



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

二〇二六年三月刊 总第 128 期



法规速递

目录

关于健全交通运输行业信用体系的实施意见·····	3
国家药监局关于印发药品现代物流规范化建设指导意见的通知·····	7
关于民用无人驾驶航空器系统网络式运行识别有关事项的公告·····	15



热点关注

在中西部农村地区开展“快递进村”邮政兜底专项试点工作·····	20
2025年公路水路交通固定资产投资完成情况·····	22
1-2月交通运输经济运行情况·····	23
国家铁路局运输监管司负责同志解读《铁路货物运输规则》·····	26
2025年民航局法治政府建设工作情况·····	29



行业动态

长江中游港口群加速崛起·····	34
交通运输部：推动网络货运、低空物流等新业态规范健康有序发展，加快人工智能在交通物流领域应用·····	40



典型案例

【以案释法】铁路提单转让性质及规则的司法认定·····	42
【以案释法】机动车驾驶人逆行致使他人躲避不及造成损害，即使双方无接触亦应承担相应赔偿责任·····	47

现代物流专业委员会

主任：单文亮

副主任：陈喜燕、朱丹、胡小俐、吴亚兰

本期责任编辑：上海正策律师事务所 单文亮律师



法规速递

- 关于健全交通运输行业信用体系的实施意见
- 国家药监局关于印发药品现代物流规范化建设指导意见的通知
- 关于民用无人驾驶航空器系统网络式运行识别有关事项的公告



交通运输部 国家发展改革委 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局关于健全交通运输行业信用体系的实施意见

交政研发〔2026〕18号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输、发展改革、邮政管理厅（局、委），各铁路监督管理局，民航各地区管理局，交通运输部部属各单位、部内各司局：

交通运输行业信用体系是统一开放的交通运输市场的重要基础。为贯彻落实《中共中央办公厅 国务院办公厅关于健全社会信用体系的意见》《中共中央办公厅 国务院办公厅关于加快建设统一开放的交通运输市场的意见》，健全交通运输行业信用体系，以高效能治理促进高质量发展和高水平安全良性互动，现提出以下意见。

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和二十届历次全会精神，完整准确全面贯彻新发展理念，坚持依法依规、改革创新、协同共治、以点带面，以促进行业高效能治理为目标，以推动信用与行业深度融合为主线，以加强事前事中事后全链条监管为重点，着力健全信用制度机制、完善信用信息系统、扩大信用应用场景，加快构建上下联动、部门协同、主动管控、精准施策的交通运输信用监管机制，健全交通运输行业信用体系，为加快建设统一开放的交通运输市场、完善现代化综合交通运输体系提供有力支撑。

到2030年，与加快建设交通强国相适应的行业信用体系更加健全，信用在加强安全监管、维护市场公平、规范服务行为、优化消费环境等方面广泛应用，支撑交通运输治理效能显著提升。

二、健全信用管理制度

（一）完善信用管理机制。统筹推进铁路、公路、水路、民航、邮政各领域信用建设。深化区域交通运输信用一体化建设，加强跨地区、跨领域信用信息共享、评价互认、奖惩协同和修复联动。健全完善信用承诺制度，引导从业企业完善合规经营制度，加强从业人员信用建设，鼓励行业协会对会员企业开展自律管理。

（二）规范行业信用评价。以公共信用综合评价为基础，统一交通运输行业信用评价规则，明确各业务领域的评价指标、评价方法、评价流程、等级分类、结果应用等，将质量信誉考核、诚信考核、风险隐患排查等纳入行业信用评价。推广“定期+动态”信用评价，运用大数据、

人工智能等技术手段，加强行为记录、分值计算和结果公示。推动行业信用报告在市场准入、行政审批、资质审核等公共管理领域及招标投标、融资授信、商业往来等市场活动中广泛应用。

（三）实施分级分类监管。制定全国统一的分级分类规则和监管指南，健全以信用评价为基础的分级分类监管机制。建立涵盖从业企业、从业人员、载运工具等监管对象的信用数据库，综合分析运营状况、监管执法、风险隐患排查等因素，形成信用评价结果和分级监管建议。根据不同领域特点和企业信用等级情况，确定检查频次、检查方式和抽查比例，实行差异化精准监管。结合各领域工作需要，研究建立重点监管清单制度，将风险较高、隐患较大、影响恶劣的经营主体列为重点关注对象，明确重点监管事项，规范重点监管程序。

（四）健全守信激励和失信惩戒机制。在行政审批、准入注册、资质许可等政务服务中，支持依法依规为守信主体提供容缺办理、简化程序等便利；在财政资金支持、评先评优、示范创建等工作中，积极参考信用评价结果；在招标投标工作中，支持依法依规对守信主体采取增加参与投标的标段数量、减免投标保证金，减少履约保证金和质量保证金等激励措施。按照合法、关联、比例原则，根据失信行为性质和严重程度采取惩戒措施。聚焦严重危害人民群众身体健康和生命安全、严重破坏市场公平竞争秩序和社会正常秩序、拒不履行法定义务严重影响行政机关公信力等严重失信行为，明确交通运输领域严重失信主体名单列入标准。在申请政府资金、享受税收优惠和便利措施、参与公共资源交易活动、评先评优等方面，对严重失信主体依法予以限制或禁止。

（五）完善统一的行业信用修复制度。健全“信用中国”网站和“信用交通”网站联动机制，强化部门间、区域间信用修复协同，实现“一网通办，同步修复”。畅通信用修复申请渠道，按照“谁认定、谁修复”原则，明确修复方式和程序。全面推广行政处罚决定书、信用修复告知书“两书同达”。加强交通运输信用信息系统与执法办案系统的对接，完善信用修复提醒、数据核验替代证明材料等功能。对完成修复的信用主体，依法依规及时采取移出相关严重失信主体名单、停止公示失信信息等措施。

三、夯实信用信息数据基础

（六）建立全面完整准确的信用记录。依据全国信用信息基础目录，动态更新铁路、公路、水路、民航、邮政各领域公共信用信息条目，明确信息指标、公开属性和归集来源。在注册登记、资质审核、日常监管等过程中，及时准确全面记录采集信用信息，推动形成信用画像。鼓励和支持行业经营主体依法依规自愿提供财务状况、经营业绩、合同履行等信用信息，纳入行业公共信用信息目录。

（七）强化信用信息归集共享。充分发挥国家综合交通运输信息平台信用监管系统枢纽作用，纵向对接各级信用信息系统实现跨层级联动，横向联通各业务系统实现跨部门协同，统一归集行业信用信息，健全评价分析、监测预警等系统功能。定期开展归集共享质效评估，不断提高信用信息及时性、准确性和完整性。

（八）健全信用信息主动推送机制。建立基于信用评价的风险监测预警体系，综合运用大数据、人工智能等技术，开展多维度信用风险指标动态监测分析，加强对风险隐患早期识别和预警提示，精准推送高风险主体清单、异常监测指标和分级监管建议，通过警示提醒、检查约谈等措施及早处置，形成“监测预警—精准推送—分类处置”的监管闭环。

（九）完善信用信息公示和安全保护制度。按照统一的公示标准规则，在“信用交通”网站及时公示各领域公共信用信息，并与“信用中国”网站保持一致。完善失信信息分类标准，原则上分为“轻微、一般、严重”三类，按有关规定予以公示。畅通异议申诉渠道，完善异议申诉接收、办理、反馈机制。建立信用信息安全管理追溯和侵权责任追究机制，明确传输链条各环节安全责任，加强信用信息基础设施安全防护和安全技术保障。

四、扩大信用应用场景

（十）加强全链条安全监管。建立涵盖安全风险评估、隐患排查治理、事故发生率等核心指标的信用评价和风险监测模型，针对重点领域增设专项指标。建立跨部门、跨地区安全监管信用协作机制，加强源头追溯、联合调查、执法联动。聚焦工程建设、“两客一危”、出租车网约车、航运等安全监管重点领域，加强对信用等级下滑较快、存在违法失信风险经营主体的监测预警，提前介入干预，强化行政提醒、警示约谈、挂牌督办等措施应用。

（十一）维护市场公平竞争。实施分级分类监管，对违法失信风险较高的经营主体提高抽查比例和频次，对信用较差的依法依规实行严管和惩戒，促进优胜劣汰。支持依法实施非现场监管、远程监管和触发式监管，以及“首违不罚、轻微免罚”等柔性执法。加强交通运输公共信用信息与交通运输新业态平台企业经营信息的共享，引导平台企业建立平台内信用管理制度和平台间失信联合约束制度，为守法诚信主体提供更多优惠便利，对违法失信经营主体在平台规则内予以限制。

（十二）规范服务行为。在政务服务领域建立信用承诺制适用事项清单，推行“告知承诺+容缺办理”审批服务模式。深化货车、出租车和网约车司机信用服务应用，鼓励将信用评价嵌入通行便利、保险优惠、车辆维修等具体服务场景。支持金融机构开发交通运输“信易贷”

“信易保”等专项金融产品。鼓励社会力量共同参与交通运输守信激励，推广“信用+”汽车维修、驾驶员培训、公共出行、停车充电等应用场景，丰富跨部门守信联合激励措施。

(十三) 优化消费环境。拓展租车包车、游艇游船租赁、自驾旅游、电商快递、低空交通物流等信用消费场景，支持火车站、机场、公路服务区等枢纽站场优化信用消费环境，鼓励有关企业、协会推广“信用免押金”“信用享折扣”“先用后付”等优惠措施。健全完善交通运输企业资质、服务承诺、信用状况等信息公示制度，引导诚信合规经营。建立交通运输信用品牌培育机制，推动行业企业加强诚信建设，打造一批诚信服务窗口，营造安心消费环境。

五、组织实施

各级交通运输部门、发展改革部门要加强组织领导，强化政策协同，完善人才、经费保障措施，形成工作合力。充分发挥交通运输部信用体系建设领导小组机制作用，协同推进行业信用体系建设，国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局结合实际，建立健全各领域信用管理制度。组织开展深化交通运输信用监管服务交通强国专项试点，形成一批可复制、可推广的成果。持续开展“信用交通宣传月”主题活动，宣传诚信典型，营造诚实守信的良好氛围。

交通运输部
国家发展改革委
国家铁路局
中国民用航空局
国家邮政局
2026年3月5日

(此件公开发布)

解读链接：https://www.mot.gov.cn/gongkai/zcjd/202602/t20260226_4200991.html

国家药监局关于印发药品现代物流规范化建设指导意见的通知

国药监药管〔2026〕7号

各省、自治区、直辖市和新疆生产建设兵团药品监督管理局：

为贯彻落实《国务院办公厅关于全面深化药品医疗器械监管改革促进医药产业高质量发展的意见》（国办发〔2024〕53号）、《药品经营和使用质量监督管理办法》，推动药品批发企业和药品第三方物流企业有序高效开展药品现代物流规范化建设，进一步规范药品批发企业准入，持续提升药品流通环节质量管理水平，国家药监局组织制定《药品现代物流规范化建设指导意见》，现予以印发。请对照完善本行政区域药品批发企业和药品第三方物流企业标准，在经营许可准入、经营许可证换发、日常监管检查等工作中结合实际贯彻落实。

国家药监局

2026年3月20日

药品现代物流规范化建设指导意见

第一条 为推动药品现代物流体系规范化建设，促进药品流通行业高质量发展，根据《药品经营和使用质量监督管理办法》《药品经营质量管理规范》（以下简称《规范》）等法规要求，制定本指导意见。

第二条 本指导意见是对申请开办药品批发企业（以下简称批发企业）和接受委托储存运输药品业务的第三方药品现代物流企业（以下简称第三方物流企业），在药品现代物流设施设备等方面的基本要求。同时，用于引导已开办的企业逐步达到本指导意见规定的药品现代物流要求。

本指导意见所称第三方物流企业是指接受药品上市许可持有人、药品生产企业、药品经营企业等药品储运委托方委托，储存、运输药品的企业。

第三条 药品现代物流是以满足《规范》要求为基础，具有适合药品储存和实现药品入库、验收、传送、分拣、上架、出库、复核、集货、运输等现代物流系统的装置和设备，具有独立的计算机信息管理系统以及覆盖药品收货、验收、储存、养护、出库、运输等环节的全过程的质量控制和信息追溯体系，实现药品物流过程的规模化、集约化、数字化、智能化、可追溯。

第四条 企业应当按照国家药品监督管理局制定的统一药品信息化追溯标准和规范，建立

与其储存运输的药品品种和规模相适应的信息化追溯管理体系，落实药品追溯责任，如实记录经营和物流活动，确保经营和储存运输的药品来源可查，去向可追，责任可究。

第五条 企业应当按照有关法律法规和《规范》规定，建立健全药品现代物流质量管理体系，设立与药品现代物流相适应的组织机构和岗位，制定制度文件、岗位职责和操作规程，配备从事药品经营和质量管理的的人员，保证药品经营全过程持续符合法定要求。

第六条 企业制定的质量管理制度除符合《规范》外，还应当包括以下内容：

- （一）物流管理；
- （二）数据管理；
- （三）委托储存运输质量评审管理；
- （四）网络安全保障管理；
- （五）仓储运输突发事件应急预案；
- （六）其他应当规定的内容。

第七条 企业应当依据经营范围、经营规模设置相应机构和岗位，并配备具有相应技术资质和能力的人员。企业从事物流质量管理、验收、养护、运输等人员应当经过药品储运相关的法律法规培训。

企业法定代表人、主要负责人对药品经营活动全面负责，保障质量负责人能充分履行质量管理职能。质量负责人对药品质量管理具有裁决权，保证药品经营全过程持续符合法定要求。

第八条 企业法定代表人、主要负责人、质量负责人等从事药品经营和质量管理工作的人员应当符合《规范》规定的资格要求，不得有《中华人民共和国药品管理法》《中华人民共和国疫苗管理法》《执业药师注册管理办法》等相关法律法规规定的禁止从事药品经营活动的情形。

第九条 企业应当设立与其药品现代物流业务相适应的物流管理机构，配备物流管理及计算机管理人员。其中物流管理人员应当具备物流相关专业大学专科及以上学历或者国家认可的物流相关职业技能资格（含职称）；计算机管理人员应当具备计算机相关专业大学专科及以上学历或者国家认可的计算机相关专业职业资格（含职称）。企业应当具有相应的设备运营、维护人员，并具有国家认可的上岗资格。

第十条 企业应当具有符合《规范》要求且与其经营范围及规模相适应的场所、仓库、物流设备及运输车辆，具备承接药品现代物流业务的储存、配送能力。

第十一条 仓库的选址、设计、布局、建造、改造和维护应当符合药品储存要求、防止药品被污染、交叉污染、混淆和差错。

(一) 仓库应当为国家相关标准要求的建筑，且为自营仓库。

(二) 仓库内外环境整洁、无污染源，且与周边其他企业、生活区域或者设施保持相对独立；仓库建筑内应无异味、高温、蒸汽、有害气体、污水、粉尘等影响药品储存质量安全的因素。

(三) 经营场所和仓库应当有效物理隔离，仓库与周边环境及其他企业的人流、物流严格分开，并配备防盗、视频监控等设施设备。

第十二条 仓库应当按照需要设置相适应的功能区域，可以满足作业流程和物流规模需要，具体要求如下：

(一) 具有符合药品储存要求的常温库、阴凉库（常温和阴凉药品混库储存的，温度控制应当设置为 $10^{\circ}\text{C}\sim 20^{\circ}\text{C}$ ）、冷库和其他有特殊温度要求的库房，不合格药品应设置专用的隔离存放场所，退货药品应设置标识明显的存放场所或区域。

(二) 收货验收、分拣复核、集货配送等作业区面积应满足现代物流作业需要，除特殊管理的药品、蛋白同化制剂、肽类激素、冷藏冷冻药品在专库内设置出库复核区、集货区外，其他药品出库复核区、集货区需相对集中设置。

(三) 具有与经营规模相适应的零货储存区域和整件储存区域。

(四) 具有可以对仓库温湿度监测、库区视频监控、冷藏车温度监测和位置监控以及异常状况报警功能实现远程监控的设备和计算机控制室（区）。

第十三条 企业应当配备可以实现与药品入库、验收、传送、上架、分拣、出库、复核、集货等现代物流作业需求相匹配的设施、设备，确保药品物流作业流畅连贯，降低混淆和差错风险。设施设备的材质应当不释放有毒、有害物质，不易霉变、吸潮，不影响药品质量安全。

(一) 入库管理设备。在仓储管理系统的协同控制下，根据面积、储存方式、距离等要素，采用适宜自动化和智能化物流设备（如动力输送线、巷道堆垛机、自动导向搬运车、穿梭车等）实现货位自动分配、自动识别、自动寻址功能，必要时辅助用电动叉车。

(二) 存储设备。可选择性配备托盘、隔板货架、流利式货架、高位货架或自动化仓库等，货位之间、药品与地面、墙壁之间应有效隔离。托盘、货架标识条形码实行货位管理，一位一码，由仓储管理系统统一控制、管理、调度。

(三) 库内输送设备。配备与物流规模相适应的设施设备（如动力输送线、巷道堆垛机、自动导向搬运车、穿梭车、必要时辅助用的电动叉车等），可以覆盖储存区、拣选作业区、出库复核区、集货配送区等区域，实现物流作业的精准连贯，防控混淆、差错风险。

(四) 信息识别管理设备。采用包括但不限于条形码编制/打印扫描设备、射频技术、电子标签辅助拣货系统等设备。

(五) 温湿度调控设备。配备符合相关环境指标要求的中央空调系统等可以调控库房温湿度及进行库房室内外空气交换的设备。

(六) 视频监控设备。安装视频监控系统确保可对库区主要作业区进行全覆盖监控，视频监控可以实现实时备份，工作图像留存不少于 30 日，特殊管理的药品工作图像留存不少于 90 日。

(七) 双回路供电系统或者备用发电机组。备用发电机组功率应当至少能够保障药品仓储作业区域的应急照明，确保冷库设备、温湿度监控设备、计算机控制室（区）及服务器数据中心可以正常运行。

(八) 法律法规规定的其他设备。

专营冷藏冷冻生物制品或者中药饮片的企业，应当除符合本条第（四）（五）（六）（七）项要求外，鼓励其实现本条规定的其他设施设备要求。

第十四条 企业应当选择与药品储存条件及运输规模相适应的封闭式药品运输工具，并符合以下要求：

(一) 运输冷链药品的，配备与运输药品质量管理要求及规模相适应的专业冷链运输设备。

(二) 冷链运输设备的技术性能应符合《规范》要求，冷藏车应配备独立制冷制热电源、车载温度自动监测设备及远程数据传输系统。

(三) 运输车辆应当安装卫星定位设备，对车辆运输状态进行实时监测。

第十五条 企业应当对冷库、冷链运输设备和温湿度自动监测系统等进行使用前、定期或

停用时间超过规定时限的验证，定期对计量器具、温湿度监测设备等进行校准或者第三方机构检定，并符合《规范》及相关附录的要求。验证方案、报告及数据应科学可靠，并按规定保留验证原始数据、验证现场实景照片或视频。

第十六条 企业应当建立覆盖药品经营全过程的计算机信息管理系统，操作系统、数据库、网络安全与应用安全管理等软件，应当与现代物流规模相适并满足物流运营、质量管理、追溯管理以及信息安全需要。

企业的录入、修改和保存设备设施应能保证各类记录的真实、准确、安全和可追溯。

第十七条 企业信息管理系统应当包括但不限于企业资源计划管理系统、仓储管理系统、设备控制系统、运输管理系统、温湿度自动监测系统、药品追溯系统。具体要求如下：

（一）企业资源计划管理系统应当覆盖药品经营活动管理全过程，数据录入、修改和保存设备设施应能保证各类记录的真实、准确、安全和可追溯。

（二）仓储管理系统应当与企业资源计划管理系统、设备控制系统、运输管理系统数据进行实时、准确对接，实现药品入库、出库、储存、养护、退货、盘点、运输等仓储、物流全过程质量管理和控制，并具备全程货物查询和追踪功能。

（三）设备控制系统应当实现仓储各作业环节自动、连续的物流传送，所属子系统、设施设备应当与仓储管理系统实时数据对接。

（四）运输管理系统应当具备对药品运输计划、品种、数量、批号、工具、人员、发货时间、到货时间、在途运输轨迹、签收以及冷链药品温度等进行跟踪、记录、调度的功能。采取委托运输的，委托方的运输管理系统与受托方的运输管理系统应当实时对接，能够实现对药品运输的全程跟踪、记录、调度。

（五）温湿度自动监测系统应当对仓库温湿度及冷藏冷冻药品运输温度开展实时监测及记录。

（六）药品追溯系统应当实现药品各级包装单元的可关联追溯、可核查，获取所售药品的基本信息及上游企业发货数据，并向下游企业发送发货数据，保证药品追溯数据真实、准确、完整、不可篡改和可追溯。

第十八条 药品现代物流系统投入使用前，企业应当对信息管理系统以及仓储物流设备与企业药品现代物流应用的相适应性开展试运行，确保数据真实、准确、安全和可追溯。若停用

时间超过 6 个月以上时，再次投入使用前须重新试运行。

第十九条 企业应当配置与药品现代物流规模相适应的计算机硬件系统和网络环境，确保系统持续正常平稳运行以及数据的完整性和安全性。药品现代物流活动的数据管理应符合《药品记录与数据管理要求（试行）》（国家药监局公告 2020 年第 74 号）要求，数据按日备份并采用安全、可靠的方式（异地服务器、多机热备或云储存等备份方式）进行存储和管理。视频监控图像数据按照本《指导意见》第十三条第（六）项的要求保存，其他系统数据记录应当至少保存 5 年，且不少于药品有效期满后 1 年，特殊管理的药品按照国家相关规定执行。

第二十条 第三方物流企业除应当符合批发企业的质量管理、储存运输、信息管理系统及相关人员要求之外，还应当符合本《指导意见》第二十一条至第二十六条的要求。

第三方物流企业应当在满足《规范》的基础上，开展药品现代化储存、运输活动。按照委托协议履行义务，并且承担相应的法律责任。

第二十一条 第三方物流企业应当至少配备物流管理人员及计算机管理人员各 2 名，人员资质要求应当符合本《指导意见》第九条的要求。

第二十二条 第三方物流企业应当具备与药品物流规模相适应的储存条件，仓库药品储存作业区整体建筑面积原则上不低于国家通用仓库标准（10000 平方米或总容积不少于 60000 立方米），其中整件储存区应当设有自动化的立体库或者高架库，容积原则上不得少于 25000 立方米。零货储存区域应当配备货位数不少于 3500 个的零货拣选系统。开展冷藏冷冻药品物流业务的，应当配备 2 个及以上独立冷库，总容积原则上不少于 500 立方米。对于有特殊储存温度要求的药品，还应当配备与相关品种储存要求和规模相适应的仓库及设施。

受托开展疫苗储存配送业务的企业应当设置两个以上独立疫苗冷库，并做到不可合并温区储存疫苗冷库一用一备。

第二十三条 第三方物流企业应当配备封闭式货物运输车。运输非冷藏冷冻药品的，车辆不少于 10 辆；运输冷藏冷冻药品的，应当配备冷藏车和车载冷藏冷冻设备，冷藏车不少于 2 辆，冷链运输设备具有自动调控及屏显功能。

接受委托运输的第三方物流企业确需再次委托运输的，应当征得委托方同意，并按照《规范》规定对再次委托运输的受托方进行审核，保证运输全程质量跟踪和有效追溯。

第二十四条 第三方物流企业应当配置信息交换平台，支持物流作业数据与委托方之间的

信息交换，对委托方药品收货、验收、入库、储存、养护、出库、运输、退回等全过程作业指令进行有效传达（受托方的储存运输行为须遵从委托方的信息系统作业指令），实现药品委托储存运输全过程的质量管理，并具备全程货物查询、追溯功能，能够完整、及时、准确地收集、记录、查询相关数据，确保不同委托方的数据记录互不干扰和混淆，实现药品信息的有效追踪。

第三方物流企业应当在新增受托业务以及年度质量内审时，开展信息交换平台功能运行验证，以确保信息交换平台能够始终畅顺联通委托方与受托方的相关信息。

第二十五条 第三方物流企业应当制定药品委托储存运输管理制度、与委托方进行指令和信息交换以及对委托方审核的管理制度。其中质量管理记录应当包括委托方的收货指令、委托方的发货指令记录等。

第二十六条 第三方物流企业应当与委托方签订包含药品委托储存(运输)范围、地址、委托期限、记录和数据管理、票据管理、质量责任、追溯责任和违约责任、重大问题报告、评估要求等内容的合同及质量保证协议，明确质量责任及双方的权利义务。

第二十七条 开展药品运输活动，应当制定应急预案，在突发应急状态下合理处置，确保完成运输过程的药品符合《规范》要求。

第二十八条 药品上市许可持有人、药品生产企业、药品经营企业委托运输药品的，应当对受托方的质量保证能力和风险管理能力进行评估，与其签订委托协议，约定药品质量责任、操作规程等内容，并对受托方进行监督。

第三方物流企业应当对自身承接委托运输的能力进行评估，接受委托运输的企业数量应当与实际运输能力相匹配。

第二十九条 自动化仓库是指借助自动化、智能化机械设施（如高层货架、巷道堆垛机、载货机器人、自动分拣系统、单件拣选智能机器人、出入库自动输送系统以及周边设施设备等）、计算机管理控制系统实现自动存储和取出物料的系统。

多机热备是指使用两台及以上服务器，互相备份，共同执行同一服务。当一台服务器出现故障时，可以由其他服务器承担服务任务，从而在不需要人工干预的情况下，自动保证系统能持续提供服务。

停用时间超过规定时限的验证是指温湿度自动监测系统、冷库停用时间超过 6 个月以上，冷链运输设备停用时间超过 3 个月以上时，再次投入使用前需要进行验证。

冷链运输设备包括但不限于冷藏车、冷藏箱、保温箱、铁路冷链车厢、航空冷舱、海（水）运冷舱等。

第三十条 各省（区、市）药品监管部门可根据本指导意见制定本省（区、市）药品现代物流的具体标准和实施细则。

第三十一条 本指导意见自公布之日起施行。

中国民用航空局

公告

2026年第5号

关于民用无人驾驶航空器系统网络式运行识别有关事项的公告

根据《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》《民用无人驾驶航空器运行安全管理规则》《民用无人驾驶航空器系统运行识别规范》（GB46750-2025）有关要求，现将民用无人驾驶航空器系统网络式运行识别要求和相关事项公告如下：

一、运行识别接收系统

民航局通过民用无人驾驶航空器综合管理平台（UOM）开展网络式运行识别信息接收与处理工作。

二、运行识别发送要求

（一）新生产无人机

自2026年5月1日起，所有民用无人驾驶航空器系统（以下简称“无人机”）生产厂家应确保其生产、销售的无人机具备运行识别发送功能且技术规范完全符合GB46750-2025的要求。运行识别信息由无人机直接向UOM发送，无人机应在依靠自身动力飞行的全过程中保持运行识别信息的自动持续发送，且不应具备关闭发送的功能。

（二）存量无人机

对于2026年5月1日之前已销售的无人机，生产厂家应当按以下要求进行升级改造：

1.对于具备固件升级条件的无人机，生产厂家应当主动公布固件升级服务方案，做好升级工作。

2.对于不具备固件升级条件的无人机，生产厂家应当主动公布加装运行识别模块服务方案，在2026年11月1日前通过对其生产的无人机加装运行识别模块满足GB46750-2025中5.1.1、5.1.2、5.1.3、5.1.4、5.1.6a)、5.1.8、5.1.9、5.1.10、5.2、6.1和6.2的要求（具体要求见附件）。

3.运行识别模块生产厂家应确保其产品具备录入GB46750-2025要求的实名登记标志、运行类别等相关信息的功能。运行人在使用加装运行识别模块的无人机时应录入其实名登记标

志、无人机运行类别等信息。

4.运行识别模块生产厂家应确保其产品满足以下“拆下即失效”的要求，包括但不限于：

(1) 运行识别模块拆卸后，无人机机身应留存拆卸痕迹；

(2) 运行识别模块拆卸后，运行识别模块立即失效，无人机与该运行识别模块自动解除绑定；

(3) 运行识别模块拆卸并解绑后，应实时将解绑信息报送至 UOM。

5.运行人应配合生产厂家完成改造升级，否则将影响飞行活动实施。

三、系统对接

无人机生产厂家应主动开展与 UOM 对接联调与验证工作，以实现网络式运行识别信息的报送。具体对接要求可通过 UOM“运行管理-运行识别信息报送”查看。对于 GB46750-2025 发布之前已经向 UOM 报送飞行动态数据的无人机型号，按照对接要求完成适配改造后开展系统对接。

四、完成系统对接的无人机型号公布

民航局将在 UOM 首页“运行识别信息报送查询”栏目中，对已完成系统对接的无人机型号予以公布并动态更新，未实现对接的设备型号将影响飞行活动实施。

五、对接联系人及联系方式

UOM 网址：<https://uom.caac.gov.cn>。联系人：民航局信息中心田东东、张晔，联系电话：010-64092597。

特此公告。

附件：无人机网络式运行识别模块要求

中国民用航空局

2026 年 3 月 4 日

附件

无人机网络式运行识别模块要求

1.依据和适用范围

依据《民用无人驾驶航空器系统运行识别规范》（GB 46750-2025）9 标准的实施相关要求制定。本要求适用于 2026 年 5 月 1 日之前已销售的且无法通过固件或硬件升级方式使其符合 GB46750-2025 相关要求的民用无人驾驶航空器（以下简称 无人机）及其生产厂家。

2.基本要求

无人机生产厂家针对所生产的每个不具备运行识别发送功能的无人机型号应指定网络式运行识别模块（以下简称模块）厂家及型号，并主动公布加装运行识别模块服务方案指导并协助无人机用户完成模块加装，以满足在过渡期内的网络式运行识别发送的相关要求。

3.辅助功能要求

- 模块应具备《民用无人驾驶航空器系统运行识别规范》（GB46750-2025）所规定的网络式运行识别发送的相关要求。此外，模块应针对其安装、使用和管理提供相应的辅助功能：

- 模块应当易于安装，并具备防拆除能力。安装之后，在遇到外力强行拆除后应当持续发送告警信息，且确保拆除后模块无法再次使用。

- 模块应当以醒目方式提示用户当前是否具备正常报送能力，包括但不限于灯光、声音或外观改变等，使其在不具备正常报送能力时容易被观察到。

- 模块应当对阻止其正常报送的行为具有一定的防范能力，如关闭报送功能的行为等。

- 模块应当配套提供专用手机应用程序（APP），帮助用户对模块进行设备管理、数据输入、删除、固件升级等操作。

- 模块应当允许用户输入无人驾驶航空器运行识别相关信息，并确保用户输入的信息与UOM中的信息一致。

4.安装要求

用户获取的模块初始状态应当为未激活状态，完成安装后才能激活。安装过程应至少包含物理安装和数字绑定两个步骤。

4.1 物理安装

- 物理安装是指将模块固定到无人机表面，使其能在不影响航空器安全飞行的情况下合规报送相关运行识别信息的过程。

- 物理安装应当参照无人机生产厂家的指导进行。
- 应当确保安装牢固且难以拆除。
- 应当确保不影响无人机的安全使用，避免干扰无人机的导航、通信系统，并避开螺旋桨气流干扰、天线和其它敏感组件。
- 安装后，应当将无人机实名登记标志与模块序列号同框清晰拍照，以便作为物理安装信息在模块报送的备案时使用。

4.2 数字绑定

- 数字绑定是指修改模块内部所储存的无人机唯一产品识别码、实名登记标志以及分类等身份信息，使其报送内容符合 GB 46750-2025 相关要求的过程。
- 数字绑定通过模块生产厂家提供的手机 APP 等方式完成。
- 应当防止模块中输入的无人机唯一产品识别码与实名登记标志不匹配。
- 数字绑定过程应当防止无人机用户将虚假的或其他的无人机唯一产品识别码、实名登记标志输入模块。
- 数字绑定过程应当防止同一架无人机与多个模块形成绑定。
- 完成物理安装和数字绑定后，模块应自动激活。

5.模块报送的备案

- 无人机生产厂家应当在用户完成物理安装、数字绑定并激活后，将其物理安装和数字绑定相关信息备案到 UOM。
- 备案原则上在用户完成数字绑定后 48 小时内完成。
- 在完成模块报送的备案后，用户即可按规定实施飞行活动（物理安装和数字绑定相关信息未备案至 UOM，将影响用户飞行活动实施）

热点关注

- 在中西部农村地区开展“快递进村”邮政兜底专项试点工作
- 2025 年公路水路交通固定资产投资完成情况
- 1-2 月交通运输经济运行情况
- 国家铁路局运输监管司负责同志解读《铁路货物运输规则》
- 2025 年民航局法治政府建设工作情况



国家邮政局 中国邮政集团有限公司联合发布通知

在中西部农村地区开展“快递进村”邮政兜底专项试点工作

为更好发挥邮政普遍服务网络基础支撑作用，更好满足快递进村需求，助力乡村振兴战略实施，近日，国家邮政局、中国邮政集团有限公司联合发布通知，决定在中西部农村地区开展“快递进村”邮政兜底专项试点工作，为在全国范围常态化提供邮政兜底服务，更好满足人民群众美好生活用邮需求打下基础。

本次试点覆盖中西部 17 个省（区、市），每个省份选定 1 个试点县。通知对入网节点、服务标准、查询服务、安全责任和法规适用等加以明确，同时提出完善制度政策、加强设施建设、加强监管执法、推进服务地域公示和深化客货邮融合发展等措施任务。

通知要求，相关省（区、市）邮政管理局、市（地）邮政管理局要积极推动建立健全有关制度政策，推动建立部门协同或联席会议等机制，推动落实县级监管责任，争取地方党委政府支持，推动将“快递进村”邮政兜底纳入县域经济发展和乡村振兴工作重点。推动国家乡村振兴重点帮扶县用足用好统筹整合涉农资金用于农村物流设施建设相关政策。加强对快递企业区域总部指导，确保工作顺利开展。

通知强调，支持相关省（区、市）邮政分公司加快补齐试点县农村服务能力短板，全面提升县域处理能力，引进适应共同分拣的自动化处理设备，推进无人车、无人机等在农村地区试点应用。鼓励试点县邮政企业进一步提高投递汽车化率，增配投递人员。引导村级寄递物流综合服务站拓展服务功能，提升村级站点生存能力。

通知强调，相关省（区、市）邮政管理局、市（地）邮政管理局要依法加强监管，切实维护农村快递市场良好秩序，保障群众合法权益。要对快递企业官网公示（公布）的农村服务地域范围信息加强监督检查。对通过监督检查、用户申诉投诉和信访等渠道发现的农村快递服务违法行为线索，及时立案查处。

通知要求，相关省（区、市）快递企业要梳理试点县具体到建制村、社区的服务地域范围公示信息，报市（地）邮政管理部门备案。对于不能覆盖的建制村、社区，若采用邮快合作方式可以投递到建制村并签订有书面协议的，可视同覆盖。

通知指出，要加强与交通运输、农业农村、供销等部门的协同联动，推动农村客运车辆搭载邮件快件运输，实现“客运班线+邮政快递”资源共享，构建县乡村三级客货邮融合运输服

务网络，打通农村寄递服务“主动脉”和“毛细血管”，降低农村末端配送成本，提升服务覆盖面。

通知要求，相关省（区、市）邮政管理局、邮政分公司要高度重视试点工作，加强组织领导和统筹调度，明确时间表、路线图，精心组织实施，及时跟踪进展情况。

2025年公路水路交通固定资产投资完成情况

公路水路交通固定资产投资完成情况

计量单位：万元

地 区	公路水路建设		公路建设		水运建设	
	自年初累计	同比增速 (%)	自年初累计	同比增速 (%)	自年初累计	同比增速 (%)
总 计	264 430 924	-5.5	242 983 963	-5.7	21 446 962	-2.9
北 京	2 090 576	-5.1	2 085 869	-4.2	4 707	-82.5
天 津	919 369	6.7	707 630	15.5	211 740	-14.8
河 北	7 974 026	-12.6	7 096 495	-15.2	877 531	16.2
山 西	4 983 710	-15.1	4 983 710	-15.1		
内 蒙 古	2 603 374	-20.3	2 598 684	-20.3	4 690	23.8
辽 宁	4 006 600	21.8	3 686 914	28.8	319 686	-24.8
吉 林	2 652 175	-2.4	2 644 691	-2.4	7 484	0.4
黑 龙 江	3 451 675	0.4	3 407 853	-0.7	43 822	-
上 海	2 709 217	48.0	2 263 812	52.3	445 405	29.5
江 苏	15 845 726	-0.8	12 494 273	-6.2	3 351 453	26.7
浙 江	26 310 586	0.1	22 512 064	-1.2	3 798 522	8.1
安 徽	14 829 115	-5.2	14 066 023	-5.3	763 092	-2.1
福 建	7 777 913	-0.2	6 815 127	-2.2	962 786	16.5
江 西	7 434 970	-12.9	6 931 626	-13.9	503 344	3.3
山 东	13 153 669	-26.3	11 866 930	-26.1	1 286 739	-28.4
河 南	8 984 028	-31.2	8 475 287	-30.5	508 741	-41.8
湖 北	20 438 386	3.3	19 476 197	3.3	962 189	3.4
湖 南	8 925 341	-5.7	8 077 514	-6.0	847 827	-2.7
广 东	20 408 985	-5.1	18 176 877	-5.7	2 232 108	0.01
广 西	13 259 634	-21.3	10 482 671	-22.2	2 776 963	-17.7
海 南	2 432 484	14.3	2 028 190	23.6	404 294	-17.0
重 庆	6 066 979	-5.9	5 712 253	-4.0	354 726	-28.5
四 川	26 274 212	0.7	25 667 744	0.8	606 468	-3.4
贵 州	6 540 670	-27.4	6 510 627	-27.4	30 043	-25.2
云 南	7 601 844	-18.8	7 461 061	-18.0	140 783	-48.1
西 藏	3 533 955	28.7	3 533 955	28.7		
陕 西	3 668 803	-12.2	3 666 983	-12.2	1 820	-35.9
甘 肃	7 513 184	91.0	7 513 184	91.1		
青 海	1 565 017	23.6	1 565 017	23.6		
宁 夏	470 897	-41.9	470 897	-41.9		
新 疆	10 003 808	18.0	10 003 808	18.0		

注：表中“-”表示该项数据因口径调整或变化幅度较大，不宜比较；空格表示无该项数据或为零。

1-2月交通运输经济运行情况

1—2月，交通运输经济运行总体实现良好开局，货运量、港口货物吞吐量等主要指标增长较快，跨区域人员流动量规模保持稳定。

一、营业性货运量

1—2月，完成营业性货运量 83.0 亿吨，同比增长 6.5%。其中，完成公路货运量 61.5 亿吨，同比增长 6.6%；完成水路货运量 13.4 亿吨，同比增长 9.0%。

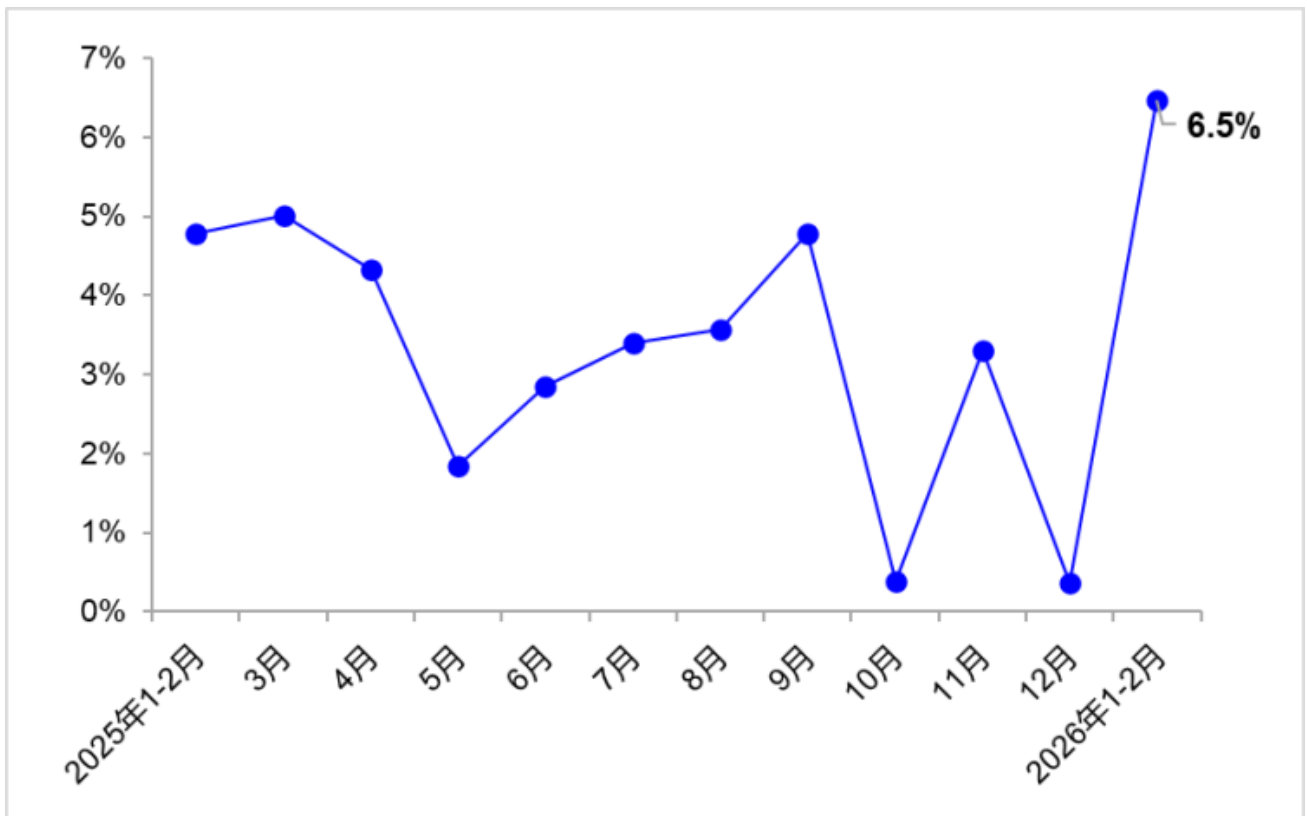


图1 营业性货运量月度同比增速变化

二、港口货物吞吐量

1—2月，完成港口货物吞吐量 28.7 亿吨，同比增长 7.2%。其中，内、外贸吞吐量同比分别增长 6.4%和 8.9%。完成集装箱吞吐量 5877 万标箱，同比增长 9.8%。

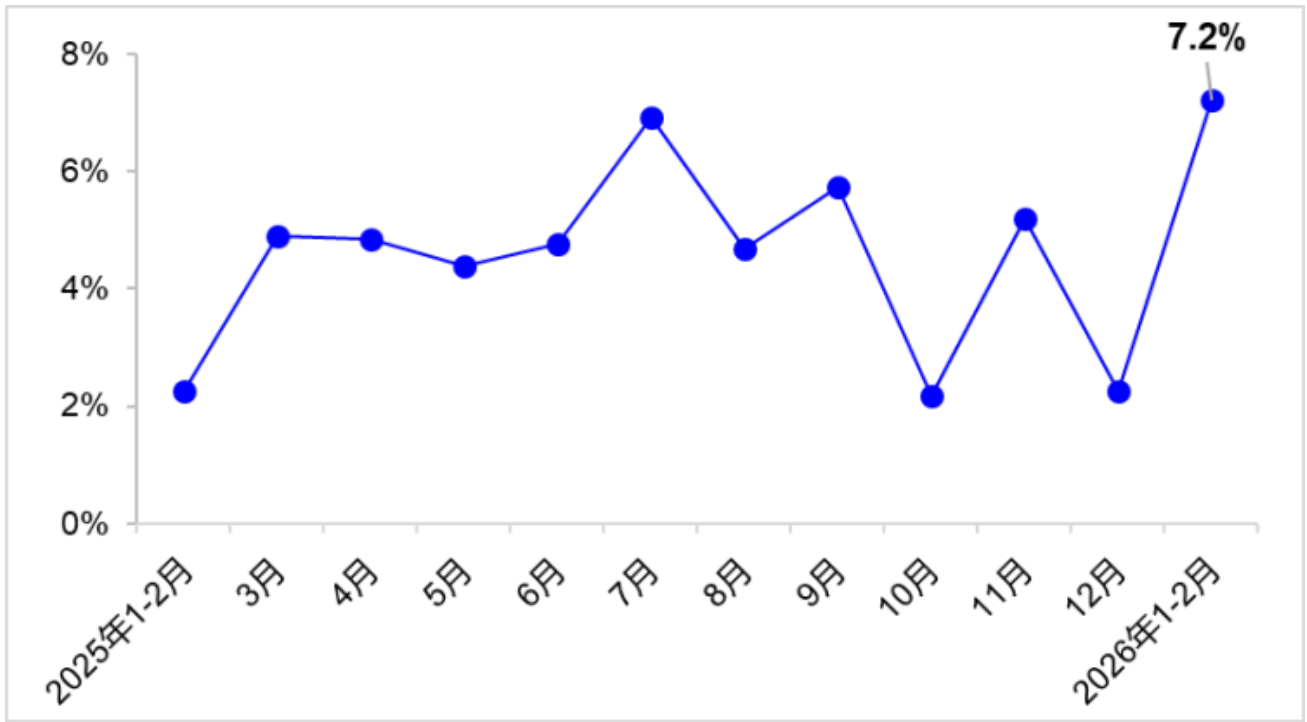


图2 港口货物吞吐量月度同比增速变化

三、人员流动量

1—2月，完成跨区域人员流动量123.8亿人次，同比增长0.7%。其中，完成公路人员流动量114.5亿人次，同比增长0.5%；完成水路客运量4002万人次，同比增长7.3%。

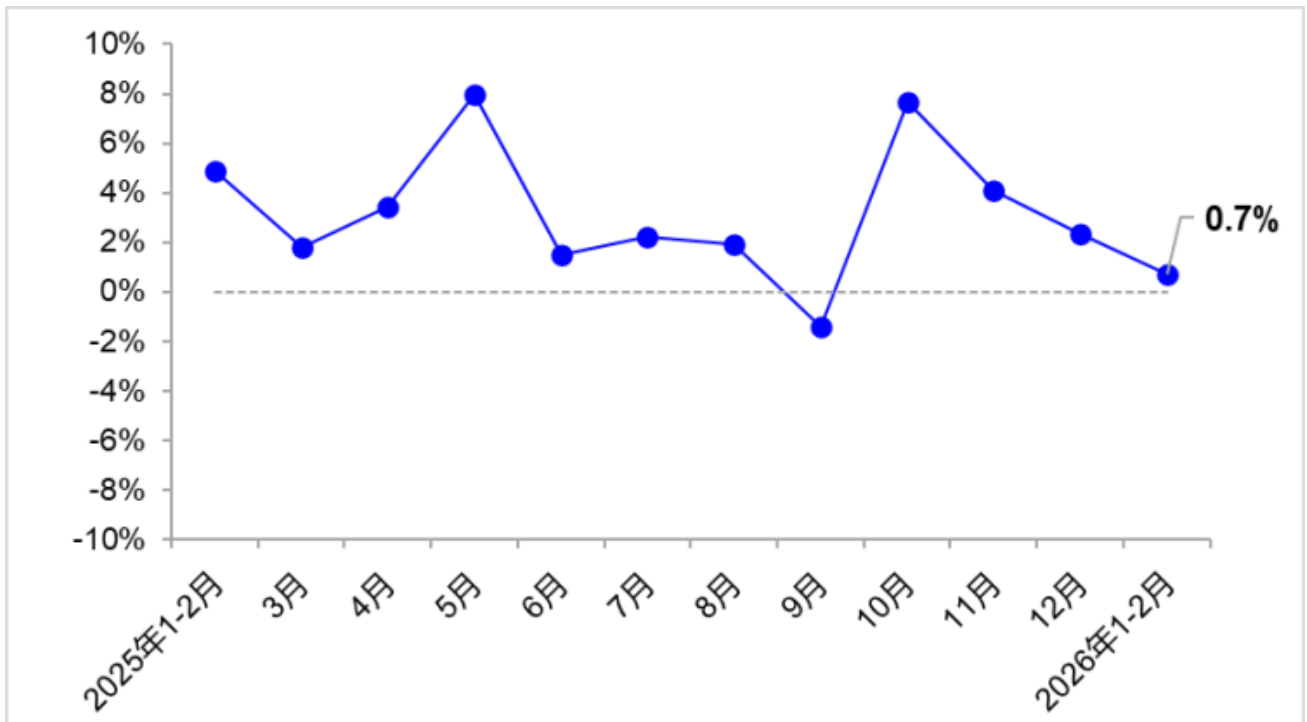


图3 跨区域人员流动量月度同比增速变化

城市客运方面，1—2月，完成城市客运量 164.6 亿人次，同比增长 1.0%。其中，公共汽车完成客运量 55.6 亿人次，同比下降 3.4%；出租汽车、城市轨道交通、城市客运轮渡分别完成客运量 58.3 亿人次、50.6 亿人次和 1184 万人次，同比分别增长 3.1%、3.8%和 0.6%。

四、交通固定资产投资

1—2月，完成交通固定资产投资 3558 亿元，其中公路、水运分别完成投资 2449 亿元和 280 亿元。

（以上综合统计数据源自交通运输部综合规划司）

推动铁路货运高质量发展 服务交通强国建设

国家铁路局运输监管司负责同志解读《铁路货物运输规则》

近日，交通运输部公布了《铁路货物运输规则》（以下简称《货规》），自2026年5月1日起施行。为便于公众理解《货规》，做好贯彻实施工作，国家铁路局运输监管司负责同志就有关情况进行了说明。

1. 本次修订发布的背景是什么？

答：近年来，铁路政企分开改革深入推进，铁路货运市场发生深刻变化，现代化综合交通运输体系加快构建，多式联运发展水平持续提升。作为铁路货运的基本规则，《货规》主要明确铁路货运各参与方的权利、责任和义务，规范货运市场秩序，维护货运安全，优化货运服务。

现行《铁路货物运输规程》由原铁道部于1991年公布实施，既有行政管理内容，也包含相关民事内容，还涉及企业内部经营管理事项。相关内容已与铁路改革发展要求不匹配，与铁路货运实际不相符，与新时代综合运输发展不适应，与《民法典》等法律法规规定不一致，还有不少内容滞后、缺失，迫切需要调整或者补充。

为更好适应铁路改革发展新形势新要求，加快推进现代化综合交通运输体系建设，不断提升铁路货运安全和服务水平，有必要对《铁路货物运输规程》进行全面修订并上升为部门规章。考虑主要明确铁路货物运输行业规则，规章名称定为《铁路货物运输规则》。

2. 《货规》修订的主要原则是什么？

答：一是贯彻落实党中央、国务院决策部署。贯彻落实党中央、国务院关于加强自然垄断环节监管、建设全国统一大市场、降低全社会物流成本、推进大宗货物运输“公转铁”等重要部署，紧密结合铁路实际制定有关落实举措。二是强化铁路货运安全管理。按照《铁路安全管理条例》等行政法规要求，强化铁路货运全流程安全管理。三是规范铁路货运市场秩序。按照《民法典》等法律最新要求，明确各相关方责任，规范各相关方行为。四是提升铁路货运服务质量。健全铁路货运服务质量问题投诉沟通机制，推动铁路运输企业、铁路监管部门提高投诉处理效率和质量。

3. 《货规》主要内容有哪些？

答：《货规》聚焦保障铁路货运安全，规范铁路货运市场，提升铁路货运服务质量，共9章57条，主要内容如下：

（一）第一、二章为总则和一般规定。一是明确了规章制定依据、适用范围，对铁路货运绿色发展、融合发展、信息公开及承担公益性运输任务等提出相关要求。二是明确了铁路运输企业和托运人、收货人开展铁路货物运输应当遵循的基本要求。三是明确了危险货物、鲜活货物、超限货物、自轮运转货物、专用线管理等行业管理要求。四是明确了铁路货物运输的种类及货物运单的作用、形式和主要内容等。

（二）第三、四、五、六章为托运与承运、装卸与装载、途中运输、交接与交付。一是明确了托运申报、凭证运输、承运检查、费用收取等要求，以及“合理期限”、“运输时间”的计算方式。二是明确了装卸过程中的抑尘、防冻、装载加固、施封管理、篷布管理、洗刷除污、食品运输等要求。三是明确了运输途中的押运、异常情况处置等要求。四是明确了交接与交付的方法、异状处置、货物领取以及货损货差处置等要求。

（三）第七章为联合运输。一是明确了办理过轨运输以及开展直通运输、接续运输等联合运输有关要求。二是明确了联合运输中的货物交接、运输变更、运输阻碍处置和运输清算等要求。三是明确了多式联运及交接检查、数据共享等要求。

（四）第八、九章为争议和投诉处理，附则。一是明确了争议解决办法、客户投诉渠道等。二是明确了铁路运输企业和铁路监管部门投诉处理机制和时限等要求。三是明确了规章施行时间等内容。

4.《货规》有哪些亮点值得关注？

答：《货规》紧紧围绕落实党中央、国务院决策部署，紧盯服务经济社会高质量发展需要，聚焦铁路货运高质量发展着力点，修改和补充了一系列重要条款，以下4方面值得关注：

（一）着力加强铁路货运市场秩序监管。贯彻落实党的二十届三中全会部署，强化铁路自然垄断环节监管，着力构建公平、高效、开放、统一的铁路货运市场。一是推动铁路网高效过轨互通。明确各类铁路运输企业市场主体平等地位，要求具备办理条件时，积极开展联合运输，优先发展直通运输。二是推动公平高效配置运力资源。明确铁路运输企业应当严格落实铁路运输调度规则和铁路货运相关规章制度，公平高效配置货车、路网等运力资源，及时高效办理货车中转、空车配置。三是加强铁路货运清算监管。明确要求铁路运输企业间建立公平合理的费用清算机制，严格落实清算标准和制度，及时办理清算业务。

（二）持续推进铁路领域物流降本提质增效。贯彻落实党中央、国务院关于建设统一开放交通运输市场、降低全社会物流成本等决策部署，积极融入综合交通运输体系，着力破解堵点

卡点，推动多式联运发展，更好服务降低全社会物流成本。一是推动设备互联。要求铁路运输企业积极开展多式联运，推广应用符合多式联运要求的集装化运输设备，提供全程综合物流服务。二是推动标准衔接。明确铁路运输企业对于多式联运集装箱实行交接检查，解决检查结果不互认造成的二次掏箱检查等问题。三是推动信息互通。要求铁路运输企业之间以及与其他运输方式的信息系统进行对接和数据共享，开放列车到发时刻以及货物品类、数量（重量）、在途、装卸等信息。

（三）不断优化提升铁路货运服务水平。贯彻落实国家“十五五”发展规划等要求，提升铁路货运作为“生产性服务业”的质量水平，更好服务保障经济社会高质量发展。一是提升铁路货运时效。结合铁路行业发展实际，将计算货物运输时间的每日运行公里数由 250 公里提高至 300 公里，进一步提升铁路货运时效性。二是创新铁路货运服务。支持发展电子运单、运单物权化，不断丰富铁路货运产品和服务。三是强化食品运输安全。对于涉及人民群众生命健康的散装食用油等货物，明确设备使用和运输管理等要求，保障铁路食品运输安全。

（四）全面提升铁路货运绿色发展水平。完整、准确、全面贯彻新发展理念，推动铁路货运全流程绿色转型发展，更好服务美丽中国建设。一是加强散装货物扬尘管理。对于煤炭及其他散装货物运输、装卸过程中产生扬尘的，要求采取抑尘措施，支持推进散装货物集装化运输，努力减少散装货物扬尘污染。二是加强货运机车排放管理。推动电力机车、新能源机车或满足更高排放标准内燃机车的运用，加强装卸搬运机械排放管理。三是加强货运作业污染管理。明确洗刷除污、油品排放要求，减少货运作业可能产生的环境污染。

5. 《货规》将于何时正式实施？如何保障落实落地？

答：《货规》已于 2026 年 2 月 3 日以交通运输部第 2 号令正式发布，将于 2026 年 5 月 1 日正式实施。国家铁路局将组织对《货规》开展专题宣贯和培训，各地区铁路监管局将加强监督检查，督促和指导铁路运输企业、托运人、收货人等严格落实有关要求，确保《货规》得到严格执行。同时，我们将组织对相关配套制度和标准进行修订完善，进一步推动铁路货运高质量发展，更好服务交通强国建设。

2025 年民航局法治政府建设工作情况

2025 年，在党中央、国务院坚强领导下，民航局深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的二十届历次全会精神，全面贯彻习近平法治思想，持续推进民航法治建设。

一、深入学习贯彻习近平法治思想，统筹推进民航法治建设

民航局党组坚持“第一议题”制度，通过党组会议、党组理论学习中心组等多种形式，深入学习贯彻习近平法治思想。民航局党组书记、局长宋志勇同志切实履行法治建设第一责任人职责，协调推动民用航空法完成全面修订，部署法治建设重点工作。民航各级行政机关严格落实述职述法要求。持续推动《中国民用航空局深入推进法治建设实施方案（2021-2025 年）》各项任务落地落实，顺利完成收官。

二、持续提升行业依法治理能力

（一）加大高质量法治供给。全力配合全国人大常委会和人大相关专门委员会完成民用航空法修订草案三次审议，新法已于 2025 年 12 月 27 日正式公布。新法适应民航事业发展新形势新要求，充实完善了规范民用航空活动、保障民用航空安全和支持民航制造业、运输业、低空经济发展的各方面制度措施。开展新法涉及的配套规章文件制修订，组织开展宣贯活动。公布《运输机场运行安全管理规定》等 5 部规章，完成行政规范性文件合法性审核 30 件。加强立法全过程管理，切实防范化解立法风险。积极参加国际民航组织第 42 届大会，推动“共建绿色空中丝绸之路”倡议写入大会成果文件。

（二）有效防范化解安全风险。严格开展安全保障能力评估，严把航班计划关、飞机引进关、新增航线关和机场容量关。开展重大安全隐患排查整治。针对重点航空公司开展飞行员资质排查。针对充电宝机上起火冒烟事件增多，实施国内旅客携带充电宝乘机安全管控等一系列措施。深入开展无人机扰航风险防范，深化“军警民地”联防协同机制。开展发动机空中停车专项治理、安检危爆物品风险隐患排查整治、鸟击专项整治。强化地面人员和车辆跑道侵入防范机制建设，机场责任原因的相关事件首次实现年度“零发生”。

（三）持续提升行业监管质效。调整运输航空公司差异化监管指标，重新分级分类，深入推进精准监管。对安全基础薄弱的中小航司加强监管和帮扶，对发生典型不安全事件的个别航空公司开展安全整顿。强化财务监测与安全监管联动机制，稳妥处置幸福航停航，严密防范经营风险向安全领域传导。落实信息通报机制，累计向地方政府和相关主管部门通报企业安全状况和典型事件 437 次。

（四）狠抓通航安全监督管理。联合国家发改委等九部委印发文件加强低空通用航空安全管理，全面强化各方安全监管责任。针对直升机高风险作业、应急救援飞行和非法飞行等重点问题，深入开展通航安全专项整治，通航事故多发势头得到有效遏制。推动建立通航“行业+地方”联合监管工作机制，通航安全专项整治期间向地方政府推送通航企业经营资质“白名单”116次。组织开展为期五个月的通航飞行教员排查，总计排查教员3055名。挂牌督办新疆亚心通航“9·5”较大坠机事故，推动落实“行刑衔接”工作。

三、强化行政执法规范和监督

（一）严格规范执法行为。全面落实国务院有关执法要求，组织开展涉企执法专项整治，规范涉企行政检查，完善执法文书格式。印发《民航轻微违法行为不予行政处罚事项清单（试行）》，推进高频行政处罚事项裁量权基准制定工作。上线民航智慧监管服务平台行业监管执法板块，加强行政执法全过程规范和记录。

（二）加强行政执法监督。开展安全监管执法考评，抽查部分民航地区管理局及监管局，促进严格规范公正文明执法。组织实施对部分监管局的监管审计，探索以多种方式开展执法监督。

（三）强化复议诉讼风险防范。妥善办理复议案件176件，积极探索实质性化解行政争议。办理诉讼案件41件，未发生败诉案件。办理国家赔偿案件2件。

（四）扎实推进信息公开。民航局政府网站公开政策文件、新闻等信息1121条，发布政策解读23篇。全年受理信息公开申请378件，按期办结率100%。政府网站上线“智能问答”功能，相比传统人工咨询，问答量同比增长超10倍。

四、优化服务全面提升行政效能

（一）促进行业高质量发展。民航运输生产再上新台阶，行业客货运输规模创年度历史新高。大力推进基础设施建设，加快建设一批国际枢纽、区域枢纽机场改扩建项目，持续推进一批支线机场建设项目，连续6年实现民航固定资产投资超千亿。综合整治行业“内卷式”竞争，推动航空运输市场供需动态适配。建立健全民航统一大市场建设工作机制，形成52项工作举措。修订印发《国际客运航权市场准入和配置规则》，完善枢纽导向型的航权资源配置政策体系，引导航司差异化布局。落实外航货运加班包机政策，保障跨境电商发展与货邮运输。建立健全民航涉企收费长效监管机制，印发综合性涉企收费目录清单。加强空中游览、跳伞飞行服务市场管理，促进低空旅游新业态健康有序发展。持续优化完善低空运行监管服务平台，累计

建成并联网 46 个低空飞行服务站。制发两项关于民用无人驾驶航空器的强制性国家标准，从源头确保民用无人驾驶航空器规范运行。加快推进智慧民航建设工作，强化数据治理。

（二）提升适航审定效能。完成国产航空轮胎等 28 个国产设备和首款国产航空液压油适航审定，推动国产装机应用。为我国自主研制的大型水陆两栖飞机 AG600 颁发型号合格证和生产许可证，持续做好 C919、C909 证后设计优化审定。累计为 19 种型号无人机颁发型号合格证，大力推动可持续航空燃料适航审定。

（三）优化服务运行品质。航班正常率连续 8 年超 80%，在全国日均航班量创历史新高情况下，航班正常率实现历史性突破，2025 年达到 91.09%。纵深推进“干支通、全网联”，扩大国内通程航班服务范围。加快国内航空快线建设，京广、京沪、深沪、渝沪航线推出跨航司签转服务。境内航班全面取消纸质行程单，34 家千万级机场缩短对外公布的值机截载时间 5 分钟以上。会同海关总署、国家移民局出台促进航空口岸通关便利化措施，提升外籍人员来华便利性水平。持续深化旅客“易安检”服务，41 家大型机场开通 127 条“易安检”通道，提供服务超 4200 万人次。

五、全面夯实民航法治建设基石

（一）强化机关工作人员法治意识。举办政府信息公开、公平竞争审查等专题讲座，召开民航行政复议诉讼法律风险防范会议，复盘相关行政复议案件，印发两批民航行政复议指导案例，提升民航各级行政机关依法行政工作水平。

（二）加强执法人员资质能力建设。开展民航监察员入门及强化培训，探索创新监察员职业培养模式，提升监察员执法能力。组织开展第五次高级监察员考选，“以考促学、以评促干”效果明显。严格执法人员资格管理，目前共有民航监察员 2566 人。

（三）持续深入开展法治宣传教育。召开多期规章文件宣贯会，加强行业单位和从业人员对规章文件的理解和适用。持续开展行业安全警示教育宣讲，受众超 10 万人次，联合应急管理部、公安部制作《生命至上，安全第一》安全警示教育专题片。

当前，民航法治政府建设工作仍然存在一些不足，主要是：监管队伍人员短缺和能力不能完全适应行业发展需要的矛盾仍然存在，民航法规体系还需结合新民航法的颁布加快修订更新，行政执法质效还需进一步提升，执法监督作用还需进一步发挥到位。

2026 年，民航局将继续以习近平法治思想为指引，坚持党对法治政府建设工作的全面领导，深入做好新民航法宣贯，加快民航法规体系迭代更新，持续规范优化行政执法，加强执法

队伍专业化职业化建设，健全行政执法监督体系，更好发挥有为政府作用，纵深推进民航统一大市场建设。

- 长江中游港口群加速崛起
- 交通运输部：推动网络货运、低空物流等新业态规范健康有序发展，加快人工智能在交通物流领域应用



瞭望 | 长江中游港口群加速崛起

来源：《瞭望》新闻周刊 作者：徐海波 李思远 日期：2026-03-30 12:29

◇阳逻港拥有通达 5 个国家的 9 条国际近洋直航航线、其他航线 30 条，年集装箱吞吐量 190 万标箱，铁水联运能力为 50 万标箱/年，均居长江中上游港口第一

◇“江海联运如今可直达湖北，物流成本降低 10%左右，可节省 3~7 天时间。”

◇以武汉港为枢纽，以宜昌、荆州、黄石、岳阳、九江等为骨干，联动中部地区其他重要港口，长江中游港口群正在加速崛起



武汉阳逻港（2024 年 12 月 20 日摄） 肖艺九摄

交通运输部公布的 2025 年全国港口货物吞吐量“十强”省市中，地处中部内陆、并不靠海的湖北，凭借 8.08 亿吨的内河吞吐量，超过了 5 个沿海省份，位列全国第七。

以湖北为中心，坐拥长江黄金水道中游优势的鄂赣湘三省，依托千里长江水道，形成以武汉港为枢纽，宜昌、黄石、荆州、黄冈、九江、岳阳等六个亿吨大港为骨干的港口集群，吞吐量占长江干线吞吐量近三成。长江中游港口集群攥指成拳，打造中部出海新通道，成为“一带一路”与长江经济带连接的战略支点。

随着国际航线拓展与智慧港口深化，以湖北港口为引领，长江中游港口群从“通道经济”向“全球供应链节点”跃升，形塑物流新格局，激活区域产业生态，推动“物流流量”形成“经济增量”。

从资源分散到攥指成拳

春分时节，黄冈港唐家渡码头，桥机轰鸣，车辆穿梭，一片繁忙的景象。城际班轮“楚天806轮”载着装满高端石材和工业纸材的集装箱，鸣笛起航，发往武汉。经武汉阳逻港中转后，最终运抵华东、华南、东北地区。

这是湖北港口协同协作的掠影。湖北整合全省港口资源，统筹调度，做大做强集装箱业务的同时，也做好大宗商品散货业务。

作为长江中游为数不多的深水良港之一，阳逻港成为名副其实的长江中上游“第一港”。目前，阳逻港拥有国际近洋直航航线5条、其他航线30条，年集装箱吞吐量190万标箱，铁水联运能力为50万标箱/年，均居长江中上游港口第一。

水道虽蜿蜒，通江也达海。

长江在湖北境内蜿蜒1061公里，流经8个地市48个县市区，孕育了许多码头港口。过去一段时间，全省长江沿线分布着4个主要港口、14个重要港口和数不清的小码头，资源碎片化、低效化严重，临江不见江。

2014年，湖北启动长江深水航道和沿线码头整治工程。十年过去了，全省长江岸线面貌焕然一新，港口码头脏乱差的问题得到根本性改善，但小和散的问题仍然存在，只有破除“小散乱”格局，才能充分释放长江航运对经济发展的牵引作用。

2021年6月30日，湖北省港口集团在阳逻正式揭牌，注册资本70亿元，整合省属国企及长江、汉江沿线市州全部国有港口资产。这次整合与以往“同城合并”不同，不仅实现了跨行政区域的深层次整合，将长江、汉江沿线港口码头装进同一个“篮子”，还对航线、业务进行了优化组合，让港口从“散点”变“枢纽”。

强化功能分工。武汉阳逻港定位为国际集装箱枢纽港、长江中游航运中心核心载体，集中发展远洋及近洋直达航线、国际中转、供应链金融、航运总部经济。宜昌港定位为三峡翻坝转运枢纽，重点发展“铁水联运+三峡翻坝转运”和内河旅游客运，服务大宗物资集散、滚装、危化、集装箱运输和船舶制造。荆州港是国家级煤炭储配基地和铁水联运枢纽，重点发展煤炭、铁矿石、粮食等大宗物资的铁水联运、水水中转，来自陕北、蒙西的煤炭经浩吉铁路直达荆州港，再分拨至沿江电厂，形成了“北煤南运”黄金水道节点。

黄石港定位为大宗商品枢纽港，重点服务鄂东地区的冶金、建材、化工等临港产业，发展

煤炭、粮食、矿建材料、矿石等大宗商品的公铁水联运。黄冈港 2025 年吞吐量突破 2.14 亿吨，成为长江中游首个 2 亿吨大港，其核心功能在于为鄂东钢铁、建材、铁矿石产业提供规模化的“江海直达散货运输”服务。

五大港口，各担其责，相互合作。武汉、荆州、宜昌等港口串珠成链，通过高效衔接水运、铁路与公路，将区位优势转化为降低物流成本、增强供应链韧性的组织优势。

湖北地处国家“弓箭型”经济格局的“箭身”，具有承东启西、接南纳北的天然区位优势，成为跨区域要素流动的中转枢纽与集成平台。

中国城市经济学会副会长秦尊文说，湖北港口通过枢纽能级提升，不仅自身跻身世界内河港口第一方阵，更带动长江中游港口群形成“资源互补、功能叠加、利益共享”的一体化格局。

从无序竞争到联手共赢

北倚长江、南接主城，鄂州三江港几乎每天都有江海直达铁矿石货轮抵达。来自巴西和澳大利亚的铁矿石经卸货、转运，进入堆场、完成交割并进行混配，随后沿长江、赣江、湘江等水域运往重庆、江西、湖南等地码头，送至当地钢铁冶炼企业。

“江海联运如今可直达湖北，物流成本降低 10%左右，可节省 3 天时间。”湖北港口鄂州有限公司副总经理邵小平说，此种模式实现海港矿石仓向江港前移，货物在途即开展贸易，到港即可交割，并就地混配，完成后快速向钢厂交付，大幅降低钢厂的库存积压和资金占用成本，受到有大宗商品运输需求的货主欢迎。

受益于这一新兴业务，三江港货物吞吐量迅速增长，从 2021 年开港时的 30 万吨攀升至 2025 年 766 万吨；2025 年牵引粮食、矿石“海进江”业务量达 106 万吨。邵小平说，三江港正在扩建矿石基地，总容量将提升至 500 万吨，将成为长江中游规模最大的矿石集散（混配）基地。

三江港的快速成长，见证了中部港口群合作的成效。2023 年 4 月，湖北港口集团与江西省港口集团、湖南省港务集团在武汉签署战略合作协议，携手打造长江中游城市群“组合港”，围绕优势互补、资源互享、发展互惠，在出海新通道开辟、供应链业务拓展、信息共享机制建立、货代业务交互、内河沿线开发和绿色港口建设等方面强化合作，共同构建三省之间运输、物流及贸易通道。

依托长江以及赣江、湘江、汉江水运资源，三省联手打造“岳阳港—武汉阳逻港—九江港”

集装箱航线，利用各自在地方市场的优势，深化供应链资源共享共用，实现了协同发展的良好成效。

湖北港口集团总调度长李伟介绍，鄂湘赣集装箱航线已成为品牌线路，每周有 10 艘船舶运行 8~10 班，总航程 460 公里。这条航线串联长江中游三座城市，为企业提供高效物流通道，降低运输成本，吸引更多产业向中游地区布局，形成产业集群效应。

这一合作机制还在不断深化完善。2025 年 12 月，湖北、湖南、江西三省交通运输部门及相关企业共同发起成立“长江中游城市群多式联运企业联盟”，进一步整合区域物流资源，破解协同难题，提升运转效率。

从设施联通、规则统一、服务优化、产业协同四方面推进区域物流一体化，包括加密武汉阳逻港与岳阳、九江等港口的“水上公交”网络，探索“组合港”模式，推动沿江港口从“一群港”向“一个港”转变。

“组合港”模式，将区域内的重要港口、航运、物流企业凝聚成发展共同体，协同航线布局、共享舱位、共订船期，减少无序竞争，提升船舶装载率和航线效率，降低全程物流成本。李伟说，三省港口、港务集团为汽车、化工、粮食等长江中游地区的优势产业量身定制了“门到门”的全程物流解决方案，共同推动长江中游港口集群向智慧、绿色、高效的现代化方向迈进。

推动物流数据互通互认，试行“一单制”全程运输模式；完善面向东南亚、东北亚的航线网络，衔接国际班列，构建“江海联运、铁水联运”综合运输体系；依托“长江数联”等数字平台，推动物流信息共享。

交通运输部长江航务管理局相关负责人表示，目前中游三省构建了统一规划、统一建设、统一运营、统一管理的“四统一”港口发展模式，各自港口的综合实力和竞争力逐步提升，正在重塑长江航运的优势和格局。

秦尊文说，以武汉港为枢纽，以宜昌、荆州、黄石、岳阳、九江等为骨干，联动中部地区其他重要港口，长江中游港口群正加速崛起。

长江中游港口群还积极开拓海外市场。湖北港口集团董事长周勇士介绍，湖北勇担中部地区“出海”的窗口，目前已创建 8 个国家级多式联运示范工程，数量全国第一，并构建了“中欧班列+近洋直航”“长江班列+江海联运”等超 110 条联运通道。

武汉港依托至日本、韩国、俄罗斯、越南、印尼等 5 国的 9 条近洋直航航线，为长江中上游地区 200 多家企业提供点对点直航运输服务。

武汉阳逻港—印尼拉博塔港航线，是一条“汉亚直航”与上市公司格林美合作打造的“定制航线”，主要承担镍资源进口和设备出口。直航航线开通后，实现“一船直达”，节省 7 至 10 天，物流成本降低 15%。

2019 年汉亚直航开通，之后平均一年开通一个新航线，目前通达 5 个国家 9 个港口。截至 2025 年底，累计开航 687 个航次，累计运输集装箱量超过 20 万标箱，货值达 80 亿元。

周勇士介绍，汉亚直航作为串联海上丝绸之路和陆上丝绸之路的关键纽带，构建起湖北对外开放的重要通道。不仅助力本土企业扬帆出海，更吸引全球货物在鄂集聚中转，是湖北的独特优势。比如，日本部分出口到蒙古国和中亚地区的汽车，也通过汉亚直航到武汉，再通过中欧班列运输。“九省通衢”正朝着“中部门户”和“国际物流枢纽”转变。

创造条件促加力成群抱团

万里长江滚滚向东，黄金水道流金淌银。20 多年来，长江货运量稳定保持世界第一，而且超过其他世界前十大河流货运量之和。

长江上游在三峡大坝建成蓄水以后，宜昌以上至重庆主城区，航道水深达到 6 米以上，可以常年通行万吨级船舶。下游安庆至芜湖段，最低水深 6 米，南京至上海段则达到 10 米以上。安庆到武汉段，枯水期水深 4.5 米，只能通行 5000 吨级船舶。从武汉到宜昌，部分河段在枯水期水位只有 3.8 米，只能通行 3000 吨级船舶。

长江中游段将长江万吨级航道分成互不相连的上下两段。打通“中梗阻”，提升长江航道通过能力，能让“黄金水道”更充分释放“黄金效益”。

2025 年 12 月，历时 7 年的长江航道整治“645 工程”基本建成。经航道条件核查，长江干线武汉至安庆段达到 6 米水深、武汉至宜昌段达到 4.5 米水深通航条件，万吨级船舶可常年直达武汉，5000 吨级船舶可常年直达重庆。

随着长江航运高速发展，航行船只对航道的要求越来越高。业内人士呼吁继续谋划航道升级。宜昌港务集团董事长王红说，建议着重规划推进武汉-安庆段长江 8 米深水航道整治工程，即从“645”工程继续提档升级，打通长江航线武汉至芜湖段的统一深水航道标准，使得丰水期长江航道水深维持在 8.0~8.5 米以上，枯水期航道水深维持在 6.0~6.5 米以上。

据估计，若该工程建成，武汉可常年通行 1 万至 2 万吨级江海货轮，大大提升武汉港航线的运输经济效益，降低单位运输成本，进一步助力武汉开发 3000 海里内的近洋外贸直航航线，直航日本、韩国和东南亚（新加坡、马来西亚、泰国、越南）等主要贸易合作伙伴。

提升码头标准。原有码头建于上世纪 90 年代末，靠泊等级小，岸线利用效率低，不足以适应船舶大型化发展趋势和港航经济高质量发展需求。特别是长江深水航道整治工程完成后，过去仅设计为停靠 5000 吨级货轮的港口泊位将长期停靠万吨级货轮，而过去设计为停靠 3000 吨级的荆江沿线码头泊位，将迎来 5000 吨级货轮停靠。荆州港务集团总经理庞小波建议，大力推动沿线老旧码头泊位改造和进出港航道拓宽等硬件提升。

进一步完善港口群合作机制。长江中游段流经鄂湘赣三省，资源丰富，经济腹地广阔，长江两岸港口隔江相望，临近港口之间同质竞争、区域内运能结构性过剩等问题长期存在。

目前长江沿线适宜建港的岸线资源已所剩不多，特别是深水岸线更为稀缺。长江航运中心负责人表示，应根据自身产业特点、区域经济规模来发展港口航运，进一步整合优化中游地区的码头岸线资源。

周勇士等受访对象认为，长江中游港口群深化协作的意义不止于运输衔接，更体现在产业对接中。他们建议，围绕产业、交通的协同发展建立沟通协作机制，发挥阳逻港等龙头港口的枢纽引领作用，加强与上海、重庆等上下游重要港口的密切合作，强化长江经济带中游支撑。（《瞭望》2026 年第 13 期）

交通运输部：推动网络货运、低空物流等新业态规范健康有序发展，加快人工智能在交通物流领域应用

2026年03月20日 20:26 来源：界面新闻

3月20日，交通运输部党组书记、部长刘伟主持召开部务会，深入学习贯彻习近平总书记重要讲话和有关会议精神，研究部署贯彻落实举措；听取交通物流降本提质增效2025年工作和2026年工作要点汇报；审议《民用航空空中交通管制员执照管理规则》。

会议强调，要深入学习贯彻习近平总书记在全国两会期间的重要讲话和全国两会精神，认真落实国务院第十一次全体会议、国务院常务会议部署，始终保持战略定力、更加积极主动作为，以更高标准当好贯彻党中央决策部署的执行人、行动派、实干家，扎实做好交通运输各项工作，努力在完善现代化综合交通运输体系、加快建设交通强国、推进中国式现代化中展现新作为。要深入学习贯彻习近平总书记在会见土库曼斯坦民族领袖、人民委员会主席别尔德穆哈梅多夫时的重要讲话精神，发挥中土合作委员会交通物流合作分委会等机制框架作用，推进交通运输领域务实合作。

会议强调，要深入学习贯彻习近平总书记关于有效降低全社会物流成本的重要指示精神，坚持问题导向，把发展多式联运作为重中之重，高标准联通市场设施，打通堵点卡点，推动有效降低全社会物流成本。要实施多式联运攻坚行动，聚焦重要枢纽节点1小时换装率，加快完善联运设施体系、信息联通体系、标准规则体系和企业服务体系。要加快培育具有国际竞争力的交通物流领军企业和综合物流集成商，“一企一策”指导企业制定实施方案，完善企业培育评价指标体系。要深化交通物流与产业融合发展，以规模化产业园区为重点，推动交通物流要素和服务向制造业集群延伸，协同提升产业链供应链安全韧性。要培育壮大新质生产力，推动网络货运、低空物流等新业态规范健康有序发展，加快人工智能在交通物流领域应用。要持续完善国际物流供应链体系，不断拓展多元化、韧性强的国际运输通道，巩固提升国际物流服务保障能力。

会议强调，要坚持统筹发展和安全，进一步规范民用航空空中交通管制员执照管理，健全民航空管专业人员资质管理体系，促进行业安全健康发展。

典型案例

- 【以案释法】铁路提单转让性质及规则的司法认定
- 【以案释法】机动车驾驶人逆行致使他人躲避不及造成损害，即使双方无接触亦应承担相应赔偿责任



重庆某汽车销售有限公司诉重庆某物流有限公司物权保护纠纷案

——铁路提单转让性质及规则的司法认定

关键词 民事 物权保护 指示交付 铁路提单 背书

基本案情

原告重庆某汽车销售有限公司诉请：确认其享有 GT0000604*号铁路提单项下车辆的所有权；判令重庆某物流有限公司向重庆某汽车销售有限公司交付铁路提单项下车辆。

被告重庆某物流有限公司辩称：其合同相对方是第三人某贸易公司，某贸易公司未在铁路提单上背书或作出明确指示，其没有义务向重庆某汽车销售有限公司交付货物。且运费尚未支付完毕，其有权依法行使留置权。

第三人某金融公司述称：其为某贸易公司向办理进口托收押汇的银行提供担保，某贸易公司向银行付清费用后，其担保责任解除，已将铁路提单背书后交付某贸易公司，其义务已经履行完毕。

法院经审理查明：2019年2月28日，被告重庆某物流有限公司作为货运代理人、第三人某金融公司作为融资担保方、某贸易公司作为进口商签订了《铁路提单汽车进口业务合作协议》（以下简称三方协议）。三方协议约定，某贸易公司从中国境外采购进口货物，并与境外供应商约定采用本协议约定的国际结算方式予以结算，以铁路提单作为结算方式项下的单证及提货凭证；重庆某物流有限公司接受某贸易公司委托为货物进口提供全程一体化货运代理服务，同时提供代办保险、报关清关、分拨转运等服务，接受某金融公司委托提供仓储保管服务；重庆某物流有限公司在接收进口货物并经某贸易公司、某金融公司共同确认货物情况后，向境外供应商签发铁路提单，接受实际承运人向其签发的铁路运单，并保证向铁路提单持有人交付货物。三方还将铁路提单定义为有别于传统国际铁路联运运单及运输合同之单证，是经三方共同约定的，由货运代理人签发的、证明货物已由货运代理人接收或装车、运输到目的口岸并保证据以交付货物的单证，该单证系无争议地排他性提取货物的提货凭证。协议附件中约定，货运代理服务费用待每票货物按某金融公司、某贸易公司要求操作完毕、交接完成后结算；仓储服务费用采取月结方式，并约定了两种费用的对账及开具发票程序。2019年5月1日，某贸易公司、某金融公司与重庆某物流有限公司共同明确本次运输的两辆轿车的品牌及车架号，贸易术语为

EXW，重庆某物流有限公司承担货运代理/保管责任期间为 Duren-DuessE*dorf 货交重庆某物流有限公司至重庆某物流有限公司货交某贸易公司。重庆某物流有限公司依约在境外接收进口货物，于2019年5月10日向出口商签发编号为 GT0000604*铁路提单。该提单正面载明，托运人为某贸易股份有限公司（IMSA GmbH），指示人为某金融公司，通知人为某贸易公司；签发地点为杜伦。还载明“除非另有说明，已接收如下所述的外表状况良好的货物。承运人依照本提单条款的规定：（1）负责履行或设法履行货物从接管地至本提单指定的交付地的全程运输及（2）承担本提单所规定的运输责任。提取货物时应交出经背书的一份正本提单。接受本提单者兹明白表示接受并同意本提单及背面所载一切印刷、书写或打印的规定、免责事项条件。”签字和盖章处盖有“重庆某物流有限公司签单专用章”。该提单背面没有印刷、书写或打印的规定。铁路提单流转至国内后，某贸易公司与重庆某汽车销售有限公司于2019年6月24日签订《IMSA 车辆销售合同》，约定铁路提单的交付视为车辆的交付，并将经出口商和某金融公司背书的铁路提单交付给重庆某汽车销售有限公司。2019年6月26日，重庆某汽车销售有限公司持铁路提单向重庆某物流有限公司要求提货，被重庆某物流有限公司拒绝。

另查明，重庆某物流有限公司的经营范围包括无船承运人业务。某贸易公司与重庆某物流有限公司的员工对于本次运输的货运代理费进行了对账，重庆某物流有限公司已向某贸易公司开具了发票。

重庆自由贸易试验区人民法院于2020年6月24日作出（2019）渝 0192 民初 10868 号民事判决：一、确认原告重庆某汽车销售有限公司享有 GT0000604*号铁路提单项下车辆的所有权；二、被告重庆某物流有限公司判决生效之日立即向重庆某汽车销售有限公司交付 GT0000604*号铁路提单项下的车辆。宣判后，各方当事人均未提出上诉，判决已生效。

裁判理由

法院生效裁判认为，铁路提单是市场主体在依托中欧班列开展国际货物运输及国际贸易中签发，以满足陆上贸易融资需求，提升陆上贸易交易效率的创新单证，是“一带一路”陆上贸易发展到一定阶段的实践产物。人民法院应当尊重当事人意思自治，依法支持商业实践的创新做法，既应将其置于现行法律之下进行审查，确保其不违反法律、行政法规的强制性规定，不损害社会公共利益，又要注意维护交易安全。

一、重庆某汽车销售有限公司是否有权提取铁路提单项下的车辆

重庆某物流有限公司与某金融公司、某贸易公司通过三方协议以及铁路提单预先确定了交付货

物的方式。首先，三者通过铁路提单的定义、凭铁路提单原件提货等约定将提交铁路提单原件设置为交付货物的条件，明确了铁路提单与提货请求权的对应关系。其次，协议将交货对象表述为“铁路提单持有人”以及铁路提单针对“接受本提单者”作出特别提示均表明铁路提单具有可转让性。加之，铁路提单与提货请求权的对应关系，那么允许铁路提单转让即意味着允许提货请求权的转让。最后，铁路提单明确载明“提取货物时应交出经背书的一份正本提单”，将铁路提单与提货请求权的对应关系予以外化，使不特定的提单持有人明确知晓交付货物的方式以及铁路提单签发人的承诺。某贸易公司作为货物进口商，有权处分案涉车辆。在铁路提单签发人承诺向不特定的提单持有人交付货物的基础上，某贸易公司与重庆某汽车销售有限公司约定交付铁路提单视为车辆交付，符合物权法第二十六条之规定。首先，案涉车辆转让前，被告重庆某物流有限公司依法占有案涉车辆。重庆某物流有限公司在三方协议中虽被称为“货运代理人”，但是从其合同义务来看，其具有缔约承运人的身份，其实际接受车辆后通过将车辆交付实际承运人并接收实际承运人签发的运单实现对案涉车辆事实上的管控。因此，作为缔约承运人的重庆某物流有限公司对案涉车辆具有管领力，即，重庆某物流有限公司依法占有案涉车辆。其次，某贸易公司对于重庆某物流有限公司享有返还原物的权利。某贸易公司从某金融公司处获得了铁路提单，那么根据三方协议的约定，某贸易公司有权凭铁路提单要求被告重庆某物流有限公司返还车辆，即，某贸易公司享有返还原物的权利。最后，某贸易公司将其对重庆某物流有限公司享有的返还原物的权利转让给了重庆某汽车销售有限公司。某贸易公司和重庆某汽车销售有限公司在合同中约定将铁路提单交付给重庆某汽车销售有限公司，由重庆某汽车销售有限公司向重庆某物流有限公司提货，并实际交付铁路提单，表明某贸易公司已经将其对重庆某物流有限公司享有的返还原物请求权转让给了重庆某汽车销售有限公司，符合指示交付的情形，故重庆某汽车销售有限公司享有提货请求权。综上，在货物运输过程中，货物的权利主体与占有主体相分离，本案各方当事人通过约定使用或受让铁路提单的方式，预先确认或认可了一种特殊的交付规则，即，将返还原物请求权与铁路提单对应起来，由缔约承运人签发铁路提单并作出以此为据以交付货物单据的承诺，铁路提单持有人背书或交付铁路提单的行为则视为转让其享有的返还原物请求权。这种预设的规则符合物权法关于指示交付的规定。重庆某汽车销售有限公司受领铁路提单，享有铁路提单项下车辆的提货请求权，应视为某贸易公司完成了车辆交付。但重庆某汽车销售有限公司是否因受领交付而取得物权以及取得何种类型的物权，取决于其所依据的基础法律关系。重庆某汽车销售有限公司与某贸易公司签订的是车辆买卖合同，目的是转移车辆的所有权，因此，重庆某汽车销售有限公司要求确认其享有案涉车辆所有权的诉讼请求，应予支持。

二、案涉铁路提单的背书是否符合向铁路提单持有人交付车辆的条件

重庆某汽车销售有限公司接受交付铁路提单视为交付车辆的方式，那么意味着其接受铁路提单上的条款。因此，重庆某汽车销售有限公司亦应遵照铁路提单的内容提取货物。铁路提单上载明“提取货物时应交出经背书的一份正本提单”。在法律未明确规定、合同亦未明确约定背书规则的情况下，需综合全案确定当事人的真实意思。首先，重庆某物流有限公司作为专业的运输企业，其经营范围包括无船承运人业务，因此，其理应充分理解其义务包括“保证向铁路提单持有人交付货物”、铁路提单是“保证据以交付货物的单证，该单证系无争议地排他性提取货物的提货凭证”。前述合同约定均有凭单交货的意思。其次，重庆某物流有限公司在案涉铁路提单上的签章，表明其是该提单的缮制者。其在制单时，仅载明“提取货物时应交出经背书的一份正本提单”，现重庆某汽车销售有限公司作为接受铁路提单的一方，已经提交了经指示人背书的正本提单，而重庆某物流有限公司又提出该背书不符合背书规则，那么重庆某物流有限公司应进一步举证证据证明背书规则。最后，本案各方当事人已经通过其行为明确表明了其真实意思。案涉铁路提单载明凭某金融公司指示，现指示人某金融公司已经作了背书，并将案涉铁路提单交付给某贸易公司，某贸易公司又基于买卖合同将经某金融公司背书的铁路提单交付给重庆某汽车销售有限公司。结合某金融公司、某贸易公司均为三方协议合同相对方的事实，该二者以及重庆某物流有限公司明确认可铁路提单为唯一提货凭证。因此，前述背书及交付行为足以说明了二者的真实意思是将铁路提单所对应的提货请求权予以转让。综上，在铁路提单持有人出示的铁路提单之背书与该单证所记载的要求没有明显不符，且能反映交易各方的真实意思时，缔约承运人作为铁路提单的签发人不得拒绝交付货物。但当铁路提单经过多次转让，铁路提单的背书是当事人意思表示的最直接反映，交易各方均应在铁路提单上背书，以保证背书真实的反映交易的全过程，使货物交付始终能够通过铁路提单流转来完成并确保其安全性。至于重庆某物流有限公司提出的留置权抗辩。尽管重庆某物流有限公司作为缔约承运人可以行使留置权，但是行使留置权的前提是债务履行期限已经届满或履行条件已经成就。本案三方协议中约定的运费系在车辆交接完毕之后支付，仓储服务费用为月结，但车辆尚未交付，重庆某物流有限公司亦未举证证明各方已经完成了仓储服务费用的核对及发票开具等。因此，运费及仓储服务费的支付条件均未成就，重庆某物流有限公司不得行使留置权。

裁判要旨

1.在国际铁路货物运输中，交易各方约定缔约承运人签发国际铁路联运提单（以下简称铁路提单），并承诺铁路提单持有人具有提货请求权，该约定不违反法律、行政法规强制性规定

和社会公共利益，合法、有效。背书转让或交付铁路提单应视为对提货请求权的转让，代替货物的交付，属于指示交付。

2.在铁路提单持有人出示的铁路提单之背书与该单证所记载的要求没有明显不符，且能反映交易各方的真实意思时，缔约承运人作为铁路提单的签发人不得拒绝交付货物。但当铁路提单经过多次转让，铁路提单的背书是当事人意思表示的最直接反映，交易各方均应在铁路提单上背书，以保证背书真实的反映交易的全过程，使货物交付始终能够通过铁路提单流转来完成并确保其安全性。

关联索引

《中华人民共和国民法典》第 227 条（本案适用的是 2007 年 10 月 1 日 施行的《中华人民共和国物权法》第 26 条）

一审：重庆自由贸易试验区人民法院（2019）渝 0192 民初 10868 号民事判决（2020 年 6 月 24 日）

本案例文本已于 2024 年 3 月 6 日作出调整

郭某华诉李某希等机动车交通事故责任纠纷案

——机动车驾驶人逆行致使他人躲避不及造成损害，即使双方无接触亦应承担相应赔偿责任

关键词 民事 机动车交通事故责任 无接触交通事故 因果关系 逆行 过错 责任比例

基本案情

2023年5月23日，李某希驾驶小型轿车右转弯驶入辅道后逆向行驶，导致迎面驾驶二轮电动车的郭某华躲避不及而摔倒受伤。后郭某华被送医治疗，经鉴定为十级伤残，产生医疗费、误工费、残疾赔偿金等损失。经交管部门认定，李某希驾驶机动车上道路逆向通行，承担事故主要责任；郭某华驾驶非机动车未遵守有关交通安全的规定靠右行驶，承担事故次要责任。李某希驾驶的小型轿车在某保险公司投保了交强险和商业三者险。郭某华遂诉至法院，请求判令：李某希及其投保的某保险公司在交强险限额内赔偿郭某华人民币180000元（币种下同）、在商业三者险限额内赔偿郭某华160960元。

广东省广州市增城区人民法院于2025年5月13日作出（2025）粤0118民初251号民事判决：一、某保险公司向郭某华赔偿医疗费等254496.72元；二、驳回郭某华的其他诉讼请求。宣判后，当事人均未提起上诉，判决已发生法律效力。

裁判理由

本案的争议焦点为：在双方无接触的情形下，李某希是否应对郭某华的损害承担赔偿责任。《中华人民共和国民法典》第一千二百零八条规定：“机动车发生交通事故造成损害的，依照道路交通安全法律和本法的有关规定承担赔偿责任。”《中华人民共和国道路交通安全法》第七十六条第一款规定：“机动车发生交通事故造成人身伤亡、财产损失的，由保险公司在机动车第三者责任强制保险责任限额范围内予以赔偿；不足的部分，按照下列规定承担赔偿责任：……（二）机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故，非机动车驾驶人、行人没有过错的，由机动车一方承担赔偿责任；有证据证明非机动车驾驶人、行人有过错的，根据过错程度适当减轻机动车一方的赔偿责任；机动车一方没有过错的，承担不超过百分之十的赔偿责任。”第三十五条规定：“机动车、非机动车实行右侧通行。”第一百一十九条第五项规定：“‘交通事故’，是指车辆在道路上因过错或者意外造成的人身伤亡或者财产损失的事件。”据此，车辆在道路上因过错或者意外造成的人身伤亡或者财产损失事件，即为交通事故，并不以车辆与车辆、车

辆与行人发生物理接触为必要条件。交通参与者存在违反交通规则的过错行为，且该行为与受害人损害后果具有因果关系的，即使没有发生物理接触，也应当依法承担相应的赔偿责任。为避免交通事故的发生，机动车、非机动车均应遵守交通标志标线靠右通行。机动车驾驶人逆行会直接破坏正常通行秩序，对其他道路交通参与者构成现实、紧迫的危险，迫使正常行驶的车辆或行人紧急避让，通常属于较为严重的过错行为。对于双方均有过错的情形，在确定损害责任的分担时，要对该行为的性质给予充分评价。

本案中，李某希驾驶车辆逆向行驶，导致郭某华在躲避李某希车辆时倒地受伤。同时，郭某华驾驶二轮电动车未靠右侧行驶，也具有过错。结合交通管理部门责任认定及双方违章通行程度、过错大小，法院依法认定李某希承担 80% 的过错责任、郭某华承担 20% 的过错责任。因李某希驾驶的小型轿车已投保保险，故先由保险公司在交强险及商业三者险限额内予以赔偿。

裁判要旨

交通参与者存在违反交通规则的过错行为，且该行为与受害人损害后果具有因果关系的，即使没有发生物理接触，也应当依法承担相应的赔偿责任。

关联索引

《中华人民共和国民法典》第 1208 条、第 1213 条

《中华人民共和国道路交通安全法》（2021 年修正）第 76 条第 1 款、第 35 条、第 119 条

一审：广东省广州市增城区人民法院（2025）粤 0118 民初 251 号民事判决（2025 年 5 月 13 日）

特别鸣谢：上海市律师协会现代物流专业委员会

主任：单文亮

副主任：陈喜燕、朱丹、胡小俐、吴亚兰

