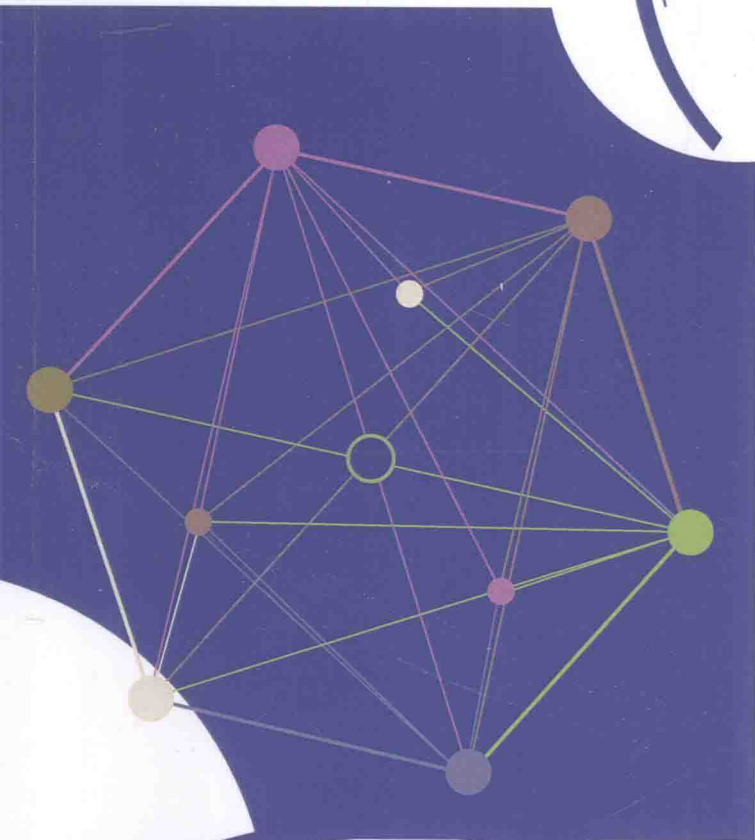


国家社会科学基金 (15BGL014)
教育部人文社科基金 (12YJCZH226)

快递网络：复杂性及规划运营管理

谢逢洁 著



 科学出版社

西安邮电大学学术专著出版基金资助出版



快递网络：复杂性及规划 运营管理

谢逢洁 著

科学出版社

北京

内 容 简 介

本书从快递历史发展和快递业务基础知识出发,简要介绍“快递网络”的定义、特征、构成和基本结构模式。在此基础上,从国内某大型快递公司收集数据,以复杂网络理论的研究视角对航空快递网络和陆运快递网络的结构特征、生成机理、强度-度相关性及其鲁棒性进行研究和分析;然后,以快递网络的三个重要构成要素(分拨中心、服务网点和运输干线)为线索,详细讲解其规划设计、运营和管理的相关内容;最后简要介绍快递网络上使用的技术和设备。

本书讲解的内容难度适中,深浅结合,适合物流管理、物流工程专业本科生及研究生学习,也可供物流快递相关企业高级管理人员、专业技术和有关人员阅读。

图书在版编目(CIP)数据

快递网络:复杂性及规划运营管理/谢逢洁著.—北京:科学出版社, 2016.11

ISBN 978-7-03-050786-0

I. ①快… II. ①谢… III. ①计算机网络—应用—邮件快递—企业管理—运营管理 IV. ①F618.1-39

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第277551号

责任编辑: 阚 瑞 / 责任校对: 王 瑞
责任印制: 徐晓晨 / 封面设计: 迷底书装

科 学 出 版 社 出 版

北京东黄城根北街16号

邮政编码: 100717

<http://www.sciencep.com>

北京厚诚则铭印刷科技有限公司 印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2017年1月第 一 版 开本: 720×1000 B5

2017年3月第二次印刷 印张: 12 1/4

字数: 236 000

定价: 78.00 元

(如有印装质量问题, 我社负责调换)

前 言

近十年来,随着我国社会生产和消费方式的转变,快递服务逐渐成为人们的基础服务需求。特别是从2011年开始,全国快递业务量连续4年同比增长超过48%,快递业务收入连续5年同比增长超过30%,我国快递产业进入前所未有的繁荣阶段。快递网络是快递企业运营的基础,规划设计合理、运营规范、管理科学、运转高效的快递网络对快递企业的发展具有重要的战略意义。

通过对国内书籍市场的调查,发现目前关于快递方面的书籍主要集中在业务操作和运营服务方面,相关内容鲜有和快递网络紧密结合。快递网络由节点(服务网点和各级分拨中心)和边(运输路线)构成,快递企业中所有的业务操作和运营服务都发生在快递网络的节点和边上。将二者有机地结合在一起,有利于理解发生在快递网络节点和边上的业务活动及运营服务,有利于对相关知识的学习掌握,并对实践产生切实的指导作用。

本书在作者精心构思下完成,具有两个突出的特点。第一,以快递网络的主要构成要素(分拨中心、服务网点和运输干线)为对象,详细讲解快递网络的规划设计、业务操作、运营流程和管理,结构体系清晰、新颖。相关内容的讲解与分拨中心、服务网点和运输干线相对应,更易理解掌握,从而指导实践。第二,从国内某大型快递公司收集快递投递路线的实际数据,基于复杂网络理论对航空快递网络和陆运快递网络的结构特征、演化机理、强度-度相关性及鲁棒性进行研究和分析,给出全新的研究结果,有利于读者从一个全新的研究视角认识快递网络。其中,关于快递网络演化机理研究所用到的 MATLAB 程序在附录中进行了详细的注释解释,能够帮助读者学习掌握复杂网络建模方法。

谢逢洁

2016年9月10日

目 录

前言

第 1 章 概述	1
1.1 快递的历史与发展	1
1.1.1 快递的历史	1
1.1.2 现代快递的发展	3
1.1.3 快递与电子商务	5
1.2 快递业务基础知识	6
1.2.1 快递业务的定义及特点	6
1.2.2 快递业务与邮政基本寄递业务的区别	7
1.2.3 快递业务分类	8
1.2.4 快递业务经营主体	10
1.3 快递网络基本概念	13
1.3.1 快递网络的定义和特征	13
1.3.2 快递网络基本构成要素的含义	14
1.3.3 快递网络的基本结构模式	15
1.4 本章小结	17
第 2 章 快递网络的复杂性	19
2.1 复杂网络理论基础	19
2.1.1 复杂网络结构特性	19
2.1.2 复杂网络模型	28
2.1.3 复杂网络上的行为	31
2.2 航空快递网络的结构及演化	33
2.2.1 航空快递网络的拓扑结构	33
2.2.2 航空快递网络的结构特性	34
2.2.3 航空快递网络的演化	36
2.3 陆运快递网络的结构及演化	38
2.3.1 陆运快递网络的拓扑结构	39
2.3.2 陆运快递网络的结构特性	39
2.3.3 陆运快递网络的演化	42

2.4 快递网络的行为复杂性	45
2.4.1 快递网络的强度	46
2.4.2 快递网络的鲁棒性	51
2.5 本章小结	59
第3章 快递网络规划	60
3.1 分拨中心规划设计	60
3.1.1 分拨中心规划设计程序	60
3.1.2 分拨中心选址影响因素和原则	61
3.1.3 分拨中心选址方法	63
3.1.4 分拨中心场地布局	77
3.2 服务网点选址布局	79
3.2.1 服务网点选址影响因素和原则	79
3.2.2 服务网点布局优化	81
3.3 快递网络运输干线规划	84
3.3.1 快递网络运输干线的定义及特点	84
3.3.2 快递网络运输干线的层级性规划	85
3.4 本章小结	87
第4章 快递网络运营	88
4.1 快递网络运营概述	88
4.1.1 快递网络运营的基本流程	88
4.1.2 快递网络运营的基本要求	89
4.1.3 快递网络运营的核心业务	90
4.2 始发网点运营	92
4.2.1 快件收寄	92
4.2.2 快件交接	95
4.2.3 快件分拣封发	96
4.2.4 快件信息处理	97
4.3 分拨中心运营	98
4.3.1 分拨中心岗位设置及职责	98
4.3.2 分拨中心的业务运营	99
4.4 目的网点运营	101
4.4.1 预报接收和准备	101
4.4.2 卸载班车	101
4.4.3 拆袋和分拣	102

4.4.4 快件派送	102
4.4.5 派件信息上传	104
4.5 运输运营	104
4.5.1 快递运输基本要求	104
4.5.2 航空运输运营	105
4.5.3 公路运输运营	109
4.5.4 铁路运输运营	113
4.5.5 水路运输	115
4.5.6 快递多式联运	115
4.6 本章小结	116
第5章 快递网络管理	117
5.1 分拨中心管理	117
5.1.1 分拨中心关键作业要求	117
5.1.2 分拨中心集散管理	121
5.2 服务网点管理	131
5.2.1 服务网点关键作业要求	131
5.2.2 服务网点收派管理	135
5.2.3 服务网点加盟管理	139
5.3 快递运输管理	141
5.3.1 快递运输干线管理	141
5.3.2 快递航空运输管理	144
5.3.3 快递公路运输管理	148
5.3.4 快递运输合理化	155
5.4 本章小结	159
第6章 快递网络上的技术及设备	160
6.1 快递网络上的技术	160
6.1.1 快递技术分类	160
6.1.2 快递信息技术	162
6.1.3 自动识别与数据采集技术	164
6.1.4 自动跟踪技术	165
6.1.5 自动分拣技术	167
6.1.6 物联网技术	168
6.2 快递网络上的设备	169
6.2.1 自动分拣设备	169

6.2.2 数据采集设备	170
6.2.3 其他信息设备	171
6.3 本章小结	172
附录 1 航空快递网络演化模型的 MATLAB 仿真程序	173
附录 2 陆运快递网络演化模型的 MATLAB 仿真程序	179
参考文献	185

第1章 概述

1.1 快递的历史与发展

1.1.1 快递的历史

1. 国外快递历史

古往今来,许多国家都曾有过悠久的快递历史。

公元前6世纪时,波斯帝国国王大流士以京城苏撒为中心,开辟了四通八达的驿道通信网。驿道宽敞,沿途设驿站,随时有信差备马以待,把国王的命令传达到帝国各省,各地的消息也通过这一通信网源源不断地呈送到国王面前。驿道从苏撒到小亚细亚西端的萨底斯,全程3000公里。通过驿站信差的日夜分段传递,信息7天就到达,效率非常高。

人们常说“条条大路通罗马”。古罗马的首都有连接四方的宽阔大道。我国史书《后汉书·西域传》中,曾记载古罗马“列置邮亭”的情况——十里^①一亭,三十里一置(即驿)。各国使者进入其境,都可直接乘驿到达其首都。

公元前500年,古代波斯有过“小马快递”的邮政业务。这种投递书信的方式,类似于我国古代的“马递”,是用一种良种快马,再选用最精干的邮差,以最快速度传递军事文书和信件。

2. 我国快递历史

快递活动在我国自古有之。我国古代快递又称“急传”,出现的时间相当早。

1) 古代“快递员”

快递在中国周朝时便已出现。据《周礼·秋官》记载,当时周王朝的官职中设置了主管邮驿的官员“行夫”,其职责要求是“虽道有难,而不时必达”。实际上,早在商朝已有近似于快递的驛传制度,并在殷墟甲骨文中得到证实。

古代快递主要用于政令、军情传递,最原始、最主要的快递方式之一是“步传”,即靠人工步行投递。这在周代叫“徒遽”,与用邮车投递的“传遽”正好相对。“步传”又叫“步递”。“遽”与“邮”“驿”“馆”“置”的意思差不多,都是邮传、速递机构。

^① 1里=0.5公里。

“健步”是古人对快递员的常用称呼之一。《通鉴》注称，“健步，能疾走者，今谓之急脚子，又谓之快行子”。“健步”其实就是邮差，不同时代称呼不同。秦代称“轻足”，汉代称“邮人”“驿足”，宋代称“递夫”，明清称“驿夫”。据《隋书》记载，陈末隋初有一位叫麦铁杖的“投递员”，“日行五百里，走及奔马”，曾由京城夜送诏书到徐州，“夜至旦还”。

2) 古代邮件的保密措施

如何对邮件进行保密是古代快递业非常重视的问题。为了预防中途泄密、被人拆看或伪造，不少特殊的手段得以采纳。

在秦代，《行书律》中规定：“行传书，受书，必书其起及到日月夙暮，以辄相报也。书有亡者，亟告官。”防止泄密最重要的手段是密封。文书写在竹简上，传递之前将邮件捆扎妥当，在结绳处使用封泥，并盖上相关印玺，以防私拆。文书写在绢素上，则要装入书袋中。在汉代，封装工具和手段更加丰富，外封套有函、篋、囊等，根据物件的形状、大小，分别装入不同的外封套中。其中，“函”为一种小木盒，用来装简牍，上有木板盖，刻线三道，凿一小方孔，用绳子扎好后，方孔处要用封泥封好。

在唐代，公文邮件的封装通常要用囊封，尤其是密奏更要囊封。封泥不仅有保密作用，还有等级之区别。一般最高五封，最低三封。封泥越多，表明邮件越重要，所用的运输工具就更要考虑速度。

在宋代，邮件保密制度和技术更为完善和进步，出现了“字验”“数递”“色递”“字递”“物递”等多种先进的保密手法。

在清代，邮件封发、保密和防损工作做得更好，有“重封入递”“木匣入递”“绢袋封发”“汇总封发”“长引隔眼”等多种装封手段。清代在速递奏折一类的重要邮件时，还有专用的封装程序，使用“封桶”“报匣”“夹板”等封套，外人是绝对看不到的。

3) 古代“快递程限”

汉代继承了秦代“五里一邮，十里一亭”的做法，在“五里一邮”的基础上，于交通要道上，隔 30 里建一“置”，即“改邮为置”。置，即“驿置”，又叫“传置”。当时的邮驿机构已有专用车，这种专用车称为“传车”。用车快递称为“传”，用马快递称为“驿”。鉴于马比马拉着车跑要快。东汉以后，车辆逐渐被淘汰，马成为快递的主要交通工具，称为“马递”。这时，传递文书的机构多称为“驿置”。在投递过程中，一般是“换马不换人”，投递员一般跑完全程。

古代快递对里程、速度都有具体的规定，称为“程限”。秦汉时期，步递一般都是短途，平均每小时要走 5 里，这是对普通邮件的要求，当天送完。如果用传车，一般每天要行 70 里，最多每天可行两三百里。如果骑马，对速度的要求是“日行四百里”，这是当时的速度极限了，即古人眼里所称的“至速”。隋唐时期

对陆路驿速的程限要求为,传马日走4驿,乘驿马日走6驿,按每30里一驿算,日走120~180里。如果是急件,要求日驰10驿,相当于跑300里。更急的,如送赦书,则要求日行500里,约16驿。宋代的“急脚递”,是在步递和马递基础上创立的,最早记载出现于宋真宗景德二年(公元1005年)。急脚递并非人力的步递,也是一种马递,要求日行四百里。元代的“急递铺”,更接近今天的快递公司,程限与宋代一样。

4) 唐代快递果品水产

魏晋时期,中国出现了第一部专门的邮政法规《邮驿令》,这在中国邮政史上具有里程碑意义。

隋唐时期,快递业更为发达。在唐玄宗时期,全国大约有1639个驿站,其中水驿260个,陆驿1297个,水陆相兼驿86个。唐代诗人岑参在《初过陇山途中,呈宇文判官》中写下了亲眼所见:“一驿过一驿,驿骑如星流;平明发咸阳,暮及陇山头……”唐代已开始用快递运送水产、水果。当时的平原郡(今山东境内)进贡螃蟹,使用的便是快递。据唐代段成式的《酉阳杂俎》记载,这种蟹是在河间一带捕捉的,很贵重。为了保证是活的,每年进贡时都用毡子密封起来,捆在驿马上速递到京城。此外,唐代最著名的快递业务是给杨贵妃送荔枝,诗人杜牧是这样写的:“长安北望绣成堆,山顶千门次第开。一骑红尘妃子笑,无人知是荔枝来。”

1.1.2 现代快递的发展

1. 国外快递的发展

20世纪50~60年代,国际贸易迅速发展,促进了运输业的发展,飞机运输广泛应用于货物运输。同时,新型海上运输船舶出现,航行速度加快。但是,普通的跨国邮政速度和服务质量已与经济发展不相适应。通过邮局运送的文件、单证、样品和小型行李不仅效率低、速度慢,安全性和准确性也显得不足。有时,国际运输船舶已抵达目的港,所需的单证、文件却未到达,从而增加船舶的港口使用费用和国际贸易的成本。

在这样的经济背景下,更快捷、更灵活、更安全的运输服务才能满足国际贸易快递发展的要求。于是,世界上第一家快递公司“中外运敦豪(DHL)公司”应运而生。一开始,“敦豪”专门从事银行票据、航运文件、单证的传递业务,后来又将业务扩大到货物样品等小包裹运送服务。由于这种运送方式可以快捷、准确、可靠地送到收货(件)人手中,一出现就深受从事跨国经营的贸易、金融、运输各界人士的热烈欢迎。

20世纪70年代初,随着计算机的出现和发展,商贸、银行等各系统进入信息社会,工作效率越来越高。由于快递业快捷、安全的特点满足了工商、贸易业

务的要求，其很快在全世界范围内发展起来。特别是在美国、西欧各国等经济发达的国家和地区，快递业务发展更为迅速。

20 世纪 80 年代，日本几家濒临倒闭的公司效仿西方，转型成为经营快递服务的公司，从而使日本的快递服务迅速增长。此外，亚洲四小龙的崛起，吸引了世界各大快递公司的进入，进而带动了韩国、新加坡和中国香港、中国台湾的快递服务发展。

21 世纪以来，快递服务持续较快地发展，成为邮政业的重要核心业务，并对国民经济发展起到不可替代的作用。世界范围内主要快递市场的竞争格局基本形成：北美及南美主要国际市场被美国联合包裹（UPS）和联邦快递（FedEx）控制，欧洲市场及中东、北非市场由中外运快递（TNT）和 DHL 占据，亚洲市场发展相对较晚，潜力最大，目前正处于激烈竞争中。

2. 我国快递的发展

1978 年改革开放以后，中国经济活力迅速激发，经济发展进入快速增长轨道并逐渐融入世界市场。随着国际间经济交往的增加和中国发展外向型经济的需要，我国国际快递业务应运而生。1979 年，中国对外贸易运输公司与日本海外新闻普及株式会社（OCS）签订了我国第一个快件代理协议，成为我国第一个经营快递服务业务的企业。接着，许多国际跨国快递服务企业陆续进入中国市场，与中国对外贸易运输公司达成快递服务代理协议，开展国际快递业务。1980 年 7 月 15 日，中国邮政与新加坡邮政部门合建全球邮政特快专递，开办国际快递业务。1984 年，中国邮政开办国内特快专递业务。1985 年，中国邮政速递服务公司成立，专门经营国际、国内速递业务。

1992 年邓小平南方讲话后，中国改革开放进入新的发展阶段。香港、台湾地区的劳动密集型产业大量转移到中国珠江三角洲，香港成为我国内地与发达国家之间的贸易桥梁，大量的文件、货样在其间传递，“顺丰”速运应运而生。长江三角洲的乡镇企业快速发展，成为国际供应链上的一个环节，“申通”快递和其他民营快递公司迅速建立。同时，民航、中铁等其他非邮政国有企业，也开始成立快递服务公司。国际快递企业利用与国内企业的合作机会，加大战略性投资，快速建立网络和信息系统。快递企业的迅速发展使得快递服务业务量急剧上升。根据中国海关统计，全国进出口快件由 1993 年的 669 万件上升为 1998 年的 1034 万件。2000 年，EMS 快件业务量达到 11031.4 万件。

进入 21 世纪后，中国快递产业发展迅速，首先在中国东部地区形成了以沿海大城市群为中心的区域性快运速递圈。沿海快运速递圈又以滚动式、递进式的扇面辐射，带动中部和西部地区的发展，在全国范围内形成了以基本交通运输干线为基础的若干快运速递通道，使中国快递业的点—轴—面系统初呈雏形。

近 10 年来，随着我国社会经济的发展和消费方式的转变，快递市场迅猛发展，

快递业务量和业务收入迅速提高,如图 1-1 所示。特别是从 2011 年开始,全国快递业务量连续 4 年同比增长超过 48%,快递业务收入连续 5 年同比增长超过 30%,我国快递产业已经进入前所未有的繁荣阶段。

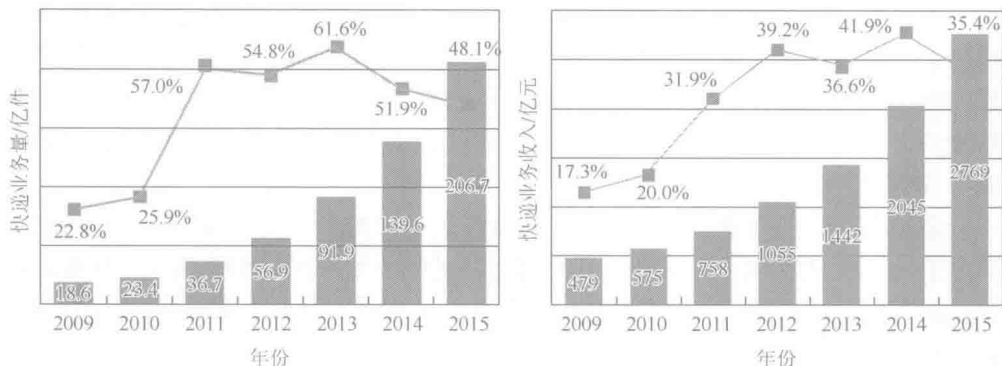


图 1-1 2009~2015 年快递业务发展情况

数据来源:中华人民共和国国家邮政局网站

1.1.3 快递与电子商务

我国电子商务的发展始于 20 世纪 90 年代。随着生活水平的不断提高,电子商务逐渐融入现代生活并不断飞速发展。电子商务的快速发展是依托快递业实现的,快递业是电子商务发展的基础。反过来,电子商务配送业务是快递业务的重要组成部分,极大地推动了快递业的发展。

1. 快递对电子商务的支撑作用

电子商务的网上信息传递、网上交易和网上结算等问题通过各种信息技术得以解决,但如果快递配送环节不能实现网上交易便利快捷的优势,就会成为制约电子商务发展的瓶颈。据《2000 年 DHL 全球电子商务报告》对 12 个国家和地区的 621 家公司所做的调查表明,62% 的网上消费者希望两天之内收到货物,而实际要等四天;20% 的在线消费者不能按时收到他们所订购的货物。因此,没有强大的物流配送,电子商务给交易者带来的交易方便、快捷和高效的优势就难以实现。快递服务是实现电子商务便捷优势的可靠保证。

2. 电子商务对快递的影响

随着生活水平的提高,我国人均消费快递保持高速增长,特别是电子商务“网购”拉动快递业务异军突起。消费者通过网上浏览,轻轻点击鼠标就可以完成购物活动。2008 年,全国个人网上购物销售额为 1320 亿元,由此带动的包裹快递量约 5 亿件,全国快递服务 1/3 的业务量是由电子商务牵动的。2009 年,全国个人网上购物销售额达到 2483.5 亿元,由此带动的包裹快递量约 20 亿件,其

中约 10 亿件来自淘宝网。2010 年,电子商务对快递服务的需求已经逐渐成为快递市场的主力,保守估计其业务量已经超过普通快递业务量的 50%,尤其在一些民营快递企业,该比例可能更高。

为了适应市场的需求,越来越多的快递企业开始重视电子商务带来的快递市场。以圆通为代表的快递企业专门针对电子商务的特点推出相应的运单。顺丰开设了顺丰优选网站,开展电子商务的经营活动。我国邮政和快递企业加快推进网络建设,加强与电子商务运营商的信息对接,提供了包括仓储、理货、代收货款、代客户保管等多种增值服务。

总体而言,电商企业和快递企业的合作还处于起步阶段,双方在信息接口、商品签收、安全管理、风险分担等方面还缺乏统一的规范,相关法律、标准、政策还缺乏必要的衔接。二者在发展中也存在一些衔接不顺畅、发展不协调的问题,如运营衔接、服务质量、互惠互利等。

1.2 快递业务基础知识

1.2.1 快递业务的定义及特点

1. 快递业务的定义

按照《快递市场管理办法》的规定,快递是快速收寄、分发、运输和投递(派送)单独封装具有名址的信件和包裹等物品,以及其他不需要储存的物品,按照承诺时限送到收件或指定地点,并获得签收的寄递服务。

2. 快递业务的特点

1) 递送物品的特定性

快递业务递送物品的特定性主要体现在以下几方面。

(1) 封装的物品。

快递业务是对封装物品的递送。封装的物品在快递业务中称为“件”,并以“件”为计量、计价以及物品流动的基础单位。一个或一个以上相同或不同的物品封装后只作为一件快件。物流业务中一般不特别要求物品封装,可以以运输工具如“车”或以物品重量或体积为计量和计价单位。快递业务对递送物品的封装要求则明显区别于物流业务。

(2) 署有名址的物品。

快递业务是对有名址的物品的递送。由于快递业务以“件”为物品流动的基础单位,所以对封装后的物品(即“件”)署有名址是快递业务的基本要求。收件人名址明确了物品的目的地和接收者,寄件人名址明确了物品的收寄地和寄件人,这“件”物品的流向就得以确定。所以,名址信息是经营快递业务的基础。

(3) 有重量、体积限制的物品。

快递业务是对有重量、体积限制物品的递送。快递递送物品主要是信件、包裹、印刷品。信件和印刷品统称信函，以纸质物品为主。《邮政法》第五十六条“不得将信件打包后作为包裹寄递”，快递经营中很少有大重量、大体积的信函发生。包裹涉及面广，《邮政法》对包裹重量、体积有明确规定：“其重量不超过五十千克，任何一边的尺寸不超过一百五十厘米，长、宽、高合计不超过三百厘米。”这些规定界定了快件的重量、体积的范围。

2) 寄递方式的独特性

快递业务的寄递活动是邮政业独有的一种服务方式，特指邮政从业者传送信件、包裹、印刷品等物品。这种服务方式的一个特点是便利性，它要求无论是寄或递都要贴近客户，为客户提供最方便的服务。快递业务对递送物品的特定要求，也使快递的寄递活动具备了高度的渗透性。一件封装后署有名址且重量、体积在规定范围内的物品，可以根据需要“流”向任何地方，实现快递“门到门，桌到桌，手到手”的服务。寄递活动的独特性是运输、托运、交运等方式不具备的。

3) 寄递过程的时效性

《邮政法》在解释快递定义时强调了“快速完成”，足见时效性在快递业务中的作用。寄递过程的时效性体现了物品流动的速度，满足了客户对时间的需要。为此，《快递服务》邮政行业标准专列了一项“彻底延误时限”。达到“彻底延误时限”标准则视递送物品为丢失，物品丢失即可依法获得赔偿。快递业务对时效性的高度追求既是这项业务的价值所在，也是这项业务的重要特征。

4) 寄递组织的网络性

完成甲地收寄至乙地投递的一件快件一般需经历收寄（揽收）、处理（分拨）、运输、投递（派送）等环节。上述环节必须统一调度、上下衔接、协作配合，才能完成快件由收寄地到投递地的有序流动，最终到达收件人手中。快递业务各环节的有机组合、节点配置、合理分工、节律运作实际上是快递服务网络性的重要体现。快递服务组织的网络随着快件经营范围的扩大而同步扩大，不可或缺。快递业务的完成高度依赖快递网络，这是快递业务的重要特征。

快递业务上述四条特征中，递送物品即快件的特定性和寄递方式的独特性是核心特征，寄递过程的时效性和寄递组织的网络性则为一般特征。核心特征是判断快递业务的主要依据，一般特征是判断快递业务的参考依据（或称补充依据）。如果一个企业递送物品是封装的、署有名址的，且重量、体积在规定范围内，且采用寄递这种服务方式就可以基本认定这个企业涉足了快递业务。

1.2.2 快递业务与邮政基本寄递业务的区别

快递业务与邮政基本寄递业务存在着区别，具体内容如下。

1) 业务性质不同

邮政基本寄递业务主要是指政府为保障公民通信权益而提供的公共服务，以面向社会全体成员、提供社会成员间基本的通信服务为准则，由政府主导。快递业务属于增值业务，是邮政基本寄递业务的创新发展，是为满足经济社会发展需要而产生的商业化、个性化业务，主要面对经济贸易领域内的特殊客户，由市场主导。

2) 国家给予的财政保障和各种优惠措施存在差异

为了保证邮政普遍服务的责任，国家给予优惠政策，如减免税收、邮车通行便利、报关便利、港口机场等设施使用的便利。国家对于经营普遍服务所产生的政策性亏损给予专项补贴等。但是，包括中国邮政速递物流在内的快递企业，它们所提供的服务属于竞争性的商业服务，全行业的各企业实行公平竞争原则，必须依法经营、依法纳税，并不享受国家特殊优惠政策。

3) 服务标准、服务方式、价格上有明显的区别

邮政基本寄递业务应满足万国邮联明确的服务质量要求，提供的普遍服务注重服务的标准化和统一性。邮政普遍服务的定价，遵循万国邮联关于让所有人可以接受的低价原则，制定并执行全国统一的、具有公益性质的、固定的交费标准，提供窗口收寄，按址投递。快递业务则更注重研究客户的个性化需求，主要采用“门到门、桌到桌”的直达而便捷的服务方式，提供多层次、多样化的服务种类。快递业务遵从价值规律，根据其服务效率与服务程度的不同，由市场供求关系决定其价格水平，实行企业自主定价，根据市场条件变化适度调整服务价格，以高于普遍服务的资费为中高端市场提供寄递服务。

1.2.3 快递业务分类

快递作为一种商业服务，业务种类的设置主要由客户的需求来决定。按照快递的物品性质、递送范围和业务形式等，可对快递业务进行如下分类。

1) 根据快件的物品性质划分

根据快件的物品性质，可分为信件类和包裹类快递业务。信件类快递业务主要包括商务信函、银行票据、报关单据、合同、标书等的递送业务，此类业务寄递的物品重量轻，体积小，时间要求较高，收费标准也较高，主要是面向商务客户。包裹类快递业务主要包括商品样品和零配件等递送业务，此类业务寄递的物品较重，体积大，对货物的时限要求不如信件类高，收费标准相对较低。

2) 根据寄递的距离是否跨越国境划分

根据寄递的距离是否跨越国境，可分为国际快递业务和国内快递业务。国际快递业务是指在两个或两个以上国家之间传递信函、商业文件和包裹的快递业务。

国内快递业务指在中国境内传递信函、商业文件和包裹的快递业务。国内快递业务又可细分为三类：全国快递、区域性快递和同城快递业务。全国快递业务指在国内市场传递信函、商业文件和物品的快递业务。区域性快递业务指在国内城际市场按照空间运输距离传递信函、商业文件和物品的快递业务，可进一步细分为跨区域城际快递业务和区域内城际快递业务，如华东地区、华北地区等。同城快递业务则是指在同一个城市内传递信函、商业文件和物品的快递业务。另外，港澳快递业务指寄件人和收件人分别在中华人民共和国内地和香港、澳门地区的快递服务业务，台湾快递业务指寄件人和收件人分别在中华人民共和国内地和台湾地区的快递业务。

3) 根据快递的传递时限划分

根据快递的传递时限，可划分为标准服务时限快件业务、承诺服务时限快件业务和特殊要求时限快件业务。标准服务时限快件业务指按一般规定时限传递的快件业务。承诺服务时限快件业务包括即日达（当日达）、次日达、次晨达、隔日达和三日达等业务。即日达（当日达）快件，即当日承运且当日送达的快件。次日达快件，即在承运后第一个工作日送达的快件。次晨达快件是指在指定的开办范围内当天收寄，在次日上午 11:00 前完成投递的快件。隔日达快件是指在承运后第二个工作日内送达的快件。三日达快件，即在承运后第三个工作日内送达的快件，主要对应于交通不便的县级及以下城镇人群的快件服务。特殊要求时限快件业务指客户提出个性化时限要求的寄送快件业务。

4) 根据赔偿责任划分

根据赔偿责任，可分为普通快件业务、保价快件业务和保险快件业务。普通快件业务指未经客户保价或保险的快件业务；保价快件业务指客户除交纳运费外，还要按声明的价值费率缴纳保价费的快件业务；保险快件业务指客户在寄递时，除交纳运费外，还要按照快递公司指定的保险公司承诺的保险费率缴纳保险费的快件业务。

5) 根据快递客户的类型划分

根据快递客户的类型是群体还是个人，可分为集团快件业务和个人快件业务。集团快递业务是指各类企业或团体的快递服务业务。该类业务所占的市场份额较大，需求比较稳定，所涉及的快件业务品种繁多，快件重量从十几克到五十千克不等，且单次交易量较大，交易时间较长。集团快递业务可根据行业类别细分为政府机构快递业务、电子行业快递业务、医药业快递业务、金融机构快递业务、纺织业快递业务、汽车行业快递业务等。个人快递业务是指为个人提供的快递服务业务，该类业务所占的市场份额较小，但发展却非常迅速。

6) 根据付费方式划分

根据付费方式的不同，可分为寄件人付费、收件人付费和第三方付费快件业