



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

二〇二四年十二月刊 总第 113 期



# 目录



## 法规速递

商务部等 9 部门印发《关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的行动计划》的通知.....	2
国家发展改革委关于完善成品油管道运输价格形成机制的通知.....	7
关于印发《交通运输领域专项资金管理办法》的通知.....	10



## 热点关注

2024 年度中国国际货代物流行业发展论坛成功举办.....	16
国务院办公厅印发《有效降低全社会物流成本行动方案》.....	18



## 行业动态

2024 年 11 月份中国物流业景气指数为 52.8%.....	25
2024 浦东航运周“航稳智远 共赢生态”大会.....	28
第五届“新时代 大航海 强国梦”智能航运发展大会.....	31
2024 跨境物流法律交流会.....	33
2024 汽车物流东南亚会议在曼谷召开.....	36



## 典型案例

【以案释法】东莞市丰某海运有限公司诉东营市鑫某物流有限责任公司海难救助纠纷案.....	42
---	----

现代物流专业委员会主任：狄朝平

副主任：陈喜燕、朱丹、单文亮

本期责任编辑：上海格联(临港新片区)律师事务所 陈喜燕律师

上海市律师协会现代物流专业委员会





## 法规速递

- 商务部等9部门印发《关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的行动计划》的通知
- 国家发展改革委关于完善成品油管道运输价格形成机制的通知
- 关于印发《交通运输领域专项资金管理办法》的通知





## 商务部等 9 部门印发《关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的行动计划》的通知

各省、自治区、直辖市及计划单列市人民政府、新疆生产建设兵团，国务院有关部门，有关单位：

经国务院同意，现将《关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的行动计划》印发给你们，请认真贯彻执行。

商务部 国家发展改革委 工业和信息化部

财政部 自然资源部 交通运输部

农业农村部 市场监管总局 供销合作总社

2024 年 11 月 28 日

### 关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的行动计划

为深入贯彻落实党中央、国务院决策部署，完善现代商贸流通体系，推动批发零售业高质量发展，降低全社会物流成本，现制定如下行动计划。

#### 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，全面贯彻党的二十大和二十届二中、三中全会精神，完整、准确、全面贯彻新发展理念，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府作用，以现代供应链为牵引，以批发零售业高质量发展为主线，加强物联网、大数据、人工智能等新技术应用，着力健全城乡流通网络，推动流通创新转型，优化流通发展方式，联通国内国际市场，提高数智化、绿色化水平，加快完善流通体制，建设现代商贸流通体系，为畅通国民经济循环、建设全国统一大市场、构建新发展格局提供支撑。

到 2027 年，基本建成联通内外、贯通城乡、对接产销、高效顺畅的现代商贸流通体系。城乡商贸流通网络更加完备，构建分层分类的城市商业布局，完善县乡村三级物流配送体系，果蔬和肉类冷链流通率分别达到 25% 和 45%。批发零售业加快转型，培育 100 家骨干农产品批发市场，品牌连锁、即时零售、直播电商等新业态快速发展，流通组织能力持续增强。数智化、标准化、绿色化水平明显提升，打造一批数字供应链服务平台，托盘标准化率提高至





40%左右，再生资源回收体系更加健全。国内国际融合发展深入推进，内外贸一体化加快发展，在流通领域培育一批具备全球竞争力的世界一流企业。

### 二、完善城乡商贸流通网络

（一）补齐农村商贸流通短板。推进县域商业体系建设。深化县域商业建设行动，改造乡镇集贸市场、村级便民商店，强化数字赋能，拓展服务功能，建设以县城为中心、乡镇为重点、村为基础的农村商业体系。健全县乡村三级物流配送体系。鼓励农村物流、电子商务与商贸流通、供销集配、邮政快递等设施整合，促进客货邮融合发展，大力发展共同配送。支持农村商店与农村综合服务社、村级寄递物流综合服务站（村邮站）多站合一、一网多用，提高综合服务能力。推动农村电商高质量发展。打造县域电商直播基地，发展网订店送、即时零售等新业态，推广农产品电商直采、定制生产等新模式。持续实施“互联网+”农产品出村进城工程，拓展农产品销售渠道。

（二）健全农产品供应链。完善农产品集散网络。依托农产品产地、销地和集散地，培育一批骨干农产品批发市场，完善冷藏保鲜、加工配送、交易结算等设施设备，鼓励线上线下融合、集团化发展，增强农产品集散和区域辐射能力。发展农产品冷链物流。建设改造区域冷链物流基地，整合加工、分拨、低温配送等功能，加强冷链物流干支衔接。发展第三方冷链物流。加强农产品产销对接。引导农产品流通企业向生产环节延伸，发展订单农业、产销一体等对接模式，优化以市场需求为导向的农业产业结构。鼓励城乡开展产销对接活动，加强土特产品牌展销。改造农产品零售网点。支持菜市场标准化改造，丰富便民服务等多种业态，提升设施环境，扩大净菜销售。发展生鲜电商、连锁菜店，完善城市分拨仓、社区前置仓等冷链设施，提高同城配送能力。

（三）提升城市商业效能。培育建设国际消费中心城市。广泛集聚全球优质商品、服务，加快培育本土品牌。高标准推进商圈建设，积极推进首发经济，引领消费潮流风尚。构建分层分类的城市商业网络。改造提升步行街，优化街区环境，增强文化底蕴，规范运营管理。打造智慧商圈，推动传统商圈和商店升级改造。全面推进一刻钟便民生活圈建设，引导商业资源下沉社区，重点发展“一店一早”（便利店、早餐店）、补齐“一菜一修”（菜市场、小修小补）、服务“一老一小”（养老、托育）。健全生活必需品流通保供体系。抓住重点城市和关键环节，织牢织密应急保供网络，完善自动触发、平急转换、联保联供、分级储备等机制，提升应急保供体系韧性。优化设施布局，强化监测预警，建强四级保供队伍，加强货源组织对接，畅通城际“主动脉”与城内“微循环”。



### 三、推动商贸流通创新转型

（四）推动批发业平台化发展。培育平台型商品市场。推动大型商品市场升级，完善商品集散、仓储物流等综合服务，建立集成、开放的平台经济生态。鼓励商品市场与境外经贸合作区联动发展，打造国际商品集散中心。引导传统商品市场转型。支持建材家居、小商品市场等设施改造，依托区域优势和产业特色，加强与文旅休闲、创意体验等融合发展，发展电子商务、创新展示和品牌专区，丰富经营业态，提升服务质量。

（五）推动零售业创新提升。赋能传统零售业态。鼓励大型流通企业通过特许经营、技术赋能等方式，改造传统零售门店，提高市场分析、进销存管理水平。发展新型零售业态。加快零售业创新，发展“小专精”的精品店、仓储会员店、品牌折扣店等。整合线上平台、线下商超和物流站点，发展即时零售、直播电商等新业态。更新改造商业设施。开展“一店一策”改造，对接优质运营商和品牌，引入首店、首发商品和旗舰店，拓展时尚化、主题化、智慧化消费场景，提高商业设施运营效能。

### 四、优化商贸流通发展方式

（六）深化供应链创新与应用。培育供应链领军企业。在重要行业和关键领域，培育统筹能力强、协同水平高的供应链领军企业，通过包采包销、产能托管、运输配送等向上下游延伸服务，增强资源整合能力，提高重要产业链供应链掌控力。提高供应链协同水平。鼓励企业基于产销大数据打造数字供应链平台，发展柔性制造、反向定制和订单化生产，推广集采集配、统仓统配和自动补货，促进降本增效。支持供应链企业联合上下游，加强产供销储运一体化运营服务，降低库存和运输成本。健全供应链管理机制。鼓励有条件的城市支持供应链技术开发、服务创新。加强部门信息共享，建立供应链信用数据库，提供信用评价和风险预警服务，规范发展基于真实交易的供应链金融。

（七）提高物流标准化水平。推广标准化物流载具。加快标准托盘、周转箱（筐）等物流载具推广和循环共用，推动上下游设施适配性改造，鼓励带板运输等物流方式。拓展物流载具信息承载功能，推广全球统一编码标识（GS1），促进物流链数据互通。大力发展智慧物流。支持智能立体库和自动分拣、码垛机等在商贸流通领域的应用，提高存储、装卸、周转效率。完善城市末端智能配送设施，推广自助提货柜、智能快件箱（信包箱）。发展逆向物流。健全城乡废旧家电家具等再生资源回收网络，更新分拣、打包等设施设备，建设多元回收、集中分拣拆解、无害化储运处理的再生资源回收体系。



（八）加快商贸流通数字化转型。深化数字化应用。加快商贸流通领域数字集成创新与应用。从市场营销向产品设计、组织管理等深层次应用拓展，增强动态响应和决策能力，发展精准营销和个性化服务。推动中小企业数字化转型。发挥大型商贸流通企业、数字化服务商数据整合优势，为中小商贸流通企业提供“小快轻准”数字化转型解决方案，促进需求、库存和物流信息互联互通。发挥数字引导生产作用。开展消费趋势分析和预测，为消费品制造、农业生产等提供信息支持，对碎片化生产资源进行逆向整合，提高规模效应。

### 五、加快商贸流通开放融合发展

（九）培育流通领域世界一流企业。提升经营主体国际竞争力。推动产业链供应链国际合作，鼓励商贸流通企业通过兼并重组、联盟合作等方式，提升规模化水平。支持商贸流通企业参与共建“一带一路”，与上下游企业协同“走出去”，增强全球资源要素配置能力。提高品牌管理运营水平，加快国际化发展，提升“中国流通”品牌形象。拓展全球营销和物流网络。支持商贸流通、跨境电商、跨境物流等企业高质量推进海外仓、海外物流中心建设。鼓励商贸流通企业与港口、航运、物流等企业战略合作，推进贸港航一体化发展。

（十）加快内外贸一体化发展。深化内外贸一体化试点。对接国际高标准经贸规则，加强国内外商品质量标准、认证认可等衔接。推广试点地区成功经验，发挥自由贸易试验区等开放平台作用，加大内外贸一体化改革创新力度。开展内外贸一体化企业领跑行动。开展外贸优品拓内销活动。发挥进博会、服贸会、数贸会等展会平台作用，加强宣传推广，促进内外贸市场对接、渠道对接、品牌对接。鼓励开展优质外贸产品集中采购。

### 六、强化组织实施

（十一）加强组织领导。加强部门工作协调，研究解决现代商贸流通体系建设重大问题。各地区根据本行动计划，因地制宜细化落实举措，加强宣传推广，推动政策措施落地见效。进一步简化和取消流通领域行政审批手续，探索建立流通新业态新模式包容审慎监管制度，推进流通领域信用体系建设。健全现代商贸流通相关统计监测，完善批发零售企业统计工作。

（十二）优化税收金融支持。继续实施物流企业大宗商品仓储设施用地减半计征城镇土地使用税，农产品批发市场和农贸市场免征房产税、城镇土地使用税政策。严格落实连锁企业依法登记政策，符合条件的商贸流通企业按规定申请总分机构增值税汇总纳税。积极开展产业链供应链金融服务，支持供应链中小微流通企业开展订单贷款、仓单质押贷款等业务。



（十三）开展试点探索。开展现代商贸流通体系试点城市建设，整合中央财政服务业发展资金，支持完善城乡再生资源回收体系、生活必需品流通保供体系、农村商贸流通体系，培育现代流通骨干企业，推动城乡商贸流通融合发展，打造一批辐射带动力强的现代商贸流通节点城市。

（十四）强化规划引导。在各级国土空间规划中统筹考虑并合理保障商贸流通网点、设施用地或空间需求。落实新建社区商业和综合服务设施面积占社区总建筑面积比例等要求。

（来源：中华人民共和国商务部 [https://www.mofcom.gov.cn/zwgk/gztz/art/2024/art\\_84e6e37a8fb64ec1981ea0a92377d183.html](https://www.mofcom.gov.cn/zwgk/gztz/art/2024/art_84e6e37a8fb64ec1981ea0a92377d183.html)）





## 国家发展改革委关于完善成品油管道运输价格形成机制的通知

发改价格〔2024〕1703号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团发展改革委，国家石油天然气管网集团有限公司、中国石油天然气集团有限公司、中国石油化工集团有限公司、中国海洋石油集团有限公司、中国航空油料集团有限公司：

为贯彻落实党的二十届三中全会精神和党中央、国务院关于进一步深化石油天然气市场体系改革的决策部署，提高成品油管道运输效率，保障成品油稳定供应，现就完善成品油管道运输价格形成机制有关事项通知如下。

### 一、总体思路

基于成品油管道运输特性，对国家石油天然气管网集团有限公司（以下简称国家管网集团）跨省成品油管道运输价格实行弹性监管机制，由国家发展改革委核定最高准许收入，国家管网集团在不超过最高准许收入的前提下，与用户协商确定跨省管道运输具体价格。

### 二、主要内容

#### （一）最高准许收入的核定方法。

最高准许收入由国家发展改革委按照“准许成本加合理收益”原则核定，包括准许成本、准许收益和税金，并设置最低负荷率要求，当管道实际负荷率低于最低负荷率要求时，相应扣减最高准许收入。其中，准许收益率综合考虑企业加权平均资本成本、行业发展需要、用户承受能力等因素确定；最低负荷率根据实际负荷率、公平开放情况、其他运输方式替代程度等因素确定。

最高准许收入监管周期为3年。每一监管周期开始前，对上一监管周期年度平均管道运输收入（不包含新投产管道产生的收入）超出最高准许收入的部分进行清算，并在核定最高准许收入时予以扣减。

#### （二）跨省管道运输价格的确定方法。

1.价格确定。国家管网集团应在不超过最高准许收入的前提下，综合考虑管道建设运营成本、市场需求情况、替代运输方式价格等因素，与用户公平协商确定跨省管道运输价格。



2.协商原则。供需双方应按照充分发挥管道运输竞争优势、促进提升管道负荷率的原则进行协商。对于其他运输方式可替代的，管道运输价格应不高于替代运输方式价格；对于其他运输方式无法替代的，管道运输价格可参照但不高于所在地区或邻近地区铁路运输价格。新建管道运输价格由供需双方协商确定，纳入下一监管周期统一管理。

3.价格调整。国家管网集团可根据国家发展改革委核定的最高准许收入，与用户适时协商调整管道运输价格，每年最多调整一次，并与原有价格水平妥善衔接。首次调整价格时，确实难以协商一致的，由国家发展改革委按照与管道运输相同或相近路径的其他成品油运输方式中最低价格确定管道运输价格。

### 三、工作要求

（一）优先保障稳定供应。国家管网集团要加强与成品油生产经营企业的沟通协商，促进产运销有序衔接，严格按照合同约定提供管道运输服务，保障成品油稳定供应。

（二）推动降低运输成本。国家管网集团要加强成本管理，严格控制支出，优化运行调度，努力提升管道负荷率；成品油生产经营企业要优化物流结构，安排更多资源通过管道运输，更好发挥管道运输规模效应，降低运输成本，实现合作共赢。

（三）加快推进公平开放。国家管网集团和成品油生产经营企业要积极推进成品油管道互联互通和公平接入，尽快实现成品油管道向各类依法合规经营主体公平开放，促进资源自由流动和灵活调配。

（四）做好信息报送和公开。国家管网集团与用户协商确定和调整管道运输价格应及时向国家发展改革委报告，具体价格水平应在公司门户网站或指定平台向社会公开。

（五）规范价格行为。国家管网集团要自觉维护市场秩序，不得利用市场优势地位强行推高价格，管道运输价格已经包含的成本费用，不得以其他名义重复收取，不得对不同经营主体实行价格歧视。

本通知自2025年1月1日起实施。国家发展改革委首次核定最高准许收入前，成品油管道运输价格暂按油气管网运营机制改革过渡期价格政策有关规定执行。省级价格主管部门可参照本通知相关规定管理省内成品油管道运输价格。

国家发展改革委  
2024年11月27日



(来源:国家发展和改革委员会 [https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202412/t20241203\\_1394777.html](https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202412/t20241203_1394777.html))



## 关于印发《交通运输领域专项资金管理办法》的通知

财建〔2024〕367号

各省、自治区、直辖市、计划单列市财政厅（局）、交通运输厅（局、委），新疆生产建设兵团财政局、交通运输局：

为深入贯彻落实党中央、国务院关于加快建设交通强国的重大决策部署，促进交通运输事业高质量发展，财政部、交通运输部研究制定了《交通运输领域专项资金管理办法》，现印发给你们，请遵照执行。

财政部 交通运输部

2024年10月28日

### 交通运输领域专项资金管理办法

#### 第一章 总则

第一条 为加强交通运输专项资金管理，提高资金使用效益，服务乡村振兴战略实施，加快建设交通强国，根据《中华人民共和国预算法》、《中华人民共和国预算法实施条例》、《国务院办公厅关于印发交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分改革方案的通知》（国办发〔2019〕33号）等有关法律法规和制度规定，制定本办法。

第二条 本办法所称交通运输领域专项资金（以下简称专项资金），是指中央财政从一般公共预算中安排的，用于交通运输领域中央财政事权委托地方实施事项和地方财政事权中一定时期需要支持事项的资金。

第三条 专项资金为财政专项转移支付，不得用于平衡一般公共预算。

第四条 专项资金由财政部门 and 交通运输主管部门按照职责分工做好管理工作。

交通运输部负责相关交通运输规划、实施方案等编制和审核，根据党中央、国务院有关决策部署以及交通运输规划，按照本办法规定的支出范围，研究提出年度项目（任务）和资金分配建议。指导、推动地方做好项目（任务）实施工作并进行监督，按规定开展预算绩效管理等工作。

财政部负责审核交通运输部提出的资金分配建议，下达资金预算，组织、指导实施全过程预算绩效管理，指导地方加强资金使用监督管理等工作。





地方交通运输主管部门主要负责依据国家和本地区交通运输规划、实施方案，开展项目审核筛选，并做好项目组织实施和监督等，研究提出任务清单和资金分解安排建议，做好本地区预算执行，具体开展本地区预算绩效管理等工作。

地方财政部门主要负责专项资金的预算分解下达、资金审核拨付及使用监督等工作，组织开展本地区预算绩效管理等工作。

第五条 本办法实施有效期至2030年底。政策到期前由财政部会同交通运输部评估确定是否继续实施和延续期限。

### 第二章 支出范围和分配方式

第六条 专项资金支出范围包括：

- （一）公路界河桥梁（隧道）、边境口岸汽车出入境运输管理设施支出；
- （二）西江航运干线支出，国境、国际通航河流航道支出；
- （三）普通省道、农村公路支出；
- （四）党中央、国务院同意的其他交通运输支出。

第七条 公路界河桥梁（隧道）、边境口岸汽车出入境运输管理设施支出，是指用于由中央委托地方实施的公路界河桥梁（隧道）、边境口岸汽车出入境运输管理设施等新建、改建和扩建支出。

该项支出主要采用项目法分配。

第八条 西江航运干线支出，是指用于由中央委托地方实施的西江航运干线新建、改建、扩建支出。在事权改革到位之前，相关支出按照现行管理体制和现有资金渠道执行。

国境、国际通航河流航道支出，是指用于由中央委托地方实施的国境、国际通航河流航道等新建、改建、扩建和应急抢通支出。其中，国境、国际通航河流航道建设项目包括中央委托地方管理的国境、国际通航河流航道建设，航道维护装备和海事装备设施等建设和购置项目；国境、国际通航河流航道应急抢通支出包括航道及其通航建筑物、航标等设施，因自然灾害、安全事故灾难、重大特殊任务等突发事件造成损坏、阻塞等所发生的应急抢修保通保安全工作补助支出。

该项支出主要采用项目法分配。



第九条 中央根据地方普通省道、农村公路的建设任务、养护任务完成情况等，对地方普通省道、农村公路建设项目给予一定资金支持。

普通省道支出，是指用于支持普通省道新建、改建、扩建、危旧桥梁（危隧）改造、安全生命防护和精细化提升等支出。农村公路支出，是指用于支持县道、乡道、村道、通村公路发挥村内主干道作用的穿村路段的新建、改建、扩建、危旧桥梁（危隧）改造、安全生命防护和精细化提升等支出，以及县级客运站（重点支持同时具备货运物流、邮政快递、旅游等两种以上功能的县级客运站）、乡镇运输服务站的新建、改建和扩建支出。

上述支出主要采用因素法分配。西藏自治区、新疆生产建设兵团普通省道支出主要采用项目法分配。

### 第三章 资金审核和下达

第十条 采用项目法分配的事项，交通运输部根据国家重大发展战略、交通运输中长期规划等，编制交通运输发展规划、专项规划，对地方上报的项目进行审核，将符合规划要求的项目纳入交通运输规划项目库（以下简称项目库）。项目库实施动态管理，随后续规划制定进行滚动调入调出。对完成有关前期工作、符合规定且具备开工条件的项目库内项目，交通运输部根据年度专项资金总规模、项目具体补助标准和核定的专项资金额、地方申请及项目建设进度等，提出专项资金年度安排建议报财政部审核，财政部审核并下达资金。项目法实施方案详见附1。

按项目法下达的专项资金，预算执行中如确需调整，应由省级交通运输主管部门商同级财政部门向交通运输部提出申请，由交通运输部汇总审核后提出预算调整建议，财政部按程序调整预算。

第十一条 采用因素法分配的支出，各级交通运输主管部门应当明确相关建设、养护目标和任务，会同财政部门完善满足因素法分配需要的真实、动态、可考核的数据支撑系统（以下简称数据支撑系统），做好考核因素涉及的相关基础数据更新管理、末端数据及时准确填报等工作。交通运输部根据各省（区、市）建设任务、养护任务完成情况等因素进行考核，根据考核情况提出专项资金年度安排建议报财政部审核，财政部审核并下达资金。实施方案详见附2。

按因素法下达的专项资金到位前，地方可先行垫付财政资金，合法合规用于符合条件的省道和农村公路建设，待专项资金到位后，可以用于归垫。预算执行中如需调整，由省级交



通运输主管部门会同同级财政部门履行审批程序后实施。

第十二条 专项资金只能用于项目概算批复的建筑安装工程费(水运项目等为工程费用)，国境、国际通航河流航道建设项目可用于航道维护装备和海事装备设施等购置费，不得用于土地（海域）使用和相关补偿费、建设前期工作费及偿还地方政府隐性债务等，本办法另有规定的除外。

### 第四章 绩效管理和监督

第十三条 各级财政部门 and 交通运输主管部门应当按照下列要求加强对专项资金全过程预算绩效管理：

（一）强化绩效目标管理。专项资金使用主体在申报项目和资金时，应科学合理设置绩效目标，确保绩效目标指向明确、具体细化、合理可行。各级财政部门 and 交通运输主管部门应当加强对绩效目标的审核，并将审核后的绩效目标随同资金一并分解下达。

（二）做好绩效运行监控。各级财政部门 and 交通运输主管部门应当加强专项资金执行过程中的绩效监控，综合运用数据支撑系统等信息化手段，重点监控是否符合既定的绩效目标，项目和资金执行偏离既定绩效目标的，应当及时分析原因并采取措施予以纠正。

（三）加强绩效评价和结果应用。地方各级财政部门 and 交通运输主管部门应当按照各自职责客观公正地组织开展绩效评价工作，绩效评价结果报送上级交通运输主管部门和财政部门。交通运输部对省级主管部门报送的绩效评价结果进行审核，财政部将交通运输部审核确认的绩效评价结果作为预算安排和资金分配的参考因素，加强绩效评价结果应用。

财政部各地监管局按照工作职责和财政部要求，对专项资金使用管理情况实施监督。

第十四条 地方各级交通运输主管部门、财政部门应当按照职责加强对专项资金项目和资金申报、审核、执行的管理监督，建立“谁申报、谁负责”、“谁使用、谁负责”的责任机制，对申报材料 and 数据的真实性、准确性负责。

第十五条 专项资金使用主体及其工作人员在项目和资金的申报、使用过程中，存在骗取、挤占、截留、挪用专项资金等行为的，按照有关规定追究相应责任；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第十六条 各级财政部门 and 交通运输主管部门及其工作人员在专项资金审核、分配、拨付过程中，存在利用不正当手段套取专项资金等行为以及其他滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊



等违法违纪行为的，依照《中华人民共和国预算法》、《中华人民共和国公务员法》、《中华人民共和国监察法》、《财政违法行为处罚处分条例》等有关规定追究相应责任；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

### 第五章 附则

第十七条 本办法由财政部会同交通运输部负责解释。

第十八条 本办法自2025年1月1日起施行。《财政部交通运输部关于印发〈车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法〉的通知》（财建〔2021〕50号）、《财政部交通运输部关于〈车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法〉的补充通知》（财建〔2022〕186号）同步废止。提前下达2025年专项资金按本办法执行。

（来源：中华人民共和国财政部 [http://jjs.mof.gov.cn/zhengcefagui/202412/t20241202\\_3948704.htm](http://jjs.mof.gov.cn/zhengcefagui/202412/t20241202_3948704.htm)）





## 热点关注

- 2024年度中国国际货代物流行业发展论坛成功举办
- 国务院办公厅印发《有效降低全社会物流成本行动方案》





## 2024 年度中国国际货代物流行业发展论坛成功举办

11 月 25 日，在第二届中国国际供应链促进博览会期间，2024 年度中国国际货代物流行业发展活动暨中国国际货代物流业发展蓝皮书（2023）发布会在京成功举办。中国国际货运代理协会会长黄小文、中国国际商会贸易促进中心主任汲琳、国际货运代理协会联合会高级副主席沈健利教授、东盟国际货运代理协会联合会荣誉秘书长林辉煌等出席并发言。中国国际货运代理协会秘书长李志民主持会议。



活动上，国际货运代理协会联合会沈健利高级副主席、东盟国际货运代理协会联合会林辉煌荣誉秘书长、商务部国际贸易经济合作研究院欧亚研究所刘华芹所长、北京睿库贸易安全及便利化研究中心江小平主任、中国远洋海运集团运营管理本部陈巍副总经理分别围绕全球和东盟地区国际货运代理行业发展、区域发展机遇、中国对外贸易发展的特点与趋势、提升通关便利化和航运物流未来发展趋势等主题发表主旨演讲。

中国国际货运代理协会自由贸易区服务工作委员成立仪式上，黄小文会长向自由贸易区服务工作委员会主任张嘉强授牌，标志着中国国际货运代理协会自由贸易区服务工作委员会正式成立。

在 2023 年度中国国际货代物流行业发展蓝皮书暨 2023 年度中国国际货代物流行业数据发布仪式上，中国国际货运代理协会会长黄小文，副会长日通国际物流（中国）有限公司副



社长兼华北地区总经理杨光和秘书长李志民，共同启动发布仪式。



（中国国际货运代理协会 秘书长 李志民）

《2023 年中国国际货代物流行业发展蓝皮书》，蓝皮书中收录了 2023 年度我国国际货代物流行业发展报告、年度大事记以及年度营业额前 100 企业名单，记录了我国国际货运代理和物流行业发展的重要历程和丰硕成果。会上颁发了 2023 年度中国国际货代物流行业企业营业额数据前 100 证书，综合数据前 100、海运数据前 50、空运数据前 50、陆运数据前 20、仓储数据前 20、民营企业数据前 50 企业代表分别上台领取证书，展示我国国际货代物流先进企业形象，推动行业高质量发展。

（来源：中国国际货运代理协会 <https://mp.weixin.qq.com/s/n8ml3ogWZJ6NQnmxF-AKmq>）



## 国务院办公厅印发《有效降低全社会物流成本行动方案》

新华社北京11月27日电 近日，中共中央办公厅、国务院办公厅印发了《有效降低全社会物流成本行动方案》，并发出通知，要求各地区各部门结合实际认真贯彻落实。

《有效降低全社会物流成本行动方案》主要内容如下。

降低全社会物流成本是提高经济运行效率的重要举措，对构建高水平社会主义市场经济体制、加快构建新发展格局、推动高质量发展具有重要意义。为从全局和战略高度推动有效降低全社会物流成本，制定本方案。

### 一、总体要求

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届二中、三中全会精神，完整准确全面贯彻新发展理念，以服务实体经济和人民群众为出发点、落脚点，以保持制造业比重基本稳定为基本前提，以调结构、促改革为主要途径，处理好调整结构与深化改革、建强网络与畅通末梢、打造枢纽与优化布局的关系，促进全社会物流资源配置效率最优化和效益最大化，提高物流组织化程度和效率，促进物流与产业融合创新，加强协同衔接和要素保障，解决物流发展不平衡不充分问题，统筹推动物流成本实质性下降，有效降低运输成本、仓储成本、管理成本，为增强产业核心竞争力、畅通国民经济循环提供有力支撑。

主要目标是：到2027年，社会物流总费用与国内生产总值的比率力争降至13.5%左右。综合交通运输体系改革实现新突破，货物运输结构进一步优化，铁路货运量、铁路货运周转量占比力争分别提高至11%、23%左右，港口集装箱铁水联运量保持较快增长。培育一批具有国际竞争力的现代物流企业，国家物流枢纽体系和现代物流服务网络更加健全，统一高效、竞争有序的物流市场基本形成，现代物流对提升产业链供应链韧性和安全水平的战略支撑显著增强。

### 二、深化体制机制改革

（一）推进铁路重点领域改革。制定实施铁路货运市场改革方案，促进铁路货运向铁路物流转型，支持铁路货运场站依法依规有序开展物流服务经营活动。改革铁路运输与调度生产组织方式，加强跨路局运输组织协调，创新系列物流产品，大力发展高效稳定、市场化的直达货运班列，探索用好高铁快运功能。完善铁路货运价格灵活调整机制、铁路运输进款清





算机制，建立铁路物流服务价格体系。降低铁路专用线规划建设和使用费用，推进铁路专用线共用。推进铁路物流转型综合配套改革。研究制定铁路接轨管理办法、过轨运输监管办法，促进过轨运输便利化，实现国家铁路、地方铁路直通运输。

（二）推动公路货运市场治理和改革。综合施策推动解决公路货运经营主体“小、散、弱”等问题，发展规模化经营、现代化管理的大型公路货运企业，全面提高公路运输组织化程度和效率。深入推进货车违法超限超载治理。加强货物装载源头治理。持续推进货车超标准排放治理。依法加大对货运车辆非法改装、大吨小标等行为打击力度。各地不得针对货运车辆车籍实施排他性区域限制措施。强化跨部门协同，优化城市货运网络规划设计，对不同类型货车城市通行实施精准化、差异化监管。优化收费公路政策，深化实施高速公路差异化收费，提高收费公路利用率。

（三）推进物流数据开放互联。以公路、铁路、水路、航空、海关等部门和单位公共数据资源共享和开发利用为核心，整合物流与信息流、资金流，建立部门物流数据资源动态互联机制，支持各类经营主体数据对接，形成可持续发展模式。建立物流公共数据资源开放互联机制，加强安全风险防范，完善数据授权管理和运营机制。建立健全企业物流数据采集、提取、应用、保护等机制，促进企业物流数据要素市场化流通。

### 三、促进产业链供应链融合发展

（四）加快现代供应链体系建设。推动大型工商企业提升物流管理水平和社会化程度，科学构建集采购、库存、生产、销售、逆向回收等于一体的供应链体系，实施精细化管理，加快库存周转。加强制造业供应链融合创新，鼓励大型制造企业与物流企业建立长期战略合作关系，优化物流流程、共建设施设备、对接信息系统，推广应用综合性供应链解决方案。支持利用工业园区闲置土地、厂房建设物流服务设施。深化供应链创新与应用，加快数字供应链发展，提升商贸供应链协同水平。

（五）完善现代商贸流通体系。推动商品市场优化升级，加快零售业数字化转型，支持商贸流通领域物流设施标准化智能化改造，提高流通组织能力和效率，降低商贸流通领域物流成本。加快县域商业体系建设，推动农村电商高质量发展，构建分层分类的城市商业格局，健全城乡商贸流通网络，发展共同配送、仓配一体等集约化模式。深化内外贸一体化试点，建设内外贸融合平台，促进内外贸制度规则衔接。

（六）实施大宗商品精细物流工程。推动大宗商品生产加工等企业整合内部物流需求，



优化物流路径，提高直发终端用户的比率。发展大宗商品供应链组织平台，提高物流供需匹配度。支持有条件的地区建设大宗商品资源配置枢纽，支持在沿海内河港口、内陆物流枢纽布局建设大宗商品储运设施。积极发展专业化载运器具，推进适宜的大宗商品在工厂园区等入箱，推广集装箱货物公铁水全过程运输。鼓励银行机构依法合规开展重点领域大宗商品供应链金融服务。

（七）实施“新三样”物流高效便捷工程。加强电动汽车、锂电池、光伏产品“新三样”出口的国内港口仓储设施建设，支持高效便捷出口。研究出台大容量储能电池、大尺寸光伏组件的仓储和运输相关技术标准，优化完善锂电池运输安全管理规范。开展新能源汽车物流提升工程，加强港口滚装码头建设，鼓励研发应用内河滚装船。探索发展新能源汽车集装箱运输，畅通新能源汽车国内联运通道和跨境物流通道。

（八）推动国际供应链提质增效。支持有条件的地区建设国际物流枢纽中心。畅通大宗商品、新能源汽车、冷链等国际物流。鼓励大型工商企业与骨干物流企业深化国际物流合作，共建共用海外仓储等基础设施，提高储运、流通加工等综合服务能力。优化中欧班列开行计划和运力分配机制。增加全程时刻表中欧班列开行数量。推进内陆港建设工程，降低内陆枢纽的集货和通关成本。推动铁路国际联运单证物权化，鼓励有条件的城市探索试点。

（九）打造现代化物流龙头企业和专精特新企业。实施现代化物流龙头企业培育行动。支持航空物流企业扩大全货机规模。充分发挥民营物流企业在供应链产业链融合创新中的作用。促进物流企业向专精特新方向发展，鼓励中小物流企业重点在多式联运、智慧物流、冷链物流、商品车物流等领域培育特色竞争优势。支持引导物流企业提升服务质量、时效和便利度。

#### 四、健全国家物流枢纽与通道网络

（十）整合提升物流枢纽设施功能。深入实施国家物流枢纽布局和建设规划，优化国家物流枢纽布局，系统推进国家物流枢纽建设和功能提升。完善物流枢纽铁路专用线、集装箱堆场、转运场站、公路联络线等配套设施及集疏运体系，构建干线支线物流和仓储配送规模化组织、一体化运行的物流集散网络。完善国家物流枢纽间的合作机制。积极稳步推进“平急两用”公共基础设施建设，科学集约布局建设城郊大仓基地等大型仓储物流设施，完善涵盖分拨中心、末端网点的分级物流配送体系。研究制定物流园区高质量发展指引。建立农村物流基础设施共享共用新机制，加快推动农村客货邮融合发展，支持客运站、邮政网点等拓



展物流服务功能。

（十一）加快健全多式联运体系。建立健全多式联运经营主体相关制度，完善业务规则，推广标准化多式联运单证。培育多式联运经营主体，发展集装箱公铁、铁水联运，加快推进一单制、一箱制，推广带托盘运输等集装化运输模式，创新打造稳定运行、品牌化的多式联运产品。统一协同各种运输方式规则标准，加强设施衔接、信息共享、标准协同、安检互认。深入推进国家综合货运枢纽补链强链。推动建立内贸集装箱铁水联运体系。加快推广航空货运电子运单。实施国家物流枢纽多式联运工程，提高全程服务组织能力。增加国家物流枢纽间铁路联运班列开行数量，提高班列稳定性。加强统筹协调和要素保障，分层制定专用线建设目录和推进方案，务实推动铁路进码头、进园区、进厂矿。

（十二）开展优化运输结构攻坚行动。深化综合交通运输体系改革，优化主干线大通道，充分发挥大运量、高效率、低成本运输方式的基础作用。制定工作指引，强化货物特别是大宗散货和中长距离运输货物“公转铁”、“公转水”。改进内河船闸过闸申报要求和流程，加快推动网上办理。加快水上运输装备大型化、标准化建设。加强水运网络规划建设。打通内河航运和海运堵点卡点，提高水运组织化、智能化水平。实施内河水运体系联通工程，发展内河深水航道和大型码头，布局建设一批高等级内河航道、内河主要港口工程，合理挖掘长江干线航道通行潜力。实施铁路货运网络工程，统筹规划、适当加强普速铁路建设，提高重载铁路比重，提升重点货运通道能力，补强铁路货运网络。

（十三）构建现代物流与生产力布局协同发展新模式。统筹规划建设物流枢纽，有效对接国家骨干物流网络和重要资源物流通道，构建“通道+枢纽+网络”现代物流运行体系。加强各类交通运输方式在重要节点上的高效衔接，健全末端集散网络。深化交通物流融合发展，一体规划、同步推进产业布局与物流枢纽建设，推动优势资源、优势产业形成就近配套的完整产业生态。支持相关城市探索“产业集群+物流枢纽”协同发展模式。大力发展临空经济、临港经济，依托现有国家物流枢纽建设若干国家物流枢纽经济区。

### 五、加强创新驱动和提质增效

（十四）推动物流数智化发展。提高全社会物流实体硬件和物流活动数字化水平，鼓励开展重大物流技术攻关，促进大数据、第五代移动通信（5G）和北斗卫星导航系统等技术广泛应用，推动重要物流装备研发应用、智慧物流系统化集成创新，发展“人工智能+现代物流”。推进传统物流基础设施数字化改造，加快智慧公路、智慧港口、智慧物流枢纽、智慧



物流园区等新型设施发展。鼓励发展与平台经济、低空经济、无人驾驶等相结合的物流新模式，健全和优化管理标准规范，支持企业商业化创新应用。促进物流平台经济创新发展，鼓励物流技术创新平台和龙头企业为中小物流企业数智化赋能。推广无人车、无人船、无人机、无人仓以及无人装卸等技术装备，加强仓配运智能一体化、数字孪生等技术应用，创新规模化应用场景。支持符合条件的物流技术装备纳入《首台（套）重大技术装备推广应用指导目录》，符合条件的物流技术装备研发制造业企业可按规定申请认定高新技术企业，依法享受相关税收优惠。

（十五）加快物流绿色化转型。制定绿色物流重点技术和装备推广目录，支持物流枢纽场站、仓储设施、运输工具等绿色化升级改造。开展绿色物流企业对标达标行动。支持开展物流领域碳排放核算及相关认证工作，构建物流碳排放计算公共服务平台。扩大新能源物流车在城市配送、邮政快递等领域应用。研究中重型货车零碳排放技术发展路径。持续推进物流包装绿色化、减量化、可循环。推动建立船用清洁燃料供应保障体系。

（十六）实施物流标准化行动。建立协同衔接、系统高效的现代物流标准体系，加强标准宣传、实施、评价。加强专业术语、装载器具、物流单证、信息数据等重要基础标准制定修订。完善数字化、智能化、绿色化等关键领域物流标准以及专业物流标准。加快即时配送、网络货运等新模式新业态标准建设。加强多式联运标准跨部门协同，系统推进各种运输方式、各类设施设备标准衔接统一。积极参与国际物流标准制定修订。

### 六、加大政策支持引导力度

（十七）加强投资政策支持。支持铁路货运、内河水运、物流枢纽等基础设施建设，重点支持大宗商品物流、冷链物流、铁路物流、农村物流等领域和中西部地区设施补短板，加快形成现代化物流基础设施体系。通过现有资金渠道，启动支持现代商贸流通体系试点城市建设。

（十八）鼓励加大信贷融资支持力度。发挥各类金融机构作用，创新金融产品和服务，加大对物流企业融资支持力度。鼓励各类金融机构为有效降低全社会物流成本提供长期稳定融资支持。

（十九）加强物流仓储用地保障。加大物流仓储用地要素支持。依法依规保障国家物流枢纽、国家物流枢纽经济区、临空经济区、临港经济区等的重大物流基础设施和物流仓储设施项目用地、用海、用岸线的合理需求。对企业利用原有土地进行物流基础设施改造升级的，





按规定予以支持。推进铁路物流场站设施用地分层立体开发，完善相关配套管理制度。

（二十）强化专业人才培养。推动高等学校、职业学校加强物流、采购、供应链等相关学科专业建设。支持有条件的高等学校深化与国内外物流企业合作，打造集人才培养、研究创新、服务企业于一体的专业人才培养模式。鼓励物流企业、行业协会、高等学校、职业学校、科研机构联合打造市域产教联合体，共建产业学院、实训基地等，开设面向物流实践的培训课程，完善多元化、多层次、全方位的现代物流和供应链专业人才培养体系。

### 七、加强组织实施

各地区各有关部门在党中央集中统一领导下，按照改革事项清单化、建设任务项目化要求，强化政策和要素支持，抓好本方案贯彻落实。加强对地方保护、不正当竞争等行为治理。发挥行业协会桥梁纽带作用，加强监测分析和行业自律。完善社会物流统计调查制度，加强全国性、地区性和分行业物流成本统计。深化政策研究，强化协调衔接，及时跟踪评估政策效果。重大事项及时按程序向党中央、国务院请示报告。

（来源：中国政府网 [https://www.gov.cn/zhengce/202411/content\\_6989623.htm](https://www.gov.cn/zhengce/202411/content_6989623.htm)）



## 行业动态

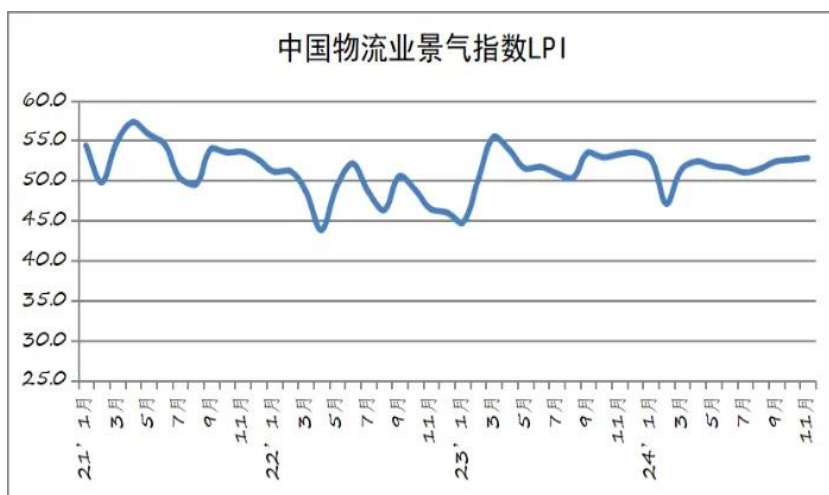
- 2024年11月份中国物流业景气指数为52.8%
- 2024浦东航运周“航稳智远 共赢生态”大会
- 第五届“新时代 大航海 强国梦”智能航运发展大会
- 2024跨境物流法律交流会
- 2024汽车物流东南亚会议在曼谷召开





## 2024年11月份中国物流业景气指数为52.8%

11月份中国物流业景气指数为52.8%中国物流与采购联合会发布的2024年11月份中国物流业景气指数为52.8%，较上月回升0.2个百分点；中国仓储指数为52.4%，较上月回升3个百分点。

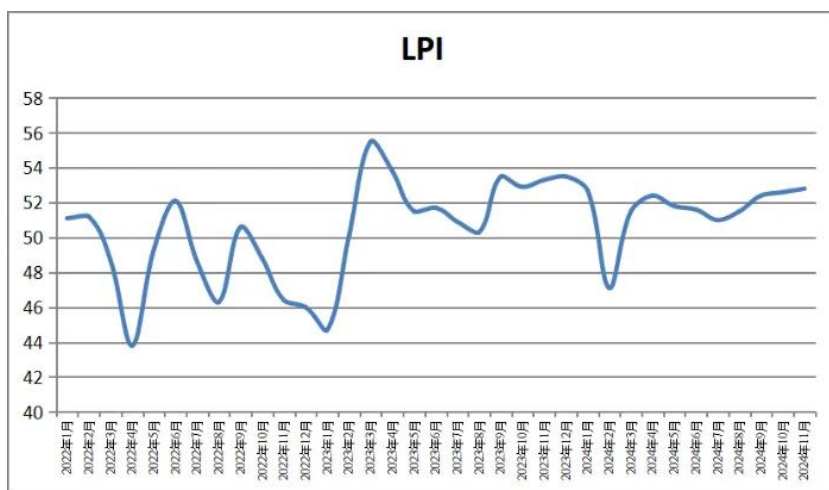


中国物流与采购联合会总经济师何辉认为：本月业务总量指数、库存周转次数指数、设备利用率指数、物流服务价格指数、从业人员指数小幅回升，固定资产投资完成额指数和业务活动预期继续处于较高景气区间。行业物流总体向好，大部分业务总量指数处于扩张区间，铁路、水路和邮政快递业业务总量指数连续回升。后期，物流将继续保持平稳运行态势。业务总量指数回升。业务总量指数为52.8%，较上月回升0.2个百分点，东、中、西部地区业务总量指数均衡回升。新订单指数扩张。新订单指数为52.7%，与上月持平，分行业来看，铁路运输业、道路运输业、水上运输业、航空运输业新订单指数小幅回升。企业增长预期乐观。业务活动预期指数为57.5%，连续多月处于较高景气区间。11月份物流业景气指数显示：



需求回升盈利平稳、总体运行稳中有进。

中国物流与采购联合会发布的2024年11月份中国物流业景气指数为52.8%，环比回升0.2个百分点。主要指标中，固定资产投资完成额指数和业务活动预期继续处于较高景气区间，业务总量指数、库存周转次数指数、设备利用率指数、物流服务价格指数、从业人员指数小幅回升。



业务总量指数回升，地区增势相对均衡。11月份，业务总量指数为52.8%，环比回升0.2个百分点。

分地区来看，东中西部地区业务总量增势相对均衡，但中部地区物流活跃度明显高于其他地区。11月份东部地区和西部地区业务总量指数在52%以上，环比分别回升0.3和0.2个百分点，中部地区业务总量指数达到53.7%，明显高于全国水平，环比回升0.1个百分点。

行业物流总体向好，大部分业务总量指数处于扩张区间，铁路、水路和邮政快递业业务总量指数连续回升。四季度以来，工业产业升级改造需求和居民消费潜力需求稳定释放，通信设备、电气机械、家具家电、农副食品、新能源汽车制造等产供销物流需求增加，同时能源原材料季节性需求明显回升，带动大部分行业业务总量指数保持扩张态势，其中铁路运输业、航空运输业和邮政快递业业务总量指数在高景气区间，分别达到55.8%、56.2%和70.6%，沿海大宗干散货水路运输也出现一定季节性回升，水上运输业业务总量指数环比回升0.3个百分点。经营成本压力依然存在，但企业微观盈利保持稳定。随着业务量连续回升和物流从业人员规模增长，11月份企业主营成本指数环比回升0.4个百分点，达到今年以来最高水平。

分行业来看，道路运输业、水上运输业、航空运输业和邮政快递业主营成本指数较高。面对成本压力，企业采取多种措施开源节流，扩宽经营渠道，加大数字化投入，微观经营效



益保持稳定，四季度10至11月两个月企业主营业务利润指数均值达到46.9%，分别比二季度和三季度高0.4个和0.3个百分点。

从企业规模来看，小型企业和微型企业主营业务利润指数分别也保持平稳，反映出小微企业盈利水平和生存条件得到有效改善。物流投资和市场预期保持景气区间。11月份，物流业固定资产投资完成额指数保持扩张区间，达到51%以上，调研中企业反映基础设施投资增速总体平稳，数字化平台化投资需求较大，但设备装备更新投资增长趋缓，主要是技改投资趋于谨慎。

从后期市场来看，业务活动预期指数连续4个月在56%以上高景气区间，11月份铁路运输业、多式联运行业和邮政快递业业务活动预期指数分别达到57.4%、54.5%和65%，对提振预期起到基础支撑作用。

(来源:中国物流与采购联合会 [https://mp.weixin.qq.com/s/2-pnv2NjzWRPO217Y0qr\\_Q](https://mp.weixin.qq.com/s/2-pnv2NjzWRPO217Y0qr_Q))





## 2024 浦东航运周“航稳智远 共赢生态”大会

12月2日上午，由上海市浦东新区人民政府、上海市交通委员会联合举办的2024浦东航运周“航稳智远 共赢生态”大会在上海国际会议中心举办。

交通运输部原副部长、中国科学技术协会决策咨询首席专家徐祖远，上海市政府副秘书长王为人，上海市政府副秘书长、浦东新区区委副书记、区长、中国（上海）自由贸易试验区管委会常务副主任吴金城，上海海事局党组书记、局长谢群威，上海市交通委员会副主任张欣共同启动2024第二届浦东航运周。



来自全球的航运界大咖“云集”航运周，与境外航运周活动联合发布合作倡议。希腊海运与岛屿政策部副部长 Stefanos Gkikas，希腊驻上海总领事 Georgios Partheniou，挪威驻上海总领事 Tobias F. Svenningsen，交通运输部上海打捞局党委书记王鹤荀，海关总署国家口岸管理办公室副主任、一级巡视员王可等嘉宾应邀出席，活动规模超400人。其中，来自希腊、英国、法国、挪威、新加坡、中国香港等境外及驻沪航运企业和机构的外籍嘉宾近40人。

张欣在致辞中表示，经过多年的接续奋斗，上海国际航运中心建设取得了丰硕成果。2023年，上海港完成集装箱吞吐量4916万标准箱，连续14年蝉联全球第一。依托浦东等航运服务集聚区，全球排名前十的班轮公司、国际船级社协会正式成员中的10家，波罗的海国际航运公会（BIMCO）、国际航运公会（ICS）等众多企业和机构齐聚上海。上海积极推动航运数字化、智能化、绿色化转型，推动国际航运中心建设实现更高水平开放、更高质量发展。



浦东新区副区长徐欣在致辞中表示，浦东着力发挥社会主义现代化建设引领区的改革系统集成优势，支撑航运物流、供应链产业和制度持续创新，加快推进东方枢纽上海东站、浦东机场四期等重点项目建设，加强江海陆空铁紧密衔接，提升航运枢纽功能。推进航运金融、航运保险、海事仲裁等高端航运服务业集聚发展，打造充满活力的航运产业生态圈。

据了解，作为中国内地第一个航运周活动，2024 第二届浦东航运周 12 月 2 日至 12 月 7 日期间，1 场政府主办的主题大会以及 56 场由航运产业市场主体自主策划的系列活动将轮番举行，集聚航运业的新变革、新业态，凝聚业内共识，在“浦东舞台”上链接全球力量。

当前，航运周、海事展等品牌活动已成为全球各大国际航运中心城市引领发展、赋能产业的核心舞台。现场宣布，浦东航运周携手中国国际海事会展、希腊波塞冬海事展、挪威海事展、伦敦国际航运周、香港海运周，共建中外航运品牌活动合作伙伴，围绕建立合作机制、相互宣传推广、支持企业参与活动、强化行业交流等开展合作，形成中外航运周、海事展活动生态圈、朋友圈。

在开幕式主旨演讲环节，希腊海运与岛屿政策部副部长 Stefanos Gkikas，交通运输部原副部长、中国科学技术协会决策咨询首席专家徐祖远，中国远洋海运集团副总经理张勇，达飞中国总经理方艾琳等聚焦航运业最新政策、热点及趋势，与各界嘉宾共同探讨全球经贸和运输大变局下航运产业面临的新机遇和新挑战。

苏州港至外高桥港绿色智慧示范航线开通，预计全年减少二氧化碳排放超 400 吨。近年来，国际航运业逐步东移。在上海，国际航运产业场景不断丰富，国际航运资源集聚与配置能力逐步提升。对于航运中心而言，高效的枢纽服务功能是吸引“八方来客”的重要磁力。作为国际航运中心建设核心区，浦东积极链接长三角，进一步提升我国在全球物流领域的竞争力。

会上，苏州港至外高桥港绿色智慧示范航线宣告正式开通，一批高能级航运项目现场签约等，进一步凸显了浦东航运的独特优势，以改革激活力、以开放增动力，加快培育新质生产力。

我国航运业正加大数字化、智能化、绿色化转型。今年 1 月，上海首个批量内河纯电零碳集装箱船项目在浦东启动。近日，上海市发展和改革委员会、上海市交通委员会、上海市经济和信息化委员会联合印发了《上海市推动国际航运燃料绿色转型工作方案》，标志着上海在加快交通领域能源结构调整、推动国际航运燃料绿色转型方面迈出了重要一步。



记者了解到，此次在苏州港至外高桥港这条近 200 公里的内河航道上率先打造绿色智慧示范航线，未来 120TEU 批量标准集装箱电动船舶将穿梭在这条航线上，预计单船每个往返航次减少二氧化碳排放 6.37 吨，全年减少排放超 400 吨，沪苏两地航运、海事、港口等部门携手相关市场主体将共同推进电动船舶产业发展。

当前航运业正面临全球产业链供应链重构、绿色化数智化技术变革等新挑战、新机遇。浦东航运周邀请了一批院士，航运物流及造船专业专家，行业大咖，国内外港口、专业机构代表，带来业界最新观点和趋势分析。

据浦东新区航运办介绍，在首届航运周高端航运服务、绿色智慧航运等主题基础上，第二届航运周新增希腊国家日、舟山港口日、东方枢纽、低空经济、物流供应链、区块链应用、航运大模型、物流机器人等主题活动，促成航运与贸易、金融、科技多产业融合发展。

（来源：浦东发布 [https://mp.weixin.qq.com/s/hIq\\_NYRZK8ZN7m1XvH56IA](https://mp.weixin.qq.com/s/hIq_NYRZK8ZN7m1XvH56IA)）



## 第五届“新时代 大航海 强国梦”智能航运发展大会

12月4日，第五届“新时代 大航海 强国梦”智能航运发展大会在上海浦东召开，近300名嘉宾、代表齐聚一堂，围绕“向新而行 向高而攀 向快而谋”主题，交流前沿思想、洞察发展趋势，展示创新成果、集聚创新合力，共同开启智能航运发展新征程，共谋奋力加快建设交通强国新篇章。



交通运输部原副部长、中国科协决策咨询首席专家徐祖远作主旨演讲。交通运输部海事局副局长、一级巡视员徐春，交通运输部水运局二级巡视员翁笑冰，上海市浦东新区人民政府副区长徐欣出席会议并致辞。

中国航海学会常务副理事长、国际航行学会联合会主席张宝晨围绕《加速智能航运发展服务强国战略实施》作主题演讲。张宝晨详细分析了我国智能航运发展的总体现状、基本发展趋势和当前所处的发展阶段，阐述了我国加速发展智能航运对2035年基本建成交通强国的重要意义，围绕尽快提请全国人大常委会批准免除《海上交通安全法》等法律相关条款对智能航行船舶约束并授权国务院和交通运输部确定相关规制措施等提出了一系列加速我国智能航运发展的针对性对策建议。





中国航海学会常务副理事长、国际航行学会联合会主席张宝晨

上海海事大学副校长李志鹏、长江航道局副局长王致维、江苏长江汇科技有限公司董事长方保利、上海仲裁委员会副主任、上海国际航运中心发展促进会秘书长孙海华、交通运输部水运科学研究院学术委员会副主任、智能航运技术研究中心主任耿雄飞、上海船舶研究设计院创新中心资深数据分析师黄建涛、中远海运科技数字航运服务事业部副总经理张南杰分别发表了主题演讲。

在下午的专题演讲环节，中国船级社上海规范研究所教授级高工孙武、山东港口青岛港自动化码头信息部经理陈强等6位专家通过精彩的演讲，带来了关于智能航运发展的深刻见解和前沿动态。

在对话环节，来自智能船舶、智能港口领域的专家学者与企业代表，就智能航运的发展现状、技术创新及未来趋势等进行了深入交流。

大会还发布了由中国航海学会推动的22项智能航运团体标准，由上海海事局引入人工智能技术开发的“上海港船载外贸集装箱危险货物人工智能风控平台”，并揭晓了2024年智能航运优秀论文，其中最佳论文3篇、优秀论文7篇。

本次大会由中国航海学会、上海组合港管理委员会办公室与中国交通报社共同主办，上海海事大学、上海仲裁委员会及江苏长江汇科技有限公司承办。

（来源：中国航海学会 <https://mp.weixin.qq.com/s/tx37BEWZFNGK6b0nztGCKw>）





## 2024 跨境物流法律交流会

2024年11月23日，由广东省律师协会现代物流法律专业委员会举办的2024跨境物流法律交流会（大湾区专场）以“涉外法治 前海先行”为主题，在深圳前海国际仲裁大厦成功举办，300多名实务界、法律界专业人士通过线下、线上的方式参加。



本次交流会以跨境物流企业合规管理为主线，从宏观和微观两个角度组织专业人士进行专题分享，规划科学，内容丰富，让与会实务界、律师界都受益匪浅。鹰仲现代物流仲裁院常务副院长、UCN中国首席代表蔡远游以《跨境物流企业合规体系建设概论》为主题进行开场发言，他总结性告诉企业合规管理的重要性，以及合规管理涉及的七大主要门类。其中，他重点分享了他主持起草发布的《进出口关务合规操作指南》，号召大家重视合规管理建设。



在交流会上半阶段，广东省律协现代物流委邓建华主任以《跨境电商物流企业（多式联运经营人）的法律责任》、丁龙委员（海运组组长）以《海上货物运输合同的订立与履行》、



林燕娴（铁路组组长）以《“一带一路”倡议下国际铁路运输法律要点》、王昊委员（公路组组长）以《国际公路运输相关公约解析》、翟东卫委员（航空组组长）以《国际航空运输相关公约》为题，分别进行专题发言、观点分享、合规辅导，获得了与会人员热烈掌声。在交流会下半阶段，邓建华主任再次上场，详细分享了《海上货物保险》相关问题、合同条款、合规管理建议。李信言律师、周锦律师、吴家伟律师、曹喆律师则分别以精彩的案例分析了国际海运、国际铁路、国际公路运输、国际航空货运等领域的法律法规、经营风险，并提醒企业注重合规管理，积极规避风险。根据主办方邀请，鹰仲现代物流仲裁院常务副院长蔡远游和深圳国际仲裁院海事仲裁中心副主任王好先后就多元纠纷解决机制、跨境物流争议解决机制创新，分别介绍了鹰仲现代物流仲裁院、深国仲海事仲裁中心的服务，一致推荐与会律师、企业负责人多了解、多采用仲裁法律制度服务商事活动。本次活动还安排了精彩的律企联动与谈对话环节，邀请郑明松（海盛威）、刘薛飞（敏斯达）、朱月（领航）等多名企业负责人和邓建华、周锦、翟东卫等执业律师进行对话，就行业共同关心的问题分享心得、思维碰撞。



全国物流行业商协会联席会议机制理事长、深圳市物流行业协会执行会长耿博（安迅物流集团），深圳国际仲裁院研究处处长樊奇娟，深圳市国际货运代理协会副会长欧阳海鹏（华展国际），香港物流商会常务副主席黄鹏（东捷运通），广东省国际货运代理协会秘书刘春玲，深圳市跨境电子商务协会物流与供应链分会付秘书长胡育韬，深圳市江西商会物流分会会长龙家新等嘉宾应邀参加，并致辞或作交流发言。邓建华主任（连越律师）表示，广东省律师协会现代物流专委会致力于团结从事现代物流相关领域律师，以律企联动的模式开展专业研究、行业调研，以前瞻的思维、专业知识积极服务现代物流产业的发展，为大湾区经济



社会发展保驾护航。他说，今后将扩大与周边省市律师协会互动，开展合作，以取得更大成果。



部分与会嘉宾与邓建华主任、翟东卫主任合影留念

(来源：鹰仲现代物流仲裁院 <https://mp.weixin.qq.com/s/JZH00bbyu-4ouW3Y1pRhtQ>)





## 2024 汽车物流东南亚会议在曼谷召开

2024 年 12 月 3 日，由中国物流与采购联合会汽车物流分会主办的 2024 汽车物流东南亚会议在泰国曼谷召开。中国驻泰国大使馆一等秘书杨青、二等秘书黄停云，泰国投资局投资促进官员 Yordkamon Suthirapojn(Ms.)，泰国采购与供应链管理协会会长 Akanit Smitabindu，中物联分会轮值会长、长久物流董事长薄世久，北京物流与供应链管理协会会长林有来，中国物流与采购联合会会长助理马增荣出席会议。本次会议共有来自国内与东南亚地区的汽车主机厂、零部件供应商、汽车物流等 80 多家企业的 170 多名代表参与一同探讨东南亚汽车物流的现状与发展趋势。



中国物流与采购联合会会长助理 马增荣在致辞中总结了中国汽车产业在东南亚的卓越表现和未来发展前景。他指出，2023 年，中国汽车已成为全球第一大汽车出口国，出口量达到 485 万辆，同比增长 23.8%。预计 2024 年出口量将增至 580 万辆。这一成绩不仅巩固了中国在全球汽车制造大国的地位，也为中国汽车产业开辟了更加广阔的国际市场。马增荣认为，东南亚作为中国汽车产业的重要市场，凭借庞大的人口和坚实的产业基础，成为中国汽车产业出海的重要目的地。泰国、印尼、马来西亚等国家吸引了众多中国车企投资建厂。为了进一步推动中国汽车产品的国际化，他提出三个重要目标：一是搭建政府与企业的交流平台，帮助企业应对政策性和市场性挑战，提升国际竞争力。二是促进中国与东南亚地区汽车物流企业的深入合作与交流，实现本地化和共同发展。三是通过数字化与绿色化技术支持，推动中国汽车企业在东南亚实现供应链优化与转型升级。马增荣强调，通过此次会议，中物



联汽车物流分会希望为中国汽车产业走向国际市场提供更多支持，推动中泰及东南亚地区的全方位合作，促进更多领域的共同发展。



中国驻泰国大使馆一等秘书 杨青杨青在致辞中表示，中泰两国山水相连、血缘相亲，长期保持着深厚的经贸合作与友好关系。习近平主席与泰国总理佩通坦近日就推进中泰命运共同体建设达成重要共识。在两国领导人战略引领下，中泰的经贸合作互利互惠，造福两国人民。中国已连续11年成为泰国最大贸易伙伴，并持续两年成为最大投资来源国。杨青强调，泰国作为东南亚的汽车制造和出口中心，具备完善的产业基础和物流体系，为中国汽车企业特别是新能源汽车领域提供了良好的发展平台。近年来，中国政府积极推动高水平对外开放，支持中国企业在泰国扎根本地，提升本地化水平。值此中泰建交50周年之际，我们期待中泰两国在汽车物流领域的专业人士充分交流、开拓商机，推动互利合作。使馆愿为中泰经贸合作提供桥梁和纽带作用，助力两国经贸关系进一步发展。





泰国投资局投资促进官员 Yordkamon Suthirapojn (Ms.) Yordkamon 在主题演讲中表示，泰国 BOI 积极推动电动汽车产业发展，旨在升级传统产业、发展新兴产业，并加强供应链建设。通过提供多种投资促进措施，如免费采购服务、定制化商业匹配等，并设立“一站式投资服务中心”，提高了投资效率。同时，鼓励各类电动汽车及零部件生产，特别是电池技术的投资与发展，并给予税收优惠。截至 2024 年 10 月，电动汽车产业投资总额已达 817.26 亿泰铢。政府还计划到 2030 年安装大量充电器和电池更换站，提供税收优惠和现金补贴，刺激消费。BOI 在中国设有多处办事处，促进中泰电动汽车产业合作，旨在打造电动汽车产业链，提升国际竞争力。



泰国采购与供应链管理协会会长 Akanit Smitabindu Akanit 在主题演讲中，介绍了泰中汽车物流合作伙伴关系及泰国汽车物流独特优势。他主要分享了泰中两国悠久的合作历史，以



及泰国在汽车物流领域的独特优势，包括战略位置、政府政策激励、成熟的供应链体系、强大的生产能力、高效的物流网络、成本效益优势等。同时，他还指出了泰中未来合作的机会，特别是在新能源汽车生产、供应链和零部件生产、绿色技术研发和创新等方面的合作潜力，这些优势为泰中在汽车物流领域的深入合作提供了坚实的基础。主题演讲环节，美设国际物流集团董事长助理、美设领荟 CEO 张伟松以《汽车供应链东南亚全球本地化战略》为主题进行演讲，冠亚国际物流有限公司汽车物流事业部总经理李新宇以《汽车物流全链路一体化解决方案》为主题进行演讲，长安汽车物流中心国际物流经理李明燕以《主机厂泰国布局策略与物流需求》为主题进行演讲，安吉日邮物流（泰国）有限公司董事长朱宇以《泰国汽车工业发展史及一体化汽车物流解决方案》为主题进行演讲，北京长久物流股份有限公司国际事业部总经理王继春以《助力中国主机厂出海，长久物流国际布局探索与思考》为主题进行演讲，博翼国际副总经理金春龙以《智慧物流出海及协同创新》为主题进行演讲，上汽通用五菱汽车股份有限公司海外事业与工程中心东南亚办事处总经理张大伟以《上汽通用五菱东盟战略》为主题进行演讲，托普沃德控股集团中国车出海供应链项目执行总监梅桂霖以《聚焦海外，打造中国车出海供应链综合平台》为主题进行演讲，顺丰供应链海外战略业务拓展总监张扬以《中国经验和本地布局：顺丰汽车出海的创新方案》为主题进行演讲，博世马来西亚亚太物流仓储服务总监 Cervania Celeste 以《探索东盟供应链格局：挑战与机遇》为主题进行演讲，深圳市海柔创新科技有限公司汽车行业线业务拓展总经理霍洪江以《海柔创新助力汽车行业仓储转型升级》为主题进行演讲。

互动讨论环节，上汽正大汽车物流总监肖俊，长城泰国政府公关副总裁 Khanchit Chaisupho，长安汽车物流中心国际物流经理李明燕，上汽通用五菱汽车海外事业与工程中心东南亚办事处总经理张大伟，博世马来西亚亚太物流仓储服务总监 Cervania Celeste，双钱轮胎泰国总经理徐张宇，继峰座椅（泰国）总经理王书洪，赛轮集团泰国销售总经理张天宇，以中国汽车出口东南亚的机遇与挑战为主题，围绕着中国汽车在东南亚的现状与发展趋势，海外本土化布局，汽车零部件供应商配合中国汽车服务东南亚市场，物流供应链的服务与保障能力，国际物流人才培养以及国际海运对中国汽车的发展带来的影响等问题进行了探讨和交流。



会议同期，长久物流总裁闫超与 CAEC 集团执行董事王丽婉共同签署合作协议，马增荣出席并见证签约仪式。本次会议得到了冠亚国际、美设国际、托普沃德等企业的支持。

(来源:中国物流与采购联合会 <https://mp.weixin.qq.com/s/pWj9OcB-QcBWp1m1ydmliQ>)



## 典型案例

- 东莞市丰某海运有限公司诉东营市鑫某物流有限责任公司海难救助纠纷案







## 东莞市丰某海运有限公司诉东营市鑫某物流有限责任公司海难救助纠纷案

最高人民法院指导性案例 231 号

**关键词：**海难救助 救助款项 同一船舶所有人

### 裁判要点

同一船舶所有人的船舶之间进行海难救助，参与救助的船舶应当被视为独立的救助方。在救助船舶不存在《中华人民共和国海商法》第一百八十七条规定的情形时，其依照海商法第一百九十一条的规定获得的救助款项，不因与其属同一船舶所有人的遇险船舶的过失而被取消或者减少。

### 基本案情

2016 年 1 月 1 日，东营市鑫某物流有限责任公司（以下简称东营鑫某物流公司）与山东万某集团东营港航有限公司签订仓储协议，东营鑫某物流公司租用山东万某集团东营港航有限公司罐号为 V-6105 和 V-6106 的两座油罐。

“某盛油 9”轮和“某盛油 16”轮的船舶所有人均为东莞市丰某海运有限公司（以下简称东莞丰某海运公司）。2017 年 1 月 10 日，“某盛油 16”轮从山东万某集团东营港航有限公司罐号为 V-6106 的油罐中装载汽油 6500 吨。2017 年 1 月 16 日，停靠在东营港南港池 16# 泊位的“某盛油 16”轮在进行汽油装货作业过程中，由于“某盛油 16”轮机舱和泵舱间的横隔壁存有缝隙及人员管理、操作等方面存在过失导致汽油泄漏进入泵舱、机舱，造成了危及人员、船舶和港口安全的重大险情。东营海事处执法人员在巡查中发现后向东营市海上搜救中心报告。当地政府成立了“某盛油 16”轮险情应急处置工作组。根据东营市海上搜救中心和险情应急处置工作组的安排和要求，包括东莞丰某海运公司在内的多家单位参与了抢险救助工作。2017 年 1 月 19 日，东莞丰某海运公司调派“某盛油 9”轮进港参加救助。1 月 22 日 19 点左右，“某盛油 16”轮船上装载汽油全部过驳至“某盛油 9”轮。2 月 7 日中午，“某盛油 16”轮泵舱、机舱经过清污、驱气、通风后，测氧测爆达到正常数值，险情解除。



东莞丰某海运公司向青岛海事法院提起诉讼，请求判令东营鑫某物流公司（装载汽油的所有人）支付海难救助报酬、相应利息，并承担诉讼费用。诉讼中，东营鑫某物流公司辩称：“某盛油 16”轮对案涉事故具有过失。“某盛油 16”轮、“某盛油 9”轮的船舶所有人均为东莞丰某海运公司。根据海商法第一百八十七条的规定，东莞丰某海运公司因自己的过失应当被取消或者减少救助报酬。

另，险情解除后，参与抢险救助工作的其他单位以东营鑫某物流公司与东莞丰某海运公司为被告就海难救助报酬向青岛海事法院提起诉讼。2020 年 11 月 19 日，东营鑫某物流公司与参与抢险救助的其他单位在青岛海事法院执行过程中达成执行和解协议，东营鑫某物流公司支付了海难救助报酬及相应利息。

### 裁判结果

青岛海事法院于 2019 年 9 月 26 日作出（2019）鲁 72 民初 137 号民事判决：驳回东莞市丰某海运有限公司的诉讼请求。一审宣判后，东莞市丰某海运有限公司不服，提起上诉。山东省高级人民法院于 2020 年 3 月 16 日作出（2020）鲁民终 14 号民事判决：一、撤销青岛海事法院（2019）鲁 72 民初 137 号民事判决；二、东营市鑫某物流有限责任公司自本判决生效之日起十日内向东莞市丰某海运有限公司支付海难救助报酬人民币 1290384 元及相应利息；三、驳回东莞市丰某海运有限公司的其他诉讼请求。二审宣判后，东营市鑫某物流有限责任公司申请再审。最高人民法院于 2020 年 11 月 23 日作出（2020）最高法民申 4813 号民事裁定：驳回东营市鑫某物流有限责任公司的再审申请。

### 裁判理由

为鼓励同一船舶所有人的船舶参与海难救助，避免不公平地剥夺参与救助船员应得的救助款项，以及公平保护各船舶保险人的利益，海商法第一百九十一条规定：“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。”该条规定了同一民事主体所有的船舶之间的救助同样可以产生救助款项请求权。海商法第一百八十七条规定：“由于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。”该条规定了海难救助中救助款项的取消或者减少的情形。

根据我国诉讼制度，不得以船舶的名义提起诉讼。但是，在确定救助报酬的问题上，可以把救助船舶作为一个独立的单位。当引发救助的事故是因遇险船舶的驾驶、管货不当所致，



与遇险船舶属同一所有人的救助船舶的救助款项请求权不当受到影响。不能仅因两船属同一所有人，而混同两船在救助关系中的过失与责任。遇险船舶在驾驶、管货过程中存在过失并导致海难事故发生的，不应当视为救助船舶的过失。海商法第一百八十七条规定中的“救助方”应当被理解为救助船舶，而不是救助船舶的所有人。只要救助船舶不存在海商法第一百八十七条规定情形的，其获得的救助款项就不应当被取消或者减少。

本案中，虽然“某盛油 16”轮与“某盛油 9”轮属于同一船舶所有人，但“某盛油 9”轮作为救助船舶，对于案涉海难事故的发生并无过失，东营鑫某物流公司亦未举证证明该轮在救助作业过程中存在欺诈或者其他不诚实行为，故“某盛油 9”轮的救助报酬不因“某盛油 16”轮在海难事故中的过失而被取消或者减

### 关联索引

《中华人民共和国海商法》第 187 条、第 191 条

法院：最高人民法院指导性案例 231 号

（来源：中华人民共和国最高人民法院网 <https://www.court.gov.cn/shenpan/xiangqing/448611.html>）



特别鸣谢：上海市律师协会现代物流专业委员会

现代物流专业委员会主任：狄朝平律师

副主任：陈喜燕、朱丹、单文亮

