



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

二〇二五年五月刊 总第 118 期



法规速递

目录

中华人民共和国海关进出口货物申报管理规定..... 2

生态环境部等九部门发布《关于进一步优化机动车环境监管的意见》..... 10

国家税务总局、财政部、商务部、海关总署、国家市场监督管理总局关于应征国内环节税货物出口优化服务规范管理有关事项的公告.....15

海关总署关于实施船舶吨税缴款凭证和吨税执照自主打印改革的公告..... 17



热点关注

焦点访谈 | 多地探索创新路径 推动交通物流降本提质增效..... 19

【地方风采】“一单制”让中国物流跑出路企协作加速度..... 26



行业动态

蔡进：国家物流枢纽要成为降低全社会物流成本，推动物流方式转型升级的重要策源地..... 29

京东物流、中通快递 AI 助力降本增效 人工智能+赋能物流场景应用..... 32

商务部：中美取消 91%的关税，暂停 24%关税..... 36

从政府工作报告看冷链物流“新棋局”.....38



典型案例

【以案释法】新鑫海航运有限公司与中国机械国际合作股份有限公司海上货物运输合同纠纷案.....43

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：德恒上海律师事务所 朱丹律师





法规速递

- 中华人民共和国海关进出口货物申报管理规定
- 生态环境部等九部门发布《关于进一步优化机动车环境监管的意见》
- 国家税务总局、财政部、商务部、海关总署、国家市场监督管理总局关于应征国内环节税货物出口优化服务规范管理有关事项的公告
- 海关总署关于实施船舶吨税缴款凭证和吨税执照自主打印改革的公告



中华人民共和国海关进出口货物申报管理规定

（2025年3月27日海关总署令第277号公布 自2025年5月1日起施行）

第一章 总则

第一条 为规范进出口货物的申报行为，根据《中华人民共和国海关法》、《中华人民共和国关税法》、《中华人民共和国国境卫生检疫法》、《中华人民共和国进出境动植物检疫法》、《中华人民共和国食品安全法》、《中华人民共和国进出口商品检验法》等有关法律、行政法规，制定本规定。

第二条 本规定中的“申报”是指进口货物的收货人、出口货物的发货人（以下简称进出口货物收发货人）以及受委托的报关企业，依法在规定的期限内，提交报关单以及相关随附的单证，报告实际进出口货物的情况，并被海关接受的行为。

第三条 除另有规定外，进出口货物收发货人或者受委托的报关企业向海关办理进出口货物的申报手续，适用本规定。

第四条 进出口货物收发货人，可以自行向海关申报，也可以委托报关企业向海关申报。

向海关办理申报手续的进出口货物收发货人、受委托的报关企业应当预先在海关依法办理备案。

第五条 申报采用电子数据报关单方式，特殊情况下经海关同意，可以采用纸质报关单方式。电子数据报关单和纸质报关单具有同等法律效力。

电子数据报关单申报是指进出口货物收发货人、受委托的报关企业按照海关规定，通过海关信息化管理系统向海关提交报关单电子数据并且备齐随附的单证的申报方式。

纸质报关单申报是指进出口货物收发货人、受委托的报关企业按照海关规定，填制纸质报关单，备齐随附的单证，向海关当面递交的申报方式。

第六条 进出口货物收发货人、受委托的报关企业应当依法如实向海关申报，对申报内容的真实性、准确性、完整性和规范性承担相应的法律责任。

第二章 申报要求



第七条 进口货物的收货人、受委托的报关企业应当自交通运输工具申报进境之日起十四日内向海关申报。

进口转关运输货物的收货人、受委托的报关企业应当自交通运输工具申报进境之日起十四日内，向进境地海关办理转关运输手续，有关货物应当自运抵指运地之日起十四日内向指运地海关申报。

出口货物的发货人、受委托的报关企业应当在货物运抵海关监管区后、装货的二十四小时以前向海关申报。

超过本条第一款、第二款规定期限向海关申报的，海关依法征收滞报金。

以电子数据报关单方式申报的，申报日期为海关信息化管理系统接受申报数据的日期。以纸质报关单方式申报的，申报日期为海关接受纸质报关单并且对报关单进行登记处理的日期。

电子数据报关单被海关信息化管理系统退回的，进出口货物收发货人、受委托的报关企业应当按照要求修改后重新申报，申报日期为海关接受重新申报数据的日期。

第八条 进出口货物收发货人、受委托的报关企业向海关申报时，应当依法交验下列相关随附的单证，按照规定可以免于提交的除外：

- （一）合同；
- （二）发票；
- （三）装箱清单；
- （四）载货清单（舱单）；
- （五）提（运）单；
- （六）代理报关授权委托书；
- （七）进出口许可证件；
- （八）法律、行政法规和海关总署规定的与进出口货物有关的其他单证。

依法需要实施检验检疫的进出口货物，还应当按照规定提交相关单证。



第九条 符合海关规定的，在进出口货物的品名、规格型号、数量等已确定无误并且取得提（运）单或者载货清单（舱单）数据的情况下，进出口货物收发货人、受委托的报关企业可以在进口货物启运后、抵港前或者出口货物运抵海关监管区前七日内，提前向海关办理申报手续。

第十条 经海关同意，进口货物的收货人、受委托的报关企业可以采用先概要申报、后完整申报（以下称“两步申报”）模式向海关申报。

除另有规定外，进口货物的收货人、受委托的报关企业可以在进口货物启运后概要申报，并应当自交通运输工具申报进境之日起十四日内完整申报。

“两步申报”应当采用电子数据报关单方式，申报日期为海关信息化管理系统接受概要申报数据的日期。

进口货物的收货人、受委托的报关企业超过规定期限向海关完整申报的，海关依法征收滞报金。滞报金以交通运输工具申报进境之日起第十五日为起征日，以向海关完整申报之日为截止日。

第十一条 进出口货物收发货人在同一口岸多批次进出口规定范围内货物的，经海关同意，可以采用集中申报模式向海关申报。

第十二条 依法需要实施检验检疫的出口货物的管理要求，按照法律、行政法规和海关总署规定执行。

第十三条 进出口货物收发货人以自己的名义向海关申报的，报关单应当由进出口货物收发货人签章。

报关企业接受进出口货物收发货人委托，以自己的名义向海关申报的，报关单应当由受委托的报关企业签章。

第十四条 报关企业接受进出口货物收发货人委托办理申报手续的，应当与进出口货物收发货人签订有明确委托事项的授权委托书，并且向海关提交，按照授权范围办理相关海关手续。进出口货物收发货人应当向报关企业提供委托申报事项的真实情况。

报关企业接受进出口货物收发货人委托，办理申报手续时，应当对委托人提供情况的真实性、有效性和完整性进行合理审查，审查内容包括：



（一）证明进出口货物的品名、规格型号、用途、原产地、价格、监管方式、监管类别等实际情况的资料；

（二）有关进出口货物的合同、发票、运输单据、装箱清单等单据；

（三）进出口所需的许可证件、检验检疫证书及相关单证；

（四）法律、行政法规和海关总署规定的与进出口货物有关的其他单证。

报关企业未对进出口货物收发货人提供情况的真实性、有效性和完整性履行合理审查义务或者违反海关规定申报的，应当承担相应的法律责任。

第十五条 进口货物的收货人向海关申报前，因确定货物的品名、规格型号、归类等原因，可以书面向货物所在地海关提出查看货物或者提取货样的申请。

需要依法检疫的货物，应当在检疫合格后提取货样。

第十六条 以电子数据报关单方式申报并且海关要求补充提交随附的单证电子数据的，进出口货物收发货人、受委托的报关企业应当自接到海关通知之日起十日内向海关提交。

以电子数据报关单方式申报并且需要递交纸质随附的单证的，进出口货物收发货人、受委托的报关企业应当自接到海关通知之日起十日内，备齐纸质单证并且签章，到接受申报的海关递交并且办理相关海关手续。纸质单证、电子数据的内容应当保持一致。

因未在规定期限内提交电子数据或者递交纸质单证，被海关直接撤销电子数据报关单的，进出口货物收发货人、受委托的报关企业应当重新申报。由此产生的滞报金由海关依法征收。

第十七条 海关需要进出口货物收发货人、受委托的报关企业解释、说明情况的，进出口货物收发货人、受委托的报关企业应当在接到海关通知后及时进行说明或者提供完备材料。需要进行补充申报的，进出口货物收发货人、受委托的报关企业应当按照海关规定办理相关手续。

第三章 报关单修改与撤销

第十八条 海关接受进出口货物申报后，报关单以及随附的单证不得修改或者撤销，但符合海关规定情形的除外。



第十九条 进出口货物报关单的修改或者撤销，应当遵循修改优先原则；确实不能修改的，予以撤销。

第二十条 符合下列情形之一的，进出口货物收发货人、受委托的报关企业可以向接受申报的海关办理报关单修改或者撤销手续，海关另有规定的除外：

（一）出口货物放行后，由于装运、配载等原因造成原申报货物部分或者全部退关、变更交通运输工具的；

（二）进出口货物在装载、运输、存储过程中发生溢短装，或者由于不可抗力造成灭失、短损等，导致原申报内容与实际货物不符的；

（三）由于办理税收、加工贸易、保税、检验检疫等海关手续以及其他经海关确认需要修改或者撤销报关单的；

（四）根据贸易惯例先行采用暂时价格成交、实际结算时按商品检验品质认定或者国际市场实际价格付款方式需要修改报关单的；

（五）已申报进口货物办理直接退运手续，需要修改或者撤销原进口货物报关单的；

（六）由于计算机、网络系统等技术原因导致电子数据申报错误的。

第二十一条 符合本规定第二十条情形的，进出口货物收发货人、受委托的报关企业应当向海关提交报关单修改或者撤销申请并随附下列材料：

（一）符合第二十条第一项情形的，应当提交退关、变更交通运输工具证明材料；

（二）符合第二十条第二项情形的，应当提交相关部门出具的证明材料；

（三）符合第二十条第三项情形的，应当提交签注海关意见的相关材料或者能够充分证明需要修改、撤销报关单的证明材料；

（四）符合第二十条第四项情形的，应当提交全面反映贸易实际状况的合同、发票、装箱清单、提（运）单等单据，并如实提供与货物买卖有关的支付凭证以及证明申报价格真实、准确的其他单据、书面资料；

（五）符合第二十条第五项情形的，应当提交进口货物直接退运表或者海关责令进口货物直接退运通知书；



（六）符合第二十条第六项情形的，应当提交计算机、网络系统运行管理方出具的说明材料。

进出口货物收发货人、受委托的报关企业向海关提交材料符合前款规定，并且齐全、有效的，海关应当及时进行修改或者撤销。

第二十二条 由于报关人员操作失误造成报关单需要修改或者撤销的，进出口货物收发货人、受委托的报关企业应当向接受申报的海关提交报关单修改或者撤销申请并随附下列材料：

（一）可以反映进出口货物实际情况的合同、发票、装箱清单、提（运）单或者载货清单等相关单据；

（二）详细情况说明以及相关证明材料。

前款规定的材料经海关确认符合要求的，可以修改或者撤销报关单。不予修改或者撤销的，海关应当及时通知进出口货物收发货人、受委托的报关企业，并且说明理由。

第二十三条 海关发现报关单需要修改或者撤销的，应当向进出口货物收发货人、受委托的报关企业告知修改或者撤销的内容、原因和要求。进出口货物收发货人、受委托的报关企业对修改或者撤销有异议的，应当在五个工作日内向海关提出；逾期未提出异议的，海关可以对报关单进行修改或者撤销。

第二十四条 除不可抗力外，进出口货物收发货人、受委托的报关企业有下列情形之一的，海关可以直接撤销相应的报关单：

（一）未按照海关要求在规定期限内提交电子数据或者递交纸质单证的；

（二）出口货物申报后未在规定期限内运抵海关监管区的；

（三）海关总署规定的其他情形。

第二十五条 海关已经决定口岸布控以及涉嫌走私或者违反海关监管规定的进出口货物，在办结相关手续前不得修改或者撤销报关单。



第二十六条 进出口货物报关单修改或者撤销后需要变更、补办相关随附的单证的，进出口货物收发货人、受委托的报关企业应当取得相应的进出口许可证件等随附的单证，海关对相应的信息进行验核。

第四章 附则

第二十七条 货物实际进出口前，海关已对该货物有关海关事务作出预裁定决定的，进出口货物收发货人、受委托的报关企业在货物申报时，按照海关预裁定管理相关规定执行。

第二十八条 海关特殊监管区域、保税监管场所与境外之间进出货物的申报，以及海关总署规定的其他形式的申报，除另有规定外，按照本规定执行。

第二十九条 海南自由贸易港径予放行、横琴粤澳深度合作区简化申报等相关管理要求另行制定。

第三十条 经电缆、管道或者其他特殊方式输送进出口的货物，进出口货物收发货人、受委托的报关企业应当定期向指定海关申报。

第三十一条 需要向海关申报知识产权状况的进出口货物，进出口货物收发货人、受委托的报关企业应当按照国家规定，如实申报与进出口货物有关的知识产权状况，并且提供有关证明文件。

第三十二条 报关单填制规范及格式按照《中华人民共和国海关进出口货物报关单填制规范》及相关规定执行。

第三十三条 进出口货物收发货人、受委托的报关企业违反本规定的，海关依法给予行政处罚；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第三十四条 本规定由海关总署负责解释。

第三十五条 本规定自2025年5月1日起施行。2003年9月18日海关总署令第103号公布，并根据2010年11月26日海关总署令第198号、2014年3月13日海关总署令第218号、2017年12月20日海关总署令第235号、2018年4月28日海关总署令第238号、2018年5月29日海关总署令第240号、2018年11月23日海关总署令第243号修改的《中华人民共和国海关进出口货物申报管理规定》；1999年12月17日原国家出入境检验检疫局令第16号公布，并根据2018年3月6日原国家质量监督检验检疫总局令第196号、2018年4月



28日海关总署令第238号、2018年5月29日海关总署令第240号、2018年11月23日海关总署令第243号修改的《出入境检验检疫报检规定》；2014年3月13日海关总署令第220号公布，并根据2018年4月28日海关总署令第238号、2018年5月29日海关总署令第240号、2018年11月23日海关总署令第243号修改的《中华人民共和国海关进出口货物报关单修改和撤销管理办法》同时废止。

（来源：中华人民共和国海关总署 <http://www.customs.gov.cn/customs/302249/302266/302267/6443764/index.html>）



生态环境部等九部门发布《关于进一步优化机动车环境监管的意见》

环执法〔2025〕34号

各省、自治区、直辖市生态环境厅（局）、高级人民法院、人民检察院、发展改革委、公安厅（局）、财政厅（局）、交通运输厅（局、委）、商务主管部门、市场监管局（厅、委），新疆生产建设兵团生态环境局、新疆维吾尔自治区高级人民法院生产建设兵团分院、新疆生产建设兵团人民检察院、发展改革委、公安局、财政局、交通运输局、商务局、市场监管局：

党中央、国务院高度重视大气污染防治工作。近年来，我国环境空气质量明显改善，人民群众蓝天幸福感、获得感显著增强。当前机动车污染物排放对大气质量影响凸显，已成为城市大气污染的重要来源。为贯彻落实党中央、国务院决策部署，改进和优化机动车环境监管，营造公平竞争的市场环境，维护守法者利益，有效减少机动车污染物排放，持续改善环境空气质量，现提出如下意见。

一、总体要求

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想特别是习近平生态文明思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届二中、三中全会精神，落实精准治污、科学治污、依法治污方针。坚持问题导向、重点治理，包容审慎、宽严相济，协同监管、数智治理，围绕机动车特别是货车排放领域问题，落实车辆生产、所有、使用、服务等各方责任，发挥科技赋能和部门协同优势，提高管理精准性和高效性，推动合规达标和污染减排，助力环境空气质量持续改善。

二、严格落实机动车合规达标排放要求

（一）试行货车差异化定期排放检验制度

对于总质量3.5吨以上柴油货车，配置远程排放管理车载终端并按要求向生态环境部门报送相关排放数据，在年度检验周期内车载终端运行传输正常且稳定达标，省级生态环境部门可以免于本检验周期上线排放检验。对于经依法查实违法排放且被行政处罚的车辆，停止执行上述政策。（生态环境部门负责）

（二）开展现场检查强化车辆排放监管



将货车抽查纳入日常监管和执法检查计划。依托现有货运通道超限超载检测站点、重要交通卡口等，生态环境、公安、交通运输等部门联合开展路检路查。针对重点用车单位、运输公司、港口码头、物流园区等车辆开展检查。重点检查不正常使用污染控制装置、不正常添加尿素、不正常运行车载排放诊断系统（OBD）、擅自改装污染控制装置、擅自篡改 OBD、冒黑烟等“三不两改一黑”问题。

对于发现问题的车辆，由生态环境部门指导提醒并督促及时维修治理，逾期未改正或屡查屡犯的，列入重点管理清单。构成违法行为的依法实施行政处罚；初次违法且危害后果轻微并及时改正的，依法可以不予行政处罚。生态环境部门将车辆环境违法行为告知相关运输公司、重点用车单位，督促其加强车辆管理。

（生态环境、公安、交通运输部门按职责分工负责）

（三）加强高排放车辆遥感筛查溯源

利用遥感监测、黑烟抓拍等技术手段，筛查货车违法排放问题线索。针对筛查发现的排放异常偏高车辆，提醒通知车辆所有人及时维修治理。对于逾期未维修治理的，加大监督检查力度，在年度排放定期检验中重点查验相关问题情况，并溯源车辆相关运输公司（或个人）、相关排放检验机构。加强对遥感监测、黑烟抓拍等设备维护，规范车辆超标排放违法行为证据采集。（生态环境部门负责）

三、强化机动车排放检验与维护治理

（一）加强机动车排放检验机构监管

强化机动车排放检验机构准入管理，统一采用检验检测机构资质认定一般程序。完善机动车排放检验人员技术能力、设备性能指标和软件防篡改等要求，明确资质认定技术评审环节环保专家现场审查要求。

将机动车排放检验机构纳入日常监管和执法检查计划。充分运用远程监控、大数据分析、信访投诉等方式，加强监督管理，依法查处伪造检验数据、出具虚假检验报告等违法行为。建立严重违法机构退出机制，生态环境和市场监管部门统一认定标准，对违法情节严重的依法取消检验资格。对于一般性、管理类、不规范检测等问题，以教育整改为主，加强帮扶指导，及时提醒预警，督促其自查自纠。



定期组织开展机动车排放检验机构环保检测能力验证及比对，指导机构严格按照相关标准规范开展检验活动，对于符合检测条件的车辆全面采用工况法检测。鼓励地方建立机动车排放检验机构记分管理制度，实施检验设备“明管明线”管理。鼓励省级生态环境部门研究开发全省统一的机动车排放检验软件。

（生态环境、市场监管部门按职责分工负责）

（二）强化机动车排放检验与维护联动

认真贯彻落实《关于建立实施汽车排放检验与维护制度的通知》（环大气〔2020〕31号）要求，全面构建机动车排放检验与维护闭环管理制度，有效推进超标排放车辆维护修理，减少污染物排放。（生态环境、交通运输、市场监管部门按职责分工负责）

四、推进机动车排放源头管理

（一）完善机动车 OBD 系统功能

指导机动车生产企业完善 OBD 防刷写和防篡改、污染控制装置破坏或拆除报警提示等功能。鼓励生产企业为 OBD 被刷写和破坏拆除污染控制装置的车辆提供维修恢复服务，采取措施防止车辆 OBD 等核心控制数据泄露，避免用于非法刷写。（生态环境、市场监管部门按职责分工负责）

（二）加强机动车排放召回管理

强化机动车生产企业环保主体责任，督促生产企业依法报送排放零部件故障维修、技术服务通报等信息。鼓励生产企业根据车辆质保、维修、远程监控等信息加强货车排放缺陷分析。对存在超标排放、控制系统防篡改功能缺失、污染控制装置拆除破坏后提示报警功能缺失等设计、生产缺陷的车辆，由生产企业主动召回。建立机动车排放召回管理系统，综合利用报送信息、定期检验、遥感监测、路检路查、黑烟抓拍、远程在线等数据，分析统计存在集中超标或违法问题的车型信息，筛查缺陷车型线索，推动生产企业实施排放召回。（市场监管、生态环境部门按职责分工负责）

（三）支持老旧机动车报废更新

落实《关于 2025 年加力扩围实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》（发改环资〔2025〕13 号）要求，推进符合条件的国四及以下排放标准老旧营运货车和燃油乘用车



的报废更新。（生态环境、交通运输、商务、公安、发展改革、财政、市场监管部门按职责分工负责）

五、强化数据共享和协同联动

（一）实现各部门各层级数据共享

生态环境、公安、交通运输、市场监管等部门共享机动车检验与维护、监管处罚等数据信息。推动各级生态环境部门共享货车 OBD 数据信息。优化机动车排放检验机构监管平台功能，加快跨行政区排放检验结果互联互通，实现排放检验关键过程数据三级联网。完善生态环境综合行政执法系统，实现机动车行政检查和处罚记录信息全国互联互认。（生态环境、公安、交通运输、市场监管部门按职责分工负责）

（二）加强多部门协同联动

生态环境部门、公安机关、检察机关、审判机关、交通运输部门、市场监管部门等建立健全执法联动、案件移交、源头追溯等工作机制。依法追究生产、销售、使用作弊器，以及破坏、篡改 OBD 或污染控制装置的相关方责任。对发现的涉嫌违法犯罪案件，加强跨区域合作和行刑双向衔接，健全联合挂牌督办和制发典型案例等制度，完善证据转换等双向衔接机制。（生态环境、人民法院、人民检察院、公安、交通运输、市场监管部门按职责分工负责）

六、提升数智化监管能力水平

（一）数字赋能精准筛选问题线索

充分运用大数据、人工智能、区块链等技术手段，完善机动车排放检验机构监管和货车排放监管系统，建立 AI 分析模型，精准识别机构弄虚作假、货车弄虚作假和超标排放等违法问题，溯源超标车辆相关生产企业和机构。（生态环境、市场监管部门按职责分工负责）

（二）加强专业队伍和装备能力建设

加强机动车和排放检验机构的监管、执法能力建设，管理、执法、技术支撑等部门协同配合，确保事有人干、责有人负。科学配置 OBD 诊断仪、尾气检测仪、工业内窥镜等专业设备。加快机动车氮氧化物快速检测设备和遥感监测技术方法研发。（生态环境、市场监管、财政部门按职责分工负责）



七、完善法律法规和标准体系

（一）完善机动车监管法律规范

推动完善机动车排放检验机构环境违法认定情形标准与规则，明确破坏或不正常使用污染控制装置、使用作弊装置等违法行为责任。研究修订环境污染犯罪司法解释，细化有关机构犯罪情形认定。统一违法犯罪案件定性、案件管辖、证据规格等法律适用。相关部门积极为刑事案件办理提供专业支持。对检察公益诉讼案件办理中检察机关提出专业支持需求的，相关部门应当积极支持。（人民法院、人民检察院、公安、生态环境、市场监管部门按职责分工负责）

（二）完善机动车环境管理政策标准体系

细化明确机动车排放检验机构资质认定评审技术要求。加快修订机动车国六排放标准，加严车辆数据管理和污染控制装置性能要求。研究制订在用车 OBD 检测方法，加强 OBD 读取设备性能和篡改识别功能。（生态环境、市场监管部门按职责分工负责）

生态环境部

最高人民法院

最高人民检察院

国家发展改革委

公安部 财政部

交通运输部

商务部 市场监管总局

2025 年 5 月 2 日

（来源：中华人民共和国生态环境部 https://www.mee.gov.cn/xxgk2018/xxgk/xxgk03/202505/t20250507_1118995.html ）



国家税务总局 财政部 商务部 海关总署 国家市场监督管理总局关于应征国内环节税货物出口优化服务 规范管理有关事项的公告

（国家税务总局 财政部 商务部 海关总署 国家市场监督管理总局公告 2025 年第 8 号）

为深入贯彻落实党中央、国务院决策部署，进一步优化营商环境，促进外贸出口高质量发展，现将进一步做好应征国内环节税货物（以下简称应征税货物）出口服务管理有关事项公告如下：

一、纳税人出口应征税货物，应当按照现行有关规定，视同内销货物征收增值税、消费税。

本公告所称应征税货物，是指《财政部 国家税务总局关于出口货物劳务增值税和消费税政策的通知》（财税〔2012〕39 号）第七条、第八条等现行规定适用增值税、消费税征税政策的出口货物。

二、纳税人自营出口或委托出口应征税货物申报缴纳增值税、消费税，按内销货物缴纳增值税、消费税的统一规定执行。适用征税政策的具体范围、应纳税额的计算等，按照《财政部 国家税务总局关于出口货物劳务增值税和消费税政策的通知》（财税〔2012〕39 号）第七条、第八条等规定执行。

三、出口应征税货物的纳税人，应当在首次发生纳税义务时向税务部门办理登记信息确认等涉税事宜，依照法律、行政法规规定确定的申报期限、申报内容如实办理纳税申报。

纳税人委托出口应征税货物的，委托方应当在货物报关出口之日起至次月的增值税、消费税纳税申报期内，向主管税务机关申请出具《委托出口货物证明》，并将其转交给受托方，受托方持此证明向主管税务机关申请开具《代理出口货物证明》。

四、纳税人出口或委托出口应征税货物的，应当按照规定办理海关手续，规范、完整、准确填写出口报关单。

纳税人向海关申报出口应征税货物前，应当通过电子税务局或者办税服务厅在税务部门完成登记信息确认。未在税务部门完成登记信息确认，或者属于注销、非正常、走逃（失联）等税务异常情形的，需完成相关涉税事宜处理后，再行办理海关手续。



从事货物运输代理、报关、会计、税务等外贸综合服务业务的中介组织及其从业人员，要依法依规开展相关业务。

五、出口应征税货物的纳税人，在向市场监管部门申请注销前，应当向税务部门申请办理税务注销，并凭清税证明向市场监管部门申请注销登记，市场监管部门和税务部门已共享清税信息的，纳税人无需提交纸质清税证明文书。

六、出口应征税货物的纳税人、报关企业、报关人员等主体及相关人员，不得伪造、变造、买卖报关单，不得虚构出口业务、虚报货值、少报货值等。存在伪造、变造、买卖报关单，虚构出口业务、虚报少报货值、逃避缴纳税款等违法行为，或者协助实施上述违法行为的，由各相关部门依职责分工，按照《中华人民共和国税收征收管理法》《中华人民共和国海关行政处罚实施条例》等有关法律法规规定处理；构成犯罪的，依法移送司法机关追究刑事责任。

七、企业出口货物，应当依法计算缴纳企业所得税。

八、本公告未明确的出口应征税货物其他税收管理等事项，继续按照现行规定执行。

九、本公告自印发之日起施行。

特此公告。

国家税务总局财政部

商务部 海关总署

国家市场监督管理总局

2025年3月25日

（来源：国家税务总局北京市税务局 <http://beijing.chinatax.gov.cn/bjswj/c104560/202504/8af7ab1f726940edbb8134ea0f5fd64e.shtml>）



海关总署关于实施船舶吨税缴款凭证和吨税执照自主打印改革的公告

（海关总署公告 2025 年第 56 号）

为持续优化口岸营商环境，便利进境船舶办理纳税手续，海关总署决定实施船舶吨税缴款凭证和吨税执照自主打印改革。现就有关事宜公告如下：

自 2025 年 4 月 21 日起，自我国境外港口进入境内港口的船舶（以下称应税船舶），依照《中华人民共和国船舶吨税法》缴纳船舶吨税后，应税船舶负责人可以通过“互联网+海关”一体化网上办事平台（<https://online.customs.gov.cn>）或国际贸易“单一窗口”标准版（<https://www.singlewindow.cn>），下载并打印船舶吨税缴款凭证和吨税执照。

特此公告。

海关总署

2025 年 4 月 4 日

（来源：关税征管司 <http://www.customs.gov.cn/gss/zcfg97/gfxwj26/6454116/index.html>）



热点关注

- 焦点访谈 | 多地探索创新路径 推动交通物流降本提质增效
- 【地方风采】“一单制”让中国物流跑出路企协作加速度





焦点访谈 | 多地探索创新路径 推动交通物流降本提质增效

拥有超大规模且极具增长潜力的市场，是我国发展的巨大优势和应对变局的坚实依托。
《焦点访谈》从3月29日起推出系列节目《破壁垒 疏堵点 强信心》，聚焦建设全国统一大市场过程中出现的难点堵点。

物流是实体经济的“经络”，它连通生产和消费，关乎民生和发展。近年来，我国围绕降低全社会物流成本推出了一系列务实有效的改革举措。“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的专项行动”还被列为了今年十个方面的重点工作之一。那么，围绕进一步降低全社会物流成本，各地如何打通堵点，推动全国统一大市场建设走深走实？



凌晨时分，河北廊坊一个占地3.7万平方米的物流中转场，迎来了一天中最忙碌的时刻。分拨中心内，上层用于仓储，下层用来中转，每小时约5万件包裹通过自动化系统的精准分拣后，被运送至装车区域，再由一辆辆大货车送往全国40多个地区。

2024年，我国快递业务量突破了1700亿件，预计今年将增长至1900亿件，物畅其流的背后是对成本和效率的极致考验。

物流成本贯穿于生产、流通、消费等各个环节，是经济运行效率的关键影响因素。作为

上海市律师协会现代物流专业委员会



制造业大国，我国制造业物流总额占社会物流总额的比重接近 90%，同时，我国也是一个具有 14 亿人口的超大规模市场。持续推动有效降低全社会物流成本，减少不必要的物流环节和成本支出，能够有力增强制造业发展动能，促进实体经济发展，畅通国内国际双循环，从而有力推动我国统一大市场建设。

商务部研究院现代供应链研究所所长林梦：“降低物流成本对统一大市场的建设有明显的支撑作用，比如，物流效率的提升弱化了地理距离对于市场的分割，有助于加速形成一个统一市场。通过构建统一大市场，消除跨区域的制度性障碍，统一相关规则标准，也有助于降低物流制度性交易成本，提高物流的衔接运作效率。”



作为我国统一大市场建设的关键一环。近年来，我国社会物流成本水平总体保持下降态势。社会物流总费用与 GDP 的比率由 2012 年的 18%，降至 2024 年的 14.1%，这意味着每创造 100 元 GDP 所支出的物流费用，从 18 元降至 14.1 元。不过，与发达国家相比，我国社会物流总费用占 GDP 的比重仍然较高。

林梦：“全社会物流成本是一个宏观概念，它的高低主要取决于产业和资源布局、物流基础设施条件、物流集约化现代化水平等。欧美日等发达国家普遍只有 7%，与发达国家相比我国有比较大的提升空间。”



一家总部位于黑龙江伊春的白桦树汁生产企业，去年经过多方考察，将成品的物流中转仓库放在了河北廊坊，依托着当地发达的物流基础设施和服务，其多数商品都能基本实现当天下单、次日送达。目前，企业从生产到流通销售环节，全部为公路运输，物流成本如果还要下降，则需要利用更多的交通方式。

北京嘉桦生物技术有限公司运营总监李蕾：“在工厂伊春那边，铁路货运现在基本上是停滞状态，我们有需求从伊春直接通过铁路运输到廊坊，然后再短驳到这边，这样成本会降很多。我们不仅考虑铁路，如果加工厂要再往南一点，在广州那边可能还要考虑从海运走，比如，从东北的港口出去，然后坐船过去也可以。公铁路联运如果行的话，至少能降20%到30%的运输成本。”



该企业所面临的问题在我国生产型企业中极具代表性。以运输方式来看，公路运输成本最高，却承担了我国物流市场七成以上的运力，成本相对低廉的铁路和水路的运力却没有得到充分释放。优化调整运输结构，加快发展多式联运，是交通物流降本提质增效的重要抓手。

地处鲁西南腹地的曹县，外贸企业云集，从罐头食品到家具工艺品，都需要通过青岛港装船销往海外。两地相聚 500 多公里，如何将货物以最快最经济的方式运输到港口装船，既不耽误海外订单的交付，也最大程度节约物流成本，是这里每个企业考虑的大问题。

几年前，该企业通过传统的公路物流将货物运送至青岛港，从找集装箱到找车，再到运货，几乎每个物流环节要面临着各种难以预料的因素，不仅价格高昂，时效也难以保障。



2022 年开始，这家企业决定不再使用单一的公路运输，改为使用多式联运。生产好的沙发，在工厂就地装箱后，先通过货车运往几公里外的铁路货场，再由火车运往青岛港码头，装船出海，这样不仅费用能降低 20%，货物到港口的时间也能从原来的 40 多个小时降低为不到 10 个小时。对这家企业来说，“公路+铁路+海运”的联合运输是最优的方式，但是，多种运输方式中转涉及环节众多。企业之所以能用上公铁海联运，是因为曹县内陆港的设立。所谓内陆港，是具备港口、海关等口岸功能的综合性物流枢纽。

2016 年，曹县内陆港设立并逐步开通了五条铁路专线，让多种运输方式中转接驳成为可能。在曹县内陆港的辐射下，京九铁路、长江航道等物流通道、3 个海港、19 个陆港都联为一体，不仅有效降低了物流成本，提高了效率，也免去了企业奔波协调之苦。

截至目前，山东港口物流集团在全国布局建设了像曹县这样的内陆港 51 个。不过，要让这些节点真正发挥作用，有效降低物流成本，构建一个规则 and 标准统一的市场并不容易。

曹县内陆港国际物流有限公司总经理任五朵：“公路只是司机提箱装货回来，很简单，但是我们要面对的环节太多，铁路的、港口的、船公司的、码头的、堆场的，哪一个环节出问题都会掉链子。”



事实上，在交通物流领域，多式联运并不是新鲜事，但正是由于多式联运环节多、流程复杂，导致不同运输方式之间中转成本偏高，效率低下。山东港口海铁联运中心工作人员的桌上，还留存着几年前的一批货物单据，显示的是一批货物，从内陆地区的工厂到码头需要的种种手续。

商务部研究院现代供应链研究所所长林梦：“物流直接性的成本这么多年来下降幅度还是比较明显的，但是不同物流运输方式之间，比如，铁路、公路、水路在短期接驳转换过程中，比如，倒箱、换箱，或者在过程中整体效率上，还需要做很多工作。”

从2020年3月起，山东港口物流集团开始对内陆港进行数字化改造升级，并且逐步打通铁路、公路、海关等不同部门的信息壁垒。这些密密麻麻的集装箱大多数从青岛港提前运来，让当地企业在家门口使用。这意味着，企业不再需要自己提前找箱子，发一箱货就如同打包快递一样方便，在“陆海通”智慧物流多式联运平台上，船舶动态、集装箱信息等一目了然。

这已经是任五朵作为多式联运服务商的第九个年头，找她的客户逐年增多，并且从曹县延伸至方圆200多公里，除了能为企业节省物流成本，随着数据环节的打通、物流效率的提升，许多业务在线上就可以“一键式办理”，企业的一箱货物仅凭借一张单子便可通江达海。

在紧邻青岛港码头的一间会议室里，一场围绕海铁联运扩能提升的现场协调会正在进行，



2024年青岛港完成海铁联运量254.6万标箱，同比增长15.3%，连续十年位居全国第一。现有的4条服务于海铁联运的铁路线，已经无法满足日益增长的需求，急需进一步扩容升级。围绕降低全社会物流成本，除了不断完善硬件基础设施建设，技术和制度层面的创新突破，正成为各地在探索实践中的主要发力点。

党的二十届三中全会强调，要完善流通体制，加快发展物联网，健全一体衔接的流通规则和标准，降低全社会物流成本。今年，我国还将进一步深化运输结构调整，实施优化运输结构攻坚工程，加快推动重点地区大宗货物运输“公转铁”“公转水”。有效降低全社会物流成本，并不是简单地降低直接的运输成本，也不是要去挤压物流企业的合理利润，而是通过调结构、促改革，优化全社会物流资源配置，加强各环节协同衔接，全面提升物流体系运行效率，最终让行业和客户都能从中受益。

（来源：央视网 <http://news.cctv.com/2025/03/29/ARTIF4ejQOISxobvBoaxUB02250329.shtml>）



【地方风采】“一单制”让中国物流跑出路企协作加速度

4月15日15时30分，一列满载瓷砖的“一单制”铁水联运班列从粤港澳大湾区肇庆站鸣笛启程，经广州南沙港换装海运后，将直抵京津冀经济圈核心枢纽天津港。这标志着我国首条贯通粤港澳大湾区与京津冀地区的“一单制”铁水联运物流新通道正式开通，为服务构建新发展格局、推动区域经济协同注入强劲动能。

助力物流运输效率的跃升。传统物流模式下，多式联运因涉及铁路、水运等多种运输方式，各环节之间的协调往往面临巨大挑战。运输企业需要针对不同运输方式分别签署合同、生成单据，导致信息割裂、管理复杂。客户频繁面对信息不对称、运输衔接不畅等问题，既浪费时间，也增加了物流成本。“一单制”的核心在于打破运输环节间的“信息孤岛”，通过一张运单贯穿整个运输链条。这种“简化到极致”的操作，不仅降低了运输协调成本，也让货主体验到了“物流快车道”的便捷。对于企业而言，这意味着更快的货物流转和更低的管理成本；而对于消费者而言，则是物流体验的全面升级。

降本增效让企业轻装上阵。从“各管一段”到“一单到底”，企业省出真金白银。过去，公路、铁路、水运的运单互不相认，企业每换一种运输方式就得重新办手续、交押金，费时又烧钱。而如今，全国30个省市试点“一单制”，国铁集团、港口集团、物流企业数据互通，电子运单全程“一码溯源”，单证成本大大降低，真正让企业收益。尤其在当前市场竞争加剧的背景下，这类实实在在的成本优化，能让企业腾出更多资金投入技术升级或市场拓展，真正实现“轻装上阵”。

服务升级以需求为导向的务实创新。过去，多式联运产品往往由运输企业主导设计，客户选择空间有限。而此次改革明确提出“提供多种组合产品”，企业可根据自身需求，在95306平台上灵活匹配铁路与航运线路。例如，珠三角电子产品出口企业既可选择“中欧班列+波罗的海航线”的陆海快线，也可选择“沿海铁路+东南亚航运”的短途组合，运输方案从“被动接受”转向“主动定制”。2025年，区块链存证、5G物联网追踪已成标配。比如成都国际班列的“中欧一单通”，货物从重庆果园港出发，经铁路到欧洲，全程温湿度、位置实时更新，客户在波兰就能用数字人民币在线结算，服务水平大幅度提升。

国铁集团试行多式联运“一单制”，不仅是对传统物流模式的一次创新，更是对我国经济高质量发展、绿色发展目标的一次积极响应。从提升物流效率到优化运输结构，从促进智



慧物流到彰显中国标准，“一单制”展现了其深远的战略意义。未来，我们期待“一单制”模式在更大范围内的推广，为建设现代化物流体系注入更多动能，让中国物流行业更高效、更绿色、更智能，为全球物流发展贡献更多“中国智慧”。

（来源：中国日报网 <https://cn.chinadaily.com.cn/a/202408/28/WS66cee34aa310b35299d38f53.html>）



行业动态

- 蔡进：国家物流枢纽要成为降低全社会物流成本，推动物流方式转型升级的重要策源地
- 京东物流、中通快递 AI 助力降本增效 人工智能+赋能物流场景应用
- 苏州港给予外贸重箱 3 个月免堆期
- 从政府工作报告看冷链物流“新棋局”





蔡进：国家物流枢纽要成为降低全社会物流成本，推动物流方式转型升级的重要策源地

2025年4月10-11日，由中国物流与采购联合会主办的2025年国家物流枢纽建设工作推进会在广东省广州市召开。



中国物流与采购联合会会长蔡进，广东省发展和改革委员会党组成员、副主任黄华东，广州市人民政府副秘书长、一级巡视员高裕跃，广州交投集团党委书记、董事长徐结红出席会议并致辞。国家发展改革委经济贸易司副司长、一级巡视员吴君杨，中国物流集团有限公司党委常委、副总经理梁伟华，国家开发银行交通运输业务部副总经理穆岚，国铁集团货运部原主任韩伯领等出席会议并进行主旨演讲。中国物流与采购联合会副会长胡大剑、中国物流与采购联合会总会计师郑小宝分别主持了全体大会。



本次会议以“加快培育物流枢纽经济 有效降低全社会物流成本”为主题，紧紧围绕当前国家物流枢纽领域普遍关心的理论和实践问题展开了交流分享。来自全国30多个省（市、自治区）物流工作主管部门领导、国家物流枢纽运营主体代表、行业协会专家学者、龙头物流企业代表等700多位嘉宾齐聚一堂，为高质量建设国家物流枢纽建言献策。两项标准均通过了当天的预审查。



蔡进在致辞中围绕2025年《政府工作报告》和国家发展改革委等部委发布的物流领域的有关文件的学习体会，分享了对国家物流枢纽的认识。他指出，国家物流枢纽要成为降低全社会物流成本、推动物流方式转型升级的重要策源地，国内国际双循环战略的重要支撑，以及“人工智能+物流+供应链”的先行者。他强调，通过国家物流枢纽降低全社会物流成本，要把握住降低物流成本的根本目的和基本途径，物流枢纽应该是整个资源整合过程的“主导者”，产业链、供应链流程优化重要的“设计者”，产业之间协同的重要“组织者”。要通过资源整合、流程优化、组织协同，推动物流方式向供应链转型升级，形成完整产业链，打造具有新质生产力内涵的现代物流体系。



本次会议得到了广州市发展和改革委员会、广州交通投资集团有限公司、广州市综合交通枢纽有限公司的大力支持，中建三局集团有限公司、上海文景信息科技有限公司作为协办单位为会议召开做出了重要贡献。

（来源：中国物流与采购联合会 <http://www.chinawuliu.com.cn/lhhzq/202504/11/648515.shtml>）



京东物流、中通快递 AI 助力降本增效 人工智能+赋能物流场景应用

快递智能仓内，端午节前的粽子、中秋前的月饼、春节前的年货等畅销品，拣货员转个身即可取到。AI 算法的应用，让仓内商品布局、拣货路径越来越走向精准化。

国家邮政局监测数据显示，截至 4 月 11 日，今年我国快递业务量已突破 500 亿件，比 2024 年提前了 18 天。而快递从业人员增速却未能呈现与快递业务量增长同步，背后的原因，是工作效率的大幅提升。

当前，以人工智能为代表的新一代信息技术正在深刻重塑物流行业发展格局。在“人工智能+”行动背景下，我国物流企业积极拥抱数字化转型，通过技术创新推动行业高质量发展。作为行业头部企业，京东物流与中通快递在智慧供应链建设方面取得显著成效，为行业转型升级提供了有益借鉴。

AI 重塑物流新格局

走进京东物流位于北京大兴的智能物流园区，科技感十足的作业场景令人印象深刻。近百台智狼飞梯机器人和搬运机器人正有条不紊地进行货物搬运，通过 AI 算法的精准调度，这些智能设备实现了从入库、上架到拣选、出库的全流程自动化作业。

智能机器人的应用极大地提高了快递行业的工作效率和质量。在分拣环节，智能机器人可以实现包裹的自动分拣；在包装环节，智能机器人可以完成包裹的自动包装；在投递环节，智能机器人可以完成包裹的自动投递……

“我们自主研发的智能仓储系统，通过 AI 算法实现了商品储位的动态优化。”京东物流技术负责人介绍，该系统能够根据商品销售数据和关联性分析，自动调整货架布局，极大提升了产品的出库效率。数据显示，该智能仓的存储坪效较传统仓库提升 4 倍，拣货效率提升 3 倍以上。

技术创新是快递物流企业发展的核心驱动力。目前，京东已累计获得授权专利和软件超 5000 项。近年来，京东物流将 AI 技术深度融入仓储、分拣、运输、配送等物流全链条，构建起了一套高效、智能的物流体系。



在配送环节，如何选择最优路线，直接影响送达时效和运输成本。京东物流利用智能算法对运输资源进行智能统筹、规划和调度，实现了运输线路的最优化和运输成本的最低化。通过自研的分布式仿真技术，京东物流能够对亿级订单进行分钟级的全网线路模拟和数据处理，为运输决策提供了有力支持。

而中通快递在 AI+物流领域的探索同样值得称道。“AI 已经成为中通快递制定发展战略的‘必选项’。”中通快递首席技术官（CTO）杨文也表示。在运营环节，中通快递利用 AI 算法，通过大数据分析客户的寄递需求和订单分布情况，中通快递能够提前调配运力和资源，确保高峰期的平稳运营。

AI+或带领行业走出“价格内卷”

快递行业市场竞争愈演愈烈，“行业内卷”成为业内普遍现象。近年来，随着 AI 技术在物流行业的深度应用，为企业带来显著的经济效益和社会效益。

“AI 技术的应用，让我们的运营效率得到了显著提升。”杨文介绍道。在传统的客户服务方面，依靠人工客服，时效相对较慢，也增加了企业人工成本。

中通快递更是将 AI 技术应用到客户服务中。公司自主研发的 AI 聊天机器人，能够实时处理客户的订单查询、跟踪信息更新等需求，大大减轻了人工客服的压力。

此外，中通快递还在积极探索 AI 技术在中转仓操作资源调度、设备维护预测等领域的应用。通过引入先进的 AI 算法和模型，中通快递实现了对中转仓作业流程的智能化管理和优化调度，提高了作业效率和准确性。

数据显示，2024 年中通快递全年总收入达 442.81 亿元，同比增长 15.3%；净利润 88.88 亿元，同比增长 1.5%。其中，第四季度表现尤为亮眼，单季收入 129.2 亿元，同比增 21.7%，净利润 24.47 亿元，同比增 10.7%。

2024 年，京东研发投入达 170 亿元，累计研发投入超 1400 亿元，重点突破 AI 大模型在供应链场景的应用。2025 年初，京东云还推出了 DeepSeek 产品和“开发训练+场景应用”双引擎一站式平台，进一步强化 AI 技术的落地能力。

京东物流全面升级基于大模型的数智化供应链技术全景“京东物流超脑”，将 AI、大数据、运筹学、数字孪生等数智化技术与物流各环节深度融合，专注于供应链全链路的降本增



效，从智能规划到智能仓储与运配，再到智能客服与营销的全链路降本增效，实现辅助决策、运营优化和商业增值。

3月6日，京东集团发布的2024年财报显示，公司全年总收入达11588亿元，同比增长6.8%，其中第四季度收入3470亿元，同比增速回升至13.4%，创近两年单季最高增幅。

京东物流相关负责人表示，未来将继续加大AI技术投入，推动更多创新应用落地。随着“技术+供应链”双轮驱动战略的深化，物流行业的智能化转型将进一步释放潜力，为整个产业带来更广阔的发展空间。

“目前我们正在尝试通过DeepSeek-R1与专有算法结合，构建政策规划、晚间尾货决策等领域智能体，间接提升决策效率和有效性。”杨文表示。

对于未来发展，他认为，中国快递行业竞争激烈，玩家众多，AI的引入可能会重塑市场结构，甚至带领行业走出笼罩多年的“价格内卷”的阴云，进而转向技术创新和服务质量竞争。

AI+物流驶入快车道

2025年《政府工作报告》提出，因地制宜发展新质生产力，推动科技创新和产业创新融合发展，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。

杨文也表示：“中通快递将积极响应国家政策号召，加大在AI技术领域的研发投入力度，推动物流行业的智能化、自动化和数字化升级。”

作为行业内最早探索大模型技术的物流企业之一，京东物流率先将物流大模型应用于异常管控、流程自动化、智能交互等数十个场景中，在数据分析、辅助决策、风险感知、业务流程自动化等多方面持续发挥效用。截至目前，京东物流大模型已累计调用超2亿次，赋能数十万一线员工。

截至2024年底，京东物流在自动驾驶、数据治理、地图服务、绿色低碳等方面的创新技术得到国家高度认可，全年累计获得国家级科技奖项以及技术示范案例超30次。

对快递物流行业的未来发展，京东物流相关负责人建议，完善法规与规范标准。针对已规模化应用的无人车、无人机、无人仓等新技术和新装备，需要尽快完善政策指引，进一步



扩大应用范围与规模。比如无人配送车的路权分配、专用道建设、车辆尺寸与速度限制、载重要求等。

针对线路申请周期长、高峰时段限行、临时停运频繁、非机动车道通行受阻、低速度轻载重导致的运营成本增加等。建议从顶层规划入手，将无人配送车纳入智能网联汽车管理体系，明确其分类与归属，建立相应的准入认证机制，并制定交通违规处理规则，确保无人配送车获得平等的交通参与权。同时，应简化路权申请流程，提高审批效率，以促进无人配送车的广泛应用，推动快递末端配送环节的降本变革。

在人才队伍建设方面，杨文给出自己的建议，快递企业需要有效的提示工程和智能体设计人才，“所以必须加快现有人才转型，培养复合型人才——既懂大模型使用，又懂业务，又懂系统开发，能够设计并调试有效提示词，来获得准确输出。”

（来源：现代物流报：<https://www.xd56b.com/home/cangchu/47568.html>）

商务部：中美取消 91%的关税，暂停 24%关税



当地时间5月10日至11日，中美经贸中方牵头人、国务院副总理何立峰与美方牵头人、美国财政部长贝森特和贸易代表格里尔在瑞士日内瓦举行中美经贸高层会谈。双方围绕落实今年1月17日中美元首通话重要共识进行了坦诚、深入、具有建设性的沟通，在经贸领域达成一系列重要共识。当地时间5月12日上午9:00，双方发布《中美日内瓦经贸会谈联合声明》

《中美日内瓦经贸会谈联合声明》：

中华人民共和国政府（“中国”）和美利坚合众国政府（“美国”），

认识到双边经贸关系对两国和全球经济的重要性；

认识到可持续的、长期的、互利的双边经贸关系的重要性；

鉴于双方近期的讨论，相信持续的协商有助于解决双方在经贸领域关切的问题；

本着相互开放、持续沟通、合作和相互尊重的精神，继续推进相关工作；

双方承诺将于2025年5月14日前采取以下举措：美国将——（一）修改2025年4月2日第14257号行政令中规定的对中国商品（包括香港特别行政区和澳门特别行政区商品）加征的从价关税，其中，24%的关税在初始的90天内暂停实施，同时保留按该行政令的规定对这些商品加征剩余10%的关税；

（二）取消根据2025年4月8日第14259号行政令和2025年4月9日第14266号行政令对这些商品的加征关税。

中国将——（一）相应修改税委会公告2025年第4号规定的对美国商品加征的从价关税，其中，24%的关税在初始的90天内暂停实施，同时保留对这些商品加征剩余10%的关税，并取消根据税委会公告2025年第5号和第6号对这些商品的加征关税；（二）采取必要措施，暂停或取消自2025年4月2日起针对美国的非关税反制措施。

采取上述举措后，双方将建立机制，继续就经贸关系进行协商。中方代表是国务院副总理何立峰，美方代表是财政部长斯科特·贝森特和美国贸易代表贾米森·格里尔。协商可在中国、美国，或双方商定的第三国进行。根据需要，双方可就相关经贸议题开展工作层面磋商。

商务部新闻发言人就此发表谈话。2025年4月以来，美国政府在此前单边加征关税的基础上，又对华加征所谓“对等关税”，中国进行了坚决正当反制。随后美方轮番升级关税措



施，将对华“对等关税”税率从第一轮 34% 先后提升至 84% 和 125%。美高额关税严重损害双边正常经贸往来，严重破坏国际经贸秩序。本次会谈达成了联合声明，是双方通过平等对话协商解决分歧迈出的重要一步，为进一步弥合分歧和深化合作打下了基础、创造了条件。

双方在联合声明中达成多项积极共识。双方认识到双边经贸关系对两国和全球经济的重要性，认识到可持续的、长期的、互利的双边经贸关系的重要性，本着相互开放、持续沟通、合作和相互尊重的精神，继续推进相关工作。双方同意共同采取以下措施：

美方承诺取消根据 2025 年 4 月 8 日第 14259 号行政令和 2025 年 4 月 9 日第 14266 号行政令对中国商品加征的共计 91% 的关税，修改 2025 年 4 月 2 日第 14257 号行政令对中国商品加征的 34% 的对等关税，其中 24% 的关税暂停加征 90 天，保留剩余 10% 的关税。相应地，中方取消对美国商品加征的共计 91% 的反制关税；针对美对等关税的 34% 反制关税，相应暂停其中 24% 的关税 90 天，剩余 10% 的关税予以保留。中方还相应暂停或取消对美国的非关税反制措施。

双方一致同意建立中美经贸磋商机制，就经贸领域各自关切保持密切沟通，开展进一步磋商。中方代表是国务院副总理何立峰，美方代表是财政部长贝森特和贸易代表格里尔。双方将定期或不定期轮流在中国、美国开展磋商，或在商定的第三国开展磋商。根据需要，双方可就相关经贸议题开展工作层面磋商。

本次中美经贸高层会谈取得实质性进展，大幅降低双边关税水平，美方取消了共计 91% 的加征关税，中方相应取消了 91% 的反制关税；美方暂停实施 24% 的“对等关税”，中方也相应暂停实施 24% 的反制关税。这一举措符合两国生产者和消费者的期待，也符合两国利益和世界共同利益。希望美方以这次会谈为基础，与中方继续相向而行，彻底纠正单边加税的错误做法，不断加强互利合作，维护中美经贸关系健康、稳定、可持续发展，共同为世界经济注入更多确定性和稳定性。

（来源：新华网 <https://www.news.cn/world/20250512/38cf894078aa487a9a510ef8f087f590/c.html>；<https://www.news.cn/world/20250512/14b4cd0d67a7477f96b86b1ae08d4fdb/c.html>

从政府工作报告看冷链物流“新棋局”

上海市律师协会现代物流专业委员会



2025年3月5日发布的政府工作报告（简称“报告”）明确提出“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”“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”等战略部署，为冷链物流行业的高质量发展注入强心剂。

在全球供应链重构与国内消费升级的双重驱动下，冷链物流正从传统基础设施向战略性新兴产业跃迁，成为保障民生、服务乡村振兴、支撑国际循环的关键力量。

政策红利持续释放 降成本与强基建双轮驱动

报告将“降低全社会物流成本”列为重点任务，冷链物流作为高成本行业，将迎来结构性优化机遇。报告要求完善跨境物流体系与海外仓建设，叠加2024年《“十四五”冷链物流发展规划》提出的网络化布局目标，政策框架已形成“国内提质、国际拓展”的完整链条。

在政策引领下，冷链物流行业已经取得了多方面的落地成果：

基础设施网络升级。中央与地方联动推进国家骨干冷链物流基地建设，四川、河南等地已经构建了覆盖城乡的冷链仓配网络。这些网络不仅提升了冷链物流的效率和覆盖面，还为农产品的上行和工业品的下行提供了有力支撑。以河南为例，该省计划到2025年冷链食品产业链产值达到4000亿元，显示出冷链物流在推动地方经济发展中的重要作用。同时，华鼎冷链通过“三网合一”模式覆盖全国83%的县乡，服务超16万家终端，进一步彰显了冷链物流网络的广度和深度。

成本优化专项行动。为了降低冷链物流成本，广西、上海等地通过打造物流“一张网”、优化多式联运体系等措施，显著提升了资源利用率和仓储指数。中国物流信息中心公布的数据，1月，仓储指数回升至52.5%，冷库出租率达97.6%，这些数字不仅反映了冷链物流行业的高效运行，也体现了成本优化专项行动的积极成效。

金融工具创新。在金融领域，成都试点的“蓉贸通”供应链金融产品为冷链物流企业提供了突破资金瓶颈的新途径。此外，多地探索的冷链REITs也为行业注入了长期资本，首单医药仓储物流REIT公众认购倍数高达1192倍，充分显示了市场对冷链物流行业未来发展的信心。

技术革命重塑产业生态 智能化与绿色化并行突破



冷链物流的降本增效高度依赖技术创新。报告中提出“优化产业链供应链国际合作布局”隐含了对技术标准与效率的要求。结合行业实践，AI、物联网与新能源等持续推进，冷链物流向精细化、低碳化转型。

AI 赋能全链条管理。AI 技术的应用正在逐步改变冷链物流的管理方式。广东东莞提出的打造 100 个“AI+制造”示范场景，其中就涵盖了智慧仓储与物流领域。顺丰同城接入了 Deepseek 大模型来优化配送路径，通过智能算法减少配送时间和成本。京东物流则扩大了自动化分拣与无人车的应用范围，实现了订单响应效率提升 30%。这些案例充分展示了 AI 技术在提升冷链物流效率和管理水平方面的巨大潜力。

新能源冷藏车爆发式增长。中物联冷链委数据统计显示，2024 年新能源冷藏车销量同比激增 350.8%，这一爆发式增长主要得益于政策补贴的推动以及新能源汽车技术的日益成熟。新能源冷藏车的广泛应用，不仅有助于减少碳排放，还降低了冷链运输的运营成本，推动了冷链物流行业的绿色化发展。

温区精细化与全程追溯。随着生鲜电商的兴起，消费者对食品品质和安全的要求越来越高。为了满足这一需求，冷链物流行业开始推行温区分级管理，从产地预冷到终端配送实现全链条温控。同时，结合区块链技术构建食品溯源体系，确保食品在冷链运输过程中的品质与安全。这种温区精细化与全程追溯的管理方式，不仅提升了冷链物流的服务质量，还增强了消费者对冷链物流行业的信任度。

国际化布局提速 跨境冷链与海外仓构筑全球竞争力

报告还提出“完善跨境寄递物流体系”，叠加“一带一路”倡议深化，冷链物流企业加速全球化布局，构建“双循环”新支点。

这一趋势不仅推动了冷链物流行业的转型升级，也为国际贸易和区域经济发展注入了新的活力：

中欧班列与陆路贸易崛起。中欧班列的快速发展为冷链物流提供了新的运输通道。以成都为例，依托中欧班列进口的冷链货物量在 2024 年实现了 60% 的增长。不仅缩短了货物的运输时间，还降低了物流成本。哈萨克斯坦的肉类产品通过陆路直达我国西部市场，其运输周期较海运缩短了 50%，极大地提高了产品的保鲜度和市场竞争力。中欧班列与陆路贸易的崛起，为冷链物流企业打开了更广阔的市场空间。



海外仓网络扩容。为了提升跨境冷链物流服务的质量和效率，我国冷链物流企业纷纷加强海外仓网络的建设。菜鸟完成了美国四大分拨中心的自动化升级，京东则在欧洲布局了超过 40 个物流项目。这些举措不仅提高了跨境冷链的时效性，还使得货物能够在 72 小时内快速送达消费者手中。海外仓网络的扩容，不仅增强了我国冷链物流企业的国际竞争力，也为国际贸易的便利化提供了有力支持。其次，是拥有全货机的航司在国际航线拓展上还处于爬坡上坎的阶段。

区域枢纽建设。海南和成都等地积极行动。海南升级了航空冷链设施，并建设了国际邮件与跨境电商监管中心，旨在成为东南亚冷链贸易的枢纽。成都青白江铁路港则吸引了玉湖冷链等企业入驻，致力于打造内陆“港口”功能。这些区域枢纽的建设，不仅提升了冷链物流的集散能力，还促进了区域经济的协同发展。

行业整合与生态重构 集中度提升与差异化竞争并存

在政策引导与资本驱动的双重作用下，冷链物流行业正经历一场深刻的变革，行业洗牌加速，竞争格局发生显著变化。头部企业凭借规模效应和技术壁垒巩固其市场地位，而中小企业则通过聚焦细分市场和探索创新模式寻求突围之路。

头部企业扩张。冷链物流行业的头部企业正在加速扩张，通过构建完善的物流网络和采用先进的技术手段，不断提升服务质量和效率。华鼎冷链通过“地网+天网+物网”的综合服务模式，已经为超过 1200 家品牌提供了优质的冷链物流服务。顺丰同城作为即时物流领域的佼佼者，其 2024 年利润预增超过 100%，显示出强劲的增长势头。行业集中度正在向 TOP10 企业倾斜，这些头部企业凭借规模优势和技术实力，正在逐步巩固其在市场中的领先地位。

资本布局多元化。资本在冷链物流行业的布局日益多元化，不仅关注传统的冷链物流基础设施建设，还开始涉足冷链包装、温控技术等细分领域。国家冷链基金和产业资本的加速投资，为冷链物流行业的发展提供了强有力的资金支持。同时，跨境收购案例也在增多，中国企业开始积极寻求海外扩张机会，如收购东欧冷库资产等，以进一步拓展国际市场。

中小企业突围路径。面对头部企业的强势扩张，中小企业并未坐以待毙，而是积极寻求突围之路。一些区域冷链服务商选择深耕生鲜单品市场，如专注于阳澄湖大闸蟹等特色产品的冷链物流服务，通过提供定制化温区管理等手段，满足客户的个性化需求。此外，中小企



业还与电商平台开展合作，探索“云仓”共享模式，通过资源共享和成本分摊，降低运营成本，提高服务效率。

报告为冷链物流行业划定了清晰的高质量发展路径。在政策红利、技术革命与市场需求的三重驱动下，冷链物流不仅是民生保障的“温度计”，更是乡村振兴的“加速器”和全球供应链的“连接器”。

未来，行业需进一步强化标准建设、突破核心技术“卡脖子”环节，并在 ESG 框架下探索绿色低碳模式，方能真正实现从规模扩张向价值创造的跨越。

（来源：中国水运网 <https://www.zgsyb.com/news.html?aid=718121>）



典型案例

- 新鑫海航运有限公司与中国机械国际合作股份有限公司海上货物运输合同纠纷案





新鑫海航运有限公司与中国机械国际合作股份有限公司海上货物运输合同纠纷案

最高法指导性案例 230 号

关键词：海上货物运输合同、契约托运人、实际托运人、目的港无人提货、赔偿责任

一审法院天津市海事法院(2019)津 72 民初 1012 号民事判决：

新鑫海公司向法院提出诉讼请求：1、判令中国机械公司赔偿集装箱超期使用费损失 2878106 元，堆存费损失 185640 元；2、判令中国机械公司返还涉案 26 个集装箱，若不能返还，应按箱值赔偿 547093 元。3、案件受理费 35687 元由中国机械公司承担。事实和理由：中国机械公司向新鑫海公司订舱出运一票货物，共计 26 个 40 尺高箱，从中华人民共和国天津新港运至泰国林查班港。新鑫海公司作为承运人接受订舱。2018 年 7 月 2 日涉案货物装上“CSCLSANTIAGO”轮 O31S 航次，新鑫海公司为此签发了 COAU7021508610 号海运提单，中国机械公司为提单记载的托运人。货物于 2018 年 7 月 14 日运抵目的港，但始终无人提货，因此产生集装箱超期使用费、码头堆存费等费用。虽经反复催告，中国机械公司始终未能纠正上述违约行为。

中国机械公司辩称，1、中国机械公司在按照买卖合同的约定交付涉案货物后，已将提单等议付单据全部提交银行，并已经议付成功，此后对涉案货物既不享有任何权利，也不应承担任何责任。2、中国机械公司并非涉案海上货物运输合同的缔约托运人，仅为交货托运人，不是本案适格被告。3、中国机械公司不存在任何过错，无需承担任何责任。4、新鑫海公司未履行减损义务，无权就扩大的损失主张赔偿。5、在中国机械公司不实际占有涉案集装箱的情况下，新鑫海公司要求返还集装箱没有依据。

根据当事人陈述以及经审查确认的证据，法院认定事实如下：为履行与境外买方签订的代理采购协议及补充协议，在中华人民共和国香港特别行政区注册登记的海耀公司于 2018 年 3 月 30 日与中国机械公司签订了一份贸易合同，约定由海耀公司向中国机械公司购买一批货物(无缝钢管)，装运港为中华人民共和国天津新港，目的港为泰国林查班港，付款条件为不可撤销的即期信用证。为履行上述贸易合同，海耀公司于 2018 年 5 月 11 日与晟亚公司签订了集装箱代理协议，委托晟亚公司为涉案货物提供货运代理服务。接受委托后，晟亚公

上海市律师协会现代物流专业委员会



司委托福航公司订舱，福航公司又向新鑫海公司订舱。新鑫海公司接受订舱后，于2018年7月2日将装载于26个40尺集装箱内的涉案货物装船出运。同日，中集公司代新鑫海公司签发了编号为COAU7021508610的指示提单，根据提单记载，托运人为中国机械公司，收货人凭指示，承运人为新鑫海公司，通知方为海耀公司，装货港为中华人民共和国天津新港，目的港为泰国林查班港，船名航次为CSCLSANTIAGO031S，中食公司向晟亚公司支付了运费及相关费用，晟亚公司收到上述费用后通过福航公司给付了承运人。涉案货物于2018年7月14日运抵目的港，于7月14日和15日完成卸载，但至今仍存放在目的港无人提取。

另查明，中国机械公司已通过向开证银行议付的方式收到了涉案全部货款。涉案提单已退回新鑫海公司。

天津海事法院认为，新鑫海公司系在境外注册登记的企业，根据《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》第五百二十二条第(一)项的规定，本案系涉海外海上货物运输合同纠纷。根据《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第四十一条的规定，当事人可以协议选择合同适用的法律。原、被告均当庭选择适用中华人民共和国法律，故中华人民共和国法律为审理本案的准据法。

本案的争议焦点为：1、中国机械公司是否为涉案海上货物运输合同的缔约托运人。2、中国机械公司是否应向新鑫海公司赔偿涉案集装箱超期使用费和堆存费及具体数额。3、中国机械公司是否应承担向新鑫海公司返还涉案集装箱的责任及具体数额。就争议焦点，本院论述如下：

根据《中华人民共和国海商法》(以下简称海商法)第四十二条的规定，托运人包括两种情形，一种是本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人，即缔约托运人；另一种是本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人，即交货托运人。由于缔约托运人是与承运人订立海上货物运输合同的人，对于货物在目的港能够被收货人及时提取负有一种默示的连带保证责任，对因目的港无人提货而产生的经济损失负有赔偿责任。但交货托运人并非与承运人订立海上货物运输合同的人，收货人也并非由其指定，不应受合同默示条款的约束，所以不应因目的港无人提货而产生的经济损失承担赔偿责任。本案中，现有证据仅能证明中国机械公司向新鑫海公司交付了涉案货物，不能证明其为运输涉案货物通过晟亚公司、福航公



公司向新鑫海公司订舱并支付了涉案运费和相关费用，所以不能证明中国机械公司为涉案海上货物运输合同的缔约托运人。

鉴于作为承运人的新鑫海公司不能提供充分有效的证据证明中国机械公司为涉案海上货物运输合同的缔约托运人，并就涉案提单的背面条款与新鑫海公司协商达成一致，中国机械公司不应赔偿因目的港无人提货而产生的集装箱超期使用费和堆存费损失，本院对新鑫海公司的主张不予支持。

因双方当事人均确认涉案集装箱目前仍存放在目的港未被提取，尚未清关，且涉案提单已退回新鑫海公司。在此状态下，中国机械公司并未占有并掌控涉案集装箱，因而不具备向新鑫海公司返还涉案集装箱的条件，无法返还。况且，因为涉案集装箱并未灭失，在涉案货物被提取或以其他方式被处理后，仍可归还承运人，所以中国机械公司不应承担返还涉案集装箱，或按照集装箱价值向新鑫海公司赔偿的责任。本院对新鑫海公司的主张不予支持。

一审法院作出如下判决：判决如下：

一、驳回原告新鑫海航运有限公司的全部诉讼请求。……

二审法院天津市高级人民法院（2020）津民终466号民事判决：

一审宣判后，新鑫海航运有限公司不服，向天津市高级人民法院提起上诉。

新鑫海公司上诉请求：撤销一审判决，改判支持新鑫海公司的全部诉讼请求或将本案发回重审。事实与理由：（一）涉案提单条款应当约束双方当事人。一审判决认为提单背面条款未经双方当事人协商，故对中国机械公司不具有约束力。提单背面条款系格式条款，自然未经双方协商，但并非所有格式条款都当然无效，只有在违反《中华人民共和国海商法》第四章或《中华人民共和国合同法》第四十条规定时无效。一审判决对提单背面条款约束力的认定有悖于法律规定。（二）一审判决混淆了贸易合同和运输合同项下中国机械公司的权利义务边界，导致据以作出判决的出发点存在错误。贸易合同风险划分的界限是针对货物买卖合同项下交付过程中的出卖人与买受人风险划分，并不影响海上货物运输合同项下承运人与托运人之间关于运输合同权利义务的分担。中国机械公司赔偿新鑫海公司相关目的港费用之后，可以依据贸易合同买卖双方权利义务的划分向收货人进行索赔。（三）中国机械公司的托运人身份毋庸置疑，FOB贸易下货物运输的特殊情形并不影响托运人承担相应责任。1.《中华人民共和国海商法》第四十二条虽然规定了托运人的两种情形，但其他条款均未依据托运



人的不同情形区分其权利、义务。一旦成为托运人，就将无差别承担责任。2.参照《中华人民共和国海商法》第八十七条、第八十八条规定，承运人对于目的港产生的费用，有权向托运人进行追偿。3.依据目前普遍司法实践，交货托运人可以要求承运人更改指定收货人或变更目的地，亦可以在承运人无单放货时要求赔偿损失。交货托运人享有上述权利，亦应承担目的港相关费用。（四）当事人约定由第三人向债权人履行债务的，第三人不履行债务或者履行债务不符合约定的，债务人应当向债权人承担违约责任。1.货物运输合同的主体，一方为承运人，另一方为托运人，收货人享有的权利来源于托运人的设定，仅是货物运输合同的第三人。2.当收货人拒绝提货及支付相关费用时，应视为第三人不履行债务。中国机械公司作为托运人仍应承担及时提取货物的义务，并对收货人拒绝提货给承运人造成的费用损失承担赔偿责任。

中国机械公司辩称，一审判决认定事实清楚，适用法律正确，请求依法驳回新鑫海公司的上诉请求，维持原判。事实与理由：（一）新鑫海公司的上诉理由超出一审判决范围，系增加独立的诉讼请求，中国机械公司不同意就新鑫海公司此等请求由二审法院审理或调解，二审法院应当径直驳回上诉。新鑫海公司在一审程序中反复确认其主张中国机械公司系缔约托运人，从未主张中国机械公司即使不是缔约托运人，只要是提单记载的托运人也应承担责任的。新鑫海公司试图以中国机械公司系交货托运人或无论是否为缔约托运人为由要求二审改判中国机械公司承担责任，系在一审诉讼请求之外增加的诉讼请求。（二）即使假定新鑫海全部或者部分上诉不被认定为增加独立的诉讼请求，其上诉理由也不成立。1.中国机械公司与新鑫海公司之间没有缔结海上货物运输合同，新鑫海公司援引《中华人民共和国合同法》第四十条缺乏适用的基础。涉案提单证明的海上货物运输合同当事人指向缔结该合同的当事人，即承运人和缔约托运人。2.一审判决认定中国机械公司并非涉案海上货物运输合同的缔约托运人正确，新鑫海公司在错误解读一审判决的基础上提出上诉，应予驳回。3.中国机械公司仅系交付货物并被记载于提单之上的交货托运人，在新鑫海公司明确向缔约托运人主张权利的情况下，无需向新鑫海公司承担任何责任。4.新鑫海公司与中国机械公司之间不存在任何合同关系，故不存在适用《中华人民共和国合同法》第六十五条、第二百八十八条的基础。

二审法院归纳本案争议焦点为：中国机械公司应否赔偿新鑫海公司主张的各项损失并返还集装箱；若应当赔偿，则各项损失数额应如何确定。



争议焦点一：中国机械公司应否赔偿新鑫海公司主张的各项损失并返还集装箱

……2.中国机械公司的法律地位

依照《中华人民共和国海商法》第四十二条第三项规定，托运人包括与承运人签订海上货物运输合同的人，即缔约托运人，以及将货物交给承运人的人，即交货托运人。依据本案查明的事实，涉案海上货物运输合同系海耀公司委托他人为其与新鑫海公司订立，运费系中食公司委托他人向新鑫海公司交纳，货物系中国机械公司向新鑫海公司交付。据此，中国机械公司符合《中华人民共和国海商法》第四十二条第三项规定的交货托运人而非缔约托运人的法律特征，一审判决认定其并非涉案海上货物运输合同的缔约托运人，依据充分，应予确认。

3.中国机械公司的法律责任

涉案提单背面条款系格式条款，对于含有格式条款的合同，非格式条款制定方的一方当事人系以对合同接受与否作为意思表示。就本案而言，中国机械公司作为交货托运人不能预先知晓提单背面条款，无权选择接受与否。故，仅凭提单托运人的记载及中国机械公司持有提单的行为，不足以认定其作出了接受提单背面条款约束的意思表示，进而不足以认定其与新鑫海公司就订立涉案海上货物运输合同达成一致意见。在中国机械公司与新鑫海公司不存在合同关系，且涉案提单已随信用证流转、中国机械公司不再持有提单的情况下，中国机械公司无需就目的港无人提货而产生的损失向新鑫海公司承担赔偿责任。同时，因中国机械公司并未占有并掌控涉案集装箱，故其无需承担返还集装箱的责任。

争议焦点二：鉴于中国机械公司不应赔偿新鑫海公司主张的各项损失，故二审法院对该争议焦点问题，不再予以分析。

因此，二审法院驳回新鑫海公司上诉，维持原判。

再审法院最高人民法院（2021）最高法民申 5588 号民事裁定：

二审宣判后，新鑫海航运有限公司向最高人民法院申请再审。

新鑫海公司申请再审称：原判决存在《中华人民共和国民事诉讼法》第二百条第六项规定之情形，应予再审。理由如下：一、中国机械公司因实际交付货物而被记载为提单托运人，原判决认定中国机械公司与新鑫海公司之间不存在运输合同关系错误。中国海商法在涉及托



运人的所有义务和责任规定时，均未根据缔约托运人和实际托运人身份的不同来区分其在海上货物运输合同项下的权利、义务有何不同。相反，中国海商法第四十三条规定承运人或者托运人可以要求书面确认海上货物运输合同的成立。因此，无论由谁进行订舱和交付货物，承运人和托运人之间均存在着海上货物运输合同关系，一旦成为托运人，即应承担相应的义务与责任。原判决中关于“实际托运人和承运人之间不存在海上货物运输合同关系”的观点，背离了海商法的基本规定。二、原判决以贸易合同视角审视海上货物运输合同项下承运人和托运人之间的权利义务关系错误。就案涉合同来说，无论 FOB 贸易术语本身或书面贸易合同中赋予卖方（托运人）的权利，或对其进行的义务减免，都不能影响由提单证明的海上货物运输合同中托运人（卖方）的权利和义务。三、中国机械公司作为托运人，应承担目的港发生的无人提货事件给承运人造成的损失。承运人可以因欠付的滞期费在合理限度内留置货物，并进行拍卖用于清偿承运人的有关费用，不足的金額，承运人有权向托运人追偿。普遍的司法实践认为无论是交货托运人还是缔约托运人均可以要求承运人更改指定的收货人或者变更目的地，交货托运人在承运人无单放货时可以要求承运人赔偿货款损失。交货托运人在享有这些权利的情况下，应当在目的港的相关费用问题上承担相应义务。

中国机械公司提交意见称：一、新鑫海公司错误归纳原判决已查明事实，且基于错误归纳的事实提出的法律适用问题均无法成立。二、原判决不存在以贸易视角错误审视海上货物运输合同项下承运人和托运人之间的权利义务关系的情况。三、中国机械公司作为非缔约托运人，其与新鑫海公司无特殊约定，无需对目的港发生的相关费用承担责任。新鑫海公司也没有举证证明其在目的港的实际损失，应当承担举证不能的法律后果。

最高人民法院认为，根据新鑫海公司的再审申请理由，本案再审审查的主要问题是：中国机械公司应否赔偿新鑫海公司主张的各项损失并返还集装箱。

本案中，虽然中国机械公司在提单上被记载为托运人，但根据中国海商法第七十一条的规定，提单仅是运输合同的证明，而并非海上货物运输合同本身。根据原判决查明的事实，中国机械公司并未参与海上货物运输合同的签订，在运输合同履行过程中未对新鑫海公司发出过具体指令，亦未向新鑫海公司支付过运费，仅是案涉运输的交货托运人。本案中与新鑫海公司缔结海上货物运输合同的是海耀企业有限公司。新鑫海公司对上述事实并无异议。因目的港无人提货而产生的费用，承运人有权向契约托运人主张，新鑫海公司要求中国机械公司承担无人提货的各项损失没有法律依据。同时，案涉提单已退回新鑫海公司，现中国机械



公司并未控制案涉集装箱，无需承担返还集装箱的责任。因此，原判决驳回新鑫海公司的全部诉讼请求，适用法律并无不当。

综上，最高人民法院驳回新鑫海航运有限公司的再审申请。

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

评析：在《中华人民共和国海商法》第四十二条第一款的规定框架下，托运人范畴涵盖缔约托运人与实际托运人两种类型。其中，缔约托运人指的是本人或委托他人以本人名义，或委托他人为本人与承运人签订海上货物运输合同者；实际托运人则是本人或委托他人以本人名义，或委托他人为本人将货物交付承运人之人。当处于目的港无人提货的情形时，承运人享有向缔约托运人索赔滞箱费等目的港费用及损失的权利，而实际托运人无需承担相应责任，其背后的理由如下：

海上货物运输合同的性质与目的决定了承运人将货物运抵目的港后，必然需要收货人前来接收，这可视为合同的默示条款。在航运实践中，收货人或货物受领方式往往由缔约托运人确定。例如，签发记名提单或海运单时，收货人在订约时便由缔约托运人直接指定；签发无记名提单或指示提单时，提单持有人凭正本提单提货，这同样是经承托双方协议达成的结果。因此，在海上货物运输合同中，尽管通常未明确约定，但当货物运抵目的港且具备交付条件时，收货人应以适当方式及时受领货物，这应视为合同的默示条款。若发生目的港迟延受领或无人受领货物的情况，则缔约托运人违反了默示条款所蕴含的担保义务，自应承担相应的民事责任。就实际托运人而言，其主要职责在于向承运人交付货物，并未参与合同的订立过程，收货人也非由其指定，故不受合同默示条款的约束，不应承担相应的责任。

在识别托运人的问题上。首先，航运实践中的情况较为复杂，如存在外贸代理、无船承运、货运代理等多重法律关系，提单上所记载的有时候并非真实的托运人。所以，提单的记载仅是参考，确定谁是托运人，需从合同的订立与履行情况全面考量。其次，贸易合同与运输合同各自独立，贸易合同约定不等于托运人身份。例如，在 FOB 合同里，虽说买方负有订舱义务，但卖方可能以自己名义代替买方订舱，此时应据实将卖方认定为缔约托运人，而非单纯依贸易合同把买方看作托运人。



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

