

“一带一路”视野下亚欧铁路运输条约体系的冲突与协调

曾文革 王俊妮

(重庆大学法学院, 重庆 400044)

摘要: “一带一路”倡议将铁路作为连接欧亚大陆相关经济走廊的基本手段。亚欧铁路基础设施在“硬件”联通上已经居于世界前列, 配套“软件”仍处于落后水平。《国际货约》和《国际货协》是调整亚欧大陆跨国铁路运输活动最为重要的两个公约, 其规则适用的冲突阻碍了亚欧铁路运输及经贸往来的发展, 抑制了亚欧两洲实现进一步的互联互通, 与“一带一路”构想下“道路联通”和“贸易畅通”的主旨相悖。我国应参与亚欧统一铁路立法, 实现国内铁路运输规则与国际公约的合理对接。

关键词: “一带一路”; 《国际货约》; 《国际货协》; 亚欧铁路运输条约; 法律冲突

中图分类号: F996

文献标识码: A

文章编号: 1006-1894 (2019) 01-0060-09

一、亚欧铁路运输条约体系对“一带一路”的意义

铁路运输一直在我国对外经济贸易活动中占据着重要的地位。建国初期, 我国与东欧国家的贸易来往主要依靠铁路运输来完成。至今, 我国与朝鲜、蒙古和越南等国的进出口货物仍大部分通过铁路进行运送, 与西欧、北欧、中东地区国家的进出口贸易也依赖国际铁路联运。随着“一带一路”倡议的深入实施, 我国与沿线各国及地区的进出口贸易量将会持续增长。相对于昂贵的空运以及风险大、周期长的海运, 铁路运输安全、快捷、便利, 运输距离短, 辐射面广, 更兼顾绿色环保, 能够实现长时间、周期性、跨大陆、成本低、大吞吐量的人货流转, 优势明显。综合各种因素考量, 铁路运输更适合于陆地相连、地域广袤的亚欧大陆。特别在“一带一路”倡议辐射范围内, 北亚和中亚等部分地区气候多变, 地理复杂, 空运和公路运输受到限制多, 而恶劣的自然环境对铁路运输影响很小, 陆桥可以避开高寒地带, 港口无封冻期, 能够实现全年不间断作业, 确保物资和人员得到更加安全、及时的运送。

目前, 亚欧大陆投入使用的跨洲铁路共有3条, 基础设施均已完备。它们连通亚、欧、中东各地, 辐射40余国家, 能带来巨大的经济联动效应。但囿于规则割据, 铁

作者简介: 曾文革, 重庆大学法学院教授, 博士生导师, 研究方向: 国际经济法; 王俊妮, 重庆大学法学院硕士研究生, 研究方向: 国际经济法。

基金项目: “‘一带一路’倡议下中国农业海外投资的企业权益法律保障”(项目编号: 17SFB2045); 教育部人文社会科学重点研究基地重大项目(项目编号: 16JJD820008); 国家留学基金资助。

路东、中、西段轨距不一，列车行进中必须进行两次换装；加之通关手续繁琐，运输法冲突重重，本该低成本的铁路运输反而价格高昂。以亚欧第二大陆桥为例，从太平洋西岸至大西洋东岸，一个集装箱海路运输价格约 1,500 美元，而通过铁路运送却需 3,000 美元，一般不会为客户所选择。可见，基建完备只是经贸发展的前提，当法律冲突和制度困境无法破除时，硬件设施不能发挥应有作用，亟需“软件”层面的设计进行破局。

二、亚欧铁路运输条约体系的冲突及其原因

“一带一路”倡议下的跨国铁路运输途经多国，横跨数个法域，条约繁多互不相容，规则体系复杂多元。其中，《国际铁路货物联运协定》（简称“《国际货协》”）、《国际铁路货物运输公约》（简称“《国际货约》”）是最为主要的两大条约体系。

（一）条约体系间的法律冲突

亚欧国际铁路沿线各国加入的国际条约主要包括：《国际货约》、《国际货协》、《关于修订统一提单若干法律规定的国际公约议定书》、《统一提单的若干法律规则的国际公约》、《修改华沙公约的议定书》、《联合国国际货物多式联运公约》等。《国际货协》和《国际货约》作为最重要的两大多边公约体系，共同规范亚欧大陆跨国铁路运输活动，构成了亚欧大陆铁路运输条约体系的主体。长期以来，《国际货协》与《国际货约》各管一块，联运协约中的运送规则、运输单据、适用范围等均不一致。具体而言，亚欧国际铁路运输活动在法律规定上的冲突主要表现在：

1. 法律适用范围冲突 货约体系下的《国际铁路货物运输合同统一规则》（CIM，是《国际货约》附件 B）适用于两缔约国之间进行的货物始发地与目的地为不同国家的铁路运输合同。除此之外，CIM 还可以基于合同当事人的选择得到适用，但此时始发地与目的地必须有一地处于缔约国境内。而《国际货协》则仅在缔约国之间的跨国铁路货物运输活动中适用，即只有货物始发地与目的地都在缔约国境内时公约才得以适用。

2. 货运合同规则不一 在合同订立方面，《国际货协》和《国际货约》都将运单视为运输合同凭证，运单一旦加盖戳记，则表明运输合同已经成立。其中，《国际货协》对运单样式和填写方法有更为详细的规定和要求，运单必须符合形式标准。《国际货约》只将运单的必填事项和选填事项列出，不对运单填写形式作具体要求。在合同变更方面，两个公约都规定当事人可变更合同以及在哪些事项上可变更，但《国际货协》规定发货人和收货人只可以各自变更一次合同，且当货物处于进口国境内时不能依据公约而应依据该国国内法进行合同变更，而《国际货约》则对合同变更次数不作限制。

3. 货损赔偿标准各异 《国际货协》第 22 条规定，赔偿货物灭失要以外国供货

者账单所开列价格进行计算,赔偿货物质量降低则以降低价格的百分比为准。另外,无论铁路方责任如何,赔偿限额都不能超过货物全部灭失的价款。在《国际货约》体系下,货物全部损失或部分损失的计算均以交付地当时的市场价格或同类货物消费价格来计算,铁路方的最高责任限制为毛重短少每公斤 17 个单位(特别提款权),托运人与承运人另有协议的,可打破责任限制。

4. 争议解决机制程序不同 在争议解决方面,《国际货协》奉行“先和解后诉讼”,必须先提出赔偿请求才能进行诉讼,和解是诉讼的前置程序;而《国际货约》对和解与诉讼的提起不作硬性要求,对争议解决和提起赔偿的形式与程序均未作规定。

5. 技术标准不统一 多年来,亚欧各国实行的铁路技术标准不一。欧洲范围内铁联成员国均采用《国际货约》附件《国际联运的技术标准和铁路材料的有效性协定》以及《国际铁路运输中使用的铁路材料的技术许可协定》中涉及的技术统一规则(UTP),非铁联成员国则有自己的标准。俄罗斯为了维护对中亚区域的主导性,组织中亚各国签署了《1520 毫米铁路合作统一原则声明》、《关于在 1520 空间发展物流潜力和多功能运输工艺的宣言》等多边条约,使得联运沿线各国在铁路轨距、集装箱尺寸、线路运力、机车类型、通信技术、运输信息化水平等方面有明显差异。铁路技术标准不兼容会增加换车、换装等不必要作业,还使上层规范无法真正统一。

(二) 法律冲突背后的原因

一直以来,国际社会为协调亚欧大陆铁路运输规则进行了漫长而艰苦的努力,也取得了一些成果,但与实现规则统一的目标仍相去甚远,规则冲突的背后涉及诸多复杂因素和利益诉求,主要有以下几个方面。

1. 过境自由与国家主权的矛盾 过境自由源于欧洲各国的转关运输自由,其思想内核可追溯到格老秀斯所主张的海洋自由原则。2007 年,针对哥伦比亚入境口岸限制措施一案,WTO 专家组首次适用了有关过境自由的 GATT 第 5 条作出裁决,并对该条规定的适用范围和具体义务做出解释:“过境自由”的含义是指允许货物不受限制地通过最便利的国际运输路线,无论有无转船、仓储、卸货或改变运输方式。^①经过长期的国际实践及国际社会的普遍确信和遵循,过境自由已经成为国际习惯。

当然,权利存在边界。过境自由也并不是一项完全的、绝对的和无保留的权利。运输的自由必须建立在尊重国家主权及利益的基础上,当过境自由与国家主权相冲突时,无疑后者优先。1931 年,国际法院在立陶宛与波兰关于铁路运输案的咨询意见中指出,《自由过境公约与规约》中规定的运输自由不得增加一国的义务,必须尊重一国的主权和利益,即如果过境自由与一国主权相冲突,则后者优先。^②

实践中,运输规则的制定本身就是完全的主权事项。国家出于对其国土安全和

^① 邓丽娟. GATT 过境自由争端第一案评析——评哥伦比亚入境口岸限制措施案[J]. 国际经贸探索, 2009, (11).

^② 王淑敏. “一带一路”战略下过境自由的法律问题研究[J]. 国际贸易问题, 2016, (1).

边境安全的考虑,对进入和通过其领土的一切人、事、物享有充分的管辖权,可以自主划定过境路线,制定国内运输规则、海关检疫程序来规范过境通行的一切活动。铁路运输具有鲜明的属地性,关系国计民生,具有重要的战略地位。而各国国情有异,市场化程度高低有别,经济发展水平和政府调控理念也各不相同,各国在铁路运输立法活动中考量不一,规则差异在所难免。

2. 铁组与铁联的对立 在《国际货约》与《国际货协》两大公约背后,是主导亚欧国际铁路运输规则制定的铁路合作组织(OSJD,简称“铁组”)与国际铁路运输委员会(OTIF,简称“铁联”)。铁组是由国家铁路主管部门组成的政府间的合作组织,成立于1956年,由当时的前南斯拉夫提出,为对抗由西欧资本主义国家国际铁路运输委员会主导的《国际货约》体系而建立,其成员基本为当时的社会主义国家,我国于1953年加入。

铁联与铁组两个国际组织早期分属于不同的政治阵营,断绝了立法沟通的可能性。随着冷战的结束,相对缓和的国际关系使合作协商成为可能,但由于长期的割裂发展,铁组和铁联在法律制度、技术标准和海关手续等方面都存在很大的差异。规则冲突从根本上体现着两组织在立法精神上各有侧重,适用《国际货约》的铁联倾向于保护货方的利益,而《国际货协》下的铁组则更注重保护运方利益。

1956年,铁联建议实行特定运单以便利相关国家与《国际货协》成员间的铁路运输。此后多年,铁组会议上都讨论了关于制定亚欧国际铁路旅客和货物联运新协定的建议问题。但由于《国际货协》章程中规定:关于国际货协的一切规定实行一票否决制,决定的做出需经成员方一致通过。在此后的几十年中,因为各种问题、各种议题、各种文字表述不能统一,将制定统一铁路运输法的工作耽搁了下来。

3. 对话机制的相对缺失 随着铁路运输技术的发展和往来贸易体量的增加,国际社会一直关注并希望实现铁路运输规则的协调与统一,也为此进行了诸多努力。但协调亚欧大陆的铁路运输,促进《国际货协》与《国际货约》的融合是一项漫长而复杂的工作,其背后涉及错综复杂的法律、政治和经济因素。1982年铁组与铁联才恢复对话,组成了共同工作组,虽然双方经过了数次联席会议,但一直未有实质性的进展,直到2011年共同推出统一运单,才第一次取得了合作上的突破。

近年来,联合国欧经委运输委员会也致力于消除亚欧铁路运输规则的差异,为制定国际统一铁路运输法而斡旋,但工作却主要局限在欧洲国家之间,与相关亚洲国家及铁组成员的沟通很少,对《国际货协》及铁组成员国影响十分有限。货约体系和货协体系成员国之间似乎在统一运单达成后又进入了沟通不畅的合作瓶颈期。

三、亚欧铁路运输条约体系的协调及成就

尽管协调《国际货协》和《国际货约》的工作一直进行得艰难缓慢,但经过相关国际组织的不懈努力和国际社会的共同敦促,亚欧铁路运输条约体系的协调统一

工作也取得了一些成就和进展。

（一）统一铁路立法的努力

在《国际货约》和《国际货协》最初并存之时，相关机构便提出两者应尽可能实现统一与协调。1953年，铁联即向前苏联提出过统一国际运输规则；1956年，联合国欧洲经济委员会第11次会议提出了要统一铁路运输法的意见，国际铁路运输委员会也建议在运输合同当事人之间实现直通运输，推动《国际货协》和《国际货约》缔约方之间采用直通运单。

1982年，铁组和铁联重新恢复对话，建立了共同工作组，研究《国际货协》和《国际货约》中对实际办理运送业务有重要意义的条款实现接近或统一的可能性。工作组在1983~1987年累计举行了10次联席会议，统一或部分统一了17项条款，这些成果都被编入两个公约中。2006年，两大组织终于达成了《欧亚联运多式联运的组织和运营问题协定》，统一运单诞生。

2005年，联合国欧经委员会提出了3项解除亚欧铁路运输薄弱环节的主要战略任务，其中之一便是通过协商制定统一铁路运输法。2009年11月，联合国欧经委铁路运输工作组决定在第63次会议上成立非正式专家组，研究欧洲地区统一铁路运输法，并开始起草相关文件。2011年，联合国欧经委正式通过《关于在欧洲地区和欧亚铁路运输通道实现统一立法的观点性文件》，并决定成立欧经委内运委铁路法正式专家组，在年底起草《在统一铁路法领域欧亚铁路运输协作和合作共同宣言》作为政策性文件。2013年2月，亚欧37国运输部长在联合国欧经委内运委第75次会议上共同签署了《关于发展欧亚铁路运输暨建立统一铁路法共同宣言》，表明各国将借鉴铁组和铁联的工作经验，致力于采取战略措施，助力运输规则的统一。2015年10月，欧经委内运委统一铁路工作组提出新的《制定统一的国际铁路货物运输法，使铁路运输在单一的法律制度下进行有关的法律条文草案》及说明，基本勾勒出了统一铁路法的框架结构，为《国际货约》及《国际货协》所辖亚欧各国国际铁路联运法律规则的统一和融合做出了贡献。

（二）统一运单的诞生

除了在立法工作中进行的诸多努力和漫长接洽，铁组与铁联也尝试着首先解决实务操作中的相关问题，其中最为瞩目的就是推行统一运单，解决运输中跨越“两法”需重新办理运输票据的问题。在1993~2006年间，铁组与铁联两大组织就促进东西方联运货运法律统一进行了多次协商，希望在统一运单样式，特别是责任问题的解决上寻求突破，实现兼容两种运输法的可能。经过两大组织的不懈努力，2011年终于达成《欧亚联运多式联运的组织和运营问题协定》，铁路合作组织公布《国际货协》第22号附件——《国际货协/国际货约运单指导手册》，统一运单正式诞生。《国际货约》成员国中的22条铁路运输及《国际货协》成员国中的14条铁路运输纳入了《国

际货协/国际货约运单指导手册》，基本涵盖了亚欧大陆桥铁路运输的主要发运国与过境国，在形式上实现了“一单到底”的直通运输。

新编制的统一运单保留了原国际货协运单的所有内容，仅在次序上对部分栏目做了调整，并增加了国际货约运单的相关内容和办理转发运的系列手续说明，总计112项。与原运单相比，统一运单增加了运单书写的语种。除了使用中文和俄文外，还可采用英语、德语和法语进行印制和填写。全程一张运单可以避免换单造成的翻译错误，也减少了文件流转，提高了工作效率，节约时间成本。在法律层面，统一运单形式更严谨，内容更详实，在一张运单中直接明确了从发货人到收货人的运行路径和费用的划分，避免了不必要的纠纷。在货物短少和损失时还可以预先赔付，更有利于对货主利益的保护。

尽管统一运单实质上只是两种运单的物理叠加，并未实际解决铁路联运中法律适用冲突撕裂的实际问题，两个公约中有关义务、责任、赔偿、争端解决和诉讼时效等一系列规定仍然适用。当运输活动在《国际货协》区域内进行时，按货协相关规定办理运输；当运输活动进入《国际货约》适用范围时，则仍需按照货约规定办理相关手续。不管怎样，统一运单将运输票据进行初步统一，实现了形式意义上的“一单制”，其贡献仍值得肯定。

四、我国的因应之策

铁路作为连接亚欧大陆经济走廊的基本运输方式，已成为建设和实施“一带一路”倡议的必要手段，牵动着国家的顶层设计和战略布局。在推进铁路硬件设施建设的同时，我国应加快参与铁路国际运输规则的构建，提升“软件”保障，解决“规则之痛”，以确保“一带一路”倡议的成功。

（一）坚持共商、共建、共享的原则

统一规则，消除割据，促进陆上物流贸易的畅通是大势所趋，共商、共建、共享原则是“一带一路”相关活动所必须遵守和落实的，它既是对传统国际法如主权平等原则的继承，又是对现代国际法可持续发展原则的推陈出新，在推进亚欧铁路运输条约协调统一的进程中必须得到坚持和发扬。

首先，促成规则统一必须要尊重他国主权、兼顾亚欧各国利益。亚欧大陆各国经济发展水平和开放程度不一，物质条件的差异决定了规则协调不能一刀切，过低的标准达不到消除规则割据的作用，但过高的标准将使相关国家望而却步，令统一立法工作止步不前。我国应以足够的尊重与包容，协调亚欧国家的相关利益，以期达成运输规则的统一。其次，促进贸易便利化、实现贸易畅通应作为运输规则制定的出发点，也是我国开展其他相关工作需秉持的原则。运输自由和贸易自由的精神应得到反复强调，我国坚决维护他国的运输自由，也理应得到相关国家在运输和过

境方面足够的尊重与支持。

（二）积极推动国际统一运输法的形成

虽然现今铁路运输领域仍是《国际货约》和《国际货协》并存的局面，但随着一些铁组国家向铁联转化，加之欧盟整体成为《国际货约》成员国，《国际货约》的影响已远大于《国际货协》。因而有观点认为，我国应尽快加入《国际货约》，并推动《国际货约》取代《国际货协》，统一亚欧大陆铁路运输规则，这种观点有合理之处。《国际货约》本身适用范围更广，且在责任分配、利益保护上较之《国际货协》更加公平合理，我国如果加入，则亚欧大陆上的主要铁路都将适用《国际货约》，在一定程度上可以缓解规则冲突。

必须看到，加入《国际货约》已不能满足当下的实践需求。未来的国际物流趋势是发展多式联运、电子通关和无纸化，《国际货约》的许多规定已经相对落后，在一些重要的实践操作领域愈显乏力。《国际货约》的立法精神和具体规则与我国现阶段的情况是否契合还有待商榷，简单拿来就用可能会导致水土不服。

在协调统一立法的工作中，必须以长远的眼光看问题，在技术标准制定、合同规范、责任分配等方面充分考虑其他运输方式的特点，使规则之间有接轨空间，为将来多式联运新规则的制定做好铺垫，留足空间。

（三）实现国内铁路运输规则与国际铁路运输公约的合理对接

目前为止，我国还未构建统一完整的铁路运输规则体系，现有运输规则体系是以计划经济时期制定的《铁路法》为基础，以《合同法》等一般法为补充，同时辅以行政法规及部门规章的一整套规则系统。《铁路法》于1999年颁布，先后经历了2009年和2015年两次修正，都未触及到铁路运输、建设、运营和管理等方面的核心问题，相应的法规和规章等配套规范性文件也都是在铁路发展政企不分的状态下制定的。由于时代的局限性，它们过多地向部门利益倾斜，疏于对托运人和承运人进行公平合理的利益及风险分配，一定程度上落后于国际通行规则。因此，无论是在当下还是未来，都应加快完善我国铁路立法，促进铁路立法与市场机制的配合。在国内立法中，要充分考虑国际标准，以促进物流贸易为目的，合理分配责任，保障各方利益。相关法律出台前，交通、物流、运输等政府部门，应参照《国际货约》、《国际货协》及相关国际运输公约和运输习惯，结合国际和国内铁路运输中的实践，制定铁路运输标准，完善铁路规则体系。在追求国际铁路运输规则协调统一的同时，首先要确保国内铁路运输规则与国际铁路运输公约的合理对接。

（四）依托“一带一路”平台优势，创建新的交流与工作机制

首先，可以成立“一带一路”运输法国际论坛，将“协调亚欧铁路国际条约”作为重要议题，就统一铁路运输规则、促进贸易便利化、海关通关等与亚欧沿线国家开展多层次的沟通磋商，听取各方意见，形成定期会晤机制，积极促进信息共享

与交流,讨论实现统一运送规则的可能途径与方式,创建完善的双边联合工作机制和沟通机会,凭借平台优势,打破长期以来亚欧铁路沟通合作上的“沉默”。

其次,“一带一路”倡议包含建立公平国际制度的合理诉求。我国可以牵头组建“一带一路”运输法工作组,邀请亚欧沿线各国专家及铁路运输部门碰头,借助“一带一路”大数据综合服务门户、智库合作联盟的帮助,广泛采集亚欧沿线国家铁路基建现状、投资贸易、舆论舆情、法律法规、各类战略合作协议、国别研究等基础数据,为立法准备工作打下坚实基础。之后协调各方利益,提出《“一带一路”统一运输法草案(或建议)》供沿线国家签署,力图促成“一带一路”统一运输法的落实,实现顶层制度设计上的统一,解决规则割据的问题,在铁路相通后推进“规则相通”。

五、结语

我国在推动统一亚欧铁路国际立法的过程中,应秉持“共商、共建、共享”的原则,借助“一带一路”优势平台,与沿线各国共同成为规则制定的参与者和引导者,推进新的统一国际铁路立法的形成。具体来说,首先,就要致力于研究《国际货约》和《国际货协》及相关法律条约体系间的冲突,找出规则差异根源所在。其次,要以尊重运输自由为前提,以求同存异为原则,在不影响联运畅通的基础上,保留不同国际铁路联运法规中带有区域特色的条例。同时,还应适当弱化铁路沿线国家和地区独立发展,割裂治理的落后观念,尽可能形成整体通道意识,以期促进各国国内法相衔接,达成统一国际铁路运输法。同时,亦要着眼国内铁路运输规则体系的建构,完善我国国内铁路立法,使国内运输规则与国际运输规则合理对接,共同为“一带一路”建设保驾护航。

参考文献:

- [1] 何佳馨. “一带一路”倡议与法律全球化之谱系分析及路径选择[J]. 法学, 2017,(6).
- [2] 贾兵兵. 国际公法: 理论与实践[M]. 北京: 清华大学出版社, 2009.
- [3] 康颖丰. 亚欧铁路国际联运运输法的协调——谈统一运单的推广使用[J]. 大陆桥视野, 2016,(11).
- [4] 李灿. 新时代“一带一路”倡议下中欧班列运输规则体系的构建[J]. 西南政法大学学报, 2017,(6).
- [5] 李大朋. 论“一带一路”倡议下以铁路运输为中心的国际货运规则重构[J]. 武大国际法评论, 2017,(4).
- [6] 莫世健, 陈石. 论国际铁路运输公约对“一带一路”的重要性[J]. 山东科技大学学报(社会科学版), 2016,(2).
- [7] 权诗琦, 张巍. 中国与国际铁路运输政府间组织合作的思考[J]. 铁道运输与经济, 2017,(9).
- [8] 孙林. 国际铁路货物联运统一铁路法研究[J]. 铁道经济研究, 2017,(2).
- [9] 王铁崖. 国际法引论[M]. 北京: 北京大学出版社, 1998.
- [10] 王淑敏, 王为. 国际铁路货物联运中的交货条款和贸易术语研究[C]. 高永富, 陈晶莹. 国际贸易法论丛. 北京: 北京大学出版社, 2007.
- [11] 王明国. “一带一路”倡议的国际制度基础[J]. 东北亚论坛, 2015,(6).
- [12] 王勇平. 行走在亚欧大陆桥上[M]. 北京: 中国铁道出版社, 2015.
- [13] 杨雷. 中亚新跨国铁路的建设及其利益协调[J]. 欧亚经济, 2016,(1).

- [14] 张乃根. “一带一路”倡议下的国际经贸规则之重构[J]. 法学, 2016,(5).
- [15] Bernhardt, R. International Organizations in General Universal International Organizations and Cooperation[J]. International Organizations in General Universal International Organizations & Cooperation, 2016, (2).
- [16] Melgar, B. H. The Transit of Goods in Public International Law[M]. Brill Nijhoff, 2015.

The Conflict and Coordination of the Asia-Europe Railway Transport Treaty System: From the Perspective of the Belt and Road Initiative

ZENG Wenge WANG Junni

Abstract: The Belt and Road Initiative regards the railway as a basic means of linking the relevant economic corridors of Eurasia. The Asia-Europe railway infrastructure is already in the forefront of the world in terms of “hardware” connectivity, while the matching rules are still at a backward level. The “Convention Concerning International Carriage of Goods by Rail” and the “Agreement on International Railroad through Transport of Goods” are two important conventions for the cross-border railway transportation activities in Eurasia. The conflict and confusion in the application of the rules has hindered the rapid development of Asia-Europe railway transportation and trade exchanges, and betrayed the principle of “road connection” and “unblocked transaction” of the Belt and Road Initiative. China needs to participate in and dominate the unified railway legislation of Eurasia and transplant international rules into China’s railway law.

Keywords: the Belt and Road Initiative; CIM; COTIF; the Asia-Europe Railway Transport Treaty System; conflict of law

(责任编辑: 金孝柏)

(上接第 59 页)

on Argentinian Firms[J]. The American Economic Review, 2011,(101).

- [21] Pentti, Poyhonen. A Tentative Model For the Flows of Trade between Countries[J]. Welwirtschaftliches Archiv, 1963,(90).

Research on Effect of Trade Growth Regarding China as a “Hub” among Free Trade Areas in the Asia-Pacific Region: Based on Extended Gravity

QIAN Jin

Abstract: This article is based on China and the Asia-Pacific region in 1992~2014, with trade data and information of 20 major countries and regions, and uses panel data combined with Gravity Model in order to analyze the economic effects of FTA strategy in multiple free trade areas. Research shows a free trade agreement between China and other countries in the Asia-Pacific region can generate positive effect of bilateral trade, and the effect is remarkable. On the basis of empirical research, this paper argues that China should actively promote free trade area construction process, search for more potential in the international market, expand the scope of cooperation of regional economic integration, and establish free trade areas which are conducive to the bilateral trade of mutual development.

Keywords: free trade area; gravity model; FTA strategy

(责任编辑: 金孝柏)