

广州铁路职业技术学院资助出版

校企合作双元开发活页式新形态一体化教材

高等职业教育“十四五”技能型人才培养实用教材

国际货运代理实务

(活页式)

主 编 ○ 陈 慧

副主编 ○ 周世平

西南交通大学出版社

· 成 都 ·

2021年我国货物贸易进出口总值39.1万亿元，比2020年增长21.4%。其中，出口21.73万亿元，增长21.2%；进口17.37万亿元，增长21.5%。这些货物进出口的背后往往有着“国际货运代理人”的身影。国际货物运输代理行业是国际货物运输中不可或缺的一环，在国际经济与贸易活动中扮演着重要角色，其服务涵盖海运、空运、陆运、多式联运及综合物流等业务。随着中国对外经济与贸易的发展、“一带一路”倡议的提出与实施、跨境电商的迅猛发展、最新版本Incoterms 2020的公布、国际货物运输与通关模式的变化，我国海关不断推进通关便利化、无纸化口岸建设，所有这些变化使国际货运代理业务的实际操作也在发生改变，对国际货物运输代理行业从业人员提出了新的要求。

本教材以货运代理实务操作为基础，结合最新法律法规和行业动态，系统阐述了国际货运代理的实际业务操作、业务技能及相关专业基础知识。

市场上货运代理企业所从事的货运代理业务主要集中于海运和空运，这两种运输方式占据了整个国际贸易货物运输量的90%以上。全书内容分三大板块：国际货运代理企业认知、国际海上货运代理实务、国际航空货运代理实务，涵盖了货运代理企业所有的业务流程。空运货运代理业务在代理人的法律身份、主管机构、业务操作、单证、责任范围等方面都有其自身的特点，本书的空运部分内容与海运部分持平。

结合世界技能大赛货运代理赛项的比赛内容，书中强化了海运地理、船期、航班时刻表、报价、单证（提单、空运单）的识读与使用等部分实操内容，实用性较强。教材配套网络课程（智慧职教MOOC）及资源，学生可扫描书后二维码进行学习。

本教材适用于高职院校集装箱运输管理、物流管理、报关与国际货运、航运管理、交通运输等相关专业教学，也可作为货运代理、物流、外贸等行业从业人员的职业培训教材及业务参考用书。

在编写的过程中，本书参阅和引用了同行专家的著作及数据，得到浩通国际货运代理有限公司、明捷国际供应链管理有限公司、江门中外运合码有限公司、中集智能科技有限公司、广州南沙联合集装箱码头有限公司的支持，在此一并致谢！

由于编写时间紧迫，书中难免存在疏漏、错误之处，敬请各界人士批评指正。

编者

2022年4月

第 1 单元 国际货运代理企业认知

第 1 章 初识货运代理企业	003
1.1 货运代理概述	003
1.2 国际货运代理行业的产生与发展	005
1.3 知名国际货运代理企业	006
1.4 我国的国际货运代理行业	008
1.5 国际货运代理行业组织	011
第 2 章 货运代理企业岗位设置与业务流程	014
2.1 货运代理企业具体岗位设置与业务流程	014
2.2 货运代理业务相关企业及其业务	018
第 3 章 货运代理的法律地位	023
3.1 国际货运代理人充当传统意义上的代理人和无船承运人（独立经营人/承运人）	023
3.2 国际货运代理人充当多式联运经营人	025

第 2 单元 国际海上货运代理实务

第 4 章 国际海上货运代理概述	031
4.1 海上货物运输概述	031
4.2 海上货物运输的承运人——船公司	034
4.3 国际海运航线	038
4.4 班轮公司的优势航线	041
4.5 班轮公司航线查询	042
第 5 章 班轮船期	043
5.1 船期表的概念	043
5.2 船期表的内容与形式	044
5.3 船期表中常见术语	053

第 6 章	海运货物	055
6.1	海运货物的分类	055
6.2	货物的计量和积载因数	057
6.3	货物的性质	058
6.4	海运危险货物	059
第 7 章	海运集装箱	068
7.1	集装箱基础知识	068
7.2	集装箱货物装箱	074
7.3	海运集装箱货物的交接	083
第 8 章	海运班轮运费计算	087
8.1	运价与运费的概念	087
8.2	海运班轮运费的构成	089
8.3	海运班轮运费计费标准	092
8.4	班轮运费计算	095
8.5	货代销售报价实操	097
第 9 章	海运班轮进出口货代业务操作	101
9.1	揽货接单	101
9.2	理单制单	103
9.3	向船公司订舱	104
9.4	危险货物出口订舱	110
9.5	出口报关(报检)	113
9.6	收货和装船	115
9.7	换取提单	129
9.8	货物出运后的跟踪	129
9.9	通知提货	130
9.10	进口货物卸船	130
9.11	换单(B/L 换 D/O)	132
9.12	进口报关(报检)	134
9.13	提重箱	136
9.14	拆箱	136
9.15	空箱回运	136
第 10 章	提单与海运单	137
10.1	提单概述	137
10.2	提单记载的内容	140

10.3	提单的使用	146
10.4	海运单	149
第 11 章	海运异常情况处理	153
11.1	海上运输货运事故的发生	153
11.2	货运事故的责任划分	155
11.3	索赔	159

第 3 单元 国际航空货运代理实务

第 12 章	国际航空货运代理概述	169
12.1	国际航空货运代理的当事人	169
12.2	航空货运代理的作用	170
12.3	国际航空货运代理的种类	170
12.4	航空货运代理的业务范围	171
12.5	国际航空货物运输形式	171
12.6	国际主要航空公司与机场	175
12.7	航空运输组织及航空货运相关法规	177
第 13 章	航空器与空运集装箱	179
13.1	民用航空运输飞机	179
13.2	空运货物的集装箱化	186
第 14 章	货运航班时刻表	196
14.1	航空公司航班计划	196
14.2	航空代码	196
14.3	飞行时间	199
14.4	《OAG 货运指南》及其使用	202
第 15 章	航空进出口货物运输代理业务操作	209
15.1	国际航空出口货运代理	209
15.2	国际航空进口货运代理	218
第 16 章	航空货运运费计算	226
16.1	TACT 运价	226
16.2	国际航空运费计算	229
第 17 章	国际航空运单	253
17.1	航空货运单及一般规定	253
17.2	航空货运单的构成	253

17.3	航空货运单的填开责任	254
17.4	航空货运单的填制	254
第 18 章	航空特种货物运输	264
18.1	活体动物	265
18.2	鲜活易腐货物	270
18.3	危险品	273
18.4	贵重物品	281
18.5	超大超重货物	283
18.6	尸体和骨灰	284
18.7	个人物品/作为货物交运的行李	285
第 19 章	空运异常情况处理	286
19.1	货物的不正常运输	286
19.2	变更运输	288
19.3	货物的索赔	290
参考文献		295

国际货运代理实务

第1单元

国际货运代理企业认知

- ◇ 第1章 初识货运代理企业
- ◇ 第2章 货运代理企业岗位设置与业务流程
- ◇ 第3章 货运代理的法律地位

学习目标

【知识目标】

1. 掌握国际货运代理人的定义；
2. 了解国际货运代理人的作用；
3. 了解国际货运代理行业的发展与现状；
4. 了解国际货运代理行业组织。

【技能目标】

具有利用国际货运代理协会联合会、中国国际货运代理协会、各知名货代公司的官网，浏览各类信息，了解货代市场行情的能力。

1.1 货运代理概述

1.1.1 国际货运代理的概念

国际货物运输代理企业是指作为进出口货物收货人、发货人的代理人，或作为独立经营人从事国际货运代理业务的国际物流企业。

进出口货物收货人、发货人通常是国际贸易中的买方、卖方。由于国际货物运输中间环节多、所耗时间长、处理过程复杂，因此国际贸易中的买方或卖方通常会将货物运输的过程委托给国际货物运输代理企业来处理。

《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》第二条规定：“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报酬的行业。”国际货物运输代理企业是依照相关法律的规定设立并获得从事国际货物运输代理经营资格的企业。

国际货运代理协会联合会（FIATA）对国际货运代理（International Freight Forwarder）及物流服务的定义是：所谓国际货运代理及物流服务，指的是所有和货物的运输相关的服务，及货物的拼箱、储存、处理、包装或配送等相关的服务和与上述服务相关的辅助性及咨询服务，其中包括但不限于海关和财政事务、货物的官方申报、安排货物的保险、代收或支付货物相关的款项及单证等服务。国际货运代理服务还包括物流服务，即将现代信息和通信技术应用于货物的运输、处理和储存及实质上的整体供应链管理之中。所有这些服务，都可以根据客户的要求及具体的服务内容量身定做，灵活运用。

国际货物运输代理业的从业者需要通晓国际贸易环节，精通各种

运输业务，熟悉有关法律法规，业务关系广泛；与各种运输方式的承运人、仓储经营人、保险人、港口、机场、车站、集装箱堆场、银行等相关企业，以及海关、检疫、进出口管制等有关政府部门都存在密切的业务联系。在进出口货物的收发货人和承运人、港口、机场、车站之间发挥着重要的桥梁和纽带作用，对于促进国际贸易和国际货物运输事业的发展有重要的推动作用。

1.1.2 国际货运代理企业的作用

1.1.2.1 组织协调作用

国际货运代理企业，经常被称为“运输的设计师”，是“门到门”运输的组织者和协调者。他们凭借自身拥有的运输知识及其他相关知识，为国际贸易中的货主（收发货人）组织运输活动、设计运输路线、选择运输方式和承运人，协调与国际货运服务相关的个人、企业、单位以及政府部门关系。货主可以省却亲自办理这些事情的时间，减少许多麻烦。

1.1.2.2 专业服务作用

国际货运代理企业的本职工作是利用自身的专业知识和经验，提供国际货物运输中的货物承揽、交运、拼装、集运、装卸、交付等服务；还可接受委托人的委托，代办货物的保险、报关、报检、进出口等手续；甚至可以为委托人提供垫付运费、税金、政府规费的服务。国际货运代理企业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熟悉的业务领域花费更多的心思和精力，使不便或者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。

1.1.2.3 沟通控制作用

国际货运代理企业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过程中涉及的承运人、港口码头、机场、物流公司、仓储企业、银行、保险公司及海关、进出口管制部门等相关企业和机构之间的有效沟通，对货物运输的全过程进行准确跟踪和控制，保证货物安全、及时地运抵目的地，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和其他相关服务。

1.1.2.4 咨询顾问作用

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，了解世界各地有关情况，信息来源准确、及时，可以根据货物具体情况和进出口国家有关当局的要求，就货物的包装、储存、装卸和照管、货物的运输方式、运输线路、运输费用、货物的保险、进出口单证和价款的结算、海关、检验检疫、进出口管制等事项向货主提出明确、具体的咨询意见，协助货主设计、选择适当的处理方案，使货主避免或减少各种风险、周折和不必要的支出。

1.1.2.5 降低成本作用

国际货运代理企业掌握货物的运输、仓储、装卸等市场行情信息，与货物运输中相关的涉及承运人、港口码头、机场、物流公司、仓储企业、堆场经营人等有着长期、密切的友好合作关系，拥有丰富的专业知识和业务经验、有利的谈判地位和娴熟的谈判技巧，通过国际货运代理企业的努力，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

业人等，争取公平合理的费率，甚至可以通过集运效应降低货物运输过程中相关企业的业务成本，提高经营效益。

1.1.2.6 资金融通作用

国际货运代理企业与货物运输过程中涉及的承运人、仓储保管人、装卸作业人及银行、海关等当局相互了解，关系密切，长期合作，彼此信任。货运代理企业可以替收发货人垫付有关费用、税金，提前与承运人、仓储保管人、装卸作业人结算有关费用，凭借自身的实力和信誉向承运人、仓储保管人、装卸作业人及银行、海关等当局提供费用、税金担保或风险担保，帮助委托人融通资金，减少资金占压，提高资金利用效率。

1.2 国际货运代理行业的产生与发展

1.2.1 国际货运代理产生阶段

国际货运代理服务业是社会经济发展和社会分工发展的产物，是国际贸易和国际货物运输发展的直接结果。随着人类社会经济贸易往来的频繁，涉及地域的扩大，贸易环节的增加，社会经济关系日趋复杂，社会分工细化，公元 10 世纪的欧洲出现了以报关名义从事运输代理服务的国际货运代理人。随着公共仓库的建立，海上贸易的扩大，欧洲交易会的发展，国际货运代理行业进一步发展。13 世纪，欧洲的一些咖啡馆里开始出现根据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。起初的货运代理只是接受货主的委托，替货主办理货物的仓储、交运、装卸、运输、接收、通关等货运服务，并收取一定的佣金。

1.2.2 国际货运代理行业的专业化发展阶段

16 世纪，为了稳定客户，增加收入，很多货运代理开始向客户签发自己的提单、运单及仓储收据。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公司。19 世纪，海洋运输和铁路运输迅速发展，国际货运代理行业也日益繁荣，并开始向专业化方向发展。随着国际货运代理行业的繁荣和专业化发展，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，欧美等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举办第一次全球性的国际货运代理代表大会。

1.2.3 国际货运代理组织的成立与国际货运代理行业高速发展时期

进入 20 世纪以后，随着国际货运代理企业经营制度和运作方式的改革，国际货运代理企业的振兴，国际货运代理企业之间的国际合作获得较大发展。1926 年 5 月 31 日，16 个国家的国家级国际货运代理协会在奥地利的维也纳成立了 FIATA 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企业经营者在全球的利益。1965 年 FIATA 在瑞士的苏黎世设立总秘书处，以协调全球货运代理行业的活动，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亚洲秘书处，关注亚洲地区国际货运代理行业，与该地区的国际货运代理企业经营者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国际货运代理企业，向货主提供办理托运或提取货物的服务，向航空公司提供揽货、制单服务，并且从事集中托运服务。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，统一国际航空运输制度，更好地开展代理业务，1945年4月16日，国际上从事定期航班业务的航空公司和国际航空货运代理企业经营者，成立了国际航空运输协会（IATA）这一非政府组织。该协会的主要活动之一就是召开航空货运及国际货运代理行业会议，讨论航空货运及国际航空货运代理业务，就航空公司和国际航空货运代理企业经营者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企业之间的交流，规范了国际货运代理企业的行为，维护了国际货运代理企业的利益，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。

1.3 知名国际货运代理企业

1) 德迅（Kuehne+Nagel）：<https://cn.kuehne-nagel.com/>

德迅集团是一家总部位于瑞士辛德尔雷基的运输和物流公司，是全球最大的海运货运代理公司、无船公共承运人。

1890年，奥古斯特·库恩（August Kuehne）和弗利德里希·纳格尔（Friedrich Nagel）在德国不来梅开始经营货运代理和调配业务，主要经营羊毛和联合运输。由于其业务在德国发展迅速，很快便扩展到整个欧洲、美洲并朝着亚洲和非洲发展。

如今，德迅已从一家传统的海运货运代理，演化成为全球主要行业提供专业定制化解决方案的全球物流合作伙伴。目前，德迅集团在全世界的100多个国家拥有1000多个分支机构，员工人数接近78000人，进入中国市场也已有20多年的历史。

2) 德铁信可（DB SCHENKER）：<https://www.dbschenker.com>

1872年，戈特弗里德·信可（Gottfried Schenker）在奥地利首都维也纳创立了全球货运公司（Schenker & Co.）。

德铁信可是世界知名的国际货代企业和第三方物流公司，提供陆运、全球空运和海运、合约物流和供应链管理服务，支持全球货物交易中的行业和贸易，更因其多次承接奥运物流而扬名国际物流界。

目前，德铁信可在全世界约有2100多个服务网点，员工人数超过76900人。德铁信可自1966年在我国香港地区成立分公司，70年代末进军内地市场，成为首批在中国开设办事处的主要国际货运代理供应商，并于1981年在广州成立了办事处。德铁信可现已在中国超过60个主要城市设立了办事处及仓储物流设施，员工逾5000人，建立起一个跨越全中国的综合物流服务网络。

3) 日本通运（日本通運 Nippon Express）：<https://www.nittsu.co.jp/>

日本通运株式会社成立于1937年10月1日，是根据《日本通运公司法》，在国际通运株式会社的基础上，由政府和其他私人投资创立的半官半民性质的“国策公司”。随着1950年《通运事业法》的实施，日本通运公司实现了从国策公司向民营企业的转型。

日本通运公司是日本典型的、最具代表性的一家物流公司，其物资运送范围之广，可以

用“无所不运”来形容，在医药品供应链、汽车供应链、文化遗产展品运输等各种不同领域提供专业的物流解决方案。

目前，日本通运在全世界近 50 个国家 320 多个城市约有 740 多个服务网点，员工人数超过 73 000 人。1994 年，日本通运在上海和深圳成立代表处。

4) 康捷 (Expeditors) : <https://www.expeditors.com/>

1979 年，Expeditors International of Washington, Inc. 在西雅图注册为单一办事处的海运代理。经过最初几年的发展，该公司专注于门到门运输和报关代理的一站式服务，在旧金山、芝加哥、香港、台北和新加坡等城市设立了办事处。Expeditors 迅速成为美国最大的远东空运货运代理之一，并通过收购主要的无船海运公共承运人 Pac Bridge 来扩展海运业务。1993 年，公司扩展到中国内地。

2019 年，Expeditors 在全球拥有超过 250 个工作地点，18 000 名员工。Expeditors 的服务内容包括空运、海运（拼货服务）及货运代理业务、报关服务、配送管理、货物保险、订单管理以及以客户为中心的物流信息服务。

5) 海尔曼全球物流 (Hellmann) : <https://www.hellmann.com/en/peoples-republic-china>

自 1871 年卡尔·海因里希·赫尔曼 (Carl Heinrich Hellmann) 创立了海尔曼物流以来，截至 2021 年，Hellmann 在全球 134 个国家拥有 341 个办公地点，员工超 10 000 人。海尔曼物流的服务包括空运、海运、公路和铁路以及合同物流，为复杂物流需求提供解决方案，并依靠数字服务实现最大透明度和更高效的供应链。

1982 年，在我国香港地区成立分支机构，紧接着几年在内地、台湾成立分支机构。海尔曼物流目前在中国有 23 个分支机构。2013 年，海尔曼国际铁路货物联运的解决方案，开通了欧洲和中国之间的每周班列，开启了“钢铁丝绸之路”。

6) 德思威 (DSV) : <https://www.dsv.com/en-cn>

DSV A/S (De Sammenslutted Vognmaend af 13-7 1976 A/S) 成立于 1976 年 7 月 3 日，是一家在丹麦上市的国际化货运及物流集团公司。公司成立以来，经历了一系列合并与收购，以保持在全球运输行业的关键地位。2019 年 8 月 19 日收购 Panalpina Welttransport AG (泛亚班拿) 后，集团名称更改为 DSV Panalpina A/S，成为全球第四大运输物流公司。DSV 在全球拥有超过 10 000 名员工，并在全球设有 250 多个营业场所，集团年营业额约 25 亿美元。

DSV 定位为国际运输和物流行业的主要参与者，其业务活动分为独立的几个部门：公路、空运和海运以及解决方案。在各自的业务领域，专注于不同的服务和客户群，开发、解释和定制服务，以满足客户在产品解决方案、价格和运输时间方面日益增长的需求。

7) KWE : <https://www.kwe.com/>

KWE 是日本近铁集团旗下经营国际空运、海运和物流业务的子公司，源自 1948 年 5 月成立的近畿日本铁路株式会社 (近铁) 的旅行服务部，目前是日本东京证券交易所的上市企业，在全球 192 个城市拥有 297 个分支机构，年营业收入超过 30 亿美元，是 IATA 国际航空运输协会排名第 6 大国际航空货运代理企业。1980 年代以来，KWE 一直在发展中国业务，1985 年 12 月在北京设立联络处，随后在上海、深圳、珠海、大连、厦门设立代表处，并于 1995 年 1 月设立海外子公司近铁物流 (深圳) 有限公司。1996 年 11 月成立的北京近铁世界快递有限公司成为 KWE 在中国的核心企业，从 20 位员工起步，逐步成为一家拥有 3 000 多名员工，年营业收入超过 30 亿元的综合性物流企业。

8) 嘉里物流 (Kerry Logistics) : <https://www.kerrylogistics.com/sc/>

嘉里物流是嘉里物流联网有限公司 (嘉里物流联网或公司) 的主要品牌, 是于中国香港联合交易所上市的最大型国际物流公司。

嘉里物流联网及其子公司 (集团) 是以亚洲为基地, 拥有高度多元化业务及强大亚洲网络覆盖的国际第三方物流服务供应商, 业务涵盖一系列供应链解决方案, 包括综合物流、国际货运代理 (海陆空、铁路及多式联运)、工业项目物流、跨境电子商务, 以及最后一公里派送和基建投资等。

嘉里物流联网的办事处遍布全球 58 个国家及地区, 于全球一半新兴市场设立据点, 多元基建设施、广泛国际枢纽覆盖和本地专业知识遍及中国、印度、东南亚、独联体、中东、拉美及其他地区。

1.4 我国的国际货运代理行业

1950 年 9 月, 天津国外运输公司成立, 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, 成为专业性国际货运服务公司。

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。

1953 年 1 月 1 日, 对外贸易部成立中国陆运公司, 整合原有港口和口岸货物运输机构, 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, 统一办理进出口货物在港口和陆运、空运口岸的报关、报检、交接、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。

1953 年 1 月 1 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、台地区的船舶在港口、水域及有关地方的船务代理和国际货运服务业务。

1955 年 4 月, 中国陆运公司改组成立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、报检等国际货运服务业务。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。

1956-1984 年, 中国对外贸易运输总公司一直作为专业进出口贸易公司的国际货运代理人, 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、交接、报关、报检、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经营状态。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、交接、报关、报检、仓储、国内运输服务, 扩展到包装、刷唛、制单、分拨等服务。

1984 年 11 月 2 日, 国务院发布《关于改革我国国际海洋运输管理工作的通知》, 明确规定: 中国远洋运输总公司 (简称中远) 与中国对外贸易运输总公司 (简称外运) 都要办成独立经营的经济实体, 不兼行政职能。交通部对中远 (包括外轮代理总公司)、经贸部对外运 (包括租船公司) 只实行行政领导和管理, 不干预企业经营。各公司的主要分工是: 中远公

司经营船队，其所属外代公司经营船舶代理业务，外运公司经营货运代理业务和租船。为了搞活经营，允许一定程度的交叉，中运、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。这一规定打破了近30年由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。

《关于改革我国国际海洋运输管理工作的通知》还规定：从事国际海洋运输的各企业之间以及与各外贸企业之间可签订业务合同，相互承担经济责任。并可在自愿互利的基础上，开展各种经济合作，实行合营、联营，开展竞争。

1992年11月10日，国务院发布《关于进一步改革我国国际海洋运输管理工作的补充通知》进一步明确：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，对外经济贸易部加快了开放国际货运代理市场的步伐。到1992年年底，我国从事国际货运代理的企业已经发展到了455家，其中中外合资经营企业97家，中运、外运系统以外的内资企业177家。国际货运代理行业已经成为我国一个具有影响力的独立行业。

2004年7月1日起，我国国际货运代理企业的设立由原来的须经商务部（2003年前为“对外经济贸易部”）审批的“审批制”改为只需到工商机构进行登记的“登记制”。我国的国际货运代理行业的开放程度达到了较高水平，行业由此进入高速发展时期。截至2016年，国际货运代理企业在商务主管部门企业备案的母公司达42981家，子公司达13097家。

根据商务部中国国际货物运输代理企业备案情况来看，每年由中国国际货运代理协会根据中国货运代理物流行业数据整理公示的中国货运代理物流百强企业在行业中占据重要位置，在很大程度上代表了行业发展方向。以下是中国国际货运代理协会公示的2020年度中国货运代理物流行业数据榜单（见表1.1）。

表 1.1 2020 年度中国货运代理物流百强企业

排名	企业	综合数据 /万元	排名	企业	综合数据 /万元
1	中国外运股份有限公司	8 520 472.98	14	唯凯国际物流股份有限公司	591 636.85
2	中远海运国际货运有限公司	5 244 059.00	15	深圳市华运国际物流有限公司	590 538.00
3	中国物资储运集团有限公司	4 954 199.00	16	海程邦达供应链管理股份有限公司	542 792.93
4	厦门象屿速传供应链发展股份有限公司	4 522 497.97	17	宁波雅戈尔国际贸易运输有限公司	527 867.00
5	中铁国际多式联运有限公司	2 687 099.00	18	中创物流股份有限公司	515 389.42
6	敦豪全球货运（中国）有限公司	2 029 081.00	19	振华物流集团有限公司	505 386.57
7	爱派克斯国际物流（中国）有限公司	1 709 037.90	20	近铁国际物流（中国）有限公司	455 731.08
8	港中旅华贸国际物流股份有限公司	1 409 454.00	21	宁波港东南物流集团有限公司	454 737.51
9	嘉里物流（中国）投资有限公司	1 342 137.00	22	日邮物流（中国）有限公司	433 213.00
10	中集现代物流发展有限公司	1 059 365.00	23	嘉宏国际运输代理有限公司	422 601.01
11	深圳九立供应链股份有限公司	859 623.12	24	深圳市通四方速递有限公司	415 113.60

12	全球捷运物流有限公司	693 221.00	25	上海亚东国际货运有限公司	395 419.14
13	日通国际物流(中国)有限公司	682 145.00	26	广州欧华国际货运代理有限公司	382 979.41

续表

排名	企业	综合数据 /万元	排名	企业	综合数据 /万元
27	东方国际物流(集团)有限公司	381 121.91	60	北京盛伦国际物流有限公司	143 000.00
28	硕达(上海)国际货运有限公司	372 993.00	61	连云港东大国际货运有限公司	137 660.60
29	江苏飞力达国际物流股份有限公司	370 850.96	62	江苏远洋新世纪货运代理有限公司	136 612.60
30	上海环世物流(集团)有限公司	360 838.00	63	中艺储运江苏有限责任公司	136 551.00
31	美程国际物流集团股份有限公司	357 947.00	64	中菲行国际货运代理(上海)有限公司	134 719.00
32	密尔克卫化工供应链服务股份有限公司	342 695.00	65	天津丰田物流有限公司	134 647.00
33	江苏众城国际物流有限公司	331 017.00	66	环发讯通(天津)国际货运代理有限公司	132 874.00
34	天津大田集团有限公司	329 283.00	67	民航快递有限责任公司	129 701.00
35	嘉友国际物流股份有限公司	328 111.26	68	浙江简达物流股份有限公司	124 750.00
36	深圳市柏威国际科技物流有限公司	321 541.00	69	新疆天业(集团)有限公司	122 380.00
37	新时代国际运输服务有限公司	288 306.00	70	深圳市海克国际物流有限公司	120 060.00
38	中远海运航空货运代理有限公司	264 379.00	71	大连中铁外服国际货运代理有限公司	118 298.00
39	民生国际货物运输代理有限公司	262 586.00	72	深圳市外代国际货运有限公司	110 474.00
40	深圳市安达顺国际物流有限公司	250 388.44	73	中成国际运输有限公司	109 674.60
41	深圳市长帆国际物流股份有限公司	240 615.20	74	海盟控股集团有限公司	104 319.00
42	锦海捷亚国际货运有限公司	239 394.00	75	日立物流(中国)有限公司	102 690.00
43	北京泽坤国际货运代理有限公司	223 553.89	76	中经得美国际快运代理有限公司	100 005.00
44	广东高捷航运物流有限公司	202 015.61	77	山东朗越国际运输服务有限公司	93 850.00
45	深圳市世纪通供应链股份有限公司	200 122.93	78	北京百福东方国际物流有限责任公司	90 255.00
46	深圳市华展国际物流有限公司	192 113.00	79	青岛经汉物流服务有限公司	87 798.00
47	深圳市涵文国际货运代理有限公司	181 939.22	80	广州佳联讯物流有限公司	86 146.56
48	鸿霖国际货运代理(上海)有限公司	171 383.00	81	航都(厦门)国际货运代理有限公司	80 924.00
49	上海青旅国际货运有限公司	165 522.00	82	北京跨欧亚国际货运代理有限公司	77 533.00
50	深圳天翼通国际货运代理有限公司	163 700.00	83	北方万邦物流有限公司	75 176.44
51	青岛远洋大亚物流有限公司	157 054.00	84	深圳市鹏城海物流有限公司	73 402.00
52	江苏恒隆物流有限公司	156 193.00	85	上海大微物流科技有限公司	68 962.00
53	杭州泛远国际物流股份有限公司	155 098.00	86	江苏海航供应链管理服务有限公司	68 040.00
54	宁波泛洋国际货运代理有限公司	154 193.74	87	深圳市世信货运有限公司	67 500.00
55	天津克运集运集团股份有限公司	151 183.00	88	辽宁富德国际货运有限公司	65 140.00
56	江苏佳利达国际物流股份有限公司	150 072.00	89	重庆太平洋国际物流有限公司	62 375.26
57	大连忠进国际货运有限公司	149 825.00	90	辽宁港捷国际物流有限公司	61 796.00
58	达升物流股份有限公司	148 385.00	91	环集供应链管理股份有限公司	59 792.92
59	深圳市鸿安货运代理有限公司	143 640.10	92	青岛启德物流有限公司	58 228.00

续表

排名	企业	综合数据 /万元	排名	企业	综合数据 /万元
93	宁波港珠与物流有限公司	56 211.75	97	上海迅辉国际货运有限公司	47 451.51
94	中设国际商务运输代理有限责任公司	54 829.00	98	浙江胜马国际货运代理有限公司	47 432.00
95	中外运-日新国际货运有限公司	52 828.30	99	上海华加国际货运代理有限公司	44 904.00
96	锐昂（上海）国际物流有限公司	51 743.00	100	上海格林福德国际货物运输代理有限公司	44 768.00

1.5 国际货运代理行业组织

1.5.1 国际货运代理协会联合会（FIATA）

国际货运代理协会联合会于1926年在奥地利维也纳成立，总部位于瑞士日内瓦，被称为“全球货运物流代言人”（the Global Voice of Freight Logistics）。FIATA 是其法语缩写（Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés），英文名称为 International Federation of Freight Forwarders Associations。国际货运代理协会联合会是一个非政府、非营利的国际货运代理组织，代表大约 150 个国家/地区的货运代理，其会员由 109 个协会会员和 5 500 多个人会员组成，总体上代表了全球 40 000 家货运代理和物流公司，具有广泛的国际影响。FIATA 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济社会委员会中均扮演了顾问咨询的角色。同时也被许多政府组织、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 的目标有 5 个：团结全球货运代理行业；代表、促进和保护行业利益，以顾问或专家身份参与与运输有关的国际机构的会议；通过传播资讯、派发刊物等方式，让业界及广大市民熟悉货运代理所提供的服务；通过制定和推广统一的货运单据、标准的贸易条件等，规范和提高货运代理的服务质量；协助货运代理的职业培训、责任保险问题、电子商务工具，包括电子数据交换（EDI）和条形码。

1) FIATA 的组织及研究机构

FIATA 有自己的章程，根据章程设立各级组织并开展活动。FIATA 每年举行一次世界性的代表大会，这一国际性的活动将运输界和货运代理紧密联合在一起，适时地引导了货物运输整体经济的发展，是一项社会性的活动，同时也是 FIATA 的最高权力机构，所有会员都可以参加。大会除主要处理 FIATA 内部事务外，还为国际货运代理界人士提供一个社交的场合及业务交流的机会。

FIATA 从 20 世纪 60 年代起先后成立了若干咨询机构及研究所，包括国际贸易和法律部门、海关事务研究所、空运研究所、多式联运研究所和法律事务咨询机构等，在每个机构和团体的范围内，FIATA 为其成员开发重要的工具和资源，并在国际层面代表行业。

2) FIATA 的会员情况

FIATA 是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。其成员主要是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 至 1 000 万雇员的代表。现有来自 86 个国家和地区 96 个国家级会员，2 700 多家个体会员，遍布 150 个国家和地区。其中，亚洲地区有 30 个国家和地区货运代理协会是 FIATA 的国家级会员，165 家

个体会员。

我国对外贸易运输总公司以国家级会员的身份，于1985年加入该组织。2000年9月中国国际货运代理协会成立，次年作为国家级会员加入FIATA。我国台湾地区和香港地区各有一个区域性会员，台湾以中国台北名称在FIATA登记注册。目前我国内地有20多个个体会员，香港有105个，台湾有48个。

3) FIATA 标准交易条件及 FIATA 单证

FIATA 1996年10月所推出的FIATA标准条件，为国际货运代理人的定义及责任风险做了法律界定，并为货运代理人及托运人之间的委托关系制定了合约文本，对全球货运代理的业务规范化和风险防范起了巨大的推动作用。

FIATA 所制定的包括联运提单在内的标准格式单证，为各国货运代理广泛使用，并在国际上享有良好信誉。对国际货运代理业的健康发展，起了良好的促进作用。这些单证有：

FIATA 货运代理收货证书 (FCR)；

FIATA 货运代理运输证书 (FCT)；

FIATA 仓库收据 (FWR)；

可转让的FIATA多式联运提单 (FBL)；

不可转让的FIATA多式联运运单 (FWB)；

FIATA 危险货物运输托运人声明 (SDT)；

FIATA 托运人联运重量证书 (SIC)；

FIATA 转运说明 (FFI)。

4) FIATA 货运代理资格证书在中国的培训及考试

在FIATA，培训和教育活动在FIATA物流学院 (FLI) 的保护下进行。FLI通过FIATA证书、ICAO-FIATA 危险品航空培训计划和年度青年国际货运代理奖等举措，为行业劳动力提供必要的技能和能力。FIATA证书是国际货运代理协会联合会 (FIATA) 于1995年向全球货运代理人推出的一项兼具行业标准、有较高含金量的国际货运代理行业培训和考试项目，目的是整体提高全球货运代理从业人员的素质水平，并规范全球货运代理证书的培训 and 考试。FIATA 货运代理培训证书是目前全球货运代理行业中权威性最高的从业人员培训证书，具有全球通用，终身有效的特点。该证书由FIATA主席和经授权的学员所在国家的协会级协会会长联名签署。除此之外，当年参加培训考试且成绩优良并符合年龄条件 (32岁以下) 的企业学员可被优先推荐参加每年一次由FIATA和TT CLUB联合组织主办的“青年国际货代人大奖赛各大洲际区域优胜者和全球总冠军评选活动”，获得各大洲区域的优胜者将由TT CLUB赞助，全程免费参加当年的FIATA全球年会。获得全球冠军的选手更将享受到免费到英美等地实习考察两周的殊荣。

1.5.2 中国国际货运代理协会 (CIFA)

中国国际货运代理协会 (China International Freight Forwarders Association, 简称中货协，英文缩写CIFA) 是我国国际货运代理行业的全国性社会组织，2000年9月6日在北京成立，会员涵盖各省市国际货运代理行业组织、国际货运代理物流企业以及与货运代理物流相关的企业事业单位，亦吸纳在中国货运代理、运输、物流行业有较高威望和影响的个人会员。

目前，中货协拥有会员近 600 家，其中理事及以上单位 95 家，各省市货运代理行业组织 21 家。全国国际货运代理企业在会数量达到 6 000 多家。

中货协的业务指导部门是商务部。作为联系政府与会员之间的纽带和桥梁，协会本着“反映诉求、提供服务、规范行为”的主旨，立志“依法办会、专业立会、务实兴会、创新强会”，积极开展各项工作：协助政府部门加强对我国国际货代物流行业的管理；维护国际货代物流业的经营秩序；推动会员企业的交流合作；依法维护本行业利益；保护会员企业的合法权益；促进对外贸易和国际货代物流业健康发展；为行业培训现代货代物流人才，提升行业人员素质，增强行业企业的国际竞争力；以民间形式代表中国货代物流业参与国际经贸运输事务并开展国际商务往来，参加相关国际行业重要会议。

1.5.3 世界货运代理联盟（WCA）

世界货运代理联盟（World Cargo Alliance），是全球最大、最有影响力的独立货运代理人网络。WCA 在全球 193 个国家拥有超过 10 263 个成员办事处。

国际货运代理公司加入 WCA，成为入盟成员，可以参加 WCA 每年组织的两次全球行业会议，全部采用一对一会谈的形式，单次会议有 3 000 余位来自世界各地的货运代理精英代表参加。货运代理企业在会议上互通有无，建立相互合作关系，扩大自身的业务范围，提高货运代理服务的质量。WCA 成员可以免费使用电子支付平台——Partner Pay，通过 Partner Pay 收付款项，降低银行手续费，提升每票货物的利润。

每家新成员在加入联盟之前都必须经过严格的背景和财务资信审查，WCA 还为所有成员提供财务保障，一旦索赔事件发生，如索赔申请符合相关财务保障规定，WCA 会及时足额进行赔付。这样，每个 WCA 成员可以安全地、无后顾之忧地与其他成员开展业务合作。

WCA 专门为广大的货运代理公司创建了出版物——Voice of the Independent。该刊物拥有 70 000 多家业内读者，主要为货运代理、发货人、物流供应商。另外，WCA 还设立了 WCAworld 学院，向成员提供线上和线下各种培训课程，包括一般运输培训和问题解决，还有医药和易腐货物的合规操作培训等。

学习目标

【知识目标】

1. 掌握货运代理企业内部部门、岗位设置与职能；
2. 了解货运代理企业业务范围；
3. 掌握货运代理企业典型业务流程；
4. 掌握与货运代理业务相关的外部企业、机构及其业务。

【技能目标】

具有指出货代企业中某一岗位的具体工作内容，以及在什么情况下需与企业内部其他部门及外部企业对接的能力。

2.1 货运代理企业具体岗位设置与业务流程

2.1.1 货运代理企业的设立与备案

2004年5月19日，国务院根据《中华人民共和国行政许可法》和行政审批改革计划，作出《关于第三批取消和调整行政审批项目的决定》，明确取消国际货运代理企业经营资格审批和外国货运代理商在华常驻机构的核准。2005年2月1日，商务部与国家工商行政管理总局联合发出《关于国际货物运输代理企业登记和管理有关问题的通知》。通知规定企业申请从事国际货运代理业务，可以直接向所在地工商行政管理部门办理企业登记注册，同时要求工商行政管理部门在登记从事国际货运代理业务的企业时，严格执行《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》（经国务院批准，原外经贸部1995年第5号部令发布）第八条关于经营海上、航空、陆路国际货运代理业务最低注册资本限额的规定。以从事国际货运代理为主要业务的，企业名称中应当体现“国际货运代理”类似字样；企业的经营范围原则上按“××国际货运代理业务”核定。

《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》第八条规定：“国际货物运输代理企业的注册资本最低限额应当符合下列要求：

（一）经营海上国际货物运输代理业务的，注册资本最低限额为500万元人民币；

（二）经营航空国际货物运输代理业务的，注册资本最低限额为300万元人民币；

（三）经营陆路国际货物运输代理业务或者国际快递业务的，注册资本最低限额为200万元人民币。

经营前款两项以上业务的，注册资本最低限额为其中最高一项的限额。

国际货物运输代理企业每设立一个从事国际货物运输代理业务的分支机构，应当增加注册资本50万元。”

2005年12月11日施行的《外商投资国际货物运输代理企业管理办法》第三条规定：“外商投资设立经营国际快递业务的国际货运代理企业由商务部负责审批和管理；外商投资设立经营其他业务的国际货运代理企业由各省、自治区、直辖市、计划单列市及新疆生产建设兵团商务主管部门负责审批和管理。”

2005年3月2日，商务部以2005年第九号部长令发布《国际货运代理企业备案（暂行）办法》，明确了国际货运代理企业备案主管部门、管理体制、备案机关的条件、备案程序、备案材料、备案时限等问题。商务部委托的国际货运代理企业备案机关为各地的商务部门、对外经济贸易机构及交通部门，如各省的商务厅、外经贸厅等。

由于具体情况有所不同，各个国际货运代理企业的业务经营范围也有所不同。我国在国际货运代理行业以及其他与国际货运代理行业相关的行业实行的管理体制并不完全相同。因此，国际货运代理企业实际从事某些业务，可能还需到相关主管部门办理审批、登记、注册手续。

2.1.2 对无船承运业务经营者的监管

无船承运业务，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。

国际货运代理企业经营无船承运业务时，须接受国务院交通主管部门的监管。《中华人民共和国国际海运条例》第七条规定：“经营无船承运业务，应当向国务院交通主管部门办理提单登记，并交纳保证金。”《交通运输部关于无船承运业务经营者保证金责任保险制度操作办法的通知》规定：“无船承运业务经营者保证金责任保险方式与无船承运业务保证金方式、保证金保蓄方式，均为无船承运业务经营资格申请人（以下简称申请人）可采纳的财务责任证明形式，三者并行存在，供申请人自行选择。”无船承运业务经营者前款保证金金额为80万元人民币；每设立一个分支机构，增加保证金20万元人民币。保证金应当向中国境内的银行开立专门账户交存。2010年11月1日以后申请无船承运业务经营资格的申请人，如选择投保无船承运业务保证金责任保险的，应依照《中华人民共和国国际海运条例》和《中华人民共和国国际海运条例实施细则》规定的程序，提交保险机构的从业证明文件、保险产品备案证明文件、签发的保险单、保险费缴费发票等规定的材料。2013年10月1日以后申请无船承运业务经营资格的申请人，如选择提供无船承运业务经营者保证金保蓄的，应依照《中华人民共和国国际海运条例》和《中华人民共和国国际海运条例实施细则》规定的程序，提交担保机构的从业证明文件、担保机构签发的保蓄等规定材料。无船承运业务经营者保证金及保证金责任保险用于无船承运人清偿因其不履行承运人义务或履行义务不当所产生的债务。

另外，无船承运业务经营者的运价，应当按照规定格式向国务院交通主管部门备案。国务院交通主管部门应当指定专门机构受理运价备案。上海航运交易所为交通运输部指定的全国唯一运价备案受理机构，承担了全国无船承运业务经营者的运价备案受理工作。

2.1.3 货运代理企业业务部门设置与职能

尽管每家货运代理（简称“货代”）企业各自的业务活动情况及侧重点会有所不同，但大多数的货代企业会以业务流程为中心来设置职能部门及岗位。典型货代企业的组织架构如图 2.1 所示。

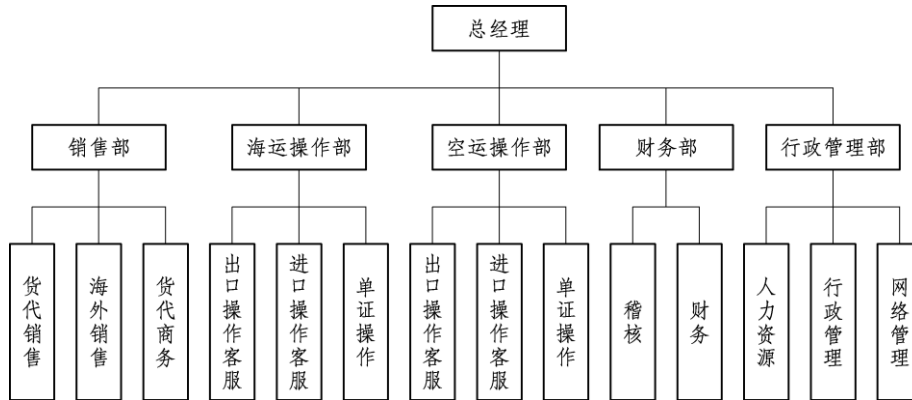


图 2.1 典型货代企业的组织架构图

2.1.3.1 销售部与市场部

严格来说市场部和销售部的职能是不同的。在货代企业里，市场部的主要工作是跟船公司或货代同行保持联系，把握市场的行情，通过各种渠道拿到比较好的价格，通常是跟船公司或货代同行签订协议运价（Service Contract）。这种协议运价比公开渠道公布的运价要便宜。不同的货代企业能够拿到的价格也不同，这个价格构成了货代企业提供货代服务时进行报价的一个基础。市场部的主要职位是货代商务，负责跟船公司与同行的沟通和价格申请，整理形成企业内部使用的报价表，为货代销售提供有竞争力的运价。

货代企业销售部主要的工作是开发客户，也叫揽货，就是在客户那里拿到其国际货物运输代理的授权。销售部的主要职位是货代销售，主要职责有：了解客户需求及相关市场信息，制订销售计划并及时跟进实施；依托公司的货代服务和资源（航线、价格等），寻找目标客户，了解其需求，进行直客及同行市场揽货，实现销售目标；维护好客户，定期拜访客户，与客户保持良好沟通，控制风险；对客户资料信息进行归纳和整理。

货代销售根据所面对的客户不同可以分为直客销售和同行销售：

直客销售面对的客户是生产出口产品或有进口原材料需求的工厂、有进出口产品业务的中间商、外贸公司等，包括国内的客户和国外的客户。

同行销售，通常是某些货代企业能够从船公司那里拿到比较好的价格，在一些航线上有优势，甚至是订舱平台，那么这些货代就可以向那些没有这些资源的货代公司进行销售。同行销售面对的客户主要是一些小的货代公司。

同行销售中还有一种是海外销售，面对的客户是国外的货代企业。有些货代企业会专门设立海外部来负责该项工作。整个国际货物运输所包含的环节主要有 3 个部分，即出口国国内运输部分、跨国运输部分（通常为海运、空运）和进口国国内运输部分。很少有单独一家货代企业能够完成从货物出运开始一直到目的地的整个物流过程，通常是负责所在国国内运输部分加跨国运输部分，或者仅负责所在国国内运输部分。这往往取决于所运输的货物的质

易术语：如在 CIF 贸易术语下，出口商的货代通常会负责出口国国内运输部分加跨国运输部分；而在 FOB 贸易术语下，出口商的货代通常只负责出口国国内运输部分。在 FOB 贸易术语下，货物的主运费（跨国运输部分）由进口商承担，但却由出口商实际操作发货。这种情况的国际物流解决方案通常是：由进口商的货代在出口国寻找一家货代企业作为其代理，处理货物在装运港订舱、出运等事务，这家货代同时也是出口商的代理，负责出口国国内运输部分。对于出口商这边的货代企业来说，这票业务来自国外的同行，这种货物也被称作“指定货”。对于国际货代企业来说，建立起良好稳定的国外代理网络，借助于与同行的合作来完成整个国际物流过程，能够在激烈的市场竞争中取得比较优势，赢得与更多客户的合作。

对于货代销售来说，客户重复购买的意向强，开发一个稳定的客户，第二次一般都会继续找合作过的货代出货，要出货的企业会一直出货。但是销售前期开发客户难度较大，行业竞争激烈，首先要取得客户的信任，一旦取得客户的信任，就会保持长期合作关系。

2.1.3.2 操作部

销售部在与客户签订好相关货代协议或货代委托书后，便把相关的委托资料及业务联系单（或称为流程单）转到操作部。操作部是履行货代合同各项业务的实体部门，一方面，根据销售部门与客户达成的委托要求安排一系列操作，如货物装箱、内陆运输安排、报关报检安排等；另一方面，向承运人（船公司、航空公司）安排订舱、提单核对、运费收支和文件操作。操作部是整个公司中负责执行货代业务合同的部门，在整个操作过程中需要负责联系、协调本公司与承运人、同行、拖车公司、堆场、报关行等外协单位的关系，合理、及时安排所涉及的每一个操作环节，确保操作顺畅无误。

操作部的主要职位有：货代操作客服、单证操作、操作外勤。

货代操作客服的工作在很多货代企业里的要求是一单到底，这样客户在整个业务处理过程中接触的工作人员保持稳定，能够使整个货代服务保持连贯性，防止因不同的人接手而产生口径不一致的问题。货代操作客服的工作内容主要有：与客户洽谈，接受订单以及安排订舱、运输、货物跟踪、报关、结算等货物运输一单到底工作；与海外代理及客户的日常沟通和协调业务；负责做好客户的服务工作，解答客户有关问题。从客户角度出发，快速有效地为客户解决实际问题；跟踪装运发货动态，维持与船公司、仓库、车队等相关部门良好的关系；进出口货物的信息确认，货物报关和清关事务及相关后续工作；处理、汇报操作中的异常情况。总的来说，货代操作客服的工作内容比较烦琐，接触的外部人员比较多，因此一定要细心、仔细，货物运输相关的要求经常要来回确认，一定要以书面形式（如电子邮件）沟通，避免后续纠纷。货代操作在工作时需要跟国外代理联系，尤其是指定货，因此需要有一定的专业英语沟通能力。

单证人员负责联系、协调与本公司发生业务关系的客户，准确、及时地处理与客户往来的单证；快速反馈必要的信息给客户，做好全程跟踪；协助操作处理具体业务操作，合理安排外勤签发提单及交接其他单据；与操作分工协作，为客户提供优质服务。

外勤人员的责任是按照操作和单证人员的要求，安排货物排载、进场、申报等工作，合理安排线路，确保各种单据文件的交接安全、顺利、及时。有的货代企业还设置“跑单”这一职位，其工作内容主要是将给客户的提单、发票、核销单等单证送给在本地区的货代或者外贸的客户，收取支票或者现金等，或者到船公司去领提单、付款等。

2.1.4 国际货运代理的业务活动

我国的国际货代企业可以从事下列全部或部分经营活动：

- (1) 揽货、订舱（含租船、包机、包舱）、托运、仓储、包装；
- (2) 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；
- (3) 报关、报检、报验、保险；
- (4) 缮制签发有关单证、交付运费、结算及交付杂费；
- (5) 国际展品、私人物品及过境货物运输代理；
- (6) 国际多式联运、集运（含集装箱拼箱）；
- (7) 国际快递（不含私人信函）；
- (8) 咨询及其他国际货运代理业务。

除以上各项业务外，国际货代企业还可以从事第三方物流服务、无船承运等业务。

但是，这里所介绍的业务并不是每个国际货代企业都可以具有的经营经营范围。各个国际货代企业的具体情况有所不同，所以，国际货代企业的业务经营范围也有所不同。国际货代企业实际从事上述范围内的某些业务，可能还需到相关主管部门办理审批、登记、注册手续。如：无船承运人须向交通部门办理提单、运价备案；从事航空货代业务须接受中国民用航空总局或地区管理局的监督、管理；从事代理报关（报检）业务应向海关办理注册登记并经审核获得报关资格等。国际货代企业实际经营的国际货运服务业务范围，应当以在工商行政管理机关登记的经营范围为准。

国际货代业务是基于国际贸易合同的履行而产生的，国际经济、贸易的发展对国际运输和货代发展影响重大。互联网的出现给全球经济发展带来了巨变，随着我国经济的发展进入新常态时代，跨境电商作为国民经济增长的新亮点，引起了国家和企业界的高度重视。近年来，跨境电商在我国进出口贸易中所占的比重也在逐年增加。线上商品交易与线下物流配送是整个产业链中的重要环节，两者的发展相辅相成。跨境物流的发展水平直接影响跨境电商的发展。过去服务于传统进出口贸易企业的物流货代企业现在也纷纷涉足跨境电商行业。

跨境电商通过在主要销售市场国建立物流仓储基地（海外仓）方便消费者进行换货，提高企业的售后服务水平，降低消费者等待时间。海外买家在互联网上下单后，海外买家所在国的仓库可以完成对清单的整理并完成组货，通过海外物流进行配送。例如亚马逊、菜鸟等第三方物流企业在不同国家建立物流配送中心，为电商平台入驻的卖家提供这种海外仓服务。但跨境电商通常需要自建物流（货代）企业将货物运送到海外仓，这种头程运输业务是目前很多货代企业涉足跨境电商行业的切入点，如 FBA 头程运输业务。这里的 FBA 就是 Fulfillment by Amazon，也就是亚马逊的海外仓。

图 2.2 和图 2.3 为货代企业典型业务海运集装箱货物出口、进口货代业务的流程图。

2.2 货运代理业务相关企业及其业务

在国际货物运输代理业务中，货代企业通常会跟众多相关企业和机构打交道，涉及托运人和收货人、承运人（船公司、航空公司）、船舶代理、码头运营企业、机场、货运站、仓储企业、拖车公司、报关行等有关货物运输的当事人和关系人。

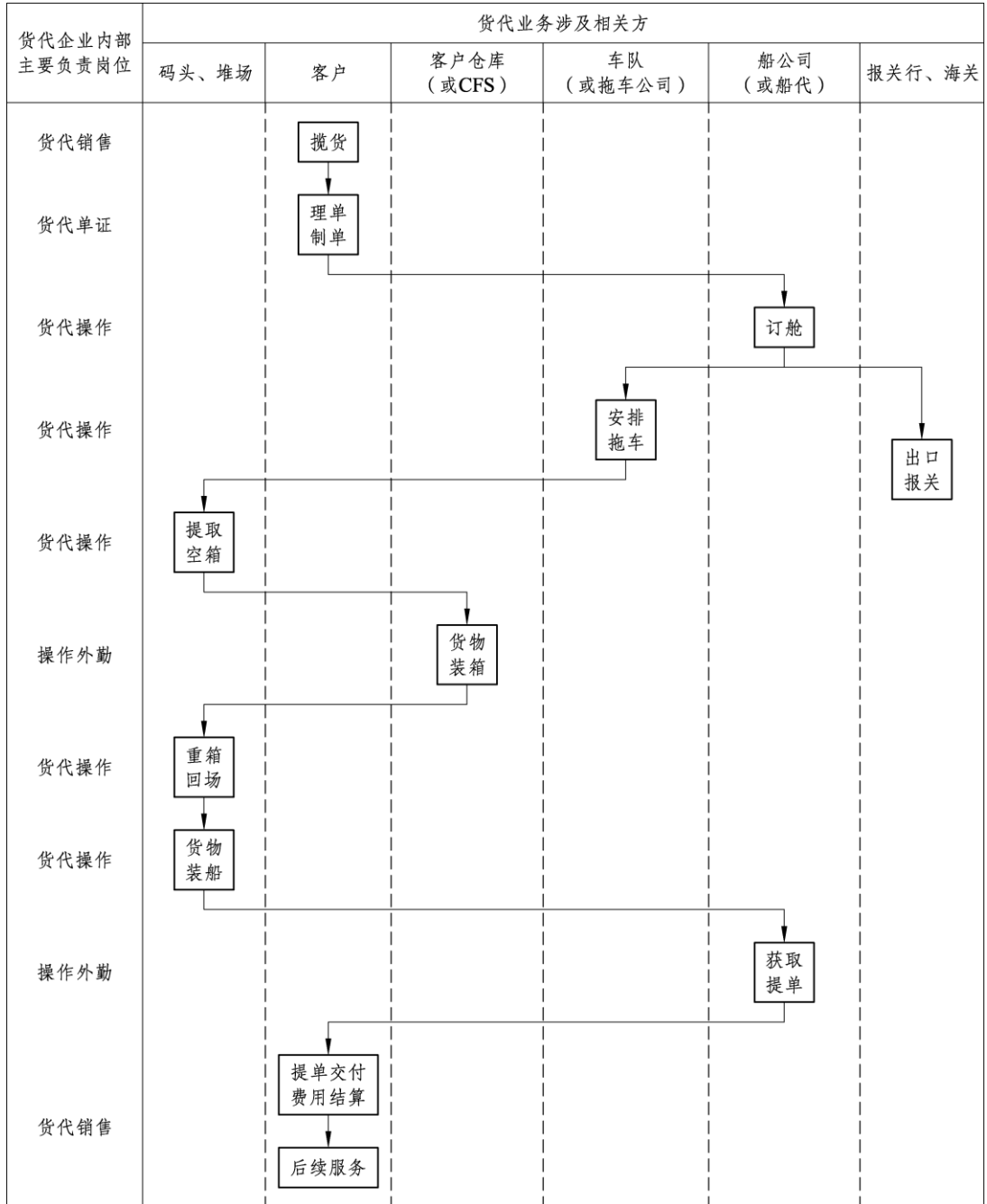


图 2.2 海运集装箱货物出口货代业务流程图

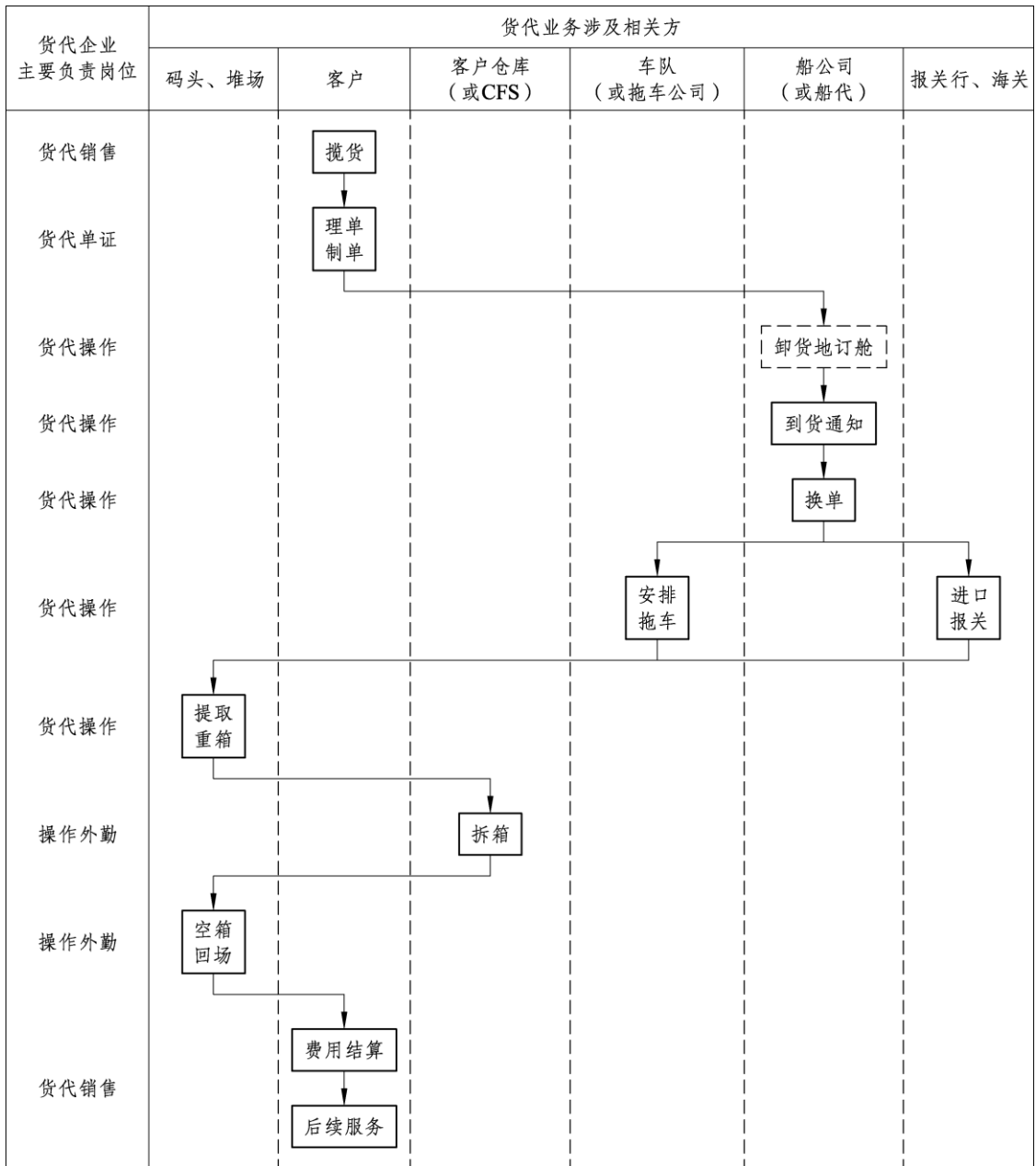


图 2.3 海运集装箱货物进口货代业务流程图

2.2.1 托运人和收货人

托运人 (Shipper)，是指本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人，通常为国际货物贸易中的卖方，即出口商。收货人 (Consignee) 是在货物运输目的地接受货物的人，通常为国际货物贸易中的买方，即进口商。国际货物运输中的托运人和收货人是货代企业的客户 (直客)，是货代企业揽货的对象。

当货代企业作为无船公共承运人 (Non-vessel Operating Common Carrier, NVOCC) 时，以承运人身份接受托运人的货载，签发自己的提单 (货代提单) 或者其他运输单证。货代提单上记载的托运人是实际托运人。但无船承运人本身并不运营船舶，因此无船承运人会在接受实际托运人的货物后，再以托运人的身份向船公司订舱，通过船公司完成国际海上货物运输。对于船公司而言，托运人为该无船承运人，因此在船公司签发船东提单上记载的托运人是该无船承运人。这种情况在拼箱货的处理中比较常见。

2.2.2 承运人

在国际海上货物运输中，货物的实际承运人是船公司。船公司是指运用自己拥有或者自己经营的船舶，提供国际港口之间船舶运输服务，并依据法律规定设立的船舶运输企业。船公司应拥有自己的船期表、运价本、提单或其他运输单据。根据各国的管理规定，船公司通常应有船舶直接挂靠该国的港口。船公司有时也被称为远洋公共承运人 (Ocean Common Carrier)。船公司通常与托运人订立运输合同，是运输合同中的实际承运人。在从事国际货代业务的实践中，国际海上货运代理人应了解有关船公司的情况，以便在必要时从中选择适当的船公司作为货物运输的实际承运人。世界上集装箱班轮公司有很多，并且大的班轮公司都已进入了中国海运市场，如马士基、地中海、达飞、赫伯罗特等。

在国际航空货物运输中，货物的实际承运人是航空公司，如中国国航、南方航空、东方航空、顺丰航空、圆通航空等。

2.2.3 船舶代理人

船舶代理人是指接受船舶所有人、船舶经营人或者船舶承租人的委托，为船舶所有人、船舶经营人或者船舶承租人的船舶及其所载货物或集装箱提供办理船舶进出口手续、安排港口作业、接受订舱、代签提单、代收运费等服务，并依据法律规定设立的船舶运输辅助性企业。由于国际船舶代理行业具有一定独特的性质，所以各国在国际船舶代理行业大多制定了比较特别的规定。

中国最大的国际船舶代理公司是成立于 1953 年的中国外轮代理公司。20 世纪 80 年代末中外运船务代理公司成立，成为第二家从事国际船舶代理业务的国际船舶代理公司。现在，在我国对外开放的港口都有多家国际船舶代理公司。实践中，国际货运代理人与船舶代理人经常会有业务联系。

2.2.4 码头运营企业、机场、集装箱货运站

在国际海上货物运输中，港口和码头是国际货物运输网络中的枢纽，是货运物流网络中的关键节点之一。码头运营企业是拥有泊位、专业的设备和机械，从事货物的船舶装卸、集

散、临时的堆存和保管等业务的企业。码头为船公司提供货物的船舶装卸服务和集装箱箱务管理服务，并与船公司或其代理签订相应的商务合同。

国际货运代理人在处理国际货物运输的过程中经常会与码头运营企业往来，如在出口业务中，货代企业需要从码头堆场提空箱，装完箱后再将重箱交回码头堆场，由码头运营企业将其装上船舶；在进口业务中则是提重还空。

集装箱货运站（Container Freight Station, CFS）是指把货物装进集装箱内或从集装箱内取出，并对这些货物进行储存、防护和收发交接的作业场所。在一些传统集装箱码头或中小型集装箱码头，码头内集装箱货运站业务是码头陆侧操作功能区很重要的一部分。随着现代集装箱码头大型化和专业化的发展，其码头内（On Dock）的货运站业务正在逐步由港内向港外专业化的场站（Depot）或物流公司（Logistics Company）转移。货代企业在进行拼箱业务操作时，需要在集装箱货运站完成拼箱和拆箱。

在国际航空货物运输中，机场则是国际货物运输网络中的枢纽，是货物流通网络中的关键节点。机场提供的货运服务有：货物邮件行李的仓储、机场内地面运输、装卸。

2.2.5 拖车公司

根据国家的有关规定，凡是在我国境内从事营业性道路运输的单位和个人，都必须取得交通部门颁发的《道路运输经营许可证》和每车一份的《道路运输证》。

在国际货代业务处理过程中，货物的内陆集港运输还涉及海关监管运输。从事海关监管货物运输的企业、车辆、驾驶员，需向企业所在关区的直属海关申请办理注册登记手续。海关对车辆监管条件及相关文件进行审核，合格的，颁发《中华人民共和国境内汽车载运海关监管货物车辆准载证》（《准载证》）、《中华人民共和国海关境内汽车载运海关监管货物载货登记簿》（《汽车载货登记簿》）。经海关审核合格的驾驶员，参加注册地海关组织的业务培训，培训合格后颁发《中华人民共和国境内汽车司机载运海关监管货物资格证》。车辆进入港口、机场的堆场、货运站装卸集装箱货物，往往需要进入海关监管区域，港口、机场对于车辆的管理较为严格，不同于其他内陆货运站，因此从事此类货物运输的企业专业性较强。有些货代企业本身拥有自己的车队，从事相关业务也一样要办理相关手续。

货代企业在安排货物集港运输的时候大多会选择具备相应资质的专业拖车公司来完成。

2.2.6 报关行（Customs Broker）

报关行是指经海关准予注册登记，接受进出口货物收发货人的委托，以进出口货物收发货人名义或者以自己的名义，向海关办理代理报关业务，从事报关服务的企业。货代企业从事进出口货物的运输代理业务，会涉及货物的报关，一般货代会找专业的报关行申报，大型的货代公司则有自己的报关部门。

由于海关申报过程中要素较多、专业性要求高，同时还要熟悉相关法律法规以及报关具体操作细节，否则可能会出现商品多次退单的情况，影响通关效率。因此，绝大部分商品的进出口报关操作都是由专业的报关行处理的。

学习目标

【知识目标】

1. 掌握货运代理企业的法律地位；
2. 了解多式联运的定义和基本特征。

【技能目标】

具有分析不同情况下国际货运代理企业法律地位的能力。

3.1 国际货运代理人充当传统意义上的代理人和无船承运人（独立经营人/承运人）

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》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。商务部于1998年1月26日公布了《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则（试行）》，并于2004年1月1日颁布了《国际货物运输代理业管理规定实施细则》。实施细则对该定义进行具体化，规定：“国际货物运输代理企业可以作为进出口货物收货人、发货人的代理人，也可以作为独立经营人，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，是指国际货运代理企业接受进出口货物收货人、发货人或其代理人的委托，以委托人名义或者以自己的名义办理有关业务，收取代理费或佣金的行为。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，是指国际货运代理企业接受进出口货物收货人、发货人或其代理人的委托，签发运输单证、履行运输合同并收取运费以及服务费的行为。”

据此，国际货运代理的法律地位有两种：

一是作为代理人。作为代理人的国际货运代理企业既可以委托人的名义，即国际货运服务经营者作为进出口货物收货人、发货人的代理人，以收货人或发货人的名义从事代理活动；也可以以自己的名义办理有关业务。

(1) 以被代理人的名义从事代理活动。

如图 3.1 所示，货主 A 公司委托货代 B 公司代办货物出口手续，双方建立委托代理关系，A 公司为被代理人，B 公司为代理人。B 公司以 A 公司的名义向船公司或其代理人 C 公司办理订舱托运手续。货

物装船后，C公司签发提单（Bill of Lading, B/L）作为运输凭证。作为运输合同的证明，提单所证明的海上货物运输合同的当事人为托运人A公司和承运人C公司。

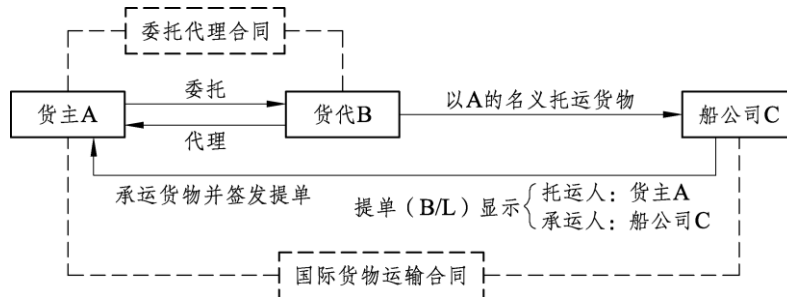


图 3.1 以代理人的名义从事代理活动

《中华人民共和国民法典》第一百六十二条规定：“代理人在代理权限内，以被代理人名义实施的民事法律行为，对被代理人发生效力。”货代B公司仅作为代理人的身份，只收取了代理费或者佣金，在委托代理合同授权范围内的法律行为的后果由被代理人货主A公司承担，B公司仅须对自己代理行为本身的过错负责。例如，如因船公司的原因造成货物受损，货主A公司索赔对象应为船公司C，B公司在代理行为中本身无过错，A公司不能向B公司索赔。

(2) 以自己的名义从事代理活动。

如图3.2所示，货主A公司委托货代B公司代办货物出口手续，双方建立委托代理关系，A公司为被代理人，B公司为代理人。然而，出于商业上的某些目的和需要，B公司以自己的名义向船公司或其代理人C公司办理订舱托运手续。货物装船后，C公司签发提单作为运输凭证。

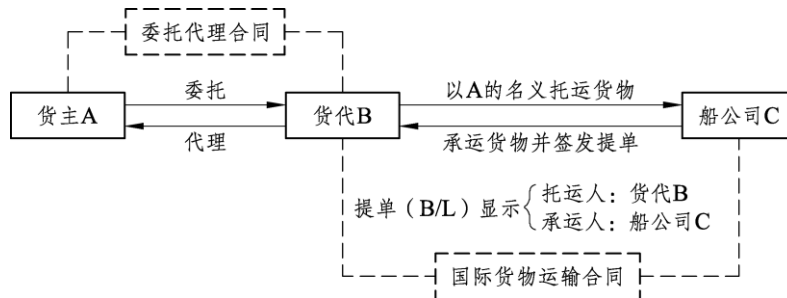


图 3.2 以自己的名义从事代理活动

提单表面所显示的是托运人B公司和承运人C公司之间的运输合同关系，但是，货代B公司仍然仅作为代理人的身份，只收取了代理费或者佣金，在委托代理合同授权范围内的法律行为的后果由货主A公司承担，B公司仅须对自己代理行为本身的过错负责。

二是作为独立经营人。作为独立经营人主要是作为承运人从事活动，国际货运代理企业签发运输单证，享有承运人的权利，承担承运人的义务和责任。

《中华人民共和国国际海运条例》及《中华人民共和国国际海运条例实施细则》将国际货运代理企业在国际海上货物运输时以承运人身份从事业务的规定为无船承运人。无船承运

业务，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。

如图 3.3 所示，货代 B 公司接受了 A 公司的订舱托运，收取了全程运费，承诺完成货物运输，然后又以自己的名义向船公司或其代理人 C 公司办理订舱托运手续，并支付运费。货物装船后，B 公司得到 C 公司签发的船东提单（Master Bill of Lading, M-B/L）作为运输凭证，同时签发自己抬头的货代提单（House Bill of Lading, H-B/L）。

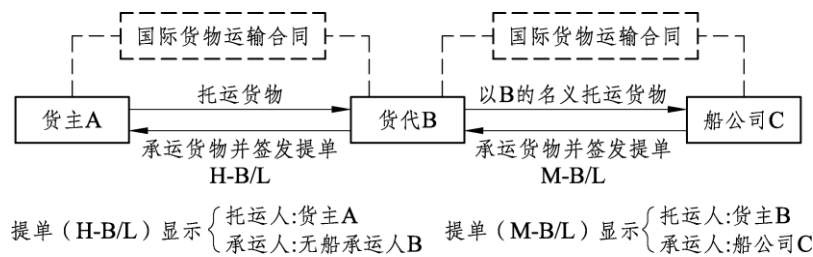


图 3.3 作为独立经营人/无船承运人从事活动

A 公司与 B 公司之间不再是委托代理关系，而是运输合同托运人与承运人的关系。同时，B 公司和 C 公司之间是另一份运输合同关系。货代 B 公司赚取了两份运输合同下运费的差价，以承运人、托运人的身份分别对两份运输合同承担相应的责任。

作为传统意义上的代理人和无船承运人从事活动时，受不同的法律规范约束，承担不同的义务和责任。当然，一个企业可以同时从事这两种业务。但在具体业务上，要么是作为发货人、收货人的代理人，要么是无船承运人，不能既是代理人又是无船承运人。

3.2 国际货运代理人充当多式联运经营人

3.2.1 多式联运的定义

《1980 年联合国国际货物多式联运公约》关于国际货物多式联运的定义：按照多式联运合同，以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人将货物从一国境内接管货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点。为履行单一方式运输合同而进行的该合同所规定的货物接送业务，不应视为国际多式联运。但到目前为止，仅有 10 多个国家加入了《1980 年联合国国际货物多式联运公约》，因此该公约一直未能生效。

为了确保《1980 年联合国国际货物多式联运公约》生效前国际货物多式联运能有效地进行，有关国际组织决定制定一个临时性的规则，这就是联合国贸发会会同国际商会在《1975 年国际商会关于联合运输单证（Combined Transport Document-CombidoC）的统一规则》（简称《1975 年国际商会统一规则》）的基础上，参考《1980 年联合国国际货物多式联运公约》制定的《1991 年国际商会多式联运单证规则》。

《1991 年国际商会规则》对多式联运并没有给出定义。但是根据其定义的“多式联运合同”和“多式联运经营人”来看，该规则所指的多式联运与《1980 年联合国国际货物多式联运公约》的定义唯一的区别在于：《1991 年国际商会规则》对多式联运的国际性没有规定。

在内容上，它只规定至少使用两种不同的运输方式即可；在名称上，它使用的是“多式联运”而非“国际货物多式联运”。因此，该规则既可应用于国际货物的多式联运，也可应用于国内货物的多式联运。除此之外，多式联运的内涵在这两个国际性的法律文件中并没有其他不同。

国际多式联运是一种较高级的运输组织方式，它集中了各种运输方式的特点，扬长避短，融合一体，组成连贯运输，达到简化货运环节，加速周转，减少货损货差，降低运输成本，实现合理运输的目的。它相对于单一运输方式具有较大的优越性，主要表现在以下方面：

(1) 提高运输组织水平。国际多式联运开展以前，各种运输方式都自成体系，因此其经营的范围是有限的，承运的数量也是有限的。多式联运的开展，实现了运输的合理化，改善了不同运输的衔接协作，从而提高了运输的组织和管理水平。

(2) 综合利用各种运输的优势。多式联运通过各种运输方式的合理搭配，充分发挥各类运输工具的效能，提高了运输效率，减少了货物的库存时间和费用，降低了运输成本。

(3) 实现“门到门”运输的有效途径。国际多式联运综合了各种运输的特点，组成了直达连贯运输，可以把货物从发货人的内地工厂或仓库，直接运到收货人的内地工厂或仓库，还可以运到收货人指定的任何适宜的地点。

(4) 手续简便，提早结汇。在多式联运方式下，货主只需办理一次托运手续，指定目的地，货物在启运地装上第一程运输工具后，货主即可取得多式联运单证，并可凭此向银行办理收汇手续。这较之过去从内地发货，需要在到达港口装船后才可取得装船提单收汇要早，因而，也有利于加速资金周转，节省利息支出。

(5) 安全迅速。整个多式联运过程各个环节配合密切，衔接紧凑，中转迅速而及时，中途停留时间短。此外，多式联运以集装箱为主体，将货物封闭在集装箱内，这样既可以减少货损货差，又可以防止污染和被盗，能够较好地保证货物安全、迅速、准确、及时地运到目的地。

(6) 降低运输成本，节约运杂费用。多式联运可以从多方面节约费用，降低成本，对货主而言是优惠运价，对承运人而言是高利润。

3.2.2 多式联运的基本特征

从国际货物多式联运的概念分析可以得出国际货物多式联运的基本特征。

(1) 国际货物多式联运首先是一种跨越国境的运输，其运输的起始地和目的地一定位于不同的国家境内，以此区别于一国内境的多式联运。

(2) 此种运输一定是通过两种以上不同的运输方式得以完成的，不同运输方式的区分还要结合不同运输区段适用法律的不同加以界定。

(3) 虽然参与此项运输的当事方不止一个，但是必须有一个多式联运经营人作为多式联运合同的一方主体组织完成全部的运输并承担相应的合同责任。

(4) 全部多式联运过程必须涵盖在一个单独的货物运输合同之下，多式联运经营人有可能接受不同合同的约束，如受多式联运经营人与其雇佣人之间雇佣合同的约束，同时各个运输区段间不可避免地会有各种辅助性的工作不能全部包括在各个分运输合同中。因此，一个覆盖全程运输的单独的运输合同就成为多式联合运输得以完成的必要条件，多式联运也由

此成为一种独立的运输模式而不再是各种单一运输方式的简单叠加。

3.2.3 货运代理企业充当国际多式联运经营人的法律地位

国际货运代理人可从海运、铁路等基本业务出发，拓展业务内涵，作为多式联运经营人为客户提供国际货物多式联运服务。

如果国际货运服务经营者从事多式联运业务，作为多式联运经营人，可适用《国际商会联运单证规则》。该规则是最早的关于联运单证的国际民间协议，由国际商会于1973年制定，1975年进行了修改。作为民间规则，其执行不具有强制性，但被国际货物多式联运合同双方当事人经常协议采用。根据该规则，多式联运经营人承担网状责任制。对于发生在多式联运经营人责任期间内的货物灭失或损坏，如果知道这种灭失或损坏发生的运输区段，多式联运经营人的赔偿责任依据适用于该区段的国际公约或国内法予以确定；在不能确定货物发生灭失或损坏的区段时，即对于隐藏的货物损失，其赔偿责任按过错责任原则予以确定。另外对赔偿责任限额、责任期间、延迟责任、诉讼时效等进行了规定。

《1980年联合国国际货物多式联运公约》规定的国际货物多式联运经营人是指其本人或者通过其代表订立国际货物多式联运合同的任何人。他是本人，而不是发货人的代理人或代表或者参加多式联运的承运人的代理人或代表，并且负有履行合同的责任。因此，多式联运经营人是一个独立的法律主体，他的身份是基于多式联运合同而向托运人承担履行运输义务的本人，不管他是作为多式联运的实际提供人还是作为运输的承办人，只要他事实上与发货人签订了国际货物多式联运合同，作为本人他就应该负责对多式联运做出妥善安排，同时对整个多式联运合同履行过程中发生的货物的灭失、损害以及货物的迟延交付承担责任。

随着贸易运输实践的发展以及社会分工的不断细化，多式联运经营人不可能也没有必要去亲自完成多式联运的所有环节，更多的情况是多式联运经营人自己将其中的一部分或者全部业务委托给各区段实际承运人或货运代理人、雇佣人等去完成。这样，多式联运经营人一方面作为本人与托运人签订了多式联运合同承担所有合同义务，为货物利益方提供一次托运、一次收费、一单到底、统一理赔、全程负责的一体化运输服务，另一方面又与各区段承运人、货运代理人、雇佣人等发生契约关系，通过这种契约关系利用他们的服务以完成自己在多式联运合同中的义务。因此，多式联运经营人的这种区别于任何单一运输方式下承运人的独特法律地位在多层次的关系中得以集中体现，同时也决定了多式联运经营人的法律性质及多式联运经营人在多式联运中的法律地位和作用。

国际货物多式联运是由众多运输方式有机结合完成的，所以它的法律关系也较为复杂，其中既有多式联运经营人与货物利益方之间的运输合同关系，又有多式联运经营人及其代理人、受雇人及其他相关方之间的代理关系、承揽运送关系、侵权关系等。为此，国际货物多式联运合同应首先正确确定多式联运经营人的法律地位和适当调整上述关系人之间的法律关系，从而明晰相互之间的权利与义务。

(1) 无论是其本人还是通过其代理人，多式联运经营人必须是与托运人签订国际多式联运合同的合同主体，他本人是合同的一方当事人。多式联运的实质在于它是一个单一的运输过程，即通过不同的运输方式，把货物自接管地点运往交货地点。因此，多式联运经营人为完成运输而与其他分订约人订立的合同关系只是为履行由多式联运规则所调整的多式联运经营人与托运人订立的多式联运合同而必须采取的具体手段而已，两者属于不同的合同关系层

面。

(2) 多式联运经营人从接管货物时起到交付货物时止，对无论是否实际处于其掌管支配下的货物的灭失、损害以及迟延交付承担赔偿责任。虽然这并不影响多式联运经营人向实际造成货物灭失、损害以及迟延交付的责任人进行追偿，但是只要货物利益方选择向其主张权利，其便负有第一位的赔偿责任。尽管大多数情况下合同项下的货物并不是由联运经营人亲自支配，但是只要在责任期间内，货物即视为在其掌管之下，这是多式联运经营人与托运人订立多式联运合同的必然要求。

(3) 多式联运经营人还必须承担多式联运合同中所规定的与运输和其他服务有关的相关责任，并保证将货物最终妥善交付给多式联运单证持有人或者是单证中指定的收货人。这方面的责任有：① 合理谨慎地选择、监督实际承运和处理货物的分缔约人责任；② 照管运输期间货物的责任，这体现在履行特定义务、要求指示义务以及依指示履行合同义务 3 个方面。

