

普通高等教育“十二五”应用型规划教材

国际贸易系列



国际货运代理实务



孙家庆 姚景芳 编著

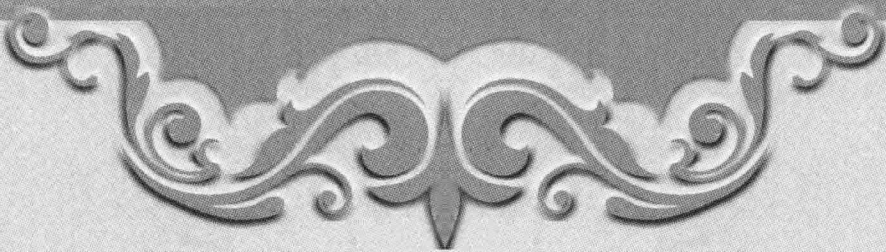
 中国人民大学出版社

普通高等教育“十二五”应用型规划教材

国际贸易系列



国际货运代理实务



孙家庆 姚景芳 编著

中国人民大学出版社

· 北京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

国际货运代理实务/孙家庆,姚景芳编著. —北京:中国人民大学出版社,2015.1

普通高等教育“十二五”应用型规划教材·国际贸易系列

ISBN 978-7-300-20261-7

I. ①国… II. ①孙…②姚… III. ①国际货运-货运代理-高等学校-教材 IV. ①F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 252800 号

普通高等教育“十二五”应用型规划教材·国际贸易系列

国际货运代理实务

孙家庆 姚景芳 编著

Guoji Huoyun Daili Shiwu

出版发行 中国人民大学出版社

社 址 北京中关村大街 31 号

邮政编码 100080

电 话 010-62511242 (总编室)

010-62511770 (质管部)

010-82501766 (邮购部)

010-62514148 (门市部)

010-62515195 (发行公司)

010-62515275 (盗版举报)

网 址 <http://www.crup.com.cn>

<http://www.ttrnet.com>(人大教研网)

经 销 新华书店

印 刷 北京七色印务有限公司

规 格 185 mm×260 mm 16 开本

版 次 2015 年 3 月第 1 版

印 张 19.25 插页 1

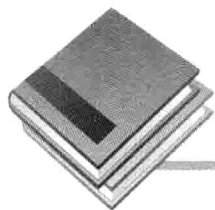
印 次 2015 年 3 月第 1 次印刷

字 数 437 000

定 价 39.00 元

版权所有 侵权必究

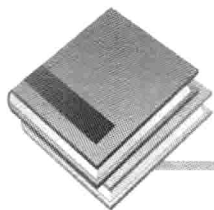
印装差错 负责调换



内容简介

本书突破了现有教材的结构模式，在国内率先将国际货运代理分为代理人和当事人两种角色来阐述国际货运代理业务操作实务，具有视角独特、体系清晰、内容全面、可读性强的特色。全书由基础知识、代理人操作实务和当事人操作实务三篇组成，包括国际货运代理概述、国际货运代理协议、国际货运代理责任保险、国际海上集装箱货运代理操作实务、海上租船货运代理操作实务、国际陆路货运代理操作实务、国际航空货运代理操作实务、无船承运操作实务、国际航空集中托运操作实务、国际多式联运操作实务 10 章。

本书可作为高等院校国际贸易、物流管理、物流工程、交通运输、工商管理以及相关专业的本科生、研究生（包括 MBA、EMBA）的教材，也适于相关企业培训业务人员之用。



前 言

国际货运代理业被誉为国际运输的组织者和设计师，是国际贸易中不可或缺的重要环节。改革开放以来，伴随着我国经济的高速增长，我国的国际货运代理业得到了迅猛发展，现已成为一个初具规模的新兴行业，在服务对外贸易、促进国际运输事业发展、吸引外资、吸纳就业方面发挥了重要作用，成为我国国民经济的重要组成部分。但不容忽视的是，当前国际货运代理业在我国仍属发展尚不成熟的服务行业。随着国际货运代理市场的逐步开放，国际货运代理企业的数量激增，使得现阶段我国货运代理市场鱼龙混杂，导致国际货运代理业无序竞争和发展失衡的问题比较突出。与之相应的是，目前已出版了大量有关国际货运代理方面的教材，虽然这些教材的内容侧重点并不相同，但它们均存在两大不可忽视的问题：一是未能反映货运代理作为商事代理，区别于一般民事代理的特点；二是未能体现货运代理企业分别作为货运代理和当事人时，这两种业务的差异。这显然无法适应国际货运代理行业的发展趋势以及我国国际货运代理人才的培养目标。基于此，为了将最新的国际货运代理理论和实务操作技能及时传授给相关专业的学生和企业管理人员，满足教学与培训的需要，我们编著了这本教材，并力求体现以下特点：

(1) 视角独特。从货运代理作为代理人和当事人的视角，全方位地阐述其作为国际运输的组织者、设计师的理论与实践。

(2) 形式合理。本书的每一章均由案例导入，用问题驱动，这样可以启发教学、突出重点。每章后设置了诸如单项选择题、多项选择题、判断题、计算题等基本训练题，以便学生掌握本章的重点知识并运用所学的知识分析实际问题，真正体现“重在应用”。

(2) 体系清晰。全书由基础知识、代理人操作实务和当事人操作实务三篇，以及国际货运代理概述、国际货运代理协议、国际货运代理责任保险、国际海上集装箱货运代理操作实务、海上租船货运代理操作实务、国际陆路货运代理操作实务、国际航空货运代理操作实务、无船承运操作实务、国际航空集中托运操作实务、国际多式联运操作实务 10 章组成，初步构建了相对完整的国际货运代理管理体系。

(3) 操作性强。在编写过程中，我们十分注重实务操作，并通过大量的实例、计算和图、表、流程来帮助学生理解相关的基本理论、基本概念和业务操作程序与技术。本教材既反映了专家、学者对国际货运代理理论的最新研究成果，又吸收了国际货运代理企业管理层业务运作的经验和体会，从而将理论性和实用性较好地结合在一起。

(4) 适用性强。本教材可作为高等院校国际贸易、物流管理、物流工程、交通运输、



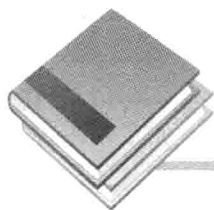
工商管理以及相关专业的本科生、研究生（包括 MBA、EMBA）的教材，也适于相关企业培训业务人员之用。

本教材在写作过程中曾参考、吸收、采用了有关专家和学者的研究成果，在此向这些专家和学者表示衷心的感谢！同时，对营口职业技术学院姚景芳副教授以及孙倩雯、张磊磊、张雪彤、李明泽、姜媚、杨佳、焦丰、张凤春、王浩、党琴琴、许红香、翟飞飞、张婷玉等物流管理研究生参与本教材部分内容的撰写及文字核对工作表示衷心的感谢！

由于作者水平有限，书中不妥之处在所难免，敬请同行专家和广大读者批评指正。

孙家庆
于大连海事大学





目 录

第一篇 基础知识

第一章 国际货运代理概述	3
第一节 国际货运代理的概念与业务范围	4
第二节 国际货运代理的产生与发展	6
第二章 国际货运代理协议	13
第一节 国际货运代理协议概述	13
第二节 国际货运代理的权利与义务	16
第三章 国际货运代理责任保险	25
第一节 国际货运代理责任风险概述	25
第二节 国际货运代理责任保险概述	27
第三节 国际货运代理责任保险案例分析	31

第二篇 代理人操作实务

第四章 国际海上集装箱货运代理操作实务	43
第一节 海上集装箱货运代理概述	43
第二节 海上集装箱出口货运代理操作实务	51
第三节 海上集装箱进口货运代理操作实务	78
第四节 北美航线集装箱货运代理操作实务	90
第五章 海上租船货运代理操作实务	97
第一节 海上租船货运代理概述	98
第二节 租船合同	101
第三节 租船操作程序	113
第四节 租船提单及其业务	121
第五节 滞期费、速遣费及其计算	123



第六章 国际陆路货运代理操作实务	134
第一节 国际铁路货运代理操作实务	134
第二节 国际公路货运代理操作实务	151
第七章 国际航空货运代理操作实务	161
第一节 国际航空货运代理概述	161
第二节 国际航空货物运费	164
第三节 国际航空货运单	173
第四节 国际航空货运代理操作流程	180

第三篇 当事人操作实务

第八章 无船承运操作实务	191
第一节 无船承运人	191
第二节 无船承运人提单及其应用	199
第三节 无船承运业务操作	216
第四节 无船承运人舱单申报实务	221
第五节 无船承运人责任与身份识别	227
第九章 国际航空集中托运操作实务	236
第一节 国际航空集中托运与契约承运人概述	236
第二节 国际航空集中托运操作流程与单证	240
第三节 国际航空分运单操作实务	241
第十章 国际多式联运操作实务	254
第一节 国际多式联运概述	254
第二节 国际多式联运业务操作流程	257
第三节 国际多式联运单据操作实务	260
第四节 国际多式联运成本管理	271
第五节 国际多式联运事故处理	274
附录 1A 集装箱货物托运单	279
附录 1B 场站收据	280
附录 2 设备交接单	281
附录 3 提单	282
附录 4A 提货单	283
附录 4B 交货记录	284
附录 5 航次租船订租确认书	285
附录 6A 国际货协运单	287
附录 6B 国际货协运单背面	288
附录 7 国际公路货物运单	289
附录 8A 航空主运单 (MASTER AIR WAYBILL)	290



附录 8B 航空分运单 (HOUSE AIR WAYBILL) 292

附录 8C 集中托运货物舱单 294

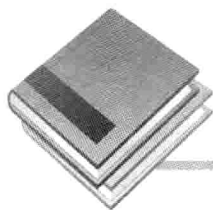
附录 8D 集中托运货物识别标签 295

参考文献 296



第一篇 基础知识

- ❖第一章 国际货运代理概述
- ❖第二章 国际货运代理协议
- ❖第三章 国际货运代理责任保险



第一章

国际货运代理概述



国际货运代理协会联合会 (FIATA)

国际货运代理协会联合会 (International Federation of Freight Forwarders Associations), 法文缩写为 FIATA, 成立于 1926 年 5 月 31 日, 目前的总部设在瑞士苏黎世。FIATA 是一个非营利的国际货运代理行业组织, 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, 任期四年, 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, 包括 40 000 个国际货运代理公司、800 万~1 000 万雇员的代表。现在, FIATA 在 86 个国家和地区有 96 个一般会员, 2 400 个联系会员。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, 165 个货运代理组织是联系会员。中国国际货运代理协会已代表中国的货运代理业加入了 FIATA。

目前, FIATA 是世界运输领域最大的非政府组织和非营利组织, 具有广泛的国际影响, 在联合国经济与社会理事会、联合国贸易与发展会议、联合国欧洲经济委员会及联合国亚洲及太平洋经济社会委员会中均扮演了顾问咨询的角色。同时, FIATA 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、国际铁路联盟、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。FIATA 制定的几种统一格式的单证已被世界各国的国际货运代理广为采用, 近年来已签发了数百万份, 获得了一致的赞赏与信任, 同时也得到了世界各国银行及有关机构的认可, 享有极好的声誉。这些单证对国际交换做出了很大的贡献, 今后将继续作为一种工具在世界贸易服务方面发挥更大的作用。现已制定出的单证有八种, 即 FIATA 运送指示 (FIATA FFI)、FIATA 货运代理运输凭证 (FIATA FCT)、FIATA 货运代理收货凭证 (FIATA FCR)、FIATA 托运人危险品运输声明 (FIATA SDT)、FIATA 仓库收据 (FIATA FWR)、FIATA 可转让联运提单 (FIATA FBL)、FIATA 不可



转让联运货运单及 FIATA 发货人联运重量证明。其中，可转让联运提单是唯一得到国际商会批准的运输单证，根据《国际商会跟单信用证统一惯例》(UCP) 第 26 条规定，它还可以作为海运提单签发，目前已被许多国家的货运代理协会所采用。FIATA 单证因其颜色不同，且有 FIATA 的明显标志，因而极易辨别。进入电子时代后，FIATA 一直致力于确保其单证能够以电子形式存在。所有单证都是根据联合国设计标准设计的，符合联合国电子数据交换自动生成技术标准，它们最终可由打字机以纸张形式签发、计算机打印或通过电子传输。

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 授予毕业文凭和证书，比如 IATA/FIATA 的高级证书包括国际空运货物定价证书以及国际危险品和特殊货物运输代理证书。

第一节 国际货运代理的概念与业务范围

一、国际货运代理的概念

国际货运代理 (international freight forwarding) 一词具有两种含义：一是国际货运代理业 (international freight forwarding industry)；二是国际货运代理人 (international freight forwarders) 或国际货运代理企业 (international freight forwarding enterprise)。由于国际货运代理人或国际货运代理企业是国际货运代理行业的主体，因此，如果不特殊说明，以下所称的国际货运代理均指国际货运代理人或国际货运代理企业。

国际货运代理业既是一个悠久的行业，也可以说是一个新兴的行业。因为从其历史发展来看已经经历了漫长的过程，但进入 21 世纪后，随着全球化脚步的加快、世界经济贸易往来的频繁，使得国际货运代理业又面临新的发展与变革。国际货运代理已从传统的代理人变为国际贸易周转过程中的组织者，因此在不同的历史发展阶段，国际货运代理的含义与法律地位有较大的区别。目前，无论是从国际货运代理本身所从事的业务范围来看，还是从国内外立法、司法审判的实践来看，均已出现国际货运代理由代理人向当事人的演变，即国际货运代理已具有代理人与当事人双重角色。因此，国际货运代理的内涵有狭义的国际货运代理与广义的国际货运代理之分。

1. 狭义的解释

狭义的国际货运代理是指接受进出口发货人、收货人的委托，以中间人、代理人的身份，为委托人办理国际货物运输及其相关业务并收取服务报酬的人。

狭义的国际货运代理包括以下两种类型。

(1) 中间人型。此类国际货运代理的特点是其经营收入的来源为佣金，即作为中间人，根据委托人的指示和要求，向委托人提供订约的机会或进行订约的介绍活动，在成功促成双方达成交易后，有权收取相应的佣金。例如，租船经纪人、船舶买卖经纪人就属于

这种类型。

(2) 代理人型。此类国际货运代理的特点是其经营收入的来源为代理费。根据代理人在开展业务活动时是否披露委托人的身份,可再细分为以下两种类型:

第一,披露委托人身份的国际货运代理,即国际货运代理接受委托后,以委托人的名义与第三方发生业务关系。传统意义上的国际货运代理就属于这种类型,在英美法系国家,这类代理通常称为直接代理、显名代理。

第二,未披露委托人身份的国际货运代理,即国际货运代理接受委托后,以自己的名义与第三方发生业务关系。在英美法系国家,这类代理通常称为间接代理、隐名代理;在德国、法国、日本等大陆法系国家,这类代理通常被称为经纪人。在《中华人民共和国合同法》(以下简称《合同法》)委托合同一章,吸收了英美法系有关这类代理的相关规定,并对此做了相应的规定。

2. 广义的解释

广义的国际货运代理是指接受进出口发货人、收货人的委托,既可以中间人、代理人的身份,也可以独立经营人的身份,为委托人办理国际货物运输及其相关业务并收取服务报酬的人。这类国际货运代理通常称为当事人型,也称委托人(principal)型、独立经营人型。此类国际货运代理的特点是其经营收入的来源为运费或仓储费差价,即已突破传统货运代理的界线,成为独立经营人,具有承运人或场站经营人的功能。这种类型的国际货运代理既有的局限于单一运输领域的,如海运中的无船承运人和空运中的契约承运人,也有处于多种运输领域的国际多式联运经营人,以及提供包括货物的运输、保管、装卸、包装、流通所需的加工、分拨、配送、包装物和废品回收等及与之相关的信息服务的物流经营人。

根据《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》(以下简称《国际货物运输代理业管理规定》)和《中华人民共和国国际运输代理业管理规定实施细则(试行)》(以下简称《实施细则》)规定,国际货运代理企业是指在中国境内依法注册并经主管部门备案的从事国际货运代理业务的企业。国际货运代理企业可以作为进出口货物收货人、发货人和其他委托方的代理人或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的,是指接受进出口货物收货人、发货人和其他委托方或其代理人的委托,以委托人名义或者以自己的名义办理有关业务,提供增值服务,收取代理费、佣金或其他增值服务报酬的行为。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的,是指接受进出口货物收货人、发货人和其他委托方或其代理人的委托,承办货物运输、签发运输单证、履行运输合同、提供增值服务并收取运费以及服务报酬的行为。显然,在我国,依法设立的国际货运代理企业应属于广义的货运代理。

二、国际货运代理的类型与业务范围

1. 国际货运代理的类型

基于不同的角度,比如按法律地位不同,可分为代理人型和当事人型两大类。限于篇幅,以下介绍两种常见分类。



(1) 按运输方式划分。按运输方式划分,可分为国际海上货运代理、国际陆运(铁路、公路)货运代理、国际空运货运代理。目前,随着客户需求的多样化和运输管制的放开,越来越多的货运代理企业在提供单一运输方式下的代理服务的基础上,正力图提供集海、陆、空为一体的综合性服务,如国际多式联运代理业务和物流服务。

(2) 按业务内容划分。按业务内容划分,可分为集装箱货运代理和非集装箱货运代理。前者是指国际货运代理企业主要提供国际集装箱运输的代理服务,后者是指国际货运代理企业主要提供散杂货等非集装箱运输的代理服务。

2. 国际货运代理的业务范围

根据我国《国际货物运输代理业管理规定》及《实施细则》的规定,国际货运代理的业务范围包括但不限于揽货、订舱(含租船、包机、包板、包舱)、托运、配载、换单、缮制单证、仓储、分拨、中转、集装箱的装拆箱;海上货物运输、陆上货物运输、航空货物运输、管道运输、江河货物运输及相关的短途运输;国际多式联运、集运(含集装箱拼箱)、国际铁路联运、国际快递(私人信函除外);代理报关、报检、报验、保险;运费、杂费收付及结算;国际展品、私人物品及过境货物运输代理;物流服务以及包装、装卸、信息和咨询等有偿服务。

在实际业务中,有些国际货运代理向专业化方向发展,专注于某一领域的服务;有些国际货运代理则向多元化方向发展,力争成为现代物流服务的组织者、供应链的管理者。因此,国际货运代理的业务范围包括以下几个方面:

- (1) 以外贸代理、保险兼业代理、报关代理、报验代理等身份开展相关的代理服务。
- (2) 以经纪人、代理人等身份从事租船、订舱、拆装箱等海、陆、空货运代理业务。
- (3) 以无船承运人、多式联运经营人等身份从事无船承运与多式联运业务。
- (4) 以代理人或当事人身份从事国际快递、国际展品运输、危险品运输、冷藏品运输、过境运输等特殊货运服务。
- (5) 以第三方物流经营人身份从事国际物流业务。

值得注意的是,长期以来,我国政府对综合运输业务的管理一直存在着条块分割、部门分割等现象。货运代理业务的多样性和政府职能的交叉性造成了我国政府部门对国际货运代理的行业管理自始至终存在着多头管理、政策法规交叉的局面。正因为如此,在工商行政部门取得营业执照的国际货运代理企业,并没有取得从事代理报关、报验、报检、保险等资格,还必须到海关、检验检疫、保监会等主管部门办理相应的审批备案手续,取得相关资格后,才能从事此方面的代理业务。

第二节 国际货运代理的产生与发展

一、国外货运代理行业的产生与发展

国际货运代理是伴随着社会生产、国与国之间商品交换的发展和社会分工的细化而产生的。在国际贸易发展的初期,一般来说,贸易和运输两者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一个新的要求,那就是在贸易行业或运输业之间需要有中间人,以便为国际贸易商探听运输信息,选择承运人和运输工具,并为组织安排货物运输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,代表进出口贸易商进行货物的装卸、储存、运输、收取货款等日常业务工作。随后,逐步发展成现在我们所熟悉的、中间人性质的独立行业,并渐渐停止了收取货款和其他财务管理,这些业务转为由商业银行办理。

第二次世界大战后,各国之间开始了定期的航班空运业务,逐渐发展成目前的世界航空运输网。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(以下简称“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的,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,后来逐步发展成一种独立的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。

自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又快又灵活的运输方式——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。

从20世纪60年代开始,集装箱化运输已成为国际贸易的显著特征。随着国际贸易中集装箱运输的增长,就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在一个集装箱内,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。这样一来,国际货运代理既可以赚取拼箱货与整箱货之间的运费差价,又可赚取拼箱及拆箱的费用。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,实际上担负起一个委托人(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。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—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发生了深刻的变化,单一的海运、陆运或空运的方式已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了单一运输方式的限制,介入了国际多式联运。此时,国际货运代理充当了总承运人,并且承担了在单一合同的条件下,通过多种运输方式进行“门到门”的货物运输。

自20世纪90年代以来,随着计算机网络、通信和信息技术革命以及互联网在全球的普及,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,货主企业产生了对“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。为



了迎合生产企业的需要,许多国际货运代理积极开展全球性的现代物流服务,并尝试提供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”服务等在内的现代物流服务。

目前,国际货运代理业务被市场经济发达国家的公司所控制。市场经济发达国家的国际货运代理发展水平较高,但不同公司的规模、业务范围、管理水平差别很大。一些大的国际货运代理企业不仅拥有大量的卡车、拖车、集装箱及仓库货场、集装箱中转站(CFS)和商品出厂后、销售前进行加工整理的设备及其场所,而且在全球设有分支机构,实行信息化管理,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。而对于中小型货运代理企业而言,要么依据自身所提供的特色服务求得生存,要么退出货运代理市场的竞争。

发展中国家的国际货运代理因发展程度及政府制度不一而不尽相同,其规模一般较小、职业技术水平低、缺乏必要的设施,它们的业务活动往往集中于国内的货运业务,还未发展到发达国家国际货运代理的水平。

二、中国国际货运代理行业的产生与发展^①

中国国际货运代理行业的出现晚于欧美一些发达国家几百年。从总体上讲,旧中国时期的货运代理服务规模小、依赖性强,尚未发展成一个有影响的行业。1949年新中国成立后,特别是1978年改革开放以来,为适应不同时期中国对外贸易和外贸运输的需要,以国际货运代理管理体制演变及其业务发展为主线,中国的国际货运代理业经历了计划经济体制下的独家专营、改革开放进程中的有限竞争、以备案登记制为基础的市场全面放开三大发展阶段。

1. 计划经济体制下的独家专营阶段(1949—1978年)

1950—1953年我国先后组建成立了天津国外运输公司、中国海外运输公司、中国陆运公司三家运输机构,并由这三家公司负责当时的国际货运代理业务。

1955年,上述三家公司合并成立了中国对外贸易运输公司[以下简称“中外运”(Sino-trans)]。1958年,中央政府又将隶属于对外贸易部的运输局和中外运合并,使得中外运具有了“一套人马、三块牌子、政企合一”的时代特色,独家专营中国的国际货运代理业务,形成了“统一行政管理、集中业务经营”的国际货运代理体制。

实际上,计划经济时期的中国国际货运代理业的发展历史就是中外运的发展史。作为各外贸公司的“货物运输总代理”,中外运为完成当时的国家外贸任务做出了极其重要的贡献,成为外贸业务中不可或缺的重要环节之一。

2. 改革开放进程中的有限竞争阶段(1979—2004年6月)

(1) 国际货运代理业的初期对外开放(1979年1月—1995年5月)。在国际货运代理业初期开放的进程中,1984年和1992年是两个具有里程碑性质的重要时间点。

1984年11月3日,《国务院关于改革我国国际海洋运输管理工作的通知》(国发

^① 参见梅赞宾:《中国国际货运代理业发展研究报告》,北京,中国物资出版社,2010。