



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

二〇二六年六月刊 总第 131 期



法规速递

目录

公共航空运输企业经营许可规定.....	3
邮政业国家标准和行业标准审查管理规定.....	11
广东省促进粤港澳大湾区海上搜寻救助合作条例.....	15



热点关注

交通运输部 国家发展改革委 财政部 自然资源部 国家铁路局 中国民航局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司关于印发《实施多式联运攻坚 打通堵点卡点行动方案（2026-2030 年）》的通知.....	21
《加快绿色智能船舶技术规范体系建设 行动计划（2026—2030 年）》解读.....	26
交通运输部 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司关于印发《“人工智能+交通运输”典型应用场景创新行动方案》的通知.....	28



行业动态

完善现代化综合交通运输体系 加快建设交通强国 ——访交通运输部党组书记、部长刘伟.....	34
《快递暂行条例》修改实施一周年 邮政快递业高质量发展绿色底色更足.....	40



典型案例

最高人民法院发布 2025 年全国海事审判典型案例.....	43
--------------------------------	----



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：上海功承瀛泰律师事务所 胡小俐律师



法规速递

- 公共航空运输企业经营许可规定
- 邮政业国家标准和行业标准审查管理规定
- 广东省促进粤港澳大湾区海上搜寻救助合作条例



公共航空运输企业经营许可规定

第一章 总 则

第一条 为了实施公共航空运输企业经营许可，促进民用航空运输发展，根据《中华人民共和国民用航空法》《中华人民共和国行政许可法》等法律、行政法规，制定本规定。

第二条 本规定适用于中华人民共和国境内公共航空运输企业的经营许可。

本规定所称公共航空运输企业，是指以营利为目的，使用中国民用航空局（以下简称中国民航局）规定的民用航空器从事运送旅客、行李、邮件或者货物的民用航空活动的企业法人。

外商投资公共航空运输企业的经营许可，除适用本规定外，还应当符合国家有关法律、行政法规和规章的规定。

第三条 中国民航局负责公共航空运输企业经营许可（以下简称经营许可）的审查和监督管理。

中国民用航空地区管理局（以下简称民航地区管理局）负责本辖区内经营许可的监督管理相关工作。

第四条 实施经营许可，应当遵循下列原则：

- （一）建立和完善统一开放、竞争有序的民用航空运输市场；
- （二）符合国家民用航空运输发展和宏观调控政策；
- （三）保障民用航空运输安全、提高运输服务质量和维护消费者合法权益；
- （四）坚持公开、公平、公正、非歧视。

第五条 社会资本投资公共航空运输企业以及公共航空运输企业投资民用机场、航空燃油等领域，其投资方向、投资比例和管理人员应当符合法律、行政法规、规章和中国民航局的有关规定。

第六条 公共航空运输企业必须遵守法律、行政法规、规章和中国民航局的有关规定，依法开展经营活动。

第二章 经营许可证的颁发

第七条 取得公共航空运输企业经营许可证，应当具备下列条件：

- （一）在中国境内设立的企业法人，且法定代表人为中国公民；
- （二）有与其申请经营活动相适应的民用航空器和航空人员；
- （三）控股股东及实际控制人具有良好的财务状况和诚信记录，最近 3 年无重大违法违规记录；
- （四）从事旅客、行李运输业务的，实缴注册资本不低于人民币 6 亿元，从事货物、邮件运输业务的，实缴注册资本不低于人民币 4 亿元；
- （五）高级管理人员具备相应的专业知识、管理经验和能力；
- （六）完成中国民航局规定的筹建程序。

第八条 申请人申请公共航空运输企业经营许可证，应当向中国民航局提交下列文件：

- （一）公共航空运输企业经营许可申请书；
- （二）企业法人营业执照；
- （三）企业法人章程；
- （四）与经营活动相适应的民用航空器的证明文件；
- （五）与经营活动相适应的航空人员的执照、证件；
- （六）控股股东、实际控制人为企业的，需提供上一年度经审计的财务报告、诚信记录证明及最近 3 年无重大违法违规记录证明；控股股东、实际控制人为个人的，需提供财务状况良好的证明文件及最近 3 年无重大违法违规记录证明；
- （七）实缴注册资本的验资报告；
- （八）高级管理人员的任职文件、履历表、身份证明复印件；
- （九）完成中国民航局规定的筹建程序的相关材料。

第九条 中国民航局受理申请人的申请文件后，应当向申请人主运营基地机场所在地民航地区管理局征求意见。

第十条 中国民航局作出经营许可决定前，应当告知申请人、利害关系人享有要求听证的权利；申请人、利害关系人在被告知听证权利之日起 5 个工作日内提出听证申请的，中国民航局应当在 20 个工作日内组织听证。

中国民航局应当自受理申请之日起 6 个月内作出是否准予经营许可的决定。

第十一条 中国民航局准予申请人经营许可的，应当自作出决定之日起 10 个工作日内，向申请人颁发公共航空运输企业经营许可证。

对不予其经营许可的，应当书面通知申请人、说明理由，并告知申请人享有依法申请行政复议或者提起行政诉讼的权利。

第十二条 公共航空运输企业经营许可证应当载明下列内容：

- （一）企业名称；
- （二）主运营基地机场；
- （三）经营范围。

除法律、法规、规章另有规定外，公共航空运输企业经营许可证长期有效。

第十三条 公共航空运输企业应当在经营许可证所载明的经营范围内开展经营活动，不得超越许可的经营范围。

第十四条 公共航空运输企业正式投入航线运营前，应当按照规定完成运行合格审定，审定合格后方可投入航线运营。

第三章 经营许可证的变更和管理

第十五条 公共航空运输企业申请变更经营许可证所载明的企业名称的，应当自企业法人营业执照变更之日起 30 日内向中国民航局提交下列文件：

- （一）申请报告；
- （二）股东会决议；
- （三）修改后的企业法人章程或者企业法人章程修正案；
- （四）经营许可证复印件；

（五）企业法人营业执照复印件。

第十六条 公共航空运输企业申请变更经营许可证所载明的主运营基地机场的，应当向民航局提交下列文件：

（一）申请报告；

（二）与拟使用的主运营基地机场签订的机坪租赁协议（或者等效协议）和机场场道保障协议（或者等效协议）；

（三）公共航空运输企业上一年度经审计的财务报告、诚信记录证明及最近 3 年无重大违法违规记录证明；

（四）经营许可证复印件；

（五）企业法人营业执照复印件。

第十七条 公共航空运输企业申请变更经营许可证所载明的经营范围的，应当向民航局提交下列文件：

（一）申请报告；

（二）与经营活动相适应的民用航空器的证明文件；

（三）与经营活动相适应的航空人员的执照、证件；

（四）公共航空运输企业上一年度经审计的财务报告、诚信记录证明及最近 3 年无重大违法违规记录证明；

（五）经营许可证复印件；

（六）企业法人营业执照复印件；

（七）不具有本规定第二十七条所列情形的说明文件。

第十八条 公共航空运输企业申请变更经营许可证所载明的主运营基地机场、经营范围的批准程序按照本规定第九条至第十一条的规定执行。

变更经营许可证所载明的主运营基地机场的，民航局受理申请文件后，应当分别向申请人主运营基地机场所在地和拟变更地民航地区管理局征求意见。

第十九条 公共航空运输企业依法被吊销营业执照、责令关闭或者被撤销的，应当在 30 日内向中国民航局、主运营基地机场所在地民航地区管理局报告，由中国民航局注销其经营许可证。

第二十条 公共航空运输企业经营许可证不得涂改、倒卖、出租、出借。

公共航空运输企业经营许可证遗失、损毁或者灭失的，应当及时报告中国民航局并在中国民航局网站刊登公告，向中国民航局书面申请补办。

第四章 监督检查

第二十一条 中国民航局、民航地区管理局依据职责对公共航空运输企业按照经营许可证条件开展经营活动的情况实施监督检查。

民航地区管理局应当定期对公共航空运输企业持续符合经营许可证条件的情况进行检查。

第二十二条 公共航空运输企业有下列情形之一的，应当自该情形发生之日起 10 个工作日内，向中国民航局、主运营基地机场所在地民航地区管理局报告：

- （一）3 个月内发生 1/3 以上高级管理人员变动的；
- （二）决定暂停运营的；
- （三）申请或者被申请破产的；
- （四）实际控制人或者控股股东变更、申请或者被申请破产的；
- （五）分公司情况发生变化的。

发生前款第二项至第四项情形的，公共航空运输企业还应当每季度向中国民航局、主运营基地机场所在地民航地区管理局报送情况报告。

第二十三条 公共航空运输企业应当在每年 4 月 30 日前，向中国民航局和主运营基地机场所在地民航地区管理局报送上一年度年度报告和审计报告。

第二十四条 公共航空运输企业年度报告应当包括下列内容：

- （一）企业简介；
- （二）经营情况说明；

（三）实际控制人和控股股东情况；

（四）董事、监事、高级管理人员、机队和专业技术人员情况；

（五）财务情况；

（六）中国民航局要求的其他情况。

年度报告的具体要求，由中国民航局另行规定。

第二十五条 中国民航局制定综合评价指标，对公共航空运输企业运营品质进行评价。

第二十六条 除本条第二款规定的情形外，具有独立法人资格的公共航空运输企业不得共用企业名称、字号、二字代码、三字结算码、客票、货运单。

公共航空运输企业与其绝对控股的公共航空运输企业签署商务合作协议共用二字代码、三字结算码的，应当报中国民航局备案，并履行告知义务，保障消费者的合法权益。

第五章 法律责任

第二十七条 公共航空运输企业有下列情形之一的，中国民航局可以暂停受理其扩大经营许可证所载明的经营范围申请或者限缩其业务范围：

（一）航班运行效率较低的；

（二）不符合航班正常管理要求的；

（三）财务风险较高、安全监管评价较低、安全保卫运行能力不足等安全运营保障能力不足的情形。

第二十八条 公共航空运输企业应当保证持续符合经营许可条件。

已经依法取得经营许可的公共航空运输企业出现不符合经营许可条件的情形的，由中国民航局或者民航地区管理局限期整改，中国民航局可以暂停受理其新增业务申请或者限缩其业务范围；逾期仍不符合经营许可条件的，吊销其经营许可证。

第二十九条 中国民航局在作出暂停受理新增业务申请、限缩业务范围、吊销经营许可证决定之前，应当告知公共航空运输企业拟作出的行政处罚内容及事实、理由、依据，并告知其依法享有的陈述、申辩权利；对于限缩业务范围、吊销经营许可证的决定，还应

当告知其享有要求听证的权利。公共航空运输企业在被告知听证权利之日起 5 个工作日内提出听证申请的，中国民航局应当在 20 个工作日内组织听证。

中国民航局必须充分听取公共航空运输企业的意见，对其提出的事实、理由和证据，应当进行复核；公共航空运输企业提出的事实、理由或者证据成立的，中国民航局应当采纳。

第三十条 未经许可从事公共航空运输活动的，由中国民航局或者主运营基地机场所在地民航地区管理局责令停止违法行为，没收违法所得，并处 50 万元以上 200 万元以下的罚款。多次未经许可从事公共航空运输活动的，依法从重处罚。

第三十一条 经营许可证所载明的企业名称、主运营基地机场变更，未向中国民航局申请办理经营许可证的变更手续的，由中国民航局或者民航地区管理局责令限期改正，给予警告，并处 1 万元以上 3 万元以下的罚款；情节严重的，处 3 万元以上 10 万元以下的罚款。

第三十二条 申请人隐瞒有关情况或者提供虚假材料申请经营许可的，中国民航局不予受理或者不准予经营许可，并给予警告。该申请人在 1 年内不得再次申请该行政许可。

第三十三条 申请人以欺骗、贿赂等不正当手段取得经营许可的，由中国民航局予以撤销，处 1 万元以上 10 万元以下的罚款；造成危害后果的，处 10 万元以上 20 万元以下的罚款。该申请人自被撤销许可之日起 3 年内不得再次申请该行政许可。

第三十四条 公共航空运输企业违反本规定第二十二条、第二十三条规定的，由中国民航局或者民航地区管理局责令限期改正，给予警告，并处 1 万元以上 2 万元以下的罚款；情节严重的，处 2 万元以上 3 万元以下的罚款。

第三十五条 公共航空运输企业涂改、倒卖、出租、出借经营许可证，或者以其他形式非法转让经营许可的，由中国民航局或者民航地区管理局责令限期改正，给予警告，并处 1 万元以上 3 万元以下的罚款；情节严重的，处 3 万元以上 10 万元以下的罚款。

第三十六条 公共航空运输企业违反本规定第二十六条规定，共用企业名称、字号、二字代码、三字结算码、客票、货运单，或者签署商务合作协议共用二字代码、三字结算码未报中国民航局备案，或者共用二字代码、三字结算码未履行告知义务的，由民航地区管理局责令限期改正，给予警告，并处 1 万元以上 3 万元以下的罚款；情节严重的，处 3

万元以上 10 万元以下的罚款。涉及消费者权益保护的，依照消费者权益保护有关法律法规的规定处理。

第六章 附 则

第三十七条 公共航空运输企业经营许可条件中涉及实缴注册资本、控股股东及实际控制人财务状况和诚信记录的具体要求，由中国民航局另行规定。

第三十八条 本规定自 2026 年 7 月 1 日起施行。原民航总局于 2004 年 12 月 16 日以民航总局令第 138 号公布，交通运输部于 2016 年 4 月 13 日以交通运输部令 2016 年第 38 号、2018 年 8 月 31 日以交通运输部令 2018 年第 16 号修改的《公共航空运输企业经营许可规定》同时废止。

邮政业国家标准和行业标准审查管理规定

全国邮政业标准化技术委员会，各省、自治区、直辖市邮政管理局，国家局机关各司室：

为规范邮政业标准审查程序，提高标准制修订质量，根据《中华人民共和国标准化法》《邮政业标准化管理办法》等有关规定，国家邮政局组织修订了《邮政业国家标准和行业标准审查管理规定》。现予印发，请遵照执行。原《邮政业国家标准和行业标准审查管理规定》（国邮办发〔2020〕16号）同时废止。

国家邮政局办公室

2026年1月26日

邮政业国家标准和行业标准审查管理规定

第一章 总则

第一条 为规范邮政业标准审查管理，保障标准质量，根据《中华人民共和国标准化法》《国家标准管理办法》《行业标准管理办法》《邮政业标准化管理办法》《全国专业标准化技术委员会管理办法》等，制定本规定。

第二条 本规定适用于邮政业国家标准和行业标准送审稿、报批稿及相关材料的审查工作。

国家标准、工程建设标准的审查管理另有规定的，从其规定。

第三条 标准审查程序包括送审材料审查、报批材料审查、报批材料复核和局长办公会审议。

第四条 国务院邮政管理部门相关业务机构（以下简称相关业务机构）负责标准技术内容和关键指标的审核。

全国邮政业标准化技术委员会（以下简称邮标委）负责标准的形式审查和技术审查。具体工作由全国邮政业标准化技术委员会秘书处（以下简称邮标委秘书处）依照本规定承办。

国务院邮政管理部门标准化管理机构（以下简称标准化管理机构）负责标准报批材料的复核，提请局长办公会审议。

第五条 标准审查工作应当坚持程序规范、严肃认真、科学客观、协商一致的原则。

第二章 送审材料审查

第六条 标准起草工作组向相关业务机构提交标准送审材料，包括标准送审稿、编制说明及征求意见汇总处理表等。经相关业务机构审核同意后，提交邮标委秘书处进行形式审查。

邮标委秘书处应当在收到标准送审材料后 5 个工作日内完成形式审查。形式审查内容主要包括：送审材料的完整性和规范性、起草程序的合法合规性、征求意见的广泛性和代表性等。

通过形式审查的，邮标委秘书处向标准起草工作组反馈形式审查结果，并提交邮标委进行技术审查。

未通过形式审查的，标准起草工作组应当在邮标委秘书处要求的时限内修改完善，重新提交送审材料。

第七条 邮标委应当组织邮标委委员和有关专家进行标准技术审查。国家标准技术审查人员应当符合国家标准化管理部门的有关规定。行业标准技术审查委员和专家人数不得少于 20 人，其中，起草单位的委员和专家不得超过 3 人。标准起草工作组人员不得参加技术审查工作。

第八条 技术审查应当重点审查技术要求的科学性、合理性、适用性、规范性，与相关政策要求的符合性，以及与其他标准的协调性。

第九条 邮标委主任委员或者其授权的副主任委员可以决定采用会议审查或者函审的方式进行技术审查。国家标准和重大、涉及专利、分歧意见较多的行业标准，应当采用会议审查的方式。

第十条 采用会议审查方式的，邮标委秘书处应当至少提前 7 个工作日，以合适的方式将会议审查通知及送审材料送至参加会议审查的人员。

急需审查的标准，邮标委秘书处应当至少提前 3 个工作日，以合适的方式将会议审查通知及送审材料送至参加会议审查的人员。

第十一条 会议审查原则上由邮标委秘书长或者负责相关技术领域的副秘书长主持，宜推选技术主审。

标准起草工作组应当介绍标准编制过程、主要技术内容、关键指标及依据、征求意见的处理情况。审查人员结合编制说明和征求意见汇总处理表对标准送审稿的内容逐章、逐条进行审查，对需要修改的内容形成明确的修改意见。

第十二条 国家标准的技术审查应当符合国家标准化管理部门的有关规定。

行业标准的技术审查，参加投票委员和专家不得少于出席委员和专家的 $\frac{3}{4}$ 。参加投票委员和专家 $\frac{2}{3}$ 以上赞成，且反对意见不超过参加投票委员和专家的 $\frac{1}{4}$ ，方为通过。

第十三条 技术审查会议应当形成会议纪要，并经与会全体审查人员签字。会议纪要应当真实反映审查情况，包括会议时间地点、会议议程、专家名单、具体的审查意见、审查结论等。

第十四条 采用函审方式的，邮标委秘书处以合适的方式将函审通知、送审材料和函审单送至参加函审的人员，函审期限一般为 7 个工作日。

急需审查的标准，邮标委秘书处以合适的方式将函审通知、送审材料和函审单送至参加函审的人员，函审期限一般为 3 个工作日。

参加函审的人员应当在函审截止日前将函审单送交邮标委秘书处。邮标委秘书处应当根据函审意见，填写函审结论表，并附函审单。

第十五条 函审回函率超过 $\frac{3}{4}$ ，其中 $\frac{2}{3}$ 以上赞成，且反对意见不超过回函代表 $\frac{1}{4}$ 为通过。

第十六条 技术审查不通过的，标准起草工作组应当根据审查意见修改后，再次提请技术审查。

第十七条 技术审查会议纪要或函审结论表应当抄送标准化管理机构、相关业务机构及标准起草工作组。

第三章 报批材料审查和复核

第十八条 通过技术审查的，标准起草工作组应当在 10 个工作日内根据技术审查意见对标准送审材料进行修改完善，形成标准报批材料。

第十九条 标准起草工作组向相关业务机构提交标准报批材料，包括标准报批稿、编制说明及技术审查意见汇总处理表等。经相关业务机构审核同意后，提交邮标委秘书处进行形式审查。

邮标委秘书处应当在收到标准报批材料后 5 个工作日内完成形式审查。形式审查内容主要包括：报批材料的完整性和规范性、报批程序的合法合规性、技术审查意见处理情况等。

通过形式审查的，邮标委秘书处向标准起草工作组反馈形式审查结果，并将报批材料提交标准化管理机构复核。

未通过形式审查的，标准起草工作组应当在邮标委秘书处要求的时限内修改完善，重新提交报批材料。

第二十条 标准化管理机构应当在收到标准报批材料后 10 个工作日内完成复核。

通过复核的，标准化管理机构商相关业务机构同意后，提请局长办公会议审议。

未通过复核的，标准起草工作组应在标准化管理机构要求的时限内修改完善报批材料，重新提交复核。

根据标准化工作需要，可以通过政府采购方式或设立审查组，委托有关组织或人员具体承担标准报批前的复核工作。

第二十一条 国家邮政局局长办公会对标准报批材料进行审议。标准报批材料按照国家邮政局局长办公会议审议结果进行处理。

第四章 附则

第二十二条 本规定由国家邮政局负责解释。

第二十三条 本规定自印发之日起施行。

广东省促进粤港澳大湾区海上搜寻救助合作条例

（2026 年 5 月 29 日广东省第十四届人民代表大会常务委员会第二十五次会议通过）

第一条 为了加强粤港澳大湾区海上搜寻救助合作，提高海上搜寻救助协同处置能力和水平，保障人民群众生命财产安全，保护海洋生态环境，根据《中华人民共和国突发事件应对法》、《中华人民共和国海上交通安全法》等有关法律、行政法规，结合本省实际，制定本条例。

第二条 本条例适用于本省促进粤港澳大湾区海上搜寻救助（以下称海上搜救）合作的相关活动。

第三条 粤港澳大湾区海上搜救合作坚持资源共享、就近快速、安全有效、互帮互助的原则。

第四条 省人民政府应当加强本省促进粤港澳大湾区海上搜救合作工作的统筹，推动建立健全粤港澳大湾区海上搜救合作机制，协调解决粤港澳大湾区海上搜救合作中的重大问题。

广州市、深圳市、珠海市、佛山市、惠州市、东莞市、中山市、江门市、肇庆市（以下称内地九市）人民政府应当在职责范围内支持粤港澳大湾区海上搜救合作，落实粤港澳大湾区海上搜救合作事项和具体要求。

第五条 省海上搜救中心应当加强成员单位之间的沟通联络，统筹内地九市之间的海上搜救合作，建立与港澳搜救机构的常态化沟通协调机制，加强对威胁粤港澳大湾区海上生命财产安全、水域环境等海上险情应急处置的联动和协作，提高对粤港澳游艇、港澳流动渔船、高速客船等船舶海上活动的应急保障能力。

内地九市人民政府根据需要设立的海上搜救中心或者指定的机构（以下称内地九市海上搜救中心）应当加强交流与合作，在省海上搜救中心指导下，参与粤港澳大湾区海上搜救合作。

省和内地九市海上搜救中心日常工作由同级海事管理机构承担。

第六条 公安、应急管理、民政、交通运输、卫生健康、财政、生态环境、自然资源、海洋综合执法、海事、海警、海关、边检、民航、救助、打捞、气象、通信、港澳事务、外事等有关单位在各自职责范围内做好粤港澳大湾区海上搜救合作的相关工作。

第七条 发生下列情形之一的，省海上搜救中心可以向港澳搜救机构提出启动粤港澳大湾区海上搜救合作的请求：

- （一）发生在粤港、粤澳相邻海域的险情，但不能确定遇险具体位置；
- （二）发生在粤港、粤澳相邻海域的险情，由于搜救目标的漂移，需要在港澳搜救责任区进行搜救；
- （三）发生在内地九市搜救责任区的险情，但由于搜救力量不足需要港澳协助；
- （四）发生在内地九市搜救责任区的险情，但通过与港澳合作可以更有效快速化解；
- （五）发生威胁海上水域环境的险情，可能影响港澳海域；
- （六）其他需要海上搜救合作的情形。

发生上述情形之一的，内地九市海上搜救中心可以请求省海上搜救中心向港澳搜救机构提出启动粤港澳大湾区海上搜救合作。

省海上搜救中心提出合作请求时应当向港澳搜救机构提供险情的基本情况、搜救方案、搜救合作具体需求等相关资料。

第八条 省海上搜救中心应当建立健全海上搜救合作响应机制，对港澳搜救机构的合作请求快速响应；因特殊情况不能参与搜救合作的，应当及时回复并说明理由。

第九条 省海上搜救中心可以采取下列方式与港澳搜救机构开展粤港澳大湾区海上搜救合作：

- （一）直接派出搜救力量参与搜救行动；
- （二）派出专家提供技术支持；
- （三）提供相关信息；
- （四）提供紧缺设备和物资；
- （五）商定的其他合作方式。

第十条 粤港澳大湾区海上搜救合作启动后，省海上搜救中心应当向参与海上搜救合作的各方力量提供下列信息：

- （一）险情种类、遇险情况及需要救助的内容、所执行任务的目的；
- （二）险情发生的时间、位置；
- （三）搜救区域及其海况；
- （四）已指定的现场指挥；
- （五）通信联络方式及要求；
- （六）实施救助过程中的工作及现场报告要求；
- （七）其他为及时准确救助所需要的信息。

搜救力量在参与海上搜救行动中获取的相关信息，应当依法予以保密。

第十一条 搜救力量到达现场后，应当按照现场指挥的要求开展海上搜救行动，及时报告搜救行动进展情况和搜救结果，遵守当地相关法律法规的规定。

省海上搜救中心应当根据搜救行动实际需要和进展情况，及时调整搜救方案，或者向港澳搜救机构提出优化搜救行动的建议。

第十二条 本省船舶参与港澳水域海上搜救行动的，省海上搜救中心应当按照港澳搜救机构的要求提供参与海上搜救行动的船舶信息。

港澳船舶参与本省水域海上搜救行动需要停泊或者补给的，省海上搜救中心应当协调提供相应保障。

第十三条 本省飞行器参与港澳水域海上搜救行动的，省海上搜救中心应当按照港澳搜救机构的要求提供参与海上搜救行动的飞行器及飞行安全等信息。

港澳飞行器参与本省水域海上搜救行动的，省海上搜救中心应当及时通报空中交通管理部门、民用航空管理部门；空中交通管理部门、民用航空管理部门按照职责协助做好港澳飞行器飞行安全管理。

港澳飞行器参与本省水域海上搜救行动需要停降或者补给的，相关沿海机场、临时起降点、海洋石油平台直升机起降平台等，应当为港澳飞行器起降、停放、补给等与搜救行动有关的需求提供保障。

第十四条 参与海上搜救行动的港澳船舶、飞行器及救援人员、遇险人员需要办理出入境手续的，海事、海关、边检、空中交通管理、民用航空管理等有关单位应当提供便利；省海上搜救中心应当提供收集到的船舶、飞行器及相关人员信息。

第十五条 在港澳水域参与海上搜救行动的本省船舶、飞行器救起的遇险人员，应当按照港澳搜救机构的要求进行移交；因人员救治、气象、海况等未能及时移交被载运回本省的，省海上搜救中心应当配合港澳搜救机构，协调相关海上搜救中心、港澳事务、外事、公安等有关单位做好遇险人员移交工作。

在本省水域参与海上搜救行动的港澳船舶、飞行器救起的遇险人员，由省海上搜救中心按照就近原则指定相关海上搜救中心协调有关单位接收；因人员救治、气象、海况等未能及时接收被载运回港澳的，省海上搜救中心应当将遇险人员相关信息通报险情发生地的内地九市海上搜救中心，由其协调险情发生地人民政府或者遇险人员户籍所在地人民政府相关职能部门做好后续接收工作。

第十六条 公安、民政、卫生健康、海警、港澳事务、外事等有关单位应当按照职责及时做好海上搜救行动中遇险人员的身份识别、医疗救助、生活保障、遗体处置等善后工作。

第十七条 省海上搜救中心应当建立健全海上搜救合作行动后评估工作制度，总结海上搜救合作经验，并及时将评估结果通报港澳搜救机构。

第十八条 省海上搜救中心应当组织定期搜集、整理和更新海上搜救资源信息数据并按照规定保存，依法加强与港澳搜救机构的资源共享、信息互通。

第十九条 省海上搜救中心加强与港澳搜救机构开展海上搜救技术、飞行搜救能力、应急管理、跨区域协作等专业技能培训，促进搜救人员互访与交流，提升搜救人员的专业技能和知识水平。

第二十条 省海上搜救中心加强与港澳搜救机构开展海上搜救合作应急演练，强化搜救力量应急保障和人员转移处置，优化搜救合作机制，提升搜救协同能力。

第二十一条 省和内地九市人民政府应当科学研判风险，加强海上专业搜救力量、通信保障能力等建设，合理优化资源配置，确保搜救设备、船舶及人员配备齐全；加强海上专业搜救力量的布局与合作效果评估，根据评估结果调整优化布局方案。

省和内地九市海上搜救中心应当建立健全搜救资源调用程序，保障搜救力量依法快速参与海上搜救行动。

鼓励社会力量建立海上搜救队伍，参与海上搜救行动。

第二十二条 省和内地九市人民政府应当将海上搜救工作经费纳入财政预算，为本地区开展粤港澳大湾区海上搜救合作提供必要的经费保障。

第二十三条 本省其他水域与港澳的搜救合作参照适用本条例。

第二十四条 本条例自 2026 年 8 月 1 日起施行。

热点关注

- 交通运输部 国家发展改革委 财政部 自然资源部 国家铁路局 中国民航局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司关于印发《实施多式联运攻坚 打通堵点卡点行动方案（2026-2030 年）》的通知
- 《加快绿色智能船舶技术规范体系建设 行动计划（2026—2030 年）》解读
- 交通运输部 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司关于印发《“人工智能+交通运输”典型应用场景创新行动方案》的通知



交通运输部 国家发展改革委 财政部 自然资源部 国家铁路局 中国民航局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司关于印发《实施多式联运攻坚 打通堵点卡点行动方案（2026-2030 年）》的通知

现将《实施多式联运攻坚 打通堵点卡点行动方案（2026—2030 年）》印发给你们，请结合实际抓好贯彻落实。

交通运输部 国家发展改革委 财政部
自然资源部 国家铁路局 中国民航局
国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司

2026 年 5 月 28 日

实施多式联运攻坚 打通堵点卡点行动方案

（2026—2030 年）

发展多式联运是完善现代化综合交通运输体系、发挥各种运输方式比较优势、降低全社会物流成本的关键举措。当前，我国多式联运发展进入数智化赋能、网络化运行、系统化提升的攻坚期，但还存在跨方式换装效率较低、信息互联互通不畅、联运标准规则不统一、全链条一体化服务水平低等堵点卡点。为深入贯彻落实党中央、国务院决策部署，打通多式联运堵点卡点，推广已形成的试点经验，制定行动方案如下。

一、总体要求

深入贯彻党中央、国务院关于有效降低全社会物流成本、加强跨方式一体衔接等决策部署，坚持有限目标、重点突破，以强化节点多式联运功能为抓手，以提高跨方式转换效率为关键，以组织模式创新为突破口，聚焦主要货运节点“一点一策”完善多式联运设施体系、信息联通体系、标准体系、企业服务体系，加快构建现代化多式联运网络，为完善现代化综合交通运输体系、降低全社会物流成本提供重要支撑。

力争用 5 年左右时间，推动 1000 个左右主要货运节点提升多式联运功能，多式联运 1 小时换装率超过 90%，沿海港口多式联运港区铁路进港率达到 80%、长江干线主要港口实现铁路进港率 100%，清洁运输比例稳步提高，港口、铁路、多式联运企业实现铁水联运作

业信息有效对接，带动集装箱铁水联运安检优化、多式联运“一单制”业务流程规范等标准规则取得新突破，形成一批具有跨区域联通和全过程管控能力的多式联运经营人和综合物流集成商。

二、实施载体

依托主要港口、重点内陆港、大型物流园区、规模化产业园区、中欧（亚）班列集结中心，加强自上而下谋划、重点工程项目引导，加快更新改造和建设一批符合国家重大战略要求、需求规模大、联运功能突出、资金有保障的主要货运节点。

主要港口。重点围绕集装箱运输系统、能源和重要物资运输系统、多式联运重要港区，完善港口集疏运铁路，优化联运设施布局，创新运输组织模式，提升铁水联运效率。

重点内陆港。围绕与沿海港口联系紧密、吞吐量规模较大、具有通关功能的内陆港，重点提升中转换装、运输组织、供应链集成、通关等功能，强化陆海协同联动。

大型物流园区。围绕由国家或省级批复（或纳入国家或省级规划），年货物吞吐量在 150 万吨以上且占地规模 500 亩左右的物流园区（含国家物流枢纽等大型物流设施），重点引导各类货运功能区集中布局，增强转运设施设备配置，完善集疏运体系，提升数智化水平。

规模化产业园区。围绕由国家或省级批复（或纳入国家或省级规划），年货物吞吐量在 150 万吨且年产值（或工业总产值、营业收入）在 500 亿以上的规模化产业园区（或国家先进制造业集群），重点完善货运功能设施，便捷衔接周边枢纽港站和国家干线路网，提升集群内各主要生产基地间的物流运输效率，促进物流链与产业链深度融合。

中欧（亚）班列集结中心。围绕中欧（亚）班列集结中心，重点加强与腹地、周边重点产业园区高效连通，完善通关、物流等服务功能。

三、完善一体融合的设施体系

（一）提升换装效率。加强多式联运换装区、装卸作业区、后方堆场和仓储等功能区集中布设，完善公铁换装平台、铁路站台库、港口换装堆场、机场货站、集装箱拆装库等设施，应配尽配邮政快递处理中心。鼓励采用资本合作、设立专用通道等方式，消除铁路、港口、机场货运区之间的物理隔离。推动主要港口、大型物流园区、规模化产业园区通过越库作业、共享堆场实现货物直接换装。提升重点内陆港、中欧（亚）班列集结中心国际

运输功能，完善集装箱公共提还箱点和前置空箱，推动关务港务船务前置。因地制宜完善航空货运枢纽高铁功能。

（二）完善专业化设备。增设集装箱门式起重机、装卸桥、滚筒接驳平台、散改集、航空集装器传送机等换装设备，推广标准化托盘等装载单元。配置智能卡口、远程控制龙门吊、无人集卡、自动分拣、AGV 机器人等数智化设备。按照《重点行业移动源监管与核查技术指南》要求，推动完善门禁及视频监控系统，并与国家重点行业企业门禁系统联网。完善标准化充（换）电站布局，推动重卡和非道路移动机械、岸电和船舶大功率充换电站有效覆盖，鼓励新增或更新的内部车辆和非道路移动机械采用新能源。完善“平急两用”功能设施配置。

（三）健全集疏运体系。推动港口铁路专用线接入码头后方堆场，科学设置港湾站、港口站、分区车场和装卸点，加强港口与铁路场站共享，鼓励具备条件的港口开展“抵港直装、船边直提”。规划建设具备条件的千万标箱港口与重点内陆港间综合货运通道。大型物流园区、规模化产业园区铁路专用线应直接连通作业区并具有整列作业能力。集疏运公路应达到三级及以上等级，直接接入或通过专用通道接入铁路作业区、港口作业区和机场货运区。加强疆煤外运铁路专用线建设。

四、建设开放共享的信息联通体系

（一）推进数据联通共享。推动主要货运节点铁路、公路、港航、民航、快递、物流等企业运用股权合作、数据交易、资源置换等市场化方式完善信息和数据交换规则，加强数据集成整合、互联共享，实现客户一站式下单、业务集成化处理、单证信息自动流转、货物信息全程追溯、数据实时共享，促进多式联运智慧化发展。

（二）提升信息平台服务能力。建设和应用多式联运信息平台，联通物流供应链上下游企业、交通物流、口岸、商务等监管信息平台。鼓励有条件的运输企业、多式联运经营人等提升专业化信息平台功能，通过推广应用标准化单证以及区块链等新一代信息技术，提高“一单制”数字化效率和安全可信水平。

五、完善衔接互认的标准体系

（一）加强标准规则衔接互认。因地制宜完善多式联运设施、货物装载交接、安全检查、单证业务、支付结算、保险理赔等标准规则衔接和互认的工作机制。推动危险货物运输规则跨方式互认。

（二）强化多式联运标准应用实施。按照《综合货运枢纽设计规范》《铁路专用线与港口衔接工程建设与运营技术规范》《公铁联运货运枢纽功能区布设规范》《空陆联运货物交接区设施设备配置要求》《集装箱多式联运运单》《多式联运服务质量及测评》等要求，促进车型、船型、箱型标准化。加强多式联运标准培训，指导企业标准化体系建设、标准研制、标准测试验证。

六、建立政企协同的企业服务体系

（一）创新组织模式。鼓励主要货运节点加强专业化体制机制创新，落实国家和地方多式联运政策，加强多式联运业务的制度设计、统筹协调、整体推进和督促落实，加强多式联运设施一体衔接、推动标准规则互认、促进信息数据互联互通、推广先进运输组织模式。

（二）积极培育市场主体。以资本为纽带、以市场为导向，通过股权合作、资源整合等方式，引导铁路、道路运输、港航、综合物流等企业打造多式联运经营人和综合物流集成商，将多式联运跨方式协作转化为一体运行。鼓励建设多式联运精品线路，推动“一单制”“一箱制”“一口价”提质扩面，优化提升铁水、公铁、江海、空陆联运质效。

七、保障措施

（一）加强组织实施。健全“国家统筹指导、地方组织推进、节点成为主体、企业一体运作”的发展模式。省级交通运输主管部门要深化认识，将打通多式联运堵点卡点作为完善现代化综合交通运输体系、降低全社会物流成本的重点任务予以推进，加强部门协同，以更新改造为主，按照“缺什么补什么”原则，“一点一策”指导主要货运节点编制打通多式联运堵点卡点实施方案，结合工作需要，适时报送交通运输部。主要货运节点经营和管理单位要发挥主体作用，高质量谋划实施方案，一体推进组织模式创新和项目实施，确保“硬投资”项目有务实、管用、可操作的“软建设”配套措施。

（二）加强资金和政策支持。积极利用各类资金政策予以支持。在新一轮国家综合货运枢纽补链强链提升行动和国家综合交通枢纽城市枢纽功能提升等工作中对多式联运予以支持。开展打通多式联运堵点卡点交通强国建设试点，在设施联通、数据共享、标准应用、企业服务方面持续加强探索。

（三）优化发展环境。加强法规标准衔接，制订综合货运枢纽及集疏运体系有关标准，研究制定铁路接轨管理办法，有序推进多式联运相关立法工作。优化集装箱多式联运标准

体系，鼓励内贸集装箱发展，加快符合国际标准、国家标准的集装箱应用。建设多式联运单证信息平台，推广应用标准化单证。加快制定多式联运公共数据开放清单。

（四）加强监测分析。加强主要货运节点多式联运监测，常态化监测多式联运 1 小时换装量等。

《加快绿色智能船舶技术规范体系建设 行动计划（2026—2030 年）》解读

近日，交通运输部海事局印发《加快绿色智能船舶技术规范体系建设行动计划（2026—2030 年）》（以下简称《行动计划》）。现就有关内容解读如下。

一、出台背景

近年来，交通运输部海事局发布一系列绿色智能船舶技术规范，有力支撑绿色智能船舶发展，沿海内河一大批新能源清洁能源船舶投入运营，自主航行、辅助避碰、智能机舱等新技术在船舶试点应用，航运业绿色智能转型升级不断加速。

为更好服务绿色智能航运发展，交通运输部海事局聚焦行业发展需求，制定《行动计划》，全面增强绿色智能船舶技术规范的系统性、前瞻性和引领性，着力构建规范引领创新、技术支撑转型、产业协同发展的新格局。

二、主要内容

《行动计划》分为总体要求、主要工作任务、保障措施和技术规范制定修订清单四个部分。

第一部分，总体要求。明确构建绿色智能船舶技术规范体系的总体思路，提出坚持安全发展、创新驱动，聚焦航运绿色智能发展，着力构建提升本质安全、支撑产业发展、引领技术创新的规范体系。五年内分阶段完善绿色与智能船舶技术规范，到 2027 年，绿色船舶技术规范体系较为完善，智能船舶技术规范体系初步形成；到 2030 年，建成完善的绿色船舶、基本完备的智能船舶技术规范体系，为我国航运绿色智能发展提供坚实技术规范保障。

第二部分，主要工作任务。聚焦绿色、智能船舶两大领域，系统部署未来五年内绿色智能船舶技术规范体系建设重点任务，明确各项任务的主要内容。在绿色领域，按照通用类、船舶动力类、补给设施类、船用产品类、绿色技术类五大类别，建立绿色船舶技术分级制度，形成电池、甲醇、液化天然气（LNG）、液化石油气（LPG）、氨、氢、二甲醚等主要船用新能源清洁能源动力船舶、加注船舶技术规则和配套船用产品规则，制定船舶应用风力、太阳能、空气润滑、热能回收、碳捕集和轻量化材料技术要求。在智能领域，按照通用类、船舶类、船用产品类、检验测试类四大类别，建立智能船舶分级制度，形成覆盖国际、国内海上和内河的智能船舶技术规则，制定包括智能感知、自主航行和远程驾控在内的关键智能设备技术规则及相关检验测试规则。

第三部分，保障措施。提出强化政策统筹与部门联动，建立规范动态优化机制。健全绿色智能船舶关键问题研究体系，构建政产学研深度融合技术创新机制。遴选一批绿色智能船舶技术规范示范项目，加速技术研发与产业升级。建立实施效果评估机制，实现规范体系与行业需求协同共进。

第四部分，制修订清单。明确提出 40 项船舶技术规范具体制修订任务，其中绿色船舶技术规范清单 21 项，智能船舶技术规范清单 19 项。根据技术成熟度和需求迫切程度明确完成计划时间表，引导行业发展预期。

交通运输部 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司关于印发《“人工智能+交通运输”典型应用场景创新行动方案》的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输、邮政管理厅（局、委），各铁路监督管理局，民航各地区管理局，各铁路局集团公司：

现将《“人工智能+交通运输”典型应用场景创新行动方案》印发给你们，请结合实际认真贯彻落实。

交通运输部 国家铁路局 中国民用航空局

国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司

2026 年 6 月 4 日

（此件公开发布）

“人工智能+交通运输”典型应用场景创新行动方案

为深入贯彻党中央、国务院决策部署，全面落实交通运输部等部门《关于“人工智能+交通运输”的实施意见》，加快推动人工智能在交通运输领域规模化创新应用，交通运输部会同国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局、国家铁路集团组织开展“人工智能+交通运输”典型应用场景创新行动（以下简称应用场景创新行动），制定方案如下。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党中央、国务院关于“人工智能+”行动决策部署，统筹发展和安全，遵循“市场主导、政府支持、多方参与、协同推进”的原则，坚持创新引领、应用牵引、因地制宜、安全有序，以“技术突破—场景验证—产业应用—体系升级”为路径，稳妥有序推进“人工智能+交通运输”规模化创新应用，服务构建智能综合立体交通网，助力交通运输一体化融合、安全化提升、数智化升级、绿色化转型。

到 2030 年，开放一批高价值应用场景，形成一批高水平算法模型，涌现一批“人工智能+交通运输”新基础设施、新技术装备、新服务模式、新产业形态，人工智能更加有力地引领交通运输高质量发展和高水平安全。

二、重点任务

聚焦智能驾驶、智慧公路、智能铁路、智能航运、智慧民航、智慧邮政、智能建养、智慧出行服务、智慧货运、智能安全监管等重点方向，围绕路网运行状态智能监测、铁路装备自主健康管理、船舶编队智能航行、航空旅客智能安检、邮件快件智能分拣、基础设施智能巡检、海上智能救援、数智化执法等典型应用场景开展试点示范，广泛凝聚各方面创新主体力量，营造“千帆竞渡、百舸争流”的浓厚创新氛围，持续拓展人工智能技术在交通运输领域的应用广度与深度。

（一）智能驾驶

开展智能驾驶“端到端”大模型研发与测试。面向公路货运、园区运输、短途接驳等不同类型场景，开展智能测评技术研发与验证，探索建立虚实结合的智能化测试场。聚焦矿产、集装箱、粮食等大宗货物干线运输场景，开展智能驾驶技术集成应用验证，推进货物运输技术性降本提质增效。

（二）智慧公路

依托公路既有感知设施，探索采用多杆合一、多感合一等模式，利用多模态大模型等技术，提升覆盖基础设施、交通运行、路网环境的公路全要素感知能力，加强对夜间、雨雪等天气、施工作业等异常状态下的路网运行监测。开展交通流态势智能推演与拥堵机理分析，自动生成疏导策略，并向出行者推送，提升路网智能调度能力。鼓励采用人工智能技术，开展公路自由流收费创新，实现“无感通行”新体验。

（三）智能铁路

推动智能列车与运行控制系统研发与测试，支持嵌入具备自感知、自学习、自运行能力的智能化部件，提升列车状态识别与运行过程自主调节能力。鼓励采用视觉大模型、智能机器人等，实现简单重复性巡检场景的智能化作业，提升装备自主检测、自主诊断、自适应等数智化精准运维能力。围绕调度、通信、供电、服务、应急等核心环节，推动铁路运行模式智能化能力提升，拓展智能铁路应用边界。

（四）智能航运

聚焦船岸协同、港航调度、安全监管、智能运维、船舶节能等场景，开展状态感知、路径规划、船闸调度、安全管控等关键技术集成与应用，实现通航环境下的辅助靠离泊、集疏运协调和编队航行等。开展船舶编队智能航行技术创新，提升内河、沿海航行效率。鼓励依托通航环境、气象水文、运行状态等多源数据融合，实现智能监测预警与设备设施故障诊断，构建安全高效的智能航运保障体系。推动人工智能全面赋能港口数字化建设、自动化改造、智能化升级以及智慧航道建设、航道数智升级，提升港口生产运营、航道运行养护管理和对外服务智慧化水平。

（五）智慧民航

围绕航线规划、飞行安全、航班编排、签派决策、机组排班等核心任务，鼓励开发民航垂域大模型，开展运行预测、调度优化、风险防控等关键技术应用，打造全流程个性化出行服务、机坪态势感知与风险预警、无人化智慧货运站等多方面立体化应用场景，加快推进民航数智化转型升级。深化多模态生物识别与智能安检技术在值机、通关、登机等环节集成应用，构建安检通道旅客识别系统、行李匹配系统、服务引导终端等，提升旅客出行体验。在确保安全的前提下，探索开展垂直起降航空器与无人机在短途运输、空中游览等场景应用，提升低空运输服务能力。

（六）智慧邮政

围绕邮件快件分拣、运输调度、末端投递、运行监控等环节，推进邮政快递基础设施数智化改造与应用场景数智化升级，开展自动化仓储、智能分拣、智能安检、无人配送等关键技术研发，探索基于数据驱动的服务调度、路径优化、智能客服等智能体部署，加快智能终端在农村、社区、校园等末端节点的规模化应用，提升邮政寄递整体运行水平与服务质量。

（七）智能建养

面向桥梁、隧道、路面等典型结构设施，开展结构状态感知、病害识别、趋势预测、养护决策等关键技术应用，实现结构性能评估、风险等级判断、质量安全管控、养护策略推荐等功能。依托物联网和智能机器人、无人机等装备，利用多模态大模型，提升智能化巡检能力。探索人工智能技术应用于设计、施工、管理、养护等建养全流程，提升交通基础设施全生命周期管理能力。

（八）智慧出行服务

支持建设基于人工智能的多模式出行规划与路径推荐系统，整合多种交通方式运行数据和服务资源，提供个性化出行方案推荐、实时路况信息推送、换乘引导提示等功能。鼓励城市群、都市圈建设出行服务“一体化系统”，探索联程联运、扫码通行、一键支付等服务模式，推动面向公众的交通信息服务精准推送、智能客服等技术应用，培育一批服务精准、体验友好的出行服务智能终端和智能体，提升公众出行便捷性、舒适性和获得感。

（九）智慧货运

深化人工智能技术在大宗货物运输、冷链运输、危险品运输等场景集成应用，提升智能调度、仓储协同、异常预警等能力，实现铁公水空多式联运智能协同，提升运输组织效率。支持构建多式联运电子运单、协同调度与智能合约系统，完善枢纽集疏运与大通道运输智能调度机制。推进智慧货运管理，鼓励构建全链路智慧货运协同系统。

（十）智能安全监管

聚焦交通运输、设施运行、应急响应、经济运行等场景的智能风险预警与干预能力提升，开展交通安全态势感知、异常事件自动识别、事故智能推演与干预策略生成等关键技术应用，强化高风险作业智能提醒、突发事故智能调度、重大危险源管控、数智化执法、智慧化财审监督等能力，实现对高风险区域、重点设备、危险作业行为、重要经济活动等方面的预测、监管与响应。

三、组织实施

（一）统筹推动，凝聚合力

应用场景创新行动由交通运输部会同国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局、国家铁路集团等部门组织实施。交通运输部牵头，加强组织协调和工作统筹，具体组织综合交通运输、公路、水路等领域试点任务。国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局、国家铁路集团根据工作职责，具体组织各自领域试点任务。

（二）分类实施，多维创新

应用场景创新行动试点任务分为“应用推广类”“创新示范类”和“攻关突破类”。应用推广类聚焦技术成熟、需求明确的场景，加速成果转化与推广，鼓励率先实现规模化应用。创新示范类聚焦成熟技术的系统集成与落地推广，加大高价值典型场景开放力度，促进技

术供需双方对接，以人工智能赋能交通运输业务应用，原则上由场景所有方牵头，联合人工智能企业、高校、科研院所等创新主体共同实施。攻关突破类聚焦算法、智能终端等核心技术研发和试用，通过真实应用场景检验和提升技术供给能力，原则上由人工智能企业牵头，联合行业用户共同实施。引导人工智能技术优先应用于工作环境差、危险度高的应用场景，对智能驾驶、无人配送等智能技术及应用，加强就业影响评估和监测预警，审慎把握其应用节奏、范围和力度，尽可能减少对从业人员的冲击。

（三）分批推进，动态调整

应用场景创新行动将根据人工智能技术发展态势，“十五五”期分批次推出典型应用场景建设指引（第一批典型应用场景建设指引详见附件），动态组织推进。交通运输部会同国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局、国家铁路集团，按职责分工组织开展综合评价，凝练形成一批可复制、可推广的创新成果，建立“人工智能+交通运输”创新成果库。鼓励各地立足行业实际与发展需求，因地制宜拓展特色应用场景创新实践。组织加强典型经验总结与交流，鼓励优秀智能体成果积极参与综合交通运输大模型智能体创新应用大赛等，发挥标杆示范引领作用，营造互学互鉴、协同共进的创新氛围。

（四）健全标准，加速转化

健全“人工智能+交通运输”标准体系，积极开展预标准化研究，对验证成熟的产品、技术和场景，支持相关技术单位、用户单位联合制定国家和行业标准。采用“科技+工程”的模式，聚焦综合性重大场景、集成式场景，进一步实施重大创新工程，健全成果转化应用机制。

行业动态

- 完善现代化综合交通运输体系 加快建设交通强国 ——访交通运输部党组书记、部长刘伟
- 《快递暂行条例》修改实施一周年 邮政快递业高质量发展绿色底色更足



完善现代化综合交通运输体系 加快建设交通强国 ——访交通运输部党组书记、部长刘伟

编者按

2026年6月18日，中央宣传部、中央和国家机关工委、教育部、中央军委政治工作部、北京市委在北京联合举办“在高质量发展中保障和改善民生”形势政策系列报告会首场报告会，交通运输部党组书记、部长刘伟作了“完善现代化综合交通运输体系 加快建设交通强国”的专题报告，现以问答形式摘要刊发。

“十四五”时期我国综合交通运输体系建设实现突破性进展

记者：“十四五”时期，我国交通强国建设迈出新的坚实步伐，请介绍一下取得了哪些显著成就？

刘伟：“十四五”时期，在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，我国交通运输事业取得新的重大成就，“人享其行、物畅其流”的美好愿景正在加快实现。主要体现为“六个更加”。

一是设施网络更加完善。“十四五”时期，完成交通固定资产投资约18.8万亿元，是新中国成立以来投资最多、网络建设最快的5年。国家综合立体交通网主骨架基本贯通，突出体现为“三个90%”：“6轴7廊8通道”国家综合立体交通网主骨架建成率超90%，全国享受1小时快速交通服务的人口比例超90%，服务全国经济和人口总量的占比达到90%左右。综合交通网络不断拓展，铁路网建设明显提速，高铁运营里程世界第一，5年新增1.2万公里、总里程突破5万公里，覆盖全国97.2%的50万以上人口城市；公路网布局更加完善，高速公路通车里程世界第一，5年新增超3万公里、总里程达19.9万公里，覆盖全国99%的10万以上人口城市；内河航道网络不断拓展，港口万吨级及以上泊位数量世界第一，5年新增469个、总数达3061个；民航运输体系日益完善，运输机场新增数量世界第一，5年新增29个、总数达270个，航空服务覆盖全国93%的地级行政单元、91.9%的人口；快递规模持续扩大，邮政寄递网络规模世界第一，95%以上建制村实现快递服务覆盖，实现“乡乡设所、村村通邮”。综合交通枢纽能级显著增强，20个国际性综合交通枢纽城市和80个全国性综合交通枢纽城市加快建设，4大国际性枢纽集群协同开放水平显著提升，沿海港口重要港区铁路进港率达到71.6%，枢纽机场轨道交通接入率达到85.7%，80%新建综合客运枢纽换乘距离不超过200米，努力让群众少走路、换乘更便捷。

二是战略支撑更加有力。区域间、城乡间交通联系进一步增强。有力保障区域重大战略实施，京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈建成全国领先的现代综合立体交通网络，轨道上的城市群、大湾区加快形成，主要城市间实现 2 小时通达。有力服务区域协调发展，西部地区交通基础设施短板加快补齐，东北地区交通网络效能不断提升，中部地区大通道大枢纽加快建设，东部地区交通运输现代化水平显著提升，革命老区、民族地区、边境地区交通通达深度明显提升。有力支撑乡村全面振兴，新改建农村公路（含自然村组通硬化路）约 85 万公里、总里程达 470 万公里，全国较大人口规模自然村（组）通硬化路比例达 95%，农村公路成为老百姓家门口的致富路、幸福路、连心路、振兴路。

三是运输服务更加高效。客货运输主要指标稳居世界前列，服务支撑现代化经济体系的能力显著增强。出行服务越来越便捷舒适，全社会跨区域出行人数大幅增长，高铁、民航、高速公路等快速交通服务方式成为跨区域出行的主流，重大节假日服务保障不断优化，流动的中国彰显繁荣发展的生机活力。货运服务越来越经济高效，交通物流降本提质增效扎实推进，运输结构深入调整，铁路、水路货物周转量分别增长 20% 和 40% 左右。我国海运连接度居世界第一，海运量、港口集装箱吞吐量均占全球的 1 / 3。快递服务越来越普惠方便，2025 年我国快递业务量约 1990 亿件，连续 12 年位居世界第一，“双 11”期间单日峰值达到 7.77 亿件。城市交通服务越来越丰富多元，每天约有 1 亿人乘坐城市轨道交通高效通勤，1 亿人乘坐公交穿梭街巷，1 亿人乘坐出租汽车网约车“门到门”出行。农村运输服务越来越完善普及，我国具备条件的乡镇和建制村全部实现通客车，超半数建制村实现通公交，县乡村三级寄递物流体系全面形成。

四是技术装备更加先进。互联网、大数据、人工智能等新技术与交通运输加速融合，先进技术装备加快应用，交通运输发展动能不断增强。关键核心技术取得突破，科技创新在川藏铁路、深中通道、平陆运河、小洋山北集装箱码头等重大工程实施中发挥关键作用。CR450 动车组样车开展运用考核，C919 大型客机常态化商业运营，大型邮轮、大型液化天然气船建造取得突破，长大桥梁建造技术全球领先。智慧交通加快发展，超过 7800 公里高速公路完成数智化改造。建成自动化码头 60 座、规模效率和技术水平全球领先，无人机、无人车、无人船等试点安全有序推进，全行业北斗应用装备设备约 2700 万台（套），成为最大的单北斗民用用户。绿色低碳转型成效显著，新能源汽车保有量占全球一半以上，全国铁路电气化率达 76.8%、稳居世界首位，城市公交、网约车等领域新能源车辆占比分别超 87%、93%，全国高速公路服务区充电桩覆盖率达到 99%。

五是开放合作更加深入。坚持交通天下，面向全球的交通互联互通格局加快构建。基础设施互联互通持续加强，以共建“一带一路”为重点，“六廊六路多国多港”的互联互通架构基本形成。国际运输品牌影响力显著增强，中欧班列通达 37 个国家 330 多个城市，累计开行突破 13 万列；“丝路海运”覆盖 48 个国家和地区的 150 个港口，累计开行突破 2 万艘次；空中丝绸之路客运通航 61 个共建国家、货运通航 33 个共建国家。

六是治理体系更加完备。贯彻落实党的二十届三中全会部署的重大改革任务，综合交通运输体系改革稳步推进。统一开放的交通运输市场加快建设，交通运输市场制度规则不断完善。法律法规和标准规范体系不断完善，141 部法规规章完成制修订，1200 余项标准规范陆续发布。安全治理体系不断健全，交通运输安全生产形势保持稳定，2025 年行业事故起数和死亡人数同比下降 23.7%、18%。

总的来看，经过“十四五”的 5 年发展，我国交通运输综合实力上了一个新台阶，在“大”的基础上加快向“强”迈进、在“有”的基础上加快向“好”迈进，基础设施、技术装备等优势领域现代化水平居世界前列，加快建设交通强国迈出新的坚实步伐。这些成绩的取得，根本在于习近平总书记领航掌舵，在于习近平新时代中国特色社会主义思想科学指引，充分彰显了我国政治制度优势、市场规模优势和交通运输巨大发展潜力，充分彰显了我们应对复杂多变外部环境的能力和底气，更加坚定了我们如期建成交通强国的决心和信心。

准确把握“十五五”时期交通强国建设面临的新形势新要求

记者：如何看待“十五五”时期交通强国建设面临的新形势新要求？

刘伟：“十五五”时期是基本实现社会主义现代化夯实基础、全面发力的关键时期。我国发展环境面临深刻复杂变化，战略机遇和风险挑战并存、不确定难预料因素增多，交通强国建设面临新的形势要求，必须深入贯彻落实党的二十届四中全会精神和国民经济和社会发展的第十五个五年规划纲要部署要求，坚持目标导向和问题导向相结合，敏锐把握国内外形势新变化，推动“十五五”时期基本建成交通强国取得决定性进展。

一是着眼充分发挥交通开路先锋作用，必须锚定交通强国建设战略目标、基本建成现代化综合交通运输体系。交通运输是支撑经济社会发展和维护国家安全的基础性、先导性、战略性产业，也是重要的服务性行业。“十五五”时期，围绕完善现代化综合交通运输体系，着力推进现代化高质量国家综合立体交通网建设，着力推进一体化融合、安全化提升、数

智能化升级、绿色化转型，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，推动加快建设交通强国取得重大突破，为基本实现社会主义现代化取得决定性进展提供有力支撑。

二是着眼扎实推进全体人民共同富裕，必须办好交通为民实事、建设人民满意交通。交通运输是重要的民生领域，也是实现共同富裕的基础保障。“十五五”时期，农村和边远地区交通运输保障要求进一步提高，城市群都市圈多元化出行需求日益增长，人民群众对美好出行出游的需求不断增多，必须聚焦解决人民群众急难愁盼问题，办好交通为民实事，努力实现“人享其行、物畅其流”的美好愿景。

三是着眼服务加快构建新发展格局，必须优化调整运输结构、推进交通物流降本提质增效。交通运输连接生产和消费、国内和国际，是畅通经济循环的重要支撑。“十五五”时期，做强国内大循环、畅通国内国际双循环，对降低全社会物流成本提出新的更高要求，必须把降本提质增效摆在突出位置，增强服务构建新发展格局的能力。

四是着眼抓住新一轮科技革命和产业变革历史性机遇，必须加快推动交通运输数智化升级、绿色化转型。交通运输技术集成度高、场景多元、数据丰富，人工智能、新能源等新技术正深刻重塑交通形态。从智能交通看，要以场景应用为牵引，推进人工智能等数智技术规模化应用，打造具有国际竞争力的智慧交通产业集群。从绿色交通看，要以如期实现交通运输领域碳达峰为牵引，推进交通工具、基础设施、运输组织绿色低碳转型，加快形成绿色低碳交通运输体系。

五是着眼更好统筹发展和安全，必须健全多元化韧性强的国际运输通道体系、提升交通运输本质安全水平。从国际运输安全看，大国博弈更加复杂激烈，地缘冲突易发多发，迫切需要健全多元化韧性强的国际运输通道体系。从设施安全韧性看，近年来我国自然灾害易发、多发、重发，部分早期建设的交通基础设施防灾抗灾能力不足，因灾损毁事件时有发生，必须把安全发展理念贯穿交通运输规划、建设、运营全过程，提升交通基础设施自然灾害防护和安全保障水平。

总的来看，“十五五”时期，交通运输发展进入全面转型的新阶段，综合交通运输体系建设方式转向跨区域统筹布局、跨方式一体衔接、跨领域深度融合推进，发展动能转向依靠结构优化、数智赋能、绿色转型协同驱动，增长模式转向以做优增量、提质存量为主导的内涵式发展。

“十五五”时期现代化综合交通运输体系建设的重点任务

记者：“十五五”时期，落实完善现代化综合交通运输体系的重点任务，主要有哪些方面？

刘伟：围绕实施“十五五”规划部署，着力推进 8 个方面的重点任务。

一是厚植设施网络优势。推进跨区域跨流域大通道建设，重点推进沿边沿海沿江通道、出疆入藏通道、西部陆海新通道和跨江跨海跨湾通道建设，推动国家综合立体交通网主骨架建成率提升至 95%，实现与区域经济布局、国土空间发展格局相适配。优化综合立体交通网，以重大项目建设为牵引，以网络现代化为方向，着力完善现代化铁路、公路、水运、邮政快递网络和现代化综合机场体系，促进区域联动融合发展，增进国际交通互联互通，进一步提高网络覆盖广度、通达深度和国际互联互通水平。

二是补齐网络短板弱项。统筹做优增量和提质存量，加快推动传统交通基础设施更新和数智化改造，促进设施功能完善、效率提升、韧性增强、绿色低碳，实现“一次更新、全方位提升”，有力支撑现代化高质量国家综合立体交通网建设。完善现代化都市圈综合交通运输体系，重点实施都市圈城际通勤效率提升工程，让人民群众通勤出行更加便捷高效。建设多层级一体化枢纽系统，聚焦提升国内外、干支线、跨方式衔接转换效率，协同推进枢纽集群、枢纽城市和枢纽港站建设。

三是加强一体化融合。聚焦跨方式一体衔接、跨区域统筹布局、跨领域深度融合，实施多式联运攻坚、打通堵点卡点行动，聚焦主要货运节点“一点一策”完善多式联运设施体系、信息联通体系、标准规范体系、企业服务体系，推动多式联运 1 小时换装率明显提升。加强交通运输与能源融合发展，建设以清洁低碳能源消费为主导、绿色智慧可持续为支撑的交通运输用能体系。推进交通运输与旅游融合发展，打造精品自驾旅游公路，促进租车服务更加便利，积极发展邮轮游艇，打造大众消费新亮点。

四是强化安全化提升。健全多元化韧性强的国际运输通道体系，提升国际物流供应链安全韧性水平。实施公路安全韧性提升工程，提高水上交通安全保障能力，强化救助打捞应急救援能力，完善安全管理制度，实现交通运输安全韧性全面提升，重特大事故有效遏制、事故总量持续明显下降。

五是突出数智化升级。加强重大科技攻关应用，加快智慧交通发展，培育新场景新业态，深入实施“人工智能+交通运输”行动，打造数智交通走廊，推动智能航运发展，构建数据融通、场景贯通、服务协同、安全可控、产业融合的智慧交通体系。

六是注重绿色化转型。加强交通碳减排制度建设，推广绿色设施设备规模化应用，加快新能源重卡规模化应用，建设零碳运输走廊，强化生态保护和资源节约集约利用，全面推进交通运输绿色低碳转型，推动交通运输领域总体实现碳达峰，交通运输污染排放强度、主要污染物排放量持续下降。

七是深化体制机制改革。深化综合交通运输体系改革，着力健全交通运输一体化融合机制，强化高质量发展制度保障，推进交通运输高效能治理。加快建设统一开放的交通运输市场，有力服务保障全国统一大市场建设。提升投资运营可持续性，完善法律法规标准体系，增强行业发展动力活力。

八是办好交通为民实事。聚焦“人享其行”，坚持问题导向，立足小切口，系统谋划实施一批人民群众关心关切、可感可及、惠及面广的交通为民实事，着力发展定制公交，推广旅客联程运输，实施高速公路易拥堵路段“微改造”，提升高速公路服务区服务品质，加快内河水运服务区建设，推动农村客货邮融合发展，努力解决人民群众急难愁盼问题，奋力建设人民满意交通。

《快递暂行条例》修改实施一周年 邮政快递业高质量发展绿色底色更足

6月26日，国家邮政局举行2026年第二季度例行新闻发布会，介绍《快递暂行条例》（以下简称《条例》）修改实施一周年邮政快递业绿色低碳发展成效。国家邮政局新闻发言人、市场监管司司长林虎表示，各级邮政管理部门深入贯彻落实习近平总书记关于行业绿色低碳发展的重要指示精神和党中央、国务院决策部署，大力实施新修改的《条例》，推动从源头绿色采购到末端回收复用，从一线操作规范到社会协同参与，越来越多的消费者切身感受到快递纸箱薄了、胶带窄了、面单小了、循环包装多了，低碳智能配送正在重塑消费者的生活方式。

《条例》作为我国邮政快递业首部专门行政法规，于2018年5月1日起施行，核心作用在于规范市场秩序、保障寄递安全、维护用户权益，并推动行业绿色高质量发展。2025年6月1日，新修改的《条例》正式实施，增加了“快递包装”专章。《条例》修改实施一年以来，全行业包装标准化率达86%，同城快递使用循环包装数量占比超10%，企业使用绿色认证的包装数量占比超5%。回收复用纸箱达16.16亿（次），减碳20.94万吨。新能源和清洁能源车总量超7.5万辆。全行业光伏发电量达3.55亿千瓦时，减碳19.3万吨。绿色已成为邮政快递业高质量发展的底色。

林虎表示，邮政管理部门树立和践行正确政绩观，坚定不移推进绿色发展。联合8部门推进快递包装绿色转型，开展快递包装减量化、供应链绿色升级等7项行动。推动地方人民政府落实邮政快递业污染防治属地责任，全国超过98%的市（地）级地方政府分别出台政策，支持行业绿色发展。加强协同共治，深入推进快递包装绿色转型。会同国家发展改革委等部门指导企业在20余个城市生鲜冷链、政务文件等场景试点应用快递循环包装；指导快递企业在189个城市建设“无废快递细胞”。强化源头治理，推广使用45毫米以下窄胶带、3层瓦楞纸箱、智能装箱算法等节约包装耗材达30%。

林虎指出，下一步，国家邮政局将牢固树立和践行绿水青山就是金山银山理念，精准对接碳达峰碳中和重大部署，全面实施《条例》，坚定不移走生态优先、节约集约、绿色发展道路，健全快递包装协同治理体系和绿色低碳产品检测认证体系，深入推进快递包装全链条治理、行业塑料污染治理、过度包装治理，推广应用循环包装、原发包装、电商快递一体化包装、“以竹代塑”包装和智能装箱算法等绿色产品与技术，贯彻落实国家“双碳”

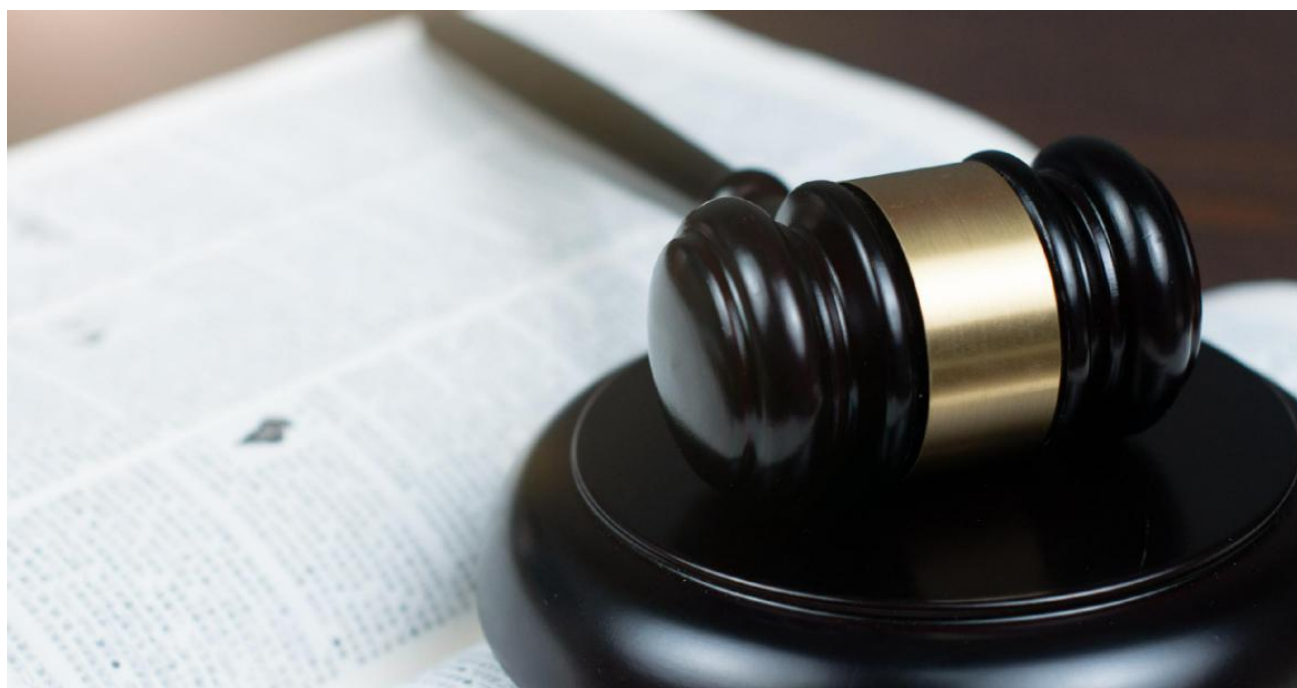
战略，推动绿色包装与智慧物流深度融合，积极稳妥推进邮政快递业收、转、运、派全过程减少碳排放。

林虎表示，绿色包装技术创新和成本控制是制约行业绿色发展的两大瓶颈，也是快递包装全链条治理亟需突破的重点。“十五五”时期，邮政管理部门将持续推动绿色包装科技创新，加快应用“以竹代塑”和经过绿色产品认证的包装，丰富循环包装应用场景。鼓励绿色包装生产企业抓住机遇，持续在科技创新和降低成本上狠下功夫，推动包装产业创新，生产更多新产品替代传统包装。国家邮政局还将引导寄递企业优先采购带认证标识、可溯源的快递包装绿色产品，通过市场采信机制推动产业绿色升级。联合有关部门，推动在电商平台、寄递企业 App 小程序设置“绿色包装”选项，采取积分、寄件优惠等激励措施，引导消费者选择使用绿色包装。

林虎指出，绿色包装是促进经济社会发展绿色低碳转型的重要组成部分，也是邮政快递业高质量发展的重要内容。“十五五”时期，国家邮政局将从强化法规标准引领、压实企业主体责任、加大监督执法力度和推动多方协同治理等方面推动快递包装绿色转型升级。

典型案例

- 最高人民法院发布 2025 年全国海事审判典型案例



最高人民法院发布 2025 年全国海事审判典型案例

2025 年，全国海事审判队伍坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，深入学习领会习近平法治思想，认真落实习近平总书记关于加快建设海洋强国的重要指示批示精神，统筹推进国内法治与涉外法治，充分发挥海事审判职能作用，聚焦船员权益保障这一民生重点，全力服务保障高水平对外开放和海洋经济高质量发展。为充分发挥典型案例的示范引领作用，全面展现人民法院海事审判在化解国际海事纠纷、维护海上航运秩序、促进海洋经济高质量发展方面发挥的重要作用，在 6 月 25 日“世界海员日”即将到来之际，最高人民法院发布 2025 年全国海事审判典型案例。此次发布的案例，具有以下三个方面的特点：

一是民生为重，坚决保障船员劳动权益。船员权益保障不仅是法律要求和人道关怀，更是国际航运供应链安全和航行安全的基石，是促推海洋经济高质量发展的前提。本批典型案例将船员劳动权益保护摆在突出位置，以司法裁判划定权益边界、守住民生底线。**案例一**作为船员劳务合同纠纷典型案件，针对船东要求船员出具承诺书放弃船员工资船舶优先权的不规范做法，明确否定此类格式承诺书对法定优先权的排除效力，从法律层面压实船东责任，防范其利用优势地位侵害船员利益，有力保护船员工资报酬法定优先受偿的权利，大力弘扬社会主义核心价值观，也为全国同类船员维权案件树立了明确裁判指引。**案例二**当事人均为外籍，因外籍船东拖欠船员薪酬等费用而产生纠纷，外籍船舶管理公司基于对中国海事司法的信任，向我国海事法院申请扣押涉案船舶，海事法院以扣船为契机，积极引导双方当事人就实体争议进行协商，双方均同意放弃伦敦仲裁。海事法院仅用 9 天就促成双方达成和解，船东支付了船员的薪资报酬。纠纷的高效化解，让中外船员在更加有序、规范的国际航运环境中安心从业。

二是专业高效，打造国际海事纠纷解决优选地。涉外海事纠纷解决程序繁琐，维权成本高昂，并经常涉及外国法、国际条约和国际惯例的适用。海事司法能力是衡量国际海事纠纷解决优选地的重要标准。**案例三**是一起共同海损纠纷案件，涉及乌拉圭、阿根廷、美国等多国，海事法院对于共同海损认定中所涉及的船舶修理方案，精准适用《1994 年约克—安特卫普规则》，认定船东在征询多方修理方案、充分考虑相关因素并告知货方的基础上选择临时修理方案，其已尽到合理注意义务。船舶修理未能完成是因天气等客观因素所致，超出其决策时的合理预期，不足以认定其对修理方案选择存在过失，对共同海损纠纷解决具有很强的参鉴意义，同时体现出海事法院解决复杂国际海事纠纷的高度专业水准。

案例四为申请认可和执行香港仲裁裁决案件，海事法院厘清区际司法协助与破产程序边界，依法支持香港仲裁，助力跨境纠纷高效解决，营造稳定、可预期、法治化营商环境。**案例五**深化“保全+调解”的组合模式，在依法裁定冻结被申请人银行存款后，海事法院积极拓宽多元化纠纷解决路径，释明法律后果、搭建协商平台，快速促成三方达成和解协议，为国际海事纠纷解决提供“东方经验”，有力促进国际海事纠纷优选地建设。

三是依法反制，坚定维护中国企业正当合法权益。面对部分国家滥用“长臂管辖”、实施单边制裁，扰乱正常国际经贸秩序，损害中国企业合法权益的行为，海事法院立足涉外法治建设要求，依托司法裁判划定法律红线。**案例六**中，境外航运企业以他国单边制裁政策为由无故拒签提单、擅自退运货物，试图借助域外非法措施逃避合同履约责任，海事法院精准适用《中华人民共和国反外国制裁法》第十二条阻断域外非法单边制裁效力，判令境外航运企业承担全部违约赔偿责任。本案系我国法院首次以判决方式明确反外国制裁法的强制适用效力，有力维护了国际海上货物运输秩序，彰显海事审判维护国家主权、安全、发展利益的坚定立场。

2025 年全国海事审判典型案例

目录

案例一：

明确船舶优先权消灭事由法定，强化船员劳动权益保障

——黄某某诉黎某某、林某某船员劳务合同纠纷案

案例二：

“高效+善意”快扣快解船舶，巧用“东方智慧”实质化解无实际连结点跨境海事纠纷

——某船舶管理公司申请诉前海事请求保全案

案例三：

精准适用共同海损理算规则，合理分摊海上运输风险

——香港某航运公司与某油脂公司、某财产保险湖南分公司共同海损纠纷案

案例四：

厘清区际司法协助与破产边界，化解跨境船舶建造合同纠纷

——菲律宾某航运公司申请认可和执行香港仲裁裁决案

案例五：

深化“以保促调”机制优势，彰显海事纠纷解决“中国效率”

——香港某航运公司、香港某海运公司与阿联酋某航运公司申请诉前财产保全案

案例六：

适用反外国制裁法阻断单边制裁，维护国际海上货物运输秩序

——香港某公司等诉新加坡某船务公司、某船务（中国）公司海上货物运输合同纠纷案

案例一

明确船舶优先权消灭事由法定，强化船员劳动权益保障

——黄某某诉黎某某、林某某船员劳务合同纠纷案

【基本案情】

黎某某于2023年10月16日雇佣黄某某等11名船员在其所有的“浙某”船上从事捕捞工作。后船舶被出售给郑某某，并于10月31日变更登记为郑某某妻子林某某所有。11月4日，郑某某登船将委托当地法律工作者起草并打印好的承诺书交由船员签名，承诺书载明船员保证不会向“浙某”船及船舶实际所有人郑某某主张船舶优先权且承诺系真实意思表示等内容，包括黄某某在内的7名船员在承诺书上签字。2024年1月20日，11名

船员在未收到船员工资的情况下离船，黎某某出具欠条并承诺于 1 月 29 日支付完毕，但未实际履行。黄某某遂诉至宁波海事法院，请求判令黎某某支付拖欠工资，并确认所欠工资对案涉船舶享有优先权。林某某抗辩认为，船舶优先权系民事权利，黄某某在承诺书中已自愿放弃船舶优先权，该放弃有效，黄某某就其工资债权无权主张船舶优先权。

【裁判结果】

宁波海事法院一审认为，船舶优先权是以特定海事请求为前提的法定权利，船员工资享有优先权是对船员劳务报酬利益的特别保护，承诺放弃不构成优先权消灭的事由。雇主一方既未充分说明优先权的具体概念，也未明确告知放弃的法律后果，利用优势地位要求船员一方签署格式承诺书放弃船员工资优先权，不符合当事人意思自治原则和社会主义核心价值观，故放弃船舶优先权的承诺不发生法律效力。一审判决黎某某支付黄某某工资 3 万元，确认上述款项对案涉船舶享有优先权。林某某不服提起上诉，浙江省高级人民法院二审判决驳回上诉，维持原判。判决后，案涉船舶 11 名船员工资全部自动履行完毕。

【典型意义】

船员是保障全球供应链安全稳定和支撑海洋渔业发展的基石，本案是海事司法依法维护船员合法权益的典型案例，对筑牢民生保障防线、促进海洋经济高质量发展具有重要意义。一是确立船员预先签署放弃船舶优先权承诺不构成船舶优先权消灭事由的裁判规则，从船舶优先权的法定性和格式合同条款效力释法析理，践行《中华人民共和国海商法》对船员工资报酬给予船舶优先权保护的立法宗旨。二是营造公平有序的船员就业环境，以司法实践规范行业秩序，促进行业健康发展，引导船员防范法律风险，加强船员权益保护，服务保障船员高质量充分就业。三是站稳人民立场，坚持民生“小案”不小办，船员工资直接涉及个人家庭生活和基层社会治理，海事法院及时有效回应民生领域出现的新情况，以法治思维定分止争，强化船员权益保障，以公正司法增进民生福祉，践行社会主义核心价值观。

【一审案号】（2024）浙 72 民初 1535 号

【二审案号】（2025）浙民终 187 号

案例二

“高效+善意”快扣快解船舶，巧用“东方智慧”实质化解无实际连结点跨境海事纠纷

——某船舶管理公司申请诉前海事请求保全案

【基本案情】

申请人利比里亚某船舶管理公司与被申请人马绍尔群岛某海外贸易有限公司签订船员管理协议，约定向海外贸易有限公司登记所有的马绍尔群岛籍“D”轮提供配员、安排船员上船工作，并约定争议解决方式为伦敦仲裁。因船东自 2025 年初起拖欠船员管理费等各项费用达 65.64 万美元，在多次追索无果的情况下，利比里亚申请人的英国律师基于对中国法院的信任，在提起伦敦仲裁前，选择在船舶抵达我国泉州港时，向厦门海事法院申请扣押该轮。

【裁判结果】

厦门海事法院向主管部门了解到“D”轮在泉州停泊时间较短，于是迅速启动扣船审查程序，依法裁定扣押“D”轮，并协调边检、海事等相关部门于 24 小时内在泉州沙格港泊位对该 7 万吨级外籍船舶成功实施扣押。考虑到扣押期间可能产生高昂的港口停泊费用等问题，为降低各方损失，厦门海事法院准许船舶移泊至锚地，同时协调边检部门加强监管。厦门海事法院积极引导双方当事人协商解决纠纷，仅用 9 天时间促成当事人就案涉欠付费用及其他相关费用共计 76.28 万美元达成一揽子和解协议，被申请人依约支付上述和解款，有效避免了因船东拖欠船舶管理公司费用而可能引发的船员连环维权纠纷。经申请人申请，法院于当日解除船舶扣押，使得该外轮于 17 号台风“米娜”来临前安全离港，双方亦未再启动英国伦敦仲裁程序。

【典型意义】

本案争议与我国无任何实际连结点，双方当事人均为外国籍，申请人基于对中国海事司法的信任，选择向厦门海事法院申请诉前海事请求保全扣押船舶。厦门海事法院依法行使司法管辖权，于 24 小时内高效实施扣押，展现中国解纷“加速度”，并切实践行“如我在诉”司法理念，为减少船舶因扣押产生的港口停泊费用，准许船舶移泊至锚地，为日后调解奠定良好基础。同时，充分发挥调解这一“东方经验”，促成双方达成和解，债务

人履行债务，实质性化解跨境纠纷，并通过快速解除保全，保证船舶在台风来临前顺利离港，展现中国司法温度，赢得外方当事人信任与赞许。纠纷化解后，利比里亚当事人特别委托英国律师向厦门海事法院致信表示感谢，称该案“坚定了我们对中国海事法治体系的强大信心”“证明了中国是解决国际海事争议的优选之地”。该案充分展现了中国海事司法专业高效、开放包容、善意文明的良好形象，是我国提升管辖吸引力、打造国际海事纠纷解决优选地的又一成功范例。

【一审案号】（2025）闽 72 财保 26 号

案例三

精准适用共同海损理算规则，合理分摊海上运输风险

——香港某航运公司与某油脂公司、某财产保险湖南分公司共同海损纠纷案

【基本案情】

香港籍散货船“凤某”轮为香港某航运公司所有。2020 年 4 月 30 日，“凤某”轮船长签发清洁提单，该提单记载托运人为阿根廷某粮食贸易公司，收货人凭指示，通知人为某油脂公司，其中提单背面条款第三条“共同海损”记载，共同海损应根据《1994 年约克—安特卫普规则》在伦敦理算、说明和结算。同日，“凤某”轮在阿根廷利马港完成装载净重 45989.31 吨散装大豆。在前往预定的第二装货港阿根廷 N 港途中，“凤某”轮发生触碰事故。事故发生后，香港某航运公司分别征询某甲修理公司、某乙修理公司、阿根廷布宜诺斯艾利斯的某丙船厂与乌拉圭 M 港某丁船厂的修理方案及部分报价。5 月 15 日，美国船级社批准了某甲修理公司的修理方案。5 月 29 日至 6 月 12 日期间，某甲修理公司对“凤某”轮进行修理，但经多次尝试无法将舵叶从舵杆上拆下，在锚地的临时修理未能成功。6 月 15 日，“凤某”轮由拖轮“M 某”轮拖带至乌拉圭 M 港 TGM 码头，香港某航运公司遂委托乌拉圭某丁船厂在某甲修理公司的监督下对“凤某”轮进行临时修理，并最终完成修理。7 月 15 日，“凤某”轮在阿根廷布兰卡港装载其余货物，驶往目的港中国广州南沙港。卸货完毕后，“凤某”轮在广州文冲船厂进行永久性修理。8 月 27 日，某油脂公司与某财保湖南分公司为放货出具了共同海损协议书和担保函。2022 年 6 月 22 日共同海损理算完毕，某事务所出具“凤某”轮共同海损理算报告，理算报告记载，共同海损总额 300

余万美元。船舶需分摊 140 余万美元，货物需分摊 170 余万美元。各方对分摊费用无法达成一致。2022 年 9 月 7 日，香港某航运公司遂向广州海事法院提起本案诉讼。

【裁判结果】

广州海事法院经审理认为，香港某航运公司是在征询多个单位出具的修理方案及报价基础上，充分考虑船舶吃水深度与长度限制、是否需要卸载货物及进浮坞修理的可能性等多种因素，并在向某油脂公司和某财保湖南分公司进行充分告知的情况下才最终选择对“风某”轮的修理方案，足以认定其在选择修理方案时已尽到了合理注意义务。虽然在乌拉圭 M 港锚地进行修理时因天气因素导致作业推迟，应乌拉圭 M 港海岸警卫队要求需要使用拖轮“M 某”轮在修理期间护航，又由于未能将舵叶从舵杆上卸下来导致要将船舶再移至 TGM 码头继续进行修理，由此可能增加了相应费用，但上述事实的发生不仅超出了香港某航运公司在选择修理方案时的正常预期，也不是其主观上可以控制的事项，不应因此认定其对修理方案存在过失。某财保湖南分公司和某油脂公司均同意选择的共同海损理算机构出具的报告已对案涉事故发生后考虑的修理方案进行了分析，在综合比较在阿根廷布宜诺斯艾利斯进行永久性修理和乌拉圭 M 港进行临时修理的方案后认为，从船东的角度，将船舶从 N 港拖带至 M 港的德尔塔区锚地进行临时修理是最合理的做法。但考虑疫情因素，对假设性永久性修理所需时间减少至 40 天，并在此基础上对共同海损费用作相应调整。最终，广州海事法院判决某油脂公司向香港某航运公司支付共同海损分摊 150 余万美元及利息；某财保湖南分公司对某油脂公司的支付义务承担连带责任。香港某航运公司、某财保湖南分公司不服一审判决，提出上诉，广东省高级人民法院判决维持原判。

【典型意义】

本案系一宗技术专业性强、涉外因素多、审理难度大的典型共同海损纠纷案件。案涉船舶为中国香港籍、由厦门国某集团在英属维尔京群岛设立的离岸公司运营，事故发生在阿根廷，在乌拉圭进行临时修理、中国进行永久性修理，修理方案由美国船级社审核，共同海损理算在英国伦敦进行。就当事人争议的修理费用合理性问题，中国法院多措并举，通过通知理算师和专家辅助人出庭接受询问、主动赴本地船舶修造厂实地调研、积极与高校专家举办专业交流会等方式，精准适用《1994 年约克—安特卫普规则》，审慎判断修理行为是否合理，对共同海损理算报告进行全面审查，并合理确定共同海损的损失范围。本案是中国海事法院依法适用国际海事惯例，公正高效处理国际海事纠纷，积极打造国际海事纠纷解决优选地的生动例证。

【一审案号】（2022）粤 72 民初 1546 号

【二审案号】（2024）粤民终 1331 号

案例四

厘清区际司法协助与破产边界，化解跨境船舶建造合同纠纷

——菲律宾某航运公司申请认可和执行香港仲裁裁决案

【基本案情】

2022 年 8 月，菲律宾某航运公司与南通某造船公司签订《船舶建造与销售合同》，委托南通某造船公司建造两艘 3000 吨的运输驳船。合同约定相关争议提交香港国际仲裁中心管理的机构仲裁。船舶基本建造完工后，双方因船舶试航费用支付进度问题产生争议，菲律宾某航运公司申请香港国际仲裁中心仲裁。2025 年 9 月，香港国际仲裁中心作出 HKIAC/A24057 号仲裁裁决：一、南通某造船公司与菲律宾某航运公司需尽最大努力相互配合按照《船舶建造与销售合同》的约定完成运输驳船的试航、交船与结算等工作。二、南通某造船公司向菲律宾某航运公司立即支付延期交船违约金 1165000 美元等。裁决作出后，菲律宾某航运公司向南京海事法院申请认可和执行上述仲裁裁决。南通某造船公司辩称：其已被债权人申请破产清算，处于破产审查阶段，本案程序应中止；其签订合同时处于受欺诈状态，应理解为无行为能力，认可和执行该仲裁裁决，违背内地社会公共利益；本案执行标的不明确，仲裁裁决不具有可执行性。

【裁判结果】

南京海事法院一审认为，认可与执行香港仲裁裁决案件审查属于区际司法协助的范畴，具有独立程序价值，与普通的民事诉讼和仲裁程序不同，不属于《中华人民共和国企业破产法》第二十条规定的应中止审理的范围。即便被申请人进入破产清算程序，保障认可和执行仲裁裁决案件的审查程序，有利于仲裁案件申请人及时申报债权，也有利于及时确定被申请人的债务总额。认可和执行仲裁裁决案的审查程序，也不同于执行实施程序，不会影响其他债权人的合法权益。本案仲裁裁决涉及行为给付和继续履行的内容，为保障仲裁裁决后续能够得到快速有效执行，裁决的可执行性应当作为重要内容进行审查。裁决主文

要求双方进行“试航、交付”船舶均系通过特定行为给付即可完成的义务，双方仅需要严格按照合同履行即可确保裁决事项的执行。根据双方合同约定的造船总价以及仲裁裁决认定的已付款事实，能够确定未付款金额，仲裁裁决确定的“结算”义务也具有确定性和可执行性。本案亦不存在南通某造船公司抗辩的程序不当、违背内地社会公共利益等问题。综上，本案不存在《最高人民法院关于内地与香港特别行政区相互执行仲裁裁决的安排》第七条规定的不予认可和执行的情形。南京海事法院裁定认可和执行香港国际仲裁中心于2025年9月30日作出的HKIAC/A24057号仲裁裁决。

【典型意义】

本案是认可与执行香港仲裁裁决案件，纠纷涉及菲律宾矿产企业与我我国造船企业。案件审理明确了认可仲裁裁决程序属于债权确认程序，而非财产强制执行程序，不因债务人进入破产清算程序而中止，强调了认可与执行香港仲裁裁决案件的独立程序价值。审查过程中，法院将仲裁裁决的可执行性一并作为审查事项，减少后续执行实施障碍。本案的妥善处理，既体现了我国海事审判平等保护中外当事人的司法理念，也体现了我国海事法院依法支持香港仲裁的一贯立场，对提升香港作为亚太地区国际法律及争议解决服务中心地位具有积极意义。

【一审案号】（2025）苏72认港1号

案例五

深化“以保促调”机制优势，彰显海事纠纷解决“中国效率”

——香港某航运公司、香港某海运公司与阿联酋某航运公司申请诉前财产保全案

【基本案情】

香港某航运公司、香港某海运公司与阿联酋某航运公司于2023年10月签订定期租船合同，约定阿联酋某航运公司租用香港某航运公司、香港某海运公司所有的两艘船舶进行国际海上原油运输。合同履行期间，阿联酋某航运公司给香港某航运公司、香港某海运公司造成经济损失，三方达成赔偿协议，但阿联酋某航运公司未按协议履行付款义务。2025

年4月1日，香港某航运公司、香港某海运公司向大连海事法院申请诉前财产保全，请求冻结阿联酋某航运公司在中国境内的银行存款2700万美元。

【裁判结果】

大连海事法院依法审查保全申请，迅速作出裁定，冻结阿联酋某航运公司2700万美元银行存款。之后，大连海事法院充分行使释明权，主动搭建平等对话桥梁，向阿联酋某航运公司告知拒不履行赔偿义务的法律后果和其享有的诉讼权利；向香港某航运公司、香港某海运公司释明协商解决在效率与成本上的显著优势，引导各方摒弃对抗思维，在平等协商的基础上化解分歧。在大连海事法院的积极推动与引导下，三方当事人经多轮协商，就款项支付、争议解决方式等达成一揽子和解协议。阿联酋某航运公司依约及时履行了全部付款义务，大连海事法院解除了保全措施。

【典型意义】

本案系一起因国际原油海上运输引起的诉前财产保全案件，同时具有涉外、涉港因素。大连海事法院依托“以保促调”机制，着眼实质解纷，通过调解化解2700万美元的重大涉外海事纠纷，展示了中国法院公正、高效的法治形象。一是彰显中国海事司法“刚柔并济”的司法智慧，在依法快速保全、“刚性”震慑的同时，主动延伸司法服务，搭建平等对话平台，通过“柔性”调解促成三方达成一揽子和解，实现了纠纷解决的“中国速度”。二是践行平等保护原则。法院在程序审查和实体处理中，对各方主体一视同仁，充分保障各方当事人诉讼权利，让中外市场主体切实感受到平等的司法保障。三是探索多元解纷路径，通过“保全+调解”组合拳，避免冗长跨国诉讼，降低企业维权成本，实现了政治效果、法律效果与社会效果的统一，是打造国际海事纠纷解决优选地的又一生动实践。

【一审案号】（2025）辽72财保4号

案例六

适用反外国制裁法阻断单边制裁，维护国际海上货物运输秩序

——香港某公司等诉新加坡某船务公司、某船务（中国）公司海上货物运输合同纠纷案

【基本案情】

2022 年 10 月，香港某公司（托运人）向新加坡某船务公司（承运人）订舱，将一批价值人民币 499 万余元的电子产品从上海港运往巴拿马曼萨尼约港。新加坡某船务公司在接收货物并装船出运后，以香港某公司被某国列入制裁清单为由，拒绝签发提单，并在货物运抵目的港后拒绝交付。香港某公司遂向上海海事法院申请海事强制令，请求强制该公司签发提单，上海海事法院依法发出海事强制令。新加坡某船务公司虽依照海事强制令签发了提单，却在强制令案件处理期间擅自将货物退运回上海港。香港某公司遂提起诉讼，主张新加坡某船务公司及某船务（中国）公司连带赔偿货物损失 499 万余元及利息。新加坡某船务公司则提起反诉，主张香港某公司未在上海港及时提取货物，诉请其赔偿集装箱超期使用费损失 50 余万元。

【裁判结果】

上海海事法院经审理认为，新加坡某船务公司作为承运人，以香港某公司被某国列入制裁清单为由拒绝履行运输义务，并将货物强行退运，构成根本违约。根据《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第四条，《中华人民共和国反外国制裁法》的强制性规定应优先于当事人的约定直接适用于该案。依据该法第十二条，任何组织和个人均不得执行或者协助执行外国国家对我国公民、组织采取的歧视性限制措施。新加坡某船务公司称其顾虑受他国对我国企业歧视性限制措施的牵连而拒绝履行运输义务，但该行为的本质仍属于协助执行外国对我国企业的歧视性限制措施，该行为违反我国法律强制性规定，不能成为其免除或减轻违约责任的合法事由。香港某公司作为托运人在货物被无理退运后拒绝提货，系正常行使权利，未违反减损义务，新加坡某船务公司主张的集装箱超期使用费缺乏事实和法律依据。据此，判决新加坡某船务公司赔偿香港某公司货款损失 499 万余元及利息，并驳回其全部反诉请求。宣判后各方当事人均未提起上诉，一审判决已生效。

【典型意义】

反外国制裁法是我国统筹推进国内法治和涉外法治，加快形成系统完备的涉外法律法规体系的重要举措，丰富和充实了我国对外斗争的法律“工具箱”。本案是我国海事法院贯彻落实反外国制裁法，切实维护供应链产业链稳定性和可预期性的典型案例，具有很强的示范意义。一是首次通过司法判决明确反外国制裁法的强制适用效力，精准适用该法第十二条，确立外国对我国公民、组织的非法单边制裁不得作为拒绝履行合同义务抗辩事由

的裁判规则，严正否定执行或协助执行外国对我国公民、组织制裁措施的行为，彰显我国司法维护国家主权、安全、发展利益的坚定立场。二是为我国企业“走出去”提供了明确司法指引，以法治的确定性阻断外国歧视性限制措施的跨境延伸，有效护航企业跨境合法经营，增强我国企业参与国际竞争的信心。三是坚守契约意思自治精神，抵制单边主义、维护产业链供应链稳定，为服务高水平对外开放注入司法动能。

【一审案号】（2023）沪 72 民初 1936 号

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

