
《货物多式联运术语》行业标准
（征求意见稿）
编制说明

交通运输部规划研究院
交通运输部科学研究院
二〇一六年一月

目录

一、项目背景与任务来源	1
二、标准制定的目的及意义	2
三、工作过程	4
四、国外货物多式联运术语现状	5
（一）美国多式联运术语现状	6
（二）欧盟多式联运术语现状	6
（三）日本多式联运术语现状	7
（四）借鉴与启示	7
五、国内多式联运术语及相关标准现状	9
（一）多式联运及单一方式术语标准现状	10
（二）多式联运其他标准现状	12
六、标准的编制原则	13
（一）编制原则	13
（二）参考和引用标准	14
七、标准的编制框架及主要内容说明	15
（一）标准框架	15
（二）主要内容说明	16
附件一：美国多式联运相关术语	25
附件二：欧盟《组合运输术语》	31
附件三：日本多式联运相关术语	41
附件四：国内相关术语词条梳理	48

一、项目背景与任务来源

衔接顺畅的多式联运系统，是综合运输服务水平核心体现，是现代物流高效运作的基础平台，对提高物流效率、降低物流成本、保障货物安全、促进节能减排等具有重要现实意义。经过多年加快建设，我国交通基础设施现代化水平不断提升，但运输服务相对滞后，运输效率不高一定程度影响了社会物流成本的降低，其中多式联运发展水平整体滞后是主要影响因素，各种运输方式比较优势和组合效率难以发挥。以发展多式联运为重要切入点和主要着力点，优化各种运输方式基础设施衔接，大力提高运输组织效率和综合运输服务能力，实现集约内涵式发展，是全行业加快转型升级、实现可持续发展的必然选择，也是推动综合运输体系建设的重要内容。

多式联运产生于 20 世纪 60 年，并在 20 世纪 80 年代后随着集装箱软硬件技术的成熟开始快速发展。但是，由于体制、环境和视角的不同，各个国家对于多式联运内涵的界定也不尽相同。就我国而言，由于多式联运及其相关概念起源于国外，对相关名词的解读和翻译容易出现偏差，所以在多式联运及相关术语的表述和使用上，经常会出现词不达意、概念模糊甚至概念混淆的情况，制约了多式联运的行业发展以及服务水平的提高。多式联运相关概念的界定是推动多式联运发展的前提，也是制定多式联运相关标准的基础，因此亟需统一多式联运的相关概念和术语。

标准化工作是综合交通运输建设的重要抓手，是规范和引领综合交通运输体系建设的重要依据，对构建便捷安全、经济高效的综合交通运输体系具有重要的意义。为推动综合运输标准体系建设，交通运输部科技司启动了《综合交通运输标准体系研究及制定》项目，其中多式联运术语标准是综合交通运输标准体系的重要内容。《货物多式联运术语》标准是交通运输部向行业发布的《综合交通运输标准体系（2015）》中的一项具体任务，标准体系表编号 101.6。

2015 年 7 月 16 日，交通运输部发布了《交通运输部关于下达 2015 年交通运输标准化计划的通知》（交科技发[2015]114 号），正式下达了制定《货物多式联运术语》（计划编号：JT2015-3）行业标准的工作计划。

标准性质：推荐性行业标准；

主管部门：交通运输部；

归口单位：综合交通运输标准化技术委员会；

起草单位：交通运输部规划研究院、交通运输部科学研究院、中国铁道科学研究院、中国交通运输协会联运分会等；

完成时间：2015 年。

二、标准制定的目的及意义

在当前和今后一段时期内，随着经济转向中高速增长、产业结构的加快升级以及空间格局的不断优化，我国的物流需求将发

生结构性的变化，个性化、小批量、多批次的物流需求对货物运输的服务方式、服务效率、服务品质都提出了新的更高要求。与此同时，随着我国交通基础设施的不断完善，交通运输行业已进入构建综合运输体系的关键时期，提高不同运输方式的一体化衔接和协作水平，提升综合运输服务整体效能已成为当前工作的重要任务。站在新的历史起点上，大力发展多式联运既是迎合我国交通运输发展新趋势的客观要求，也是满足经济社会发展新需求的必然途径。

总体来看，我国大力发展多式联运已经具备了强劲的市场需求和较好的设施装备基础。但是，整体上看，中国的多式联运尚处于初级成长阶段，发展形式总体单一、覆盖面小，同时面临政策、法规、标准及技术等障碍。多式联运发展滞后已经成为制约我国物流效率提升的重要原因。反观欧美发达国家，自上世纪 80 年代以来通过各种政策措施大力发展多式联运，尤其是跨入 21 世纪后均把多式联运作为交通运输系统优化的主导战略。

我国多式联运发展面临许多技术和组织瓶颈，其中对多式联运的相关概念和内涵认识不统一甚至相互矛盾，为多式联运的实践带来许多误解和障碍，成为制约多式联运行业和服务水平提高的重要方面。《货物多式联运术语》标准制定的目的在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。

三、工作过程

2015 年 7 月，交通运输部下达 2015 年交通运输标准化计划后，7 月底部规划院与部交科院进行了工作对接，确定了以标准和编制说明为核心、研究同步推进的工作思路；并确定了由交科院、铁科院、民航大学、中交协联运分会组建联合课题组，并明确了工作任务。

8 月，联合课题组梳理并翻译了欧盟《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，如《联运术语》、《道路运输术语》、《联运术语》、《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。联合课题组确定了标准的框架和主要内容，包括基础术语、参与者术语、作业术语、设施装备术语、服务与管理术语、信息术语、国际多式联运术语。

9 月，根据前期整理的素材资料，联合课题组召开了课题组内部讨论会，对术语的框架结构和核心术语的定义进行了认真讨论，形成了共计 9 章、82 条的标准初稿，并起草了相应的编制说明。

10 月，联合课题组再次召开课题组内部讨论会，对标准和标准说明进行讨论修改完善，增加了模式术语，删除了信息术语和国际多式联运术语，形成了共计 8 章、50 条的标准工作组讨

论稿。

11月，联合课题组召开专家咨询会，来自企业、协会、科研机构的7位专家提出了相应的意见和建议，按照咨询专家的建议和意见进行了修改完善，将设施装备术语拆分为设施术语和装备术语，增加了信息术语和国际多式联运术语，按照术语国标的规范要求，删除了引用标准，增加了参考文献和中英文索引，形成了共计9章、76条的标准工作组讨论更新稿。

12月，综合运输标委会专家委员会征求意见，共收到10位专家意见，其中2位专家无意见、8位专家针对用词和规范性提出了修改建议，按照专家意见整理了《专家意见处理表》并对标准和编制说明进行了修改完善，与此同时，在中集集团、振华物流、中外运长航等企业内征求了小范围行业意见，修改完善后共计9章、78条的标准征求意见稿以及相应的编制说明征求意见稿。

四、国外货物多式联运术语现状

国际多式联运方面，《联合国国际货物多式联运公约》(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980) 于1980年5月24日在日内瓦召开的联合国贸易和发展会议全权代表会上通过，但至今未能生效。除欧盟有专门针对多式联运编制的术语标准之外，美国和日本均没有专门的多式联运术语，其术语主要存在于法律、政策纲要、

其他物流相关标准或设备技术标准中。美国法典和联邦法规中的多式联运术语主要与设备、参与人、运输方式和运输单据相关。欧盟术语标准中将所有术语划分为一般术语、联运参与者、运输单元、装载单元、单位载荷、基础设施及装备 6 个方面。日本综合物流施政大纲的用语解说主要包括基础设施、设备、物流信息化等方面。

（一）美国多式联运术语现状

美国多式联运方面的相关术语主要记载在美国法典的第 49 篇-交通运输（《UNITED STATES CODE》- Title 49 Transportation）和美国联邦法规的第 49 篇-交通运输（《CODE OF FEDERAL REGULATIONS》- Title 49 Transportation）中。其中，美国联邦法规的条款是美国法典中相关条款的补充，收录了交通行业中一些其他的法律规章，如《联邦机动车安全标准和管理规定》等。其在集装箱方面的定义中也参考了联合国的《ISO 合集-货物集装箱》标准（ISO COLLECTION - FREIGHT CONTAINERS）。后续具体罗列的术语均出现于法律条文中，内容包括多式联运相关人员、设备、运输方式、运输单据等。（摘录词条详见附件一）

（二）欧盟多式联运术语现状

2001 年联合国欧洲经济委员会会同欧洲运输部长会议、欧盟委员会共同发布了《组合运输术语》（TERMINOLOGY ON COMBINED TRANSPORT），对相关概念及内涵作了统一规范。此外，德国也曾出版过《运输服务-物流-术语汇总》（Transport services -

Logistics – Glossary of terms, DIN EN 14943:2006), 里面收录了一些有关运输服务和物流的术语。(详见附件二)

(三) 日本多式联运术语现状

日本交通部每五年颁布一次的综合物流施政大纲附有《国土交通省 総合物流施策大綱 2013-2017 用語解説》，其中包含一些与日本综合物流政策相关的专业术语。此外，日本工业标准协会（JIS）也出版过《物流用语》（JIS Z 0111: 2006）和《国际贸易货物集装箱—术语》（JIS Z 1613-1994），其中也包含了与日本国内物流和国际贸易相关的一些术语。（摘录词条详见附件三）

(四) 借鉴与启示

欧洲和美国由于不同地区的特点不一，对于多式联运及其相关术语的定义并不完全一样，概念之间的相互关系也略有差别。就我国而言，由于多式联运及其相关概念起源于国外，对相关名词的解读和翻译容易出现偏差，所以在多式联运及相关术语的表述和使用上，经常会出现词不达意、概念模糊甚至概念混淆的情况。

关于 Multimodal Transport 和 Intermodal Transport，与中国把两者无差别译成“多式联运”不同，欧盟委员会发布的《组合运输术语》（TERMINOLOGY ON COMBINED TRANSPORT）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 则被具体定义为“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 近似于我国通常泛指的“多式联运”概念，而 Intermodal 则有更具体的技术内涵，它只是 Multimodal 的一种特定方式，两者并不等同。

迄今欧洲已发展起三种基本的标准化运载单元，即集装箱、可脱卸箱体（swap-body）、厢式半挂车（semi-trailer），如图 1 所示。



图 1 欧洲标准化运载单元及其转运吊装形式

美国运输统计局（BTS）和运输研究委员会在其专业术语词典中，把多式联运的两个概念 Multimodal 和 Intermodal 基本等同。但在美国许多研究报告中，Multimodal 更多泛指多种运输方式的组合，而 Intermodal 则侧重于针对标准化运载单元的两种运输方式之间的快速转运，这与欧洲有关多式联运的概念趋向一致。

中国目前对“多式联运”的理解与欧美国家有很大不同：

一是概念内涵差异大。国家标准《物流术语》将“多式联运”（使用 Multimodal Transport）定义为：“联运经营者受托运人、收货人或旅客的委托，为委托人实现两种或两种以上运输方式的全程运输，以及提供相关运输物流辅助服务的活动。”其强调“一个承运人”承担“全程运输”，与欧美多式联运的内涵有本质区别。

二是概念使用不规范。典型如学术界的解读多式多样，对综合运输、多式联运的概念和内涵，涉及有衔接式、协作式、一体式、一站式等多维度的定义和解释，少数学者翻译借鉴欧美概念时浅尝辄止，反而模糊了多式联运的准确涵义。

上述问题反映出中国对多式联运的本质特征尚缺乏准确的把握，对多式联运发展形式和组织模式研究不深，相关概念的关系与内涵表述不够清晰。从实践看，中国发展多式联运主要聚焦在集装箱领域（目前仅关注海铁联运），其他诸如以厢式半挂车为运载单元的公铁、公水联运以及整车公铁滚装联运等形式，在中国还没有起步。

五、国内多式联运术语及相关标准现状

目前，我国国内还没有专门的多式联运标准文件对货物多式联运的术语进行科学合理的界定与规范，导致在实际开展货物多式联运业务的过程中极易产生误解。

（一）多式联运及单一方式术语标准现状

我国目前还没有专业的《多式联运术语》标准，而关于多式联运的一些相关概念的定义则分散在《物流术语》以及《集装箱运输术语》、《道路运输术语》、《铁路货运术语》等各单一运输方式术语中（详见附件四）。

交通部标准计量研究所曾起草了《GB/T 13562-1992 联运术语 (Terminology of Combined Transport)》，归口和主管部门为当时的交通部。《联运术语》从联合运输、联运方式、联运网络、联运单证、联运业务、联运运价以及费用、联运统计等几个方面规定了货物多式联运运作过程中的常用定义，但是无论是从属于定义还是从涵盖的内容来看，都已经过时，难以满足我国多式联运业务发展的需要。该标准由国家技术监督局于 1992 年 7 月 14 日发布，1993 年 3 月 1 日正式实施，2005 年 10 月 14 日废止，截止到目前还未对该标准进行制修订或者替代工作。

国家标准《GB/T 18354-2006 物流术语》将“多式联运”（使用 Multimodal Transport）定义为：“联运经营者受托运人、收货人或旅客的委托，为委托人实现两种或两种以上运输方式的全程运输，以及提供相关运输物流辅助服务的活动。”其强调“一个承运人”承担“全程运输”，更多的是参考《联合国国际货物联合运输公约》中关于国际多式联运的定义，与欧美多式联运的内涵有本质区别。此外，《物流术语》设定了“联合运输”这个概念（其早期版本对应 Combined Transport；2006 版则改为 Joint

Transport), 并定义为“一次委托, 由两个或两个以上运输企业协同将一批货物运送到目的地的活动”。

《GB/T 17271—1998 集装箱运输术语》由交通部提出, 全国集装箱标准化技术委员会归口管理。该标准主要针对集装箱运输的设备设施、运行管理、港站作业、单证、费收、指标等六个方面的术语予以定义。该标准的范围较窄, 难以推广到多式联运, 但是其相关定义对于定义多式联运相关术语提供了重要参考。

我国于 1987 年 10 月颁布了《GB/T 8226—1987 公路运输术语》(Highway Transportation Terminology), 该标准于 2009 年 5 月 1 日作废, 同时实施新的《GB/T 8226—2008 道路运输术语》(Road Transport Terminology), 该标准由交通运输部公路科学研究院起草, 归口单位为交通运输部。《GB/T 8226—2008 道路运输术语》从道路运输、旅客运输、货物运输、道路运输站(场)、装卸、运输质量、汽车运价等道理运输过程涉及的多个角度规定了相关术语的定义, 其中货物运输术语是其中的一个章节。

我国于 2000 年 4 月 5 日发布了《GB/T 18041—2000 民用航空货物运输术语》(Civil Aviation Cargo Transportation Terminology), 并于 2000 年 12 月 1 日起实施, 该标准由中国民航总局运输局、中国民航总局安全技术中心、中国国际航空公司共同起草, 归口单位为中国民航总局安全技术中心。《GB/T 18041—2000 民用航空货物运输术语》使得航空货运术语概念明确、

用法统一、使用规范化,但是关于多式联运术语的内容基本没有。

此外,我国还颁布了《GB/T7179-1997 铁路货运术语》以及《国内水路货物运输规则》(中华人民共和国交通部令 2000 年第 9 号),但是二者均是从铁路和水路的专业角度对相关概念进行界定,并没有涉及多式联运的相关内容。

(二) 多式联运其他标准现状

多式联运装备方面:由于集装箱的国际标准化程度非常高,建立在 ISO 标准基础之上《GB/T 1992—2006 集装箱术语》等标准的建立,使得我国集装箱标准体系基本实现了与世界接轨。目前,已经发布了 50 多项集装箱相关标准,统一了我国集装箱运输的装备标准体系。我国还存在航空集装箱、铁路集装箱、军用集装箱标准体系,但这些标准体系主要是参考 ISO 集装箱,结合航空、铁路、军队运输工具特点进行的技术变动,具有相对独立性,还不能实现多种运输方式之间的无缝衔接。除此之外,《GB/T 3730.1—2001 汽车和挂车类型的术语和定义》、《GB/T 3716—2009 托盘术语》和《GB/T 2934—2007 联运通用平托盘主要尺寸及公差》对半挂车和托盘标准进行了界定。

多式联运信息化方面:根据《物流标准目录 2014》,目前已出台物流信息类标准共计 149 项,主要包括其中单证类标准 14 项,编码类标准 43 项,信息系统类标准 13 项,报文类标准 56 项,信息交换类标准 13 项。总体而言,报文类和编码类标准最多,单证类、信息系统类及信息交换类标准较少。运输方式间的

信息交换与共享类标准、联运单证类标准、多式联运企业规范类标准等不统一，阻碍了联运作业的协调。

此外，我国还颁布了《GB/T 24360—2009 多式联运服务质量要求》标准，由全国物流标准化技术委员会归口提出并管理。该标准的术语和定义部分引用《物流术语》中关于多式联运经营人、多式联运单据、多式联运服务、多式联运服务质量等方面的定义，内容主要包括适用范围、规范性引用文件、术语和定义、基本原则、经营人基本要求与服务过程质量要求、服务质量评价指标七部分。

六、标准的编制原则

（一）编制原则

1、充分借鉴并吸收现有术语。对现有的《物流术语》、《集装箱运输术语》、《道路运输术语》、《铁路货运术语》中适用的术语直接选取，尽可能保持与现有术语定义的统一性。

2、充分借鉴并吸收欧美术语。多式联运及其相关概念起源于国外，为实现与国际接轨，我国对多式联运术语的定义也充分参考欧盟和美国的相关定义，借鉴其在设施装备、经营运作和统计管理等方面的现成经验，尤其是参考了欧盟《组合运输术语》（Terminology on Combined Transport, UN/ECE），同时适应多式联运国际化的运作需要。

3、充分考虑企业运作实际需要。结合企业在多式联运运作

过程中的困惑和经验，选取企业间约定俗成的、行业内常用具有代表性的、容易发生歧义的、需要规范的术语进行定义，保证术语的实用性，能够用于指导企业实践。

4、精简实用与适度超前相结合。结合我国多式联运的发展现状以及未来发展趋势，力求简单实用，既符合国内物流行业的发展需要，又着眼于未来发展需要，具有前瞻性。

(二) 参考和引用标准

国内相关术语和标准：

GB/T 18354—2006	物流术语
GB/T 17271—1998	集装箱运输术语
GB/T 8226—2008	道路运输术语
GB/T 7179—1997	铁路货运术语
GB/T 18041—2000	民用航空货物运输术语
GB/T 1992—2006	集装箱术语
GB/T 3716—2009	托盘术语
GB/T 2934—2007	联运通用平托盘主要尺寸及公差
GB/T 3730.1—2001	汽车和挂车类型的术语和定义
GB/T 24360—2009	多式联运服务质量要求
GB/T 14915—1994	电子数据交换术语
GB 6974.1-2008	起重机械名词术语—集装箱起重机
GB/T 8487-2010	港口装卸术语

国外相关术语和标准：

欧盟《组合运输术语》，(Terminology on Combined Transport, UN/ECE);

日本《物流术语》，JIS Z0111-2006 (Glossary of Terms for Physical Distribution);

《美国法典第 49 篇-交通运输》，(UNITED STATES CODE-Title 49 Transportation);

《国际铁路货物联运协定》、《欧亚多式联运组织和运营问题协定》，铁路合作组织；

《联合国国际货物多式联运公约》，(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980)

《Intermodal Freight Transport》，David Lowe, Routledge。

七、标准的编制框架及主要内容说明

(一) 标准框架

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,《货物多式联运术语》包括:多式联运基础术语、多式联运装备术语、多式联运装备术语、多式联运作业术语、多式联运参与者术语、多式联运信息术语、多式联运服务与管理术语和国际多式联运术语等八个部分的内容,共计给出了 78 条多式联运相关术语和概念的定义。

（二）主要内容说明

（一）范围

介绍本标准的主要内容以及本标准所适用的领域。

（二）多式联运基础术语

对联合运输、多式联运、组合运输、运载单元、运载单元、集装箱多式联运等多式联运最基本的概念进行了定义，在基本概念的基础上提出了公铁联运、铁水联运、海铁联运、水水联运、公水联运、空陆联运、公空联运、铁空联运、公铁水联运等多式联运基本模式的概念，滚装运输、驼背运输、箱驮运输、铁路双层集装箱运输、卡车航班等均属于多式联运基本模式的特定形式，尤其特有的技术内涵。



图 2 驼背运输、箱驮运输

其中，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。

我国一般讲 Multimodal Transport 翻译成多式联运，但是与国外对 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的参考了现有国际海运公约中的定义，强调的是在一个承运人承担全程运输责任。由于国际海运的运作比较复杂，因此需要一个承运人进行全程的货物运输组织，但是该定义并不适用于国内货物运输。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。

此外，关于对应 Multimodal 和 Intermodal 的英文解释，与中国把两者无差别译成“多式联运”不同，欧美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 近似于我国通常泛指“多式联运”概念，而 Intermodal 则有更具体的技术内涵，它只是 Multimodal 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。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，将其翻译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，相继以两种或多种运输方式，并且在转换运输方式的过程中没有产生对货物本身进行操作的货物运输。

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）和运输环节做出详细规定，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，对于引导我国货运业绿色发展具有重要的指导意义。虽然，《物流术语》中也给出组合运输（Combined Transport）的定义为：

一次委托，由使用两种或者两种以上运输方式，或不同的运输企业将一批货物运送到目的地的运输。但是其定义更接近欧美关于 Multimodal Transport 的内涵，强调凡是涉及两种及以上运输方式完成的货物运输形式统称为联合运输。

（三）多式联运装备术语

对集装箱、半挂车、可脱卸箱体、内贸集装箱等多式联运的主要运载单元进行了定义，其中如集装箱、半挂车已经定义的概念尽可能参考现有的标准。可脱卸箱体、内贸集装箱属于在国外已经普遍发展的多式联运装备，按照适当超强的原则，也给出了相应的定义。其中，可拆卸箱体（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，通常用于公铁联运。最初，此运输单元在满载时并不适用于叠放或举起。但越来越多的运输单元能够叠放或举起，其与集装箱的主要的差别在于更适用于道路车辆尺寸。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。一些可拆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 3 可拆卸箱体

公铁两用挂车、滚装船和铁路平车属于多式联运运载单元的工具。其中，公铁两用挂车即可由汽车牵引，也可由货车牵引，在美国广泛使用。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，但是我国长江上目前还没有专业的半挂车滚装船，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，因此只给出了铁路平车的概念。



图 4 滚装船

集装箱门式起重机、集装箱正面吊运起重机、集装箱叉车、集装箱吊具等属于多式联运运载单元转运装备。现有的多式联运转运装备主要是基于集装箱的，并且主要参考《GB/T 8487-2010 港口装卸术语》和《GB6974.1-2008 起重机械名词术语—集装箱起重机》中的现有定义。基于半挂车和可脱卸箱体的转运设备在我国还没有得到发展。

（四）多式联运设施术语

对多式联运运作中所涉及的设施进行了定义。其中，物流中心、物流园区、铁路专用线、集装箱货运站的概念引用了《GB/T 18354-2006 物流术语》中相应的概念，新给出了物流枢纽、多式联运物流园区、多式联运站场、铁路物流中心、无水港、海关多式联运监管中心等概念。

（五）多式联运作业术语

对多式联运作业过程中的基本概念进行了定义。其中，基于运载单元的转运属于多式联运的特有作业形式，可以分为吊装和滚装两种不同的形式。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。

（六）多式联运参与者术语

对多式联运运作过程中的各类当事人进行了定义。其中，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。联运经营人是多式联运业务运作的重要组织者，为鼓励国内运输的联运经营人的发展，联运经营人的定义为：与托运人签订多式联运合同并以承运人的身份对运输过程承担全程责任的当事人。

多式联运承运人是指以运送货物或者组织货物或承诺运送货物为主营业务并收取运费的人。多式联运承运人又可以分为实际承运人和缔约承运人：实际承运人是指实际从事货物运输或者部分运输的承运人；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。货运代理人是指负责安排属于他人货物的道路运输业务，并利用雇佣的承运人提供实际运输业务的公司。货运经纪人根据托运人的要求，为其提供安排货物运输的有偿服务，并通过经授权的卡车实现货物的运输。货运经纪人实际上是运输代办，促使交易成交，他们一面向货主揽货，一面向运输公司托运，借此收取手续费用和佣金。三者的区别如下：

表 1 无车承运人、货运经纪人和货运代理人的区别

类型	责任	利润点	与实际承运商关系	与托运人关系
----	----	-----	----------	--------

货运中介	货主代理	代表货主，承担代理合同内规定的责任和风险	代理费用	以托运人的名义与承运人签署运输合同	签署委托合同
	货运经纪	仅仅承担承运人和托运人之间的撮合责任，撮合成功后其责任义务即结束	撮合费用	签署居间合同	签署居间合同
	车辆代理	代表车主，承担代理合同内规定的责任和风险	代理费用	签署委托合同	以实际承运人的名义与托运人签署运输合同
承运人	无车承运人	作为承运人，承担运输过程中所有的责任和风险，但可以向实际承运人进一步追偿	名义费用和实际运费之间的差价	签署合作协议	以自己的名义与托运人签署运输合同
	有车承运人	作为承运人，承担运输过程中所有的责任和风险	运输费用	本身是实际承运商	签署运输合同

（七）多式联运信息术语

对多式联运运作过程中涉及到的信息设备和作业进行了定义。其中，跨不同运输方式的在线查询和全程跟踪是多式联运信息服务的重要特征。

（八）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。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规则是多式联运运营管理的重要前提。多式联运货运量、多式联运周转量、多式联运转运量是多式联运重要的统计指标。

（九）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

常负责，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，给出了国际联运、国际铁路联运、国际集装箱多式联运等基本概念。

附件一：美国多式联运相关术语

1. 受益所有人 (Beneficial Owner):

指对于对财产没有使用权却有所有权的人，包括从其海外居住地转移到美国定居或从事商业活动的财产托管人。除此之外的承运人、承运代理人、经纪人、货运代理人、仓库保管人或港口运营商都不属于受益所有人，因为他们都参与提供或安排了财产的多式联运过程。

来源: United States Code (美国法典), Title 49-Transportation (第 49 篇, 交通运输), Subtitle III-GENERAL AND INTERMODAL PROGRAMS (第 3 部分, 一般运输以及多式联运), Chapter 59-INTERMODAL SAFE CONTAINER TRANSPORTATION (第 59 章, 集装箱安全多式联运), § 5901-Definition (定义), (2)

2. 承运人 (Carrier):

(A) 提供贸易财产运输的道路承运人、水路承运人以及铁路承运人; (B) 提供贸易财产运输的远洋班轮承运人。

来源: United States Code (美国法典), Title 49-Transportation, Subtitle III, Chapter 59, § 5901, (3)

3. 集装箱 (Container):

“集装箱”包括国际标准组织经过连续修订后颁布的系列 1 货物集装箱第 3d 版中定义的“货物集装箱”(参考号 ISO668-1979(E)), 以及类似的在国内贸易运输中使用的集装箱。

来源: United States Code (美国法典), Title 49-Transportation, Subtitle III, Chapter 59, § 5901, (4)

4. 第一承运人 (First Carrier):

指在多式联运过程中第一个运输载重集装箱或拖车的承运人。

来源: United States Code(美国法典), Title 49-Transportation, Subtitle III, Chapter59, § 5901, (5)

5. 货物总重 (Gross Cargo Weight):

指货物、包装材料 (包括冰)、货盘和货垫的总重量。

来源: United States Code(美国法典), Title 49-Transportation, Subtitle III, Chapter59, § 5901, (6)

6. 多式联运 (Intermodal Transportation):

在国内或对外贸易中, 使用一张或多张提单, 在将载货集装箱或拖车从起点运输至终点的完整过程中, 使用了超过一种运输方式的连续运输方法。

来源: United States Code(美国法典), Title 49-Transportation, Subtitle III, Chapter59, § 5901, (7)

7. 拖车 (Trailer):

指设计用于与牵引车组合使用的无动力、运载货物的牵引单元。

来源: United States Code(美国法典), Title 49-Transportation, Subtitle III, Chapter59, § 5901, (8)

8. 铁路承运人 (Rail Carrier):

指有偿提供铁路运输服务的人, 不包括那些不是普通铁路运输系统中的街道、郊区或城际电气铁路。

来源: United States Code (美国法典), Title 49-Transportation, Subtitle IV-INTERSTATE TRANSPORTATION (州际交通), Part A-Rail (铁路), Chapter101-GENERAL PROVISIONS (一般条款), § 10102, (5)

9. 经纪人 (Broker):

指除了汽车承运人或汽车承运商的从业人员或代理人之外，负责担任委托人或代理销售人，提供销售、谈判等服务，或通过营销、广告等途径进行业务推广，亦或是销售、提供或安排承运人进行运输服务的人。

来源：United States Code (美国法典)，Title 49-Transportation，Subtitle IV-INTERSTATE TRANSPORTATION (州际交通)，Part B-MOTOR CARRIERS, WATER CARRIERS, BROKERS, AND FREIGHT FORWARDERS (汽车承运人、船舶承运人、经纪人和货运代理人)，Chapter131-GENERAL PROVISIONS (一般条款)，§ 13102，(2)

10. 承运人 (Carrier):

包括汽车承运人、水路承运人以及货运代理人。

来源：United States Code (美国法典)，Title 49-Transportation，Subtitle IV，Part B，Chapter131，§ 13102，(3)

11. 运输合同 (Contract Carriage):

(A) 1996 年 1 月 1 日之前的运输服务需要依据 10923 节中所规定发放的许可执行；(B) 1995 年 12 月 31 日之后的运输服务需要依据 14101 (b) 中规定的协议执行。

来源：United States Code (美国法典)，Title 49-Transportation，Subtitle IV，Part B，Chapter131，§ 13102，(4)

12. 货运代理人 (Freight Forwarder):

指不同于管道、铁路、汽车或船舶承运人，公开提供货物运输服务，并且符合常规贸易程序的人——(A) 提供装配、集结、运输、装卸和分配服务；(B) 假设运输责任从契约起点开始，至运输终点结束；(C) 运输过程中的任何承运人都需要遵守本节中

的规定。

来源： United States Code (美国法典), Title 49-Transportation, Subtitle IV, Part B, Chapter131, § 13102, (8)

13. 汽车承运人 (Motor Carrier):

指有偿提供汽车运输服务的人。

来源： United States Code (美国法典), Title 49-Transportation, Subtitle IV, Part B, Chapter131, § 13102, (14)

14. 水路承运人 (Water Carrier):

指有偿提供水路运输服务的人。

来源： United States Code (美国法典), Title 49-Transportation, Subtitle IV, Part B, Chapter131, § 13102, (26)

15. 全挂式拖车 (Full trailer):

指专为被其他机动车辆牵引，不同于长货拖车，而且除了牵引装置之外其余重量均不加载在自动牵引机车上的拖车。装配有辅助前轴（牵引台车）的半拖车也应当属于全挂式拖车。

16. 长货拖车 (Pole trailer):

指专为被其他机动车牵引并且通过使用“延伸”、“支点”、“吊杆”或其他固定方式固定在牵引机车上，用于运输长或形状不规则的如长杆、管子、或结构元件的货物的拖车。这些货物通常能够在拖车和机车的联系结构中作为横梁固定自己。

17. 半挂车 (Semitrailer):

指专为被其他机动车辆牵引，不同于长货拖车，而且有部分重量加载在自动牵引机车上的拖车。

来源：美国联邦法规，法规号: CFR 49-1090.1-1987

18. 卡车 (Truck):

指专用于运输货物的自动牵引商用机动车辆，不包括牵引车。

来源：美国联邦法规，法规号: CFR 49-1090.1-1987

19. 牵引车 (Truck tractor):

指专用于牵引其他车辆的自动牵引商用机动车。

来源：美国联邦法规，法规号: CFR 49-1090.1-1987

20. 铁路平板车装运载有集装箱的拖车/平板车集装箱服务 (Rail trailer-on-flatcar/container-on-flatcar (TOFC/COFC) service):

指在国内或国际贸易中由铁路承担的运载以下几种设备的运输服务:

任何载货卡车、拖车、或半挂车;

任何带有可装卸货盘的卡车、拖车、或半挂车上的载货集装箱部分;

任何用于作为卡车、拖车、或半挂车以及铁路车厢使用的载货多式联运车辆;

任何与卡车、拖车、或半挂车体积相当的载货多式联运集装箱，并且设计用于使用超过一种运输方式运输;

前述任意一种设备在没有载货时，附带地被用于平板车装运载有集装箱的拖车/平板车集装箱运输环节中。

来源：美国联邦法规，法规号: CFR 49-1090.1-1987

21. 公路平板车装运载有集装箱的拖车/平板车集装箱服务 (Highway TOFC/COFC service):

指在国内或国际贸易中由公路承担的运载铁路平板车装运

载有集装箱的拖车/平板车集装箱中所列设备的多式联运服务，其中包括没有装货的拖车或集装箱。

来源：美国联邦法规，法规号: CFR 49-1090.1-1987

22. 多式联运设备 (Intermodal equipment):

指在国内贸易中在公有公路上运行的集装箱多式联运中使用的设备，包括拖车和底盘。

来源：美国联邦法规，CFR 49-390.5

23. 多式联运设备供应者 (Intermodal equipment provider):

指在拥有书面联运协定或合同责任的基础上，为承运人提供并维护多式联运设备的人。

来源：美国联邦法规，CFR 49-390.5

24. 提单 (Bill of Lading):

提单是货物承运人（如汽车、铁路、船舶或航空货运公司）给予托运人用于代表将货物运送给特定收货人的单据。它是一个能够保障托运人财产的付款凭证，以及确保承运人履行运输货物责任的契约。在托运人付清货物运输款项后，提单将被递交给收货人，并且将作为已经收到货物的凭证。

附件二：欧盟《组合运输术语》

I 一般术语

1.0 联合运输 (Transport Multimodal)

两个或两个以上货物运输方式的运输

1.1 多式联运 (Intermodal Transport)

使用一个并且相同的加载单元或道路车辆，其使用先后两个或两个以上的运输方式，同时没有改变处理货物的模式。

推广来说，多式联运这术语被用来描述这样一个运输系统：其借助两种或多种运输交通方式载运相同加载单元或相同方式集成的卡车，期间没有装载及卸载，全程位于同一运输链条¹上（门对门）。

1.2 组合运输 (Combined Transport)

欧洲旅行多式联运的主要部分是通过铁路，内陆水道或海洋运输完成的，最初或者最后使用道路运输的部分则尽可能短。

1.3 公铁运输

结合了铁路和公路的联合运输。

1.4 滚道

作为完整的道路车辆运输，运用滚装技术，火车上有贯穿始终的低层货车。

1.5 同步联合运输

¹欧洲委员会 COM(97)243 最终使用联合运输来描述至少整合了两种不同运输方式来提供门到门运输服务链条的运输系统。

作为完整的道路车辆运输，伴随着其他的交通方式驱动（例如渡船或者火车）。

1.6 异步联合运输

道路车辆运输或者一个联合运输单元，不伴随着其他的交通方式驱动（例如渡船或者火车）。

1.7 滚装（RO-RO）

道路车辆的装卸，货车或者运输单元通过自带的或附加的滚轮进行船只装卸。在滚道的情况下，只有道路车辆进行火车装卸。

1.8 升降（LO-LO）

使用起重装备装卸多式联运运输单元。

1.9 支线运输服务

近海航运服务，连接了至少两个港口，方便远洋货运（集装箱）船只在这类港口中合并或重新分配。

推广来说，此概念也能用于内陆运输服务。

1.10 物流

广义上指设计与管理供应链的过程。

1.11 短途海运

在欧洲港口间以及与接壤欧洲海域的非欧洲国家的港口间海洋货运。

1.12 承销

一方货运合同下的货物运输。

在联合运输中，此术语用于统计目的，衡量装载单元或运输

车辆。

几个承运的货物集合至满载被称为整装。

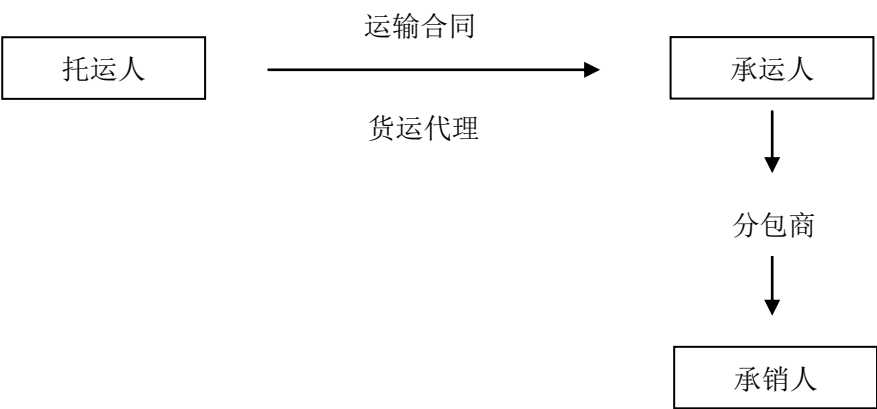
1.13 转运

运输单元在不同运输方式间的转移。

1.14 责任限额

运输合同中，如果货物出现任何损坏或丢失，承运人需要向托运人赔偿的最大金额。具体赔偿数根据协议或法律决定。

II 联合运输参与者



方框里的内容是国际运输合同里的唯一术语，例如，任何其他运输合同链条中的参与者被视作其中的一部分。

箭头表示运输合同。

在以下的定义中，人既表示实体的个人也可表示一个公司法人。

2.0 托运人

个人或公司法人将货物委托给他人（代理商或承运人）运送给寄售商。

2.1 运输经理人

为托运人提供货物运输以及相关服务的中介商。

2.2 承销人

交付货物的人。

2.3 交通运营商

负责进行货物运输的人，通过自己直接运输或者第三方。

2.4 实际承运人/分包商

实际执行货运任务的第三方，全部完成或部分完成。

2.5 当事人

对一个来说，作为代理的另一个人。

2.6 多式联运经营人（MTO）

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。

III 运输单元

3.0 拖挂车

机动车耦合半挂车。

3.1 道路列车

机动车耦合拖车（有时英文中也指拖车组合）。

3.2 拖车

无动力货运车辆，耦合于机动车之上，包括半挂车。

3.3 半挂车

无动力货运车辆，耦合于机动车之上，其相当一部分的重量

和的负载是由电动机牵引的。半挂车能适应于联合运输。

3.4 敞车

铁路货车中可以嵌入半挂车轮轴的货车。

3.5 可转向平车 (Basket Wagon)

配备了可拆卸支架的铁路货车，允许半拖车或公路车辆使用设备垂直装卸。

3.6 骨架式平车 (Spine Wagon)

带有中央底盘的牵引半挂车的铁路货车。

3.7 低底盘平车 (Low Floor Wagon)

拥有底层装卸平台的铁路货车，尤其针对多式联运运输单元。

3.8 滚道货车

在底层货车上耦合了道路列车的铁路货车。

3.9 双层货车

双层集装箱货运列车。

3.10 双向半挂车

能够通过转向架转移到铁路货车上的半挂车。

3.11 巴拿马运河大型船

能够通过巴拿马运河的船只：最大长度为 295 米，最大高度 32.25 米，最大吃水深度 13.50 米。

3.12 超巴拿马型船

至少在一个方面大于巴拿马型船的船只。

IV 装载单元

4.0 装载单元

集装箱或可拆卸货箱。

4.1 多式联运运输单元

集装箱，可拆卸式货箱以及半挂车等可适用于多式联运的货运容器。

4.2 集装箱

货运箱的通用术语，结实耐用，可重复利用，可堆叠，适用于在不同运输方式间进行转移。

4.3 路运集装箱

符合国际铁路联合会（UIC）规格要求的集装箱，用于公铁联运。

4.4 海运集装箱

足够结实的集装箱，可在集装箱船上进行堆叠与升降装卸。

4.5 航运集装箱

符合航运标准的集装箱。

4.6 高型集装箱

长宽与标准集装箱一致，但高度为 2.9 米集装箱。

4.7 超大型集装箱

长宽高大于标准集装箱规格。尺寸可能变化，例如，长 13.72 米，宽 14.64 米，高 16.10 米。

4.8 标准箱

20 尺货柜，国际标准化组织规定的标准集装箱尺寸，20 英

尺（6.10 米）长，可用于计算货运量或货运能力的统计方法。

40 尺货柜集装箱相当于两个 20 尺标准集装箱。

4.9 可拆卸式货箱

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，通常用于公铁联运。

最初，此运输单元在满载时并不适用于叠放或举起。但越来越多的运输单元能够叠放或举起，其与集装箱的主要的差别在于更适用于道路车辆尺寸。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。一些可拆卸式货箱配备了脚架，当不用于道路车辆时也可独立放置。

4.10 叠放

将货运单元叠放在另一个之上进行储存或运送。

4.11 装填

在集装箱中装填货物。

4.12 集装箱角件

固定在集装箱顶部及底部的扭锁或其他装备，使得集装箱能够被提升，堆叠及固定。

4.13 自动锁

安装在集装箱角件上的标准搬运部件；同样可以用于船只及车辆上的运输单元。

4.14 皮重

集装箱没装货物时的重量。

V 单位载荷

5.0 单位载荷

封装好的货盘装载单元，适用与托盘运输的规格并能装载于集装箱内。

5.1 货盘

可抬升的平台，通常用木头制作，便于运输货物。货盘都有标准的规格。欧洲最常用的规格是 1000mmX1200mm（ISO）以及 800mmX1200mm（CEN）。

5.2 “大袋”

一个可移动的内衬，足够结实能提升并运送不同种类的大量货物。

VI 基础设施及装备

6.0 场站

转运及储存集装箱的场所。

6.1 物流中心

从地理层上分群的进行货运的独立公司以及组织（例如，货运商，委托人，运输经理人，消费者）以及相关伴随的业务（例如，仓储，维护以及修复），其中至少包括了一个场站。

6.2 中心节点

货物收集、分类、转运以及分配的特别中心区域。

此概念来源于航空客运以及货运。代表通过一个中心点进行收集分配（“轴幅中转”概念）。

6.3 自有港

货物加工或者储存是无须支付相关税费的区域。

6.4 无水港

能够直接连接海港的内陆场站。

6.5 铁路装载宽度

铁路车辆及其负载（货车-集装箱）必须能够通过的尺寸，并将隧道和轨道旁的障碍考虑进去。

有 4 个装载尺寸被国际铁路联合会认证：国标宽度，A、B 以及 C 宽度。这些宽度仅表示单线。

通常情况下，最小的装载宽度不能被整个运距超越。必须要曲线上的考虑装载宽高。

联合运输托运通过会超过装载宽度 A 和 B。联合运输特定的装载宽度是 B+轨距。可能也会有其他的装载宽度标号(P/C/S...)。

6.6 轨距

铁道两条铁轨之间的距离。通常情况下是 1.435 米。

其他的轨距也被一部分欧洲国家所采用：如西班牙及葡萄牙为 1.676 米，俄罗斯联邦为 1.524 米。

6.7 装载路线

集装箱转运的路线。

6.8 专用线

之间连接到一个公司的铁路线。

6.9 起重机

通过电缆臂装载的传统起重吊车。

6.10 龙门起重机

水平桥架设置在两条支腿上构成门架形状的一种桥架型起重机,可以固定住在轨道上移动,或者通过滚轮进行有限的操控。负载可以横向移动,垂直移动或者向旁侧移动。

此种起重机通常跨立于道路、铁路或者海岸立交桥上。

6.11 跨载机

滚轮式的起重装置,用于在加固的表面上移动或堆叠集装箱。

6.12 正面吊运机

具有前置调运装备的动力牵引车,用于提升、堆叠或移动集装箱。

6.13 铲车

配备电动横叉的车辆,能够抬升,移动或堆叠货盘,集装箱或可拆卸货箱。后两者通常是空的。

6.14 装卸传送道

平的或倾斜的传送道,通常可以调节,能够将道路车辆装卸到铁路列车。

6.15 吊箱架

可调节的起降装备,连接到集装箱的上角件。

许多吊箱架有一个额外的抓勾臂,能够抓住火车集装箱的底部。

附件三：日本多式联运相关术语

1. Inland Depot（内陆货运站）

位于内陆、除港口或机场外的贸易货物运输基地。可进行货物的集散、报关、保管等业务。在贸易货物大量集装箱化的当前条件下，内陆货运站主要进行集装箱的集散、集装箱内的货物装卸、空集装箱的暂时保管等业务。

2. 运输安全管理

运输业者有制订并呈报安全管理规程、选任并呈报安全事务总管等义务。此外还包括，在高层经营者的主要参与下采取措施建立、强化安全管理体制，使得包括生产运输现场的组织整体地纳入安全管理。国家对企业的安全管理措施进行评价，并按照PDCA（plan-do-check action）循环持续地改进和执行安全管理体制。2006年10月起执行。

3. Open Sky（开放天空）

为了实现方便新开设航空公司和加开航班、促进航空公司间的竞争、降低运费等提高服务水平的目标，两国之间在国际航空运输业务上互相取消与企业数量、航线和航班数量相关的限制。

4. 海上交通中心

为了船舶的航运安全，提供必要信息、集中进行航海管制、确保拥挤海域的海上交通安全的机关。目前，海上交通中心设在东京湾、伊势湾、名古屋港、大阪湾、备赞濑户、来岛海峡和关

门海峡七个地点。

5. 買い物弱者 (对应的英文是 Supermarket shortage, 但还没查到对应的中文术语应该是什么)

由于流通机能或交通网络的薄弱、难以购买到食品等日常用品的人群。

6. 港口经营公司

在国际战略港口、国际据点港口, 按照国家或港口管理者的指定租借行政财产 (译注: 行政财产是日本地方公共财产的一种)、统一经营集装箱码头等业务的股份公司。

7. Cold Chain System (冷链系统)

为保持生鲜食品或原料、冷冻食品的品质, 在低温条件下进行运输和配送的系统。

8. Container Terminal Gate (集装箱码头闸口)

既是集装箱出入码头的出入口, 也是进行交付装船文件、检查文件内容、检查集装箱内外、指示集装箱放置地点等活动的设施。

9. Container Logistics Information Service (集装箱物流信息服务, 缩写 Colins)

在集装箱码头运营者、货主、海运业者、运输业者等各方之间共享信息的异地信息系统。共享的信息包括但不限于: 进口集装箱是否可以搬出、免费期 (Free Time)、船舶准点情况、码头阻塞情况、闸口开放时间等集装箱物流信息。

10. Container Round-Use（集装箱循环利用）

不将进口用的集装箱归还到船公司指定的地点而是用于出口的措施。该措施有助于降低运输成本和二氧化碳排放量。

11. 底盘互通

使一国的底盘在经过海上运输运往另一国国内的过程中能够相互通用而采取的措施，以期实现高速、高效的国际多式联运。

12. 出港前报告制度

准备进入我国港口的船舶，原则上义务在其装运港出港前以电子方式向我国报告详细的货物装载信息。（预计于 2014 年 3 月起实施）

13. 静脉物流

将可回收资源（如废弃物、已用完的产品、副产品等）按照再利用、再资源化等目的进行回收和运输的物流。

14. 单一窗口（Single Window）化

通过一次提交文件完成多个手续的措施，以避免重复提交共通的信息。

15. Smart Interchange（智能立交）

可以设置在高速公路的干道上、休息区、停车场、公交车站等地的立体交互道，向能够通行并搭载了 ETC 的车辆或乘客收取费用。

16. 先进安全汽车（ASV）

搭载了运用电子技术等新技术辅助安全驾驶的设备的车辆。

17. 船舶管理公司

与内海航运业者签订船舶管理合同，受托一并开展船员配备和雇佣管理、船舶保守管理、船舶航运管理三项业务的公司。

18. 吨数标准税制

在计算法人税等时，不按照每年的利润计算应缴税额，而以与船舶吨数相应的一定的假定利润为基础计算应缴税额的税制。世界上的主要航运国家也采取此类税制。

19. 出入口港口信息管理系统

海关、相关行政机构和相关民间业者之间通过互联网办理海关和港口等进出口相关业务及相关民间业务的电子信息系统。

*进出口相关业务是指报关手续、进口管理手续、食品卫生手续、人员检疫手续、植物检疫手续、动物检疫手续、贸易管理手续和机场、港口手续等。

*民间业务是指货物管理手续、船舶积载图示、装船确认事项等。

20. 流通加工

对已入库的货物，进行品质检验、贴标签、贴标价、组装、装箱、捆包、分流目的地等加工。

21. 物流机能

对调配、生产、贩卖等相关物流活动进行全盘的统一管理，

以求整体效益的最优化。即使是仓库、物流中心，也不仅仅是保管，还要提供销货、流通加工、库存管理等服务，高度响应货主的需求。

22. AEO 制度 (Authorized Economic Operator)

为了使国际贸易既安全又顺畅，海关预先承认或认定一批能够确保货物安全管理、遵守相关法令、管理体制健全的业者(出口商、进口商、仓库业者、通关业者、运输业者、制造商)，允许该业者使用简化的海关手续的制度。

23. CDP (Carbon Disclosure Project)

为了促进气候变化相关问题的解决，为商业、政策、投资判断提供必要的信息，世界上的机构投资者向世界上的主要企业发出与气候变化相关的征求意见书，并将企业的答复公示、评价的项目。

24. ETC (Electronic Toll Collection) System

通过设置在车辆上的车载 ETC 设备和设置在收费公路收费站的路侧机，以无线通讯方式使得车辆无需停下即可缴费的系统。智能交通系统 (ITS) 的一环。

25. G 空间信息 (地理空间信息)

原则上，指的是地理空间信息活用促进基本法第二条第一款所规定的地理空间信息 ((1) 位置信息 (指示空间中特定位置或特定区域的信息 (包括与该信息的时间点有关的信息)); (2) 位置信息及与位置信息相关的信息)。

26. KPI（重要业绩评价指标）

评价对达成组织的目标而最重要的业绩的指标。

27. KS/RA（Known Shipper/Regulated Agent）制度

针对航空器上搭载的航空货物，以 ICAO 国际标准等为基础，为确保高安全标准和物流的顺畅，从货主到装载航空器的过程全程保护货物的制度。根据该制度，国家认定对航空货物采取了适当的安全管理措施、运输航空货物的特定业者（即 RA），RA 认定同样合规的特定货主（即 KS）；装货全程都是 RA 和 KS 参与的情况下，KS 对已出货的货物进行过爆炸物检查后，可以无需再接受爆炸物检查即可搭载航空器。

28. NEAL-NET（东北亚物流信息服务网络）

将中日韩三国各自构建的港口物流信息系统相互连接，在互联网上共享中日韩港口之间的船舶出入港信息、集装箱准点情况等信息的项目。

29. RORO 船

能够让货物直接从码头的卡车、拖车上装船，或是能直接从船上卸到码头的船舶。

30. 100% Screening（百分之百检查制度）

出口到美国的集装箱，若出口国未对其进行全部检查，则禁止出口到美国。

31. 3PL（Third Party Logistics 第三方物流）

受货主委托，为货主设计最高效的全盘物流计划或建构物

流系统并实行。

附件四：国内相关术语词条梳理

《国际货运代理多式联运提单》

附录 C

1 定义

（一）承运人

指本提单的签发人或者是签发提单的人所代表的人，和/或者承担多式联运合同履行责任的人。

（二）货方

包括托运人、发货人、收货人提单持有人受货人货物所有人和与货物有关的当事人及任何代表其行事的人。

（三）托运人

是指同承运人缔结多式联运合同的当事方。

（四）受货人

是指有权接收多式联运提单项下货物的人

（五）在掌管中

是指货物在本提单知名的交货地交给承运人，并由承运人接售后负责运输的行为。

（六）货物

是指包括活动物、集装箱货盘或者类似的非由承运人提供的用于运输或者包装的所有物品，无论此等物品是否装于甲板之上或者之下。

《国际货运代理铁海联运作业规范》

3 术语与定义

3.1 铁海联运作业

将货物从接收地通过铁路运输至起运港后，再经海上运输运至目的地港或再转至目的地收取全程运费的作业方式。

《多式联运服务质量要求》

3 术语和定义

GB/T 18354 确立的及下列术语和定义适用于本标准。

3.1 多式联运经营人

与托运人订立合同，并以承运人身份承担完成合同责任的企业。

3.2 多式联运单据

多式联运经营人接管货物并保证按合同条款交付货物的凭证。

3.3 多式联运服务

为满足客户需求所实施的一系列多式联运经营活动产生的结果。

3.4 多式联运服务质量

用时间、费用、准确性、安全性和满意度等表示的多式联运服务的品质

3.5 受货人

有权从多式联运经营人处接收货物的人

3.6 分包商

受多式联运经营人委托，承担一个或多个环节的货物运输或提供相关辅助服务的企业。

《物流术语》

4 物流作业服务术语

4.1 托运人

货物托付承运人按照合同约定的时间运送到指定地点,向承运人支付相应报酬的一方当事人。

4.2 托运

托运人与承运人签订货物运输合同,最终完成货物运输活动的过程。

4.3 承运人

本人或者委托他人以本人名义与托运人订立货物运输合同的人。

4.4 承运

承运人接受托运人的委托,提供货物运输服务,并承担双方所签订的货物运输合同中载明的责任。

4.5 运输

用专用运输设备将物品从一地点向另一地点运送。其中包括集货、分配、搬运、中转、装入、卸下、分散等一系列操作。

[GB/T 4122.1—1996, 定义 4.4]

4.12 联合运输

一次委托,由两个或两个以上运输企业协同将一批货物运送到目的地的活动。

4.13 多式联运

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。

4.26 拣选

按订单或出库单的要求，从储存场所拣出物品，并码放在指定场所的作业。

4.27 物品分类

按照物品的种类、流向、客户类别等对货物进行分组，并集中码放到指定场所或容器内的作业。

4.28 集货

将分散的或小批量的物品集中起来，以便进行运输、配送的作业。

4.29 共同配送

由多个企业联合组织实施的配送活动。

4.30 装卸

物品在指定地点以人力或机械实施垂直位移的作业。

4.31 搬运

在同一场所内，对物品进行水平移动为主的作业。

4.32 包装

为在流通过程中保护产品、方便储运、促进销售，按一定技术方法而采用的容器、材料及辅助物等的总体名称。也指为了达到上述目的而采用容器、材料和辅助物的过程中施加一定技术方法等的操作活动。

[GB/T 4122.1-1996，定义 2.1]

4.33 销售包装

直接接触商品并随商品进入零售店和消费者直接见面的包装。

4.34 运输包装

以满足运输、仓储要求为主要目的的包装。

4.45 货损率

交货时损失的物品量与应交付的物品总量的比率。

4.46 商品完好率

交货时完好的物品量与应交付物品总量的比率。

4.47 基本运价

按照规定的车辆、道路、营运方式、货物、箱型等运输条件，所确定的货物和集装箱运输的计价基准，是运价的计价尺度。

4.48 理货

在货物储存、装卸过程中，对货物的分票、计数、清理残损、签证和交接的作业。

4.49 组配

采用科学的方法进行货物装载。

4.50 订货周期

从客户发出订单到客户收到货物的时间。

4.51 库存周期

在一定范围内，库存物品从入库到出库的平均时间。

5 物流技术与设施设备术语

5.1 集装单元

经过专门器具盛放或捆扎处理的，便于装卸、搬运、储存、运输的标准规格的单元货件物品。

5.2 集装单元器具

承载物品的一种载体，可把各种物品组成一个便于储运的基础单元。

5.3 集装化

用集装单元器具或采用捆扎方法，把物品组成集装单元的物流作业方式。

5.4 散装化

用专门机械、器具、设备对未包装的散状物品进行装卸、搬运、储存、运输的物流作业方式。

5.5 集装箱

一种运输设备，应满足下列要求：

- a) 具有足够的强度，可长期反复使用；
- b) 适于一种或多种运输方式运送，途中转运时，箱内货物不需换装；
- c) 具有快速装卸和搬运的装置，特别便于从一种运输方式转移到另一种运输方式；
- d) 便于货物装满和卸空；
- e) 具有 1 立方米及以上的容积。

集装箱这一术语不包括车辆和一般包装。

[GB/T 1992—1985，定义 1.1]

5.6 标准箱

以 20 英尺集装箱作为换算单位。

5.7 特种货物集装箱

用以装运特种物品的集装箱总称。

[GB/T 4122.1—1996, 定义 2.2.2]

5.8 集装袋

柔性集装箱

一种集装单元器具，配以起重机或叉车，就可以实现集装单元化运输，适用于装运大宗散状粉粒物料。

5.9 周转箱

用于存放物品，可重复、周转使用的器具。

5.10 自备箱

托运人购置、制造或租用的符合标准的集装箱，印有托运人的标记，由托运人负责管理、维修。

5.11 托盘

用于集装、堆放、搬运和运输的放置作为单元负荷货物和制物的水平平台装置。

[GB/T 4122.1—1996, 定义 4.27]

5.12 集装运输

使用集装单元器具或利用捆扎方法，把裸装物品、散状物品、体积较小的成件物品，组合成为一定规格的集装单元进行的运输方式。

5.13 托盘运输

将物品以一定数量组合码放在托盘上，装入运输工具运送物品的方式。

5.14 单元装卸

用托盘、容器或包装物将小件或散装物品集成一定质量或体积的组合件，以便利用机械进行作业的装卸方式。

5.15 托盘包装

以托盘为承载物，将物品堆码在托盘上，通过捆扎、裹包、胶粘等方法加以固定，形成一个搬运单元，以便使用机械设备搬运的包装技术。

《联运术语》

2 联合运输

2.1 联运(联运是联合运输的简称)

联运经营人及运输企业以一个单一的运输合同，利用两种或两种以上的运输方式，或不同的运输企业，遵照统一的规章或协议完成运输任务的一种货物运输组织形式。

2.2 国内联运

在全国范围内，以一份单证完成联运任务，并由承运方全程负责的货物运输组织形式。

2.3 国际联运

在国际间，以一份单证完成联运业务并由联运经营人全程负责的货运组织形式。

2.4 多式联运

利用两种或两种以上运输方式，实现货物联运的运输组织形式。

2.5 联运企业

具有一定人员、技术设备和资金，能够承办联运业务的经济实体。

3 联运方式

3.1 干线联运

在各种运输方式中的主要运输线路上，完成货物联运的运输组织形式。

3.2 干支线联运

在各种运输方式中的主要及非主要线路上，完成货物联运的运输组织形式。

3.2 水陆联运

经由水路及陆路完成联运业务的运输组织形式。

3.3 整批货物联运

一批货物符合有关规定的货类、重量、体积或形状，按一定要求办理承托运手续，完成联运的运输组织形式。

3.5 零星(担)货物联运

一批货物不符合整批货物联运的规定，按一定要求办理承托运手续完成联运的运输组织形式。

3.6 包裹联运

可不凭客票办理托运手续的不属行李或超过行李限额的物品参与联运的运输组织形式。

3.7 集零拼整联运

按零星物办理承托运手续和计费，经集配后作为整批货物参与联运的运输组织形式。

3.8 集装箱联运

使用货运集装箱实现联运的运输组织形式。

3.9 一票到底

货物联运的全过程中，只凭一份单证办理各项货物运输手续。

4 联运网络

4.1 联运网络

由若干办理联运业务的站点、港口及运输线路所组成的运输体系，可完成货物的换装、中转等一系列运输业务。

4.2 联运站港

能办理货物联运业务的站点、港口。

4.3 联运始发站、港

联运货物的集结地，直接办理货物集配发送的站点、港口。

4.4 联运到达站、港

联运货物的终点与收货人办理交接手续并交付货物的站点、港口。

4.5 联运换装站、港

可完成联运货物中转、装卸、堆存等有关业务的站点、港口。

5 联运单证

5.1 联运合同

为实现货物联运而签订的运输合同。

5.2 联运协议

为实现货物联运、中转而签订的共同遵守的契约。

5.3 联运货物运单

托运人在托运国内联运货物时，向承运人提交的联运货物单证。运单属运输合同的组成部分，是契约性文件，是联运合同的一种形式。

5.4 联运货物清单

托运人提交的含有品名、件数、重量、体积等内容的联运货物明细表。

5.5 联运货票

是联运货物的运输凭证和财务结算凭证。

5.6 联运分运货票

为整批到达，分批转运的联运货物，由换装站、港安装妥的货物重量、体积而填写的货票。

5.7 联运补送货票

为退装、漏装、误装及因车型不同而溢装的联运货物，再次发送而填写的货票。

5.8 联运换装交接单

在换装站、港，承运人间移交货物的凭据。

5.9 联运运杂费结算单

承运人间用以清算联运货物运费及杂费等项开支的单证。

6 联运业务

6.1 联运货物托运

托 运 人 向 承 运 人 提 交 联 运 货 物 运 单 ， 委 托 运 送 货 物 ， 并 经 承 运 人 受 理 的 业 务 活 动 。

6.2 联运货物受理

在 始 发 站 、 港 ， 联 运 货 物 承 运 人 接 收 货 物 完 毕 并 签 章 认 可 运 输 合 同 的 业 务 活 动 。

6.3 联运货物承运

承 运 人 履 行 联 运 协 议 并 完 成 货 物 运 输 全 过 程 的 业 务 活 动 。

6.4 联运货物交付

在 目 的 站 、 港 ， 承 运 人 向 收 货 人 交 付 联 运 货 物 的 业 务 活 动 。

6.5 联运变更

在 联 运 货 物 承 运 后 ， 取 消 运 输 或 改 变 到 达 站 港 、 收 货 人 的 业 务 活 动 。

6.6 联运运杂费清算

参 加 联 运 的 承 运 人 之 间 ， 结 算 其 各 自 应 得 的 费 用 。 对 联 运 货 物 托 运 一 次 ， 立 即 结 算 运 杂 费 。

6.7 一次收费

由 联 运 始 发 站 港 向 托 运 人 及 代 理 人 一 次 核 收 全 程 所 发 生 的 运 费 、 杂 费 和 换 装 费 的 办 法 。

6.8 分段结算

承 运 人 之 间 ， 按 其 各 自 所 承 担 的 运 输 业 务 采 取 分 区 段 核 算 运 杂 费 的 办 法 。

6.9 联运货运事故

联运货物在运输过程中，发生货损、货差及其他违约现象所造成的事故。

7 运价与费用

7.1 联运运价

承运联运货物时，据以计算运费的依据。

7.2 联运运费

联运货物在运输全过程中发生的费用。

7.3 联运服务费

根据有关规定，为托运人办理联运货物运输业务所核收的各项费用。

7.4 联运包干费

对联运全过程中运杂费实行全额包干的费收。

7.5 换装包干费

在中转站、港换装联运货物时，按规定费率以包干形式计收的费用。

7.6 联运货运事故赔偿费

对因联运事故所造成的经济损失而偿付的金额。

8 联运统计

8.1 联运货运量

统计期内，联运货物的运输量总和。

8.2 联运存储量

统计期内，联运货物在库场内短期储存的吨数。

8.3 联运周转量

统计期内，联运货物的吨公里数。