

中鲁物流

ZHONGLU LOGISTICS

山东省物流与交通运输协会主办

2024年12月

单月刊

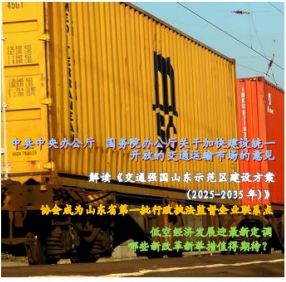


中共中央办公厅 国务院办公厅关于加快建设统一
开放的交通运输市场的意见

解读《交通强国山东示范区建设方案
(2025-2035年)》

协会成为山东省第一批行政执法监督企业联系点

低空经济发展迎最新定调
哪些新改革新举措值得期待?



主办：山东省物流与交通运输协会

电话：0531—86026117

传真：0531—86026118

邮箱：shandong56@vip.163.com

网址：www.sd56.org

地址：济南市舜华路2000号舜泰广场11号楼北楼1101室

楼北楼1101室



扫描并关注山东省物流与交通运输协会

CONTENTS

目录

【政策法规 Policies & Regulations】

4/：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

11/：商务部等9部门印发《关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的行动计划》的通知

17/：交通运输部办公厅 人力资源社会保障部办公厅 中华全国总工会办公厅关于进一步改善停车休息环境关心关爱货车司机的通知

20/：关于印发《交通运输领域专项资金管理办法》的通知

26/：山东省人民政府关于支持日照市港产城高质量融合发展的意见

33/：山东省人民政府办公厅印发《关于推动传统产业优化升级培育发展新质生产力的实施方案》的通知

41/：山东省科学技术厅等14部门关于印发《山东省低空经济产业科技创新行动计划（2025—2027年）》的通知

48/：交通运输部关于印发交通物流降本提质增效典型案例名单（第二批）的通知

【数据盘点 Data Inventory】

51/：2024年11月我国物流景气报告

53/：2024年11月山东物流景气报告

55/：2024年11月国家铁路完成情况

57/：2024年前11个月山东实现进出口情况

60/：2024年11月我国交通运输经济运行情况

63/：2024年11-12月山东物流与交通运输行业企业的行政处罚名单（部分）

CONTENTS

目录

【物流资讯 Logistics Information】

65/： 解读《交通强国山东示范区建设方案(2025-2035年)》 交通强国山东示范区建设再提速

69/： 全国首个跨省域物流降本增效方案出炉

71/： 从0到9021公里，山东高速何以致远

74/： 提升“吞吐力”，青岛推进“铁路进港”

77/： 低空经济发展迎最新定调 哪些新改革新举措值得期待？

82/： 进一步规范农村客货邮运营行为 乘客安心 货物安全

86/： 高铁货运将奔向何方

98/： 更好发挥铁路在有效降低全社会物流成本中的重要作用

【会员风采 Member Style】

104/： 山东黑马农副产品批发市场

105/： 梁山县汽车产业协会

107/： 肥城城资物流有限公司

108/： 济宁港航顺达港有限公司

【协会要闻 Association News】

110/： 2024年山东省社会组织服务高质量发展经验交流暨优秀成果展成功举办

112/： 协会成为山东省第一批行政执法监督企业联系点

114/： 山东省“技能兴鲁”职业技能大赛——全省物流业职业技能（智慧物流服务）竞赛决赛成功举办

116/： 协会与济南职业学院开展“党建共建聚合力，协同育人助成长”支部共建活动

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

统一开放的交通运输市场是有效衔接供需、促进国民经济循环畅通的重要基础。为深化综合交通运输体系改革，加快建设统一开放的交通运输市场，更好服务经济社会高质量发展，经党中央、国务院同意，现提出如下意见。

一、总体要求

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届二中、三中全会精神，完整准确全面贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，统筹发展和安全，坚持系统观念，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府作用，深化铁路、公路、水路、民航、邮政等行业体制机制改革，完善制度规则，推动交通运输跨区域统筹布局、跨方式一体衔接、跨领域协同发展，形成统一开放的交通运输市场，为提升综合交通运输效率、加快建设交通强国提供坚实保障。

二、深化交通运输重点领域改革

（一）完善综合交通运输管理体制和养护体制改革，推动收费公路政策优化。健全综合交通运输统筹发展、运行监测、公共服务、科技创新、网络安全和信息化等职责体系和运行机制，统筹推进铁路、公路、水路、民航、邮政等行业发展。推进公路收费制度和养护体制改革，推动收费公路政策优化。构建全要素水上交通管理体制，完善海事监管机制和模式。持续推进空管体制改革，深化低空空域管理改革，发展通用航空和低空经济。

（二）推进综合交通运输协同发

展。强化综合交通运输发展重大政策协同，推动跨区域跨领域重大项目前瞻性谋划和统筹实施。做好综合交通运输发展规划与国民经济和社会发展、国土空间等规划的衔接。在重点区域、城市群、都市圈加强综合交通运输工作协同。

（三）完善综合交通运输法律法规标准和统计监测体系。开展综合交通运输相关立法研究论证，推动完善铁路、公路、水路、民航、邮政等行业有关法律法规。健全综合交通运输标准和计量体系，完善综合交通枢纽、联程联运等重点领域标准，加强多种运输方式标准衔接。完善综合交通运输统计调查体系，加快交通基础设施长期性能科学观测网建设，加强对公众出行、交通物流、交通碳排放等的动态监测。

（四）稳步推进交通运输领域自然垄断环节改革。以深入推进政企分开、政资分开、特许经营、政府监管为主要内容，加快推进铁路等行业竞

争性环节市场化改革，明确自然垄断环节和竞争性环节范围。鼓励和引导社会资本依法依规参与铁路建设运营。促进铁路运输业务经营主体多元化和适度竞争，支持符合条件的企业自主运营城际铁路和市域（郊）铁路。支持地方控股铁路企业自主选择运营管理模式。

（五）健全多式联运运行体系。以联网、补网、强链为重点，适度超前开展交通基础设施建设，加快建设国家综合立体交通网主骨架，提升国家综合货运枢纽能力。严格交通基础设施关停关闭程序。积极发展铁路（高铁）快运、甩挂运输、网络货运、江海直达、水水中转等运输组织模式，加快铁水、公铁、空陆等多式联运发展，推动“一单制”等规则协调和互认，加快培育多式联运经营主体。推动冷链、危险货物等专业化运输发展。

（六）推动交通运输绿色智慧转型升级。按规定开展交通基础设施规划和建设项目环境影响评价，保障规

划实施与生态保护要求相一致，强化交通运输能耗与碳排放数据共享。完善交通运输装备能源清洁替代政策，推动中重型卡车、船舶等运输工具应用新能源、清洁能源。加快调整优化交通运输结构，深入推进城市绿色货运配送发展。持续实施自动驾驶、智能航运等智能交通先导应用试点。

（七）完善交通运输安全与应急管理体制机制。把安全发展贯穿交通运输发展各领域全过程，加强风险源头防控，落实维护社会稳定责任制，健全并落实安全生产责任制，完善交通运输行业安全监管机制，加强安全生产风险分级管控，强化旅客、危险品运输等重点领域安全监管，坚决防范遏制交通运输领域重特大事故。强化交通重大基础设施安全保障体系建设，加强应急物流保障体系建设，提高重点区域、关键设施的设防水平和承灾能力，强化重点物资和国际集装箱运输保障能力。落实省级政府对地

方铁路管理职责，压实铁路沿线（红线外）环境污染治理和铁路沿线安全整治、铁路交通事故应急救援等方面的属地责任。

（八）推动交通运输领域更高水平对外开放。构建与国际通行规则相衔接的制度体系和监管模式，稳步扩大规则、规制、管理、标准等制度型开放。主动对接国际高标准经贸规则，在有条件的自由贸易试验区、自由贸易港推进交通运输领域对外开放制度创新。提高航运保险承保能力和全球服务水平，推进海事仲裁制度规则创新。加强与共建“一带一路”国家的交通互联互通合作，充分利用中国国际可持续交通创新和知识中心等现有平台促进全球交通合作。加快构建国际物流供应链体系，建设多元化的国际运输通道，完善面向全球的运输服务网络，提升物流供应链韧性和安全水平。

三、完善交通运输市场制度

(九) 完善市场准入和退出制度。严格落实“全国一张清单”管理模式。将交通运输领域纳入市场准入效能评估重点范围，加强对各类显性和隐性壁垒的评估、排查、清理。建立健全道路运输、水路运输等领域市场退出机制，依法规范退出条件、标准和具体程序，强化安全运营、节能减排等要求。

(十) 完善交通领域价格机制。完善铁路、公路、港口、民航等领域价格形成机制，建立健全统一、公开、透明的价格体系。加强对国际海运等重点领域价格监测分析。完善政府购买公共交通运输服务机制。对交通运输领域招标投标、政府采购、经营行为规范、资质标准等相关规章制度按照有关规定进行公平竞争审查，维护公平竞争市场秩序。

(十一) 破除区域壁垒和市场分割。清理和废除妨碍交通运输统一市场建设和公平竞争的各种规定和做法。

动态发布不当干预统一开放交通运输市场建设的问题清单。推动完善约谈制度，及时纠正交通运输市场建设中存在排除、限制竞争等问题的政策措施。

(十二) 依法平等对待各类经营主体。健全支持交通运输领域民营企业、中小微企业和个体工商户发展的政策制度，在要素获取、准入许可、经营运行、政府采购和招标投标等方面对各类所有制企业依法平等对待；鼓励金融机构按照市场化法治化原则保障民营企业、中小微企业和个体工商户信贷需求。建立规范化、机制化政企沟通渠道，保持交通运输领域涉企政策的连续性、稳定性。

(十三) 深化交通运输领域国有企业改革。加快健全铁路等领域国有企业现代企业制度。研究制定铁路、邮政等领域公益性服务目录清单，研究完善公益性服务标准、补贴等规则，加快推进铁路、邮政等领域国有企业

公益性业务分类核算、分类考核。履行出资人职责机构会同相关部门完善铁路、邮政等领域国有企业经营业绩

考核和领导班子薪酬管理制度。推动邮政普遍服务业务与竞争性业务分业经营。

四、优化交通运输市场要素资源配置

（十四）优化土地和空域资源配置。加强部门和地方工作协同，按规定强化交通运输重大项目的用地、用海、用能等资源要素保障。优化铁路场站、公路场站、港口、机场、城市轨道交通场站等相邻设施功能定位，统筹推动交通基础设施与能源等基础设施空间整合、共建共享，加强高速公路设施在交通运输、公安、应急管理、气象等部门间共用共享。扩大空域资源供给，实施空域资源分类精细化管理。积极稳妥推进航线、时刻等资源的差异化、精准化、协同化管理，科学合理增加临时航线的划设和使用。

（十五）提升资金保障能力。落实相关财税政策，推动交通运输发展。深化交通投融资改革，完善铁路、邮政、城市公共交通等领域的资金政策和管理权责，完善公路养护管理、水

运建设养护、通用航空建设发展的各级财政投入机制。鼓励各类金融机构、社会资本依法依规参与交通基础设施建设融资。支持符合条件的交通项目发行基础设施领域不动产投资信托基金（REITs），研究长期融资工具支持交通运输发展。鼓励社会资本按照市场化法治化原则设立多式联运、交通运输绿色低碳发展等产业投资基金。

（十六）推进数据和技术赋能交通运输发展。依托全国一体化大数据中心协同创新体系布局，构建综合交通大数据中心体系。加快推进国家综合交通运输信息平台建设。依托全国一体化政务大数据体系，推动区域间、部门间、部省间综合交通运输政务数据共享交换，强化数据分析应用，深化数据资源综合开发和智能应用。完善各种运输方式数据采集、交换、加

工、共享等标准规范，推进数据分类分级管理，编制行业重要数据目录。建立健全全流程数据安全管理制度，加强交通运输系统平台网络安全、数

据安全和个人信息保护管理，定期开展安全排查和风险评估。完善交通运输科技资源共享服务体系。

五、完善交通运输市场监管机制

（十七）健全交通运输市场监管规则。完善交通运输领域市场监管程序，加强市场监管标准化规范化建设，依法公开监管标准和规则，推动市场监管公平统一。以城市群、都市圈为重点，加强跨区域监管协作，鼓励跨区域按规定联合发布交通运输统一监管政策、法规及标准。充分发挥行业协会商会作用，强化行业和企业自律。完善交通运输新业态监管制度和经营服务规范，促进新老业态融合发展。

（十八）完善综合执法制度机制。加强交通运输领域执法队伍专业化建设，完善跨部门联合执法机制，推进行政执法与刑事司法高效衔接，全面落实行政执法公示、执法全过程记录、重大执法决定法制审核制度，

规范行政裁量权。持续开展交通运输、公安部门治理货运车辆超限超载联合执法，统一执法流程和标准，提升执法规范化水平。

（十九）强化反垄断和反不正当竞争。加强交通运输领域市场竞争状况评估，依法查处垄断和不正当竞争行为，防止利用数据、算法、技术等手段排除限制竞争、侵害从业人员合法权益。依法对网络预约出租汽车、网络道路货运等平台经济领域开展跨部门协同监管和服务。依法加强对交通运输新业态经营者集中审查。

（二十）全面提升交通运输市场监管能力。强化全链条全领域监管，加强各类监管方式衔接配合。建立健全交通运输行政许可事项实施规范和

办事指南，完善电子证照标准体系，推动行业电子证照信息跨部门共享和互认互信，推进交通运输政务服务“跨省通办”扩面增效。建立健全交通运输领域严重失信主体名单制度。

（二十一）维护消费者和从业人员合法权益。加强交通运输领域消费者权益保护，强化消费投诉信息分析，

动态研判市场环境和消费环境。优化消费争议多元化解机制，不断提升在线消费纠纷解决机制效能。改善交通运输领域从业环境和工作条件，规范企业经营和用工行为，依法保障货车、船舶、出租汽车、公交车等司乘人员和快递员等群体合法权益。

六、加强组织实施

各地区各有关部门要把党的领导贯彻到加快建设统一开放的交通运输市场工作各领域全过程，守正创新、担当作为、强化协同，结合实际抓好本意见贯彻落实。结合区域协调发展战略、区域重大战略实施，鼓励有条件的地区在维护全国交通运输市场统一开放前提下，开展区域交通运输市场一体化建设先行先试。及时梳理总结、复制推广典型经验和做法，研究

形成统一开放的交通运输市场指数，促进全国统一开放交通运输市场建设。交通运输部要会同有关部门加大统筹协调力度，开展跟踪评估和工作指导，稳妥有序推进相关领域改革。做好政策宣传解读，营造加快建设统一开放的交通运输市场的良好社会氛围。重大事项及时按程序向党中央、国务院请示报告。

商务部等 9 部门印发《关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的行动计划》的通知

各省、自治区、直辖市及计划单列市人民政府、新疆生产建设兵团，国务院有关部门，有关单位：

经国务院同意，现将《关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的行动计划》印发给你们，请认真贯彻执行。

商务部 国家发展改革委 工业和信息化部

财政部 自然资源部 交通运输部

农业农村部 市场监管总局 供销合作总社

2024 年 11 月 28 日

关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的行动计划

为深入贯彻落实党中央、国务院和二十届二中、三中全会精神，完整、决策部署，完善现代商贸流通体系，准确、全面贯彻新发展理念，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，推动批发零售业高质量发展，降低全社会物流成本，现制定如下行动计划。更好发挥政府作用，以现代供应链为

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，全面贯彻党的二十大牵引，以批发零售业高质量发展为主线，加强物联网、大数据、人工智能等新技术应用，着力健全城乡流通网

络，推动流通创新转型，优化流通发展方式，联通国内国际市场，提高数智化、绿色化水平，加快完善流通体制，建设现代商贸流通体系，为畅通国民经济循环、建设全国统一大市场、构建新发展格局提供支撑。

到 2027 年，基本建成联通内外、贯通城乡、对接产销、高效顺畅的现代商贸流通体系。城乡商贸流通网络更加完备，构建分层分类的城市商业布局，完善县乡村三级物流配送体系，果蔬和肉类冷链流通率分别达到 25% 和 45%。批发零售业加快转型，培育 100 家骨干农产品批发市场，品牌连锁、即时零售、直播电商等新业态快速发展，流通组织能力持续增强。数智化、标准化、绿色化水平明显提升，打造一批数字供应链服务平台，托盘标准化率提高至 40% 左右，再生资源回收体系更加健全。国内国际融合发展深入推进，内外贸一体化加快发展，在流通领域培育一批具备全球竞争力的世界一流企业。

二、完善城乡商贸流通网络

（一）补齐农村商贸流通短板。推进县域商业体系建设。深化县域商业建设行动，改造乡镇集贸市场、村级便民商店，强化数字赋能，拓展服务功能，建设以县城为中心、乡镇为重点、村为基础的农村商业体系。健全县乡村三级物流配送体系。鼓励农村物流、电子商务与商贸流通、供销集配、邮政快递等设施整合，促进客货邮融合发展，大力发展共同配送。支持农村商店与农村综合服务社、村级寄递物流综合服务站（村邮站）多站合一、一网多用，提高综合服务能力。推动农村电商高质量发展。打造县域电商直播基地，发展网订店送、即时零售等新业态，推广农产品电商直采、定制生产等新模式。持续实施“互联网+”农产品出村进城工程，拓展农产品销售渠道。

（二）健全农产品供应链。完善农产品集散网络。依托农产品产地、销地和集散地，培育一批骨干农产品批发市场，完善冷藏保鲜、加工配送、交易结算等设施设备，鼓励线上线下

融合、集团化发展，增强农产品集散和区域辐射能力。发展农产品冷链物流。建设改造区域冷链物流基地，整合加工、分拨、低温配送等功能，加强冷链物流干支衔接。发展第三方冷链物流。加强农产品产销对接。引导农产品流通企业向生产环节延伸，发展订单农业、产销一体等对接模式，优化以市场需求为导向的农业产业结构。鼓励城乡开展产销对接活动，加强土特产品牌展销。改造农产品零售网点。支持菜市场标准化改造，丰富便民服务等多种业态，提升设施环境，扩大净菜销售。发展生鲜电商、连锁菜店，完善城市分拨仓、社区前置仓等冷链设施，提高同城配送能力。

（三）提升城市商业效能。培育建设国际消费中心城市。广泛集聚全球优质商品、服务，加快培育本土品牌。高标准推进商圈建设，积极推进首发经济，引领消费潮流风尚。构建分层分类的城市商业网络。改造提升步行街，优化街区环境，增强文化底

蕴，规范运营管理。打造智慧商圈，推动传统商圈和商店升级改造。全面推进一刻钟便民生活圈建设，引导商业资源下沉社区，重点发展“一店一早”（便利店、早餐店）、补齐“一菜一修”（菜市场、小修小补）、服务“一老一小”（养老、托育）。健全生活必需品流通保供体系。抓住重点城市和关键环节，织牢织密应急保供网络，完善自动触发、平急转换、联保联供、分级储备等机制，提升应急保供体系韧性。优化设施布局，强化监测预警，建强四级保供队伍，加强货源组织对接，畅通城际“主动脉”与城内“微循环”。

三、推动商贸流通创新转型

（四）推动批发业平台化发展。培育平台型商品市场。推动大型商品市场升级，完善商品集散、仓储物流等综合服务，建立集成、开放的平台经济生态。鼓励商品市场与境外经贸合作区联动发展，打造国际商品集散中心。引导传统商品市场转型。支持建材家居、小商品市场等设施改造，

依托区域优势和产业特色，加强与文旅休闲、创意体验等融合发展，发展电子商务、创新展示和品牌专区，丰富经营业态，提升服务质量。

（五）推动零售业创新提升。赋能传统零售业态。鼓励大型流通企业通过特许经营、技术赋能等方式，改造传统零售门店，提高市场分析、进销存管理水平。发展新型零售业态。加快零售业创新，发展“小专精”的精品店、仓储会员店、品牌折扣店等。整合线上平台、线下商超和物流站点，发展即时零售、直播电商等新业态。更新改造商业设施。开展“一店一策”改造，对接优质运营商和品牌，引入首店、首发商品和旗舰店，拓展时尚化、主题化、智慧化消费场景，提高商业设施运营效能。

四、优化商贸流通发展方式

（六）深化供应链创新与应用。培育供应链领军企业。在重要行业 and 关键领域，培育统筹能力强、协同水平高的供应链领军企业，通过包采包销、产能托管、运输配送等向上下游

延伸服务，增强资源整合能力，提高重要产业链供应链掌控力。提高供应链协同水平。鼓励企业基于产销大数据打造数字供应链平台，发展柔性制造、反向定制和订单化生产，推广集采集配、统仓统配和自动补货，促进降本增效。支持供应链企业联合上下游，加强产供销储运一体化运营服务，降低库存和运输成本。健全供应链管理机制。鼓励有条件的城市支持供应链技术开发、服务创新。加强部门信息共享，建立供应链信用数据库，提供信用评价和风险预警服务，规范发展基于真实交易的供应链金融。

（七）提高物流标准化水平。推广标准化物流载具。加快标准托盘、周转箱（筐）等物流载具推广和循环共用，推动上下游设施适配性改造，鼓励带板运输等物流方式。拓展物流载具信息承载功能，推广全球统一编码标识（GS1），促进物流链数据互通。大力发展智慧物流。支持智能立体库和自动分拣、码垛机等在商贸流通领域的应用，提高存储、装卸、周转效

率。完善城市末端智能配送设施，推广自助提货柜、智能快件箱（信包箱）。发展逆向物流。健全城乡废旧家电家具等再生资源回收网络，更新分拣、打包等设施设备，建设多元回收、集中分拣拆解、无害化储运处理的再生资源回收体系。

（八）加快商贸流通数字化转型。深化数字化应用。加快商贸流通领域数字集成创新与应用。从市场营销向产品设计、组织管理等深层次应用拓展，增强动态响应和决策能力，发展精准营销和个性化服务。推动中小企业数字化转型。发挥大型商贸流通企业、数字化服务商数据整合优势，为中小商贸流通企业提供“小快轻准”数字化转型解决方案，促进需求、库存和物流信息互联互通。发挥数字引导生产作用。开展消费趋势分析和预测，为消费品制造、农业生产等提供信息支持，对碎片化生产资源进行逆向整合，提高规模效应。

五、加快商贸流通开放融合发展

（九）培育流通领域世界一流企业。提升经营主体国际竞争力。推动产业链供应链国际合作，鼓励商贸流通企业通过兼并重组、联盟合作等方式，提升规模化水平。支持商贸流通企业参与共建“一带一路”，与上下游企业协同“走出去”，增强全球资源要素配置能力。提高品牌管理运营水平，加快国际化发展，提升“中国流通”品牌形象。拓展全球营销和物流网络。支持商贸流通、跨境电商、跨境物流等企业高质量推进海外仓、海外物流中心建设。鼓励商贸流通企业与港口、航运、物流等企业战略合作，推进贸港航一体化发展。

（十）加快内外贸一体化发展。深化内外贸一体化试点。对接国际高标准经贸规则，加强国内外商品质量标准、认证认可等衔接。推广试点地区成功经验，发挥自由贸易试验区等开放平台作用，加大内外贸一体化改革创新力度。开展内外贸一体化企业领跑行动。开展外贸优品拓内销活动。

发挥进博会、服贸会、数贸会等展会平台作用，加强宣传推广，促进内外贸市场对接、渠道对接、品牌对接。鼓励开展优质外贸产品集中采购。

六、强化组织实施

（十一）加强组织领导。加强部门工作协调，研究解决现代商贸流通体系建设重大问题。各地区根据本行动计划，因地制宜细化落实举措，加强宣传推广，推动政策措施落地见效。进一步简化和取消流通领域行政审批手续，探索建立流通新业态新模式包容审慎监管制度，推进流通领域信用体系建设。健全现代商贸流通相关统计监测，完善批发零售企业统计工作。

（十二）优化税收金融支持。继续实施物流企业大宗商品仓储设施用地减半计征城镇土地使用税，农产品批发市场和农贸市场免征房产税、城

镇土地使用税政策。严格落实连锁企业依法登记政策，符合条件的商贸流通企业按规定申请总分机构增值税汇总纳税。积极开展产业链供应链金融服务，支持供应链中小微流通企业开展订单贷款、仓单质押贷款等业务。

（十三）开展试点探索。开展现代商贸流通体系试点城市建设，整合中央财政服务业发展资金，支持完善城乡再生资源回收体系、生活必需品流通保供体系、农村商贸流通体系，培育现代流通骨干企业，推动城乡商贸流通融合发展，打造一批辐射带动力强的现代商贸流通节点城市。

（十四）强化规划引导。在各级国土空间规划中统筹考虑并合理保障商贸流通网点、设施用地或空间需求。落实新建社区商业和综合服务设施面积占社区总建筑面积比例等要求。

交通运输部办公厅 人力资源社会保障部办公厅 中华全国总工会办公厅 关于进一步改善停车休息环境关心关爱货车司机的通知

交办运〔2024〕62号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅(局委)、人力资源社会保障厅(局)、总工会：

为贯彻落实党中央、国务院决策部署，进一步改善停车休息环境，关心关爱货车司机，保障货车司机合法权益，加快推动道路货运行业高质量发展，现就有关事项通知如下：

一、持续开展加油站型“司机之家”建设

各地交通运输主管部门、工会组织要充分利用加油站现有服务设施持续推进加油站型“司机之家”建设，结合货车司机停车休息实际需求，科学合理建设布局加油站型“司机之家”停车、休息、餐饮、洗浴、洗衣等服务功能区域，设置显著的“司机之家”标志和引导标识，加强宣传推广和动态跟踪监测，并积极探索通过加油积分等形式，为货车司机提供经济实惠、实用便捷的暖心服务。

二、探索推进口岸“司机之家”建设

各相关省(区、市)交通运输主管部门、工会组织要站位服务“一带一路”

建设，结合出入境货车司机集散特点和实际需求，因地制宜依托国际通关口岸、口岸物流通道货物集散地、口岸物流园区、出入境货车司机集散地等，探索打造集文化宣传、停车休息、

生活服务、业务办理、应急保障于一体的口岸“司机之家”，切实解决出入境货车司机的急难愁盼。有条件的口岸“司机之家”可将服务范围拓展至出入境客车司机、游客。

三、改善高速公路服务区停车休息环境

各地交通运输主管部门要统筹规划建设国省干线公路服务区，增加高速公路服务区货车停车位数量。指导高速公路经营管理单位采用会员积分服务等方式，为货车司机提供丰富多样的积分福利和出行服务。持续推动落实货车司机“平安守望”行动交通运

输更贴近民生实事，灵活采取视频监控、安保巡查、保险等方式，加强高速公路服务区停靠货车燃油安全保障，并在此基础上探索拓展安全服务保障范围，让货车司机放心停车、安心休息。

四、健全完善货运平台协商调解机制

各地工会组织要推动主要互联网道路货运平台企业与工会、货车司机建立协商协调机制，通过恳谈会、协商会、职工代表大会等形式，就运价机制、抽成比例、工作时间、订单分配、奖惩制度、补充保险等直接涉及货车司机权益的事项开展协商，充分

听取司机意见建议，及时优化调整相关经营策略，保障货车司机的知情权、表达权和建议权。各地人力资源社会保障部门要积极会同相关部门，聚焦货车司机与平台企业之间因劳动报酬、奖惩、职业伤害等产生的纠纷，推动一站式调解，促进矛盾纠纷实质化解。

五、组织开展关心关爱帮扶活动

各地工会组织要持续深化“工会伴您益路同行”关爱货车司机行动，做好货车司机关爱帮扶工作，对符合工会困难职工建档条件的货车司机实现应帮尽帮。要充分挖掘宣传货车司机典型事迹，讲好货车司机故事，弘扬行业正能量，营造关心关爱货车司机良好氛围。各地工会组织、人力资源社会保障部门要通过组织开展线上培训、支持有关行业部门开展相关职业技能竞赛等方式，提升货车司机安全意识、驾驶水平和风险处置能力。对有转岗需求的货车司机，要针对性加强就业指导、困难帮扶。

各地交通运输部门要积极会同人力资源社会保障部门、工会组织充分利用传统媒体、群发短信、新媒体推介等多种渠道，在公路服务区、物流园区、加油站等广泛宣传关心关爱货车司机的政策举措，让货车司机群体充分了解政策、享受政策红利，切实增强货车司机的从业获得感和职业归属感。

交通运输部办公厅
人力资源社会保障部办公厅
中华全国总工会办公厅
2024年12月2日

关于印发《交通运输领域专项资金管理办法》的通知

各省、自治区、直辖市、计划单列市财政厅（局）、交通运输厅（局、委），新疆生产建设兵团财政局、交通运输局：

为深入贯彻落实党中央、国务院关于加快建设交通强国的重大决策部署，促进交通运输事业高质量发展，财政部、交通运输部研究制定了《交通运输领域专项资金管理办法》，现印发给你们，请遵照执行。

附件：交通运输领域专项资金管理办法

财政部 交通运输部

2024年10月28日

交通运输领域专项资金管理办法

第一章 总则

第一条 为加强交通运输专项资金管理，提高资金使用效益，服务乡村振兴战略实施，加快建设交通强国，根据《中华人民共和国预算法》、《中华人民共和国预算法实施条例》、《国务院办公厅关于印发交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分改革方案的通知》（国办发〔2019〕33号）等有关法律法规和制度规定，制定本办法。

第二条 本办法所称交通运输领域专项资金（以下简称专项资金），是指中央财政从一般公共预算中安排的，用于交通运输领域中央财政事权委托地方实施事项和地方财政事权中一定时期需要支持事项的资金。

第三条 专项资金为财政专项转移支付，不得用于平衡一般公共预算。

第四条 专项资金由财政部门 and 交通运输主管部门按照职责分工做好管理工作。

交通运输部负责相关交通运输规划、实施方案等编制和审核，根据党中央、国务院有关决策部署以及交通运输规划，按照本办法规定的支出范围，研究提出年度项目（任务）和资金分配建议。指导、推动地方做好项目（任务）实施工作并进行监督，按规定开展预算绩效管理等工作。

财政部负责审核交通运输部提出的资金分配建议，下达资金预算，组织、指导实施全过程预算绩效管理，指导地方加强资金使用监督管理等工作。

作。

地方交通运输主管部门主要负责依据国家和本地区交通运输规划、实施方案，开展项目审核筛选，并做好项目组织实施和监督等，研究提出任务清单和资金分解安排建议，做好本地区预算执行，具体开展本地区预算绩效管理等工作。

地方财政部门主要负责专项资金的预算分解下达、资金审核拨付及使用监督等工作，组织开展本地区预算绩效管理等工作。

第五条 本办法实施有效期至 2030 年底。政策到期前由财政部会同交通运输部评估确定是否继续实施和延续期限。

第二章 支出范围和分配方式

第六条 专项资金支出范围包括：
（一）公路界河桥梁（隧道）、边境口岸汽车出入境运输管理设施支出；

（二）西江航运干线支出，国境、国际通航河流航道支出；
（三）普通省道、农村公路支出；
（四）党中央、国务院同意的其

他交通运输支出。

第七条 公路界河桥梁（隧道）、边境口岸汽车出入境运输管理设施支出，是指用于由中央委托地方实施的公路界河桥梁（隧道）、边境口岸汽车出入境运输管理设施等新建、改建和扩建支出。

该项支出主要采用项目法分配。

第八条 西江航运干线支出，是指用于由中央委托地方实施的西江航运干线新建、改建、扩建支出。在事权改革到位之前，相关支出按照现行管理体制和现有资金渠道执行。

国境、国际通航河流航道支出，是指用于由中央委托地方实施的国境、国际通航河流航道等新建、改建、扩建和应急抢通支出。其中，国境、国际通航河流航道建设项目包括中央委托地方管理的国境、国际通航河流航道建设，航道维护装备和海事装备设施等建设和购置项目；国境、国际通航河流航道应急抢通支出包括航道及其通航建筑物、航标等设施，因自然

灾害、安全事故灾难、重大特殊任务等突发事件造成损坏、阻塞等所发生的应急抢修保通保安全工作补助支出。

该项支出主要采用项目法分配。

第九条 中央根据地方普通省道、农村公路的建设任务、养护任务完成情况等，对地方普通省道、农村公路建设项目给予一定资金支持。

普通省道支出，是指用于支持普通省道新建、改建、扩建、危旧桥梁（危隧）改造、安全生命防护和精细化提升等支出。农村公路支出，是指用于支持县道、乡道、村道、通村公路发挥村内主干道作用的穿村路段的新建、改建、扩建、危旧桥梁（危隧）改造、安全生命防护和精细化提升等支出，以及县级客运站（重点支持同时具备货运物流、邮政快递、旅游等两种以上功能的县级客运站）、乡镇运输服务站的新建、改建和扩建支出。

上述支出主要采用因素法分配。

西藏自治区、新疆生产建设兵团普通省道支出主要采用项目法分配。

第三章 资金审核和下达

第十条 采用项目法分配的事项，交通运输部根据国家重大发展战略、交通运输中长期规划等，编制交通运输发展规划、专项规划，对地方上报的项目进行审核，将符合规划要求的项目纳入交通运输规划项目库（以下简称项目库）。项目库实施动态管理，随后续规划制定进行滚动调入调出。对完成有关前期工作、符合规定且具备开工条件的项目库内项目，交通运输部根据年度专项资金总规模、项目具体补助标准和核定的专项资金额、地方申请及项目建设进度等，提出专项资金年度安排建议报财政部审核，财政部审核并下达资金。项目法实施方案详见附1。

按项目法下达的专项资金，预算执行中如确需调整，应由省级交通运输主管部门商同级财政部门向交通运输部提出申请，由交通运输部汇总审核后提出预算调整建议，财政部按程序调整预算。

第十一条 采用因素法分配的支出，各级交通运输主管部门应当明确相关建设、养护目标和任务，会同财政部门完善满足因素法分配需要的真实、动态、可考核的数据支撑系统（以下简称数据支撑系统），做好考核因素涉及的相关基础数据更新管理、末端数据及时准确填报等工作。交通运输部根据各省（区、市）建设任务、养护任务完成情况等因素进行考核，根据考核情况提出专项资金年度安排建议报财政部审核，财政部审核并下达资金。实施方案详见附2。

按因素法下达的专项资金到位前，地方可先行垫付财政资金，合法合规用于符合条件的省道和农村公路建设，待专项资金到位后，可以用于归垫。预算执行中如需调整，由省级交通运输主管部门会同同级财政部门履行审批程序后实施。

第十二条 专项资金只能用于项目概算批复的建筑安装工程费（水运

项目等为工程费用），国境、国际通航河流 航道建设项目可用于航道维护装备和海事装备设施等购置 费，不得

用于土地（海域）使用和相关补偿费、建设项目前 期工作费及偿还地方政府隐性债务等，本办法另有规定的除 外。

第四章 绩效管理和监督

第十三条 各级财政部门 and 交通运输主管部门应当按 照下列要求加强对专项资金全过程预算绩效管理：

地方各级财政部门 and 交通运输主管部 门应当按照各自职责客观公正地组织 开展 绩效评价工作，绩效评价结果报 送上级交通运输主管部门 and 财政部门。

（一）强化绩效目标管理。专项 资金使用主体在申报项 目和资金时， 应科学合理设置绩效目标，确保绩效 目标指向 明确、具体细化、合理可行。 各级财政部门 and 交通运输主管 部门应 当加强对绩效目标的审核，并将审核 后的绩效目标随 同资金一并分解下达。

交通运输部对省级主管部门报送的绩 效评价结果 进行审核，财政部将交通 运输部审核确认的绩效评价结果作 为 预算安排和资金分配的参考因素，加 强绩效评价结果应用。

（二）做好绩效运行监控。各级 财政部门 and 交通运输主 管部门应当加 强专项资金执行过程中的绩效监控， 综合运用 数据支撑系统等信息化手段， 重点监控是否符合既定的绩效 目标， 项目和资金执行偏离既定绩效目标的， 应当及时分析 原因并采取措施予以纠 正。

财政部各地监管局按照工作职责 和财政部要求，对专项 资金使用管理 情况实施监督。

（三）加强绩效评价和结果应用。

第十四条 地方各级交通运输主 管部门、财政部门应当 按照职责加强 对专项资金项目和资金申报、审核、 执行的管理监督，建立“谁申报、谁负 责”、“谁使用、谁负责”的 责任机制， 对申报材料及数据的真实性、准确性 负责。

第十五条 专项资金使用主体及其工作人员在项目和资金的申报、使用过程中，存在骗取、挤占、截留、挪用专项资金等行为的，按照有关规定追究相应责任；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第十六条 各级财政部门 and 交通运输主管部门及其工作人员在专项资金审核、分配、拨付过程中，存在利

用不正当手段套取专项资金等行为以及其他滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊等违法违纪行为的，依照《中华人民共和国预算法》、《中华人民共和国公务员法》、《中华人民共和国监察法》、《财政违法行为处罚处分条例》等有关规定追究相应责任；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第五章 附则

第十七条 本办法由财政部会同交通运输部负责解释。

第十八条 本办法自2025年1月1日起施行。《财政部交通运输部关于印发〈车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法〉的通知》（财建〔20

21〕50号）、《财政部交通运输部关于〈车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法〉的补充通知》（财建〔2022〕186号）同步废止。提前下达2025年专项资金按本办法执行。

山东省人民政府关于支持日照市港产城高质量融合发展的意见

鲁政字〔2024〕188号

各市人民政府，各县（市、区）人民政府，省政府各部门、各直属机构，各大企业：

为深入学习贯彻党的二十大和二十届二中、三中全会精神，全面落实习近平总书记视察山东重要讲话精神，支持日照市更好发挥区位优势、港口优势和产业优势，加快建设港产城高质量融合发展新样板，更好助力山东经略海洋、向海图强，打造世界级海洋港口群，打造现代海洋经济发展新高地，提出如下意见。

一、总体要求

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，完整、准确、全面贯彻新发展理念，主动服务和融入新发展格局，坚定扛牢“走在前、挑大梁”的使命担当，以进一步全面深化改革为动力，依托日照“一带一路”新亚欧大陆桥经济走廊主要节点城市、中西部地区重要出海口等战略位势，坚持一体谋划、一体打造、一体培育，推动港口、产业、城市整体布局、深度融合、相互赋能，扎实做好强港、

兴产、活城大文章，为加快建设绿色低碳高质量发展先行区、奋力谱写中国式现代化山东篇章作出积极贡献。

二、重点任务

（一）加快建设世界一流海洋港口。

1. 塑强港口竞争优势。支持日照港加快向贸易港、金融港、物流港、枢纽港转型发展，构建集大宗货物和集装箱运输、近远洋航线、多式联运于一体的综合服务体系，建设沿黄陆海大通道重要门户港、黄河流域陆海联

动转换枢纽，打造面向黄河流域和
亚欧大陆桥经济走廊的便捷出海口。

（省发展改革委、省交通运输厅、山
东海事局、省海洋局、省口岸办、青
岛海关、中国铁路济南局集团有限公
司、省港口集团按职责分工负责）

2.提升港口服务能级。推进日照港
转型升级工程、顺岸全自动化集装箱
码头改造等重大项目，规划建设国家
大宗商品储运基地。结合发展需求，
积极争取石臼港区南区#17#18 泊位、
岚山港区南区#19#21 泊位等项目纳入
国家相关专项规划。完善港口深水航
道、双向航道，选划大船锚地和近海
航路。实施传统基础设施数字化改造，
推进港口绿色化智慧化关键技术研发
应用，打造数字化转型应用场景；建
设数字航道系统，构建通航水域的广
域感知。发挥国家粮食物流核心枢纽
城市作用，支持打造日照大宗农产品
储运基地，建设全国领先的粮食码头
数智平台。（省发展改革委、省科技
厅、省自然资源厅、省交通运输厅、

省农业农村厅、山东海事局、省粮食
和储备局、省海洋局、省港口集团按
职责分工负责）

3.推动港口绿色发展。加快推进绿
色低碳提升工程，建设零碳码头、生
态碳汇港区，到 2025 年专业化码头泊
位岸电覆盖率达到 100%。开展零排放
货物运输车队试点，支持港口大宗商
品新能源重卡运输，加快推进大宗散
货运输“散改集”，2025 年年底前，
煤炭集疏港原则上采用清洁运输方式，
港区内短倒全部采用新能源车、皮带
或管廊，到 2026 年大宗货物清洁运输
占比达到 85%以上。建设园林式港口，
石臼港区、岚山港区新增绿化面积 30
万平方米。深入实施粉尘、废气、废
水等环境整治工程，港界颗粒物稳定
达到国家环境空气质量二级标准。（省
生态环境厅、省交通运输厅、省港口
集团按职责分工负责）

4.优化口岸服务环境。完善日照港
进口货物改卸港机制，满足港区间船
舶改靠港需求。完善“提前申报”“两

步申报”“海上入闸集港”“跨港区智能转运”等通关模式。推广应用“陆海联动海铁直运”、智能“水水中转”等监管模式，实现沿黄内陆港货物班列直运、抵港直装、原箱上船。实施资源性货物“先放后检”监管模式，支持进口铁矿石、原油、大豆、稀释放青等大宗货物快速通关。支持日照港申建进境水果、冰鲜水产品海关指定监管场地。深化“四海一家”机制建设。推进海事、引航、港口等部门联合办公，实现生产组织、船舶通航管控一体化集中调度。（省发展改革委、省交通运输厅、山东海事局、省口岸办、青岛海关、省港口集团按职责分工负责）

5.增强港口集疏运能力。支持铁路专用线“进港入园”，推进瓦日铁路日照南站改扩建。加快实施临日高速、G206 威汕线王家墩头至大官庄改建、S225 莒阿线日照段改建等重点项目。协调推进瓦日铁路蔡家崖站运费下浮政策推广至太原局其他站点及西安局榆林以北区域，给予日照港至晋陕豫、

晋南地区铁路运费优惠支持政策。（省交通运输厅、中国铁路济南局集团有限公司、山东高速集团、省港口集团按职责分工负责）

6.大力发展多式联运。加快在新菏兖日铁路、瓦日铁路沿线布局内陆港、海铁联运中转基地，争取推动纳入日照港启运港退税政策实施范围。实施“班列+班轮”铁海快线工程，拓展日照港至台湾、东南亚、中亚、欧洲海铁联运班列和至俄罗斯海陆联运班列。稳定运营“日韩陆海快线”，培育跨境班列、跨境电商班列、“铁路快通”班列等特色班列品牌，扩大日照港海铁联运过境运输中转业务规模。加大省集装箱扶持倾斜力度，促进“一单制”“一箱制”发展，支持日照港按照交通运输部《港口危险货物集装箱堆场设计规范》（JT5176—2020）等要求，配套建设港口危险货物集装箱堆场。到2026年集装箱航线达到100条、吞吐量突破800万标箱。（省交通运输厅、山东海事局、省口岸办、青岛海关、中国铁路济南局集团有限公司、

省港口集团按职责分工负责)

(二)着力构建现代临港产业体系。

7.推动传统优势产业改造提升。指导日照市编制海洋产业发展规划，结合自身产业优势，积极打造现代海洋特色产业集聚区。加快省内钢铁行业产能整合，支持建设4000万吨级钢铁先进制造业集群，在产能整合、能耗煤耗、污染物排放指标等方面依规给予支持，打造钢铁产业转型升级引领区。依托现有产业基础，推进石化产业向精细化工、化工新材料等方向转型延链，争取暂停进口原油配额的企业，在省石化产业优化调整期内，按照先立后破的原则，临时使用进口原油配额。支持发展绿色智能运输船舶、清洁能源和新能源船舶、特种船舶等产业，建设山东港口高端海工装备研发制造基地等项目，打造智慧绿色港航产业园区。(省发展改革委、省科技厅、省工业和信息化厅、省生态环境厅、省海洋局、省港口集团按职责

分工负责)

8.培育发展新质生产力。支持日照高新技术产业开发区升级为国家高新技术产业开发区、日照空港经济开发区以“一区多园”的方式纳入当地开发区管理。支持创建企业技术中心、工程研究中心、重点实验室、技术创新中心等国家级和省级平台。争取“数据要素X”试点，建设数据开放创新应用实验室。创建国家级大容量计量检定站。申报国家知识产权优势企业，实施重点产业专利导航项目，培育高价值发明专利，推进专利转化运用和专利产业化。支持开展全省低空经济创新发展先行先试。(省发展改革委、省科技厅、省商务厅、省交通运输厅、省市场监管局、省大数据局按职责分工负责)

9.壮大港航服务业。探索放宽航运船舶转入登记管理措施，支持优质航运企业落户。建设二手船舶交易平台，打造区域交易中心。推动代理企业获批海关AEO高级认证。发展船舶维修

业，申请船舶保税维修资质。高标准建设山东大宗商品交易中心，支持升级为北方铁矿石、煤炭交易中心和定价中心。建设矿石、原油、煤炭、石油焦、植物油等大宗商品“超市”和期现货交割库，设立保税仓储分拨中心，支持建设大宗商品资源配置枢纽。（省交通运输厅、省商务厅、山东海事局、省国资委、青岛海关、省港口集团按职责分工负责）

10.打造国际绿色航运能源基地。布局建设航运甲醇加注港，配套出台绿色航运发展专项政策，推动甲醇等产业全链条发展。布局风电装备及钙钛矿电池产业，建设新能源装备出口基地。鼓励氢能制储加用一体化发展，培育壮大氢能装备产业集群。积极谋划日照港 LNG 接收站项目，建设海上风电、燃气机组、储能电站、配套输变电工程，探索开发国管海域海上风电项目。支持日照港申请国际航行船舶保税加油许可，打造北方区域性船舶燃油供应基地。（省发展改革委、省工业和信息化厅、省商务厅、山东

海事局、省能源局、国网山东省电力公司、省港口集团按职责分工负责）

（三）持续提升城市融合发展能级。

11.打造对外开放新高地。支持争取开展日照市港产城高质量融合发展先行先试，打造晋鲁煤炭流通骨干走廊海上支点、黄河流域重要的航运物流中心。建立黄河流域常态化联络机制，定期在日照举办市场化展会、招商推介等活动。支持在日照综合保税区内规划建设海关监管场地，创新开展区港联动等业务。发挥保税平台功能作用，发展全矿种保税混配、期货保税交割等业务，建设区域性矿产品保税混配中心。推进海港、空港联动，支持日照创造条件争取山字河机场对外开放。（省发展改革委、省交通运输厅、省商务厅、省口岸办、青岛海关、省机场管理集团、省港口集团按职责分工负责）

12.优化金融服务供给。支持争创金融助力绿色低碳转型区域综合性试点、金融支持企业转型试点，推动省

级金融机构在依法合规、风险可控和商业可持续的原则下，在资源配置、审批权限、资金定价等方面给予倾斜。探索设立省级专业外贸代理公司，立足日照、辐射全省开展高效便利的信用证业务。支持政策性开发性银行、金融机构在依法合规、风险可控和符合规定的前提下，合理调整和优化相关项目还款计划，集约资源推动日照发展。支持符合条件的项目申请中央预算内投资、超长期特别国债等政策性资金，支持大规模设备更新和消费品以旧换新、重点产业园区基础设施建设等。深化港口供应链金融合作，搭建货物集采、融资结算平台。（省发展改革委、省财政厅、省商务厅、中国人民银行山东省分行、山东金融监管局、省港口集团按职责分工负责）

13.强化资源要素保障。支持符合条件的重大项目、重大工程列入国家和省规划，在用海、用地等方面分级分类做好保障。统筹天然气管输费价格政策，定期校核泰青威日照支线管

道管输费，论证提高日照天然气基础气量可行性。加快现代水网建设，争取将新建石龙口、龙门中型水库纳入国家和省级水利等专项规划，合理确定日照用水总量和用水强度指标。支持山东港口板块加快发展，实现营业收入、完成产值和贸易额与对日照经济增长的贡献协调匹配。（省发展改革委、省自然资源厅、省水利厅、省海洋局、省港口集团按职责分工负责）

14.拓展高品质城乡空间。支持日照研究建立可持续的城市更新模式和制度保障。支持建设北方地区冬季清洁取暖、矿山生态修复和省级区域公共卫生实验室等项目，支持申报国家区域医疗中心。支持日照航海工程职业学院发展。加快推进石臼港区“东煤南移”、海龙湾片区开发等项目。

支持桃花岛建设文旅项目、五莲山创建5A级旅游景区。建设乡村振兴齐鲁样板示范片区，推动日照绿茶等优质农产品标准化、优质化、品牌化发展。省属国有企业通过多种帮扶方式，支

持莒县北部、五莲西部基础薄弱乡镇发展。（省发展改革委、省教育厅、省自然资源厅、省生态环境厅、省住房城乡建设厅、省农业农村厅、省文化和旅游厅、省卫生健康委、省国资委、省港口集团按职责分工负责）

15.加快美丽海湾建设。加强海洋生态保护与修复监管，优化港口及周边区域规划布局。加大资金和政策支持力度，协同推进近岸海域污染防治、生态保护修复和岸滩环境整治。争取中央财政资金支持海洋生态保护修复项目，推进海洋渔业转型升级和重点海岸带综合治理等工程。支持加快推进国家全域美丽海湾建设试点。（省财政厅、省自然资源厅、省生态环境厅、省农业农村厅、省海洋局、省港口集团按职责分工负责）

三、工作落实

省发展改革委要发挥好统筹协调作用；省相关部门单位、中央驻鲁相关单位按照职责分工，细化工作任务，研究制定推进措施；日照市人民政府要结合地方实际，抓好工作落实。各级各部门要加强沟通，协调解决推进过程中存在的困难和问题，确保各项任务有序推进、落地见效。要加强跟踪督促，推动建立政策保障、资源配置等机制，定期评估问效，为推动日照市港产城高质量融合发展营造良好环境、提供有力保障。

山东省人民政府

2024年12月12日

山东省人民政府办公厅印发《关于推动传统产业优化升级培育发展新质生产力的实施方案》的通知

鲁政办字〔2024〕155号

各市人民政府，各县（市、区）人民政府，省政府各部门、各直属机构，各大企业，各高等院校：

《关于推动传统产业优化升级培育发展新质生产力的实施方案》已经省委、省政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

山东省人民政府办公厅

2024年12月4日

推动传统产业优化升级培育发展新质生产力的实施方案

为进一步优化提升传统产业，促进重大生产力布局优化、前沿技术工艺赋能应用、数字化低碳化转型、标准质量引领提升，大幅提高先进产能占比和全要素生产率，有效释放传统产业蕴含的新质生产力，形成绿色低碳高质量发展新动能新优势。到2027年，传统产业加速转型升级，产业基础高级化和产业链现代化水平明显提升，产业竞争力和品牌影响力显著增

为进一步优化提升传统产业，促进产业深度转型升级，加快向产业链价值链高端跃升，培育发展新质生产力，制定本实施方案。

一、总体目标

聚焦石化、钢铁、有色、建材、机械、船舶、汽车、轻工、纺织、医药、矿产、煤电、种植养殖、交通运输等14个传统产业重点领域，协同推

强。产业链韧性不断提升，重点行业先进产能占比超过 60%。智能化改造增效赋能，“智能制造”“智慧农业”“智慧能源”“智慧交通”纵深推进，规模以上工业企业关键工序数控化率超过 75%，企业生产效率、两化融合发展水平明显提升，新产业、新模式、新业态蓬勃涌现。绿色化转型全面提速，节能降碳改造深入推进，绿色制造体系不断完善，绿色产品供给能力大幅提升，绿色生产力发展取得显著成效。集群化发展优势凸显，产业链上下游协同创新、大中小企业融通发展，打造形成世界级先进钢铁、高端石化、先进铝业、现代轻工纺织产业基地。

二、增强产业高端供给能力

（一）加强关键共性技术攻关及推广应用。鼓励企业与高校院所共建高能级创新平台，组织开展高效生产技术、节能环保技术、重大质量技术等关键共性技术研发及示范应用。常态化发布“山东好成果”，开展专利转化专项行动，支持建设技术集成、

熟化和工程化的中试和应用验证平台，推动科技成果挂牌交易稳步提升。（责任单位：省科技厅、省发展改革委、省工业和信息化厅、省市场监管局，列第一位的为牵头单位，下同。）

（二）实施产业基础再造。聚焦产业链短板弱项，组织上下游企业、高校院所开展协同创新，建设一批产业基础共性技术中心，攻克一批产业基础再造关键核心技术。强化需求牵引和场景应用，促进整机（系统）和基础产品技术互动发展，扩大创新产品应用市场。建立产业链供应链安全风险评估、应对救济机制，强化产业链关键环节产能储备和备份，支持企业积极融入国家重点产业链体系。完善战略性矿产资源探产供储销统筹和衔接体系，深入推进新一轮找矿突破战略行动。到 2027 年，每年谋划实施一批产业链高质量发展重大项目，新推广首台（套）装备、首批次材料、首版次软件 600 项以上。（责任单位：省发展改革委、省工业和信息化厅、省科技厅、省自然资源厅）

（三）加快产品迭代升级。支持企业建设工业设计中心，大力发展智能化产品、个性化定制等新产品、新模式、新业态，增强对产业链关键节点的掌控力。引导企业聚焦消费升级需求，围绕金属材料、智能装备、优质种质、特色农业等领域，提升高端产品占比。到 2027 年，省级以上工业设计中心达到 800 家左右。（责任单位：省工业和信息化厅、省发展改革委、省农业农村厅、省畜牧局）三、强化数智技术赋能

（四）加快数字化改造。实施制造业数字化转型提标行动，高标准建设国家中小企业数字化转型促进中心，推进高标准数字园区建设。实施数字农业突破行动，拓展物联网、大数据、遥感技术应用深度，提升农业农村综合管理数字化水平。到 2027 年，规模以上工业企业、矿山作业数字化转型实现全覆盖，建好 100 家数字园区，形成 500 个数字化转型解决方案。（责任单位：省工业和信息化厅、省农业

农村厅、省大数据局）

（五）推进智能化升级。加强人工智能、大数据、云计算等关键技术装备开发应用，推动重点制造业行业大规模应用自动化、智能化设备，打造一批智能制造典型场景。深化海洋传统产业数字赋能，大力发展智能海工装备、智慧港口、智慧海洋文旅等，高水平建设“智慧海上粮仓”。加快智慧农业建设，大力发展智能温室、智慧渔场、精准农业、智能农机，建立农产品智能溯源系统。加强数字交通基础设施建设，打造一批智慧交通应用场景。推动矿山行业采掘、运输、安全保障各环节智慧化改造，建设一批智慧矿山。到 2027 年，建成 50 家以上国家级智能工厂、70 个左右省级“产业大脑”、1000 个以上智慧农业应用基地。（责任单位：省工业和信息化厅、省发展改革委、省农业农村厅）

（六）加强网络化协同。完善 5G、千兆光网、移动物联网等网络覆盖，

提升数据中心、智算中心等算力供给能力。健全工业互联网平台培优机制，提升平台服务能力、扩大服务量级，推动工业互联网规模化应用。（责任单位：省工业和信息化厅、省大数据局、省通信管理局）

四、加快绿色低碳转型

（七）加强绿色技术创新和应用推广。加大绿色低碳先进技术攻关力度，到 2027 年每年发布 100 项左右绿色低碳技术成果目录。支持碳捕集封存技术在石化、钢铁、建材等高碳排放行业示范推广，加大二氧化碳在油气开采、大棚种植、高端化工品转化等领域的应用力度。（责任单位：省科技厅、省发展改革委、省工业和信息化厅）

（八）推进工业领域节能降碳。深入实施工业领域碳达峰工程，引导企业开展设备更新、工艺升级、流程优化。实施高耗能、高排放项目精准管理，加快推进钢铁、焦化、水泥行业超低排放改造，推进煤电机组三改联动，提升重点行业绿电消费比例，

发展电炉短流程炼钢、氢冶金。“十四五”期间规模以上工业单位增加值能耗下降 17%左右，到 2027 年，规模以上工业单位增加值二氧化碳排放下降幅度好于全社会平均下降幅度。（责任单位：省发展改革委、省工业和信息化厅、省生态环境厅、省能源局）

（九）推动资源高效循环利用。推进尾矿、粉煤灰、秸秆等废弃物回收利用，加强废有色金属、废旧动力电池、废旧家电、废旧纺织品等再生资源高值化循环利用，提升工业废水循环利用、余热余压综合利用水平。到 2027 年，培育一批省级工业资源综合利用试点基地（园区），全省工业固体废物（赤泥除外）综合利用率达到 90%以上。（责任单位：省发展改革委、省工业和信息化厅、省生态环境厅、省住房城乡建设厅、省农业农村厅）

（十）构建绿色生产服务体系。完善绿色制造体系，建设绿色工厂、绿色工业园区、绿色供应链管理企业，到 2027 年，建成省级以上绿色工厂

800 家、绿色工业园区 80 个、绿色供应链管理企业 200 家以上。发展绿色农业，实施化肥减量增效、病虫害绿色防控、水产绿色健康养殖、畜禽粪污资源化利用等技术推广行动。推进绿色物流，在煤电、钢铁等行业和物流园区推广新能源中重型货车，推动工程机械新能源更新改造，发展新能源和清洁能源船舶。（责任单位：省发展改革委、省工业和信息化厅、省交通运输厅、省农业农村厅、省市场监管局、省畜牧局）

五、提升集聚集约水平

（十一）优化重大生产力布局。坚持省级统筹、错位发展，推动优势主导产业区域集聚、主体集中。加快推进钢铁产能沿海转移，集中做强日一临沿海钢铁基地，打造 2 家两千万吨级钢铁企业。加快推进重大石化项目建设，布局形成“一基地、两集群”石化产业发展格局，打造 5 家以上规模过千亿元的化工企业。加快汽车产业电动化转型，加大适销车型导入布

局力度，集中打造济南、青岛两大国内一流的汽车产业基地。（责任单位：省发展改革委、省工业和信息化厅）

（十二）培育优势产业集群。梯次推进先进制造业集群、中小企业特色产业集群、雁阵形产业集群培育，争创一批国家级先进制造业集群。支持地理相邻、产业相关地区联合培育产业集群，防止盲目布点和低水平重复建设。到 2027 年，打造 30 个先进制造业集群、45 个头雁领航产业集群、150 个中小企业特色产业集群。（责任单位：省工业和信息化厅、省发展改革委）

（十三）提升产业园区能级水平。深化开发区管理制度改革，有序推动开发区扩区增容，明确产业园区发展定位，每个园区培育 1—2 个主导产业集群。推进化工园区整治提升和集聚发展，力争到 2027 年，化工企业入园率达到 60% 以上。做大做强济南新旧动能转换起步区、济青烟国际招商产业园，精准引进更多具有支撑性、引

领性的高端产业项目。（责任单位：省发展改革委、省科技厅、省工业和信息化厅、省商务厅）

六、持续深化产业融合互促

（十四）推动产业链融通发展。

深入实施标志性产业链工程、质量强链行动，支持“链主”企业建立供应链管理服务中心，推动中小企业卡位入链，推动供应链标准化、智能化、协同化发展；鼓励产业链上下游企业合作，搭建技术研发、检验检测、标准制定等公共服务平台，推动大中小企业融合共生。力争到 2027 年，每年新培育“专精特新”企业 1000 家、国家级单项冠军企业 40 家。（责任单位：省工业和信息化厅、省发展改革委、省市场监管局）

（十五）促进行业耦合发展。推动有色、建材、煤电等产业互为供需、循环衔接，探索炼化集成、资源协同利用、生产装置互联互通等新模式，打造一批钢化联产、钢焦化氢示范项目。面向机械、汽车、船舶等行业关键环节，到 2027 年布局建设 10 家左

右铸锻中心，打造区域性共享制造平台。搭建跨行业交流对接平台，支持企业开展技术产品跨行业交叉应用。

（责任单位：省工业和信息化厅、省发展改革委）

（十六）推动三产深度融合。积

极发展服务型制造，引导工业企业发展定制化服务、供应链管理、全生命周期管理等新业态新模式。扩大先进制造业和现代服务业融合发展试点，培育形成 120 家融合发展典型。鼓励工业企业向农业领域延伸产业链，推动设施农业、农产品加工、预制菜产业发展。（责任单位：省发展改革委、省工业和信息化厅、省农业农村厅、省畜牧局）

七、促进产业提标提质提效

（十七）加强行业标准化建设。

加快推进建材、机械、纺织等重点领域标准研制，发布技术、工艺、装备、产品等先进标准，到 2027 年，参与制修订国家标准 100 项左右。加强工业企业节能降碳减污、再生原料产品循环利用等标准研制，加快碳计量中心

建设，大力推广节能产品等间接涉碳类认证，到 2027 年，探索开展 300 家企业碳足迹认证试点。（责任单位：省市场监管局、省工业和信息化厅、省生态环境厅）

（十八）开展质量提升行动。实施制造业卓越质量工程，加强研发设计、生产制造、检验检测等过程识别验证，培育建设一批产业计量测试中心、工业产品质量控制技术评价和质量检测实验室。到 2027 年，创建 70 项左右国家制造业质量标杆，建设质量基础设施“一站式”服务平台 150 个以上。（责任单位：省市场监管局、省工业和信息化厅）

（十九）加快塑强品牌优势。加强品牌保护，严厉打击商标侵权等违法行为。深入实施品牌强省战略，开展制造业、农业、服务业等高端品牌培育，支持企业建设品牌专业化服务平台、开展国际化品牌建设。持续推进“泰山品质”认证，每年推介 100 项左右“山东制造·齐鲁精品”。（责

任单位：省市场监管局、省工业和信息化厅、省农业农村厅）八、保障措施

（二十）强化推进落实。各部门严格按照任务分工，细化政策措施，形成工作合力。各市落实主体责任，结合本地实际，抓好工作落实。（责任单位：省有关部门）

（二十一）加快设备更新。聚焦重点领域，建立设备更新项目库，加强重点项目的谋划储备和组织实施，统筹用好超长期特别国债、工业转型发展资金等政策工具，支持企业淘汰落后设备，推动硬件设备更新和软件系统升级，提高生产效率和技术水平。（责任单位：省发展改革委、省工业和信息化厅）

（二十二）发展转型金融。开展常态化银企对接活动，引导金融机构逐步扩大设备更新贷款、信用贷款、知识产权质押贷款和产业集群信贷投放。聚焦重点行业绿色化改造，推出一批绿色金融产品，精准支持节能降

碳改造项目和绿色技术装备推广应用。

（责任单位：中国人民银行山东省分行、省发展改革委、山东金融监管局、青岛金融监管局）

（二十三）开展评级评价。开展行业企业分级评价，发挥评价结果的正向激励和反向倒逼作用，配套实施差别化电价等政策措施，引导资源要素向优质企业集中，推动低效落后产能加快转型升级或退出。（责任单位：省工业和信息化厅、省发展改革委）

（二十四）加强政策支持。研究支持传统产业优化升级配套措施，强化项目储备，对新质生产力发展项目库中符合条件的项目，支持申请中央预算内投资、超长期特别国债等政策性资金，省级收储的能耗和碳排放指标依规予以保障。完善产能监测预警机制，防止产能冗余过剩。（责任单位：省发展改革委、省工业和信息化厅、省生态环境厅）

山东省科学技术厅等 14 部门关于印发《山东省低空经济产业科技创新行动计划（2025—2027 年）》的通知

各市人民政府，各县（市、区）人民政府，省政府各部门、各直属机构，各大企业，各高等院校：

经省政府同意，现将《山东省低空经济产业科技创新行动计划（2025—2027 年）》印发给你们，请结合实际认真贯彻落实。

山东省科学技术厅

中共山东省委组织部

中共山东省委金融委员会办公室

中共山东省委军民融合委员会办公室

山东省发展和改革委员会

山东省教育厅

山东省工业和信息化厅

山东省财政厅

山东省人力资源和社会保障厅

山东省交通运输厅

山东省商务厅

国家金融监督管理总局山东监管局

中国民用航空山东安全监督管理局

中国民用航空青岛安全监督管理局

2024 年 12 月 6 日

山东省低空经济产业科技创新行动计划

(2025—2027 年)

为贯彻落实省委、省政府关于大力发展低空经济的决策部署，发挥科技创新对低空经济产业支撑引领作用，打造战略新兴产业和未来产业新增长引擎，因地制宜发展新质生产力，制定本行动计划。

一、主要目标

坚持以加快打造全国领先的低空经济科技创新策源地和成果转化主阵地为目标，以攻关关键核心技术为重点，以培优科技创新主体为抓手，以拓展多场景创新应用为牵引，加快构建协同高效的产业创新体系，扎实推动科技创新与产业创新深度融合，塑造低空经济产业发展新动能新优势。力争到 2027 年，全省低空经济产业科技创新能力显著增强，建成一批高能级科技创新平台，形成一批突破关键核心技术的标志性成果，推出一批具有全国乃至国际竞争力的高端产品，推动低空经济产业体系更加完善、应

用场景更加多元，科技创新引领低空经济产业发展态势基本塑成。

——高质量科技供给更富成效。

新增 3 名以上顶尖人才、50 名以上国家和省级高层次人才；布局建设 15 家以上国家和省级创新平台、4 家以上低空领域检测试验平台；攻克 60 项以上关键核心技术，研制 30 项以上创新产品和核心装备，构建省内完备的低空产业链。

——企业创新主体地位更为突出。

优化完善创新型企业梯次培育体系，培育 1—2 家低空制造领军企业，10 家以上研发制造骨干企业，300 家以上科技型中小企业、高新技术企业，企业科技创新影响力显著提升。

——创新示范应用效应更加显著。

形成关键配套、整机制造、保障服务、场景应用全链条一体化协同发展格局，围绕精细农业、文体旅游、现代物流、应急救援等，打造 10 个以上可复制、

可推广“低空+”科技创新应用样板。

二、重点任务

(一) 实施产业底座“固本强基”行动

1. 新型飞行器设计。突破低空飞行器气动设计、振动抑制、多模态自适应飞行、飞行安全控制等关键技术，在飞行汽车、仿生飞行器、电动垂直起降飞行器等创新设计方面实现新突破。到 2027 年，形成 10 项以上原创性成果。

2. 新材料研制。研制轻质高强特种纤维及复合材料、轻质合金、高分子复合织物等关键材料，支撑飞行器主体结构减重 25%以上；研制轻质软包电池用正负极材料、低成本高纯度高温合金、高性能柔性电磁屏蔽膜等材料，提升低空能源和飞控系统综合性能。到 2027 年，基本形成低空飞行器用超轻量化材料支撑体系。

3. 新动力突破。突破“双高”全固态锂电池器件、高性能耐低温膜电极、高活性催化剂与电堆轻量化、混

合动力高效管控等关键技术，研制全固态锂电池、氢燃料电池、氢电/油电混合动力系统。到 2027 年，全固态锂电池能量密度达到 400—450Wh/kg，氢燃料电池体积功率密度达到 6.5kW/L 以上，支撑绿色动力小型无人机的规模化发展。

4. 关键零部件制造。突破轻量化机身舱段、耐高温涡轮叶片和低成本光纤陀螺等关键零部件研制的关键技术，加速提升航空零部件自主研发能力。到 2027 年，新增 3 型及以上关键零部件的批量化生产。

(二) 实施标志性产品“集智攻关”行动

1. 大载重长航时无人机。突破气动—结构—能源—动力的一体化高效建模、无人机瞬态—全局高效动力平衡等关键技术，研制覆盖“干—支—末”端 3 型无人运输机，建设大载重长航时无人机集成测试平台。到 2027 年，实现 300kg 载重垂直起降无人机批量化生产，达成 1000kg 载重长航时

无人机运营测试，具备 2000kg 货运无人机小批量试制能力，加快抢占“低空物流”新赛道。

2. 低空组网浮空器。突破浮空器小型化设计、弱动力飞艇集群高精控制、动态环境抗扰柔性协调等关键技术，在国内率先研发小型化浮空器平台，具备载重不低于 50kg、100—2000m 高度和不少于 2 个月的灵活驻留能力。到 2027 年，形成 10 型以上低空浮空器系列产品。

3. 低空飞行器发动机。突破中小功率发动机数据驱动建模、重油压缩点火系统智能设计、多源信息融合的健康管理等关键技术，新研 100kg 级高效费比小型涡扇发动机，填补国内空白；研制 300kW 级专用涡桨发动机、60kW 级电喷重油活塞发动机，形成省内发动机生产测试和无人机配套能力。到 2027 年，完成 3 型发动机的试飞试验。

4. 新型低空专用载荷。突破多载荷协同成像、视轴稳定性动态保持等关键技术，研制多光谱成像、高光谱

成像、红外热成像、激光雷达、毫米波雷达等 5 种谱系的低空专用载荷，提升低空飞行器应用能力。到 2027 年，全省低空载荷市场适应性和市场占有率大幅提升。

5. 低空导航控制系统。开展北斗、低轨卫星、惯性、5G、激光、视觉等多源融合导航控制研究，突破北斗/低轨融合 5G 的高精度定位、城市复杂环境低空无缝导航、多机协同自适应控制等关键技术，研发无人机定位导航与控制综合系统。到 2027 年，实现城市复杂环境中导航控制可用性大于 95%，形成省内无人机配套服务能力。

（三）实施数字天路“互联互通”行动

1. 低空互联网。开展地面通信、卫星互联网、天通卫星、北斗短报文、ADS-B 等空地一体化通信研究，突破复杂电磁环境低空通信组网、抗干扰与安全认证、通感算一体等关键技术，研制低空通感一体基站、多模通信模块与专用芯片、高性能智能云盒等新产品。到 2027 年，具备 3000 米高度

以下通信有效覆盖能力，为低空飞行互联互通提供保障。

2. 飞行保障网。突破空间格网剖分、低空导航规划、微气象短临预报等关键技术，构建低空飞行地图、立体数字空域、局部精细气象等综合数据库，研发低空数字孪生系统。到 2027 年，飞行地图分辨率优于 10cm，局部天气预警准确率超过 90%，在有条件的市试点建设低空数字孪生系统，为低空安全平稳飞行提供技术保障。

3. 监视管控网。针对低、慢、小等低空非合作目标，开展雷达、视觉、激光、电磁等融合探测研究，突破非合作目标精准识别、连续跟踪、警告与处置等关键技术，研制低空监视雷达、光电跟踪、无人机反制等专用装备，构建低空全域监视管控系统，在有条件的重点区域开展应用。到 2027 年，非合作目标识别准确率优于 95%，探测距离优于 5 公里，具备重点区域全天候监视能力。

（四）实施服务应用“提质增效”

行动

1. 智慧起降台。开展基于人工智能和大数据的低空起降网分层分级设计，研制多场景应用的无人机起降平台，探索楼顶、地面、水上等灵活建设模式，鼓励有条件的市将无人机起降平台纳入城市规划，带动停机坪、能源站、通导基站等低空智慧设施建设。到 2027 年，建成 400 处以上低空智慧设施。

2. 试验保障。突破低空飞行器健康管理与预测、无损检测与数智化试验等关键技术，建设低空飞行器、动力系统、专用载荷等设备试验平台，以及中大型民用无人驾驶航空器适航验证平台。到 2027 年，研发 3 型以上智能化检测软件，建成 4 家以上试验平台，初步具备低空经济全产业链试验和保障能力。

3. 应用拓展。围绕智慧物流、载人通航、城市管理、工业巡检、农林作业、应急救援等典型场景，重点突破精准投放与高效调度、大数据挖掘

与模型优化、高精度识别与异常检测等关键技术，探索“低空+”降本增效新模式，在有条件的市开展应用。到2027年，打造10个以上可复制、可推广的“低空+”科技创新应用样板。

三、重点举措

（一）强化创新平台建设。推进“仲华”热物理试验装置等国家重大科技基础设施建设，支持空天动力结构服役安全大科学装置开展预先研究。高水平建设济南空天信息山东省实验室，提升低空监测网络技术、航空动力热物理、空地协同自主无人系统等省重点实验室建设水平，新布局建设5家左右省重点实验室，加强基础共性技术供给。加快打造全省工业级无人机制制造业创新中心，建设一批技术创新中心、产业创新中心、企业技术中心等创新平台。引导企业建设概念验证中心、中试基地和公共试验服务平台，促进新技术转化，加速新业态涌现。（牵头单位：省科技厅，责任单位：省发展改革委、省工业和信息化厅）

（二）强化创新人才引育。优化完善引进顶尖人才“一事一议”机制，对有条件的顶尖人才采取“人才、平台、项目”一体落地方式予以支持。发挥泰山人才工程牵引作用，加快引育一批领军人才。深化“揭榜挂帅”核心技术攻关机制，定期更新企业技术需求榜单，定向引进急缺人才开展联合攻关。加快推进空天信息大学（筹）高水平建设，支持高校院所强化低空经济相关专业建设，引导相关机构建设飞行员、无人机操控员等实训基地，梯队培养前沿技术研发设计、适航审定、飞行管理、运营服务等专技人才。（牵头单位：省委组织部，责任单位：省教育厅、省科技厅、省人力资源社会保障厅）

（三）强化科技型企业培育。鼓励企业牵头承担国家和省级科技任务。实施科技型中小企业创新能力提升工程，加速推动中小企业成长为高新技术企业、专精特新企业。支持高校院所建设高水平孵化平台，鼓励科研人员利用原创技术创办科技型企业。大

力招引低空经济企业，鼓励 eVTOL（电动垂直起降飞行器）、工业无人机等整机研发制造企业落户，支持省内企业加强同国内外低空经济企业科技合作交流，提升产业核心竞争力。（牵头单位：省科技厅，责任单位：省发展改革委、省教育厅、省工业和信息化厅、省商务厅）

（四）强化创新要素保障。发挥省级科技创新发展资金作用，从基础研究、技术创新、应用验证到产业推广，全链条部署低空经济技术攻关方向，谋划布局 1—2 项科技示范工程，每年实施不少于 50 项省级科技创新项目。发挥新旧动能转换基金作用，吸引社会资本投早、投小、投硬科技，支持符合条件的低空产业项目。鼓励金融机构丰富低空经济金融产品，在依法合规、风险可控前提下，开发低空经济保险产品。建强用好山东科技大市场，举办低空经济专题科技成果对接活动，加速成果转化落地。（省委金融办、省科技厅、省财政厅、山

东金融监管局按职责分工负责）

（五）强化低空空域管理改革。健全优化低空空域协同管理机制，加快推进全省空域分类划设，编制全省低空数字空域图，构建低空数字孪生系统，提升空域容量与管控效率。支持有条件的市申报国家空中交通试点，探索发展城市空中交通应用新场景，培育空中交通新业态。（牵头单位：省交通运输厅，责任单位：省委军民融合办、民航山东监管局、民航青岛监管局）

交通运输部关于印发交通物流降本提质增效典型案例名单（第二批）的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）：

为认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，充分发挥交通物流先导性、基础性和保障性作用，加快推进交通物流降本提质增效，支撑有效降低全社会物流成本，部组织开展了交通物流降本提质增效典型案例征集工作，以点带面，示范引领，破解交通物流发展堵点卡点。在实地调研和各地推荐的基础上，部梳理遴选了第二批 24 个交通物流降本提质增效典型案例。现将典型案例名单印发给你们，具体内容通过部政府网站公开，供参考借鉴、学习推广。

附件：交通物流降本提质增效典型案例名单（第二批）

交通运输部办公厅

2024 年 11 月 18 日

交通物流降本提质增效典型案例名单（第二批）

第一篇 交通物流基础设施联网 效益”

补网强链

案例 1：郑州国际航空货运枢纽打通联运堵点 提升空陆联运转运效率

案例 2：武汉阳逻港加快建设中部地区枢纽港 助力黄金水道释放“黄金

第二篇 深化运输结构调整

案例 3：广西破除物理阻隔和信息壁垒 打造海铁联运一体化样板

案例 4：青岛依托上合示范区 推动多式联运改革

案例 5: 中铁铁龙技术驱动钢铁物流重构 打造多式联运运贸一体化发展新格局

第三篇 推进多式联运“一单制”发展

案例 6: 厦门外代国运创新基于货代提单的多式联运“一单制” 打造海铁联运特色服务体系

案例 7: 连云港积极拓展“一单制”服务功能 创新推广 CCA 模式的“一单制”

案例 8: 中国物流集团探索基于运单的多式联运“一单制” 助力提升全程物流服务水平

第四篇 推进交通物流与产业链供应链融合发展

案例 9: 无锡市创新“双联双提”物流服务模式 支撑地区产业经济发展

案例 10: 广州探索打造高速公路服务区骨干物流节点 创新路衍经济新模式

案例 11: 天津东疆综合保税区创

新监管服务模式 构建数字货运生态圈

案例 12: 中国五矿打造产业链贯通发展新优势 助力金属矿产物流提质增效降本

案例 13: 山西创新煤炭物流数字平台 实现产业链、供应链、价值链融合合同构

第五篇 畅通国际物流网络

案例 14: 黑龙江创新中俄陆路国际运输组织模式 为中俄两国经济贸易发展注入新活力

案例 15: 吉林推动 TIR 中欧公路直达快运模式 打造向北开放新高地

案例 16: 陕西提升中欧班列运行服务质效 支撑全国向西开放

案例 17: 山西转型综合改革示范区畅通国际物流通道 探索内陆地区外向型经济发展新路径

第六篇 畅通城乡末端循环网络

案例 18: 苏州“苏式配送”塑造绿色高效城市货运配送服务体系 畅通末端微循环

案例 19：江西永修创新“客货邮融合+统仓共配+电商物流”模式 构建全域覆盖的农村物流服务体系

案例 20：吉林公主岭创新打造“七站合一”节点 畅通农村物流“最后一公里”

第七篇 创新智慧物流模式

案例 21：雄安新区建设智慧高速公路 助力智慧交通发展

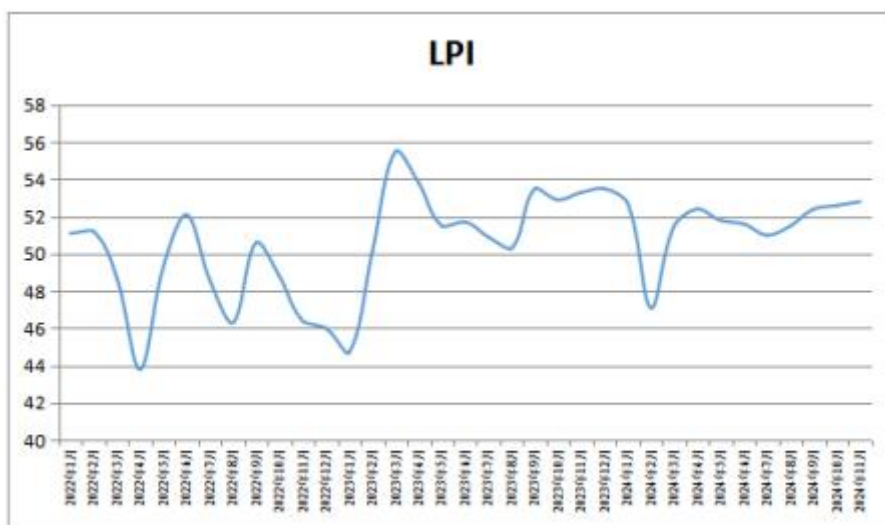
案例 22：河北黄骅港科技引领港口转型升级 打造绿色港口标杆典范

案例 23：内蒙古甘其毛都口岸推广使用 AGV 创新陆路口岸无人跨境运输新模式

案例 24：天津构建智慧物流网络货运平台 助力钢铁制造业降本增效

2024年11月物流业景气指数

2024年11月份中国物流业景气指数为52.8%，环比回升0.2个百分点。主要指标中，固定资产投资完成额指数和业务活动预期继续处于较高景气区间，业务总量指数、库存周转次数指数、设备利用率指数、物流服务价格指数、从业人员指数小幅回升。



业务总量指数回升，地区增势相对均衡。11月份，业务总量指数为52.8%，环比回升0.2个百分点。分地区来看，东中西部地区业务总量增势相对均衡，但中部地区物流活跃度明显高于其他地区。11月份东部地区和西部地区业务总量指数在52%以上，环比分别回升0.3和0.2个百分点，中部地区业务总量指数达到53.7%，明显高于全国水平，环比回升0.1个百分点。

行业物流总体向好，大部分业务总量指数处于扩张区间，铁路、水路和邮政快递业业务总量指数连续回升。四季度以来，工业产业升级改造需求和居民消费潜力需求稳定释放，通信设备、电气机械、家具家电、农副食品、新能源汽车制造等产供销物流需求增加，同时能源原材料季节性需求明显回升，带动大部分行

业业务总量指数保持扩张态势，其中铁路运输业、航空运输业和邮政快递业业务总量指数在高景气区间，分别达到 55.8%、56.2%和 70.6%，沿海大宗干散货水路运输也出现一定季节性回升，水上运输业业务总量指数环比回升 0.3 个百分点。

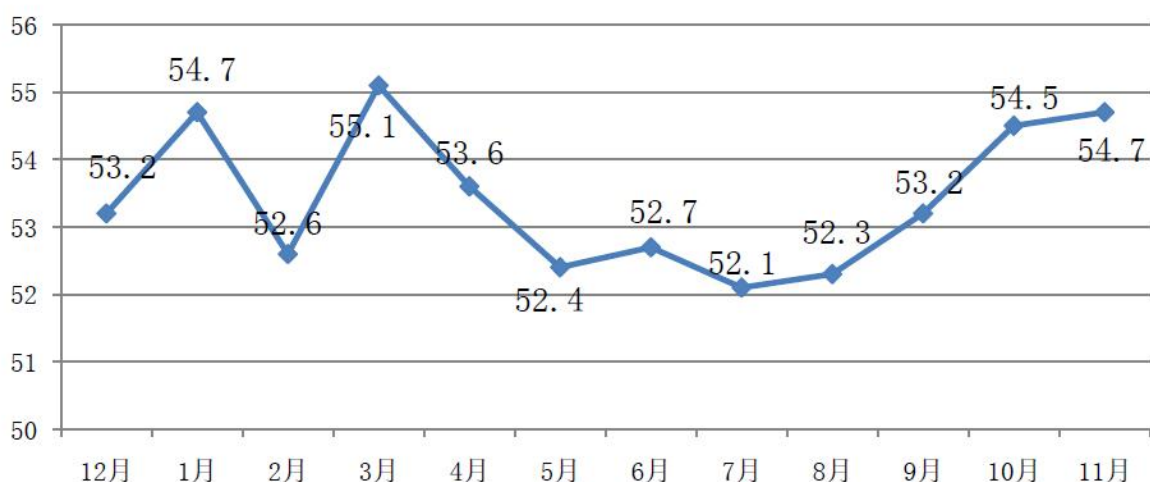
经营成本压力依然存在，但企业微观盈利保持稳定。随着业务量连续回升和物流从业人员规模增长，11 月份企业主营成本指数环比回升 0.4 个百分点，达到今年以来最高水平，分行业来看，道路运输业、水上运输业、航空运输业和邮政快递业主营成本指数较高。面对成本压力，企业采取多种措施开源节流，拓宽经营渠道，加大数字化投入，微观经营效益保持稳定，四季度 10 至 11 月两个月企业主营业务利润指数均值达到 46.9%，分别比二季度和三季度高 0.4 个和 0.3 个百分点。从企业规模来看，小型企业和微型企业主营业务利润指数分别也保持平稳，反映出小微型企业盈利水平和生存条件得到有效改善。

物流投资和市场预期保持景气区间。11 月份，物流业固定资产投资完成额指数保持扩张区间，达到 51%以上，调研中企业反映基础设施投资增速总体平稳，数字化平台化投资需求较大，但设备装备更新投资增长趋缓，主要是技改投资趋于谨慎。从后期市场来看，业务活动预期指数连续 4 个月在 56%以上高景气区间，11 月份铁路运输业、多式联运行业和邮政快递业业务活动预期指数分别达到 57.4%、54.5%和 65%，对提振预期起到基础支撑作用。

2024年11月山东省物流业景气指数

2024年11月份，山东省物流业景气指数为54.7%，较上月上升0.2个百分点。在全省坚持稳中求进工作总基调，全力以赴稳增长、扩内需、惠民生的背景下，制造业保持持续稳定增长势头，物流需求稳步释放

山东省物流业景气指数走势图



分类型来看，综合型物流企业景气指数为54.2%；运输型物流企业景气指数为52.8%；仓储型物流企业景气指数为51.4%。分星级物流企业看，5星级物流企业景气指数为57.6%；4星级物流企业景气指数为55.1%；3星级物流企业景气指数为49.7%；等级物流园区景气指数为52.5%。

业务总量指数上升。11月份，业务总量指数为59.9%，较上月提高0.8个百分点。显示物流业供需两端保持活跃态势，电商节的开启促使物流业务需求呈现季节性持续增长。

库存周转次数指数回升。11月份，库存周转次数指数为51.6%，较上月上升

0.7 个百分点。显示市场消费需求旺盛，供应链上下游衔接通畅，物流仓储业务趋于活跃，消费品流通加快，周转效率提升。

从业人员指数上升。11 月份，从业人员指数为 47.3%，较上月回升 0.4 个百分点。显示受市场活跃程度的影响，市场劳动力需求增加，预计后期随着季节性需求的放缓，指数将会有所回落。

从后期走势看，业务活动预期指数为 58.5%，较上月回落 2.1 个百分点，尽管有一些回落，但仍保持较高水平，反映出物流行业继续保持稳定向好预期。

说明：（LPI(山东省物流业景气指数)是一个综合指数，由 12 个分项指数和一个合成指数构成。物流业景气指数反映物流业经济发展的总体变化情况，以 50%作为经济强弱的分界点，高于 50%时，反映物流业经济扩张；低于 50%，则反映物流业经济收缩。）

11 月份国家铁路完成货物发送量 3.5 亿吨 同比增长 5.5%

今年 11 月份，国家铁路完成货物发送量 3.5 亿吨，同比增长 5.5%；日均装车超 19.4 万车，创历史新高。

一是货物运输能力持续增强。精心组织货物运输，统筹运用线路、机车、车辆等资源，持续提升货运能力。用好大秦、唐包、瓦日、浩吉、兰新铁路等主要货运通道能力，大力开行万吨列车，有力保障了重点企业货物运输需求。各地铁路部门根据市场供需状况，抓好货源衔接和组织工作，积极推进返空捎脚运输，有效提升铁路整体运输效能。11 月份国家铁路日均装车 19.4 万车，同比增长 5.1%，创历史新高，从 10 月 24 日起连续 57 天装车数超 19 万车。

二是重点物资运输保障有力。落实全国能源保供视频会议要求，精心组织迎峰度冬发电取暖用煤保供运输。11 月份国家铁路完成煤炭发送量 1.84

亿吨，同比增长 3.3%，其中完成电煤发送量 1.32 亿吨，同比增长 1.9%，全国 371 家铁路直供电厂存煤可耗天数保持较高水平。精心组织国计民生重点物资运输，积极承接货源，给予运力倾斜，国家铁路粮食、石油、冶炼物资运量同比分别增长 14%、7.7%、9.8%。

三是货运产品供给日益丰富。统筹运用铁路、公路、水运等物流资源，积极融入企业供应链，为客户提供全程物流服务，今年已累计签订物流总包合同 5.4 亿吨。推进铁水联运“一单制”运输，与航运企业联合签发多式联运运单，实现货物全程“一次委托、一单到底、一箱到底、一次结算”。研发投入 40 英尺锂电池专用集装箱，在重庆、四川、贵州首次大规模试运动力锂电池。11 月份国家铁路集装箱货物发送量完成 7711 万吨，同比增长

14.9%。

四是铁路国际联运稳定畅通。加强与境外铁路部门的沟通协调，提升口岸交车作业效率，开好全程时刻表中欧班列，加强全程运行盯控和安全保障，确保跨境货物运输稳定畅通。1至11月份，中欧班列累计开行17918列、发送货物191.9万标箱，同比分别增长11%、10%；中老铁路跨境货物累计发送434万吨，同比增长17.7%，为服务我国外贸发展和高水平对外开放注入了新动能。

五是助力降低全社会物流成本。

建立市场反应更加灵敏高效的运价机制，实施市场化浮动价格的运量占国家铁路总运量的57.8%。加强铁路专用线建设和运营服务管理，优化铁路专用线设计规范，利用95306平台敞开受理专用线接轨申请，改进专用线运营服务，今年以来全国铁路专用线新增货物到发量近2000万吨，打了铁路运输服务“前后一公里”。创新物流金融服务，与建设银行合作推出了“铁路运费贷”“信用证结算”“铁路单证融资”等物流金融服务，目前运费贷已全国推广，累计授信融资总额173亿元。



前 11 个月山东进出口同比增长 3.1%

青岛海关、济南海关 12 月 11 日联合发布消息：今年前 11 个月，山东进出口 3.05 万亿元人民币，比去年同期（下同）增长 3.1%，占同期全国进出口总值的 7.7%，居全国第 6 位，增速较全国整体低 1.8 个百分点。其中，出口 1.87 万亿元，增长 6.9%；进口 1.18 万亿元，下降 2.3%。

11 月份当月，山东省进出口 2890.7 亿元，增长 3%，占同期全国进出口总值的 7.7%。其中，出口 1737.9 亿元，增长 6.2%；进口 1152.8 亿元，下降 1.5%。

一、12 市外贸进出口实现增长，其中 4 市进出口增速超 1 成

前 11 个月，山东 12 个市外贸进出口均实现增长，其中，临沂、滨州、济宁、泰安增幅超 10%，外贸规模第一至第五位的青岛、烟台、潍坊、东营、济南亦实现增长，分别进出口 8306.5 亿、4255.5 亿、3248.1 亿、2362.5 亿、2075.6 亿元，分别增长 3.2%、1.8%、3.1%、4.2%、5.7%。此外，淄博、德州、聊城也有小幅增长。

11 月份当月，16 市中有 9 市进出口增长，数量较上月减少二位，其中，济南、威海涨幅较高，分别增长 37.4%、24.9%，日照、淄博、德州、枣庄涨幅超 10%，青岛、烟台、济宁也都有小幅增长。

二、一般贸易进出口占比超 6 成，保税物流增速较快，加工贸易小幅下降

前 11 个月，山东一般贸易进出口 1.97 万亿元，增长 2.3%，占同期山东进出口总值的（下同）64.6%。同期，保税物流进出口 5209.1 亿元，增长 8.1%，占 17.1%；加工贸易进出口 4701.6 亿元，下降 1.3%，占 15.4%。

11 月份当月，山东一般贸易进出口 1872.6 亿元，增长 4.6%，占 64.8%。同期，保税物流进出口 517.5 亿元，下

降 4.8%，占 17.9%；加工贸易进出口 436.6 亿元，增长 13.9%，占 15.1%。

三、民营企业进出口占比近四分之三，外商投资企业下降，国有企业较快增长

前 11 个月，山东民营企业进出口 2.27 万亿元，增长 3.9%，占 74.6%。同期，外商投资企业进出口 5015.1 亿元，下降 5.1%，占 16.4%；国有企业进出口 2723.1 亿元，增长 13.6%，占 8.9%。

11 月份当月，山东民营企业进出口 2145.5 亿元，增长 1.8%，占 74.2%。同期，外商投资企业进出口 461.1 亿元，增长 0.9%，占 16%；国有企业进出口 282.4 亿元，增长 17.7%，占 9.8%。

四、东盟为最大贸易伙伴且增长较快，对美国、俄罗斯下降，对欧盟、韩国实现增长

前 11 个月，山东对东盟、欧盟、韩国分别进出口 6204.5 亿、2798.7 亿、2669.7 亿元，分别增长 5.6%、3.5%、12.5%，分别占 20.3%、9.2%、8.8%；对美国、俄罗斯分别进出口 2938.5 亿、2106.7 亿元，分别下降 1.6%、10.7%，分别占 9.6%、6.9%。

11 月份当月，山东对东盟、韩国、美国、欧盟和俄罗斯分别进出口 540.7 亿、279.3 亿、273.1 亿、235.1 亿和 209.6 亿元，分别下降 2%、增长 15.6%、增长 0.3%、增长 1.7%、增长 9.3%，分别占 18.7%、9.7%、9.4%、8.1%和 7.3%。

五、机电、劳密、农产品、基本有机化学品、钢材等主要产品出口均实现增长

前 11 个月，山东出口机电产品 8762.9 亿元，增长 8.5%，占同期山东

出口总值的（下同）46.9%，其中汽车零部件、汽车、家用电器分别出口

1313.1 亿、515.6 亿、486.8 亿元，分别增长 3.7%、14%、21%。同期，劳密产品、农产品、基本有机化学品、钢材分别出口 3464.8 亿、1484.1 亿、665.5 亿、492.8 亿元，分别增长 3.7%、11.1%、7%、5.1%，分别占 18.5%、7.9%、3.6%、2.6%。

11 月份当月，山东出口机电产品 804.4 亿元，增长 7.9%，占 46.3%，其

六、原油进口量减价扬，金属矿砂进口量价齐升

前 11 个月，山东进口原油 8190.8 万吨，减少 5.5%；均价每吨 4061.9 元，上涨 4.6%；价值 3327 亿元，下降 1.1%，占同期山东进口总值的（下同）28.2%。同期，金属矿砂进口 2.03 亿吨，增加 7.6%；均价每吨上涨 3.4%；价值 1974.7 亿元，增长 11.3%，占 16.7%，其中铁矿砂、铜矿砂、铝矿砂进口量分别增加 8.8%、17%、4.4%，进口均价分别下跌 5%、上涨 11.9%、11.5%。此外，机电产品、农产品分别进口 2098.1 亿、1381.5 亿元，分别下降 7.6%、9%，分别占 17.8%、11.7%。

中汽车零配件、集成电路、家用电器分别出口 120.4 亿、43.4 亿、39 亿元，分别增长 3.2%、26%、1.5%。同期，农产品、基本有机化学品、钢材分别出口 161 亿、59.9 亿、52.5 亿元，分别增长 12.5%、6.6%、59.8%，分别占 9.3%、3.4%、3%。此外，出口劳密产品 310.6 亿元，下降 0.7%，占 17.9%。

11 月份当月，山东进口原油 911.9 万吨，增加 30.5%；价值 342.4 亿元，增长 18.3%，占 29.7%；均价每吨 3754.7 元，下跌 9.3%。同期，金属矿砂进口 2197.2 万吨，增加 17.4%；价值 207.2 亿元，增长 8%，占 18%，其中铁矿砂、铜矿砂、铝矿砂进口量分别增加 43.5%、减少 4%、减少 11.3%。此外，机电产品进口 239.3 亿元，增长 4.3%，占 20.8%；农产品进口 114.2 亿元，下降 22.3%，占 9.9%。

2024年11月交通运输经济运行情况

11月，交通运输经济运行总体延续向好态势，货运量、港口货物吞吐量等主要指标同比增速继续回升，跨区域人员流动量保持增长。

一、营业性货运量

11月，完成营业性货运量50.9亿吨，同比增长4.2%，增速较上月回升0.3个百分点。其中，完成公路货运量37.4亿吨，同比增长3.7%；完成水路货运量8.9亿吨，同比增长5.2%。

1—11月，完成营业性货运量517.3亿吨，同比增长3.4%。其中，完成公路货运量381.1亿吨，同比增长3.3%；完成水路货运量89.0亿吨，同比增长4.6%。

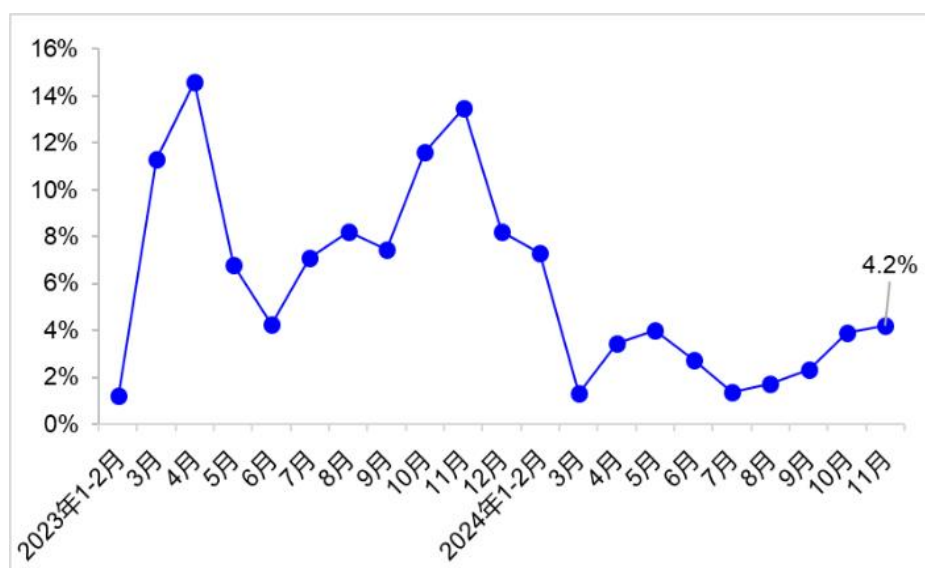


图1 营业性货运量月度同比增速变化

二、港口货物吞吐量

11月，完成港口货物吞吐量15.3亿吨，同比增长3.7%，增速较上月回升0.7个百分点，其中内、外贸吞吐量同比分别增长2.6%和6.5%。完成集装箱吞吐量2797万标箱，同比增长4.3%。

1—11月，完成港口货物吞吐量160.4亿吨，同比增长3.4%，其中内、外贸

吞吐量同比分别增长 1.8%和 7.3%。完成集装箱吞吐量 3.0 亿标箱，同比增长 7.3%。

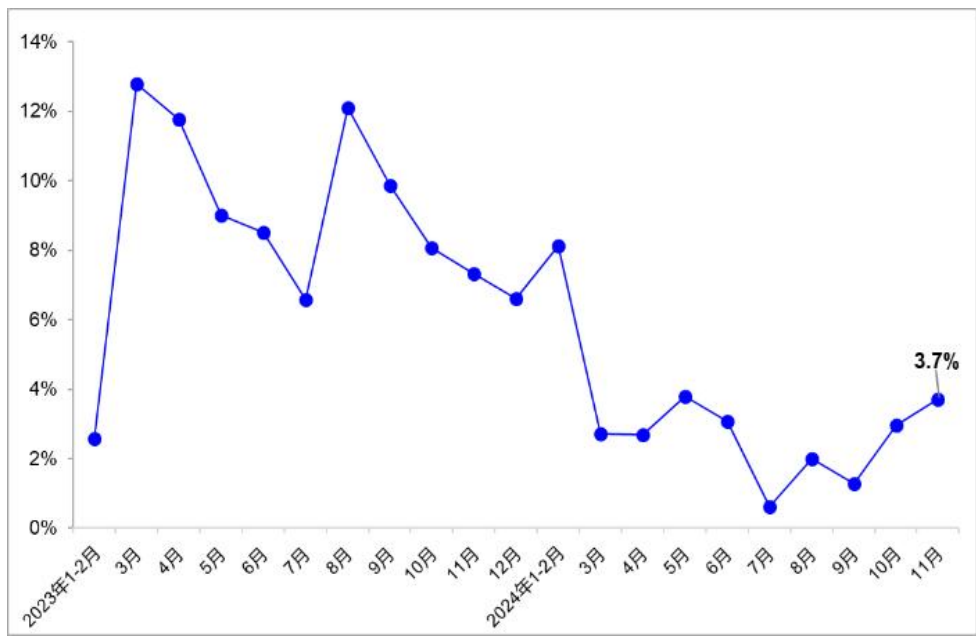


图 2 港口货物吞吐量月度同比增速变化

三、人员流动量

11 月，完成跨区域人员流动量 47.9 亿人次，同比增长 4.2%。其中，完成公路人员流动量 44.2 亿人次，同比增长 3.8%；完成水路客运量 0.2 亿人次，同比下降 1.6%。

1—11 月，完成跨区域人员流动量 597.2 亿人次，同比增长 5.4%。其中，完成公路人员流动量 547.9 亿人次，同比增长 4.8%；完成水路客运量 2.5 亿人次，同比增长 0.6%。

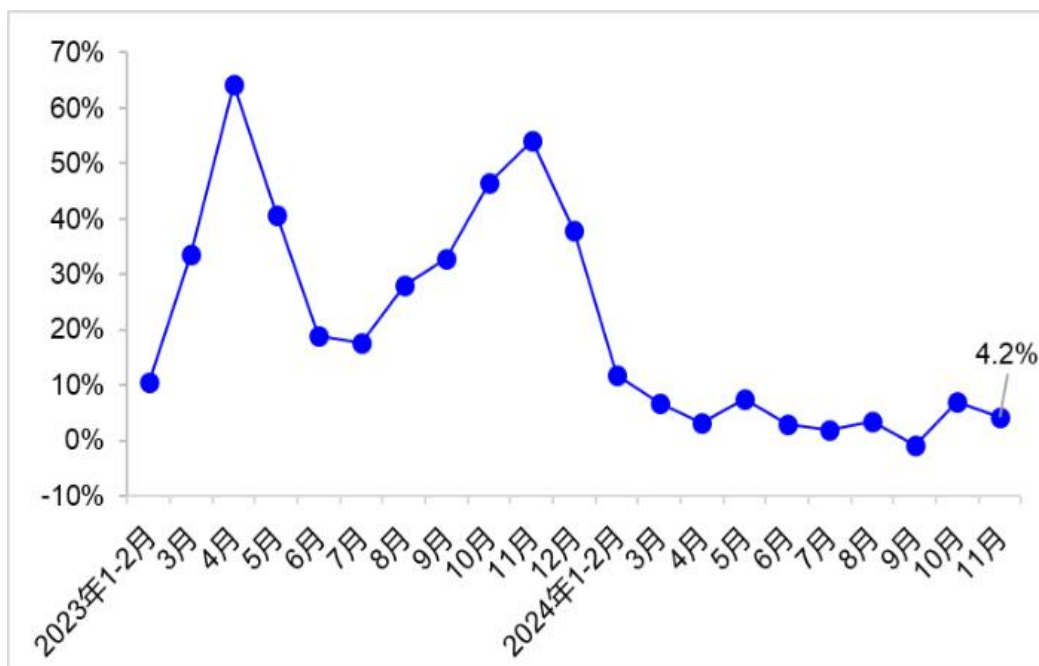


图3 跨区域人员流动量月度同比增速变化

城市客运方面，11月完成城市客运量89.9亿人次，同比增长1.7%，其中公共汽电车、出租汽车、城市轨道交通和城市客运轮渡分别完成客运量32.9亿人次、29.8亿人次、27.1亿人次和595万人次，同比分别下降3.5%、增长4.7%、增长5.2%和下降5.6%。

1—11月，完成城市客运量974.9亿人次，同比增长6.1%，其中公共汽电车、出租汽车、城市轨道交通和城市客运轮渡分别完成客运量352.6亿人次、327.7亿人次、294.0亿人次和7155万人次，同比分别增长2.0%、增长7.4%、增长10.0%和下降7.1%。

四、交通固定资产投资

1—11月，完成交通固定资产投资33975亿元，其中公路、水运分别完成投资23627亿元和1980亿元。

（以上综合统计数据源自交通运输部综合规划司）

2024年11-12月山东物流与交通运输行业企业的行政处罚名单（部分）

1.南京淖毛智晟物流有限公司梁山分公司

行政处罚原因：南京淖毛智晟物流有限公司梁山分公司道路运输车辆逾期未参加年度审验案。车辆《道路运输证》审验及技术登记记录为2024年04月，发现该车辆逾期未参加年度审验，最后计算超期六个月以上。

2.金乡县弘远运输有限公司

行政处罚原因：金多县弘远运输有限公司车辆违法超限运输(总质量超限)案。超限检测技术监控设施不停车动态称重仪检测数据显示，该车为2轴，车货总质量为19.880吨，超限1.880吨，超限率为10.44%

3.青州百宏物流有限公司

行政处罚原因：青州百宏物流有限公司取得道路货物运输经营许可的道路货物运输经营者使用无道路运输

证的车辆参加普通货物运输。

4.菏泽鹏通物流有限公司

行政处罚原因：菏泽鹏通物流有限公司属于道路运输经营者使用卫星定位装置不能保持在线的运输车辆从事经营活动切据不改正或者改正后再次发生同类违反规定情形的违法行为。

5.聊城途悦物流有限公司

行政处罚原因：聊城途悦物流有限公司车辆违法超限运输(总质量超限)案。依据《超限运输车辆行驶公路管理规定》第三条，6轴车不超过49.000吨，该车超出国家规定的车货总质量6.600吨，超限率为13.47%。

6 临沂祥泰物流运输有限公司

行政处罚原因：临沂祥泰物流运输有限公司道路货物运输经营者擅自改装已取得车辆营运证的货运车辆,涉嫌违反了《中华人民共和国道路运输

条例》第三十条规定。

7.滴滴出行科技有限公司济南分公司

行政处罚原因：滴滴出行科技有限公司济南分公司客运出租汽车经营者使用无网约车运输证的车辆从事运营,涉嫌违反了《济南市客运出租汽车管理条例》第二十二条第（一）项规定。

8.微山祥颢运输有限公司

行政处罚原因：微山祥颢运输有限公司道路货物运输经营者擅自改装已取得车辆营运证的货运车辆,涉嫌违

反了《中华人民共和国道路运输条例》第三十条规定。

9.山东全朔物流有限公司

行政处罚原因：山东全朔物流有限公司道路货物运输经营者擅自改装已取得车辆营运证的货运车辆,涉嫌违反了《中华人民共和国道路运输条例》第三十条规定。

10.济南长远运输有限公司

行政处罚原因：济南长远运输有限公司建筑垃圾运输过程中,未按照规定采取密闭措施,根据《山东省大气污染防治条例》第七十六条第（一）项。



解读《交通强国山东示范区建设方案 (2025-2035 年)》 交通强国山东示范区建设再提速

交通是兴国之要、强国之基，也是强省建设的重要支撑。12月19日，山东省人民政府政策例行吹风会在山东新能船业有限公司举行，介绍交通强国山东示范区建设有关情况，解读《交通强国山东示范区建设方案(2025-2035年)》。山东省交通运输厅党组书记于永生介绍有关情况。

于永生介绍，《交通强国山东示范区建设方案(2025-2035年)》(以下简称《建设方案》)已于12月9日正式印发实施。《建设方案》对未来十年交通强国山东示范区建设进行了科学谋划和顶层设计，进一步优化政策供给和要素保障，将有力推动山东交通运输高质量发展。

推动交通强国山东示范区建设再提速,《建设方案》出台

2022年,山东成为全国首个部省共建交通强国省域示范区。两年多来,示范区建设进展顺利、取得有力成效,相继建成投用济郑高铁、潍烟高铁、济潍高速、青岛港自动化码头三期等一批标志性重大工程,高速铁路里程、高速公路里程、沿海港口吞吐量、综合交通运量等多项重要指标位

居全国前列,为现代化强省建设提供了坚强支撑和保障。为进一步推动交通强国山东示范区建设再提速、再提效,省交通运输厅起草制定《交通强国山东示范区建设方案(2025-2035年)》,经省委常委会会议、省政府常务会议审议通过,正式印发实施。

打造交通强国山东示范区,率先实现交通运输现代化

《建设方案》明确将锚定打造交通强国山东示范区、率先实现交通运输现代化的总目标,以互联互通、创新驱动、转型升级为主攻方向,加快构建现代化综合交通运输体系,为加快建设交通强国作好示范。

到2035年,率先建成交通强国示范区,基本形成现代化基础设施体系和物流体系,主要发展指标达到国内领先、世界一流。全省高速(城际)铁路里程达到6500公里,高速公路里程达到15000公里(含研究线位约3000公

里),运输机场数量达到16个、通用机场达到100个,在全国率先实现乡镇及以上行政中心30分钟上高速,县级行政中心45分钟上高铁、60分钟到机场,设区市行政中心30分钟上高铁、50分钟到机场,沿海港口万吨级及以上泊位达到400个,内河高等级航道通航里程达到700公里,有力支撑三大经济圈内1小时通达、省内各地市间2小时通达、全国主要城市3小时通达的“123”客运通达网和省内1天送达、国内2天送达、国际主要城市3

天送达的“123”物流网,实现“人享其行、物畅其流”。

率先建成“三个样板”,实施十大示范引领性工程

《建设方案》提出将率先建成“三个样板”和实施十大示范引领性工程。

率先建成“三个样板”:

一是围绕率先建成一体高效、链接全球的交通运输互联互通样板,部署建设综合立体交通网、打造综合交通枢纽、推动客货运输服务提质增效、构建国际物流大通道等4项重点任务,着力畅通通道、织密网络、建强枢纽、优化升级,进一步提升山东在全国乃至全球交通运输格局中的位势。

二是围绕率先建成创新赋能、多元融合的交通运输新质生产力发展样板,部署研发新技术、推进数智化、探索新规制、培育新业态、壮大低空经济等5项重点任务,积极培育和发展交通运输新质生产力,以创新引领交通运输高质量发展。

三是围绕率先建成绿色人文、安全韧性的交通运输转型升级样板,部

署构建绿色低碳交通运输体系、推进交通运输文化发展、提升交通运输安全保障能力等3项重点任务,助力建设绿色低碳高质量发展先行区,打造全国交通运输转型发展新高地。

实施十大示范引领性工程:

一是世界级海洋港口群建设工程,重点将建设世界级专业化港口基础设施,提升全球航运资源配置能力,推动港产城融合发展,打造一流对外开放新高地。

二是内河航运高质量发展工程,重点将建设智慧绿色内河航运基础设施,打造河海(江)联运样板,统筹推进内河港产融合发展。

三是“东西南北中、一环游山东”旅游风景道建设工程,重点将贯通五大旅游交通廊道,完善旅游风景道沿线旅游驿站体系,提升旅游交通服务品质。

四是高速铁路建设管理模式示范工程，重点将完善高铁建设山东模式，探索创新铁路综合开发模式，打造地方铁路质量监督示范样板。

五是济青航空双枢纽建设工程，重点将提高航空枢纽保障能力，提升航线网络覆盖联通水平，打造区域性航空物流集散中心，大力发展临空经济。

六是“四好农村路”乡村振兴齐鲁样板建设工程，重点将建设高标准农村交通基础设施，完善农村公路建管养机制，充分发挥农村公路兴村富民作用。

七是多式联运山东品牌建设工程，

重点将加快完善国内多式联运网络，创新跨境多式联运网络，推广应用多式联运“一单制”。

八是智慧公路山东样板建设工程，重点将建设智慧公路山东品牌，打造公路智慧管养新模式，强化智慧公路技术研发应用。

九是智慧港口山东样板建设工程，重点将推动港口设施设备智慧化，建设智慧生产管控平台，强化智慧港口关键技术研发。

十是交通与新能源融合发展工程，重点将完善新能源补给设施布局，推进“低碳、零碳”示范项目建设，强化交能融合技术装备研发。

全国首个跨省域物流降本增效方案出炉

近日，长三角区域合作办公室、上海市发展改革委、江苏省发展改革委、浙江省发展改革委、安徽省发展改革委联合印发《长三角区域物流提质增效降本行动方案》。这是全国第一个跨省域的物流降本增效方案。

《行动方案》共提出了7大行动37项举措，具体包括：区域物流基础设施互联互通行动，推动打通、织密、建强区域物流基础设施网络；区域物流运输方式多式协同行动，推动运输结构优化调整；区域物流科技创新联合攻关行动，推动发展物流新质生产力；产业链供应链融合发展行动，推动降低物流全链条成本；区域物流规则标准贯通行动，推动设施衔接、信息共享、标准协同；国际物流网络畅达提升行动，推动提升国际物流竞争力和供应链韧性；区域物流高质量发展协同保障行动，旨在推动降低企业

要素成本。

“物流是国民经济的‘经脉’，降低全社会物流成本是提高经济运行效率的重要举措。”据长三角区域合作办公室常务副主任、上海市发展改革委副主任张忠伟介绍，物流具有外部性，空间尺度越大，成本降低的效果越明显。经综合测算，长三角的物流成本相比全国是低的，但对标国际先行地区仍然比较高，降低物流成本、提高运行效率仍有较大空间。



《行动方案》主要有以下三个方面特点：

一是合力破解共性问题。比如，

为了打通基础设施网络堵点卡点、提升多式联运衔接效率,《行动方案》提出实施长三角铁路货运、内河水运联通工程。目前,沪通铁路二期、北仑支线复线、宁芜铁路扩能改造、宿连航道整治等项目加快推进,江苏“两纵三横”干线航道基本实现联网贯通,浙北集装箱主通道年底前可实现内河三层集装箱船舶通行,江苏宿迁、安徽芜湖开通了上海直达航线。

二是优先推动共识事项。比如,发展多式联运是推动运输结构优化调整、降低综合运输成本的有效途径。为了协同破除多式联运“中梗阻”。《行动方案》提出,合力开展“一单制”“一箱制”试点,打造海铁联运精品线路。目前,宁波舟山港探索创新多式联运“一单制”,率先在“渝甬通道”运营平台中推动中远海、马士基等船公司签发

海铁联运全程运输提单,为内陆企业减少了大量异地订舱及用箱成本;江苏淮安—上海港率先试点“以箱促链”,海运集装箱可在铁路站点“放箱直提”,“不换箱、不开箱、一箱到底”,货运时间降低了近一半;安徽开通首列合肥—上海光伏逆变器铁海联运班列,国内运输环节成本下降45%。

三是协同开展改革创新。比如,为提升口岸服务效率、提升国际物流竞争力,《行动方案》提出推广东南亚卡航、联动接卸等模式,降低内陆枢纽集货和通关成本。目前,三省一市海关创新物流监管协作,深化推动“联动接卸”模式,长三角三省11个港口与上海洋山港“视同一港”,实现进出口货物“一次申报、一次查验、一次放行”,每个进口和出口集装箱可分别降低物流成本200元和400元。

从 0 到 9021 公里，山东高速何以致远？

12月21日，由山东高速集团投资建设的临沂至滕州公路项目（以下简称“临滕项目”）费县南互通至滕州北枢纽互通段建成通车，山东高速公路通车里程达到8678公里。而作为山东交通基础设施建设主力军，山东高速集团的高速公路运营管理里程却突破了9000公里，居全国同行业首位。“增量”从何而来？

2001年，389公里的京福（京台）高速山东段、141公里的潍莱高速是山东高速集团成立时的“家底”。从这“一条半路”起步，23年过去，里程达到9021公里，其中不乏胶州湾跨海大桥、济南东南二环隧道群等大国工程和济潍智慧零碳高速等行业前沿样本。

山海之间，一条条高速公路蜿蜒向前。仅“十三五”期间，山东高速累计投资新建、改扩建高速公路里程就达1995公里，助力山东实现“县县通高

速”。“十四五”期间，投资建设高速公路2800公里，推动山东省高速公路在建及通车里程突破1万公里，以交通基础设施“硬联通”激活区域经济发展“大循环”。

在推动省内高速公路加密、扩容的同时，山东高速集团还把路修到了全国多个省份。2005年，成功中标四川省乐山至宜宾高速公路项目，开启跨地域运营的步伐。此后，先后运营河南、四川、云南等省份多条高速公路。同时，实施“走出去”战略，运营孟加拉国首条高架快速路，运营模式走出国门。

如今，山东高速集团运营管理的高速公路覆盖山东、河南、湖北、湖南、四川、云南等省份以及境外孟加拉国。其中，省内占比约80%，省外及国外占比约20%。

从0到9000，也是从“走得了”到

“走得好”的过程。

12月20日，八车道济菏高速建成通车，山东高速公路六车道及以上占比达到39%。近年来，山东高速集团积极实施“四改六”“四改八”，推动高速公路扩容，全面提高养护质量，提升通行效率。同时，推进收费站提升改造，收费站整体通行效率较以往提升约30%；利用减光棚洞、镂空混凝土明洞、智慧调光系统等，在全国率先实现部分隧道不降速安全通行。

走得安全才能走得好。为保障公众安全出行，山东高速集团研发路网智慧大脑，实时感知、监测高速公路运行状况，并对异常状况进行智能分析、科学决策，有效缩短异常事件应急响应时间，提升处置效率；建成国内领先的智慧监测和运维大数据平台，实现对特大桥梁、边坡、隧道等的实时监测；布设自动喷淋式融冰除雪系统、无机热管等，智能融冰除雪，改善重点路段冰雪环境下行车条件。沿着不断延伸的高速公路，一张张精细化的管理网、信息网纵横交织。

12月21日，伴随临滕项目建成的还有全国首个“开放式”智慧零碳收费站——滕州东收费站。记者在现场看到，滕州东收费站充分利用收费天棚、车棚和房顶等空间资源，打造省内首批集光伏发电、储能、充电、智慧管控于一体的新能源补给站，自发自用、余电上网。

刚刚通车的济菏高速是全国首条改扩建零碳高速。驾车上路可以看到，公路两旁，一排排光伏板覆盖在边坡上，将太阳能源源不断地转化为电能；服务区内的屋顶、车棚遍布光伏板，将绿能注入充电桩，服务往来新能源车辆。济菏高速合理利用路侧边坡、匝道圈、服务区、收费站等周边空地、建筑屋顶，构建全场景、多形式的光伏建设模式，全线光伏装机容量达30兆瓦。

除了可再生能源利用系统，济菏高速还搭建起零碳综合管控、节能降碳等系统，全方位、多层次、多路径推动碳减排，实现整条高速公路可持续零碳运营。

从“少量点状”到“应建尽建”，短短几年，“智慧绿色”的建管养理念经过不断探索尝试，逐渐成熟，大面积扩散开来，成为高质量发展的抓手。

截至目前，山东高速集团路域光伏装机容量超过 65 万千瓦，居全国交通行业首位，年均可发电约 7.2 亿度，年减排二氧化碳约 64 万吨，搭建了全国首个高速公路“零碳运营”的技术框架和评价体系，率先发布《高速公路边坡光伏发电工程技术规范》《高速公路零碳服务区评价技术规范》等文件，为高速公路零碳、低碳发展提供了“山东经验”。

不久前，交通强国山东示范区建

设推进会在济南举行，《交通强国山东示范区建设方案（2025-2035 年）》也随之印发，描绘了未来十年山东交通的发展图景，并制定了具体“施工图”，其中包括，2035 年山东高速公路通车里程超过 15000 公里，在全国率先实现乡镇及以上行政中心 30 分钟上高速。同时，实施智慧公路山东样板建设工程，建设智慧公路山东品牌，打造公路智慧管养新模式，实施交通与新能源融合发展工程，推进“低碳、零碳”示范项目建设。历时两年多建设，山东示范区取得了一项项走在全国前列的标志性成果，有力支撑着山东在全国发展大局中挑大梁的使命担当。



提升“吞吐力”，青岛推进“铁路进港”

作为关键基础设施，铁路是港口集疏运体系和运输结构调整中的关键一环。

12月6日召开的全省铁路规划建设推进会议提出，深入实施货运铁路联网、补网、强链三年行动，畅通铁路通道，加快推进董家口至五莲铁路、胶新铁路扩能改造等项目，推动铁路专用线进港区、进园区、进厂矿。

目前，青岛正大力推进“公转铁”“公转水”，持续推动交通结构绿色低碳转型，不断提高港口集疏运能力，加快建设世界一流海洋港口。

前湾港火车装车能力年增400万吨以上

12月10日，山东港口青岛港前港公司18股铁路延长线机械轰鸣、鞭炮齐响，4台装载机将铝矾土装入火车车厢，标志着前港公司18股铁路延长线正式开通。该工程是在原18股铁路线路的基础上，向东延长火车线路525米，对整条作业线进行了功能升级。

一条525米的铁路延长线有何“说头”，能给港口发展带来什么？

这要从青岛港前湾港区业务量的快速发展说起。前湾港区铁路总长度48.78公里，在港口集疏运体系中承担着重要角色。今年以来，进出口贸易

形势向好，前港公司货物吞吐量稳步提升。截至11月，2024年度敞顶箱火车装车完成29.8万车，同比增长11%，提前34天超越去年敞顶箱火车装车全年总量。

此前，青岛港成功打开山西铝矾土新市场，今年上半年铁路发运净增116万吨。“随着铝矾土等特殊货种的增加，现有火车作业线无法满足火车发运需求，制约了公司疏运和保供能力。”青岛港前港公司相关负责人说，在中国铁路济南局集团的大力支持下，前港公司聚焦提升火车疏运能力，历

时一个多月，完成了此次铁路延长线工程。

至此，前港公司流动机械装火车区域可达 825 米，实现特殊货种“17 股+18 股”双线同步装车作业。年度火车

装车能力增加 400 万吨以上，进一步破解湿黏、大块困难货种火车装车难题，同时极大降低了搬倒作业成本，为港区火车疏运增添了新的发展动力。

打造客货分流的立体化港城综合交通体系

青岛港拥有广阔的经济腹地、良好的基础设施、较为完备的航线网络和领先全球的集装箱码头自动化技术，成为全国综合运输体系的重要枢纽。全球领先的港口货物吞吐能力，需要通达的港口集疏运体系，这样才能确保货物“进得来、出得去”。

目前，前湾港区的集装箱公路疏港压力较大，港区南岸无铁路疏港通道。董家口港区尽管已有董家口疏港铁路、青盐铁路等对外疏港通道，但青盐铁路在功能上属于客货混用线路，兼顾了旅客沿海南下和董家口港区铁路疏港运力，客货混行一定程度上制约了港区货物疏港能力发挥。总体上看，董家口港区疏港铁路、管线配套

仍然滞后于码头建设，公路集疏运占比仍较高。

基于此，《青岛港总体规划（2035 年）》强化了港口后方公路、铁路、管道等集疏运通道规划配置。围绕环胶州湾港区运输结构调整，有序推进前湾港区北岸公路、铁路改造，力争打造客货分流的立体化港城综合交通体系。

去年年底，潍宿高铁至青岛连接线项目开工。这个项目在打通青岛南下长三角地区快速通道的同时，还为董家口港区集疏运体系打开了新的空间。“潍宿高铁至青岛连接线项目的实施，将有效解决青盐铁路青岛西至洋河口段客货混行和远期货运能力不足

等问题，进一步释放青盐铁路的货运通道保障能力，更好满足董家口港集疏运需求，提升港区综合服务能力。”市交通运输局铁路机场处处长王超告诉记者。

在做优存量项目基础上，青岛还在积极谋划实施一批增量项目，加快推进董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程、青岛港董家口港区中线铁路工程、青岛港前湾港区北岸铁路

扩能改造工程等项目前期工作。

其中，董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程建设用地预审获自然资源部批复，计划 2025 年开工建设，力争 2027 年建成通车。项目正线途经青岛（青岛境内约 18 公里）。该项目的实施将全面打通董家口港区的后方铁路通道，实现与国家主要货运铁路干线通道的快速连通。

低空经济发展迎最新定调 哪些新改革新举措值得期待?

12月23日,中共中央办公厅、国务院办公厅发布关于加快建设统一开放的交通运输市场的意见(以下简称“意见”)。其中提及,持续推进空管体制改革,深化低空空域管理改革,发展通用航空和低空经济。在优化土地和空域资源配置方面,意见提出,扩大空域资源供给,实施空域资源分类精细化管理。积极稳妥推进航线、时刻等资源的差异化、精准化、协同化管理,科学合理增加临时航线的划设和使用。

继2024年全国两会把“低空经济”写入政府工作报告,将其定义为“新的增长引擎”之后,低空经济迎来蓬勃发展,此后中央已多次提到发展通航和低空经济。多位业内人士指出,这无疑是再次明确了政府发展低空经济的决心,将会为低空经济及相关行

业的发展带来新一波利好。

为抢抓低空经济发展机遇,当前,全国20多个省市密集出台相关政策加入“低空竞赛”,针对低空基础设施、低空产业链发展、核心技术攻克以及企业培育等方面陆续推出各类扶持政策,全力打造低空经济发展高地。此外,今年以来,多地还密集推出低空产业基金、组建合资公司等,通过真金白银举措为低空项目、产业赋能。

23日晚间,中国低空经济联盟执行理事长罗军向澎湃新闻记者表示,此次意见的发布,说明国家层面对于低空经济的顶层设计即将成型,低空经济将在2025年开始全面提速,从科学普及到全面推广进入到实质性推进阶段,2025年将是低空经济全面起步之年。

空域改革继续推进，低空投资有望更多元化

低空空域是发展低空经济和通航产业的基础，空域改革是当前低空经济“乘势而飞”的核心关键，提高空域资源利用率的重要性不言而喻。据澎湃新闻记者梳理，今年下半年以来多地宣布将推进低空空域管理改革，近期包括内蒙古、海南省、广东省、福州市等已陆续发布。

深圳市航空业协会常务副会长兼秘书长谭超尘告诉澎湃新闻记者，低空经济产业是鼓励耐心资本，社会各类多元化资本共同融合发展的立体交通产业。同时，低空不能脱离地面、海洋等传统交通方式自成一体，而是空、天、地、海多式联运与融合的开放式交通运输市场。此次意见，将低空经济产业融入国家综合立体交通的大局里，将低空经济产业以更落地的方式进一步推进，相对更加成熟的通用航空运营体系为低空经济产业的下游运营场景的落地打好样，也为国家综合立体交通的载货与载人级场景落

地指明了方向。

对于意见提及的“科学合理增加临时航线的划设和使用”，中国航空学会航空科普专家、河南航空业协会专家委员会秘书长乔善勋认为，主要是为了从根本上解决日益严峻的空域资源紧张问题，并满足不断增长的航空运输需求，亟需扩大空域供给，以此突破制约民航发展的重要瓶颈。

罗军也向澎湃新闻进一步指出，空域管理和航线开放是低空经济最为重要的一环。随着空域改革的深入推进，未来将重点关注低空交通指挥平台、若干地面服务平台、低空交通管理规则，低空监督保障措施等的建立，“空域管理改革的推进不会一蹴而就，还需要逐步调整到位，并在实践中不断摸索和总结。”

此次意见还提及，完善公路养护管理、水运建设养护、通用航空建设发展的各级财政投入机制。鼓励各类金融机构、社会资本依法依规参与交

通基础设施建设融资。支持符合条件的交通项目发行基础设施领域不动产投资信托基金(REITs),研究长期融资工具支持交通运输发展。

对此,罗军指出,目前我国已建成有 449 座通用航空机场,整体处于亏损状态。未来随着我国低空经济的不断发展和航空运输市场的不断扩大,通用航空机场的数量和规模还将继续增加。但此前由于资金不到位等多种

原因,还有一些通航机场未完成建设。因此,未来提升通航网络的通达性,就势必需要对通航建设发展的财政资金等投入机制进一步完善。从另外一个角度可以发现,国家将在通用航空,低空经济等领域进一步向民营企业开放,一方面促进投资多元化,此外,还将鼓励民营企业参与通用航空和低空经济等重点产业的发展。

铁路、民航等价格体系将进一步统一完善

在完善交通领域价格机制方面,意见提及,完善铁路、公路、港口、民航等领域价格形成机制,建立健全统一、公开、透明的价格体系。

谈及当前航司价格体系的痛点,乔善勋指出,机票价格长期存在波动大、不稳定的问题。具体而言,机票价格受供求、燃油价格、节假日等多重因素影响,波动频繁,尤其在节假日等高峰期,价格常大幅上涨,增加了消费者出行成本。同时,信息不透

明导致消费者难以有效比较不同渠道的价格,容易因信息不对称而吃亏。此外,除票价本身外,各种附加费用(如机场建设费、燃油附加费)也常使实际支出超出预期,部分航空公司还存在捆绑销售等问题,损害消费者权益。定价机制方面,部分航线受政府指导价限制,航空公司难以灵活调整价格以适应市场变化。国际航线则受汇率、国际油价、国际竞争等更复杂因素影响,监管难度较高,易出现价格垄断

或不正当竞争。

“意见的出台为民航价格体系改革和发展指明了方向，通过构建统一透明的价格体系、完善价格形成机制、加强价格监测分析，有效解决当前民航价格体系的痛点，更好满足消费者出行需求，促进民航业健康发展。”

乔善勋向澎湃新闻新闻记者指出，意见将着力打破现有民航价格体系中信息不对称、规则不清晰等问题，规范航空公司定价调价行为，提高价格透明度，便利消费者比较选择。这将推动价格形成机制的市场化和透明化，破除地方保护和行业壁垒，最终建立健全统一、公开、透明的价格体系，对民航价格体系发展产生深远影响。为完善价格形成机制，意见将着重发挥市场在价格形成中的决定性作用，减少行政干预，例如扩大市场调节价范围，允许航空公司更大程度自主定价；规范政府指导价管理，科学制定定价规则并加强监管，防止价格虚高和不正当竞争；以及引入竞争机制，鼓励更多市场主体参与，通过市场竞争促进

价格合理化。

近年来，国铁集团加快推进铁路现代物流体系建设，灵活实施市场化运价，加强跨区域营销协调。今年6月15日，京广高铁武广段，沪昆高铁沪杭段、杭长段，杭深铁路杭甬段等4条高铁运行的时速300公里及以上动车组列车实行灵活折扣、有升有降的市场化票价机制。

相关铁路运输企业负责人当时指出，此前已实行市场化票价机制的京沪高铁、厦深高铁、成渝高铁、南广高铁、京广高铁京武段等多条高铁市场运营良好，客流更加均衡，综合运输效能持续提升，旅客出行体验不断改善。今年6月对京广高铁武广段等4条高铁列车实行市场化票价机制，符合市场规律，具有良好预期。

北京交通大学经济管理学院教授赵坚此前接受媒体采访时提到，高铁是商业性项目，是由国铁集团和地方政府贷款建设。部分高铁有升有降实行更灵活的定价，可以一定程度改善铁路收入。北京交通大学交通运输学

院教授聂磊此前曾指出，建立以市场为导向的票价机制，有利于提升铁路运输企业市场化经营水平、改善经营效益，通过运用灵活的价格工具，增强高铁客运产品市场竞争力。

赵坚还指出，当前国铁集团是市场主体，和地方铁路局的关系实行的

是统一调度指挥、统一清算，铁路局不能从市场直接获得收入，但铁路局又是运营客运货运的主体，没有提高效率、提高服务质量的动力，所以要通过竞争来解决，通过深化改革，至少在铁路领域内形成一种比较竞争，才能有利于提高服务质量。



扩展：低空经济生态构成

图1：低空经济生态构成：低空制造产业、低空飞行产业、低空保障产业和综合服务产业四个部分



资料来源：国家低空经济融合创新中心、前瞻产业研究院，央视网，民生证券研究院

进一步规范农村客货邮运营行为——乘客安心 货物安全

近年来，农村客运量逐年减少，快递进村需求却不断增加。为解决这一矛盾，不少地方积极探索客货邮融合发展模式，统筹利用农村客运、货运物流和邮政快递等资源，促进优势互补，实现多方共赢。超 1500 个县级行政区开通客货邮融合线路 1.27 万余条，2024 年上半年，通过农村客货邮业务运送的邮件快件数量超 9 亿件。

去年底，9 部门联合发布《关于加快推进农村客货邮融合发展的指导意

见》，明确农村客货邮融合发展的“时间表”。今年 8 月，交通运输部又印发《农村客货邮运营服务指南（试行）》（以下简称《指南》），指导各地进一步规范运营行为，提升服务质量，推动客货邮融合更可持续。

政策实施效果如何？作为更好满足农村群众出行、货运物流、寄递服务需求的民生服务，客货“同乘”，如何互不影响？站点和客车怎样高效联动？近日，记者采访了相关专家。

不得在物品存放区和行李舱载运旅客

“布局合理的站点、集约运营的线网和安全可靠的运力是农村客货邮融合发展的保障，也是客货邮运营服务有效开展的依托。”交通运输部公路科学研究院院长孙永红说，《指南》围绕站点、线路和车辆，明确相关配置和运营要求，更好完善相关保障体系。

既要保障旅客便捷乘车，又要促进货运高效流转，农村客货邮运营线路怎么选？

《指南》鼓励在邮政快递服务需求相对较小且多为小件、散件的地区，通过农村客运车辆代运邮件快件；在需求相对较大或多为大件的地区，发展货运班车模式。

“按需制定营运线路，才能实现资源集约节约利用。”湖南省交通运输厅副厅长周自荣介绍，湖南在偏远或快递物流需求较小的地区采用“顺风车模式”，城乡客运车辆“顺路”代送邮件快件，利用客运线路中途停靠站交接；在需求旺盛或多为大件的地区采用“专车模式”，货车定线、定点开展配送。

湖南共开通客货邮融合线路 630 条，其中“顺风车”线路 362 条，“专车”线路 268 条，有力支撑农村物流集约高效运营。据统计，推动农村客货邮融合发展后，农村快递物流上行件数量上升约 30%，下行成本降低约 20%。

客货同乘一辆车，如何既确保货物安全，又让乘客安心？

在初步探索客货邮模式时，个别公交企业因设备投入压力大，对公交车采取了拆除座椅、装载货物的方法，进行“客货混装”。这不符合客车营运标准，还影响乘客体验。对此，《指南》专门聚焦“运营车辆”提出，“鼓励选用符合农村客货邮融合发展适配车辆选型技术要求的车型”“不得在车内物品存放区和行李舱载运旅客”。

有的地方积极探索，对公交车进行“客货分离”改造，确保客货安全。在吉林，客运车利用下置行李舱或在车厢内专门设立的行李堆放区运输快件包裹；在湖南汨罗，公交车后车门对面的座位被拆除，以一个透明货柜代之，专门用来放置快递包裹，实现独立仓储、客货分离。

鼓励站点经营者利用自动化分拣设备

推进农村客货邮融合发展是一项系统工程，涉及经营主体多、业务链条长，需要加快作业流程规范化进度。

交通运输部科学研究院院长周晓航表示，当前农村客货邮还存在作业流程标准不一、作业环节衔接不畅等问题。

如何提升运营服务的竞争力？《指南》从受理、验视、包装、装卸、运输、交付等6个环节明确作业流程，提出针对寄递和限制寄递物品、实名收寄验视、冷链寄递、站外装载等重点流程的具体要求，并鼓励县级客货邮站点经营者利用自动化分拣设备提高邮件快件等分拣效率，更好服务农村地区群众便捷出行、货物高效流动。

完善标准建设，增强服务效能。去年，吉林以辉南县、公主岭市为试点，统筹建设名称、标志标识、外观功能统一的农村客货邮发展站点，打造具有地方特色、规范统一的客货邮服务品牌；同时，公主岭、辉南、榆树等县（市）客运企业纷纷购置自动

化分拣设备，进一步提升运营服务效率。

强化智慧监管，提升服务水平。福建省交通运输厅打造省级农村客货邮融合发展监管评价平台，通过整合车辆运营轨迹、全链路视频、服务站点网点、群众评价等数据信息，对异常运输、异常配送、异常运营等情况进行精准研判和预警处置，推动实现监管可视化、运行可控化、预警自动化。

“《指南》着力细化运营标准、明确服务要求、提出鼓励方向，将有力推动各地深入、规范开展相关运营服务。”周晓航说。

合理设置投入和利益分配机制

推进农村客货邮融合发展，涉及跨部门协同，建设和改造资金投入大，有赖于多方协作、形成合力。

“农村客货邮经营者在融合发展中扮演了‘火车头’的角色。”周晓航说，《指南》提出鼓励在县级行政

区域内，明确具备本地资源整合能力、能够协调农村客货邮运营所需资源的经营者作为牵头单位，合理设置投入和利益分配机制，统筹推进农村客货邮融合工作。

以此为抓手，湖南省要求具有较

强协调整合和持续运营能力的龙头企业作为“牵头者”，明确县级政府和非龙头企业作为“参与者”，按照“利益共享、风险共担”原则，牵头者与各参与者签订合作协议、明确利益分配机制。

“火车”跑得快，既要“车头”带，又得“大路”宽。《指南》鼓励交通运输主管部门与工业和信息化、民政、农业农村、商务、市场监管等部门沟通协作，支持农村客货邮经营者拓展经营范围，增强农村客货邮运营服务可持续发展能力。

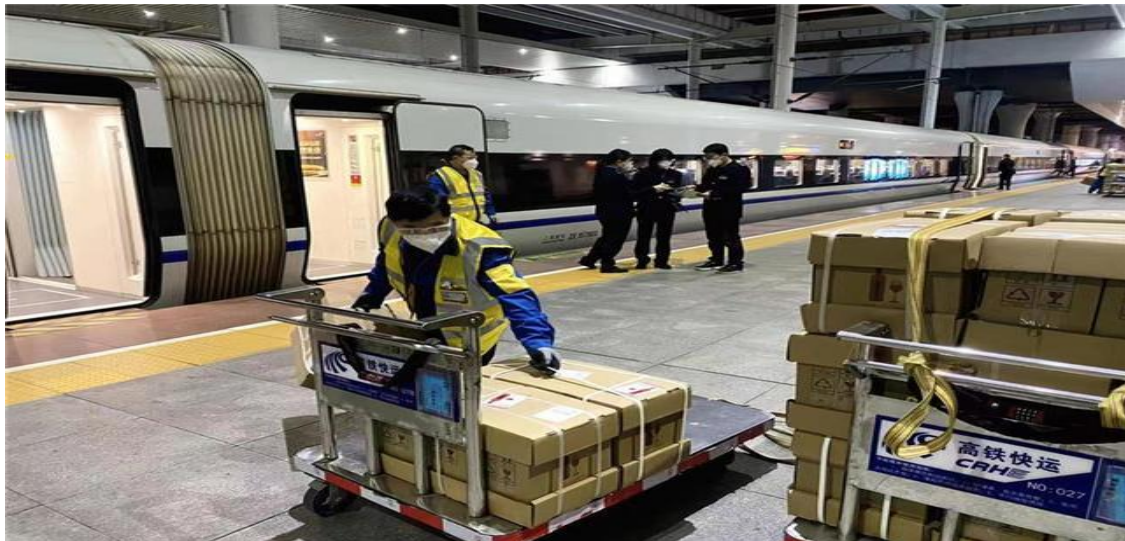
在浙江舟山市普陀区，当地交通部门结合海岛特色，创新探索“陆岛联动”运输方式，通过开通绿色通道、优化农村公交排班、精准对接客船到港时刻，实现“客、船、货、邮”之间的有效中转联运。

“快递上岛进村运营难度大、成本高，但通过资源共享、集中分拣等模式，客货邮模式基本实现可持续发展。”浙江省交通运输厅有关负责人

介绍，如今每件快递的物流成本从原来的30元降至10元，再加上船费减免政策，每条配送线路每年可节约物流成本约20万元。

成本降低，快递业务量增加，进一步拓展了物流企业盈利空间，促使企业愿意并能够增加配送频次。普陀区所有行政村的物流配送频次已从平均每周不到2次增加到7次以上，除特殊天气外，行政村“县到村一日达”覆盖率达100%。

交通运输部运输服务司有关负责人说，多种农村客货邮模式初步形成，助力具备条件的乡镇和建制村通客车成果进一步巩固，邮政快递配送成本明显降低。下一步，交通运输部将指导各地规范农村客货邮运营行为，提升服务质量，加快构建集约高效可持续的农村交通运输服务体系。



高铁货运将奔向何方

每天凌晨 4 时 30 分，DJ882 次高铁快运动车，从昆明洛羊镇站出发驶向成都；4 时 30 分，DJ884/1 次高铁快运动车从成都双流西站出发驶向昆明……自 2023 年 7 月 12 日成昆间高铁快运列车开始试运行，高铁快运列车以每日两班的固定频率，在成都和昆明间持续进行货物运输。成昆间高铁快运列车，也是目前国内唯一试点开行的整列高铁快运动车组列车。

高铁以其广泛覆盖、极速运输和

■ 高铁快运快速发展

高铁快运由中铁快运股份有限公司（以下简称“中铁快运”）组织，

高效安全的优势，正成为推动经济增长、提升物流效率的重要支撑。“十四五”规划提出“发展高铁快运等铁路快捷货运产品”。2024 年是实现“十四五”规划目标任务的关键一年，作为中国基础设施建设的“名片”，目前我国高铁快运整体运营情况如何？相比传统货运方式有哪些突出优势？未来要实现从高铁快运（小件）到高铁货运（大件）的跃升，还有哪些难题需要突破？

利用的主要是日常开行的高铁列车，货物运送时限包括当日达、次日达等，

目前能抵达的城市较多。

2023年7月12日，DJ882次4时32分从昆明洛羊镇站、DJ884/1次4

■ 成昆整列高铁快运动车组运行一年成效显著

2023年7月12日凌晨4点40分，DJ884/1次动车从成都双流西站发出，列车一共8个车厢，车上满载着川酒川茶、双流兔头、龙泉水蜜桃、火锅底料等四川特产，在太阳还未升起时，出发直奔昆明。而在昆明那头，当日凌晨4时32分，DJ882次动车从洛羊镇发车，向成都奔赴。

试点列车单向总里程1127公里，跨越云南、四川两省。

从成都过去的高铁装载货物大同小异，主要承运生鲜食品、商务急件、生物医药、电子产品等高时效、高货值货物。如果是逢年过节，成都的香肠腊肉就会被运过去，昆明会有鲜花运过来，像中秋节从昆明那边运过来的月饼就特别多。

中铁快运成都分公司副总经理刘理科告诉记者，之所以选择这些高时

时40分从成都双流西站双向始发对开，

这标志着利用整列动车组开展高铁快运批量运输试点工作正式实施。

效、高附加值货物产品，是因为高附加值货物一般具有高时效性要求，对应高端物流客户，能够承受相应运输成本。此外，高铁快运依托高速铁路网，利用高铁载客动车组、高铁确认列车等铁路运力资源，提供货物运输服务，具有时效高、运能大、安全稳定、绿色环保等优势，能够满足客户运输需求。

开行高铁快运列车，是中铁快运深入贯彻中央关于加强高铁货运能力建设部署，落实国家《“十四五”现代物流发展规划》，按照国铁集团关于加快铁路现代物流体系建设部署要求和《国铁集团“十四五”发展规划》，积极适应运输市场需求的具体行动。

刘理科表示，自列车开行以来，中铁快运充分发挥好高铁快运动车组高时效、大运能、全天候、绿色环保

等优势，践行绿色低碳发展理念，积极主动对接物流企业、电商客户，了解运输需求，制定运输方案，助力物流企业和电商客户降本增效，为人民群众提供更加便捷高效的快运服务。

成昆高铁快运列车试运行一年来，取得的成效可圈可点。中铁快运统计显示，截至2024年11月18日，累计到发货物395万件、3.8万吨，其中成都至昆明DJ884/1次高铁快运列车日均发运货物50吨，昆明至成都DJ882次高铁快运列车日均发运货物40吨。

中国宏观经济研究院国土开发与

■ 高铁快运的四大优势

成昆间高铁快运列车试运行，堪称铁路与快递双网融合的一个里程碑。

事实上，成昆线也是截至目前国内唯一运行的整列高铁快运动车。在此之前，中铁快运已经开展了多年的高铁快运业务。

让快递“坐”上动车的高铁快运，最早可追溯到2014年。2014年初，高铁快运在京沪高铁率先试运行，同年4月在南昌启动高铁快运业务。

地区经济研究所副所长谢雨蓉对《中国经济周刊》记者表示：“成昆线开行后，有利于铁路部门及时总结经验，不断优化组织，提升品质，为下一步高铁快运动车组列车扩大运营积累经验。”



之所以选择在京沪高铁试运行，一名业内人士向记者分析表示，是因为当时乘坐高铁的旅客还不多。现在京沪高铁运力已近乎饱和，而货运动车又是首次开行，试点期间可能会出现各种情况，为了避免影响客运列车的正常运营，在京沪间开行高铁快运列车的想法就被搁置了。

一直以来，快递行业运力主要为航空和干线资源。近年来，确认车、

捎带货物和专用车厢等高铁快运运输方式，颇为常见。

确认车是高铁线路夜间检修后，当日运营之前开行的“不载客列车”。高铁线路在当日夜间检修结束后，必须由确认车确认线路绝对安全，各次班次才能运营。

确认车在凌晨发车，既能承担确认车的职责，又可运输货物产生经济效益。也因如此，今年以来，全国越来越多的省份开始尝试用高铁确认车“送快递”。

近日，中国铁路南昌局集团有限公司联合中铁快运南昌分公司，首次采用高铁确认车开展快运业务。几百个装着生鲜食品、生物医药、电子产品的紧束袋，登上 DJ5873 次高铁确认车，从南昌东站出发，直达深圳站。

本次高铁快运所采用的确认车，最高运行时速为 300 公里，全程 855 公里，运行时间为 3 小时 35 分，该趟列车有 8 节车厢可装运快件。

基于高铁和快递双网迅速融合，

高铁快运发展已初具规模，中铁快运创新推出“高铁急送”。截至目前，

“高铁急送”业务拓展至全国 182 个主要城市，让更多人能享受“足不出户、微信小程序下单、最快 4 小时门到门当日送达”服务。

刘理科认为，高铁快运列车的优势显而易见，具体可以总结为四个方面。

一是时效性高。成昆间高铁快运列车最高运行时速可达 250 公里，成都和昆明当地货物，6 小时内便可送达目的车站。

二是运能大。高铁快运列车能够承载大批量货物，目前成昆间高铁快运列车最大载重可达 70 吨。

三是安全稳定。高铁快运列车受气候、环境等自然因素影响小，准点率高。列车运行相对平稳，减少了因道路条件不佳或交通事故造成货物损坏情况。

四是绿色环保。高铁碳排放量大，大概是飞机的 1/6，公路的 1/30，具有绿

色、低碳、环保等优势，对实现碳达峰、碳中和目标具有重要意义。

高铁快运动车具有高时效、大运力、全天候、绿色环保等优势，高铁快运动车的运行，对于丰富高铁快运产品、助力现代物流发展，具有非常重要的意义。

高铁快运具备的优势，吸引了包括顺丰、京东物流在内的不少民营快递企业纷纷加盟与国铁集团合作，助力行业探索高铁货运新模式。

顺丰与国铁集团“结缘”在国内物流公司中是最早的。2012年，广州铁路试水高铁运快件业务时，顺丰是首批签订运输合同的快递公司之一；2013年顺丰参与京广线、京沪线上的高铁快件运送；2014年开始合作电商

■ 国家政策助推高铁快运加速发展

高铁快运的飞速发展，跟我国“越织越密”的高铁网络密切相关。

9月14日，随着龙龙高铁梅州西至龙川西段开通运营，中国铁路营业里程突破16万公里，其中高铁超4.6万公里，并且是世界上唯一实现高铁

班列。

2018年8月，顺丰正式与国铁集团合作，组建中铁顺丰国际快运有限公司，主营高铁快运、快速货物班列等，其中顺丰占股45%。新公司致力于积极构建与世界一流的现代化铁路网相匹配的铁路快运服务体系。

瞄准高铁时效这个战略要道的不止顺丰，包括京东在内的其他快递物流企业也在迅速抢占。

在谢雨蓉看来，无论速度还是成本，高铁的确具有传统物流行业无可比拟的优势。“相对于传统物流，高铁固定的线路，规范的流程，封闭的空间，有利于减少货损货差，提高物流服务的安全性。”

时速350公里商业运营的国家，高铁营业里程和商业运营速度均稳居世界首位。

16万公里的营业里程，意味着我国已成为首屈一指的高铁大国。庞大的高铁网络，为我国发展“高铁快运”

提供了良好的基础条件。

谢雨蓉告诉记者，截至目前，铁路覆盖全国 99% 的 20 万人口以上城市，高铁覆盖全国 96% 的 50 万人口以上城市，“八纵八横”高速铁路网主通道已建成约 80%，路网密度和人均铁路拥有量大幅提升。“而定期航班通航城市 255 个，相比于航空物流，高铁的通达度更高。”

近年来，中央在政策层面密集布局，助力高铁快运驶入快车道。

2017 年，《国务院办公厅关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》指出，要进一步提高铁路货运量占全国货运总量的比重，探索发展高铁快运物流，支持高铁、快递联动发展。

■ 高铁货运蓄势待发

不同于一般的高铁快运，成昆高铁快运列车是经过改装后的整列高铁快运动车组。据了解，这两列对开的高铁快运动车，是由 CRH2A 型动车组改造而成，最高运行时速 250 公里，

2021 年发布的国家“十四五”规划和 2035 远景目标纲要中，提出“发展高铁快运等铁路快捷货运产品”。

2022 年 12 月出台的《“十四五”现代物流发展规划》，进一步对高铁快运谋篇布局，其中提到“结合电商、邮政快递等货物的主要流向、流量，完善铁路（高铁）快运线路和网络”

“适应多样化物流需求，发展多种形式的高铁快运。在具备条件的高铁场站间发展‘点对点’高铁快运班列服务”。

“近年来，国家一直提倡高铁快运方向，并不断出台支持政策，目的是为中国经济社会发展提供新动能，让流动的中国更具繁荣发展的活力。”周志成表示。

最大装载重量可达 70 吨。

除了改造列车，铁路部门对装卸车站也进行了适应性改造，对列车运输组织、运行安全保障、货物装载方式、两端装卸作业等进行了研究论证，

并开展了多次试验，相关准备工作能够满足开行高铁快运动车的需要。

记者在采访中获悉，高铁快运和高铁货运的主要区别在于服务对象不同。高铁快运侧重于小件、高附加值的货物运输，而高铁货运则更适用于大件货物的运输需求。高铁快运的成

■ 高铁货运动车已下线

一位业内人士向记者表达了他对成昆试验线的看法：“改造后的成昆试验线，只是把座椅拆掉，车门依然是客车的小门。快递件来自千家万户，比较散，搬运不能实现集装箱化。”

事实上，在 2020 年，专为货运而设计的高速货运动车组已经下线。

位于唐山丰润区厂前路 3 号的中车唐山机车车辆有限公司（以下简称“中车唐车公司”），是中国中车股份有限公司核心企业，主要从事轨道交通装备的研发、制造、检修、服务，以及数字产业化、新材料、智慧能源、机电业务和环保等多元化产业。

我国第一辆专为货运研制的高速货运动车组就诞生于此。公开信息显

昆试验线列车，目前还只是在线路及时刻上进行探索，未来从高铁快运到高铁货运的提升，仍需在三个方面进行探索：首先要有专业的车，车辆装备要达到标准；其次要有专业的场站；再次要实现高铁夜间跑。

示，该车每节车厢侧面都有一对 2.9 米宽的大开度装载门，容积率可达到 800 立方米，一列车载重不少于 110 吨，设计时速 350 公里。

据记者了解，高速货运动车组截至目前仍未进行批量生产。上述业内人士告诉记者：“技术端（中车唐车公司）和需求端（国铁集团）需要匹配。此外，如果投入使用，还需走一些流程。”

除了成昆线改装，近几年，为了方便货物运输，其他动车组也对个别车厢进行了改造。

我们在乘坐高铁时，或许会注意到在复兴号动车组的某节车厢内，有几组神秘柜子。这些柜子采用通顶设

计，四五个门联排，容积非常大，而且柜门锁闭，轻易不开放。

这些都是高铁快运柜，学名叫“行包专用柜”，是动车组列车上专门用于装运高铁快运货物及其集装件的存储柜。目前，所有复兴号动车组均配备了高铁快运柜，不同车型的快运柜款式不同，主要分为5门柜和4门柜，

■ 建议对已运行15年的高铁动车进行货运改装

在高速货运动车组新车未批量生产之前，有行业专家建议可将我国最早运行的复兴号、和谐号高铁进行改装。

上述专家从功率的角度对高铁和飞机进行了分析：当前每小时350公里的客运动车组，其动车功率是7000千瓦左右。一架运9飞机，使用了4台涡轮螺旋桨发动机，每台发动机的功率是5000千瓦，4台发动机的功率是2万千瓦，其功率是动车功率的约3倍，油耗肯定比7000千瓦的动车组要大得多，运输成本肯定高得多。

“一架运9飞机满载货物只能运

容积分别为4.2立方米、3.4立方米。

谢雨蓉认为，现在用的高铁快运柜，在研发设计方面还可以有一些突破，“包括一些货物固定绑扎的技术，都会影响高铁的运行安全。总体而言，还是让高铁能够更好地适应货物运输，去降低成本，提高效率，保证安全”。

输25吨，而动车组如果改为8个编组的货运车厢，可以轻松地运输高端的快递邮件、包裹和小宗货物40吨以上甚至50、60吨，它的运输成本显然远低于飞机。”上述业内人士表示。

我国和谐号第一代CRH1型动车组（包括CRH1A、CRH1B、CRH1E3种车型）于2004年订购，其寿命约为25年。CRH1A动车组于2007年2月1日起正式开始在广深线投入载客试运行，算下来，每小时运行200公里到300公里的第一批和谐号动车组，已经运行15年左右，正是可以将它们改装成货运动车的良好商业机会。

“由于高铁动车造价极其昂贵，如果看着它慢慢老化‘退役’未免有些可惜，所以每当高铁运营一段时间以后，都会有专门的维修人员进行检修，将磨损或老化零件及时替换，从而有限提升高铁的寿命。”周志成说。

但是，要将客运动车改装成货运动车，就意味着要将其进行返厂修。公开资料显示，我国动车组既有修程修制分为5个级别，其中一、二级为运用修，在动车所实施；三、四、五级为高级修，在动车段或主机厂实施。

■ 加快建设高铁物流基地

建设高铁物流基地是实现从高铁快运到高铁货运的必备条件之一。

成都在物流场地建设方面已迈出第一步。“目前中铁快运成都分公司已经对既有小型客站双流西站进行了适应性改造，满足高铁快运列车开行条件。”刘理科说。

如果留心观察，会发现早期建设的不少高铁站，几乎都没有建设物流基地，快递包裹如果到达了这座城市，需要将其拉到快递公司的分中心再进

“和谐号第一代现在已经达到了五级修即返厂修标准。返厂修以后，可以将旧的高铁动车改装成货车，那么整个高铁快运将会完全不一样，不仅可以以新的方式得到崭新发展，还可以获得新的产业经济增长空间。”周志成表示。

谢雨蓉建议，货运高铁还应加大数字技术、人工智能等新技术在列车上的应用，有必要在高铁车型上做一些改进。

行分拣。

一位快递公司负责人向记者坦言，由于高铁车站没有货运功能，在车站交接货物时，几百公斤的货物需要运送多次，规模小、效率低。

国家从政策层面鼓励全国高铁快运物流基地建设。2022年12月出台的《“十四五”现代物流发展规划》提到，加快推进铁路场站快运服务设施布局和改造升级，强化快速接卸货、集散、分拣、存储、包装、转运和配

送等物流功能，建设专业化铁路（高铁）快运物流基地。

2023年9月，广元铁路综合物流基地和广元高铁快运物流基地动货线工程竣工投运。

今年以来，也有不少省份开始投资建设高铁快运物流基地。7月2日，郑州航空港区管委会与河南铁建投集团举行签约仪式，双方将用5年时间，拟投入100亿元，联手打造高铁物流园区，共同推动郑州航空港高铁物流园区整体性一体化开发，建强高铁物流大平台。

周志成肯定了一些地方探索建设高铁快运物流基地的做法，但他认为要全面推广，还需建设延伸线。

“现在的高铁在设计方面是以高台、高架的形式，基本上都是基于客

■ 从技术层面实现高铁夜间跑

基于快递行业的快速发展和物流行业的降本增效，有专家建议高铁应探索夜间跑。

目前快递公司运货用的大多是早

运功能，而货运需要‘接地气’，必须在地面上操作。目前来看，现有的线路还不能够兼容，可能需要一些延伸线，在延伸线的基础上再投资建设物流基地，才能够运营。”周志成表示，物流基地如果跟高铁连接起来，未来可能会形成具有高附加值的新的货物运输模式，高铁货运也将迎来新发展。

建设新的高铁物流基地，工程相对庞大，周志成建议，可以将现有铁路的货运场改造成物流基地。

“目前全国每个地方的铁路几乎都有货运场，还有提高利用率的空间，可以将原来的货运场功能升级，向铁路物流转型。这样或许能够解决高铁货运基地的建设问题。”周志成说。

上4:30以后的确认车，跑1200公里的距离约需4个小时，上午9点左右才能到达目的地。

“快递行业的特点是白天快递小哥忙，晚上运输载具忙，夜晚对快递

行业是个黄金时间，如果高铁快运从运营时刻方面多加考虑，能够让货运成本达到更优。”中车某车辆有限公司技术开发中心负责人表示。

但是高铁线路在夜间（0:00—4:00）是天窗时段，这个时间段内，高铁线路需要进行检修和维护。

天窗时段高铁不运营的理由是：夜间工务段要对线路进行检查；供电段要对供电设备（如供电网）进行检查；信号段要对信号进行检查；动车组也要回库进行检修和维护，在凌晨四五点钟会有检测列车对开采集各种数据并检测轨道安全状况。

0:00—4:00 的天窗时段是否有突破的可能？上述业内人士以动车卧铺为例表示：“现在的动车卧铺就是在夜间运行，比如 D718 次动车从杭州站到北京站总共有 6 站，17:25 发车，次日 07:07 到达，全程耗时约 13 小时 42 分钟。说明高铁夜间跑并非技术上达不到。”

“由于货车晚上发车的密度不大，完全可以分区段进行检修，比如北京

局发车时，郑州局先检，等车到郑州，检查已经完成，这时北京局再检修。这样分段检修，能够保证高铁夜间跑。”上述业内人士表示。

无论是高铁快运还是未来要达到的高铁货运，其运营都有利于降低全社会物流成本。

刘理科表示：“高铁具有运量大的优势，可开展货物批量运输，有效提升货物运输效率，降低物流成本。”

中央从政策层面部署“公转铁”。2月23日召开的中央财经委员会第四次会议指出，优化运输结构，强化“公转铁”“公转水”，深化综合交通运输体系改革，形成统一高效、竞争有序的物流市场。

紧接着，在5月13日，国家发展改革委办公厅等四部门发布《国家发展改革委办公厅等关于做好2024年降低成本重点工作的通知》指出，加快推进港口、物流园区等铁路专用线建设，大力推动大宗货物和中长距离货物运输“公转水”“公转铁”。

为落实中央决策部署，在7月10

日国新办举行的“推动高质量发展”系列主题新闻发布会上，国家铁路局局长费东斌在答记者问时表示，将深化运输结构调整，推动大宗物资运输“公转铁”，推进铁路专用线进码头、进园区、进厂矿，大力发展铁水联运、高铁货运、冷链运输，降低全社会物流成本。

“公转铁”是指将公路运输转化为铁路运输，这种方式可以降低物流成本，提高运输效率，减少环境污染。

周志成表示，中央强调有效降低

全社会物流成本，尤其强调要通过改革来降成本、调结构，对高铁而言，很重要的一点就是推进高铁快运以及未来的高铁货运等重点领域改革。

“目前国家也在制定专门的行动方案，通过改革激发活力，以有效降低全社会的物流成本。”周志成说。

未来高铁货运市场如何发展？谢雨蓉表示：“未来高铁货运市场开放是主要方向，高铁要加强对外合作，让更多的企业能够参与到运营当中，以此提升自身的竞争力。”

更好发挥铁路在有效降低全社会物流成本中的重要作用

为贯彻落实党中央、国务院重要决策部署，近日中办、国办印发了《有效降低全社会物流成本行动方案》（以下简称《行动方案》）。《行动方案》面向国家要求和市场需求，以增强产业核心竞争力、提高经济运行效率、推动经济高质量发展、促进中国式现代化建设为目的，针对我国物流发展不平衡不充分问题，以调结构、促改革为主要途径，从5个方面部署了20项具体行动，包含100多个政策点。《行动方案》30处提及铁路，并将“推

进铁路重点领域改革”作为20项具体行动之首，明确了到2027年铁路货运量、铁路货运周转量占比力争分别提高至11%、23%左右，港口集装箱铁水联运量保持较快增长的目标。这是着眼近年来降低物流成本中的突出堵点卡点，基于我国制度优势，通过调结构促改革，推进有效降低全社会物流成本的系统性、前瞻性和可操作性部署，必将推动我国铁路货运模式的历史性变革和我国现代物流体系的系统性再造。

一、铁路在有效降低全社会物流成本中的作用远未发挥

党的十八大以来，我国物流行业降本增效成效显著，社会物流总费用与GDP的比率稳步下降，由2013年的18%降至2023年的14.4%，但与美国7.4%的水平相比仍有较大差距。我国宏观物流成本相对偏高，与制造业比

重高、实物货运量大、国土幅员辽阔、地理环境复杂等客观因素有关，也有结构性因素。在结构性方面，我国运输、保管、管理费用占社会物流总费用比重分别为53.8%、33.5%、12.6%，美国一般分别为65%—67%、26%—

30%、5%—7%左右，我国保管费用和管理费用占比偏高。与主要发达国家相比，我国运输单价水平并不高，铁路单价只有美国的30%左右，公路单价水平也不到美国的40%。造成我国社会物流成本相对偏高的重要原因是，我国物流发展中还存在一系列不平衡的问题，物流组织化程度偏低、物品流通效率和物流资源配置效率偏低，“公转铁”“公转水”和多式联运中尚存在诸多堵点卡点。

一直以来，铁路在我国国民经济中发挥着战略性和骨干性作用。我国铁路网络覆盖广泛，覆盖了全国99%的20万人口以上城市，与我国产业布局契合度较高；铁路运输调度集中统一指挥，在全国统一大市场的建设中支撑优势明显，有世界上运行效率最高的铁路网络；铁路场站和专用线资源丰富，具有开展仓配一体业务的潜

在优势，对于优化我国物流基础设施资源配置意义重大；铁路运输节能环保，铁路单位运输量的能耗只有公路的1/3至1/5，铁路单位运输量的二氧化碳排放量只有公路的1/5至1/7，降碳减排优势突出。据测算，铁路货运周转量占比每增加1个百分点，社会物流成本将降低0.1—0.2个百分点，铁路是有效降低全社会物流成本的重要力量。但从我国综合运输市场结构来看，还存在着明显的不平衡问题。

2023年，我国铁路货运周转量占全社会货运总周转量的比重（剔除远洋运输）只有20%左右，远低于美国40%左右的水平。铁路大运量、低成本、全网络、安全可靠、低碳环保优势发挥不充分的问题较为突出，在降低全社会物流成本中的作用远未有效发挥，是我国物流发展不平衡不充分问题的集中表现之一。

二、铁路货运与物流现存短板弱项的原因分析

造成上述问题的直接原因主要是

铁路货运与物流服务意识、服务能力

和服务水平不足，特别是铁路班列在稳定性、时效性、便捷性等方面与客户需求存在较大差距，环节多、效率低，影响了铁路运输作用发挥。究其深层次原因，则主要有以下几点。

一是铁路货运市场化改革尚未系统到位、物流化发展方向不够明确坚定。运输价格灵活性不足，物流价格制度缺失，现行的“人劳财计”制度与现代企业制度不相适应，企业内部活力难以激发。

二是普速铁路发展相对缓慢。截至2024年9月，我国铁路营业里程已经突破16万公里，但可开展货运和物流服务的普速铁路营业里程才只有11.4万公里，不及美国铁路营业里程的一半，更只有我国公路里程的2%，导致铁路运能区域性季节性紧张的情况依然存在。另外，高铁也一直面临着快运物流基础设施设计缺位、配置

缺失、专业装备不足的突出问题。这些都制约了铁路物流供给能力。

三是铁路货运场站受现有政策和实际制约，且大部分设施落后设备陈旧而难以开展物流服务经营活动等，与现代化物流基础设施差距较大，既影响了内部作业效率，也影响了对外服务质量，难以实现物流节点功效。

四是铁路运输与物流产品不够清晰、谱系不够明快。受长期运能紧张思想影响，多年来铁路运输与调度均采用内部生产型的组织方式，多以能力利用最大化为目标，而不是以满足市场客户需求为目标，导致铁路运输调度与货运物流衔接不够顺畅，“结合部”问题突出，不适应市场经营要求。

总之，铁路货运改革整体进展与我国经济社会发展和物流市场需求相比很不相称。

三、《行动方案》对铁路货运改革提出系统性协调性要求

《行动方案》围绕党的二十届三中全会报告中对铁路改革提出的总体

要求，坚持有效降低全社会物流成本的目标导向和铁路现存短板弱项的问

题导向，顺应时代发展新趋势、实践发展新要求、实体经济和市场客户新期待，针对铁路重点领域改革作出了明确部署。

一是突出整体性改革，强调系统观念、顶层设计。《行动方案》于“推进铁路重点领域改革”中首先提出“制定实施铁路货运市场改革方案”，明确了“促进铁路货运向现代物流转型”的方向性要求。这为铁路系统转变观念、制定并实施具体举措给出了鲜明的战略指引和行动依据，解决了困扰铁路多年的货运发展战略定位问题；也为我国物流行业的结构性重塑提供了活力，具有中国式现代化特点的物流体系建设愿景值得期待。《行动方案》继而从铁路物流场站经营、运输与调度生产组织方式变革、物流产品创新、运价与清算机制、物流价格体系、专用线建设与使用、接轨与过轨运输、综合配套改革等方面进行了整体部署。提出的改革深度广度前所未有，举措的系统性和协调性十分

突出，回应了市场反响强烈的问题，具有极强的指导性。

二是推进基础性改革，强调设施畅通、补强网络。针对一段时期以来普铁高铁的建设发展关系和铁路运能尚有不足问题，《行动方案》提出了“实施铁路货运网络工程，统筹规划、适当加强普速铁路建设，提高重载铁路比重，提升重点货运通道能力，补强铁路货运网络”“探索用好高铁快运功能”。针对铁路专用线建设与运营问题，《行动方案》提出“降低铁路专用线规划建设和使用费用，推进铁路专用线共用。”“完善物流枢纽铁路专用线等配套设施及集疏运体系”“分层制定专用线建设目录和推进方案”，并将原来推动铁路专用线“进港口”进一步完善为“进码头”。针对铁路货运场站经营开发问题，《行动方案》突破现有政策制约，明确了“支持铁路货运场站依法依规有序开展物流服务经营活动”“推进铁路物流场站设施用地分层立体开发，完善

相关配套管理制度”。这三个领域的新改革举措，对于支撑铁路其他重点领域改革、推动各种运输方式融合衔接、实现物流干支仓配一体运行、促进铁路内外的合资合作提供了坚实的能力基础保障。

三是兼顾生产和经营结构性改革，强调生产变革、产品创新。推进铁路货运市场化改革实现有效降低全社会物流成本，运输物流产品服务是核心手段，运输与调度生产组织方式是关键保障。从对接需求侧来看，核心在于提供满足市场需求的服务产品，《行动方案》提出“创新系列物流产品，大力发展高效稳定、市场化的直达货运班列，探索用好高铁快运功能”“发展集装箱公铁、铁水联运”“创新打造稳定运行、品牌化的多式联运产品”“增加国家物流枢纽间铁路联运班列开行数量”。从变革供给侧来看，关键在于如何兑现铁路的对外物流服务承诺。面对新一轮科技革命和产业变革，《行动方案》强调了“改革铁路运输与调度生产组织方式，加强跨路

局运输组织协调”，并响应物流市场客户需求，明确提出了“提高班列稳定性”的要求。这对铁路运输生产和物流服务实行一体化组织、全过程管控、跨路局协调指明了改革方向。更为重要的是，上述领域改革的实施，提高铁路对接市场、满足客户的服务能力，通过铁路稳定的班列开行及其与物流场站的仓配协同运作，可以增强产业链供应链顺畅稳定和韧性安全，有效降低客户仓储成本、库存成本和资金成本，进而实现有效降低全社会物流的结构性成本，从而走出“降本主要靠降价”的困境与误区。

四是完善配套性改革，强调机制健全、激发活力。在原有铁路运价改革的基础上，《行动方案》从更高层级提出了“完善铁路货运价格灵活调整机制、铁路运输进款清算机制”的改革要求，并进一步提出“建立铁路物流服务价格体系”，填补了有关领域的工作空白，为深化铁路货运市场化改革和现代物流体系建设完善了价格依据。从注重改革系统性要求出发，

《行动方案》提出了“推进铁路物流转型综合配套改革”，着眼于“人劳财计”等体制机制配套保障，对于完善铁路治理体系和提高铁路治理能力现代化水平具有重要作用，从而保障铁路重点领域改革具有较强的可操作性。

《行动方案》结合我国经济社会发展实际与趋势，注重把握现代物流发展规律，注重各项举措协调配套，增强对策措施的取向一致性，突出了

铁路改革与有效降低全社会物流成本的系统性、整体性和协同性，有利于各项举措落地落实落细。可以预计，

《行动方案》的实施，必将推动我国铁路从传统货运模式向现代物流模式的历史性变革，有效发挥铁路在直接降本、间接降本、潜在降本等方面的结构性和系统性效能，进而推动我国现代物流体系的系统性再造，有效助力中国式现代化建设。



山东黑马农副产品批发市场再获全国农产品批发综合市场 50 强等称号!

全国城市农贸中心联合会获悉，为反映我国农产品批发市场行业整体状况和发展动态，树立一批典型市场，引导我国批发市场行业快速、健康发展，近日，全国城市农贸中心联合会组织开展了“2023 年度全国农产品批发市场行业排序”活动。

在各有关单位申报并在当地主管部门确认的基础上，全国城市农贸中心联合会依据申报单位年交易额和交

易量审定了 2023 年度全国农产品批发市场行业排序，山东黑马农副产品批发市场再获全国农产品批发综合市场 50 强，并三次荣登全国农产品批发市场 100 强。

山东黑马农副产品批发市场将珍惜此次殊荣，秉承着“信誉第一、客户至上”的服务宗旨和“全新、尊重、发展、支持”的经营理念，继续深耕农产品流通领域，提高运营能力，竭尽全力帮助广大商户做大做强，不断丰富市场品类，优化服务，发挥市场聚集效能，为广大业户和采购商提供更加便捷、舒适的交易新场景，实现互惠共赢，持续打造黑马农批追溯食安品牌，让市民的“菜篮子”量足价稳，更优质、更安全、更丰富、更放心，为批发市场行业发展注入新活力，为社会经济高质量发展贡献黑马力量!

2023年度全国农产品综合批发市场前50名

北京顺鑫石门农产品批发市场

佳惠农产品批发大市场

东莞信立国际农产品贸易城

山东黑马农副产品批发市场

华尔顿 (国际) 物流中心

宿州百大农产品物流中心

山东凯盛国际农产品物流城

达州市复兴农副产品批发市场

山东匡山农产品综合交易市场

梁山县汽车产业协会专用汽车产业对外开放座谈会顺利召开

为提高我县专用汽车产业对外开放水平，推动专用车产业高质量发展，根据刘刚县长对《山东省人民政府关于打造高水平对外开放新高地的实施

意见》的批示，12月24日，县政协主席、专班主任王宇帆同志在神力汽配2楼会议室组织召开专用汽车产业对外开放座谈会。



会议由县工信局党组成员、专用汽车服务中心主任贾春晖同志主持，并宣读了刘刚县长关于《山东省人民政府关于打造高水平对外开放新高地的实施意见》的批示；县专用汽车产业链党委副书记李天然逐条宣读了《山东省人民政府关于打造高水平对外开放新高地的实施意见》；参会部

门及企业发言围绕实施意见并结合自身企业发展情况作了发言。

贾主任围绕近期工作和实施意见作了发言：1个工作方向（围绕“一带一路”高质量对外开放）；2个工作理念（1、帮企业挣钱，2、无事不扰，有求必应）；3个服务平台（1、专业汽车产业专班，2、专用汽车产业链党

委，3、梁山汽车产业协会）；4个工作抓手（1、抓制造业，2、抓园区建设，3、抓销售网络，4、抓宣传推介）。

王主席对本次会议作了总结讲话：一是坚决反对“内卷”、“价格战”，集中全力做好梁山品牌；二是针对高

端企业，出台支持政策，采取引进、合作或代理等模式，全方位引进；三是对标先进，持续探索，向高端品牌迈进。最后，王主席针对《山东省人民政府关于打造高水平对外开放新高地的实施意见》提出了具体部署。



县商务局副局长刘广记、专用汽车产业服务中心副主任王媛媛，及重

点专用汽车企业主要负责人参加了本次会议。

肥城城资物流有限公司成功入选 2024 年度省服务业发展引导资金支持高成长性新增规模以上服务业企业

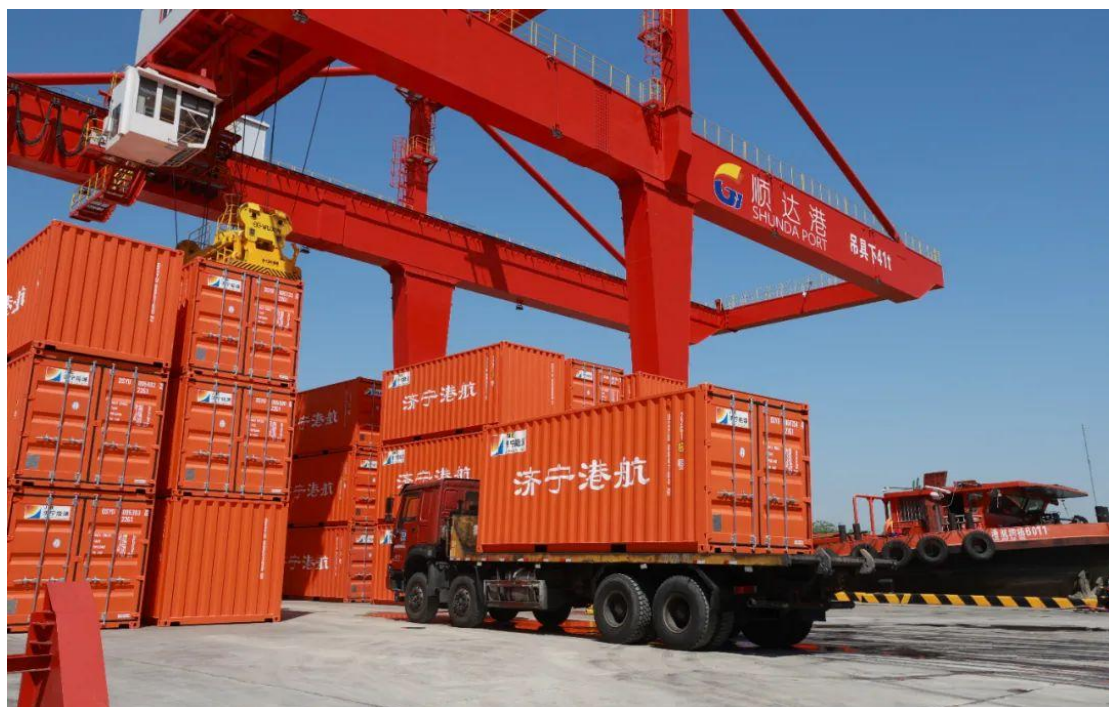
近日，省发改委公示了 2024 年度新增规模以上服务业企业名单，肥城省服务业发展引导资金支持高成长性城资物流有限公司成功入选。



服务业的高质量发展在推动现代化产业体系建设以及经济社会高质量发展中具有重要作用。下一步，高新区将完善服务业发展体制机制，聚焦重点环节，进一步推动服务业与制造业的深度融合，为泰安市现代物流、科技服务等领域发展贡献力量！

顺达港把基层“金点子”化作创新发展的“金钥匙”

近日，在集团公司“创千亿集团 树百年能源”职工金点子征集活动中，顺达港基层职工提出的“全面推广 AED 配备，筑牢安全生产防线”的建议在收集到的 96 件金点子中脱颖而出，荣获优秀金点子奖。



该金点子详细阐述了企业在公共场所配备自动体外除颤器（AED）的重要性，制定了一套包含调研规划、采购安装、使用培训、维护更新、宣传倡导在内的全套实施措施，建议有理有据，适用性、示范性强，为保障职工生命健康提供了新的思路，展现出了顺达港职工的智慧与担当。

据了解，此次“创千亿集团 树百年能源”职工金点子征集活动是集团公司为持续深化“5+”工会品牌建设，充分调动广大干部职工的创新意识，发挥广大干部职工在创千亿集团工作中的积极性、主动性和参与性的有力举措。一直以来，顺达港基层职工们始终活跃在献计献策的前线，创新氛

围格外浓厚，不少金点子迅速落实的背后，正是顺达港工会与基层职工深度互动的结果。

“目前龙门吊没有连锁门禁装置，存在人员踏空的安全隐患，建议加装电气连锁磁吸门和到位指示灯！”“港区面积大，难以实时提醒外来人员注意安全，建议为港区和监控室安装调频喇叭系统，让监控室能够直接提醒到位！”

顺达港始终把职工提出的金点子作为推动企业发展的“潜在力量”，为了更好地激发职工的创新热情，工会通过在基层配齐配强“思想政治指导员”，联动党群服务站、“码上办”等反馈渠道，深度参与基层班前会、茶话会，不断调动各部门班组基层职工献计献策的积极性和创造性，广泛征集、倾听、记录、研究基层职工的合理化建议，为基层职工搭建了实时、常态化的“金点子”建言献策平台，让基层创新的“火花”不断碰撞、引燃。

“来自基层一线的建议往往是最接地气的，也是最能解决问题的！”

顺达港工会负责人说。通过广泛收集和常态化的反馈机制，数十条涵盖安全环保生产、生产工艺改进、降本增效、人才培养等多个领域的金点子不断涌现。除此次获奖的金点子外，还有多个具备较强实用性、操作性和示范性的金点子经过深入前置研究和方案论证，已经在顺达港内部顺利推广实施或准备实施，让职工金点子实实在在地“落了地”“生了根”，成为推动企业安全、高效发展的创新动力。

下一步，顺达港将充分利用这一实时、常态化建言献策平台，继续鼓励广大基层职工集思广益，持续调动好、发挥好、引导好职工想点子、提建议的积极性和创造性，不断营造全员创新、全员谋事的良好氛围。通过凝聚职工智慧，把一个个金点子、新思路转化为破解发展瓶颈的“金钥匙”，为“创千亿集团 树百年能源”的宏伟目标聚力赋能。

2024年山东省社会组织服务高质量发展经验交流暨优秀成果展成功举办



11月29日，以“创新协同共享 服务强省建设”为主题的2024山东省社会组织服务高质量发展经验交流暨优秀成果展在济南成功举办。本次成果展由山东省民政厅指导，山东省社会组织总会、山东省物流与交通运输协会等22家省管社会组织共同举办，旨在全面总结我省社会组织在服务经济社会发展、助力国家战略、增进民生福祉等方面的有益做法，深入交流社会组织开展“强服务、走基层、建新功”要新生力量，山东省坚持以党建引领社会组织高质量发展为主线，打造“鲁

活动经验，引导社会组织积极服务国家、服务社会、服务群众、服务行业。民政部社会组织管理局副局长马俊达，山东省民政厅党组成员、副厅长张孟强，中国社会组织促进会副会长兼秘书长杨岳出席活动并致辞。协会党支部书记鲁友水、副会长侯鹏参加成果展。

张孟强指出，山东省共登记注册社会组织6.8万多家，覆盖各个行业领域，成为服务全省经济社会发展的重要社齐心·向阳同行”的社会组织党建品牌，坚持建好、管好、用好、服务好

的管理思路，坚持培育发展与监督管理并重，在推进社会组织管理制度改革，促进社会组织健康有序发展的同时，更加注重发挥社会组织的公益属性和服务功能。通过加大资金支持，搭建服务平台，推进普惠政策落实，注重典型引入和表扬激励，支持引领社会组织积极履行社会责任，在服务高质量发展上走在前，挑大梁，取得了积极的成效。

省民政厅社会组织管理局副局长姬升峰作了《建好、管好、用好、服务好，共同塑造社会组织高质量发展

侯鹏副会长介绍了协会工作开展情况，围绕社会组织与行业推动等主题进行了交流，他表示，协会启动了与业务主管部门工作的“融合行动”，推动行业发展的“扎根行动”，服务会员需求的“伴随行动”，秘书处人员专业能力的“提能行动”四项行动计划，以更好地践行协会服务政府、服务社会、服务行业、服务企业的宗旨，助力社会主义现代化强省建设。

生态》主题演讲。他表示，社会组织是国家治理现代化的重要力量、市场经济体制的重要支撑、经济社会发展新的增长点、公共服务的重要承接者。他指出，社会组织要加强自身规范化建设，实现自身高质量发展，在“十项建设”上下功夫，山东省通过打造“一个品牌”、完善“四个体系”、坚持“四好思路”、加强“五项治理”、建设“五个机关”，不断完善社会组织管理与服务工作，持续塑造社会组织高质量发展的政治生态、法治生态、成长生态、政务生态。

大会发布山东省社会组织服务高质量发展优秀案例，协会报送的《发挥行业引领作用 助力物流业高质量发展》案例入选。

活动邀请省委统战部、省委政法委、省委社会工作部等 13 部相关处室负责同志参与。80 多家省管社会组织展示了特色服务和项目、服务行业的典型做法，来自近 400 家社会组织的代表现场参会观展。

协会成为山东省第一批行政执法监督企业联系点

根据《山东省人民政府行政执法监督局关于设立山东省第一批行政执法监督企业联系点的通知》，山东省物流与交通运输协会被确定为山东省第一批行政执法监督企业联系点。行政执法监督企业联系点旨在拓宽行政执法监督渠道，加大行政执法监督力度，促进严格规范公正文明执法，助力法治化营商环境持续优化，由司法行政部门依照《山东省行政执法监督企业联系点工作规定（试行）》，从人大代表、政协委员、人民监督员、

专家学者、律师、新闻工作者等中选聘行政执法监督员，第一批联系点确定了 21 家商（协）会和 42 家企业。联系点主要承担向司法行政部门反映行政执法工作情况和行业对行政执法工作的意见、建议，对行政执法机关及其行政执法人员的行政执法行为进行社会监督，参加行政执法监督活动，接受问卷调查，协助收集涉及行政执法的社情民意，提供有关数据资料等职责。

近年来，协会深入开展行业统计和行业调研，积极反映企业诉求，完成了国家发展改革委、省发展改革委、省交通运输厅等单位委托的行业调查任务，形成相关调研报告，提出各项政策建议 70 余条。扎实推动行业自律，配合省交通运输厅开展信用交通建设，

组织会员单位开展信用承诺；与交通运输、市场监管等管理部门和公安机关沟通，启动“安心运”行动，营造承运人专心、发货人放心、消费者称心的物流消费环境，促进物流业健康发展；完善行规行约，建立了从业人员职业道德准则质量检查等制度，成

立人民调解委员会，推动争议处理和纠纷化解。

协会将以成为行政执法监督企业联系点为契机，充分发挥桥梁和纽带作用，深入推进对行业的统计工作与

调研活动，及时向司法部门反馈企业的困难与诉求，助力我省优化法治营商环境，为物流与交通运输行业高质量发展发挥积极作用。



山东省“技能兴鲁”职业技能大赛——全省物流业职业技能（智慧物流服务）竞赛决赛成功举办

12月20-22日,山东省“技能兴鲁”职业技能大赛——全省物流业职业技能(智慧物流服务)竞赛决赛在烟台职业学院成功举办。山东省物流与交通运输协会副会长兼秘书长侯鹏、烟台职业学院党委委员、分管教学工作校

领导邢勤等领导出席开幕式并致辞,烟台职业学院经济贸易系党总支书记孙玲主持开幕式。参加开幕式的还有学院相关处室及二级学院主要负责人,以及各参赛队领队、指导教师和参赛选手。



竞赛涵盖了智慧物流职业素养理论考核、智慧物流系统规划与实施、智慧物流系统运营、智能设备维护与保养四部分,每轮竞赛通过抽签决定工位号,并进行加密,确保竞赛公平公正。竞赛组委会邀请省内知名专家

担任裁判,参赛选手在竞赛现场上演了一场知识、智慧与技术的大比拼。经过激烈的角逐,智慧物流竞赛决赛共评选出优秀组织奖4个,职工组一等奖2名、二等奖3名、三等奖3名,学生组一等奖2个、二等奖3个、三

等奖 2 个。获得决赛第 1 名的职工(教师)身份的选手，经山东省人力资源和社会保障厅核准后，授予“山东省技术能手”称号，颁发证书并给予一次性奖励。



此次竞赛由山东省物流与交通运输协会主办，烟台职业学院承办，中物联讯（北京）科技有限公司、山东翠鸟智能科技有限公司协办。通过此

次竞赛不仅考查参赛选手的专业操作技能和综合职业素养，同时检验参赛选手分析问题、解决问题及团队协作的能力，为行业发展注入了新的活力。

协会与济南职业学院开展“党建共建聚合力，协同育人助成长”支部共建活动

12月11日，山东省物流与交通运输协会党支部与济南职业学院财经商贸系党总支举办了主题为“党建共建聚合力，协同育人助成长”的支部共建活动，协会党支部书记鲁友水，副会长侯鹏参加活动，为成绩优秀、表现

突出的学生颁发“物流育才”助学金。济南职业学院党委副书记杜洪波、财经商贸系主任石岱峰、党总支书记任翔燕及学院物流专业教师和学生代表参加活动。





济南职业学院党委副书记杜洪波介绍了学院的办学历程和发展规划，对学院的教学重点做了重点解读。鲁友水书记对学院取得的业绩表示祝贺，感谢学院对协会各方面工作的大力支持，对今后双方党建共建工作的开展提出建议。协会副会长侯鹏对协会的发展概况及重点工作做了介绍，分析

了当前物流业的现状及相关政策，就智慧供应链专业群下一步的建设发展规划进行了深入研讨。协会拿出部分党建工作经费，作为助学金奖励学院成绩优秀、表现突出的学生。

通过这次活动作为协会与学院党建共建活动走深走实的起点，进一步深化协会与学院合作交流。



山东省物流与交通运输协会

SHANDONG PROVINCIAL LOGISTICS AND TRANSPORT ASSOCIATION

山东省物流与交通运输协会由具有代表性的交通、铁路、航空、邮政和重点工业、物流企业及其他相关组织共同组建成立的，实行行业服务与行业管理的非营利性社团组织。协会现有会员 800 余家，涵盖山东省 16 市。山东省物流与交通运输协会设有由 70 余名国内知名专家组成的专家委员会，综合运输、物流园区、物流金融、物流装备、冷链物流、电商物流、物流标准化、危化品物流、物流教育等 9 个专业委员会。

山东省物流与交通运输协会积极宣传贯彻国家的方针政策和法律法规，深入研究现代物流和交通运输发展的趋势与方向，牵头制定行业标准和规范，加强行业自律，开展行业统计等。协会实施与行业主管部门工作的“融合行动”，立足行业发展需求的“扎根行动”，服务会员成长的“伴随行动”，加强自身建设的“提能行动”，扎实推进“两个中心、一个智库、四个平台”工作重点。近年来，协会参与编制了《黄河三角洲高效生态经济区现代物流业发展规划》《山东省现代物流业“十二五”发展规划》等行业规划，牵头制订了《山东省物流企业星级划分与评定》《山东省物流园区等级划分与评定》山东省地方标准，编写了《山东省工业物流发展模式研究报告》，参与了《山东省现代物流业转型升级实施方案(2014-2020)》的调研和编写等。目前，物流数据中心框架基本形成，物流企业评价中心建设持续推进，物流智库作用愈发突出，金融服务平台建设取得重大突破，人才推荐与培训平台渐成良好生态，交流学习平台与业务合作平台日益稳固。协会担任山东省现代物流工作联席会议联络员，荣获“中国社会组织评估等级AAAAA级”“山东省社会组织标杆”“物流统计工作先进单位”“山东省工商领域优秀行业协会”“山东省五星级社会组织”“山东省五星级党支部”“社会组织党建工作示范点”“优秀党支部”“金融创新奖”“校企合作先进集体”等荣誉称号。协会作为政企之间、行业之间、企业之间的桥梁和纽带，作为物流行业发展研究的前沿阵地，作为企业家群体的精神家园与沟通交流平台，将在物流与交通运输行业发展中发挥越来越积极和建设性的作用。

山东省物流与交通运输协会 入会申请表

填表日期： 年 月 日

编号：

单位基本情况			
单位名称			
单位地址			
主营业务			
社会统一 信用代码		单位性质	
企业邮箱		员工人数	
单位网址		注册资本	
上年度货运量 (万吨)		资产总额	
上年度税 总额(万元)		上年度资产 负债率 %	
园区规模(亩)		上年度营业 收入(万元)	
仓储面积(m ²)		上年度净利 润(万元)	
货运自有车 (辆)		新能源货车(辆)	
整合社会车辆 (辆)		冷链车(辆)	
铁路专用线 (条)		集装箱专用车(辆)	
企业信息化水 平(信息平台或 自动化装备情 况)			

拟申请 会员级别	<input type="checkbox"/> 副会长单位 <input type="checkbox"/> 理事单位 <input type="checkbox"/> 会员单位					
负责人	姓名		性别		民族	
	出生年月		文化程度		政治面貌	
	职务		技术职称		身份证号	
	办公电话		手机		微信号	
	电子邮箱		专业特长		社会职务	
联系人	姓名		部门及 职务		办公电话	
	手机		微信号		电子邮箱	
业务涉及行业、 领域 (多选)	<input type="checkbox"/> 快消品 <input type="checkbox"/> 煤炭 <input type="checkbox"/> 其他大宗物资（粮食、矿建等） <input type="checkbox"/> 装备制造业 <input type="checkbox"/> 药品及医疗器械 <input type="checkbox"/> 纺织服装 <input type="checkbox"/> 农副批发市场 <input type="checkbox"/> 汽车及零部件 <input type="checkbox"/> 危化品及化工原料 <input type="checkbox"/> 进出口贸易 <input type="checkbox"/> 电商 <input type="checkbox"/> 餐饮连锁商超 <input type="checkbox"/> 物流教育 <input type="checkbox"/> 家具家电 <input type="checkbox"/> 其他_____					
业务涉及运输 方式 (多选)	<input type="checkbox"/> 公路运输 <input type="checkbox"/> 铁路运输 <input type="checkbox"/> 水路运输 <input type="checkbox"/> 航空运输 <input type="checkbox"/> 邮政快递 <input type="checkbox"/> 多式联运 <input type="checkbox"/> 集装箱运输（拖车集运） <input type="checkbox"/> 大件运输、 <input type="checkbox"/> 其他_____					
目前企业面临 的主要困难(多 选)	<input type="checkbox"/> 订单需求减少 <input type="checkbox"/> 经营成本增加 <input type="checkbox"/> 资金周转困难 <input type="checkbox"/> 企业用工紧缺 <input type="checkbox"/> 税费压力较大 <input type="checkbox"/> 市场竞争加剧 <input type="checkbox"/> 运输通行不畅 <input type="checkbox"/> 土地 <input type="checkbox"/> 设施场所获取难 <input type="checkbox"/> 管理遇到瓶颈 <input type="checkbox"/> 其他_____					
拟申请 会员级别	<input type="checkbox"/> 副会长单位 <input type="checkbox"/> 理事单位 <input type="checkbox"/> 会员单位					
业务类型 (多选)	<input type="checkbox"/> 物流园区 <input type="checkbox"/> 城市配送 <input type="checkbox"/> 冷链物流 <input type="checkbox"/> 快递速运 <input type="checkbox"/> 危化运输 <input type="checkbox"/> 普货干线（合同物流） <input type="checkbox"/> 零担快运 <input type="checkbox"/> 跨境国际 <input type="checkbox"/> 货运平台 <input type="checkbox"/> 仓储物流 <input type="checkbox"/> 物流教育 <input type="checkbox"/> 其他_____					
服务需求	需要协会提供的服务（请划“√”） <input type="checkbox"/> 协助行业标准的申报立项及起草报批 <input type="checkbox"/> 寻求项目补贴及融资 <input type="checkbox"/> 介绍投资项目 <input type="checkbox"/> 相关的评优推荐 <input type="checkbox"/> 介绍同行业务合作 <input type="checkbox"/> 寻找海外合作 <input type="checkbox"/> 境内外专业考察 <input type="checkbox"/> 品牌打造与推广 <input type="checkbox"/> 相关认证培训服务 <input type="checkbox"/> 专项课题研究 <input type="checkbox"/> 法律援					

	助和咨询 <input type="checkbox"/> 管理难题咨询 <input type="checkbox"/> 推荐及引进人才 <input type="checkbox"/> 企业咨询与规划 <input type="checkbox"/> 协助企业相关培训 <input type="checkbox"/> 其他
单位类型	<input type="checkbox"/> 仓储企业 <input type="checkbox"/> 物流园区 <input type="checkbox"/> 干线物流 <input type="checkbox"/> 专线物流 <input type="checkbox"/> 零担物流 <input type="checkbox"/> 危化品运输 <input type="checkbox"/> 供应链企业 <input type="checkbox"/> 信息化企业 <input type="checkbox"/> 同城配送 <input type="checkbox"/> 货贷企业 <input type="checkbox"/> 设备制造 <input type="checkbox"/> 仓储 <input type="checkbox"/> 配送 <input type="checkbox"/> 运输 <input type="checkbox"/> 信息服务 <input type="checkbox"/> 公共物流 <input type="checkbox"/> 第三方物流 <input type="checkbox"/> 网络货运企业 <input type="checkbox"/> 冷链物流 <input type="checkbox"/> 其他
拟加入专业委员会（可多选）	<input type="checkbox"/> 金融物流专业委员会 <input type="checkbox"/> 冷链物流专业委员会 <input type="checkbox"/> 综合运输专业委员会 <input type="checkbox"/> 物流园区专业委员会 <input type="checkbox"/> 电商物流专业委员会 <input type="checkbox"/> 物流标准化专业委员会 <input type="checkbox"/> 危险品物流专业委员会 <input type="checkbox"/> 物流教育专业委员会 <input type="checkbox"/> 物流装备和信息化专业委员会
申请单位意见	<p>我单位自愿加入山东省物流与交通运输协会，自觉遵守《山东省物流与交通运输协会章程》有关规定，认真履行会员义务。</p> <p style="text-align: center;">（盖章）</p> <p style="text-align: center;">年 月 日</p>
协会意见	<p style="text-align: center;">（盖章）</p> <p style="text-align: center;">年 月 日</p>

联系我们

电话：0531—86026117

传真：0531—86026117

邮箱：shandong56@vip.163.com

网址：www.sd56.org

地址：济南市舜华路 2000 号舜泰广场 11 号楼北楼 1101

扫描并关注“山东省物流与交通运输协会”

