



东方律师

SHANGHAI BAR ASSOCIATION

市律协现代物流专业委员会编



# 现代物流·法讯

二〇二五年三月刊 总第 116 期



法规速递

目录

关于进一步促进航空口岸通关便利化若干措施的通知.....错误！未定义书签。

国家发展改革委等部门关于开展物流数据开放互联试点工作的通知.....7

关于进一步提升上海航空物流枢纽能级的若干措施.....10

国家税务总局关于支持跨境电商出口海外仓发展出口退（免）税有关事项的公告.....14



热点关注

美国宣布对中国海运、物流和造船启动 301 调查听证.....18

政府工作报告划出今年物流业重点.....22



行业动态

中物联公路货运分会启动 2025 年企业标准“领跑者”申报及评估工作.....31

国家邮政局发布 2025 年邮政快递业更贴近民生七件实事.....32

国铁集团联手 4 家航运企业开展集装箱多式联运“一单制”运输服务.....35

交通运输部出台本领域公共信用信息条目和规范.....37



典型案例

【以案释法】原告上海百乘物流有限公司与被告上海宏兴物流有限公司海上货运代理合同纠纷.....39

现代物流专业委员会主任：狄朝平

副主任：陈喜燕、朱丹、单文亮

本期责任编辑：上海格联(临港新片区)律师事务所 陈喜燕律师





## 法规速递

- 关于进一步促进航空口岸通关便利化若干措施的通知
- 国家发展改革委等部门关于开展物流数据开放互联试点工作的通知
- 关于进一步提升上海航空物流枢纽能级的若干措施的通知
- 国家税务总局关于支持跨境电商出口海外仓发展出口退（免）税有关事项的公告





## 关于进一步促进航空口岸通关便利化若干措施的通知

署岸函〔2025〕31 号

为深入贯彻党的二十大和二十届二中、三中全会精神，落实党中央、国务院决策部署，以开放促改革、促发展，积极营造市场化、法治化、国际化一流口岸营商环境，进一步促进国际航空客货运输发展，便利贸易和人员往来，更好服务高水平开放高质量发展。经国务院同意，现将有关事项通知如下：

### 一、进一步提高航空口岸进出口货物通关效率

#### （一）强化主要航空口岸通关服务保障。

优化完善京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区等具备条件的主要航空口岸 7×24 通关保障制度。持续完善航空国际物流网络，加强航权、时刻等资源支持，培育具有国际竞争力的经营主体，提升国际航空枢纽和区域航空枢纽的通达度和集聚辐射能级，增强航空口岸国际客货运输服务保障能力，做大做强“空中丝绸之路”。优化资源配置，强化重点货运枢纽航空口岸查验力量，增配检验检疫设备，提高生鲜食品和温控药品等冷链货物、高价值货物等时效性强的特殊货物通关效率。（交通运输部、海关总署、国家移民局、中国民航局和各地地方人民政府按职责分工负责。以下均需地方人民政府负责，不再列出）

#### （二）提高特殊货物通关效率。

加快高新技术设备及原材料、特定药品、医疗器械、生物制品、紧急航材、重大国际活动及展会暂时进境商品等特殊货物通关速度，鼓励具备条件的航空口岸设立“绿色通道”，快速放行。应企业诉求，有针对性地在具备条件的航空口岸探索开展出口货物机坪“直装”和进口货物机坪“直提”试点。（交通运输部、海关总署、中国民航局按职责分工负责）

#### （三）提高航空口岸场站操作效率。

优化完善航空口岸场站布局，支持具备条件的航空口岸开展智慧货站建设，加强数字赋能，实现集约化管理。加快推动出台航空前置货站发展指南及相关配套政策。优先支持在综合保税区设置航空前置货站。制定并公开航空口岸经营服务企业场内机坪装卸、入仓理货、货物分拨等作业时限标准。优化作业流程，减少出港货物二次驳运或重复安检。（交通运输部、海关总署、中国民航局按职责分工负责）





（四）支持航空口岸深入开展多式联运。

完善高速公路和干线公路等集散路网布局，拓展货物集散功能，支持企业通过卡车航班等运输模式，推进陆海空铁多式联运发展，推广多式联运“一单制”、“一箱制”等服务模式，加强公共信息交换共享，更好发挥航空口岸辐射带动作用。（交通运输部、海关总署、国家铁路局、中国民航局、国家铁路集团有限公司按职责分工负责）

（五）加快空运跨境电商发展。

支持跨境电商企业通过空运渠道，将符合条件的境外退运、国货入区、境外进口等多种来源商品在综合保税区内理货分拣后集拼出口。优化跨境电商监管模式，支持跨境电商转关出口。（商务部、海关总署按职责分工负责）

二、进一步提升航空口岸出入境人员通行效率

（六）创新国际通程航班业务监管。

支持航空公司在国际枢纽机场拓展通程航班业务，扩大通程航班覆盖范围，支持中转行李直挂服务。积极推动国际航班电讯检疫，出入境航班通过电子系统进行申报，除风险管控、异常申报等特殊情况下，不再执行登机检查。（交通运输部、海关总署、国家移民局、中国民航局按职责分工负责）

（七）提升出入境人员通关便利体验。

在具备条件的航空口岸，稳步推进实施 24 小时直接过境旅客和直接往返机组免办边检手续便利措施。进一步优化境外旅客联程中转、口岸签证、互免签证、过境免签、单方面免签、区域性入境免签等政策。支持推广“全委托”模式，航空公司接受旅客授权委托配合海关开箱查验，进一步提升旅客通关体验。（外交部、交通运输部、海关总署、国家移民局、中国民航局按职责分工负责）

（八）加快进境旅客行李处理速度。

升级改造相关信息系统，支持企业与海关托运行李物品信息传输。优化进境旅客行李机检流程，支持航空口岸实施进境行李先期机检模式，逐步扩大先期机检应用规模和行李分拣线覆盖度。鼓励具备条件的海关探索开展进境手提行李和托运行李“双预检”试点，提升行李物品的通关效率。提高旅客行李风险分类分级监管水平。支持建设中转行李专用预检区域、



中转旅客候检区，改进服务保障流程。（交通运输部、海关总署、中国民航局按职责分工负责）

### 三、进一步加强重点航空口岸枢纽能力建设

#### （九）支持国际航空枢纽建设。

强化国际航空枢纽机场的洲际连接能力和全球辐射能力，打造全方位门户复合型国际航空枢纽，进一步提升枢纽型航空口岸发展能级。增加北京、上海、广州等国际航空枢纽和鄂州专业性航空货运枢纽航线，鼓励航空公司加大全货机运力投放力度，加密定期国际全货机航线，拓展国际航空货运运力。进一步提升国际国内航线网络、航班时刻的衔接能力。支持有条件的区域性航空枢纽开展全货机业务。结合各地经济发展和航空运输需求，在满足保障条件的机场，支持串飞国内段的国际航班开展“一票到底”业务。（国家发展改革委、交通运输部、海关总署、国家移民局、中国民航局按职责分工负责）

#### （十）做大做强国际货物中转业务。

支持具备条件的航空口岸和航空公司，利用主基地机场发展国际货物中转业务，提高国际货物中转效率，提升中转服务品质。全面推广国际快件中转集拼业务。国内和国际中转业务实行电子放行。出台跨境电商中转操作细则，简化操作流程。（交通运输部、海关总署、中国民航局按职责分工负责）

#### （十一）推进航空货运安保制度优化。

借鉴国际通行做法，支持国际航空枢纽口岸探索开展航空货运管制代理人、已知托运人制度试点，实施分级分类差异化安检措施，推动实现航空货运信用管理和安保“关口前移”。研究完善带电等特种货物航空托运政策。（交通运输部、中国民航局按职责分工负责）

### 四、进一步提高航空口岸公共服务水平

#### （十二）提升设施现代化水平和服务效率。

支持航空枢纽所在地发展临空经济和产业集群，提升航空枢纽集聚辐射带动能力。结合地方实际，加大监管智能装备设备升级改造应用，视情建设冷链等特殊货物处理设施。支持海关与属地高等院校、科研院所等机构联合申请共建符合口岸进出口货物类型的检测实验室，提高取样送检效率，提升货运处理能力和水平。（海关总署负责）



（十三）扩大航空物流公共信息平台利用。

深入推进“智慧海关、智能边境、智享联通”建设，依托国际贸易“单一窗口”开发建设航空物流公共信息平台，加强推广应用、优化拓展功能，促进航空物流全链条信息集成，推动各类经营主体间信息互通。开展数据共享，打通数据壁垒，实现货物进出港等相关数据互换、信息对接。（交通运输部、海关总署、中国民航局按职责分工负责）

（十四）加强航空客货运输管理信息共享共用。

在确保数据安全的前提下，推进各相关管理部门在航空公司及航班相关经营许可、进出境航空器轨迹、进出境航空器起降时间、出入境旅客及其行李物品、进出口货物、载运货物舱单、进出口企业、进出口邮件快件包裹等方面信息（数据）共享共用。（交通运输部、海关总署、国家移民局、中国民航局按职责分工负责）

五、进一步规范和降低航空口岸综合物流成本

（十五）强化航空口岸收费目录清单管理。

落实属地管理主体责任，健全完善航空口岸收费目录清单公示制度并动态更新，及时公布航空公共服务收费事项，提升收费透明度。加强行业自律和航空口岸收费监管，依法查处违法违规收费行为。（国家发展改革委、财政部、交通运输部、海关总署、市场监管总局、中国民航局按职责分工负责）

（十六）协同规范降低航空口岸经营服务企业收费。

引导鼓励机场、航空公司与仓储、检疫处理企业等经营主体，进一步清理、归并、取消收费项目，合理降低相关经营服务费用，有效降低航空口岸综合物流成本，实现降本提质增效。（国家发展改革委、财政部、交通运输部、海关总署、市场监管总局、中国民航局按职责分工负责）

海关总署、国家移民局、中国民航局将发挥牵头协调作用，统筹发展和安全，在加强风险防控、确保航空安全的基础上进一步促进国际航空客货运输便利化，完善国家航空简化手续委员会机制，建立国际枢纽机场简化手续机制，并加强政策实施效果评估，充分调动各方面积极性。各有关单位要按职责分工做好落实、加强协作配合，积极创造良好政策环境。各地方人民政府要切实履行主体责任，强化工作统筹，发挥地方政府口岸相关机制作用，细化



目标任务并落实到位，做好经费保障、航空口岸服务保障、航空口岸经营主体沟通联络等各项工作，持续推动航空口岸通关便利化。

（来源：中国政府网 [https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202503/content\\_7010145.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202503/content_7010145.htm)）





# 国家发展改革委等部门关于开展物流数据开放互联试点工作的通知

发改数据〔2025〕154 号

天津市、河北省、浙江省、安徽省、山东省、河南省、湖北省、广东省、海南省、重庆市、四川省、新疆维吾尔自治区发展改革委、数据管理部门、党委网信办、交通运输厅（局、委），天津、石家庄、宁波、合肥、青岛、郑州、武汉、广州、海口、重庆、成都、乌鲁木齐海关，沈阳、上海、广州、成都、武汉、西安、兰州铁路监督管理局，民航华北、华东、中南、西南、新疆管理局，中国铁路北京、太原、郑州、武汉、济南、上海、广州、成都、乌鲁木齐局集团公司：

为全面贯彻党的二十大和二十届二中、三中全会精神，落实中央财经委员会第四次决策部署和《有效降低全社会物流成本行动方案》文件要求，着力夯实物流数据开放互联基础，推动建立物流数据资源开放互联机制，促进有效降低全社会物流成本，国家发展改革委、国家数据局会同中央网信办、交通运输部、海关总署、国家铁路局、中国民航局、中国国家铁路集团有限公司，联合开展物流数据开放互联试点工作，现就有关事项通知如下。

## 一、试点目标

聚焦物流行业发展突出问题，破除“信息孤岛”“数据烟囱”，打通政府部门、相关企业及港口、公路、铁路、航空等业务系统数据，创新物流数据交互模式和解决方案，打造一批有代表性的示范项目，探索建立公益性和市场化有机结合的多层次物流数据开放互联机制，建立健全物流数据分类及交换应用标准规范，形成物流公共数据共享开放清单，在全国范围推广应用，促进物流资源优化配置，推动有效降低全社会物流成本。

## 二、试点城市

以覆盖东中西部典型区域、兼顾超特大型城市为原则，选取 16 个城市开展物流数据开放互联试点工作。16 个城市分别为：天津、唐山、宁波、金华、合肥、临沂、郑州、洛阳、武汉、宜昌、广州、海口、重庆、成都、乌鲁木齐、霍尔果斯。

## 三、试点工作主要任务



（一）多式联运数据开放互联。推进单证可信流转、货物全程追溯和物流数据标准化，围绕多式联运“一单制”“一箱制”服务模式，打通海关、港口、铁路、公路、水运、航空、货代、车队等多域数据，依托物流枢纽运营主体、物流骨干企业、多式联运信息服务商等多元化主体，结合地方实际，探索多式联运数据市场化开放互联和运营模式。

（二）制造业、商贸业与物流业数据融合应用。推进供应链上下游数据交换和融通应用，打通制造业、商贸业等货主企业与政府部门、物流企业、铁路企业、港口企业、航运企业、航空企业、货代企业等业务系统数据，突破供应链上各参与方的信息共享瓶颈，实现物流信息系统无缝对接和物流全程追踪。

（三）国际物流数据综合服务。探索跨境数据融合应用的实施路径，围绕中欧班列、陆海新通道等国际物流大通道，打通枢纽节点（港口/陆港/口岸）、海关、海事、货代、铁路企业、船公司、班列公司、机场公司、全球航运业务网络等业务系统数据，推动国际物流全程追踪和降本增效。

（四）国家物流枢纽间数据互联共享。试点推进国家物流枢纽、国家综合货运枢纽间数据互联互通和共享使用，重点围绕航空、铁路等通道服务业务，推进服务产品信息、方位信息、场站能力信息等多维数据联通，实现枢纽间业务协同、规则联动、运行协作，发挥物流枢纽互联成网的规模效应，推动跨区域物流、制造、商贸等产业联动，促进跨境物流通关效率明显提升、全程物流成本显著降低。

#### 四、试点工作要求

（一）限期实施，注重成效。试点工作自通知印发之日起算，为期一年。2025 年 2 月底前，各试点地区选择重点任务，形成试点实施方案。2025 年 12 月底前，完成试点建设，以成效显著的试点项目为基础，形成物流数据开放互联落地实施的模式。

（二）加强统筹，协同配合。国家发展改革委、国家数据局、中央网信办、交通运输部、海关总署、国家铁路局、中国民航局、中国国家铁路集团有限公司结合业务场景，在依法依规保障安全的前提下，加强对试点地区的工作指导和数据支持；各试点地区发展改革委、数据管理部门、党委网信办、交通运输厅（局、委），交通运输部相关直属海事管理机构，海关总署相关直属海关，相关地区铁路监督管理局，民航相关地区管理局，相关铁路局集团公司要加强统筹协调和工作协同，共同推动试点工作取得实效。



（三）及时总结，适时推广。各试点地区在工作中遇到问题或有好的经验做法，及时向国家发展改革委和国家数据局反馈。国家发展改革委、国家数据局、中央网信办、交通运输部、海关总署、国家铁路局、中国民航局、中国国家铁路集团有限公司加强对试点场景数据开放互联和应用过程、效果的监测评估，及时发现并推动解决问题，形成物流公共数据共享开放清单和相关标准规范，做好经验总结推广工作。

请各试点地区发展改革委、数据管理部门、党委网信办、交通运输厅（局、委），海关总署相关直属海关，相关地区铁路监督管理局，民航相关地区管理局，相关铁路局集团公司分别明确一名工作联络人（见附件），并以省为单位汇总后于 2 月 14 日前反馈至国家数据局。

（来源：中国国家发改委 [https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202502/t20250214\\_1396164.html](https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202502/t20250214_1396164.html)）



## 关于进一步提升上海航空物流枢纽能级的若干措施的通知

沪府办发〔2024〕29 号

为进一步提升上海航空物流枢纽能级，加强国际航运中心和国际贸易中心联动发展，提出以下措施：

### 一、科学统筹推进枢纽建设

（一）以深化高质量发展为主线，以全面提升上海航空物流枢纽能级为目标，着力补短板、强优势、转动能、促增长，突出重点产业发展保障，强化经营主体作用，强化转运功能提升，全力推进空港型国家物流枢纽建设，加快打造全方位门户复合型国际航空枢纽。

（二）到 2025 年，上海机场年货邮吞吐量超过 410 万吨，航空货物中转业务量比 2019 年翻一番，境内航空公司在上海境外航空货运市场份额不低于 40%，基地航空公司在上海机场货运吞吐量年增速不低于 20%，航空进口货物整体通关时间力争缩短至 32 小时以内；到 2030 年，业务规模持续保持全球领先，航线网络持续拓展、中转功能显著增强、口岸环境持续改善、经营主体作用更加突出、智慧绿色转型进一步加快，全面实现“数智化、全球通、全链畅”综合转型升级。

### 二、加快完善枢纽规划布局

（三）根据形势任务发展需要，适时启动《上海国际航空枢纽战略规划》修编工作，进一步深化明确上海两场功能定位。（责任单位：民航华东地区管理局、市交通委、机场集团）

（四）加快推进浦东国际机场、虹桥国际机场总体规划修编，完善机场货站布局规划。整合浦东国际机场现有分散货运设施，加快形成“东西两片区”布局。（责任单位：民航华东地区管理局、市规划资源局、机场集团）

### 三、加快推进基础设施建设

（五）推动上海空港型国家物流枢纽建设，加快建成并投运浦东国际机场智能货站、集中查验中心等基础设施，抓紧启动浦东国际机场新东货运区快件和跨境电商货物处理中心、亚太一站式航空物流中心等项目建设。（责任单位：机场集团、东航集团、上海海关、浦东新区政府、市发展改革委、临港新片区管委会）



（六）加快推进浦东国际机场第五跑道军地协议签订、飞行程序调整等前期工作，推动第五跑道尽快开放使用。（责任单位：市发展改革委、民航华东地区管理局、机场集团、民航华东空管局）

（七）持续完善上海两场及周边地区综合交通规划方案，加快推进周邓快速路、漕宝快速路、G15 等机场地区对外道路通道项目建设。（责任单位：市交通委、浦东新区政府）

（八）鼓励支持国内航空公司扩大货运机队规模，吸引国外航空公司加大在沪运力投放力度，进一步增强上海两场货运保障能力。（责任单位：市交通委、市发展改革委、市商务委（市口岸办）、民航华东地区管理局、机场集团、基地航空公司）

#### 四、积极培育多元经营主体

（九）支持国内外航空公司、快递物流企业等各类经营主体在上海设立总部或分拨中心，发展航空货运业务，建设货运保障设施。吸引具有国际影响力的货运代理企业落户上海，培育提升本地货运代理企业的服务竞争力。（责任单位：市交通委、市商务委、市发展改革委、民航华东地区管理局、上海海关、机场集团）

（十）根据产业发展需求，布局建设前置仓和集货仓，完善生产、仓储、运输等物流体系，为冷链物流、跨境电商、电子芯片、生物医药等行业提供保障。支持航空物流企业立足上海布局建设海外货站。（责任单位：市发展改革委、市商务委（市口岸办）、市经济信息化委、市规划资源局、市交通委、机场集团、东航集团）

#### 五、大力拓展增量市场业务

（十一）加快打造通关便捷、资源配套、快速高效的空空中转模式，不断优化中转作业流程，提升机场地面保障能力。推动中外航空公司强化货运中转功能，积极对接需求、集聚资源，持续开发货运中转产品，提升航空货物中转量。（责任单位：市交通委、市商务委（市口岸办）、上海海关、民航华东地区管理局、机场集团、东航集团）

（十二）大力发展多式联运业务，加快推进东方枢纽空铁一体化规划建设，持续推动空铁联运业务拓展。（责任单位：市交通委、民航华东地区管理局、中国铁路上海局集团、东方枢纽集团、机场集团、东航集团、上港集团）

#### 六、扎实做好货物运输保障





（十三）推动航空物流、生产制造、跨境电商等企业合作，持续加大电子芯片、生物医药等高附加值产品运输保障，加强对生活类跨境电商货物的运输保障，关注工业品电商跨境发展新趋势，不断优化上海航空口岸货物运输结构。（责任单位：市交通委、市商务委（市口岸办）、市经济信息化委、基地航空公司）

（十四）推动航空物流、跨境电商等企业深化合作，建立服务跨境电商专属平台，组建跨境电商专属运输机队（自购、租赁货机），开设跨境电商专属航线航班，服务上海口岸跨境电商货物空运需求。（责任单位：市交通委、市商务委（市口岸办）、市国资委、民航华东地区管理局、东航集团）

（十五）深入推进跨境电商货物便利化运输试点，建设跨境电商货物便利化收运数字管理平台。打响“出海优品”活动，举办“跨境电商+产业带”系列活动。（责任单位：市商务委（市口岸办）、机场集团、东航集团）

#### 七、提升枢纽智慧绿色水平

（十六）加快建设中国（上海）国际贸易“单一窗口”航空物流公共信息平台，不断完善增强“空运通”平台功能。（责任单位：市商务委（市口岸办）、机场集团、东航集团）

（十七）加快推进货站设施智慧化改造，不断提升航空货物单证电子化率。支持机场、航空公司等经营主体建设面向国际运输及跨境电商、生鲜冷链、锂电池、生物医药等专业保障基础设施。推广使用自动引导搬运车（AGV）、自动分拣系统等设施设备。（责任单位：民航华东地区管理局、机场集团、东航集团）

（十八）加强航空货物安检、全景感知、无人化等领域的新技术研发与应用，推动完成一批上海两场场内特种车辆新能源替代。（责任单位：民航华东地区管理局、市交通委、机场集团、东航集团）

#### 八、继续做好航空资源保障

（十九）结合航空货运市场发展需求，争取民航局在远程航线航权、二类稀缺航线航权等资源配置上给予倾斜，提升主基地航空公司在航线准入和航权配置的优先级，支持各航空公司聚焦主基地建设；增加一定日间货邮航班时刻供给，增强货运航线航班和跨境电商货物出口运输需求的匹配度；优化航班审批流程，为航空公司开展货运加班和包机业务提供便利。（责任单位：民航华东地区管理局、市交通委、基地航空公司、机场集团）



（二十）推动基地航空公司继续做深做远欧美地区航线、做优做强亚洲地区航线，并积极拓展“一带一路”国家和地区的航线，进一步增强全球供应链重点城市连接密度。（责任单位：民航华东地区管理局、市交通委、基地航空公司、机场集团）

#### 九、全面改善枢纽运营环境

（二十一）加强“智慧海关”建设，打造智享联通的大数据平台，探索形成符合新业态发展趋势需要的数字化监管体系。推动跨境电商进口税款电子支付和创新优化退货流程等业务改革。研究上海两场之间国际转运货物海关监管模式创新，提高航空货物的通关和中转效率，进一步压缩航空口岸进出口货物整体通关时间。（责任单位：上海海关、市商务委（市口岸办）、机场集团）

（二十二）探索实施航空货运管制代理人制度，加快建设具有安检功能的专业型航空前置货站，开展机场与货站之间航空货物地面驳运安保试点。（责任单位：民航华东地区管理局、市交通委、市商务委（市口岸办）、机场集团、东航集团）

在上海市推进国际航运中心建设领导小组的领导下，强化部门联动和政企沟通；加强财政、土地、人才等政策支持，促进航空货运枢纽建设资源要素集聚整合；加强跟踪评估，推动航空物流枢纽建设任务落实落地。

（来源：上海市人民政府 <https://www.shanghai.gov.cn/202503bgtwj/20250220/96b604d6f9dd4387970af6ddba42d02e.html>）



## 国家税务总局关于支持跨境电商出口海外仓发展出口退（免）税有关事项的公告

国家税务总局公告 2025 年第 3 号

为深入贯彻落实党中央、国务院决策部署，支持跨境电商出口海外仓等新业态新模式发展，国家税务总局决定对纳税人以跨境电商出口海外仓（以下简称出口海外仓）方式出口的货物实行“离境即退税”。现将有关出口退（免）税事项公告如下：

一、纳税人以出口海外仓方式（海关监管方式代码“9810”，下同）出口的货物，在货物报关离境后，即可申报办理出口退（免）税。纳税人在办理出口退（免）税申报时，货物已实现销售的，按照现行规定申报办理出口退（免）税；货物尚未实现销售的，按照“离境即退税、销售再核算”方式申报办理出口退（免）税，即：在货物报关离境后，即可预先申报办理出口退（免）税（以下简称出口预退税），后续再根据货物销售情况进行税款核算。

二、纳税人应当凭出口货物报关单及相关材料信息，向主管税务机关申报办理出口预退税，同时应当按照以下要求申报：

（一）在申报明细表的“退（免）税业务类型”栏内填写“海外仓预退”标识（业务类型代码为：HWC-YT）。

（二）区分未实现销售的货物和已实现销售的货物，分别进行出口预退税申报和出口退（免）税申报；未作区分的，均视为货物未实现销售，统一进行出口预退税申报。

出口货物报关单上同一项号下的货物，未全部实现销售的，纳税人可按照上款规定进行区分申报，也可将该项号下的全部货物视为未实现销售，统一进行出口预退税申报。

（三）生产企业应当使用单独的申报序号、外贸企业应当使用单独的关联号申报出口预退税。

三、已申报办理出口预退税的纳税人，应当在核算期截止日前的各增值税纳税申报期内，办理出口预退税核算。经主管税务机关同意，外贸企业在核算期截止日前增值税纳税申报期以外的其他时间也可办理出口预退税核算。上述核算期是指，税务机关办结出口预退税的次月 1 日至次年 4 月 30 日。



纳税人未在核算期截止日前办理核算的，税务机关应当追回已办理的出口预退税；待货物实现销售后，纳税人再按照现行规定申报办理出口退（免）税。

四、纳税人办理出口预退税核算时，应当根据实际销售情况，区分以下不同情形进行处理：

（一）核算时货物已实现销售的，应当对按照实际销售情况计算的应退（免）税额与出口预退税额的差异情况进行确认。不存在差异的，纳税人确认“无需调整申报”，办结核算手续；存在差异的，纳税人确认“需要调整申报”并进行调整申报后，办结核算手续。

（二）核算时货物仍未实现销售的，纳税人确认“需要调整申报”并全额缴回出口预退税后，办结核算手续。后续待该笔货物实现销售后，纳税人可按照现行规定重新申报办理出口退（免）税。

上述调整申报及缴回出口预退税的具体操作方式为：纳税人在核算当期申报出口退（免）税时，应当先用负数全额冲减前期出口预退税申报数据，再根据货物实际销售情况，按照现行规定重新申报出口退（免）税。核算当期，纳税人的应退（免）税额为负数的，生产企业应当结转下期继续抵减，外贸企业应当补缴税款；应退（免）税额为正数的，税务机关按照现行规定办理出口退（免）税。

五、已申报办理出口预退税、但尚未办理核算的纳税人，需要变更退（免）税办法、撤回出口退（免）税备案的，应当先行办理出口预退税核算。待其办结核算手续并结清出口退（免）税款后，税务机关再按照现行规定办理。

六、纳税人以出口海外仓方式出口货物的，除按照现行出口退（免）税备案单证管理规定要求进行单证备案外，还应按照以下规定执行：

（一）无法取得出口合同的，纳税人可选择使用海外仓订仓单、自营海外仓所有权文件、租赁海外仓租赁协议或其他可佐证海外仓使用的相关资料等进行单证备案。

（二）纳税人应将销售记账凭证、销售明细账等可以佐证货物已实现销售的资料（以下称销售佐证资料），作为出口退（免）税备案单证。纳税人申报办理出口预退税的，应当在货物实现销售后 15 日内，完成销售佐证资料的留存工作以备税务机关核查；按照现行规定申报办理出口退（免）税的，应当在申报出口退（免）税后 15 日内，完成销售佐证资料的



留存工作以备税务机关核查。

纳税人可以自行选择纸质化、影像化或者数字化方式，留存保管上述备案单证。

七、纳税人应当依法如实申报办理出口预退税及核算。税务机关应当按照现行规定审核办理出口预退税及核算，发现存在涉嫌骗取出口退税等疑点的，核查排除疑点后再行办理。税务机关在开展核查时，应当一并对实际销售情况进行核查，发现未按规定留存销售佐证资料或销售佐证资料为伪造、虚假的，应追回已退（免）税款，并按现行规定进行处理；查实属于骗取出口退税的，按照《中华人民共和国税收征收管理法》及相关规定处理。

八、本公告未尽事宜，按照现行出口退（免）税相关规定执行。

九、本公告自发布之日起施行。本公告施行前，纳税人以出口海外仓方式出口货物、但尚未申报出口退（免）税的，按照本公告规定执行。

（来源：国家税务总局 <https://fgk.chinatax.gov.cn/zcfgk/c100012/c5238152/content.html>）





## 热点关注

- 美国宣布对中国海运、物流和造船启动 301 调查听证
- 政府工作报告划出今年物流业重点





## 美国宣布对中国海运、物流和造船启动 301 调查听证

当地时间 2025 年 2 月 21 日，美国贸易代表办公室（USTR）发布通知，邀请公众就针对中国在海事、物流和造船业占据主导地位所展开的 301 条款拟议行动发表意见。据称，此次行动旨在消除中国相关领域的行为、政策和做法对美国商业造成的所谓负担或限制。



OFFICE of the UNITED STATES TRADE REPRESENTATIVE  
EXECUTIVE OFFICE OF THE PRESIDENT

### USTR Seeks Public Comment on Proposed Actions in Section 301 Investigation of China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance

February 21, 2025

*Washington, DC* – The Office of the United States Trade Representative (USTR) is inviting comments from the public on proposed Section 301 actions aimed to obtain the elimination of China's acts, policies, and practices targeting the maritime, logistics, and shipbuilding sectors for dominance. In this Section 301 investigation, USTR has found China's acts, policies, and practices to be unreasonable and to burden or restrict US commerce.

为了应对中国在全球供应、定价以及海事、物流和造船领域展现出的市场力量，特别是针对中国的相关行为、政策和做法，美国贸易代表办公室（USTR）提出了一项提议：对与中国船舶运营商及中国建造船舶相关的国际海上运输服务实施费用征收与限制措施，并鼓励增加美国货物在美国船舶上的运输量。此提议是基于拜登政府先前对中国在海事、物流和造船等行业操作所开展的贸易调查结果，该调查在特朗普就职前四天即已完成，随后 USTR 于 2 月 21 日（星期五）正式公布了上述建议。

为了广泛听取意见并深入讨论这一拟议行动，USTR 宣布将于 2025 年 3 月 24 日在国际贸易委员会的主听证室举行公开听证会。任何对此提议感兴趣的个人或团体，均可在 2025 年 3 月 10 日前提交出席听证会的请求，并可在 2025 年 3 月 24 日之前提交书面意见。

美国贸易代表办公室提议对与中国船舶运营商和中国建造的船舶相关的国际海上运输服



务征收费用和限制，限制措施如下：

对中国船舶运营商收费：单航次进入美国港口时，收费最高可达 100 万美元。

对拥有中国制造船舶的运营商收费：根据船队中中国制造船舶的比例，单航次进入美国港口收费最高可达 150 万美元。

对订购中国船舶的运营商收费：根据从中国船厂订购船舶的比例，单航次进入美国港口收费最高可达 100 万美元。

对美国建造船舶的服务费减免：使用美国建造船舶进行运输的运营商可获得一定费用减免。



具体措施如下：

1、对中国海运运营商的服务费规定对于中国籍船舶运营商而言，在其所属船舶进入美国港口时，需支付国际海运服务费用（a）单航次进入美国港口的船舶费用上限为 100 万美元；或（b）单航次进入美国港口的船舶费用上限为船舶载货量每净吨 1000 美元。

2、对于拥有由中国建造船舶组成的船队的海运运营商的服务费规定中国制造的船舶进入美国港口时，向该船舶的经营人收取费用最高为 1,500,000 美元。根据该运营商船队中中国制造的船舶的百分比：对于其船队中 50%或以上由中国制造的船舶组成的运营商，运营商将向单航次进入美国港口的船舶时被收取最高 1,000,000 美元的费用；对于船队中中国建造





船舶占 25%以上且少于 50%的运营商，运营商将向单航次进入美国港口的船舶收取最高 750,000 美元的费用；对于船队中中国建造船舶占 0%以上且小于 25%的运营商，运营商将向运营商收取单航次进入美国港口的船舶最高 500,000 美元的费用；

3、对于有意向订购中国船舶的海运运营商收取的服务费根据从中国造船厂订购的船舶百分比收取的额外费用：对于在中国造船厂订购 50%或以上的船舶的运营商，或预计在未来 24 个月内由中国造船厂交付的船舶，运营商将向运营商收取单航次进入美国港口的船舶最高 1,000,000 美元的费用；对于在中国造船厂订购的船舶订单大于 25%且少于 50%的运营商，或预计在未来 24 个月内由中国造船厂交付的船舶，运营商将被收取单航次进入美国港口的船舶最高 750,000 美元的费用；对于在中国造船厂签订的船舶订单占 0%以上且少于 25%的船舶，或预计在未来 24 个月内由中国造船厂交付的运营商，将向运营商收取单航次进入美国港口的船舶最高 500,000 美元的费用

4、通过美国建造的船舶进行海运服务的费用减免使用美籍船舶承运还可获最高 100 万美元/船次返还，且享有优先装卸权+港口费减免的复合激励体系。

5、运输限制措施：分阶段要求美国货物由美国船舶运输。从计划生效日起，至少 1%的出口货物须由美国船旗运营商运输，后续比例可能逐步增加。此外，该计划还提出了降低对国家交通运输物流公共信息平台（LOGINK）及相关平台的风险暴露的措施，并考虑与国际盟友及合作伙伴进行谈判，以应对中国在海运、物流和造船业的行为，并减少对这些领域的依赖。

USTR 于 2024 年 4 月 17 日经跨部门协商程序后，正式启动了针对中国在海运基础设施领域的系统性产业政策调查。此次调查基于 301 条款框架，重点评估了中国在造船工业、全球物流网络及海事装备制造领域的主导地位形成机制。调查结果显示，中国在全球造船吨位市场份额呈现指数级增长，从 1999 年不足 5%的行业参与度，到 2023 年已突破 50%市场占有率。同时，中国航运企业实际控制的商业船队规模达到全球总量的 19%，在集装箱生产、多式联运底盘设备等关键运输设备领域，中国制造商掌握绝对市场控制权。

USTR 认为，中国以主导地位为目标是不合理的，因为取代了外国公司，剥夺了市场导向型企业及其工人的商业机会，减少了竞争并产生了对中国的依赖，从而增加了风险并降低了供应链弹性。此外，中国对主导地位的目标还通过削弱美国海事、物流和造船行业的商机和投资来负担或限制美国商业。



如果上述拟议行动获得采纳，所征收的费用将转嫁到美国消费者身上，导致商品售价上涨。同时，中国商船面对更高的运输费，将给其他国家的航运提供发展机会。然而，美国的单边主义措施可能对中美两国相关产业造成负面影响，也不利于全球经济的复苏。中国一贯主张通过对话与合作解决贸易争端，反对任何形式的贸易保护主义。中国在相关领域的发展是基于市场原则和公平竞争，且始终致力于维护全球产业链和供应链的稳定。

（来源：海运网 <https://mp.weixin.qq.com/s/d6q1KqP7jbUCs1uciv17gg>）





## 政府工作报告划出今年物流业重点

3 月 5 日，十四届全国人大三次会议开幕会在北京人民大会堂举行。习近平等党和国家领导人出席。

国务院总理李强代表国务院，向十四届全国人大三次会议作政府工作报告。



### 一、去年政府为物流业发展作出的部署

过去一年，我国发展历程很不平凡。党的二十届三中全会胜利召开，对进一步全面深化改革、推进中国式现代化作出部署。

“稳”的态势巩固延续。主要表现在，经济规模稳步扩大，国内生产总值达到 134.9 万亿元、增长 5%，增速居世界主要经济体前列，对全球经济增长的贡献率保持在 30% 左右。就业、物价总体平稳，城镇新增就业 1256 万人、城镇调查失业率平均为 5.1%，居民消费价格上涨 0.2%。国际收支基本平衡，对外贸易规模创历史新高，国际市场份额稳中有升，外汇储备超过 3.2 万亿美元。民生保障扎实稳固，居民人均可支配收入实际增长 5.1%。



“进”的步伐坚实有力。主要表现在，产业升级有新进展，粮食产量首次跃上 1.4 万亿斤新台阶、亩产提升 10.1 斤；高技术制造业、装备制造业增加值分别增长 8.9%、7.7%，新能源汽车年产量突破 1300 万辆。制造业领域外资准入限制措施全部取消，共建“一带一路”贸易投资合作不断扩容升级。

因时因势加强和创新宏观调控，推动经济回升向好。全年经济运行呈现前高、中低、后扬态势。有力实施财政货币政策，扩大支出规模，加强重点领域财力保障，两次下调存款准备金率和政策利率，社会融资成本进一步降低。围绕扩大有效需求，扎实推进“两重”建设，加力支持“两新”工作，设备购置投资增长 15.7%，家电类商品零售额增长 12.3%。

坚定不移全面深化改革扩大开放，增强发展内生动力。清理废除妨碍全国统一市场的规定做法，制定实施公平竞争审查条例，出台规范地方招商引资的措施。深化国有企业改革，持续优化国有经济布局。提请全国人大常委会审议民营经济促进法草案，改善民营经济发展环境。积极拓展外贸新增长点，进出口结构不断优化，外贸出口对经济增长贡献增大。全面实施跨境服务贸易负面清单。加大单边开放力度，对所有同中国建交的最不发达国家产品全面给予零关税待遇。高质量共建“一带一路”成效显著，一批重大工程、民生项目稳步实施。——大力推动创新驱动发展，促进产业结构优化升级。稳定工业经济运行，推进制造业技术改造升级，制造业投资增长 9.2%。新培育一批国家级先进制造业集群，商业航天、北斗应用、新型储能等新兴产业快速发展。制定修订环保、安全等强制性国家标准。加快数字中国建设，数字经济核心产业增加值占国内生产总值比重达到 10% 左右。——统筹城乡区域协调发展，优化经济布局。出台实施新型城镇化战略五年行动计划，扎实推进城市更新，常住人口城镇化率提高到 67%。出台一批区域发展政策，实施一批区域重大项目，健全主体功能区制度政策，区域融合发展取得新进展。

积极发展社会事业，增进民生福祉。出台促进高质量充分就业的政策措施，强化对企业吸纳就业的支持，高校毕业生、脱贫人口、农民工等重点群体就业保持稳定。

持续加强生态环境保护，提升绿色低碳发展水平。强化生态环境综合治理，主要污染物排放量继续下降。推动重点行业节能降碳改造，推进新能源开发利用，非化石能源发电量占总发电量的比重接近 40%。启动全国温室气体自愿减排交易市场。全国碳排放权交易更趋活跃。



加强政府建设和治理创新，保持社会和谐稳定。推出两批“高效办成一件事”重点事项清单，推动线上线下服务能力整体提升。开展推动高质量发展综合督查。

在肯定成绩的同时，我们也清醒看到面临的问题和挑战。从国际看，世界百年变局加速演进，外部环境更趋复杂严峻，可能对我国贸易、科技等领域造成更大冲击。世界经济增长动能不足，单边主义、保护主义加剧，多边贸易体制受阻，关税壁垒增多，冲击全球产业链供应链稳定，对国际经济循环造成阻碍。地缘政治紧张因素依然较多，影响全球市场预期和投资信心，加剧国际市场波动风险。从国内看，经济回升向好基础还不稳固，有效需求不足，特别是消费不振。部分企业生产经营困难，账款拖欠问题仍较突出。群众就业增收面临压力。民生领域存在短板。一些地方基层财政困难。社会矛盾化解和风险防范工作还需要加强。政府效能和依法行政能力有待提升。一些工作协调配合不够，有的政策落地偏慢、效果不及预期。有的部门服务观念不强、办事效率不高

### 二、今年物流视角看政府工作任务

今年经济社会发展任务十分繁重。我们要突出重点、把握关键，着重抓好以下几个方面工作。

（一）大力提振消费、提高投资效益，全方位扩大国内需求。促进消费和投资更好结合，加快补上内需特别是消费短板，使内需成为拉动经济增长的主动力和稳定锚。

实施提振消费专项行动。制定提升消费能力、增加优质供给、改善消费环境专项措施，释放多样化、差异化消费潜力，推动消费提质升级。多渠道促进居民增收，推动中低收入群体增收减负，完善劳动者工资正常增长机制。安排超长期特别国债 3000 亿元支持消费品以旧换新。创新和丰富消费场景，加快数字、绿色、智能等新型消费发展。完善免税店政策，推动扩大入境消费。深化国际消费中心城市建设，健全县域商业体系。

积极扩大有效投资。今年中央预算内投资拟安排 7350 亿元。简化投资审批流程，建立健全跨部门跨区域重大项目协调推进机制。加大服务业投资力度。支持和鼓励民间投资发展，规范实施政府和社会资本合作新机制，引导更多民间资本参与重大基础设施、社会民生等领域建设，让民间资本有更大发展空间。

（二）因地制宜发展新质生产力，加快建设现代化产业体系。推动科技创新和产业创新融合发展，大力推进新型工业化，做大做强先进制造业，积极发展现代服务业，促进新动能





积厚成势、传统动能焕新升级。

培育壮大新兴产业、未来产业。深入推进战略性新兴产业融合集群发展。深化先进制造业和现代服务业融合发展试点，加快发展服务型制造。加强产业统筹布局和产能监测预警，促进产业有序发展和良性竞争。加快国家高新区创新发展。梯度培育创新型企业，促进专精特新中小企业发展壮大，支持独角兽企业、瞪羚企业发展，让更多企业在新领域新赛道跑出加速度。

推动传统产业改造提升。加快制造业重点产业链高质量发展，强化产业基础再造和重大技术装备攻关。进一步扩范围、降门槛，深入实施制造业重大技术改造升级和大规模设备更新工程。加快制造业数字化转型，培育一批既懂行业又懂数字化的服务商，加大对中小企业数字化转型的支持。开展标准提升引领传统产业优化升级行动。深入推进制造业“增品种、提品质、创品牌”工作，加强全面质量管理，打造名品精品、经典产业。

激发数字经济创新活力。持续推进“人工智能+”行动，将数字技术与制造优势、市场优势更好结合起来，支持大模型广泛应用，大力发展智能网联新能源汽车、人工智能手机和电脑、智能机器人等新一代智能终端以及智能制造装备。扩大5G规模化应用，加快工业互联网创新发展，优化全国算力资源布局，打造具有国际竞争力的数字产业集群。促进平台经济规范健康发展，更好发挥其在促创新、扩消费、稳就业等方面的积极作用。

（三）深入实施科教兴国战略，提升国家创新体系整体效能。坚持创新引领发展，一体推进教育发展、科技创新、人才培养，筑牢中国式现代化的基础性、战略性支撑。

加快建设高质量教育体系。制定实施教育强国建设三年行动计划。全面实施新时代立德树人工程，推进大中小学思政课一体化改革创新。

推进高水平科技自立自强。充分发挥新型举国体制优势，强化关键核心技术攻关和前沿性、颠覆性技术研发，加快组织实施和超前布局重大科技项目。发挥科技领军企业龙头作用，加强企业主导的产学研深度融合，从制度上保障企业参与国家科技创新决策、承担重大科技项目。

全面提高人才队伍质量。建设一流产业技术工人队伍。完善海外引进人才支持保障机制，优化外籍人才服务。深化人才管理和使用制度改革，赋予用人单位更大自主权，推动产学研人才联合培养和交流。促进人才区域合理布局，加强东中西部人才协作。



（四）推动标志性改革举措加快落地，更好发挥经济体制改革牵引作用。扎实推进重点领域改革，着力破除制约发展的体制机制障碍，创造更加公平、更有活力的市场环境。

有效激发各类经营主体活力。坚持和落实“两个毫不动摇”。高质量完成国有企业改革深化提升行动，实施国有经济布局优化和结构调整指引，加快建立国有企业履行战略使命评价制度。扎扎实实落实促进民营经济发展的政策措施，切实依法保护民营企业和民营企业合法权益，鼓励有条件的民营企业建立完善中国特色现代企业制度。支持个体工商户发展。开展规范涉企执法专项行动，集中整治乱收费、乱罚款、乱检查、乱查封，坚决防止违规异地执法和趋利性执法。政府要寓管理于服务之中，用服务的暖心增强企业的信心。

纵深推进全国统一大市场建设。加快建立健全基础制度规则，破除地方保护和市场分割，打通市场准入退出、要素配置等方面制约经济循环的卡点堵点，综合整治“内卷式”竞争。实施全国统一大市场建设指引，修订出台新版市场准入负面清单，优化新业态新领域市场准入环境。完善企业简易注销制度，逐步推广经营主体活动发生地统计。加快建设统一开放的交通运输市场，实施降低全社会物流成本专项行动。

深化财税金融体制改革。完善科技金融、绿色金融、普惠金融、养老金融、数字金融标准体系和基础制度。深化资本市场投融资综合改革，大力推动中长期资金入市，加强战略性力量储备和稳市机制建设。改革优化股票发行上市和并购重组制度。

（五）扩大高水平对外开放，积极稳外贸稳外资。无论外部环境如何变化，始终坚持对外开放不动摇，稳步扩大制度型开放，有序扩大自主开放和单边开放，以开放促改革促发展。

稳定对外贸易发展。加大稳外贸政策力度，支持企业稳订单拓市场。促进跨境电商发展，完善跨境寄递物流体系，加强海外仓建设。拓展境外经贸合作区功能，发展中间品贸易，开拓多元化市场。支持内外贸一体化发展，加快解决标准认证、市场渠道等方面问题。推动服务贸易创新发展，提升传统优势服务竞争力，鼓励服务出口，扩大优质服务进口。培育绿色贸易、数字贸易等新增长点，支持有条件的地方发展新型离岸贸易。高质量办好进博会、广交会、服贸会、数贸会、消博会等重大展会。推进智慧海关建设与合作，提升通关便利化水平。

大力鼓励外商投资。鼓励外国投资者扩大再投资，支持参与产业链上下游配套协作。推动自贸试验区提质增效和扩大改革任务授权，加快推进海南自由贸易港核心政策落地，完善经开区开放发展政策，促进综合保税区转型升级。





推动高质量共建“一带一路”走深走实。统筹推进重大标志性工程和“小而美”民生项目建设，形成一批示范性合作成果。保障中欧班列稳定畅通运行，加快西部陆海新通道建设。引导对外投资健康安全有序发展，强化法律、金融、物流等海外综合服务，优化产业链供应链国际合作布局。

深化多双边和区域经济合作。持续扩大面向全球的高标准自由贸易区网络，推动签署中国—东盟自贸区 3.0 版升级协定，积极推动加入《数字经济伙伴关系协定》和《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》进程。坚定维护以世界贸易组织为核心的多边贸易体制，扩大同各国利益的汇合点，促进共同发展。

（六）有效防范化解重点领域风险，牢牢守住不发生系统性风险底线。更好统筹发展和安全，坚持在发展中逐步化解风险，努力实现高质量发展和高水平安全的良性互动。

持续用力推动房地产市场止跌回稳。因城施策调减限制性措施，加力实施城中村和危旧房改造，充分释放刚性和改善性住房需求潜力。优化城市空间结构和土地利用方式，合理控制新增房地产用地供应。

稳妥化解地方政府债务风险。坚持在发展中化债、在化债中发展，完善和落实一揽子化债方案，优化考核和管控措施，动态调整债务高风险地区名单，支持打开新的投资空间。

积极防范金融领域风险。按照市场化、法治化原则，一体推进地方中小金融机构风险处置和转型发展，综合采取补充资本金、兼并重组、市场退出等方式分类化解风险。

（七）着力抓好“三农”工作，深入推进乡村全面振兴。坚持农业农村优先发展，学习运用“千万工程”经验，完善强农惠农富农支持制度，千方百计推动农业增效益、农村增活力、农民增收入。

持续增强粮食等重要农产品稳产保供能力。稳定粮食播种面积，主攻单产和品质提升。巩固大豆扩种成果，挖掘油料扩产潜力。扶持畜牧业、渔业稳定发展，支持发展现代设施农业，全方位开发食物资源。严守耕地红线，严格占补平衡管理。

毫不松懈巩固拓展脱贫攻坚成果。提高监测帮扶效能，持续巩固提升“三保障”和饮水安全成果，确保不发生规模性返贫致贫。加强易地搬迁后续扶持，分类推进帮扶产业提质增效，加大就业帮扶力度，扩大以工代赈规模。深化东西部协作、定点帮扶、消费帮扶。



扎实推进农村改革发展。发展新型农村集体经济。创新乡村振兴投融资机制。深化集体林权、农垦、供销社、农业水价等改革。因地制宜推动兴业、强县、富民一体发展，做好“土特产”文章，发展林下经济，促进乡村特色产业延链增效、联农带农，拓宽农民增收渠道。

（八）推进新型城镇化和区域协调发展，进一步优化发展空间格局。完善实施区域协调发展战略机制，坚持以人为本提高城镇化质量水平，构建优势互补的区域经济布局和国土空间体系。

深入实施新型城镇化战略行动。科学有序推进农业转移人口市民化，全面推进常住地提供基本公共服务，强化随迁子女义务教育保障，推动将符合条件的农业转移人口纳入住房保障体系，畅通参加社会保险渠道。加快补齐县城基础设施和公共服务短板，大力发展县域经济，提高城乡规划、建设、治理融合水平。

加大区域战略实施力度。发挥区域协调发展战略、区域重大战略、主体功能区战略的叠加效应，积极培育新的增长极。深入实施西部大开发、东北全面振兴、中部地区加快崛起、东部地区加快推进现代化等战略。提升京津冀、长三角、粤港澳大湾区等经济发展优势区域的创新能力和辐射带动作用。深入推动长江经济带建设、黄河流域生态保护和高质量发展。高标准高质量推进雄安新区建设。推动成渝地区双城经济圈建设走深走实。深化东、中、西、东北地区产业协作，推动产业有序梯度转移。支持革命老区、民族地区加快发展，加强边疆地区建设，推进兴边富民、稳边固边。积极探索资源型地区转型发展新路径。大力发展海洋经济，建设全国海洋经济发展示范区。

（九）协同推进降碳减污扩绿增长，加快经济社会发展全面绿色转型。进一步深化生态文明体制改革，统筹产业结构调整、污染治理、生态保护、应对气候变化，推进生态优先、节约集约、绿色低碳发展。

加强污染防治和生态建设。持续深入推进蓝天、碧水、净土保卫战。制定固体废物综合治理行动计划，加强新污染物协同治理和环境风险管控。

加快发展绿色低碳经济。完善支持绿色低碳发展的政策和标准体系，营造绿色低碳产业健康发展生态。深入实施绿色低碳先进技术示范工程，培育绿色建筑等新增长点。加强废弃物循环利用，大力推广再生材料使用。健全绿色消费激励机制，推动形成绿色低碳的生产方式和生活方式。



积极稳妥推进碳达峰碳中和。扎实开展国家碳达峰第二批试点，建立一批零碳园区、零碳工厂。加快构建碳排放双控制度体系，扩大全国碳排放权交易市场行业覆盖范围。开展碳排放统计核算，建立产品碳足迹管理体系、碳标识认证制度，积极应对绿色贸易壁垒。加快建设“沙戈荒”新能源基地，发展海上风电，统筹就地消纳和外送通道建设。

（十）加大保障和改善民生力度，提升社会治理效能。加强普惠性、基础性、兜底性民生建设，稳步提高公共服务和社会保障水平，促进社会和谐稳定，不断增强人民群众获得感幸福感安全感。

更大力度稳定和扩大就业。实施重点领域、重点行业、城乡基层和中小微企业就业支持计划，用足用好稳岗返还、税费减免、就业补贴等政策。支持劳动密集型产业吸纳和稳定就业，统筹好新技术应用和岗位转换，创造新的就业机会。加强灵活就业和新就业形态劳动者权益保障，推进扩大职业伤害保障试点。

强化基本医疗卫生服务。实施健康优先发展战略，促进医疗、医保、医药协同发展和治理。

完善社会保障和服务政策。积极应对人口老龄化，完善发展养老事业和养老产业政策机制，大力发展银发经济。

加强精神文明建设。完善培育和践行社会主义核心价值观制度机制，推进群众性精神文明创建和公民道德建设。发展哲学社会科学、新闻出版、广播影视、文学艺术和档案等事业，加强智库建设。

维护国家安全和社会稳定。全面贯彻总体国家安全观，完善维护国家安全体制机制，推进国家安全体系和能力现代化。

今年将开展“十五五”规划编制工作。要深入分析“十五五”时期新的阶段性特征，科学确定发展目标，谋划好重大战略任务、重大政策举措、重大工程项目，更好发挥规划对经济社会发展的引领指导作用。

信心凝聚力量，实干谱写华章。2025 年，各方当迎难而上、锐意进取，努力完成全年经济社会发展目标任务，确保“十四五”规划圆满收官，为以中国式现代化全面推进强国建设、民族复兴伟业不懈奋斗！

（来源：物流时代周刊 <https://mp.weixin.qq.com/s/S7RhmjN3qXRcW-nLWLdUXA>）



## 行业动态

- 中物联公路货运分会启动 2025 年企业标准“领跑者”申报及评估工作
- 国家邮政局发布 2025 年邮政快递业更贴近民生七件实事
- 国铁集团联手 4 家航运企业开展集装箱多式联运“一单制”运输服务
- 交通运输部出台本领域公共信用信息条目和规范







## 中物联公路货运分会启动 2025 年企业标准“领跑者”申报及评估工作

各会员单位及相关企业：根据 2018 年 7 月市场监管总局等八部门发布的《关于实施企业标准“领跑者”制度的意见》（国市监标准〔2018〕84 号）、2019 年 2 月中国标准化研究院发布的《企业标准“领跑者”实施方案（试行）》，以及 2022 年 6 月市场监管总局发布的《2022 年度实施企业标准“领跑者”重点领域》（2022 年第 14 号）的相关要求，中国物流与采购联合会公路货运分会计划开展 2025 年“领跑者”的申报及评估工作，望广大会员单位及相关企业积极参与申报工作，现就相关事宜通知如下：

1 申报程序：申报企业根据《质量分级及“领跑者”评价要求 整车货物道路运输服务》、《质量分级及“领跑者”评价要求 零担货物道路运输服务》要求，自查企业标准，符合团体标准要求的企业自行申报，在平台自行公开。

2 申报企业：从事普通货物运输的相关企业。

3 申报条件：申报企业是经工商部门登记注册、独立核算、独立承担法律责任的法人单位位置。

4 提交材料要求：申报企业须承诺材料及相关数据客观真实，内容齐全；

5 联系方式：中物联公路货运分会秘书长处唐香香（18613860187）。

（来源：中物联公路货运分会 <https://mp.weixin.qq.com/s/E6zm7I-n8PnwPXOmVbKBPQ>）





国家邮政局发布 2025 年邮政快递业更贴近民生七件实事

点击“快递杂志”关注我们



了解快递事 读懂快递人

# 权威发布

2 月 19 日，国家邮政局举行 2025 年一季度例行新闻发布会，发布 2025 年邮政快递业更贴近民生七件实事。国家邮政局新闻发言人、办公室主任侯延波表示，今年是国家邮政局第 9 年推进邮政快递业更贴近民生实事，将以更好满足人民群众日益增长的美好生活用邮需要为根本目的，坚持以人民为中心，坚持人民共享发展成果，突出问题导向，顺应群众期盼，继续推进加强村级寄递物流综合服务站建设、持续提升邮政快递服务质量等七件实事，着力推动邮政快递服务更为便捷更广覆盖更加优质。

2025 年邮政快递业更贴近民生七件实事具体为：一是加强村级寄递物流综合服务站建设，持续提高农村地区按址投递水平。二是强化快递包装标准落实，进一步提高标准化、循环化、减量化、无害化水平。三是持续推进邮件快件隐私运单应用，保护用户信息安全。四是组织举办邮政行业职业技能竞赛，不断提高从业人员素质。推动 10 万名以上职工积极参与，产生 400 名以上各级技术能手。五是选取部分城市开展快递行业劳动合同制度试点，推动快递企

上海市律师协会现代物流专业委员会



业依法与从业人员签订劳动合同。六是持续提升快递服务质量，有效降低用户申诉率。七是巩固建制村、边境自然村通邮成果，进一步提升农村邮政服务质量。

据介绍，在社会各界的大力关心支持下，邮政快递业更贴近民生实事不断取得新成绩、迈上新台阶，较好地满足了人民群众的美好生活用邮需要。2024 年，国家邮政局深入实施“一村一站”工程，目前全国已建成村级寄递物流综合服务站 34.6 万个，邮政村级站点服务提质升级。新疆、西藏、内蒙古等相关区域快件投递量明显增加，投递量同比增长均明显高于全国平均水平。邮政普遍服务有效申诉率持续下降。快递员群体合法权益保障工作纳入地方邮政管理部门相关考核体系。各地组织完成基层一线从业人员职业技能培训 45.3 万余人。累计开通交邮联运邮路 5248 条，建制村投递汽车化率提高至 66%。全国已有七成的建制村每周投递五次及以上，9 个省份的 3357 个边境自然村基本实现每周至少三次投递。全行业 32 人获得“全国五一劳动奖章”，1 个集体获得“全国五一劳动奖状”，9 个集体荣获“全国工人先锋号”。各地组织开展慰问快递小哥等活动 6352 场，新建“暖蜂驿站”等爱心服务阵地 1.3 万余个，各地邮政管理局协同有关部门为快递员协调公租房、廉租房等保障住房 2667 余套。此外，国家邮政局还深入推进快递包装治理工作，取得了明显成效。2024 年，快递中转环节循环包装实现全覆盖，同城快递使用可循环包装比例达到 9%，电商快件原装直发比例稳步提升。248 个产品通过快递包装绿色产品认证。

每年邮政快递业更贴近民生实事都将快递员群体合法权益维护作为重点内容，今年，国家邮政局将通过营造更好工作环境、保障基本劳动权益、完善职业发展保障等举措来坚持不懈推进有关工作。重点推动解决快递员进门、停车、职业发展等“急难愁盼”问题，督促快递企业进一步规范用工，着力推动落实企业总部统一管理责任，规范企业生产流程管理，有效增强一线从业人员的职业认同感、归属感和荣誉感。

在提升农村邮政快递服务质量方面，国家邮政局今年将鼓励有条件的企业加大农村地区投入，提升县级快件处理设备信息化、自动化水平，完善农村地区邮政基础设施建设。督促企业按照承诺的服务范围向用户提供快递服务，提高农村地区履约水平。聚焦农村群众反映强烈的快递服务质量突出问题，继续深入开展治理。对于未按照约定方式投递问题加大监管力度，切实增强农村邮政普遍服务均衡性和可及性，巩固提升农村地区邮政服务质量水平。

目前，春运已接近尾声，国家邮政局监测数据显示，自春运开始以来（1 月 14 日至 2 月 18 日），全国邮政快递业揽收快递包裹 155.49 亿件，与 2024 年春运同期相比增长 29%；投



递快递包裹 159.69 亿件，与 2024 年春运同期相比增长 31.1%。为迎战返工返学所带来的业务高峰，国家邮政局通过全力满足用户寄递服务需求、持续做好全网运行监测、有效保障末端寄递服务质量、切实保障从业人员权益确保队伍稳定等措施，部署全行业加速恢复生产、确保运能充足，推动行业恢复常态化生产运营。

（来源：快递杂志 <https://mp.weixin.qq.com/s/96y6LctOvrPEYSsxCiSaGQ>）



# 国铁集团联手 4 家航运企业开展集装箱多式联运“一单制”运输服务

2 月 28 日，国铁集团在总结前期试点经验的基础上，与中谷物流、信风海运、安通物流、泛亚航运等 4 家航运企业签订合作协议，面向客户联手开展集装箱多式联运“一单制”运输服务，这是国铁集团深化铁路货运市场化改革又一举措，对促进铁路和水运等运输方式深度融合、降低全社会物流成本具有重要意义，将为现代物流体系建设注入新动能。



国铁集团认真贯彻落实党中央、国务院关于优化调整运输结构、有效降低全社会物流成本的决策部署，着力提升铁水集装箱多式联运效率和服务质量，聚焦影响物流效率和成本的堵点，推动所属中铁集装箱公司与航运企业在货物品名、箱型、包装等标准规则上互认，设计了统一规范的集装箱多式联运运单和铁水联运作业流程，研发了海运订舱系统，制定了数据交换报文标准，实现了客户在铁路 95306 平台一单申请即可办理铁水联运全程物流业务。

与传统的集装箱多式联运业务相比，“一单制”运输具有“一次委托、一单到底、一箱到底、一次结算”的特点，减少客户与铁路、航运等多个承运人逐一沟通协商单证交接、短驳运输、货物换装等环节，客户还可全程追踪货物去向，极大提升了运输效率，有效压缩了综合物流成本。2024 年 11 月 22 日，开始试行多式联运“一单制”运输，国铁集团所属中国





铁路乌鲁木齐局集团有限公司和上海中谷物流股份有限公司在铁路 95306 平台联合签发了全国首张集装箱多式联运“一单制”运单，试行后受到市场欢迎和好评。此次国铁集团与 4 家航运企业签订集装箱多式联运“一单制”合作协议，将进一步扩大“一单制”运输服务范围，未来客户可在铁路 95306 平台选择覆盖面更广的多种“铁路班列+航运班轮”相组合的多式联运产品。



下一步，国铁集团将与航运企业紧密合作，充分发挥双方优势，坚持以市场需求为导向，为广大客户提供更加高效便捷的现代物流服务。

（来源：中国铁路 <https://mp.weixin.qq.com/s/RYu6IlogoDspyDZ-7Rox2g>）





## 交通运输部出台本领域公共信用信息条目和规范

日前，交通运输部办公厅印发《交通运输公共信用信息条目和规范（2025 年版）》（简称《条目和规范》），贯彻落实《中共中央办公厅 国务院办公厅关于加快建设统一开放的交通运输市场的意见》要求，服务各类监管方式衔接配合。

《条目和规范》以法律、行政法规和党中央、国务院政策文件为依据，对照《全国公共信用信息基础目录》，结合行业实际，界定了交通运输领域公共信用信息的纳入范围，包括登记注册基本信息、行政管理信息等 8 类，同时明确信息指标、公开属性、共享属性、归集来源、更新频次和数据规范，为进一步推动交通运输领域信用建设高质量发展提供支撑。

下一步，交通运输部将指导各级主管部门，严格依据《条目和规范》归集信用信息，加强数据治理，按需高频共享，为加快建设统一开放的交通运输市场夯实基础制度和技术保障。

（来源：中国交通新闻网 [https://www.zgjtbt.com/2025-02/20/content\\_453337.html](https://www.zgjtbt.com/2025-02/20/content_453337.html)）



## 典型案例

- 原告上海百乘物流有限公司与被告上海宏兴物流有限公司海上货运代理合同纠纷





## 原告上海百乘物流有限公司与被告上海宏兴物流有限公司海上 货运代理合同纠纷

（2020）沪 72 民初 178 号

**关键词：**货运代理纠纷 合同纠纷

### 基本案情

2015 年 12 月，百乘公司与宏兴公司签订《协议书》，甲方为百乘公司，乙方为宏兴公司。就百乘公司或其受理的进出口货物委托宏兴公司进行仓储保管及装箱等事宜，双方约定如下：“一、作业地点位于浦东新区内仓库以及场地等设施为集装箱储运基地。二、乙方提供的仓储及装箱常规服务主要包括负责甲方货物的进仓验收，仓库内货物的保管、装箱等仓储服务。……四、乙方应对进仓货物的外包装严格把关，对包装不符合要求或不规范或有损坏的应在收货单上注明，甲方应尽快联络客户并书面给与乙方处理方案，乙方收到回复后应按甲方要求作业；且由于包装质量问题造成的货损货差由甲方负责。五、乙方签收时未注明包装异常，货物在乙方掌管下发生的包装毁损或货物损坏由乙方负责。六、对无损毁记录的包装内货物的过期、变质、损坏、品类不符等问题，由甲方负责。七、乙方应对进仓货物严把验收关，并根据“进仓确认书”样式上所提供的正确的进仓编号、唛头、货名、体积、重量进行核对验收，如有疑问应及时通知甲方，由甲方决定是否接收或装箱。如甲方未及时回复，乙方有权拒收货物或拒绝装箱。八、乙方有责任对甲方提供货物的标识进行检查，若甲方提供标识办法并且甲方确认承担责任的，乙方可按甲方要求作业。……十、自货物进入乙方仓库之日起，乙方对甲方的仓储货物承担全部保管责任，保管期间货物发生污染、损坏、短少、灭失的，乙方应承担全部赔偿责任，但由于货物本身质量原因（易渗漏、易挥发、易变质、易发生化学反应、液体货物等），在仓储过程中发生变质、毁损、灭失等原因除外。十一、装箱进港，甲方应至少在货物出仓前 3 天通知乙方并提供相关信息，乙方根据甲方指令装箱。集装箱的提领空箱，重箱进港均由甲方自行安排。甲方至少在向海关申报前一天向乙方提供有效的出口方的装箱配载清单，甲乙双方经核对确认无误后装箱。十二、乙方应严格按照甲方提供的单证信息进行装箱服务，以保证甲方货物的安全。但由于甲方提供的装箱单、订舱单内容有误，致使乙方在装箱过程中出现错装、漏装或实际货物的体积和重量与甲方要求装船的体积和重量不符导致货物不能完全装进或需要换箱的，或者因此将货物错误发运的，乙方不承担责任。……十五、服务费用支付方法。甲乙双方发生的仓储服务费用及装箱费用，……



乙方必须在每月 5 日前向甲方提供上月的对账清单,同时甲方必须在当月 20 日之前向乙方付清所有费用。甲方必须按乙方的财务付款通知及时将仓储服务费用及装箱费用交付乙方或乙方指定的银行账号。十六、其它需要说明的事项。1. 本协议一式贰份,有效期为贰年,自 2015 年 12 月 1 日至 2017 年 11 月 20 日止。甲乙双方如需修改或终止协议,应提前两个月通知对方,协议到期如双方无异议,协议自动延长。2. 本协议经双方单位签字、盖章后立即生效。任何一方要求终止本协议时,应提前三十天以书面形式提出,届时本协议自动作废。”

因涉案货物发生货损,案外人铭珏公司向案外人圆亚公司提起海上货运代理合同纠纷之诉。法院于 2019 年 5 月 7 日作出(2018)沪 72 民初 4185 号民事判决。该判决现已生效,其查明和认定的事实:2017 年 5 月 8 日,铭珏公司委托圆亚公司安排 19 木箱、两种规格合计净重为 12925 千克的铜箔,由上海港经海运运至韩国仁川港。圆亚公司向铭珏公司发出进仓通知,要求铭珏公司于指定时间凭订舱编号 YYLF17050055 将涉案货物送到其指定仓库即宏兴公司的仓库。2017 年 5 月 11 日,宏兴公司出具收货证明单,接收“晋 M446\*\*”卡车运来的涉案货物,在“破损记录”栏无任何不良批注。涉案货物被露天堆放,在次日被装入编号为 PCIU2509023 的集装箱前,遭受了雨淋。涉案货物于 2017 年 5 月 18 日在上海港装船,次日到达韩国仁川港,在卸货时被发现存在浸湿、生锈、发霉情况。该判决认定涉案货物系在宏兴公司仓库保管期间遭受雨淋。理由如下:第一,可以排除涉案货物在进仓之前已经遭受湿损。仓库出具的收货证明单上没有任何不良批注,证明涉案货物进仓时外包装完好。但货到目的港拆箱后,带有木箱包装的涉案货物即被发现显而易见的“浸湿、生锈、发霉情况”,鉴定人确认木箱包装连同涉案货物一同受损,说明涉案货物连同木箱包装一起遭受雨淋。第二,可以排除在海运途中湿损的可能性。涉案货物于 2017 年 5 月 18 日装船,次日即到达韩国仁川港。没有证据表明海运途中曾经下雨。此外,公估报告所附照片显示,涉案木箱包装存在严重的膨胀、开裂和霉变,涉案货物也发生了严重的锈蚀和霉变,并且鉴定人已确认并未发现涉案集装箱存在任何损坏,根据日常经验法则,即便在航程中曾经下雨并且集装箱密闭不严,也并不可能使其中所有的货物连同木箱一同发生严重霉变。圆亚公司出于自身利益考量,在向保险公司出具的货损证明中确认货物在装船承运时完好,并称涉案货物系因“集装箱密闭不严,海上遇到大雨导致雨水渗入集装箱潮气较重”而“受潮氧化”,“出现严重霉菌霉变”。该货损证明得不到证据支持,并干扰了公估师的判断,致使公估报告无法得出合理结论。第三,有确凿证据证明涉案货物在仓库露天堆放且期间曾经下雨。仓库现场的监控视频显示,涉案货物入库当天地面干燥,而次日货物装箱时,地面有明显的大片积水,与





天气预报该两日有小到中雨的事实相互印证，可以证明涉案货物在此期间遭受雨淋。从 5 月 11 日、12 日遭受雨淋至 5 月 19 日发现货损，经过的时间也与货损程度相符合。关于涉案货物是否包装不良的问题，法院认为铭珏公司签订的销售合同中约定包装要“适于铁路、公路运输”，是因为该销售合同项下并不涉及海运，并不能由此得出包装不适于海运的结论。涉案货物在海运段采取集装箱运输方式。没有证据表明铜箔在集装箱内采用的木箱包装方式不适于海运，公估报告中亦并未指出涉案货物存在任何包装问题。故对圆亚公司的此节抗辩，法院不予采纳。鉴于铭珏公司与圆亚公司之间存在海上货运代理合同关系，圆亚公司作为货运代理人，因保管不善导致涉案货物在仓储期间受损并致铭珏公司损失，依法应当向铭珏公司赔偿损失。故法院判令圆亚公司于判决生效之日起十日内向铭珏公司赔偿 379310.75 元，并承担该案案件受理费 6990 元。圆亚公司已履行完毕。

2019 年 9 月 18 日，圆亚公司依据其与百乘公司之间的货运代理合同关系，向法院起诉百乘公司进行追偿。法院于 2019 年 11 月 18 日作出（2019）沪 72 民初 3003 号民事判决，判令百乘公司向圆亚公司赔偿 386300.75 元。该判决现已生效。

在圆亚公司发给铭珏公司的“进仓通知”中，圆亚公司指定的仓库是：“上海宏兴物流有限公司，……联系人：姚先生……”，其中的“姚先生”即百乘公司的法定代表人姚国昌。

在 2018 年 4 月 10 日的 692 号案证据交换笔录中，宏兴公司举证时陈述装箱现场的视频中，集装箱旁站着的是百乘公司的员工（在本案中明确指称该员工为张杰），百乘公司对此的回应是：“装箱时被一（圆亚公司）、被二（百乘公司）有没有人在场与本案无关，因为装箱时没有下雨”。之后法官提问：“涉案货物装箱时，被二（百乘公司）有无派人现场监装？”百乘公司回答：“有的。”笔录稍后部分法官总结：“装箱是被三（宏兴公司）装的，被三（宏兴公司）主张被一（圆亚公司）、被二（百乘公司）有人在现场监装，被一（圆亚公司）、被二（百乘公司）表示是否有人监装需回去核实，并表示与双方责任大小无关。”该三方回答：“确认”。

在 2018 年 5 月 23 日的 692 号案证据交换笔录中，法官再次询问：“被二（百乘公司）现场监装了吗？”百乘公司回答：“据向当事人了解，当事人不记得有无在现场监装。就算在现场录像，也不一定履行监装职责，在现场办公有可能在录像出现。”之后，被二（百乘公司）再次提及：“关于照片的事情，被一（圆亚公司）和被三（宏兴公司）都说是被二（百乘公司）拍的，我又核实了下，被二（百乘公司）是从被三（宏兴公司）的内部网站上下载





后发给被一（圆亚公司）。”宏兴公司当即反驳道：“现场办公是被二（百乘公司）负责的，被三（宏兴公司）只管装卸，实际拍照都是被二（百乘公司）负责的。”

### 裁判要点

本案系海上货运代理合同纠纷。在案证据证明百乘公司与宏兴公司之间存在海上货运代理合同关系，双方对此亦无异议。关于宏兴公司提出的涉案货物货损原因的抗辩意见，（2018）沪 72 民初 4185 号生效判决已查明并认定涉案货损原因系货物在宏兴公司仓库因露天堆放而遭受雨淋，并对认定的理由进行了详尽的说理和分析，包括否定了因集装箱密闭不严致雨水渗入和涉案货物包装不良导致货损的可能性，法院不再赘述。鉴于宏兴公司未提供足以推翻前述生效判决确认事实的相反证据，对宏兴公司的相关抗辩，法院不予采纳。故本案的争议焦点是：百乘公司是否应当为涉案货物在宏兴公司仓库遭受的货损承担赔偿责任？

法院认为，涉案货损发生于 2017 年 5 月，此时百乘公司与宏兴公司于 2015 年 12 月签订的《协议书》尚在有效期内。根据该份货运代理协议，百乘公司将其受理的进出口货物委托宏兴公司进行仓储保管及装箱，双方约定自货物进入宏兴公司仓库之日起，宏兴公司对百乘公司的仓储货物承担全部保管责任，保管期间货损的，除由于货物本身质量原因导致的货损外，应由宏兴公司承担全部赔偿责任。按照该份协议，百乘公司应当每月向宏兴公司支付仓储服务费用及装箱费用，而并不存在宏兴公司需要向百乘公司支付任何费用的约定。但是在案证据显示，2016 年 12 月至 2017 年 5 月期间的业务费用，在次月结算完毕后，宏兴公司仅实际收取了百乘公司应支付款项中的小部分，其中的大部分款项或以宏兴公司直接支付的方式，或以抵销的方式，由百乘公司取得。在庭审中，百乘公司否认双方之间存在其他的书面协议，也否认与宏兴公司互为代理，主张前述按月从宏兴公司处收取的款项为“业务过程中常见的代收代付”、“和涉案纠纷无关”。在庭后提交的代理词中，百乘公司称与宏兴公司在“物流业务方面曾经是互有合作。因此存在互有资金往来以及互相开具发票情况”。但百乘公司未提交任何证据证明与宏兴公司之间存在与涉案货运代理协议履行无关的其他业务往来。而宏兴公司提交的银行付款凭证、网上银行电子回单、支款凭证、双方相互开具的发票等证据形成完整的证据链条，可以证明百乘公司与宏兴公司分享了涉案货运代理协议项下受托业务的劳务和服务所得，再结合百乘公司长期在宏兴公司仓库现场办公、涉案货物的“进仓通知”上列明的宏兴公司仓库联系人即为百乘公司的法定代表人等事实，法院有理由相信涉案货运代理协议项下的部分受托业务已由百乘公司自行完成，因此关于双方在实际履行过程中变更了涉案货运代理协议项下的权利、义务约定的事实，已由宏兴公司举证证明具有高度可能性，



法院予以确认。

综上，在涉案货运代理协议的履行过程中，百乘公司与宏兴公司以实际的履行行为改变了协议内容，属于新的合意，具有法律效力。虽没有证据证明双方对于协议项下的赔偿责任进行了重新约定，但是在权利享有方面，双方分享了劳务和服务所得，此时如果仍然要求宏兴公司按照协议约定承担货物保管期间货损的全部赔偿责任的，将有失公平，百乘公司应当与宏兴公司共同承担百乘公司所代理货物入库以后的保管和装箱过程中的安全责任。关于百乘公司工作人员是否在涉案货物装箱现场进行监装的事实，双方各执一词，主张这一事实存在的宏兴公司对此负有举证义务，但目前该事实依旧真伪不明，宏兴公司应当对此承担举证不能的不利后果。然而，百乘公司一方面称“为了方便与被告（宏兴公司）沟通关于原告（百乘公司）客户装货和卸货的要求，原告（百乘公司）在被告（宏兴公司）仓库设立了联络处”，另一方面却对自身所代理货物入库以后的情况不闻不问，未尽到谨慎注意义务。同在仓库现场办公的百乘公司对涉案货物的保管要求和保存状况是知道或者应当知道的，但对涉案货物露天堆放的情况未予制止和纠正、对已遭受雨淋的货物是否适合装箱的情况未予关心，因此法院认为百乘公司、宏兴公司对于涉案货损发生过错相当，应当各半承担赔偿责任。现百乘公司已对外承担了全部赔偿责任 386300.75 元，故宏兴公司应当向其赔偿 193150.38 元。

### 裁判结果

依照《中华人民共和国合同法》第五条、第四百零六条第一款，《最高人民法院关于审理海上货运代理纠纷案件若干问题的规定》第三条、第十条，《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款以及《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第九十条、第九十三条第一款第五项和第二款、第一百零八条第一款和第二款之规定，判决如下：

一、被告上海宏兴物流有限公司于本判决生效之日起十日内向原告上海百乘物流有限公司赔偿人民币 193150.38 元；

二、驳回原告上海百乘物流有限公司其他的诉讼请求。

如果被告上海宏兴物流有限公司未按本判决指定的期间履行给付金钱义务，应当依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百五十三条的规定，加倍支付迟延履行期间的债务利息。

本案案件受理费人民币 7095 元，因适用简易程序减半收取计人民币 3547.50 元，由原告



上海百乘物流有限公司负担人民币 1773.75 元，由被告上海宏兴物流有限公司负担人民币 1773.75 元。

如不服本判决，可在判决书送达之日起十五日内，向法院递交上诉状，并按对方当事人人数提出副本，上诉于上海市高级人民法院。

### 关联索引

《中华人民共和国合同法》第五条、第四百零六条第一款规定

《最高人民法院关于审理海上货运代理纠纷案件若干问题的规定》第三条、第十条规定

《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款规定

《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第九十条、第九十三条第一款第五项和第二款、第一百零八条第一款和第二款之规定

一审：上海海事法院（2020）沪 72 民初 178 号民事判决

（来源：中国裁判文书网 <https://wenshu.court.gov.cn/website/wenshu/181029CR4M5A62CH/index.html?>）

评析：（2018）沪 72 民初 4185 号判决、（2019）沪 72 民初 3003 号判决、（2020）沪 72 民初 178 号判决均为解决同一货损纠纷作出：上海圆亚国际物流有限公司与上海百乘物流有限公司之间双方签订《仓储、运输协议》，约定百乘公司负责货物的仓储、运输等事务，而百乘公司将货物交由宏兴公司实际储存，货物在仓储期间发生货损。铭钰公司起诉圆亚公司获得赔偿，圆亚公司又向百乘公司追偿，百乘公司赔偿后又向宏兴公司起诉要求赔偿。法院为了遵守合同相对性原则，针对一个纠纷通过三个诉讼来解决，大大提高了纠纷解决的成本，这不符合商法的效率原则。而《海商法》中实际承运人与承运人承担连带责任规定则可以降低诉讼成本，提高商事活动的效率。



特别鸣谢：上海市律师协会现代物流专业委员会

现代物流专业委员会主任：狄朝平律师

副主任：陈喜燕、朱丹、单文亮

