

第 1 章

跨境供应链中的货代



关键术语

跨境供应链 国际货运代理 运输方式 航线 基本港 非基本港 国际货代流程

学 习 目 标

- 了解国际货运代理与跨境供应链的关系；
- 掌握国际货运代理的含义与分类；
- 掌握运输方式的分类；
- 掌握国际货运代理一般作业流程；
- 熟悉托运人、承运人的含义与责任；
- 了解国际货代行业管理。

中华人民共和国国家标准——《物流术语》（GB/T 18354—2006）对供应链（Supply Chain）是这样定义的：“生产及流通过程中，为了将产品或服务交付给最终用户，由上游与下游企业共同建立的需求链状网。”跨境供应链是链接国际供给侧与需求侧的网链状通道，随着电子商务的兴起，客户可以在全球任一角落订货，商品供给方面临如何以较短的时间和较低的成本把货送至需求方，国际货运代理行业就是整个网链状组织中连接运力提供方和舱位需求方不可或缺的重要环节。



1.1 跨境供应链概述

1.1.1 跨境供应链定义及分类

1. 跨境供应链

1985 年，美国人迈克尔·波特在其所著《竞争优势》一书中提出了价值链的概念，帮助管理阶层发展竞争策略，这就是后来广为人知的供应链的概念。供应链管理是在成本最

小并能满足客户需要的水准下，对供应侧与需求侧之间渠道的整体管理，即对供应链涉及的全部活动进行计划、组织、协调与控制，如从采购、物料管理、生产、配送、营销到消费者端的整个供应链的物流、信息流、资金流。所有供应者、服务提供者、消费者都是供应链的一环，如供货商、制造商、仓储业者、运送业者、中间商、零售业者等。

跨境供应链乃至全球供应链就是基于供应链管理在国与国之间乃至全球配置有效资源以达到最大产出的效果，把研发、设计、生产、组装、营销、品牌运营等环节分散在全球不同的国家或地区以使成本最小。

2. 供应链与物流

物流指的是供应链范围内企业之间的物资（原材料、中间库存、最终产品等）和相关信息的有效转移活动（不包括企业内部的生产活动）。物流管理（Logistics Management）是企业以合适的物流成本达到令用户满意的服务水平，对正向及反向的物流过程及相关信息进行的计划、组织、协调与控制。现代企业的物流管理已经把采购与分销两个为生产服务的领域统一在一起，形成物流供应链，供应链管理实际就是物流管理的延伸和扩展。如果从社会大范围的角度看，物流可以理解为所有为最终消费者提供商品和服务的活动网络，是供应链中的实体流动部分，供应链没有否定物流，只是物流发展的更高阶段。跨境供应链管理是国际物流的基础，有完整流畅的供应链管理才有顺利成功的国际物流。

物流系统（Logistics System）是由两个或两个以上的物流功能单元构成的，以完成物流服务为目的的有机集合体。系统内的物流活动十分广泛，一般分为两大类：实物流动和物流信息活动，主要包含如下内容：交通运输仓库和存储、产品包装、物料搬运、存货控制、订单处理、顾客服务、需求预测、采购、分销网络、工厂和仓库选址、返回产品处理、售后服务、残次品处理。物流外包（Logistics Outsourcing）即物流服务的社会化，是企业为了获得比单纯利用内部资源更多的竞争优势，将其部分或全部物流业务交由合作企业完成。突出表现为第三方物流与配送中心的发展。第三方物流（Third-Party Logistics, 3PL）是相对“第一方”供给侧和“第二方”需求侧而言的，是指独立于供需双方为客户提供专项或全面的物流系统设计或系统运营的物流服务模式。第三方物流企业的客户已开始从供应链管理的高度，以及为企业创造经济附加值的角度，来衡量物流的作用。为了降低产品的储存成本和管理成本，提高运营效率和增强国际竞争力，他们发现有必要把非核心业务外包给第三方物流企业，以使企业运作更具弹性，同时可以腾出更多的精力和物力从事自己的专业生产，满足更多的销售要求。



课程资源 1：
自动分拣与条形码
应用

物流信息（Logistics Information）是物流活动中各个环节生成的信息，一般随从生产到消费的物流活动的产生而产生，与物流过程中的运输、储存、装卸、包装等各种职能有机结合在一起，是整个物流活动顺利进行所不可缺少的。物流信息系统（Logistics Information System, LIS）是由人员、计算机硬件、软件、网络通信设备及其他办公设备组成的用于物流活动的人机交互系统，其主要功能是进行物流信息的收集、存储、传输、加工整理、维护和输出，为物流管理者

及其他组织管理人员提供战略、战术及运作决策的支持,以获得组织的战略优势,提高物流运作的效率与效益。运用于物流各环节中的物流信息技术(Logistics Information Technology)按物流的功能和特点可分为计算机技术、网络技术、信息分类编码技术、条形码技术、射频识别技术、电子数据交换技术、全球定位系统(GPS)、地理信息系统(GIS)等。

1.1.2 国际货运代理在供应链中的作用

1. 国际货运代理的含义

货运代理(Freight Forwarder,简称货代)是托运人与承运人之间的中间人、经纪人和运输组织者。早期货运代理的规模小,仅以托运人或收货人的代理人身份联系承托双方,安排运输,代办保险、进出口手续和货物装卸、仓储等业务,以赚取佣金。随着国际贸易和国际运输的发展,全球经济一体化的深入,货运代理的经营范围不断扩大,由最初的代理发展到集拼货物、无船承运、多式联运和现代物流业务。现在,运输代理(Forwarding Agent)已成为货运代理的一部分。

根据国际货运代理协会联合会(International Federation of Freight Forwarders Associations, FIATA)的定义,国际货运代理是和客户缔结货运代理服务合同的人,从事各类与货物运输、集中托运、仓储、管理、包装与分拨等相关的服务,以及相关的辅助和咨询服务,包括但不限于货物报关、保险及与货物相关的财务收付和单据流转等服务。国际货运代理企业是国际货运代理行业的主体。

国家标准——《物流术语》中将国际货运代理(International Freight Forwarding Agent)定义为接受进出口货物收货人、发货人的委托,以委托人或自己的名义,为委托人办理国际货物运输及相关业务,并收取劳务报酬的经济组织。

● 相关链接 ●

国家标准《国际货物运输代理作业规范》所指的国际货运代理企业(以下简称国际货代企业)是指在中国境内依法注册并经主管部门备案¹(企业备案和业务备案)的从事国际货运代理、物流业务的企业及其分支机构。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。

国际货代企业作为代理人从事国际货运代理业务,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,以委托人的名义或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。

国际货代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及服务报酬的行为。

1 目前采用备案制的是内资企业,外资企业仍须商务主管部门的审查批准。

国际货运代理企业也可按照《对外贸易经营者备案管理办法》向商务部或商务部委托的机构办理外贸经营者备案登记，从事货物或技术进出口业务。

国际货运代理企业按不同的标准有以下分类。

（1）按委托人的性质分类

1) 进出口货物收发货人的代理。进出口货物收货人、发货人的代理是指接受进出口货物收发货人的委托，为了委托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人，即狭义上的货代。其业务范围不包括无船承运人和多式联运经营人从事的业务，具体如下。

- 负责对外揽货业务，签订货运代理合同；承办海、陆、空国际多式联运服务；提供物流服务。
- 负责订舱、配载、报关、报验；签发全程提单；代客户安排仓储、货物中转、铁路运输、国内集装箱短途运输业务；为客户提供铁路接货、码头集装箱业务；国际展品、私人物品及过境货物运输代理；国际快递不含私人信函；代客户处理进出口货物的残损、短溢、理赔等业务；代办保险、动植物检疫、安排货物熏蒸。
- 代算运费，缮制运费单证；代收代付运费、码头及陆路有关费用。

2) 承运人的代理。承运人的代理是指接受承运人的委托，为了委托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人。在水路运输中是指接受船舶所有人、船舶经营人或承租人的委托，在授权范围内代表委托人（被代理人）办理与在港船舶有关的业务、提供有关的服务或进行与在港船舶有关的其他法律行为的代理业务并收取相应报酬的国际货运代理人，即船务代理（Shipping Agent，简称船代）。把船务代理称为船舶代理或认为船务代理从属于船舶代理都是不合理的。船务代理按代理的航次不同，可分为航次代理（Agency on Trip Basis）和长期代理（Agency on Long-Term Basis）。其具体业务如下。

- 办理船舶进出港口和水域的申报手续，安排引水、泊位，办理进出口货物的申报手续，联系安排装卸、理货、公估、衡量、熏蒸、监装、监卸及货物与货舱检验。
- 组织货载，洽订舱位。
- 洽办船舶检验、熏舱、洗舱、扫舱及燃料、淡水、伙食、物料等供应。
- 代理旅游客轮，联系安排旅客上下船、参观游览。
- 洽办船舶租赁、买卖、交接工作，代签租船和买卖船合同。
- 代签提单及运输契约，代签船舶速遣、滞期协议。
- 代收运费，代收代付款项，办理船舶速遣费与滞期费的计算与结算。
- 联系海上救助，洽办海事处理。
- 安排船员就医，安排车、船接送。
- 提供业务咨询和信息服务。

（2）按代理的业务内容分类

1) 船舶代理 (Ship Broker)。船舶代理是指接受船舶所有人、经营人或承租人的委托, 为了委托人的利益办理国际运输船舶买卖、租赁、交接船、拆船及相关业务, 并收取相应报酬的国际货运代理人。按委托人的不同还可分为船舶所有人代理 (Owner's Agent)、承租人代理 (Charterer's Agent) 等。

2) 咨询代理 (Consulting Agent)。咨询代理是提供国际货运代理业务咨询和信息服务的国际货运代理人。

3) 报关、报检代理。报关、报检代理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, 以委托人名义或以自己的名义办理报关、报检业务, 并收取相应报酬的国际货运代理人。



企业实践

在我国国际物流活动中, 进出口企业倾向于委托国际货运代理企业报关, 因为除了报关之外货代还负责其他物流相关业务, 真正体现了报关是国际物流中不可分割的一环。有人把美国“海关代理商”视同我国报关行, 其实并不妥当, 因为包含美国在内的一些国家把报关完的货物送到客人所要求的地方是海关代理商的主要业务之一, 所以这些国家的海关代理商相当于我国的国际货运代理企业。

2. 国际货运代理在跨境供应链中的作用

在跨境供应链中, 国际货运代理企业通晓国际贸易环节, 精通国际运输业务, 熟悉有关法律、法规, 业务关系广泛, 信息来源准确、及时, 与进出口货物收发货人、承运人、仓库、堆场、货运站、码头、港口代理、机场、车站、保险公司、报关行、快递公司、拖车行、控箱公司、熏蒸公司、银行等相关企业, 海关、出入境检验检疫局、外汇管理局、港务局等有关政府部门存在密切的业务关系, 是这些关系人和政府部门的重要桥梁, 在跨境供应链活动中起组织协调、专业服务、沟通控制、咨询顾问、降低成本、资金融通等作用。

1.1.3 国际货运代理的行业管理

1. 业务主管部门

我国国际货运代理行业的主管部门是商务部。商务部负责对国际货物运输代理业的监督管理, 制定国际货运与现代物流发展战略, 建立国际货运与现代物流公共信息服务体系, 鼓励国际货运代理物流企业开拓国际市场。商务部建立了国际货运代理企业信息管理系统, 对国际货运代理企业基本信息、备案情况、责任保险投保情况、多式联运提单登记编号信息等实施监管。

2. 行业中介组织

国际货运代理行业组织是一种行业自律组织、非政府组织。世界上最具行业代表性的

国际货运代理行业组织是国际货运代理协会联合会（FIATA），中国国际货运代理协会（China International Freight Forwarders Association, CIFA）则是全国性的行业组织，地方上还有其分支机构。依据《国际货运代理企业备案（暂行）办法》，商务部委托中国国际货运代理协会组织实施国际货运代理企业业务备案。

中国国际货运代理协会是经国务院批准的、在民政部登记注册的社团法人。协会架起政府与企业沟通的桥梁；反映企业的意愿和要求；保护会员合法权益，保护行业利益；制定、推进行业自律准则，维护货代行业正常经营秩序；促进国际贸易和国际货运代理行业的发展。中国国际货运代理协会是国际货运代理协会联合会的国家级会员，与世界各国和地区同行建立了广泛的联系，促进了货代行业国际间的合作与交流。

1.2 托运人与承运人

1.2.1 托运人

1. 托运人的含义

托运人¹（Shipper, Consignor）是货物运输服务和国际货运代理服务的买家或使用者。《统一提单的若干法律规定的国际公约》（简称《海牙规则》）和《修改统一提单若干法律规定的国际公约议定书》（简称《维斯比规则》）没有给出托运人的明确定义。《联合国海上货物运输公约》（简称《汉堡规则》）首次将海上货物运输中的托运人定义为：与承运人订立海上货物运输合同的人（简称契约托运人）或将货物实际交付承运人的人（简称实际托运人）。参照这一定义，《中华人民共和国海商法》（简称《海商法》）第四十二条第三项规定，托运人是指本人或委托他人以本人名义或委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人；本人或委托他人以本人名义或委托他人为本人将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人。《汉堡规则》中以“或”字分离契约托运人和实际托运人，因此《汉堡规则》所指的托运人只能是契约托运人和实际托运人中的一种人；而《海商法》则是以分号将契约托运人和实际托运人并列，故契约托运人和实际托运人均可成为《海商法》所指的托运人。鉴于《海商法》没有强制规定实际托运人作为托运人时必须在提单中载明，因此实际托运人能否作为托运人，不以其名称是否出现在提单上为法定条件。

契约托运人通过与承运人签订货物运输合同来实现货物的物权转移，当有国际货运代理企业介入时，则其需要与国际货运代理企业签订委托代理运输合同；当契约托运人是收货人时，则发货人成了实际托运人。

2. 托运人协会

托运人协会的作用在于维护货主企业在海、陆、空货物运输方面的合法权益，保障托运人能在公平对等的情况下，与班轮公会、运价协议组织、船公司、港口码头、货运代理、

1 托运人也称发货人、配货人，中国香港称付货人，在国际快递中称发件人或寄件人。

船务代理等运输环节单位进行业务对话,与货运服务经营者如船公司、航空公司等商议运费,争取取消或降低不合理收费项目,降低贸易成本,增强国际竞争力。托运人协会通过鼓励运输供应商改进服务和运输创新,不遗余力地帮助托运人提高运输与物流供应链绩效。托运人协会可以制定衡量承运人和国际货运代理的服务质量的关键业绩指标,以帮助托运人选择更好的国际货运代理服务商。

托运人协会也通过与海关、检验检疫、税务、外汇等管理部门保持密切联系,通过协商对话,解决货主企业的难点问题。鼓励和说服运输政策制定者发展和开放有竞争力的运输市场,促进运输供应链业者(货代、承运人)持续改进和提高效率。为托运人提供最新的市场信息。

通过全球托运人论坛(Global Shippers' Forum, GSF),世界各地的托运人协会可以协调共同的利益及和各种承运人组织谈判。世界主要的托运人协会有以下几个。

- 中国对外贸易经济合作企业协会(China Shippers' Association),简称外经贸企协。
- 中国香港付货人委员会(The Hong Kong Shippers' Council)。
- 欧洲托运人委员会(The European Shippers' Council)。

北美洲、欧洲和亚洲的托运人一致同意建立一个全球网络。这个网络就是美国国家工业运输联盟(National Industrial Transportation League, NITL)组织的全球托运人网络,来自三大洲的托运人组织每年开会讨论全球运输政策,商议代表托运人利益的共同策略。

3. 托运人的义务与责任

1) 托运人托运货物应当妥善包装,并向承运人保证货物装船时所提供的货物品名、标志、包数或件数、重量或体积的正确性;由于包装不良或上述资料不正确对承运人造成损失的,托运人应当负赔偿责任。

2) 托运人应当及时向港口、海关、检疫、检验和其他主管机关办理货物运输所需要的各项手续,并将已办理各项手续的单证送交承运人;因办理各项手续的有关单证送交不及时、不完备或不正确使承运人的利益受到损害的,托运人应当负赔偿责任。

3) 托运人托运危险货物应当依照有关危险货物运输的规定,妥善包装,做出危险品标志和标签,并将其正式名称和性质及应当采取的预防危害措施书面通知承运人;《海商法》第六十八条指出,托运人未通知或通知有误的,承运人可以在任何时间、任何地点根据情况将货物卸下、销毁或使之不能为害,而不负赔偿责任。托运人对承运人因运输此类货物所受到的损害,应当负赔偿责任。承运人知道危险货物的性质并已同意装运的,仍然可以在该项货物对于船舶、人员或其他货物构成实际危险时,将货物卸下、销毁或使之不能为害,而不负赔偿责任。但是,本规定不影响共同海损的分摊。

4) 托运人应当按照约定向承运人支付运费。托运人与承运人可以约定运费由收货人支付;但是,此项约定应当在运输单证中载明。

5) 托运人对承运人、实际承运人所遭受的损失或船舶所遭受的损坏,不负赔偿责任;但由托运人或托运人的受雇人、代理人的过失造成的这种损失或损坏除外。托运人的受雇

人、代理人对承运人、实际承运人所遭受的损失或船舶所遭受的损坏，不负赔偿责任；但是，这种损失或损坏是由于托运人的受雇人、代理人的过失造成的除外。

6) 托运人在集装箱运输中应承担的责任与传统海运方面的责任不完全相同。拼箱货托运人的责任与传统海运相同。整箱货托运人不同于传统海运的责任包括：应保证所报货运资料的正确和完整；承运人有权核对箱内所装货物，因核对而发生的费用由托运人承担；海关或其他权力机关开箱检查，其费用和由此发生货损货差由托运人承担；如集装箱货不满，或者垫衬不良、积载不当，或者装了不适于集装箱运输的货物，而引起货损、货差，概由托运人负责；如使用了托运人自有的不适航的集装箱，所引起的货损事故应由托运人负责；托运人在使用承运人集装箱及设备期间造成第三者财产或生命损害的，应负责赔偿。

1.2.2 承运人

1. 承运人的含义与分类

(1) 承运人的含义

承运人 (Carrier) 是指承担运输旅客或货物的人、企业、公司或其他商业组织，如航空公司、班轮公司、铁路公司等。《物流术语》所称的承运人是指本人或委托他人以本人名义与托运人订立货物运输合同的人。我国《海商法》规定，承运人是指本人或委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人；实际承运人是指接受承运人委托，从事货物运输或部分运输的人，包括接受转委托从事此项运输的其他人。

(2) 承运人的分类

按是否为公众服务，承运人可分为自营承运人 (Private Carrier)、合同承运人 (Contract Carrier) 和公共承运人 (Common Carrier)。自营承运人为本企业运送人或货物；合同承运人为特定的需求方运送人或货物；公共承运人则是面向公众运送旅客、货物或物品。后两者都收取运费。

在海运中，公共承运人按是否掌握远洋运输船舶又可分为如下几类。

1) 有船营运公共承运人 (Vessel Operating Common Carrier, VOCC) 也称船舶承运人或远洋公共承运人 (Ocean Common Carrier, OCC)，班轮公司 (Shipping Lines) 就是 VOCC，通常也是多式联运中的实际承运人 (Actual Carrier)，其掌握运输工具并参与集装箱运输，通常拥有大量集装箱，以利于集装箱的周转、调拨、管理及集装箱与车船机的衔接。

2) 无船营运公共承运人 (Non-Vessel Operating Common Carrier, NVOCC) 是指不拥有远洋运输船舶，但以承运人的身份发布自己的运价，接受托运人的委托，签发自己的提单或其他运输单证，收取运费，并通过与船舶承运人签订运输合同，承担承运人责任，完成国际海上货物运输经营活动的经营者，是无船承运业务的经营主体。

无船营运公共承运人专门经营集装货运的揽货、装拆箱、内陆运输及经营中转站或内陆站业务，可以拥有除船以外的实际运输工具，也可不拥有。对真正货主来讲，他是缔约承运人，而对实际承运人来说，他又是托运人，通常无船营运公共承运人应受所在国法律

制约，在政府有关部门登记。

《中华人民共和国国际海运条例》给无船承运业务下的定义是：“无船承运业务经营者（NVOCC）以承运人身份接受托运人的货载，签发自己的提单或其他运输单证，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。”《中华人民共和国国际海运条例实施细则》更进一步定义：“无船承运业务是指包括为完成该项业务围绕其所承运的货物开展的下列活动：① 以承运人身份与托运人订立国际货物运输合同；② 以承运人身份接收货物、交付货物；③ 签发提单或者其他运输单证；④ 收取运费及其他服务报酬；⑤ 向国际船舶运输经营者或者其他运输方式经营者为所承运的货物订舱和办理托运；⑥ 支付港到港运费或者其他运输费用；⑦ 集装箱拆箱、拼箱业务；⑧ 其他相关的业务。无船承运业务经营者包括中国无船承运业务经营者和外国无船承运业务经营者。其中，中国无船承运业务经营者是指依照《中华人民共和国国际海运条例》和本实施细则规定取得无船承运业务经营资格的中国企业法人；外国无船承运业务经营者是指依照外国法律设立并依照《中华人民共和国国际海运条例》和本实施细则的相关规定取得经营进出中国港口货物无船承运业务资格的外国企业。”无船营运公共承运人按业务情况又可以分为主装无船承运人（Master NVOCC）、交运货物的无船承运人（Tendering NVOCC）、签约无船承运人（Contract NVOCC）等。国际货运代理企业也可被认为共用舱位承运人（Vessel Sharing Carriers）。

● 相关链接

表 1-1 列出的是全球 20 大集装箱班轮运输公司的基本情况。

表 1-1 全球 20 大集装箱班轮运输公司的基本情况

公 司	总运力 /TEU	自有船舶		租赁船舶		订造船舶	
		艘 数	运力/TEU	艘 数	运力/TEU	艘 数	运力/TEU
马士基	3 020 527	267	1 780 581	331	1 239 946	30	396 438
地中海航运	2 672 743	190	1 052 351	296	1 620 392	38	520 362
达飞	1 812 195	87	595 492	363	1 216 703	20	222 424
中远集运	1 525 259	146	952 631	137	572 628	35	560 888
长荣	929 706	105	548 041	81	381 665	41	395 770
赫伯罗特	921 505	70	506 011	99	415 494	5	52 500
汉堡南方	650 525	44	292 311	86	358 214	9	39 430
韩进海运	618 193	37	274 078	64	344 115	1	9 030
东方海外	570 184	51	371 115	54	199 069	6	126 600
阿拉伯联合航运	540 378	38	415 417	18	124 961	4	59 972
商船三井	537 876	22	151 316	68	386 560	7	130 910
美国总统轮船	531 526	53	416 095	32	115 431		

续表

公 司	总运力 /TEU	自有船舶		租赁船舶		订造船舶	
		艘 数	运力/TEU	艘 数	运力/TEU	艘 数	运力/TEU
阳明海运	518 891	42	196 481	56	322 410	10	140 990
日本邮轮	494 693	46	270 208	51	224 485	9	126 000
现代商船	408 823	22	165 080	35	243 743	3	30 243
川崎汽船	378 858	12	80 150	54	298 708	8	110 960
太平船务	343 166	122	298 682	16	44 484	12	141 600
以星	337 555	7	32 053	68	305 502		
万海航运	216 543	71	168 523	17	48 020		
快速飞达航运	140 763	21	26 405	71	114 358		

资料来源：<http://www.alphaliner.com/top100/index.php>，数据截至 2016 年 4 月 10 日。

注：2016 年 2 月 18 日，由中远、中海两大航运央企合并而成的中国远洋海运集团有限公司在上海挂牌成立。新集团拥有 4 个“世界第一”：船队综合运力 8 532 万载重吨/1 114 艘，干散货自有船队运力 3 352 万载重吨/365 艘，油轮运力 1 785 万载重吨/120 艘，杂货特种船队运力 300 万载重吨。两家大公司的合并促成另一家不见经传，但快速发展的航运公司跃上台面，那就是第 20 位的 X-press Feeder Group，由于暂时没有业界对应的中文名，此处暂译为“快速飞达航运”。

2. 承运人协会

承运人协会中值得一提的是历史上出现过的班轮公会（Freight Conference）。班轮公会又称航运工会或水脚公会，是按预定的船期表在特定航线上从事营运的班轮公司的组织，具有共同的费率表、固定的挂靠港，是由两家以上在同一航线上经营班轮运输的轮船公司为维护共同利益，避免相互间的竞争，建立统一的运价和统一的制度所组成的国际航运垄断组织。班轮公会参加的会员可分为两种：一种是参加公会控制全部航线的完全会员；另一种是只参加部分航线的副会员。按参加条件的不同，班轮公会分为两种：一种是开放型公会，凡轮船公司均可申请参加；另一种是封闭型公会，只有具备一定资格和航行实绩的船公司经过讨论通过后方可参加。

班轮公会为维持其垄断地位，对非公会船公司进行排挤，如使用战斗船、降低运价以揽货，迫使非会员船公司退出航线。对货主则采取延期回扣和双重费率制度。凡与公会签订合同的货主，可享受优惠费率；如下一期仍使用公会船载货，又可获得延期回扣。总之，公会采取这些手段就是为了控制货载，获取高额利润。

进入 21 世纪后，班轮公会组织遭遇巨大挑战，其垄断特权遭到强烈质疑，而且在稳定运价方面也力不从心。马士基先后退出西行泛太平洋稳定协议和泛太平洋稳定协会，有 120 多年历史的远东船公会也于 2008 年 10 月解体。由此可见，航线组织集体定价的能力日益削弱。

3. 承运人的义务与责任

承运人有 3 个基本义务：船舶适航、货物管控、交付货物。承运人的责任是指承运人

按照法律规定或运输合同的约定对货物的灭失、损害或延迟交付所造成损失的违约责任，这种责任通常是以赔偿形式出现的，所以有时也称为承运人的赔偿责任。承运人对承运货物的责任尽管因不同的运输方式和不同的法律法规而有所不同，但大体都要包含责任期间、责任基础、责任限额3个方面。

（1）责任期间

责任期间是指承运人履行义务和承担责任的期间。承运人对承运货物的责任期间除了《海牙规则》中由于其制定时特定的历史背景认为承运人责任从起运港吊钩下开始装货时起到目的港卸载时终止，大部分法律法规认定责任期间是指从承运人在起运地接收货物时起至目的地交付货物时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。《海商法》认为承运人对非集装箱装运货物的责任期间是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。承运人对集装箱装运货物的责任期间则是指从装货港接收货物开始到目的港交付货物为止的全部期间。在承运人的责任期间，货物发生灭失或损坏，除另有规定外，承运人应当负赔偿责任。承运人应当妥善、谨慎地装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载所运货物。

海运承运人在船舶开航前和开航当时，应当谨慎处理，使船舶处于适航状态，妥善配备船员、装备船舶和配备供应品，并使货舱、冷藏舱、冷气舱和其他载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物。承运人应当按照约定的、习惯的或地理上的航线将货物运往卸货港。船舶在海上为救助或企图救助人命或财产而发生的绕航或其他合理绕航是合法的。

（2）责任基础

承运人对承运货物的责任基础是承运人对责任期间发生的托运人损失负责任的原则，也称责任范围。目前国际上各单一运输公约或法律的规定不一，但大致分为过失责任制和严格责任制。

1) 过失责任制。过失责任制是指按承运人对货差货损是否有过失而决定其是否负责的原则，过失责任制按程度又可分为完全过失责任制和不完全过失责任制。前者是指只要承运人对货差货损有过失就应承担赔偿责任，而后者却有一部分除外，即基本前提是应承担赔偿责任，但对某些过失，法律仍允许承运人免责。

2) 严格责任制。严格责任制是指除不可抗力等有限的免责事由外，不论有无过失，承运人对于货差货损均应负责任。由于采用严格责任制的国际公约或国内法也列举了大量的免责事项，从而使严格责任制与完全过失责任制之间已无太大差别。

目前，海运领域中的《海牙规则》《维斯比规则》，航空领域中的《华沙公约》采用不完全过失责任制，对于航行/驾驶过失免责；海运领域中的《汉堡规则》、航空领域中的《海牙议定书》和《联合国国际货物多式联运公约》采用完全过失责任制；而铁路、公路领域中的《国际铁路货物运送公约》《国际公路货物运输合同公约》《国际铁路货物联运协定》和航空领域中的《蒙特利尔公约》均采用严格责任制。

《海商法》规定：“货物未能在明确约定的时间内在约定的目的地交付的，为迟延交付。”

除承运人不负赔偿责任的情形外，由于承运人的过失，致使货物因迟延交付而灭失或损坏的，承运人应当负赔偿责任。除承运人不负赔偿责任的情形外，由于承运人的过失，致使货物因迟延交付而遭受经济损失的，即使货物没有灭失或损坏，承运人仍然应当负赔偿责任。”

在责任期间货物发生的灭失或损坏是由于下列原因之一造成的，承运人不负赔偿责任。

- 船长、船员、引航员或承运人的其他受雇人在驾驶船舶或管理船舶中的过失。
- 火灾，但是由于承运人本人的过失所造成的除外。
- 天灾，海上或其他可航水域的危险或意外事故。
- 战争或武装冲突。
- 政府或主管部门的行为、检疫限制或司法扣押。
- 罢工、停工或劳动受到限制。
- 在海上救助或企图救助人命或财产。
- 托运人、货物所有人或他们的代理人的行为。
- 货物的自然特性或固有缺陷。
- 货物包装不良或标志欠缺、不清。
- 经谨慎处理仍未发现的船舶潜在缺陷。
- 非由于承运人或承运人的受雇人、代理人的过失造成的其他原因。

承运人依照以上规定免除赔偿责任的，除第2项规定的原因外，应当负举证责任。

因运输活动物的固有的特殊风险造成活动物灭失或损害的，承运人不负赔偿责任。但是，承运人应当证明业已履行托运人关于运输活动物的特别要求，并证明根据实际情况，灭失或损害是由于此种固有的特殊风险造成的。

承运人在舱面上装载货物应当同托运人达成协议，或者符合航运惯例，或者符合有关法律、行政法规的规定。承运人依照以上规定将货物装载在舱面上，对由于此种装载的特殊风险造成的货物灭失或损坏，不负赔偿责任。货物的灭失、损坏或迟延交付是由于承运人或者承运人的受雇人、代理人的不能免除赔偿责任的原因和其他原因共同造成的，承运人仅在其不能免除赔偿责任的范围内负赔偿责任；但是，承运人对其他原因造成的灭失、损坏或迟延交付应当负举证责任。

（3）责任限额

责任限额（Limits of Liability）又称赔偿责任限额，承运人对承运货物的责任限额是指承运人对责任期间发生的托运人损失，承运人应承担的最高赔偿额。

1) 有关货损货差的责任限额。目前，各国际货物运输公约所规定的责任限额，除了在数值上不尽相同外，在计量的币值上也有很大的不同。

我国《海商法》第五十五条规定，货物灭失的赔偿额按照货物的实际价值计算；货物损坏的赔偿额按照货物受损前后实际价值的差额或货物的修复费用计算。货物的实际价值按照货物装船时的价值加保险费加运费减去因货物灭失或损坏而少付或免付的有关费用来

计算。

承运人对货物的灭失或损坏的赔偿限额按照货物件数或其他货运单位数计算，每件或每个其他货运单位 666.67 个 SDR，或者按照货物毛重计算，每千克 2 个 SDR，以两者中赔偿限额较高的为准。SDR 是由国际货币基金组织所定义的特别提款权，1 个 SDR 之价值应以双方达成和解协议之时或法院判决之时的兑换率计算。但是，托运人在货物装运前已经申报其性质和价值并在提单中载明的，或者承运人与托运人已经另行约定高于本规定的赔偿限额的除外。货物用集装箱、托盘或类似装运器具集装的，提单中载明装在此类装运器具中的货物件数或其他货运单位数，视为前款所指的货物件数或其他货运单位数；未载明的，每装运器具视为一件或一个单位。装运器具不属于承运人所有或非由承运人提供的，装运器具本身应当视为一件或一个单位。

2) 有关延迟交付的责任限额。延迟交付是指货物未在明确议定的时间内交付或在无此协议时，未能按照具体情况对一个勤奋的承运人所能合理要求的时间内交付。

我国《海商法》规定，承运人对货物因迟延交付造成经济损失的赔偿限额，为所迟延交付的货物的运费数额。《汉堡规则》《联合国国际多式联运公约》则规定无论有无约定交付期限，承运人对于延迟损失均予赔偿。《汉堡规则》《联合国国际多式联运公约》做出如下规定：“对于延迟损失的责任限额，相当于对延迟交付的货物应付运费的 2.5 倍，但不得超过整个合同运费额，而且，在同时伴随货物的灭失、损坏时，总赔偿责任不能超过按公约所规定的货物损坏、灭失的责任限额所确定的货物全部灭失的赔偿责任限额。”

1.3 国际货物运输方式

1.3.1 国际货物运输方式的含义及分类

国际货物运输方式是指在不同国家和地区之间运输货物的方法和形式。

1. 根据运输通道的不同分类

国际货物运输可分为水路运输、陆上运输、航空运输。

(1) 水路运输

水路运输 (Waterway Transport) 是指使用船舶 (或其他水运工具)，在江、河、湖、海等水域运送货物的一种运输方式。水路运输按经营方式可以分为班轮运输和租船运输，按利用的水域不同可分为外海运输和内河运输。利用海域作为通道的外海运输 (Seaway Transport) 又可以根据离陆地的远近分为沿海运输 (Coastal Transport)、近海运输 (Near Sea Transport)、远洋运输 (Deep Sea/Ocean Transport)。利用江、河、湖作为通道的内河运输 (Inland Water Transport) 是水路运输的重要组成部分，它是连接内陆腹地与沿海地区的纽带，在运输和集散进出口货物中起着重要的作用。

海洋运输被广泛采用，是因为它与其他国际货物运输方式相比，主要有下列明显的

优点。

1) 通过能力大。海洋运输可以利用四通八达的天然航道，它不像火车、汽车受轨道和道路的限制，故其通过能力很大。

2) 运量大。海洋运输船舶的运输能力，远远大于铁路运输车辆。例如，一艘万吨船舶的载重量一般相当于 250~300 个车皮的载重量。

3) 运费低。按照规模经济的观点，因为运量大、航程远，分摊到每货运吨的运输成本就少，因此运价相对低廉。

海洋运输虽有上述优点，但也存在不足之处。例如，海洋运输受气候和自然条件的影响较大，航期不易准确，而且风险较大。此外，海洋运输的速度也相对较慢。目前，国际贸易总运量中的 2/3 以上，我国进出口货运总量的 90% 都是利用海上运输实现的。

（2）陆上运输

陆上运输（Transport by Land）包括铁路运输与道路运输。

1) 铁路运输（Railway Transport）是指使用铁路设施、设备运送货物的一种运输方式。在国际货物运输中，铁路运输是仅次于海洋运输的主要运输方式，海洋运输的进出口货物也大多靠铁路运输进行货物的集中和分散。铁路运输有许多优点：一般不受气候条件的影响，可保障全年的正常运输，而且运量较大，速度较快，有高度的连续性，运输成本较低，运转过程中可能遭受的风险也较小，办理铁路货运手续比海洋运输简单，而且发货人和收货人可以在就近的始发站（装运站）和目的站办理托运和提货手续。

2) 道路运输（Road Transport）是指使用公路设施、设备运送货物的一种运输方式。在国际货物运输中，它是不可或缺的一个重要组成部分，具有机动灵活，简捷方便、应急性强、投资少、收效快、适应集装箱货运方式发展，但载量小、运行中震动大易造成货损事故、费用成本高等特点。它可以直接运进或运出对外贸易货物，但更重要的是可以直接运达运输终端，集散在港口、机场和火车站的进出口货物。

（3）航空运输

航空运输（Air Transport）是指使用飞机或其他飞行器运送货物的一种运输方式。它按经营方式可以分为班机运输和包机运输；按货物种类可分为普通货物运输、特种货物运输和等级货物运输；按客户要求的时限可分为普通航班和急件运输。航空运输是一种现代化的运输方式，它与海洋运输、铁路运输相比，具有运输速度快、货运质量高、不受地面条件限制等优点，安全准确，手续简便，节省包装、保险、利息、储存费用，但运量小、运价高等特点。因此，它最适宜运送急需物资、鲜活商品、精密仪器和贵重物品。

2. 根据成组化运输工具的不同分类

成组化或称集装器运输（Unitized Transport）是借助一定的办法把分散的单件货物组合在一起，成为一个标准化、规格化的大的运输单位，适合于机械化、自动化操作，便于大量编组运输，加速货物周转，提高运输效率，减少货差货损，节省人力物力，是降低运输

成本的一种运输方式。

（1）垫板运输

垫板运输是将杂货成组化运输的初始形态，即把几件货物捆扎堆装在一块垫板上组成一个运输单位以方便运输。

（2）托盘运输

托盘运输（Pallet Transport）是将货物以一定数量组合码放在托盘上，连盘带货一起装入运输工具运送物品的运输方式。它是由垫板运输发展而来的，这两者在远洋运输中已经很少单独使用了。

（3）集装箱运输

集装箱运输（Container Transport）就是以集装箱作为运输单位进行货物运输的一种现代化先进的运输方式。一般由一个承运人负责全程运输，可以将集装箱从一种运输工具直接方便地换装到另一种运输工具，而无须接触或移动箱内所装货物。

（4）管道运输

管道运输（Pipeline Transport）是指利用由大型钢管、泵站和加压设备或磁浮装置等组成的运输系统完成物料、货物或旅客输送工作的一种运输方式。同以上几种运输方式不同的是，管道运输的运输对象主要是大宗流体或气体货物，如石油、天然气等。2013年特斯拉公司公布超级高铁的计划就是管道运输在客运方面的大胆实践。

1.3.2 运输路线

运输路线（Routing）是货物运输行经的路线。陆上运输因为道路网和铁路网的发达使得两点之间的路线有非常多的可能性，而水路运输和航空运输由于政府对路线管制加上自然条件的限制，可选的余地较小。

1. 海运航线

（1）海运航线的含义

船舶在两个或多个港口之间从事货物运输的线路称为海运航线（Voyage）。航线中停靠的港口分为基本港（Basic Port）和非基本港（Non-basic Port）。基本港是指港口设备好、货运量大、班轮公司按期挂靠的港口。航行在基本港之间的船舶，业内称之为大船、主船或母船。非基本港又称支线港或偏港、僻港、小港，是指班轮公司不常挂靠的港口，去该港货物通常会加收附加费，在支线航道上行使的船舶一般为小船或称支线船和喂给船。

（2）我国外贸主要海运航线

1) 近洋航线：中国—朝鲜航线；中国—日本航线；中国—越南航线；中国—中国香港航线；中国—独联体远东航线；中国—菲律宾航线；中国—新加坡、马来西亚航线；中国—北加里曼丹航线；中国—泰国湾航线；中国—印度尼西亚航线；中国—孟加拉湾航线；中

国—斯里兰卡航线；中国—波斯湾航线；中国—澳大利亚、新西兰航线。

2) 远洋航线：中国—红海航线；中国—东非航线；中国—西非航线；中国—地中海航线；中国—西欧航线；中国—北欧、波罗的海航线；中国—北美航线；中国—中南美航线。



示 例

中海集装箱运输股份有限公司是中国海运集团所属主要从事集装箱运输及相关业务的多元化经营企业。经营范围涉及集装箱运输，船舶租赁，揽货订舱，运输报关，仓储，集装箱堆场，集装箱制造、修理、销售、买卖等领域。中海集装箱班轮航线发展到目前已挂靠全球 60 多个国家（地区）的 180 多个港口。80 余条国际、国内班轮航线，以及东南亚、中国华南、华北、长江支线群，连同分布在全球 102 个国家和地区的 80 家代理 287 个营业网点及其 7 000 名员工共同构筑起全球化经营服务网络，航线服务范围覆盖整个中国沿海、亚洲、欧洲、美洲、非洲、波斯湾等全球各主要贸易区域。

资料来源：中国海运 <http://www.cscl.com.cn/>。

2. 陆运路线

(1) 国际铁路货运线的分布

- 1) 西伯利亚铁路。
- 2) 欧洲铁路网。
- 3) 北美横贯东西铁路线。
- 4) 西亚—欧洲铁路线。

(2) 我国通往邻国及地区的铁路线及国境口岸

- 1) 滨洲线——自哈尔滨起向西北至满洲里，全长 935 公里。
- 2) 滨绥线——自哈尔滨起向东经绥芬河与独联体远东地区铁路相连，全长 548 公里。
- 3) 集二线——从京包线的集宁站，向西北到二连浩特，全长 364 公里。
- 4) 沈丹线——从沈阳到丹东，越过鸭绿江与朝鲜铁路相连，全长 274 公里。
- 5) 长图线——西起吉林长春，东至图们，横过图们江与朝鲜铁路相连，全长 527 公里。
- 6) 梅集线——自梅河口至集安，越过鸭绿江直通朝鲜满浦车站，全长 245 公里。
- 7) 湘桂线——从湖南衡阳起，经广西柳州、南宁到达终点站凭祥，全长 1 013 公里。
- 8) 昆河线——从云南昆明经碧色寨到河口，全长 177 公里。
- 9) 北疆线——从新疆乌鲁木齐向西到达终点站阿拉山口，全长 460 公里。

内地对中国香港地区的铁路货运，由内地各车站装车运至深圳，深圳站是我国广九铁路中段的终点站，罗湖桥为深圳通往香港的铁路口岸。另一条线路是东莞常平经深圳笋岗口岸到香港葵涌码头。

(3) 我国对外贸易道路运输及口岸的分布

- 1) 对独联体道路运输口岸。
- 2) 对朝鲜道路运输口岸。
- 3) 对巴基斯坦道路运输口岸。
- 4) 对印度、尼泊尔、不丹的道路运输口岸。
- 5) 对越南地方贸易的主要道路运输口岸。
- 6) 对缅甸道路运输口岸。
- 7) 对中国香港、中国澳门的道路运输口岸。

3. 空运航线

使用一种航空器在两个以上的地点之间从事运输的交通路线称为空运航线。民航从事运输飞行必须按照规定的线路进行,航线不仅决定了航行的具体方向、经停地点,还根据空中管理的需要规定了航路的宽度和飞行的高度层,以维护空中交通秩序,保证飞行安全。

空运航线按飞机飞行的路线分为国内航线和国际航线。飞机飞行的线路起讫点、经停点均在国内的称为国内航线;飞机飞行的线路跨越本国国境,通达其他国家的航线称为国际航线。航班飞机由始发站起飞按照规定的航线经过经停站至终点站做运输飞行称为航班。

(1) 世界上最繁忙的航空线

- 1) 西欧—北美间的北大西洋航空线;
- 2) 西欧—中东—远东航空线;
- 3) 远东—北美间的北太平洋航空线。

此外,还有北美—南美,西欧—南美,西欧—非洲,西欧—东南亚—澳大利亚、新加坡,远东—澳大利亚、新加坡,北美—澳大利亚、新加坡等重要国际航空线。

(2) 航区惯例

与其他各种运输方式不同,国际航空货物运输中与运费的有关各项规章制度、运费水平都是由国际航协统一协调、制定的。在充分考虑了世界上各个不同国家、地区的社会经济、贸易发展水平后,国际航协将全球分成3个区域,即航协区(Traffic Conference Areas, IATA),每个航协区内又分成几个亚区。由于航协区的划分主要从航空运输业务的角度考虑,依据的是不同地区不同的经济、社会及商业条件,因此和我们熟悉的世界行政区划有所不同。

- 1) 一区(TC1)包括北美、中美、南美、格陵兰、百慕大和夏威夷群岛。

2) 二区(TC2)包括整个欧洲大陆(包括俄罗斯的欧洲部分)及毗邻岛屿,冰岛、亚速尔群岛,非洲大陆和毗邻岛屿,亚洲的伊朗及伊朗以西地区。本区也是和我们所熟知的政治地理区划差异最多的一个区,它主要有3个亚区。① 非洲区:含非洲大多数国家及地区,但北部非洲的摩洛哥、阿尔及利亚、突尼斯、埃及和苏丹不包括在内。② 欧洲区:包括欧洲国家和摩洛哥、阿尔及利亚、突尼斯3个非洲国家和土耳其(既包括欧洲部分,也

包括亚洲部分），俄罗斯（仅包括其欧洲部分）。③ 中东区：包括巴林、塞浦路斯、埃及、伊朗、伊拉克、以色列、约旦、科威特、黎巴嫩、阿曼、卡塔尔、沙特阿拉伯、苏丹、叙利亚、阿拉伯联合酋长国、也门等。

3）三区（TC3）包括整个亚洲大陆及毗邻岛屿（已包括在二区的部分除外），澳大利亚、新西兰及毗邻岛屿，太平洋岛屿（已包括在一区的部分除外）。其中，南亚次大陆区包括阿富汗、印度、巴基斯坦、斯里兰卡等南亚国家。东南亚区包括中国（含港、澳、台）、东南亚诸国、蒙古国、俄罗斯亚洲部分、土库曼斯坦等独联体国家、密克罗尼西亚等群岛地区。西南太平洋洲区包括澳大利亚、新西兰、所罗门群岛等。

（3）时区和区时

由于地球的自转造成了经度不同的地区时刻不同，当飞机跨越经度时，就产生时刻上的不统一，因此时差换算对于排航班、更好地进行航空运输尤为重要。

1.4 国际货运代理流程

图 1-1 概括了国际货运代理的全流程。委托人的委托是从揽货接单接货开始的，如果委托人是货物的收、发货人，则国际货运代理企业扮演的是货主代理人的角色；如果委托人是承运人，则国际货运代理企业扮演的是承运人代理人的角色。

揽货部门是找市场、接业务的部门。大型的国际货运代理企业往往把揽货员接下的单全部交由商务人员处理，以利于公司业务的规范化管理；中小企业商务人员只处理熟客和重要客户及较棘手的合同、法律问题，揽货员的客户自行管理。签完委托代理合同后，包含订舱、报关报检等具体的流程操作由操作部来进行，每个环节必须有单证为据，单证部的工作和操作部的工作密不可分，是每票货、每个环节动作完成和记录的过程，有的公司把这两个部门合而为一。

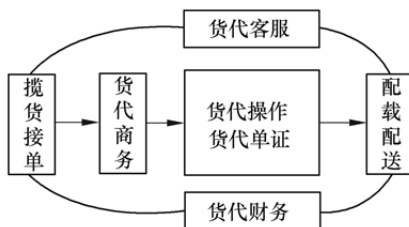


图 1-1 国际货运代理的全流程

配载配送是技术性较强的工作，虽然它们是操作的一环，但也是货物运输特别是远程运输的开始和结束，是货差货损和延迟交付较为集中的环节，为了做得更好，许多企业由一个独立的部门来处理，以确保货运安全。货代客服是全流程的服务质量评估和保障部门，是面向客户代表企业形象的部门，主要负责处理客户投诉、查询，以及市场调研和服务质量考核。货代财务负责每个环节的成本控制、核算，包含款项的回收，是国际货运代理企

业赢利的保证。以下就不同运输方式可能引起流程的细微不同做简短的介绍。

1. 国际货物海运代理业务流程

(1) 出口流程

市场销售（询价和报价等）—委托运输（客户接受报价并传货运资料等）—审核资料—订舱—做箱（门到门：收到船公司回传的装货单后与客户确认做箱时间、地点—传装货单与派箱纸给拖车行打提箱单—安排到码头提箱—提箱后传司机资料、箱号、封条号、装货单给客户—提箱后到客人指定的地方装货—客户装箱后还重箱回码头—认真核对码头收箱后给的重箱纸—把重箱纸交给客户—通知客户传正确装箱资料；内装：收到船公司回传的装货单后与客户确认送货时间、地点—客户送货入仓—把入仓单交给客户—要求客户补提单资料）—报检报关（整理客户资料、报关资料传给报关行）—配船—同客户核对确认提单—传确认后的提单资料给船公司—出正本提单—财务对账（待船公司核对账单后付款给船公司，开客户发票）—正本提单、发票的发放（客户需结清费用）—航班跟踪—信息服务。

(2) 进口流程

接受委托—卸货地订舱—接运工作—报检报关—监管转运—费用结算—提取货物。

2. 国际货物铁路运输代理业务流程

(1) 出口流程

市场销售—委托运输—审核资料—制运单（整车：向铁路提计划—批计划—受理；零担：直接受理）—配车—报检报关—请拨空车—货物进站—装车（监装及施封）—取重车发运—费用结算—口岸交接（审核、换装、签署交接文件）—班列跟踪—信息服务。

(2) 进口流程

接受委托—口岸接运—报检报关—分拨分运—费用结算—提取货物。

3. 国际货物道路运输代理业务流程

国际货物道路运输分为吨车和集装箱拖车，集装箱拖车增加提空箱¹的环节。

(1) 出口流程

市场销售—委托运输—审核资料—制运单（若为整车，到客户指定地点装货；若为零担，则入仓—配车）—报检报关—重车发运—费用结算—班车跟踪—信息服务。

(2) 进口流程

接受委托—报检报关—分拨分运—费用结算—提取货物。

1 珠三角地区称空箱为吉柜，是业内用来表示吉利的称呼。

4. 国际货物空运代理业务流程

（1）出口流程

市场销售—委托运输（客户填托运书传给空运代理等）—审核单证—预配舱—预订舱—接受单证—制单—接货—标签—配舱—出口报关—出仓单—提板箱—装板箱—签单—交接发运—费用结算—航班跟踪—信息服务。

（2）进口流程

代理预报—交接单、货—理货仓储—理单与到货通知—制单与报关—收费与发货—送货与转运。



本章小结

本章对跨境供应链做了介绍，国际货运代理是跨境供应链不可或缺的一环。接着突出了从事国际货运代理行业相关业务应具备的基础知识，从国际货运代理的含义与分类开始，说明了国际货代的权利与义务、作用与行业管理；接着描述了托运人、承运人的含义与责任及相应的行业协会；并重点介绍了国际贸易运输方式和国际货代的业务流程。



思考题

1. 选择题

（1）下列属于跨境供应链风险的是（ ）。

- A. 企业资信、汇率的变化使跨境供应链经营面临更多的信用及金融风险
- B. 语言文化的差异会增加供应链经营的复杂性
- C. 不同国家之间政治经济环境的差异，可能使企业跨国开展业务遭遇风险
- D. 跨境供应链所面对的市场变化多、不稳定
- E. 由于运输距离的扩大延长了运输时间，并增加了货物中途转运装卸的次数，使跨境供应链中货物灭失及短缺的风险增大

（2）根据供应链的运作方式来分析，可以将供应链类型归结为（ ）。

- A. 拉式供应链
- B. 平衡供应链
- C. 销售导向供应链
- D. 推式供应链
- E. 反应性供应链

（3）一件毛重 200 千克，实际价值（提单上未注明）为 900 SDR（特别提款权，每 1 SDR 等于 0.888 671 克的纯金）的货物在运输过程中落海全部灭失，承运人对此负赔偿责任。根据我国《海商法》的规定，承运人赔偿限额为（ ）。

- A. 400 SDR
- B. 666.67 SDR
- C. 800 SDR
- D. 900 SDR

(4) 依据我国《海商法》的规定, 承运人对()造成的货损不负责任。

- A. 船舶不适航
- B. 管货过失
- C. 航行过失
- D. 货物固有缺陷

(5) 从沈阳经铁路运往俄罗斯的货物, 在最短运距情况下需经过我国的国境站是()。

- A. 满洲里
- B. 丹东
- C. 阿拉山口
- D. 二连浩特

2. 判断题

(1) 国际货运代理作为运输经营人时无权收取运费。()

(2) 国际货运代理作为无船公共承运人时不是运输合同当事人。()

(3) 根据我国《海商法》的规定, 承运人对集装箱装运货物的责任期间是指从货物装上船时起至卸下船时止, 货物处于承运人掌管之下的所有期间。()

(4) 无船承运人除了可以从货主那里获得代理服务报酬外, 因其客观上也为班轮公司提供了货载, 所以还可以从班轮公司那里获得佣金。()

(5) 在航空运输中, 如果承运人证明受害人自己的过失是造成损失的原因或原因之一, 法院可以按照法律规定, 免除或减轻承运人的责任。()

3. 简答题

(1) 简述国际货运代理的分类及相应的经营范围。

(2) 简述国际货运代理在跨境供应链中的作用。

(3) 简述托运人在国际货物运输中的责任。

(4) 简述无船承运人的经营活动资质。

(5) 图示国际货运代理全流程。

4. 案例分析

南京某货主出口一批价值 10000 美元, 共 10 箱的丝织品, 通过 B 航空公司的代理人 A 办理空运, 经北京出口至法国巴黎。货物交付后, 由代理人 A 于 2009 年 1 月 1 日出具了航空货运单一份, 该货运单注明: 第一承运人是 B 航空公司, 第二承运人是 C 航空公司, 货物共 10 箱, 重 260 千克。货物未注明价值, B 航空公司将货物由南京运抵北京, 1 月 3 日准备按约将货物转交 C 航空公司时, 发现货物灭失, B 航空公司于当日通过代理人 A 向货主通知了货物已灭失, 货主向代理人 A 提出书面索赔要求, 要求代理人全额赔偿损失。

试分析:

(1) 代理人 A 是否承担责任? 为什么?

(2) B 航空公司是否承担责任? 为什么?

(3) 货主获得的赔偿金额应为多少?



实训

1. 实训目的

模拟国际货代流程操作，充分理解托运人、货代和承运人的作用。

2. 实训要求

每个班分成 5 个学习组，分别承担托运人、货代、承运人、海关、出入境检验检疫局等角色，以在课堂上模拟不同运输方式下的国际货运代理流程。

3. 实训操作规范

要求学生认真查阅下列网站及资料，撰写小组讨论稿。

(1) 中国对外贸易经济合作企业协会网站：www.china-commerce.com.cn。

(2) 中国国际货运代理协会：<http://118.26.162.39:801/>。

(3) 《国际货物运输代理概论》，全国国际货代行业从业人员岗位专业证书考试指导教材，2010 年 4 月第 1 版，中国国际货运代理协会编，中国商务出版社出版。

4. 实训硬件设备准备

有条件的学校可以在模拟实景室进行实操，没有条件的学校在课堂以台上演绎、老师点评的方式进行。