

中鲁物流

ZHONGLU LOGISTICS

山东省物流与交通运输协会主办

2024年9月

单月刊



《关于加快提升新能源汽车动力锂电池运输服务和安全保障能力的若干措施》的通知

支持政策全面启动！大规模设备更新和消费品以旧换新有新进展

山东省发展和改革委员会关于组织做好2025年省级重点项目谋划储备及申报筛选工作的通知
济南加快打造国际性综合交通枢纽城市



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/： 国务院办公厅关于以高水平开放推动服务贸易高质量发展的意见
- 10/： 《关于加快提升新能源汽车动力锂电池运输服务和安全保障能力的若干措施》的通知
- 15/： 《关于智慧口岸建设的指导意见》
- 21/： 山东省发展和改革委员会关于组织做好 2025 年省级重点项目谋划储备及申报筛选工作的通知
- 24/： 济南市人民政府关于印发济南市进一步促进经济稳健向好、进中提质的若干政策措施的通知

【数据盘点 Data Inventory】

- 30/： 2024 年前 8 个月我国货物贸易进出口增长 6%
- 33/： 2024 年 8 月份中国出口集装箱运输市场分析报告
- 35/： 2024 年 8 月份中国沿海（散货）运输市场分析报告
- 37/： 2024 年 8 月山东省邮政行业运行情况

【物流资讯 Logistics Information】

- 41/： 支持政策全面启动！大规模设备更新和消费品以旧换新有新进展
- 44/： 2024 年度山东省瞪羚、独角兽企业培育认定开启
- 45/： 多地对氢能车辆免高速通行费 让氢能车更好跑起来
- 50/： 小清河连通京杭运河热度再起，渤海“牵手”长江能否实现？

CONTENTS

「目录」

55/： 济南加快打造国际性综合交通枢纽城市

59/： 绿色交通驶向低碳未来

65/： 加快推动跨境物流重构升级

71/： 物流企业的逆势突围：数字化、AI、新能源化……哪些手段真靠得住？

【会员风采 Member Style】

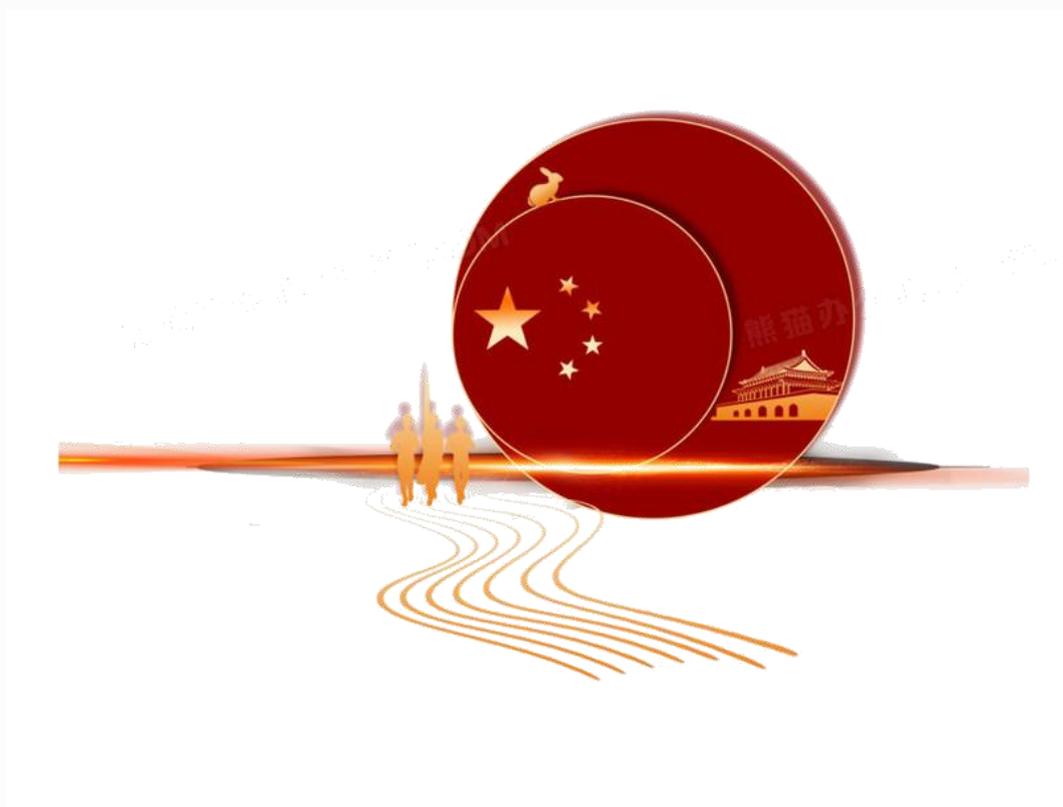
79/： 济南铁路物流中心

81/： 济宁能源集团

83/： 山东金浩物流有限责任公司

85/： 日照临港国际物流有限公司

86/： 山东智捷专用车制造有限公司



国务院办公厅关于以高水平开放推动服务贸易高质量发展的意见

国办发〔2024〕44号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

服务贸易是国际贸易的重要组成部分和国际经贸合作的重要领域，在构建新发展格局中具有重要作用。加快发展服务贸易是扩大高水平对外开

放、培育外贸发展新动能的必然要求。为创新提升服务贸易，以高水平开放推动服务贸易高质量发展，加快建设贸易强国，经国务院同意，现提出以下意见。

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、三中全会精神，完整准确全面贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，着力推动高质量发展，统筹发展和安全，以服务开放推动包容发展，以服务合作促进联动融通，

以服务创新培育发展动能，以服务共享创造美好未来，加快推进服务贸易数字化、智能化、绿色化进程，推动服务贸易规模增长、结构优化、效益提升、实力增强，为建设更高水平开放型经济新体制、扎实推进中国式现代化建设作出更大贡献。

二、推动服务贸易制度型开放

（一）建立健全跨境服务贸易负面清单管理制度。全面实施跨境服务贸易负面清单，建立相应管理制度，负面清单之外的跨境服务贸易按照境

内外服务及服务提供者待遇一致原则实施管理。加强各项行政审批、许可、备案等事项与跨境服务贸易负面清单的工作衔接，及时调整与负面清单不

符的法规规章、规范性文件。提升负面清单管理能力，加强重点行业监管，优化资金、技术、人员、数据等要素跨境流动监管。建立对服务贸易领域重大开放举措的风险评估、预警和防控机制，加强对重点敏感领域的风险监测。研究建设与负面清单管理相适应的全国跨境服务贸易信息平台，加强部门间信息共享。

（二）发挥对外开放平台引领作用。扩大自主开放，深入探索“自上而下”和“自下而上”的开放路径，充分发挥自由贸易试验区、海南自由贸易港的开放先行和压力测试作用，稳步推进全国跨境服务贸易梯度开放。建设国家服务贸易创新发展示范区，在跨境服务贸易市场准入、完善跨境服务贸易全链条监管、建立风险管理和监测预警机制等方面加大探索力度，打造服务贸易综合改革开放平台和高质

三、促进资源要素跨境流动

（五）便利专业人才跨境流动。为外商投资企业管理人员、技术人员及其随行家属出入境提供便利。为外

量发展高地。

（三）加强规则对接和规制协调。高质量实施《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）等区域经贸安排中服务贸易开放承诺和相关规则，主动对接《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》（CPTPP）等国际高标准经贸规则，深化国内服务贸易领域改革。参照世界贸易组织《服务贸易国内规制参考文件》，规范服务领域许可、资质和技术标准，简化许可审批程序，提高监管政策透明度，降低跨境服务贸易成本。研究开展服务提供者认证工作。

（四）提升服务贸易标准化水平。实施服务贸易标准化行动计划，加快制定服务贸易领域标准。开展服务贸易标准国际化工作，鼓励在具备条件的领域采用国际通用标准。

籍高层次人才及其科研辅助人员来华投资创业、工作、讲学、经贸交流提供办理签证和停居留证件等出入境便

利。畅通外籍高层次人才来华创业渠道，允许境外专业人才按照有关要求取得国内职业资格和特定开放领域就业机会。支持有条件的地方建立健全境外职业资格证书认可清单，扩大职业资格国际互认试点。

（六）优化跨境资金流动管理。

完善外汇管理措施，探索基于企业信用的分级管理，提高服务贸易及服务领域对外投资的外汇业务便利度。扩大人民币在服务贸易领域的跨境使用，支持开展人民币跨境贸易融资和再融资业务。

（七）促进技术成果交易和运用。

完善技术贸易管理和促进体系，打造创新资源对接平台，拓展国际技术合

作网络，促进知识产权国际化运营，对研发中心技术跨境转移给予便利化安排。规范探索通过知识产权证券化、科技保险等方式推动科技成果转化运用。鼓励商业银行采用知识产权质押、预期收益质押等融资方式，促进技术成果转化和交易。

（八）推动数据跨境高效便利安全流动。

在具备条件的地区开通国际互联网数据专用通道。支持在国家数据跨境传输安全管理制度框架下，建立高效便利安全的数据跨境流动机制，高效开展重要数据和个人信息出境安全评估，优化服务贸易数字化发展环境。

四、推进重点领域创新发展

（九）增强国际运输服务能力。

支持国内航运企业开辟新航线，完善面向国际的海运服务网络。推进航运贸易数字化，扩大电子放货、电子提单在港口航运领域的应用。优化国际空运布局，强化国际航空货运网络对产业链供应链的支撑。进一步提升国

际客运航权、时刻资源的配置效率，加强航空运力与出入境旅游的供需对接。构建国际物流服务体系，提高跨境寄递服务水平和国际供应链一体化服务能力。

（十）提升旅行服务国际竞争力。

积极发展入境游，优化签证和通关政

策，提高签证便利化水平。提高外籍人士和港澳台居民使用电子支付，以及持有效证件预订景区门票、购买车（船）票等的便利度，在酒店、旅游景点、商超等公共场所，为境外游客提供多样化支付服务。实施便利外籍人士在华住宿的政策措施。

（十一）支持专业服务贸易发展。拓展特色服务出口，促进知识产权、地理信息、人力资源等服务贸易集聚发展，支持金融、咨询、设计、认证认可、法律、调解、仲裁、会计、语言、供应链、标准化等专业服务机构提升国际化服务能力，培育新的服务贸易增长点。发展农业服务贸易，带动农资、农机、农技等出口。加快发展教育服务贸易，扩大与全球知名高校合作，在华开展高水平合作办学。加快服务外包高端化发展，大力发展生物医药研发外包、数字制造外包，支持云外包、平台分包等服务外包新模式，进一步带动高校毕业生等重点群体就业。

（十二）鼓励传统优势服务出口。

进一步完善支持文化贸易高质量发展的政策措施。推动中国武术、围棋等体育服务出口。促进中医药服务贸易健康发展，积极发展“互联网+中医药服务贸易”。支持中华老字号等知名餐饮企业开展中餐品牌国际化经营，提升中华餐饮文化国际影响力。积极运用数字技术、人工智能等创新服务供给，提升服务业国际竞争力。

（十三）促进服务贸易与货物贸易融合发展。优化保税监管模式，支持各地区依托综合保税区开展“两头在外”的研发、检测、维修、文物及文化艺术品仓储展示等业务。推动服务贸易与高端制造业融合发展，在生物医药、飞机、汽车、工程机械等领域细化出台专项政策举措，支持制造业企业对外提供具有国际竞争力的专业化、综合性服务。

（十四）扩大优质服务进口。修订鼓励进口服务目录，扩大国内急需的生产性服务进口。聚焦居民消费升级需求，推动医疗健康、文化娱乐等优质生活性服务进口。在具备条件的

地区引入国际精品赛事，举办涉外电影展映和交流合作活动，进一步丰富市场供给，推动生活性服务业品质化发展。

（十五）助力绿色低碳发展。大力发展绿色技术和绿色服务贸易，研

五、拓展国际市场布局

（十六）深化服务贸易国际合作。实施服务贸易全球合作伙伴网络计划，巩固重点合作伙伴，积极开拓新兴市场。加强同共建“一带一路”国家服务贸易和数字贸易合作，在金砖国家、上合组织等机制下进一步扩大合作领域，拓展服务贸易多双边和区域合作。引导发挥地方资源优势，支持有条件的地区建设服务贸易国际合作园区。

（十七）建立健全服务贸易促进体系。鼓励各地区建立健全促进服务贸易发展的机制。加强服务贸易中介

六、完善支撑体系

（十八）创新支持政策措施。充分利用中央和地方现有资金渠道以及服务贸易创新发展引导基金等相关基金，创新支持方式，推动服务贸易发

究制定绿色服务进出口指导目录。鼓励国内急需的节能降碳、环境保护、生态治理等技术和服务进口，扩大绿色节能技术和服务出口。加强绿色技术国际合作，搭建企业间合作平台。

组织能力建设，充分发挥驻外机构作用，完善境外贸易促进网络，提升境外服务水平。完善国际商事争端预防与解决组织功能，健全海外知识产权维权援助机制。支持有条件的城市建设法律服务中心和国际商事仲裁中心。充分发挥中国国际服务贸易交易会等重要展会平台作用，不断提升展会知名度和影响力，推动构建龙头引领、各具特色、科学发展的服务贸易市场化展会格局，支持企业境外办展参展。

展。拓宽企业融资渠道，鼓励金融机构推出适应服务贸易特点的金融服务。优化出口信贷，运用贸易金融、股权投资等多元化金融工具加大对企业开



拓国际服务贸易市场的支持力度。加大出口信用保险支持力度，扩大服务贸易领域覆盖面，对符合条件的中小企业适当优化承保方式，提高保险服务便利化水平。落实好服务出口增值税零税率或免税等现行相关税收政策。支持高校加强服务贸易相关学科专业建设，促进服务贸易智库建设，加强服务贸易专业人才培养。

（十九）提升统计监测水平。修订完善国际服务贸易统计监测制度，完善服务贸易全口径统计方法。推进部门间数据交换和信息共享，健全服务贸易统计监测体系和重点企业联系制度。研究建立服务贸易统计数据库，提升服务贸易统计数据公共服务水平。

（二十）强化服务贸易区域合作。发挥京津冀、长三角、粤港澳大湾区及成渝地区双城经济圈等区域优势，建设区域性服务贸易发展公共平台。提升东部地区引领带动作用，培育一批服务贸易标杆城市。支持中西部与东北地区构建内陆多层次开放平台，推动优势特色服务贸易创新发展。鼓

励建立服务贸易跨区域协作机制，促进资本、人才、技术、数据等资源要素高效合理流动。

各地区、各有关部门要从全局和战略的高度，充分认识大力发展服务贸易的重要意义，依靠扩大开放和创新驱动激发服务贸易发展新动能，抓好本意见贯彻落实。各地区要结合本地实际，积极培育服务贸易特色优势产业。各有关部门要加强协调配合，梳理解决服务贸易领域堵点卡点问题，完善服务贸易发展相关政策，支持推进重大改革事项。商务部要强化统筹协调，完善工作机制，确保各项政策措施及时出台并落地见效，积极营造扩大开放、鼓励创新、公平竞争、规范有序的服务贸易发展环境。重大事项及时向党中央、国务院请示报告。

十部门印发《关于加快提升新能源汽车动力锂电池运输服务和安全保障能力的若干措施》的通知

交运发〔2024〕113号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输、工业和信息化、公安、商务、应急管理厅（局、委），市场监管局、消防救援局，各地区铁路监督管理局、民航各地区管理局，各铁路局集团公司：

现将《关于加快提升新能源汽车动力锂电池运输服务和安全保障能力的若干措施》印发给你们，请结合实际认真贯彻落实。

交通运输部 工业和信息化部 公安部

商务部 应急管理部 市场监管总局

国家铁路局 中国民用航空局 国家消防救援局

中国国家铁路集团有限公司

2024年9月14日

关于加快提升新能源汽车动力锂电池运输服务和安全保障能力的若干措施

动力锂电池是支撑新能源汽车产业高质量发展的关键。为深入贯彻落实党中央、国务院决策部署，加快提升新能源汽车动力锂电池运输服务和安全保障能力，促进新能源汽车动力锂电池安全、便捷、高效运输，切实增强新能源汽车和动力锂电池产业竞争力，为服务构建现代化产业体系，加快发展新质生产力提供坚实运输服务和保障，制定以下政策措施。

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和二十届二中、三中全会精神，统筹高质量发展和高水平安全，坚持问题导向和系统观念，聚焦强化动力锂电池本质安全、增强综合运输服务效率、提升运输安全管控能力、推动国际供应链提质增效，统筹谋划、综合部署，力争到 2027 年，动力锂电池运输的堵点卡点进一步打通，运输效率稳步提升，综合运输结构进一步优化，运输安全保障水平大幅提升，保障新能源汽车及动力锂电池产业链供应链安全稳定，为更好服务外贸“新三样”，全力支撑经济高质量发展，加快构建新发展格局提供有力支撑。

二、强化动力锂电池源头安全监管

1.加强锂电池行业规范管理。加快修订《电动汽车用动力蓄电池安全要求》（GB 38031），完善动力锂电池安全技术要求，明确动力锂电池热失

控安全性能指标和测试方法，提升动力锂电池本质安全水平。发布实施《锂离子电池行业规范条件（2024 年本）》和《锂离子电池行业公告管理办法（2024 年本）》，强化锂电池安全和质量管理相关要求。（工业和信息化部、市场监管总局按职责分工负责）

2.强化动力锂电池运输条件检测管理。督促指导动力锂电池生产企业严格执行危险货物运输相关法规要求，落实新出厂电池通过联合国《试验和标准手册》第 3 部分第 38.3 节（以下简称 UN38.3）各项试验要求，并在运输前将 UN38.3 等试验简介提交给承运人。贯彻实施动力锂电池回收利用余能监测、包装运输等标准，严格执行托运条件和要求。（工业和信息化部、交通运输部、国家铁路局、中国民航局、国铁集团按职责分工负责）

3.制定动力锂电池运输安全分级管理要求。制定出台动力锂电池运输安全分级管理要求，明确不同运输等级动力锂电池托运条件核验、承运要

求、运输通行要求、运输管控措施等。

（交通运输部、国家铁路局、中国民航局、国铁集团按职责分工负责）

三、增强动力锂电池综合运输服务效率

4. 加快推进动力锂电池铁路运输。研究制定新能源汽车动力锂电池铁路安全运输条件，明确货物范围、检测要求、包装要求、集装箱技术条件、场站技术条件、运输组织要求、作业和管理要求等。在具备条件的场站开展动力锂电池铁路试运。研究推进动力锂电池国际铁路联运。（国铁集团、国家铁路局按职责分工负责）

5. 提升运输服务保障能力。研究规划动力锂电池运输常备通行线路及临时停放地点，确保通行安全。优化船舶载运动力锂电池进出港申报手续，提升船舶进出港和货物周转效率。推动开展船舶载运动力锂电池通过三峡船闸可行性研究，研究推进动力锂电池先行通过“翻坝”转运，降低运输成本。研究出台动力锂电池航空运输技术实施方案，按照国际民航组织《危险物

品安全航空运输技术细则》细化评估内容、优化操作程序、强化保障措施，进一步提升航空运输服务保障能力。

（公安部、交通运输部、应急管理部、中国民航局按职责分工负责）

6. 加强运输保障能力动态评估。指导动力锂电池生产基地所在省级交通运输、工业和信息化部门，铁路监督管理机构以及铁路局集团公司，建立动力锂电池运输能力供需对接和动态评估机制，定期对运输需求进行综合评估，及时优化调整运输供给。（交通运输部、工业和信息化部、国家铁路局、国铁集团按职责分工负责）

四、提升动力锂电池运输安全管控能力

7. 加强动力锂电池运输监管。指导各地交通运输、工业和信息化部门，督促动力锂电池生产、维修、回收企业按标准要求妥善包装、委托具有危险货物道路运输资质企业承运动力锂电池，严格落实动力锂电池装载查验和记录制度。指导各地交通运输主管部门依法查处违法运输动力锂电池行

为。（交通运输部、工业和信息化部按职责分工负责）

8.探索运输过程安全监测技术应用。结合运输方式特点和应急处置流程，开展动力锂电池运输环节热失控报警机制、安全监测技术研究。根据不同运输方式特点，综合考虑安全检测技术应用场景、技术运用可靠性及后续处置流程合理性，推广应用智能视频监控报警、热失控预报警技术。

（交通运输部、国家铁路局、中国民航局、国铁集团按职责分工负责）

9.加强安全管理和应急救援能力建设。编制出台《新能源汽车动力锂电池运输安全操作指南》《新能源汽车动力锂电池运输应急处置手册》，明确动力锂电池运输、装卸、中转等环节操作要求、安全风险防范措施及应急处置方法。指导运输企业依法依规按需配备应急救援装备和个人防护用品，强化从业人员培训和应急演练。

（交通运输部、应急管理部、公安部、国家铁路局、中国民航局、国家消防

救援局、国铁集团按职责分工负责）

10.加快推进动力锂电池运输防护装备研发应用。加快推进“十四五”国家重点研发计划“动力锂电池运输安全防护技术与装备”研究项目，形成高性能、低成本、轻量化、系列化运输安全防护装备，在铁路、公路、水路、航空运输领域推广应用。加快研发适合动力锂电池多式联运的集装箱载具，提升安全防护能力，出台配套政策，优化集装箱装运动力锂电池多式联运条件。（交通运输部、国家铁路局、中国民航局、国铁集团按职责分工负责）

五、健全完善动力锂电池运输标准规则

11.制定发布动力锂电池运输标准规则。加快落实新能源汽车动力锂电池运输标准研制重点任务计划，推动动力锂电池运输安全及多式联运技术要求、锂电池铁路运输技术要求、船舶载运锂电池安全技术要求等标准出台。加快修订发布《危险货物运输车

辆结构要求》（GB 21668），研究明确纯电动货车能够运输的危险货物类别。（交通运输部、工业和信息化部、市场监管总局、国家铁路局、中国民航局按职责分工负责）

12.建立动力锂电池运输国际规则国内实施机制。加快联合国《关于危险货物运输的建议书 规章范本》等国际规则在国内转化实施，进一步强化国际规则和国内规则对接。（交通运输部、市场监管总局、国家铁路局、中国民航局按职责分工负责）

13.推进动力锂电池运输技术规则国际化。充分发挥联合国危险货物运输专家委员会和铁路合作组织、国际海事组织、国际民用航空组织等平台作用，积极参与动力锂电池国际运输规则和标准制定。（交通运输部、市场监管总局、国家铁路局、中国民航局、国铁集团按职责分工负责）

六、提升动力锂电池国际供应链韧性和安全水平

14.加强动力锂电池运输双多边合作。加快研究加入《危险货物国际道路运输公约》（ADR），加快推动与部分国家建立动力锂电池运输国际规则快速实施双边机制，畅通中欧动力锂电池国际道路运输通道。（交通运输部负责）

15.培育动力锂电池运输龙头企业。组织开展动力锂电池运输龙头企业培育行动，支持运输企业对标国际一流，积极拓展动力锂电池国际供应链服务，整合海外运输、仓储等物流资源，提升动力锂电池国际供应链服务保障能力。支持交通物流和动力锂电池生产企业高效衔接、深度融合，推进物流链供应链一体化融合发展。（交通运输部、工业和信息化部、商务部按职责分工负责）



海关总署 国家发展改革委 工业和信息化部 财政部 交通运输部 国家移民局 国家 铁路局 中国民航局 国铁集团关于智慧口 岸建设的指导意见

署岸发〔2024〕89号

各省、自治区、直辖市人民政府： 加快口岸数字化转型和智能化升级，
为深入贯彻落实党中央、国务院 推进智慧口岸建设，服务高水平对外
关于智慧海关、智能边境、智享联通 开放和高质量发展，经国务院同意，
的部署要求，统筹口岸发展和安全， 现提出智慧口岸建设指导意见如下：

一、建设目标

依托国际贸易“单一窗口”一体化 明显改善；重要口岸设施设备和监管
数字底座，运用先进设施设备和新一 运营智能化水平显著提升；枢纽口岸
代数字技术，建设以口岸设施设备智 基本建成智慧口岸并发挥引领示范作
能化、运行管理数字化、协同监管精 用。到2030年，初步建立口岸各参与
准化、综合服务泛在化、区域合作机 主体智慧互联、协同联动、高效运行
制化为主要特征的国际一流现代化口 的良好生态，部分口岸智慧化程度达
岸。 到国际先进水平。到2035年，基本建

到2025年，普通口岸设施设备和 成现代化口岸，引领全球智慧口岸发
信息化短板基本补齐，口岸通行状况 展。

二、口岸设施设备智能化建设

(一) 口岸生产运营设施设备智能化。鼓励口岸经营主体开展老旧设施设备升级改造, 推广智能装卸、理货、堆存、换装等口岸智能化作业模式。鼓励有条件的港口建设自动化无人码头, 实现设施设备运行状态实时监测, 集装箱自动化转运和堆垛, 运输工具行驶路径智能规划调度, 口岸作业全过程智能化管理。推进与毗邻国家同步升级边境口岸基础设施设备, 协同提升双边口岸通行能力。

三、口岸运行管理数字化建设

(三) 口岸运行管理可视化。采用数字技术提升口岸运行动态感知能力。汇集基础设施、物流运行、通关监管等信息, 形成口岸全要素数据资源“一个库”。实时监测口岸运行关键指标, 可视化展示口岸日常运行情况, 分析处置口岸异动事件, 实现口岸全景式运行管理“一张图”。

(四) 口岸联防联控智能化。协同建立融合基础数据、风险特征、知识图谱、算法模型、信息应用于一体

(二) 口岸查验设施设备智能化。大力推进非接触式和非侵入式执法设备、船舶自动识别系统(AIS)设备等智能化设施设备联网应用, 推动卡口设备、视频及相关智能设施设备升级共享, 提升口岸查验效率, 促进口岸资源高效利用。加大国门安全新技术创新应用, 鼓励研发应用便携快筛快检设备, 实现检得准、检得快、管得住, 构筑国门安全智能防线。

的口岸联防联控综合调度平台。建立健全口岸联防联控工作机制, 联合开展口岸安全风险监测预警、分析研判、指挥调度、应急处置等工作, 实现全链路、全周期、闭环式口岸防控管理“一键达”。

(五) 口岸绩效评估数智化。围绕口岸硬件设施、通行能力、投入产出、运行安全、通关便利、智慧智能、管理服务、社会效益等方面, 建立口岸综合评估指标体系和评估模型, 实



现口岸全方位绩效评估“一把尺”。将评估结果应用于口岸分级分类动态管理，促进口岸合理布局和资源高效利用。

四、口岸协同监管精准化建设

（六）口岸智能通关。推进智慧口岸与智慧海关、智慧边检、智慧海事建设等深度融合，在口岸通关领域广泛运用智能手段，实现最小干预、快捷通关、精准监管。运用智能感知识别、分析预警、检疫查验等技术，实现顺势监管，探索推进无感通关。推广出入境交通运输工具及驾乘人员一站式通关验放，探索实施旅客出入境边检通关新模式。加强“e航海”科技应用，试点建设新一代船舶交通管理系统，推进海事监管与航海保障融合发展。

（七）口岸协同作业。高效衔接口岸通关和物流作业，加强双向信息交互，提升物流运行效率。加强港航、场所、查验单位等相互间信息联通，大力推进直装直提、放行装卸及设备

开展口岸整体通行效率分析，解决口岸堵点痛点问题。

交接无纸化操作等，扩大出口拼箱货物“先查验后装运”。推进航空物流公共信息平台建设，开展公路口岸跨境物流信息交换，推动铁路运单和通关申报数据复用，促进标准融合、信息共享和业务协同。

（八）口岸联合监管。整合优化口岸监管资源，建立跨部门纵横联动、共管共治、高效协同的监管机制。推进危险品货物、野生动植物生物、运输工具备案和动态、出入境人员预报、检验检测报告等信息联网共用和监管互认。加大智能审图、视频识别等智能应用，实现信息集约共用、智能研判处置。实施船舶、航空器、火车和机动车辆等出入境运输工具联合检查，推广跨境车辆智慧验放一体化。

五、口岸综合服务泛在化建设

（九）提升企业办事便利度。强化“单一窗口”标准版与地方特色应用集成，深化“通关+物流”“贸易+金融”建设，覆盖跨境贸易全链条业务。提供智慧税则信息查询、单证智能生成、智能辅助归类、智能校验匹配、智能合规检查等服务。建设跨境贸易知识库，为企业提供政策措施精准投放、办事流程指引、智能检索问答等服务。建设在线企业工作台，支持企业系统直联，提高系统互操作性，满足企业个性化多样化需求。推动企业常办事项向移动端延伸，实现更多服务事项掌上办、随时办。

（十）构建多元化物流服务网络。加强不同物流组织形式之间衔接联动，构建内畅外联的多元化物流服务网络。推进多式联运“一单制”“一箱制”，实现托运人一次委托、费用一次结算、货物一次保险，联运全程“不换箱、不开箱、一箱到底”，多式联运经营人全程负责。加强生产、贸易、仓储、物流

等行业合作，推进智慧仓储、智慧物流、智慧工厂与智慧口岸建设融合，实现传统模式向数字化转型。加强口岸与产业腹地、港区间、园区间智慧化协同联动，扩大“异地货站”“组合港”“联动接卸”“离港确认”试点，拓宽货物运输通达性。

（十一）促进跨境贸易数字化。整合数字贸易、数字物流、数字金融等资源，完善跨境数字贸易基础设施。支持跨境电商、海外仓等外贸新业态发展。探索智能撮合、智能合约、数字人民币跨境支付，便利在线跨境交易。加快航运贸易数字化建设，畅通国际物流“门到门”服务。试点建设跨境线上法律服务平台，提供域外法律查明、咨询、合规、案件办理等服务。

（十二）服务口岸经济发展。立足资源禀赋、区位优势和产业基础，推进“智慧口岸+”特色加工、专业市场、商贸物流、边民互市、边境旅游等，促进口岸经济发展。推动服务贸易数



数字化，建设边（跨）境经济合作区服务平台，更好联通“两个市场、两种资源”。支持国家加工贸易产业园、沿边

临港产业园、国际陆港发展，推动跨区域信息资源共享和产业链衔接，促进中西部地区有序承接产业转移。

六、推动口岸区域合作机制化

（十三）服务国内区域协调发展。支持“湾区跨境通”建设，推进内地和香港、内地和澳门货物“一单两报”。建设海南自由贸易港智慧监管平台。探索长江经济带沿线口岸物流智慧联运模式，优化“水水中转”物流运输衔接，推进长三角口岸一体化发展。加强内陆口岸与沿海、沿边口岸协作，建设数字西部陆海新通道。

建设中国与东盟、上海合作组织、亚太经合组织、金砖国家等贸易合作网上服务专区。加强与全球主要口岸合作，探索推进数字化提（运）单互联互通、无纸化放货、跨境物流全程可视可溯。推进国际航行船舶、检验检疫、优惠原产地等领域相关电子证书交换。探索建设《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）原产地累积规则计算平台。推动“经认证的经营者”（AEO）信息互换。

（十四）促进国际互联互通合作。推动与共建“一带一路”国家以及重要贸易伙伴开展口岸领域交流与合作，

七、智慧口岸数字底座建设

（十五）升级改造“单一窗口”平台。运用大数据、云计算、区块链、人工智能等新技术升级完善底层平台，增强“开发运维一体化”全流程数字化管理和服务能力，适应快速变化的业务需求。推进跨境贸易大数据平台建设，

优化数据交换共享机制，完善数据治理，依法依规有序推进数据资源开放利用。

（十六）强化安全运行和客户服务。落实国家网络和数据安全管理要求，推进可信环境下的隐私计算技术

应用，完善联合运维保障机制，提升故障快速响应处置能力，确保系统安全、稳定、高效运行。建设智能客服中心，规范服务流程，为用户提供全天候不间断的快速响应和精准服务。

（十七）建立健全智慧口岸标准体系。以标准化引领智慧口岸建设，构建包括通用基础标准、设施设备标准、数据交换与技术支持、管理与服务标准、评价标准和安全标准等维度的智慧口岸标准体系。推动标准应用实施，支持相关行业部门、社会团体参与标准制定工作。

海关总署（国家口岸管理办公室）要加强统筹协调和跟踪督促，科学评价智慧口岸建设工作进展，及时推广经验做法，充分调动各方面积极性。

国务院其他有关部门要按职责分工积极参与，形成工作合力，为智慧口岸建设创造良好政策环境。各省（自治区、直辖市）及口岸所在地人民政府要切实履行主体责任，将智慧口岸建设纳入地方发展规划，明确责任分工，细化目标任务并落实到位。有关地方和部门要按照中央与地方财政事权和支出责任划分做好经费保障，促进智慧口岸建设持续稳定发展。

海关总署 国家发展改革委 工业和信息化部 财政部 交通运输部 国家移民局 国家铁路局 中国民航局
国铁集团

2024年9月10日

山东省发展和改革委员会 关于组织做好 2025 年省级重点项目谋划储备及申报筛选工作的通知

鲁发改投资〔2024〕771 号

省直有关部门，各市发展改革委：

为充分发挥省级重点项目拉动有效投资的示范带动作用，按照省委、省政府部署要求，现就做好 2025 年省重大项目、省绿色低碳高质量发展重点项目（以下简称“省重点项目”）谋划储备及申报筛选工作通知如下：

一、总体原则

要深入贯彻党中央、国务院重大决策，深入落实省委、省政府工作部署，坚定扛牢“走在前、挑大梁”的使命担当，突出黄河重大国家战略、绿色低碳高质量发展先行区建设、打造北方地区经济重要增长极等重大任务，深入实施“三个十大”行动，聚焦因地制宜发展新质生产力、加快构建现代化产业体系、加快经济社会全面绿色低碳转型，围绕 2025 年省级重点项目谋

划储备指引目录明确的领域和方向，谋划储备一批具有引领性、支撑性、示范性的重点项目。

二、项目标准

（一）严把政策规定关口。项目要符合产业政策、节约集约用地、节能降碳、水资源保护利用、高质量招商引资等审查条件。特别是对沿黄区域新上工业项目、“两高”范围管理项目，按照有关政策要求进行把关，严控盲目投资和低水平重复建设。

（二）加强手续审核办理。各类项目原则上为单个独立项目，在投资项目在线审批监管平台取得赋码，无代码项目不予审核入库。扎实做好项目立项、规划、用地、环保、能评等基本手续审核和提速办理，确保不存在产业政策、用地规划、生态环境、

能耗煤耗、社会信用等方面违规情况。

（三）强化有效投资拉动。坚持发挥省级重点项目对扩大有效投资的引领和支撑作用，项目总投资应在1亿元以上。坚持质量优先、效益优先，在项目数量盘子相对稳定的基础上，更多通过优化项目结构、加快投资节奏形成新的增量支撑。在投资计划安排上，要与整体建设任务、年度建设内容相匹配，合理测算年度投资完成规模，原则上除长周期建设项目外，年度投资计划不少于总投资的1/3。对虽不具备年内开工条件，但对行业或区域具有重大影响且正在推进前期工作的大项目，列为准备类项目。

三、工作要求

（一）择优限项申报。保持省级重点项目相对稳定的合理数量规模，有利于集中要素资源重点保障，要进一步树立好项目标准，坚持优中选优、好中选好、宁缺毋滥的原则精心组织筛选，每市申报省重大项目数量不超过60个、省重点项目数量不超过200个。

（二）充分沟通衔接。对申报项目，各市组织相关部门从产业政策、规划要求、准入条件、建设程序等方面全面论证，并做好与上级行业部门、对口业务处室的沟通衔接，申报时需附市政府审批意见及同级自然资源部门、生态环境部门支持申报意见，明确具体项目在省发展改革委内审核处室。

（三）做好标签分类。同时申报省重大项目、省重点项目的务必注明，严禁通过项目拆分、改名、变更项目统一编码等方式重复提报。招商引资项目要注明项目招引类别、招引地区。

（四）严格报送程序。除跨市域建设的能源、交通、水利等省直项目外，其他项目原则上通过各市发展改革委筛选论证，经市政府同意后集中申报。所有项目通过山东省重点项目管理服务平台申报，平台截止时间2024年10月21日。请于10月21日前将相关申报文件及附件资料统一报送至省发展改革委（省重大项目报送投资处、省重点项目报送动能转换推



进处)。项目平台填报及线下资料信息应准确一致。

(五) 有关材料要求。各市发展改革委、省直有关部门要对申报材料的准确性、真实性、合规性从严把关。强化对项目建设内容、投资规模、资金来源的核实，避免重复立项、刻意夸大投资等包装行为，对弄虚作假的项目取消申报资格，入选项目名单的

予以退出。需提供申报材料包括书面材料及电子材料，具体要求详见附件。

(六) 工作联络服务。考虑到各市对本地上报项目还要组织开展审核论证，对具体项目条件、申报时限要求不统一，各地申报的项目由各市提供具体指导服务，省直部门或各市共性政策问题由省级提供咨询服务，具体联系人详见附件 3

具体附件见山东省发改委官网

附件 1: 2025 年省级重点项目谋划储备指引目录.pdf

附件 2: 2025 年省级重点项目申报材料要求.pdf

附件 3: 2025 年省级重点项目咨询联系表.pdf

附件 4: 2025 年省重大项目申报材料汇编.pdf

附件 5: 2025 年省重点项目申报材料汇编.pdf

济南市人民政府关于印发济南市进一步促进经济稳健向好、进中提质的若干政策措施的通知

济政发〔2024〕12号

各区县人民政府，市政府各部门（单位）：

现将市委、市政府研究确定的《济南市进一步促进经济稳健向好、进中提质的若干政策措施》印发给你们，请认真抓好贯彻落实。

济南市人民政府

2024年9月11日

济南市进一步促进经济稳健向好、进中提质的若干政策措施

为深入贯彻落实党的二十大和党的二十届二中、三中全会精神，坚定扛牢强省会使命担当，聚焦经济运行薄弱环节精准施策，促进经济实现质的有效提升和量的合理增长，在全面落实省政府关于进一步促进经济稳健向好、进中提质的若干政策措施的基础上，结合我市实际，现制定若干政策措施如下。

一、支持企业攀登发展，对新认

定的“独角兽”企业，给予最高300万元的一次性奖励；对新认定的国家级、省级单项冠军企业，分别给予最高200万元、50万元的一次性奖励；对新认定的专精特新“小巨人”企业，给予最高200万元的一次性奖励。（牵头单位：市工业和信息化局、市财政局）

二、支持企业用好固定资产投资中长期贷款，对其借用的用于建设或

购置厂房、购买设备的中长期贷款，按照银行最新一期的一年期 LPR 的 35%，给予最高 300 万元的贴息支持。

（牵头单位：市工业和信息化局、市财政局）

三、聚焦产业链群，分行业、分领域组织举办工业产品产销衔接对接会、推介会等活动，促进产销精准对接，2024 年至少组织 50 场次。对经筛选符合相应规定和条件的产品推介会、产销衔接会等活动组织者，按每场次给予 10 万元补助。支持企业参加全国性、区域性大型展会，并按规定对其展位费用给予适当补贴。（牵头单位：市工业和信息化局、市财政局）

四、持续开展新材料首批次应用奖励，对首版次高端软件，按照年度实际销售总额的 30% 给予奖励，最高奖励 200 万元。落实首版次高端软件保险补偿政策，指导符合条件的企业争取国家级、省级保费补贴。（牵头单位：市工业和信息化局、市财政局、莱芜金融监管分局）

五、深入实施“携手行动”，围绕采购订单、资源共享、产融合作、产业赋能等，组织大企业与中小企业开展精准对接交流，促进大中小企业融通创新。常态化开展知识产权质押融资对接会，2024 年围绕重点产业链分区域开展“一月一链”投融资路演活动 6 场以上，为企业解决投融资需求 15 亿元以上。持续拓宽企业融资渠道，优化应急转贷服务体系，为企业提供过桥资金、信用贷款、上市挂牌辅导等多项融资服务。（牵头单位：市工业和信息化局）

六、减轻建筑业企业负担，全面推行以工程保函（保险）方式缴存投标、履约、工程质量保证金和农民工工资保证金，鼓励招标人对信用良好的投标人免收投标保证金。在工程建设领域，对连续 3 年未发生工资拖欠且按要求落实保障农民工工资支付各项制度的企业，其新增工程建设项目可免于存储工资保证金。（牵头单位：市住房城乡建设局、市发展改革委、

市人力资源社会保障局、市交通运输局、市水务局、市园林和林业绿化局、市财政局)

七、鼓励银行业金融机构提高建筑业企业信贷服务效率，简化确权审贷程序，依法合规探索开展应收账款、建筑材料、工程设备、商标权等抵押质押贷款业务，开发适合民营企业、中小企业特点的金融产品，对符合条件的建筑业企业发放无抵押无担保的信用贷款。保持建筑业企业融资连续稳定，对生产经营正常、资金流动性暂时遇到困难的企业不盲目抽贷、压贷，不额外增加担保要求。（牵头单位：市住房城乡建设局、人民银行山东省分行营业管理部、莱芜金融监管分局、市委金融办）

八、支持服务业集聚发展，对新认定的省级现代服务业集聚区，给予其运营主体 20 万元的一次性奖励。鼓励企业加强创新研发工作，对新认定的省级服务业创新中心，给予其运营主体 20 万元的一次性奖励。（牵头单位：市发展改革委）

九、支持高品质住宅建设，组织开展高品质住宅试点项目（第二批）申报工作。对个人购买高品质住宅申请公积金贷款，最高贷款额度按照家庭当期最高贷款限额上浮 20%，高品质住宅的认定以住房城乡建设部门有关规定为准。（牵头单位：济南住房公积金中心、市住房城乡建设局）

十、持续激发房地产市场活跃度，鼓励房地产企业开展商品住宅配套车位等系列促销活动，规范建设单位自持配套车位委托专业服务机构运营管理行为，提高车位利用率。指导帮助房地产企业尽快达到“白名单”条件，积极争取信贷支持，加快推动项目建设。推进住宅用地熟化入库，科学调整中心城区住宅用地收储计划，为房地产业持续发展提供有力支撑。（牵头单位：市住房城乡建设局、市自然资源和规划局、市委金融办、莱芜金融监管分局）

十一、推进收购已建成存量商品房用作保障性住房工作，根据工薪收入家庭及引进人才住房需求，“以需定

供”增加保障性住房供给。（牵头单位：市住房城乡建设局、人民银行山东省分行营业管理部）

十二、支持批发零售业企业发展，推动消费市场全面复苏回暖，进一步优化商务产业政策，对符合条件的批发零售业企业按规定给予奖励，支持企业做大做强。（牵头单位：市商务局、市财政局）

十三、持续推进消费品以旧换新，落实好国家、省相关政策。对汽车报废更新的，给予最高 2 万元补贴；落实汽车置换更新、电动自行车以旧换新政策。推动家装厨卫“焕新”，对个人消费者购买 2 级及以上能效或水效标准的冰箱、洗衣机、电视、空调、电脑、热水器、家用灶具、吸油烟机 8 类家电产品给予以旧换新补贴，补贴标准为产品最终销售价格的 15%；对购买 1 级及以上能效或水效的产品，额外再给予产品最终销售价格 5% 的补贴；每位消费者每类产品可补贴 1 件，每件补贴不超过 2000 元。本条政

策措施的有效期至 2024 年 12 月 31 日。

（牵头单位：市商务局、市财政局）

十四、推动科技金融提质增效，加快推进科创金融改革试验区建设，不断完善科技金融机构体系，持续深化科创金融产品和服务创新。引导金融机构加大对科创企业的支持力度，按照新增科创企业贷款余额对银行机构给予补助，对保险公司产生的科创保险赔付给予补偿。（牵头单位：市委金融办、莱芜金融监管分局、市财政局、人民银行山东省分行营业管理部）

十五、推动普惠金融扩面增量，实施小微企业“首贷培植”“信用贷款提升”两大工程，扩大首贷覆盖面，提高新发放“普惠小微”信用贷款占比。发挥中小微企业贷款风险补偿资金和转贷引导基金作用，加大中小微企业信贷投放力度。发挥“济担—攀登贷”“济担—科创贷”“济担—信心提振贷”等系列产品作用，有效满足中小微经营主体的差异化融资需求。推广完善“泉融通”

平台，提升金企信息对接、数据赋能增信、金融精准服务工作成效。（牵头单位：市委金融办、市工业和信息化局、市财政局、市民营经济局、人民银行山东省分行营业管理部、济南财金投资控股集团）

十六、精准保障重点产业项目用地，统筹 3000 亩新增建设用地指标，专项保障省市重点产业类项目，促进土地要素精准安排和项目需求精准匹配，实现重点产业项目的精准选址、精准供地、精准推进。（牵头单位：市发展改革委）

十七、强化项目建设生态环境要素保障，推行重点项目“绿色通道”审批服务，将省、市重点项目纳入服务保障清单，提前介入，给予“一对一”对接帮扶指导，畅通重点项目环评审批，实现即来即审、并联提速。积极争取中央和省级生态环境专项资金，对符合政策方向的环境治理项目按规定给予支持。（牵头单位：市生态环境局）

十八、全力稳住外贸基本盘，支持农产品、能源和金属等大宗商品进

口以及肉类、水果、水生动物、冰鲜产品等日用消费品进口，根据企业外贸和产业促进情况，给予最高 1000 万元奖励，对其进口业务贷款给予最高 50% 的贴息支持。支持企业参加境外展会，对其参展展位费给予最高 3.5 万元补助。（牵头单位：市商务局）

十九、帮助企业拓展外贸市场，组织加工机械类、建材五金类、日用消费品类企业参加中国山东出口商品（俄罗斯）展览会。（牵头单位：市商务局、市委金融办）

二十、举办“技耀泉城”海右技能人才大赛，对符合条件的选手授予“济南市技术能手”，并按规定给予一次性奖励。支持和鼓励技能人才留济就业，对全日制预备技师（技师）班毕业在济就业人员，按每人 4000 元的标准对培养单位进行奖补。（牵头单位：市人力资源社会保障局）

二十一、对招用毕业年度及离校两年内未就业高校毕业生、16—24 岁登记失业青年，签订劳动合同，并按规定为其足额缴纳 3 个月以上的失业、



工伤、职工养老保险费的企业，按照每招用 1 人 1500 元的标准发放一次性扩岗补助，所需资金从失业保险基金中支出。深入推进“社区微业”三年行动，

打造一批各具特色的社区就业驿站，按规定向符合条件的企业发放一次性创业补贴、创业担保贷款等。（牵头单位：市人力资源社会保障局）

海关总署：前 8 个月我国货物贸易进出口 增长 6%

各海关总署网站显示，据海关统计，2024 年前 8 个月，我国货物贸易（下同）进出口总值 28.58 万亿元人民币，同比（下同）增长 6%。其中，出口 16.45 万亿元，增长 6.9%；进口 12.13 万亿元，增长 4.7%；贸易顺差 4.32 万亿元，扩大 13.6%。按美元计价，前 8 个月，我国进出口总值 4.02 万亿美元，增长 3.7%。其中，出口 2.31 万亿美元，增长 4.6%；进口 1.71 万亿美元，增长 2.5%；贸易顺差 6084.9 亿美元，扩大 11.2%。

2024 年前 8 个月我国进出口主要特点：

一般贸易进出口增长

前 8 个月，我国一般贸易进出口 18.46 万亿元，增长 4.6%，占我外贸总值的 64.6%。其中，出口 10.82 万亿元，增长 8%；进口 7.64 万亿元，增长 0.1%。同期，加工贸易进出口 5.04 万亿元，增长 4.1%，占 17.6%。其中，出口 3.17 万亿元，增长 1.1%；进口 1.87 万亿元，增长 9.9%。

此外，我国以保税物流方式进出口 4.03 万亿元，增长 16.2%。其中，出口 1.55 万亿元，增长 13.3%；进口 2.48 万亿元，增长 18.1%。

对东盟、欧盟、美国、韩国进出口增长

前 8 个月，东盟为我第一大贸易伙伴，我与东盟贸易总值为 4.5 万亿元，增长 10%，占我外贸总值的 15.7%。其中，对东盟出口 2.69 万亿元，增长 13.1%；自东盟进口 1.81 万亿元，增长 5.7%。欧盟为我第二大贸易伙伴，我

与欧盟贸易总值为 3.72 万亿元，增长 1.1%，占 13%。其中，对欧盟出口 2.44 万亿元，增长 2.9%；自欧盟进口 1.28 万亿元，下降 2.1%。美国为我第三大贸易伙伴，我与美国贸易总值为 3.15 万亿元，增长 4.4%，占 11%。其中，对美国出口 2.38 万亿元，增长 5%；自美国进口 7789.3 亿元，增长 2.3%。韩国为我第四大贸易伙伴，我与韩国贸

易总值为 1.51 万亿元，增长 8%，占 5.3%。其中，对韩国出口 6876 亿元，下降 0.1%；自韩国进口 8265.4 亿元，增长 15.8%。

同期，我国对共建“一带一路”国家合计进出口 13.48 万亿元，增长 7%。其中，出口 7.54 万亿元，增长 7.7%；进口 5.94 万亿元，增长 6.1%。

民营企业、外资企业进出口增长

前 8 个月，民营企业进出口 15.74 万亿元，增长 10.5%，占我外贸总值的 55.1%，比去年同期提升 2.3 个百分点。其中，出口 10.62 万亿元，增长 9.8%，占我出口总值的 64.6%；进口 5.12 万亿元，增长 11.9%，占我进口总值的 42.2%。同期，外商投资企业进出口 8.4

万亿元，增长 1.5%，占我外贸总值的 29.4%。其中，出口 4.53 万亿元，增长 1.8%；进口 3.87 万亿元，增长 1.1%。国有企业进出口 4.37 万亿元，下降 0.1%，占我外贸总值的 15.3%。其中，出口 1.27 万亿元，增长 2.6%；进口 3.1 万亿元，下降 1.1%。

机电产品占出口比重近 6 成，其中自动数据处理设备及其零部件、集成电路、汽车和手机出口增长

前 8 个月，我国出口机电产品 9.72 万亿元，增长 8.8%，占我出口总值的

59.1%。其中，自动数据处理设备及其零部件 9423.8 亿元，增长 11.6%；集

成电路 7360.4 亿元，增长 24.8%；汽车 5408.4 亿元，增长 22.2%；手机 5143.7 亿元，增长 0.5%。同期，出口劳密产品 2.8 万亿元，增长 4.2%，占 17%。其中，服装及衣着附件 7443.9 亿元，增长 1%；纺织品 6616 亿元，增长 5.8%；塑料制品 4979.5 亿元，增长 9%。出口农产品 4632 亿元，增长 4.4%。

此外，出口钢材 7057.5 万吨，增加 20.6%；成品油 4000.4 万吨，减少 5.8%；肥料 1971.3 万吨，增加 4.4%。

铁矿砂、煤和天然气进口量增加，原油进口量减少

前 8 个月，我国进口铁矿砂 8.15 亿吨，增加 5.2%，进口均价（下同）每吨 811.5 元，上涨 3.6%；原油 3.67 亿吨，减少 3.1%，每吨 4318 元，上涨 7.3%；煤 3.42 亿吨，增加 11.8%，每吨 709.6 元，下跌 12.8%；天然气 8712.8 万吨，增加 12.3%，每吨 3484.7 元，下跌 7.6%；大豆 7047.8 万吨，增加 2.8%，每吨 3630.9 元，下跌 15.1%；成品油 3250.6 万吨，增加 6.2%，每吨 4399.6 元，上涨 9.2%。此外，进口初级形状的塑料 1922 万吨，增加 0.4%，每吨 1.08 万元，下跌 0.5%；未锻轧铜及铜材 361.5 万吨，增加 3%，每吨 6.72 万元，上涨 10.2%。

同期，进口机电产品 4.49 万亿元，增长 10.4%。其中，集成电路 3580 亿个，增加 14.8%，价值 1.74 万亿元，增长 14%；汽车 47.8 万辆，减少 1.8%，价值 1936.1 亿元，下降 6.6%。

2024年8月份中国出口集装箱运输市场分析报告

2024年8月，中国出口集装箱运输市场经过前期持续上涨后，开始转为逐步调整的行情。不同航线因各自的基本面差异，走势有所分化。2024年8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2067.79点，较上月平均下跌1.9%；反映即期市场的上海出口集装箱综合指数平均值为3185.79点，较上月平均下跌11.5%。

1. 港口集装箱吞吐量继续保持平稳增长，船舶租赁市场租金互有涨跌

①2024年7月，我国主要港口经营情况平稳，港口集装箱吞吐量继续保持平稳增长。据统计，7月份全国港口完成集装箱吞吐量2908万TEU，较去年同期上涨7.5%。其中，沿海港口完成集装箱吞吐量2564万TEU，同比上涨8.3%；内河港口完成集装箱吞吐量344万TEU，同比上涨1.8%。

②集装箱租船市场行情经过前期连续上涨后，各船型市场租金涨势出现停止迹象，部分中小型船型租金小幅回落。据克拉克森统计，8月份，4400TEU、6800TEU、9000TEU船舶租金较上月分别微涨0.4%、0.2%、0.3%；1700TEU、2750TEU船舶租金分别下跌2.7%、0.9%。

2. 欧地运价出现调整

欧地航线，据标普全球发布的数据显示，欧元区8月制造业PMI为45.6，低于前值及市场预期，创近8个月以来的新低。虽然服务业仍保持一定的速度增长，但随着巴黎奥运会提振的需求逐渐消退，制造业的困境开始拖累服务业可能只是时间问题。尤其是德国8月综合PMI连续两个月低于荣枯线，作为欧盟最重要经济体的德国经济表现疲软，可能继续拖累欧洲经济的前景。欧盟在本月最终决定对我国出口的电动汽车征收反补贴税，要

重点关注未来对中国出口贸易的影响。本月，运输需求开始出现增长乏力的迹象，供需基本面缺乏进一步的支撑，市场运价以调整行情为主。8月，中国出口至欧洲、地中海航线运价指数平均值分别为3616.63点、3553.00点，较上月平均分别上涨6.8%、下跌0.7%。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4516美元/TEU和4596美元/TEU，较上月环比分别下跌9.2%、14.4%。

3. 北美市场继续下行

北美航线，据标普全球发布的数据显示，美国8月综合PMI初值为54.1。其中，制造业PMI初值为48.0，降至八个月来的最低点，显示出制造业萎缩加速。虽然服务业PMI仍然保持了稳定了表现，但制造业与服务业的差异显示出美国经济发展并不均衡，未来经济复苏前景依然面临不确定性。本月，运输需求未能保持进一步增长态势，供需基本面有所转弱。主要航商在月中曾执行运价上涨计划，但后

续未能保持涨价成果。下半月，市场运价又重新回到调整走势。8月，中国出口至美西、美东航线运价指数平均值分别为1480.03点、1707.70点，分别较上月平均下跌10.7%、4.7%。

4. 南美市场高位回落

南美航线，运输需求增长乏力，供求平衡情况不理想，市场运价从高位出现回落。8月，中国出口至南美航线运价指数平均值为1502.78点，较上月平均下跌16.4%。

5. 澳新运价持续上行

澳新航线，近期当地对各类物资的需求持续向好，供求关系良好，推动市场运价持续上涨。8月，中国出口至澳新航线运价指数平均值为1166.06点，较上月平均上涨10.7%。

6. 日本运价继续上涨

日本航线，运输需求保持平稳，市场运价继续小幅上涨。8月，中国出口至日本航线运价指数平均值为780.77点，较上月平均上涨1.0%。

2024年8月份中国沿海（散货）运输市场分析报告

8月，沿海内贸终端补库节奏放缓，但受台风、内贸运力外放等因素影响，即期运力略有收紧，沿海散货综合指数走势平稳。8月30日，上海航运交易所发布的沿海（散货）综合运价指数报收980.58点，比上月末上涨0.4%，月平均值为973.34点，环比上涨0.2%。

1. 煤炭运输

市场需求方面，南方多地高温，同时水电等清洁能源发电量缩减，火电负荷提振明显，终端消库情况有所改善，但下游采购仍以长协兑换及外贸进口为主，沿海即期货盘不多。本周沿海八省日耗241万吨，库存维持在3429万吨左右高位。

煤炭价格方面，一方面，受安全检查及降雨天气影响，产地煤矿供应略有收紧。另一方面，非电行业多按需采购，终端仅释放少量补库需求，加之进口煤影响，内贸整体供需格局仍显宽松，现货市场交投活跃度一般，煤炭价格弱稳运行，环渤海各港合计

日均调出升至116.1万吨，港口库存小幅下降。

运价走势方面，全国多地高温天气持续，居民用电有所攀升，刚需及少量补库需求释放，叠加内贸运力持续外流，缓解市场悲观情绪，沿海煤炭运价底部小幅上涨。

8月30日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收972.39点，比上月末上涨1.0%，月平均值为960.49点，环比上涨0.6%。8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24.4

元/吨，比上月末上涨 1.4 元/吨，月平均值为 23.6 元/吨，环比上涨 0.5 元/吨；华南航线，秦皇岛港至广州（6-7

万 dwt）航线市场运价为 31.2 元/吨，比上月末上涨 1.2 元/吨，月平均值为 30.7 元/吨，环比上涨 0.7 元/吨。

2. 金属矿石运输

本月，降水和高温天气等因素继续影响建筑施工，叠加螺纹新旧国标转换，钢厂多维持降库存操作，新增货盘有限。不过受煤炭运输市场企稳

影响，沿海金属矿石运输价格走势平稳。8 月 30 日，金属矿石货种运价指数报收 971.66 点，比上月末上涨 0.2%，月平均值为 969.99 点，环比上涨 0.1%。

3. 粮食运输

深加工企业及饲企均以消化库存为主，零星补货，终端采购需求有限，加之南北港口延续价格倒挂局面，市场多以观望为主，沿海粮食运输价格

整体底部运行。8 月 30 日，粮食货种运价指数报收 762.20 点，比上月末下跌 1.9%，月平均值为 753.89 点，环比下跌 2.8%。

4. 原油及成品油运输

本月，成品油拉运节奏平缓，需求交投氛围清淡，沿海成品油运输价格小幅波动。

比上月末下跌 0.3%；原油货种运价指数为 1611.17 点，比上月末下跌 1.3%。

8 月 30 日，上海航运交易所发布

的成品油货种运价指数为 1389.24 点，



2024年8月山东省邮政行业运行情况

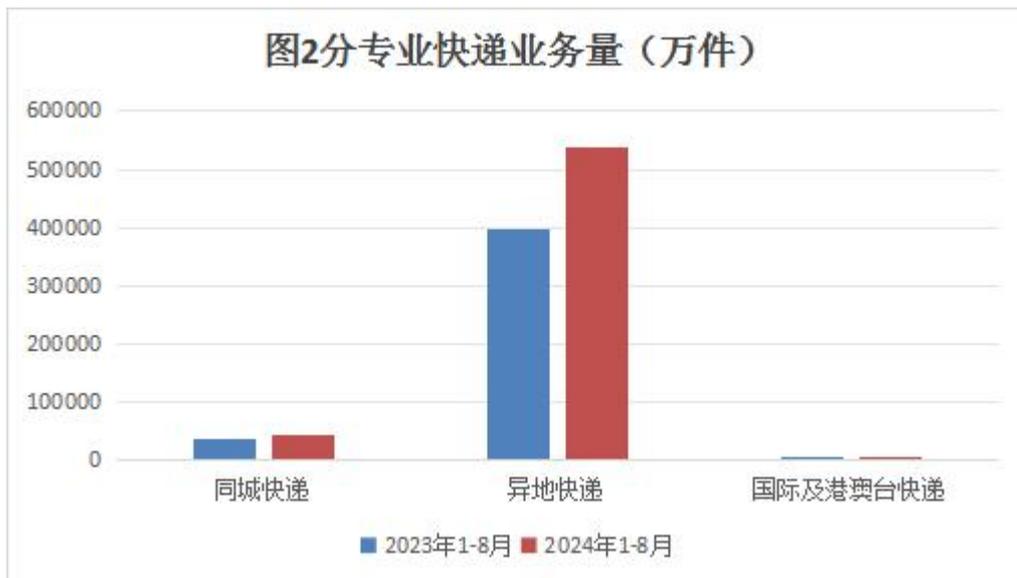
8月份，邮政行业寄递业务量完成86313.64万件，同比增长16.76%。其中，快递业务量完成77030.43万件，同比增长18.68%。

8月份，邮政行业业务收入完成66.02亿元，同比增长8.62%。其中，快递业务收入完成50.34亿元，同比增长10.69%。

1-8月，邮政行业寄递业务量累计完成662625.75万件，同比增长20.74%。其中，快递业务量累计完成587933.5万件（注1），同比增长24.89%（按可比口径计算，下同）。

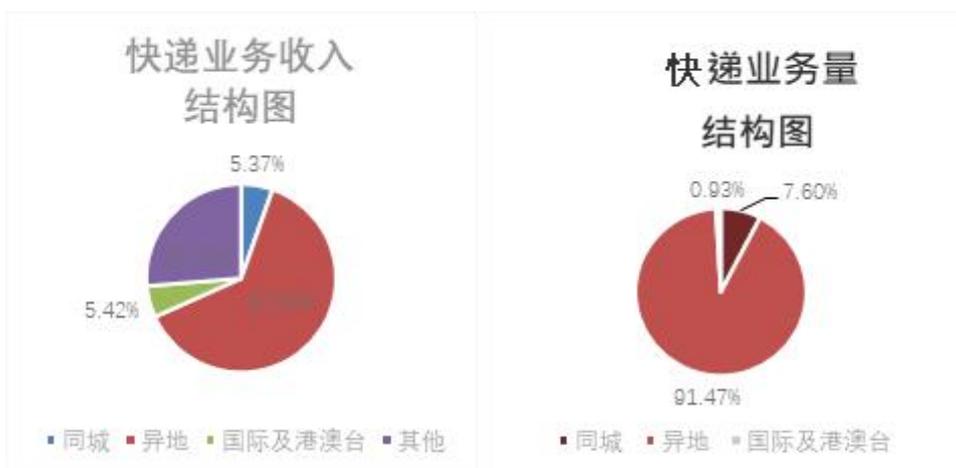
1-8月，同城快递业务量累计完成44697.11万件，同比增长27.77%；异地快递业务量累计完成537769.87万件，同比增长24.33%；国际/港澳台快递业务量累计完成5466.53万件，同比增长68.15%。





1-8月，邮政行业业务收入（不包括邮政储蓄银行直接营业收入）累计完成535.7亿元，同比增长10.57%。其中，快递业务收入累计完成398.49亿元，同比增长17.3%。

1-8月，同城、异地、国际/港澳台快递业务量分别占全部快递业务量的7.6%、91.47%和0.93%。与去年同期相比，同城快递业务量的比重下降0.43个百分点，异地快递业务量的比重上升0.25个百分点，国际/港澳台业务量的比重上升0.18个百分点。



1-8月，快递与包裹服务品牌集中度指数 CR8 为 89.44，较 1-7 月上升 0.04。

备注：

- 1.部分邮政快递企业调整快递业务口径，快递业务同比增速按可比口径计算。
- 2.部分数据因四舍五入的原因，存在着与分项合计不等的情况。

山东省邮政行业发展情况表

指标名称	单位	8 月份		比去年同期增长 (%)	
		累计	当月	累计	当月
一、邮政行业寄递业务量	万件	662625.75	86313.64	20.74	16.76
1、快递业务	万件	587933.50	77030.43	24.89	18.68
其中：同城	万件	44697.11	5828.17	27.77	14.55
异地	万件	537769.87	70517.30	24.33	19.63
国际/港澳台	万件	5466.53	684.95	68.15	-21.52
2、邮政普遍服务	万件	74692.25	9283.21	-4.31	2.95
二、邮政行业业务收入	亿元	535.70	66.02	10.57	8.62
1、快递业务	亿元	398.49	50.34	17.30	10.69
2、邮政普遍服务	亿元	4.45	0.42	-1.96	-4.07

注：1.部分邮政快递企业调整快递业务口径，快递业务同比增速按可比口径计算，下同。2.邮政行业业务收入中未包括邮政储蓄银行直接营业收入。

山东省分地市快递企业业务量收情况表

单位	本年累计（万件）	同比增长（%）	本年累计（万元）	同比增长（%）
山东省	587933.50	24.89	3984879.20	17.30
济南市	64974.52	10.67	666604.43	12.18
青岛市	80992.78	25.42	702043.37	17.44
淄博市	14141.38	21.42	114159.54	15.14
枣庄市	17961.26	35.04	83406.65	25.20
东营市	4718.45	29.68	45341.06	20.75
烟台市	28569.75	22.64	266568.20	17.29
潍坊市	50723.09	28.26	329180.99	21.83
济宁市	30153.89	31.76	186230.81	23.84
泰安市	14003.09	22.91	90052.67	16.42
威海市	12900.56	13.12	124559.57	7.79
日照市	10490.06	0.59	69870.82	4.59
临沂市	143940.60	27.88	591502.82	16.58
德州市	43572.57	50.53	303590.71	24.16
聊城市	30705.20	19.39	151359.00	19.67
滨州市	13652.52	25.65	89760.17	18.30
菏泽市	26433.77	20.98	170648.41	21.81

支持政策全面启动！大规模设备更新和消费品以旧换新有新进展

大规模设备更新和消费品以旧换新是我国的重大政策部署。今年3月，国务院发布《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》；7月，国家发展改革委、财政部联合印发《关于加力支持大规模设备更新和消费品

以旧换新的若干措施》。

加力支持“两新”取得哪些进展？如何推动政策取得更好效果？国家发展改革委23日举行专题新闻发布会，相关部门负责人详解“两新”政策新成效新举措。

“两新”政策效果不断显现

若干措施提出，统筹安排3000亿元左右超长期特别国债资金，加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新。

还在不断显现。

国家发展改革委副主任赵辰昕介绍，近两个月，加力支持“两新”的配套细则全面出台，国债资金全面下达，支持政策全面启动。截至目前，各部门支持“两新”的加力措施已经全部启动，各地也配套出台了一系列细化落实举措。

设备更新政策持续推进，有效调动了经营主体更新生产、用能、电梯等各类设备的积极性。前8个月，设备工器具购置投资增长16.8%，对全部投资增长的贡献率达到64.2%，比前7个月提高3.5个百分点，说明加力政策实施后，8月份的拉动效果更加明显。

赵辰昕表示，在各方面共同努力下，“两新”工作逐步取得明显成效，并

各地以旧换新政策陆续落地，带动重点消费品销售明显上涨。8月份全国乘用车零售量为190.5万辆，环比增长10.8%。家用电器和音像器材类零售

额由降转升，8月份同比增长3.4%。 换新消费快速增长。

从平台和卖场情况看，近期家电以旧

预计全年将实现 200 万辆低排放标准乘用车退出

实施标准提升行动是“两新”的重要方面。赵辰昕说，目前，今明两年拟制定、修订的 294 项国家标准已全部立项，其中 70 项已完成制定修订，已向社会发布，涉及能耗能效、污染物排放、安全生产、电动汽车、家用电器、家居用品、民用无人机等多个领域。

提高能效水平是消费品以旧换新的重要方向。赵辰昕介绍，在政策带动下，8月份新能源汽车零售达到 102.7 万辆，环比增长 17%，新能源汽车渗透率连续两个月突破 50%。预计全年将实现 200 万辆低排放标准乘用车退出。

大力支持重点领域技术改造和设备更新项目

资金保障是加力推进“两新”工作的关键环节。财政部经济建设司副司长赵长胜介绍，财政部及时下达超长期特别国债和设备更新贷款贴息资金。同时，财政部配合国家发展改革委等部门建立了定期调度机制，密切跟踪政策实施进展，明确资金使用“负面清单”，要求相关资金不得用于平衡预算、偿还政府债务或清理拖欠企业账款、“三保”支出等，并通过线上监控、线下核查等具体举措，防止资金挤占、挪

用。

中国人民银行信贷市场司司长彭立峰表示，中国人民银行将联合国家发展改革委等部门进一步加大对银行机构和地方政府的指导督促力度，通过加快贷款项目的土地、规划、环保、安全等证照办理进度，将更多民营企业、中小企业、涉农主体的项目纳入备选清单，加大融资担保和风险补偿支持力度等措施，用好用足科技创新和技术改造再贷款，大力支持重点领

域技术改造和设备更新项目。

进一步完善废旧产品设备回收网络

在废旧物资回收方面，赵辰昕介绍，针对回收渠道不够完善等问题，国家发展改革委会同有关部门深入推进垃圾分类网点与废旧物资回收网点“两网融合”，提高可回收物分类准确率。截至目前，全国建成回收网点约15万个，各类大型分拣中心约1800个，有效解决了过去回收网点不够、不完善

的问题。

他表示，下一步，国家发展改革委将会同有关方面，加快构建覆盖各领域、各环节的废弃物循环利用体系，持续畅通资源回收利用链条，推动实现“去旧更容易，换新更便捷”。



2024 年度山东省瞪羚、独角兽企业培育认定开启

从山东省工业和信息化厅获悉，2024 年度山东省瞪羚、独角兽企业培育认定已开启，今年将重点聚焦山东“6997”现代化工业体系，优选一批优秀高成长企业认定为省级瞪羚、独角兽企业。

山东是全国首个从省级层面开展瞪羚企业培育认定工作的省份。2017 年以来，山东先后在《关于支持非公有制经济健康发展的十条意见》《关于推进新旧动能转换重大工程的实施意见》等重要文件中，提出瞪羚企业培育相关任务、具体措施，培育瞪羚企业逐渐成为各地政府推动经济转型的重要抓手；2020 年 9 月印发《山东省瞪羚、独角兽企业认定管理办法》，进一步规范瞪羚、独角兽企业培育认定。截至目前，山东已培育七批次省级瞪羚企业共计 2423 家，经过复审有效期内的 2232 家；培育独角兽企业 27

家。所属行业前三位的分别是高端装备、新能源新材料、新一代信息技术，分别占比 32.3%、23%和 20.5%。据统计，全省有效期内瞪羚企业近两年营收平均复合增长率达 60.9%，近两年研发投入强度达 9.6%。

今年，省工业和信息化厅将会同省地方金融管理局、中国人民银行济南分行组织评审，评审结束后对拟认定企业名单进行公示，无异议的企业正式公布为“2024 年度山东省瞪羚企业”“2024 年度山东省独角兽企业”。

多地对氢能车辆免高速费 让氢能车更好起来

近日，又有两地氢能车上高速免通行费：吉林省8月13日发布通知，2024年9月1日0时至2026年8月31日24时，安装ETC套装设备的吉林省籍氢能车辆，在吉林省各高速公路收费站间点对点免费通行；8月15日，陕西省提出将对安装ETC的氢能车辆

全额免除省内高速公路通行费。

今年以来，山东、四川、内蒙古鄂尔多斯等地也出台了类似的高速免费通行政策。相关地方为何针对氢能车免高速通行费？目前氢能车发展现状怎样？

各地支持政策增多

在吉林、陕西之前，山东、四川、内蒙古鄂尔多斯今年已先后明确对氢能车辆免高速通行费。

2月底，山东省交通运输厅等3部门发布通知，自3月1日起，对行驶该省高速公路安装ETC套装设备的氢能车辆暂免收取高速公路通行费。4月中旬，四川省提出拟对安装使用ETC装备的氢能车辆，在该省免除高速公路通行费。6月1日，内蒙古自治区首个氢能源车辆通行费全额奖补政策在

鄂尔多斯市实施，对在鄂尔多斯市境内行驶通过收费站的氢能车辆，在收取通行费后，由氢能车辆运营企业提交上月车辆通行数据，经审核后返还全部通行费。

梳理各地政策可以看到，目前相关地方对氢能车辆免高速通行费总体处于试行阶段，期限为2年或3年，免费范围限于在本省高速公路上行驶或本省籍氢能车辆，方式有直接免除费用或收费后再退还两种。

地方为何开始密集对氢能车免高速通行费？政策落地效果怎样？

业内人士分析，各地推出优惠措施的大背景是发展氢能产业的需要和国家政策对氢能相关方面的关注。作为一种来源丰富、绿色低碳的二次能源，氢能被视为 21 世纪最具发展潜力的清洁能源。今年，氢能首次被作为前沿新兴产业写入政府工作报告。国家发展改革委等部门此前印发的《氢能产业发展中长期规划（2021—2035 年）》明确提出，重点推进氢燃料电池中重型车辆应用，有序拓展氢燃料电池等新能源客、货汽车市场应用空间。

相关地方对政策出台的解读体现了上述因素。吉林表示，优惠政策是为进一步配合做好该省氢能产业高质量发展有关工作，全力支持氢能车辆在吉林大规模推广使用；山东提出，新举措是为积极推进“氢进万家”科技

示范工程，鼓励氢能车辆开展跨区运营。

从政策效果看，节约成本、提升效率被较多提及。圣通华（潍坊）氢动力有限公司氢能车队负责人冯奎表示，他们的氢能车主要跑山东省内的淄博、潍坊、青岛等地，以前为了省钱走国道，现在上高速免费，每次能减免 1000 多元，路上还省了不少时间。有机构以 49 吨重卡为例进行的测算显示，若减免全部高速通行费，燃料电池汽车单位运输成本可降低 25%。

除了高速免费，更多支持氢能车上路的政策在推出。广东省 6 月底发布广湛氢能高速示范项目实施方案，提出放宽水产品、生鲜肉类、果蔬燃料电池配送车辆进城时间和通行路段限制，给予限时免费停车政策；四川省拟在全省范围内放宽氢燃料电池车辆市区通行限制。

规模扩大，应用场景增加

在政策支持、氢能产业发展等多

方面因素推动下，氢能车推广应用正

取得成效。

“公司有 20 辆氢能车，因为奖补政策一年可省下通行费 200 多万元，这让我们更愿意使用氢能车。”内蒙古融和互生物流有限公司车队长曹晓晓透露，公司计划再新增 100 多辆氢能车。

山东省能源局副局长岳建如介绍，山东大力开展氢能示范应用，在交通等领域取得一定进展，累计推广氢燃料电池汽车 2041 辆，居全国第四；建成加氢站 38 座，居全国第二。

中国汽车工业协会 8 月 9 日发布的数据显示，今年前 7 个月，燃料电池汽车产销同比分别增长 28%、25.5%。另据统计，目前中国燃料电池汽车保有量约 2 万辆，居世界前列。

氢能车规模持续增长，应用场景有哪些？

8 月 12 日，四川省首批氢燃料电池市政洒水车在成都投用。荣创新能副总经理谈剑钊表示，此次投用的 4 辆车是荣创新能氢燃料电池动力系统

产品在氢能公路交通领域的创新应用，可实现加氢 15 分钟、续航 400 公里，具有无污染、低噪音、驾驶体验更舒适等优点。

据四川省交通运输厅统计，包括市政车在内，目前四川推广应用的氢燃料公交车和物流货运车等各类氢能源车辆超 600 辆，其中成都、攀枝花、德阳、内江、资阳、凉山 6 市（州）已开通氢能公交车运行线路。

专家介绍，氢能汽车是以氢为燃料的汽车，与纯电动汽车都属于新能源汽车。二者相比，纯电动汽车在乘用车和轻型商用车领域优势明显，氢能汽车由于其加氢速度快、低温损耗小、动力强等特点，目前主要发展方向为大型商用车领域，例如公交、长途重型卡车等。

中国汽车战略与政策研究中心 7 月份发布的报告显示，自 2021 年下半年以来，中国燃料电池示范车辆已突破 1 万辆，主要场景集中在物流配送、通勤客运、冷链物流等场景，其中重

卡物流应用规模最大。中关村氢能产业联盟秘书长卢琛钰认为，冷链物流车、49吨牵引车、31吨自卸车等商用

车是目前氢燃料电池汽车市场上推广效果比较好的车型，未来还有一定需求。

“上路跑”仍面临挑战

氢能车推广应用在提速，但“上路跑”仍面临不少挑战。

成本高是其一。“氢能车开起来挺有劲，续航也够长，但成本不低。”在物流货运行业干了10多年的张师傅去年开上了公司新采购的氢能货车，“不管是跟传统油车还是电车比，氢能车在初期购车成本和日常加氢费用方面都不算便宜。”

据有关机构测算，由于氢燃料电池发动机较贵，氢能汽车售价一般能达到同类型燃油车的2到3倍。另外，目前不少加氢站的氢气价格在40—60元/公斤，市场分析认为这一价格需降到25—35元/公斤才有较强竞争力。

加氢难是另一个问题。“我们的日常运输路线上没有加氢站，每次为了加氢得从城东跑到城西。”四川宽窄智慧物流有限责任公司副总经理何旭说，

好在目前往返两地时都能拉到货，算是顺便加氢了。

从规模看，中国加氢站的建设走在世界前列，截至2023年底累计建成加氢站超过450座，居全球第一。但市场认为这一规模与实际需求相比还有待提升。在首建投资本管理股份有限公司合伙人王嘉宁看来，与广泛分布的传统加油站及快速发展的电动车充电设施相比，加氢站数量还比较有限，成为影响氢燃料电池汽车普及的一个重要因素。

为了让氢能车更好跑起来，各方在积极行动。2020年9月，工业和信息化部等5部门联合发布《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》；2021年，41个城市启动示范工作。去年底，《共建中国氢能高速行动倡议》在中国燃料电池汽车大会上发布，建议推

动加快构建氢能高速网络建设，加快建设加氢站，优化运营成本。

专家分析，目前氢能车上路的确还存在成本较高、加氢站少等问题，但从趋势看，多方正合力推动问题逐步得到解决。有关调查显示，经过两年多示范应用，燃料电池系统成本已降低至 2000—2500 元/千瓦，较示范前下降 80%以上；电堆、空气压缩机、氢气循环系统等关键零部件国产化率超过 80%；加氢站数量不断增加，一些地方加氢站氢气价格已降至每公斤二三十元。

最近，各地继续出台新举措。江苏提出，加快推进车辆领域示范应用，到 2027 年建成商业加氢站 100 座左右，

氢燃料电池车辆推广量超过 4000 辆。

广东发改委、广州工信局 6 月和 8 月接连发文，提出通过市场化机制，引导广湛高速沿线统一加氢价格，示范期内销售价格不超过 35 元/公斤；大力支持氢燃料电池系统及核心部件技术攻关、氢燃料车型研发和产业化。

中国科学院院士欧阳明高认为，对照中国纯电动汽车从孕育到高质量发展的历程，中国燃料电池汽车产业比纯电动汽车产业发展滞后约 10 年，正在进入应用成本快速下降的成长期。据中国汽车工程学会预测，到 2035 年氢燃料电池车保有量有望达到 100 万辆左右。

小清河连通京杭运河热度再起，渤海“牵手”长江能否实现？

一则“穿黄研究报告”让看似没有关系的京杭运河、小清河产生关联，并成为关注焦点。近日，山东省交通运输厅组织召开《京杭运河黄河以北山东段通航及与小清河连通航道交叉工程方案穿黄工程研究报告》专家评

审会，消息一出，引发广泛关注。当前，小清河已具备航运条件，京杭运河黄河以北山东段通航、小清河与京杭运河连通能否实施，两条运河该如何连接在一起？

为何关注：黄河以北通航期待已久 两大航道连通呼之欲出

说起穿黄及连通，不得不提京杭运河、小清河目前的航运状况。

京杭运河贯通中国南北，在地理上连通了海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系，实现了南北社会资源的大跨度调配。京杭运河山东段全长 643 公里，约占总长的三分之一，穿过德州、聊城、济宁、泰安、枣庄 5 市。作为山东连接苏、浙、沪等发达省市的重要通道，京杭运河山东段被誉为“山东的莱茵河”。

这条“山东的莱茵河”在历史上

并不是一直千帆不绝，在历史上出现过断航，黄河以南段经多年整治，已实现全线通航，但黄河以北段至今仍然断航。

在黄河以南，济宁已成为京杭运河山东段沿岸最大的港城，枣庄段航运业务也在不断拓展，泰安市通过多年建设，在 2021 年实现境内运河的建成通航，结束了百年来“有湖有港不通航”的历史。

而在黄河以北，聊城、德州等市对京杭运河的运用还只停留在文旅等

层面，航运问题尚未解决。

时至今日，小清河已有近 900 年历史，连通济南、滨州、淄博、潍坊五市，在潍坊寿光汇入渤海。小清河在历史上也出现过断航，20 世纪 90 年代，随着运输方式变化及自然原因，小清河断航。

2019 年，山东省启动小清河复航工程，经过多年建设，小清河现已具备通航条件，并开展多次航运。去年 11 月，小清河首次实现“章丘—海南”河海直达超限件运输；今年 2 月，装

载方解石的集装箱船靠泊高青港卸货，小清河航运开启了河海直达定线运输创新模式；今年 7 月，由俄罗斯发往广东虎门的成品纸在济南港集港，首次实现公、铁、水多式联运。当前，小清河航运不断扩大，正逐步成为一条新的“黄金水道”。

一条是“山东的莱茵河”，一条是“山东黄金水道”，京杭运河、小清河作为山东省重要的水运通道，黄河以北山东段通航及两河连通成为下一阶段的发展重点。

关注成因：复航、连通研究多年 或将迎来实质进展

关于京杭运河黄河以北山东段通航，山东从未停止过研究。

记者梳理发现，从 2010 年到 2024 年，山东曾多次对京杭运河黄河以北山东段通航展开论证。

据了解，2010 年，山东省组织召开了京杭运河黄河以北山东段复航和“穿黄”工程前期工作座谈会，随后对京杭运河黄河以北山东段河道现状、经济社会、水资源情况作初步调研。

2011 年 11 月，山东将“推进黄河以北段复航工程的研究”列为省内水运建设的主要任务之一。2018 年底，山东召开了京杭运河黄河以北航段必要性研究报告会。

2019 年，小清河复航工程开工，京杭运河黄河以北山东段复航、小清河与京杭运河连通两件事首次在公众面前同时提及。

2019 年，山东省交通设计集团受

山东省交通运输厅委托，对京杭运河黄河以北山东段通航工程运输需求等重点问题开展专项论证。据了解，这次研究是国内首次围绕京杭运河黄河以北山东段通航开展的系统性深入研究。

2022年11月，为攻克京杭运河黄河以北段复航遇到的重大技术难题，有关单位再次对京杭运河黄河以北山东段通航及与小清河连通航道交叉工程方案开展专项研究。

2023年，《山东省综合立体交通网规划纲要（2023-2035年）》发布，提到山东将规划形成以京杭运河、小清河、新万福河为骨干，其他支线为

补充的“一纵两横、三千多支”内河航道网总体布局。

2024年2月，济南市城乡交通运输局召开“新春第一会”，提到将做好小清河航运市场培育工作，配合省交通运输厅开展小清河与京杭运河连通工程研究。

14年间，山东对京杭运河黄河以北山东段通航、小清河连通京杭运河的研究不断加深，《京杭运河黄河以北山东段通航及与小清河连通航道交叉工程方案穿黄工程研究报告》进行专家评审，让沿线群众看到了实质性进展。

关注重点：黄河阻碍通航与连通 穿越地上河成为难点

京杭运河黄河以北山东段复航、小清河连通京杭运河为何研究多年，推进的难点在哪，该如何解决？

“穿越黄河是京杭运河黄河以北山东段通航及与小清河连通的重点。”山东大学交通规划设计研究中心主任、山东大学齐鲁交通学院副教授张汝华

告诉记者，黄河山东段是地上悬河，水面高出地面，黄河将京杭运河截断，北段通航需要过黄河。而从目前的方案来看，小清河与京杭运河连通也需要穿过黄河。

记者查阅资料了解到，由于黄河下游泥沙淤积，形成了高达10米的地

上悬河，水位差异巨大，导致京杭大运河的南北段无法完全连通。黄河比京杭运河、小清河要高，通过水流流速通过黄河显然不可能，最终形成了“望河兴叹”的局面。

“就目前的技术而言，穿越黄河并不是无解。”张汝华介绍，解决这一问题的方案有下穿、平交、上跨三种。三种方案中，下穿黄河施工难度大。上跨黄河与公路上建设立交桥类似，在黄河上“架槽”，船舶从黄河上部拖过。平交是通过多层分级水闸的方式逐级升降，让船只通过升船机器跨越黄河。

“从理论上讲。上跨与平交都可以让河流过黄，工程技术上没问题，只是工程量不同。”张汝华说。

此前，有关单位在开展京杭运河与小清河连通工程研究时，还曾提出利用南水北调东线二期规划位德线+胶东调水渠作为连通航道线路的方案。

近日评审的《京杭运河黄河以北山东段通航及与小清河连通航道交叉

工程方案穿黄工程研究报告》提到，针对平交、上跨、下穿不同穿黄方式，有关单位分别就东平湖北、济南遥墙机场北两个穿黄点，开展了建设条件、工程选址、工程方案、工程投资、工程实施、防洪影响等方面研究；并采用数学模型试验的手段，重点对穿黄工程平交方案水沙特性和减淤措施开展研究，有力证明了平交穿黄方案在技术上具有可行性。

从该报告可以看出，多次论证后，京杭运河通过平交穿过黄河的可能性较大。

关注背后：内河通道连线成网 山东有望真正通江达海

穿黄及连通难点有了解决方案，小清河与京杭运河连通的路线是什么样的？

记者发现，除了穿黄方式有多种方案外，小清河、京杭运河的连通路线也出现过不同方案，即南线方案和北线方案。

南线方案是利用小清河济南段河

道，从济南港出发后，向西穿过济南城区，在黄河南岸布置航道。北线方案则是避开济南城区，从现在的济南港周边过黄河，在黄河以北新建航道，到聊城后向南接入京杭运河。

去年发布的《山东省综合立体交通网规划纲要(2023-2035)》对南北线方案有了大致选择。小清河与京杭运河的连接航道选择在黄河以北，航道从济南港向西北方向穿跨黄河，在北岸向西到达德州市齐河县，再向南经聊城市茌平区、聊城市东阿县等地后，到达阳谷县阿城镇。线路全长 200 公里，规划为二级航道，路线基本为此前讨论的北线方案。

“穿黄方式及连通路线确定后，实施的可能性变大。”张汝华认为，相比于公路运输，水运运量更大、成本更低，而且是一种可再生的交通运

输方式。“航道的建设成本低于公路，而且还有多重效益。”张汝华表示，与铁路、公路相比，水运带来的不仅是交通上的价值，它还能推动生态环境改善，拉动现代水网建设，具有生态保护与水利发展的双重意义。同时，水运还能衍生文旅价值，以京杭运河枣庄段为例，当地以文旅为媒，给台儿庄赋予了水乡的文旅概念。

“我国正推进‘公转水’进程，倡导多式联运，山东水运网建设还有很多潜力。”张汝华称，小清河与京杭运河连通后，不再是一条“断头河”，连线成网，可以壮大航运，发挥内河航运更大的运输效能。通过京杭运河牵手长江，山东将形成“长江—京杭运河—小清河—渤海”的通江达海航运网。

济南加快打造国际性综合交通枢纽城市

从奔驰的济郑高铁到跨黄桥隧，从“钢铁驼队”欧亚班列到等级最高的4F机场……近年来，济南市“铁陆空地水”全面发力，省会综合交通枢纽地位和辐射能级大大提升，“人享其行、物畅其流”的美好愿景正成为现实。

120年前，济南领风气之先自开商埠，胶济铁路全线通车，波澜壮阔的现代化进程随之开启。《山东省综合立体交通网规划纲要》明确提出“努

力培育济南国际性综合交通枢纽城市”。济南市城乡交通运输局党组书记、局长曹殿军表示，党的二十届三中全会吹响了进一步全面深化改革的“进军号”，全市交通运输系统将踔厉奋发、笃行不怠，加快打造国际性综合交通枢纽城市，为开创“强新优富美高”新时代社会主义现代化强省会建设作出新的贡献。

服务支撑重大战略

9月2日上午8时许，济南中科核技术研究院软件工程师王一鸣开车通过济南黄河凤凰大桥，不到五分钟就从黄河南岸转入了济南起步区的黄河大道。作为济南中科新经济科创园首批入驻的研究人员，王一鸣可以说真切感受到了济南交通发展带来的出行便捷。

济南是我国黄河流域少数几个处于地上悬河段的省会城市，多年来，黄河一直是制约济南城市发展的一道天堑。2019年9月，黄河流域生态保护和高质量发展上升为重大国家战略，这为济南交通带来了前所未有的战略机遇。

“研究院刚起步的时候，我们来

起步区得走济南黄河大桥，距离远而且经常拥堵，有时候从市区过来得俩小时。现在开车走凤凰大桥非常方便，用不了一个小时。而且，大桥下来右拐后就是双向八车道的黄河大道，多条主干路直通我们研究院。”王一鸣说。

济南凤凰黄河大桥上游约 10 公里处，则是建设中的 G104 京岚线济南黄河公路大桥。近日，该项目主线南北实现贯通，为年底通车奠定了坚实基础。济南市交通运输事业发展中心主任夏涛说，按照“宜桥则桥、宜隧则隧、经济适用”的原则，济南市共规划跨黄桥隧 34 处，目前已建成 18 处，在建 7 处，规划 9 处，密度基本达到南京、杭州等沿江城市水平，为济南发展提供更大的纵深空间。

打造对外开放门户

日前，济南遥墙国际机场二期改扩建综合交通枢纽工程（三阶段）施工现场，施工车辆有序穿梭，施工人员正进行土方开挖、桩基施工。济南国际机场建设有限公司总工办主任曹

济郑高铁 2023 年底投入运营，济南到郑州两地通行时间缩短至 1.5 小时，目前每天 2.8 万人在这条线路上出行，黄河流域“一字型”大通道加快形成；畅通国家高速大通道，京沪、京台、济广等国家高速陆续实施改扩建，做强京沪通道枢纽城市；每天约 660 趟高铁通达全国 366 个城市，1.5 小时高铁里程覆盖 4.1 亿人口……

济南市坚持交通“先行官”的定位，立足于《国家综合立体交通网规划纲要》“一轴一廊”和《黄河流域生态保护和高质量发展规划纲要》“一字型”大通道布局，打造省会经济圈立体交通网，全面支撑黄河重大国家战略、“强省会”战略落地实施。

正龙介绍，工程建成后，济南机场将拥有 3 条跑道，飞行等级升至 4F 最高等级，满足年旅客吞吐量 5500 万人次、货邮吞吐量 52 万吨运输和所有机型保障需求，实现“空铁轨路”零距离换

乘、无缝化衔接，成为“国内领先、国际一流”的现代化综合交通枢纽。

“通过构建现代化国际空港枢纽，能够大大提升济南遥墙国际机场辐射能级和门户链接能力，培育国际性综合交通枢纽城市，打造黄河流域对外开放门户。”济南市城乡交通运输局航空和水运处处长王立嵩表示。

近日，在中国铁路济南局集团有限公司济南铁路物流中心董家镇营业部，一列满载机械设备等货物的中欧班列从货运中心缓缓驶出，向着一千公里以外的二连浩特口岸奔去。

记者从济南铁路物流中心董家镇营业部得知，董家镇货运中心已经开

办了中欧中亚班列阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特、满洲里 4 个口岸业务。

物流一头连着生产，一头连着消费。中欧班列是我国与“一带一路”共建国家合作的重要物流纽带，对于打造对外开放新高地意义重大。2023 年，济南开行中欧班列突破千列大关，成为山东省首个中欧班列开行破千列的城市，为外向型经济发展提供了坚强支撑。截至 8 月 9 日，济南市今年累计开行中欧班列已达 668 列。按照计划，今年班列开行数量将稳定在千列以上。

加强都市圈互联互通

从繁忙的济南东站向东北望去，是正在建设中的济滨高铁，一根根乳白色的墩柱拔地而起向远方延伸。济滨高铁建成后，滨州至济南的客运时间将压缩至 1 小时。

眼下，济滨高铁遥墙机场站正进行桩基以及土方施工。遥墙机场站是

济南市首座，也是山东省规模最大的地下高铁站。围绕遥墙机场，济南市将打造“4560”交通圈，即中心城区 45 分钟内通达机场，济南都市圈 60 分钟通达机场。近日，通往遥墙机场的济南轨道交通 3 号线二期工程通过项目工程验收，进入试运行阶段。

济南市城乡交通运输局副局长袁玲说：“济南轨道交通二期六条线路已经全面进入建设阶段，今后每年至少有一条轨道建成，到 2027 年全部建成通车，中心城区轨道交通成环成网运行，日均客流预测将达到 170 万人次。”

济南是全国 27 个国家级铁路枢纽之一，高速铁路运营里程 446 公里，列全省首位，“米字型”高铁网加速成形。其中，京沪、济青、胶济、石济、济莱、济郑高铁 6 条射线已建成通车，济滨、济枣高铁正在建设，莱临高铁、德商高铁、济济高铁已纳入省级规划。

济南市城乡交通运输局铁路处处长李伟表示：“‘米字型’高铁网的建设，将进一步强化济南与都市圈其他城市互联互通，打造形成辐射周边城市的‘1 小时经济圈’，使济南东联西接、南下北上的枢纽地位更加凸显。”

为增强内联外通能力，近年来，济南市还加快构建“二环一联十六射”

高速公路网。截至 2023 年底，济南市高速公路达 18 条，通车总里程 828.4 公里，在全国 15 个副省级城市中排名第 6 位，双向六车道以上高速公路占全市 70%以上。

以济南为总部的山东永昌物流集团起步于 2006 年，借助于发达的高速公路网，其在山东省已设立 400 余家营业网点，用 140 余条直达运输线路连接了全国 140 家分公司。山东永昌物流运输有限公司总经理杨孟春说：

“运输路线选择性多了，高速公路成网后分流效果明显，拥堵减轻后提高了物流速度。”

到“十四五”末，济南市将建成“二环一联十六射”高速公路网，高速公路通车里程将达到 918 公里，双向六车道占比 80%以上，为全省平均值 2 倍以上，实现县县双高速，济南作为省会城市的引领能力将快速提升。



绿色交通驶向未来

在福建泉州的古城里，一辆辆穿梭在街头巷尾的白色公交车备受居民喜爱，这种长约 4 米、宽约 1.5 米，可以乘坐 7 位乘客的电瓶车被当地百姓亲切地称为“小白”，哪怕只有 2 米多宽的小巷，它也能实现单向通行。据悉，“小白”作为泉州古城开行的公交车，在当地 6.41 平方公里内招手即停，贯通背街小巷，既方便高效，又使百姓的出行更绿色低碳。

交通运输排放约占我国碳排放总量的 10%，是节能减排的重要环节。近年来，我国交通运输结构不断优化，

绿色交通基础条件持续改善，新能源和清洁能源运输装备推广应用……可以说，我国由交通大国迈向交通强国的过程中，交通运输领域的绿色低碳发展水平也在不断提升。

近日，中共中央、国务院印发的《关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》提出，推进交通运输绿色转型。如今，在政策引导推动、技术装备迭代、商业模式创新的多重支持下，我国交通运输行业正在向更加环保、更加高效的方向加速前行。

多式联运更加环保高效

初秋的清晨，天刚蒙蒙亮，一列满载着成品钢材的列车缓缓驶出内蒙古包头西站，经天津塘沽站卸车，然后在天津港集港装船，驶向上海铁驳码头。

这条物流线路是包头钢铁铁捷物流有限公司包头至上海公铁水联运线路，用户仅需“下单”一次，即可享受公路、铁路、海运全程联运，“一单到底”实现运输高效衔接，减少尾

气排放。运输时间较之前缩短了3至5天，物流成本降低近5%。

物流一头连着生产、一头连着消费，是现代化产业体系的重要组成部分，是促进国内大循环的重要抓手。数据显示，2023年我国社会物流总费用18.2万亿元，同比增长2.3%。社会物流总费用与GDP的比例为14.4%，比2022年回落0.3个百分点。

“全社会物流成本及比例进一步下降，意味着我国综合运输体系更加高效。”北京交通大学经济管理学院副院长李红昌表示，长距离大宗货物运输，公路存在高耗能、高污染等弊端。相对而言，铁路货运具有路网发达、运量大、排放低等优势，能更好实现物流运输绿色发展。

2018年4月，中央财经委员会首次提出要调整运输结构，减少公路运输量，增加铁路运输量，由此开辟了公转铁的新道路。六年多以来，公转铁、公转水、多式联运“一单制”“一箱制”等货运方式迅速发展，交通运输结构领域发生着深刻变化。

中国物流学会副会长魏际刚表示，交通运输是我国温室气体和大气污染物排放的主要领域，铁路运输单位货物周转量能耗强度是公路的七分之一，污染物排放强度是公路的十三分之一，而水运运输单位能耗强度则比铁路更低。

在山东潍坊特钢集团工业园，几乎看不到运输原材料的大货车进出，园区最北端两条铁路专用线平行作业，高效运转，日均卸车5列，生产所需铁矿石全部实现铁路运输。人们固有印象中卡车喧嚣、尾气环绕的工业园区景象早已焕然一新。

“当初我们把厂址选在这里，主要原因就是看中了铁路运输的优势。”潍坊特钢运输相关负责人表示，园区与胶济铁路仅一墙之隔，企业投资建设的两条专用线直接接入1公里外的潍坊东货运站，实现无缝衔接，每年能节约物流成本数百万元。

据测算，我国多式联运占比每提高1个百分点，可降低物流总费用约0.9个百分点，节约社会物流成本可达

千亿元。因此，强化公转铁、公转水，将部分货物的运输方式，从公路运输转为铁路、水路运输显得尤为迫切，这种方式可以有效降低物流成本，是助力碳达峰碳中和最有效的途径之一。

2023年，全国港口集装箱铁水联运量达1018万标箱，同比增长15.9%。

魏际刚指出，有关部门要继续提高铁路和水路运输的覆盖面和服务水平，同时加强不同运输方式之间的衔接和配合，让越来越多的企业愿意采用铁路、水路等更加环保、高效的运输方式。

智慧交通驶入“快车道”

在广袤的塔克拉玛干沙漠腹地，一条522公里长的塔里木沙漠公路纵贯南北。2022年，为实现治沙和环保的双重功效，塔里木沙漠公路“零碳”示范工程投产，在公路两旁新建86座光伏电站，全面替代柴油机发电抽水灌溉，对沿线3100多公顷生态防护林发电灌溉。截至目前，该工程累计发出绿色电能突破500万度。

“光伏发电以来，生态防护林每年可吸收二氧化碳约2万吨，负碳部分可中和过往车辆碳排放，为中国荒漠治理和沙漠公路运行维护提供了‘塔里木方案’，走出了一条光伏治

沙新路径。”该工程负责人表示，相比欧美国家，我国交通运输行业的碳排放增速快、减排潜力大，采用光伏等可再生能源可有效减少交通运输的碳排放，从而推动行业的绿色低碳转型，发展意义重大。

从青山绿水到雪域高原，从秀美江南到戈壁大漠，近年来，中国建成了全球最大的高速铁路网、高速公路网、世界级港口群，航空航海通达全球。截至2023年底，我国高铁里程超过4.5万公里，高速公路里程18.36万公里，港口生产用码头泊位22023个，颁证民用航空运输机场259个。

交通运输部副部长王刚表示，当前传统交通行业正加速实现数字化和智能化转型，交通运输的绿色、低碳、可持续发展也呈现崭新面貌。我国将继续加强政策协调和资源投入，大力发展智慧交通、智慧物流，推进绿色交通基础设施建设。

在广东广州港南沙港区四期，自动化岸桥和轨道吊在码头上无缝配合，上百个传感器帮助实现集装箱的精准抓取，智能引导车将集装箱运往目标位置，作业过程空无一人且有条不紊。据悉，该码头是全球首个江海铁多式联运全自动化码头，今年1至7月，码头累计完成集装箱吞吐量181.14万标箱，同比增长102.7%。

“南沙四期全自动化码头具有智慧低碳、经济集约、自主可控的特点，在科技创新、经济效益和绿色环保等方面体现出领先优势。”广州港集团有限公司副总经理宋小明表示，除了

无人化设计外，港内所有的装卸设备均采用电力驱动，还在每个主泊位安装了两套岸电插接箱为停留船舶提供电力，有效减少船舶在港时产生的噪声与排放。

如今，“绿色”已成为我国交通运输基础设施领域的发展底色。不论是提升新建车站、机场、码头、高速公路设施绿色化智能化水平，还是推进既有交通基础设施节能降碳改造提升，交通运输行业正在同步推进高质量发展和高水平保护，强化资源节约集约利用，坚定走好可持续发展道路。

“中国把推动绿色低碳转型作为交通可持续发展的战略性任务，通过促进交通运输资源节约集约与循环利用，加强交通运输生态环境保护与污染综合治理，推广智能化、数字化、轻量化的交通运输基础设施等举措，让交通更环保、出行更低碳。”中国工程院院士卢春房说。

大有可为

近年来，由我国制造的全球第一艘23000TEU（集装箱国际计量单位）

双燃料动力集装箱船在国际航运市场上备受关注，其超前的绿色环保性能和革命性的节能减排技术，使其被业界誉为“海上绿巨人”。与同型燃油集装箱船相比，该集装箱船二氧化碳排放量减少约 20%，氮氧化物排放量减少 85%，颗粒物、硫氧化物排放量减少 99%，大大减少了对环境的污染。

除了货运领域外，民用领域的交通运输工具低碳转型也在持续推进。中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会发布的数据显示，7 月份新能源乘用车国内零售渗透率达 51.1%；常规燃油乘用车零售 84 万辆，新能源乘用车零售 87.8 万辆。这是新能源乘用车国内月度零售销量首次超过传统燃油乘用车。

“这一巨大的变化，不仅是中国汽车工业转型升级的重要里程碑，也是我国交通运输工具绿色转型的生动写照。”业内人士表示，新能源汽车渗透率的提升意味着新能源汽车在产业布局、技术水平等方面得到了市场

的普遍认可。

交通运输工具的环保水平，直接影响着交通运输绿色发展水平。“十三五”以来，我国积极推进低碳交通运输工具制造，推广 LNG（液化天然气）船舶、新能源汽车及清洁动力航空器应用。如今，不论在港口还是城区，燃油味正在逐渐淡去，低碳交通运输工具正在发挥越来越重要的作用。

数据显示，截至 2023 年底，城市公交、出租车和货运配送成为我国新能源汽车应用的重要领域。其中，城市公交车中新能源车辆占比超过 81%，铁路内燃机车占比降至 34.7%。此外，水运行业也在积极推进 LNG 应用，内河船舶 LNG 加注站超过 20 个。

《关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》提出，到 2030 年，营运交通工具单位换算周转量碳排放强度比 2020 年下降 9.5% 左右。对此，西南交通大学交通运输与物流学院教授牟能冶表示，这就要求交通运输部门在推进使用低碳交通运输工具的基础

上，进一步加快淘汰更新老旧运输工具。

今年，交通运输部等十三部门联合印发了《交通运输大规模设备更新行动方案》，对于老旧营运柴油货车淘汰更新、老旧营运船舶报废更新、城市公交车电气化替代、老旧机车淘汰更新、邮政快递老旧设备替代作出部署，并提出要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，有序推进交通运输行业绿色低碳转型。

交通运输部党组书记、部长李小鹏指出，新征程上，交通运输行业要更好服务保障中国式现代化建设，要加快形成绿色低碳交通运输方式，加强绿色基础设施建设，推广新能源、轻量化交通装备，让祖国的天更蓝、山更绿、水更清、生态环境更美好。

加快推动跨境物流重构升级

构建完善的跨境物流体系，对提升产业链供应链韧性和安全水平、更好统筹高质量发展和高水平安全、加快构建新发展格局具有重要意义。党的二十届三中全会审议通过的《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》，提出深化外贸体制改革，部署建设全球集散分拨中心，支持各类主体有序布局海外流通设施，支持有条件的地区建设国际

物流枢纽中心和大宗商品资源配置枢纽。

多部门加快推进跨境物流发展、构建国际物流供应链体系，开展完善通道网络、推进海外仓建设、提升服务能力、强化交流合作等工作，推动跨境物流加快重构升级、持续提升服务。

跨境物流市场蓬勃发展

跨境物流市场规模持续增长。我国货物贸易总额连续 7 年位居全球第一，已成为 150 多个国家和地区的主要贸易伙伴，为跨境物流快速发展提供了货源基础。今年上半年，海关监管进出口货运量 27.3 亿吨，同比增长 5.4%；货物贸易进出口总值 21.17 万亿元，同比增长 6.1%。过去 5 年，我国

跨境电商贸易规模增长超过 10 倍，跨境物流需求强劲。

跨境物流通道网络不断拓展。我国海运连通度位居全球第一，国际航空货运通达 60 多个国家和地区，中欧班列连接 25 个国家 220 多座城市，开放的 82 个国际公路口岸中有 68 个开通国际道路运输业务。相关企业积极

布局建设海外仓、完善“落地配”体系，累计建设海外仓超过 2500 个、面积超过 3000 万平方米，境外物流服务体系稳步提升。

跨境物流服务能力显著增强。近年来，我国逐步形成了以国际海运为主体，以国际航空、中欧班列、国际寄递、国际道路运输为补充的国际物流服务体系。国际海运承担了我国 95% 以上的进出口货量，国际航空货运成为时效性强、附加值高的高端货物的主要运输方式。2023 年，我国完成国际及港澳台邮件快递 31.1 亿件，有力支撑了跨境电商的快速发展。同期，中欧班列共开行 1.7 万列，发运 190 万标箱，国际道路运输完成货运量同比增长 105%。

跨境物流组织模式创新升级。随着跨境电商高速发展，一体化物流供应链服务需求不断增长，跨境物流企

业由提供运输等单一环节服务，向报关清关、海外仓储、分拣配送等多元化服务发展，也涌现了一批跨境物流骨干企业，如菜鸟物流推出“5 美元 10 日达”“2 美元 20 日达”等产品，打造从国内到海外整条可控的物流供应链服务体系。

跨境物流数字化水平不断提升。跨境物流企业通过数字技术实现对物流全过程的组织调度，解决跨境物流链条长、节点多、信息碎片化、流程复杂等问题。例如，通过物联网技术实现物流信息的实时监控和追踪，提高运输可视化和透明度；利用大数据分析优化供应链的运作，通过预测性分析提高物流效率和成本控制，正在深刻改变跨境物流行业运作模式，实现全链路的降本提质增效。

逆向物流体系短板明显

当前，国际形势纷繁复杂，全球产业链供应链深刻调整，新一轮科技

革命和产业变革加速演进，跨境物流快速发展的同时还面临一些问题。

一是产业链供应链安全风险加剧。当前，国际局势变乱交织，地缘冲突不断，货币政策持续收紧，产业链供应链区域化碎片化更趋明显，我国对外贸易的不确定性和风险点增加。在此背景下，跨境物流行业面临巨大压力，贸易争端、政策调整、汇率波动等因素可能对行业产生负面影响。2023年以来，受欧美货主超订及美元加息导致消费意愿下降等因素影响，市场运价明显下跌，跨境物流企业的运营成本持续走高，企业利润空间进一步压缩。

二是降本提质增效需进一步发力。跨境电商需要通过航空、海运等方式将商品从卖家国家运送至买家国家，涉及长距离、长时间的跨国运输，涵盖运输、进出口清关、商品检验检疫、境外仓储、本土派送等环节，物流费用相对较高，海运“一箱难求”等运力不足问题阶段性推高运输成本。此外，各环节之间存在信息交流不充分和协作能力不足等问题，难以进一步

提高物流效率。

三是市场主体国际竞争力不强。与国际一流物流企业相比，我国企业在全球范围内的竞争力和影响力仍有待提升。当前全球跨境物流行业主要由敦豪（DHL）、联合包裹（UPS）、联邦快递物流（FedEx Logistics）、马士基（Maersk）等欧美企业主导，我国物流企业虽在国内市场表现出色，但能与国际巨头抗衡的企业数量有限，“大而不强”问题突出，在品牌影响力、技术创新能力、国际化运营能力等方面还有较大提升空间。

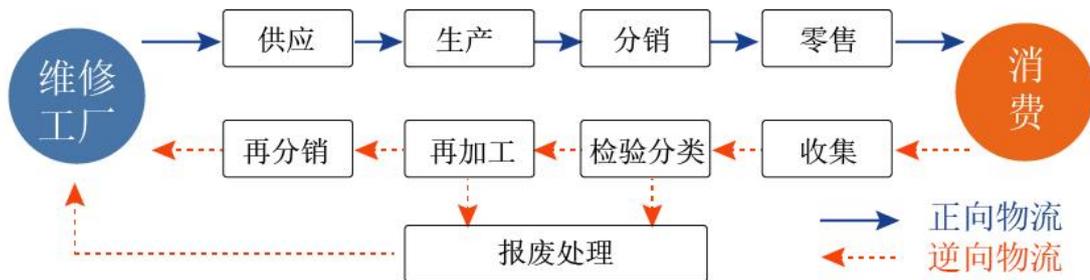
四是基础设施支撑性与业务协同性不足。跨境物流高度依赖港口、机场、物流园区等基础设施，但部分地区相关基础设施建设和发展相对滞后，交通拥堵、设施老化、缺乏配套设施等矛盾日益突显。如中蒙边界线全长4710公里，二连浩特口岸是我国通往蒙古国的唯一铁路口岸，对蒙物流存在堵点卡点。此外，国家间的交通基础设施标准不一，制度规则“软联通”

程度不高，多式联运协同性不足，航空物流、国际寄递物流等重点领域还存在短板。

五是送达效率和服务体验不佳。跨境物流普遍使用邮政小包，物流数据难以实时跟踪，导致消费者对跨境

物流的满意度不高。另外，退货问题也是长期制约跨境电商发展的一大难题，特别是涉及到跨境海关和物流时，退货成本会上升甚至超过商品价格，逆向物流体系短板明显。

逆向物流是由资源→产品→再生的闭环型供应链，更多的是针对供应链渠道中产品或材料的返回，其中包括不符合客户要求或被损坏的商品，通过检测，进行维修或者再加工，最后再次进入市场上进行销售；若检测出该商品不能通过再加工继续销售，则予以报废。



加快构建保障有力的跨境物流体系

笔者认为，应加快构建开放共享、覆盖全球、安全可靠、保障有力的跨境物流体系，推进我国跨境物流高质量发展。

一是加快完善跨境物流通道枢纽网络。强化国家综合货运枢纽的国际

物流服务设施建设，依托国家综合立体交通网和主要城市群、沿海沿边口岸城市等，打造与产业适配、要素集聚、内外循环、服务优质的国际物流通道。对接区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）等，强化服务共建“一带

一路”的多元化国际物流通道辐射能力。推动有条件的地区建设国际物流枢纽中心和大宗商品资源配置枢纽，持续完善境外枢纽布局，加快国际邮件互换局（交换站）、邮政国际寄递中心建设，推动邮政快递、跨境电商等企业合理布局海外仓和境外枢纽节点。

二是加快构建国际多式联运体系。充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效能，促进国际海铁联运、公铁联运等运输组织方式创新发展，建设覆盖重点产业布局、立体互联互通的国际联运线路。铁路方面，加快中欧班列集结中心和境外关键枢纽建设，提高重点边境铁路口岸换装和通行能力，打造“多向延伸、海陆互联”的中欧班列境外通道网络格局。公路方面，推动跨境公路运输发展，积极推广应用 TIR 单证，加强国际道路运输管理与服务信息系统应用，推动优化出入境运输车辆及司乘人员通关手续。海运方面，加快推进环渤海湾、长三

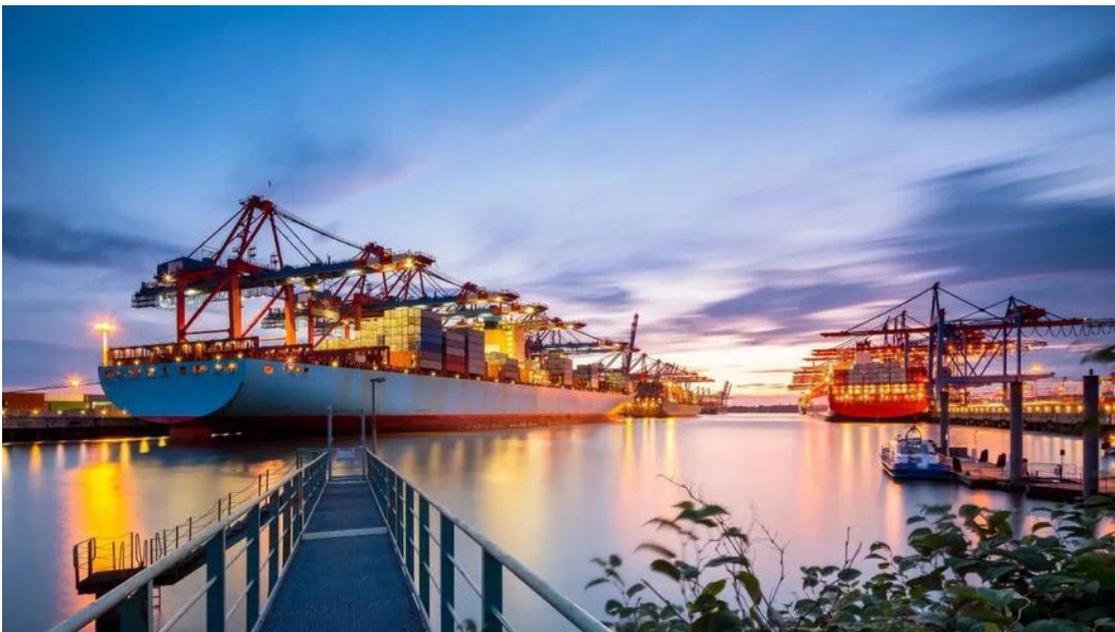
角、粤港澳大湾区三大世界级港口群协同发展，加强港口与内陆物流枢纽等联动，延伸境外末端服务网络。航空方面，集聚整合国际航空货源，提供“一站式”国际航空物流服务，优化国际航空客运航线客机腹舱运力配置，增强全货机定班国际航线和包机组织能力。

三是培育壮大具有国际竞争力的现代物流企业。推动物流企业与先进制造业、现代农业、战略性新兴产业等高效衔接、深度融合，推动物流供应链一体化深度融合。引导重点物流企业发展壮大自有船队、航空机队，扩大中欧班列开行规模，提升国际物流保障能力。支持企业参与国际物流资源重组、整合，推动有实力、信誉好的物流企业深化同共建“一带一路”国家和企业在装备、技术、标准、管理等各领域的交流合作，推动形成一批技术水平先进、组织集约高效、市场竞争力强的国际物流企业。

四是提高跨境物流“软联通”水

平。发挥好国际运输相关议事协调机构作用，加强与共建国家的协调合作，共同制定和完善相关规则，积极参与国际标准的制定和修订工作，推进跨境物流单证规则、检验检疫、认证认可、通关报关等标准衔接和国际互认合作，减少因规则差异导致的贸易摩擦和物流障碍。与共建国家及主要贸易伙伴建立跨境物流合作机制，共同推进物流基础设施建设、信息技术应用等方面的合作。鼓励国际物流企业打通与跨境电商、海外仓企业等产业链上下游企业信息数据，服务提升生产企业柔性化供应链能力，实现物流信息的实时共享和透明化。

五是提升跨境物流一体化服务能力。优化跨境物流流程，提高全链条运行效率，加快健全逆向物流体系。鼓励跨境物流企业提供个性化的物流解决方案，拓展定制化包装、特殊商品处理、快速清关等增值服务，满足跨境电商企业的多样化需求，提升送达效率和服务体验。针对跨境电商快速发展领域，要持续增强跨境电商物流保障能力，积极发展“中欧班列+跨境电商”等模式，支持物流企业结合跨境电商行业发展特点，加强海运、空运、铁路、多式联运等干线运输保障能力建设和资源优化配置。



物流企业的逆势突围：数字化、AI、新能源化……哪些手段真靠得住？

内卷的困境中，企业并非无路可走。

拉长历史周期来看，每一次产业浪潮，势必会催生新一轮的行业洗牌。物流行业发展至今，运营模式和物流技术手段的不断演变，给物流企业带来众多发展机遇。2024（第十三届）运联峰会现场，在心资本合伙人刘艳晨的主持下，丰茂供应链董事长谢明浩、凯东源城配董事长肖振东、神通物联网集团创始人&总经理赵开涛展开了以“破卷迎新，物流的突围路径”为主题的对话，分享了企业结合数字化、AI 技术、新能源化等手段突围创新的发展经验以及未来规划。

以下内容根据现场对话整理（有删减）：

刘艳晨：请大家简单做下自我介绍。

谢明浩：大家好，我是丰茂供应链董事长谢明浩。

肖振东：大家好，我是凯东源城配董事长肖振东。

赵开涛：我是来自安徽神通互联网科技有限公司的创始人、总经理赵开涛，神通是做网络货运的。



刘艳晨：谢总是个 IT 男，跨界进入的物流，他在演讲中分享的案例里融合了大量的企业信息化内容；赵总有成功出售企业的经验；肖总有出海的背景。我们将从科技、信息化建设、企业收并购、出海的角度进行分享。

谢总，您企业的数字化、信息化做得非常好，甚至办公室主任都会用 AI、用系

统。是否可以量化一下，这样的系统应用下，有哪些降本增效的成果？以及在一些招标或者获客上，您的企业有什么样的竞争优势？

谢明浩：我当时看了包括满帮、货拉拉等在内的货源撮合平台，发现大家都通过规模集成化或提高载货率进行降本，很少应用软件或者技术来管理。

如何优化管理成本，是一个难题。比如，如果一台车辆没有管理人员，就是一个司机的话，它的管理成本是非常低的。如果你有三台车，可能就会出现一个管理人员，这个人就是成本。所以，如何把这个管理人员的成本去掉，或者能不能一百辆车只有一个管理人员，把成本摊得很薄，同时该有的运营能力都能够具备，这就是问题。

当司机自行购车的时候，虽然初始成本较低，但他们往往缺乏时间和精力处理商务和营销活动，导致这些方面的成本较高。通过采用数字化工具，可以降低司机的管理成本，并弥补他们在商务和营销方面的不足。

在物流行业竞争激烈的环境下，仅依靠同质化服务难以脱颖而出。因此，丰茂物流采取了差异化的管理和运营模式，尤其是规模效应下，使得我们的管理成本比较低，而且延长了折旧摊销期限。

另外，丰茂物流在液体运输板块采用创新技术，实现车辆卸完液体后，可将干货装入同一罐体。我们也是为数不多的，能实现在同一车辆上同时运输危险化学品和普通商品的物流企业。这些都是丰茂通过数字化标准管理，实现成功降本。



刘艳晨：赵总是通过哪些手段破卷迎新的？

赵开涛：做企业，要练好内功。企业做好了，别人才会看重你。

我以前是从事房地产行业，2016年的时候转向物流领域，选择了现代化物流，即“互联网+物流”。误打误撞之下，被交通部选做了无车承运人试点。起初，

公司的发展遇到很多困难，与政府的谈判也不顺利。三年后，政策风向发生变化，我们成了一家政府控股公司。

公司混改后，虽然行业在各种内卷，但我们公司没有受到影响，这主要就得益于政府控股带来的资金、资源和政策的支持。所以我感觉企业做大了，拥抱政府、拥抱国企对企业的长远稳定发展是有很大帮助的。而且国企背景让我们在资源调配上更有信心，同时更有实力进行当地物流资源的整合，建设大数据平台等。

但前提就是，你要练好自己的内功，把自己的企业做扎实了，才能赢得政府的认可和支持。



刘艳晨：努力很重要，选择更重要，您在不同的阶段做了不同选择。关键时刻抱大腿，这也是这个时代非常好的破卷之路。

“内卷”通常源于缺乏差异化，主要体现在成本、产品和市场三个方面：成本差异化可以通过降低成本实现，如拼多多和 Temu 的快速崛起；产品差异化意味着提供独特的产品以获得更高溢价；市场差异化则包括拓展海外市场，避免在国内市场内部竞争。

请肖总分享下，您怎么看出海这件事？以及您认为出海对破卷有什么样的助力？

肖振东：凯东源是一家成立于 2006 年的深圳企业，专注于快消品尤其是水饮的城配服务，已在全国 14 个城市设立仓库。这些年基于城配业务基础，凯东源将业务扩展至三方物流，提供从三方合同物流到仓库配送的服务。随着业务发展，我们发现客户也有销售的困扰，因此也开始为一些客户提供商流方面的服务。

所以，相当于我们通过城配业务的基础做了合同物流，同时又涉足了商流，并自主开发系统以深耕整个供应链链条。

事实上“卷”也是机会，凯东源发展了 19 年，我们一直处在“卷”之中，不管

是被动还是主动。我觉得市场的“卷”是改变不了的，唯一能改变的就是我们不要在这个浪潮中被卷走。所以我们也在积极地拥抱海外市场，目前开拓了中欧班列运输业务，尤其在新能源领域如汽车和储能设备等方面。

凯东源通过物流和商流的紧密结合，利用信息流进行有效链接。此外我们还与微众银行系统对接，使得下游客户能够基于我们的数据向微众银行申请贷款，支持他们在竞争激烈的市场中能活下来。



刘艳晨：物流行业这么多年的发展中经历了起起伏伏，疫情期间，全社会对物流和供应链企业的重视程度前所未有。这一时期，数字化程度高的企业能够远程操作，业务受影响较小；拥有自有车辆和仓储资源的企业，也能维持运营。

大家如何看待轻重资产的选择？这对突围也好，或者对于更长远的建立竞争壁垒也好，有没有帮助？

谢明浩：丰茂现在有上千辆车、铁路专线以及化工码头，所以我们是一家重资产企业。我认为公司未来的资产还会大幅增加，但资产持有的比例在业务当中会大幅下降。

自持资产有助于扩大网络覆盖和提高资产效率，丰茂物流通过深入实际运营场景，来确保安全运行。如果没有深入实际场景，没有深切体会当中存在的问题，就算有再好的标准化思维、关键技术，其实哪种模式都很难做好。所以，前提就是要对运营场景有足够了解，搞明白到底是什么问题，是让资产发挥作用的关键。

未来，丰茂物流希望利用这种重资产模式和技术平台，吸引更多重资产企业进行合作，通过合资、并购和商务合作等方式实现轻量化运营，扩大业务规模。丰茂物流的目标是通过管理创新，帮助合作伙伴降本增效，实现轻重资产的优化结合，打造差异化竞争优势。

赵开涛：我们是标准的轻资产公司。最近有好多客户来跟我们谈合作，谈怎么投入车辆等重资产，但对我来说，我是个物流外行，能把平台做到现在这种地步感觉很不错了。我们专注于平台建设和研发投入，以科技赋能传统物流。对于重资产投入，如购置车辆等，我们持谨慎态度。我们相信物流行业的未来在于线上线下的融合，以及轻重资产的合理结合。

肖振东：我赞同谢总和赵总关于资产轻重结合的观点。凯东源拥有 300 多辆车，我们认为保持约 30% 的自有车辆是必要的，以确保城配业务的运力保障。

商流方面，我们跟甲方做了一个流通服务商模式，即凯东源垫资提货、送货，并在交付后提供验收单。这种模式需要一定的周转资金，但能有效规避投标流程，且业务成熟，对接系统高效，有助于双方降低成本。这样的业务对我们来说算是重资产的投入。

轻资产方面，公司对系统研发也非常重视，每年投入约五到八百万。我们的 BI 系统已模块化，能即时显示业务盈亏，便于快速调整。我们正将这种轻资产模式与合作伙伴共享，通过帮助他们节省成本，实现共赢。这种合作模式有望成为我们未来的重要产品，为行业赋能。



刘艳晨：我觉得无论是轻资产还是重资产，物流企业的核心都在于运营、交付和服务。

我们前面提到，物流企业需强化内部管理，特别是信息化建设和业财一体化，可以实现快速获取业务数据。谢总演讲中展示的业财一体化小工具已成熟且可用，但在物流行业的应用仍不普遍。物流公司应积极拥抱这些工具，无论资产轻重，关键在于优化运营。自己开发不了的，也可以找赵总、谢总、肖总一起合作。

接下来，我们换个话题，**作为物流一线的从业者，你们怎么看现在的 AI，它能不能用到企业里？**

谢明浩：接着刘总的话我补充一下，我把刚才讲的业财一体化和 AI 揉在一块说。我读研究生期间，做的就是 ERP 系统设计，深入研究过业财一体化。在丰茂实施业财一体化时，我们并没有采用市面上的 ERP 软件，因为这些软件往往具有一定的倾向性，如偏向财务功能，导致企业运营过度依赖财务，而忽视了业务发展。我们认为应该让财务支持业务，而非业务围绕财务转，因此选择了更符合我们需求的定制化解决方案。

我们采用了标准化财务软件来处理会计功能，而将其他业务功能如人力资源、考核、绩效、运营和调度集成到我们自己的 RMS (Rich More system) 系统中。这样做的好处是我们可以灵活地根据业务需求调整和更新系统，而不必依赖第三方开发，节省时间和成本。我们认为，业财一体化可以通过结合标准化产品和自定义系统来实现，以确保财务和业务流程的高效协同。

丰茂物流已应用 AI 技术很长一段时间了，近期通过开源模型进行训练，一定程度上提升了客服效率。例如，AI 技术帮助解决了司机夜间到达延误的问题，减少了对车队管理人员的夜间呼叫，通过 AI 训练改善了多个运营场景的处理流程。在招聘和面试环节，丰茂物流已全面采用机器人技术，实现了自动化流程。此外，在招标过程中，AI 也被用于与供应商的谈判和交流，至少有两名 AI 参与腾讯会议，且与真人无异，有效补充了谈判中可能遗漏的问题点。



刘艳晨：对于 AI 或者是机器人、无人车，赵总认为在行业里可以多久能实现？

赵开涛：未来，AI 软件不仅在物流行业，而是各个行业都将成为必需品。虽然大部分物流企业尚未全面应用 AI，但其潜力巨大。AI 技术，特别是在无人车、

无人机和现场管理方面，能够显著提升管理效率，优于传统人工管理。

刘艳晨：你们现在有应用吗？

赵开涛：目前在深圳的一个项目上用到了一个小部分。

肖振东：凯东源在人工智能方面的应用主要体现在系统优化、调度自动化和成本控制。通过建立调度中心，减少了人力需求，系统经过训练能自动规划路线。同时，系统还能根据销售频率和库存日期进行有效的库内管理。此外，通过整合财务系统和优化成本结构，实现了对利润的实时监控。凯东源还把 AI 自动化应用



了与司机的费用结算当中，简化了复杂的计费流程，减少了月底对账成本。未来，公司将继续利用 AI 技术，以实现降本增效。

刘艳晨：看来大家都已经或多或少把 AI 融入到企业的流程里面去了。

三位的公司都跟运输相关，绿色运输也是一个非常大的趋势。各位是不是已经开始使用新能源车了，这对“破卷”有什么帮助？

谢明浩：从新能源趋势来看，电动车辆成本正大幅下降，尤其是新能源电池生产企业的原材料成本。作为物流企业，之前对购买电动重卡持观望态度，因为预计价格会进一步下跌。随着供应链压力和原材料成本降低，电池价格变得更便宜，使得电动牵引车价格降至 30 万元以内，接近传统燃油车辆价格。建议大家对新新能源车保持高度关注，不过价格进一步稳定后再买。

赵开涛：我跟谢总意见差不多，新的产品出来肯定价格比较高，动力什么都不足，还是再等等。

肖振东：凯东源是做城配的，很早之前我们就用新能源车，面包车车型之类的。

相对油车来说，成本优势还是挺不错的。



相又

刘艳晨：你们的意见应该给车厂反馈一下。最后，请大家总结一下，如何在这样“卷”的市场里突围？

谢明浩：我们坚信所有的创新和经营，都应以服务市场和为客户降本增效为首要目标。对于丰茂而言，我们的核心理念是为客户提供成本效益高的解决方案，并以此作为我们服务市场的机会。未来，我们将继续秉承这一理念，将客户利益置于首位。

赵开涛：大家一起抱团取暖，乘风破浪。

肖振东：持续为客户创造价值，优化物流、商流和信息流，实现让客户省心、省事、省钱，是我们企业生存和发展的核心。

刘艳晨：中国的一句老话说，“以不变应万变”。不变的是初心，坚守初心，即为客户创造价值。面对外部变化时，回归初心，专注于如何提供优质的服务，用心生存和发展。

济南铁路物流中心--

“济青快货”物流专线正式运营，进一步畅通济青两大都市圈的物流通道

9月12日，由中国铁路济南局集团有限公司、济南市口岸和物流办公室联合举办的“济青快货”物流专线产品推介暨签约会在胶济铁路博物馆举行，标志着“济青快货”物流专线正式运营。



济南市口岸和物流办公室、济南市历城区人民政府、中华人民共和国泉城海关及山东省27家铁路物流共建企业参会，旨在宣传推介货运市场自主化、客车化、市场化、品牌化优质海铁物流班列品牌，共同探索落实国家“公转铁”号召，更好发挥铁路在

降低全社会物流成本的主力军作用。

本次推介会重点推介了董家镇、黄岛间“济青快货”物流专线及董家镇、黄岛物流园区，营造“路海共建，融惠共赢”良好氛围。



济南铁路物流中心营销部负责人贾慧介绍，“济青快货”物流专线是山东省内第一条客车化铁路货运专线，按照“定点、定时、定车次、定班期”原则，实行“天天班”客车化每日固定开行模式，采取“干线货运班列+两端集配”方式，为客户提供“门到门”全程物流服务。与传统货运班列相比，具有速度快、

大容量、时效准等优势。2024年7月30日至8月31日试运行期间，已完成发运量5000TEU（国际标准箱单位）。



“济青快货”物流专线采用20英尺、40英尺集装箱承运，董家镇至黄岛80965次列车开行时间为23时，到达时间为次日4时15分，运行时长为5小时15分钟；黄岛至董家镇80966次列车开行时间为23时，到达时间为次日3时16分，运行时长为4小时16分钟。



为保障物流专线各环节顺畅接续，准时发车，董家镇站客户需求受理截止时间为装车前一日15时，集货截止时间为装车当日17时；黄岛站客户需求受理截止时间为装车前一日15时，集货截止时间为装车当日16时。



专线实施网上订舱，根据运量大小实施A、B、C类客户分级，不同级别给予不同的政策优惠，运量越大，优惠越多。客户通过95306提报班列舱位需求，按客户等级、提报需求大小及时间先后顺序分配舱位，直至达到班列满编。

此外“济青快货”物流专线还依托董家镇海关监管场站，可链入海关“铁海E通”信息化系统，实现企业“一次申报、一次查验、一次放行”。

济宁能源集团-- 两项目成功入选山东省数字产业重点项目

近日，山东省发展和改革委员会、山东省自然资源厅与山东省生态环境厅联合印发《2024年省级数字产业重点项目名单》，济宁能源集团报送的《新能船业绿色智能化工厂项目》《济宁港航梁山港有限公司梁山港智慧港口一体化建设工程项目》成功入选。



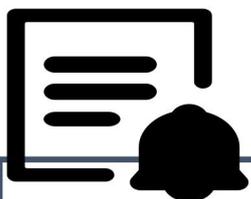
据了解，省级数字产业重点项目库是省发改委贯彻落实全省数字经济高质量发展工作会议精神，加快实施数字产业“十大工程”，打造产业发展新优势的重要举措。省级数字产业重点项目也是深化新旧动能转换、支撑拉动全省数字经济高质量发展的重要载体，是夯实数字经济发展的“硬支撑”。

近年来，济宁能源集团致力于数字化、信息化、智能化企业建设，积极与国内高等院校及科研机构开展深度合作，不断推动产业升级和智能化发展。通过引入先进的信息技术和数字化管理手段，实现了资源的优化配置，提升了企业生产效率，降低了产业的能耗排放，为全省数字经济的绿色低碳高质量发展树立了典范。

2024年，济宁能源集团先后获评山东省数字经济创新平台、2024年度“产业大脑”建设试点、省级数字产

业重点项目、“5G 应用场景”优秀案例等数省级数字化平台和荣誉。其中，山东省数字产业重点项目得到省政府在土地、能耗等要素资源审批方面的大力支持。

下一步，济宁能源集团将继续强力推动数字化赋能带动传统优势产业转型升级，稳中有“进”厚植新质生产力，推动技术创新，优化产业结构，构建更加智能、绿色、可持续的能源产业生态体系。



济宁能源集团《亿吨级、智慧化、绿色化内河多式联运数字港口群》项目，荣获数字机关赛道、交通运输赛道双赛道一等奖；梁山港《港口多式联运 TOS 及智慧铁路系统的研发与协同、创新应用》和融汇物链《济宁能源融汇数易供应链综合服务平台》分别在科技创新赛道和交通运输赛道荣获二等奖，是集团公司近年来的最好成绩。

山东金浩物流有限责任公司

山东金浩物流有限责任公司成立于 2011 年，地处垦利县开发区华丰路 17 号，占地面积 17.7 万余 m²，注册资金 1000 万元，是一家集商流、物流融为一体，将市场功能、物流基地功能融于一体的现代物流企业。主要业务为原油、汽油、柴油等三类危险品运输及普通货物运输等业务。公司致力于为客户提供高质量的产品和创新的解决方案，覆盖多个行业领域，包括物流、化工、地产和学校等。

公司管理系统完善，实现了全部车辆统一管理、统一调度、统一派发，拥有先进的 4G 车辆安全运营管理系统和主动安全防御系统，通过了 ISO9000 质量体系认证。公司现有危险品运输牵引车 480 辆、挂车 530 辆，员工 1000 余人，年货物吞吐量达 500 万吨，是国内危化品运输量较大的运输企业之一。

山东金浩能源科技有限公司成立

于 2022 年 06 月 06 日，注册地位于山东省东营市垦利区胜坨工业园区丰收路 5 号，法定代表人为刘运银。经营范围包括一般项目：风力发电技术服务；化工产品生产（不含许可类化工产品）；化工产品销售（不含许可类化工产品）。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）。占地 220 亩，现有职工 181 人，项目名称：160 万吨/年低聚物裂化精制装置及其配套工程，主要原料：蜡油(废润滑油再生品)、废轮胎裂解油，主要产品：柴油、石脑油、液化石油气等。

随着公司的不断发展，单一的物流运输已不能满足公司的发展需求，为培养新的增长点，增强抗风险能力，公司开始拓展地产经营领域，与山东平安建设集团有限公司合作成立东营国瑞置业有限公司（法定代表人为耿永全）及东营金恒置业有限公司（法

定代表人为王文东)，先后开发建设了丰湖湾一期、丰湖湾二期、文庭雅苑、秀水湾、金恒丰湖御园、文庭雅居等项目，成功打开垦利区地产市场。在项目调研、实施过程中，分别与江浙等地多家设计单位进行深度合作，从园林、景观、人文等方面，综合提升项目的品质，增加市场竞争能力；引进、吸纳设计、建筑、审计等各方面人才，提高企业综合管理水平，增强可持续发展能力。

公司先后获得“全国危险品物流安全管理先进企业”“全国危险品物流运输服务安全 365 单位”“全国危险品物流综合服务五十强”“全国危险品物流与运输综合服务百强”“中国杰出智慧物流企业”“中国绿色能源物流企业”“山东省道路危险货物运输安全规范优秀企业”“省级五星级物流企业”“山东省重点服务业企业”“东营市安全标准化达标企业”“市级守合同重信用企业”等荣誉称号。



日照临港国际物流有限公司

日照临港国际物流有限公司（简称日照临港木材产业园）于 2006 年 7 月 4 日在日照注册成立，注册资本 6846.62 万元，法定代表人刘鑫，其中山东港口陆海国际物流发展有限公司持股 36.6%，日照港融港口服务有限公司持股 30%，中国林产工业有限公司持股 28.4%，上海懋松国际贸易有限公司持股 5%，四方股东合力经营日照临港木材产业园。截止 2023 年年底，公司资产总额超 20000 万元，实现营业收入 8000 余万元。

公司位于日照岚山区碑廓镇，占地 460 亩，运营堆场 730 亩，原木一次性仓储能力 46 万方，年周转能力超 300 万方。公司以港口物流服务为基础，提供进出口代理、木材交易、仓储配送等物流配套服务，通过拉长产业链条，吸引上下游客户聚集，将临港物流木材园区打造成为北方最大的集堆

存、装卸、交易、期货、配送、加工、贸易为一体的木材产业集聚基地。同时，通过“前港后园”模式，实现港口产业与木材产业联动，有效降低客户综合物流成本，创新原木及板材仓储、贸易、物流等全供应链业务，实现“港产园”融合发展。

“十五五”期间，全力健全园区规范化管理，强化科技研发、展销、商务中心配套功能，提供厂房租赁、堆存减免等优惠政策，打造木制品产业基地，以园区为载体推动产业化、规模化协作模式，形成木制品贸易、仓储物流、生产加工、产品研发、期货交割等“存产销研贸”等五位一体木材中心，引领岚山木材行业转型升级及临港产业品质提升。

山东智捷专用车制造有限公司



公铁两用机车研发团队成立于2015年初，2021年5月份正式注册成立了山东智捷专用车制造有限公司，主要从事公铁两用机车的设计研发、制造应用及推广。公司与济南大学、山东岳华能源集团合作，研发的公铁两用机车公铁转换方便、灵活、快捷，调车作业时间快，牵引力大，能耗低，运营成本低，广泛应用于铁路专用线、翻车机对位、自动装车线、多式联运物流园等，具有广泛的推广应用价值。

2021年6月22日，中国交通协会组织专家对成果进行了科技评价，技术水平达到国际先进。2022年被山东

省工业和信息化厅认定为首台（套）技术装备。2023年2月11日山东机械工程学会组织专家对新能源公铁两用机车进行成果鉴定，能显著提高场站作业效率，对于提升我国多式联运技术装备水平，促进综合交通运输经济高效、绿色低碳、创新发展具有重要意义，主要性能指标达到了国际先进水平，在全国多式联运推进会上，得到了交通运输部主要领导的肯定并指示在全国范围内推广应用。

运用场景：铁路专用线、自动装车线、翻车机对位、集装箱作业、多货位作业

该机车为前后铰接式车架结构。由前向后依次布置前钩头、前导向装

置、供风系统、油水分离器、多路换向阀控制系统、铰接装置、驾驶室、变矩器、变速箱、柴油 E3 电喷发动机、散热器、后导向装置、后钩头及行走部分

技术创新点：

1、铰接式车架+浮动桥的车架与走行部结构可实现快捷公铁转换

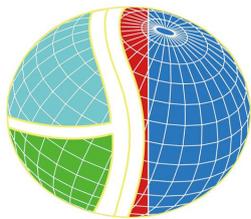
2、多桥驱动方式实现了机车公铁双态的安全高效运行。

3、多油缸、多闭锁组合液压控制系统，实现铰接车架和整体车架之间

的快速转换。

4、负荷传感全液压转向器+优先阀液压转向系统实现优先、灵活转向。

本产品已在北师大车站接轨的岳华能源储备物流公司铁路专用线运用5年，产品运行可靠，工作效率大幅提高，物流成本减低，为企业创造了可观的经济效益。



山东省物流与交通运输协会

SHANDONG PROVINCIAL LOGISTICS AND TRANSPORT ASSOCIATION

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

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

山东省物流与交通运输协会 入会申请表

填表日期： 年 月 日

编号：

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

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

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

联系我们

电话：0531—86026117

传真：0531—86026117

邮箱：shandong56@vip.163.com

网址：www.sd56.org

地址：济南市舜华路 2000 号舜泰广场 11 号楼北楼 1101

扫描并关注“山东省物流与交通运输协会”

