

孟子群国际货物运输及物流书系

货运代理与物流 法律及案例评析

孟子群 编著



中国商务出版社

CHINA COMMERCE AND TRADE PRESS

孟子群国际货物运输及物流书系

货运代理与物流法律及案例评析

孟子群 编著

中国商务出版社

中国·北京

图书在版编目 (CIP) 数据

货运代理与物流法律及案例评析/孟于群编著. —北京: 中国商务出版社, 2006.3

(孟于群国际货物运输及物流书系)

ISBN 7-80181-519-X

I. 货... II. 孟... III. ①货物运输—代理(经济)—法规—案例—分析—中国 ②物流—物资管理—法规—案例—分析—中国 IV. D922.290.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 018251 号

货运代理与物流法律及案例评析

孟于群 编著

中国商务出版社出版

(北京市安定门外大街东后巷 28 号)

邮政编码: 100710

电话: 010-64269744 (编辑室)

010-64220120 (发行部)

010-64269391 (发行部)

Email: cctpress@cctpress.com

网址: www.cctpress.com

北京中商图出版物发行有限责任公司发行

北京密兴印刷厂印刷

787×980 毫米 16 开本

49.75 印张 950 千字

2005 年 12 月 第 1 版

2005 年 12 月 第 1 次印刷

印数: 5000 册

ISBN 7-80181-519-X

F·886

定价: 90.00 元

©版权所有 盗版必究

举报电话: (010) 64212247



作者简介

中国外运集团总法律顾问兼法律部总经理，中国海事和经贸仲裁员、海仲专家咨询委员，大连海事大学、上海海事大学和上海思博学院客座教授，北京大学和中国政法大学法学院客座研究员，中国海商法协会常务理事和副秘书长，菲亚塔法律顾问团委员，中国国际货运代理协会法律委员会主任。

曾任驻马来西亚使馆工作人员，香港华润运达保险顾问有限公司董事总经理、中国外运（香港）集团副总经理。1984年赴美国律师所进修，1985年获律师资格，1993年获国务院政府特殊津贴。

著有：《海运欺诈及其法律对策》、《国际货运代理法律及案例评析》，主编《中国外运法律论文集》，《国际货物运输物流案例分析集》、《国际货物运输法规选编》，参与中国《海商法》起草，任《海商法大辞典》分科主编和《中国海商法年刊》编委，多次出席联合国航运立法会议和菲亚塔国际会议，发表论文50余万字。

前 言

2000年，我们曾出版了《国际货运代理法律及案例分析》，五年来我国国际货运代理在各方面发生了很大的变化，许多读者也急切希望我们增加一些内容，为此我们在原书的基础上做了较大的改动，增添了不少内容。

目前，我国国际货运代理总体情况是：2000年9月成立了“中国国际货运代理协会”，制定了《中国国际货运代理协会标准交易条件》，创办了《货代园地》杂志（现为“中国货代物流”），该协会获得FIATA授权，成为中国大陆唯一有资格组织FIATA货运代理资格证书培训和考试的机构，地方省市国际货运代理协会达23个。目前登记注册的国际货运代理已有5600多家，从业人员几十万人。2004年参加国内国际货运代理培训和资格考试的从业人员1.9万人。2006年FIATA年会将在上海举办。

我国的国际货运代理业不断拓宽，除从事纯粹国际货运代理外，还增加各种延伸增值服务，尤其是拼箱、拆箱服务，无船承运和多式联运服务，并正在转型升级第三方物流服务。

变革中的国际货运代理业发生着很大的变化。传统的国际货运代理主要是接受托运人的委托，就货物的运输、转运、仓储、保险，以及与货物运输有关的各种业务提供服务，它是一种中间人性质的运输业者，既代表货方，保护货方的利益，又协调承运人进行货物的运输。现代国际货运代理已发展成为以专业知识为基础的全方位物流服务的

提供者,正在越来越高的程度上承担着当事人的责任。其服务内容
的变化,使得国际货运代理不再是传统的纯粹代理人,时而为代理人,
时而为当事人,时而二者兼而有之。在这种情况下,国际货运代理的
法律地位及其责任便是多方面的。

目前,国际货运代理尚无一个统一的国际公约。在我国,规范国
际货运代理的法律法规主要包括我国《民法通则》、《合同法》、《海商
法》、《海事诉讼特别程序法》,以及国家政府部门制定的有关国际货运
代理的管理规定,比如《中华人民共和国国际货运代理业管理规定》、
《中华人民共和国国际货运代理业管理规定实施细则》、《外商投资国际
货物运输代理企业管理办法》等。这些法律法规对国际货运代理究竟是
作为代理人还是缔约当事人没有作出硬性的规定,但是我们可以从
中判断出,它与国际上关于国际货运代理是“代理人”还是“缔约当
事人”的普遍规定比较相似。在我国的司法实践中,区分二者不同的
法律地位主要表现在三个方面:1. 收入的取得方式;2. 提单签发的方
式;3. 经营运作的方式。在业务实践中国际货运代理从业者,应当明
确自己的法律地位及责任,以便充分利用法律来维护自己的合法权益。

为了顺应市场经济潮流,我国有关国际货运代理的政策也发生了
明显的变化,有的法规在近几年进行了多次修改,每次修改都表明中
国国际货运代理市场的进一步开放,其中包括注册资金的减少、设立
分公司条件的降低,特别是2004年国际货运代理企业的审批制度被正
式取消,意味着行业准入门槛降低,国际货运代理市场竞争将更加
激烈。

按照我国加入世贸组织的承诺,2005年12月11日后,允许设立
外商独资国际货运代理公司,而香港、澳门特别行政区与内地CEPA
协议的签署,使国际货运代理市场早已提前开放。为了满足客户的要
求,船公司开始提供运输、国际货运代理一条龙服务,除了不断延伸
内陆运输服务,努力拓展“门到门”运输外,一些外国船公司与铁路

部门纷纷联合，推出铁海联运集装箱班轮，直接提供一票到底的国际多式联运服务。一些大的货主和民营企业也纷纷进入国际货运代理领域。总之，大型水运企业登陆、铁路企业下水、外资企业入境、中外合资企业走向独立，市场竞争的形势十分逼人。摆在国际货运代理企业面前的现实是：小发展被淘汰，中发展则后退，大发展才能进步。

本书除介绍国际货运代理责任、责任保险及保单以外，新增的内容有无船承运人的定义、责任、提单签发、责任保险及保单；现代物流的定义、责任、责任保险；国际货运代理与第三方物流的区别，以及国际货运代理转型升级开展第三方物流时应注意的一些问题。同时也介绍了 FIAFA 的各种单据，以及国际货运代理采用 FIAFA 单据时应具备的条件。另外，在增加一些案例同时，还对大部分的案例进行了较为详细的法律分析与经验教训的总结。

世界在变，我国在变，我国的国际货运代理也在变。我国加入世贸组织后，对我国国际货运代理企业来说，利弊兼有，机遇与挑战并存，需要企业经营者，具有创新意识，抓住机遇，找准企业在市场中的定位，注重集中发展自己的核心业务，研究制定适合自己的发展模式和经营目标。国际货运代理企业，应当改变习惯思维、勤于思考、善于思考，思维能改变企业的命运。大型国际货运代理企业可进行转型升级从事全方位第三方物流服务；中型国际货运代理企业可进行物流中的一个或几个环节的服务，小型国际货运代理企业可进行有特色或个性化的服务。

全书所讲的都是有关国际货运代理的问题，书中所及“货运代理”或“货代”均指“国际货运代理”。

在中国外运集团公司成立 55 周年及其集团法律部成立 20 周年之际，谨以此书作为我奉献的礼物！

2000 年，原书的出版是我和我的爱人陈震英的共同之作，而这次她仍旧参与了本书的全过程，每一章节都渗透着她的心血和汗水，但

她执意不要再将她的名字写进书中，因为她在从事新的工作，然而她仍旧是我的最好搭档和最得力的助手，如果没有她的废寝忘食，这本书不会在今天问世；如果没有她那娴熟驾驭文字的能力，这本书就不会有现在这么精炼；如果没有她那精深的法律知识功底，这本书在剖析案例方面就不会那么精辟。希望每位读者在读到这本书时，不要忘记你们还有一位好朋友，一直在关注着国际货运代理领域的发展和研究动态，她就是本书的幕后作者我的夫人陈震英，在这里我要对她默默无闻无私的辛勤付出表示深深的感谢！

本书的出版还得到中国外运系统多年的挚友、集团法律部吴津涛、管川云、刘宏平、魏秀云和李京等同仁的大力支持与协助，尤其是法律部的两位年轻人翟娟和李赫利用业余时间做了大量的工作，在此一并表示衷心的感谢！

最后，我还要谢谢一直关心和支持我的母亲。

孟子群

写于本书的出版前

2005年11月18日

目 录

第一章 国际货运代理概念及历史现状	(1)
第一节 国际货运代理概念	(1)
第二节 国际货运代理历史与现状	(4)
第三节 我国国际货运代理历史与现状	(9)
第四节 中国外运是我国最大的国际货运代理	(24)
第五节 国际货运代理的发展方向	(27)
第二章 国际货运代理的业务范围及责任	(40)
第一节 国际货运代理的业务范围	(40)
第一节 国际货运代理的责任	(44)
第三节 国际多式联运的业务范围及责任	(63)
第三章 国际货运代理的责任保险制度	(72)
第一节 国际货运代理的责任保险	(72)
第二节 国际货运代理各种责任险的保单	(86)
第三节 承保国际货运代理责任险的机构	(103)
第四章 国际货运代理的法律制度	(109)
第一节 国际货运代理的法律地位	(109)
第二节 国际货运代理两种法律地位的区别	(113)
第三节 FIATA 关于国际货运代理立法的建议	(119)
第四节 FIATA 国际货运代理业示范法	(123)
第五节 联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约	(124)
第六节 联合国贸发会议航运代理人资格的标准	(129)
第七节 埃及海商法关于国际货运代理的规定	(131)

第八节 国际货运代理涉及的国际公约与惯例	(132)
第五章 国际货运代理的管理制度	(151)
第一节 国际货运代理行业的管理	(151)
第二节 FIATA 推荐的国际货运代理标准交易条件范本	(155)
第三节 中国货运代理协会标准交易条件	(157)
第四节 英国货运代理协会标准交易条件	(160)
第五节 德国货运代理协会标准交易条件	(162)
第六节 北欧货运代理协会标准交易条件	(164)
第七节 国际货运代理公司自订标准交易条件	(166)
第六章 我国关于国际货运代理的法律法规及管理制度	(173)
第一节 我国《民法通则》的有关规定	(173)
第二节 我国《合同法》的有关规定	(176)
第三节 我国《海商法》的有关规定	(183)
第四节 我国《海事诉讼特别程序法》的有关规定	(189)
第五节 货运代理业务中涉及的我国其他法律法规	(195)
第六节 我国国际货物运输代理业管理规定	(199)
第七节 外国投资国际货物运输代理企业管理办法	(202)
第八节 关于台湾海峡两岸间货物运输代理业管理办法	(204)
第九节 我国有关国际货运代理企业的备案制度	(206)
第十节 我国关于对外贸易代理制的暂行规定	(209)
第十一节 国际货物运输代理业的专用发票	(212)
第七章 国际货运代理案例及评析	(213)
第一节 国际货运代理出具保函案	(213)
第二节 国际货运代理代办报关案	(224)
第三节 国际货运代理身份及委托事项确认案	(236)
第四节 国际货运代理代垫费用案	(271)
第五节 国际货运代理谨慎履行职责案	(307)
第六节 国际货运代理空运代理案	(378)
第七节 国际货运代理仓储代理案	(410)

第八节 国际货运代理多式联运案	(418)
第九节 国际货运代理特殊案例	(444)
第八章 国际货运代理协会联合会及其成员	(479)
第一节 FIATA 简介	(479)
第二节 FIATA 章程	(483)
第三节 FIATA 单证	(488)
第四节 使用 FIATA 多式联运提单须投保货运代理责任险	(514)
第五节 FIATA 标准联盟协议	(518)
第六节 CIFA 简介	(521)
第九章 国际货运代理培训制度	(525)
第一节 国际货运代理培训形式	(525)
第二节 FIATA 国际货运代理培训计划	(526)
第三节 IATA/FIATA 空运培训计划	(529)
第四节 国际货运代理在职培训制度	(531)
第五节 我国国际货运代理培训与考试制度	(536)
第十章 无船承运人	(542)
第一节 扩展无船承运人业务	(542)
第二节 无船承运人业务范围及责任	(548)
第三节 无船承运人与货运代理的区别	(551)
第四节 无船承运人的责任保险	(558)
第五节 无船承运人责任险保单	(564)
第六节 无船承运人提单	(569)
第七节 无船承运人案例评析	(580)
第十一章 现代物流	(590)
第一节 拓展现代物流业务	(590)
第二节 现代物流业务范围及责任	(612)
第三节 第三方物流和国际货运代理的区别与联系	(619)
第四节 现代物流的责任保险	(631)
第五节 现代物流责任保险条款	(637)

第六节 新加坡物流协会标准交易条件·····	(640)
第七节 现代物流案例评析·····	(643)

附 录

附件一：中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定·····	(654)
附件二：中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则 ·····	(658)
附件三：中国商务部、国家工商总局关于国际货物运输代理企业登记 和管理有关问题的通知·····	(667)
附件四：国际货运代理企业备案（暂行）办法·····	(669)
附件五：中华人民共和国国际海运条例（节选）·····	(672)
附件六：中华人民共和国国际海运条例实施细则（节选）·····	(676)
附件七：中国国际货运代理协会标准交易条件·····	(681)
附件八：英国货运代理协会标准交易条件·····	(689)
附件九：德国货运代理协会标准交易条件·····	(698)
附件十：关于促进我国现代物流业发展的意见·····	(714)
附件十一：新加坡物流协会标准交易条件·····	(718)
附件十二：ACF 多式保险保单·····	(730)
附件十三：FIATA 国际货运代理业示范法·····	(748)
附件十四：FIATA 标准联盟协议·····	(754)

案例索引

参考书目

第一章 国际货运代理概念及历史现状

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，近年来，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，其在国际贸易和国际运输中所居地位也越来越重要。目前，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”。虽然称谓不同，但实际上概念是相同的。

货运代理原为一种佣金代理，系指代表进出口商完成货物的装卸、储存、安排内地运输、收取货款等日常业务的代理机构。现为国际贸易和国际运输的基本联系机构，但至今国际上尚无一个普遍可以被接受的、公认的、统一定义。一些权威机构和工具书中有如下一些解释。

国际货运代理协会联合会（简称“菲亚塔”，法文缩写为“FIATA”）所下的定义是：国际货运代理是根据客户的指示，并为客户的利益而揽取货物运输的人，其本身并不是承运人。国际货运代理也可以依这些条件，从事与运输合同有关的活动，如储货（也含寄存）、报关、验收、收款等。

联合国亚太经社会对此解释是：国际货运代理代表其客户取得运输，而本人并不起承运人的作用。

《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》（简称“我国《货代管理规定》”）中所下的定义是：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。

美国布莱克法律字典对货运代理的解释是：其业务为接收货物，以仓储、包装、整车货装运、交货等方式，把不够整车的船货（小船货）集中成整车船货，由此从低运费中取利的货运代理——公司或个人，其业务是为他人接收并海运商品。

船务法律字典的解释是：经营为他人安排货物运输业务的人。国际货运代理有权代表他的被代理人就一切所发生的费用取得赔偿，并有权得到偿付他的服务费用。

美国船务和货运代理业务字典的解释是：准备航运单证、安排舱位、投保，并办理关税手续工作，以取得费用的商业组织。有些航运代理人也是发货代理人，组织货物在港口与商人、制造厂商的营业地之间的集中、运输和交付。

国际金融字典的诠释则是：介于托运人或收货人与运输承运人、海关当局，以及其他发货人需与其办理的其他人之间的中间人。

上述解释的一个基本特点是，货运代理不可作为“运输当事人”，即承运人身份。不管其使用何种称谓，只提供自己的服务，即不是承运人或公共承运人，仅作为接收客户货物从事转运的代理人，并依照这些条件处理货物。

然而，在实践中，货运代理对其所从事的业务，正在越来越高的程度上承担承运人的责任，这说明货运代理在近几十年中已发生很大的变化。许多货运代理企业都拥有自己的运输工具，并且用来从事货运代理业务，包括签发多式联运提单，甚至开展现代物流业务，即使无船也签发无船承运人提单，这其中已具有承运人的特点。与此同时，有的国家的货运代理标准交易条件中对货运代理作为代理人 and 当事人时的权利与义务分别作出明确的规定；FIATA 货运代理业示范法（简称“FIATA 示范法”）也对货运代理作为承运人时的责任，作出明确规定：货运代理作为承运人所承担的责任不仅仅在于他直接使用自己的运输工具进行运输时（从事承运人的业务），而且在于如果他签发了自己的运输单证，就已经明示或默示地做出了承担承运人责任的承诺（契约承运人）。这就与其上述定义有所不同。可以说，货运代理无论是从其本身所从事的业务范围来看，还是从国际国内立法、司法审判的实践来看，均已出现货运代理由中间人向承运人的演变，货运代理的双重身份，即代理人与当事人并存的局面仍会继续存在下去。因此，实务界和法律界，均有人认为应将货运代理重新定义、做出广义的解释。

美国最近出版的《物流管理》一书的作者称：货运代理是以赢利为目的的行业，他们把来自各种客户手中的小批量装运整合成大批量装载，然后利用公共承运人（公路或航空的）进行运输。在目的地，货运代理把该大批量装载拆分成原先较小的装运量。大多数的递送也许会包括也许不包括在货运代理的服务之内。货运代理的主要优势在于因大批量装载可获得较低的费率。在大多数情况下可以使小批量装运的运输速度快于个别客户直接与公共承运人打交道所经历的速度。货运代理对完成装运承担全部责任。

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，就有关货物运输、

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，他既代表货方，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，并有效地使用自己所拥有的设施和条件，从中获取“附加价值”或“附加收益”。而现在某些货运代理通过建立自己的运输组织并以承运人身份承担责任的方式来谋求更广阔的业务范围。

三、国际货运代理的作用

货运代理在促进本国和世界经济发展的过程中起着重要的作用。他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机构，如港口当局、船务代理、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），来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、新运输费率的制定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，因此他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”，即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，他能就运费、包装、进出口业务必须的单证、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。他对复杂的进、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、港口与机场的业务作法、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，他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，他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他们的运输设备赚大钱。

第二节 国际货运代理历史与现状

一、国际货运代理的历史

1. 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所熟悉的、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务管理,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动吊机成为可能。这时,货运代理在本国的经济地位中占具了一定的地位。他不仅是运输的专家,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府的收货代理及报关行发挥着作用。他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,国际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。19世纪20年代至30年代,首次以每小时110~135公里的航速开始较大规模的国际空运货物。第二次世界大战以后,开始了定期的航班空运业务,不久发展成我们今天所了解的世界航空运输网。各国出现了专门从事空运的代理,并开展了集运业务,现在大约80%的空运货物由空运代理掌握。

19世纪50年代以来,公路运输继铁路运输之后,并且有了空前规模的发展。现在,运营的车辆已达8000万辆(《货运代理的古今》译自1985年3月20日FIATA公共关系委员会研究报告)。货运代理在发展又快又灵活的运输方式——公路运输中起了一定的作用,他不仅提供设备,如:托盘、折迭式集装箱等,而且在货物合理装运方面也做出了许多努力。

大约在1965年横渡大西洋的运输中,首次出现了大的集装箱。现在,集装箱已用于内地和地区间的交通。货运代理把集装箱作为手中的工具,以满足本国经济对运输的需要。一部分货运代理有自己的集装箱,另一部分货运代理租用集装箱,据估计70%~80%(《货运代理的古今》译自1985年3月20日FIATA公共关系委员会研究报告)的集装箱货物由货运代理控制着。