

团 体 标 准

T/CCIASD 10006—2025
代替 T/CCIASD 10006—2023

多式联运经营人基本要求及等级评估

Basic requirements and grade evaluation for multimodal transport operators

2025-07-24 发布

2025-07-24 实施

目次

前言	II
1 范围	1
2 规范性引用文件	1
3 术语和定义	1
4 基本要求	1
5 等级评估指标	2
6 评估实施	5
附录 A（资料性）多式联运经营人等级评估指标计算方法	6
参考文献	12

前言

本文件按照GB/T 1.1—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》的规定起草。

本文件代替T/CCIASD 10006—2023《多式联运经营人基本要求及等级评估指标》，与T/CCIASD 10006—2023相比，除结构调整和编辑性改动外，主要技术变化如下：

——更改了表1中“年多式联运业务收入”“企业经营时间”“年多式联运量”“集装箱多式联运量”“电子单证水平”“多种运输方式信息互联”“经营管理制度”“质量管理体系认证”“多式联运成本节约”“企业安全生产水平”要求（见5.2，2023年版的5.2）；

——增加了表1中“特种货物集装箱多式联运量”要求（见5.2）；

——增加了表1中二级指标的符号（见5.2）。

请注意本文件的某些内容可能涉及专利。本文件的发布机构不承担识别专利的责任。

本文件由中国集装箱行业协会提出并归口。

本文件主要起草单位：中国集装箱行业协会、弘景智业（北京）供应链咨询有限公司、北京交通大学、中国铁道科学研究院集团有限公司铁道科学技术研究发展中心、招商局集团交通物流部、交通运输部科学研究院、中远海运物流供应链有限公司、上海港海铁联运有限公司、上海中谷物流股份有限公司、广西北部湾国际港务集团有限公司、重庆物流集团有限公司、天津港集团物流有限公司、中集世联达物流科技（集团）股份有限公司、江苏省国际货运班列有限公司、长江新丝路国际物流集团有限公司、武汉现代物流研究院有限公司、中铁八局集团现代物流有限公司、陆海新通道运营有限公司、北京跨欧亚国际货运代理有限公司、云南云铝物流投资有限公司、华远国际陆港集团有限公司、牡丹江对俄贸易工业园区华晟国运物流有限公司、南京晟海多式联运有限公司、北京联运管家供应链管理有限公司。

本文件主要起草人：郝攀峰、赵世钰、朱晓宁、杨磊、谭小平、王明文、刘盛、刘铭、纪朋、莫怒、樊强、李巍、李亭、陈玉卯、贾峻、王遥飞、刘思琪、王开乐、董万旭、普学滔、张鹏飞、曾健浦、管俊俊、黄汉卿。

本文件及其所替代文件的历次版本发布情况为：

——2023年首次发布为T/CCIASD 10006—2023；

——本次为第一次修订。

多式联运经营人基本要求及等级评估

1 范围

本文件规定了多式联运经营人的基本要求、等级评估指标和评估实施。

本文件适用于多式联运经营人的界定与评估,多式联运经营人的规范管理和提升服务能力可参照适用。

2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中,注日期的引用文件,仅该日期对应的版本适用于本文件;不注日期的引用文件,其最新版本(包括所有的修改单)适用于本文件。

GB/T 42184 货物多式联运术语

3 术语和定义

GB/T 42184 界定的以及下列术语和定义适用于本文件。

3.1

多式联运经营人等级评估指标 multimodal transport operator grade evaluation indicators
在多式联运经营人进行等级评估过程中,用于衡量和评定多式联运经营人服务能力和水平的具体标准和参数。

3.2

多式联运经营人等级评估 multimodal transport operator grade evaluation
相关机构或组织依据多式联运经营人等级评估指标,对多式联运经营人的综合能力、经营情况、运输组织、信息系统、服务能力和绩效水平等进行的综合评价。

3.3

多式联运信息系统 multimodal information system
用于支持多式联运业务全过程运营、服务和管理的信息系统。

4 基本要求

4.1 基础能力

多式联运经营人基础能力应符合以下要求:

- a) 具备相应的货运代理、实际承运、平台货运或无船承运等能力的独立法人企业;
- b) 以多式联运作为公司主营业务之一,具有协调公路、铁路、水路、航空等两种或两种以上运输方式的能力,为客户提供“端到端”运输服务;

- c) 与托运人（货主）签订物流总包合同、全程物流合同或多式联运合同，合同规定了多式联运业务及相关责任，并与实际承运人签订委托承运合同；
- d) 具有相应的多式联运信息系统、管理制度和专业服务人员；
- e) 多式联运经营人应制定相应的多式联运服务作业流程、经营规范等。

4.2 组织方式

多式联运运输组织方式应符合以下要求：

- a) 多式联运业务类型主要有集装箱多式联运、滚装运输、驮背运输、商品车铁路联运等；
- b) 多式联运组织方式包括公铁联运、铁水联运（含内河铁水联运和海铁联运）、江海联运、海河联运、国际铁路联运、空陆联运等。

4.3 信息系统

多式联运信息系统应符合以下要求：

- a) 实现多式联运所涉及的不同参与主体的信息互联、不同物流运输方式的信息交换、不同物流节点的信息及时确认等；
- b) 实施对多式联运货物全程运输过程中可监测、可追溯，并保障在途信息的及时性、准确性和完整性。

4.4 从业人员

多式联运经营人从业人员应符合以下要求：

- a) 核心业务人员应具备岗位要求的物流管理、国际货代、多式联运等基本专业知识和专业技能；
- b) 业务人员经过专业的上岗培训，专业技术设备的操作人员应按相关规定执证上岗。

5 等级评估指标

5.1 等级划分

将符合一定服务能力和要求的多式联运经营人等级由高到低分为★★★★★（五星）级、★★★★（四星）级、★★★（三星）级、★★（二星）级、★（一星）级五个等级。

5.2 评估指标

将多式联运经营人等级评估指标分为必要性指标和选择性指标两种类型，其中：

- a) 必要性指标是该等级多式联运经营人评估时应满足的基础指标类型；
- b) 选择性指标是该等级多式联运经营人评估时鼓励采用的指标类型，该指标在等级评估时作为专家评审的参考性指标，而非必要性指标。

多式联运经营人等级评估指标应符合表 1 的要求，多式联运经营人等级评估指标计算方法见附录 A。

表 1 多式联运经营人等级评估指标

评估指标		单位	指标类型	等级划分					
				★★★★★（五星）级	★★★★（四星）级	★★★（三星）级	★★（二星）级	★（一星）级	
经营情况	年物流营业收入 (E)	元	选择性	≥ 10 亿	≥ 3 亿	≥ 8000 万	≥ 3000 万	≥ 1000 万	
	年多式联运业务收入 (E_m)	元	必要性	≥ 6 亿	≥ 1 亿	≥ 2000 万	≥ 500 万	≥ 100 万	
	期末资产总额 (A)	元	选择性	≥ 3 亿	≥ 5000 万	≥ 1000 万	≥ 300 万	≥ 100 万	
	经营时间 (T)	—	必要性	≥ 5 年	≥ 3 年	≥ 2 年	—	—	
	资产负债率 (R_2)	—	选择性	$\leq 70\%$					
运输组织	年多式联运量 (Q)	集装箱多式联运量 (Q_i)	万标准箱 (万 TEU)	必要性,至少满足一项	≥ 20	≥ 5	≥ 1.5	≥ 0.5	≥ 0.1
		特种货物集装箱多式联运量 (Q_s)	万标准箱 (万 TEU)		≥ 5	≥ 3	≥ 1	≥ 0.3	≥ 0.1
		滚装运输量 (Q_r)	万辆/台		≥ 3	≥ 1	≥ 0.5	≥ 0.2	≥ 0.1
		驮背运输量 (Q_h)							
		空陆联运量 (Q_a)	吨		≥ 3000	≥ 2000	≥ 1000	—	—
		商品车铁路联运量 (Q_c)	万台		≥ 30	≥ 20	≥ 10	—	—
	服务网点 (O)	个	选择性	≥ 30	≥ 20	≥ 10	≥ 5	—	
	多式联运组织方式 (M)	种	必要性	≥ 3	≥ 2	≥ 1			
	多式联运线路 (L)	条	选择性	≥ 10	≥ 8	≥ 5	≥ 2	≥ 1	
	服务范围	—	选择性	有境外服务	有跨省域服务	有省域内服务	—	—	
信息系统	电子单证水平 (R_b)	—	必要性	$\geq 90\%$			$\geq 70\%$	—	
	多种运输方式信息互联 (I)	种	必要性	≥ 3	≥ 2	—	—	—	
	数字化交付能力	—	选择性	具备		—	—	—	
	客户自主服务率 (R_s)	—	选择性	$\geq 90\%$	$\geq 80\%$	—	—	—	

表 1 多式联运经营人等级评估指标（续）

评估指标		单位	指标类型	等级划分				
				★★★★★（五星）级	★★★★（四星）级	★★★（三星）级	★★（二星）级	★（一星）级
服务能力	经营管理制度	—	必要性	有多式联运相关制度，包括但不限于多式联运合同、多式联运单证、多式联运作业规范以及经营财务制度、安全管理制度等			—	—
	多式联运单证	—	必要性	可自主签发提单或运单	—	—	—	—
	多式联运“一单制”应用水平（ R_0 ）	—	选择性	≥50%	≥30%	≥20%	—	—
	客户订单投诉率（ R_c ）	—	必要性	≤5%	≤10%		≤15%	—
	质量管理体系认证	—	必要性	通过相关管理认证	—	—	—	—
	标准规范应用	—	选择性	使用交通运输部等相关多式联运标准规范 3 项以上			—	—
	管理人员本科及以上学历占比（ R_q ）	—	选择性	≥80%	≥70%	≥50%	—	—
绩效水平	多式联运合同履约率（ R_p ）	—	必要性	100%	≥95%	≥90%	≥85%	
	多式联运节能量（ G ）	吨标准煤	选择性	≥80000	≥20000	≥8000	≥4000	≥2000
	多式联运成本节约（ R_e ）	—	选择性	≥20%			≥15%	—
	安全生产水平	—	必要性	无重大安全生产责任事故，具备有效的安全及风控管理体系				
	严重违法失信情况	—	必要性	无严重违法失信				

6 评估实施

6.1 评估机构

多式联运经营人等级评估工作由全国性集装箱多式联运行业组织设立评估机构组织实施,实施时根据本文件制定具体评估工作办法。

6.2 评估开展

多式联运经营人等级评估工作评估实施采用评估指标打分和专家评审相结合的方式开展。评估机构按照本文件制定专家评审办法。参评企业按照本文件和具体评估工作办法要求提交相应证明文件。

附录 A

(资料性)

多式联运经营人等级评估指标计算方法

A.1 经营情况

A.1.1 年物流营业收入

多式联运经营人通过对外提供物流活动取得的年物流基础收入和增值收入的总额，按公式 (A.1) 计算：

$$E = E_b + E_a \dots\dots\dots (A.1)$$

式中：

E ——年物流营业收入，单位为元；

E_b ——年物流基础收入，单位为元；

E_a ——年物流增值收入，单位为元。

A.1.2 年多式联运业务收入

多式联运经营人通过提供多式联运产品和运输服务取得的年多式联运合同收入的总和，按公式 (A.2) 计算：

$$E_m = \sum_{k=1}^n e_{mk} \dots\dots\dots (A.2)$$

式中：

E_m ——年多式联运业务收入，单位为元；

e_{mk} ——第 k 份合同取得的年多式联运业务收入，单位为元；

k ——合同序号， $k=1, 2, 3 \dots n$ 。

A.1.3 期末资产总额

多式联运经营人用于开展多式联运业务的相关作业场所、技术装备等资产的期末资产总额，不包括租赁资产，按公式 (A.3) 计算：

$$A = A_w + A_e + A_a \dots\dots\dots (A.3)$$

式中：

A ——期末资产总额，单位为元；

A_w ——作业场所资产金额，单位为元；

A_e ——技术装备资产金额，单位为元；

A_a ——其他资产金额，单位为元。

A.1.4 经营时间

多式联运经营人从取得营业执照到申报评估之日的的时间间隔，按公式 (A.4) 计算：

$$T = T_d - T_e \dots\dots\dots (A.4)$$

式中：

T ——经营时间；

T_d ——企业申报多式联运经营人等级评估的年份；

T_e ——企业的注册年份。

A.1.5 资产负债率

多式联运经营人期末负债总额除以期末资产总额的百分比，按公式（A.5）计算：

$$R_2 = \frac{D}{A} \times 100\% \dots\dots\dots (A.5)$$

式中：

R_2 ——资产负债率；

D ——期末负债总额，单位为元。

A.2 运输组织

A.2.1 年多式联运量

A.2.1.1 年多式联运量是指多式联运经营人操作完成的年多式联运运输总量。

A.2.1.2 集装箱多式联运量是指多式联运经营人运营的年集装箱多式联运总量，包括普通货物集装箱多式联运量和特种货物集装箱多式联运量，按公式（A.6）计算：

$$Q_i = \sum_{j=1}^{12} (q_{ij} + q_{sj}) \dots\dots\dots (A.6)$$

式中：

Q_i ——集装箱多式联运量，单位为万标准箱（万 TEU）；

q_{ij} ——第 j 个月份的普通货物集装箱多式联运量，单位为万标准箱（万 TEU）；

q_{sj} ——第 j 个月份的特种货物集装箱多式联运量，单位为万标准箱（万 TEU）；

j ——月份， $j=1, 2, \dots, 12$ 。

注：1 个 20 ft（1ft=0.3048m）标准集装箱按 1 个标准箱计算，1 个 40ft 标准集装箱按 2 个标准箱计算，1 个 45ft 标准集装箱按 2.25 个标准箱计算。

A.2.1.3 特种货物集装箱多式联运量是指多式联运经营人运营保温集装箱、罐式集装箱、干散货集装箱等特种货物集装箱的年多式联运总量，按公式（A.7）计算：

$$Q_s = \sum_{j=1}^{12} q_{sj} \dots\dots\dots (A.7)$$

式中：

Q_s ——特种货物集装箱多式联运量，单位为万标准箱（万 TEU）；

注：20ft35t 敞顶集装箱运量按普通货物集装箱运量统计。

A.2.1.4 滚装运输量是指多式联运经营人操作相应的标准化运载单元的年作业总量，按公式（A.8）计算：

$$Q_r = \sum_{j=1}^{12} q_{rj} \dots\dots\dots (A.8)$$

式中：

Q_r ——滚装运输量，单位为万辆/台；

q_{rj} ——第 j 个月份的滚装运输量，单位为万辆/台。

A.2.1.5 驮背运输量是指多式联运经营人操作相应的标准化运载单元的年作业总量，按公式 (A.9) 计算：

$$Q_h = \sum_{j=1}^{12} q_{hj} \dots \dots \dots (A.9)$$

式中：

Q_h ——驮背运输量，单位为万辆/台；

q_{hj} ——第 j 个月份的驮背运输量，单位为万辆/台。

A.2.1.6 空陆联运量是指多式联运经营人为实现航空运输和高铁货运衔接的年作业货物总量或者遵守国际航空运输协会 (IATA) 空运管理规范运营的卡车航班的年总作业量，按公式 (A.10) 计算：

$$Q_a = \sum_{j=1}^{12} q_{aj} \dots \dots \dots (A.10)$$

式中：

Q_a ——空陆联运量，单位为吨 (t)；

q_{aj} ——第 j 个月份的空陆联运量，单位为吨 (t)。

A.2.1.7 商品车铁路联运量是指多式联运经营人经商品车铁路运输专用车发送的年商品车总台数，按公式 (A.11) 计算：

$$Q_c = \sum_{j=1}^{12} q_{cj} \dots \dots \dots (A.11)$$

式中：

Q_c ——商品车铁路联运量，单位为万台；

q_{cj} ——第 j 个月份的商品车铁路联运量，单位为万台。

A.2.2 服务网点

多式联运经营人开展业务、集疏货物、进行经营业务操作的分子公司、办事处或者协议合作伙伴的数量 (O)。

A.2.3 多式联运组织方式

多式联运经营人采用的多式联运组织方式种类数量 (M)，包括公铁联运、铁水联运 (含内河铁水联运和海铁联运)、江海联运、海河联运、国际铁路联运、空陆联运、滚装运输、驮背运输、商品车铁路联运等。

A.2.4 多式联运线路

多式联运经营人常态化开行半年以上，集装箱多式联运月均发运量不少于 100TEU 或者商品车铁路联运月均发运量不少于 200 台的点对点运输线路数量 (L)。

A.2.5 服务范围

多式联运经营人开展多式联运业务覆盖的范围，包括省域内、跨省域和跨境服务。

A.3 信息系统

A.3.1 电子单证水平

多式联运经营人采用电子化方式处理业务单证占全年单证总量的比例，按公式（A.12）计算：

$$R_b = \frac{D_d}{D_t} \times 100\% \dots\dots\dots (A.12)$$

式中：

R_b ——电子单证水平；

D_d ——年电子化单证总量；

D_t ——年单证总量。

A.3.2 多种运输方式信息互联

多式联运经营人多式联运信息系统能实现信息衔接和互联的运输方式种类数量（ I ），表现为能实现公路、铁路、水运、航空其中的两种或者两种以上的信息联通。

A.3.3 数字化交付能力

多式联运经营人为客户提供服务时，受理、发运、到达、交付、结算等全过程的单据、轨迹、状态等数据的交付能力。

A.3.4 客户自主服务率

多式联运经营人提供给托运人或者收货人相关权限，供其自主进行在线订舱、在线查询、在线下载、在线运综、在线对账、在线统计等服务的客户数占全年客户总量的比例，按公式（A.13）计算：

$$R_s = \frac{C_s}{C_t} \times 100\% \dots\dots\dots (A.13)$$

式中：

R_s ——客户自主服务率；

C_s ——进行自主服务的全年客户数量；

C_t ——年客户总量。

A.4 服务能力

A.4.1 经营管理制度

多式联运经营人有多式联运合同、单证、作业规范以及经营财务制度、安全管理制度等。其中，多式联运经营人需与托运人签署、履行或者组织履行多式联运合同（运输服务合同、物流服务合同等），与参加多式联运的各区段承运人可签署相应的分段承运协议。

A.4.2 多式联运单证

由多式联运承运人签发，证明多式联运合同和货物由承运人接管，用于记录多式联运原始运输信息及服务约定的一种单证。多式联运单证可是可转让单据，也可是不可转让单据。

A.4.3 多式联运“一单制”应用水平

多式联运经营人在货物多式联运的过程中，使用多式联运“一单制”服务的客户占全年客户总量的比例，按公式（A.14）计算：

$$R_o = \frac{C_o}{C_t} \times 100\% \dots\dots\dots (A.14)$$

式中：

R_o ——多式联运“一单制”应用水平；

C_o ——使用多式联运“一单制”服务的全年客户总量。

A.4.4 客户订单投诉率

客户对多式联运服务投诉的业务数量占全年业务总量的比例，按公式（A.15）计算：

$$R_c = \frac{B_c}{B_t} \times 100\% \dots\dots\dots (A.15)$$

式中：

R_c ——客户订单投诉率；

B_c ——年投诉业务数量；

B_t ——年业务总量。

A.4.5 质量管理体系认证

由第三方质量管理体系认证机构，依据正式发布的质量管理体系标准，对企业的质量管理体系评定。

A.4.6 标准规范应用

多式联运经营人在业务经营和操作中按照相关多式联运现行标准执行或者进行业务操作。

A.4.7 管理人员本科及以上学历占比

多式联运经营人管理人员拥有本科及以上学历的人数占比，按公式（A.16）计算：

$$R_q = \frac{M_q}{M_t} \times 100\% \dots\dots\dots (A.16)$$

R_q ——管理人员本科及以上学历占比；

M_q ——本科及以上学历管理人员数量；

M_t ——管理人员数量。

A.5 绩效水平

A.5.1 多式联运合同履约率

多式联运经营人与托运人（货主）签订的物流总包合同、全程物流合同或多式联运合同中完整履约的合同数量占合同总数量的比例，按公式（A.17）计算：

$$R_p = \frac{C_p}{C_r} \times 100\% \dots\dots\dots (A.17)$$

式中：

R_p ——多式联运合同履约率；

C_p ——完整履约的多式联运合同数量；

C_r ——多式联运合同总量。

A.5.2 多式联运节能量

多式联运经营人在提供多式联运服务时，比相同起讫点用公路运输方式减少的年能源消耗总量，按公式（A.18）计算：

$$G = \sum_{l=1}^Q (g_{rl} - g_{il}) \dots\dots\dots (A.18)$$

式中：

G ——多式联运节能量，单位为吨标准煤；

g_{rl} ——第 l 个集装箱使用公路运输的能源消耗量，单位为吨标准煤；

g_{il} ——第 l 个集装箱使用多式联运的能源消耗量，单位为吨标准煤；

l ——序号， $l=1, 2, 3, \dots, Q$ 。

A.5.3 多式联运成本节约

多式联运经营人提供的主要多式联运服务（线路）采用多式联运产品比相同起讫点的公路运输方式节约的物流成本比率，按公式（A.19）计算：

$$R_e = \frac{T_r - T_m}{T_r} \times 100\% \dots\dots\dots (A.19)$$

式中：

R_e ——多式联运成本节约；

T_r ——公路运输方式物流成本，单位为元；

T_m ——多式联运物流成本，单位为元。

A.5.4 安全生产水平

多式联运经营人在提供多式联运服务的过程中，具有保证相关人员人身安全健康、生产设备无危险事故的能力，具备有效的安全及风控管理体系。

A.5.5 严重违法失信情况

多式联运经营人由市场监督管理部门依照相关法律规定列入严重违法失信主体名单，并通过国家企业信用信息公示系统公示的情况。

参 考 文 献

- [1] GB/T 1992—2023 集装箱术语
 - [2] GB/T 18354—2021 物流术语
 - [3] GB/T 19680—2013 物流企业分类与评估指标
-