

**《内贸铁水联运一箱制业务流程指南  
(征求意见稿)》编制说明**

**标准编制组**

**2026 年 5 月**

## 目 录

一、 工作简况.....	1
二、 标准编制原则、主要内容及依据.....	4
三、 采用国际标准或国外先进标准的程度.....	7
四、 与现行法律法规和强制性国家标准的关系.....	8
五、 重大分歧意见的处理经过和依据.....	8
六、 标准涉及专利的处置.....	8
七、 贯彻标准的要求和措施建议.....	8
八、 代替或废止现行有关标准的建议.....	8
九、 其他予以说明的事项.....	8



# 《内贸铁水联运一箱制业务流程指南（征求意见稿）》

## 编制说明

### 一、工作简况

#### （一）任务来源

2024年9月，“基于国家能源集团路港航一体化运营的集装箱运输服务‘一箱制’试点项目”入选交通强国建设试点任务，国家能源投资集团有限责任公司为牵头实施单位，国能朔黄铁路发展有限责任公司、国能黄骅港务有限责任公司、国家能源集团航运有限公司为联合实施单位。批复明确，由国能朔黄铁路发展有限责任公司牵头，依托朔黄铁路黄骅港站兰炭集装箱业务，规模化开展“一箱制”海铁联运业务，统一管理调拨各单位及托运人所属集装箱，实现铁路专用集装箱向通用集装箱使用模式转化。同时，批复要求到2026年，年运输量达到2万TEU以上，并结合实践制定多式联运集装箱规格标准、集装箱多式联运业务流程标准、多式联运装载单元标准等集装箱多式联运技术标准。

内贸铁水联运涉及客户下单、签发运单等委托环节，集卡提空、铁路发运、水路运输、公路短驳等运输环节，再到目的地结算等交付环节。以海运为基础的海铁、江海联运运行相对成熟，而内贸铁水联运实践不多、发展基础参差不齐，导致围绕集装箱的操作要求和服务质量各异，严重影响整体运行效率。目前铁水联运普遍存在业务流程不清晰、作业环节缺乏统一规范、跨运输方式衔接流程存在盲区等问题，不同区域、企业间业务流程差异显著，极大限制了铁水联运“一箱制”的发展。为响应国家持续推进铁水联运发展政策，基于铁水联运“一箱制”实践经验，国能朔黄铁路发展有限责任公司牵头起草《内贸铁水联运一箱制业务流程指南》。

#### （二）目的与意义

本指南的制定，为铁路、航运、港口等铁水联运各参与主体提供明确的业务流程指导，推动内贸铁水联运“一箱制”业务流程模式规范化运行。其核心目的与意义主要表现为以下三个方面。

一是有效填补内贸铁水联运业务流程的空白。指南充分考虑内贸铁路、水路运输方式各运营主体的实际需求，系统梳理并规范从订舱、调运、装卸、运输到交付的全链条业务流程。通过引导各运输参与方在统一框架下协同作业，实现跨运输方式、跨运营主体的高效衔接，消除因流程不一致、信息不透明等导致的环节障碍，切实保障集装箱在内贸铁水联运全过程中的顺畅流转与高效运行。



二是明确内贸铁水联运各方主体责任清晰界定。内贸铁水联运“一箱制”业务流程涉及港口、航运、铁路等多个主体，各方在业务流程中的职责边界、信息传递及异常处置责任等方面缺乏统一界定，容易导致责任交叉、管理盲区及作业纠纷。本指南在业务全流程各环节中，明确各方在铁路托运、提箱装箱、铁路运输、港口换装、水路运输等关键节点的具体责任，推动建立基于业务流程清晰界定的协同管理机制，有效减少因责任不清导致的作业延误与纠纷，为“一箱制”模式下全程物流链条的顺畅运行提供坚实保障。

三是积极响应国家加快多式联运“一箱制”发展的战略部署。2023年8月，交通运输部等八部委联合下发了《关于加快推进多式联运“一单制”“一箱制”发展的意见》，明确提出集装箱运输“不换箱、不开箱、一箱到底”的“一箱制”服务模式加快推广，推动符合国际标准和国家标准铁路箱下水运输，健全多式联运单证格式、服务要求、业务流程、数据交换等方面技术标准。2024年11月，中共中央办公厅、国务院办公厅印发《有效降低全社会物流成本行动方案》，明确要推动建立内贸集装箱铁水联运体系，统一协同各种运输方式规则标准，加强设施衔接、信息共享、标准协同、安检互认。近年来，国内多式联运龙头企业积极开展铁水联运“一箱制”创新实践，已经探索形成了一些典型经验做法，为本指南的制定提供了坚实的实践支撑。

### （三）起草人及其工作内容

本文件起草单位：国能朔黄铁路发展有限责任公司、北京交通大学、中国集装箱行业协会、国能铁路装备有限责任公司、国能新朔铁路有限责任公司、国能包神铁路集团有限责任公司、国家能源集团航运有限公司、国能黄骅港务有限责任公司、国家能源投资集团有限责任公司、中远海运物流供应链有限公司、北部湾港股份有限公司、安徽省港航物流集团有限公司、江苏省港口集团有限公司、成都国际陆港运营有限公司、南昌向塘铁路口岸开发有限责任公司。

**表 1 标准编制各单位组成人员及其分工**

姓名	单位	工作内容
冯晓杰	国能朔黄铁路发展有限责任公司	负责标准范围的确定，协调内贸铁水联运“一箱制”业务流程的相关资料。
宋欣	国能朔黄铁路发展有限责任公司	协调征集参编单位，组织参编单位标准修改意见的征集。
赵松林	国能朔黄铁路发展有限责任公司	协调铁路、港口等企业调研。
李宝文	北京交通大学	负责标准合稿及定稿工作。
蒋永雷	北京交通大学	参与标准相关调研，负责标准第 1~7 章的编写。
卫振林	北京交通大学	参与标准相关调研，负责标准第 8~14 章的编写及意见修改。
王家军	中国集装箱行业协会	参与标准相关调研，协助参编单位标准修改



		意见的征集。
徐梦濛	中国集装箱行业协会	搜集与整理国内外研究现状文献。
董咚	国能铁路装备有限责任公司	提供集装箱铁路运输的相关资料，参与相关技术论证。
宋天望	国能新朔铁路有限责任公司	参与标准相关调研及集装箱铁路运输环节的技术论证。
郑海元	国能包神铁路集团有限责任公司	提供集装箱铁路运输的相关资料，参与相关技术论证。
孙蕾	国家能源集团航运有限公司	参与标准相关调研及集装箱水运环节的技术论证。
祝方珍	国能黄骅港务有限责任公司	提供集装箱在港口装卸的相关资料，参与相关技术论证。
李瑞俊	国家能源投资集团有限责任公司	参与标准相关调研。
李宗娜	中远海运物流供应链有限公司	参与“一箱制”业务流程的技术论证。
莫怒	北部湾港股份有限公司	提供内贸铁水联运异常处理与风险的相关资料。
孙旭林	安徽省港航物流集团有限公司	提供集装箱港口换装的相关资料。
万文智	江苏省港口集团有限公司	提供集装箱港口换装的相关资料。
高鸿皓	成都国际陆港运营有限公司	参与标准相关调研，提供集装箱铁路运输的相关资料。
殷小龙	南昌向塘铁路口岸开发有限责任公司	参与标准相关调研，提供集装箱铁路装卸的相关资料。

#### （四）主要工作过程

在本标准编制过程中，完成了大量的企业数据与信息分析、条文编写工作，并邀请了相关领域的专家、行业组织、企业代表进行了咨询和论证，确保了标准性技术文件的规范性和权威性。编制过程概要如下：

2025年9月，成立工作组，召开项目启动会，标准起草组积极讨论、调研需求、走访并收集材料，充分考虑我国内贸铁水联运集装箱业务流程实际情况，征求各港口、航运、铁路、多式联运经营人等企业的意见，咨询行业专家意见；

2025年10月，递交标准制修订建议书，待通过立项后开展标准起草；

2025年12月，通过中国集装箱行业协会正式立项；

2026年1—2月，组织起草单位讨论会，明确各起草单位分工，各单位共同编制标准征求意见稿草案；

2026年4月，组织起草单位合稿并对标准征求意见稿草案初稿进行讨论和完善，并提交中国集装箱行业协会，协会对征求意见稿草案初稿提出修改完善意见，起草组根据意见进行讨论和修改，形成征求意见稿。



## 二、标准编制原则、主要内容及依据

### （一）标准编制原则

标准编制主要遵循以下原则：

#### 1. 规范性

本标准按照 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》的要求进行编写。根据标准编写规则要求，使标准的结构、文体、术语等方面保持规范。

#### 2. 适用性

本标准充分结合内贸铁水联运业务的实际运作特点，考虑不同区域、不同规模企业在业务流程、信息处理、作业资源等方面的差异，提出具有广泛适用性和可操作性的业务流程指南。标准内容注重与各类运营主体的实际业务场景对接，覆盖典型业务环节，切实提升标准的实用价值和推广效果。

#### 3. 系统性

标准制定过程中，广泛吸纳了港口企业、航运企业、铁路货运站运营企业、铁路运输企业等不同类型主体的意见，确保标准内容反映实际作业需求和行业共识。标准从客户下单、签发运单等委托环节，集卡提空、铁路发运、水路运输、公路短驳等运输环节，再到目的地结算等交付环节进行全面梳理和系统概括，提出业务流程的指南建议，推动实现集装箱在内贸铁水联运全链条中“一箱到底”的服务目标。

#### 4. 协调性

本标准在内容设计与技术要求上，注重与现行国家标准、行业标准之间相互协调，避免交叉重复或矛盾冲突。同时，标准与既有铁路、水路等运输方式管理规章、办法及技术规范保持良好衔接，促进内贸铁水联运各环节的有机衔接，保障标准在内贸铁水联运全链条中的协调性和可落地性。

### （二）标准制定依据

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 1992—2023 集装箱术语

GB/T 17271—2023 集装箱运输术语

GB/T 18354—2021 物流术语



### (三) 标准主要内容

本文件所规定的主要技术内容在以下章节阐述。

#### 1. 第1章 范围

本文件提供了集装箱内贸铁水联运业务流程，以及在业务委托、订舱下单、铁路托运、提箱装箱、集港铁路运输、港口换装、水路运输、疏港铁路运输、交付结算、异常风险处理的指导。

本文件适用于内贸铁水联运“一箱制”业务流程。本文件不适用于危险货物集装箱业务流程。

#### 2. 第3章 术语和定义

对内贸铁水联运、一箱制2项术语进行了定义。

#### 3. 第4章 业务委托

(1) 合同签订：多式联运经营人与托运人签订多式联运合同是内贸铁水联运业务的初始环节。多式联运经营人依据托运人需求，提供铁水联运解决方案并拟定合同。

(2) 签发运单：多式联运经营人接受托运人委托，根据信息签发纸质或电子多式联运运单，各段承运人完成运输后及时更新运单信息。

#### 4. 第5章 订舱下单

(1) 订舱申请：多式联运经营人向水路实际承运人提出舱位预约与运输申请，以保障铁水联运业务的运输稳定性。

(2) 订舱确认：水路实际承运人收到申请后及时审核，确认后签发订舱确认单，安排预配计划与船舶运输。

#### 5. 第6章 铁路托运

(1) 填写运单：多式联运经营人根据托运人需求填写铁路运输托运单，分别向集港、疏港铁路运输企业申报发运计划，内容可包括收货人信息、发货人信息、货物详情、起讫站点等。

(2) 托运确认：铁路实际承运人审核托运单信息，通过后办理货物托运手续，并发布运输计划等信息。

#### 6. 第7章 提箱装箱

提箱装箱是指公路实际承运人提取空箱，并运送至指定地点完成货物装箱的作业过程。

(1) 提取空箱：多式联运经营人凭多式联运运单，自行或委托公路实际承运人至指定堆场提取对应空箱，并核验集装箱箱型、箱类、箱号及标记信息。

(2) 集装箱检查：公路实际承运人进行集装箱外观和内部检查。



(3) 货物装箱：公路实际承运人将空箱运至托运人指定位置交付装箱，并使用水印相机功能对装载过程拍照记录，并填制货物装载作业记录。

## 7. 第 8 章 集港铁路运输

由铁路实际承运人将集装箱从内陆铁路场站运至海港铁路场站。

(1) 重箱进站：多式联运经营人提前报备进站信息并预约集装箱集卡进场，公路实际承运人按要求完成称重、安检等流程后将集装箱运至指定堆场。

(2) 集装箱交接：多式联运经营人组织公路与铁路实际承运人做好集装箱交接检查，由铁路实际承运人负责检查、保管、装车、发运事宜。

(3) 申报计划：多式联运经营人向铁路实际承运人申报铁路发运计划，以便铁路实际承运人安排请车并通知装车作业。

(4) 列车编组：铁路场站经营人根据调度计划制定列车编组作业方案，并按进度报送作业情况。集装箱货物按整列装卸，条件允许时优先组织直通运输。

(5) 发车运输：铁路实际承运人发布发车通知，将集装箱运至海港铁路场站。

## 8. 第 9 章 港口换装

(1) 场站卸箱：集装箱抵港后，铁路实际承运人通知港口铁路站场经营人或铁路专用线经营人进行卸车与保管作业。

(2) 集装箱交接：多式联运经营人组织铁路实际承运人与港口经营人做好运输单证交接检查、集装箱外观检查、集装箱功能检查等集装箱交接检查，办理集装箱交接手续。

(3) 集装箱装船：船舶抵港后，港口经营人负责将集装箱运至码头，并完成配载装船。

## 9. 第 10 章 水路运输

(1) 离泊发运：离泊前水路实际承运人完成船舶离港报备与安全检查，确保船舶和货物安全离港；离泊后，水路实际承运人及时更新集装箱动态信息，多式联运经营人将发运信息通知收货人或其代理。

(2) 位置更新：船舶到港后，水路实际承运人及时更新运输信息，多式联运经营人及时通知收货人或其委托的货运代理。

(3) 到港卸船：水路实际承运人通知目的港经营人卸船，目的港经营人将集装箱移至指定堆场。

## 10. 第 11 章 疏港铁路运输

(1) 重箱进站：多式联运经营人向铁路实际承运人报备集装箱集卡进站信息，提前预约集装箱集卡进场。按照站场要求，将集装箱运至指定堆场。



(2) 集装箱交接：多式联运经营人组织港口经营人与铁路实际承运人做好集装箱交接检查，由铁路实际承运人负责检查、保管、装车、发运事宜。

(3) 申报计划：多式联运经营人向铁路实际承运人申报铁路发运计划，以便铁路实际承运人安排请车并通知装车作业。

(4) 列车编组：铁路场站经营人根据调度计划制定列车编组作业方案，并按进度报送作业情况。集装箱货物按整列装卸，条件允许时优先组织直通运输。

(5) 发车运输：铁路实际承运人发布发车通知，将集装箱运至目的地所在铁路站场。

## 11. 第 12 章 交付结算

(1) 场站卸箱：集装箱货物运抵铁路站场之后，多式联运经营人安排公路运力或通知收货人提取集装箱，办理票据交付。

(2) 货物交付：多式联运经营人按约定将集装箱交付收货人，并将签收单据等送达托运人。

(3) 运费结算：多式联运经营人按合同约定收费，并与托运人、各承运人完成结算。实际业务流程中，部分结算可能因合同约定或行业管理提前进行。

(4) 集装箱还箱：多式联运经营人按约定将集装箱归还至指定堆场，并完成箱体检查。

## 12. 第 13 章 异常风险控制

(1) 运输延误：明确因铁路运输延迟、水路运输延迟导致的货物延误无法按时装船时的处理机制，包括及时协商、重新订舱等措施，从而合理分配风险，减少延误损失的扩大。

(2) 应急处理：《中华人民共和国安全生产法》第二十五条规定，“生产经营单位的安全生产管理机构以及安全生产管理人员履行下列职责：组织或者参与拟订本单位安全生产规章制度、操作规程和生产安全事故应急救援预案；组织或者参与本单位安全生产教育和培训，如实记录安全生产教育和培训情况”。《生产经营单位生产安全事故应急预案编制导则》（GB/T 29639）规定了生产经营单位生产安全事故应急预案的编制程序、体系构成和综合应急预案、专项应急预案、现场处置方案的主要内容以及附件信息。本条款提出“多式联运经营人与相关管理部门和单位建立突发事件应急联动机制”，旨在提升多式联运系统的整体韧性与风险抵御能力。

(3) 货物破损：提出运输及作业过程中发现货物或集装箱异常时的报告与处理程序。

(4) 货物理赔：本条款提出了货物发生毁损、灭失时的赔偿责任主体，明确内外责任衔接与索赔依据，保障各方合法权益。

## 13. 附录 A 业务流程

根据国能朔黄铁路发展有限责任公司、中远海运物流供应链有限公司、北部湾港股份有限公司、安徽省港航物流集团有限公司、江苏省港口集团有限公司、成都国际陆港运营有限公司等起



草单位在内贸铁水联运“一箱制”业务流程方面的实践经验，结合各单位集装箱作业管理办法、货运作业流程和质量标准等文件要求，总结形成内贸铁水联运“一箱制”业务流程指南，为委托环节、运输环节、交付环节的流程提供业务指导。

### 三、采用国际标准或国外先进标准的程度

本标准未采用国际标准。

### 四、与现行法律法规和强制性国家标准的关系

无

### 五、重大分歧意见的处理经过和依据

无

### 六、标准涉及专利的处置

无

### 七、贯彻标准的要求和措施建议

本标准作为团体标准，由多家单位共同起草，囊括了铁路运输企业、铁路货运站运营企业、港口企业、航运企业等，吸收了相关各方的意见，遵循开放、透明、公平的原则，最大限度地保证了铁水联运参与主体获取相关信息，反映了标准使用者的共同需求，为该标准的组织实施奠定了基础。建议采取以下贯彻标准措施。

**一是加强本标准的宣贯解读。**面向全社会广泛宣传内贸铁水联运“一箱制”的重要性，面向企业加强宣传、及时辅导，引导集装箱在内贸铁水联运业务流程中“不换箱、不开箱、一箱到底”。

**二是加快标准实施应用。**本标准发布后，优先在参编单位内部实施，社会企业自愿采用。遵照标准的规定，规范内贸铁水联运“一箱制”业务流程，逐步提升内贸铁水联运“一箱制”业务水平，推动多式联运高质量发展。

### 八、代替或废止现行有关标准的建议

无

### 九、其他予以说明的事项

无

标准编制组

2026年5月

