

交通运输行业标准
邮件铁路运输交接操作要求
(征求意见稿)
编制说明

标准起草组

二〇二〇年八月

目 录

一、工作简况	1
二、标准编制原则和确定标准主要内容的依据	3
三、主要试验的分析综述报告、技术经济论证或预期的经济效果	5
四、采用国际标准和国外先进标准的程度	6
五、与有关的现行法律法规和强制性国家标准的关系	6
六、重大分歧意见的处理经过和依据	7
七、标准过渡期的建议	7
八、废止现行有关标准的建议	7
九、其他应予说明的事项	7

一、 工作简况

（一）任务来源

2019年4月28日，交通运输部下达2019年交通运输标准化计划的通知（交科技函〔2019〕267号），《邮件铁路运输交接操作要求》被列为2019年交通运输标准化计划制定项目（计划编号：JT 2019-5）。

标准性质：推荐性行业标准；

主管部门：交通运输部；

归口单位：全国综合交通运输标准化技术委员会；

起草单位：邮政科学研究规划院、中国铁道科学研究院集团有限公司运输及经济研究所、中铁快运股份有限公司。

（二）主要工作过程

截止目前，标准的编制过程主要经历了以下阶段：

1. 启动阶段

2019年1月，交通运输部科技司发文启动标准编制工作，由邮政科学研究规划院成立标准起草工作组，负责标准的起草工作；初步确定了标准的制定原则和研究方向。3月，签订项目任务书，正式开展标准制定工作。

2. 合作单位确定阶段

按照交通部科技司的要求，涉及多个行业的标准制定需由所涉及各行业的研究机构或企业共同参与制定工作，以保证标准的实用性和可操作性。本标准第一起草单位邮政科学研究规划院经与行业各单位沟通，确定“中国铁道科学研究院集团有限公司运输及经济研究所”为标准制定合作单位，并于2019年8月完成合作合同签订。

3. 草案稿阶段

2019年3~8月，标准起草组开展相关资料的搜集、整理与分析工作，并组织邮政集团相关专家召开研讨会，对初步框架进行讨论、修改和完善。

2019年9月，标准起草组完成标准草案初稿，在与交通运输部综合交通运输标准化技术委员会（综合运输标委会）、交通运输部科学研究院、国家邮政局、中国邮政集团有限公司沟通后，修改形成标准草案。

4. 调研阶段

2019年10、11月、2020年4月，标准起草组分别对中国邮政集团有限公司寄递事业部运输管理处、寄递事业部国际网路处、中国邮政集团有限公司计划建设部、顺丰速运、北京西站、西站邮运调度中心、北京邮区中心局行邮转运处、中铁快运等单位进行了调研工作，通过调查问卷、会议座谈、专人交流等方式，详细了解邮件运输过程操作要求等情况。

5. 形成征求意见稿阶段

2020年5月，标准起草组组织内部专家对标准草案稿进行多轮研讨，在此基础上，标准起草组修改形成征求意见稿。征求意见稿编制完成后，分别发送交通运输部综合交通运输标准化技术委员会、国家邮政局、中国邮政集团有限公司、中铁快运等单位进行征求意见。

2020年6月，标准起草组根据综合交通运输标准化委员会审核意见，进一步修改完善，形成标准征求意见稿最新一版。

（三）主要起草人及工作

本标准项目负责人为刘奇峰，其他主要起草人为把宁、闫英伟、杨磊、刘畅等。在标准编制过程中，标准起草组成员完成了资料收集整理、调研提纲编制、调研资料整理分析、标准文本起草、内部研讨、文本技术审查等一系列相关工作和任务。具体任务分工见表1：

表1 标准起草人员及任务分工

序号	起草人员	工作单位	主要工作内容
1	刘奇峰	邮政科学研究规划院	主要完成了资料收集整理、调研提纲编制、项目调研、调研资料整理分析、标准文本起草、标准文本研讨、反馈意见修改以及统筹起草组的各项事务。
2	把宁	邮政科学研究规划院	主要完成了调研提纲编制、项目调研、标准文本起草、标准文本技术审查等工作。
3	闫英伟	邮政科学研究规划院	主要完成了资料收集整理、项目调研、调研资料整理分析、标准文本起草、标准文本技术审查等工作。
4	杨磊	中国铁道科学研究院集团有限公司运输及经济研究所	主要完成了提供相关资料、调研提纲编制、项目调研、标准文本研讨、反馈意见修改等工作。
5	刘畅	中国铁道科学研究院集团有限公司运输及	主要完成了提供相关资料、调研提纲编制、项目调研、标准文本研讨、反馈意见修改等工作。

		经济研究所	
6	朱金	中铁快运股份有限公司	主要完成了提供相关资料、项目调研座谈、标准文本研讨、反馈意见修改等工作。

二、 标准编制原则和确定标准主要内容的依据

（一） 编制原则

1. 相对统一的原则

鉴于目前各地邮件铁路运输过程中存在的差异，本标准对邮件铁路运输交接操作的交接条件、交接流程和异常情况处理等内容提出了统一规定，双方企业应该积极遵守，以推动行业有序发展、保护用户合法权益，满足行业监管需要。

2. 可操作原则

标准在制定过程中同时兼顾邮政企业和铁路运输企业的实际情况，尽可能满足双方需求。标准根据实际操作，结合相关规范和监管部门的需要，对邮、铁双方提出具体可行的要求以确保较强的可行性。

3. 科学先进原则

本标准根据行业需求和科学技术发展，对双方信息系统互联互通和操作自动化提出要求，对未来更先进更高效的邮件运输处理起到了较好的促进作用，体现了较强的先进性和前瞻性。

（二） 制定依据

1. 中华人民共和国邮政法
2. 铁路货物运输管理规则
3. 铁路货运办理须知
4. 铁路运输禁运物品名单
5. 干线火车装卸作业规则
6. 行邮专列接卸装发火车操作规范
7. 国内邮件处理规则
8. 国际及台港澳包裹处理规则
9. GB/T 10757—2011 邮政业术语
10. GB 50011—2010 建筑抗震设计规范

11. GB 50016—2014 建筑设计防火规范
12. GB 50057—2010 建筑物防雷设计规范
13. GA 1468—2018 寄递企业安全防范要求
14. YZ/T 0005.2—2001 邮政业务词汇 第1部分：基本概念
15. YZ/T 0152—2016 邮政业信息系统安全等级保护基本要求

(三) 确定标准主要内容的依据

本标准规定了国内邮件、国际邮件铁路运输交接操作的交接条件、交接流程和异常情况处理等内容。针对邮件铁路运输交接过程中：交接场地、设施设备、码放顺序、邮件规格、信息处理、交接凭证等方面提出具体要求，以此为基础根据邮件类型路向，分别对国内邮件、国际邮件的交接流程进行梳理和明晰，最终确定各环节的具体操作要求并配以流程图进行明示。

1. 适用范围

目前，客运列车加挂邮政车厢、货运行邮专列、高铁列车运邮、中欧班列货运集装箱等各种邮件铁路运输方式中邮、铁双方的交接操作均按照本标准规定的要求执行。

2. 总体要求

起草组梳理邮政企业和铁路运输企业目前进行邮件交接的操作流程，依据邮政企业“国内邮件处理规则”、“国际及台港澳包裹处理规则”和铁路总公司、铁路运输企业的相关操作规范文件以及相关国家、行业标准，经过与邮、铁各方座谈研讨，明确固化了邮件铁路运输的总体要求。针对邮件铁路运输的交接场地、设施设备、码放顺序、邮件规格、安全检查、信息处理、交接凭证提出了具体的规定。

规定了邮件铁路运输交接操作的交接地点应在邮政企业和铁路运输企业指定的邮件处理中心或铁路货运场站进行，同时交接场地还应具备相应的场地环境、配备必要的设施设备并具有完善的安全防范措施，对交接过程涉及的暂存码放顺序、邮件种类规格、邮件安检、信息处理、交接凭证等都提出了明确要求。目的是保障邮件铁路运输安全、交接作业顺畅、交接双方责任界定清晰、满足邮件铁路运输的总体需求。

3. 国内、国际邮件交接流程

在总体要求确定的基础上，按照邮件类型和路向，标准起草组依据“国内邮件处理规则”、“国际及台港澳包裹处理规则”以及“铁路货物运输管理规则”、“铁路运输禁运物品名单”、“干线火车装卸作业规则”、“行邮专列接卸装发火车操作规范”等相关规范文件的要求，梳理并确定了本标准所规定的：国内邮件发运交接流程及要求、国内邮件接收交接流程及要求和国际邮件发运交接流程及要求。

在邮、铁双方交接过程中，邮政企业将装袋称重完成的邮件交予铁路运输企业的交接操作称为邮件发运；铁路运输企业完成卸车将邮件交予邮政企业的交接操作称为邮件接收。根据不同邮件种类的发运和接收过程中邮、铁双方交接环节的流程关键点分别提出了具体的规定。规定了信息预告的提交时限和邮件申报、安检、封扎、称重、发运、卸车、接收等环节的要求，并分别对国内、国际邮件的交接完成时限也提出要求。

4. 异常情况处理

起草组还针对邮件发运、邮件接收过程中涉及到的异常情况进行分类，通过与邮政企业、铁路运输企业等各方沟通协调后，最终对每种异常情况提出了具体的责任划分界定和解决办法，用以保障交接操作流程顺利完成。

三、 主要试验的分析综述报告、技术经济论证或预期的经济效果

铁路运输是现代运输主要方式之一，也是构成陆上运输的两个基本运输方式之一。它在整个运输领域中占有重要的地位，并发挥着愈来愈重要的作用。铁路运输由于受气候和自然条件影响较小，且运输能力及单车装载量大，在运输的经常性和低成本性占据了优势，再加上有多种类型的车辆，使其几乎能承运任何邮件及物品，几乎可以不受重量和容积的限制，而这些都是公路和航空运输方式所不能比拟的。尤其是在恶劣的天气下，其运输基本不受影响，能够更好地满足中国邮政普遍服务的需要。

邮政企业的邮件在通过铁路运输的过程中，各环节的处理流程规范与否都会影响整个邮件的寄递时限，任何一环、任何一方出现问题都会使邮件的寄送时间出现延误，进而影响客户的正常需求和体验。其中，邮政企业和铁路运输企业对邮件的顺畅交接在整个运输过程中是最关键的一环，只有保证邮件交接

的准时、顺畅、有序，才能更好、更快、更安全的将邮件送到客户手中。目前邮件铁路运输交接没有可以遵循的相关标准，邮政企业与铁路运输企业都依据各自的规章制度、操作要求来进行邮件交接运输，不同的铁路运输企业、不同的铁路车站在邮件接发和运输过程的操作流程也都不统一，对于邮件寄递的完成时限影响较大。尤其是近几年列车提速后，原有的作业方式和操作流程已经不能够满足标准化和高效化的运输需求，操作交接流程需要进一步的优化和规范。

因此，在全面梳理邮政企业与铁路运输企业邮件进行交接的整个过程，并对邮件处理中心、邮区中心局、邮区中心局转运分局、铁路车站、铁路运输企业等实地调研，同时依据国家、行业、企业的相关法律规章，在遵循现有邮件铁路运输交接方式的基础上，分析和识别邮件交接过程中的关键环节和操作要求，提出符合行业发展需要、具有可操作性的标准，可以进一步强化政府部门在邮件铁路运输安全方面的宏观指导作用，规范企业安全、可靠和及时的生产行为，提高行业标准化水平，更好的保护各方合法权益，保障交运邮件的安全和时限，促进邮件铁路运输业务健康、有序地发展。

四、 采用国际标准和国外先进标准的程度

本标准编制过程中未涉及采用或部分采用国际标准和国外先进标准的情况。

五、 与有关的现行法律法规和强制性国家标准的关系

制定本标准的过程中，起草组广泛参考相关法律法规、规范性文件的规定，遵循现有的法律法规，以及万国邮联（UPU）相关规定，使本标准所涉及到的法律、法规问题有据可依，与国家相关法律、法规保持一致。

六、 重大分歧意见的处理经过和依据

无。

七、 标准过渡期的建议

建议标准发布后 6 个月实施。

八、 废止现行有关标准的建议

无。

九、 其他应予说明的事项

（一）中欧班列运邮邮件范围说明

2011年，中欧班列开通为国际邮件的运输提供了新的通道。此前，国际邮件运输主要为空运和海运，而依托国际货运班列运送国际邮件在世界上并无先例。随着中欧班列逐渐融入欧洲铁路运输体系以及“一带一路”建设的深入推进。2014年，中国邮政按照“先出口后进口”的原则，提出了中欧班列运邮的设想。自2014年起至今，经过多次运邮测试，中国邮政初步形成了国际货运列车常态化运邮的标准流程。

截至目前，中国邮政“出口邮件”通过中欧班列运邮已基本形成常态化运输；而“进口邮件”通过中欧班列运邮还在进行流程测试中，暂时未形成常态化固定模式，针对中国邮政与欧洲各国邮政之间的运输路径、运费结算、运输频次等问题需要进一步确定。经过标准起草组综合考虑，并参考邮政企业意见，本标准中仅针对国际邮件“发运流程”的交接提出操作要求的具体规定。

（二）双方安检标准不一致

因为铁路运输货运车厢是全封闭无人车厢，为保证列车行驶安全及运输邮件安全，铁路运输企业在接收邮件时，需要按照铁路运输禁运物品名单进行二次安检，将不符合铁路运输的邮件剔除。因双方安检标准不一致，铁路方安检要求高于邮政方安检要求，即导致部分在邮政营业前台符合要求正常收寄的邮件，在铁路运输企业二次安检时被剔除。

标准起草组建议推行制定符合双方认可的安检标准共同执行，实施一次安检双方互认，以避免二次安检造成的人力成本、时间成本的浪费，避免造成邮件运输延误。

