

2025 年 7 月

总
第
一
五
二
期

7

techonor.



声
闻

导 读

- ✧ 不到半小时，就有 1 列中欧班列发车
- ✧ 海上保险定值保险约定效力界限探析（六）
- ✧ 投保货物运输险后，承运人是否承担货损赔偿责任？

为客户创造价值

不到半小时，就有 1 列中欧班列发车



核心阅读

6月10日8时32分，山东青岛胶州站，随着一阵鸣笛声，75052次中欧班列从站台驶出，满载着电子显示屏、家用电器等货物奔向欧洲。至此，中欧班列累计开行突破11万列（含回程），发送货值超4500亿美元。

平均不到半小时，就有1列中欧班列发车。越跑越快、越跑越畅、越跑越广，中欧班列已成为广受欢迎的国际公共产品。

一组数据，见证成长。

2013年，随着共建“一带一路”倡议提出，中欧班列应运而生。2016年，中欧班列实现统一品牌。2024年，中欧班列年开行1.9万列，相较2016年的1702列增长10.4倍，年均增长率达35%。

如今，中欧班列每开行1万列所需的时间，由开行之初的90个月缩短为6个月。中欧班列越跑越快，背后是规划、协调、组织的系统升级。

境外通道更完善——

今年1月，首列中欧班列（郑州）经南通道直达欧洲的班列顺利开行。该线路起点为郑州铁路中心站，从霍尔果斯口岸出境，途经哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其，

最终抵达匈牙利布达佩斯。与传统“跨两海”南通道线路不同，该趟班列跨里海抵达阿塞拜疆巴库后，直接走铁路经格鲁吉亚、土耳其直达欧洲，无须跨越黑海。

随着中欧班列南通道的逐渐成熟，中欧班列境外通道网络格局日趋完善。目前，中欧班列在国内构建了西、中、东三条通道；在境外形成了北、中、南三线并行的局面。截至目前，我国境内已有128个城市开通了中欧班列，通达26个欧洲国家229个城市以及11个亚洲国家超100个城市。

口岸通过能力更强——

以二连浩特铁路口岸为例，该口岸已先后4次实施口岸扩能改造，现有宽准轨线路197条，宽轨到发线通过能力达24对，准轨到发线通过能力达28对。

近年来，铁路部门先后实施了阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特、满洲里、绥芬河五大口岸站及后方通道的扩能改造工程，新建投用了同江北口岸。目前，六大口岸单日交接车能力达到184列，较2016年增长45%。

通关手续更便捷——

长期以来，通关环节都是制约中欧班列开行效率的堵点、难点。为此，铁路部门投用95306“数字口岸”系统，口岸站根据国内外发车信息，提前办理海关手续，同时积极优化铁路“快通”模式，大幅提升口岸通关效率。

据介绍，铁路快速通关模式使企业无须再办理转关申报、放行、核销手续。“快通”模式实现了海关和铁路部门、货运公司数据共享，通关时间由半天左右缩短到30分钟以内，最快只需要几分钟。”乌兰察布市对外贸易公司总经理王生元说。

依托以上优化举措，铁路部门创新开行了境内外全程时

刻表中欧班列，让货运列车像客运列车一样按时按点行车。目前，境内外全程时刻表中欧班列每周稳定开行 17 列，全程运行时间较普通中欧班列平均压缩 30%以上，平均每柜货值较普通中欧班列提升 41%。

如今的中欧班列，已不仅仅是铁路班列。通过与西部陆海新通道、沿海港口、长江黄金水道无缝衔接，中欧班列构建了联通东亚、东南亚与欧洲的多式联运新通道。

中欧班列+西部陆海新通道，架起联通东南亚与欧洲的新桥梁。

今年 5 月 10 日，一列西部陆海新通道铁海联运班列装载着印度尼西亚雅加达生产的液晶电视，从广西钦州港东站驶往重庆团结村站。在重庆，经渝州海关高效验放后，货物将无缝衔接中欧班列（重庆），经新疆霍尔果斯口岸前往欧洲，全程大约需要 20 至 25 天。

中欧班列+海运，实现向东出海、向西入欧的交通网络。

6 月 9 日，山东青岛，一批来自韩国仁川港的货物顺利抵达黄岛港。随后，这批总货值约 198 万美元的货物将转乘中欧班列，预计 7 天后抵达哈萨克斯坦阿拉木图。

高效的海铁联运网络，大幅扩展了中欧班列的辐射范围。数据显示，以大连、天津、青岛、连云港等沿海港口城市为起点的图定中欧班列线路已达 28 条。今年以来截至 6 月 10 日，仅天津港始发的中欧（中亚）班列已达 600 列，运送货物 6.48 万标箱。

中欧班列+长江黄金水道，铁水联运触达更多地区。

6 月 6 日，湖北武汉吴家山车站，75037 次、75077 次、X8029 次和 75079 次 4 列回程中欧班列陆续抵达，带来了来自哈萨克斯坦等国家的小麦粉、板材、聚乙烯等产品。

随后，这批货品转运分拨至紧邻武汉阳逻港的香炉山站和滬口站，经长江黄金水道发往长江沿线各大城市。

看公铁联运，中吉乌等公铁联运班列的开行，让中欧班列高效延伸至更多地方。

近日，一列满载百货的中吉乌公铁联运班列抵达新疆喀什北站卸车后，经汽车转运从伊尔克什坦口岸出境，开往乌兹别克斯坦塔什干。

向海延伸，沿路铺展，中欧班列初步构建起国际多式联运通道格局。

中欧班列，带出去啥？

数据显示，中欧班列运送的货物品类已拓展到包括汽车整车、机械设备、家具建材、服装鞋帽、电子产品等 53 个门类、5 万多种商品。近年来，铁路部门成功解决了新能源汽车、消费型锂电池铁路运输安全难题，让新能源汽车、锂离子电池产品和光伏产品等“新三样”搭乘中欧班列走向世界。

如今，汽车汽配、机械设备、电子电气等高附加值货物已成为中欧班列出口的主要货源，2024 年，这三类货源占比已超过 60%。

中欧班列，带回来啥？

中欧班列（太原），相继开发木材、食品、棉纱等新货源，目前回程班列货源已拓展至大宗产品、农特产品等 6 个大类近 20 个品类。在太原南站的中欧班列进口商品保税店，各类进口箱包、糖果、巧克力、化妆品琳琅满目，备受欢迎。

中欧班列（乌兰察布），回程带来了亚麻籽、油菜籽、燕麦、荞麦、肉类等产品，助力乌兰察布逐步培育起进口落

地加工产业集群。“以亚麻籽、燕麦加工产业为例，中欧班列将运输时间由 45 天缩短至 15 天，为本地加工企业稳定供应原材料。”内蒙古亚欧国际物流有限责任公司副总经理梁静说。

目前，中欧班列去、回程开行基本均衡，综合重箱率基本稳定在 100%。中欧班列年运输货值由 2016 年的 80 亿美元增长到 2024 年的 664 亿美元，累计货值超 4500 亿美元。

畅行山海，连接欧亚，通达天下，中欧班列悄然改变了参与企业、沿线地区。

企业走出去，有了好帮手。

今年 1 月，玲珑集团塞尔维亚工厂迎来产能提升的关键时刻，一批原材料和机械设备急需运送。“传统海运时效慢、周期长，无法满足工厂需求。”玲珑集团内陆港科长潘文峰介绍，多亏了中欧班列供应链专列产品，量身定制的“门到门”运输解决方案，有效保障了玲珑集团海外工厂的稳定生产运营。

在山东，铁路部门已为海尔、海信、玲珑轮胎等重点企业开行供应链专列 700 余列，助力企业扬帆出海。

交通更便捷，内陆腹地变开放前沿。

在江西赣州，中欧班列的开行不仅打通了“山”与“海”的阻隔，更驱动了区域发展。作为全国内陆首个进口木材直通口岸，源源不断的进口木材经中欧班列抵达赣州，加工为成品家具后，再搭乘中欧班列反向出口至欧洲，推动南康家具产业年产值突破 2500 亿元。

在境外，中欧班列同样影响深远。

波兰罗兹、德国杜伊斯堡、西班牙马德里等中欧班列主

要到达城市，积极对基础设施进行现代化改造，带动了关联产业快速发展；哈萨克斯坦借由中欧班列开辟了出海口，将小麦等优势产品经中国发往东南亚市场……

合作共赢，休戚与共。跨越山河，中欧班列不断创造着发展新机遇。

海上保险定值保险约定效力界限探析（六）



3、合理应用最大诚信原则

保险价值的约定是基于保险合同双方达成的共同认识，对超出合理部分的差额定值应认定无效，而就无效部分导致的不利法律后果则宜根据保险法中最大诚信原则判定。

不同于《保险法》第 16 条对保险人“无限询问”的要求，我国《海商法》第 222 条下，保险人被课以有限询问义务，被保险人也负担了主动向保险人如实披露影响费率事项的义务。延循此法条的立法取向，保险人应负一定程度的船舶价值调查义务。而被保险人也承担船舶价值的主动披露义务，尤其当其船舶与同类船价格差异较大时，更应如此。需要指出的是，实务中，被保险人通常在投保单中提供了船舶价值，笔者认为此种情况下双方具有信赖基础，且应视为双方完成了初步船舶价值调查及披露的程序，如再对保险人课以进一步调查船舶价值的义务，则将诚信原则架空，且宏观上讲徒增保险成本，于各方不利。

笔者特别回应美国模式对保险人课以严苛调查义务的观点：不同普通保险合同，签订海上保险合同的双方均是有专业知识的商事主体，超额定值的情况下，不应推定保险人单方面欺诈，而应推定双方均存在欺诈的可能性。以保险人没有对保险标的事前调查为理由，剥夺保险人事后抗辩的权利的后果是给了恶意超额定值投保中的被保险人更多不当获利的机会，此种结果不符合法律公平正义的要求。退一步讲，保险人事前不调查行为不是将保险合同异化为赌博合同的理由。

同时，也有必要讨论不利后果的边界。是如同英美法一样，将超额保险合同归于全部有效或全部无效，还是如同日德模式，仅将超额部分归于无效，而保留剩余部分的效力。笔者认为，后者更符合我国保险中的水险模式，英美法的法律规定过于绝对，忽略了投、保双方定约环节的预期和初衷，除恶意的保险欺诈或纯赌博合同，绝大多数保险合同当事人的本意仍然是就被保险人的保险利益受损后对其补偿，至于被保险人的保险欺诈或保险公司为收取高额保费所导致的超额定值保险，则涉及到公法规制范围，不宜在超额定值的规制范围内解决。

五、修法建议兼结论

海上保险中超额定值最终的解决，还需要法律的修改对此空白进行填补，时至今日，海商法的修改仍在有序推进，但还未将此问题纳入修改范围，笔者建议海商法对此内容应给予一定关注，并建议考虑：

（一）对定值保险的实质内涵具体化。应将定值保险效力仅局限于“为避免鉴值困难之目的”，而不能将定值保险的定义仅限于“约定并记载保险价值”。

（二）超额定值投保的效力。鉴于定值保险的工具属

性及保险利益原则公法属性，应将保险利益原则对定值保险的退让限制在有限范围内，具体而言，应以正常商人对约定保险价值的上限，限定在善意与合理预期内，而超出此限应作出否定评价。

（三）针对被保险人陈述不实或者保险人滥用调查机会高估保险价值的保险，赋予相对方事后救济机会，在一方存在恶意的情况下，无辜的一方有权申请法院撤销保险合同，使之归于无效，并参照海商法 223 条之规定赋予保险人合同解除权。

---- 结束 ----

投保货物运输险后，承运人是否承担货损赔偿责任？



基本案情

2023 年 10 月 12 日，案外人李某（订货方）与王某（供货方）签订《购销合同》，采购一批沙糖桔（20000 公斤）。10 月 18 日，被告刘某（承运人）通过某平台承接该批沙糖桔运输业务，并通过微信转账向该业务发布人郑某支付信息费及货物损失保险费。当日，原告某保险公司出具《国内水路、陆路货物运输电子保险凭证》，承保案涉沙糖桔运输途中货物损失的风险，被保险人为李某（货主）。10 月 20 日，承运人刘某驾驶鲁 QXXXXX 大型汽车运输该

批货物时，因操作不当，撞到山体后侧翻，导致车辆及货物受损，经某公安局交通警察大队出具《道路交通事故认定书》认定，该起单方交通事故刘某负全部责任。另查明，案涉鲁QXXXXX大型汽车挂靠于某汽贸公司名下，实际所有人为刘某。事故发生后，某保险公司依约向李某支付理赔款13.6万元。后保险公司提起诉讼，要求刘某、某汽贸公司赔偿损失。

被告刘某辩称，其已支付案涉货物投保货物运输保险的保费，原告无权行使代位求偿权要求其承担赔偿责任。

法院审理

法院审理认为，首先，本案被告刘某系案涉货物实际承运人，案外人李某系货主和被保险人，双方成立货物运输合同关系。被告刘某作为承运人负有将货物安全运输到目的地的合同义务，在运输过程中，由于被告刘某操作不当导致货物受损，存在违约行为，应当承担违约损害赔偿责任。其次，货物运输险系以运输途中的货物作为保险标的的财产保险，是基于货主即李某对于该批货物所享有的所有权为保险利益而投保的险种。根据《中华人民共和国保险法》第六十条第一款规定“因第三者对保险标的的损害而造成保险事故的，保险人自向被保险人赔偿保险金之日起，在赔偿金额范围内代位行使被保险人对第三者请求赔偿的权利。”本案原告某保险公司已履行完毕向被保险人支付赔偿保险金的义务，原告基于被告刘某的违约行为行使代位求偿权，有事实和法律依据，且货物运输保险为财产保险并非责任保险，被保险人为货主李某，被告人刘某支付保费亦不能免除其赔偿责任。最后，依据《中华人民共和国民法典》第一千二百一

十一条规定，被告刘某与某汽贸公司以挂靠形式从事道路运输经营活动，发生交通事故造成损害，且属于该机动车一方责任，应由挂靠人刘某与被挂靠人某汽贸公司承担连带责任。

综上，一审法院判决被告刘某给付原告某保险公司代位求偿款13.6万元，被告某汽贸公司承担连带清偿责任。二被告不服提起上诉，二审法院维持原判。

法官说法

货物运输保险与物流责任保险并不能混为一谈。在货物运输行业中，财产所有人、承运人基于不同保险需求，可以分别向保险公司投保与其保险利益相对应的保险险种，成立不同的保险合同，也产生不同的法律后果。

货物运输保险为财产险，以运输中的货物作为保险标的，旨在分散保险标的的损坏或灭失风险，赔偿范围为货物损失。如发生保险事故，且保单中没有明确约定，保险公司赔付后，可以向有过错的承运方或第三方进行追偿。

物流责任保险为责任险，被保险人一般为承运人，保险标的为被保险人因发生保险事故所应承担的赔偿责任，旨在分散被保险人在经营物流业务过程中，由于合同列明原因造成的货物损失所导致的被保险人应承担的赔偿责任。如发生保险事故，保险公司赔付后，无权向投保的物流方进行追偿。

因此，货运行业相关经营主体应结合经营过程中可能存在的风险及保险需求，在充分了解保险产品、仔细阅读保险合同后，选择相对应的投保方式，以避免理赔时出现争议，降低经营风险。

达诺箴言：

朴素而天下莫能与之争美。—— 《庄子·天道》

免责声明：本出版物仅供一般性参考，并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。