

《公铁联运驮背运输服务规范》团体标准 编制说明（征求意见稿）

1 项目简况

1.1 项目来源

本标准由北京驮丰高新科技股份有限公司、中国铁路广州局集团有限公司、广东省物流行业协会共同提出，由广东省物流行业协会、广东省物流标准化技术委员会（GD/TC4）归口。

1.2 项目工作组情况

本标准起草单位：北京驮丰高新科技股份有限公司、中国铁路广州局集团有限公司、广东驮丰物联网科技有限公司、广东省物流行业协会。

本标准起草人：邹怀森、李华、张海岐、罗喜能、马仁洪、陈有文、梁玉霞、谢诚杰、黄灏明、黄晓鹏。

1.3 制修订的必要性

1.3.1 铁路驮背运输是多式联运模式的一种，有利于推进运输结构调整，实现运输方式专业化。

公铁联运铁路驮背运输结合公路运输与铁路运输的优点，将原有货物单一的长途汽车运输方式变为公铁联运方式，即在始发地载重汽车或半挂车装载货物后自行开上或吊装至铁路专用车辆，通过铁路完成中长距离运输，到达目的地后，汽车自行开下或吊离铁路专用车辆并驶往最终目的地的快捷运输模式。

驮背运输起源于美国，已成为欧美等国家发展多式联运和“门到门”快捷货运的重要方式之一。早在 20 世纪 20-30 年代，美国开始公铁驮背运输实践，经过几十年的发展，逐步建立起遍布全国的运输网络和枢纽，在政策、管理及服务方面形成了较为成熟的体系。20 世纪 60 年代，欧洲各国也根据其实际情况开始发展多种形式的公铁

驮背运输，在欧盟的大力支持下，建成较为完善的驮背运输网络，公铁驮背运输的市场占有率达到 30%左右。

1.3.2 铁路驮背运输具有良好社会效益和经济效益。

一是能够实现公铁联运无缝衔接，装载货物的公路货车直接开上或吊装至驮背车即可完成公铁联运，调整优化了运输结构，提高了运输组织效率。

二是有效吸引公路物流理性地回归铁路运输，发挥了铁路运输安全高效、节能环保、绿色低碳、大运量、全天候等特点和铁路中长距离运输低成本优势，充分发挥国家基础设施的作用，对构建我国综合交通运输体系具有积极的促进作用。

三是货物在公铁联运过程中，无需进行货物倒装，避免多次装卸作业，减少货损货差，运输方便灵活，可实现“门到门”运输。

四是能够实现真正意义上的公路汽车甩挂运输，减少牵引车的使用数量，有效地缓解公路拥堵，减少公路货车超载、超限和超速现象的发生，有效减少高速公路恶性道路交通事故的发生，保护公众生命安全和货物损失。

1.3.3 我国铁路驮背运输在我国刚刚起步，标准先行，为物流创新发展提供稳步支撑。

2014 年 10 月，《物流业发展中长期规划（2014—2020 年）》（国发〔2014〕42 号）提出，要探索构建公铁驮背运输、水路滚装运输等多式联运体系，将“多式联运”列为十二大重点工程之首。为落实该规划，交通运输部和发改委联合印发了《关于开展多式联运示范工程的通知》（交运发〔2015〕107 号），在第一批多式联运示范工程项目名单中，北京驮丰高新科技股份有限公司、中铁特货运输有限责任公司、中车齐齐哈尔车辆有限公司、中国邮政集团公司联合列入“驮背运输（公铁联运）”工程示范企业，国内铁路驮背运输的探索进入了崭新阶段。

2015 年 11 月，由北京驮丰高新科技股份有限公司与中车齐齐哈尔车辆有限公司研制的第一代公铁联运驮背运输专用车（QT1、QT2 型），在中国铁路总公司通过样车试用评审，代表着我国铁路驮背运输取得了技术上的突破。

QT1、QT2 型驮背运输车根据我国既有站场结构进行设计，在作业过程中，无需借助其他吊装拆卸设备，可通过自身结构旋转升降，使公路货车自行上下铁路车辆，可整列车不摘钩同时装卸作业。这种设计可充分利用既有站场功能，在作业时，只需提供电源即可操作，相关基础设施建设投入小、作业效率高，便捷灵活，能够极大满足我国目前物流运输降本增效的要求。

QT1、QT2 型驮背运输车的成功研制是我国公铁驮背运输装备技术新突破，填补了我国新型公铁联运装备的空白，为我国加快发展多式联运，促进现代运输业发展，提升物流运输效益和服务质量提供了技术支撑，对推动我国公铁驮背运输的规模化运营，加快物流大通道建设，打造综合交通运输网络有重要意义。

2018 年 9 月，国务院办公厅《关于印发推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020 年）的通知》（国办发〔2018〕91 号）提出以京津冀及周边地区、长三角地区、汾渭平原等区域为主战场，以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，不断完善综合运输网络，切实提高运输组织水平，减少公路运输量，增加铁路运输量，加快建设现代综合交通运输体系。

随着北京驮丰高新科技股份有限公司在全国首个铁路驮背往返班列“无锡西—丹灶”的即将开行和运营，四川自贡市大安区驮背运输枢纽中心项目签约，基于“一带一路”构建的“粤港澳大湾区—大西南地区—长三角经济圈”铁路驮背运输服务网络正在逐步形成，公铁联运铁路驮背运输面临着服务标准化的新难题。

借鉴国外发达国家的成功经验，开展多式联运铁路驮背运输服务

的标准化和规范化，对于调整公铁运输服务的结构，提升铁路公路运输的专业性；对于延伸铁路货物运输的业务范围，提升铁路货物运输服务质量具有重要的意义。以标准先行，与铁路驮背运输服务创新相互促进，将能为公铁联运铁路驮背运输的创新提供强大支撑。

1.4 制修订的基本原则

本标准按照 GB/T 1.1—2009《标准化工作导则 第1部分：标准的结构和编写》、GB/T 28222—2011《服务标准编写通则》的规则进行起草。

本标准起草秉持适用性、科学性、合法性、前瞻性的原则。

适用性原则。参考国内外相关资料，有融合企业研究、探索、研讨、实践成果，保证本标准的内容与实际应用相适应。

科学性原则。本标准涉及的术语和定义、基本原则、服务保障要求、服务流程要求、安全要求等表达准确，引用数据真实可靠。

合法性原则。本标准与现行行业法规和标准相结合，相互支持。

前瞻性原则。本标准充分考虑当前行业发展现状及趋势要求，条款规定的服务要求尽可能与行业发展的方向一致。

2 标准的研制情况

2.1 制修订的主要内容

1.2.1 范围：

本标准规定了公铁联运驮背运输的基本服务原则和要求、服务保障、服务流程、作业安全、服务安全、服务评价与改进。

本标准适用于公铁联运驮背运输的服务管理，以及对其服务质量的评估。

1.2.2 规范性引用文件：

GB 1589 道路车辆外廓尺寸、轴荷及质量限值、GB/T 24360 多式联运服务质量要求、JT/T 1092 货物多式联运术语、TB/T 2116 铁路车站货运作业。

1.2.3 基本原则：

本标准规定了“安全、准确、及时、经济、便捷”五个基本原则。

1.2.4 基本要求：

本标准从服务方案、服务网络、服务质量控制机制、服务异常反馈、服务监督管理、服务保障机制、服务持续优化机制七个方面进行要求，旨在逐步建立可持续推进的驮背运输服务规范体系。

1.2.5 服务保障：

本标准从服务人员、服务设施设备、服务信息化、服务合同四个方面进行要求，旨在逐步建立人力与物力、商流与信息流相协调发展的保障体系。

在服务人员保障方面，一是规定了岗位职责与人员分工管理制度的要求，二是规定了岗位及技术人员的持证上岗要求，三是规定了服务人员安全及继续教育培训，提升综合服务水平，在服务过程中提高效率，不断优化服务的要求。

在服务设施设备保障方面，一是对驮背运输站场进行规范，明确站场的功能分区及配套设施设备的要求，二是对驮背运输车辆进行规范，三是对铁路驮背运输车进行规范。旨在全面保障驮背运输公铁联运及其作业的实现。

在服务信息化保障方面，一是通过先进技术的综合应用，逐步对对联运货物进行全过程平台化、可视化、实时跟踪管理的要求，二是提供信息化功能的辅助设备要求，三是对服务过程进行监督管理，及时反馈异常情况的要求。

在服务合同保障方面，主要对联运合同的签订过程及其主要涉及的责任、权利与义务关系、豁免条款等内容进行规范。

1.2.6 服务流程：

本标准主要从订单受理、计划与调度、联运检查、车辆换装与运输、订单验收及完成五个方面进行规定。

订单受理环节主要对订单受理前的服务能力与货主需求确认、合作建立的要点进行规定。

计划与调度环节主要对服务内容的执行要求进行规定。

联运检查环节主要对服务方组织货物联运检查的要求进行规定。

换装联运环节主要对服务方组织货物联运的要求进行规定。

顶单验收环节主要对服务方完成终端物流配送的要求进行规定。

1.2.7 作业安全：

本标准主要对驮背运输装卸载作业进行安全规范。分为铁路驮背运输车作业、驮背运输车辆作业两个内容。其中，铁路驮背运输车作业安全要求 5 点，驮背运输车辆作业安全要求 6 点。

1.2.8 服务安全：

本标准主要从健全制度、防范措施、应急预案三个方面进行规定。

健全制度方面，一是对建立健全服务安全管理制度，明确服务安全分工及其安全责任进行规定，二是对建立驮背运输服务设备安全应急及故障处理制度，明确安全应急及故障处理流程进行规定。

防范措施方面，一是对建立健全驮背运输安全防范演练、培训及考核机制，加强安全防范管理进行规定，二是对安全与消防设施及其检查维护进行规定。

应急预案方面，主要对组织服务过程中可能发生的各类突发事件的紧急处理进行规定。

1.2.8 服务评价与改进：

本标准主要对服务评价方式、主要评价指标、服务持续改进三个方面进行规定。

服务评价方式方面，一是对驮背运输服务质量调查、评估、考核及管理制度进行规定，二是对驮背运输服务的评价指标及机制进行规定，其中包括主要评价指标、评价方式、评价渠道。

主要评价指标方面，根据驮背运输的服务特征，确定了提货及时率、配送及时率、有效投诉率、服务满意度四个主要评价指标及其计算方式。

服务持续改进方面，主要对驮背运输服务持续改进机制的建立和服务评价的响应处理进行规定。

2.2 标准制修订的基本过程

2.2.1 立项

本标准于 2018 年 12 月经广东省物流行业协会、广东省物流标准化技术委员会（GD/TC4）立项。

2.2.2 调研与编写

2019 年 1 月，由北京驮丰高新科技有限公司、广东驮丰物联网科技有限公司、广东省物流行业协会正式组建标准起草工作组，负责本标准的起草工作，并先后组织了 2 场铁路驮背运输服务研讨会。

2019 年 1 月 22 日，广东省物流行业协会梁玉霞秘书长、广东省物流标准化技术委员会（GD/TC4）马仁洪秘书长、北京驮丰高新科技有限公司邹怀森董事长、驮丰华南区张海歧总经理、中车齐车集团主任设计师吴荣坤，围绕发展铁路驮背运输及实施服务标准化，对铁路驮背运输服务标准的目的及服务范围进行座谈。

2019 年 1 月 24 日，广东省物流行业协会梁玉霞秘书长、广东省物流标准化技术委员会（GD/TC4）马仁洪秘书长应邀前往参加在广州铁路（集团）公司召开的铁路驮背运输方案研讨会。

本标准起草工作组成立后，即对现有国际及国内铁路驮背运输学术研究及实践成果进行梳理，对公铁联运铁路驮背服务标准的框架进行了 3 次内部讨论并初步确定，于 3 月底完成《公铁联运驮背运输服务规范》编制说明及其标准文本的初稿。

2019 年 4 月，本标准起草工作组对驮背运输服务组织模式进行分析，对《公铁联运驮背运输服务规范》编制说明及其标准文本进行进一步的修改。

2019 年 5 月，本标准起草工作组在佛山丹灶铁路驮背运输站场进行参观交流，对《公铁联运驮背运输服务规范》（工作组讨论稿）及其编制说明（工作组讨论稿）进行逐条讨论和修缮，形成工作讨论稿的修改意见，并于 6 月初综合修改完毕，提交征求意见。

2.3 解决的主要问题

本标准旨在规范公铁联运驮背运输的服务及管理，保障驮背运输服务的安全、准确、及时、经济、便捷。

2.4 其他情况

暂无。

2.5 标准中如果涉及专利，应有明确的知识产权说明

本标准的内容不涉及相关知识产权。

3 预期达到的社会效益等情况

公铁联运驮背运输方式，旨在发挥铁路大运量、节能环保的运输优势，采用综合交通物流运输方式，实现多种运输方式的功能及优势互补，实现节能减排、降本增效。本标准的制定，旨在规范公铁联运铁路驮背运输的服务及管理过程，为驮背运输的发展提供更加优越的环境。

4 采用国际标准和国外先进标准情况

无。

5 与现行相关法律、法规、规章及相关标准，特别是强制性标准的协调性

本标准与现行相关法律、法规、规章、强制性标准、推荐性标准协调一致。

6 重大分期意见的处理经过和依据

无。

7 标准性质的建议说明

推荐性标准。

8 贯彻标准的要求和措施建议

措施一：本标准的发布建议与国内首个公铁联运驮背运输班列开行活动相结合，在活动前，先发布本标准，以标准先行，引领物流创新走得更远。请广大新闻媒体对本次标准发布进行宣传。

措施二：本标准依托广东省物流行业协会与广东省物流标准化技术委员会（GD/TC4）归口，并通过广东省物流行业协会与北京驮丰高新科技有限公司共同成立的铁路驮背运输专业委员会，对本标准进行宣贯，以期标准的宣贯及应用力度最大化。

措施三：借助广东省物流行业协会与北京驮丰高新科技有限公司联合共建的一带一路国际物流大通道及系列活动（包括广东省物流行业协会牵头主办的国际物流创新展等）发展铁路驮背运输，联合各大节点合作单位共同宣贯本标准。

措施四：加大本标准的宣贯培训力度，组织涉及本标准的人员学习和应用本标准，以机制建立推动本标准的实施。

9 其他

《公铁联运驮背运输服务规范》标准起草工作组

2019年6月1日