

中鲁物流

ZHONGLU LOGISTICS

山东省物流与交通运输协会主办

2024 年 02 月

单 月 刊



有效降低物流成本，助推经济高质量发展

《中共中央国务院关于学习运用“千村示范、万村整治”工程经验有力有效推进乡村全面振兴的意见》

推进现代物流提质增效降本

中欧班列开行稳定在 1000 列以上 济南全力打造全国重要区域性物流中心



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



扫描并关注山东省物流与交通运输协会

CONTENTS

目录

【降本增效专题 Special Attention】

- 4/：习近平主持召开中央财经委员会第四次会议强调 推动新一轮大规模设备更新和消费品以旧换新 有效降低全社会物流成本
- 7/：多措并举助力有效降低全社会物流成本
- 11/：人民财评：有效降低物流成本，助推经济高质量发展
- 13/：运力重构助力物流降本增效
- 18/：网络、平台、科技、供应链……谁在有效降低全社会物流成本？

【政策法规 Policies & Regulations】

- 25/：《中共中央国务院关于学习运用“千村示范、万村整治”工程经验有力有效推进乡村全面振兴的意见》
- 36/：农业农村部关于落实中共中央国务院关于学习运用“千村示范、万村整治”工程经验有力有效推进乡村全面振兴工作部署的实施意见
- 51/：一图读懂|《民用航空危险品运输管理规定》
- 54/：交通运输部关于印发《交通运输行业标准管理办法》的通知
- 62/：交通运输部关于国家电力投资集团有限公司开展重卡换电站建设组网与运营示范等交通强国建设试点工作的意见

【数据盘点 Data Inventory】

- 66/：2023 年全国物流运行情况通报
- 67/：1 月份中国沿海（散货）运输市场分析报告
- 69/：1 月份山东省综合交通运输运行情况
- 71/：1 月份山东省物流业景气指数

CONTENTS

「目录」

【物流资讯 Logistics Information】

- 72/：《交通强国评价指标》印发实施
- 73/：9 部门联合出台新政策 促进新能源汽车贸易合作健康发展
- 75/：《碳排放权交易管理暂行条例》5 月 1 日起施行
- 76/：国新办召开新闻发布会，通报交通运输高质量发展服务中国式现代化情况
- 80/：盘点 2023 年物流十大事件，哪件影响了未来五年？
- 88/：各省市“出招”，2024 年物流这么干！（节选）
- 94/：济南全力打造全国重要区域性物流中心
- 98/：烟台：2024 年促进经济高质量发展“1+12”一揽子政策措施任务

【协会要闻 Association News】

- 106/：关于开展“特种设备叉车作业人员”培训的通知
- 108/：关于组织参加《2024 全球物流技术大会》的通知





习近平主持召开中央财经委员会第四次会议强调： 推动新一轮大规模设备更新和消费品以旧换新 有效降低全社会物流成本

加快产品更新换代是推动高质量发展的重要举措，要鼓励引导新一轮大规模设备更新和消费品以旧换新。物流是实体经济的“筋络”，联接生产和消费、内贸和外贸，必须有效降低全社会物流成本，增强产业核心竞争力，提高经济运行效率。

新华社北京2月23日电 中共中央总书记、国家主席、中央军委主席、中央财经委员会主任习近平2月23日下午主持召开中央财经委员会第四次会议，研究大规模设备更新和消费品以旧换新问题，研究有效降低全社会物流成本问题。习近平在会上发表重要讲话强调，加快产品更新换代是推动高质量发展的重要举措，要鼓励引导新一轮大规模设备更新和消费品以旧换新。物流是实体经济的“筋络”，联接生产和消费、内贸和外贸，必须有效降低全社会物流成本，增强产业核心竞争力，提高经济运行效率。

中共中央政治局常委、国务院总理、中央财经委员会副主任李强，中共中央政治局常委、中央书记处书记、中央财经委员会委员蔡奇，中共中央政治局常委、国务院副总理、中央财经委员会委员丁薛祥出席会议。

会议听取了国家发展改革委、商务部、工业和信息化部关于大规模设备更新和消费品以旧换新的汇报，听取了国家发展改革委、交通运输部、

商务部关于有效降低全社会物流成本的汇报。住房城乡建设部、国家市场监督管理总局、国家铁路集团作了书面汇报。

会议强调，实行大规模设备更新和消费品以旧换新，将有力促进投资和消费，既利当前、更利长远。要打好政策组合拳，推动先进产能比重持续提升，高质量耐用消费品更多进入居民生活，废旧资源得到循环利用，国民经济循环质量和水平大幅提高。要坚持市场为主、政府引导，坚持鼓励先进、淘汰落后，坚持标准引领、有序提升。

会议指出，要推动各类生产设备、服务设备更新和技术改造，鼓励汽车、家电等传统消费品以旧换新，推动耐用消费品以旧换新。**推动大规模回收循环利用，加强“换新+回收”物流体系和新模式发展。**对消费品以旧换新，要坚持中央财政和地方政府联动，统筹支持全链条各环节，更多惠及消费者。

会议强调，降低全社会物流成本

是提高经济运行效率的重要举措。物流降成本的出发点和落脚点是服务实体经济和人民群众，基本前提是保持制造业比重基本稳定，主要途径是调结构、促改革，有效降低运输成本、仓储成本、管理成本。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。

优化主干线大通道，打通堵点卡点，完善现代商贸流通体系，鼓励发展与平台经济、低空经济、无人驾驶等结合的物流新模式。统筹规划物流枢纽，优化交通基础设施建设和重大生产力布局，大力发展临空经济、临港经济。

中央财经委员会委员出席会议，中央和国家机关有关部门负责同志列席会议。（文章源于新华社）

CCTV 13
新闻

CCTV.com 央视网

习近平主持召开中央财经委员会第四次会议强调 推动新一轮大规模设备更新和消费品以旧换新 有效降低全社会物流成本

打通堵点卡点，完善现代商贸流通体系，鼓励发展与平台经济、低空经济、无人驾驶等结合的物流新模式。统筹规划物流枢纽，优化交通基础设施建设和重大生产力布局，大力发展临空经济、临港经济。

新闻联播
XINWEN LIANBO

公众号 · 物流指闻

多措并举 助力有效降低全社会物流成本

“十八大”以来，中央持续致力推动物流降本增效工作，并提出了一系列政策措施和指导意见。从现代物流规划的制定，到一系列降本增效纲领性文件，从顶层设计层面持续推进、加强引导。在多项重要措施推动下，我国全链条物流运行效率稳步改善。从统计数据来看，通常使用社会物流总费用与 GDP 比率这一指标衡量经济运行中投入的物流费用水平，即社会经济运行中的物流成本情况。2023 年我国社会物流总费用与 GDP 的比率为

14.4%，比疫情前的 2019 年下降 0.3 个百分点，比 2014 年下降 2.2 个百分点，反映出我国社会物流成本水平稳步下降。

同时，在当前复杂经济环境下，发展新质生产力，促进实体经济发展和“双循环”格局形成也对物流降本增效提出了新要求。2 月 23 日召开的中央财经委第四次会议，结合当前经济发展环境和发展目标任务，对物流降本增效提升到一个新高度，做了再部署，有很多新提法，需要深入思考，深刻领会。



目标高度更高

近年来，现代物流为实体经济循环畅通提供重要支撑，物流降本增效主线始终如一。随着经济持续转型升级，强调降低全社会物流成本，成为

提高经济运行效率，发展新质生产力的重要举措。物流作为实体经济的“筋络”，联接生产和消费、内贸和外贸，有效降低全社会物流成本，是为实体

经济“通筋活络”，有助于增强产业核心竞争力，提高经济运行效率。



提法更精确

提出“有效降低全社会物流成本”。一方面，强调物流成本的社会性，即社会物流统计指标中的社会物流总费用。从统计数据来看，2023 年我国社会物流总费用 18.2 万亿元，这一指标不是物流行业成本的汇总合计，是从社会角度测算衡量经济运行过程中发生的运输、保管、管理三大环节多业态的物流成本费用（如物流服务费用、货物损耗成本、资金占用成本等）。从社会角度看成本，要正确认识物流成本的特殊性，降低社会物流成本不

等于单纯的降低物流价格。另一方面，强调降本目标的针对性，措施手段的有效性。物流成本高形诸于外，但成之于内，既有物流自身因素，比如物流基础设施、物流模式和物流主体企业都会影响物流承载能力和组织运行效率，更有社会因素，比如体制环境、经济和市场环境等也会对物流效率和成本产生重大影响。需要从社会角度，运用系统思维，分析成因，找准症结，对症下药，精准施策，才能有效降低社会物流成本。



出发点和落脚点更明确

强调物流是生产性服务业和生活性服务业，物流降成本的出发点和落脚点是服务实体经济和人民群众，立足于为生产和生活提供便捷高效的物流服务支撑。现代物流产业地位得到进一步巩固，物流要素与服务资源整合步伐加快，市场集中度提升，物流

产业资源整合将持续助力效率提升和服务升级。从统计数据来看，2023 年中国物流企业 50 强业务收入超过万亿元，占物流业总收入比重稳步提高。需要从产业角度，构建供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代物流体系，形成一批具有较强国际竞

竞争力的骨干物流企业和知名服务品牌，效率。

助力提升社会经济中的物流服务质量



途径更深入目标更具体

强调主要途径是调结构、促改革，会议特别提及“基本前提是保持制造业比重基本稳定”，有效降低运输、仓储和管理各环节物流成本。从统计数据来看，制造业物流总额占比超过 8 成，多数行业、领域物流成本占比较

高。需要从企业角度，开展重点企业物流成本统计调查试点，建立各行业领域物流成本基点，形成细分行业物流成本对标体系，更好服务物流降本增效。



措施更系统

提出了三个方面的重大举措：

一是通过内部结构调整。要强化“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有助于运输物流效率提升。从统计数据来看，加快推进运输结构调整对物流效率提升具有一定成效，2023 年集装箱铁水联运同比超过 15%，多式联运占比稳步提升，货物运输平均运距、运输费用与 GDP 比率均有小幅回落。此举重在从体制机制层面促进物流一体化运作。

二是通过技术模式创新。鼓励发展与平台经济、无人驾驶等技术结合的物流新模式，实现上下游联动降本提效。从统计数据来看，2023 年中国物流与采购联合会科学技术奖获奖项目 367 项，项目申报数量连续 12 年持续保持增长，物流领域科技创新成果不断涌现，尤其体现在智能制造、无人技术、企业数字化转型、智慧供应链等方面，助力企业效率提升，服务模式优化。此举重在从技术层面促进物流服务模式升级。

三是通过外部环境优化。一方面以基础设施联网优化为基础，统筹规划物流枢纽，优化交通基础设施建设和重大生产力布局。另一方面要通过深层次改革，有效降低制度性成本，通过结构调整有效降低结构性成本。物流营商环境持续优化，运输领域改革持续推进，车辆通行、货物通关等领域取得一定成效，网络节点、货运车辆经营许可等审批流程优化举措逐步落地实施。此举重在从规划布局层面促进物流高效运转的基础环境。

四是通过模式拓宽物流服务模式创新。本次会议首次在降低社会物流成本路径中提到鼓励与低空经济结合，相关政策、规范性文件等陆续推出落

地，相关产业走向规范发展，低空物流等新模式具有广阔的应用空间。此举重在拓展模式渠道促进物流效率提升。

综合来看，有效降低全社会物流成本要深刻理解其内涵与外延，从社会经济运行角度正视存在的跨运输方式阻塞、资源运输距离较长、库存资金占用高、流通环节重复、物流服务同质化等问题。物流服务要深刻融入实体经济供应链服务环节，增强物流产业核心竞争力，以高效能的物流服务助力经济高质量发展。

（文章来源中国物流信息中心）



人民财评：

有效降低物流成本，助推经济高质量发展

近日中央财经委员会举行第四次会议，研究大规模设备更新和消费品以旧换新问题，研究有效降低全社会物流成本问题。会议强调，降低全社会物流成本是提高经济运行效率的重要举措。物流是实体经济的“筋络”，联接生产和消费、内贸和外贸，有效降低全社会物流成本，必将增强产业核心竞争力，提高经济运行效率，惠及更多消费者。

当前，我国正加快构建内外联通、高效便捷的物流网络，社会物流成本

水平稳步下降。世界银行发布的《2023年全球物流绩效指数报告》中，我国物流绩效综合排名由2018年的26位升至20位，保持了稳步上升的趋势，其中，物流基础设施、国际货运时效两方面评分相对较高，达到国际先进水平。虽然我国物流绩效稳步提升，但存量物流基础设施网络“东强西弱”“城强乡弱”“内强外弱”等问题亟待破解，应进一步补齐短板，加快培育现代物流转型升级新动能。



有效降低全社会物流成本，需要加大物流基础设施网络建设。

降低物流成本并不等同于简单降低物流或快递的价格，而是要从全局出发、多角度筹谋，调结构、促改革，有效降低运输成本、仓储成本、管理成本。要

加大物流基础设施建设，持续推进县乡村三级物流体系建设，下沉物流网络的同时将服务触角延伸至生产、仓储、配送等各个环节。2023年，我国新增建设国家物流枢纽30个，累积形

成 125 个覆盖全国、类型丰富的物流枢纽体系，为产业物流聚集发展提供有力支撑。未来，围绕各级物流枢纽，

要进一步打通堵点，让农村物流网络日益健全，补齐物流短板。



有效降低全社会物流成本，需要铁路等部门持续发力。

作为国民经济的大动脉和立体化交通运输骨干力量，铁路扮演着举足轻重的角色。铁路因其运力大、绿色环保、成本低、快速便捷、受环境影响小等优势，成为旅客出行交通工具的首选，更受到广大商户青睐。

铁路部门应进一步着眼于绿色发展方向，充分发挥市场联通、资源要素共享优势，实现商品无障碍流通、交易，为企业提供更广阔发展机遇，助推全国统一大市场建设。



有效降低全社会物流成本，需要加快物流数字化转型。

建设低成本、高效率的物流服务体系离不开数字技术的全面支撑。要利用现代信息技术推动物流要素在线化数据化，开发多样化应用场景，实现物流资源线上线下联动。要把握数字化、网络化、智能化发展方向，提高数字技术在物流业全过程的渗透率，推动人、车、货、路的精准匹配和优化配置，从而实现社会物流总费用占

GDP 比重进一步降低。

下好发展“先手棋”，用好政策“组合拳”，物流业一头连着生产，一头连着消费，其重要性不言而喻。基本建成供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代物流体系，对促进产业结构调整 and 区域协调发展、培育经济发展新动能、提升国民经济整体运行效率具有重要意义。

运力重构助力 物流降本增效



2024 年被业界定义为物流降本增效提质年。1 月 20 日，在第七届货运物流行业年会（以下简称“年会”）上，中国物流与采购联合会会长何黎明强调，推动物流提质、增效、降本，就是要引导物流企业通过效率提升、质量升级，来创造降本新空间。

物流企业要实现降本增效，对运力进行重构变革是绕不开的话题。《中国物流与采购》杂志记者在年会上了解到，一方面，近年来，以清洁能源为动力的货运车辆渗透率逐年提升，另一方面，随着物联网、云计算、大数据等技术在各种物流场景的深度应用，数智化在提升技术运输效率，提高货运规模化程度和集约化水平上的效能日益增强。

数智化为运力端降本增效

随着市场环境的变化以及技术的进步，当前运力端呈现数字化智能化趋势。G7 易流创始人、首席执行官翟学魂在年会上介绍，G7 易流和象屿农业物产有限公司合作打造的平台把 2000 个农户与 3000 个司机连接在一起，农户可以在线上预约收粮，实时

结算，司机按码排队运粮，并且通过该平台可以实现运输可视化，运输时长由一趟三天两晚缩短为一天两趟，极大提升了收粮时效。

数智化也让新希望旗下鲜生活冷链物流有限公司（以下简称“鲜生活”）受益匪浅。“我们通过数智化赋能冷链

运输，把运输时效提高到小时达。”鲜生活总经理张祥阳在年会上表示，“我们打造的鲜奶品牌‘24 小时鲜奶’在市场上 24 小时留存，这就对时效提出了更高的要求。”

在城配方面，鲜生活实现了无人交接和电子确认，使整个配送流程更畅通高效。“我们在凌晨通过物联网以及配套的安防系统打开商店的物联通道，司机把货物直接摆放到相应的货架位置上。冷冻品摆在冰柜里，正常品摆在货架上，实现到店以后直接售卖，全场无人交接。”张祥阳透露。

此外，自动驾驶也在快递行业得到广泛应用。快递企业诸如顺丰、菜鸟等都研发了快递无人车并实现了常态化运营。2023 年 12 月 5 日，交通运输部印发了《自动驾驶汽车运输安全服务指南（试行）》，首次从国家政策层面明确智能网联汽车可以用于运输经营活动，为我国自动驾驶技术的商业化应用按下“加速键”。交通运输部科学研究院现代物流研究中心主任李彦林表示，“这释放了一个极大的信号，

即自动驾驶开始进入运营阶段。”目前，北京、上海、深圳等地都出台了一系列政策来推动自动驾驶在物流配送等领域的应用。这些智能化科技在物流领域的应用，会进一步提升运输效率进一步提高。

还有一些企业致力于为运力端的零部件进行数字化赋能，为物流企业降低运营成本。智轮网(北京)科技有限公司研发了数字轮胎，前端在轮胎内部加装有源的动态芯片，后台建立智能管理系统，可以实时检测轮胎的基础信息、预警信息。减少车辆事故率，从而降低物流企业的保费支出。“目前我们所有的案例中，整支车队来算最低能够降低 35% 的事故率，车队优化之后最高能够降低 70% 的事故率，事故率降低了，保费支出也就降低了。”智轮网(北京)科技有限公司 CEO 段莹讲到。

智轮网还通过智能系统对轮胎的使用数据进行分析，引导司机优化自身的驾驶习惯，来减少轮胎的阻力，降低油耗从而减少燃油成本。段莹讲

到，“我们通过对轮胎健康度的管理，能够有效的减少轮胎滚动的阻力，优化了轮胎的滚动阻力，油耗至少下降

了平均 5%，最优化的方案中降低了 13%。”

以数字化手段推动货运规模化

提升运输数字化水平，还有利于推进货运规模化集约化发展。“当前我国的社会运力比较分散。”深圳市货车宝科技有限公司总经理蓝森锋在年会上指出，目前全国大概有 800 多万重卡，75%都是个体司机，腰部的一些中小车队占整个市场 18%左右。

蓝森锋认为，未来中小车队会成为市场主流，但应该基于数字化并进行区域、行业划分。“中小车队在不同的区域、不同的城市专注于某个行业，尽管只有 5 台车、10 台车，但可以把某个路线跑到极致，不管上游是谁接货，转了多少手，最终由他们来完成相应服务。”货车宝目前累积了大约 400 万的注册运力，有超过 10 万个中小车队在数据库里，通过互联的形式，与 6 万多个门店，100 多个品牌合作伙伴进行连接，打造了车货匹配服务，

大概两年前开始在不同行业提供一些优质货源。“我们提供的车队解决方案，前端直接连接大型货主，收集业务诉求，能够根据中小车队特点进行精准匹配。”他补充到。

随着市场环境的变化，一些原本服务于企业内部的运力也在逐步探索向社会开放运力。益海嘉里整合自身运力打造的丰行平台运力池就是典型案例。益海嘉里公路运输业务总助王鹏飞在年会上透露，“我们把集团 70 多个基地所有公路运输货物进行整合，通过系统做赋能，为客户、工厂、经销商提供一些运输服务、运输管理还有软件服务。这是商业模式划拨，把整个丰行运力平台，涉及的所有模块进行重新梳理整合，利用内部优势以及外部机会打造一个基于粮食、贸易和快消品的公路货运平台。”下一步，

益海嘉里将致力于货源公开化，运力社会化。“我们已经把一部分货源全部抛在线上。运力端除了丰驰自己的私有运力也对接了满帮货车宝、日日顺等平台。未来我们会进一步把我们的运力向社会开放。”他补充到。

运力端新能源趋势不可逆转

新能源化是运力端变革的另一大特征。近年来，我国密集出台了许多政策推动新能源车辆在公共领域的应用，越来越多的物流企业开始使用新能源车辆来进行运输，运力端新能源化趋势也在逐步深化。

2023 年 12 月 7 日，国务院印发《空气质量持续改善行动计划》，大力发展新能源和清洁能源。到 2025 年，重点区域公共领域新增或更新公交、出租、城市物流配送、轻型环卫等车辆中，新能源汽车比例不低于 80%；在火电、钢铁、煤炭、焦化、有色、水泥等行业和物流园区推广新能源中重型货车，发展零排放货运车队。

今年 1 月 11 日，中共中央、国务院发布《关于全面推进美丽中国建设的意见》，其中提到要大力推动经济社会发展绿色化低碳化，加快能源、工业、交通运输、等领域绿色低碳转型，大力推进“公转铁”“公转水”，加快铁路专用线建设，提升大宗货物清洁化运输水平，到 2027 年，新增汽车中新能源汽车占比力争达到 45%。

这些政策的出台推动我国公路货运运力结构的变化，引导物流企业逐步淘汰燃油车，转向新能源车辆。李彦林介绍到，“2023 年重卡类燃油货车销量占比同比下降了 16.4%，天然气生卡同比增长了 300%，其他如纯电动、甲醇、燃料电池类车辆同比增长 40%，整个装备清洁化正在加速到来。”翟学魂也认为，“物流企业应该在新能源方面做尝试，2025 年大规模的新能源重卡将会取代原来的旧能源车。”

国家层面也将不断布局相应配套设施，为新能源车辆的推广提供保障。2023

年 11 月，工信部、交通运输部等 8 部门启动首批公共领域车辆全面电动化先行区试点。北京、深圳、重庆、成都、郑州（一类），宁波、厦门、济南、石家庄、唐山（二类），柳州、海口、长春、银川和鄂尔多斯（三类）15 座城市入选。根据试点城市申报方案初步预算，首批试点城市将推广新能源汽车 60+万辆，充电桩 70+万台，充换电站 0.78 万座。“国家层面也加快了充电基础设施建设，到去年年底，全国充电桩总量大概在 860 万台，新增车桩比例大概 1：2.8。”李彦林讲到。

未来，数字化技术将会不断升级完善，新能源也将取代传统能源成为主要能源供应方式。在政策引领、技术驱动下，社会运力将会不断被整合，形成运力生态圈，发挥最大的效能，运力重构将使物流企业在降本增效方面将获得更多动力。

(本文刊登于《中国物流与采购》杂志 2024 年第 4 期)



网络、平台、科技、供应链……谁在有效降低全社会物流成本？

供应链与物流企业，迎来第二次大发展机遇。

来源/运联智库

作者/贾艺超

“降本增效”，是物流人过去相当长一段时间里听到的高频词汇。

物流行业从野蛮生长到精细化运营的过程中，降本增效曾是大批创业者模式创新的出发点、技术公司商业逻辑成立的基石，也是存量竞争时代物流企业新的利润源。新玩家频频出现的市场环境里，从体感上来看，“从事物流以来我就没见运费涨过”相信这也是大多数物流人的心声。

那么，物流企业如何在运费不涨的情况下活下来？过去多年诞生的这批独角兽们，又是如何有效降低全社会物流成本的？



规模经济

微利时代的生存法则

快递快运，是典型的高规模效应、高网络效应的细分市场。出一套方法论。过去多年，“通达系”们通过“产品同质化——适当价格战

关于降本增效，快递企业率先跑——扩大业务量——单票成本下降”的

逻辑，直接将经济型快递拉入微利时代，同时也帮助电商平台进入包邮时代。

尤其是头部玩家中通快递，2023年业务量突破300亿票，成本能力的降低使得其能获得更多的货主；同时规模效应下，成本能力也能将微薄的利润，迅速放大为规模化的利润。

如今，5000万票/天的产能，已经是快递行业的入局门槛。快递企业之间的竞争，便是将成本能力在规模效应中放大的能力。而随着国内快递市场头部格局进入相对稳定的状态，快递企业的成本结构也相对稳定，成本的竞争，开始以“厘”为单位进行。过去几年，快递行业发生很多大事件，新网络搅局、价格战内卷、直营与加盟的相互渗透、数字化转型……最终形成如今的头部竞争格局。

巨头之间的贴身肉搏中，如果不具备降本增效的能力，在上述大事件中，故事的结尾往往伴随着企业的出局。

当然，除了消费端外，服务于制

造端的快运市场，过去多年也实现了新旧玩家的大换血，跑出了一批类似安能物流、壹米滴答、百世快运、顺心捷达等这样的网络型企业。

目前，这些网络基本进入千万吨/年的货量规模，通过分拨优化、车线拉直、数字调度等手段实现单吨成本的下降。而这种能力一方面会释放给市场，降低货主发货成本，另一方面则释放为企业的规模化盈利能力。2023年恰好是这种能力的集中体现，安能物流、壹米滴答、百世快运都陆续实现了规模化的利润。

另外，大票零担与区域网市场，类似三志、德坤、聚盟这样的模式创新方式，也有效推动小散的专线物流向集约化的模式发展，并从中寻找规模效应的放大；区域网玩家类似宇佳物流、辽西物流等则也是通过加盟、合伙等模式放大规模成为市场中的佼佼者。

规模化、集约化的发展，成为物流企业降本增效的一大关键抓手。

2

平台经济

物流+互联网

十年前，一大批互联网人携资本入场，受滴滴启蒙，在物流行业复制“车货匹配”平台模式。

根据市场切分，数字货运平台切入的是整车临调市场，并且根据场景的不同，分为城际整车和同城货运两个赛道。

但凡带有互联网打法的商业模式，往往是靠大规模的烧钱补贴，最终进入寡头时代。与上述细分市场相对应的玩家，则分别是满帮和货拉拉。

平台模式的核心是降低货主发货成本，降低司机空驶里程。目前来看，留下来的玩家陆续上市，并助力市场实现了从传统的“货主找司机”与“司机找货主”的局部静态模式，到全局动态匹配的突破。

以满帮为例，根据最新财报数据显示，其平均发货货主月活达到 213 万，履约活跃司机也达到 379 万。某

种程度上来讲，平台经济中也有规模效应的成本。货主与司机端群体规模的放大，交易匹配的效率也就更明显，平台的商业化能力也能最大化。

最直观的体现就是，滴滴货运入局厮杀的同城市场，巨头打架的时候货拉拉居然盈利了。而城际整车市场，满帮也实现了连续规模化的盈利。

目前来看，平台经济主要解决了三个问题：第一，提升信息匹配效率。货主不需要从信息部的“小黑板”上讨价还价，而是通过平台直接寻找司机；第二，减少司机等待时间。司机不必为了等货停留 2-3 天，降低了空驶的风险；第三，货运价格透明。平台打通了货主与司机之间的连接通道。

这里面，平台扮演着一个调节器的作用，业务竞争本身是市场化的，平台能做的便是帮助货主实现最佳匹配，帮助司机提升资产效率，据了解，

在满帮平台上个体司机也陆续能够实 现 10000km/月以上的运输效率。



数智经济

寻找效率洼地

随着物流的各个细分赛道市场格局相对稳定，经济增长进入新常态，企业开始认清现实，即行业告别野蛮增长时代，靠叠加产能增长的方式过时了，数智驱动成为共识。数智经济的核心，是在物流的各个运营环境寻找效率洼地。

1) 改变成本结构。

■ 引入自动化设备。

五六年前，每到电商大促期间，快递爆仓是必然会出现的新闻。当时，快递企业每到电商节前一个月就开始找外包劳务人员，加班加点地为分拨中心缓解分拨压力。

而如今，自动化分拣设备成为分拨中心的标配。典型的案例如，中通快递 2016 年只有 8 套自动化分拣设备，到 2022 年就达到 458 套，直接带动其分拣成本大幅降低，产能直线提升，

成为率先突破百亿票的快递企业。如今，中通快递已经达到 300 亿票/年的业务规模，也是规模最大的快递企业。

■ 无人技术的应用。

物流的仓储、分拨、干线、末端等环节，无人设备陆续出现。

比如，旷视科技的仓储机器人即解决方案，能够有效提升仓库的容积率、利用效率与操作效率；服务于仓储分拣的立镖机器人，大幅提升了分拣效率，如今正在伴随着 SHEIN、亚马逊等客户将中国效率带到海外市场；干线运输场景则出现了智加科技、赢彻科技等智能驾驶公司，调整物流车队的人车比、油耗；末端环境则有京东物流、美团配送、新石器玩家致力于无人配送车的研发等。

■ 新能源。

物流企业的运营中，与油车相比，

新能源车能跑出成本差。应用场景上，新能源车也正在从城配市场，向大宗、煤炭、矿山、港口等市场渗透。而类似 DeepWay 这样的新势力，也试图通过换电模式将新能源重卡引入千公里级长途干线场景。

可以看到，这些技术的应用都是寻找运营上的效率洼地，颠覆原有成本结构。

2) 改造管理模式。

据交通运输部网络货运信息交互系统统计，截至 2023 年 12 月底，全

国共有 3069 家网络货运企业（含分公司），接入社会运力 798.9 万辆、驾驶员 647.6 万人。全年共上传运单 1.3 亿单，同比增长 40.9%。

过去供应链的管理模式相对粗放，而网络货运正在从平台企业渗透入三方合同物流、制造业企业甚至国企，衍变成一种数智化的管理工具，将模糊的管理流程变得线上化、透明化、数字化，从而辅助管理者进行有效管理、决策。



短链趋势

供应链降本

去年，G7 易流平台上显示的运输数据向市场透露了一个信息：平台上的车辆单趟运输距离缩短 10%。

这意味着，供应链的模型出现了一定的变化。

过去多年大批量的模式创新、市场整合、价格内卷等因素，把单

个环节的效率与成本打到了极致。

而现在 B 端制造业觉醒，开始从整个供应链的角度探索降本增效，产业供应链迎来新的变数。

事实上，G7 易流也是这么做的，典型的案例是 G7 易流服务象屿农业的过程。过去，粮户交粮会被中间

商赚差价；司机长时间排队；象屿农业则面临整个收粮过程成本高、效率低的问题。

生产关系改变之后，象屿农业将整个收粮过程透明化、数据化，粮户在 APP 上进行预约交粮，不被中间商赚差价；司机知道什么时间排队进站，送粮时间从三天两夜缩短为 16 小时；象屿农业形成了一个 3000 台车规模的运力池。

整个供应链模式，从过去层层压价的三层结构，改变为“深度连接”的铁三角。

作为靠近制造业的供应链企业，日日顺供应链在服务客户的过程中也发现，品牌商逐渐意识到了一个问题：企业倒闭最大的风险就是库存。现在销售通路多样化，品牌商其实是在输出库存。原来的趋势是下放库存，让货离消费者更近。但当他们认识到库存制约了企业命脉的时候，大家都在把库存往回收。因为商流变短了。商流变短非常明显的一个特点，就是渠道融合。品

牌商库存和渠道库存正在“二合一”。

以家电行业为例，原来日日顺供应链在全国布了 6000 多个网点，他们既有服务职能，也有安装职能，还有下沉库存职能；但目前其正在内部调整，将 2000 多个区县级向上收一级，上收到全国 372 个地级市。

这是商流端的变化。而从巨头的反应来看，过去一年无论是商流端的京东、阿里、拼多多等平台，还是类似菜鸟、满帮、安能等物流企业，大家都开始拥抱产业带。这体现的另一大特点就是专业化。

核心是产业链、供应链的协同。过去，制造业和商贸企业所谓的“供应链”，是简单粗暴地通过每年招标外包的形式层层压成本，来提供物流服务，只是一个供应链的名义。

接下来的供应链降本，关键在于创造价值能力的提升，而不是传统的价格竞争和要素的简单扩张。物流企业能参与其中的关键，是从理念上转变到整个供应链的维度，制造业与渠道商、物流商的深度链

接，让“生产——分销——流通”所有环节跑得更高效。

当然，这些都是过去十年物流行业中出现的一些降本增效的案例。放在全球市场来看，国内大多数物流企业都跑出了极致的成本与效率，并且这种中国效率正在伴随着业务的出海走出去。

某种程度上来讲，国际巨头在全球范围内寻找的是价格洼地，中国效

率是过去多年成本驱动的产物。而全社会物流成本有效降低的另一个维度，是提升单位物流动作带来的单位产值。这背后的驱动因素可能在于产业结构的调整。制造业与供应链企业转型的关键，是寻找价值洼地。

而这或许是当前培育新质生产力的大背景下，供应链与物流企业遇到的第二次大机遇。



中共中央 国务院 关于学习运用“千村示范、万村整治”工程经验 有力有效推进乡村全面振兴的意见

推进中国式现代化，必须坚持不懈夯实农业基础，推进乡村全面振兴。习近平总书记在浙江工作时亲自谋划推动“千村示范、万村整治”工程（以下简称“千万工程”），从农村环境整治入手，由点及面、迭代升级，20年持续努力造就了万千美丽乡村，造福了万千农民群众，创造了推进乡村全面振兴的成功经验和实践范例。要学习运用“千万工程”蕴含的发展理念、工作方法和推进机制，把推进乡村全面振兴作为新时代新征程“三农”工作的总抓手，坚持以人民为中心的发展思想，完整、准确、全面贯彻新发展理念，因地制宜、分类施策，循序渐进、久久为功，集中力量抓好办成一批群众可感可及的实事，不断取得实质性进展、阶段性成果。

做好2024年及今后一个时期“三农”工作，要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大和二十届二中全会精神，深入贯彻落实习近平总书记关于“三农”工作的重要论述，坚持和加强党对“三农”工作的全面领导，锚定建设农业强国目标，以学习运用“千万工程”经验为引领，以确保国家粮食安全、确保不发生规模性返贫为底线，以提升乡村产业发展水平、提升乡村建设水平、提升乡村治理水平为重点，强化科技和改革双轮驱动，强化农民增收举措，打好乡村全面振兴漂亮仗，绘就宜居宜业和美乡村新画卷，以加快农业农村现代化更好推进中国式现代化建设。

1

确保国家粮食安全

（一）**抓好粮食和重要农产品生产。**扎实推进新一轮千亿斤粮食产能提升行动。稳定粮食播种面积，把粮食增产的重心放到大面积提高单产上，确保粮食产量保持在1.3万亿斤以上。实施粮食单产提升工程，集成推广良田良种良机良法。巩固大豆扩种成果，支持发展高油高产品种。适当提高小麦最低收购价，合理确定稻谷最低收购价。继续实施耕地地力保护补贴和玉米大豆生产者补贴、稻谷补贴政策。完善农资保供稳价应对机制，鼓励地方探索建立与农资价格上涨幅度挂钩的动态补贴办法。扩大完全成本保险和种植收入保险政策实施范围，实现三大主粮全国覆盖、大豆有序扩面。鼓励地方发展特色农产品保险。推进农业保险精准投保理赔，做到应赔尽赔。完善巨灾保险制度。加大产粮大县支持力度。探索建立粮食产销区省际横向利益补偿机制，深化多渠道产销协作。扩大油菜面积，支持发展油茶等特色油料。加大糖料蔗种苗和机

收补贴力度。加强“菜篮子”产品应急保供基地建设，优化生猪产能调控机制，稳定牛羊肉基础生产能力。完善液态奶标准，规范复原乳标识，促进鲜奶消费。支持深远海养殖，开发森林食品。树立大农业观、大食物观，多渠道拓展食物来源，探索构建大食物监测统计体系。

（二）**严格落实耕地保护制度。**

健全耕地数量、质量、生态“三位一体”保护制度体系，落实新一轮国土空间规划明确的耕地和永久基本农田保护任务。改革完善耕地占补平衡制度，坚持“以补定占”，将省域内稳定利用耕地净增加量作为下年度非农建设允许占用耕地规模上限。健全补充耕地质量验收制度，完善后续管护和再评价机制。加强退化耕地治理，加大黑土地保护工程推进力度，实施耕地有机质提升行动。严厉打击非法占用农用地犯罪和耕地非法取土。持续整治“大棚房”。分类稳妥开展违规占用耕地整改复耕，细化明确耕地

“非粮化”整改范围，合理安排恢复时序。因地制宜推进撂荒地利用，宜粮则粮、宜经则经，对确无人耕种的支持农村集体经济组织多途径种好用好。

（三）加强农业基础设施建设。坚持质量第一，优先把东北黑土地地区、平原地区、具备水利灌溉条件地区的耕地建成高标准农田，适当提高中央和省级投资补助水平，取消各地对产粮大县资金配套要求，强化高标准农田建设全过程监管，确保建一块、成一块。鼓励农村集体经济组织、新型农业经营主体、农户等直接参与高标准农田建设管护。分区分类开展盐碱耕地治理改良，“以种适地”同“以地适种”相结合，支持盐碱地综合利用试点。推进重点水源、灌区、蓄滞洪区建设和现代化改造，实施水库除险加固和中小河流治理、中小型水库建设等工程。加强小型农田水利设施建设和管护。加快推进受灾地区灾后恢复重建。加强气象灾害短期预警和中长期趋势研判，健全农业防灾减灾

救灾长效机制。推进设施农业现代化提升行动。

（四）强化农业科技支撑。优化农业科技创新战略布局，支持重大创新平台建设。加快推进种业振兴行动，完善联合研发和应用协作机制，加大种源关键核心技术攻关，加快选育推广生产急需的自主优良品种。开展重大品种研发推广应用一体化试点。推动生物育种产业化扩面提速。大力实施农机装备补短板行动，完善农机购置与应用补贴政策，开辟急需适用农机鉴定“绿色通道”。加强基层农技推广体系条件建设，强化公益性服务功能。

（五）构建现代农业经营体系。聚焦解决“谁来种地”问题，以小农户为基础、新型农业经营主体为重点、社会化服务为支撑，加快打造适应现代农业发展的高素质生产经营队伍。提升家庭农场和农民合作社生产经营水平，增强服务带动小农户能力。加强农业社会化服务平台和标准体系建设，聚焦农业生产关键薄弱环节和小

农户，拓展服务领域和模式。支持农村集体经济组织提供生产、劳务等居间服务。

（六）增强粮食和重要农产品调控能力。健全农产品全产业链监测预警机制，强化多品种联动调控、储备调节和应急保障。优化粮食仓储设施布局，提升储备安全水平。深化“一带一路”农业合作。加大农产品走私打击力度。加强粮食和重要农产品消

费监测分析。

（七）持续深化食物节约各项行动。弘扬节约光荣风尚，推进全链条节粮减损，健全常态化、长效化工作机制。挖掘粮食机收减损潜力，推广散粮运输和储粮新型装具。完善粮食适度加工标准。大力提倡健康饮食，健全部门监管、行业自律、社会监督相结合的监管体系，坚决制止餐饮浪费行为。



2 确保不发生规模性返贫

（八）落实防止返贫监测帮扶机制。压紧压实防止返贫工作责任，持续巩固提升“三保障”和饮水安全保障成果。对存在因灾返贫风险的农户，符合政策规定的可先行落实帮扶措施。加强农村高额医疗费用负担患者监测预警，按规定及时落实医疗保障和救助政策。加快推动防止返贫监测与低收入人口动态监测信息平台互联互通，加强跨部门信息整合共享。研究推动防止返贫帮扶政策和农村低收入人口常态化帮扶政策衔接并轨。

（九）持续加强产业和就业帮扶。强化帮扶产业分类指导，巩固一批、升级一批、盘活一批、调整一批，推动产业提质增效、可持续发展。中央财政衔接推进乡村振兴补助资金用于产业发展的比例保持总体稳定，强化资金项目绩效管理。加强帮扶项目资产管理，符合条件的纳入农村集体资产统一管理。提升消费帮扶助农增收行动实效。推进防止返贫就业攻坚行动，落实东西部劳务协作帮扶责任，统筹用好就业帮扶车间、公益岗位等渠道，稳定脱贫劳动力就业规模。

（十）加大对重点地区帮扶支持力度。将脱贫县涉农资金统筹整合试点政策优化调整至 160 个国家乡村振兴重点帮扶县实施，加强整合资金使用监管。国有金融机构加大对国家乡村振兴重点帮扶县金融支持力度。持续开展医疗、教育干部人才“组团式”

帮扶和科技特派团选派。高校毕业生“三支一扶”计划向脱贫地区倾斜。支持易地扶贫搬迁安置区可持续发展。易地搬迁至城镇后因人口增长出现住房困难的家庭，符合条件的统筹纳入城镇住房保障范围。推动建立欠发达地区常态化帮扶机制。

3

提升乡村产业发展水平

（十一）促进农村一二三产业融合发展。坚持产业兴农、质量兴农、绿色兴农，加快构建粮经饲统筹、农林牧渔并举、产加销贯通、农文旅融合的现代乡村产业体系，把农业建成现代化大产业。鼓励各地因地制宜大力发展特色产业，支持打造乡土特色品牌。实施乡村文旅深度融合工程，推进乡村旅游集聚区（村）建设，培育生态旅游、森林康养、休闲露营等新业态，推进乡村民宿规范发展、提升品质。优化实施农村产业融合发展项目，培育农业产业化联合体。

增值。推进农产品加工设施改造提升，支持区域性预冷烘干、储藏保鲜、鲜切包装等初加工设施建设，发展智能化、清洁化精深加工。支持东北地区发展大豆等农产品全产业链加工，打造食品和饲料产业集群。支持粮食和重要农产品主产区建设加工产业园。

（十二）推动农产品加工业优化升级。推进农产品生产和初加工、精深加工协同发展，促进就近就地转化

（十三）推动农村流通高质量发展。深入推进县域商业体系建设，健全县乡村物流配送体系，促进农村客货邮融合发展，大力发展共同配送。推进农产品批发市场转型升级。优化农产品冷链物流体系建设，加快建设骨干冷链物流基地，布局建设县域产地公共冷链物流设施。实施农村电商高质量发展工程，推进县域电商直播

基地建设，发展乡村土特产网络销售。加强农村流通领域市场监管，持续整治农村假冒伪劣产品。

（十四）强化农民增收举措。实施农民增收促进行动，持续壮大乡村富民产业，支持农户发展特色种养、手工作坊、林下经济等家庭经营项目。强化产业发展联农带农，健全新型农业经营主体和涉农企业扶持政策与带动农户增收挂钩机制。促进农村劳动力多渠道就业，健全跨区域信息共享和有组织劳务输出机制，培育壮大劳

务品牌。开展农民工服务保障专项行动，加强农民工就业动态监测。加强拖欠农民工工资源头预防和风险预警，完善根治欠薪长效机制。加强农民工职业技能培训，推广订单、定向、定岗培训模式。做好大龄农民工就业扶持。在重点工程项目和农业农村基础设施建设领域积极推广以工代赈，继续扩大劳务报酬规模。鼓励以出租、合作开发、入股经营等方式盘活利用农村资源资产，增加农民财产性收入。



提升乡村建设水平

（十五）增强乡村规划引领效能。适应乡村人口变化趋势，优化村庄布局、产业结构、公共服务配置。强化县域国土空间规划对城镇、村庄、产业园区等空间布局的统筹。分类编制村庄规划，可单独编制，也可以乡镇或若干村庄为单元编制，不需要编制的可在县乡级国土空间规划中明确通则式管理规定。加强村庄规划编制实效性、可操作性和执行约束力，强化乡村空间设计和风貌管控。在耕地总

量不减少、永久基本农田布局基本稳定的前提下，综合运用增减挂钩和占补平衡政策，稳妥有序开展以乡镇为基本单元的全域土地综合整治，整合盘活农村零散闲置土地，保障乡村基础设施和产业发展用地。

（十六）深入实施农村人居环境整治提升行动。因地制宜推进生活污水垃圾治理和农村改厕，完善农民参与和长效管护机制。健全农村生活垃圾分类收运处置体系，完善农村再生

资源回收利用网络。分类梯次推进生活污水治理，加强农村黑臭水体动态排查和源头治理。稳步推进中西部地区户厕改造，探索农户自愿按标准改厕、政府验收合格后补助到户的奖补模式。协同推进农村有机生活垃圾、粪污、农业生产有机废弃物资源化处理和利用。

（十七）推进农村基础设施补短板。从各地实际和农民需求出发，抓住普及普惠的事，干一件、成一件。完善农村供水工程体系，有条件的推进城乡供水一体化、集中供水规模化，暂不具备条件的加强小型供水工程规范化建设改造，加强专业化管理，深入实施农村供水水质提升专项行动。推进农村电网巩固提升工程。推动农村分布式新能源发展，加强重点村镇新能源汽车充换电设施规划建设。扎实推进“四好农村路”建设，完善交通管理和安全防护设施，加快实施农村公路桥梁安全“消危”行动。继续实施农村危房改造和农房抗震改造，巩固农村房屋安全隐患排查整治成果。

持续实施数字乡村发展行动，发展智慧农业，缩小城乡“数字鸿沟”。实施智慧广电乡村工程。鼓励有条件的省份统筹建设区域性大数据平台，加强农业生产经营、农村社会管理等涉农信息协同共享。

（十八）完善农村公共服务体系。

优化公共教育服务供给，加强寄宿制学校建设，办好必要的乡村小规模学校。实施县域普通高中发展提升行动计划。加强乡镇卫生院和村卫生室服务能力建设，稳步提高乡村医生中具备执业（助理）医师资格的人员比例。持续提升农村传染病防控和应急处置能力。逐步提高县域内医保基金在乡村医疗卫生机构使用的比例，加快将村卫生室纳入医保定点管理。健全农村养老服务体系，因地制宜推进区域性养老服务中心建设，鼓励发展农村老年助餐和互助服务。健全城乡居民基本养老保险“多缴多得、长缴多得”激励机制。加强农村生育支持和婴幼儿照护服务，做好流动儿童、留守儿童、妇女、老年人、残疾人等关心关

爱服务。实施产粮大县公共服务能力提升行动。

（十九）加强农村生态文明建设。持续打好农业农村污染治理攻坚战，一体化推进乡村生态保护修复。扎实推进化肥农药减量增效，推广种养循环模式。整县推进农业面源污染综合防治。加强耕地土壤重金属污染源排查整治。加强食用农产品产地质量安全控制和产品检测，提升“从农田到餐桌”全过程食品安全监管能力。推进兽用抗菌药使用减量化行动。强化重大动物疫病和重点人畜共患病防控。持续巩固长江十年禁渔成效。加快推进长江中上游坡耕地水土流失治理，扎实推进黄河流域深度节水控水。推进水系连通、水源涵养、水土保持，复苏河湖生态环境，强化地下水超采治理。加强荒漠化综合防治，探索“草

光互补”模式。全力打好“三北”工程攻坚战，鼓励通过多种方式组织农民群众参与项目建设。优化草原生态保护补奖政策，健全对超载过牧的约束机制。加强森林草原防灭火。实施古树名木抢救保护行动。

（二十）促进县域城乡融合发展。统筹新型城镇化和乡村全面振兴，提升县城综合承载能力和治理能力，促进县乡村功能衔接互补、资源要素优化配置。优化县域产业结构和空间布局，构建以县城为枢纽、以小城镇为节点的县域经济体系，扩大县域就业容量。统筹县域城乡基础设施规划建设管护，推进城乡学校共同体、紧密型县域医共体建设。实施新一轮农业转移人口市民化行动，鼓励有条件的县（市、区）将城镇常住人口全部纳入住房保障政策范围。



5 提升乡村治理水平

（二十一）推进抓党建促乡村振兴。坚持大抓基层鲜明导向，强化县级党委抓乡促村责任，健全县乡村三级联动争创先进、整顿后进机制。全

面提升乡镇领导班子抓乡村振兴能力，开展乡镇党政正职全覆盖培训和农村党员进党校集中轮训。建好建强农村基层党组织，健全村党组织领导的村

级组织体系，推行村级议事协商目录制度。加强村干部队伍建设，健全选育管用机制，实施村党组织带头人后备力量培育储备三年行动。优化驻村第一书记和工作队选派管理。进一步整合基层监督执纪力量，推动完善基层监督体系，持续深化乡村振兴领域不正之风和腐败问题专项整治。加强乡镇对县直部门派驻机构及人员的管理职责，加大编制资源向乡镇倾斜力度，县以上机关一般不得从乡镇借调工作人员，推广“街乡吹哨、部门报到”等做法，严格实行上级部门涉基层事务准入制度，健全基层职责清单和事务清单，推动解决“小马拉大车”等基层治理问题。

（二十二）繁荣发展乡村文化。

推动农耕文明和现代文明要素有机结合，书写中华民族现代文明的乡村篇。改进创新农村精神文明建设，推动新时代文明实践向村庄、集市等末梢延伸，促进城市优质文化资源下沉，增加有效服务供给。深入开展听党话、感党恩、跟党走宣传教育活动。加强

乡村优秀传统文化保护传承和创新发展。强化农业文化遗产、农村非物质文化遗产挖掘整理和保护利用，实施乡村文物保护工程。开展传统村落集中连片保护利用示范。坚持农民唱主角，促进“村BA”、村超、村晚等群众性文体活动健康发展。

（二十三）持续推进农村移风易俗。

坚持疏堵结合、标本兼治，创新移风易俗抓手载体，发挥村民自治作用，强化村规民约激励约束功能，持续推进高额彩礼、大操大办、散埋乱葬等突出问题综合治理。鼓励各地利用乡村综合性服务场所，为农民婚丧嫁娶等提供普惠性社会服务，降低农村人情负担。完善婚事新办、丧事简办、孝老爱亲等约束性规范和倡导性标准。推动党员干部带头承诺践诺，发挥示范带动作用。强化正向引导激励，加强家庭家教家风建设，推广清单制、积分制等有效办法。

（二十四）建设平安乡村。

坚持和发展新时代“枫桥经验”，完善矛盾纠纷源头预防、排查预警、多元化

解机制。健全农村扫黑除恶常态化机制，持续防范和整治“村霸”，依法打击农村宗族黑恶势力及其“保护伞”。持续开展打击整治农村赌博违法犯罪专项行动，加强电信网络诈骗宣传防范。开展农村道路交通、燃气、消防、

渔船等重点领域安全隐患治理攻坚。加强农村防灾减灾工程、应急管理信息化和公共消防设施建设，提升防灾减灾和自救互救能力。加强法治乡村建设，增强农民法律意识。



加强党对“三农”工作的全面领导

（二十五）健全党领导农村工作体制机制。坚持把解决好“三农”问题作为全党工作重中之重，坚持农业农村优先发展，改革完善“三农”工作体制机制，全面落实乡村振兴责任制，压实五级书记抓乡村振兴责任，明确主攻方向，扎实组织推动。加强党委农村工作体系建设，强化统筹推进乡村振兴职责。巩固拓展学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育成果。各级党政领导干部要落实“四下基层”制度，深入调查研究，推动解决农民群众反映强烈的问题。优化各类涉农督查检查考核，突出实绩实效，能整合的整合，能简化的简化，减轻基层迎检迎考负担。按规定开展乡村振兴表彰激励。讲好新

时代乡村振兴故事。

（二十六）强化农村改革创新。

在坚守底线前提下，鼓励各地实践探索和制度创新，强化改革举措集成增效，激发乡村振兴动力活力。启动实施第二轮土地承包到期后再延长30年整省试点。健全土地流转价格形成机制，探索防止流转费用不合理上涨有效办法。稳慎推进农村宅基地制度改革。深化农村集体产权制度改革，促进新型农村集体经济健康发展，严格控制农村集体经营风险。对集体资产由村民委员会、村民小组登记到农村集体经济组织名下实行税收减免。持续深化集体林权制度改革、农业水价综合改革、农垦改革和供销合作社综合改革。

（二十七）完善乡村振兴多元化投入机制。坚持将农业农村作为一般公共预算优先保障领域，创新乡村振兴投融资机制，确保投入与乡村振兴目标任务相适应。落实土地出让收入支农政策。规范用好地方政府专项债券等政策工具，支持乡村振兴重大工程项目建设。强化对信贷业务以县域为主的金融机构货币政策精准支持，完善大中型银行“三农”金融服务专业化工作机制，强化农村中小金融机构支农支小定位。分省分类推进农村信用社改革化险。创新支持粮食安全、种业振兴等重点领域信贷服务模式。发展农村数字普惠金融，推进农村信用体系建设。发挥全国农业信贷担保体系和政府投资基金等作用。强化财政金融协同联动，在不新增地方政府隐性债务的前提下，开展高标准农田和设施农业建设等涉农领域贷款贴息奖补试点。鼓励社会资本投资农业农村，有效防范和纠正投资经营中的不当行为。加强涉农资金项目监管，严厉查处套取、骗取资金等违法违规行

为。

（二十八）壮大乡村人才队伍。实施乡村振兴人才支持计划，加大乡村本土人才培养，有序引导城市各类专业技术人才下乡服务，全面提高农民综合素质。强化农业科技人才和农村高技能人才培养使用，完善评价激励机制和保障措施。加强高等教育新农科建设，加快培养农林水利类紧缺专业人才。发挥普通高校、职业院校、农业广播电视学校等作用，提高农民教育培训实效。推广医疗卫生人员“县管乡用、乡聘村用”，实施教师“县管校聘”改革。推广科技小院模式，鼓励科研院所、高校专家服务农业农村。

让我们紧密团结在以习近平同志为核心的党中央周围，坚定信心、铆足干劲、苦干实干，推进乡村全面振兴不断取得新成效，向建设农业强国目标扎实迈进。

农业农村部关于落实中共中央国务院关于学习运用“千村示范、万村整治”工程经验有力有效推进乡村全面振兴工作部署的实施意见

(2024年1月10日)

为深入贯彻落实《中共中央、国务院关于学习运用“千村示范、万村整治”工程经验有力有效推进乡村全面振兴的意见》精神，扎实做好2024年“三农”工作，现提出以下意见。

推进乡村全面振兴是新时代新征程“三农”工作的总抓手。当前和今后一个时期，要学习运用“千村示范、万村整治”（以下简称“千万工程”）蕴含的发展理念、工作方法和推进机制，全力抓好以粮食安全为重心的农业生产，统筹推进以乡村发展建设治理为重点的乡村振兴，持续夯实农业基础，扎实推动乡村产业、人才、文化、生态、组织振兴，加快建设农业强国，加快农业农村现代化，为更好推进中国式现代化建设提供有力支撑。

2024年是实施“十四五”规划的

关键一年。各级农业农村部门要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大和二十届二中全会精神，深入贯彻落实习近平总书记关于“三农”工作的重要论述，落实中央经济工作会议、中央农村工作会议部署，坚持稳中求进工作总基调，锚定建设农业强国目标，以学习运用“千万工程”经验为引领，确保守住国家粮食安全和不发生规模性返贫底线，提升乡村产业发展、乡村建设和乡村治理水平，强化科技和改革双轮驱动，强化农民增收举措，着力夯基础、稳产能、防风险、增活力，坚决守住“三农”底线，扎实推进乡村发展、乡村建设、乡村治理重点任务，努力推动“三农”工作持续取得新进展新提升。

一、抓好粮食和重要农产品生产，确保国家粮食安全

（一）全力夺取粮食丰收。扎实

推进新一轮千亿斤粮食产能提升行动，

把粮食增产的重心放到大面积提高单产上，确保粮食产量保持在 1.3 万亿斤以上。**压实责任稳面积。**严格开展省级党委和政府落实耕地保护和粮食安全责任制考核。将粮食、大豆和油料生产目标任务下达各省份，着力稳口粮、稳玉米、稳大豆，确保粮食播种面积稳定在 17.7 亿亩以上。**统筹要素提单产。**深入实施全国粮油等主要作物大面积单产提升行动，分品种制定落实好集成配套推广工作方案，推进良田良种良法良机良制融合。实施绿色高产高效行动，扩大玉米单产提升工程实施规模，启动小麦单产提升行动。开展粮油规模种植主体单产提升行动，提高关键技术到位率和覆盖面。**强化扶持稳收益。**推动适当提高小麦最低收购价，合理确定稻谷最低收购价。继续实施耕地地力保护补贴和稻谷补贴。加大产粮大县支持力度，探索建立粮食产销区省际横向利益补偿机制，深化多渠道产销协作。完善农资保供稳价应对机制，鼓励地方探索建立与农资价格上涨幅度挂钩的动

态补贴办法。

（二）巩固大豆油料扩种成果。

纵深推进国家大豆和油料产能提升工程，确保大豆面积稳定在 1.5 亿亩以上、油料面积稳中有增。**多措并举稳大豆。**实施好玉米大豆生产者补贴、粮豆轮作等政策。引导东北地区合理轮作减少重迎茬，支持推广种子包衣、接种大豆根瘤菌等技术。用好带状复合种植补贴，确保黄淮海、西南和长江中下游等适宜地区推广面积稳定在 2000 万亩。启动实施大豆单产提升工程。支持东北地区发展大豆等农产品全产业链加工。**多油并举扩油料。**支持利用冬闲田增加油菜面积，合理轮作发展春油菜。实施油菜大面积单产提升三年行动，在油菜主产区整建制集成应用单产提升关键技术。在黄淮海和北方地区轮作倒茬扩种花生，因地制宜发展油葵、芝麻等特色油料生产。积极推进节粮减损，开展“减油增豆”科普宣传，引导逐步降低食用植物油超量消费，提高大豆及其制品消费。

（三）促进畜牧业稳定发展。优化调整生猪产能。完善生猪产能调控实施方案，适度放宽调控绿色区间下限。督促地方稳定用地、环保、贷款等基础性支持政策。推进草食畜牧业转型升级。深入开展肉牛肉羊增量提质行动，稳定牛羊肉基础生产能力。实施奶业生产能力提升整县推进项目，推动完善液态奶标准、规范复原乳标识。扎实推进粮改饲，建设高产稳产饲草料基地。深入实施饲用豆粕减量替代行动。

（四）推进现代渔业发展。发展水产健康养殖。制定全国养殖水域滩涂规划，稳定养殖水面空间。实施水产绿色健康养殖技术推广行动，创建国家级水产健康养殖和生态养殖示范区。积极发展贝藻类养殖。拓展渔业发展空间。积极发展大水面生态渔业，稳步推进稻渔综合种养，发展盐碱地水产养殖。加快推进深远海养殖发展，创建国家级海洋牧场示范区，做优做强远洋渔业产业链供应链。推进渔船和渔港管理体制变革，建设沿海渔港

经济区。完善休禁渔期制度，分海区巩固扩大专项捕捞许可范围，规范增殖放流。加强渔业安全隐患排查整治和风险警示。

（五）统筹抓好棉糖胶生产。调优棉花。实施棉花目标价格补贴与质量挂钩政策。稳定黄河流域和长江流域棉区。提升糖料。加大糖料蔗种苗和机收补贴力度，加快补上脱毒健康种苗应用、机械化收获短板，建设糖料蔗高产高糖基地。巩固橡胶。实施天然橡胶资源安全稳定供应保障能力提升行动，探索推广应用智能割胶机械，加快天然橡胶老旧胶园更新改造，建设特种胶园。

（六）提升设施农业水平。制定做好全国“菜篮子”工作指导意见，修订“菜篮子”市长负责制考核办法实施细则，压实“菜篮子”产品保供责任。实施设施农业现代化提升行动，遴选一批全国现代设施农业创新引领区及基地。推进设施种植升级。集中连片推进老旧设施改造提升，在大中城市周边建设一批设施种植标准化园

区。在保护生态和深度节水的前提下，支持西北寒旱地区和戈壁地区发展现代设施蔬菜产业。**提升设施养殖水平。**深入开展畜禽养殖标准化示范创建，因地制宜发展楼房养猪、叠层高效养禽等立体养殖。推进集中连片养殖池塘标准化改造，积极发展工厂化循环水养殖。**加快发展智慧农业。**建设一批智慧农业引领区，推动规模化农场（牧场、渔场）数字化升级。深入实施智慧农业建设项目，建设国家智慧农业创新中心。**健全智慧农业标准体系，推动建立检验检测、应用效果评价和统计监测制度。建设农业农村大数据平台。树立大农业观、大食物观，多渠道拓展食物来源，探索开展大食物监测统计，推介大食物开发典型案例。**



二、持续巩固拓展脱贫攻坚成果，确保不发生规模性返贫

（八）强化防止返贫监测帮扶。
优化动态监测。调整防止返贫监测范围，适时开展集中排查，压紧压实防止返贫工作责任，确保应纳尽纳、应扶尽扶。推动防止返贫监测与低收入

（七）强化农业防灾减灾救灾。
科学防范气象灾害。加强灾害性天气会商研判，及时发布预警信息，制定防灾减灾技术意见和工作预案，做好物资储备和技术准备，落实防灾减灾、稳产增产等关键措施。**加强病虫害和疫病防控。**实施动植物保护能力提升工程，健全农作物病虫害防控体系，统筹推进联防联控、统防统治和应急防治。持续抓好非洲猪瘟、高致病性禽流感等重大动物疫病常态化防控，推进重点人畜共患病源头防控。加强水生动物疫病防控。深入推进兽用抗菌药使用减量化行动。加强外来物种入侵防控。**健全长效机制。**推动建立防灾减灾农机储备和调用制度，加强基层农业防灾减灾队伍建设，研究建立区域农业应急救灾中心。

人口动态监测信息共享，强化筛查预警，提高监测时效。**落实帮扶措施。**推动部门落实责任，持续巩固提升“三保障”和饮水安全保障成果。对有劳动能力的监测户全面落实开发式帮扶

措施，对无劳动能力的监测户做好兜底保障，对存在因灾返贫风险农户符合政策规定的可先行落实帮扶措施。研究推动防止返贫帮扶政策和农村低收入人口常态化帮扶政策衔接并轨。

（九）分类指导帮扶产业发展。制定分类推进脱贫地区帮扶产业高质量发展指导意见，实施脱贫地区帮扶产业提升行动，增强脱贫地区和脱贫群众内生发展动力。**巩固一批。**支持市场前景广、链条较完备的帮扶产业，研发新技术新产品，推进产销精准衔接，创响区域公用品牌，促进融合发展。**升级一批。****支持资源有支撑、发展有基础的帮扶产业，加快补上农业基础设施短板，升级田头保鲜、冷链物流等设施，促进加工增值。盘活一批。**推动采取租金减免、就业奖补、金融信贷等措施，支持暂时出现经营困难或发展停滞的帮扶产业纾困。**调整一批。**及时调整发展难以为继的帮扶产业，妥善解决遗留问题，立足实际规划发展新产业。开展帮扶产业及项目资产运行监测，组织开展帮扶项

目资产状况评估，建立健全资产管理机制，符合条件的纳入农村集体资产统一管理。

（十）促进脱贫人口稳岗就业。深入开展防止返贫就业攻坚行动，确保脱贫劳动力务工就业规模稳定在3000万人以上。**拓宽外出就业渠道。**推进“雨露计划+”就业促进行动、乡村工匠“双百双千”培育工程，鼓励各地组建区域劳务协作联盟，培育脱贫地区特色劳务品牌。**促进就地就近就业。**加强就业帮扶车间运行监测，引导具备产业升级条件的帮扶车间发展为中小企业。统筹用好乡村公益性岗位，扩大以工代赈规模。实施国家乡村振兴重点帮扶县和大型易地扶贫搬迁安置区就业帮扶专项行动。

（十一）深化区域协作帮扶。促进区域协调发展。落实国家区域重大战略和区域协调发展战略，分区域制定农业农村发展实施方案，健全协调工作机制。研究建立欠发达地区常态化帮扶机制。**加强重点县帮扶。**指导160个国家乡村振兴重点帮扶县实施

涉农资金统筹整合试点政策，加强整合资金使用监管，推动国有金融机构加大金融支持力度。开展国家乡村振兴重点帮扶县发展成效监测评价。**加强对口协作帮扶。**持续推进东西部协作，深入实施携手促振兴行动，推进产业合作、劳务协作和消费帮扶。深化中央单位定点帮扶，实施彩票公益

金支持革命老区乡村振兴项目，扎实做好农业农村援疆援藏等对口支援工作，协同推进民族地区、边境地区帮扶和乡村发展。**加强社会力量帮扶。**优化驻村第一书记和工作队选派管理，深入推进“万企兴万村”行动，开展社会组织助力乡村振兴专项活动。



三、强化农业科技和装备支撑，打牢现代农业发展基础

（十二）加强高标准农田建设。制定实施逐步把永久基本农田全部建成高标准农田实施方案，优先把东北黑土地地区、平原地区、具备水利灌溉条件地区的耕地建成高标准农田。**加大建设力度。**提高中央和省级投入水平，创新建设模式和投融资机制，多元筹集建设资金。实施好特别国债高标准农田等建设项目，完成新建和改造提升高标准农田年度任务。开展整区域推进高标准农田建设试点。**强化质量监管。**建立健全农田建设工程质量监督检验体系，常态化开展工程设施质量抽测。完善农田建设长效管护机制，鼓励农村集体经济组织、新型

农业经营主体、农户等直接参与高标准农田建设管护。

（十三）加强耕地质量建设。提升耕地地力。深入实施国家黑土地保护工程，推进东北黑土地保护性耕作行动计划，实施保护性耕作 1 亿亩。推动实施耕地有机质提升行动，加强退化耕地治理，建设酸化耕地治理重点县，分区分类开展盐碱耕地治理改良，集成推广耕地质量提升措施。开展盐碱地等耕地后备资源综合利用试点，推进“以种适地”同“以地适种”相结合。**保护耕地资源。**制定补充耕地质量验收办法，推动实现“占优补优”。细化明确耕地“非粮化”整改

范围，合理安排恢复时序。因地制宜推进撂荒地利用，宜粮则粮、宜经则经，对确无人耕种的支持农村集体经济组织多途径种好用好。加强受污染耕地安全利用。力争完成第三次全国土壤普查外业调查采样和内业测试化验并形成阶段性成果，推进土壤资源库建设。

（十四）系统推动农业农村科技进步。突出应用导向，统筹推进前端关键核心技术攻关、中端技术模式集成、后端适用技术推广，构建梯次分明、分工协作、适度竞争的农业科技创新体系。**强化自主创新。**制定农业科技创新战略要点。全面推进农业关键核心技术攻关，培育农业“火花技术”，尽快在底盘技术、核心种源、丘陵山区农机装备等领域取得突破。**提升创新条件。**调整优化农业领域科技创新平台布局，建设区域引领性种业科技创新中心，打造企业实验室和企科创新联合体。遴选一批创新型国家农业阵型企业。建设第三批国家农业高新技术产业示范区。**加快推广应**

用。建强省级现代农业产业技术体系。加强基层农技推广体系队伍和条件建设，强化农技推广体系与科研院校、科技服务企业贯通合作。持续建设农业科技现代化先行县，打造农业科技强县样板。

（十五）加快推进种业振兴行动。

强化种质资源保护利用。筛选挖掘大豆、玉米等优异种质和基因资源。建设国家畜禽和淡水渔业种质资源库。

推进育种创新攻关。深入实施农业生物育种重大项目，扎实推进国家育种联合攻关和畜禽遗传改良计划，加快选育推广高油高产大豆、短生育期油菜、耐盐碱作物等生产急需的自主优良品种。开展重大品种研发推广应用一体化试点，提高种业企业自主创新能力。推动生物育种产业化扩面提速。

加强育种制种基地建设。深入实施现代种业提升工程和制种大县奖励政策，建设南繁硅谷、黑龙江大豆等国家级种业基地，新遴选一批制种大县、区域性良种繁育基地和畜禽核心育种场。**加强品种试验审定管理，推进实施种**

子认证制度。

（十六）提升农机装备研发应用水平。推进先进农机创制。大力实施农机装备补短板行动，建设“一大一小”农机装备研发制造推广应用先导区。开展农机研发制造推广应用一体化试点，推动建设农机装备研产推用贯通应用基地。**推广适用农机。**完善

农机购置与应用补贴政策，探索实行与作业量挂钩的补贴资金兑付方式，推动优机优补。开辟急需适用农机鉴定“绿色通道”。**提升农机服务能力。**建设区域农机社会化服务中心，因地制宜推广应用全程机械化生产模式。加强机手作业技能培训，深入推进机收减损。



四、加强农业资源环境保护，推动农业发展绿色转型

（十七）加强水生生物资源养护。坚定不移推进长江十年禁渔。常态化开展部门联动执法监管，严厉打击各类非法捕捞行为。加强以长江流域为重点的渔政执法能力建设，强化智能设施应用。推动提高退捕渔民安置和社会保障水平，将符合条件的退捕渔民及时识别为防止返贫监测对象，实施好“十省百县千户”退捕渔民跟踪调研和就业帮扶“暖心行动”。**保护水生生物多样性。**加强水生生物资源调查、监测和评估，发布长江水生生物完整性指数，开展珍贵濒危水生野生动物栖息地调查，加大力度深入实施中华鲟、中华白海豚等旗舰物种保

护行动计划。加强国家级水产种质资源保护区建设，强化涉渔生态补偿措施落实，推进水生生物栖息生境修复。

（十八）加强农业面源污染防治。**推进化肥农药减量增效。**实施科学施肥增效行动，选择一批乡村整建制推广施肥新技术新产品新机具。推动农药减量化，推进绿色防控和统防统治融合发展。加快修订禁限用农药名录。**加强农业废弃物资源化利用。**深入实施畜禽粪污资源化利用整县推进项目，支持养殖场户建设和改造提升粪污处理设施。建设一批秸秆综合利用重点县，推进秸秆科学还田、高效离田。开展地膜联合监管“百日攻坚”行动，

严禁非标地膜入市下田，促进地膜科学使用处置。以长江经济带和黄河流域为重点，扩大整建制全要素全链条农业面源污染综合防治试点。推进黄河流域深度节水控水。

（十九）大力发展生态循环农业。制定生态循环农业实施方案，加快构建生态循环农业产业体系。**推广绿色技术促进小循环。**加强新型农业经营主体技术培训，推广应用绿色高效品种机具，因地制宜发展稻渔综合种养、粮畜菌果等生态种养。**推进种养结合促进中循环。**实施绿色种养循环农业试点，培育一批粪肥还田社会化服务组织，促进种养适配、生态循环。**发展绿色经济促进大循环。**建设一批生态循环农业生产基地，推动全产业链绿色低碳发展。加快推进国家农业绿色发展先行区建设，开展省级农业绿色发展水平监测评价。

（二十）增加绿色优质农产品供给。深入实施农业生产和农产品“三品一标”行动，推进品种培优、品质提升、品牌打造和标准化生产，加快

绿色、有机、地理标志和名特优新等优质农产品生产基地建设。**推进标准化生产。**建立覆盖全链条的标准化生产和质量品质分级体系，推进现代农业全产业链标准化。**加强质量安全监管。**开展豇豆、水产养殖重点品种药物残留突出问题攻坚治理，加强其他合格率偏低品种监管。强化农产品检测，推广应用新型快速检测技术，全面落实食用农产品承诺达标合格证制度，扩大农产品质量安全追溯管理和信用监管覆盖范围。**培育精品品牌。**完善农业品牌目录制度，实施农业品牌精品培育计划，建设一批区域公用品牌、企业品牌和优质特色产品品牌。办好中国国际农产品交易会等展会。**五、全链推进乡村产业发展，拓宽农民增收致富渠道**

（二十一）大力发展乡村特色产业。提升特色种养。支持开展特色种质资源收集普查，筛选一批性状优良的特色品种。建设一批特色农产品标准化生产基地，遴选一批热带作物标准示范园，推动产业提档升级。**调优**

水果生产布局和品种结构，发展现代果园，完善采后处理、加工和冷链物流体系，促进水果产业高质量发展。

做精乡土特色产业。加强传统手工艺保护传承，发掘培育篾匠、铁匠、剪纸工等能工巧匠，促进传统工艺特色产业发 展，创响“工艺牌”、“文化牌”等乡土品牌。培育乡村特色产业专业村镇，发展一批特色粮油、果菜茶、畜禽、水产品、乡土产业等村镇。

（二十二）高值提升农产品加工业。改进技术装备。支持区域性预冷烘干、储藏保鲜、鲜切包装等初加工设施建设，推广应用新型杀菌、高效分离等精深加工技术。建设一批农产品加工技术科研试验基地，完善国家农产品加工技术研发体系。**推进延链增值。**绘制粮食和重要农产品“加工树”图谱，引导加工企业开发多元加工产品。以农产品加工业为重点建设一批全产业链典型县。推进农产品加工副产物综合利用，开发稻米油、胚芽油和蛋白饲料等产品。引导各地建设一批农产品加工产业园区。

（二十三）促进农村一二三产业融合发展。打造融合载体。优化实施农业产业融合发展项目，支持建设一批优势特色产业集群、国家现代农业产业园、农业产业强镇。深入推进农业现代化示范区创建，分区分类探索农业现代化发展模式。推动建设一批台湾农民创业园和海峡两岸乡村振兴合作基地，促进海峡两岸农业农村融合发展。**促进农文旅融合。**实施休闲农业提升行动，建设一批全国休闲农业重点县，遴选推介中国美丽休闲乡村和乡村休闲旅游精品景点线路，开发差异化乡村休闲旅游产品和服务。

健全联农带农益农机制。培育农业产业化联合体，将新型农业经营主体和涉农企业扶持政策与带动农户增收挂钩，把产业增值收益更多留给农民。

（二十四）提升农产品流通效率。**健全冷链设施网络。**实施农产品仓储保鲜冷链物流设施建设工程，支持建设一批田头冷藏保鲜设施，推动建设一批农产品骨干冷链物流基地、产地冷链集配中心。共建一批国家级农产

品产地市场，推进交易服务、仓储物流等公益性基础设施建设。发展农产品电子商务。实施“互联网+”农产品

出村进城工程，总结推广典型经验。推动建设一批县域农副产品电商直播基地，促进优质农产品上网销售。



五、扎实推进乡村建设和乡村治理，建设宜居宜业和美乡村

（二十五）深入实施农村人居环境整治提升行动。稳步推进农村改厕。指导中西部资源条件适宜且技术模式成熟地区稳步推进户厕改造，积极开展干旱寒冷地区适用技术产品研发与试点，探索农户自愿按标准改厕、政府验收合格后补助到户的奖补模式。具备条件的推进厕所与生活污水处理设施同步建设、一并管护。协同推进农村生活污水垃圾治理。分类梯次推进农村生活污水治理，开展农村黑臭水体动态排查和源头治理。健全农村生活垃圾分类收运处置体系，在有条件的地方探索推进源头分类减量与资源化利用。整体提升村容村貌。建立健全常态化清洁制度，有序推进村庄清洁行动。开展美丽宜居村庄创建示范。

（二十六）统筹推进农村基础设施和公共服务体系建设。加强建设任

务统筹。推动省市县编制乡村建设年度任务清单，规划布局乡村基础设施和公共服务。以县为单位建立乡村建设项目库，合理安排建设优先序。健全全国乡村建设信息监测平台，完善工作推进考评机制和问题发现处置机制。推动农村公共基础设施补短板。开展村庄微改造、小改进、精提升，稳步提升小型公益性基础设施建设水平。协调推进农村水电路等基础设施建设和农村教育、医疗、养老等公共服务体系建设，推动基础设施和公共服务建设向国有农场延伸。开展农村公共服务重要领域监测评价，征集推介农村公共服务典型案例。深入实施“百校联百县兴千村”行动。

（二十七）提升乡村治理水平。创新推广有效治理办法。推广清单制、积分制、“村民说事”等务实管用乡村治理方式，推进数字化赋能乡村治

理，丰富拓展制度性治理方式。启动第二批全国乡村治理体系建设试点，鼓励地方探索乡村治理新模式新路径，宣传推介一批全国乡村治理典型。**推进农村移风易俗。**开展高额彩礼、大操大办等重点领域突出问题综合治理。通报表扬一批移风易俗专项治理工作先进县（市、区）。鼓励各地利用乡村综合性服务场所，为农民婚丧嫁娶等提供便利条件。完善婚事新办、丧事简办、孝老爱亲等约束性规范和倡导性标准。

（二十八）推进乡村文化发展。
加强农村精神文明建设。组织“乡村

文化艺术展演季”、“新时代乡村阅读季”活动，推出一批“三农”领域优秀文化作品。办好中国农民丰收节。坚持农民唱主角，鼓励支持基层和农民群众自主举办“村BA”、村超、村晚等群众性文体活动。**保护传承优秀农耕文化。**积极搭建农村文化展示平台，实施农耕文化传承保护工程，开展乡村文化资源摸底调查，启动第八批中国重要农业文化遗产挖掘认定，申报一批全球重要农业文化遗产。鼓励有条件的地方开设农耕文化大讲堂，开展“农业文化遗产里的中国”宣传活动，实施“农遗良品”培育计划。



六、稳妥深化农村改革，激发乡村振兴动力活力

（二十九）稳步推进农村土地制度改革。**稳妥推进承包地改革。**启动第二轮土地承包到期后再延长30年整省试点，推进农村土地承包合同网签。健全土地流转服务体系，推动建立土地流转合理价格引导机制。探索完善进城落户农民依法自愿有偿退出土地承包经营权的配套措施。**稳慎推进农村宅基地制度改革。**深化改革试点，

持续推进宅基地权利分置和权能完善。推动建立多元化的农民户有所居保障机制，加强基层宅基地管理服务能力建设，完善闲置农房和闲置宅基地盘活利用政策，建设全国统一的农村宅基地管理信息平台。出台宅基地管理暂行办法。稳步推进农村改革试验区建设，总结推广一批可复制可借鉴的农村改革经验模式。

（三十）加快构建现代农业经营体系。提升新型农业经营主体。开展新型农业经营主体提质强能整建制推进试点，创建一批农民合作社示范社和示范家庭农场，支持家庭农场组建农民合作社，加强对农民合作社办公观察点跟踪指导和经验推广。深入开展“千员带万社”行动，鼓励农民合作社联合社等各类组织为新型农业经营主体发展全周期提供服务。全面实行家庭农场“一码通”管理服务制度。**发展农业社会化服务。**加强农业社会化服务主体能力建设，鼓励有条件的服务主体建设区域性农业社会化综合服务中心，拓展服务领域和模式。建立健全农业社会化服务标准体系，细化服务技术规范、作业要求，强化服务效果评估。**提升农垦辐射带动能力。**深入推进垦区区域集团化改革，分类指导农场企业化改革。实施“农垦社会化服务+地方”行动，支持面向地方开展全产业链服务。开展农垦土地管理与利用情况监测，完善农垦土地管理利用方式。实施欠发达国有农

场巩固提升行动。

（三十一）深化农村集体产权制度改革。加强农村集体资产管理。健全监督管理服务体系，完善全国农村集体资产监督管理平台，推动出台对集体资产由村民委员会、村民小组登记到农村集体经济组织名下实行税收减免的政策。指导有条件地区探索开展集体收益分配权有偿退出、继承等。**发展新型农村集体经济。**推进新型农村集体经济稳健发展，鼓励探索资源发包、物业出租、居间服务、资产参股等多样化发展途径，支持农村集体经济组织提供生产、劳务等服务。严格控制农村集体经营风险。**规范流转交易。**稳妥有序开展农村产权流转交易规范化试点。落实工商企业等社会资本通过流转取得土地经营权审批工作。推进土地流转台账信息平台建设，探索建立土地流转风险排查处置工作机制。

（三十二）推动高水平农业对外开放。认定第四批农业国际贸易高质量发展基地。**加快潍坊、宁夏国家农**

业开放发展综合试验区建设，推进境内农业对外开放合作试验区和境外农业产业园区建设。支持利用上海合作

组织农业技术交流培训示范基地，加强现代农业领域合作。



七、强化支撑保障，推动工作落地见效

（三十三）**强化乡村振兴统筹协调。健全推进机制。**落实乡村产业振兴、人才振兴、文化振兴、生态振兴、组织振兴以及乡村建设工作指引，细化工作方案，及时跟踪调度，推动工作落实。**强化考核督查。**扎实开展巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接考核评估、推进乡村振兴战略实绩考核，强化考核评估结果运用。探索建立日常监测评估和常态化监督检查机制，推动落实乡村振兴责任制。**开展示范创建。**深入推进国家乡村振兴示范县创建，探索不同区域全面推进乡村振兴的组织方式、发展模式和实践路径。推动开展乡村振兴表彰。

（三十四）**健全多元投资渠道。****争取财政支持。**推动各地落实土地出让收入支农政策，扩大地方政府专项债支农规模，加大财政对乡村振兴重大工程项目建设支持力度。中央财政

衔接推进乡村振兴补助资金用于产业的比例保持总体稳定，强化绩效管理，优化项目管理方式。**扩大信贷资金规模。**优化农业经营主体信贷直通车服务，完善农业农村基础设施融资项目库对接机制，引导金融机构加大信贷投放。实施现代设施农业、高标准农田建设等贷款贴息试点，强化财政金融协同联动。推动提升全国农担服务效能。做好脱贫人口小额信贷工作。

发挥农业保险作用。推动三大主粮完全成本保险和种植收入保险全国覆盖，扩大大豆完全成本保险和种植收入保险试点范围。支持地方拓展优势特色农产品险种。推动农业保险精准投保理赔，做到应赔尽赔。完善“保险+期货”模式。**引导社会资本投入。**修订社会资本投资农业农村指引，发挥乡村振兴基金作用，引导地方利用好农投公司等平台，有序扩大农业农村投

资。

（三十五）壮大乡村人才队伍。

加强农业科技人才培养。实施“神农英才”计划等专项，组织开展中华农业英才奖评选，遴选一批高层次农业科技领军人才。健全科技人才激励政策，推动扩大“公费农科生”实施范围。推动建立城市专业技术人才定期服务乡村制度，鼓励科研院所、高等学校专家服务乡村。**加强农村实用人才培养。**深入实施乡村产业振兴带头人培育“头雁”项目、高素质农民培育计划和“耕耘者振兴计划”，加强农村实用人才带头人培训，开展“全国十佳农民”遴选资助。健全农业农村高技能人才培养机制。深入开展涉农干部乡村振兴培训。

（三十六）加强农业农村法治建设。健全法律规范体系。推进农村集体经济组织法、耕地保护和质量提升法、农业法、渔业法、植物新品种保护条例制修订，完善配套规章制度。

深化农业综合行政执法改革。深入实施农业综合行政执法能力提升行动，

组织农业综合行政执法示范创建，常态化开展执法练兵，开展“绿剑护粮安”执法行动。加强农资质量、农产品质量安全、动植物检疫、种业知识产权保护等重点领域执法。**强化法治宣传。**加快培育农村学法用法示范户，建设一批农村法治宣传教育基地，开展形式多样的农村普法主题活动。加快推进行政许可事项办理全程电子化。各级农业农村部门要提高政治站位，巩固拓展学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育成果，坚持守正创新，把住“三农”工作底线红线，切实维护农民利益；强化统筹协调，对牵头推动的工作紧抓不放，对协同配合的工作主动作为，落细落实工作措施；大兴调查研究之风，增强工作本领，改进工作作风，提高防范化解风险能力，为全面推进乡村振兴、加快建设农业强国，谱写新时代“三农”工作新篇章作出更大贡献！



01 修订背景

随着民航业的快速发展，我国民航危险品运输保持了较快的发展势头，为做到规章建设与时俱进，使规章既能保障行业安全规范，又能激发行业发展活力，有必要对《民用航空危险品运输管理规定》（交通运输部令2016年第42号）进行修订。

航空运输新形势

- （一）分工越来越细
- （二）危险品航空运输量逐年增高
- （三）从业人员数量大幅上涨
- （四）信用体系建设

业务管理新趋势

- （一）新技术新产品层出不穷
- （二）更加重视落实企业安全生产主体责任
- （三）许可程序更需高效便捷
- （四）支持企业自主开展业务培训
- （五）技术条款更加简洁规范

国际规则新要求

- （一）基于能力的危险品培训与评估
- （二）危险品航空运输的安全管理体系
- （三）航空货运安全

02 主要变化

CCAR-276-R1 共计13章，145条

CCAR-276-R2 共计11章，91条

第一章 总则

第一章 总则

第二章 危险品航空运输的限制和豁免

第二章 运输限制

第三章 危险品航空运输许可程序

第三章 运输许可

第四章 危险品航空运输手册

第四章 运输手册管理

第五章 危险品航空运输的准备

第五章 托运人责任

第六章 托运人的责任

第六章 承运人及地面服务代理人责任

第七章 经营人及其代理人的责任

第七章 运输信息

第八章 危险品航空运输信息

第八章 培训管理

第九章 培训

第十章 其他要求

第九章 监督管理

第十一章 监督管理

第十章 法律责任

第十二章 法律责任

第十一章 附则

第十三章 附则

主要变化（一）

融合新理念新要求，为企业强化自我管理提供动力

- (1) 要求承运人、地面服务代理人建立并运行危险品航空运输安全管理体系
- (2) 提出了货物托运人及托运人代理人的诚信要求
- (3) 要求相关单位明确适当机构、配置专职人员对危险品航空运输活动进行管理

主要变化（二）

聚焦关键环节，推动落实企业安全主体责任

- (1) 明确了托运人代理人的定义，明确其适用托运人及托运人代理人相关条款并承担相应的安全责任
- (2) 货运销售代理人不再列为规章规范的主体，由航空公司自行管理
- (3) 明确了地面服务代理人危险品手册的制定要求及承运人危险品手册的使用要求
- (4) 明确了危险品培训机构责任，完善了危险品培训教员的能力要求及退出机制

主要变化（三）

简化行政手续，为企业提供高效便捷服务

- (1) 货运销售代理人不再列为规章规范的主体，由航空公司自行管理
- (2) 取消航空公司与机场地面服务代理人的地面代理协议备案
- (3) 取消航空公司的认可鉴定机构备案
- (4) 取消托运人培训大纲备案
- (5) 将危险品培训机构备案下放至地区管理局
- (6) 简化危险品运输许可申请材料，提高工作效率
- (7) 将港澳台航空公司及外航的定期许可与临时许可进行合并，减少航空公司的重复申请
- (8) 不再区分对内危险品培训机构和对外危险品培训机构，便于培训机构开展培训工作

主要变化（四）

补齐应急短板，提升企业应急处置能力

- (1) 托运人及托运人代理，要求其在空运危险品货物时提供正确的应急处置措施
- (2) 承运人和地面服务代理人，要求在其危险品运输手册中必须包括民用航空危险品运输应急响应方案及应急处置演练要求的内容
- (3) 机场管理机构，明确机场危险品运输应急救援预案的制定和管理要求

主要变化（五）

细化法律责任，进一步丰富管理手段

- (1) 按照行为严重程度分级，根据不同等级提出不同的处罚要求
- (2) 衔接《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国反恐怖主义法》，部分行为可以依照相关条款进行处罚
- (3) 明确危险品运输中的严重失信行为，进一步加大信用管理力度



托运人及代理人的修订内容

- (1) 新增托运人代理人的定义
托运人代理人，是指经托运人授权，代表托运人托运货物或者签署货物航空运输相关文件的人
- (2) 要求交运危险品货物时提交应急处置措施
- (3) 要求托运人代理人持有托运人授权书

危险品培训的修订内容

- (1) 托运人危险品培训大纲不再要求备案
- (2) 将危险品培训机构备案下放至地区管理局
- (3) 不再区分对内培训机构和对外培训机构
- (4) 增加教员培训要求
- (5) 明确教员能力保持要求及退出机制
- (6) 明确危险品培训机构责任，加大对培训机构管理力度
- (7) 明确危险品培训机构应当接受教学质量评价

航空公司的修订内容

- (1) 要求国内航空公司针对危险品货物托运人及代理人建立诚信管理制度
- (2) 要求国内航空公司建立并运行危险品航空运输安全管理体系（SMS-DG）
- (3) 要求国内航空公司明确适当机构、配置专职人员对危险品航空运输活动进行管理
- (4) 不再要求对认可的鉴定机构进行备案
- (5) 不再要求地面代理协议备案
- (6) 明确运输含有危险品的邮件需要取得危险品航空运输许可
- (7) 简化危险品运输许可申请材料，提高工作效率
- (8) 将港澳台航空公司及外航的定期许可与临时许可进行合并，减少航空公司的重复申请
- (9) 对申请危险品运输许可的航空公司提出货物、邮件航空运输安全记录良好的要求

法律责任

- (1) 对部分违规行为提高罚款金额
- (2) 对拒不整改的严重违法行为，明确可依法责令停产停业整顿
- (3) 对于发生安全生产事故的，可从重处罚
- (4) 对于部分行为，可以对主管人员和直接责任人处以罚款
- (5) 对于构成犯罪的，明确可以依法追究刑事责任

本规定自2024年7月1日起施行。交通运输部于2016年4月13日以交通运输部令2016年第42号公布的《民用航空危险品运输管理规定》同时废止。

地面服务代理人的修订内容

- (1) 要求针对危险品货物托运人及代理人建立诚信管理制度
- (2) 要求建立并运行危险品航空运输安全管理体系（SMS-DG）
- (3) 要求明确适当机构、配置专职人员对危险品航空运输活动进行管理
- (4) 要求制定危险品航空运输手册



交通运输部关于印发《交通运输行业标准管理办法》的通知

交科技规〔2024〕1号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）、交通运输各专业标准化技术委员会，部属各单位，部内各司局：

现将《交通运输行业标准管理办法》印发给你们，请遵照执行。

交通运输部

2024年2月2日

第一章 总则

第一条 为加强交通运输行业标准的
管理，提高标准制修订工作质量
与效率，根据《中华人民共和国标准
化法》，以及《行业标准管理办法》
《交通运输标准化管理办法》等，制
定本办法。

第二条 交通运输行业标准（以
下简称行业标准）的立项、组织编制、
审批、发布及实施监督，适用本办法。

第三条 行业标准是指需要在交
通运输行业范围内统一的，以科学技

术和实践经验为基础，对工程建设、
重要产品和设施设备、行业服务和管
理提出的技术要求。

第四条 行业标准是推荐性标准。
法律、行政法规和国务院决定另有规
定的，从其规定。

第五条 制定行业标准应当在科
学技术研究成果和社会实践经验的基
础上，保证行业标准的科学性、规范
性、时效性，做到技术上先进、应用
上可靠、经济上合理。

第六条 行业标准的技术要求不得低于强制性国家标准的相关要求，应当与有关国家标准和行业标准协调配套。

禁止在行业标准中规定资质资格、认可认证、审批登记、评比达标、监管主体和职责等事项。

禁止利用行业标准实施妨碍商品、服务自由流通等排除、限制市场竞争的行为。

第七条 行业标准由交通运输部组织制定并批准颁布。制定行业标准的程序一般包括：立项、起草、征求意见、审查、审批、编号、发布、出版、备案。

第八条 交通运输部标准化主管机构负责综合交通运输、公路水运行业标准（工程建设标准除外）管理工作。交通运输部公路工程、水运工程行业标准主管机构分别负责公路、水运工程建设行业标准管理工作。交通

运输部标准化主管机构和公路工程、水运工程行业标准主管机构以下统称部标准管理机构。

第九条 交通运输部有关业务管理机构（以下简称部业务管理机构）负责本专业领域行业标准制定和实施工作的业务指导，提出制定需求建议和立项评估意见。

第十条 交通运输部委托交通运输领域各专业标准化技术委员会或分技术委员会（以下简称标委会）归口管理本专业领域行业标准，包括组织行业标准的起草、征求意见、技术审查及复审等。未成立标委会的，由该领域的部业务管理机构归口管理。归口管理行业标准的单位和机构以下统称标准技术归口单位。

第十一条 交通运输部委托技术支持单位成立交通标准审查组或专家组，负责行业标准的形式审查，协助开展立项评估、标准复审等。

第二章 立项

第十二条 交通运输部应当组织

标准技术归口单位根据交通运输标准

化规划、行业发展需要、业务管理需求制定专业领域标准体系。

标准体系实行动态管理，根据需要按程序及时进行调整，报部标准管理机构。

第十三条 行业标准计划项目实行公开征集制度，有关单位和个人可以依据交通运输标准化规划、标准体系、部重点工作和有关要求，向标委会、部业务管理机构或部标准管理机构提出计划项目建议。标准技术归口单位负责相应领域的计划项目建议汇总。

标准立项申请单位应当具有法人资格并具备相应的技术水平和条件。

第十四条 申报行业标准计划项目应当符合以下条件：

（一）符合现行的法律法规规章和标准化工作的有关规定；

（二）符合国家产业发展政策和交通运输发展要求，对提高经济效益、社会效益和生态效益有推动作用；

（三）与现行和正在制定的国家标准和行业标准无重复、交叉；

（四）项目申报书和标准草案应当形式规范、内容完善；

（五）申报采用国际标准的还应当提交国际标准国内适用情况分析报告。

鼓励具备实施条件，经济、社会及生态效益显著的科技成果转化为企业标准。

鼓励将实施效果良好，符合行业标准制定需求和范围的交通运输地方标准和团体标准转化制定为企业标准。

鼓励根据需求同步开展行业标准制修订与标准外文版翻译工作。

第十五条 部标准管理机构会同部业务管理机构，针对行业标准计划项目的立项必要性和技术可行性以及标准立项申请单位的基础条件等组织开展立项评估。

多家单位参与行业标准起草时，主要负责单位为标准第一起草单位，主要负责标准起草的人员为标准第一起草人。

标准第一起草单位应当对所制定的行业标准及其技术内容全面负责。

标准起草人应当实质性参与标准章节及编制说明的编写工作。

第十六条 通过立项评估审核的行业标准计划项目应当纳入交通运输标准化年度计划，由交通运输部发布。可根据财政预算情况对行业标准制修订工作产生的费用予以保障，行业标准计划项目承担单位应当保证落实必要的配套资金。

第十七条 行业标准计划项目完成周期一般不超过 18 个月。标准修订计划项目和采用国际标准的计划项目完成周期一般不超过 16 个月。

第十八条 行业标准计划项目应当严格按照交通运输标准化年度计划执行。标准技术归口单位应在行业标准计划项目执行过程中加强过程管理，做好对第一起草单位的计划执行监督，定期向相关部业务管理机构汇报工作进展情况，确保行业标准计划项目质量和推进效率。

确需对标准名称、范围、第一起草单位等进行调整的，应当由标准第一起草单位书面提出调整申请，经标

准技术归口单位审查并征求相关部业务管理机构同意后，报部标准管理机构审核同意。

第十九条 行业标准计划项目应当按交通运输标准化年度计划规定的期限完成，无法按时完成的，标准第一起草单位应当提前 3 个月提出项目延期或终止申请并详细说明原因，申请项目延期的应当制定后续执行计划。行业标准计划项目可以申请延期 1 次，延长期限不得超过 1 年。

规定期限内因技术变化或政策调整等原因无法继续执行的，标准第一起草单位应当向标准技术归口单位提出项目终止申请。标准技术归口单位应当组织专家论证并征求部业务管理机构意见后，向部标准管理机构提出项目终止申请。部标准管理机构根据行业标准管理需要作出是否准予项目延期或终止的决定。

超过立项时规定的期限未完成也未提出延期申请的，或者申请延期后在延长期之内仍未完成的，项目自动撤销。

项目自动撤销的，标准第一起草人 5 年内不得作为申报计划项目的成

员。标准第一起草单位累计 3 次项目自动撤销的，2 年内不得申报计划项目。

第三章 组织编制

第二十条 行业标准计划项目下达后，标准第一起草单位应当成立标准起草组，编制实施计划或工作大纲（含标准调研论证、试验验证计划大纲）。

第二十一条 标准起草组应当根据标准特点按照《交通运输标准制定、修订程序和要求》（JT/T 18）、《公路工程行业标准编写导则》（JTG 1003）、《水运工程标准编写规定》（JTS 101）等要求编写，在广泛调研、深入研讨、试验论证的基础上，提出行业标准征求意见稿、编制说明及有关附件。

第二十二条 行业标准征求意见阶段，应当由标准技术归口单位组织标准起草组向相关部业务管理机构、标委会委员、省级交通运输主管部门、企业事业组织、社会团体、消费者组织和教育、科研机构等广泛征求意见，并向社会公众进行公开征求意见。

综合交通运输标准和对行业发展有重大影响的标准应当由部标准管理机构组织征求意见。

行业标准的公开征求意见期限一般不少于 30 日。

第二十三条 行业标准的技术审查和形式审查应当按照国家和交通运输部关于标准审查的有关规定执行。

行业标准的技术审查可以采用会议审查、书面审查、网络电子投票审查等方式。

对技术、经济和社会意义重大以及涉及面广、分歧意见多的行业标准，原则上采用会议审查。

会议审查每项标准审查时间一般不少于 1 天。

第二十四条 行业标准一般不涉及专利。行业标准中涉及的专利应当是实施该标准必不可少的专利，其管理参照国家标准涉及专利的有关管理

规定执行。

第二十五条 行业标准确需采用国际标准的，应当经过充分论证并符

合有关国际组织的版权政策。以国外标准为基础起草行业标准的，应当符合国外标准发布机构的版权政策。

第四章 审批发布

第二十六条 交通运输部负责行业标准的审批、编号和发布。

行业标准编号由代号、顺序号及年份号三部分组成，行业标准代号由国务院标准化行政主管部门批准公布，顺序号为自然数，推荐性行业标准在代号后加“/T”。

第二十七条 交通运输部应当根据出版管理的有关规定委托相关出版机构负责行业标准出版。行业标准的版权归交通运输部所有。

出版机构应当对行业标准的出版印刷质量负责。

第二十八条 行业标准批准发布后，交通运输部应当按规定向国务院标准化行政主管部门备案。

交通运输部应当建立和完善涵盖立项、起草、征求意见、审查、批准

发布等环节的标准化信息系统，强化标准制定信息公开和社会监督。

交通运输部应当通过标准化信息系统推动行业标准免费向社会公开。

第二十九条 行业标准制定过程中形成的有关资料，应当按照归档管理的有关规定归档。

第三十条 采用快速程序制定行业标准的，应当按照国家标准快速制定程序的有关规定执行。

第三十一条 行业标准发布后，个别技术要求需要调整、补充或者删减的，可以采用修改单的方式进行修改，修改内容一般不超过 5 项。

采用修改单方式修改行业标准的，应当按照标准的制定程序进行标准修改单的起草、征求意见、审查和审批发布。

第五章实施与监督

第三十二条 行业标准的发布与实施之间可留出合理的过渡期。

过渡期内，可以选择执行原行业标准或者新行业标准。

新行业标准实施后，原行业标准同时废止。

第三十三条 部标准管理机构、部业务管理机构、县级以上地方人民政府交通运输主管部门、相关标委会等应当加强标准宣贯，推进标准落实并收集标准实施反馈信息。

部标准管理机构应当建立行业标准实施信息反馈和评估机制，标准技术归口单位应当持续跟踪标准实施情况，适时开展行业标准实施效果评估，根据反馈意见和评估情况对行业标准进行复审。

鼓励开展标准质量和标准实施第三方评估。

第三十四条 行业标准发布后，有下列情形之一的，交通运输部应当委托标准技术归口单位组织标准起草组研究提出解释草案：

（一）需要进一步明确条文含义的；

（二）出现新的情况，需要明确使用行业标准依据的；

（三）需要解释的其他事项。
行业标准的解释由交通运输部审核后发布。

行业标准的解释与行业标准具有同等效力。

行业标准实施过程中有关具体问题由交通运输部委托标准技术归口单位组织标准第一起草单位研究答复。

第三十五条 鼓励开展交通运输标准化试点示范和宣传工作，传播标准化理念，推广标准化经验。

第三十六条 行业标准的复审周期一般不超过5年。但有下列情形之一的，应当及时复审：

（一）法律、法规、规章或者国家有关规定发生重大变化的；

（二）相关国家标准、行业标准发生重大变化的；

（三）关键技术、适用条件发生

重大变化的；

（四）其他需及时复审的情形。

交通运输部应当在组织复审过程中充分征求意见。复审结论分为继续有效、修订、废止三种情形。复审结

论为修订的，应当按照本办法规定的行业标准制定程序执行。复审结论为废止的，应当由交通运输部发布废止公告。

第六章 附则

第三十七条 国务院标准化行政主管部门委托交通运输部管理的国家标准制修订的管理，在遵守国家标准管理规定的管理基础上，可以参照本办法有关规定执行。

第三十八条 公路、水运工程建设行业标准另有规定的，从其规定。

第三十九条 外文版标准管理应当按照《交通运输标准外文版管理办法》执行。

第四十条 国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局可依据法定职责，另行制定铁路、民航、邮政领域行业标准的管理办法。

第四十一条 本办法自 2024 年 3 月 1 日起施行。

交通运输部关于国家电力投资集团有限公司开展重卡换电站建设组网与运营示范等交通强国建设试点工作的意见

交规划函〔2024〕55号

国家电力投资集团有限公司：

《国家电投关于报送〈交通强国建设国家电投集团试点实施方案〉的函》（综合战略函〔2023〕50号）收悉。为贯彻落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》相关领域的目标任务，根据《交通运输部关于开展交通强国建设试点工作的通知》（交规划函〔2019〕859号）和《交通运输部办公厅关于印发〈交通强国建设试点工作管理办法（试行）〉的通知》（交办规划〔2022〕61号），经研究，主要意见如下：

一、原则同意在重卡换电站建设组网与运营示范、氢燃料电池研发与氢能交通运营平台应用、城市级绿能交通体系建设与应用等方面开展试点（具体要点附后）。请进一步细化试点任务，落实具体举措，明确阶段目

标和时间进度，并及时向我部报备。

二、加强对试点工作的组织领导，建立健全试点工作推进机制，明确责任分工，强化政策支持。加强上下联动，强化协同配合，创造开放包容、公平竞争的市场环境，避免出现排他性问题。

三、统筹推进、突出重点，力争在重卡换电站网络建设、换电站产品及设备研发、氢燃料电池研发、城市级绿能交通建设模式研究、绿能交通数据平台和智慧调度平台建设等方面取得突破性进展，形成一批先进经验和典型成果，充分发挥示范引领作用，为交通强国建设提供经验借鉴。

四、加强跟踪、督导和总结，试点工作中出现的重大问题以及取得的阶段性成果、成功经验模式及时报告我部。每年12月15日之前向我部报

送年度工作总结。

我部将会同有关部门、指导单位、专家对试点工作积极指导，适时开展跟踪调研、监测评估和经验交流，在试点任务实施完成后组织开展考核、成果认定、宣传推广等工作。

交通运输部

2024年1月30日

附：交通强国建设国家电力投资集团有限公司试点任务要点

一、重卡换电站建设组网与运营示范

（一）试点组织单位。

国家电力投资集团有限公司。

（二）试点指导单位。

交通运输部综合规划司牵头，公路局、运输服务司、科技司配合。

（三）试点实施单位。

上海启源芯动力科技有限公司、上海城投环境（集团）有限公司、重庆绿电交通科技有限公司，上海电力股份有限公司，北奔重型汽车集团有

限公司，陕西重型汽车有限公司。

（四）试点内容。

研制高速重载换电机器人和双向架载机，研发快速、兼容、共享、具有站网互动功能的换电站产品及设备。依托换电站产品，研究面向短倒场景的换电站高效布局技术规范，推出建设验收、安全管理等团体标准。在多种短倒需求场景，推广“车电分离”运营模式的换电重卡应用和换电站建设。建设跨场景、跨城市群的重卡换电站网络，针对换电站的用地规划、电网接线及收费标准等开展研究。建立换电车辆综合智慧运营平台，开展站网互动的应用示范。

（五）预期成果。

到2026年，成功研发智能双向架载机、兆瓦级双向互动换电站等新产品、新装备。完成“万达开”、唐山“三纵一横”和上海洋山港集疏运中心换电重卡应用示范，编制《电动重卡电池更换场站工程设计导则》。建成“甘肃—内蒙古—山西—河北”千公里级重卡换电走廊和干线换电网络，

累计在全国范围内推广换电重卡不少于 20000 辆。建成“换电车辆、换电站、电池、电网”四位一体的协同控制平台，制定换电站聚合参与电网互动相关的技术标准，成功打造至少 1 个站网互动示范项目。

二、氢燃料电池研发与氢能交通运营平台应用

（一）试点组织单位。

国家电力投资集团有限公司。

（二）试点指导单位。

交通运输部综合规划司牵头，运输服务司、科技司配合。

（三）试点实施单位。

国家电投集团氢能科技发展有限公司。

（四）试点内容。

开发新型车用水冷燃料电池电堆模块系列化产品、百千瓦级大功率商用车燃料电池系统和氢能船舶使用的燃料电池系统，探索先进氢能技术在中重型牵引车、自卸车、船舶等领域的示范应用。打造多个氢能交通运营平台，投入各类氢能车辆进行市场化

模式运营，摸索全套化运输服务及平台商业模式。

（五）预期成果。

到 2026 年，完成新型车用水冷燃料电池电堆模块系列化产品的研发，开发百千瓦级大功率商用车燃料电池系统并实现示范应用。形成船用燃料电池发电系统，通过中国船级社认证标准测试并交付。完成 1—3 个氢能交通运营平台建设，依托平台持续推广氢能车应用。

三、城市级绿能交通体系建设与应用

（一）试点组织单位。

国家电力投资集团有限公司。

（二）试点指导单位。

交通运输部综合规划司牵头，运输服务司、科技司配合。

（三）试点实施单位。

国家电力投资集团有限公司、山东电力工程咨询院有限公司、吉林电力股份有限公司、国家电投集团河南电力有限公司、国家电投集团湖北电力有限公司、国家电投集团福建电力

有限公司、中国电能成套设备有限公司、国家电投集团数字科技有限公司、中电（沈阳）能源投资有限公司、国家电投集团山东能源发展有限公司。

（四）试点内容。

研究城市级绿能交通建设模式，提出“绿色交通用能供应+新能源交通基础设施建设+新能源交通工具推广替代+智慧管控平台”的城市级绿能交通综合解决方案。开展零碳交通供能系统关键技术研究，开发零碳交通绿色供能模拟仿真与智能规划演示系统，研制移动智慧充电机器人，打造移动式加固定式充电服务相结合的新型新能源充电模式并在多种场景示范应用。开展新能源车辆在市政、物流、客运等场景的应用，探索建设智慧充换电站，开展新型充换电技术应用及“光储充放”一体化示范应用，打造绿能交通数据平台和智慧调度平台。开展新能源车辆车电分离模式、金融置换模式及电池租赁银行模式的推广应用，探索创新充换电场站运营盈利模式。

（五）预期成果。

到 2026 年，形成涵盖交通用能、供能、绿色交通装备推广和智慧运营综合解决方案的城市级绿能交通建设指引。完成绿色供能模拟仿真与智能规划演示系统开发，成功研制集多功能于一体新型智能化、模块化、装配式即时移动储能充电机器人。在全国选取不少于 2 个城市开展公共领域车辆电动化试点示范，在辽宁省朝阳市、河南省郑州市开展新能源汽车的推广应用，探索实现 V2G 等新型充换电技术应用于 100 辆车。建成集能源、场站、车辆、智慧运行于一体的绿能交通数据平台和智慧调度平台。形成新能源重卡车电分离、充换电场站运营盈利模式、电池租赁银行模式、新增负荷配建新能源等多种商业模式的可复制可推广。

2023 年全国物流运行情况通报

2023 年，物流运行总体恢复向好，社会物流总额增速稳步回升，物流运行效率持续改善，社会物流总费用与 GDP 的比率有所回落。



社会物流总额增速稳步回升

2023 年全国社会物流总额 352.4 万亿元，按可比价格计算，同比增长 5.2%，增速比上年提高 1.8 个百分点。物流需求规模持续恢复向好，增速稳步回升。

从构成看，农产品物流总额 5.3 万

亿元，按可比价格计算，同比增长 4.1%；工业品物流总额 312.6 万亿元，增长 4.6%；进口货物物流总额 18.0 万亿元，增长 13.0%；再生资源物流总额 3.5 万亿元，增长 17.4%；单位与居民物品物流总额 13.0 万亿元，增长 8.2%。



社会物流总费用与 GDP 的比率有所回落

2023 年社会物流总费用 18.2 万亿元，同比增长 2.3%。社会物流总费用与 GDP 的比率为 14.4%，比上年回落 0.3 个百分点。

从构成看，运输费用 9.8 万亿元，增长 2.8%；保管费用 6.1 万亿元，增长 1.7%；管理费用 2.3 万亿元，增长 2.0%。



物流业总收入保持平稳增长

2023 年物流业总收入 13.2 万亿元，同比增长 3.9%。

2024 年 1 月份中国沿海（散货）运输 市场分析报告

1 月，生产企业陆续放假，终端停工停产增多，拉运需求逐步走弱。船多货少格局下，提前抛锚停航船舶增多，运输市场越发清淡，综合指数快速下行。1 月 26 日，上海航运交易所发布的沿海（散货）综合运价指数报收 1003.23 点，比上月末下跌 13.1%，月平均值为 1038.41 点，环比下跌 8.5%。



煤炭运输

市场需求方面，本月，冷空气影响强度明显减弱，月末虽有寒潮来袭，但持续时间较短，全国大部分区域气温总体偏暖。加之春节假期临近，下游部分工厂陆续放假，工业用电负荷量持续回落。本月沿海八省日耗均值 239 万吨，库存 3185 万吨，存煤可用天数维持在 14 天以上。煤炭价格方面，电厂日耗走低，煤炭整体需求未见好转，终端以消耗库存为主。同时，产地煤矿生产节奏放缓，市场观望情绪浓厚，北方港口作业量均出现不同

程度下降，日均调入 117 万吨，调出 128 万吨。供需双弱下，煤价延续弱势震荡。运价走势方面，煤价弱势运行，市场观望情延续，下游电厂需求不振，加之长协煤和进口煤稳定补充下，新增需求释放有限，下游采购拉运积极性不佳。运输市场受外贸市场转暖影响，内外贸兼营船有所外流，但气象条件转好，沿海船舶周转率明显提升，船多货少局面持续加剧，船东信心不足，货主压价较低，询盘交投氛围清淡，沿海煤炭运价快速下行。

1 月 26 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 976.75 点，比上月末下跌 17.3%，月平均值为 1023.55 点，环比下跌 11.8%。1 月 31 日，上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛港至张家港（4-5 万 dwt）航线市场运价为 20.1 元/吨，比上月末下跌 13.6 元/吨，月平均值为 25.6 元/吨，环比下跌

12.2 元/吨；华南航线，秦皇岛港至广州（6-7 万 dwt）航线市场运价为 24.4 元/吨，比上月末下跌 13.6 元/吨，月平均值为 29.6 元/吨，环比下跌 14.8 元/吨。



金属矿石运输

本月，多地冬季环保限产，加之春节前夕钢厂停产检修计划陆续增多，高炉开工率下降，铁水产量减少。同时，矿石终端需求延续弱势，厂库、社库相继上涨，钢厂延续亏损状态，复产动能不足，沿海矿石运价大幅回落。

1 月 26 日，金属矿石货种运价指数报收 1012.51 点，比上月末下跌 8.6%，月平均值为 1035.08 点，环比下跌 3.7%。



粮食运输

本月，受国际粮价优势影响，国内进口粮到港量明显增加。进口谷物等替代品充足，北方产区玉米售卖压力不断攀升，销售进度相对缓慢，基层玉米充足，粮源供应宽松。随节日临近，基层农户变现情绪较强，玉米价格不断下挫。同期，养殖需求仍旧

疲软，饲料企业下游产品走货不畅，北上拉运意愿较低，沿海粮食运价持续下跌。

1 月 26 日，粮食货种运价指数报收 829.82 点，比上月末下跌 19.3%，月平均值为 893.43 点，环比下跌 12.9%。



原油及成品油运输

本月，国际原油价格震荡上行，国内汽柴油价格迎来新年首次上调。国内主营炼厂开工相对平稳，整体资源供应较为充裕。需求方面，随着户外基建等终端用油单位陆续停工放假，柴油需求表现相对疲弱；汽油终端稳好运行，表现相对坚挺，部分中下游提前入市备库，但产业终端承压延续温和改善态势，整体备货情绪谨慎，沿海成品油运价小幅下行。

1 月 26 日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为 1507.59 点，比上月末下跌 1.3%；原油货种运价指数为 1621.67 点，比上月末下跌 0.2%。

来源：交通运输部

1月份山东省综合交通运输运行情况



1月份，全省货物发送量完成28512.77万吨，同比增长30.58%，增速较上月提高21.91个百分点，环比增长1.83%；沿海港口货物吞吐量完成17213.89万吨，同比增长6.48%，增速较上月提高7.22个百分点，环比增长19.59%；旅客发送量完成2585.89万人，同比增长63.7%；邮电业务总量完成118.5亿元，同比增长6.69%。

交通邮电分行业主要指标运行情况如下：

一、换算周转量

1月份，换算周转量完成1287.1亿吨公里，同比增长23.74%。其中，公路、铁路换算周转量分别完成662.3亿吨公里、211.92亿吨公里，分别同比增长37.82%和7.61%。

二、旅客发送量

1月份，旅客发送量完成2585.89万人，同比增长63.7%，环比增长6.69%。其中，公路旅客发送量完成899.88万

人，同比增长52.38%，环比增长2.96%；铁路旅客发送量完成1405.58万人，同比增长80.3%，环比增长8.03%；航空旅客发送量完成237.68万人，同比增长53.43%，环比增长11.44%。

三、货物发送量

1月份，全省货物发送量完成28512.77万吨，同比增长30.58%，增速较上月提高21.91个百分点，环比增长1.83%。其中，公路货物发送量完成23558.49万吨，同比增长36.17%，环比增长2.39%；铁路货物发送量完成2795.03万吨，同比下降4.92%，环比下降3.04%；水路货物发送量完成2156.44万吨，同比增长35.38%，环比增长2.43%。1月份济南铁路局日均装车10824车；其中金属矿石2972车、煤炭1237车、原油644车。

四、沿海港口货物吞吐量

1月份，沿海港口货物吞吐量完成17213.89万吨，同比增长6.48%，增速

较上月提高 7.22 个百分点，环比增长 19.59%。其中，外贸货物吞吐量完成 9314.23 万吨，同比增长 7.68%，环比增长 16.7%；集装箱吞吐量完成 368.12 万标箱，同比增长 10.26%，环比增长 5.21%。三大港中，青岛港货物吞吐量完成 5949.97 万吨，同比增长 4.63%，环比增长 20.41%；烟台港货物吞吐量完成 4306.83 万吨，同比增长 6.21%，环比增长 33.08%；日照港货物吞吐量完成 5273.14 万吨，同比增长 6.08%，环比增长 18.22%。其他港货物吞吐量

完成 1683.95 万吨，同比增长 15.81%，环比下降 4.12%。

五、重点物资运输

1 月份，当月铁路煤炭发送量完成 511.46 万吨，同比下降 4.48%，环比下降 10.98%；铁矿石发送量完成 827.25 万吨，同比下降 20.1%，环比下降 5.5%。沿海港口煤炭吞吐量完成 1726.7 万吨，同比增长 17.68%，环比增长 57.81%；铁矿石吞吐量完成 3493.45 万吨，同比增长 11.63%，环比增长 24.75%。

指 标 名 称	单位	本 月	本月环 比±%	本月同 比±%	本年累计	累 计 同 比 ±%
铁路发送量	万吨	1338.71	-7.67	-14.77	1338.71	-14.77
其中：煤炭	万吨	511.46	-10.98	-4.48	511.46	-4.48
铁矿石	万吨	827.25	-5.50	-20.10	827.25	-20.10
沿海港口吞吐量	万吨	5220.15	34.04	13.56	5220.15	13.56
其中：煤炭	万吨	1726.70	57.81	17.68	1726.70	17.68
铁矿石	万吨	3493.45	24.75	11.63	3493.45	11.63

六、机场吞吐量

1 月份，全省机场旅客吞吐量完成 469.21 万人，同比增长 51.4%，环比增

长 11.43%；货邮吞吐量完成 4.94 万吨，同比增长 44.4%，环比增长 5.05%。

1 月份山东省物流业景气指数

2024 年 1 月份，山东省物流业景气指数为 54.7%，较上月回升 1.5 个百分点。显示出物流业景气指数较上月小幅回升，物流行业整体运行稳定。

分类型来看，综合型物流企业景气指数为 55.7%；运输型物流企业景气指数为 50.3%；仓储型物流企业景气指数为 51.1%。分星级物流企业看，5 星级物流企业景气指数为 53.7%；4 星级物流企业景气指数为 52.7%；3 星级物流企业景气指数为 49.5%；等级物流园区景气指数为 51.8%。

 **业务总量指数与新订单指数双回升。**1 月份，业务总量指数为 56.9%，较上月回升 2.1 个百分点，回升幅度在所有分项指数中最大。新订单指数为 55.2%，较上月回升 1.9 个百分点。显示物流业供需两端保持活跃态势。

 **平均库存指数与周转次数指数双回升。**1 月份，平均库存指数为 50.3%，较上月上升 1.1 个百分点，显示企业为迎接年底旺季开始提前备货，库存量

逐渐增加。同时，库存周转次数指数为 50.4%，较上月回升 0.4 个百分点，仍保持景气区间运行。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。

 **从业人员数量指数上升。**1 月份，从业人员数量指数 53.4%，较上月上升 0.2 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 58.6%，依然保持在高位水平运行。反映出物流行业继续保持稳定预期。

《交通强国评价指标》 印发实施

日前，交通运输部、国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局联合印发《交通强国评价指标》（以下简称《评价指标》）。

制定实施《评价指标》是贯彻党的二十大关于加快建设交通强国的重要部署、贯彻落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》的重要举措，是客观评估交通强国建设进程、开展国际对标研究的重要抓手，对进一步补短板、强弱项、固底板、扬优势，推动交通运输高质量发展具有重要意义。

2022年1月，交通运输部印发《交通强国建设评价指标体系》，明确设置交通强国评价指标、5个行业指标和省域指标的指标体系。此次印发的《评价指标》，包括了交通强国评价指标和5个行业指标。交通强国评价指标围绕5个方面、12个评价维度，设置27项指标。其中，12项为可开展国际对标的指标，通过计量处理综合形成交通强国指数；9项为省域参考指标，

用于评价各地落实加快建设交通强国的进展成效。铁路、公路、水运、民航、邮政均构建了符合行业特点的评价指标，其中铁路23项指标、公路18项指标、水运18项指标、民航25项指标、邮政14项指标。

《评价指标》印发后，交通运输部将指导各地交通运输主管部门在此基础上，结合地方实际形成省域评价指标，鼓励重点区域、具备条件的中心城市研究制定区域及市级指标，不断完善评价指标体系。同时，将探索建立数据采集机制，组织开展评价指标测算实施和年度评价，加强指标成果应用，并根据新形势新要求动态评估优化指标。

来源：交通运输部

9 部门联合出台新政策 促进新能源汽车贸易合作健康发展



来源：人民日报海外版

商务部、国家发展和改革委员会、海关总署等9部门于近期联合印发《关于支持新能源汽车贸易合作健康发展的意见》(以下简称《意见》),指导推进新能源汽车贸易合作健康发展。

业内专家表示,新政策不仅有助于推动我国汽车特别是新能源汽车出口的增长,也有利于推动汽车产业的升级和发展,助力制造业向高端化、智能化、绿色化发展。

《意见》从提升国际化经营能力和水平等六个方面提出18项政策措施,同时明确了相关单位的具体分工,积极构建公平、稳定、包容、便利的贸易环境。

在提升国际化经营能力和水平方面,提出鼓励海外研发合作、提高海外合规经营能力、因地制宜加强与海外相关企业合作、加强海外维修等售后服务能力建设、积极培养国际化人才等5条措施。值得注意的是,《意见》鼓

励行业组织加强对海外市场研究,根据市场规模、贸易潜力、消费结构、产业互补、国别风险等因素,指导新能源汽车及其供应链企业优化国际合作。

在健全国际物流体系方面,提出优化运输管理、加强运输保障与服务等2条措施。比如,积极参与国际海事组织关于新能源汽车及动力电池运输的国际标准规则制定;鼓励航运企业、新能源汽车企业共同整合在海外市场的仓储、物流资源,加强相关设施共享,多措并举缓解出口车辆在“最后一公里”滞压问题。

在加强金融支持方面,提出优化信贷支持方式、充分发挥出口信用保险作用、提升企业汇率避险意识与能力、便利人民币跨境结算等4条措施。比如,鼓励具备条件的保险机构积极向银行、相关企业提供资信调查和国别风险研究服务;鼓励银行机构优化

金融产品和服务，为新能源汽车企业提供涵盖人民币融资、结算等在内的综合性金融服务。

在优化贸易促进活动方面，提出积极支持企业开展商务活动、强化公共平台支撑等 2 条措施。这些措施包括鼓励会展企业赴境外举办新能源汽车相关领域的展会，鼓励有条件的地方、行业组织在重点海外市场举办品牌推介，支持企业打造全球知名品牌等。

在营造良好贸易环境方面，提出推动标准国际化和合格评定互认、充分发挥自由贸易协定效能、完善进出口管理政策等 3 条措施。《意见》提出，要高质量实施已生效的自由贸易协定，支持新能源汽车及动力电池企业充分利用自由贸易协定的优惠安排。

在增强风险防范能力方面，提出充分发挥多双边机制作用、积极妥善应对国外贸易限制措施等 2 条措施。具体来看，用好世贸组织技术性贸易壁垒委员会等平台及审议监督机制，为中国新能源汽车、动力电池等产品

创造公开、透明、可预期国际贸易环境，切实维护相关产业全球供应链稳定畅通运转。

“近年来，世界经济低碳化转型助推新能源汽车产业发展，带动全球新能源汽车市场需求持续增长。作为全球新能源汽车的主要生产国和消费市场，中国制造的新能源汽车在满足国内需求的同时，正在走向国际市场，出口规模逐年提升，为推动全球绿色发展作出了积极贡献。”商务部外贸司负责人说。



《碳排放权交易管理暂行条例》 5月1日起施行

国务院新闻办公室2月26日举行政策例行吹风会，生态环境部有关负责人介绍了即将施行的《碳排放权交易管理暂行条例》的有关情况。

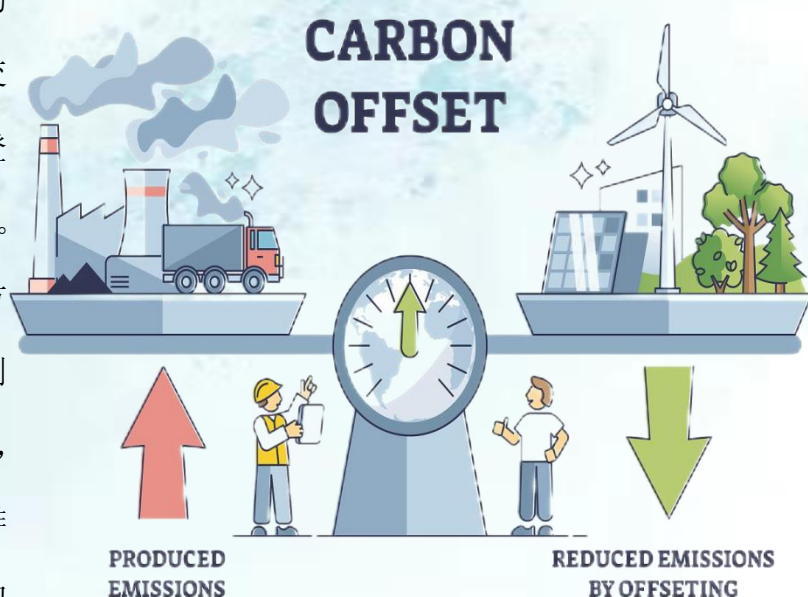
碳排放权交易是通过市场机制控制和减少二氧化碳等温室气体排放、助力积极稳妥推进碳达峰碳中和的重要政策工具。从2011年以来，我国碳排放权交易市场建设近年来稳步推进，制度规范日趋完善。

此次公布的《碳排放权交易管理暂行条例》明确，国务院生态环境主管部门负责碳排放权交易及相关活动的监督管理工作，构建了碳排放权交易管理的基本制度框架，包括注册登记机构和交易机构的法律地位和职责。在防范和惩处碳排放数据造假行为方面，《条例》规定，重点排放单位制定并严格执行排放数据质量控制方案，如实准确统计核算本单位温室气体排放量、编制年度排放报告并对报告的

真实性、完整性、准确性负责，按规定向社会公开信息并保存原始记录和管理台账。

《碳排放权交易管理暂行条例》将于今年5月1日起施行。它是我国气候变化领域的第一部法规，为全国碳市场的健康发展提供了强有力的法制保障，对我国双碳目标实现和推动全社会绿色低碳转型具有重要意义。

（本文来源中国水运网）





国新办召开新闻发布会： 通报交通运输高质量发展服务中国式现代化情况

√ 2023 年交通运输行业各项工作取得积极进展

全国交通固定资产投资完成 3.9 万亿元，新开通高铁 2776 公里，新建改扩建高速公路 7000 公里，新增和改善航道 1000 公里，运输航空机场达到 259 座，全国建制村全部通邮。

初步统计，完成营业性货运量 547.5 亿吨，同比增长 8.1%，比 2019 年增长 16.9%；完成跨区域人员流动量 612.5

亿人次，同比增长 30.9%，比疫情前的 2019 年增长 0.8%。

国产首艘大型邮轮投入运行，C919 大飞机正式投入商业运行。CR450 动车组深化研制。新能源车在城市公交车的比重达到了 77.6%，长江经济带船舶岸电使用量同比增长 66%。

√ 5 年来全行业全力推进交通强国各项工作

1. 试点先行：

截至 2023 年年底，已开展 424 项交通强国试点工作，涉及 77 个单位，有 44 项正在开展评估验收，部分项目已经完成。

如山东省“智慧港口建设”试点

工作进展顺利，建成了全球首个智能空轨集疏运系统；中车集团“绿色智能交通装备研制及应用”试点工作进展顺利，世界首列时速 350 公里的高速货运动车组下线。

2.交通运输在“大”的基础上向“强”又迈进一大步，在“有”的基础上向“好”又迈进一大步。

交通基础设施网络更强。综合交通网络总里程超过 600 万公里，5 年累计完成交通固定资产投资超过 18 万亿元。

交通运输服务更好。2023 年，完

成跨区域人员流动量 612.5 亿人次，同比增长 30.9%，比 2019 年增长 0.8%。

交通运输科技创新能力、行业治理能力不断提升。绿色低碳转型迈出坚实步伐，对外开放合作不断深化，有力支撑了打赢脱贫攻坚战、全面建成小康社会，有力服务了全面建设社会主义现代化国家开好局、起好步。

✓关于降低全社会物流成本

贯彻落实中央经济工作会议和中央财经委第四次会议部署，交通运输部将组织开展交通物流降本提质增效专项行动。

加快完善综合交通运输服务体系，推进结构性降本提质增效。着力提升铁路、水运综合服务能力，发挥公路“门到门”运输基础性作用和航空运输高效快捷优势，推进交通物流和相关产业融合发展。

强化各环节高效衔接，推进系统性降本提质增效。大力发展多式联运“一单制”“一箱制”，加快补齐城

乡末端服务短板。

加快建设全国统一交通物流大市场，推进制度性降本提质增效。

加快发展智慧物流和绿色物流，推进技术性降本提质增效。

加强要素资源保障，推进综合性降本提质增效。会同相关部门持续推进减税降费，推进综合性降本提质增效。

指导企业加强管理提升效率，推进经营性降本提质增效。发展专业物流，推动快递“进企业”“进行业”。

✓关于“四好农村路”

今年要做四件事\

一是深入推进新一轮农村公路建设和改造。实施农村公路助力乡村振兴五大工程，加快构建完善便捷高效、普惠公平的农村公路网络，全面提升农村公路养护水平和防灾减灾能力。

二是加快构建符合国情的农村公路治理体系。全力推进《农村公路条例》立法工作。全面落实“路长制”。

三是推进农村客货邮融合发展。

深入推进农村客货邮运行机制、基础设施、运输线路、运营信息等融合发展，建立集约高效的农村运输服务体系。全力保障粮食、农机农资、农副产品的运输安全。

四是更好服务推进乡村全面振兴。大力发展路衍经济，加快推进乡村产业路、旅游路、资源路建设。

✓关于“四网融合”

当前，地铁和铁路在车辆制式、供电方式、信号制式和运输组织等方面标准各不相同，在基础设施“硬联通”和规则标准“软联通”方面还存在一些卡点和堵点。

国家铁路局将指导地方政府进一步优化区域内城际铁路、市域（郊）铁路布局，谋划下一阶段轨道交通规划建设，推动构建高度融合的设施网络；研究制定轨道交通互联互通技术

规范，制修订一批急需的装备技术、工程建设和运输服务标准；会同相关部门和地方政府，完善综合协同管理机制，指导支持具备条件的地区和单位先行先试、探索经验。

国家铁路局准备在粤港澳大湾区等重点地区进行试点，大力推动轨道交通的设施互联、票制互通、安检互信、信息共享。

✓关于低空经济

中国民航局支持地方设立 20 个无人驾驶航空试验区，推动企业在江西、广东、陕西、四川等地开展无人物流配送试点。

根据一些研究单位的测算，2023 年我国低空经济规模已经超过 5000 亿元，2030 年有望达到 2 万亿

元。

下一步，将进一步盘活低空空域资源，推动通用机场和临时起降点建设，以民用无人驾驶航空试验区或者试验基地为基础，推动打造若干低空经济发展的示范区，助力低空经济蓬勃发展。

✓关于“快递进农家”

2024 年，国家邮政局将重点做好四件事↘

一是进一步完善县乡村三级寄递物流配送体系。加强县级分拨中心、乡镇网点和村级寄递物流综合服务站建设。

二是提高快递投递进村到户的能力。整合多方资源提高末端服务水平，推动上下游要素资源更多投向农村地区。

三是坚决整治农村快递服务违规收费行为。

四是提高服务农产品销售上行的能力。积极发展冷链寄递物流，为农产品销售上行提供专业化的寄递服务。

盘点2023物流十大事件，哪件影响了未来五年？



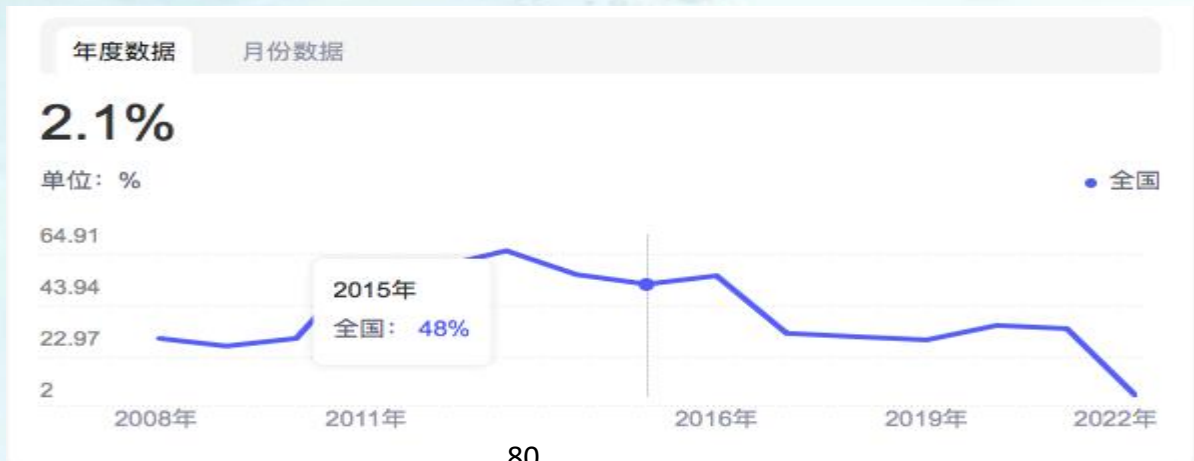
1200 亿件快递花落顺丰，连续 3 年破千亿

12 月 4 日 18 时 26 分，一件从云南昆明寄往四川成都的顺丰快件，成为 2023 年第 1200 亿件快件。这是 2021 年以来，我国快递年业务量连续三年突破 1000 亿件，直至此次创纪录地首次突破 1200 亿件大关。

虽然增量看起来不错，但纵观整个快递行业正进入存量厮杀的阶段。如下图所示，从 2017 年开始，每年快递的业务量增速都在震荡下跌，尤其是 2022 年全国快递业务量完成 1105.8 亿件，同比增长 2.1%。成为快递黄金发展十余年来的历史新低。因此，2023 年的价格战打得其实很激烈，对比每月的快递单票收入，那是一降再降。

看一下 11 月份，四家上市快递公司：顺丰、韵达、圆通、申通分别实现单票收入/同比增速为：15.62 元/5.04%、2.38 元/-17.36%、2.46 元/-9.36%和 2.20 元/-16.03%。申通、韵达抢“3”大战，每月单票收入降幅超 10%已成常态。而以低价出线的极兔，2023 年上半年，单票收入在 0.34 美元，折合人民币 2.4 元左右。竟然打到连极兔都快没有价格优势了！目前来看，2023 年底，各家的业务增速回归高速，申通增速接近 50%，领跑全行业。韵达也在 11 月份将领先申通优势扩大到 1.28 亿票，要知道 10 月份仅高了 3000 万票。圆通 11 月比韵达业务量多了 2.34 亿票。

在这样胶着的竞争态势中，快递的 2024 年竞争还将更为激烈，或许市场格局还将一变再变，但行业集中度提升的趋势不变。





菜鸟、日日顺排队上市

5月，日日顺IPO获深交所上市委员会通过，距离创业板上市仅一步之遥。9月26日，菜鸟正式提交上市申请，成为阿里巴巴“1+6+N”之后首个正式进入IPO进程的业务集团。

两家企业的营收、利润表现可圈可点。

日日顺，2020年-2022年营收分别为140.36亿元、171.63亿元、168.47亿元，实现了9.56%的复合增长率；净利润分别为4.31亿元、5.79亿元、5.75亿元。

菜鸟，2021财年至2023财年的总收入分别为527.33亿元、668.67亿元、778亿元，盈利上净亏损20.15亿元、22.86亿元、28.01亿元，不过截至2023年6月30日的2024财年一季度，净利润2.88亿元，扭亏为盈。

相比国内物流市场的价格内卷，菜鸟、日日顺等企业显然更愿意去争夺高附加值的供应链业务。此外，菜

鸟也更愿意寻求海外市场的增长曲线。

对于有电商基因的物流供应链来讲，其在多渠道打通、仓储流转、物流效率、销售预测等方面都有得天独厚的优势，能够实现全链路运营和支撑。不过随着未来菜鸟、日日顺正式上市，其与京东物流等在供应链上的厮杀或将更为猛烈。



极兔上市 市值破千亿

10月27日，极兔于港交所上市，发售价12港元/股，全球募资35.28亿港元。上市一小时总市值就突破千亿港元。成为除顺丰、中通之后，国内市值第三的快递企业。甚至今年12月期间，在港股市值极兔甚至一度超过中通。

极兔2015年成立于印尼，4年就长成东南亚第一大快递公司；之后2020年正式进军国内市场，3年时间就打入全国快递5强行列，并且成功上市。难怪江湖人称疯狂的兔子。

得益于低价竞争策略和拼多多大

量订单的扶持，极兔成长飞快。但同样的短板也十分明显——除了价格战，几乎没有特别的核心优势，当价格优势逐渐拉近，市场空间和成长上限不被看好。这也是为何极兔要收购百世快递，今年5月还以11.83亿元拿下顺丰子公司丰网，用资本买下基础设施建设时间和市场拓展速度。

今年，快递行业竞争白热化，快递单票收入一降再降，行业走向分化，未来的2024年行业的集中度会继续上升，处于末尾的企业淘汰危机比任何时候都来的严重。



阿里、京东大变革：

换帅、下沉、转风向

整个2023年，电商平台都在经历组织变革的震荡期。阿里方面，3月底，开启“1+6+N”全新架构调整；之后6月，马云在淘宝天猫的未来发展方向上提出了“回归淘宝、回归用户、回归互联网”；11月，面对直追阿里市值的拼多多，马云又在内网回复相信

阿里会改，回归使命和愿景。

京东方面，4月一场京东内部的管理会议，决定了京东从事业群制回归事业部制，与此同时打通自营和POP业务，实现流量“平权”。已经离开一线管理几年的刘强东再回台前。之后“下沉”关键词再次抬出，放到了战略首位。

随之而来的是剧烈的人事变动，比如临近年底，阿里巴巴集团CEO、淘天集团董事长吴泳铭兼任淘天集团CEO，集齐阿里集团、淘天集团、阿里云智能集团三大CEO；京东CFO许冉升任CEO，之后接替辛利军兼任京东零售CEO，原京东产发CEO胡伟接任京东物流CEO余睿等。

这里值得关注的是京东改变了免邮标准：自营商品免邮下调至59元，PLUS无限免。还有年底淘宝、京东均推出了类似拼多多的规则模式：“仅退款不退货”。显然各个电商平台将竞争重心转移到了消费者角度。

面对市场供需变化，无论是零售，还是物流，抑或是供应链都开始围绕

抢夺消费者心智努力。是否有成效，还有待 2024 年效果逐渐展现。



中通货运航司落地长沙

快递选手扎堆空运

2023 年航空货运的快递选手表现突出。

第一选手顺丰，2023 年 9 月，鄂州机场顺丰航空货运航线转场工作正式完成，至此，鄂州机场成为顺丰全国最大的中转分拣中心。截至 12 月顺丰航空在鄂州机场投放了超 50 架全货机，进出港货量超过 2000 吨，开通的国内、国际航线总数已突破 50 条。

第二位京东物流，从 2019 年成立京东航空，到 2020 年投资跨越，再到 2022 年正式投运，2023 年的京东航空已开通“南通=北京”、“北京=深圳”、“深圳=杭州”等多条国内重点航线。

第三位圆通，其与浙江嘉兴市政府共同投资的全球航空物流枢纽项目“东方天地港”有望 2025 年投用。

第四位中通，10 月与浙江空港物

流发展公司签战略协议，合作开辟货运航线等。12 月，中通货运航司落地长沙，总投资 110 亿元，总用地规模约 750 亩。

第五位菜鸟，4 月初，联手深圳宝安国际机场打造菜鸟国际快递全国首个航空货运中心。

再对比一下航空公司的货运表现，目前机队规模：国货航 17 架、南航物流 17 架、东航物流 17 架、邮政航空超 40 架。其中南航物流已开通 23 条货机航线，东航物流已开通 36 条全货机航线。

如此一对比，当前快递企业已成为货运航空的重要力量，2024 年，这几家在航空货运的竞争值得期待，但最终胜负还是要看综合物流运输性价比。

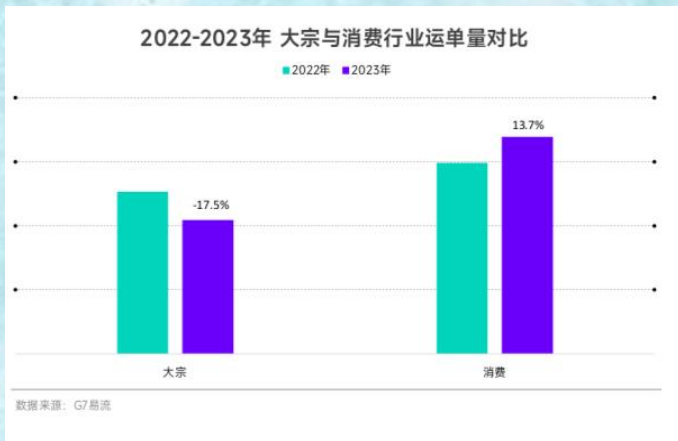


运价跌跌不休 司机艰难求生 货运平台再创新高

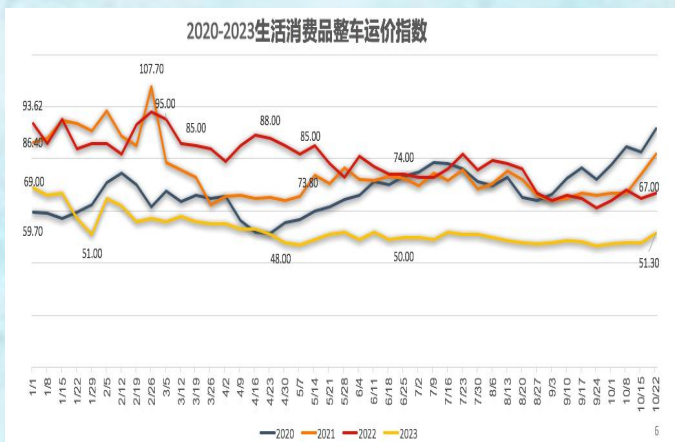
台再创新高

2023 年公路货运艰难。最核心原因货量少，尤其是钢筋、水泥等大宗

需求持续减弱。根据 G7 易流的统计数据图 1，大宗货运流量同比下跌了 17.5%。由此导致运价持续低迷。



根据 G7 易流数据图 2 显示，2023 年的运价指数年平均值只有 53，而这一数值在 2022 年在 80 左右。



工业品及装备整车运价指数上，2023 年前三季度运价整体也低于去年。



虽然不同细分领域、不同区域的个体差异还是很大的。但确实有不少货车选择了停运，司机转行。不过与之形成对比的是，这一年货运平台的形势却很是不错。比如，满帮 2023 年第三季度营收为 22.6 亿元，同比增长 25.2%；净利润 8.3 亿元，同比增长 67.6%，营收规模和净利润均再创新高。货拉拉截至 2023 年 6 月 30 日止六个月，经调整利润 1.497 亿美元。

越是货源少、运价低迷的时期，货运平台的价值就更被市场和司机看到，对于平台的依赖度也越大。很多物流业内人士认为当前是一次行业出清的过程，会有一段阵痛，未来运价将会趋于一种“动态平衡”的向好状态。很多人将希望放在 2024 年，希望 2024 真正完成恢复，迎来爆发期。



新能源货车、绿色快递包装、
CCER 规则、碳计算器等助推物流
绿色低碳加速

随着国内推进碳达峰碳中和，加

上海外上市对于 ESG 披露要求不断提高，物流行业实践绿色、低碳的路径逐渐丰富。

其一、推广新能源车。10月18日，比亚迪首款搭载DM技术的4.5吨级城市物流轻卡T5发布；12月21日吉利远程发布续航可达1500km新能源智能重卡——远程星瀚H.....城配、干线、园区、枢纽、港口等全场景新能源车应用体系完善。根据货拉拉12月最新发布的《2023年城市货运报告》，在绿色货运方面，平台上有38%的订单由新能源货车完成，其中海口市93.9%的货运订单由新能源货车完成，占比最高。

其二、绿色快递包装。前不久国家发改委联合国家邮政局等多部门印发《深入推进快递包装绿色转型行动方案》，要求到2025年底，快递绿色包装标准体系全面建立。

其三，CCER规则补齐。12月27日，市场监管总局公告《温室气体自愿减排项目审定与减排量核查实施规则》，该规则自2024年1月1日起施

行。“裁判员”规章落地，时隔6年CCER重启，意味着CCER配套制度补齐，全球联手降碳成共识。

其四，行业碳计算器推出。12月初中国物流与采购联合会正式推出《物流行业公共碳排计算器》，适用于物流组织、物流订单、绿色低碳项目三个层级的温室气体排放计算，推进了物流行业绿色低碳和高质量发展。

物流企业理应认识到绿色低碳正在成为企业参与全球供应链竞争的重要砝码。



物流迎来无人化：无人车、无人机标准发布、国产AGV领导全球

2023年物流无人化进程加快。先是9月13日，交通运输部批准发布了推荐性行业标准《无人机物流配送运行要求》，带动了即时配送领域一场货运无人机的“军备竞赛”；后是11月17日工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部联合发布

《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》，到 2023 年 12 月底前申报完成，第一批试点区域即将发布；还有仓储领域，国产 AGV/AMR 已经处于全球领先地位。

以极智嘉、快仓等为代表的国内 AGV 品牌在过去三年，实现了逆势上扬，海外市场份额取得历史性的进展。根据 GGII 数据显示，2022 年度中国 AGV/AMR 销售数量超 90000 台（含销往海外市场），其中，出口订单占比首次突破 25%。

随着人工智能、大数据、物联网等新一代技术的不断发展，“无人化”将会成为物流行业发展的重要标签，但如何实现本土化、差异化应用才是脱颖而出的关键。



国家骨干冷链物流基地增至 66 个 冷链发展进入快车道

今年 6 月，国家发改委印发《关于做好 2023 年国家骨干冷链物流基地建设工作的通知》，发布新一批 25 个

国家骨干冷链物流基地建设名单。截至年末，国家骨干冷链物流基地已达 66 个，国家发展改革委发布的国家物流枢纽建设名单已达 125 个，国家发展改革委、自然资源部评审认定的“示范物流园区”达 100 家。

近几年随着生鲜电商、果蔬宅配经济发展，以及政策对快递下乡、农产品上行的扶持，冷链物流迎来了黄金机遇期。按照规划，到 2025 年，将布局建设 100 个左右国家骨干冷链物流基地，基本建成以国家骨干冷链物流基地为核心、产销冷链集配中心和两端冷链物流设施为支撑的三级冷链物流节点设施网络。

政策一直在引导通过区域冷链物流网络组织核心带动上下游产业升级转型，例如阜阳国家骨干冷链物流基地凭借生猪、牛羊等特色产地优势，建立健全冷鲜肉生产、流通和配送体系等。

对中小仓储企业来讲，这里面的机会更多可能在产销冷链集配中心和两端冷链物流设施这样更深入底层、

更细化具体、更适配本地的服务中。

尤其是帮助地区政府打造冷链物流服务网络向中小城镇和具备条件的农村地区下沉工作会给企业更多机遇，最终打造“上行下行一张网”。



海运价格下跌

班轮公司辉煌难续

随着放开疫情管控，航运秩序恢复，加上 2023 年全球港口集装箱吞吐量增速又追不上运力涨幅，整体运力过剩，导致运价下滑。近日，各大船公司公布的业绩也在说明疫情期间的辉煌难以维持。马士基 2023 年第三季度，海运业务营收从去年同期的 180.18 亿美元下降至 78.97 亿美元。中远海控第三季度也面临同样糟糕的市场行情——营收为 427.14 亿元人民币，同比下降 59.61%。全球第六大航运公司 ONE 上季度的业绩也出现了大幅下滑的情况。其营收同比下降 62% 至 35.49 亿美元。

.....

与此同时，2023 年的海运市场，还伴随着巴拿马运河受阻、红海危机、巴以冲突等国际局势变化的不稳定情况。在这种地缘政治冲突频发，运输链条异常脆弱期间，全球五大航运巨头也在实时更新运输规则和运价，给海运市场蒙上了一层不确定的阴影。

不过国内的电商出海形势却是一片大好，类似阿里速卖通、拼多多 Temu、抖音 TikTok 等今年在全球的区域扩张和市场份额飞涨。伴随而来的是京东、菜鸟、极兔、顺丰与三通一达，纷纷奔赴海外寻找新的增长曲线。但至今仍处于腾飞前夜，更多是基础设施的布点和准备工作，期待 2024 年物流出海出现历史性突破。

作者 | 周艳青

来源 | 物流沙龙



各省市“出招”，2024 年物流这么干！（节选）

近期，31 省（自治区、直辖市）两会以及 2024 年交通运输工作会陆续召开，不仅对当前形势进行了分析研判，也部署安排了 2024 年的重点任务。其中，诸多内容涉及物流业的发展，本刊对此进行了梳理。那么，2024 年物流业到底该怎么干？物流企业又该如何布局？在本文中或许可以找到答案。

（出于篇幅考虑，本刊仅摘选部分省市，如需全文，可从物流时代公众号搜索）



围绕塑造绿色低碳高质量发展新优势，山东明确 2024 年重点工作。

加快提升现代服务业。建立重点服务业企业培育库，支持 180 家服务业创新中心发展，打造 20 个左右现代服务业集聚区。扎实开展两业融合试点，支持大数据服务、科技服务、现代金融、创意设计、检验检测等行业加快发展。提升国家物流枢纽、骨干冷链物流基地辐射能力，促进农村客货邮融合发展，着力降低物流成本，打通“大动脉”、畅通“微循环”，使山东物畅其流、货通全球。

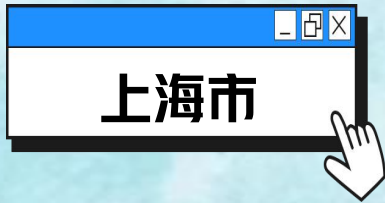
建强用好开放平台。上合示范区，主要是做好引进国际国内一流开发运营商、环境营造和功能配套、打造上合国际枢纽港、“丝路电商”服务基地等工作，争取更多国家设立签证中心，举办上合组织国际投资贸易博览会，推进上合国际城市建设，开展友城合作，不断扩大国内国际影响力。推动生物

医药、国际贸易、海洋经济全链条发展，拓展新型离岸贸易、网络货运等新业态新模式。各类开发区和省级新区，主要是全面对标国内最高水平进行提升，确保主要指标有新发展。各类园区集中打造 1-2 个主导特色产业集群。强化综保区赋能提质，培育壮大保税维修、保税物流等新业态。

积极融入共建“一带一路”。对接高质量共建“一带一路”八项行动，落实“中亚三国”项目成果。增加中欧班列“上合快线”“日韩陆海快线”线路，创新发展跨境电商、冷链等特色班列，支持申建中欧班列集结中心。高水平建设 16 家境外经贸合作区。

主动服务和融入国家区域重大战略。支持德州、聊城、滨州等市对接京津冀，主动承接产学研转移。加强与中原城市群对接合作，把山东半岛打造成黄河流域乃至中亚重要出海口、旅游目的地、产业隆起带。面向长三角城市群、粤港澳大湾区，加强科技合作、产业对接、市场开拓，提升临沂商城能级，推动鲁南城市片区转型

发展。支持济宁、枣庄大力发展内河航运，培优育强鲁南物流能源廊带，推进国家可持续发展议程创新示范区建设。实施新一轮突破菏泽鲁西崛起行动，促进沂蒙革命老区高质量发展。



2024年，上海将重点做好九方面工作。如：加快建设国际经济中心。坚持以科技创新推动产业创新，聚焦智能化、绿色化、融合化，加快建设“（2+2）+（3+6）+（4+5）”现代化产业体系，大力发展新质生产力。积极推进新型工业化，巩固提升工业经济比重，推动重点产业链高质量发展，全力落实新一轮集成电路、生物医药、人工智能“上海方案”，培育提升新能源汽车、高端装备、先进材料、民用航空、空间信息等高端产业集群，加快打造未来产业先导区。

加快建设国际贸易中心。提升贸易枢纽功能，持续深化贸易投资自由化便利化，大力推动内外贸一体化发

展，加快形成具有国际竞争力的政策和制度体系。积极参与共建“一带一路”高质量发展，高水平建设“丝路电商”合作先行区，扩大电子商务领域对外开放，推动长三角“一带一路”综合服务平台落地，提升会计、法律等本土专业服务机构国际化发展能力。着眼于人员跨境往来便利化，加快建设东方枢纽国际商务合作区。建设服务贸易创新发展示范区，做强特色服务出口基地功能，培育服务贸易新业态新模式。深化进口贸易促进创新示范区建设，促进进口贸易与产业、消费深度融合。实施总部增能行动和全球营运商计划，加快培育一批千亿级、万亿级大宗商品交易平台，集聚更多国际经济组织和一流贸易商，加快生产性互联网服务平台建设。

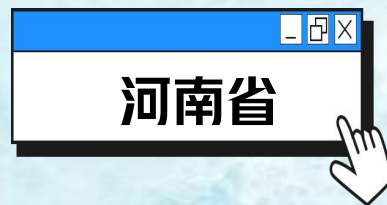
加快建设国际航运中心。着眼于提升航运资源全球配置能力，大力发展高端航运服务业，增强航运保险承保和服务能力，探索海事仲裁模式创新，发展国际船舶管理业务，稳妥有序推动上海航运交易所改革。拓展航

运枢纽功能，加快建设海港、空港、邮轮港和航运集疏运体系，推进小洋山北作业区、东方枢纽上海东站、浦东国际机场四期、油墩港航道整治等重大项目，推动罗泾港区改造一期投运，大力发展多式联运，推进长三角集装箱水路运输，支持基地航司打造超级承运人，积极培育邮轮经济产业链。

深入推进长三角一体化发展。全面落实中央政策措施，制定实施第三轮三年行动计划，推动科技创新、产业创新、协同开放、生态环保、公共服务、安全发展等方面重点合作事项落地，全力推进外电入沪等跨区域重大基础设施项目，加快完善一体化发展体制机制，加快建设 G60 科创走廊、沿沪宁产业创新带，合力打造长三角区域发展共同体。

加快自贸试验区及临港新片区建设。落实全面对接国际高标准经贸规则总体方案“80 条”，稳步扩大规则、规制、管理、标准等制度型开放。深入推进跨境服务贸易和投资高水平开

放，深化电信、金融、医疗等领域开放，优化国际中转集拼平台运作模式，加快推进实施数据跨境流动的管理措施，加快建设国际数字经济产业园。



2024 年，河南交通基础设施计划投资超 1400 亿元，持续完善综合立体交通网络，力争港口吞吐量达到 6000 万吨以上，开工建设周口港中心港区小集作业区，力争打造智慧高速公路 1000 公里，新改建干线公路 600 公里、农村公路 5000 公里以上，实现多式联运货运量同比增长 15%，显著提升人民群众对交通运输服务的获得感和满意度。

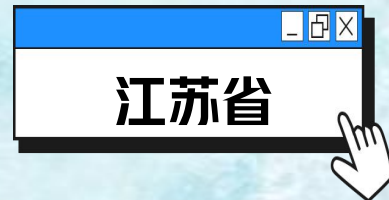
聚焦强枢纽、畅通道、育产业，河南将项目化推进实施内河航运“11246”工程，构建从西北内陆到长三角世界级港口群的中原出海新通道。全年计划投资 200 亿元，将周口港中心港区小集作业区打造成为具有一流港航基础设施、一流航运技术装备的

现代化内河港口；“一纵三横”骨干航道按照三级航道、二级船闸的规划标准建设，加快建设沙颍河周口段、淮河固始段、淮河息县段等“两河两港”项目，开工建设沙颍河漯河港至周口段、淮河淮滨段、唐河马店至社旗段航道工程，建成小浪底库区港航工程。

有序推进周口港、信阳港等港口铁路专用线建设，推动公转水、铁转水、水转水有效联通；大力发展临港经济，支持周口、信阳、平顶山等地培育千亿级临港产业集群，提升港产城融合发展水平；围绕枢纽经济和港产城融合发展，高标准制定全省内河航运一体化建设实施意见，高质量编制周口、信阳、漯河等港口总体规划，实现层次分明、分工合理、有机融合，形成与全省产业布局 and 经济发展相适应的现代化内河航运规划体系。

巩固提升交通枢纽地位，打造枢纽经济新优势；深入实施物流拉动、打造枢纽经济优势三年行动，在产业布局、体制机制、项目建设等方面探索形成一批典型经验；构建服务枢纽

经济发展的智慧信息平台，在确保信息安全的基础上实现数据深度开发应用，促进人流、物流、信息流互联互通、高效配置。



2024 年，江苏交通运输工作明确了十个方面的重点工作，包括坚持高质量发展走在前列，更好统筹推进交通强国试点和交通运输现代化示范区建设；实现质的有效提升和量的合理增长，更大力度建设现代化交通基础设施体系；以高效率多式联运为核心导向，更高标准建设现代交通物流体系；持续优化提升城乡运输服务水平，更高品质满足人民群众美好出行需要；助力现代化产业体系建设，更深功夫推动交通运输产业发展；支撑高水平科技自立自强，更加深入推动智慧交通建设；坚持生态文明为导向，更大力气构建绿色低碳发展新格局；坚持高质量发展与高水平安全良性互动，更高水平建设平安交通体系；加快交

通运输治理能力建设，更高效能构建现代化行业治理体系；以党的政治建设为统领，更加坚定自觉营造风清气正干事创业良好氛围。

其中，在更大力度建设现代化交通基础设施体系方面，江苏今年要确保完成交通基础设施建设投资 2200 亿元。以“联网、补网、强链”为重点，以基础设施改建、扩建为主攻方向，努力提升综合交通网络效能。

在加快提升航空枢纽能级方面，江苏将积极推进南京禄口机场三期工程等项目前期工作，着力提升南京禄口机场枢纽能级。建成投运徐州观音机场 T1 航站楼改造项目，加快推进无锡硕放、常州奔牛、扬州泰州、淮安涟水等机场项目建设，推动中小机场同步特色发展。



2024 年，吉林重点做好七个方面工作。如坚持以科技创新推动产业创新，加快构建具有吉林特色优势的现

代化产业体系。聚焦“四大集群”“六新产业”“四新设施”发展新格局。

坚持扩大内需，提升经济增长动力韧性。支持县域商业体系建设，实施便民生活圈建设三年行动。

坚持以发展现代化大农业为主攻方向，有力有效推进乡村全面振兴。

实施肉牛屠宰加工量倍增计划，采取超常举措释放加工产能，配套完善冷链保鲜物流体系，带动养殖增量，提升全产业链产值。推进东北地区市场一体化建设，共建物流、能源通道和科技创新、制造业走廊，探索哈长沈大东北城市协同发展。大力推进农村寄递物流体系建设，综合服务站建制村覆盖率达到 85%。农村千人以上规模化供水工程覆盖农村人口占比达到 60%、24 小时供水工程比例达到 70% 以上。

坚持统筹推进深层次改革和高水平开放，释放振兴发展活力潜能。出台有效降低全社会物流成本具体举措。



济南全力打造全国重要区域性物流中心

2月19日，济南市口岸和物流办公室召开“深化提升年”工作会议。会议提出，2024年济南市口岸和物流办公室将紧紧围绕市委、市政府工作部署，坚定不移打造全国重要的区域性物流中心，推动物流产业降本增效提质，切实增强物流服务产业链供应链能力。

作为东西南北联通要冲之地，济

南自古商贸物流繁华，诞生了江北第一茶市、江北第一肉类水产批发市场。进入新时代，先后获批商贸服务型国家物流枢纽、国家骨干冷链物流基地、国家综合货运枢纽补链强链城市、国家城市绿色货运配送示范城市、全国供应链创新与应用示范城市、中国快递示范城市，济南正成为全国重要的区域性物流中心。

1 物流通道稳步拓展

2023年，中欧班列（齐鲁号）全年开行1006列，创历史最高，济南成为山东省首个开行突破1000列的城市，累计开行3300多列；全年运输货物量97.5万吨、货值11.8亿美元，同比分别增长28.39%、57.46%。其中，还探索开行公共班列和定制班列，并首开东南亚进口水果冷链班列；新增越南线路，总线路达14条，通达21个国家48个城市。

在航空方面，2023年山东机场加快了济南机场二期改扩建，建成后预计具备年旅客吞吐量5500万人次、货邮吞吐量52万吨的保障能力，通达海内外190多座城市，通航能力将跃居全国省会城市前列。国际航线网络也在逐步完善，相继恢复东京、中国香港、首尔、曼谷、新加坡、芽庄、大阪等7条国际（地区）客运航线，并逐步加密；新开通悉尼客运航线和纽



约、伦敦 2 条货运航线。此外，建立济南航空口岸工作联席会议机制，完善航空口岸工作例会制度，加强同海关、边检、机场等部门沟通交流建立济南航空口岸工作联席会议机制，完善航空口岸工作例会制度，为国际航线恢复营造良好发展环境。

同时，济南不断优化运输结构。以推进“公转铁”为重点，大力发展国内铁路集装箱班列，先后开通至广州、黄岛、成都、昆明等方向的国内班列，集装箱发送量每年稳定增长 30%

以上。2023 年 1—11 月重点线路集装箱发送量 3.2 万标箱，同比增长 142%，其中铁海联运班列集装箱发送量 8208 标箱，同比增长 198%。

针对以上，济南市口岸和物流办公室相关负责人表示：“2024 年的主要预期目标是新开、恢复国际客货运航线 4 条以上，中欧班列开行稳定在 1000 列以上。新开通 1 条国内航空货运航线，国内班列重点线路集装箱发送量突破 3.6 万标箱。”



产业规模不断壮大

目前，济南拥有各类物流企业近万家，规模以上物流企业营业收入近千亿元。国家 3A 级（含）以上物流企业 130 余家，5A 级物流企业 19 家，居全国同类城市前列。物流业招商引资投资额连续 4 年超百亿元。

为了进一步壮大物流产业规模，济南市建立了物流产业高质量发展联席会议机制，对产业发展规划、重点项目落地、营商环境优化等重大问题

集体会商决策。成立济南市物流产业党委，搭建服务平台，统筹协会、专业院校、龙头企业等力量，加快形成优势互补、抱团发展格局。

记者了解到，济南物流产业招商引资投资额连续 4 年过百亿元，截至 2023 年 11 月底，完成物流产业招商引资新洽谈、签约、落地项目 35 个。通过出台一系列行业发展优惠政策，济南吸引了京东亚洲一号智慧物流园区、



中通山东结算中心、韵达山东快递电商产业园、申通快递济南物流产业园等一批快递业大项目落户。济南市快递园区承载带动能力不断提升，行业发展基础条件日益雄厚，快递网络覆盖范围不断扩大，快递业已实现由“互联网+”向“智能+”的蜕变跃升。

在济南市京东物流智慧物流产业园区，一条条传送轨道在空中架起“立交桥”，一件件快递包裹在传送带上沿着各自的轨道飞速前进。机器通过扫描包裹面单确定需要发往的目的地，当包裹经过摆轮时，摆轮就可以将其

自动运往“路口”的不同方向，包裹顺着长长的滑梯落入下方的集包袋中，等待着装车运输发往各个网点。

“分拣中心升级后基本实现了全自动化，原来分拣一个货物需要一分半的时间，现在有了自动化分拣中心的加持，只需 30 秒，效率提升了 60% 以上。”京东物流智慧物流产业园仓库经理张林介绍。

自 2021 年以来，济南近 50 家物流企业被认定为中国绿色（星级）仓库，数量居全国首位。

冷链物流成为“招牌”

生活品质提升的背后离不开济南商贸冷链物流的快速发展，从市场主体看，济南全市冷链物流企业 130 余家，国家 3 星级以上冷链物流企业 7 家，国家 5 星级冷链物流企业 1 家；从重点品类看，肉类水产品、医药产品商贸冷链物流集散优势突出，肉类水产品批发年交易量约 225 万吨，其中跨区域集散占比超过 60%；医药产

品物流总额约 600 亿元，其中第三方物流总额约 240 亿元，跨区域集散占比约 80%。

此外，济南市现有冷库库容总量超过 220 万立方米。过亿元农产品批发市场 8 个，年交易额达 273.34 亿元。大型商超及连锁经营等零售业末端冷藏冷柜配置率超过 95%。新建 30 万立方米集配中心冷库，改造 20 个末端零



售网点冷链设施。2021 年 9 月，济南
 开行首列“冷链”中欧班列，填补了
 济南市国际铁路冷链运输领域的空白。
 2022 年 7 月，首次开行济南董家一成
 都城厢冷链集装箱班列，打通济南至
 西南地区物流大通道。经过一年培育，
 已累计发运 7000 余标箱，货物主要为
 冻鸡、冻鸭、冻肉等。

济南冷链物流设施网络仍在进一
 步扩展。去年年底，《济南市冷链物
 流发展三年行动计划(2023—2025 年)》
 (简称《行动计划》)明确发展目标，
 到 2025 年，济南基本建成国家肉类水
 产品冷链物流集散贸易中心、全国重
 要的医药产品冷链物流集散基地，初
 步建成全国重点品类冷链物流全渠道
 保真高质量发展示范区和冷链物流枢
 纽经济创新发展先行区。其中，新增
 冷库 100 万立方米，建设农产品产地
 冷藏保鲜设施不少于 500 个、城市生
 鲜配送末端网点不少于 50 个。

此外，济南还注重渠道品牌的创
 新打造，《行动计划》指出，未来济
 南打造集散枢纽、“集散枢纽+居民消

费”“集散枢纽+主产区”“集散枢纽
 +销地”渠道品牌均不少于 2 个，监管
 体制机制进一步完善，“枢鲜泉城”
 成为在全国具有较强影响力的冷链物
 流保真渠道名片，有力助推“好品山
 东”“泉水人家”公共农产品品牌建
 设。

表一 济南市冷链物流主要发展指标（2023—2025 年）

类别	指 标	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
设施网络	新增库容	>220 万立方米	30 万立方米	30 万立方米	40 万立方米
	建设产地前端采供网点	>400 个	≥430 个	≥460 个	≥500 个
	建设城市末端采供网点	>20 个	≥30 个	≥40 个	≥50 个
枢纽能力	省会经济圈公路冷链班车线路	/	≥3 条	≥5 条	≥7 条
	国际国内冷链班列线路	2 条	2 条	≥3 条	≥5 条
	冷链班列开行数量	>2500 标箱/年	≥3000 标箱/年	≥4500 标箱/年	≥6000 标箱/年
	肉类水产品吞吐量	>280 万吨/年	>300 万吨/年	>320 万吨/年	>360 万吨/年
枢纽能力	医药产品物流额	>600 亿元/年	>720 亿元/年	>850 亿元/年	>1000 亿元/年
渠道品牌	集散枢纽渠道品牌	/	/	≥1 个	≥2 个
	“集散枢纽+居民消费”品牌	/	/	≥1 个	≥2 个
	“集散枢纽+主产区”品牌	/	/	≥1 个	≥2 个
	“集散枢纽+销地”品牌	/	/	≥1 个	≥2 个
枢纽经济	品类冷链商贸物流总部基地	/	0-1 个	1-2 个	2-3 个
	高能级冷链商贸物流总部基地	/	0-1 个		1-2 个

附件： [《济南市人民政府办公厅关于印发济南市冷链物流发展三年行动计划（2023-2025 年）的通知》](#)



烟台：2024 年促进经济高质量发展 “1+12”一揽子政策措施任务

2023 年，是烟台发展进程中极为不平凡的一年，全市全年实现地区生产总值 10162.46 亿元、增长 6.6%，烟台经济社会发展进入了新的历史维度。2024 年是中华人民共和国成立 75 周年，也是实现“十四五”规划目标的关键一年，站在新的历史起点上，市委经济工作会议、市“两会”明确了 2035 年烟台市跃升为环渤海地区中心城市的远景目标，提出了加快建设绿色低碳高质量发展示范城市的总体要求。

新征程，步履不停，为乘势而上，进一步改善社会预期、抢占发展先机，推动全年经济固稳向好，市委、市政府研究出台了《2024 年促进经济高质量发展“1+12”一揽子政策措施任务》：“1”就是《关于增强经济活力巩固回升向好态势推动烟台在新台阶实现高质量发展的若干政策措施》；“12”就是年度 12 项具体工作安排，包括《全市 2024 年经济社会发展主要指标初步安排意

见》《2024 年烟台市绿色低碳高质量发展重点项目名单》《烟台市 2024 年基础设施“七网”重点项目清单》《烟台市 2024 年市本级政府投资计划》《烟台市“十四五”时期重大工程项目动态调整清单》《烟台市 2024 年全产业增量项目清单》《关于开展“制造业、服务业、能源领域重大项目擂台赛”的方案》《烟台市绿色低碳高质量发展特色产业园 2024 年重点任务》《烟台市推动县域经济高质量发展 2024 年工作要点》《烟台市 2024 年服务业发展预期目标任务推进方案》《烟台市 2024 年市场主体培育工作目标》《“仙境海岸 惠享烟台”2024 烟台市促消费工作方案》等 12 项文件。一揽子政策措施任务既有贯穿全年、牵引发展的政策任务目标，又有着眼当前、推动“开门红”的阶段性措施，有助于持续增强经济活力，推动实现质的有效提升和量的合理增长。



《关于增强经济活力巩固回升向好态势推动烟台在新台阶实现高质量发展的若干政策措施》

■推动农业高质量发展方面，提出支持农业农村经济平稳发展、支持种业创新发展、落实高标准农田补助政策等 5 条政策措施。

■推进新型工业化方面，提出加大倍增培育企业支持力度、实施“技改贷”贴息和担保补贴政策、鼓励存量工业项目“零增地”技改等 8 条政策措施。

■推动服务业突破发展方面，提出放大服务业引导资金作用、强化服务业载体培育、提升金融赋能水平等 7 条政策措施。

■持续扩大有效投资方面，提出完善项目激励机制、强化项目服务保障、支持高质量外资项目落地等 6 条政策措施。

■持续恢复和扩大消费方面，提出繁荣消费场景、推动汽车消费扩容、支持住房消费提档升级、提升文旅服务水平等 12 条政策措施。

■加快培育内外贸新动能方面，提出扩大高水平对外开放、健全内外贸一体化制度体系、提升内外贸物流便利性等 5 条政策措施。

■提升科技创新能力方面，提出强化科创平台支撑、强化关键技术攻关、实施专利转化运用专项行动等 5 条政策措施。

■加快能源绿色转型方面，提出支持煤电行业转型升级、优化海上光伏储能配置、提升储能项目电力市场容量补偿标准等 4 条政策措施。

■优化发展环境方面，提出加快标准化城市建设、加快社会信用体系建设、推行证件照片“一拍共享、一照通用”改革等 5 条政策措施。

■强化民生保障方面，提出持续扩大就业、完善救助保障体系、提高医疗保障待遇等 5 条政策措施。



《2024 年全市服务业发展预期目标任务推进方案》

近年，市委、市政府高度重视服务业发展工作，提出构建“7+4+5”现代服务业产业体系，加快推动以生产性服务业为引领的现代服务业高质量发展。全市服务业占比已经连续 5 年保持在 50% 以上，支撑起全市经济发展总量的“半壁江山”。2023 年，烟台市服务业增加值突破 5000 亿元大关。2024 年，按照市委、市政府关于加快服务业高质量发展的部署要求，为进一步巩固和增强服务业对全市经济发展的重要支撑作用，推动服务业加快恢复增长，市发展改革委牵头形成了《2024 年全市服务业发展预期目标任务推进方案》。

1 总体目标

在产业规模持续扩大层面，力争全市服务业增加值增长 6% 左右，努力构建优质高效、结构优化、融合发展、竞争力强的现代服务业新体系。在载体能级显著提升层面，依托产业优势，重点培育电子商务、现代物流、工业互联网、数字文旅等平台经济生态体

系，打造一批特色鲜明、市场竞争力强的平台经济标杆企业。在发展活力不断增强层面，强化龙头企业引领，重点推动 110 户现代服务业企业做大做强，带动全年规上服务业营收突破 1000 亿元。在项目建设加快推进层面，大力开展项目擂台赛，全面提升项目建设成效。力争服务业年度投资增长 5% 以上，高于全社会投资增速，进而拉动全市服务业蓬勃发展。

2 各重点领域目标

充分发挥“条块结合分工协作抓发展”工作机制作用，具体围绕批发零售业、交通运输业、住宿餐饮业、金融业等 14 个细分行业，逐个领域明确目标和重点工作，市商务局、市工业和信息化局、市住房城乡建设局、市科技局等 23 个市直部门分别牵头，推动所在领域的服务业发展，充分体现清单化管理、项目化推进和责任化落实，进而形成牵头部门抓总、各部门协同发力、全社会统筹推进的良好局面。

3 各区市发展目标

根据各区市禀赋、产业特色、发展阶段和阶段重点等，逐一明确 14 个区市目标和重点工作。如芝罘区、莱山区、黄渤海新区、高新区、牟平区、福山区、蓬莱区等中心城区要大力实施“服务业强区”战略，加快建设海上世界金融中心、烟台总部基地、环磁山国际科研产业园、济铁物流园等重点服务业园区，加速先进制造业和现代服务业融合，积极实施高端楼宇提质工程，推进 1861 文化创意产业园、正大隆泰建筑业总部、八角湾总部基地产业园、国际生物产业园、融发海洋总部大厦等服务业集聚区建设，打造一流区域总部和特色产业集群，做大做强现代金融、现代商贸、信息技术、文化旅游、海洋经济等重点产业，推

进现代服务业突破发展。龙口市、招远市、莱州市等县市深入实施“服务业兴市”战略，大力发展交通物流、现代商贸、康养旅游等服务业，依托华为（龙口）大数据产业园、黄金文化旅游产业园、利群综合体等重点集聚区，加快发展数字经济、产业互联网、文旅体验等新产业新业态，实现服务业总量扩大、结构优化、业态创新、品质提升示范，引领带动全市生产性服务业驶入发展“快车道”。莱阳市、栖霞市、海阳市、长岛综试区等区市抢抓机遇，积极推进胶东铁路物流园、泉源苹果智能仓储交易中心、省级航空航天文旅特色小镇、离岛总部经济中心等重点项目建设，开辟服务业发展新赛道。



制造业、服务业、能源领域重大项目“擂台比武”

为营造“比学赶超、进位夺奖”的项目建设氛围，鼓励各区市全力以赴抓项目促投资，着力推动今年项目快开工、快建设、快投产。近期市发展改

革委围绕制造业、服务业、能源三个领域，遴选确定了一批“龙头引领强、产业特色优、发展空间足”的 2024 年重大建设类项目进行“擂台比武”（以往

入选项目不再参加评选)。根据工作需要,将制造业、服务业项目公布如下,其中,制造业项目 15 个,总投资 511.2 亿元,年度计划投资 137 亿元;服务业项目 15 个,总投资 169.5 亿元,年度计划投资 50.8 亿元。

1.制造业项目方面

第一名:总投资 100 亿元的黄渤海新区烟台力华大圆柱储能电池项目。

第二名:总投资 80 亿元的福山区潍柴新能源动力产业园项目。

并列第二名:总投资 80 亿元的莱山区中集零碳海工装备智能制造项目。

第四名:总投资 37 亿元的龙口市裕龙石化碳四综合利用项目。

第五名:总投资 35 亿元的莱州市国晟高效异质结光伏电池项目。

第六名:总投资 27 亿元的黄渤海新区烟台华润化学尼龙新材料项目。

第七名:总投资 25 亿元的高新区 IVD(医疗器械)产业园项目。

第八名:总投资 22 亿元的蓬莱区山东嘉信年产 17.2 万吨染料及中间体项目。

第九名:总投资 20 亿元的海阳市中电建海洋工程项目。

第十名:总投资 19.6 亿元的莱阳市国药医药产业园项目。

第十一名:总投资 18 亿元的蓬莱区中节能万润新材料一期建设项目。

第十二名:总投资 15 亿元的龙口市南山高端锦纶项目。

第十三名:总投资 12.2 亿元的黄渤海新区上汽通用全新纯电中高级轿车配套电池系统项目。

第十四名:总投资 10.4 亿元的龙口市道恩高分子新材料扩产项目。

第十五名:总投资 10 亿元的福山区新能源及节能电机领域用低重稀土磁材项目。

从产业领域看,这些项目主要集中在绿色石化、生物医药、汽车等热门领域,其中,新材料类项目 5 个、高端装备类项目 4 个,汽车、高端化工、生物医药类项目各 2 个。这些项目是推动烟台新旧动能转换,加速改造升级传统制造业、培育壮大新兴产业的有力支撑,将为烟台市绿色低碳

高质量发展注入强劲动能。

2.服务业项目方面

聚焦文化旅游、现代物流、商贸流通、商务服务等多个优势领域，筛选确定了一批单体投资过亿元、成长前景好、代表未来发展方向的服务业重大项目。

第一名：总投资 35.8 亿元的黄渤海新区烟台港西港区原油库区（300 万立方）工程项目。

第二名：总投资 35 亿元的牟平区烟台半岛人才烟台市金山湾职业学校项目。

第三名：总投资 32.7 亿元的芝罘区芝罘湾海洋金融创新试验区项目。

第四名：总投资 15 亿元的海阳市航天医院项目。

第五名：总投资 9.8 亿元的招远大户新村产业融合发展共同富裕建设项目。

第六名：总投资 9.2 亿元的莱阳市史前文旅设施建设项目。

第七名：总投资 8 亿元的烟台高

新区冷链物流项目。

第八名：总投资 5.5 亿元的招远市金都汤泉康养中心项目。

第九名：总投资 5 亿元的莱山区丰树（烟台）国际智造供应链产业园项目。

第十名：总投资 4 亿元的龙口市栖悦坊商业综合体项目。

第十一名：总投资 2.5 亿元的栖霞市万丽购物中心项目。

第十二名：总投资 2 亿元的莱州市曜华智慧荒料交易平台项目。

并列第十二名：总投资 2 亿元的芝罘区抖音 AI 数据服务生态产业园项目。

第十四名：总投资 1.5 亿元的牟平区丰悦水产 10 万吨冷链物流项目。

第十五名：总投资 1.3 亿元的长岛旅游服务基础设施改造项目。

本次入选的服务业项目，将助力烟台市构建优质高效、融合发展的现代服务业新体系，拉动服务业快速发展，为全市经济社会发展注入新的活力。



烟台市推动县域经济高质量发展 2024 年工作要点

为持续推动全市县域经济高质量发展，市委、市政府研究制定了《烟台市推动县域经济高质量发展 2024 年工作要点》。

■经济实力强的市（区）要真正挑起大梁、中等的市（区）要争先进位、薄弱的市（区）要奋起直追，力争到 2024 年末，黄渤海新区地区生产总值过 2300 亿元，龙口市地区生产总值在 1500 亿元以上，芝罘区地区生产总值过 1300 亿元，地区生产总值过 500 亿元的区市达到 4 个。

■各区市要奋力在全国、全省各类综合评比排名中赶超进位，地方财政实力稳步提升，城乡居民收入增速高于经济增速，生态环境持续改善，绿色生产生活方式和绿色发展体系基本形成。

■加快培育县域特色产业。聚焦绿色化工、有色及贵金属、新能源汽车、电子信息、高端装备制造、功能性食品等特色产业，强化金融赋能、

数字赋能，完善县域物流配送体系，推动特色产业园区加快建设。

■释放县域内需潜力。抓住“以项目建设带动扩大有效投资”这条主线，推动铁路、公路、港口等交通基础设施建设，优化提升县域旅游品质，不断开拓城乡消费市场，大力提振县域消费能力。

■提升县域科技创新能力。做强八角湾科技创新区、先进材料与绿色制造省实验室、北大万华联合研究中心等科创载体，高水平推进科技创新强县、农业科技园区建设。积极实施创新型企业梯次培育计划，对新认定的创新型企业给予资金奖励。

■推动城乡区域融合发展。深入实施“三城联创”，持续提升中心城区城市能级。加快推进新型城镇化项目建设，完善县城综合服务功能。因地制宜发展小城镇，推动 7 个省级小城镇创新提升行动试点镇及 10 个省级特色小镇建设。持续推进宜居宜业和美乡

村建设，实施农业产业化龙头企业提振行动，打造“烟台农品”全品类区域品牌。

■推动县域绿色低碳高质量发展。关停改造落后小煤电机组，大力发展清洁能源产业，加快推进县域能源结构调整。打好污染防治攻坚战，推进无废城市建设，持续改善县域生态环境质量。推进长岛国际零碳岛建设，培育一批绿色低碳典型案例及应用示范场景。

■支持县域扩大改革开放。深化国企等重点领域改革和城乡融合发展综合改革，探索生态产品价值实现新

模式。加快建立全国统一大市场调度协调机制，提高县域要素资源配置效率。争取全市 12 个省级以上园区纳入国家开发区公告目录，支持龙口申建综合保税区。

■提升县域资源要素保障能力。统筹加大对各区市财力支持和补贴力度，创新银企对接机制，加大信贷支持。积极组建产业基金，支持县域重点产业集群培育、重点产业项目建设。做实服务企业专员制度，落实重大项目全生命周期服务管理机制，强化项目要素保障，扎实推进重点项目建设。

关于组织参加《2024 全球物流技术大会》 的通知

各会员单位、有关企业：

由中国物流与采购联合会主办的“2024 全球物流技术大会”定于 2024 年 3 月 27-29 日在海口举办。本次大会以“科技 YU 见未来”主题，分主论坛、专业论坛、物流技术与装备展览展示专区等活动。为进一步落实“十四五”现代物流发展规划要求，加速前沿技术装备在物流行业的应用，增强物流技术装备企业活力，推进物流提质、增效、降本，提升产业链供应链韧性和安全水平。现将有关事项通知如下：

一、时间、地点

会议时间：2024 年 3 月 27-29 日

会议地点：中国·海口

二、会议议程安排

（一）主论坛

物流黑科技秀场

（二）专业论坛

- 1.智能仓储技术论坛
- 2.物流包装与单元化技术论坛
- 3.运筹学物流应用论坛
- 4.数字供应链新生态论坛
- 5.物流技术与人才发展论坛
- 6.特色物流技术论坛

四、参会人员

协会会员单位，国际范围内各大型物流企业、制造业和商贸流通企业、物流装备与技术企业，供应链管理、金融、投资机构、科研院所、咨询机构、高校等单位负责人及相关人员，各市（区县）物流行业协会负责人等。

五、其他事项

协会会员单位入场费 2800 元/人，交通住宿自理。请参会单位填写参会回执表，于 3 月 18 前发送至协会邮箱。

联 系 人：孙吉娟

联系电话：0531-86026117 18615641396

邮 箱：shandong56@vip.163.com

[附件：参会回执表](#)

山东省物流与交通运输协会

鲁物流协函〔2024〕30号

关于开展“特种设备叉车作业人员” 培训的通知

各会员单位、有关企业：

根据《中华人民共和国特种设备安全法》及《山东省特种设备安全条例》等有关规定，为进一步增强和提高特种设备作业人员的安全意识和操作水平，预防安全事故发生，保证特种设备安全运行，协会拟组织叉车作业人员培训班，现将有关事项通知如下：

一、报名条件

1. 年满 18 周岁以上且不超过 60 周岁；
2. 具有初中以上学历，符合相应考试大纲要求；
3. 身体健康，无妨碍特种作业的疾病或者生理缺陷。

二、报名人员所需提供材料

1. 报名申请表 1 份；
2. 体检报告（县市级以上医院）；
3. 身份证正反面彩色复印件 1 份；
4. 2 寸免冠正面白底深色上衣近照 4 张；
5. 初中以上的学历毕业证书彩色扫描件 1 份和户口本带学历一页复印件 1 份。

以上材料除纸质版以外，还需提供清晰彩色扫描件。

三、培训课程

1. 基础理论课程：学员将学习特种设备安全管理、叉车操作安全知识、车辆结构和性能等基础理论知识。

2. 模拟叉车实操训练：学员将通过不同场地进行真实驾驶场景的安全训练，提高叉车操作技能和应急反应能力。

3. 实际叉车实操训练：学员将在专业教练的指导下考试中心一比一电子桩进行实操训练，包括场内道路（起步、转弯、变道、堆垛，加减速、停车）等操作技巧的训练。

4. 考试辅导：学员将接受理论，实操（场内道路）的考试辅导，帮助学员顺利通过操作证考试。

四、收费标准账号与交费方式

1. 理论培训班：500 元/人。（线上理论题库，学员可以在手机上随时随地练题，线下配有专业理论学习教室，教练亲自一对一辅导）

2. 实操培训班：1000 元/人。（5 个实操场地，可以同时满足不同学员需求，考试中心一比一电子桩培训设备，专业教练手把手教学）

3. 精品综合 vip 班：2400 元。（含报名、体检、考试、拍照、专项题库，包学会为止）

五、培训及考试安排

采用小班制滚动开班，理论培训采取线上线下相结合方式，实操采用线下培训。另外培训中心安装了叉车实操考试智能评分系统，学员能够更准确的贴合考试要求练习，快速取证，安全上

岗！考试时间另行通知。

六、联系方式

联系人：孙吉娟、金敬淇

联系电话：0531-86026117、18615641396

传 真：0531-86026117

邮 箱：shandong56@vip.163.com

地 址：山东省济南市历城区舜华路2000号舜泰广场11
号楼1101室

附件：1. 山东省特种作业操作人员健康查体表
2. 特种设备作业人员资格申请表

山东省物流与交通运输协会

2024年2月19日



附件：[特种设备作业人员资格申请表](#)



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前身为山东省交通运输协会，2009 年更名为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。协会现有会员四百余家，涵盖山东省 17 市。

山东省物流与交通运输协会设有由国内知名专家组成的专家委员会以及综合运输、物流园区、物流金融、物流装备、冷链物流、电商物流、物流标准化和危化品物流等 8 个委员会，秘书处、山东物协物流运营管理有限公司、山东协汇物流产业发展有限公司等办事和运营机构。

协会自成立以来，积极宣传贯彻国家有关的方针政策和相关法规，深入研究现代物流和交通运输管理的理论与方法，总结推广先进的物流管理经验和方法；牵头制定行业标准和规范，加强行业自律，定期组织物流主管部门和物流企业的管理人员培训；积极协调本行业与相关产业的经济关系，参与山东省物流行业统计；整合多方资源创造性地推出了独具特色的“山东物流卡”服务等。协会的工作得到了社会和会员单位的高度认可，并荣获“山东省工商领域优秀行业协会”等荣誉称号。近几年来，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》和《山东省物流园区等级划分与评定》两项省级地方标准，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，受省发改委的委托对山东省十三五规划《纲要》提出了修改意见。2017 年以来更是以建设“两个中心、一个智库、四个平台”为工作重心，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，物流智库建设已形成规模，金融服务平台建设取得重大突破，物流人才推荐与培训平台取得良好效果，交流学习平台提供先进经验和智力支撑，业务合作平台效果初显。

山东省物流与交通运输协会作为政企之间、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，将在现代物流业发展中扮演越来越重要的角色，发挥越来越重要的作用。

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				单位性质	
单位地址				邮 编	
主要业务				员工人数	
企业等级				评定时间	
营业执照 信用代码				企业邮箱	
公司网址					
单位介绍	1、电子版的公司详细的简介 2、对外宣传图片 3、公司营业执照（三证合一）复印件				
企业法人					
姓 名		性 别		出生日期	
部门（职务）		学历专业		微信号	
联系方式	办公电话			传 真	
	手 机			电子邮箱	
专业特长					
社会职务					
单位联系人					
姓 名		性 别		部门及职务	
联系方式	办公电话			传 真	
	手 机			电子邮件	
	QQ 号码			微 信 号	
会员级别					
申请会员类别	☐ 副会长单位 ☐ 常务理事 ☐ 理事 ☐ 会员				
服务需求	需要协会提供的服务（请划“√”） ☐ 协助行业标准的申报立项及起草报批 ☐ 寻求项目补贴及融资 ☐ 介绍投资项目 ☐ 相关的评优推荐 ☐ 介绍同行业务合作 ☐ 寻找海外合作 ☐ 境内外专业考察 ☐ 品牌打造与推广 ☐ 相关认证培训服务 ☐ 专项课题研究 ☐ 法律援助和咨询 ☐ 管理难题咨询 ☐ 推荐及引进人才 ☐ 企业咨询与规划 ☐ 协助企业相关培训 ☐ 其他				
会员单位代表签字 并加盖单位公章			协会秘书处 终审意见并加盖公章		

联系我们

扫描并关注“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