

# 我国国际货运代理行业发展分析报告

作者：孙畅

上世纪中叶，世界各国的经济贸易往来日益频繁，世界经济一体化进程不断加快，国际货物运输代理行业蓬勃发展。国际货物运输代理业，作为国际贸易不可或缺的重要组成部分，是国际商品流通过程中的必然产物。

自二十世纪 90 年代至今，我国货运代理数量呈不断增长之势。2005 年，我国履行了加入 WTO 世界贸易组织的承诺，国际货运代理行业经历了发展的黄金期，如今“一带一路”战略的实施，更多自贸区的建立和扩张等利好政策出台，国际货运代理业在政策、营运、市场等各方面环境都迎来了新的发展优势。

## 一、国际货运代理的定义

1995 年 6 月，为维护国际货运代理市场秩序，加强对国际货运代理业的监督管理，促进我国国际货运代理业的健康发展，经国务院批准、由对外贸易经济合作部（现商务部）发布了《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》。该《规定》中明确了国际货物运输代理的定义，即“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。”国际货运代理作为“货物中间人”，为委托人提供各种服务，包括有关货物运输、转运、仓储、包装、订舱、保险以及与货物有关的其他业务，并从中收取一定报酬。

## 二、国际货运代理行业发展现状

目前，我国国际货运代理企业遍布全国，国有、民营、外商投资等多种经济成分并存，业已成为中国对外贸易运输环节中至关重要的力量，对中国的对外贸易乃至整个国民经济的发展做出了突出贡献。

### 1、行业发展整体平稳

据《2016-2021 年中国电商物流行业发展模式与投资战略规划分析报告》显示，2015 年，全国社会物流总额为 219.2 万亿元，按可比价格计算，同比增长

5.8%，增速虽然比上年回落 2.1 个百分点，但依然保持着平稳增长。从各季度情况来看，一季度 49.4 万亿元，增长 5.6%；上半年为 104.7 万亿元，增长 5.7%；前三季度为 162.8 万亿元，增长 5.8%。绝大多数国际货代和物流业务处于 5%左右的中低速增长，该行业依然处在发展期，市场容量不断扩大。

## （2）行业结构优化、转型步伐加快

现阶段，我国国际货物运输代理的功能分散、环节单一。经济全球化的发展趋势必然推动物流行业的专业化和国际化。近年来，不少企业都在拓展新的业务，加快向专业的综合性物流企业迈进。电子商务、信息平台等新产业逐步替代传统产业，物流需求结构不断优化。

与此同时，国际货运代理转型升级的需求非常迫切。在电子商务日新月异的今天，上游国际航运市场萎靡不振、行业内部企业资金缺乏且融资成本较高、劳动力“红利”日渐丧失等因素导致高质有效的现代化货运代理服务供不应求。国际货运代理企业需要适应国际经济环境以及上下游行业的新态势，加速转型，谋求发展。

## （3）不同经济成分的企业占据了国内市场

随着我国政府不断对外开放，很多国外货代企业以独资、合资、合作等方式，进军我国货运代理市场。国有企业也纷纷从传统型物流逐渐过渡到现代物流。据商务部国际货运代理企业信息管理系统（网址：<http://iffe.mofcom.gov.cn/huodai/index.jsp>）显示，2015 年期间，已经有 1 万多家较有规模的货运代理企业通过了商务部的审批并备案，加上众多中小企业和一些挂靠在其他企业的货运代理，其总量约在 3 万至 4 万家。可以看出，不同经济成分的企业在我国的物流以及货运代理市场上正在激烈竞争。

## （4）运行效率提升

据中国物流与采购联合会发布的《2016 年上半年物流运行情况通报》显示，从运行效率来看，2016 年上半年，社会物流总费用与 GDP 的比率为 14.6%，比上年同期下降了 0.8 个百分点，反映出物流运行效率有所提升。主要原因在于优化了物流运作流程，提升了资源利用效率。物流运行效率的不断提高，对经济运行

中去库存、降成本的作用逐步加强。

### 三、国际货运代理行业的特点

#### 1、拥有一定的行业进入壁垒

国际货运代理行业拥有资金、专业和战略客户资源三大进入壁垒。资金壁垒表现在该行业的业务活动中的应收账款账期较长，需要企业垫付部分资金，而且货运代理公司需要在市场交易、选聘人才等方面投入资金，以保证公司的正常运营和业务发展。专业人才壁垒表现在人才是进入该行业不得不跨越的“门槛”。比如熟练的操作骨干至少需要大约 3-5 年的技术积累，才能掌握国际货运代理业务中的诸多技术操作要点，需要大约 5-8 年的经验沉淀，才有可能形成独立解决突发或复杂问题的基本能力。可见专业人才的稀缺，从客观上形成了一定的壁垒。战略客户资源壁垒表现在客户往往会选择具有质量信誉的企业进行合作。货运代理公司的口碑和市场声誉需要积累，该因素对新入行的企业而言，构成了一定的进入壁垒。新进入者难以获得客户的信任并形成稳定持久的业务合作关系，且如订单不稳定导致货运代理公司开工时间不足，熟练技术人员容易流失，将使得企业更难以获得业务订单，陷入恶性循环。

#### 2、行业周期性、区域性特征明显

国际货运代理行业与宏观经济环境密切相关，行业发展与经济周期正相关。经济不景气时，国际贸易降温将直接导致国际物流行业低迷。在我国，由于国际贸易业务发展不均衡，国际物流行业区域性特征明显，具备良好海运条件的沿海地区国际货运代理企业相比内陆数量较多，业务发展较为迅速，内陆无论是数量还是业务都较为缓慢。例如江苏省苏南地区是我国著名的纺织品生产基地，地理面积有限，却聚集了数以万计的纺织、服装、家纺的生产和出口企业，地缘优势明显的当地国际货代企业更具发展潜力。随着“丝绸之路经济带”、“中欧班列”的实施推动，中西部地区的进出口业务增长显著，这将带动内陆的国际货运代理业的成长，从而使国际货运代理在我国沿海和内陆地区的覆盖区域不均的情况有所缓和。

### 四、国际货运行业法律法规及产业政策

## 1、行业相关产业政策

近些年来，国家各部门及地方政府相继出台了一系列涉及货物运输代理行业相关的宏观调控措施和相关政策，其中较为重要的有：

(1) 2004年8月5日，国家发改委、商务部、公安部、铁道部、交通部、海关总署、税务总局、民航总局、工商总局联合制定并发布了《关于促进我国现代物流业发展的意见》。该《意见》明确了发展现代物流业的意义，提出了诸多促进物流业发展的举措，包括取消国际货运代理企业经营资格审批而加强后续监督和管理等。

(2) 2005年6月28日，国家发改委、国家标准委等部门联合发布了以“物流标准体系表”为中心的《全国物流标准2005年-2010年发展规划》。该《规划》通过加强物流标准的统一性、关联度，促进我国物流与国际物流接轨，为国家统一数据的采集和政府部门对物流行业的管理提供依据。

(3) 2007年3月，国务院发布《国务院关于加强发展服务业的若干意见》。该《意见》指出，提升物流的专业化、社会化水平，大力发展第三方物流；在经济发达地区和交通枢纽城市强化物流基础设施整合；对物流企业实行财税优惠；抓紧制订和修订物流行业服务标准。

(4) 2008年3月3日，商务部发布《关于加快我国流通领域现代物流发展的指导意见》。该《意见》指出了我国现代物流发展的重要性和必要性，提出了我国流通领域现代物流发展的主要目标、主要工作任务以及具体的政策措施。

(5) 2009年3月10日，国务院发布了《国务院关于印发物流业调整和振兴规划的通知》。该《振兴规划》中将物流业列入十大产业振兴规划的服务行业。

(6) 2011年3月第十一届全国人民代表大会第四次会议发布了《国民经济和社会发展十二五规划纲要》。该《纲要》中提出要加快建立社会化、专业化、信息化的现代物流服务体系。

(7) 2011年8月2日，国务院印发了《关于促进物流业健康发展政策措施的意见》。该《意见》提出要切实减轻物流企业税收负担、加大对物流业的土地政策支持力度、促进物流车辆便利通行、加快物流管理体制改革、鼓励整合物流

设施资源、推进物流技术创新和应用、加大对物流业的投入、优先发展农产品物流业。

(8) 2013年1月16日,商务部发布了《关于加快国际货运代理物流业健康发展的指导意见》。该《意见》中提出“十二五”期间,我国国际货代物流业要在转变方式、提高质量的同时,实现规模以上企业营业额年均增长12%左右;要通过并购重组、扶优选强,打造若干个主营业务和经营模式先进、海外网络健全、具有较强竞争力的大型国际物流企业,培育一批功能完善、设施完备、资源整合能力强的大中型物流商,推动形成一支品牌效应突出、业务优势明显的中小型专业货代商队伍,基本形成结构合理、业态多样、服务优质、竞争有序的国际货代物流市场。

(9) 2014年9月12日,国务院印发了《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》。该《规划》中对我国物流业中长期发展做出了具体详细的规划,部署加快现代物流业发展,建立和完善现代物流服务体系,提升物流业发展水平,为全面建成小康社会提供物流服务保障。该《规划》提出,到2020年,要基本建立布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系;明确要以着力降低物流成本、提升物流企业规模化集约化水平、加强物流基础设施网络建设为发展重点,大力提升物流社会化、专业化水平,进一步加强物流信息化建设,推进物流技术装备现代化,加强物流标准化建设,推进区域物流协调发展,积极推动国际物流发展,大力发展绿色物流。

(10) 2016年3月16日,十二届全国人民代表大会第四次会议通过了《关于国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》。该《纲要》中提出,要提高物流组织管理水平,降低企业物流成本;深化流通体制改革,促进流通信息化、标准化、集约化,推动传统商业加速向现代流通转型升级;组织实施“互联网+”重大工程,加快推进基于互联网的商业模式、服务模式、管理模式及供应链、物流链等各类创新。

(11) 2016年6月6日,交通部发布了《交通运输部关于执行〈1974年国际海上人命安全公约〉第VI/2条2015年修正案的通知》。该《通知》中称国际海事组织海上安全委员会通过了《1974年国际海上人命安全公约》第VI/2条修

正案。该《通知》就修正案的主要内容、对载货集装箱托运人的要求、对船舶、承运人与码头经营人的要求做出解释说明。

## 2、主要法律法规

序号	名称	发布时间	发布单位	与公司所处行业相关内容
1	《中华人民共和国海商法》	1992. 11. 07	人大常委会	涉及海上货物运输合同的规定，包括承运人的责任、托运人的责任、运输单证、货物交付合同的解除、航次租船合同的特别规定、多式联运合同的特别规定。
2	《中华人民共和国海关法》	2000. 07. 08	人大常委会	关于海关管理进出口和征收关税、查缉走私、编制海关统计和办理其他海关业务的法律规范。
3	《国际货物运输代理业管理规定实施细则（试行）》	1998. 01. 26	对外贸易经济合作部	对从事国际货物运输代理业务的企业的设立条件以及行为规范做出了更加详细的规定。
4	《国际货物运输代理业管理规定》	1995. 06. 29	对外贸易经济合作部	规定国际货代行业主管部门，国际货代企业的设立条件、审批程序、业务及处罚规定。
5	《民用航空货物国际运输规则》	2000. 04. 21	民用航空总局	对民用航空的货物托运、货物收运、运价、运费和其他费用、运输货物、货物交付、特种货物运输等做出了具体规定。
6	《中华人民共和国国际海运条例》	2001. 12. 11	国务院	规定了国际海上运输及其辅助性业务的经营者、经营活动、外商投资经营国际海上运输及其辅助性业务的特别规定、调查与处理和法律责任。
7	《国际海运条例实施细则》	2003. 01. 20	交通运输部	对《国际海运条例》进行细化，对公司涉及的无船承运业务有较为详细的规定，具有指导性、操作性。
8	《国际货物运输代理业管理规定实施细则（试行）》	2004. 01. 01	商务部	对原实施细则中国际货代企业设立条件进行了修订。
9	《国际货运代理企业备案（暂行）办法》	2005. 03. 02	商务部	根据国务院《关于第三批取消和调整行政审批项目的决定》，取消了国际货运代理企业经营资格审批，改为备案制。

## 五、国际货运代理行业基本风险

### 1、市场竞争激烈的风险

随着我国政府不断对外开放，很多国外货代企业以独资、合资、合作等方式，进军我国货运代理市场。国有企业也纷纷从传统型物流逐渐过渡到现代物流。

2015 年期间，已经有 1 万多家较有规模的货运代理企业通过了商务部的审批并备案，加上众多中小企业和一些挂靠在其他企业的货运代理，其总量约在 3 万至 4 万家（数据源于：商务部国际货运代理企业信息管理系统）。可以看出，不同经济成分的企业在我国的物流以及货运代理市场上正在激烈竞争。

## 2、宏观经济波动风险

与国际货运代理行业密切相关的不仅是国内经济，还有与进出口贸易相关的其他经济体的经济状况。全球的宏观经济波动将直接影响国际间货运物流的景气度。我国经济依然处在转型期，全球经济发展的放缓，将影响国际货运代理行业发展的进程。

## 3、同质化竞争严重

市场需求刺激了行业的高速发展，但粗放的增长方式、低水平的扩张，降低了行业发展质量，导致行业同质化竞争严重，国内货运代理企业往往忽视对市场的细分，使服务缺乏差异化，造成中小货代的可替代性强，客户稳定性较差，专业化服务成本都低，创新服务模式的研发动力不足，市场同质化竞争较为严重。

# 六、国际货运代理行业发展趋势

## 1、网络化运营趋势

“互联网+”是一种全新的经济形态，是知识社会创新 2.0 推动下的互联网形态演进的过程中的必然趋势。国际货运代理行业这一传统行业依托互联网信息技术并与之联合，完善运营网络化，优化生产要素，推动经济形态不断地发生演变，以产业升级提升经济生产力，为改革、创新、发展提供广阔的平台。同时，国际货运物流产业链繁杂冗长，各个环节的参与方众多，利用互联网模式可以有效精简复杂的环节，打破时间和空间上的限制，便于为委托方提供灵活的一站式线上服务。

## 2、地缘化整合趋势

我国国际货物贸易在世界上有着不容小觑的体量，其中我国沿海地区为其做出了突出贡献。由于沿海地区的货运代理企业占据了良好海运条件的优势，因此，

其相较于内陆货运代理企业来说，机构数量更多，业务发展更迅速。随着沿海地区自贸区的数量不断增加以及“21 世纪海上丝绸之路”的建设，国内对货运代理业务的需求将会不断攀升。我国不断加强基础设施的互联互通，物流园、物流中心等设施仍然是地方政府支持重点。备受瞩目的“一带一路”战略促进了物流大通道的快速发展以及区域物流通道网络的优化布局。按照区域发展的战略要求，京津冀三地签署了多项物流合作协议，广东、天津、福建再建三个自由贸易园区，推动对外开放的更高水平。