

高职高专国际商务系列教材

国际货运代理基础

童宏祥 孙婧 主编



上海财经大学出版社

图注版目录 (I) 图注版目录 (I)

国际货运代理基础 (童宏祥、孙婧主编, 上海财经大学出版社, 2007.2)

(高师高专国际商务系列教材)

ISBN 978-7-81098-831-6/F · 180

国际货运代理基础

中国版本图书馆CIP数据核字(2008)第104283号

童宏祥 孙婧 主编

责任编辑: 燕淑斌

封面设计: 曹国燕

GUOJI HUOYUN DAILI JICHU

国际货运代理基础

童宏祥 孙婧 主编

上海财经大学出版社发行

(上海市威海路321号 邮编 200434)

网址: <http://www.sufep.com>

电子邮箱: webmaster@sufep.com

全国新华书店经销

上海惠德实业有限公司印刷

2007年2月第1版 2007年2月第1次印刷

 上海财经大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际货运代理基础/童宏祥,孙婧主编. —上海:上海财经大学出版社,2007.2

(高职高专国际商务系列教材)

ISBN 978-7-81098-834-6/F·780

I. 货… II. ①童…②孙… III. 国际运输:货物代理-代理(经济)-高等学校:技术学校-教材 IV. F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 164563 号

☐ 责任编辑 刘晓燕

☐ 封面设计 薛鹏伟

GUOJI HUOYUN DAILI JICHU

国际货运代理基础

童宏祥 孙婧 主编

上海财经大学出版社出版发行

(上海市武东路 321 号乙 邮编 200434)

网 址: <http://www.sufep.com>

电子邮箱: webmaster@sufep.com

全国新华书店经销

上海惠顿实业公司印刷装订

2007 年 2 月第 1 版 2007 年 2 月第 1 次印刷

700mm×960mm 1/16 18.75 印张 316 千字

印数:0 001—4 200 定价:24.00 元

童, (章二第)苗建, (章十第)亮金改, (章六第, 章五第)散仔, (章八第
育良敬中并, 别育平本学同知于由。(章一第)孙嘉吴, (章三第)莹莹
。慈显名不亲寺味并同新县, 诚授策新特

前言

2005年1月

国际货运代理专业是我国一个新兴的、综合性的应用性专业。改革开放以来,随着我国对外开放的进一步深入,尤其是我国加入WTO以后,我国进出口贸易总额在2005年已高达1.4万多亿美元,位居世界第三,成为世界贸易大国。而上海已逐渐成为国际贸易中心和国际航运中心,2005年上海的进出口贸易总额占全国贸易总额的24.6%。上海洋山港的建成,吸引着著名的外国航运公司,排名全球前二十位的集装箱班轮公司全部开进上海,推动了长江流域江海联运和海海联运的发展。2006年上海港全年的货物吞吐量达到5.3亿吨,超过了新加坡港,雄踞世界第一。同时,与此相适应的联结国际贸易和国际货物运输业务桥梁的货运代理企业,每年以20%的增幅递增,国际货运代理从业人员的需求日益扩大。为此,全国多数高职高专院校先后开设了国际货运代理专业。

“国际货运代理基础”是国际货运代理专业的主干基础课程,它以我国进出口贸易业务为背景,围绕国际货运代理业务这一主线,强调理论知识为业务操作服务,按照实际工作情境组织课程内容,并在每章设置与其内容相关的课外阅读和复习思考题等。

全书结构新颖、内容完整、业务详实、方法具体、实例丰富、样例齐全,并结合了全国国际货运代理员职业资格证书考纲的要求,具有较强的实用性。本书可作为高等职业技术学院和中等职业学校“国际货运代理基础”的专业教材。

本书由童宏祥、孙婧主编。具体编写分工是:童宏祥(第四章、

前言

2007 年 1 月

目 录

前 言	1
第一章 国际货运代理概论	1
第一节 国际货运代理的产生	1
第二节 国际货运代理的发展	7
第三节 国际货运代理的现状和发展方向	11
课外阅读:年收益 1.8 亿卢比,“达巴瓦拉”成为经济管理学院的研究案例	15
复习与思考题	18
第二章 国际货运代理企业的管理	20
第一节 国际货运代理企业概述	20
第二节 国内投资的国际货运代理企业的管理	21
第三节 外商投资的国际货运代理企业的管理	32
课外阅读:不断自我调整以适应环境的变迁,UPS 虽经百年风霜仍枝繁叶茂	37
复习与思考题	40
第三章 国际货运代理企业的业务经营	43
第一节 国际货运代理企业的业务经营范围	43
第二节 国际货运代理企业的业务经营资质	48
课外阅读:邮政改革,一石激起千层浪	68
复习与思考题	71

第四章 国际货运代理企业及从业人员的行为规范	73
第一节 国际货运代理企业的行为规范	73
第二节 国际货运代理企业从业人员的行为规范	79
课外阅读:20 国港口特殊规定简介	81
复习与思考题	83
第五章 国际货运代理的法律地位	86
第一节 民事代理概述	86
第二节 国际货运代理的民事法律地位	95
第三节 国际货运代理的权利和义务	105
课外阅读:国际货运代理在集拼箱业务中的法律地位	118
复习与思考题	120
第六章 国际货运代理的责任与责任风险的防范	123
第一节 国际货运代理的责任	123
第二节 国际货运代理的责任保险	137
课外阅读:无单放货及货代在无单放货纠纷中的责任	147
复习与思考题	150
第七章 国际货运市场营销	153
第一节 国际货运市场营销概述	153
第二节 国际航运市场营销	168
第三节 国际航空市场营销	177
第四节 第三方物流市场营销	181
课外阅读:中储的物流策略	193
复习与思考题	197
第八章 国际贸易与货运代理业务	200
第一节 国际海上货物运输及货运代理业务	200
第二节 国际航空货物运输及货运代理业务	219
第三节 国际铁路货物运输及货运代理业务	224
第四节 其他货物运输代理业务	232
课外阅读:THC 的昨天、今天和明天	236

复习与思考题	239
附录	242
附录 1 FIATA 格式单证	242
附录 2 FIATA 国际货运代理业示范法	270
附录 3 中国国际货运代理协会标准交易条件	275
附录 4 复习与思考题解答	282

第一章 国际货运代理概论

第一节 国际货运代理的产生

一、国际货运代理业的历史

(一) 世界国际货运代理业的历史

国际货运代理是伴随着社会生产、国与国之间的商品交换的发展和社会分工的细化而产生的。国际贸易发展的初期,贸易和运输是结合在一起来进行国际间商品交换的。随着公共仓库在港口和城市的建立,海上贸易的扩大以及欧洲交易会的举办,运输从国际贸易中分离出来,逐渐成为一个独立的行业。国际贸易和国际运输的进一步发展,对社会分工又提出了一个新的要求,那就是在贸易行业和运输业之间需要有中间人,以便为贸易商探听运输信息,选择承运人和运输工具,组织安排货物运输并办理相应的业务手续。因此,从公元 10 世纪起,国际货运代理开始在欧洲出现,最初是作为佣金代理(Commission Agency),依附于进出口贸易商,代表进出口贸易商安排货物的装卸、储存、运输、收取货款等日常业务工作。到了 16 世纪,已有相当数量的货运代理公司签发自己的提单、运单及仓储收据等。

公元 18 世纪,货运代理开始越来越多地把几家托运人运往同一目的地的货物集中起来托运并开始办理投保,以后逐步变成现在我们所熟悉的中间性质的、独立的行业。到了 19 世纪,货运代理建立了行业组织,并于 1880 年在莱比锡召开了第一次国际货运代理代表大会。进入 20 世纪 20 年代,国际合作有了更大的发展,1926 年 5 月,16 个国家的货运代理协会在维也纳成立了国际货运代理协会联合会(International Federation of Freight Forwarders Association, FIATA),简称“菲亚塔”。

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,各国开始了定期的航班空运业务,航空公司为了集中精力搞好空运,往往将有关地面运输的手续(如货物的取送、报关、保管、包装等)委托其他部门办理,由此产生了航空货运代理业。为了保证安全、定期、经济的航空运输,促进从事航空运输业务的企业之间的合作,统一国际航空运输规章制度,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成立了国际航空运输协会(IATA)这一非政府组织。

20 世纪 50 年代以来,公路运输步铁路运输的后尘赶了上来,有了空前规模的发展。国际货运代理在发展公路运输中起了一定的作用,它不仅提供设备,如托盘、折叠式集装箱等,而且在货物合理装运方面作出了许多努力。

从 20 世纪 50 年代开始,集装箱化运输已成为国际贸易中货物运输的显著特征。国际贸易中集装箱运输方式的增长,为国际货运代理提供了一个拓展业务的机会,即拼箱和拆箱服务。由于部分发货人的货物不能单独装满一个集装箱,因此国际货运代理可以利用自己拥有的或租赁的集装箱货运站将运往同一目的地但属于不同发货人的货物拼装于一个集装箱内,然后以整箱货的运价交给船公司承运,从中既可以赚取拼箱货与整箱货之间的运费差价,又可以赚取货物的拼箱及拆箱费用。国际货运代理在提供这种服务中所扮演的角色发生了变化,已开始突破作为一个代理人的传统作用范围,实际上担负起一个当事人的作用。国际货运代理开始签发自己的提单,直接承担在运输途中货物损坏或灭失的责任,成了无船承运人。

20 世纪 70 年代到 80 年代,随着国际集装箱运输的进一步发展,国际贸易与国际运输随之发生了深刻的变革,单一的海运或陆运或空运的方式已远不能满足时代的需要,越来越多的国家大力发展和促进本国的国际多式联运,并放松了运输管制,从而使一些有能力的国际货运代理突破单一运输方式的限制,介入了国际多式联运。这时,国际货运代理充当了总承运人,承担组织在一个单一合同下、通过多种运输方式、进行门到门货物运输的业务。

20 世纪 90 年代,计算机网络、通讯和信息技术革命,因特网在全球的普及,为大型跨国公司提供了全新的市场环境。随着现代物流向专业化服务方向发展,企业开始产生了对“第三方物流服务”的需求。为适应这一发展趋势,第三方物流服务业应运而生,并以其服务专业化、高效化、一体化给全球经济的发展带来了强大的推动力。近 10 年来,国外一些大型国际货运代理迎合生产企业的需要,积极开展全球性现代物流服务,已出现了不仅与大型生

产企业建立了合作关系、而且与其他有物流服务需求的组织合作的趋势。为此,已有一些国际货运代理提出了除传统点到点运输以外的其他服务项目,包括进出口货物运输、仓储、包装、拼货、选货、装配、产品测试、库存管理、门到门服务等。

相关链接

物流是指物品从供应地向接收地的实体流动过程,是根据实际需要,将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。“第三方物流”(Third Party Logistics,简称3PL或TPL)是20世纪80年代中期由欧美提出的。在1988年美国物流管理委员会的一项顾客服务调查中,首次提到“第三方服务提供者”一词。目前对于“第三方物流”解释很多,国外尚没有一个统一的定义,而在我国2001年公布的国标《物流术语》中,将“第三方物流”定义为“供方与需方以外的物流企业提供物流服务的业务模式”。第三方物流经营人认定的所谓第三方物流是相对第一方,即买卖合同中的卖方、运输中的发货人,或第二方即买卖合同中的买方、运输中的收货人而言。他是根据第一方、第二方的委托提供所需要的服务的。因而,在物流业中,除第一方、第二方以外的物流经营人均可称之为第三方。

(二)我国货运代理业的历史

我国国际货运代理行业的发展历史,与世界各国的情况大同小异。早在通过丝绸之路与欧亚各国通商时,就有了报关行业,在郑和下南洋、下西洋、东渡日本时,发展了海运。在1840年鸦片战争以后,帝国主义列强用炮舰打开了中国的大门,从此,中国和西方的交流和运输也不断增加,带有买办色彩的国际货运代理企业随之在中国产生。

1949年中华人民共和国成立以后,我国全面实行对外贸易管制制度,适应外贸垄断体制的国际货运代理业务由中国对外贸易运输总公司独家垄断经营,所有的进出口货物都要通过该公司统一组织办理托运。

1984年以后,国际货运代理企业由一家经营变为由中国对外贸易运输总公司和中国远洋运输总公司两家经营。1988年以后,随着对外贸易的发展,垄断经营已经不能适应国际海上运输的要求,我国政府允许国际货运代理业务逐步放开,实行多家经营。1992年以后,我国政府也允许外商(包括我国港、澳、台地区)以合资、合作的形式在我国经营国际货运代理业,从而使我国

的国际货运代理业得到了较快的发展。为了促进国际货运代理行业的健康发展,维护国际货运代理企业的合法权益,各地还纷纷成立了国际货运代理协会。1992年9月24日我国成立了第一家地方国际货运代理协会——上海市货运代理协会,此后,为了协调货运代理行业发展中的全局问题,对外贸易经济合作部(现在的商务部)在1994年就作出了筹建中国国际货运代理协会的决定,2000年9月6日在北京正式成立了中国国际货运代理协会(China International Freight Forwarders Association, CIFA)这一全国性的国际货运代理行业组织。

在货运代理的发展过程中,有些国家曾试图取消它,让货主与承运人直接发生业务关系,减少中间环节,但都未成功,因为构成国际货运市场的货主、货代、船东(或其他运力)、船代四大主体,与港务码头、场、站、库等客体如果相混,兼营、交叉经营,会使国际货运市场的竞争秩序出现混乱。

二、国际货运代理人的定义

“货运代理人”一词来源于英语“Freight Forwarder”和“Forwarding Agent”两个词组。由于不同的国家和地区对货运代理人有不同的称呼、不同的理解,所以货运代理人的具体含义到目前为止还没有统一。美国《船务和货运代理业务词典》定义为:“准备航运单证、安排舱位、投保并办理关税手续,以取得费用的商业组织。”日本《日本商法》定义为:“运输代办人是指以自己的名义,以代办物品的运输为业的人。”国际货运代理协会联合会(FIATA)定义为:“货运代理人是指根据客户的指示,并为客户的利益而揽取货物运输的人,其本身不是承运人。”

我国《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》定义为:“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以及相关业务并取得报酬的行业。”

参照世界各国的做法,结合我国的实际情况,我国把国际货物运输代理人完整定义为:“国际货物运输代理人,是指接受进出口货物收货人、发货人的委托,以委托人的名义或者以自己的名义,为委托人办理国际货物运输以及相关业务并取得报酬的企业。”

三、国际货运代理行业协会

(一) 国际货运代理协会联合会

国际货运代理协会联合会(法文全称 Fédération Internationale des Asso-

ciations de Transitaires et Assimilés, 英文全称 International Federation of Freight Forwarders Associations, 法文缩写为 FIATA), 于 1926 年成立, 总部设在瑞士苏黎世, 是一个非营利性的国际货运代理行业组织, 其目的是保障全球货运代理的利益并促进行业发展。

FIATA 被称为国际货运代理业“建筑师”, 在联合国经济与社会理事会(ECOSOC)、联合国贸易与发展大会(UNCTAD)、联合国贸易法律委员会(UNCITRAL)等国际组织中担当运输咨询顾问。同时也被许多政府组织、国际铁路联合会(UIC)、国际公路运输联合会(IRU)、世界海关组织(WOO)等一致确认为国际货运代理业的代表。

FIATA 推荐的国际货运代理标准交易条件范本及 FIATA 国际货运代理业示范法及制定的各种单证为保护全球货代行业的利益、促进行业的发展和规范化做出了杰出贡献。

1. FIATA 的组织及研究机构

FIATA 有自己的章程, 根据章程设立各级组织并开展活动。FIATA 每年举行一次世界性的代表大会, 这一国际性的活动将运输业和货运代理紧密联合在一起, 适时地引导了货物运输的整体经济发展, 是一项社会性的活动。会员代表大会同时也是 FIATA 的最高权力机构, 所有会员都可以参加。

FIATA 是由 5 个咨询部门、3 个研究部和其下设的工作组构成, 他们各司其职。五个咨询部门是: 危险品部门(ABDG), 信息技术部门(ABIT), 法律事务部门(ABLM), 公共关系部门(ABPR)和职业培训部门(ABVT)。3 个研究部门是空运研究部(AFI)、海关事务研究部(CAI)以及多式联运研究部(MTI)。

FIATA 设有 4 个地区委员会, 非洲和中东、美洲、亚太以及欧洲委员会。

2. FIATA 的会员情况

FIATA 是一个世界运输领域最大的非政府和非营利性组织, 具有广泛的国际影响。其成员主要是来自世界各国的国际货运代理协会, 包括 40 000 个国际货运代理公司、800 至 1 000 万名雇员的代表。现有来自 86 个国家和地区的 97 个一般会员, 2 700 多家联系会员, 遍布 150 个国家和地区。其中, 亚洲地区有 30 个国家和地区的货运代理协会是 FIATA 的一般会员。

我国对外贸易运输总公司作为一般会员的身份, 于 1985 年加入该组织。2000 年 9 月中国国际货运代理协会成立, 次年作为一般会员加入 FIATA。我国台湾省和香港特区各有一个区域性一般会员, 台湾以中国台北名称在 FIATA 登记注册。目前我国大陆有 20 多个联系会员, 香港特区有 105 个联

系会员,台湾地区有 48 个联系会员。FIATA 的会员分为以下几类:

(1)一般会员。代表某个国家或地区全部或部分货运代理行业组织和在某个国家或地区独立注册的惟一国际货运代理公司可以申请成为 FIATA 的一般会员。

(2)团体会员。代表某些国家货运代理行业的国际性组织、代表与 FIATA 相同或相似利益的国际性货运代理集团、其会员在货运代理行业的某一领域比较专业的国际性协会,可以申请成为 FIATA 的团体会员。

(3)联系会员。货运代理企业或与货运代理行业密切相关的法人实体,经其所在国家或地区的一般会员书面同意,可以申请成为 FIATA 的联系会员。

(4)名誉会员。对 FIATA 或货运代理行业作出特殊贡献的人,可以成为 FIATA 的名誉会员。

3. FIATA 标准交易条件及 FIATA 单证

FIATA 1996 年 10 月所推出的 FIATA 标准条件,为国际货运代理人的定义及责任风险做了法律界定,并为货运代理人及托运人之间的委托关系制订了合约文本,对全球货运代理的业务规范化和风险防范起到了巨大的推动作用。

FIATA 制定的八套标准格式单证,更为各国货运代理所广泛使用,并在国际上享有良好的声誉,对国际货运代理业的健康发展,起了良好的促进作用。

FIATA 制定的八套标准格式单证包括:(1)FIATA 运送指示;(2)FIATA 货运代理运输凭证;(3)FIATA 货运代理收货凭证;(4)FIATA 托运人危险品运输证明;(5)FIATA 仓库收据;(6)FIATA 可转让联运提单;(7)FIATA 不可转让联运单;(8)FIATA 发货人联运重量证明。

相关链接

国际货运代理协会联合会是全球运输行业中最大的非政府和非营利性国际组织,具有广泛的国际影响。该组织通常每年 9 月在全球(非洲/中东、美洲、亚太和欧洲)不同城市举办一次世界性代表大会。

“2006 国际货运代理协会联合会年会”于 2006 年 9 月 18~21 日在上海召开,来自

世界 100 多个国家(地区)的大型物流企业的高层管理人员、国际货运代理协会联合会总部、联合国以及欧盟官员共 1 000 多位代表出席会议。

这是 FIATA 首次在中国举办的年会。年会希望为中外国际货代企业搭建一个相互交流、洽谈合作的平台,推动中国国际货代物流业国际化战略的实施。年会期间,中国商务部和上海市政府联合主办“2006 年上海国际物流高峰论坛”,邀请国内相关部、委领导和国际物流跨国企业主管约 500 人参会。

(二) 中国国际货运代理协会

中国国际货运代理协会(China International Freight Forwarders Association, CIFA)是国际货运代理行业的全国性中介组织,于 2000 年 9 月 6 日在北京成立。CIFA 是我国各省、自治区、直辖市国际货运代理行业组织、国际货运代理企业、与货运代理相关的企事业单位自愿参加的社会团体,亦吸纳在中国货代、运输、物流行业有较高影响的个人。目前,CIFA 拥有会员近 600 家,其中理事 81 家,常务理事 27 家。

CIFA 的业务指导部门是商务部,在商务部的直接领导下开展行业管理工作。作为联系政府与会员之间的纽带和桥梁,CIFA 的宗旨是:协助政府部门加强对我国国际货代行业的管理,维护国际货代业的经营秩序,推动会员企业间的横向交流与合作,依法维护本行业的利益,保护会员企业的合法权益,促进对外贸易和国际货代业的发展。

CIFA 以民间形式代表中国货代业参与国际经贸运输事务并开展国际商务往来,与 FIATA 保持着极为密切的关系,并于 2001 年初被 FIATA 接纳为一般会员。

CIFA 的会员分为团体会员、单位会员和个人会员三类。

第二节 国际货运代理的发展

国际货运代理的业务发展有一个历史过程,最早出现的货运代理企业是各种运输方式独立的货运代理企业,如海运代理、铁路运输代理和公路运输代理等,主要从事区域性和国内货运代理。当商品市场的范围扩大时,许多

企业从事跨地区和跨国经营,大量货物都通过两种以上的运输方式转移,运输市场随之不断扩大。同时为适应经济发展多层次的需求,运输市场进一步分工,不同运输方式的企业出现了联合与协作。在发展通过接力运输共同完成货物“门到门”的运输过程中,集装箱和集装箱运输系统的发展成熟为联运的发展奠定了物质基础,而货运代理业的服务内容则向联运代理的方向深化。当商品市场扩展到国际范围、形成区域或全球统一市场时,货运代理的业务范围也进入了世界市场,形成国际性的货物运输代理,货运代理业朝着联运和国际这两个方向发展,便导致了现代化国际多式联运代理业的产生和不断发展。

一、国际货运代理的服务对象

从国际货运代理人的基本性质看,货代主要是接受委托方的委托,安排货物运输、转运、仓储、装卸等事宜。一方面其与货物托运人订立运输合同,同时又与运输部门签订合同,对货物的托运人来说,其又是货物的承运人。目前,相当多的货物代理人掌握各种运输工具和储存货物的库场,在经营其业务时办理包括海陆空在内的货物运输。国际货运代理的服务对象主要有:

(一)为发货人服务

货运代理代替发货人承担在不同货物运输中的任何一项手续:

- (1)以最快最省的运输方式,安排合适的货物包装,选择货物的运输路线;
- (2)向客户建议仓储与分拨;
- (3)选择可靠、效率高的承运人,并负责缔结运输合同;
- (4)安排货物的计重和计量;
- (5)办理货物保险;
- (6)货物的拼装;
- (7)装运前或在目的地分拨货物之前把货物存仓;
- (8)安排货物到港口的运输,办理海关和有关单证的手续,并把货物交给承运人;
- (9)代表托运人/进口商承付运费、关税税收;
- (10)办理有关货物运输的任何外汇交易;
- (11)从承运人那里取得各种签署的提单,并把它交给发货人;
- (12)通过承运人与货运代理在国外的代理联系,监督货物运输进程,并使托运人知道货物去向。

(二) 为海关服务

当货运代理作为海关代理办理有关进出口商品的海关手续时,他不仅代表其客户,而且代表海关当局。事实上,在许多国家,货运代理得到了这些当局的许可,办理海关手续,并对海关负责,负责在法定的单证中申报货物确切的金额、数量和品名,以使政府在这些方面的收入不受损失。

(三) 为承运人服务

货运代理向承运人及时订舱,议定对发货人、承运人都公平合理的费率,安排在适当的时间交货,以及以发货人的名义解决承运人的运费账目等问题。

(四) 为航空公司服务

货运代理在空运业上,充当航空公司的代理。在国际航空运输协会以空运货物为目的而制定的规则上,他被指定为国际航空协会的代理。在这种关系上,他利用航空公司的服务手段为货主服务,并由航空公司付给佣金。同时,作为一个货运代理,他通过提供适于空运的服务方式,继续为发货人或收货人服务。

(五) 为班轮公司服务

货运代理与班轮公司的关系,随业务的不同而不同。在一些服务于欧洲国家的商业航线上,班轮公司已承认货运代理的有益作用,并付给货运代理一定的佣金。近几年来由货代提供的拼箱服务,即拼箱货的集运服务,已使他们与班轮公司及其他承运人(如铁路)之间建立了较为密切的联系。

(六) 提供拼箱服务

随着国际贸易中集装箱运输的增长,引进了“集运”和“拼箱”的服务,在提供这种服务中,货运代理担负起一个委托人的作用。集运和拼箱的基本含义是把一个出运地若干发货人发往另一个目的地的若干收货人的小件货物集中起来,作为一个整件运输的货物发往目的地的货运代理的代理,并通过它把单票货物交各个收货人。货运代理将签发的提单,即分提单或其他类似收据交给每票货的发货人;货运代理在目的港的代理,凭出示的提单交货给收货人。集拼箱货的收、发货人不直接与承运人联系,对承运人来说,货运代理是发货人,而货运代理在目的港的代理是收货人。因此,承运人给货运代理签发的是全程提单或货运单。如果发货人或收货人有特殊要求的话,货运代理也可以在出运地和目的地从事提货和交付的服务,提供门到门的服务。

(七) 提供多式联运服务

在货运代理提供的服务当中,集装箱化的一个更深远的影响是其介入了多式联运,这时,货运代理充当了主要承运人,并且承担和组织在一个单一合