

孙家庆 编著

国际航运代理 理论与实务



大连海事大学出版社

034

F58-084
SP6

国际航运代理理论与实务

孙家庆 编著



A1040780

大连海事大学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际航运代理理论与实务/孙家庆编著. —大连: 大连海事大学出版社, 2002.8

ISBN 7-5632-1567-0

I. 国… II. 孙… III. 国际运输: 水路运输—代理 (经济)
IV. F550.84

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 051113 号

大连海事大学出版社出版

(大连市凌水桥 邮编: 116026 电话: 4728394 传真: 4727996)

(<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com)

大连海事大学印刷厂印装 大连海事大学出版社发行

2002 年 8 月第 1 版 2002 年 8 月第 1 次印刷

开本: 850 mm × 1 168 mm 1/32 印张: 13.25

字数: 332 千 印数: 0 001 ~ 2 000 册

责任编辑: 陈 航 封面设计: 王 艳

定价: 22.00 元

前 言

随着我国改革开放的进一步深入，国际航运代理行业在我国发展迅速，不仅业务范围已由最初的仅作为代理人、经纪人，为委托人提供租船、订舱、报关、报验、保险、仓储、船舶在港服务和集装箱管理等业务，拓展为充当独立经营人，按委托人的实际需要统一组织、协调、管理货物运输，起到了运输设计师、运输组织者和运输协调者的作用，而且服务领域也由最初的单一海运领域扩展到海陆空各种运输领域，除提供单一运输方式的货运服务外，还能提供多式联运服务和综合物流服务。与这种迅速膨胀的市场和多家航运代理企业相互竞争的格局相比，有关国际航运代理方面的理论研究却显得相对滞后。到目前为止，尚未有一部完整地介绍国际航运代理业务方面的专业书。鉴于此，本书力图以国际海上货运代理业务和国际船舶代理业务为主线，从综合物流的角度出发，并结合目前国际航运代理企业实际业务操作情况，全方位地阐述国际航运代理的基本理论、实务性知识和操作规范。全书共分为九章，其各章的主要内容介绍如下。

第一章为国际航运代理业务概述。本章除了对国际航运代理产生的背景、发展过程及作用，不同的国际组织与国家有关国际航运代理含义的界定，国际航运代理的类型及特点进行分析比较外，还依据我国外经贸部颁布的《国际货物运输代理业管理规定》、铁道部与交通部联合颁布的《国际集装箱多式联运管理规则》、国务院最新颁布的《国际海运条例》等法律法规，以及我国加入 WTO 时对有关运输服务业方面所做的承诺，重点分析了我国国际航运代理的经营范围、设立条件、设立程序等。撰写本章的

目的除了希望能推动人们对国际航运代理领域中的一些基本概念、基本理论和基本方法进行研究外,更重要的是有助于读者解决实际业务中经常遇到的诸如如何在国内设立国际货运代理公司或国际船舶代理公司等实际问题。

第二章为国际航运代理协议。本章重点介绍国际航运代理协议的类型,国际航运代理协议当事双方的权利与义务,国际航运代理的法律地位与责任,国际航运代理协议的基本内容以及国际航运代理关系建立的基本程序等。目的在于帮助读者学会如何起草各种类型的委托代理协议,如何正确确定不同情况下国际航运代理的权利与义务,以及如何识别不同情况下国际航运代理的法律地位与性质。

第三章为海运提单及其业务。国际海上货运合同与海运提单是承托双方必须遵循的行为准则,因而,无论国际航运代理是作为代理人还是作为独立经营人都必须对国际海上货运合同与海运提单的基本理论、基本内容予以熟练掌握。因此,本章简明扼要地介绍了提单的概念、种类、特征,承托双方的权利义务与责任等。本章力图避免现有专业书中大多从法律角度介绍提单的做法,而是将重点放在诸如如何正确识别各种各样的提单,如何正确缮制、签发不同类型的提单等实际操作和操作技巧方面。此外,为了便于读者熟练掌握该方面的业务知识,还在“无船承运人及其业务”一章中进一步对无船承运人提单、国际多式联运提单、转运提单、联运提单、转换提单的缮制及其流转程序等进行了详细的分析。

第四章为国际航运费收与计算。本章除了对海运费、港口使费、货运代理费、船舶代理费、理货费、一关三检费等与国际航运代理业务有关的海运费、港杂费、代理费及其监管服务费的构成、计算方法、核收程序等进行了详

细的分析介绍外,还以实例的形式探讨了国际航运代理节省运输费用的途径。

第五章为海上国际货运单证及其应用。国际海上货物运输不仅仅是货物的流通,它也是重要的信息流通。海上国际货运单证的制作及其流通的质量,直接制约甚至决定着国际海上货物运输的运行。本章不仅详细地对托运业务、箱管业务、交付业务、配载业务、理货业务等方面所常用的货运单证的性质、功能、流转程序及其缮制中应注意的事项进行了分析比较,而且还对海上国际集装箱进出口货运单证的流转程序以及海上国际集装箱 EDI 电子报文与流转程序做了简要的介绍。

第六章为国际航运代理业务操作流程。本章不仅详细地介绍了国际货运代理企业和国际船舶代理企业有关揽货、接受委托等市场营销方面的业务程序与技巧,还对国际海上货运代理企业从接受委托到办理租船、订舱、报关、报验、仓储、拆装箱、内陆运输、海上运输直到货交收货人等各个环节,以及国际船舶代理企业从接受委托到办理船舶进港、在港作业、离港等各个阶段的操作规则、具体操作程序、操作技巧做了详细的介绍。同时,还对箱管业务和特种货物运输业务做了简要的介绍。本章实际上体现了国际航运代理对前述各章所学知识的综合运用。

第七章为无船承运人及其业务。第六章介绍了国际航运代理以代理人身份开展经营活动时应掌握的操作规则和操作程序,本章则介绍了国际航运代理以承运人(无船承运人)、多式联运经营人身份开展经营活动时应掌握的操作规则和操作程序。本章除了对无船承运人的性质、特点、设立程序、经营范围等做了分析探讨外,还对无船承运人提单、转运提单、转船提单、联运提单、多式联运提

单的性质、缮制、流转程序，以及集中托运业务、转运业务、国际多式联运业务等做了详细的介绍。

第八章为国际航运经纪人及其业务。本章是国际航运代理以经纪人身份或承租人身份开展经营活动时应掌握的操作规则和操作程序。本章除了对国际航运经纪人的法律地位与性质，以及目前常用的租船合同格式条款进行了分析外，还以实例的形式详细地介绍了租船经纪人从事租船业务的基本程序及应注意的事项。

第九章为案例分析。为了使读者尽快掌握抽象的理论、原理，并能灵活运用、举一反三，本章特选编了与海运提单、货代船代职责、代理协议、无船承运人、拆装箱等方面有关的典型案例，并做了简要的分析。

在本书即将出版之际，谨衷心感谢大连海事大学交通运输管理学院院长、博士生导师杨赞教授在百忙之中审阅全书并提出了宝贵的修改意见，也向为本书写作提供大量实务材料和咨询意见的有关企事业单位，尤其是中国外运辽宁集团公司的诸位前辈和朋友，以及本书所参阅的所有文献的作者表示感谢。

撰写一部理论与实务融为一体，既有一定的理论深度，又实用性、可操作性强的关于国际航运代理的书，是笔者的一大奢求。然而，限于水平，加之本学科涉及面广，很多问题尚处于探索阶段，因此，错误疏漏之处在所难免，恳请专家和读者不吝赐教。

作 者

2002 年 4 月

目 录

第一章 国际航运代理业务概述	1
第一节 国际航运代理的产生与发展.....	1
第二节 国际航运代理的含义、分类与特征.....	9
第三节 国际航运代理的基本素质与业务范围.....	20
第四节 国际航运代理的设立条件与程序.....	28
第二章 国际航运代理协议	37
第一节 国际航运代理协议概述.....	37
第二节 国际航运代理协议当事人的权利与义务.....	40
第三节 国际航运代理的法律地位与责任.....	43
第四节 国际航运代理协议基本条款.....	48
第五节 国际航运代理关系确立的基本程序.....	50
第三章 海运提单及其业务	54
第一节 现有规范提单的国际公约和法律概述.....	54
第二节 提单的概念、功能与转让.....	58
第三节 提单的正面内容与背面条款.....	63
第四节 实务中常用的几种特殊提单及其应用.....	69
第五节 海运保函及其应用.....	77
第六节 提单的缮制.....	84
第四章 国际航运费收与计算	89
第一节 国际航运费收概述.....	89
第二节 远洋班轮运价基础知识.....	93
第三节 国际集装箱运价.....	103
第四节 远洋班轮运费的计算与节省运费的基本途径.....	114
第五节 国际航线港口费用.....	119
第六节 国际集装箱内支线运费的计收与使费结算.....	134
第七节 集装箱超期使用费、船舶代理费与理货费.....	137
第五章 海上国际货运单证及其应用	148
第一节 托运业务单证及其应用.....	148
第二节 箱管业务单证及其应用.....	158

第三节 交付业务单证及其应用.....	165
第四节 货物配载业务单证及其应用.....	172
第五节 理货业务单证及其应用.....	179
第六节 其他货运业务单证及其应用.....	184
第七节 海上国际集装箱进出口业务主要货运单证流转程序.....	189
第八节 海上国际集装箱运输 EDI 电子报文及其流转程序.....	191
第六章 国际航运代理业务操作流程.....	201
第一节 国际海上货运代理出口业务流程.....	201
第二节 国际海上货运代理进口业务流程.....	214
第三节 国际船舶代理业务流程.....	219
第四节 特种货物运输代理业务.....	244
第七章 无船承运人及其业务.....	260
第一节 无船承运人概述.....	260
第二节 无船承运人身份的识别.....	270
第三节 无船承运人提单及其应用.....	275
第四节 集中托运与分拨业务.....	281
第五节 国际集装箱货物国内中转运输业务.....	289
第六节 国际多式联运业务.....	301
第八章 国际航运经纪人及其业务.....	316
第一节 国际航运经纪人及其法律地位.....	316
第二节 租船合同格式概述.....	322
第三节 租船程序.....	333
第四节 租船业务实例及其分析.....	338
第五节 期租船的接还船与起租停租业务.....	364
第九章 案例分析.....	366
第一节 与提单有关的案例及其分析.....	366
第二节 航运代理职责等方面的案例及其分析.....	387
第三节 装箱、拆箱方面的案例及其分析.....	391
第四节 无船承运人方面的案例及其分析.....	396
第五节 运费、亏舱费方面的案例及其分析.....	403
参考文献.....	410

第一章 国际航运代理业务概述

第一节 国际航运代理的产生与发展

一、国际航运代理的发展历程

货运代理业在欧洲是最古老的行业之一，它来源于公元 10 世纪的代理商行业（Commission Agency，也称 Commission Merchant 或 Factor）。这种行业与我国明清法律所规定的牙行、行店、行栈、货栈等所从事的业务范围与所具有的法律性质基本相同，即都是以自己的名义，代销他人委托出售的货物，从中赚取佣金。按现代民法或民法原理的规定，这种行业称为行纪或信托，从事此类业务者为行纪人或信托人。随着社会的发展及商品流通领域的需要，行纪人扩大了其原有的业务范围，不仅代销他人委托出售的货物，而且还负责办理把出售的货物交承运人运送给指定的收货人，于是就从行纪业中衍生出了货运代理业。随着运输代理业专业化分工的进一步发展，运输代理业分化成两大类，一类是主要为货方服务的代理人，通常称为货运代理，另一类是主要为承运人及其载运工具服务的代理人，通常称为销售代理或货运委托商，在海运中称为船舶代理。限于篇幅，以下重点介绍货运代理业的发展情况。

16 世纪，货运代理逐渐变成中介性质的独立行业。到了 18 世纪，有相当数量的货运代理不仅能签发自己的仓储收据，而且已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办理托运，并签发自己的运输单据，货运代理已经初步具有了充当独立经营人的能力。到了 19 世纪，货运代理建立了自己的行业组织，并于 1880 年在莱比锡召开了第一次国际货运代理代表大

会。20 世纪 20 年代，货运代理的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组织——国际货运代理协会联合会（International Federation of Freight Forwarders Association），缩写为 FIATA（系由该组织法文名称的第 1 个字母组成）。该组织的总部设在瑞士苏黎世，是一个在世界范围内运输领域最大的非政府和非营利的国际货运代理行业组织，由一般会员和联系会员组成。一般会员仅限于各国的国际货运代理协会或在某一国家或地区中独立注册登记的且为唯一的国际货运代理公司（指尚未组建国际货运代理协会的国家或地区），联系会员是指一般的国际货运代理公司。联系会员申请入会需要事先向所在国家或地区的一般会员申请，获取批复后由后者转报 FIATA 审批。而且，联系会员虽有参加 FIATA 大会的权利，却不享有一般会员的提案权和选举权，当然，联系会员每年所缴纳的会费也较低（一般会员会费约 14 800 瑞士法郎/年，联系会员会费约 250 瑞士法郎/年）。截至 1998 年末，FIATA 共有 95 个一般会员（其中中国大陆、台湾和香港各有 1 个一般会员），2 400 个联系会员（其中，中国台湾有 48 个，中国香港有 98 个，中国大陆目前尚无联系会员），遍布 85 个国家或地区，包括 3 500 个国际货运代理公司，拥有 800 万名雇员。FIATA 的全球性地位已被联合国国际组织以及其他国际贸易组织和运输组织所认可，如联合国经济社会理事会（UNECOSOC）、联合国贸易和发展会议（UNCTAD）、欧洲经济委员会（ECE）、亚太经社理事会（ESCAP）、国际商会（ICC）和国际航空运输协会（IATA）等。

FIATA 的主要目的在于保障和提高国际货运代理在全球的利益，提高会员的服务质量。这个目的主要是通过大会、执行委员会、董事会等组织机构以及其他定期出版协会刊物，制定协会标准交易条款、运输单证、业务训练计划等措施来完成。协会的大会每两年举行一次会议，所有会员均可参加；执行委员会每年召

开一次会议，由一般会员（每个成员国不得超过 4 名）组成，任期为 4 年；董事会由主席 1 名和 10 名或以上（双数）副主席及主席团组成，每年召开两次会议，下设公共关系、运输与研究中心、法律单据与保险、铁路运输、公路运输、航空运输、海运与多种运输、海关、职业训练、统计等 10 个技术委员会。该组织目前已出版《FIATA 新闻》、《FIATA 通讯》等刊物，设计并推荐给各会员使用 FIATA 标准交易条款（FIATA Standard Terms and Condition）和若干种货运代理单证如货运代理指南（FIATA FFI）、托运人危险货物运输申报单（FIATA SDT）、绿色的货运代理收货凭证（FIATA FCR）、黄色的货运代理运输凭证（FIATA FCT）、橘红色的仓库收据（FIATA FWR）、蓝色的可转让多式联运提单（FIATA FBL），以及与 IATA 合作共同制定并实施国际空运代理职业训练计划，合格者将得到相应的国际 IATA/FIATA 证书（分初级证书和高级证书两种）。

除上述全球性国际货运代理组织外，很多国家也成立了国家或区域性货运代理协会。有些国家要求从事货运代理业务的代理商必须参加行业协会，而在有些国家则取决于代理商的意愿。

目前，从国际运输代理行业发展来看，不同国际运输代理提供的服务内容和水平参差不齐，差别较大。有的仅能在一个地区以代理人身份提供传统的代理服务，有的则已从过去的无资产型代理人发展成为自己拥有仓库、码头、货运站、汽车、火车等基础设施和短途运输工具的独立经营人，充当运输设计师、运输组织者和运输协调者角色，其业务已不仅限于作为运输代理人从事租船、订舱、报关、报验、保险、结算支付运费业务，而是以这些基础设施为依托，根据客户需要以代理人、经纪人、承运人、仓储人、咨询人、多式联运经营人、第三方物流经营人等多种身份向委托人提供与国际货物运输有关的全方位的服务。

二、我国国际航运代理的发展历程

我国国际航运代理最早出现于 1840 年,然而至新中国成立之前未能形成有影响的独立行业,该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。较为统一并有一定业务规模的为官办的招商局和中央信托局,以及英商的太古、怡和洋行。前者主要服务于沿海港口(东北除外),后者则深入我国内河的武汉、九江、重庆等长江港口。其余的代理业、报关行,皆进行分散的、各自为政的有关运输代理、报关及仓储等经营业务,尚未能形成一定的规模,多数为“皮包公司”。新中国成立后,我国运输代理业务实行独家垄断经营,即货运代理业务由中国对外贸易运输总公司(以下简称中外运)及其分公司独家经营,船舶代理业务由中国远洋运输总公司(以下简称中远)所属的中国外轮代理总公司(以下简称外代)及其分公司独家经营。这一垄断经营的局面直至 1984 年才被打破,目前,我国国际运输代理市场正朝着多元化、多层次、全方位的方向发展。以下简要介绍新中国成立后,我国国际运输代理业的发展过程。

(一) 计划经济体制下的独家经营阶段(1949 年至 1984 年)

新中国成立后,旧社会遗留下的报关行、运输行均已并入到中国对外贸易运输总公司在各地的外运分公司,一律由中国对外贸易运输总公司及其分公司独家经营我国的货运代理业。各进出口专业公司必须委托外运公司,由其负责具体的运输任务,外运公司是各进出口专业公司名副其实的总代理,它与各进出口专业公司之间是分工委托关系,各进出口专业公司仅负责货源和对外成交业务。与此同时,我国于 1953 年 1 月 1 日成立了中国外轮代理总公司及其分公司,由该公司及其分公司独家经营国际船舶代理业务。这种独家经营货代、船代业务的局面一直持续到 1984 年。

（二）由计划经济向市场经济过渡阶段（1984年至1988年）

1983年3月11日国务院第十五次常务会议做出决定：“中国远洋运输总公司、中国对外贸易运输总公司合并为一个公司，并按照政企分开的原则逐步形成独立的经济实体。”但由于两个公司一个管船，一个管货，一个是承运人，一个是托运人，二者的性质、权利与义务、经营思想等不尽相同，以致未能如期合并。但是这个打算合并的信息传出之后，某些进出口专业公司开始加强运输部门，准备自己对外租船、订舱，有的地方外贸机构亦酝酿自行组织外贸运输机构，实际上已开始或酝酿自己独立从事货运代理业务。1984年11月，国务院下达了152号文件，明确规定：“中远、外代可承揽部分货物和少量租船，与货主建立直接的委托关系，外运可以经营部分船队和少量船舶代理业务。”中远及外代可直接向各进出口专业公司揽货，这意味着由外运、外代作为我国独家货运总代理、船务总代理的垄断局面已经被打破，出现了由中国外运、中远（外代）两家经营我国货运代理、船舶代理的格局。此一时期，尽管打破了独家经营货代、船代业务的局面，但仍然是以计划经济为主导的经营方式，实际上货运代理、船舶代理市场并未开放。

（三）市场经济下的多家经营阶段（1988年至1989年）

为了适应市场经济的需要，1988年3月，国务院22号文件又具体规定：“船舶运输、港口装卸和航运、货运代理网点的设置，要适应运输和方便用户的需要。在加强管理、统一对外的前提下，允许多家经营和互相兼营。”1988年7月，国务院口岸领导小组18号文件《关于改革我国国际远洋运输管理工作的补充通知》中更加明确规定：“船舶代理（简称船代）、货运代理（简称货代）业务，实行多家经营和互相兼营，船代、货代的使用，分别由船公司、货主自主选择，任何部门不得进行行政干预与限制。”这为货代、船代市场的市场化、全方位开放及多家公平竞争奠定了基

础。这一时期运输代理市场，尤其是货运代理市场异常活跃，对于增加出口渠道、方便货主、促进企业间的竞争、提高服务水平起到了不可低估的作用，但同时亦导致了非法货代泛滥、非法揽货等不正当竞争事件以及出现了大量资金不实的“皮包公司”。

(四)清理整顿、逐步进入有序管理与进一步开放阶段(1989年至今)

1. 国家发布了若干法规与规定，以加强对运输代理业的管理

(1) 外经贸部发布的有关货运代理业管理的若干法规与规定。自1987年以来，外经贸部发布了若干法规与规定以加强对国际货运代理业的管理，主要有：

①1987年8月发出《关于清理国际货运代理企业的通知》；

②1989年10月5日重申了对国际货运代理企业进行清理整顿和从严审批的通知，规定从1991年7月1日起，我国的国际货运代理企业全部实行许可证管理制度，企业的经营方式、经营范围、经营地域等均应以外经贸部核发的“国际货物运输代理企业认可证书”为依据；

③1995年6月29日发布了《国际货物运输代理业管理规定》；

④1996年8月21日发布了《关于台湾海峡两岸间货物运输代理业管理办法》；

⑤1996年9月9日发布了《外商投资国际货物运输代理企业审批规定》；

⑥1997年2月14日发布了《关于进一步做好国际货运代理企业年审工作的通知》；

⑦1997年3月4日发布了关于实施《关于台湾海峡两岸间货物运输代理业管理办法》有关问题的通知；

⑧1998年1月26日发布了《国际货物运输代理业管理规定实施细则》(试行)；

⑨1998年3月发布了《国际货物运输代理业管理规定实施细

则》的几点说明。

(2) 交通部发布的有关船舶代理业管理的若干法规与规定。自 1990 年以来,交通部发布了若干法规与规定以加强国际船舶代理业的管理,主要有:

①1990 年 3 月 2 日发布了《国际船舶代理业管理规定》,对船舶代理公司的主管机关、设立条件、申请设立程序、经营范围、经营原则、统计制度、年审及违规处罚等做出了较为详细的规定。

②1999 年 3 月 12 日发布了《关于加强国际船舶代理业和国际集装箱班轮运输市场管理的通知》。本通知决定至新的《国际船舶代理业管理规定》出台前,暂缓受理设立国际船舶代理公司(含分公司)的申请,并规定国际船舶代理公司有义务指导、督促委托人遵守我国有关法律、法规和规章,不得为未取得集装箱班轮航线经营权的航运公司或经营人提供代理服务;严禁超越核定经营范围、未经批准跨地区经营;严禁利用优势地位强制代理、给予委托人账外暗中回扣、漏征国家运费税等不正当竞争行为;严禁为违反国家法律、法规和行政规章的船舶提供代理服务。

(3) 铁道部与交通部联合发布的国际集装箱多式联运管理规则。1997 年 3 月 14 日,铁道部与交通部联合发布了《国际集装箱多式联运管理规则》,根据该规则,符合条件的国际货运代理企业、国际船舶代理企业、国际货物运输企业等经两部审核批准后可获准经营国际集装箱多式联运业务。

(4) 国务院发布的国际海运条例。2001 年 12 月 11 日,国务院发布了《中华人民共和国国际海运条例》,对经营国际船舶运输业务、经营无船承运业务、经营国际船舶代理业务、经营国际船舶管理业务的条件及其管理做了明确的规定,其中,无船承运人业务、国际船舶代理业务、国际船舶管理业务属于海运代理(服务)的范畴。

2. 基本确立了我国国际航运代理业经营行为的基本准则

为了加强国际货物运输代理企业的监督和行业管理,规范国际航运代理企业的经营行为,净化国际航运代理市场,打击“黑货代、黑船代”和国际航运代理企业的非法经营、不正当经营,前述有关规范国际航运代理业的法规与规章,确立了如下国际航运代理业经营行为的基本准则:

- (1) 对从事运输代理的企业实行审批制度;
- (2) 对企业所用的提单实行登记、报备制度;
- (3) 对企业经营实行核发经营许可证制度;
- (4) 采取定期集中公布运输代理企业名录制度;
- (5) 实行经营业务统计报送制度;
- (6) 实行年审工作制度;
- (7) 实行无船承运人运价报备和交纳保证金制度。

3. 成立了全国性国际船舶代理行业协会与国际货运代理协会

随着国际船舶代理企业和国际货运代理企业的相继设立,中国船舶代理行业协会、中国国际货运代理协会也相继成立,与中国船东协会、中国外经贸企业协会货主协会并称为四大航运业协会。经外经贸部授权,于2000年9月6日成立的中国国际货运代理协会已取得申办货运代理企业的资格预审、年审和全国范围的行业培训以及行业统计、年审总结报告等4项政府职能,标志着该行业在市场经济环境中正逐步走向成熟,开始学会保护行业自身的合法权益,规范行业健康发展,并积极同国际进行接轨。

4. 国际货运代理企业数量稳步增长

截至1992年底,获得外经贸部批准的货运代理企业已有400余家,至1996年末达1000多家,1997年末达1300多家,1999年6月末已达1600多家,至2000年底达1700家。在这1700家中,境外投资企业和台资企业、港资企业共324家,占19%,其中,台资企业仅10家,港资企业则多达150余家。