

化工品贸易国际铁路联运及其出口报关要点浅析

王 晓 (中石化国际事业上海有限公司, 上海 200129)

摘 要: 在化工品的国际贸易运输中, 国际铁路联运是仅次于海洋运输的主要运输方式。自 2013 年“一带一路”倡议提出以来, 我国的国际铁路联运, 特别是中欧班列的发展, 对化工品贸易的影响深远。本文通过介绍国际铁路联运、国际铁路组织及其历史沿革, 梳理我国国际铁路联运特别是中欧班列的发展现状, 对铁路运单及化工品出口报关要点进行归纳分析, 对实务操作有一定的指导意义。

关键词: 国际贸易; 国际铁路联运; 中欧班列; 铁路运单; 出口报关

中图分类号: F752.6

文献标识码: A

文章编号: 1674-5167 (2025) 013-0023-03

Analysis of International Railway Intermodal Transport and Key Points of Export Customs Declaration in Chemical Trade

Wang Xiao(Sinopec International Business Shanghai Co., Ltd., Shanghai 200129, China)

Abstract: In the international trade transportation of chemical products, international railway intermodal transport is the primary transportation method second only to ocean shipping. Since the proposal of the “Belt and Road” initiative in 2013, China’s international railway intermodal transport, especially the development of the China-Europe Railway Express, has had a profound impact on chemical trade. This paper introduces international railway intermodal transport, international railway organizations, and their historical evolution, reviews the development status of China’s international railway intermodal transport, particularly the China-Europe Railway Express, and summarizes and analyzes the key points of railway waybills and chemical export customs declaration. It provides practical guidance for operational practices.

Keywords: International Trade; International Railway Intermodal Transport; China-Europe Railway Express; Railway Waybill; Export Customs Declaration

在化工品国际贸易中, 货物运输是最重要的一环。合适的运输方式的选择和使用, 不仅关系着按时、按量、按质交付货物, 而且关系着国际贸易合同的顺利履行。在国际货物运输方式中, 铁路联运是仅次于海洋运输的主要运输方式, 适合长距离、大批量货物的运输。

1 国际铁路联运概述

1.1 基本概念

凡是使用一份统一的国际联运票据, 由铁路负责经过两国及两国以上铁路的运送, 由一国铁路向另一国铁路移交货物和车辆时, 不需要收货人和发货人参加的全程铁路运输。

1.2 特点

从成本效益的角度来说, 铁路联运的成本低于空运, 但运输时效比海运要快; 从可靠程度来说, 铁路联运受到恶劣气候和突发天气的影响较小, 运输的时效性更加可靠; 从运输的环保性来说, 铁路联运的碳排放低于空运和公路运输, 对环境的保护更加友好; 从覆盖的范围来看, 大部分国家的铁路建设都在快速发展中, 国际铁路网络的覆盖范围越来越广, 可以连接多个国家和地区。

2 国际铁路组织及其历史沿革

亚欧大陆是世界上最大的大陆。对于大宗、通用

物资特别是化工品来说, 铁路运输是最经济、最便捷、最稳妥的运输方式。由于历史原因和各国利益不同, 在亚欧大陆间, 长期存在着两大政府间铁路合作组织。

2.1 国际铁路货物运输政府间组织 (OTIF)

早在 1884 年, 欧洲成立了欧洲铁路协会。1893 年 1 月 1 日, 西欧国家制定的《国际铁路货物运送公约》(简称《国际货约》) 生效, 1924 年《国际货约》在瑞士伯尔尼进行修订, 1934 年和 1980 年《国际货约》进行过两次重要修订, 直到 1985 年 5 月, 随着《国际货约》(COTIF 1980) 的生效, OTIF 正式成立。该组织是具有国际法人地位的政府间组织, 它通过制定统一的规则 and 标准, 致力于协调和促进亚洲、欧洲、非洲开展国际铁路联运存在的障碍, 确保联运设施设备之间的互通性。OTIF 的成员国主要在欧洲、北非和中东, 目前有 50 多个国家加入该组织。遵循《国际货约》框架下出具的铁路运单被称为国际货约运单, 简称 CIM 运单。

2.2 铁路合作组织 (OSJD)

铁路合作组织, 简称为“铁组”。1948 年, 为了应对西欧国家的《国际货约》, 以波兰华沙为主的东欧国家决定编制新国际铁路协定。1951 年, 前苏联与东欧七国签订并于当年 11 月 1 日实行《国际铁路货

物联运协定》(简称“《国际货协》”),1954年我国也加入了《国际货协》。1956年,前苏联、亚洲和东欧国家签署国际铁道协议,OSJD正式成立。该组织的成员国目前有30个,区域覆盖到欧洲、亚洲的广阔区域,专注于国际铁路货运规则、技术标准及货车使用协调,是欧亚铁路运输的关键协调机制。《国际货协》是缔约各国发货人、收货人以及过境办理货物联运所共同遵循的基本文件,遵循《国际货协》框架下出具的铁路运单称之为国际货协运单,简称SMGS运单。

3 我国国际铁路联运的发展状况

3.1 中国在国际铁路组织中的作用

中国是OSJD的正式成员国,深入参与OSJD的各项工作。通过“一带一路”倡议的有力支撑,为中亚、东欧国家的铁路合作提供制度框架;制定OSJD相关规则,助力国产铁路装备和技术“走出去”,持续推动班列运输规则与沿线国对接,提升中欧班列的标准化,提升国际联运的效率和效能。

中国虽然不是OTIF成员,但是中国与OTIF的合作已有数年,在“一带一路”倡议下,中欧班列的运输规则更多依赖《中欧班列运输联合协议》等双边协议,而非OTIF框架下的《国际货约》。双方在2016年签署了谅解备忘录。2024年5月,中国已申请加入国际铁路运输政府间组织(OTIF),目前处于准成员国阶段,可以以顾问身份参与OTIF中除管理委员会之外的工作。这一举措将助力亚欧大陆铁路间的互联互通,推动亚欧国际铁路联运的高质量发展。

3.2 我国国际铁路联运的现状分析

3.2.1 基本情况

我国与14个国家接壤,其中有9个国家是没有出海口的内陆国家。我国与俄罗斯、蒙古、哈萨克斯坦、越南、朝鲜5个国家有约11个边界口岸由国际铁路通道接轨。随着我国国际铁路运输网络的快速发展,特别是在“一带一路”倡议的推动下,我国国际铁路联运呈现出多方向、辐射型的发展格局,形成了五个主要的国际铁路联运发展方向:欧洲及沿线的中欧班列、东南亚方向的中老铁路和中越铁路、中亚及西亚方向的中亚班列和在规划中的中吉乌铁路;东北亚方向的中蒙俄通道和中朝铁路;南亚方向正在规划中的中巴铁路和中尼铁路。这其中发展最迅速、最核心的国际通道就是中欧班列。

3.2.2 中欧班列

中欧班列是指中国开往欧洲的快速货物班列,适合装运集装箱的货运编组列车。中欧班列现已形成了西部、中部、东部三个通道。西通道是指中西部地区

与欧洲之间的货源通道,从阿拉山口(霍尔果斯)出入境,接续哈萨克斯坦铁路;中通道是指华北、华中地区与欧洲之间的货源通道,从二连浩特出入境,接续蒙古铁路;东通道是指华东地区、华南沿海地区、东北地区与欧洲之间的货源通道,从满洲里口岸或绥芬河口岸出入境,接续俄罗斯铁路。

2011年3月,我国开行了从重庆至德国杜伊斯堡的中欧班列。随后国内的许多城市纷纷效仿,中欧班列在大量开行的同时,成本居高不下、无序发展竞争、线路重复等问题也纷纷出现。为了使得中欧班列良性发展,2016年6月,中欧班列统一品牌正式启用。同年,颁布了《中欧班列建设发展规划2016-2020》,这是国家层面对中欧班列建设发展的首个顶层设计,此后中欧班列进入快速发展时期。

经过十多年的发展,中欧班列的年开行数量从2013年的单向80列,增加到2024年的双向约1.9万列(见图1)形成西、中、东三大通道、六大口岸,联通中国境内约125个城市,通达欧洲25个国家227个城市,服务网络基本覆盖亚欧大陆全境,充分体现了从一条线到一张网的发展布局。

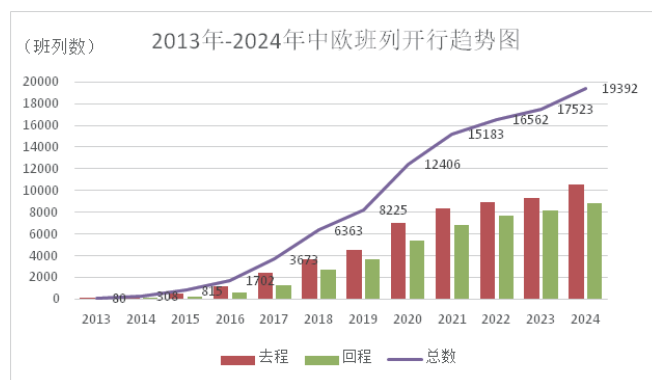


图1

4 国际铁路运单及出口报关要点

4.1 铁路运单

在国际铁路联运中最重要的单据就是铁路运单。它是发货人、收货人与铁路(承运人)之间签订的运输契约,由铁路承运人签发货运单据,用于记录货物信息、运输条款、相关责任等。与海运提单的货权属性相比,铁路运单没有货权属性,运单必须为记名的,只要收货人可以证明其为收货人的身份就可以提货。铁路运单不可以背书,不可以转让。

一方面,由于铁路运单不具备货权属性且必须记名,在实务操作中无法通过控制铁路运单的流转方式来控制货权,无法满足货物的流转需求和贸易融资需求。在贸易的支付方式上,如果是采用信用证方式,则在交单单据中需要约定其他的贸易单据。近些年来,

金融机构和铁路运输企业合作,试着去突破铁路运单的“无货权属性”。如2019年国家发改委在《西部陆海新通道总体规划》中首次提出了“铁路提单”的概念;2023年1月,铁路运单及其他货运单证可转让性国际研讨会在重庆召开。虽然“铁路提单”这一新兴单据在贸易融资和促进国际贸易流动性方面起到了积极的作用,但由于信息共享渠道不通畅、缺乏统一的提单格式、市场认可度偏低等因素,导致业界对铁路提单的权威性一直存在着争议。

另一方面,我国是铁组的正式成员,从适用国际货协运单的国家到适用国际货约运单的国家,需要进行换单。两大铁路组织一直在致力于解决亚欧大陆间的铁路运输衔接问题,推出了统一的国际货约/国际货协运单。我国在2011年编制了《国际货约/国际货协运单指导手册》并积极试验并推广使用统一运单。由于统一运单填制复杂,且铁路运输过程中,随车单据需要更早提供给过境国家的铁路部门和最终收货人,对货源组织和发运衔接要求的时效性高,因此我国除了中欧班列(重庆-杜伊斯堡)在使用统一运单办理全程运输业务,其余大部分铁路联运均采用国际货协运单。

4.2 报关模式

我国于2017年7月1日实施全国范围内的通关一体化。为了提高境内段铁路进出口货物转关运输通行效率和便利化水平,海关于2021年发布了《海关总署关于实施铁路进出境快速通关业务模式的公告》,推出了“铁路快通”。在该通关模式下,由出境发站所在海关或入境到站所在海关负责查验和放行工作,海关通过铁路舱单电子数据进行审核、放行、核销,实现对铁路列车所载进出口货物转关运输监管,无需运营企业另行申报并办理转关手续,这种模式成本低、时效快、便利性高。例如,有一批润滑油在西安装火车,计划从阿拉山口出境,那么申报手续和查验工作都在西安关区,货物装上火车并运输至阿拉山口后,当地海关通过电子数据核验无误后即放行出境。

此外,在国际铁路联运中,海关是将每节车厢视为一个运输工具来监管。在原有的操作模式下,一趟列车中每一节车厢都需要分别报关,一列车厢对应一份铁路运单。在这种情况下,对于相同的物资且出运数量大的情况,企业需要申报多次,海关也需要审核多次,而这些报关单中仅有车号是不同的。为了降低企业的报关成本,减轻报关和审单的双重压力,海关在2020年发布《关于调整进出境铁路列车及其所载货物、物品舱单电子数据申报传输有关事项的公告》,推出了舱单归并功能,如果企业出入境的物资满足“六

个相同”(进出境口岸、进出境日期、车次、境内收发货人、合同、品名),企业可在申报时向海关申请舱单归并功能,提高出口报关的效率。这一模式大大便利了化工品的通关流程。

4.3 申报信息

在铁路报关流程中,申报要素的准确性是首要的,申报产品的HS CODE归类、成分、用途等信息必须做到准确无误。对于有出口许可证要求的化工品,需申领出口许可证且数量需在申领的许可证数量之内。对于化工品的铁路运输,在前期铁路班列预定时要提供化工品的运输鉴定报告,在获取产品的运输鉴定报告后,产品的生产单位和经营单位都必须在运输鉴定证书上盖章并将正本寄送铁路部门。铁路部门认可后,才会接受铁路班列的预定。同时,需要提前了解过境国海关的要求,随车附上发票、箱单、许可证等必要的文件,提高过境通关的效率。

4.4 时间把控

在国际铁路联运中,从货物备妥,提货到实际出境的周期要比海运要长,约在14-20天的时间。铁路运输的操作环节多、运输时间长,需要预留充足的时间。出口企业可以准备好报关需要的各项单据并认真做好信息复核,协调好报关安排与班列发运时间,提前申报,确保货物抵达铁路场站后可以快速放行并装车,避免因延误错过班列。在铁路出口报关中,需要选择专业从事国际铁路报关且有经验的合作方来进行实际操作,提高出口报关的时效。

5 结束语

随着中欧班列的快速发展和不断优化,化工品贸易的国际铁路联运中积累了很多经验。对于从事化工品贸易的企业来说,更多的是要关注国际铁路联运中的新变化和新要求,提升风险防控的意识,提高实操中的效率和效益,服务“一带一路”倡议,发挥国际铁路联运的优势,助力化工品贸易的发展。

参考文献:

- [1] 郑旻.ZT公司中欧班列国际联运业务流程优化研究[D].北京:北京交通大学,2018.
- [2] 吴云云,曾卫东,王国君,等.我国铁路国际联运的发展机遇与挑战[J].中国铁路,2014(7):20-22.
- [3] 康颖丰.亚欧铁路国际联运统一运单应用的探讨[J].铁道货运,2016,34(6):4.
- [4] 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,2017,39(9):5.
- [5] 覃娜,张坚.“一带一路”倡议下我国国际铁路货物联运探析[J].对外经贸,2017(9):3.