

快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	8
四、采用国际标准和国外先进标准的程度	9
五、与有关的现行法律法规和强制性国家标准的关系	9
六、重大分歧意见的处理经过和依据	9
七、标准过渡期建议	9
八、废止现行有关标准的建议	10
九、其他应予以说明的事项	10

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），《快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 2019-6）。

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：国家邮政局发展研究中心、中国铁道科学研究院集团有限公司、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

2018年10月，交通运输部科技司发文启动标准编制工作，由国家邮政局发展研究中心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。

2. 草案稿阶段

2018年12月—2019年2月，标准起草组开展相关资料的搜集、整理与分析工作，并组织内部专家召开研讨会，对初步框架进行讨论、修改和完善。

2019年3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）、国家邮政局政策法规司沟通后，修改形成标准草案。

3. 深入调研阶段

2019年5月，吸收中国铁道科学研究院集团有限公司等行业专家参与标准编写，扩充标准起草组。

2019年6—7月,起草组到中国铁道科学研究院集团有限公司、顺丰速运(集团)有限公司进行调研,收集整理了《高铁快运业务管理办法》《铁路零散货物快运上门受理业务流程》及相关业务交接凭证、信息系统操作规范等资料,同时也收集整理了相关的快件、铁路运输的行业标准、相关企业作业规范等资料。

2019年8月,标准起草组深入研究前期调研收集到的一手资料,研究制定快件铁路运输交接条件、始发地场站交接操作流程和交接操作要求、目的地场站交接操作流程和交接操作要求等相关内容,形成标准初稿。

2019年9—10月,标准起草组分别召开项目集中探讨和集中写作,对标准的适用范围、引用文件、术语和定义、交接管理等主要内容进行规范修改。

2020年4月15日,起草组再次赴顺丰多式联运部门进行会议座谈和专人交流,详细了解快件运输交接操作要求,对几种运输模式、各自流程、交接行为界定进行了集中研讨。4月17日,赴北京西站邮件处理中心,全程跟踪邮政企业与铁路运输企业的交接操作流程,就重点问题与邮政企业进行交流。4月22日,起草组赴黄村中铁物流货站,全面了解货运班列方式的交接操作流程,提炼出共性指标,进行细化。

4. 形成征求意见稿

4月30日,向国家邮政局政策法规司汇报了标准研究过程、标准架构、关键问题和主要指标,再次修改完善,形成标准征求意见稿。

(三) 起草单位及起草人具体工作

本标准起草单位为国家邮政局发展研究中心。本标准项目负责人为张辛,其他主要起草人为姜林海、杨磊、刘畅、张楷唯、付险峰、朱金等。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、内部研讨等一系列相关工作和任务。

表 1.1 标准起草人员及任务分工

起草人员	工作单位	工作内容
张辛	国家邮政局发展研究中心	统筹标准研制整体工作,包括掌控研究进度、组织实施调研、把控标准质量,衔接各阶段稿件等。
姜林海	国家邮政局发展研究中心	负责邮政业铁路运输交接相关研究。
杨磊	中国铁道科学研究院集团有限公司	负责铁路快件交接标准整体研究。

	运输及经济研究所	
刘畅	中国铁道科学研究院集团有限公司 运输及经济研究所	负责普速铁路快件交接关键指标研究， 包括旅客行李车、快速货物班列等。
张楷唯	中国铁道科学研究院集团有限公司 运输及经济研究所	负责高速铁路快件交接关键指标研究， 提出意见建议等。
付险峰	中铁快运股份有限公司	负责旅客行李车快件交接关键指标研究。
朱金	中铁快运股份有限公司	负责快速货物班列快件交接关键指标研究。

二、标准编制原则和确定标准主要内容的依据

（一）编制原则

标准参照 GB/T 1.1-2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》和 GB/T 1.2-2002《标准化工作导则 第2部分：标准中规范性技术要素内容的确定方法》的编写要求，按照以下原则编写：

1. 符合国家有关政策、法律法规及管理规定，与现有国家标准和行业标准协调一致。
2. 普遍适用原则，快件铁路运输交接操作既符合业务发展需要，也照顾当前实际。既要考虑特快班列运输方式，也要考虑普快行李车运输方式。
3. 突出安全原则。既要考虑服务质量、服务效率等方面要求，更要突出运输安全的操作要求。
4. 注重交接操作与信息化相结合。标准注重对交发和接收信息的提前预告，便于信息交换和共享。

（二）编制依据

快件铁路交接基础术语主要参考和依据了以下文件和标准：

1. GB/T 8568-2013《铁路行车组织词汇》
2. GB/T 10757《邮政业术语》
3. GB/T 13317-2010《铁路旅客运输词汇》
4. GB/T 27917.1《快递服务 第1部分：基本术语》
5. GB/T 37341-2019《铁路行包运输分类与代码》

（三）确定标准主要内容的依据

本标准涉及的关键性问题说明如下：

1. 适用对象

本标准适用于快递服务组织的快件在铁路运输交接过程中的处理和操作。本标准中，快递服务组织为快件铁路运输的托运人，铁路运输企业为快件铁路运输的承运人。

快递服务组织。根据 GB/T 27917.1—2011《快递服务 第一部分：基本术语》，快递服务组织的定义是“在中国境内依法注册的，提供快递服务的企业及其加盟企业、代理企业”。

铁路运输企业。国铁集团规定全国铁路行包快件运输业务统一由中铁快运股份有限公司（以下简称中铁快运）进行统一经营，负责经营和管理全国铁路行李车、行邮行包快运专列和行包经营网络。同时，由中国铁路总局及下属 18 个铁路局成立的物流独立法人公司，负责铁路运输装卸作业的，也归为铁路运输企业。即“依托全国的铁路网络和铁路运输资源，提供运输、仓储、分拨、配送、包装、信息跟踪等综合物流服务的企业”。

其他说明。18 个铁路局负责提供适合交接作业的场地、进出通道等设施设备条件；负责快件进站安检或抽检。因此快件铁路运输的交接并不涉及铁路局，铁路货运的安检可视为铁路局对铁路运输企业的作业要求。

2. 运输方式

目前快件的铁路运输主要分为特快班列、旅客列车行李车和高铁确认列车三种运输方式。

（1）**特快货物班列。**由 4 对 8 列特快货物班列（最高速度 160km/h）和 16 对 32 列快速货物班列（最高速度 120km/h）构成，对于快件运输而言，特快、快速货物班列的高速度可以实现快递跨区域、大批量、快速安全运输，有利于提高铁路快捷货运比较优势，也是目前快递企业铁路运输规模和货量占比最大的方式。具体来说：**特快班列**即传统的特快行邮专列，是指使用行李车和邮政车编组，利用行包基地和货运及客运站场、设备，整列装在行李、包裹和邮快件的列车。自 2004 年开行以来，其大运量、时速快、安全性高、服务便捷的优

势日益显现，逐渐成为铁路系统主要的快捷货运产品。列车使用 25T 型车，货物装载重量不得超过 23 吨，特快货物班列最高运行速度可达 160km/h。班列的开行按直达特快旅客列车等级办理，特快货物班列沿途不进行整车甩挂作业，固定始发终到站，固定发到时间，固定编组，每列始发编组不少于 18 辆，采用承包的经营方式，由承包商（此处指快递企业）组织货源，实行客车化的运行组织，安全性高，运到期限准确，正点率较高，运距长，可以充分发挥铁路在中长距离运输中的优势。**快速班列**即传统的行包专列，使用的是 PB、P65 型棚车，PB 型货车的货物装载重量不得超过 45 吨，P65 型货车的货物装载重量不得超过 40 吨，最高运行速度为 120km/h，在中途可以进行整车甩挂作业。**电商快递班列**。为满足电商货物运输需求，铁路总公司协调相关铁路局将 3 对特快、快速货物班列命名为电商快递班列，速度均在 120km/h 以上，主要针对日益增长的电商快递运输需求，加快铁路快递流通。3 对 6 列电商快递货运班列分别是上海至深圳 1 对 2 列，北京至广州 1 对 2 列，北京至上海 1 对 2 列。

(2) **旅客列车行李车**。在快递运输上，除了依托特快、快速货物班列外，还可以借助旅客列车加挂一节行李车厢的方式运输。旅客列车运达范围广、时效准，保障能力较强，性价比高，快递企业对于时效性要求不强、体积较大、客户约定等类型的快件产品常使用旅客列车行李车运输，是特快班列运输的可靠补充。

(3) **高铁确认车**。**高铁确认车**由于不办理客运业务，快递企业可利用全列车大件行李存放处、通过台及座椅间空隙装载小件包裹。**图定列车**是依托日常开行的载客动车组列车开展快递运输，采用拉杆箱运送模式，根据铁路总公司的规定，每天的图定列车运送快递不得超过 100 公斤。高铁确认车或图定车均依托的是载客动车组列车，快递摆放空间有限，全车运量及日均发货量均较小，高铁快递在整个快递市场上较其他运输方式占比仍偏低。

3. 适用范围

本标准所指的交接操作，主要是应用特快班列和旅客列车行李车运输方式时，快递企业与铁路运输企业的交接规范。由于高铁运送快递是高铁发展过程中推出的一个新产品，这项新型业务涉及到经营方式、运费核收标准、货物安全责任界定、运输保价、随车押运员管理、货物装卸作业标准等一系列问题的

管理。目前我国尚处于高铁快递业务发展初期，许多上位管理办法有待完善，因此本标准暂不涉及高铁运输方式下的快件交接。

另一方面，由于跨境铁路（含中欧班列）的运输时效、开行频率、报关系统等均制约了国际快件运输时效，目前没有快递企业使用铁路运输方式开展国际快递业务，因此本标准所指的快件是国内快件，不涉及国际快件。

4. 交接条件

合同订立。快件的班列运输一般采用合同制，在合同中已提前约定使用班列车次、车厢节数、车厢号、交接频次、停靠站台等内容。

快件总包。标准规定快递服务组织交发的总包应符合铁路运输安全相关规定，应按照双方互认的禁止寄递物品要求进行安全检查，不得含有铁路运输规定的危险品、违禁品。同时，快件总包的包装、重量和体积应符合铁路运输要求。

交接场地。交接场地包括快递服务组织和铁路运输企业指定的快件处理场所或铁路货运场站两种情况，但都应具备快件交接的场地环境、设施设备和安全防范。即应为全封闭式作业场地，具有物理安全隔离；应安装监控设备，实现对交接作业区域全覆盖；各类设备、工具、物料等应定置定位摆放；设置符合 GB13495 要求的消防安全标志等。

设施设备。应能满足装卸、搬运、堆码、捆扎、称重，以及信息采集和传输等必要动作。应采用集装袋、集装笼等快件集装容器存放快件。鼓励使用自动化设备进行快件交接、装卸。

交接凭证。从凭证形式上看，应包括收发快件路单、取货通知等；从必备信息看，收发快件路单信息主要包括：收发日戳印、车次、始发地场站、目的地场站、总包数量、总包重量、内件信息、寄发接收人员签章等；取货通知信息主要包括：企业名称、车次、车站、日期等。

人员及信息。在快件交接中，双方宜固定交发、装卸和接收作业人员。在信息传输上，双方宜通过信息系统传输数据信息。

5. 安检操作

因铁路和快递运输的安全标准不统一，为确保快件符合铁路安全运输标准，

快件总包运到站场后，铁路运输企业需对快件总包逐件过机安检，符合铁路运输安全要求的快件才可通过铁路运输。可以说，安检操作是由承运人铁路运输企业操作，属于内部作业行为。快递服务组织在交发前应及时完成安检，标准规定“快件应在快件处理场所进行安全检查，快递服务组织应在列车开车前 2h 完成安全检查”；到达交接场地后，铁路运输企业应按规定使用安检设备对快件总包进行安全检查；对安全检查不合格的快件总包，铁路运输企业应退回至快递服务组织，按问题件处理。

目前在安检环节上，只有顺丰与中铁快运进行前置安检互任，即顺丰在其处理中心（集散场地）按照铁路的安全运输标准进行总包安检，由铁路局工作人员驻场监督，将总包交接给中铁快运后只进行抽检。

6. 交接手续

为降低运输风险、提高运输效率，在交接流程中，对办理交接手续加以规范。交发安检前，对于铁路运输企业上门揽收总包的，铁路运输企业核对快件总包数量、查验外包装，短驳运输到场站后，则应记录新增、短少及破损快件总包信息，同时采集通过验收的快件总包信息。快件总包安检结束后，快递服务组织根据安检情况与铁路运输企业办理快件总包的交发手续，双方批注、签字、确认。接收时，快递服务组织与铁路运输企业核对快件总包数量，查验外包装，记录总包短少和破损信息，在取货凭证上批注、签字、确认。

7. 总包码放及装卸车

目前仅在特快班列运输上，允许快递企业进入站台码放总包和自行总包装卸，包括由快递企业将总包运至站台码放至规定位置，负责装车作业统筹、作业时间统筹、确认装车数、车号、重量、施封等。而在旅客列车行李车这种方式上，则是由中铁快运（内场各铁路局）负责。

8. 异常处理

在交发环节的异常情况主要指与快递企业办理总包交接手续后，由快件处理中心至出发地场站间，铁路运输企业承运中出现快件总包丢失、短少、破损、落货的；在接收环节的异常情况主要指到达目的地场站后，铁路运输企业核点

总包时出现与交接凭证总包数量不相符的情况，包括快件总包丢失、短少、破损、错发等。交发或接受时出现异常情况的，按照合同约定处理；对于需要铁路运输企业承担赔偿责任的，赔偿标准按双方约定执行。

9. 信息交换

由于快递企业和铁路运输企业的作业信息系统仍未有效对接，在交发和接收快件总包后，标准规定快递企业和铁路运输企业应将交发和接收总包信息及时上传至企业信息系统，以便企业核查和用户跟踪。为了更好提高交接效率，标准规定了信息预告，交发前快递企业将信息预告铁路运输企业，接收前铁路运输企业将到达信息预告快递企业，便于对方提前做好交接准备。

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

铁路是我国现代综合交通体系的骨干运输方式，在跨区域、跨城市、长距离的货运体系中，发挥着主导作用。铁路运输具有规模化、准时化、绿色化、集约化、安全化的服务优势，在交通服务快递业发展战略作用方面，具有重要地位和明显的优势。在快递业升级发展过程中，通过创新铁路运输供给侧改革，可以有效满足快递业未来发展需求，促进快递业与铁路运输业健康可持续发展。

通过制定标准，规范快件托运方、承运方交接操作不规范、交接手续不规范、信息交换不充分等问题，有助于铁路运输企业完善铁路货运站场快递物流，促进铁路物流服务网络和信息系统建设，提升铁路满足快递市场需求能力；同时也有助于快递企业优化铁路运输组织，促进服务质效提升。

同时，在标准研制中，与标准管理相关待解决的问题表现为：

1. 我国高铁在规划和建设期间均以服务客运为标准，高铁线路建设标准、载重标准、线路弯度等技术指标对货物运输都构成了一定限制，快件转运中心、存储空间、运输工具等都十分欠缺，通道和站台设施也不健全，高铁车厢设计没有考虑货物运输，缺乏足够的空间堆放快件，更没有专门的行李车厢，使得快件运输能力受到很大局限，这些问题都是实现高铁和快递协同发展亟待解决的问题。

2. 由于快递企业和铁路运输部门缺乏信息系统衔接接口和网络，铁路信息系统收集的相关列车信息无法传递到快递信息系统中，使得用户只能通过快递信息系统查询两端快递状态；铁路运输环节相关时刻、流向、作业情况对快递企业和用户来说也是盲区，不利于用户即时追踪快递。因此，建议尽快出台双方信息系统对接的技术标准指南，更好地实现交接信息化。

四、采用国际标准和国外先进标准的程度

本标准没有采用相关国际标准，未有采用相关专利。

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《中华人民共和国邮政法》、《中华人民共和国铁路法》《铁路安全管理条例》、《铁路旅客运输安全检查管理办法》等法律法规、规范性文件的规定，遵循现有的法律法规，以及万国邮联（UPU）相关标准，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、其他应予以说明的事项

无。