对外投资全周期合规时代来临

■ 本报记者 钱颜

2026年10月，国家发展改革委发布《对外投资管理办法》（以下简称《办法》）。作为《国务院关于对外投资的规定》的配套部门规章，《办法》将于2026年12月1日正式施行，2017年出台的《企业境外投资管理办法》同步废止。

国家发展改革委有关负责人介绍，《企业境外投资管理办法》施行以来，在高质量共建“一带一路”引领下，我国对外投资流量从2017年的1583亿美元增至2025年的2136亿美元，存量从1.8万亿美元增至3.4万亿美元。当前，国际外部环境发生复杂深刻变化，《办法》在保持政策延续性的基础上，从契合对外投资发展实际角度，为各类市场主体出海经营作出细致指引。

全周期监管 打破“一备了之”旧模式

记者了解到，《办法》共76条，分为总则、对外投资指导和服务、对外投资监管、对外投资保护、法律责任、附则6章，在保持核准、备案框架总体稳定的基础上，将投资者范围扩展至境内企业、其他组织和居民个人。

中昂律师事务所律师陈兴呈告诉记者，这一修改在法律层面终结了长期以来部分主体对外投资规则模糊的现状。过往不少投资者通过境外持股平台、跨境间接出资等方式布局海外资产。《办法》进一步完善对外投资相关规范，以是否取得境外主体的控制权、经营管理权等实质权益作为核心判断标准，坚持实质重于形式，不再单纯依靠主体身份区分监管与否。但《办法》不溯及过往，在12月1日实施前已完成的存量个人对外投资项目，不需要补办核准、备案手续，但存量项目后续追加投资、安排境外再投资，都需要严格按照新规履行相应程序义务。

程序机制上的变化同样值得重视。对比2017年版本，《办法》新增境外再投资报告、前期工作情况报告、完成或终止情况报告、重大事项问询函、重大不利情况报告、年度报告等多层次信息报告制度，彻底改变过去“备案办结即告完成”的节点式监管逻辑，转向投资全生命周期闭环监管。陈兴呈表示，中方投资额1亿美元及以上，或是涉及双边重要经贸外交关系的对外投资项目，投资者要在启动排他尽调、核心商业条款磋商等重要前期工作前的10个工作日提交前期工作报告。很多交易团队过去的做法是先敲定框架协议，再走申报流程，新规落地后，交易时序和内部决策安排都需要重新调整。

完善预警 合力防范境外投资风险

国家发展改革委有关负责人表示，《企业境外投资管理办法》从防范应对境外风险出发，设置了大额非敏感类项目（即境外再投资）情况报告、项目完成情况报告等制度。近年来，一些国家（地区）局势动荡、政策多变，政治、安全等风险上升。有的投资者对境外风险估计不足、应对不力，最终遭受损失。针对此类问题，《办法》落实《国务院关于对外投资的规定》中涉及对外投资监测预警和风险防范的系列条款，完善了境外再投资报告等制度，同时，面向少数金额大、关乎我国与有关国家外交关系的项目设置了前期工作情况报告制度。投资者将上述情况告知管理部门，有助于合力防范应对境外风险。

根据《办法》，投资者可在项目筹划起步阶段通过官方渠道获取产业政策指引和国别风险信息，推动合规风控前置至投资决策环节。投资者及其控制的境外企业需完善治理架构，建立健全合规经营、内控管理、安全生产、突发事件处置等制度，强化风险识别、防范与处置工作，配套必要的人员、资金、设备等资源，保障人员与资产安全。发展改革部门可结合掌握的国内外经济社会运行态势及风险情况，向投资者或相关利益方发布风险提示，供其参考。

陈兴呈表示，境外风险防控是双向合规工作，国内合规手续办结不等于风险闭环。企业既要落实国内对外投资管理、国家安全、出口管制相关要求，也要持续对标东道国财税、劳工、数据、环保等法律规范。建议企业在投资协议中设置风险触发条款，约定政策突变、强制审查等情形下的退出、补偿安排；集团层面搭建常态化风险台账，明确风险预警、内部上报、外部对接的流程，针对高风险国别、重点行业制定专项应急预案，在风险出现时快速响应，最大程度保护海外投资利益。

下一步，国家发展改革委将会同省级政府发展改革部门等共同推进新办法实施有关工作。一是修订发布新版配套格式文本，进一步明确核准、备案、报告等环节需要提交的具体材料和相应的填报指南，以便投资者照章申报。二是更新发布对外投资常见问题解答，以便投资者把握政策要求。三是完善全国对外投资管理和服务网络系统，以便投资者线上咨询和办理业务。

IP CCPIT 中国贸促会专利商标事务所 CCPIT PATENT & TRADEMARK LAW OFFICE
贸促专商微信公众号
广告

中国国际经济贸易仲裁委员会 CIETAC
CHINA INTERNATIONAL ECONOMIC AND TRADE ARBITRATION COMMISSION
广告

筑牢科技企业创新发展根基

■ 刘现伟

推动科技创新和产业创新深度融合，核心载体是科技企业。建好分层分类的科技企业培育生态，推动产业链上下游、大中小企业融通创新，是打通从科技强到产业强、经济强、国家强通道的关键所在。

中办、国办近期印发《关于推动科技创新和产业创新深度融合的意见》，明确要求加快培育壮大科技企业。这一部署系统勾勒出我国科技企业梯度培育的路线图，标志着创新驱动发展战略步入加快实施阶段。

推动科技创新和产业创新深度融合，核心载体是科技企业。建好分层分类的科技企业培育生态，推动产业链上下游、大中小企业融通创新，是打通从科技强到产业强、经济强、国家强通道的关键所在。经过多年持续培育，我国科技企业快速成长壮大，呈现出领军企业牵头攻关、专精特新补链强链、初创企业探索前沿的鲜明特征。比如，头部新能源车企带动数千家上下游配套企业协同攻关电池、电机、电控技术，推动我国新能源汽车产业实现全球领跑。又如，一批专精特新“小巨人”企业深耕工业母机零部件、特种功能材料等细分领域，破解部分装备“卡脖子”配套难题。还有众多科技型初创企业依托孵化器、产业园区，在具身智能、脑机接口等未来赛道快速成长，催生新的产业增长点。

放眼全球，主要经济体都将培育科技企业作为抢占未来产业制高点的核心抓手，但策略路径呈现出鲜明差异。美国高度依托成熟风险资本与资本市场，主攻底层原始创新，但也容易出现资本逐利带来的短期化倾向。欧洲依托制造业根基与基础研究优势，孕育大量“隐形冠军”中小企业，深耕高端制造细分领域，但初创企业成长速度偏慢。日韩依靠高强度研发投入，深度嵌入全球产业链形成产业集群，但整个创新生态高度依赖外部。

与之相比，我国坚持有效市场和有为政府相结合，走出一条差异化特色发展路径，形成了“科技领军企业顶在前面、高新技术企业承上启下、专精特新企业卡位补链、初创企业源源不断涌现”的系统化科技企业培育格局。也要看到，我国创新资源配置仍待优化，不少领域核心技术亟待突破，高端人才供给仍然不足，诸多深层次问题仍制约着科技企业成长。

加快培育壮大科技企业是一项系统工程，既不单纯依靠资本驱动，也不局限于深耕单一领域，而是需要政府、市场、社会各方协同发力。牢牢把握超大规模市场和完整产业体系优势，进一步强化战略统筹，集中突破关键核心技术攻关，优化完善科技企业梯度培育机制，才能进一步夯实科技企业发展根基。

完善梯度培育机制，健全分层分类支持体系。优化科技领军企业培育机制，支持其牵头组建创新联合体承担国家重大科技项目。深化专精特新“小巨人”和制造业单项冠军企业培优工程，健全科技企业逐级培育通道。加快培育科技型初创企业，完善创业孵化、天使投资、知识产权等服务保障，让更多“科技小苗”长成“参天大树”。

深化企业融通创新，推动大中小企业协同发展。引导大企业向中小企业开放研发平台、应用场景和供应链资源，建立首台（套）重大技术装备、首批次新材料、首版次软件补偿机制，解决不敢用、不愿用国产创新产品的问题。鼓励产业链上下游企业组建创新联合体，围绕薄弱环节开展联合攻关，形成龙头企业引领、配套企业跟进、全产业链升级的良性循环。

营造良好创新生态，激发企业内生创新动力。破除新技术新产品市场准入障碍，在新业态新领域开展放宽市场准入试点。强化知识产权全链条保护，提高侵权违法成本。健全创新激励和评价政策，完善国有企业分类考核，建立鼓励创新、宽容失败的容错纠错机制，让企业敢闯敢试、敢为人先，让更多科技企业在公平竞争的市场环境中脱颖而出、发展壮大。

（作者系国家发展和改革委员会经济体制与管理研究所研究室主任、研究员 来源：经济日报）

贸易预警

日本对冷轧不锈钢板卷作出反倾销终裁

日本财务省日前发布公告称，对原产于中国的冷轧不锈钢板卷作出反倾销肯定性终裁，决定对涉案产品征收为期五年的反倾销税。

南非对进口A3和A4办公纸作出保障措施初裁

世贸组织保障措施委员近日发布南非代表团向其提交的通报，南非国际贸易管理委员会决定自2026年10月30日起对进口A3和A4办公纸征收临时保障措施税。

泰国对预应力钢绞线启动反倾销调查

泰国商业部外贸厅近日发布公告称，应泰国国内企业提交的申请，对原产于中国的预应力钢绞线启动反倾销调查。 （本报综合报道）

国家知识产权局印发《专利和商标审查“十五五”规划》

■ 刘祯

国家知识产权局日前印发《专利和商标审查“十五五”规划》，明确了“十五五”时期开展专利和商标审查工作的主要目标、重点任务和专项工程。

规划提出，到2030年，具有中国特色、世界水平的一流专利商标审查机构基本建成，审查制度日趋完善，审查质量显著提升，支撑发展更加有力，国际合作持续深化，审查能力全球领先。

规划部署了四方面重点任务。一是在专利审查方面，持续完善专利审查制度规则，健全专利审查管理体系，全面提升专利审查质量，服务经济社会创新发展需求。二是在商标审查方面，持续完善商标审查制度规则，加强商标审查体系建设，提升商标审查质效，服务经济社会高质量发展。三是在审查业务国际合作方面，深化专利和商标审查对外交流，深度参与全球治理，支持创新主体、经营主体提升海外专利和商标布局水平。四是在审查能力建设方面，加快推动人才队伍和审查文化建设，系统提升审查保障支撑能力。

同时，规划还设立了新兴领域专利审查规则完善工程、商标审查质量提升工程、“人工智能+”审查工程等7个专项工程。

（来源：新华社）

服務四海 誠信天下
中國專利代理（香港）有限公司
CHINA PATENT AGENT (H.K.) LTD.
www.cpahkltd.com
广告

自动驾驶试点落地 规则供给亟待跟进

以立法推动技术之治与法律之治融合

■ 陈磊

工业和信息化部附条件许可两家企业各一款搭载L3级有条件自动驾驶功能的智能网联汽车产品准入申请10个月后，2026年10月22日，在2026世界智能网联汽车大会政策法规论坛上，工业和信息化部装备工业一司司长郭守刚表示，第二批准入试点工作正在进行。

根据公开信息，两款车型均限定在无行人穿行的封闭路段、单车道内使用，由试点主体组织上路通行试点。普通消费者可以通过小程序预约打车，体验自动驾驶功能。

10月24日，在北京交通大学举办的2026年交通（运输）法学研究会年会上，与会专家认为，工业和信息化部发放国内首批L3级自动驾驶汽车准入许可，标志着自动驾驶从“测试验证”迈入“准入应用”新阶段。

与会专家普遍认为，当前我国自动驾驶产业加速落地，配套法律制度亟待跟进，亟须推动技术之治与法律之治的融合，为产业发展提供稳定的规则支撑。

自动驾驶准入应用

随着两款搭载L3级有条件自动驾驶功能的智能网联汽车在无行人穿行的封闭路段、单车道内上路通行，2026年被认为是我国L3级自动驾驶汽车商业化落地元年。

对此，百度自动驾驶安全与政策首席专家、自动驾驶安全发展中心主任吴琼认为，自动驾驶行业的关注重点已从“车能开过去”（技术能否实现、让车跑起来）转向“体系能留下来”（能否合规上路等），需要实现算法道路适配、车辆准入安全、服务持续运行、治理机制闭环。我国目前已探索形成封闭测试、开放道路、示范应用无人化运营的“三步走”发展路径。湖北省武汉市城市级综合验证平台便是典型实践，数千公里开放测试道路承载多家企业、千余台试点车辆落地多场景业务。

吴琼表示，对自动驾驶而言，安全并非单一技术指标，而是一套全生命周期系统工程，行业已构建仿真虚拟测试、封闭场地测试、实际道路测试、审核评估、在役监督的五大支柱测试体系。同时，“车内无人不等于服务无人”，无人驾驶将服务转移至专业化城市运营体系，催生出远程协助、车队调度等全新岗位；治理层面则应当覆盖车辆、企业、城市、社会四个层面。

对外经济贸易大学法学院副教授孔祥稳认为，相较于传统汽车线性分段、人车两分、以整车厂为核心的监管模式，自动驾驶带来三大监管挑战——业务环节交融带来事务复杂性风险；OTA（空中升级）迭代、多主体参与产业链引发系统性风险与责任错配；算法黑箱造成传统年检、记分制度等风险管控手段失灵，也给事故义务主体、因果关系认定带来新难题。

加快立法应对挑战

与会专家认为，应对挑战的途径之一是尽快补齐自动驾驶立法方面的空白。

北京交通大学法学院副教授黄琳认为，目前，我国有关自动驾驶的规范体系正处于快速成型期，但当前的规则供给仍存在一些问题。一是地方立法碎片化，不同区域在规范用语、责任主体顺位、归责原则上的规定存在冲突，容易引发类案异判。二是责任主体边界模糊，人机共驾模式下驾驶员、车企、系统服务商、运营方、安全员等多元主体的权责交织，传统“驾驶人—所有人”的二元主体框架难以适配。三是归责原则适用存在空白，如产品缺陷认定难、算法黑箱导致举证难、生产者抗辩事由边界不清等问题。四是风险分担机制不健全，传统以驾驶人为核心的保险体系无法覆盖系统固有风险。

东南大学法学院副教授杨洁认为，自动驾驶立法问题需要回应三个问题：一是价值层面如何推动安全技术的普惠化。以AEB（自动紧急制动系统）强制性国标为例，2028年起轻型车须标配AEB，可见自动驾驶立法不仅要关注自动驾驶技术本身的安全性，还应关注安全技术能否公平、普遍地惠及消费者。二是制度层面如何落实包容审慎监管要求，应针对测试、示范应用、商业化运营等不同阶段应设置梯度化监管要求，同时为新技术、新场景预留必要的制度空间。三是手段层面如何将法律规则嵌入技术系统，自动驾驶立法不能仅停留在对驾驶人、生产者和运营者行为的事后规范，还应当思考如何将法律安全要求转化为技术系统能够执行的控制规则。

谁来担责如何担责

随着自动驾驶加速落地运营，相关法律制度如何设计？

与会专家最为关注的是归责问题。L3级自动驾驶汽车一旦发生交通事故，传统侵权责任规则在责任承担、产品责任界定以及责任主体认定等方面将面临适用上的挑战。

北京交通大学法学院教授郑翔表示，L4级自动驾驶汽车进入商业运营阶段，驾驶人虚位、举证能力不对等、产业链追偿缺少法定路径成为突出法律难题，在整车企业、运营平台、自动驾驶决策系统供应商之间，供应商对外责任、平台法律地位等仍存在规则空白。未来立法需要搭建阶梯式归责体系，自动化等级越高，风险越多分配至风险防控能力更强的企业；建议细化激活状态判定标准等，补齐平台与上游供应商责任规则，强制配置事件数据记录系统，建设第三方存证平台，完善交强险、商业险、救助基金三层风险保障网络。

北京市通州区人民法院王嘉毅认为，L3级自动驾驶汽车作为人机协同“分水岭”，由于其控制权动态切换的特性，若直接适用现行产品责任及交通事故责任相关规则，存在一定适配性难题。综合考虑L3级自动驾驶汽车在自动驾驶技术发展中的定位、我国地方立法现状与学界观点，可以“渐进式”修法为规制形式，采用“交通事故责任+产品责任”的混合规制路径，在现行法律规范中逐步修改或引入人机协同模式下车辆发生交通事故的相关规定。具体而言，交通事故责任方面，应明确驾驶人的“全流程”过错判断标准；产品责任方面，应结合自动驾驶技术的特征对产品责任构成要件进行“微调”；责任主体认定方面，应基于交通事故演化的不同时间阶段进行动态认定。由此形成L3级自动驾驶汽车侵权责任的系统法律框架，以实现受害者权益保障与鼓励技术创新之间的制度平衡。

在杨洁看来，自动驾驶立法应进一步完善产品缺陷认定规则，尤其是安全风险警示缺陷的认定，避免将技术局限直接转化为生产者的无条件责任，同时防止生产者以技术不成熟为由规避应有的安全保障义务；完善多主体参与、多因素交织情况下的交通事故调查和责任认定机制，明确交警部门与市场监管等部门之间的职责衔接。在损害救济与风险分担方面，传统交强险主要以第三者损害赔偿为中心，未来可探索建立自动驾驶汽车产品责任强制保险，将因汽车产品缺陷造成的损害纳入强制保险保障范围，通过保险机制分散产品技术风险，保障受害人及时获得救济。

除此之外，针对自动驾驶的监管制度设计也是立法应有之义。

孔祥稳认为，在具体的监管制度方面，应推进多部门协同的功能导向规制，将监管重心从驾驶人能力审查转向驾控系统安全，确立“可接受风险”准入标尺；探讨整车单轨、系统+整车双轨两类准入路径；改造传统风险管控工具，建立自动驾驶系统风险评估、限制使用、召回机制，同时保障企业的正当程序权利。 （来源：法治日报）