上　　篇

第一章　国际货运代理综论

第一节　　国际货运代理概论

一、国际货运代理人的定义

“货运代理人”一词来源于英文“Freight Forwarder”和“Forwarding agent”两个词组。由于英文“Freight”一词具有运费、装运的货物、普通货物运输等几层含义，“Forward”一词则具有转运、转递、转交等含义，“Forwarder”一词通常被称为转运人，对于“Freight Forwarder”这个英文词组，不仅非英语国家和地区有不同的译法(法国译为“Transitaire”，德国译为“Spediteur”。在我国，有人译为“货运代理”、“货运代理人”，有人译为“运输代理人”、“货物运输行”，还有人译为“承揽运送人”、“运输承揽人”、“货运承揽人”)，英语国家和地区也有不同的解释。到目前为止，尚未形成一个各国公认的、统一的货运代理人的定义。因而，不同的国家和地区对货运代理人有不同的称呼，不同的理解。

英国朗曼现代英语词典将“Forwarder”解释为“转运人，特别指提供确保和便利委托人的货物直达目的地的服务(如接收、转运或交货)的代理人”。

美国韦伯斯特第九版新大学生词典将“Forwarder”解释为“转运人，接受需要运输的货物，并将其交付承运人输送到适当的目的地的人”。

美国《布莱克法律词典》第五版将“Forwarder”解释为“其业务为接收货物，以通过仓储、包装、整车装运、交货等方式加以进一步处理的人或行业”，并将“Freight Forwarder解释为“惯常业务过程为将小件装运货物集中、拼装成为一整件，并负责将其从接收地运输到目的地的人。……Freight Forwarders 收集、拼装不够整车装载的货物，并确保公共承运人通过整车装载方式长途运送各个托运人所有的货物”。而将“Forwarding agent”解释为“将不够整车装运的货物

需要全本请访问 www.ertongbook.com

（小件货物）集中成整车装运的货物，因而从较低的运费中取得利益的 Freight Forwarder。其业务是为了他人而接收、运输货物的公司或个人”。

美国《船务和货运代理业务词典》则将货运代理人定义为“准备航运单证、安排舱位、投保并办理关税手续，以取得费用的商业组织”。

《日本商法》第 559 条规定“运输代办人是指以自己的名义，以代办物品的运输为业的人”。

我国台湾地区将货运代理人称之为“承揽运送人”，并将其定义为“以自己之名义，为他人之计算，使运送人运送物品而受报酬之营业也”。

司玉琢教授主编的《海商法大辞典》对“货运代理人”的定义是“又称‘运输代理人’、‘货代’。接受他人委托，为了委托人的利益办理货物运送的人”。与此相应，将“国际货运代理”定义为“根据客户的指示，并为客户的利益而揽取国际货物运输的人，其本身并不是承运人”。

国际货运代理协会联合会（FIATA）的有关文件将货运代理人定义为“根据客户的指示，并为客户的利益而揽取货物运输的人，其本身不是承运人”。《国际货运代理示范法》在将货运代理服务定义为“各类与运输、拼装、积载、管理、包装或分拨相关的服务，以及相关的辅助和咨询服务，包括但不限于海关和财政业务、官方的货物申报、货物保险、取得有关货物的单证及支付相关费用等”的同时，将货运代理人定义为“与客户达成货运代理协议的人”。按照这种理解，国际货运代理人是指向客户提供各类与货物的国际运输、拼装、积载、管理、包装或分拨相关的服务，以及相关辅助和咨询服务的人。

联合国亚洲及太平洋经济和社会理事会则认为最初“货运代理人是代表进／出口商进行装／卸货物、储存货物、安排当地运输、为他的客户索要应付款项等业务活动的佣金代理人”，并解释称“货运代理人代表其客户取得运输，而本人并不起承运人的作用”。

原对外贸易教育出版社出版的《对外贸易运输》、对外经济贸易大学出版社出版的《国际贸易运输》、《国际货物运输实物》、原中国对外经济贸易出版社（现中国商务出版社）出版的《国际货物运输实用手册》皆将国际货运代理人定义为“接受货主的委托代表货主以托运人的身份办理有关货物报关、交接、仓储、调拨、检验、包装、转运、订舱等业务的人”。

1990 年 7 月 13 日对外经济贸易部颁布的《关于国际货物运输代理行业管理的若干规定》规定“国际货物运输代理是介于货主与承运人之间的中间人，是接受货主或承运人委托，在授权范围内办理国际货物运输业务的企业”。

1995 年 6 月 6 日国务院批准的《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》第 2条则规定“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”。《中华人民共和国外商投资国际货运代理业管理规定》第2条还规定“外商投资国际货物运输代理企业是指境外的投资者以中外合资、中外合作以及外商独资形式设立的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外商投资企业”。

由于世界绝大多数国家都允许国际货物运输代理企业接受承运人的委托,代为办理国际货物运输及相关业务,我国有关公路、铁路、水上(国际海上运输除外)航空运输和多式联运的法规和规章,也都允许货物运输代理企业代理承运人承揽货物,办理相关运输手续。事实上我国许多国际货物运输代理企业也都取得了经营国际铁路运输、国际航空运输销售代理业务的资格,参照世界各国做法,结合我国实际情况,我国国际货物运输代理人的完整定义应当是指接受进出口货物收货人、发货人或承运人的委托,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业务及相关业务,并收取服务报酬的企业。

尽管世界各国因货运代理业的历史发展、管理体制和法律文化等的不同,对于货运代理人的称谓、定义有所不同。但是,基本上都认为货运代理人是受运输关系人的委托,为了运输关系人的利益,安排货物的运输,提供货物的交运、拼装、接卸、交付服务及其他相关服务,并收取相应报酬的人。其本身不是运输关系的实际当事人,而是运输关系实际当事人的代理人。

二、国际货运代理的性质

如前所述,“货运代理”一词具有两种含义,其一是指货运代理人,其二是指货运代理行业。与此相应,对于国际货运代理的性质,也可以从国际货物运输代理人和国际货物运输代理行业两个角度来理解。

国际货物运输代理人本质上属于货物运输关系人的代理人,是联系发货人、收货人和承运人的货物运输中介人。有时代表发货人选择运输路线、运输方式、承运人,向承运人订舱,缮制贸易与运输单据,安排货物的短途运输、仓储、称重、检尺,办理货物的保险、报检、报验和通关手续,向承运人、仓储保管人及有关当局支付有关费用。有时代表收货人接收、检查运输单据,办理货物的报检、报验和通关手续,提取货物,安排仓储和短途运输,支付运费及其他相关费用,协助收货人向责任方索赔。还有时代表承运人揽货、配载、装箱、拼箱、拆箱,签发运输单据。虽然国际货物运输代理人有时也以独立经营人身份从事货物的仓储、短途运输,甚至以缔约承运人身份出具运单、提单,但这只不过是为了适应市场竞争需要,满足某些客户的特殊需求而拓展了服务范围的结果,并不影响其作为运输代理人的本质特征。

国际货物运输代理行业是随着国际经济贸易的发展，国际运输方式的变革，信息科学技术的进步发展起来的一个相对年轻的行业，在社会产业结构中属于第三产业,性质上属于服务行业。从马克思主义政治经济学的角度来看,它隶属于除了农业、采矿业、加工制造业以外的第四个物质生产部门一交通运输业,属于运输辅助行业。

三、国际货运代理的作用

国际货运代理企业通晓国际贸易环节，精通各种运输业务，熟悉有关法律、法规,业务关系广泛,信息来源准确、及时,与各种承运人、仓储经营人、保险人、港口、机场、车站、堆场、银行等相关企业,海关、商检、卫检、动植检、进出口管制等有关政府部门存在着密切的业务关系,不论对于进出口货物的收、发货人,还是对于承运人和港口、机场、车站、仓库经营人都有重要的桥梁和纽带作用。不仅可以促进国际贸易和国际运输事业发展,而且可以为国家创造外汇来源,对于本国国民经济发展和世界经济的全球化都有重要的推动作用。仅对委托人而言，至少可以发挥以下作用：

(一)组织协调作用

国际货运代理人历来被称为‘运输的设计师”;门到门”运输的组织者和协调者。凭借其拥有的运输知识及其他相关知识，组织运输活动，设计运输路线，选择运输方式和承运人(或货主),协调货主、承运人及其与仓储保管人、保险人、银行、港口、机场、车站、堆场经营人和海关、商检、卫检、动植检、进出口管制等有关当局的关系,可以省却委托人时间,减少许多不必要的麻烦,专心致力于主营业务。

(二)专业服务作用

国际货运代理人的本职工作是利用自身专业知识和经验，为委托人提供货物的承揽、交运、拼装、集运、接卸、交付服务,接受委托人的委托,办理货物的保险、海关、商检、卫检、动植检、进出口管制等手续,甚至有时要代理委托人支付、收取运费，垫付税金和政府规费。国际货运代理人通过向委托人提供各种专业服务,可以使委托人不必在自己不够熟悉的业务领域花费更多的心思和精力,使不便或难以依靠自己力量办理的事宜得到恰当、有效的处理,有助于提高委托人的工作效率。

(三)沟通控制作用

国际货运代理人拥有广泛的业务关系,发达的服务网络,先进的信息技术手段,可以随时保持货物运输关系人之间、货物运输关系人与其他有关企业、部门的有效沟通,对货物进行运输的全过程进行准确跟踪和控制,保证货物安全、及时运抵目的地,顺利办理相关手续,准确送达收货人,并应委托人的要求提供全

过程的信息服务及其他相关服务。

(四)咨询顾问作用

国际货运代理人通晓国际贸易环节,精通各种运输业务,熟悉有关法律、法规,了解世界各地有关情况,信息来源准确、及时,可以就货物的包装、储存、装卸和照管,货物的运输方式、运输路线和运输费用,货物的保险、进出口单证和价款的结算,领事、海关、商检、卫检、动植检、进出口管制等有关当局的要求等向委托人提出明确、具体的咨询意见,协助委托人设计、选择适当处理方案,避免、减少不必要的风险、周折和浪费。

(五)降低成本作用

国际货运代理人掌握货物的运输、仓储、装卸、保险市场行情,与货物的运输关系人、仓储保管人、港口、机场、车站、堆场经营人和保险人有着长期、密切的友好合作关系,拥有丰富的专业知识和业务经验,有利的谈判地位,娴熟的谈判技巧,通过国际货运代理人的努力,可以选择货物的最佳运输路线、运输方式,最佳仓储保管人、装卸作业人和保险人,争取公平、合理的费率,甚至可以通过集运效应使所有相关各方受益,从而降低货物运输关系人的业务成本,提高其主营业务效益。

(六)资金融通作用

国际货运代理人与货物的运输关系人、仓储保管人、装卸作业人及银行、海关当局等相互了解,关系密切,长期合作,彼此信任,国际货运代理人可以代替收、发货人支付有关费用、税金,提前与承运人、仓储保管人、装卸作业人结算有关费用,凭借自己的实力和信誉向承运人、仓储保管人、装卸作业人及银行、海关当局提供费用、税金担保或风险担保,可以帮助委托人融通资金,减少资金占压,提高资金利用效率。

四、国际货运代理的分类

国际货物运输委托代理关系至少涉及委托人、代理人两方当事人,委托代理关系的内容与委托人授予代理人的权限范围、委托代理人办理的事项、代理人服务的地域范围等密切相关,这些因素都可以用来区别国际货运代理的类型,作为划分国际货运代理类型的标准。按照不同的标准,可以对国际货运代理进行不同的分类。

(一)以委托人的性质为标准,可以将国际货运代理划分为:

. 1. 货主的代理

它是指接受进出口货物收、发货人的委托,为了托运人的利益办理国际货物运输及相关业务,并收取相应报酬的国际货运代理。这种代理按照委托人的不同,还可以进一步划分为托运人的代理和收货人的代理两种类型。按照货物的

需要全本请访问 www.ertongbook.com

流向,则可以进一步划分为进口代理、出口代理、转口代理三种类型。

2. 承运人的代理

它是指接受从事国际运输业务的承运人的委托，为了承运人的利益办理国际货物运输及相关业务，并收取相应报酬的国际货运代理。这种代理按照承运人采取的运输方式的不同，也可以进一步划分为水运承运人的代理、空运承运人的代理、陆运承运人的代理、联运承运人的代理四种类型。其中，水运承运人的代理又可以细分为海上运输承运人的代理、河流运输承运人的代理两种类型。陆运承运人的代理则可以细分为道路运输承运人的代理、铁路运输承运人、管道运输承运人的代理等几种类型。承运人代理按照承运人委托事项的内容，还可以进一步划分为航线代理、转运代理和揽货代理三种基本类型。

(二)以委托人委托的代理人数量为标准,可以将国际货运代理划分为：

1. 独家代理

它是指委托人授予一个代理人在特定的区域或者特定的运输方式或服务类型下，独家代理其从事国际货物运输业务和／或相关业务的国际货运代理。

2. 普通代理

又称多家代理，它是指委托人在特定的区域或者特定的运输方式或服务类型下，同时委托多个代理人代理其从事国际货物运输业务和／或相关业务的国际货运代理。

（三）以委托人授予代理人权限范围为标准，可以将国际货运代理划分为：

1. 全权代理

它是指委托人概括委托代理人办理某项国际货物运输业务和／或相关业务，并授予其根据委托人自己意志灵活处理相关事宜权利的国际货运代理。

2. 一般代理

它是指委托人委托代理人办理某项具体国际货物运输业务和／或相关业务，要求其根据委托人的意志处理相关事宜的国际货运代理。

(四)以委托人委托办理的事项为标准,可以将国际货运代理划分为：

1. 综合代理

它是指委托人委托代理人办理某一票或某一批货物的全部国际运输事宜，提供相关配套服务的国际货运代理。

2. 专项代理

它是指委托人委托代理人办理某一票或某一批货物的某一项或某几项国际运输事宜，提供规定项目的相关服务的国际货运代理。这种代理按照委托人委托事项的不同,可以进一步划分为订舱代理、仓储代理、交货代理、装卸代理、转运代理、提货代理、报关代理、报检代理、报验代理等类型。

(五)以代理人的层次为标准,可以将国际货运代理划分为：

1. 总代理

它是指委托人授权代理人作为在某个特定地区的全权代表,委托其处理委托人在该地区的所有货物运输事宜及相关事宜的国际货运代理。在这种代理形式下,总代理人有权根据委托人的要求或自行在特定的地区选择、指定分代理人。

2. 分代理

它是指总代理人指定的在总代理区域内的具体区域代理委托人办理货物运输事宜及其他相关事宜的国际货运代理。

这里应当指出的是总代理与独家代理既有联系，又有区别。总代理肯定是独家代理，但因独家代理并不一定拥有指定分代理的权利，独家代理不一定也是总代理。

(六)以运输方式为标准,可以将国际货运代理划分为：

1. 水运代理

它是指提供水上货物运输服务及相关服务的国际货运代理。这种代理，还可以具体划分为海运代理和河运代理两种类型。

2. 空运代理

它是指提供航空货物运输服务及相关服务的国际货运代理。

3. 陆运代理

它是指提供公路、铁路、管道运输等货物运输服务及相关服务的国际货运代理。这种代理，还可以进一步划分为道路运输代理、铁路运输代理和管道运输代理等类型。

4. 联运代理

它是指提供联合运输货运服务及相关服务的国际货运代理。这种代理，又可以进一步划分为海空联运代理、海铁联运代理、空铁联运代理等类型。

(七)以代理业务的内容为标准,可以将国际货运代理划分为：

1. 国际货物运输综合代理

它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，并收取服务报酬的代理。

2. 国际船舶代理

它是指接受船舶所有人、经营人或承租人的委托，在授权范围内代表委托人办理与在港国际运输船舶及船舶运输有关的业务，提供有关服务，并收取服务报酬的代理。

3. 国际民用航空运输销售代理

它是指接受民用航空运输企业委托，在约定的授权范围内，以委托人名义代

为处理国际航空货物运输销售及其相关业务，并收取相应手续费的代理。

4. 报关代理

它是指接受进出口货物收货人、发货人或国际运输企业的委托，代为办理进出口货物报关、纳税、结关事宜，并收取服务报酬的代理。

5. 报检代理

它是指接受出口商品生产企业、进出口商品发货人、收货人及其代理人或其他对外贸易关系人的委托，代为办理进出口商品的卫生检验、动植物检疫事宜，并收取服务报酬的代理。

6. 报验代理

它是指接受出口商品生产企业、进出口商品发货人、收货人及其代理人或其他对外贸易关系人的委托，代为办理进出口商品质量、数量、包装、价值、运输器具、运输工具等的检验、鉴定事宜，并收取服务报酬的代理。

五、国际货运代理业的历史

(一)世界国际货运代理业的历史发展

货运代理是社会经济关系复杂化和社会分工发展的产物，国际货运代理则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，社会分工的细化，公元 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，欧洲交易会的举办，逐步有所发展。公元 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，增加收入，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，国际货运代理之间逐渐产生联合、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家

级的国际货运代理协会代表大会。

进入 20 世纪以后，随着货运代理制度和运作方式的改革，国际货运代理行业的振兴，国际货运代理之间的国际合作获得较大发展。 1926 年 5 月 31 日,16 个国家的国家级货运代理协会在奥地利的维也纳成立了国际货运代理协会联合会(FIATÅ 这一非营利性的民间国际货运代理行业组织，以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,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，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,促进了世界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入了高速发展时期。

(二)我国国际货运代理业的历史发展

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,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生存和

发展。到解放前为止，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、保险和货主委托办理的其他储运工作。1949 年 8 月,人民政权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,并向大陆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，华北对外贸易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陆运公司,整合原有港口、口岸货物运输机构,并入中国进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,中国陆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,中国陆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。但是,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，解放前就已在上海、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年至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,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,与货主建立直接的承托运关系;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30年的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10月，对外经济贸易部决定中国对外贸易仓储总公司与中国对外贸易运输总公司合并,并于11月发出通知，明确二者合并后的名称仍为中国对外贸易运输总公司。此后，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，对外经济贸易部批准成立中港合资华贸有限公司，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月中港合资大通空运(中国)有限公司(大通国际运输有限公司的前身)、1986年10月中日合资天津天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

需要全本请访问 www.ertongbook.com

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"。同年,国务院口岸领导小组还决定,放开我国铁路国际货运代理市场。自此以后,我国的铁路国际货运代理业务,从中国对外贸易运输总公司独家经营变为中国对外贸易运输总公司和中国铁路对外服务公司两家经营。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、审批权限和审批程序。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[90]外经贸进出运字第 1002 号、1991 年 5 月 9 日以[1991]外经贸进出发字第 281 号、1991 年 7 月 18 日以[1991]外经贸进出函字第 1141 号文件,分三次公布了 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 日国务院又发出了《关于进一步改革国际海洋运输管理

工作的通知》，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。到 1992 年年底为止，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、国际货运代理企业合法权益，不仅国务院先后批准了《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，对外贸易经济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。不仅一大批有实力的外国货运代理企业进入了中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发展。到 1998 年年底，我国已经批准国际货运代理企业 1 600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一上海市国际货运代理协会成立起，至今已有 23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或具有类似职能的其他协会。为了协调国际货运代理行业发展中的全局问题，对外贸易经济合作部早在 1994年就作出了筹建中国国际货运代理协会的决定，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。

为了促进国际货运代理行业的迅速发展，简化对国际货运代理企业的设立、变更审批手续，加强对国际货运代理企业的行业管理，遵循《行政处罚法》、《行政许可法》的规定，履行中国政府加入世界贸易组织的承诺，落实《内地与香港关于

建立更紧密经贸关系的安排》、《内地与澳门关于建立更紧密经贸关系的安排》，2000 年以后对外贸易经济合作部先后取消了国际货运代理企业的名称变更审批手续和国内投资国际货运代理企业在已核准经营地域设立分公司的审批手续，颁布了新的《关于对走私、违规企业给予警告或暂停、撤销对外贸易、国际货运代理经营许可行政处罚的规定》，修改、补充了《中华人民共和国外商投资国际货物运输代理企业管理办法》，规范了对违规、违法国际货运代理企业的处罚提件、处罚程序、处罚种类和处罚幅度，提高了外商投资国际货运代理企业中外方投资者的最高投资比例限制，放宽了对国际货运代理企业股东资格条件的限制，自 2004 年 1 月起允许自然人和其他经济组织投资设立国际货运代理企业，在设立国际货运代理企业方面赋予了香港、澳门地区投资者以与大陆投资者基本相同的待遇，并于 2004 年 5 月 19 日明文取消了国际货运代理企业经营资格的行政审批，自同年 7 月 1 日起全面停止了对国际货运代理企业经营资格的审批和外国货运代理商在华常驻代表机构的核准，使得符合条件的香港、澳门服务提供者可以按照内地投资者设立国际货运代理企业的条件，在祖国大陆设立独资国际货运代理企业，使得符合条件的所有投资者可以直接向所在地工商行政管理部门注册登记国际货运代理企业，外国及港澳地区国际货运代理商可以直接向所在地工商行政管理部门注册登记在华常驻代表机构。这些文件的发布、实施，进一步规范了政府主管部门和国际货运代理企业的行为，促进了我国国际货运代理行业的迅速发展，标志着我国国际货运代理行业已经进入健康、稳定发展的新的历史时期。

六、国际货运代理业的现状

(一)世界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，国际货运代理人队伍不断壮大，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 40 000 多个，从业人员达 800 万人～1 000 万人之众。在经济比较发达的西欧主要国家，平均每个国家都有 300～500 家的国际货运代理公司。其中，联邦德国有 4 500 多家，法国也有 2 000 多家。在美洲，仅 20 世纪 90 年代的美国，就有货运代理公司 6 000 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 1 000 多家，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,控制了世界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,以本国业务为主,市场竞争能力较差。

(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。到 2004 年 6 月 30 日为止，我国已有经审批设立的国际货运代理企业 5 012 家,从业人员近 14 万多人。其中，独立法人型国际货运代理企业 2 555 家，国际货运代理企业分支机构 2 457 家。国有国际货运代理企业约占 58%，外商投资国际货运代理企业约占 25%，其他所有制国际货运代理企业约占 17%。沿海地区国际货运代理企业占了 70%,内陆地区国际货运代理企业占了 30%。从事国际航空货运代理业务的企业约占 10%。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,涉及 20多个国家和地区的投资者,国有、集体、私营、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，对于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作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(其中,散杂货占 70% ,集装箱货占 90%),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

虽然国际货运代理专门法规已经明确国务院商务主管部门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也在根据与本行业有关的法律、法规和规章对国际货运代理行业进行着不同程度的管理。开办国际货运代理企业，从事国际货运代理业务，不仅要遵守国际货运代理法规和规章，到商务部门备案，而且要遵守有关公路运输、水路运输、铁路运输、航空运输、邮政运输、联合运输和海关、进出口商品检验动植物检疫等的法规、规章,到交通、铁路、航空、邮政、海关、进出境检验检疫主管部门办理相应的审批、许可、注册、登记、委托手续。目前,国际货运代理行业仍属限制外商投资领域，尚不允许除了香港、澳门以外的其他国家或地区投资者在华设立独资国际货运代理企业。

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，但是由于历史的原因，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、规模上占优势地位，其他社会组织或自然人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仍然数量较少，多数规模较小。

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

到目前为止，我国尚无一家国际货运代理企业拥有完善的国际业务网络，在全国各省、自治区、直辖市和重点城市均有自己的服务网点的国际货运代理企业屈指可数，绝大多数国际货运代理企业没有国际业务网络，多数国际货运代理企业国内业务网络薄弱。由于没有统一的国际货运代理行业规范，缺乏经验丰富的国际货运代理专门人员，现有业务人员很少经过正规培训，国际货运代理企业之间业务运作模式各不相同,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，难以适应中国加入世界贸易组织以后激烈的市场竞争局面。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,服务品牌不够突出

由于我国国际货运代理行业历史较短，长期以来独家企业经营，绝大多数国际货运代理企业成立不足 10 年,服务项目单一,服务功能较少,不能提供有关法规和规章允许的客户需求的所有国际货运代理业务。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。由于种种原因，多数国际货运代理企业管理水平不高，缺乏精通有关业务的专业人才，社会知名度较低，缺乏核心竞争能力。

第二节　　国际货运代理行业的管理

一、国际货运代理行业管理的依据

目前我国尚无专门关于国际货运代理行业的管理，调整国际货运代理业务各方当事人之间关系的法律。但是，为了加强对国际货运代理行业的管理，规范

国际货运代理企业的行为,不仅全国人民代表大会通过、批准的法律性文件中规定了一些与国际货运代理有关的内容，国务院颁布、批准了一些有关行政法规，国务院各有关主管部门也颁布了众多的有关规章。这些法律、法规和规章共同构成我国国际货运代理行业管理的法律依据。国际货运代理企业和有关政府主管部门尤其应当注意遵守下列法律、法规或规章：

(一)全国人民代表大会通过或授权批准的法律性文件

(1)1986 年 12 月 2 日第六届全国人大常委会第十八次会议通过《中华人民共和国邮政法》,该法第 8 条规定“信件和其他具有信件性质的物品的寄递业务由邮政企业专营,但是国务院另有规定的除外”。第 41 条将信件解释为“指信函和明信片”。

(2)2001 年 11 月 1 日中华人民共和国国家主席根据 2000 年 8 月 25 日第九届全国人大常委会第十七次会议决定批准《中华人民共和国加入世界贸易组织议定书》,该议定书附件九所载《中华人民共和国服务贸易具体承诺减让表》规定了我国政府对国际货物运输代理服务、海运代理服务、速递服务的市场准入承诺。

(二)国务院发布或批准的行政法规性文件

(1)1990 年 11 月 12 日国务院颁布《中华人民共和国邮政法实施细则》，规定“未经邮政企业委托,任何单位或个人不得经营信函、明信片或者其他具有信件性质的物品的寄递业务,但国务院另有规定的除外”,明确“信函是指以套封形式传递的缄封的信息的载体。其他具有信件性质的物品是指以符号、图像、音响等方式传递的信息的载体”。

(2)1993 年 8 月 3 日国务院批准、中国民用航空总局发布《民用航空运输销售代理业管理规定》,规定了民用航空运输销售代理业、民用航空运输销售代理企业的定义、分类,明确了民用航空运输销售代理企业的设立条件、审批程序和运营管理问题。根据国务院《关于第三批取消和调整行政审批项目的决定》,该规定将在 2005 年 5 月以前进行修改，取消民用航空运输销售代理企业设立审批。

(3)1995 年 6 月 6 日国务院批准,6 月 29 日对外贸易经济合作部发布《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》，明确了国际货物运输代理业的定义、监督管理部门、监督管理权限、监督管理原则,国际货物运输代理企业的设立条件、审批程序、业务范围、经营方针。根据国务院《关于第三批取消和调整行政审批项目的决定》，该规定有关国际货物运输代理企业经营资格审批的规定自 2004 年 5 月 19 日起不再执行。

(4)2001 年 12 月 11 日国务院颁布《中华人民共和国国际海运条例》,规定

需要全本请访问 www.ertongbook.com