车直通运输

我国目前开办营业的铁路线路,绝大部分为标准轨距,但在成都铁路局开远分局管内还有部分米轨线路。标准轨距线路各站和米轨线路各站相互间可以办理整车货物直通运输。

所谓准、米轨间直通运输是指使用一份运输票据,跨及准、米轨不同轨距,将货物从发站直接运至到站。

(一)准、米轨间只办理整车货物直通运输。但下列货物不办理直通运输:

- 1. 鲜活货物及需要冷藏、保温或加温运输的货物;
- 2. 罐装运输的货物;
- 3. 每件重量超过 5t(特别商定者除外),长度超过 16m 或体积超过米轨装载限界的货物。

由于米轨线路上冷藏车、罐车等专用货车不足和换装、装卸起重设备能力的限制,所以对上述货物规定不能办理直通运输。

(二)准、米轨间直通运输的整车货物,一批重量或体积应符合下列要求

- 1. 重质货物重量为 30、50、60t(不适用货车增载的规定);
- 2. 轻浮货物体积为 60、95、115m³。

准、米轨间直通运输的整车货物,所以规定了一批货物重量和体积的限制,是由于准、米轨的货车标记载重量和容积不同,为了使货物在换装中不致虚糜货车载重量和容积,并且尽可能

保持一个运输单位的完整性。

六、快运货物运输

为加速货物运输,提高货物运输质量,适应社会主义市场经济的需要,铁路开办了快运货物运输(简称快运),在全路的主要干线上开行快运货物列车。

快运货物运输的办理有下列两种情况:

(一)按托运要求办理的快运货物。

托运人托运的整车、集装箱、零担运输的货物,除不宜按快运办理的煤、焦炭、矿石、矿建等品类的货物外,托运人都可以要求铁路按快速运输办理,经发送铁路局同意并切实作好快运安排,货物即按快速运输。

(二)必须按快运办理的货物

必须按快运办理的货物应具备下列三个条件:

1. 发站是《快运货物运输办法》中规定的郑州、广州、上海三个铁路局所辖的有关车站。如郑州局的许昌、驻马店、信阳、孝感等车站;广州局的岳阳、长沙北、株洲、衡阳等车站;上海局的新龙华、嘉兴、金华、义乌、绍兴等车站。

2. 到站是深圳北站。

3. 办理的货物是整车鲜活货物。

必须按快运办理的货物,是为了保证内地对港澳地区所需鲜活货物的及时运送而开办的。为了快速运送,每天分别从江岸、新龙华、郑州北三站各开行一列快运货物列车到深圳北站,途经上述三个铁路局所辖的有关快运办理站。

托运人托运按快运办理的货物,应在铁路月度要车计划表内用红色戳记或红笔注明“快运”字样,经批准后,向车站托运货物时,须提出快运货物运单,车站填写快运货票。

车站对零担快运货物,应在票据封套上加盖横式带边红色“快运”戳记。

七、货物保价运输和货物运输保险

(一)货物保价运输

托运人托运的货物,分为保价运输和不保价运输两种,按哪种方式运输,由托运人确定。如托运人要求按保价运输货物时,应在货物运单托运人记载事项栏内注明“保价运输”字样,并在“货物价格”栏内以元为单位,填写货物的实际价格。全批货物的实际价格即为货物的保价金额。货物的实际价格以托运人提出的价格为准。它包括税款、包装费用和已发生的运输费用。

按保价运输的货物,铁路向托运人核收货物保价费。货物保价费用按保价金额乘以所适用的货物保价费率(表 1—1)计算。

货物保价费尾数不足一角时,按四舍五入处理;货物保价费每批起码额为五角。

货物保价费率表

表 1—1

费率	等级	一	二	三	四	附 记
	‰	0.3	1.0	3.0	6.0	
货物 类项	01 类	全部				
	02 类		3	1、2、4		

续上表

费率	等级	一	二	三	四	附 记
	‰	0.3	1.0	3.0	6.0	
货 物 类 项	03类	1、2、4		3		
	04类	1、8	2、3、4、5、6		7	
	05类	1、3、4、6	2	7	5	
	06类	1、3、5、6	2、4	1项中腐朽木材	7	
	07类		全部			
	08类			全部		
	09类	1				
	10类	2	1、3	4		
	11类		1、2	3、6、7	4、5	
	12类		1			
	13类		4	1、2、3		5 不办保价
	14类			全部(4级中规定的危险货物除外)	爆炸品,各类一级危险品、剧毒品、压缩气体和液化气体、放射性物品	
	15类			全部		
	16类	2		1、3	4	
	17类			全部		
	18类			全部(4项除外)	4	
	19类			全部		
	20类		5	2	1、3、4	
	21类		8、11、12	4、6、7、9、10、13	1、2	3、5 见注 2
	22类		全部(4、8项除外)	4	8	
	23类	1、8、9	2~5、7、11~16	6、10、21~23 24(工艺品除外)	17、19、20、24项中工艺品	18 见注 2 25 见注 6

注:1. 本表所列类项代号,均以《铁路货物运价规则》附件一为准,但项别代号将0省略。

2. 蜜蜂、鱼苗保价费率为12‰。

3. 搬家货物、行李保价费率为10‰。

4. 其他性质特殊的货物保价费率由铁路局规定,但最高不得超过本表费率的100%。

5. 各铁路局结合管内具体情况,按本表费率有权下浮20%。

6. 《铁路货物运价规则》附件一列名以外货物的保价费率,铁路局应根据该货物适用的类项掌握。

按保价运输办理的货物,应全批保价,不得只保其中一部分。保价率不同的货物做一批托运时,应分项填记品名及保价金额,保价费用分别计算。保价率不同的货物合并填记时,适用于其中最高保价费率。

货物保价费在货票现付栏内记明,与运费同时核收。

保价运输货物变更到站后,保价运输继续有效。承运后发送前取消托运时,货物保价费应全部退还托运人。

承运人从承运货物时起,至将货物交付收货人时止,对保价货物发生的灭失、短少、变质、污染、损坏承担赔偿责任。但由于下列原因造成的,承运人不承担赔偿责任:

1. 不可抗力;

2. 货物本身的自然属性或合理损耗;
3. 托运人、收货人或押运人的过错。

保价运输的货物发生损失时,按照实际损失赔偿,但最高不超过保价金额。一部分损失时,按损失货物占全批货物的比例乘以保价金额赔偿;逾期未能赔付时,处理站应向赔偿要求人支付违约金。不保价运输的,不按件数只按重量承运的货物,每吨最高赔偿 100 元;按件数和重量承运的货物,每吨最高赔偿 2000 元;个人托运的搬家货物、行李每 10kg 最高赔偿 30 元。实际损失低于上述赔偿限额时,按货物实际损失的价格赔偿。

下列货物暂不办理保价运输:

1. 按照《国际铁路货物联运协定》运输的国际联运货物;
2. 自轮运转的(包括企业自备或租用铁路的)铁道机车、车辆和轨道机械。

车站受理一批保价金额在 50 万元以上的整车货物或一批保价金额在 10 万元以上的零担、集装箱货物,应在货物运单、货运封套或货物装载清单上加盖“△”戳记(或用红色书写),并在“列车编组顺序表”记事栏内注明“△”字样。

对△货物,车站应及时组织装车和挂运;运送途中严格交接检查。

装有△的贵重、易盗的整车货物,各铁路局根据需要组织武装押运。押运区段由铁路局决定。

(二)货物运输保险

铁路货物运输保险是我国保险事业的一个组成部分。办理铁路货物运输保险,可以使被保险货物在运输过程中因受自然灾害和意外事故所造成的经济损失得到补偿。这项业务对于配合并完善铁路负责运输制,切实保障托运人的经济利益,以及进一步加强对货物运输的安全防损工作都有积极作用。

1. 投保货物运输险的条件

托运人在托运时,遇下列情况的货物,可投保货物运输险:

- (1)每件价值在 700 元以上的货物;
- (2)每吨价值在 500 元以上的非成件货物。

不足上述限额的货物也可投保货物运输险。

2. 发生事故损失的赔偿处理

根据《铁路货物运输合同实施细则》中有关实行保险与负责运输相结合的补偿制定的规定,对投保运输险的货物发生事故损失时,按以下规定赔偿:

(1)由于承运人的责任所造成的货物损失。承运人对每件价值在 700 元以上的,按实际损失赔偿,但每件最多不超过 700 元;非成件货物每吨价值在 500 元以上的,按实际损失赔偿,但每吨最多不超过 500 元,超过承运人负责赔偿限额的部分,由保险公司在保险金额内给予补偿。每件价值不足 700 元的成件货物或每吨价值不足 500 元的非成件货物,由承运人按照货物实际损失赔偿。

(2)不属于承运人责任而属保险责任范围的损失。由保险公司按照实际损失,在保险金额内给予赔偿。

承运人对投保货物运输险的货物,应在货物运单、货票“托运人记载事项栏”内加盖“已投保运输险,保险凭证×××号”戳记。

托运人托运货物,应在货物运单“货物价格”栏内,准确填写该批货物总价格,根据总价格确定保险总金额,投保货物运输险。

八、货物运到期限

(一)何谓货物运到期限

货物运到期限是指铁路在现有技术设备和运输工作组织水平的基础上,将货物运送一定距离而规定的时间。铁路对承运的货物,应在规定的期限内尽快地运至到站,是铁路应负的责任。

(二)规定货物运到期限的意义

铁路规定货物运到期限具有重要意义。一方面,货物运到期限是对托运人或收货人合法权益的保护。有了货物运到期限,可以使托运人、收货人明确货物运到时间,以便安排经济活动;另一方面,货物运到期限也是对铁路的要求和督促,可以督促铁路提高工作效率,加速货物送达。货物运到期限也是货运工作质量指标之一。此外,货物运到期限还可以用来判定易腐货物和“短寿命”放射性货物是否可以承运。

(三)货物运到期限的计算

货物运到期限按日计算,其计算方法是从承运人承运货物的次日起,按下列规定计算:

1. 货物发送期间为1日。货物发送期间是指发站完成货物发送作业的时间,它包括发站从货物承运、装车到挂出。

2. 货物运输期间。每250运价公里或其未满为1日;按快运办理的整车货物每500运价公里或其未满为1日。这个期间是货物在途中的运输时间。

3. 特殊作业时间。这个时间是指为了满足某些货物在运输途中进行特殊作业的需要而规定的。

(1)需要中途加冰的货物,每加冰一次,另加1日。

(2)运价里程超过250km的零担货物和1t、5t型集装箱,另加2日,超过1000km加3日。

(3)一件货物重量超过2t,体积超过3m³或长度超过9m的零担货物及零担危险货物另加2日。

(4)整车分卸货物,每增加一个分卸站,另加1日。

(5)准、米轨间直通运输的整车货物,另加1日。

上述五项特殊作业时间应分别计算。如一批货物同时具备几项作业时,则累计相加计算。

(四)货物实际运到日数的计算

起算时间:从承运人承运货物的次日(指定装车日期的,为指定装车日的次日)起算。

终止时间:到站由承运人组织卸车的货物,到卸车完了时止;由收货人组织卸车的货物,到货车调到卸车地点或货车交接地点时止。

如果从起算至终止这段时间不超过规定的运到期限,铁路就履行了货物运输合同规定的按时运到的义务。

货物运到期限,起码天数为三日。

(五)货物运到逾期

货物实际运到日数超过规定的运到期限时,称为货物运到逾期。这是一种违约行为,承运人应按所收运费的百分比,向收货人支付下列数额的违约金(如表1—2):

表 1—2

违 约 金 运到期限	逾期总 日数	1 日	2 日	3 日	4 日	5 日	6 日以上
3 日		15%	(20%)				
4 日		10%	15%	(20%)			
5 日		10%	15%	(20%)			
6 日		10%	15%	15%	(20%)		
7 日		10%	10%	15%	(20%)		
8 日		10%	10%	15%	15%	(20%)	
9 日		10%	10%	15%	15%	(20%)	
10 日		5%	10%	10%	15%	15%	20%

货物运到期限在 11 日以上,发生运到逾期时,按表 1—3 规定计算违约金:

表 1—3

逾期总日数占运到期限天数	违 约 金	逾期总日数占运到期限天数	违 约 金
不超过 1/10 时	为运费的 5%	超过 3/10,但不超过 5/10 时	为运费的 15%
超过 1/10,但不超过 3/10 时	为运费的 10%	超过 5/10 时	为运费的 20%

快运货物运到逾期,除依照《快运货物运输办法》规定退还快运费外,货物运输期间,按每 250 运价公里或其未满为 1 日,计算运到期限仍超过时,还应依照上述有关规定,向收货人支付违约金。

造成货物运到逾期的原因,除了由于装车站或编组站对重车编入列车延误以外,零担货物在发站延误装车,或在中转站中转不及时,也是一个重要原因。为了防止货物运到逾期,车站必须建立制度,经常检查货物及重车在自站的积压情况,督促及时装车挂运。

(六) 货物滞留时间的处理

货物在运输过程中,由于下列原因之一,造成的滞留时间,应从实际运到日数中扣除:

1. 因不可抗力的原因引起的;
2. 由于托运人的责任致使货物在途中发生换装、整理所产生的;
3. 因托运人或收货人要求运输变更所产生的;
4. 运输活动物,由于途中上水所产生的;
5. 其他非承运人责任发生的。

由于上述原因致使货物发生滞留时,发生货物滞留的车站,应在货物运单“承运人记载事项”栏内记明滞留时间和原因。到站应将各种情况所发生的滞留时间加总,加总后不足 1 日的尾数进整为 1 日。

第二节 货物的托运和承运

一、货物运输合同的签订

托运人以铁路运输货物,与承运人之间就形成了权利和义务关系,因此,承运人与托运人双方应签订货物运输合同。

整车大宗货物(运量大使用车数多的货物,如煤、矿石、石油、矿建材料、木材、粮食、棉花、盐等)运输,可按季度、半年或更长期限签订货物运输合同,并须提出月度要车计划表,其他整车货物运输应按月签订运输合同(以月度要车计划表作为运输合同)。托运人在交运货物时,还应向承运人按批提出货物运单,作为运输合同的组成部分。

零担货物和集装箱运输的货物使用货物运单作为运输合同。

货物运输合同包括两个阶段的合同关系:

(一)预约合同关系

预约合同关系——即运输计划的提出和批准。我国铁路运输实行计划运输,按整车托运的大宗货物,大多属于国民经济生产中的重要物资,并且很多是连续生产的。因此,要求托运人提出季度、半年、年度或更长期限的运输计划和月度要车计划,其他整车货物要求提出月度要车计划,经铁路审定批准,则货物运输合同的预约关系成立,承、托双方必须按计划履行,否则,违约方按有关规定向对方支付违约金。

零担货物和集装箱运输的货物则不存在这种预约的合同关系。

(二)承运合同关系

承运合同关系——即托运人向承运人提交货物运单和移交货物,承运人接收货物运单和货物,以承运人在托运人提出的货物运单上加盖车站日期戳后,则承运合同关系成立,这就是所谓实际履行的合同关系。承、托双方承担有关规定的权利、义务,否则要负违约责任。整车货物不仅存在预约合同关系,而且也存在承运合同关系。零担货物和集装箱运输的货物只存在这种承运合同关系。

一份完整的货物运输合同应该是:

1. 整车大宗货物的运输合同包括经审定的季度、半年度、年度或更长期限的运输计划,经审定批准的月度货物运输计划和双方约定的货物运单,以及《铁路货物运输规程》规定的运输合同的权利、义务关系等内容。
2. 其他整车货物的运输合同包括经批准的月度货物运输计划和双方约定的货物运单,以及《铁路货物运输规程》规定的运输合同的权利、义务关系等内容。
3. 零担货物和集装箱运输的货物的运输合同包括双方约定的货物运单,以及《铁路货物运输规程》规定的运输合同的权利、义务关系等内容。

二、货物运单

货物运单(表1—4)是托运人与承运人之间,为运输货物而签订的一种运输合同。它是确定托运人、承运人、收货人之间在运输过程中的权利、义务和责任的原始依据。货物运单既是托运人向承运人托运货物的申请书,也是承运人承运货物和核收运费、填制货票,以及编制记录