

上海市高等学校本科教育高地建设项目资助

国际集装箱多式联运

● 杨志刚 王立坤 周 鑫 编著

GUOJI JIZHUANGXIANG DUOSHI LIANYUN

实务

法规与案例

SHIWU FAGUI YU ANLI



人民交通出版社

China Communications Press

上海市高等学校本科教育高地建设项目资助

国际集装箱多式联运

● 杨志刚 王立坤 周 鑫 编著

实务、法规与案例

书 名：国际集装箱多式联运实务、法规与案例
著 作 者：杨志刚、王立坤、周鑫
责任编辑：黄兴毅
出版发行：人民交通出版社
地 址：北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号
网 址：<http://www.ccpres.com.cn>
销售电话：(010) 85287656, 85285836, 85285536
发 行 所：北京中文盛祺书业有限公司
经 销 处：人民交通出版社交大书店
北京鑫源鸿图科技有限公司
开 本：287×300 1/16
印 张：25

字 数：568千字
定 价：30.00元
2006年7月 第1版
2006年7月 第1次印刷
ISBN 7-114-05974-4
0001—3000册
06.04元

(凡购书者均可获赠《国际集装箱多式联运实务、法规与案例》)



人民交通出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际集装箱多式联运实务、法规与案例/ 杨志刚, 王立坤, 周鑫编著. —北京: 人民交通出版社, 2006.7
ISBN 7-114-05974-4

I . 国… II . ①杨…②王…③周… III . 国际运输:
集装箱运输: 联合运输—研究 IV . U169.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 031262 号

书 名: 国际集装箱多式联运实务、法规与案例
著 者: 杨志刚 王立坤 周 鑫
责任编辑: 黄兴娜
出版发行: 人民交通出版社
地 址: 北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号 (100011)
网 址: <http://www.ccpres.com.cn>
销售电话: (010) 85285656, 85285838, 85285995
总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司
经 销: 人民交通出版社交实书店
印 刷: 北京宝莲鸿图科技有限公司
开 本: 787×960 1/16
印 张: 35
字 数: 568 千
版 次: 2006 年 7 月 第 1 版
印 次: 2006 年 7 月 第 1 次印刷
书 号: ISBN 7-114-05974-4
印 数: 0001—3000 册
定 价: 58.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

内 容 提 要

本书较详尽地论述了国际集装箱多式联运的基本理论、法规和操作实务,就国际多式联运经营人、国际贸易主要交易条件、集装箱多式联运提单、国际多式联运方式、国际多式联运法规、国际多式联运业务运作、集装箱码头业务运作、国际多式联运货运事故处理、集装箱运输口岸管理等国际集装箱多式联运的全过程进行了深入浅出的论述,并结合相关案例进行了分析,是国内目前详细论述国际集装箱多式联运实务、法规的专著。

本书可作为国际货物运输、交通运输管理、国际多式联运、国际物流管理、对外贸易等专业学生的教材,也可供上述专业领域的从业人员参考之用。



目 录 MULU



第一章 国际多式联运绪论	1
第一节 国际多式联运的发展	1
第二节 国际多式联运的优点	4
第三节 国际多式联运基本条件	6
第四节 国际多式联运经营人应具备的条件	6
第五节 国际多式联运现状	7
第六节 西伯利亚大陆桥集装箱运输	12
第七节 美国内陆公共点运输	18
案例 《国际货物运输与国际物流》	23
第二章 集装箱码头	27
第一节 集装箱码头应具备的基本条件	27
第二节 集装箱码头经营方式	28
第三节 集装箱码头作业流程	32
案例 集装箱货物运输赔偿纠纷案	43
第三章 集装箱货物的装载方法	47
第一节 集装箱的选择与检查	47
第二节 集装箱货物装载的一般方法	48
第三节 特殊货物装载集装箱的要求	50
第四节 船公司对集装箱装载、运输的要求	55
案例一 集装箱毒气泄漏案	58
案例二 集装箱油污损害赔偿案	66
案例三 异味集装箱污染红茶索赔案	70

第四章 集装箱货物的交接方式	73
第一节 集装箱货物的流转程序	74
第二节 集装箱货物的交接方式	76
案例一 集装箱错运目的港损失赔偿案	77
案例二 谁是该案的责任方	81
案例三 CY/CY 运输条款下的无单放货案	83
案例四 提单货物名称与包装上名称不符案	87
第五章 集装箱多式联运与国际贸易	93
第一节 集装箱运输与贸易价格条件	93
第二节 跟单信用证与联合运输单据	99
第三节 《跟单信用证统一惯例》有关条款及解释	124
案例一 有关货物内容描述之责任分析	144
案例二 FOB 条件下托运人权利争议案	148
案例三 C&F 条件下责任风险纠纷案	152
第六章 集装箱货物出口运输业务	155
第一节 集装箱货物出口货运程序和单证	155
第二节 船公司在出口货运中的业务	163
第三节 集装箱码头堆场在出口货运中的业务	166
第四节 集装箱货运站在出口货运中的业务	168
第五节 发货人在出口货运中的业务	169
第六节 《集装箱场站收据》的应用	171
案例一 集装箱灭失责任之确定案	174
案例二 集装箱装载羽绒滑雪衫货损案	178
案例三 集装箱班轮甩货倒签提单案	181
第七章 集装箱货物进口运输业务	188
第一节 船公司在进口货运中的业务	188
第二节 集装箱码头堆场在进口货运中的业务	190
第三节 集装箱货运站在进口货运中的业务	193
第四节 收货人在进口货运中的业务	194

第五节 《集装箱设备交接单》的应用	196
第六节 《集装箱交货记录》的应用	199
案例 出口货物回运案	202
第八章 集装箱货物运费计算	204
第一节 概述	204
第二节 集装箱货物运费基本结构	205
第三节 集装箱货物运费计算的基本方法	211
第四节 集装箱货物运费计收	213
第五节 集装箱货物运费计收的有关条款	214
案例一 运费预付条件下货代垫付运费案	219
案例二 货代作为代理人不承担支付运费义务案	221
案例三 货运代理垫付海运运费案	228
案例四 货代留置核销单和反诉运费案	229
第九章 国际货物运输公约	233
第一节 约束提单的海上国际货物运输公约	233
第二节 国际航空货物运输公约	235
第三节 国际公路货物运输公约	237
第四节 国际铁路货物运输公约	238
第十章 提单	241
第一节 概述	241
第二节 集装箱提单应用	255
第三节 多式联运提单应用	264
第四节 联运提单与多式联运提单的区别及应用	272
案例一 舱面装载受损赔偿案	276
案例二 托运人出具保函引起的诉讼案	278
案例三 港至港海运接受联合运单争议案	281
案例四 海陆联运货物被无单担保提货案	284
案例五 允许分批装运、转船引起的损失案	286

案例六 倒签提单构成侵权争议案	289
第十一章 联合国国际货物多式联运公约	294
第一节 多式联运公约的制定过程与指导思想	294
第二节 多式联运公约总则	295
第三节 多式联运经营人的责任期限	300
第四节 多式联运经营人的赔偿责任	301
第五节 多式联运中发货人的赔偿责任	308
第六节 多式联运下的索赔与诉讼	312
第七节 多式联运下的管辖	315
第八节 多式联运下的仲裁	315
第九节 多式联运下的海关事项	316
案例一 国际多式联运货物灭失赔偿案	321
案例二 国际货物多式联运合同无单放货案	325
第十二章 铁路集装箱货物运输	332
第一节 铁路集装箱货源组织与条件	332
第二节 铁路集装箱办理站的职能	333
第三节 铁路集装箱的中转	334
第四节 铁路集装箱货运程序	335
第五节 铁路集装箱货物的交接责任	339
第六节 国际铁路货物运输的有关规章	341
第七节 国际铁路货物运输协定的主要内容	343
案例一 代办国际铁路货物联运合同货物灭失代位索赔案	347
案例二 国际铁路联运货物灭失赔偿案	353
第十三章 公路集装箱货物运输	359
第一节 公路集装箱运输货源组织	359
第二节 公路集装箱运输与多式联运	361
第三节 国际公路货物运输合同公约	364
案例 集装箱车倾覆案	371

第十四章	航空货物运输	375
第一节	国际航空运输组织有关当事人	375
第二节	集装箱运输对空运的要求	376
第三节	我国民航关于国际空运的一般规定	377
第四节	国际航空货运公约的主要内容	379
第五节	国际航空货运业务运作	384
案例一	空运货物错误交付案	423
案例二	空运承运人对快件延误承担赔偿责任案	429
案例三	空运分运单下的货损索赔案	435
第十五章	多式联运货损事故处理	440
第一节	提出索赔的原则	440
第二节	海运货损事故处理	443
第三节	水运货损事故处理	447
第四节	铁路货运事故处理	449
第五节	公路货运事故处理	451
第六节	货运保险理赔处理	453
案例一	多式联运经营人有权向托运人收取运费案	456
案例二	国际货物多式联运合同下滞箱费纠纷案	462
案例三	整箱交货提单与拼箱交货提单内涵不清案	470
案例四	转运提单与联合运输提单名称纠纷案	472
第十六章	国际多式联运下相关法规	476
第一节	我国进出口集装箱和所装货物监管办法	476
第二节	我国进出国境货运监管	478
第三节	国际集装箱海关公约	482
第四节	中华人民共和国海关对用于运输海关加封货物的 国际集装箱核发批准牌照的管理办法	483
第五节	国际集装箱运输方面的报关公约	484
第六节	《TIR 公约》主要内容	487

第七节	我国国际集装箱运输动植物检疫的规定和要求	489
第八节	我国商检条例有关规定和要求	491
第九节	我国进出境集装箱卫生检疫管理	492
案例一	商品质量分析案	496
案例二	理论重量与实际到货重量差异争执案	499
附 录	502
附录 A	世界主要港口(英汉对照)	502
附录 B	常用货运业务缩略语(英汉对照)	513
附录 C	常用集装箱运输词汇(英汉对照)	539
附录 D	常用附加费名称(英汉对照)	547
附录 E	常用提单名称(英汉对照)	548



第一章 国际多式联运绪论



第一节 国际多式联运的发展

如果说,制铁业和蒸汽机的发明带来蒸汽船、蒸汽机车的出现是第一次运输革命的标志,那么,内燃机的发明带来的汽车、飞机运输则是第二次革命的开始。如果将第一次、第二次运输革命所使用的运输方式结合起来,那么这一种运输是第三次运输革命,即国际多式联运。

然而,任何一种新运输方式的出现,都离不开科学技术的发展、贸易结构的变化、经济的发展、经营管理的变革以及社会服务。归纳起来,国际多式联运发展的主要因素有:

一、货物流通过程的变化

在经济高速发展的时代里,任何一个国家所面临和关心的主要问题是如何降低单位生产成本,提高经济效能,扩大销售市场,使商品生产多样化,满足市场的需要。经过相当一段时间的努力,许多工业发达国家首先实现了这一目标,但随之又出现了另一个问题,就是在生产过程的合理措施已达到一定程度时,货物流通过程怎么办。社会产品从生产领域到消费领域必须经过流通领域,没有流通过程,便不会实现社会产品的使用价值。流通过程不创造新产品,但创造新价值,而且,最终又增加了产品的价值。因为,不论是产品的包装、储存、运输和装卸都要消费劳动,要有人来完成这一工作。此外,还要有资金建造仓库,购置包装材料和运输工具,如装卸配备机械设备。增加了的价值就是流通成本,是构成价格条件的主要部分。而经济性却要求产品在流通过程中增加的价值越小越好。因此,要求尽量降低流通过程中的劳动消耗,最大限度地节省流通费用。流通过程的主要环节是包装、储存、运输、装卸,虽然每一环节都在进行不



断改革,但只有在出现集装箱多式联运之后,才使流通过程发生了革命性的变化。

二、货物运输方式的变化

集装箱运输的产生不仅对运输业本身,而且对与运输业有关的其他工业部门也带来了很大的变化。它不仅能给货主节省包装费用、运费、保险费,还能大大缩短货物装卸时间,提高运输工具的周转率。追溯集装箱运输的发展历史可以发现,世界各国对集装箱的使用,首先都是从铁路、公路运输开始的。

19世纪,美国铁路运输曾用集装箱装载木材;英国铁路也使用过集装箱。

20世纪初期,欧洲一些资本主义国家之间的贸易发展很快,货运量迅速增加,随之,铁路运输得到了较快的发展。为了适应当时的需要,1931年在法国巴黎成立了集装箱运输的国际组织——国际集装箱协会(RIC)。负责研究和制定集装箱的规格、标准等工作。同时又通过各种手段出版刊物、组织讲演、举办展览会等,对集装箱运输进行广泛的宣传,国际集装箱协会还负责出版名为《集装箱》的杂志。

1956年4月,美国的泛大西洋船公司将一艘T—2型油船进行改装,在甲板上设置了一个装载集装箱的平台,一次能装载16个集装箱。经改装后的T—2型油船“马科斯顿”号航行于纽约—休斯顿航线,经过3个月的试运,该船经济效益显著,每吨货物的装卸费用从原来的5.83美元下降到0.5美元,仅相当于原来装卸费用的1/11。由于在试运中获得这样好的成绩,泛大西洋船公司决心以更加完美的方式从事集装箱运输。1957年10月,它又将一艘C—2型货船改装成吊装式集装箱船“盖脱威城”号,航行于纽约—休斯顿航线,这是世界上第一艘开展海上运输的集装箱船。接着,该公司又将另一艘C—2货船改装成一艘滚装船(ROLL ON-ROLL OFF),航行于波多黎各航线上。1960年4月,当集装箱运输的优越性被充分认识后,泛大西洋船公司为了更明确集装箱具有联运的特点,将公司改名为海陆公司(SEA-LAND)。

继海陆公司稍后,美国的马托松公司在太平洋地区也开始进行集装箱运输。马托松公司是航行于美国国内航线的公司,主要经营美国太平洋沿岸—夏威夷航线的集装箱化运输。马托松公司首先在货船“马祥”号的甲板上装载8英尺×8英尺×24英尺的集装箱进行试运,航行于圣弗兰西斯科

(旧金山)—夏威夷航线,一举获得成功。而后,马托松公司又于1967年9月用全集装箱船“夏威夷殖民者”开启了日本—北美太平洋航线。

海上集装箱运输的发展,带来了西伯利亚大陆桥、美国小陆桥、微桥运输的发展,从而迫使船公司从根本上改变了自己对传统运输方式的看法。集装箱运输由海上向两端陆上延伸发展到国际多式联运,最终实现门到门运输。

在集装箱运输发展同时,科学技术突飞猛进,电子计算机技术被广泛应用于运输的各个领域。目前,世界上许多船公司积极开展计算机管理,建立计算机国际联机网络。通过这种国际联机化,可随时掌握集装箱的动态和盘存管理,从而大幅度提高货箱管理的效率。同时,通过电子计算机处理订舱业务和编制各种货运单证,从而实现对海上运输、集装箱维修保养和内陆运输控制的一体化管理。无疑,科学技术的这一发展,又使传统的交通运输方式得以改变,经济效益得到提高,从而进一步促进了国际多式联运的发展。

三、货物贸易结构的变化

第二次石油危机后,世界经济贸易结构发生了很大的变化,发达国家的工业品出口结构更趋高级化,且经济基础重心由重、化工业转向电子技术为代表的高、精尖产品,所谓进入了“产品轻、薄、短、小、精加软件的时代”。在这种情况下,为避免贸易摩擦,实现进出口贸易的平衡,巩固自己的竞争地位,发达国家的生产商先后在销售地建造自己的生产、加工、销售等基地。与此同时,发展中国家为了摆脱发达国家的控制,避免失去国际市场,努力发展本国经济,向工业化目标发展,从单纯的出口原材料变为在本国加工、制成半成品或成品。这样做,一方面满足本国的需求,以取代从发达国家进出口日用品;另一方面利于出口,获得外汇。制成品贸易的发展,适箱货源的不断增加,为集装箱多式联运创造了条件。

由于这种经济贸易结构的变化,原材料的海运量下降,加之部分具有较高价值的产品改由航空运输,给海运业带来很大影响。船舶吨位过剩,船、货比例失调,航运市场竞争日趋激烈。为了在竞争中求生存、发展,航运业面临对传统运输方式的改革,开始进入铁路、公路、航空非海运领域,即所谓“登陆上天”。在科学技术和世界经济贸易结构发展的同时,社会产业结构中第三产业的比重不断增加,运输业的各种经纪人业务迅速发展,也出现了服务社会化的趋势。在信息社会高度发展的情况下,信息不

受任何行业、区域、国界的限制,只要掌握信息、能提供货主所需要的优质服务,即使不拥有硬件(运输工具),也可以通过软件(信息、市场营销)控制硬件。因而,在国际多式联运下,无船承运人、国际货运代理人等不断涌现。

四、经营方式的变化

国际多式联运业务开展之前,各种运输方式经营者各自为政、自成体系。因而其经营的范围十分有限。但一进入国际多式联运业务,其经营范围可大大扩展,并可最大限度利用自己所拥有的设备、设施。对其他行业者来说,则可避免不必要的重复投资。可以这样认为,由于开展了国际多式联运,打破了行业界限,各承运人可选择最佳运输方式、路线,组织合理运输,提高运输组织水平,协调各种运输方式的衔接。这样做的目的是在提高运输效率的前提下,保证降低运输成本。

通过国际多式联运,提供优质服务,方便了货主。货主只要指定交货地点,运输经营人在条件许可下便将各种运输方式组合起来,设定最佳运输路线,提供统一货运单证、统一责任限制、统一费率。因而,货主对多式联运的需求日益高涨,并与国际运输业者一起极力促进国际多式联运的发展。

第二节 国际多式联运的优点

国际多式联运通常以集装箱为运输单元,将不同的运输方式有机地组合在一起,构成连续的综合性的一体化货物运输。1980年5月于日内瓦通过的《联合国国际货物多式联运公约》(以下简称《多式联运公约》)规定:“国际多式联运系指由多式联运经营人按照多式联运合同,以至少两种不同的运输方式,将货物从一国境内接管货物的地点运至另一国境内指定地点交货的运输方式。”这里所指的至少两种以上的运输方式可以是海陆、陆空、海空等,这与一般海海、陆陆、空空的联运在着本质的区别,后者虽是联运,但仍属同一种运输工具之间的运输方式,不属完整的国际多式联运。

一、统一化、简单化

所谓统一化、简单化,主要表现为在国际多式联运方式下,货物运程不管有多远,不论由几种运输方式共同完成对货物的运输,且不论运输途

中对货物经过多少转换,所有一切运输事项均由多式联运经营人负责办理。而货主只需要办理一次托运、订立一份运输合同、支付一次费用、办理一次保险。一旦在运输过程中发生货物灭失或损害时,由多式联运经营人对全程运输负责,而每一运输区段的承运人对自己运输区段的货物损害承担责任。这种做法丝毫不会影响多式联运经营人对每一运输区段实际承运人的任何追偿权利。

二、减少中间环节、缩短货物运输时间,降低货损货差事故、提高货运质量

多式联运系通过集装箱为运输单元进行直达运输。货物在发货人工厂或仓库装箱后,可直接运送至收货人的工厂或仓库。运输途中换装时无需换箱、装箱,从而减少了中间环节。尽管货物经多次换装,但由于使用专业机构装卸,且又不涉及箱内的货物,因而,货损货差、货物被窃事故大为减少,从而在一定程度上提高了货运质量。此外,由于各个运输环节的各种运输工具之间配合密切、衔接紧凑,货物所到之处中转迅速及时,大大减少货物停留时间,因此,从根本上保证了货物安全、迅速、准确、及时地运抵目的地。

三、降低运输成本,节省运杂费用

由于多式联运可实行门到门运输,因此,对货主来说,在将货交由第一承运人后即可取得货运单证,并据以结汇。结汇时间提前,不仅有利于加速货物资金的周转,而且减少了利息的支出。又由于货物装载集装箱运输,从某种意义上说可节省货物的包装费用和保险费用。此外,多式联运可采用一张货运单证,统一费率,因而简化了制单和结算手续,节省了人力、物力。

四、提高运输组织水平,实现合理化运输

多式联运可提高运输组织水平,实现合理化运输,改善不同运输方式间的衔接工作。在国际多式联运开展之前,各种运输方式的经营人各自为政、自成体系,因而,其经营的业务范围受到限制,货运量相应也是有限的。但一旦由不同的运输业者共同参与多式联运,经营的业务范围不但可大大扩展,并且可以最大限度地发挥其现有设备的作用,选择最佳运输路线,组织合理运输。

第三节 国际多式联运基本条件

多式联运是将不同的运输方式组合成综合性的一体化运输,通过一次托运、一次计费、一张单证、一次保险,由各运输区段的承运人共同完成货物的全程运输,即将全程运输作为一个完整的单一运输过程来安排。尽管已通过的《多式联运公约》至今没有生效,但多式联运应具备的基本条件是不变的。根据《多式联运公约》的规定和现行的多式联运业务特点看,多式联运应具备的条件必须是:

(1)货物在全程运输过程中无论使用多少种运输方式,作为负责全程运输的多式联运经营人必须与发货人订立多式联运合同。因为,该运输合同是多式联运经营人与发货人之间权利、义务、责任、豁免的合同关系和运输性质的确定,也是区别多式联运与一般货物运输方式的主要依据。

(2)多式联运经营人必须对全程运输负责。因为,多式联运经营人不仅仅是订立多式联运合同的当事人,也是多式联运单证的签发人。自然,在多式联运经营人履行多式联运合同所规定的运输责任的同时,可将全部或部分运输委托他人(分运承运人)完成,并订立分运合同,但分运合同的承运人与发货人之间不存在任何合同关系。

(3)多式联运经营人接管的货物必须是国际间的货物运输,这不仅有别于国内货物运输,主要还涉及国际运输法规的适用问题。

(4)多式联运不仅仅是使用两种不同的运输方式,且必须是该不同运输方式下的连续运输。

(5)货物全程运输由多式联运经营人签发一张多式联运单证,且应满足不同运输方式的需要,并计收全程运费。

从上述多式联运应具备的基本条件看,凡是根据多式联运合同所进行的多式联运必须具备上述条件。多式联运经营人作为订立多式联运合同的一方,以至少两种运输方式组织运输并履行合同责任。

第四节 国际多式联运经营人应具备的条件

国际货运公约或货物运输合同一般都规定,承运人应是与发货人订有运输合同的人,或完成货物运输的人。然而,现行的国际货运公约对承运人的概念理解不一,在认识上没有统一。如《海牙规则》中的承运人是

指参加运输的人,或是与发货人订立合同的人,或两者兼而有之。同样,因对《华沙公约》中所规定的承运人认识不一,由此制定了《瓜达拉哈拉公约》。多式联运作为不同运输方式间的组合,系由众多关系人组成,其法律关系十分复杂,其中主要关系有多式联运经营人与发货人之间的关系,以及与其受雇人、代理人之间的代理关系、承揽关系、侵权行为关系等。多式联运首先应调整上述关系人的法律关系,确定多式联运经营人的法律地位,从而平衡相互间的权利、义务和赔偿责任。已通过的《多式联运公约》和现行的多式联运业务对多式联运经营人概念理解为:“多式联运经营人是指本人或通过其代表与发货人订立多式联运合同的任何人,他是事主,而不是发货人的代理人或代表或参加多式联运的承运人的代理人或代表,并且负有履行合同的责任。”

可见,当多式联运经营人从发货人那里接管货物时起,即表明责任业已开始,货物在运输过程中的任何区段发生灭失或损害,多式联运经营人均以本人的身份直接承担赔偿责任,即使该货物的灭失或损害并非由多式联运经营人本人的过失所致。因为作为多式联运经营人的基本条件是:

(1)多式联运经营人本人或其代表就多式联运的货物必须与发货人本人或其代表订立多式联运合同,而且合同至少使用两种运输方式完成货物全程运输,合同中的货物系国际间的货物。

(2)从发货人或其代表那里接管货物时起即签发多式联运单证,并对接管的货物开始负有责任。

(3)承担多式联运合同规定的与运输和其他服务有关的责任,并保证将货物交给多式联运单证的持有人或单证中指定的收货人。

(4)对运输全过程中所发生的货物灭失或损害,多式联运经营人首先对货物受损人负责,并应具有足够的赔偿能力。当然,这种规定或做法并不会影响多式联运经营人向造成实际货损的承运人行使的追偿权利。

(5)多式联运经营人应具备与多式联运所需要的、相适应的技术能力,对自己签发的多式联运单证确保其流通性,并作为有价证券在经济上有令人信服的担保程度。

第五节 国际多式联运现状

一、陆桥运输线

陆桥运输是根据集装箱具有在不同运输方式间,便于换装、联合运输