

国际陆海贸易新通道跨境铁路运输规则现状、问题与完善

张晓君 胡劲草

(西南政法大学国际法学院, 重庆 401120)

摘要: 跨境铁路运输是建设国际陆海贸易新通道的重要依托, 国际陆海贸易新通道建设也为跨境铁路运输的发展提供了契机。现有跨境铁路运输存在着运输规则不统一、贸易便利化程度不高、铁路运单无法流转、争端解决机制不完善等问题, 制约了国际陆海贸易新通道的建设。为此, 应完善跨境铁路运输的法律保障体系, 提高沿线国家的贸易便利化程度, 探索铁路运单的物权化, 构建多元化争端解决机制。

关键词: 国际陆海贸易新通道; 跨境铁路运输规则; 铁路运单; 贸易便利化; 争端解决

中图分类号: D996

文献标识码: A

文章编号: 1006-1894 (2020) 03-0067-09

一、国际陆海贸易新通道与跨境铁路运输

(一) 国际陆海贸易新通道的由来

国际陆海贸易新通道(以下简称“陆海新通道”)建设是中国与新加坡两国政府合作的中新(重庆)战略性互联互通示范项目的重要内容, 此前也称为“南向通道”。^①2015年11月6~7日, 国家主席习近平应新加坡共和国总统陈庆炎的邀请对新加坡进行国事访问, 联合发表了《中华人民共和国和新加坡共和国关于建立与时俱进的全方位合作伙伴关系的联合声明》, 双方同意选择重庆市作为第三个政府间合作项目的运营中心, 确定项目为“中新(重庆)战略性互联互通示范项目”。2017年8月, 重庆、广西、贵州和甘肃为了共同打造陆海贸易新通道, 结合“一带一路”建设, 共同签署了《关于合作共建中新互联互通项目南向通道的框架协议》, 为将重庆市建设成为内陆国际物流重点枢纽中心、口岸高地和内陆开放高地打下基础。2018年1月26日, 中新互联互通南向通道被列入国家“一带一路”项目库予以重点支持, 国际陆海贸易新通道建设成为“一带一路”建设的重要组成部分。2018年11月12日国务院总理李克强对新加坡进行正式访问, 期间签订了《关于中新(重庆)战略性互联互通

作者简介: 张晓君, 西南政法大学国际法学院院长, 教授, 博士生导师, 中国法学会中国—东盟法律研究中心秘书长, 研究方向: 国际经济法; 胡劲草, 西南政法大学国际法学院硕士研究生, 研究方向: 国际经济法。

① 在中国与新加坡两国政府合作的中新(重庆)战略性互联互通示范项目下, “南向通道”提出一年零九个月后, 2018年11月12日正式更名为“国际陆海贸易新通道”(简称“陆海新通道”)。

示范项目“国际陆海贸易新通道”建设合作的谅解备忘录》，覆盖了物流、运输、基础设施、数据和金融等领域，进一步推动中新（重庆）项目的扩大与辐射。

陆海新通道向北连接丝绸之路经济带，向南连接 21 世纪海上丝绸之路和中南半岛，形成“一带一路”经西部地区的完整环线，通过跨境公路运输、铁海联运、陆海联运和国际铁路联运，纵贯中南半岛，是中国与东盟各国合作的重要经济贸易通道。目前，中缅铁路（昆明—缅甸仰光）、中老铁路（云南玉溪—磨憨—老挝万象）、泰缅铁路（泰国曼谷—缅甸仰光）正在修建中，一旦这些连接中国与中南半岛的国际铁路修建完成，陆海新通道就可以重庆为枢纽与中欧班列（重庆）实现无缝对接；或以新加坡为枢纽，经新加坡出海连接东亚、东南亚、非洲、美洲、中东等地区，充分发挥重庆和新加坡作为“双枢纽”在国际陆海贸易新通道中的地位。2019 年 3 月，重庆代表团在十三届全国人大二次会议上提出将“国际陆海贸易新通道”明确为国家战略性项目，充分发挥重庆市的多种交通运输优势，这不仅为中国西部地区开辟了一条最为便捷的出海物流大通道，有力推动与“一带一路”的有机衔接，扩大辐射和带动效应，促进中国西部地区的联通和与东南亚的连接，同时也能强化重庆作为陆海贸易新通道双枢纽之一的战略地位。

（二）跨境铁路运输与国际陆海贸易新通道的关系

跨境铁路运输契合了陆海新通道的建设。首先，铁路是中国与东盟国家经济发展的重要基础。中国与东南亚国家一直保持着友好的关系，在多方的共同努力下，中国与东盟之间的经贸往来日益频繁，合作领域不断扩大和深入，出现了多层次、多领域合作的新局面。在大湄公河次区域合作^①领导人第五次会议期间，为了实现整个沿线地区的互联互通，中国和泰国签署了《中泰铁路合作谅解备忘录》。另外，《泛亚铁路网政府间协定》在亚太经济社会委员会第 62 届大会上获得通过，包括中国在内的 18 个亚太经社委员会成员代表在该协定上签字，这标志着亚洲国家为了促进亚洲地区的繁荣发展，共同合作建设这一横贯亚洲的铁路运输大动脉。泛亚铁路和中泰铁路合作为陆海新通道的建设奠定了重要基础。其次，陆海新通道建设推动区域经济的发展。既可以使西部地区相关产业得到发展，密切与缅甸、老挝、越南、泰国、新加坡等国家的经济联系，又可以使中国的西部市场与东盟市场相对接，使之成为连接西部地区与通道沿线各国社会经济的桥梁，促进这一地区经济的快速发展。而且，由于跨境铁路沿线具有丰富的资源，其在建设过程中将可以极大地促进沿线国土资源的开发，完善铁路运输网络的发展布局。

陆海新通道建设促进跨境铁路运输的发展。陆海新通道的建设不仅会使铁路运

^① 大湄公河次区域（The Greater Mekong Sub Region, 简称GMS）是在亚洲开发银行的倡议下，澜沧江—湄公河流域内的6个国家共同发起的区域经济合作机制。

输规模扩大,也将促进铁路运输规则的日趋完善,为跨境铁路运输提供新契机。首先,陆海新通道的基础设施建设奠定了铁路运输发展的基础。陆海新通道陆域网络以铁路运输作为主干线,通过海铁联运、海铁江联运、公铁联运和国际铁路联运等多种运输方式实现铁路运输的高效协同和无缝衔接。截至2019年3月底,陆海新通道国际铁海联运累计开行901班,目的地已通达新加坡等全球71个国家、166个港口;国际铁路联运(重庆—河内)班列已经累计开行67班,其中2019年第一季度开行12班。^①其次,陆海新通道建设促进了铁路运输结构的优化。如为适应零散货物运输的快捷性以及为适应集装箱运输的发展,2015~2018年铁路部门几次更新列车运行图,扩大了海陆大通道的建设规模,促进了跨境铁路运输结构的优化。

二、国际陆海贸易新通道跨境铁路运输规则存在的问题

(一) 统一的跨境铁路运输规则缺失

从国内法的角度看,中国没有完善的适用于跨境铁路运输的法律。《中华人民共和国铁路法》作为专门规范铁路运输的法律,仅在第30条规定了铁路参与国际联运要经国务院批准的规则。1990年制定的《铁路法》反映的是当时的经济体制要求和特征。而且,中国铁路运输规则没有就当事人在跨境铁路运输中的权利义务关系作出专门的规定,这样的内容已经不能适应当前国家实施“一带一路”倡议、开发国际贸易新通道对跨境铁路运输的需求。

国际上,除一些区域性的规则外,目前多边的跨境铁路运输主要由《国际铁路货物联运协定》(以下简称《国际货协》)^②和《国际铁路货物运输公约》(以下简称《国际货约》)的规则予以调整。《国际货协》于1951年签订,缔约国包括中国、越南、阿尔巴尼亚、保加利亚、匈牙利、民主德国、苏联等12个国家,东盟国家中只有越南加入了该协定。《国际铁路货物运输公约》于1890年由政府间国际铁路运输组织制定,截至目前,该公约有48个来自各大洲的成员国,但中国和东盟国家尚未加入该公约。两大公约有着各自不同的规则体系,在运输的连带责任、费用清算、交货条件等主要条款上有很大的差异。因此,一旦发生跨境铁路运输纠纷,缺少一个可供遵循的统一规则,这不利于陆海新通道的建设。

(二) 国际贸易便利化程度低

国际经贸交流往来要求贸易便利化,这是陆海新通道建设的重要一环。贸易便利化是指海关、过境手续、贸易程序的简化和协调。实质上,其核心在于优化货物

^① 中国一带一路网。“陆海新通道”国际铁海联运班列突破900班[EB/OL]. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/86182.htm>.(2019-12-20).

^② 2018年5月,国家铁路局公布了2018年7月1日版的新《国际铁路货物联运协定》,这里指新的《国际铁路货物联运协定》。

流转的各个环节特别是运输环节来提高效率、降低成本。然而现阶段，陆海新通道的运输通关效率较低，贸易便利化水平不高。

首先，有关运输通关等贸易便利化协定的执行力弱。以《GMS 便利货物及人员跨境运输协定》为例，由于区域各国的经济发展不均衡，其制度建设始终没有得到有效推进，因此，该协定仍处于推进实施阶段。WTO《贸易便利化协定》（Trade Facilitation Agreement, TFA）尽管被大多数陆海新通道沿线国家批准，^①但在履行协定时还存在一定障碍。例如“单一窗口”规则是 TFA 的重要内容之一，这一模式能够最大限度地整合货物通关环节所需要的行政手续，并借助电子信息平台使信息能够快速共享。但是大多数陆海新通道国家对于“单一窗口”的建设都面临着资金和技术支持不足的问题。中国在自贸试验区中对包括“单一窗口”“电子围网”等技术手段进行了积极的探索，新加坡也拥有全球领先的电子通关单一窗口系统。而陆海新通道的不少沿线国家经济发展水平较低，未能实现“单一窗口”或电子化办公，货物在跨境运输过程中需要完成复杂的报检通关手续，导致货物通关效率低。其次，各国铁路技术标准不同也是建设陆海新通道建设的一大障碍。中国大陆的铁路使用国际铁路协会制定的标准轨，而大部分通道沿线国家，如越南、柬埔寨、老挝、泰国、缅甸等都主要使用更窄的米轨，因此国家之间的铁路标准需要协调，这就必然影响贸易便利化的发展。

（三）跨境铁路运单的流转功能弱

传统的铁路运单不具有物权凭证的功能，它只是铁路运输合同的证明和货物的收据，不能流转，不具有融资的功能，这使得铁路运输中的货物在跨境结算和交易买卖时受到很大的限制，因而不能满足陆上贸易的发展需要。第一，铁路运单的性质决定了承运人不能签发可转让的提单，因此铁路运单收货人或持有人不能凭借运单向银行质押贷款，特别是不能就在运输途中的货物进行交易，这就减少了货物流转，加大了各方交易成本，也使得信用证结算方式在以铁路运输为主的国际贸易中显得非常少见。第二，跨境铁路运输单据的多样性制约了货物流转。跨境铁路运输存在着多种类型的铁路运单，包括国际货协运单、国际货协加国际货约运单、国际货约/国际货协统一运单，这些不同类型的运单适用的规则有所不同，这就可能导致多种规则同时适用，使得跨境铁路运输耗时长、效率低。第三，国际铁路运单性质增加了出口商风险。铁路运单没有物权属性，意味着持有运单并不代表拥有货物的所有权。收货人可以凭身份提取货物，而不需要出示正本铁路运单，这会加大出口商风险。同时，

^① 尚未批准《贸易便利化协定》的“一带一路”沿线国家有南亚的阿富汗、马尔代夫、不丹，东南亚的印度尼西亚、东帝汶，西亚和北非的伊朗、以色列、埃及、科威特、伊拉克、黎巴嫩、也门、叙利亚、巴勒斯坦，中东欧的波兰、塞尔维亚、波黑，中亚的塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦，独联体的乌克兰、白俄罗斯、阿塞拜疆、亚美尼亚。未批准国数量与沿线国家总数比为37.5%。

由于铁路运单不能像提单一样进行转让,如果出现收货人拒收货物,或者进口商因破产而无力偿付货款的情况,此种风险将由出口商承担。第四,会出现银行拒付风险。在以信用证结算的方式下,银行一般都不会接受铁路运单作为信用证项下付款单据。因为如果进口商违约或者出口商拒付款,银行由于没有货物的实际控制权,不能通过处理运单来弥补因进出口商违约造成的损失。铁路运单在形式上和功能上的不足,尤其无法融资押汇,造成陆上贸易活动中物流和资金的脱节,增加出口商资金成本,阻碍货物流转,加大了出口商的风险,不利于陆海新通道沿线国家间通过铁路运输进行国际货物贸易活动。

(四) 跨境铁路运输争端解决机制不健全

陆海新通道跨境铁路运输涉及的争端可以分为两种类型:国家之间履行有关国际铁路运输规则包括 WTO 有关协议而引发的争端和私人之间因履行跨境铁路运输合同引发的争端。前者可以通过 WTO 争端解决机制、中国—东盟自由贸易区等区域争端解决机制来解决,后者通过商事仲裁或国内法院来解决。尽管有多种方式来处理这些争端,但这些争端解决机制仍然不够完善。

陆海新通道沿线主要国家大多为 WTO 成员,国家间发生的纠纷可以诉诸 WTO 争端解决机制。但在美国的多次阻挠下,2019 年 12 月 10 日, WTO 上诉机构只剩 1 名法官,这意味着争端解决机制已经停摆。陆海新通道沿线东盟国家与中国发生争端还可利用中国—东盟自由贸易区的争端解决机制。《中国—东盟全面经济合作框架协议争端解决机制协议》为解决成员间发生的争端提供机制保障。然而,该协议签订至今尚未得到有效实施,没有建立常设争端解决机构,未处理过一起争端。

跨境铁路运输当事人之间的争端可诉诸于国内诉讼解决,但沿线国家法院大都司法能力不足,由于缺少统一可适用的规则,还存在司法管辖权及适用法律不确定的问题。《国际货协》与《国际货约》有专门的条款对诉讼予以明确,但遗憾的是只有中国和越南加入了《国际货协》,当纠纷发生在其他国家之间时,就不能仅用《国际货协》的规定来解决相关争议。当然,通过商事仲裁解决运输纠纷也是重要的途径。本区域有一批有影响力的仲裁机构,如新加坡国际仲裁中心、马来西亚吉隆坡国际仲裁中心、中国国际经济贸易仲裁委员会和中国香港国际仲裁中心等,但由于跨境运输纠纷的特殊性,仲裁成本高,对仲裁员的专业要求较高,加之沿线不少国家未加入 1958 年《承认与执行外国仲裁裁决公约》,使得仲裁裁决的执行有障碍,从而影响到当事人选择商业仲裁的积极性。

三、国际陆海贸易新通道跨境铁路运输规则的完善

(一) 跨境铁路运输规则的统一化

陆海新通道沿线国家在国际铁路运输规则上跨越了现有的两个公约体系,但不

论是《国际货协》还是《国际货约》体现的是不同区域国际铁路运输规则的特色,无法满足陆海新通道建设中国际铁路运输的需要。因此,亟需规则创新推动规则的统一。陆海贸易新通道跨境铁路运输规则的统一化需要各方共同努力,强化共商共建共赢理念和意识。作为陆海新通道的主要倡议者和推动者,我国应积极推动适用于陆海新通道的跨境铁路运输规则,通过建立跨境铁路运输的协调机制,整合沿线国家现有适用的跨境铁路运输规则,最终形成一个统一适用于陆海新通道沿线国家的铁路运输规则,减少不同运输规则冲突所带来的障碍,从而实现沿线各国的互利共赢。

国际公约需要一个形成过程,在跨境铁路运输规则的统一化过程中,可以先行推动陆海新通道沿线国家加入现有国际运输公约。相对于《国际货约》,推动沿线国家加入《国际货协》较具可行性。《国际货约》的成员国大都为东欧和西亚国家,而《国际货协》有中国与越南。此外,《国际货协》内容较为全面,包括运输合同的订立、托运人和承运人的权利和义务、赔偿请求与诉讼时效等。《国际货协》在运输责任方面采用统一责任制,用一份铁路货物联运票据即可完成货物的跨国运输。

（二）陆海新通道贸易的便利化

陆海贸易运输规则的完善还包括贸易便利化问题,因为只有商检、通关等过境手续高效才能够使货物的运输通畅快速。因此,应加强作为WTO成员的陆海新通道沿线国家实施贸易便利化规则。TFA在边境合作、海关合作、过境自由等方面建立了高标准的贸易便利化规则,简化了通关程序、减少了过境成本、节省了大量时间,因此,各成员方积极落实《贸易便利化协定》的相关内容就成为促进贸易便利化的重要途径之一。此外,部分陆海新通道沿线国家参与了大湄公河次区域合作,因此,可以将在大湄公河次区域合作中的贸易便利化规则与陆海新通道的建设结合起来,实现陆海新通道建设中货物运输便利化与GMS合作的联动。

推进跨国通关服务平台建设。新加坡拥有全球领先的单一窗口信息系统。作为中新互联互通示范项目的陆海新通道建设,可以利用新加坡的优势,整合沿线国家已有的信息系统,共同开发跨国的通关服务平台,实现电子口岸信息共享目标。通过该平台进行信息共享和交换,从而提高运输、通关和贸易的效率。加强与相关国家的合作。由于法律法规和技术标准方面的差异,要实现贸易便利化,实现单一窗口和一站式检查等运输便利目标,各国就应当求同存异、相互合作,共同研究适合该通道发展的跨境铁路运输模式。加强口岸行政、监管等各个环节主管部门合作,推行商品检验检疫结果、海关审单查单及原产地认证的互认制度,以此加快通关效率。

（三）跨境铁路运输单据的物权化

积极探索赋予铁路运单以物权凭证的功能,签发铁路提单。单据物权性具有对世性,物权需要法定,否则围绕铁路提单的单证交易和质押融资活动难以得到有效保障。因此,可以从国内法层面对铁路提单的物权属性予以确认。中国《海商法》

借鉴了《汉堡规则》^①中对“提单”的界定,其仅适用于海上货物贸易,但《鹿特丹规则》^②扩大了公约的调整范围,将运输单证的范围扩大到各种运输方式。因此,铁路提单虽然从国内法上看不属于提单范畴,但其符合《鹿特丹规则》中“运输单证”的定义。在具有物权凭证的铁路提单还没有成为普遍实施的习惯法之前,国内法可以先行一步。此外,中国《海商法》中所规范的提单不仅仅是适用于海上运输的提单,还包括多式联运提单,可以作为物权凭证,《合同法》第319条也规定了多式联运单据。由此可见,中国法律规定的提单并未穷尽所有运输方式的提单,对《物权法》第223条中的“提单”应作广义解释,包含“铁路提单”有其合理性。实践中,重庆等地已经开始铁路提单物权化的探索,开出全球首份“铁路提单国际信用证”,赋予提单物权凭证和金融属性。^③在此趋势下,可以通过司法案例或者司法解释的方式对铁路提单的物权效力予以确认。

国际层面,积极推动跨境铁路提单物权化需要推动相关国际公约的修改。一是推动修改当前的《国际货协》和《国际货约》。不过,这两大铁路运输公约的修改都涉及多方国家和多方利益,在短时间内实现不太可行。二是在联合国框架下开展此项工作。2019年7月,中国已向联合国国际贸易法委员会提交了“关于就解决铁路运单不具备物权凭证属性带来的相关问题开展工作的建议”并已获通过,这就为促进包括陆海新通道在内的各国间贸易畅通和“一带一路”建设提供更有力的规则保障。^④此外,应加强与陆海新通道沿线国家的沟通,在陆海新通道建设的同时将运单物权化的实践推广,推动沿线各国承认运单的物权效力,解决相关责任承担和融资问题,以服务陆海新通道建设目标。

(四) 跨境运输争端解决机制的完善

除充分利用现有争端解决机制外,国家间的争端解决机制涉及WTO改革、中国—东盟自由贸易区争端解决机构的设立等。就私人争端的解决,需要打造新的运输争端解决服务平台,构建诉调仲结合的多元化争端解决机制。首先,结合陆海新通道建设的特点,依托新加坡和重庆物流双枢纽,以现有沿线国家的仲裁机构为载体,打造一个运输争端解决的仲裁服务平台,实行“一站式”受理和在线仲裁服务,资源共享,减少仲裁成本,解决仲裁执行问题。其次,充分发挥调解在陆海新通道沿线国家之间解决争端的作用。调解的最大优点在于它非常灵活,可以在任何时候开始或者停止调解,并且其没有严格的程序要求和固定的调解员。联合国国际贸易法

① 《汉堡规则》第1条第7款规定:提单是一种用以证明海上运输合同和货物由承运人接管或装船,以及承运人据以保证交付货物的单证。单证中关于货物应交付指定收货人或按指示交付,或交付提单持有人的规定,即构成了这一保证。

② 《鹿特丹规则》第1条第14款规定:运输单证是指承运人按运输合同签发的单证,该单证一是证明承运人或履约方已按运输合同收到货物;二是证明或包含一项运输合同。

③ 人民网. <http://cq.people.com.cn/n2/2019/1212/c365402-33624771.htm>. (2019-12-20).

④ 新华网. http://www.cq.xinhuanet.com/2019-12/12/c_1125340319.htm. (2019-12-20).

委员会召开的第51届会议通过的《关于调解所产生的国际和解协议公约》(简称《新加坡调解公约》)已经于2019年8月7日由包括中国、美国在内的46个国家签署。公约允许执行和解协议的一方直接诉诸于另一缔约国的法院,该法院必须依据本国的程序规则以及本公约规定的条件执行和解协议,^①这就为跨境商事争议的解决提供了极大的便利,对经调解产生的国际和解协议的执行提供了保障。因此,积极推动沿线国家加入和利用好《新加坡调解公约》,有利于提供陆海新通道贸易运输争端解决的新渠道。最后,要探索诉调仲有机衔接的多元化争端解决机制。充分利用仲裁、调解的灵活性和诉讼的强制性,整合仲裁调解专家团队,为当事人提供跨境运输争端多元化解决模式的选择。

四、结语

国际陆海贸易新通道以重庆和新加坡作为枢纽,向更广范围辐射,为东南亚、中国西部甚至包括中西亚和欧洲提供一条更便捷的贸易通道。要使这一桥梁发挥好作用,除向南建设通达新加坡等东盟国家外,向北还要对接中欧班列连接中亚、欧洲,形成衔接“海上丝绸之路”与“丝绸之路经济带”的环线。中欧班列是运行于中欧以及“一带一路”沿线国家间的集装箱等铁路国际联运列车,自2011年于重庆首开以来,发展十分迅速,累计开行数量近1.7万列,国内开行城市达62个,境外到达16个国家、53个城市。因此,如何加强陆海新通道与中欧班列的建设对接亦是陆海新通道建设的重要内容。为此,在国际陆海贸易新通道建设的背景下探讨包括跨境铁路在内的运输规则具有现实的必要性和紧迫性。当然,陆海新通道建设不仅是跨境运输规则的完善问题,更重要的还有跨境运输基础设施的建设,涉及的政治、经济和法律问题更为复杂,需要强化对此研究,推动相关国内法和国际法的创新发展,服务于国际陆海贸易新通道的建设。

参考文献:

- [1] 崔艳萍. “一带一路”倡议背景下推动国际运输便利化的研究[J]. 铁道运输与经济, 2017, (10).
- [2] 邓翊平. 签发具有物权凭证属性铁路提单的思考[J]. 金融理论与实践, 2018, (6).
- [3] 蒋圣力. 论“一带一路”战略背景下的国际贸易争端解决机制的建立[J]. 云南大学学报, 2016, (1).
- [4] 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, (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] 李志文, 吕琪. “一带一路”战略下对我国多式联运立法建构的思考[J]. 法学杂志, 2016, (4).
- [7] 梁成谷. 国际铁路货物联运法律问题研究[D]. 湖南师范大学, 2004.
- [8] 刘亚和. 泛亚铁路建设的重要意义[J]. 综合运输, 2006, (12).
- [9] 宋锡祥, 吴鹏. 论中国—东盟自由贸易区争端解决机制及其完善[J]. 时代法学, 2006, (5).

^① 《新加坡调解公约》第三条一般原则: “本公约每一方当事人应依照本国程序规则并根据本公约规定的条件执行和解协议。”

- [10] 杨凯丽等. 铁路多式联运提单风险评价与控制研究 [J]. 铁道运输与经济, 2017,(10).
- [11] 杨临萍. “一带一路”背景下铁路提单创新的法律正当性 [J]. 法律适用, 2019,(1).
- [12] 杨临萍. “一带一路”背景下铁路提单与铁路运单的协同创新机制 [J]. 中国法学, 2019,(6).
- [13] 余丽. 《贸易便利化协定》在我国的实施研究 [J]. 国际经济法学刊, 2015,(3).
- [14] 曾文革, 江莉. 《贸易便利化协定》视域下我国海关贸易便利化制度的完善 [J]. 海关与经贸研究, 2016,(1).
- [15] 赵先要. 中国—东盟自贸区仲裁法律规制的问题研究 [J]. 法制博览, 2016,(25).
- [16] 郑国华. 适应铁路发展需要 加快铁路法制建设 [J]. 综合运输, 1998,(12).
- [17] Wang, Xue. Reflection and Breakthrough on the Dispute Settlement Mechanism of CAFTA. 2018 2nd International Conference on Social Sciences, Arts and Humanities (SSAH 2018), Tianjin, China, 2018.

Status, Problems and Improvement of Cross-border Railway Transportation Rules for the New International Land-sea Trade Corridor

ZHANG Xiaojun HU Jincao

Abstract: Given the effect that cross-border railway transportation conforms to the development direction of the corridor, it becomes an important support for the construction of the trade corridor. The construction of the New International Land-sea Trade Corridor also provides a good opportunity for the development of cross-border railway transportation. However, it should be noted that some problems are likely to arise, such as the inconsistency of transport rules, the low degree of trade facilitation, the non-circulation of railway bills and the imperfect dispute settlement mechanism, which restricts the construction of the corridor. Therefore, China needs to improve the legal guarantee system of cross-border railway transportation, enhance the trade facilitation degree of the countries along the corridor, explore the property right of the railway bill, and construct the diversified dispute settlement mechanism.

Keywords: the New International Land-sea Trade Corridor; cross-border railway transportation rules; railway bill; trade facilitation; dispute settlement mechanism

(责任编辑: 金孝柏)