



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

二〇二四年七月刊 总第 108 期



目录



法规速递

民用航空货物运输管理规定.....4

交通运输部办公厅关于印发《危险货物港口作业重大事故隐患判定标准》的通知.....11

关于开展涉及不平等对待企业法律法规政策清理工作的公告.....16



热点关注

关于国家邮政快递枢纽布局建设的指导意见.....19

《关于国家邮政快递枢纽布局建设的指导意见》解读.....25

《数字货运平台司机就业与收入研究报告》在京发布.....28



行业动态

上半年交通运输经济运行情况.....37

2024 年中国物流形势发展分析会暨物流企业 50 强论坛在南宁举办.....40



典型案例

【以案释法】航班延误法律责任及附随义务的司法认定.....48

【以案释法】保价条款的排除适用及货物损失的责任承担.....53



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：上海正策律师事务所 单文亮律师



## 法规速递

- 民用航空货物运输管理规定
- 交通运输部办公厅关于印发《危险货物港口作业重大事故隐患判定标准》的通知
- 关于开展涉及不平等对待企业法律法规政策清理工作的公告





# 民用航空货物运输管理规定

（中华人民共和国交通运输部令 2024 年第 8 号）

《民用航空货物运输管理规定》已于 2024 年 6 月 14 日经第 12 次部务会议通过，现予公布，自 2024 年 12 月 1 日起施行。

部长 李小鹏

2024 年 6 月 19 日

# 民用航空货物运输管理规定

## 第一章 总 则

第一条 为了规范民用航空货物运输管理，保障民用航空运输安全，促进民用航空货物运输发展，根据《中华人民共和国民用航空法》《中华人民共和国安全生产法》《民用机场管理条例》等法律、行政法规，制定本规定。

第二条 中华人民共和国境内的承运人、机场管理机构、地面服务代理人，以及托运人、其他单位和个人从事民用航空货物运输有关活动的，适用本规定。

外国承运人、港澳台地区承运人从事前款规定的活动，其航班始发地点、经停地点或者目的地点之一在中华人民共和国境内（不含港澳台，下同）的，适用本规定。

第三条 中国民用航空局（以下简称中国民航局）负责对民用航空货物运输活动实施统一监督管理。

中国民用航空地区管理局（以下简称民航地区管理局）负责对本辖区内的民用航空货物运输活动实施监督管理。

中国民航局和民航地区管理局统称为民航行政机关。

第四条 从事民用航空货物运输有关业务的企业应当依法经营、诚实信用、公平竞争、优质服务，落实安全生产主体责任。

第五条 鼓励和支持承运人、机场管理机构、地面服务代理人以及其他从事民用航空货物运输



活动的单位加强新技术、新设备应用，建设安全可靠、智慧先进、优质高效的现代化民用航空货物运输服务体系，并做好与其他运输方式的衔接，促进多式联运发展。

第六条 有关行业协会应当加强行业自律，引导和促进会员依法开展民用航空货物运输活动，提高服务质量。

### 第二章 一般规定

第七条 托运人应当准确申报货物品名，正确地对货物进行分类、识别、包装、加标记、贴标签，提供真实完整有效的民用航空货物运输相关文件。

托运人代理人从事民用航空货物运输活动的，应当持有托运人的授权书，并适用本规定有关托运人责任的规定。

第八条 任何单位和个人不得托运、收运或者载运国家规定禁止通过民用航空运输的物品。

国家规定限制通过民用航空运输的物品，托运人应当按照规定提供真实完整有效的证明文件。运输动物和动物产品、野生动物及其制品的，应当依照国家法律法规的规定办理。托运人应当按照规定提供相关证明文件。

承运人应当查验证明文件，对不符合规定的，不得承运。

第九条 托运人不得在货物或者货物包装内夹带禁止或者限制运输的物品、危险品等。

第十条 承运人或者其地面服务代理人发现托运人隐瞒夹带禁止或者限制运输的物品、危险品或者提供虚假证明文件的，不得收运、承运，并按照国家有关规定进行报告。

第十一条 对于涉及抢险救灾、疫情防控等关系国计民生需要紧急运输的货物，境内承运人、地面服务代理人应当优先运输。

境内承运人、地面服务代理人应当制定急运货物运输保障预案，满足民航行政机关对关系国计民生物资紧急运输的统一组织协调要求。

第十二条 承运人、地面服务代理人将其货物运输相关工作发包给具备安全生产条件或者相应资质的其他单位的，应当签订专门的安全生产管理协议或者在承包合同中约定各自的安全生产管理职责，并对承包单位的安全生产工作统一协调、管理，定期进行安全检查，发现安全问题的，应当及时督促整改。





第十三条 从事民用航空货物运输活动的单位和个人可以根据需要使用电子单证、电子签章或者电子标识。可靠的电子签章、电子标识可以用于电子单证上的签章。

承运人、地面服务代理人应当建立航空货运单或者电子单证管理制度，加强信息保密和数据保护，防止数据信息泄露、损坏。航空货运单、电子单证应当在载运货物的飞行终止后，保存不少于 24 个月。

任何单位和个人在民用航空货物运输中不得伪造、冒用、盗用他人的电子签章、电子标识或者篡改电子单证。

第十四条 机场管理机构应当充分发挥协调和管理作用，营造稳定、公平、透明的地面服务市场环境，努力为民用航空货物运输发展提供充分的资源保障和设施供给。

### 第三章 承运人及地面服务代理人

第十五条 面向公众经营定期航班运输的承运人（以下简称面向公众的承运人）应当制定并公布货物运输总条件，细化相关货物运输服务内容。

承运人的货物运输总条件不得与国家法律法规以及涉及民航管理的规章相关要求相抵触。

第十六条 承运人修改货物运输总条件的，应当标明生效日期。

修改后的货物运输总条件，不得将限制托运人、收货人权利或者增加其义务的修改内容，适用于修改前承运人已收运的货物运输，但是国家另有规定或者运输合同另有约定的除外。

第十七条 货物运输总条件至少应当包括下列内容：

- （一）货物运输须知；
- （二）运输凭证；
- （三）是否提供货物声明价值服务或者办理货物声明价值的相关要求；
- （四）无法交付货物的处理办法；
- （五）货物损坏、丢失、延误的赔偿标准或者所适用的国家有关规定、国际公约；
- （六）受理投诉的电子邮件地址、电话等投诉受理渠道。

前款所列事项变化较频繁的，可以单独制定相关规定，但应当视为货物运输总条件的一部分，



并与货物运输总条件在同一位置以显著方式予以公布。

第十八条 承运人应当制定航空货物运输手册，并采取措施保持手册的适用性和有效性。承运人应当向其委托的地面服务代理人提供航空货物运输手册。

承运人航空货物运输手册内容应当包括普通货物和各类特种货物各作业环节的操作规定，承运人应当确保货物操作按照手册要求实施。

第十九条 承运人应当根据进出港货物特性和货物运输量的需要，设置普通货物和特种货物存放区域。

承运人应当建立健全货物存放区域保管制度，严格交接手续。区域内货物应当合理码放、定期整理，做好安全防护工作，确保区域内货物准确完整。

第二十条 承运人应当建立并落实场内转运、装卸作业的管理制度和业务流程，确保转运、装卸等环节的安全、高效和准确。

第二十一条 承运人应当根据特种货物运输需要，建立机长通知单制度，确保机长对在飞行途中需要额外关注的特种货物知情，并能够采取通风、供氧、应急处置等必要措施。

第二十二条 承运人交付货物应当要求收货人出示有效身份信息。

货物发生损坏或者丢失，收货人要求出具货物不正常运输记录的，承运人应当及时提供。货物不正常运输记录应当包括填开地点、填开日期、航空货运单号码、航班号、航段和货物不正常类别等内容。

第二十三条 承运人处置无法交付货物，应当通知托运人或者收货人，并保存好通知记录。

承运人对无法交付货物在保管期间应当采取有效安全管理措施，防止发生生产安全事故。

第二十四条 承运人应当及时向托运人或者收货人提供货物运输信息。

由于承运人原因，货物运输受到影响的，承运人应当立即通知托运人。

第二十五条 境内承运人应当建立签约航空货运销售代理人的管理制度，明确航空货运销售代理人的签约条件和解约退出机制。

航空货运销售代理人应当向托运人、托运人代理人如实告知禁止或者限制通过民用航空运输的



物品范围，不得隐瞒、漏报或者变造、伪造民用航空货物运输相关文件。

第二十六条 承运人应当与地面服务代理人、航空货运销售代理人签订地面服务、销售代理协议，明确各自的管理职责和应当采取的安全措施，并采取有效措施督促其地面服务代理人、航空货运销售代理人符合本规定相关要求。

第二十七条 地面服务代理人应当使用承运人提供或者认可的航空货物运输手册，包括普通货物和各类特种货物各作业环节的操作规定，确保货物操作按照手册要求实施。

第二十八条 地面服务代理人应当加强货物运输保障数据的收集，加强信息化建设，及时向承运人提供货物运输保障信息。

第二十九条 地面服务代理人受承运人委托开展民用航空货物运输地面服务的，应当满足本规定第十九条至第二十三条对承运人的规定要求。

### 第四章 投诉处理及信息报告

第三十条 面向公众的承运人、地面服务代理人应当设置电子邮件地址、中华人民共和国境内的投诉受理电话等投诉渠道，向社会公布并报民航行政机关备案。

委托第三方开展投诉处理的，应当将受托单位信息报民航行政机关备案。

第三十一条 对于国内货物运输，面向公众的承运人、地面服务代理人应当自收到托运人或者收货人投诉之日起 10 个工作日内予以处理，并告知投诉人；对于国际货物运输，应当自收到投诉之日起 15 个工作日内予以处理，并告知投诉人。

第三十二条 面向公众的承运人应当将货物运输总条件报民航行政机关备案。备案的货物运输总条件，应当与对外公布的货物运输总条件保持一致。

第三十三条 境内承运人应当将航空货运销售代理人信息报民航行政机关备案。

前款规定的信息发生变更的，境内承运人应当于每年 3 月底前更新备案。

第三十四条 除航空货运销售代理人信息外，按照本章要求进行备案的内容或者信息发生变更的，承运人、地面服务代理人应当自变更之日起 10 个工作日内向民航行政机关更新备案。

第三十五条 承运人、机场管理机构、地面服务代理人等单位应当按照民航行政机关的要求，报送货运保障能力、运输量等货物运输相关数据信息，并对其真实性负责。





有关数据信息涉及国家秘密、商业秘密和个人隐私的，民航行政机关应当依法保密。

第三十六条 中国民航局统一公布信息备案或者数据信息报送的渠道。

### 第五章 监督管理及法律责任

第三十七条 民航行政机关依法履行监督管理职责，从事民用航空货物运输活动的单位和个人应当予以配合，不得拒绝、阻碍。

第三十八条 托运人、托运人代理人、承运人、地面服务代理人、航空货运销售代理人有下列行为之一的，依法作为严重失信行为记入民航行业信用记录：

- （一）违反本规定，提供虚假证明文件的；
- （二）违反本规定，伪造、冒用、盗用他人的电子签章、电子标识或者篡改电子单证的；
- （三）违反本规定，造成运输航空事故或者严重征候的；
- （四）违反本规定，12个月内造成运输航空一般征候两次（含）以上的。

第三十九条 承运人、地面服务代理人违反本规定第十二条，有下列行为之一的，由民航地区管理局依照《中华人民共和国安全生产法》第一百零三条规定处理：

- （一）将其相关工作发包给不具备安全生产条件或者相应资质的其他单位的；
- （二）未与承包单位签订专门的安全生产管理协议或者未在承包合同中明确各自的安全生产管理职责的；
- （三）未对承包单位的安全生产统一协调、管理的。

第四十条 有下列行为之一的，由民航地区管理局责令限期改正，予以警告或者通报批评；逾期未改正的，处1万元以下的罚款；情节严重的，处1万元以上3万元以下的罚款：

- （一）承运人、地面服务代理人违反本规定第十三条第二款，未建立并落实航空货运单、电子单证管理制度的；
- （二）面向公众的承运人违反本规定第十五条、第十六条、第十七条、第三十二条，未按照要求制定、修改、适用、公布或者备案货物运输总条件的；
- （三）承运人违反本规定第二十六条，未签订协议明确各自的管理职责和应当采取的安全措施，



或者未采取有效督促措施的；

（四）面向公众的承运人、地面服务代理人违反本规定第三十条、第三十一条，未按照要求将投诉受理渠道进行公布、备案或者开展投诉处理工作的；

（五）境内承运人违反本规定第三十三条，未按照要求将航空货运销售代理人信息进行备案的；

（六）承运人、地面服务代理人违反本规定第三十四条，未按照要求进行更新备案的；

（七）承运人、机场管理机构、地面服务代理人违反本规定第三十五条，未按照要求报送相关数据信息的。

第四十一条 有下列行为之一的，由民航地区管理局责令限期改正，予以警告或者通报批评；逾期未改正的，处 1 万元以上 5 万元以下的罚款；情节严重的，处 5 万元以上 10 万元以下的罚款：

（一）承运人违反本规定第十八条，未按照要求制定航空货物运输手册的；

（二）承运人、地面服务代理人违反本规定第二十条，未按照要求开展场内转运或者装卸作业的；

（三）承运人、地面服务代理人违反本规定第二十三条，未对无法交付货物在保管期间采取有效安全管理措施的；

（四）航空货运销售代理人违反本规定第二十五条第二款，隐瞒、漏报或者变造、伪造民用航空货物运输相关文件的；

（五）地面服务代理人违反本规定第二十七条，未按照承运人提供的或者经承运人认可的航空货物运输手册进行操作的。

第四十二条 承运人违反本规定第八条，未按照规定查验或者承运野生动物及其制品的，由民航地区管理局依照《中华人民共和国野生动物保护法》第五十二条第三款规定，没收违法所得，并处违法所得 1 倍以上 5 倍以下的罚款；情节严重的，由民航行政机关吊销经营许可证。

## 第六章 附 则

第四十三条 本规定中下列用语的含义是：



（一）货物，是指除邮件或者行李外，已经或者将由民用航空器运输的物品，包括凭航空货运单运输的行李。

（二）承运人，是指以营利为目的，使用民用航空器从事货物、邮件运输的公共航空运输企业。

（三）托运人，是指为民用航空货物运输与承运人订立合同，并在航空货运单或者货物运输记录上署名的企业或者个人。

（四）托运人代理人，是指经托运人授权，代表托运人托运货物或者签署民用航空货物运输相关文件的企业或者个人。

（五）航空货运销售代理人，是指依照中华人民共和国法律成立的，与承运人签订销售代理协议，从事民用航空货物运输销售代理业务的企业。

（六）地面服务代理人，是指受承运人委托，从事航空货物收运、场内转运、装卸等货物地面操作业务的企业。

（七）收货人，是指承运人按照航空货运单或者货物运输记录上所列名称而交付货物的企业或者个人。

（八）特种货物，是指在收运、仓储、装卸、运输和交付过程中，有特殊要求或者需要采取某些特殊措施才能完好运达目的地的货物。

第四十四条 法律、行政法规、涉及民航管理的规章对危险品货物航空运输另有规定的，从其规定。

第四十五条 本规定自 2024 年 12 月 1 日起施行。原中国民用航空总局于 1996 年 3 月 1 日公布的《中国民用航空货物国内运输规则》（民航总局令第 50 号）和 2000 年 4 月 21 日公布的《中国民用航空货物国际运输规则》（民航总局令第 91 号）同时废止。



## 交通运输部办公厅

### 关于印发《危险货物港口作业重大事故隐患判定标准》的通知

各省、自治区、直辖市交通运输厅（委）：

为贯彻落实习近平总书记关于安全生产的重要论述，深入排查治理危险货物港口作业重大事故隐患，根据《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国港口法》《危险化学品安全管理条例》《港口经营管理规定》《港口危险货物安全管理规定》等有关法律法规规章和标准，我部组织编制了《危险货物港口作业重大事故隐患判定标准》，现印发给你们，请遵照执行。执行中的重要情况，请及时向部水运局反映。

交通运输部办公厅

2024 年 7 月 8 日

（此件公开发布）

### 危险货物港口作业重大事故隐患判定标准

第一条 为了准确判定、及时消除危险货物港口作业重大事故隐患（以下简称重大事故隐患），根据《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国港口法》《危险化学品安全管理条例》《港口经营管理规定》《港口危险货物安全管理规定》等法律、行政法规、规章和交通运输部有关安全生产事故隐患治理的规定，制定本标准。

第二条 本标准适用于危险货物港口经营人港口作业重大事故隐患判定工作。

第三条 危险货物港口作业重大事故隐患包括以下 5 个方面：

- （一）存在超范围、超能力、超期限作业情况，或者危险货物存放不符合作业安全要求的；
- （二）危险货物港口作业设备设施不满足作业安全要求的；
- （三）危险货物港口作业场所的安全设施配备不满足作业安全要求的；
- （四）危险货物港口作业场所或储运设备设施的安全距离（间距）不符合规定的；
- （五）安全管理存在重大缺陷的。



第四条“存在超范围、超能力、超期限作业情况，或者危险货物存放不符合作业安全要求的”重大事故隐患，是指有下列情形之一的：

（一）超出《港口经营许可证》《港口危险货物作业附证》许可范围从事易燃易爆、毒性、放射性等危险特性的危险货物作业的；

（二）超出储罐的设计温度、压力、液位储存危险货物或者超出介质储存温度储存危险货物，且未及时处理的；超出管道的设计温度、压力输送危险货物或者超出介质的输送温度、安全流速输送危险货物，且未及时处理的；

（三）危险货物作业码头按照有关规定检测评估后，明确应当停止或者限制使用，但未停止或者限制使用的；港口危险货物储罐经检查、检测，不具备安全生产条件，但未停止使用的；使用国家明令淘汰或者已经报废的港口大型装卸机械的；

（四）《危险货物分类和品名编号》（GB 6944）和《国际海运危险货物规则》规定的1.1项、1.2项爆炸品和硝酸铵类物质的危险货物集装箱未按照规定实行直装直取作业的；

（五）《危险货物分类和品名编号》（GB 6944）和《国际海运危险货物规则》规定的第1类爆炸品（除1.1项、1.2项以外）、第2类气体和第7类放射性物质的危险货物集装箱超时、超量等违规存放的；

（六）危险货物未根据理化特性和灭火方式分区、分类、分库隔离储存的；危险货物的隔离间距、堆存高度、堆存数量不符合规定，或者存在禁忌物违规混存情况的。

第五条“危险货物港口作业设备设施不满足作业安全要求的”重大事故隐患，是指有下列情形之一的：

（一）液体散货码头装卸设备与管道未按装卸及检修要求设置排空系统，或者排空系统功能失效的；装卸甲、乙类散装液体危险货物的装卸臂、软管和工艺管道选择的吹扫介质不满足作业安全要求的；

（二）输送危险货物的压力管道未按规定定期检测，或者检测不合格仍继续使用的；

（三）储罐未根据储存危险货物的危险有害特性要求，采取氮气密封保护系统、添加抗氧化剂或阻聚剂、保温储存等特殊安全措施的；





（四）储罐（罐区）、管道的选型、布置及防火堤（隔堤）的设置不符合规定的。

第六条“危险货物港口作业场所的安全设施配备不满足作业安全要求的”重大事故隐患，是指有下列情形之一的：

（一）爆炸危险区域安装使用非防爆电气设备的；未按强制性标准配备相应保护级别的防爆电气设备，或者防爆电气设备防爆功能失效的；

（二）液化天然气和液化石油气码头、涉及可燃或有毒气体泄漏的重大危险源罐区以及涉及重点监管危险化学品的罐区按照强制性标准应设置可燃或有毒气体检测报警装置，但未设置的；或者可燃或有毒气体检测报警装置功能失效的；

（三）储存易燃易爆危险货物的储罐防雷装置缺失，或者防雷装置检测不合格，仍继续使用的；

（四）储存易燃可燃液体、可燃气体的罐区按照强制性标准应设置固定灭火、冷却、火灾报警设施，但未设置的；或者固定灭火、冷却、火灾报警设施功能失效的；

（五）危险货物作业场所的消防控制室、中心控制室等重要场所按照强制性标准应设置通信装置、报警装置，但未设置的；或者设置的通信装置、报警装置功能失效的；

（六）构成一级、二级重大危险源罐区按照强制性标准应设置温度、压力、液位等信息自动监测系统，但未设置的，或者系统功能失效的；构成一级、二级重大危险源未设置视频监控系统或者视频监控系统不能正常运行的；

（七）构成一级、二级重大危险源和涉及重点监管危险化学品的罐区未设置紧急切断、自动连锁等自动化控制系统，或者系统不能正常运行的；涉及毒性气体、液化气体、剧毒液体的一级、二级重大危险源罐区未设置独立安全仪表系统，或者系统不能正常运行的。

第七条“危险货物港口作业场所或储运设备设施的安全距离（间距）不符合规定的”重大事故隐患，是指有下列情形之一的：

（一）涉及重大危险源的储存设备设施外部安全防护距离不符合强制性标准要求的；

（二）危险货物储罐、危险货物集装箱堆场、危险货物仓库与港口外的居住区、公共建筑物等外部建构筑物的安全距离（间距）、防火距离（间距）不符合强制性标准要求的；

（三）危险货物储罐、危险货物集装箱堆场、危险货物仓库与其办公用房、中心控制室、宿舍、



食堂等人员集中（密集）场所的安全距离（间距）、防火距离（间距）不符合强制性标准要求的。

第八条 “安全管理存在重大缺陷的”重大事故隐患，是指有下列情形之一的：

（一）未建立全员安全生产责任制、安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制的；未制定爆炸危险区域内作业人员防火防爆安全管理制度的；

（二）从事易燃易爆、毒性、放射性等危险特性的危险货物港口作业未按规定对安全生产条件定期进行安全评价的；

（三）主要负责人和安全生产管理人员未按规定经考核合格的；装卸管理人员、特种作业人员未持证上岗的；未将劳务派遣和灵活用工人员纳入本单位从业人员安全生产的统一管理，且未对其进行岗位安全操作规程和安全操作技能教育培训的；

（四）受限空间作业、火灾爆炸危险场所动火作业未办理审批手续的；储存易燃易爆危险货物的重大危险源罐区防火堤内动火作业未按特级动火作业办理审批手续的；受限空间作业、火灾爆炸危险场所动火作业未按规定进行气体分析的；受限空间作业、火灾爆炸危险场所动火作业过程无人监护，或者监护人未经专项培训考试合格的；

（五）内浮顶储罐确需浮盘落底时，未制定专项操作规程的；未开展安全风险辨识，或者未采取风险管控措施的；未办理作业审批手续，或者未对全过程进行监控的。

第九条 本标准第四条至第八条所列情形的判定存在困难时，各单位可结合作业实际，组织 5 名以上（单数）相关领域专家，依据安全生产法律、行政法规、规章、国家标准和行业标准，综合考虑同类型事故案例，论证分析、综合判定。

第十条 危险货物港口作业中涉及特种设备、消防、防雷等领域的重大事故隐患判定另有规定的，适用其规定。

第十一条 依照本标准判定为重大事故隐患的，应依法依规采取相应处置措施。

第十二条 本标准下列用语的含义：

易燃易爆、毒性、放射性等危险特性的危险货物，是指《危险货物分类和品名编号》（GB 6944）和《国际海运危险货物运输规则》中的第 1 类爆炸品、第 2.1 项易燃气体、第 2.3 项毒性气体



中兼有易燃气体、第 3 类易燃液体、第 4.1 项易燃固体和自反应物质及固态退敏爆炸品、第 4.2 项易自燃物质、第 4.3 项遇水放出易燃气体的物质、第 5.1 项中氧化性物质、第 5.2 项有机过氧化物、第 6.1 项毒性物质、第 7 类放射性物质。

第十三条 本标准自印发之日起实施。《交通运输部办公厅关于印发<危险货物港口作业重大事故隐患判定指南>的通知》（交办水〔2016〕178 号）同时废止。



## 关于开展涉及不平等对待企业法律法规政策清理工作的公告

为贯彻落实党中央、国务院关于开展涉及不平等对待企业法律法规政策清理工作的决策部署，破除制约企业发展的制度障碍，现征集各类法律法规政策不平等对待企业的问题线索。如认为相关法律法规政策存在下列情形之一的，可以通过指定邮箱反映问题。

（一）妨碍市场准入和退出。在基础设施项目建设、招标投标、政府采购等方面设置不合理或歧视性的准入和退出条件；限定经营、购买、使用特定经营者提供的商品、服务；设置没有法律法规或国务院决定依据的审批、事前备案程序等具有行政许可性质的程序、中介服务事项；对市场准入负面清单以外的行业、领域、业务等设置审批或具有审批性质的备案程序；违法设置特许经营权或未经公平竞争授予企业特许经营权。

（二）妨碍要素平等获取、自由流动和商品、服务自由流动。对外地和进口商品、服务实行歧视性价格、歧视性补贴政策；限制外地和进口商品、服务进入本地市场或阻碍本地商品运出、服务输出；排斥、限制外地企业参加本地公共资源交易活动；排斥、限制、强制外地企业在本地投资或设立分支机构、营业场所；对外地企业在本地的投资或设立的分支机构实行歧视性待遇，侵害其合法权益；违法增设迁移条件，限制企业迁移或退出；对企业在资金、土地、人才等要素获取方面实行不合理的限制性规定。

（三）影响生产经营成本。违法违规在财政补贴、要素获取、税收、环保标准、排污权限等方面给予特定企业优惠政策；违法违规安排财政支出与特定企业缴纳的税收或非税收入挂钩；违法违规减免、缓征特定经营者应当缴纳的社会保险费用、税金等；违法要求经营者提供或扣留经营者各类保证金；违法违规在获取政府投资资金、贷款等融资方面设置歧视性要求。

（四）影响企业生产经营。违法强制企业从事《中华人民共和国反垄断法》规定的垄断行为；违法披露或要求企业披露生产经营敏感信息，为其他经营者从事垄断行为提供便利条件；违法超越定价权限进行政府定价；违法干预实行市场调节价商品、服务的价格水平。

（五）行政监管执法。违法对不同企业设置歧视性检查事项、检查频次；违法对不同企业区别设置行政自由裁量权基准，对特定企业作出明显具有歧视性的行政处罚、行政强制措施、行政强制执行决定。

问题线索请于2024年9月30日前发送至 [fgql@chinalaw.gov.cn](mailto:fgql@chinalaw.gov.cn)，邮件须明确存在问题的



法律法规政策名称、文号（如有）、发布时间以及不平等对待企业的具体内容及相关说明。





## 热点关注

- 关于国家邮政快递枢纽布局建设的指导意见
- 《关于国家邮政快递枢纽布局建设的指导意见》解读
- 《数字货运平台司机就业与收入研究报告》在京发布





## 关于国家邮政快递枢纽布局建设的指导意见

国邮发〔2024〕27 号

国家邮政快递枢纽是畅通经济循环、连通全国统一大市场、引领现代物流发展的战略性先导性基础设施，对服务保障现代化经济体系建设具有重要意义。近年来，我国邮政快递业高速发展，骨干网络辐射全国，运行成本不断降低、生产效率日益提升，为建设国家邮政快递枢纽创造了基础条件。为贯彻落实《国家综合立体交通网规划纲要》，加快国家邮政快递枢纽建设，现提出如下意见。

### 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精神，坚持稳中求进工作总基调，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务加快构建新发展格局，坚持以人民为中心的发展思想，立足平急两用，优化完善邮政快递基础设施布局，强化国家邮政快递枢纽集聚辐射功能，推动邮政快递组织模式和管理体制机制创新，加快现代信息技术和先进设施设备应用，全面提升服务效率效益和质量水平，为优化国家经济空间布局、有效降低全社会物流成本、促进国内大循环更加高效畅通和更好实现国内国际双循环相互促进提供有力支撑。

坚持科学布局、统筹推进。合理确定国家邮政快递枢纽规模、层级和功能，推进国家邮政快递枢纽与国家物流枢纽、综合货运枢纽一体衔接。坚持市场主导、政府引导。充分发挥邮政快递企业投资建设主体作用，更好发挥政府服务推动作用，引导要素资源向国家邮政快递枢纽集聚。坚持创新驱动、融合协同。探索邮政快递枢纽经济新范式，加强国家邮政快递枢纽与所在区域产业协同，推动寄递服务深度嵌入产业链供应链价值链创新链。坚持智能高效、绿色发展。强化科技赋能，提升资源节约集约循环利用水平，打造高标准、智能化、绿色低碳的国家邮政快递枢纽。

到 2027 年，建成 30 个左右邮件快件处理能力大、辐射带动作用强、现代化作业水平高、互联衔接紧密的国家邮政快递枢纽，在降本提质增效方面形成示范带动作用。到 2035 年，建成 80 个左右国家邮政快递枢纽，形成布局合理、功能完备、智慧高效、绿色安全的国家邮政快递枢纽网络，枢纽间对接协作更加顺畅，质效水平大幅提高，有力服务“全球 123 快货物流圈”，成为现代化寄递物流体系和现代化高质量国家综合立体交通网的重要基础力量。

### 二、优化完善枢纽城市布局

（一）总体导向。围绕服务加快构建新发展格局，以满足寄递市场需求为导向，统筹考虑



国家重大战略实施、区域经济和邮政快递业高质量发展。一是满足畅通全球贸易流通和国内大循环的寄递需求，依托重点航空、铁路、公路口岸和自由贸易试验区、海南自由贸易港、跨境电商综合试验区、边境（跨境）经济合作区等，布局全球性、区域性国际邮政快递枢纽。二是更好服务支撑国家区域协调发展战略，统筹考虑东部、中部、西部、东北地区协调发展，在交通区位好、经济潜力大、市场活力足、国际竞争力强、区域带动明显的城市，布局国家邮政快递枢纽。三是有效衔接国家综合立体交通网和现代物流体系建设，优先考虑在国家综合交通枢纽城市、国家流通战略支点城市和国家物流枢纽承载城市，布局国家邮政快递枢纽。四是在邮政快递市场规模大、业务范围广、辐射能力强、企业枢纽密集的城市，布局国家邮政快递枢纽。

（二）基础布局。在全国布局 80 个左右国家邮政快递枢纽，包括 15 个左右全球性国际邮政快递枢纽、20 个左右区域性国际邮政快递枢纽、45 个左右全国性邮政快递枢纽。每个枢纽可因地制宜布局建设 1-3 个国家邮政快递枢纽功能区（统称“国家邮政快递枢纽”），枢纽功能区由相应城市承载。依据城市战略定位、辐射集聚作用、邮件快件处理能力等基础构成，统筹考虑国家重大战略实施、区域经济发展、产业结构优化升级等需要，结合邮政快递企业现有枢纽格局，在全国选取 100 个左右国家邮政快递枢纽承载城市。鼓励京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝等城市群开展枢纽合作共建。

### 专栏 国家邮政快递枢纽承载城市基础布局（可动态调整）

1. 全球性国际邮政快递枢纽承载城市。北京天津雄安廊坊、上海南京杭州嘉兴、武汉鄂州郑州长沙、广州深圳海口、成都重庆西安。

2. 区域性国际邮政快递枢纽承载城市。石家庄、太原、呼和浩特（满洲里）、沈阳（丹东）、大连、哈尔滨（绥芬河）、无锡、苏州、徐州、宁波、金华（义乌）、合肥、南昌、厦门、福州、青岛、济南、东莞、南宁（凭祥）、昆明、乌鲁木齐（霍尔果斯）。

3. 全国性邮政快递枢纽承载城市。保定、唐山、包头、赤峰、锦（州）盘（锦）、长春、佳木斯、南通、宿迁、淮安、温州、台州、湖州、芜湖、安庆、蚌埠、阜（阳）亳（州）、赣州、上饶、泉州、临沂、潍坊、烟台、济（宁）菏（泽）、商丘、洛阳、漯河、荆（州）襄（阳）宜（昌）、怀（化）邵（阳）衡（阳）、岳（阳）常（德）、佛山、中山、珠海、揭阳、湛江、柳州、南充、自贡、贵阳、遵义、大理、拉萨、延安、兰州、酒（泉）嘉（峪关）、西宁、银川、阿克苏、喀什。

### 三、高标准高质量建设枢纽



（一）遵循国家邮政快递枢纽建设准则。国家邮政快递枢纽具有邮件快件分拨、转运、仓配、指挥调度等功能，对我国邮政快递业规模化、网络化、集约化、数智化、安全化发展具有重要支撑作用，遵循交通便捷、资源集聚、空间集约、功能完备、管理规范准则建设。一是交通区位优势，毗邻机场、公路货运枢纽、铁路枢纽港站或产业集聚区、区域性批发市场，便于开展干线运输、区域分拨和城市配送。二是集聚辐射能力强，邮件快件日均处理量超过300万件（中西部地区可适当放宽），其中跨区域转运量不低于30%。三是设施布设突出集中连片，优先利用存量设施。四是公共服务供给足，具有车辆服务、公共云仓、办公、住宿及生活配套等公共服务功能。五是运营组织高效，政府部门统筹引导，入驻企业参与管理，企业间业务有效协同。

（二）强化国家邮政快递枢纽服务功能。全球性、区域性国际邮政快递枢纽突出国际网络联通，统筹推进国际邮件、快件、跨境电商货物综合处理场所和通关设施等改造和建设，加强与境外航空枢纽、海外仓等设施协同联通。全国性邮政快递枢纽突出区域统筹、网络覆盖，强化枢纽面向全国的分拨、转运、仓储、多式联运等功能。枢纽要严格落实过机安检等寄递安全制度，防范机械伤害、车辆操作事故，切实维护国家安全、公共安全和生产安全。

（三）推动国家邮政快递枢纽集约建设。枢纽承载城市应根据枢纽层级、最大处理能力和未来城市邮件快件业务量，合理确定枢纽占地规模、服务功能，并适当预留发展空间。积极引导外部分散寄递资源向枢纽有序聚集。加强与国家物流枢纽、综合货运枢纽、城郊大仓基地等一体统筹布局建设，实现土地资源集约利用。鼓励统筹利用闲置汽车客运站等场站资源，增加邮件快件处理等功能设施。

#### 四、加快重点领域枢纽建设

（一）服务国家区域战略。充分对接区域协调发展战略、区域重大战略、主体功能区战略和新型城镇化战略，加快推进京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝、长江中游、中原、关中平原、海南等行业重点区域建设国家邮政快递枢纽，促进资源要素跨区域合理流动，有力支撑国家重大生产力布局和新质生产力发展，服务构建区域经济布局和国土空间体系。

（二）服务先进制造业集群。围绕传统制造业优化升级和战略性新兴产业发展，加快推进制造业产业集群国家邮政快递枢纽建设。鼓励企业在国家先进制造业集群、国家高新技术产业开发区、国家新型工业化产业示范基地、工业园区等制造业集聚区，建设集约共享、智能高效的仓储、分拨、转运等寄递设施，服务零部件和产成品集散。推动邮政快递与中国制造协同出海，保障我国国际产业链供应链安全稳定。





（三）服务商贸集聚区。围绕国际消费中心城市、全国性批发市场聚集城市，打造一批服务商贸的国家邮政快递枢纽，支撑商贸市场进一步扩大辐射能级。依托国家电子商务示范城市、跨境电子商务综合试验区、综合保税区等，推进服务各类电商发展的国家邮政快递枢纽建设，创新电商快递服务模式，巩固提升寄递服务能力，促进线上线下消费扩量提质。

（四）服务特色农产品产地。适应鲜活农产品发展趋势，在主要产地因地制宜配套建设国家邮政快递枢纽，重点配置预冷、初加工、包装、冷藏等设施设备，推动鲜活农产品通过寄递渠道规模化上行。鼓励国家邮政快递枢纽与产地型国家骨干冷链物流基地和产地冷链集配中心一体布局建设，提升我国鲜活农产品流通组织化水平。

### 五、发挥企业经营主体作用

（一）充分调动企业积极性。枢纽承载城市在规划建设国家邮政快递枢纽过程中，应当听取邮政快递企业意见建议，通过优先保障用地等方式，加强政策引导和扶持力度。支持邮政快递企业向国家邮政快递枢纽集中发展，布建总部基地，发挥企业在国家邮政快递枢纽建设和运营中的主力军作用。

（二）推动企业资源整合。引导邮政快递企业转运中心、分拨中心、公共云仓等存量或新建设施向国家邮政快递枢纽集中。鼓励迁建难度大、布局相对分散的邮政快递设施，通过服务平台对接、资源协同等方式与国家邮政快递枢纽一体化运营。推动邮政快递企业干线运输、区域分拨、城市配送等服务资源加快向国家邮政快递枢纽集聚。鼓励邮政快递企业依托自建的邮件快件处理中心，为其他企业提供仓储、分拨等寄递服务。鼓励邮政快递企业通过战略联盟、设施联通、功能联合等市场化方式，共同运营国家邮政快递枢纽，提升枢纽建设运行效率。

（三）提升枢纽公共服务能力。推动枢纽承载城市搭建枢纽公共服务平台，为邮政快递企业提供金融保险、招工招聘、职业技能培训等公共服务。鼓励投资型平台企业、社会资本参与国家邮政快递枢纽建设，为邮政快递企业提供餐饮、司机之家、车辆维修、办公等配套设施服务。鼓励国家邮政快递枢纽承载城市间加强互动交流，推动资源对接。

### 六、加强枢纽科技赋能建设

（一）加强现代科技应用。推动大数据、物联网、新一代信息技术、人工智能等深度应用，提升国家邮政快递枢纽信息化、数字化、智能化和标准化水平。依托国家邮政快递枢纽打造邮政快递信息中枢，推动设施设备全面联网和作业可视化、智能化、无人化。推进数转智改，打造人工智能应用场景，发展智能物流装备和智能物流系统，加快自动分拨设备、自动导引车、





码垛机器人、无人机、智能安检机、智能穿梭车、智能视频监控设备等技术装备应用。加强技术标准衔接，实现技术、设备、工艺的兼容匹配，打造综合性科技集成平台。

（二）加强绿色技术应用。加强新能源技术、节能低碳技术、绿色新材料等运用，推动分拨中心、仓储中心节能降碳升级。铺设屋顶光伏设施，推广节能低碳运输方式和设备，加快充电桩等设施建设，降低能耗和排放水平。促进制冷保鲜、智能温控等新技术装备应用，推广应用新型分级预冷装置、集中式高效冷却设备等装备。

（三）强化公共信息对接协同。加强国家邮政快递枢纽公共信息服务平台建设，强化数据采集、分析和应用，增强市场预测、风险预警等功能。健全数据对接制度，在确保信息安全前提下，推动相关政府部门和邮政、快递、电商等各类企业主体信息互联互通，提升为企服务和监管水平。

### 七、培育发展特色枢纽经济

（一）推动枢纽产业融合创新发展。以国家邮政快递枢纽为载体，深入推进邮政快递业与现代农业、汽车制造、纺织服装、电子信息、生物医药、电子商务、商贸流通、文化旅游、低空经济等关联产业深度融合。推动邮政快递产业链上下游企业围绕地址信息、标准认证、安全评估、环保认证等领域提供关联服务，加快构建以邮政快递服务为核心的枢纽产业体系。

（二）打造国家邮政快递枢纽经济区。依托国家邮政快递枢纽，引领区域产业空间优化布局，强化与周边工业园区、商品交易市场、产业集群的有机衔接和联动发展，推动邮政快递关系紧密型产业集聚发展，培育一批特色鲜明、带动能力强的国家邮政快递枢纽经济区。推动国家邮政快递枢纽经济区与国家级经开区、高新技术产业园区等制造业集聚区融合共建。

### 八、加大支持保障力度

（一）加强统筹协调。建立国家邮政快递枢纽建设工作协调机制和标准指南，统筹推进全国邮政快递枢纽布局和规划建设。各省、自治区、直辖市邮政管理部门要加强协调，支持当地邮政、交通、公安、商务、海关、市场监管、税务等部门进驻国家邮政快递枢纽，形成政策协同和工作合力。

（二）压实主体责任。国家邮政局加强与有关部门的衔接沟通，构建国家邮政快递枢纽的落地机制，分批次核准认定国家邮政快递枢纽承载城市。各省、自治区、直辖市邮政管理部门要完善细化相关配套政策措施，强化政策联动，按照职责分工协同推进国家邮政快递枢纽核准认定工作。各枢纽承载城市应制定国家邮政快递枢纽建设实施方案，有序推动国家邮政快递枢



纽建设，积极做好申报工作。

（三）完善支持政策。持续优化营商环境，在符合条件的地区下放国际快递业务经营许可。依据国土空间规划统筹国家邮政快递枢纽的空间布局，加强与城乡功能的有效衔接，枢纽承载城市优先保障国家邮政快递枢纽建设合理用地需求。对因建设国家邮政快递枢纽确需调整国土空间规划等相关规划的，应按程序报批。

（四）强化资金保障。推动研究中央财政资金引导支持国家邮政快递枢纽建设。支持符合条件的国家邮政快递枢纽内公共服务型基础设施建设项目纳入综合货运枢纽补链强链支持范围。鼓励地方政府出台支持国家邮政快递枢纽建设的资金政策。推进符合条件的项目纳入地方政府专项债券支持范围。鼓励具备条件的项目申报基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点。支持民营资本、外资在内的各类社会资本共同参与国家邮政快递枢纽建设。

国家邮政局

工业和信息化部

自然资源部

交通运输部

商务部

海关总署

国家税务总局

国家铁路局

中国民用航空局

2024 年 7 月 12 日



## 《关于国家邮政快递枢纽布局建设的指导意见》解读

近期，国家邮政局联合工业和信息化部、自然资源部、交通运输部、商务部、海关总署、国家税务总局、国家铁路局、中国民用航空局印发了《关于国家邮政快递枢纽布局建设的指导意见》（国邮发〔2024〕27 号，以下简称《指导意见》）。为了便于理解《指导意见》，推动贯彻实施，现将有关内容解读如下：

### 一、关于《指导意见》的出台背景

国家邮政快递枢纽是畅通经济循环、连通全国统一大市场、引领现代物流发展的战略性先导性基础设施，对服务保障现代化经济体系建设具有重要意义。2021 年，中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》，提出完善邮政快递等基础设施网络，到 2035 年建设 80 个左右国家邮政快递枢纽。党的二十届三中全会作出的《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》，要求“构建新型基础设施规划和标准体系”“建设全球集散分拨中心”“支持有条件的地区建设国际物流枢纽中心”。为贯彻落实党中央、国务院决策部署，优化国家邮政快递枢纽承载城市布局，加快国家邮政快递枢纽建设，国家邮政局等九部委联合印发了《指导意见》。《指导意见》的出台，也是贯彻落实党的二十届三中全会《决定》的重要举措。

### 二、关于《指导意见》的总体考虑

出台《指导意见》，旨在优化完善邮政快递基础设施布局，强化国家邮政快递枢纽集聚辐射功能，推动邮政快递组织模式和管理体制机制创新，加快现代信息技术和先进设施设备应用，全面提升服务效率效益和质量水平。布局和建设国家邮政快递枢纽，坚持科学布局、统筹推进，坚持市场主导、政府引导，坚持创新驱动、融合协同，坚持智能高效、绿色发展。到 2027 年，初步建成 30 个左右国家邮政快递枢纽，在全国形成示范带动作用。到 2035 年，建成 80 个左右国家邮政快递枢纽，形成布局合理、功能完备、智慧高效、绿色安全的国家邮政快递枢纽网络。

### 三、关于国家邮政快递枢纽城市布局的总体导向

一是满足畅通全球贸易流通和国内大循环的寄递需求，依托重点航空、铁路、公路口岸和自由贸易试验区、海南自由贸易港、跨境电商综合试验区、边境（跨境）经济合作区等，布局全球性、区域性国际邮政快递枢纽。二是更好服务支撑国家区域协调发展战略，统筹考虑东部、



中部、西部、东北地区协调发展，在交通区位好、经济潜力大、市场活力足、国际竞争力强、区域带动明显的城市，布局国家邮政快递枢纽。三是有效衔接国家综合立体交通网和现代物流体系建设，优先考虑在国家综合交通枢纽城市、国家流通战略支点城市和国家物流枢纽承载城市，布局国家邮政快递枢纽。四是在邮政快递市场规模大、业务范围广、辐射能力强、企业枢纽密集的城市，布局国家邮政快递枢纽。

#### 四、关于国家邮政快递枢纽城市的基础布局

在全国布局 80 个左右国家邮政快递枢纽，包括 15 个左右全球性国际邮政快递枢纽、20 个左右区域性国际邮政快递枢纽、45 个左右全国性邮政快递枢纽。每个枢纽可因地制宜布局建设 1-3 个国家邮政快递枢纽功能区（统称“国家邮政快递枢纽”），枢纽功能区由相应城市承载。依据城市战略定位、辐射集聚作用、邮件快件处理能力等基础构成，统筹考虑国家重大战略实施、区域经济发展、产业结构优化升级等需要，结合邮政快递企业现有枢纽格局，在全国选取 100 个左右国家邮政快递枢纽承载城市。《指导意见》提出的国家邮政快递枢纽承载城市属于基础布局，可根据建设发展情况予以动态调整。

#### 五、关于国家邮政快递枢纽建设的重点任务

一是高标准高质量建设枢纽。按照“枢纽城市--枢纽功能区”的空间设计，遵循国家邮政快递枢纽建设准则，强化国家邮政快递枢纽服务功能，推动国家邮政快递枢纽集约建设。二是加快重点领域枢纽建设。推进重点区域国家邮政快递枢纽建设，加快制造业产业集群国家邮政快递枢纽建设，打造一批服务商贸的国家邮政快递枢纽，在鲜活农产品主要产地因地制宜配套建设国家邮政快递枢纽。三是发挥企业经营主体作用。充分调动企业积极性，推动企业资源整合，提升枢纽公共服务能力。四是加强科技赋能枢纽建设。加强现代科技应用，加强绿色技术应用，强化公共信息对接协同。五是培育发展特色枢纽经济。推动枢纽产业融合创新发展，打造国家邮政快递枢纽经济区。

#### 六、关于《指导意见》的贯彻落实

一分部署，九分落实。为确保《指导意见》落地实施，提出了加强统筹协调、压实主体责任、完善支持政策、强化资金保障四项保障措施。国家邮政局将不断完善工作机制，加强工作指导，制定国家邮政快递枢纽建设标准指南，分批次核准认定国家邮政快递枢纽承载城市，对达不到建设要求或无法有效推进枢纽建设的承载城市予以动态调整。

7 月 24 日，中国人民大学中国就业与民生研究院在北京发布《数字货运平台司机就业与



## 现代物流·法讯（2024 年 7 月刊——第 108 期）

收入研究报告》（以下简称报告）。报告研究团队从数字货运平台货车司机基本概况、经营与收入、数字货运平台的作用等方面进行了线上调查和线下访谈，对调研结果进行综合性分析、思考，并做出研究结论和提出针对性的建议。





《数字货运平台司机就业与收入研究报告》在京发布

来源：中国物流与采购网

7 月 24 日，中国人民大学中国就业与民生研究院在北京发布《数字货运平台司机就业与收入研究报告》（以下简称报告）。报告研究团队从数字货运平台货车司机基本概况、经营与收入、数字货运平台的作用等方面进行了线上调查和线下访谈，对调研结果进行综合性分析、思考，并做出研究结论和提出针对性的建议。

随着全球经济的逐步复苏以及大数据、云计算、人工智能等技术的飞速发展，货物运输作为连接生产者与消费者的桥梁，正步入一个全新的发展阶段。在这一阶段中，货运经济面临着前所未有的挑战和发展机遇，也展现出了新的发展趋势和特点。尤其是，中国公路货物运输在整体运输结构中占据绝对主导地位，从业人员众多且在近几年内数字化发展快速，对行业及从业者产生了较深影响。

货车司机群体结构变化：女性比例增加、学历水平提高、从业背景多样化

报告中提到，此次货车司机调研基于数字货运平台，获得了平台上不同年龄、不同教育程度和不同车辆类型的货车司机样本 5252 个，并针对性地对平台货车司机及货主进行了面对面的访谈。

从报告的调研结果来看，货车司机年龄主要集中在 30 到 49 岁，占据总人数的 79.89%。这一年龄段的货车司机通常具备较为丰富的驾驶经验和较为充沛的精力和体力，是公路货运行业的中坚力量。

货车司机群体中，男性占比较高，但得益于近年来数字货运平台的兴起，2 年及以下从业经验的货车司机中，女性司机比例较过去明显提高，从 0.97% 上升到 2.63%。

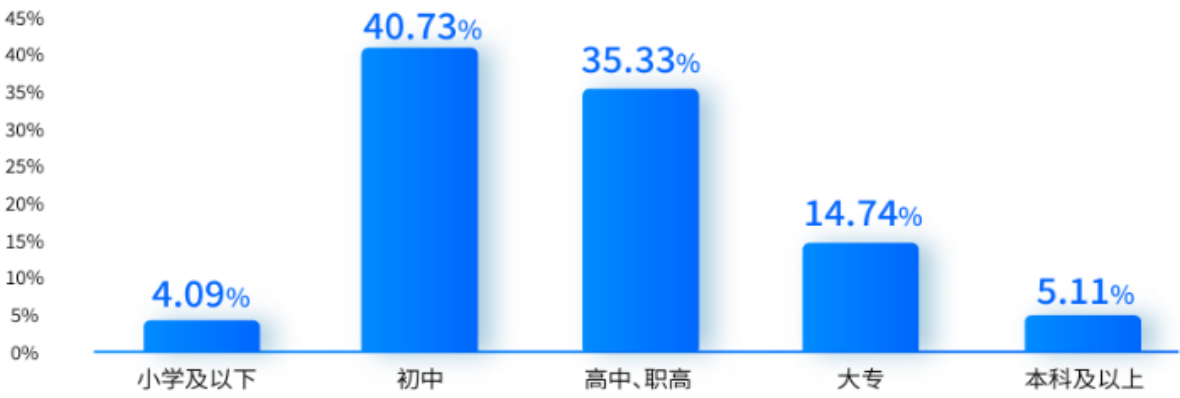


图 2.5 从业年限 2 年及以上的货车司机学历分布情况

1



而在货车司机受教育程度上，近两年该群体也在发生着很大的变化。由于货车司机这一职业注重实际操作能力、工作经验以及对物流行业的了解等，对受教育程度要求相对宽松。过往的货车司机群体受教育程度主要集中在初中、高中及职高学历。而近两年，大专和本科及以上学历的司机比例从整体样本中的 10.14% 提升到 19.85%。



图 2.12 货车司机(2 年以下)从事货运前从业背景分布情况

不仅如此，报告中还提到，过往货运行业对传统行业从业者的吸引力较强，多为农民、个体经营户、产业工人（蓝领）、无固定职业、建筑工人等群体。而近几年，转型从事货车司机的职业还包含了企业职工（白领）、社会服务人员、学生等，另外，外卖员、快递员、网约车司机及代驾司机等新型灵活就业者也有部分人群选择转行成为货车司机。

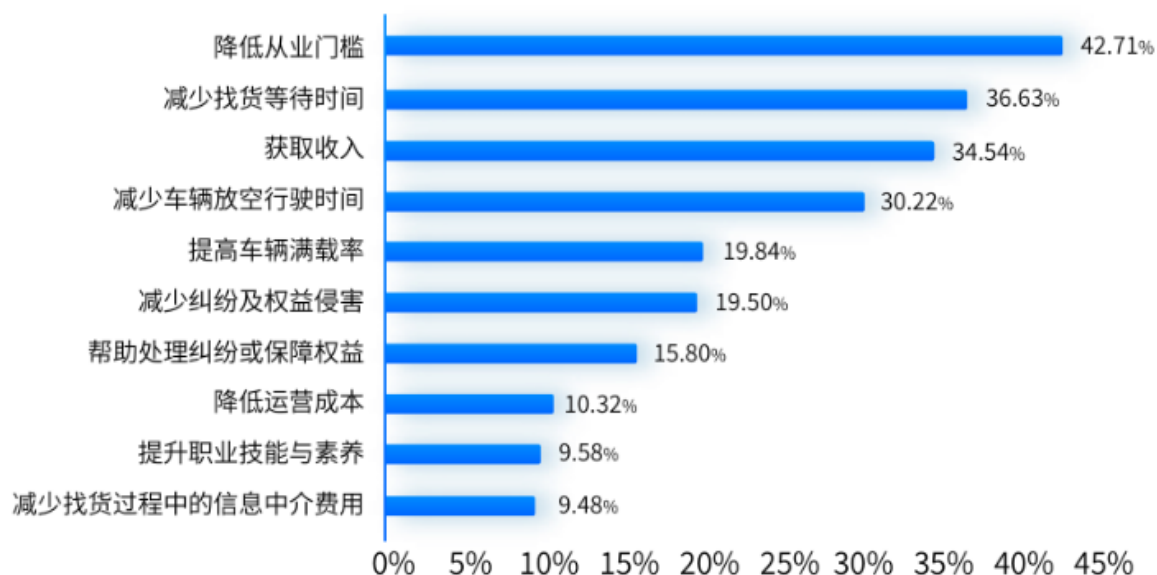


图 4.7 数字货运平台的功能(多选题)

实际上，这也从侧面上反映出，货运行业在拓宽就业渠道、促进灵活就业方面起到了积极的作用。同时，数字货运平台出现，也从多方面为新入行的货车司机群体提供了有效的帮助和支撑，助其能够在公路货运行业发挥价值。

货车司机普遍认为数字货运平台在他们的日常工作中发挥着重要作用。报告指出，认为平台降低了货车司机从业门槛的司机人数占比为 42.71%，居于首位。

货车司机对平台使用程度增强，通过平台提高收入

货车司机常年奔波在外，劳动强度大、危险系数高。报告显示，超七成的货车司机每天的工作时长在 8 小时以上，近四成的货车司机平均工作时间集中在 8 至 12 小时。为了满足运输需求，一部分货车司机经常主动放弃休息，这其中，平均每月休息时间为 1 天及以下的货车司机占比最高，达到 31.23%。

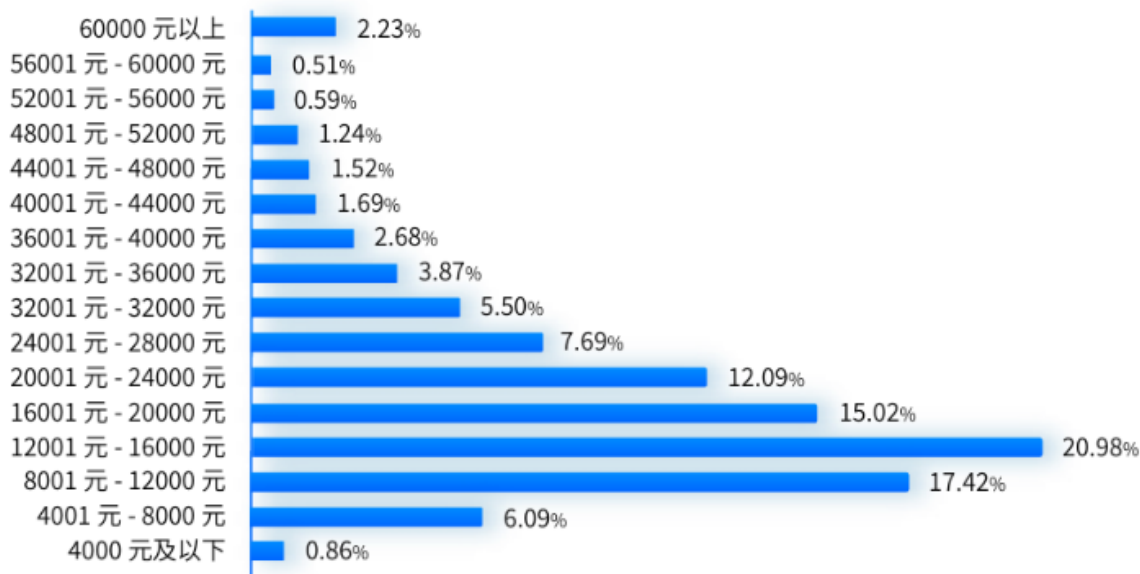


图 3.8 货车司机平均每月运货毛收入(包括线上线下两部分)

报告中提到，货车司机每月毛收入平均值为 20441 元。在剔除油（电、气）费、高速费、保险、保养和平台信息技术服务费等成本后，货车司机平均月净收入均值为 12063 元。

按照货车司机对数字平台的使用情况进行分类，将在数字货运平台获取订单比例超过 80% 的定义为数字货运平台使用程度高，反之为数字货运平台使用程度低。数字货运平台使用程度高的司机每月毛收入均值为 21180 元，比使用程度低的司机平均每月毛收入高出 1660 元。



表 3.1 各类灵活就业人员月均收入对比

| 工种            | 月收入<br>(单位：元) | 数据来源   |
|---------------|---------------|--|
| 货车司机          | 12063         | 《数字货运平台司机就业与收入研究报告》                                      |
| 网约车司机         | 8000          | 取中位数,《2021 年中国一线城市出行平台调研报告》                              |
| 外卖员           | 5000          | 取中位数,《北京人口蓝皮书：北京人口发展研究报告<br>(2022)——外卖骑手职业群体现状与社会保护问题研究》 |
| 建筑农民工         | 5488          | 《2023 年农民工监测调查报告》  |
| 交通运输仓储和邮政业农民工 | 5496          | 《2023 年农民工监测调查报告》  |
| 批发和零售农民工      | 4181          | 《2023 年农民工监测调查报告》  |
| 住宿餐饮业农民工      | 3998          | 《2023 年农民工监测调查报告》  |
| 居民服务和其他服务业农民工 | 3965          | 《2023 年农民工监测调查报告》  |

相较于其他平台从业者，货车司机这一职业群体在收入上相较于其他灵活就业人员具有较为明显的优势，其实际收入水平和收入上限都相对更高，不仅体现在平均月收入水平上，也体现在收入上限上。数字货运平台为货车司机提供了更多的就业机会和更高的收入潜力，使得货车司机成为了蓝领职业中的佼佼者。

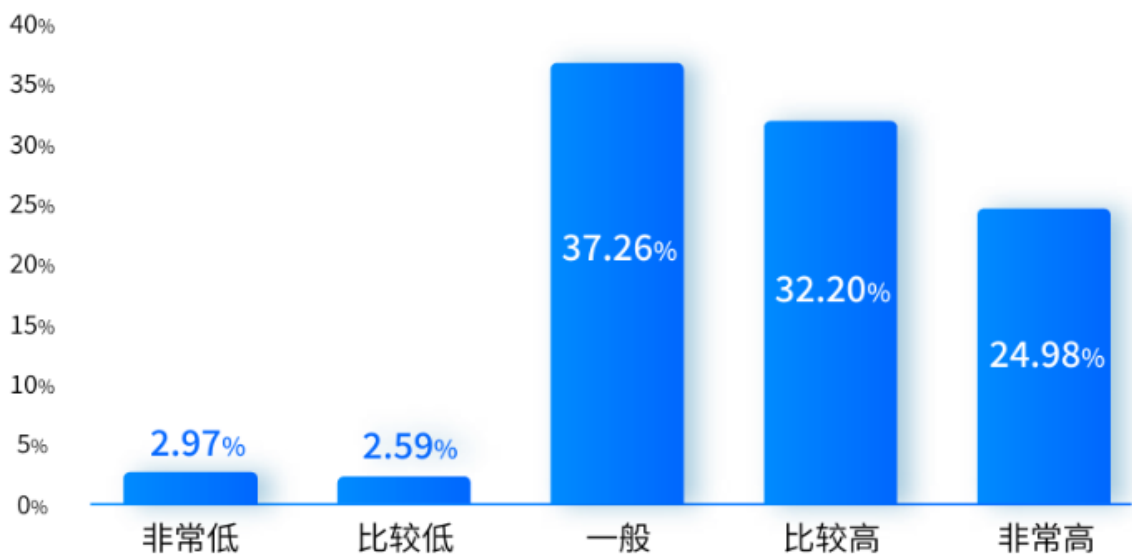


图 4.6 对平台的主观依赖度





“我们在调研中发现，货车司机对使用数字货运平台的主观依赖度还是很高的。”中国人民大学中国就业与民生研究院执行副院长周广肃说。报告中指出，主观认为自己对平台的依赖程度较高和非常高的司机占全体调查司机的 57.18 %，超过了总数的一半。

与此同时，数字货运平台的使用频率与货车司机的收入也形成关联。报告中提到，49.88 % 的司机认为如果不使用数字货运平台，他们的收入将会降低 1000 元以上。平台的介入减少了传统车货匹配的中间环节，司机可以直接与货主对接，无需依靠配货点或信息部，降低了交易的中间成本，提高了信息匹配的效率。另一方面，平台提供的一系列优惠增值服务，如更便宜的油费、保险价格等，降低了司机的运营费用，从而间接地增加了司机的收入。

货车司机借助平台降本增效，认为数字货运平台有保障

货车司机获取货源的方式主要有两种：一种为线下接单，主要依赖线下物流园、线下市场寻找货源以及通过个人熟悉的客户获取货源；另外一种，则是通过数字货运平台在线上接单。

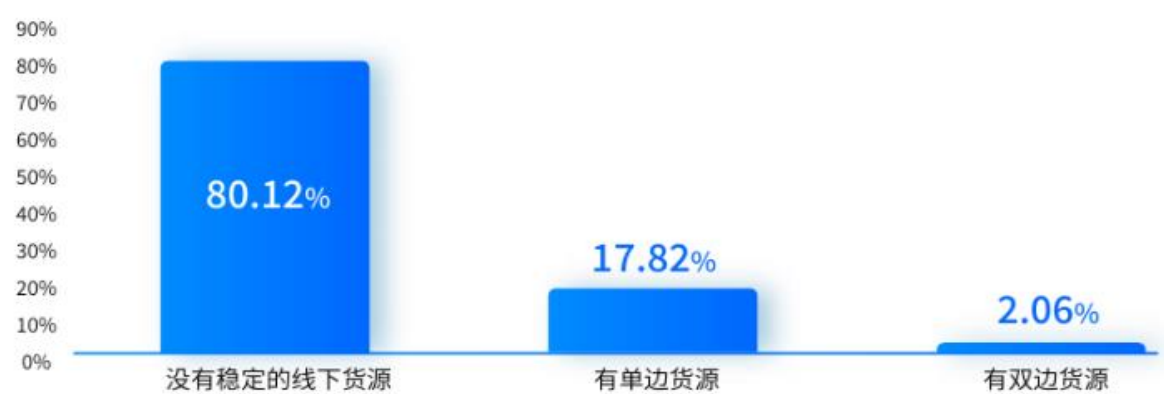


图 3.6 货车司机是否有稳定线下货源的情况

报告中提到，约 80.12% 的司机没有稳定的线下货源供应，货车司机很少能够掌握稳定线下货源。大部分司机面临货运工作的不稳定性，需要花费大量时间和精力去寻找和获取货源，这不仅降低了他们的运输效率，也增加了运营成本。

报告指出，通过货车司机在线上获取货源的比例来衡量他们客观上对平台的使用情况，发现货车司机使用数字货运平台的程度较高。

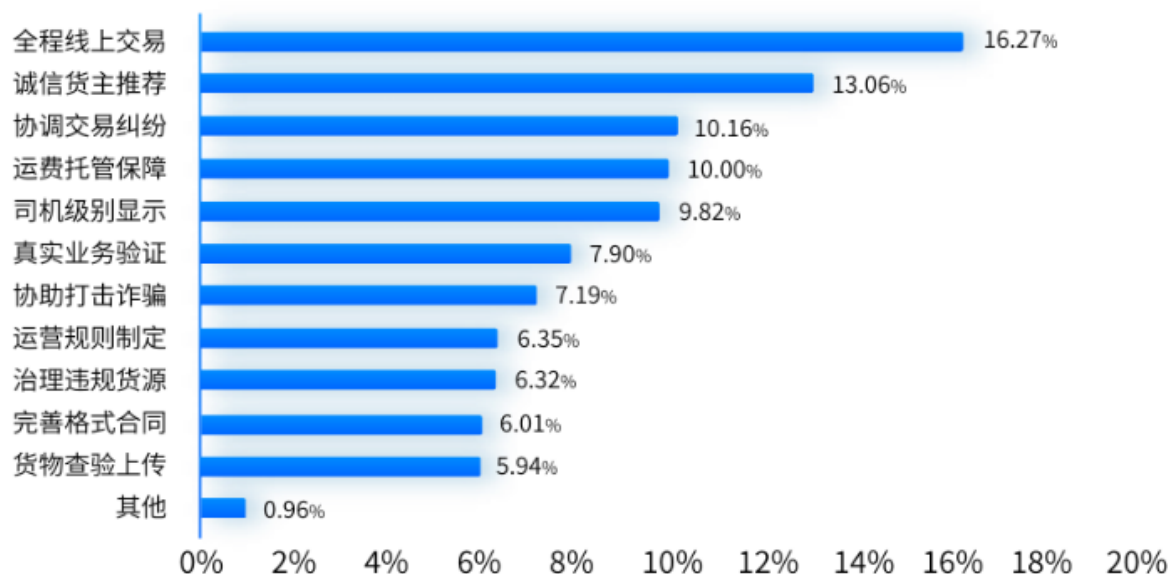


图 4.8 数字货运平台提供的保障服务(多选题)

货车司机全程线上交易的比例最高，占 16.27%。大多数司机倾向于直接在平台完成“接单-收款”全过程，以此降低交易的风险和不确定性。

这与数字货运平台为货车司机提供多样化的保障与服务，助力其在运输过程中更便捷和省心有关。全程线上交易服务简化了司机与货主的交易流程，降低了交易成本，提升了交易效率；诚信货主推荐服务通过对货主的信用评级和审核，为司机推荐优质货主，减少了交易风险，保障了司机的权益；运费托管服务为司机及时、安全地收到运费提供了保障，减少了因货款拖欠引起的纠纷；协调交易纠纷服务则为司机和货主之间的争议提供了有效的解决途径，减少了不必要的经济损失和交易麻烦。

除了方便、快捷的获取货源之外，货车司机增收提效的另外一种重要方式就是降本增效，主要表现为降低“三空”（空置、空驶和空载）。

报告指出，45.85%的司机认为数字货运平台减少了他们无货停驶的天数，进一步细分研究发现，19.67%的司机认为平台大幅减少了他们无货停驶的天数。

48.32%的司机认为数字货运平台减少了他们放空行驶的天数。其中，18.66%的司机认为平台大幅减少了他们放空行驶的天数。

33.88%的司机认为数字货运平台增加了他们车辆满货装载的情况。数字货运平台通过提供海量的货源信息、车货的高效匹配和合理的路线规划，提升了单位周转量下车辆运力的利用效率。从长远意义来看，也促进了整个货运物流行业的降本增效。





## 行业动态

- 上半年交通运输经济运行情况
- 2024 年中国物流形势发展分析会暨物流企业 50 强论坛在南宁举办





上半年交通运输经济运行情况

上半年，交通运输经济运行持续向好、总体平稳，货运量、港口货物吞吐量、人员流动量等交通运输主要指标均实现较快增长。

一、营业性货运量

上半年，完成营业性货运量 269.9 亿吨，同比增长 4.1%，其中二季度同比增长 3.4%。分方式看，完成公路货运量 197.7 亿吨，同比增长 4.0%；完成水路货运量 47.0 亿吨，同比增长 6.3%。

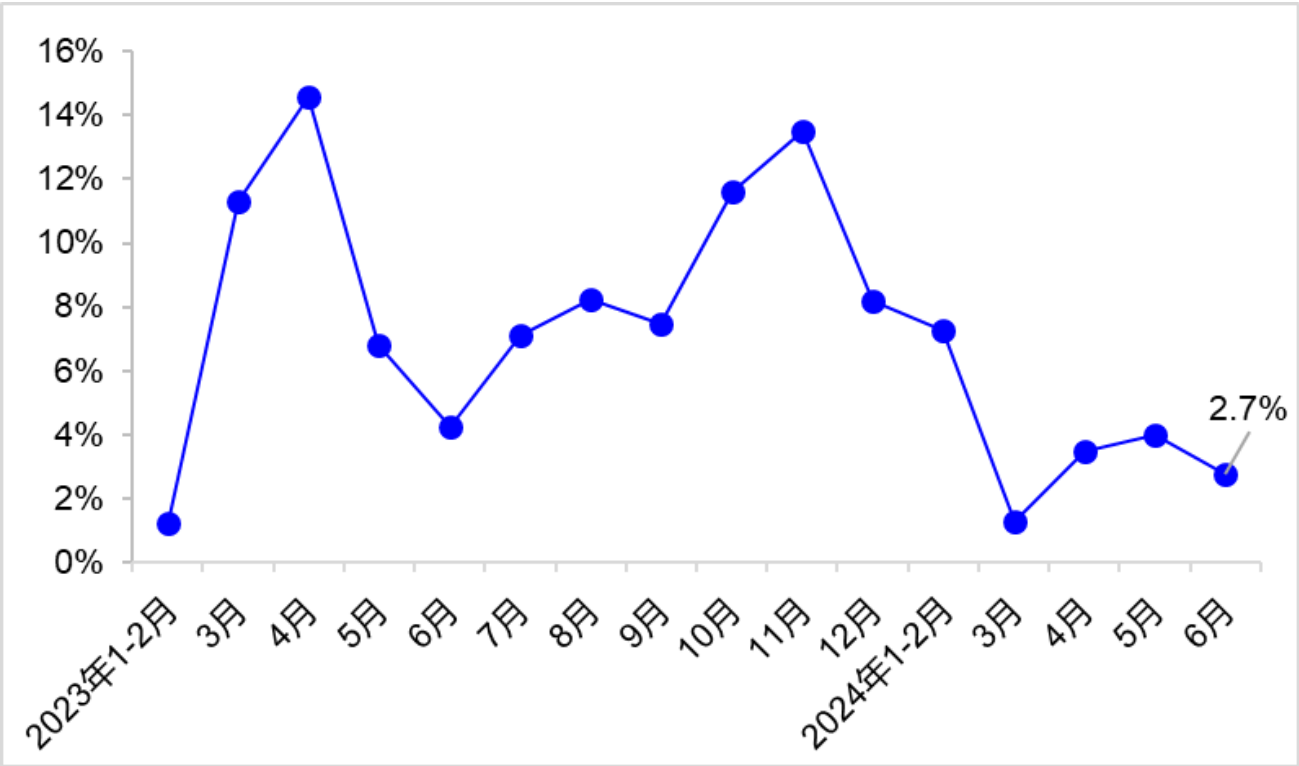


图 1 营业性货运量月度同比增速变化

二、港口货物吞吐量

上半年，全国港口完成货物吞吐量 85.6 亿吨，同比增长 4.6%，其中二季度同比增长 3.2%。分结构看，内贸吞吐量同比增长 2.7%，外贸吞吐量同比增长 8.8%。完成集装箱吞吐量 1.6 亿标箱，同比增长 8.5%。



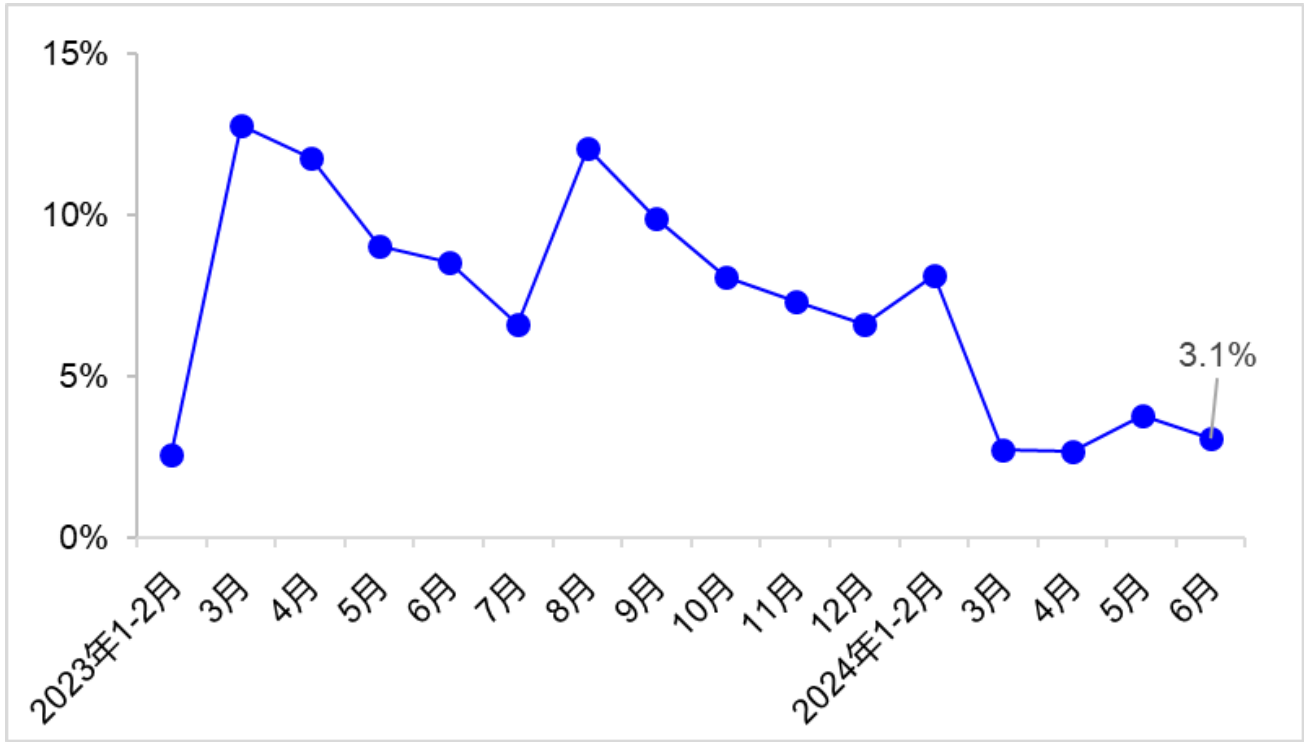


图 2 港口货物吞吐量月度同比增速变化

### 三、人员流动量

跨区域人员流动量方面，上半年完成跨区域人员流动量 324.1 亿人次，同比增长 7.4%，其中二季度同比增长 4.5%。分方式看，完成公路人员流动量 298.4 亿人次，同比增长 6.6%；完成水路客运量 1.2 亿人次，同比增长 5.2%。

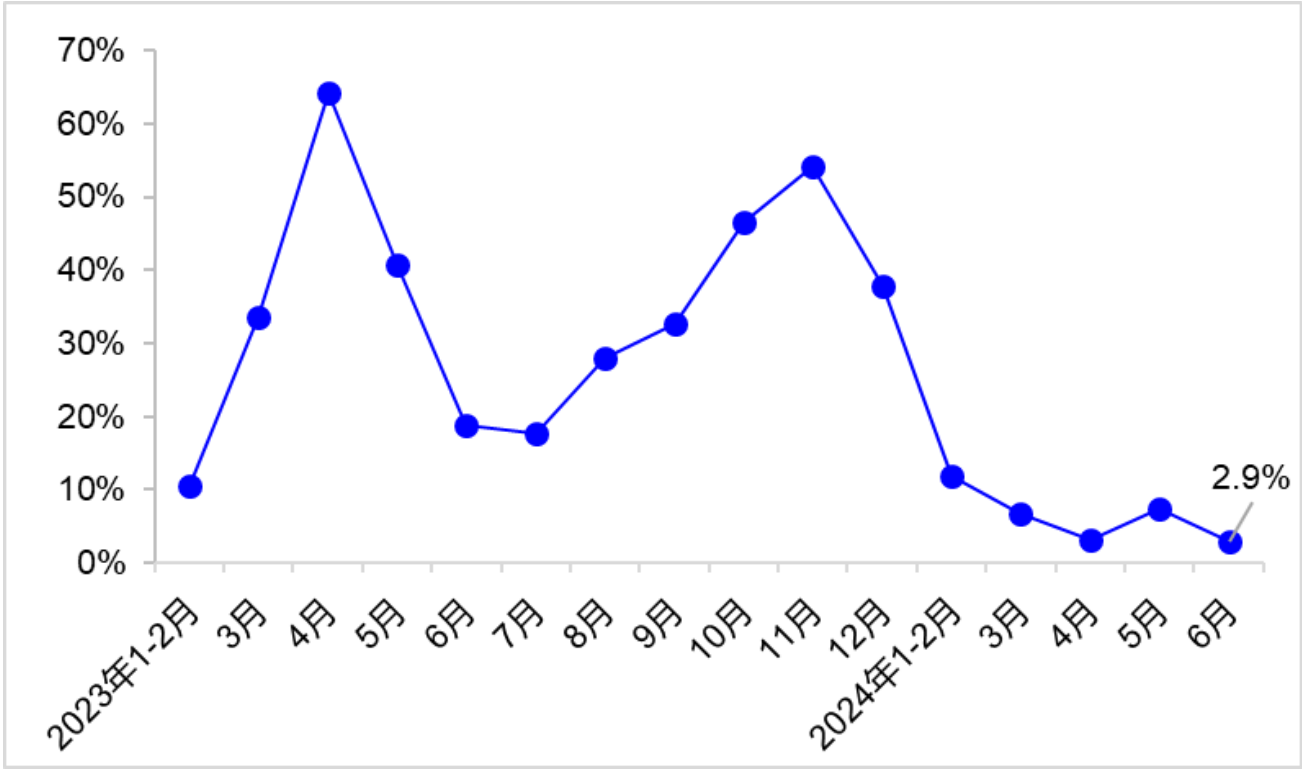


图 3 跨区域人员流动量月度同比增速变化

城市客运方面，上半年完成城市客运量 528.0 亿人次，同比增长 10.2%，其中二季度同比增长 5.0%。分方式看，公共汽电车、出租汽车、城市轨道交通和轮渡分别完成客运量 194.7 亿人次、176.3 亿人次、156.6 亿人次和 3756 万人次，同比分别增长 7.3%、增长 9.7%、增长 14.8% 和下降 3.0%。

四、交通固定资产投资

上半年，完成交通固定资产投资 1.7 万亿元。其中，公路、水运投资分别完成 1.2 万亿元和 1025 亿元。

（以上综合统计数据源自交通运输部综合规划司）



## 2024 年中国物流形势发展分析会暨物流企业 50 强论坛在南宁举办

来源：中国物流与采购网



2024 年 7 月 29-31 日，由中国物流与采购联合会、广西壮族自治区发展和改革委员会、广西壮族自治区商务厅、南宁市人民政府主办，中国物流信息中心、广西现代物流集团有限公司、广西物流与采购联合会、中国物流与采购联合会智慧物流分会共同承办的中国物流形势发展分析会暨物流企业 50 强论坛在广西南宁举办。中国物流与采购联合会副会长蔡进，国家发展改革委经济贸易司副司长、一级巡视员吴君杨，国家统计局服务业司二级巡视员王军，广西壮族自治区发展改革委副主任莫前锋，广西壮族自治区国资委副主任唐爱斌，广西壮族自治区商务厅二级巡视员曹柯笛，南宁市委常委、副市长张小强，广西现代物流集团党委书记、董事长覃黎魁及党委副书记、副董事长、总经理杨亦龙出席会议。会议由中国物流与采购联合会总经济师何辉主持。中国物流 50 强企业、民营物流 50 强企业代表，以及各省区市物流牵头部门、行业协会、物流统计先进工作者代表共 600 余人参加会议。



蔡进在致辞中表示，当前物流发展的主要任务是有效地降低全社会物流成本，并围绕降低全社会物流成本的意义、途径、作用、抓手等方面作分享。他指出，一是要正确认识降低全社会物流成本的重要战略意义。要把握在降低物流成本过程中形成的更有效、更具新质生产力内涵的物流组织方式，着眼于通过现代物流组织体系的不断形成与完善，推动高质量发展、推进社会主义现代化进程。二是要创新降低物流成本维度的认知。当前降低全社会物流成本要从传统观念转变，拓宽视野，基于物流组织方式创新、结构优化、制度完善等出发，推动物流与产业的渗透融合，而非拘泥于物流业态本身。三是要通过供应链手段打通降低物流成本路径。不断推动物流组织方式的转型升级，加强高新技术应用，推动新质生产力发展，实现供应链与产业链有机结合，构建高质量供应链体系，创造物流降成本更大空间。四是要明确物流统计工作的基础和先导地位。打牢夯实物流统计工作的基础，不断创新完善物流统计指标体系，丰富和细化地区、专业领域物流监测体系，为客观反映物流发展运行水平提供有效依据和支撑。





吴君杨在致辞中介绍当前的物流发展形势，党中央、国务院的重要指示、批示精神，近年来降成本取得的成效及下一步政策层面的具体措施。他表示，现代物流恢复性增长、促进实体经济回升向好，从行业规模看，2023 年全社会物流总额超过 350 万亿元，同比增长 5.2%，去年全年完成货运量 550 亿吨，约为美国的 2 倍，行业规模稳中有进。从基础设施看，国家物流枢纽、国家骨干冷链物流基地、规模以上物流园区等大型物流基础设施有序推进。从服务领域看，专业物流水平不断提高，快递物流量连续十年居世界首位，国际物流规模也持续扩张。从效益看，物流绩效水平明显提升，物流基础设施、国际物流服务能力的排名均位于全球前 10%。从市场主体看，企业发展活力持续增强，物流企业规模稳步增长，转型升级趋势明显、新业态不断发展、与产业深度融合，形成创新发展的良好势态。从物流效率看，2024 年上半年社会物流总费用与 GDP 的比例为 14.2%，较去年同期下降 0.3%，物流降成本取得良好成效。吴君杨指出，提高全社会物流资源的配置效率和物流活动组织化程度，系统性全链条地降低全社会物流成本，一是要优化物流运输结构，深化交通运输体系改革，形成统一高效、竞争有序的物流大市场。二是要优化主干线、大通道，打通堵点、卡点，发展多式联运，提高物流的整体的运行效率。三是要大力发展现代供应链体系，推动数字化发展和绿色化转型，发展物流新模式，加强物流标准体系的建设。四要统筹规划建设国家物流枢纽，整合提升物流枢纽的设施功能，





探索产业集群+物流枢纽的协同发展的新模式。吴君杨还表示，物流统计监测数据要在提高行业治理、促进行业发展、提供行业决策中继续发挥重要作用，并对中国物流信息中心以及广大物流统计工作者的辛勤付出表示肯定。



莫前锋在致辞中首先介绍广西物流发展在区位、资源、政策方面的优势，分享广西物流发展形势，他表示广西沿海沿江、沿边背靠大西南、比邻粤港澳，面向东南亚，是我国唯一与东盟陆海相连的省区，西部陆海新通道的国际门户，区位优势得天独厚，物流业发展潜力巨大。当前全区上下正在学习贯彻习近平总书记对广西工作论述的重要要求，聚焦“一区两地一园一通道”建设，全力推进经济发展，近年来在推动物流业发展方面采取一些针对性的措施，也取得一定的成效。一是加快西部陆海新通道建设，提升物流基础设施水平，积极衔接“一带一路”等国家重大战略，为物流业的高质量发展奠定坚实基础。二是加强体制机制的创新，促进物流业跨越发展，全力推动海铁联运一体化运营，实现港口吞吐量快速增长，加强边境口岸通关保障，优化通关流程，提高通关效率。三是全面落实国家各项减税降费政策，推动物流业降本增效，2023 年累计降低港口行政事业性收费 8532 万元，社会物流总费用与 GDP 的比例由 2020 年的 14.8% 下降到 14%。结合当前自治区物流业发展取得成绩和仍存在的问题，莫前锋还提出



三点工作展望和建议。一是高质量构建西部陆海新通道，以西部陆海新通道平陆运河经济带为依托，加快推进铁路、公路、水路、航空通道的规划布局，同时加快多式联运的服务和平台建设，提升广西国际物流的运输能力。二是进一步扩大物流的对外开放合作。依托海港、航空、公路和铁路口岸，积极推动与东盟国家 RCEP 其他成员国，在物流金融、物流教育、智慧物流、保税通关等领域的深度合作。三是大力推动物流数字化发展，积极推动信息技术在物流基础设施和物流业态数字化转型中的应用，以数字化和智能化驱动物流转型，发展新质生产力，促进物流业与制造业深度融合。



中国物流信息中心党委书记、主任刘宇航公布中国物流企业 50 强、民营物流企业 50 强名单并做主旨演讲。刘宇航指出，党中央、国务院高度重视物流发展，现代物流头部企业要发挥企业家精神和引领带动作用。从总量看，2023 年头部企业物流业务收入合计 2.28 万亿元，占 2023 年物流业总收入的 17.2%，在我国现代物流转型发展进程中发挥“压舱石”作用，与区域经济发展高度协调，在全国物流网络中发挥关键节点、重要平台和骨干枢纽的作用。从结构看，服务领域涉及支撑国民经济循环的大宗商品、快消品、危化品、汽车、家电电子、医药物流等重要领域。从经营数据看，头部企业均展现良好韧性，平均资产总额近 500 亿元，收入利润率



5%左右，资产利用效率、盈利能力处于行业领先水平。但也要看，当下物流行业竞争激烈，企业面临服务价格趋缓、内部降本压力较大、流动资金周转和融资困难、高级专业人才缺口较大等挑战。未来头部物流企业要在变局中引领行业加速转型，一是要创新物流服务模式，以供应链视角增强服务的灵活性、稳定性和差异性。二是要推进数智化转型，以科技赋能物流行业发展。三是要加速物流全球化进程，加强与产业，提升国际竞争优势。

在演讲环节，中国物流信息中心副主任陈中涛围绕 PMI 指数对 2024 上半年宏观经济运行及全年预判做主题分享。南宁市市委常务副市长张小强就南宁市经济发展、基础优势、产业建设、招商环境等做相关介绍。小米集团信息技术部研产供数字化部总经理陈晓东，普洛斯投资（上海）有限公司资产运营服务高级总监郭睿平，广西现代物流集团党委副书记、副董事长、总经理杨亦龙分别就物流和供应链数字化转型、供应链基础设施、构建现代物流体系等领域的物流形势做主题分享。

在中国物流企业 50 强论坛上，广西现代物流集团、和立东升国际物流集团有限公司、哒哒智运（黑龙江）物联科技有限公司、中铁铁龙集装箱物流股份有限公司、四川港投云港科技有限公司、上海文景信息科技有限公司、京东物流集团和南宁职业技术大学等企业及学校围绕各行业、领域运行形势和关注热点展开交流探讨。

在西部陆海新通道与东盟商贸物流论坛上，广西壮族自治区发展和改革委员会、广西壮族自治区商务厅、越南驻南宁总领事馆、泰国驻南宁总领事馆、广西现代物流集团、阿里巴巴菜鸟集团和江苏飞力达国际物流股份有限公司等政府及企业代表就西部陆海新通道背景下的跨境物流供应链建设及成果进行交流分享。





会议同期，举行了 2024 年度中国物流企业 50 强、中国民营物流企业 50 强颁牌表彰活动，广西物流 50 强、民营 20 强调查发布活动。30 日下午，国家发展改革委经济贸易司、中国物流与采购联合会、中国物流信息中心还联合召开 2024 年全国物流统计工作会议，对全国物流统计工作进行汇报，部署下一步工作内容和要求，并对全国物流统计工作先进单位、先进个人、优秀企业和优秀统计员予以通报表彰。



## 典型案例

- 【以案释法】航班延误法律责任及附随义务的司法认定
- 【以案释法】保价条款的排除适用及货物损失的责任承担







## 张某某诉中国某航空公司航空旅客运输合同纠纷案

### ——航班延误法律责任及附随义务的司法认定

**关键词：**民事 航空旅客运输合同 航班延误 附随义务 违约责任 免责事由 注意义务

#### 基本案情

原告张某某诉称，该航班原定于巴黎时间 9 月 28 日 5 时 30 分抵达巴黎机场，故出发前张某某已经订好 9 月 28 日 8 时 19 分由巴黎机场至法国昂古来姆的高铁车票。但由于飞行途中一名外籍旅客生病，飞机返航，在北京机场将病人送下飞机后重新起飞，到达时间为巴黎时间 9 月 28 日 7 时 53 分，延误 2 小时 23 分钟。因航班延误致使张某某火车票失效，原告为此重新购买了一张无座车票，损失 112 欧元。张某某多次与某航空公司协商，要求赔偿损失，但遭拒，故诉至法院，要求判令某航空公司承担因航班延误导致的损失 112 欧元（按照人民币与欧元的汇率 8.25 折算计人民币 924 元）。

被告中国某航空公司（以下简称某航空公司）辩称，不同意原告的诉讼请求，航班延误系为治病救人，属正当理由。根据《蒙特利尔公约》第 19 条及《中华人民共和国民用航空法》第 126 条的规定，旅客、行李或者货物在航空运输中因延误造成的损失，承运人应当承担责任；但承运人证明本人或其受雇人、代理人为了避免损失的发生，已经采取一切必要措施或不可能采取此种措施的，不承担责任。本案张某某从中介机构“欧洲火车旅行网”上预订的火车票，如需退票必须通过该购票网站进行操作，且需要提前一定期限，在张某某登上航班之时已经无法对火车票进行退改签，某航空公司不可能采取措施避免损失的发生，且张某某的损失属订立合同时无法预见的情形，故某航空公司不应 对张某某的损失承担任何责任。

法院经审理查明：2012 年 9 月 27 日，张某某乘坐某航空公司\*\*553 航班从上海浦东飞往法国巴黎，起飞时间为北京时间 23 时 55 分，原定到达时间为巴黎时间 9 月 28 日 5 时 30 分。北京时间 9 月 28 日 0 时 50 分，该航班发现一名外籍乘客无意识，乘客中的医生根据该旅客情况建议尽快安排地面备降。2 时 05 分左右该航班决定备降北京机场，并对乘客进行客舱广播，2 时 54 分备降在北京机场，4 时 11 分从北京机场重新起飞，实际到达时间为巴黎时间 2012 年 9 月 28 日 7 时 53 分，航班延误 2 小时 23 分钟。2012 年 9 月 10 日张某某在“欧洲火车旅行网”



提交包含从戴高乐机场至昂古来姆的火车票在内的火车票预订订单，订单总价为人民币2,117.50元，欧元238元，汇率8.25，支付配送方式为网上支付。张某某提供的二张从戴高乐机场至昂古来姆的火车票，记载出发时间为2012年9月28日08时19分，到达时间为11时29分，票价为69欧元。售后政策为：“如果车票未使用，列车开出前的日期，可100%退款/换票。列车出发当天列车出发前，可50%退款/换票，并收取10欧元费用。此后，不得退款...”另一火车票记载出票时间为9月28日10时11分，出发时间为9月28日10时15分，到达时间为13时35分，票价为112欧元。

审理中，张某某表示其听到飞机决定备降北京机场的广播后，立即告知飞机上的空乘人员备降将导致张某某购买火车票发生延误的情况，空乘人员表示在飞机上没有办法处理。张某某在飞机备降北京机场期间没有再向机组人员提出相关要求，由于在飞机上无法使用手机也就没有办理火车票退票。在北京机场停留期间，某航空公司并未告知乘客正常起飞的时间，只是提前半小时通知乘客飞机将重新起飞。对此，某航空公司确认当天飞机决定备降、落地、重新起飞都有广播通知，并提供了客舱广播记录，该记录显示：除了常规广播，该航班于2时10分左右客舱广播决定备降在北京首都机场，等病人妥善安置后再继续飞行。3时左右进行落地后广播，请乘客在机上休息等待。3时40分左右广播通知飞机进行加油的安全注意事项。飞机起飞前再次进行安全检查和广播。就火车票退票的问题，张某某表示预订火车票可以在火车出发之前通过网上变更。对此，一审法院以电话咨询方式向“欧洲火车旅行网”北京办事处咨询国外火车票的退票规则，电话接待员称“欧洲火车旅行网”属欧洲铁路公司在国内的销售代理网站，该网站退票规定载明，欧洲火车纸质票如需退票须将原始票据寄回北京销售代理站，售票处收到原始票据后方可操作退票，退改签火车票需要一定的周期和收取手续费。另张某某确认从巴黎机场出关到提取行李需1个小时左右时间，机场至火车站需10分钟的路程。

上海市浦东新区人民法院于2013年5月30日作出（2013）浦民一（民）初字第2840号民事判决：驳回原告张某某的诉讼请求。一审宣判后，原告张某某不服判决提起上诉，上海市第一中级人民法院于2013年9月4日作出（2013）沪一中民一（民）终字第1689号民事判决：驳回上诉，维持原判。

### 裁判理由

法院生效裁判认为：本案系争航班出发地为上海浦东，目的地为法国巴黎，属国际航空旅客运输合同纠纷，中国和法国均为《统一国际航空运输某些规则的公约》（以下简称《蒙



特利尔公约》)的缔约国,且双方当事人均选择适用《蒙特利尔公约》,故本案依法适用《蒙特利尔公约》。《蒙特利尔公约》没有规定的,适用中华人民共和国法律。

本案的争议焦点之一为某航空公司对张某某因航班延误造成的损失是否应当承担违约赔偿责任。张某某购买某航空公司的机票,双方之间建立了航空旅客运输合同关系,作为承运人的某航空公司应当在约定期间或合理期间内将张某某安全运输到目的地。该航班原定到达目的地时间为巴黎时间9月28日5时30分,实际到达时间为7时53分,航班延误2小时23分钟,某航空公司应就迟延履行合同义务承担违约责任。根据《蒙特利尔公约》第十九条规定,旅客因航班延误造成的损失,承运人应当承担责任,但承运人证明为了避免损失的发生,已经采取一切合理要求的措施或不可能采取此种措施的,不承担责任。法院认为,根据《蒙特利尔公约》及相关法律规定之精神,承运人免责需满足以下两个条件:条件一,航班延误系因客观原因导致,存在合理的理由;条件二,承运人对因航班延误可能对乘客造成的延误后果已经采取了合理的补救措施或因客观原因无法采取补救措施。本案中,张某某因航班延迟致使其先前购买的火车票作废,重新购买火车票的费用应属于航班延误造成的直接损失,如某航空公司不能举证证明其航班延误符合以上两个免责条件的,对张某某上述损失应承担赔偿责任。首先,根据张某某的举证及一审法院确认的事实,某航空公司已举证证明航班延误系由于飞行过程中旅客突发病情,为使其获得及时治疗而临时备降北京机场,某航空公司为履行法定的救助义务致使航班延误,应属于非承运人主观原因造成的合理延误。其次,在补救义务方面,经法院核实,张某某系从国内销售代理网站购买的火车票,退票或改签应当将纸质票件退回该网站办事处再行操作,即张某某在航班起飞当天已经无法办理退票,故航班发生延误后某航空公司不可能采取任何合理措施协助张某某办理退票事宜,并且备降发生在凌晨,在约一小时的备降期间内如要求某航空公司提供改乘其他班次或退票的替代安排不符合客观实际,故某航空公司关于不可能采取合理措施避免原告损失的抗辩意见法院予以采信,某航空公司对张某某的损失无需承担责任。综上,某航空公司免责抗辩事由成立,张某某诉讼请求法院难以支持。

本案的争议焦点之二为张某某对火车票因航班延误而作废是否存在过错。根据《蒙特利尔公约》第二十条规定,经承运人证明,损失是由索赔人的过失或者其他不当作为、不作为造成或促成的,应当根据造成或者促成此种损失的过失或者其他不当作为、不作为的程度,相应全部或者部分免除承运人对索赔人的责任。张某某称预订的火车票在火车出发之前可以通过网上修改,与法院核实的相关退票规定不相符,且在飞机停留北京机场超过一小时的时间内,张某某



某以在飞机上无法开手机为由而未采取任何措施办理火车票改期或退票，亦没有再向某航空公司提出协助的要求，故张某某自身对采取补救措施并不积极。而根据某航空公司的抗辩，其已举证证明在飞机备降北京期间有旅客曾发微博，表明在飞机停留地面期间某航空公司并未限制乘客使用通信工具以方便乘客进行相关联络。故法院认为，张某某在明知航班将发生延误的情况下，对航班延误将产生的后果没有及时采取全面的补救措施，其自身也有不当之处。另值得注意的是，在现实生活中，航班发生一定的延误已非偶发，张某某乘坐的是国际航班，飞机原定到达巴黎时间为9月28日5时30分，而张某某购买的火车票出发时间为9月28日8时19分，张某某并未留有充分的换乘时间，也没有为长途飞行过程中可能发生的突发事件预留合理时间。鉴于此，张某某自身的过失与火车票作废具有因果联系，张某某对损失的发生应自行承担相应的责任。

### 裁判要旨

1. 为确保合同目的的实现，当航班可能发生延误时，航空公司应承担全面、及时地告知和补救义务，全面、及时、充分地将延误的重要事由、正常起飞的时间告诉旅客；在航班延误时间较长的情况下，航班延误后承运人应当遵循诚实信用原则，根据合同的性质、目的和交易习惯履行通知和协助义务。

2. 航空承运人应当在约定期间或合理期间内将旅客安全运输到目的地，如航班发生延误，承运人应就迟延履行合同义务承担违约责任。承运人主张免责需满足：一是航班延误系因客观原因导致，存在合理的理由；二是承运人对因航班延误可能对乘客造成的延误后果已经采取了合理的补救措施或因客观原因无法采取补救措施。

3. 考虑航空运输业的特殊性，旅客在航空旅客运输合同签订和履行过程中时应尽一定的注意义务，乘客自身的过失与损失发生具有一定的因果关系应自行承担相应的责任。

### 关联索引

《统一国际航空运输某些规则的公约》第19条、第20条

《中华人民共和国民法典》第811条、第819条、第820条、第822条（本案适用的是1999年10月1日施行的《中华人民共和国合同法》第290条、第298条、第299条、第301条）



## 现代物流·法讯（2024 年 7 月刊——第 108 期）

《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第 10 条、第 41 条

一审：上海市浦东新区人民法院（2013）浦民一（民）初字第 2840 号民事 判决（2013 年 5 月 30 日）

二审：上海市第一中级人民法院（2013）沪一中民一（民）终字第 1689 号 民事判决（2013 年 9 月 4 日）





人民法院案例库入库编号：2023-08-2-116-002

## 上海某医疗公司诉上海某物流公司运输合同纠纷案

### ——保价条款的排除适用及货物损失的责任承担

关键词：民事 运输合同 保价条款 排除适用 重大过失 责任承担

#### 基本案情

上海某医疗公司诉称：上海某医疗公司将一批呼吸机交给上海某物流公司运输，上海某物流公司承接业务后将该业务转包给案外人。案外人在实际运输时发生交通事故导致案涉货物被烧毁，案涉货物的价值为 510,188 元。为此，上海某医疗公司认为上海某物流公司擅自将业务转包给案外人，并因案外人的过错导致案涉货物被烧毁，上海某物流公司存在严重过错，理应承担赔偿责任，故提起诉讼，请求判令上海某物流公司赔偿损失 510,188 元。

上海某物流公司辩称：1.上海某物流公司对上海某医疗公司所称的托运货物明细品类不认可；2.案涉交通事故系意外交通事故，属于双方合同中约定的不可抗力免赔情形，根据案涉合同约定，上海某物流公司不应承担赔偿责任；3.双方合同中对于保价赔偿标准有明确约定，内容也符合邮政法、快递市场管理办法及快递暂行条例的规定，相应条款已加粗加黑，上海某物流公司已尽到提示义务，而且双方是长期合作关系，上海某医疗公司对条款明确知悉，但却未如实声明价值，存在重大过错。上海某物流公司仅收取上海某医疗公司运输费用 642 元（其中 12 元为保价费），却要承担上海某医疗公司 50 余万元货物价值的赔偿风险，明显有悖公平原则。综上，根据合同约定的保价赔偿标准，上海某物流公司同意按上海某医疗公司保价声明价值 2,000 元赔偿上海某医疗公司，并同意退还运费 630 元。

法院经审理查明：2021 年 1 月 14 日，上海某医疗公司与上海某物流公司签订《快件服务合同》，约定：上海某物流公司向上海某医疗公司提供快件寄送服务，上海某医疗公司支付快递费；上海某医疗公司托寄物品时应如实申报托寄物内容、数量、声明价值等资料，寄递价值超过 1000 元的贵重物品时，应当如实声明托寄物价值；对于保价托寄物，若因上海某物流公司过错造成托寄物全部毁损、灭失的，上海某物流公司将免除本次运费并按照投保金额予以赔偿；鉴于上海某物流公司无法对托寄物的实际价值进行核实，上海某医疗公司应当遵循诚实信用原则，按照托寄物的实际价值申报投保金额等。

2021 年 1 月 4 日及同年 3 月 31 日，案外人广西某医疗科技公司向上海某医疗公司订购呼吸机、重复使用流量传感器等货物，订单号分别为 MD-21010403H 与 MDS21033101H，其中



瑞士某公司 C3 呼吸机共计 9 台。同年 3 月 10 日，经上海某医疗公司授权委托，案外人上海某医药公司与瑞士某医疗公司签订《进口合同》，由上海某医药公司进口呼吸机，包括瑞士某公司 C3 呼吸机 30 台，单价 8,630.027 瑞士法郎。同年 3 月 24 日，上海某医药公司就进口货物报关，报关单中载明消费使用单位为上海某医疗公司，货物中瑞士某公司 C3 呼吸机 30 台，单价 8,630.027 瑞士法郎。同年 4 月 27 日，上海某医药公司向上海某医疗公司开具 30 台瑞士某公司 C3 呼吸机的上海增值税专用发票，总价 2,186,520 元。

2021 年 4 月 6 日，上海某医疗公司将 7 台瑞士某公司 C3 呼吸机等一批货物交由上海某物流公司运输，物流单号 SF11085858061XX，收件人为廖某某，收件地址为广西壮族自治区南宁市青秀区桃源路 X 号商务厅办公楼 X 室广西飞 XX。运单显示件数为 8 件，运费 630 元，上海某医疗公司选择保价附加服务，声明价值 2,000 元，保价费 12 元。该运单进度详情最后为“2021 年 4 月 7 日 01:42 快件已发车”，此后再无更新。

上海某物流公司接收托运货物后交由案外人进行运输。2021 年 4 月 7 日 21 时 11 分许，驾驶员秦某驾驶承载案涉货物的江西某物流公司所有的赣 C26XXD 重型半挂牵引车牵引赣 C5XXD 挂号重型集装箱半挂车从武汉往深圳方向行驶至武深高速公路 882KM+700 米，追尾其他车辆造成车祸，赣 C26XXD 号重型半挂牵引车与案外车辆发生燃烧，赣 C5XXD 货箱及箱内货物均烧毁。经广东省惠州市公安局交通警察支队高速公路五大队认定，驾驶员秦某驾驶机动车不符合技术标准具有安全隐患的车辆上路行驶，未充分注意路面动态确认安全驾驶，且在行驶中与前车未保持足以采取紧急制动措施的安全距离，是造成事故的根本原因，驾驶员秦某违反《中华人民共和国道路交通安全法》有关规定，存在全部过错，负事故全部责任，其余车辆驾驶员及乘客不负责任。

因托运货物未到达广西某医疗科技公司，上海某医疗公司多次向上海某物流公司客服催促核实，上海某物流公司回复货物已丢失。2021 年 4 月 12 日，上海某医疗公司与广西某医疗科技公司签订《同一合同重复发货约定》，载明上海某医疗公司于 4 月 6 日寄出双方签订两份合同中所涉 7 台瑞士某公司呼吸机，单号 SF11085858061XX，共计 8 箱，其中 7 台主机，1 箱配件，因物流客服回复该单货物丢失，上海某医疗公司为不影响按时交货，于同年 4 月 12 日重新发送同样货物。上海某医疗公司为此支出运费 3,553.10 元。

上海市青浦区人民法院于 2021 年 12 月 1 日作出(2021)沪 0118 民初 16642 号民事判决：一、上海某物流公司于判决生效之日起十日内赔偿上海某医疗公司 货物损失 30 万元；二、驳回上海某医疗公司其余诉讼请求；三、上海某物流公司于判决生效之日起十日内退还上海某



医疗公司运费 630 元。宣判后，上海某医疗公司、上海某物流公司均提起上诉。上海市第二中级人民法院于 2022 年 6 月 28 日作出（2022）沪 02 民终 3258 号民事判决，驳回上诉，维持原判。

### 裁判理由

法院生效判决认为，1.保价条款在承运人存在故意或重大过失的情况下应排除适用。保价条款的拟定是物流行业的通行做法，一般经过托运人同意，由托运人自主选择是否保价，应当属于托运人与承运人的真实意思表示，对双方具有法律约束力。但承运人存在故意或重大过失造成货物损毁的，保价条款无适用之余地。本案中，上海某物流公司的转包行为构成重大过失，其一，从合同约定来看，案涉合同明确货物由上海某物流公司承运，并未约定上海某物流公司可以转包，实际履行中也无证据证明上海某物流公司转包取得了上海某医疗公司的同意。其二，从行为方式来看，上海某物流公司转包扩大了货物受损的风险。正是基于对上海某物流公司的信任，无论货物价值的大小，上海某医疗公司均相信上海某物流公司能够亲自承运，但在转包的情况下，上海某医疗公司对实际承运人不了解也无法判断可能存在的风险。其三，正是因为上海某物流公司将案涉承运业务转包给了江西某物流公司，且因江西某物流公司的不当运输行为，才造成案涉事故以致货物毁损。2.上海某医疗公司未如实声明案涉货物的价值，违反合同约定在先，存在明显过错。一方面，案涉合同明确约定了上海某医疗公司负有如实申报的义务。另一方面，从上海某医疗公司的主张来看，案涉货物的价值 50 余万元，但上海某医疗公司在寄递时声明价值为 2,000 元，与实际价值存在天壤之别。对于价值 2,000 元的货物和价值 50 余万元的货物，上海某物流公司的收费必然不同，所采取的承运方式以及需要尽到的注意义务也会有所区别。上海某医疗公司将价值 50 余万元的货物声明为 2,000 元，可能会误导上海某物流公司作出合理判断，进而可能造成实际承运中货物的受损。如果放任这种“以小博大”的行为，可能会扩大托运人的道德风险，造成托运人与承运人之间的利益失衡，进而产生消极的社会影响，不利于社会主义市场诚信体系的建设，不利于物流行业的健康发展。3.托运人和承运人对货物的损失均存在过错，应根据过错大小承担相应的责任。上海某物流公司作为承运人将案涉业务转包以致造成货物全部毁损，在主观上存在重大过失，理应按照货物实际价值进行赔偿。同时，上海某医疗公司不适当履行（瞒报货物实际价值）合同的行为影响了上海某物流公司的合理判断，对损失的发生亦存在过错，应当承担相应的责任。鉴于上海某物流公司的转包行为是造成案涉货物毁损的直接原因，应当承担主要责任，而上海某医疗公司因其过错应承担次要责任，一审法院据此认定上海某物流公司承担约 60%的赔偿责任，即向上海某医疗公司赔偿损



失 30 万元，并无明显不当，二审法院遂驳回上诉，维持原判。

### 裁判要旨

承运人擅自转包造成承运货物毁损灭失的，构成重大过失，赔偿损失不受保价条款的约束，承运人应按货物的实际价值向托运人赔偿。但托运人不诚信保价，影响承运人正常商业判断的，可以减轻承运人的责任。

### 关联索引

《中华人民共和国民法典》第 577 条、第 584 条、第 832 条、第 833 条

一审：上海市青浦区人民法院（2021）沪 0118 民初 16642 号民事判决（2021 年 12 月 1 日）

二审：上海市第二中级人民法院（2022）沪 02 民终 3258 号民事判决（2022 年 6 月 28 日）



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

