

上海市高校教育高地重点建设专业教材

国际物流管理系列丛书

王学锋 郑丙贵 编著

国际货运代理概论



同济大学出版社

国际物流管理系列丛书

上海市高校教育高地重点建设专业教材

国际货运代理概论

王学锋 郑丙贵 编著

同济大学出版社

内 容 提 要

本書是一本關於國際貨運代理基本概念、基礎理論、基本制度方面的書，以國際貨運代理基本概念、歷史、業務範圍、代理制度等為基礎，較為詳細地分析了國際貨運代理作為代理人、無船承運人、國際多式聯運經營人、倉儲經營人時的基本概念、業務規範、法律制度等。對菲亞塔示範規則、單據和國際貨運代理責任保險等也有詳細的介紹。

本書可作為高等院校物流管理、國際貿易、經濟學、國際貨運與報關、港航管理等專業教材，也可作為相關學科研究和實踐的參考書。

图书在版編目(CIP)数据

国际货运代理概论/王学锋, 郑丙贵 编著. —上海:
同济大学出版社, 2006.4

ISBN 7-5608-3212-1

I. 国... II. ①王... ②郑... III. 国际运输: 货物
运输—代理(经济)—概论 IV. F511.41

中国版本图书馆CIP数据核字(2005) 156438号

国际货运代理概论

王学锋 郑丙贵 编著

策划 吴建章

责任编辑 胡兆民

责任校对 徐春莲

封面设计 吴芳亮

出 版
发 行

同济大学出版社

(上海四平路1239号 邮编200092 电话021-65985622)

经 销 全国各地新华书店

印 刷 常熟市华顺印刷有限公司

开 本 787mm×960mm 1/16

印 张 19.5

字 数 390 000

印 数 1—4300

版 次 2006年4月第1版 2006年4月第1次印刷

书 号 ISBN 7-5608-3212-1/F·309

定 价 28.00元

本书若有印装质量问题, 请拨打电话: (021) 65512439

65510466

序 言

在世界经济的快速发展和现代科学技术的双重推动下,国际物流产业得到了长足发展,成为了国民经济中的一个重要组成部分。物流业对于提高人民生活质量、改变经济增长方式、推动国民经济发展、营造优良社会与产业环境等发挥着越来越大的作用,其发展程度已成为衡量国家现代化进程和综合国力的标志之一。国际物流涉及交通运输、仓储管理、配送、信息等多个社会经济活动领域,是一个综合性产业,因而,各国正从政策、技术等方面扶持本国国际物流的发展。国际物流业正受到各国政府和企业前所未有的重视。

世界上经济发达的国家对物流学科的研究已经有了几十年的发展历程,并拥有了比较系统的理论体系,但是,与成熟学科相比,现代物流学科仍然处于探索和完善阶段。与国外比较发达的物流学科相比,我国现代物流学科建设还存在一定差距,所以,上海市启动了物流管理学科的建设工程,并对上海海事大学物流管理学科建设项目给予资助。上海海事大学除在物流管理学科研究方面进行建设外,还配合上海国际航运中心建设的需要,进行国际物流管理方面的研究。由于上海海事大学在国际物流管理方面已经具有一定优势,又根据国际物流管理理论研究、实际工作以及教学的需要,所以组织编写国际物流管理系列丛书。

国际物流管理系列丛书涉及国际物流管理的经济、贸易、法律、技术等问题,各书自成体系,同时又融于整体,并由具有丰富实践经验和扎实理论基础的作者撰写。相信本系列丛书的撰写、出版将为物流管理学科的发展和国际物流实践提供有益的帮助。

上海海事大学副校长、教授、博士生导师
中国物流学会副会长

黄有方

编写说明

国际货运代理业是具有悠久历史的传统行业,随着多式联运和现代物流的发展,国际货运代理企业在从事传统的代理业务外,正逐渐转变角色,从事物流、仓储、多式联运、无船承运等业务,并面临越来越多的机遇和挑战。国际货运代理企业在从事不同业务时,会以不同身份出现,所建立的法律关系和承担的法律 responsibility 也有差异。

但是,传统的国际货运代理的“名”经常与其从事的业务“实”不符,导致了许多的误解与混乱。为此,本书重新翻译“Freight Forwarder”的用语,提出“国际货运服务经营者”概念。当国际货运服务经营者以代理人身份从事活动时,称为国际货运服务代理人;当国际货运服务经营者以当事人身份从事无船承运业务、仓储业务、多式联运业务等时,称为国际货运服务当事人。

我们深知,要改变被人们长期使用并已成习惯用语的概念并非易事,而且这里还涉及有关立法问题。因此,书名仍然沿用传统的“国际货运代理”一词。但是,从逻辑、表达等角度而言,“国际货运服务经营者”确实有许多方便、合理之处。

国内已有多本关于国际货运代理方面的书籍,但本书具有以下特色:

第一,以阐明传统的国际货运代理业务基本概念、基本理论、基本制度为目的,对具体的国际货运业务内容不作详细论述,以避免大而全的体系。

第二,对我国新建立的无船承运人制度予以特别关注,详细介绍了我国相关的管理制度,弥补有关教材在这方面的不足。

第三,详细介绍有关标准交易条款,尤其是菲亚塔(FIATA)示范规则以及单据。另外,还分析了我国和德国有关标准交易条件。

第四,详细介绍了大陆法系和英美法系关于代理方面的制度,这是理解各国关于传统国际货运代理制度不同规定的基础,也是正确理解国际货运代理企业法律地位的前提。

第五,从掌握国际货运代理基础知识角度,本书对国际货运服务经营者作为国际多式联运经营人、仓储经营人及国际货运服务经营者责任保险进行了较为详细的介绍。

通过对本书的学习,希望读者掌握国际货运服务业知识,并为从事国际货运服务活动奠定良好的基础。本书可作为高等院校物流管理、国际贸易、经济学、国际货运与报关、港航管理等专业教材,也可作为相关学科研究和实践的参考书。

尽管国际货运服务业具有悠久的历史,其业务操作也有基本的规范,但是,编写一本涉及其多种业务的基础性的书籍仍然存在许多困难,包括内容的选择、体系的安排等问题。本书在探讨国际货运服务基础理论方面是一种尝试,希望对有关专业的读者在掌握相关知识时有所帮助,并敬请读者对书中的疏漏之处提出宝贵意见。

国际货运代理行业协会、上海海事大学和同济大学出版社的同志们对本书的撰写和出版给予了极大的帮助,在此表示衷心感谢!

编 者

2006年3月

丛 书 编 委 会

主 任 黄有方

副主任 王学锋

委 员 陆 琪 郑丙贵 祝炳发

刘达芳 姚大伟 王任祥

程晋斌

目 录

序 言

编写说明

第一章 绪论	1
第一节 国际货运服务经营者	1
第二节 国际货运服务业的历史沿革	6
第三节 国际货运服务业自律组织	10
复习思考题	16
第二章 代理法律制度	17
第一节 代理概述	17
第二节 代理的分类	21
第三节 代理权的产生与行使	25
第四节 代理关系中当事人的地位	31
第五节 代理关系的终止	34
复习思考题	35
第三章 国际货运服务经营者的法律地位	36
第一节 各国关于国际货运服务经营者法律地位的规定	36
第二节 国际组织关于国际货运服务经营者的法律地位	40
第三节 国际货运服务委托合同	44
复习思考题	53
第四章 国际货运服务业务范围	54
第一节 国际货运服务经营者的经营范围	54
第二节 国际货运服务代理人的业务范围	55
第三节 国际货运服务当事人的业务范围	58
第四节 国际货运服务经营者的专项经营资质	61
第五节 国际货运服务行为规范	64
复习思考题	68

第五章 无船承运人	69
第一节 无船承运人的概念和地位	69
第二节 中国无船承运人制度	79
第三节 美国无船承运人制度	113
复习思考题	122
第六章 国际多式联运经营人	123
第一节 国际多式联运概述	123
第二节 国际多式联运方式	126
第三节 国际多式联运单证	130
第四节 国际多式联运的惯例与公约	134
复习思考题	141
第七章 仓储经营人	142
第一节 仓储的概述	142
第二节 货物的入出库与保管	148
第三节 保税货物仓储	156
第四节 仓储合同与仓单	168
第五节 仓储合同当事人的权利和义务	173
复习思考题	178
第八章 国际货运服务标准交易条款	179
第一节 标准交易条款的性质及解释	179
第二节 菲亚塔国际货运服务示范规则	181
第三节 中国国际货运代理协会标准交易条件	193
第四节 德国国际货运服务标准交易条件	203
复习思考题	210
第九章 菲亚塔单据	211
第一节 菲亚塔运送指示	211
第二节 菲亚塔危险品运输声明	212
第三节 菲亚塔收货凭证	215
第四节 菲亚塔运输凭证	217
第五节 菲亚塔多式联运提单	219

第六节 菲亚塔多式联运运单	227
第七节 菲亚塔多式联运重量凭证	230
第八节 菲亚塔仓库收据	231
复习思考题	232
第十章 国际货运服务经营者责任保险	233
第一节 责任保险概念	233
第二节 国际货运服务经营者责任	235
第三节 国际货运服务经营者责任风险防范	241
第四节 国际货运服务经营者责任保险	244
复习思考题	249
附录	
附录一 中国国际货运代理协会标准交易条款(中文)	250
附录二 中国国际货运代理协会标准交易条件(英文)	257
附录三 菲亚塔国际货运服务示范规则(英文)	268
附录四 德国国际货运服务标准交易条件(2003 年版)(英文)	276
附录五 物流责任保险条款	291
主要参考文献	299

第一章 绪 论

学习目标

掌握国际货运代理概念的由来、国际货运服务经营者概念的含义、了解国际货运服务业的历史、掌握菲亚塔和中国国际货运代理协会的产生、组织机构、活动内容。

第一节 国际货运服务经营者

一、国际货运代理人名称之由来

“货运代理”是由英文“Freight Forwarding”翻译而得；“货运代理人”则是由英文的“Freight Forwarder”或“Forwarding Agent”翻译而得。最初，“Freight Forwarder”和“Forwarding Agent”是同义词，因此，我国将“Freight Forwarder”或“Forwarding Agent”翻译为“货运代理人”是恰当的。“国际货运代理”或“国际货运代理人”则只要加上国际“International”即可。“International Freight Forwarding”就是“国际货运代理”，“International Freight Forwarder”或“International Forwarding Agent”就是“国际货运代理人”。实际上，即使在“Freight Forwarder”前不加“International”，货运代理人通常所指的即是国际货运代理人。

随着国家的建立、社会的进步及专业分工，最早有了为进出国境代办有关手续的报关行(Customs Broker)，然后又有了为进出国境代办货物运输业务的货运代理人(Forwarding Agent)。货运代理人从仅仅从事代理业务发展到了以自己的名义从事相关活动，开始更多使用“Freight Forwarder”一词。目前，对“Freight Forwarder”一词的理解在使用英语的国家也有不同的含义，而在非英语国家和地区也有不同的译法，在法国译为“Transitaire”，在德国译为“Spediteur”，在日本则使用片假名“フォワード”表示。我国的普遍译法是“国际货运代理人”，但是，也有“运输代理人”、“货物运输行”、“承揽运送人”、“运输承揽人”、“货运承揽人”等多种译法。

二、国际货运服务经营者的定义

(一)“Freight Forwarder”的翻译问题

随着传统的国际货运代理人不断拓展业务范围,从代理人业务发展到无船承运业务、多式联运业务、物流业务等,“Freight Forwarder”与“Forwarding Agent”不再是同义词了,“Forwarding Agent”成为“Freight Forwarder”的一部分。这样,在我国普遍被接受的“国际货运代理”或“国际货运代理人”的概念不能完全反映当今“Freight Forwarder”的含义,并导致了“名不符实”的现实。为此,有必要重新翻译“Freight Forwarder”。

我国对“代理”及“代理人”等概念有特定的法律含义。《民法通则》规定,代理是指“代理人在代理权限内,以被代理人的名义实施民事法律行为,被代理人对代理人的代理行为,承担民事责任”的法律行为。当“Freight Forwarder”从事无船承运业务、多式联运业务、物流业务时,是以自己的名义参与运输等服务,不是以委托人(被代理人)的名义,这样,继续使用“国际货运代理”或“国际货运代理人”容易产生权利、义务和责任的混淆,不利于建立规范的市场秩序。

在非亚塔(International Federation of Freight Forwarders Associations)示范规则(FIATA Model Rules For Freight Forwarding Services)中,将“The Freight Forwarder’s liability”分为非当事人(except as principal)责任和当事人(as principal)责任两类。这种分类已被国际社会广泛接受,我国继续沿用“国际货运代理人”表示“Freight Forwarder”的含义是难以与国际社会接轨的。

我国一般在将《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》中的“国际货运代理企业”翻译成英文时,用“Freight Forwarder”。在我国确立独立的无船承运人制度后,《国际货物运输代理业管理规定》中的国际货运代理企业不再包括从事无船承运业务的企业。但是,在对外交往中,如果继续使用“Freight Forwarder”表示我国与其他一些国家、菲亚塔组织等定义的类似的经营者的时,可以将《中华人民共和国国际海运条例》规定的无船承运业务经营者包括在内。当然,在个别国家,如美国,“Freight Forwarder”的含义并不是非常广泛。

在我国以往有关法规中,“运输服务业”被赋予了特定的含义。按照1996年6月18日交通部发布的《中华人民共和国水路运输服务业管理规定》的规定,在中国境内为国内水路运输提供船舶代理和客货运输代理的服务被称为水路运输服务。因此,也可以类似地将国际货物运输代理业称为国际货物运输服务业。

“Freight Forwarder”一词确实很难翻译,根据意译将其翻译为“国际货运

代理人”已经不合适,根据音译或许具有一定参考价值,“Forwarder”一词的发音近似于“服务的”,将意译和音译结合起来,可将“Freight Forwarder”翻译为“货运服务的人”。结合我国习惯用法,我们称之为“货运服务经营者”或者“国际货运服务经营者”。

在美国,狭义的国际海上货运代理人(Ocean Freight Forwarder)和无船承运人(Non-Vessel-Operating Common Carrier, NVOCC)被统称为“国际海运中介人”(Ocean Transportation Intermediaries, OTI)。依此类推,在我国也可称之为“国际海运中介人”,但是,由于为国际货物运输提供中介人服务的企业范围比较广泛,用来称呼目前“Freight Forwarder”所从事业务的各类主体似乎不是很合适。

基于上述理由,对我国国际货运代理业一些传统概念予以重新命名、重新定义是非常有必要的。但是,本书在引用有关法律法规时,仍然按照法律法规的原有规定。

(二)相关概念的解释

1. 国际货运服务业

用“国际货运服务业”代替“国际货物运输代理业”或“国际货运代理业”。

根据《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》第2条规定,国际货物运输代理业,是指接受进出口货物收货人、发货人的委托,以委托人的名义或者以自己的名义,为委托人办理国际货物运输及相关业务并收取报酬的行业。这个定义同样适用于国际货运服务业,因此,国际货运服务业包括以代理人和当事人两种身份从事国际货运服务的行业。

2. 国际货运服务经营者

用“国际货运服务经营者”代替“国际货物运输代理企业”(有时也被称为国际货运代理人)。

按照《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》等相关规定,“国际货物运输代理企业”是指依照相关法律的规定设立并获得从事国际货物运输代理经营资格的企业。“国际货运服务经营者”即指依法设立,获得从事国际货运服务经营资格的企业,包括以代理人和当事人两种身份从事国际货运服务的企业。国际货运服务经营者包括国际货运服务代理人和国际货运服务当事人。

3. 国际货运服务代理人

用“国际货运服务代理人”代替以代理人身份从事业务的“国际货运代理企业”。《国际货物运输代理业管理规定实施细则》规定,国际货运代理企业作为代理人从事国际货运代理业务,是指国际货运代理企业接受进出口货物收货

人、发货人或其代理人的委托,以委托人名义或者以自己的名义办理有关业务,收取代理费或佣金的行为。因此,国际货运服务代理人,是指接受进出口货物收货人、发货人的委托,以委托人的名义,为委托人办理国际货物运输及相关业务并收取报酬的企业。国际货运服务代理人相当于传统意义上狭义的国际货运代理企业。

4. 国际货运服务当事人

用“国际货运服务当事人”代替“独立经营人”。《国际货物运输代理业管理规定实施细则》规定,国际货运代理企业作为独立经营人从事国际货运代理业务,是指国际货运代理企业接受进出口货物收货人、发货人或其代理人的委托,签发运输单证、履行运输合同并收取运费以及服务费的行为。传统概念在这里产生的问题最多,可以说是词不达意,因为既然是独立经营人,为什么从事的还是代理业务?这里的“委托”与作为代理人身份接受委托有什么区别?什么是独立经营人?以代理人身份从事业务活动难道不是一个独立的经营人?“国际货运服务当事人”完全可以避开这些恼人的问题,其含义是指国际货运服务经营者以当事人身份从事国际货运服务的经营者。这里不强调签发运输单证,是因为国际货运服务当事人除以无船承运人、多式联运经营人这种当事人身份参与运输服务外,还可以从事仓储、包装、流通加工等物流服务。

5. 无船承运人

《国际海运条例》第7条规定,无船承运业务,是指无船承运业务经营者以承运人身份接受托运人的货载,签发自己的提单或者其他运输单证,向托运人收取运费,通过国际船舶运输经营者完成国际海上货物运输,承担承运人责任的国际海上运输经营活动。我们可以将无船承运业务经营者等同于无船承运人。

无船承运人,也称无船公共承运人,是指不经营船舶,以承运人身份接受货载并且承担承运人责任,与国际船舶运输经营者的关系属于托运人的国际货运服务经营者。无船承运人属于国际货运服务当事人。

无船承运人的上述定义表明,其与国际船舶运输经营者是不同的,在性质上仍然属于国际货运服务经营者,正如在美国被定位在国际海运中介人一样。

6. 国际货运代理人协会联合会

国际货运代理人协会联合会(International Federation of Freight Forwarders Associations, FIATA),也可称为菲亚塔,理论上可翻译为“国际货运服务经营者协会联合会”,为了避免使用上的混淆,暂时保留“国际货运代理人协会联合会”的译法,而在更多场合使用菲亚塔。

7. 中国国际货运代理协会

继续使用“中国国际货运代理协会”(China International Freight Forwarders

Association, CIFA)。该协会 2000 年 9 月 6 日在北京成立,是非亚塔的国家会员。但从理论上,改为“中国国际货运服务经营者协会”或许更合适。

三、国际货运服务经营者的作用

国际货运服务经营者需要通晓国际贸易环节,精通各种运输业务,熟悉有关法律法规,业务关系广泛,其信息来源准确、及时,与各种运输方式的承运人、仓储经营人、保险人、港口、机场、车站、堆场、银行等相关企业,以及海关、检验检疫、进出口管制等有关政府部门存在着密切的业务关系。这样,不论对于进出口货物的收货人、发货人,还是对于承运人和港口、机场、车站、仓库经营人,都有重要的桥梁和纽带作用。对促进国际贸易和国际运输事业发展,增加本国的外汇来源以及本国国民经济发展和世界经济的全球化,都有重要的推动作用。在国际货物运输服务方面,对委托人或者货主而言,国际货运服务经营者至少可以发挥以下作用。

1. 组织协调作用

国际货运服务经营者历来被称为“运输的设计师”,“门到门”运输的组织者和协调者。凭借其拥有的运输知识及其他相关知识,国际货运服务经营者组织运输活动,设计运输路线,选择运输方式和承运人;协调与国际货运服务相关的个人、企业单位以及政府部门的关系。因此,货主可以省却亲自办理这些事情的时间,减少许多不必要的麻烦。

2. 专业服务作用

国际货运服务经营者的本职工作是利用自身专业知识和经验,提供国际货物运输中的货物承揽、交运、拼装、集运、接卸、交付等服务。国际货运服务经营者可以接受委托人的委托,办理货物的保险、海关、检验检疫、进出口管制等手续,有时甚至可以代理委托人支付运费、垫付税金和政府规费。国际货运服务经营者通过向委托人提供各种专业服务,可以使委托人不必在自己不够熟悉的业务领域花费更多的心思和精力,使不便或难以依靠自己力量办理的事宜得到恰当、有效的处理,有助于提高委托人的工作效率。

3. 沟通控制作用

国际货运服务经营者拥有广泛的业务关系、发达的服务网络、先进的信息技术手段,可以随时保持货物运输关系人之间、货物运输关系人与其他有关企业和部门之间的有效沟通,对货物进行运输的全过程进行准确跟踪和控制,保证货物安全、及时地运抵目的地,顺利办理相关手续,准确送达收货人,并应委托人的要求提供全过程的信息服务及其他相关服务。

4. 咨询顾问作用

国际货运服务经营者通晓国际贸易环节,精通各种运输业务,熟悉有关法律法规,了解世界各地有关情况,信息来源准确、及时,可以就货物的包装、储存、装卸和照管,货物的运输方式、运输路线和运输费用,货物的保险、进出口单证和价款的结算,领事、海关、检验检疫、进出口管制等有关当局的要求和其他事项向货主提出明确、具体的咨询意见,协助货主设计、选择适当处理方案,使货主避免或减少各种风险、周折和不必要的费用支出。

5. 降低成本作用

国际货运服务经营者掌握货物的运输、仓储、装卸、保险等市场行情信息,与货物的运输关系人、仓储保管人、港口、机场、车站、堆场经营人和保险人有着长期、密切的友好合作关系,拥有丰富的专业知识和业务经验、有利的谈判地位和娴熟的谈判技巧,通过国际货运服务经营者的努力,可以选择货物的最佳运输路线、运输方式,最佳仓储保管人、装卸作业人和保险人,争取公平、合理的费率,甚至可以通过集运效应使所有相关各方受益,从而降低货物运输关系人的业务成本,提高经营效益。

6. 资金融通作用

国际货运服务经营者与货物的运输关系人、仓储保管人、装卸作业人及银行、海关当局等相互了解,关系密切,长期合作,彼此信任。国际货运服务经营者可以代替收货人、发货人支付有关费用、税金,提前与承运人、仓储保管人、装卸作业人结算有关费用,凭借自己的实力和信誉向承运人、仓储保管人、装卸作业人及银行、海关当局提供费用、税金担保或风险担保,可以帮助委托人融通资金,减少资金占压,提高资金利用效率。

第二节 国际货运服务业的历史沿革

一、国际货运服务业的产生与发展

国际货运服务业是社会进步和社会分工发展的产物,是国际贸易和国际运输发展的直接结果。随着人类社会从产品经济向商品经济的过渡,经济贸易往来的频繁,涉及地域的扩大,贸易环节的增加,社会经济关系的日趋复杂,社会分工细化,在公元 10 世纪的欧洲大陆开始出现以报关行名义从事运输代理服务的国际货运服务代理人,并且随着公共仓库的建立,海上贸易的扩大,欧洲交易会的举办,逐步有所发展。13 世纪,欧洲的一些咖啡馆里开始出现根据国际贸易货主需要探听运输信息,选择承运人,组织、安排货物运输,代为办理相关

业务手续的人。最初,国际货运服务代理人依附于货主,接受收货人、发货人的委托,办理货物的仓储、交运、装卸、运输、接收、通关手续,并收取一定的佣金。16世纪,为了稳定客户,增加收入,其中的一些公司开始向客户签发自己的单据。18世纪,已经开始出现将数个托运人发往同一目的地的货物集中向承运人托运,并为客户办理货物投保手续的公司。19世纪,海洋运输和铁路运输迅速发展,国际货运服务业也日益繁荣,并开始向专业化方向发展。随着国际货运服务业的繁荣和向专业化发展,在国际货运服务经营者之间逐渐产生联合、合作和加强行业自律的愿望,欧、美各国纷纷成立国际货运服务业组织,并于1880年1月19日在德国莱比锡成功地举行了第一次全球性的代表大会。

进入20世纪以后,随着货运服务经营制度和运作方式的改革,国际货运服务业的振兴,国际货运服务经营者之间的国际合作获得较大发展。1926年5月31日,16个国家的国家级国际货运服务经营者协会在奥地利的维也纳成立了菲亚塔这一非营利性的民间国际货运服务业组织,以保障和提高国际货运服务经营者在全球的利益。1965年,菲亚塔在瑞士的苏黎士设立了总秘书处,以协调全球货运服务业的活动,加强与其他国际组织的联系与合作。1977年,又在印度孟买设立了亚洲秘书处,以关注亚洲地区货运服务行业,与该地区的国际货运服务经营者和国家行业组织建立直接的长期联系。

20世纪30年代以后,汽车运输、航空运输、管道运输相继崛起,迅速发展。随着航空运输的发展,各国开始出现专门从事航空运输业务的国际货运服务经营者,向货主提供办理托运或提取货物服务,向航空公司提供揽货、制单服务,并且从事集运业务。为了保证安全、定期、经济的航空运输,促进直接或间接从事航空运输业务的企业之间的合作,统一国际航空运输制度,开展代理业务,1945年4月16日,国际上从事定期航班业务的航空公司和航空国际货运服务经营者成立了国际航空运输协会(IATA)这一非政府组织。该协会的主要活动之一就是召开航空货运及国际货运服务业会议,讨论航空货运及航空国际货运服务业务,就航空公司和国际货运服务经营者之间的关系采取行动。

这些国际货运服务业组织的诞生,加强了不同国家的国际货运服务经营者的交流,规范了国际货运服务经营者的业务行为,维护了国际货运服务经营者的利益,促进了世界国际货运服务业的发展。20世纪50年代以后,国际货运服务业进入了高速发展时期。

二、我国国际货运服务业

在鸦片战争以前,我国的国际货运服务业发展十分缓慢。1840年鸦片战争以后,随着帝国主义列强的入侵,具有资本主义色彩的国际贸易、航运、保险等