



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

二〇二三年九月刊 总第 98 期

上海市律师协会现代物流专业委员会



目录



法规速递

交通运输部关于修改《中华人民共和国海员外派管理规定》的决定·····	2
交通运输部办公厅关于印发《公路运营领域重大事故隐患判定标准》的通知·····	20



热点关注

交通运输部办公厅关于开展道路运输安全生产突出问题集中整治“百日行动”的通知·····	25
2023 年以来涉交通运输业国家主要财税金融优惠政策目录清单·····	29



行业动态

国家发展改革委等部门关于做好 2023 年降成本重点工作的通知·····	51
2023 年 8 月物流资产投资运营发展报告·····	55
新形势下海事强制令制度应用评析及完善·····	59



典型案例

马西马斯国际集团有限公司诉海城镁肥实业有限公司等航次租船合同纠纷案·····	82
金山公司与中燃公司船舶碰撞损害责任纠纷案·····	84

市律协现代物流专业委员会主任：狄朝平

副主任：胡小俐、彭朝辉 周喆豪

本期责任编辑：北京市中伦(上海)律师事务所 周喆豪 律师





法规速递

- 交通运输部关于修改《中华人民共和国海员外派管理规定》的决定（中华人民共和国交通运输部令 2023 年第 10 号）
- 交通运输部办公厅关于印发《公路运营领域重大事故隐患判定标准》的通知





交通运输部关于修改《中华人民共和国海员外派管理规定》的决定 （中华人民共和国交通运输部令 2023 年第 10 号）

《交通运输部关于修改〈中华人民共和国海员外派管理规定〉的决定》已于 2023 年 9 月 14 日经第 20 次部务会议通过，现予公布，自 2023 年 12 月 1 日起施行。

部 长 李小鹏

2023 年 9 月 20 日

交通运输部决定对《中华人民共和国海员外派管理规定》（交通运输部令 2021 年第 19 号）作如下修改：

一、将第三条第二款修改为：“交通运输部海事局统一负责全国海员外派的监督管理工作”；第三款修改为：“交通运输部直属海事管理机构（以下简称直属海事管理机构）依照各自职责负责具体实施海员外派的监督管理工作”。

二、将第五条第三项修改为：“有 3 名以上熟悉海员外派业务的管理人员，其中至少有 2 名具有国际航行海船管理级船员任职资历的专职管理人员和 1 名具有两年以上海员外派相关从业经历的专职管理人员”；第四项修改为：“有健全的内部管理制度和突发事件应急处置制度，包括船员服务质量、人员和资源保障、教育培训、服务业务报告和突发事件应急预案等内容”。

三、将第七条修改为：“机构申请从事海员外派，应当向其住所所在地的直属海事管理机构提出，住所所在地没有直属海事管理机构的，应当向交通运输部海事局指定的直属海事管理机构提出。”



四、将第八条修改为：“直属海事管理机构应当按照《交通行政许可实施程序规定》开展许可工作。”

五、将第九条修改为：“直属海事管理机构应当自受理申请之日起 15 个工作日内完成审核，做出批准或者不予批准的决定。予以批准的，颁发电子或者纸质的海员外派机构资质证书；不予批准的，书面通知申请人并说明理由。”

海员外派机构资质证书有效期最长不超过 5 年，电子证书与纸质证书具有同等效力。”

六、将第十条修改为：“直属海事管理机构应当自颁发资质证书之日起 15 日内，将海员外派机构名单报送交通运输部海事局，并由交通运输部及时通报外交部及中国驻外使馆、领馆。”

七、将第十一条中的“到海事管理机构办理变更手续”修改为“向直属海事管理机构申请办理变更手续”。

八、删去第十三条第三款。

九、将第十四条中的“海员外派机构应当于每年的 2 月 1 日前向所在辖区的海事管理机构申请进行年审”修改为“海员外派机构应当在资质证书周年日前 60 日内向核发证书的直属海事管理机构申请进行年审”。

十、将第十六条修改为：“海员外派机构年审不合格的，直属海事管理机构应当责令限期改正并及时向社会公开，督促海员外派机构继续承担对已派出外派海员的管理责任；如期改正的，直属海事管理机构应当在海员外派机构资质证书的年审情况栏中注明情况，予以通过年审；逾期未改正且不再符合资质条件的，直属海事管理机构应当撤销其海员外派机构资质并依法办理注销手续。”



十一、删去第十七条。

十二、第十八条改为第十七条，将其中的“所在辖区的海事管理机构”修改为“核发证书的直属海事管理机构”。

十三、第十九条改为第十八条，将其中的“到核发证书的海事管理机构办理资质证书注销手续”修改为“向核发证书的直属海事管理机构申请办理资质证书注销手续”。

十四、第二十条改为第十九条，将第一款修改为：“海员外派机构应当按照规定缴存海员外派备用金。海员外派备用金实行专户存储，专款专用”；第二款中的“备用金的使用管理”修改为“备用金的缴存金额、使用管理”。

十五、第二十三条改为第二十二條，第一款修改为：“海员外派机构为海员提供外派服务，应当与外派海员签订书面服务合同或者劳动合同”；增加一款，作为第二款：“书面服务合同应当包括海员外派机构对外派海员工作期间的管理和服务责任、外派海员在境外发生紧急情况时的安置责任、违约责任等内容。劳动合同按照国家劳动合同相关法规执行”；删去第三款。

十六、第二十六条改为第二十五条，第七项修改为：“境外船舶船东为保证外派海员获得人身意外、疾病等赔偿所取得的财务担保”。

十七、第二十八条改为第二十七条，修改为：“海员外派机构在外派海员上船工作前，应当保证外派海员与境外船舶船东签订就业协议，协议应当至少包括下列内容：

- （一）船舶配员服务协议中涉及外派海员利益的所有条款；
- （二）境外船舶船东对外派海员工作期间的管理和服务责任；
- （三）外派海员在境外发生紧急情况时境外船舶船东对其的安置责任；



（四）违约责任。

海员外派机构应当负责审查就业协议的内容，发现不符合船舶配员服务协议中有关外派海员权益保障的条款，不符合法律法规、相关国际公约规定或者存在侵害外派海员利益条款的，应当要求境外船舶船东及时予以纠正，并告知外派海员在境外船舶船东纠正前不得与其签订就业协议。”

十八、第三十一条改为第三十条，第一款第四项修改为：“外派海员书面服务合同或者劳动合同、船舶配员服务协议、就业协议等”；第二款修改为：“海员外派机构应当按有关规定向直属海事管理机构报送统计数据和有关档案信息”。

十九、第三十三条改为第三十二条，修改为：“海员外派机构因停止经营或者资质被吊销、撤销的，应当对其外派在船的海员做出妥善安排，并将安排方案报直属海事管理机构备案。

直属海事管理机构应当将安排方案报送交通运输部海事局，并由交通运输部及时通报外交部及相关使馆、领馆。”

二十、将第四章名称修改为“境外突发事件处理”。

二十一、第三十四条改为第三十三条，修改为：“境外突发事件发生时，海员外派机构应当按照应急处理制度的规定，立即启动应急预案，并及时向所在地人民政府、直属海事管理机构报告。”

二十二、第三十六条改为第三十五条，修改为：“当海员外派机构拒绝承担或者无力承担发生境外突发事件责任时，直属海事管理机构可以动用海员外派备用金，用于支付外派海员回国或者接受其他紧急救助所需费用。”



二十三、第三十七条改为第三十六条，将其中的“30日”改为“20个工作日”。

二十四、第三十八条改为第三十七条，修改为：“境外突发事件的处理按《中华人民共和国海上交通安全法》和对外劳务合作有关规定执行。”

二十五、第四十三条改为第四十二条，将其中的“由海事管理机构提请市场监督管理部门依照《无证无照经营查处办法》的规定查处”修改为“由海事管理机构责令改正，处2万元以上10万元以下的罚款”；删去第二项。

二十六、第四十四条改为第四十三条，第二项、第三项中的“上船协议”修改为“书面服务合同”；增加一项，作为第五项：“停止开展海员外派业务，未对其派出的外派海员作出安排的”。

二十七、增加一条，作为第四十四条：“违反本规定，海员外派机构未足额缴存备用金或者未按时补足备用金的，由海事管理机构依照《对外劳务合作管理条例》第四十一条的规定进行处罚。”

二十八、增加一条，作为第四十五条：“违反本规定，海员外派机构未按规定报送信息的，由海事管理机构依照《中华人民共和国船员条例》第五十八条的规定进行处罚。”

二十九、第四十六条改为第四十七条，第一项修改为：“海员外派，指为非悬挂中华人民共和国国旗的船舶提供配员的船员服务活动”；第二项修改为：“境外船舶船东，指非悬挂中华人民共和国国旗的船舶的所有人、经营人或者管理人”；第四项修改为：“境外突发事件，指中国籍船员在执行外派工作任务期间发生的，因经济纠纷、自然灾害、社会动乱、海盗袭击、战争、公共卫生事件等原因造成或者可能造成危害或者影响，需要采取应急处置措施予以应对的事件”。



三十、增加一条，作为第四十九条：“海员外派机构资质证书的样式由交通运输部海事局统一规定。”

三十一、将第二十五条、第二十六条、第二十九条、第三十五条、第四十四条中的“境外船东”统一修改为“境外船舶船东”。

条文序号和个别文字作相应调整。

本决定自 2023 年 12 月 1 日起施行。

《中华人民共和国海员外派管理规定》根据本决定作相应修正，重新公布。

中华人民共和国海员外派管理规定

（2011 年 3 月 7 日交通运输部发布 根据 2016 年 4 月 11 日《交通运输部关于修改〈中华人民共和国海员外派管理规定〉的决定》第一次修正 根据 2019 年 11 月 28 日《交通运输部关于修改〈中华人民共和国海员外派管理规定〉的决定》第二次修正 根据 2021 年 8 月 11 日《交通运输部关于修改〈中华人民共和国海员外派管理规定〉的决定》第三次修正 根据 2023 年 9 月 20 日《交通运输部关于修改〈中华人民共和国海员外派管理规定〉的决定》第四次修正）

第一章 总则

第一条 为规范海员外派管理，提高我国外派海员的整体素质和国际形象，维护外派海员的合法权益，促进海员外派事业的健康发展，根据《中华人民共和国船员条例》和对外劳务合作等法律法规，制定本规定。

第二条 在中华人民共和国境内依法设立的机构从事海员外派活动，适用本规定。



第三条 交通运输部主管全国海员外派工作。

交通运输部海事局统一负责全国海员外派的监督管理工作。

交通运输部直属海事管理机构（以下简称直属海事管理机构）依照各自职责负责具体实施海员外派的监督管理工作。

第四条海员外派遵循“谁派出，谁负责”的原则。从事海员外派的机构应当对其派出的外派海员负责，做好外派海员在船工作期间及登、离船过程中的各项保障工作。

第二章 海员外派机构资质

第五条 从事海员外派的机构，应当符合下列条件：

（一）符合企业法人条件；

（二）实缴注册资本不低于 600 万元人民币；

（三）有 3 名以上熟悉海员外派业务的管理人员，其中至少有 2 名具有国际航行海船管理级船员任职资历的专职管理人员和 1 名具有两年以上海员外派相关从业经历的专职管理人员；

（四）有健全的内部管理制度和突发事件应急处置制度，包括船员服务质量、人员和资源保障、教育培训、服务业务报告和突发事件应急预案等内容；

（五）法定代表人没有故意犯罪记录。

第六条 申请从事海员外派的机构，应当提交符合本规定第五条规定的相关证明材料。

第七条机构申请从事海员外派，应当向其住所所在地的直属海事管理机构提出，住所所在地没有直属海事管理机构的，应当向交通运输部海事局指定的直属海事管理机构提出。



第八条直属海事管理机构应当按照《交通行政许可实施程序规定》开展许可工作。

第九条直属海事管理机构应当自受理申请之日起 15 个工作日内完成审核，做出批准或者不予批准的决定。予以批准的，颁发电子或者纸质的海员外派机构资质证书；不予批准的，书面通知申请人并说明理由。

海员外派机构资质证书有效期最长不超过 5 年，电子证书与纸质证书具有同等效力。

第十条直属海事管理机构应当自颁发资质证书之日起 15 日内，将海员外派机构名单报送交通运输部海事局，并由交通运输部及时通报外交部及中国驻外使馆、领馆。

第十一条 海员外派机构资质证书上记载的机构名称、地址、法定代表人等发生变更的，海员外派机构应当自变更发生之日起 30 个工作日内向直属海事管理机构申请办理变更手续。

第十二条 境外企业、机构在中国境内招收外派海员，应当委托海员外派机构进行。

外国驻华代表机构不得在境内开展海员外派业务。

第十三条 海员外派机构资质实施年审制度。

年审主要审查海员外派机构的资质条件符合情况及合法经营、规范运作情况。

第十四条 海员外派机构应当在资质证书周年日前 60 日内向核发证书的直属海事管理机构申请进行年审，并提交下列材料：

（一）年审申请文书；

（二）年审报告书，包含海员外派机构资质条件符合情况、各项制度有效运行以及本规定执行情况。



第十五条 海员外派机构通过年审的，直属海事管理机构应当在其海员外派机构资质证书的年审情况栏中予以签注。

第十六条 海员外派机构年审不合格的，直属海事管理机构应当责令限期改正并及时向社会公开，督促海员外派机构继续承担对已派出外派海员的管理责任；如期改正的，直属海事管理机构应当在海员外派机构资质证书的年审情况栏中注明情况，予以通过年审；逾期未改正且不再符合资质条件的，直属海事管理机构应当撤销其海员外派机构资质并依法办理注销手续。

第十七条 海员外派机构应当在海员外派机构资质证书有效期届满之日 60 日以前向核发证书的直属海事管理机构申请办理海员外派机构资质证书延续手续。申请办理海员外派机构资质证书延续手续，应当提交下列材料：

- （一）海员外派机构资质证书延续申请；
- （二）本规定第六条规定的材料。

第十八条 有下列情形之一的，海员外派机构应当向核发证书的直属海事管理机构申请办理资质证书注销手续：

- （一）海员外派机构自行申请注销的；
- （二）法人依法终止的；
- （三）海员外派机构资质证书被依法撤销或者吊销的。

第十九条 海员外派机构应当按照规定缴存海员外派备用金。海员外派备用金实行专户存储，专款专用。

备用金的缴存金额、使用管理应当遵守国家关于对外劳务合作备用金管理制度。



第三章 海员外派机构的责任与义务

第二十条 海员外派机构应当遵守国家船员管理、船员服务管理、船员证件管理、劳动和社会保障及对外劳务合作等有关规定，遵守中华人民共和国缔结或者加入的国际公约，履行诚实守信义务。

第二十一条 海员外派机构应当保证本规定第五条第（四）项所规定的各项海员外派管理制度的有效运行。

第二十二条 海员外派机构为海员提供外派服务，应当与外派海员签订书面服务合同或者劳动合同。

书面服务合同应当包括海员外派机构对外派海员工作期间的管理和服务责任、外派海员在境外发生紧急情况时的安置责任、违约责任等内容。劳动合同按照国家劳动合同相关法规执行。

外派海员与我国的航运公司或者其他相关行业单位签

订劳动合同的，海员外派机构在外派该海员时，应当事先经过外派海员用人单位同意。

第二十三条 海员外派机构应当依法为外派海员购买境外人身意外伤害保险。

第二十四条 海员外派机构应当在充分了解并确保境外船舶船东资信和运营情况良好的前提下，方可与境外船舶船东签订船舶配员服务协议。

第二十五条 海员外派机构与境外船舶船东签订的船舶配员服务协议，应当符合国内法律、法规和相关国际公约要求，并至少包括以下内容：

（一）海员外派机构及境外船舶船东的责任、权利和义务。包括外派船员的数量、素质要求，派出频率，培训责任，外派机构对船员违规行为的责任分担等；



- （二）外派海员的工作、生活条件；
- （三）协议期限和外派海员上下船安排；
- （四）工资福利待遇及其支付方式；
- （五）正常工作时间、加班、额外劳动和休息休假；
- （六）船舶适航状况及船舶航行区域；
- （七）境外船舶船东为保证外派海员获得人身意外、疾病等赔偿所取得的财务担保；
- （八）社会保险的缴纳；
- （九）外派海员跟踪管理；
- （十）突发事件处理；
- （十一）外派海员遣返；
- （十二）外派海员伤病亡处理；
- （十三）外派海员免责条款；
- （十四）特殊情况及争议的处理；
- （十五）违约责任。

海员外派机构应当将船舶配员服务协议中与外派海员利益有关的内容如实告知外派海员。

第二十六条海员外派机构应当根据派往船舶的船旗国和公司情况对外派海员进行相关法律法规、管理制度、风俗习惯和注意事项等任职前培训，并根据海员外派实际需要对外派海员进行必要的岗位技能训练。



第二十七条海员外派机构在外派海员上船工作前，应当保证外派海员与境外船舶船东签订就业协议，协议应当至少包括下列内容：

- （一）船舶配员服务协议中涉及外派海员利益的所有条款；
- （二）境外船舶船东对外派海员工作期间的管理和服务责任；
- （三）外派海员在境外发生紧急情况时境外船舶船东对其的安置责任；
- （四）违约责任。

海员外派机构应当负责审查就业协议的内容，发现不符合船舶配员服务协议中有关外派海员权益保障的条款，不符合法律法规、相关国际公约规定或者存在侵害外派海员利益条款的，应当要求境外船舶船东及时予以纠正，并告知外派海员在境外船舶船东纠正前不得与其签订就业协议。

第二十八条 海员外派机构应当建立与境外船舶船东、外派海员的沟通机制，及时核查并妥善处理各种投诉。

海员外派机构应当对外派海员工作期间有关人身安全、身体健康、工作技能及职业发展等方面进行跟踪管理，为外派海员履行船舶配员服务协议提供必要支持。

第二十九条 海员外派机构不得因提供就业机会而向外派海员收取费用。

海员外派机构不得克扣外派海员的劳动报酬。

海员外派机构不得要求外派海员提供抵押金或者担保金等。

第三十条 海员外派机构应当为所服务的每名外派海员建立信息档案，主要包括：



（一）外派海员船上任职资历（包括所服务的船公司和船舶的名称、船籍港、所属国家、上船工作起止时间等情况）；

（二）外派海员基本安全培训、适任培训和特殊培训情况；

（三）外派海员适任状况、安全记录和健康情况；

（四）外派海员书面服务合同或者劳动合同、船舶配员服务协议、就业协议等。

海员外派机构应当按有关规定向直属海事管理机构报送统计数据和有关档案信息。

第三十一条 海员外派机构不得把海员外派到下列公司或者船舶：

（一）被港口国监督检查中列入黑名单的船舶；

（二）非经中国境内保险机构或者国际保赔协会成员保险的船舶；

（三）未建立安全营运和防治船舶污染管理体系的公司或者船舶。

第三十二条 海员外派机构因停止经营或者资质被吊销、撤销的，应当对其外派在船的海员做出妥善安排，并将安排方案报直属海事管理机构备案。

直属海事管理机构应当将安排方案报送交通运输部海事局，并由交通运输部及时通报外交部及相关使馆、领馆。

第四章 境外突发事件处理

第三十三条 境外突发事件发生时，海员外派机构应当按照应急处理制度的规定，立即启动应急预案，并及时向所在地人民政府、直属海事管理机构报告。



第三十四条 海员外派机构应当与境外船舶船东共同做好突发事件的处置工作。当境外船舶船东未能及时全面履行突发事件责任时，海员外派机构应当妥善处理突发事件，避免外派海员利益受损。

第三十五条当海员外派机构拒绝承担或者无力承担发生境外突发事件责任时，直属海事管理机构可以动用海员外派备用金，用于支付外派海员回国或者接受其他紧急救助所需费用。

第三十六条 海员外派备用金动用后，海员外派机构应当于 20 个工作日内补齐备用金。

第三十七条 境外突发事件的处理按《中华人民共和国海上交通安全法》和对外劳务合作有关规定执行。

第五章 监督检查

第三十八条 海事管理机构应当建立健全辖区内海员外派机构的管理档案，加强对海员外派机构的监督检查。

第三十九条 海事管理机构实施监督检查，可以询问当事人，向有关海员外派机构或者个人了解情况，查阅、复制有关资料，并保守被调查海员外派机构的商业秘密或者个人隐私。

接受海事管理机构监督检查的海员外派机构或者个人，应当如实反映情况和提供资料，不得以任何理由拒绝或阻扰检查。

第四十条海事管理机构实施监督检查时发现海员外派机构不再具备规定条件的，由海事管理机构责令限期改正。



海员外派机构在规定期限内未能改正的，应当依法撤销海员外派机构资质，并依法办理海员外派机构资质证书的注销手续。

第四十一条 海事管理机构应当定期向社会公布海员外派机构名单及机构概况，以及依法履行相应职责和承担法律义务、维护外派海员合法权益、诚实守信等情况。

第六章 法律责任

第四十二条 违反本规定，未经批准擅自从事海员外派活动，有下列情形之一的，由海事管理机构责令改正，处 2 万元以上 10 万元以下的罚款：

- （一）未取得海员外派机构资质擅自开展海员外派的；
- （二）超出海员外派机构资质证书有效期擅自开展海员外派的；
- （三）海员外派机构资质被依法暂停期间擅自开展海员外派的；
- （四）伪造或者变造海员外派机构资质证书擅自开展海员外派的。

第四十三条 违反本规定，海员外派机构有下列情形之一的，由海事管理机构依照《对外劳务合作管理条例》第四十三条的规定进行处罚：

- （一）未与境外船舶船东签订船舶配员服务协议，开展海员外派服务的；
- （二）未与外派海员签订书面服务合同或者劳动合同，开展海员外派服务的；
- （三）与外派海员签订书面服务合同或者劳动合同，隐瞒有关信息或者提供虚假信息的；
- （四）在国外发生突发事件时不及时处理的；
- （五）停止开展海员外派业务，未对其派出的外派海员作出安排的。



第四十四条 违反本规定，海员外派机构未足额缴存备用金或者未按时补足备用金的，由海事管理机构依照《对外劳务合作管理条例》第四十一条的规定进行处罚。

第四十五条 违反本规定，海员外派机构未按规定报送信息的，由海事管理机构依照《中华人民共和国船员条例》第五十八条的规定进行处罚。

第四十六条 海事管理机构工作人员有下列情形之一的，依法给予行政处分：

- （一）违反规定批准海员外派机构资质；
- （二）不依法履行监督检查职责；
- （三）不依法实施行政强制或者行政处罚；
- （四）滥用职权、玩忽职守的其他行为。

第七章 附则

第四十七条 本规定中下列用语的含义是：

- （一）海员外派，指为非悬挂中华人民共和国国旗的船舶提供配员的船员服务活动。
- （二）境外船舶船东，指非悬挂中华人民共和国国旗的船舶的所有人、经营人或者管理人。
- （三）自有外派海员，指仅与本海员外派机构签订劳动合同的船员。
- （四）境外突发事件，指中国籍船员在执行外派工作任务期间发生的，因经济纠纷、自然灾害、社会动乱、海盗袭击、战争、公共卫生事件等原因造成或者可能造成危害或者影响，需要采取应急处置措施予以应对的事件。



第四十八条 我国与有关国家或者地区签订有对外劳务合作相关协议的，按照协议规定执行。

第四十九条海员外派机构资质证书的样式由交通运输部海事局统一规定。

第五十条 本规定自 2011 年 7 月 1 日起施行。



交通运输部办公厅关于印发《公路运营领域重大事故隐患判定标准》的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）：

根据《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国公路法》《公路安全保护条例》等法律法规，我部组织编制了《公路运营领域重大事故隐患判定标准》，现印发给你们，请认真遵照执行。

交通运输部办公厅

2023年10月8日

（此件公开发布）

公路运营领域重大事故隐患判定标准

第一条 为指导各地科学准确判定公路运营领域重大事故隐患，根据《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国公路法》《公路安全保护条例》等法律法规，制定本标准。

第二条 本标准适用于公路运营领域重大事故隐患判定工作。

第三条 本标准所称重大事故隐患是指极易导致重特大安全生产事故，且危害性大或者整改难度大，需要封闭全部或部分路段，并经过一定时间整改治理方能消除的隐患，或者因外部因素影响致使公路管理单位自身难以消除的隐患。



第四条 公路运营领域重大事故隐患分为在役公路桥梁、在役公路隧道、在役公路重点路段、违法违规行为四个方面。

第五条 在役公路桥梁存在以下情形的，应当判定为重大事故隐患：

桥梁技术状况评定为5类，尚未实施危桥改造且未封闭交通的。

第六条 在役公路隧道存在以下情形的，应当判定为重大事故隐患：

隧道技术状况评定为5类，尚未实施危隧整治且未关闭隧道的。

第七条 在役公路重点路段存在以下情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

（一）路侧计算净区宽度范围内有车辆可能驶入的高速铁路、高速公路、高压输电线路、危险品储藏仓库等设施，未按建设期标准规范设置公路交通安全设施的；

（二）跨越大型饮用水水源一级保护区和高速铁路的桥梁以及特大悬索桥、斜拉桥等缆索承重桥梁，未按建设期标准规范设置公路交通安全设施的。

第八条 在《公路安全保护条例》相关规定的公路范围内，存在以下情形之一的，应当判定为重大事故隐患：

（一）相关单位和个人违法从事采矿、采石、采砂、取土、爆破、抽取地下水、架设浮桥等作业，以及违法设立生产、储存、销售危险物品的场所、设施，危及重要公路基础设施安全的；

（二）相关单位和个人违法从事挖掘、占用、穿越、跨越、架设、埋设等涉路施工活动，危及重要公路基础设施安全的；



（三）相关单位和个人在公路用地范围内焚烧物品或排放有毒有害污染物严重影响公路通行的；

（四）相关单位和个人利用公路桥梁进行牵拉、吊装等危及公路桥梁安全的。

（五）载运易燃、易爆、剧毒、放射性等危险物品的车辆，未经审批许可或未按审批许可的行驶时间、路线通过实施交通管制的特大型公路桥梁或者特长公路隧道的。

第九条 本判定标准自发布之日起实施。

抄送：国务院安全生产委员会办公室，部科学研究院、公路科学研究院，部安全与质量监督管理局，中央纪委国家监委驻交通运输部纪检监察组。

交通运输部办公厅

2023 年 10 月 9 日印发





热点关注

- 交通运输部办公厅关于开展道路运输安全生产突出问题集中整治“百日行动”的通知
- 2023 年以来涉交通运输业国家主要财税金融优惠政策目录清单





交通运输部办公厅关于开展道路运输安全生产突出问题集中整治“百日行动”的通知

交通运输部

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）：

根据工作安排，决定自即日起至 2023 年 12 月底，在全国范围内开展道路运输安全生产突出问题集中整治“百日行动”，坚决整改一批可能导致事故的突出问题，有效遏制道路运输安全事故多发态势，切实保障人民群众生命财产安全。现就有关事项通知如下：

一、切实提高思想认识

各地交通运输主管部门要深刻认识今年以来道路运输安全生产面临的严峻复杂形势，始终坚持人民至上、生命至上，聚焦老旧货车技术状况不良、货车疲劳驾驶和超限超载、危险货物道路运输管理不规范、营运车辆长期脱离动态监控、道路客运违法违规运营、驾驶员应急操作技能不强、事故案例警示教育走过场等突出问题，集中力量开展针对性整治，全力防范遏制道路运输安全生产事故发生，坚决守住不发生重特大事故底线，推动道路运输安全生产形势持续稳定向好。

二、集中排查整治老旧货车安全隐患

各省级交通运输主管部门要以全国道路运政管理等信息化系统中 10 年以上车龄的重载货车信息为基础，梳理形成本省份老旧重载货车清单，组织市县交通运输主管部门逐车联系所属经营者开展技术状况排查，重点排查车辆制动、转向、灯光等关键部件技术状况。对于排查发现的问题，督促经营者限期整改到位，整改期间不得投入运营；对于存在普遍安全隐患的车型，由省级交通运输主管部门联系车辆制造企业和检验检测机构给予支持，推动整改到位；整改后仍不符合技术要求的，依法责令退出道路运输市场。



三、集中整治重载货车违法违规行为

各省级交通运输主管部门要组织市县交通运输主管部门，督促道路货运经营者对货车超速、超限超载、疲劳驾驶的处罚情况进行全面摸底。要对道路货运企业未建立或者未有效执行交通违法动态信息处理制度，以及对驾驶员交通违法处理率低于 90%的，按照《道路运输车辆动态监督管理办法》规定从严处罚。要以县（区）为单位，对本行政区域 1 年内公安部门超速和疲劳驾驶处罚记录重型货车数量排名前五位，以及有 3 次及以上超速和疲劳驾驶处罚记录的重型货车数量超过 5 辆的道路货运企业，联合公安部门采取上门约谈、挂牌督办等措施责令限期整改，并督促企业合理制定运输计划。深入推进治超联合执法常态化制度化，联合公安部门严格规范查处车货总质量超过《公路货运车辆超限超载认定标准》的违法超限超载运输行为。

四、集中整治危险货物道路运输安全隐患

各省级交通运输主管部门要以县（区）为单位，组织对危险货物道路运输企业集中开展一次安全检查，重点检查是否存在危险货物道路运输作业人员未经岗前安全教育培训考核合格即上岗作业、危险货物运输罐车罐体未经专业机构检测合格仍从事生产经营活动、常压液体罐车罐体运输介质超出适装介质范围或超过核定载质量载运、危险货物运输车辆未按规定采取安全防护措施、运输剧毒化学品和爆炸品的专用车辆及罐式专用车辆（含罐式挂车）在消除危险货物危害前到不具备危货车辆维修条件的维修企业进行维修等行为。对查实的重大安全隐患，按照有关规定处罚并督促企业限期改正。依法严查 4.5 吨以下普通货运车辆不具备经营资质违法从事危险货物道路运输行为。

五、集中整治长期不上线运营车辆



各省级交通运输主管部门要综合比对高速公路联网收费系统等数据资源，逐车排查核实，组织市县交通运输主管部门联合有关部门开展针对性监管。对查实存在脱离动态监控行为的营运车辆和驾驶员，依法依规严肃处罚；对纵容所属营运车辆脱离动态监控的道路运输企业，作为重点监管对象，加大检查抽查力度。

六、精准打击客运非法违规运营

各省级交通运输主管部门要会同有关部门充分发挥大数据优势，加大非法违规运营行为筛查力度。要定期汇总高速公路联网收费系统中高频次进出本省高速公路出入口的7至9座小型客车数据，与道路运政管理信息系统中客车数据进行比对，组织市县交通运输主管部门实施重点监管查处。综合比对分析高速公路联网收费系统、道路运政管理系统、重点营运车辆联网联控系统等数据资源，形成客运车辆线索清单，组织市县交通运输主管部门依法严查客运班车超越许可运营，客运包车未持有效包车牌运行或未按备案路线运行、线路两端均不在车籍地运行等客运车辆跨省非法违规运营行为。要依托网约车监管信息交互系统加强网约车监管，对5至7座小型客车非法从事网约车经营的，强化信息比对，进行精准打击。

七、加快提升司乘人员安全防护能力

各省级交通运输主管部门要组织市县交通运输主管部门，对近三年来发生安全生产责任事故造成人员死亡的道路运输企业，逐一督促开展驾驶员安全教育特别是防御性驾驶培训，提升驾驶员在车辆爆胎、起火、碰撞、落水，以及湿滑路面行驶、长大下坡制动失效、突遇自然灾害、紧急躲避障碍物等场景下的应急处置操作能力。有关省份交通运输主管部门要依托已建成的区域性道路运输警示教育基地，组织重点企业和重点驾驶员进驻学习，提升安全警示教育实效。要联合公安、文旅等部门加大“安全带就是生命带”宣传力度，督促客运驾



驶员严格落实安全告知制度，从严执行“六不出站”管理规定，确保司乘人员行车中按规定全程使用安全带。

八、强化事故警示教育和约谈通报

发生道路运输安全生产事故的，各地交通运输主管部门要按照“四不放过”原则（事故原因未查清不放过、责任人员未处理不放过、整改措施未落实不放过、有关人员未受到教育不放过）严格处置，坚决防止警示教育搞形式走过场。自即日起至 2023 年 12 月底，交通运输部将约谈或督办相关省份交通运输主管部门，并加强对道路运输安全生产重点省份的进驻式督导。

九、严格规范公正文明执法

各地交通运输主管部门要切实提高政治站位，健全工作机制，加强对一线执法人员的关心关爱，充分调动基层交通运输主管部门和一线监管执法人员积极性，加强动态跟踪和实地检查，及时协调解决重点难点问题，确保行动取得实效。要坚持寓执法于服务，既严格查处道路运输企业违法违规行为，又真心实意帮助企业解决实际困难，关心关爱道路运输从业人员，推动改善行业发展环境。

交通运输部办公厅

2023 年 9 月 18 日



2023 年以来涉交通运输业国家主要财税金融

优惠政策目录清单

财务审计司编发

截至 2023 年 10 月 9 日

序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
1	《关于保障性住房有关税费政策的公告》（财政部 税务总局 住房城乡建设部公告 2023 年第 70 号）	<p>1.对保障性住房项目建设用地免征城镇土地使用税。对保障性住房经营管理单位与保障性住房相关的印花税，以及保障性住房购买人涉及的印花税予以免征。在商品住房等开发项目中配套建造保障性住房的，依据政府部门出具的相关材料，可按保障性住房建筑面积占总建筑面积的比例免征城镇土地使用税、印花税。</p> <p>2.企事业单位、社会团体以及其他组织转让旧房作为保障性住房房源且增值额未超过扣除项目金额 20%的，免征土地增值税。</p> <p>3.对保障性住房经营管理单位回购保障性住房继续作为保障性住房房源的，免征契税。</p> <p>4.对个人购买保障性住房，减按 1%的税率征收契税。</p> <p>5.保障性住房项目免收各项行政事业性收费和政府性基金，包括防空地下室易地建设费、城市基础设施配套费、教育费附加和地方教育附加等。</p> <p>6.享受税费优惠政策的保障性住房项目，按照城市人民政府认定的范围确定。城市人民政府住房城乡建设部门将本地区保障性住房项目、保障性住房经营管理单位等信息及时提供给同级财政、税务部门。</p> <p>7.本公告自 2023 年 10 月 1 日起执行。</p>
2	《关于铁路债券利息收入所得税政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 64 号）	<p>1.对企业投资者持有 2024—2027 年发行的铁路债券取得的利息收入，减半征收企业所得税。</p> <p>2.对个人投资者持有 2024—2027 年发行的铁路债券取得的利息收入，减按 50%计入应纳税所得额计算征收个人所得税。税款由兑付机构在向个人投资者兑付利息时代扣代缴。</p> <p>3.铁路债券是指以中国国家铁路集团有限公司为发行和偿还主体的债券，包括中国铁路建设债券、中期票据、短期融资券等债务融资工具。</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
3	《国家税务总局 财政部 中国人民银行关于进一步加强代扣代收代征税款手续费管理的通知》（税总财务发〔2023〕48 号）	<p>“三代”税款手续费支付比例和限额</p> <p>1.法律、行政法规规定的代扣代缴税款，税务机关按不超过代扣税款的 0.5%支付手续费，且支付给单个扣缴义务人年度最高限额 70 万元，超过限额部分不予支付。对于法律、行政法规明确规定手续费比例的，按规定比例执行。</p> <p>2.法律、行政法规规定的代收代缴车辆车船税，税务机关按不超过代收税款的 1%支付手续费。</p> <p>3.法律、行政法规规定的代收代缴证券交易印花税，税务机关按不超过代收税款的 0.03%支付手续费，且支付给单个扣缴义务人年度最高限额 500 万元，超过限额部分不予支付。</p> <p>4.法律、行政法规规定的代收代缴其他税款，税务机关按不超过代收税款的 1%支付手续费。其中，法律、行政法规规定的代收代缴委托加工消费税，委托受托双方存在关联关系的，不得支付代收手续费。关联关系依据《企业所得税法》及其实施条例等有关规定确定。</p> <p>5.税务机关委托交通运输部门海事管理机构代征船舶车船税，税务机关按不超过代征税款的 5%支付手续费。</p> <p>6.税务机关委托代征人代征车辆购置税，税务机关按每辆车支付 15 元手续费。</p> <p>7.税务机关委托代征人代征农贸市场、专业市场等税收，税务机关按不超过代征税款的 5%支付手续费。</p> <p>8.税务机关委托代征人代征其他零星分散、异地缴纳的税收，税务机关按不超过代征税款的 1%支付手续费。</p>
4	《关于继续实施企业改制重组有关土地增值税政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 51 号）	<p>1.企业按照《中华人民共和国公司法》有关规定整体改制，包括非公司制企业改制为有限责任公司或股份有限公司，有限责任公司变更为股份有限公司，股份有限公司变更为有限责任公司，对改制前的企业将国有土地使用权、地上的建筑物及其附着物（以下称房地产）转移、变更到改制后的企业，暂不征收土地增值税。本公告所称整体改制是指不改变原企业的投资主体，并承继原企业权利、义务的行为。</p> <p>2.按照法律规定或者合同约定，两个或两个以上企业合并为一个企业，且原企业投资主体存续的，对原企业将房地产转移、变更到合并后的企业，暂不征收土地增值税。</p> <p>3.按照法律规定或者合同约定，企业分设为两个或两个以上与原企业投资主体相同的企业，对原企业将房地产转移、变更到分立后的企业，暂不征收土地增值税。</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>4.单位、个人在改制重组时以房地产作价入股进行投资，对其将房地产转移、变更到被投资的企业，暂不征收土地增值税。</p> <p>5.上述改制重组有关土地增值税政策不适用于房地产转移任意一方为房地产开发企业的情形。</p> <p>6.改制重组后再转让房地产并申报缴纳土地增值税时，对“取得土地使用权所支付的金额”，按照改制重组前取得该宗国有土地使用权所支付的地价款和按国家统一规定缴纳的有关费用确定；经批准以国有土地使用权作价出资入股的，为作价入股时县级及以上自然资源部门批准的评估价格。按购房发票确定扣除项目金额的，按照改制重组前购房发票所载金额并从购买年度起至本次转让年度止每年加计 5%计算扣除项目金额，购买年度是指购房发票所载日期的当年。</p> <p>7.本公告执行至 2027 年 12 月 31 日。</p>
5	《关于继续实施企业、事业单位改制重组有关契税政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 49 号）	<p>1.企业改制</p> <p>企业按照《中华人民共和国公司法》有关规定整体改制，包括非公司制企业改制为有限责任公司或股份有限公司，有限责任公司变更为股份有限公司，股份有限公司变更为有限责任公司，原企业投资主体存续并在改制（变更）后的公司中所持股权（股份）比例超过 75%，且改制（变更）后公司承继原企业权利、义务的，对改制（变更）后公司承受原企业土地、房屋权属，免征契税。</p> <p>2.事业单位改制</p> <p>事业单位按照国家有关规定改制为企业，原投资主体存续并在改制后企业中出资（股权、股份）比例超过 50%的，对改制后企业承受原事业单位土地、房屋权属，免征契税。</p> <p>3.公司合并</p> <p>两个或两个以上的公司，依照法律规定、合同约定，合并为一个公司，且原投资主体存续的，对合并后公司承受原合并各方土地、房屋权属，免征契税。</p> <p>4.公司分立</p> <p>公司依照法律规定、合同约定分立为两个或两个以上与原公司投资主体相同的公司，对分立后公司承受原公司土地、房屋权属，免征契税。</p> <p>5.企业破产</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>企业依照有关法律法规规定实施破产，债权人（包括破产企业职工）承受破产企业抵偿债务的土地、房屋权属，免征契税；对非债权人承受破产企业土地、房屋权属，凡按照《中华人民共和国劳动法》等国家有关法律法规政策妥善安置原企业全部职工规定，与原企业全部职工签订服务年限不少于三年的劳动用工合同的，对其承受所购企业土地、房屋权属，免征契税；与原企业超过 30%的职工签订服务年限不少于三年的劳动用工合同的，减半征收契税。</p> <p>6.资产划转</p> <p>对承受县级以上人民政府或国有资产管理部门按规定进行行政性调整、划转国有土地、房屋权属的单位，免征契税。</p> <p>同一投资主体内部所属企业之间土地、房屋权属的划转，包括母公司与其全资子公司之间，同一公司所属全资子公司之间，同一自然人与其设立的个人独资企业、一人有限公司之间土地、房屋权属的划转，免征契税。</p> <p>母公司以土地、房屋权属向其全资子公司增资，视同划转，免征契税。</p> <p>7.债权转股权</p> <p>经国务院批准实施债权转股权的企业，对债权转股权后新设立的公司承受原企业的土地、房屋权属，免征契税。</p> <p>8.划拨用地出让或作价出资</p> <p>以出让方式或国家作价出资（入股）方式承受原改制重组企业、事业单位划拨用地的，不属上述规定的免税范围，对承受方应按规定征收契税。</p> <p>9.公司股权（股份）转让</p> <p>在股权（股份）转让中，单位、个人承受公司股权（股份），公司土地、房屋权属不发生转移，不征收契税。</p> <p>10.本公告执行期限为 2024 年 1 月 1 日至 2027 年 12 月 31 日。</p>
6	《关于继续实施对城市公交站场、道路客运站场、城市轨道交通系统减免城镇土地使用税优惠政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 52 号）	<p>1.对城市公交站场、道路客运站场、城市轨道交通系统运营用地，免征城镇土地使用税。</p> <p>2.城市公交站场运营用地，包括城市公交首末车站、停车场、保养场、站场办公用地、生产辅助用地。</p> <p>道路客运站场运营用地，包括站前广场、停车场、发车位、站务用地、站场办公用地、生产辅助用地。</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>城市轨道交通系统运营用地，包括车站（含出入口、通道、公共配套及附属设施）、运营控制中心、车辆基地（含单独的综合维修中心、车辆段）以及线路用地，不包括购物中心、商铺等商业设施用地。</p> <p>3.本公告执行至 2027 年 12 月 31 日。</p>
7	《关于继续对挂车减征车辆购置税的公告》 （财政部 税务总局 工业和信息化部公告 2023 年第 47 号）	<p>1.继续对购置挂车减半征收车辆购置税。购置日期按照《机动车销售统一发票》、《海关关税专用缴款书》或者其他有效凭证的开具日期确定。</p> <p>2.本公告所称挂车，是指由汽车牵引才能正常使用且用于载运货物的无动力车辆。</p> <p>3.本公告执行至 2027 年 12 月 31 日。</p>
8	《关于印发<普惠金融发展专项资金管理办法>的通知》（财金〔2023〕75 号）	<p>1.为落实就业优先政策，支持重点群体就业创业，引导金融机构加大创业担保贷款投放，专项资金安排支出用于对财政贴息支持的创业担保贷款给予一定奖补。</p> <p>2.符合以下条件的个人可申请创业担保贷款和财政贴息支持：</p> <p>（1）属于重点就业群体。包括城镇登记失业人员、就业困难人员（含残疾人）、退役军人、刑满释放人员、高校毕业生（含大学生村官和留学回国学生）、化解过剩产能企业职工和失业人员、返乡创业农民工、网络商户、脱贫人口、农村自主创业农民；</p> <p>（2）除助学贷款、脱贫人口小额信贷、住房贷款、购车贷款、5 万元以下小额消费贷款（含信用卡消费）以外，申请人提交创业担保贷款申请时，本人及其配偶无其他贷款。</p> <p>3.符合以下条件的小微企业可申请创业担保贷款和财政贴息支持：</p> <p>（1）属于现行中小企业划型标准规定的小型、微型企业；</p> <p>（2）小微企业在申请创业担保贷款前 1 年内新招用符合创业担保贷款申请条件的人数达到企业现有在职职工人数 10%（超过 100 人的企业达到 5%），并与其签订 1 年以上劳动合同；</p> <p>（3）无拖欠职工工资、欠缴社会保险费等违法违规信用记录。</p> <p>4.对符合条件的创业担保贷款，财政部门给予贷款实际利率 50%的财政贴息。对展期、逾期的创业担保贷款，财政部门原则上不予贴息，国务院另有规定的除外。</p> <p>5.鼓励有条件的地方对创业担保贷款逐步降低或免除反担保要求。符合以下条件之一的创业担保贷款，原则上取消反担保：</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>(1) 个人申请的 10 万元以下的创业担保贷款；</p> <p>(2) 全国创业孵化示范基地或信用社区（乡村）推荐的创业项目；</p> <p>(3) 获得市（设区市）级以上荣誉称号的创业人员、创业项目、创业企业申请的创业担保贷款；</p> <p>(4) 经金融机构评估认定、符合信用贷款发放条件的创业者个人或小微企业申请的创业担保贷款；</p> <p>(5) 经营稳定守信的二次创业者等特定群体申请的创业担保贷款。</p> <p>6.对于符合本办法第五条至第八条有关规定，并符合以下条件的创业担保贷款，可纳入专项资金奖补支持范围：</p> <p>(1) 个人创业担保贷款额度不超过 30 万元，贷款期限不超过 3 年。对符合个人创业担保贷款条件的借款人合伙创业的，可根据合伙创业人数适当提高贷款额度，最高不超过符合条件的个人创业担保贷款额度上限之和的 110%、且不超过小微企业创业担保贷款额度上限；</p> <p>(2) 小微企业创业担保贷款额度不超过 400 万元，贷款期限不超过 2 年；</p> <p>(3) 创业担保贷款利率由借款人、经办银行、创业担保贷款担保基金运营管理机构或政府性融资担保机构协商确定，奖补支持的东部地区贷款利率上限为 LPR+50BPs、中部地区和西部地区贷款利率上限为 LPR+150BPs、脱贫地区贷款利率上限为 LPR+250BPs。其中，LPR 为 1 年期贷款市场报价利率。</p> <p>对还款积极、带动就业能力强、创业项目好的借款个人或小微企业，创业担保贷款到期后可继续申请贷款及贴息支持，累计次数不超过 3 次。</p> <p>7.经省级人民政府同意，各地可结合实际扩大创业担保贷款贴息支持范围、提高贷款额度上限、贷款利率上限和贴息比例。</p> <p>对于超出本办法规定创业担保贷款额度上限的部分，专项资金不予奖补支持。对于突破本办法规定创业担保贷款贴息支持范围、贷款利率上限或贴息比例的贷款，专项资金不予奖补支持。</p> <p>8.为支持地方因地制宜打造各具特色的普惠金融发展示范区，促进形成普惠金融健康发展的长效机制，着力改善小微企业、“三农”融资发展环境，专项资金安排支出用于中央财政支持普惠金融发展示范区奖补。</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容																																									
		<p>9.各省每年自主确定 1-3 个示范区，示范区可为市（地、州、盟）、县（市、区、旗）、国家级新区。各省可自主确定以后年度示范区是否重复为同一地区。</p> <p>10.中央财政采取与绩效挂钩的方式对示范区分档奖补，按各省绩效排名从高到低确定奖补档次，具体各档位省份数量、奖补金额分布如下。</p> <table><tr><th rowspan="2">地区</th><th colspan="2">第一档</th><th colspan="2">第二档</th><th colspan="2">第三档</th></tr><tr><th>省份数量 (个)</th><th>奖补金额 (万元)</th><th>省份数量 (个)</th><th>奖补金额 (万元)</th><th>省份数量 (个)</th><th>奖补金额 (万元)</th></tr><tr><td>东部地区</td><td>2</td><td>6000</td><td>4</td><td>4500</td><td>2</td><td>3000</td></tr><tr><td>中部和东北地区</td><td>3</td><td>10000</td><td>5</td><td>7500</td><td>3</td><td>5000</td></tr><tr><td>西部地区</td><td>3</td><td>10000</td><td>7</td><td>7500</td><td>3</td><td>5000</td></tr><tr><td>计划单列市</td><td>2</td><td>3000</td><td>3</td><td>2000</td><td></td><td></td></tr></table> <p>11.绩效考核包括 50%的各省成效和 50%的示范区成效。</p> <p>各省（示范区）成效绩效考核得分=Σ 各基数指标单项得分×0.3+Σ 各变动指标单项得分×0.7。</p> <p>基数指标包括普惠型小微企业贷款余额、普惠型农户生产经营性贷款余额、新发放普惠型小微企业贷款平均利率、政府性融资担保业务余额、小微企业信用贷款余额。</p> <p>变动指标包括普惠型小微企业贷款余额同比增速、普惠型农户生产经营性贷款余额同比增速、新发放普惠型小微企业贷款平均利率同比降幅、政府性融资担保业务余额同比增速、小微企业信用贷款余额同比增速。</p> <p>各项指标分东部地区、中部和东北地区、西部地区、计划单列市逐项排名，根据排名情况确定考核指标单项得分，汇总各项指标得分排名确定奖补档次。若存在总分相同的省，则按普惠型小微企业贷款余额大小调整绩效排名先后顺序。</p> <p>12.示范区若为国家乡村振兴重点帮扶县、中国人民银行牵头确定的普惠金融改革试验区、金融监管总局确定的金融服务乡村振兴或中小微企业典型地区及试验区，绩效考核加 0.5 分/个，累计加分不超过 1 分。</p> <p>若申报的考核指标数据存在真实性、准确性等问题，扣减该省上年奖补资金。若存在故意虚报、错报等情形的，除扣减该省上年奖补资金外，酌情取消该省下年获得奖补资金资格或调降下年奖补档次。</p>	地区	第一档		第二档		第三档		省份数量 (个)	奖补金额 (万元)	省份数量 (个)	奖补金额 (万元)	省份数量 (个)	奖补金额 (万元)	东部地区	2	6000	4	4500	2	3000	中部和东北地区	3	10000	5	7500	3	5000	西部地区	3	10000	7	7500	3	5000	计划单列市	2	3000	3	2000		
地区	第一档			第二档		第三档																																					
	省份数量 (个)	奖补金额 (万元)	省份数量 (个)	奖补金额 (万元)	省份数量 (个)	奖补金额 (万元)																																					
东部地区	2	6000	4	4500	2	3000																																					
中部和东北地区	3	10000	5	7500	3	5000																																					
西部地区	3	10000	7	7500	3	5000																																					
计划单列市	2	3000	3	2000																																							



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		13.奖补资金由示范区统筹用于支小支农贷款贴息、支小支农贷款风险补偿以及政府性融资担保机构涉农业务降费奖补、资本金补充、风险补偿等支持普惠金融发展方向。示范区应注重加强部门统筹协调和政策联动，推动此项政策与中央财政其他政策形成互补和合力，但同一年度不得对同一主体的同一支持方向重复安排中央财政资金。
9	《关于调整海南自由贸易港交通工具及游艇“零关税”政策的通知》（财关税〔2023〕14号）	<p>1.进口半挂车用的公路牵引车、机坪客车、全地形车、9 座及以下混合动力小客车（可插电）等 22 项商品（见附件），按照本通知和《财政部 海关总署 税务总局关于海南自由贸易港交通工具及游艇“零关税”政策的通知》（财关税〔2020〕54 号）有关规定，免征进口关税、进口环节增值税和消费税。</p> <p>2.上述 22 项商品应在海南自由贸易港登记、入籍，按照交通运输、民航等主管部门相关规定开展营运，并接受监管。半挂车用的公路牵引车、9 座及以下混合动力小客车（可插电），可从事往来内地的客、货运输作业，始发地及目的地至少一端须在海南自由贸易港内，在内地停留时间每年累计不超过 120 天，其中从海南自由贸易港到内地“点对点”、“即往即返”的客、货车不受天数限制。机坪客车、全地形车营运范围为海南自由贸易港。</p> <p>违反上述规定的，按有关规定补缴相关进口税款。</p> <p>3.本通知自公布之日起实施。</p>
10	《交通运输部 商务部 海关总署 国家金融监督管理总局 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司关于加快推进多式联运“一单制”“一箱制”发展的意见》（交运发〔2023〕116 号）	<p>1.探索发展多式联运“一单制”金融保险服务。铁路运输单证金融服务试点地区，要支持银行参照海运提单下金融服务模式，将风险可控的铁路运输单证作为结算和融资可接受的单证，为外贸企业提供国际结算、信用证开立、进出口贸易融资、供应链金融等服务。有条件的省市可按照铁路运输单证金融服务试点有关要求，在风险可控的前提下，探索开展基于多式联运单证的金融服务。鼓励优化多式联运“一单制”保险服务，推动有条件的保险机构推出相关多式联运保险，保障提单签发主体的权益，实现“一次保险、全程责任”。</p> <p>2.强化政策支持。交通运输部将通过国家综合货运枢纽补链强链等政策，持续引导多式联运“一单制”“一箱制”发展。鼓励各地方人民政府，通过对签发提单给予单证费补助，对使用多式联运单证融资给予贷款贴息，对多式联运“一单制”“一箱制”相关信息系统给予资金支持等方式，促进多式联运“一单制”“一箱制”发展。</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
11	《人力资源社会保障部办公厅 财政部办公厅关于进一步加强就业政策落实有关工作的通知》（人社厅发〔2023〕30号）	<p>1.大力推广“直补快办”经办模式。继续实施企业吸纳社会保险补贴、一次性吸纳就业补贴“直补快办”，将就业见习补贴、一次性创业补贴纳入“直补快办”范围，有条件的地方可结合实际进一步拓展。按月开展就业失业、用工备案、社保参保、经营主体登记注册，以及高校毕业生、脱贫人口信息等数据比对，对确认符合政策享受条件的，主动向受益对象推送政策，告知补贴政策内容、申请流程、经办渠道。对主动申请享受补贴的，加快受理审核，确保在 20 个工作日内完成补贴发放。对面向个人的就业补贴资金，鼓励通过社会保障卡实现“一卡通”发放。要结合就业服务信息化一库一平台建设，统筹利用现有资源，加快对就业补贴申领经办信息化支撑，将各项就业补贴申请、审核、支付全流程纳入信息化管理，到 2023 年年底实现全省范围内“政策经系统经办、资金从系统支出、数据由系统提取”。</p> <p>2.突出支持民营企业和中小微企业。主动协调工业和信息化、市场监管、工商联等部门，加强对本地区民营企业和中小微企业的政策宣传解读，集中开展人社厅局长进企业宣讲活动，对重点民营企业、专精特新中小企业，及时纳入重点企业用工保障范围，同步推送就业创业扶持政策。结合企业用工实际，按规定打包落实好阶段性降低失业和工伤保险费率、失业保险稳岗返还、职业培训补贴、吸纳就业补贴、社会保险补贴等政策，采取一次告知、一站受理、帮办代办、一揽子兑现等方式，助力企业更好享受政策红利，积极稳岗扩岗。</p>
12	《财政部 商务部 税务总局关于研发机构采购设备增值税政策的公告》（财政部 商务部 税务总局公告 2023 年第 41 号）	<p>1.为鼓励科学研究和技术开发，促进科技进步，继续对内资研发机构和外资研发中心采购国产设备全额退还增值税。</p> <p>2.本公告执行至 2027 年 12 月 31 日，具体从内资研发机构和外资研发中心取得退税资格的次月 1 日起执行。</p>
13	《支持小微企业和个体工商户发展税费优惠政策指引（1.0）》	党中央、国务院高度重视小微企业和个体工商户发展。7 月 24 日，中共中央政治局会议强调延续、优化、完善并落实好减税降费政策。7 月 31 日，国务院常务会议对今明两年到期的阶段性政策作出后续安排。近日，财政部、税务总局发布了支持小微企业和个体工商户发展的税费优惠政策文件。我们按照享受主体、优惠内容、享受条件、享受方式、政策依据、政策案例的体例进行梳理，编写形成了《支持小微企业和个体工商户发展税费优惠政策指引（1.0）》，供纳税人缴费人和各地财税人员参考使用。



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
14	《关于民用航空发动机和民用飞机税收政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 27 号）	<p>1.对纳税人从事大型民用客机发动机、中大功率民用涡轴涡桨发动机研制项目而形成的增值税期末留抵税额予以退还；对上述纳税人及其全资子公司从事大型民用客机发动机、中大功率民用涡轴涡桨发动机研制项目自用的科研、生产、办公房产及土地，免征房产税、城镇土地使用税。</p> <p>2.对纳税人生产销售新支线飞机和空载重量大于 25 吨的民用喷气式飞机暂减按 5%征收增值税，并对其因生产销售新支线飞机和空载重量大于 25 吨的民用喷气式飞机而形成的增值税期末留抵税额予以退还。</p> <p>3.对纳税人从事空载重量大于 45 吨的民用客机研制项目而形成的增值税期末留抵税额予以退还；对上述纳税人及其全资子公司自用的科研、生产、办公房产及土地，免征房产税、城镇土地使用税。</p> <p>4.纳税人符合本公告规定的增值税期末留抵税额,可在初次申请退税时予以一次性退还。纳税人收到退税款项的当月，应将退税额从增值税进项税额中转出。未按规定转出的，按《中华人民共和国税收征收管理法》有关规定承担相应法律责任。</p> <p>退还的增值税税额由中央和地方按照现行增值税分享比例共同负担。</p> <p>5.纳税人享受本公告规定的免征房产税、城镇土地使用税政策，应按规定进行免税申报，并将不动产权属、房产原值、土地用途等资料留存备查。</p> <p>6.本公告执行至 2027 年 12 月 31 日。</p>
15	《关于加强财税支持政策落实 促进中小企业高质量发展的通知》（财预〔2023〕76 号）	<p>1.及时足额兑现减税降费政策。在认真落实普惠性减税降费政策的基础上，全面落实对小微企业的精准税费优惠政策，不得以任何理由削弱政策力度，确保把该减的税费减到位，持续发挥各项税费优惠的政策效能，为小微企业发展添活力、增动能。</p> <p>2.坚决防止征收过头税费。各地区要依法依规组织财政收入，及时公布政府性基金和行政事业性收费目录，主动接受社会监督，在目录以外不得擅自增加收费项目、扩大征收范围、提高征收标准。要加强涉企收费管理，规范行业协会和中介机构收费项目，严禁乱收费、乱罚款、乱摊派。密切关注财政收入征收工作开展情况，对违法违规行为保持“零容忍”，严肃查处违法违规行为，坚决做到发现一起、处理一起，问责一起。</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>3.落实创业担保贷款贴息政策。对符合条件的小微企业和城镇登记失业人员、就业困难人员、返乡创业农民工等重点就业群体申请的贷款，由创业担保贷款担保基金提供担保，财政部门给予贷款实际利率一定比例的财政贴息。各地区可结合实际扩大创业担保贷款贴息支持范围，提高贷款额度上限、贷款利率上限。</p> <p>4.发挥政府性融资担保机构作用。发挥国家融资担保基金体系引领作用，稳定再担保业务规模，引导各级政府性融资担保机构加大对小微企业等经营主体的融资增信支持。推动政府性融资担保体系建设，优化银担“总对总”批量担保合作模式。推进融资担保业务数据标准化、规范化，强化银担、银企信息共享，引领体系内机构向数字化、智能化转型，提升财政金融服务小微企业质效。</p> <p>5.支持地方打造普惠金融发展示范区。中央财政实施普惠金融发展示范区奖补政策，引导地方支持小微企业发展。示范区可将中央财政奖补资金统筹用于支小支农贷款贴息、风险补偿等方面，引导金融机构加大对小微企业的支持力度，发挥财政资金杠杆效应，促进普惠金融服务增量扩面、降本增效。</p> <p>6.支持中小企业专精特新发展。中央财政继续通过中小企业发展专项资金支持国家级专精特新“小巨人”企业发展，并已经下达有关预算。各地财政部门要抓紧向纳入支持范围的国家级专精特新“小巨人”企业拨付资金，引导企业加大创新投入、加强产业链上下游协作配套、促进数字化网络化智能化改造等。</p> <p>7.推动中小企业数字化转型。中央财政将选择部分城市开展中小企业数字化转型城市试点工作，并给予定额奖补。有关地方财政部门要统筹利用中央奖补资金，选取重点行业和相关中小企业，遴选数字化服务商开发集成“小快轻准”的数字化服务和产品，供企业自愿选择，解决中小企业“不敢转”、“不愿转”、“不会转”的问题，推动中小企业加快数字化转型，促进数字经济和实体经济深度融合。</p> <p>8.发挥政府投资基金引导作用。国家中小企业发展基金将继续支持种子期、初创期成长型中小企业发展。地方设立的相关政府投资基金，应在规定的投资范围内，按照市场化原则，对符合条件的中小企业项目加大投资支持力度，助力中小企业发展壮大。</p> <p>9.强化中小企业政府采购支持政策。严格落实预留份额、价格评审优惠政策措施，进一步扩大中小企业采购份额。超过 400</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>万元的工程采购项目中适宜由中小企业提供的，预留份额由 30%以上阶段性提高至 40%以上的政策延续至 2025 年底。通过积极推进政府采购电子化，支持中小企业开展采购合同融资，加大信用担保运用，为中小企业参与政府采购活动提供便利。</p> <p>10.支持中小企业稳岗扩岗。落实一次性吸纳就业补贴政策，中小微企业招用符合条件的毕业年度或离校 2 年内未就业高校毕业生、登记失业青年，签订 1 年以上劳动合同的，可按规定申请一次性吸纳就业补贴。落实失业保险稳岗返还政策，符合条件的中小微企业可按不超过企业及其职工上年度实际缴纳失业保险费的 60%申请失业保险稳岗返还。对招用毕业年度和离校 2 年内未就业高校毕业生的小微企业，按规定落实社会保险补贴政策。</p> <p>11.保障中小企业账款及时支付。要按照项目进度和预算安排拨付项目建设资金，保障项目单位及时支付中小企业账款。落实建设工程价款结算办法，将政府机关、事业单位、国有企业建设工程进度款最低支付比例由 60%提高至 80%，鼓励有条件的企业推行施工过程结算。健全防范新增拖欠账款的长效机制，严格政府投资项目管理，严防歧义合同、“开口合同”，将政府拖欠中小企业账款纳入日常监管，形成有力约束。</p> <p>12.营造公平公正的发展环境。在分配财政资金的过程中，对各类企业要一视同仁、平等对待。依法保障中小企业平等参与政府采购活动，进一步提升政府采购透明度，督促有关单位依法及时公开各类政府采购信息，方便中小企业获得政府采购信息。对于妨碍公平竞争的规定，要及时清理整顿。</p> <p>13.促进支持政策直达快享。各地财政部门要会同相关业务主管部门加大政策宣传辅导力度，帮助中小企业熟悉政策内容、了解申报程序，促进应享尽享。完善业务办理流程，压缩或整合申报环节，精简材料报送要求，不断提高办事效率，积极推进“网上办”、“掌上办”，让数据“多跑路”、企业“少走路”。充分运用财政直达资金监控系统，加强对涉企补助资金的跟踪监控，督促加快资金下达速度，确保财政补贴资金快速精准拨付至受益对象。</p>
16	《关于延续实施全年一次性奖金个人所得税政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 30 号）	<p>1.居民个人取得全年一次性奖金，符合《国家税务总局关于调整个人取得全年一次性奖金等计算征收个人所得税方法问题的通知》（国税发〔2005〕9 号）规定的，不并入当年综合所得，以全年一次性奖金收入除以 12 个月得到的数额，按照本公告所附按月换算后的综合所得税率表，确定适用税率和速算扣除数，单独计算纳税。计算公式为：应纳税额＝全年一次性奖金收入×适用税率－速算扣除数</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>2.居民个人取得全年一次性奖金，也可以选择并入当年综合所得计算纳税。</p> <p>3.本公告执行至 2027 年 12 月 31 日。</p>
17	《关于延续实施个人所得税综合所得汇算清缴有关政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 32 号）	2024 年 1 月 1 日至 2027 年 12 月 31 日居民个人取得的综合所得，年度综合所得收入不超过 12 万元且需要汇算清缴补税的，或者年度汇算清缴补税金额不超过 400 元的，居民个人可免于办理个人所得税综合所得汇算清缴。居民个人取得综合所得时存在扣缴义务人未依法预扣预缴税款的情形除外。
18	《关于延续实施远洋船员个人所得税政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 31 号）	<p>1.一个纳税年度内在船航行时间累计满 183 天的远洋船员，其取得的工资薪金收入减按 50%计入应纳税所得额，依法缴纳个人所得税。</p> <p>2.本公告所称的远洋船员是指在海事管理部门依法登记注册的国际航行船舶船员和在渔业管理部门依法登记注册的远洋渔业船员。</p> <p>3.在船航行时间是指远洋船员在国际航行或作业船舶和远洋渔业船舶上的工作天数。一个纳税年度内的在船航行时间为一个纳税年度内在船航行时间的累计天数。</p> <p>4.远洋船员可选择在当年预扣预缴税款或者次年个人所得税汇算清缴时享受上述优惠政策。</p> <p>5.海事管理部门、渔业管理部门同税务部门建立信息共享机制，定期交换远洋船员身份认定、在船航行时间等有关涉税信息。</p> <p>6.本公告执行至 2027 年 12 月 31 日。</p>
19	《关于继续实施科技企业孵化器、大学科技园和众创空间有关税收政策的公告》（财政部 税务总局 科技部 教育部公告 2023 年第 42 号）	<p>1.对国家级、省级科技企业孵化器、大学科技园和国家备案众创空间自用以及无偿或通过出租等方式提供给在孵对象使用的房产、土地，免征房产税和城镇土地使用税；对其向在孵对象提供孵化服务取得的收入，免征增值税。</p> <p>本公告所称孵化服务是指为在孵对象提供的经纪代理、经营租赁、研发和技术、信息技术、鉴证咨询服务。</p> <p>2.国家级、省级科技企业孵化器、大学科技园和国家备案众创空间应当单独核算孵化服务收入。</p> <p>3.国家级科技企业孵化器、大学科技园和国家备案众创空间认定和管理办法由国务院科技、教育部门另行发布；省级科技企业孵化器、大学科技园认定和管理办法由省级科技、教育部门另行发布。</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>本公告所称在孵对象是指符合前款认定和管理办法规定的孵化企业、创业团队和个人。</p> <p>4.国家级、省级科技企业孵化器、大学科技园和国家备案众创空间应按规定申报享受免税政策，并将房产土地权属资料、房产原值资料、房产土地租赁合同、孵化协议等留存备查，税务部门依法加强后续管理。</p> <p>2018 年 12 月 31 日以前认定的国家级科技企业孵化器、大学科技园，以及 2019 年 1 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日认定的国家级、省级科技企业孵化器、大学科技园和国家备案众创空间，自 2024 年 1 月 1 日起继续享受本公告规定的税收优惠政策。2024 年 1 月 1 日以后认定的国家级、省级科技企业孵化器、大学科技园和国家备案众创空间，自认定之日次月起享受本公告规定的税收优惠政策。被取消资格的，自取消资格之日次月起停止享受本公告规定的税收优惠政策。</p> <p>5.科技、教育和税务部门应建立信息共享机制，及时共享国家级、省级科技企业孵化器、大学科技园和国家备案众创空间相关信息，加强协调配合，保障优惠政策落实到位。</p> <p>6.本公告执行期限为 2024 年 1 月 1 日至 2027 年 12 月 31 日。</p>
20	《关于设备、器具扣除有关企业所得税政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 37 号）	<p>1.企业在 2024 年 1 月 1 日至 2027 年 12 月 31 日期间新购进的设备、器具，单位价值不超过 500 万元的，允许一次性计入当期成本费用在计算应纳税所得额时扣除，不再分年度计算折旧；单位价值超过 500 万元的，仍按企业所得税法实施条例、《财政部 国家税务总局关于完善固定资产加速折旧企业所得税政策的通知》（财税〔2014〕75 号）、《财政部 国家税务总局关于进一步完善固定资产加速折旧企业所得税政策的通知》（财税〔2015〕106 号）等相关规定执行。</p> <p>2.本公告所称设备、器具，是指除房屋、建筑物以外的固定资产。</p>
21	《中央财办等部门关于推动农村流通高质量发展的指导意见》（中财办发〔2023〕7 号）	<p>完善财税金融支持政策。各地要用好服务业发展资金支持县域商业体系建设，用好衔接推进乡村振兴补助资金支持农产品产地冷藏保鲜设施建设，并整合地方财政相关补贴和政府专项债券等工具，支持符合条件的农村流通设施建设。各地不得干预连锁企业依法登记和享受总分机构汇总纳税政策，引导流通企业在业务上以盈补亏、在区域上以城补乡，稳妥有序拓展农村流通业务。落实农产品批发市场、农贸市场免征房产税和城镇土地使用税优惠政策。对企业采购农户自产自销农产品增值税抵扣进一步提供便利化服务。加快推动供销社系统改革，坚持为农服务和政事分开、社企分开，推进</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		各级企业公司制改革。鼓励商业银行等金融机构适当增加农村流通领域信贷投放，积极开发适合农产品流通特点的金融产品，支持金融租赁公司、融资租赁公司依法依规向农村商贸流通、冷链物流项目提供融资融物服务，引导社会资本参与农村现代流通体系建设投资。完善农村电子支付环境。鼓励保险公司为农产品流通领域提供更全面、更充分的保险保障。严格落实整车合法装载运输《鲜活农产品品种目录》内产品车辆免收车辆通行费政策。
22	《关于延续执行农户、小微企业和个体工商户融资担保增值税政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 18 号）	<p>1. 纳税人为农户、小型企业、微型企业及个体工商户借款、发行债券提供融资担保取得的担保费收入，以及为上述融资担保（以下称原担保）提供再担保取得的再担保费收入，免征增值税。再担保合同对应多个原担保合同的，原担保合同应全部适用免征增值税政策。否则，再担保合同应按规定缴纳增值税。</p> <p>2. 本公告所称小型企业、微型企业，是指符合《中小企业划型标准规定》（工信部联企业〔2011〕300 号）的小型企业和微型企业。其中，资产总额和从业人员指标均以原担保生效时的实际状态确定；营业收入指标以原担保生效前 12 个自然月的累计数确定，不满 12 个自然月的，按照以下公式计算：</p> $\text{营业收入（年）} = \text{企业实际存续期间营业收入} / \text{企业实际存续月数} \times 12$ <p>纳税人应将相关免税证明材料留存备查，单独核算符合免税条件的融资担保费和再担保费收入，按现行规定向主管税务机关办理纳税申报；未单独核算的，不得免征增值税。</p> <p>3. 本公告执行至 2027 年 12 月 31 日。</p>
23	《关于进一步支持重点群体创业就业有关税收政策的公告》（财政部 税务总局 人力资源社会保障部 农业农村部公告 2023 年第 15 号）	<p>1. 自 2023 年 1 月 1 日至 2027 年 12 月 31 日，脱贫人口（含防止返贫监测对象，下同）、持《就业创业证》（注明“自主创业税收政策”或“毕业年度内自主创业税收政策”）或《就业失业登记证》（注明“自主创业税收政策”）的人员，从事个体经营的，自办理个体工商户登记当月起，在 3 年（36 个月，下同）内按每户每年 20000 元为限额依次扣减其当年实际应缴纳的增值税、城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加和个人所得税。限额标准最高可上浮 20%，各省、自治区、直辖市人民政府可根据本地区实际情况在此幅度内确定具体限额标准。</p> <p>纳税人年度应缴纳税款小于上述扣减限额的，减免税额以其实际缴纳的税款为限；大于上述扣减限额的，以上述扣减限额为限。</p> <p>上述人员具体包括：1. 纳入全国防止返贫监测和衔接推进乡村振兴信息系统的脱贫人口；2. 在人力资源社会保障部门公共就</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>业服务机构登记失业半年以上的人员；3.零就业家庭、享受城市居民最低生活保障家庭劳动年龄内的登记失业人员；4.毕业年度内高校毕业生。高校毕业生是指实施高等学历教育的普通高等学校、成人高等学校应届毕业的学生；毕业年度是指毕业所在自然年，即 1 月 1 日至 12 月 31 日。</p> <p>2.自 2023 年 1 月 1 日至 2027 年 12 月 31 日，企业招用脱贫人口，以及在人力资源社会保障部门公共就业服务机构登记失业半年以上且持《就业创业证》或《失业登记证》（注明“企业吸纳税收政策”）的人员，与其签订 1 年以上期限劳动合同并依法缴纳社会保险费的，自签订劳动合同并缴纳社会保险当月起，在 3 年内按实际招用人数予以定额依次扣减增值税、城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加和企业所得税优惠。定额标准为每人每年 6000 元，最高可上浮 30%，各省、自治区、直辖市人民政府可根据本地区实际情况在此幅度内确定具体定额标准。城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加的计税依据是享受本项税收优惠政策前的增值税应纳税额。</p> <p>按上述标准计算的税收扣减额应在企业当年实际应缴纳的增值税、城市维护建设税、教育费附加、地方教育附加和企业所得税税额中扣减，当年扣减不完的，不得结转下年使用。</p> <p>本公告所称企业是指属于增值税纳税人或企业所得税纳税人的企业等单位。</p> <p>3.企业招用就业人员既可以适用本公告规定的税收优惠政策，又可以适用其他扶持就业专项税收优惠政策的，企业可以选择适用最优惠的政策，但不得重复享受。</p> <p>4.纳税人在 2027 年 12 月 31 日享受本公告规定的税收优惠政策未满 3 年的，可继续享受至 3 年期满为止。本公告所述人员，以前年度已享受重点群体创业就业税收优惠政策满 3 年的，不得再享受本公告规定的税收优惠政策；以前年度享受重点群体创业就业税收优惠政策未满 3 年且符合本公告规定条件的，可按本公告规定享受优惠至 3 年期满。</p> <p>5.按本公告规定应予减征的税费，在本公告发布前已征收的，可抵减纳税人以后纳税期应缴纳税费或予以退还。发布之日前已办理注销的，不再追溯享受。</p>
24	《国家税务总局关于进一步落实支持个体工商户发展个人所得税优惠政策有关事项的公告》（国家税务总局公告 2023 年第 12 号）	<p>1.对个体工商户年应纳税所得额不超过 200 万元的部分，减半征收个人所得税。个体工商户在享受现行其他个人所得税优惠政策的基础上，可叠加享受本条优惠政策。个体工商户不区分征收方式，均可享受。</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>2.个体工商户在预缴税款时即可享受，其年应纳税所得额暂按截至本期申报所属期末的情况进行判断，并在年度汇算清缴时按年计算、多退少补。若个体工商户从两处以上取得经营所得，需在办理年度汇总纳税申报时，合并个体工商户经营所得年应纳税所得额，重新计算减免税额，多退少补。</p> <p>3.个体工商户按照以下方法计算减免税额：</p> <p>减免税额=（经营所得应纳税所得额不超过 200 万元部分的应纳税额-其他政策减免税额×经营所得应纳税所得额不超过 200 万元部分÷经营所得应纳税所得额）×50%。</p> <p>4.按 12 号公告应减征的税款，在本公告发布前已缴纳的，可申请退税；也可自动抵减以后月份的税款，当年抵减不完的在汇算清缴时办理退税；12 号公告发布之日前已办理注销的，不再追溯享受。</p> <p>5.本公告自 2023 年 1 月 1 日起施行，2027 年 12 月 31 日终止执行。《国家税务总局关于落实支持个体工商户发展个人所得税优惠政策有关事项的公告》（2023 年第 5 号）同时废止。</p>
25	《关于增值税小规模纳税人减免增值税政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 19 号）	<p>1.对月销售额 10 万元以下（含本数）的增值税小规模纳税人，免征增值税。</p> <p>2.增值税小规模纳税人适用 3%征收率的应税销售收入，减按 1%征收率征收增值税；适用 3%预征率的预缴增值税项目，减按 1%预征率预缴增值税。</p> <p>3.本公告执行至 2027 年 12 月 31 日。</p>
26	《关于金融机构小微企业贷款利息收入免征增值税政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 16 号）	<p>1.对金融机构向小型企业、微型企业和个体工商户发放小额贷款取得的利息收入，免征增值税。金融机构可以选择以下两种方法之一适用免税：</p> <p>（1）对金融机构向小型企业、微型企业和个体工商户发放的，利率水平不高于全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率（LPR）150%（含本数）的单笔小额贷款取得的利息收入，免征增值税；高于全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率（LPR）150%的单笔小额贷款取得的利息收入，按照现行政策规定缴纳增值税。</p> <p>（2）对金融机构向小型企业、微型企业和个体工商户发放单笔小额贷款取得的利息收入中，不高于该笔贷款按照全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率（LPR）150%（含本数）计算的利息收入部分，免征增值税；超过部分按照现行政策规定缴纳增值税。</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>金融机构可按会计年度在以上两种方法之间选定其一作为该年的免税适用方法，一经选定，该会计年度内不得变更。</p> <p>2.本公告所称小额贷款，是指单户授信小于 1000 万元（含本数）的小型企业、微型企业或个体工商户贷款；没有授信额度的，是指单户贷款合同金额且贷款余额在 1000 万元（含本数）以下的贷款。</p> <p>3.金融机构向小型企业、微型企业及个体工商户发放单户授信小于 100 万元（含本数），或者没有授信额度，单户贷款合同金额且贷款余额在 100 万元（含本数）以下的贷款取得的利息收入，可按照《财政部 税务总局关于支持小微企业融资有关税收政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 13 号）的规定免征增值税。</p> <p>4.本公告执行至 2027 年 12 月 31 日。</p>
27	《关于支持小微企业融资有关税收政策的公告》（财政部 税务总局公告 2023 年第 13 号）	<p>1.对金融机构向小型企业、微型企业及个体工商户发放小额贷款取得的利息收入，免征增值税。金融机构应将相关免税证明材料留存备查，单独核算符合免税条件的小额贷款利息收入，按现行规定向主管税务机关办理纳税申报；未单独核算的，不得免征增值税。</p> <p>2.对金融机构与小型企业、微型企业签订的借款合同免征印花税。</p> <p>3.本公告所称小额贷款，是指单户授信小于 100 万元（含本数）的小型企业、微型企业或个体工商户贷款；没有授信额度的，是指单户贷款合同金额且贷款余额在 100 万元（含本数）以下的贷款。</p> <p>4.本公告执行至 2027 年 12 月 31 日。</p>
28	《国家发展改革委等部门关于实施促进民营经济发展近期若干举措的通知》（发改体改〔2023〕1054 号）	<p>1.扩大基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）发行规模，推动符合条件的民间投资项目发行基础设施 REITs，进一步扩大民间投资。</p> <p>2.按照《助力中小微企业稳增长调结构强能力若干措施》（工信部企业函〔2023〕4 号）要求，延长政府采购工程面向中小企业的预留份额提高至 40%以上的政策期限至 2023 年底。加快合同款支付进度、运用信用担保，为中小企业参与采购活动提供便利。</p> <p>3.在当年 10 月企业所得税预缴申报期和次年 1—5 月汇算清缴期两个时点基础上，增加当年 7 月预缴申报期作为可享受政策的时点，符合条件的行业企业可按规定申报享受研发费用加计扣除政策。</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>4.延长普惠小微贷款支持工具期限至 2024 年底,持续加大普惠金融支持力度。引导商业银行接入“信易贷”、地方征信平台等融资信用服务平台,强化跨部门信用信息联通。扩大民营企业信用贷款规模。有效落实金融企业呆账核销管理制度。</p> <p>5.加大对拖欠民营企业账款的清理力度,重点清理机关、事业单位、国有企业拖欠中小微企业账款。审计部门接受民营企业反映的欠款线索,加强审计监督。</p>
29	《国务院办公厅转发国家发展改革委关于恢复和扩大消费措施的通知》（国办函〔2023〕70 号）	<p>1.优化汽车购买使用管理。各地区不得新增汽车限购措施,已实施限购的地区因地制宜优化汽车限购措施。着力推动全面取消二手车限迁、便利二手车交易登记等已出台政策落地见效。促进汽车更新消费,鼓励以旧换新,不得对非本地生产的汽车实施歧视性政策。加大汽车消费金融支持力度。增加城市停车位供给,改善人员密集场所和景区停车条件,推进车位资源共享利用。</p> <p>2.扩大新能源汽车消费。落实构建高质量充电基础设施体系、支持新能源汽车下乡、延续和优化新能源汽车车辆购置税减免等政策。科学布局、适度超前建设充电基础设施体系,加快换电模式推广应用,有效满足居民出行充换电需求。推动居住区内公共充电基础设施优化布局并执行居民电价,研究对充电基础设施用电执行峰谷分时电价政策,推动降低新能源汽车用电成本。</p> <p>3.完善农村电子商务和快递物流配送体系。大力发展农村直播电商、即时零售,推动电商平台和企业丰富面向农村的产品和服务供给。完善县乡村三级快递物流配送体系,加快提升电商、快递进农村综合水平,支持县级物流配送中心、乡镇物流站点建设改造,整合邮政、快递、供销、电商等资源,推行集约化配送,鼓励农村客运车辆代运邮件快件。建设村级寄递物流综合服务站,在有条件的乡村布设智能快件箱,增加农村零售网点密度,逐步降低物流配送成本。</p>
30	《国务院关于进一步优化外商投资环境加大吸引外商投资力度的意见》（国发〔2023〕11 号）	<p>1.强化外商投资促进资金保障。通过中央外经贸发展专项资金统筹加大对外资标志性项目的支持力度,促进项目尽快落地实施。完善地方各级政府外商投资促进资金使用,加大重点产业链引资服务力度。支持各地区在法定权限范围内对重点跨国公司的投资项目给予支持。</p> <p>2.鼓励外商投资企业境内再投资。落实外国投资者境内取得利润再投资暂不征收预提所得税政策,加大宣传辅导力度,指导地方各级商务、税务等部门细化政策适用范围、申报材料、办理流程,做好具体实施工作。</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>3.落实外商投资企业相关税收优惠政策。辅导帮助外籍个人按照国家有关规定享受住房补贴、语言训练费、子女教育费等津补贴免税优惠政策。指导帮助外资研发中心按照国家有关规定享受支持科技创新进口税收政策和采购国产设备增值税退税政策。</p> <p>4.支持外商投资企业投资国家鼓励发展领域。支持各地区在法定权限范围内，对符合鼓励外商投资产业目录规定的外商投资企业实施配套奖励措施。做好鼓励类外商投资项目进口设备免税工作有关配套政策措施落实。</p>
31	《工业和信息化部 中国人民银行 国家金融监督管理总局 中国证监会 财政部关于开展“一链一策一批”中小微企业融资促进行动的通知》（工信部联企业函〔2023〕196 号）	<p>1.选择重点产业链，构建融资促进生态。各地工业和信息化主管部门落实“锻长板、补短板、强基础”要求，选择本地区制造业重点产业链参与融资促进行动。要结合先进制造业集群、中小企业特色产业集群培育和大中小企业融通创新、中小企业“链式”数字化转型、工业互联网一体化进园区“百城千园行”活动等工作，依托产业链龙头企业、专精特新“小巨人”企业等重点企业，进一步梳理一批在产业链上发挥强链补链稳链作用的优质中小微企业，形成产业链图谱或链企名单，摸清名单内企业基本情况，列出融资需求清单。推动建立“政府-企业-金融机构”常态化对接协作机制，按照市场化法治化原则，邀请各类金融机构参与融资促进行动；金融机构在自愿自主、风险可控、商业可持续的基础上，对接链上中小微企业合理融资需求，有序提供专业金融服务，共同构建中小微企业融资促进良好生态。</p> <p>2.优化授信服务策略，提升信贷融资质效。银行业金融机构基于对企业信息和融资需求的了解，持续完善对企评价标准，积极拓展金融服务场景，结合具体产业链特点，优化授信方式、提升服务质效，提出针对性融资支持方案，惠及一批具有共性特征的链上中小微企业。鼓励银行业金融机构总行主动优化信贷资源配置，合理调整审批权限，丰富信贷产品，细化考核机制，重点满足链上中小微企业生产运行、数字化转型、技术改造和设备更新、国际市场开拓等方面融资需求，拓展首贷、信用贷、无还本续贷、随借随还贷款和中长期贷款。各地工业和信息化主管部门做好信息提供和支持工作，为金融机构更好服务链上中小微企业提供指导参考，帮助金融机构找准关键环节重点企业，进一步提供灵活度高、响应迅速的个性化服务，保障链、企稳定运行。</p> <p>3.完善融资增信策略，优化担保服务模式。发挥政府性融资担保体系作用，引导政府性融资担保机构加强对符合条件的链上中小微企业融资增信支持。政府性融资担保机构与银行业金融机构探索“总对总”业务模式，针对重点产业链，开展批量担保业</p>



序号	政策文件	财税金融优惠政策主要内容
		<p>务合作，减少重复尽调，提高担保效率，合理厘定担保费率，为链上小微企业批量化融资增信。国家融资担保基金和省级再担保机构加大为链上小微企业融资担保业务提供再担保的力度，落实银担分险比例要求。支持各地为符合条件的政府性融资担保机构进一步充实资本金，提高政府性融资担保业务覆盖面。</p> <p>4.丰富综合服务策略，支持多样化融资需求。调动各类金融机构积极性，鼓励有条件的金融机构为链上中小微企业多样化融资需求匹配多元化金融服务。规范发展供应链金融，鼓励银行业金融机构通过应收账款、票据、订单融资等方式加大对产业链上游中小微企业信贷支持，通过开立银行承兑汇票、国内信用证、预付款融资，为产业链下游中小微企业获取货物、支付货款提供信贷支持，规范开展动产和权利质押融资。继续推进首台（套）重大技术装备、重点新材料首批次应用保险补偿机制试点政策。优化结售汇服务和相关授信管理，为中小微企业提供合适的外汇避险产品。发挥出口信用保险作用，进一步优化承保和理赔条件，扩大中小微企业承保覆盖面和规模。融资租赁公司丰富业务模式，对中小微企业配置固定资产、更新改造生产设备等予以支持。期货公司立足期货及衍生品，强化对企风险管理、库存管理等服务，帮助中小微企业平滑利润波动、稳定生产经营。</p> <p>5.加强政策协同保障。国家层面，产业部门与金融部门、财政部门之间深化对接合作，加强政策协同、业务联动，及时发现问题，共同推动解决。用好用足存款准备金降低释放的长期资金，以及支小再贷款、再贴现、普惠小微贷款支持工具等结构性货币政策工具，引导带动信贷投放稳定增长。鼓励各地将中小微企业贷款相关奖补、风险补偿、股改挂牌上市奖励等支持政策与融资促进行动衔接匹配，协同支持中小微企业发展。鼓励有条件的金融机构深耕链上中小微企业融资，提升专业化特色化服务能力。</p>



行业动态

- 国家发展改革委等部门关于做好 2023 年降成本重点工作的通知
- 2023 年 8 月物流资产投资运营发展报告





国家发展改革委等部门关于 做好2023年降成本重点工作的通知

发改运行〔2023〕645号

公安部、民政部、司法部、人力资源社会保障部、自然资源部、生态环境部、住房城乡建设部、交通运输部、水利部、农业农村部、商务部、国资委、海关总署、税务总局、市场监管总局、金融监管总局、证监会、统计局、知识产权局、能源局、林草局、民航局、外汇局，中国国家铁路集团有限公司，各省、自治区、直辖市及计划单列市、副省级省会城市、新疆生产建设兵团发展改革委、工信厅（经信委、经信厅、经信局、工信局）、财政厅（局），人民银行上海总部、各分行、营业管理部、各省会（首府）城市中心支行、各副省级城市中心支行：

近年来，各地区、各有关部门按照党中央决策部署，高效统筹疫情防控和经济社会发展，加大对经营主体纾困支持力度，推动降低实体经济企业成本工作取得显著成效。为深入贯彻中央经济工作会议精神，保持政策连续性稳定性针对性，2023年降低实体经济企业成本工作部际联席会议将重点组织落实好8个方面22项任务。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大精神，坚持稳中求进工作总基调，完整、准确、全面贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，着力推动高质量发展，更好统筹疫情防控和经济社会发展，大力推进降低实体经济企业成本，支持经营主体纾困发展，助力经济运行整体好转。坚持全面推进与突出重点相结合，坚持制度性安排与阶段性措施相结合，坚持降低显性成本与降低隐性成本相结合，坚持降本减负与转型升级相结合，确保各项降成本举措落地见效，有力有效提振市场信心。

二、增强税费优惠政策的精准性针对性

（一）完善税费优惠政策。2023年底前，对月销售额10万元以下的小规模纳税人免征增值税，对小规模纳税人适用3%征收率的应税销售收入减按1%征收增值税，对生产、生活性服务业纳税人分别实施5%、10%增值税加计抵减。2024年底前，对小型微利企业年应纳税所得额不超过100万元的部分减按25%计入应纳税所得额，按20%的税率缴纳企业所得税；对个体工商户年应纳税所得额不超过100万元的部分，在现行优惠政策基础上减半征收个人所得税。将减半征收物流企业大宗商品仓储设施用地城镇土地使用税政策、减免残疾人就业保障金政策，延续实施至2027年底。

（二）加强重点领域支持。落实税收、首台（套）保险补偿等支持政策，促进传统产业改造升级和战略性新兴产业发展。对科技创新、重点产业链等领域，出台针对性的减税降费政策，将符合条件行业企业研发费用税前加计扣除比例由75%提高至100%的政策作为制度性安排长期实施。

（三）开展涉企收费常态化治理。建立健全涉企收费监管长效机制，及时修订完善相关制度，推动涉企收费治理逐步纳入法治化常态化轨道。聚焦政府部门及下属单位、公用事业、金融等领域收费，持续开展涉企违规收费整治。继续引导行业协会商会主动减免、降低和取消经营困难企业尤其是中小微企业的收费。



三、提升金融对实体经济服务质效

（四）营造良好的货币金融环境。实施好稳健的货币政策，综合运用多种货币政策工具，保持流动性合理充裕，保持广义货币 M2 和社会融资规模增速同名义经济增速基本匹配。保持人民币汇率在合理均衡水平上的基本稳定。

（五）推动贷款利率稳中有降。持续发挥贷款市场报价利率（LPR）改革效能和存款利率市场化调整机制的重要作用，推动经营主体融资成本稳中有降。

（六）引导金融资源精准滴灌。用好用足普惠小微贷款支持工具，继续增加小微企业的首贷、续贷、信用贷。加快敢贷愿贷能贷会贷长效机制建设，继续开展小微、民营企业信贷政策导向效果评估，引导金融机构加大制造业中长期贷款投放力度，加强对创新型、科技型、专精特新中小企业信贷支持。

（七）持续优化金融服务。健全全国一体化融资信用服务平台网络，深化地方征信平台建设，提升征信机构服务能力，扩展中小微企业信用信息共享覆盖面，提高征信供给质量和效率。推动信用评级机构提升评级质量和服务水平，发挥揭示信用风险、辅助市场定价、提高市场效率等积极作用。持续优化应收账款融资服务平台功能。继续实施小微企业融资担保降费奖补政策，促进中小微企业融资增量扩面，降低融资担保成本。

（八）支持中小微企业降低汇率避险成本。强化政银企协作，加大中小微企业汇率风险管理支持力度。推动银行优化外汇衍生品管理和服务，通过专项授信、数据增信、线上服务和产品创新等方式，降低企业避险保值成本。

四、持续降低制度性交易成本

（九）营造公平竞争市场环境。实施公平竞争审查督查。开展民生领域反垄断执法专项行动，加大滥用行政权力排除、限制竞争反垄断执法力度。进一步完善市场准入制度，稳步扩大市场准入效能评估试点，深入开展违背市场准入负面清单案例归集和通报。加强知识产权保护 and 运用，实施知识产权公共服务普惠工程。

（十）持续优化政务服务。深化商事制度改革，加大“证照分离”改革推进力度，推进市场准入准营退出便利化，加快建设更加成熟定型的全国统一经营主体登记管理制度，优化各类经营主体发展环境。

（十一）规范招投标和政府采购制度。积极推动招标投标法和政府采购法修订，健全招标投标和政府采购交易规则，进一步规范政府采购行为，着力破除对不同所有制企业、外地企业设置的不合理限制和壁垒。完善招标投标交易担保制度，全面推广保函（保险），规范保证金收取和退还，清理历史沉淀保证金。完善招标投标全流程电子化交易技术标准和数据规范，推进 CA 数字证书跨区域兼容互认，不断拓展全流程电子化招标投标的广度和深度，降低企业交易成本。

五、缓解企业人工成本压力

（十二）继续阶段性降低部分社会保险费率。延续实施阶段性降低失业保险、工伤保险费率政策，实施期限延长至 2024 年底。



（十三）延续实施部分稳岗政策。对不裁员、少裁员的企业，继续实施普惠性失业保险稳岗返还政策。

（十四）加强职业技能培训。开展大规模职业技能培训，共建共享一批公共实训基地。继续实施技能提升补贴政策，参加失业保险1年以上的企业职工或领取失业保险金人员取得职业资格证书或职业技能等级证书的，可按标准申请技能提升补贴。

六、降低企业用地原材料成本

（十五）降低企业用地成本。修改完善《工业项目建设用地控制指标》，推广应用节地技术和节地模式。继续推进工业用地“标准地”出让。落实工业用地配置政策，鼓励采用长期租赁、先租后让、弹性年期供应等方式供应产业用地，切实降低企业前期投入。

（十六）加强重要原材料和初级产品保供稳价。做好能源、重要原材料保供稳价工作，继续对煤炭进口实施零关税政策。夯实国内资源生产保障能力，加强重要能源、矿产资源国内勘探开发和增储上产，完善矿业权出让收益征管政策。加强原材料产需对接，推动产业链上下游衔接联动。加强市场监管，强化预期引导，促进大宗商品市场平稳运行。

七、推进物流提质增效降本

（十七）完善现代物流体系。加强国家物流枢纽、国家骨干冷链物流基地布局建设，提高现代物流规模化、网络化、组织化、集约化发展水平。

（十八）调整优化运输结构。深入实施国家综合货运枢纽补链强链，推动跨运输方式一体化融合。深入实施多式联运示范工程建设，加快研究推进多式联运“一单制”。提升铁水联运发展水平，推动2023年港口集装箱铁水联运量同比增长15%左右。

（十九）继续执行公路通行费相关政策。深化高速公路差异化收费。严格落实鲜活农产品运输“绿色通道”政策。

八、提高企业资金周转效率

（二十）加大拖欠中小企业账款清理力度。深入落实《保障中小企业款项支付条例》，推动健全防范和化解拖欠中小企业账款长效机制，加强拖欠投诉受理、处理，提升全流程工作效率，对拖欠金额大、拖欠时间久、多次投诉的问题线索重点督促，保护中小企业合法权益。

九、激励企业内部挖潜

（二十一）引导企业加强全过程成本控制和精细化管理。鼓励企业优化生产制造、供应链管理、市场营销等全过程成本控制，大力发展智能制造、绿色制造，加快工业互联网融合应用，增强柔性生产和市场需求适配能力，促进产销协同、供需匹配。

（二十二）支持企业转型升级降本。加大专精特新“小巨人”企业发展支持力度，继续推进中小企业数字化转型试点。加快科技成果、专利技术等转化运用和产业化。

各有关方面要进一步完善降成本工作协调推进机制，加强会商，密切跟踪重点任务进展情况，扎实推进各项政策落地见效。加强降成本政策宣传，让企业了解并用好各项优惠政策



现代物流·法讯（2023 年 9 月刊——第 98 期）

策。深入开展企业成本调查研究，充分听取企业意见建议，不断完善相关政策。降低实体经济企业成本工作部际联席会议将继续加强对好经验、好做法的梳理，并做好宣传和推广。

国家发展改革委
工业和信息化部
财 政 部
人 民 银 行
2023 年 5 月 31 日



仓储 REITs 表现分化 | 2023 年 8 月物流资产投资运营发展报告



观点指数 发债持续但杠杆率太高，可持续发展贷款在推进。报告期内，观点指数收录的仓储业主要融资事件有 4 起，涉及总金额超 33 亿元人民币。其中，仓储企业信用债发行在持续，但杠杆仍较高，有一定的流动性风险。另外，香港和内地的可持续发展贷款持续在推进，在降低仓储企业的利息成本支出方面有一定的促进作用。

仓储物流 REITs 出租率和资产收益率出现分化。报告期内，主要的几只仓储 REITs 均披露了 2023 年第二季度的业绩，整体来看，部分区域比较集中的 REITs 出租率较高，资产区域比较分



散的出租率较低，如中金普洛斯仓储物流 REIT。观点指数认为，三季度出租率将有所回升。另外，香港 REITs 的股息率和资产收益率表现出双高的特点。

消费需求稳定增长，冷链物流规模进一步提高。期内，社零总额和网上零售总额持续增长，需求端处于稳定增长的状态。物流端东西部地区保持扩张，而中部出现萎缩。仓储方面，仓储指数较上月有所上升，景气度进一步提升。

发债持续但杠杆率太高，可持续发展贷款在推进

报告期内，观点指数收录的仓储业主要融资事件有 4 起，方式呈现多元化，有发行公司债、ABS，还有可持续发展贷款及 IPO 上市，涉及总金额超 33 亿元人民币。

公司债方面，因债务规模迅速增长，深圳国际面临着一定的流动性紧张压力。据深圳国际 2022 年财报，其现金及现金等价物余额为 108.3 亿港元，但短期借款余额为 293.41 亿港元，现金短债比为 0.37，现金水平无法覆盖一年内到期的负债，2023 年全年有较大的再融资压力。

密集发债的行为虽然能解决其短期流动性压力，但寻求权益资金，降低杠杆才是较好的解决方式。

7 月 13 日，深圳国际发布公告称，正考虑通过公开募集基础设施证券投资基金，将公司位于浙江省杭州市及贵州省龙里县的两个物流港项目于交易所独立上市。若能成功发行公募 REITs，将给深圳国际带来新的增量资金用于新项目开发。同时，也将进一步降低深圳国际的负债水平和负债率，有助于其降低利息支出水平。

ABS 融资方面，8 月 2 日，普洛斯产融科技在上交所发行第二单储架式车险分期资产支持专项计划（ABS），储架规模为 30 亿元，首期发行规模 2.36 亿元，其中优先 A 级 2.14 亿元，发行利率 3.8%，创下同类资产的历史新低。据悉，今年普洛斯产融科技共发行了三单车险分期 ABS 产品，规模合计为 8.36 亿元。1 月 18 日，普洛斯产融科技在上海证券交易所成功发行车险分期资产支持专项计划，储架规模为 6 亿元，首期发行规模 3.2 亿元，其中优先 A 级规模 2.7 亿元，发行利率为 4.5%；二期于 4 月 11 日成功发行，优先 A 级规模为 2.55 亿元，发行利率为 3.95%。

对比来看，报告期内发行的车险分期 ABS 储架规模较大，优先级利率较前两单的低，预计能有效降低车主车险分期的成本。

截至 2023 年 6 月末，普洛斯产融科技联合保险公司等金融机构，累计满足 3400 多家中小微企业的车险分期需求，支持超过 37 万台车辆的投保，帮助缓解实体企业车险保费的资金压力，增强企业资金流动性。

银行贷款融资方面，ESR 拿到香港可持续发展表现挂钩贷款，将用于将香港葵涌闲置大厦改造为数据中心项目。该笔贷款为期五年，设有阶梯奖励机制，每当项目实现可持续发展目标时，ESR 将可获得利息减免。ESR 计划招揽具备丰富可持续发展相关资历的数据中心营运者，

成



为该物业的租户。今年以来，内地陆续有可持续发展表现挂钩贷款应用于仓储、矿产、能源等领域，意在促进双碳战略的发展。这种支持低碳化发展的贷款，在一定程度上降低了贷款企业的成本。

IPO 融资方面，美的集团发布公告称，将分拆安得智联供应链科技有限公司于深交所主板上市。安得智联是美的集团旗下的供应链服务（物流）企业，美的集团通过全资子公司美的智联（上海）供应链科技有限公司持有安得智联约 73.85% 的股权，安得智联的最终实控人为何享健。

2022 年，安得智联在仓网布局方面，已在全国 140 多个城市布局大型物流配送中心以及上千个前置仓，实现库存的实时共享与调拨，通过统仓统配有效减少库存成本及资金占用。

仓储物流 REITs 出租率和资产收益率出现分化

报告期内，主要的几只仓储 REITs 均披露了 2023 年二季度的业绩，香港 REITs 顺丰房托的股息率仍高企；内地仓储公募 REITs 因扩募导致资产总额上升，收入未完全覆盖整个上半年，使得年化资产收益率有所下滑。整体来看，部分区域比较集中的 REITs 出租率较高；资产区域比较分散的出租率则较低。

就顺丰房托来看，其出租率保持稳定，今年上半年的单位可分配收入为 0.1363，较 2022 年下半年有所增长。年化股息率和年化资产收益率均处于较高水平。观点指数认为，这是顺丰房托主动对冲利率和汇率风险带来的结果。

期内顺丰房托总借款的加权平均实际年利率为 4.03%，较去年底的 2.94% 高出 1.09 个百分点。顺丰房托管理层指出，为降低利率波动的风险，顺丰房托早于 2022 年初，订立了利率掉期合约，以对冲港元定价的 9 亿港元定期贷款。

于 2023 年 6 月 30 日，顺丰房托锁定了 41.7% 未偿还港元定期贷款为固定利率计息。因 hibor 持续高企，今年 7 月，顺丰房托再订立短期利率掉期合约，以对冲余下的以港元定价的 12.59 亿港元定期贷款。至此，所有港元贷款都已锁定为固定利率。另外，其母公司顺丰控股为其主要租户，这也保持了顺丰房托旗下资产出租率的稳定。同时，顺丰房托将考虑持续从顺丰控股购入优质资产。

而刚经历了扩募的中金普洛斯仓储物流 REIT 和红土创新盐田港仓储物流 REIT，上半年收入未计入完成的扩募资产带来的收入，这使得其年化资产收益率下滑。不同的是，嘉实京东仓储基础设施 REIT 有较高的资产收益率表现。但内地的仓储物流公募 REITs 的年化股息率仍比香港唯一一只仓储物流 REITs 顺丰房托要低。从侧面体现了内地公募 REITs 的高溢价性，前段时间整个内地公募 REITs 的二级市场价格迎来调整，预计未来价格会进入理性的空间。

此外，中金普洛斯通州光机电物流园出租率为 36.95%，但部分空置面积已中标新的租赁项目，预计很快与该客户签订正式租约。另一个项目，普洛斯淀山湖物流园的出租率为 87.70%，江苏京速递供应链管理有限公司作为该项目的重要现金流提供方，已提前就部分租



约进行续约，租约最长延长至 2026 年。另一个项目普洛斯（重庆）城市配送物流中心的出租率为 63.23%，考虑与客户签订租赁意向的面积后，该园区的出租率为 79.72%。

所以，观点指数认为，在三季度，该 REITs 的整体出租率将有所好转。

消费需求稳定增长，冷链物流规模进一步提高

需求方面，据国家统计局数据，7 月份，社会消费品零售总额 3.67 万亿元，同比增长 2.5%；扣除价格因素，实际增长 3.5%，比 6 月份加快 0.1 个百分点。

1-7 月份，社会消费品零售总额 26.43 万亿元，同比增长 7.3%。1-7 月份，全国实物商品网上零售额同比增长 10%，占社会消费品零售总额的比重为 26.4%，占比较去年同期提升 0.8 个百分点；对同期社会消费品零售总额增长的贡献率为 35%，连续四个月增长。总的来看，社会消费需求持续增长，而网上零售占社零总额的比重也在不断提高。

物流方面，据中国物流与采购联合会发布的数据，2023 年 7 月份中国物流业景气指数为 50.9%，较上月下降 0.8 个百分点；从区域看，东西部地区业务需求仍有扩张，但中部地区新增需求较上月有所放缓。7 月中国电商物流指数为 110.9 点，比上月提高 0.3 个点；7 月份，电商物流总业务量指数为 121.8 点，比上月回落 0.8 个点；分地区来看，全国各地区总业务量指数均有所回落，中部地区回落幅度较大。

仓储方面，中国物流与采购联合会和中储发展股份有限公司联合调查的中国仓储指数公布，2023 年 7 月份为 52.2%，较上月增加 1.5 个百分点，连续半年位于荣枯线以上，表明仓储行业持续保持良好运行态势。7 月，业务量指数为 54.7%，较上月上升 3.7 个百分点。

冷链物流方面，中国物流与采购联合会的数据显示，今年上半年我国冷链物流总额为 3.1 万亿元，同比增长 3.7%；冷链物流市场规模为 2688 亿元，同比增长 3.3%。我国冷链物流需求总量为 2.1 亿吨，同比增长 5.2%，保持稳定增长。在我国各品类冷链流通率逐步提升的情况下，冷链市场体量稳步扩大。



新形势下海事强制令制度应用评析及完善

上海海事法院

摘要：海事强制令制度是海事法院受理的一种特殊类型的案件，其赋予海事请求人在紧急情况下申请法院直接纠正被请求人的违法或违约行为的权利。但是由于先天理论不成熟，其法律性质、适用条件始终存在颇多争议。海事强制令在性质上应当赋予其独立的法律属性，在当事人适格、行为构成以及情形约束等方面也应立足法条，严格海事强制令程序的适用条件。但是，随着司法实践的深入，关于海事强制令发布后的起诉问题、合法留置能否强制放行问题以及请求人提供担保问题越来越成为类案处理中困扰法官办案的棘手之处。接下来应逐步通过法律修改以及司法解释的方式完善该制度，并将海事强制令程序逐步向行为保全制度领域靠拢，进一步捋顺涉案起诉、请求人担保等相关问题，同时在程序设计上充分保障被请求人的合法权益。

关键词：海事强制令、法律性质、构成要素、缺陷、完善措施

一、海事强制令的法律性质及理论争议

（一）海事强制令的概念及特征

根据2000年7月1日起开始施行的《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》（以下简称《海事诉讼法》）的中第四章的规定，海事请求的当事人在被请求人存在违法或者违约的行为，不立即作出海事强制令将造成损失

或



者使损失扩大的情况下，可以向海事纠纷所在地的海事法院提出申请，请求法院责令被请求人作为或者不作为一定行为。

这是我们综合法条内容对海事强制令得出的最直接的定义，综合《海事诉讼法》第51-61条的规定，可以将海事强制令的主要特征归纳为以下几点：第一，海事强制令是由当事人主动发起的，法院不可以依职权开展审查并作出决定；第二，海事强制令的适用范围有相当严格的限制，包括请求当事人适格、存在明显违法或违约、情况紧急以及海事请求人需提供法院认可的必要担保等条件；第三、海事强制令由海事纠纷所在地海事法院专属管辖，且不受当事人之间已有管辖约定或者仲裁约定的限制；第四，海事强制令的内容具体表现为纠正当事人的某种行为，可以是责令当事人作为或者不作为某种行为；第五，作为海事诉讼领域一种特殊的程序规定，海事强制令的作出有严格的时效性限制，且对于海事纠纷中的被请求人提起诉讼有明确规定。

（二）海事强制令的法律性质界定

海事强制令在《海事诉讼法》中作为单独一个章节进行规定，在编排体例上，与第三章海事请求保全制度以及第五章海事证据保全制度形成并列关系，因而给学者留下较大困惑。但是通过比较分析可以发现，海事强制令与财产保全、行为保全以及先于执行制度均有一定区别，在法律性质上应当赋予其独立属性。

1、海事强制令与财产保全



海事强制令与财产保全制度，两者都是对被请求人采取的强制措施，均具有一定的财产指向性，可能是直接也可能间接，均需要申请人主动提出并提供一定形式的担保。但是，二者的区别也较为明显。

第一，适用阶段不同，根据民事诉讼中财产保全制度的规定，其与诉讼程序有着密不可分的联系，根据诉前财产保全和诉讼保全的不同，保全措施的采取可以在诉前也可以在诉中，海事强制令一般适用于诉讼或者仲裁前；第二，目的不同，无论诉前还是诉中财产保全，其均是为了保障将来生效判决的履行而事先采取的强制措施，而海事强制令旨在纠正情况紧急情形下当事人的违法或者违约行为，并不当然与诉讼程序相联系，更与生效判决的执行问题无关；第三，行为后果不同，诉中保全要求必须在提起诉讼后方可申请，即便诉前保全，对当事人提起诉讼或仲裁行为有着明确的要求，否则以解除财产保全措施为果，而海事强制令发布之后，纠纷可能就此解决，当事人不再提起诉讼或者仲裁程序，即使发起诉讼或者仲裁也不再是针对海事强制令本身，所以，其是在特殊情形下对当事人纠纷的程序性地快速处决，当纠纷没有进入诉讼程序的情况下，也不存在解除强制恢复原貌的情形。

2、海事强制令与行为保全

海事强制令是行为保全的一种形式是学界比较主流的观点，其认为，两者只是在不同法律规定中的不同表述而已[1]。海事强制令制度在设立之初，就以“行为保全”命名，规定在海事请求保全章节[2]，并且在《海事诉讼法》颁布最初的一些文件中，也能看到类似定性的踪影[①]。目前从全国各家海事法院的受理情况来看，也将海事强制令案件在“行保”案号下进行编排。



行为保全制度在民事诉讼法中的出现，是保全制度的又一重要完善，其与目的同样是为了保障将来判决的实现，可经过当事人申请或者法院依职权，责令对方当事人作出一定行为或者禁止作出一定行为，其与一般的财产保全制度在内容和实质方面均保持一致性。虽然海事强制令也是在一定条件下对当事人作为或者不为的一种强制，二者有一定的相似之处，但是其与行为保全制度在制度设立的目的、性质、适用范围、适用依据等方面均存在不同，所以不能完全等同。

海事强制令作为海事领域的一种特殊存在，其程序本身具有终局性和独立性，其不以诉讼的进行为必要条件，也不以保障判决的最终执行为目的，这是海事强制令区别于行为保全制度的本质所在。

3、海事强制令与先于执行

海事强制令与先于执行，均是在法院采取强制措施下，对当事人实体权利的事先满足，但是二者也存在明显的区分。

第一，适用案件类型不同。先于执行有十分严格的适用标准，一般存在于追索赡养费、扶养费、抚育费、抚恤金、医疗费用和劳动报酬的特定案件中，海事强制令案件适用于请求人有具体海事请求的案件中；第二，适用阶段不同，先于执行中强制措施的采取须是案件立案后至最终判决前的特定阶段，海事强制令的适用于诉讼或者仲裁程序启动前的阶段；第三，性质不同，“先予执行”中的“先予”，是相对于一般民事诉讼程序中的执行程序而言的，所以其本质也是对判决的执行，只不过在当事人权利义务关系明确的前提下，不提前履行将严重影响申请人的生活或者生产经营时，给予当事人的



一种特别保护，而海事强制令的执行与判决无关，是一种程序性的执行[3]，若将海事强制令归为先于执行，容易模糊程序性执行与实体裁判执行的界限[4]；第四，先于执行的内容一般以具有金钱给付内容，表现为责令当事人作为，海事强制令的内容不限于金钱给付，而可以表现为责令当事人作为，也可以是责令不作为。

二、海事强制令的构成要件分析

（一）请求人有具体的海事请求

请求人有具体的海事请求，实质是对申请主体适格的要求。何为海事请求，综合《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）以及《海事诉讼法》，并没有找到直接的法律概念定义，然而在《海事诉讼法》的第三章至第五章中，反复出现此概念[②]，《海商法》关于船舶优先权、海事赔偿责任限制章节中出现过关于海事请求的不同列举[③]，《海事诉讼法》中关于申请扣押船舶也有类似的封闭式列举[④]，但是海事强制令中的海事请求，究竟应该适用哪种列举，还是适用上述列举之和，法律没有明确规定，抑或是海事法院受理案件范围内的诉讼请求均可视为海事强制令中的诉讼请求，这也给今后的法律修改以及司法解释的更新留下较大空间。

在现行法律框架下，结合司法审判实践考虑，对海事强制令中的“具体的海事请求”有如下几点想法：

第一，海事强制令中的海事请求范围应从严把握，不应将《海商法》和《海事诉讼法》中有关海事请求直接适用或者加和适用，更不应该将所有海



事纠纷或者说所有属于海事法院受理范围内的诉讼请求内容均视为可以申请海事强制令的海事请求。海事强制令的作出是在没有经过实体审理即对当事人实体权利作出的程序性处置，即虽然是程序性处理却对当事人的实体权利义务产生重要影响，争议可能就此搁置不会再进入诉讼程序，所以该制度的设立之初衷是为了适应海事领域时效性强等特点，但是这一特别规定的适用范围不应该被人为扩大化，否则将与海事强制令制度设立的初衷向违背，且不符合司法实践需求，同时可能会对被请求人利益产生损害以及对正常市场秩序形成干扰；第二，《海事诉讼法》中关于申请扣押船舶的规定是海事请求保全的主要内容，该法第21条肯定式列举的22项海事请求，全面覆盖了几乎海事纠纷中的各个领域，并以22条中“非因本法之21条规定的海事请求不得申请扣押船舶”的表述作为否定式排除，对可以申请扣押船舶的海事请求作出了较为完善的表述。虽然这种封闭式列举在一定程度上具有局限性，不能够及时适应实践中出现的新情况和新问题，在立法领域适用并不广泛，但是，对于海事强制令这一特殊制度，为最大限度保证特别程序下的司法秩序稳定，借鉴上述方式并无不妥。即以《海事诉讼法》第21条、22条为例，通过列明方式规定哪种情形下的海事请求可以适用海事强制令制度，是今后法律修改的重点；第三，申请海事强制令的海事请求必须是具体的，即申请人申请对方当事人作为或者不作为的某项海事请求必须是明确的、具有可执行性的，比如，在海上货物运输合同关系中，发货人可以申请强制令责令承运人签发提单、及时交付货物等，但是不能笼统地申请承运人履行海上货物运输合同，再比如，在租船合同中，出租人可以申请承租人按照规定时间、地点还船，但是不能仅仅将责令承租人履行租船合



同作为申请事由，因此，法院在受理海事强制令案件时有权利要求请求人将请求事项细化至具体的、可操作的某项事由。

（二）存在需要纠正的违法或者违约行为

通过司法强制手段直接纠正当事人的违法或违约行为是海事强制令的显著特征。因此司法实践中，必然要求请求人提供被请求人的行为违法的直接法律依据，或者具体违反的有效合同的条款内容。二者也存在发生竞合的情况，比如，同样是收货人请求责令承运人及时交付到港货物，其主张依据可以是《海商法》中关于承运人及时交货的强制性规定，也可以是双方在货物运输合同项下承运人约定义务的履行。

1、违法行为

海事强制令中的违法行为主要指违反法律的强制性规定，对于违反法律任意性规定的一般行为，不宜作为海事强制令的适用范畴。这些法律规定只不过是当事人在没有约定或者约定不明的情况下提供价值导向或者司法裁判的依据，也就是说当事人可以在自由协商的基础上，变更甚至完全推翻任意性规范的内容，因此不能将其作为海事强制令据以采取强制手段规制的依据。

所谓强制性规定，就是法律明确了具体的应然做法，不允许随意变更履行或者双方协议变更，一般在法条中表述为“应当”“必须”“禁止”等字眼[5]。例如，《海商法》关于海上货物运输合同章节，就存在大量的强制性条款作为规范海上货物运输各环节的行为准则，且这些规定不允许当事人协议变更，否则会导致合同无效[⑤]。



海事纠纷领域需要海事强制令予以纠正的违法行为，主要表现为海上货物运输环节中的承、托、收各方之间的法定义务的履行以及因船舶、货物非法留置产生的争议。需要明确的是，海事强制令中的违反法律规定并不仅指《海商法》及其他相关海事立法中的强制性规定。《海商法》作为民商事领域内的一个分支，虽然有单独立法，但其并不能覆盖海事领域的方方面面，在《海商法》没有规定的情况下，适用普通民商事法律中的一般规定，也是司法实践中的共识。所以，当海事请求涉及的领域在海事相关立法中没有规定时，违反了适用于该领域的其他法律中的强制性规定也应当成为海事强制令中的“违反法律规定”，即违法中“法”的定义，取决于海事活动中形成的法律关系，是否受某一法律中特定的强制性法律规范的调整。

2、违约行为

违反合同约定的行为是海事强制令旨在纠正的另一类行为，违约行为可以依法被纠正，这也是海事海商领域的独特之处，与一般民商事诉讼有所不同。如果说违法行为的存在主要在没有合同关系的当事人之间主张，主要表现为侵权主张，那么违约行为存在于有直接合同关系的当事人之间，主要表现为违约主张。海事纠纷领域内需要海事强制令予以纠正的违约行为，主要表现为船舶买卖合同、船舶修造合同以及租船合同项下有关交船、还船事项的纠纷，以及海上货物运输合同、货物运输代理合同项下有关提单签发以及货物提取方面的争议。

但是关于违约行为的纠正，有几点问题需要明确：第一，什么样的合同可以通过海事强制令予以纠正，《海商法》中涉及到的合同类型不仅仅只有常

见



的海上货物运输合同、船舶租用合同，还包括拖航合同、救助合同、海上保险合同等类型，能否适用海事强制令。以海难救助合同为例，实施救助行为完全是救助方的自愿行为，即便在救助作业已经开始实施，救助方出于技术能力以及操作难度方面的考虑，临时放弃实施救助，都不能视为对救助合同的违约，自然更不可以以海事强制令的方式责令救助方继续实施救助行为；第二，什么样的合同行为可以强制，即便在可以适用海事强制令的合同类型下，亦包含了各式各样的权利义务条款，并不是所有合同约定的条款内容都适合以强制令的方式责令履行，比如，海上货物运输合同中，承运人签发提单、收货人提取货物等行为可以在情况紧急的情况下适用海事强制令，但是诸如承运人应当妥善履行管货义务、应当赔偿因货物损毁而造成的损失以及托运人应当妥善包装正确申报等合同约定，就不适宜通过海事强制令解决；第三，合同履行中的不安抗辩权与海事强制令的权衡，有些合同在履行过程中，义务人拒绝履行主要合同义务有时是出于对合同相对人对待履行能力的担忧，比如货运代理合同中，对方经营状况明显不良的情况下，出于对自身经营风险的把控，货运代理企业以其尚未支付提单项下运费为由拒绝交付海运单证的，此时是否能够一概认为货运代理企业是对合同义务的违反而强制其交付单证，是司法实践中应该根据个案情况斟酌处理的问题。

（三）情况紧急，不立即作出海事强制令将造成损失或者损害扩大

“情况紧急”是对海事强制令适用的约束，否则海事领域纠纷不断，原本通过诉讼解决的矛盾转向通过运用海事强制令达到目的，一定程度上会损害被申请方的合法权益，也不符合海事强制令制度的立法初衷。“情况紧急”



在海事纠纷领域主要表现为时间成本的不断扩大。比如，航行于国际航线的班轮运输，不及时申请承运人在指定港口卸货，收货人将面临无处寻货的困境；采用信用证结算的国际贸易，不及时申请承运人签发提单，无法在银行指定的有效期内提交运输单证，将导致大笔货款无法收回的后果。所以，在司法实践中，当事人申请海事强制令时，法官需要考量的不仅仅是“根据法律规定或者合同约定应该怎样”，更要着重考虑“此时此刻是不是非要怎样不可”，只有这样才能保证海事强制令制度得到合法合理运用。

“将造成损失或者损害扩大”是海事强制令适用的根基，没有损失或者损失的扩大，就失去了适用海事强制令的前提条件，并且这种损失或者损失的扩大必须是在特定海事请求下，与特定违法或者违约行为存在直接因果关系的、可预见的损失。比如，承运人无故拒绝放货，货物长期滞留必然导致集装箱超期使用费的与日俱增，或者是鲜活易腐易滥货物，长期滞留必然导致货损成本的增加，此时满足情况紧急和损失扩大的双重要求，就可以考虑海事强制令的运用。

鉴于法律对于“情况紧急”的规定过于笼统，“将造成损失或者损害扩大”虽然一定程度上可以视为对“情况紧急”的进一步解释，但是实践中仍难以把握。笔者认为，主要从几个方面进行衡量：请求人的请求是否具有不可替代性、是否能否转化为金钱给付请求，请求人遭受的损失是否能否通过损失赔偿的形式进行事后补救，请求人所面临的损失与被请求人因履行海事强制令将要遭受的损失孰轻孰重。



三、海事强制令在司法实践角度反映出的突出问题及完善

（一）海事法院受理海事强制令案件情况

以上海海事法院为例，2016-2020年上半年间，受理海事强制令案件共计30件，均适用普通程序审理。从审理结果来看，裁定准许的案件共计15件，占受理类案总数的50%，在审理过程中通过法官主持调解双方达成和解协议从而主动申请撤回海事强制令请求的案件15件，占受理类案总数的50%。从当事人具体申请内容来看，主要涉及申请责令被请求人交付提单和交付提单项下的货物两种类型，其中申请交付提单项下的货物案件12件，申请交付提单案件16件，两者之和占据类案总数的93%，其他涉及的类型还包括申请被请求人交付租赁到期的船舶、请求交付被留置动产等。

（二）类案处理中反映出的突出问题

海事强制令案件虽然在法院受理案件总数中所占比重较小，但是由于每个案件涉及的海事请求类型不同，当事人的违法或者违约事由各异，所以在实践处理中存在一定难度，很难做到量化处理，实践中遇到的问题也层出不穷，且根据现有法条难以找到令人满意的答案。

1、关于海事强制令发出后的涉案起诉问题

如前文所述，海事强制令的请求条件之一即为存在需要被纠正的违法或者违约行为，换言之，请求人与被请求人之间至少需要存在合同关系或者侵权关系方能成为适格主体。同时，根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法海事诉讼特别程序法〉若干问题的解释》中第45条的规定，被请求人需要在海事强制令发布后的15天内，就相关的海事纠纷提起诉讼或者



仲裁，否则法院将退还请求人提供担保。此时出现的矛盾是，请求人申请海事强制令时可以根据侵权或者违约，而在请求人的主张依据为侵权的情况下，被请求人提起诉讼时有可能陷入起诉不能的尴尬境地。

举一例简而言之。货运代理行业因代理费用问题扣留运输单证的案例十分常见，海事强制令中申请交付运输单证也多系此种情况下的交单。例如，货主甲委托某货运代理企业乙代为出运货物，乙又将该业务委托丙代为处理，层层委托问题在货运代理行业十分常见。若货物出运后丙从承运人处取得涉案运输单证，而因为乙尚欠付丙相关货运代理费用而拒绝交付单证，但却侵犯了发货人甲的合法权益，此时甲在情况紧急之下，可以通过向法院提供相应担保的情况下，申请海事强制令责令丙交付单证以满足其国际贸易结汇需要。但是，海事强制令发布之后，丙就该纠纷如何起诉的问题成为棘手难题。原因在于，甲请求责令丙交付单证尚且可以认定丙的行为存在一定的违法性，并以行为侵权为依据提出申请，但是丙若不服在强制令发出后提起涉案诉讼时，其与甲之间并不存在直接合同关系，甲也不存在对丙的侵权行为，诉讼中就无法直接将甲作为相关纠纷的被告。就相关货运代理费用问题，丙只能根据直接合同关系起诉乙，但丙起诉乙能否认定为就“相关海事纠纷提起诉讼”，即海事强制令中的提起诉讼是不是一定要求海事强制令中的请求人（即本案中的甲）作为被告，如果被告不是海事强制令中的请求人，其提供的担保又当如何认定，能否当然的认为是为诉讼中的被告（即本案中的乙）提供的担保。

由于现行法律对该问题的规定过于笼统，而涉及请求人担保的退还以及被请求人起诉权利的认定均系对当事人实体权利有重大影响的事件，为



稳妥起见，目前司法实践中的操作是在海事强制令程序中，为保护被请求人的诉权，若货主坚持作为请求人申请没有直接合同关系的货运代理人交付运输单证，同时也须将与被请求人有直接合同关系者作为共同请求人（即本案中海事强制令的请求人是甲和乙）。这样一来，丙根据合同关系起诉了涉案请求人之一，不能不说确实是就“相关海事纠纷提起诉讼”，即便是甲曾经向法院提供了担保，就该纠纷提供的担保此时视为为乙的担保似乎也顺理成章。

但是，该做法存在的问题也十分突出。甲和乙同时作为请求人责令丙交付运输单证，其依据的法律关系完全不同。甲请求丙可以说基于对其货权的侵犯，而乙对丙的请求只能理解为货运代理合同项下的违约。基于两者诉讼标的的不同，显然与民事诉讼中关于共同诉讼的条件[⑥]不符。此外，一般实践中急于取得运输单证用于国际贸易结算者均为实际货权人，中间货代企业大多数并不积极提出主张，甚至基于货代企业之间长时间的业务往来关系，也不愿意与合作伙伴对簿公堂，更有甚者中间规模较小、资信状况不良的小型货代公司时至纠纷产生之日已经无迹可寻。此时，若由于请求人的一方缺失，使真正货权人的海事强制令请求权受到影响显然并不妥当，而从中间货代企业的角度讲，仅仅为了法律程序上的技术操作，需要强制其进入海事强制令程序，无论如何，这种做法都有不妥之处。在此处的探讨仅仅列举了一层转委托的情况，若叠加了若干层转委托，真正权利人需要寻找到与目前持单货代有直接委托关系的中间货代企业作为共同请求人，无疑大大增加了诉讼成本和难度，容易引发司法实践中的不满。

2、关于合法留置中适用海事强制令的问题



申请责令被请求人交付其留置的船舶、货物是海事强制令类案处理中遇到的又一重点类型。基于《物权法》对留置权的相关规定，尤其是对商事留置条件的放宽^{〔7〕}，很多商业往来中会出现债权人留置动产以迫使债务人及时履行义务的情形，在海事纠纷领域也不例外。然而，海事海商案件因为业务往来时效性强、涉案标的巨大等特点，看似合法合理的留置可能会给债务人带来远远超出债务金额的损失，此时留置问题的利弊如何权衡，债务人在紧急情况下能否申请责令债权人放弃留置，成为法官需要考量的问题。通过两个案例可以说明实践中这一问题的存在。

案例一：2020年初新型冠状病毒疫情爆发并在全球呈现蔓延趋势，航运业受到直接冲击。上海海事法院在2020年一季度即收到十余起类型相似的海事强制令申请及相关咨询。据请求人一致反映，由于疫情的突然爆发，春节期间到港的大量货物长期滞留在码头，集装箱超期使用费用与日俱增，甚至远远超出货物本身价值，然承运人基于其官网公布的集装箱超期使用费收费标准，在收货人未缴纳全额费用之前坚持留置相关货物。承运人对货物的留置显然没有超出法律规定的范畴，也是对其自身合法权益的保护，但是收货人在急于提货的紧要关头，面对天价的集装箱超期使用费，难免会有不满。根据海事司法实践中对于此类纠纷处理的惯例，每个集装箱超期费的最高限额仅为市场上一个同等大小集装箱新箱的购买价格，超出部分不予支持。此时，在承运人主张的费用远远超出一个同等大小新箱价格的情况下，收货人能否在提供相当于一个新箱价格担保的基础上申请强制承运人放货？此时，不存在被请求人的违法或者违约行为，其违背的只不过是司法实践



中已经具有既判力的行业惯例，据此收货人对到港货物的急迫需求能否成为海事强制令适用的依据？

案例二：武汉海事法院曾处理过这样一起案例[⑧]。该案中双方因船舶修理费用发生争议，船厂以船舶修理费用未支付为由行使船舶留置权，然请求人基于船舶营运的紧迫需求，在提供一定数额担保的基础上，申请海事强制令责令船厂放船。武汉海事法院经审理认为，船舶本身的价值已远远超出船舶修理费用，而且长期留置会进一步造成更大的船舶营运损失，鉴于船舶营运需求紧迫，即便船舶留置为合法留置，在利弊权衡之下，发布海事强制令责令船厂放船。

上述问题均有一个共同的指向，海事强制令的适用在“违法”和“违约”之外，有没有第三种可能。行业惯例、司法判例能否成为“违法”认定的延续，“两权相利取其重”能否在特定情形下用以对抗合法行为，到底怎样解读才能最大程度发挥海事强制令的立法意图又不导致权利的滥用。

（三）关于海事强制令制度改进的探讨

关于海事强制令制度在司法适用过程中存在的种种困惑，究其原因在于，其理论体系的先天不足以及制度设计的缺陷。鉴于成文法存在一定的局限性，如前文关于法官在一定条件下变通适用海事强制令的条件，其本质是法官在司法适用领域对法的续造[6]。法官在适用法律时，如遇情况紧急或者有更大利益的权衡之下，围绕立法宗旨，选择性得突破现行成文法律的限制，尤其在海事强制令领域，避免资源因制度安排的缺失在漫长的诉讼过程中



造成闲置或者浪费，不仅不是对法律的违背，恰恰是对立法者立法意图的深入解读。例如，对被请求人合法留置权利的剥夺，其实质是通过请求人提供担保的模式，赋予被请求人合法权益更有力的保障，与此同时也使得社会资源得到最充分的利用，在此种理念指导下的“法官造法”，不但不应该被诟病，反而应该给予肯定。

然而，“法官造法”是在成文法下不得已而为之的行为，如果立法者可以从制定法律层面完善法律制度，才能够从根本上解决司法实践领域的种种困扰。从本文论述的相关方面，关于海事强制令制度的完善有以下几方面的建议：

1、从理论体系方面统一海事强制令与保全制度

如本文第一部分所述，海事强制令的理论定位具有独立性，从制度设计以及立法意图方面，现均有别于现行保全制度，尤其表现为申请要件的构成以及后续起诉问题的衔接。但是，海事强制令却并没有一个完善周密的制度设计以保证其独特立法意图的落实，从而导致在实践中出现前述难以逾越的障碍。所以慢慢转变海事强制令的理论观念，逐步向保全制度靠拢，有利于法律制度的统一和司法实践中的操作。

其中重点在于逐步完善海事强制令的适用条件。目前受被请求人存在“违法”或“违约”的限制，不但引发前文所述合法留置以及事后起诉不能的问题，而且几乎苛求法官在特别程序中不经实体审理即对案件所涉事实是否存在违法或者违约情形作出实体性判断。然海事强制令的设计初衷仅为临时性救济措施，并不需要对双方实体权利义务关系作出最终认定，所以逐步



向保全制度靠拢并无不妥。即，只要当事人之间存在海事纠纷，请求人认为被请求人的行为给自己造成损失并提供了初步证据，在出具一定形式担保的情况下，就可以启动海事强制令程序。这样以来，海事强制令将重新被定义为如行为保全一般的中间措施。当然这需要有一脉相承的制度设计，下文中将有论述。

2、从制度设计方面为请求人的主张设定必要限制。

承上所述，如果海事强制令的启动条件放宽，那么对于请求人要有必要的限制方能防止制度的滥用。

第一，关于涉案起诉问题。现行法律要求海事强制令之被请求人提起涉案诉讼，与我国保全制度恰巧相反，国外一些关于假处分、中间禁令的制度设计也与我国强制令中的要求不同。例如，德国《民事诉讼法》第926条规定：本案尚未系属时，假扣押法院应依申请，不经言词辩论，命令申请假扣押命令的当事人在规定期内起诉。不遵从此项命令时，应依申请以终局判决宣布撤消假扣押。根据该法第936条的指引，此项规定也适用于假处分[7]。在英国法中，如果“原告不去尽这责任去推进诉讼，就会面对在被告申请下，法院去撤销已经给与的中间禁令”[8]。所以，不应该是当请求人发起海事强制令后，要求被请求人提起诉讼，而是当仅仅为临时性强制措施的海事强制令发出后，责令请求人通过诉讼程序自证其权利主张在实体法上的合法性，请求人在若干时日内没有提起诉讼的，被请求享有申请撤销海事强制令或要求赔偿的权利。如此一来，不但能够约束请求人的肆意行为，而且能够捋顺强制令与涉案起诉的关系。



第二，关于担保的问题。目前海事强制令的操作实践中，请求人应提供的担保数额一般以涉案争议金额为限，例如，双方对运费金额存在争议，被请求人因运费尚未支付拒绝交付运输单证，此时请求人申请被请求人交付单证时所提交的担保一般为争议运费金额及一定的利息。若海事强制令适用条件逐步放宽，对担保的把控应该更充分考虑被请求人可能据此遭受的损失。因为海事强制令亦不同于财产保全制度，并不是简单的将财产固定为现有状态，而经常要求被请求人从事或者不从事一定行为，尤其责令被请求人从事一定行为时，行为一旦做出，被请求人遭受的可能不仅仅是涉案金额的损失，还可能涉及其他期待利益的损失或者对第三人的损害赔偿问题，此时，担保的提供不能仅仅只涵盖双方之间的争议金额，而应在充分考虑被请求人的利益基础上适当提高。

3、从程序方面充分保护被请求人的合法权益。

第一、听证程序成为必需。目前《海事诉讼法》及其司法解释中对被请求人利益的维护，仅仅体现在裁定作出后申请复议以及当海事请求人请求错误时，被请求人主张赔偿的权利，总的来说属于事后救济，当强制令的内容是责令被请求人作出一定行为时，事后救济的功效就略显不足。例如，若请求人恶意利用强制令程序骗取运输单证，交付之后单证即进入贸易流转，采用事后救济无论如何无法找回单证恢复至未履行状态，对被请求人的权益无疑是一种损害。目前海事法院为杜绝此类状况的出现，在作出强制令裁定前普遍采用“听证程序”，这一做法在法律条文中应该被采纳，作为法定程序。原因在于，请求人在申请强制令时，出于自身利益的考虑，披露事实往往经过主观筛选，无法保证客观中立。而强制令的作出不同于保全制度仅仅



是对事物原本状态的暂时固定，更多的是一种实体权利义务的变化。所以，通过增设双方参与听证程序，不仅便于法官了解全案的真实情况，确定担保范围及数额，还能为被请求人提供平等的司法保护，便于化解矛盾，更有助于消解被请求人对海事强制令的抵触情绪，亦有利于裁定作出后的执行。

第二、复议程序应当得到重视。现行法律规定当事人对裁定不服的可以申请复议，并且复议期间不停止裁定的执行。这项规定几乎照搬了《民事诉讼法》中对于保全裁定不服的救济方式，并没有充分考虑海事强制令的特殊性。如若坚持裁定作出即生效并立即执行，因海事强制令在责令行为作出后一般会造成难以挽回的后果，如已经交付并用于商贸流转的运输单证、货物，曾留置于被请求人掌控下船舶被放行等等，即便被申请人复议成功，对被请求人合法权益的保护难免会有疏漏。所以，复议不但应该给予重视，而且应当给予特定的保护。比如，对于有明显证据足以证明海事强制令发布错误的，被申请人可以在向法院申请复议的同时，申请暂缓执行海事强制令的具体内容，当然考虑到利益的平衡和海事强制令执行进程，可以在此基础上适当缩短被申请人申请复议的法定时限以及法院作出复议决定的法定期限，以提高司法运行的效率。

结语：

海事强制令程序作为海事纠纷领域的特殊规定，在制度设定方面有一定的复杂性。自《海事诉讼法》颁布以来至今有效实施的二十余年间，随着



社会的进步以及实践的发展，该制度在理论体系以及架构方面，尤其在法官适用法律方面都显示出了明显的不足与缺陷，本文在分析现行法律规定的基础上，总结司法实践中存在共性的问题并有针对性地提出具体意见和建议，但仅系一些粗浅的想法和不成熟的构思，随着司法实践的深入以及立法技术的不断进步，相信海事强制令制度在不久的将来会得以完善，更好地服务审判、服务社会。

作者：上海海事法院 韦杨、陈咸斌、白静茹

参考文献：

- [1] 韩立新、袁绍春、尹伟民，海事诉讼与仲裁[M]，大连海事大学出版社，2007,75-78。
- [2] 金正佳，海事诉讼法论[M]，大连海事大学出版社，2001,209-210。
- [3] 李天生、赵萍萍，论海事强制令的独立属性及适用条件[J]，大连海事大学学报（社科版），2019,18(6)。
- [4] 关正义、王琳，论海事强制令的独立属性和功能[J]，法学杂志，2015,36(4)，83-90。
- [5] 肖健民，论海事强制令中的“需要纠正被请求人违反法律规定或者合同约定的行为”[J]，中国海商法年刊，2010,21(1),117-120。



[6] 郭燕，法的续造—法官的权力—从考察成文法的局限性出发[J]，法律方法，2006, 5,298-300。

[7] 谢怀栻译，德意志联邦共和国民事诉讼法[M]，中国法制出版社，2001,256-258。

[8] 杨良宜、杨大明，禁令[M]，中国政法大学出版社，2002,271-272。

[①]最高人民法院副院长李国光在 1999 年 8 月 24 日《关于提请审议〈中华人民共和国民事诉讼法特别程序法〉（草案）的说明》中提到：“草案总结了海事审判经验，借鉴了一些国家海事立案的合理内容，为了避免和减少损失，保护当事人的合法权益，设立了类似行为保全性质的海事强制令制度”

[②]《海事诉讼法》第 12 条规定，“海事请求保全是指海事法院根据海事请求人的申请，为保障其海事请求的实现，对被请求人的财产所采取的强制措施。”

《海事诉讼法》第 21 条规定，“下列海事请求，可以申请扣押船舶：……”

《海事诉讼法》第 56 条规定，“作出海事强制令，应当具备下列条件：（一）请求人有具体的海事请求；……”

《海事诉讼法》第 62 条规定，“海事证据保全是指海事法院根据海事请求人的申请，对有关海事请求的证据予以提取、保存或者封存的强制措施。”

[③]《海商法》第 22 条规定，“下列各项海事情求具有船舶优先权：……”



《海商法》第207条规定，“下列海事赔偿请求，除本法第二百零八条和第二百零九条另有规定外，无论赔偿基础有何不同，责任人均可以依照本章规定限制赔偿责任：……”

[④]《海事诉讼法》第21条规定，“下列海事请求，可以申请扣押船舶：……”

[⑤]《海商法》第44条规定，“海上货物运输合同和作为合同凭证的提单或者其他运输单证中的条款，违反本章规定的，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。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。”

[⑥]《中华人民共和国民事诉讼法》第52条规定，“当事人一方或者双方为二人以上，其诉讼标的是共同的，或者诉讼标的是同一种类、人民法院认为可以合并审理并经当事人同意的，为共同诉讼。”

[⑦]《中华人民共和国物权法》第231条规定，“债权人留置的动产，应当与债权属于同一法律关系，但企业之间留置的除外。”

[⑧]详见（2016）鄂72行保1号



典型案例

- 马西马斯国际集团有限公司诉海城镁肥实业有限公司等航次租船合同纠纷案
- 金山公司与中燃公司船舶碰撞损害责任纠纷案





马西马斯国际集团有限公司诉海城镁肥实业有限公司等航次租船合同纠纷案

【基本案情】

2018年4月，出租人马西马斯公司与承租人海城镁肥公司采用《金康航次租船合同范本》1994年版订立航次租船合同，以“东洋丸”轮装载6633吨化肥自中国鲅鱼圈港运至印度尼西亚班贾尔马辛港。卸货作业因下雨、罢工曾发生过中断。马西马斯公司收取海城镁肥公司支付的运费后，因滞期费的计算方式及承担主体等争议向大连海事法院提起诉讼，要求海城镁肥公司支付滞期费等43万余元及利息。

【裁判结果】

大连海事法院审理认为，在合同未约定罢工期间是否在装卸时间中扣除的情况下，承租人以《金康航次租船合同范本》1994年版第16条（c）款约定承租人对罢工无法或影响货物装卸所引起的后果不负责任为由，主张罢工期间应从装卸时间中扣除。但是该条（a）和（b）款对因罢工影响装卸时间的计算、卸货港滞期费支付均作出了规定，该条（c）款中的“后果”不应包括卸货港罢工期间少于48小时的装卸时间延长，故案涉罢工期间不应在装卸时间中予以扣除。同时，根据“一旦滞期，永远滞期”的国际惯例，出租人在约定的装卸时间中已承担因天气原因中断装卸货所造成的时间损失，而造成滞期的原因是承租人未按约定时间完成装卸货作业，故在进入滞期时间后因下雨造成的卸货中断亦不应在滞期时间中扣除。滞期费是在航次租船合同履行过程中当船舶装货或卸货延期超过约定时间时由承租人向出租人支付的约定款项，属于因超时装卸对运费的补充，与运费属于同一性质的费用，作为运费支付主体的海城镁肥公司亦应承担滞期费的支付义务，故判决海城镁肥公司承担滞期费42万余元及利息。海城镁肥公司提起上诉，辽宁省高级人民法院二审维持原判。

【典型意义】



本案系中国企业在向“一带一路”沿线国家提供基础建设原材料过程中发生的海上货物运输纠纷。法院秉持尊重国际商事规则的理念，对于采用国际通用的《金康航次租船合同范本》订立的航次租船合同，准确认定罢工条款下的权利义务，并积极适用国际惯例确定天气对滞期的影响，依法保护了香港当事人的合法权益，并引导国内企业在对外贸易活动中更加重视国际规则，有利于营造市场化、法治化、国际化一流营商环境。同时，本案在罢工、天气对滞期的影响以及滞期费的承担主体等方面确定的裁判规则，对此类涉外海事纠纷具有类案参考意义。

撰写人：大连海事法院海事庭四级高级法官 王正宇



金山公司与中燃公司船舶碰撞损害责任纠纷案

——准确适用国际公约 公平处理碰撞纠纷

关键词 船舶碰撞 海事赔偿责任限制 国际海上避碰规则 过失责任

裁判要点

过失责任认定、海事赔偿责任限制和赔偿损失认定，是船舶碰撞损害责任纠纷案件的三大核心要点。船舶碰撞的过失责任认定，应当依照侵权责任和海上避碰相关法律规定，采用一般侵权责任理论与碰撞责任特别规定结合的方式，对当事方的过失责任予以综合认定。对于海事赔偿责任限制权利是否丧失的认定，应结合违法航行行为的内容、性质及违法的严重程度等因素，判定船舶所有人等责任人本人是否存在对损害结果的发生具有“故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为”的法定情形。关于船舶碰撞的赔偿损失，应当根据恢复原状原则和直接损失赔偿原则等，对碰撞造成的直接损失、合理预见损失和其他合法的财产性权益损失进行审查认定。

相关法条

《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第四十四条、《中华人民共和国海商法》第一百六十九条第一款和第二款、第二百零九条、《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》第一条第一款、第三条第一项和第三项、第四条、第七条、第八条、第十条第一款和第二款、第十一条第二款、第十三条、《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第七条、第十八条



基本案情

案外人新光公司租用金山公司所有的外籍散货船“昆山”轮运输散装无烟煤，从国外某港口运往中国秦皇岛港。航次租船合同下签发的提单载明收货人凭指示，通知方为欧亚公司，无烟煤重量8389吨。2017年2月22日，“昆山”轮抵达中国连云港二号锚地抛锚。3月8日，“昆山”轮AIS信号消失。3月9日0200时许，中燃公司所有的中国籍“中燃39”轮离开连云港67泊位前往中国青岛港。0356时许，“中燃39”轮船首与锚泊中的“昆山”轮左舷二号货舱与三号货舱交界处发生碰撞。事故发生前，“昆山”轮未发出警示灯光，仅艏艉各显示一盏锚灯，甲板及生活区均无其他灯光。事故造成“中燃39”轮船首破损、“昆山”轮沉没。海事局做出的《水上交通事故责任认定书》载明：事故原因为“昆山”轮未按规定显示锚泊号灯、未保持AIS信号正常显示，未保持正规的锚泊值班；

“中燃39”轮疏忽瞭望，未使用安全航速，未按照习惯航路行驶，未采取有效的避让措施；“中燃39”轮负主要责任，“昆山”轮负次要责任。保险公估公司对碰撞事故进行调查和检验后，出具了《公估报告》，认为：

“该轮船龄已达40年，在国际市场上这种船龄的船舶已经没有任何潜在的买家，只能进入拆船市场，因此该轮的价值按照拆船价格乘以船舶的轻吨进行计算。”受海事局委托，打捞公司对“昆山”轮沉船残骸实施了水下抽油及清障打捞作业。抽取的油水混合物存放于施工船污油舱，沉船残骸在指定码头集中堆存处理，沉船货舱中沉货全部原地抛置。中燃公司于2017年11月24日在大连海事法院设立了海事赔偿责任限制基金，基金数



额为 509016 特别提款权所换算的人民币数额及其利息。金山公司已及时申请登记债权。

2018 年 3 月 12 日，金山公司提起诉讼，请求判令中燃公司对船舶碰撞事故承担全部赔偿责任；中燃公司无权享受海事赔偿责任限制；中燃公司赔偿金山公司因碰撞事故遭受的损失 15572832.23 元及相应的利息损失。中燃公司辩称，金山公司应证明其索赔主体资格；金山公司对本次碰撞事故至少应承担 40% 碰撞责任；中燃公司有权享受海事赔偿责任限制；金山公司索赔项目缺乏法律和事实依据。欧亚公司述称，金山公司请求中燃公司赔偿财产损失的范围以及数额严重偏离了金山公司的实际损失，且金山公司未能提供可靠的证据予以证明。

裁判结果

大连海事法院于 2020 年 5 月 8 日作出 (2018) 辽 72 民初 271 号民事判决：1. 中燃公司对本案船舶碰撞事故承担 80% 的责任；2. 中燃公司有权享受海事赔偿责任限制；3. 中燃公司应于海事赔偿责任限制基金分配之日向朝鲜金山船务公司支付燃料、物料、备件、供应品损失 410929 元及相应的利息，船期损失 982570.7 元及相应的利息，船舶价值损失 3388507.5 元及相应的利息。上述款项从海事赔偿责任限制基金中受偿，不足部分不再受偿；4. 中燃公司应于本判决生效之日起十日内向金山公司支付申请登记费 1000 元；5. 驳回金山公司的其他诉讼请求。

宣判后，金山公司提起上诉，辽宁省高级人民法院于 2020 年 9 月 28 日作出 (2020) 辽民终 942 号民事判决：驳回上诉，维持原判。

裁判理由



法院生效裁判认为：本案系中国籍船舶与外籍船舶在中国海域发生碰撞引发的船舶碰撞损害责任纠纷，属于涉外侵权纠纷。碰撞事故发生在中国，且各方当事人均同意适用中国法律，依照《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第四十四条的规定，本案适用中国法律。连云港海事局在查询导助航综合应用系统等，查看“中燃39”轮录像，回放连云港VTS系统，并询问邻近船舶，综合“中燃39”轮值班驾驶员和“昆山”轮船员的陈述后确认事故原因和责任分担，《水上交通事故责任认定书》结论依靠的数据翔实、可靠。“中燃39”轮违反《1972年国际海上避碰规则》第五条、第六条、第八条规定，疏忽瞭望，在碰撞前未发现“昆山”轮；未按照习惯航路行驶，未使用安全航速，未采取避让措施避免碰撞，对碰撞的发生具有主要过失。碰撞发生时“昆山”轮处于锚泊状态，违反《1972年国际海上避碰规则》第三十条第三款、《国际海上人命安全公约》第五章第十九条2.4.7规定，未保持AIS信号正常显示。“昆山”轮上述行为是“中燃39”轮未能及时发现“昆山”轮的原因之一；“昆山”轮未保持正规的锚泊值班，导致其亦未及时发现“中燃39”轮，继而未能采取避碰措施。“昆山”轮对碰撞的发生也具有过失。因碰撞发生时“昆山”轮处于锚泊状态，过失较小，故酌定金山公司在碰撞事故中的过失程度比例为20%，中燃公司为80%。金山公司提供“中燃39”轮的航行轨迹，只能证明“中燃39”轮船员在碰撞海域未按照习惯航路行驶，存在驾船过失，不等同于中燃公司的过失，也不足以证明中燃公司存在严重的管理疏忽，故中燃公司有权享受海事赔偿责任限制。法院依据法律和证据认定金山公司遭受的船舶价值损失、燃料物料备件和供应品损失和船期损失



以及这些损失的利息。这些损失均属于《中华人民共和国海商法》（以下简称海商法）第二百零七条第一款第一项规定的责任人可限制赔偿责任的赔偿请求，应于基金分配之日从海事赔偿责任限制基金中受偿，不足部分不再受偿。金山公司已付的登记债权申请费1000元，由中燃公司负担，不从中燃公司设立的海事赔偿责任限制基金中受偿。

案例注解

作为“海上丝绸之路”的重要载体之一，船舶在国际海运物流中居于核心地位，船舶安全不仅关乎财产安全、人身安全和航道安全，亦对国际货物贸易秩序的稳定具有重要影响。同时，鉴于船舶本身的重资产、高流动、多主体、国际化特征，船舶碰撞案件的审理通常会成为一系列财产、人身、合同、污染、保险、金融纠纷案件的核心，其对碰撞责任的认定，是其他相关案件审理认定的基础。

一、船舶碰撞的过失责任认定

作为侵权行为特殊表现形式，船舶碰撞侵权兼具一般侵权基本法律特征和特殊侵权特别法律规范的双重特点。《中华人民共和国民法典》

（以下简称民法典）侵权责任编、海商法和船舶碰撞相关国际公约，^[1]共同构成了调整船舶碰撞侵权法律关系的规范体系，其中海商法作为特别法，具有优先适用的法律效力。根据海商法第一百六十九条规定，^[2]互有过失责任的船舶碰撞，各船过失程度的认定，决定了船舶所有人等责任主体的责任承担份额。关于过失构成及其比例分配，需要根据民法典和船舶碰撞相关国际公约的规定，结合行政主管部门对碰撞事故的调查报告和庭审查明事实情况，予以综合认定。



本案属于在航船与锚泊船的涉外碰撞责任纠纷。“中燃39”轮作为在航船，根据《1972年国际海上避碰规则》第五条、第六条和第八条规定，[3]在瞭望、航路选择、安全航速和避碰行动方面负有积极注意义务。“昆山”轮作为锚泊船，根据《1972年国际海上避碰规则》第三十三条第三款、[4]《1974年国际海上人命安全公约》（2000年修正案）第五章第十九条2.4.7规定，[5]在工作灯甲板照明和AIS开启方面负有基本避险义务。“中燃39”轮与“昆山”轮对上述航行及锚泊安全义务的违背，共同导致了船舶碰撞事故的发生，两船责任主体应当根据过失责任比例承担相应赔偿责任。根据民法典侵权责任编关于过失相抵当事人过错大小认定的一般规则，[6]危险回避能力、注意义务、行为危险性及责任标准衡量是认定侵权事故当事人责任比例的基本要素。[7]“中燃39”轮作为在航船和侵权人，相比作为锚泊船和被侵权人的“昆山”轮，其危险回避能力更强、注意义务更重、过失行为危险性更高、责任标准衡量更为严格，应当承担碰撞侵权事故的主要责任。

二、海事赔偿责任限制权利认定

海事赔偿责任限制，是海商法中一项特有的法律制度，是海商法赋予船舶所有人、救助人、船舶经营人、承租人等的一种法定特权。[8]制度设立的目的在于解决重大海损事故中船舶所有人等替代责任主体[9]与海事赔偿权利请求人之间的法益平衡问题。除非海事赔偿权利请求人可以证明损害事故的发生是由于船舶所有人等替代责任主体本人具有“故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为”的情形，[10]否则不能否定责任主体依法享有海事赔偿责任限制的权利。



本案中，金山公司作为海事赔偿权利请求人，主张作为赔偿责任主体的中燃公司不具有海事赔偿责任限制权利，应当举证证明中燃公司自身对船舶碰撞事故的发生存在“故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为”的情形，但其关于船员驾船过失的举证，不能证明中燃公司对船舶碰撞事故的发生存在故意或严重管理疏忽的行为。金山公司的主张不能成立。

三、船舶碰撞的损失认定

船舶碰撞的损失认定，应当根据恢复原状原则和直接损失赔偿原则等，^[11]对碰撞造成的直接损失、合理预见损失和其他合法的财产性权益损失进行分类考量。

恢复原状是民法典规定的民事责任承担的主要方式之一，^[12]也是船舶碰撞损害赔偿的一项基本原则，并被各国所普遍遵循。^[13]根据我国《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》（以下简称最高院船舶碰撞损害赔偿规定）第2条和第8条规定，^[14]船舶碰撞造成的船舶价值损失以比照船舶市价为一般原则，以船舶造价或购置价扣除折旧或残值计算方式为例外补充。本案中，“昆山”轮船龄已达40年，无市价或折旧价值可供参考，故选择按照船舶拆船交易价格190美元/轻吨的计算标准确定船舶价值损失为612750美元。根据各船过失责任比例，中燃公司应向金山公司支付船舶价值损失人民币3388507.5元。

直接损失赔偿原则是船舶碰撞损害赔偿普遍遵守的又一基本原则。^[15]根据海商法第一百六十九条第二款、最高院船舶碰撞损害赔偿规定第1条第1款规定，^[16]赔偿请求人对船舶碰撞财产损失的赔偿请求限于三



类：第一，船舶碰撞直接造成的财产损失，例如船舶损失、船上物品损失或船载货物损失；[17]第二，船舶碰撞发生后相继发生的财产损失，例如救助、拖航或打捞费用损失；第三，因船舶碰撞发生的合理预期损失，例如合理的船期损失等。本案中，金山公司请求判令中燃公司赔偿其船舶价值损失、因货物买卖合同履行不能产生的赔偿损失、船上燃料、物料、备件、供应品的损失、船员违约金损失、船期损失、未收取的预付运费损失以及事故前滞期费损失。其中，船舶价值损失、燃料、物料、备件和供应品损失属于船舶碰撞直接造成的损失，船期损失属于因船舶碰撞发生的合理预期损失，应予赔偿；因货物买卖合同履行不能产生的赔偿损失、船员违约金损失、未收取的预付运费损失以及事故前滞期费损失不属于船舶碰撞财产损失的法定赔偿范围，不予支持。

综上，本案是一起典型的航行船与锚泊船碰撞损害责任纠纷案件，涉及海上避碰相关国际公约的适用、碰撞各方过失责任的认定、海事赔偿责任限制权利的确认、船舶以及船上货物等财产或财产性权益损失的认定等诸多船舶碰撞典型法律问题，具有较高的类案参考价值。

案例撰写人：大连海事法院立案庭法官 武寒霜

大连海事法院东港法庭法官助理 郝志鹏



[1] 内河船舶碰撞适用《中华人民共和国内河避碰规则》。

[2] 海商法第一百六十九条规定：“船舶发生碰撞，碰撞的船舶互有过失的，各船按照过失程度的比例负赔偿责任；过失程度相当或者过失程度的比例无法判定的，平均负赔偿责任。互有过失的船舶，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负赔偿责任。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。互有过失的船舶，对造成的第三人的人身伤亡，负连带赔偿责任。一船连带支付的赔偿超过本条第一款规定的比例的，有权向其他有过失的船舶追偿。”

[3] 《1972年国际海上避碰规则》第五条规定：“每一船舶应经常用视觉、听觉以及适合当时环境和情况下一切有效的手段保持正规的瞭望，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。”第六条规定：“每一船舶在任何时候均应用安全航速行驶，以便能采取适当而有效的避碰行动，并能在适合当时环境和情况的距离以内把船停住……”第八条（a）款规定：“应根据本章各条规定采取避免碰撞的任何行动，如当时环境许可，应是积极地，并应及早地进行和注意运用良好的船艺。”

[4] 《1972年国际海上避碰规则》第三十条第三款规定：“锚泊船舶和搁浅船舶：1.锚泊中的船舶应在最易见处显示：（1）在船的前部，一盏环照白灯或一个球体；（2）在船尾或接近船尾并低于本款（1）项规定的号灯处，一盏环照白灯。2.长度小于50米的船舶，可以在最易见处显示一盏环照白灯，以取代本条1款规定的号灯。3.锚泊中的船舶，还可以使用现有的工作灯或同等的灯照明甲板，而长度为100米及100米以上的船舶应当使用这类灯。4.搁浅的船舶应显示本条1或2款规定的号灯，并在最易见处外加：（1）垂直两盏环照红灯；（2）垂直三个球体。5.长度小于7米的船舶，不是在狭水道、航道、锚地或其他船舶通常航行的水域中或其附近锚泊或搁浅时，不要求显示本条1、2或4款规定的号灯或号型。”



[5] 《国际海上人命安全公约》（2000年修正案）第五章第十九条 2.4.7 规定：“AIS 的操作应注意到本组织通过的导则。”国际海事组织（IMO）《经修订的船载自动识别系统（AIS）船上操作使用指南》第 22 条规定：“船舶在航行中或锚泊时，AIS 系统应始终运行。……”

[6] 民法典第一千一百七十三条规定：“被侵权人对同一损害的发生或者扩大有过错的，可以减轻侵权人的责任。”

[7] 参见最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编：《中华人民共和国民法典侵权责任编理解与适用》，人民法院出版社 2020 年版，第 93 页。

[8] 司玉琢：《海商法专论》（第三版），中国人民大学出版社 2015 年版，第 314 页。

[9] 船舶海损事故发生时，船舶虽然实际由船长、船员作为行为主体实际占有和驾驶，但事故赔偿责任由船舶所有人等作为责任主体代替行为主体承担，故可称之为替代责任。参见曲涛：“船舶碰撞侵权行为定性之法理分析——以侵权责任法原理为基础展开”，《东方法学》2020-08-25 网络首发，

<https://kns.cnki.net/kcms/detail/31.2008.d.20200825.0945.002.html>，2020 年 11 月 17 日访问。

[10] 海商法第二百零九条规定：“经证明，引起赔偿请求的损失是由于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，责任人无权依照本章规定限制赔偿责任。”

[11] 受损方尽力减少损失原则亦是船舶碰撞损害赔偿认定的基本原则之一，本案未涉及受损方为减少损失支出的费用赔偿请求，故本文对该原则的理解与适用未予讨论。详情可参见司玉琢：《海商法专论》（第三版），中国人民大学出版社 2015 年版，第 246 页。

[12] 参见民法典第一百七十九条。



[13] 《1985 年确定海上碰撞损害的国际公约草案》第 3 条规定：“碰撞损害赔偿应使索

赔方尽量接近索赔事故发生之前的状况。”

[14] 最高院船舶碰撞损害赔偿规定第 2 条规定：“赔偿应当尽量达到恢复原状，不能恢复原

状的折价赔偿。”第 8 条规定：“船舶价值损失的计算，以船舶碰撞发生地当时类似船舶的

市价确定；碰撞发生地无类似船舶市价的，以船舶船籍港类似船舶的市价确定，或者以其他

地区类似船舶市价的平均价确定；没有市价的，以原船舶的造价或者购置价，扣除折旧(折旧

率按年 4-10%)计算；折旧后没有价值的按残值计算。船舶被打捞后尚有残值的，船舶价值

应扣除残值。”

[15] 《1985 年确定海上碰撞损害的国际公约草案》第 5 条规定：“除本公约另有规定外，碰

撞直接造成的损害方可追偿。”

[16] 最高院船舶碰撞损害赔偿规定第 1 条第 1 款规定：“请求人可以请求赔偿对船舶碰撞或

者触碰所造成的财产损失，船舶碰撞或者触碰后相继发生的有关费用和损失，为避免或者减

少损害而产生的合理费用和损失，以及预期可得利益的损失。”

[17] 因海上货物运输合同中承运人航海过失免责的规定，船舶对货物的损害赔偿，一般不包

括对本船所载货物的赔偿，但是对于对方船舶所载运的货物损失，应按过失比例负赔偿责

任。参见司玉琢：《海商法专论》（第三版），中国人民大学出版社 2015 年版，第 246

页。



特别鸣谢：上海市律师协会现代物流专业委员会

市律协现代物流专业委员会主任：狄朝平律师

副主任：胡小俐、彭朝辉、周喆豪

