

中鲁物流

ZHONGLU LOGISTICS

2025年5月

山东省物流与交通运输协会主办

单月刊



关于学习借鉴集装箱多式联运场站共享典型经验做法的通知

关于申报2025年度农村客货邮融合发展线路的通知

2025年4月山东省物流景气报告

中通快递集团山东省管理中心——运营网络向“三网叠加”迈进



主办：山东省物流与交通运输协会

电话：0531—86026117 0531—86026118

传真：0531—86026117

邮箱：shandong56@vip.163.com

网址：www.sd56.org

地址：济南市舜华路 2000 号舜泰广场 11 号楼北楼 1101 室



扫描并关注山东省物流与交通运输协会

CONTENTS

目录

【政策法规 Policies & Regulations】

- 4/：国家金融监督管理总局等八部门关于印发《支持小微企业融资的若干措施》的通知
- 10/：商务部、国家发展改革委等 8 部门联合印刷《加快数智供应链发展专项行动计划》
- 17/：交通运输部办公厅 国家铁路局综合司 中国国家铁路集团有限公司办公厅关于学习借鉴集装箱多式联运场站共享典型经验做法的通知
- 19/：关于进一步优化机动车环境监管的意见
- 25/：山东省人民政府办公厅印发《关于加快人工智能赋能重点领域高质量发展的推进方案》的通知
- 33/：农村客货邮融合发展典型案例
- 40/：中国人民银行、国家金融监督管理总局、中国证券监督管理委员会一揽子金融政策
- 43/：山东省政府发布《关于推动全省乡村富民产业高质量发展的实施意见》
- 45/：三部门发文推动电子信息制造业数字化转型

【数据盘点 Data Inventory】

- 47/：2025 年 4 月山东省物流景气报告
- 49/：2025 年 4 月我国物流景气报告
- 51/：2025 年 4 月中国出口集装箱运输市场分析报告
- 54/：2025 年 4 月中国沿海（散货）运输市场分析报告
- 56/：2025 年 4 月山东省邮政行业运行情况
- 58/：2025 年 5 月山东物流与交通运输行业企业的行政处罚名单（部分）

CONTENTS

「目录」

【物流资讯 Logistics Information】

- 60/：国铁集团：铁路货运加速向现代物流转型，前四个月发送货物 12.99 亿吨
- 63/：降低全社会物流成本，交通运输部将发布一批关键核心标准
- 66/：“港口码头+铁路场站”：多式联运发展的突破口
- 71/：公路货运电动化转型的机遇与挑战
- 76/：山东临沂：市级层面将重点围绕国际陆港发力
- 79/：山东烟台发出全国首趟一站式跨境“零散货源”班列
- 80/：建设陆港型国家物流枢纽，济南加快打造全国重要的区域性物流中心

【会员风采 Member Style】

- 81/：中通快递集团山东省管理中心——运营网络向“三网叠加”迈进
- 83/：山东济宁能源集团 | 构建“三远三智”模式 强化通防灾害治理
- 85/：山东济宁能源集团两案例获评山东省交通运输绿色低碳发展典型案例
- 87/：山东高速鲁南高新物流产业园零碳冷链物流基地项目入选山东省交通运输绿色低碳高质量发展典型案例
- 88/：梁山港数字化多式联运“一单制”物流服务入选“好品山东”品牌
- 89/：临清市青港国际物流有限公司铁路货运发展现状及物流降本增效情况
- 92/：山东高速轨道交通集团
- 95/：山东铁路有限公司

【协会要闻 Association News】

- 97/：关于《山东物流年鉴(2025)》征稿的通知
- 100/：关于开展山东省第十四批物流企业等级认定和第十一批等级复评工作的通知
- 105/：关于征集 2025 年度团体标准申报的通知

01 重点政策：

国家金融监督管理总局等八部门关于印发《支持小微企业融资的若干措施》的通知

各金融监管局；中国人民银行上海总部，各省、自治区、直辖市及计划单列市分行；中国证监会各派出机构；各省、自治区、直辖市、计划单列市和新疆生产建设兵团发展改革委、工业和信息化主管部门、财政厅（局）；国家税务总局各省、自治区、直辖市和计划单列市税务局；各省、自治区、直辖市和新疆生产建设兵团市场监管局（厅、委）；各政策性银行、大型银行、股份制银行：

为深入贯彻落实党的二十届三中全会和中央金融工作会议、中央经济工作会议精神，做好普惠金融大文章，进一步改善小微企业融资状况，金融监管总局、中国人民银行、中国证监会、国家发展改革委、工业和信息化部、财政部、税务总局、市场监管总局联合制定了《支持小微企业融资的若干措施》，现印发给你们，请认真抓好落实。

支持小微企业融资的若干措施

小微企业是国民经济和社会发展的重要组成部分，是稳定就业和改善民生的重要支撑。近年来，小微企业融资取得了量增、面扩、价降的积极成效。当前，小微企业融资仍然面临一些困难。为深入贯彻落实党的二十届三中全会和中央金融工作会议、中央经济工作会议精神，落实《国务院关于推进普惠金融高质量发展的实施意见》（国发〔2023〕15号），发挥

监管、货币、财税、产业等各项政策合力，拿出更加切实有效的工作举措，解决小微企业（含个体工商户）融资难题，制定以下措施。

一、增加小微企业融资供给

（一）做深做实支持小微企业融资协调工作机制。金融监管总局、国家发展改革委牵头进一步发挥支持小微企业融资协调工作机制作用，各省、市、区县健全完善工作机制。深入开展“千企万户大走访”活动，全面摸排小微企业经营状况和融资需求，把符合条件的小微企业推荐给银行，实现银行信贷资金直达基层、快速便捷、利率适宜。在融资对接基础上，注重协调解决小微企业实际经营困难，激发小微企业经营活力。鼓励向外贸、民营、科技、消费等重点领域倾斜对接帮扶资源，加大支持力度。（金融监管总局、国家发展改革委牵头负责）

（二）强化小微企业贷款监管引领。落实落细小微企业贷款差异化监管政策，统筹做好信贷投放、结构优

化和风险防范。指导大型商业银行持续发挥服务实体经济主力军和维护金融稳定压舱石作用，引导中小银行专注主业充分发挥地缘人缘优势，积极支持小微企业融资，提升服务质量和可持续性。对于合规持续经营、固定经营场所、真实融资需求、信用状况良好、贷款用途依法合规的小微企业，加大融资对接力度，强化信贷资源倾斜，保持信贷投放力度。加大首贷、信用贷、中长期贷、法人类贷款、民营类贷款投放，优化小微企业贷款结构，提升服务精准度。（金融监管总局、中国人民银行负责）

（三）用好结构性货币政策。运用支农支小再贷款等结构性货币政策工具，引导金融机构扩大对小微企业信贷支持。（中国人民银行负责）

（四）落实小微企业无还本续贷政策。指导银行落实《国家金融监督管理总局关于做好续贷工作提高小微企业金融服务水平的通知》（金规〔2024〕13号）要求，优化续贷产品，

畅通办理渠道，扩大续贷政策惠及面。鼓励银行统筹运用无还本续贷、展期、调整还款安排等方式，做好小微企业贷款到期接续支持，缓解小微企业资金周转难题。（金融监管总局负责）

（五）支持小微企业开展股权融资。支持符合条件的小微企业在新三板挂牌，规范成长后到北交所上市，引导社会资本更多向创新型中小企业聚集，带动同行业、上下游小微企业共同成长。支持地方金融管理部门指导辖内区域性股权市场不断提升面向小微企业的规范培育、股权融资等服务能力。支持创投基金加大对初创期、成长型小微企业的股权投资。探索优化政府投资基金绩效考核机制，拉长考核评价周期，提高风险容忍度，发挥好投早投小的引导作用。（中国证监会、国家发展改革委、财政部、工业和信息化部负责）

二、降低小微企业综合融资成本

（六）加强贷款利率定价管理。指导银行结合贷款市场报价利率（LPR）、自身资金成本和小微企业客

群特征，合理确定小微企业贷款利率，将政策红利及时传导至小微企业。（中国人民银行、金融监管总局负责）

（七）降低贷款附加费用。指导银行进一步优化小微企业融资服务定价管理，清理违规收费，严格落实“七不准”规定，规范与第三方合作。指导银行改进风险管理技术，科学合理确定风险缓释措施，在现有措施可有效覆盖风险的情况下，原则上不再要求企业追加增信手段，避免推高综合融资成本。制定工作方案，坚决整治金融领域非法中介乱象。开展明示企业贷款综合融资成本试点工作。（金融监管总局、中国人民银行牵头负责）

三、提高小微企业融资效率

（八）稳妥发展线上贷款业务。指导银行利用科技手段改进授信审批和风险管理模型，独立自主地对贷款进行风险评估和授信审批。密切监测欺诈风险变化情况，及时完善反欺诈模型规则和技术手段，加强多维度数据交叉核验，提高预警识别能力。对于线上自动化审批的贷款，建立人工

复审机制，并合理设定触发条件。（金融监管总局、中国人民银行负责）

（九）提高线下贷款办理效率。指导银行合理精简申贷材料清单，优化审批流程，提升审批效率。指导大中型商业银行向分支机构合理下放授信审批权限，压缩线下贷款办理时间。（金融监管总局、中国人民银行负责）

四、提高小微企业金融支持精准性

（十）加强对重点领域企业的金融支持。用好优质中小企业梯度培育、个体工商户分型分类等结果，引导银行主动对接专精特新中小企业、科技和创新型中小企业、名特优新个体工商户，积极服务中小企业特色产业集群和中外中小企业合作区内中小企业，针对性提供金融支持。探索将中小企业专精特新发展评价结果应用于助企融资。发挥中国中小企业服务网全国“一张网”作用，组织开展“一月一链”中小企业融资促进全国行活动。加大对跨境电商等外贸新业态小微企

业的金融支持。鼓励开展跨境人民币“首办户”拓展行动，满足小微外贸企业汇率避险需求。（金融监管总局、中国人民银行、工业和信息化部、市场监管总局负责）

（十一）修订中小企业划型标准。结合第五次全国经济普查数据，修订中小企业划型标准，为提升金融支持小微企业的精准性提供基础。（工业和信息化部牵头负责）

五、督促落实监管政策

（十二）定期开展监管评价。定期对银行服务小微企业开展监管评价、评估，激励引导银行强化小微金融战略导向，建立健全敢贷、愿贷、能贷、会贷长效机制，切实提升小微企业金融服务质效。（金融监管总局、中国人民银行负责）

（十三）抓实尽职免责工作。督促银行落实《国家金融监督管理总局关于普惠信贷尽职免责工作的通知》（金规〔2024〕11号），制定内部实施细则，细化尽职标准和免责情形，

并与不良容忍度有效结合，定期开展免责效果评价，切实保护尽职信贷人员敢贷、愿贷的积极性。（金融监管总局负责）

（十四）健全普惠金融事业部机制。指导大中型商业银行优化条线管理模式，健全一级、二级分行的部门设置，对分支机构普惠金融业务绩效考核权重不低于 10%，对普惠型小微企业贷款内部资金转移定价（FTP）实施不低于 50BP 的优惠。（金融监管总局、中国人民银行负责）

六、强化小微企业贷款风险管理

（十五）修订小微企业贷款风险分类办法。结合小微企业贷款特点，制定小微企业贷款风险分类的差异化标准，简化分类方法。（金融监管总局负责）

（十六）提高不良贷款处置效率。引导银行向小微企业贷款倾斜核销空间和资源，释放更多信贷资源。研究优化小微企业贷款核销政策，以试点方式适当提高小微企业主、个体工商户经营用途的信用贷款清单式核销上

限，提升不良贷款处置效率。（财政部、金融监管总局负责）

七、完善小微企业融资的政策保障

（十七）优化风险分担补偿机制。落实《政府性融资担保发展管理办法》（财金〔2025〕11号），推动政府性融资担保体系高质量发展。在防止新增隐性债务前提下，鼓励有条件的地方综合运用风险补偿、担保费补贴、业务奖补、资本金补充、绩效考核等方式，引导政府性融资担保机构加大对小微企业融资增信支持，拓展对小微企业的覆盖面，稳步扩大业务规模，在可持续经营的前提下，积极向小微企业降费让利。（财政部、金融监管总局负责）

（十八）落实相关财税支持政策。落实好小型企业、微型企业及个体工商户小额贷款利息收入免征增值税等各项税收优惠政策。落实好财政支持普惠金融发展政策，用好普惠金融发展专项资金，助力小微企业融资发展。（财政部、税务总局、金融监管总局、

中国人民银行负责)

(十九) 深化信用信息共享应用。巩固“信易贷”工作成效，依托融资信用服务平台，持续扩大信用信息归集共享范围，提升共享信息质量。加强国家金融信用信息基础数据库的数据共享，为银行提供高质量专业化征信服务。引导银行加强信用信息在贷前、贷中、贷后中的应用。(国家发展改革委、中国人民银行、金融监管总局负责)

(二十) 有序推进小微企业信用修复工作。依法依规为小微企业主动纠正违法失信行为、消除不良影响、修复失信记录提供服务和帮助，支持小微企业便捷重塑信用，推动修复结果共享互认。(国家发展改革委、中国人民银行负责)

(二十一) 强化高质量发展综合绩效评价。发挥地方政府在支持小微企业融资方面的积极性，加强企业培

育，深化信息共享，改善信用环境，通过各省(区、市)高质量发展综合绩效评价等予以激励。(国家发展改革委牵头负责)

八、做好组织实施

(二十二) 细化政策举措。各部门要按照工作分工，抓紧制定出台政策细则，发挥监管、货币、财政、产业等政策合力，协同解决好小微企业融资难题。(金融监管总局、中国人民银行、中国证监会、国家发展改革委、工业和信息化部、财政部、市场监管总局负责)

(二十三) 抓好政策落实。指导银行按照本通知要求，抓紧制定实施方案，强化内部协同，及时向基层传导政策，切实提升小微企业金融服务质效。(金融监管总局、中国人民银行负责)

商务部等 8 部门关于印发《加快数智供应链发展专项行动计划》的通知

商流通函〔2025〕56 号

各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团商务、发展改革、教育、工业和信息化、交通运输、农业农村主管部门，国家税务总局各省、自治区、直辖市和计划单列市税务局，国家税务总局驻各地特派员办事处，各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团数据管理部门：

为贯彻落实党中央、国务院决策部署，深化供应链创新与应用，加快数智供应链发展，充分发挥数智供应链在完善现代商贸流通体系、有效降低全社会物流成本、增强产业链供应链竞争力和韧性方面的重要作用，商务部、国家发展改革委、教育部、工业和信息化部、交通运输部、农业农村部、税务总局、国家数据局研究制定了《加快数智供应链发展专项行动计划》。现印发给你们，请结合实际认真贯彻落实。

商务部 国家发展改革委 教育部
工业和信息化部 交通运输部 农业农村部
税务总局 国家数据局

2025 年 3 月 24 日

加快数智供应链发展专项行动计划

为深入贯彻党的二十大和二十届 第四次会议精神，落实中共中央办公厅、国务院办公厅印发的《有效降低

全社会物流成本行动方案》有关部署，深化供应链创新与应用，充分发挥数智供应链在完善现代商贸流通体系、

有效降低全社会物流成本、增强产业链供应链竞争力和韧性方面的重要作用，制定本行动计划。

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，统筹发展和安全，促进实体经济和数字经济深度融合，发挥供应链领军企业作用，运用人工智能、物联网、区块链等新技术，“一链一策”推进供应链数字化、智能化、可视化改造，增强需求预测、智能决策、风险感知、自我修复等能力，提升供应链运行效率和韧性，为降低全

社会物流成本、建设现代产业体系、优化消费供给水平提供支撑。到 2030 年，形成可复制推广的数智供应链建设和发展模式，在重要产业和关键领域基本建立深度嵌入、智慧高效、自主可控的数智供应链体系，培育 100 家左右全国数智供应链领军企业，我国产业链供应链韧性和安全水平进一步提升。

二、重点领域

（一）提升农业供应链组织水平。发展智慧农业，深入实施“互联网+”农产品出村进城工程，促进农业各领域各环节数智化转型，夯实农业数智供应链发展基础。推动农村电商高质量发展，打通农产品供应链“最先一公里”。鼓励流通企业与农业经营主

体合作，支持发展农产品供应链服务商，加强消费大数据分析，促进农产品产加销储运各环节紧密衔接。建设数智化农产品市场，提升农产品冷链物流智能化水平，支持发展“前置仓+即时配送”模式，建强农业数智供应链网络、节点和末梢。（农业农村部、

商务部、国家发展改革委按职责分工负责)

(二) 促进制造业供应链智能发展。深入实施智能制造工程,推动物联网、人工智能技术在制造业领域深度赋能应用,协同打造一批智能工厂和智慧供应链,加速产业模式和企业形态变革。实施制造业数字化转型行动方案,开展人工智能赋能新型工业化专项行动。支持制造业企业借助现代数智技术,建设集物资采购、需求预测、自动排产、库存动态管理等功能于一体的数智化管理平台,整合供应链运营全生命周期信息,实现生产制造标准化、柔性化和智能化。加强产品主数据生态建设,推进制造业供应链上下游关键产品一致性描述。(工业和信息化部、国家发展改革委按职责分工负责)

(三) 增强批发业供应链集成能力。支持大宗商品、农产品、消费品等领域批发企业建设数智化平台,引导大型农产品批发市场积极发展电子统一结算,促进商流、物流、资金流、

信息流充分整合,构建集成开放的供应链服务体系,为上下游客户和产业集群提供原料采购、仓储物流、产品营销、供应链金融、再生资源循环利用等综合服务。加强商品市场数智化改造,完善商品集散、分拨、储运等功能,鼓励重点商品市场“走出去”,发展跨境电商和海外仓储物流设施,拓展供应链服务网络。(商务部、国家发展改革委、交通运输部等按职责分工负责)

(四) 优化零售业供应链供给水平。鼓励大型零售企业发挥优势作用,加强供应链协同,推广集采集配、统仓统配、供应商直配、自动补货等模式,促进供需适配。支持零售企业采用数智技术整合全渠道信息,加快消费端信息向品牌商、制造商的反馈速度,引导开展“个性定制+柔性生产”,优化商品供给水平。探索利用人工智能、虚拟现实、增强现实等技术,建设智慧商店,打造消费新场景,改善消费体验。(商务部负责)

(五) 推动降低全社会物流成本。

以数智化协同创新为支撑，推动物流与产业、贸易、消费融合发展，加快机器视觉、智能传感、射频识别等技术应用，推广智能立体仓库、自动导引车、无人配送车等设施设备，实现人、车、货智能调度。支持贸港航一体化发展，推进多式联运信息互联共享。鼓励规范性网络货运平台发展，

实现运力资源和物流需求精准匹配，降低空驶、空置、空载率。加快数字托盘、周转箱（筐）在重点领域和环节推广应用，鼓励供应链全链条不倒托、不倒箱（筐）。（国家发展改革委、交通运输部、商务部等按职责分工负责）

三、主要任务

（六）培育数智供应链领军企业。鼓励在产业链供应链中处于关键地位或具有核心竞争力的企业，加快数智技术与产业链供应链深度融合，整合数据资源，通过制定供应链战略、建立合作机制等方式，带动上下游企业协同转型。建设数智供应链实验室、数智共享平台，加速数据流转和信息交互，为链上中小企业提供技术赋能、市场开拓、融资授信等支持，打造紧密耦合、高效协同的供应链集群。（商务部、国家发展改革委、工业和信息化部、农业农村部、国家数据局按职

责分工负责）

（七）推动供应链管理服务业数智化转型。推动供应链管理服务业向专业化和价值链高端延伸，基于数智技术，面向农业、制造业、批发零售业等领域发展需要，提供智能生产、智慧物流、跨境电商等一揽子解决方案，拓展组织变革、流程优化、管理决策等数智化服务，推动供应链管理服务业与现代产业深度融合发展。（商务部牵头，工业和信息化部、农业农村部按职责分工负责）

（八）加快数智供应链对外开放

合作。加强与共建“一带一路”国家、《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)成员国合作,支持数智供应链与跨境电商、海外仓储物流协同发展,推动联设施、联数字、联标准。鼓励商品市场、电商平台、供应链服务企业等主体拓展数智供应链业务,为中小企业出海提供国际物流、跨境结算、信息咨询等服务。(商务部、国家发展改革委、交通运输部、国家数据局等按职责分工负责)

(九)建设数智供应链控制塔。支持利用物联网、人工智能、数字孪生等技术,打造供应链智能管理和决策系统,对供应链活动实现实时洞察、运行分析和智能响应,为辅助决策、风险预警、前瞻性调整等提供支撑,降低供应链中断风险。围绕供应链控制塔建设,统筹推动组织、人员、系统等适配性改造,更好发挥控制塔全局调度效能。(国家发展改革委、商务部、工业和信息化部、国家数据局按职责分工负责)

(十)创新数智供应链底层技术。

支持供应链相关主体协同创新,深度掌握人工智能、物联网、机器人、云计算、区块链、工业软件等关键核心技术,加快补齐底层技术短板。完善数智基础设施布局,探索推进数智技术商业化应用,开展新技术新产品新场景大规模应用示范行动,构建契合市场需求、促进数据流动、发挥数据价值的数智供应链创新体系,以科技创新推动新质生产力发展。(国家发展改革委、商务部、工业和信息化部、国家数据局等按职责分工负责)

(十一)完善技术服务标准体系。鼓励供应链企业与高等院校、研究机构等加强产学研用合作,开展技术标准研制与应用。推动数据接口、数据交换、数据管理、产品主数据、电子单证、成熟度模型、服务流程等一批契合产业和行业发展需要的标准制修订,组织开展数智供应链贯标试点。研究建立供应链管理服务体系。

(工业和信息化部、商务部、国家发展改革委、教育部、国家数据局等按职责分工负责)

（十二）探索推进供应链数据交易。加强供应链数据开放共享、开发利用。鼓励供应链领军企业、行业协会等主体探索数据确权机制，制定数据资产认定、质量评价、流通交易等系列标准，合法合规开展数据交易，不断强化企业数据资产属性，提升企业数智化建设的积极性。（国家发展改革委、商务部、工业和信息化部、国家数据局等按职责分工负责）

（十三）保障供应链数据流动安全。依法开展数智供应链关键信息基础设施认定与安全保护，优先选择安全可信的产品和服务，健全云计算服务安全评估制度。加强数智供应链数据安全评估，通过加密技术、零信任、关键数据备份等措施，保障供应链数据安全。推动数字信息可溯源、多来源信息可互验、多维度信息可校核，避免信息泄露。（国家发展改革委、商务部、工业和信息化部等按职责分工负责）

（十四）建立供应链协调推进机

制。加强政府部门、行业协会、科研院所、供应链领军企业等合作，建立数智供应链协调推进机制，统筹推动重要产业链供应链数智化建设。加强部门信息共享，建立供应链信用数据库，提供公共信用评价和风险预警服务，发挥行业自律机制作用，规范发展基于真实贸易的供应链金融。引导领军企业建设数智供应链统一公共服务平台，解决数据分散、重复投入问题。（商务部牵头，有关部门按职责分工负责）

（十五）加强数智供应链人才培养。支持和引导普通高等院校、职业学校加大数智供应链相关学科专业人才培养和引进力度，推进相关特色学院建设，鼓励企业与高等学校、科研院所协同育人，增强创新型、应用型、复合型数智供应链人才供给。鼓励建立首席供应链官、首席数据官制度。加强对数智供应链相关从业人员工程能力的实践培养，支持建好用好国家卓越工程师实践基地（数字技术领域），

订单式培养“高精尖缺”工程技术人才。开展数智供应链水平专业认证。（教育部、商务部、国家发展改革委、工业和信息化部、国家数据局按职责分工负责）

四、组织实施

用好服务业发展资金，支持传统批发零售、农产品流通、冷链物流等主体转型升级，发展数智供应链，优化商品和服务供给，改善城乡居民消费环境。落实好研发费用加计扣除等税收优惠政策。支持以省为单位培育一批数智供应链领军企业，立足主要产业链供应链集群图谱，重点在推动供应链数智化转型、为上下游中小企业数智赋能、服务现代产业发展、有效降低全社会物流成本、提高消费供给水平等方面探索工作路径和典型经验。支持有条件的城市依托优势产业链供应链，营造良好政策环境，打造全国供应链中心城市，在推动供应链数智化转型、技术攻关和商业化应用、优化配置国内国外资源、提高产业链供应链韧性和安全水平等方面先行先试。加强典型经验做法复制推广，推进全国数智供应链建设进程。（商务部、国家发展改革委、工业和信息化部、农业农村部、税务总局等按职责分工负责）

交通运输部办公厅 国家铁路局综合司 中国国家铁路集团有限公司办公厅关于学习借鉴集装箱多式联运场站共享典型经验做法的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委），各地区铁路监督管理局，各铁路局集团公司：

为深入贯彻落实党中央、国务院关于有效降低全社会物流成本的决策部署，落实《交通物流降本提质增效行动计划》各项任务，着力优化多式联运组织衔接，推动集装箱港口码头与铁路场站一体融合发展，促进港铁堆场共享共用、运营组织一体衔接、信息高效互联，降低多式联运装卸、转运及堆存成本，促进交通物流降本提质增效，我们梳理总结了部分集装箱港口与铁路共建共享共用多式联运堆场的典型经验做法，现印发给你们，供参考借鉴、学习推广。

主要做法包括：

一、多式联运堆场共享共用。

港口经营单位提供多式联运共享堆场，铁路使用共享堆场开展多式联运中转业务，不单独设置多式联运中转堆场，实现铁路到达集装箱直接进入共享堆场、铁路发运集装箱直接从共享堆场转运装车，减少多式联运二次装卸、转运和堆存。统筹布局新建及改扩建港口、铁路集装箱场站，共享共用多式联运作业区。

二、多式联运场站一体化运营管理。

优化进港铁路运营管理机制，港口统一负责多式联运及共享场站的生

产组织、转运衔接、货运组织、安全管理等，由港口统筹多式联运列车接发衔接、场内调车作业、设施设备共

享等环节，实现多式联运运营组织一体化运行。

三、多式联运海关监管一体化

拆除一体布局的港口与铁路场站间的物理隔离，将铁路集装箱场站整体纳入港口所在海关监管区。通过海

关一体化监管，将传统由港外集卡车出闸口付费转运，转变为港内集卡车免费短驳，降低多式联运组织成本。

四、多式联运信息高效互联。

铁路开放多式联运到发站、装卸车、在途节点、到达预报/确报、运输需求/受理结果、商务制票等信息。港口开放集装箱装卸、堆存、船舶进出

港等信息。推动港铁实现多式联运生产装卸、在途跟踪、货运组织、商务结算的全流程信息互联互通。

附件：

集装箱多式联运场站共享案例名单

共享案例

案例 1：宁波舟山港多式联运场站共享案例

案例 3：钦州港多式联运场站共享案例

案例 2：广州南沙港多式联运场站

关于进一步优化机动车环境监管的意见

环执法〔2025〕34号

各省、自治区、直辖市生态环境厅（局）、高级人民法院、人民检察院、发展改革委、公安厅（局）、财政厅（局）、交通运输厅（局、委）、商务主管部门、市场监管局（厅、委），新疆生产建设兵团生态环境局、新疆维吾尔自治区高级人民法院生产建设兵团分院、新疆生产建设兵团人民检察院、发展改革委、公安局、财政局、交通运输局、商务局、市场监管局：

党中央、国务院高度重视大气污染防治工作。近年来，我国环境空气质量明显改善，人民群众蓝天幸福感、获得感显著增强。当前机动车污染物排放对大气质量影响凸显，已成为城市大气污染的重要来源。为贯彻落实党中央、国务院决策部署，改进和优化机动车环境监管，营造公平竞争的市场环境，维护守法者利益，有效减少机动车污染物排放，持续改善环境空气质量，现提出如下意见。

一、总体要求

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想特别是习近平生态文明思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届二中、三中全会精神，落实精准治污、科学治污、依法治污方针。坚持问题导向、重点治理，包容审慎、宽严相济，协同监管、数智治理，围

绕机动车特别是货车排放领域问题，

落实车辆生产、所有、使用、服务等各方责任，发挥科技赋能和部门协同优势，提高管理精准性和高效性，推动合规达标和污染减排，助力环境空气质量持续改善。

二、严格落实机动车合规达标排放要求

（一）试行货车差异化定期排放检验制度

对于总质量 3.5 吨以上柴油货车，配置远程排放管理车载终端并按要求向生态环境部门报送相关排放数据，在年度检验周期内车载终端运行传输正常且稳定达标，省级生态环境部门可以免于本检验周期上线排放检验。对于经依法查实违法排放且被行政处罚的车辆，停止执行上述政策。（生态环境部门负责）

（二）开展现场检查强化车辆排放监管

将货车抽查纳入日常监管和执法检查计划。依托现有货运通道超限超载检测站点、重要交通卡口等，生态环境、公安、交通运输等部门联合开展路检路查。针对重点用车单位、运输公司、港口码头、物流园区等车辆开展检查。重点检查不正常使用污染控制装置、不正常添加尿素、不正常运行车载排放诊断系统（OBD）、擅自改装污染控制装置、擅自篡改 OBD、冒黑烟等“三不两改一黑”问题。

对于发现问题的车辆，由生态环境部门指导提醒并督促及时维修治理，逾期未改正或屡查屡犯的，列入重点管理清单。构成违法行为的依法实施行政处罚；初次违法且危害后果轻微并及时改正的，依法可以不予行政处罚。生态环境部门将车辆环境违法行为告知相关运输公司、重点用车单位，督促其加强车辆管理。

（生态环境、公安、交通运输部门按职责分工负责）

（三）加强高排放车辆遥感筛查溯源

利用遥感监测、黑烟抓拍等技术手段，筛查货车违法排放问题线索。针对筛查发现的排放异常偏高车辆，提醒通知车辆所有人及时维修治理。对于逾期未维修治理的，加大监督检查力度，在年度排放定期检验中重点查验相关问题情况，并溯源车辆相关运输公司（或个人）、相关排放检测机构。加强对遥感监测、黑烟抓拍等设备维护，规范车辆超标排放违法行为证据采集。（生态环境部门负责）

三、强化机动车排放检验与维护治理

（一）加强机动车排放检验机构监管

强化机动车排放检验机构准入管理，统一采用检验检测机构资质认定一般程序。完善机动车排放检验人员技术能力、设备性能指标和软件防篡改等要求，明确资质认定技术评审环节环保专家现场审查要求。

将机动车排放检验机构纳入日常监管和执法检查计划。充分运用远程监控、大数据分析、信访投诉等方式，加强监督管理，依法查处伪造检验数据、出具虚假检验报告等违法行为。建立严重违法机构退出机制，生态环境和市场监管部门统一认定标准，对违法情节严重的依法取消检验资格。对于一般性、管理类、不规范检测等问题，以教育整改为主，加强帮扶指导，及时提醒预警，督促其自查自纠。

定期组织开展机动车排放检验机构环保检测能力验证及比对，指导机

构严格按照相关标准规范开展检验活动，对于符合检测条件的车辆全面采用工况法检测。鼓励地方建立机动车排放检验机构记分管理制度，实施检验设备“明管明线”管理。鼓励省级生态环境部门研究开发全省统一的机动车排放检验软件。

（生态环境、市场监管部门按职责分工负责）

（二）强化机动车排放检验与维护联动

认真贯彻落实《关于建立实施汽车排放检验与维护制度的通知》（环大气〔2020〕31号）要求，全面构建机动车排放检验与维护闭环管理制度，有效推进超标排放车辆维护修理，减少污染物排放。（生态环境、交通运输、市场监管部门按职责分工负责）

四、推进机动车排放源头管理

（一）完善机动车 OBD 系统功能

指导机动车生产企业完善 OBD 防刷写和防篡改、污染控制装置破坏或拆除报警提示等功能。鼓励生产企业

为 OBD 被刷写和破坏拆除污染控制装置的车辆提供维修恢复服务，采取措施防止车辆 OBD 等核心控制数据泄露，避免用于非法刷写。（生态环境、市场监管部门按职责分工负责）

（二）加强机动车排放召回管理

强化机动车生产企业环保主体责任，督促生产企业依法报送排放零部件故障维修、技术服务通报等信息。鼓励生产企业根据车辆质保、维修、远程监控等信息加强货车排放缺陷分析。对存在超标排放、控制系统防篡改功能缺失、污染控制装置拆除破坏后提示报警功能缺失等设计、生产缺陷的车辆，由生产企业主动召回。建立机动车排放召回管理系统，综合利用报送信息、定期检验、遥感监测、路检路查、黑烟抓拍、远程在线等数据，分析统计存在集中超标或违法问题的车型信息，筛查缺陷车型线索，推动生产企业实施排放召回。（市场监管、生态环境部门按职责分工负责）

（三）支持老旧机动车报废更新

落实《关于 2025 年加力扩围实施

大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》（发改环资〔2025〕13 号）要求，推进符合条件的国四及以下排放标准老旧营运货车和燃油乘用车的报废更新。（生态环境、交通运输、商务、公安、发展改革、财政、市场监管部门按职责分工负责）

五、强化数据共享和协同联动

（一）实现各部门各层级数据共享

生态环境、公安、交通运输、市场监管等部门共享机动车检验与维护、监管处罚等数据信息。推动各级生态环境部门共享货车 OBD 数据信息。优化机动车排放检验机构监管平台功能，加快跨行政区排放检验结果互联互通，实现排放检验关键过程数据三级联网。完善生态环境综合行政执法系统，实现机动车行政检查和处罚记录信息全国互联互通。（生态环境、公安、交通运输、市场监管部门按职责分工负责）

（二）加强多部门协同联动

生态环境部门、公安机关、检察

机关、审判机关、交通运输部门、市场监管部门等建立健全执法联动、案件移交、源头追溯等工作机制。依法追究生产、销售、使用作弊器，以及破坏、篡改 OBD 或污染控制装置的相关方责任。对发现的涉嫌违法犯罪案件，加强跨区域合作和行刑双向衔接，健全联合挂牌督办和制发典型案例等制度，完善证据转换等双向衔接机制。（生态环境、人民法院、人民检察院、公安、交通运输、市场监管部门按职责分工负责）

六、提升数智化监管能力水平

（一）数字赋能精准筛选问题线索

充分运用大数据、人工智能、区块链等技术手段，完善机动车排放检测机构监管和货车排放监管系统，建立 AI 分析模型，精准识别机构弄虚作假、货车弄虚作假和超标排放等违法问题，溯源超标车辆相关生产企业和机构。（生态环境、市场监管部门按职责分工负责）

（二）加强专业队伍和装备能力建设

加强机动车和排放检验机构的监管、执法能力建设，管理、执法、技术支撑等部门协同配合，确保事有人干、责有人负。科学配置 OBD 诊断仪、尾气检测仪、工业内窥镜等专业设备。加快机动车氮氧化物快速检测设备和遥感监测技术方法研发。（生态环境、市场监管、财政部门按职责分工负责）

七、完善法律法规和标准体系

（一）完善机动车监管法律规范

推动完善机动车排放检测机构环境违法认定情形标准与规则，明确破坏或不正常使用污染控制装置、使用作弊装置等违法行为责任。研究修订环境污染犯罪司法解释，细化有关机构犯罪情形认定。统一违法犯罪案件定性、案件管辖、证据规格等法律适用。相关部门积极为刑事案件办理提供专业支持。对检察公益诉讼案件办理中检察机关提出专业支持需求的，相关部门应当积极支持。（人民法院、

人民检察院、公安、生态环境、市场监管部门按职责分工负责)

生态环境部

(二) 完善机动车环境管理政策标准体系

最高人民法院

最高人民检察院

细化明确机动车排放检验机构资质认定评审技术要求。加快修订机动车国六排放标准，加严车辆数据管理和污染控制装置性能要求。研究制订在用车 OBD 检测方法，加强 OBD 读取设备性能和篡改识别功能。(生态环境、市场监管部门按职责分工负责)

国家发展改革委

公安部

财政部

交通运输部

商务部

市场监管总局

2025 年 5 月 2 日

关于加快人工智能赋能重点领域高质量发展的推进方案

鲁政办字〔2025〕48号

为深入贯彻习近平总书记关于人工智能的重要论述，全面落实山东省人工智能发展行动计划，更好运用人工智能赋能高质量发展，深度拓展智能制造、智慧生活、智慧政务等应用场景，培育新产业、新消费、新业态、新模式，因地制宜发展新质生产力，制定如下方案。

一、总体目标

紧紧围绕打造全国人工智能示范应用高地，突出创新驱动、场景牵引，坚持政府引导与市场主导紧密协同、重点突破与全面推广有机结合，聚焦提速产业转型、提振市场消费、提升政务服务，加快推动大模型示范应用，构建形成富有特色、彰显优势、深度融合的人工智能赋能高质量发展新格局。到2027年，培育20个服务垂直

行业的基础级人工智能大模型，打造50个以上可复制推广的标杆应用场景，推出100个以上融合示范典型案例；重点行业智能化发展取得突破性成效，全要素生产率和本质安全水平显著提升；应用场景广泛普及，新型消费规模快速壮大，居民生活便利程度实现新跃升；政务服务体系更加智能高效，便捷化、精准化、个性化服务泛在可及，服务效能和水平大幅提升。

二、重点任务

（一）加速赋能重点产业高质量发展。

1.人工智能+化工。（牵头单位：省工业和信息化厅）

（1）应用场景。围绕石油化工、煤化工、盐化工，推动生产过程全链条智能控制，优化生产工艺、用能参

数，加快垂直大模型在新材料研发与应用中的推广，提升生产研发效率、产品质量和能源利用水平。构建智能化安全预警系统，加强对化工企业和化工园区全方位实时监控。加快推进智能化碳监测、污染物排放监测，提升环保治理效率和精准度。支持建设智能管理、智慧办公管控中心，提升企业现代化管理水平。

(2) 发展目标。2025 年，推动化工产业链领航链主企业和 2 家化工园区提升数智化水平，推广重点模型在关键领域的应用。到 2027 年，推动化工产业链重点链主企业和 5 家化工园区实现人工智能深度应用，打造全国“人工智能+化工”创新示范标杆。

(3) 重点模型。盘古大模型；知业大模型；天智工业大模型；超算灵犀化工行业大模型；国工智能化工大模型。

2. 人工智能+铝业。（牵头单位：省工业和信息化厅）

(1) 应用场景。支持企业整合产业链全域数据资源，加快形成铝产业

数据仓和知识语料库供给体系。探索建设“新材料（轻量化铝）产业大脑”，以“产业大脑+大模型”重构铝业数智底座。攻克电流效率提升、铝合金强度突破、智慧服务等关键技术，重点打造智能车间、全程质量管理、新材料研发、设备预测性维护、智能仓储等典型场景，推动“工艺优化—设备运维—能效管理”全链条智能化。

(2) 发展目标。到 2025 年年底，重点打造新材料智慧铝电解工厂，争取达到行业适用及全面推广标准；支持行业龙头企业形成“人工智能+铝业”整体解决方案。到 2027 年，将智慧铝电解工厂推广至 3 家以上。

(3) 重点模型。智铝 AI&L 大模型；“坤安”大模型；绿铝云慧鉴。

3. 人工智能+钢铁。（牵头单位：省发展改革委、省工业和信息化厅）

(1) 应用场景。聚焦做强日一临、莱一泰两大精品钢产业基地，推动全流程钢铁生产智能化监控，建设数字孪生工厂，重点推进冶金物料识别、钢水无人化运输、冶炼设备诊断等应

用场景，提升生产效率。强化人工智能与氢冶金、碳捕集等技术融合，全面优化烧结、球团、焦化、炼铁、炼钢等高耗能高排放环节生产工艺、物料配比、能源利用，降低能源消耗，减少碳排放。

(2) 发展目标。2025 年，打造 2 家能效达到标杆水平的钢铁企业，钢铁行业关键工序数控化率达到 75%，高端产品占比达到 50%。到 2027 年，达到能效标杆水平的钢铁产能占比超过 50%，钢铁行业关键工序数控化率达到 80%，高端产品占比达到 60%。

(3) 重点模型。水土云工业互联网大数据平台；盘古大模型；冶金流程优化大模型。

4. 人工智能+矿山开采。（责任单位：省自然资源厅、省应急厅、省能源局）

(1) 应用场景。加快构建覆盖地质勘探、智能开采、安全可控的矿山行业通用数据集，夯实矿山智能化转型数据支撑。落实“三管三必须”原

则，聚焦智能探矿、无人化作业、无人装备集群调度、矿井多灾种预警等重点方向，突破隐伏矿体识别、L4 级无人驾驶、突水透水预警等核心技术，形成“安全-高效-绿色”的智能矿山模式样板。

(2) 发展目标。2025 年，煤炭智能化开采产量占比达到 90% 以上，打造 10 座标杆智能化矿山；非煤地下矿山关键系统自动化率 100%，人员定位、通信联络和视频监控系统实现关键地点全覆盖。到 2027 年，煤炭智能化开采产量占比达到 95% 以上，矿山危险繁重岗位作业智能装备或机器人替代率超过 50%；正常生产非煤地下矿山完成在线监测、视频监控系统改造和视频人工智能分析系统建设，实现全省监测预警系统联网。

(3) 重点模型。盘古矿山大模型；“地知”大模型；煤科卫士大模型。

5. 人工智能+高端装备。（牵头单位：省工业和信息化厅）

(1) 应用场景。智能机器人领域

重点发展高精度运动控制、动态场景语义理解、多任务自主规划等场景；工业母机领域重点发展高精度加工参数自适应调节、复杂零件工艺智能生成与缺陷检测等场景；新能源汽车领域重点发展动力电池全周期寿命预测、充电网络动态调度等场景；工程机械领域重点发展设备全生命周期健康管理、能效与碳排放动态优化等场景；无人机领域重点发展高精度定位导航、复杂环境动态避障、超视距通信链路优化等场景。

(2) 发展目标。2025 年，重点高端装备企业应用人工智能技术场景占比超过 30%、应用智能决策模型覆盖率超过 50%。到 2027 年，重点高端装备企业应用人工智能技术场景占比超过 50%、应用智能决策模型覆盖率超过 70%。

(3) 重点模型。知业大模型；天智工业大模型；智匠·工业大模型。

6. 人工智能+生物医药。（牵头单位：省科技厅、省工业和信息化厅）

(1) 应用场景。利用人工智能技

术加速靶点挖掘与验证、药物发现与设计、新型药物筛选、临床试验等新药研发进程。整合药物化合物库、临床试验数据、多组学信息等跨领域资源，构建系统化生物医药数据库，搭建安全可信的数据协作平台。围绕药物靶点发现、药物分子及合成路线设计与优化、药物活性和毒性预测等场景，加快突破一批关键技术。

(2) 发展目标。2025 年，人工智能赋能新药研发的项目占比超过 30%，覆盖小分子药物、重组蛋白药物、细胞治疗产品等重点领域。到 2027 年，人工智能技术参与的新药研发项目一期临床研究成功率超过 50%，二期临床研究成功率超过 30%。

(3) 重点模型。海若医疗大模型；北方健康大模型；扁仓中医大模型。

(二) 培育生活领域新型消费热点。

7. 人工智能+家居。（牵头单位：省发展改革委、省商务厅、省市场监管局）

(1) 应用场景。重点发展智能终

端设备与家庭服务机器人，开展个性化推荐、多模态交互、场景生成等应用示范。制定智能家居标准体系，促进智能家居产品类型和品牌间相互兼容，推广全屋智能生态系统。依托龙头企业，推进智能场景化设计、智能家居系统示范应用，引导消费者增强对智能家居产品和服务的认知度、接受度。

(2) 发展目标。用足用好消费品以旧换新政策，2025年，限额以上智能家电零售额增长20%以上，智能家居市场人工智能技术整体渗透率达到50%左右。到2027年，智能家居市场人工智能技术整体渗透率达到70%左右。

(3) 重点模型。智慧家庭大模型；星海大模型；“美言”大模型。

8. 人工智能+出行。（牵头单位：省发展改革委、省交通运输厅）

(1) 应用场景。布局建设智慧交通系统、智慧停车场、智慧高速公路、智慧港口、智慧机场，加快开展无人

配送、无人出租、智慧公交等应用场景，全面推进“出行即服务”（MaaS）模式；依托无人驾驶头部企业，开展全省域城市末端无人配送、烟台市全场景无人驾驶、济南新旧动能转换起步区和青岛西海岸新区车路云一体化试点，打造智慧出行山东特色品牌和全国车路云一体化示范区。

(2) 发展目标。2025年，全省智慧高速通车里程超过300公里，部署运行1500辆低速无人配送车。到2027年，智慧高速通车里程达到2000公里，全省部署运行1.5万辆以上低速无人配送车、无人配送渗透率超50%。

(3) 重点模型。Apollo自动驾驶视觉大模型（VTA）；鸿蒙智行大模型；绝影多模态大模型。

9. 人工智能+医疗。（牵头单位：省卫生健康委）

(1) 应用场景。依托区域医疗中心和济南国际医学中心，建立高质量医疗数据标注库和医疗大模型训练可信空间。支持公立医疗机构，开展智

能辅助诊断、智能影像识别等应用，加快推进智慧医院、智能公共卫生服务建设。创新构建“人机协同”医疗服务范式，以智能分诊、交互式问诊、处方智能审核、用药风险预警为核心场景，打造从院前精准导引到院后居家监护的全流程智能化闭环服务体系。

(2) 发展目标。2025 年，重点打造 5 个左右数字诊疗特色产业集聚区，培育 50 家示范带动作用强的医疗康养骨干企业。到 2027 年，培育形成 10 个左右百亿级智慧康养特色产业基地。

(3) 重点模型。海若医疗大模型；灵医大模型；华佗 GPT-II；神农中医药大模型。

10. 人工智能+文旅。（牵头单位：省文化和旅游厅）

(1) 应用场景。融合 VR/AR/MR 技术构建多模态交互系统，通过全息投影技术重现儒家文化、齐文化等传统文化礼仪场景，实现文化遗产从静态展示向活态传承质变升级。实施“齐鲁文化基因解码利用工程”，加强“好客山东 云游齐鲁”平台建设，以泰山、

崂山、曲阜三孔等知名景区为重点，引入人工智能导览、智能售票、人流监控等技术，提升游客沉浸式旅游体验。

(2) 发展目标。2025 年，文化数字化融合示范基地达到 10 家左右，人工智能技术在旅游领域应用推广取得重要进展。到 2027 年，可穿戴文化设备制造产业规模达到 1000 亿元，数字动漫、数字出版文化企业营业收入年均增长 10% 以上。

(3) 重点模型。“携程问道”；“程心”大模型；“观澜”大模型。

(三) 打造智能高效便捷政务服务体系。

11. 人工智能+数字政务服务。（牵头单位：省委办公厅、省政府办公厅、省发展改革委、省大数据局）

(1) 应用场景。打造政务服务“智能客服”应用场景，提升咨询、查询等服务效率和智能化便捷化水平。打造 12345 热线智能办理助手，集成机器人应答、辅助填单、智能分类、智能转派等功能，提高市民诉求解决效

率。打造“鲁惠通”政策精准推送应用场景。打造“数字机关”智能助手，建设公文智能写作、政策文件智能检索等共性功能，提高机关办公效率。

(2) 发展目标。2025年，在政务服务、数字机关领域，搭建5个以上人工智能应用场景，在8个以上的市开展试点。到2027年，搭建20个以上人工智能应用场景。

(3) 重点模型。DeepSeek 开源大模型；海若大模型；星火大模型；文心大模型；通义千问大模型。

12. 人工智能+社会治理服务。(牵头单位：省委社会工作部、省大数据局，责任单位：省公安厅、省生态环境厅、省市场监管局)

(1) 应用场景。推动城市乡村治理智能化，在生态环境、市场监管、交通管理、基层治理、新就业群体服务管理等领域提供智能服务。深化“齐鲁智脑+领域大脑+城市大脑”支撑体系建设，引入社会数据资源，结合物联感知、卫星遥感等公共数据资源，

加强智能化分析应用，提升治理体系和治理能力现代化水平。

(2) 发展目标。2025年，搭建5个以上人工智能应用场景，在8个以上的市或县(市、区)开展试点应用。到2027年，“齐鲁智脑+领域大脑+城市大脑”支撑体系全面加强，搭建20个以上人工智能应用场景。

(3) 重点模型。DeepSeek 开源大模型；海若大模型；星火大模型；文心大模型；通义千问大模型。

13. 人工智能+公共安全服务。(牵头单位：省委网信办、省公安厅、省应急厅、省大数据局)

(1) 应用场景。汇聚公安、应急、交通运输、气象等部门数据，建立公共安全高质量数据集。推进智能安防监控、犯罪分析、嫌疑人追踪等应用，提高公共安全风险预警防控处置智慧化水平；推进网络攻击检测、恶意软件分析、数据泄露防护与人工智能融合应用；推进基于人工智能的应急管理平台建设，实现突发事件智能预警、

风险评估和指挥调度。

(2) 发展目标。2025 年，在公共安全重点领域搭建 5 个以上人工智能应用场景，在 8 个以上的市开展试点。到 2027 年，建立较为完善的公共安全高质量数据集，搭建 20 个以上人工智能应用场景。

(3) 重点模型。DeepSeek 开源大模型；海若大模型；星火大模型；文心大模型；通义千问大模型。

三、保障措施

各级要加强组织领导，统筹推进人工智能赋能高质量发展工作，研究

重要事项，解决重大问题，推动一批重点应用场景、重大工程项目落地。相关部门要细化行动方案，针对 13 个重点领域，逐一制定“人工智能+”行动方案，分解任务目标，压紧压实责任，推动各项重点任务落实。加强省市联动、区域协同、政企协作，凝聚形成工作合力。统筹人工智能发展和安全，构建各方共同参与、技管结合、分工协作的治理体系，推动人工智能健康发展和规范应用。加强督促指导，及时掌握工作进展，总结经验做法，推广典型案例，营造良好工作氛围。

农村客货邮融合发展典型案例（部分）

2023年12月，交通运输部、工业和信息化部等多部门联合印发《关于加快推进农村客货邮融合发展的指导意见》。文件印发以来，各地因地制宜开展实践探索，不断总结经验。为加强交流借鉴，推广经验做法，交通运输部组织收集了相关典型案例，陆续连载介绍。

福建：畅通要素双循环

打造农村客货邮融合发展“省级样板”

福建省以“站点全覆盖、运营可持续、服务真到位”为目标，高位谋划推动，从省级层面统筹推进农村客货邮融合发展，打通城乡资源双向流通渠道，提升城乡融合发展水平，为推进乡村全面振兴发挥重要支撑作用，走出了一条省域全覆盖的农村客货邮融合发展之路。

（一）坚持高位谋划，多维发力全面推进。一是省委、省政府高度重视。省委书记、省长先后多次对农村客货邮融合发展工作做出批示，要求秉持“老百姓怎么方便怎么来”的原则，全力推进农村客货邮融合发展工作。二是党建引领融合发展。印发《党建引领客货邮融合发展实施方案》，推进客货邮融合成为党联系群众、服务群众的重要纽带，推动党建与客货邮融合互促共进。三是列入政治监督项目。省纪委监委聚焦客货邮融合扶持政策、联动机制、考核标准、工作方案等开展“打深井”式监督指导，实行问题清单“滚动式管理”。推动省、市交通运输部门出台23份政策文件。

（二）加强制度设计，发挥示范引领作用。印发《关于进一步推进农村客货邮融合发展的通知》，重点推进体制机制、基础设施、运营线路、运输信息等融

合。印发《福建省农村客货邮融合发展试点县考核方案》《福建省农村客货邮融合发展工作标准（试行）》等文件，因地制宜、一县一策，以点带面、辐射全省，稳步铺开农村客货邮融合发展。制定《福建省农村客货邮融合发展运营奖励资金实施细则》，规范奖励资金重点用于补助亏损、激励先进、提升服务，在审核、拨付、监督等环节做到职责分明、责任清晰。

（三）**聚焦资源整合利用，实现“五个1”融合。**一是推进站点融合，实现一站多能。将乡镇综合运输服务站、交通管理站、邮政网点等提升改造为农村客货邮融合服务站，实现站点资源共享、功能叠加。共打造乡镇融合站 710 个、村级融合服务点 6496 个。二是推进运力融合，实现一车多用。与公安、工信等部门沟通对接，在保证安全运营前提下，充分挖掘农村客运、公交车辆上的可用空间，推动客运车辆捎带邮件快件，实现“一车多用”，全省共投入客货邮融合车船 1656 部。三是推进人员融合，实现一人多岗。对驾驶员、乡邮员开展邮快、客运业务培训，发放从业资格证，推进乡邮员、客运驾驶员互相兼职。逐步叠加农村公路巡路员职能，实现“三员融合”。四是推进线路融合，实现一线多运。优化开通乡镇至建制村的农村客货邮融合线路，在满足乘客出行、邮件运输需求的基础上，带动原有农村客运线路服务升级，已实现 672 个建制村由预约响应客运升级为定时定线客运班车。五是推进产业融合，实现站点盈利。通过推动农村客货邮与电商、农特产品、金融、信息、烟草等融合，提高客货邮节点及运力资源利用率，促进运输上行量提升，增强融合发展经济效益。如三明、龙岩等地推行“客货邮+路烟彩”模式，支持符合条件的客货邮乡镇综合服务点办理烟草专卖零售许可证，推动福利彩票销售点进驻村级服务点，增强站点“造血”功能。

（四）**强化资金支持，以点带面全面推进。**一是出台省级奖补政策。对验收合格的省级融合试点县区给予每县 100 万元省级奖补资金；同时，2025 年省级投入 1.2 亿元奖补资金支持农村客货邮融合发展，“十五五”期间将根据各地客

货邮融合市场培育情况持续加强省级财政资金扶持。二是形成多元资金投入机制。引导市、县级政府配套出台资金支持政策，形成多层次共同投入支持发展的良性局面。三是加强优秀典型经验推广。2023年、2024年分别在三明市建宁县和龙岩市武平县召开省级农村客货邮融合发展工作现场推进会，大力推广典型案例与先进经验，营造比学赶超发展格局，全面加快推进农村客货邮融合发展。

山东德州：强化资源统筹

打造农村客货邮融合发展“市级样板”

德州市以交通强国山东示范区第一批试点推进为突破口，把农村客货邮融合发展列入交通强国山东示范区德州十大推进行动，打造市级全域客货邮融合发展示范区。

（一）推动政策同频共振，实现上下协同发力。成立由市委、市政府主要领导任双组长的工作推进机制，德州市交通运输局成立由副县级干部负责的11个分区域督导组，11个县区全部建立起党委、政府领导下的农村客货邮融合发展工作体系，全市上下构建起政府领导，交通、邮政、发改、财政等部门协同配合的工作机制。连续3年将相关工作纳入民生实事，对每个村级站点补贴2000元，每年补贴“快递进村”公益岗760余万元。2024年以来，共争取补助资金近500万元，全部用于全域客货邮融合发展。

（二）织密城乡客运网络，持续推动运力资源融合。市政府成立“村村通公交”工作专班，列入市委、市政府的督查事项，建制村全部按照500米内设站的标准实现通公交，为全域客货邮融合发展提供充足运力资源保障。市交通运输局联合邮政、公交、客运以及快递企业大力发展“快递上公交”运营模式，解决村民寄递难问题。全市2700余辆城乡公交车开通了代运邮件快件功能，占比达80%，实现县乡村共配节点全覆盖。开通农村客货邮合作示范线路155条，日均发送车

次 500 余班，日均运送量 4 万余件。

（三）制定规划方案，系统推进客货邮融合发展。为打造全域客货邮融合发展示范区，市交通运输局联合邮政管理局印发《德州市打造全域客货邮融合发展示范区任务实施方案》，各县区分别制定细化方案，市县两级合力推进全域客货邮融合发展示范区相关任务。12 个县区均建立快递企业和公交公司共同进驻的客货邮分拣中心，实行统一管理、分拣和配送；在乡镇利用现有交通场站、邮政网点等资源，打造“多站合一、一点多能”的客货邮服务中心；在乡村利用农村超市等设立村级客货邮服务点，实现服务“进村入户”。

（四）完善服务标准规范，提高群众获得感满意度。全市域范围统一客货邮建设考核指标，提出包含站点建设、运营线路、信息化等 14 个方面的全域客货邮融合发展建设考核指标，在全市范围内构建县乡村三级客货邮综合服务体系。从经营者、站点、线路、车辆、作业流程、安全管理等方面，形成全域客货邮融合发展服务标准，全面规范德州市各县区农村客货邮运营服务。

（五）赋能“客货邮+”发展，服务产业转型升级。支持客货邮融合运营主体与电商平台合作，建设电商直播试点，构建“进城+下乡、线上+线下、快递+电商”新体系，带动了全市农村经济的多元化发展。各县区结合自身实际，挖掘形成本地特色，打造乐陵“邮路点对点”，庆云“快农合作”、宁津“快递进厂”等典型发展模式，有效服务支撑了县域经济发展。

内蒙古林西：强化顶层设计

推动农村客货邮规范发展

林西县委、县政府坚持“交通先行”理念，把农村客货邮融合发展作为推进乡村全面振兴的重要抓手，着力打造“一点多能、一网多用、深度融合”的农村交通运输发展新模式。

（一）政府主导，下好客货邮融合发展“一盘棋”。一是建立联动机制，形

成工作合力。成立以县政府副县长为组长，交通运输、发改、财政、公安、自然资源、人社、住建、农牧业、邮政、供销和各乡镇负责人为成员单位的领导小组，形成“政府主导、部门协调、多方参与”的推进模式。二是坚持规划引领，明确发展思路。制定《林西县全面推进农村客货邮融合发展实施方案》《农村客货邮融合发展规划》等文件，明确“试点先行、梯度推进”的原则，推进形成以县城为中心、乡镇为节点、辐射 104 个建制村的客货邮服务网络。三是优化完善政策，强化要素保障。投入财政资金拓展农村客运站或邮政网点中客运乘车、仓储转运、邮件寄递等综合服务功能；联合人社、财政等部门，设置乡村寄递物流收发公益性岗位，解决村级站点人员短缺问题。

（二）资源整合，建好客货邮融合互通“广域网”。一是促进业务聚合，共享三方资源。引导城乡客运、邮政快递、电商物流经营主体签订合作协议，整合全县下乡邮件快件，优化调整城乡客运线路、发车时间、发车班次，开通 16 条农村客货邮融合线路，将邮件快件由城乡客运进行定时、定点、定线配送。截至 2024 年底，入村邮件快件累计超过 85 万件，同比增长 68%。二是盘活乡镇交通资源，提升节点作用。利用既有农村客运站、邮政（快递）网点、公路养护道班等场站资源进行改造，优化邮件收寄、处理、投递基本功能和下乡进村消费品、出村进城农产品周转暂存、商品购销等功能，打造集邮件收寄、乘车候车等功能于一体的乡镇复合型服务站点。三是促进效能提升，打造村级节点。利用村委会、中心超市，打造具备邮件代收代投、商品代销代购、客运“招呼站”等功能的村级“交邮驿站”。

（三）梯次推进，用好客货邮融合运行“支撑点”。一是试点探路，验证模式可行，以“一镇、四线、两品牌”为试点，优先选取通行条件良好、线路覆盖广泛、快递业务量较大的区域开展运营。试点期间，服务覆盖 15 个行政村，实

现货运降本、客运增收。二是客车代运，构建融合网络，按照“南北布局、两翼推动，成熟一条、开辟一条”的原则，在南北片区各选取两个乡镇重点推进。截至2024年底，累计开通8个乡镇、75个行政村的“客货邮”业务，运营线路16条，投入客运（公交）车辆16辆，全年运送邮件62万件，约为上年同期的3倍。三是班车升级，突破规模瓶颈，随着邮件数量激增，客车代运模式下车辆容量不再满足进村需求，2025年1月起启动“网点直送+邮政兜底”的配送体系，盘活4个汽车客运站作为末端网点并经邮政管理局备案，购置邮快“班车”逐步替代客车代运，数据平台交互共享进一步提升了服务标准化和透明度。新模式下2025年第一季度全县下乡快递量达79960件，同比增长300%。

湖南安仁：创新“三三举措”

加速农村客货邮融合发展

安仁县抢抓改革机遇，以创建全省客货邮示范县为契机，通过构建“三个机制”，打造“三级节点”，推动“三个融合”，全面构建集约化的农村运输服务体系。

（一）建立“三个机制”，完善保障体系。一是建立联动工作机制。县委、县政府牵头，组织相关部门和单位建立协同推进工作机制，实现各项任务举措有机衔接、政策相互配套、要素相互支撑，形成工作合力。二是制定政策保障机制。将农村客货邮工作纳入城乡规划、绩效考核、财政预算。出台扶持政策对农村客货邮车辆购置、综合信息平台建设、村级站点打造给予奖补，全面激发企业参与积极性。三是构建长效监管机制。成立县级邮政快递业发展中心，将农村客货邮融合发展服务、监督管理等职能划转到邮政快递业发展中心，强化行业监管，规范市场服务行为，保障行业安全形势持续向好。

（二）打造“三级节点”，打通物流通道。一是做大做强1个县级中心。利用客运站闲置土地，建设集物流、冷链、仓储等功能于一体的县级分拨中心，实

现客货同站、统仓共配。投入智能分拣设备，节省人工超 30%。县域内快递实行集中统一自动分拨，大幅降低企业运营成本。二是因地制宜布局 4 个乡镇场站。根据片区中转需求，依托既有乡镇客运站和城乡公交首末站，建成 4 个兼具客运、快递配送和物流信息服务的乡镇运输服务站，承担距城区较远镇村的邮件进城出村中转作用。三是推进 154 个村级节点全覆盖。依托农村商超、村级服务中心、邮政便民服务站、电商网点等设施资源，推进村级客货邮网点建设。通过完善的三级节点体系建设，快件寄件收费降低约 30%，配送时间缩短了 1-2 天，实现了“上行件可当日出县，下行件可当日进村”目标。

（三）推动“三个融合”，实现降本增效。一是以市场融合为突破，完善配送体系。整合县内 8 家邮政快递企业，与客运企业签订长期运输服务合同，建立农村客货邮融合发展联盟，实现企企合作，携手共同发展。二是以运力融合为核心，聚力提速增效。客运企业购置 30 台下置货舱公交车和 24 台“前客后货”式公交车，开通 40 条农村客货邮融合线路，承担距城区较远、体积较小的邮件快件捎带业务；购置 10 台货运专车，开通 6 条“货运班线”，负责体积较大的邮件以及距城区较近、业务量大的镇村配送任务。快件单件配送成本降低 30%以上，客运企业年增收超过 240 万元。三是以信息融合为依托，激发企业活力。建设运营共配系统，站点全部安装视频监控系统，对全县寄递数据和各级站点进行全面监控，实现全链条产品溯源、数据共享。开发综合服务小程序，将各站点产品推广到线上，打通农产品销售渠道。借助农村客货邮配送网络将本地农特产品直销省内外，打造了“客货邮+农场基地+电商+直营”的直销配送模式。据统计，累计帮助 1 万余群众实现农产品网上销售 1000 万余元，快递上行量增长 20%以上。

02 政策简述：（具体见官网）

➤ 中国人民银行、国家金融监督管理总局、中国证券监督管理委员会——揽子金融政策

5月7日，国新办举行新闻发布会，介绍“一揽子金融政策支持稳市场稳预期”有关情况。中国人民银行、国家金融监督管理总局、中国证券监督管理委员会负责人

人民银行：推出一揽子货币政策措施

人民银行将加大宏观调控强度，推出一揽子货币政策措施，主要有三大类共十项措施。

一是数量型政策，通过降准等措施，加大中长期流动性供给，保持市场流动性充裕。二是价格型政策，下调政策利率，降低结构性货币政策工具利率，也就是中央银行向商业银行提供再贷款的利率，同时调降公积金贷款利率。三是结构型政策，完善现有结构性货币政策工具，并创设新的政策工具，支持科技创新、扩大消费、普惠金融等领域。

这三类举措共有十项具体政策：

第一，降低存款准备金率 0.5 个百分点，预计将向市场提供长期流动性约 1 万亿元。

第二，完善存款准备金制度，阶段性将汽车金融公司、金融租赁公司的存款准备金率从目前的 5% 调降为 0%。

第三，下调政策利率 0.1 个百分点，即公开市场 7 天期逆回购操作利率从目前的 1.5% 调降至 1.4%，预计将带动贷款市场报价利率（LPR）同步下行约 0.1 个百分点。

第四，下调结构性货币政策工具利率 0.25 个百分点，包括：各类专项结构性工具利率、支农支小再贷款利率，都从目前的 1.75% 降至 1.5%，这些工具利率是中央银行向商业银行提供再贷款资金的利率。抵押补充贷款（PSL）利率从目前的 2.25% 降至 2%。抵押补充贷款是由中央银行向政策性银行提供资金的一个工具。

第五，降低个人住房公积金贷款利率 0.25 个百分点，五年期以上首套房利率由 2.85% 降至 2.6%，其他期限利率同步调整。

第六，增加 3000 亿元科技创新和技术改造再贷款额度，由目前的 5000 亿元增加至 8000 亿元。这项再贷款工具本来就存在，这次额度增加 3000 亿元，总额度达到 8000 亿元，持续支持“两新”政策实施，也就是大规模设备更新和消费品以旧换新，简称为“两新”。

第七，设立 5000 亿元“服务消费与养老再贷款”，引导商业银行加大对服务消费与养老的信贷支持。

第八，增加支农支小再贷款额度 3000 亿元，与调降再贷款利率的政策形成协同效应，支持银行扩大对涉农、小微和民营企业的贷款投放。

第九，优化两项支持资本市场的货币政策工具，将 5000 亿元证券投资基金保险公司互换便利和 3000 亿元股票回购增持再贷款，这两个工具的额度合并使用，总额度 8000 亿元。

第十，创设科技创新债券风险分担工具，央行提供低成本再贷款资金，可购买科技创新债券，并与地方政府、市场化增信机构等合作，通过共同担保等多样化的增信措施，分担债券的部分违约损失风险，为科技创新企业和股权投资机构发行低成本、长周期的科创债券融资提供支持。

金融监管总局：近期将推出 8 项增量政策

一是加快出台与房地产发展新模式相适配的系列融资制度，助力持续

巩固房地产市场稳定态势。

二是进一步扩大保险资金长期投

资试点范围，为市场引入更多增量资金。

三是调整优化监管规则，进一步调降保险公司股票投资风险因子，支持稳定和活跃资本市场。

四是尽快推出支持小微企业、民营企业融资一揽子政策，做深做实融资协调工作机制，助力稳企业稳经济。

五是制定实施银行业保险业护航外贸发展系列政策措施，对受关税影

响较大的市场主体提供精准服务，全力帮扶稳定经营，拓展市场。

六是修订出台并购贷款管理办法，促进产业加快转型升级。

七是将发起设立金融资产投资公司的主体扩展至符合条件的全国性商业银行，加大对科创企业的投资力度。

八是制定科技保险高质量发展意见，更好发挥风险分担和补偿作用，切实为科技创新提供有力保障。

证监会：打出一揽子稳市“组合拳”

一是全力巩固市场回稳向好势头。强化市场监测和风险综合研判，动态完善应对各类外部风险冲击的工作预案，全力支持中央汇金公司发挥好类“平准基金”作用，中央汇金公司在前方进行强有力操作，中国人民银行作为后盾，这是全世界最有力有效模式之一。配合中国人民银行健全支持资本市场货币政策工具长效机制，更好发挥市场各参与方的稳市功能。

二是突出服务新质生产力发展这个重要着力点。重点抓好几件事：

第一，近期将出台深化科创板、创业板改革政策措施，择机发布，在市场层次、审核机制、投资者保护等方面进一步增强制度包容性、适应性，同时尽快推动典型案例落地。

第二，抓紧发布新修订的《上市公司重大资产重组管理办法》和相关监管指引，更好发挥资本市场并购重组主渠道作用。

第三，大力发展科技创新债券，优化发行注册流程，完善增信支持，为科创企业提供全方位、“接力式”的金

融服务。

三是大力推动中长期资金入市。在引导上市公司完善治理、改善绩效，持续提升投资者回报的同时，更大力度“引长钱”，协同各方持续提升各类中长期资金入市规模和占比，抓紧印发

和落实《推动公募基金高质量发展行动方案》，今天发布，更好体现基金管理人与投资者同甘共苦、共同发展、相互成就，努力形成“回报增—资金进—市场稳”的良性循环。

► 山东省政府发布《关于推动全省乡村富民产业高质量发展的实施意见》

5月6日，山东省政府发布《关于推动全省乡村富民产业高质量发展的实施意见》，出台20项具体措施，以带动农民增收为目标，以农村一二三产业融合发展为路径，聚焦重点产业，聚集资源要素，培育发展动能，积极构建具有山东特色的乡村富民产业体系。提出到2027年，乡村富民产业蓬勃发展，带动农民经营性收入和工资性收入显著提高，农民人均可支配收入达到3万元以上，城乡居民收入差距进一步缩小，村集体经济发展水平持续提高。

1. 乡村特色产业发展方面

《实施意见》提出，重点培育打造粮油、果品、蔬菜、畜禽、水产、特色种植六大优势区，集聚要素打造一批特色产业专业村镇，构建“一县一策”“一镇一业”“一村一品”乡村特色产业格局。实施高效特色设施农业项目，整区域、整县制推进老旧设施改造提升。实施数字农业创新突破行动，提升智慧农业发展水平。开展优势特色产业全产业链提质增效试点，力争每个产业都有支撑链条，每个链条都有重点项目。

2. 农产品加工业转型升级方面

《实施意见》提出，引导农民合作社、家庭农场和中小微企业等发展农产品产地初加工，提高质量效益。支持大型农业企业加快农产品精深加工技术集成应用，实现多次增值。支持产粮大县、畜牧大县、渔业大县分类建设农产品加工园区，鼓励跨区县共建，引导农产品加工企业向园区集中、向产地下沉。建设具有较强竞争优势、就业容量大的区域性优势特色产业集群，打造农产品加工优势集聚区。

3. 农文旅融合发展方面

《实施意见》明确，积极发展田园观光、农耕体验、科普教育、农家乐、健康养生、乡村体育等业态，推出一批乡游、乡食、乡购、乡娱等综合体验项目，推介一批特色化、差异化、多样化的休闲农业精品路线。开展乡村旅游提质增效行动，推动旅游设施提档、产品升级，打造乡村旅游

为保障乡村富民产业持续健康发展，《实施意见》提出，用好相关行

新场景。推进旅游民宿集聚区建设，强化主客共享，拓展乡村旅游业发展空间。深入挖掘编织扎制、刺绣印染、剪纸刻绘、陶瓷烧造等特色手工业，举办工艺美术博览会暨“山东手造”精品展，打造一批富有地域特色的乡村手工产品。

4. 乡村生产生活性服务业发展方面

《实施意见》明确，加强乡村商贸流通，引导快递物流企业在县域建设物流配送中心，在乡村建立中转站、服务站，构建县乡村三级仓储物流配送服务网络。实施快递助力农产品进城工程，促进客货邮融合发展。大力发展农村电商、直播带货等新产业新业态，打造一批功能完善、带动力强的县域直播电商基地。支持农村商店与农村综合服务社、村级寄递物流综合服务站(村邮站)多站合一、一网多用。支持各市培育电商物流专业村镇，拓宽产品销售渠道。

业资金和地方政府专项债券政策，支持乡村富民产业加快发展。支持金融

机构为乡村富民产业量身定做专属信贷、保险、担保产品。开展“寻找乡村振兴合伙人”行动，实施乡村产业振兴带头人培育“头雁”项目。支持农民工、年轻创业者等返乡入乡创业，符合条件的按规定享受创业担保贷款、一次

性创业补贴等扶持政策。健全新型农业经营主体扶持政策同带动农户增收挂钩机制，完善保底分红、入股参股、服务带动等紧密型利益联结方式，让农民更多分享产业增值收益。

▶ 三部门发文推动电子信息制造业数字化转型

工业和信息化部、国家发展和改革委员会、国家数据局日前印发《电子信息制造业数字化转型实施方案》。根据方案提出的总体要求，到 2027 年，规模以上电子信息制造业企业关键工序数控化率超过 85%。

电子信息制造业是国民经济的战略性、基础性、先导性产业，规模总量大、产业链条长、涉及领域广，是推动实体经济与数字经济深度融合、推进新型工业化、培育壮大新质生产力的重要领域。方案提出，到 2027 年，电子信息制造业数字化转型、智能化

升级的新型信息基础设施基本完善，先进计算、人工智能深度赋能行业发展；典型场景解决方案全面覆盖，形成 100 个以上典型场景解决方案；标准支撑体系基本形成，数字化转型人才梯队基本建立。

到 2030 年，转型场景更加丰富，建立较为完备的电子信息制造业数据基础制度体系，电子信息制造业工业数据库基本建成，形成一批标志性智能产品，数字服务和标准支撑转型的环境基本完善，数字生态基本形成，转型效率和质量大幅提升，向全球价

方案还提出，将推进关键核心技术攻关，推动研究电子信息制造业数字化转型关键技术创新路线图；加快先进通用技术推广应用，加快全产业链数

字化转型；加快智能可穿戴设备、智能机器人等创新产品试用推广；强化先进计算、人工智能赋能作用等。

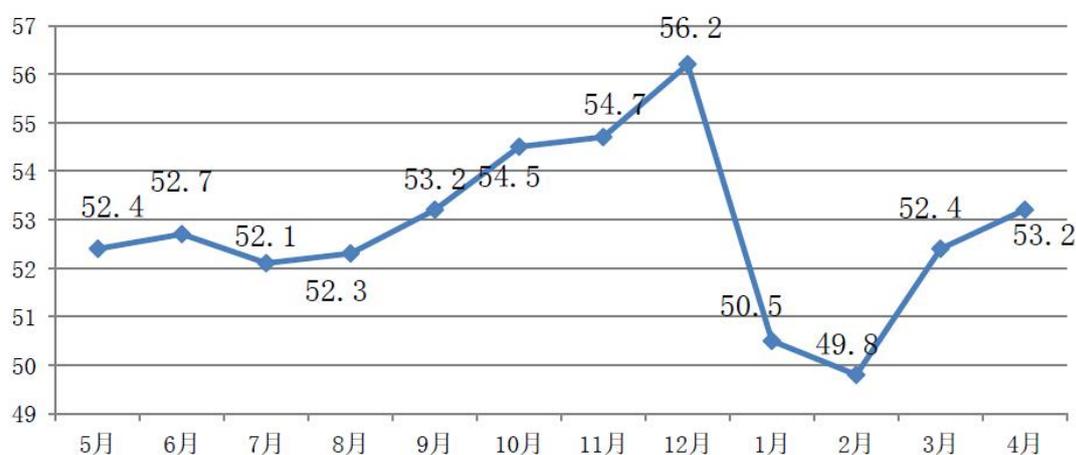


2025年4月山东省物流业景气指数

2025年4月份，山东省物流业景气指数为53.2%，较上月上升0.8个百分点。

反映出全省经济恢复势头向好，重大项目进展顺利，物流需求有序恢复。

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53.6%；运输型物流企业景气指数为52.2%；仓储型物流企业景气指数为49.8%。分星级物流企业看，5星级物流企业景气指数为53.5%；4星级物流企业景气指数为51.9%；3星级物流企业景气指数为50.6%；等级物流园区景气指数为50.8%。

业务总量指数、新订单指数回升，市场需求平稳增长。4月份，业务总量指数为55.2%，较上月提高0.4个百分点；新订单指数为53.4%，较上月提高1.1个百分点。业务总量指数、新订单指数均保持增长态势，经济回稳态势向好，物流市场需求稳步增长。

平均库存量指数下降、库存周转次数指数上升，物流端去库存明显。4月份，平均库存量指数为45.3%，较上月下降4.6个百分点；库存周转次数指数为

52.1%，较上月提高 1.3 个百分点。企业物流端去库存情况明显，库存呈下降趋势。

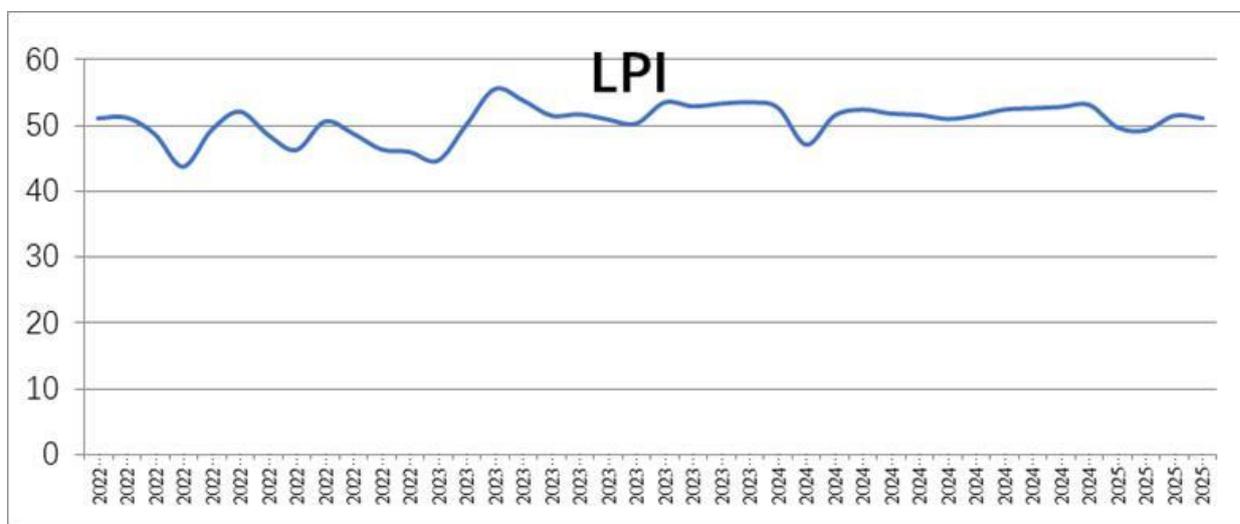
设备利用率指数回升,物流设备利用效率提升。4 月份，设备利用率指数为 50.4%，较上月提高 0.4 个百分点。反映出随着物流市场需求回暖，相关物流设备利用效率提升。

从后期走势看，业务活动预期指数为 56.9%，保持高位扩张区间。显示出当前经济保持稳定恢复态势，供需两端回升向好，企业对未来预期较为乐观，预计后续将保持向好增长态势。

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。

2025年4月我国物流业景气指数

2025年4月份中国物流业景气指数(LPI)为51.1%，环比回落0.4个百分点。其中，业务总量指数、新订单指数、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、从业人员指数和业务活动预期指数保持在50%以上扩张区间。



业务总量指数仍处扩张区间。4月份，业务总量指数为51.1%，环比回落0.4个百分点，总体来看全国物流业务需求总体保持扩张态势，供应链上下游保持联动回升。分地区有所分化，受大宗市场供需放缓以及国际贸易抢出口效应回落等因素影响，东部沿海煤炭、矿石、粮食和部分外向型商品物流业务增长放缓，4月份东部和中部

地区业务总量指数分别为50.2%和51.8%，环比回落1.2和0.5个百分点；西部地区业务总量指数环比回升2.3个百分点，回升明显，调研显示煤炭采掘、化工产品、装备制造和交通运输设备制造等工业品物流业务较好。

企业微观效益状况保持平稳。前4个月，企业国内微观经营环境保持平稳，一方面物流需求总体扩张，物流

服务价格小幅回升，4月份物流服务价格指数环比回升0.3个百分点，公路运输、电商快递价格稳中有升，另一方面企业主动采取增效提质措施，应对经营成本刚性上涨，数字化应用场景和智能化设施设备加快融合，多业态融合服务和定制化高价值服务比重上升。4月份，企业盈利保持稳定，主营业务利润指数环比小幅回升0.1个百分点，2、3、4三个月主营业务利润指数累计回升0.6个百分点，分企业类型看，4月份小型企业和微型企业主营业务利润指数环比持平，中型企业主营业务利润指数环比回升0.1个百分点，大型企业环比回落0.3个百分点，整体反映出尽管面临需求和成本压力，但企业仍保持较强经营韧性。

后市预期、固定资产投资和就业形势较好。从增长预期来看，4月份业务活动预期指数为56.4%，环比回升1.2个百分点，自去年下半年以来连续多个月处于高景气区间，今年1-4月业

务活动预期指数平均为55%，比去年同期提高0.7个百分点，企业反映尽管需求有所波动，但对后市预期仍保持乐观态度。与此同时，交通物流固定资产投资在稳预期、促发展、优供给方面继续发挥重要作用，据交通运输部数据，一季度完成交通固定资产投资6752亿元，铁路、水路投资保持较快增速，同比分别增长5.2%和10.2%；国家重大基础设施项目、重大产业项目加快实施，交通强国重大工程、重大项目加速布局，1-4月份固定资产投资完成额指数均值51.6%，比去年同期提高1.9个百分点，4月份当月固定资产投资完成额指数为53.6%，环比回升1.2个百分点，为近三年新高。物流岗位供需形势稳中趋升，4月份从业人员指数回升0.2个百分点，其中航空运输业、邮政快递业从业人员指数处在高景气区间，除铁路运输业、仓储业外其他行业从业人员指数小幅回升。

2025年4月份中国沿海（散货）运输市场分析报告

4月，在风电光伏发电装机首超火电装机背景下，清洁能源发电量走高，电煤需求收缩，加之气温上升晴好天气增多，终端日耗低位运行，煤炭拉运需求缩减。同时，内外贸兼营船回

1 煤炭运输市场

4月，市场需求方面，随着气温升高，居民用电负荷减弱，工业用电基础支撑有限，同时，水电、风电等可再生能源发电量明显提升，火力发电受到挤压，电厂普遍进入轮机检修阶段。煤炭价格方面，终端需求走弱，停产检修煤矿增多，加之大秦铁路集中维修养护，煤炭集港效率下降明显，同时进口低卡煤价格倒挂加剧，外贸需求转内贸有所增多，部分煤种供给收紧。但由于煤炭需求正处于消费淡季，下游以消耗库存为主，维持长协

流，市场运力略显充裕，运价回落。

4月30日，上海航运交易所发布的沿海（散货）综合运价指数报收于1044.02点，较上月末下跌2.7%；月平均值为1052.13点，环比上涨0.1%。

刚需采购，北方港口煤价整体弱势运行。运价走势方面，上中旬，终端日耗低位运行，下游港口库存消耗偏慢，卸港效率有所降低，叠加大风天气增多，港口长时间封航，船舶周转率降低，运力供给收紧，运输市场上行。下旬开始，部分兼营船回流内贸市场，加之煤炭供需双弱背景下，整体商谈氛围平淡，沿海煤炭运价震荡下调。

4月30日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收于1052.71

点，比上月末下跌 4.5%，月平均值为 1066.26 点，环比下跌 0.5%。4 月 30 日，上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛港至张家港航线 4 万~5 万吨级船市场运价为 27.1 元/t，比上月末下跌 1.7 元/t；

月平均值为 29.7 元/t，环比下跌 1.3 元/t。秦皇岛港至广州航线 6 万~7 万吨级船市场运价为 37.7 元/t，比上月末下跌 0.4 元/t；月平均值为 38.8 元/t，环比下跌 0.1 元/t。

2 金属矿石运输市场

4 月，受关税等不确定性因素影响，铁矿石、钢材价格震荡加剧，市场或担忧全球贸易摩擦升级和钢铁需求萎缩，铁水产量有所下降。同期，铁矿全球发运环比增加，矿石供强需弱局面下，铁矿石价格震荡偏弱运行。钢企采购现货为主，补库拉运节奏不变，

国内日均疏港量平稳运行，沿海金属矿石运输价格小幅波动。4 月 30 日，上海航运交易所发布的金属矿石货种运价指数报收于 1020.82 点，比上月末下跌 1.7%，月平均值为 1027.05 点，环比上涨 0.6%。

3 粮食运输市场

4 月，伴随美国关税政策影响持续，进口粮食数量缩减，本月玉米市场价格先降后升，国内实施养殖业节粮行动，推进饲料粮减量替代。同时，养殖企业利润偏低，饲料备货建仓意愿不足，市场观望情绪偏浓，北港下海量低位运行。运输市场，受本月中旬

大风天气影响，运力供给阶段性收紧，运价小幅回升后弱势下行。4 月 30 日，上海航运交易所发布的粮食货种运价指数报收于 822.10 点，比上月末上涨 0.8%；月平均值为 818.02 点，环比上涨 1.0%。

4 原油及成品油运输市场

4月，国际原油价格大幅下跌。柴油方面，随着新能源行业发展，LNG重型卡车性能表现突出，加之外部不确定性增加，制造业产能预期放缓，以及入伏季休渔期临近，柴油用油需求受到冲击。汽油方面，居民春日出游增多，支撑汽油需求提升。下游补库需求增多，炼厂上调出货水平，成

品油销氛围改善。运输市场方面，终端企业补库拉运需求提升，因天气原因船舶运力周转偏紧，沿海成品油价格稳步上行。

4月30日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为1406.38点，比上月末上涨3.0%；原油货种运价指数为1651.10点，比上月末上涨0.4%。

2025年4月份中国出口集装箱运输市场分析 报告

2025年4月，中国出口集装箱运输市场不同航线市场走势有所分化，综合指数小幅下跌。2025年4月，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数平均值为1112.88点，较上月平均下跌4.5%；反映即期市场的上海出口集装箱综合指数平均值为1369.36点，较上月平均上涨1.3%。

1、港口集装箱吞吐量稳定增长，船舶租赁市场租金继续保持涨势

①2025年3月，我国主要港口经营情况稳中向好。据统计，3月份全国港口完成集装箱吞吐量2949万TEU，较去年同期上涨8.3%。其中，沿海港口完成集装箱吞吐量2581万TEU，同比上涨8.6%；内河港口完成集装箱吞吐量368万TEU，同比上涨7.0%。

②集装箱租船市场行情继续保持涨势，多数船型租金继续小幅上行。据克拉克森统计，4月份，2750TEU、

4250TEU、6500TEU、9000TEU船舶租金较上月分别上涨2.1%、0.9%、0.6%、0.7%。

2、欧地运价小幅下跌

欧地航线，据标普全球发布的数据显示，欧元区4月综合PMI初值为50.1，仅略高于荣枯分界线，主要受到服务业收缩的拖累。受特朗普关税不确定性影响，德国、法国服务业均意外收缩。随着美国在世界范围内加征所谓“对等关税”，中欧同意立即开展电动汽车价格承诺谈判，未来中欧双方有望进一步深化贸易、投资和产业合作。本月，欧洲航线运输市场相对稳定，运输需求总体平稳，市场运价小幅下跌。4月，中国出口至欧洲、地中海航线运价指数平均值分别为1497.10点、1862.97点，较上月平均分别下跌5.4%、8.5%；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 1294 美元/TEU 和 2110 美元/TEU，较上月环比分别下跌 6.7%、7.1%。

3、北美市场继续下行

北美航线，根据世界贸易组织 (WTO)最新报告，WTO 将今年全球商品贸易额的预期从年初的增长 2.7%调整为下滑 0.2%，整整下调了近三个百分点。特朗普政府激进的关税政策将导致 2025 年全球贸易萎缩，这不仅将重创全球商业环境，也将显著降低全球 GDP 增长预期。WTO 分析显示，北美地区贸易将受到最沉重打击。本月，部分货物取消了出运计划，运输需求呈现下滑态势，市场开始对总体运力投放规模进行调控，市场运价继续下行。4 月，中国出口至美西、美东航线运价指数平均值分别为 809.02 点、929.57 点，分别较上月平均下跌 8.9%、

8.5%。

4、波红市场稳中向好

波红航线，运输市场在“斋月”后回暖，运输需求稳中向好，供需基本面较为稳固，市场运价上涨。4 月，中国出口至波红航线运价指数平均值为 1187.66 点，较上月平均上涨 8.2%。

5、澳新运价继续上行

澳新航线，当地对各类物资的需求保持在较高水平，市场运价继续上行。4 月，中国出口至澳新航线运价指数平均值为 902.46 点，较上月平均上涨 6.4%。

6、日本市场总体平稳

日本航线，运输需求总体平稳，市场运价小幅上涨。4 月，中国出口至日本航线运价指数平均值为 980.85 点，较上月平均小幅上涨 0.9%。

2025年5月山东省邮政行业运行情况

4月份，邮政行业业务收入(不包括邮政储蓄银行直接营业收入)完成 73.40 亿元，同比增长 14.37%。其中，快递业务收入完成 56.47 亿元，同比增长 16.26%。

4月份，邮政行业寄递业务量完成 10.02 亿件，同比增长 21.99%。其中，快递业务量完成 9.17 亿件，同比增长 25.24%。

1-4月，邮政行业业务收入累计完成 291.77 亿元，同比增长 9.73%。其中，快递业务收入累计完成 220.82 亿元，同比增长 14.40%。

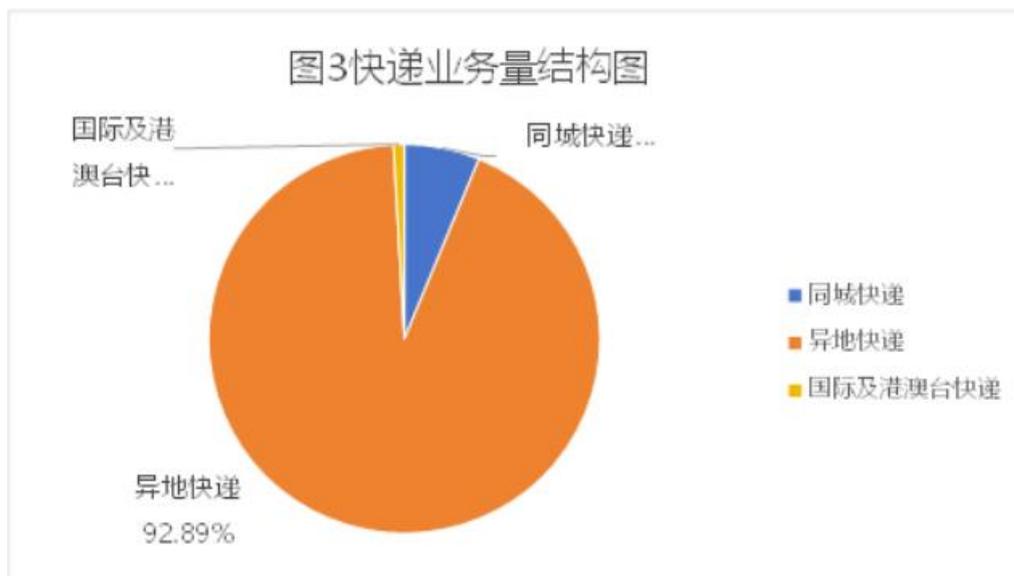
1-4月，邮政行业寄递业务量累计完成 38.81 亿件，同比增长 22.15%。其中，快递业务量累计完成 35.10 亿件，同比增长 25.04%。

1-4月，同城快递业务量累计完成 2.19 亿件，同比增长 1.62%;异地快递业务量累计完成 32.60 亿件,同比增长 27.1%国际/港澳台快递业务量累计完成 0.31 亿件,同比增长 16.4%。





1-4 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 6.23%、92.89%和 0.89%。与去年同期相比,同城快递业务量的比重下降 1.43 个百分点,异地快递业务量的比重上升 1.49 个百分点,国际/港澳台业务量的比重下降 0.06 个百分点。



1-4 月,快递与包裹服务品牌集中度指数 CR8 为 89.74,较 1-3 月下降 0.37。

备注: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。

2025年5月山东物流与交通运输行业企业的 行政处罚名单（部分）

1.滨州市锦亿物流有限公司

行政处罚原因：挂货车由南向北方向经过检测点涉嫌在公路上超限行驶，系统检测该车为六轴，车货总重为 54.95 吨，超限率 12.14%。违反《中华人民共和国公路法》第七十六条第五项，《公路安全保护条例》第六十四条

2.商丘市宏驰物流有限公司

行政处罚原因：超限检测技术监控设施不停车动态称重仪检测数据显示，该车为 6 轴，车货总质量为 54.450 吨，超限 5.450 吨，超限率为 11.12%。违反《中华人民共和国公路法》第七十六条第五项，《公路安全保护条例》第六十四条

3.滨州市沾化区枣乡物流有限公司

行政处罚原因：挂货车由东向西方向经过检测点涉嫌在公路上超限行驶，系统检测该车为六轴，车货总重为 54.75 吨，超限率 11.73%。违反《中华人民共和国公路法》第七十六条第五项，《公路安全保护条例》第六十四条

4.济宁市国辉运输有限公司

该司道路货运经营者为躲避非现场站点电子称重设备的检查，安装了影响检测的布条遮挡拍照逃避，干扰检测，从孙章路都路平非现场站点遮挡拍照，逃避该站点称重设备检查。违反《山东省治理货物运输车辆超限超载条例》第四十条第一项

5.临沂市金叶物流有限公司

行政处罚原因：***车所属临沂市金叶物流有限公司，装载（百货家电）从广州到临沂市兰山区进行道路运输，车货总高度距离地面算起 4.4 米，违反《中华人民共和国公路法》第七十六条第五项，《公路安全保护条例》第六十四条，《超

限运输车辆行驶公路管理规定》第四十三条第一款第一项,《超限运输车辆行驶公路管理规定》第四十七条

6.泗水县振通运输服务有限公司

行政处罚原因:该车为了方便超宽货物运输,擅自将该车左侧栏板拆除,违反《中华人民共和国道路运输条例》第六十九条第二款。

7.烟台市万顺汽车运输有限公司

行政处罚原因:烟台市万顺汽车运输有限公司指使、强令车辆驾驶人超限运输货物,违反《公路安全保护条例》第六十八条,《超限运输车辆行驶公路管理规定》第四十九条

8.济宁长运物流有限公司

行政处罚原因:该车为了方便超宽货物运输,擅自将该车左侧栏板拆除,违反《中华人民共和国道路运输条例》第六十九条第二款。

9.济南万汇运输有限公司

行政处罚原因:该车辆违法超限 11.31%运输(车货总质量超限),违反《超限运输车辆行驶公路管理规定》第四十三条第一款第二项

10.莒县天元物流有限公司

行政处罚原因:该车所有人为莒县天元物流有限公司,车辆最大允许总质量限制为 49.000 吨,超限 12.210 吨,违反《超限运输车辆行驶公路管理规定》第四十三条第一款第二项。

国铁集团：铁路货运加速向现代物流转型，前四个月发送货物 12.99 亿吨

5月19日，国铁集团发布数据显示，今年前四个月，国家铁路货运，累计发送货物 12.99 亿吨，同比增长 3.6%；日均装车量达 18 万车，同比增长 4.7%。

此前，国家铁路局发布数据显示，今年前四个月，全国铁路货运发送量

16.81 亿吨，同比增长 2.0%；货运周转量 11651.21 亿吨公里，同比增长 1.2%。

铁路建设优质高效推进，全国铁路完成固定资产投资 1947 亿元，同比增长 5.3%，充分发挥铁路建设投资对经济的拉动作用，为经济持续回升向好注入新动能。



深化铁路市场化改革

今年以来，持续深化铁路市场化改革，铁路货运加速向现代物流转型，通过创新服务模式，提升市场竞争力。

物流总包模式爆发式增长。4月份，铁路部门新签物流总包合同114个，覆盖运量2.16亿吨，同比分别增长159%和350%。其中，“豫焦鲁煤”等重去重回大宗班列的开行，提高了运输效率，降低了企业物流成本，推动“公转铁”政策进一步落地。

多式联运优化供应链。铁路与航

运企业深化合作，推出119个“一单制”多式联运产品，减少中间环节，压缩运输时间。1至4月，铁水联运集装箱发送量达538.1万标箱，同比增长19.1%，成为降低社会物流成本的重要抓手。

物流金融助力企业降本。铁路部门积极拓展供应链金融服务，累计为796家企业提供授信融资195.14亿元，缓解中小企业资金压力，增强铁路物流综合竞争力。

铁路发挥“压舱石”作用

在能源安全与产业链稳定方面，铁路货运发挥着不可替代的作用。1至4月，国家铁路发送煤炭6.72亿吨，其中电煤4.64亿吨，确保电厂存煤维持高位，为迎峰度夏电力供应打下基础。同时，矿建材料、冶炼物资运输量同比分别增长29.3%和10.7%，反映出基建投资持续加码和工业经济回暖

的积极信号。

为保障重点物资运输，铁路部门优化大秦、唐包、瓦日、浩吉等干线运力，并开辟疆煤外运绿色通道，确保重点物资“应装尽装、高效送达”。这种精准调度能力，使铁路在应对突发需求时展现出极强的响应能力。

深助力“一带一路”建设

在全球供应链波动背景下，铁路跨境运输展现强劲韧性：中欧班列保持稳定开行，成为亚欧大陆贸易的重要通道；中亚班列累计开行 4725 列，同比增长 21%；中老铁路发送跨境货物 197.6 万吨，同比增长 7.6%，促进中国—东盟经贸往来。

通过优化口岸交接、强化全程运输保障，铁路部门确保国际物流高效畅通，为外贸稳规模、优结构提供有力支撑。

下一步，国铁集团将重点推进以

下工作：优化货运结构，拓展高附加值货物运输，如冷链、快消品等；提升数字化水平，推动智能调度、全程可视化追踪，提高运输效率；深化国际协作，优化中欧、中亚班列运营模式，增强国际竞争力。

铁路货运的稳健增长，不仅体现了我国物流体系的强大韧性，也为经济高质量发展注入强劲动能。未来，随着铁路现代物流体系的不断完善，其服务国家战略、支撑经济发展的作用将进一步凸显。

降低全社会物流成本，交通运输部将发布一批关键核心标准

交通运输部近日印发的《交通运输标准管理创新行动方案》（下称《创新行动方案》）和《交通运输标准提升行动方案（2024—2027年）》（下称《提升行动方案》）提出，聚焦多式联运“一单制”“一箱制”、智慧物流、智慧出行、运输安全、绿色低

碳等重点领域，发布一批关键核心标准，加快构建适应交通运输高质量发展要求的标准体系，推动交通运输标准高质量供给和高效能实施。以提高技术、能耗、排放等标准为牵引，降低全社会物流成本。



（图片来源于网络）

交通运输部科技司副司长宫生晨5月7日在参加在线访谈时表示，按照“一年初见成效、两年进展明显、三年巩固提升”的目标，交通运输部将

持续推动标准化管理创新，总结提炼有效做法和成功经验，转化形成长效制度机制，推进标准供给质量提升。

标准是经济活动和社会发展的技

术支撑，是国家基础性制度的重要方面。标准化在推进国家治理体系和治理能力现代化中发挥着基础性、引领性作用。

据了解，由于标准不统一，运输卡堵、物流不畅、效率不高等问题一直存在。专家介绍，以多式联运站场标准为例，铁路、公路、水运和民航分属不同部门管理，基础设施规划建设缺乏统一标准，导致场站衔接不畅。例如，铁路专用线与港口堆场未有效延伸，部分港口缺乏铁路直通，需依赖公路短驳，增加成本和时间。

铁路集装箱专用车与海运集装箱在尺寸、载重方面不协调，导致空间利用率低、亏吨等问题。此外，吊装设备标准不一，影响转运效率。例如，铁路对集装箱重心偏移和总重控制要求严于水运，发货人需提供5种装箱照片或视频作为安全凭证，影响铁水联运效率。多式联运经营人需根据不同的运输方式设定不同合同进行分段管理，增加了管理成本。

业内人士反映，不同运输方式的

货物分类、转运交接、保险理赔等规则差异大，导致作业流程繁琐。例如，铁路与海运危险品目录不互认，影响锂电池等特殊货物运输。某运输通道因铁路与海运规则不统一，导致铁海联运效率低下。业内人士曾建议建立“一货两标”互认机制，简化锂电池运输审核。

此外，铁路、公路、港口、海关等部门数据未互联互通，形成“信息孤岛”，影响全程监控和调度优化。交通与能源、旅游等产业标准未协同，如新能源物流车充电设施与运输网络不匹配，影响多式联运绿色化发展。在一些旅游景区，交通与旅游设施的衔接不够紧密，缺乏统一的规划和标准，导致游客在景区内的交通便利性不足，影响了旅游体验。

宫生晨介绍，《创新行动方案》提出，加强标准制定进度管理。包括优化标准立项评估机制、强化标准制定过程监管、加快标准审批发布速度、建立重要标准绿色通道。“标准数字化是提升标准化管理效率和质量的重

要手段。”宫生晨说，《创新行动方案》明确，升级交通运输标准化信息系统信息查询服务功能，汇聚交通运输各层级、各领域工程建设、技术、产品和服务标准数据信息。推动标准化工作向数字化、网络化、智能化转型。

在具体领域，《提升行动方案》提出，以标准支撑运输结构调整优化，加强货物多式联运设施联通、促进联运运转换装设备共通、强化货物联运作业衔接畅通、加强货物多式联运信息互通、推进交通与能源旅游等产业融通；推动基础设施数字化转型、支撑自动驾驶和车路协同发展、推动智

能港航系统建设、提升北斗导航卫星互联网应用规模、促进低空经济发展。

同时，以标准助力运输服务能力提升，健全物流网络供应链系统、畅通城乡物流末端循环网络、提高物流管理服务智慧化水平；以标准促进交通安全绿色发展，促进新能源车辆广泛应用、推动交通装备设施绿色化、促进污染防治与循环再生利用。

宫生晨透露，交通运输部将推动标准预判、研判与储备，包括创建标准草案储备库、推动标准化与科技创新互动发展。针对《创新行动方案》中明确的目标任务定期进行调度，跟踪评估目标完成和任务落实情况。

“港口码头+铁路场站”：多式联运发展的突破口

5月8日，交通运输部办公厅、国家铁路局综合司、中国国家铁路集团有限公司办公厅联合发布《关于学习借鉴集装箱多式联运场站共享典型经验做法的通知》，推广宁波舟山港多式联运堆场、广州南沙港多式联运堆场、钦州港多式联运堆场3个案例，主要涉及多式联运堆场共享共用、多式联运场站一体化运营管理、多式联运海关监管一体化、多式联运信息高

效互联4个典型做法。

经过多年发展，我国集装箱多式联运正进入增量提质发展的新阶段。如何进一步打造港口集疏运新格局？可以看出，推动集装箱港口码头与铁路场站一体融合发展正成为多式联运体系建设的突破口，在该模式下，多式联运装卸、转运及堆存成本将有效降低，促进交通物流降本提质增效。



一体化运营提升作业能力

“我国推进多式联运取得明显成效，但依然存在一些堵点卡点。”交通运输部规划研究院城市交通与现代物流所副所长甘家华坦言，部分港口缺乏铁路直通，部分进港铁路能力紧张，集疏运体系有待进一步完善，而多式联运堆场共享将有效改善“最后一公里”瓶颈制约。

据了解，宁波舟山港共享铁路场站与港口堆场，与铁路单位共同打破铁路场站与港口码头“各自为营”的传统运营管理机制，将北仑、穿山、镇海 3 个铁路场站内接发列车、场内调车、装卸组织及安全管理等职责统一交由港口负责，减少铁路与港口之间调车、装卸等环节的衔接，实现了场站一体化运营。

“以穿山铁路场站为例，若采取传统的铁路车站与码头堆场分离的作业模式，2 条整列装卸作业线 24 小时不间断作业，能力上限仅每天 8 对，年设计作业能力约每年 30 万至 40 万

标箱。实现场站共享、运营统一后，穿山铁路场站作业能力提升 100%以上，能力上限可达每天 17 对，年多式联运作业能力可达 80 万标箱。”宁波舟山港相关负责人表示。

甘家华介绍，传统多式联运模式为铁路设置港前站，与码头堆场物理分离；而新模式不单独设置多式联运中转堆场，实现铁路到达集装箱直接进入共享堆场、铁路发运集装箱直接从共享堆场转运装车，提高联运组织效率，降低企业转运成本。

2024 年 10 月，广州港股份有限公司、广州南沙港铁路有限责任公司和中国铁路广州局集团有限公司三方签署协议，将南沙港站的车站作业、货运组织、货场管理和装卸作业等核心业务正式交由广州港股份有限公司一体化运营管理，南沙港南站和码头实现堆场共享。统一运营后，广州港 2024 年全年完成多式联运箱量 60.5 万标箱，同比增长 38.9%。

在钦州港区，随着钦州铁路中心站与集装箱码头间的围网全部拆除，中心站和集装箱码头作业区域在物理空间上实现联通，西部陆海新通道多式联运集装箱转运实现港口多式联运空间一体化。同时，钦州中心站和集

装箱码头堆场加快设施设备共享共用。多式联运一体化后，钦州集装箱码头的多式联运日均转运量由原来的 278 车增至 550 车，北部湾港多式联运能力得到充分释放。



打破多主体业务信息隔阂

信息互联互通是多式联运衔接顺畅的重要前提。

“铁路、公路、水运等不同运输方式企业信息开放程度不一，信息互联机制不健全，一体化物流数据不能高效流转，这些是当前多式联运发展

亟需破解的问题。”甘家华表示，场站一体化运营有利于促进多个作业主体业务有效衔接，实现信息互通共享，让海铁联运高效便捷。

通过实时共享多式联运运输节点数据，宁波舟山港打破多式联运路港

信息隔阂，整合港口、铁路场站、短驳车队、货运代理等多式联运上下链条相关方物流信息，研发多式联运“铁路+港口”生产组织、全链条可视化跟踪、商务结算、智能查询等功能，实现多式联运全流程信息化、可视化。

广州港对南沙港南站进行信息化改造，2022年10月，南沙港南站TOS系统（多功能操作系统）上线，实现了南站货场与码头信息联动的常态化，同时采用“铁路一港通”“云堆场”、多式联运物流信息系统等一系列创新手段，打通双方生产作业系统与云平

台系统之间的数据互联互通，实现生产计划编制一体化、班列管理数字化、物流管理可视化，有效解决多式联运物流信息断链问题。

2024年3月，北部湾港集团与国铁集团共同创新多式联运数据衔接模式，在全国范围内完成港口与铁路系统的实时对接，完成钦州中心站闸口、堆场装卸、码头受理等数据的直接互通，相较原本每30分钟定时调取数据的方式，数据时延大幅降低至1分钟以内。



“一单制”提升联运服务质量

近日，一趟满载瓷砖的海铁联运班列从肇庆站驶出，于当晚抵达南沙港南站后高效转运至南沙港区码头堆场，通过内贸班轮分别运往天津、日照等北方港口。该班列是粤港澳大湾区首次尝试“一单制”海铁联运物流模式，较传统运输方式节省运输时间三分之一。

甘家华表示，目前，多式联运的“一单制”还处于起步阶段，标准化单证推广应用不足，各种运输方式之间单证互认、互联互通有待进一步深化。而场站一体化运营具备“一单到底”的便捷性，更有利于推广多式联运“一单制”业务，实现一张货运单据线上流转，铁路、海运沟通无碍、衔接顺畅。

和广州港一样，宁波舟山港大力推广多式联运“一单制”，不断提升多式联运服务质量。截至2024年，已有16家主流船公司开展多式联运“一

单制”，业务覆盖至重庆、合肥、武汉、向塘等30余条多式联运线路。此外，通过流程重塑、标准制定，宁波舟山港成立多式联运全程运输服务平台，统一全港多式联运全程运输（CCA）业务的操作、商务结算模式，为船公司提供了高效、专业的多式联运全程运输服务。

在监管一体化方面，广州港推行“铁路一港通”多式联运模式，通过共享铁路场站和码头集装箱班列信息动态、班轮等信息，货物在当地一站式完成订舱、报关等通关验放手续后，通过铁路运输方式直达南沙铁路场站并直接装船出口；钦州港区打通海关报文数据交换渠道，由港口统一向海关报送数据，解决同一海关监管场所内两家主体的数据报送问题，逐步降低多式联运集装箱开箱查验比例，铁路查验率已由5%下降至2%。

公路货运电动化转型的机遇与挑战

面对公路货运市场内卷严重的状况，很多企业寄希望于通过电动重卡的普及来解决，诚然，新能源重卡有诸多优势，其中在运营成本和维修成

本上与燃油车相比，具有较大的优势，但在续航，充电等方面还有许多问题需要解决。因此，公路货运的电动化转型不能急于求成，而要稳步推进。

新能源重卡优势明显

早在 2018 年开始，资源行业就已经出现了运力供大于求的现象，当前，我国注册货车保有量已经超过 1600 万辆，过去几年，货车保有量持续增长，增长率远超货运需求的增长速度。

“公转铁”“公转水”的推进，也使得公路货运的市场份额被铁路和水路运输抢占，为了抢到货源，货运企业不得不相互压价，陷入恶性竞争的怪圈。

全国货运价格跌幅普遍达 30%，有些热门线路甚至腰斩，比如 15 公里运距的焦炭运输，运价已经由四五年的 15 元—20 元/吨，降到如今的 6 元/吨，而且竞争已经激烈到按“毛”竞价。2024 年公路货运价格指数同比下

降 6.8%，创五年来新低。

物流服务可分为运输、仓储、管理三大板块，其中运输费用占总费用的 50% 以上，运输成本是物流行业的主要成本之一。而燃油成本又是运输成本的重要组成部分，在公路运输领域中，燃油成本占运输总成本的 30% 左右。柴油价格十年间涨幅达 78%。

寻求更低的能源成本是很多企业在探索的道路，绿色新能源车成为重点。天然气重卡，以及以电动、甲醇、氢能为燃料的新能源和清洁能源重卡成为首要考虑对象，以电动重卡最引人重视。

从使用成本上，电动车优势明显，燃油车每公里燃料成本约 2.6 元，而纯

电重卡每公里电费仅 0.9 元，在短途高频场景（如港口、矿山），新能源重卡日均行驶 200 公里，年燃料成本就可节省超 10 万元。

从维护成本上来看，燃油车，发动机、变速箱等核心部件维护复杂，年均维修费用约 3 万—5 万元，而新能源车电机结构简单，故障率低，年均维修费用约 1 万—2 万元，电池寿命长达 8 年/120 万公里（质保期内免费更换），全生命周期维护成本降低 40%。

另外，环保政策趋严，使得燃油车成本上升。国六排放标准实施使柴

油车购置成本增加 15%，为了达到环保标准，很多货车需要进行升级改造，比如安装尾气净化装置等设备，这无疑增加了车辆的购置成本和维护成本。

一些地方政策有对燃油车的限行、限载等规定，多地城区对燃油货车实行限行管制，深圳、成都等 20 个重点城市设立的绿色物流区，直接将传统燃油车挡在市场门外，上海对新能源物流车给予全天候通行权，这使燃油车陷入运费暴跌、成本飙升的双重压力下，这种政策导向正在重构公路运输的竞争规则。

制约因素克服难度大

从国家角度说，作为一个石油对外依存度较高的国家，有必要加大推广新能源车的力度，那么，为什么普及率不高呢？

虽然，电动卡车在使用成本、维护成本上占有优势，但在购置成本上并不占优势。燃油车购置成本普遍低于新能源车型，以 6×4 牵引车为例，燃油车售价约 40 万元，而同级别纯电

重卡价格高达 70 万—80 万元，就算是有政府补贴最多 15 万元，但还是高得多。购置成本仍是新能源重卡的短板，也是新能源重卡仍需“时间换空间”的原因所在。

传统燃油重卡技术成熟，供应链完善，面对传统燃油车在续航、补能效率上的优势，新能源重卡在全生命周期成本（TCO）上并不特别占优。当

下，很多车队都面临着用油车跑不盈利，电车虽盈利却存在场景适用和保险难题。

就目前电动重卡来说，短途运输更适合，目前很多短途运输的车队开始陆续上新电卡。而对于长途干线，充电桩密度不足、充电时间较长，新能源重卡效率受限，因此，长途干线正在探索“油电混动”或“换电模式”。

如今，换电模式（3分钟—5分钟换电）正逐步完善。目前各地区情况也不一样，长三角、珠三角等充电基础设施建设设施完善，北京五环内充电设施覆盖率已达82%，而其他区域差距较大，在偏远地区、乡村及部分中小城市，充电设施匮乏。

再有，电动重卡的购车价格，以及运价的稳定性仍然是影响使用电卡的重要影响因素，建造先进高效的充电桩，并提供相应的充电系统以及快速换电技术，为卡车电动运营提供坚

实基础。

电动重卡“上险难”也是一个现实问题，有企业反映，去年电卡的保险是3万元，今年的保险增加到6000元—7000元，有的电动重卡因保险到期续不上，无法上路运营。

电动卡车的普及不仅是技术替代，更是公路运输行业绿色化、智能化转型的缩影，某种程度上可以说，新能源重卡和智能化结伴而生，应伴随着智能驾驶而落地，新能源、新模式、智能化都是公路运输实现突破的有效途径。

目前的卡车司机需要具备长途驾驶、货物装卸、路线规划等多种技能，而且对车辆的操控和保养也有较高的要求，智能化正是为了降低对司机的技能要求，从而降低运营成本，降低国内3000万卡车司机的劳动强度，用人成本也会下降。

稳步推进不急于求成

货运可分为扩张期，整合期和成熟期。中国的货运已经走出“扩张期”，行业进入良性稳步发展阶段，逐步迈入行业存量市场“整合期”，中长期也必将进入高质量发展的“成熟期”。而成熟期的标志是电动化率的提高与普及。

中国公路货运市场总规模位居全球第一，占比超过总货运量的70%，处于主导地位。其中，由中重卡承担的城际公路运输是主要的构成，在整个公路货运中的占比约82%。如何使整个行业朝着业态健康、可持续发展的方向转型呢？

公路运输的电动化正经历着政策力量推动的深刻变革，但重卡电动化需要稳扎稳打。

在公路运输车队电动化过程中，车队的运距通常涵盖了短、中、长不同运距，不同运距的线路多寡也会有不同，据此来调配或淘汰更新车辆，通过重新组合不同线路和车辆，来尽可能地效益增加，避免陷入“换车—

还贷—继续换车”的循环。电动重卡只有跑通高效运营闭环，才能拉低综合成本、提升车队整体效率、更高质量服务客户。

比如通过购买底盘+租赁电池，自建充电桩，利用谷价充电，变单驾为双驾的方式，降本增效，进而达成客户服务水准和车队综合效益的更优。租赁电池的方式避免电池降价和续航衰减带来的经营风险，自建充电桩除自用外，还可对外运营。也就是说，通过布局全链条，从而实现增值服务。

在如今的货运市场竞争中，持续地精细化运营和技术细化，线路优化，摊薄新增燃油成本，在数字化物流管理的帮助下，可为物流企业解决卡车运输半径过大、成本过高的问题，但数字化需要长期持久地投入。

精细化体现在定期保养车辆降低故障率；维护良好的货车可减少15%的油耗与30%的维修支出。

单个物流企业无法做到的物流成本的削减，个体运力司机，占比超过70%，全国8.6万家公路货运企业中，95%为中小型运输公司，组建区域司机联盟，对抗低价竞争成为必要。

小规模运输车队被整合，联合物流上下游的伙伴组成联盟，搭建平台充分链接货源与用户，从而获取更多的红利。通过信息化，对货物、车辆进行整合，提升运输组织效率的同时轻松实现了高效运输。

油价运价联动是一个好方法，但是个体司机或小型物流运输公司，在议价方面处于弱势，只有形成联盟，才能取得主动权，比如运满满等平台与加油站合作，提供每升0.3元—0.5

元的折扣，年省燃油成本约2万元。高速公路收费按轴收费后，重载车上高速的成本显著降低，大车队凭借规模优势能够以更低的运费进行运输，从而降本增效。

传统的运力市场正在成为过去，一个需要运力生态链上的各方积极参与、协同共赢的全新运力市场正在萌发。公路货运的未来发展方式还有很多模式，需要各地方各企业因地制宜，找准方向，从而面对油价波动，运价将会趋于一种“动态平衡”的向好状态，从而诞生更高效的运输模式。总之，公路货运电动化是未来的发展趋势，需要稳步推进，不能急于求成。

山东临沂：市级层面将重点围绕国际陆港发力

5月16日下午，临沂市人民政府新闻办公室召开新闻发布会，市交通运输局、市公路事业发展中心、市铁路民航事业发展中心相关负责人介绍了我市深化综合交通运输体系改革暨交通强国山东示范区临沂建设相关情况并回答记者提问。

市交通运输局按照市委、市政府“深化综合交通运输体系改革”部署要求，聚力破解交通发展短板，出台了《深化综合交通运输体系改革实施方案》，将重点从5个方面加力突破。

实施“强基联网”行动。科学确立了建设“国际物流之都”综合交通枢纽的核心定位，谋划了交通重点项目建设“三张图”。2025年建设图，今年完成投资304亿元，新建续建项目45个，董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程开工建设，临沂至滕州高速公路、解放路西段拓宽改造建

成通车。截至一季度末，已完成投资51亿元，实现“开门红”。“十五五”规划图，“十五五”计划投资超过1400亿元，同比增长10%以上，潍坊至宿迁、莱芜至临沂高铁建成投运，全市高速铁路营运里程翻一番、突破400公里；董家口至梁山、蒙阴至邳州、临沂至东海高速和日兰高速改扩建等7个高速项目建成通车，高速公路里程达到1300公里；建设兰山（沂河新区）、兰陵、平邑、莒南通用机场，全市通用机场达到6个。中长期展望图，建成临沂至连云港高铁，高铁里程达到590公里，实现县县通高铁；构建“六纵六横三联”高速公路网和“十纵十横”普通国省道公路网，公路通车里程稳居全省第一；通用机场达到10处，基本建成“123”客运通达网和“123”物流运输网。



枢纽扩能”行动。客运枢纽方面，重点打造航空和高铁两个“门户型”枢纽。年内启用启阳国际机场新航站楼，可满足年旅客吞吐量 1200 万人次需求。目前，高铁枢纽正在筹划临沂北站一体化建设，未来将实现日兰、潍宿、莱临“三站合一”；还将同步启动沂水、沂南、兰陵、郯城等县区高铁站建设，建成后，群众从“家门口”即可乘坐高铁北上京津冀、南下长三角。值得一提的是，4 月 10 日，“好客山东·齐鲁 1 号”旅游列车启程，该列车共设包括沂南站、临沂站、

兰陵北站在内的 22 个站点，串联起山东 11 市 200 多家景区，游客来临沂登蒙山吃炒鸡更方便。货运枢纽方面，市级层面将重点围绕国际陆港发力。2 月 27 日，国际公路运输“三大中心”落地运营，TIR 运输证可实现“当日申请、当日发证、一次申报、一车直达”。目前已检测车辆 50 余辆，发放国际公路运输（TIR）证 60 余个。将加快推进济铁综合物流园和兰山智慧云仓等项目建设，继续丰富完善片区功能，打造仓配一体、园线一体、内外贸一体的高能级物流枢纽先行区。确保以优

异成绩足额获得奖补资金并直达项目。

实施“通道突破”行动。围绕“商城出海”，打造“东西互济、陆海联动”的国际物流大通道，市交通运输局将重点从4个方面畅通“扁担”通道。放大国际公路物流优势，在拓展TIR国际公路运输版图的基础上，向南突破，开辟至大湄公河次区域（GMS）国际货运新通道，争取今年国际公路运输的车次翻一番，达到2000车次以上；增强铁路货运运力，加快发展中欧班列“班列+冷链”、“班列+跨境电商”等特色班列，力争到发量突破500列；竞速航空快运赛道，坚持新建扩容与加密增效并重，新增国际国内航线2条以上，全力扩大空中航线覆盖圈；扩能国际海路运输——深化与山东港口集团全方位合作，争取把临沂港打造成为青岛港的内陆港区，把“出海口”搬到“家门口”。

实施“降本增效”行动。国家提出，到2027年社会物流总费用与国内生产总值的比率降至13.5%左右，为实

现这一目标，我市将从调整运输结构、培育扶持企业两方面着手。加快推进“公转铁”，目前，市交通运输局正对全市工矿企业、园区进行深入调研，帮助企业分析收益、谋划项目、办理手续，支持企业建设铁路专用线，降低运输成本；实施货运企业梯度培育，一方面，壮大龙头企业，将对多式联运“一单制”试点企业和新纳统规上企业，给予一定政策资金支持，鼓励企业做大做强。另一方面，培育更多国际物流企业。

实施“数智转型”行动。智慧交通方面，我市正式获批成为全国首批物流数据开放互联试点城市，将会同市大数据局，进一步优化试点方案，打通政府、企业之间的数据壁垒，推动“公铁空水邮”信息共享互认。绿色交通方面，建设布局快充站、换电站、加氢站，打造“临沂—济南—青岛”绿色运输示范线路，加快推进交通运输数字化、智能化、低碳化发展。

山东烟台发出全国首趟一站式跨境“零散货源”班列

5月14日下午，一趟载有商用车及汽车零配件的跨境班列从烟台港开出，大约12天后到达吉尔吉斯斯坦等中亚国家。这是全国首趟一站式跨境“零散货源”班列。



据了解，该趟货物从韩国仁川港起运，到达烟台港后，卸船、通关、装车，再经铁路运输。整个过程，承运企业只需一张货运单据，就可以让跨境商品实现“国际海运与国内铁路”无缝衔接。



此前，日韩跨境零散货源经海运到达山东后，承运企业需单独对接国内各类型物流公司完成接续运输。如果货物体量小，往往需要与其他货物“拼单”，存在等待时间长、手续办理繁琐、货物跟踪不便等情况。一站式零散货源跨境班列开通后，韩国到中亚的货物运输时间，从过去的25天，压缩至12-14天。



下一步，山东铁路将在跨境铁海联运一站式服务的基础上，积极构建“日韩—山东港口+铁路—中亚”国际物流多式联运大通道，增加国际产业链供应链韧性，大幅提升国际联运运输时效。

建设陆港型国家物流枢纽，济南加快打造全国重要的区域性物流中心

据悉，济南已获批建设陆港型国家物流枢纽，成为国家物流领域“双枢纽一基地”建设城市，形成“两枢纽一基地多园区”设施总体布局。

济南陆港型国家物流枢纽(以下简称“济南枢纽”)位于市域中部，总占地 2474 亩，由董家铁路货运中心及周边物流空间形成的集中发展区(2126 亩)，以及将山铁路物流园片区(348 亩)两个片区组成，预计总投资 76.22 亿元。2024 年，济南枢纽货运吞吐量完成 1405 万吨，同比增长 8.1%;将山铁路物流园实现年货运吞吐量 800 万吨，年商品车运输 12 万辆。

下一步，济南将以入选陆港型国家物流枢纽为契机，努力把济南枢纽打造为内陆地区国内国际物流服务组织中心、物流与产业融合联动的创新驱动中心、城市物流转型升级提质增效的重要载体、区域发展的枢纽经济

增长极。

按照《国家物流枢纽布局和建设规划》和《国家发展改革委关于印发通知》要求，会同相关部门加强对枢纽建设运行的日常指导，做好行业指导和要素保障工作，督促枢纽建设运营主体按照国家物流枢纽建设方案，加快推进枢纽建设工作落实。

充分发挥国家物流枢纽辐射区域广、集聚效应强、服务功能优、运行效率高的优势，将推进枢纽建设作为有效降低全社会物流成本工作的重要抓手，充分利用济南东西双向互济、陆海内外联动的区位优势，进一步优化完善国际口岸物流服务、铁路及铁海联运干线运输、区域分拨配送等功能，加快打造全国重要的区域性物流中心。



优秀会员展示④

中通快递集团山东省管理中心

中通快递创建于 2002 年，是一家集快递、跨境、快运、商业、云仓、航空、金融、智能、传媒等生态板块于一体的综合物流服务企业。

中通快递集团山东省管理中心，下辖济南、青岛、潍坊、临沂、济宁、莱阳 6 个区域分拨中心，承载着山东省快件的出口与到港。济南中通公司总投资 6 亿元，占地面积 300 余亩，员工 1700 余人，先后被中物联评为“AAAA”物流企业，被济南市总工会评为“济南市五一劳动奖”、“工人先锋号”。拥有先进的自动化分拨中心，并在纽约板上市，是济南市快递行业的中坚力量。

近年来，山东中通在运营体系、组织模式、设施设备、供应链协同等方面不断优化，持续提升流通效率，降低社会物流成本。截至 2024 年 11 月，山东中通全省共有网点 220 万家，区县网络覆盖率达 100%，乡镇覆盖率达 98.99%，在此基础上，山东中通充分发挥业务规模优势，逐步将运营网络推向“三网叠加”时代，实现快递网点中心化、中心高密度化、中心直链化，降低快递全链路的转运节点，使运营网络更扁平，成本更低、时效更佳。

山东中通紧跟总部步伐，加大基础设施能力建设，增设自动化分拣设备，使绝大多数的转运操作实现了自动化、数字化、智能化。截至 2024 年 11 月，山东中通在全省 5 个转运中心已投产自动化分拣设备 194 套，每日分拣包裹 770 万次以上，提升效率 200%，分拣准确率提升至 99.97%，有效降低了快件分拣、转运、包装成本。



山东中通还持续推进“快递进村”，凭借网络深度、密度和广度的优势，建立消费帮扶新机制，深入原产地，创新“快递+电商”模式，在农村提供驻村设点、集中收寄、直配专线、电商销售等服务，拓展农产品销路，降低农产品寄递成本，解决农产品“最后一公里”寄件难问题，助力特色农副产品产业化发展。

山东济宁能源集团 | 构建“三远三智”模式 强化通防灾害治理

“近年来，随着开采范围的扩大，多数矿井面临的通防灾害威胁逐渐增大，传统治灾模式存在工作效率低、劳动强度高问题，集团公司通过年度要点引领和年度重点工作督导，支持各矿加强‘三远三智’通防管理，成效显著。”近日，山东济宁能源集团通防管理副总经理左常清表示。

随着煤矿“一通三防”技术与管理水平提升，该集团提出构建“三远三智”通防灾害治理模式，即矿井实现智能通风、智能瓦斯巡检、智能防灭火，采煤工作面采用远程凝胶系统、远程阻化剂喷洒系统、远程采空区隅角囊袋封堵系统，通防管理向规范化、智能化应用新阶段迈进。

该集团以通防远程化、智能化为核心，通过集团公司统筹协调、权属矿井集中攻关等方式，推动矿井通风、防灭火、瓦斯防治等工作深度融合。

通过前期试点采用“三远三智”通防灾害治理模式，该集团下属双合煤矿、阳城煤矿、义桥煤矿、运河煤矿等矿在减少材料运输环节、提高工作效率、提升工作质量、降低职工劳动强度、提高现场安全水平等方面成效显著。

金桥煤矿装备智能瓦斯巡检系统，并依托井下5G无线网络，实现瓦斯浓度数据及时上传。一旦出现数据异常，地面系统立即发出预警，地面值班人员第一时间掌握现场有害气体情况，作出科学研判，指导现场安全生产。

双合煤矿3下105工作面顺槽距离长、巷道起伏较大、运输环节较为复杂，仅将每天需要的注凝胶、阻化剂和囊袋封堵等防灭火材料运输到工作面附近，就需要3名至5名职工，至少一个班才能完成。采用远程控制

系统后，该矿通过远程泵站和管路实现防灭火材料即用即到，快速高效处置灾变情况。

“三远三智”通防灾害治理模式，是济宁能源集团在智能通防方面的重要探索。近年来，该集团持续加强“一通三防”安全管理，出台一系列管理制度和措施，加大新技术、新工艺、

新装备应用力度，实现了通防安全形势稳定。

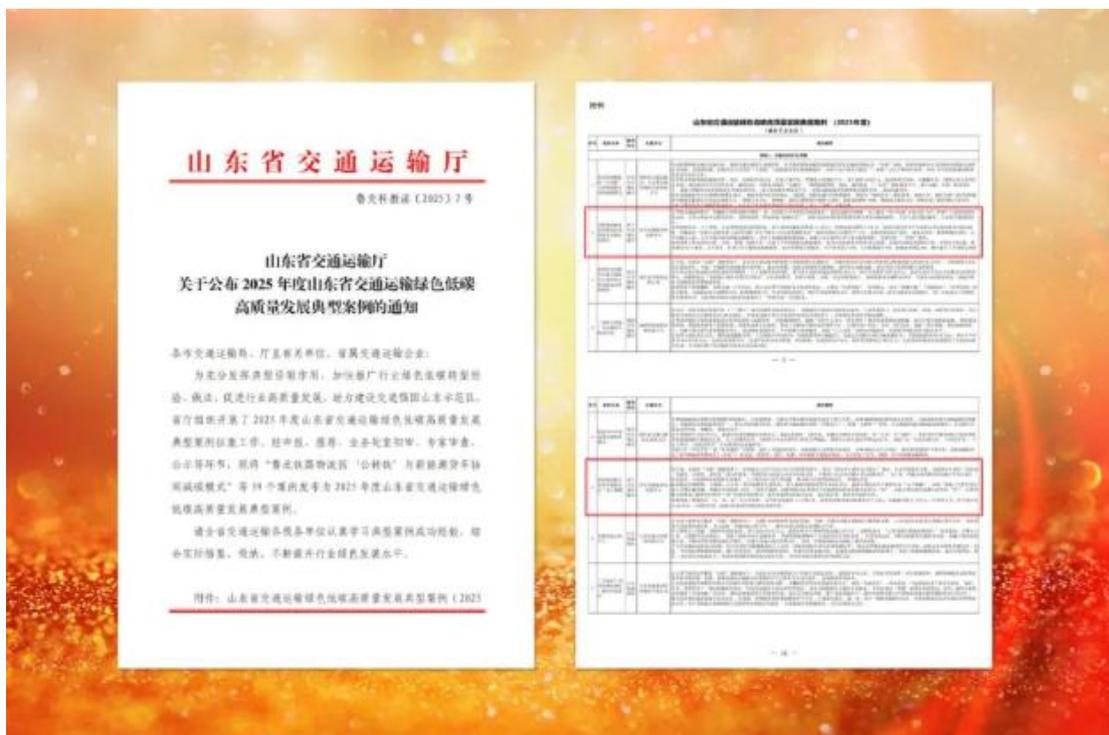
下一步，该集团将继续以科技进步为依托，加大科技装备安全投入，不断完善“三远三智”通防灾害治理模式，实现煤矿通防管理智能化和现代化。



济宁能源集团两案例获评山东省交通运输绿色低碳发展典型案例

5月15日，山东省交通运输厅公布2025年度山东省交通运输绿色低碳高质量发展典型案例，济宁能源集团《龙拱港创新打造智慧绿色集装箱多

式联运新模式》、《跃进港创新全国内河数智化AI“电子煤棚”》两个案例成功入选。



为充分发挥典型引领作用，加快推广行业绿色低碳转型经验、做法，促进行业高质量发展，助力建设交通强国山东示范区，山东省交通运输厅

组织开展了2025年度山东省交通运输绿色低碳高质量发展典型案例征集工作。经申报、推荐、业务处室初审、专家审查、公示等环节，全省共评选

出 59 个典型案例。

龙拱港创新打造智慧绿色集装箱多式联运新模式。坚持“科技赋能+低碳运营”，创新打造内河智慧绿色集装箱多式联运物流枢纽，先后入选交通运输部、山东省交通强国试点。龙拱港依托 5G、人工智能、自动驾驶等前沿科技赋能，建成全国内河首个全流程自动化集装箱多式联运枢纽。大力开展全栈式物流运输服务，引进了机械化散改集设备，设置了山东省内河首个海关监管场所，创新开展“一单制”服务。案例实现了铁水联运无缝、高效、智慧、低碳中转，打通了中西部物流运输新通道，打通了济宁借港出海新通道。依托智慧化运营模式，生产效率提升 30%，人员配置减少 60%，能耗成本降低 40%，极大提升了多式联运效能。

在运输结构优化调整领域，龙拱港在行业绿色低碳治理能力建设领域，跃进港创新全国内河数智化 AI“电子煤棚”。跃进港运用物联网、大数据、云计算、数字建模等先进技术，建成全国内河首个数智化 AI“电子煤棚”，实现了堆场上空激光雷达进行全域扫描探测，堆场内部及周边 PM10、TSP 粉尘监测。创新性提出扬尘管控模式，最终实现堆场作业少起尘、起尘快治理、扬尘零外溢的目标。案例实现了喷淋抑尘“点、线、面”全方位控制，可节约水资源约 1.2 万吨/年；取代传统移动柴油雾炮车约 7-10 台，年碳减排量 17.57tCO₂；年节约人力、生产成本约 130 余万元，以绿色环保、低碳运行推动区域经济高质量发展。

山东高速鲁南高新物流产业园零碳冷链物流基地项目入选山东省交通运输绿色低碳高质量发展典型案例

近日，由山东高速物流集团投资运营的鲁南高新物流产业园零碳冷链物流基地项目入选“2025年度山东省交通运输绿色低碳高质量发展典型案例”，为全省物流园区践行“双碳”战略、加快绿色转型提供了可复制的经验。



为解决冷链物流活动中的高排放、高耗电难题，园区建设零碳冷链物流基地，综合降低全链条能耗水平，最终实现冷链的零碳排放，形成可推广的“零碳冷链”技术集成方案。通过搭建总装机容量 8.35MW 分布式光伏发电系统，产业园内新能源设施年发电量约 900 万度，满足冷链及其他用能设备 80%用电需求，初步形成零碳“生产-存储-消纳”生态闭环。近年来，园区先后入选“山东省新旧动能转换重大项目”“国家综合货运枢纽补链强链项目库”及交通运输部“第一批公路水路典型运输和设施零碳试点名单”。下一步，物流集团将持续深化鲁南高新物流产业园零碳园区建设运营工作，以点带面、协同发力，在构建现代物流运行体系征程中着力提升“含绿量”，努力为物流行业绿色低碳转型作出更大贡献。

梁山港数字化多式联运“一单制”物流服务 入选“好品山东”品牌



5月13日上午，2025中国品牌日（山东）活动在青岛举办，现场公布了第四批100个“好品山东”品牌，济宁港航梁山港有限公司的服务品牌——数字化多式联运“一单制”物流服务成功入选，这也是济宁市5个入选品牌中唯一的一个服务业品牌。

据了解，济宁港航梁山港有限公司是经济宁市国资委批准设立的公司，是济宁港航发展集团有限公司港航物流产业龙头企业，注册资本金15亿元。梁山港是山东煤炭保障供应的

主力军；沿运河入长江，辐射江浙沪，为连接西部煤源产地和长江三角经济区的重要港口物流枢纽。梁山港拥有亚洲第一大单体全封闭式煤棚、万吨列车智能卸车机房、我国首台智能火车清车机等多项全国第一。其中，煤棚在储煤高峰时段可同时容纳90万吨煤堆放。2024年梁山港集疏港量实现3202.93万吨，集装箱量达到13.43万标箱，营业收入突破90亿元。

临清市青港国际物流有限公司 铁路货运发展现状及物流降本增效情况

根据市政府相关通知要求，临清市青港国际物流有限公司现将我市铁路货运发展现状以及如何有效降低物流成本相关情况汇报如下：

一、铁路延长线扩能升级

2022年临清多式联运运量超过14万标箱，已经是原有临清内陆港吞吐量的极限，临清站老货场四条铁路线路，每条长度约为350米至360米，一列火车需要经过三次倒钩作业才能具备装卸条件，极大影响了货场装卸效率。为了打破铁路货场对内陆港的制约瓶颈，2022年临清市政府推动临清市青港国际物流有限公司、山东港口陆海集团与济南铁路局集团达成共识，依托铁路货场实施扩能升级、建设“鲁西国际陆港”，完成了4股2411米的铁路延伸线及其他配套设施，使内陆港铁路运力提升4倍，吞吐量可达到1000万吨，集装箱年装卸能力达60万标箱。

二、打造“海关一站式”功能

2022年10月31日，鲁西国际陆港海关监管作业场所正式启用，进出口货物的转关业务实现了“一次申报、一次查验、一次放行”的“一站式”功能，在鲁西国际陆港海关施封直达海运码头，不再实施二次海关查验。根据实际运行数据，现在货物通关比原来可以提前2天时间，每个集装箱货物查验费用节约了400-500元，通关效率大大提升，有效降低了货物运输成本。同时，为畅通关区国际物流通道，已投入使用“铁海E通”信息系统2.0版本，

成为沿黄九省首个上线铁海 E 通 2.0 系统的内陆港，集装箱转关单量及转关箱量稳居济南海关关区首位。

鲁西国际陆港海关监管作业场所紧邻铁路货场，如使用传统固定式物理隔离围网可能影响铁路线安全和货物装卸效率。为此，引入信息化手段，

采取“虚拟围网”设计，利用红外监控实现对铁路轨道的“软隔离”，兼顾海关监管和铁路运输特点，节省固定围网状态下货物在监管场所与铁路货场之间的“短倒”成本，每年可为企业节省费用近千万元。

三、多式联运绿色低碳降本增效成果（效果）

目前，以临清市青港国际物流有限公司为投资主体，计划投资 2.5 亿元建设“鲁西多式联运绿色智慧物流枢纽改造项目”，打造绿色、低碳、智能的“内陆港”物流枢纽。计划在 2026 年以前，完成纯电动或清洁能源货车和设备升级改造，共计淘汰 150 部柴油货

车、18 台柴油设备，现已经投资 1000 多万元购置 3 台正面吊，投资 512 万元购置清洁能源车辆 16 部。据估算，仅对鲁西国际陆港的正面吊设备进行“油改电”替换，每台可节约运行成本近 20 万元/年，既有效减少了废气排放，又大大节约了能源成本。

四、成为船公司认可的集装箱堆场

鲁西国际陆港专用集装箱堆场面积 11 万平方米，已与马士基、中远海等各大船公司及青岛港部分场站达成集装箱业务合作，全面复制了青岛口岸场站功能，成为船公司认可的内陆港集装箱堆场。鲁西国际陆港海运集

装箱堆存能力达 2.5 万标箱，已是山东省鲁西北地区重要的还箱、用箱站点，省去了进口还箱的运输环节，提高了出口企业的用箱效率，降低了出口物流成本。

五、陆港增添保税仓储功能

2024年，鲁西国际陆港仓储面积达到10万平方米，利用2000平米申请设立保税仓库，开展保税业务，提供进出口货物保税仓储服务，围绕出口货物港内中转装箱、进口货物港内中转拆箱，设计港内分拨运输、仓储装卸新通道，为客户节约仓储成本和缓交税款资金成本，以保税物流新通道

打造冀鲁豫物流集散分拨基地的中心地位。

鲁西国际陆港启用了16000平方米丙二类仓库，大力推广“生产企业仓储前移”，以陆港仓储替代企业仓储，将继续缩减企业端口装卸搬运、二次运输费用，有效减少企业物流成本支出，不断提高多式联运发货效率。



山东高速轨道交通集团



山东高速轨道交通集团前身是成立于 1989 年的山东省地方铁路局，参与全省地方铁路的规划、建设，负责地方铁路运营管理。2004 年，作为省属国有独资企业由省国资委监管。2008 年，按照省政府实施大交通战略的部署，重组加入山东高速集团，改制为山东高速轨道交通集团有限公司。

经过 30 多年发展，公司已形成集铁路运输、产品制造、资源开发、建

设施工四大板块于一体的多元化经营格局。截至 2024 年底，从业人员 4800 余人，注册资本 37 亿元，资产总额 146 亿元，净资产 68 亿元，资产负债率 53.3%，企业规模效益位居全国地方铁路前列。企业相继获“全省首批劳动关系和谐企业”“省级文明单位”“全国地方铁路先进单位”“全国守合同重信用企业”“全国五一劳动奖状”“中华全国铁路总工会火车头奖”等荣誉称号。

一、铁路运输板块

先后建成益羊铁路、坪岚铁路、大莱龙铁路等 8 条地方铁路，服务专用线 36 条，运营管理铁路里程 651 公里、车站 43 个，拥有各类机车 44 台、自备车 1833 辆。机、车、工、电、辆铁路运营管理部门齐全，独立调度指挥，是国内为数不多拥有自主运输能力的地方铁路之一。近年来，运量逐年上升 2023 年完成运量 1.05 亿吨，成为全国首家年货运量突破 1 亿吨的省级地方铁路企业。公司高度重视基建

投入，2022 年，顺利完成大莱龙铁路电气化扩能改造工程，建成省内第一条地方电气化铁路；同年，临港铁路全线开通运营，打通了日照港岚山港区 and 临沂临港高端钢材产业园运输通道；2023 年坪岚铁路复线建成通车，实现省内地方铁路复线“零的突破”；新上 CTC 调度系统、智能列车检测系统等一系列信息设备系统，提升公司铁路技术装备水平。

二、产品制造板块

2016 年，抢抓省内高铁建设机遇，建成国内首条高铁轨道板自动化流水线，2022 年建成拥有完全自主知识产权的高铁轨道板智能工厂，实现高端混凝土制造由机械化到自动化再到智能化。目前已累计生产高铁轨道板 50 余万块，可铺设里程达 3000 公里，已实现产值超 47.5 亿元，省内市场占有率持续保持 100%，并进入雄商

高铁、郑济高铁等省外市场，连续多年保持全国轨道板业绩第一、规模第一、技术第一。公司混凝土产品覆盖 16 大系列 100 多个品种，轨枕系列产品广泛应用在京沪铁路、济青客专、晋豫鲁铁路等十余条国家干线铁路中，供货铺轨里程达 8000 余公里，成为国内生产规模最大、品类最齐全的铁路混凝土产品生产企业，也是全国唯一

一家通过欧盟认证、IRIS 认证的轨枕生产企业，产品远销阿根廷、几内亚、蒙古、墨西哥等 13 个国家和地区。

在做大做强铁路混凝土产品的同时，积极推进产品制造板块集群发展。建成省内规模最大、品类最齐全的冷轧高强钢筋加工基地，累计生产高强钢筋系列产品 56.5 万吨；建成年产 5

万吨的外加剂项目，主要生产减水剂、速凝剂、脱模剂、粘改剂等产品，实现产业链进一步延伸。加快出海步伐，中泰铁路轨枕供应项目签订合作协议，孟加拉国减水剂项目正式投产，产品、技术、管理全方位输出格局正加速形成。

三、资源开发板块

公司拥有储量 1800 万吨、年产能 300 万吨的石灰岩矿山经营开发项目，致力于打造骨料开采、加工、供应、使用一体化的产业链，目前已打造成省级绿色矿山。骨料产品在高铁轨道板、高端装配式建筑构件、高速公路

建设等建筑材料市场广泛应用。同时，借助铁路沿线站场、物流园区等资源优势，为铁路辐射范围内企业及产业链上企业提供钢材、合金、煤炭、碱石等供应链服务。

四、建设施工板块

公司具有铁路、市政、钢结构、建筑装修装饰、特种工程等施工资质，主营业务为铁路工程施工、铁路代维、市政及房建施工等现已具备大型营业线改造工程、上跨下穿铁路工程、综合性铁路专用线工程、既有铁路大中

修、代维管理等施工经验，拥有从新建铁路前期、建设、维护到既有线大中修、日常维护等全产业链服务能力，致力于打造山东省轨道交通领域施工知名品牌。

➤ **山东铁路有限公司**是由山东省委、省政府和中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)共同出资设立的全国首家铁路区域平台公司。

➤ 公司由山东省控股的鲁南高铁公司和国铁集团控股的德龙烟、海青、沂沭、东平、枣临、青荣、青连7个合资铁路公司重组而成，于2019年11月25日正式注册，注册资本700亿元，股东为山东铁路投资控股集团有限公司、中国铁路济南局集团有限公司、山东铁路发展基金有限公司、中国铁路发展基金有限公司。



山东铁路有限公司以铁路客货运输为主业，实行多元化经营。公司总部设综合管理部、党群工作部(人力资源部)、审计法务部(董事会办公室)、纪委纪检监察室、计划财务部、运营管理部、安全设备部、经营开发部 8 个部门;下辖德龙烟铁路有限责任公司、山东山铁经营开发有限公司和青岛、临沂经营管理处。目前管辖青荣城际铁路、青盐铁路(山东段)、德大铁路、龙烟铁路、东平铁路、海青铁路、枣临铁路、沂沭铁路 8 条铁路，铁路营业里程达 1337 公里，现合并资产达 871 亿元。

作为国家铁路“一省一公司”改革代表，山东铁路有限公司牢固树立和贯彻落实创新协调、绿色、开放、共享的发展理念，以提高发展质量和效益为中心，切实肩负山东省委省政府和国铁集团赋予的加快推进区域铁路管理体制创新的历史使命，全力打造集铁路客运、货运、资源综合开发于一体的专业化铁路平台公司，努力在加强路省合作、完善山东省铁路建设

运营模式和构建“轨道上的山东”新格局中作出贡献。

先后获得企业及个人获得荣誉：

- ✓ 德龙烟铁路有限责任公司荣获 2010 年度山东省全省铁路建设工作先进单位;
- ✓ 德大铁路黄河特大桥工程，荣获 2016-2017 年度国家优质工程奖;
- ✓ 2016 年 4 月，德龙烟铁路有限责任公司从获得中华全国总工会授予的火车头奖杯;王颖川荣获 2016 年度中华全国铁路总工会授予的火车头奖章;
- ✓ 公司荣获 2020 年度大众日报全省交通宣传先进单位荣誉称号;
- ✓ 公司荣获 2021 年山东铁投集团党史知识竞赛三等奖;
- ✓ 公司荣获 2021 年山东铁投集团“百年恰是官风华正茂”大合唱比赛三等奖。

山东省物流与交通运输协会

鲁物流协字〔2025〕4号

关于《山东物流年鉴（2025）》征稿的通知

各有关单位：

《山东物流年鉴》是山东省发展和改革委员会主办，山东省物流与交通运输协会、山东财经大学联合承办的大型文献性工具书。自2013年编纂至今，在省直有关部门及各市物流主管部门、相关行业协会、专家学者和物流企业的大力支持与协助下，已连续出版了十部。《山东物流年鉴》以翔实的资料和数据记录了我省物流业的发展情况，具有较强的权威性、指导性、实用性和资料性。为做好《山东物流年鉴（2025）》的编纂工作，请各有关单位积极参与征稿。现将有关事项通知如下：

一、栏目设置

《山东物流年鉴（2025）》将延续2024版的构架，关注资料、文献和档案的特征与作用，扩大统计数据搜集范围，加大行业

— 1 —

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

二、征稿内容

（一）各市（区、县）2024年出台的物流业发展规划、政策措施等文件。

（二）各市（区、县）2024年物流业发展情况和运行分析等材料。

（三）全省公路、铁路、内河航运、航空、管道、港口等建设和运行情况，以及在优化运输结构、推进多式联运等方面的经验做法和调研分析报告。

（四）全省邮政快递、乡村物流、冷链物流、商贸物流、医药物流、电商物流、危化品物流、工业物流、保税物流、应急物流、零担物流等各类物流业态的调研报告。

（五）全省物流标准化、数字化、自动化、智能化、绿色化和人才培养等物流新质生产力发展情况和研究成果。

（六）物流企业在管理、技术和模式创新方面的探索成果和典型案例，开展供应链产业链融合发展有效降低物流成本的成功经验等。

三、稿件要求

稿件要求内容详实，数据准确，图、表（图片）清晰，使用法定、标准计量单位，引用内容和数据须标明出处，字数5000字以上。

— 2 —

四、宣传展示

为集中展示我省优秀物流企业的特点亮点，切实提升企业的知名度与影响力，《年鉴》特别开辟了“彩页展示”和“企业名录”专版，以图文并茂的方式，形象直观地展示物流企业的新成就和新风貌。“彩页展示”费用标准为封底 15000 元，封二 10000 元，彩页一版 3000 元、彩页连版 5000 元；展示内容为每版 300-500 字文稿、3-6 幅高清图片。“企业名录”费用标准为 500 元，展示内容为 300-500 字文稿。协会会员单位刊登“企业名录”免费，刊登“彩页展示”享受八折优惠。

五、其他事项

（一）征稿时间

请相关单位于 2025 年 5 月 31 日前将征稿材料发送至协会邮箱 shandong56@VIP.163.com，标明投稿单位、联系人和电话等信息。

（二）联系方式

联系人：赵海洋 朱兰成 苗洪斌

电 话：0531-86026117 86026118 13065015117

地 址：济南市舜华路 2000 号舜泰广场 11 号楼北楼 1101 室

附件：《山东物流年鉴（2025）》宣传展示回执表

山东省物流与交通运输协会
2025 年 3 月 31 日



山东省物流与交通运输协会

鲁物流协字〔2025〕3号

关于开展山东省第十四批物流企业等级认定 和第十一批等级复评工作的通知

各物流企业、有关单位：

为深入贯彻落实中共中央办公厅、国务院办公厅印发的《有效降低全社会物流成本行动方案》，进一步推动我省物流行业高质量发展，按照《山东省物流企业星级划分与评定》《山东省物流园区等级划分与评定》（鲁质监标发〔2012〕65号）两项山东省标准的规定，经研究，山东省物流与交通运输协会决定近期组织开展山东省第十四批物流企业等级认定和第十一批等级复评工作。现将有关事项通知如下：

一、评定依据及范围

按照《山东省物流企业星级划分与评定》《山东省物流园区等级划分与评定》标准规定，在山东省内注册的具有独立法人资

— 1 —

格的物流企业和物流园区均可提出申请，提交申报材料，参加评估认定。被认定山东省星级物流企业或等级物流园区且满三年的可提出复评申请，提交复评材料，参加评估认定。

二、评定程序

(一) 提出申请。企业应根据评定标准的规定，申请认定相应的星级或等级；按照要求准备申报材料并装订成册，邮寄三份至协会秘书处，并将申报材料电子版发送至协会秘书处邮箱。

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

(三) 现场评审。材料初审通过后，专家评审组将到申报企业进行现场评审。

(四) 确定评定结果。由专家评审组会审审定，向社会公布并授牌。

三、申报材料

申请等级认定的企业应按照以下内容组织申报材料：

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

(二) 登录山东省物流统计网上直报系统（<http://www.sd56.org:8605/>）填报企业数据；

(三) 物流企业或物流园区基本情况介绍。包括企业经营规

模及效益、设备设施、管理及制度建设、服务水平、人员素质和水平、企业信息化和网络平台建设、节能环保、企业文化、品牌建设等方面的情况；

（四）企业近三年发展思路和战略规划；

（五）企业三证合一的营业执照副本复印件；

（六）入住园区的企业名单（参评园区须提供，参评物流企业不用提供）；

（七）由会计师事务所出具 2023、2024 年审计报告或相关会计资料；

（八）经税务机关出具的纳税证明（附件 3）；

（九）开户银行提供的企业资信证明（附件 4）；

（十）企业运营网点名单、设施设备清单及证明材料；

（十一）ISO 质量体系认证证书（非必填项）；

（十二）其它所需的有关资料；

（十三）所有资料真实性承诺函。

四、评审结果

（一）评审和复评结果分为合格、不合格两种。

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

（三）申请提升评定等级的，按照评定标准评审合格后，将

公告升级并授予相应等级牌匾。

（四）若星级企业或等级园区有以下情况发生时，将公告降级或取消其等级：

1. 不按规定接受年检；
2. 发生特大责任安全事故；
3. 发现重大违法违规经营行为被有关部门查处；
4. 发生重大服务质量事件。

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

五、被认定企业的优惠政策

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

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

（三）优先推荐给银行、证券、保险等金融机构，在信贷额度、资金利率等方面给予更多优惠。

（四）优先向征信机构推荐，提升企业信用等级。

（五）优先参加协会组织的业务对接、参观考察、培训、论

坛等活动。

(六)通过授牌大会、协会网站、新媒体等渠道向社会宣传推荐认定的企业和园区。

六、其他事项

(一)请各物流企业和物流园区认真组织申报材料,经市级物流主管部门或行业协会推荐,于2025年6月15日之前将申报材料提交至山东省物流与交通运输协会秘书处。

(二)参加第十一批等级复评物流企业和物流园区名单见附件6,请复评物流企业和物流园区认真组织复评材料,经市级物流主管部门或行业协会推荐,于2025年6月15日之前将申报材料提交至山东省物流与交通运输协会秘书处。

七、联系方式

联系人:孙吉娟 金敬淇 苗洪斌

手机:18615641396 18560050336 13065015117

电话:0531-86026117

传真:0531-86026117

邮箱:shandong56@vip.163.com

地址:济南市历城区舜华路2000号舜泰广场11号楼北楼
1101室

附件:1.山东省物流企业星级评定申请表

2.山东省物流园区等级评定申请表

山东省物流与交通运输协会

鲁物流协字〔2025〕6号

关于征集 2025 年度团体标准申报的通知

各会员单位、有关单位：

为贯彻落实《国家标准化发展纲要》《国家标准化委员会等十七部门关于促进团体标准规范优质发展的意见》及《交通运输标准化“十四五”发展规划》等要求，充分发挥团体标准对行业发展的支撑引领作用，推动物流业高质量发展，根据《山东省物流与交通运输协会团体标准管理办法》相关规定，现面向全省交通运输与物流领域相关单位开展 2025 年度团体标准项目征集工作。有关事项通知如下：

一、申报要求

1. 申报项目应满足国家有关法律法规的要求，并与现行团体标准无交叉和重复；申报的标准项目应有五家及以上共同使用标准的单位联合申报（注：共同使用标准的单位指依据标准涉及的

— 1 —

领域或经济活动的上下游企业及利益相关方)。

2. 重点申报行业急需团体标准, 填补国家标准、行业标准和地方标准空白; 鼓励具有行业共性的企业标准转化为团体标准。

3. 申报单位对标准制定的目的意义、必要性、可行性、适用范围主要技术内容、国内外情况等进行必要的前期研究。标准要有广泛的代表性, 鼓励相关单位联合提出申请。

二、征集范围

申报项目包括技术类标准、产品类标准和管理类标准, 围绕运输、仓储、包装、分拣、供应链、冷链等相关领域, 以及绿色化、智能化、大数据和人工智能应用等相关方向, 包括但不限于对各种技术、装备、管控、安全、方法、服务、管理等制定相应团体标准。

三、申报程序

1. 申请单位填写《山东省物流与交通运输协会标准立项申请书》, 纸质材料加盖单位公章一份邮寄至协会秘书处, 并将电子版文件发送到协会邮箱。

2. 协会组织专家论证, 论证通过的项目列入当年的团体标准制(修)订计划。

3. 对符合条件的团体标准, 协会将向标准化管理部门申请列入地方标准、行业标准或国家标准制订计划。

四、联系方式

联系电话: 0531 - 86026117/118

邮 箱: shandong56@vip.163.com

地 址: 济南市历城区舜华路 2000 号舜泰广场 11 号楼北
楼 1101 室

附件: 山东省物流与交通运输协会标准立项申请书

山东省物流与交通运输协会
2025 年 5 月 26 日



山东省物流与交通运输协会

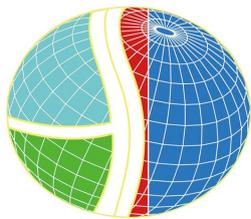
2025 年 5 月 26 日印发

附件

山东省物流与交通运输协会 团体标准立项申请书

标准名称			
制定或修订	制定 <input type="checkbox"/> 修订 <input type="checkbox"/> 原标准号:	是否涉及专利	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>
项目负责人		联系电话	
对接联系人		联系电话	
申请单位名称			
标准起草单位			
目的、意义和必要性			
适用范围和主要技术内容			
申报单位(公章): 负责人签字:	协会意见: 负责人签字(公章):		
年 月 日	年 月 日		

— 4 —



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 0531—86026118

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”

