

LỜI NÓI ĐẦU

Môn học “Tổ chức vận chuyển hàng hóa và thương vụ trên đường sắt” nằm trong hệ thống các môn học thuộc chuyên ngành Vận tải đường sắt, Vận tải và kinh tế đường sắt và Kinh tế vận tải đường áp dụng cho các hệ đào tạo chính quy và đào tạo thường xuyên. Môn học này cung cấp cho sinh viên các kiến thức cần thiết trong lĩnh vực tổ chức công tác hàng hóa và thương vụ đường sắt với tổng thời lượng 60 tiết trên lớp và được kết cấu thành 10 chương.

Tài liệu này được biên soạn tại Trường Đại học GTVT. Để hoàn thành tài liệu này, tác giả xin bày tỏ sự biết ơn đối với những ý kiến đóng góp của các thầy cô giáo Bộ môn “Vận tải và Kinh tế Đường sắt” Trường Đại học GTVT và các CBCNV của Tổng Công Ty ĐSVN. Tuy nhiên, do môn học có liên quan đến nhiều lĩnh vực nên trong quá trình soạn thảo, chắc chắn không thể tránh khỏi một số hạn chế trong trình bày, tác giả rất mong được bạn đọc góp ý để tài liệu được hoàn thiện hơn trong những lần xuất bản về sau.

Mọi đóng góp xin gửi về địa chỉ: Bộ môn “Vận tải và Kinh tế đường sắt”, Khoa Vận tải và Kinh tế, Trường Đại học Giao thông vận tải.

Hà nội tháng 01 năm 2007

TÁC GIẢ

MỤC LỤC

	Trang
Lời nói đầu	3
Mục lục	4
Danh mục ký hiệu và từ viết tắt	8
Bài mở đầu: Nhiệm vụ, đối tượng, nội dung và phương pháp nghiên cứu môn học	9
Chương I: Những vấn đề chung về công tác hàng hóa và thương vụ đường sắt	13
I.1. Hàng hóa và thuộc tính của hàng hóa	13
I.1.1. Khái niệm và phân loại hàng hóa	14
I.1.2. Bao gói hàng hóa	17
I.1.3. Phạm cấp hàng hóa	18
I.1.4. Mã hiệu (nhãn hiệu) và dán nhãn hàng hóa	19
I.1.5. Lượng giảm tự nhiên và tổn thất hàng hóa	22
I.1.6. Bảo hiểm hàng hóa	22
I.2. Ga hàng hóa	23
I.2.1. Khái niệm và phân loại ga hàng hóa	23
I.2.2. Trang thiết bị kỹ thuật và các chức danh phục vụ công tác hóa vận ga hàng hóa	25
I.3. Bãi hàng ga hàng hóa	35
I.3.1. Chức năng, nhiệm vụ và phân loại bãi hàng ga hàng hóa	35
I.3.5. Nguyên tắc bố trí thiết bị bãi hàng ga hàng hóa	35
I.3.2. Kho, ke, bãi bãi hàng ga hàng hóa	36
I.3.3. Đường xếp dỡ	41
I.3.4. Hệ thống đường ô tô	42
I.3.5. Nguyên tắc bố trí thiết bị bãi hàng ga hàng hóa	45
I.4. Tối ưu hóa năng lực tác nghiệp của bãi hàng	47
I.4.1. Thông số tác nghiệp của bãi hàng	47
I.4.2. Mô hình bài toán tối ưu hóa năng lực tác nghiệp của bãi hàng	47
<i>Câu hỏi ôn tập chương I</i>	48
Chương II: Lợi dụng sức chở của toa xe hàng	50
II.1. Các chỉ tiêu khai thác toa xe hàng	50
II.1.1. Phân loại toa xe hàng đường sắt	50
II.1.2. Các chỉ tiêu kỹ thuật của toa xe hàng	51
II.2. Các biện pháp nâng cao trọng tải tĩnh toa xe hàng	54
II.2.1. Ý nghĩa và các yếu tố ảnh hưởng đến trọng tải tĩnh toa xe hàng	54
II.2.2. Các biện pháp nâng cao trọng tải tĩnh	55
II.3. Lập và phân tích kế hoạch chỉ tiêu trọng tải tĩnh bình quân toa xe hàng	60
II.3.1. Lập kế hoạch chỉ tiêu trọng tải tĩnh bình quân toa xe hàng	60
II.3.2. Phân tích tình hình thực hiện kế hoạch chỉ tiêu trọng tải tĩnh bình quân	61
<i>Câu hỏi ôn tập chương II</i>	62

Chương III: Tác nghiệp hàng hóa-thương vụ đối với 1 lô hàng	63
III.1. Các khái niệm cơ bản	63
III.1.1. Khái niệm và phân loại lô hàng	63
III.1.2. Hợp đồng vận tải	64
III.2. Tác nghiệp hàng hóa- thương vụ ở nơi đi	65
III.2.1. Tác nghiệp nhận chở của ngành đường sắt	65
III.2.2. Tác nghiệp cung cấp toa xe hàng và xếp xe	66
III.2.3. Tác nghiệp lập giấy tờ chuyên chở	69
III.2.4. Tác nghiệp đăng ký vào sổ hàng đi và lập báo cáo hàng đi	70
III.2.5. Thời điểm đường sắt chính thức nhận chở hàng	71
III.3. Tác nghiệp hàng hóa-thương vụ trên đường vận chuyển	71
III.3.1. Hủy bỏ chuyên chở	71
III.3.2. Thay đổi chuyên chở	72
III.3.3. Kiểm tra, chỉnh lý và chuyển tải sang toa hàng hóa	73
III.3.4. Tác nghiệp gửi bù	74
III.4. Tác nghiệp hàng hóa-thương vụ ở nơi đến	74
III.4.1. Kế hoạch tiếp nhận hàng đến	74
III.4.2. Báo tin hàng đến	75
III.4.3. Tác nghiệp dỡ hàng	75
III.4.4. Tác nghiệp giao nhận hàng hóa	76
III.4.5. Tác nghiệp đăng ký vào sổ hàng đến và lập báo cáo hàng đến	77
<i>Câu hỏi ôn tập chương III</i>	79
Chương IV: Tổ chức công tác hóa vận ở đường dùng riêng	80
IV.1. Các khái niệm cơ bản	80
IV.1.1. Các khái niệm cơ bản	80
IV.1.2. Điều kiện nối tiếp đường dùng riêng	81
IV.2. Hợp đồng khai thác đường dùng riêng	82
IV.2.1. Thủ tục đưa lấy và giao nhận toa xe	82
IV.2.2. Thời gian quay vòng toa xe ở đường dùng riêng	84
IV.2.3. Biện pháp tổ chức tác nghiệp và năng lực tác nghiệp ở đường dùng riêng	85
IV.2.4. Các vấn đề khác	87
IV.3. Quy trình tác nghiệp kỹ thuật thống nhất trên đường dùng riêng	88
IV.3.1. Ý nghĩa, quy định và nội dung Quy trình tác nghiệp kỹ thuật thống nhất	88
IV.3.2. Tổ chức đưa lấy xe vào khu vực kho rót	89
<i>Câu hỏi ôn tập chương IV</i>	92
Chương V: Điều kiện chuyên chở hàng quá khổ, quá dài-quá nặng	93
V.1. Các khái niệm cơ bản	93
V.1.1. Khổ giới hạn trong giao thông vận tải	93
V.1.2. Khổ giới hạn trong ngành đường sắt	93
V.1.3. Khái niệm và phân loại hàng quá giới hạn (hàng quá khổ)	95
V.1.4. Hàng quá dài-quá nặng (hàng siêu trường-siêu trọng)	96
V.2. Những ảnh hưởng nguy hiểm khi chuyên chở hàng quá dài-quá nặng	97
V.2.1. Các lực tác động lên hàng hóa và toa xe trong quá trình vận chuyển	98
V.2.2. Những ảnh hưởng nguy hiểm khi xếp hàng quá nặng	100

V.2.3. Những tình huống nguy hiểm trong quá trình vận chuyển	102
V.3. Biện pháp gia cố hàng hóa trên toa xe	106
V.3.1. Khái niệm và dụng cụ gia cố hàng hóa trên toa xe	106
V.3.2. Biện pháp gia cố hàng hóa trên toa xe	108
V.4. Xác định độ quá giới hạn của hàng hóa trong quá trình vận chuyển	111
V.4.1. Tính độ quá giới hạn trên đường thẳng và bằng	111
V.4.2. Xác định độ quá giới hạn khi toa xe và hàng hóa đi vào đường cong	112
V.5. Điều kiện chuyên chở hàng quá khổ giới hạn và hàng quá dài-quá nặng	115
V.5.1. Điều kiện chuyên chở hàng quá giới hạn	115
V.5.2. Điều kiện chuyên chở hàng quá dài-quá nặng	117
<i>Câu hỏi ôn tập chương V</i>	120
Chương VI: Điều kiện chuyên chở hàng lỏng trong toa xe thùng và hàng mau hỏng dễ thối nát	121
VI.1. Đặc điểm và tính chất hàng lỏng	121
VI.2. Xác định trọng lượng và chiều cao tiêu chuẩn khi xếp hàng	122
VI.2.1. Xác định trọng lượng hàng hóa vận chuyển	122
VI.2.2. Phương pháp xác định độ cao tiêu chuẩn của chất lỏng trong toa xe thùng khi xếp hàng	125
VI.3. Điều kiện chuyên chở hàng lỏng trong toa xe thùng	128
VI.4. Khái niệm hàng mau hỏng dễ thối nát, nguyên nhân hư hỏng hàng hóa	130
VI.4.1. Khái niệm và phân loại hàng mau hỏng dễ thối nát	130
VI.4.2. Tính chất và đặc điểm của hàng mau hỏng dễ thối nát	130
VI.4.3. Nguyên nhân hư hỏng của hàng mau hỏng dễ thối nát	132
VI.5. Điều kiện chuyên chở hàng mau hỏng dễ thối nát	133
VI.5.1. Phương pháp bảo quản hàng mau hỏng dễ thối nát trong quá trình vận chuyển	133
VI.5.2. Thiết bị vận chuyển hàng mau hỏng dễ thối nát trên đường sắt	135
VI.5.3. Điều kiện chuyên chở hàng mau hỏng	138
<i>Câu hỏi ôn tập chương VI</i>	140
Chương VII: Điều kiện chuyên chở hàng nguy hiểm và tổ chức vận chuyển hàng lẻ	141
VII.1. Khái niệm và phân loại hàng nguy hiểm	141
VII.1.1. Khái niệm và tính chất hàng nguy hiểm	141
VII.1.2. Phân loại hàng nguy hiểm	142
VII.2. Điều kiện chuyên chở hàng nguy hiểm	145
VII.2.1. Biện pháp phòng hộ an toàn đối với hàng nguy hiểm	145
VII.2.2. Điều kiện chuyên chở hàng nguy hiểm	159
VII.3. Tổ chức vận chuyển hàng lẻ	162
VII.3.1. Một số khái niệm	162
VII.3.2. Tác nghiệp hàng lẻ ở ga đi và ga đến	164
VII.3.3. Tác nghiệp hàng lẻ ở ga trung chuyển	168
<i>Câu hỏi ôn tập chương VII</i>	172
Chương VIII: Tổ chức vận chuyển hàng hóa bằng container	173
VIII.1. Ý nghĩa và điều kiện chuyên chở hàng hóa bằng container	173
VIII.1.1. Ý nghĩa của việc chuyên chở hàng hóa bằng container	173

VIII.1.2. Điều kiện chuyên chở hàng hóa bằng container	174
VIII.2. Khái niệm và phân loại container	175
VIII.2.1. Khái niệm container	175
VIII.2.2. Phân loại container	176
VIII.2.3. Cấu tạo container	179
VIII.3. Bãi container	180
VIII.3.1. Chức năng, nhiệm vụ và phân loại bãi container	180
VIII.3.2. Các yêu cầu kỹ thuật đối với bãi container	183
VIII.3.3. Bố trí bãi container	188
VIII.4. Tác nghiệp hàng hóa-thương vụ đối với container	192
VIII.4.1. Tác nghiệp nhận chở container	192
VIII.4.2. Tác nghiệp xếp dỡ container và hàng hóa	193
VIII.4.3. Tác nghiệp đăng ký sổ sách giấy tờ chuyên chở và điều container rỗng	195
<i>Câu hỏi ôn tập chương VIII</i>	195
Chương IX: Tổ chức công tác luồng hàng	196
IX.1. Nội dung công tác tổ chức luồng hàng và kế hoạch vận chuyển hàng hóa	198
IX.1.1. Nhiệm vụ, yêu cầu của công tác tổ chức luồng hàng và kế hoạch vận chuyển hàng hóa	198
IX.1.2. Nội dung công tác tổ chức luồng hàng	198
IX.2. Vận tải bất hợp lý và mất cân đối trong vận tải	199
IX.2.1. Vận tải bất hợp lý	200
IX.2.2. Mất cân đối trong vận tải	201
IX.3. Tổ chức tàu suốt từ nơi xếp hàng	204
IX.3.1. Khái niệm, phân loại và hiệu quả của việc tổ chức tàu suốt từ nơi xếp hàng	204
IX.3.2. Điều kiện tổ chức tàu suốt từ nơi xếp hàng	206
<i>Câu hỏi ôn tập chương IX</i>	206
Chương X: Quan hệ trách nhiệm giữa đường sắt và chủ hàng	208
X.1. Đặc điểm quan hệ trách nhiệm giữa đường sắt và chủ hàng	208
X.1.1. Quyền và nghĩa vụ của các bên khi tham gia vận tải hàng hóa bằng đường sắt	208
X.1.2. Đặc điểm quan hệ trách nhiệm giữa đường sắt và chủ hàng	210
X.2. Nội dung mối quan hệ trách nhiệm giữa đường sắt và chủ hàng	210
X.2.1. Trách nhiệm về việc không hoàn thành kế hoạch chuyên chở	210
X.2.2. Trách nhiệm về việc hàng hóa bị mất mát hư hỏng	210
X.2.3. Trách nhiệm về việc hàng đến chậm	212
X.2.4. Trách nhiệm trong việc sử dụng toa xe, phương tiện vận chuyển	213
X.2.5. Nội dung các mối quan hệ trách nhiệm khác	213
X.3. Quy định xử lý trách nhiệm giữa đường sắt và chủ hàng	217
X.3.1. Các quy định chung	217
X.3.2. Các loại biên bản	218
X.3.3. Quy định về người yêu cầu bồi thường	220

X.3.4. Quy định giải quyết tranh chấp	220
<i>Câu hỏi ôn tập chương X</i>	221
Tài liệu tham khảo	222
Phụ lục	223

DANH MỤC CÁC CHỮ CÁI VIẾT TẮT

XHCN	Xã hội chủ nghĩa
KTQD	Kinh tế quốc dân
GTVT	Giao thông vận tải
VTĐS	Vận tải đường sắt
ĐSVN	Đường sắt Việt nam
TCTy	Tổng công ty
CBCNV	Cán bộ công nhân viên
NLTQ	Năng lực thông qua
BĐCT	Biểu đồ chạy tàu
ĐM-TX	Đầu máy - toa xe
QĐVVVTHHTĐSQG	Quy định về việc vận tải hàng hóa trên đường sắt quốc gia
QPKTKTĐSVT	Quy phạm khai thác kỹ thuật đường sắt Việt nam
LVĐSQT	Liên vận đường sắt quốc tế
QTTMQLKTNG	Quy tắc tỷ mỷ quản lý kỹ thuật nhà ga

Bài mở đầu:

NHIỆM VỤ, ĐỐI TƯỢNG, NỘI DUNG VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU MÔN HỌC

I. Ý NGHĨA, ĐẶC ĐIỂM VÀ VAI TRÒ CỦA NGÀNH VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT TRONG NỀN KINH TẾ QUỐC DÂN:

Vận tải đường sắt là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt và nó mang trong mình đầy đủ các đặc trưng của một ngành sản xuất vật chất.

Công cụ lao động trong ngành vận tải bao gồm phương tiện cố định và phương tiện di động, phát triển từ thô sơ, tự cung như xe đẩy tay, xe kéo, thuyền mái chèo... cải tiến dần thành các công cụ hiện đại hơn, lợi dụng được sức đẩy của thiên nhiên và động năng của phương tiện như xe đạp, thuyền buồm, xe máy, ô tô... cho đến các phương tiện hết sức hiện đại ngày nay, đó là tàu thủy chạy bằng năng lượng hạt nhân, tàu vũ trụ có tốc độ nhanh hơn tiếng động, là các thể hệ tàu hỏa cao tốc với tốc độ kỹ thuật trên 500 km/h... Các phương tiện có sức chuyên chở, độ an toàn và tiện nghi ngày càng cao hơn. Phương tiện cố định trong ngành vận tải cũng trải qua các giai đoạn phát triển từ hoang sơ, hoàn toàn lợi dụng thiên nhiên, lợi dụng luồng lạch, đường mòn... cho đến các tuyến đường cao tốc, các hầm xuyên núi, cầu vượt với độ dài vài cây số...; từ không có tác động của con người đến việc quản lý chặt chẽ và tự động hóa toàn bộ quá trình di chuyển của phương tiện...

Phương tiện thông tin liên lạc trong ngành vận tải ngày càng hiện đại theo xu hướng giảm nhẹ, tiến tới loại trừ tác động của yếu tố chủ quan con người, đảm bảo độ an toàn chính xác cao nhất, thời gian tác nghiệp nhỏ nhất. Trước đây thông tin được truyền đi dưới dạng hiệu lệnh nghe nhìn thì nay được thực hiện bằng những công cụ hiện đại như thông tin số, định vị chạy tàu bằng vệ tinh mặt đất...

Đối tượng lao động của ngành vận tải cũng trở nên đa dạng và phong phú hơn, có yêu cầu cao hơn về tốc độ, độ an toàn, tiện nghi và giảm giá thành trong quá trình chuyên chở. Trong thời kỳ phôi thai của ngành vận tải, nhu cầu phát sinh chủ yếu là vận chuyển hàng hóa trong cự ly nhỏ, khối lượng ít; các mặt hàng đa phần là nông sản mang đi đổi chác phục vụ nhu cầu sinh sống hàng ngày. Ngày nay với việc tổ chức chuyên môn hóa cao về sản xuất, đa dạng hóa về sản phẩm, hàng hóa có nhu cầu chuyên chở trong ngành vận tải cũng trở nên phức tạp hơn về mặt hàng, về yêu cầu bảo quản, cự ly vận chuyển vượt ra khỏi phạm vi một quốc gia nhưng thời gian chuyên chở lại phải đòi hỏi giảm đi.

Ngoài hai đối tượng truyền thống là hàng hóa và hành khách, các Doanh nghiệp vận tải cần quan tâm thích đáng đến công tác dịch vụ vận tải thuần túy, vì đây là đối

tượng mang lại nguồn thu lớn cho doanh nghiệp, đặc biệt trong nền kinh tế thị trường. Công tác dịch vụ vận tải bao gồm rất nhiều nội dung, từ tổ chức vận chuyển “từ kho đến kho”, đại lý vận tải, dịch vụ hàng hóa...

Sức lao động trong ngành vận tải là đội ngũ CBCNV của ngành. Đội ngũ này ngày càng trưởng thành cả về số lượng và chất lượng chuyên môn. Ngày nay với sự phát triển vượt bậc của khoa học kỹ thuật, công cụ lao động của ngành vận tải trở nên đa dạng và tiên tiến, để làm chủ được chúng đòi hỏi những người lao động trong ngành phải thường xuyên bồi dưỡng nâng cao trình độ nghiệp vụ, tiếp cận và cập nhật kiến thức hiện đại.

Chính vì những đặc điểm trên của ngành vận tải mà Các Mác đã chỉ ra rằng: “Ngoài ngành khai khoáng, nông nghiệp và ngành công nghiệp chế biến ra còn có một ngành sản xuất thứ tư nữa, ngành đó cũng trải qua ba giai đoạn sản xuất khác nhau là thủ công nghiệp, công trường thủ công và cơ khí, đó là ngành vận tải bất luận là người hay hàng hóa”.

Tuy nhiên do đặc thù riêng, ngành vận tải cũng có những đặc điểm khác với các ngành kinh tế khác. Điều này thể hiện ở chỗ, thực chất quá trình sản xuất vận tải là tiếp tục quá trình sản xuất trong lĩnh vực lưu thông, nghĩa là ngành vận tải không tạo ra sản phẩm mới cho xã hội mà chỉ góp phần tạo ra nó. Sản phẩm của ngành vận tải là sự di chuyển hàng hóa và hành khách trong không gian, do đó ngành vận tải làm tăng giá trị sử dụng của hàng hóa hoặc gián tiếp thúc đẩy sự phát triển của xã hội thông qua việc đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân, chứ không tạo ra giá trị của hàng hóa. Sản phẩm của ngành vận tải là vô hình, không có hình dạng, kích thước hình học hay khối lượng cụ thể, do đó không thể dự trữ được. Do tập quán đi lại của nhân dân, sự phân bố lực lượng sản xuất, lực lượng lao động và nguồn tài nguyên thiên nhiên, sự mất cân đối trong hoạt động vận tải là không thể tránh khỏi, vì vậy muốn đáp ứng nhu cầu chuyên chở tăng lên trong các thời kỳ cao điểm, ngành vận tải phải có một lượng dự trữ nhất định về năng lực chuyên chở và sức lao động.

Trong quá trình sản xuất, khác với các ngành sản xuất khác, sức lao động của con người chỉ tác động tới đối tượng lao động thông qua công cụ lao động. Vì vậy để nâng cao chất lượng công tác ngành vận tải, cần phải tổ chức hợp lý quá trình chuyên chở, sử dụng tốt năng lực chuyên chở và NLTQ của các phương tiện trong ngành. Mặt khác, trong ngành vận tải hai quá trình sản xuất và tiêu thụ sản phẩm song song tồn tại, gắn bó với nhau không tách rời. Vì vậy, khi nghiên cứu giải quyết các vấn đề vận tải cần phải nghiên cứu tối ưu hóa công tác phân phối năng lực vận tải.

Cũng giống như các ngành KTQD khác, hoạt động vận tải chịu sự chi phối chặt chẽ của các quy luật kinh tế - xã hội khách quan đặc biệt là quy luật giá trị, nghĩa là giá thành vận tải phải phù hợp với chi phí sản xuất bỏ ra để hoàn thành khối lượng sản phẩm đó và chi phí này, đến lượt mình, lại tỷ lệ nghịch với năng suất lao động, do đó cần phải nâng cao không ngừng năng suất lao động nhằm giảm giá thành vận tải. Trong điều kiện nền kinh tế thị trường, giá cước vận tải phải được điều chỉnh linh hoạt theo từng giai đoạn và theo chiều để phù hợp với những biến động của nền kinh tế.

GTVT liên quan mật thiết với việc phân bố sản xuất trong nước. Phân bố lực lượng sản xuất trong nước quyết định phân bố vận tải và ngược lại, phân bố vận tải cân đối hợp lý sẽ tác động tích cực đến sự phát triển sản xuất và lực lượng sản xuất.

Tóm lại, GTVT có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong đời sống vật chất, văn hóa - xã hội và tinh thần của nhân dân và đất nước. GTVT là một ngành sản xuất vật chất độc

lập và đặc biệt vì có đầy đủ các yếu tố của một ngành sản xuất vật chất nhưng đồng thời cũng mang những đặc điểm riêng mà không một ngành sản xuất nào có được.

Hệ thống GTVT thống nhất là sự phối kết hợp giữa các ngành vận tải riêng biệt, bao gồm ngành vận tải hàng không, vận tải đường sắt, vận tải đường bộ, vận tải đường biển, vận tải đường thủy nội địa và vận tải đường ống. Trong hệ thống đó, tùy theo đặc điểm riêng của từng quốc gia, tùy theo ưu nhược điểm và sự hiện đại của các ngành vận tải mà chúng có tầm quan trọng khác nhau trong công cuộc phát triển đất nước. Ngành VTĐS so với các phương thức vận tải trên bộ khác có rất nhiều ưu điểm, đó là năng lực chuyên chở cao, tốc độ vận chuyển tương đối nhanh (ở những nước có mạng lưới đường sắt tiên tiến như Liên bang Nga, Cộng hòa Liên bang Đức... trọng lượng đoàn tàu hàng đạt đến 3000 tấn, tốc độ lữ hành bình quân trên 80 km/h). Một ưu điểm nổi bật của VTĐS là có khả năng hoạt động liên tục cả ngày lẫn đêm, ít bị phụ thuộc bởi điều kiện thời tiết khí hậu; hàng hóa chuyên chở bằng đường sắt rất đa dạng: từ những mặt hàng phổ thông như lương thực thực phẩm, vật liệu xây dựng... cho đến các mặt hàng đòi hỏi điều kiện chuyên chở đặc biệt như hàng nguy hiểm, hàng mau hỏng dễ thối nát, hàng siêu trường - siêu trọng.... Giá thành vận chuyển bằng đường sắt tương đối thấp, độ an toàn cao, thích hợp với những cự ly vận chuyển trung bình và dài, khối lượng vận chuyển lớn, thời gian tương đối nhanh.

Chính vì những ưu điểm trên mà VTĐS luôn chiếm ưu thế hơn hẳn so với các loại hình vận tải khác và được ví như “xương sống” của mạng lưới GTVT quốc gia.

II. ĐỐI TƯỢNG VÀ Ý NGHĨA CỦA MÔN HỌC:

Ngành VTĐS Việt nam ra đời từ cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX. Trải qua hơn một thế kỷ tồn tại và phát triển, ngành đường sắt Việt nam đã đóng góp công sức to lớn trong sự nghiệp đấu tranh giải phóng dân tộc, thống nhất đất nước, xây dựng và phát triển nền kinh tế tiên tiến của Việt nam, nâng cao mức sống người dân và mở rộng giao lưu quốc tế.

Trong thành tích đó, không thể thiếu được vai trò của công tác vận chuyển hàng hóa và thương vụ trên đường sắt. Công tác này liên quan trực tiếp đến khách hàng của ngành đường sắt, đó là các chủ hàng và đối tượng sử dụng dịch vụ VTĐS vì vậy có ảnh hưởng quyết định đến việc nâng cao uy tín của ngành trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa, tăng thị phần vận tải và tăng doanh thu cho ngành, cải thiện đời sống của người lao động. Thông qua hoạt động thương vụ, ngành đường sắt thu nhận được những ý kiến phản hồi của khách hàng đối với sự phục vụ của ngành, chấn chỉnh những hạn chế thiếu sót nhằm tăng sức cạnh tranh của ngành trong lĩnh vực vận tải hàng hóa.

Cùng với sự chuyên dịch mạnh mẽ của nền kinh tế Việt nam từ tập trung quan liêu bao cấp sang kinh tế thị trường có định hướng XHCN, đối tượng và nhiệm vụ của công tác vận chuyển hàng hóa và thương vụ cũng cần phải thay đổi để phù hợp với những đòi hỏi mới. Vì vậy, cần phải tổng kết lý luận và nghiên cứu hoàn chỉnh nội dung của công tác vận chuyển hàng hóa và thương vụ trong điều kiện có những thay đổi về nhiệm vụ sản xuất. Môn học “Tổ chức công tác vận chuyển hàng hóa và thương vụ trên đường sắt” là một bộ phận quan trọng trong công tác nghiên cứu lý luận của chuyên ngành khai thác VTĐS.

Lịch sử phát triển của môn học trải qua nhiều giai đoạn và đến nay đã trở thành một ngành nghiên cứu hoàn chỉnh ở các quốc gia có mạng lưới đường sắt phát triển như

Liên bang Nga, Bêlarútchia, Ukraina, Trung quốc, Mỹ, Pháp... Ở Việt nam môn học này được đưa vào chương trình đào tạo kỹ sư chuyên ngành khai thác vận tải và kinh tế vận tải đường sắt ngay từ những khóa học đầu tiên và cho đến nay, đây vẫn là một trong những môn học cơ bản của chuyên ngành.

Đối tượng của môn học là nghiên cứu các quy luật phát triển kinh tế - xã hội khách quan, các chủ trương chính sách định hướng của Nhà nước và trên cơ sở tổng kết, nghiên cứu kinh nghiệm hoạt động của đường sắt các nước tiên tiến, nắm vững đặc điểm, tính chất phương tiện VTĐS, nhu cầu của chủ hàng, đặc điểm tính chất hàng hóa chuyên chở bằng đường sắt để từ đó đề ra các biện pháp sử dụng hợp lý phương tiện vận tải, giải quyết chính xác mối quan hệ giữa đường sắt với người sử dụng dịch vụ và xã hội.

Nhiệm vụ chủ yếu của công tác vận chuyển hàng hóa và thương vụ trên đường sắt là:

1. Thỏa mãn tới mức cao nhất với chất lượng phục vụ tốt nhất nhu cầu vận chuyển hàng hóa phát sinh trong quá trình sinh hoạt xã hội và sản xuất kinh tế;
2. Sử dụng hợp lý nhất các trang thiết bị kỹ thuật nhằm không ngừng nâng cao hiệu suất khai thác, giảm giá thành vận tải;
3. Nghiên cứu tổ chức hợp lý quá trình tác nghiệp hàng hóa và thương vụ tại các ga hàng hóa, đường dùng riêng nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho chủ hàng và người sử dụng dịch vụ, giảm bớt thủ tục phiền hà, rút ngắn thời gian tác nghiệp nhưng vẫn đảm bảo thực hiện tốt các chế độ, chính sách của Nhà nước, các quy định của ngành;
4. Tối ưu hóa việc tổ chức xếp dỡ và bảo quản hàng hóa trong quá trình vận chuyển trên cơ sở nghiên cứu đặc điểm, tính chất hàng hóa chuyên chở nhằm đảm bảo an toàn nguyên vẹn hàng hóa, tiết kiệm chi phí vận tải;
5. Quy định biện pháp xử lý mối quan hệ trách nhiệm giữa ngành đường sắt và người thuê vận tải trên cơ sở đảm bảo lợi ích hợp pháp của các bên có liên quan, nâng cao tinh thần trách nhiệm của các bên khi thực hiện hợp đồng vận tải hàng hóa.