

2026 年 1 月

总第
一五
八期

1

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 习近平总书记关切事 | 中欧班列通陆达海
- ◇ 货运代理需要迅速应对信用风险
- ◇ 案例分享 | 准确认定“仓至仓”条款保险责任期间

为客户创造价值

习近平总书记关切事 | 中欧班列通陆达海



每天，广袤的亚欧大陆上，搭载着“中国制造”与“世界好物”的集装箱，在绵延万里的铁道上往复穿梭。

“开创了亚欧国际运输新格局，搭建了沿线经贸合作新平台，有力保障了国际产业链供应链稳定”……习近平总书记充分肯定中欧班列高质量发展。

汽笛声声，车轮滚滚。新时代，这支“钢铁驼队”正以稳定、高效、便捷的运输服务，让古丝绸之路焕发着蓬勃生机，为世界经济注入了新动力。

昔日小站“跑出”开放新故事

清晨，陕西西安国际港站，一列满载新能源汽车的中欧班列鸣笛启程，向西驶往阿塞拜疆巴库。

“2013年11月28日，我们的第一列中欧班列就是从这里驶出的，拉开了西安建设中欧班列集结中心的序幕。”今年42岁的西安国际港站值班站长李沛颇为感慨。

“扩能改造，新增到发线；开通物流基地，进一步增强货运能力；普通铁路货运站的定位提升为国际物流枢纽……”李沛曾是这里的调度员，介绍起来如数家珍，“中欧班列（西安）开行量、货运量、重箱率等核心指标已连续7年稳居全国第一。”

12年前，这里还只是一个默默无闻的“四等小站”。

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

如今，这座占地5600亩、拥有59条铁路作业线的现代化国际陆港，已成为陕西乃至全国对外开放的重要支点。

2023年5月，习近平总书记在听取陕西省委和省政府工作汇报时强调，积极参与西部陆海新通道建设，充分发挥中欧班列西安集结中心作用，加快形成面向中亚南亚西亚国家的重要对外开放通道，在联通国内国际双循环中发挥更大作用。

从昔日小站到今日国际枢纽，西安国际港站的蜕变是中国内陆开放的生动缩影。

如今，18条国际干线向西直达德国汉堡、荷兰鹿特丹，26条国内集结线路将长三角、珠三角的货源高效集结，形成“内陆集结、全球分拨”的全新格局。

“从西安到德国杜伊斯堡，货物搭乘全程时刻表中欧班列，10天左右就能运到，运输时间比早前普通中欧班列压缩30%！”西安国际陆港多式联运有限公司总经理邵博尔感慨，这背后是装运效率的提升，更是跨国铁路运输模式的探索创新。

效率的提升离不开机制的创新。西安国际港站营业部党总支书记王文杰介绍，通过建立“问题联商、工作联动”机制，货物集结分拨时间从平均8.5天压缩至3.3天，最快仅需24小时。

效率优势正在深刻重塑区域经济布局，为更多产品打开出口通道。

“我们的鲜果搭乘中欧班列，经霍尔果斯口岸运往哈萨克斯坦等国，这为我们的农特产品增加了新的销售渠道。”西安一家果业公司负责人陈博说，近几年公司已累计出口2万多吨猕猴桃到共建“一带一路”国家，吃上了更多跨国生意的红利。

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

新通道连接亚欧大陆“山海情”

冬日的连云港，海风凛冽，码头边万吨巨轮往来如织。这里是中欧班列东端的出海口，也是新亚欧大陆桥的东方起点。

在中哈（连云港）物流合作基地的数字化调度中心，运行图上闪烁的红点，标注着班列的轨迹——东起连云港，向西经西安、乌鲁木齐，穿越中亚直至欧洲腹地。

连云港中哈国际物流有限公司副总经理孔祥伟说，货物从连云港发出，6天可抵达哈萨克斯坦阿拉木图，10天左右到达乌兹别克斯坦塔什干。作为共建“一带一路”倡议提出后首个落地的实体平台项目，这个基地已成为亚欧跨境运输的重要枢纽，是小麦、家电、光伏组件等400多种货物的集散分拨中心。

“这是来自我们哈萨克斯坦的小麦。”基地展厅里，公司副总经理别杰罗夫·阿金汉举起金黄饱满的小麦，满脸自豪。

今年6月，在各方实现信息、运单互通基础上，连云港口岸首次采用国际海铁联运“一箱到底”模式，来自哈萨克斯坦的小麦通行时效提升70%，一趟班列仅用1小时即完成铁运到海运的转换，经连云港港口接力送达东南亚，运输时间从约30天缩短至约20天。

“哈萨克斯坦是一个内陆国家，中欧班列为我们提供了‘出海口’。”阿金汉在基地有着5年的工作经验，说起这份山海之缘，仍难掩兴奋，“哈中合作让我有机会到连云港工作，我在这里第一次见到了大海。”

习近平总书记指出，推动中欧班列朝着更高质量、更好效益、更加安全方向发展，为促进全球经济发展、增进各国人民福祉、推动构建人类命运共同体作出新的更大贡献。

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

落实总书记重要要求，连云港港口控股集团有限公司董

事长王国超信心十足：“公司正积极拓展新亚欧大陆桥国际物流通道，推动形成亚欧陆海联运新格局，全力打造服务我国中西部和中亚国家向太平洋的最便捷出海口。”

今年8月，中哈（连云港）物流基地首趟光伏专列发往乌兹别克斯坦。列车抵达新疆喀什口岸后，转公路出关前往乌兹别克斯坦。铁公联运方案缩短运输距离近500公里，提升运输时效20%以上。

“以前货物只到国外铁路站点，我们打通跨国铁公联运，在国外也可以实现送货上门了。”徐州铁路物流中心班列营销室经理刘有明笑着说，他们负责连云港中欧班列组织运营，为满足乌兹别克斯坦纳沃伊光伏储能项目建设需要，前段时间他和同事加班加点，终于设计出了合适的物流新方案。

“嘿，老朋友！”在连云港工作多年，阿金汉最喜欢这样跟中国同事们打招呼。每天看着经手协调的班列顺利启停，他的心里满怀自豪和希望：“互通有无，将让我们拥有更加广阔的市场和更多机会，也让我们收获跨越山海的友谊。”

开放合作为全球产业链供应链注入“确定性”

位于重庆永川的埃斯维（重庆）机床有限公司工厂内，精密主轴项目正在积极推进。不久后，这里生产的机床核心产品将搭乘中欧班列（成渝）直供德国。

作为全球高端机床巨头，埃斯维选择重庆，正是看中中欧班列带来的产业集聚效应。“汽车、机床企业汇聚重庆，而中欧班列（成渝）两周直达德国总部。机床试验场就在‘家门口’，这对注重效率的德企极具吸引力。”德国埃斯维机床有限公司中国区CEO诺伯特·魏斯特说。

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

回望 2011 年,我国首列中欧班列“渝新欧”诞生。“‘渝新欧’的构想正是来自于满足重庆为全球笔记本电脑产业运输配套的需要。”渝新欧(重庆)供应链管理有限公司总经理刘太平说。

运行 10 多年来,中欧班列已成为亚欧经济往来的重要“命运纽带”,一批企业主动选择到中欧班列沿线布局,更好融入全球产业分工,坐上中欧班列“快车”。

目前,重庆中欧班列累计运输电子信息产品、整车及相关产品货值超 3000 亿元,吸引了博世、保时捷等 300 余家世界 500 强企业落户重庆,一批新的工业商贸中心和产业园区应运而生,带动新能源汽车、新一代电子信息、先进材料、智能装备、新型显示等产业集群成势。

中欧班列不仅为国际产业链供应链注入“确定性”,还成为保障国际应急物资的重要“稳定器”。

此前,在苏伊士运河货轮搁浅、红海航运危机等影响全球货运畅通的背景下,中欧班列及时发挥应急通道作用,展现了陆路贸易运输的韧性和潜力。当 2023 年土耳其东南部发生强烈地震、2024 年哈萨克斯坦多地遭遇洪涝灾害时,中欧班列第一时间将帐篷等急需物资送达受灾地区。

2021 年 2 月,国家主席习近平在中国 - 中东欧国家领导人峰会上的主旨讲话中指出,“继续支持中欧班列发展,充分挖掘合作潜力”。

开出全国首趟中欧班列邮包专列;与成都共同创立全国首个两地合作开行的中欧班列品牌;今年 7 月,中欧班列(成渝)南通道特快班列实现常态化开行,重庆经“中间走廊”到欧洲的运输时间较传统方式至少快 10 天……这些都将更有力支撑我国西部与亚欧产业经贸往来。

“中欧班列不仅为全球经济带来更多活力,也凸显中国

惠人达己

T: +86 532 86100099

在全球产业链供应链中的重要作用。我们期待一个更加便捷、快速的中欧班列!”诺伯特·魏斯特说。

货运代理需要迅速应对信用风险



在当今动荡不定的国际贸易环境下,货运代理正面临前所未有的信用风险敞口。随着全球贸易体系持续演变,作为国际贸易命脉的中小微企业(SMEs)很难承受这类金融冲击。而作为这些企业物流支柱的货运代理,其面临的后果也可能是毁灭性的。

近年来,多个司法管辖区的关税举措显著增多,给全球供应链带来了波动。中小微企业通常缺乏大型企业的财务抗风险能力,因此所受冲击尤为严重。许多企业正采取延迟发货、囤积库存或变更货运路线等措施,以期未来局势有所缓解。

由此引发的经济动荡为货运代理带来了一系列连锁商业风险。当中小微企业在财务压力下举步

维艰时,货运代理会面临付款逾期、货物弃置以及客户破产等潜在风险。最终导致信用风险敞口持续攀升——而在物流运营领域,这一风险传统上并未得到足够重视。

货运代理为何面临风险敞口

货运代理可谓是全球贸易与本土企业的交汇点。由于他们在协调货运、办理海关手续和确保货物及时交付方面的作

F: +86 532 86100089

用,使其成为中小微企业不可或缺的合作伙伴。然而,这种紧密联系也意味着,当客户违约时,货运代理会首当其冲地面临风险。

TT Club 近期报告指出,与市场不稳定相关的货运犯罪及弃货事件正呈激增态势。由于保税仓库仓储能力有限,货物越来越多地被存放于无安保措施的临时堆放点,这使得货物更容易成为盗窃目标。而货运代理往往需为此类损失承担赔偿责任——尤其是在合同保障条款不完善或完全缺失的情况下。

此外,中小微企业面临的财务压力正转化为货运代理的付款逾期及坏账风险。多数中小微企业的利润空间本就微薄,即便是轻微的市场扰动也可能使其陷入破产境地。货运代理可能为客户提供了延长信用期,或代为承担了关税、仓储费等财务责任,这使得他们面临的风险敞口不断扩大。

更雪上加霜的是,许多货运代理自身的利润空间也十分紧张,依赖业务量维持盈利水平。少量坏账即可能造成巨大影响,这一点对小型货运代理经营者而言尤其如此。

信用风险的类型

货运代理行业的信用风险具有多面性,包括服务费用无法收回、货物被弃相关责任,以及面临滞期费与滞箱费的风险敞口。在当前经济环境下,此类风险均被进一步放大。

若客户未按时提取货物,货运代理可能需承担数千美元的仓储费用。若货物为易腐品或危险品,还将继续产生处置成本及监管罚款。在某些情况下,货运代理甚至需自行承担货物改道运输或重新出口的相关费用。

除经济因素导致的市场波动外,货运代理还需应对日益攀升的信用欺诈风险。欺诈性客户可能伪装成合法货主,先结清初期账单,随后迅速扩大运量(通常转为空运),之后

便消失无踪,不结清后续款项。该手段导致货运代理要承担作为承运人的巨额成本,却无任何收入入账。

英国国际货运协会(BIFA)等行业机构指出,以下情况需警惕风险信号:客户仅指定空运、规避海关清关手续、不经协商即接受报价,以及无进出口历史记录。开展尽职调查对于避免落入此类骗局至关重要。

信用风险减损措施

为能在当前动荡的贸易环境中生存,货运代理亟需采取完善的信用风险管理策略。以下最佳实践源自行业实践经验及 TT Club 近期发布的指导文件:

- 强化合同保障——确保所有交易均受清晰、具有强制执行力的合同约束。纳入标准贸易条款,明确责任限额、付款条件及争议解决机制。针对高风险货物运输或财务状况薄弱的客户,应尽可能协商并约定赔偿条款。

- 开展信用评估——在提供信用额度或承担财务责任前,对客户的财务可靠性进行评估。使用信用评分工具,审核财务报表并核查付款记录。对新客户或高风险行业客户,可考虑要求预付款或提供第三方担保。

- 监测市场信号——及时了解宏观经济趋势及特定行业风险。关注关税变化、港口拥堵情况及消费者需求变动。这些因素可预警潜在风险,为主动决策提供依据。

- 保险选择及风险转移——法律责任保险可提供基础风险保障,但还应考虑投保贸易信用保险及弃货险。此类保险产品能够有效降低因客户破产或货物无人提取所造成的损失。

- 提升运营抗风险能力——优化内部流程,落实“了解您的客户(KYC)”原则,以实现风险的尽早识别与应对。

具体措施包括跟踪付款周期、标记逾期账户以及与客户保持顺畅沟通。借助技术手段可实现上述任务的自动化处理，并获取实时风险洞察意见。

► 加强供应链协作——与货主、承运人及报关行紧密合作，共享风险情报并协同制定应对措施。通过联合行动保障货物安全、处置运输延误及解决争议，可降低风险敞口并建立合作信任。

上述措施虽能在短期内有效缓解信用风险，但从长远来看，更具战略性的调整或许是更优选择。这可能包括重新审视客户关系与服务内容，例如聚焦抗风险能力更强的行业、实现收入来源多元化、或投资数字化平台以提升透明度与管控力；此外，还可考虑从“交易型合作”模式转向与客户的“战略伙伴关系”模式，共同聚焦风险管理。

结论

全球经济格局短期内难以趋于稳定。政治动态、贸易谈判及经济变动将持续引发市场波动，使货运代理面临的信用风险不断增加。

“政治动态、贸易谈判及经济变动将持续引发市场波动，使货运代理面临的信用风险不断增加”

中小微企业客户一旦破产，可能导致货运代理面临服务费用无法收回、弃货相关责任，以及滞期费和滞箱费的风险敞口。而欺诈性客户在未结清款项的情况下失联，同样可能引发上述各类风险。

货运代理可采取且应当采取多项即时应对措施，以减轻自身信用风险敞口。展望未来，货运代理还应考虑从交易型合作模式向战略合作伙伴模式转型。通过与客户就风险管理达成协同共识，货运代理不仅能维护自身权益，还能助力中小微企业有效应对全球贸易的复杂挑战。

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

案例分享 | 准确认定“仓至仓”条款保险责任期间



【基本案情】

金某集团有限公司（以下简称金某公司）因从泰国进口木薯干，投保海上货物运输“一切险”。

木薯干由S轮承运，该船于2021年5月22日到达卸货港中国连云港。2021年6月11日，金某公司接到船方通知，S轮7号船舱漏水将舱中未卸完木薯干泡湿，造成部分货损。

金某公司立即向某财产保险股份有限公司青岛分公司（以下简称某财保青岛分公司）报案索赔，但双方就货损金额未能达成一致意见。

为减少货物损失，金某公司选择对受损木薯干进行拍卖，拍卖过程由某财保青岛分公司组织并负责，受损木薯干由案外人广州某公司竞拍成功，但因货物品质不断下降，广州某公司拒绝提货，受损木薯干滞留码头堆场直至本案诉讼，最终货物全部损毁。金某公司就案涉损失提起诉讼，要求某财保青岛分公司赔付货物及库场使用费等损失86万余元。

【裁判结果】

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

本案海上货物运输保险的责任期间为“仓至仓”，而如何准确界定“仓至仓”条款，是划分保险赔偿责任的关键。

南京海事法院综合案涉保险合同条款、当事人邮件记录等证据及行业惯例，依法认定受损木薯干被拍卖之日应视为木薯干到达用于分派或分配地之日，保险责任期间应终止，保险公司对拍卖后产生的货损不负赔偿责任。同时明确货主在保险事故发生后，应根据受损货物特性，及时采取合理措施进行减损，其减损义务不因参与货物处置而流转至保险公司。

判决作出后，双方当事人均服判息诉。与本案关联两起海上货物运输合同纠纷也因此一并达成和解。

【典型意义】

因海上航行过程中不确定因素较多，货损时有发生。货主可以通过投保海上货运险以转移风险，当保险事故发生后，保险公司应按照受损货物金额进行赔付，并可通过协助货主对货物组织拍卖等方式以减少损失。

本案准确认定保险合同“仓至仓”条款保险责任期间，明确货主在保险事故发生后，应根据受损货物特性，及时采取合理措施进行减损，且货主的减损义务不因保险公司参与货物处置而发生变化。

本案裁判合理界定保险人的责任范围，有力维护航运保险市场秩序，具备较好的规则引领和司法示范意义。

本案入选人民法院案例库，刊载于《中国海事商事法律报告》（Chinese Maritime and Commercial Law Reports）2023年第4卷。

达诺箴言：

至人无己，神人无功，圣人无名。——《庄子·逍遥游》

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。