

国际贸易与自贸区

法 讯

上海市律师协会国际贸易与自贸区专业委员会

2026 年 5 月

目 录

新法速递	3
中华人民共和国海商法	3
国务院关税税则委员会关于对非洲建交国实施零关税举措的公告	45
关于调整出口货物报关单申报项目的公告	46
关于发布《口岸重点管控外来物种名录》的公告	47
国务院关于产业链供应链安全的规定	49
中华人民共和国反外国不当域外管辖条例	52
国家外汇管理局江苏省分局关于推动跨境贸易高水平开放试点扩围提质的通知	56
国际观察	63
十五五·地缘·新质生产力 特朗普访华及美伊局势对美元人民币的影响	63
海关总署牵头部署开展 2026 年跨境贸易便利化专项行动	71
《2026 海南自由贸易港投资指南》发布	72
企多重利好！越南原产地证新规大改，5 月 1 日关键节点！	73
商务部新闻发言人就中美经贸磋商初步成果答记者问	75
APEC 贸易部长会议发表《苏州声明》，取得丰硕成果	76
2026 年 5 月份对我国多种商品发起反倾销和反补贴调查的国家与地区不完全汇总 ...	80
中国贸促会举行 2026 年 5 月例行新闻发布会	86
商务部：将采取必要措施坚决维护国家安全和企业合法权益	93
WTO 争端解决机制动态	94
RCEP 全面实施第五年：从“政策红利”迈向“规则深耕”	95
英国与印度正式签署双边自贸协议	97
美国宣布药品及钢铝新关税措施	98

新法速递

中华人民共和国海商法

(1992年11月7日第七届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议通过
2025年10月28日第十四届全国人民代表大会常务委员会第十八次会议修订)

第一章 总 则

第一条 为了调整海上运输关系、船舶关系，保护当事人各方的合法权益，加强海洋生态环境保护，促进海上运输和经济贸易高质量发展，制定本法。

第二条 本法所称海上运输，是指海上货物运输和海上旅客运输，包括海江之间、江海之间的直达运输。

第三条 本法所称船舶，是指海船和其他海上移动式装置，但是用于军事的、政府公务的船舶和20总吨以下的小型船艇除外。船舶包括船舶属具。

第四条 船舶经依法登记取得中华人民共和国国籍，有权悬挂中华人民共和国国旗航行。

船舶未依法悬挂中华人民共和国国旗或者违法悬挂其他国家、地区或者组织的旗帜航行的，由有关机关责令改正，并依法追究法律责任。

第五条 中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航，由依法取得中华人民共和国国籍的船舶经营。但是，法律、行政法规另有规定的除外。

非经国务院交通运输主管部门依法批准，外国籍船舶不得经营中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航。

第六条 国务院交通运输主管部门、有关地方人民政府及其交通运输主管部门依法对海上运输活动实施监督管理。

第二章 船 舶

第一节 船舶所有权

第七条 船舶所有权，是指船舶所有人依法对其船舶享有占有、使用、收益和处分的权利。

第八条 船舶所有权的设立、变更、转让和消灭，应当向船舶登记机关登记；未经登记，不得对抗善意第三人。

船舶融资租赁合同出租人对融资租赁船舶享有的所有权，未经登记，不得对抗善意第三人。承租人应当按照船舶融资租赁合同支付租金。承租人经催告后在合理期限内仍不支付租金的，出租人可以请求支付全部租金；也可以解除船舶融资租赁合同并收回融资租赁船舶。

船舶所有权的转让，应当签订书面合同。

第九条 船舶由两个以上的法人、非法人组织或者自然人共有的，应当向船舶登记机关登记；未经登记，不得对抗善意第三人。

船舶权利人、利害关系人、有关国家机关可以依法查询船舶所有权的登记状况。

第十条 建造中的船舶的所有权，当事人对其归属有约定的，按照约定；没有约定或者约定不明确的，归造船人所有。

第二节 船舶抵押权

第十一条 船舶抵押权，是指抵押权人对于抵押人提供的作为债务担保的船舶，在债务人不履行到期债务或者发生当事人约定的实现抵押权情形时，依法享有的就该船舶优先受偿的权利。

第十二条 船舶所有人或者船舶所有人授权的人可以设立船舶抵押权。

船舶抵押权的设立，应当签订书面合同。

第十三条 船舶抵押权的设立、变更、转让和消灭，应当向船舶登记机关登记；未经登记，不得对抗善意第三人。

船舶抵押权登记，由抵押权人和抵押人共同向船舶登记机关办理。

船舶抵押权登记，包括下列主要项目：

- （一）船舶抵押权人和抵押人的姓名或者名称、住所；
- （二）抵押船舶的名称、国籍、船舶所有权证书的颁发机关和证书号码；
- （三）所担保的债权数额、受偿期限；
- （四）抵押权登记的时间。

船舶抵押权的登记状况，允许公众查询。

第十四条 建造中的船舶可以设立船舶抵押权。

建造中的船舶办理抵押权登记，应当依照有关规定向船舶登记机关提交有关文件。

第十五条 除合同另有约定外，抵押人应当对抵押船舶进行保险；未保险的，抵押权人有权对该船舶进行保险，保险费由抵押人负担。

第十六条 除船舶共有人另有约定外，以共有船舶设立抵押权的，按照下列情形处理：

- （一）船舶按份共有的，应当取得持有三分之二以上份额的共有人的同意；
- （二）船舶共同共有的，应当取得全体共有人的同意。

船舶共有人设立的抵押权，不因船舶共有权的分割而受影响。

第十七条 船舶抵押权设立后，抵押人可以转让抵押船舶。当事人另有约定的，按照其约定。抵押船舶转让的，船舶抵押权不受影响。

第十八条 船舶抵押担保的债权转让的，抵押权一并转让，但是法律另有规定或者当事人另有约定的除外。

第十九条 同一船舶设立两个以上船舶抵押权的，其清偿顺序按照以下情形确定：

- (一) 船舶抵押权已经登记的，按照登记的时间先后顺序受偿；
- (二) 船舶抵押权已经登记的先于未登记的受偿；
- (三) 船舶抵押权未登记的，按照担保的债权比例受偿。

第二十条 抵押船舶毁损、灭失或者被征收的，抵押权人可以就获得的保险金、赔偿金、补偿金等优先受偿。

第三节 船舶优先权

第二十一条 船舶优先权，是指海事请求人依照本法规定，向船舶所有人、光船承租人、船舶管理人或者船舶经营人提出海事请求，对产生该海事请求的船舶具有优先受偿的权利。

第二十二条 下列各项海事请求具有船舶优先权：

- (一) 船长、船员和其他船上在岗人员因在船上工作产生的工资、其他劳动报酬、船员遣返费用、社会保险费用的给付请求；
- (二) 在船舶营运中发生的人身伤亡的赔偿请求；
- (三) 船舶吨税、引航费和其他港口规费的缴付请求；
- (四) 海难救助的救助款项的给付请求；
- (五) 在船舶营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求，但是不包括本船所载的货物、集装箱和旅客行李的灭失或者损坏的赔偿请求。

根据中华人民共和国缔结或者参加的国际条约或者法律、行政法规的强制性规定，已经取得民事责任保险或者具有相应的财务保证的，在该保险或者财务保证的范围内，前款第二项、第五项规定的海事请求不具有船舶优先权。

第二十三条 本法第二十二条第一款所列各项海事请求，按照顺序受偿。但是，第四项海事请求，后于第一项至第三项发生的，应当先于第一项至第三项受偿。

本法第二十二条第一款第一项、第二项、第三项、第五项中有两个以上海事请求的，不分先后，同时受偿，不足受偿的，按照比例受偿；第四项中有两个以上海事请求的，后发生的先受偿。

第二十四条 因行使船舶优先权产生的诉讼费用，保存、拍卖或者变卖船舶和分配船舶价款产生的费用，以及为海事请求人的共同利益而支付的其他费用，应当从船舶拍卖或者变卖所得价款中先行拨付。

第二十五条 船舶优先权不因船舶所有权的转让而消灭。但是，船舶转让时，船舶优先权自法院应受让人申请予以公告之日起满六十日不行使的除外。

第二十六条 本法第二十二条规定的具有船舶优先权的海事请求发生转让或者代位的，该项船舶优先权随之转移。

第二十七条 船舶优先权应当通过法院扣押产生优先权的船舶行使。

第二十八条 除本法第二十五条规定的情形外，船舶优先权因下列原因之一而消灭：

- (一) 自产生之日起满一年不行使；
- (二) 船舶被法院依法拍卖或者变卖；
- (三) 船舶灭失。

前款第一项规定的一年期限不得中止或者中断。

本法第二十二条第一款第一项规定的海事请求具有的船舶优先权的一年期限，自海事请求人从其任职的船舶上离船之日起算。

第二十九条 本节规定不影响本法第十一章关于海事赔偿责任限制规定的实施。

第四节 船舶留置权

第三十条 船舶留置权，是指造船人、修船人在合同另一方未按照约定支付船舶建造或者修理费用时，留置已经合法占有的船舶，并就该船舶优先受偿的权利。

船舶留置权在造船人、修船人不再占有建造或者修理的船舶时消灭。

船舶留置权先于船舶抵押权受偿，后于船舶优先权受偿。

第三十一条 除另有约定外，造船人、修船人留置船舶满六十日后，债务人仍不履行债务的，可以与债务人协议以留置船舶折价，也可以就拍卖、变卖留置船舶所得的价款优先受偿。

第三十二条 在留置期间，船舶被法院扣押并拍卖、变卖的，不影响船舶留置权人优先受偿的权利。

第三章 船 员

第一节 一般规定

第三十三条 船员，是指包括船长在内的船上一切任职人员。

第三十四条 中国籍船员应当依照有关船员管理的法律、行政法规的规定取得相应的船员适任证书和健康证明。

外国籍船员在中国籍船舶上工作的，按照有关船员管理的法律、行政法规的规定执行。

第三十五条 从事国际航行船舶的中国籍船员，应当依法持有中华人民共和国海事管理机构颁发的海员证和有关证书。

第三十六条 船员用人单位应当依照有关法律、行政法规和中华人民共和国缔结或者参加的有关船员劳动与社会保障国际条约的规定，与船员订立劳动合同。

船员的任用和船员劳动与社会保障方面的权利义务，本法没有规定的，适用有关法律、行政法规的规定。

第二节 船 长

第三十七条 船长负责管理和指挥船舶。

船长在其职权范围内发布的命令，船员、旅客和其他在船人员应当执行。

船长应当采取必要的措施，保护船舶和在船人员、文件、邮件、货物以及其他财产，防治船舶污染生态环境。

第三十八条 为保障在船人员和船舶的安全，船长有权对在船上涉嫌进行违法犯罪活动的人员采取禁闭或者其他必要措施，并防止其隐匿、毁灭、伪造证据。

船长采取前款措施，应当制作案情报告书，由船长和两名以上在船人员签字，连同涉嫌违法犯罪活动的人员送交有关机关处理。

第三十九条 船长应当将船上发生的出生或者死亡事件记入航海日志，并在两名证人的参加下制作证明书。死亡证明书应当附有死者遗物清单。死者有遗嘱的，船长应当予以证明。死亡证明书和遗嘱由船长负责保管，并送交家属或者有关方面。

第四十条 船舶发生海上事故，危及在船人员和财产安全时，船长应当组织船员和其他在船人员尽力施救。在船舶沉没、毁灭不可避免的情况下，船长有权作出弃船决定。

弃船时，船长应当采取一切措施，首先组织旅客安全离船，然后安排船员离船，船长应当最后离船。在离船前，船长应当指挥船员尽力抢救航海日志、轮机日志、油类记录簿、无线电记录簿、本航次使用过的海图和文件，以及贵重物品、邮件和现金，指挥船员关闭油舱阀门等设备以防止或者减少污染发生。

第四十一条 船长管理船舶和指挥船舶的责任，不因引航员引领船舶而解除。

第四十二条 船长在航行中死亡或者因故不能执行职务时，应当由驾驶员中职务最高的人代理船长职务；在下一个港口开航前，船舶所有人、船舶经营人或者船舶管理人应当指派新船长接任。

第四章 海上货物运输合同

第一节 一般规定

第四十三条 海上货物运输合同，是指承运人收取运费，负责将托运人托运的货物经海路由一港运至另一港的合同，包括国际海上货物运输合同和中华人民共和国港口之间的国内海上货物运输合同。

第四十四条 本章下列用语的含义：

（一）承运人，是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。

（二）实际承运人，是指接受承运人委托或者转委托，实际履行本法第四十九条规定的全部或者部分承运人义务的人。

（三）托运人，是指：

1.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。

2.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。

(四) 收货人，是指有权提取货物的人。

(五) 货物，包括活动物和由托运人提供的用于集装货物的集装箱、货盘、车辆或者类似的装运器具。

(六) 运输单证，是指提单、海运单以及其他证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船的单证。

(七) 提单，是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的单证。

第四十五条 违反本章规定的海上货物运输合同和作为合同证明的提单或者其他运输单证中的条款，以及将货物的保险利益转让给承运人的条款或者类似条款无效。此类条款的无效，不影响该合同和提单或者其他运输单证中其他条款的效力。

第四十六条 本法第四十五条的规定不影响承运人在本章规定的承运人责任和义务之外，增加其责任和义务。

第二节 承运人的责任

第四十七条 承运人对集装箱装运的货物的责任期间，是指从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。承运人对非集装箱装运的货物的责任期间，是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。在承运人的责任期间，货物发生灭失或者损坏，除本节另有规定外，承运人应当承担赔偿责任。

前款规定，不影响承运人就非集装箱装运的货物在装船前和卸船后所承担的责任达成任何协议。

第四十八条 承运人在船舶开航前和开航当时，应当谨慎处理，使船舶处于适航状态，妥善配备船员、装备船舶和配备供应品，并使货舱、船舶其他载货处所以及承运人提供的载货集装箱适于并能安全收受、载运和保管货物。

国内海上货物运输的承运人，还应当在航程中尽到前款义务。

第四十九条 承运人应当妥善、谨慎地接收、装载、搬移、积载、运输、保管、照料、卸载和交付所运货物。

第五十条 承运人应当按照约定的或者习惯的或者地理上的航线，将货物运往卸货港。

船舶在海上或者与海相通的可航水域为救助或者企图救助人命或者财产而发生的绕航或者其他合理绕航，不属于违反前款规定的行为。

第五十一条 货物未能在明确约定的期限内，在约定的卸货港交付的，构成迟延交付；国内海上货物运输中，货物未能在合理期限内交付的，也构成迟延交付。

除依照本章规定承运人不承担赔偿责任的情形外，由于承运人的过错，致使货物因迟延交付而灭失、损坏或者遭受其他经济损失的，承运人应当承担赔偿责任。

承运人未能在本条第一款规定的期限届满六十日内交付货物，有权对货物灭失提出赔偿请求的人可以认为货物已经灭失。

第五十二条 在责任期间货物发生的灭失、损坏，或者迟延交付是由于下列原因之一造成的，承运人不承担赔偿责任：

（一）船长、船员、引航员或者承运人的其他受雇人在驾驶船舶或者管理船舶中的过错；

（二）船上火灾，但是由于承运人本人的过错所造成的除外；

（三）天灾，海上或者与海相通的可航水域的危险或者意外事故；

（四）战争或者武装冲突、海盗或者恐怖活动；

（五）政府或者主管部门的行为、检疫限制，或者非因承运人、实际承运人或者其受雇人、代理人原因引起的司法扣押；

（六）罢工、停工或者劳动受到限制；

（七）在海上或者与海相通的可航水域救助、企图救助人命或者财产；

（八）托运人、货物所有人、收货人或者他们的受雇人、代理人的行为；

（九）货物的自然特性或者固有缺陷；

（十）货物包装不当或者标志欠缺、不清；

（十一）经谨慎处理仍不能发现的船舶潜在缺陷；

（十二）非由于承运人、实际承运人或者其受雇人、代理人的过错造成的其他原因。

前款第一项、第二项不适用于国内海上货物运输。

承运人依照本条第一款规定免除赔偿责任的，除第二项规定的原因外，应当承担举证责任。

第五十三条 因运输活动物固有的特殊风险造成活动物灭失、损害或者迟延交付的，承运人不承担赔偿责任。但是，承运人应当证明其已经履行托运人关于运输活动物的特别要求，并证明根据实际情况，灭失、损害或者迟延交付是由于运输活动物固有的特殊风险造成的。

第五十四条 承运人在舱面上载运货物，应当与托运人达成协议，或者符合航运惯例，或者符合有关法律、行政法规的规定。

承运人依照前款规定将货物装载在舱面上，对由于此种载运的特殊风险造成的货物灭失、损坏或者迟延交付，不承担赔偿责任。

承运人与托运人达成协议在舱面上载运货物的，应当在提单中载明；未载明的，不得对抗善意第三人。

第五十五条 货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人或者承运人的受雇人、代理人不能免除赔偿责任的原因和其他原因共同造成的，承运人仅在其不能免除赔偿责任的范围内承担赔偿责任；但是，承运人对其他原因造成的灭失、损坏或者迟延交付应当承担举证责任。

第五十六条 货物灭失的赔偿额，按照货物的实际价值计算；货物损坏的赔偿额，按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算。

货物的实际价值，按照在交货地交付时的市场价格计算；不能确定在交货地交付时的市场价格的，按照货物装船时的价值加保险费加运费计算。

前款规定的货物实际价值，赔偿时应当减去因货物灭失或者损坏而少付或者免付的有关费用。

第五十七条 承运人对货物灭失或者损坏的赔偿限额，按照货物件数或者其他货运单位数计算，每件或者每个其他货运单位为 666.67 计算单位，或者按照货物毛重计算，每千克为 2 计算单位，以其中赔偿限额较高的为准。但是，托运人在货物装运前已经申报其性质和价值并在提单中载明，或者承运人与托运人已经另行约定高于本条规定的赔偿限额的除外。

货物用集装箱、货盘、车辆或者类似装运器具集装的，提单中载明装在此类装运器具中的货物件数或者其他货运单位数，视为前款规定的货物件数或者其他货运单位数；未载明的，每一装运器具视为一件货物或者一个其他货运单位。

装运器具不属于承运人所有或者非由承运人提供的，装运器具本身应当视为一件货物或者一个其他货运单位。

第五十八条 承运人对于货物因迟延交付造成经济损失的赔偿限额，为所迟延交付的货物的运费数额。货物的灭失、损坏和迟延交付同时发生的，承运人的赔偿责任限额适用本法第五十七条第一款规定的限额。

第五十九条 就海上货物运输合同所涉及的货物灭失、损坏或者迟延交付通过诉讼、仲裁等方式对承运人提起的任何赔偿请求，无论海事请求人是否为合同的一方，也无论是根据合同或者侵权行为提出请求，均适用本章关于承运人的抗辩理由和限制赔偿责任的规定。

对承运人的受雇人或者代理人提起前款赔偿请求的，承运人的受雇人或者代理人证明其行为在受雇或者受委托的范围内的，适用前款规定。

第六十条 经证明，货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，承运人不得援用本法第五十七条或者第五十八条限制赔偿责任的规定。

经证明，货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人的受雇人、代理人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，承运人的受雇人或者代理人不得援用本法第五十七条或者第五十八条限制赔偿责任的规定。

第六十一条 承运人将货物运输或者部分运输委托给实际承运人履行的，承运人仍然应当依照本章规定对全部运输负责。对实际承运人承担的运输，承运人应当对实际承运人的行为或者实际承运人的受雇人、代理人在受雇或者受委托的范围内行为负责。

虽有前款规定，在海上货物运输合同中明确约定合同所包括的特定的部分运输由承运人以外的指定的实际承运人履行的，合同可以同时约定，货物在指定的实际承运人掌管期间发生的灭失、损坏或者迟延交付，承运人不承担赔偿责任。但是，此种约定应当在提单中载明；未载明的，不得对抗善意第三人。

第六十二条 本章关于承运人责任的规定，适用于实际承运人。对实际承运人的受雇人、代理人提起赔偿请求的，适用本法第五十九条第二款和第六十条第二款的规定。

第六十三条 承运人承担本章未规定的义务或者放弃本章赋予的权利的任何特别协议，经实际承运人书面明确同意的，对实际承运人发生效力；实际承运人是否同意，不影响此项特别协议对承运人的效力。

第六十四条 承运人与实际承运人均负有赔偿责任的，应当在此项责任范围内承担连带责任。

第六十五条 就货物的灭失、损坏或者迟延交付分别向承运人、实际承运人以及他们的受雇人、代理人提出赔偿请求的，赔偿总额不得超过本法第五十七条或者第五十八条规定的限额。

第六十六条 本法第六十一条至第六十五条的规定，不影响承运人和实际承运人之间相互追偿。

第三节 托运人的责任

第六十七条 托运人应当按照海上货物运输合同的约定将货物交付承运人运输，并保证交付运输的货物适于约定的运输。

第六十八条 托运人托运货物，应当妥善包装，并向承运人保证货物装船时所提供货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积的正确性；由于包装不当或者上述资料不正确，对承运人造成损失的，托运人应当承担赔偿责任。

承运人依照前款规定享有的受偿权利，不影响其根据海上货物运输合同对托运人以外的人所承担的责任。

第六十九条 托运人应当及时向港口、海关和其他主管机关办理货物运输所需要的各项手续，并将已办理各项手续的单证送交承运人；因办理各项手续不及时、不完备或者不正确，使承运人的利益受到损害的，托运人应当承担赔偿责任。

第七十条 托运人托运危险货物，应当按照有关海上危险货物运输的规定妥善包装，作出危险品标志和标签，并将货物正式名称和性质以及应当采取的预防危害措施、应急处置措施书面通知承运人；托运人未通知或者通知有误的，承运人可以在任何时间、任何地点根据情况需要将货物卸下、销毁或者消除危险性，而不承担赔偿责任。托运人对承运人因运输此类货物所受到的损害，应当承担赔偿责任。

承运人知道危险货物的性质并已同意装运的，仍然可以在该项货物对于船舶、人员或者其他货物构成实际危险时，将货物卸下、销毁或者消除危险性，并且不承担赔偿责任。但是，本款规定不影响共同海损的分摊。

第七十一条 托运人应当按照约定向承运人支付运费。

托运人与承运人可以约定运费由收货人支付；但是，此项约定应当在运输单证中载明。

第七十二条 托运人对承运人、实际承运人所遭受的损失或者船舶所遭受的损坏，不承担赔偿责任；但是，此种损失或者损坏是由于托运人或者托运人的受雇人、代理人的过错造成的除外。

托运人的受雇人、代理人对承运人、实际承运人所遭受的损失或者船舶所遭受的损坏，不承担赔偿责任；但是，此种损失或者损坏是由于托运人的受雇人、代理人的过错造成的除外。

第四节 运输单证

第七十三条 货物由承运人接收或者装船后，应托运人的要求，承运人应当签发提单。提单可以由承运人授权的人签发；由载货船舶的船长签发的，视为代表承运人签发。

第七十四条 提单内容包括下列各项：

（一）货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积，以及运输危险货物时对危险性质的说明；

（二）承运人的名称和主营业地；

（三）船舶名称；

（四）托运人的名称；

（五）收货人的名称或者关于收货人的指示说明；

（六）装货港；

（七）卸货港；

（八）多式联运提单增列接收货物地点和交付货物地点；

(九) 提单的签发日期、地点和份数;

(十) 运费的支付;

(十一) 承运人或者其代表的签名。

提单缺少前款规定的一项或者几项的, 不影响提单的性质; 但是, 提单应当符合本法第四十四条第七项的规定。

第七十五条 货物装船前, 承运人已经应托运人的要求签发收货待运提单或者其他单证的, 货物装船完毕, 托运人可以将收货待运提单或者其他单证退还承运人, 换取已装船提单; 承运人也可以在收货待运提单上加注承运船舶的船名和装船日期, 加注后的收货待运提单视为已装船提单。

第七十六条 承运人或者代其签发提单的人知道或者有合理的根据怀疑提单记载的货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积与实际接收的货物不符, 在签发已装船提单的情况下怀疑与已装船的货物不符, 或者没有适当的方法核对提单记载的, 可以在提单上批注, 说明不符之处、怀疑的根据或者说明无法核对。

第七十七条 承运人或者代其签发提单的人未在提单上批注货物表面状况的, 视为货物的表面状况良好。

第七十八条 除依据本法第七十六条的规定作出批注外, 承运人或者代其签发提单的人签发的提单, 是承运人已经按照提单所载状况收到货物或者货物已经装船的初步证据; 承运人向包括收货人在内的善意第三人提出的货物状况与提单记载不同的证据, 不予承认。

第七十九条 承运人与收货人、提单持有人之间的权利义务关系, 按照提单确定。未签发提单的, 承运人与收货人之间的权利义务关系适用本章有关规定。

收货人、提单持有人不承担在装货港发生的滞期费、亏舱费和其他与装货有关的费用, 但是提单中明确载明上述费用由收货人、提单持有人承担的除外。

第八十条 记名提单不得转让。

指示提单经过记名背书或者空白背书转让。

不记名提单无需背书即可转让。

第八十一条 承运人签发提单以外的单证用以证明收到待运货物的, 此项单证即为订立海上货物运输合同和承运人接收该单证中所列货物的初步证据。

承运人签发的此类单证不得转让。

第五节 电子运输记录

第八十二条 电子运输记录, 是指承运人根据海上货物运输合同, 以电子通信方式发出, 证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船的信息, 包括可转让电子运输记录和不可转让电子运输记录。

符合法律、行政法规规定条件的电子运输记录与运输单证具有同等效力。电子运输记录不得仅因采取电子形式而否定其法律效力。

本法有关运输单证的规定适用于电子运输记录。

第八十三条 承运人和托运人协商一致，可以签发、使用电子运输记录。

第八十四条 电子运输记录应当符合下列要求：

- (一) 记录信息包含本法第七十四条相关内容，并可供调取查用；
- (二) 记录信息内容完整、准确；
- (三) 签发人能够被识别；
- (四) 持有人能够证明其身份。

第八十五条 可转让电子运输记录除符合本法第八十四条规定外，还应当包括可转让性信息和转让程序。

可转让电子运输记录应当采取可靠的方法或者通过可靠的交易系统，确保记录的单一性和完整性，保障持有人对记录的排他性控制。

可转让电子运输记录的转让和排他性控制、记录形式的转换方式、可靠方法或者交易系统的认定标准等，由国家网信部门会同国务院交通运输主管部门另行制定。

第八十六条 经承运人和托运人、运输单证持有人协商一致，电子运输记录与运输单证之间可以互相转换。

电子运输记录与运输单证互相转换，应当注明转换的说明信息，保证记载内容转换前后一致。单证形式的转换不改变当事人的权利义务。

电子运输记录与运输单证完成转换后，原运输单证或者电子运输记录随即失效。

第六节 货物交付

第八十七条 承运人交付货物，按照下列规定执行：

- (一) 签发记名提单的，凭提单向记名收货人交付；
- (二) 签发指示提单的，凭提单向被背书的提单受让人交付；
- (三) 签发不记名提单或者签发指示提单经空白背书的，凭提单向提单持有人交付；
- (四) 签发可转让电子运输记录的，向电子运输记录的持有人交付；
- (五) 其他情形，凭收货人的身份证明向收货人交付。

第八十八条 承运人向收货人交付货物时，收货人应当将货物灭失或者损坏的情况书面通知承运人；未通知的，此项交付视为承运人已经按照运输单证的记载交付以及货物状况良好的初步证据。

货物灭失或者损坏的情况非显而易见的，收货人应当在非集装箱货物交付的次日起连续七日内或者集装箱货物交付的次日起连续十五日内，向承运人提交书面通知；未提交的，适用前款规定。

货物交付时，收货人已经与承运人对货物进行联合检查或者检验的，无需就所查明的灭失或者损坏的情况提交书面通知。

第八十九条 承运人自向收货人交付货物的次日起连续六十日内，未收到收货人就货物因迟延交付造成经济损失而提交的书面通知的，不承担赔偿责任。

第九十条 收货人在目的港提取货物前或者承运人在目的港交付货物前，可以要求检验机构对货物状况进行检验；要求检验的一方应当支付检验费用，但是有权向造成货物损失的责任方追偿。

第九十一条 承运人和收货人对本法第八十八条和第九十条规定的检验，应当相互提供合理的便利条件。

第九十二条 货物由实际承运人交付的，收货人依据本法第八十八条的规定向实际承运人提交的书面通知，与向承运人提交书面通知具有同等效力；向承运人提交的书面通知，与向实际承运人提交书面通知具有同等效力。

第九十三条 在卸货港无人提取货物的，船长可以将货物卸在仓库或者其他适当场所，由此产生的费用和风险由托运人承担，但是应当及时通知托运人。

收货人已经行使海上货物运输合同权利但是迟延、拒绝提取货物的，船长可以按照前款规定处理货物，由此产生的费用和风险由收货人承担。

第九十四条 应当向承运人支付的运费、共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的必要费用以及应当向承运人支付的其他费用没有付清，又没有提供适当担保的，承运人可以留置相应的货物。

运输单证载明运费预付或者类似性质声明的，承运人不得以运费未支付为由留置货物，但是收货人为托运人的除外。

第九十五条 承运人依据本法第九十四条规定留置的货物，自船舶抵达卸货港的次日起满六十日无人提取的，承运人可以申请法院拍卖；货物易腐烂变质或者货物的保管费用加上应当向承运人支付的费用可能超过货物价值的，承运人可以申请提前拍卖。

拍卖所得价款，用于清偿保管、拍卖货物的费用和运费以及应当向承运人支付的其他有关费用；不足的金额，承运人有权向托运人追偿；剩余的金额，退还托运人；无法退还、自拍卖之日起满一年又无人领取的，归国家所有。

第七节 合同的变更和解除

第九十六条 在承运人责任期间内，托运人可以书面通知承运人中止运输、返还货物、变更卸货港或者将货物交给其他收货人，但是应当赔偿承运人因此遭受的损失。

有下列情形之一的，承运人可以拒绝托运人的要求，但是应当立即通知托运人：

（一）承运人因客观条件无法满足托运人的要求，或者满足此种要求将影响承运人正常营运；

（二）承运人预计满足托运人的要求将产生额外费用或者使承运人遭受经济损失，要求托运人提供相应担保，托运人未提供担保；

（三）托运人未按照承运人的要求出示已签发的运输单证。

第九十七条 船舶在装货港开航前，托运人可以要求解除合同。但是，除合同另有约定外，托运人应当向承运人支付约定运费的一半；货物已经装船的，并应当负担装货、卸货和其他与此有关的费用。

第九十八条 船舶在装货港开航前，因不可抗力或者其他不能归责于承运人和托运人的原因致使合同不能履行的，双方均可以解除合同，并互相不承担赔偿责任。除合同另有约定外，运费已经支付的，承运人应当将运费退还给托运人；货物已经装船的，托运人应当承担装卸费用；已经签发运输单证的，托运人应当将运输单证退还承运人。

第九十九条 因不可抗力或者其他不能归责于承运人和托运人的原因致使船舶不能在合同约定的目的港卸货的，除合同另有约定外，船长有权将货物在目的港邻近的安全港口或者地点卸载，视为已经履行合同。

船长决定将货物卸载的，应当及时通知托运人或者收货人，并考虑托运人或者收货人的利益。

第八节 多式联运合同的特别规定

第一百条 本法所称多式联运合同，是指多式联运经营人以包括海上运输方式在内的两种以上的不同运输方式，负责将货物从接收地运至目的地交付收货人，并收取全程运费的合同。

前款所称多式联运经营人，是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立多式联运合同的人。

第一百零一条 多式联运经营人对多式联运货物的责任期间，自接收货物时起至交付货物时止。

第一百零二条 多式联运经营人负责履行或者组织履行多式联运合同，并对全程运输负责。

多式联运经营人与参加多式联运的各区段承运人，可以就多式联运合同的各区段运输，另以合同约定相互之间的责任。但是，此项合同不得影响多式联运经营人对全程运输所承担的责任。

第一百零三条 货物的灭失、损坏或者迟延交付发生于多式联运的某一运输区段的，多式联运经营人的赔偿责任、责任限额和时效，依照调整该区段运输方式的有关法律确定。

第一百零四条 货物的灭失、损坏或者迟延交付发生的运输区段不能确定的，多式联运经营人应当依照本章关于承运人赔偿责任、责任限额和本法关于时效的规定承担赔偿责任。

第五章 海上旅客运输合同

第一百零五条 海上旅客运输合同，是指承运人以客轮、邮轮等适合的船舶经海路运输旅客及其行李，由旅客支付票款的合同。

第一百零六条 本章下列用语的含义：

（一）承运人，是指本人或者委托他人以本人名义与旅客订立海上旅客运输合同的人。

（二）实际承运人，是指接受承运人委托或者转委托，从事旅客及其行李全部运输或者部分运输的人。

（三）旅客，是指根据海上旅客运输合同运输的人；经承运人同意，根据海上货物运输合同，随船护送货物的人，视为旅客。

（四）行李，是指根据海上旅客运输合同由承运人载运的任何物品或者车辆，但是活动物除外。

（五）自带行李，是指旅客自行携带、保管或者放置在客舱中的行李。

第一百零七条 旅客客票是海上旅客运输合同成立的凭证。

第一百零八条 海上旅客运输合同中含有下列内容之一的条款无效：

（一）免除承运人对旅客应当承担的法定责任；

（二）降低本章规定的承运人责任限额；

（三）对本章规定的举证责任作出相反的约定；

（四）限制旅客提出赔偿请求的权利。

前款规定的合同条款的无效，不影响合同其他条款的效力。

第一百零九条 海上旅客运输的运输期间，自旅客登船时起至旅客离船时止。客票票价含接送费用的，运输期间包括承运人经水路将旅客从岸上接到船上和从船上送到岸上的时间，但是不包括旅客在港站内、码头上或者在港口其他设施内的时间。

旅客自带行李的运输期间适用前款规定。旅客自带行李由承运人或者其受雇人、代理人接收尚未交还给旅客的，运输期间包括旅客在港站内、码头上或者在港口其他设施内的时间。

旅客自带行李以外的其他行李，运输期间自旅客将行李交付承运人或者承运人的受雇人、代理人时起至承运人或者承运人的受雇人、代理人交还旅客时止。

第一百一十条 旅客无票乘船、越级乘船、超程乘船或者持不符合减价条件的优惠客票乘船的，应当按照规定补足票款，承运人可以按照规定加收票款；拒不支付票款的，船长有权在适当地点令其离船，承运人有权要求其支付。

第一百一十一条 旅客不得随身携带或者在行李中夹带违禁品或者易燃、易爆、有毒、有腐蚀性、有放射性以及其他有可能危及船上人身和财产安全的危险品。

承运人有权将旅客随身携带或者在行李中夹带的违禁品、危险品卸下、销毁或者消除危险性，或者送交有关部门，而不承担赔偿责任。

旅客违反本条第一款规定，造成损害的，应当承担赔偿责任。

第一百一十二条 在本法第一百零九条规定的旅客及其行李的运输期间，因承运人或者承运人的受雇人、代理人在受雇或者受委托的范围内的过错引起事故，造成旅客人身伤亡或者行李灭失、损坏的，承运人应当承担赔偿责任。

请求人对承运人或者承运人的受雇人、代理人的过错，应当承担举证责任；但是，本条第三款、第四款规定的情形除外。

旅客的人身伤亡或者自带行李、旅客车辆所载行李的灭失、损坏，是因船舶的沉没、碰撞、搁浅、爆炸、火灾或者船舶的缺陷引起的，承运人或者承运人的受雇人、代理人除非提出相反证据，应当视为其有过错。

旅客自带行李、旅客车辆所载行李以外的其他行李的灭失或者损坏，无论因何种事故引起，承运人或者承运人的受雇人、代理人除非提出相反证据，应当视为其有过错。

第一百一十三条 经承运人证明，旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏是因旅客本人的过失或者旅客和承运人的共同过失造成的，可以免除或者相应减轻承运人的赔偿责任。

经承运人证明，旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏是因旅客本人的故意造成的，或者旅客的人身伤亡是旅客本人健康原因造成的，承运人不承担赔偿责任。

第一百一十四条 承运人对旅客的货币、金银、珠宝、有价证券或者其他贵重物品所发生的灭失、损坏，不承担赔偿责任。

旅客与承运人约定将前款规定的物品交由承运人保管的，承运人应当依据本法第一百一十五条的规定承担赔偿责任；双方书面约定的赔偿数额高于本法第一百一十五条规定的赔偿责任限额的，承运人应当按照约定的数额承担赔偿责任。

第一百一十五条 承运人在每次海上旅客运输中的赔偿责任限额，按照下列规定执行：

（一）旅客人身伤亡的，每名旅客不超过 175000 计算单位；

（二）旅客自带行李灭失或者损坏的，每名旅客不超过 1800 计算单位；

(三) 旅客车辆包括该车辆所载行李灭失或者损坏的, 每一车辆不超过 10000 计算单位;

(四) 本款第二项、第三项以外的旅客其他行李灭失或者损坏的, 每名旅客不超过 2700 计算单位。

承运人和旅客可以约定承运人对旅客车辆和旅客车辆以外的其他行李损失的免赔额。但是, 对每一车辆损失的免赔额不得超过 300 计算单位, 对每名旅客的车辆以外的其他行李损失的免赔额不得超过 135 计算单位。在计算每一车辆或者每名旅客的车辆以外的其他行李的损失赔偿数额时, 应当扣除约定的承运人免赔额。

承运人和旅客可以书面约定高于本条第一款规定的赔偿责任限额。

第一百一十六条 经证明, 旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏是因承运人的故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的, 承运人不得援用本法第一百一十四条和第一百一十五条限制赔偿责任的规定。

经证明, 旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏是因承运人的受雇人、代理人的故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的, 承运人的受雇人、代理人不得援用本法第一百一十四条和第一百一十五条限制赔偿责任的规定。

第一百一十七条 行李发生明显损坏的, 旅客应当按照下列规定向承运人或者承运人的受雇人、代理人提交书面通知:

- (一) 自带行李、旅客车辆所载行李, 应当在旅客离船前或者离船时提交;
- (二) 其他行李, 应当在行李交还前或者交还时提交。

行李的损坏不明显, 旅客在离船时或者行李交还时难以发现的, 以及行李发生灭失的, 旅客应当在离船或者行李交还或者应当交还之日起十五日内, 向承运人或者承运人的受雇人、代理人提交书面通知。

旅客未依据本条第一款、第二款规定及时提交书面通知的, 除非提出相反证据, 视为已经完整无损地收到行李。

行李交还时, 旅客已经与承运人对行李进行联合检查或者检验的, 无需提交书面通知。

第一百一十八条 就旅客人身伤亡或者行李灭失、损坏通过诉讼、仲裁等方式对承运人提起的任何赔偿请求, 无论请求人是否为合同的一方, 也无论是根据合同或者侵权行为提出请求, 均适用本章关于承运人的抗辩理由和限制赔偿责任的规定。

对承运人的受雇人、代理人提起前款赔偿请求的, 承运人的受雇人或者代理人证明其行为在受雇或者受委托的范围内的, 适用前款规定。

第一百一十九条 承运人将旅客及其行李全部运输或者部分运输委托给实际承运人履行的, 仍然应当依照本章规定, 对全部运输负责。实际承运人履行运

输的，承运人应当对实际承运人的行为或者实际承运人的受雇人、代理人在受雇或者受委托的范围内的行为负责。

第一百二十条 本章关于承运人责任的规定，适用于实际承运人。本章关于承运人的受雇人、代理人责任的规定，适用于实际承运人的受雇人、代理人。

第一百二十一条 承运人承担本章未规定的义务或者放弃本章赋予的权利的任何特别协议，经实际承运人书面明确同意的，对实际承运人发生效力；实际承运人是否同意，不影响此项特别协议对承运人的效力。

第一百二十二条 承运人与实际承运人均负有赔偿责任的，应当在此项责任范围内承担连带责任。

第一百二十三条 就旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏，分别向承运人、实际承运人以及他们的受雇人、代理人提出赔偿请求的，赔偿总额不得超过本法第一百一十五条规定的限额。

第一百二十四条 本法第一百一十九条至第一百二十三条的规定，不影响承运人和实际承运人之间相互追偿。

第一百二十五条 承运人或者实际承运人应当对旅客人身伤亡赔偿责任进行责任保险或者取得相应的财务保证。

第一百二十六条 旅客人身伤亡损害赔偿请求可以直接向责任保险人或者财务保证人提出。承运人或者实际承运人丧失本章规定的限制赔偿责任权利的，不影响其责任保险人或者财务保证人援用本章规定限制赔偿责任。

责任保险人或者财务保证人有权以损害是因承运人或者实际承运人的故意造成的进行抗辩，并有权援用承运人或者实际承运人除破产或者清算之外的理由进行抗辩。

第六章 租船合同

第一节 一般规定

第一百二十七条 本法规定的租船合同，包括航次租船合同、定期租船合同和光船租赁合同。租船合同应当采用书面形式订立。

第一百二十八条 本章关于出租人和承租人之间权利义务的规定，仅在租船合同没有约定或者没有不同约定时适用。

第二节 航次租船合同

第一百二十九条 航次租船合同，是指船舶出租人向承租人提供船舶或者船舶的部分舱位，装运约定的货物，从一港运至另一港，由承租人支付约定运费的合同。

航次租船合同对出租人和承租人之间的权利义务没有约定或者约定不明时，除适用本节规定外，还适用本法第四章有关当事人之间权利义务的规定。

航次租船合同违反本法第四十八条和第五十条规定的条款无效。

第一百三十条 航次租船合同的内容，主要包括出租人和承租人的名称、船名、船籍、载货重量、容积、货名、装货港和目的港、受载期限、装卸期限、运费、滞期费、速遣费以及其他有关事项。

第一百三十一条 对于按照航次租船合同运输的货物签发的提单，提单持有人不是承租人的，承运人与该提单持有人之间的权利义务关系适用提单的约定。但是，提单中载明适用航次租船合同条款的，适用该航次租船合同的条款。

第一百三十二条 出租人应当提供约定的船舶；经承租人同意，可以更换船舶。出租人提供或者更换的船舶不符合合同约定的，承租人有权拒绝或者解除合同。

因出租人的过错未提供约定的船舶致使承租人遭受损失的，出租人应当承担赔偿责任。

第一百三十三条 出租人在约定的受载期限内未能提供船舶的，承租人有权解除合同。但是，出租人将船舶延误情况和船舶预期抵达装货港的日期通知承租人的，承租人应当自收到通知时起四十八小时内，将是否解除合同的决定通知出租人。

因出租人的过错延误提供船舶致使承租人遭受损失的，出租人应当承担赔偿责任。

第一百三十四条 航次租船合同的装货、卸货期限及其计算方法，超过装货、卸货期限后的滞期费和提前完成装货、卸货的速遣费，由双方约定。

第一百三十五条 承租人可以将其租用的船舶转租；转租后，原合同约定的权利和义务不受影响。

第一百三十六条 承租人应当提供约定的货物；经出租人同意，可以更换货物。但是，更换的货物对出租人不利的，出租人有权拒绝或者解除合同。

因未提供约定的货物致使出租人遭受损失的，承租人应当承担赔偿责任。

第一百三十七条 出租人应当在合同约定的卸货港卸货。合同订有承租人选择卸货港条款的，在承租人未按照合同约定及时通知确定的卸货港时，船长可以从约定的选卸港中自行选定一港卸货。承租人未按照合同约定及时通知确定的卸货港，致使出租人遭受损失的，应当承担赔偿责任。出租人未按照合同约定，擅自选定港口卸货致使承租人遭受损失的，应当承担赔偿责任。

第三节 定期租船合同

第一百三十八条 定期租船合同，是指船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，由承租人在约定的期间内按照约定的用途使用，并支付租金的合同。

第一百三十九条 定期租船合同的内容，主要包括出租人和承租人的名称、船名、船籍、船级、吨位、容积、船速、燃料消耗、航区、用途、租船期间、交船和还船的时间和地点以及条件、租金及其支付，以及其他有关事项。

第一百四十条 出租人应当按照合同约定的时间交付船舶。

出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同。出租人将船舶延误情况和船舶预期抵达交船港的日期通知承租人的，承租人应当自接到通知时起四十八小时内，将解除合同或者继续租用船舶的决定通知出租人。

因出租人的过错延误提供船舶致使承租人遭受损失的，出租人应当承担赔偿责任。

第一百四十一条 出租人交付船舶时，应当做到谨慎处理，使船舶处于适航状态。交付的船舶应当适于约定的用途。

出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

第一百四十二条 船舶在租期内不符合约定的适航状态或者其他状态，出租人应当采取可能采取的合理措施，使船舶状态尽快恢复。

船舶不符合约定的适航状态或者其他状态，不能正常营运连续满二十四小时的，对因此而损失的营运时间，承租人不付租金，但是上述状态是由承租人造成的除外。

第一百四十三条 承租人应当保证船舶在约定航区内的安全港口或者地点之间从事约定的海上运输。

承租人违反前款规定的，出租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

第一百四十四条 承租人应当保证船舶用于运输约定的合法货物。

承租人将船舶用于运输活动物或者危险货物的，应当事先征得出租人同意。

承租人违反本条规定致使出租人遭受损失的，应当承担赔偿责任。

第一百四十五条 承租人有权就船舶的营运向船长发出指示，但是不得违反定期租船合同的约定。

第一百四十六条 承租人可以将租用的船舶转租，但是应当将转租的情况及时通知出租人。租用的船舶转租后，原租合同约定的权利和义务不受影响。

第一百四十七条 船舶所有人转让已经租出的船舶的所有权，定期租船合同约定的当事人的权利和义务不受影响，但是应当及时通知承租人。船舶所有权转让后，原租船合同由受让人和承租人继续履行。

第一百四十八条 在合同期间，船舶进行海难救助的，承租人有权获得扣除救助费用、损失赔偿、船员应得部分以及其他费用后的救助款项的百分之五十。

第一百四十九条 承租人应当按照合同约定支付租金；未按照合同约定支付租金的，出租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

第一百五十条 承租人未向出租人支付租金或者合同约定的其他款项的，出租人对船上属于承租人的货物和财产以及转租船舶的收入享有留置权。

第一百五十一条 承租人向出租人交还船舶时，该船舶应当具有与出租人交船时相同的良好状态，但是船舶本身的自然磨损除外。

船舶未能保持与交船时相同的良好状态的，承租人应当负责修复或者给予赔偿。

第一百五十二条 经合理计算，完成最后航次的日期约为合同约定的还船日期，但是可能超过合同约定的还船日期的，承租人有权超期用船以完成该航次。超期期间，承租人应当按照合同约定的租金率支付租金；市场租金率高于合同约定的租金率的，承租人应当按照市场租金率支付租金。

第四节 光船租赁合同

第一百五十三条 光船租赁合同，是指船舶出租人向承租人提供不配备船员的船舶，在约定的期间内由承租人占有、使用和营运，并向出租人支付租金的合同。

第一百五十四条 光船租赁合同的内容，主要包括出租人和承租人的名称、船名、船籍、船级、吨位、容积、航区、用途、租船期间、交船和还船的时间和地点以及条件、船舶检验、船舶的保养维修、租金及其支付、船舶保险、合同解除的时间和条件，以及其他有关事项。

第一百五十五条 出租人应当在合同约定的港口或者地点，按照合同约定的时间，向承租人交付船舶以及船舶证书。交付船舶时，出租人应当做到谨慎处理，使船舶处于适航状态。交付的船舶应当适于合同约定的用途。

出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

第一百五十六条 在光船租赁期间，承租人负责船舶的保养、维修。

第一百五十七条 在光船租赁期间，承租人应当按照合同约定的船舶价值，以出租人同意的保险方式为船舶进行保险，并负担保险费用。

第一百五十八条 在光船租赁期间，因承租人对船舶占有、使用和营运的原因使出租人的利益受到影响或者遭受损失的，承租人应当负责消除影响或者赔偿损失。

因船舶所有权争议或者出租人所负的债务致使船舶被扣押的，出租人应当保证承租人的利益不受影响；致使承租人遭受损失的，出租人应当承担赔偿责任。

第一百五十九条 在光船租赁期间，未经出租人书面同意，承租人不得转让合同的权利和义务或者以光船租赁的方式将船舶进行转租。

第一百六十条 未经承租人事先书面同意，出租人不得在光船租赁期间对船舶设立抵押权。

出租人违反前款规定，致使承租人遭受损失的，应当承担赔偿责任。

第一百六十一条 承租人应当按照合同约定支付租金。承租人未按照合同约定的时间支付租金连续超过七日的，出租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

船舶灭失或者失踪的，租金应当自船舶灭失或者得知其最后消息之日起停止支付，预付租金应当按照比例退还。

第一百六十二条 本法第一百四十三条、第一百四十四条第一款、第一百五十一条和第一百五十二条的规定，适用于光船租赁合同。

第一百六十三条 订有租购条款的光船租赁合同，承租人按照合同约定向出租人付清租购费时，船舶所有权即归于承租人。

第七章 海上拖航合同

第一百六十四条 海上拖航合同，是指承拖方用拖轮将被拖物经海路从一地拖至另一地，而由被拖方支付拖航费的合同。

本章规定不适用于在港区内对船舶提供的拖轮服务。

第一百六十五条 海上拖航合同应当采用书面形式订立。海上拖航合同的内容，主要包括承拖方和被拖方的名称和住所、拖轮和被拖物的名称和主要尺度、拖轮马力、起拖地和目的地、起拖日期、拖航费及其支付方式，以及其他有关事项。

第一百六十六条 承拖方在起拖前和起拖当时，应当谨慎处理，使拖轮处于适航、适拖状态，妥善配备船员，配置拖航索具和配备供应品以及该航次必备的其他装置、设备。

被拖方在起拖前和起拖当时，应当做好被拖物的拖航准备，谨慎处理，使被拖物处于适拖状态，并向承拖方如实说明被拖物的情况，按照规定提供有关检验机构签发的被拖物适合拖航的证书和有关文件。

第一百六十七条 起拖前，因不可抗力或者其他不能归责于双方的原因致使合同不能履行的，双方均可以解除合同，并互相不承担赔偿责任。除合同另有约定外，拖航费已经支付的，承拖方应当退还给被拖方。

第一百六十八条 起拖后，因不可抗力或者其他不能归责于双方的原因致使合同不能继续履行的，双方均可以解除合同，并互相不承担赔偿责任。除合同另有约定外，拖航费按照实际完成的拖航部分确定。

第一百六十九条 因不可抗力或者其他不能归责于双方的原因致使被拖物不能拖至目的地的，除合同另有约定外，承拖方可以在目的地的邻近地点或者拖

轮船长选定的安全的港口或者锚泊地，将被拖物移交给被拖方或者其代理人，视为已经履行合同。

第一百七十条 被拖方未按照约定支付拖航费和其他合理费用的，承拖方对被拖物享有留置权。

第一百七十一条 在海上拖航过程中，承拖方或者被拖方遭受的损失，由一方的过错造成的，有过错的一方应当承担赔偿责任；由双方过错造成的，各方按照过错程度的比例承担赔偿责任。

虽有前款规定，经承拖方证明，被拖方的损失是由于下列原因之一造成的，承拖方不承担赔偿责任：

（一）拖轮船长、船员、引航员或者承拖方的其他受雇人、代理人在驾驶拖轮或者管理拖轮中的过错；

（二）拖轮在海上救助或者企图救助人命或者财产时的过错。

本条规定仅在海上拖航合同没有约定或者没有不同约定时适用。

第一百七十二条 在海上拖航过程中，由于承拖方或者被拖方的过错，造成第三人人身伤亡或者财产损失的，承拖方和被拖方对第三人承担连带赔偿责任。除合同另有约定外，一方支付的赔偿超过其应当承担的比例的，对另一方有追偿权。

第一百七十三条 拖轮所有人拖带其所有的或者经营的驳船载运货物，经海路由一港运至另一港的，视为海上货物运输。

第八章 船舶碰撞

第一百七十四条 船舶碰撞，是指船舶在海上或者与海相通的可航水域发生接触造成损害的事故。

船舶与船舶以外的任何其他非用于军事或者政府公务的船艇之间发生碰撞，适用本章的规定。

第一百七十五条 船舶发生碰撞，当事船舶的船长在不严重危及本船和船上人员安全的情况下，对于相碰的船舶和船上人员应当尽力施救。

碰撞船舶的船长应当尽可能将其船舶名称、船籍港、出发港和目的港通知对方。

第一百七十六条 船舶发生碰撞，是由于不可抗力或者其他不能归责于任何一方的原因或者无法查明的原因造成的，碰撞各方互相不承担赔偿责任。

第一百七十七条 船舶发生碰撞，是由于一船的过错造成的，由有过错的船舶承担赔偿责任。

第一百七十八条 船舶发生碰撞，碰撞的船舶互有过错的，各船按照过错程度的比例承担赔偿责任；过错程度相当或者过错程度的比例无法判定的，平均承担赔偿责任。

互有过错的船舶，对碰撞造成的船舶以及船上货物和其他财产的损失，依照前款规定的比例承担赔偿责任。碰撞造成第三人财产损失的，各船的赔偿责任均不超过其应当承担的比例。

互有过错的船舶，对造成的第三人的人身伤亡，承担连带赔偿责任。一船支付的赔偿超过本条第一款规定的比例的，有权向其他有过错的船舶追偿。

第一百七十九条 船舶因操纵不当或者不遵守航行规章，虽然实际上没有与其他船舶发生碰撞，但是使其他船舶以及船上的人员、货物或者其他财产遭受损失的，适用本章的规定。

第九章 海难救助

第一百八十条 本章规定适用于对海上或者与海相通的可航水域内遇险的船舶或者其他财产进行的救助。

船舶与船舶以外的任何其他非用于军事或者政府公务的船艇之间发生的救助关系，适用本章的规定。

除本法第一百八十五条关于撤销或者变更救助合同和第一百八十六条、第一百八十七条关于防止或者减轻生态环境损害的规定外，本章其他规定仅在救助合同没有约定或者没有不同约定时适用。

第一百八十一条 本章下列用语的含义：

（一）财产，是指非永久地和非有意地依附于岸线的任何财产，包括有风险的运费。

（二）救助款项，是指依照本章规定，被救助方应当向救助方支付的任何救助报酬、酬金或者补偿。

第一百八十二条 本章规定不适用于海上已经就位的从事海底矿物资源的勘探、开发或者生产的固定式、浮动式平台和移动式近海钻井装置。

第一百八十三条 船长在不严重危及本船和船上人员安全的情况下，有义务尽力救助海上人命。

第一百八十四条 救助方与被救助方就海难救助达成协议，救助合同成立。

遇险船舶的船长有权代表船舶所有人订立救助合同。遇险船舶的船长或者船舶所有人有权代表船上财产所有人订立救助合同。

第一百八十五条 有下列情形之一的，一方当事人起诉或者双方当事人协议仲裁的，受理争议的法院或者仲裁机构可以撤销、变更救助合同：

（一）合同在受胁迫或者危险情况的影响下订立，并且合同条款显失公平；

（二）根据合同支付的救助款项明显过高或者过低于实际提供的救助服务。

第一百八十六条 在救助作业过程中，救助方对被救助方负有下列义务：

（一）以应有的谨慎进行救助；

（二）以应有的谨慎防止或者减少生态环境损害；

(三) 在合理需要的情况下，寻求其他救助方援助；

(四) 接受被救助方要求其他救助方参与救助作业的合理要求，但是要求不合理的，原救助方的救助报酬金额不受影响。

第一百八十七条 在救助作业过程中，被救助方对救助方负有下列义务：

(一) 与救助方通力合作；

(二) 以应有的谨慎防止或者减少生态环境损害；

(三) 获救的船舶或者其他财产被送至安全地点时，及时接受救助方提出的合理的移交要求。

第一百八十八条 救助方对遇险的船舶和其他财产的救助，取得效果的，有权获得救助报酬；未取得效果的，除本法第一百九十一条或者其他法律另有规定外，无权获得救助款项。

第一百八十九条 确定救助报酬，应当体现对救助作业的鼓励，并综合考虑下列各项因素：

(一) 船舶和其他财产的获救价值；

(二) 救助方在防止或者减少生态环境损害方面的技能和努力；

(三) 救助方的救助成效；

(四) 危险的性质和程度；

(五) 救助方在救助船舶、其他财产和人命方面的技能和努力；

(六) 救助方所用的时间、支出的费用和遭受的损失；

(七) 救助方或者救助设备可能面临的责任风险和其他风险；

(八) 救助方提供救助服务的及时性；

(九) 用于救助作业的船舶和其他设备的可用性和使用情况；

(十) 救助设备的备用状况、效能和设备的价值。

救助报酬不得超过船舶和其他财产的获救价值。

第一百九十条 船舶和其他财产的获救价值，是指船舶和其他财产获救后的估计价值或者实际出卖的收入，扣除有关税款和海关、检疫、检验费用以及进行卸载、保管、估价、出卖而产生的费用后的价值。

前款规定的获救价值，不包括获救的船员私人物品和旅客自带行李的价值。

第一百九十一条 对构成生态环境损害危险的船舶或者船上货物进行的救助，救助方依据本法第一百八十九条规定获得的救助报酬，少于依据本条规定可以得到的特别补偿的，救助方有权从船舶所有人处获得相当于救助费用的特别补偿。

救助方进行前款规定的救助作业，取得防止或者减少生态环境损害效果的，船舶所有人依照前款规定应当向救助方支付的特别补偿可以另行增加，增加的数额可以达到救助费用的百分之三十。受理争议的法院或者仲裁机构认为适当，并

考虑本法第一百八十九条第一款的规定，可以判决或者裁决进一步增加特别补偿数额；但是，在任何情况下，增加部分不得超过救助费用的百分之一百。

本条所称救助费用，是指救助方在救助作业中直接支付的合理费用以及实际使用救助设备、投入救助人员的合理费用。确定救助费用应当考虑本法第一百八十九条第一款第八项至第十项的规定。

在任何情况下，本条规定的全部特别补偿，只有在超过救助方依据本法第一百八十九条规定能够获得的救助报酬时，方可支付，支付金额为特别补偿超过救助报酬的差额部分。

因救助方的过失未能防止或者减少生态环境损害的，可以全部或者部分剥夺救助方获得特别补偿的权利。

本条规定不影响船舶所有人对其他被救助方的追偿权。

第一百九十二条 救助报酬的金额，应当由获救的船舶和其他财产的各所有人，按照船舶和其他各项财产各自的获救价值占全部获救价值的比例承担。

第一百九十三条 参加同一救助作业的各救助方的救助报酬，依据本法第一百八十九条的规定标准，由各方协商确定；协商不成的，可以向法院起诉或者经各方协议申请仲裁。

第一百九十四条 在救助作业中救助人命的救助方，对获救人员不得请求酬金，但是有权从救助船舶或者其他财产、防止或者减少生态环境损害的救助方获得的救助款项中，获得合理的份额。

第一百九十五条 下列救助行为无权获得救助款项：

（一）正常履行拖航合同或者其他服务合同的义务进行救助的，但是提供不属于履行上述义务的特殊劳务除外；

（二）不顾遇险船舶的船长、船舶所有人或者其他财产所有人明确、合理的拒绝，仍然进行救助。

第一百九十六条 因救助方的过失致使救助作业成为必需或者更加困难的，或者救助方有欺诈或者其他不诚实行为的，应当取消或者减少向救助方支付的救助款项。

第一百九十七条 被救助方在救助作业结束后，应当根据救助方的要求，对救助款项提供满意的担保。

在不影响前款规定的情况下，获救船舶的船舶所有人应当在获救的货物交还前，尽力使货物的所有人对其应当承担的救助款项提供满意的担保。

在未根据救助方的要求对获救的船舶或者其他财产提供满意的担保以前，未经救助方同意，不得将获救的船舶和其他财产从救助作业完成后最初到达的港口或者地点移走。

第一百九十八条 受理救助款项请求的法院或者仲裁机构根据具体情况，在合理的条件下，可以裁定或者裁决被救助方向救助方先行支付适当的金额。

被救助方根据前款规定先行支付金额后，其根据本法第一百九十七条规定提供的担保金额应当相应扣减。

第一百九十九条 对于获救满九十日的船舶和其他财产，被救助方不支付救助款项也不提供满意的担保的，救助方可以申请法院裁定强制拍卖；对于无法保管、不易保管或者保管费用可能超过其价值的获救的船舶和其他财产，可以申请提前拍卖。

拍卖所得价款，在扣除保管和拍卖过程中的全部费用后，依照本法规定支付救助款项；剩余的金额，退还被救助方；无法退还、自拍卖之日起满一年又无人认领的，归国家所有；不足的金额，救助方有权向被救助方追偿。

第二百条 同一船舶所有人的船舶之间进行的救助，救助方获得救助款项的权利适用本章规定。

第二百零一条 国家有关主管机关从事或者控制的救助作业，救助方有权享受本章规定的关于救助作业的权利和补偿。

第十章 共同海损

第二百零二条 共同海损，是指在同一海上航程中，船舶、货物和其他财产遭遇共同危险，为了共同安全，有意合理地采取措施所直接造成的特殊牺牲、支付的特殊费用。

在航程中或者在航程结束后发生的船舶或者货物因迟延所造成的损失，包括船期损失和行市损失以及其他间接损失，均不得列入共同海损。

同一海上航程中的船舶、货物或者其他财产泄漏污染物造成的损失或者支付的费用，不得列入共同海损。

第二百零三条 船舶因发生意外、牺牲或者其他特殊情况而损坏时，为了安全完成本航程，驶入避难港口、避难地点或者驶回装货港口、装货地点进行必要的修理，在该港口或者地点额外停留期间所支付的港口费，船员工资、给养，船舶所消耗的燃料、物料，为修理而卸载、储存、重装或者搬移船上货物、燃料、物料以及其他财产所造成的损失、支付的费用，应当列入共同海损。

第二百零四条 为代替可以列为共同海损的特殊费用而支付的额外费用，可以作为代替费用列入共同海损；但是，列入共同海损的代替费用的金额，不得超过被代替的共同海损的特殊费用。

第二百零五条 提出共同海损分摊请求的一方应当承担举证责任，证明其损失应当列入共同海损。

第二百零六条 引起共同海损特殊牺牲、特殊费用的事故，可能是由航程中一方的过错造成的，不影响该方要求分摊共同海损的权利；但是，非过错方或者过错方可以就此项过错提出赔偿请求或者进行抗辩。

第二百零七条 船舶、货物和运费的共同海损牺牲的金额，按照下列规定确定：

（一）船舶共同海损牺牲的金额，按照实际支付的合理修理费，减除合理的以新换旧的扣减额计算。船舶尚未修理的，按照牺牲造成的合理贬值计算，但是不得超过估计的修理费。

船舶发生实际全损或者修理费用超过修复后的船舶价值的，共同海损牺牲金额按照该船舶在完好状态下的估计价值，减除不属于共同海损损坏的估计的修理费和该船舶受损后的价值的余额计算。

（二）货物共同海损牺牲的金额，货物灭失的，按照货物在装船时的价值加保险费加运费，减除由于牺牲无需支付的运费计算。货物损坏，在就损坏程度达成协议前售出的，按照货物在装船时的价值加保险费加运费，与出售货物净得的差额计算。

（三）运费共同海损牺牲的金额，按照货物遭受牺牲造成的运费的损失金额，减除为取得该项运费本应支付，但是由于牺牲无需支付的营运费用计算。

第二百零八条 共同海损应当由受益方按照各自的分摊价值的比例分摊。

船舶、货物和运费的共同海损分摊价值，分别按照下列规定确定：

（一）船舶共同海损分摊价值，按照船舶在航程终止时的完好价值，减除不属于共同海损的损失金额计算，或者按照船舶在航程终止时的实际价值，加上共同海损牺牲的金额计算。

（二）货物共同海损分摊价值，按照货物在装船时的价值加保险费加运费，减除不属于共同海损的损失金额和承运人承担风险的运费计算。货物在抵达目的港以前售出的，按照出售净得金额，加上共同海损牺牲的金额计算。

旅客的行李和私人物品，不分摊共同海损。

（三）运费分摊价值，按照承运人承担风险并于航程终止时有权收取的运费，减除为取得该项运费而在共同海损事故发生后，为完成本航程所支付的营运费用，加上共同海损牺牲的金额计算。

第二百零九条 未申报的货物或者谎报的货物，应当参加共同海损分摊；其遭受的特殊牺牲，不得列入共同海损。

不正当地以低于货物实际价值作为申报价值的，按照实际价值分摊共同海损；发生共同海损牺牲时，按照申报价值计算牺牲金额。

第二百一十条 对共同海损特殊牺牲和垫付的共同海损特殊费用，应当计算利息。

第二百一十一条 经利害关系人要求，各分摊方应当提供共同海损担保。

以提供保证金方式进行共同海损担保的，保证金应当交由海损理算机构以保管人名义存入银行。

保证金的提供、使用或者退还，不影响各方最终的分摊责任。

第二百一十二条 共同海损理算，适用合同约定的理算规则；合同未约定的，适用本章的规定。

第十一章 海事赔偿责任限制

第二百一十三条 船舶所有人、海难救助方，对本法第二百一十六条规定的海事赔偿请求，可以依照本章规定限制赔偿责任。

船舶承租人、船舶经营人和船舶管理人适用本章有关船舶所有人的规定。

第二百一十四条 本法第二百一十六条规定的海事赔偿请求向船舶所有人、海难救助方之外的人员提出，船舶所有人、海难救助方对该人员的行为、过错负有责任的，该人员可以依照本章规定限制赔偿责任。

第二百一十五条 被保险人依照本章规定可以限制赔偿责任的，对该海事赔偿请求承担责任的保险人，有权依照本章规定享受相同的赔偿责任限制。

第二百一十六条 下列海事赔偿请求，除本法第二百一十七条和第二百一十八条另有规定外，无论赔偿责任的基础有何不同，责任人均可以依照本章规定限制赔偿责任：

（一）在船上发生的或者与船舶营运、救助作业直接相关的人身伤亡或者财产的灭失、损坏，包括对港口工程、港池、航道和助航设施造成的损坏，以及由此引起的相应损失的赔偿请求；

（二）海上货物运输因迟延交付或者旅客及其行李运输因迟延到达造成损失的赔偿请求；

（三）与船舶营运或者救助作业直接相关的，侵犯非合同权利的行为造成其他损失的赔偿请求；

（四）责任人以外的其他人，为避免或者减少责任人依照本章规定可以限制赔偿责任的损失而采取措施的赔偿请求，以及因此项措施造成进一步损失的赔偿请求。

前款所列赔偿请求，无论提出的方式有何不同，均可以限制赔偿责任。但是，第四项涉及责任人以合同约定支付报酬的，不得援用本条赔偿责任限制的规定。

第二百一十七条 本章规定不适用于下列各项：

（一）对救助款项或者共同海损分摊的请求；

（二）本法第十二章第二节规定的船舶油污污染损害责任的赔偿请求；

（三）有关沉没、遇难、搁浅或者被弃船舶及船上物件、货物的打捞、清除、拆毁或者无害化费用的请求；

(四) 中华人民共和国缔结或者参加的国际核能损害责任限制公约规定的核能损害的赔偿请求;

(五) 核动力船舶造成的核能损害的赔偿请求;

(六) 船舶所有人或者海难救助方的受雇人提出的赔偿请求, 依照相关法律船舶所有人或者海难救助方对该类赔偿请求无权限制赔偿责任, 或者该项法律作了高于本章规定的赔偿责任限额的规定。

第二百一十八条 经证明, 引起赔偿请求的损失是因责任人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的, 该责任人无权依照本章规定限制赔偿责任。

第二百一十九条 除本法第二百二十条另有规定外, 海事赔偿责任限制, 依照下列规定计算赔偿责任限额:

(一) 关于人身伤亡的赔偿请求

1.300 总吨至 500 总吨的船舶, 赔偿责任限额为 500000 计算单位;

2.超过 500 总吨的船舶, 500 总吨以下部分适用本项第 1 目的规定, 500 总吨以上的部分, 应当增加下列数额:

501 总吨至 2000 总吨的部分, 每总吨增加 1000 计算单位;

2001 总吨至 30000 总吨的部分, 每总吨增加 800 计算单位;

30001 总吨至 70000 总吨的部分, 每总吨增加 600 计算单位;

超过 70000 总吨的部分, 每总吨增加 400 计算单位。

(二) 关于非人身伤亡的赔偿请求

1.300 总吨至 500 总吨的船舶, 赔偿责任限额为 250000 计算单位;

2.超过 500 总吨的船舶, 500 总吨以下部分适用本项第 1 目的规定, 500 总吨以上的部分, 应当增加下列数额:

501 总吨至 2000 总吨的部分, 每总吨增加 500 计算单位;

2001 总吨至 30000 总吨的部分, 每总吨增加 400 计算单位;

30001 总吨至 70000 总吨的部分, 每总吨增加 300 计算单位;

超过 70000 总吨的部分, 每总吨增加 200 计算单位。

(三) 依照第一项规定的限额, 不足以支付全部人身伤亡的赔偿请求的, 其差额应当与非人身伤亡的赔偿请求并列, 从第二项数额中按照比例受偿。

(四) 在不影响第三项关于人身伤亡赔偿请求的情况下, 就港口工程、港池、航道和助航设施的损害提出的赔偿请求, 应当较第二项中的其他赔偿请求优先受偿。

(五) 不以船舶进行救助作业或者在被救船舶上进行救助作业的海难救助方, 其赔偿责任限额按照 1500 总吨的船舶计算。

不满 300 总吨的船舶，以及从事沿海作业的船舶，其赔偿责任限额由国务院交通运输主管部门制定，报国务院批准后施行。

与船舶发生碰撞的非用于军事的或者政府公务的其他船艇，适用同一赔偿责任限额。

第二百二十条 海上旅客运输的旅客人身伤亡赔偿责任限制，按照 175000 计算单位乘以船舶证书规定的载客定额计算赔偿责任限额。

第二百二十一条 本法第二百一十九条和第二百二十条规定的赔偿责任限额，适用于同一特定事故引起的，向船舶所有人、海难救助方本人和他们对其行为、过错负有责任的人员提出的请求的总额。

第二百二十二条 责任人要求依照本法规定限制赔偿责任的，可以在有管辖权的法院设立责任限制基金。基金数额分别为本法第二百一十九条、第二百二十条规定的限额，加上自事故发生之日起至基金设立之日止的相应利息。

本章规定的任一责任人设立的基金应当认定为由所有责任人设立。

第二百二十三条 责任人设立责任限制基金后，有权依据本法第二百一十六条规定提出请求的任何人，不得对责任人的任何财产行使任何权利；已设立责任限制基金的责任人的船舶或者其他财产已经被采取保全措施，或者基金设立人已经提交担保的，法院应当及时解除保全措施或者退还担保。

第二百二十四条 享受本章规定的责任限制的人，就同一事故向请求人提出反请求的，双方的请求金额应当相互抵销，本章规定的赔偿责任限额仅适用于两个请求金额之间的差额。

第十二章 船舶油污损害责任

第一节 一般规定

第二百五条 在中华人民共和国管辖海域和与海相通的可航水域的船舶油污损害赔偿，适用本章规定。

船舶油污损害赔偿范围包括：

- (一) 船舶油污造成该船舶之外的财产损害以及由此引起的收入损失；
- (二) 为防止或者减轻船舶油污损害采取预防措施所发生的费用，以及预防措施造成的损失；
- (三) 因油污造成生态环境损害所引起的收入损失；
- (四) 对受污染的生态环境已采取或者将要采取合理恢复措施的费用。

第二百二十六条 漏油船舶的船舶所有人承担船舶油污损害赔偿责任。

船舶所有人证明油污损害完全由于下列情形之一造成，经过及时采取合理措施，仍然不能避免对生态环境造成损害的，不承担赔偿责任：

- (一) 战争、武装冲突、恐怖活动或者不可抗拒的自然灾害；
- (二) 第三人故意；

(三) 负责灯塔或者其他助航设备的管理部门, 在执行职责时的疏忽, 或者其他过错行为。

船舶所有人证明油污损害全部或者部分是因受害人的过错造成的, 可以全部或者部分免除船舶所有人对该受害人所承担的赔偿责任。

第二百二十七条 船舶所有人可以依照本章规定限制赔偿责任。但是, 船舶油污损害是因船舶所有人故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的, 船舶所有人不得依照本章规定限制其赔偿责任。

第二百二十八条 两艘及以上船舶造成油污损害的, 各船舶所有人应当对无法合理分开的损害承担连带责任。

前款规定不影响被索赔的船舶所有人依照本章规定限制赔偿责任。

第二百二十九条 国家建立船舶油污损害责任保险制度。船舶所有人应当按照国家有关规定投保船舶油污损害民事责任保险或者取得相应的财务保证。

船舶油污损害赔偿请求可以直接向船舶所有人的责任保险人或者财务保证人提出, 但是责任保险人、财务保证人承担的赔偿责任不超过本法第二百三十三条、第二百三十九条规定的赔偿责任限额。船舶所有人丧失本章规定的限制赔偿责任权利的, 不影响其责任保险人或者财务保证人援用本章规定限制赔偿责任。

对于前款规定的船舶油污损害赔偿请求, 责任保险人或者财务保证人有权以损害是因船舶所有人的故意造成的进行抗辩, 并有权援用船舶所有人除破产或者清算之外的理由进行抗辩。

国家依法完善并实施船舶油污损害赔偿基金制度。

第二百三十条 本章规定不影响船舶所有人向第三人追偿的权利。

第二节 船舶油类污染损害责任

第二百三十一条 船舶载运散装油类造成的油污损害责任适用本节规定。

为运输散装油类货物而建造或者改建的船舶, 以及能够运输散装油类和其他货物的船舶, 在实际运输散装油类货物及之后的任何航行期间, 除能够证明船上没有散装油类货物的残余物外, 适用本节规定。

本节所称油类, 是指作为运输货物或者船舶燃料的任何持久性烃类矿物油, 包括润滑油。

第二百三十二条 下列人员对船舶油类污染损害不承担赔偿责任, 但是损害是因其本人故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的除外:

- (一) 船舶所有人的受雇人或者代理人;
- (二) 引航员或者除船员外为船舶提供服务的其他任何人;
- (三) 船舶承租人、船舶经营人或者船舶管理人;
- (四) 经船舶所有人同意或者按照政府主管部门的指令进行救助作业的任何人;

(五) 除船舶所有人外，采取预防措施的任何人；

(六) 本条第三项至第五项规定人员的受雇人或者代理人。

第二百三十三条 船舶载运油类造成油污损害的，船舶所有人对每一次事故按照下列规定计算赔偿责任限额：

(一) 5000 总吨以下的船舶，赔偿责任限额为 4510000 计算单位；

(二) 5001 总吨以上的船舶，5000 总吨以下部分适用前项的规定，5001 总吨以上的部分，每增加 1 总吨，增加 631 计算单位，但是赔偿责任限额在任何情况下不超过 89770000 计算单位。

第二百三十四条 船舶所有人或者其责任保险人、财务保证人援用本节赔偿责任限制的规定的，应当在有管辖权的法院设立责任限制基金。

前款规定的任一责任人设立的基金，应当认定为由所有责任人设立。

第二百三十五条 责任限制基金已经设立且船舶所有人有权限制其赔偿责任的，油污损害赔偿请求人不得申请法院对船舶所有人的财产行使保全措施；已经采取的财产保全措施应当解除，船舶所有人为避免或者解除保全措施已经提供的保证金或者其他担保应当退还。

第二百三十六条 油污损害赔偿请求人应当按照损害赔偿额的比例分配责任限制基金。

责任限制基金分配之前，船舶所有人或者其责任保险人、财务保证人已经向油污损害赔偿请求人作出赔付的，或者由第三人作出赔付的，在赔付的数额内代位取得该请求人所具有的权利。

船舶所有人采取预防措施的费用以及因采取预防措施而造成的损失，与其他油污损害赔偿请求人在责任限制基金分配中处于同等地位。

第三节 船舶燃油污染损害责任

第二百三十七条 本章第二节规定的船舶装载的非持久性燃油以及除第二节规定的船舶之外的其他船舶装载的燃油造成的油污损害责任适用本节规定。

本节所称燃油，是指作为船舶燃料的烃类矿物油，包括润滑油。

本节关于船舶所有人的规定，适用于光船承租人、船舶经营人和船舶管理人。

第二百三十八条 下列人员对本节规定的燃油污染损害不承担赔偿责任，但是损害是因其本人故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的除外：

(一) 船舶所有人的受雇人或者代理人；

(二) 引航员或者除船员外为船舶提供服务的其他任何人；

(三) 船舶航次承租人或者定期承租人；

(四) 经船舶所有人同意或者按照政府主管部门的指令进行救助作业的任何人；

(五) 除船舶所有人外，采取预防措施的任何人；

(六) 本条第三项至第五项规定人员的受雇人或者代理人。

第二百三十九条 本节规定的燃油污染损害赔偿赔偿责任限额适用本法第十一章的规定。

同一事故造成燃油污染损害和本法第二百一十六条规定的可以限制赔偿责任的其他损害的，责任人有权依据本法第二百一十九条的规定在同一赔偿责任限额内限制赔偿责任。

第十三章 海上保险合同

第一节 一般规定

第二百四十条 海上保险合同，是指保险人按照约定，对被保险人遭受海上保险事故造成保险标的的损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。

海上保险事故，是指保险人与被保险人约定的任何海上事故，包括与海上航行有关的发生于内河或者陆上的事故。

第二百四十一条 海上保险合同的内容，主要包括下列各项：

- (一) 保险人名称；
- (二) 被保险人名称；
- (三) 保险标的；
- (四) 保险价值；
- (五) 保险金额；
- (六) 保险责任和除外责任；
- (七) 保险期间；
- (八) 保险费。

第二百四十二条 下列各项可以作为保险标的：

- (一) 船舶；
- (二) 货物；
- (三) 船舶营运收入，包括运费、租金、旅客票款；
- (四) 货物预期利润；
- (五) 船员工资和其他报酬；
- (六) 对第三人的责任；
- (七) 由于发生海上保险事故可能受到损失的其他财产和产生的责任、费用。

保险人可以将对前款保险标的的保险进行再保险。除合同另有约定外，原被保险人不得享有再保险的利益。

第二百四十三条 保险标的的保险价值由保险人与被保险人书面约定；保险标的发生损失时，以约定的保险价值为赔偿计算标准。

保险人与被保险人未约定保险价值的，保险价值按照下列规定计算：

（一）船舶的保险价值，是保险责任开始时船舶的价值，包括船壳、机器、设备的价值，以及船上燃料、物料、索具、给养、淡水的价值和保险费的总和；

（二）货物的保险价值，是保险责任开始时货物在起运地的发票价格或者非贸易商品在起运地的实际价值以及运费和保险费的总和；

（三）运费的保险价值，是保险责任开始时承运人应收运费总额和保险费的总和；

（四）其他保险标的的保险价值，是保险责任开始时保险标的的实际价值和保险费的总和。

第二百四十四条 保险金额由保险人与被保险人约定。保险金额不得超过保险价值；超过保险价值的，超过部分无效。

第二百四十五条 建造中的船舶保险合同适用本章有关规定。

建造中的船舶保险合同，是指保险人按照约定，对被保险人在船厂建造、试航和交船过程中的船舶遭受海上保险事故造成的损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。

建造中的船舶包括符合船舶建造合同约定，用于建造船舶的材料、机械和设备等。

第二节 合同的订立、解除和转让

第二百四十六条 被保险人提出保险要求，经保险人同意承保，并就海上保险合同的条款达成协议后，合同成立。保险人应当及时向被保险人签发保险单或者其他保险单证，并在保险单或者其他保险单证中载明当事人双方约定的合同内容。

第二百四十七条 合同订立前，被保险人应当将其知道的或者在通常业务中应当知道的有关影响保险人据以确定保险费率或者确定是否同意承保的重要情况，如实告知保险人。

保险人知道或者在通常业务中应当知道的相关情况，保险人没有询问的，被保险人无需告知。

第二百四十八条 因被保险人的故意，未将本法第二百四十七条第一款规定的重要情况如实告知保险人的，保险人有权解除合同，并不退还保险费。合同解除前发生海上保险事故造成损失的，保险人不承担赔偿责任。

非因被保险人的故意，未将本法第二百四十七条第一款规定的重要情况如实告知保险人的，保险人有权解除合同或者要求相应增加保险费。保险人在保险责任开始前解除合同的，应当退还全部保险费，但是有权收取手续费。保险人在保险责任开始后解除合同的，应当将自合同解除之日起至保险期间届满之日止的保险费退还被保险人，但是解除航次保险合同的，保险人可以不退还保险费。对于

合同解除前发生海上保险事故造成的损失，保险人应当承担赔偿责任，但是未告知或者错误告知的重要情况对海上保险事故的发生有影响的除外。

本条规定的合同解除权，自保险人知道或者应当知道有解除事由之日起超过三十日不行使而消灭。

第二百四十九条 海上保险合同采用保险人提供的格式条款的，对于保险合同中免除或者减轻保险人责任等与被保险人有重大利害关系的条款，保险人在订立合同时应当作出足以引起被保险人注意的提示。被保险人要求说明的，保险人对该条款应当予以明确说明。

保险人未依照前款规定履行提示或者说明义务，致使被保险人没有注意或者理解与其有重大利害关系的条款的，被保险人可以主张该条款不成为合同的内容，但是被保险人知道或者应当知道该条款内容的除外。

第二百五十条 订立合同时，被保险人已经知道或者应当知道保险标的已经因发生海上保险事故而遭受损失的，保险人不承担赔偿责任，但是有权收取保险费；保险人已经知道或者应当知道保险标的已经不可能因发生海上保险事故而遭受损失的，被保险人有权收回已经支付的保险费。

第二百五十一条 被保险人对同一保险标的、同一保险利益就同一海上保险事故向两个以上保险人重复订立合同，致使该保险标的的保险金额总和超过保险价值的，除合同另有约定外，被保险人可以向任何保险人提出赔偿请求，但是被保险人获得的赔偿金额总和不得超过保险标的的受损价值。

各保险人按照其承保的保险金额同保险金额总和的比例承担赔偿责任；任何一个保险人支付的赔偿金额超过其应当承担的赔偿责任的，有权向未按照其应当承担的赔偿责任支付赔偿金额的保险人追偿。

本条第一款所称保险价值，以各保险合同中最高的保险价值为准；受损价值是指按照各保险合同中最高的保险价值为标准计算所得的受损额。

第二百五十二条 保险责任开始前，被保险人可以要求解除合同，但是应当向保险人支付手续费，保险人应当退还保险费。

第二百五十三条 除法律另有规定或者合同另有约定外，保险责任开始后，被保险人和保险人均不得解除合同。

根据合同约定在保险责任开始后可以解除合同的，被保险人要求解除合同，保险人有权收取自保险责任开始之日起至合同解除之日止的保险费，剩余部分予以退还；保险人要求解除合同，应当将自合同解除之日起至保险期间届满之日止的保险费退还被保险人。

第二百五十四条 海上货物运输和船舶的航次保险，保险责任开始后，被保险人不得要求解除合同。

第二百五十五条 海上货物运输保险合同可以由被保险人背书或者以其他方式转让，合同的权利义务随之转移。合同转让时尚未支付保险费的，被保险人和合同受让人承担连带支付责任。

第二百五十六条 因船舶转让而转让船舶保险合同的，应当取得保险人同意。未经保险人同意，船舶保险合同从船舶转让时起解除；船舶转让发生在航次之中的，船舶保险合同至航次终了时解除。

合同解除后，保险人应当将自合同解除之日起至保险期间届满之日止的保险费退还被保险人。

第二百五十七条 预约保险合同是指保险人按照约定对于被保险人将来一定期间内分批运输的货物承担保险责任，而由被保险人支付保险费的合同。

预约保险合同应当采用书面形式订立。

第二百五十八条 应被保险人要求，保险人应当对按照预约保险合同分批运输的货物分别签发保险单证。

保险人分别签发的保险单证的内容与预约保险合同的内容不一致的，以分别签发的保险单证为准。

第二百五十九条 预约保险合同下分批运输货物的名称、数量，装运货物的船名、航线，保险价值和保险金额等具体事项，被保险人应当在每一次运输前向保险人如实申报。

因被保险人故意，未申报或者错误申报运输货物的，对于该次货物运输发生海上保险事故造成的损失，保险人不承担赔偿责任，但是有权收取保险费。

非因被保险人的故意，未申报或者错误申报运输货物的，被保险人有权补报或者更正，补报或者更正不影响其向保险人要求保险赔偿的权利，但是保险人有权依据本法第二百四十三条第二款规定的保险价值为赔偿计算标准。

本条规定仅在预约保险合同没有约定或者没有不同约定时适用。

第三节 被保险人的义务

第二百六十条 除合同另有约定外，被保险人应当在合同订立后立即支付保险费；被保险人支付保险费前，保险人可以拒绝签发保险单证。

第二百六十一条 被保险人违反合同约定的保证条款的，保险人有权解除合同或者要求修改承保条件、增加保险费。保险人解除合同的，应当书面通知被保险人，合同自通知到达被保险人时解除。

对于被保险人违反保证条款前发生海上保险事故造成的损失，保险人应当承担赔偿责任。

对于被保险人违反保证条款之时至解除合同通知到达前发生海上保险事故造成的损失，保险人不承担保险责任，但是被保险人能够证明属于下列情形之一的除外：

(一) 被保险人违反保证条款对海上保险事故的发生没有影响;

(二) 海上保险事故发生在被保险人已纠正违反保证条款的行为之后。

第二百六十二条 发生海上保险事故,被保险人应当立即通知保险人,并采取必要的合理措施,防止或者减少损失。被保险人收到保险人发出的有关采取防止或者减少损失的合理措施的特别通知的,应当按照保险人通知的要求处理。

对于被保险人违反前款规定所造成的扩大的损失,保险人不承担赔偿责任。

第四节 保险人的责任

第二百六十三条 发生海上保险事故造成损失后,保险人应当及时向被保险人支付保险赔偿。

第二百六十四条 保险人赔偿海上保险事故造成的损失,以保险金额为限。保险金额低于保险价值的,在保险标的发生部分损失时,保险人按照保险金额与保险价值的比例承担赔偿责任。

第二百六十五条 保险标的在保险期间发生几次海上保险事故所造成的损失,即使损失金额的总和超过保险金额,保险人也应当赔偿。但是,对发生部分损失后未经修复又发生全部损失的,保险人按照全部损失赔偿。

第二百六十六条 被保险人为防止或者减少根据合同可以得到赔偿的损失而支出的必要的合理费用,为确定海上保险事故的性质、程度而支出的检验、估价等合理费用,以及为执行保险人的特别通知而支出的费用,应当由保险人在保险标的损失赔偿之外另行支付。

保险人对前款规定的费用的支付,以相当于保险金额的数额为限。

保险金额低于保险价值的,除合同另有约定外,保险人应当按照保险金额与保险价值的比例,支付本条规定的费用。

第二百六十七条 保险金额低于共同海损分摊价值的,保险人按照保险金额同分摊价值的比例赔偿共同海损分摊。

第二百六十八条 对于被保险人故意造成的损失,保险人不承担赔偿责任。

第二百六十九条 除合同另有约定外,因下列原因之一造成货物损失的,保险人不承担赔偿责任:

(一) 航行迟延、交货迟延或者行市变化;

(二) 货物的自然损耗、本身的缺陷和自然特性;

(三) 包装不当。

第二百七十条 除合同另有约定外,因下列原因之一造成保险船舶损失的,保险人不承担赔偿责任:

(一) 船舶开航时不适航,但是在船舶定期保险中被保险人不知道且不应知道的除外;

(二) 船舶自然磨损或者锈蚀。

运费保险适用前款规定。

第五节 保险标的的损失和委付

第二百七十一条 保险标的发生海上保险事故后灭失，或者受到严重损坏完全失去原有形体、效用，或者不能再归被保险人所拥有的，为实际全损。

第二百七十二条 船舶发生海上保险事故后，认为实际全损已经不可避免，或者为避免发生实际全损所需支付的费用超过保险价值的，为推定全损。

货物发生海上保险事故后，认为实际全损已经不可避免，或者为避免发生实际全损所需支付的费用与继续将货物运抵目的地的费用之和超过保险价值的，为推定全损。

第二百七十三条 不属于实际全损和推定全损的损失，为部分损失。

第二百七十四条 船舶在合理时间内未从被获知最后消息的地点抵达目的地，除合同另有约定外，满六十日后仍没有获知其消息的，为船舶失踪。船舶失踪视为实际全损。

第二百七十五条 保险标的发生推定全损，被保险人要求保险人按照全部损失赔偿的，应当在合理的时间内向保险人委付保险标的。保险人可以接受委付，也可以不接受委付，但是应当在合理的时间内将接受委付或者不接受委付的决定通知被保险人。保险人未在合理的时间内通知被保险人是否接受委付的，视为不接受委付。

委付不得附带任何条件。委付一经保险人接受，不得撤回。

第二百七十六条 保险人接受委付的，被保险人对委付财产的全部权利和义务转移给保险人。

第六节 保险赔偿的支付

第二百七十七条 海上保险事故发生后，保险人向被保险人支付保险赔偿前，可以要求被保险人提供与确认海上保险事故性质和损失程度有关的证明和资料。

第二百七十八条 保险标的发生保险责任范围内的损失是由第三人造成的，被保险人向第三人要求赔偿的权利，自保险人支付赔偿之日起，相应转移给保险人。

被保险人应当向保险人提供必要的文件和其所需要知道的情况，并尽力协助保险人向第三人追偿。

第二百七十九条 被保险人未经保险人同意放弃向第三人要求赔偿的权利，或者因过错致使保险人不能行使追偿权利的，保险人可以相应扣减保险赔偿。

第二百八十条 保险人支付保险赔偿时，可以从应支付的赔偿额中相应扣减被保险人已经从第三人取得的赔偿。

保险人从第三人取得的赔偿，超过其支付的保险赔偿的，超过部分应当退还给被保险人。

第二百八十一条 发生海上保险事故后，保险人有权放弃对保险标的的权利，全额支付合同约定的保险赔偿，以解除对保险标的的义务。

保险人行使前款规定的权利，应当自收到被保险人有关赔偿损失的通知之日起的七日内通知被保险人；被保险人收到通知前为避免或者减少损失而支付的必要的合理费用，由保险人偿还。

第二百八十二条 除本法第二百八十一条规定外，保险标的发生全损，保险人支付全部保险金额的，取得对保险标的的全部权利；但是，在不足额保险的情况下，保险人按照保险金额与保险价值的比例取得对保险标的的部分权利。

第十四章 时 效

第二百八十三条 发生海事纠纷的，当事人可以依法提起诉讼或者申请仲裁。

第二百八十四条 海上货物运输请求赔偿的请求权，时效期间为一年。其中，请求承运人、实际承运人赔偿的，时效自货物交付或者应当交付之日起计算；请求托运人、收货人或者运输单证持有人赔偿的，时效自权利人知道或者应当知道权利被侵害之日起计算。

前款规定的时效期间已经届满或者至届满不足九十日的，被认定为负有责任的人对第三人享有的追偿请求权，时效期间为九十日，自追偿请求人解决原赔偿请求之日起计算。

第二百八十五条 海上旅客运输请求赔偿的请求权，时效期间为二年，分别按照下列规定计算：

（一）有关旅客死亡的请求权，发生在运输期间的，自旅客应当离船之日起计算；因运输期间内的伤害而导致旅客离船后死亡的，自旅客死亡之日起计算，但是此期限自旅客离船之日起不得超过三年；

（二）有关旅客人身伤害、行李灭失或者损坏的请求权，自旅客离船或者应当离船之日起计算。

第二百八十六条 有关租船合同的请求权，时效期间为二年，自知道或者应当知道权利被侵害之日起计算。

第二百八十七条 有关海上拖航合同的请求权，时效期间为一年，自知道或者应当知道权利被侵害之日起计算。

第二百八十八条 有关船舶碰撞的请求权，时效期间为二年，自碰撞事故发生之日起计算。

本法第一百七十八条第三款规定的追偿请求权，时效期间为一年，自当事人连带支付损害赔偿之日起计算。

依据本法第一百七十九条规定产生的请求权或者追偿请求权的时效，适用本条规定。

第二百八十九条 有关海难救助的请求权，时效期间为二年，自救助作业终止之日起计算。

第二百九十条 有关共同海损分摊的请求权，时效期间为一年，自共同海损理算结束之日起计算，但是不得超过从共同航程终止之日起六年。

第二百九十一条 根据海上保险合同向保险人请求保险赔偿的请求权，时效期间为二年，自知道或者应当知道海上保险事故发生之日起计算。

第二百九十二条 有关船舶油污损害的请求权，时效期间为三年，自损害发生之日起计算，但是不得超过从造成损害的事故之日起六年。

第二百九十三条 在时效期间的最后六个月内，因不可抗力或者其他障碍不能行使请求权的，时效中止。自中止时效的原因消除之日起满六个月，时效期间届满。

第二百九十四条 时效因请求人提出履行请求、提起诉讼、申请仲裁或者被请求人同意履行义务而中断。

请求人申请扣船的，时效自申请扣船之日起中断。

自中断、有关程序终结时起，时效期间重新计算。

第十五章 涉外关系的法律适用

第二百九十五条 合同当事人可以选择合同适用的法律，但是法律另有规定的除外。合同当事人没有选择的，适用与合同有最密切联系的国家的法律。

装货港或者卸货港位于中华人民共和国境内的国际海上货物运输合同，适用本法第四章的规定。

第二百九十六条 船舶所有权，适用船旗国法律。

船旗发生变更的，变更后的船舶所有权，适用新船旗国法律，但是光船租赁引起的船旗变更除外。

建造中的船舶所有权，船舶已经登记的，适用登记国法律；未经登记，适用船舶建造地法律。

第二百九十七条 船舶抵押权，适用船旗国法律。

船舶在光船租赁以前或者光船租赁期间，设立船舶抵押权的，适用原船舶登记国法律。

建造中的船舶抵押权，船舶已经登记的，适用登记国法律；未经登记，适用船舶建造地法律。

第二百九十八条 船舶优先权，适用法院地法律。

第二百九十九条 船舶留置权，适用船舶被留置地法律。

第三百条 船舶优先权、船舶留置权和船舶抵押权相互之间的受偿顺序，适用法院地法律。

第三百零一条 船舶碰撞责任，适用侵权行为地法律。船舶碰撞发生在公海的，适用法院地法律。同一国籍船舶发生碰撞的，碰撞船舶之间的责任，适用船旗国法律。

船舶碰撞发生后，当事人协议选择适用法律的，按照其协议。

第三百零二条 共同海损理算，适用理算地法律。

当事人可以协议选择共同海损分摊请求适用的法律；当事人未选择的，适用航程终止地法律。

第三百零三条 海事赔偿责任限制，适用法院地法律。

第三百零四条 船舶油污损害责任，适用油污损害结果发生地法律。

第三百零五条 依照本章规定适用外国法律，不得损害中华人民共和国的公共利益。

第十六章 附 则

第三百零六条 本法所称计算单位，是指国际货币基金组织规定的特别提款权；其人民币数额为法院判决之日、仲裁机构裁决之日或者当事人协议之日，按照国际货币基金组织发布的特别提款权对人民币的汇率计算得出的人民币数额。

第三百零七条 中华人民共和国缔结或者参加的国际条约与本法有不同规定的，适用国际条约的规定；但是，中华人民共和国声明保留的条款除外。

中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或者参加的国际条约没有规定的，可以适用国际惯例。适用国际惯例，不得损害中华人民共和国的公共利益。

第三百零八条 国家支持开展国际海运事务合作，推动海运业健康发展。

任何国家或者地区在海上运输和船舶建造相关领域对中华人民共和国采取歧视性的禁止、限制或者其他类似措施的，中华人民共和国可以根据实际情况对有关国家或者地区采取相应的措施。

第三百零九条 船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人或者船舶承租人等作为会员自愿组成互保组织，按照章程收取会费，对会员在船舶营运中发生的损失、产生的责任或者支付的费用承担赔偿责任。

第三百一十条 本法自 2026 年 5 月 1 日起施行。

国务院关税税则委员会关于对非洲建交国实施零关税举措的公告
税委会公告 2026 年第 5 号

为扩大高水平对外开放，推动中非共同发展，根据《中华人民共和国关税法》有关规定，自 2026 年 5 月 1 日至 2028 年 4 月 30 日，对同中国建交的 20 个不属于最不发达国家的非洲国家实施零关税。国别清单及相关税目税率见附件。

国务院关税税则委员会
2026 年 4 月 28 日

附件链接：国别清单及税目税率

<https://www.gov.cn/lianbo/202604/P020260429514696165427.pdf>

配套规则

规则类型	具体内容
关税配额	仅配额内关税税率降为零，配额外税率不变
原产地规则	区域价值成分不低于 40%方可享受零关税待遇
申报代码	"优惠贸易协定代码"填"30"
原产地证书	海关总署启用专用签发系统，电子数据实时传输，免于提交纸质证书
AEO 互认	已与南非、乌干达、布隆迪、贝宁 4 国签署实施
风险管理	对输华产品实施风险分级管理，升级非洲农食产品"绿色通道"

关于调整出口货物报关单申报项目的公告

海关总署公告 2026 年第 40 号

为进一步规范出口货物发货人申报行为，海关总署决定对出口货物报关单有关项目调整如下：

增加“禁限管制识别码”和“禁限管制申报要素”申报项目，上述申报项目为有条件必填项，具体填制说明可在“中国国际贸易单一窗口”（网址：<https://www.singlewindow.cn>）查阅。

特此公告。

海关总署

2026 年 4 月 15 日

关于发布《口岸重点管控外来物种名录》的公告

海关总署 农业农村部 自然资源部 生态环境部 住房和城乡建设部 国家林草局公告 2026 年第 39 号

根据《中华人民共和国生物安全法》和《外来入侵物种管理办法》，海关总署会同农业农村部、自然资源部、生态环境部、住房和城乡建设部、国家林草局组织制定了《口岸重点管控外来物种名录》（见附件），现予以发布，自 2026 年 5 月 1 日起施行。

特此公告。

海关总署 农业农村部
自然资源部 生态环境部
住房和城乡建设部 国家林业和草原局
2026 年 4 月 13 日

附件：口岸重点管控外来物种名录

序号	中文名称	学名
昆虫		
1	顶切叶蚁属	Acromyrmex spp.
2	芭切叶蚁属	Attasp.
3	宾夕法尼亚弓背蚁	Camponotus pennsylvanicus(De Geer)
4	巨人恐蚁	<u>Dinomyrmex gigas (Latreille)</u>
5	三叉竖角犀金龟	Golofa claviger(Linnaeus)
6	紫彩虹臭蚁	Iridomyrmex purpureus(Smith)
7	红狂蚁	Manica rubida(Latreille)
8	野蛮收获蚁	Messor barbarus (Linnaeus)
9	犬蚁属	Myrmeciaspp.
10	红胡须蚁	Pogonomyrmex barbatus(Smith)
11	金属皱突蚁	Rhytidoponera metallica (Smith)
软体动物		
12	原玛瑙螺属	Archachatina spp.
13	森林葱蜗牛	Cepaea nemoralis(Linnaeus)
鱼类		

14	线纹单唇鲃	<i>Aplocheilus lineatus</i> (Valenciennes)
15	眼点丽鱼	<i>Cichla ocellaris</i> Bloch & Schneider
16	蓝珍珠鲃	<i>Lamprichthys tanganicanus</i> (Boulenger)
17	甲鲇科	Loricariidae
18	臀点脂鲤属	<i>Pygocentrus</i> spp.
19	锯脂鲤属	<i>Serrasalmus</i> spp.
两栖动物		
20	虎纹钝口螈	<i>Ambystoma tigrinum</i> (Green)
21	海蟾蜍	<i>Rhinella marina</i> (Linnaeus)
注：1.本名录将外来物种分为 4 个类群，每个类群按照物种学名首字母顺序排列。 2.海关总署会同有关部门在口岸查获、风险研判和入侵趋势分析基础上对名录实行动态调整。 3.除上述物种外，对列入《重点管理外来入侵物种名录》的物种，同步实施口岸重点管控。		

国务院关于产业链供应链安全的规定

中华人民共和国国务院令

第 834 号

《国务院关于产业链供应链安全的规定》已经 2026 年 3 月 13 日国务院第 81 次常务会议通过，现予公布，自公布之日起施行。

总 理 李 强

2026 年 3 月 31 日

国务院关于产业链供应链安全的规定

第一条 为了防范产业链供应链安全风险，提升产业链供应链韧性和安全水平，维护经济社会稳定和国家安全，根据《中华人民共和国国家安全法》、《中华人民共和国对外关系法》、《中华人民共和国反外国制裁法》、《中华人民共和国对外贸易法》等法律，制定本规定。

第二条 产业链供应链安全工作贯彻总体国家安全观，统筹发展和安全，统筹国内国际，推进高水平对外开放，促进全球产业链供应链稳定畅通。

第三条 国家建立健全产业链供应链安全工作机制，统筹协调产业链供应链安全工作。国务院外交、发展改革、工业和信息化、公安、国家安全、法治、财政、自然资源、交通运输、农业农村、商务、金融管理、海关、市场监督管理、网信等部门按照职责分工，负责承担产业链供应链安全工作。国务院有关部门加强产业链供应链安全工作协同配合。省、自治区、直辖市人民政府在国家统筹协调下，负责与本行政区域有关的产业链供应链安全工作。

第四条 国家引导产业链供应链合理有序布局，推进产业链供应链数字化、智能化，提升产业链供应链安全可控水平，促进产业链供应链高质量发展。鼓励支持企业开拓多元化供应渠道，开展产业链供应链合作，公平参与市场竞争，提升防范产业链供应链安全风险水平。

第五条 国家坚持平等互利、合作共赢原则，加强产业链供应链领域国际合作，积极参与产业链供应链有关国际规则制定。

第六条 国务院有关部门和省、自治区、直辖市人民政府在有关规划制定过程中，应当充分考虑可能对产业链供应链安全产生的影响。

第七条 国家加强关键领域产业链供应链安全保障。国务院有关部门制定关键领域清单并实行动态调整，维护关键领域的原材料、技术、设备、产品等的生产与流通稳定、持续运行。

第八条 国务院有关部门推动关键领域产业链供应链信息共享，强化信息平台支撑，引导行业、企业间加强关键领域产业链供应链信息互联互通，并采取有效措施保障数据安全。

第九条 国家建立健全关键领域产业链供应链安全风险监测预警制度。国务院有关部门对关键领域的原材料、技术、设备、产品等供给渠道稳定情况及其对经济社会稳定和国家安全的的影响等，组织开展评估监测，识别产业链供应链安全风险，及时发布预警信息。企业、行业协会商会等发现影响产业链供应链安全情形的，可以向县级以上人民政府有关部门报告。

第十条 国家建立健全关键领域产业链供应链安全风险防范制度。国务院有关部门组织开展关键领域实物储备和能力储备，加大技术、设备、产品研发力度，提升关键领域产业链供应链抗风险能力。国务院有关部门和地方人民政府应当结合本行业、本地区特点，有针对性地采取产业链供应链安全风险防范措施。

第十一条 国家建立健全关键领域产业链供应链安全应急管理制度，国务院有关部门制定应急工作预案。出现影响关键领域产业链供应链安全情形，危及经济社会稳定和国家安全的，经国务院或者国务院授权的部门决定，可以采取紧急调度、动用储备以及组织生产、运输、供应等应急处置措施。法律、行政法规另有规定的，依照其规定。国务院有关部门和地方人民政府应当按照职责权限实施应急处置措施，并在有关情形消除后及时终止实施。有关组织、个人应当配合应急处置措施的实施。

第十二条 鼓励、引导社会资金投入，支持关键领域科学技术研发、核心技术攻关，促进科技成果转化。企业、科研机构等应当完善风险防控体系，实现核心技术及相关信息系统、数据的安全可控。有关部门应当加强指导和培训。

第十三条 任何组织、个人违反我国法律、行政法规、部门规章和国家有关规定，在我国境内开展与产业链供应链相关的调查等信息收集活动的，有关部门依法采取相应处理措施。

第十四条 外国国家、地区和国际组织违反国际法和国际关系基本准则，在产业链供应链方面对我国采取歧视性禁止、限制或者其他类似措施，实施或者协助实施损害我国产业链供应链安全行为的，国务院有关部门有权对有关措施或者

行为开展产业链供应链安全调查。国务院有关部门按程序可以采取相应措施，包括但不限于禁止或者限制有关货物、技术进出口或者国际服务贸易，收取特别费用等。国务院有关部门可以依照《中华人民共和国反外国制裁法》、《实施〈中华人民共和国反外国制裁法〉的规定》等，决定将直接或者间接参与制定、决定、实施本条第一款规定的措施或者行为的组织、个人列入反制清单，采取反制措施。

第十五条 外国组织、个人违反正常的市场交易原则，中断与我国公民、组织的正常交易，对我国公民、组织采取歧视性措施或者实施其他行为，对我国产业链供应链安全造成实质损害或者产生实质损害威胁的，国务院有关部门有权开展产业链供应链安全调查。调查可以采取询问有关当事人，查阅或者复制相关文件、资料以及其他必要的方式，有关当事人应当配合调查。调查期间，当事人可以陈述、申辩。根据调查结果，国务院有关部门可以对外国组织、个人采取禁止或者限制其从事与我国有关的进出口活动，禁止或者限制其在我国境内投资，禁止或者限制我国境内的组织、个人与其进行有关交易、合作等活动，禁止或者限制相关人员、交通运输工具等入境，取消或者限制相关人员在我国境内工作、停留或者居留资格等措施。有关措施可以适用于外国组织、个人实际控制或者参与设立、运营的组织。

第十六条 我国境内的组织、个人应当执行国务院有关部门依照第十四条、第十五条规定采取的措施。对违反前款规定的组织、个人，国务院有关部门有权责令改正，禁止或者限制其从事政府采购、招标投标以及有关的货物、技术进出口或者国际服务贸易等活动，禁止或者限制其从境外接收或者向境外提供数据、个人信息，禁止或者限制其出境、在我国境内停留居留等。

第十七条 鼓励、支持律师事务所、公证机构等专业服务机构为我国公民、组织提供与产业链供应链安全有关的法律服务。

第十八条 本规定自公布之日起施行。

中华人民共和国反外国不当域外管辖条例

中华人民共和国国务院令

第 835 号

《中华人民共和国反外国不当域外管辖条例》已经 2026 年 3 月 27 日国务院第 82 次常务会议通过，现予公布，自公布之日起施行。

总 理 李 强

2026 年 4 月 7 日

中华人民共和国反外国不当域外管辖条例

第一条 为了维护国家主权、安全、发展利益，保护中国公民、组织合法权益，维护以国际法为基础的国际秩序，根据《中华人民共和国国家安全法》、《中华人民共和国对外关系法》、《中华人民共和国反外国制裁法》等法律，制定本条例。

第二条 反外国不当域外管辖工作贯彻总体国家安全观，统筹发展和安全，统筹国内国际，维护中国特色社会主义制度，推动构建更加公正合理的全球治理体系。

第三条 中华人民共和国坚持独立自主的和平外交政策，反对霸权主义和强权政治，反对任何国家以任何借口、任何方式干涉中国内政。

外国国家违反国际法和国际关系基本准则，实施不当域外管辖措施，危害中国国家主权、安全、发展利益，损害中国公民、组织合法权益的，中国政府有权采取相应的措施。

第四条 中国政府根据中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或者参加的国际条约，或者按照对等原则，有权对与中国存在适当联系的行为实施域外管辖措施，维护国家主权、安全、发展利益，保护中国公民、组织合法权益。

中国政府按照前款规定对有关行为有权管辖，外国国家主张对同一行为实施管辖措施的，双方可以在共同遵守国际法和国际关系基本准则的基础上，通过缔结条约或者经外交途径、主管部门协商等解决。

第五条 国家建立健全应对外国不当域外管辖有关工作机制（以下简称工作机制），统筹协调应对外国不当域外管辖工作。

国务院有关部门按照职责分工承担应对外国不当域外管辖具体工作。国务院有关部门和其他有关机关应当加强外国不当域外管辖措施识别、应对工作的协同配合和信息共享。

第六条 国务院法治部门会同其他有关机关开展外国不当域外管辖措施识别工作，可以进行调查和对外磋商等。有关组织、个人可以向国务院法治部门提出开展识别工作的建议。

开展外国不当域外管辖措施识别工作应当综合考虑下列因素：

- （一）是否违反国际法和国际关系基本准则；
- （二）被外国国家域外管辖的行为与该国的联系是否适当；
- （三）是否危害中国国家主权、安全、发展利益，损害中国公民、组织合法权益；
- （四）其他应当考虑的因素。

经识别，有关措施构成外国不当域外管辖措施的，国务院法治部门可以予以公告。任何组织、个人不得执行或者协助执行外国不当域外管辖措施。

中国公民、组织因特殊情况确需执行或者协助执行外国不当域外管辖措施的，应当向国务院法治部门申请并提供相应的事实和理由、需要执行或者协助执行的范围等，按照工作机制决策程序经同意后可以在特定范围内执行或者协助执行有关措施。

第七条 中国政府可以对有关国家实施不当域外管辖措施行为进行评估，确定风险等级，依法采取外交外事、出境入境、贸易、投资、国际合作、对外援助等方面的反制和限制措施。

第八条 国务院有关部门按照工作机制决策程序，可以将推动实施或者参与实施外国不当域外管辖措施的外国组织、个人列入恶意实体清单，依照《中华人民共和国反外国制裁法》、《实施〈中华人民共和国反外国制裁法〉的规定》等，决定对其采取下列一种或者几种反制和限制措施，并予以公告：

- （一）不予签发签证、不准入境、注销签证或者限期出境、遣送出境、驱逐出境；
- （二）取消或者限制相关人员在中国境内工作、停留或者居留资格；
- （三）查封、扣押、冻结其在中国境内的动产、不动产和其他各类财产；
- （四）禁止或者限制中国境内的组织、个人向其提供数据、个人信息，与其进行有关交易、合作等活动；

- (五) 禁止或者限制其从事与中国有关的进出口活动;
- (六) 禁止或者限制其在中国境内投资;
- (七) 禁止或者限制其产品、交通运输工具等入境;
- (八) 罚款;
- (九) 其他必要措施。

前款规定措施还可以适用于列入恶意实体清单的组织、个人实际控制或者参与设立、运营的组织。

第九条 被采取反制和限制措施的组织、个人可以向作出采取反制和限制措施决定的国务院有关部门申请暂停、变更或者取消有关反制和限制措施，申请时应当提供其改正行为、采取措施消除行为后果等方面的事实和理由。

作出采取反制和限制措施决定的国务院有关部门可以根据实际情况组织评估反制和限制措施的实施情况和效果。

作出采取反制和限制措施决定的国务院有关部门根据评估结果或者根据对相关申请的审查情况，按照工作机制决策程序可以作出暂停、变更或者取消有关反制和限制措施的决定，并予以公告。

第十条 有关反制和限制措施需要国务院其他部门实施的，作出采取、暂停、变更或者取消反制和限制措施决定的国务院有关部门应当按照工作机制程序，将有关反制和限制措施决定通报负责实施的国务院有关部门。

收到有关反制和限制措施决定的国务院有关部门，应当按照职责分工实施。

第十一条 有关组织、个人在特殊情况下确需与被采取反制和限制措施的组织、个人进行被禁止或者限制的相关活动的，应当向作出采取反制和限制措施决定的国务院有关部门申请并提供相应的事实和理由，按照工作机制决策程序经同意后可以与被采取反制和限制措施的组织、个人进行相关活动。

第十二条 国务院有关部门可以对涉嫌执行或者协助执行外国不当域外管辖措施的组织、个人采取现场检查、查阅和复制有关资料等措施。有关组织、个人应当予以协助、配合，不得拒绝、阻碍。

第十三条 国务院有关部门可以对执行或者协助执行外国不当域外管辖措施的组织、个人进行约谈、责令改正。

国务院法治部门按照工作机制决策程序，可以对执行或者协助执行外国不当域外管辖措施的组织、个人作出禁止执行外国不当域外管辖措施的决定（以下称禁执令）。有关组织、个人应当遵守禁执令。

第十四条 任何组织、个人执行或者协助执行外国不当域外管辖措施，侵害中国公民、组织合法权益的，中国公民、组织可以依法向人民法院提起诉讼，要求停止侵害、赔偿损失。

第十五条 省级以上人民政府有关部门按照职责分工，为中国公民、组织应对外国不当域外管辖提供指导和服务。

第十六条 行业协会商会依照法律法规和章程，发挥行业自律和协调作用，引导会员依法合规经营，及时反映行业诉求，为会员提供与应对外国不当域外管辖有关的市场拓展、权益保护、纠纷处理等方面的服务。

第十七条 拒不执行或者规避执行本条例规定的反制和限制措施，或者违反禁执令的，国务院有关部门可以责令改正，禁止或者限制其从事政府采购、招标投标以及有关货物、技术的进出口或者国际服务贸易等活动，禁止或者限制其从中国境外接收或者向中国境外提供数据、个人信息，禁止或者限制其出境入境、在中国境内停留居留，处以罚款等。

第十八条 违反本条例规定，构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第十九条 反外国不当域外管辖涉及反腐败、反垄断、反不正当竞争、出口管制、数据安全、司法协助等相关工作，法律法规另有规定的，依照其规定。

应对外国国家违反国际法和国际关系基本准则，不当禁止或者限制中国公民、组织与第三国（地区）及其公民、组织进行正常的经贸及相关活动的工作，国家另有规定的，依照其规定。

第二十条 本条例自公布之日起施行。

国家外汇管理局江苏省分局关于推动跨境贸易高水平开放试点扩围提质的通知

国家税务总局公告 2026 年第 6 号

国家外汇管理局江苏省各市分局，国家开发银行江苏省分行，各政策性银行江苏省分行，各国有商业银行江苏省分行，江苏银行、江苏农商联合银行、南京银行，邮政储蓄银行江苏省分行，各股份制商业银行南京分行，各城市商业银行南京分行，江苏紫金农村商业银行，各在宁外资银行：

为促进跨境贸易便利化，提升外汇服务实体经济质效，国家外汇管理局江苏省分局（以下简称江苏省分局）决定进一步推动跨境贸易高水平开放试点扩围提质。现将有关事宜通知如下：

一、江苏省分局对《国家外汇管理局江苏省分局跨境贸易高水平开放试点实施细则》（以下简称实施细则，见附件）进行了修订，现予以印发，请遵照执行。

二、各市分局收到本通知后，应及时转发至辖内银行。各市分局应指导银行、企业合规开展试点业务；密切跟踪各项试点业务开展情况，强化试点业务数据统计、专项监测及风险评估，防范跨境资金异常流动风险，发现异常情况及时上报。

三、本通知自发布之日起实施。原参加跨境贸易高水平开放试点的审慎合规银行，如变更便利化业务内容，原则上于本通知发布之日起三个月内按照附件实施细则第十条之规定向江苏省分局备案，另有规定的除外；如不变更便利化业务内容，原则上于本通知发布之日起一个月内向江苏省分局进行书面确认，涉及内控制度修订的应一并进行确认。《国家外汇管理局江苏省分局关于开展跨境贸易投资高水平开放试点的通知》（苏汇发〔2024〕9号）附件1《跨境贸易高水平开放实施细则》、《国家外汇管理局江苏省分局关于进一步促进企业涉外员工薪酬类双向用汇便利化的通知》（苏汇发〔2025〕41号）同步废止。

执行中如遇问题，请及时向江苏省分局反馈。

联系电话：025-84790265、025-84790183

国家外汇管理局江苏省分局

2026 年 4 月 20 日

附件：国家外汇管理局江苏省分局跨境贸易高水平开放试点实施细则

第一条 为规范开展跨境贸易高水平开放试点，进一步便利经常项目外汇收

支，根据《中华人民共和国外汇管理条例》《国家外汇管理局关于进一步便利外汇资金结算 支持外贸稳定发展的通知》（汇发〔2025〕47号）等相关规定，制定本细则。

第二条 银行及其确定的优质企业开展跨境贸易高水平开放试点（以下简称便利化业务），适用本细则。

第三条 同时符合以下条件的银行（以下简称审慎合规银行），可以为本行优质企业开展便利化业务：

（一）在国家外汇管理局江苏省分局（以下简称江苏省分局）辖内注册经营的银行一级分行或地方性银行总行。

（二）具备完善的便利化业务内控制度，包括但不限于职责分工、业务授权、优质企业客户准入退出、便利化业务实施规范、风险业务清单、业务监测、可疑交易预警与报告、应急管理、内部监督等方面。

（三）配备外汇业务合规专职岗位和熟悉外汇业务政策的人员。

（四）近三年银行外汇业务合规与审慎经营评估原则上均在B（含）以上且至少两年为B+（含）以上。银行成立不满三年的，自成立以来外汇业务合规与审慎经营评估原则上均在B+（含）以上。

第四条 审慎合规银行应基于客户自愿原则，通过充分的展业尽调确定本行可参与便利化业务的优质企业名单。优质企业应同时符合以下条件：

（一）具有参与便利化业务的实际需求。

（二）诚实守信、合规经营情况良好，资金收付及贸易信贷、贸易融资符合其生产经营实际。

（三）近两年未被国家外汇管理局及其分支机构（以下简称外汇局）处罚；成立不满两年的，自成立以来未被外汇局处罚。如企业已办理“贸易外汇收支企业名录”登记，近两年货物贸易外汇管理分类持续为A类；办理“贸易外汇收支企业名录”登记不满两年的，自登记以来货物贸易外汇管理分类持续为A类。

（四）配备专人对本企业经常项目外汇收支业务进行管理，具备自证经常项目外汇收支及交易的真实性、逻辑性和合理性的能力，做到交易可追溯。

（五）在审慎合规银行持续办理经常项目外汇收支业务两年（含）以上，但以下企业可不作此年限要求：

1.实施财务集中管理的集团型企业内，除主办企业外的其他本地或异地成员企业；

2.获得国家或地方相关部门认定的高新技术企业、专精特新企业、专精特新“小巨人”或国家级制造业单项冠军等，且在审慎合规银行持续办理经常项目外汇收支业务已满一年（含）的企业；

3.已纳入本行优质企业名单的跨境电子商务平台（或外贸综合服务企业）向本行推荐的，且已由该平台代理或代办经常项目外汇收支业务两年（含）以上的企业；

4.因集团内部组织架构调整等原因，需要承接原优质企业全部经常项目外汇收支业务的企业；

5.确有必要纳入优质企业名单的企业（对确定此类企业为优质企业的，在按照本细则第十条报备时应作出专门说明）。

（六）审慎合规银行出于风险防范目的规定的其他条件。

第五条 优质企业出现以下情形之一的，审慎合规银行应自发现之日起5个工作日内将其自本行优质企业名单中移出：

（一）企业货物贸易外汇管理分类被外汇局降为B类或C类，或受到外汇局处罚且涉及一般情节、较重情节和严重情节的。

（二）企业存在涉嫌构造贸易、虚假贸易、提供虚假单证等异常情况。

（三）企业不配合外汇局经常项目外汇管理或审慎合规银行的展业尽调要求。

（四）审慎合规银行规定的其他条件。

第六条 审慎合规银行为本行优质企业开展便利化业务，具体包括以下业务内容：

（一）便利经常项目外汇资金收付。审慎合规银行可按照“了解客户、了解业务、尽职审查”原则为优质企业办理经常项目外汇收支。对于单笔等值5万美元以上的服务贸易等项目外汇支出，可事后核验《服务贸易等项目对外支付税务备案表》。对于资金性质不明确的业务，审慎合规银行应要求企业提供相关单证。

（二）优化新型国际贸易结算。审慎合规银行可依据区域战略定位和行业特色，创新金融服务，为优质企业办理真实合规的新型国际贸易外汇收支。

（三）扩大贸易收支轧差净额结算范围。审慎合规银行可为优质企业与同一境外交易对手，开展以下情形的经常项目外汇收支的轧差净额结算：

1.与同一境外关联企业之间的一般贸易收支轧差净额结算；

2.货款与货物贸易运输相关费用、仓储费、维修费、赔偿等经常项下费用的收支轧差净额结算；

3.销售货款与相关销售返利之间的收支轧差净额结算;

4.运费、保费、清关费、速遣费、滞期费等运输相关费用之间的收支轧差净额结算;

5.外汇局规定的其他情形。

优质企业应合理安排轧差周期,及时结清应收应付款项,原则上每个季度轧差净额结算不少于1次。

(四) 货物贸易超期限等特殊退汇业务免于事前登记。审慎合规银行可为优质企业办理退汇日期与原收、付款日期间隔在180天(不含)以上或由于特殊情况无法原路退回的货物贸易退汇业务,企业无须就上述业务到外汇局办理事前登记。

(五) 优化服务贸易项下代垫或分摊业务管理。审慎合规银行可为优质企业办理其与境外交易对手间发生的服务贸易项下代垫或分摊业务。

(六) 便利优质企业涉外员工薪酬用汇。允许审慎合规银行根据优质企业提供的薪酬相关材料,为企业认定的涉外员工核定免审单金额,涉外员工个人在核定金额范围内可在银行办理购付汇或收结汇,免于提交单证。

审慎合规银行应为企业制定专属配套方案,向企业确认涉外员工名单、薪酬发放金额和周期等具体安排,提前审核相关材料,方便员工后续快速办理业务。同时,审慎合规银行应做好动态管理,持续更新员工范围及薪酬情况。

(七) 简化优质跨国公司经常项目资金集中收付和轧差净额结算手续。审慎合规银行为符合以下条件的跨国公司资金池主办企业和成员企业,办理经登记后的经常项目资金集中收付和轧差净额结算业务时,可适用本细则第六条第一项至第五项便利化措施:

1.跨国公司资金池主办企业和成员企业原则上均是审慎合规银行确定的优质企业;

2.主办企业是财务公司或自身无贸易涉外收支的,可不为本款所称优质企业。

优质跨国公司办理经常项目轧差净额结算时,原则上每个自然月轧差净额结算不少于1次。

(八) 外汇局允许的其他便利化业务。

第七条 审慎合规银行为本行优质企业开展便利化业务,应按照“了解客户、了解业务、尽职审查”原则确认相关便利化业务经常项目外汇收支的真实性、合理性和逻辑性,并履行反洗钱、反恐怖融资和反逃税义务。

银行通过交易电子信息审核方式，为纳入优质企业的跨境电商、外贸综合服务企业等贸易新业态主体办理外汇资金结算的，应按照《支付机构外汇业务管理办法》（汇发〔2019〕13号印发）、《经常项目外汇业务指引（2020年版）》（汇发〔2020〕14号印发）等相关规定，具备客户身份识别、交易电子信息采集、真实性审核等条件，办理经常项目收支登记。

第八条 审慎合规银行在开展便利化业务涉外收付款和境内收付款申报时，应在交易附言中注明“高水平便利试点”字样的同时，遵守以下要求：

（一）办理贸易收支轧差净额结算业务时，应按涉外收支管理信息申报有关规定进行实际收付数据和还原数据申报。对实际收付款数据的申报，实际收付款数据不为零时，企业应通过办理实际对外收付款交易的银行进行申报，银行应将实际收付款信息交易编码申报在“999999-有实际资金收付的集中或轧差结算”项下。实际收付款数据为零时（轧差净额结算合计值为零），银行应虚拟一笔结算值为零的涉外付款，填写《境外汇款申请书》，收付款人名称均为该企业，交易编码申报在“999998-无实际资金收付的轧差结算”项下，“收款人常驻国家（地区）”为“中国”，其他必输项可视情况填报或填写“N/A”。银行应在实际对外收付款之日（轧差净额结算合计值为零时，为轧差结算日或会计结算日）（T）后的第1个工作日（T+1）中午12:00前，完成实际收付款数据的报送工作。

对还原数据的申报，企业在申报实际收付数据的当日，根据全收全支原则，向实际办理或记账处理对外收付款业务的银行提供还原数据的基础信息和申报信息。银行应在实际收付款之日（T）后的第1个工作日（T+1）中午12:00前，完成还原数据基础信息的报送工作；第5个工作日（T+5）前，完成还原数据申报信息的报送工作。申报单号码由发生实际收付款的银行编制，交易编码和交易附言按照实际交易性质填报。银行应将还原数据的“银行业务编号”填写为所对应的实际收付款数据的申报号码。银行应为企业申报提供申报渠道等基础条件，并负责将还原数据的基础信息和申报信息传送到外汇局。

（二）办理优质企业涉外员工薪酬用汇业务时，应在购/结汇备注栏标注“高水平便利试点薪酬”。

（三）办理优质企业超期限等特殊退汇业务时，应在涉外收支申报交易附言中注明“特殊退汇+退汇业务类型（如超期限、非原路退回）”。

（四）办理服务贸易项下代垫或分摊业务时，应在涉外收支申报交易附言中注明“服务费用代垫”。

第九条 审慎合规银行为本行优质企业开展便利化业务，应实施专项全流程管理：

（一）了解优质企业主体信息、经营状况、内控管理等，分析判断优质企业的信用合规等情况，对于涉及本细则第四条第五款 1 至 3 项相关情形的还需开展针对性展业尽调；每年应对本行优质企业至少开展一次评估，并留存相关材料备查。

（二）跟踪市场环境变化，了解不同业务特征和流程，结合优质企业信用状况，持续优化审核方式。

（三）对优质企业便利化业务进行持续跟踪评估，动态调整优质企业名单；对便利化业务实施监测预警，及时发现、主动报告和处置异常或可疑情况，配合监督检查和核查。

第十条 审慎合规银行在为本行优质企业开展便利化业务前，应向江苏省分局报备准备情况，包括但不限于拟开展的便利化业务内容及对符合本细则的自评情况、内控制度、首批优质企业名单等。江苏省分局自收到完整材料之日起 20 个工作日内，对于符合条件的银行出具同意开展便利化业务的书面备案文件。

审慎合规银行拟变更便利化业务内容的，应按照前款规定办理；拟变更内控制度或优质企业名单的，应在变更后、次月底前向江苏省分局报告。

第十一条 江苏省分局依法对便利化业务进行监督管理，发现审慎合规银行出现以下情形之一的，应指导其暂停新增优质企业：

（一）审慎合规银行外汇业务合规与审慎经营评估为 B- 及以下。

（二）近三年审慎合规银行外汇业务合规与审慎经营评估均为 B。

（三）审慎合规银行存在未按规定办理便利化业务，主动开展或协助企业开展监管套利、空转套利、虚假交易、构造贸易等异常交易，或为企业开展上述异常交易转移资金或骗取融资提供便利的。

（四）审慎合规银行不配合外汇局工作。

审慎合规银行因出现前款（一）（二）情形暂停新增优质企业的，应在满足本细则第三条规定的基础上，重新向分局备案后，方可新增优质企业；因出现前款第（三）（四）项情形暂停新增优质企业后，应立即进行整改，整改完成并向江苏省分局报备后，方可新增优质企业。

江苏省分局发现审慎合规银行的外汇业务对江苏地区跨境资金流动、金融稳定造成负面影响的，可暂停其开展便利化业务，并督促整改，审慎合规银行整改

完成并向江苏省分局报备后，方可继续开展便利化业务。

第十二条 本细则所指的“经常项目外汇收支”，包括经常项目的货物贸易、服务贸易、初次收入（跨境投资收益除外）和二次收入。本细则所指的“新型国际贸易”包括但不限于跨境电商、保税维修、新型离岸国际贸易等货物贸易和服务贸易。本细则所称关联企业，是指存在直接或间接控制关系或重大影响关系的企业，主要包括母子公司关系、直接或间接同为第三方控制或同时控制第三方、一方对另一方财务或经营决策过程具有参与权利并可施加一定影响等。

第十三条 注册在江苏省分局辖内的国家机关、事业单位、社会团体等，参照适用本细则。

第十四条 本细则由江苏省分局负责解释。

第十五条 本细则自发布之日起施行。

国际观察

十五五·地缘·新质生产力 | 特朗普访华及美伊局势对美元人民币的影响

当前,全球宏观秩序正处于从“单极主导”向“多极竞合”过渡的深刻重构期。以美伊对峙为核心的中东局势演变,已彻底超越区域性军事摩擦的传统范畴。与过去三十年历次中东危机不同,本次对峙的核心特征在于双方军事力量代差的实质性收窄。这一变化不仅重塑中东战略平衡,更对全球地缘、能源及货币体系产生深远冲击——这也是全文分析的核心出发点。中东作为全球能源核心产区,其局势动荡直接牵动国际原油在 70-120 美元/桶区间宽幅震荡;而原油作为“石油-美元”体系的基石,其波动进一步传导至金融市场,引发美国 30 年期国债收益率突破 5%、全球对美元主权信用的重新定价,同时为人民币国际化及汇率走势带来新机遇,构成全文核心分析脉络。

此次美伊冲突实质上构成了对美国全球军事霸权的一次系统性“压力测试”。此次美伊冲突暴露了美国全球军事霸权的结构性短板,美军实战不及预期、军工产能告急,导致“石油-美元”体系的安全锚松动,阿联酋退出欧佩克+,推动石油结算进入“双轨制”时代。中东产油国寻求多元化合作,使得人民币在中东石油贸易中的结算占比显著提升,单一美元主导的货币体系出现深刻变革;同时,美债收益率逆势攀升,反映全球投资者对美国主权信用的重新评估,美元作为终极避险资产的共识受到挑战,这也是美伊局势对美元冲击的核心体现。

在旧秩序基石松动的镜像之下,人民币汇率展现强劲韧性,其定价逻辑已超越传统利差与贸易驱动,本质是全球资本对中国综合国力的重新重估。中国多元化能源对冲机制、完备的工业制造体系及军民协同潜力,构成人民币信用的实体锚,“出口强、汇率强”的共振进一步巩固人民币资产吸引力。基于上述核心逻辑,本文将以美伊冲突与原油走势为切入点,系统剖析其对美债、“石油-美元”体系的冲击,解读人民币升值的深层逻辑,并提出大类资产投资策略,分析美伊局势对美元、人民币的核心影响及全球秩序转型下的投资方向。”

一、美伊冲突现状与原油走势分析

(一) 美伊冲突现状: 军事代差收窄的历史转折

当前美伊对峙的本质,与过去三十年的中东危机存在显著差异。由于伊以矛盾长

期存在，此次冲突核心变量并非双边矛盾的尖锐程度，而在于双方军事力量代差的实质性收窄，由此引发冲突形态与战略平衡的根本性重构。从更深层面审视，此次对峙构成了对美国全球军事霸权（即军工产能与远洋后勤投送能力）的首次系统性压力测试。

当前美伊对峙的核心特征，与过去三十年中东地区历次危机存在本质差异。伊以矛盾作为中东地区长期存在的固有矛盾，并非此次对峙升级的核心变量，双方军事力量代差的实质性收窄，才是引发冲突形态与战略平衡发生根本性重构的关键因素。从全球军事格局视角审视，此次美伊对峙已构成对美国全球军事霸权（具体体现为军工产能与远洋后勤投送能力）的首次系统性压力测试。从双方战力对比来看，过往伊朗在海空常规作战力量方面与美军存在代际差距，因此伊朗放弃传统海空决战思路，将有限资源集中于弹道导弹（含高超音速导弹）与无人机作战体系两大领域，构建非对称作战优势。近期，伊朗在霍尔木兹海峡周边海域展现出较强的区域拒止与通道威慑能力，其对过往关联船只的动态监控与干预能力显著提升，依托“以陆制海、以导制海”的新型作战体系实现了阶段性战术突破。伊朗作战能力的提升，客观上得益于全球工业技术的扩散效应。从导弹制造所需的特种材料、无人机的动力与控制系统，到战场所需的卫星侦察与定位支持，相关技术领域的成熟发展（包括特定成熟技术的转移与适配），有效提升了伊朗的战场感知能力与精确打击水平，推动其作战态势实现根本性转变。

此次对峙的关键转折，体现在美军实战表现不及预期。2026年4月中旬，美军针对被击落战机飞行员开展的突袭救援行动遭遇重大挫折。因情报偏差，执行任务的运输机陷入复杂地形，在遭遇伊朗地面武装反制后，行动未能达成预期救援目标，最终以自毁运输机、遗弃相关装备并撤离告终。该事件向全球尤其是美国中东盟友传递出明确信号：美军在复杂对抗环境下，实施低伤亡、高效率地面干预的能力已显著下滑，其常规军事霸权存在结构性短板。

美伊冲突仍在僵持阶段。5月6日，伊朗宣布恢复海峡通行，但双方关键分歧仍未达成最终协议。之前特朗普为彰显政绩，单方面夸大伊朗妥协程度（如宣称其交出浓缩铀等），此举引发伊朗国内强烈反弹，致使务实对话派受损。此后伊朗立场转硬，拒绝第二轮直接谈判，沟通机制退回由巴基斯坦传话状态。在军事层面，受制于弹药库存告急及通航恢复的既定事实，美军的对抗手段已从进攻威慑实质性降级为维持区域存在的海上巡逻。

从金融市场反应来看，市场对此类行动的反应相对平淡，核心原因在于市场

已明确预判。美军难以升级冲突的根本制约因素在于其军工产能紧张及关键导弹库存告急：结合 2026 年 4 月最新披露的数据，在对伊朗持续七周的军事行动中，美军已消耗至少 45% 的“精确打击导弹”库存、超过一半的“萨德”拦截弹库存，以及近 50% 的“爱国者”拦截弹库存，“战斧”巡航导弹消耗量也达到战前库存的 19%—28%（按战前 3000—4500 枚库存估算，已发射超 850 枚），联合空对地防区外导弹（JASSM）则消耗约 1180 枚，占战前库存的四分之一以上。目前美军虽能维持对伊作战的弹药需求，但库存缺口显著，需依赖调配盟友库存补充；同时部分重型装备产线出现萎缩或外包现象，美国在全球军工生产体系中的相对优势正面临多方竞争。尽管五角大楼已签署协议扩大导弹产能，如计划至 2031 财年采购近 4300 枚 JASSM 导弹以扩充库存，将“爱国者”-3MSE 拦截弹年产量从约 600 枚提升至 2000 枚，但导弹交付周期需 3—5 年，短期内难以缓解库存压力。基于上述分析，当前美伊冲突已从过往单向的“遏制与反制”，转变为双方双向的“消耗与测试”。短期内，双方爆发全面战争的概率较低，“边打边谈”将成为双方积累谈判筹码、争取战略主动的主要方式。

（二）后续原油走势及地缘博弈焦点：东亚是下一阶段博弈的核心

美伊僵持下，国际油价于 70-120 美元区间震荡。美国因严重误判自身军力而深陷中东泥潭，直接加速了全球博弈焦点向东亚转移。中国以出口管制精准压制日本重工业，以实战军演彰显海控力，主动重塑东亚工业轴心。

国际油价：摒弃线性逻辑，回归供需中枢

当前美伊僵持下，对国际油价的研判需摒弃地缘驱动的线性思维，回归供需基本面与财政约束的底层逻辑。极端油价（70 美元以下或 120 美元以上）均缺乏可持续性：上限方面，长期站上 120 美元将重创全球主要经济体的宏观承受力（尤其是引发新兴市场输入型危机），并直接激活美国页岩油产能边界，触发大幅增产从而反噬油价；下限方面，尽管 5 月 6 日伊朗宣布海峡恢复通行导致地缘溢价阶段性回落，但若跌破 70 美元，将直接击穿美国页岩油企业约 65 美元的盈亏平衡线。综合来看，预计油价将在 70-120 美元区间内维持宽幅震荡。

美国在中东陷入战略僵局，区域安全出现局部真空。在此背景下，搭载中方核心航电与武备的巴基斯坦空军（如“枭龙”、歼-10C）以“态势性存在”填补部分空白。这实质上是一种“隐性介入”模式：中国通过第三方军贸间接重塑区域力量平衡，既避免直接卷入冲突，又降低矛盾激化风险；美国受制于自身实力衰

减，对此采取默许态度。沙特等产油国转向寻求依托中国背景的安全支持，标志着“石油-美元”体系赖以生存的“安全锚”已出现实质性松动。

在此博弈窗口期，特朗普于5月13日开启对华国事访问

在当前大国博弈的窗口期，特朗普于5月13日开启对华国事访问。当前，特朗普及共和党选情持续承压，路透社4月末民调显示其支持率跌至34%，创多年新低，经济议题支持率亦同步下滑。数据表明，共和党在中期选举中面临极高的失利风险。距中期选举仅余半年，特朗普执政压力陡增，既有手段难以破局，亟需寻求新的应对方案。此次访华，其核心诉求有二：一是拉拢中方配合其在中东等地的“止战”议程，以缓解自身的战略压力；二是借对华接触制造“外交姿态”，为中期选举积累政治资本。

在经贸层面，此次随行代表团阵容庞大，涵盖二十位顶尖企业高管，业务横跨六大核心领域：不仅包括马斯克、苹果CEO库克、Meta高管等全球科技领军人物，亦囊括贝莱德、高盛、花旗等头部金融机构负责人，同时还有农业代表随行推进大豆等农产品贸易合作。值得注意的是，英伟达高层亦随行访华。回顾过往，2017年特朗普访华期间双方曾达成总额1535亿美元的经贸大单，此次美方亦有意借重演“经贸红利”来提振国内经济预期与选情。与此同时，为促成上述合作与配合，亦需关注美国在东亚地缘核心议题上可能作出的让步姿态。

然而，美伊冲突的本质系美国对自身军事实力的战略误判——高估了短期军事打击的效能，低估了伊朗的战略韧性及区域反制能力，致使美方陷入进退维谷的战略困境。在此背景下，美方试图以“访华”为筹码换取中方的地缘配合。基于其内外交困的现实，美方在寻求地缘让步时往往缺乏维持强硬立场的底气，大概率将延续其“高调施压、务实妥协”的惯用套路。

二、美国30年期国债

破5%与“石油-美元”双轨制开启

（一）美债收益率攀升：主权信用风险重定价

2026年5月，美国30年期国债收益率突破5%。在美联储开启降息周期的背景下，长端收益率的逆势飙升是一个极其反常的金融信号，这已无法单纯用通胀预期或“加息交易”来解释，其核心在于全球投资者对美国长期主权信用风险及期限溢价的重新定价。收益率高企的深层动因在于美债供需结构的根本性逆转。需求端，过去由“石油-美元”循环支撑的美债最大海外买家力量衰减，叠加地

缘政治博弈促使全球央行外汇储备多元化；供给端，美国沉重的财政赤字导致国债供给激增。在需求减弱与供给放量的错配下，市场只能通过推高收益率来消化天量美债。这种供需恶化的负反馈循环，正撕裂美国信用体系的底层逻辑。伴随美债收益率攀升，资本显著流向黄金等非主权类“价值储存”资产，本质上是美元信用折损后，全球资本寻找替代避险资产的反应。

（二）阿联酋退出欧佩克+：“石油-美元”双轨制时代开启

阿联酋正式退出欧佩克+，是中东地缘经济史上具有标志性意义的事件，其核心指向是石油-美元体系正在从垄断走向“双轨制”。欧佩克（OPEC）及后来的欧佩克+，其成立的核心逻辑不仅是产油国协调产量，更是与美元深度绑定的全球能源治理工具。1970年代建立的“石油-美元”体系，其根基是“能源结算绑定+美国军事保护”。然而，在现行的欧佩克+框架内，以沙特为首的传统大国与以阿联酋为代表的新兴产能国在产量配额上分歧加剧。阿联酋等国因前期投入巨资提升了产能，认为现行配额压制了其合理市场份额，产生了严重的“收益受损感”。更深层的矛盾在于成本与收益的不对等：中东国家承担着地缘冲突前沿的安全成本，但当红海危机、伊朗导弹威胁等事件发生时，美国因自身军工产能瓶颈（如防空拦截弹库存告急）难以提供实质性保护。面对美国“安全锚”的失效，中东国家开始寻求替代方案。2024年初，搭载中国产有源相控阵雷达和先进航电武备的巴基斯坦空军歼-10CE战机现身阿联酋阅兵，并在此后与中东多国开展联合训练。这种通过第三方输出集成军工体系来填补安全真空的模式，让产油国清醒意识到：继续单一绑定美元，等同于将国家安全寄托于军事投射能力衰退的霸权，风险极高。

人民币结算的实质性突破：在安全逻辑动摇的同时，金融结算的“双轨制”已初具雏形。尽管人民币在全球石油结算中的绝对占比尚未过半，但其增速与结构性突破极具标志性。中东对华出口的液化天然气（LNG）及部分原油已常态化采用人民币结算。对于产油国而言，直接接受人民币用于采购中国工业品或投资中国资产，有效规避了“美元计价-二次兑换-汇率折损”的摩擦成本。这种基于真实贸易需求的去美元化，正从底层削弱美元的全球需求基础。

（三）美国“资源联盟”战略困境：霸权背书的失效

在新能源周期中，美国试图复制20世纪的石油霸权，通过主导“矿产安全伙伴关系”（MSP）等联盟，意图在锂、钴、镍等关键矿产上对中国形成“卡脖子”合围。

然而，这一战略的底层逻辑依然是对美国霸权威慑力的路径依赖。中东局势的演化客观上起到了“压力测试”的作用：全球资源国清晰地看到，美国在中东的军事干预已呈现出“雷声大、雨点小”的疲态。既然美国无法在传统势力范围兑现安全承诺，资源国自然有理由怀疑，一旦因关键矿产与中国发生极端博弈，美国是否具备提供实质性庇护的能力与意愿。失去绝对武力背书的“资源联盟”，注定缺乏真正的强制约束力。以美国曾试图拉拢的津巴布韦为例，作为掌握丰富锂矿资源的关键国家，美国曾竭力推动其加入联盟，以配合对中国的矿产封锁。津巴布韦一度妥协，出台严苛的原矿出口禁令，并对部分中资矿企施加压力，以此向美方示好。但当中东局势暴露美国硬实力衰退后，津巴布韦随即调整策略，重新放宽相关限制。事实上，在中美博弈的大背景下，津巴布韦始终采取“两头下注”的实用主义立场，而全球其他资源国则更多处于观望状态，并未盲目追随美国的联盟号召。美国试图以政治结盟替代市场规律来重建资源霸权的企图，正因其硬实力投射的相对衰落而步入死胡同。

三、人民币升值的

深层逻辑：非对称优势与主权信用重估

在近期中东地缘冲突升温的背景下，人民币汇率并未跟随传统避险模式陷入被动贬值，反而在中美利差倒挂的既定条件下展现出较强的韧性。这一表现表明，当前人民币汇率的定价逻辑已超越单纯的利差与经常账户顺差驱动，其核心实质是全球资本对中国“非对称综合国力”的重新定价，是一场基于底层硬核实力的主权信用重估

（一）逻辑一：能源安全缓冲垫与制造业的“反脆弱性”

在全球油价受地缘冲突扰动、面临上行风险的背景下，中国国内并未出现输入性通胀恐慌或能源供应链断裂，这得益于中国构建的多元化能源对冲机制。

一方面，中国通过巩固俄罗斯、中东等多元化原油进口渠道，叠加依托上海原油期货（INE）的定价机制，有效平滑了极端地缘溢价带来的冲击；另一方面，中国正在经历的并非简单的“能源替代”，而是底层能源结构的系统性切换。依托在光伏、风电、储能及新能源车领域全产业链的压倒性优势，中国正逐步将部分社会运转的底层动力向自主可控的绿色电力迁移。这种将外部化石能源波动进行有效屏蔽的能力，大幅降低了中国宏观经济对中东地缘危机的敏感度。对于全球产业资本而言，持有人民币资产意味着规避传统“石油美元”体系下的地缘勒索

风险，人民币资产的“安全资产”属性正在获得边际重估。

此外，近期宏观数据打破了传统的“贬值促出口”定价逻辑。据海关总署最新数据，2026年1—3月中国出口延续强势增长，其中船舶、汽车等高附加值装备制造贡献了核心增量。这一“出口强、汇率强”的同向共振，底层逻辑在于中国贸易结构的跃迁：出口引擎已从“价格敏感型”转向“产能垄断型”，此类高壁垒产品具备极强议价权，对汇率升值的敏感度大幅钝化。同时，高景气度带来的超额贸易顺差，通过企业“顺周期结汇”直接转化为外汇市场的人民币买盘，为汇率升值提供了实质性的资金面支撑。

（二）逻辑二：全产业链产能与军民协同潜力——人民币信用的实体锚

美元霸权的底层支撑在于石油结算与全球军事投射能力，而人民币信用的深层锚点则在于强大的工业制造体系及随时可激活的军民协同产能。

国防工业底座的代差优势：俄乌冲突及中东局势表明，现代战争的消耗速率对一国常规弹药及无人装备的产能提出了极高要求。相比之下，美国制造业空心化导致其国防供应链面临严重瓶颈（如155毫米炮弹等常规弹药产能受限、舰船维修周期拉长）。而中国拥有全球最完整的工业门类，在无人机、相控阵雷达、商用无人船等现代非对称战争核心装备领域具备显著的产能与成本优势。庞大的民用市场规模有效摊薄了前沿技术的研发成本，并保持了产业链的活跃度；这种“平战结合”的柔性供应链，使其在面临外部安全压力时，具备快速转化为防务生产能力的潜力，从而为宏观经济与主权货币提供了应对极端不确定性的底层缓冲。

国际防务合作的务实性与区域安全再平衡：在中东博弈中，中国并未采取直接军事介入的模式，而是中国通过合规的国际军贸机制，向中东等地区提供符合其安全需求的现代化装备。此类合作秉持不干涉内政原则与市场化导向，不附加政治条件，客观上契合了相关国家实现战略自主的诉求，推动了中东区域力量从“单极依赖美国”向“多极平衡”转变。中国在此过程中展现出的大国战略定力与规则塑造能力，与美国的战略透支形成鲜明对比。

（三）逻辑三：资本流动的范式转移——从“单极信仰”到“多极配置”

全球跨国产业资本对基本面与风险评估具有高度的敏锐性。当美国在中东的军事威慑效力递减、国内债务上限问题频发导致财政约束凸显时，传统意义上“美元作为终极避险资产”的共识正面临结构性挑战。人民币汇率的企稳与阶段

性走强，本质上是全球资本在评估“美国金融杠杆透支”与“中国制造走强”这一宏观基本面后，进行的资产重新配置。做多中国核心资产，正从过去单纯博取新兴市场 β 收益的行为，转变为对冲单一美元体系风险的宏观对冲策略。随着中国电力结构转型对原油进口依赖度的边际降低，中国对美元外汇储备的被动需求将随之减少，这将进一步削弱美元通过“石油-美债”循环对中国宏观空间的挤压。

四、大类资产及投资策略

中东局势演变、美债异动与人民币重估并非孤立的周期波动，而是全球秩序从“单极主导”向“多极竞合”过渡的集中映射。在此长周期转换中，投资范式需从传统的“防御性避险”逐步向“结构性布局新秩序”演进：（1）坚定看多人民币资产与核心制造主线：顺应人民币主权信用重估趋势，建议战略性增配人民币计价资产。权益市场方面，建议将国产算力底座（紧扣自主可控逻辑）与新能源全产业链作为长期战略性配置主线，把握中国非对称产业优势的红利。（2）原油资产：地缘溢价消退，回归区间震荡：虽霍尔木兹海峡恢复通航阶段性平抑了地缘风险溢价，但结合全球供需基本面与产油国财政平衡诉求，油价缺乏单边驱动力，预计将维持宽幅震荡格局。（3）审慎评估过渡期尾部风险：针对美股市场，尤其是当前估值处于历史高位的科技板块，其盈利预期与流动性溢价已面临重新匹配的压力，建议保持相对谨慎，防范估值均值回归带来的波动风险。此外，仍需密切跟踪地缘政治的潜在不确定性（如东亚局势的阶段性升温），做好应对短期市场风险偏好受扰的防御准备。

来源：新浪财经官方账号

海关总署牵头部署开展 2026 年跨境贸易便利化专项行动

为贯彻落实习近平总书记重要讲话和全国两会精神，海关总署会同中央网信办、外交部、国家发展改革委、工业和信息化部、公安部、财政部、交通运输部、商务部、市场监管总局等 24 个部门（单位），联合部署在 45 个城市集中开展 2026 年跨境贸易便利化专项行动，围绕优化升级货物贸易、大力发展服务贸易、创新发展数字贸易绿色贸易等重点任务，研究提出新一轮助力外贸提质增效的便利化政策措施，主要包括深化进出口通关监管模式创新、优化外贸新业态监管服务、提升跨境物流运输效能、加强数智口岸建设、推进标准规则互联互通、强化对企综合服务等 29 项举措。

据了解，2025 年专项行动共有北京、天津、上海、重庆、大连、宁波、厦门、青岛、深圳等 25 个城市参与。在去年基础上，今年参与专项行动试点城市进一步扩围增容，新增呼和浩特、长春、苏州、金华、泉州、南昌、烟台、武汉、长沙、珠海、南宁、昆明、西安、兰州、银川等 20 个城市，共 45 个城市参与。

海关总署国家口岸管理办公室相关负责人表示，推进跨境贸易便利化是扩大开放增进合作、畅通国内国际双循环的必然要求，是积极应对国际形势变化，帮助企业稳订单、拓市场、增效益的有效举措，也是维护世界贸易组织《贸易便利化协定》、支持多边贸易体制的具体行动。今年的《政府工作报告》部署了提高跨境贸易便利化水平等重点工作任务。

（来源：海关总署，2026 年 3 月 16 日）

《2026 海南自由贸易港投资指南》发布

近日，《2026 海南自由贸易港投资指南》（以下简称《投资指南》）正式发布。通过《投资指南》，投资者可以更好了解海南自由贸易港政策及产业领域利好，共享发展新机遇。

《投资指南》由海南省商务厅和海南国际经济发展局深入梳理落地政策编制而成，将自贸港政策利好由“制定者”视角向“享惠者”视角转换，在结合 200 余项已落地实施政策文件的基础上，全方位展现海南在特殊税收制度、开放政策制度等方面以及产业领域的利好，让企业对海南自贸港政策利好看得见、读得懂、用得着。

《投资指南》分“走进海南”“营商海南”“投资海南”等篇章。“走进海南”围绕高水平的开放形态、链接全球的区位优势、特殊税收制度安排、开放政策制度优势等主题展开；“营商海南”介绍市场化、法治化、国际化的营商环境相关情况；“投资海南”介绍具有海南特色和优势的现代化产业体系、投资案例、海南自由贸易港重点园区及市县投资地图、园区分布等内容。

该指南还从企业简介、落地海南业务、项目情况、落地海南优势等方面，逐一介绍了中国旅游集团、西门子能源、宝格丽、澳斯卡国际粮油、邓白氏、基华宏鹰物流（波洛莱）、莱珀妮等投资案例。

（来源：海南日报，2026 年 5 月 8 日）

企多重利好！越南原产地证新规大改，5月1日关键节点！

日前，越南工贸部正式发布第 12/2026/TT-BCT 号通告，宣布自 5 月 1 日起全面实施原产地证明（C/O）制度改革，一次性修订及取消 36 项冗余行政程序，核心聚焦东盟、中国、韩国、日本、英国等自贸协定框架下的关税优惠流程优化。这场系统性变革，直击企业“办证慢、成本高、流程繁”痛点，对年贸易额超 1500 亿美元的中越贸易而言，是中国出口企业扩大关税红利、提升东南亚竞争力的关键政策利好。

新规核心：36 项程序精简+自我认证落地

此次改革覆盖优惠性与非优惠性原产地证书，涵盖中国-东盟自贸区（FORM E）、RCEP、东盟自贸协定等所有核心贸易协定，核心突破集中在三大维度：

（一）常规签发流程大瘦身，FORM E 办证效率质变

取消前置备案：企业无需提前向越南工贸部提交营业执照、生产流程、产能证明等材料，凭有效贸易单据即可直接申请证书；

签发周期骤减：标准 C/O（含 FORM E）签发时间从 7 个工作日压缩至 2 个工作日，紧急情况可当日出证；

取消重复核验：同一企业同类产品一年内无需二次现场核查，仅保留随机抽查机制，大幅降低合规成本。

（二）特殊场景规则优化，转口、补发更灵活

补发期限放宽：取消“货物出口后 30 天内申请”限制，出口后 1 年内均可补发证书，无需额外提交延误说明；

背对背证书简化：转口贸易仅需提供原始 C/O 复印件、提单、商业发票，取消第三方证明文件；

保税货物认证简化：自贸区/保税仓库货物取消单独原产地认定，直接按区内加工增值比例判定，便利跨境流转。

（三）东盟自我认证落地，企业可“自签证书享关税优惠”

适用范围：东盟 10 国及中国、韩国、日本、英国等 FTA 成员国企业，东盟区域内贸易可申请自我认证；

核心权限：符合条件企业（需在越南 eCoSys 系统注册 REX 编号）可自行签发原产地声明，替代官方 C/O 直接用于进口国关税减免；

审核机制：采用“企业自证+事后抽查”模式，官方不再事前审核，企业需留存 3 年完整单证（采购发票、生产记录、增值计算表）备查；

中企专属利好：中国出口越南或经越南转口东盟时，符合条件可直接启用自我认证，彻底摆脱官方办证依赖。

中企直接利好：降本、提效、扩利

作为越南第一大贸易伙伴，中国出口企业是此次新规的核心受益群体，利好覆盖成本、效率、竞争力三大层面：

（一）关税红利最大化，多类产品享 0 关税

新规简化 FORM E 办理后，中小企业、跨境电商 B2B 卖家可轻松享受中越贸易 0-5% 关税减免：纺织服装关税从 10% 降至 0%，机电产品从 8% 降至 0%，大幅降低出口成本，提升产品价格竞争力。

（二）RCEP 累积规则灵活化，更容易达标享惠

新规明确允许企业选择直接/间接计算区域价值含量（RVC），且东盟区域内原材料可累积计算。中企使用越南、泰国等东盟国家原材料时，更易满足 $RVC \geq 40\%$ 的享惠门槛，扩大享惠产品范围。

（三）中小企业迎公平竞争，合规成本大幅降低

过往因备案复杂、办证成本高，中小企业难以享受关税优惠；新规取消备案、缩短周期、降低费用，让中小企业与大型企业站在同一起跑线，凭成本优势抢占越南市场份额。

（四）供应链优化，布局越南更便捷

中企在越南设厂或开展加工贸易时，原产地自我认证可简化供应链认证流程，降低合规成本，提升中企在越南的投资吸引力，助力企业深化东南亚产业链布局。

越南此次原产地证明新规改革，是中越贸易便利化的里程碑事件。通过精简 36 项程序、落地自我认证、优化 FORM E 规则，为中国出口企业打开了“降本、提速、扩利”的新空间。5 月 1 日是关键节点，中企需提前完成系统注册、资质梳理、流程优化，快速适配新规要求，充分释放关税优惠红利，在越南及东南亚市场竞争中抢占先机。

来源：浙江省贸促会官方网站

商务部新闻发言人就中美经贸磋商初步成果答记者问

新华社北京 5 月 16 日电

商务部新闻发言人 16 日就中美经贸磋商初步成果答记者问。

有记者问：5 月 14 日，中美两国元首举行会晤，宣布中美经贸团队达成了总体平衡积极的成果。请问商务部能否介绍经贸磋商成果更多情况？

发言人表示，中美两国元首在北京举行会晤，深入讨论经贸问题，为两国经贸关系发展进一步指明了航向，提供了战略指引。

发言人说，5 月 13 日，中美经贸团队在韩国举行经贸磋商，为两国元首会晤作了经贸领域的准备。磋商中，双方以元首重要共识为指引，秉持相互尊重、和平共处、合作共赢的原则，就解决彼此关注的经贸问题和进一步拓展务实合作进行了坦诚、深入、富有建设性的交流磋商。此后，双方就成果具体内容进行了密集磋商，取得了积极共识。

发言人介绍，目前，双方在经贸领域达成的初步成果主要有以下几方面：

一是双方继续落实好前期磋商成果，并就有关关税安排形成积极共识。

二是双方同意成立贸易理事会和投资理事会，讨论双方贸易投资领域各自关切。双方将通过贸易理事会讨论有关产品降税等问题，原则同意对同等规模的各自关注产品降税。

三是双方将解决或实质性推动解决部分农产品非关税壁垒和市场准入问题。美方将积极推动解决中方在乳制品和水产品自动扣留、介质盆景输美、山东禽流感无疫区认定等方面的长期关切。中方也将积极推动解决美方牛肉设施注册、部分州禽肉输华等关切。

四是双方同意通过一定范围产品的相互降税等安排，推动扩大包括农产品在内等领域的双向贸易。

五是双方就中方向美方采购飞机以及美方保障飞机发动机、零部件对华供应等达成有关安排，同意继续推进相关领域合作。

发言人表示，中美经贸磋商取得积极成果，说明双方秉持相互尊重、平等互惠的精神，通过开展对话与合作，是能够找到解决问题的办法的。目前双方仍在就有关成果的细节进行磋商。双方经贸团队将按照两国元首确定的共识方向，尽

快锁定成果，共同做好落实，为下一步的中美经贸合作与世界经济注入更多确定性和稳定性。

(来源：新华网，2026 年 5 月 16 日)

APEC 贸易部长会议发表《苏州声明》，取得丰硕成果

5 月 22-23 日，商务部在江苏省苏州市举办亚太经合组织（APEC）贸易部长会议，各方围绕推进区域经济一体化和亚太自贸区建设、支持世贸组织、加强数字合作和发展绿色经济等开展深入讨论。会议发表《2026 年 APEC 贸易部长会议苏州联合声明》，简称《苏州声明》，达成《APEC 创新、有竞争力和韧性的服务业路线图》，取得丰硕成果。商务部国际司负责人就会议有关成果进行解读。

问：本次会议达成了联合声明，也称为《苏州声明》，有什么重要意义？

答：本次会议发表了《苏州声明》，这是今年 APEC 中国年达成的首份部长级成果文件，并在时隔 12 年后再次以会议举办地命名，主要有三方面意义：

一是提振区域经贸合作信心，为亚太经济复苏提供更强支撑。《苏州声明》的成功达成，发出了各经济体以合作促共赢的明确信号，为承压前行的亚太经济注入了新的增长动力。当前全球经济复苏疲软、需求持续低迷，亚太作为全球经济增长引擎，亟需形成明确、一致的合作方向，各方合力挖掘增长潜力。《苏州声明》聚焦数字贸易、绿色低碳、供应链联通、服务贸易升级等新兴领域，凝聚了 21 个经济体的合作共识，明确了区域经贸合作的重点方向及实施路径，有助于充分释放区域经贸合作潜力，更好发挥亚太超大规模市场优势，对冲全球经济下行压力，为亚太经济持续稳定复苏提供坚实支撑。

二是贡献亚太务实方案，推动完善全球经贸治理体系。在单边主义、保护主义抬头，全球经贸治理体系受到严重挑战的背景下，《苏州声明》提出了破解困境的亚太思路。各方重申推进区域经济一体化和亚太自贸区建设，积极响应世贸组织改革需要，兼顾发达经济体与发展中经济体的差异化诉求，坚持包容普惠、平等互利发展。针对供应链断裂、规则碎片化、数字治理缺失、绿色贸易壁垒等全球性难题，明确了务实可行的区域合作方案，将为构建稳定有序的国际经贸秩序提供重要参考，持续提升亚太在全球经贸治理中的话语权与影响力。

三是彰显城市开放魅力，助力中国推进高水平对外开放。本次会议以苏州这一现代化开放城市为窗口，充分展示中国对外开放成果。同时，依托本次高级别国际经贸盛会，苏州深度对接亚太经贸规则、链接全球优质经贸资源，积极推动本地区产业、贸易、服务与国际高标准经贸规则接轨，以成功的地区开放实践彰

显了中国坚持互利共赢、持续扩大对外开放的坚定立场和政策方向。

问：会议在区域经济一体化和亚太自贸区建设方面形成了哪些共识？

答：2014 年中国年，各方达成《APEC 推动实现亚太自贸区北京路线图》。十多年来，各方围绕亚太自贸区愿景开展政策协同、能力建设、信息交流，不断推进区域经济一体化进程，极大地促进了区域融合发展。各方同意，将继续积极推进区域经济一体化进程，推动亚太自贸区议程持续前行，通过经验分享、能力建设、技术合作和工商界参与等具体行动，提升 APEC 经济体参与高水平自贸协定的能力，通过沟通对话推动区域经贸规则向协同方向发展，持续优化区域贸易投资营商环境。中方倡导的促进相互信任的理念深入人心，提出的开放、灵活、务实的方式获得广泛认同和积极响应。

当前国际经贸形势复杂严峻，APEC 各方达成继续推进亚太区域经济一体化的共识尤为珍贵。各方不仅重申了坚定不移推进贸易投资自由化便利化的共同承诺，更为今后合力推进区域经济一体化指明了前进方向，向国际社会传递了通过开放合作实现互利共赢的积极信号。

问：本次会议在支持世贸组织工作方面取得哪些成果？

答：支持以世贸组织为核心的多边贸易体制是 APEC 的传统合作议程。在本次贸易部长会议上，APEC 经济体普遍坚定发声支持多边贸易体制，肯定世贸组织第 14 届部长级会议在世贸组织改革等领域取得的积极进展。在《苏州声明》中，各方就世贸组织既定规则对促进全球贸易的重要作用、携手合作完善世贸组织，以及电子传输暂免关税、农业、渔业补贴、投资便利化、电子商务等领域相关工作达成共识，同意更好发挥 APEC 思想孵化器作用，释放出维护开放稳定国际经贸秩序、共同推进世贸组织改革的积极信号。

会议期间，中方还举办“重振世贸组织功能：贸易与环境”边会，共有近 200 名 APEC 相关经济体、产学研各界代表参会，为 APEC 助力世贸组织工作搭建重要平台。与会嘉宾一致认同要加强贸易政策与环境政策的协同，反对以绿色为名采取的贸易保护措施，支持世贸组织开展相关工作推动环境产品和服务自由化。

下一步，中方将与各方共同落实好此次贸易部长会议共识，维护多边贸易体制价值和原则，全面深入参与世贸组织改革，支持世贸组织在全球经济治理中发挥更大作用，为促进全球贸易投资自由化便利化贡献亚太力量。

问：我们注意到《苏州声明》还有一个附件，是《APEC 创新、有竞争力和韧性的服务业路线图》。请问这个路线图的制定有什么背景，未来将发挥怎样的作用？

答：《APEC 创新、有竞争力和韧性的服务业路线图》的制定恰逢亚太服务贸易迈入高速扩容的新阶段。APEC 政策支持小组（PSU）2025 年公布的数据显

示, 2024 年 APEC 商业服务进口和出口规模均达 3.1 万亿美元, 区域服务贸易全球占比超过 35%, 稳居全球第一大服务贸易板块。数字服务贸易十年间实现规模翻倍, 服务业已成为亚太经济核心增长动力。同时, 服务贸易发展面临着区域监管规则参差不齐、数字转型加速、绿色服务需求上升等新形势、新挑战。为此, APEC 经济体联合制定了新一期路线图, 确立了七大发展原则和八大行动支柱, 并明确了具体的实施安排, 目的是为亚太地区快速增长的服务贸易保驾护航。

该路线图是引领未来十年亚太服务业共同开放、标准协同、改革创新的纲领性文件。一方面, 它明确了亚太服务业发展的原则与改革方向, 有助于促进数字贸易、绿色服务跨境流动, 推动中小微企业融入全球产供应链, 夯实区域经济增长与就业根基。另一方面, 路线图主动对接世贸组织规则与联合国可持续发展议程, 顺应服务贸易数字化、绿色化趋势, 强化亚太服务业创新力、竞争力与产业链韧性, 为推进全球服务贸易自由化便利化提供了亚太方案。中方将与 APEC 各经济体一道, 共同落实好路线图, 为实现亚太和全球服务业的包容和可持续发展作出新的贡献。

问: 本次会议成果包括推动数字贸易合作和绿色发展。这将为中国经济产业发展带来哪些机遇?

答: 本次 APEC 贸易部长会议在深化数字合作、推进绿色发展上形成了诸多共识, 有利于为我国数字、绿色产业发展创造良好的外部环境和更广阔的合作空间。

在数字合作领域, 各方同意推进亚太区域数字贸易规则协同、无纸贸易推广、跨境数字服务联通等, 有利于我国更好融入亚太数字经济产业链供应链。随着区域数字规则、规制逐步协调对接, 国内跨境电商、智慧物流、数字服务等新业态将更加便捷地拓展亚太市场。同时, 借鉴亚太经济体治理实践和经验, 也将推动国内数字贸易、数据流动、跨境电商等领域监管体系持续完善升级, 为中国数字经济发展再上新台阶提供助力。

在绿色发展领域, APEC 倡导低碳转型、畅通绿色产品贸易、对接绿色产业标准, 为中国节能环保、清洁能源装备、绿色技术服务等领域搭建了稳定的区域合作平台。这有利于中国在遵循多边规则基础上, 深化与亚太各经济体绿色技术交流、产业协作与项目合作, 助力国内产业结构绿色低碳转型, 同时以务实合作参与区域绿色经贸体系建设, 推动自身可持续发展和亚太共同繁荣。

问: 我们注意到, 各方就供应链互联互通达成了一系列共识, 能否介绍一下有关情况?

答: 会上, 各方就供应链互联互通进行了深入讨论, 并达成一系列共识。各方一致认为, APEC 应在维护供应链畅通方面发挥更大作用, 重申增强区域供应链韧性与稳定的共同目标, 承诺共同保障贸易通道畅通及必需品正常流动。各方

将尽快完成《APEC 互联互通框架行动计划》第三期终期审议，持续深化互联互通合作，充分发挥 APEC 商务旅行卡的便利化功能，不断强化全球与区域价值链，并通过务实合作提升区域粮食安全，最大限度减少粮食供应链中断风险。

亚太地区作为全球经济最活跃、贸易量最大的板块，其供应链的稳定与否直接关系到世界经济复苏进程。本次会议上，各方围绕供应链达成的共识向国际社会发出明确信号，APEC 经济体选择“连接”而非“分割”，选择“合作”而非“对抗”。这对于构建更具韧性、更加高效、更富包容性的亚太供应链网络具有重要意义。

问：亚太工商界密切关注、积极参与此次会议，请问会议将为区域内工商界带来哪些政策红利？

答：本次会议为助力亚太工商界实现高质量发展释放了开放、普惠、便利和稳定的积极信号。各方一致呼吁支持电子传输免征关税延期，保持数字市场开放稳定。积极支持亚太企业发展跨境电商，更好融入数字平台与全球数字经济，助力缩小数字鸿沟。保障企业平等获取资产、市场机会与技能培训，提升参与全球价值链的能力。加强标准与合格评定互认合作，减少技术性贸易壁垒，推行良好监管实践，提升营商环境透明度、可预期性和有效性。稳步推进投资便利化行动计划，开展更多能力建设项目。这些政策都有利于为企业进一步降低贸易成本、便利投资流动，也将为亚太企业推进数字化转型创造良好的政策环境。

会议期间，商务部积极回应工商界诉求，先后举办了贸易部长与亚太工商界午餐会，可持续绿色矿产供应链、投资便利化和电子提单等研讨会。苏州市人民政府举办了亚太工商界伙伴关系对话会暨 2026 年苏州全球招商大会等活动，为亚太工商界洽谈交流搭建了平台，支持企业通过对话共商合作，共谋发展。

(来源：商务部新闻办公室，2026 年 5 月 26 日)

2026 年 5 月份对我国多种商品发起反倾销和反补贴调查的国家与地区不完全汇总

生意社 05 月 28 日讯

据生意社不完全统计，2026 年 5 月份，有 12 个国家和地区对我国多种商品发起了多达 35 起反倾销和反补贴调查。

美国（10 起）：

1、2026 年 5 月 21 日，应美国企业申请，美国商务部宣布对进口自中国、马来西亚和越南的固定式和便携式空气压缩机发起反倾销和反补贴调查。

2、2026 年 5 月 20 日，美国商务部发布公告称，对进口自中国的皱纹纸作出第四次反倾销快速日落复审终裁：若取消现行反倾销措施，将会导致中国涉案产品以 266.83% 的倾销幅度继续或再度发生。

3、2026 年 5 月 19 日，美国商务部发布公告称，对进口自中国的缓蚀剂作出第一次反倾销快速日落复审终裁：若取消现行反倾销措施，将会导致中国涉案产品以 277.90% 的倾销幅度继续或再度发生。同时，美国商务部对进口自中国的缓蚀剂作出第一次反补贴快速日落复审终裁：若取消现行反补贴措施，将导致中国涉案产品的补贴以 64.18%—239.21% 的税率继续或再度发生。

4、2026 年 5 月 12 日，美国国际贸易委员会（ITC）投票对进口自中国的柠檬酸及柠檬酸盐作出第三次反倾销和反补贴日落复审产业损害肯定性终裁，裁定若取消现行反倾销和反补贴措施，在合理可预见期间内，涉案产品的进口对美国国内产业造成的实质性损害可能继续或再度发生。根据终裁结果，本案现行反倾销和反补贴措施继续有效。

5、2026 年 5 月 12 日，应美国企业申请，美国商务部宣布对进口自中国的三（羟甲基）氨基甲烷发起反倾销和反补贴调查。

6、2026 年 5 月 5 日，美国商务部发布公告称，对进口自中国的木质装饰线条作出第一次反倾销快速日落复审终裁：若取消现行反倾销措施，将会导致中国涉案产品以 231.60% 的倾销幅度继续或再度发生。同时，美国商务部对进口自中国的木质装饰线条作出第一次反补贴快速日落复审终裁：若取消现行反补贴措施，将导致中国涉案产品的补贴以 28.17%—252.29% 的税率继续或再度发生。

7、2026 年 5 月 4 日，美国商务部发布公告称，对进口自中国的乘用车和轻型货车轮胎作出第二次反倾销快速日落复审终裁，裁定若取消本案的反倾销税，将导致中国涉案产品的倾销以 87.99% 的倾销幅度继续或再度发生。同时，美国商务部对进口自中国的涉案产品作出第二次反补贴快速日落复审终裁，裁定若取消本案的反补贴税，将导致中国涉案产品的补贴以 21.68%—116.73% 的补贴率继

续或再度发生。

8、2026 年 5 月 1 日，美国商务部发布公告，对进口自印度和中国的呋唑紫颜料发起第四次反倾销日落复审调查，对进口自印度的涉案产品发起第四次反补贴日落复审调查。与此同时，美国国际贸易委员会（ITC）对上述涉案产品发起第四次反倾销和反补贴日落复审产业损害调查，审查若取消现行反倾销和反补贴措施，在合理可预见期间内，涉案产品的进口对美国国内产业构成的实质性损害是否将继续或再度发生。

9、2026 年 5 月 1 日，美国商务部发布公告，对进口中国的钢格板发起第三次反倾销和反补贴日落复审调查。与此同时，美国国际贸易委员会（ITC）对上述涉案产品发起第三次反倾销和反补贴日落复审产业损害调查，审查若取消现行反倾销和反补贴措施，在合理可预见期间内，涉案产品的进口对美国国内产业构成的实质性损害是否将继续或再度发生。

10、2026 年 5 月 1 日，美国国际贸易委员会（ITC）投票对进口自中国的二苯基甲烷二异氰酸酯（MDI）作出反倾销产业损害肯定性终裁，认定被主张存在倾销行为的涉案产品对美国国内产业造成了实质性损害或损害威胁。基于美国国际贸易委员会的肯定性终裁，美国商务部将对中国的涉案产品颁布反倾销征税令。

欧盟（3 起）：

1、2026 年 5 月 13 日，欧盟委员会发布公告，对原产于中国的烷基膦酸及其钠盐作出反倾销初裁，初步裁定济源市清源水处理有限公司的临时反倾销税率为 210.4%、南通联膦化工有限公司的临时反倾销税率为 219.4%、山东泰和科技股份有限公司的临时反倾销税率为 182.9%、其他合作企业的临时反倾销税率为 200.4%、中国其他企业临时反倾销税率为 219.4%。本案倾销调查期为 2024 年 7 月 1 日至 2025 年 6 月 30 日，损害调查期为 2022 年 1 月 1 日至倾销调查期结束。公告自发布次日起生效。

2、2026 年 5 月 13 日，欧盟委员会发布公告，对原产于中国的 PET 纺粘无纺布作出反倾销初裁，初步裁定湖北优布非织造布有限公司的临时反倾销税为 45.6%、常德天鼎丰非织造布有限公司和天鼎丰非织造布有限公司的临时反倾销税为 50.0%、其他合作企业的临时反倾销税率为 49.4%、中国其他企业临时反倾销税为 50.0%。本案倾销调查期为 2024 年 7 月 1 日至 2025 年 6 月 30 日，损害调查期为 2022 年 1 月 1 日至倾销调查期结束。公告自发布次日起生效。

3、2026 年 5 月 5 日，欧盟委员会发布公告，对原产于中国的己二酸作出反倾销终裁，裁定重庆华峰化工有限公司反倾销税为 29.1%、唐山中浩化工有限公司反倾销税为 42.3%、其他合作企业反倾销税为 31.5%、中国其他生产商/出口商反倾销税为 42.3%。本案倾销调查期为 2024 年 1 月 1 日至 2024 年 12 月 31 日，损害调查期为 2021 年 1 月 1 日至倾销调查期结束。公告自发布次日起生效。

欧亚经济委员会（1起）：

1、2026年5月7日，欧亚经济委员会内部市场保护司发布第2026/481/SG14号公告称，应欧亚经济联盟企业申请，依据委员会2026年4月29日第4号令，对进口轮辋直径为13（含）~21英寸（含）的汽车轮胎启动保障措施调查。本案调查期为2022年1月至2025年9月。公告自发布之日起生效。

乌克兰（2起）：

1、2026年5月26日，乌克兰经济部发布公告，应乌克兰生产商申请，依据2026年5月22日第AD-602/2026/441-01号决议，对原产于中国的圆形横截面的热轧盘条启动反倾销调查。涉案产品包括直径5毫米至14毫米（含）的非合金碳钢棒材以及直径5毫米至32毫米（含）的其他合金钢棒材（高速钢棒材及焊接用盘条除外）。公告自发布之日起生效。

2、2026年5月26日，乌克兰经济部发布公告，依据委员会2026年5月22日第AD-600/2026/441-01号决议，对原产于中国的热轧无缝钢管作出反倾销第一次日落复审肯定性终裁，决定自即日起继续征收为期五年的反倾销税；同时，继续延长中国生产商江阴德玛斯特钻具有限公司的价格承诺协议，期限为一年。

韩国（1起）：

1、2026年5月7日，韩国贸易委员会发布公告，应韩国生产商申请，对原产于中国的合金钢盘条启动反倾销调查。本案倾销调查期为2025年1月1日至2025年12月31日，损害调查期为2023年1月1日至2025年12月31日。涉案产品为经过轧制或锻造生产的除铁、碳钢及不锈钢以外的合金钢盘条。除另行延期（最长两个月）外，预计初裁将于立案之日起三个月内作出。

印度（1起）：

1、2026年5月7日，印度商工部发布公告，对原产于或进口自中国和韩国的邻苯二甲酸酐作出第一次反倾销日落复审肯定性终裁，建议继续征收为期5年的反倾销税，分别如下：中国生产商为40.08美元/吨，韩国生产商为140.17美元/吨；对进口自泰国的涉案产品作出第一次反倾销日落复审否定性终裁，不建议继续征收反倾销税。

越南（2起）：

1、2026年5月22日，越南工贸部贸易防卫局发布公告，越南企业对原产于中国的H型钢提起反倾销日落复审调查申请，越南贸易防卫局已于2026年5月21日正式受理，越南工贸部将于贸易防卫局正式受理之日起30日内确定是否立案。

2、2026年5月22日，越南工贸部贸易防卫局发布公告，越南企业对原产于中国、马来西亚和泰国的焊接材料提起反倾销日落复审调查申请，越南贸易防卫局已于2026年5月21日正式受理，越南工贸部将于贸易防卫局正式受理之

日起 30 日内确定是否立案。

土耳其（4 起）：

1、2026 年 5 月 21 日，土耳其贸易部发布第 2026/18 号公告称，应土耳其生产商申请，对原产于中国的净重小于等于 13 公斤的焊接机（配件除外）启动反倾销第二次日落复审调查。案件调查期间，现行反倾销税持续有效。

2、2026 年 5 月 14 日，土耳其贸易部发布第 2026/11 号公告，对原产于中国的强化木地板作出反倾销第三次日落复审肯定性终裁，决定维持现行反倾销税不变，继续征收反倾销税，其中，中国江苏洛基木业有限公司、常州市零点木业有限公司、常州市东家装饰材料有限公司、常州欧强木业有限公司和江苏中鑫德赛木业有限公司的反倾销税均为 1.60 美元/平米，中国其他企业的反倾销税为 2.40 美元/平米，措施自公告发布之日起生效，有效期为五年。

3、2026 年 5 月 6 日，土耳其贸易部发布第 2026/14 号公告，对原产于中国的 27 类长丝（合成纤维长丝纱线的机织物）自主启动反规避调查，审查原产于中国的涉案产品是否经由科索沃转口至土耳其以规避反倾销税。公告自发布之日起生效。

4、2026 年 5 月 5 日，土耳其发布第 2026/13 号公告称，应土耳其生产商申请，对原产于中国和越南的聚乙烯、聚丙烯制防水油布启动反倾销第三次日落复审调查。案件调查期间，现行反倾销税持续有效。公告自发布之日起生效。

澳大利亚（4 起）：

1、2026 年 5 月 4 日，澳大利亚反倾销委员会发布第 2026/053 号公告称，进口自中国大陆的焊缝管反倾销和反补贴措施、进口自韩国、马来西亚和中国台湾地区的焊缝管反倾销措施将于 2027 年 7 月 3 日到期。利益相关方应于 2026 年 7 月 3 日前提交日落复审调查申请，若在上述期限之前未收到申请，对上述国家和地区的双反措施将于到期后终止。

2、2026 年 5 月 4 日，澳大利亚反倾销委员会发布第 2026/046 号公告称，澳大利亚工业、创新和科学部长通过了澳大利亚反倾销委员会对进口自中国的钢制护角条作出的反补贴终裁建议，决定自本公告发布之日起对中国不合作出口商以及所有其他出口商征收 4.5%的反补贴税。涉案产品不包括塑料和不锈钢护角条，以及外墙抹灰/质感饰面专用护角条。

3、2026 年 5 月 4 日，澳大利亚反倾销委员会发布第 2026/044 号公告称，澳大利亚工业、创新和科学部长通过了澳大利亚反倾销委员会对进口自中国的热轧钢卷作出的反补贴终裁建议，决定自本公告发布之日起对中国所有出口商以从价税征收 3.4%的反补贴税，以下 4 家出口商除外：宝山钢铁股份有限公司、宝钢湛江钢铁有限公司、上海梅山钢铁股份有限公司、湖南华菱涟源钢铁有限公司。

4、2026 年 5 月 4 日，澳大利亚反倾销委员会发布第 2026/043 号公告称，澳

大利亚工业、创新和科学部长通过了澳大利亚反倾销委员会对进口自中国的热轧钢卷作出的反倾销终裁建议，决定自本公告发布之日起征收反倾销税：出口商宝山钢铁股份有限公司为 59.1%，宝钢湛江钢铁有限公司为 38.1%，上海梅山钢铁股份有限公司为 54.9%，湖南华菱涟源钢铁有限公司为 41.6%，中国其他出口商为 79.0%。

巴西（2 起）：

1、2026 年 5 月 8 日，巴西外贸委员会管理执行委员会(GECEX)发布 2026 年第 892 号决议，决定将 2021 年第 253 号决议裁定的对原产于中国的镁锭反倾销税由 1.18 美元/千克调整为 4.07 美元/千克。本决议自发布之日起生效。

2、2026 年 5 月 5 日，巴西发展、工业、贸易和服务部外贸秘书处发布 2026 年第 36 号公告，应巴西国内企业申请，对原产于中国、美国、欧盟、英国和中国台湾地区的铝制预涂感光平板启动第二次反倾销日落复审调查。本案倾销调查期为 2024 年 7 月至 2025 年 6 月，损害调查期为 2020 年 7 月至 2025 年 6 月。公告自发布之日起生效。

墨西哥（4 起）：

1、2026 年 5 月 21 日，墨西哥经济部发布公告称，应墨西哥生产商申请，对原产于中国的塑料胶带启动反倾销调查。本案倾销调查期为 2024 年 10 月 1 日至 2025 年 9 月 30 日，损害调查期为 2022 年 10 月 1 日至 2025 年 9 月 30 日。公告自发布次日起生效。

2、2026 年 5 月 21 日，墨西哥经济部发布公告称，应墨西哥生产商申请，对原产于中国的镜用玻璃启动反倾销调查。本案倾销调查期为 2024 年 10 月 1 日至 2025 年 9 月 30 日，损害调查期为 2022 年 10 月 1 日至 2025 年 9 月 30 日。公告自发布次日起生效。

3、2026 年 5 月 15 日，墨西哥经济部发布公告称，应墨西哥生产商申请，对原产于中国的罐装伞菇启动反倾销第四次日落复审调查，本案倾销调查期为 2025 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日，损害调查期为 2021 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日。案件调查期间，现行反倾销税持续有效。公告自发布次日起生效。

4、2026 年 5 月 15 日，墨西哥经济部发布公告称，应墨西哥企业申请，对原产于中国的儿童自行车启动反倾销情势变迁复审调查。本案调查期为 2024 年 11 月 1 日至 2025 年 10 月 31 日。案件调查期间，现行反倾销税持续有效。公告自发布次日起生效。

摩洛哥（1 起）：

1、2026 年 5 月 21 日，摩洛哥工业和贸易部发布第 DDC/08/2026 号公告称，应摩洛哥生产商申请，对原产于中国和埃及的长毛绒毯织物启动反倾销调查。本案倾销调查期为 2025 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日，损害调查期为 2022 年

1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日。涉案产品为宽度超过 150 厘米的合成纺织纤维（100%涤纶）长毛针织面料卷材，染色或印花，双面或单面有绒毛，用于制造毛毯。公告自 2026 年 5 月 22 日起生效。

(来源：生意社，2026 年 5 月 28 日)

中国贸促会举行 2026 年 5 月例行新闻发布会

发布 2026 年 3 月份全球经贸摩擦指数。

从综合指数看，2026 年 3 月份全球摩擦指数为 104，处于高位。全球经贸摩擦措施涉及金额同比下降 29.1%，环比上升 2.8%。

从国别指数看，在监测范围内的 20 个国家（地区）中，美国、印度和欧盟的全球经贸摩擦指数位居前三。美国的全球经贸摩擦措施涉及金额最多，过去 12 个月中，美国有 11 个月居首。

从行业指数看，在监测范围内的 13 个主要行业中，经贸摩擦措施的冲突点聚焦于电子、化工、运输设备和机械设备行业，其中电子行业经贸摩擦指数居首。

从分项指数看，在监测范围内的 20 个国家（地区）共发布 23 项进出口关税措施，发起 55 起贸易救济调查，向 WTO 提交技术性贸易壁垒（TBT）通报和卫生与植物卫生措施（SPS）通报 134 项，发布进出口限制措施 17 项，发布其他限制性措施 290 项。其中，进出口限制措施指数在五类分项措施指数中居首位。聚焦技术竞争的出口管制等限制性政策工具日益影响全球经贸往来和全球产供应链稳定畅通。

在涉华经贸摩擦方面，19 个国家（地区）涉华经贸摩擦指数为 105，与上月持平。其中，美国涉华经贸摩擦指数最高，包含路由器、电池和电子烟等产品的电子行业涉华经贸摩擦指数处于高位。

发布 2026 年 4 月份全国贸促系统商事认证数据。

2026 年 4 月份，全国贸促系统累计签发原产地证书、ATA 单证册、商事证明书等各类证书 70.81 万份。

其中，全国贸促系统非优惠原产地证书签证金额为 297.86 亿美元，同比增长 0.63%；签证份数为 34.32 万份。全国贸促系统优惠原产地证书签证金额为 106.57 亿美元，同比增长 22.21%；签证份数为 31.48 万份，同比增长 15.60%。

2026 年 4 月份，全国贸促系统 RCEP 原产地证书签证金额为 9.87 亿美元，同比增长 16.40%；签证份数为 34840 份，同比增长 13.77%。

4 月份全国原产地证书签证金额，特别是优惠原产地证书签证金额继续保持增长，印证了我国外贸正延续良好增长势头。这也表明，我国外贸企业利用自贸

协定等优惠政策开拓市场的能力，以及全国贸促系统通过数字化、智能化、便利化手段服务企业的水平都在不断提升。

此外，2026 年美加墨世界杯将于 6 月 11 日开幕，本届世界杯 16 家全球赞助商中，中国企业占 4 席，彰显了中国品牌的国际影响力。截至目前，我国企业及机构已凭全国贸促系统办理的 ATA 单证册高效办理 3922 件世界杯物资通关，涵盖摄影器材、转播设备、球迷节展区物料等，正积极用好国际体育盛会推进我国品牌的海外传播、深化全球市场布局。

Q1 总台央视中文国际频道 记者

在不久前中美两国元首会晤中，两国元首一致同意相互支持，办好今年亚太经合组织领导人非正式会议和二十国集团峰会。中国贸促会在组织中国工商界参与 APEC 和 G20 活动方面有哪些考虑？

A 王一斐

2026 年是 APEC “中国年”，中美工商界正以多边平台为纽带，深化交流合作，为中美关系务实发展注入强劲动力。

2026 年中国贸促会将于 11 月中旬在深圳牵头主办和协调 APEC 工商领导人峰会和 APEC 工商咨询理事会（ABAC）第四次会议，以及 6 月 21 日，也就是链博会前夕，在北京举办 APEC 工商领导人中国论坛。目前各项工作正在有序推进，其中中国论坛筹备工作已经进入尾声。国际工商界积极响应。APEC 国际秘书处执行主任佩德罗萨，以及包括美国在内的 APEC 主要经济体工商界代表已确认参会。特别是美国工商界报名踊跃，届时将有众多知名美国企业高管专程来华。中方也组织了多家世界 500 强、中国 500 强企业负责人出席论坛。大家将围绕区域经济一体化、互联互通、数字创新等热点议题深入交流，挖掘合作新机遇，为推动构建开放包容、创新增长、互联互通、合作共赢的亚太命运共同体贡献工商界智慧。

中国贸促会作为中方参与 B20 的牵头机构，近日出席了美国二十国集团工商界活动（B20）主席视频会议。我们将主动落实中美两国元首会晤重要共识，组织中国工商界积极参与美国 B20 进程，与各国工商界一道，秉持相互尊重、合作共赢、协商一致原则，在推进贸易和投资自由化便利化、保障产业链供应链安全稳定畅通等重要议题上加强立场协调，共同推进创新、贸易、能源等领域务实合作，加强与 G20 成员政府政策对话，为推动包容可持续的全球经济增长贡献力量

量。

Q2 法治日报 记者

2026年5月1日新《海商法》正式实施。当前，国际地缘局势复杂，全球航运格局与供应链持续承压，请问在此背景下新法实施对我国有何重要意义？中国贸促会在服务我国海洋强国战略、维护全球供应链安全稳定畅通等方面发挥了哪些积极作用？

A 王一斐

全球80%的贸易货物通过海路运输，海运既是全球供应链最关键的物流基础设施，也是国际贸易的重要支柱。5月1日起正式实施的新《海商法》，紧扣全球航运贸易数字化、绿色化发展的新趋势，充分吸收国际海事领域的公约先进成果，更加精准有效平衡航运各方主体利益，明晰权责边界，为市场主体营造了稳定可预期的法治环境，对推动我国航运和贸易高质量发展、加强海洋生态环境保护、加快海洋强国和航运强国建设，都具有里程碑意义。

中国贸促会始终把服务海洋强国战略、维护产业链供应链安全稳定作为工作重点。去年第三届链博会上，我们发布的《海事仲裁护航企业参与全球供应链研究》报告显示，海事仲裁作为国际航运界普遍认可、广泛采用的争议解决方式，在高效处理海事海商纠纷、维护全球供应链安全稳定方面发挥着不可替代的作用。

中国贸促会所属的中国海事仲裁委员会，是我国唯一以解决海事海商、交通物流争议为特色的国际知名仲裁机构。自1959年成立以来，已独立公正地审理裁决了数千件案件，仲裁专业性和公信力在国际上得到广泛认可。

海仲委积极参与《海商法》修法工作，参与《北京船舶司法出售公约》等国际公约以及航运标准合同的制定，引领海事仲裁实践，创新临时仲裁规则，加强仲裁员队伍建设，为中外当事人提供优质高效的专业化仲裁服务，切实发挥了海事仲裁在贸易促进和供应链护航中的积极作用。

下一步，中国贸促会将紧扣新《海商法》实施，持续推进新法的宣传、适用和研究，用专业的仲裁服务，为我国高水平对外开放和海洋强国建设贡献力量。同时，在今年第四届链博会期间，海仲委将重磅发布《从仲裁典型案例透视供应链争议解决报告》，为企业有效防范和高效化解供应链相关纠纷提供专业参考，也为行业完善供应链法治保障提供实务支撑，欢迎各位媒体朋友届时关注报道。

Q3 湖北广电 记者

我们从上周国新办举办的第四届链博会筹备情况新闻发布会上了解到，第四届链博会首次设立外国主宾省，可否请发言人详细介绍一下，外国主宾省参展安排和亮点？

A 王一斐

链博会始终把提升国际化水平作为办展重要目标之一。作为本届链博会的一大创新，我们聚焦中外地方经贸合作这一充满活力的新赛道，首次增设外国主宾省，由法国奥弗涅-罗讷-阿尔卑斯大区和意大利利古里亚大区担任。

当前，中法、中意经贸合作不断深化。两大主宾省均是两国经贸实力最为雄厚、产业最具特色的地方区域，对与中方开展产业链供应链合作充满期待。本届链博会上，两国主宾省将组织 30 多家企业和机构参展。法国奥罗阿大区代表机构和企业包括里昂大区工商会、里昂机场集团以及覆盖航空运输与供应链服务、高端装备制造、生物医药、清洁能源、循环经济、新材料等重点领域的优质企业。意大利利古里亚大区将在供应链服务展区设立展台，涵盖数字技术、造船、健康、金融、物流等多个领域，代表机构和企业包括热那亚市政府、意大利物流与港口协会、意大利船级社、利古里亚数字化公司等，充分展示该大区深厚的文化底蕴、独特的海港区位优势及强劲经贸实力。

两国主宾省将在链博会开幕当天正式开馆，并将围绕工业、美食、文旅、物流等热点主题，举办多场特色推介活动，组织中法、中意企业对话会，深化产业链供应链务实合作。链博会结束后，我们还将组织两国主宾省代表团赴上海、南京等地参访考察，充分释放链博会“外溢”效应，推动中外地方工商合作开花结果。

Q4 经济参考报 记者

我们了解到，链博会全新展览模式已被国际标准化组织写入“展览”的全球术语定义。请问，中国贸促会在推动会展领域国际标准化方面还有哪些最新进展？

A 王一斐

链博会不同于传统展会，突出“链”式思维和供应链合作导向，推动上下游企业、科研机构、金融服务、物流服务等各类主体开展精准对接和协同合作。在

中国贸促会积极努力下，国际标准化组织已将“与供应链中的潜在商业伙伴建立联系和合作”这一由链博会首创的全新展览模式，写入“展览”全球术语定义，标志着链博会的创新理念和功能模式，已从中国实践上升为全球标准。

此外，近日国际标准化组织大型活动技术委员会（ISO/TC 354）首批 3 项国际标准提案投票结果揭晓。在国家标准化管理委员会、文化和旅游部等部门的大力支持下，由中国贸促会商业行业委员会牵头推动的 3 项国际标准提案以 100% 的赞成率获批立项，分别是：ISO 26647《会议及相关活动 第 1 部分：术语》、ISO 26648《专业会议组织者（PCO）服务指南》以及 ISO 26649《展览废弃物管理指南》。这 3 项标准分别聚焦会议活动领域的基础术语、专业会议组织服务以及展览业绿色低碳发展，既回应了国际行业对专业化、规范化、可持续发展的现实需求，也为全球会展及大型活动领域完善基础规则体系贡献了中国智慧和中國方案。

下一步，我们将继续会同相关部门，依托链博会等国际化平台，加强与有关国家、国际组织和行业机构的沟通协作，支持行业贸促机构、工商界和专家参与国际标准规则制定，持续推动更多中国实践、中国经验、中国方案转化为全球共享的国际共识和国际标准。

Q5 中国贸易报 记者

据报道，欧盟正推进出台《网络安全法》，禁止中国企业参与欧盟成员国关键基础设施建设。中国工商界对此有何评论？

A 王一斐

我们注意到欧盟正在推进《网络安全法》修订草案，对草案引入“非技术风险”因素，将特定国家、特定国别背景企业与网络安全风险直接挂钩，将其排除出欧盟相关供应链的做法表示坚决反对。

中国国际商会已代表中国工商界向欧方提交评论意见，认为草案存在明显不合理之处。一方面，“非技术风险”“网络安全关切国家”“高风险供应商”等概念认定标准模糊，不符合现代法治所要求的法律明确性、程序透明性和可预期性。另一方面，对特定国家供应商实施市场准入限制、存量设备替换、认证资格排除等措施，明显超过维护网络安全所必要的限度，与世贸组织基本规则、国际服务贸易承诺及投资保护规则相冲突。

从产业和工商合作层面看，若以泛化的安全理由全面排除特定国家供应商，不仅将损害包括中国企业在内的其他相关市场主体的正当合法权益，也将削弱欧盟市场开放、公平、可预期的营商环境。欧盟企业将面临成本上升、采购选择减少、供应链稳定性下降、技术适配周期拉长等实际压力，最终成本也将传导至欧盟消费者和公共服务体系。据不完全统计，该法若实施，受到影响的对欧投资将超过数千亿欧元，受到影响的在欧就业将数以万计。

我们呼吁欧方在后续立法过程中充分听取企业、行业协会等各方意见，坚持技术中立和风险导向原则，删除或实质性修改具有国别指向和歧视性的规则安排，审慎评估草案对中欧工商合作、欧盟自身产业发展和全球供应链稳定的影响。中国企业是欧洲数字化转型、绿色转型和产业升级的重要合作伙伴，中国工商界愿与欧方共同推动网络安全治理和数字经济发展，维护开放、公平、非歧视的市场环境，共同保障全球产业链供应链稳定畅通。

Q6 环球网 记者

武契奇总统访华期间，中国和塞尔维亚发表关于持续推进构建新时代中塞命运共同体的联合声明，其中提到“中方欢迎贝尔格莱德举办 2027 年世博会，愿积极参展，为这一重要盛会的成功举办作出贡献，同塞方在文化、经济等双方共同关心的领域加强合作”。我们知道，中国贸促会将代表中国政府组织中国馆参加 2027 年贝尔格莱德世博会，可否介绍一下相关工作进展？

A 王一斐

世博会已有 175 年历史，被誉为“全球经济、科技、文化领域的奥林匹克盛会”，是世界各国推动文明互鉴、经济发展、科技创新和社会进步的重要平台。2027 年贝尔格莱德专业类世博会将于 2027 年 5 月 15 日至 8 月 15 日在塞尔维亚首都贝尔格莱德市举办，主题为“玩动世界—体育音乐，你我共享”。这是西巴尔干地区首次举办世博会，塞尔维亚总统武契奇高度重视中方参展工作。

中国贸促会代表中国政府组织中国馆参加贝尔格莱德世博会。目前，各项筹办工作积极有序推进。中国馆以“律动无界 乐享未来”为主题，是本届世博会面积最大的展馆之一。我们组织中央美术学院等国家级专业团队，高标准、高水平推进中国馆展陈设计，深入挖掘中国式现代化的文化意蕴和创新表达，突出体育和音乐作为世界通用语言的普适性与文明联结力量，创新采用沉浸式、互动式、

体验式展示方式，多维度、立体化向世界展现蓬勃发展、开放自信、富有韧性的新时代中国风貌。

我们还将以中国馆为平台，策划举办一系列内容丰富、形式多样、精彩纷呈的特色活动，促进中外友好交流，深化互利共赢合作，增进民心相通。积极搭建中塞友好沟通桥梁，推动两国人文、经贸等多领域、深层次交流合作，持续深化中塞铁杆友谊，推进新时代中塞命运共同体建设走深走实。

Q7 中国证券报 记者

我们在上周的国新办发布会了解到，第四届链博会将提供一系列展会便利措施政策，可否请发言人再详细介绍一下？

A 王一斐

链博会作为全球首个以供应链合作为主题的国家级展会，得到了各地方、各部门以及驻外使领馆的大力支持。在此，我想送出两个好消息。

第一个好消息送给链博会参展商。国家市场监督管理总局将连续第四年为链博会提供全方位政策保障，包括支持进口参展车辆和电子产品适用免予办理强制性产品认证自我承诺便捷通道、通过国家企业信用信息公示系统批量查询校验参展企业信用状况、建立信息共享常态化工作协调机制等。北京海关也将为第四届链博会参展商提供 14 项便利措施，在保留设立服务链博会常态化机构、设置展览品和参会展商专用通道等措施之外，特别回应展商诉求，新出台了针对预包装食品类和化妆品类展品的支持政策，助力企业通关参展更加方便快捷。

第二个好消息送给展会观众。京密高速新国展段已正式通车，据测算，从新国展出发，最快 8 分钟内可进入五环，11 分钟可达四环。链博会的主题是链接世界、共创未来，对于关注链博会的朋友们，特别是北京的专业采购商和社会大众来说，链博会已经开到家门口了，我们距离全球供应链和未来黑科技只有一步之遥。

此外，北京市委市政府也在交通、消防、公共安全、医疗卫生等相关方面为链博会提供了全方位的服务保障。我们一定不辜负大家的期望和支持，高标准、高水平、高质量办好第四届链博会，让链博会在中国、为世界。

(来源：中国国际贸易促进委员会)

商务部：将采取必要措施坚决维护国家安全和企业合法权益

商务部新闻发言人就认定欧盟外国补贴调查相关做法构成不当域外管辖措施答记者问。

有记者问：5月15日，司法部发布公告称，欧盟利用《外国补贴条例》对中国实体采取的相关跨境调查做法，构成“不当域外管辖措施”，请问商务部对此有何评论？

商务部新闻发言人答：中方一贯反对欧方滥用《外国补贴条例》（FSR）等单边工具打压中国企业。近期，欧方不仅针对中国企业增加调查频次，扩大调查范围，还将对同方威视等企业的调查升级为深入调查，并强制中国的银行机构配合调查，不合理索要广泛的、与调查无关的大量中国境内信息。多家中国企业和银行机构在欧正常投资经营受到严重负面影响。

商务部早在2025年1月就通过调查认定，欧方FSR相关做法构成贸易投资壁垒，并要求欧方纠正相关做法，主张通过对话妥善管控分歧。但欧方一意孤行，在错误的道路上越走越远。

对此，司法部会同商务部在充分调查的基础上，依据《中华人民共和国反外国不当域外管辖条例》，认定欧方在对同方威视的FSR调查中，对有关中国实体采取的相关跨境调查做法构成不当域外管辖措施，要求任何组织、个人不得执行或者协助执行该措施。

中方重申，希望欧委会迅速纠正错误做法，停止对中国企业的无理打压，停止滥用FSR调查工具，为中国企业在欧投资经营提供公平、公正、可预期的营商环境。中方一贯主张通过对话磋商管控分歧，希望欧方与中方相向而行，通过友好协商解决问题。同时，我们将密切关注欧方相关动向，并将采取必要措施坚决维护国家安全和企业合法权益。

来源：中央广播电视总台央视新闻

WTO 争端解决机制动态

王文涛部长会见世贸组织总干事伊维拉

5月22日，商务部部长王文涛在苏州会见来华出席亚太经合组织（APEC）贸易部长会议的世贸组织总干事伊维拉，双方就当前全球经贸形势、世贸组织第14届部长级会议（MC14）后续工作、世贸组织改革等问题深入交换意见。

王文涛表示，中方坚定维护多边贸易体制，捍卫最惠国待遇等世贸组织基本原则，支持世贸组织在完善全球经济治理、稳定国际经贸秩序中发挥更加重要作用。在全球贸易动荡局势下，MC14取得多项务实成果，彰显多边贸易体制的价值与韧性，体现出绝大多数成员团结协作、共克时艰的坚定决心。下一步，成员应重点就电子传输暂免关税等未决议题尽快取得共识。

王文涛强调，世贸组织亟需以更灵活、务实的方式推进改革，完善机制和规则，更好应对全球贸易挑战。中方支持在MC14工作基础上，尽快推动世贸组织改革进入实质磋商阶段。中方主张将发展置于改革的中心位置，愿与各方共同推进公平竞争等议题讨论，提升决策效率，推动争端解决机制改革，提升多边贸易体制的权威性、有效性和相关性。中方支持《促进发展的投资便利化协定》《电子商务协定》尽早生效并纳入世贸组织法律框架。此次会议期间，中方就贸易与环境、投资便利化等议题主办系列边会，积极推动各方围绕世贸组织重点议题开展交流、凝聚共识。

伊维拉赞赏中方始终坚定维护多边贸易体制，为推动MC14取得务实成果作出重要贡献。期待中方在世贸组织改革各项议题上充分发挥促谈促合促成作用。希望中方作为2026年APEC东道主，推动亚太经济体凝聚共识，释放支持多边贸易体制、加强国际经贸合作的积极信号。

来源：商务部官网（商务部外事司、世贸组织司）

RCEP 全面实施第五年：从“政策红利”迈向“规则深耕”

2026 年，对于全球经贸格局而言是一个重要的里程碑——《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）正式进入生效实施的第五个年头。自 2022 年 1 月 1 日生效以来，这一覆盖全球约 30% 人口和 GDP 的巨型自贸区，已从初期的政策磨合期全面转入深度实施期。站在 2026 年的节点回望与前瞻，我们不仅看到了关税减让红利的持续释放，更见证了区域产业链供应链的深度融合。

关税减让进入“攻坚期”，红利释放由点及面

RCEP 生效的第五年，是关税减让承诺兑现的关键年份。根据协定安排，成员国之间的零关税比例正逐年稳步提升，特别是针对此前处于过渡期的产品，2026 年迎来了税率的进一步下调。

- 东盟市场零关税比例攀升：据最新经贸动态显示，2026 年东盟成员国对区域内的零关税商品比例预计将达到 92%。塑料、五金、汽配等中间品在马来西亚、泰国、越南等国可享受更低的关税甚至零关税待遇，这极大地降低了中国制造业的原材料进口成本。
- 中日贸易纽带更加紧密：作为 RCEP 框架下首次建立自贸关系的两国，中日之间的关税减让在第五年效应显著。中国出口至日本的机电产品、纺织服装，以及从日本进口的汽车零部件、电子元件等，正逐步向零关税目标迈进，为双边贸易提供了稳定的制度保障。

关键提醒：HS 编码与税率确认是合规“生命线”

随着关税减让的深入，海关对原产地规则的监管也日益精细化。对于外贸企业而言，“企业申报需针对具体 HS 编码确认当年适用协定税率”不再是一句口号，而是决定企业能否合规享惠的生命线。

在 2026 年的实务操作中，企业面临的最大挑战在于税率的动态变化。RCEP 的降税并非一步到位，而是分年度、分国别逐步实施。同一个 HS 编码的产品，在 2025 年和 2026 年适用的协定税率可能完全不同。

- 精准查询：企业必须利用“中国自由贸易区服务网”或海关总署的查询系统，输入产品的 10 位 HS 编码，精准锁定 2026 年该产品在目的国（如韩国、日本、东盟各国）的具体协定税率。
- 最优选择：在 RCEP 与原有的中国-东盟、中国-韩国等自贸协定并存的情况下，企业需对比不同协定下的税率和原产地标准，选择对企业最有利的“最优税率”进行申报，避免因适用错误导致通关受阻或面临处罚。

贸易便利化升级：从“纸上证书”到“数字信用”

进入第五年，RCEP 的红利已不仅仅局限于关税，贸易便利化措施的升级正在重塑企业的出口流程。

1. “经核准出口商”扩容，自主声明成常态

以往企业申领原产地证书需要向海关或贸促会申请，耗时耗力。而在 2026 年，随着“经核准出口商”制度的推广，越来越多的头部企业（如泰尔茂医疗、万凯新材料等）获得了自主出具原产地声明的资格。企业只需在发票或装箱单上打印声明，即可在进口国享惠，这不仅大幅缩短了签证周期，更成为企业国际信用的“金字招牌”。

2. 智能审核与自助打印全覆盖

海关部门已全面普及原产地证书的智能审核与自助打印服务。以杭州海关为例，智能审核通过率已超 98%，平均签证周期压缩超七成。在浙江、广东等地，企业甚至可以在家门口的银行或便民服务中心通过“e 打印”网点获取证书，真正实现了“数据多跑路，企业少跑腿”。

规则运用深化：累积规则与“背对背”证明激活产业链

RCEP 第五年的显著特征是企业对规则的运用更加娴熟，特别是区域价值成分累积规则和“背对背”原产地证明的广泛应用。

- 供应链重构：企业不再局限于单一国家的原材料，而是灵活运用 RCEP 区域内的累积规则。例如，中国企业在生产出口产品时，使用来自日本、韩国的原材料，其价值均可计入原产价值成分，从而更容易达到 40% 的增值标准，获得 RCEP 原产地资格。
- 物流分拨灵活化：在跨境电商和转口贸易中，“背对背”原产地证明允许货物在中间缔约方（如新加坡、越南）进行拆分、运输后，再次出具证明出口至其他成员国，且全程保留关税优惠。这一制度极大地激活了义乌小商品、广东电子产品在区域内的分拨业务，让“中国制造”能更灵活地布局全球市场。

2026 年，RCEP 已不仅仅是一份协定，而是成为了区域经济发展的“压舱石”。对于中国企业而言，第五年既是享受红利的黄金期，也是合规经营的关键期。唯有精准把握 HS 编码税率变化，用足用好原产地累积规则，才能在 RCEP 构建的广阔市场中，从“产品出海”走向“产业链出海”。

来源：中国自由贸易区服务网

英国与印度正式签署双边自贸协议

新华社伦敦 7 月 24 日电（记者赵家淞 郑博非）据英国政府网站 24 日公布的消息，英国与印度在英国首相乡村官邸契克斯别墅正式签署双边自由贸易协议。5 月初，英印两国达成该协议，但协议文本需经过批准等法律程序。本次协议签署正值印度总理莫迪访问英国之际。

英国政府发布声明说，该协议将使印度对英国商品征收的平均关税税率从 15% 降至 3%。根据协议，英国出口印度的商品中，90% 的商品关税税率将下调，85% 的商品将在 10 年内实现零关税。此外，印度出口英国的商品 99% 将实现零关税。

根据声明，该协议预计将在英国创造大量就业岗位，并刺激航空航天、科技和先进制造业等行业的发展。

英国脱离欧盟后，于 2022 年 1 月启动与印度的贸易谈判。

美国宣布药品及钢铝新关税措施

2026-04-07 新华网

新华社纽约4月2日电（记者施春 刘亚南）美国白宫2日发布公告，总统特朗普当天签署文件，依据《1962年贸易扩展法》第232条款，美国将对部分进口专利药和制药成分加征100%的关税，并调整对进口钢、铝、铜及相关衍生产品加征的从价关税。

根据白宫公告，以上针对进口专利药和制药成分的关税措施将于120天后对特定大型企业生效，对小型企业则在180天后生效。对于产自欧盟、日本、韩国、瑞士与列支敦士登的进口药品，将根据贸易协定适用15%的关税。对于产自英国的进口药品，将适用较低关税，具体标准以近期与英国达成的药品协议为准。对进口仿制药及其制药成分暂不征收关税。

公告显示，这一措施同时向制药企业提供豁免或下调关税的路径，旨在迫使其与白宫就药品价格和产业回流美国等事项达成协议。具体包括：对于与美国卫生与公众服务部签署“最惠国”定价协议、并与美国商务部签署回流美国生产协议的企业，在2029年1月20日前将免征关税；对于仅与美国商务部签署回流生产协议的企业，将适用于20%的关税。

白宫宣称，以上措施旨在强化国内制药业基础，维护美国的经济和国家安全利益。

白宫发布的另一份公告说，特朗普签署文件，依据《1962年贸易扩展法》第232条款，美国将从6日开始调整对进口钢、铝、铜及相关衍生产品加征的从价关税。

根据新规定，完全或几乎完全由钢、铝或铜制成的产品将继续适用50%的进口从价关税，但关税计算基础为进口产品的完整海关估价。此外，主要由钢、铝或铜制成的衍生产品将适用25%的从价关税；来自英国并满足一定条件的钢铝产品将适用25%或15%的税率；利用完全在美国冶炼的钢铝铜生产的衍生产品将适用10%的进口关税。

2018年3月，特朗普在其第一个总统任期曾出台对进口钢铝加征关税的政策，他在2025年再次就任总统后对拜登政府时期钢铝政策进行调整并出台铜关税政策。