

国家标准
货物多式联运术语
(征求意见稿)
编制说明

标准起草组

2021年4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、预期的经济效果	11
四、采用国际标准和国外先进标准的程度	11
五、与有关的现行法律、法规和强制性标准的关系	12
六、重大分歧意见的处理经过和依据	12
七、标准作为强制性标准或推荐性标准的建议	12
八、贯彻标准的要求和措施建议	12
九、废止现行有关标准的建议	12
十、其他应予说明的事项	12

一、工作简况

（一）任务来源

2020年，国家标准化管理委员会印发《关于下达2020年第二批推荐性国家标准计划的通知》，将《货物多式联运术语》制定列入国家标准制修订计划，项目计划号：20202677-T-348，标准技术归口单位为全国综合交通运输标准化技术委员会。

（二）起草单位

标准编写主要由交通运输部规划研究院负责，协作单位主要包括交通运输部科学研究院、中国铁道科学研究院集团有限公司、招商局集团、同济大学、辽宁省道路运输服务中心等。

（三）主要工作过程

起草单位在接到标准制定计划任务后，立即着手进行标准的编制工作，主要工作过程如下：

2020年8月，交通运输部规划研究院会同有关单位成立了标准编制项目组，明确了项目组成员单位的职责分工和工作进度安排等，项目组成员单位一致决定，对标国际领先标准，按照通用性、系统性、成熟性等原则，编制《货物多式联运术语》国家标准，为我国多式联运发展提供规范统一的语言体系。

项目组翻阅搜集了大量国内外文献，梳理并翻译了欧盟《组合运输术语（Terminology on Combined Transport）》以及美国、日本现有标准文件中关于多式联运术语的定义；梳理了关于多式联运相关术语和标准的现状和定义，对《联运术语》、《道路运输术语》、《集装箱运输术语》、《多式联运服务质量要求》等现有标准中关于多式联运方面的概念进行了整理。在借鉴发达国家发展经验，立足我国多式联运发展实际基础上，项目组先后组织多次内部讨论和实地调研，开展了深入研究。特别是结合交通运输部、国家发展改革委、商务部等多式联运推进工作，全面了解我国多式联运发展进展与存在问题，研究推进多式联运发展的经验做法和典型案例，充分掌握行业对货物多式联运术语新要求。根据收集整理资料和调研成果，项目组确定了8个章节和63个词条，起草形成了《货物多式联运术语》国家标准初稿。

2021年2月，项目组在北京组织召开《货物多式联运术语》国家标准专家意见咨询会，按照开门问策、集思广益原则，听取政府部门、行业协会、科研机构、市场主体等专家学者意见建议，补充完善术语和定义，确保标准务实管用。按照专家组意见，项目组将标准修改为9个章节共计69个词条，形成《货物多式联运术语》（征求意见稿）。

2020年2~3月，项目组与全国综标委多次沟通有关标准修改细节，包括标准内容、术语的适宜性、编制说明格式内容等，进一步对《货物多式联运术语》（征求意见稿）进行了修改完善。

（四）主要起草人及其所做的工作

标准主要起草人有：李弢、甘家华、王明文、魏永存、谭小平、林坦、李云汉、陈波莅、张晨、刘佳昆、诸葛恒英、成倩倩、杨雪峰。

起草人任务分工见表1。

表1 工作组成员任务分工

序号	姓名	单位	主要工作
1	李弢	交通运输部规划研究院	标准第一执笔人，标准起草总负责
2	甘家华	交通运输部规划研究院	第二章编写
3	王明文	交通运输部科学研究院	第三章编写
4	魏永存	交通运输部规划研究院	第四章编写
5	谭小平	招商局集团	第八章编写
6	林坦	同济大学	第九章编写
7	李云汉	交通运输部规划研究院	第五章编写
8	陈波莅	交通运输部规划研究院	第六章编写
9	张晨	交通运输部科学研究院	第七章编写
10	刘佳昆	交通运输部规划研究院	多式联运铁路相关条文审核和修改
11	诸葛恒英	中国铁道科学研究院集团有限公司	多式联运铁路相关条文修改
12	成倩倩	交通运输部规划研究院	文献资料检索和标准编辑性修改
13	杨雪峰	辽宁省道路运输服务中心	编写调研和标准编辑性修改

二、标准编制原则和确定标准主要内容的依据

（一）标准编制原则

为了做好本次标准修订工作，项目组遵循以下原则：

1.基础性原则

货物多式联运术语是多式联运领域相关标准的基础，标准发布后将会有大量综合运输等领域标准引用本标准的相关术语定义，要充分考虑该标准与其他标准的关系及对其他相关标准带来的影响，坚持基础性标准的定位，对关键核心定义的修订科学审慎。

2.规范性原则

该标准的编写符合 GB/T1.1—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》的相关要求，以保证标准的编写质量。

3.通用性原则

由于货物多式联运术语，应能适用于多式联运在不同领域、不同环节、不同地域的相关活动，因此术语及术语定义应具有普遍适用性。

4.时代性原则

多式联运在我国处于发展初级阶段，在大量探索实践中会不断出现新模式、新概念、新理论、新方法，作为国家术语标准要及时吸收和反映我国多式联运最新实践和理论成果，为多式联运高质量发展打好基础。

5.成熟性原则

只有经过实践检验的成熟概念才能纳入国家标准。

6.系统性原则

作为基础性术语，要全面系统反映多式联运全链条、全要素、全流程需要，做到覆盖全面、规范统一。

7.国际性原则

多式联运是国际先进的物流运作模式，关联诸多产业，在发达国家应用已经较为成熟，相关术语也具有较好的理论和实践基础，本次国标制定要充分对标国际术语，借鉴国际经验，在做好与国际接轨的同时，制定具有国际影响力、受到国际认可和接受的我国货物多式联运术语标准。

（二）确定标准主要内容的依据

参考《物流术语》、欧盟《组合运输术语》(Terminology on Combined Transport, UN/ECE) 以及各单一方式运输术语等, 以 JT/T 1902—2016《货物多式联运术语》行业标准为基础, 《货物多式联运术语》国家标准包括: 范围、基础术语、多式联运组织形式术语、多式联运装备术语、多式联运设施术语、多式联运换装作业术语、多式联运服务与管理术语、国际联运术语等九个部分内容, 共计给出了 69 条多式联运相关术语和定义。

1. 范围

本标准术语推荐性标准, 目的是为了规范货物多式联运相关活动中常用术语及定义, 确保市场主体在货物多式联运组织形式、装备、设施、换装作业、经营者、服务与管理、国际联运等方面表述统一。

2. 正文内容

（1）基础术语

对联合运输、多式联运、组合运输、多式联运运载单元、集装箱多式联运、内陆多式联运等多式联运最基本的概念进行了定义。欧盟《组合运输术语》(Terminology on Combined Transport, UN/ECE) 中关于 Multimodal Transport 的定义为: 两个或两个以上货物运输方式的运输 (Carriage of goods by two or more modes of transport); 美国《韦伯斯特词典》中关于 Multimodal Transport 的定义为: 在一趟行程中, 使用两种或两种以上运输方式的运输过程 (包括客运和货运)。日本《物流术语》中的 Multimodal Transport 和 Intermodal Transport 是一个概念, 均是指复合一贯式运输。从欧美国家的相关标准规范来看, 凡是涉及到两种或者以上运输方式的运输组织形式均称为 Multimodal Transport。

我国一般将 Multimodal Transport 翻译成“多式联运”, 但是国内对“多式联运”的理解与国外对 Multimodal Transport 的界定不一致。《物流术语》中的“多式联运”(Multimodal Transport) 是指: 联运经营者受托运人、收货人或旅客的委托, 为委托人实现两种以上运输方式 (含两种) 或两程以上 (含两程) 运输的衔接, 以及提供相关运输物流辅助服务的活动。《物流术语》中关于“多式联运”的概念更多地参考了现行的国际海运公约中的定义, 强调的是承运人承担全程运输责任。由于国际多式联运涉及多个国家, 运作规则、保险理赔以及

相应的法律规则比较复杂，因此需要一个承运人进行全程的货物运输组织，并承担运输责任。但是国际“多式联运”与国内运输要求完全不同：国际“多式联运”更多地强调一票制与全程责任，而国内货物的多式联运强调的是通过货物的快速转运来提高运输效率。因此该定义并不适用于国内货物运输。

与中国把两者无差别译成“多式联运”不同，关于对应 **Multimodal** 和 **Intermodal** 的英文解释，欧美相关标准对这两个概念作了清晰的界定：**Multimodal Transport** 被简单定义为“以两种及以上运输方式完成的货物运输”；而 **Intermodal Transport** 则强调基于标准化运载单元的快速转运。欧盟《组合运输术语》（*Terminology on Combined Transport, UN/ECE*）中关于 **Intermodal Transport** 的具体定义为“货物全程由一种且不变的装载单元或道路车辆装载，通过两种及以上运输方式无缝接续、并且在更换运输方式过程中不发生对货物本身操作的一种货物运送”。由此可见，欧洲的 **Multimodal Transport** 近似于我国通常泛指“多式联运”概念，而 **Intermodal Transport** 则有更具体的技术内涵，它只是 **Multimodal Transport** 的一种特定方式，两者并不等同。

综上，本研究认为 **Multimodal Transport** 对应的中文应该是广义上的联合运输，定义为：从接受委托至到达交付，组织两程或使用两种以上的运输方式完成的货物运输形式。**Intermodal Transport** 则采用欧盟术语的概念，强调基于标准化运载单元的快速转运，为严格意义上的多式联运：货物由一种且不变的运载单元装载，相继以两种及以上运输方式运输，并且在转换运输方式的过程中不对货物本身进行操作的运输形式。

此外，欧盟基于日渐拥堵的道路运输状况及其对土地、能源及环境的负面影响，提出了组合运输（**Combined Transport**）的概念，强调“组合运输”是欧洲兴起的一种从属于 **Intermodal Transport** 的特殊表现形式，其全程运输中的干线部分尽可能依靠铁路、水运承担，始末端则尽可能少地由道路运输完成，并且出台了《成员国之间组合运输通用准则指令》，对组合运输的公路路段、主干线路段（铁路、水路）和运输环节等做出了详细的技术规定，如必须使用铁路或水路运输超过 100 公里；货物必须由距其起讫点最近的铁路车站装卸；使用水路运输时，道路运输距离必须低于 150 公里等。目前组合运输（简称 **CT**）已经成为一种普遍接受的组织方式，对于引导我国运输结构调整、货运业绿色发展

具有重要的指导意义，并与国际标准做好对接，因此本术语中也给出了组合运输（Combined Transport）的定义。

（2）多式联运组织形式术语

对公铁联运、铁水联运、公水联运、空陆联运、铁路双层集装箱运输、滚装运输、驮背运输、箱驮运输、小运转运输、卡车航班等多式联运组织形式的概念进行了定义。公铁联运、铁水联运、公水联运、空陆联运是国内外多式联运基本的组织模式，铁路双层集装箱运输、滚装运输、驮背运输、箱驮运输、小运转运输、卡车航班等均属于多式联运基本组织模式中的特定形式，有其特有的技术内涵，故也给出了相应的定义。其中，驮背运输、箱驮运输、铁路双层集装箱运输是典型的多式联运组织形式，在欧美发达国家已成熟应用，是提升运输组织效率的有效途径，近年来，国内中铁上海局集团、宁波舟山港、中车集团等单位也进行探索实践，在装备研发制造、线路开通、运输组织等方面都实现实质性突破。小运转运输是一种较为先进灵活的运输组织模式，有利于打通不同方式衔接。国务院，我国在推动多式联运和物流业发展的多个文件中，均积极鼓励发展小运转模式，加强枢纽站与周边铁路站、港口等站场联动和喂给，提高运作效率。

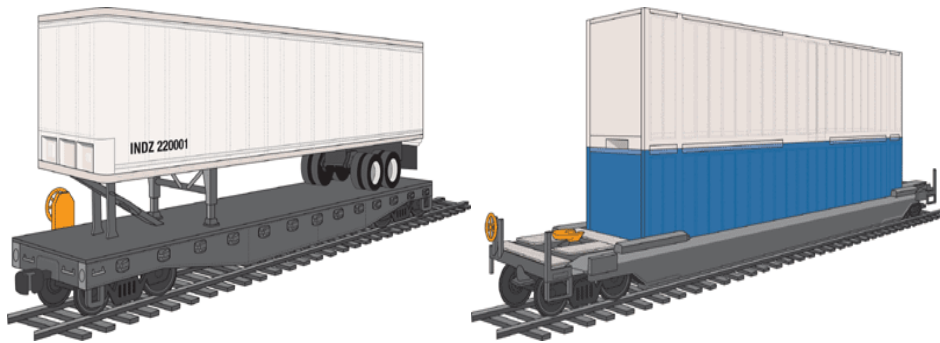


图 1 驮背运输、箱驮运输

（3）多式联运装备术语

对集装箱、ISO 集装箱、内陆集装箱、厢式半挂车、交换箱、滚装船、铁路联运平车、公铁两用牵引车、公铁两用挂车、跨运车等的概念进行了定义。其中，集装箱、ISO 集装箱、厢式半挂车等已经定义的概念尽可能参考现有的标准。内陆集装箱、交换箱等属于在国外已普遍使用的多式联运装备，国内也在积极探索推广应用，故给出了相应的定义。滚装船、铁路联运平车、跨运车等装备已在国内成熟应用，公铁两用牵引车、公铁两用挂车等在国内已完成研

发，部分企业进行了探索应用，具备良好的发展空间，故给出了相应定义。

我国内陆集装箱公铁联运过去主要使用 ISO 国际标准箱。铁路部门开始参照欧洲标准使用 45 英尺内陆集装箱，且新修订的 GB1589《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》亦借鉴欧洲标准、按 45 英尺统一了半挂车的外廓尺寸，表明我国已经具备了发展 45 英尺内陆集装箱的技术条件。2017 年，国标委发布《系列 2 集装箱分类、尺寸和额定质量》(GB/T 35201-2017)，规定了我国内陆集装箱的箱型、尺寸、额定质量等，填补我国内陆集装箱标准空白。交通运输部推动综合交通运输标准委员会相继发布了《系列 2 集装箱吊具尺寸与起重技术要求》(JT/T 1173-2017)《系列 2 集装箱技术要求与试验方法》(JT/T 1172.1-2017)等一系列标准，为内陆集装箱制造、使用、租赁与管理提供了技术支指引，为我国内陆集装箱发展提供了良好基础。

交换箱 (Swap Body) 在欧盟是一种普遍应用的运输单元，但在我国还没有得到普遍应用，因此主要借鉴欧盟《组合运输术语》的定义：优先用于道路车辆货运的运输单元，可通过转运设备在不同运输方式间转换，通常用于多式联运。此类运输单元需要得到国际铁路联合会的认可方可用于铁路运输。一些可脱卸式货箱配备了脚架，当不用于道路车辆时也可独立放置。



图 2 交换箱

从欧美发达国家经验看，客观上形成了主要服务于外贸运输的国际多式联运运载单元和主要服务于内贸运输的内陆多式联运运载单元两大体系。内陆多式联运以公铁联运为主体，运载单元在不同国家和地区有不同的技术标准，但

均朝着大尺寸、大容量方向发展，并与铁路和公路载运设备、装卸设备等标准衔接匹配，形成了较为完整的内陆多式联运装备标准体系。如欧盟在欧洲大陆主要推行 45 英尺内陆集装箱（比 45 英尺海运集装箱更轻、载货量更多），美国等北美国家主要推行 53 英尺内陆集装箱（容积是 40 英尺海运箱的 1.6 倍），并相应建立起了基于半挂车等运载单元的相关技术标准。目前，53 英尺集装箱已成为美国国内公铁联运的主要箱型，与 40 英尺集装箱相比，可降低 24% 的运输成本。

滚装船、铁路联运平车、跨运车属于多式联运运载单元的载运工具。美国密西西比河和欧洲莱茵河中普遍使用专业的滚装船运输载货汽车或(半)挂车，但是我国长江上专业的半挂车滚装船较为缺失，长江滚装运输发展潜力巨大。欧盟《组合术语》中，给出了不同类型的铁路联运平车，如可转向平车（Basket Wagon）、骨架式平车（Spine Wagon）、铁路敞车（Pocket Wagon）、低底盘平车（Low Floor Wagon）。但是这些装备在我国还没有或还未投入使用，因此只给出了铁路联运平车的概念。

公铁两用牵引车有助于在多式联运场站内便捷开展铁路列车编组作业，提高工矿企业等生产效率。近年来，公铁两用牵引车在我国山东等地已成功研发应用，有效解决了铁路运输“最后一公里”线路改造贵、调车组织难、运输成本高的问题。

公铁两用挂车在美国等发达国家已广泛应用，由于其与铁路良好的衔接性和极高的载运比，成为邮件包裹等货物联运的合理选择，但公铁连用挂车在我国运行基本处于空白。目前，中车眉山有限公司等企业正在积极开展我国公铁两用挂车制造和多式联运实践应用工作。

（4）多式联运设施术语

对多式联运型物流园区、多式联运站场、铁路集装箱中心站、铁路港前站、内陆港、多式联运海关监管中心、集疏港公路、集疏港铁路、铁路专用线、集装箱无轨站等的概念进行了定义。其中，多式联运型物流园区由综合货运枢纽定义改写。近年来，随着多式联运在我国纵深发展，铁路集装箱中心站、铁路港前站、内陆港、多式联运海关监管中心、集疏港公路、集疏港铁路、铁路专用线、集装箱无轨站等设施建设步伐不断加快，故给出了相关术语定义。

铁路港前站是促进铁路和港口紧密衔接的重要基础，欧美等发达国家积极推进港口铁路设施改造，将港口和铁路站集中布局、紧密衔接，提升多式联运效率。2018年，国务院办公厅《推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）》中明确提出，“优化铁路港前站布局，鼓励集疏港铁路向堆场、码头前沿延伸，加快港区铁路装卸场站及配套设施建设，打通铁路进港最后一公里”。各地在港口建设改造中，已经积极推进铁路港前站建设。

集疏港铁路和集疏港公路是提升港口集疏运系统效率，畅通微循环的重要载体，对于推动铁水联运、公水联运发展具有重大意义。交通运输部发布的《港口集疏运系统建设方案》中，重点支持提供公共服务的港口铁路支线或专用线和公路建设。

集装箱无轨站是铁路部门探索推进多式联运发展的一项重大创新，通过在港口、物流园区等地设立集装箱无轨站，为客户提供托运、起票、物流等服务，延长服务链条，提升多式联运服务吸引力。以广铁集团为例，其在珠三角地区拓展建设集装箱无轨站，形成铁水联运物流网，实现了运力资源共享、运力无缝对接、全程协同作业。

（5）多式联运换装作业术语

对多式联运换装作业过程中的基本术语进行了定义，包括直接换装、车船直取、转运、吊装、滚装、平移。其中，直接换装引用《物流术语》国家标准。基于运载单元的转运属于多式联运的特有作业形式，可以分为吊装、滚装、平移三种不同的形式。

车船直取是先进的多式联运作业模式，能减少货物装卸次数，较好的提升货物换装效率，提升客户对时效满意度。随着我国多式联运快速发展，目前，营口港、连云港港、大连港等港口已广泛应用该模式。

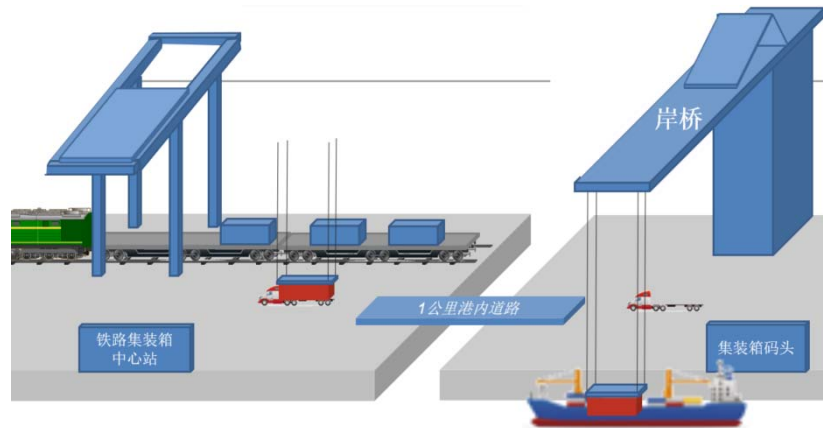


图 3 车船直取模式

(6) 多式联运经营者术语

对多式联运运作过程中各类当事人进行了定义。其中，为与联合运输定义对应，给出了联合运输经营人的定义。考虑到多式联运最核心的是多式联运经营人，《多式联运单证统一规则》、《国际多式联运公约》等国际海运公约对多式联运经营人 MTO 的定义是：指签发多式联运单证的人（包括任何法人、公司或法律实体）。欧盟《组合运输术语》的定义为：任何签订运输合同的人，并作为承运人对整个货运过程负责的人。由于国内还没有专门的多式联运提单，因此联运经营人的概念更多的应用于国际运输领域。多式联运经营人是多式联运业务运作的重要组织者，为规范国内运输的联运经营人发展，多式联运经营人的定义为：与托运人签订多式联运合同，并对运输过程承担全程责任的联合运输经营人。

多式联运承运人又可以分为拥有实际运输工具的实际承运人和不拥有实际运输工具的缔约承运人：实际承运人是指拥有运输工具并实际参与多式联运分段运输过程的承运人；缔约承运人是指以明示或者默示方式承担运输责任的承运人，如无船承运人、无车承运人。

无车承运人是指在公路货运市场以承运人的名义承揽货源，与货主方签订运输合同，然后无车承运人将货源外包给实际承运人，并与实际承运人签订运输合同，由实际承运人按照无车承运人的要求完成运输服务。

货运代理人是指代表货主以托运人的名义与承运人签署运输合同，收取代理费用并承担代理合同内规定的责任和风险的经营者的经营者。

多式联运装备租赁商是从事多式联运运载单元等多式联运装备租赁业务的

经营者。从国际经验看，多式联运装备租赁业务具有较好的发展前景，目前国内也已经出现了一些多式联运装备租赁商。

（7）多式联运服务与管理术语

对多式联运服务与管理方面的基本概念进行了定义，包括多式联运一单制、多式联运合同、多式联运运单、多式联运提单、一次收费、一次保险、全程负责、多式联运公共信息平台、多式联运运营管理信息系统等。其中，多式联运合同是多式联运业务开始的起点，强调全过程的运输服务。一单制、多式联运运单和多式联运提单是多式联运运营管理的重要前提。一次收费、一次保险、全程负责可以反映多式联运作业的基本特征。多式联运公共信息平台是《推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）》等政策文件中明确提出的为多式联运相关方提供基本公共信息的平台，能有效促进不同运输方式间底层基础信息互联互通。

（8）国际多式联运术语

国际多式联运是国际货物运输的重要形式。与内贸运输强调快速转运不同，国际多式联运由于涉及到不同国家，运作程序非常复杂，所以其强调的更多是一个承运人承担全过程的运输责任。参考现有国际运输公约、国际铁路联运协定等，给出了国际联运、国际联运设施、国际中转集拼、中欧班列、国际集装箱联运、大陆桥运输、小陆桥运输、内陆点多式联运、国际货运代理等基本定义，部分已有定义引自《物流术语》国家标准等相关标准。

三、预期的经济效果

《货物多式联运术语》标准制定发布，将有利于统一我国现有多式联运相关概念和术语的定义，提高多式联运术语的标准化和规范化水平，提高运输服务的质量和水平，推动多式联运行业的发展，同时为多式联运相关系列标准的制修订奠定基础。

四、采用国际标准和国外先进标准的程度

本标准未采用国际标准。

五、与有关的现行法律、法规和强制性标准的关系

与现行法律、法规和强制性国家标准无冲突和矛盾。

六、重大分歧意见的处理经过和依据

无。

七、标准作为强制性标准或推荐性标准的建议

建议作为推荐性国家标准发布、实施。

八、贯彻标准的要求和措施建议

(1) 建议尽快批准发布该标准，为我国推进多式联运高质量发展提供基础指导与参考。

(2) 标准发布后，将由全国综合交通运输标准化技术委员会在行业内组织开展标准的宣贯、培训等活动，日常做好标准条文解读，适时编制解读教材，以期让社会各界、行业企业更多了解标准、使用标准。

(3) 由于本标准为行业内基础类标准，长期以来各标准引用本标准条文的引用率很高，建议标准发布后对多式联运相关标准内容进行梳理，了解各标准的引用情况，在标准修订时适时更新。

九、废止现行有关标准的建议

本标准发布后将替代 JT/T 1092-2016。JT/T 1092-2016 同时废止。

十、其他应予说明的事项

无。