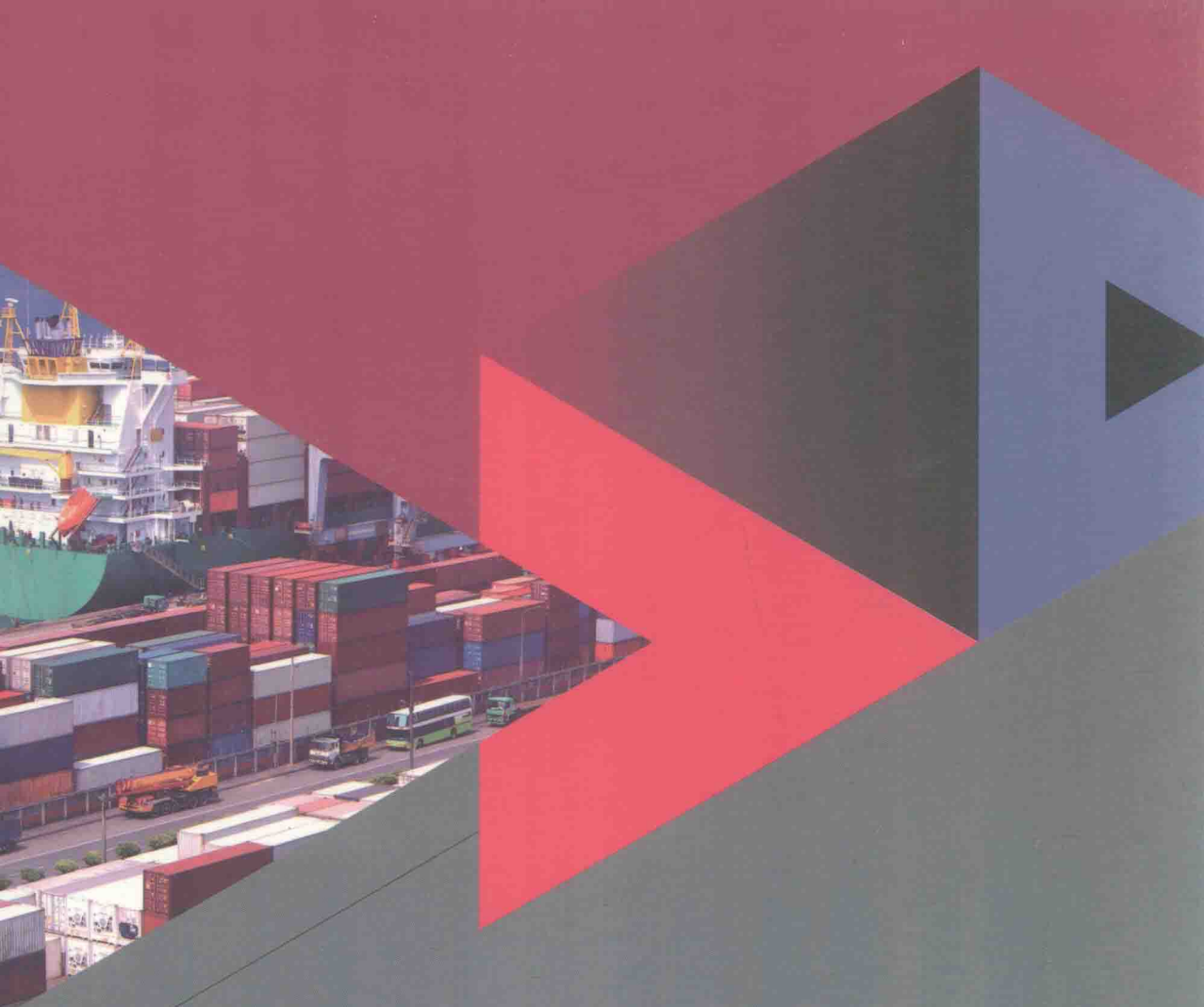




货运代理实务

尉伟 主编

山东大学出版社

山东省技能型特色名校建设工程成果系列教材

货运代理实务

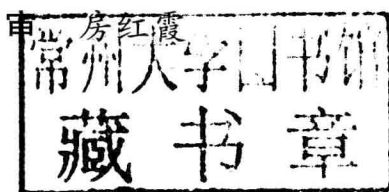
主 编 尉 伟

副主编 刘晓辉

参 编 刘 杰 尉 伟 刘晓辉

刘 佳 张海霞 冯建丽

主



山东大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

货运代理实务/尉伟主编. — 济南: 山东大学出版社, 2015. 2
山东省技能型特色名校建设工程成果系列教材
ISBN 978-7-5607-5246-4

I. ①货… II. ①尉… III. ①货运代理—职业教育—教材 IV. ①U294.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 035260 号

责任策划: 刘 彤
责任编辑: 姜 明 陈佳意
封面设计: 牛 钧

出版发行: 山东大学出版社

社 址 山东省济南市山大南路 20 号

邮 编 250100

电 话 市场部(0531)88364466

经 销: 山东省新华书店经销

印 刷: 泰安金彩印务有限公司

规 格: 787 毫米×1092 毫米 1/16

7.5 印张 174 千字

版 次: 2015 年 2 月第 1 版

印 次: 2015 年 2 月第 1 次印刷

定 价: 21.00 元

版权所有, 盗印必究

凡购本书, 如有缺页、倒页、脱页, 由本社营销部负责调换

总 序

为加强对山东省内高等学校的分类指导,强化内涵和特色发展,提高人才培养质量,发挥名校带动作用,增强高等教育服务我省经济社会发展的能力,2011年,山东省教育厅、财政厅联合组织实施了“山东省高等教育名校建设工程”。山东交通职业学院是山东省技能型特色名校首批立项建设单位之一,汽车运用技术、道路桥梁工程技术、物流管理、机械设计与制造、工程机械运用与维护、轮机工程技术6个专业成为省财政重点支持建设专业,工程造价、公路运输与管理、机电一体化、航海技术4个专业列入非省财政重点支持建设专业。

项目建设初期,学院牵头成立了山东省交通运输职业教育专业建设指导委员会,邀请省内外教育专家和行业企业的技术骨干,对名校工程10个专业的建设方案及任务书进行了充分论证。我院项目建设期间,各专业主动适应行业企业加快经济发展方式转变、产业结构调整和优化升级的需要,主动服务山东半岛蓝色经济区和黄河三角洲高效生态经济区两个国家战略的实施,以提高质量为核心,不断创新校企合作体制机制,大力推进人才培养模式转型,优化课程体系构建,全面提升了学校的专业建设水平和人才培养质量。

经过三年建设,10个专业积累形成了一批紧密结合生产实际、独具行业企业特色的专业教材,成为“山东省高等教育名校建设工程”建设项目的重要成果之一,也是“课程体系构建与核心课程建设”内容的重要载体。为了该系列教材的出版,各专业多次召开教材编写会议,组织各课程负责人及参编人员认真学习领会“山东省高等教育名校建设工程”建设精神,深入行业企业进行专业调研和分析,以培养适应区域经济社会发展的高素质技能型人才和我省行业企业急需的高级技能型人才。根据各专业实际需求,重新架构、设计教材体系,力求做到理论知识学习和职业技能训练的合二为一。

衷心希望名校工程的建设成果能为我省交通运输主干专业建设和人才培养起到积极的推动和引导作用。

陈留彬

2014年7月

前 言

本教材着眼于道路运输行业货物运输岗位群所需的专业能力和职业素养要求,以货运企业业务流程为引领,以道路运输基础知识和货运代理岗位知识整合教学内容。本教材可供公路运输与管理、城市交通运输专业作为教材使用,也可作为物流管理、城市轨道交通运营管理等相关专业的学习辅导书,亦可作为道路客货运输企业、城市公交企业等道路运输领域的职工培训教材。

本教材共分为五个项目及若干个任务,主要有国际货运代理概述、国际货运代理业务与国际贸易、国际海运货代业务流程、国际陆路运输货代业务流程、国际空运货代业务流程等项目,涵盖国际货运代理企业业务的大部分内容。本教材的教学任务按照60~90学时设计。

本教材的主要特点是:紧紧围绕高等职业教育的人才培养目标,依据岗位能力要求,完善项目驱动式内容体系。正确处理知识、能力、素质的辩证统一的关系,理论学习深入浅出,突出实践应用,强调素质养成。根据职业能力要求及本课程教学目标,做到理论和实践紧密结合,通过紧跟货运代理行业发展要求,切实增强学生的职场适应能力。教材内容突出实用性,教材所设计的具体项目都是道路运输行业安全管理应用最广泛的知识,实用性强。

本教材项目一由刘杰编写,项目二由尉伟编写,项目三由刘晓辉编写,项目四由刘佳、张海霞编写,项目五由冯建丽编写。全书由山东交通职业学院尉伟主编并统稿,刘晓辉为副主编,房红霞为主审。

在编写过程中,编者参阅了国内外一些专家和学者的研究成果及相关文献,在此一并表示感谢!本教材出版得到各兄弟院校同行、行业企业专家的大力支持,特致谢意。

由于编者水平有限,书中如有不足之处敬请读者批评指正。

编 者

2014年12月

目 录

项目一 国际货运代理概述	(1)
工作任务一 货运代理业的发展沿革	(1)
工作任务二 我国货运代理业的发展与现状	(5)
工作任务三 国际货运代理人	(10)
项目二 国际货运代理业务与国际贸易	(15)
工作任务一 了解国际贸易	(17)
工作任务二 国际贸易术语及国际贸易惯例	(19)
工作任务三 了解国际贸易合同的主要条款	(25)
项目三 国际海运货代业务流程	(49)
工作任务一 国际海上货物运输概述	(49)
工作任务二 国际海运货代进出口业务流程	(52)
工作任务三 国际海运进出口货物的主要单证业务操作	(62)
项目四 国际陆路运输货代业务流程	(85)
工作任务一 国际铁路联运货代进出口业务流程	(85)
工作任务二 内地与港澳地区之间铁路货运业务流程	(91)
工作任务三 国际公路货物运输货代业务流程	(96)
项目五 国际空运货代业务流程	(102)
工作任务一 国际航空货物运输基础知识	(102)
工作任务二 国际航空货代进出口业务流程	(105)

项目一 国际货运代理概述



教学目标

知识目标

- ◆国际货运代理的概念、发展简况。
- ◆我国国际货运代理业务的现状及国际货运代理人的相关概念。

能力目标

- ◆基本了解国际货运代理的概念及发展,为今后从事相关工作打下基础。



案例

大学刚毕业的王鹏通过应聘在潍坊远达货运代理有限公司找到了一份货运代理员的工作,初进公司,他的领导李经理让他先熟悉一下货运代理行业的背景情况,王鹏开始了对货运代理业的了解。



教学内容

工作任务一 货运代理业的发展沿革

一、国际货运代理业的发展

国际货运代理是社会经济关系复杂化和社会分工发展的产物,因而国际货运代理是国际贸易和国际运输发展的直接结果。随着人类社会从产品经济向商品经济的过渡、人们经济贸易往来的频繁、涉及地域的扩大、贸易环节的增加、社会经济关系的日趋复杂以及社会分工细化,10 世纪,欧洲大陆开始出现以报关行名义从事运输代理服务的货运代理人,并且随着公共仓库的建立、海上贸易的扩大以及欧洲交易会的举办,国际货运代理业逐步有所发展。13 世纪,欧洲的一些咖啡馆里开始出现根据国际贸易货主需要探听运输信息,选择承运人,组织、安排货物运输,代为办理相关业务手续的货运代理人。最初,货运代理人依附于货主,接受收、发货人的委托,办理货物的仓储、交运、装卸、运输、接收、



通关手续,并收取一定的佣金。16 世纪,为了稳定客户,收取差价,已有相当数量的货运代理公司开始向客户签发自己的提单、运单,出具自己的仓储收据。18 世纪,已经开始出现将数个托运人发往同一目的地的货物集中向承运人托运,并为客户办理货物投保手续的货运代理公司。此后,货运代理行业逐步发展成为一个为运输关系当事人提供中间性服务的独立行业。

19 世纪初,轮船、火车的发明引发了交通运输业的革命,标志着机械运输业的开端。此后,海洋运输和铁路运输迅速发展,国际货运代理行业日益繁荣,逐步在国民经济发展中取得一定的地位,并且随着社会化大生产的发展,开始向专业化方向发展。随着国际货运代理行业的繁荣和向专业化发展,国际货运代理人间逐渐产生联合、合作和加强行业自律的愿望,欧、美各国纷纷成立国际货运代理行业组织,并于 1880 年 1 月 19 日在德国莱比锡成功地举行了第一次国际货运代理协会代表大会。

20 世纪以后,随着货运代理制度和运作方式的改革以及国际货运代理行业的振兴,国际货运代理人间的国际合作获得较大发展。1926 年 5 月 31 日,16 个国家的货运代理协会在奥地利的维也纳成立了国际货运代理协会联合会(FIATA)这一非营利性的民间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。1965 年,国际货运代理协会联合会在瑞士的苏黎世设立了总秘书处,以协调全球货运代理协会活动,加强与其他国际组织的联系与合作。1977 年又在印度孟买设立了亚洲秘书处,以关注亚洲地区货运代理行业,与该地区的货运代理人和国家行业组织建立直接的长期联系。

20 世纪 30 年代以后,汽车运输、航空运输、管道运输相继崛起并迅速发展。随着航空运输的发展,各国开始出现专门从事航空运输业务的货运代理人,向货主提供办理托运或提取货物服务,向航空公司提供揽货、制单服务,并且从事集运业务。为了保证安全、定期、经济的航空运输,促进直接或间接从事航空运输业务的企业之间的合作,统一国际航空运输规章制度以及开展代理业务,1945 年 4 月 16 日,国际上从事定期航班业务的航空公司成立了国际航空运输协会(IATA)这一非政府性组织。该协会的主要活动之一就是召开货运代理会议,讨论航空货运代理业务,就航空公司和货运代理人之间的关系采取行动。这些国际货运代理行业组织的诞生,加强了不同国家国际货运代理人之间的交流,规范了国际货运代理人的业务行为,维护了国际货运代理人的利益,促进了国际货运代理行业的发展。20 世纪 50 年代以后,国际货运代理行业进一步加速发展以满足国际贸易运输的要求。

二、国际货运代理业的现状

20 世纪 50 年代以来,随着世界各国经济贸易往来的日益频繁,跨国经济活动的增加,世界经济一体化进程的加快,国际货运代理行业在世界范围内迅速发展,国际货运代理队伍不断壮大,并已成为促进国际经济贸易发展、繁荣运输经济、满足货物运输关系人服务需求的一支重要力量。经过几十年的发展,世界各国已有国际货运代理公司 40000 多家,从业人员达 800 万~1000 万人。在经济比较发达的西欧主要国家,平均每个国家都有 300~500 家国际货运代理公司。其中,德国有 4500 多家,法国有 2000 多家。在美洲,仅 20 世纪 90 年代的美国,就有货运代理公司 6000 多家。在亚洲,日本拥有国际货运

代理公司 400 多家,新加坡拥有国际货运代理公司 300 多家,韩国、印度分别拥有 200 多家。我国香港地区拥有国际货运代理公司 1000 多家,我国台湾地区拥有近 260 家。目前,世界上 80%左右的空运货物、70%以上的集装箱运输货物、75%的杂货运输业务都控制在国际货运代理人手中。

但是,世界各国国际货运代理行业的发展并不平衡。总的来讲,发达国家的国际货运代理行业发展水平较高,制度比较完备,国际货运代理公司多数规模较大,网络比较健全,人员素质较高,业务比较发达,控制了国际货运代理服务市场。发展中国家的国际货运代理行业发展比较缓慢,制度不够完备,国际货运代理公司多数规模较小,服务网点较少,人员缺乏培训,市场竞争能力较差。

三、国际货运代理协会联合会

国际货运代理协会联合会(“FIATA”是其法文缩写,并被用作该组织的标识)是一个非营利的世界性国际货运代理行业组织,代表了由大约 40000 家货运代理企业、1000 万从业人员组成的国际货运代理行业,具有广泛的国际影响。为了保障和提高货运代理行业的全球利益,1926 年 5 月 31 日,16 个国家的货运代理协会根据《瑞士民法典》第六十条,在奥地利的维也纳成立了国际货运代理协会联合会。该联合会总部设在瑞士的苏黎世,在欧洲、美洲、亚洲和太平洋、非洲和中东 4 个区域设立地区办事处并任命地区主席。其中,亚洲和太平洋地区秘书处设在印度孟买。该联合会现有来自 86 个国家和地区的 96 个一般会员以及分布于 150 个国家和地区的 2700 多个联系会员。在中国,国际货运代理协会联合会拥有中国国际货运代理协会和台湾地区、香港特别行政区的货运代理协会 3 个一般会员,并在内地拥有 13 个、在台湾地区拥有 48 个、在香港地区拥有 105 个联系会员。

根据 1999 年 10 月 26 日会员代表大会修改的章程,国际货运代理协会联合会的宗旨是保障和提高国际货运代理在全球的利益;工作目标是团结全世界的货运代理行业,以顾问或专家身份参加国际性组织,处理运输业务,代表、促进和保护运输业的利益;通过发布信息、分发表物等方式,使贸易界、工业界和公众熟悉货运代理人提供的服务;通过制定和推广统一货运代理单据、标准交易条件,改进和提高货运代理的服务质量;协助货运代理人进行职业培训,处理责任保险问题,提供电子商务工具。

国际货运代理协会联合会的会员分为以下几类:

1. 一般会员。代表某个国家全部或部分货运代理行业的组织和在某个国家或地区独立注册的唯一国际货运代理公司可以申请成为 FIATA 的一般会员。一般会员加入和退出协会,由主席团提出议案,会员代表大会作出决定,且决定是终局的,不能更改。每个一般会员都拥有提出议案权、选决权和任命权 3 项基本权利,并有权在本国领域内使用 FIATA 标志,根据 FIATA 的指示在其控制的会员范围内公布 FIATA 的文件。如果某个国家或地区尚未建立货运代理协会,会员代表大会也可以根据主席团的建议,破例决定在该国家或地区独立注册的唯一国际货运代理公司具有一般会员的地位。例如,在中国国际货运代理协会成立以前,中国对外贸易运输总公司曾于 1985 年以一般会员身份加入了 FIATA。



2. 团体会员。代表某些国家货运代理行业的国际性组织、代表与 FIATA 相同或相似利益的国际性货运代理集团、其会员在货运代理行业的某一领域比较专业的国际性协会,可以申请成为 FIATA 的团体会员。如果代表某些国家货运代理行业的国际性组织的所有成员是一般会员,则该组织在 FIATA 享有一般会员资格。团体会员加入或退出协会,由主席团提出议案,会员代表大会作出决定,该决定也是终局的。每个团体会员均可通过其代表行使投票、选举权。

3. 联系会员。货运代理企业或与货运代理行业密切相关的法人实体,经其所在国的一般会员书面同意,可以申请成为 FIATA 的联系会员。会员加入或退出协会,由主席团决定,且其决定是终局的。联系会员没有提出决议或参加投票、选举的权利。

4. 名誉会员。对 FIATA 或货运代理行业做出特殊贡献的人,可以成为 FIATA 的名誉会员。名誉会员资格的批准和取消,由主席团提出议案,会员代表大会作出决定。名誉会员没有提出决议或参加投票、选举的权利。

FIATA 会员资格自协会发出书面批准通知,收到其缴纳的会费、摊派费开始。不能按时履行缴费义务的会员,将被协会秘书处书面通知中止会员资格,待缴纳所有欠款以后再恢复会员资格。国际货运代理协会联合会的最高权力机构是会员代表大会。会员代表大会每年召开一次,由主席负责召集,主要职责是修改章程,批准会员的入会和退会;审定年度工作报告、财务报告、财务预算和审计长的报告;增加或修改大会议程,批准解除主席团,选举或罢免主席团成员、主席、秘书长和司库;选举或罢免已入选的主席团扩大会议成员、审计人员;选举或罢免各机构主席、各常设委员会负责人及其副职人员;授予或取消名誉会员资格;决定会员等级类型和摊派的费用数额;审定有关商业交易规则和条件;决定机构的建立、清算及合并;决定该联合会的解散和解散后财产的分配。

会员代表大会下设主席团,对外代表 FIATA,对内负责 FIATA 的管理,根据 FIATA 章程和会员代表大会决议完成有关工作。其中,代表权通常由主席团的两名成员共同行使。主席团由主席、上届主席、3 位副主席、秘书长、司库组成,任期两年,每年至少召开两次,以多数票通过决议。在赞成票和反对票相当的情况下,主席拥有最终决定权。

主席团扩大会议由主席团成员、各研究机构主席、常设委员会负责人和会员代表大会从一般会员或团体会员推荐的候选人中选举的 12 名副主席组成,任期两年,可以连选连任。主席团扩大会议每年至少召开两次会议,由主席或从扩大会议成员中选举产生的副手主持,以多数票通过决议。在赞成票和反对票相当的情况下,主席拥有最终决定权。主席团扩大会议的主要职责是向主席团提出建议,在专业领域和地区事务中向秘书处提供支持,接受年度报告,确定各研究机构和常设委员会的工作计划,协调各研究机构和常设委员会的工作,组织研究机构和常设委员会的共同工作,指定某些会员参与不同地区的相关活动,保护地区利益,指定某些会员在不同的国际组织中代表 FIATA,并提供相关报告。

为了研究国际货物运输动向,主席团还决定下设若干研究机构、常设委员会和临时工作组。目前,FIATA 设有航空货运、海关事务、多式联运 3 个研究机构,危险货物咨询委员会、信息技术咨询委员会、法律事务咨询委员会、公共关系咨询委员会、职业培训咨询委员会 5 个常设委员会。每个研究机构还根据研究的题目分别成立了若干个常设工作组。

其中,航空货运研究机构下设国际航空运输协会事务工作组,海关事务研究机构下设进口税工作组和海关简化工作组,多式联运研究机构下设海上运输工作组、铁路运输工作组和公路运输工作组。

除了在第二次世界大战期间被迫中断了活动以外,国际货运代理协会联合会从成立以来一直比较活跃,不仅起草了各国立法时参考的《国际货运代理示范法》以及推荐各国货运代理企业采用的《国际货运代理标准交易条件》,而且还制定了FIATA运送指示、FIATA货运代理运输凭证、FIATA货运代理收货凭证、FIATA托运人危险品运输证明、FIATA仓库收据、FIATA可转让联运提单、FIATA发货人联运重量证明8种货运代理单证格式,培训了数万名学员,取得了举世瞩目的成就。

工作任务二 我国货运代理业的发展与现状

一、我国国际货运代理业的发展历史

由于封建社会历史较长,封建统治者长期采取闭关锁国政策,我国国际货运代理行业发展较为缓慢。虽然早在公元前2世纪的西汉,我国就开辟了从新疆经中亚到中东和欧洲的丝绸之路,开始与欧亚各国开展国际贸易活动,随着国际贸易的发展,逐渐出现了具有国际货运代理人性质的报关行,但是在鸦片战争以前,国际货运代理行业的发展十分缓慢。1840年鸦片战争以后,随着帝国主义列强的入侵,具有资本主义色彩的国际贸易、航运、保险、海关等行业的引进,具有现代意义的国际货运代理制度才开始在我国出现。但是,由于半封建半殖民地社会制度的影响,限制了民族资本主义的发展,除了兼营国际货运代理业务的官办招商局、中央信托局等机构和太古洋行、怡和洋行等外国商行分别在沿海港口和长江主要港口形成了较为统一的服务系统以外,其他运输行、代理行、报关行基本上处于分散经营仓储、代理运输、代理报关等国际货运代理业务,各自为政的状态,在官办国际货运代理企业和外资国际货运代理企业的夹缝中艰难地生存和发展。新中国成立前,国际货运代理行业一直没有成为一个有影响力的行业。

新中国成立前夕,解放区对外贸易运输事业的发展奠定了我国国际货运代理业的基础。早在1948年9月,东北行政委员会商业部就成立了东北东兴公司,专门负责对苏贸易和进出口货物运输工作,成为人民政权最早设立的国际运输代理企业。1948年前后,人民政权控制下的香港联和公司承担了租用外国船舶运送解放区和香港之间进出口物资的重要任务。

1949年4月,华北人民政府在天津设立了华北对外贸易公司,内设储运部,专门办理天津进出口货物的运输、仓储、报关、保险和发货人委托办理的其他储运工作。1949年8月,人民政府又在香港组建了华夏企业有限公司,具体负责解放区与香港之间的进出口物资运输和进出境人员的运送工作。最初,该公司主要经营海上运输、船务代理和船舶买卖、船舶租赁业务,后来逐渐扩展到陆、空货物运输和中转运输业务,并向内地输送了许多国际货运代理专业人才。

新中国成立以后,中央人民政府更加重视国际货运代理工作。1950年9月,华北对



外贸公司储运部改组为天津国外运输公司,直接受中央贸易部领导,统一组织国营对外贸易货物运输和租赁外国船舶业务,成为专业国际货运代理公司。1951年年初,交通部所属中国人民轮船公司与贸易部所属天津国外运输公司合并,组成中国海外运输公司,统一掌握海上货物运输,办理对外租船手续。1952年9月,对外贸易部成立,中国海外运输公司成为其直属公司。1953年1月1日,对外贸易部成立中国外运公司,整合原有港口、口岸货物运输机构,并入中国进出口公司各口岸办事处和中国进出口公司各港口分公司的运输业务、人员,统一办理进出口货物在港口和陆运、空运口岸的报关、报验、接交、仓储、调拨工作,按照货物合理流向进行分运。为了协调海、陆运输工作,中国外运公司港口分公司内设海运科,对外使用“中国海外运输公司××办事处”的名义。同日,交通部成立中国外轮代理公司,统一办理航行国际航线和港、澳、台地区的船舶在我国港口、水域及有关地方的船务代理和货运代理业务。1955年4月,中国外运公司改组成中国对外贸易运输公司,中国海外运输公司的海上运输业务移交中国对外贸易运输公司办理,由该公司负责进出口货物的订舱、配载、仓储、代运、报关、报验等国际货运代理业务。同时,中国海外运输公司更名为中国租船公司,专门负责对外租船运输和租船管理工作。为了加强进出口货物运输工作的组织和管理,1955年5月,中国租船公司并入中国对外贸易运输公司,为了便于对外开展租船业务,对外仍然保留中国租船公司的名义,并开始在各主要口岸设立分支机构。

1956年以后,随着国家对私营工商业社会主义改造的完成,新中国成立前就已在上海、天津、广东、福建、山东等地沿海港口存在的私营运输行、报关行等从事国际货运代理业务的企业,有的并入当地外贸公司的储运科,有的并入所在地中国对外贸易运输公司分公司,逐渐形成了全国国际货运代理业务集中统一管理、垄断经营的局面。

1956~1984年,中国对外贸易运输总公司一直作为各专业进出口公司的国际货运总代理,根据各专业进出口公司的委托,办理其经营的进出口货物的订舱、配载、接交、报关、报检、报验、仓储、国内运输和过境运输业务。我国的国际货运代理业务基本上处于中国对外贸易运输总公司独家垄断经营的状态,但是,其经营活动的范围却在不断向深度和广度发展,从最初的铁路货物运输代理,发展到海上货物运输代理、汽车货物运输代理、航空货物运输代理,乃至多式联运;从最初的站到站、港到港服务,延伸到门到门服务;从最初的订舱、配载、接交、报关、报检、报验、仓储、国内运输业务,扩展到包装、刷唛、制单、分拨等服务。

1983年3月,国务院决定将中国远洋运输总公司、中国对外贸易运输总公司合并成为一个公司。虽然最终没有成为现实,但却促使各专业进出口公司开始加强运输部门管理,准备自己租船、订舱;促使部分地方外贸部门酝酿成立外贸运输机构,准备或开始自行从事国际货运代理业务。1984年11月2日,国务院发出《关于改革我国国际海洋运输管理工作的通知》,明确规定“中远、外代可以承揽部分货物和少量租船,与货主建立直接承运关系,外运可以经营部分船队和少量船舶代理业务”,允许中国远洋运输总公司和中国外轮代理总公司经营国际货运代理业务,打破了近三十年中国对外贸易运输总公司独家经营国际货运代理业务的局面。

1984年年底以后,中国对外贸易仓储总公司及其各地分支机构多数并入中国对外贸

易运输总公司及其所属分支机构,标志着对外贸易仓储业务纳入了国际货运代理业务范畴。

1984年12月,对外经济贸易合作部批准成立中外合资华贸有限公司,标志着我国开始向境外投资者开放国际海上、航空货运代理服务市场。1985年2月,中外合资大通空运(中国)有限公司(大通国际运输有限公司的前身)获准成立;1986年10月,中日合资天津大山国际货运有限公司的获准成立,标志着我国已经允许设立中外合资专业国际货运代理企业。从此以后,我国国际货运代理市场逐渐对内、对外开放,形成了多家竞争的局面。

国际货运代理市场的开放吸引了多种投资主体的进入,带来了不同国际货运代理企业的竞争,壮大了国际货运代理人的队伍,促进了我国国际货运代理行业的发展。但是,由于我国国际货运代理行业发展较快,管理制度相对滞后,管理措施不够完善,国际货运代理行业在蓬勃发展、逐步走向市场化的过程中,也出现了一些混乱现象。为此,1987年7月,国务院口岸领导小组第六次会议决定,由对外经济贸易合作部制定国际货运代理工作归口管理的办法,报国务院批准后执行。不久,国务院口岸办公室又发出[1987]第16号文件,要求对外经济贸易合作部对国内现有从事国际货运代理业务的企业进行清理、整顿。为了鼓励多家经营、公平竞争,1988年3月,国务院发布《关于沿海地区发展外向型经济的若干补充规定》,明确规定“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”。据此,1988年7月26日,国务院口岸领导小组发出《关于改革我国国际海洋运输管理工作的补充通知》,进一步明确“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”。这些文件的发布,标志着我国国际货运代理市场正式对内、对外全面开放。

为了加强国际货运代理行业的监督管理,对外经济贸易合作部于1988年6月25日发布了《关于审批国际货运代理企业有关问题的规定》,明确了国际货运代理企业的主管部门、设立国际货运代理企业的条件、审批机关、审批权限、审批程序。1990年7月13日,又发布了《关于国际货物运输代理行业管理的若干规定》,系统规定了国际货物运输代理行业管理的有关问题。这两个规章的发布,标志着我国对于国际货运代理行业的管理开始进入规范化的轨道。

与此同时,对外经济贸易合作部还分别于1987年8月15日、1988年2月22日、1988年9月9日和1989年10月5日发出了《关于清理国际货运代理企业的通知》、《关于限制外商在我国国内开办国际货运代理企业的通知》、《关于清理复查国际货物运输代理企业名单的函》和《关于加强外贸运输管理 提高合同履约率的通知》,对全国国际货运代理企业进行了自下而上的认真清理、整顿,并根据清理、整顿情况,分别于1990年8月10日以外经贸进出运字[1990]第1002号、1991年5月9日以外经贸进出发字[1991]第281号、1991年7月18日以外经贸进出函字[1991]第1141号文件,公布了261家经清理整顿合格、持有《国际货物运输代理企业认可证书》的国际货物运输代理企业名单,结束了第一次全国国际货运代理企业清理整顿工作。



为了进一步促进我国国际货运代理行业的发展,引进多种市场主体,鼓励公平竞争,1992年11月10日,国务院发布了《关于进一步改革我国国际海洋运输管理工作的补充通知》,重申“放开货代、船代,允许多家经营,鼓励竞争,以提高服务质量。凡符合开业条件、合法经营的企业(包括取得企业营业执照的分支机构),经批准都可以从事货代、船代业务,货主和船公司有权自主选择货代、船代,承运人与货主可以建立直接的承托运关系,任何部门都不得进行行政干预”。据此,对外经济贸易合作部在加强国际货运代理行业管理的同时,加快了审批国际货运代理企业、开放国际货运代理服务市场的步伐。截至1992年年底,我国国际货运代理企业已经发展到了455家。其中,中外合资经营企业97家,中远、外运、外代系统以外的内资企业177家。国际货运代理行业终于成为我国一个有影响力的独立行业。

此后,为了加强国际货运代理行业管理,规范国际货运代理企业行为,保障货主、承运企业、国际货运代理企业的合法权益,国务院先后批准了《民用航空运输销售代理业管理规定》和《中华人民共和国国际货物运输代理行业管理规定》等法规性文件,对外经济贸易合作部也陆续发布了《关于整顿国际货运代理经营秩序的通知》、《外商投资国际货物运输代理企业审批规定》、《关于台湾海峡两岸间货物运输代理业管理办法》、《中华人民共和国国际货物运输代理行业管理规定实施细则(试行)》、《对违规、走私企业给予警告、暂停或撤销对外贸易、国际货运代理经营许可处罚的暂行规定》等规章。这些文件的发布进一步规范了我国国际货运代理市场秩序,促进了我国国际货运代理行业的健康、稳定发展。一大批有实力的外国货运代理企业进入了我国国际货运代理市场,设立了一批中外合资、合作国际货运代理企业,纯粹由国内投资者设立的国际货运代理企业数量也有了迅速增加。截至1998年年底,我国已经批准国际货运代理企业1600家,其中,中外合资国际货运代理企业就有444家。

为了促进国际货运代理行业的健康发展,加强行业自律,维护国际货运代理企业的正当权益,各地还纷纷成立了国际货运代理协会。自1992年9月24日,我国第一家地方国际货运代理协会——上海市国际货运代理协会成立起,至今已有21个省、自治区、直辖市、沿海开放城市成立了地方国际货运代理协会。为了协调国际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国际货运代理协会的決定,并于2000年9月6日正式成立了中国国际货运代理协会这一全国性的国际货运代理行业组织。中国国际货运代理协会的成立,标志着我国政府对国际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。

二、我国国际货运代理业的现状

我国国际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。截至2002年10月,我国已有国际货运代理企业3500多家(包括分公司),从业人员近30万人。其中,国有国际货运代理企业占60%,外商投资国际货运代理企业占30%;沿海地区国际货运代理企业占70%,内陆地区国际货运代理企业占30%;从事国际航空货运代理业务的企业361家,占10%以上。这些企业遍布全国各省、自治区、直辖市,分布在30多个部门和领域,国有、集体、外商投资、股份制等多种经济成分并

存,已经成为我国对外贸易运输事业的重要力量,为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做出了不可磨灭的贡献。目前,我国 80% 的进出口贸易货物运输和中转业务、90% 的国际航空货物运输业务都是通过国际货运代理企业完成的。

综观我国国际货运代理行业的发展历程和现实状况,不难看出其至少存在以下几个特点。

1. 政府部门多头管理,政策、法规不够统一,开放程度有待扩大。虽然国际货运代理法规已经明确国务院对外经济贸易合作部为全国国际货运代理行业的主管部门,但是国务院公路、水路、铁路、航空、邮政运输主管部门和联合运输主管部门根据与本行业有关的法律、法规和规章对国际货运代理企业的设立及其业务活动进行着不同程度的管理。开办国际货运代理企业,从事国际货物运输代理业务,不仅要遵守国际货运代理法规和规章,而且还要遵守有关公路运输、水路运输、铁路运输、航空运输、联合运输代理的法规、规章和邮政法规、规章。此外,目前有关政策、法规和规章仍然要求国际货运代理企业的一方股东必须是进出口贸易企业、国际运输企业或国际货运代理企业,并且这样的股东要持有多数股权,尚不允许全部由其他企业或公民个人直接投资设立国际货运代理企业。

2. 国际货运代理企业分布的地域、领域较为广泛,多种经济成分并存,发展不够均衡。虽然全国所有省、自治区、直辖市均有国际货运代理企业存在,但沿海国际货运代理企业数量较多,业务发展较为迅速,内陆国际货运代理企业数量较少,业务发展较为缓慢。虽然国际货运代理企业分布于 30 多个部门和领域,多种经济成分并存,但都要受国家政策、法规限制。绝大多数国际货运代理企业隶属于进出口贸易企业和交通运输企业,国有、外商投资国际货运代理企业在数量、规模上占绝对优势,其他企业为主要投资者的国际货运代理企业、其他经济成分的国际货运代理企业数量很少,而且规模多数较小。

3. 国际货运代理企业服务网络不够健全,服务质量参差不齐,国际竞争能力较弱,经营秩序有待规范。目前,很少有国际货运代理企业拥有完善的全球业务网络,绝大多数国际货运代理企业缺乏国际业务网络,多数国际货运代理企业没有国内业务网络。由于缺乏专业人员,业务人员不足,没有统一的行业规范,国际货运代理企业之间的服务质量参差不齐,差别很大。加之资金、市场、信息网络等方面的原因,我国国际货运代理企业总体国际竞争能力较弱。有关部门虽然多次清理国际货运代理企业,整顿国际货运代理市场秩序,打击非法经营活动,但是由于种种原因,整个国际货运代理行业的经营秩序仍然不够理想,有待进一步规范。

4. 多数国际货运代理企业历史较为短暂,服务项目单调,资产规模、经营规模较小,专业人才匮乏。由于我国国际货运代理行业历史较短,长期以来独家经营,绝大多数国际货运代理企业成立不足 10 年,服务功能较少,不能提供有关法规和规章允许的所有服务。从资产规模、经营规模角度来看,大型、集团型国际货运代理企业数量较少,中小国际货运代理企业占 70% 以上,多数国际货运代理企业缺乏精通有关业务的专业人才。现有专业人员有待进行普遍的规范化培训。

三、中国国际货运代理协会

中国国际货运代理协会英文名称为“China International Freight Forwarders Associ-



ation”，简称“CIFFA”。该协会由经国家主管部门批准从事国际货运代理业务、在中华人民共和国境内注册的国际货运代理企业自愿组成，是经国务院批准、在民政部登记的全国性行业协会，属于非营利性的社团法人，受对外经济贸易合作部和民政部的指导和监督。

为了维护国际货运代理行业经营秩序，保护国际货运代理企业的合法权益，促进我国国际货运代理行业的健康发展，早在1994年，对外经济贸易合作部就作出了筹建中国国际货运代理协会的决定，并于2000年3月开始筹备。2000年9月6日，中国国际货运代理协会在北京正式成立，2000年11月1日在民政部获准登记。2001年年初，中国国际货运代理协会代表中国国际货运代理行业加入国际货运代理协会联合会。截至2004年12月31日，该协会已有会员600多家。

根据2001年2月2日对外经济贸易合作部发布的《关于成立中国国际货运代理协会有关事项的通知》，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，保护会员企业正当权益，促进我国国际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。业务范围是：协助政府主管部门依法规范国际货运行业经营行为，整顿行业秩序；开展行业市场调研，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。

工作任务三 国际货运代理人

一、国际货运代理人的概念与法律性质

对于“国际货运代理人”一词，国际上虽然没有公认、统一的定义，但在一些权威机构出版的工具书中均有一定的解释。联合国亚太经合会的解释是：“货运代理人代表客户取得运输，本人并不起承运人的作用。”国际货运代理人协会对国际货运代理人作的定义是：“国际货运代理人是根据客户的指示，并为客户的利益而取得货物运输的人，其本人不是承运人。”对英文“forwarder”一词，国内也有多种译法，如“货运代理人”、“货运经纪人”、“货运代理行”。国外对“货运代理人”一词也理解不一，如“关税代理人”、“清关代理人”、“关税经营人”、“海运代理人”等。尽管在字面上对“国际货运代理人”一词理解不一，但其含义均是相同的，即充当代理的角色。他们替客户安排货物运输，代收代付运费，申请进出口报关、检验等业务。由于国际货运代理业的发展，有时国际货运代理人不再以代理人的身份出现，而直接以承运人的身份与客户订立运输合同，或直接签发自己的提单给客户，这就是国际货运代理人发展的又一方向——无船承运人。但从目前国际货运代理人所从事的业务活动和他与客户之间的关联看，其性质主要有以下几种：

1. 根据与客户订立的协议或合同，或根据客户的指示从事业务，货运代理人应以通常有的责任完成客户的委托，尤其是在授权范围内，若违反这一服务准则而造成损失，货运代理人应当承担责任。

2. 作为承运人完成或组织完成货物运输并承担责任（这是指国际货运代理人充当无船承运人，并由其签发全程货运单证、收取运费时）。

3. 作为经营人完成或组织完成货物运输,但不承担运输责任(这是指由他人签发全程货运单证,或委托他人完成或组织完成货物运输时)。

4. 如实汇报一切业务事项,若对客户有任何隐瞒或所提供的资料不实而造成损失,客户有权向货运代理人追索并撤销代理合同或协议。

5. 货运代理人在与客户订立的合同或协议有效期内不得将代理行为让第三方知悉,也不得将代理权转让他人。

二、国际货运代理人与无船承运人

目前,世界各国对于无船承运人的理解不尽相同。只有美国明确了无船承运人的概念并予以管理。我国把无船承运业务从原来的货运业务中剥离出来,确立了无船承运业务经营者区别于其他经营人和代理人的承运人法律地位。《中华人民共和国国际海运条例》(以下简称《海运条例》)指出:无船承运人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,通过国际船舶运输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。《海运条例》规定:经营无船承运业务,应当在中国境内依法设立企业法人。无船承运业务经营者在向交通主管部门提出办理提单登记申请前,需缴纳 80 万元人民币保证金;每设立一个分支机构,增加保证金 100 万元人民币。保证金要向中国境内的银行开立专门账户交存。

无船承运人与船舶代理人最大、最根本的区别是无船承运人不得从事船舶代理业务,因为他本身就是承运人。而货运代理人则可以从事或兼营船舶代理业务。由于货运代理人有掌握货源、汇集货载、提供运输服务的优势,因而,许多船东亦趋于委托货运代理人为其提供船舶代理服务,很多货运代理人便同时兼营船舶代理业务。但是根据《海运条例》的规定,经营国际船舶代理业务应当向国务院交通主管部门提出专门申请。也就是说,货运代理经营船舶代理业务时也必须向国务院交通主管部门提出申请。国际船舶代理经营者接受船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人的委托,可以经营下列业务:(1)办理船舶进出港口手续,联系安排引航、靠泊和装卸;(2)代签提单、运输合同,代办接受订舱业务;(3)办理船舶、集装箱以及货物的报关手续;(4)承揽货物、组织货载,办理货物、集装箱的托运和中转;(5)代收运费,代办结算;(6)组织客源,办理有关海上旅客运输业务;(7)其他相关业务。由此可见,船舶代理人是船方的代理,与船舶所有人、船舶承租人或船舶经营人之间是代理人与被代理人的关系,同时,《海运条例》及其《实施细则》还规定只有船舶代理人有权代理船方从事上述事项,换句话说,货运代理人和无船承运人均无权代替船方代签提单。这对于改变过去我国货运代理人和无船承运人均可代替船方签发提单、造成双方代理或主体及权利义务不清的状况,必然会有所裨益。

此外,《海运条例》及其《实施细则》还规定,有权代签国际船舶运输经营者的海运提单的主体为:“(一)国际船舶代理;(二)经国务院交通主管部门批准,外商可以依照有关法律、行政法规以及国家其他有关规定投资设立中外合资经营企业、中外合作经营企业、外资企业,为其拥有或者经营的船舶提供承揽货物、代签提单、代结运费、代签服务合同等日常业务服务;未在中国境内投资设立中外合资经营企业、中外合作经营企业、外资企业的,上述业务必须委托中国的国际船舶代理经营者办理。”由此可见,无论是无船承运人还是