



“十二五”普通高等教育本科国家级规划教材



Logistics
Management
Classics

21世纪物流管理系列教材

Container

Multimodal Transport

集装箱多式联运

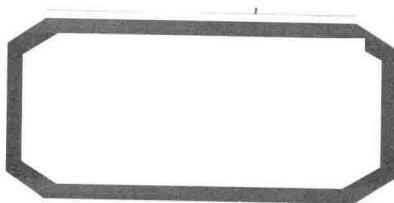
(第3版)

孙家庆 张 赫 宫晓婷 编著

中国人民大学出版社



“十二五”普



通教材



Logistics
Management
Classics

21世纪物流管理系列教材

Container Multimodal Transport

集装箱多式联运

(第3版)

孙家庆 张 赫 宫晓婷 编著

中国人民大学出版社
· 北京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

集装箱多式联运/孙家庆,张赫,宫晓婷编著.—3版.—北京:中国人民大学出版社,2016.8
21世纪物流管理系列教材
ISBN 978-7-300-23316-1

I. ①集… II. ①孙…②张…③宫… III. ①集装箱运输-多式联运-高等学校-教材 IV. ①U169.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 194798 号

“十二五”普通高等教育本科国家级规划教材

21世纪物流管理系列教材

集装箱多式联运 (第3版)

孙家庆 张赫 宫晓婷 编著

Jizhuangxiang Duoshi Lianyun

出版发行 中国人民大学出版社

社 址 北京中关村大街31号

电 话 010-62511242 (总编室)

010-82501766 (邮购部)

010-62515195 (发行公司)

网 址 <http://www.crup.com.cn>

<http://www.ttrnet.com>(人大教研网)

经 销 新华书店

印 刷 北京鑫丰华彩印有限公司

规 格 185mm×260mm 16开本

印 张 24.5 插页1

字 数 534 000

邮政编码 100080

010-62511770 (质管部)

010-62514148 (门市部)

010-62515275 (盗版举报)

版 次 2010年3月第1版

2016年8月第3版

印 次 2016年8月第1次印刷

定 价 42.00元

前 言

按照教育部课程改革的最新精神，结合集装箱多式联运行业发展的需要，并参照使用本教材的专家与学者的建议，我们对《集装箱多式联运》（第2版）进行了修订。新修订的教材与第2版的差别主要体现在以下几个方面：

(1) 重新设计了结构。全书由3篇（基础篇、组织篇和商务篇）11章（集装箱多式联运：内涵与发展、集装箱多式联运系统：认知与建构、集装箱多式联运客户需求分析、集装箱多式联运方案设计、集装箱多式联运资源配置、集装箱多式联运单证、集装箱多式联运报关与报检、集装箱多式联运费用、集装箱多式联运责任风险与保险、集装箱多式联运运作流程、罐式集装箱多式联运）组成。

(2) 参照欧盟《组合运输术语》、我国《货物多式联运术语（征求意见稿）》行业标准、《关于开展多式联运示范工程的通知》（交运发〔2015〕107号）、《关于转发国家发展改革委营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案的通知》（国办发〔2016〕43号）等相关资料及最新政策，系统地论证了集装箱多式联运的内涵，并构建了体系框架。

(3) 进一步强化多式联运方案设计的理论与实践，由原来的1章扩充为2章。

(4) 参照国务院发布的《落实“三互”推进大通关建设改革方案》以及各地区大通关实践，增加了检验检疫、大通关方面的内容，并对原通关内容进行了修订。

(5) 增加了中欧班列、铁路货物快运方面的内容，以适应“一带一路”战略的需要。

(6) 参照我国颁布的最新港口及铁路运价政策文件，修订、增加了相关的内容。

(7) 考虑集装箱多式联运保险、责任风险、货运事故相互关联，新版教材将原版中的保险与事故处理两章整合为一章，并增加了有关责任风险方面的内容。

(8) 鉴于罐式集装箱多式联运的应用日趋广泛，本书结合作者主持和参与的国家社科基金项目及中石油昆仑燃气项目的实践，增加了“罐式集装箱多式联运”一章，重点阐述了LPG、LNG罐式集装箱多式联运的实践。

(9) 根据集装箱多式联运行业近年来取得的成功经验，更新了有关数据、资料和案例，同时进一步扩充了案例。

本书作为国家社会科学基金资助项目（13BGJ031）的部分研究成果，在写作过程中采用了有关专家和学者的研究成果，同时，大连海事大学张赫副教授、宫晓婷讲师，以及孙倩雯、刘路、沙小卜、娄丽杰、张姗姗、臧洋、哈燕飞、宋

2 集装箱多式联运 (第3版)

佳晋、杨莹、张霓等研究生也参与了部分内容的撰写及文字校对工作，在此表示衷心感谢。

由于作者水平有限，书中不妥之处在所难免，敬请同行专家和广大读者批评指正。

孙家庆

目 录

基础篇

第 1 章 集装箱多式联运：内涵与发展	3
引导案例 集装箱改变世界	3
1.1 集装箱多式联运及相关术语的概念	4
1.2 集装箱多式联运的内涵与构成要件	9
1.3 集装箱多式联运的特点与优缺点	15
1.4 集装箱多式联运的产生与发展	17
练习题	23
第 2 章 集装箱多式联运系统：认知与建构	24
引导案例 美国促进集装箱多式联运迅速发展的制度安排	24
2.1 集装箱多式联运系统框架	25
2.2 集装箱多式联运子系统分析	27
2.3 集装箱多式联运系统的构建	44
练习题	46

组织篇

第 3 章 集装箱多式联运客户需求分析	49
引导案例 国家标准：《多式联运服务质量要求》	49
3.1 了解集装箱多式联运客户需求的特点与特征要素	49
3.2 识别集装箱多式联运客户需求	51
3.3 挖掘集装箱多式联运客户需求	51
3.4 确认集装箱多式联运客户需求	53
练习题	64
第 4 章 集装箱多式联运方案设计	66
引导案例 摩托罗拉灵活选择运输方式	66
4.1 概述	67
4.2 集装箱多式联运方式与路线分析	69
4.3 集装箱多式联运备选方案的提出	115
4.4 集装箱多式联运方案评价	130

练习题.....	137
第5章 集装箱多式联运资源配置	138
引导案例 大洋物流集团定制2 000TEU全新集装箱.....	138
5.1 概述	138
5.2 集装箱选择与配置	141
5.3 集装箱多式联运分包商选择	152
5.4 集装箱多式联运管理模式设计	156
练习题.....	159

商务篇

第6章 集装箱多式联运单证	163
引导案例 签发多式联运提单的货运代理免责无望.....	163
6.1 概述	163
6.2 集装箱多式联运单据	165
6.3 集装箱多式联运托运业务单证	183
6.4 集装箱多式联运交付业务单证	188
6.5 集装箱箱管业务单证	192
练习题.....	197
第7章 集装箱多式联运报关与报检	200
引导案例 《全球贸易安全与便利标准框架》的实施.....	200
7.1 集装箱多式联运报关业务	200
7.2 集装箱多式联运报检业务	230
练习题.....	241
第8章 集装箱多式联运费用	243
引导案例 优选船公司以节省运费.....	243
8.1 集装箱多式联运定价原理	243
8.2 海运区段集装箱运杂费及其计算	247
8.3 公路区段集装箱运杂费及其计算	256
8.4 铁路区段集装箱运杂费及其计算	257
8.5 航空区段集装箱运杂费及其计算	269
8.6 集装箱多式联运企业节省运杂费的途径	276
练习题.....	278
第9章 集装箱多式联运责任风险与保险	280
引导案例 多式联运经营人通过保险转移风险.....	280
9.1 集装箱多式联运责任	280
9.2 集装箱多式联运责任风险	288
9.3 集装箱多式联运责任保险	290
9.4 集装箱多式联运事故处理	300

练习题	305
第 10 章 集装箱多式联运运作流程	307
引导案例 多式联运企业流程再造	307
10.1 概述	307
10.2 以海运为核心的集装箱多式联运运作流程	310
10.3 以陆运为核心的集装箱多式联运运作流程	315
10.4 以空运为核心的集装箱多式联运运作流程	322
练习题	326
第 11 章 罐式集装箱多式联运	327
引导案例 “8·12” 天津滨海新区危险货物爆炸事故	327
11.1 罐式集装箱概述	328
11.2 罐式集装箱多式联运概述	340
11.3 罐式集装箱多式联运安全生产管理概述	344
11.4 罐式集装箱多式联运业务单证与运作流程	349
11.5 罐式集装箱多式联运在 LPG 行业的实践	355
11.6 罐式集装箱多式联运在 LNG 行业的实践	360
练习题	374
附录 1 集装箱多式联运提单	376
附录 2 集装箱货物托运单	377
附录 3 场站收据	378
附录 4 提货单	379
附录 5 交货记录	380
附录 6 设备交接单	381
参考文献	382

基础篇

- ▶ 第1章 集装箱多式联运：内涵与发展
- ▶ 第2章 集装箱多式联运系统：认知与建构

第 1 章

集装箱多式联运：内涵与发展

引导案例

集装箱改变世界

《集装箱改变世界》是美国经济学家马克·莱文森（Marc Levinson）所著的一本关于集装箱的书，该书从集装箱的发展史娓娓道来，将一个看似平凡的主题衍变成一个个非同寻常的有趣故事，展现了一项技术的进步是如何改变世界经济形态的。

一个冷冰冰的铝制或钢制大箱子，上面有很多焊缝和铆钉，底部铺着木板，其中的一端有两扇巨大的门——标准的集装箱非常像一只马口铁罐头盒。其实，它的价值不在于是什么，而在于怎样使用。集装箱最大的成功在于其产品的标准化以及由此建立的一整套运输体系。能够让一个载重几十吨的庞然大物实现标准化，并且以此为基础逐步建立全球范围内船舶、港口、航线、公路、中转站、桥梁、隧道、多式联运相配套的物流系统，这的确堪称人类有史以来创造的最伟大奇迹之一，而撬动这个系统的理念就是标准化。随着标准化概念在全球物流系统的逐渐深入，世界在悄然间彻底改变了。无论货物的体积、形状差异有多么大，最终都被装载进集装箱里。由于要实现标准尺寸集装箱的运输，堆场、码头、起吊、船舶、汽车乃至公路、桥梁、隧道等，都必须适应它在全球范围内的应用而逐渐加以标准化，形成影响国际贸易的全球物流系统。在集装箱出现之前，美国的沃尔玛、法国的成衣绝对不会遍地开花。而在集装箱出现之后，由此带来的是系统效率大幅提升，运输费用大幅下降，以至于某件产品产自东半球，运至纽约销售，远比在纽约近郊生产该产品来得划算。

未来，伴随着全球化趋势以及人们生活品质的提高，集装箱化仍将进一步改变这个世界，这可以体现在多个方面。一是更多的货物将采用集装箱方式运输，虽然现在已经有越来越多的货物采用集装箱方式运输，如能源、化工、食品等，但空间仍然巨大。二是集装箱运输方式已进一步延伸到其他运输领域，如铁路运输、公路运输等，目前，发达国家在公路运输方面的主流运输装备是厢式半挂车，它可以看成是集装箱的延伸化应用，其运输效率已经达到很高的水平，而中国在公路运输的厢式半挂车方面还刚刚起步，发展空间十分广阔。三是集装箱所代表的标准化、集成化、组装化等先进的工业化生产方式正在延伸到其他行业，对非物流领域的行业产生了不同程度的影响，这种延伸趋势正引起人们越来越多的关注和积极实践。

集装箱在成为全球最快捷物流装备的同时,也可能被一些不法人员利用。美国“9·11”事件之后,出于反恐需要的智能化集装箱提上日程。智能化集装箱因反恐而启动,但其对于世界的影响还远不止于反恐,基于无线射频识别(RFID)技术、信息技术等应用的智能化集装箱,将会带来现代物流业的一场革命,集装箱运行效率将大幅提升,资源的消耗将极大降低。

如果说《世界是平的》着重于揭示全球化和新技术对世界的影响及其未来趋势,《集装箱改变世界》则是一个姗姗来迟的追溯,从全球化的视角把被忽视的伟大贡献重新揭示出来,让我们重新认识集装箱这个看似简单的发明对人类的深远影响;同时,这也是在对全球范围内从事这一行业的人们,表达迟到的敬意。

1.1 集装箱多式联运及相关术语的概念

1.1.1 集装箱多式联运的概念

多式联运起源于20世纪60年代的美国。在发展初期,凡是经由两种及以上运输方式的联合运输均被称为多式联运。后来,随着技术的不断进步和发展形式的日趋多样,各国对于多式联运概念和内涵的界定也有所不同,比如,有称多式联运,也有称联合运输、复合运输、一贯制运输、组合运输等。由于长期以来对多式联运这一概念一直存在诸多争论,这为理论研究和社会实践带来一定的障碍,因而有必要准确地认识和把握多式联运的概念。

1. 欧洲

2001年欧盟发布了《组合运输术语》(Terminology on Combined Transport),对相关概念作了统一规范。从外延自大到小看,共涉及以下三个基本概念:

(1) 复合运输(multimodal transport),泛指“以两种及以上运输方式完成的货物运输形式”(carriage of goods by two or more modes of transport)。

(2) 多式联运(intermodal transport),特指“货物全程由一种且不变的运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输形式”(the movement of goods in one and the same loading unit or road vehicle, which uses successively two or more modes of transport without handling the goods themselves in changing modes)。多式联运运载单元(intermodal transport unit, ITU)是指可以在不同运输方式之间实现快速装卸和转换的标准化储运容器,包括但不限于集装箱(container)、可拆卸箱体(swap-body)和半挂车(semi-trailer)等。其中,可拆卸箱体是一种配备了可折叠支腿的标准化货箱,可实现与卡车脱离以支腿为支撑独立放置于地面,用于公铁联运时支腿可收起。它与集装箱的主要差别在于更适合道路车辆尺寸。

(3) 组合运输 (combined transport), 是多式联运的特定形式, 指“在欧洲旅程中的干线部分尽可能依靠铁路、水路承担, 始末端则尽可能少地由道路运输完成的一类多式联运” (intermodal transport where the major part of the European journey is by rail, inland waterways or sea and any initial and/or final legs carried out by road are as short as possible)。之所以强调“在欧洲旅程中”和“尽可能少地由道路运输完成”, 是基于欧洲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而考虑的。为此还出台了《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, 道路运输距离必须少于 150 公里等。

上述三个基本概念中, (1) 包含 (2), (2) 又包含 (3); 反过来, (3) 是 (2) 的特定形式, (2) 是 (1) 的特定形式。

综上所述, 在欧盟《组合运输术语》下, multimodal transport 仅强调了各种运输方式的“联”, 而 intermodal transport 和 combined transport 更强调应使用集装箱、拖车等标准化运载单元来实现“联”, 以提高多式联运的效率。

此外, 值得注意的是, 此处将 multimodal transport, intermodal transport 和 combined transport 分别译为复合运输、多式联运和组合运输, 主要是便于说明欧盟对多式联运概念的界定。实际上, 如非特殊说明, 在实践中, 三者均可译为多式联运。

2. 美国

在美国, intramodal transport 是指同一运输方式下的联运, 而 multimodal transport 和 intermodal transport 的概念基本等同, 均指不同运输方式下的联运, 即多式联运。不过, 近年来, 在美国许多研究报告中, multimodal transport 更多泛指多种运输方式之间的组合, 而 intermodal transport 则侧重于针对标准化运载单元的多种运输方式之间的快速转运, 显然, 这与欧盟《组合运输术语》中有关多式联运的概念界定趋向一致。

3. 国际规则与公约

(1) 国际商会《联合运输单证统一规则》。在国际商会 (ICC) 1973 年制定的《联合运输单证统一规则》(Uniform Rules for a Combined Transport Document) 中, 多式联运用 combined transport 表示, 被定义为“至少以两种不同的运输方式, 将货物从一国运往另一国的运输”。同时又规定, “不同的运输方式是指使用两种或两种以上的运输方式, 如海运、内河、航空、铁路或公路等运输货物”。显然, 该规则下的 combined transport, 包括多式联运和江海联运。

(2) 《联合国国际货物多式联运公约》。1980 年《联合国国际货物多式联运公约》(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods) 中, 多式联运用 multimodal transport 表示。

根据该公约, 国际货物多式联运是指“按照多式联运合同, 以至少两种不同的运输方式, 由多式联运经营人将货物从一国境内接管货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点”。

这是目前关于多式联运最具权威和影响力的定义。与欧美相关术语定义有角度上的不同,该公约更多地规定了多式联运服务主体与服务对象的关系,强调“由一个多式联运经营人一票到底、全程负责”。

(3) 国际商会《跟单信用证统一惯例》。国际商会《跟单信用证统一惯例》(UCP 600) 在第 19 条“涵盖至少两种不同运送方式的运送单据”(a transport document covering at least two different modes of transport (multimodal or combined transport document)) 中,将 multimodal transport 和 combined transport 作为多式联运的术语,认为二者可相互替代。

4. 中国

(1) 合同法。考虑到多式联运合同与其他一般运输合同相比有许多特殊之处,为了适应运输贸易发展的需要和规范多式联运合同关系,《合同法》在运输合同一章专门对多式联运合同进行了规定,其中尽管未明定多式联运合同,但却在第三百一十七条规定:“多式联运经营人负责履行或者组织履行多式联运合同,对全程运输享有承运人的权利,承担承运人的义务。”其隐含之意即是多式联运经营人必然与托运人之间有一项多式联运合同,且多式联运人承担全程运输责任。

(2) 海商法。《海商法》第四章第八节对多式联运合同作了规定,即多式联运合同“是指多式联运经营人以两种以上的不同运输方式,其中一种是海上运输方式,负责将货物从接收地运至目的地交付收货人,并收取全程运费的合同”。同时,《海商法》第二条第二款规定:“本法第四章海上货物运输合同的规定,不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。”显然,《海商法》有关多式联运合同的规定只针对其中一种是国际海上运输方式的多式联运合同。



案例 1—1

2000 年 6 月 8 日,天华运输公司负责将托运人仁和贸易公司托运的货物由天津经海运至大连后,经大连转公路运至丹东,然后由天华运输公司的丹东代理人安排货物经丹东出境由铁路运抵朝鲜新义州。铁路运单载明从丹东运至朝鲜新义州,收货人为朝鲜真诚公司,货物运至朝鲜新义州后,天华运输公司在朝鲜真诚合作公司无货运提单的情况下,任由该公司将货物提走,使仁和贸易公司不能收回货款。试分析本案适用中国《海商法》还是《合同法》?

由于本案中的装卸港均位于中国港口,因而其水路运输属于沿海运输范畴,并非国际海上运输,因此,本案不适用《海商法》的规定,而应适用《合同法》。

(3) 《物流术语》。国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2006) 将多式联运(英文仅使用 multimodal transport,弃用 intermodal 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”。

显然,我国由于内贸多式联运长期发展滞后,因此有关多式联运的定义较多地借鉴了《联合国国际货物多式联运公约》有关国际多式联运的内涵表述。

5. 结论

综上所述, 尽管各国存在不同的术语定义, 但在多式联运内涵的把握上, 较有代表性的是以下两类:

(1) 广义的多式联运。它是指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, 将货物运送到目的地的过程。广义的多式联运主要强调各种运输方式之间的无缝衔接。代表性的有国际商会《联合运输单证统一规则》、《联合国国际货物联合运输公约》、美国《冰茶法案》和我国《物流术语》所界定的多式联运。

(2) 狭义的多式联运。它是指多式联运经营人按照多式联运合同, 采用集装箱、可拆卸箱体和半挂车等标准化运载单元或道路车辆, 以至少两种不同的运输方式, 将货物运送到目的地的过程。狭义的多式联运强调两种或多种运输方式在接续转运中, 以某种标准化的运载单元或道路车辆为载体, 从而更好地发挥多式联运的效率。代表性的是欧盟所界定的多式联运。

集装箱多式联运是狭义的多式联运中专门以集装箱为载体的联运。目前, 许多多式联运的定义都非常强调集装箱的使用, 这是因为集装箱的使用可以大大减少货物在运输方式之间进行转载的时间和成本, 而集装箱也主要在运输方式间的转载过程中才凸显其巨大的优势。因此, 多式联运往往就是集装箱多式联运的代名词。

1.1.2 集装箱多式联运与相关术语的比较

1. 综合运输

综合运输 (comprehensive transport) 是指各种运输方式在社会化的运输范围内和统一的运输过程中, 按照各自的技术经济特征, 形成分工协作、有机结合、联结贯通的交通运输综合体。

综合运输一词大体是从 20 世纪 50 年代开始在中文中使用的, 日文则大约在 70 年代以后开始使用, 美国前总统肯尼迪在 1962 年 4 月的国情咨文《美国的运输系统》中使用了综合运输一词。总体而言, 欧美发达国家较少提及综合运输体系, 各种交通运输方式基本网形成后, 直接转向推进多式联运发展阶段, 因而, 欧美发达国家更多关注的是多式联运发展的法规、政策、标准、管理、操作等市场关心的问题, 涉及综合运输体系整体方面的研究很少; 中国、苏联、日本等国家则更多聚焦于综合运输体系整体的规划、建设、政策、协调发展等政府关心的问题。

多年来我国强调综合运输体系建设, 从国外经验来看, 鉴于我国交通运输的特殊国情, 前一阶段强化综合运输体系发展理念是有必要的, 但现在到了关键时期, 即发展多式联运。

综合运输的“综合”在英文中多用 comprehensive 表示, 它主要是“全部的、所有的”意思, 因而, 综合运输也强调多种运输方式之间的协调配合。不同的是, 综合运输是从宏观社会效益的角度, 研讨交通运输业的综合规划、综合发展和综合运用等问题, 其概念更广, 更宏观, 更突出国家对整个综合运输体系的规划和合理应用, 它更多体现为一种发展理念和总体战略。多式联运主要指微观层面的运输活动, 突出运

输企业合理运用多种运输方式提供满足社会需求的完整运输产品。多式联运是立体化、网络化交通运输体系的重要模式,可以把综合运输理念实化为具体行动或推进路径。因此,发展多式联运是建设综合运输体系的核心任务。

2. 一体化运输

一体化运输(integrated transport)中的“一体化”主要是“各部分密切协调、完整统一”的意思。一体化运输有不同的解读,狭义的一体化是针对运输生产过程而言的,它强调同一运输方式各企业、各环节之间,以及不同运输方式之间的无缝隙衔接和提供全过程、完整的运输服务。多式联运的目标就是各种运输方式的一体化,因而一体化运输建设的核心是要实现多式联运;欧美国家从20世纪六七十年代起,在政府文件和学术文献中越来越多地使用广义的一体化运输概念,其不仅指各种运输方式的一体化,还包括运输与土地利用、环境保护、健康及教育等方面的一体化。

综合运输的发展大致可分为三个阶段,即初级阶段、中级阶段和高级阶段。初级阶段是不同运输方式(铁路、公路、航空、水路、管道)各自独立发展并初步形成完整的综合交通运输体系的阶段;中级阶段是不同运输方式已经达到相当规模,它们之间在基础设施、管理运作等方面能够有效连接(硬连接和软连接),并实现高效一体化运输的阶段;高级阶段是综合运输不仅实现内部不同运输方式的高效衔接和运作,而且与环境保护、能源利用率、土地资源利用率等实现高度协调统一,有利于环境保护和资源节约的阶段。不难看出,对综合运输的认识和理解是一个渐进的,经历了从静态看待各种运输方式的关系到动态推动不同运输方式间有效衔接和协作,进而推动一体化运输的过程。因而,广义的一体化运输与综合运输的内涵基本相同。

3. 联合运输

联合运输(combined transport, joint transport)简称联运,包括广义和狭义两种概念。

广义上的联合运输,是指产、供、运、销、储之间的运输大协作,具体包括两种以上运输工具或两种以上运输方式的衔接,以及产供销等的运输协作。目前,广义上的联合运输概念已很少使用,一般以“物流”这一术语来对这种情形予以表述。

狭义上的联合运输,是指一次委托,由两家以上运输企业或用两种以上运输方式共同将一批物品运送到目的地的过程。显然,联合运输既包括同一运输方式下不同企业之间的同式联运(或称多程联运),也包括不同运输方式之间的多式联运。因而,多式联运只是联合运输的一种特定形式。

4. 一贯制运输

一贯制运输(through transport)通常是指物品由发运地到接收地,中途不需要换装和在储存场所停滞的一种运输组织方式。它与联合运输概念类似,既包括同一种方式下的联运,比如,国际铁路联运(international railway through transport),也包括多式联运(实践中,通常称为复合一贯制运输)。实际上,一贯制运输、复合一贯制运输,主要见于中国台湾地区和韩国等,在中国大陆不常用。

5. 集装箱运输

集装箱运输(container transport)是以集装箱为单元进行货物运输的一种货运

组织方式。

集装箱作为标准装载单元，在转换运输方式时可以做到只对集装箱而不对货物本身进行操作，为建立“一次装箱、一箱到底、全程服务”运营模式奠定了基础，也为推行“一次托运、一次计费、一次保险、一票到底”单证体系带来了便利。事实上，正是20世纪60年代以集装箱在海运业中的应用为主要标志的运输革命拉开了现代多式联运发展的序幕，可见集装箱运输对于多式联运具有非常重要的意义，以至于一些人将二者等而视之。尽管如此，两者的区别还是显而易见的：一则多式联运不一定以集装箱为载体，二则即使以集装箱为载体，全程也可能由单一运输方式完成。即使全程涉及多种运输方式，也不见得都是集装箱多式联运，只有符合多式联运构成要件的，才能称为集装箱多式联运。

表1—1显示了上述术语与多式联运的主要区别。

表1—1 多式联运与相关术语的区别

相关术语	与多式联运的主要区别
综合运输	综合运输的概念更广、更宏观，更突出国家对整个综合运输体系的规划和合理应用，综合运输体系是实现多式联运的重要基础。多式联运主要指微观层面的运输活动，突出运输企业合理运用多种运输方式提供满足社会需求的完整运输产品。多式联运是综合运输体系的核心组成部分。
一体化运输	狭义的一体化运输概念，主要是指运输行为和活动的联合与协作，多式联运的目标就是各种运输方式的一体化，因而一体化运输建设的核心是要实现多式联运。广义的一体化运输概念，主要是指综合运输一体化，不仅指不同运输方式的一体化，还包括交通运输与土地利用、环境保护、健康及教育等方面的一体化。
联合运输、一贯制运输	联合运输、一贯制运输，既包括同一运输方式中不同企业之间的同式联运（或称多程联运），也包括不同运输方式之间的多式联运。因而，与多式联运相比，它们的外延更大。
集装箱运输	集装箱运输可能由单一方式或多种运输方式完成。在涉及多种运输方式时，只有符合多式联运构成要素的，才能称为集装箱多式联运。集装箱多式联运是集装箱运输和多式联运最主要的组织形式。

1.2 集装箱多式联运的内涵与构成要件

1.2.1 集装箱多式联运的内涵

由于定义者的研究视角和应用领域不同，对于多式联运的定义在内涵和外延上都有较大的差异，因此不可避免地会存在一些误解。比如只强调多种运输方式参与的定义会使人们夸大多式联运的范围，过多强调集装箱这种联运箱具作用的定义会使人们对采用非集装箱联运箱具以及不采用联运箱具进行的多种方式的运输感到疑惑，而有些人则可能将多式联运同集装箱运输等同起来。还有很多文献使用不同的词汇来表述