

上海市律师协会  
现代物流业务研究委员会  
法讯

2023 年 1 月 总第 90 期

本期责任编辑：

上海市汇盛律师事务所 胡小俐律师

©上海市律师协会现代物流业务研究委员会

## 目 录

一、法规政策 .....	1
五部门就涉疫刑事案件办理联合出台新指导意见.....	1
最高人民法院发布《关于涉外民商事案件管辖若干问题的规定》 .....	2
最高法民四庭负责人就《最高人民法院关于涉外民商事案件管辖若干问题的规定》答记者问.....	4
二、热点关注 .....	9
解读新一轮《上海市交通发展白皮书》——访上海市交通委员会党组书记、主任于福林.....	9
深圳港 2022 年集装箱吞吐量超 3000 万标箱 产业端物流端联动融合协调发展.....	25
三、行业动态 .....	27
2022 年 12 月物流业景气指数显示：疫情防控迎峰转段 指数降幅有所收窄 .....	27
交通运输安全应急标准体系发布 .....	30
2022 年全国民航货邮运输量恢复至 2019 年的八成 .....	32
四、典型案例 .....	37
公报案例   世嘉有限公司诉中国大地财产保险股份有限公司等 海上保险合同纠纷案.....	37

# 一、法规政策

## 五部门就涉疫刑事案件办理联合出台新指导意见

来源：最高人民法院 发布时间：2023-01-07

2023 年 1 月 7 日，最高人民法院、最高人民检察院、公安部、司法部、海关总署联合出台《关于适应新阶段疫情防控政策调整依法妥善处理相关刑事案件的通知》，就人民法院、人民检察院、公安机关、司法行政机关、海关贯彻落实习近平总书记关于依法依规维护防疫秩序的重要指示精神，坚持严格依法办案，全面准确贯彻宽严相济刑事政策提出要求。

《通知》指出，新型冠状病毒感染疫情发生以来，各级人民法院、人民检察院、公安机关、司法行政机关、海关深入学习贯彻习近平总书记关于依法防控疫情的系列重要指示精神，始终坚持立足执法司法职能，准确适用法律规定，正确把握政策标准，依法惩治妨害疫情防控秩序的各类违法犯罪，为维护疫情防控秩序提供了有力法治保障。随着疫情防控面临新形势新任务，防控工作进入新阶段，综合考虑妨害疫情防控行为的社会危害性等因素，需要对相关法律适用作出及时调整，准确贯彻宽严相济刑事政策，依法妥善处理相关刑事案件。

《通知》要求，各机关要坚决贯彻落实习近平总书记关于依法依规维护防疫秩序，切实维护社会大局稳定的重要指示精神，深刻领会疫情防控新形势新任务新要求，准确把握法律适用，及时调整工作重点，严格依法办案。

《通知》明确，自 2023 年 1 月 8 日对新型冠状病毒感染实施“乙类乙管”、不再纳入检疫传染病管理之日起，对违反新型冠状病毒感染疫情预防、控制措施和国境卫生检疫规定的行为，不再以刑法第三百三十条妨害传染病防治罪、第三百三十二条妨害国境卫生检疫罪定罪处罚。目前正在办理的相关案件，依照我国刑法、刑事诉讼法相关规定，及时妥善处理。犯罪嫌疑人、被告人处于被羁押状态的，各办案机关应当依法及时解除羁押强制措施；涉案财物被查封、扣押、冻结的，应当依法及时解除。

《通知》强调，要全面准确贯彻宽严相济刑事政策。对侵犯医务人员人身安全、扰乱正常医疗秩序和严重妨害养老机构、社会福利机构等重点机构防控秩序，对涉疫药品、检测试剂等制假售假、走私贩私、哄抬物价等危害严重、性质恶劣等犯罪行为，依法从严惩治，坚决维护国家安全和社会稳定。对涉疫轻微刑事案件，重在疏导和化解矛盾，统筹落实少捕慎诉慎押刑事司法政策，把注重溯源治理、恢复社会秩序、促进社会和谐稳定融入司法办案。

## 最高人民法院发布《关于涉外民商事案件管辖若干问题的规定》

来源：最高人民法院 发布时间：2022-11-15

11 月 15 日，最高人民法院发布《最高人民法院关于涉外民商事案件管辖若干问题的规定》，自 2023 年 1 月 1 日起施行。

《最高人民法院关于涉外民商事案件管辖若干问题的规定》已于 2022 年 8 月 16 日由最高人民法院审判委员会第 1872 次会议通过，现予公布，自 2023 年 1 月 1 日起施行。

最高人民法院

2022 年 11 月 14 日

法释〔2022〕18 号

最高人民法院

关于涉外民商事案件管辖若干问题的规定

（2022 年 8 月 16 日最高人民法院审判委员会第 1872 次会议通过，自 2023 年 1 月 1 日起施行）

为依法保护中外当事人合法权益，便利当事人诉讼，进一步提升涉外民商事审判质效，根据《中华人民共和国民事诉讼法》的规定，结合审判实践，制定本规定。

**第一条** 基层人民法院管辖第一审涉外民商事案件，法律、司法解释另有规定的除外。

**第二条** 中级人民法院管辖下列第一审涉外民商事案件：

（一）争议标的额大的涉外民商事案件。

北京、天津、上海、江苏、浙江、福建、山东、广东、重庆辖区中级人民法院，管辖诉讼标的额人民币 4000 万元以上（包含本数）的涉外民商事案件；

河北、山西、内蒙古、辽宁、吉林、黑龙江、安徽、江西、河南、湖北、湖南、广西、海南、四川、贵州、云南、西藏、陕西、甘肃、青海、宁夏、新疆辖区中级人民法院，解放军各战区、总直属军事法院，新疆维吾尔自治区高级人民法院生产建设兵团分院所辖各中级人民法院，管辖诉讼标的额人民币 2000 万元以上（包含本数）的涉外民商事案件。

（二）案情复杂或者一方当事人人数众多的涉外民商事案件。

（三）其他在本辖区有重大影响的涉外民商事案件。

法律、司法解释对中级人民法院管辖第一审涉外民商事案件另有规定的，依照相关规定办理。

**第三条** 高级人民法院管辖诉讼标的额人民币 50 亿元以上（包含本数）或者其他在本辖区有重大影响的第一审涉外民商事案件。

**第四条** 高级人民法院根据本辖区的实际情况，认为确有必要的，经报最高人民法院批准，可以指定一个或数个基层人民法院、中级人民法院分别对本规定第一条、第二条规定的第一审涉外民商事案件实行跨区域集中管辖。

依据前款规定实行跨区域集中管辖的，高级人民法院应及时向社会公布该基层人民法院、中级人民法院相应的管辖区域。

**第五条** 涉外民商事案件由专门的审判庭或合议庭审理。

**第六条** 涉外海事海商纠纷案件、涉外知识产权纠纷案件、涉外生态环境损害赔偿纠纷案件以及涉外环境民事公益诉讼案件，不适用本规定。

**第七条** 涉及香港、澳门特别行政区和台湾地区的民商事案件参照适用本规定。

**第八条** 本规定自 2023 年 1 月 1 日起施行。本规定施行后受理的案件适用本规定。

**第九条** 本院以前发布的司法解释与本规定不一致的，以本规定为准。

## 最高法民四庭负责人就《最高人民法院关于涉外民商事案件管辖若干问题的规定》答记者问

来源：人民法院新闻传媒总社 发布时间：2022-11-15

11 月 15 日，最高人民法院发布《最高人民法院关于涉外民商事案件管辖若干问题的规定》（以下简称《规定》），自 2023 年 1 月 1 日起施行。为更好地理解和适用《规定》，最高人民法院民四庭负责人接受了记者采访。

**一、关于涉外民商事案件管辖，最高人民法院自 2002 年以来陆续发布过相关司法解释和通知，此次再次就涉外民商事案件管辖制定司法解释，能否简要介绍一下相关背景、起草经过和重要意义？**

党的二十大提出，要加强涉外领域立法，统筹推进国内法治和涉外法治，以良法促进发展、保障法治。涉外民商事案件管辖制度是涉外程序法治的重要组成部分，对于平等保护中外当事人合法权益，便利当事人诉讼，进一步提升涉外民商事审判质效具有重大意义。

早在 2002 年 2 月，为应对我国加入世界贸易组织后涉外民商事审判面临的形势任务，我院出台《最高人民法院关于涉外民商事案件诉讼管辖若干问题的规定》（法释〔2002〕5 号文），以司法解释的形式对涉外民商事案件的管辖权作出调整，将以往分散由各基层人民法院、中级人民法院管辖的涉外民商事案件集中由少数收案较多、审判力量较强的基层人民法院和中级人民法院管辖。随着涉外民商事审判的实际需求，我院又于 2004 年出台《关于加强涉外民商事案件诉讼管辖工作的通知》（法〔2004〕265 号文）、于 2017 年出台《关于明确第一审涉外民商事案件级别管辖标准以及归口办理有关问题的通知》（法〔2017〕359 号文），适时调整涉外民商事案件集中管辖机制。涉外民商事案件集中管辖机制实施二十余年来，形成了以“特定管辖法院、专门审判机构、专业审判人员”为特征的涉外民商事审判格局，培养造就了一支高素质、专业化的涉外法官队伍，涉外民商事案件的审判质量明显提高。

党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央坚定不移推进高水平对外开放，形成全方位、多层次、宽领域的全面开放新格局。随着我国开放型经济的深入发展、高质量共建“一带一路”的深入推进以及自由贸易试验区和海南自由贸易港的深化建设，涉外民商事案件数量明



显上升，案件类型和分布区域发生较大变化，现有的涉外民商事案件集中管辖机制已经难以完全满足新形势新任务的需要，具体表现为：

首先，中外当事人对高效便利解决涉外民商事纠纷的新期待迫切要求改革现有管辖机制。法释〔2002〕5 号文为确保涉外民商事审判质量，仅确定由极少数基层人民法院和少量中级人民法院集中管辖第一审涉外民商事案件，存在不够高效便民的情况，也不利于涉外民商事案件审判质效的持续提升。过往 20 余年间，尽管最高人民法院应相关高级人民法院的请示，以复函方式陆续下放了一部分地区涉外民商事案件的集中管辖权，但由于各地经济发展状况不一，出现部分地区所有中级人民法院均有涉外集中管辖权、部分地区仍仅有少量中级人民法院具有涉外集中管辖权的现象，难以满足中外当事人日益增长的司法需求。

其次，涉外民商事案件集中管辖司法实践出现的普遍性问题迫切要求改革现有管辖机制。从调研情况看，法释〔2002〕5 号文实施以来，一直存在对集中管辖的案件范围认识不一致、不清晰的普遍性问题。由于涉外合同纠纷、涉外侵权纠纷案件的外延十分宽泛，较多法院对涉外民间借贷纠纷、涉外人身损害赔偿纠纷是否属于集中管辖范围认识不一。较多法院反映，对于案件事实和法律适用较为简单、影响不大的涉外合同纠纷、涉外侵权纠纷案件实行集中管辖，不方便当事人诉讼，也不利于涉外审判资源的科学配置。此外，法释〔2002〕5 号文规定集中管辖机制不适用于“边境贸易纠纷案件”和“涉外房地产案件”，但该两类案件均非独立的案由，司法实践对其范围的认识也不尽统一。各地法院实施涉外民商事案件集中管辖尺度不统一的问题，亟待加以解决。

其三，当前四级法院审级职能定位改革迫切要求改革现有管辖机制。完善审级制度是党的十八届四中全会确定的重要改革举措方向。2021 年 5 月，中央全面深化改革委员会审议通过《关于完善四级法院审级职能定位改革的方案》，明确了这项改革的目标和内容。最高人民法院自 2021 年 9 月开启四级法院审级职能定位改革之路以来，出台一系列改革举措，通过调整四级法院案件结构，构建梯次过滤、层级相适的案件分布格局，第一审民商事案件进一步下沉至基层人民法院。2019 年，我院发布《最高人民法院关于调整高级人民法院和中级人民法院管辖第一审民事案件标准的通知》（法发〔2019〕14 号），规定了中级人民法院管辖第一审民事案件的诉讼标的额上限原则上为 50 亿元，该通知适用于涉外民商事案件。2021 年 9 月 17 日，我院发布《最高人民法院关于调整中级人民法院管辖第一审民事案件标准的通知》（法发〔2021〕27 号），统一规定了中级人民法院管辖第一审非涉外民商事案件的下限标准。如继续实施法释

〔2002〕5 号文规定的涉外集中管辖制度，将形成纯国内民商事案件基本集中在基层人民法院，而小标的或者影响不大的涉外民商事案件却由中级人民法院管辖的情况，这不符合四级法院审级职能定位改革的大方向，也不利于涉外民商事审判资源的优化配置。

其四，中级、基层人民法院涉外审判队伍的长足发展为改革现有管辖机制奠定了坚实基础。党的十八大以来，各级法院深化司法体制综合配套改革，全面落实司法责任制，尤其是实施法官官员额制改革后，具有涉外审判知识储备和审判能力的法官数量有了较大的提升。随着涉外审判精品战略的不断深化，各中级、基层人民法院审判队伍素质不断提高，已经完全能够胜任涉外民商事审判工作，为改革现有涉外集中管辖机制提供了坚实基础和队伍保障。我们认为，改革涉外集中管辖的时机已经完全成熟，并有利于提升涉外司法质效，更好服务保障高水平对外开放。

最高人民法院民四庭启动本司法解释的起草工作，坚持法治统一、坚持问题导向、坚持务实高效，着力化解制约涉外民商事审判质效的难题，在深入调研、广泛征求意见的基础上，提出了废止法释〔2002〕5 号文、重新制定涉外管辖司法解释的建议。

党的二十大提出，要依法保护外商投资权益，营造市场化、法治化、国际化一流营商环境。推动共建“一带一路”高质量发展。《规定》的出台是贯彻落实党的二十大精神的具体举措。

《规定》出台后，将进一步优化涉外民商事案件管辖机制、便利中外当事人诉讼、维护中外当事人的合法权益、提升涉外民商事案件审判质效，实现涉外民商事审判“调结构”、“定职能”的作用，推动基层人民法院重在准确查明事实、实质化解纠纷；中级人民法院重在二审有效终审、精准定分止争；高级人民法院重在再审依法纠错、统一裁判尺度；最高人民法院监督指导全国涉外审判工作，确保法律正确统一适用。

## 二、《规定》第一条、第二条明确了基层人民法院和中级人民法院管辖第一审民商事案件的相关规则，有哪些要点需要理解和把握？

第一，关于基层人民法院的第一审涉外民商事案件管辖权。民事诉讼法第十八条规定，基层人民法院管辖第一审民事案件。民事诉讼法第十九条第一项规定，中级人民法院管辖第一审重大涉外案件和在本辖区有重大影响的案件。因此，非重大的第一审涉外民商事案件原则上均应由基层人民法院管辖。法释〔2002〕5 号文制定之初较好地解决了我国“入世”时涉外审判力量不足的掣肘，但存在和民事诉讼法规定相冲突的问题。因此，《规定》第一条以民事诉讼法第十八条和第十九条为依据，明确第一审涉外民商事案件原则上由基层人民法院管辖，此规



定符合民事诉讼法的原意，符合社会经济发展的实际，也顺应四级法院审级职能定位改革的要求。应注意的是，如果法律、司法解释对第一审涉外民商事案件管辖权另有规定的，则适用特别规定。例如，《最高人民法院关于设立国际商事法庭若干问题的规定》对最高人民法院国际商事法庭受理第一审涉外商事案件有专门的规定，该类案件的管辖则应依据该规定。

第二，关于中级人民法院的第一审涉外民商事案件管辖权。《规定》第二条将第一审涉外民商事案件管辖权下放至所有中级人民法院，同时明确中级人民法院管辖第一审涉外民商事案件的级别管辖标准。民事诉讼法第十九条第一项规定重大涉外案件由中级人民法院管辖，民事诉讼法司法解释第一条进一步明确，重大涉外案件是指争议标的额大、案情复杂，或者一方当事人人数众多等具有重大影响的案件。《规定》第二条第一款第二项和第三项与民事诉讼法司法解释第一条的规定保持一致，第二条第一款第一项则从标的额角度界定了“争议标的额大”的标准。《规定》第三款是但书条款，即现行法律和司法解释规定其他相关案件应由中级人民法院管辖的，则依照规定由中级人民法院管辖，主要是指民事诉讼法、《最高人民法院关于审理仲裁司法审查案件若干问题的规定》等规定的由中级人民法院管辖的申请承认和执行外国法院判决案件、仲裁司法审查案件以及其他依法应由中级人民法院管辖的案件等情形。

《规定》根据不同区域确定不同标的额的管辖标准，主要考虑是各地外向型经济发展存在巨大差异，中级人民法院涉外民商事案件收案数量相应存在明显差异的实际情况。如果标的额采取“一刀切”模式，标的额过低可能会出现部分中级人民法院一审涉外案件过多；过高则可能导致部分中级人民法院一审涉外民商事案件数量过少。基于均衡中级、基层人民法院涉外案件工作量、保障涉外案件裁判尺度统一、提升中西部法官涉外审判水平等多方面考虑，我们经广泛调研，多方听取意见，采取了分区域梯度划分标的额管辖标准的模式，第一档为人民币4000万元以上（包含本数），第二档为人民币2000万元以上（包含本数），加大第一审涉外民商事案件下沉力度，构建统一、稳定、可预期的涉外民商事案件管辖规则。

**三、本规定第四条规定，如确有必要，高级人民法院根据本辖区的实际情况，经报最高人民法院批准，可以指定一个或数个基层人民法院、中级人民法院对第一审涉外民商事案件实行跨区域集中管辖。对这一规定如何理解和把握？**

首先必须明确的是，本规定前三条与第四条是一般规定与特殊规定、原则规定与例外规定的关系。下沉第一审涉外民商事案件的管辖是《规定》确立的一个基本原则，第四条的内容并不能动摇这一原则。其次，因不同地区的实际情况不一，涉外案件数量分布、涉外审判力量配

备不均衡，允许高级人民法院根据实际情况、因地制宜，其认为确有必要并层报最高人民法院批准，可以在部分基层人民法院、少数中级人民法院仍然实施第一审涉外民商事案件跨区域集中管辖机制。

第一，关于基层人民法院实行跨区域集中管辖的特别规定。第一审涉外民商事案件管辖下沉后，在便利中外当事人、优化涉外审判资源配置的同时，可能产生案件质量参差不齐影响涉外司法公信力、涉外审判人案配比矛盾突出等问题。从前期深圳、珠海等地将区域内第一审涉外民商事案件集中到涉外审判力量较强的一家基层人民法院审理的情况看，已经取得了较好效果。为此，《规定》第四条第一款允许各高级人民法院报经最高人民法院批准，可以指定中级人民法院辖区内一个或数个基层人民法院管辖第一审涉外民商事案件。但需要强调的是，原则上每个中级人民法院辖区内应至少确定一个基层人民法院管辖涉外民商事案件，以免造成中外当事人诉讼不便。

第二，关于中级人民法院集中管辖第一审涉外民商事案件的。鉴于北京、天津、上海、重庆四个直辖市辖区内的各中级人民法院基本上集中在一个城市，故《规定》第四条第一款允许直辖市的高级人民法院报经最高人民法院批准，可以指定辖区内特定的一个或数个中级人民法院集中管辖第一审涉外民商事案件。此外，我院前期批准在苏州、北京、成都、厦门、长春、泉州、无锡、南宁等地中级人民法院设立了国际商事法庭，集中管辖第一审涉外民商事案件，其可以继续实行集中管辖机制，无需再履行向最高人民法院报批的手续。

#### 四、此前已经报批过的具有涉外管辖权的中级人民法院和基层人民法院，本规定生效后如何处理？

《规定》出台前，以集中管辖为原则，管辖权下沉为例外；《规定》出台后，是以管辖权下沉为原则，集中管辖为例外。这是理解如何处理前期报批问题和后续可能的报批问题的重要出发点。首先，《规定》生效后，所有的中级、基层人民法院都具有了相应的第一审涉外民商事案件的管辖权。因此，尚未取得涉外管辖权的中级人民法院和基层人民法院在《规定》生效后，自动获得了对这类案件的管辖权，无需通过专门程序再撤销已经发布的批文。

其次，《规定》第四条涉及的层报制度是放开涉外管辖权背景下，将跨区域集中管辖作为例外情形，由高级人民法院根据实际情况、因地制宜决定是否呈报最高人民法院批准。因此，如果高级人民法院拟在部分基层人民法院和中级人民法院仍实行跨区域集中管辖，应当重新履

行报批手续。由于地方国际商事法庭所在的中级人民法院所实施的集中管辖范围已经报最高人民法院批准，其无需再履行报批手续。

## 二、热点关注

### 解读新一轮《上海市交通发展白皮书》——访上海市交通委员会党组书记、主任于福林

来源：交通运输部网站 发布时间：2022-12-02

简介：新一轮《上海市交通发展白皮书》今年 10 月正式发布，该文件将指导未来十年上海交通发展，是推进上海交通工作的“行动指南”，也是促进交通领域社会共治的“倡议书”。本期访谈，我们邀请到上海市交通委员会党组书记、主任于福林同志来为大家介绍和解读新一轮《上海市交通发展白皮书》，并为网友解答与上海交通发展相关的问题。

【主持人】2022-12-02 09:30

各位网友大家好，欢迎关注交通运输部政府网站在线访谈栏目。新一轮《上海市交通发展白皮书》今年 10 月正式发布，该文件将指导未来十年上海交通发展，是推进上海交通工作的“行动指南”，也是促进交通领域社会共治的“倡议书”。本期访谈，我们邀请到上海市交通委员会党组书记、主任于福林同志来为大家介绍和解读新一轮《上海市交通发展白皮书》，并为网友解答与上海交通发展相关的问题。于主任您好！

【于福林】2022-12-02 09:31

主持人你好！网友们好！

【主持人】2022-12-02 09:32

于主任，首先请您给大家介绍一下，是基于什么背景要开展新一轮白皮书的编制呢？

【于福林】2022-12-02 09:33

《上海市交通发展白皮书》是未来 10 年上海交通发展的指导性文件，是推进上海交通工作的“行动指南”，也是促进交通领域社会共治的“倡议书”。上海历届市委、市政府高度重视，分别于 2002、2013 年颁布了两轮白皮书，对凝聚交通发展共识、提升交通服务水平起到了重要作用。

站在新的历史起点上，新形势新任务对上海交通发展提出了新要求。当前，百年变局和世纪疫情交织叠加，我国以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局正在加速构建，上海建设具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市也进入关键时期。在这样的大背景下，交通作为经济社会发展的“先行官”，就必须在行动上冲锋在前、能力上适度超前、发展上率先突破、作用上先行引领，以此来更好支撑上海城市发展。为此，本市启动了新一轮白皮书编制工作，相关委办局、在沪交通相关企业、科研院所、广大市民共同参与，历时 3 年编制完成，形成了新一轮《上海市交通发展白皮书》。

【主持人】2022-12-02 09:35

于主任，刚才您提到前两轮白皮书对交通发展发挥了重要作用，请问上一轮白皮书发布以来，上海交通主要取得了哪些成就？

【于福林】2022-12-02 09:36

党的十八大以来，上海交通以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，牢牢把握交通“先行官”定位，在市委市政府的坚强领导下，以落实国家战略为牵引，以城市发展和市民需求为导向，抢抓科技发展新机遇，持续提升和完善“枢纽型、功能性、网络化”一体化综合交通体系。当前，上海国际大都市一体化交通基本建成，2013 版白皮书提出的“安全、畅达、高效、绿色、文明”五大目标基本实现。主要表现在：

**一是上海国际航运中心基本建成。**2020 年起，在新华·波罗的海国际航运中心发展指数中，上海连续 3 年排名全球第三。国际集装箱第一大枢纽港地位进一步巩固，2021 年上海港集装箱吞吐量达到 4703.3 万标准箱，连续 12 年蝉联世界第一，港口连通度排名连续 11 年位列全

球第一。2021 年，上海机场完成货邮吞吐量 436.6 万吨，在逆势中创历史新高。首届北外滩国际航运论坛成功举办。

**二是超大城市交通网络进一步完善。**上海坚持交通基础设施适度超前建设，多模式轨道交通建设齐头并进，沪苏通铁路建成通车，一批铁路、国省干道加快新建改建，城市轨道交通网络规模达到 831 公里，继续保持全球第一。道路网络更加注重结构优化与功能提升，北横通道西段等重大工程建成投运，一批省界断头路实现联通。

**三是形成了以公共交通为主体的多元高效的城市交通服务体系。**上海获首批“国家公交都市示范城市”称号，2021 年公共交通日均客运量达到 1399 万乘次。轨道交通年均增能 3% 以上，高峰时段最短行车间隔缩短至 1 分 50 秒。地面公交服务层次逐渐丰富，71 路、奉浦快线、松江有轨电车、临港 T1 线等多模式中运量公交开通运营，沪闵路等 12 条骨干公交通道建设完成，累计开设 30 条毗邻地区客运衔接线路，建成 500 公里公交专用道。稳妥实施小汽车拥有和使用管理，道路交通运行总体平稳有序。持续开展道路交通违法行为大整治，交通行为更加规范、文明。

**四是智慧绿色交通发展进一步加快。**新基建加快布局，全球规模最大、自动化程度最高的洋山深水港四期自动化码头投产，自动驾驶级别最高的轨道交通 14、15、18 号线建成投运，智能网联汽车测试道路里程位居全国首位。交通出行信息化水平持续提升，打造上海 MaaS 系统 1.0 版，中心城实现公交站点实时到站信息预报服务全覆盖，并逐步在郊区推广；“申程出行”“上海停车”APP 上线运行。绿色低碳交通向纵深推进，水水中转比例最高达 51.6%，累计推广新能源汽车 67.7 万辆，建成区公交车全部更换为新能源车辆，充电桩车桩比处于全国领先水平。

**五是交通综合管理水平不断提升。**上海持续优化综合交通行政体制，基本形成大交通管理格局。出台《上海市推进国际航运中心建设条例》《上海市铁路安全管理条例》等，交通法规体系更加健全。大力推进交通领域“放管服”改革。以民心工程和实事项目为，实施了出租汽车“一键叫车”、缓解“停车难”、人行天桥加装电梯等一批与市民生活密切相关的交通项目。

【主持人】2022-12-02 09:43

新一轮《上海市交通发展白皮书》的框架是怎样的？



【于福林】2022-12-02 09:44

新一轮《上海市交通发展白皮书》。总体框架可以概括为“1+3+6+12+46”，即 1 个总体目标、3 个战略取向、6 个理念变革、12 个板块 46 方面具体政策导向。

【主持人】2022-12-02 09:45

总体目标具体是指什么？

【于福林】2022-12-02 09:46

1 个总体目标是构筑“人本、高效、智慧、绿色、韧性”的国际大都市高质量一体化交通，为建设“人民满意、保障有力、世界领先”的交通强市奠定坚实基础。

“人本”，就是“以人为本”，要更加凸显交通为民的理念，让交通出行更加便利，出行选择更加丰富，中心城通勤时间控制在 45 分钟以内，极端通勤人口比例进一步降低；同时，全龄友好性显著提升，交通秩序和安全显著改善，道路交通事故万车死亡率持续压降。

“高效”，就是“以效为先”，要建成融入国家交通网络主骨架、支撑长三角区域交通一体化、与上海城市空间布局相协调、多种方式融合发展的综合交通体系，实现长三角主要城市 2 小时可达，上海大都市圈主要城市 1.5 小时可达。

“智慧”，就是“以智为擎”，让智慧成为交通高质量发展的重要引擎。未来，要基本建成“交通基础设施智能化、交通工具自动化、交通服务管家化、交通治理孪生化”的智慧交通体系，全面实现出行“一票制”、货运“一单制”、付费“一码通”。

“绿色”，就是“以绿为底”，绿色将成为交通发展的底色。未来，绿色出行体系更加健全，中心城绿色交通出行比例不低于 75%。货运结构更加优化。新能源、清洁能源应用比例显著提升，交通生态环境影响根本好转，NO<sub>x</sub> 污染物排放减少 30%，力争实现交通碳排放量（不含航空、水运）达到峰值，确保航空和水运碳排放量增长保持在合理区间。

“韧性”，就是“以韧为基”，要动态适应自然灾害、气候变化、公共卫生事件等外部扰动对交通系统的影响，打造更具弹性的基础设施和运输服务体系，应急处置和快速恢复能力显著提升，保障城市交通正常运行和国际国内物流供应链畅通。



【主持人】2022-12-02 09:49

刚才您还提到三个战略取向，这个具体是指哪些？

【于福林】2022-12-02 09:50

3 个战略取向是要围绕总体目标，做到“三个坚持”。未来十年，我们将坚持综合交通统筹融合发展，强化交通空间与生产、生活、生态空间统筹，强化区域交通一体化发展，强化交通与互联网、旅游等产业融合，强化多种交通方式融合发展。我们将坚持公共交通和慢行交通优先发展，在用地、投资、建设、路权、服务等方面，充分体现公共交通和慢行交通优先，综合施策降低小客车出行依赖，让绿色交通出行成为新时尚，让市民享受高品质交通服务。我们将坚持迭代升级引领高质量发展，强化科技赋能、绿色发展、安全发展，更加注重多元主体参与交通治理，以高效能治理推动交通高质量发展。

【主持人】2022-12-02 09:52

白皮书中提到，面对新的发展形势，上海交通在发展理念上实现 6 方面变革，其内涵是什么？

【于福林】2022-12-02 09:53

我们考虑，通过新一轮白皮书的编制和宣传，要推动交通人思维模式的创新，就是要从思维上、理念上主动变革、自我革新，适应新形势、新变化，指导我们下一阶段交通工作，这也是本轮白皮书的底层逻辑。主要是实现“六个更加注重”：更加注重交通与经济社会融合发展，更加注重区域及城乡交通一体化发展，更加注重交通服务品质与运行效率统筹发展，更加注重交通增量设施与存量设施协调发展，更加注重交通智慧绿色韧性发展，更加注重交通领域多元化社会共治。

【主持人】2022-12-02 09:54

12 个板块的政策导向主要从哪些方面考虑？

【于福林】2022-12-02 09:55

12 个板块的政策导向，是围绕“打造更高能级的现代化交通，更好支撑国家战略；打造更高品质的人民满意交通，更好服务经济民生；打造可持续的智慧绿色韧性交通，更好推动高质量发展”三个篇章，从提升国际航运中心影响力、推动长三角交通一体化发展、完善市域交通体系等 12 个板块共 46 方面，回答了未来十年推动交通更高质量发展的行动指南。一是提升上海国际航运中心影响力，增强双循环链接能力；二是推动长三角交通一体化发展，引领区域提升全球竞争力；三是完善市域交通体系，支撑空间拓展新格局；四是打造集约多元的客运服务体系，提升交通出行体验；五是打造动静平衡、运行高效的道路交通；六是打造全龄友好、活力四射的慢行交通；七是打造高效货运体系，助力畅通经济循环；八是强化规建管养一体化，保障设施健康服役；九是构建智慧交通发展体系，创造数字交通服务新体验；十是促进绿色交通发展，推动实现交通碳达峰碳中和；十一是打造平安交通，增强交通系统韧性；十二是优化交通治理体系，营造良好发展环境。

【主持人】2022-12-02 09:58

在新发展格局下，上海将努力打造国内大循环的中心节点、国内国际双循环的战略链接，这对上海国际航运中心建设提出哪些要求？

【于福林】2022-12-02 09:59

我们将打造上海国际航运中心“升级版”，增强双链接能力。未来，上海将构建长三角世界级港口群和机场群，推进港口和机场设施扩能提效和集疏运体系优化，保障港口设施能力满足年集装箱吞吐量 5500 万标准箱；上海机场设施能力满足年旅客吞吐量 1.8 亿人次、年货邮吞吐量 650 万吨的发展要求。航空枢纽打造世界级洲际转运中心，塑造货运新优势，建设浦东综合交通枢纽，支持主基地航司打造超级承运人。同时，全面增强上海海空枢纽的国际性和开放度，扩大北外滩国际航运论坛影响力。以此增强双循环链接的“硬支撑”并提升软实力。

【主持人】2022-12-02 10:01

落实长三角一体化战略，上海交通有哪些考虑？

【于福林】2022-12-02 10:02

我们将推动长三角交通一体化发展，强化上海在国家综合立体交通网络中的枢纽功能。最重要的是，共建“轨道上的长三角”，推动长三角区域交通一体化。未来，我们将推进长三角轨道交通设施与服务互联互通：一方面，打造多网融合的轨道交通。形成“五向十二线”干线铁路网，更好融入国家铁路网；推动沪杭城际等服务都市圈出行的城际铁路规划建设，引导中短途客流向城际铁路转移；加强市域铁路与长三角城际轨道交通衔接，提供现代化、同城化的出行服务。另一方面，打造多层次的铁路客运枢纽体系。完善铁路站功能布局，推进上海东站加快接入国家高铁网络，虹桥站优先保障面向全国和长三角主要城市的高铁接入，为更高速轨道系统接入预留条件。提升宝山区、松江南站等车站面向区域的直连直通水平。同时，利用新城枢纽锚固入沪干线铁路和城际铁路。最终实现近沪地区 1 小时、上海大都市圈 1.5 小时、长三角主要城市 2 小时可达。

【主持人】2022-12-02 10:04

于主任，您刚才谈到的上海国际航运中心建设和“轨道上的长三角”主要是对外交通发展的一些内容。当前现在上海正加快形成“中心辐射、两翼齐飞、新城发力、南北转型”的市域空间格局，但不同区域的交通发展水平和交通功能目标存在一定差异。对此总体是怎么考虑的？

【于福林】2022-12-02 10:05

本市发展空间格局正优化重塑，主城区、新城、新市镇、乡村等不同区域交通的需求与供给差异化更加突出，需要强化交通对空间布局调整的引导与支撑作用。未来，我们将因地制宜、差别化完善不同区域的交通体系，促进交通与城市融合发展。

【主持人】2022-12-02 10:05

主城区的交通未来将有哪些变化呢？

【于福林】2022-12-02 10:06

对于主城区，我们将持续提升交通承载力和时效性。轨道交通，将进一步加密北部、东部地区网络，推进主城区轨道交通站点 600 米范围内用地面积覆盖率超过 40%。高快速路，将进一步强化北部地区快速路网功能，优化提升外环功能。地面道路，将构建南北通道、东西通道

等骨干通道，增设和开放公共通道，完善“窄马路、密路网”的支路网。同时，健全主城片区综合交通体系，支撑“中心辐射”功能和要求。

【主持人】2022-12-02 10:07

“五大新城”是市民百姓关心的热点，请问五大新城的交通未来将有哪些变化呢？

【于福林】2022-12-02 10:07

对于新城，我们将打造相对独立的综合交通体系。对外交通方面，将加强新城对外交通枢纽规划建设，增强新城枢纽对外连通和高效换乘功能，支撑新城打造成为长三角综合性节点城市。新城内部交通方面，将适时建设新城内部快速路网，完善新城多层次公共交通交通体系，构建与轨道交通网络无缝衔接的新城中运量等骨干线公交网络，同时构建各具特色的慢行交通，为市民提供更宜居宜业的高品质绿色交通体系，最终实现“30、45、60”时空目标，支撑“新城发力”功能与要求。

【主持人】2022-12-02 10:08

除五大新城外，我们看到，白皮书对郊区、重点区域的交通发展都有相关表述，可否为我们介绍一下？

【于福林】2022-12-02 10:09

对于郊区，我们将持续完善新市镇和乡村交通体系。完善崇明城桥地区核心镇交通设施和服务，分别按中等城市、小城市标准完善中心镇和一般镇交通体。改善农村交通条件，服务乡村振兴，促进城乡交通融合发展。

对于重点区域，我们将持续完善综合交通体系。对临港新片区、虹桥商务区、长三角一体化示范区，将进一步加强与长三角重点城市联系，完善其内部交通体系。对宝山区将着力打造宝山站并引入沪渝蓉沿江高铁、沪通铁路二期，对金山区将推进沪乍杭铁路、市域铁路建设，以此增强二者对外联系、辐射的扇面，最终支撑“两翼齐飞、南北转型”格局发展。

另外，我们将进一步强化交通引导城市发展。强化交通枢纽的分级分类，创新公共交通引导发展（TOD）模式，通过综合开发与立体化设计促进站城一体、产城融合。突出交通改善与城市更新相互促进。

【主持人】2022-12-02 10:12

目前，上海道路交通供需矛盾和安全管理形势日益严峻。未来，上海将如何优化道路交通治理，保持道路交通运行和安全水平稳定可控？

【于福林】2022-12-02 10:13

当前，小客车持续进入家庭。至 2021 年底，本市注册号牌小客车近 420 万辆，长期在沪使用的外牌小客车约 145 万辆，总计约 565 万辆，较 2013 年增长约 93%，道路交通供需矛盾和安全管理形势日趋严峻。未来，为保持道路运行水平总体可控，提升道路交通安全水平，我们将持续推进道路交通“缓拥堵”，让车辆“行得畅”。我们将加大对重点拥堵区域、重点拥堵时段道路交通疏导和治理，强化施工期和重大活动交通组织保障。有序引导出行停车需求，坚持道路短时、限时停车，促进静态交通与动态交通相协调。以经济杠杆和碳减排控制为主要手段引导市民合理用车，降低对小客车出行的依赖，形成“平时少开车、高峰不开车”的绿色出行新风尚。同时，丰富“易的 PASS”系统功能，加强交通态势精准研判，建立数据驱动的城市交通拥堵治理新范式，依托科技手段提升治堵能力。多措并举持续提升道路通行效率，使快速路网高峰小时车速保持在 40 公里/小时左右。

【主持人】2022-12-02 10:15

交通大整治开展以来，上海道路交通秩序文明程度有了明显提升，未来，在道路交通秩序和安全水平方面，如何进一步改善提高？

【于福林】2022-12-02 10:16

我们在白皮书编制中，与公安交警部门紧密对接、多次沟通。改善道路交通秩序、让出行更安心、放心，是我们共同的目标。我们将持续加强事故多发路段治理，优化路网节点交通标志、标线设置。继续巩固交通大整治成效，加大机动车违法行为整治，持续营造机动车礼让行人氛围。加大对非机动车相关违法行为的执法力度，夯实使用电动自行车从事经营活动的企业、



个体使用者的安全主体责任，规范非机动车通行等行为。同时，完善跨部门协同监管机制、鼓励保险机构开发推广交通安全责任险种等。

【主持人】2022-12-02 10:18

交通出行是民生保障内容的重要方面。未来，上海城市交通发展将有哪些新举措，并将给市民出行带来哪些新体验？

【于福林】2022-12-02 10:19

交通是重要的民生，把人民城市重要理念贯彻落实到交通发展的各个方面一直是我们的工作目标。未来，上海交通将一如既往更好地服务经济和民生。我们将继续坚持公共交通优先发展战略，持续完善以轨道交通为主体、地面公交为基础、轮渡为特色、出租汽车为补充、共享出行为拓展的多层次一体化客运服务体系。

**轨道交通方面：**未来，多模式的轨道交通将进一步融合运营，市民出行将更可靠、更舒适、更便捷。通过新建轨道交通进一步提高站点覆盖率，使主城区内轨道交通站点 600 米范围的覆盖率超过 40%；通过对既有线路增能提效，使轨道交通的高峰拥挤得到有效缓解，把高峰时段车厢满载率控制在 90% 以内；通过强化轨道交通用地综合开发，使交通出行与商业、生活、文化设施深度融合，让市民“快出行”的同时，也可以享受“慢生活”。

**地面公交方面：**作为公共交通的基础，我们将更加注重线路优化，加快形成由骨干线、支线（区域线）、接驳线及多样化线路组成的多层次线网，来适应以轨道交通为主的出行模式。其中：对于骨干线，我们将强化公交路权和信号优先，尤其要在有条件的公交走廊上建设中运量系统，提供快速、可靠、准点的公交服务；对于区域线，我们将均衡网络密度，提供可达性高、覆盖面广的公交服务；对于接驳线我们将强化衔接功能，提供更加灵活的“最后一公里”交通服务。

除此之外，我们还要进一步推进轨道交通与地面公交“两网融合”，确保 80% 以上的轨道交通站点周边 50 米半径范围内有公交换乘。**水上客运方面：**服务将更具特色，把交通与文化旅游功能相结合，黄浦江、苏州河将成为内涵丰富、便捷舒适的“水上会客厅”。**出租汽车方面：**作为个性化客运方式，将坚持巡游出租汽车与网络预约出租汽车融合发展，继续对总量实施动



态调控。此外，汽车租赁、定制客运等一些互联网+交通出行，将为乘客提供灵活多样、规范有序的共享出行服务。另外，本轮白皮书还有一处值得大家关注，我们将慢行交通提升到优先发展的地位。将结合城市更新、15 分钟生活圈打造，全方位营造宜行宜骑、全龄友好、空间融合的慢行交通环境。慢行网络更通达、更连贯，秩序更规范、更文明，空间与生态、生活、人文等呼应融合。尤其是要依托新城水系、名园等资源禀赋，打造各具特色的高品质慢行网络。

以上各种交通方式将通过交通枢纽实现空间上的无缝衔接，通过 MaaS 系统实现全出行链信息的有效整合，让乘客享受“一票制”、“一码通”、可预约的交通服务新体验。同时，交通设施和服务将对老年人、残疾人、儿童等人群更加友好，实现交通服务的“一个都不能少”。

【主持人】2022-12-02 10:27

现在网上购物越来越火，货运物流、城市配送也与每个人的生活密切相关，请问白皮书对货运是怎样考虑的？

【于福林】2022-12-02 10:27

未来，上海港口集装箱吞吐量将持续高位运行，线上消费持续增长，我们不仅要为市民提供更加优质的城市配送服务，还要尽可能降低货运对居民生活环境的影响。

在提升城市配送服务水平方面，我们将继续完善智能终端布局，加强与物业、便利店等融合，打造“家门口的取货点”；并以商圈和生活圈为重点，规范设置临时停靠区域，方便配送车辆停靠。

在降低货运对城市环境的影响方面。将发挥各种运输方式的比较优势，引导公路货运向铁路和水路转移，鼓励海铁联运，大力发展江海联运和江（河）海直达运输。同时，逐步推进外环货运功能外移、黄浦江核心段货运功能优化调整，研究港口地下集疏运方式的可行性，促进货运与城市协调发展。

【主持人】2022-12-02 10:30

在数字化、低碳化转型趋势下，将如何进一步促进交通与数字技术、新能源技术的融合发展，推动交通等产业的变革与发展？

【于福林】2022-12-02 10:31

当前，交通与城市、经济融合发展，数字化、低碳化转型迫在眉睫，新一轮科技革命和产业变革加速演进，未来上海交通发展将坚持创新驱动和数字化转型，推进交通基础设施智能化、交通工具自动化。主要措施有三个方面的：推进交通设施装备智能化、交通工具自动化；推进新能源车发展和充电设施完善；引导智能交通产业化发展。

【主持人】2022-12-02 10:32

交通设施装备智能化、交通工具自动化、交通出行管家化、交通治理孪生化的重点是什么？特别是，现在大家都很关注自动驾驶发展，主要将应用在哪些方面呢？

【于福林】2022-12-02 10:33

智慧交通是未来发展的亮点，也是推动交通高质量发展的重要引擎。其中：

**交通设施装备智能化**，主要是推进交通基础设施规划、设计、建造、养护、运行管理等全要素、全周期数字化，交通感知网与基础设施同步规划建设，实现交通基础设施全面升级。通过智能化手段，打造智慧机场、智慧港口、智慧公路、智慧航道、智慧枢纽、智慧邮政，推广自助式、无人化服务，提高运行效率、服务品质和防疫能力。目前，小洋山四期码头就是全球规模最大的全自动化码头。

**交通工具自动化**，主要是推动自动驾驶车辆和船舶发展，加快车联网、船联网建设；推动自动驾驶在出租汽车、共享出行、无人配送等方面的应用，结合新城发展特色，开展公交车、园区物流车、集装箱卡车等自动驾驶试点示范。

**交通出行管家化**，未来，出行即服务由理念逐步变为现实，MaaS 系统将整合全出行链的信息，为乘客提供出行规划、路线导航、交通付费等“一门式服务”，乘客可享受“一票制”“一码通”、可预约的交通服务新体验，拥有交通出行的“大管家”。前段时段，我们推出了“随申行”，这就是 MaaS 平台的雏形，目前已经整合了公共交通、出租汽车、停车等信息，年底还可做到乘车码、地铁码、随申码“三码合一”，实现“一码通行”。

**交通治理孪生化**，主要是包括两大块，一方面是交通政务“一网通办”，未来将不断扩大政务网办的范围，市场主体和市民在网上即可办理相应业务；另一方面是交通运行“一网统管”，目前我们已开发了道路危险品运输监管系统、杨浦大桥孪生管理系统等，未来，我们还将陆续把管理的各个领域纳入孪生化管理系统。

另外，我们还将**引导智能交通产业化发展**。在智能交通基础设施、出行服务、车路协同等重点领域，编制出台具有引领性的规范和标准，引导智能交通产业化发展。推动多场景自动驾驶商业化应用。

【主持人】2022-12-02 10:37

碳达峰碳中和背景下，未来绿色交通体系如何构建？

【于福林】2022-12-02 10:38

面对 2030 年碳达峰、2060 年碳中和的目标，需要综合应用技术、市场和社会参与等手段，统筹好能源消耗、生态环境保护与经济社会发展需求，显著降低交通生态环境影响，最终使得 2030 年上海道路交通汽柴油等化石能源消费量进入平台期并逐步下降，力争实现交通碳排放量（不含航空、水运）达到峰值，确保航空和水运碳排放量增长保持在合理区间。具体措施包括以下四个方面：

**一是优化交通运输结构。**持续推进货物运输结构调整，完善海空枢纽集疏运体系。完善绿色交通出行体系，持续提升城市绿色出行比例，减少小客车出行依赖，探索打造“无车街区”。建立基于低碳出行行为的碳普惠制度，探索通过绿色积分、碳积分等方式，激励和引导市民低碳绿色出行。

**二是加快交通能源结构转型。**逐步推进交通领域装备的电气化转型，系统提升充（换）电、岸电等使用便利性；探索氢燃料电池车辆商业性示范应用，适度超前布局加氢站；增加交通基础设施光伏等技术应用，提高可再生能源利用比例等。

**三是提升交通领域节能治污能力。**推动交通重点用能企业能耗动态监测全覆盖，提升交通基础设施建设和管养绿色化水平，动态提升新车排放标准，强化化石能源的机动车、船舶、非道路移动机械等污染物排放治理。

**四是构建交通碳排放治理体系。**加快构建交通领域碳排放数据监测、报告和核查制度体系，更好发挥碳交易和碳金融市场对交通领域碳减排的促进作用；鼓励废弃交通资源循环利用，开展交通基础设施生态化提升改造，加大低碳、零碳、负碳等技术的研发应用，在长三角示范区、崇明世界级生态岛、“五个新城”等区域积极探索“双碳”路径模式试点示范。

【主持人】2022-12-02 10:44

刚才您提到了交通能源结构调整，这几年，新能源车辆快速发展，未来我们在新能源车发展方面有哪些考虑？

【于福林】2022-12-02 10:45

我们将推进新能源车发展和充电设施完善。一是加快公共领域车辆纯电动替代，加快重型柴油车辆新能源应用突破，持续提升新车销售量中新能源汽车占比。二是加快打造快慢并重的充换电设施网络，提升公共领域快充桩比例，加快地面公交、出租汽车等运输业态集中式充换电场站建设等。三是逐步推进交通领域装备的电气化转型，系统提升充（换）电、岸电等使用便利性，探索氢燃料电池车辆商业性示范应用，适度超前布局加氢站，增加交通基础设施光伏等技术应用，提高可再生能源利用比例等。

【主持人】2022-12-02 10:47

新一轮白皮书的愿景目标中提到“韧性”一词，请问“交通韧性”有什么具体的涵义、目标和未来的主要举措？

【于福林】2022-12-02 10:48

首先，我回答一下“韧性交通”的涵义。“韧性交通”是指交通系统能动态适应自然灾害、气候变化、公共卫生事件等外部扰动的影响，打造更具弹性和适应性的基础设施和运输服务体系，显著提升应急处置和快速恢复能力，保障交通正常运行和国际国内物流供应链畅通。建设韧性交通是打造韧性城市的重要支撑。

韧性交通建设目标，形象地讲，就是要着力提升交通系统应对外部干扰的“抵抗力”、“适应力”和“恢复力”。未来，我们将加强韧性交通顶层设计，具体措施包括以下三个方面：

在增强“抵抗力”方面，最重要的就是要提升交通基本设施的本质安全。当前，上海已建成超大城市交通基础设施体系，体量大、使用强度高、日常维护约束多，对设施的健康运行带来较大挑战。未来，我们将推广全生命周期管理理念，坚持前瞻性规划、精细化设计、高质量施工、综合性运维、低影响更新，形成规建管养全过程一体化管理机制，强化主动养护和综合性养护，加大老旧设施更新改造力度，提升安全、耐久性能。接下来，即将发布本市道路交通基础设施全生命周期管理意见，“十四五”时期将选取外环西段抬升等作为试点项目，率先实施。

在强化“适应力”方面，最核心的是让过程中产生的安全风险得到有效管控、安全隐患得到排查治理。未来，我们将进一步完善交通安全生产体系。第一，要构筑横向到边、纵向到底的交通安全责任体系。重点是完善区域协作、部门协同的交通安全监管体系，强化属地责任，加强企业安全信用管理，鼓励开发推广交通安全责任险种，健全高风险驾驶人清单机制等。第二，要强化重点领域的风险管控和隐患排查治理。重点是针对轨道交通大客流、“两客一危”运输、重大交通工程建设等传统高风险领域，我们将强化安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，加强动态监测、自动预警和排查治理。第三，要加强对新型领域的安全管理。针对自动驾驶、网络货运等交通领域新模式、新业态，我们将加快完善法规标准体系，提高安全法治化规范化水平。

在提升“恢复力”方面，最关键的是健全交通应急管理体系，提升应急处置水平。未来，一方面要提高应急管理效能，将以“一案三制”（即应急预案，应急管理体制、机制和法制）为基础，推动交通应急响应智能化。另一方面，要提升应急处置能力，将强化轨道交通、桥梁隧道等重点领域的应急资源保障，形成多层级综合运输应急装备物资和运力储备体系；加强交通应急救援专业化队伍建设，强化社会救援协同能力。另外，还要总结新冠肺炎疫情防控经验和教训，统筹好疫情防控、交通运行、国际国内物流供应链畅通。

【主持人】2022-12-02 10:56

新一轮白皮书与 2002 和 2013 版白皮书相比，还有哪些不同和突出亮点？

【于福林】2022-12-02 10:57

新一轮白皮书在思维转变、重点内容、编制工作等方面形成了自己的特色与亮点。具体体现在以下方面：



**第一，落实国家战略是首要之义。**上海是国家战略的重要承载地。未来，上海将始终心怀“国之大者”，将交通发展同落实国家战略、提升城市能级和核心竞争力相融合、相支撑，充分发挥交通作为经济社会发展的“先行官”和中国现代化“开路先锋”的作用。在本轮白皮书中，上海国际航运中心建设、长三角区域交通一体化发展、绿色低碳交通发展等涉及国家战略的内容都单列成章，成体系地阐述发展导向。

**第二，提升市民体验是重中之重。**上海交通一直践行“人民城市人民建，人民城市为人民”重要理念。一方面，紧扣市民群众关心的事、烦心的事，提出能让市民群众切身感受到的预期指标。比如，轨道交通高峰时段车厢满载率控制在 90% 以内、快速路网高峰小时车速保持在 40 公里/小时左右等。特别是，将慢行交通提升到优先发展的地位，切实提升出行体验和城市温度，更好惠及全体市民。另一方面，更加强调公众、市场主体参与未来的交通治理，推动形成共建、共治、共享的社会治理新格局。

**第三，高质量发展是本质要求。**经济由高速增长阶段转向高质量发展阶段，交通必须加快转型升级。未来，上海交通将坚持智慧、绿色、韧性发展，促进交通系统迭代升级，实现交通领域更高质量发展、更高品质服务、更高效能治理。在本轮白皮书中，提出了基本建成交通基础设施智能化、交通工具自动化、交通服务管家化、交通治理孪生化的智慧交通体系，提出了力争实现交通碳排放量（不含航空、水运）达到峰值的目标，提出了规建管养全生命周期一体化的政策导向等。

**第四，科学民主编制是突出特色。**新一轮白皮书纳入了市政府重大行政决策事项，我们坚持广泛性、便民性、合理性、实效性的原则，多次征询交通运输部、市人大、市政协、各区人民政府、交通领域在沪骨干企业等单位意见；通过社会公示，收集了百余条市民意见建议，逐一研究、予以采纳，形成了汇集民意民智的《上海市交通发展白皮书》。

【主持人】2022-12-02 11:05

好的，感谢于主任详细介绍！今天的在线访谈到此结束，谢谢大家，再见！



## 深圳港 2022 年集装箱吞吐量超 3000 万标箱

### 产业端物流端联动融合协调发展

来源：中国交通新闻网      发布时间：2023 年 01 月 16 日

日前，伴着热烈的礼炮声与汽车、轮船的鸣笛声，广东省深圳市小漠国际物流港正式开通“小漠港—中东波斯湾”汽车船班轮航线。215 辆吉利汽车搭乘国内最大汽车滚装船“玉衡先锋”号，直接前往“海上丝绸之路”的重要节点——中东波斯湾，实现了深圳市汽车滚装外贸首航，为建设新一代世界一流汽车城打下物流基础。

2022 年，深圳市交通运输局会同商务、工信、海关、海事及港口企业全力保障港航产业链、供应链畅通。据初步统计，2022 年，深圳港集装箱吞吐量累计达到 3003.56 万标箱，同比增长 4.39%，创历史新高。

#### 新增 11 个组合港

2022 年，深圳市交通运输局会同各相关部门、港口企业积极拓展以深圳港为枢纽港、内河港口为喂给港的粤港澳大湾区组合港体系覆盖范围，加强深圳港组合港体系布局，完善构建内陆港体系，打好水水中转、海铁联运组合拳，大力发展深港跨境水路运输。

据统计，2022 年，深圳港新增 11 个组合港，累计开通 26 个组合港，水水中转完成 735 万标箱、同比增长 2%；新增 6 个内陆港，累计挂牌运营 13 个内陆港；共有 30 条海铁联运班列，海铁联运完成约 23 万标箱、同比增长 3%；新增国际班轮航线 4 条，累计拥有国际班轮航线 295 条。

此外，按照省、市部署要求，深圳协调港口、航运企业开通深港跨境水路运输快线，全力保障深港跨境运输。自 2022 年 2 月 19 日开通至今，深港跨境水路运输累计完成集装箱运输 144.62 万标箱，运输货物 688.92 万吨。

#### 补贴资助为企业减负

2022 年，全球经济受到多重因素影响，航运市场也历经波动，航运企业经营面临下行压力。为协助企业渡过难关，深圳交通等相关部门积极协调解决港区外约 36 万平方米配套堆场

用地，保障船公司空箱外堆场用地；依法依规研究提前执行新国标合规性流程，提升深圳港堆存锂电池等 9 类低危险性危险货物的能力，为深圳港带来超 20 万标箱吞吐量。

深圳还通过充实引航队伍，优化引航队伍人员年龄梯队结构，增设、优化引航员集中居住点，满足应急调配需求。2022 年 6 月 1 日起，深港实现引航互认和引航合作，大幅提升了进出深圳港东部港区的船舶通航效率，减少了航运、港口企业的运营成本，有效增强深圳港的综合竞争力。

此外，深港跨境运输资助方案及港航业消杀补贴方案的推出，累计为企业减负约 2700 万元；深港跨境铁路运输和水路运输物流费用补贴到位，有效保障了供港物资运输，促进深圳外贸出口发展。

### 大力发展汽车全产业链经济

深圳港基础设施重点项目建设全面加速推进。盐田港区东作业区一期工程进入施工阶段；大铲湾二期集装箱码头工程建设前期工作有序开展，建成后全港集装箱吞吐能力将增加 600 万标箱；宝安综合港区投入运营，以散杂货运输为主，包含少量集装箱运输，为后方物流园拓展海上运输功能……

目前，小漠国际物流港已完成对外开放验收，将打造成湾区具有优势的整车进出口口岸。作为深圳港未来“一体三翼”中的“东翼”港区，以及深汕特别合作区“四港五站”交通枢纽体系中的重要港口，小漠国际物流港肩负起以港促产、以港兴城的责任。

未来，小漠国际物流港将重点打造深圳国际航运中心重要战略节点和生产服务型物流枢纽，发展智慧物流、无接触物流等新业态，联动产业端与物流端，大力发展汽车全产业链经济，实现现代物流业与汽车产业链、供应链的高度融合和协调发展。

### 三、行业动态

#### 2022 年 12 月物流业景气指数显示：疫情防控迎峰转段

#### 指数降幅有所收窄

来源：中国物流信息中心 发布时间：2023-01-04

中国物流与采购联合会发布的 2022 年 12 月份中国物流业景气指数为 46%，环比回落 0.4 个百分点。从分项指数看，业务总量和新订单指数回落，库存指数上升，库存周转次数指数放缓，从业人员指数下降。景气指数显示，疫情防控平稳转段初期冲击有所显现，劳动参与率下降，对物流供应链的需求与供给均造成扰动。后期随着疫情防控政策持续优化，疫情形势逐渐平稳，影响减弱，预计产业链返岗、复工、达产恢复节奏将逐步加快，加之政策推动经济复苏和消费潜能稳定释放，需求端逐步回稳向上，行业复苏进程有望明显改善。



需求指数降幅收窄，地区之间分阶段回落。12 月份，业务总量指数为 46%，环比回落 0.4 个百分点，新订单指数为 45.2%，环比回落 0.7 个百分点。政府疫情防控策略优化调整，初期东中西地区陆续爆发病毒感染，工业和商贸企业人员到岗率下降、开工率不足、产能利用降低，

产业链供应链稳定性出现一定波动，但与之前相比，指数降幅有所收窄，东部和西部地区业务总量指数分别为 45.6% 和 41.5%，回落 0.2 和 1.5 个百分点，中部地区业务总量指数为 46.6%，环比回升 0.1 个百分点，处于在紧缩区间。

**短期冲击劳动供给，城配、电商快递受影响较大。**12 月份，各地相继出现新冠病毒感染，从业人员短缺对全国物流网络平稳运行造成冲击，从业人员指数为 44.2%，环比回落 3.2 个百分点，为下半年以来最大降幅，大部分行业都受到影响，城市配送和电商快递首当其冲。城市配送业务大幅回落，调研中电商平台企业反映配送员出勤率一度回落到 70%，部分城市疫情高峰跌至 40%，目前正在全面恢复；电商快递全国网点周转放缓，派送时效大幅延长，接单率下降，邮政快递业业务总量指数环比下降超过 10 个百分点，新订单指数也有所回落，商品库存指数则大幅上升 9 个百分点。道路运输、航空物流、水路运输也有不同程度的回调，其中道路运输业和水路运输业业务总量指数分别回落 1.4 和 5.1 个百分点，新订单指数分别回落 1.9 和 8.3 个百分点。

当前，疫情正处于迎峰转段的关键时期，宏观经济正处在爬坡过坎阶段，需求收缩、供给冲击、预期转弱三重压力仍然较大，但后期随着疫情防控政策持续优化，疫情形势逐渐平稳，影响减弱，预计产业链返岗、复工、达产恢复节奏将逐步加快，需求端逐步回稳向上，行业复苏进程有望明显改善。从中长期来看，我国经济韧性强、潜力大、活力足，随着《扩大内需战略规划纲要》和《十四五现代物流发展规划》加快实施，物流服务具有广阔市场，未来一段时间物流发展机遇大于挑战。建议**进一步增强企业供给韧性**，从相关经验看，后续很可能出现若干波感染，企业要加强风险忧患意识，做好物流供应链受到冲击的应急准备，建立人力资源储备，确保后备力量有序接替有序，充实物资储备特别是疫情相关医疗物资储备，多渠道充实资金储备。**进一步增强物流网络稳定性**，要统筹谋划、精准施策，更高效地把握疫情和物流运行

的平衡，严禁人为关闭物流基础设施，人为阻断中断物流进程。物流园区、快递分拨中心、商贸物流中心等核心中转设施要建立人员预备队伍，确保突发情况下周转不停。**进一步打造高质量物流服务体系**，新时代高质量物流发展对于促进经济复苏、提高运行效率、稳定产业安全、畅通内外循环具有重要作用，一是要打造集约高效的供应链服务体系，推动产业迈向全球价值链中高端。二是要强化物流网络对资源整合、要素流动的支撑作用，优化产业布局，提高物流的价值创造能力。三是要加大物流模式创新，推动物流与生产深度融合，优化生产力布局，促进社会物流运行提质增效。

## 交通运输安全应急标准体系发布

来源：交通运输部官微 发布时间：2023-01-04

近日，交通运输部印发《交通运输安全应急标准体系（2022 年）》（简称《体系》），旨在通过标准体系建设推动交通运输安全应急重点领域标准补短板、强弱项、促提升，为加快建设交通强国提供有力支撑。

为贯彻落实习近平总书记关于安全应急管理工作的重要指示批示精神以及《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》等对交通运输安全应急工作的重要部署，落实《交通运输安全生产工作“十四五”规划》《关于加强交通运输应急管理体系和能力建设的指导意见》等关于“健全交通运输安全生产法规和标准规范”的要求，交通运输部组织开展了《体系》编制工作，完善标准体系架构，明确新形势下的标准制修订任务。

《体系》坚持目标导向、突出重点、协调衔接、创新引领的原则，涵盖综合交通运输和公路、水运领域，全面覆盖工程建设与运营安全、旅客运输安全、货物运输安全、应急管理及设施设备等方面，推进标准间相互协调、相互补充，在基础设施安全技术、安全生产预防控制、自然灾害交通防治和突发事件应急处置等方面强化标准供给，提升交通设施设备本质安全水平，增强安全应急救援和保障能力。

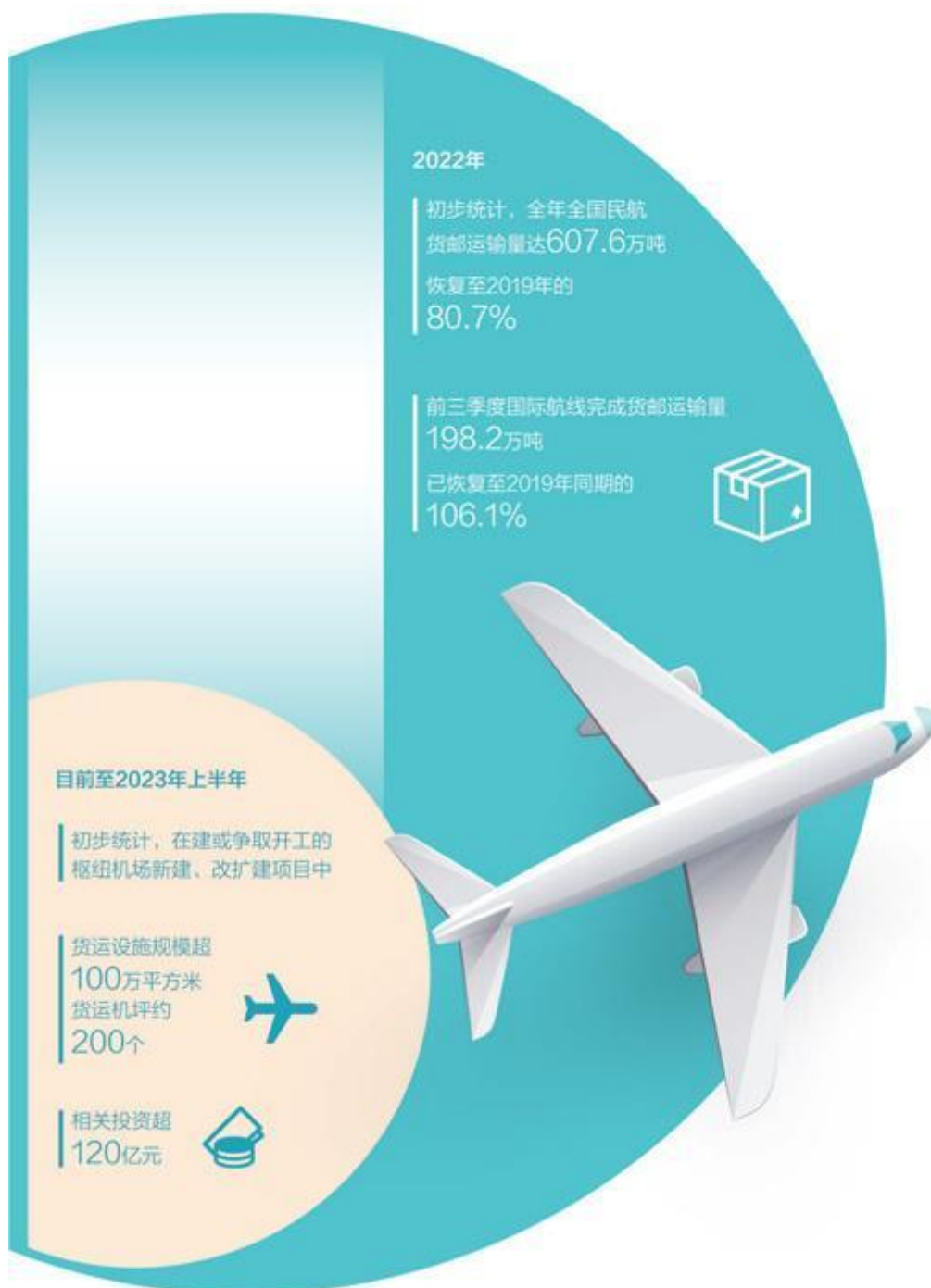
《体系》共包含 383 项标准，已发布 273 项（含待修订 41 项）、待制定 110 项，包括国家标准和交通运输行业标准，分为基础通用、工程建设与运营安全、旅客运输安全、货物运输安全、应急管理及设施设备六个部分。此外，《体系》还列出了 20 项与交通运输安全应急相关的国家标准、建筑工程行业标准、安全行业标准和水利行业标准，以促进安全应急标准的协同实施。



《体系》提出，到 2025 年，基本建立覆盖全面、结构合理、衔接配套、先进适用的交通运输安全应急标准体系。综合交通运输和公路、水运领域工程建设与运营安全、旅客运输安全、货物运输安全、应急管理及设施设备标准供给质量持续提升，支撑交通运输安全应急高质量发展能力不断增强。到 2030 年，交通运输安全应急标准体系进一步深化完善。安全应急标准供给充分，标准体系及时动态更新，更加有力推动交通运输行业本质安全水平提升，支撑行业安全生产和应急管理体系建设。

## 2022 年全国民航货邮运输量恢复至 2019 年的八成

来源：人民日报 发布时间：2023-01-12



近年来，我国航空货运克服不利影响，持续发力，实现稳步复苏，货运保障能力显著增强。面向未来，要坚持规划引领，打造优质高效的服务体系、建设先进完备的保障体系、构建精准协同的治理体系，加快推动我国航空货运做大做强。

生鲜超市里，美味的波士顿龙虾颇受欢迎，它们来自上万公里之外，为何能保持鲜活不减？答案就藏在一架架货运航班里——

60 余吨刚出水的波士顿龙虾，被小心装进东方航空产地直达货机的恒温箱，从美国运往中国。隔日，这批龙虾就抵达上海江阳海鲜批发市场。“从产地到餐桌，最快 36 小时，消费者就能享用来自大洋彼岸的美味。”东方航空物流股份有限公司副总经理王建民说，岁末年初是生鲜进口的旺季，相关货运量快速增长。

东航的产地直达航班，是我国航空货运快速发展的缩影。近年来，在全球航空运输面临巨大冲击的背景下，我国航空货运持续发力，克服重重困难，取得来之不易的好成绩。2021 年，全国民航货邮运输量增速触底反弹，实现由负转正；初步统计，2022 年，全国民航货邮运输量达 607.6 万吨，恢复至 2019 年的 80.7%；2022 年前三季度，国际航线完成货邮运输量 198.2 万吨，已恢复至 2019 年同期的 106.1%。

面对外部环境不确定性，航空货运怎样作出应变、展现韧性？面对民航业自身长期以来的“重客轻货”格局，航空货运如何练好“内功”、补齐短板？记者进行了采访。

### **稳步恢复，我国航空货运势头正劲**

2022 年 11 月 27 日凌晨 4 时许，一架顺丰全货机从深圳降落湖北鄂州花湖机场，2 小时后启程返航。这一落一起，标志着我国首个专业货运机场货运航线开通运行，此后还将开通更多全货运航线。

中国民航局有关负责人介绍，在全球民航业遭遇疫情巨大冲击的情况下，我国航空货运率先实现触底反弹。目前，我国航空货运市场稳步恢复，货运保障能力显著增强。

——货运规模增长明显。

上海机场集团航空物流发展公司副总经理孟迅介绍，自 2022 年 4 月份短暂探底后，浦东机场货运航班和货邮吞吐量快速回升，9 月份以来，保障货量日均达到 9745 吨，同比增长 4.91%，有 27 天日货量突破 1 万吨，较前期增长明显。

“近年来，郑州机场货运量迅猛增长，从 2012 年的 15.1 万吨跃升至 2021 年的超过 70 万吨，成功跻身全球货运机场 40 强。”河南机场集团航空物流研究院院长常晓涛说。

——货运网络更趋完善。

“浦东机场货运航线网络覆盖全球 48 个国家和地区，承担了境内机场约四成的出入境货运量。”孟迅说，上海机场集团正采取多种措施支持航司恢复、新增、加密浦东机场货运航线，每周已有逾 1600 个货运航班（含客改货航班）在运营。

民航局有关负责人介绍，目前我国每周完成国际货运航班约 5000 班，已通达全球 53 个国家的 120 多个城市，航线网络和通达能力加快恢复。

——配套政策不断加强。

“以前货运安检单、危险品鉴定证书等都要打印并盖章，然后送去机场柜台，如今全程电子化，货物通行时效提升 20%。”常晓涛介绍，郑州机场是航空电子货运试点机场，已实现机场、航司、货代企业、货主之间物流信息互联互通。

跳出一域看全国，民航局高度重视航空货运发展，成立促进航空物流业发展工作领导小组，并出台《“十四五”航空物流发展专项规划》，着力推动航空货运补短板。近年来，民航局持续推进智慧物流建设、增加货运航班时刻供给、提高货运航班审批效率、简化货运航线经营许可手续，强化了航空货运的顶层设计和关键资源供给。

### 长远谋划，发展航空货运，建设交通强国

“大力发展航空货运是建设交通强国的重要内容，对民航业自身高质量发展和服务国家战略需求都具有重要意义。”民航局有关负责人说。

从短期看，发展航空货运能有效改善企业经营效益。

“平时货运主要靠客机腹舱带货，之前客运航班一度减少，我们就把客机改装为货机，有效利用闲置运力。”南方航空物流股份有限公司销售部副总经理李宁介绍，公司不断优化“客改货”航班，2022 年共执行超 9000 多班“客改货”航班，运输货物近 17 万吨。

2021 年，南航、国航、东航这三大航空公司货运收入达到总收入的 12.88%—19.6%，远高于 2019 年的 3.17%—6.13%。不少航空公司表示，扩展货运业务有效帮助公司减压力、增效益，增加了现金流，改善了经营业绩。

从长期看，发展航空货运将推动民航业补短板。

“截至 2022 年 10 月底，我国全货机数量为 215 架，占民航运输机队的 5.2%。总体看，货运航班数量、国际货运航线网点较少，保障能力较弱。”民航局有关负责人表示，加快航空货运补短板，推动从“重客轻货”向“客货并举”转变，才能提升民航业整体的服务能力、保障能力、国际影响力和竞争力。

从全局看，发展航空货运将更好保障产业链供应链安全。

“以前，我们在海外没有自己的保障点，一旦供应链遭遇波动，海关清关、地面派送等环节都容易延误，甚至导致货运中断。”常晓涛介绍，2021 年郑州机场在匈牙利设立海外货站，物流改善效果非常明显，当年运送货物 2.2 万吨，2022 年仅前 9 月就达到 2.8 万吨，全年完成 3.7 万吨。

据介绍，海外货站不只是建立货仓，更重要的是实现信息系统互通、海关规则互认，并实现卸货、理货、报关等服务自主运营，最终形成自主可控的国际产业链供应链安全保障能力。

### 面向未来，推动航空货运做大做强

2022 年 11 月 23 日，一场超大型全货机飞行秀在投运不久的郑州机场北货运区上演。短短 10 小时，3 架超大型全货机接连起降，满载数百吨货物飞向海外。

“为满足市场需求，我们新建了北货运区，建筑面积 16 万平方米，单体货库面积和货邮保障能力位居中部地区前列。”常晓涛说，北货运区设有冷链中心，并引入云计算、物联网、大数据等新技术和自动驾驶拖车、无人搬运叉车等新设备，是一座新型智慧货站。

面向未来，民航局有关负责人表示，要坚持规划引领，通过打造优质高效的服务体系、建设先进完备的保障体系、构建精准协同的治理体系，加快推动我国航空货运做大做强。

——加大投入，完善硬件支撑。

不久前，浦东机场西货运区智能货站工程破土动工。新货站建成后，将实现货物处理系统自动化、货物安检流程化、建筑设施智能化，大幅提高处理效率。

民航局有关负责人介绍，过去 5 年，航空货运基础设施建设取得积极进展，新增航空货运能力 600 万吨以上。下一步，将加强航空货运设施规划建设指导，初步统计，目前至 2023 年

上半年在建或争取开工的枢纽机场新建、改扩建项目中，货运设施规模已超过 100 万平方米、货运机坪约 200 个，相关投资超过 120 亿元。

——整合链条，优化服务流程。

为实现“门到门”的转变，商舟物流拓展多种运输方式，畅通物流“最先一公里”和“最后一公里”，即便在没有直航航班的情况下，仍可连接陆运、海运等实现灵活周转，为客户提供一站式、全流程的物流解决方案。

抓住时效优势，航空公司还不断加强流程标准化建设。南航物流升级推出快运产品，严格把控货物交运货站流程和到达提取流程等时间，有效压缩交货时长。“我们还给快运货物贴上特别标识，实现物流节点全程可查，方便提前准备分拣。如今，我们最快能提供 24 小时内从广东到新疆的上门快运服务。”南航物流市场部总经理林育华说。

——聚集资源，提升综合效能。

发展航空货运，获益的不仅是民航业本身，更能带来强大的产业聚集效应。

郑州航空港经济综合实验区电子信息产业产值已占河南省约八成，杭州临空经济示范区围绕萧山机场发展医疗健康等新兴产业，北京大兴国际机场临空经济区着力打造世界级商贸旅游综合体……依托一座座机场，越来越多产业新高地、创新聚集地不断涌现，为经济高质量发展和高水平开放注入新动能。



## 四、典型案例

### 公报案例 | 世嘉有限公司诉中国大地财产保险股份有限公司等 海上保险合同纠纷案

作者：上海海事法院

来源：上海海事法院官微 发布时间：2023-01-06

日前，上海海事法院审理的“世嘉有限公司诉中国大地财产保险股份有限公司等海上保险合同纠纷案”被 2022 年第 12 期《最高人民法院公报》刊载。这是上海海事法院入选《最高人民法院公报》的第 19 起案例。该案由韦杨（审判长）、杨婵（主审法官）、宋秉章组成合议庭审理。

#### 裁判摘要：

《国际船舶安全营运及防止污染管理规则》（ISM 规则）是适用于国际航行船舶的强制性国际标准。被保险船舶在船舶安全管理体系实施方面违反 ISM 规则，严重影响船舶航行安全，可构成船舶不适航。若此种不适航与船舶搁浅全损具有直接的因果关系，保险人依法不负赔偿责任。

#### 案情：

原告：世嘉有限公司（GLOBAL EMINENCE LIMITED）。住所地：英属维尔京群岛托托拉岛（TORTOLA, VG1110, BRITISH VIRGIN ISLANDS）。

代表人：林悦安（LAM Yuet On），该公司董事。

被告：中国大地财产保险股份有限公司。住所地：中华人民共和国上海市浦东新区民生路。

法定代表人：陈勇，该公司总裁。

被告：中国大地财产保险股份有限公司航运保险运营中心。住所地：中华人民共和国上海市浦东新区民生路。

代表人：吴岩，该中心副总经理。

原告世嘉有限公司（GLOBAL EMINENCE LIMITED，以下简称世嘉公司）因与被告中国大地财产保险股份有限公司（以下简称大地财保）、被告中国大地财产保险股份有限公司航运保险运营中心（以下简称大地财保航保中心）发生海上保险合同纠纷，向上海海事法院提起诉讼。

原告世嘉公司诉称：原告是“SAGAN”轮的船舶所有人，于 2016 年 7 月向被告大地财保投保一年期的远洋船舶保险。被告大地财保航保中心依照大地财保的授权在保险单上盖章，是共同承保人。“SAGAN”轮于 2017 年 2 月初在自中国台湾地区高雄港至韩国昂山（ONSAN）港途中突遇机损和恶劣天气，并于 2 月 11 日在日本鹿儿岛附近海域搁浅，最终全损。原告委托日本救助株式会社（THE NIPPON SALVAGE CO., LTD，以下简称日本救助）对该轮进行施救作业，产生高额施救费用。原告将船舶遇险和施救情况及时通报给两被告，但两被告回避参与施救，并拒绝负担施救费用和赔偿船舶损失。因此，请求判令两被告：一、连带支付原告船舶全损赔偿金人民币 30648960 元及其利息损失；二、连带赔偿船舶施救费 3559866.49 美元及其利息损失；三、赔付（2018）沪 72 民初 3821 号案（以下简称 3821 号案）的案件受理费人民币 166395 元、司法评估费人民币 75000 元，并承担本案案件受理费。

被告大地财保及其航保中心共同辩称：涉案船舶搁浅毁损并非保险条款列明的承保风险所致。涉案航程中并无不能预见、不能避免的恶劣天气。涉案船舶搁浅全损不属于机损所致损失，原告世嘉公司自行管理船舶，但没有船舶管理的资质，涉案船舶没有必备的安全管理体系文件，原告明知涉案船舶在开航前不适航，且在涉案船舶失去动力情况下不及时有效地采取防止或减少损失的措施，因此船舶搁浅受损并非意外而是必然会发生的结果，或者是扩大的损失，保险人无需承担赔偿责任。

### 上海海事法院一审查明：

“SAGAN”轮为巴拿马籍油船，船舶所有人为原告世嘉公司，船舶管理人为明进船舶管理顾问有限公司（MING JIN SHIPMANAGEMENT CONSULTANT LIMITED，以下简称明进公司）；明进公司持有符合证书（DOC 证书）；“SAGAN”轮持有安全管理证书（SMC 证书）。

涉案远洋船舶保险单签发于 2016 年 7 月 17 日，以被告大地财保为抬头，盖有被告大地财保航保中心的承保专用章。被保险人为明进公司和原告世嘉公司，保险金额为 480 万美元，保险条件为“协会定期船舶保险条款全损险（1/10/83），附加共同海损、救助、施救和碰撞、触碰责任”等；保险期限自 2016 年 7 月 18 日 0 时起至 2017 年 7 月 17 日 24 时止。涉案英文版保险条款的标题下方载明“THIS INSURANCE IS SUBJECT TO ENGLISH LAW AND PRACTICE”（本保险适用英国法律和惯例）。

2017 年 2 月 1 日 1000 时左右（当地时间），“SAGAN”轮空载状态自中国台湾地区高雄港出发驶往韩国昂山（ONSAN）港，携带一组 4 个活塞环备件。开航后约 31 个小时即 2 月 2 日 1700 时开始，至 2 月 6 日 0850 期间，主机扫气箱至少 7 次起火，此后主机彻底无法启动、船舶失去动力开始漂航。船长于 2 月 5 日询问原告世嘉公司的指示，原告要求继续航程。“SAGAN”轮在 2 月 6 日 0831 时向原告报告“主机无法启动”，同日 1146 时向原告报告主机的 6 组气缸 24 个活塞环中仅有 1 组气缸的活塞环状况良好。原告在 2 月 8 日下午联系韩国拖轮，当日 2151 时得知 5000 马力的拖轮因 4 米高的涌浪被迫返港，预计 2 月 11 日上午天气好转才能出航。2 月 9 日 2342 时，“SAGAN”轮向原告报告“SAGAN”轮正在向日本岛屿漂航，要求迅速派遣拖轮，并告知如果拖轮有延迟，船舶可能搁浅。2 月 10 日原告联系了日本的 5000 马力拖轮，同日 1802 时得知该拖轮预计到 2 月 13 日出发对“SAGAN”轮执行拖航。最终，漂航约 5 天的“SAGAN”轮于当地时间 2 月 11 日 0600 时（北京时间 0500 时）左右在日本諏访之瀬岛西南岸搁浅；0635 时，日本海上保安厅收到“SAGAN”轮发出的求救信号；1754 时，原告向被告大地财保航保中心报告出险。

日本救助提供了起浮作业服务，救助无果。3821 号案生效判决判令原告世嘉公司向日本救助支付救助报酬 3559866.49 美元及其利息。后经证实“SAGAN”轮在搁浅时即可视为推定全损。2018 年 1 月 5 日，“SAGAN”轮注销登记。2018 年 8 月 4 日，新钢商事有限会社接收了“SAGAN”轮的船舶残骸（包括残油）。

## 上海海事法院一审认为：

### 一、关于法律适用

涉案协会定期船舶保险条款标题下方载明“THIS INSURANCE IS SUBJECT TO ENGLISH LAW AND PRACTICE”（本保险适用英国法律和惯例），说明对保险条款的解释应遵循英国法律和惯例。本案中并无其他证据证明双方就保险合同项下纠纷适用的准据法达成过一致，故应当适用与合同有最密切联系的国家的法律。鉴于涉案保险人为中国公司且涉案保险合同在中国签订，因此中国法是与涉案保险合同有最密切联系的国家的法律，本案的准据法应当为中华人民共和国法律。

## 二、关于事故原因

造成“SAGAN”轮全损的直接原因是搁浅。涉案保险条款中并无“搁浅”这项列明风险，因此需要具体分析“搁浅”是否可以构成保险条款第 6 条第 1 款列明风险中的“海上危险”。根据英国《1906 年海上保险法》附件 1《保险单解释规则》第 7 条对“海上危险”的界定，该术语仅涉及海上意外事故或灾难，不包括风浪的通常作用。因此，并非所有的搁浅事故都当然地属于“海上危险”，需要看具体的搁浅事故是否达到与“意外事故或灾难”相同性质的意外性和灾难性。

根据查明的事实，主机活塞环的过度磨损导致活塞和气缸套的不气密，从而引起主机着火和因此无法启动。而导致活塞环过度磨损和扫气箱着火的可能原因有很多，比如活塞顶、气缸套等问题，也不排除使用了低品质的燃油和活塞环的问题，但上述原因均不构成经谨慎处理无法发现的“潜在缺陷”，没有证据证明系由保险条款第 6.2.2 条中“机器、船体的任何潜在缺陷”引起。“SAGAN”轮在涉案航次前刚刚经过主机维修和试航，据此可以合理推定修船人和船员存在疏忽，未经谨慎处理发现和纠正主机存在的问题或未正确保养和维护主机，可能涉及第 6.2.3 条中的“船长、高级船员、船员的疏忽”和第 6.2.4 条中的“被保险人以外的修船人的疏忽”这两类列明风险，这是保险条款第 6 条第 2 款列明的保险人承保的第二类风险，保险人对此类风险的承保存在“但书”的例外规定，即以保险标的的全损损失非起因于被保险人、船东或管理人缺乏谨慎处理为条件。

在案证据表明，“SAGAN”轮与原告世嘉公司之间的实时通讯畅通。2 月 4 日时“SAGAN”轮报告活塞环备件严重不足，需要 24 个活塞环的紧急备件，2 月 5 日时“SAGAN”轮报告 6 组气缸中有 3 组气缸的活塞环损坏，说明船上备件严重不足，如果其他气缸的活塞环继续出现问题，主机随时可能无法再启动。原告在有条件纠正船舶不适航状态的情况下不采取合理措施，未安排解决紧急备件，也未根据当时的船位，趁船舶主机尚可以启动时就近挂靠附近港口进行

维修，未给予船舶足够的岸基支持。当船长两次询问原告是否继续航程时，原告指示“SAGAN”轮冒险继续航程，缺乏合理和必要的谨慎。船长在 2 月 6 日上午 0831 时已向原告报告主机无法启动，原告在当日也获悉“SAGAN”轮的 6 组气缸中仅有 1 组气缸的活塞环状况良好且无足够配件更换，因此已明知不可能靠船员的修理使主机恢复正常。船舶处于完全失去动力的漂航状态，面临碰撞和搁浅的现实危险。证据表明，“SAGAN”轮在 2 月 6 日晚间已经与渔船发生碰撞。此时，原告还应当注意到未来几天海况将会恶化的天气预报，应当尽早安排拖轮对船舶进行施救。但是原告直到 2 月 8 日下午才开始联系韩国拖轮。并且，当天被告知拖轮遇到高涌浪被迫返回，预计到 2 月 11 日上午才能出发拖航后，未立刻寻求更大马力的拖轮施救。2 月 9 日午夜船长明确告知如果拖轮有延迟，“SAGAN”轮有搁浅危险，2 月 10 日 0759 时，原告已获报船舶距离附近的岛屿仅有 60 至 70 海里的距离，当天被告知另行联系的同样马力的日本拖轮预计到 2 月 13 日才能出发时，再无其他应急举措，也不指令船舶发布求救信号，放任“SAGAN”轮身处险境。综上所述，在“SAGAN”轮主机故障演变为搁浅全损的过程中，原告缺乏谨慎处理。即使“SAGAN”轮主机故障可能系由第二类风险所引起，但由于全损损失是被保险人缺乏谨慎处理所致，因此属于保险人在此类列明风险下不承担赔偿责任的例外情形。

“SAGAN”轮在 2 月 9 日开始遇到的海况为 6 级风和 5-6 级的浪，好于开航次日的海况，不属于灾害性的异常海况，其对“SAGAN”轮的影响是“风浪的通常作用”，对于动力正常时的“SAGAN”轮难以构成威胁，不构成协会定期船舶保险条款第 6 条第 1 款列明的第一类风险中的“海上危险”。

综上，“SAGAN”轮搁浅全损的事故系由多种原因共同作用所造成的结果，但该多种原因或不属于保险人承保的列明风险，或属于列明不予赔偿的情形，因此保险人无需赔偿。

### 三、关于船舶不适航

“SAGAN”轮于 2016 年 7 月在港口国监督检查（PSC，即 PORTSTATECONTROL）中被滞留，被发现设备老旧，建议对船况进行全面检查，在开航前因主机点火故障进厂维修，厂修结束后未经过船级社的检验认证，因此，“SAGAN”轮事发时虽持有全套有效的船舶证书，但并不是以证明其船体、轮机和装备等适航。“SAGAN”轮的主机在开航次日就接连发生多次扫气箱着火事故，最终失去动力不能完成既定航程，这一事实本身足以证明“SAGAN”轮在开航当时主机状态并不适航。“SAGAN”轮在 2 月 4 日就报告需要 24 个活塞环备件，说明开航时携带 4 个



备用活塞环可能符合最低的要求，但是针对老龄船和主机曾经发生故障的“SAGAN”轮而言远远不够。因此，“SAGAN”轮在开航时船况不佳且备件不足，技术状态上不适航。

“SAGAN”轮在 2016 年 4 月和 7 月的 PSC 检查中连续两次被滞留，先后被列为标准风险与高风险船舶，主机故障后缺乏有效应急措施，深层次原因是船舶未有效建立或落实安全管理体系，安全管理方面不适航。国际海事组织制定的《国际船舶安全营运及防止污染管理规则》（ISM 规则），是《1974 年国际海上人命安全公约》（SOLAS 公约）的组成部分，是适用于国际航行船舶的强制性国际标准。虽然“SAGAN”轮持有安全管理证书（SMC 证书），船舶管理人明进公司持有符合证书（DOC 证书），但这只是“SAGAN”轮的安全管理体系符合 ISM 规则的初步证据。从涉案船岸沟通情况看，“SAGAN”轮由没有船舶管理资质的原告世嘉公司作为船东直接运营管理，船舶备件、船舶修理、船舶货运安全等都在原告的控制之下，作为管理公司的明进公司从未出面，船舶安全管理体系和实际的管理情况脱节，导致船舶在发生主机故障时，原告无力按照 ISM 规则的要求，向船舶提供足够的资源和岸基支持，不能在任何时候对船舶所面临的危险、事故和紧急情况做出正确的反应，使机损事故一步步演变为搁浅全损事故。

综上，“SAGAN”轮在涉案航次开航时在技术方面和安全管理体系方面均不适航，且船舶不适航是导致其搁浅的原因。原告作为船舶所有人，对“SAGAN”轮进行直接的运营管理，对以上适航性方面存在的问题显然是明知的，故依据海商法第二百四十四条的规定，保险人不负赔偿责任。

据此，上海海事法院依照《中华人民共和国海商法》第二百一十六条、第二百四十条第一款、第二百四十四条第一款第一项、第二百六十八条第一款以及《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款之规定，于 2021 年 3 月 9 日作出判决：

驳回原告世嘉有限公司的诉讼请求。

世嘉公司不服一审判决，向上海市高级人民法院提起上诉。世嘉公司上诉称：1. 涉案船舶搁浅事故的发生存在多项意外因素，其中船舶失去动力后是否遇到大风浪以及船长如何判断大风浪来袭时间和影响程度是两个最主要的不确定因素，是偶然事件。2. 涉案保险条款约定“本保险适用英国法律和惯例”，故本案应当适用英国法进行审理。3. 搁浅是涉案船舶损失的近因，属于保险承保范围。4. 一审判决认为涉案船舶不适航及世嘉公司明知船舶不适航，歪曲案件事实，违反证据规则，所谓船舶管理状态不适航的观点没有法律依据。综上，请求撤销原审判决，依法改判支持世嘉公司的一审全部诉请或发回重审。



被上诉人大地财保航保中心答辩称：1. 涉案保险合同中当事人并未达成适用英国法的协议，根据最密切联系原则，本案应适用中国法。2. 近因并非时间上最后的原因，而是决定性的、有效性的原因。涉案船舶系由于上诉人世嘉公司的过错和放任行为导致船舶在风浪的正常作用下搁浅，不属于承保风险。3. 涉案船舶在开航前没有安全管理体系且没有配备足以完成安全航行的备件，构成船舶不适航。4. 世嘉公司违反 ISM 规则，且伪造轮机日志等关键证据，船舶实际价值远低于保单记载的保险价值，涉嫌骗保。5. 世嘉公司没有采取防止或者减少损失的必要合理措施，违反减损义务。请求二审法院维持原判。

上海市高级人民法院经二审，确认了一审查明的事实。

### 上海市高级人民法院二审认为：

本案系海上保险合同纠纷，二审主要争议焦点：一、本案的准据法；二、保险赔偿责任的认定；三、涉案船舶是否适航。

**一、关于本案的准据法。**一审法院认定中华人民共和国法律是与涉案保险合同有最密切联系的国家的法律并确定本案准据法为中华人民共和国法律，于法有据。

**二、关于保险赔偿责任的认定。**首先，搁浅本身并非涉案保险合同的承保风险，有必要判断涉案搁浅事故是否符合承保风险“海上危险”的定义。2 月 9 日到搁浅发生的 11 日，风力 6 级，5-6 级浪，属于海上的正常风浪。船舶主机故障使得“SAGAN”轮丧失了抵御海上正常风浪的能力。涉案船舶主机故障显然不属于“海上危险”，不属于船舶的潜在缺陷，且主机故障产生后如船舶配备足够的活塞环予以更换或者在发生故障后就近靠港维修，本可以避免最终主机无法启动导致的漂航情况。上诉人世嘉公司在主机发生故障但尚能启动时，没有采取有效措施，是涉案搁浅事故发生的原因之一。其次，船长对于风浪影响及可能发生搁浅情况的判断是准确的。从 2 月 6 日主机故障船舶开始漂航到最终船舶搁浅的 2 月 11 日，共有 5 天时间。世嘉公司寄希望于修复主机继续航行，故而在联系拖轮、指示船长发出求救信号等方面存在不谨慎与不及时，这也是涉案搁浅事故发生的原因之一。综上，上海市高级人民法院认为，根据在案证据显示，“SAGAN”轮搁浅全损事故系由多个原因共同导致的结果，包括船舶主机故障、船东的救援措施以及风浪的影响，但上述原因均不属于涉案保险合同承保的“海上危险”，保险人无需赔偿。

三、关于涉案船舶是否适航。ISM 规则是 SOLAS 公约的重要组成部分，适用于国际航行的船舶，根据 ISM 规则的规定，船舶应当由持有与该船相关的“符合证明”（DOC 证书）的公司营运。“SAGAN”轮由船舶管理人明进公司持有 DOC 证书，本应由明进公司营运涉案船舶，但在案证据显示，从船舶主机故障维修到船舶漂航后的救援过程中，明进公司从未出现，而是由上诉人世嘉公司及租船人与船长进行联系。上述船舶管理人未实际参与船舶管理的情况，对船舶安全航行构成了严重威胁，船舶安全管理体系方面存在不适航的情况。根据海商法第二百四十四条的规定，因船舶开航时不适航造成保险船舶损失的，保险人不负赔偿责任。本案中，船舶实际管理情况不符合 ISM 规则，船舶安全管理体系方面的不适航，一定程度上导致涉案船舶发生主机故障后未能采取有效措施以及后续漂航过程中的救援不及时，最终造成船舶搁浅损失。涉案船舶全损保险人不负赔偿责任。

综上，上海市高级人民法院依照《中华人民共和国民事诉讼法》第一百七十七条第一款第一项、第一百八十二条之规定，于 2022 年 6 月 10 日判决如下：

驳回上诉，维持原判。

本判决为终审判决。

特别鸣谢：上海市律师协会