



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

二〇二三年六月刊 总第95期

上海市律师协会现代物流专业委员会



目录



法规速递

公路水路关键信息基础设施安全保护管理办法.....	2
铁路运输服务质量监督管理办法.....	8
交通运输部关于废止《民用航空企业及机场联合重组改制管理规定》的决定.....	13



热点关注

《世界一流港口综合评价报告（2023）》发布 新加坡港、上海港保持世界一流港口领先水平.....	16
两部委部署开展首批国家综合货运枢纽补链强链城市绩效评价.....	19



行业动态

致全国船员的一封信.....	21
5月交通运输经济运行情况.....	22



典型案例

台风是否构成不可抗力.....	28
游艇触礁沉没引发的海上保险合同纠纷案.....	30



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：北京炜衡（上海）律师事务所 彭朝辉 律师



法规速递

- 公路水路关键信息基础设施安全保护管理办法（中华人民共和国交通运输部令 2023 年第 4 号）
- 铁路运输服务质量监督管理办法（中华人民共和国交通运输部令 2023 年第 5 号）
- 交通运输部关于废止《民用航空企业及机场联合重组改制管理规定》的决定（中华人民共和国交通运输部令 2023 年第 6 号）





公路水路关键信息基础设施安全保护管理办法

（中华人民共和国交通运输部令 2023 年第 4 号）

《公路水路关键信息基础设施安全保护管理办法》已于 2023 年 4 月 14 日经第 8 次部务会议通过，现予公布，自 2023 年 6 月 1 日起施行。

部长 李小鹏

2023 年 4 月 24 日

公路水路关键信息基础设施安全保护管理办法

第一章 总 则

第一条 为了保障公路水路关键信息基础设施安全，维护网络安全，根据《中华人民共和国网络安全法》《关键信息基础设施安全保护条例》等法律、行政法规，制定本办法。

第二条 公路水路关键信息基础设施的安全保护和监督管理工作，适用本办法。

前款所称公路水路关键信息基础设施是指在公路水路领域，一旦遭到破坏、丧失功能或者数据泄露，可能严重危害国家安全、国计民生和公共利益的重要网络设施、信息系统等。

第三条 交通运输部负责全国公路水路关键信息基础设施安全保护和监督管理。对在全国范围运营以及其他经交通运输部评估明确由部管理的公路水路关键信息基础设施（以下统称部级设施），由交通运输部具体实施安全保护和监督管理工作。

省级人民政府交通运输主管部门按照职责对本行政区域内运营的公路水路关键信息基础设施（以下统称省级设施）具体实施安全保护和监督管理。

交通运输部和省级人民政府交通运输主管部门以下统称交通运输主管部门。

第四条 公路水路关键信息基础设施安全保护坚持强化和落实公路水路关键信息基础设施运营



者（以下简称运营者）主体责任，加强和规范交通运输主管部门监督管理，充分发挥社会各方面的作用，共同保护公路水路关键信息基础设施安全。

第五条 任何个人和组织不得实施非法侵入、干扰、破坏公路水路关键信息基础设施的活动，不得危害公路水路关键信息基础设施安全。

第二章 公路水路关键信息基础设施认定

第六条 交通运输部负责制定和修改公路水路关键信息基础设施认定规则，并报国务院公安部门备案。

制定和修改认定规则应当主要考虑下列因素：

- （一）网络设施、信息系统等对于公路水路关键核心业务的重要程度；
- （二）网络设施、信息系统等是否存储处理国家核心数据，以及网络设施、信息系统等一旦遭到破坏、丧失功能或者数据泄露可能带来的危害程度；
- （三）对其他行业和领域的关联性影响。

第七条 交通运输部根据认定规则负责组织认定公路水路关键信息基础设施，形成公路水路关键信息基础设施清单，及时将认定结果通知运营者，并通报国务院公安部门。

第八条 公路水路关键信息基础设施发生改建、扩建、运营者变更等较大变化，可能影响其认定结果的，运营者应当及时将相关情况报告交通运输部。交通运输部自收到报告之日起3个月内完成重新认定，更新公路水路关键信息基础设施清单，并通报国务院公安部门。

第九条 省级人民政府交通运输主管部门应当按照交通运输部的相关要求，负责组织筛选识别省级行政区域内运营的公路水路关键信息基础设施待认定对象，并研究提出初步认定意见报交通运输部。

交通运输部应当将认定结果通知省级人民政府交通运输主管部门。

第三章 运营者责任义务

第十条 新建、改建、扩建或者升级改造公路水路关键信息基础设施的，安全保护措施应当与公路水路关键信息基础设施同步规划、同步建设、同步使用。

运营者应当按照国家有关规定对安全保护措施予以验证。



第十一条 运营者应当建立健全网络安全保护制度和责任制，保障人力、财力、物力投入。运营者的主要负责人对公路水路关键信息基础设施安全保护负总责，领导关键信息基础设施安全保护和重大网络安全事件处置工作，组织研究解决重大网络安全问题。

运营者应当明确管理本单位公路水路关键信息基础设施安全保护工作的具体负责人。

第十二条 运营者应当设置专门安全管理机构，明确负责人和关键岗位人员并进行安全背景审查和安全技能培训，符合要求的人员方能上岗。鼓励网络安全专门人才从事公路水路关键信息基础设施安全保护工作。

运营者应当保障专门安全管理机构的人员配备，开展与网络安全和信息化有关的决策应当有专门安全管理机构人员参与。

专门安全管理机构的负责人和关键岗位人员的身份、安全背景等发生变化或者必要时，运营者应当重新进行安全背景审查。

第十三条 运营者应当保障专门安全管理机构的运行经费，并依法依规严格规范经费使用和管理，防止资金挤占挪用。

重要网络设施和安全设备达到使用期限的，运营者应当优先保障设施设备更新经费。

第十四条 运营者应当加强公路水路关键信息基础设施供应链安全管理，应当采购依法通过检测认证的网络关键设备和网络安全专用产品，优先采购安全可信的网络产品和服务；采购网络产品和服务可能影响国家安全的，应当按照国家网络安全规定通过安全审查。

鼓励运营者从已通过云计算服务安全评估的云计算服务平台中采购云计算服务。

第十五条 运营者应当加强公路水路关键信息基础设施个人信息和数据安全保护，将在我国境内运营中收集和产生的个人信息和重要数据存储在境内。因业务需要，确需向境外提供数据的，应当按照国家相关规定进行安全评估；法律、行政法规另有规定的，依照其规定执行。

第十六条 公路水路关键信息基础设施的网络安全保护等级应当不低于第三级。

运营者应当在网络安全等级保护的基础上，对公路水路关键信息基础设施实行重点保护，采取技术保护措施和其他必要措施，应对网络安全事件，防范网络攻击和违法犯罪活动，保障公路水路关键信息基础设施安全稳定运行，维护数据的完整性、保密性和可用性。

第十七条 运营者应当自行或者委托网络安全服务机构对公路水路关键信息基础设施每年至少



进行一次网络安全检测和风险评估，对发现的安全问题及时整改。部级设施的运营者应当直接向交通运输部报送相关情况；省级设施的运营者应当将相关情况报经省级人民政府交通运输主管部门审核后报送交通运输部。

第十八条 法律、行政法规和国家有关规定要求使用商用密码进行保护的公路水路关键信息基础设施，其运营者应当使用商用密码进行保护，自行或者委托商用密码检测机构每年至少开展一次商用密码应用安全性评估。

商用密码应用安全性评估应当与公路水路关键信息基础设施安全检测评估、网络安全等级测评制度相衔接，避免重复评估、测评。

第十九条 运营者应当加强保密管理，按照国家有关规定与网络产品和服务提供者等必要人员签订安全保密协议，明确提供者等必要人员的技术支持和安全保密义务与责任，并对义务与责任履行情况进行监督。

第二十条 运营者应当制定网络安全教育培训制度，定期开展网络安全教育培训和技能考核。教育培训的具体内容和学时应当遵守国家有关规定。

第二十一条 运营者应当建设本单位网络安全监测系统，对公路水路关键信息基础设施开展全天候监测和值班值守。

运营者应当加强本单位网络安全信息通报预警力量建设，依托国家网络与信息安全信息通报机制，及时收集、汇总、分析各方网络安全信息，组织开展网络安全威胁分析和态势研判，及时通报预警和处置。

第二十二条 运营者应当按照国家有关要求制定网络安全事件应急预案，建立网络安全事件应急处置机制，加强应急力量建设和应急资源储备，每年至少开展一次应急演练，并针对应急演练发现的突出问题和漏洞隐患，及时整改加固，完善保护措施。

第二十三条 部级设施发生重大网络安全事件或者发现重大网络安全威胁时，运营者应当直接向交通运输部、公安机关报告，并立即启动本单位网络安全事件应急预案。

省级设施发生重大网络安全事件或者发现重大网络安全威胁时，运营者应当立即向省级人民政府交通运输主管部门、公安机关报告，并启动本单位网络安全事件应急预案。省级人民政府交通运输主管部门应当将相关情况及时报告交通运输部。

公路水路关键信息基础设施发生特别重大网络安全事件或者发现特别重大网络安全威胁时，交



通运输部应当在收到报告后，及时向国家网信部门、国务院公安部门报告。

第四章 保障和监督

第二十四条 交通运输部应当制定公路水路关键信息基础设施安全规划，明确保护目标、基本要求、工作任务、具体措施。

交通运输主管部门、运营者应当严格落实公路水路关键信息基础设施安全规划。

第二十五条 交通运输部应当建立公路水路关键信息基础设施网络安全监测预警制度，充分利用网络安全信息共享机制，及时掌握公路水路关键信息基础设施运行状况、安全态势，预警通报网络安全威胁和隐患，指导做好安全防范工作。

省级人民政府交通运输主管部门应当及时掌握省级设施的运行状况、安全态势，并组织做好预警通报和安全防范工作。

第二十六条 交通运输部应当按照国家网络安全事件应急预案的要求，建立健全公路水路网络安全事件应急预案，定期组织应急演练；指导运营者做好网络安全事件应对处置，并根据需要组织提供技术支持与协助。

省级人民政府交通运输主管部门应当依据前款规定组织做好本行政区域内公路水路网络安全事件应急预案、应急演练相关工作，并将应急预案、应急演练情况及时报告交通运输部。省级人民政府交通运输主管部门应当指导省级设施运营者做好网络安全事件应对处置，并根据需要组织提供技术支持与协助。

第二十七条 交通运输主管部门应当定期组织开展公路水路关键信息基础设施网络安全检查检测，指导监督运营者建立问题台账，制定整改方案，及时整改安全隐患、完善安全措施。省级人民政府交通运输主管部门应当将检查检测情况及时报告交通运输部。

公路水路关键信息基础设施网络安全检查检测应当在国家网信部门的统筹协调下开展，避免不必要的检查和交叉重复检查。检查工作不得收取费用，不得要求被检查单位购买指定品牌或者指定生产、销售单位的产品和服务。

第二十八条 运营者对交通运输主管部门开展的网络安全检查检测工作，以及公安、国家安全、保密行政管理、密码管理等有关部门依法开展的公路水路关键信息基础设施网络安全检查工作应当予以配合，并如实提供网络安全管理制度、重要资产清单、网络日志等必要的资料。



第二十九条 交通运输主管部门按照国家有关规定，对网络安全工作不力、重大安全问题隐患久拖不改，或者存在重大网络安全风险、发生重大网络安全事件的运营者，约谈单位负责人，并加大网络安全监督检查力度。

第三十条 交通运输主管部门、网络安全服务机构及其工作人员对于在公路水路关键信息基础设施安全保护过程中获取的信息，只能用于维护网络安全，并严格按照有关法律、行政法规的要求确保信息安全，不得泄露、出售或者非法向他人提供。

第五章 法律责任

第三十一条 运营者违反本办法规定的，由交通运输主管部门按照《关键信息基础设施安全保护条例》等法律、行政法规的规定予以处罚。

第三十二条 交通运输主管部门及其工作人员存在以下情形之一的，按照《关键信息基础设施安全保护条例》等法律、行政法规的规定予以处分：

（一）未履行公路水路关键信息基础设施安全保护和监督管理职责或者玩忽职守、滥用职权、徇私舞弊的；

（二）在开展公路水路关键信息基础设施网络安全检查工作中收取费用，或者要求被检查单位购买指定品牌或者指定生产、销售单位的产品和服务的；

（三）将在公路水路关键信息基础设施安全保护工作中获取的信息用于其他用途，或者泄露、出售、非法向他人提供的。

第六章 附 则

第三十三条 本办法自2023年6月1日起施行。



铁路运输服务质量监督管理办法

（中华人民共和国交通运输部令 2023 年第 5 号）

《铁路运输服务质量监督管理办法》已于 2023 年 5 月 4 日经第 9 次部务会议通过，现予公布，自 2023 年 7 月 1 日起施行。

部长 李小鹏

2023 年 5 月 8 日

第一条 为了促进铁路高质量发展，维护良好的运输秩序和公平公正的运输市场环境，维护旅客以及货物、行李、包裹的托运人、收货人的合法权益，提高铁路运输服务质量，根据国家有关规定，制定本办法。

第二条 在中华人民共和国境内开展铁路运输服务及对其质量实施监督管理，适用本办法。

第三条 铁路运输服务质量监督管理遵循服务群众、公正公开的工作原则，形成企业自律、政府监管、社会监督相结合的工作机制。

第四条 国家铁路局负责全国铁路运输服务质量监督管理，地区铁路监督管理局负责辖区内铁路运输服务质量监督管理。

国家铁路局、地区铁路监督管理局统称铁路监管部门。

第五条 铁路监管部门依法对铁路运输服务质量实施监督检查，纠正和查处违法违规行为，受理旅客、托运人、收货人的投诉、举报，组织调解铁路运输服务质量争议。

第六条 铁路运输企业应当认真贯彻执行有关法律、行政法规、规章制度和标准规范，坚持以人民为中心的发展思想，牢记人民铁路为人民的服务宗旨，建立健全铁路运输服务质量管理制度，完善运输服务设施设备，提高运输服务信息化、智能化水平，不断提升运输服务质量，满足人民日益增长的美好出行期盼，推动铁路运输服务高质量发展。

第七条 铁路运输服务应当符合有关服务标准要求，做到安全、正点、可及、便捷、舒适、绿色。

第八条 铁路运输企业应当提供符合强制性标准的运输服务设施设备，采取措施确保运输服务



设施设备处于良好的运用状态并正常使用。

第九条 铁路运输企业应当按照《无障碍环境建设条例》《无障碍设计规范》（GB 50763）等规定，配备无障碍设施以及助残设备，方便行动不便旅客出行。

第十条 铁路运输企业用于为旅客、托运人及收货人服务的站房、空间场地和服务设施设备，不得违规改造或者改变用途。

第十一条 铁路运输企业应当按照向社会公告的内容以及与旅客、托运人签订的运输合同提供相应水平的服务。

第十二条 铁路运输企业应当优化生产作业组织，旅客列车晚点时，应当及时通知旅客并根据实际情况提供相应服务，采取措施全力恢复正点，确保良好的运输秩序。

第十三条 鼓励铁路运输企业通过互联网、电话等渠道向托运人、收货人提供办理种类、运输费用、在途信息等货物运输信息查询服务。

第十四条 货物、行李、包裹运输到达后，铁路运输企业应当及时通知旅客或者收货人领取。

第十五条 铁路运输企业应当承担国家规定的公益性运输任务，并提高公益性运输服务质量。

第十六条 铁路运输企业应当因地制宜改善设施设备条件，优化旅客列车开行方案，丰富服务举措，开好公益性“慢火车”，服务好革命老区、民族地区、边疆地区旅客。

第十七条 鼓励铁路运输企业发挥高铁优势，完善配套基础设施，优化运输产品供给，大力发展高铁快运，提供快捷高效的物流服务。

第十八条 鼓励铁路运输企业加强与道路、水路、民航等其他运输企业的协调配合，完善联运设施，共享信息资源，规范联运服务，开展多种运输方式间的旅客联程运输，便捷顺畅旅客出行。

第十九条 鼓励铁路运输企业发展集装化运输，推广适用于多式联运的设施设备，推进应用符合行业标准的多式联运运输单证、电子单证，提升信息化水平，加强与道路、水路、民航等其他运输企业共享运输信息，提升综合运输效率。

第二十条 铁路运输企业应当制定突发事件应急预案，配备应急物资，妥善做好应急处置，最大限度保护旅客、托运人、收货人权益，并确保应急情况下铁路运输服务质量稳定。

第二十一条 铁路运输企业应当按照法律、行政法规和国家有关规定要求，支持配合国家有关



部门开展铁路运输服务信用管理建设相关工作。

第二十二条 国家铁路局应当建立铁路运输服务质量评价机制，制定并公布评价指标和评价方法，组织开展铁路运输服务质量评价工作。

第二十三条 铁路监管部门应当定期组织开展铁路运输服务质量调查，收集群众对铁路运输服务质量的意见建议，形成调查报告，反馈铁路运输企业整改。

第二十四条 铁路监管部门可以聘请特邀监督员监督铁路运输服务质量。特邀监督员可以从旅客、托运人、人大代表和政协委员等群体中直接聘请，也可以面向社会招募。

特邀监督员可以通过亲身体验等方式收集对铁路运输服务质量的意见建议，并向铁路监管部门定期反馈有关情况。

第二十五条 铁路监管部门应当制定年度监督检查计划，采取日常检查、专项检查和随机抽查相结合的方式，统筹开展铁路运输服务质量监督检查。

铁路监管部门应当建立随机抽取被检查对象、随机选派检查人员的抽查机制，合理确定抽查比例和抽查频次。

第二十六条 铁路运输服务质量监督检查的主要内容有：

- （一）执行铁路运输服务质量有关法律、行政法规、规章制度和标准规范的情况；
- （二）受理、处理铁路运输服务质量投诉的情况；
- （三）承担国家规定的公益性运输任务情况；
- （四）对铁路监管部门提出问题的整改情况；
- （五）依法应当监督检查的其他情况。

第二十七条 铁路监管部门对铁路运输服务质量实施监督检查时，监督检查人员不得少于2人，并应当出示执法证件。

监督检查人员应当书面记录被检查单位、时间、地点、内容、发现的问题，并现场与被检查单位管理人员确认检查情况。因特殊情况不能现场确认检查情况的，应当及时向被检查单位书面反馈情况。

监督检查人员处理违法违规行为时，应当依法向被处理对象说明事实、理由及依据，听取被处



理对象的陈述、申辩，告知被处理对象依法享有的权利。

第二十八条 铁路监管部门应当建立铁路运输服务质量问题信息库，如实记录铁路运输服务质量问题信息，并根据问题严重程度进行分类。

铁路运输服务质量问题分为运输服务质量重大问题、运输服务质量较大问题和运输服务质量一般问题，具体标准由国家铁路局另行规定。

第二十九条 铁路监管部门依法公告以下事项：

- （一）铁路运输服务质量调查、投诉处理、监督检查等情况；
- （二）情节严重或者社会影响较大的铁路运输服务质量违法违规行为；
- （三）铁路运输服务质量评价情况。

第三十条 铁路监管部门应当邀请铁路运输企业和特邀监督员代表，定期组织召开铁路运输服务质量问题分析会。

第三十一条 铁路监管部门工作人员对监督检查、调查处理中知悉的商业秘密、个人隐私负有保密义务。

第三十二条 铁路运输企业应当配合铁路监管部门依法开展铁路运输服务质量监督检查、调查处理工作，如实提供有关材料；不得谎报、瞒报有关信息，不得干扰、阻挠和拒绝。

第三十三条 铁路运输企业应当每年开展铁路运输服务质量自查，自查的主要内容包括有关法律、行政法规、规章制度、标准规范执行情况，管理制度建立及落实情况，铁路运输服务质量投诉受理、处理情况等。

铁路运输企业应当加强对铁路运输服务质量工作数据、资料的统计和收集，依法向铁路监管部门提供铁路运输服务质量相关数据资料。

第三十四条 旅客、托运人、收货人就可以铁路运输服务质量问题向铁路运输企业、铁路监管部门投诉。

旅客、托运人、收货人对铁路运输企业的投诉处理结果不满意的，还可以向铁路监管部门申诉。铁路监管部门对申诉涉及的事项进行核查。

第三十五条 国家铁路局市场监测评价中心受国家铁路局委托统一受理旅客、托运人、收货人



就铁路运输服务质量向国家铁路局的投诉、申诉及建议。

第三十六条 铁路监管部门发现铁路运输企业存在铁路运输服务质量问题，应当责令改正；法律、行政法规和规章规定需要进行处罚的，依法处罚或者移交有关部门处理。

第三十七条 本办法自2023年7月1日起施行。



交通运输部关于废止《民用航空企业及机场联合重组改制管理规定》的决定

（中华人民共和国交通运输部令 2023 年第 6 号）

交通运输部决定废止《民用航空企业及机场联合重组改制管理规定》（交通运输部令 2016 年第 41 号公布，交通运输部令 2018 年第 31 号修正）。

本决定自公布之日起施行。





热点关注

- 《世界一流港口综合评价报告（2023）》发布 | 新加坡港、上海港保持世界一流港口领先水平
- 两部委部署开展首批国家综合货运枢纽补链强链城市绩效评价





《世界一流港口综合评价报告（2023）》发布 |

新加坡港、上海港保持世界一流港口领先水平

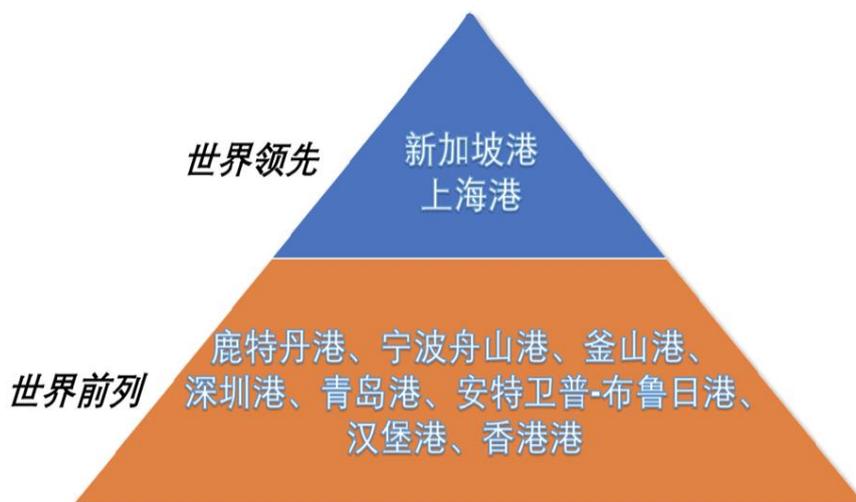
来源：中国交通新闻网

7月18日，第七届海丝港口国际合作论坛主论坛在宁波举行，中国经济信息社与交通运输部水运科学研究院在论坛上联合发布了《世界一流港口综合评价报告（2023）》（简称“报告”）。评价结果显示，全球34个样本港口2022年综合评价最高水平为87.4分，平均水平为65.3分。



据介绍，报告将综合得分排名前十位的港口划分为“世界领先”与“世界前列”两个层级。在最新一期评价中，新加坡港、上海港保持了“世界领先”水平。

鹿特丹港、宁波舟山港、釜山港、深圳港、青岛港、安特卫普—布鲁日港、汉堡港、香港港等8个港口处于“世界前列”梯队。特别是深圳港、青岛港2022年整体表现有较大提升。



在报告的世界一流港口典型案例章节，选取宁波舟山港进行了重点分析，解读了其在规模领先、多式联运、智能码头、绿色发展、船舶产业、燃油供应、航运保险等方面的发展经验。

中国经济信息社“世界一流港口综合评价指标体系”项目负责人、经济智库事业部副主任曹杰介绍，2023年的报告做了两方面重要升级：一是对样本港口库进行更新，评价港口从29个增至34个，基本覆盖全球主要区域。二是推出世界专业化码头典型案例，重点展示日照港石臼港区智慧绿色铁矿石码头、烟台港西港区供应链枢纽型铝土矿码头的创新实践，更加深入地挖掘展示中国港口践行新发展理念的生实践。

交通运输部水运科学研究院经济政策与发展战略研究中心主任宁涛表示，自2021年报告首次发布以来，有关成果获得了国内外各界的广泛关注，也得到了各方的大力支持。世界一流港口综合评价是一项创新之举，也是一个开放的平台，希望各界积极参与，为全球港口发展评价贡献更多智慧，为我国推进世界一流港口建设提供更好的指标引领和标杆示范。

据悉，《世界一流港口综合评价报告（2023）》由中国经济信息社与交通运输部水运科学研究院联合编写，报告以《关于建设世界一流港口的指导意见》为主要研究依据，通过构建世界一流港口评价指标体系，采用“定量+定性”的方法对34个全球主要样本港口进行了综合评价，旨



现代物流·法讯（2023年6月刊——第95期）

在为世界一流港口建设提供参考指引与智力支撑，同时为主管部门、港航企业、金融机构等相关主体提供更为全面的全球港口信息产品和评价咨询服务。

编辑：徐浩田

审核：吴楠



两部委部署开展首批国家综合货运枢纽补链强链城市绩效评价

来源：中国交通新闻网

近日，交通运输部办公厅、财政部办公厅联合印发通知，进一步明确首批支持的15个国家综合货运枢纽补链强链城市绩效评价工作要求。

2022年，交通运输部、财政部联合启动国家综合货运枢纽补链强链工作，聚焦国家综合立体交通网主骨架关键节点，服务国家重大战略实施，通过竞争性评审方式确定了天津、石家庄，宁波、金华，厦门、福州、泉州，济南、临沂，郑州，武汉，广州，重庆、成都，昆明首批15个支持城市，下达了启动资金。对上述城市开展绩效评估，是加强工作督促落实，确定后续奖励资金的必要举措。

通知要求，开展国家综合货运枢纽补链强链绩效评价工作应遵循客观真实、激励约束、公正透明的评价原则。通知明确了绩效评价包括城市准备工作、省级评价、部级评价三个环节，并确定了绩效评估参与各方的职责分工，进一步细化了年度绩效评价打分标准和材料清单，为高质量完成2022年度首批支持城市绩效评价工作提供了有力指导。

下一步，交通运输部将会同财政部认真做好首批支持城市绩效评价工作，组织开展绩效评价培训和答疑，推进国家综合货运枢纽补链强链工作取得更大成效。

编辑：李宁

审核：连萌



行业动态

- 致全国船员的一封信
- 5月交通运输经济运行情况





致全国船员的一封信

全国船员朋友们：

在第十三个“世界海员日”到来之际，我谨代表交通运输部向你们致以诚挚的问候，向长期以来默默支持你们工作的船员家属，以及关心关爱船员发展的社会各界表示衷心的感谢！

过去的一年是党和国家历史上极为重要的一年。党的二十大胜利召开，擘画了全面建设社会主义现代化国家、以中国式现代化全面推进中华民族伟大复兴的宏伟蓝图。面对风高浪急的国际环境和艰巨繁重的国内改革发展稳定任务，以习近平同志为核心的党中央团结带领全党全国各族人民迎难而上，推动党和国家事业取得一个又一个举世瞩目的重大成就，交通强国建设也按下“加速键”。我们认真贯彻落实“疫情要防住、经济要稳住、发展要安全”的要求，交通运输事业取得新的成绩。这其中，中国船员迎难而上，勇立潮头，有力维护全球物流供应链稳定畅通，保障水上交通安全生产，促进国内国际双循环，展现了交通人勇当开路先锋的使命担当。

2023年是全面贯彻落实党的二十大精神的开局之年，也是开启中国式现代化新征程和实施《加快建设交通强国五年行动计划》的起步之年。作为交通劳动者大军的重要组成和交通运输人才不可或缺的一部分，希望你们牢记“国之大者”，埋头苦干、担当奉献、再接再厉、再立新功，推动中国船员队伍高质量发展，奋力加快建设交通强国，努力当好中国式现代化的开路先锋。

交通运输部部长 李小鹏

2023年6月25日



5月交通运输经济运行情况

5月，交通运输经济保持恢复发展态势，货运量、客运量、港口货物吞吐量、交通投资等主要指标均延续较快增长。

一、营业性货运量

5月，完成营业性货运量47.1亿吨，同比增长6.8%，其中，完成公路货运量35.0亿吨，同比增长7.5%；完成水路货运量7.9亿吨，同比增长8.7%。

1—5月，完成营业性货运量212.4亿吨，同比增长7.4%，其中，完成公路货运量155.4亿吨，同比增长8.2%；完成水路货运量36.1亿吨，同比增长7.6%。

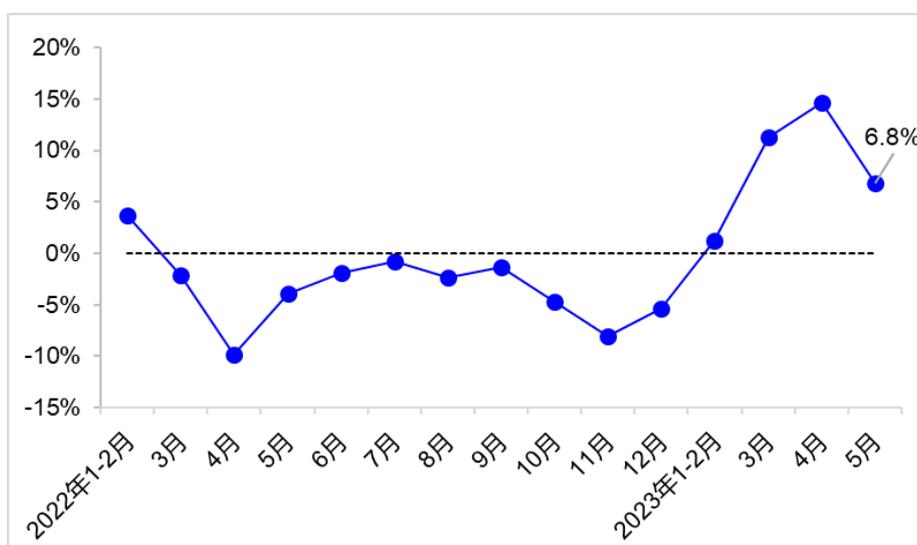


图1 营业性货运量月度同比增速变化

二、公众出行

私家车出行方面，监测数据显示，5月高速公路9座及以下小客车出行量延续快速增长，同比增长61.0%。1—5月，高速公路9座及以下小客车出行量同比增长41.5%。

营业性客运方面，5月完成营业性客运量7.9亿人，同比增长109.9%，其中，完成公路客运量3.9亿人，同比增长46.7%；完成水路客运量2453万人，同比增长269.6%。1—5月，完成营业性客运量35.2亿人，同比增长57.0%，其中，完成公路客运量17.5亿人，同比增长17.5%；完成水路客运量9748万人，同比增长160.4%。

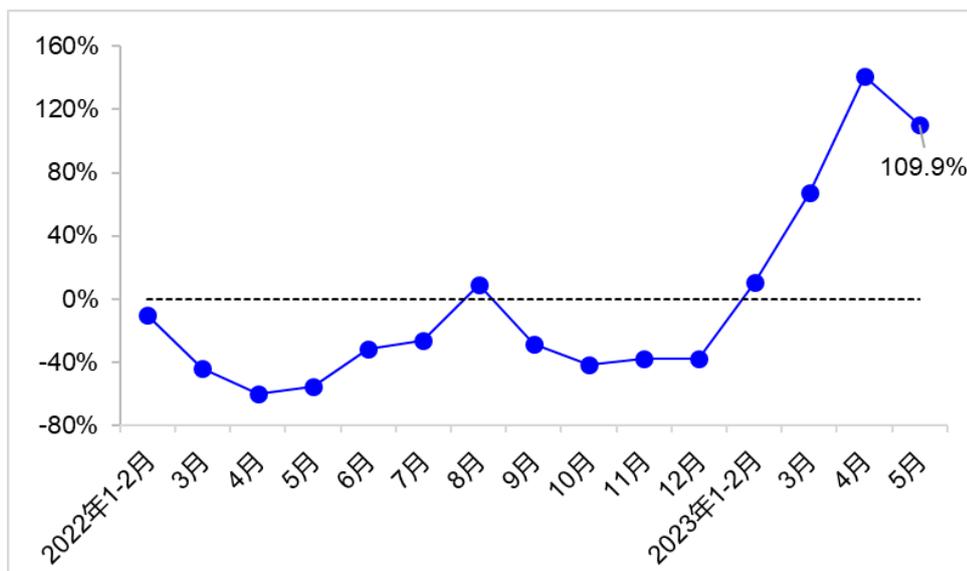


图2 营业性客运量月度同比增速变化

城市客运方面，5月全国完成城市客运量 82.5 亿人，同比增长 38.6%，其中公共汽电车、城市轨道交通、巡游出租车、轮渡分别完成客运量 37.0 亿人、24.9 亿人、20.4 亿人和 817 万人，同比分别增长 26.9%、87.4%、20.2%和 243.7%。1—5 月，全国完成城市客运量 373.9 亿人，同比增长 14.8%，其中公共汽电车、城市轨道交通、巡游出租车、轮渡分别完成客运量 163.1 亿人、112.0 亿人、98.5 亿人和 3194 万人，同比分别增长 3.6%、47.8%、6.6%和 132.3%。

三、港口货物吞吐量

5 月，全国港口完成货物吞吐量 14.7 亿吨，同比增长 9.0%，其中内、外贸吞吐量分别增长 8.6% 和 10.1%。完成集装箱吞吐量 2665 万标箱，同比增长 4.8%。

1—5 月，全国港口完成货物吞吐量 67.5 亿吨，同比增长 7.9%，其中内、外贸吞吐量分别增长 7.6%和 8.5%。完成集装箱吞吐量 12207 万标箱，同比增长 4.8%。

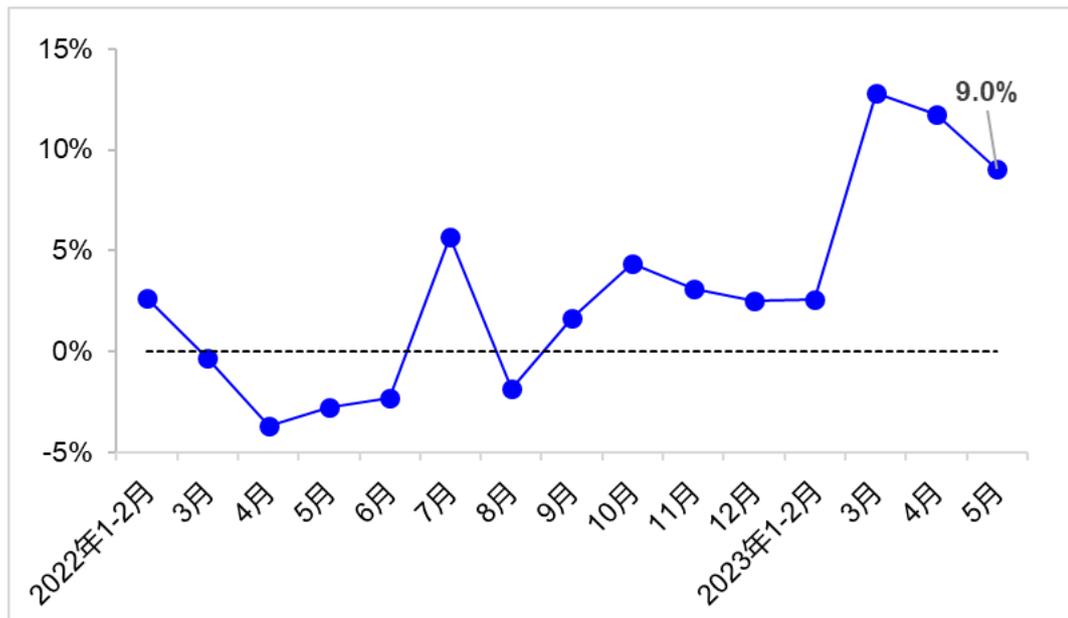


图3 港口货物吞吐量月度同比增速变化

四、交通固定资产投资

5月，完成交通固定资产投资 3373 亿元，同比增长 10.7%，其中，完成公路投资 2723 亿元，同比增长 9.5%；完成水运投资 174 亿元，同比增长 31.9%。

1—5月，完成交通固定资产投资 1.4 万亿元，同比增长 12.7%。其中，完成公路投资 1.1 万亿元，同比增长 13.2%；完成水运投资 734 亿元，同比增长 30.3%。

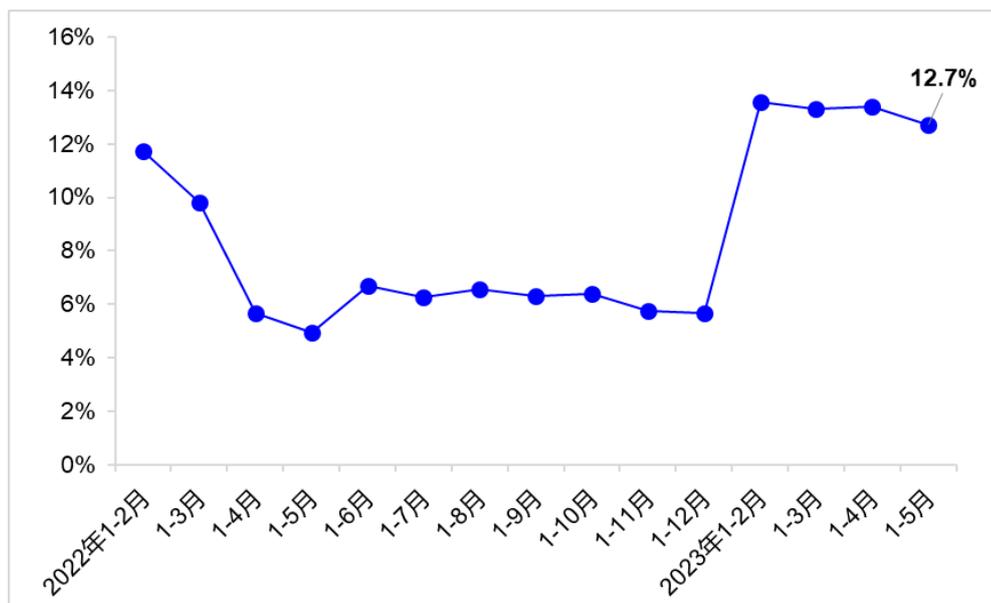


图4 交通固定资产投资累计同比增速变化



（以上综合统计数据源自交通运输部综合规划司）

备注： 1.公路客运量仅包含传统的班车包车客运量，不包括城际城乡公交客运量。

2.自 2023 年 1 月起，城市客运量统计范围由 36 个中心城市扩大至全国，同比增速为可比口径数据。

中小企业数字化转型迎利好！工信部将研究制定相关政策文件

来源：人民网

导语：工信部在推动 2000 多家中小企业完成数字化改造等工作的基础上，将研究制定推动中小企业数字化转型的综合性政策文件，加强顶层设计，引导中小企业加速转型步伐。

“中小企业数字化转型既是助企纾困之举，也是提升创新能力、增强企业发展韧性的关键举措。”在 5 月 19 日举行的政策吹风会上，工业和信息化部中小企业局一级巡视员王海林介绍，下一步工业和信息化部将研究制定推动中小企业数字化转型的综合性政策文件，加强顶层设计。

王海林介绍，以中小企业数字化赋能专项行动为抓手，工业和信息化部全面推进中小企业数字化发展，主要体现在以下三个方面。

一是完善政策体系方面。发布了《中小企业数字化水平评测指标》《中小企业数字化转型指南》，引导企业明确转型方向。联合财政部开展财政支持中小企业数字化转型试点。目前，已遴选确定第一批 38 个细分行业 98 家数字化服务商，推动 2000 多家中小企业完成数字化改造，财政资金支持 4.3 亿元左右。



二是优化路径引导方面。编发了《中小企业数字化转型典型案例集》《中小企业“链式”数字化转型典型案例集》，发布《中小企业数字化赋能服务产品及活动推荐目录》，推出数字化转型“企业微课”，通过编发一批案例、推广一批产品、提炼一批场景、培育一批服务平台、推出一批课程，让中小企业更清楚“转什么、如何转”。

三是强化服务支撑方面。分类推出上云用云、数字设计、人工智能、智能制造、网络和数据安全等领域的223家服务商、254项服务产品。充分发挥国家、省、市、县四级中小企业公共服务机构及市场化服务机构作用，为中小企业数字化转型提供人才培养、诊断咨询等服务。开展“一起益企”中小企业服务行动和中小企业服务月等活动，为中小企业开展数字化转型汇聚服务力量。

王海林同时介绍，下一步，工业和信息化部将继续深入开展中小企业数字化赋能专项行动，坚持问题导向，进一步强化支持举措。

一是提升政策支持效能。研究制定推动中小企业数字化转型的综合性政策文件，加强顶层设计。联合财政部继续开展中小企业数字化转型试点工作，带动更多社会资源支持中小企业数字化转型。大力推广、持续优化《中小企业数字化水平评测指标》和《中小企业数字化转型指南》，发布中小企业数字化指数，引导中小企业加速转型步伐。

二是提升路径引导能力。完善数字化转型“企业微课”，组织领军人才培养、标杆企业考察、试点经验交流等，激发转型内生动力。推广“大企业建平台、中小企业用平台”模式，引导大企业带动上下游中小企业数字化转型。举办2023全国中小企业数字化转型大会，完善数字化生态体系。

三是提升服务支撑质量。打造满足行业共性需求和中小企业个性化需求的数字化转型资源池、工具箱，探索建设全国中小企业数字化转型公共服务平台，进一步汇聚优质资源，加强供需对接



典型案例

- 台风是否构成不可抗力
- 游艇触礁沉没引发的海上保险合同纠纷案





台风是否构成不可抗力

2019年全国海事审判典型案例之案例3:

深圳市恒通海船务有限公司与吉安恒康航运有限公司航次租船合同纠纷案

来源：中国海事审判网

【基本案情】

深圳市恒通海船务有限公司（以下简称恒通海公司）于2015年9月23日与吉安恒康航运有限公司（以下简称吉安公司）签订航次租船合同，恒通海公司委托吉安公司从深圳运输3000吨散装玉米至湛江。吉安公司“吉安顺”轮到达湛江后，遭遇台风“彩虹”，船舶走锚，海水和雨水从舱盖的缝隙处流入舱内，货物受损，恒通海公司请求吉安公司赔偿货物损失，吉安公司辩称本案是由于不可抗力所导致，并反诉恒通海公司要求赔偿船体损失。

【裁判结果】

广州海事法院一审认为，判断台风是否属于不可抗力需要结合案情具体分析。中央气象台、广东海事局网站发布了台风“彩虹”在海南琼海到广东湛江一带沿海登陆的预报，吉安公司疏于履行对天气预报的注意义务，并怠于履行采取防台措施的义务，其仅基于台风“彩虹”实际强度与预报强度不符，从而认为台风“彩虹”属于不可预见的抗辩主张没有事实依据，不予支持。吉安公司在“吉安顺”轮锚泊防台过程中，明知“吉安顺”轮货舱水密性较差，针对货物仅采取加盖三层帆布并用绳子加固舱盖的防台措施，单凭此防台措施，没有对舱盖的缝隙进行及时有效的处理，不足以保证货舱的水密性，也不足以保证货物的安全，具有管货过失。恒通海公司作为承租人，既未操纵驾驶船舶，亦不负责采取防台措施，仅凭其迟延卸货的事实，不足以导致“吉安顺”轮的损害。判决吉安公司赔偿恒通海公司货物损失及利息，并驳回吉安公司反诉请求。吉安公司不服一审判决，提起上诉。

广东省高级人民法院二审认为，吉安公司是专业运输公司，每日关注案涉船舶拟将航行相关海域天气情况系其基本工作要求，因台风来临前两天中央气象台、广东海事局网站已经对台风“彩虹”进行预报，此后于台风登陆前两天仍不断地对台风强度和路径予以修正，故一审法院认定



台风“彩虹”对吉安公司而言属于可以预见的客观情况故未支持吉安公司关于不可抗力的主张并无不当，判决驳回上诉，维持原判。吉安公司不服二审判决，向最高人民法院申请再审。最高人民法院裁定驳回吉安公司的再审申请。

【典型意义】

在海上货物运输实务中，台风是一个较为常见的自然灾害，因台风引发货主、码头、船舶损失进而诉至法院的情况屡见不鲜，责任方往往抗辩台风构成不可抗力而免责。台风是否构成不可抗力，目前司法实践对该问题存在分歧。本案对不可抗力的三个构成要件进行分析。首先，判断台风是否属于不可抗力，系针对案件当事人在案涉事故发生时的判断，需要结合案情具体分析，在同一次台风事故中，不同的承运人预见能力不同，不同的承运船舶防风能力不同，不能以相同的要求来衡量不同的承运人。其次，如果责任人以台风预报误差为不可抗力理由的，应举证证明其基于不同级别的台风采取了何种防台措施，以及台风实际强度与预报强度之间的差异足以影响其防台措施的效果。再次，在航运实践中，因台风造成货损的情况下，往往还同时存在承运人管货过失的因素，法官应正确区分管货过失与不可抗力之间就造成货损的原因力比例与作用大小，从而准确区分责任。本案对判断台风是否符合不可抗力的构成要件进行深入分析，为类似案件的处理提供了参考。

【一审案号】（2017）粤72民初533、1152号

【二审案号】（2018）粤民终1257、1258号

【再审案号】（2019）最高法民申3906、3907号



游艇触礁沉没引发的海上保险合同纠纷案

来源：中国海事审判网

【基本案情】

2019年4月25日，李某某、林某某所有的“温妮”号游艇参加大帆船场地赛后，返回三亚途中触礁搁浅。施救过程中连续遭受台风影响，导致游艇翻沉灭失，构成全损。李某某、林某某向天安财产保险股份有限公司深圳分公司索赔被拒后，遂诉至法院。

【裁判结果】

海口海事法院一审认为，本次事故属于保险责任范围。案涉游艇持有有效的适航证书，驾驶人具有相应驾驶资格，事发当时已配备最新的电子海图。保险人关于案涉游艇未配备纸质海图属于不适航、违反保证义务的抗辩主张不能成立。一审判决保险人向李某某、林某某支付案涉保险赔偿款。海南省高级人民法院二审调解结案。

【典型意义】

游艇经济作为海南的特色产业，是海南国际旅游消费中心建设的重要组成部分，也是海南自贸港建设成效的具体体现。本案是游艇触礁沉没引发的海上保险合同纠纷，一审法院严格区分事故原因和保险责任，综合保险责任范围、是否属于除外责任情形等因素，判定保险人承担保险责任；二审法院加大调解力度，化解矛盾，做到“案结事了”。本案的审理充分保护了游艇所有人的合法权益，有利于提振游艇旅游市场信心，激发游艇旅游消费潜力，为推进海南游艇产业的持续健康发展和海南自贸港高质量建设提供有力司法保障。

【一审案号】（2020）琼72民初66号

【二审案号】（2020）琼民终431号



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：胡小俐、彭朝辉、周喆豪

