

中鲁物流

ZHONGLU LOGISTICS

山东省物流与交通运输协会主办

2024年5月

单月刊



道路运输安全生产治本攻坚三年行动方案出台

国家发展改革委办公厅等关于做好2024年降成本重点工作

山东省人民政府关于印发2024年“促进经济巩固向好、加快绿色低碳高质量发展”政策清单（第二批）的通知

济南挺进现代物流新高地，看短板如何变为新增量



主办：山东省物流与交通运输协会

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/： 国家发展改革委办公厅等关于做好2024年降成本重点工作的通知
- 9/： 《道路运输安全生产治本攻坚三年行动实施方案》
- 16/： 关于支持引导公路水路交通基础设施数字化转型升级的通知
- 23/： 两部门印发方案推动实现高效开办道路货运企业“一件事”政务服务
- 28/： 山东省人民政府关于印发2024年“促进经济巩固向好、加快绿色低碳高质量发展”政策清单（第二批）的通知
- 35/： 山东省人民政府办公厅关于进一步促进消费持续向好的意见
- 44/： 山东省交通运输厅 山东省财政厅关于印发《加快内河航运高质量发展奖补政策实施方案（2023-2026年）》的通知

【数据盘点 Data Inventory】

- 53/： 4月份全国物流业景气指数
- 55/： 4月山东省交通物流运行情况
- 57/： 2024年4月份中国沿海（散货）运输市场分析报告
- 59/： 2024年4月份中国出口集装箱运输市场分析报告

【物流资讯 Logistics Information】

- 61/： 低空经济“蓄势腾飞”
- 73/： “公转水”转出降本新空间
- 77/： 大规模设备更新，赋能港口新质生产力积厚成势
- 82/： 拥抱新质生产力 培育外贸新动能

CONTENTS

「目录」

85/： 向新求变 活力释放——山东省货运物流降本增效一线观察

88/： 济南挺进现代物流新高地，看短板如何变为新增量

【会员风采 Member Style】

94/： 临沂商城-临满欧 TIR 国际公路运输连创多个临沂商城“第一”

95/： 宇佳物流东部运转中心盛大开幕，开启物流新篇章

96/： 梁山县专用汽车行业协会第四届会员大会圆满召开

99/： 德城区委副书记、德城区人民政府区长张因忠一行来黑马农副产品智慧冷链物流中心调研

100/： 金茂源快递电商产业园：集聚资源，共创新局

【协会要闻 Association News】

102/： 关于《山东物流年鉴（2024）》征稿的通知

106/： 关于开展山东省第十三批物流企业等级认定和第十批等级复评工作的通知

114/： 关于举办 2024 北方国际物流和运输技术博览会的通知

国家发展改革委办公厅等关于做好 2024 年降成本重点工作的通知

发改办运行〔2024〕428号

公安部、民政部、司法部、人力资源社会保障部、自然资源部、生态环境部、住房城乡建设部、交通运输部、水利部、农业农村部、商务部、国务院国资委、海关总署、税务总局、市场监管总局、金融监管总局、中国证监会、国家统计局、国家知识产权局、国家能源局、国家林草局、中国民航局、国家外汇局办公厅（办公室），中国国家铁路集团有限公司，各省、自治区、直辖市及计划单列市、副省级省会城市、新疆生产建设兵团发展改革委、工业和信息化主管部门、财政厅（局），人民银行上海总部，各省、自治区、直辖市及计划单列市分行：

近年来，各地区、各有关部门按照党中央、国务院决策部署，多措并举激发各类经营主体活力，推动降低实体经济企业成本工作取得显著成效。为深入贯彻中央经济工作会议精神，落实好《政府工作报告》提出的各项降成本重点任务，全力支持实体经济高质量发展，2024年降低实体经济企业成本工作部际联席会议将重点组织落实好7个方面22项任务。

一、提高税费优惠政策的针对性有效性 化企业科技创新主体地位。适当降低先进技术装备和资源品进口关税。

（一）优化税费优惠政策。落实好研发费用税前加计扣除、科技成果转化税收减免等结构性减税降费政策，重点支持科技创新和制造业发展，强

（二）强化涉企收费监管。坚决查处乱收费、乱罚款、乱摊派。聚焦政府部门及下属单位、行业协会、金融机构、天然气管网和供水企业等领

域，依法查处行政审批中介服务违规收费、行业协会依托行政权力违规收费、金融机构不落实收费减免政策、天然气管网和供水企业不执行政府定价等行为。研究建立常态化涉企收费协同监管体系和工作机制，落实涉企收费目录清单制度，完善涉企收费联合监管、联合惩戒机制，提升涉企收费监管的法治化水平。

二、提升金融服务实体经济质效

（三）营造良好的货币金融环境。稳健的货币政策要灵活适度、精准有效，综合运用多种货币政策工具，保持流动性合理充裕，社会融资规模、货币供应量同经济增长和价格水平预期目标相匹配。畅通货币政策传导机制，避免资金沉淀空转。保持人民币汇率在合理均衡水平上的基本稳定。

（四）推动贷款利率稳中有降。持续发挥贷款市场报价利率（LPR）改革效能和存款利率市场化调整机制的重要作用，在保持商业银行净息差基本稳定的基础上，促进社会综合融资成本稳中有降。

（五）引导金融资源精准滴灌。

保持再贷款、再贴现政策稳定性，实施好普惠小微贷款支持工具，继续对涉农、小微企业、民营企业提供普惠性、持续性的资金支持。发挥存款准备金政策的正向激励作用，继续对农村金融机构执行差别化存款准备金率政策。深入开展中小微企业金融服务能力提升工程，继续开展小微、民营企业信贷政策导向效果评估。优化商业银行小微企业金融服务监管评价制度，完善小微授信尽职免责制度，加大普惠型小微企业贷款投放。引导金融机构持续加大对乡村振兴、科技创新、制造业、绿色发展等重大战略、重点领域和薄弱环节的金融支持力度。

（六）持续优化金融服务。健全全国一体化融资信用服务平台网络，扩大涉企信用信息共享范围。优化征信市场布局，推动征信机构增加征信有效供给，推动信用评级机构提升评级质量和服务水平。优化动产融资统一登记公示系统和应收账款融资服务平台功能。持续推进知识产权质押融资。推进政府采购合同融资。发挥国家产融合作平台作用，强化金融服务

供给，精准对接企业融资需求。实施科技创新专项担保计划，加大国家融资担保基金对科技型中小企业风险分担和补偿力度。实施“科技产业金融一体化”专项，加强科技型企业全生命周期金融服务，引导早期投资和创业投资支持独角兽企业培育发展。

（七）降低中小微企业汇率避险成本。推动银行建立健全服务企业汇率风险管理长效机制，丰富汇率避险产品，加强宣传培训，优化中小微企业授信和保证金管理制度，加强政银担多方协作，共同降低中小微企业外汇套保成本。

三、持续降低制度性交易成本

（八）营造公平竞争市场环境。制定关于完善市场准入制度的意见，修订新版市场准入负面清单，推动市场准入效能评估全覆盖。持续深入开展民生领域反垄断执法专项行动，加强重点领域反垄断监管执法。开展涉及不平等对待企业的行政法规、规章、规范性文件和政策性文件清理工作，降低企业制度性交易成本。

（九）加强知识产权保护。加大

知识产权行政保护力度。提升知识产权公共服务效能，加快建设国家知识产权保护信息平台，强化知识产权数据开放共享，新建一批国家重点产业专利专题数据库，持续优化知识产权信息公共服务产品和工具。

（十）规范招标投标和政府采购制度。积极推进招标投标法及其实施条例、政府采购法修改工作。出台招标投标领域公平竞争审查规则，从源头上减少排斥、限制公平竞争的规定和做法。完善招标投标全流程电子化交易技术标准和数据规范，积极推动数字证书（CA）全国互认，降低企业交易成本。开展政府采购领域“四类”违法违规行为专项整治，加强常态化行政执法检查，创新手段提升监管效能。

（十一）健全防范化解拖欠企业账款长效机制。强化落实《保障中小企业款项支付条例》，推动机关、事业单位、大型企业及时支付中小企业货物、工程、服务款项。

（十二）优化外商投资环境。继续缩减外资准入负面清单，全面取消

制造业领域外资准入限制措施，放宽有关服务业市场准入。扩大鼓励外商投资产业目录。加强外商投资服务保障。

四、缓解企业人工成本压力

(十三) 继续阶段性降低部分社会保险费率。延续实施阶段性降低失业保险、工伤保险费率政策，实施期限延长至 2025 年底。

(十四) 支持企业稳岗扩岗。落实和完善稳岗返还、专项贷款、就业和社保补贴等政策，加强对就业容量大的行业企业支持。

(十五) 加强公共实训基地共建共享。推动公共实训基地建设扩容提质，针对重点群体加大培训服务力度，强化技能人才培养和企业用工保障。

五、降低企业用地原材料成本

(十六) 降低企业用地成本。持续推进工业用地由出让为主向出让、租赁并重转变。健全长期租赁、先租后让、弹性年期出让等多元化供应体系。研究地下空间开发利用政策，实行向下递减的地价优惠政策，降低企业初期用地成本。指导地方因地制宜

适时调整更新基准地价，进一步提升土地要素的支撑保障能力。

(十七) 加强能源资源保障。推进实施新一轮找矿突破战略行动，加强重要能源、矿产资源国内勘探开发和增储上产，大力推动支撑性电源建设投产，提高能源资源安全保障能力。落实好《矿业权出让收益征收办法》，推动矿产相关行业健康有序发展。

六、推进物流提质增效降本

(十八) 实施降低物流成本行动。研究制定《有效降低全社会物流成本行动方案》，强化政策协同和工作合力，有力推动降低全社会物流成本，增强企业和实体经济竞争力。

(十九) 完善现代物流体系。稳步推进国家物流枢纽、国家骨干冷链物流基地建设，促进现代物流高质量发展。新增支持一批城市开展国家综合货运枢纽补链强链，推动跨运输方式一体化融合。继续实施县域商业建设行动，支持建设改造县级物流配送中心和乡镇快递物流站点，完善仓储、运输、配送等设施，加快补齐农村商业设施短板，健全县乡村物流配送体

系。

(二十) 调整优化运输结构。大力发展多式联运，支持引导多式联运“一单制”“一箱制”发展。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”，提高运输组织效率，促进港口集装箱铁水联运量保持较快增长，推动港口、物流园区、工矿企业大宗货物绿色集疏运比例稳步提升。

七、激励企业内部挖潜

(二十一) 支持企业转型升级降本。强化对制造业企业技术改造的资金支持，落实技术改造投资相关税收优惠政策，推进传统产业高端化、智能化、绿色化转型。研究制定促进专精特新中小企业高质量发展的政策措施，加大对重点产业链中小企业支持力度。积极推进中小企业数字化转型。优化完善首台（套）重大技术装备保险补偿政策，聚焦国家战略领域，促进首台（套）重大技术装备推广應用和迭代创新。

(二十二) 引导企业提高生产经

营效率。深入实施智能制造工程，支持企业建设智能工厂和智慧供应链，构建基于场景的企业标准群。实施制造业数字化转型行动，鼓励企业开展数字化转型贯标、工业互联网平台贯标，以两化深度融合推动企业提升生产、经营等环节数字化水平，提升生产和管理效率，降低运营成本。

各有关方面要进一步完善降成本工作协调推进机制，强化协同联动，密切跟踪重点任务进展情况，扎实推进各项政策落地见效。加强降成本政策宣传，让企业了解并用好各项优惠政策。深入开展企业成本调查研究，认真听取和吸纳企业意见建议，积极回应企业关切，不断完善相关政策。降低实体经济企业成本工作部际联席会议将继续加强对好经验、好做法的梳理，并做好宣传和推广。

国家发展改革委办公厅

工业和信息化部办公厅

财政部办公厅

人民银行办公厅

2024年5月13日

关于印发《道路运输安全生产治本攻坚三年行动实施方案》的通知

交办运〔2024〕24号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅(局、委)、公安厅(局)、应急管理厅(局):

经交通运输部、公安部、应急管理部同意,现将《道路运输安全生产治本攻坚三年行动实施方案》印发给你们,请认真抓好贯彻落实。

交通运输部办公厅

公安部办公厅

应急管理部办公厅

2024年4月30日

为进一步夯实道路交通运输领域安全生产基础,切实提升安全生产水平,根据《安全生产治本攻坚三年行

动方案(2024—2026年)》和交通运输、公安、应急管理等部门三年行动子方案,制定本实施方案。

一、总体目标

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,全面贯彻落实党的二十大精神,坚持人民至上、生命至上,坚持安全第一、预防为主,坚持标本兼治、重在治本,深入整治道路运输安全生产领域的深层次、根源性问题,

切实增强安全生产责任意识和能力素养,压紧压实各方责任,努力从根本上消除重大事故隐患,加快道路交通运输安全生产监管向事前预防转型,实现“一个坚决遏制、三个有效降低”(坚决遏制重特大安全生产事故,有

效降低安全生产事故起数、死亡人数和较大事故起数), 推动交通运输

安全生产形势持续稳定向好。

二、重点任务

(一) 进一步提升交通参与者安全素养。

1. 严格机动车驾驶员培训考试管理。各地交通运输、公安部门要加快建立健全以驾驶员安全文明驾驶水平为核心的培训考试质量评估体系。严把培训关, 督促驾驶员培训机构严格落实培训内容和学时要求, 培养安全文明高素质驾驶员; 加强和规范教练员管理, 开展教练员侵犯学员合法权益、侵犯消费者合法权益行为专项治理。严把考试关, 严肃考试纪律, 严格考试标准, 严厉打击考试作弊等违法违规行。积极推进驾驶培训与考试信息共享。

超速、疲劳驾驶或脱离动态监控违法违规记录等情形的道路运输驾驶员, 加强针对性教育培训, 组织深入学习交通安全法律法规、车辆性能维护、应急处置等知识。督促客运企业每年组织客运驾驶员进行体检, 对身体条件不适宜继续从事驾驶工作的, 及时调离岗位。依托道路交通安全宣传教育基地、道路运输安全警示教育基地等, 组织重点运输企业和重点驾驶员全面开展防御性驾驶培训, 提升驾驶员在长大下坡、雨雪冰冻、大雾团雾、前方突发事故及车辆爆胎、起火、落水等情形下的应急驾驶操作能力。

2. 强化营运驾驶员安全教育培训。各地交通运输部门要会同公安和应急管理部门, 对存在近三年来发生道路交通事故造成人员伤亡、上一年度诚信考核结果为不合格、最近 3 个完整记分周期内有 1 个记分周期交通违法记满 12 分、12 个月内有 3 次及以上

3. 加强司乘人员安全带使用管理。

各地交通运输部门要指导客运企业建立健全客运车辆发车前检查提醒乘客使用安全带相关制度, 并督促客运站严格落实出站检查要求。公安、交通运输部门要持续加强“安全带—生命

带”宣传，通过在营运客车、汽车客运站、高速公路服务区等公共场所投放宣传海报、公益视频等形式，引导驾乘人员出行中全程佩戴安全带，加强安全防护。

4.加强农村交通安全宣传。各地公安部门要积极争取地方党委政府支持，加强农村交通安全宣传提示，广泛张贴交通安全宣传海报，运用农村大喇叭等常态播放安全出行警示提示，推动提升农村地区群众安全意识。要统

(二)进一步提升营运车辆本质安全水平。

6.提升新出厂客货车辆安全性能。公安部联合交通运输部等推进修订《机动车运行安全技术条件》等技术标准，持续提升营运车辆本质安全水平。鼓励重型货运车辆出厂前安装紧急刹车辅助系统(AEBS)、全景环视系统(AVMS)、车道偏离预警系统(LDWS)等主动安全装置。鼓励客车生产企业加快优化或研发符合农村客货邮融合发展适配车辆选型技术要求的客车，为农村客货邮融合发展提供更多适配车型。

筹用好农村交通安全劝导员、农村公路护路员等力量，及时劝导纠正轻型货车、三轮车、拖拉机违法载人，以及面包车超员和非法营运、驾乘车辆不系安全带等违法违规行为。

5.提升全民交通安全意识。各地要持续开展交通安全宣讲进机关、进农村、进社区、进企业、进学校、进家庭、进网络，提升驾乘人员安全意识和防护水平。加强老年人出行安全教育，提升老年人安全意识和防护能力。

7.严把车辆进入运输市场关。各地交通运输部门要严格落实道路运输车辆达标车型管理制度，加强道路运输车辆实车配置核查，对于不符合相关标准的车辆，严禁为其配发道路运输证。各地要加强延伸到农村的城市公交车辆安全监管，原则上不得使用设置乘客站立区的客车；确需使用的，应当经地市级(直辖市)人民政府同意。交通运输、公安部门要建立道路运输企业和道路运输车辆信息比对核查机制，交通运输部门将企业道路运输经

营资质和道路运输车辆使用性质信息提供公安部门，公安部门在办理机动车登记注册业务时对机动车所有人申请行驶登记为“公路客运”“旅游客运”“危险货物运输”的认真核对相关信息；公安部门不得为个人办理危险货物运输车辆注册登记。

8.严厉打击车辆非法改装。各地公安、交通运输部门要积极联合有关部门，依职责从严打击非法改装、重型货车“百吨王”、常压液体危险货物罐车“大罐小标”等违法违规行为，严禁机动车维修经营者擅自改装机动车，严禁不合规装载的车辆运输车上路行驶。

(三)进一步落实落细企业主体责任。

10.从严落实关键岗位人员安全责任。各地交通运输部门要严格落实道路运输和城市客运企业“两类人员”安全考核管理办法，督促企业主要负责人、安全生产管理人员等关键岗位人员落实落细安全责任，企业主要负责人定期组织开展安全风险辨识，深入排查整治安全隐患，建立健全并从严落实安全生产管理制度，持续提升企

业安全生产条件和水平。严格开展非法改装等货车责任事故倒查追究，依法追究非法改装货车的生产、销售、改装、运输、安全检验、源头装载等相关企业单位责任和属地监管责任，从严整治轻型货车“大吨小标”问题。交通运输部门牵头积极稳妥推进超长平板半挂车和超长集装箱半挂车治理。

9.规范营运车辆退出管理。各地交通运输、公安部门要积极会同有关部门稳妥有序推进57座以上大客车及卧铺客车退出运输市场，及时协调解决退出过程中存在的各类问题。

业安全生产条件和水平。

11.加强企业安全生产标准化建设。各地交通运输部门要督促道路运输企业对照安全生产相关法律法规、规章制度和标准规范要求，针对各岗位、设备和运输经营各环节，制定安全生产操作规程，督促从业人员严格执行，及时纠正和避免习惯性违章作业，全面管控生产经营活动各环节的安全风

险。鼓励行业协会、学会和各地组织开展岗位练兵、技术比武、技能竞赛等活动，提高安全操作规范化水平。

12. 强化重大隐患动态排查治理。

各地要督促道路运输企业对照判定标准及时开展重大事故隐患自查自纠并向属地管理部门报告，按规定采取相应处置措施；要督促企业定期使用互联网交通安全综合服务平台查询并签收高风险企业画像报告，及时整改报告列出的问题隐患。交通运输、公安部门要综合运用线上抽查、线下检查

等方式，加大企业动态监控制度落实精准检查查处力度，对车辆长期不在线、超速行驶、疲劳驾驶违法行为多发，以及不按规定提醒纠正车辆违法违规行等问题突出企业，依法严格处罚处理。要严格落实重大事故隐患排查整改闭环管理机制，对存在重大事故隐患的企业实施挂牌督办，督促限期整改，对未按期完成整改的依法从严处罚并列为重点对象加强针对性监管。

(四) 进一步优化道路运输安全生产环境。

13. 健全道路运输安全责任体系。

各地要推动强化道路运输安全在“平安中国”、安全生产、文明城市等考核中的要求，推动进一步压实地方党委、政府领导责任。坚持“三管三必须”和“两个根本”，落实落细各部门安全监管责任，细化责任清单，完善监管链条，凝聚治理合力。

14. 完善道路运输安全法治环境。

全面贯彻依法治安要求，加快推进修订道路交通安全法、道路运输条例，

推动制定出台城市公共交通条例，制修订一批行业亟需的安全生产规章制度和标准规范。鼓励各地在地方党委政府领导下，加快健全完善道路交通安全地方性法规和标准建设，提升安全生产保障能力。

15. 优化道路交通通行环境。

各地交通运输、公安部门要深入推进公路安全设施和交通秩序管理精细化提升工作。持续加大超大流量、恶劣天气等突发情况下的路警联动力度，深入

推进省级恶劣天气高影响路段优化提升工作，建立健全依法管理、统一指挥、分级管制、联动处置的工作机制，强化分类分级动态通行管控。

16. 积极营造共建共治社会环境。

各地要加强工作协同，持续优化完善道路运输安全生产事故调查处理机制，实现较大及以上等级涉营运车辆事故同调查、同处置，以及相关事故数据的共享共用；建立健全“尽职照单免责、

(五) 进一步健全部门协同监管工作机制。

17. 健全营运车辆信息共享共用机制。交通运输部和公安部建立健全涵盖道路运输企业、营运车辆、驾驶员、车辆运行轨迹等信息的“总对总”共享共用机制。各地公安、交通运输部门要依托相关数据资源，依职责从严查处“三超一疲劳”、车辆逾期未检验未年审、机动车假牌假证、报废车辆上路行驶、非法营运、道路运输证与行驶证登记信息不一致等交通违法行为。交通运输部门要规范长途客运接驳运输管理，加强旅游包车客运管理。

18. 健全货车超限超载综合治理机

失职照单问责”工作机制，对已经依照权责清单事项履行职责，按照法律、法规、规章等规定的方式、程序采取管理措施的，依法不予追究有关人员的责任。加大对安全行驶百万公里及以上里程营运驾驶员的宣传推介，增强职业荣誉感。鼓励行业协会、科研机构、保险企业、社会公众等积极参与道路运输安全治理，形成社会共治的良好氛围。

制。充分发挥地方各级治超工作领导小组作用，加强治超工作监督评价，压实地方政府和有关部门责任，督促货主单位、物流园区、装载企业、厂(矿)区等从严加强管理，按要求安装使用车辆出口称重检测设备，禁止超限超载货运车辆出场(站)上路行驶。交通运输部门要牵头严格落实高速公路入口称重检测工作要求，禁止违法超限超载车辆进入高速公路行驶。各地要坚持和优化治超联合执法常态化制度化工作机制，深入推进全国治超“一张网”工程，利用信息化手段加强货

车违法超限超载治理。

19.健全货车疲劳驾驶协同治理机制。公安、交通运输等部门要密切协同配合，依托重载货车动态监控数据，精准高效查处严重疲劳驾驶行为，严格落实对疲劳驾驶违法多发车辆所属企业的惩处措施，倒逼货运经营者严格落实安全生产主体责任。

20.健全危货道路运输全链条管理机制。交通运输部研究制定危险货物道路运输企业安全管理规范。各地交通运输、公安、应急管理部门要依职责严格落实《危险货物道路运输安全管理办法》，健全信息共享和执法协作机制，切实强化托运、承运、装卸、车辆运行等危险货物道路运输全链条

三、保障措施

各地要加强对道路运输安全生产治本攻坚三年行动的组织部署，积极推动将包括道路运输在内的道路交通安全纳入地方经济社会发展目标考核，及时协调解决突出问题。要强化人力、物力和财力保障，加大对车型标准化、北斗车载终端装置安装等的投入力度，

安全监管。深入推进危险货物道路运输交通安全协同监管试点。交通运输部督促企业严格落实危险货物道路运输电子运单制度，推进实现电子运单全覆盖，提升电子运单交互共享效率。

21.健全以信用为基础的分类分级管理机制。各地要综合运用各类信用载体，推动建立健全事中事后监管机制，对道路运输领域相关市场主体实施分类分级监管。对于规范守信的企业，减少检查频次，并在运力调整等方面向其倾斜；对于安全风险高的企业，定期约谈企业主要负责人，提高检查频次，推动从源头消除重大安全隐患。

督促企业单位严格按规定提取使用安全生产费用。要加强正向激励，对工作成绩突出单位和个人进行通报表扬。要严格追责问效，加强督导检查，推动治本攻坚三年行动落地落实。

财政部 交通运输部关于支持引导公路水路 交通基础设施数字化转型升级的通知

财建〔2024〕96号

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：

为深入贯彻落实中共中央、国务院关于加快建设交通强国、数字中国等决策部署，推进公路水路交通基础设施数字转型、智能升级、融合创新，加快发展新质生产力，财政部、交通运输部决定通过竞争性评审方式支持引导公路水路交通基础设施数字化转型升级。现将有关事项通知如下：

总体要求

（一）总体思路。

围绕交通运输高质量发展，立足建设安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性的可持续交通体系，以数据资源为关键要素，以信息通信技术融合应用、全要素数字化转型为重要推动力，推进公路水路等领域创新应用场景规模化落地，促进交通基础设施智慧扩容、安全增效、产业融合，

推动交通运输行业流程再造、系统重塑、制度重构，有效提升公共服务能力、行业管理效能和产业协同创新水平。

（二）工作原则。

1. 坚持系统观念，协同高效推进。聚焦国家综合立体交通网主骨架和重点区域，以在役交通基础设施为重点，推进公路、水路干线及沿线周边交通

基础设施网络数字化转型。注重体制机制创新，充分发挥政府和市场各类主体比较优势，构建多元主体参与的投入运营机制和跨部门跨地区跨层级的合作机制。

2.坚持数据赋能，强化优质供给。有效利用已有数字基础设施和数据资源，充分发挥数字技术的放大、叠加、倍增作用，实现交通基础设施数字化改造、智能化响应和智慧化支撑的新模式新形态，提高公路水路基础设施的承载能力、通行效率、安全保障和治理水平，扩大多样化高品质的服务供给。

3.坚持场景牵引，推动融合创新。聚焦小切口，以用得上、用得起、用得好的应用场景为牵引，协同推进数字技术与交通基础设施深度融合，加快创新技术产品产业化和规模化应用，促进战略性新兴产业做强做优做大。以保障数据安全为前提，探索数据资源多样化有偿使用方式，促进数据多场景应用、多主体复用，释放数据要

素价值。

（三）实施目标。

自2024年起，通过3年左右时间，支持30个左右的示范区域，打造一批线网一体化的示范通道及网络，力争推动85%左右的繁忙国家高速公路、25%左右的繁忙普通国道和70%左右的重要国家高等级航道实现数字化转型升级。在智慧扩容方面实现示范通道通行效率提升20%左右；在安全增效方面实现突发事件应急响应效率提升30%左右；在融合创新方面凝练总结一批具有较高推广价值的车路云、船岸云应用场景和关键技术、标准规范；在体制机制创新方面推动培育一批个性化定制、网络化协同、产业化融合等新业态新模式。

（四）支持范围。

重点支持国家综合立体交通网“6轴7廊8通道”主骨架以及国家区域重大战略范围内的国家公路和国家高等级航道，开展数字化转型升级。其中：公路应重点选取繁忙路段（即服务水

平在四级、五级、六级路段) 所在线路, 高速公路和普通公路统筹兼顾, 相关线路互联互通, 应用场景连续贯通。航道应选取四级及以上航道重要

航段(含实行区域联合调度的船闸和重要通航建筑物), 兼顾沿海港口公共基础设施和国境国际通航河流航道, 实现干支联动。



实施内容

加快公路水路交通基础设施的数字化改造, 建设数字化感知网络、智能化管控系统和网络化服务体系, 改变传统基建模式, 更加注重集约节约利用, 以较少资源消耗撬动交通基础设施承载能力大幅提升; 更加注重资金使用效益, 以较少资金投入带动交通基础设施优质供给有效加强; 更加注重数据要素价值释放, 以数字手段推动交通基础设施管理服务水平明显改进; 更加注重融合创新, 以应用场景规模化落地促进产业协同创新水平显著提高。

(一) 推动基础设施智慧扩容。围绕公共服务升级, 推动大数据、物联网、人工智能、北斗导航等新技术与交通基础设施深度融合, 体系化部

署交通基础设施运行状态感知设备, 建设沿线通信传输网络、交通诱导系统等, 加快关键节点智慧通行服务、干线通道主动管控和一张网服务新模式等成熟场景的规模化网络化应用, 推动点、线、面一体联动和区域有效协同, 提升交通基础设施承载能力和通行效率。

(二) 推动基础设施安全增效。围绕行业管理提升, 对通道基础设施安全监测、运行管控和应急指挥调度体系进行数字化改造, 加快应用新一代信息采集、智慧分析与处理系统等, 推进实施数字化管养系统、运行监测预警平台、数字治超及大件运输全链条监管系统、应急指挥调度系统等建设, 推动开展业务流程和运行机制优

化重构，有效提高安全风险识别预警、快速响应和联动处置能力，持续提升公共服务和行业治理水平。

（三）推动跨领域产业融合。围绕协同创新发展，实施车路云一体化和船岸云一体化试点。在重点路段合理布局智能化路侧基础设施，分等级、分区域提供差异化智能服务，实现智能网联汽车出行引导、事件预警、协同辅助驾驶及自动驾驶等多样化场景应用；在重点航段加强复杂场景感知，推进自主协同控制、调度组织优化、

辅助驾驶等应用建设。

（四）推动体制机制创新。围绕数据要素价值释放，健全交通、公安、气象、应急、数据、自然资源等部门协同联动管理和服务机制，健全公路水路项目全生命周期数字化管理机制；完善标准规范体系，加强各类交通网络基础设施标准跨区域衔接；探索建立数据分类分级确权授权使用、市场化流通等运行机制，推动数据技术产品、应用范式、商业模式和制度机制协同创新。



组织实施

示范通道及网络建设以省（含自治区、直辖市、计划单列市、新疆生产建设兵团，下同）为单位，由省级人民政府或其授权的省级交通运输主管部门会同财政等部门统一组织和监督实施，以交通基础设施运营管理部门为实施主体（涉及长江黄金水道、西江航运干线的航道数字化建设内容应与长江航务管理局、珠江航务管理

局衔接统筹）。财政部、交通运输部通过竞争性评审方式，分3年每年择优支持一批示范通道及网络建设。

（一）方案编制。各省份应立足“干支联动，互联成网”，按要求组织编制实施方案（具体实施方案编制大纲由交通运输部会同财政部另行明确）。将符合支持范围的公路水路领域建设内容统筹纳入编制实施方案，鼓励2

个及以上省份联合实施。联合申报的省份共同编制实施方案，细化各省目标任务和共建共享机制等，确保建设标准统一和应用连续。计划单列市可单独申报，实施方案编制应注意与所在省份进行统筹衔接。

交通运输部依据实施方案核定总投资。鼓励地方高速公路、普通省道、农村公路、其他航道、港口、综合客运枢纽等数字化转型升级工作纳入示范通道及网络统一编制实施方案，统筹予以推进，形成网络化格局，但相关投资不纳入核定总投资。国家综合货运枢纽补链强链相关建设内容不纳入核定总投资。已享受过中央资金补助的建设内容不纳入核定总投资。

(二) 组织申报。各省份于每年2月底前向交通运输部、财政部申报。该项政策实施第一年，各省份于6月

月底前完成申报工作。联合申报的应协商一致后共同申报。

(三) 竞争性评审。交通运输部会同有关部门建立涵盖多个行业领域的专家库，组织专家对申报条件、任务方向等进行初步审核，符合条件的省份按一定比例进入现场评审环节，开展现场答辩，专家评审。在专家评审意见的基础上，交通运输部提出建议纳入支持的示范通道及网络名单，以及对实施方案的修改完善建议。

(四) 结果公示。示范通道及网络名单在两部门政府网站公示7日。公示无异议后纳入支持范围，相关省份应在10个工作日内修改完善实施方案，并经省级交通运输部门和财政部门审核盖章后联合向交通运输部、财政部报备。



资金安排

(一) 资金分配。

财政部根据竞争性评审确定的年

度支持名单和交通运输部提出的资金安排建议，结合财力情况，按照“奖补

结合”方式安排资金。其中公路、航道领域奖补资金分别核定，按照交通运输部核定总投资的一定比例予以奖补，东部、中部、西部地区奖补比例分别为40%、50%、60%。实施第一年按照

助，用于启动相关工作；后续根据绩效评价结果予以奖励。实施期内奖补资金具体根据各省份开展的公路、航道数字化升级改造里程规模确定，如下表所示。

公路领域 [↵]		航道领域 [↵]	
升级改造里程 [↵]	奖补资金上限 [↵]	升级改造里程 [↵]	奖补资金上限 [↵]
750 公里以下 [↵]	6 亿元 [↵]	1000 公里以下 [↵]	1 亿元 [↵]
750 (含) 至 1000 公里 [↵]	8 亿元 [↵]	1000 公里及以上 [↵]	2 亿元 [↵]
1000 公里及以上 [↵]	10 亿元 [↵]	—— [↵]	—— [↵]

每个示范区域奖补资金的40%予以补

注：航道领域含沿海港口公共基础设施

(二) 资金使用。
相关省级财政部门结合资金政策，会同同级交通运输主管部门制定资金管理细则，明确细化安排资金的程序、标准、投入方式等，规范资金用途与

拨付流程等。奖补资金不得用于征地拆迁、楼堂馆所建设以及不符合数字化转型支持方向的建设内容等。通过中央财政其他渠道支持的，不再重复安排奖补资金。

绩效管理

(一) 绩效目标设置。各省份应在实施方案编制环节设置预期绩效目标，主要包括组织实施、完成情况、

实施效益、创新引领、示范推广等方面。除上述指标外，地方可结合实际自主设置其他指标。

（二）绩效跟踪监管。各省份对纳入支持的示范通道及网络绩效目标实现情况进行动态跟踪监管。及时总结经验做法，形成上报信息，向交通运输部、财政部报送。对发现的问题及时督促整改。

（三）绩效评价及结果应用。交通运输部、财政部对纳入支持的示范通道及网络开展年度绩效评价和终期绩效评价。交通运输部根据绩效评价结果分阶段提出奖励资金安排建议，财政部结合财力等情况下达预算。



工作机制

（一）部省工作协调机制。交通运输部、财政部会同相关省份建立部省工作协调机制，在政策、项目、资金、技术等方面加强配合，视情召开会议或采取书面形式通报有关情况，协调解决存在的突出问题。发挥专家专业优势，支撑开展实施方案评审、绩效评价和实施过程中的指导工作。

级的重要性，将该项工作纳入贯彻交通强国战略、国家综合立体交通网规划的重点工作，予以高度重视。省级有关部门应建立地方工作领导机制，充分调动各方资源予以支持，加强全过程监督指导，确保资金使用规范，工作取得实效。

（二）地方工作领导机制。地方各级交通运输部门、财政部门应充分认识开展交通基础设施数字化转型升

财政部 交通运输部

2024年4月29日

交通运输部 市场监管总局关于印发《高效办成一件事 推动高效开办道路货运企业实施方案》的通知

交运发〔2024〕42号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）、市场监管局（厅、委）：

为贯彻落实《国务院关于进一步优化政务服务提升行政效能推动“高效办成一件事”的指导意见》（国发〔2024〕3号），推动实现高效开办道路货运企业“一件事”政务服务，交通运输部、市场监管总局联合制定了《高效办成一件事 推动高效开办道路货运企业实施方案》。现印发给你们，请认真抓好落实。

（此件公开发布）

交通运输部 市场监管总局

2024年4月25日

高效办成一件事 推动高效开办道路货运企业实施方案

为贯彻落实《国务院关于进一步优化政务服务提升行政效能推动“高效办成一件事”的指导意见》（国发〔2024〕3号），推动实现高效开办道路货运企业“一件事”政务服务，交通运输部、市场监管总局根据《中华人民共和国行政许可法》《中华人民共和国

国道路运输条例》等法律、行政法规规定，制定本方案。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大精神，坚持目标导向和问题导向，注重改革引领和数字赋能双轮驱动，

以实现高效开办道路货运企业（含个体工商户）“一件事”为目标，优化开办道路货运企业涉及的政务服务流程，强化业务协同和数据共享，线上开通业务受理模块，实现“全程网办、一网通办”；线下设立工作专窗，实现“一窗受理、限时办结”，形成线上线下一体化的政务服务模式，推动实现开办道路货运企业“一件事”的办事方式多元化、办事流程最优化、办事材料最简化、办事成本最小化，最大限度利企便民，全面提升人民群众的获得感、满意度。

二、工作目标

2024年6月底前，各省（区、市）交通运输、市场监管等部门要加强部门协同，联合制定印发本省实施方案，各省（区、市）互联网政务服务平台全面开通开办道路货运企业“一件事”受理端口，县级以上地方人民政府政务服务中心开设开办道路货运企业“一件事”综合服务窗口，实现一次提交材料、一次集成办结的服务；各地形成健全完善的开办道路货运企业的管

理制度，以及常态化的跨部门（交通运输、市场监管以及数据资源监管等部门）、跨区域数据交换共享机制，大幅压减办理时长和办事成本，线上线下政务服务效能整体提升。

2024年9月底前，交通运输部互联网道路运输便民政务服务系统（以下简称“交通运输部便民政务系统”）开办道路货运企业“一件事”线上办理专区上线开通，为跨省办理和数据共享提供支持。

三、优化“一件事”办理方式

（一）适用事项范围。

企业在申请办理道路货物运输经营许可（危险货物道路运输经营、使用总质量4500千克及以下普通货运车辆从事普通货运经营的除外）、普通道路货物运输车辆《道路运输证》配发等政务服务事项时，实行“一次提交材料、一次集成办结”的“一件事一次办”服务。

（二）优化办理方式。

以信息化、智慧化手段优化开办道路货运企业“一件事”的审批服务流

程。企业申请办理道路货运经营许可的，在依法向市场监管部门办理登记注册后，通过本省政务服务平台线上受理端口或地方政务服务中心综合服务窗口、交通运输部便民政务系统，向县级政务服务中心或交通运输主管部门提出申请，实现全部材料一次性提交。交通运输部门等受理部门同步通过数据共享获取市场监管等部门归集的政务数据，实现申请事项5个工作日内办结，向企业颁发《道路运输经营许可证》，向拟投入运输的货车配发《道路运输证》。各地应同时开通线上端口和线下窗口两种办理渠道，确保企业办事方便。

1.实现线上办事“一网通办”。依托各省（区、市）互联网政务服务平台或交通运输部便民政务系统开设开办道路货运企业“一件事”办理专区，采用“智能导引、一表申报、证照免交、信息预填”等集成服务，推动网上办、一次办，实现办事申请“一次提交”、办理结果“多端获取”。

2.实现线下办事“只进一门”。依托地方人民政府政务服务中心或交通运输部门政务服务窗口开设开办道路货运企业“一件事”综合服务窗口，实现一窗受理、一站办理、限时办结。积极推行导办帮办、预约快办等便民服务。

四、重点任务

（一）优化“一件事”办理流程。

针对开办道路货运企业“一件事”的申办和审批需求，交通运输部依据《中华人民共和国道路运输条例》《道路货物运输及站场管理规定》等梳理形成了企业申请开办道路货运企业“一件事”服务指南（见附件1）、开办道路货运企业申请表（见附件2）以及开办道路货运企业业务流程（见附件3），明确了开办道路货运企业“一件事”的实施依据、许可条件、申请材料、数据共享渠道及审批流程，供各地参照执行。

（二）推动实现“一件事”数据共享。

围绕高效开办道路货运企业“一

件事”，各省（区、市）交通运输、市场监管部门要结合本省实际，通过部门间数据直接联通共享或省级政务数据平台（数据中台）共享的方式，开展开办道路货运企业“一件事”相关的营业执照、居民身份证与驾驶证等信息共享，实现省内跨部门数据和材料的自动获取。对于已实现省级交通运输和公安部门数据共享的省（区、市），原则上通过数据共享的方式获取办理“一件事”所需车辆行驶证和登记证书信息；对于暂未实现数据共享的省（区、市），可采取由申请企业上传车辆行驶证和登记证书照片的方式获取相关信息。待公安部门机动车电子行驶证推广应用后，各地可采信电子行驶证。

各地交通运输主管部门要加强道路运政管理信息系统、道路运输电子证照系统、道路运输车辆检验检测信息系统、重点营运车辆动态监控系统等的业务协同，推动实现道路运输达标车辆核查记录表、机动车安全技术检验报告（含车辆技术等级）、车辆前方45°角照片、车辆卫星定位信息、

驾驶员从业资格证等数据的自动获取。涉及跨省（区、市）的车辆、从业人员相关数据，可通过部级道路运政管理信息系统或部数据共享交换系统服务接口获取。中国交通通信信息中心要积极做好相关技术支持工作。

（三）升级“一件事”线上受理端口。

各省（区、市）交通运输主管部门应通过省级政务服务平台开通开办道路货运企业“一件事”线上受理端口，升级改造业务受理功能模块，横向打通省级市场监管、数据资源监管等部门信息系统，纵向对接各级政务服务平台，实现申请一次填报、后台自动流转、数据共享应用、结果自动生成等功能。交通运输部便民政务系统提供面向全国的开办道路货运企业“一件事”网上办理服务，各省级交通运输主管部门要按照《便民政务系统开办道路货运企业“一件事”技术要求》（见附件4），开展省级道路运政管理信息系统或行政审批系统相关业务功能模块升级改造，并做好部省业务联调和

数据协同,确保“一件事”服务功能可靠有效运行。

(四) 完善“一件事”关联业务系统。

各省(区、市)交通运输主管部门要加快推动省级道路运政管理信息系统或行政审批系统涉及开办道路货运企业“一件事”业务审核功能模块和服务接口的升级改造,并加快推动省级车辆检验检测信息系统等业务系统的适应性改造,加强数据同步共享,实现办件自动流转和办理状态实时反馈,为高效开办道路货运企业“一件事”提供有效技术支撑。业务办理办结后,应及时将电子证照文件归集到部级道路运输电子证照系统。

五、工作要求

各省(区、市)交通运输、市场监管部门要加强与本省(区、市)公安交管、数据资源监管和政务服务管理等部门协同配合和技术对接,加快制定出台本省具体实施方案,全面推进“一件事”服务落地见效;期间,可视

情组织工作基础好的地级市先行先试。

要充分利用政务服务平台和大厅、道路货运场站等场所和各类媒体渠道,

加强“一件事”工作宣传推广和服务引导。

各省(区、市)交通运输主管部

门要在2024年6月底和11月底向交

通运输部报送本省开办道路货运企业

“一件事”落实进展情况。

附件:1.开办道路货运企业“一件事”服务指南

2.开办道路货运企业“一件事”申请表

3.开办道路货运企业“一件事”业务流程

4.便民政务系统开办道路货运企业“一件事”技术要求

山东省人民政府 关于印发 2024 年“促进经济巩固向好、加 快绿色低碳高质量发展”政策清单（第二批） 的通知

鲁政发〔2024〕7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：

省委、省政府研究确定了《2024年“促进经济巩固向好、加快绿色低碳高质量发展”政策清单（第二批）》，现印发给你们，请认真组织实施。

山东省人民政府

（此件公开发布）

2024年5月15日

2024年“促进经济巩固向好、加快绿色低碳 高质量发展”政策清单（第二批）

为深入贯彻党中央、国务院决策部署，推动全省大规模设备更新和消费品以旧换新“六大工程”、降低物流成本等重点工作任务扎实落地，着力激发需求潜能，畅通经济循环，促进更
高水平供需衔接适配，为加快绿色低碳高质量发展提供有力支撑，现制定
如下政策措施。

 推动大规模设备更新和消费品以旧换新

1.将钢铁、有色、石化、机械、轻纺等重点行业生产设备、用能设备、发输配电设备等更新改造，纳入技术改造设备奖补政策支持范围，对相应设备购置费用（单项设备购置费用10万元以上，且总额不低于1000万元），按最高不超过10%的比例，单户企业最高支持500万元。（牵头单位：省工业和信息化厅、省财政厅）

2.落实中央设备更新贷款财政贴息政策资金，围绕重点行业设备更新改造、交通运输设备和老旧农业机械设备更新等领域，对符合条件的新增设备贷款给予贴息支持，促进设备大规模更新。（牵头单位：省财政厅、省发展改革委、中国人民银行山东省分行）

3.统筹落实中央和省级住建领域设施更新资金22亿元，支持符合条件的城镇老旧小区实施供水、供热、供气、排水、安防等基础设施改造提升项目，进一步改善城镇居民居住条件。（牵头单位：省住房城乡建设厅、省财政厅）

4.鼓励已投运生物天然气发电企业设备更新改造，提升安全可靠水平，对生物天然气发电项目，2024-2025年其上网电价在现行标准基础上补贴至0.75元，促进行业高端化、智能化、绿色化发展。（牵头单位：省发展改革委、国网山东省电力公司）

5.省级统筹相关资金，支持开展国三及以下排放标准非营运柴油货车淘汰更新，按照“早淘汰多补助、晚淘汰少补助”原则，区分不同车辆类型、使用年限及淘汰时间，根据各市2024年度淘汰任务完成情况给予一定比例奖补。（牵头单位：省生态环境厅、省公安厅、省财政厅）

6.2024-2025年，省级筹集资金，支持老旧新能源城市公共汽电车和动力电池更新换代，对更新符合条件的城市公共汽电车和动力电池，根据不同车辆类型、电池规格，给予城市公交企业一次性定额补贴。（牵头单位：省交通运输厅、省公安厅、省财政厅）

7.2024-2025年，省级筹集资金，支持内河和沿海高耗能高排放老旧运

输船舶提前报废拆解以及新能源、清洁能源船舶建造，对符合条件的航运企业给予一次性定额补助。（牵头单位：省交通运输厅、省财政厅）

8.2024-2025年，省级筹集资金4500万元，支持2019年1月1日前安放龙骨的600总吨以上符合条件的老旧内河运输船舶，开展岸电系统受电设施改造，2025年年底完成符合条件的船舶改造任务。（牵头单位：省交通运输厅、省财政厅）

9.深入实施农业机械报废更新、购置应用补贴政策，对符合条件的拖拉机、联合收割机、饲料（草）粉碎机、铡草机4类农机报废，按照单台农业机械不同类型给予定额报废补贴，逐步扩大报废补贴范围；对符合条件的农业机械给予一定购置补贴。补贴对象为从事农业生产的个人或农业生产经营组织。（牵头单位：省农业农村厅、省财政厅、省商务厅）

10.2024年支持改造提升1万家村卫生室，统筹相关资金，为符合条件的村卫生室配备智慧随访设备、康复治疗设备以及必要的体检设备，全面

优化提升基层医疗卫生条件。（牵头单位：省卫生健康委、省财政厅）

11.统筹落实中央和省级相关政策，支持索道缆车、轨道滑道、游乐设备、演艺设备等升级改造，推动房车、游轮、游艇、旅游车辆等旅游装备更新购置，加快文化和旅游公共场所设施智慧化升级。（牵头单位：省文化和旅游厅）

12.统筹落实中央和省级相关资金，支持学科评估结果B以上学科、“双高”、“811”建设高校，以及国家、省产教融合创新平台、国家和省级重点实验室等重大科研平台更新购置一批教学科研、实验实训仪器设备，单台（套）价格原则上在50万元及以上。（牵头单位：省教育厅）

13.实施财政资金股权投资支持重点行业高水平技术改造，省级安排2.65亿元，重点投向承担省重点技术改造项目、工业互联网建设应用项目、数字经济重点项目等符合条件的企业。股权投资参股比例原则上不超过被投资企业总股本的25%，投资期限一般为3-5年。投资期内，对被投资企业成

长为国家级单项冠军企业、专精特新“小巨人”企业、双跨或特色专业型平台、省级单项冠军企业、“瞪羚”企业、“独角兽”企业、“专精特新”企业，以及提前退出时间达1年以上（含）的，给予投资收益的30%-50%让利奖励。（牵头单位：省工业和信息化厅、省财政厅）

14.结合重点行业领域大规模设备更新，支持创新产品推广应用，对已经取得研发突破、具备生产能力、正处市场推广期的首台（套）技术装备，生产企业为其购买符合条件的保险，省财政按照不超过3%的费率上限及企业实际投保额的80%，给予单个企业最高500万元保费补贴。（牵头单位：省工业和信息化厅、省财政厅）

15.聚焦工程机械、农机装备、医疗装备、节能环保装备、工业机器人、智能家电、新能源汽车等重点领域，分行业制定优质产品和先进设备清单，建立完善评价机制，推荐更多企业和产品纳入国家设备更新和消费品“以旧换新”相关推广目录。对纳入国家有关目录清单的生产企业，其新上符合

条件的扩大产能、技术升级等重点项目，优先推荐申报中央预算内投资、超长期特别国债等政策性资金。（牵头单位：省发展改革委、省工业和信息化厅、省财政厅、省住房城乡建设厅、省农业农村厅、省卫生健康委）

16.统筹落实中央财政和省级相关资金，支持汽车报废更新，对个人消费者报废国三及以下排放标准燃油乘用车或2018年4月30日前（含当日）注册登记的新能源乘用车，并在山东省登记的汽车销售机构购买纳入工业和信息化部《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或2.0升及以下排量燃油乘用车，给予一次性定额补贴。其中，对报废上述两类旧车并购买新能源乘用车的，补贴1万元；对报废国三及以下排放标准燃油乘用车并购买2.0升及以下排量燃油乘用车的，补贴7000元。（牵头单位：省商务厅、省发展改革委、省工业和信息化厅、省公安厅、省财政厅）

17.支持充电基础设施建设，2024年，省级筹集资金1.26亿元，按照每个乡镇8万元、每个街道4万元的标

准给予补贴，加快补齐充电基础设施布局短板。（牵头单位：省能源局、省财政厅）

18.推行重点领域绿色采购，对符合条件的节能、节水、环保产品实行优先采购或强制采购。加大对新能源汽车的政府采购力度，公务用车除特殊工作要求外全部采购新能源汽车，并优先采购提供新能源汽车的租赁服务。（牵头单位：省财政厅、省机关事务局）

19.按照省级奖补，各市发放促消费补贴、企业让利等方式，支持家电销售企业联合生产企业、回收企业开展线上线下以旧换新，对个人消费者在政策期内交售空调、冰箱（含冰柜）、洗衣机（含干衣机）、电视机、电脑（限台式电脑和笔记本电脑，其中台式电脑显示器与主机为一套）等5类旧家电，并新购上述品类一级、二级能效家电、绿色智能家电的给予补贴。省财政安排相关资金，根据2024年各市废旧家电回收量同比增长情况和限额以上家电零售额增量贡献等给予奖励。（牵头单位：省商务厅、省发展

改革委、省财政厅）

20.统筹省预算内投资资金，支持废旧家电回收处理体系建设，对符合条件的废旧家电回收平台和拆解再利用项目给予一定投资补助。积极争取中央财政资金，支持废弃电器电子产品回收处理工作。（牵头单位：省发展改革委、省财政厅、省商务厅、省生态环境厅）

21.对家电生产、销售、回收、处理企业，新建废旧家电回收站、回收运输中转站项目，符合国土空间规划的，做好规划和用地保障；废旧家电回收企业、具备资质拆解企业等属于增值税小规模纳税人或小型微利企业的，2027年12月31日前根据国家有关规定减半征收房产税、城镇土地使用税。（牵头单位：省自然资源厅、省税务局、省财政厅）

22.落实国家有关规定，符合条件的企业销售自产的资源综合利用产品和提供资源综合利用劳务，可享受增值税即征即退政策；企业以《资源综合利用企业所得税优惠目录》规定的资源作为主要原材料，生产国家非限

制和禁止并符合国家和行业相关标准的产品取得的收入，减按 90% 计入收

入总额。（牵头单位：省税务局、省财政厅）

有效降低全社会物流成本

23.对行驶山东省内高速公路安装 ETC 套装设备的货车用户实行 85 折通行费优惠，政策执行期延长至 2025 年 12 月 31 日。（牵头单位：省交通运输厅）

24.对纳入省级重点基础设施项目的疏港铁路、大宗货物年运量 150 万吨以上铁路专用线，优先保障项目合理用地需求，推动沿海主要港口集装箱、大宗干散货港区实现与铁路直接连通，解决铁路运输“前后一公里”问题。进一步优化代理收费、专用线收费，有效降低铁路运输成本。（牵头单位：省交通运输厅、省发展改革委、省自然资源厅、中国铁路济南局集团有限公司）

25.对通行京杭运河（包括支流航道）山东段的集装箱船舶实施免费过闸。对在小清河航行的船舶通行费、过闸费给予全额补助，政策执行期至 2025 年 12 月 31 日，其中 2024 年补助总额度最高 2000 万元。（牵头单位：

省交通运输厅、省财政厅）

26.省级筹集 2000 万元，对 2024 年经山东港口的内贸海运多式联运“一箱制”业务，给予最高 600 元/标箱补贴。（牵头单位：省交通运输厅、省财政厅）

27.省级筹集 2000 万元，对 2024 年山东港口海铁联运班列出口下水集装箱，给予每标箱 350-500 元补贴；对 2024 年支线船公司在山东港口运营的内支线，每运营一个航次补贴 5 万元。（牵头单位：省交通运输厅、省财政厅）

28.鼓励物流企业发展壮大，对 2023 年实现营业收入 3000 万元以上的新增纳统企业，且 2024 年营业收入同比增长 15% 以上的，择优给予 10 万元一次性补助。（牵头单位：省发展改革委、省财政厅）

29.支持全省惠民流通项目建设，统筹省预算内投资 4000 万元，对符合条件的冷链物流补短促融项目、现代

物流提质增效项目给予一定投资补助。

（牵头单位：省发展改革委、省财政厅）

30.将现代物流业作为省服务业发展引导资金重点支持方向，安排 3000 万元左右资金，支持 10 个左右符合条件的现代物流项目建设。（牵头单位：省发展改革委、省财政厅）

31.对国家、省确定的物流枢纽、铁路专用线、冷链物流等重大物流基础设施项目，在建设用地指标方面给予重点保障。探索新型物流用地供应保障模式，鼓励利用有效载体和多种渠道整合盘活存量闲置土地资源用于物流用途。在符合规划、不改变用途的前提下，对提高自有工业用地或仓储用地利用率、容积率并用于仓储、分拨转运等物流设施建设的，不再增收土地价款。支持利用符合规划的集体经营性建设用地建设物流基础设施。支持交通运输枢纽综合立体开发和骨干通道沿线土地物流功能开发，充分利用碎片化闲置低效土地开展物流服务。积极支持利用工业企业旧厂房、

仓库和存量土地资源建设物流设施或者提供物流服务，涉及原划拨土地使用权转让或者租赁的，依法依规办理土地有偿使用手续。（牵头单位：省自然资源厅、省发展改革委）

32.对物流企业自有（包括自用和出租）或承租的大宗商品仓储设施用地，2027 年 12 月 31 日前根据国家有关规定减按所属土地等级适用税额标准的 50%计征城镇土地使用税。（牵头单位：省税务局）

以上政策自公布之日起实施，未明确实施期限的有效期至 2024 年 12 月 31 日。各牵头单位同步制定落实配套措施，加大政策宣传解读力度，推动直达基层、直接惠及经营主体；定期组织开展政策评估，强化一线调研服务，及时解决政策落地中的堵点卡点问题；积极做好对上争取工作，力争获得更多国家支持，凝聚形成政策合力，推动全省大规模设备更新和消费品以旧换新、降低物流成本工作取得明显成效。

山东省人民政府办公厅 关于进一步促进消费持续向好的意见

鲁政办字〔2024〕53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：

为深入贯彻省委、省政府关于加快消费与投资融合，推动内外贸一体化发展的工作部署，现就进一步激发消费潜能，扩大消费需求，促进全省消费持续向好，更多惠及消费者，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，全面贯彻党的二十大精神，深入落实习近平总书记对山东工作的重要指示要求，坚持稳中求进、以进促稳、先立后破，坚持远近兼顾、协同发力，培育和壮大新型消费，稳定和扩大传统消费，加大优质商品供给，升级服务消费品质，完善消费促进机制，改善消费市场环境，在扩大有效需求上塑造新优势，更好满足人民群众美好生活需要。到2025年，全省社会消费品零售总额保持稳定增长，消费对全省经济发展的基础性作用不断增强。

二、重点任务

（一）更大力度优化消费供给。

1. 全力推动消费品以旧换新。开展汽车置换更新。（省商务厅、省财政厅负责）开展公共领域车辆全面电动化试点，加快推进充电基础设施建

设，全省充电桩保有量达到 70 万台以上。（省工业和信息化厅、省交通运输厅、省能源局、省住房城乡建设厅负责）完善居民电动汽车充电桩分时电价政策，对经营性集中式充换电设施用电免收基本电费。（省发展改革委负责）推动家电以旧换新，加大绿色低碳智能家电供给，省财政安排资金，根据各市 2024 年废旧家电回收量同比增长情况和限额以上家电零售额增量贡献等给予奖励。（省商务厅、省工业和信息化厅、省财政厅负责）推动家装厨卫“焕新”，通过政府支持、企业让利等多种方式，鼓励有条件的市支持居民开展旧房装修、局部改造和适老化改造。（省商务厅、省住房城乡建设厅负责）

2. 创新互联网、科技消费。支持符合山东数字产业“十大工程”的互联网消费平台企业项目申报山东省数字产业重点项目。（省发展改革委负责）推广曹县电商发展经验，培育农村电商“领跑县”、县域数字流通龙头企业。持续抓好电商市场主体、电

商镇、电商村培育，做强省内行业垂直平台和综合惠民消费服务平台。深入推进“好品山东”直播计划，提升“山东籍主播带山东货”“百县千企万品上直播”等品牌影响力。大力引进培育消费互联网平台领域产业领军人才团队，引导高等院校、职业院校联合电商企业、直播机构培养复合型电商人才。（省商务厅、省教育厅负责）布局建设一批专业化、开放型孵化器和众创空间等载体，建设线下科技大市场，打造科技大市场线上平台，开展“龙头企业—创新平台”对接活动，实现线上、线下科技大市场融合发展。引导高校、科研院所等向中小微企业开放共享科研仪器设备，按供给方上年度实际服务创新券总额的 10%-30% 给予奖补，同一供给方每年最高补助 200 万元。（省科技厅、省财政厅负责）

3. 提升文旅、冰雪消费。修订完善支持入境旅游的奖励措施，对符合规定的入境旅游市场主体进行奖励。省级财政统筹现有资金渠道，进一步

加大支持力度，推进入境旅游服务体系建设和开展境外推介营销。实施“旅游服务质量提升行动”，引导不同地区景区合作推行旅游年票、联票、套票，实行一票多次多日使用制。搭建“好客山东·山东有礼”旅游购物店网络，各市至少建设运营1家旅游购物旗舰店。（省文化和旅游厅、省财政厅负责）引导社会力量参与建设运营冰雪等各类场地设施，支持各地打造雪乡、雪村、雪谷等体育旅游目的地，发展形式多样、富有地域特色的冰雪运动赛事，培育“一地一品”冰雪品牌。（省体育局负责）推动冰雪运动装备制造与会展、零售等产业融合发展。（省体育局、省工业和信息化厅、省商务厅负责）多方式筹措停车位，鼓励有条件的地方非工作日开放景区、体育场馆周边地区政府、写字楼等停车场。（省文化和旅游厅、省体育局负责）

4. 提质家政、社区服务消费。加大家政服务业信用体系建设，到2025

年，全省打造家政劳务品牌不少于20家。（省商务厅、省人力资源社会保障厅负责）将连锁化养老服务品牌奖补项目纳入省级养老服务发展资金支持范围。开展养老服务高质量发展提升行动，每年从东部、中部、西部地区分别择优确定2个县（市、区）予以1000万元奖补。（省民政厅、省财政厅负责）推动城区常住人口超过100万人的大城市，完善城市社区嵌入式服务设施。按照发展“一店一早”、补齐“一菜一修”、服务“一老一小”的思路，推进城市“一刻钟便民生活圈”建设。（省商务厅负责）鼓励社区与商家采取“资源换服务”模式，结合本地特色文化，引进吃、游、娱、购等商业新业态、新场景，以沉浸式体验为社区商业注入活力。（省商务厅、省发展改革委、省住房城乡建设厅负责）完善街道综合养老服务中心日间照料、上门服务、全托服务等功能。积极发展老年助餐服务，将老年助餐服务运营奖补项目纳入省级养老

服务发展资金支持范围，引导各市对符合条件的老年食堂、餐饮企业以及配餐送餐企业等给予运营奖补。（省民政厅、省住房城乡建设厅、省财政厅负责）

5. 深挖银发、年轻一代消费。支持银发经济高质量发展，推动相关企业规模化、连锁化、品牌化发展。推进智能化、信息化居家养老，实施特殊困难老年人家庭适老化改造工程，对符合条件的老年人家庭给予改造补助，到2025年，改造不少于3万户。建立老年用品产业标准体系，加大老年人生活护理、康复护理、康复辅助、智能看护、服装鞋帽等养老产品研发供给力度，完善景区、公园老年人出游服务设施。引导市场主体开发购物、出行等适老化互联网应用软件，帮助老年人共享数字生活。推进适老助残无障碍设施与公共服务数字化改造，打造居家智慧养老服务场景，提升智慧城市和智慧社区养老服务水平。（省发展改革委、省工业和信息化厅、省民政厅、省住房城乡建设厅、省卫生

健康委、省文化和旅游厅、省市场监管局、省大数据局负责）顺应年轻一代消费潮流，打造一批夜生活、“元宇宙”、“电竞+”、国潮文创、网红打卡、个人定制等消费场景，扩容咖啡、茶饮、烘焙等悦己经济市场，推动市场主体本地化发展、连锁化经营。（省商务厅、省发展改革委、省工业和信息化厅、省文化和旅游厅、省体育局负责）

6. 扩大进出口商品消费。大力开展“好品山东 鲁贸全球”推介活动，落实促进“新三样”出口若干措施。引导外贸企业对接国内消费需求，利用电商、展会等平台，建设内销品牌和渠道，鼓励“数据出海”。争创国家“丝路电商”合作试点示范项目。依托上合之珠国际博览中心、“丝路电商”综合服务基地，畅通进口商品采购渠道，丰富消费商品供给。（省商务厅、省大数据局、省财政厅、青岛海关、济南海关负责）完善国家跨境电商综合试验区功能，吸引高端跨境电商企业向园区聚集。（省商务厅

负责)推动免税业发展,支持具备条件的国际空港、海港、邮轮母港增设免税店,吸引境外消费回流。(省财

(二)更广思路升级消费载体。

7. 塑强消费品牌。放大“好客山东”吸引力,创新办好文旅产业高质量发展大会,打响“沿着黄河遇见海”文旅品牌,新评定一批国家4A级旅游景区。(省文化和旅游厅负责)提升“好品山东”影响力,完善“好品山东”品牌体系,扩大绿色、健康、安全商品供给,实现“好品山东”品牌共建共享。增强消费活动引领力,做响“好品山东 商行天下”促消费品牌,每年举办重点活动200场以上。(省市场监管局、省工业和信息化厅、省商务厅负责)提高“齐鲁农超”品牌力,持续迭代“齐鲁农超”山东农副产品展示交易平台技术体系和商业体系,做好线上营销、线下推介等工作。

(省农业农村厅、大众报业集团负责)

8. 培育消费中心。支持济南市、青岛市对标国际消费中心城市,打造

政厅、省商务厅、省文化和旅游厅、省税务局、青岛海关、济南海关负责)

北方消费中心和重要国际消费目的地,其他市发展区域消费中心节点城市和地方特色消费中心。(省商务厅、省发展改革委负责)鼓励各市积极申报国家体育消费试点城市,培育国家级体育消费活力城市,对试点成效明显、打造成功的市给予支持。(省体育局负责)以旅游体育资源引流商业资源,以文化输出吸引消费流量,以节庆赛事拓展消费空间,以消费品牌丰富消费层次,推动消费地标迭代升级,提档城市消费魅力。(省商务厅、省发展改革委、省文化和旅游厅、省体育局负责)

9. 提升商超商圈。引进知名零售企业在我省选址建设会员店、超级MALL、社区店等新型零售业态。支持大型商超向直播销售、网红打卡、展览展示、娱乐餐饮等多业态经营发展。

建设“商圈+网红打卡”“商圈+灯光秀”等消费集聚区，推出一批商业改造典型项目和区域。（省商务厅、省文化和旅游厅负责）围绕历史文化资源，结合古建老宅保护修缮与活化利用、古城老街基础设施改造和产业载体提质，吸引社会资本、国有企业等社会力量参与，引入新零售、“文化+”、创新创业、特色餐饮等产业，打造集商业、旅游、文化于一体、别具一格的齐鲁特色综合消费体验区。（省商务厅、省住房城乡建设厅、省文化和旅游厅负责）

10. 丰富消费场景。鼓励企业建立消费者体验中心、在线设计中心等，推动适老化家电家具、生活服务机器人等新产品研发推广。（省商务厅、省工业和信息化厅负责）开发探古、寻幽、怀旧、剧本、乡情等消费场景，举办音乐节、时装周等国际性、全国性节庆活动。打造山东特色邮轮消费场景，培育红色旅游融合发展区。（省

（三）更实措施挖掘消费潜力。

12. 统筹多种促销资源。联合金融

文化和旅游厅负责）创新体育消费场景，着力建设沿黄、沿海、沿大运河、沿齐长城“四沿”赛事体系，构建“一线四轴N片区”的体育赛事网络化空间格局，支持各市引进和申办国际级、国家级综合性及单项高端体育赛事，根据各市举办赛事评估情况予以支持。（省体育局、省财政厅负责）

11. 开拓经营空间。积极稳妥推动城市公园+消费场景、景区+消费场景，因地制宜完善公园和景区配套服务功能，规范有序增加公园、景区周边商业设施；加强城市商业空间公园化改造，提升消费环境品质，扩大人员密集场所多元化消费供给。举办节庆时令庆祝活动时，因地制宜增设餐饮、文创产品、国货潮品等临时市场，提供规范经营场地，临街商铺在不占用盲道、人行道情况下，可以适度外摆商品。（省住房城乡建设厅、省文化和旅游厅、省商务厅、省市场监管局负责）

机构、电商平台、各类企业打造线上

线下消费场景，推出财政、金融、平台、厂家、商家优惠叠加促销政策，形成生产端、流通端、消费端同频共振的规模效应。推动知名电商平台开设“好物山东”等名特优商品专区、旗舰店，推出减免、折扣、补贴等优惠措施。打造家电、家居以旧换新促消费数字化平台，推动生产、流通、回收企业采取让利、补贴等方式开展以旧换新促销活动。（省商务厅负责）

实施放心消费行动，推进线下购物无理由退货和消费环节先行赔付制度，依法开展消费投诉信息公示，持续优化消费环境。（省市场监管局负责）

13. 建强农村流通体系。推进农产品冷链物流设施建设，打造4个以上农产品骨干冷链物流基地、50个以上农产品产地冷链集配中心。布局建设提升15处重要农产品区域和县级应急保障中心。落实支持邮政业发展相关政策，推进县乡村三级寄递物流体系建设，重点培育快递服务现代农业“金牌项目”20个以上。实施县域商业建

设三年行动计划，支持建设改造一批县域商业建设项目，90%以上县（市、区）的商业设施达到“基本型”以上标准，基本实现县有综合商贸服务中心和物流配送中心、乡镇有商贸中心、建制村有快递服务。（省农业农村厅、省商务厅、省邮政管理局、省财政厅、省供销社负责）

14. 发展循环利用体系。推广资源回收企业向自然人报废产品出售者“反向开票”做法。（省税务局负责）

优化全省回收拆解企业布局，为拆解企业免费提供回收点、暂存点、中转站和绿色分拣中心，按最大产能核准拆解资质质量。培育一批国家级再生资源回收典型城市和企业，保障合理用地、给予政策支持。制定废弃电子电器产品、二手家电交易管理规范，进一步优化报废机动车回收拆解企业资质认定流程。（省商务厅、省财政厅、省自然资源厅、省生态环境厅负责）

支持各类商贸流通、农资经营网点以及为农服务中心、基层供销社等叠加

再生资源回收业务，提升综合服务功能，实现“一点多能、一网多用”。

（省供销社负责）大力发展“互联网+回收”模式，探索建立废旧家电回收处理信息智慧服务体系。（省商务厅负责）

15. 加大招商引资力度。加大对商业新模式、先进技术和管理经验引进力度。深化与跨国公司合作，积极利用外资参与消费相关基础设施、高标准市场体系等建设。聚焦大型互联网平台企业境外融资计划，招引一批平台类外资项目。对符合条件的利用外资大项目，给予资金奖励和要素保障。组织举办“走进长三角”农业招商引资暨“好品山东”农产品推介活动。推动“高效办成一件事”落细落实，不断优化营商环境。（省政府办公厅、省商务厅、省农业农村厅负责）

16. 强化科技创新支撑。引导高校、企业、协会等设立智库、研究院，研究消费发展支撑技术。定期发布“山东好成果”，加快推进重大科技成果

转化和产业化。大力发展数字消费，实施数字消费提升行动，丰富数字消费供给，创新数字消费业态，不断增强消费体验效果。推动全息投影、人工智能、物联网、云平台等数字技术应用，促进虚拟现实技术在文旅、健康等重点行业领域示范推广，推动传统商业数字化、智能化、绿色化转型。

（省科技厅、省工业和信息化厅、省教育厅、省商务厅、省文化和旅游厅、省卫生健康委、省国资委负责）

17. 深化平台共赢合作。鼓励平台型企业、机构在我省发展消费新业态新模式、建设直播电商基地、培育电商带头人，设立独立法人企业的，有关市给予支持。引导商贸业个体经营主体数字化、集约化改造，推动商户与第三方服务机构、供应链企业、金融机构深入合作，扩大商品统一配送范围，提升金融服务水平，降低经营成本，增加营业收入。（省商务厅负责）

三、保障措施

18. 加大消费奖补力度。统筹商贸发展类资金，对各市开展促消费工作给予支持。各市统筹相关资金，重点围绕推动大宗消费、消费品以旧换新等进行适当支持。（省商务厅、省财政厅负责）

19. 统筹金融消费政策。组织开展“社会保障卡 惠享山东行”活动，打造社保卡应用新生态。推出“以旧换新金融政策优惠包”，支持居民购置汽车、家电家具等耐用品及住房装修等线下信贷消费，鼓励金融机构在依法合规、风险可控的前提下，对消费者在省内实体店铺购买商品，采用分期支付的，减免服务费、手续费，银行卡积分抵现使用。鼓励金融机构参与全省促消费活动，视情况对商户开通线上支付给予手续费优惠。发挥好政府性融资担保、再担保机构作用，提升企业融资便利化水平，降低企业

融资成本。（省人力资源社会保障厅、省委金融办、中国人民银行山东省分行、国家金融监管总局山东监管局负责）

20. 统筹媒体宣传资源。依托省内媒体，加强政策宣传和活动推广，联动中央媒体、省外重点媒体以及商业平台、门户网站，形成“全省一盘棋、全国一张网”促消费宣传体系，提升群众的知晓率和参与度。加强网络话题设置，用好自媒体、网红达人等网络资源，助力山东特色风物网上传播。（省委宣传部、省商务厅、大众报业集团、山东广播电视台负责）

本意见有效期至 2025 年 12 月 31 日。

山东省人民政府办公厅

2024 年 5 月 18 日

山东省交通运输厅 山东省财政厅关于印发《加快内河航运高质量发展奖补政策实施方案（2023-2026年）》的通知

鲁交发〔2024〕1号

各市交通运输局、财政局：

为促进全省内河航运高质量发展，我们研究制定了《加快内河航运高质量发展奖补政策实施方案（2023-2026年）》，现予印发，请遵照执行。执行中如有问题，请及时反映。

山东省交通运输厅

山东省财政厅

2024年5月8日

加快内河航运高质量发展奖补政策实施方案（2023-2026年）

根据《山东省人民政府办公厅关于印发山东省加快内河航运高质量发展三年行动方案（2023—2025年）的通知》（鲁政办字〔2023〕74号）、《山东省人民政府关于印发2024年“促进经济巩固向好、加快绿色低碳高质量发展”政策清单（第一批）的通知》（鲁政发〔2023〕13号）、省交通运输厅等12部门《关于印发〈关于支持内河航运高质量发展的若干政策〉的通知》（鲁交水运〔2023〕14号）要求，结合我省实际，制定本实施方案。

一、小清河航道、船闸通行奖补

(一) 奖补对象。小清河航行船舶经营人。

(二) 奖补时间。2023年7月1日至2026年6月30日。

(三) 奖补标准。实行分阶段奖补，奖补总额不超过5000万元。市场启动期（2023年7月1日至2023年12月31日），按船舶通行费、过闸费的60%奖补；市场培育期（2024年1月1日至2024年12月31日），按船舶通行费、过闸费的100%奖补，奖补总额不超过2000万元；市场开拓期（2025年1月1日至2026年6月30日），按船舶通行费、过闸费的60%奖补。奖补时间以船舶通过小清河主航道船闸缴费时间为准。

(四) 申报材料。1. 小清河航行船舶经营人的工商营业执照、水路运输经营许可证、船舶营业运输证。2. 小清河航道、船闸通行奖补资金申请表。3. 船舶通行费、过闸费发票及缴费记录。

(五) 申报程序。

1. 每年5月底前，市级交通运输主管部门会同同级财政部门组织船舶经营人申报奖补资金，按职责分工对申请资料进行审核，并对申请材料的真实性、完整性、准确性负责（因特殊情形当年未申请奖补的可次年申请）。审核同意后，联合提出当年奖补资金预拨和上年奖补资金清算申请，以正式文件报省交通运输厅。省财政直接管理县（市）资金申请由各市一并组织报送。省属企业直接将资金申请及申报材料报送省交通运输厅，并对申请材料的真实性、完整性、准确性负责。

2. 每年6月中旬，省交通运输厅对各市及省属企业报送材料进行审核后，将当年资金预拨和上年资金清算建议函送省财政厅。省财政厅进行合规性审核后，将资金分别预拨（清算）至相关市、省财政直接管理县（市）财政局及省属企业。

3. 相关市、省财政直接管理县（市）财政局按程序将资金逐级预拨

(清算)至船舶经营人。

二、小清河航行船舶建造奖补

(一)奖补对象。我省具有独立法人资格的企业或个人投资建造或新购的新投用船舶(包括以融资租赁方式投资建造或新购船舶)。

(二)奖补时间。2023年7月1日至2026年6月30日。

(三)奖补标准及条件。

1. 载重为1000吨级(800吨-1500吨,不含1500吨)的船舶一次性奖补标准为60万元/艘,载重为2000吨级(1500吨以上,含1500吨)的船舶一次性奖补标准为80万元/艘。新能源、清洁能源动力船舶奖补标准在此基础上上浮20%。

2. 为小清河运输提供动力辅助的新造顶推船或拖船按1000吨级船舶奖补标准执行。

3. 新投用船舶在以小清河沿线港口为始发港或目的港的范围内运营。小清河沿线港口包括济南港主城港区、章丘港区、淄博港高青港区、滨州港博兴港区(下同)。

4. 新投用船舶在一个年度内运行超过50个航次(不含空载,下同)。船舶投用时间以船舶第一次通过小清河主航道船闸缴费时间为准。

5. 实行逐年退坡奖补方式。第一年度(2023年7月1日至2024年6月30日)投用船舶按照奖补标准100%执行;第二年度(2024年7月1日至2025年6月30日)投用船舶按照奖补标准的80%执行;第三年度(2025年7月1日至2026年6月30日)投用船舶按照奖补标准的60%执行。

6. 全省累计奖补船舶不超过100艘(按船舶一个年度内50个航次运行完成的时间顺序)。奖补总额不超过8000万元。

(四)申报材料。

1. 小清河新投用船舶所有人、融资租赁承租人工商营业执照。

2. 小清河航行船舶建造奖补资金申请表。

3. 船舶建造、购买或融资租赁的合同、结算发票、银行付款凭证。

4. 船舶运输经营人水路运输经营许可证、工商营业执照。

5. 船舶检验、登记证书及船舶营业运输证、航次证明材料（含船舶航线班期、班次、运量、运价，始发港、目的港、装卸货物吨位等）。

（五）申报程序。

1. 每年 5 月底前，市级交通运输主管部门会同同级财政部门组织新投用船舶所有人（采用融资租赁方式的，则为承租人，下同）申报奖补资金，按职责分工对申请资料进行审核，并对申请材料的真实性、完整性、准确性负责（因特殊情形当年未申请奖补的可次年申请）。审核同意后，联

三、小清河航行船舶运营奖补

（一）奖补对象。在小清河沿线港口进行货物装卸的船舶。

（二）奖补时间。2023 年 7 月 1 日至 2024 年 6 月 30 日。

（三）奖补标准。

1. 每装、卸 1 次各奖补 5 元/吨，

合提出当年奖补资金预拨和上年奖补资金清算申请，以正式文件形式报省交通运输厅。省财政直接管理县（市）资金申请由各市一并组织报送。省属企业直接将资金申请及申报材料报送省交通运输厅，并对申请材料的真实性、完整性、准确性负责。

2. 每年 6 月中旬，省交通运输厅对各市及省属企业报送材料进行审核，将当年资金预拨和上年资金清算建议函送省财政厅。省财政厅进行合规性审核后，将资金分别预拨（清算）至相关市、省财政直接管理县（市）财政局及省属企业。

3. 相关市、省财政直接管理县（市）财政局按程序将资金逐级预拨（清算）至船舶所有人。

其中集装箱重量按以下标准折合计算：20 英尺集装箱重箱每箱折合 20 吨，40 英尺集装箱重箱每箱折合 30 吨。

2. 全省累计奖补数量不超过 800 万吨（按装卸货物完成的时间顺

序), 奖补总额不超为保障节假日水路客运安全, 我厅在“五一”节假日前开展了防汛防台及水路客运安全督导检查工作, 督查内容包括 2024 年防台防汛工作准备情况、“五一”交通运输安全生产部署情况、夜游船安全专项整治工作开展、规范水路客运船舶船岸靠泊问题工作推进情况等。同时, 要求各市在“假期”开始前, 对重点码头、客运站、水路运输企业进行抽查, 发现问题立即督促整改。过 4000 万元。

(四) 申报材料。

1. 小清河船舶运输经营人的工商营业执照、水路运输经营许可证、船舶营业运输证

2. 小清河航行船舶运营奖补资金申请表。

3. 港口企业出具的在小清河沿线港口进行装卸作业的证明材料(标明装卸货物所属集装箱柜号)。

(五) 申报程序。

1. 2024 年 7 月底前, 市级交通

运输主管部门会同同级财政部门组织船舶运输经营人申报奖补资金, 按职责分工对申请资料进行审核, 并对申请材料的真实性、完整性、准确性负责。审核同意后, 提出奖补资金清算申请, 以正式文件形式(附证明材料)报省交通运输厅。省财政直接管理县(市)资金申请由各市一并组织报送。省属企业直接将资金申请及申报材料报送省交通运输厅, 并对申请材料的真实性、完整性、准确性负责。

2. 2024 年 8 月底前, 省交通运输厅对各市及省属企业报送的奖补资金清算申请进行审核, 提出资金清算建议函送省财政厅。省财政厅进行合规性审核后, 将资金分别清算至相关市、省财政直接管理县(市)财政局及省属企业。

3. 相关市、省财政直接管理县(市)财政局收到省财政资金清算通知后, 按程序将资金逐级清算至船舶运输经营人。

四、小清河航线奖补

(一) 奖补对象。开通并运营由沿海港口(含中转港寿光港和羊口港)至小清河内河港口班轮航线的航运公司。

(二) 奖补时间。2024年1月1日至2024年12月31日。

(三) 奖补标准。由沿海港口至济南港主城港区和章丘港区,每航次奖补4万元(新能源船舶在此基础上上浮20%,下同);由沿海港口至淄博港高青港区,每航次奖补3万元;由沿海港口至滨州港博兴港区,每航次奖补2万元。奖补总额不超过2000万元(按航次完成的时间顺序)。

(四) 申报材料。1. 航运公司工商营业执照、水路运输经营许可证。2. 小清河航线补贴申请表。3. 船舶检验、登记证书及船舶营业运输证、航次证明材料(含船舶航线班期、班次和运价等)。

(五) 申报程序。

1. 2025年1月底前, 市级交通

运输主管部门会同同级财政部门组织航运公司提出上年奖补资金清算申请,按职责分工对申请资料进行审核,并对申请材料的真实性、完整性、准确性负责。审核同意后,联合以正式文件形式(附证明材料)报省交通运输厅。省财政直接管理县(市)资金申请由各市一并组织报送。省属企业直接将资金申请及申报材料报送省交通运输厅,并对申请材料的真实性、完整性、准确性负责。

2. 2025年2月底前,省交通运输厅对各市及省属企业报送的奖补资金清算申请进行审核,提出资金清算建议函送省财政厅。省财政厅进行合规性审核后,将资金分别清算至相关市、省财政直接管理县(市)财政局及省属企业。

4. 相关市、省财政直接管理县(市)财政局按程序将资金逐级清算至航运公司。

五、京杭运河山东段集装箱船舶免费过闸奖补

(一) 奖补对象。京杭运河山东段船闸运营企业。

(二) 奖补时间。2023 年 7 月 1 日至 2026 年 6 月 30 日。

(三) 奖补标准。

1. 京杭运河山东段包括主航道以及大清河、梁济运河、郓城新河、泉河、洙水河、老万福河、白马河等重要支流航道、一般航道。

2. 享受免费过闸的集装箱船舶包括：专门用于载运集装箱船舶；载运集装箱的多用途或集散两用船舶，且载运集装箱的数量达到船舶适航证书载明核定箱量的 50%及以上（若船舶适航证书没有载明核定箱量，按不少于 15 标准箱认定）。

3. 每船奖补过闸费的 100%。奖补总额不超过 4000 万元。

六、内河集装箱运输奖补

(一) 奖补对象。完成集装箱装卸作业的货主企业。

(二) 奖补时间。2023 年 7 月 1 日至 2026 年 6 月 30 日。

(四) 申报材料。

1. 京杭运河山东段船闸运营企业工商营业执照。2. 免费过闸奖补资金申请表及船舶免费过闸明细表。3. 船闸运调系统截图。4. 载运集装箱的多用途或集散两用船舶载运集装箱的数量达到奖补条件的证明材料。

(五) 申报程序。

每年 5 月底前，省交通运输厅组织京杭运河船闸运营企业提出上年奖补资金清算申请，京杭运河船闸运营企业对申请材料的真实性、完整性、准确性负责（因特殊情形当年未申请奖补的可次年申请）。经审核同意后，省交通运输厅将资金清算建议函送省财政厅。省财政厅进行合规性审核后，将资金清算至京杭运河船闸运营企业。

(三) 奖补标准。

1. 省财政按照 25 元/标准箱进行奖补。市级参照省级标准予以奖补。

2. 全省总奖补量不超过 50 万标

准箱(按完成集装箱装卸作业的时间顺序),省财政奖补总额不超过 1250 万元。

(四) 申报材料。

1. 内河集装箱运输奖补资金申请表。2. 集装箱航线班期、班次和运价等。3. 货主企业工商营业执照。4. 船舶到港登记信息统计数据、港口企业装卸箱量证明材料。

(五) 申报程序。

1. 每年 5 月底前,市级交通运输主管部门会同同级财政部门组织货主申报奖补资金,按职责分工对申请资料进行审核,并对申请材料的真实性、完整性、准确性负责(因特殊情形当年未申请奖补的可次年申请)。审核同意后,联合提出当年奖补资金

七、内河多式联运发展奖补

对入选全国多式联运示范创建工程(涉内河航运的)的牵头企业,省财政给予 600 万元一次性奖补。对入选省级多式联运“一单制”试点中涉内河航运项目的牵头企业(前期因“一单制”试点获得省级财政资金奖

预拨和上年奖补资金清算申请,以正式文件形式报省交通运输厅。省财政直接管理县(市)资金申请由各市一并组织报送。省属企业直接将资金申请及申报材料报送省交通运输厅,并对申请材料的真实性、完整性、准确性负责。

2. 每年 6 月中旬,省交通运输厅对各市及省属企业报送材料进行审核,将当年资金预拨和上年资金清算建议函送省财政厅。省财政厅进行合规性审核后,将资金预拨(清算)至相关市、省财政直接管理县(市)财政局及省属企业。

3. 相关市、省财政直接管理县(市)财政局按程序将资金逐级预拨(清算)至货主。

补的除外),省级给予 300 万元一次性奖补。具体要求按国家多式联运示范创建工程和省交通运输厅、省财政厅开展多式联运“一单制”工程的有关通知执行。

八、疏港公路建设奖补

对新开工的内河港口连接最近国省道之间的新建、改建疏港公路，参照国省道新建改建标准给予奖补。其中，一级公路 450 万元/公里，二级公路 200 万元/公里，新建或拆除

重建的大桥和特大桥按 1200 元/平方米标准给予奖补。具体要求按照省交通运输厅、省财政厅关于报送国省道项目的有关通知执行。

九、有关要求

（一）严格资料审核。各市交通运输主管部门要会同同级财政部门，按职责分工开展申报材料初审、现场核查等工作，确保资金申请人符合申报条件和申报材料真实、合规、完备，并妥善保管好相关原始资料备查。对弄虚作假、骗取套取财政奖补资金的，将按相关规定严肃处理，并取消以后年度获得内河航运高质量发展奖补资金资格。

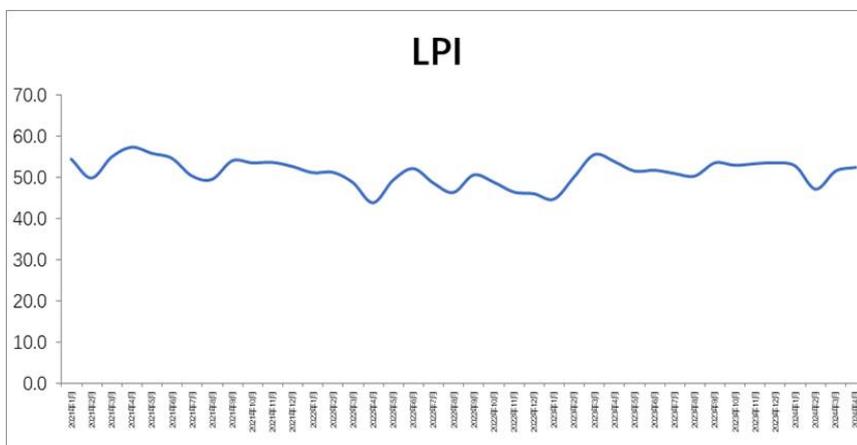
（二）及时拨付资金。对省财政拨付的清算资金，各市、省财政直接管理县（市）交通运输主管部门要会同同级财政部门，及时兑现至资金申请人，不得截留、挪用。对省财政预

拨的资金，要根据奖补行为实际发生情况，及时预拨至资金申请人，既要避免超进度预拨，又要避免资金长期闲置、浪费。

（三）加强绩效管理。市级交通运输主管部门、财政部门要将绩效目标随资金申请一并上报，并严格把控绩效目标编报质量。收到省级下达的绩效目标后，要按规定进一步细化、完善，并加强绩效监控，确保绩效目标按时完成。省交通运输厅将定期组织开展绩效评价，省财政厅将根据需要开展重点绩效评价，进一步加强资金绩效管理。

4 月份全国物流业景气指数

中国物流与采购联合会发布的 2024 年 4 月份中国物流业景气指数为 52.4%，环比回升 0.9 个百分点。其中，业务总量指数、新订单指数、设备利用率指数、固定资产投资完成额指数和业务活动预期指数连续回升，企业经营效益基本稳定。具体情况如下：



生产和消费加速带动业务总量指数、新订单指数回升，中东部引领增长。4 月份，供应链上下游保持联动回升态势，能源原材料运输量小幅回落但增势平稳，制造业中装备制造和交通运输设备制造物流需求有序释放，日用快消品和家具家电耐用消费品物流需求较快增长，4 月份业务总量指数为 52.4%，环比回升 0.9 个百分点，其中东部和中部地区业务总量指数分别

环比回升 1.3 和 1.1 个百分点，西部地区业务总量指数有所回落。4 月份新订单指数为 53.7%，环比回升 0.3 个百分点，中部和东部地区新订单指数回升 0.5 个百分点以上，西部地区新订单指数回落 1 个百分点。

投资动力、就业形势和发展预期较好，回升基础继续巩固。4 月份，物流领域投资有所加快，固定资产投资完成额指数回升 1.2 个百分点达到

50%以上扩张区间，其中仓储业、多式联运及装卸搬运行业固定资产投资完成额指数回升2个百分点以上，铁路运输业、航空运输业、水上运输业固定资产投资完成额指数小幅回升，邮政快递业固定资产投资完成额指数高位回落，但依然达到54.9%。4月份，物流就业形势稳中有升，从业人员指数回升0.2个百分点，铁路运输业、航空运输业、邮政快递业从业人员指数处在扩张区间，水上运输业、仓储业从业人员指数小幅回升。从增长预期来看，4月份，业务活动预期指数为55.7%，环比回升0.4个百分点，连续三个月处于高景气区间，除铁路运输业和水上运输业外，其他行业业务活动预期指数均保持回升。

企业盈利和资金周转总体平稳，但有分化趋势。4月份，企业主营业务利润指数环比回落0.2个百分点，前四个月主营业务利润指数均值为47.3%，略高于去年同期但仍位于较低水平。从企业规模看，4月份，大型企业、中型企业主营业务利润指数环比回升；小型企业和微型企业主营业务利润指

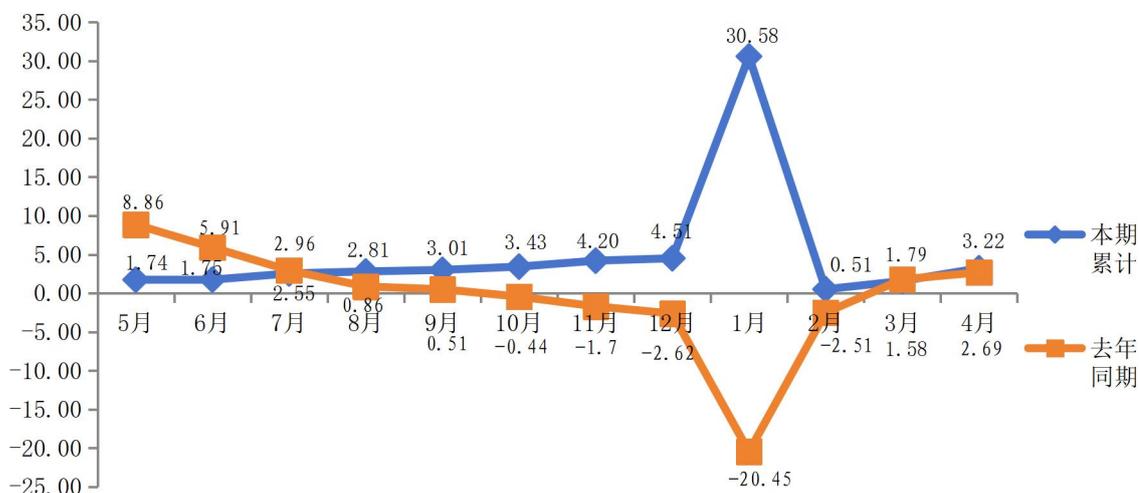
数分别回落0.6和0.5个百分点。4月份，资金周转率指数虽保持在扩张区间，但连续两个月回落亦呈现分化态势。其中，大中型企业资金周转率指数保持50%以上，小微型企业资金周转率指数回升但仍低于50%。数据反映出企业经营过程中业务量虽然持续回升，但效益改善不同步，资金周转速率放缓，企业经营活力有待提升。

综合来看，4月份社会物流需求和物流供给能力向好的基础进一步巩固，但反映出的苗头性问题也要予以关注。一是地区之间、行业之间以及不同规模的企业增长出现不平衡趋势。二是企业经营成本上升明显，前四个月企业主营业务成本指数均值52.9%，远高于物流服务价格指数，企业增量增收但不增利的局面依然存在，需要持续提振企业经营活力，对症施策缓解资金周转紧张状况。三是高端人才供不应求，调研中企业反映国际化经营、供应链整合和招商运营等方面的复合型、复合型人才需求缺口较大，需要加大物流供应链管理的高端人才发掘和培养力度。

4 月山东省交通物流运行情况

一、货物发送量

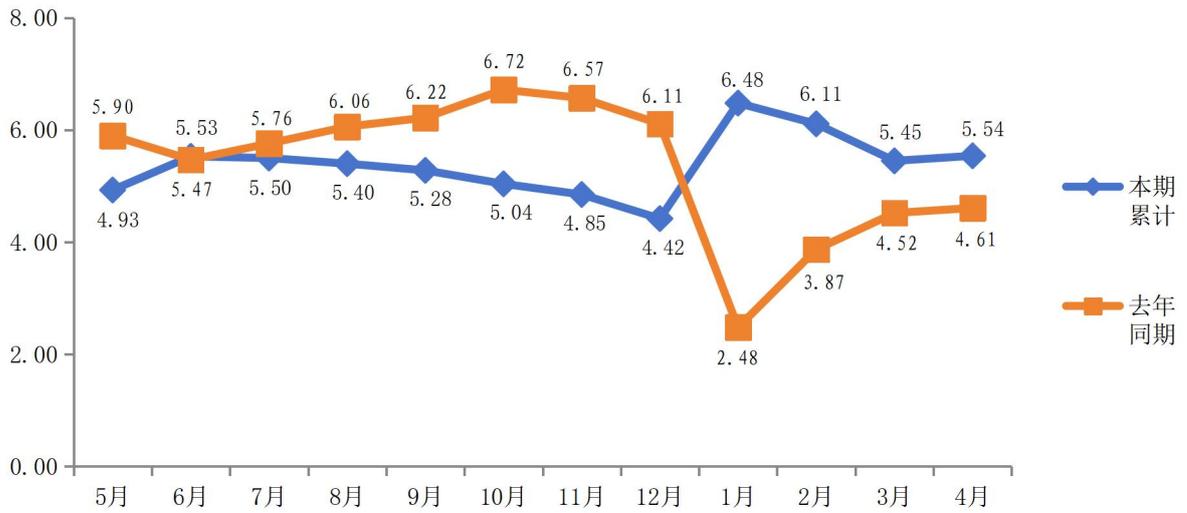
1-4 月份，全省货物发送量完成 11.1 亿吨，同比增长 3.2%，其中公路货物发送量完成 9.1 亿吨，同比增长 3.4%；水路货物发送量完成 0.87 亿吨，同比增长 14.8%。



货物发送量累计增速走势图

二、沿海港口货物吞吐量

1-4 月，全省沿海港口货物吞吐量完成 6.8 亿吨，同比增长 5.5%，其中集装箱吞吐量完成 1466.2 万标箱，同比增长 11.3%。青岛、烟台、日照港三大港货物吞吐量分别完成 2.4 亿吨、1.7 亿吨、2.1 亿吨，分别同比增长 5.8%、4.1%和 6.6%。



沿海港口货物吞吐量累计增速同比走势图

三、重点物资

1-4月，重点物资铁路发送量累计完成0.55亿吨，同比下降11.5%；沿海港口吞吐量累计完成1.86亿吨，同比增长5.6%。

四、旅客发送量

1-4月，全省旅客发送量完成11358.6万人，同比增长19.5%，其中公路旅客发送量完成3977.04万人，同比增长13.1%；铁路旅客发送量完成6080.67万人，同比增长25.77%；民航旅客发送量完成977.22万人，同比增长27.43%。



2024年4月份中国沿海（散货）运输市场分析报告

4月，工业生产复苏势头向好，运输需求持续释放，加之油价上涨增加船舶运营成本，沿海散货综合指数平稳上行。4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983.59点，比上月末上涨2.3%，月平均值为974.88点，环比上涨1.4%。

1、煤炭运输

市场需求方面，本月，全国气温继续升温，民用电负荷走弱，工业用电恢复缓慢，部分电厂进入机组检修阶段。加之今年汛期已至，水电出力的增加对火电替代性进一步增强，电煤需求淡季特征表现明显。本周沿海八省日耗184万吨，库存维持在3412万吨左右高位。煤炭价格方面，淡季背景下，煤市供需双弱格局延续，煤价窄幅波动。受大秦线春季集中检修及煤炭产地安全检查频繁影响，供给

收紧。但下游终端“呈现低日耗、高库存”态势，采购需求释放整体偏弱，交投量有限，环渤海各港合计日均调出下降至106.9万吨，港口库存小幅上升。运价走势方面，受进口煤价格优势减弱影响，部分终端采购转向内贸市场，叠加月中市场煤炭价格有一波反弹，部分刚需采购释放，订船积极性回升。同时，港口封航频繁，船舶周转滞缓，沿海运力阶段性收紧，同时原油价格上涨推高运输成本，船东挺价意愿强烈，沿海煤炭运价小幅上涨。

4月26日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收970.59点，比上月末上涨4.6%，月平均值为954.80点，环比上涨3.1%。4月30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23.6

元/吨，比上月末上涨 3.3 元/吨，月平均值为 22.4 元/吨，环比上涨 2.7 元/吨；华南航线，秦皇岛港至广州(6-7 万 dwt) 航线市场运价为 29.8 元/吨，比上月末下跌 0.7 元/吨，月平均值为 31.1 元/吨，环比上涨 1.6 元/吨。

2、金属矿石运输

二季度地方债陆续发行，利好基建投资，提振市场信心，终端需求持续改善，成材价格回升向好。钢厂盈利情况迎来好转，高炉开工率走高，铁水产量回升。不过，市场采购仍偏谨慎，补库拉运节奏不变，沿海金属矿石运输价格平稳运行。4 月 26 日，金属矿石货种运价指数报收 977.00 点，比上月末上涨 0.7%，月平均值为 972.88 点，环比下跌 0.1%。

3、粮食运输

本月，深加工企业到货维持高位，需求释放有限，玉米价格弱势下行。同时，受多地猪价回调影响，养殖端饲料采购支撑不足，饲企和深加工企业建库谨慎，且南方销区多以进口替代为主，南港散粮库存保持高位，北

港粮食下海速度减缓，发运需求不足，沿海粮食运价小幅下跌。4 月 26 日，粮食货种运价指数报收 764.04 点，比上月末下跌 1.5%，月平均值为 768.56 点，环比下跌 1.0%。

4、原油及成品油运输

本月，春季出游增多，汽油需求面稳步向好，加之全国各地春耕备耕火热进行，利好柴油终端消费。成品油市场热度回升，山东独立炼厂常减压产能利用率上升。但受南方多地持续强对流天气影响，户外工矿、基建开工不足，整体需求释放偏慢，下游库存持续上升，叠加国际原油价格宽幅震荡，市场观望情绪较浓，整体购销气氛清淡，拉运需求放缓，沿海成品油价格持续下行。4 月 26 日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为 1428.50 点，比上月末下跌 2.9%；原油货种运价指数为 1614.60 点，比上月末下跌 1.1%。

2024年4月份中国出口集装箱运输市场 分析报告

2024年4月，中国出口集装箱运输市场继续以调整行情为主，不同航线因各自供需基本面的差异，走势有所分化，综合指数继续下行。据国家统计局最新公布的数据显示，第一季度我国国内生产总值同比增长5.3%，较上年四季度环比增长1.6%，2024年国民经济开局良好，经济向好态势得到巩固和增强，为实现全年增长目标打下了良好基础，这将为我国集运市场保持稳中向好起到长期的支撑作用。

2024年4月，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数平均值为1189.17点，较上月平均下跌7.0%；反映即期市场的上海出口集装箱综合指数平均值为1803.16点，较上月平均下跌0.9%。

1、港口集装箱吞吐量稳中向好，船舶租赁市场租金延续上行走势

①2024年第一季度，我国各主要港口集装箱吞吐量的表现稳中向好。

据统计，全国港口完成集装箱吞吐量共计7673万TEU，较去年同期上涨10.0%。

②集装箱租船市场行情延续稳中向好走势，市场租金继续上涨。据克拉克森统计，4月份，2750TEU、4400TEU、6800TEU、9000TEU船舶租金较上月分别上涨3.4%、3.8%、10.5%、2.8%。

2、欧地运价继续调整

欧地航线，据标普环球发布的数据显示，欧元区4月综合PMI初值升至51.4，高于前值及市场预期，显示出欧洲经济出现回暖迹象，但各行业的复苏并不均衡，制造业继续处于荣枯线下方的水平。此外，2月欧元区零售销售同比及环比数据双双下降，消费数据表现继续疲软，未来欧洲经济前景的表现仍值得关注。4月上半月，运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，市场运价延续调整走势。临近

月底，主要航商执行涨价计划，推动即期市场订舱价格出现反弹。4月，中国出口至欧洲、地中海航线运价指数平均值分别为1721.04点、2272.40点，较上月平均分别下跌11.2%、8.1%。反映即期市场的上海港出口至欧洲和地中海基本港市场运价平均值分别为2060美元/TEU和3077美元/TEU，较上月环比分别下跌0.2%、上涨0.5%。

3、北美行情继续回落

北美航线，据美国劳工统计局发布的数据显示，美国3月CPI同比上涨3.5%，高于前值及市场预期，数据表明近期美国通胀出现反弹并非暂时现象，美联储为遏制通胀，很可能在更长时间内维持高利率。在高利率、高通胀的背景下，未来美国经济增长陷入停滞的风险正在加大。4月初，运输需求表现疲软，供需基本面不佳，市场运价持续回落。下半月，主要航商开始推动运价上涨计划，即期市场订舱价格出现企稳反弹走势。4月，中国出口至美西、美东航线运价指数平均值分别为927.47点、1051.32点，分别较上月平均下跌9.9%、10.9%。

4、澳新运价先跌后涨

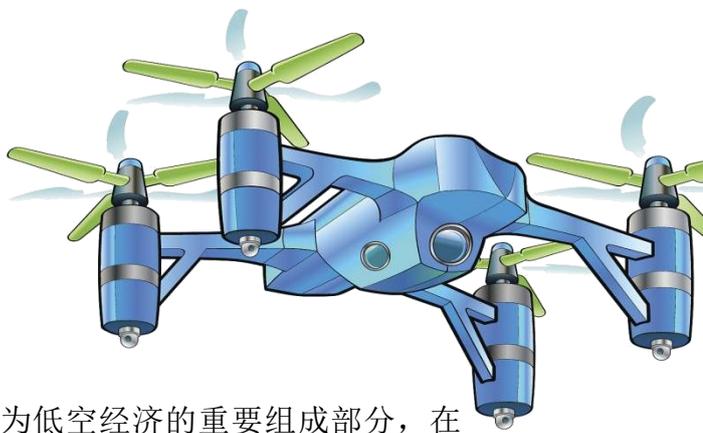
澳新航线，当地对各类物资的需求继续在低位徘徊，供求平衡情况不理想，市场运价延续下行走势。临近月底，运输需求出现回暖迹象，市场运价有所反弹。4月，中国出口至澳新航线运价指数平均值为793.87点，较上月平均下跌14.2%。

5、波红行情走势良好

波红航线，4月初，目的地国家传统的“斋月”接近尾声，运输需求开始持续转好，之后始终保持在较高水平，供求关系逐步改善，市场运价走势良好。4月，中国出口至波红航线运价指数平均值为1444.04点，较上月平均上涨4.7%。反映即期市场的上海港出口至波斯湾基本港市场运价平均值为2006美元/TEU，较上月环比大幅上涨26.6%。

6、日本运价继续下跌

日本航线，运输需求总体平稳，市场运价继续下跌。4月，中国出口至日本航线运价指数平均值为731.61点，较上月平均下跌2.9%。



低空经济“蓄势腾飞”

作为战略性新兴产业，“低空经济”首次出现在今年《政府工作报告》中。其中，《政府工作报告》明确了这一新兴产业在推动经济高质量发展中的关键角色。而前不久的中央财经委员会第四次会议上也再次强调，将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。低空物

流作为低空经济的重要组成部分，在相应政策的推动与企业的“追捧”下迅速发展，并逐渐成为促进物流业转型升级及经济增长的新质生产力。

那么，面对“新风口”，低空物流如何规模化发展？除政策的一以贯之之外，低空物流要想“高飞”还需要各方在哪些环节协同发力？

■ 低空物流迎来新风口

近段时间，低空经济“火”了，从去年底召开的中央经济工作会议提出打造低空经济等新兴产业，到今年全国两会“低空经济”首次出现在《政府工作报告》中；从各地纷纷出台低空经济发展方案，到年初股市中低空经济概念股大涨……

低空物流乘风而起

2024年，“低空经济”被纳入政府工作计划，相关行政法规正式实施，地方政策补贴配套出台，可谓“低空

经济元年”。业界预计，到“十四五”末，我国低空经济对国民经济的综合贡献值将达到3万亿~5万亿元。

为了激发产业活力，我国各地相继出台支持政策，完善地方性法规，聚焦解决空域开放和地面基础设施建设等问题，切实保障低空经济健康发展。今年以来，北京、山东、辽宁、吉林、四川、河南、广东、云南、陕西、重庆等共19个省份明确要加快发展低空经济，不少省份还提出支持省

内部分发展低空经济示范区。

作为低空经济商业应用中最广泛的场景之一，低空物流也乘风而起。北京航空航天大学通用航空产业研究中心主任高远洋告诉记者，随着去年底《中华人民共和国空域管理条例（征求意见稿）》的发布，空域管理改革再次提速，为低空物流发展提供了必要且良好的发展环境。同时，各地政府积极推动通用航空运营体系的打造以及网络的构建，为低空物流发展提供了基本的运营保障。

“政策的支持从制度上降低了低空物流布局的门槛，以及相关维运成本。”高远洋进一步指出，不容忽视的就是产业规模的增长以及科技的迭代，为低空物流的落地扩容奠定了市场与技术基础。因此，从政策、产业、运营、技术等层面来看，低空物流已经具备了乘风而起的能力。在他看来，低空物流突破了时间、空间、地理等诸多因素的限制，能够实现即时配送、够量即飞的高效物流转运配送，解决资源分配、地面交通拥堵等诸多难题，

为物流绿色化、低碳化发展再加码，为城市带来“低空+”消费新体验。

“‘低空经济+物流’将成为智慧物流和数字化配送的加速器。”中泰证券股份有限公司分析师苏仪认为，地面物流承载压力大，低空智能网的出现有利于低空物流的发展。

厘清低空物流定义

一架架装载着货物的无人机飞向山顶，为景区配送上山物资；坐在家看电视，无人机外卖配送“从天而降”……这些原本出现在科幻电影里的未来生活，随着低空应用场景的加速拓展，如今已走进现实。

然而，在不少人意识中，低空物流与无人机快递配送可以划等号，实则不然。“低空物流的概念需要从两个层面来定义。”一位不愿具名的业内专家告诉记者，从物流角度来说，低空物流应是指利用无人机、eVTOL（电动垂直起降飞行器）等航空器为实现实体物品从供应地向接收地的流通而进行的规划、实施和控制的过程，以此来减少运输时间和成本，提高物

流效率。

从产业角度来说，低空物流属于低空经济的一部分，以低空经济中上游的零件供应、材料研发制造，中游产业链的低空制造、低空飞行、低空保障与综合服务为依托，应用在物流业的各个具体场景。

该专家进一步强调：“与常规物流配送相比，低空物流依托无人机能够避开拥堵的路面交通，能快速抵达目的地，具有高效、快速、灵活、环保等优点。”因为低空物流主要是以无人机、eVTOL 等为主要工具开展物流活动，通过低空飞行技术，可以提高物流配送效率，降低物流成本。依托这一显著优势，低空物流适合落地的场景可划分为两类：一是特殊场景物流，即通过利用无人机、eVTOL 等优势，可在山区、海岛、景区、偏远地区等特殊场景实现物流运输；二是城市、城乡场景运输，在城市间、城乡间商业化末端配送、即时配送。

中国物流 100 人（智库）专家、

中国民航大学临空经济研究中心主任曹允春对低空物流的定义与该专家观点基本一致。他认为，低空物流是一种新兴的物流模式，即通过利用低空飞行器如无人机、eVTOL 在低空空域中进行货物运输和配送的一种模式，能够通过减少运输时间和成本，提高物流效率，为商家提供更加快捷、灵活的物流解决方案。低空物流已经被广泛应用于快递配送、农产品运输、医疗物资输送等领域，日益成为物流行业发展的重要方向。

曹允春进一步补充道：“低空物流在短途运输、跨区域飞行、城市配送等场景中有明显优势，比如能突破环境条件限制，有较高的配送效率、较低的人力成本和安全隐患等。尤其是当平面空间所承载的物流运输方式无法满足时，立体空间衍生而来的低空飞行在城市物流应用场景中逐渐展现出较大潜力。比如在偏远或交通不便利的山区、受道路条件限制急需紧急物资的情况下，使用无人机运输可

以使这些阻碍迎刃而解，物流配送时间将大大缩短，甚至能缩短到十几分钟。”

挖掘三大新质特性

今年的中央财经委员会第四次会议上也再次强调，将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。可以看出，低空物流作为低空经济的重要组成部分，在相应政策的推动与企业的“追捧”下迅速发展，并逐渐成为促进物流业转型升级及经济增长的新质生产力。

随着国家低空空域陆续开放，配套低空服务基础设施逐渐建设到位，低空物流单均成本将随着规模的提升被逐渐摊薄，形成有效的商业模式。基于此，低空经济成为物流的新风口是必然，也是实现降本增效的有效手段。

上述业内专家通过一些数据和案例阐述了低空物流的三大新质特性。在提高物流效率方面，低空物流具有高效和精确的特点，相比传统物流配送依托的交通工具，低空物流不受地

面交通影响（尤其适合复杂地形和应急场景），可以实现快速和高效的送货服务，大幅提高物流效率。从无人机物流配送场景来看，美团利用无人机将3公里范围内28~30分钟的配送时间压缩到15分钟内。顺丰无人机仅用5分钟将大闸蟹运送至岸边，运输效率提升近6倍。另外，顺丰利用无人机运输山上松茸仅需30分钟，相较于往返24公里的山路，整体时效大幅提升。

在降低物流成本方面，低空飞行器作为一种高效节能的物流运力，可以减少人力成本和运输成本，提高运输效率。据相关研究测算，一架应用于末端配送的电动六旋翼无人机生命周期内单个货物运输成本约1.15元，随着载重的提升，单个包裹运输成本逐渐下降，如达到载重25公斤时，单个货物运输成本可下降至0.65元。未来，随着低空物流网的建立及运输航线的增多，运输成本将大幅下降，可为企业降低经营成本。

在助力节能减排方面，低空飞行

器基本使用电力驱动，减少了对化石燃料的依赖。如与卡车相比，无人机运输每个温室的气体排放量将降低

84%，能量消耗降低 94%，有助于保护环境。

■ 场景驱动，低空物流商用可期

物流行业是一个单件利润非常薄的行业，企业要想实现盈利就需要以规模制胜。如果没有足够的规模来支撑，便很难实现可持续发展。低空物流也将严格遵循这一逻辑——商用决定权牢牢系在场景手中。

低空物流场景不断拓展

随着物流头部企业频频加码低空物流赛道，如陆续发布新机型、新方案，开通新航线，低空物流的落地场景在不断拓展、延伸。

曹允春告诉记者，在市场需求与政策引导下，越来越多的物流企业开始关注低空物流技术，并将其纳入企业发展战略中。以丰翼科技为例，仅在深圳，丰翼无人机目前拥有 203 条航线、80 余个起降场、404 个起降位，投入无人机 114 架，平均每天运营近千架次，运送快递约 1.2 万票，主要为

顺丰航空件提频提速。

丰翼科技政务总监陈孝辉表示：

“丰翼无人机物流网络分为公域物流和私域物流，我们正在搭建以深圳市为中心、覆盖粤港澳大湾区的公域低空物流网络，打造‘区域级物流枢纽+社区级网格点+终端’三级低空物流网络，复制和拓展点对点的私域应用场景。”陈孝辉介绍，公域主要是指低空物流网络，例如无人机同城即时送、跨城急送等快递物流运输场景；私域是“包线制”的，例如医院血样运输、黄金珠宝运输等特定业务场景。

京东物流智能飞行业务负责人王琦则表示，京东物流基于自有场景来考虑，在低空物流方面主要聚焦在三大类应用方向进行试点：一是快递物流“最后一公里”配送；二是城市即时配送(C2C 方向)；三是商超配送(B2C

方向)。此外,在产品方面,京东物流无人机重点产品有 JDX-500 “京蜓”自转旋翼物流无人机和 JDX-50 “京燕”多旋翼无人机两大系列。其中,“京蜓”系列目前主要进行适航取证及相关航线飞行测试;“京燕”系列末端配送无人机目前已量产,截至目前已经在西北地区及江苏南京等地,进行了试点运营和订单妥投。



除此之外,大疆发布的载货无人机集大载重、长航程、强信号、高智能于一身,适用于山地、岸基、乡村运输场景及各类应急场景下的物资运输。智航推出大载重物流运输无人飞机为空中重型货物运输提供服务,充分保障在应急、救援、救灾方面的运输需求。

中国电信首席专家毕奇指出,作

为一个备受瞩目的新兴市场,低空经济的主要应用场景至少有两个方面。

首先是无人机巡检,适用于众多的垂直行业。除了电力、矿山、交通等垂直行业的巡检,令人惊讶的是,无人机对于大型室内仓储的库存检测、商场盘点等也有较好的应用。其次是外卖、快递的轻量级物流。目前,外卖收入占饭店业务的 25%左右。通过无人机物流,外卖的时间及成本将大幅度降低,有潜力将饭店外卖的市场份额大幅度增加。

“低空物流在巡航、安检、测绘、植保等方面有非常多的视频回传业务。”毕奇认为,低空经济是运营商物联网的高端市场。为了更好地支持低空经济的发展,中国电信经过深思熟虑,成立了无人科技公司,以公司化的运营方式,打破传统体制的限制,更好地加速低空经济的发展,并引领全球产业链的健康发展。

大规模商用可期

“低空物流应用方案可帮助物流企业,在不过多增加开发与人力成本的

情况下，快速开拓与占领广阔的农村市场，对物流企业具有很强的吸引力，商业前景很可观。”曹允春指出，未来几年，将是政府与产业界协同推进监管政策落地的关键阶段，低空物流的应用将迎来发展高潮，未来可期。

据陈孝辉介绍，目前丰翼无人机应用于快递、医疗、应急和巡检等领域，在大湾区已实现大规模常态化运营，日均运输单量突破 1.2 万票。为了推动低空物流的落地，未来公司将持续拓展并丰富无人机物流的应用场景，扩大运营规模。

“低空飞行器未来能否大规模商用，主要受市场需求驱动、技术进步、政策支持、成本效益和应用领域扩展等因素的影响。”上述业内专家如是说。从市场需求来看，随着用户对快速配送需求的增加，低空物流可以提供高效、快速的运输服务，满足市场需求。从技术层面来看，随着技术和研发的进步，低空飞行器送货技术不断突破，物流无人机的飞行性能、安

全性和智能化水平将得以不断提高，智能化发展趋势显著。

从政策层面来看，近年来政策不断释放积极信号，《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》等相关文件相继印发，有助于引导低空物流企业开展物流配送时合规操作，为低空物流发展提供更好的发展环境。

从成本效益来看，随着低空物流规模逐渐扩大，技术替代人力达到一个“临界点”，运输单均运输成本迅速降低，物流运输效益将会凸显。

从应用范围来看，物流无人机除应用于传统的快递业务外，还可以应用于医疗物流、紧急救援、运输环境监测等领域，扩大了其应用范围和市场潜力。

“综合来看，在不断追求物流成本削减和效率提升的背景下，低空物流是低空经济发展的重要驱动力。”该业内专家相信，未来随着市场需求增长、技术不断创新、政策逐渐完善、经济效益凸显和应用场景的不断拓展，

低空物流将成为未来低空经济发展的重要引擎，大规模的商业应用具有广阔的发展前景。

干/支线、末端，谁潜力大

业内认为，低空物流发展方向是构建起“干线-支线-末端”三级智能物流体系。未来，这三级体系中哪个环节更具想象力和发展潜力？

对此，上述业内专家认为，“末端”和“支线”级低空物流体系更具有发展潜力和想象力。从低空物流发展来看，当前低空物流的落地范围主要集中在快递末端配送环节、中远距离的支线运输等一些特定场景，因此“末端”和“支线”级发展较为强劲。

一方面，从“末端”级低空物流发展来看，其大多采用小型无人机，更具灵活性的特点，促使我国企业在全中国率先实现无人机配送的常态化运行，在“最后一公里”配送领域表现出巨大潜力。另一方面，从“支线”级低空物流发展来看，TP500大型运输机首飞成功，大型无人机技术不断突破，为物流业布局下沉市场打开了空

间。未来，大型无人机将打通国内干线与支线的航空物流新通道，有效解决偏远地区物流运输不便、运输效能低下等问题。

从政策层面来看，2022年8月，民航局发布《民用无人驾驶航空发展路线图 V1.0》，提出2025年、2030年及2035年将分别实现短、中、中远距离载人无人驾驶航空器探索应用的时间表。“末端”和“支线”级无人机物流或将率先落地推广。

某一空管局相关业务负责人在接受本刊采访时表示，“末端”更具想象力。“由于末端配送是通往消费者的‘最后一公里’，时效性和服务体验显得尤为重要。低空物流不仅大幅缓解地面交通压力，还大幅提升了配送效率，从‘天’变成‘小时’，成为物流企业反‘内卷’的新思路。”

曹允春则提出了不同的观点。他认为，在“干线-支线-末端”三级体系中，哪个环节更具想象力和发展潜力尚难确定。尽管如此，但三级智能物流体系的核心和终极目标是降本增效，

而“干线”和“支线”实际上是实现降本增效最有效的手段。

随着近两年全球企业纷纷涌入低空物流赛道，以及整个技术和产业的开放与发展，未来三年内，“支线级”低空物流会成为全球竞争焦点，这也是目前企业正在积极布局和争夺的重要领土之一。曹允春补充道：“支线货运飞行器给打造适合中国国情的大交通体系提供了一种新思路，未来将有广阔的成长空间。同时，此举打破物流行业应用天花板，助力物流行业

实现跨越式发展。国内目前很关注低空物流在干、支线运输上商业落地，如不少企业集中在中、大型固定翼无人机以及 eVTOL 上布局，以期给干、支线运输带来运力的升级。”此外，曹允春还指出，虽然在现阶段大载重、中远距离货运无人机在国内仍处于初期发展阶段，业务形态尚在摸索，业内并无成熟业务应用案例，但从长远来看，支干线货运无人机必然会发挥应有的作用。

■ 低空物流如何蓄力“高飞”

业内认为，除了一些对时效要求极高的场景，低空物流的规模化商用似乎还有很长一段路要走。基于此，低空物流又该如何蓄力“高飞”？

多方着力，打通堵点痛点

推动低空经济快速发展的核心要素是市场、空域、政策、技术、安全，即市场是根本、空域是关键、政策是保障、技术是支撑、安全是底线。“目前，低空物流规模化发展中遇到的难

点、堵点主要是低空空域的管理，低空物流正在让空管系统从传统面向政府、面向企业的业务格局，向面向消费者转变。”曹允春如是说。

过去的航空货运主要依托民航运输飞机，解决从一座城市到另一座城市的运输问题，飞机落地后将改为公路运输等方式将货物送达集散中心，再通过城市快递送到消费者手中。进入低空物流时代后，长航程运输无人

机、城市物流无人机、eVTOL 即可提供远程货运和城市物流服务。这意味着将过去面向全国、广域的空管系统，微缩成面向城市、局域的空管系统，对城市空中交通管理来说，无论是航线数量、航空器数量、飞行频次等都将呈现指数级增长。

因此，曹允春建议大力发展为低空飞行和空域安全提供保障服务的相关产业。包括通用机场、直升机起降点、飞行营地、飞行服务站、维修基地、通讯导航气象油库等基础设施建设和运营，也包括低空空域管控系统、无人机飞行信息系统、无人机反制系统等建设与运行。此外，还需加强科技支撑和管控手段建设。依托 5G 网络、低轨卫星网和地面互联网等基础设施，开展低空空域管控网络化、数字化、智能化建设。依托大数据、人工智能等新技术，建立一体化、智能化低空空域和低空物流管理架构，支撑空域管控和低空经济协调高效运行。

低空经济在物流行业落地，需要诸多流程和设施保障条件。“以开展

无人机物流运输为例，涉及订单调度、货物装卸投送、地面接驳、空域管控、航线规划、地面起降设施建设、大数据监视、精准航路气象预报等保障要素，这些都是制约真正实现无人机物流商业化落地的关键要素。”王琦坦言，物流企业开展低空运营业务，需要拥有全链条的研发和部署能力，且前期投入非常大。

对此，王琦认为，想要在低空经济的物流领域实现商业落地，入局者需要具备物流大规模的业务运营经验，且不断优化产品自动化水平和服务流程效率，才能降低成本，提升经济性。

“低空物流作为一种新兴的物流模式，对行业而言的确是宝贵的发展机遇。但当前，无论从政策法规限制、技术成熟度、成本问题、公众接受度、城市空域管理等方面均面临很大的挑战。”西北工业大学管理学院企业导师黄滨教授强调，尽管低空物流道阻且长，但随着技术的进步、政策的支持和市场的推动，未来低空物流有望成为城市配送体系的重要组成部分，

为消费者提供更高效率的配送体验。

上述不具名专家则认为，低空物流要想“高飞”，还需跨越两道门槛。

“一是解决长程运力问题，目前大部分低空飞行器运力相对较低，无法满足大规模货物运输的需求。随着技术的进步，低空飞行器的运力将不断提升，具备更大的载重能力和更远的飞行距离，实现更加高效的运输和配送。二是解决飞行安全问题。低空飞行器的飞行轨迹和航线需要精确规划，加快研究开发智能低空飞行器，挖掘更多智能化功能，例如自主导航、自适应控制等，促使低空物流实现更加安全可靠地运输。”

政策护航，产业联动

除了电商、物流行业已经开始逐渐出现对低空的需求之外，各地政府也在积极探索低空物流的新场景和新空间。据悉，广东将物流运输明确列入低空经济发展范畴，且近期已经在招商引资方面快速推进，深圳、珠海等城市明确表示要发展无人机物流。

“发展低空物流市场是根本，空域是关键，政策是保障，技术是支撑，安全是底线。”上述空管局相关业务负责人表示，人才是发展低空物流的第一要务，地方应加强低空经济人才队伍和培训体系建设。同时，地方政府必须超前布局低空物流的配套基建。如发展低空经济设施网、空联网、航路网、服务网等配套基础设施将保障低空飞行安全、有序。结合北斗和5G基站，构建空中交通服务网络以及建设无人机云平台、飞行服务站、通航机场等低空飞行服务保障设施将是未来各地新基建的重点发力方向。此外，地方政府还需深化“放管服”改革，不断优化营商环境，低空物流企业提供优质服务。

在谈到地方应如何用好相关比较优势，推动低空物流产业发展时，曹允春指出，地方应根据各地低空物流供给端和需求端的比较优势，出台相应政策措施推动低空物流产业发展。

在供给端，完善无人机、eVTOL

等的研发、制造、交付产业链，建设低空经济中心，打造通用航空产业综合示范区、民用无人驾驶航空试验区。聚力招引产业链关键环节，培育壮大本土企业，提升产业核心竞争力。特别是围绕动力系统、飞控系统、反制设备、导航及通信系统等细分领域精准招商，推动强链延链补链。

在需求端，聚焦全域场景示范，开通无人机、eVTOL 等运输航线。支持企业开通无人机 B2B 物流配送、B2C 即时物流航线，发展城市无人机配送、无人机运输等新兴物流模式。在当前低空物流可以应用的空域范围内，充分挖掘县域、乡镇、城郊地区等存在多样化且具备市场潜力的需求场景。同时发展城市无人机配送场景，开展物流无人机配送试点，建设多层次低空物流枢纽体系，打造低空物流先行区。

上述业内专家则建议地方政府从三方面入手，充分发挥出各自优势，抢占低空物流机遇。

一是加快完善低空物流配套服务

基础设施。在硬件方面，配套的物理设施是决定低空飞行器运行的基本硬件条件，需要地方政府在城区规划配套建设低空飞行的机场、无人机起降点、低空物流枢纽等基础设施。软件方面，推动通导设施等保障单元标准化，建设低空飞行所需的通信、导航、监视、气象监测等系统，保障低空通信、导航等安全运行等。打造无人机城市低空物流运营中心和调度监管平台、构建城市低空物流网络。

二是积极拓展低空物流市场应用场景。积极深入挖掘县域、乡村之间、城乡之间以及海岛等特殊应用场景，不断扩大低空物流产业规模。

三是支持无人机、eVTOL 等技术研发应用。鼓励企业、高等院校、科研机构等，紧抓无人机关键技术创新突破，扩大试验范围，推动无人机、eVTOL 等在智慧城市物流创新应用。

此外，物流企业还需要与无人机及 eVTOL 公司、通信运营商等科技公司联动配合、不断创新，以实现“高飞”。（来源：物流时代周刊）



“公转水” 转出降本新空间

近年来，通过提高内河航道通航条件、改善出海口航道，多地积极调整运输结构、推进“公转水”，充分发挥水运运量大、成本低、能耗小、污染轻的特点，锻造交通运输的长期增长动力和发展优势。

优化调整运输结构，强化“公转铁”“公转水”，是进一步提升综合运输效率、降低物流成本的有力抓手，也是促进形成统一高效、竞争有序物流市场的重要举措。

相较传统运输方式，“公转水”有何优势？近年来，推进“公转水”工作取得哪些新进展？记者采访了相关企业及专家。

水运低成本优势加快释放

浙江嘉兴，阵阵海风徐徐吹进嘉兴港，乍浦港区堆场内，龙门吊上下起吊，一派繁忙。

“浙港内河 006”内河船舶满载着来自浙江湖州德清县的 64 标准箱的家具、汽配等货物缓缓入港，经卸船、集港后，这些货物将过驳中转至宁波舟山港，依托其航线网络发往海外。

“成熟的河海联运体系，不仅有效降低了物流成本，还助推多地出口业务实现较快增长。”宁波舟山港相关负责人潘宇飞介绍，近年来，港口加大运力投放、加密内河航线班次，积极推动“公转水”业务，已开通河海联运航线 29 条，通过推行应用大型专业船舶，单箱运输成本下降 27.3%，

单箱运输碳排放减少 15.7%。

“在大宗货物和集装箱中长距离运输方面，水路具有运量大、成本低、能耗小、污染轻的特点。”交通运输部规划研究院环境所总工程师刘胜强说，深入推进“公转水”，就是要加快水路货运、铁水联运、江海河联运等发展，在更具经济优势的运输距离内替代部分公路运输，从而提高水路货运量，强化综合运输体系减污降碳、降本增效。

将目光移向内河，京杭大运河梁山港畔，运河河道宽阔恢弘，在此穿梭的货船通达全国。西接瓦日铁路、紧连董梁高速，四通八达的公铁通道，让这里成为西煤东运的重要枢纽。

今年 1 月 9 日，梁山港中欧班列进口集装箱铁水联运首航仪式举行。一批铁路集装箱装载着俄罗斯进口纸浆，通过济南站中转后抵达梁山港装船，下水后经由京杭大运河一路南下转入长江，最终运抵重庆。

“借助京杭大运河的低成本水运优势，在煤炭等大宗商品中，实现以

水运对公路运输的部分替代，能有效节约企业物流开支。”梁山港副主任工程师杨鲁宁说，不仅如此，实行“公转水”模式以来，港口吞吐量也明显增长，截至去年底已突破 2000 万吨，随着铁路集装箱业务的开通，将实现 300 万吨的新增量。

近年来，多地积极发展水路运输，提高内河航道通航条件、改善出海口航道，为推进“公转水”提供了坚实基础。刘胜强介绍，以山东省小清河复航工程为例，工程全长 169.2 公里，横跨济南、滨州、淄博、东营、潍坊 5 个地市，一路延伸至寿光市羊口港，于羊口以东注入渤海莱州湾，预计每年可分流 4000 万吨大宗货物运量，减少公路货物周转量约 68 亿吨公里，在切实降低货物运输成本的同时，有效减少碳排放及大气污染物排放。

运输结构持续优化调整

近年来，我国深入推进以铁水联运为代表的多式联运，持续提升交通物流整体效能，“宜铁则铁、宜水则水、宜公则公、宜空则空”的综合运

输服务体系正加快构建。

2018年，国务院办公厅印发《推进运输结构调整三年行动计划(2018—2020年)》，运输结构调整全面启动。2019年印发的《交通强国建设纲要》和2021年印发的《国家综合立体交通网规划纲要》，均明确提出把运输结构调整作为重要任务和重点方向。

去年，交通运输部等多部门联合印发《推进铁水联运高质量发展行动方案(2023—2025年)》，聚焦提升联运畅通水平、提高联运服务效能等4方面13项具体任务，提出到2025年，全国主要港口集装箱铁水联运量达到1400万标箱，年均增长率超过15%等目标，铁水联运高质量发展步入快车道。

“经过几年的努力，我国交通结构调整已取得较好效果，增长动力和发展优势逐步显现。”刘胜强说。

看运输总量，作为绿色低碳运输方式，水运在全部货运量中的占比不断提高。2023年，全国水路货运量比

2017年增长40.3%，占比提高3.0个百分点；水路货物周转量比2017年增长31.8%，占比提高2.8个百分点。

看重点区域，在北方四港等主要煤炭发运港，下水煤炭运输已全部采用铁水联运，27个沿海主要港口煤炭、铁矿石等大宗货物利用铁路、水路、封闭式皮带廊道、新能源汽车等绿色运输方式进行疏港运输的总体比例达到85.7%，绿色低碳的港口集疏运体系初步形成。

“同时也应看到，2023年，我国铁路、水路货运量占全社会货运量比例分别为9.2%、17.1%，公路仍是最主要的运输方式。”刘胜强说，尤其是矿石、矿建材料、水泥等大宗货物运输仍以公路为主，由此来看，调整运输结构、推进“公转水”仍有较大潜力。

加快运力建设，打通衔接堵点

“近年来，我国深入推进运输结构调整。总体看，水运在大宗物资运输中低成本、低能耗的优势尚未得到

充分发挥。”刘胜强说。

一方面，基础设施尚不完善，运力建设亟待加快。

“当前，水路运输的覆盖度仍然较低，部分内河港口及航道等级偏低、能力不足，仍需加大建设力度。”刘胜强举例，比如三峡大坝船闸运力饱和，水运面临“翻坝难”问题，运输效率受到较大影响；部分内陆省份水运存在明显短板，河道通航能力未能充分发挥。一些水路两端仍需公路或铁路短驳，在一定程度上降低了综合运输效率，推高了水路“门到门”运价，削弱了水路运输竞争优势。

随着浙江水运复兴行动计划实施，内河高等级航道网建设持续推进，沿海、沿江的物流节点逐步实现“连点成线、连线成网”。潘宇飞表示，下一步，宁波舟山港将持续优化完善多式联运基础设施建设，强化全产业链综合物流服务能力，更深层次推动推广“公转水”，有效降低物流成本。

另一方面，规划建设自成体系，运输方式衔接仍不顺畅。

“总体上看，‘单一环节成本低、全链条运行成本高’是当前物流运行中最为突出的矛盾，物流资源配置效率低、流通循环效率低是导致物流成本居高不下的关键因素。”交通运输部有关负责人表示。

以港口海铁联运为例，当前我国沿海港口集装箱海铁联运量占吞吐量的比例仅约3%，集装箱铁水联运比例仍低于世界先进水平。

据介绍，下一步，交通运输部将大力推动大宗货物长距离运输的“公转水”工作，进一步调整运输结构，推动交通物流和相关产业融合发展。大力发展多式联运“一单制”“一箱制”，加快水水中转专用码头建设，形成一批江海河联运精品线路；同时，持续深化综合运输体系改革，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。（来源：人民网）

大规模设备更新，赋能港口新质生产力 积厚成势

今年3月，国务院印发《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》，提出实施设备更新、消费品以旧换新、回收循环利用、标准提升四大行动，大力促进先进设备生产应用，推动先进产能比重持续提升。

港口是综合交通运输枢纽，也是经济社会发展的战略资源和重要支撑。

加快建设世界一流的海洋港口，既能提高作业效率、刺激消费需求、抢占发展先机，也是发展港口新质生产力，打造智慧、绿色、平安港口的基础支撑。置身本轮国家大规模设备更新的窗口期和机遇期，交通运输行业应积极推动港口领域大规模设备更新，加快培育港口新质生产力。



部分码头设备供需矛盾突出

推动港口大规模设备更新，是落实党中央、国务院最新决策部署的具

体行动，也是刺激消费、拉动经济的重要手段，更是提高港口作业效率、

加快建设世界一流海洋港口的发展所需。

近年来，我国港口基础设施建设水平不断提高，港口规模不断扩大、能力不断提升，港口布局 and 结构不断优化，港口服务和功能不断完善，港口对经济社会高质量发展的支撑作用日益凸显。以山东青岛为例，2023年，青岛港营业收入突破200亿元，港口货物、集装箱吞吐量分别突破7亿吨、3000万标箱，分别跃居全球第四、第五位。

我国港口基础设施建设取得显著成效，为经济社会发展提供了有力支撑，但同时还存在一些不足和问题。一是港口建设与需求之间的匹配度不高，部分地区出现了过剩或不足的现

象。二是港口建设与运输方式之间的协调性不强，部分地区铁水联运、公水联运等多式联运能力不足。三是港口建设与科技创新之间的结合度不深，部分地区港口智能化、信息化、标准化水平较低。

目前，有的港面临码头能力紧张、部分设施老化等问题，难以满足新时代港口生产作业要求。例如，青岛港危化品经济效益占整个港口四成以上，危化品码头投用30年以上的22个、20年至30年的16个，占比超过50%，危化品储罐投用30年以上的10座、20年至30年的102座，占比达到45%。码头供需矛盾日益突出，实施大规模设备更新迫在眉睫。

“新三样”对港口设施提出新需求

加快港口泊位改造提升，焕发老旧码头新动能。目前，国内部分港口老旧码头泊位急需通过升级改造释放新产能，上世纪90年代建成投用的油品码头多为5万至20万吨级，而目前

常规油船已升级为10万吨级和30万吨级，5万至20万吨级码头已难以匹配合适的船舶停靠作业，无法满足大宗进口原油业务。若将具备改造条件的码头进行吨级提升，如将20万吨级

码头升级为 30 万吨级，预测升级后每年可获得收入超过 2 亿元、利税超过 5000 万元。

当前，各港口已在积极行动，如天津港大沽口港区正将部分 5 万吨级码头提升至 10 万吨级，年吞吐量将从 180 万吨提升至 400 万吨。但实际上，码头升级过程中受历史原因、各级审批等多方面因素制约，面临调整岸线使用、审批环评报告等难题，大规模设备更新工作推进缓慢。当前，行业急需国家有关部门提供政策支持，推动地方加速审批流程，实现老旧码头改造提升，进而焕发老旧码头新动能。

推动码头功能向新求变，提升港口竞争力。随着我国新能源汽车行业的蓬勃发展，“新三样”（新能源汽车、锂电池和太阳能电池）港口外贸出口势头强劲。2023 年，广东深圳出

口“新三样”超过 800 亿元；2024 年第一季度，上海港出口电动汽车超过 20 万辆；江苏连云港港和苏州太仓港、山东青岛港和烟台港、天津港、福建厦门港等港口新能源汽车出口量也均在迅猛增长。与传统货种相比，“新三样”对码头设施和配套功能也有着更高要求，码头后方需加强仓储配套、码头和仓储区域需增设消防设施、日常安全管理和应急救援能力需进一步提升。

鉴于此，笔者认为应积极推动国内符合条件的码头通过增设设施、加强后方配套等方式进行改造，相关部门需提高审批效率，对“新三样”码头作业资质发放开通“绿色通道”，全面打造依托港口出口、多种物流模式服务“新三样”的产业链，提高我国港口外贸出口竞争力。

以“智”促变 发展港口新质生产力

加速港口设备更新，高效满足市场需求。随着我国港口建设不断推进，对各类港口机械设备的需求也将快速

增长，需在此基础上进一步支持企业大规模设备更新。一是针对现有服役周期较长的门机、龙门吊、桥吊等大

型港口设备以及装卸车辆、起重设备、辅助设施等，应支持港口企业加大更新力度。二是推动港口设备结构调整和转型升级，加速港口机械设备向绿色、节能、智慧和高效更新，逐步实现由规模速度型向质量效益型转变。

2023年，青岛港建成投用了100辆电动集疏运车辆、2座换电站、3台电动堆高机，但难以满足日益增长的需求，仍需进一步推进大规模设备更新。三是支持企业加速港口大型设施维修保养，提升设施设备日常维护能力。

大力发展港口新质生产力，打造智慧绿色港口。当前，上海港、深圳港、青岛港等港口已建成投用自动化码头，智慧化水平正逐步提高。以“智”促变、向“新”而行，正成为推动港口转型发展的重要方向。交通运输行业应持续探索港口码头智能化管理和清洁能源应用，以港口数字化、无人

化、智慧化、清洁化等为重点大力发展新质生产力，进一步谋划智慧港口建设路径和降碳技术路线。一是实现生产要素数字化。建成生产、调度、运维、通关、物流服务一体化平台，推动全方位全流程线上智能化管理。

二是实现作业现场无人化。全面提升装卸效率，降低人力成本，引导港口作业由劳动密集型向科技密集型方向发展。三是实现港口管理智慧化。推进云计算、大数据、物联网、人工智能(AI)等新技术与港口功能深度融合，加大自动驾驶、视觉识别、智能决策等创新技术在港口管理中的应用，促进港口运营提质增效。四是实现港口能耗清洁化。积极推动港口风能、太阳能推广应用，以纯电动作业模式为基础，将氢能、空轨等前沿技术融入港口生产，打造绿色港口。

提升港口安全生产能力

当前，港口新技术、新装备、新工艺带来的增量风险和港口存量风险

交织叠加，港口安全生产面临诸多压力和挑战。其中，港口危险货物仓储

罐区的安全生产压力巨大。以青岛港为例，青岛港是全国原油进口大港，共有港口危化品储罐 200 余座，储能超过 1500 万立方米，仅 2023 年新增原油储能 260 万立方米。青岛港原油仓储蓬勃发展的同时，港内部分危化品罐区已开始呈现储罐老化、锈蚀，存在布局设置和设备现状不符合最新安全规范要求等问题。因此，港口危化品储罐安全提升，对促进港口企业安全生产精细化管理十分必要。

加快危化品罐区综合整改提升。有关部门应指导老旧储罐企业开展危化品罐区综合整改提升工程，在完成保供和保障民生任务（储罐下游为原油炼化厂商）的前提下，引导部分企业在 3 至 5 年内完成改建改造，逐步达到最新安全规范要求，降低罐区安全风险。

积极探索港口危化品智慧罐区建设。支持企业积极探索港口危化品智

慧罐区建设，增设“人员定位”“智能门禁”“机器人巡检”“隐患主动识别与纠偏”等信息化监管设备，逐步实现机械化换人、自动化减人、信息化替人，有效提升储罐安全。

优化港口危化品罐区布局。有关部门应结合石化区搬迁、退港还城、港城融合等工作，对港口发展进行长远谋划，通过逐步搬迁、整合等方式，在 5 至 10 年内调整优化港口危化品储罐布局，使港口产业分布更加合理，提升港口本质安全水平。

在地方政府的统筹指导下，各相关部门和港口经营企业应密切配合，加快研究制定推动港口设施优化更新和改造升级工作方案，明确时间表、任务书和路线图，通过港口设施大规模优化更新，赋能港口新质生产力积厚成势，更好地发挥港口这一国家物流枢纽的效能，加快建设世界一流海洋港口。

拥抱新质生产力 培育外贸新动能

“我们的户外照明产品使用磷酸铁锂电池，放电深度可高达 95%，极大提升了使用寿命和安全系数。”近日，在山东日照高新区，山东蓝晶易碳新能源有限公司总经理赵志峰在接受采访时说，该企业目前在全球 100 多个国家和地区设立了销售店面。

拥抱新质生产力、培育外贸新动能

新机制开拓国际市场

山东坚持政策措施提前发力，出台《推动跨境电商发展培育外贸增长新动能的若干措施》等政策文件，提出 37 条具体措施，持续加大政策供给力度。

山东大海新能源发展有限公司是一家光伏组件研发企业，在第 135 届广交会上携 182×188mmTOP 矩形全黑双玻组件参展。“此次参展，展位面积由去年 18 平方米扩大到 54 平方米，还专门成立了非洲市场销售团队。

2024 年以来，山东省以“好品山东 鲁贸全球”市场开拓行动为抓手，以新机制、新模式、新业态为新质生产力壮大创造良好国际环境，让越来越多的“山东好品”走出国门、走向世界。一季度，山东实现进出口 7700.6 亿元，增长 5.5%，外贸呈现开局有力、稳定增长好势头。

目前，公司已与多个国家的采购商达成了初步的合作意向，特别是已经与毛里求斯、坦桑尼亚、波兰、尼日利亚的采购商开具了形式发票，准备支付定金，意向成交额约 150 万美元。

我们还准备与南非本地企业合作建设组装厂，更好地带动我们的产品、技术、服务‘走出去’。”该企业负责人说。

在第 135 届广交会上，山东企业在省商务厅组织下，把新能源、新产

品作为开拓市场的重点领域，不断迭代升级产品，开拓国际市场，山东省交易团达成意向成交额 5.38 亿美元，比上届增长 8.04%。

聚焦欧美日韩等传统市场，更大力度拓展东盟、拉美、非洲等新兴市

场，开展“新三样”等系列专题经贸对接活动，推动企业“组团出海”。

今年以来，山东 958 家重点外贸基本盘企业共新签订单 3792 亿元，贸易伙伴达 200 多个国家和地区。

新模式服务市场主体

“去年，山东港口新增航线 32 条，新增内陆港 9 个。今年，我们将以打造‘依托港口的一流供应链综合服务体系’为总抓手，力争吞吐量突破 18 亿吨，直接拉动外贸额 700 亿元以上。”山东省港口集团负责人对“商务+港口”行动信心满满。

“商务+能源”发挥大宗商品供应链管理服务优势，做强贸易融资授信和集采集销综合服务功能；“商务+金融”对有融资需求企业量身定制解决方案，破解企业融资难题；“商务+班列”根据业态发展需要，服务跨境电商、市场采购出口……山东深化“商务+”合作机制作用发挥明显，加快培

育供应链头部企业。

一端是市场，一端是产业，不断优化的贸易环境正在有效推进企业的科技创新。

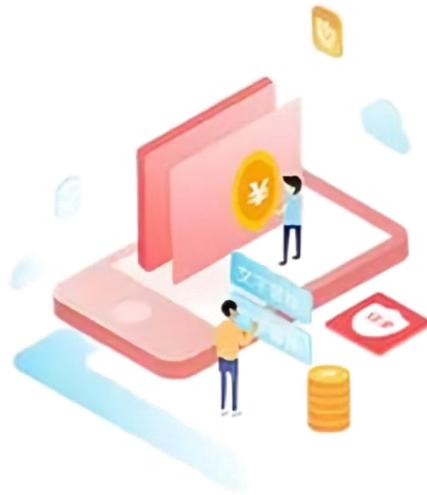
“全球采、中国质、世界享”，青啤集团以全球甄选直采模式，从中国、加拿大、澳大利亚等九大产区采购大麦，在中国、捷克、德国 6 个国家七大产区采购啤酒花，对近 400 种啤酒风味物质进行研究，建立“大麦指纹数据库”，同时深耕酵母菌株、风味图谱和调控、酿造关键技术，形成了九大系列、70 多种新产品，以独特的舌尖魅力畅销 120 个国家和地区。

新业态促进全球对接

在临沂，“跨境电商+市场采购”出口新模式已成主流，跨境电商综合服务平台实现了每秒 3000 单的报关传输速度。“发展速度快、潜力大、带动作用强，仅 2023 年一年，平台就吸引了 65 家跨境电商企业进驻，临沂港共完成跨境电商 9610 实货出口 693.55 万单。”临沂港有限公司相关负责人说。

新业态激发新动能，为贸易转型升级插上“翅膀”。2024 年山东特色产业带跨境电商培育行动中，山东围绕汽配、五金等 10 个产业带，组织跨境电商平台、头部服务商开展龙头培育、专业培训、选品对接，帮助生产供货企业解决专业团队组办难、运营经验匮乏、流程链条不熟悉等问题，赋能传统产业转型升级。

一季度，山东进出口值创下历史同期最高水平，5.5%的增速也是近**5个季度**以来的新高。其中3月份出口值增长**18%**，创近**20个月**以来新高。



向新求变 活力释放—— 山东省货运物流降本增效一线观察

踏春入夏，记者近日在山东采访看到，多地因地制宜的物流降本增效“实操图”，让闲置交通资源回暖“再就业”；琳琅满目的国货依托物流降

本跨越山海，走向世界……山东将物流降本增效作为破解多重难题的关节点，成效初步显现。

传统环节向新求变

济宁市梁山港的翻车机作业区内，随着一节节车厢被翻车机稳稳抓起，来自山西省兴县瓦塘镇的煤炭在此倾泄而出，缓缓“走”上全封闭输煤皮带廊道。作为长江以北最大内河港口、西煤东运重要枢纽之一，整个港区却不见路面煤灰与漫天尾气，23 辆电动卡车与百辆 LNG（液化天然气）卡车有序通行。

“前些年，港区内卡车尾气与散落的煤灰迎风而起，形成阵阵‘黑雾’，心疼煤，更心疼自己。”梁山港生产技术部经理张迪唏嘘不已。如今，干雾抑尘系统、新能源卡车等，让他们不再望“煤”兴叹。“仅负压清车机每年回收的煤渣，价值就达到 670 万元。”张迪说。

在济南铁路物流中心董家镇营业部，满载 54 辆 007K 型拖拉机的集装箱有序装载车，直发哈萨克斯坦库斯塔奈。“铁路与厂家合作改善装载方式，将拖拉机拆解为轮胎、车棚、车身三部分，通过设计专用承载支架，完美匹配标准集装箱的装载空间。成



济宁梁山港港区全貌（无人机照片）

本肉眼可见的减少，运输效率提高。”
济南铁路物流中心董家镇营业部装卸
负责人梁纪何说。

山东省交通运输与区域发展研究
中心主任来逢波说：“大规模设备更

新升级、传统环节优化是降低物流成
本、提升物流效能、重塑物流生态的
重要支撑手段，对现代物流体系进行
全链条系统优化、多层级合理布局具
有重要意义。”

新兴模式破土而出

日前，130个装有干熄焦的铁路
35吨宽体箱从山东港口日照港装船起
运，到达厦门港卸船后，经铁路短途
倒运至福建三宝钢铁，整个过程不开
箱、不换箱。

“这种‘一箱制’物流模式，实
现了一次商检、一次委托，降低了综
合物流成本，避免了拆箱换装过程中
可能的粉尘污染，工厂卸货后可在就
近铁路站点还箱，还满足了我们‘一
箱直达’的需求。”三宝钢铁驻港负
责人说，“一箱制”较传统运输可节
省焦炭全程运输近6小时，减少3%货
损货差。

得益于跨境电商和物流运输高速
发展，“人在家中坐，货从八方来”
已成为各地消费者的“小确幸”。在

乐陵市，“客货邮融合发展·邮政快
递专班”司机张宝柱驾车到达朱集镇
邮政快递收发站点后，与工作人员仔
细核对货单、清点包裹，交接后继续
开往下一个收发站点。

“之前邮政公司将该业务外包每
年费用40余万元，现在快递包裹通过
公交运送，降为20余万元，既增加了
公交公司和司机收入，交邮合作实现
共赢。”乐陵市邮政管理局局长赵福
臣说。

目前山东省内已有85个县开通农
村客货邮融合发展业务。“通过客货
邮融合发展，减少了物流‘入村’成
本，增加城乡公交利用率，破解偏远
乡村百姓‘取件难、寄件难’难题，
寄发成本降低25%-35%。”山东省交

通运输厅相关负责人说。

“服务”释放经济潜力

近年来，海铁联运作为一种高效经济的物流形式，持续服务陆海内外经济，保障东西双向互济。

4月30日，一列满载汽车配件、机械配件等工业用品的“日韩陆海快线”从青岛上合示范区多式联运中心鸣笛启程。“货物经韩国仁川港海运至黄岛港，卸船后由胶黄班列运至场站集结发运，预计7天后抵达哈萨克斯坦布伦代站。”山东高速齐鲁号投资发展有限公司董事长满坤介绍，线路采用海铁联运的运输结构，联合铁路、港口等单位共同推动优化货物堆存、铁路运费、场站作业费，推动降低全程物流成本9.5%。



“日韩陆海快线”从青岛上合示范区多式联运中心开出

山东多家物流企业打造依托港口的供应链服务体系，从“运营商”转型“服务商”。“位于青岛的场站操作中心通过场内直铺直发等措施，提箱时间由平均25.2分钟降至17.7分钟，今年以来，月均收发箱量达到5.7万标准箱（TEU），累计节省运费200余万元。”山东港口陆海国际物流集团董事长王玮说。

山东省交通运输厅相关负责人说，他们积极推进交通物流与先进制造业、现代农业、战略性新兴产业、跨境贸易等深度融合，创新整合物流供应链一体化服务模式。放眼山东，物流降本提质增效正从“蓝图”迈向“施工图”，为现代化强省建设提供坚强支撑和保障

济南挺进现代物流新高地 看短板如何变为新增量

作为东西南北联通要冲之地，济南自古商贸繁华，诞生了江北第一茶市、江北第一肉类批发市场、江北第一大果品批发市场，也是北方最大的水产品集散地。随着全球化的深入发

展和国内经济结构的调整，济南正以前所未有的力度推动现代物流产业加快形成供求相互促进、创新驱动强劲、供应链紧密衔接、国内国际市场高效联通的新发展格局。

■ 区位交通和产城融合，成就商贸物流的繁华

通达则地盛，地盛则繁华。济南位于中国东部，黄河下游的北岸，是京沪铁路和京福高速公路的重要节点城市。这一地理优势使得济南成为连接北京、上海两大国际都市，以及辐射至东北亚经济圈的关键城市。同时，济南还依托山东半岛蓝色经济区，与青岛、烟台等沿海城市形成互动，共同构建起山东乃至华东地区的物流网络，成为首批 45 个公路主枢纽城市、21 个全国性物流节点城市、29 个全国一级物流园区布局城市、27 个国家铁路枢纽城市之一，是全国性综合交通枢纽城市。2020 年以来，济南成功获评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、综合型现代流通战略支点城市。

商贸流通产业稳步发展。作为商贸服务型国家物流枢纽，济南是全国重要的农产品商贸中心和商品集散地，也是全国肉类、水产冻品主要的批发交易集散地，被列入全国肉类蔬菜流通追溯体系建设试点城市，基本实现了肉类蔬菜流通信息的正向跟踪、逆向溯源，保障了肉类蔬菜流通质量安全。2022 年，济南市有各类交易批发市场近 500 处，限额以上批发业销售

额突破 1 万亿元，年均增长 10% 左右，拉动经济增长的基础作用更加凸显。全市限额以上批发企业突破 3500 家，年销售额过 10 亿元批发企业达到 130 家，过 50 亿元批发企业达到 40 家，过 100 亿元批发企业达到 15 家，为全市消费市场持续健康发展奠定了坚实基础，商贸物流成为济南市物流产业的脊梁。



高效现代物流体系加快塑成。济南市物流网络持续拓展，省级邮政、快递分拨中心 13 处、城市配送网点 5000 余个，建制村实现快递进村 100% 全覆盖，“十四五”现代物流网基础设施项目扎实推进。拥有公路营运线路 3000 多条；累计开行中欧班列 3000 余列，总线路达 14 条，通达 21 个国

家 48 个城市；先后开通至东部沿海、成渝、粤港澳大湾区、西部地区等国内集装箱班列，全市铁路集装箱发送量连续 4 年增速超 30%。物流产业规模持续扩大，全市拥有各类物流企业 1 万余家，营业收入突破千亿元，规模以上物流企业 330 多家，国家 5A 级物流企业 18 家，拥有 2 家国家级示范物流园区，重点物流园区 23 家。完善精准招商图谱，积极招引总部企业、智慧物流、供应链物流等项目，物流招商引资额连续五年超过 100 亿元。物流新技术应用场景不断创新，绘制形成全市物流产业发展数字化地图，网络货运、数字仓库等“互联网+”物流新业态不断涌现。

综合运输承载能力显著提升。全国性综合交通枢纽功能增强，“米”字型高铁网加快成型，成为我国“十纵十横”综合运输大通道重要节点。2023 年铁路运营总里程达到 835 公里，其中高铁通车里程 446 公里，位居全省首位，平均每天约 510 趟高铁车次

直达全国 326 个城市。高速公路网体系持续完善，全市公路通车总里程达到 18,328 公里，高速公路通车里程 828 公里，“二环一联十六射”高速公路网加快塑成。遥墙国际机场区域枢纽功能和门户功能不断提升，开通航线 180 条，通达海内外 104 个城市，2023 年旅客运输量 1,756.9 万人次，起降架次达 13.2 万架次，“东西串联、南北贯通”“畅达全国、联通世界”的航线网络布局加快形成。水运通道全面打通，小清河港全面复航，结束了没有水运的历史，成为四种运输方式齐全的全中国重要的区域性物流中心。

金融、信用等要素支撑有力。济南是全国第一家科创金融改革试验区，全市金融机构总数超过 800 家，全年累计为 3104 家企业解决贷款 707.07 亿元，金融业增加值占 GDP 比重达到 10% 左右。物流领域信贷支持工作机制不断健全，成立全国最早的物流专业银行，累计为中小微物流企业融资超过 30 亿元，供应链金融实现规范化发展。诚信制度加快建设，济南市已建

成涵盖市、区县、街道乡镇、村居四级社会信用体系，开发建设了市信用平台和“信用济南”网站，归集信用数据 6.5 亿条，建立了全市 170 万家市场主体的信用档案，全市规模以上物流企业有 132 家荣获国家信用企业。形成了事前“清单管理”+“信用承诺”、事中“信息归集”+“风险分类”、事后“联合惩戒”+“信用修复”的全流程信用监管机制。信用信息分析不断延伸，定期分析区县企业信用等级变化趋势和单个企业信用风险点，开展 C、D 类企业转化提升行动。

积极融入全国统一大市场。济南市在商贸、物流、交通等重点领域不断深化改革，持续完善公平竞争、市场准入等市场基础制度，减少政府对流通领域微观经济活动的干预。在山东省率先探索出台公平竞争审查会审、审查抽查、投诉举报处理等文件，完善公平竞争审查监督、审查协作、举报处理等制度；率先实现公平竞争审查与合法性审查“联审联动”。持续完善“泉惠企”平台功能，推进 230

项事项在平台一键或链接申报。创新事中事后监管方式，全面推行“双随机、一公开”监管模式，提升商事服

务水平，公平有序的市场秩序基本形成，为商品和资源要素流通提供了良好的制度环境。

■ 变短板为增量，八大措施健全物流运作体系

济南市现代物流业的发展优势不仅体现在战略定位和区位优势上，还包括完善的基础设施、畅通的物流网络、繁荣的商贸流通以及强有力的政策支持、良好的营商环境。这些因素共同推动了济南市现代物流运作体系的健全完善，使其逐步成为国内外物流领域的重要力量。同时，济南市现代物流业发展还存在一些短板和问题。

用尚未充分发挥。

当前，我国物流业发展整体已进入以结构调整、资源整合、网络协同、动力转换的新阶段，济南市推动物流业高质量发展应立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局，坚持问题导向，聚焦发展短板，围绕“通道+枢纽+网络”现代物流运行体系目标要求，加快构建高质量发展的“四梁八柱”，在效率提升、结构优化、动力培育、开放互联上下功夫，应着重从以下几方面入手。

从国际物流看，国际联通能力、服务效率和覆盖深度不足，难以支撑新时期国家对外开放大局和国内国际双循环国家级战略支点作用；从通道网络看，尚未把综合交通和区位优势转化为通道竞争优势、枢纽经济优势，发展的市场纵深空间不够；从与产业融合看，物流业在服务支撑现代产业体系、畅通经济循环、加快要素集聚、促进补链强链中的引领性、战略性作

一是提升服务能级，着力打造济南国际性物流供应链综合服务中心。实施腾笼换鸟战略，主动适应物流业高质量发展和对外开放要求，改变物流招商主攻方向，把引进一流企业、全球性企业和服务供应链链主型企业作为首要目标，加快高端物流企业总

部区建设，打造立足山东半岛城市群、联动国内重点区域、面向日韩和上合等国际区域的国家东部沿海物流供应链服务中心。

二是实施双轮驱动，着力开创济南青双枢纽深度融合新格局。济南最大的优势在青岛，最大的竞争也在青岛，要改变过去单打独斗的发展弊端，按照“一枢纽、两支点”的战略思路，加强在两地设施联通、网络共建、资源共享、标准统一、政策互通、运营互动等方面的合作，着力打造陆海一体的超级组合枢纽，推动形成网络共同体、服务共同体和命运共同体，共同参与市场竞争合作。

三是加强轴辐联动，推动以济南为轴心的山东半岛城市群协同发展。依托国家综合货运枢纽补链强链工程建设，加快研究探索济南-临沂联动新模式，加快形成在设施联通、标准衔接和政策机制协同等方面的经验，并在山东半岛城市群间复制推广。优化各地物流组织，推动形成以济南为一级枢纽、与其他枢纽城市轴辐贯通的

新型物流组织体系，在提升全省物流组织和运营效率基础上不断提升济南的首位度和物流辐射带动能力。

四是完善通道网络，着力打造以多式联运走廊为骨架的新型通道网络体系。物流未来发展的竞争将转向以枢纽城市为依托的物流通道竞争。要以服务区域间产业合作为载体，以现代多式联运通道建设为抓手，以国家物流枢纽为基地，加快各种运输方式的资源整合和互联互通，加强以济南-青岛为关键枢纽节点的山东至东北、山东至沿黄区域、山东至京津冀、山东至长三角和粤港澳大湾区、成渝经济圈的国内国际物流大通道建设，丰富完善多层次、多模式的多式联运服务产品，不断扩展济南物流发展新空间。

五是扩大对外开行，着力完善陆海协同、畅通高效的国际物流供应链服务体系。充分发挥超大经济体和外贸经济强省、沿海港口枢纽优势，结合大宗物资、集装箱、冷链、跨境电商等国际物流需求，加快完善以济南-

青岛为窗口的国内至日韩、至东南亚和澳洲、至中蒙俄、至上合组织及欧盟等国际物流通道，以陆海国际联运、济南中欧班列集结中心、济南-青岛双机场为依托，加快航线开辟和国际联运通道建设，全面提升济南枢纽国际联通度和网络覆盖水平。

六是厚植发展动能，着力提升物流智慧化、网络化和平台化发展水平。适应未来行业数字化发展新趋势，以智慧公路、智慧枢纽、智慧机场、智慧港口建设为抓手，优化调整项目投资结构，把推进基础设施数字化、技术装备智能化、运营管理线上化、资源整合平台化作为未来招商引资和项目建设的重点，大力发展网络货运、数字班列、智慧航运、智慧口岸等新业态，提前构建数字物流新图景。

七是推进提速增效，以物流供应链效率提升带动产业链提速增效。未来，供应链竞争将重点围绕速度、效率和安全等方面展开，要紧紧抓住新

一轮产业链供应链优化调整和短链化变革新趋势，大力实施供应链战略，推动济南物流业与产业链供应链深度融合。要改变物流被动适应的旧有模式，发挥好物流先行引领作用，以高铁快运、海铁直达联运、陆空联运等高时效物流服务供给，大幅压缩供应链时效和空间距离，大力发展“零库存”生产、即时消费、共同配送等新模式。

八是优化营商环境，持续提升济南物流发展的亲和力、吸引力。牢固树立“营商环境也是生产力”的发展理念，把物流业发展作为重大产业基础、服务平台和软实力工程，加快研究制定鼓励支持物流业发展的用地用能、财政税收、金融服务、政务办理、便捷通关等一揽子政策措施，营造亲清政商关系，通过联席会议、专题会议、工作专班等形式切实解决物流企业关心关注问题，打造良好物流发展营商环境口碑。

临满欧 TIR 国际公路运输连创多个临沂商城“第 1”

5月9日，济铁物流园海关监管区内，4辆临满欧国际物流集装箱车顺利完成拼箱作业，满载从临沂商城集中采购的多种饮品原料与器具，启程前往5500公里外的吉尔吉斯斯坦比什凯克，7天后将门对门运抵外商手中。



这是临沂商城基于“TIR模式+市场采购贸易”双重政策拼箱跨境直达公路运输首单，临满欧国际物流为商城货物多品类、小规模、拼箱出口探索了全新的国际物流方式。

作为我市首家获批国际公路运输资质企业及IRU国际道路运输联盟批准的中国第十五家TIR持证人，临满欧

在TIR跨境公路运输领域可谓连战连捷，创造了多个临沂商城“第一”，不仅首开中国·临沂—吉尔吉斯斯坦·比什凯克TIR国际公路运输线路，而且成功开拓了基于TIR模式的韩国—中国—吉尔吉斯斯坦跨境直达运输服务，今年4月中下旬，又将TIR跨境门对门直达物流延伸到冷链领域，成功发出两批次物流车队，运送临沂产植物种子及生鲜特产到比什凯克，获得境内外客户高度认可。

如今，临满欧的TIR国际物流之路越走越宽，仅今年4月，便发送TIR货车12车，运送货值510余万元的临沂地产品出口国外，近期还将开拓中国临沂—乌兹别克斯坦的TIR直达公路运输线路，为临沂商城国际化拓展更多的国际大通道。

宇佳物流东部运转中心盛大开幕 开启物流新篇章

5月17日，宇佳物流在平度市隆重举办了东部运转中心的开业庆典，此举象征着宇佳物流在优化物流网络布局、增强服务效率与质量方面取得了显著进展。此次开业不仅凸显了宇佳物流对物流行业未来发展趋势的深刻洞察与前瞻性规划，更预示着区域及其周边客户将享受到更为高效、便捷的物流服务体验。

在庆典现场，宇佳物流董事长李兴保先生、总经理陈建华先生以及东部大区总经理谢娜女士分别发表了热情洋溢的致辞，共同表达了对东部运转中心开业的喜悦心情与对未来发展的殷切期望。他们强调，该中心的建设与开业是宇佳物流公司战略发展规划的重要组成部分，对于提升公司整体竞争力具有重要意义。

东部运转中心的开业也标志着宇佳物流在物流技术创新领域取得了显

著突破。该中心配备了先进的物流设备和信息系统，实现了货物的高效转运和信息的实时更新，有效提升了物流运作的智能化水平。这不仅有助于为客户提供更加透明、可靠的物流服务，也为公司的长远发展奠定了坚实基础。

展望未来，宇佳物流将继续深化与区域及周边客户的合作关系，共同推动物流行业的创新发展。公司计划进一步拓展物流网络，提升服务水平，以满足客户日益增长的需求。同时，宇佳物流还将积极探索新的物流技术和业务模式，以应对未来物流行业的挑战与机遇。

面对未来，宇佳物流将凭借其在物流行业的深厚底蕴和优势资源，继续秉持“客户至上、服务第一”的经营理念，不断优化物流网络，提升服务水平，努力成为物流行业的佼佼者。

梁山县专用汽车行业协会第四届会员大会 圆满召开

4月29日下午，梁山县专用汽车行业协会第四届会员大会一次会议在华锦大酒店三楼齐鲁厅圆满召开。

会议期间，县委常委、副县长张伟，县工信局党组成员、专用汽车产业服务中心主任贾春晖为大会致辞，副会长唐曙光主持，会长杨奉社对第三届的工作进行了全面总结，协会副会长冯敬友同志宣读《财务报表说明》和《数字经济服务平台奖补资金情况说明》，副会长孙文学宣读了《会员大会选举办法（草案）》。会议还审议通过了《章程》，《协会会员管理办法（草案）》、《协会资产管理办法（草案）》、《协会财务管理办法（草案）》、《协会集体商标使用管理办法（草案）》四个管理办法的修改，《理事、监事候选人名单（草案）》、《授予创始会长、荣誉会长称号的决定（草案）》、《任命驻海外会长的

决定（草案）》、《关于成立外贸公司的决定（草案）》、《关于发布协会吉祥物的决定（草案）》等，为协会未来的发展奠定了坚实基础。经过选举，协会新的领导班子产生，他们表示将秉承协会宗旨，积极履行职责，为梁山县专用汽车行业的健康发展贡献力量。



为加强党建引领，完善协会治理结构，在县委组织部、社工部、团县委、工商联、总工会、工信局、民政局等有关部门的关心和支持下，协会成立了党支部、团支部、青工委和工会。县委社会工作部部长黄广恩，县委统战部副部长、工商联党组书记、

常务副主席杜建，县工信局党组成员、物资集团总经理郭恒旭，县总工会党组成员、副主席戴存义，团县委副书记王永耀，县产业研究院院长刘伟出席并参与揭牌仪式。在今后的工作中我们要更好地发挥协会作用，从而为会员提供更高效、更全面的服

务。张县长在讲话中指出，梁山专用汽车行业协会第四次会员大会，是协会自 2014 年成立以来，历经十个年头，具有里程碑意义的一次盛会。行业协会是国家治理体系和治理能力现代化的有机组成部分，是市场经济条件下实现政府与企业、企业与企业、企业与社会之间相互联系的重要桥梁和纽带，是维护统一、开放、竞争、有序市场运行机制的重要力量。梁山专用汽车产业起步于上世纪 90 年代，一路风雨兼程、砥砺奋进，创造了“中国专用汽车产业基地”的高度，创造了“141 家公告企业、35 万辆产能”的厚度，创造了“整车、零配件、二手车商贸”全产业链条的广度，实现

了从“一把焊枪打天下”，到高质量发展的破茧成蝶、华丽蜕变。



梁山专用汽车行业协会在整个产业打非治违、凤凰涅槃的背景下成立，始终坚持党和政府的坚强领导，不断加强自身建设，以服务会员、共谋发展为宗旨，以维护会员合法权益为依托，引领广大会员奋力作为，充分发挥了行业协会的桥梁纽带作用。面对外部经济不利经济因素，协会制定三大《实施方案》，对外，抢抓“一带一路”国家战略机遇，实施“领航出海”计划，邀请白俄罗斯国家科学院主要负责人来梁指导车辆出口认证并建立联系，与山东港口海外发展集团合作运营迪拜海外仓，在尼日利亚打造 1000 亩工业园，与肯尼亚山东商会合作共建，组织会员企业在青岛高校

参加集中培训等；5月份还将组织30家企业赴阿联酋参展。对内，围绕县委、县政府提出的“匠心专汽·梁山良品”实施品牌战略，筛选头部企业“梁新联盟”打造“线上+线下”严选产品旗舰店，与CCTV4、山东卫视“好品山东”、新华社山东分社等建立联系，全面提升梁山县专用汽车品牌影响力。通过“国内国际双循环”带动产业提档升级，头部企业发展实现有序增长，低效企业加速淘汰，行业集中度进一步提升，协会也成为全县首家被评为5A级的社会组织。

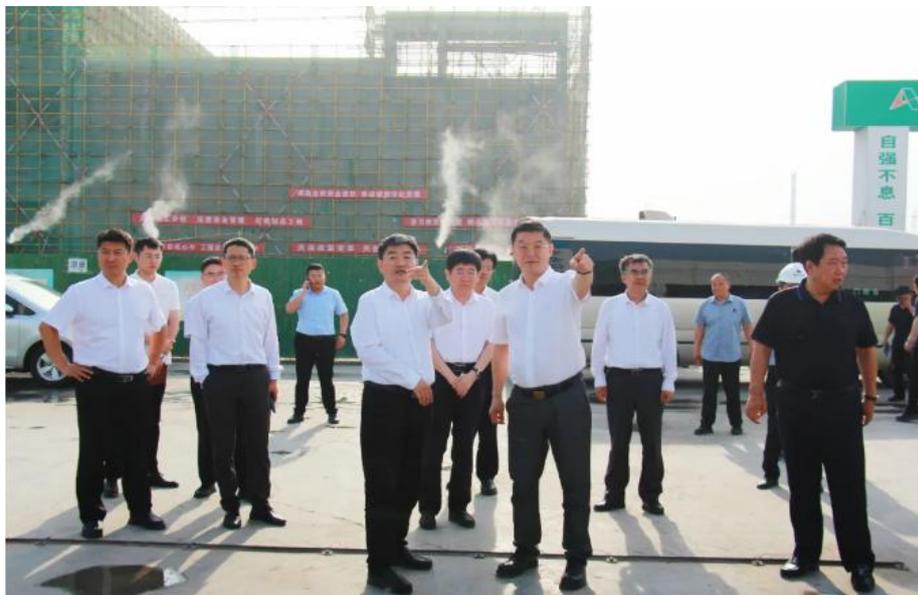
张县长强调，希望县专用汽车行业协会抢抓发展机遇，继续践行办会宗旨，按章办会、服务立会、实业兴会、人才强会，牢牢把握正确的政治方向，实现协会的健康发展和会员的健康成长。同时，要进一步发挥桥梁纽带作用，促进行业协会商会之间的合作交流、资源共享、信息互动，为梁山的经济社会发展做出新的更大的贡献。县委、县政府将一如既往地关注、关心、支持协会的发展。相信在

县委、县政府的坚强领导下，在协会新一届领导班子的共同努力下，梁山专用汽车行业协会和广大会员企业一定能够创造更加辉煌的明天。

会上发布的《关于成立外贸公司的决定》，成立外贸平台，帮助协会会员企业产品出口海外；同时发布的《关于发布协会吉祥物的决定》，在协会成立10周年之际，邀请专家根据龙三子“嘲风”的构想设计出了映衬梁山专用汽车企业家敢拼敢干，具有冒险精神的吉祥物。最后，进行的“资产评估机构库”评选，全体会员代表集体投票，筛选了3家资产评估机构，为有意向购买空置厂房、扩大产能的企业，提供全县统一的资产评估依据和自由选择的中介机构，促成闲置厂房利用，推动产业整合提升。



德城区委副书记、德城区人民政府区长张因忠一行来马农副产智慧冷链物流中心调研



5月10日，德城区委副书记、德城区人民政府区长张因忠，区委常委、副区长王春波，区政府办公室党组书记、办公室主任赵玉斌等领导来黑马农副产品智慧冷链物流中心调研。山东黑马集团执行董事长、总裁刘辉东，执行总裁刘庆双，副总裁张伟陪同。

德城区委副书记、德城区人民政府区长张因忠一行实地参观了黑马农副产品智慧冷链物流中心项目建设现场。

黑马集团执行董事长、总裁刘辉东介绍了黑马农副产品智慧冷链物流中心项目工程建设进度等情况。在德州市委市政府，区委区政府的关心和大力支持下，项目狠抓建设和招商工作，全力推进建设进度，确保项目高质量建设、高品质运行。

金茂源快递电商产业园： 集聚资源，共创新局

金茂源快递电商产业园紧临南外环高速连接线，距离 G3 京台高速德州南收费站仅 1.4 公里，大中型货运车辆 24 小时畅通无阻，交通十分便捷；同时，园区配套设备设施齐全，建有餐饮、大型停车场、加油站、地源热泵、充电桩、光伏电站等，通过提供多元化能源供应，满足不同客户多元化能源需求。



园区业务涵盖传统仓储、城市配送、智慧云仓、直播电商、国际贸易，致力于为企业提供仓储、包装、分拣、代发、配送等一体化服务。园区依托其得天独厚的地理优势和完善的基础设施，致力于打造“行业领先的集

电商、仓储、快递、配送等为一体的绿色、环保、低碳、智慧物流园区”，以物流基础设施为核心，筑实运营服务发展底盘，以真诚服务成为客户可持续信赖的合作伙伴。

为聚集优势资源，园区引进顺丰、邮政、京东等头部快递企业，并以此为核心，集聚直播、快递、云仓、配送、驿站等企业，打造“布局完善、结构优化、功能强大、运作高效、服务优质”的电商销售体系，加速推进了电商产业发展。通过提高快递物流产能，建设配送、云仓、电商孵化器等功能区，结合云仓与快递智能分拣系统，形成仓配一体化发展新模式。

2021 年金茂源物流园区被评选为德州首个省级 II 级物流园区，加入山东省物流与交通运输协会会员单位。

2022 年 7 月被评为“一级（三星）绿色仓库”（最高等级资质）。

金茂源快递电商产业园定位于着力发展快递电商、智慧云仓、国际贸易（跨境电商）等业务。立足德州市快递分拣中心、辐射鲁西北的电商云仓基地，壮大电商和快递产业集群，把园区打造成德州市快递电商标杆示范园区。最终，形成集电商、仓储、快递、配送等为一体的绿色、环保、低碳、智慧物流园区。



山东省物流与交通运输协会

鲁物流协字〔2024〕10号

关于《山东物流年鉴（2024）》征稿的通知

各有关单位：

《山东物流年鉴》（以下简称《年鉴》）是山东省发展和改革委员会主办，山东省物流与交通运输协会、山东财经大学联合承办的大型文献性工具书。自2013年编纂至今，在省直有关部门及各市物流主管部门、相关行业协会、专家学者和物流企业的大力支持与协助下，《年鉴》已连续出版了九部，以翔实的资料和数据记录了我省物流业的发展情况，具有较强的权威性、指导性、实用性和资料性。为做好《山东物流年鉴（2024）》的编纂工作，请各有关单位积极参与《年鉴》征稿。现将有关事项通知如下：

一、《年鉴》内容设置

《山东物流年鉴（2024）》将延续2023版的构架，关注资料、文献和档案的特征与作用，扩大统计数据搜集范围，加大行业

— 1 —

信息量。全书栏目设置为：第一部分国家政策；第二部分地方政策；第三部分物流统计；第四部分物流标准化；第五部分调研报告；第六部分地区物流；第七部分优秀企业；第八部分企业名录。

二、稿件内容和要求

（一）请各市物流主管部门提供本市 2023 年出台的物流业发展规划、发展情况和运行分析等资料。

（二）请各市物流行业协会、物流企业、高校、科研院所及有关单位提供物流业发展研究报告、优秀物流企业创新案例等资料。研究报告包括 2023 年以来全省公路、铁路、水路、航空、管道、港口、冷库冷藏等物流基础设施建设运营和发展情况，全省物流标准化、信息化、人才培养、物流装备、托盘、包装等领域的发展情况，全省邮政快递、仓储、物流地产、农村物流、冷链物流、商贸物流、医药物流、电商物流、危化品物流、工业物流、多式联运、保税物流、应急物流、零担物流、专线物流等业态的调研报告等。优秀物流企业创新案例包括物流企业在管理、技术和模式创新方面的积极探索成果和典型案例，开展供应链产业链融合发展的成功经验等。研究报告和创新案例要求内容详实，数据准确，图、表（图片）清晰，使用法定、标准计量单位，引用内容和数据须标明出处，字数 5000 字以上。格式要求正文统一使用仿宋体三号，行间距 1.5 倍，题目使用黑体二号居中，一级标题使用黑体三号、二级标题使用楷体三号。

（三）为集中展示我省优秀物流企业的特点亮点，提高企业知名度，《年鉴》特别开辟了“彩页展示”和“企业名录”专版，

以图文并茂的方式，形象直观地展示物流企业的新成就和新风貌。

“彩页展示”费用标准：封底 15000 元，封二 10000 元，彩页一版 3000 元、彩页连版 5000 元。“企业名录”费用标准为 500 元。协会会员单位刊登“企业名录”免费，刊登“彩页展示”享受八折优惠。文字材料要求用 Word 格式，字数 300-500 字；图片用 jpg 格式，3-6 幅高清彩色图片。

（四）稿件截止日期：2024 年 5 月 17 日。

三、联系方式

联系人：赵海洋 朱兰成 苗洪斌

电 话：0531-86026117 86026118 13065015117

邮 箱：shandong56@VIP.163.com

地 址：济南市舜华路 2000 号舜泰广场 11 号楼北楼 1101 室

附件：《山东物流年鉴（2024）》彩页展示回执表



山东省物流与交通运输协会办公室

2024 年 4 月 7 日印发

— 3 —

附件

《山东物流年鉴（2024）》彩页展示回执表

单位名称					
单位地址					
联系人		电话		邮编	
入编版面		传真			
制作费用	人民币： 万 仟 佰 拾 元 （¥ ）				
地址：济南市舜华路 2000 号舜泰广场 11 号楼 北楼 1101 室 电话：0531-86026117 13065015117 邮箱：shandong56@vip.163.com 联系人：赵海洋 朱兰成 苗洪斌			入编单位（盖章）： 日期：2024 年 月 日		
认 刊 要 求	1. 请将彩页展示回执表填好盖章后发送至协会秘书处。 2. 请将制作费用汇入指定银行账号。 3. 请入编单位提供每版约 300-500 字文稿、3-6 幅高清图片。		制 作 费	封底 15000 元 封二 10000 元 彩页一页（单版） 3000 元 彩页连版（两版） 5000 元 企业名录 500 元 注：已交纳 2024 年度会费的会员单位刊登“彩页展示”享受八折优惠。	
银 行 汇 款	账户名：山东协汇物流产业发展有限公司 开户行：中信银行解放路支行 账 号：8112 5010 1370 0214 830				

山东省物流与交通运输协会

鲁物流协字〔2024〕8号

关于开展山东省第十三批物流企业等级认定 和第十批等级复评工作的通知

各物流企业、有关单位：

根据国家和山东省培育重点物流企业和物流园区的要求，按照《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》（鲁质监标发〔2012〕65号）两项山东省标准的规定，经研究，山东省物流与交通运输协会决定开展山东省第十三批物流企业等级认定和第十批等级复评工作。现将有关事项通知如下：

一、评定依据及范围

按照《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》标准规定，在山东省内注册的具有独立法人资格的物流企业和物流园区运营企业均可提出申请，提交申报材料，

— 1 —

参加评估认定；被认定山东省星级物流企业或等级物流园区且满三年的须提交复评材料，参加评估认定。

二、评定程序

（一）提出申请。企业应对照评定标准的规定申请相应的星级或等级，按照本通知要求准备申报材料并装订成册，邮寄三份至协会秘书处，并将申报材料电子版发送至协会秘书处邮箱。

（二）材料初审。在业务主管部门的指导下，山东省物流与交通运输协会和有关部门、单位的专家组成专家评审组，按照评估条件和内容，进行材料评审。

（三）现场评审。材料初审通过后，专家评审组将到申报企业进行现场评审。

（四）确定评估结果。由专家评审组会审审定评估评果，向社会公布并授牌。

三、申报材料

申请等级认定的企业应按照以下内容组织申报材料：

（一）填写《山东省物流企业星级评定申请表》（附件1）或《山东省物流园区等级评定申请表》（附件2），加盖企业公章；

（二）填写物流企业经营状况表（附件3）；

（三）物流企业或物流园区基本情况介绍。包括企业经营规模及效益、设备设施、管理及制度建设、服务水平、人员素质和水平、企业信息化和网络平台建设、节能环保、企业文化、品牌建设等方面的情况；

（四）企业近三年发展思路和战略规划；

- (五) 企业三证合一的营业执照副本复印件;
- (六) 入住园区的企业名单 (参评园区须提供);
- (七) 由会计师事务所出具 2022、2023 年审计报告相关会计资料;
- (八) 税务机关出具的纳税证明 (附件 4);
- (九) 开户银行提供的企业资信证明 (附件 5);
- (十) 企业运营网点名单、设施设备清单及证明材料;
- (十一) ISO 质量体系认证证书等;
- (十二) 其它有关资料;
- (十三) 所有资料真实性承诺函。

四、评审结果

(一) 评审和复评结果分为合格、不合格两种。

(二) 评审和复评结果为合格的, 将按照级别高低分别被授予五星级、四星级、三星级物流企业, 和 III 级、II 级、I 级物流园区; 评审结果不合格的不予授牌, 复评结果不合格的将降低或者取消其评定等级。

(三) 申请提升评定等级的, 按照评定标准评审合格后, 将公告升级并授予相应等级牌匾。

(四) 若星级企业或等级园区有以下情况发生时, 将公告降级或取消其等级:

1. 不按规定接受年检;
2. 发生特大责任安全事故;
3. 有重大违法违规经营行为;

4. 有重大服务质量事件。

(五) 被降级或取消等级的企业，自降级或取消等级之日起一年内不予恢复或重新评定等级，一年后后方可重新申请评定。

五、被认定企业的优惠政策

(一) 根据中国人民银行济南分行、省发改委、省财政厅、省银监局等部门联合印发的《关于金融支持物流业发展的意见》中，“对经有关机构认定的我省星级物流园区和企业，加大信贷支持力度”的要求，协会联合有关金融机构对授牌企业提供金融服务。

(二) 获评三星以上物流企业和Ⅱ级以上物流园区的单位，协会推荐纳入省、市重点物流企业和重点物流项目，享受相关政策支持。

(三) 推荐给银行、证券、保险等金融机构，在信贷额度、资金利率等方面给予更多优惠。推荐征信机构提升企业信用等级。

(四) 参加协会组织的业务对接、参观考察、培训、论坛等活动。

(六) 协会通过大会授牌、网站和新媒体宣传等向社会宣传推荐认定的企业和园区。

六、其他事项

(一) 请各物流企业和物流园区认真组织申报材料，经市级物流主管部门或行业协会推荐，于2024年5月15日之前将申报材料提交至山东省物流与交通运输协会秘书处。

(二) 参加第十批等级复评的物流企业和物流园区名单见

(附件7)，请复评物流企业和物流园区认真组织复评材料，经市级物流主管部门或行业协会推荐，于2024年5月15日之前将申报材料提交至山东省物流与交通运输协会秘书处。

七、联系方式

联系人：孙吉娟 金敬淇 苗洪斌

手 机：18615641396

电 话：0531-86026117

邮 箱：shandong56@vip.163.com

地 址：济南市历城区舜华路2000号舜泰广场11号楼北楼
1101室

- 附件：
1. 山东省物流企业星级评定申请表
 2. 山东省物流园区等级评定申请表
 3. 2023年度物流企业经营状况表
 4. 涉税信息查询结果
 5. 开户银行提供的信用证明
 6. 材料真实性证明
 7. 参加第十批等级复评物流企业和物流园区名单

山东省物流与交通运输协会
2024年3月15日



附件 7

第十批山东省物流企业 与物流园区等级复评名单

序号	地市	企业名称	星级/等级
1	济南	山东载信物流有限公司	★★★★
2	东营	山东金浩物流有限责任公司	★★★★
3	烟台	龙口市胜通物流有限公司	★★★★
4		烟台中外运国际物流有限公司	★★★★
5	潍坊	山东德邦物流有限公司	★★★★
6	济宁	山东华速国际物流有限公司	★★★★
7	威海	山东中外运亚欧物联网运营有限公司	★★★★
8	日照	山东凯达物流有限公司	★★★★
9		日照达程物流有限公司	★★★★
10		山东省日照运总交通集团有限公司	★★★★
11	滨州	山东滨州航远物流有限公司	★★★★
12	德州	德州恒诚仓储物流集团有限公司	★★★★
13	临沂	临沂大运运输有限公司	★★★★
14	济南	济南浩信物流有限公司	★★★
15		山东明秀云智能物流有限公司	★★★

序号	地市	企业名称	星级/等级
16	淄博	山东中再危废物流有限公司	★★★★
17	东营	山东胜龙运输有限公司	★★★★
18		东营中外运物流有限公司	★★★★
19		山东恒洋冷链物流有限公司	★★★★
20		东营市海科运输有限责任公司	★★★★
21		东营国泰运输有限公司	★★★★
22		广饶广通物流有限公司	★★★★
23		利津远东交通运输有限公司	★★★★
24	烟台	山东荣畅物流有限公司	★★★★
25		莱州龙海货运有限公司	★★★★
26	潍坊	山东裕达运输股份有限公司	★★★★
27	滨州	山东海纳物流科技有限公司	★★★★
28		山东博昌仓储物流有限公司	★★★★
29		滨州煜兴物流有限公司	★★★★
30		山东滨州银河国际物流有限公司邹平分公司	★★★★
31	临沂	山东亚欧国际物流有限公司	★★★★
32	泰安	泰安德信物流有限公司	★★★
33	临沂	山东高速润达国际供应链管理有限公司	★★
36	青岛	山东高速青岛物流发展有限公司	II级

序号	地市	企业名称	星级/等级
35	日照	山东日照中瑞国际物流有限公司	II级
36	德州	德州金茂源仓储有限公司	II级
37		山东高速鲁南高新物流产业园	II级
38	临沂	国投山东临沂路桥发展有限责任公司河东华 阳物流分公司	II级
39	东营	东营市黄河三角洲国际物流港投资有限公司	I级
40	济宁	山东华速国际物流有限公司	I级

山东省物流与交通运输协会

鲁物流协字（2023）13号

关于举办 2024 北方国际物流 和运输技术博览会的通知

各有关单位：

2024 北方国际物流和运输技术博览会定于 2024 年 6 月 19-21 日在济南举办，本届展会由汉诺威米兰展览（上海）有限公司、中国物流与采购联合会、中国机械工程学会主办，汉诺威米兰展览（上海）有限公司济南分公司、山东博锐会展服务有限公司、山东省物流与交通运输协会、山东省物流与采购协会承办。现就此次博览会的有关事项通知如下：

一、主要任务

本届博览会以“新济南、新物流、新时代”为主题，聚焦仓储物流自动化、供应链物流、冷链运输与配送技术、后道包装等

领域，为整个北方地区物流技术装备企业提升技术水平、促进商贸交流、加快高质量发展提供更为先进的平台。

二、组织机构

主办单位：汉诺威米兰展览（上海）有限公司

中国物流与采购联合会

中国机械工程学会

承办单位：汉诺威米兰展览（上海）有限公司济南分公司

山东博锐会展服务有限公司

山东省物流与交通运输协会

山东省物流与采购协会

三、时间地点

时间：2024年6月19-21日（6月18-19日搭建）

地点：山东国际会展中心（济南市槐荫区日照路1号）

四、预计规模

海内外知名参展商：超500家

展出面积：超50000平方米

预计观众：50000人次

五、博览会活动

通过设置工厂内部物流及智慧仓储物流解决方案展、后道包装制品及机械展、冷链运输与配送技术展、交通技术与解决方案展、综合物流展五个专项展，第六届中国物流发展“泉城论坛”等主题论坛，打造山东省物流行业高规格、多层次、全方位的对宣传和招商平台。

1. 工厂内部物流及智慧仓储物流解决方案展区

智能工厂生产物流及仓储物流的完整系统和仓储车间设备、物料搬运和设备、输送设备及配件、起重设备及其配件、内部物流系统与软件、物流机器人&AGV、工业自动化、机器视觉、叉车、自动化包装设备及耗材、托盘及周转箱、物流周边设备、智能配送等。

2. 后道包装制品及机械展区

自动化智能包装机械、包装机器人、二次包装机械、包装与订单拣选设备、包装制品包装耗材、开箱机、封箱机、传送机械、封切收缩机、打包机、称重机、码垛机等。

3. 冷链运输与配送技术展区

冷链仓储及运输相关技术设备、冷链物流及配送服务、冷链服务及供应链，冷库工程、综合制冷设备及材料、生鲜加工/保鲜及包装设备、生鲜零售等。

4. 交通技术与解决方案展区

智慧交通解决方案、无人驾驶、路网监测、视频监控、ETC不停车收费系统、交通检测、识别、采集与读写仪器设备、交通流量采集、应急救援技术与设备、RS 遥感技术、GIS 地理信息系统等。

5. 综合物流展区

多式联运、网络货运、航空、铁路、港口、应急物流、三方物流、电商物流、物流金融和保险、物流服务及外包等。

六、有关要求

当前，全省深化实施综合立体交通网、现代物流网基础设施建设行动，加快构建现代流通体系。本届物流博览会是推动制造业和物流业融合发展、促进商贸交流、强化合作的重要平台，请有关单位充分认识本届博览会的重要意义，广泛发动，认真做好各项参展参会的筹备工作，鼓励企业设立特装展台，切实提升布展质量和水平，确保现场展览展示效果。为加强博览会组织工作的沟通对接，请参展企业指定专人作为联络员，并将联络人信息发送到协会秘书处。

联系电话：0531-86026117/118

邮 箱：shandong56@vip.163.com



山东省物流与交通运输协会

2023年12月20日 印发



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（以下简称协会），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。协会现有会员六百余家，涵盖山东省16市。协会设有由80余名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、危化品物流、物流教育等9个专业委员会和秘书处。

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等。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。

协会以建设“两个中心、一个智库、四个平台”为工作重心，其中，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。协会的工作得到了社会和会员单位的高度认可，是山东省现代物流工作联席会议联络员单位、国家5A级社会组织，并荣获全国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、山东省社会组织标杆、社会组织党建工作示范点、党建先进单位、优秀党支部、金融创新奖、校企合作先进集体等荣誉称号。

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	<input type="checkbox"/> 副会长单位 <input type="checkbox"/> 常务理事 <input type="checkbox"/> 理事 <input type="checkbox"/> 会员			
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			
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—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