

“十三五”普通高等教育规划教材

国际货运与 报关代理 (第2版)

GUOJI HUOYUN YU BAOGUAN DAILI

◎编著 王 洪 徐德岭

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

“十三五”普通高等教育规划教材

国际货运与 报关代理 (第2版)

GUOJI HUOYUN YU BAOGUAN DAILI

◎编著 王 洪 徐德岭

内 容 简 介

国际货运与报关代理是一门新兴的边缘性学科,是多专业、多学科知识与理论的有机融合。为了便于读者掌握国际货运与报关代理的基本理论及该行业的最新发展动态,本书力求反映国际货运与报关代理的最新发展趋势和最新研究成果。本书在补充国际货运与报关代理必备知识的基础上,主要讲述国际海运、陆运、空运及集装箱运输和国际多式联运的流程与对策。本书引用了大量的事例、合同与单证样本,可操作性强。

本书适合作为普通高等学校对外经济与贸易专业教材,还可以作为相关从业人员的进修学习用书和业务参考手册。

图书在版编目(CIP)数据

国际货运与报关代理/王洪,徐德岭编著.2版.—北京:
中国铁道出版社,2016.2

“十三五”普通高等教育规划教材
ISBN 978-7-113-21265-0

I. ①国… II. ①王… ②徐… III. ①国际货运—货
运代理—高等学校—教材 ②国际货运—海关手续—高等学校—
教材 IV. ①F511.41 ②F752.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 003380 号

书 名: “十三五”普通高等教育规划教材
国际货运与报关代理(第2版)
作 者: 王 洪 徐德岭 编著

策 划: 邢斯思 读者热线: (010)63550836
责任编辑: 邢斯思
封面设计: 刘 颖
责任校对: 马 丽
责任印制: 郭向伟

出版发行: 中国铁道出版社(100054,北京市西城区右安门西街8号)

网 址: <http://www.51eds.com>

印 刷: 三河市华业印务有限公司

版 次: 2011年8月第1版 2016年2月第2版 2016年2月第1次印刷

开 本: 787 mm×1 092 mm 1/16 印张: 15.5 字数: 370 千

书 号: ISBN 978-7-113-21265-0

定 价: 39.80 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书,如有印制质量问题,请与本社教材图书营销部联系调换。电话: (010)63550836

打击盗版举报电话: (010)51873659

前言

国际货运与报关代理(第2版) *Preface*
International Transport and Customs Agency

随着改革的不断深化,我国在对外贸易方面取得了举世瞩目的可喜成绩,特别是加入WTO以后,我国的进出口总量日益增加,对外交往更加频繁,社会上对国际货运代理从业人员和报关员的需求量日趋旺盛。入世后,国家对从事国际货运代理的从业人员和报关员的要求也日益提高。因此,国际货代从业人员和报关员应如何适应时代发展的需要,尽快提高业务素质,做好货运和报关工作,就显得尤为重要。

国际货运代理业在我国已成为一个新兴的服务行业,并正在向物流方向发展。由于货代行业发展较快,其从业人员来自各个领域,不少业务人员并未受过专业培训,大多在摸索中前进,但该行业涉及的知识面较广,专业性也较强,稍有不慎,便会给货主造成重大的经济损失。同样,报关也是一种知识面广、技能性强、要求丰富实践经验的综合性智力劳动。报关员素质的高低和报关质量的好坏,不仅关系着国家政策法令的有效执行,也关系着进出口货物通关的速度,关系着企业的经济效益。因此,广大货代工作者和报关员急需可供其阅读的专业书籍。

国际货运与报关代理是一门新兴的边缘性学科,是多专业、多学科知识与理论的有机融合。2011年8月,本书第1版问世。为了便于读者掌握国际货运与报关代理的基本理论及该行业的最新发展动态,本书在第1版的基础上作了适当的数据更新和案例替换。本书在体系上分为国际货运与报关代理概述、国际货运与报关代理必备的对外贸易知识、我国入世后对外贸易政策的调整、国际海运货代业务流程与对策、国际陆路运输货代业务流程与对策、国际航空货代业务流程与对策、集装箱运输与国际多式联运、进出口货物的报关代理等几大部分。附录部分列出了国际货运与报关代理的常用单证。本书引用了大量的实例、合同与单证样本,注重可操作性,避免了以往此类书籍重理论轻实际的做法。本书可用作财经类各级院校对外经贸相关专业教材,也可作为从业人员进修学习用书和业务参考手册。

本书具体编写分工如下:王洪编写第1~8章,徐德岭编写附录。

在本书的编写过程中,我们参阅了大量国内外专家的有关文献,在此深表感谢。由于水平有限,很多问题考虑仍不成熟,书中难免存在疏漏之处,敬请专家和读者批评指正。

编 者
2015.9

教学建议

课程简介

国际货运与报关代理是建立在国际贸易理论基础之上的应用学科,是与国际贸易、国际运输与保险、国际结算等学科密切结合的一门综合性、实践性的学科,是国际经济与贸易专业的主干课程。本课程全面介绍国际货运与报关代理中的专业知识,以及应注意的问题和相关的法律规定及政策,为国际货运与报关代理行业培养专门人才。本课程的任务是帮助学生了解和掌握国际货运与报关代理的基本原理与应用方法,为今后更好地解决实际问题打下扎实的理论基础和技能基础。

选课建议

本课程适合国际经济与贸易专业学生在先修课程(相关的国际贸易理论与实务、国际运输与保险、国际结算等课程)基础上,进一步提高实践能力和综合能力所用。

课程任务和教学目标

通过本课程的学习,使学生掌握国际货运与报关代理的基本概念和理论,掌握国际货运与报关代理的整个操作流程,熟悉当前国际货运与报关代理的最新趋势和特征。通过国际货运与报关代理实务、案例分析、实际调研等,培养学生发现、分析和解决问题的能力,提高学生的创新能力,为后续课程的学习打下坚实的基础,为今后更好地解决实际问题打下扎实的理论基础和技能基础。

课程基本要求

通过本课程的教学,要求学生了解当前国际货运与报关代理的特点,掌握国际货运与报关代理的最新发展动态,熟悉国际货运与报关代理的流程和内容(包括:国际货运与报关代理概述、我国对外贸易管理的主要政策、货代从业人员应掌握的对外贸易基础知识、国际货物运输、集装箱运输与国际多式联运、进出口货物报关代理的业务流程等),学会基于以上理论基础上的实践应用,包括国际货物海运、空运、陆运代理和报关代理的程序和方法。

□ 教学内容、学习要点及课时安排

教学内容	学习要点	课时安排	
		必修课	选修课
第1章 国际货运与报关代理概述	(1)了解国际货运代理行业的发展 (2)掌握我国国际货运代理业的业务范围及目标 (3)掌握货代与委托人的权利与义务 (4)了解国际货运代理的营销 (5)了解报关管理的基本制度	4	2
第2章 国际货运与报关代理必备的 对外贸易知识	(1)了解国际贸易概述 (2)掌握国际贸易术语 (3)掌握国际货物运输保险 (4)掌握国际贸易的支付	6	3
第3章 我国入世后对外贸易政策的调整	(1)了解我国入世后的配额管理 (2)了解我国入世后的许可证管理 (3)掌握我国入世后商品出入境检验检疫管理 (4)了解我国入世后的外汇管理 (5)了解我国入世后的进出口货物的税务管理	6	4
第4章 国际海运货代业务流程与对策	(1)了解国际海上货物运输概述 (2)掌握国际海运货代进出口业务流程 (3)掌握国际海运货代进出口业务的问题及对策	6	4
第5章 国际陆路运输货代业务流程与对策	(1)掌握国际铁路联运货代进出口业务流程 (2)掌握内地与港澳地区之间铁路货运业务流程 (3)掌握国际公路货物运输货代业务流程	4	3
第6章 国际航空货代业务流程与对策	(1)了解国际航空货物运输概述 (2)掌握国际航空货代进出口业务流程 (3)掌握国际航空货代业务流程的问题与对策	2	2
第7章 集装箱运输与国际多式联运	(1)掌握集装箱运输业务流程 (2)掌握国际多式联运业务流程 (3)掌握集装箱运输与国际多式联运的问题与 对策 (4)掌握大陆桥运输与 OCP 运输业务流程	4	4
第8章 进出口货物的报关代理	(1)掌握一般进出口货物的报关代理 (2)掌握其他进出口货物的报关代理 (3)掌握进出口货物报关单的填制与要求	4	2
案例讨论:结合本课程各章的内容,提供若干中外案例,建议各章至少选择1个案例,让学生参与讨论分析,提出解决问题的方案。		8	6
情景模拟:在计算机上通过模拟练习,使学生掌握国际货运与报关代理操作程序。		10	6
课时总计		54	36

注:案例讨论与情景模拟的课时可由教师灵活掌握分配使用。

目 录

Contents

国际货运与报关代理(第2版)
International Transport and Customs Agency

第1章 国际货运与报关代理概述	1
1.1 国际货运代理行业的发展	2
1.2 我国国际货运代理业的业务范围及目标	7
1.3 货代与委托人的权利与义务	10
1.4 国际货运代理的营销	12
1.5 报关管理的基本制度	15
复习思考题	18
第2章 国际货运与报关代理必备的对外贸易知识	19
2.1 国际贸易概述	20
2.2 国际贸易术语	22
2.3 国际货物运输保险	29
2.4 国际贸易的支付	35
复习思考题	43
第3章 我国入世后对外贸易政策的调整	44
3.1 我国入世后的配额管理	45
3.2 我国入世后的许可证管理	45
3.3 我国入世后商品出入境检验检疫管理	47
3.4 我国入世后的外汇管理	59
3.5 我国入世后进出口货物的税务管理	61
复习思考题	70
第4章 国际海运货代业务流程与对策	71
4.1 国际海上货物运输概述	72
4.2 国际海运货代进出口业务流程	75
4.3 国际海运货代进出口业务的问题及对策	89
复习思考题	102
第5章 国际陆路运输货代业务流程与对策	103
5.1 国际铁路联运货代进出口业务流程	104
5.2 内地与港澳地区之间铁路货运业务流程	109
5.3 国际公路货物运输货代业务流程	114
复习思考题	120

第6章 国际航空货代业务流程与对策	121
6.1 国际航空货物运输概述	122
6.2 国际航空货代进出口业务流程	124
6.3 国际航空货代业务流程的问题与对策	127
复习思考题	138
第7章 集装箱运输与国际多式联运	139
7.1 集装箱运输业务流程	140
7.2 国际多式联运业务流程	147
7.3 集装箱运输与国际多式联运的问题与对策	152
7.4 大陆桥运输与 OCP 运输业务流程	155
复习思考题	159
第8章 进出口货物的报关代理	160
8.1 一般进出口货物的报关代理	161
8.2 其他进出口货物的报关代理	163
8.3 进出口货物报关单的填制与要求	166
复习思考题	178
附 录	179
附录1 中华人民共和国进口许可证	179
附录2 中华人民共和国出口许可证	180
附录3 代理报检单位注册登记申请书	181
附录4 报检员注册申请书	182
附录5 入境货物报检单	183
附录6 出境货物报检单	184
附录7 普惠制产地证书 Form A	185
附录8 产地证明书	186
附录9 委托报关协议书	186
附录10 进口货物报关单	187
附录11 出口货物报关单	188
附录12 出口收汇核销单	189
附录13 出口退税专用货物报关单	190
附录14 贸易进口付汇核销单	191
附录15 商检证书(A、B)	192
附录16 保险单	194
附录17 商业汇票(A、B)	195
附录18A 信开信用证(A、B)	196
附录18B 电开信用证	198
附录19 期租船合同(SINOTIME 格式)	202
附录20 进口订舱联系单	209
附录21A 海运出口货物代运委托单	210

附录 21B	陆/海运出口货物代运委托书	211
附录 21C	出口货运代理委托书	212
附录 22	订舱单	213
附录 23	装货单	214
附录 24	收货单	215
附录 25	直达或转船海运提单	216
附录 26	集装箱联运提单	217
附录 27	承运货物收据	218
附录 28	国际空运货物托运单	219
附录 29	航空主运单	220
附录 30	航空分运单	221
附录 31	集装箱托运单	222
附录 32	集装箱装货单	223
附录 33	集装箱场站收据	224
附录 34	集装箱装箱单	225
附录 35A	提货单	226
附录 35B	提货单	227
附录 36A	设备交接单(出场)	228
附录 36B	设备交接单(进场)	229
附录 37	商业发票	230
附录 38	海关发票	231
附录 39	装箱单	232
附录 40	寄单声明	233
附录 41	装船通知	234
附录 42	船长收据	235
附录 43	受益人证明	236
参考文献		237

第 1 章 国际货运与报关代理概述



教学目的

通过本章学习,使学生概括了解我国国际货运与报关代理的发展简况、我国货代企业的类型、业务范围及今后的发展目标;了解货代与委托人的关系及其权利与义务;了解代理行为的法律依据;了解报关管理的基本制度、报关员的职业资格与行为规范,为今后从事相关工作打下基础。



教学内容

介绍国际货运代理行业的由来及其国际组织;我国国际货运代理的发展简况;我国目前货代企业的类型;《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》的要点和当前有待解决的几个问题;我国货代的业务范围及今后的发展目标;货代与委托人的关系及其权利与义务;代理行业的法律依据及案例;国际货运代理的营销策略;报关管理的基本制度;报关员的职业资格与行为规范。



教学重点

我国货代的业务范围及今后的发展目标;货代与委托人的关系及其权利与义务;代理行业的法律依据及应用;国际货运代理的营销策略。



教学难点

货代与委托人的关系及其权利与义务;代理行业的法律依据及应用。

1.1 国际货运代理行业的发展

1.1.1 国际货运代理行业的形成和发展

1. 国际货运代理行业的发展历史

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服务报酬的行业。

国际货运代理是伴随着经济的发展而产生的。国际贸易发展的初期,贸易和运输两者一般都是结合在一起进行国际商品交换。随着公共仓库在港口和城市的建立,尤其是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,以便为国际贸易商搜集运输信息,选择承运人和运输工具,为其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,依附于进出口贸易商,代表进出口贸易商进行货物的装卸、储存、运输、收取货款等日常工作。以后,逐步发展成现在我们所熟悉的中间人性质的独立的行业。

第二次世界大战以后,出现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。航空公司为了集中精力搞好空运组织与生产,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(简称空运代理)。最初的空运代理是由经营海运和旅游代理业务的公司兼营,即在公司内部附设一个空运代理部。由于空运代理是一种业务性很强的工作,后来该部门逐渐独立出来发展成为一个以空运代理业务为主的企业。目前,各国空运代理都致力于开展集运业务、包机业务、快递业务以及航空联运业务,约80%的空运货物由空运代理掌握。

20世纪50年代以来,公路运输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做出了许多努力。

20世纪60年代开始,集装箱运输的增长,为国际货运代理提供了一个拓展业务的机会。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,又可赚取货的拼箱及拆箱费用。国际货运代理提供的这种服务已开始突破作为一个代理人的传统作用范围,实际上担负起一个委托人的作用。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。目前,拼箱业务已成为国际货运代理的最主要业务。

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化。单一的海运、陆运或空运的方式已远不能满足时代的需要,越来越多的国家在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、进行门到门的货物运输业务。

20世纪90年代,计算机网络、通信和信息技术与因特网在全球普及,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,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。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。

2. 不同国家国际货运代理业的发展现状

目前,在经济发展程度不同的国家,国际货运代理的发展程度是不同的。

当前世界的国际货运代理业务为经济发达国家的公司所控制。经济发达国家的国际货运代理业务发展水平较高。一些大的货运代理公司拥有大量的卡车、拖车、集装箱及仓库货场、集装箱中转站(CFS)、商品出厂后销售前的加工整理的设备及其场所,并且已经实现现代化管理。它们在全球设有分支机构,通信联络已经实现计算机联网管理,不仅系统内部实行计算机联网,而且它们与海关、港口、客户(用户)也通过计算机联网,从而做到随时监控货物的流转进度,并根据客户要求进行分析,提供门到门服务。在现代社会中,生产高速发展,专业化程度越来越高,社会分工越来越细,国际货运代理作为一个行业,为社会生产、生活提供越来越广泛的服务,并将向更高级、更科学和更现代化的方向发展。而对小型货运代理公司而言,要么依据自身所提供的特色服务求得生存,要么退出货代市场的竞争。

前苏联以及东欧国家和一些社会主义国家原有的国际货运代理是国有企业,它们代表对外贸易公司从事货运业务,货运业务相对比较发达,但由于大多采取垄断经营策略,因而缺乏市场竞争力。

发展中国家的国际货运代理因其发展程度及政府制度不一而不尽相同,其规模一般较小,与发达国家的报关代理差不多。他们的业务活动往往集中于国内的货运,还未发展到发达国家的国际货运代理的水平。

目前,亚太地区各个国家国际货运代理企业不断增加,其中,不少国家成立了国家级国际货运代理协会,并制定了标准交易条件。为了大力推进亚太地区国际货运代理业的发展,充分发挥其在本国经济贸易和运输中的作用,联合国亚太经合会和FIATA(国际货运代理协会联合会)均对亚太地区给予极大关注,并在该地区积极开展技术援助和培训等各项活动。但是亚太地区多为发展中国家,在国际货运代理方面同样存在一些问题。例如:财政和其他资源不足,职业技术水平低,缺乏国际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,没有通过国家级的国际货运代理协会标准交易条件,缺乏必要的基础设施,国际多式联运业务发展缓慢,有些国家和地方没有资格采用FIATA的单证,有些国家的银行尚未接受FIATA提单,公共当局尚未承认国际货运代理的提单,国际货运代理的作用尚未得到认同,国际货运代理责任险的投保问题尚未得到解决等。

3. 我国国际货运代理业的形成与发展

新中国成立前,我国主要是私营的报关行和运输行从事国际货运代理方面的业务。20世纪50年代初期,这些报关行和运输行还存在,当时的私营进出口公司(新中国成立前俗称贸易行)都与报关行或运输行订有长期或临时的办理报关和国际货运的合同。但自1956年我国对私营工商业实行社会主义改造后,私营贸易行均与国营的进出口公司合营,报关行与运输行也均并入各地外运公司。从此,各口岸的国际货运代理业务统一由外运公司独家经营,中国外轮代理公司代理外籍船公司向外运公司揽货,外运公司根据外贸各专业进出口公司的要求向外

轮代理公司订舱,或向国际租船市场租船,以完成我国对外贸易的运输任务。改革开放以后,我国对外贸易额不断增长,货运量不断扩大,运量与运力的矛盾日益突出。据统计,20世纪60年代平均年进出口额为36.88亿美元,70年代平均年进出口额为134.23亿美元,80年代平均年进出口额为556.31亿美元,90年代年平均进出口额为2398.36亿美元。截至2014年我国进出口贸易额已达4.3万亿美元。随着对外贸易额的不断扩大,进出口的货运量也在日益增加,国务院为了解决进出口货运量与运力不足的矛盾,于1984年11月颁布了《国务院关于改革我国国际海洋运输管理工作的通知》。在该通知中明确规定:“中远集团、外代国际货运有限公司可向货主直接承揽部分货物,对外也可根据需要进行小量租船。”从此,改变了由外运公司独家经营国际货运代理的局面。尽管如此,我国货代企业仍难适应对外贸易发展的需要。于是,1988年3月国务院又明文规定:“船舶运输、港口、装卸、货运代理网点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。”随之,我国经营国际货运代理的企业发展至100余家,这对开展竞争、方便货主、解决瓶颈问题的确起了很大的作用。1992年国务院为进一步深化改革又发布了《关于进一步改革国际海洋运输管理工作的通知》。在该通知中明确对国际货运代理业实行放开经营的政策,这对我国的国际货运代理业的迅速发展,改进服务质量,提高企业管理水平,起到了积极的作用。至1992年底经批准的国际货运代理企业近455家,以后逐年增加。随着国际货代行业的蓬勃兴起,同时也出现了不少黑货代,从中浑水摸鱼,牟取暴利。他们采取非法手段,拉关系、抢货源、给高回扣,这些行为扰乱了国际货运市场的正常经营秩序,增加了进出口商品的成本,使国家的外汇和税收大量流失。为了制止和改变这种混乱情况,使我国的国际货运代理行业走上有法可依的正常轨道,国务院于1995年6月6日批准《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》(以下简称“管理规定”),并由原外经贸部于同年6月29日以第五号令发布与施行。“管理规定”的颁布与实施,标志着我国国际货运代理行业进入规范化、法制化的轨道,结束了长期以来无章可循、无法可依的局面,这对于促进国际货运代理市场健康有序的发展、保障从事进出口贸易的货主和货代企业的合法权益、进一步扩大我国对外贸易具有重大的意义。

当前,在我国形成了一个具有一定规模的国际货运代理行业。在国务院下发的2004年第16号文件《国务院关于第三批取消和调整行政审批项目的决定》中,国际货代企业经营资格审批被列入取消的409个项目之中。今后设立新的国际货代企业,只需进行工商注册登记。在实行登记制后,中国的国际货代行业即将步入真正的平等的市场竞争年代。

随着经济全球化带来的挑战及加入WTO后我国国际货运代理市场的进一步开放,我国的国际货运代理业必将分化重组。在这种大背景下,我国国际货运代理企业应将规模化、专业化、网络化、物流化作为自己的发展方向,不断地推出自己的“新产品”,不断地创新服务,不但要做传统的代理人业务,而且要敢于从事当事人业务,开展国际多式联运业务,以国际多式联运为中心进行延伸服务,拓展现代物流服务。

1.1.2 国际货运代理行业的管理

1. 发达国家对国际货运代理行业的管理特点

目前,发达国家对货代企业的管理由政府宏观调控、立法和执行部门的依法管理、中介组织(包括协会、学会、商会)三个方面组成。在管理上普遍存在以下三个特点。

(1)各国根据本国经济发展的实际,国际货运代理由不同的政府部门管理,既有商贸部门、



综合运输部门,也有海关等部门。

(2)政府管理部门的职责分明,都实行宏观调控,制定政策法规,依法监督管理。

(3)社会中介组织发达,政府尊重中介组织的独立法人地位。中介组织有独立依照章程处理内部事务的权利,有独立对外协调、磋商和解决法律事务的权利。在这一领域内,一般有货代协会、船东协会、船代协会、租船协会、托运人协会等各种协会,各类企业参加不同的协会,由协会对企业进行市场协调与行业管理。

2. 世界各国对国际货运代理行业的管理模式

世界各国对国际货运代理行业实行不同的管理模式。其管理模式大体可分为以下四种类型。

(1)前苏联、东欧管理模式。对内,国内货运代理与国际货运代理在管理体制上是分开的。国际货运代理企业隶属于外贸部,由外贸部负责审批和管理,采取独家垄断经营和多家经营,以骨干企业为主的经营方式。外贸运输总公司及其分支机构承担全国进出口货物的运输组织工作,而交通运输部门负责承运,两者之间有严格的经营分工。如前苏联及东欧其他国家、朝鲜、越南、蒙古等,都采用这种模式。近几年,有些国家也在不同程度地打破垄断,实行多家经营。

对外,禁止或仅允许少量的外国投资者经营本国的国际货运代理业务。

(2)美国管理模式。在美国,有着各种分别管理海、陆、空运输的规章制度,除了陆路(铁路、公路、内河水运)运输、远洋运输和航空运输由三个不同的政府部门管理外,还将货主、货运代理和承运人统一管理,并实行经营许可证制度。同时,也实行货运代理业的对外开放制度,允许外国投资者经营货运代理业。

①在陆路(铁路、公路、内河)货运代理方面,由美国联邦监督陆路运输的行政机构——州际交通委员会(Interstate Commerce Commission, ICC)管理,自从1980年载货汽车及铁路业解除管制后,ICC所扮演角色的重要性降低,国会有意让市场机能来决定费率及服务,而不是由ICC来决定,同时也进一步缩减其预算。

②在海运货运代理方面,由美国联邦政府监督远洋运输的行政机构——联邦海事委员会(Federal Maritime Commission, FMC)管理,实行经营许可证和担保金制度,同时对海运货运代理和无船公共承运人的业务范围做了严格的限定。前者具有代理人的性质,其经营收入来自货主支付的代理服务费和船公司所支付的订舱佣金;后者具有承运人的性质,其经营收入来自向货主收取运费与向船公司支付运费的差额。

③在空运货运代理方面,最初由美国联邦政府监督航空运输的行政机构——民用航空委员会(Civil Aeronautics Board, CAB)颁发货运代理经营许可证。在管理上,不仅实行国内与国际空运货代分业经营,而且还将国际空运代理分为 International Air Cargo Agents 和 International Airfreight Forwarders,并规定前者为航空公司的销售代理,只能作为代理人从航空公司收取佣金,不能以承运人身份赚取运费差价,其开业必须符合国际航空运输协会(IATA)的要求;后者相当于海运中的无船承运人,可以签发自己的空运单,以“间接承运人”赚取运费差价,但不能向航空公司收取佣金,其开业必须符合联邦政府和国际航空运输方面的要求。1978年解除航空管制并于1985年撤销CAB,由运输部下设的联邦航空管理局(FAA)负责颁发航空公司经营许可证、机场经营许可证、航空代理许可证。而且,上述规定已不复存在,申请者只要交付约2 000美元的费用即可取得空运代理许可证,可从事国内外空运代理及

空运与其他运输方式的多式联运业务。

④此外,美国还有其他各类运输中介人,如运输经纪人、海关经纪人,它与货运代理的主要区别在于不能以承运人身份赚取运费差价。

(3)德国管理模式。德国货运代理的管理和经营体制具有市场经济的特点,从事货运代理业务不要任何批准手续,也没有交叉经营方面的限制。没有哪一个政府部门进行归口管理。货运代理作为一个独立的行业,以其现代化管理、经营手段和优良的、高效率的服务承担着全国货运量 70% 以上的运输组织工作。它们有强大的货运代理协会组织和严格的货运代理章程。章程中规定了货运代理人的标准条件和职责范围、权利、义务等。所有货运代理协会会员,必须遵守这些规定。全国货运代理协会及其分支机构,代表本行业的利益与官方、承运人和货主保持密切的联系。它与承运人、货主之间虽然没有交叉经营方面的任何限制,但在实际工作中行业界限非常清楚,很少交叉。欧洲第三大空港——法兰克福的航空货运中心,每年有 50 多万吨的航空货运量,而其中 99% 都是通过货运代理组织的。欧洲国家和我国香港等地区大多属于这种模式。

(4)日本管理模式。在日本,管理上采取由政府直接管理和由日本国际货运代理协会实行民间行业管理两个渠道进行的方式。国际货运代理业由运输政策局管理,采用批准许可制和登记备案制。前者是企业向运输省提出申请,由运输省批准并发许可经营证书;后者是企业向工商管理局登记并向运输省备案。对国际海运和空运的货运代理市场,日本政府是以对等互惠的原则向外国人开放的。日本国内航空货运代理市场,不对外国人开放。日本国内铁路和汽车货运代理市场,对外国人开放。在日本国内,国际货运代理业允许日本公民多家经营、开展竞争。

3. 我国对国际货运代理行业的管理模式

在我国,对国际货运代理的管理已从过去封闭垄断模式,向限制模式、半封闭模式、开放模式方向发展。

(1)各类运输中间人由不同的管理部门管理。具体而言,国内货运代理、运输公司代理(包括航空公司销售代理和船舶代理)、无船承运人由所属的运输方式交通主管部门管理,国际货运代理由外经贸部(现为商务部)管理,国际集装箱多式联运由中国铁路总公司和交通运输部共同管理,货运报关代理和运输工具报关代理由海关总署管理。

(2)实行经营许可证制度。目前对国际货运代理的设立实行审批登记制,对其分公司的设立实行备案登记制,最终的目标是实行登记制,以简化手续,促进国际货运代理业的发展壮大。

(3)允许国际货运代理行业多家经营,并逐步放开对外商经营国际货运代理业的限制。根据我国加入 WTO 谈判对外作出的承诺,国际货运代理行业自加入 WTO 起 1 年,允许中外合资国际货运代理企业中的外方控股,4 年后允许外商独资经营国际货运代理企业。

(4)按照独立的行业模式发展国际货运代理业,不允许承运人和外贸货主兼营国际货运代理业务。承运人和外贸货主欲经营国际货运代理业务,需要另外申请设立具有独立法人资格的国际货运代理企业。

4. 国际货运代理的行业组织

(1)国际货运代理协会联合会(FIATA)。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(International Federation of Freight Forwarders Associations, 法文缩写为 FIATA)。



FIATA 的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,其目的是保障和提高国际货运代理在全球的利益。FIATA 的组织机构为大会和执行委员会,大会是最高权力机构,通常每两年举行一次大会;执行委员会是由大会选举产生的,任期 4 年,每年召开两次会议,下设公共关系、运输和研究中心、法律单据和保险、铁路运输、公路运输、航空运输、海运和多种运输、海关、职业训练以及统计 10 个技术委员会。

目前,FIATA 的成员主要来自世界各国的国际货运代理协会。中国国际货运代理协会已代表中国的货代业加入了 FIATA。

目前,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,在联合国经济与社会理事会、联合国贸易与发展大会、联合国欧洲经济委员会及亚太经合会中均扮演了咨询顾问的角色。同时也被许多政府组织、权威机构和非政府的国际组织,如国际商会、国际航空运输协会、国际铁路联合会、国际公路运输联合会、世界海关组织等一致确认为国际货运代理业的代表。

FIATA 出版的刊物有 FIATA 新闻和 FIATA 通讯。FIATA 取得的令人瞩目的成就有 FIATA 推荐的国际货运代理标准交易条件范本、《FIATA 国际货运代理业示范法》及制定的各种单证。此外,随着空运业务日趋复杂化,为促进空运代理业的专业化,FIATA 与国际航空运输协会(International Air Transportation Association, IATA)合作,在 11 个国家中推行空运培训计划。其培训课程分为入门课程和高等课程,经考试合格后,由 IATA/FIATA 授予毕业文凭和证章,如 IATA/FIATA 高级证书包括国际空运货物定价证书及国际危险品和特殊货物运输代理证书。

(2) 中国国际货运代理协会(CIFA)。为了维护国际货运代理行业的经营秩序,保护国际货代企业的合法权益,促进我国国际货运代理行业的健康发展,中国国际货运代理协会于 2000 年 9 月 6 日在北京正式宣告成立。2000 年 11 月 1 日,协会经民政部批准登记注册,中国国际货运代理协会的英文名称为 China International Freight Forwarders Association,简称 CIFA。它是由中国境内的国际货运代理企业自愿组成的、非营利性的、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的全国性行业组织,接受商务部(原外经贸部)的业务指导和民政部的监督管理,并于 2001 年初代表中国国际货运代理行业加入了国际货运代理协会联合会(FIATA)。

中国国际货运代理协会的宗旨是维护我国国际货运代理行业利益,保护会员企业的正当权益,促进我国货运代理行业健康发展,更好地为我国对外经济贸易事业服务。其主要任务有:协助政府主管部门依法规范国际货运代理企业的经营行为,整顿行业秩序;开展市场调研,编制行业统计;组织行业培训及行业发展研究;承担政府主管部门委托的部分职能;为会员企业提供信息咨询服务,代表全行业加入国际货运代理协会联合会,开展同业国际交流。

1.2 我国国际货运代理业的业务范围及目标

1.2.1 我国国际货运代理企业的类型

1. 以外运公司为背景的货代企业

外运公司是我国规模最大、分支机构及其控股公司或合资企业遍布国内外各大港口城市的专业化、网络化、规模化程度较高的国际货运代理企业。其经营特点是:一业为主,多元经

营,资产雄厚,不断开拓国内外市场。外运公司不仅承办海、陆、空运输,多式联运,报关,报检,仓储,码头,中转,分拨等货代业务,还经营班轮、船代、船舶租赁、航空快件、集装箱租赁、信息咨询等业务。

2. 以航运公司、航空公司和铁路为背景的货代企业

这类货代企业的经营特点是:可凭借运价优势、灵活的运输信息,以方便货主,揽取货源。此类货代企业具有代表性的有中远国际货运有限公司,中国外轮代理公司,中海集团控股的中海国际货运有限公司,天津海运集团控股的天海、天新、天富等货代公司,上海海运集团所属的上海海兴国际货运有限公司,山东省海丰国际货运集团所属的山东省海丰货运代理有限公司,中国民航客货运输销售代理公司,中国铁路对外服务总公司等。

3. 以外贸专业公司、工贸公司的报运部门为背景所组建的货代企业

这类货代企业的经营特点是:在货源、审核信用证、缮制货运单据和向银行办理议付结汇等方面较其他货代具有明显的优势,但规模都较小,服务功能欠完善,缺乏网络化的经营条件。如中粮、五矿、中成、中纺、中土畜、中艺、中包、中化等系统所属的国际货运有限公司。

4. 以仓储业为背景的货代企业

这类货代企业的经营特点是:以其从事仓储业的丰富经验,在承办特种货物如展品、珍品、超大超重和保税货物等方面的代理独有专长,并能借此揽取货源,深得货主信任。这类货代企业有天津渤海石油运输公司、上海国际展览运输有限公司、北京华协国际珍品货运服务公司等。

5. 中外合资经营的货代企业

为了引进先进的管理方式,加快与国际市场接轨,现已允许国外一些大船公司、大货代、大实业公司与国内的大外贸公司、大运输公司联合创办合资货代企业,这类货代约占货代总数的1/3。其经营特点是:资本雄厚,管理水平较高,服务质量较好。如上海国际货运有限公司、大通国际运输公司、天津环发国际货代有限公司等,其经营业绩和服务质量均令业内人士瞩目。

1.2.2 我国国际货运代理业的业务范围及发展目标

1. 国际货运代理企业的经营范围

(1)揽货、订舱(含租船、包机、包舱)、托运、仓储、包装;货物的监装、监卸、集装箱装拆箱、分拨、中转及相关的短途运输服务。

(2)报关、报检、报验、保险;缮制签发有关单证,交付运费,结算及交付杂费。

(3)国际展品、私人物品及过境货物运输代理。

(4)国际多式联运、集运(含集装箱拼箱)。

(5)国际快递(不含私人信函)。

(6)咨询及其他国际货运代理业务。

2. 国际货运代理企业的服务项目

就出口方面而言,国际货运代理企业可提供的服务项目主要有以下几种。

(1)为出口商(发货人)选择运输路线、运输方式(海、陆、空、多式联运)和适当的承运人,并争取优惠运价。

(2)为所选定的承运人揽货并办理订舱,如为集装箱运输,则办理订箱。