

中鲁物流

ZHONGLU LOGISTICS

山东省物流与交通运输协会主办

2024 年 6 月

单 月 刊



交通运输部印发《关于新时代加强沿海和内河港口航道规划建设的意见》

关于印发济南市综合型现代流通战略支点城市建设方案的通知

优化运输结构 降低隐性成本

关于公布山东省物流与交通运输协会物流教育专业委员会新增成员的通知



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

【政策法规 Policies & Regulations】

- 4/：交通运输部等十三部门印发《交通运输大规模设备更新行动方案》
- 11/：财政部关于下达 2024 年汽车以旧换新补贴中央财政预拨资金预算的通知
- 14/：交通运输部印发《关于新时代加强沿海和内河港口航道规划建设意见》
- 20/：商务部等 9 部门关于拓展跨境电商出口推进海外仓建设的意见
- 25/：2024 年山东省促进跨境贸易便利化专项行动方案
- 33/：济南市人民政府办公厅关于印发济南市综合型现代流通战略支点城市建设方案的通知

【数据盘点 Data Inventory】

- 52/：5 月全国物流业景气指数报告
- 55/：5 月份山东省物流业景气指数报告
- 57/：2023 年交通运输行业发展统计公报

【物流资讯 Logistics Information】

- 71/：20 个！2024 年国家骨干冷链物流基地建设名单公布
- 73/：交通运输大规模设备更新，钱从哪来劲往哪使？
- 81/：优化运输结构 降低隐性成本
- 83/：“跨境电商+产业带”打造外贸新动能 柔性供应链驱动制造业升级
- 87/：“铁路运费贷”为实体经济插上腾飞的翅膀

CONTENTS

「目录」

89/： 加快水运高质量发展 为交通强国建设注入强大动能

91/： 济南济青双驱动 山东中欧班列铸就国际物流新标杆

96/： 青岛如何补齐港航服务拼图？

【会员风采 Member Style】

101/： 冻亨物流产业园顺利通过“一级（三星）绿色仓库”现场审核

102/： 财政部、交通运输部评价组调研山东盖世智慧供应链枢纽项目

104/： 西王物流：新业务开拓成果丰硕 持续提高效率和效益

105/： 青岛物流发展公司开展“为企降本增效 助力园区发展”专项行动

106/： 德州交通物流信息服务有限公司获评山东省 2024 年度专精特新中小企业

107/： 兰山区委副书记、区长刘波带队到顺和天源智慧物流园项目现场调研现代物流城市建设

【协会要闻 Association News】

109/： 关于公布山东省物流与交通运输协会物流教育专业委员会新增成员的通知

110/： 协会成功举办 2024 北方国际物流与运输技术博览会暨第六届中国物流发展“泉城论坛”

115/： 协会到山东省廉政教育中心开展党纪学习教育实践主题党日活动

交通运输部等十三部门关于印发《交通运输大规模设备更新行动方案》的通知

交规划发〔2024〕62号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团及计划单列市交通运输、发展改革、工业和信息化、公安、财政、生态环境、商务、人民银行、市场监管、金融监管、能源、铁路、邮政主管部门：

现将《交通运输大规模设备更新行动方案》印发给你们，请结合实际认真贯彻落实。

- 交通运输部
- 国家发展改革委
- 工业和信息化部
- 公安部
- 财政部
- 生态环境部
- 商务部
- 中国人民银行
- 市场监管总局
- 金融监管总局
- 国家能源局
- 国家铁路局
- 国家邮政局

（本文有删减）

2024年5月31日

交通运输大规模设备更新行动方案

推动交通运输大规模设备更新是加快建设交通强国、推动交通运输行业高质量发展、服务构建新发展格局的重要举措，有利于促进投资和消费。为深入贯彻党中央、国务院决策部署，落实《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》要求，推动新一轮交通运输设备更新换代，支撑构建绿色低碳交通运输体系，制定本行动方案。

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，认真落实中央经济工作会议和中央财经委员会第四次会议部署，完整、准确、全面贯彻新发展理念，统筹扩大内需和深化供给侧结构性改革，坚持统筹联动、市场为主，立足各地交通运输发展实际和能源资源禀赋，实施城市公交车电动化替代、老旧营运柴油货车淘汰更新、老旧营运船舶报废更新、老旧机车淘汰更新、邮政快递老旧设备替代、物流设施设备更新改造、标准提升七大行动，大力促进先进设备和北斗终端应用，促进交通能源动力系统清洁化、低碳化、高效化发展，有序推进行业绿色低碳转型。

到2028年，船舶运力结构得到有效改善；新能源公交车辆推广应用持续推进；重点区域老旧机车基本淘汰，实现新能源机车规模化替代应用；邮件快件智能安检设备广泛推广使用，寄递领域安检能力大幅提升；北斗终端应用进一步提升；交通运输行业碳排放强度和污染物排放强度不断降低，污染物排放总量进一步下降。

二、城市公交车电动化替代行动

鼓励老旧新能源公交车及动力电池更新。鼓励有条件的地方在保障城市公交稳定运营的基础上，因地制宜制定新能源公交车及动力电池更新计

划，引导退役动力电池所有方将退役动力电池交售至综合利用企业，积极推广小型化公交车辆、低地板及低入口城市公交车辆。鼓励各地推动 10 年

及以上老旧城市公交车辆更新。研究制定新能源公交车辆动力电池更换有关政策。

三、老旧营运柴油货车淘汰更新行动

（一）加快淘汰更新老旧营运柴油货车。支持老旧营运货车淘汰更新工作。鼓励引导道路货运经营者加快淘汰更新国三及以下标准营运类柴油货车，提前淘汰更新国四标准营运类柴油货车。依托道路运输车辆达标车型管理工作，对标国际先进水平，持续提升营运货车节能低碳水平。

区域产业环境和新能源供应能力，推动新能源营运货车在城市物流配送、港口集疏运、干线物流等场景应用。鼓励有条件的地方，因地制宜研究出台新能源营运货车的通行路权、配套基础设施建设等政策，积极探索车电分离等商业模式。科学布局、适度超前建设公路沿线新能源车辆配套基础设施，探索超充站、换电站、加氢站等建设。

（二）有序推广新能源营运货车。鼓励各地结合道路货运行业发展特点、

四、老旧营运船舶报废更新行动

（一）加快高能耗高排放老旧运输船舶报废更新。支持内河客船 10 年、货船 15 年以及沿海客船 15 年、货船 20 年船龄以上老旧船舶加快报废更新。加强船舶燃油质量监管，健全船舶大气污染物监视监测体系，实施船舶大气污染物排放控制区监测监管示范工程。鼓励有条件地区建立现有燃油动

力船舶退出机制。

（二）大力支持新能源清洁能源动力运输船舶发展。加快液化天然气（LNG）、醇、氢、氨等燃料动力船型研发，强化高性能 LNG、大功率醇燃料发动机、高能量密度高安全性能动力电池等关键共性、前沿引领核心技术攻关，提升新能源船舶装备供给

能力。支持新建新能源、清洁能源动力船舶，支持绿醇、绿氨等燃料动力国际航行船舶发展，推动 LNG、生物柴油动力船舶在具备条件的沿海、内河航线应用，支持纯电池动力在中小型、短距离内河船舶试点应用，支持船舶探索开展箱式电源等可移动设备换装模式试点应用，逐步扩大绿电、LNG、生物柴油、绿醇等能源在船舶领域的应用。完善客运船舶重大改建政策，实施新能源船舶优先靠离泊等激励措施，保障电力、LNG、生物柴油、绿醇等能源供应能力。鼓励探索

建立区域性船舶全面新能源化先行示范区。

（三）完善新能源清洁能源动力运输船舶配套基础设施。加强岸线资源集约高效利用，支持 LNG、生物柴油、绿醇等加注及充（换）电供应服务保障能力建设，支持有条件的加油（气）网点、水上服务区更新提升配套设施综合服务水平，探索建设绿色航运综合服务区，加快构建便捷完善的配套基础设施网络。加强新能源加注作业及动力系统、储运与加注系统等关键船舶配套系统设备的风险评估。

五、老旧机车淘汰更新行动

（一）加快老旧机车淘汰。支持老旧机车淘汰报废。推动出台《铁路内燃机车大气污染防治管理办法》等部门规章，建立基于机车运用年限、污染排放、安全性能的强制报废管理制度，明确老旧铁路内燃机车报废运用年限为 30 年，建设机车排气污染物排放检验体系，加强机车运用状态、排气污染物的动态跟踪管理。

（二）鼓励新能源机车更新。组织有关企业针对不同地域、不同场景打造谱系化、平台化中国标准新能源铁路装备平台，实现机车排放、油耗、舒适性等指标均达到国际先进水平。依托复兴型等系列机车产品研发，采用大功率动力电池、新一代柴油机、内电双源、氢动力系统、低碳/零碳燃料发动机等技术，推动老旧内燃机车

更新升级。采用混合动力及新能源动力等技术，实现调车机车替代应用；装用新一代低排放低油耗中高速柴油机，实现干线货运机车替代应用；采用柴油机+动力电池集成应用，实现干线客运机车替代及动集系列化；采用高效交流传动技术，实现机车产品技术迭代升级。

六、邮政快递老旧设备替代行动

（一）支持老旧安检设备更新。推动邮政快递企业淘汰更新老旧微量 X 射线安全检查设备，配置使用邮件快件智能 X 射线安全检查设备。推动出台《邮件快件安全检查管理办法》等部门规章，修订《邮件快件智能 X 射线安全检查设备技术要求》。指导邮政快递企业因地制宜制定智能安全检查设备更新计划。深入推进邮政业智能安检系统研发，不断提升智能安检设备工艺技术。鼓励邮政快递企业加强安检信息化建设，强化互联网、大数据、云计算、人工智能、区块链等现代信息技术在安检领域的应用，推动安检工作向信息化、智能化管理迈进。

（二）开展邮政快递末端配送车更新。结合城市公共领域车辆全面

电动化先行区试点，指导各地因地制宜，制定新能源车辆更新计划，分阶段、分层次推进，支持邮政快递企业淘汰更新一批运输和末端配送车辆。鼓励企业在符合要求地区大规模使用新能源无人配送车，提升邮件快件中转效率。

（三）支持老旧分拣设备更新。鼓励邮政快递企业在主要邮件快件处理场所，淘汰老旧分拣设备，配置使用全自动智能分拣成套设备。指导企业根据实际需求制定分拣设备更新计划，落实处理场所用地等基础条件，鼓励地方为分拣设备更新提供政策支持。加强绿色低碳和智能化创新技术研发应用，推进智能分拣成套设备迭代，提升分拣效率，推进设备智能化低碳化升级。

七、物流设施设备更新改造行动

鼓励国家物流枢纽、国家骨干冷链物流基地、国家级示范物流园区、城郊大仓基地范围内的多式联运场站和转运设施设备升级改造。加快推进智慧物流枢纽、物流园区智能化改造。支持高标准仓库、边境口岸铁路换装设施设备及应用自动分拣系统、堆垛

机、电动叉车等设施设备的智慧立体仓储设施升级改造。积极推广升级标准化托盘、周转箱等物流装载器具循环共用系统。支持冷藏车等运输设备、制冷系统等冷链设施设备智能化绿色化升级改造。

八、标准提升行动

（一）强化营运车船能耗、排放、技术标准升级。对标国际先进水平，加快提升营运货车、营运船舶等载运工具安全绿色发展水平。加快商用车能源消耗量限值标准升级，加大新能源车安全、环保标准供给。加快营运船舶燃料消耗量限值、碳排放强度等标准制修订，加快研究营运船舶充换电设施及生物柴油、甲醇燃料加注作业标准。加快构建绿色智能船舶规范标准体系，建立健全新能源船舶及关键设备和质量技术标准，实施绿色智能船舶标准化引领工程。

（二）建立新能源机车及配套工程的标准体系。推动新能源机车及绿色低碳标准体系建设，充分吸收国内外的先进技术、先进经验，统筹推进国家标准、行业标准、团体标准的协调发展，实现标准体系对产品技术、质量安全、监测计量、评估认证、配套工程的全面覆盖。鼓励动力电池充电、氢燃料及替代燃料加注等配套工程建设，探索新能源机车运用、维护、检修及配套工程的一体化综合服务能力建设，构建完善的机车全生命周期运用体系。

九、强化政策支持

（一）制定配套措施。研究制定

老旧营运车船报废更新资金补贴实施

细则，明确补贴范围、补贴标准、操作流程、监管要求和部门职责等。各地交通运输主管部门要制定配套操作细则，细化落实举措，规范开展工作。

（二）加大财政资金支持。持续实施好老旧营运车船淘汰更新补贴，把符合条件的设备更新项目纳入中央资金等支持范围。鼓励有条件的地方统筹利用中央财政安排的城市交通发展奖励资金，支持新能源城市公交车及动力电池更新。加强公路养护机械装备及应急装备更新政策储备。

（三）健全金融保险支持。加大金融支持力度，发挥科技创新和技术改造再贷款政策工具的激励作用，引

导金融机构强化对交通运输技术改造和设备更新的支持。鼓励银行保险机构提供多样化金融服务，提高融资便利度和保险保障水平。

（四）加强创新支撑。依托国家重点研发计划、首台（套）重大技术装备示范等，聚焦交通运输重大技术装备“卡脖子”难题，开展新型清洁能源载运装备关键技术研发和推广应用，提升交通装备智能化绿色化水平。鼓励行业各类绿色交通创新主体建立创新联盟，建立绿色交通关键核心技术攻关机制。持续制定发布交通运输行业重点节能低碳技术目录，加快节能环保关键技术推广应用。

十、保障措施

交通运输部、国家发展改革委加强工作统筹，会同有关部门推进本行动方案的实施。各地交通运输主管部门要会同有关部门制定落实工作方案，完善配套措施，切实推动交通运输设备绿色低碳转型落地见效。加强监督考核，将交通运输设备更新换代情况

纳入交通运输行业碳排放评价体系和铁路、公路、水路行业绿色低碳发展评估体系。加强风险防范，严防地方保护、企业借机涨价、违规骗补等行为。做好政策宣贯解读，深化企业和公众对于交通运输设备更新的认识，营造良好氛围。

财政部关于下达 2024 年汽车以旧换新补贴 中央财政预拨资金预算的通知

各省、自治区、直辖市财政厅（局），新疆生产建设兵团财政局：

根据财政部会同有关部门印发的《关于印发〈推动消费品以旧换新行动方案〉的通知》（商消费发〔2024〕58号）、《关于印发〈汽车以旧换新补贴实施细则〉的通知》（商消费函〔2024〕75号）等文件规定，现下达你省（区、市）2024年财政贴息和奖补资金，用于2024年汽车以旧换新中央财政补贴资金预拨。

上述资金收入列入2024年政府收支分类科目“1100208 结算补助收入”，项目名称为“体制结算—汽车以旧换新补贴”，项目代码为“10000023Z231304000001”。

你省（区、市）有关部门要加强资金和绩效管理，严格把关，确保资金及时到位和安全有效。

附件：1.2024年汽车以旧换新补贴中央财政预拨资金汇总表

2.2024年汽车以旧换新补贴中央财政预拨资金绩效目标汇总表

财政部

2024年5月28日

附件 1： 2024 年汽车以旧换新补贴中央财政预拨资金汇总表

序号	地区	省（区、市）	预拨资金(万元)
全国			644004
1	东部	北京	7461
2		天津	10717
3		辽宁	30475
4		上海	9081
5		江苏	30469
6		浙江	34545
7		福建	15755
8		山东	67312
9		广东	61587
10	中部	河北	42941
11		山西	24342
12		吉林	14739
13		黑龙江	19858
14		安徽	11830
15		江西	10659
16		河南	38548
17		湖北	14581
18		湖南	16467
19		海南	3296
20	西部	内蒙古	23828
21		广西	28465
22		重庆	6649
23		四川	23494
24		贵州	8582
25		云南	26807
26		西藏	1063
27		陕西	20004
28		甘肃	10459
29		青海	2841
30		宁夏	3785
31		新疆（不含新疆生产建设兵团）	16492
32		新疆生产建设兵团	6872

附件 2： 2024 年汽车以旧换新补贴中央财政预拨资金绩效目标汇总表

项目名称		汽车以旧换新补贴		
主管部门		商务部、财政部		
项目资金 （万元）		年度资金总额：		1119775.00
		其中：中央资金		644004.00
		地方资金		475771.00
总体目标	以提高技术、能耗、排放等标准为牵引，支持符合补贴政策要求的老旧汽车报废更新，进一步扩大汽车消费。			
绩效指标	一级指标	二级指标	三级指标	指标值
	产出指标	数量指标	全年报废汽车回收量	378 万辆
		质量指标	申领补贴的新能源汽车车型信息与《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》一致性	100%
			通过全国汽车流通信息管理系统、汽车以旧换新小程序提交补贴申请比例	100%
	效益指标	社会效益指标	车辆所有人安全环保意识	有所提升
		生态效益指标	节能减排效果	有所提升
	满意度指标	服务对象满意度指标	申领补贴群众满意度	≥80%

交通运输部关于新时代加强沿海和内河港口航道规划建设意见

交规划发〔2024〕67号

各省、自治区、直辖市交通运输厅（委），部属各单位，部内各司局：

为贯彻落实党中央、国务院关于加快建设交通强国，构建现代化高质量国家综合立体交通网的决策部署，推动实施全国港口航道布局规划，优化提升全国水运设施网络，推动水运行业实现高质量发展，奋力谱写加快建设交通强国水运新篇章，制定本意见。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大和二十届二中全会精神，深入贯彻习近平总书记关于交通运输的重要论述和重要指示批示精神，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务加快构建新发展格局，统筹发展和安全，加强战略谋划和规划引领，强化统筹协调和部省协同，突出保障有力和适度超前，加快建设国家港口枢纽体系，全面攻坚国家高等级航道，打通内河航运堵点卡点，实施内河水运体系联通工程，着力推进一

体化发展，高质量构建现代化的港口与航道体系，全面推动全国规划落地实施。

二、强化新时代水运战略研究和规划工作

（一）加强重大战略性问题研究。

围绕加快建设交通强国总体要求，部组织开展水运发展重大战略、重大政策、重大工程、技术创新等系统性、前瞻性问题研究。部省合力，深入推进水运服务加快构建新发展格局、国家高等级航道建设重点技术问题、港口岸线资源科学利用有效保护政策，以及长江口、珠江

口储备港址和长三角水网地区江（河）海联运通道规划等问题研究。相关省份要结合落实中央精神和本省份工作部署，深入研究符合本地区特点的水运经济高质量发展、新时代港产城协同、港航贸一体化等重大问题。

（二）科学开展布局规划、总体规划编制。

依据上位规划，组织编制长三角、粤港澳等重点区域和省级港口与航道布局规划，海河兼备的省份，要统筹做好沿海与内河、港口与航道的协同发展。新纳入全国规划的 11 个主要港口，原则上要在 2025 年前编制港口总体规划。各港口总体规划的编制，要统筹做好存量港口设施的集约优化利用和增量港口资源的科学规划，探索刚弹结合的编制方法，按规定开展环境影响评价工作。

（三）深化港航基础设施中长期建设任务研究。

各省级交通运输主管部门要对标全国规划，组织开展港航基础设施中

长期建设任务（2035 年）研究，部支持推动将其中的重点项目纳入相关国家级战略、规划等，并作为编制行业五年发展规划的重要依据。沿海港口聚焦重点货类专业化码头、多式联运港区和存量设施优化利用，合理确定建设目标、重点项目和分阶段实施方案。内河水运聚焦 2.5 万公里国家高等级航道达标任务，着眼 2030 年、2035 年两个时间节点，明确本地区发展建设目标，梳理重点项目，建立健全推进机制。

三、推进多层级的国家港口枢纽体系建设

（四）加快打造世界级港口群。

聚焦国家区域战略发展要求，优化港口功能布局、完善区域物流体系，支持港航企业延伸服务链条、拓展服务网络，协同推进区域港口集群化、一体化发展。环渤海地区，加强区域协同，推动津冀、山东、辽宁沿海港口群优化布局和共同发展，加强津冀锚地共建共管共用，打造世界级港口

群。长三角地区，以上海港、宁波舟山港为龙头，统筹沿江沿海，完善重点货类运输系统布局，优化区域港口、航道、锚地建设管理，推动港航贸一体化发展，共建辐射全球的航运枢纽。粤港澳大湾区，巩固提升香港国际航运中心地位，增强广州、深圳国际航运服务功能，统筹联动西江、北江、东江等国家高等级航道，提升世界级港口群能级和辐射带动作用。积极发展东南沿海、环北部湾港口群，加快培育长江中游、长江上游港口群。

（五）持续提升国际枢纽港发展能级。

围绕全球航运体系重要节点的定位，深入研究国际枢纽港中长期发展的战略目标、建设路径和要素需求，重点建设世界一流的港航设施、陆海双向的辐射网络，推动与港口型国家物流枢纽高效联动、融合发展，打造全球航运枢纽和国际物流中心，打通国际物流堵点卡点。支持国际枢纽港在服务共建“一带一路”、实施区域重大战略、建设自由贸易港（试验区）、

建设智慧绿色港口等方面先行先试，引领新时代港口高质量转型发展。

（六）做强主要港口枢纽功能。

充分发挥主要港口在外贸和大宗物资运输中的骨干作用，强化综合枢纽功能。坚持有序有度、适度超前原则，充分挖掘存量设施能力，优化增量设施供给。利用港口物流、贸易流和资金流的汇聚优势，建设大宗商品交易、物流金融等平台，拓展商贸服务功能，延伸产业链和贸易链。

（七）强化重点货类运输系统专业化码头保障能力。

强化重点货类运输系统码头有效供给，提升对国家经济运行和产业链、供应链安全的保障能力。稳步推进大连、天津、青岛、上海、宁波舟山、苏州、厦门、深圳、广州、北部湾、洋浦等港口重要集装箱港区建设，提高集装箱干线港国际连通度和枢纽功能。提升唐山、日照、宁波舟山、北部湾等港口大型矿石码头接卸能力；推进营口、青岛、宁波舟山、厦门大型原油码头建设，完善原油码头布局。

有序建设 LNG 码头，提升粮食码头中转仓储能力，推动商品汽车滚装码头建设。

四、加快国家高等级航道规划建设

（八）充分发挥干线航道主通道作用。

优化主干线大通道，有序推进长江干线、西江航运干线、京杭运河、淮河干流等干线航道扩能升级，构建横贯东西、辐射南北的水运主通道。长江干线，重点提升上游等级、打通中游瓶颈、优化下游通道，加快推进三峡水运新通道前期工作和建设，合理开发利用长江口航道。西江航运干线，重点加快一级航道上延至南宁，稳步推进船闸扩能，优化出海航道通航条件。京杭运河、淮河干流，重点推动船闸扩能和航道整治工程。持续推进平陆运河建设，指导深化湘桂、赣粤及浙赣运河前期研究论证。

（九）全面提升长三角、珠三角水网航道畅通水平。

协同推进长三角地区航道一体化，以集装箱江（河）海联运通道为重点全面推进未达标航段建设，加强江（河）海联运通道航道标准、船闸尺度、运输组织与长三角世界级港口群高效衔接，加快推进大芦线、杭甬运河等内河航道建设。优化提升珠三角航道网络，重点加快北江、东江航道建设，提升顺德水道、莲沙容水道等航道等级，高效衔接粤港澳世界级港口群。

（十）优先打通省际国家高等级航道堵点卡点。

按照“标准衔接、时序协同”的原则，落实省际国家高等级航道瓶颈段建设推进方案，针对突出问题推动建立部委指导、省际共建的推进机制，切实打通堵点卡点。相关交通运输主管部门要会同有关企业深化研究金沙江等高坝通航问题，重点加快乌江彭水船闸扩建、沅水鱼潭枢纽、北盘江—红水河龙滩升船机等项目建设。川渝合力，切实推动嘉陵江井口枢纽前期工作及建设。长三角水网航道重点加快

苏申内港线、秦淮河、水阳江、乍嘉苏线、沙颍河等省际航道建设。

（十一）着力攻坚支流航道未达标航段建设。

按照“整体谋划、逐条推进”的原则，结合运输发展需求，有力有序推进支流航道未达标段建设，提升干支通达度。加快赣江、汉江、沅水、乌江、嘉陵江、岷江、沱沱河、右江、北盘江—红水河、柳黔江、闽江等处于全线达标攻坚阶段的重点航道建设，统筹其它支流国家高等级航道和国境国际通航河流航道建设。协调保障航运用水，推动内河航道建设，促进航运与水利融合发展，实现水资源综合利用。

五、推动一体化高质量发展

（十二）集约高效利用港口岸线。

严格港口岸线使用管理，科学规划、有效保护、合理利用宝贵的港口岸线资源，坚持公用化、集约化、专业化导向，提升港口资源使用效率和水平。推进存量挖潜、增量做优，服务保障国家战略，科学合理用海，为

未来发展留有空间。持续推进港口功能优化提升交通强国专项试点任务实施，以点带面，做好引导指导、成果认定和推广应用。

（十三）加快发展多式联运。

优化运输结构，强化大宗散货公转铁、公转水，有效降低全社会物流成本。着眼综合运输体系建设，发挥水运比较优势，推进与其它运输方式一体化融合发展。打通多式联运堵点卡点，加强多种交通运输方式与港口枢纽的统筹规划、有效衔接，着力提升港口综合服务水平。新建大宗干散货、集装箱作业区具备条件的，应同步规划建设进港铁路。以铁水联运、江（河）海联运为重点，强化运输组织、信息共享、规则衔接，大力发展以“一单制”“一箱制”为重要载体的多式联运体系。引导和鼓励港航企业发展高品质、专业化、全链条定制物流服务，积极发展全程物流、供应链管理，发展冷链、商品汽车、化工等专业物流。

（十四）推进港产城协同发展。

加强港口与后方工业园区、物流园区的规划统筹和功能配套，强化生产性配套，支持临港产业、物流业和港航服务业发展。研究设置港城界面空间缓冲和功能协调地带，鼓励构建与城市交通适度分离的港口集疏运系统。结合所在区域国土空间规划，有序推进老港区退出和更新改造，积极谋划老港区转型发展。科学指导城市旅游客运码头和旅游航道建设，有序推动交旅融合发展。

（十五）促进智慧绿色平安发展。

提高水运组织化、智能化水平。强化科技引领、数据赋能，全面推进新型基础设施建设。依托重大工程、重点项目，开展有组织的科技攻关，推动港口装卸、库场作业等自动化、智能化运营技术研发应用和关键技术自主可控，加强重点港口航道监测视频和生产运行数据采集汇聚。加强长江、西江等国家高等级航道智慧化建设。建设绿色港口和绿色航道，鼓励光伏、风能、岸电等相关设施建设使

用，推进新能源和清洁能源的应用，强化环境保护和污染治理工作，节约、集约利用土地等资源，推进疏浚土综合利用。加快水上运输装备大型化、标准化。聚焦重点领域，增强水运交通体系的安全与韧性，提高防灾减灾能力和设施质量耐久性。加强支持系统等公益性码头维护。

六、强化组织实施

加强统筹、协同推进，部将支持指导省级交通运输主管部门落实工作任务，省级交通运输主管部门要完善工作推进机制，压实工作责任和进度要求，细化完善目标任务和主要措施。加强资金保障，积极拓展内河水运投融资渠道，按照交通运输领域财政事权和支出责任改革要求落实好既定支出责任，深化研究投融资创新政策，鼓励银行保险机构依法依规加大信贷保险资金支持，强化政府投资与金融信贷投放联动。

交通运输部

2024年6月6日

商务部等9部门关于拓展跨境电商出口推进海外仓建设的意见

商贸发[2024]125号

各省、自治区、直辖市人民政府：

跨境电商是以科技创新为驱动，积极运用新技术、适应新趋势、培育新动能的外贸新业态新模式，与海外仓等新型外贸基础设施协同联动，能够减少中间环节、直达消费者，有利于促进外贸结构优化、规模稳定，有利于打造国际经济合作新优势，已经成为我国外贸发展的有生力量，也是国际贸易发展的重要趋势。为拓展跨境电商出口，优化海外仓布局，加快培育外贸新动能，经国务院同意，现提出以下意见。

积极培育跨境电商经营主体

- （一）大力支持跨境电商赋能产业发展。指导地方依托跨境电商综合试验区、跨境电商产业园区、优势产业集群和外贸转型升级基地等，培育“跨境电商赋能产业带”模式发展标杆。鼓励有条件的地方聚焦本地产业，建设产业带展示选品中心，与跨境电商平台开展合作，设立产业带“线上专区”。支持依法合规引入数字人等新技术，通过网络直播等方式拓展销售渠道，带动更多优势产品出口。鼓励地方立足特色优势支持传统外贸企业发展跨境电商，建立线上线下融合、境内境外联动的营销服务体系。
- （二）提升服务跨境电商企业能力。支持有条件的地方对本地贸易规模大、带动效应好的跨境电商企业“一企一策”提升“一对一”服务能力。符合条件的电子商务技术等企业可按规定申报高新技术企业或技术先进型服务

企业，培育壮大一批科技领军企业。

持续推进品牌建设，鼓励有条件的跨境电商企业建设独立站、海外品牌运营中心，增强品牌培育能力，积极履行社会责任，塑造良好企业形象。

（三）支持跨境电商企业“借展出海”。支持跨境电商平台、出口、支付、物流、海外仓等企业参加中国进出口商品交易会（广交会）、全球数字贸易博览会等重点展会。支持按市场化原则提升现有地方性跨境电商展会办展水平，针对重点产品、重点市场举办海外专场推介、对接活动。鼓励有条件的地方组织企业赴境外参展，为跨境电商企业提供更多展示对接平台。

（四）加强跨境电商行业组织建

设与人才培养。充分发挥地方性行业组织作用，加强跨境电商行业自律，引导有序竞争，提升维权能力。指导有条件、有意愿的主体研究申请建立全国性跨境电商行业组织。鼓励有条件的地方出台跨境电商行业高层次人才认定标准，将相关领域人才纳入人才需求目录和高层次人才目录，结合实际配套出台支持举措。落实好现行相关个人所得税优惠政策。鼓励高校通过全日制和非全日制方式开设“跨境电商+小语种”相关课程，为跨境电商出口企业开拓新兴市场提供人才支持。

加大金融支持力度

（五）畅通跨境电商企业融资渠道。鼓励金融机构探索优化服务模式，为具有真实贸易背景的跨境电商企业提供金融支持。鼓励优化出口信用保险承保模式，为跨境电商国内采购提供保险保障。

（六）优化跨境资金结算服务。

支持跨境电商企业按规定将出口货物在境外发生的营销、仓储、物流等费用与出口货款轧差结算。简化小微跨境电商企业外汇收支手续，进一步拓宽结算渠道。支持符合条件的银行和非银行支付机构按规定凭交易电子信息，为跨境电商企业提供高效、低成

本的跨境资金结算服务。

（七）推动跨境电商供应链降本增效。推动头部跨境电商企业加强信息共享，鼓励金融机构充分利用企业相关信息，依法依规开展供应链金融服务，更好赋能上下游产业链发展。

鼓励有实力的跨境电商企业在遵守国内外法律法规前提下，积极应用大数据分析、云计算、人工智能等新技术新工具，提高数据分析、研发设计、营销服务、供需对接等效率。

加强相关基础设施和物流体系建设

（八）推动跨境电商海外仓高质量发展。统筹用好现有资金渠道，支持跨境电商海外仓企业发展。发挥服务贸易创新发展引导基金作用，引导更多社会资本以市场化方式支持跨境电商海外仓等相关企业发展。鼓励有条件的地方用好现有股权投资基金资源，探索以市场化方式设立产业发展基金，加强对跨境电商海外仓企业支持。编制出台跨境电商出口海外仓业务退税操作指引，进一步指导企业用好现行政策。

特点，加强海运、空运、铁路、多式联运等运输保障能力建设。鼓励物流企业与东道国寄递企业开展合作，提升“最后一公里”履约能力。

（九）增强跨境电商物流保障能力。促进中欧班列沿线海外仓建设，积极发展“中欧班列+跨境电商”模式。支持物流企业结合跨境电商行业发展

（十）助力跨境电商相关企业“走出去”。更新发布国别合作指南，加强对跨境电商相关企业“走出去”指导和境外报到登记，引导合规有序经营，实现互利共赢。鼓励跨境电商海外仓企业入驻商贸物流型境外经贸合作区，用好合作区电信、网络、物流等配套设施与服务。支持跨境电商综合试验区加强与各类境外经贸合作区、港口等合作，探索创新国内外产业协同联动的经验做法。

优化监管与服务

(十一) 优化跨境电商出口监管。探索推广跨境电商出口拼箱“先查验后装运”模式。加强海关跨境电商通关服务系统信息化建设并进一步完善系统功能，提升企业通关便利化水平。研究扩大跨境电商零售出口跨关区退货试点。

(十二) 提升跨境数据管理和服务水平。在符合法律法规要求、确保安全的前提下，促进和规范数据跨境流动，允许跨境电商、跨境支付等应用场景数据有序自由流动。鼓励跨境电商、海外仓企业依法依规利用数据赋能产业链上下游，增强生产企业柔性化供应能力。

积极开展标准规则建设与国际合作

(十三) 加快跨境电商领域标准建设。鼓励地方汇聚行业、企业、高校、智库等资源，积极参与跨境电商生产、营销、支付、物流、售后等各领域的标准建设。引导有条件的协会、企业等参与制定跨境电商等外贸新业态领域国家标准、行业标准。推动与跨境电商主要市场开展进出口产品标准对接。

(十四) 提升企业合规经营水平。修订跨境电商知识产权保护指南。鼓励地方加大知识产权保护、境外知识产权权益维护等培训力度，提升企业

风险应对能力。支持有条件的地方探索建设跨境电商合规出海服务平台，为企业提供海外法务、税务资源对接，指导企业妥善应对海外纠纷。引导企业遵守东道国法律法规、尊重风俗习惯。积极推动企业提升绿色化水平，推广可再生、可回收、可降解产品与技术。

(十五) 持续深化国际交流合作。积极参与世贸组织、二十国集团、金砖国家、亚太经济合作组织、万国邮联等多边机制谈判和交流合作，深入参与电子单证、无纸贸易、电子交易

等方面的国际标准与规则制定。在自贸区谈判、双边经贸联（混）委会、贸易畅通工作组中推动加入跨境电商、物流快递、支付结算等议题。大力发展“丝路电商”，加强与共建“一带一路”国家相关领域的经贸合作。鼓励跨境电商综合试验区、“丝路电商”合作先行区等深入对接《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》（CPTPP）、《数字经济伙伴关系协定》（DEPA）等国际高标准经贸规则，积极开展先行先试和压力测试。

各地区、各有关部门和单位要坚决贯彻落实党中央、国务院决策部署，按照本意见提出的各项措施和要求，根据职责分工细化工作举措，形成工

作合力。商务部要会同有关部门和单位，加强统筹协调，强化央地协同，推动各项任务落实落细，不断总结推广好经验好做法，以适当方式宣介跨境电商出口和海外仓建设成效，促进外贸新业态新模式健康持续发展。

商务部

国家发展改革委

财政部

交通运输部

中国人民银行

海关总署

税务总局

金融监管总局

国家网信办

2024 年 6 月 8 日

2024 年山东省促进跨境贸易便利化专项行动方案

为深入贯彻习近平总书记视察山东重要讲话精神，打造高水平对外开放新高地，持续优化市场化、法治化、国际化一流口岸营商环境，促进全省外贸质升量稳，按照国家有关部署，自 2024 年 6 月至 12 月，在全省开展促进跨境贸易便利化专项行动，特制定本方案。

创新提升进出口全链条货物通关效率

1.压缩检疫审批许可时长。推广海关行政许可全过程网上办理模式；持续压缩进口食品检疫审批许可的办理时长，对符合要求的申请项目实行“即报即批”；对动植物及其产品的检疫审批实行“即报即审”。

2.优化大宗散货物监管模式。对进口油品实施管线自动取样、“一次取样、多项检测”，对满足条件的免于实施危险性分类鉴定，试点出口油品“边装边检”提升进境粮食危险性有害生物快速识别智能化水平和进口能源资源类产品检验水平。

3.畅通鲜活农食产品进出口绿色通道。对符合海关监管要求的进境食用水生动物实施“优先检测、即检即放”；对符合要求的进口冰鲜水产品实施“附条件提离”；扩大中韩农食产品实验室“前置检测、结果互认”模式认可范围。

4.优化企业差别化管理模式。综合考虑企业信用等级、商品属性等因素开展风险联合研判，在风险可控的前提下，适当降低高级认证企业的进出口商品抽批抽检率。

5.优化出口申报前监管。逐步扩大出口货物“批次检验”改革试点企业 and 产品范围。丰富属地查检作业手段，

提升出口申报前监管领域执法水平，探索开展果园智能监测和包装厂智能监管。

6.协同加强海关技术机构能力建设。支持有条件的市、县（市、区）与属地派驻海关机构合作共建海关技术机构，实现进出口货物就近送检。推广“样捷通”智慧应用，实现取样送检“一站式”办理和全流程可视、可溯。

7.扩大出口拼箱货物“先查验后装运”模式。完善港口等口岸运营单位信息系统建设，创新监管模式，有效解决出口拼箱货物布控查验后“找货难、重装难”等问题。

8.提升客货班轮通关效率。推广客货班轮预检预报系统，将边检核验审查环节前置，缩短现场旅客查验时间。研发部署“E 船宝”等服务程序，缩短非作业待岗时间。

9.优化海关预裁定管理。对接国际高标准经贸规则，允许企业在《预裁定决定书》有效期截止到日前 30 日至 90 日内向海关提出决定书有效期的展期申请。

10.优化国际航行海员服务。在码头前沿建设海事政务自助服务站，创新国际航行船舶海员“无感办”，推行部分船员证书“免申即享”。

优化促进外贸新动能产业贸易便利化

11.支持高新技术产业创新发展。推广真空包装等高新技术货物布控查验模式，推动将试点从海运、空运推广至铁路。扩大减免税审核“ERP 联网申报+快速审核”模式应用范围。

12.提升跨境电商支撑服务能力。组织培育认定一批跨境电商交易平台、跨境电商知名品牌和山东品牌商品展

示中心。鼓励企业通过自建或租赁方式建设公共海外仓。支持企业在综合保税区内建设退货中心仓，支持零售进口涉税担保使用保函业务。

13.提升研发用途商品通关效率。对国外已上市但国内未注册的研发用进口医疗器械，在企业强化自主管理、确保安全和研发用途的前提下，免于

验核医疗器械注册和备案证明。对科研测试用进口样品免予实施检验。

14.支持加工贸易升级发展。扩大企业集团加工贸易监管模式适用范围,推进“保税+ERP”监管改革,实施“保税+WMS”联网监管。取消加工贸易内销集中备案手续,允许企业按季度集中办理内销征税手续。

15.推动加工贸易单耗改革试点。顺应企业生产实际需求,根据加工贸易企业信用等级开展报核前申报单耗业务。争取单耗参数化管理试点。

16.支持新能源汽车等产业发展。实施新能源汽车集港、查验、装箱、出运“一站式”集中作业。对铁路运输的新能源汽车,符合条件的不按危险货

物管理;对出口锂电池危险货物的包装使用鉴定试点“批次检验”模式。探索“分箱发运”模式下的出口新能源汽车、动力电池检验监管模式创新,强化运输全流程专业服务保障。

17.加快开展碳足迹认证试点。统筹运用产品、服务、管理体系等多种认证手段服务“双碳”目标。推动化工、有色金属等重点行业开展碳足迹认证试点。

18.加速推动重点领域碳达峰碳中和标准研究。围绕重点行业,组织参与制定碳排放、碳交易、碳计量监测、碳汇等国家标准;加快制定工业园区绿色低碳评价等地方标准。

支持服务贸易与货物贸易融合发展

19.培育优质外贸综合服务企业。对优质外贸综合服务企业,海关重点向其开展企业信用培育,外汇部门指导银行提供跨境资金结算等便利化措施。支持跨境电商出口“跨境电商+外综服”等模式发展。

20.深化山东“单一窗口”建设。持续丰富地方特色功能,提高业务覆盖率。支持“单一窗口”增加服务贸易板块,推动功能向口岸物流、贸易服务等环节拓展,逐步覆盖国际贸易管理全链条提升跨境贸易“一站式”服务能力。

21.优化跨境贸易金融服务。依托国际贸易“单一窗口”和“跨境金融服务平台”，发挥大数据分析业务、技术、数据资源优势，加强与银行、保险等金融机构合作共享，助力金融机构完善风控模型、优化审核效率、提升贸易金融服务质效。

22.深化外汇收支便利化。支持银行业金融机构为更多贸易外汇优质企业提供收支便利化服务，提升资金跨境结算效率。探索构建贸易外汇优质企业多部门互认机制。

23.创新加工贸易“一次汇款”模式。支持外贸企业办理出口货款和进口料件货款轧差后净额结算，创新实施“一次汇款”模式。

24.提升“三同”服务内外贸一体化成效。加强“同线同标同质”技术帮扶，

推动认证机构采信已有检测认证结果，帮助“三同”产品实现内外贸认证衔接。推广全省“三同”统一标识，鼓励企业多种方式发展“三同”产品。

25.助力自贸试验区提升行动。支持开展铜精矿等矿产品混配业务，推广“链上自贸”保税展示交易模式，探索开展新型易货贸易、药食同源商品进口试点。推动自贸试验区与海南自贸港的联动发展。

26.支持综合保税区高质量发展。拓展保税研发维修、仓储配送、融资租赁等业态。优化综合保税区仓储货物按状态分类监管，支持开展区内直转。允许具备条件的综合保税区对进出区货物实行分类通行。

赋能提升口岸信息化智能化水平

27.深入推进智慧海关建设。推广智慧电讯检疫、“云港通”智慧查验模式，实现海关查验、港口物流调运的自动衔接。

28.加快推进智慧口岸建设。依托山东“单一窗口”数字底座，加快推动青岛口岸、济南航空口岸和潍坊港口岸全国智慧口岸试点建设。加强跨部门

协同联动，与智慧海关、智慧边检、智慧海事及数字城市建设等深度融合。

29.探索开展远程监管。支持全流程线上作业，在属地查检、核查等业务领域积极探索移动远程监管应用。实施核查作业统筹叠加模式，对同一时期、同一被核查人的多个核查指令统筹实施。

30.扎实推进海运贸易无纸化。探索扩大电子提单应用，扩大开展基于区块链等技术的无纸化换单，推动进口集装箱提货单和设备交接单电子化率达到90%以上。深化港航协同，探索逐步取消港航物流类纸质单证。

31.高标准打造航空物流公共信息平台应用。支持依托山东“单一窗口”建设航空物流公共信息平台，加强各类经营主体之间信息互通，促进航空物流全链条信息集成。

32.探索推进基于预录入数据的“一单两报”。持续创新与上合、东盟等国家便利化通关模式，在青岛口岸探索开展与俄罗斯等周边国家基于预录入数据的“一单两报”试点。

33.开展中新（加坡）通关物流全程状态信息共享试点。按照国家部署，完成进出口全流程21个节点的数据采集和上传，提供青岛港往来新加坡海运集装箱货物的全程状态查询服务。

协同优化和规范降低进出口环节税费

34.持续推进落实《清理规范海运口岸收费行动方案》。及时调整并向社会公布《山东省进出口环节政府定价和政府指导价收费目录清单》。加强进出口环节价格收费监督检查，依法查处不执行政府定价等违法违规收费行为，运用“国家企业信用信息公示

系统”及时公示违法信息，提高企业违法成本。

35.持续推广落实境内运费扣减措施。对符合条件的中欧班列回程境内段运费、内河运输及其相关费用，不计入进口货物完税价格。

36.持续规范进出口环节收费行为。引导口岸收费主体通过山东“单一窗口”及时公示、动态更新收费标准和服务项目等信息，并拓展至跨境电商等新业态，覆盖水运和航空等口岸，支持掌上 APP 查询。

37.推动税费服务升级。建立税费政策精准推送运行机制，设立“税路通”

办税功能区，联合开展线下政策辅导、专家服务、征纳交流等活动。

38.加快出口退税办理速度。继续推广出口退税服务事项“容缺办”“电子化”等，省内正常出口退税业务平均办理时间压缩在 4 个工作日以内，一、二类出口企业 3 个工作日以内，对重点高信用企业实行“即报即审”。

强化服务构建国际物流大通道

39.提升国际物流大通道通关便利化水平。围绕沿黄陆海大通道规划建设，持续加强黄河流域口岸协同合作，积极争取将沿黄流域重点内陆港纳入青岛港的启运港范围实施启运港退税政策；推动通关便利化改革由海运向陆运和空运延伸，服务港口集疏运体系和内陆港布局不断优化，助力济南、青岛联合打造国际航空枢纽，支持综合运输联网、补网、强链，构建通达全球的物流网络，推动我省成为畅通国内国际双循环的重要节点。

40.助力世界级海洋港口群通关环境建设。开展外贸集装箱沿海捎带业

务，拓展国际分拨、集拼、过境业务，推广“水水智能中转”等转运模式，支持内外贸同船运输。支持邮轮产业发展，探索大型集装箱班轮常态化通航服务保障措施，优化恶劣气象海况后船舶进出港措施，提高港口通航效率和码头泊位利用率。

41.推行海区“一体化”交通组织。联合环渤海各直属海事管理机构，在黄渤海水域推动实施“交通流关联密切的区域性水域交通组织一体化”，推行国际航行船舶“一次报告、全程畅行”、国际邮轮“一船一策”保障方案。

42.提升航空货运枢纽能级。支持自贸试验区青岛片区航空超级货站和济南遥墙国际机场指定监管场地迁建等项目建设，试点机坪“直装直提”“空侧直转”等创新举措，推动“空空联运”、区港联动等模式发展。

43.持续做强黄河流域对外开放门户。加强沿黄九省口岸和查验单位之间协作配合，强化平台建设；加快向沿黄流域内陆港复制推广“陆海联动·海铁直运”模式和“铁海E通”2.0系统。深化省内沿黄九市合作，探索内陆城市口岸抱团发展的新路径。

44.拓展中欧班列贸易通道。打造“上合快线”“齐鲁沿黄专列”等专列品

牌，建立班列作业、通关协作机制，统一班列通关标准，简化监管作业环节，推广应用国际多式联运“一单制”。推动将山东中欧班列纳入中欧安全智能贸易航线试点。

45.助推开辟特色物流通道。支持常态化开行中俄全程TIR运输定班专线，推动开通中乌、中吉、中欧等TIR运输新线路。支持济宁港对接长三角港口群实施“水水中转”“联动接卸”“离港确认”等模式。支持中韩（威海—仁川）“四港联动”多式联运整车运输项目常态化运行。支持烟台市打造“中非双向物流海上黄金大通道”，开展中转集拼业务。

提升企业和社会公众获得感满意度

46.深入推进第三方采信。鼓励符合资质要求的检验检测机构参与进出口商品检验采信，扩大第三方检验检测结果采信范围。

47.加大高级认证企业培育和便利化政策供给力度。加大对产业链供应链龙头企业、进出口总值或者纳税总

额较大企业、跨境电商平台企业、优质农产品进出口企业、“专精特新”“单项冠军”等企业的信用培育。研究制定对海关高级认证企业实施跨部门激励的工作措施。

48.持续推动《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）高质量实施。加

强 RCEP 山东企业服务中心和原产地证书审签中心建设，充分发挥黄河流域海关“11+1”原产地技术服务队政策推介和技术服务作用，加大经核准出口商培育力度，推广 RCEP 享惠智选助手和智慧征管平台。

49.充分发挥技贸措施研究评议基地作用。加大对有关国家、地区法律法规和技术标准的研究，及时发布贸易预警。开展国外技术性贸易措施影响统计调查，支持更多企业加入“国外技术壁垒交涉应对重点企业库”。

50.释放主动披露政策红利。对企业主动披露程序性违规行为，危害后果轻微并及时改正的，根据《中华人民共和国行政处罚法》有关规定，不予行政处罚；不符合不予行政处罚条件的，依法予以减轻、从轻处罚。鼓励支持企业利用山东“单一窗口”提交主动披露申请。



济南市人民政府办公厅 关于印发济南市综合型现代流通战略 支点城市建设方案的通知

各区县人民政府,市政府有关部门 (单位):

经市政府同意,现将 《济南市综合型现代流通战略支点城市建设方案》印发给你们,请认真组织实施。

济南市人民政府办公厅

2024 年 6 月 4 日

济南市综合型现代流通战略支点城市建设方案

为深入贯彻中央财经委员会第八次会议精神,全面落实国家 《“十四五”现代流通体系建设规划》等工作部署,结合我市实际,制定本方案。



一、建设目标

到 2025 年,现代流通战略支点城市建设取得明显进展,现代流通体系对流通领域数字化应用场景更加丰富、畅通国民经济循环、支撑现代化经济组织化程度明显提高、绿色化发展模式逐步推广、国际化水平不断提升,网络零售额达到 2300 亿元,跨境电商进

——流通现代化水平不断提升。

出口额达到 224 亿元,跨境电商等外贸新业态新模式占进出口比重达到 9.5%。

——现代流通网络初步构建。

流通基础设施持续完善,商贸、物流、交通空间布局不断优化,跨区域、大规模流通能力明显增强,全市铁路货运到发量达到 5700 万吨,中欧班列开行数量达到 1300 列,国际 (地区)客货运航线达到 65 条,航空货邮吞吐量达到 20 万吨。

——流通市场体系不断完善。

商贸市场、物流市场和交通运输市场实现融合联动、有机协同,重要商品和资源要素的产供储销等各环节衔接更加顺畅,社会消费品零售总额达到 5810 亿元,外贸进出口总额突破 2360 亿元,零售商业总面积达到 1324 万平方米。

——流通企业发展更具活力。

市场主体能级有效提升,形成一批辐射全国、具有行业话语权的流通领域龙头企业,规模以上交通运输、仓储和邮政业 (剔除客运)营业收入达到 1080 亿元,限额以上批发和零售业销售额达到

1.54 万亿元,国家 5A 级物流企业总数达到 19 家。

到 2027 年,现代流通战略支点城市建设取得重大进展,基本形成系统完备、创新引领、协同联动、立体高效的现代流通体系。流通领域数字化智能化进程加快推进,网络零售额达到 3300 亿元,跨境电商进出口额达到 300 亿元,跨境电商等外贸新业态新模式占进出口比重达到 11.3%。流通网络更加畅通,流通能力持续提升,全市铁路货运到发量达到 6000 万吨,中欧班列开行数量达到 1500 列,国际 (地区)客货运航线达到 67 条,航空货邮吞吐量达到 22 万吨。流通市场运行更加高效,社会消费品零售总额达到 6460 亿元,外贸进出口总额达到 2651 亿元,零售商业总面积达到 1350 万平方米。流通产业发展水平显著提升,规模以上交通运输、仓储和邮政业 (剔除客运)营业收入达到 1200 亿元,限额以上批发和零售业销售额达到 1.8 万亿元,国家 5A 级物流企业总数达到 20 家。

主要目标指标表

类别	指 标	2023 年	2025 年	2027 年
流通现代化水平	网络零售额（亿元）	1601.7	2300	3300
	跨境电商进出口额（亿元）	—	224	300
	跨境电商等外贸新业态新模式占进出口比重（%）	—	9.5	11.3
流通网络和服务体系完善度	铁路货运到发量（万吨）	5558	5700	6000
	中欧班列开行数量（列）	1006	1300	1500
	国际（地区）客货运航线（条）	51	65	67
	航空货邮吞吐量（万吨）	14.4	20	22
现代流通市场发展水平	社会消费品零售总额（亿元）	5199	5810	6460
	外贸进出口总额（亿元）	2161	2360	2651
	零售商业总面积（万平方米）	1029	1324	1350
流通市场主体活跃度	规模以上交通运输、仓储和邮政业（剔除客运）营业收入（亿元）	957	1080	1200
	限额以上批发和零售业销售额（万亿元）	1.36	1.54	1.8
	国家 5A 级物流企业总数（家）	17	19	20

到 2035 年,建成流通要素集中、流通设施完善、流通网络畅通、流通产业发达的现代流通战略支点城市,在重要商品和资源要素骨干流通走廊上的枢纽地位显著增强,全面形成系统完备、创新引领、协同联动、立体高效的现代流通体系,对现代化经济体系形成高效支撑。



二、增强支撑骨干流通走廊能力

(一)功能定位。

——中国北方农产品商贸中心。

发挥济南在粮食、肉类、水产品、蔬菜、种业等领域的生产、加工、流通集成优势，加快农产品产地仓储保鲜设施建设,推进农产品批发市场转型升级、规模化发展,整合全链条资源,促进农产品商贸物流集群式发展,打造服务山东、辐射北方的农产品商贸中心。

——中国北方精品钢制造和贸易中心。突出重点钢铁企业带动作用,做强型钢、高端不锈钢、先进模具钢等优势产品,构建标准化、精品化、绿色化、国际化产品体系,形成完善的钢铁产品生产、仓储、消费产业链条,打造辐射北方地区的精品钢制造和贸易中心。

——全国重要的大宗商品区域性贸易高地。发挥铁路枢纽优势,立足济南及周边城市对煤炭、铁矿石等能源和矿产资源消费需求,推进大宗物资物流集群式发展,提升大宗物资运营服务水平,打造北煤南运通道和沿海铁矿石进口通道上的重要贸易基地。

——全国重要的内陆辐射型物流中心。发挥陆海内外联动、东西双向互济的区位优势,高标准建设济南国际陆港,全面提升公路枢纽、铁路枢纽、航空枢纽、水运枢纽承载能力,加快构建衔接国际与国内、沿海与中西部地区的内陆辐射型物流中心。

(二)作用发挥。

1.聚焦发挥粮食流通作用,打造全国重要的粮食物流枢纽。发挥济南都市圈粮食主产区及粮食加工转化优势,依托市内重要粮食物流节点、重点粮食物流设施、大型物流园区,推进济南国家粮食储备物流产业园等项目建设,完善生产加工、仓储服务、干线运输、多式联运等功能,推动粮食产业链双向延伸和配套协作,加强跨区域合作交流,建设辐射区域广、集聚效应强、服务功能优、运行效率高的粮食物流集散中心。(责任单位:市发展改革委、市农业农村局、市交通运输局、市口岸物流办)

2.聚焦发挥肉类水产品流通作用,建设国家肉类水产品冷链物流枢纽。发挥济南国家骨干冷链物流基地和商贸服务型国家物流枢纽的带动作用,优化提升冷链物流基础设施,巩固在肉类水产品转运领域的分拨优势,加强与青岛、威海等国家骨干冷链物流基地联动,打造服务鲁西北、鲁西南,辐射京津冀、长三角、西北内陆省份的肉类水产品集散枢纽。(责任单位:市发展改革

委、市农业农村局、市商务局、市口岸物流办)

3. 聚焦发挥蔬菜流通作用,打造全国重要的蔬菜集散枢纽。依托莱芜生姜产业园、商河大蒜加工园等园区建设,聚力建设莱芜出口加工聚集区,打造百亿级“名品三辣”外向型产业集群。发挥济南作为区域蔬菜市场流通枢纽作用,新建和改造升级一批辐射区域广、专业化程度高的蔬菜批发市场,深度对接东北三省、河北等蔬菜主产区和京津冀、长三角等消费市场,搭建形成覆盖省会经济圈、辐射全国重要经济区的蔬菜供销网络。(责任单位:市农业农村局、市商务局)

4. 聚焦发挥种业流通作用,打造中国北方种业之都。以农作物种子、蔬菜种苗、畜禽良种为主攻方向,积极推进济南新旧动能转换起步区种业产业园、钢城区山东未来畜禽种业产业园建设,加强对章丘大葱、莱芜黑猪、平阴玫瑰等地方种质资源的保护与利用,推进国家东部畜禽遗传资源基因库、国家农作物品种展示评价基地(长清、

商河)、植物基因编辑和小麦“核不育”等生物工程育种项目建设,打造立足山东、辐射北方的种业交易集散地。(责任单位:市农业农村局、市供销社,有关区县政府、功能区管委会)

5. 聚焦发挥能源流通作用,打造区域重要的能源保障基地。依托中南部铁路通道郭家沟至大石家地方铁路线及能源陆港项目建设,打通瓦日铁路的煤炭运输通道,有效提高煤炭流通效率,建成晋鲁煤炭骨干流通走廊上的重要枢纽节点。持续推动章丘-临淄联络线(章青线章丘段)、烟台港西港区 LNG 长输管道工程(济南济阳区、济南新旧动能转换起步区、章丘区段)、莱芜-沂源天然气干线等天然气管网项目建设,加快天然气基础设施互联互通,完善天然气供应链布局,全面提升保供能力,构建清洁低碳、安全高效的现代能源体系。(责任单位:市发展改革委、市交通运输局、市口岸物流办,有关区县政府、功能区管委会)

6. 聚焦发挥矿产品和原材料流通作用,打造区域重要的钢铁和铁矿石集

散节点。发挥钢铁产业优势,畅通连接沿海港口的铁矿石运输通道,以及面向钢材集中消费区的流通网络。规划建设泰山钢铁铁路专用线,实现铁路“门到门”服务。依托钢城区绿色智慧产业城等项目建设,打造钢铁产业物流加工配送平台,建设覆盖山东、辐射江浙冀的钢铁流通节点。(责任单位:市交通运输局、市口岸物流办,莱芜区、钢城区政府)

(三)功能拓展。

1.深化区域协作。依托国家物流枢纽、国家骨干冷链物流基地的合作机制,加强与其他流通支点城市的合作,积极参与各类重要商品和资源要素骨干流通走廊建设,建立与晋鲁煤炭骨干流通走廊沿线城市的对接机制。深化沿黄中心城市绿色智慧物流协同创新中心(联盟)建设,强化与郑州、西安等沿黄中心城市的物流协同发展。协同推进济南、临沂国家综合货运枢纽补链强链城市建设,推动重点物流园区、交通运输企业、城市群货运枢纽及设施共建共享,加快构建济临双城综合货

运枢纽体系。构建互联互通的省会经济圈和济南都市圈物流网,规划建设服务重要枢纽和园区的货运专用通道,打造干支结合、枢纽集散的集疏运体系。积极参与构建与京津冀、长三角、粤港澳等区域重要节点城市互联互通的物流大通道,促进资源要素双向流动、高效配置。(责任单位:市发展改革委、市交通运输局、市口岸物流办)

2.扩大国际开放。依托济南国际陆港,建设陆海联运集结中心,强化与天津港、青岛港等互联互通,构建铁路、水运、公路多通道出海交通体系,推动区域一体化通关协作,实现港口内移、就地办单、无缝对接。推动中欧班列扩容增量,加快中欧班列济南集结中心二期项目建设,培育济南至阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特、满洲里等口岸出境大通道,力争开通跨里海、黑海新线路;拓展南向通道,加强与 RCEP 国家合作,增开东盟国家新线路,打造全国中欧班列集结中心,构建高效国际物流体系。新增、加密国际航空货运航线,探索开通列日-济南-纽约第五航权

航线,打造列日-济南-香港空中中转航线,将济南逐步打造成为至美洲、欧洲、东盟、日韩、“一带一路”沿线国家的流通节点枢纽。推进中国(济南)跨境电子商务综合试验区建设,依托中国(山东)国际贸易“单一窗口”,优化完善济南跨境电商综合服务平台功能,发展“集货集发+采购供货+代采代发”跨境电商零售进出口新模式。(责任单位:市交通运输局、市商务局、市口岸物流办、泉城海关)

3.发展枢纽经济。加快“四港三区”

枢纽新城建设,发挥“公、铁、空、水”



三、优化商品和资源要素流通环境

(一)优化流通领域商事服务。

1.提升行政审批服务质效。深化行政审批制度改革,落实行政许可事项清单制度,推动流通领域行政许可减环节、减材料、减时限、减费用、减证明,推动“在泉城·全办成”改革迭代升级。持续优化流通领域审批服务方式,进一步完善“一窗受理”系统功能,推动政务服务“全程网办”,创新“就近办”模式,推行“全程帮办+前置

四港集聚优势,依托董家铁路货运枢纽地区、东客站-济钢片区、临空经济区,打造以枢纽经济、通道经济为主要特色的产业新城。依托京沪运输通道,强化济南交通枢纽双向聚集辐射能力,推进与北京、上海及沿线其他枢纽节点分工互补,带动沿线产业转移和产业合作。强化济青联动,协同提升陆港、海港组合优势,形成以沿线城市城镇为支撑的国际国内双向辐射的流通经济走廊。(责任单位:市发展改革委、市交通运输局、市商务局、市口岸物流办)

辅导”模式,加大电子营业执照、企业电子签章使用推广力度,加强跨层级、跨部门、跨业务窗口服务和业务融合。提升“泉惠企”企业服务综合智慧平台服务能力,推进惠企政策集中发布、统一检索、精准推送,通过强化数据归集共享,优化兑现流程,推动更多政策免申即享。(责任单位:市行政审批服务局)

2.营造畅通的准入退出环境。深化“证照分离”和“一照多址”改革,实施商事登记“异地通办”,实现各区县(功能区)与省内城市、黄河流域部分城市开办企业“全省通办”“跨省通办”全覆盖。全面推行企业注销一网通办模式,建立营业执照与许可证等同步注销机制,落实市场主体歇业备案制度。(责任单位:市市场监管局、市行政审批服务局)

(二)营造公平竞争市场环境。

1.建立健全行业标准化体系。加快构建贯穿物流全过程的现代标准体系,强化国家标准和行业标准规范指导,鼓励、引导、支持市场主体对标国际、国内、省内、业内先进标准,探索建立流通领域标准确认机制,推动物流、贸易等重点领域规则衔接和机制对接。

加大流通领域规则标准实施应用力度,引导产业技术联盟率先推广,推动流通领域基础设施、载运工具、集装箱设备、票证单据、作业规范等标准相互衔接和应用。(责任单位:市商务局、市市场监管局、市口岸物流办)

2.维护公平竞争市场秩序。充分发挥公平竞争审查工作联席会议统筹协调和监督指导作用,优化审查工作机制,强化制度刚性约束,推进重大政策措施会审试点。开展政策措施抽查、清理、评估、督查等工作,及时修改废止妨碍统一市场和公平竞争的政策措施。加强反不正当竞争监管执法,依法查处不正当竞争违法行为,配合上级反垄断执法机构开展反垄断调查。(责任单位:市市场监管局)



四、加强现代商贸流通体系建设

(一)构建多层次商贸流通网络。

1.建设高标准商品市场。打造两级农产品批发市场体系,推动山东济南公益性农产品大宗交易批发市场、山东龙山国际农产品交易市场建设一级农

产品批发市场;在济阳区、莱芜区、平阴县、商河县等地,建设以地方特色农产品交易为主的区域性农产品批发市场。加快万城装饰材料基地建设,推进泺口服装城、齐鲁鞋城、赛博数码广

场、山东通讯城等日用消费品市场转型升级。在莱芜区、钢城区建设机械、钢材等生产资料市场群,在长清区建设农业生产资料市场。在济南新旧动能转换起步区、经十路沿线、莱芜区、章丘区布局汽车流通网点及汽车消费集聚区市场,推动泉利汽配城转型提升。(责任单位:市农业农村局、市商务局,有关区县政府、功能区管委会)

2.构建四级商业中心体系。推动建设泉城路、中央商务区(CBD)、西客站、东客站、二环南(望岳路)、济南新旧动能转换起步区、洪楼等7处都市级商业中心,着力打造2~3处国际化商圈。推动建设长清区、章丘区、济阳区、莱芜区、平阴县、商河县等6处城市级商业中心,完善商业综合体、购物中心等商业业态。按照各区县(功能区)产业园区、居住组团分布,围绕服务产业发展和生活服务,建设21个片区级商业中心。推动建设社区级商业服务点,布局建设一批一刻钟便民生活圈、农产品零售终端。组织实施商业项目建设三年行动。优化提升“泉城

购”济南消费季系列活动,开展汽车、家电以旧换新活动,稳定大宗消费。(责任单位:市商务局,有关区县政府、功能区管委会)

(二)畅通农产品流通渠道。

1.建立高效的粮食流通网络。整合存量粮食仓储物流设施,推进济南国家粮食储备物流产业园等项目建设,提升粮食物流枢纽节点功能,推动与其他重要粮食物流枢纽实现互联互通。构建低成本、高效率、互联互通的粮食物流服务网络,整合公路、铁路等粮食运输方式,完善粮食干线运输、中转和分拨功能,促进储备仓库、运输工具和中转设施之间高效衔接,提高跨省粮食调运和进口通道衔接能力。

(责任单位:市发展改革委、市交通运输局、市农业农村局、市口岸物流办,商河县政府)

2.构建农产品流通网络。以快递进村为基础、县级快递物流园区为中心、街道(镇)共配中心为集散、村级综合服务站为支撑,健全农产品寄递物流配送网络。鼓励农业产业化企业联合农

民专业合作社、家庭农场等,构建“公共集配中心+田头采供网点+移动冷库”的果蔬产地源头商品化物流体系。推进农产品保鲜转运、分拨、末端配送冷链物流设施建设,提升生鲜农产品流通水平。(责任单位:市农业农村局、市商务局、市供销社、市邮政管理局,有关区县政府、功能区管委会)

(三)推动商贸流通业态转型升级。

1.培育零售业数字化新业态。支持电子商务创新发展,积极培育电商园区基地,加大电商人才培育力度,积极推动直播电商、社交电商等新业态新模式,支持实体商业数字化改造和线上线下协同发展。策划举办特色品牌活动,鼓励实体商业通过直播电子商务、社交营销开启“云逛街”等新模式,加快培育体验式、沉浸式消费场景。(责任单位:市商务局)

2.大力推动农村电商发展。以电子商务进农村综合示范项目为抓手,推动县、镇、村三级电子商务服务站点建设。以渠道下沉和农产品上行为主线,发展“电商+直播助农+品牌+合作社

+农户”营销模式,加强农产品产销对接,畅通农产品进城和工业品下乡双向流通渠道,实现农民增收与消费提质良性循环。(责任单位:市工业和信息化局、市农业农村局、市商务局、市市场监管局、市供销社、市邮政管理局)

(四)构建商贸流通企业发展生态。

1.支持商贸企业做大做强。招引培育一批大宗商品批发企业,推动山东国贸产业园、大宗商品贸易产业园、中建八局集采平台等项目尽快落地。支持贸易企业、供应链企业在我市开展大宗商品进口业务,打造大宗商品进口集聚中心。加大新零售平台型企业招引力度。对全市跨境电商企业进行分类培育指导,打造跨境电商品牌企业和品牌商品;加强与阿里巴巴、亚马逊、速卖通等知名平台对接,帮助跨境电商企业开拓国际市场。(责任单位:市商务局)

2.培育农产品品牌企业。开展“区域公用品牌+领军企业旗舰品牌”整体推介工作,大力培育章丘大葱、平阴玫瑰、莱芜生姜、历城草莓、济阳黄

瓜、商河花卉等农业特色品牌,在全国叫响“泉水人家——好农产品泉水造”品牌。立足生姜、大蒜等优势出口农产品,做强“农产品深加工+基地+农户”产业链,培育一批熟悉国际规则、具有国际竞争力和品牌知名度的生产商、流通商和跨国农业企业集团,在农产品生产、加工、仓储、流通等环节开展跨国全产业链布局。依托济南国家骨干冷链物流基地优势,简化通关环节,提高运输效率,扩大优质肉类水产品进出口。(责任单位:市农业农村局、市商务局、市口岸物流办)

3.巩固钢铁产业集群优势。引导延展钢铁产业链条,向深加工、精加工领域拓展,大力发展特种钢、高端不锈钢、先进模具钢等产品。鼓励钢铁企业开展钢材贸易与仓储物流业务,培育一批



五、加快发展现代物流体系

(一)构建现代物流基础设施网络。

1.加快建设综合物流枢纽网络。按照“一核一带七园”物流空间布局规划,强化物流园区与产业布局协同,以济南国际陆港核心区为核心,以省会南

钢铁物流企业,促进钢铁产业与供应链融合发展。(责任单位:市工业和信息化局、市商务局、市口岸物流办)

(五)促进内外贸流通一体化发展。

推进中国(济南)跨境电子商务综合试验区建设,持续优化跨境电商扶持政策,打造3~5家市级跨境电商示范龙头产业园,引导企业在日韩、“一带一路”“RCEP”等重点市场布局公共海外仓。用好展会平台帮助外贸企业拓展国际市场。实施“济南造·全球行”优质产品出海行动,推进莱芜区国家外贸转型升级基地(农产品)建设,巩固农产品外向型出口优势。支持外贸企业发展国内订单,对接国内市场消费升级需求,扩大内销渠道。(责任单位:市商务局、市口岸物流办、市贸促会,莱芜区政府)

部物流产业集聚带为重要轴带,培育形成中央高端物流聚集区、国际智慧物流园区、小清河章丘港配套物流园、济南西部综合物流园、长清经开区物流园、济阳综合物流枢纽、济南北部

公铁联运物流园等重点物流园区。推进智慧物流园区、智慧立体仓储基地、智能快递分拨中心等新型物流基础设施建设。(责任单位:市交通运输局、市口岸物流办,有关区县政府、功能区管委会)

2.健全城乡物流网络体系。深入推进城乡高效配送,提高干线运输与城乡配送高效衔接能力,强化综合物流园区、配送(分拨)中心服务城乡商贸的干线接卸、前置仓储、分拣配送能力,引导连锁零售企业、电商企业等加快向农村地区下沉渠道和服务。推行多元化商贸物流配送模式,积极推广统一配送、集中配送、分时配送、夜间配送、无人配送等集约化配送模式,优化门店配送、即时配送、网订店取、自助提货等末端配送模式。构建多站合一、资源共享的县镇村电子商务体系和快递物流配送体系,探索“邮快合作”“交快合作”“快快合作”等快递进村模式,构建村级寄递物流综合服务站。(责任单位:市交通运输局、市农业农村

局、市商务局、市口岸物流办、市邮政管理局)

3.推动物流业态融合创新发展。鼓励物流企业、邮政快递企业与生产制造企业深度融合,促进物流企业、邮政快递企业“进工厂、进车间”,向生产制造内部渗透、延伸,为制造企业提供全程供应链管理。打造保税物流体系与供应链总部聚集区,依托济南机场和小清河济南港,推动港航物流、港航金融、港航船代等业态发展。制定推进物流产业高质量发展的若干措施,加大物流企业培育力度,支持符合条件的物流企业申报国家5A级物流企业。(责任单位:市工业和信息化局、市交通运输局、市口岸物流办、市邮政管理局,济南高新区管委会)

(二)提升冷链物流能力。

1.做强国家骨干冷链物流基地。加快国家骨干冷链物流基地智慧冷链物流园区建设,支持扩建升级已有冷藏库等冷链基础设施,增强肉类水产品、速冻预制食品、乳品等品类冷链集散功能。促进冷链物流企业与生产流通企

业深化战略合作,集聚专业冷链物流企业、流通企业、生产加工企业工贸公司,培育一批创新能力强、成长性好的第三方冷链物流企业。探索推进“中欧班列+跨境电商”“中欧班列+国际贸易”等冷链物流贸易新模式,推动中欧班列冷链专列创新发展。(责任单位:市商务局、市口岸物流办、泉城海关)

2.壮大冷链物流产业集群。打造特色冷链商贸物流总部集群,支持历城区国家骨干冷链物流基地、国家物流枢纽建设以肉类水产品为核心的冷链商贸物流总部基地,支持槐荫区、天桥区、长清区打造果蔬冷链流通总部基地,支持章丘区打造医药产品工贸总部基地,支持槐荫区打造高能级医药产品研发流通总部基地。创新“冷链物流+种养殖”“冷链物流+食品加工”等场景,推动农产品种植基地、合作社、供应商与商超、电商平台、批发市场及企事业单位等高效衔接,加快生鲜农产品供应链体系建设,培育生鲜农产品流通和精深加工产业集群。开展“枢鲜泉城”集散枢纽渠道试点,支持集散基地、

集配中心加强源头、末端、分拨、运输产品真实信息管控,打造集散枢纽保真渠道品牌。(责任单位:市发展改革委、市工业和信息化局、市农业农村局、市商务局、市市场监管局、市口岸物流办,有关区县政府)

(三)打造应急物流体系。

1.优化应急物流设施布局。充分利用物流节点网络和通道资源,整合存量应急设施,推进既有物流设施嵌入应急功能,在重大物流基础设施规划布局、设计建造阶段考虑平急两用需求,打造满足多种应急需要为一体的物流中心。依托国家物流枢纽、国家骨干冷链物流基地、国家综合货运枢纽补链强链等促进城郊大仓基地建设,补齐设施、物资和人员短板,增强城市物流体系平急转换能力。(责任单位:市发展改革委、市交通运输局、市口岸物流办)

2.健全物流保通保畅机制。加快建立统一指挥、储备充足、反应灵敏、运行有序、高效可靠的应急安全物流体系,推进建立航空、铁路、公路综合交通紧急运输管理协调联动机制,支持

物流、快递企业和应急物资生产企业合作,联合制定应急保障预案。健全以政府储备为基础,企业商业和产能储备为辅助,社会化储备为补充的应急物资储备体系,提高实物储备和产能储备能

力,形成一批具有较强应急物流运作能力的骨干物流企业,建立以企业为主体的应急物流保障队伍。(责任单位:市工业和信息化局、市交通运输局、市商务局、市口岸物流办)



六、提升交通运输流通承载能力

(一)完善综合交通基础设施网络。

1.打造综合立体交通网络。完善“一轴(京沪综合运输通道)二廊(沿黄‘一字型’综合运输通道、青银综合运输通道)三通道(济南至冀南地区的西向综合运输通道、济南至皖北地区的西南向综合运输通道、济南至苏北地区的东南向综合运输通道)”综合交通主骨架,提升国际、城际、市域、城市4张交通网的设施供给能力,构建以综合运输通道为骨干、以国际空港枢纽和济南国际陆港为核心支点、以多层次网络为依托的综合立体交通网。(责任单位:市交通运输局)

2.完善铁路通道网络。构建“米字型”高速(城际)铁路网,加快济滨铁路、济枣高铁等项目建设,谋划研究德州至商河铁路、莱芜至临沂铁路等项

目。研究依托济青高铁等既有铁路线路,采取增开车次、增加停靠站等措施,推进济南、青岛都市圈城际列车公交化运行,高效覆盖周边区域。推进水发国际物流园铁路专用线、山东宝鼎金属材料有限公司铁路专用线改扩建等项目建设。(责任单位:市发展改革委、市交通运输局)

3.完善公路通道网络。完善“二环一联十六射”高速公路网,加快实施济南都市圈环线、济南至微山高速公路、济南绕城高速公路扩容改造、济广高速公路扩容改造、京台高速公路扩容改造等项目。规划研究济南至临清高速公路、济南至东阿高速公路、济广高速公路零点立交至槐荫枢纽段改扩建、章丘至莱芜高速公路等项目。(责任单位:市交通运输局)

4.完善航空、水上通道网络。加快济南遥墙机场二期改扩建工程建设,强化与高速铁路、城市轨道交通衔接,建设4F级现代化国际航空枢纽,新开、加密国内外直达航线,加快打造联通全球、覆盖全国的航线网络。加快培育小清河航运市场,打造海河联运的黄金水道。研究论证京杭运河-小清河连通工程,增强内河航道通行能力,扩大通达范围。(责任单位:市交通运输局)

5.完善枢纽集疏运体系。依托济南、临沂国家综合货运枢纽补链强链,推进铁水、陆空、公铁型综合货运枢纽建设,引导物流企业、园区企业向综合货运枢纽聚集。加快实施济南国际陆港核心区互联互通工程,规划建设董家铁路货运中心至小清河主城港区铁路专用线和快速路。推进支线铁路进港进园,提升普速铁路网连通度。(责任单位:市交通运输局、市口岸物流办)

6.建设平急两用交通基础设施。推进“平急两用”设施配套公路规划建设,坚持规划先行,分批次将布局明确、需求突出、条件充分的项目纳入省市

级交通专项规划,加快推进建设。探索拓展高速公路服务区“平急两用”功能。(责任单位:市交通运输局)

(二)推进交通运输绿色化智能化发展。

1.优化运输结构。强化对济南铁路集装箱班列的政策支持,加快推进大宗货物和中长距离运输“公转铁”“公转水”,提升集装箱铁水联运和水水中转比例,探索开展铁水联运集装箱共享共用、联合调拨,减少集装箱拆装箱、换箱转运、空箱调运等,实现“一箱到底、循环共享”,推广多式联运“一单制”。推进适箱大宗货物“散改集”,鼓励针对大客户开行“散改集”定制化班列。(责任单位:市交通运输局、市口岸物流办)

2.引导绿色低碳发展。推动交通基础设施标准化、智能化、工业化建设,强化永临结合施工,推进建养一体化,降低全生命周期资源消耗。推动公路服务区、客运枢纽等区域充(换)电设施建设,为绿色运输和绿色出行提供便利。支持新能源运输装备和设施设备、

氢燃料动力车辆及船舶等推广应用。

(责任单位:市发展改革委、市交通运输局)

3.推广现代信息技术。推动物流数字化发展,鼓励发展网络货运平台、车货匹配、智能航运等“互联网+物流”新模式。依托“一通四达(陆海通,海运达、陆运达、铁运达、跨境达)”平



七、拓展现代金融服务流通功能

(一)发展供应链金融。支持供应链票据平台建设,推动符合条件的核心企业、金融机构、第三方科技公司的供应链平台与供应链票据平台实现互联互通。引导银行机构对符合条件的企业实行供应链融资专项授信额度管理,通过发放仓单质押贷款、应收账款质押贷款、发展供应链票据、开展信用证贷款等方式,以点带链盘活全链条企业融资。推动流通企业、政府采购系统、银行机构与中征平台开展系统对接,为开展应收账款融资提供多维信息支撑。优化供应链金融监管机制,探索对供应链金融实施差异化监管。

(责任单位:人民银行山东省分行营业

台,集成海关、码头、场站、铁路、公路、内陆港等数据资源,为进出口企业提供物流运输、仓储配送、国际代理等全程线上服务,实现“线上+线下”物流代理。加快济南航空“智慧口岸”建设。(责任单位:市工业和信息化局、市交通运输局、市口岸物流办)

管理部、国家金融监督管理总局莱芜监管分局)

(二)扩大涉农金融供给。支持涉农金融机构发展,利用数字化技术开展农业供应链和数字普惠金融服务,提升基层金融网点服务功能、半径和能力,实现服务重心下沉。推进农村信用体系建设,综合运用信用评价结果,提升信用类涉农贷款占比。(责任单位:市委金融办、市农业农村局、人民银行山东省分行营业管理部、国家金融监督管理总局莱芜监管分局)

(三)提升支付保障能力。完善城乡商业设施支付受理环境和服务水平,推广移动支付。持续开展降低小微企业

和个体工商户支付手续费工作,鼓励金融机构自主降费。聚焦大宗商品进出口贸易、国际班列等重点领域,简化跨境人民币业务流程。加强跨境金融网络与信息服务监管,利用跨境金融区块链服务平台、“链上自贸”系统,提高跨境金融和贸易的便利度。建立支持中小微外贸企业汇率避险工作机制,指导外贸企业制定针对性避险方案,提升汇率避险意识和能力。(责任单位:市商务局、人民银行山东省分行营业管理部)



八、加强流通领域信用体系建设

(一)推广信用承诺和告知承诺制。贯彻落实《济南市“十四五”社会信用体系建设发展规划》,围绕流通领域行政许可、备案和证明事项等环节,加快推广信用承诺和告知承诺制,提升信用承诺标准化规范化水平。将市场主体的书面承诺及履约情况记入信用记录,作为事中、事后监管的重要依据。对虚假承诺、违规承诺的市场主体依法依规进行处理,并将信息归集至省市信

(四)加强金融供需对接。依托“泉融通”综合融资服务平台,持续优化金融服务供给,完善融资需求发布、金融政策匹配、金融产品超市等模块,为企业提供全生命周期综合金融服务。加强“银政企”合作,梳理流通企业、项目等金融需求,鼓励金融机构在依法合规、风险可控的前提下加大信贷支持力度。鼓励推广流通领域货物运输等保险服务业务,提高保险理赔服务水平。(责任单位:市委金融办、人民银行山东省分行营业管理部、国家金融监督管理总局莱芜监管分局)

用平台,通过“信用济南”网站依法公开。鼓励市场主体主动向社会作出信用承诺,引导流通领域商会、协会等行业组织建立会员企业信用档案,有效整合政府和市场信用信息,开展会员信用公示、自律公约等行业自律工作,加强企业信用管理知识培训。(责任单位:市发展改革委、市商务局、市行政审批服务局)

(二)建立健全信用分级分类监管机制。加强信用信息归集、共享、公开力度,统筹使用公共信用综合评价、行业信用评价、市场化信用评价结果,将评价结果作为实施信用分级分类监管的重要参考。开展信用分级分类监管应用,在流通领域构建以信用为基础的新型监管机制,扩大事中事后监管覆盖范围,综合运用“双随机、一公开”等方式,依法依规实施信用风险分类监管,不断提升监管效能。积极营造诚实守信的市场环境,厚植诚信为本的商业文化,强化行业自律,提高流通领域信用保障水平,加强流通领域商业秘密保护,依法严厉打击侵犯商业秘密违法行为。(责任单位:市发展改革委、市交通运输局、市商务局、市市场监管局)

(三)完善信用奖惩机制。建立行政审批“绿色通道”,对信用良好的行政相对人实行“容缺受理”便利服务措施。加大诚信企业示范宣传和典型失信案件曝光力度,增强市场主体信用意识和契约精神。按照合法、关联、比例原则,依法依规开展失信惩戒,推进

重点领域失信治理,严厉打击失信行为,提高失信成本。开展“诚信兴商”宣传月活动,创新活动形式,推荐诚信兴商典型案例,传播信用消费理念,引导广大流通企业增强诚信经营意识,守法守信经营。(责任单位:市发展改革委、市商务局、市市场监管局、市行政审批服务局)

(四)加强追溯系统建设与应用。拓展流通领域追溯产品范围,鼓励批发市场、商超及重要产品生产经营企业自建产品追溯系统,并与电子交易结算、企业资源计划(ERP)信息管理等系统融合,鼓励驻济行业协会、商会依法依规建立重要产品追溯系统,支持追溯体系建设主体面向社会公众提供追溯信息查询服务。引导大型流通企业、公共采购主体等主动选用可追溯产品,扩大可追溯产品消费规模。依托“泉农通”数字农业平台,建立农产品质量安全数字化监管追溯体系,开展追溯管理试点应用,依法加强对农产品生产经营企业建立实施产品追溯制度的监督检查。

(责任单位:市农业农村局、市商务局、
市市场监管局)



九、实施保障

(一)健全协调落实机制。完善重点任务协调落实机制,统筹重要政策研究制定,协调解决重要问题,督导重点工作推进,并做好相关专项规划政策文件与本方案的衔接。各责任单位围绕本方案确定的目标任务和政策措施,分阶段分领域制定具体推进计划。(责任单位:市发展改革委等任务分工单位)

(二)加大政策支持力度。在土地方面,加大对现代流通体系建设重大工程、重点项目的用地保障力度。在符合规划的前提下,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,利用周边空闲土地开展物流服务。在资金方面,统筹中央、省和市、县级财政资金,综合运用多种方式支持现代流通战略支点城市建设。支持符合条件的项目开展基础设施领域不动产投资信托基金(REITs)试点。支持符合条件的企业通过上市、发行债券、企业并购等方式募集资金。在人才方面,

加快流通专业人才培养,鼓励驻济高校、职业学校加强流通相关学科建设,建立与企业联合的流通人才培养机制。引导社会机构与企业加强合作,强化在职教育和技能培训,持续提升流通从业人员就业能力。(责任单位:市委金融办、市发展改革委、市教育局、市财政局、市人力资源社会保障局、市自然资源和规划局)

(三)组织开展监测评估。强化方案实施全过程管理,定期对本方案实施进度及实施效果开展阶段评估,按要求开展中期评估和终期评估。健全流通领域商贸、物流、交通等现代流通统计指标体系,对方案目标任务落实情况开展年度动态监测与跟踪分析,及时发现和解决方案实施中的问题,必要时对本方案进行调整。(责任单位:市发展改革委、市交通运输局、市商务局、市统计局、市口岸物流办)

5 月物流业景气指数显示： 业务需求增势放缓 总体保持扩张区间

中国物流与采购联合会发布的

2024 年 5 月份中国物流业景气指数为

51.8%，环比回落 0.6 个百分点。分项

指数中业务总量指数、库存周转次数

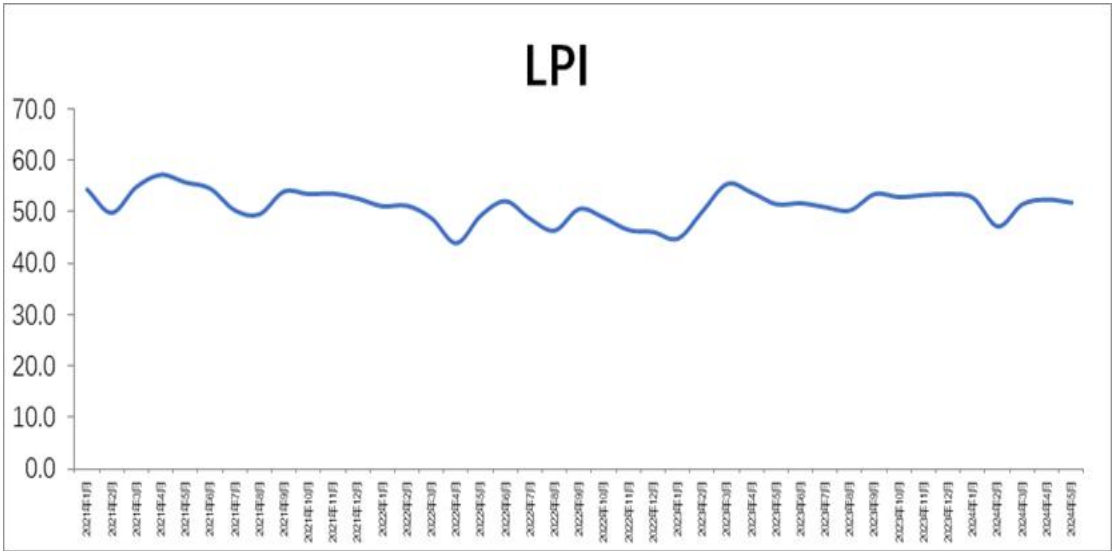
指数、资金周转率指数、固定资产投

资完成额指数、业务活动预期指数等

关键指标均处于景气区间，同时固定

资产投资完成额指数、从业人员指数

和业务活动预期指数呈连续回升态势。



业务需求增势放缓，但基础依然稳固。

5 月份业务总量指数为 51.8%，连

续多个月保持扩张区间，本月小幅回

落主要是受前期供应链上下游需求集

中释放和部分地区需求动力偏弱等因

素影响。分地区来看，三大地区业

务总量指数均在扩张区间，但有所分

化，中部地区高于全国水平，达到

52.4%，东部地区和西部地区环比分别

回升 0.2 和 0.1 个百分点，均低于全国 减弱。

水平，东部地区需求回升支撑作用在

细分专业领域总体保持升势，部分行业出现波动。

得益于月初“五一”小长假和年中网购促销活动，探亲访友旅游客流增加，网络购物活动迎来一波小高峰，带动居民消费物流需求明显增长，5 月份邮政快递业业务总量指数为 70.3%，环比回升 1 个百分点，调研的部分电商平台企业快递发送包裹环比上月增长 5% 左右。道路运输业业务总量指数为 52.5%，环比上升 0.2 个百分点，据调研，主要是消费领域商品周转加快，连锁、商超积极备货，电商干线运输

业务回升。铁路运输业业务总量指数环比回落 0.7 个百分点，但保持在扩张区间。水上运输业和航空运输业继续改善，水上运输业业务总量指数环比回升 1.3 个百分点，航空运输业业务总量指数保持在 55% 左右高位，航空物流业务量稳步接近正常年份。但部分行业景气度有所波动，其中仓储、装卸搬运和铁路运输等行业业务总量指数环比上月回落较为明显。

运营指标回调，企业微观经营仍要加强关注。

企业微观经营活力下降，相关运营指标波动运行，5 月份企业设备利用率指数降到 50% 以下，环比回落 0.5 个百分点。5 月份资金周转率指数环比回落 1.3 个百分点，分企业规模看，小型和微型企业的资金周转速率放缓趋势

更为明显，资金紧张的局面在延续。与上月相比，主营业务利润指数回落 1.2 个百分点，大中型企业和小微型企业的盈利水平、抗风险能力差距在扩大。

市场展望总体趋稳，投资加快，但新增需求有待进一步释放。

今年以来业务活动预期指数连续4个月在55%左右的高景气区间，企业依然看好铁路运输业、航空运输业、邮政快递业和一体化供应链等高质量融合发展领域，企业保持稳定预期。物流投资平稳增长。5月份固定资产投资完成额指数环比回升0.7个百分点，投资增速、投资预期稳中向好。分行业中铁路运输业、航空运输业、管道运输业和邮政快递业固定资产投资完成额指数处于扩张区间。但新增需求总体仍待释放，5月份新订单指数为52.7%，环比下降1个百分点，西部地

区新订单指数回升0.2个百分点，中部和东部地区新订单指数分别回落0.2和1个百分点，各行业中装卸搬运业务新增需求放缓更为突出。

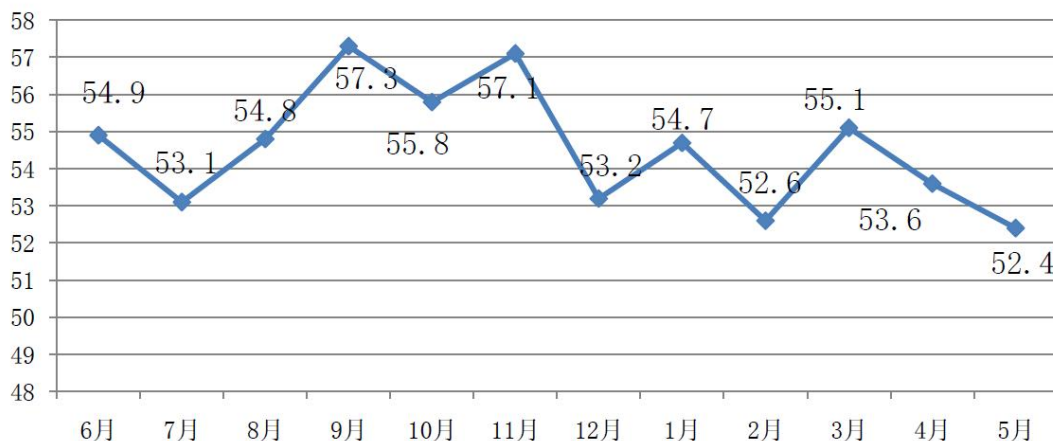
当前，需求不稳、增速放缓和企业盈利偏弱是面临的主要问题，要密切关注相关惠企助企政策的微观感受，加强跟踪调查，及时了解企业业务和资金需求，特别是要在汽车制造、家电制造、电子机械制造、医药制品、交通运输设备制造等产业链条长、配套环节多的领域，加强信息对接、协助资源对接。

5 月份山东省物流业景气指数

2024 年 5 月份，山东省物流业景气指数为 52.4%，较上月回落 1.2 个百分点。

受需求增长动力不足，企业生产活动放缓影响，主要分项指数和上月相比略有下降，总指数维持在稳定的景气区间。

山东省物流业景气指数走势图



分类型来看，综合型物流企业景气指数为 52.8%；运输型物流企业景气指数为 48.2%；仓储型物流企业景气指数为 49.6%。分星级物流企业看，5 星级物流企业景气指数为 51.3%；4 星级物流企业景气指数为 52.4%；3 星级物流企业景气指数为 48.5%；等级物流园区景气指数为 50.8%。

业务总量指数有所回落。5 月份，全省业务总量指数为 54.7%，较上月回落 1.7 个百分点。显示出受前期供应链上下游需求集中释放和整体回升动力偏弱等因素影响，市场需求增速回落，业务总量增长放缓。

平均库存量指数回落。5 月份，全省平均库存量指数为 48.9%，较上月回落 0.8 个百分点。显示出市场订单数量增长乏力，企业库存水平下降。设备利用率

指数回落。5 月份，全省设备利用率指数为 51.6%，较上月回落 0.5 个百分点。

显示出物流业务规模增长缓慢，企业产能下降，物流相关设备利用率指数回落。

从后期走势看，业务活动预期指数为 54.2%，与上月基本持平。显示受新订单和业务需求不足的影响，物流市场活动减缓，需要激发市场活力，推进产业协同复苏，着力扩大市场规模，加快商品流转，稳步提振物流市场信心。

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

2023 年交通运输行业发展统计公报

2023 年是全面贯彻党的二十大精神开局之年。面对复杂严峻的国际环境和繁重的国内改革发展稳定任务，交通运输行业在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，坚持稳中求进工作总基调，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务加快构建新发展格局，着力推动高质量发展，奋力加快建设交通强国，努力当好中国式现代化的开路先锋，为全面建设社会主义现代化国家提供了有力的运输服务保障。

一、基础设施

（一）铁路。

年末全国铁路营业里程 15.9 万公里，其中高铁营业里程 4.5 万公里。投产新线 3637 公里，其中高铁 2776 公里。铁路复线率为 60.3%，电化率为 75.2%。全国铁路路网密度 165.2 公里/万平方公里，比上年末增加 4.1 公里/万平方公里。

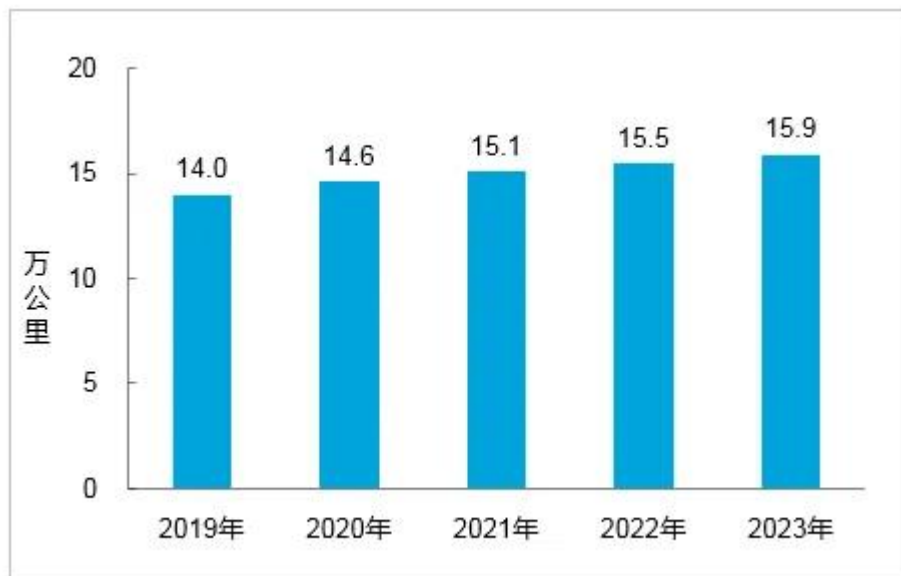


图 1 2019—2023 年年末全国铁路营业里程

（二）公路。

年末全国公路里程 543.68 万公里，比上年末增加 8.20 万公里。公路密度 56.63 公里/百平方公里，增加 0.85 公里/百平方公里。



图 2 2019—2023 年年末全国公路里程及公路密度

年末全国四级及以上等级公路里程 527.01 万公里，比上年末增加 10.76 万公里，占公路里程比重为 96.9%、提高 0.5 个百分点。其中，二级及以上等级公路里程 76.22 万公里、增加 1.86 万公里，占公路里程比重为 14.0%、提高 0.1 个百分点；高速公路里程 18.36 万公里、增加 0.64 万公里，国家高速公路里程 12.23 万公里、增加 0.24 万公里。

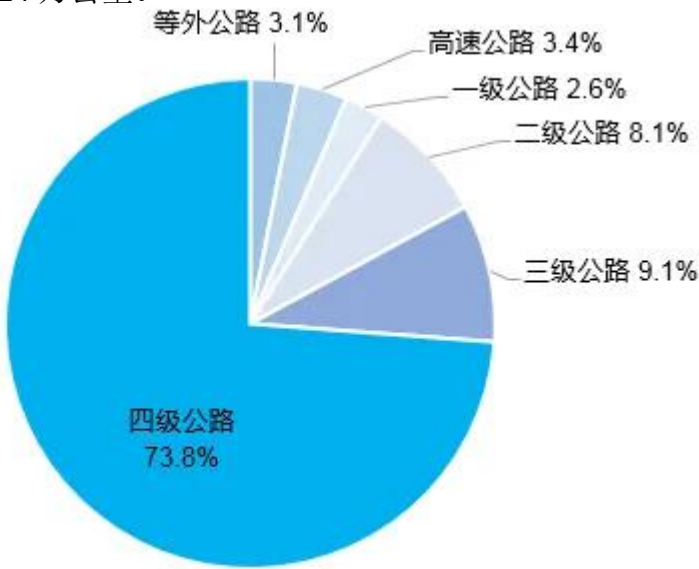


图 3 2023 年年末全国公路里程构成（按技术等级分）

年末全国国道里程 38.40 万公里，省道里程 40.41 万公里。农村公路里程 459.86 万公里，其中县道里程 69.67 万公里、乡道里程 124.28 万公里、村道里程 265.91 万公里。

年末全国公路桥梁 107.93 万座、9528.82 万延米，比上年末分别增加 4.61 万座、952.33 万延米，其中特大桥 10239 座、1873.01 万延米，大桥 17.77 万座、4994.37 万延米。全国公路隧道 27297 处、3023.18 万延米，增加 2447 处、344.75 万延米，其中特长隧道 2050 处、924.07 万延米，长隧道 7552 处、1321.38 万延米。

（三）水路。

1. 内河航道。

年末全国内河航道通航里程 12.82 万公里，比上年末增加 184 公里。等级航道通航里程 6.78 万公里，占内河航道通航里程比重为 52.9%，其中三级及以上航道通航里程 1.54 万公里、占内河航道通航里程比重为 12.0%。

年末各等级内河航道通航里程分别为：一级航道 2192 公里，二级航道 4471 公里，三级航道 8741 公里，四级航道 11717 公里，五级航道 7375 公里，六级航道 16342 公里，七级航道 16989 公里。等外航道 6.03 万公里。

2. 港口。

年末全国港口生产用码头泊位 22023 个，比上年末增加 700 个。其中，内河港口生产用码头泊位 16433 个、增加 551 个，沿海港口生产用码头泊位 5590 个、增加 149 个。

年末全国港口万吨级及以上泊位 2878 个，比上年末增加 127 个。从分布结构看，内河港口万吨级及以上泊位 469 个、增加 18 个，沿海港口万吨级及以上泊位 2409 个、增加 109 个。从用途结构看，专业化万吨级及以上泊位 1544 个、

增加 76 个，通用散货万吨级及以上泊位 664 个、增加 27 个，通用件杂货万吨级及以上泊位 447 个、增加 13 个，客货万吨级及以上泊位 3 个、减少 1 个，多用途万吨级及以上泊位 183 个、增加 8 个，其他万吨级及以上泊位 37 个、增加 4 个。

表 1 2023 年年末全国港口万吨级及以上泊位数量

单位：个

泊位吨级	全国港口 年末数	比上年末 增加	沿海港口 年末数	比上年末 增加	内河港口 年末数	比上年末 增加
合计	2878	127	2409	109	469	18
3 万吨级以下	932	41	744	38	188	3
3~5（不含）万吨级	467	15	338	11	129	4
5~10（不含）万吨级	966	36	824	26	142	10
10 万吨级及以上	513	35	503	34	10	1

表 2 2023 年年末全国万吨级及以上泊位构成（按主要用途分）

单位：个

泊位用途	年末数	比上年末增加
专业化泊位	1544	76
其中：集装箱泊位	380	8
煤炭泊位	275	2
金属矿石泊位	92	4
原油泊位	101	8
成品油泊位	161	6
液体化工泊位	306	19
散装粮食泊位	39	0
其他	190	29
通用散货泊位	664	27
通用件杂货泊位	447	13
客货泊位	3	-1
多用途泊位	183	8
其他泊位	37	4

（四）民航。

年末颁证民用航空运输机场 259 个，比上年末增加 5 个，其中定期航班通航机场 259 个，定期航班通航城市（或地区）255 个。

全年旅客吞吐量达到 100 万人次以上的运输机场 102 个，其中达到 1000 万人次及以上的运输机场 38 个。全年货邮吞吐量达到 10000 吨以上的运输机场 63 个。

（五）邮政。

年末邮政行业企业共设立各类营业网点 46.8 万处，比上年末增加 3.4 万处。其中，邮政普遍服务营业网点 5.5 万处，快递企业营业网点 23.4 万处，服务站等其他类型营业网点 17.9 万处。全国设立村级寄递物流综合服务站（村邮站）36.5 万处。全国邮政普遍服务网路 4.0 万条，快递服务网路 22.8 万条。全国邮政普遍服务农村投递路线 10.0 万条，城市投递路线 12.4 万条、增加 0.5 万条。

（六）城市客运。

年末全国公共汽电车运营线路 7.98 万条，比上年末增加 0.18 万条，运营线路总长度 173.39 万公里、增加 6.94 万公里，其中公交专用车道 2.03 万公里、增加 405.3 公里。城市轨道交通运营线路 308 条、增加 16 条，运营里程 10158.6 公里、增加 604.0 公里，其中地铁线路 256 条、9042.3 公里，轻轨线路 7 条、267.5 公里。城市客运轮渡运营航线 80 条、增加 1 条，运营航线总长度 306.4 公里、减少 28.2 公里。

二、运输装备

（一）铁路。

年末全国拥有铁路机车 2.24 万台，比上年末增加 0.02 万台，其中内燃机车 0.78 万台、电力机车 1.46 万台。拥有铁路客车 7.8 万辆、增加 0.1 万辆，其中动

车组 4427 标准组、35416 辆，分别增加 209 标准组、1674 辆。拥有铁路货车 100.7 万辆、增加 1.1 万辆。

（二）公路。

年末全国拥有公路营运汽车 1226.20 万辆。分结构看，拥有载客汽车 55.24 万辆、1638.29 万客位，比上年末分别减少 0.18 万辆、8.95 万客位；拥有载货汽车 1170.97 万辆、17216.71 万吨位，分别增加 4.30 万辆、249.38 万吨位，其中，普通货车 358.71 万辆、4434.51 万吨位，分别减少 28.98 万辆、281.68 万吨位，专用货车 68.68 万辆、817.75 万吨位，分别增加 5.25 万辆、64.03 万吨位，牵引车 370.37 万辆、增加 16.19 万辆，挂车 373.20 万辆、增加 11.84 万辆。

表 3 2023 年年末全国公路营运汽车构成

指标	单位	年末数	比上年末增长 (%)
公路营运汽车合计	万 辆	1226.20	0.3
其中：载客汽车			
车辆数	万 辆	55.24	-0.3
客位数	万客位	1638.29	-0.5
载货汽车			
车辆数	万 辆	1170.97	0.4
吨位数	万吨位	17216.71	1.5
其中：货车			
车辆数	万 辆	427.39	-5.3
吨位数	万吨位	5252.26	-4.0
牵引车	万 辆	370.37	4.6
挂车			
车辆数	万 辆	373.20	3.3
吨位数	万吨位	11964.45	4.1

（三）水路。

年末全国拥有水上运输船舶 11.83 万艘，比上年末减少 0.36 万艘，净载重量

3.01 亿吨、增加 0.03 亿吨，载客量 81.25 万客位、减少 4.93 万客位，集装箱箱位 304.24 万标准箱、增加 5.52 万标准箱。

表 4 2023 年年末全国水上运输船舶构成

指标	单位	年末数	比上年末增长 (%)
运输船舶合计			
运输船舶数量	万 艘	11.83	-2.9
净载重量	万 吨	30052.07	0.9
载客量	万 客 位	81.25	-5.7
集装箱箱位	万标准箱	304.24	1.8
其中：内河运输船舶			
运输船舶数量	万 艘	10.66	-2.6
净载重量	万 吨	15433.11	1.2
载客量	万 客 位	55.76	-2.6
集装箱箱位	万标准箱	62.40	13.1
沿海运输船舶			
运输船舶数量	艘	10672	-3.0
净载重量	万 吨	9792.75	4.5
载客量	万 客 位	24.22	-9.8
集装箱箱位	万标准箱	68.83	14.9
远洋运输船舶			
运输船舶数量	艘	972	-29.9
净载重量	万 吨	4826.20	-6.4
载客量	万 客 位	1.27	-38.4
集装箱箱位	万标准箱	173.01	-5.8

（四）民航。

年末全国运输飞机在册架数 4270 架，比上年末增加 105 架。其中，客运飞机 4013 架、增加 71 架，货运飞机 257 架、增加 34 架。

（五）城市客运。

年末全国拥有公共汽电车 68.25 万辆，比上年末减少 2.07 万辆，其中纯电动车 47.39 万辆、增加 1.85 万辆，占公共汽电车比重为 69.4%、提高 4.7 个百分点。拥有城市轨道交通配属车辆 6.67 万辆，增加 0.41 万辆。拥有巡游出租汽车 136.74 万辆，增加 0.54 万辆。拥有城市客运轮渡船舶 180 艘。

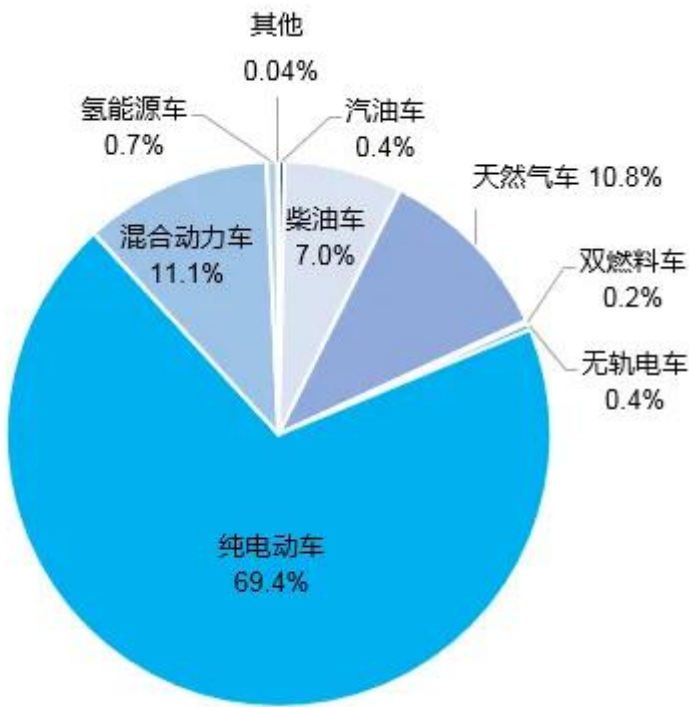


图 4 2023 年年末公共汽电车构成（按燃料类型分）

表 5 2019—2023 年年末全国城市客运装备拥有量

 年份	 公共汽电车 (万辆)	 城市轨道交通配属车辆 (万辆)	 巡游出租汽车 (万辆)	 城市客运轮渡船舶 (艘)
2023 年	68.25	6.67	136.74	180
2022 年	70.32	6.26	136.20	183
2021 年	70.94	5.73	139.13	196
2020 年	70.44	4.94	139.40	194
2019 年	69.33	4.10	139.16	224

三、运输服务

全年完成营业性货运量 547.47 亿吨，比上年增长 8.1%，完成货物周转量 240646 亿吨公里、增长 6.3%。全年完成跨区域人员流动量 612.88 亿人次，增长 30.7%。



图 5 2023 年营业性货运量构成（按运输方式分）

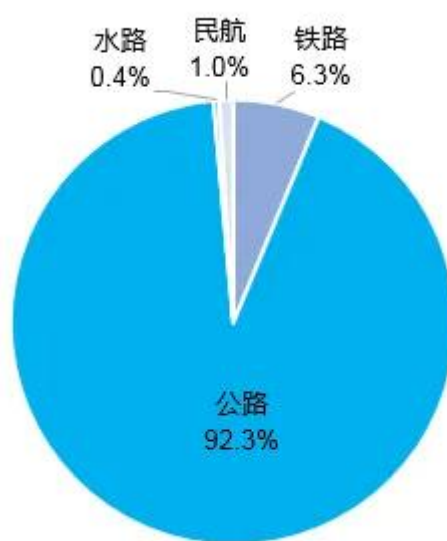


图 6 2023 年跨区域人员流动量构成（按运输方式分）

（一）铁路。

全年完成货运总发送量 50.35 亿吨，比上年增长 1.0%，完成货运总周转量

36460 亿吨公里、增长 1.4%。

全年完成旅客发送量 38.55 亿人次，比上年增长 130.4%，完成旅客周转量 14729 亿人公里、增长 123.9%。

（二）公路。

全年完成营业性货运量 403.37 亿吨，比上年增长 8.7%，完成货物周转量 73950 亿吨公里、增长 6.9%。

全年完成公路人员流动量 565.56 亿人次，比上年增长 26.1%。其中，营业性客运量 110.12 亿人次、增长 22.4%，营业性旅客周转量 4740.04 亿人公里、增长 38.1%；非营业性小客车出行量 455.45 亿人次、增长 27.0%。

（三）水路。

全年完成营业性货运量 93.67 亿吨，比上年增长 9.5%，完成货物周转量 129952 亿吨公里、增长 7.4%。其中，内河货运量 47.91 亿吨、增长 8.8%，内河货物周转量 20773 亿吨公里、增长 9.2%；海洋货运量 45.77 亿吨、增长 10.2%，海洋货物周转量 109179 亿吨公里、增长 7.1%。

全年完成营业性客运量 2.58 亿人次，比上年增长 121.6%，完成营业性旅客周转量 53.77 亿人公里、增长 137.9%。

全年完成港口货物吞吐量 169.73 亿吨，比上年增长 8.2%。其中，内河港口货物吞吐量 61.39 亿吨、增长 10.5%，沿海港口货物吞吐量 108.35 亿吨、增长 6.9%；外贸货物吞吐量 50.47 亿吨、增长 9.5%，内贸货物吞吐量 119.26 亿吨、增长 7.7%。完成集装箱吞吐量 3.10 亿标准箱，增长 4.9%。完成集装箱铁水联运量 1018.36 万标准箱，增长 15.9%。

全年完成港口旅客吞吐量 7844.53 万人次，比上年增长 101.8%。其中，内河港口旅客吞吐量 344.12 万人次、增长 781.6%，沿海港口旅客吞吐量 7500.41 万

人次、增长 94.9%。

表 6 2023 年全国港口货物吞吐量构成

类别	单位	数量	比上年增长 (%)
货物吞吐量	亿 吨	169.73	8.2
其中：外 贸	亿 吨	50.47	9.5
内 贸	亿 吨	119.26	7.7
其中：煤炭及制品	亿 吨	30.36	6.0
石油、天然气及制品	亿 吨	14.34	10.5
金属矿石	亿 吨	26.16	6.1
集装箱	亿标准箱	3.10	4.9
内 河	亿标准箱	0.38	9.2
沿 海	亿标准箱	2.72	4.3

（四）民航。

全年完成货邮运输量 735.38 万吨，比上年增长 21.0%，完成货邮周转量 283.62 亿吨公里、增长 11.6%。

全年完成客运量 6.20 亿人次，比上年增长 146.1%，完成旅客周转量 10309 亿人公里、增长 163.4%。国内航线完成客运量 5.91 亿人次、增长 136.3%，其中港澳台航线完成 668.45 万人次、增长 1324.7%；国际航线完成 2905.95 万人次、增长 1461.7%。

全年民航运输机场完成货邮吞吐量 1683.31 万吨，比上年增长 15.8%，完成旅客吞吐量 12.60 亿人次、增长 142.2%。

（五）邮政。

全年完成邮政行业寄递业务量 1624.8 亿件，比上年增长 16.8%，完成邮政行业业务收入（不包括邮政储蓄银行直接营业收入）15293 亿元、增长 13.2%。

全年完成快递业务量 1320.7 亿件，比上年增长 19.4%，完成快递业务收入 12074 亿元、增长 14.3%。

（六）城市客运。

全年完成城市客运量 1010.00 亿人次，比上年增长 27.7%。其中，公共汽电车城市客运量 380.50 亿人次、增长 18.0%，城市轨道交通客运量 293.89 亿人次、增长 52.2%，出租汽车城市客运量 334.78 亿人次、增长 21.7%，城市客运轮渡客运量 0.83 亿人次、增长 85.3%。

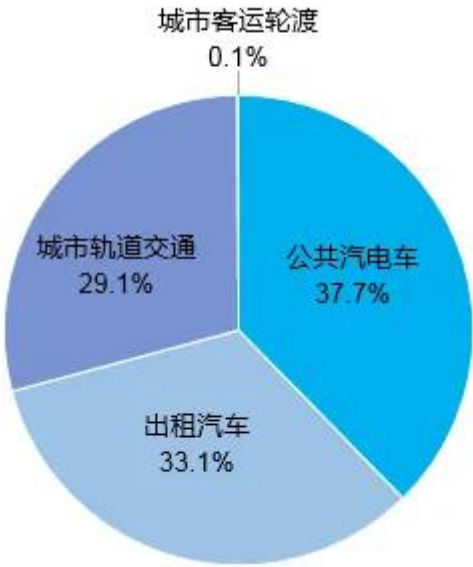


图 7 2023 年全国城市客运量构成（按运输方式分）

四、交通固定资产投资

全年完成交通固定资产投资 39142 亿元，比上年增长 1.5%，其中公路水路固定资产投资 30256 亿元、增长 0.2%。

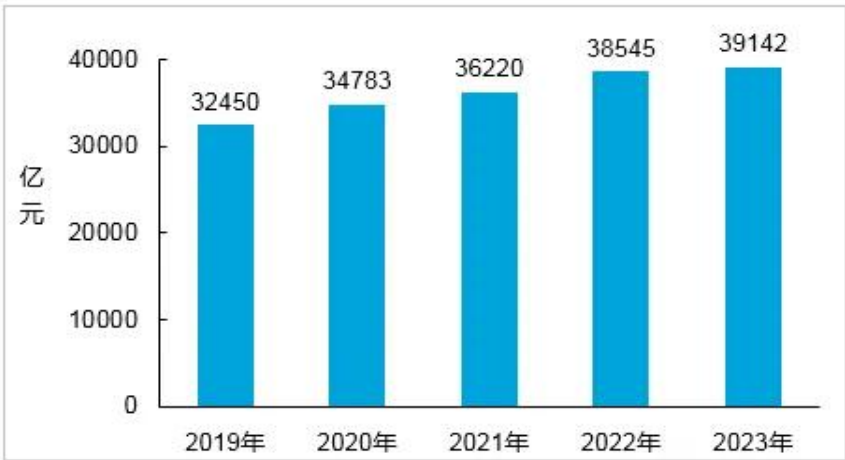


图 8 2019—2023 年交通固定资产投资额

（一）铁路。

全年完成铁路固定资产投资 7645 亿元，比上年增长 7.5%。

（二）公路。

全年完成公路固定资产投资 28240 亿元，比上年下降 1.0%。其中，高速公路完成 15955 亿元、下降 1.9%，普通国省道完成 6136 亿元、增长 1.0%，农村公路完成 4843 亿元、增长 0.7%。

全年全国 832 个脱贫县完成公路固定资产投资 7183 亿元。

（三）水路。

全年完成水路固定资产投资 2016 亿元，比上年增长 20.1%。其中，内河建设完成 1052 亿元、增长 21.3%，沿海建设完成 912 亿元、增长 14.8%。

（四）民航。

全年完成民航基本建设和技术改造投资 1241 亿元，比上年增长 0.8%。

五、安全生产

（一）铁路。

全年全国铁路未发生铁路交通特别重大、重大事故，发生较大事故 2 件，比上年减少 3 件。铁路交通事故死亡人数比上年下降 7.5%。

（二）公路水路。

全年共发生运输船舶水上交通事故（等级事故）89 起，比上年下降 13.6%，死亡失踪 78 人、下降 11.4%，沉船 24 艘、下降 27.3%。全国各级海上搜救中心共组织、协调搜救行动 1591 次，在我国搜救责任区内成功搜救 897 艘中外遇险船舶、10269 名中外遇险人员。

全年公路水运工程建设领域未发生重特大事故，发生生产安全事故 60 起、死亡 80 人。

（三）民航。

全年民航安全运行平稳可控，运输航空百万架次重大事故率十年滚动值为**0.0249**。通用航空事故万架次率为**0.0358**。各项指标均较好控制在年度安全目标范围内。

（四）邮政。

全年共发生寄递企业作业场地生产安全亡人事故**3**起。

六、科技创新与人才队伍建设

年末公路水路领域共有**60**个行业重点实验室，**86**个行业研发中心，**13**个行业野外科学观测研究基地。成立由**15**个全国重点实验室组成的交通运输领域全国重点实验室联盟。

全年交通运输行业共发布国家和行业标准**287**项。

全年部系统共有**4**人入选国家级重大人才工程。**4**个集体荣获全国科普工作先进集体，**3**人入选全国科普工作先进工作者。交通运输行业科技创新人才推进计划中，**20**人入选科技创新领军人才、**30**人入选青年拔尖人才、**10**个创新团队入选重点领域创新团队。共**335**人获得“全国交通技术能手”称号。**114**个集体获得共青团中央、交通运输部联合认定的“第**21**届全国青年文明号”。**20**名个人（团队）推选为第二届“最美港航人”，**1**名个人推选为第二届“最美港航人”特别致敬人物，**10**名个人推选为“最美海事人”，**100**名个人推选为“最美货车司机”，其中**10**名个人推选为“十大最美货车司机”。

国家发展改革委发布 2024 年国家骨干 冷链物流基地建设名单

近日，国家发展改革委印发《关于做好 2024 年国家骨干冷链物流基地建设工作的通知》，发布新一批 20 个国家骨干冷链物流基地建设名单。2020 年以来，国家发展改革委已分 4 批将 86 个国家骨干冷链物流基地纳入重点建设名单，覆盖 31 个省（自治区、直辖市，含新疆生产建设兵团）。

国家发展改革委坚持组织推动国家骨干冷链物流基地建设，在以下三个方面发挥了引领带动作用：一是因地制宜发展，助力打造区域特色优势产业。相关基地围绕本地特色农产品优势产区开展建设，创新产地直供、农超对接等产地冷链物流组织模式，积极服务特色产业发展。例如，运城国家骨干冷链物流基地引领冷链物流企业集群化、网络化发展，组织开展农产品直供冷链物流试点，有效支撑

周边地区现代农业产业高质量发展，着力打造运城苹果、运城蔬菜等农业品牌。二是集聚效应显著，推动降低冷链物流运行成本。相关基地通过集聚整合区域冷链物流市场供需和存量设施资源，积极建设高效率、高品质、低成本的冷链物流服务体系。例如，达州国家骨干冷链物流基地充分利用达州商贸服务型国家物流枢纽和供销系统等的存量设施资源，推动冷链物流设施集约布局和提档升级，合力共筑辐射区域农产品的集聚渠道和上行通道，链通区域农业大宗原材料、产成品和居民消费品的引入渠道和下行通道，在促进农民增收的同时，有效降低城市居民消费成本。三是区域功能协同，深化冷链服务通道网络建设。相关基地立足自身地处多省交汇或城市群都市圈结合带等区位条件，密切

联系农产品优势产区和大中城市主要消费市场，支撑冷链物流深度融入“通道+枢纽+网络”的现代物流运行体系。例如，徐州国家骨干冷链物流基地充分发挥徐州作为“一带一路”节点城市、国家物流枢纽承载城市、现代流通战略支点城市等优势，努力打造淮海经济区农产品冷链物流中心枢纽、华东重要生鲜农产品交易集散中心。

《通知》要求，有关省级发展改革委要加强统筹协调，指导督促承载城市人民政府、基地建设运营主体扎实推进基地建设各项工作，助力有效降低全社会物流成本；推进基地存量资源整合优化和增量设施补短板，加强基地间设施互联、业务对接和信息共享，推动基地互联成网，推动基地间冷链物流活动规模化、通道化、网络化运行；发挥基地在冷链物流网络中的组织核心作用，鼓励基地拓展分拣加工、交易展示、统仓统配等服务功能，促进冷链物流与相关产业深度融合发展。国家发展改革委将会同有关方面加强基地建设运营情况监测评

估，并统筹运用相关政策渠道加大对基地建设的支持力度。

下一步，国家发展改革委将继续强化政策规划引领，指导有关地方加强冷链物流设施改造提升发展能级，补齐功能短板强化服务能力，促进冷链物流与相关产业深度融合、集群发展，着力构建国家层面的骨干冷链物流基础设施网络。

2024 年国家骨干冷链物流基地建设名单

(共 20 个，排名不分先后)

所在地	国家骨干冷链物流基地
河北	石家庄国家骨干冷链物流基地
	唐山国家骨干冷链物流基地
山西	运城国家骨干冷链物流基地
江苏	徐州国家骨干冷链物流基地
浙江	温州国家骨干冷链物流基地
安徽	芜湖国家骨干冷链物流基地
福建	泉州国家骨干冷链物流基地
江西	上饶国家骨干冷链物流基地
山东	济宁国家骨干冷链物流基地
湖北	鄂州国家骨干冷链物流基地
广东	汕头国家骨干冷链物流基地
	茂名国家骨干冷链物流基地
广西	南宁国家骨干冷链物流基地
海南	洋浦国家骨干冷链物流基地
重庆	潼南国家骨干冷链物流基地
四川	达州国家骨干冷链物流基地
贵州	六盘水国家骨干冷链物流基地
宁夏	银川国家骨干冷链物流基地
新疆	巴音郭楞(库尔勒)国家骨干冷链物流基地
大连	金普新区国家骨干冷链物流基地

交通运输大规模设备更新 钱从哪来？劲往哪使？

当前，从中央到地方，从政府到企业，都在主动谋划、积极参与大规模设备更新，不过，所有的主动作为都需要回答一个问题——钱从哪里来？

除了资金压力，需求个性化、多元化，相关技术标准不统一、不同步，大规模设备更新在推进实施过程中面临着一系列需要破解的难题，各地各部门还要明确劲往哪使。

根据《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》（简称《行动方案》），交通运输作为大规模设备更新重点领域之一，将持续推进老旧新能源公交车和动力电池更新换代，加快淘汰国三及以下排放标准营运类柴油货车，大力支持新能源动力船舶发展。

交通运输行业该如何把握机遇、用好用足政策，充分发挥政府引导和市场主导作用，深入有序推进设备更新？记者对此进行了调研。

设备更新“新蓝图”已铺开

一张以大规模设备更新为抓手、扎实推进经济高质量发展的“新蓝图”，正在全国范围徐徐铺开，从中央到地方再到企业接续落子、相连成势。

实际上，本轮大规模设备更新并非首次。据信达证券统计，此前，我国经历四次大规模设备更新，周期分别是1982年至1991年、1991年至2002年、2002年至2009年、2009年至2016年。

本轮大规模设备更新与以往有何不同？中国信息协会常务理事、国研新经济研究院创始院长朱克力认为，

本轮大规模设备更新在拉动消费、扩大内需的同时，将加快推动科技创新和培育新质生产力，推动产业链优化和产业结构升级，提升供给体系的质量和效率。

不同于以往，此次交通运输大规模设备更新不再是简单扩张规模，而是要同步提升存量的质量效益，在提升过程中产生增量。



在嘉兴港，氢能重卡进行装卸作业。记者 韩光胤 摄

浙江省交通运输厅相关负责人介绍，浙江紧扣交通现代化和“五区”（交通强国建设先行区、交通运输协调发展引领区、文明和谐美丽交通展示区、交通运输深化改革试验区、交通强国试点示范区）建设要求，实施基础设施、物流装备、公共交通、施

工机械、安全设施、标准规范“六提行动”，以大规模设备提质增效推进行业转型升级；对标国际、国内先进水平，推动先进成熟技术及时转化为标准，提升运输装备、基础设施、工程机械等交通设备智慧绿色安全发展水平。

记者梳理发现，自《行动方案》发布以来，截至5月28日，全国已有27个省（区、市）发布大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案，其中浙江、吉林率先出台交通运输大规模设备更新方案。

浙江明确推进新能源船舶绿色航线建设，到2027年新增新能源货船30艘；吉林强化公路沿线充换电服务保障，到2027年实现高速公路服务区快速充电设施全覆盖；江苏提出力争2025年年底基本淘汰国三及以下排放标准柴油货车，鼓励有条件地区淘汰国四排放标准营运类柴油货车；山东推动政府采购公务用车更新应用新能源汽车，支持老旧新能源公交车和动力电池更新换代。

设备需求更注重个性化绿色化

交通运输大规模设备更新潜力巨大，资金较为充足、转型升级和科技创新迫切性较高的企业设备更新动力更强，但不少企业受制于资金、需求不足等因素还心存顾虑。

近期，各地交通运输管理部门和企业摸排家底、密集部署，深入贯彻党中央决策部署，大力推进交通运输行业大规模设备更新。

在前不久举行的山西省政府新闻发布会上，山西省交通运输厅副厅长、民航机场管理局局长段新源介绍，截至2023年年底，山西共有城市公交车1.52万辆，其中新能源公交车保有量1.46万辆，占比达到96%。山西现有七成以上的新能源公交车于2015年至2019年期间集中投用，车辆动力电池已超过或临近质保期限，急需更新换代。



济南最新投运的563路新能源公交车。济南公交 供图

在山东济南中心医院东院西门公交站点，新开通的563路新能源公交车高效运行，市民有序排队上下车，文明出行的景象与泉城的蓝天白云相得益彰。“截至2023年年底，济南公交车保有量为5266辆，其中新能源车辆达到5196辆。今年，济南公交计划更新530辆新能源公交车，目前已有400辆投入运营。”济南公共交通集团有限公司副总经理何彬说。

“2022年6月，国内首艘2000吨级新能源集散两用运输船——‘东兴100’轮下水投运，截至目前已在长兴至太仓航线累计完成80余次运输作业，取得了良好的经济效益和环境效

益。今年，湖州计划新投运千吨级新能源货船不少于 6 艘，加快打造内河新能源船舶运输示范航线。”浙江省湖州市港航管理中心港口科副科长池名扬告诉记者。

在浙江嘉兴港，蓝绿相间的氢能重卡往返于码头和堆场之间。“目前，嘉兴聚集了 37 家氢能企业，包括氢燃料电池制造、加氢站建设等，形成了较为完整的氢能产业链。到 2027 年，嘉兴市将新增 300 辆氢能重卡，应用领域将逐步拓展至氢能叉车、氢能船舶、氢能分布式电站。”嘉兴港区自然资源和规划建设局副局长朱士群说。

通过广泛调研和采访，记者发现交通运输大规模设备更新需求较大，并表现出不同以往的特点。

公交紧扣民生之本。北京、浙江、重庆等地积极推广小型化、定制化、智能化新能源公交车，广泛应用于地铁接驳、社区微循环等客流量较大的区域；云南、山东、江苏等地推广农村客货邮融合发展适配公交车，服务城乡交通一体化发展；山西、福建、

广东等地鼓励应用低地板及低入口车型公交车，持续提升公共交通无障碍服务水平。

货车排放标准逐步提升。福建、湖北、湖南等地加快淘汰国三及以下排放标准营运柴油货车，国四货车使用逐渐受限；河南、江西、广东等地积极推动国四及以下排放标准营运柴油货车淘汰，国六及 LNG 货车保有量持续提高；河北、内蒙古、四川等地大力推广应用新能源货车，在港口、钢厂等区域倒短运输。

清洁能源及新能源船舶应用加力。山东、广东、重庆等地提出严格执行船舶报废和环保标准，推动 LNG 动力船舶应用，逐步扩大电动、绿色甲醇动力等新能源船舶应用范围。其中，山东加紧制定老旧运输船舶淘汰实施方案，进一步明确补贴范围、条件、标准，支持新能源、清洁能源船舶推广应用。

企业期待针对性资金支持政策

交通运输大规模设备更新面临包括资金投入、标准统一在内的诸多难

题，尤其是不少运输企业仍处于新冠疫情后复苏阶段，在一定程度上制约了企业进行大规模设备更新的能力。

交通运输大规模设备更新机遇的背后也有挑战，在推进实施方面面临着系列需要破解的难题。

甘肃天水、河北衡水等地公交企业负责人告诉记者，设备更新需要大量资金，这对于公交企业而言，是不小的负担。“2022年年底，新能源汽车购置补贴政策终止，叠加近年来企业运营成本高等因素，企业运营面临着很大的资金压力。”天水羲通公共交通（集团）有限责任公司董事长郭成军说。

记者从山东济南、陕西榆林等地货运企业了解到，在运价低迷的背景下，货运企业和货车司机的资金压力较大，货车淘汰补贴资金的吸引力有限。“近年来，人工、能源、用地等各类要素成本持续上涨，运价、仓租等物流服务价格相对低迷。对企业经营而言，资金是我们考虑运输装备更

新的重要因素。”山东永昌物流集团有限公司总裁颜正华说。

在内需乏力、资金缺乏的情况下，不少企业进行设备更新面临“心有余而力不足”的窘境。资金保障对交通运输大规模设备更新而言，意义重大。从中央到地方，从政府到企业，都在主动谋划、积极参与，不过，所有的主动作为都需要回答一个问题——钱从哪里来？

持续实施好老旧营运车船更新补贴，支持老旧船舶、柴油货车等更新；鼓励有条件的地方统筹利用中央财政安排的城市交通发展奖励资金，支持新能源公交车及电池更新……《行动方案》明确了多项保障措施。多地积极争取中央财政贴息和货币政策工具支持，积极发挥好项目融资对接机制作用，引导金融机构扩大制造业中长期贷款投放。

当前，不少企业期盼《行动方案》加快落地，实施更具针对性的资金支持政策，加大财税、金融、投资等政

策的支持力度，合力为企业大规模设备更新提供更精准有力的支持。

“我们正积极争取各级预算内资金、超长期国债等资金支持，统筹现有农村客运和城市交通发展中央财政补贴资金、交通碳达峰升级补助资金等，重点支持新能源车船更新。目前，浙江已下达 1 亿元交通碳达峰升级补助资金，支持各地开展交通运输领域大规模设备更新。”浙江省交通运输厅相关负责人说。



嘉兴氢燃料电池客车补能。朱士群 供图

“山东正加紧研究制定老旧新能源城市公交车和动力电池更新换代具体实施方案，根据更新换代需求和财力状况，按照不同车辆类型、不同电池规格，明确补贴条件和标准，给予

城市公交企业一次性定额补贴。在老旧运输船舶更新方面，山东将对符合条件的航运企业给予一次性定额补助。”山东省交通运输厅财务处副处长段宏说。

除了资金压力，大规模设备更新还面临相关技术标准不统一、不同步等问题。例如：动力电池产品线升级及政策标准不匹配，造成公交车动力电池在实际使用过程中性能衰减快、更换难；补能标准不统一，新能源车船难以进一步提高运营效率。

“近年来，退出市场的整车企业和动力电池企业分别约有 30 家和 80 家，新能源公交车售后服务中断、电池配件断供、服务主体难寻等问题不时发生。”交通运输部科学研究院副研究员李成告诉记者，公交车使用年限为 13 年，而动力电池质保一般为 8 年，近期多家公交企业停运，车辆和动力电池使用年限不一致是其中原因之一。

“嘉兴港氢能重卡每标箱运输成本节省 1.4 元，一辆车年节约运营成本

3 万元。之所以能取得这么好的经济效益，是因为嘉兴已建立了完善的制氢、运氢、储氢产业链，再加上地方政府的补贴政策，氢气终端售价长期保持在每公斤 35 元，远低于周边城市。各地补能标准不统一，导致氢能重卡运营成本波动较大，难以更大范围应用。”朱士群说。

发挥好政府引导和市场主导作用

发挥好政府和市场两个作用，是交通运输大规模设备更新顺利推进和实现预期效果的关键。

《行动方案》提出，坚持市场为主、政府引导。充分发挥市场配置资源的决定性作用，结合各类设备和消费品更新换代差异化需求，依靠市场提供多样化供给和服务。更好发挥政府作用，加大财税、金融、投资等政策支持力度，打好政策组合拳，引导商家适度让利，形成更新换代规模效应。

3 月 28 日，国务院推动大规模设备更新和消费品以旧换新工作视频会

议强调，要尊重企业和消费者意愿，加强政策支持和推动，着力形成更新换代的内生动力和规模效应。要注重分类推进，把握轻重缓急，优先支持发展前景好、投入带动比高的行业设备更新，加快淘汰超期服役的落后低效设备、高能耗高排放设备、具有安全隐患的设备。

段宏告诉记者，近日，山东省委、省政府发布《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）》，包括推动大规模设备更新和消费品以旧换新的 22 条政策措施，提出老旧新能源城市公交车和动力电池更新换代、老旧运输船舶更新换代、内河运输船舶岸电系统受电设施改造三个方面支持政策。

“除了统筹加强财政资金支持、鼓励各地市制定相应的配套奖补政策，浙江还积极推动各地各部门研究出台路权优先、行业准入、要素倾斜等非资金引导，激发市场主体积极性。”浙江省交通运输厅相关负责人告诉记

者，今年当地还将充分利用浙江国际智慧交通产业博览会，加大“供给端、需求端、金融端”沟通对接力度，引导交通运输装备制造企业生产适应行业发展的高性价比产品。

目前，各地政府及行业主管部门正加快完善保障措施，按照“分类分步、兼顾绿色和安全”的原则，为老旧车船更新提供有力支持。

有业内专家认为，交通运输大规模设备更新需要大量资金，单纯依靠政府显然是不够的，还应当多渠道、多方式吸引市场参与其中。行业应发挥市场在资源配置中的决定性作用，如何更新、更新顺序、侧重方向，主要由市场来决定。

“随着交通运输大规模设备更新加速落地，货运量势必要增长，在一定程度上拉动货车需求。同时，不少地区加快推动国三货车和国四货车淘汰，将有力带动天然气、新能源、国六货

车销售。”一汽解放总经理李胜介绍，其企业推出优惠政策，让利于货运企业和货车司机，任何品牌二手重卡置换一汽解放重卡，最高可补贴2万元。

业内专家建议，在政策端，可通过采取限制使用、经济补偿、合理引导等措施积极稳妥推进老旧车船淘汰。在市场端，车船制造企业可适当让利，减轻运输企业及个体资金压力。此外，部分地区存在地方保护主义，对“本地造”车船给予补贴优惠，应加快建设全国统一大市场。

当前，新能源车船推广仍有难度，经济性是影响企业更新设备重要因素之一。“新能源车船推广应用，应加快完善充电站、换电站、加氢站等配套设施建设，加快形成多场景、多批次、可复制的新能源车船推广应用典型案例，方能有力推动行业绿色发展。”李成说。

优化运输结构 降低隐性成本

习近平总书记强调，“进一步全面深化改革要突出问题导向，着力解决制约构建新发展格局和推动高质量发展的卡点堵点问题”。

既着眼全局，又因地制宜，推动资源、信息、服务和标准等无缝衔接，促进各个环节高效运转，才能加快实现货畅其流的美好愿景。



“呜——”今年5月，汽笛声中，一列载有摩托车零配件的列车从重庆团结村站启程，经浙江宁波舟山港出海，踏上前往希腊比雷埃夫斯港的旅程。

此次运输采用多式联运“一单制”“一箱制”。集装箱甫一装车，客户便能拿到提单，运输全程不落地，到港口后直接装船出海，无需二次倒运换装。相比传统模式，运输总耗时减少了将近一周，物流成本大幅降低。

物流业是国民经济先导性、基础性产业，一头连着生产，一头关系消费，在市场经济中地位凸显。有效降低全社会物流成本，增强产业核心竞争力，方能进一步畅通国民经济循环，提高经济运行效率。

近年来，我国社会物流成本水平稳步下降。数据显示，我国社会物流

总费用与GDP的比率已从2014年的16.6%降至2023年的14.4%。但费用占比与发达经济体仍有一定差距。与此同时，我国几乎各种运输方式的吨公里运价都比较低。

单一环节成本低，全链条运行却成本高，这就意味着破解循环堵点，必须握指成拳、下好一盘棋。发展多式联运是重要突破口。据测算，我国多式联运占全社会货运量的比重每提高1个百分点，可降低物流总费用约0.9个百分点，节约的社会物流成本可达千亿元。

多式联运不是多种运输方式的简单相加，而是一种全程物流设计方案。随着国际物流通道从过去单一海运通道变为“陆海并举”，在更大范围推动散货改集装箱运输，具有重要意义。以河北一家公司为例，企业每月需要

进口铁矿石，以前货物从接卸、查验、通关到发运至工厂需要 7 天时间。山东青岛港推行铁矿石“船铁直转”作业模式后，将卸船作业线与铁路装车作业线进行直连，完成“查验+取样”后，进口矿产品无需落地即可直接装火车发运，铁矿石运抵工厂时间由 7 天缩短到 2 天，疏运效率极大提升，货运总成本大幅下降。

既然是多式联运，必然要多方形成合力。十个指头弹钢琴，一本乐谱，十指联动。树立大局意识、整体观念，找准自身的定位和问题所在，方能更好发挥不同运输方式比较优势和组合效率。瞄准外贸促稳提质，宁波舟山港创新应用全程提单模式，实现了货主一次性委托船公司完成“铁路+海运”全程运输，助力港口集装箱吞吐量连创新高；全力服务双循环，江苏成立了多式联运发展联盟，上下游要素流通、标准协同，让每个经营主体都能从产业链效率提升中获益，下一步还将建立海外揽货体系……既着眼全局，又因地制宜，推动资源、信息、服务和标准等无缝衔接，促进各个环节高效运转，才能加快实现货畅其流的美

好愿景。

多式联运涉及部门多、需协调环节多，一处受阻，就可能使其优势大打折扣。因此，使市场在资源配置中起决定性作用，更好发挥政府作用尤为重要。比如，交通运输部今年将进一步清理、精简交通运输领域各项涉企收费，规范铁路、机场、园区等环节服务性收费；湖北对符合条件的多式联运企业进行奖补，还推出多式联运海关通关等一系列新政策。“看得见的手”不缺位、不越位，该出手时就出手，不断优化营商环境，有助于从更深层次促进物流行业提质降本增效。

物流是实体经济的“筋络”，连接生产和消费、内贸和外贸。近年来，全国统一大市场加快建设，多式联运等流通领域新业态新模式快速发展，但流通体系仍存在信息难共享、规则不衔接等亟待解决的问题。秉持系统思维，不断优化运输结构，打破制度壁垒，定能加快建成供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代物流体系，为经济社会高质量发展提供更有力支撑。

“跨境电商+产业带” 打造外贸新动能 柔性供应链驱动制造业升级

“跨境电商+产业带”成为 2024 年我国外贸领域的发展趋势之一，越来越多产业带有意借助跨境电商渠道开辟国际市场，跨境电商平台也纷纷加码赋能和支持传统产业带转型与出海。

“跨境电商+产业带”作为外贸市场的新增长引擎，在帮助产业带上行跨境电商出海、拓展全球商机的同时，也将推动更多产业带实现数字化升级，提升产业竞争力。

“跨境电商+产业带” 成为外贸新风口

跨境电商作为外贸市场的新增长引擎，其重要性日益凸显。为进一步推动跨境电商的健康发展，今年以来国务院发布相关政策，积极鼓励各地根据自身产业特点和资源优势，创建跨境电商综合试验区，并大力发展“跨境电商+产业带”模式。商务部等 9 部门近日发布《关于拓展跨境电商出口推进海外仓建设的意见》，提出要大力支持跨境电商赋能产业发展，指导地方培育“跨境电商赋能产业带”模式发展标杆。

对传统产业带上的商家和品牌来

说，2024 年是加速突破转型、接轨国际市场的重要时点，众多产业带企业都希望通过跨境电商形式打通国际市场，拓展海外商机。中国电商“出海四小龙”（SHEIN、Temu、TikTok Shop 和速卖通 AliExpress）也不不断加大拓展产业带资源力度。

记者近日获悉，希音（SHEIN）目前已经覆盖全国超过 300 个产业带，在 2023 年希音还推出了全国 500 城产业带出海计划。今年 6 月，希音在广东、福建、江苏、浙江、山东等制造业强省的 13 个城市、20 多个重点产业

带进行近 20 场招商及合作活动，涵盖家电、家装、服饰、百货、玩具、婴童等众多品类。预计 2024 年全年，希音将在全国各地产业带举办超过 150 场招商与赋能活动。

除了在产业聚集的强省重镇进行布局外，希音还会加强与众多特色产业带合作，把特色产业带的新品、优品培育为跨境“爆品”，并为不同产业带卖家配置相应的系统性培训、买手帮

扶等支持。通过这些措施，哪怕是出海零经验的产业带卖家，也能系统性提升面向全球市场的综合能力。

商务部国际贸易经济合作研究院发布的报告认为，“跨境电商+产业带”是数字经济与实体经济融合的典型场景。它加快了传统工贸企业的品牌化及出口品类的高端化，助力更多工厂型中小企业进入国际市场。

传统产业带触网拓展跨境新增量

国内产业带的形成，曾经得益于特定区域内的资源、劳动力和技术等生产要素优势，通过整合上游和下游资源构建起相对完整的产业链，随着产业链不断壮大和环环相扣，最终形成了在特定领域具备优势的产业带。来自行业不完全统计显示，全国总计有超过 1100 个产业带，然而交易额超过 100 亿元的产业带只有 50 个左右，许多产业带具备生产制造实力，但在国际市场上的业务运营缺乏经验与积累，仍存在极大的开发空间。

随着“跨境电商+产业带”的紧密

合作，传统制造业与电商进一步融合共赢。通过希音这样的跨境平台出海，产业带企业跳过了许多中间环节，得以直面 150 多个国家的海外消费者。

义乌的家居用品、永康的运动用品、瑞安的汽车配件、宁波的小家电……浙江作为中国乃至世界重要的生活百货制造基地，聚集着几十条各具特色、底蕴深厚的特色产业带，其产品不仅在国内市场广受欢迎，也逐渐在海外市场占据一席之地。随着产业带加速出海，拓展海外市场、开发创新产品、建设自主品牌已经成为浙

江多条产业带的发展共识。

收纳用品卖家张国辉从2023年开始入驻希音平台，如今已经从一条生产线拓展到二十余条生产线，年销售额达到560万美元。张国辉表示，做好跨境电商，优质的产品、高效的生

产、创新的能力缺一不可，而这正是像他这样的产业带卖家所擅长的。他专门在公司里设立产品开发部门，结合海外市场的消费需求和流行风格进行新品开发。

目前，在美妆个护赛道，希音平台已经涌现出不少年销百万、千万美元级别的大卖家，这些制造企业与本土品牌正在通过平台充分发挥供应链优势，培养出海经营能力。个人护理用品卖家于晓鸥与希音合作后，不到

一年就做到了100万美元的销售额。

于晓鸥说：“卖家只需要专心把产品做好，运营、物流、仓储都有平台提供支持。通过跨境电商平台，公司未来的销售市场空间将远超过往。”

家用电器、消费电子产品也是国内产业带的热门出海品类。家用电器卖家于东从去年入驻希音平台自主运营模式下的美国站，五个月后店铺日均交易额实现了几十倍增长，月销售金额如今已经稳定在一百万元以上。

于东认为，要想在跨境电商平台上取得成功，必须深入了解海外年轻消费者需求，并不断加大投入去做更多符合用户预期的新型产品开发，从而不断提升海外销量。

柔性供应链赋能产业带转型升级

在跨境电商领域，希音主要采取“自主品牌+平台”双引擎发展模式，已经成为产业带卖家出海的首选平台，这也与希音多年来深耕纺织服装产业所积累的产业带出海经营经验相关。

希音已经深耕服装产业十多年，其打造的按需柔性供应链模式，让自主时尚品牌希音在全球市场迅速崛起成为海外消费者喜爱的时尚品牌之一，而在平台化之下，柔性供应链模式也将

有助于更多产业，特别是非标产业的智能化升级。

在自主品牌模式下，希音凭借按需生产敏捷供应链模式，实现“小单快反”、按需生产，从源头上减少库存浪费。希音还利用自身技术优势和经验，带动服装生产制造等传统产业转型升级，在与希音合作前，许多工厂不具备系统化和智能化的能力；双方合作后，这些企业变成了全链条数字化的智能工厂，柔性按需供应链能够帮助企业实现降本增效。

希音从2023年开始深化平台化战略模式，让柔性制造在更多产业落地。中国数实融合50人论坛副秘书长胡麒牧认为，以希音为代表的跨境电商平台企业让中国服装产业具备了一种新韧性，这种韧性是牢牢掌握了柔性按需供应链的标准、技术和系统。希音将产业带与数字贸易和数字化柔性供应链贯通，在帮助产业带上行跨境电商出海同时，也将帮助更多产业链数字化升级。

2024年，希音平台业务在自主运营、代运营等基础上又推出了“半托管”模式，帮助商家实现海外备货、自主履约、自主选品上架并提报价格，希音则协助企业运营，由此在提升商家自主性的同时也降低了合作门槛。



专注跨境电商服务的量化咨询创始人杨学海向记者表示，希音半托管模式的推出为国内产业带工厂及品牌商提供了更为简洁高效的跨境电商解决方案，可以极大地让工厂从繁杂的多国别市场开拓、后端运营、客户服务中脱离出来，也缩短了制造企业与全球消费者之间的交易路径，对于产业带出海具有重要意义。同时，希音利用本就精熟的供应链管理能力和柔性制造赋能体系，能够加快产业带制造的数字化及精细化能力，为最终的出海国际化打下坚实基础。

“铁路运费贷” 为实体经济插上腾飞的翅膀

近日，据“中国铁路”官微消息：在全面总结试点成功经验的基础上，6月20日起，国铁集团和中国建设银行在全国铁路推广实施“铁路运费贷”物流金融产品，助力降低社会物流成本，为实体经济插上腾飞的翅膀。

“铁路运费贷”是服务国家战略大局，构建现代物流体系的“新思路”。“铁路运费贷”作为新型物流金融产品，深受市场青睐。《“十四五”现代物流发展规划》中，将“推动物流提质增效降本”作为“十四五”时期现代物流发展的重要任务，明确提出到2025年，社会物流总费用与GDP的比率较2020年下降2个百分点左右。据统计，2023年国家铁路累计发送货物39.1亿吨，经常通过铁路发货的客户约4万家，涉及能源、冶金、建筑、化工、农业等实体经济行业。由此可

见，铁路运输的巨大潜力，以及潜藏其中的巨大金融服务市场。国铁集团与金融机构的合作，从持续跟进武汉等铁路物流金融服务试点实施情况，到今天在沈阳等铁路局集团公司推广实施，表明金融服务的创新经得起实践检验，这种不断改进的服务和国铁企业上下求索的态度，有利于形成良性循环，不断增强铁路物流金融服务的影响力，为支持实体经济高质量发展注入不竭动力。

“铁路运费贷”是深化铁路和金融供给侧结构性改革，促进经济社会发展的“新产物”。产品试点实施四个月以来，铁路物流金融服务成效初显，已使用上述铁路物流金融产品的客户超200家，银行授信融资总额超过110亿元，为铁路物流客户拓展了融资渠道，有效降低了企业融资成本

和物流成本。同时，“铁路运费贷”为小微企业、大中型企业提供不同的贷款额度和优惠利率，更精准贴合客户实际需求、提升铁路物流金融服务品质，还为处于供应链中各种规模企业降低融资门槛，缓解企业现金流压力，提高了大中型企业、小微企业、个体工商户等各类市场主体的贸易便利性和物流效率。

“铁路运费贷”是践行交通强国，铁路先行，服务企业的“新举措”。

“铁路运费贷”通过 95306 平台即可完成，方便快捷，而且低息有保障，极大提升了客户体验感和满意度。截至 3 月底，建行重庆市分行通过“铁路货运贷”服务小微企业 30 户，信贷金额 4564 万元；今年 6 月，济南众成装饰工程有限公司在建行山东济南铁道支行成功落地首笔“铁路运费贷”业务，获批授信 81.4 万元……“贷”来的真金白银为企业提供了实实在在的资金支持，吸引更多客户坚定选择

铁路运输方式，促进了“公转铁”运输，实现了“物畅其流”的美好愿景。

随着铁路物流金融服务的创新并逐渐驶向广阔市场，将在加快推进铁路现代物流体系建设中发挥重要作用，为降低企业融资和物流成本，促进“公转铁”增运上量，助力实体经济高质量发展做出积极贡献。



“铁路运费贷”办理方式为：铁路货运 95306 注册客户授权平台向银行在线提交历史运输数据后，可申请增信额度和优惠利率，用于向铁路物流企业定向支付物流费，铁路发货历史运量越大、缴纳运费越多，可申请的增信额度越大。这一产品能够为客户增加融资渠道、降低融资成本。

加快水运高质量发展 为交通强国建设注入强大动能

水运是我国综合运输体系的重要组成部分，具有运量大、成本低、能耗少、污染轻的比较优势，是服务构建新发展格局的主要通道和关键节点，在交通强国建设中发挥着重要作用。

党的十八大以来，我国高度重视水运工作，出台了一系列重要政策措施，为我国水运高质量发展指明了方向，提供了根本遵循。

“近年来，我国水路运输持续较快发展，水运建设投资保持高位运行。”6月26日，交通运输部副部长付绪银在国新办新闻发布会上表示，2023年我国水路货运量达到93.7亿吨，首次突破90亿吨大关。今年1—5月份，我国水路货运量完成38.6亿吨，同比增长7%；港口集装箱吞吐量突破1.3亿标箱，同比增长8.8%。1—5月水运建设固定资产投资完成了786亿元，同比增长7.2%。

据付绪银介绍，目前，一批水运重大项目建设正在稳步推进，平陆运

河工程累计完成了335亿元，3座大型枢纽均已进入了船闸主体施工阶段；小洋山北作业区集装箱码头项目去年开工以来已累计完成投资约45亿元；长江干线武汉至安庆段6米水深航道整治工程今年正式建成投用，实现了万吨级江海船舶常年直达武汉，有力服务了中部地区的崛起。

6月，交通运输部印发实施了《关于新时代加强沿海和内河港口航道规划建设的意见》，提出要加快建设国家港口枢纽体系，全面攻坚国家高等级航道，打通内河航运堵点卡点，实施内河水运联通体系工作，高质量构建现代化港口与航道体系等政策措施。据付绪银介绍，各地交通运输部门正在以此为抓手，进一步加快水运规划和建设，推进水运高质量发展。

付绪银表示，目前，我国智慧港口正在逐步成为水运高质量发展的靓丽名片，一些领域已经实现从“跟跑”“并跑”到“部分领跑”的重要转变。

为奋力加快建设交通强国、努力当好中国式现代化的开路先锋注入了强大的动能。

近年来，我国持续深入推进码头装卸设备、水平运输设备以及堆场装卸设备等自动化，在码头实现全面的自动化，智能化技术创新这些工作在不断推进，我国港口的自动化技术水平和应用规模总体位居国际前列。

渤海之滨，岸线绵延。在河北沧州黄骅港区集装箱码头，汽笛声阵阵，远洋巨轮列队入港，集装箱码头上，桥吊作业有条不紊。

黄骅港是我国西煤东运、北煤南运的重要枢纽港口，也是我国最大的煤炭下水港。每天从陕蒙等煤炭主产区发出的150余列重载列车轰鸣而至，来到这个“旅途”中转站。随后，在不到24小时的时间内，60余万吨煤炭将在这里全部完成中转，“乘坐”巨型运煤船转运南下。

数据显示，目前，我国已建成的自动化集装箱码头有21座，自动化的干散货码头有28座，已建及在建的自动化码头数量位居世界首位。基于5G技术的新一代自动导引车、无人集卡

等智能化水平运输设备率先投入使用。

以集装箱吞吐量世界排名第一的世界集装箱第一大港上海港为例，以前配载一艘船需要4个小时，现在随着信息技术发展应用，5分钟左右就可以完成一条船的配载工作，大大节约了时间，提升了效率；以前需要人工驾驶运输车辆，现在已经开始规模运用自动驾驶车辆。

“我国各个港口大力推进码头专业化、智能化改造，进一步提高了港口的作业效率。”付绪银指出，我国“北煤南运”的重要港口黄骅港，通过自主创新，港口实现了全流程的自动化作业和现场的无人化作业，装船效率显著提升，辅助作业时间也大幅压缩，现在船舶平均在港时间缩短了2天左右。船舶运行周转效率的提高，为航运企业、港口企业的降本增效都发挥了很好的作用。

付绪银指出，下一步，我国将加快完善顶层设计和标准体系，研究建立智慧港口评价体系，大力推进传统码头智能化改造，持续提升港口服务智慧化水平，加快发展新质生产力，为水运高质量发展贡献更大的力量。

济青双驱动 山东中欧班列铸就国际物流新标杆

车轮滚滚，新丝路上“钢铁驼队”如一群奔腾的野马，穿梭于“古道”之间，如同涌动的春水无法阻挡。它们不仅是经济交流的重要载体，更是连接文化的桥梁，让那曾经辉煌千年的丝绸之路再次焕发出耀眼的光芒。

6月7日上午9时，一声汽笛长鸣，一列由山东高速集团统筹运营的中欧班列准时从济南董家镇站启程，向阿拉木图集结中心疾驰而去，这一幕，标志着山东中欧班列累计开行数量已突破一万列的重要里程碑。

在全球化的浪潮中，山东紧跟国家战略，依托得天独厚的地理条件和坚实的产业基础，全身心地融入“一带一路”建设。山东中欧班列凭借高

效、稳定、价优的运输服务，成功构建起一条东接日韩亚太、西连中亚欧洲、南通东盟南亚、北达蒙俄大陆的全方位国际物流通道。这条通道不仅为山东乃至我国与世界的贸易往来提供了便捷的陆上桥梁，更为全球经济的共同发展和文化交流搭建了一个宽广的平台。

这条新丝路上的“钢铁驼队”，正以自己的方式，书写着新的历史篇章，它们是连接东西方文明的纽带，是推动世界和平与经济发展的动力。它们的每一次行驶，都在向世界传递着和平发展、合作共赢，才是越走越宽的阳光大道。

济青双核驱动，助力企业“走出去”

在全球化的大潮中，企业“走出去”已成为实现高质量发展的关键路径。济南与青岛，凭借其优越的地理

位置和资源优势，正借助济青双核驱动，以山东高速“齐鲁号”欧亚班列（济南）集结中心项目和山东中欧班

列青岛集结中心项目为引擎，为省内乃至全国的企业“走出去”提供强大支持。

济南，作为山东省的省会，其内陆港规划片区内的“齐鲁号”欧亚班列集结中心项目，已成为连接欧亚大陆的重要物流枢纽。该项目集办公、仓储、堆场等功能于一体，为中欧班列的高效运营提供了坚实保障。项目的五大功能区设计，包括供应链金融（服务）区、进出口商品展销区等，不仅为企业提供了多元化的服务，更为济南打造内陆开放新高地、助力企业“走出去”奠定了坚实基础。据了解，该项目一期已投产运营，二期预计今年年底实现主体封顶，未来将为更多企业提供更加便捷、高效的物流服务。

青岛，作为山东半岛蓝色经济区的核心城市，其中欧班列青岛集结中心项目同样备受瞩目。该项目作为山东高速集团在上合新区的首个综合产

业园区，是上合国际枢纽港建设的核心项目之一。项目将建设集结操作中心、跨境电商中心等多个中心，形成“物流+贸易+金融”的班列生态圈。

据悉，预计今年第三季度实现仓储板块试运营，年底实现项目整体竣工。这一项目的建成，将有效提高山东中欧班列在上合示范区的综合服务能力，推动中欧班列在上合示范区的高质量发展。

济青双核驱动，不仅为山东乃至全国的企业提供了更加便捷、高效的物流服务，更为企业“走出去”提供了强有力的支撑。通过这两个项目的建设，山东正逐步构建起“通道+枢纽+网络”的现代物流体系，为企业“走出去”提供更加广阔的空间和更加有力的支持。随着这两个项目的不断完善和发展，将有更多的企业借助这一平台，实现更加辉煌的“走出去”之路。

优化服务模式，构建现代供应链

在全球贸易紧密交织的当下，山东中欧班列凭借其卓越的服务模式和高效的现代供应链体系，已成为连接各地的重要物流桥梁。近年来，山东中欧班列在优化网络布局、补强服务功能方面下足了功夫，取得了显著成效。从“点”到“线”，再到“面”，山东中欧班列不断完善枢纽布局，形成了“干支结合、枢纽集散”的高效集疏运体系。作为全省的两个核心龙头城市，济南、青岛充分发挥陆海统筹作用，推动了山东中欧班列实现跨越式发展。



此外，山东中欧班列在临沂、烟台、淄博、潍坊等地建设二级节点，并通过开行鲁疆班列，在新疆建设中

转基地。在中亚地区建设阿拉木图集结中心，以及在塞尔维亚、德国、日本、韩国等地设立海外仓或办事处，逐步形成了以济南、青岛为双核，以临沂、烟台等为节点的“2+N+X”网络格局。这一网络格局的形成，不仅提高了班列的运营效率，也为沿线国家提供了更加便捷、高效的物流服务。

在优化网络布局的同时，山东中欧班列也致力于提升服务质量，实现了从初期的点对点运营向“门到门”服务的转变。在境内，山东中欧班列提供发运前端及回程分拨的一条龙服务；在境外，已初步建立起境外集疏运体系，为客户提供更加全面、便捷的服务。去年底成立的哈萨克斯坦分公司，已稳步发展，累计开展境外服务1万余车。今年，山东高速集团还计划在中东欧、俄罗斯设立班列集结中心，以进一步提升境外服务能力。这些举措的实施，将进一步推动山东中欧班列的发展，为国际贸易提供更

加高效、便捷的物流服务。

山东中欧班列在推动国际贸易发展方面发挥了关键作用。通过搭建沿线经贸紧密合作的繁荣之路，山东中欧班列不仅为山东乃至全国的外贸企业提供了全程物流供应链解决方案，还促进了沿线国家之间的经济互通、发展战略对接。

此外，山东中欧班列积极响应国

家战略，推出了“上合快线”和“日韩陆海快线”等班列产品，为山东与上合组织国家及日韩等国的外贸企业提供更加便捷、高效的物流服务。这些班列产品的推出，不仅提升了山东中欧班列的品牌影响力和市场竞争力，也为沿线国家的经济发展注入了新的活力。

服务不断升级，满足民生消费需求

随着全球贸易的紧密交融和消费者需求日趋多样化的背景下，山东中欧班列凭借其精准的创新服务模式，成功构筑起国内外市场的桥梁，充分满足了市场对于高质量、多元化商品的需求。作为中欧班列的新晋力量，山东中欧班列在短短不到六年的时间里，迅速跃升至万列行列，其迅猛的发展势头不仅得益于对其他平台的先进经验借鉴，更离不开持续的创新导向和优质的服务模式。

在优化服务模式的道路上，山东中欧班列不仅聚焦班列业务的拓展，更致力于模式业态的创新。通过精准

化、定制化的服务，山东中欧班列成功为“山东好品”走向世界提供了坚实支撑。家电专列、轮胎专列、化工专列、商品车专列以及冷链、跨境电商等特色班列的推出，标志着山东中欧班列在融入上下游产业链上取得了显著成果。这些特色班列的常态化运营，不仅提升了市场采购专列和运贸一体化专列的效率，更加强了山东优势产业的国际竞争力。

同时，山东中欧班列在拓宽供应链上也迈出了坚实的步伐。通过搭建“齐鲁号”供应链综合服务平台，山东中欧班列实现了多元化发展。针对

外贸企业的融资需求，山东中欧班列创新推出供应链金融服务平台，累计帮助企业从金融机构获得融资超 10 亿元，有效缓解了企业的资金压力。

此外，依托山东高速林产物流园，山东中欧班列通过搭建运贸一体化服务平台，使临沂市运贸一体化专列运营日益稳定，并在济南、青岛等地同步推进。

在民生服务方面，山东中欧班列更是下足了功夫。为满足山东民众日益提高的物质消费需求，山东中欧班列推出了“齐鲁号·全球购”民生服务平台。通过这个平台，德国啤酒、意大利牛肉、法国葡萄酒等优质商品得以顺利进入山东市场，丰富了消费者的选择，提升了消费体验。

在全球贸易蓬勃发展的背景下，国际物流的地位越来越重要。作为“一带一路”建设的旗舰项目和标志性品牌，山东中欧班列在不到六年的时间里便实现了从起步到“万列俱乐部”的跨越式发展。这不仅体现了山东在物流运输领域的卓越实力和创新精神，也彰显了山东在推动国际物流大通道建设方面的决心和担当。山东中欧班列将持续探索新的发展模式和服务模式，继续深化国际合作与交流，推动中欧班列等物流项目向更高水平发展，为构建开放型经济新体制、推动形成全面开放新格局贡献积极力量。



青岛如何补齐港航服务拼图？

6月25日，“山东船员发展服务平台”正式在青岛上线，该平台作为国内首个船员发展服务平台，以信用为抓手，面向航运公司、海员外派机构和广大船员，在招聘、培训、体检、安全教育及权益维护等各个方面对船员进行全方位服务。这是青岛打造东北亚国际航运枢纽，全面提升航运综合服务能力迈出的坚实一步。



根据挪威船级社（DNV）和梅农经济（MenonEconomics）共同编制的《世界领先海事之都》（2024年）报告显示，青岛在全球海运城市中的排名从2022年的第30位提升至2024年的第28位，但其海事金融与法律领域

略显落后。那么青岛如何加快补齐航运服务等方面的短板，提升航运资源的配置能力？记者对此进行了采访。

持续优化营商环境

近年来，青岛持续营造优良发展环境，吸引各类航运要素集聚。2023年，青岛现代航运服务信息化支持保障平台就吸引150余家企业注册入驻，累计发布青岛RCEP航运指数50期，发布青岛集装箱航运景气指数分析报告17期，每月定期为企业免费提供最新港航资讯信息等，赋能企业发展。

青岛市运输事业发展中心港航处负责人说：“航运服务信息化支持保障平台正在持续优化和完善中，计划增设岸电管理模块，进一步丰富服务功能，未来将积极探索高质量发展模式，主动导入业务资源、市场资源，创新开展各类航运要素交易，共同拓展新业务、新模式，将该平台打造成为面向东北亚的世界级航运要素资源市场

化配置平台。”

6月14日，记者从青岛市政府新闻办召开“优化营商环境在行动”主题系列发布会上获悉，青岛在水路运输领域首推智能审批技术，办理的85件国内船舶代理、水路旅客运输代理等事项，企业免提交身份证、营业执照等证明材料，系统自动调用电子印章，实现“一键填报”“智能秒批”，极大提升用户体验和审批效率。

青岛市交通运输局相关负责人告诉记者，今年，青岛市级层面顶格成立青岛市国际航运中心建设工作专班，加快建设世界一流海洋港口，不断提升青岛现代航运业发展水平和国际影响力。同时《青岛港总体规划（2035年）》有望近期获批，青岛市促进航运产业高质量发展的政策奖励资金也正在加快兑现落实。

同时，青岛持续提升航运口岸服务能级。以青岛港云港通为例，在青岛市大力支持下，云港通整合了口岸监管、码头作业、物流运输等资源，

与港口相关的进出口业务、流程、手续等都能进行线上操作、远程控制、实时共享，再也不用线下跑腿。近期，云港通再次全新升级，全面覆盖青岛港5个港区业务办理，实现用户在港区提箱、集港、市入、市提和导航使用一个App作业。据测算，这项举措每年可节省约700万张纸质小票，每辆车平均周转时间节省5分钟以上。

打造高端航运服务业

2023年青岛港货物吞吐量突破7亿吨，位居全球第四。尽管如此，青岛在全球航运市场中依然缺乏足够的影响力和话语权。从世界公认的第一航运中心新加坡的发展可以看出，强大的软实力才是其海运竞争力的优势所在。

海运软实力主要体现在综合实力，包括海事仲裁、航运保险和保赔、中介服务、船舶经济、航运金融及衍生产品等。《世界领先海事之都》（2024年）报告也显示，青岛在海事金融与法律领域略显落后。

早在 2022 年，青岛就意识到了这个问题，制定出台了《促进航运产业高质量发展 15 条政策》支持船舶管理、船舶交易、船舶检验等现代航运服务业发展。

青岛市委常委、副市长耿涛曾表示，青岛年度航运保险保费市场规模保持在 40 亿元以上，市场潜力巨大。2022 年，青岛国际航运保险运营服务中心启用，围绕航运业上下游关联产业开展保险代理业务，实现航运保险的产品创新和服务创新，逐步建立起政府为主、港航特色产业和实力保险机构为辅的保险大市场。

今年 3 月，青岛自贸片区发布《支持航运服务产业高质量发展办法》（简称《办法》），以“真金白银”支持现代航运综合服务体系的构建。《办法》鼓励金融机构加大对航运产业支持，对金融租赁公司或融资租赁公司开展船舶、港航设备等融资租赁业务予以一定支持。

海事仲裁方面，青岛致力于建立完善、健全的法律和政策制度，提升

青岛港航法治化软环境。2021 年青岛引进全国唯一国家级海事仲裁委员会——中国海事仲裁委员会青岛仲裁中心；2023 年，全国首个海事域外法查明研究中心在青岛启动。

今年 6 月，青岛海事法院与青岛市商务局、山东大学联合发布海事司法文库《合规指引与风险防治》系列丛书，全面涵盖了海上运输、船舶工程等 6 大类海洋经济领域，以及海上交通事故、船员权益保障、海洋生态环境保护等 62 种主要海上纠纷类型，形成合规提示 487 个，提炼裁判要旨 840 条，主动对接国际高标准经贸规则，帮助企业应对外部风险挑战，护航海洋新质生产力高质量发展，丰富国际经贸规则和国际海洋治理体系。

发展高端港航服务业，离不开船员的权益保障。山东海事局、青岛自贸片区管委、青岛海事法院、山东省人力资源和社会保障厅、山东省海员工会委员会签署《共建山东船员权益保护中心合作备忘录》，旨在优化船员职业发展环境，高效维护船员合法

权益，巩固和发挥山东船员大省优势，打造“山东船员”品牌，为海洋强国、航运强国建设提供重要支持保障。

数字化转型提升港口竞争优势

根据《世界领先海事之都》（2024年）报告显示，青岛在港口标准箱领域位居全球第三。谈到这个成绩，业内人士指出，“数字化”功不可没。

作为全球第五大集装箱港，青岛港也是原油、铁矿石、煤炭、粮食等大宗货物进出口关键口岸。近年来，青岛港将数字化转型作为改造提升传统动能、培育发展新动能的关键措施，形成了新建码头和传统码头改造齐头并进的发展路径，对全球港口的数字化发展起到引领示范作用。

在青岛港西联公司全流程自动化件杂货纸浆码头，36岁的门机司机董宝秋坐在远控室里同时管理几百米外的三台门机，根据传感器实时传回的数据和视频，简单动动操纵杆和按键就掌控了吊具的起降与移动。就在一年前，他的工作地点还是离地40米高

的门机驾驶室，长时间低头操作设备。

“新建码头需要很多资源支撑，包括岸线、资金、航线等，投资回报周期很长，不是所有港口都能承受。而传统码头改造将是今后港口数字化转型的重要方向。”青岛港西联公司安全环保科技部副经理荆煜介绍，近期投入运营的青岛港西联公司全流程自动化件杂货纸浆码头，就是在传统码头的基础上优化升级，重点攻关件杂货装卸“作业流程智能化、装卸设备自动化、堆场管理数字化、客户服务体系化”四大关键技术，实现七个首创，改造成本仅相当于新建码头的十分之一。

“装卸、拖车等工种劳动强度大，招工难问题已成常态。把工人从脏苦累险的作业环境中解放出来，是港口进行数字化转型的重要考量因素之一。”荆煜说。

近年来，青岛港西联公司一条纸浆作业线仅需4个人就能胜任原先15个人的工作量。而在青岛港董家口港区粮食码头，一艘6万吨大型运粮船

准备靠岸卸货，以往靠人工调取信息和判断分析，光出调度计划就至少需要半天时间。而现在，依托该码头全流程智能管控系统进行智能调度，仅需十几秒钟就可生成调度计划，大大提高船舶周转效率。

日前，青岛港发布数字化转型专项规划，提出到 2026 年，形成卓越的数字化经营能力，实现生态体验极致化和新质生产力价值最大化。

昔日以万人大港兴城的青岛，正以数字强港、多元化港航服务加速向东北亚国际航运枢纽进发。



冻亨物流产业园顺利通过“一级（三星）绿色仓库”现场审核



2024年6月14日，中国仓储与配送协会专家组一行莅临冻亨物流产业园现场评审，冻亨物流产业园相关部门负责人参与本次评审活动。通过听汇报、查资料、看现场、座谈交流等方式，评审专家组一致通过“冻亨物流产业园一级（三星）绿色仓库”评价现场审核。

荣誉新起点，扬帆再起航！此次“一级（三星）绿色仓库”现场审核顺利通过，既是对冻亨物流产业园在行业发展中的高度认可及肯定，也是对今后运营管理工作的鞭策和鼓励。

未来，冻亨物流产业园将积极响应绿色降碳号召及行业的发展要求，继续沿着行业发展方向不断探索，努力打造“绿色、低碳、环保、高效”智慧型物流产业园。



财政部、交通运输部评价组调研山东盖世智慧供应链枢纽项目

6月4日，财政部、交通运输部评价组调研济南国家综合货运枢纽补链强链重点项目，实地查看山东盖世智慧供应链枢纽项目建设情况，山东省交通厅、济南市交通局、历城区交通局领导陪同调研。

评价组深入项目建设现场，详细了解了项目的建设情况。听取山东盖世国际物流集团关于项目运营主体情况、交通运输领域业务情况、项目实

施方案及业务推进计划的汇报，对项目建设进度和全新的运营思路给予充分肯定。评价组表示济南国家综合货运枢纽补链强链项目的建设意义重大，对于加快构建现代化高质量国家综合立体交通网具有重要意义。项目建设团队要稳步推进工程建设，打造精品工程，为济南乃至山东地区的物流发展做出更大贡献。

山东盖世智慧供应链枢纽项目是



济南商贸服务型国家物流枢纽增量补短板项目，2023 年 11 月增补为济南国家综合货运枢纽补链强链项目。项目位于位于济南临港经济开发区，作为济南国家综合货运枢纽补链强链项目的重要组成部分，规划建设智慧仓储、多式联运、同城配送、供应链综合服务等功能设施，打造中国重要消费物流枢纽，推进贸易物流和枢纽经济的全面融合发展。目前该项目各单体主体都已完工，即将全部竣工，融入国家综合货运枢纽网络。

此次调研为济南国家综合货运枢纽补链强链项目的顺利实施提供了有力支持，下一步，我们将根据上级要求，扎实推进国家综合货运枢纽补链强链项目建设，实现存量提升，增量补短板，以物流促贸易，提升枢纽物流集散和资源整合能力，带动关联产业集群发展壮大。形成商贸和物流相互支撑、相互促进的良性发展局面，打造枢纽经济发展载体和平台，为现代物流产业发展做出更大、更突出的贡献！

山东盖世智慧供应链枢纽项目简介：

山东盖世智慧供应链枢纽项目位于智鼎大道以东、通虞大街以北、通鼎大街以南、朝义路以西，占地面积约 213.8 亩，总建筑面积约 12.87 万平方米。

项目定位于打造公铁联运和高端消费业态组织服务平台，规划建设高端智慧仓储、多式联运与分拨作业、国际物流与商品展示、同城配送、物流信息化及供应链综合服务等功能设施，打造面向世界、服务全国的消费物流枢纽。

当这个项目建成投用，实现高质量运营，会对济南商贸物流业转型升级，推高济南在国家物流枢纽网络中的城市地位，占领物流行业制高点，全面融入国内国际‘双循环’具有重大意义。

西王物流： 新业务开拓成果丰硕 持续提高效率和效益



西王物流在立足服务好内部单位的基础上，依托订单信息处理、货物运输等优势，公司车队系统和业务系统紧密协作，通过加大外部业务开发力度，进一步优化运输线路，充实手中货源，提高车辆运行效益。



车队系统是西王物流的主要业务板块之一，面对竞争性越来越强的物流运输行业，为了进一步提升企业效益，西王物流大力鼓励车队干部走出去开发新业务、新线路，扩充货源，提高运行效率和效益。各车队干部积极按照公司部署，相继开发了临淄宏达矿粉、桓台博汇纸浆及临沂临港至

淄博、济南周边的钢材等多个业务。找到最优线路，加大业务量，通过利润核算，车队盈利突破新高。



同时他们根据各地域的批量货源，积极进行市场应变，从单一的点对点运输模式，提升为多点运输，同时也增加了一部分潍坊港至济南的钙石、董家口至寿光的矿粉等业务，车辆多点、多程、多货源运输，既提高了收入和运输量，又提升了盈利水平。

此外，西王物流在做好外部业务开发、车辆调度的同时，还多举措加大驾驶员招聘力度，壮大车队队伍，不断提高营运车数，助力公司健康高效发展。

『青岛物流发展公司开展 “为企降本增效助力园区发展” 专项行动』

为深入贯彻落实物流集团降本增效专题工作会议精神，着力增强发展内生动力，青岛物流发展公司积极部署“为企降本增效，助力园区发展”专项行动。

专项行动中，公司充分挖掘利用园区边角土地资源，顺利完成首单 1000 吨进口沥青储运一体化自营业务。伴随着最后一托沥青的落地，十余名党员干部及青年员工主动担当，顶着炎炎烈日，投入到货物盘点、篷布覆盖等工作中，劳动现场大家集思广益，通过在吨包铁制框架上铺垫工程废料、“卷煎饼”式的急速覆盖法等一个个小建议、小发明，既保全了篷布的二次利用、提升了工作效率，又节省了额外的业务劳务支出，以实实在在的行动助力公司降本增效。

专项行动开展以来，青岛物流发展公司鼓励广大员工积极投身降本增效，从节约“一度电、一滴水、一张纸”等细节入手，在“降”上下功夫，在“节”上想办法，在“增”上作文章，形成了人人参与降本增效、个个关心效益指标、天天都有目标成效的良好氛围。

下一步，青岛物流发展公司将持续围绕园区安全运行、业务收益提升、服务品质提质等重点任务，坚持打好“降本增效”攻坚战，全方位、多层次推进降本增效工作，用实际行动助力物流集团高质量发展。



德州交通物流信息服务有限公司获评山东省 2024 年度专精特新中小企业

6月6日，山东省工业和信息化厅公布了2024年度专精特新中小企业名单，德州交通物流信息服务有限公司成功入选。

序号	企业名称	新申报/复核
3355	山东嘉迈龙电气科技有限公司	新申报
3356	庆云弘光蜡业科技有限公司	新申报
3357	澳鑫机械设备（庆云）有限公司	新申报
3358	德州精锐石油机械有限公司	新申报
3359	贝莱特空调有限公司	新申报
3360	德州德吉混凝土有限公司	新申报
3361	德州交通物流信息服务有限公司	新申报
3362	德州金奈尔新材料科技有限公司	新申报
3363	德州金玉石油机械科技有限公司	新申报
3364	德州凯瑞电气设备有限公司	新申报
3365	德州乐瀚焊材有限公司	新申报
3366	德州隆科石油装备有限公司	新申报
3367	德州瑞孚油田助剂科技有限公司	新申报

“专精特新”是指具有“专业化、精细化、特色化、创新能力”特征的中小企业。发展“专精特新”是国家为强化科技创新和产业链供应链韧性，引导中小企业高质量发展，巩固壮大实体经济根基的重大战略性举措。

多年来，信息公司一直坚持专业化发展战略，长期专注并深耕于信息化领域，高度重视科技成果转化，专

业化指标、精细化指标、特色化指标、创新能力指标均达到认定水平，为企业梯度培育发展奠定了坚实的基础。

向“专”而行，向“新”而生。

未来，信息公司将持续聚焦信息化领域，贯彻“专业化、精细化、特色化、创新能力”发展目标，不断提升信息化能力与研发水平，为集团高质量发展贡献力量！



兰山区委副书记、区长刘波带队到顺和天源智慧物流园项目现场调研现代物流城市建设

6月20日上午，兰山区委副书记、区长刘波带队到顺和天源智慧物流园项目现场调研现代物流城市建设，兰山区委副书记孙守军，临沂商城管委会副主任、兰山商城管委会主任、党委书记田宗春，兰山区人大常委会副主任魏云广，兰山区政府副区长、义堂镇党委书记曹景强，兰山商城管委会副主任孙钦仕，兰山区政府办公室主任施文山，兰山街道党工委书记姜修

伟等参加。集团党委副书记、董事长赵国伟，集团董事、副总经理李邦，集团副总经理、临沂天源国际物流有限公司总经理宋其良等陪同。

调研现场，集团副总经理、临沂天源国际物流有限公司总经理宋其良向调研组汇报了顺和天源智慧物流园园区基本情况、建设施工进度以及园区招商模式。顺和天源按照上级领导部门对物流搬迁的统一部署，加快施

工收尾工作，坚定不移的推进好物流搬迁前期准备工作。同时，顺和天源将抓住现代物流城建设机遇，园区通过专线单线路入驻、点发全国经营模式，加强信息化、数字化、智能化建设，为物流商户提供一个良性竞争、互惠共赢、科技赋能的营商环境，助力商户做大做强，促进商贸物流业降本增效与转型升级。

刘波区长强调，现代物流城建设作为市区两级政府的首要任务，承载着商城转型升级的重任，既是兰山区

的突破性工作，也是全市城市建设的主战场。顺和天源要按照高起点、高标准的建设要求，打造功能布局合理、服务配套设施完善的现代化物流园区，加快园区施工收尾步伐。接下来的物流搬迁工作中，引导好物流商户按时完成搬迁任务，助力临沂商贸物流的转型升级。同时，把顺和集团多年的园区经营成熟经验、品牌优势再度提升，持续发挥好临沂物流领头羊、排头雁的地位。

关于公布山东省物流与交通运输协会 物流教育专业委员会新增成员的通知

鲁物流协函〔2024〕101号

各成员单位：

根据《山东省物流与交通运输协会章程》和协会分支机构管理办法的规定，经研究并征求各委员意见，确定新增刘华琼等 14 位专家为协会物流教育专业委员会委员。现将新增委员名单公布如下（排名不分先后）：

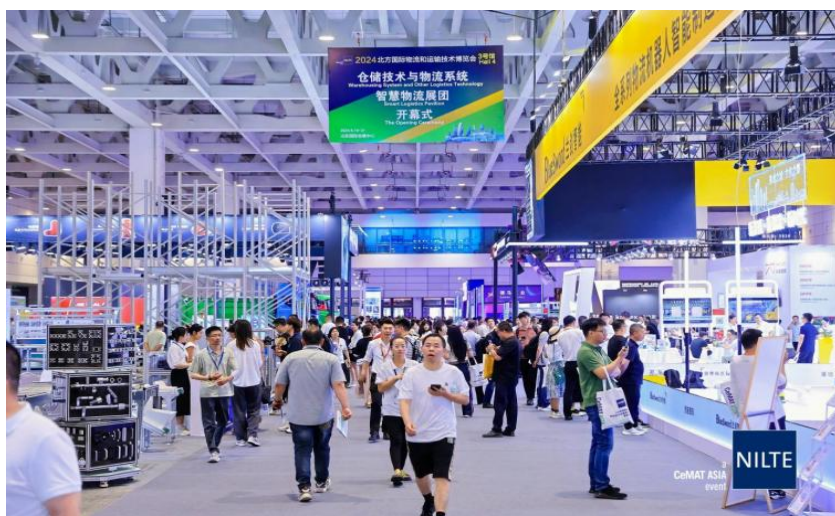
副主任委员	李 静 山东高盛物联科技集团有限
刘华琼 山东交通学院	公司
委 员	杜华云 山东工程技师学院
李百秀 山东农业工程学院	王 琪 东营科技职业学院
王 宁 淄博职业学院	张东芳 济宁市技师学院
王瑞卿 山东科技职业学院	程 爽 济南理工学校
李 芬 泰山职业技术学院	高咏岩 山东公路技师学院
亓文国 莱芜职业技术学院	张 伟 山东慧网信息科技有限公司
朱兆朋 济南工程职业技术学院	

山东省物流与交通运输协会

2024 年 6 月 21 日

协会成功举办 2024 北方国际物流与运输技术博览会暨第六届中国物流发展“泉城论坛”

6月20日,2024北方国际物流与运输技术博览会暨第六届中国物流发展“泉城论坛”在山东国际会展中心盛大开幕。



本届博览会展出面积达4万平方米,汇聚了300余家国内外知名展商,吸引了超过5万名专业观众的参与。



省发展改革委、省交通运输厅、省商务厅等主管部门领导出席第六届中国物

流发展“泉城论坛”开幕式。



山东省发展和改革委员会二级调研员贾光平介绍了我省有效降低全社会物流成本政策制定情况和具体内容，表示下一步省发展改革委将按照省委、省政府部署要求，会同有关部门出台有效降低全社会物流成本的相关文件，明确重点任务举措，突出政策靶向性，推动一系列政策直达基层、直接惠及企业，切实有效降低全社会物流成本。



张亿贵会长通报了全省物流运行情况，指出我省物流市场规模继续保持增长，运行效率持续提升，物流对生产和消费的支撑保障作用不断增强，但仍然存在运输结构不合理、多式联运衔接不畅、综合性物流服务能力不足、行业集中度偏低

等问题。希望通过此次泉城论坛汇聚专家和企业家的智慧，共同探讨解决方案，为我省物流业绿色低碳高质量发展贡献力量。



第六届泉城论坛以“数智驱动 新质发展”为主题，聚焦新形势下物流业高质量发展路径、有效降低全社会物流成本等内容，邀请国务院发展研究中心市场经济研究中心原所长、二级研究员王微，交通运输部规划研究院现代物流研究所物流中心主任、高级工程师、博士甘家华，山东省交通运输规划院水运分院院长、研究员马杰，吉利远程商用车集团醇氢科技公司常务副总经理岳海浪，中国联通数字科技有限公司王征，华为云山东解决方案高级架构师孙贵阳等业内专家和企业负责人发表主题演讲，深入探讨物流新质生产力建设、物流业提质增效降本路径、运输结构调整、数字化智能化赋能等内容，为物流业高质量发展出谋划策、把脉问诊。

大会同期举办了中铁济南局集团有限公司济南铁路物流中心、山东省物流与交通运输协会铁路直通车启动仪式。国铁济南局积极融入地方经济大格局，发挥铁路大批量、全天候、绿色环保的优势，深化与公路、水路等其他运输方式的融合发展，减少中间环节，降低社会物流成本，推动铁路物流产品供给融入企业产业供应链。



山东省物流与交通运输协会、吉利远程商用车集团醇氢科技公司、天津圣盈远程能源科技有限公司共同启动了“创造智慧互联，引领绿色商用”吉利远程醇氢商用车购车节。吉利远程从用户实际需求出发，整合上下游产业资源，推出甲醇能源保障计划，从加注的价格和便捷性方面彻底解决用户的后顾之忧，让用户轻松拥有“醇比油省、醇电同权、醇比电赚”的运营体验。



物流业高质量发展离不开物流人才支撑，在下午举办的物流教育专业委员会年会暨物流与供应链人才培养产教融合发展论坛上，主任委员谢京辞教授作了物流教育专委会工作报告，上海海事大学物流研究中心副教授、硕士生导师胡坚堃，青岛职业技术学院商学院院长、党总支书记邱浩然，中物联讯（北京）科技有限

公司总裁何斌，北京华航唯实机器人科技股份有限公司技术总监徐功建，广东翰智数字科技有限公司总裁陈少强等教育界的专家学者和物流企业负责人作了学术报告，举行了校企合作签约仪式，为物流教育专业委员会新增成员单位颁发了证书。产教融合发展论坛为深化产教融合理念、强化科教融汇、探索高层次技术技能人才培养新标准、新模式、新方案、新体系发挥了积极作用。



当前，全省深入贯彻落实中央财经委员会第四次会议精神，加快构建枢纽引领、智慧高效、供需适配、绿色低碳的现代物流体系。本届展会和“泉城论坛”的成功举办，有利于分析当前行业发展新形势，为我省数智技术引领物流高质量发展，全面赋能应用型人才培养，发展新质生产力做出有益探索，助力降低全社会物流成本，畅通经济循环，更好支撑经济和社会发展。

协会到山东省廉政教育中心开展党纪学习教育实践主题党日活动

为加强秘书处工作作风建设，提高工作人员纪律约束意识，6月4日，协会党支部鲁友水书记和侯鹏副会长组织全体党员和秘书处工作人员赴山东省廉政教育馆开展党纪学习教育实践主题党日活动。支部书记鲁友水同志带领全体党员重温入党誓词。

全体人员观看警示教育片，深刻感受到违法乱纪行为的严重后果，进一步增强廉洁自律意识。在讲解员的引导下，全员依次参观了序厅、“加强纪律性、革命无不胜”主题展厅、“全面从严治党在山东”主题展厅和“优秀传统文化廉政文化”专题展厅，深刻领会关于

全面从严治党、加强党纪党风廉政建设的必要性，系统了解十八大以来山东省全面从严治党、加强党风廉政建设和反腐败斗争取得的重大成果。

活动结束后，大家积极分享学习感悟并就加强协会纪律建设和提高自我约束发表感言。鲁友水书记要求全体党员以此次活动为契机，不断加强党性修养和纪律建设。

通过本次学习，大家深刻认识到纪律的重要性，从自我做起，从身边事做起，时刻警醒，敬畏法纪，不断提高自我纪律性和团队战斗力，推动协会各项工作健康可持续发展。



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

电话：0531—86026117

传真：0531—86026117

邮箱：shandong56@vip.163.com

网址：www.sd56.org

地址：济南市舜华路 2000 号舜泰广场 11 号楼北楼 1101

扫描并关注“山东省物流与交通运输协会”

