



全国国际货代行业从业人员资格培训考试专用教材

国际货运代理理论与实务

中国国际货运代理协会 编



中国商务出版社
CHINA COMMERCE AND TRADE PRESS

全国国际货代行业从业人员资格培训考试专用教材

国际货运代理理论与实务

(2007 年版)

中国国际货运代理协会 编

中国商务出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际货运代理理论与实务: 2007 年版/中国国际货运
代理协会编. —北京: 中国商务出版社, 2007. 4

全国国际货代行业从业人员资格培训考试专用教材
ISBN 978-7-80181-692-4

I. 国… II. 中… III. 国际运输: 货物运输—代理(经
济)—资格考试—教材 IV. F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 055210 号

全国国际货代行业从业人员资格培训考试专用教材
国际货运代理理论与实务 (2007 年版)

中国国际货运代理协会 编

中国商务出版社出版

(北京市东城区安定门外大街东后巷 28 号)

邮政编码: 100710

电话: 010—64269744 (编辑室)

010—64286917 (发行部)

零售、邮购: 010—64263201

网址: www.cctpress.com

E-mail: cctp@cctpress.com

北京中商图出版发行有限
责任公司发行

嘉年华文有限责任公司排版

北京密兴印刷厂印刷

880毫米×1230毫米 16开本

41.75 印张 1206 千字

2007 年 4 月 第 1 版

2007 年 4 月 第 1 次印刷

ISBN 978-7-80181-692-4
F·1021

定价: 90.00 元

版权专有 侵权必究

举报电话: (010) 64212247

全国国际货代行业从业人员资格培训 考试专用教材编写委员会

顾问 马秀红 严启明

编委会主任 赵沪湘

编委会副主任 孙元勋 罗开富 刘占芳 钱建初
吴景春 吴斌 于露

秘书长 夏荣辉 李学新

委员 (以姓氏笔画为序)

王学锋 王素绵 王晓宇 叶梅 孙燕平

孙翠霞 孙家庆 冷柏军 苏同江 杨赞

杨长春 杨华龙 孟于群 郑海棠 陈超

姚大伟 唐丽敏 曹允春 殷明 谭万成

本书执行主编 郑海棠 王学锋

本书编写人员 (以姓氏笔画为序)

王学锋 孙家庆 孙翠霞 冷柏军 杨长春

杨华龙 苏同江 孟于群 郑海棠 姚大伟

唐丽敏 殷明 曹允春

序

中国加入世界贸易组织后,我国对外经济贸易和国民经济取得了举世瞩目的成就,2006年我国进出口贸易额均居世界第三位,吸引外资连续十年居发展中国家之首。对外经贸和国民经济的不断发展,为我国服务贸易业的发展奠定了基础;而国际货运代理业也在为外经贸和国民经济发展服务的过程中,不断壮大和发展,服务水平及国际竞争能力有了明显的提高,业已形成了模式多样的经营竞争体制,正逐渐与国际接轨。国际货运代理业作为我国外经贸及服务贸易行业的重要组成部分,在改革开放的过程中逐渐从小到大,从改革开放之前的独家企业到目前的6 000多家企业,无论在数量上还是在质量上都得到了长足的发展。

在经济全球化的背景下,世界各国、各地区的市场以现代化通讯及信息技术、物流服务和金融市场为纽带,更加紧密地联系起来。国际贸易、跨国投资以及各种经济技术合作也日益密切。国际货运代理业作为服务贸易中的一个重要部分,在区域间的经贸合作中,扮演着十分重要、不可替代的角色。国际货运代理业的发展对我国外经贸和国民经济的发展具有极其重要的经济和政治意义。

根据我国加入世界贸易组织的承诺,服务贸易业将进一步对外开放,这既给我国国际货运代理业带来更为激烈的市场竞争,也带来了前所未有的商机和广阔的发展空间。我国国际货运代理业已于2005年12月11日起对外资全面开放。外资的引入,竞争的加剧,给我们带来了新的挑战。国际货运代理业务覆盖了国际贸易、国际海陆空运输、仓储和物流,以及现代信息技术、国际商务、法律等诸多方面的知识,对从业人员的基本素质、知识水平、经验积累等要求越来越高。

根据国际货运代理的行业特点,结合我国行业发展的现状,借鉴国际上一些国家职业培训的成功经验,中国国际货运代理协会(CIFA)在全国范围内统一组织实施行业培训和资格考试工作,旨在提高从业人员的业务素质,加快人力资源的队伍建设,从根本上提升企业的服务质量和水平,促进我国货运代理业的健康发展。

在商务部的直接领导和具体指导下,中国国际货运代理协会自2002年9月以来已举办了5次全国国际货运代理业从业人员培训及考试,累计约8万人次参加了培训和考试,其中约有4万人次获得了证书。同时,在2004年成功引进国际货运代理协会联合会(FIATA)的货运代理证书(FIATA Diploma in Freight Forwarding)的培训考试,使我国的货代培训与国际接轨,受到了FIATA总部及社会的高度评价。

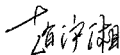
在总结经验的基础上,中国国际货运代理协会组织国内大、专院校和业内一流专

家、学者对现有的货代培训考试教材进行了整合及修订,出版了《国际货运代理理论与实务》(2007 年版),融合了最新的货运代理及现代物流的知识和国内及国际相关法规,文字简练,知识全面,编排合理,并富有实践性和操作性。相信新的货运代理培训考试教材,会受到国内各培训点和广大货代从业人员的欢迎。

同时我也相信,随着新教材的出版,我国的国际货运代理培训考试会迈向一个更高的台阶!

在此,我代表中国国际货运代理协会,对在短短的不到 4 个月的时间内完成新教材的编写和出版付出了辛勤劳动的专家和学者,对所有热心帮助和支持此书出版单位和个人,一并表示感谢。

中国国际货运代理协会会长



2007 年 4 月 15 日

编写说明

受商务部委托,由中国国际货运代理协会(CIFA)所组织的全国国际货运代理从业人员资格培训考试(CIFA Diploma in Freight Forwarding)自2002年9月正式启动到2006年年底,已有近8万人参加过培训与考试,其中约有4万人顺利通过考试并获得资格证书。

2004年9月中国国际货运代理协会又引进国际货运代理协会联合会(FIATA)的国际货运代理证书培训考试(FIATA Diploma in Freight Forwarding),并在两年内有230多位在岗货运代理从业人员参加了培训考试,其中有196位获得了由FIATA主席和中国国际货运代理协会会长联名签署的FIATA证书,使我国的货运代理培训考试正式与国际接轨,受到了FIATA总部的高度赞赏。这对规范我国的国际货运代理业务,提升行业从业人员素质起到了十分重要的作用。

鉴于国际货运代理与物流行业在我国的迅猛发展,知识不断更新,为了使货代从业人员资格考试教材适应行业发展和时代的要求,对2005年版的一套5本货代培训考试教材进行修订已显得十分必要。为此,中国国际货运代理协会和中国商务出版社邀请业内专家于2006年12月初在海南就教材修订召开专门会议,并达成共识,决定对原有5本教材中除“国际货运代理专业英语”外的4本教材,即:“国际货运代理基础知识”,“国际海上货运代理理论与实务”,“国际航空货运代理理论与实务”,“国际多式联运与现代物流理论与实务”有必要重新整合,除补充行业的新知识和新条规外,对其内容压缩并精简,使其更具务实性和操作性。原有的5本货代培训系列教材在这些年的货代培训考试中起着十分重要的历史作用,对我国目前有物流专业的院校,仍可作为专用教材使用。

新教材取名《国际货运代理理论与实务》,全书文字约90万字,由来自国内货运代理及物流企业的专家和著名大、专院校的学者们一起,负责教材的编写或审稿工作,目的是为了教材更具有行业的时代性和操作性的特征。

在此会议召开的前后,中国国际货运代理协会培训部曾收到了上海、山东、大连、广州、江苏、厦门等地方的国际货运代理协会及培训机构和院校对教材修改的书面或口头的许多宝贵建议。

在中国国际货运代理协会刘占芳副会长及中国商务出版社钱建初副总编辑的直接指导和关心下,经过编写组专家及学者们近4个月的辛勤努力,新教材《国际货运代理理论与实务》(2007年版)终于在2007年4月底正式出版。

参与本教材编写的主要专家和分工如下:

第一篇: 国际货运代理概论

编写: 孟子群 郑海棠

第二篇: 国际贸易实务

编写: 冷柏军 杨长春

第三篇: 报检与报关

编写: 姚大伟 冷柏军

第四篇: 班轮货物运输

编写: 王学锋

第五篇: 租船货运实务

编写: 苏同江

第六篇: 航空货物运输

编写: 曹允春

第七篇: 陆路货物运输

编写: 孙家庆

第八篇: 国际多式联运

编写: 孙家庆

第九篇: 仓储与物流管理

编写: 杨华龙 唐丽敏

第十篇: 危险货物运输

编写: 王学锋

第十一篇: 货运市场营销

编写: 孙翠霞

第十二篇: 货运纠纷处理与案例

编写: 殷明 王学锋 曹允春

执行总编: 郑海棠 王学锋

本套教材包括《国际货运代理资格考试应试指导及大纲》,新编的《国际货运代理理论与实务》,以及2005年版的《国际货运代理专业英语》,作为2007年度的整套系列货运代理培训考试教材,除作为国际货运代理行业岗位培训及资格考试指导用书外,还可作为有关院校和其他方面人员研究和了解我国国际货运代理业发展情况的参考用书。

向对此书有关内容提出合理化建议的下列同志:邱晋广、陈锋、周钢、彭凤弟、冯建萍、史顺安、王慧敏等,我们在此表示衷心的感谢!

由于编写时间紧,难免出现一些疏漏、错误,真诚欢迎各界人士批评指正。

中国国际货运代理协会

2007年4月15日

目 录

第一篇 国际货运代理概述.....	(1)
第一章 国际货运代理概述.....	(1)
第二章 国际货运代理业务范围及责任.....	(11)
第三章 国际货运代理责任保险制度.....	(21)
第四章 国际货运代理法律地位.....	(27)
第五章 国际货运代理管理制度.....	(35)
第六章 我国关于国际货运代理的法律法规及管理制度.....	(39)
第二篇 国际贸易实务.....	(45)
第七章 国际货物买卖合同.....	(45)
第八章 国际贸易术语.....	(76)
第九章 国际货物运输保险.....	(95)
第十章 国际贸易货款的收付.....	(108)
第三篇 报检与报关.....	(139)
第十一章 报检.....	(139)
第十二章 报关.....	(151)
第四篇 班轮货物运输.....	(176)
第十三章 班轮运输基础知识.....	(176)
第十四章 集装箱运输基础知识.....	(187)
第十五章 班轮货运流程.....	(203)
第十六章 班轮提单.....	(223)
第十七章 班轮运价与运费.....	(245)
第十八章 无船承运业务.....	(256)
第五篇 租船货运实务.....	(270)
第十九章 租船货运业务概述.....	(270)
第二十章 租船业务流程.....	(284)
第二十一章 航次租船合同.....	(290)
第六篇 航空货物运输.....	(311)
第二十二章 国际航空货物运输基础知识.....	(311)

第二十三章 国际航空货物运输业务流程	(347)
第二十四章 包舱包板运输	(365)
第二十五章 特种货物收运	(371)
第二十六章 国际航空快递货物运输	(381)
第二十七章 航空货物的运价与运费	(384)
第二十八章 航空货运单	(413)
第二十九章 国际航空公约	(425)
第三十章 不正常运输与变更运输	(433)
第七篇 陆路货物运输	(438)
第三十一章 国际铁路货物运输	(438)
第三十二章 公路货物运输	(454)
第八篇 国际多式联运	(465)
第三十三章 国际多式联运基础知识	(465)
第三十四章 国际多式联运业务	(472)
第三十五章 国际多式联运运作流程	(482)
第三十六章 国际多式联运方案设计	(494)
第九篇 仓储与物流管理	(505)
第三十七章 仓储业务	(505)
第三十八章 物流与供应链管理	(527)
第十篇 危险货物运输	(572)
第三十九章 危险货物基础知识	(572)
第四十章 危险货物运输技术规范	(586)
第四十一章 危险货物运输业务	(592)
第十一篇 货运市场营销	(600)
第四十二章 市场营销基础	(600)
第四十三章 货运营销实务	(603)
第十二篇 货运纠纷处理与案例	(618)
第四十四章 货运事故与索赔	(618)
第四十五章 诉讼与仲裁	(631)
第四十六章 案例分析	(641)
参考文献	(656)

第一篇 国际货运代理概论

第一章 国际货运代理概述

第一节 国际货运代理概念

一、国际货运代理的定义

国际货运代理（简称“货运代理”）来源于英文的“the freight forwarder”一词。起初，货运代理作为“佣金代理”，只代表货主安排货物的装卸、储存及货物在境内的运输，同时从事为客户报关、收取费用等日常业务。但随着国际贸易和多种运输形式的发展，货运代理的服务范围不断扩大，它们为客户所提供的服务也从传统的基础性业务，如订舱和报关等，扩展至全方位的系统性服务，包括货物的全程运输和配送服务，在国际贸易和国际运输中所居地位也越来越重要。目前，国际上尚无一个被各国普遍接受的、统一的关于“国际货运代理”的定义，各国对之称谓不尽相同，例如：“通关代理行”、“清关代理人”、“报关代理人”及“船货代理”等，而我国则称之为“国际货运代理”。

货运代理既扮演“代理”角色，同时又扮演“当事人”（principal）角色；在“当事人”角色中，大部分情况下为“承运人”的角色。

国际货运代理协会联合会（简称FIATA，法文的全称：“Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés”；英文全称：“International Federation of Freight Forwarders Associations”）在过去的10年中曾先后两次给“国际货运代理”和“国际货运代理服务”下过定义。第一次是在其1996年10月所颁布的《国际货运代理服务示范条例》（又称“FIATA 货运代理标准交易条件”，即“FIATA Model Rules For Freight Forwarding Services”）中曾明确地给“国际货运代理”及“国际货运代理服务”做过如下的定义：“所谓国际货运代理，是指与客户签订国际货运代理服务合同的人”，“所谓国际货运代理服务，指的是所有与货物相关的服务，如货物的运输、拼箱、储存和处理，及货物的包装与配送等服务；以及与上述有关货物服务相关的辅助性及咨询服务，其中包括，但不限于海关和财政事务，货物的官方申报，货物的保险，代收或支付与货物相关的款项及单证等服务”。

2004年10月，与欧洲的几家主要的交通运输、货运代理及物流行业的协会磋商之后，根据行业发展的最新特点，FIATA总部推出了“国际货运代理及物流服务”的最新定义：“所谓的国际货运代理及物流服务，指的是所有和货物的运输（即采用单一的模式或多式联运模式所完成的运输）相关的服务，及货物的拼箱、储存、处理、包装或配送等相关的服务和与上述服务相关的辅助性及

咨询服务,其中包括,但不局限于海关和财政事务、货物的官方申报、安排货物的保险、代收或支付货物相关的款项及单证等服务。国际货运代理服务还包括物流服务,即将现代信息和通讯技术应用于货物的运输、处理和储存及实质上的整体供应链管理之中。所有这些服务,都可以根据客户的要求及具体的服务内容而量身定做,灵活运用。”

我国政府主管部门对“国际货运代理”也曾出台过几个定义:1995 年外经贸部(即现在的商务部)报经国务院批准的《中华人民共和国国际货运代理管理规定》(简称“货代管理规定”)给“国际货运代理业”所下的定义是这样的:“所谓的国际货运代理业,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服务报酬的行业。”

1998 年外经贸部出台的《国际货物运输代理业管理规定实施细则》(简称:“货代管理实施细则”)又对“国际货运代理企业”作了进一步界定:“国际货运代理企业可以作为进出口货物收货人、发货人的代理人,也可以作为独立经营人,从事国际货运代理业务。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,以委托人的名义办理有关业务,收取代理费或佣金的行为。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。”

据悉,商务部正在修订“货代管理实施细则”。相信,随着新的“细则”出台,我国对“国际货运代理”的定义将与国际接轨,管理也会更加规范。值得一提的是,根据国务院 2001 年 12 月 11 日颁布的《中华人民共和国国际海运条例》(简称“我国国际海运条例”),对于国外普遍公认的应属于“国际货运代理”范畴的“无船承运人”(non-vessel-operating-common carrier, “NVOCC”)下的定义为:“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。”

二、国际货运代理的性质

从货运代理的基本性质看,其主要是接受委托人的委托,与有关货物运输、转运、仓储、保险,以及与货物运输有关的各种业务提供服务的一个机构。货运代理是一种中间人性质的运输业者,它既代表货方,保护货方的利益,又协调承运人进行承运工作,其本质就是“货物中间人”,在以发货人和收货人为一方,承运人为另一方的两者之间行事。货运代理的这种中间人性质在过去尤为突出。

从另一角度看,货运代理系社会产业结构中的第三产业,是科学技术、国际贸易结构、国际运输方式的发展产生的结果。在社会信息高度发展的趋势下,由于信息不受任何行业、区域、国界的限制,只要掌握信息,便能提供为委托人所需要的优质服务。传统的装卸公司、运输部门、仓储等也纷纷摆脱其局限性,转向或参与转运服务,并有效地使用所拥有的设施和条件,从中获取“附加价值”或“附加收益”。而现在则更有许多货运代理通过建立自己的运输组织,签发自己的运输单证,并以承运人身份承担责任的方式,以拓展更广阔的业务范围。

三、国际货运代理的作用

货运代理在促进本国和世界经济的发展过程中起着重要的作用。它们不仅可以简化国际贸易程序,降低运输的总成本,还通过给予国内承运人和保险人以支持,实现外汇节省,并帮助改善外汇收支平衡的状况。货运代理在与其有关的机构,如港口当局、船务代理、海运经营人、空运经营人、卡车经营人、铁路经营人、保险人、银行等贸易活动中发挥协调作用。不仅对客户,而且对海

关和其他与进出口贸易运输有关的公共当局，都是十分有益的。其作用表现在：

1. 组织协调作用

货运代理使用现代化的通讯设备（包括资料处理），推动国际贸易程序的简化。货运代理是运输的“设计师”，是“门到门”运输的组织者和协调者。

2. 开拓控制作用

货运代理不仅组织和协调运输，而且影响到新运输方式的创造、新运输路线的开发、新运输费率的控制以及新产品的市场开拓。多年来，货运代理在世界各贸易中心建立了客户网，有的建立了分支机构，因此它能够控制货物的全程运输。

3. 中间人作用

货运代理作为“货物中间人”，既是发货人或收货人的代理，可以代理的名义及时订舱，洽谈公平费率，于适当时候办理货物递交；也可以委托人的名义与承运人结清运费，并向承运人提供有效的服务。

4. 顾问作用

货运代理是企业的顾问，它能就运费、包装、进出口业务必需的单证、金融、海关、领事要求等方面提供咨询，还能对国外市场和国外市场销售的可能性提出建议。

5. 提供专业化服务

货运代理的各种服务是专业化的。它对复杂的进、出口，海、陆、空运输，对结算、集运、仓储、集装箱运输、危险品运输、保险等，都具有专门的知识。特别是了解经常变化着的国内外海关手续、运费与运费回扣、港口与机场的业务做法、海空货物集装箱运输的组织以及出口货物的包装和装卸等。有时，它还负责申请检验商品和代向国外客户收取款项。

6. 提供特殊服务

货运代理可以提供各种特殊项目的服务，例如：将小批量的货物集中成整组货物，这对从事出口贸易的人很有价值。所有客户都可以从这种特殊的服务中受益，尤其是对那些规模小，自己又没有出口及运输能力的企业更是如此。

7. 费用及服务具有竞争力

货运代理监督运费在货物售价中的比例，向客户建议采用最快最省的运输方式。可在几种运输方式和众多的承运人中间，就关键的运价问题进行选择，挑选最有竞争能力者进行承运，在这方面，它比货方和承运人做得更好。因为这不是一家海运公司所能做到的，承运人遵循的原则是利用它们的运输设备而谋取利润。

第二节 国际货运代理历史与现状

一、国际货运代理发展历史概况

从公元10世纪起，货运代理开始出现。随着公共仓库在港口及城市的建立，随着海上贸易的扩大及欧洲交易会的举办，货运代理业逐步得到发展。起初，货运代理作为厂家、商人或进、出口者的佣金代理，依附于货方，进行各种经营管理，如：装、卸、结关、储存、运输、销售和收取货款等。多数情况下，货运代理有其自己的仓库或能够支配的仓库，可选择最佳的运输路线、运输方式，懂得如何按照要求看管货物、储存货物，并具有各种通讯知识。

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。这些公司有的现在还存在。18世纪，货运代理开始把几家托运人运往同一目的地的货物集中起来托运，同时，开始办理投保，以后，逐步发展成现在我们熟悉的、中间性质的独立的行业，并渐渐地停止

了收取货款和其他财政管理, 这些活动被商业银行所接受。

蒸汽机时代的到来, 引起了一场运输上的大革命, 受到货运代理的极大欢迎。1850 年以后, 铁路运输以其速度快、运费低 (仅为马车运费的 1%) 几乎完全垄断了陆运货物, 并且进入了与沿海、内河航运的竞争。而海上运输也发生了较大的革命, 终于使建造用于装卸笨重货物的大船和汽车吊机成为可能。这时, 货运代理在本国的经济地位中占具了一定的地位。它不仅是运输的专家, 而且能为其出口客户找到最快、最经济的路线。

当欧洲成为世界大部分地区生产消费品的加工厂时, 货运代理的活动变得专业化了, 并且在五大洲各具特色。欧洲建立了货运代理协会, 要求货运代理更多地面向东方和其他大陆出口。第一次国家级货运代理协会代表大会于 1880 年 1 月 19 日在莱比锡召开。在美洲和欧洲的货运代理组成了行业组织, 而对其他大陆来说, 多数是进口国, 货运代理作为本地区或本国在港口或在首都的收货代理及报关行发挥着作用。它还专门从事仓储和向内地目的地发运的工作。

进入 19 世纪 20 年代, 货运代理之间的合作有了较大的发展。1926 年 5 月 31 日, 16 个国家的国家级货运代理协会在奥地利首都维也纳成立了国际货运代理协会联合会, 即 FIATA, 这一非营利性的国际性的非政府货运代理行业组织, 以维护全球货运代理人的利益, 并促进该行业的发展。1965 年, FIATA 在瑞士苏黎士设立了总部秘书处, 以协调全球货运代理行业的活动, 加强与其他国际组织的联系与合作。随着世界经济及国际贸易的发展, 货运代理行业也不断发展壮大。如今 FIATA 已发展成为国际货物运输领域影响最大的非政府组织, 代表全球 150 个国家和地区的 4 万多家货运代理物流企业和 1 000 万名左右的货运代理物流从业人员。

20 世纪 30 年代以后, 继发达的铁路运输之后, 国际公路货物运输、航空货运及管道运输相继崛起并迅速发展。第二次世界大战以后, 随着定期的航空运输业务大规模的兴起, 国际航空货运代理业务也蓬勃发展。如今, 四通八达的世界航空运输网为航空货运代理提供了开展集运和包机业务的广阔活动空间。据业内人士统计, 目前全世界大约有 80% 的航空货运货物是由航空货运代理所掌握的。为了保证安全、定期、经济的航空运输, 促进国际合作, 统一国际航空运输制度, 协调航空代理业务, 1945 年 4 月 16 日, 国际上从事定期航班业务的航空公司和国际航空货运代理人成立了国际航空运输协会 (International Air Transport Association, IATA) 这一非政府的国际行业组织。

20 世纪八九十年代, 随着世界经济的全球化和信息时代的到来, 国际贸易和货物运输迎来了大发展的时期。国际海上运输进入了以集装箱班轮运输为主体的新时代。国际多式联运业务在欧洲和北美地区以空前的规模发展起来了。“门到门运输”和货物仓储、配送及物流供应链管理等业务, 促使了全球的贸易发展, 也迫使货运代理从传统的业务向“现代物流经营者”转型。20 世纪末至 21 世纪初, 是全球货运代理行业迅猛发展的黄金时期。如今, 据 FIATA 统计, 全世界大约 70%~80% 的集装箱运输货物是由货运代理掌控着, 它们对国际贸易及世界经济的发展起着越来越重要的作用。

二、发展中国家的国际货运代理的现状

比较西欧和北美发达国家的货运代理, 目前发展中国家的货运代理发展相对滞后。不少国家的货运代理在发展上遇到一些共性的问题, 例如: 财政和其他资源不足, 职业技术水平低, 缺乏货运代理业务培训的设施, 缺乏适当的法律和国家级别的行政管理, 没有通过国家级的货运代理协会标准交易条件 (简称“标准交易条件”), 缺乏必要的基础设施, 国际多式联运 (简称“多式联运”) 业务进展缓慢, 有些国家和地区没有资格采用 FIATA 的单证; 有些国家的银行尚未接受 FIATA 提单, 公共当局尚未承认货运代理的提单, 货运代理迟迟收不回佣金, 货运代理责任险的投保问题未能解决等。

发展中国家货运代理协会应采取积极态度, 增强本国货运代理行业的竞争能力, 提高该行业的

形象,加强行业自身建设,制定并完善标准交易条件及货运代理的行为规则,加快信息资料的交流,提高工作效率,加强地区合作,缩小与发达国家货运代理的距离,逐步做到与国际接轨。

第三节 我国国际货运代理历史与现状

一、我国国际货运代理的发展史

我国的货运代理业自1840年鸦片战争后开始出现。从那时起至1949年,这一行业几乎全部被帝国主义和资本主义国家的洋行所控制和垄断。

解放后,在计划经济的指导下,我国的货运代理业呈高度集中的体制,一律由中国对外贸易运输总公司(简称“中国外运”)及其分公司经营,为我国各进出口贸易公司的货运总代理。自新中国成立至1983年间,我国货运代理业发展的历史也就是中国外运发展的历史。1978年改革开放后,我国由计划经济逐步转变为市场经济,货运代理市场逐渐开放,一家垄断的局面被打破。为了使货运代理业能更好地为外贸服务,国家允许成立多家货运代理,并且提倡公平竞争。于是国内各单位和外商纷纷申请成立货运代理公司,至今依法成立了6000多家货运代理公司,从业人员16万多人,其中有中国外运系统的,中国远洋运输集团总公司(简称“中远公司”)系统的,各外贸专业公司的,各工贸公司的,各技贸公司的,各大厂矿企业的,还有相当一部分是属中外合资、合作,或外商独资的,一个中外货运代理企业并存、多家货运代理企业竞争的市场格局已形成。

为了与国际接轨,1985年中国外运代表我国的货运代理作为一般会员,加入了FIATA,并派人参加了年会和地区会议,与世界各国的货运代理建立起密切的联系,在扩大我国货运代理业在世界上的影响,提高其知名度的同时,吸取着西方货运代理制度和先进的管理方法及其法律法规。

我国货运代理行业起步较晚,历史较短,但是由于国家重视,政策鼓励,规范发展,发展十分迅速,已经成为我国对外贸易运输事业的重要力量,对于我国对外贸易和国际运输事业的发展乃至整个国民经济的发展起到不可替代的作用和作出不可磨灭的贡献。据不完全统计,目前我国80%的进出口贸易货物运输和中转业务,以及大部分国际航空货物运输业务都是通过货运代理企业完成的。

为了促进货运代理行业的健康发展,加强行业自律,维护货运代理企业正当权益,各地还纷纷成立了货运代理协会。自1992年9月24日我国第一家地方货运代理协会——上海市货运代理协会成立起,至今已有23个省、自治区、直辖市、沿海开放城市成立了地方货运代理协会或具有类似职能的其他协会。为了协调货运代理行业发展中的全局问题,对外经济贸易合作部早在1994年就作出了筹建中国货运代理协会(China International Freight Forwarders Association,“CIFA”)的决定,并于2000年9月6日正式成立了CIFA这一全国性的货运代理行业组织。2001年9月,CIFA成为FIATA的国家级会员。CIFA的成立,标志着我国政府对货运代理行业的管理进入了一个政府监管和行业自律并重的新阶段。

自2004年1月起我国政府允许自然人和其他经济组织投资设立货运代理企业,并在设立货运代理企业方面赋予了香港、澳门地区投资者以与大陆投资者基本相同的待遇。更为重要的是,2004年5月19日国务院下文取消了货运代理企业经营资格的行政审批,规定自同年7月1日起全面停止对货运代理企业经营资格的审批和外国货运代理商在华常驻代表机构的核准,使得符合条件的香港、澳门货运代理服务提供者可以按照内地投资者设立货运代理企业的条件,在祖国大陆设立独资货运代理企业,使得符合条件的所有投资者可以直接向所在地工商行政管理部门注册登记货运代理企业,外国及港澳地区货运代理商可以直接向所在地工商行政管理部门注册登记在华常驻代表机构。这些文件的发布、实施,进一步规范了政府主管部门和货运代理企业的行为,促进了我国货运代理行业的迅速发展,标志着我国货运代理行业已经进入健康、稳定发展的新的历史时期。

二、我国货运代理业存在的问题

(一) 货运代理管理体制不适应开放竞争的货运代理市场的发展

今天我国货运代理业的发展环境,与计划经济时期相比,在 5 个方面发生了根本性的变化:

1. 货运代理行业的性质,由国家垄断经营,转变为对内对外全面开放的竞争性的服务行业。
2. 货运代理企业的运行规则与方式,由为数不多的国有企业按照国家指令性计划经营并由国家实行统负盈亏,向以市场为导向转变,按照市场经济的要求,实行自主经营、自我发展、自负盈亏。
3. 货运代理行业的市场主体,由几十家国有企业,发展为数以万计的由自然人、民营、国有、中外合资、外商独资等多种所有制企业同台竞争发展、共同组成的面向国内外客户提供货运代理服务的庞大市场群体。
4. 货运代理业务的升级,使越来越多的大中型货运代理企业由提供传统的、分段式的海陆空运输代理服务、仓储运输、报关报检等向提供以信息化为基础的“一站式”全程服务的现代物流业务转型,这既是适应货运代理市场变化的需要,也是货运代理企业在满足客户需求的同时,提高自身市场生存与竞争能力的需要。
5. 政府职能与管理方式的变革,使得政府由过去的“万能型”、管制型政府,开始向服务型、有限政府、问责政府转变;管理方式也从过去单纯依靠行政性、指令性的管理,向为市场主体服务、为其创造良好发展环境转变。虽然政府在市场开放方面已迈开了很大的一步,例如,货运代理企业只要向有关主管部门申请,即可经营货运代理业务,如无船承运和民航销售代理业务,货运代理行业由行政审批制改为备案登记制,允许自然人经营货运代理业务等;但是政府职能的转变并不等于对货运代理行业管理的弱化,使其处于无序竞争的局面,更不容许对该行业进行分割支解,使其边缘化。

我们期待着—个适应市场经济发展的、协调各方、运转有序的我国货运代理行业的管理体制能够尽早建立起来。这就需要政府部门、行业协会和全体货运代理企业的共同努力,在实践中探索出一条既与国际接轨又符合我国国情的路子,使我国货运代理业能够健康持续发展。

(二) 行业主体为中小企业,竞争力不强,发展物流困难

目前,我国国内 80% 货运代理企业是中小型企业,它们在经营中普遍存在着资源分散,专业化服务程度低,市场竞争力弱,融资困难,缺乏网络体系,各自为政、分散经营等弱点,制约了企业的发展;同时,长期以来主要是以中间人的身份开展业务,既缺少硬件设施(如车辆、仓库、搬运设备等),又缺乏物流服务的软件实力(如信息化、一体化服务能力),不具备发展物流的条件,未能摆脱传统货运代理业务,难以融入全球经济一体化的大潮下现代物流业蓬勃发展的时代潮流。

三、我国货运代理业发展趋势

作为以市场为导向的、竞争性的我国货运代理行业,它未来发展的趋势将是充分发挥市场在资源配置中的基础性作用。具体将表现在以下几个方面。

(一) 经营主体上,民营化和股份制企业将成为趋向

从经营趋势看,将会出现国有资本、民营资本和外资三足鼎立的局面。民营经济体制能较好地适应货运代理服务所要求的效率、责任和便利等特点,加之机制灵活、业务转型快,所以我国实行

货运代理企业备案制度后,民营企业将会成为我国货运代理市场上一支重要的生力军。国有货运代理企业,以中国外运和中远公司为代表的大型国有货运代理企业经过多年的重组、改制和上市,市场竞争力大为提升,已成为国内货运代理行业的龙头。

目前已经进入我国的外资货运代理大多是具备全球网络、实力雄厚的大跨国公司,随着市场的放开,国外相当一批中小型货运代理也会通过合资合作、互为代理等多种形式进入我国市场,从而使外资货运代理成为国内市场的一支重要力量。从发展看,未来我国货运代理业中的股份制企业将会逐步增多,不同所有制企业之间的优势互补,有利于提升企业竞争力,同时,也将促进我国货运代理服务领域社会资源的优化配置。

(二) 经营环境上,市场竞争加剧,行业分化重组,秩序渐趋规范

按照我国加入世贸组织的承诺,2005年12月11日后我国对交通运输服务业的保护期结束,不仅货运代理服务,而且包括快递、道路运输等在内的所有服务业务都向外资完全开放,同时也将按照“平等竞争、公正待遇”的原则对内开放。

商务部于2005年12月1日颁布的2005年19号令,出台了修订后的《外商投资国际货运代理企业管理办法》(简称“外资货代管理办法”),已明确规定,自2005年12月11日起,允许在我国设立外商独资货运代理企业。市场全面放开后,内外资货运代理企业必然会在某些重要的市场、客户和人才等方面展开激烈争夺,结果将是优胜劣汰,分化重组;竞争力弱的中小型货运代理企业将会被淘汰;同时会催生出一批新的有竞争实力的大型企业或集团,使“马太”效应在货运代理行业显现。

(三) 经营策略上,专业化和物流化是引领货运代理企业发展的两条基本道路

在经营策略方面,专业化和物流化的策略,对于各类货运代理企业都有借鉴意义。货运代理企业发展物流要走专业化的路子。我国第三方物流市场的规模及需求空间巨大,但从比例上,企业物流仍然远远超过外包物流,造成这一现象的重要原因是我国第三方物流企业专业化物流服务的程度很低。国内物流和国外物流企业成功发展物流的实践证明:大型货运代理企业发展物流,或是从工程项目物流做起,或是从产品行业物流起步,要在策划、营销、运营等凸显行业特色,在团队建设、资源配置、服务操作等方面强调专业化运作,只有这样,才能事半功倍,实现跨越式发展。

(四) 经营内容上,货运代理企业的内涵和外延将扩大

随着我国市场化改革的不断深入,各行各业包括邮政、铁路等最后的垄断行业也都在加快改革步伐,开始对内对外搞活、开放。市场放开是一把“双刃剑”,在给货运代理企业带来竞争压力的同时,也会带来新的发展机遇。比如与货运代理业务相关的外贸经营权、保险代理、国内快递等市场的放开就可能给中小型货运代理企业带来新的发展空间。

(五) 经营方式上,企业并购重组等资本运作方式将加速

随着市场竞争的加剧,为利用好国家赋予国有大企业政策支持,谋求做大做强,提升竞争实力,充分发挥大型企业在行业经营发展上的控制力和影响力,缩小同国外大跨国公司的差距,今后大企业并购、上市、重组的步伐会提速。

(六) 行业协会的作用将进一步加强

货运代理市场全面放开后,货运代理及物流行业协会要适应货运代理市场和行业发展的新特点