交通物流降本提质增效

典型案例

（第三批）

部运输服务司

2025年2月

目 录

案例1：内蒙古自治区构建政策与市场“同频共振”政策体系 加快培育交通物流领军企业 1

案例2：辽宁省着力推进东北三省一区交通运输合作 促进区域交通物流协同发展 4

案例3：中国铁路西安局集团公司全面深化铁路货运市场化改革 着力提升铁路物流组织效率 8

案例4：上海市打造“集运MaaS”平台 数智赋能国际航运中心建设 12

案例5：广西自治区推动国际道路运输“通、畅、优” 高质量推动国际物流发展 16

案例6：福建省深度整合客货邮资源 探索农村物流可持续发展有效路径 20

案例7：湖北十堰构建低空物流网络 健全城乡配送体系 23

案例8：江苏省打造多式联运高质量发展示范区 探索交通物流降本提质增效新路径 26

## 案例1：内蒙古自治区构建政策与市场“同频共振”政策体系 加快培育交通物流领军企业

内蒙古自治区交通运输厅认真贯彻落实党中央、国务院关于“降低全社会物流成本”的决策部署，培育交通物流领军企业，通过做大做强既有交通物流企业，发展新质生产力物流企业，组建多式联运经营人，培育供应链上下游融合型交通物流企业，创新交通物流发展模式，探索数字赋能新路径，切实推动交通物流降本提质增效。

一、主要做法及成效

**（一）给货源。**建立市、县分级牵头的政企运“双找”协调机制，支持领军企业与能源、制造、商贸、农畜产品等大型货主企业供需对接，成立供应链企业联盟，为货主找成本低、效率高、排放少的交通物流企业，为领军企业找货源稳定、信誉好的货主，促进产销运协同发展。截至目前，已组织“双找”对接会26次，签订长期运输协议3300万吨。

**（二）给数据。**建设数字化交通物流综合服务平台，畅通纵向与供应链上下游，横向与邮政、快递、电商、冷链物流平台，以及不同运输方式间信息互通渠道，在确保数据安全的情况下，交通、公安、能源等部门免费向领军企业开放物流数据，领军企业向多式联运、供应链上下游相关企业开放业务数据，助力交通物流企业数字化转型。

**（三）给场景。**根据地区产业发展特点，制定运输场景布局规划，给予发展新模式领军企业“特许经营权”，引导企业应用新技术、新模式。依托长途大宗货物运输场景，开展“干线公铁联运+两端新能源绿色短倒”运输示范、双挂汽车列车运输、自动驾驶编组运输示范等。依托中短途距离集疏运场景，创新“陆港+集装箱+新能源重卡”模式，建设零排放物流车队。依托跨境运输场景，开展AGV无人驾驶跨境运输示范，支持符合条件的企业开展国际公路运输（TIR）业务。

**（四）给政策。**围绕创新、就业、降本、提质、增效等建立领军企业服务质量评价体系，对表现突出的地区、企业给予“真金白银”政策支持。排查清理违规设置道路限高限宽设施，优化和减少新能源货运车辆城区通行限制，提高城区货车通行证办理效率。建设升级网络货运联合监管服务平台，推进实际承运人“非接触办税”。银行等金融机构开发适合交通物流企业的动产质押贷款产品，拓宽融资渠道。

二、经验启示

**（一）加强政策供给侧顶层设计。**内蒙古自治区交通运输厅构建“1+N”政策体系，制定培育壮大现代交通物流领军企业行动方案，围绕做强现有物流企业、组建多式联运经营人、发展新质生产力物流企业和培育供应链上下游融合型交通物流企业四条路径制定30条具体政策，多维度激发市场主体活力。截至目前，已培育产值超5亿元领军企业20家。

**（二）高度重视配套基础设施建设。**完善交通物流设施专项规划，确保用地规模匹配交通物流强度。推进满洲里、甘其毛都重点口岸跨境铁路建设，支持企业延伸新建、激活续用铁路专用线，解决枢纽场站“邻而不连”等问题。建设一批产业路和通园区公路，打通公路、铁路“最后一公里”和瓶颈路段。在长距离新能源交通物流示范通道及若干矿区、工业园区、物流园区，规划建设新能源充换电设施，为交通物流企业降低综合成本创造条件。

**（三）充分发挥政策“四两拨千斤”作用。**制定交通物流领军企业考核标准，对资源利用效率高、市场竞争力强、对实体经济支撑保障作用显著的大型龙头骨干物流企业给予政策支持，吸引更多社会资本参与，进一步激发市场主体内生活力。

## 案例2：辽宁省着力推进东北三省一区交通运输合作 促进区域交通物流协同发展

2023年以来，辽宁全力推动习近平总书记在新时代推动东北全面振兴座谈会上重要讲话精神在交通运输领域落实落地，以一批重大项目、重点工程为抓手，扎实推进东北三省一区交通战略合作，共谋一体化融合发展，交通运输合作取得扎实成效，有力促进交通物流降本提质增效。

一、主要做法及成效

**（一）建机制，推进东北三省一区交通运输合作。**2023年2月，辽宁联合黑龙江、吉林、内蒙古自治区交通运输厅签发《“三省一区”综合交通运输战略合作框架协议》，重点推动在多式联运合作等7个领域全面加强战略合作，建立了省际联席会议机制。同年10月，召开首届“三省一区”交通运输合作联席会议，会议集体审议了组建多式联运发展联盟、共建东北海陆大通道等5个专项合作方案，签署《东北三省一区协同推进交通运输高质量发展行动倡议》。2024年12月，第二次联席会议审议通过协同推动交通物流降本提质增效、推动低空空域改革和发展低空经济区域联动等七个方案，加速推进东北三省一区综合交通运输融合发展。

**（二）强网络，区域交通网络布局不断优化。**强化跨境和省际间交通设施互联互通，加速构建协同高效、内联外通的东北海陆大通道。加快推进滨洲铁路西岭口至博克图段落坡工程等省际间铁路项目，以及吉黑高速山河至哈尔滨等省际高速公路项目。持续增强口岸通过能力，内蒙古二连、甘其毛都、满洲里实现高速公路接通，中俄黑河公路大桥、同江铁路大桥通车运营。强化港口枢纽支撑，辽宁省完成港口吞吐量占东北地区参与双循环运输量比重达到60%，承担了“三省一区”54%原油、61%成品油和56%铁矿石上下水，有效支撑了东北地区经济发展。

**（三）建联盟，区域多式联运发展提质增效。**2024年3月，共同组建了东北三省一区多式联运发展联盟，组织194家企业、高校院所、科研单位、行业协会、社会团体加入，搭建了政、企、研、学等单位交流合作和技术创新平台，联合发布《东北三省一区多式联运高质量发展行动倡议》，共同推动运输结构调整优化和多式联运“一单制”“一箱制”发展。

**（四）优服务，大件运输跨省审批协作更加畅捷。**建立审批服务沟通机制，推行跨省大件运输审批“预约制”“并联许可”，最大化精简联合审批步骤，共商运输组织计划，共享路况、审批、监管等信息2000余条，累计办理大件运输许可27.3万件，确保了大件高效、顺畅运输。推进电子证照互认，实现跨省大件运输许可“掌上办”，切实为企业、群众解决了车辆办证重复、办理不方便等难题。构建“失信行为互认、信用信息共享”的跨区域信用联合惩戒机制，联动查处、合力打击了一批“办短跑长”“大车小证”等违法行为。“三省一区”互相抄告违法信息2000余条，共同列入“黑名单”运输企业1031家、运输车辆265辆，预警运输企业82家、运输车辆148辆，推进了大件运输市场持续健康发展。

二、经验启示

**（一）建立协同机制是基础。**建立省际联席会议机制，“三省一区”交通运输主管部门主要领导轮流作为召集人，每年召开省际联席会议，就交通运输合作发展中需要解决的重大问题进行集体磋商，统一部署落实。建立常态化协作机制，明确牵头部门，落实具体工作人员，不定期召开综合交通运输合作具体工作推进会议，共同商讨解决行业、企业发展中遇到的问题。建立常态的信息报送机制，不定期召开工作交流座谈会，互相通报重大工作进展情况，互相促进、取长补短、共同提高，不断提高综合交通运输合作水平。

**（二）搭建合作平台是手段。**东北三省一区多式联运发展联盟以平等互利、优势互补、资源共享为原则，以提高综合交通运输服务水平和效率为目标，积极发挥市场配置资源的决定性作用，强化企业市场主体地位，发挥政府对市场的引导作用，通过整合资源、促进合作，构建高效的多式联运体系，推动东北三省一区多式联运高质量发展，有效降低全社会物流成本。

**（三）抓好合作落实是关键。**一分部署，九分落实。首次联席会议以来，三省一区聚焦议定合作事项，找准路径、协同发力，共同抓落实、求实效，积极推进“协同推动共建东北海陆大通道、协同推进多式联运发展联盟组建、协同推进超限超载运输跨省联合执法、协同推进大件运输跨省审批协作”事项落实落地，三省一区交通运输合作迈出新步伐，展现新作为，呈现新气象，推动合作事项落地落实落细尤为重要。

## 案例3：中国铁路西安局集团公司全面深化铁路货运市场化改革 着力提升铁路物流组织效率

中国铁路西安局集团公司以全面深化货运市场化改革为动力，扎实推进现代物流体系建设，建立健全货运营销体系，大力推进“公转铁”和物流总包业务，开发多式联运班列和快捷物流产品，助力有效降低全社会物流成本，全力推动货运增运上量。2024年全年货发完成3.66亿吨、同比增长1.5%。

一、主要做法及成效

**（一）深化铁路货运市场化改革。**中国铁路西安局集团公司建立4个区域122个营销网格、覆盖能源、冶炼、建材、化工、粮农、工业制造6个营销板块团队，形成“分板块、分区域、网格化、项目制”的物流营销体系。同时，建立市场监测分析制度，每周对主要品类价格数据、市场变化进行采集分析，利用权限内价格策略和国铁集团价格政策支持，实施精准的市场化运价调整策略，全年共实施40次152个一口价项目，运量达1.28亿吨，占货发量的38%，同比增加1539万吨，实现铁路市场化改革对货运增运上量的积极推动作用。

**（二）大力发展多式联运和全程物流。**中国铁路西安局集团公司大力推进“公转铁”，与省内陕煤化、延长、榆神煤电等企业开展“总对总”战略合作，实现煤炭、焦炭、钢铁、化工、建材等货物“公转铁”运输增量730万吨，铁路货运市场份额占比达21%。同时，大力发展全程物流，实施陕钢“干仓配”一体物流总包、中烟国际联运物流总包、延长富县电厂“公转铁”全程物流总包、北元化工铁水多式联运物流总包等74个项目，货运量达1550万吨，并通过铁路网络货运物流平台承接铁路车站两端接取送达业务，吸引1860辆社会车辆入驻。此外，与山东港口集团等合作开行铁水联运班列，推进重去重回“一单制”集装箱铁水联运，实现内贸箱多式联运体系新突破，集装箱运量同比增长2.0%。

**（三）持续织密铁路物流服务网络。**中国铁路西安局集团公司持续织密运行线路，聚焦铝锭、硫磺等批量白货产品，稳定开行6条铁海联运班列、8条城际班列以及1条省内乡村振兴班列，打造服务进出口、电商贸易的快捷物流品牌，实现进藏入疆全覆盖，2024年以来共开行1366列，同比增加764列，发运货物234.4万吨。目前，中国铁路西安局集团公司开行国内图定线条达23条，数量居全国第一，已形成西安辐射青岛、宁波、上海、厦门等主要港口城市的外环沿海线，辐射襄阳、徐州、唐山、洛阳等经济腹地的内环节点线，以及覆盖陕西省的区域内环线，实现了“点对点”向“枢纽对枢纽”转变。

**（四）创新铁路物流金融服务产品。**中国铁路西安局集团公司与建设银行合作推出“铁路运费贷”物流金融服务产品，已在6家企业成功推广应用，为中小企业提供便捷、低成本的融资途径，授信金额1.1亿元，节约资金成本130余万元，缓解中小企业融资难、融资贵问题。

二、经验启示

**（一）市场化改革是铁路货运提质增效的核心驱动力。**中国铁路西安局集团公司通过构建现代化的物流营销服务体系、建立市场监测分析制度、精准实施运价调整策略等手段，推动铁路市场化改革，更好地匹配市场需求，成功推动铁路货运从“坐商”向“行商”转变，增加铁路市场份额和运量，助力铁路货运提质增效。

**（二）发展多式联运和全程物流是降低社会物流成本的有效途径。**中国铁路西安局集团公司大力推进多式联运和全程物流，通过实施“门到门”的全程物流总包模式，组织规模化运输，进一步优化运输结构、减少中间环节，引导煤炭、焦炭、钢铁、化工、建材等大宗货物“公转铁”，并通过建设铁路网络货运物流平台，吸引社会货运车辆承接铁路车站两端“短驳”接取送达业务，实现物流降本增效。

**（三）织密物流网络和丰富物流产品是提升铁路服务能力的重要保障。**中国铁路西安局集团公司通过优化线路布局、织密运行网络、开行铁海联运班列和城际班列，大幅度提升网络覆盖能力，形成了覆盖沿海港口、中西部地区经济腹地及省内区域的物流网络，为提升铁路服务能力提供重要保障，更好地满足市场客户需求，增强铁路物流的市场竞争力。

## 案例4：上海市打造“集运MaaS”平台 数智赋能国际航运中心建设

上海市交通委与上港集团打造的国际集装箱运输服务平台（以下简称“上海集运MaaS平台”）是以港口服务为核心的统一公共服务平台。上海集运MaaS平台深度融合航运贸易区块链、分布式存储计算等先进技术，破解跨主体、跨部门、跨地区的数据共享难题，推动集装箱运输领域的数据互联互通，通过统一规划数据底座、统一技术设计框架、统一用户操作体验、统一授权管理，实现一站式服务、一门式查询和一体化监管，为客户提供了“分钟级”全流程业务办理和“一门式”物流追踪服务，推动港航物流数字化发展，助力上海国际航运中心建设。

一、主要做法及成效

**（一）构建公共信息服务平台，实现“一门式”查询。**上海集运MaaS平台整合集装箱运输“全链条”物流信息，构建横跨9省40市的海铁联运物流信息网络，方便货主、船公司、港口运营商、物流企业和政府监管部门等各类港航生态圈用户查询船舶动态、港口操作、货物状态、铁水联运、公水联运、危险品装箱点等关键信息，基本实现国际集装箱运输出口流程18个节点、进口流程14个节点的箱货车船跟踪数据查询，打破不同信息系统或平台壁垒，提高信息获取效率，以箱为单位，实现“一门式查询”新服务，极大方便了海铁联运客户。

**（二）应用区块链电子换单系统，提供“一站式”服务。**上海集运MaaS平台依托航贸数字化平台提供的企业数字身份认证（DID）、关键业务环节可信存证服务等公共服务，上线运行新版区块链电子放货（换单）系统，应用区块链技术替代传统线下提单换提货单流程，为各参与方之间搭建可信的数据共享网络，以不可篡改的方式提升线上业务流程的可靠度，增强平台系统的证据保全能力，电子放货系统将换单流程从原有的1～2天压缩至3～4分钟，有效解决企业开户注册流程冗长复杂以及电子放货流程追溯困难等痛点难点问题，扩展了电子放货业务的服务范围。截至2024年12月29日，上港电子放货业务平台已累计服务船公司22家，货主18000家，货代5800家，本年度上海港区块链换单总计完成46.27万票，电子放货模式比传统纸质放货流程每单节约33元，2024年累计节约直接成本1527万元，无纸化换单占比38.26%。

**（三）布局道路数字孪生系统，赋能“一体化”治理。**上海港口岸每天进出集装箱卡车平均在2.2万辆，高峰时期可达2.8万辆，针对外四外五码头周边道路交通设施供给不足无法满足港区高峰运输需求、集卡停车占用道路资源影响正常交通秩序等问题，上海集运MaaS平台上线外四外五码头周边道路数字孪生系统，深度整合港区内外海量数据，构建高度仿真的虚拟环境，全面洞察港区周边集卡行驶轨迹与停放模式，精准预测港区进港箱量，促使资源前置优化配置，有效缓解道路拥堵，为交通管理部门提供详尽的数据支撑，助力其采取更加精准高效的交通疏导与停车管理策略，推动“一体化赋能”新治理。

二、经验启示

**（一）技术创新驱动效率提升。**上海集运MaaS平台通过引入区块链、分布式存储计算等先进技术，成功实现了集装箱运输流程的数字化和智能化，区块链电子放货系统的应用将上海港平均放货时间缩短2天，减少供应链中货物贬值和货款周转等时间成本，显著降低操作成本和碳排放。

**（二）数据共享促进协同发展。**上海集运MaaS平台将港口、航运、铁路、电子口岸等信息平台进行整合，通过构建统一的数据底座和技术框架，打通各个系统平台间的壁垒，实现跨主体、跨部门、跨地区的数据互联互通，大幅提高信息获取效率，增强各参与方之间的协同能力。未来，上海集运MaaS平台将持续推动海关、国铁、税务、公路、水运等数据共享，不断完善“一门式查询”功能，实现多式联运全运输方式、全链路轨迹实时可查。

**（三）数智治理优化资源配置。**通过上线港区周边道路数字孪生系统，上海集运MaaS平台精准预测港区进港箱量和集卡行驶轨迹，从而优化资源配置，缓解交通拥堵情况。通过精准实施数智化治理模式，提高港区运营效率，为交通管理部门提供科学决策支持，大幅度提升城市治理水平。

## 案例5：广西自治区推动国际道路运输“通、畅、优” 高质量推动国际物流发展

广西背靠大西南，毗邻粤港澳，通衢东南亚，是海上丝路重要枢纽，是我国面向东盟开放合作的前沿和窗口。近年来，广西依托独特区位优势，通过强化基础、优化通关、简化流程，加快建设面向东盟国际道路运输大通道，提供便捷高效的国际道路运输服务。2024年，东兴、友谊关口岸完成国际道路货物运输量584.32万吨，同比增长24.57%，出入境车辆共计68.37万辆次、同比增长44.15%，支撑外贸进出口规模首次突破7500亿元，同比增长9.4%。

一、主要做法及成效

**（一）强基础，推动中越跨境运输互联互通。**广西加快推进与越南联通的边境陆路通道建设，建设与越南衔接的河内至芒街等13条高速公路，其中，7条联通东兴、友谊关、水口、龙邦、爱店5个口岸，已实现中越边境陆路口岸通达二级及以上公路。为了加强对越国际道路运输服务供给，新增爱店口岸（中国）—峙马口岸（越南）国际道路运输车辆通行口岸以及10条国际道路客货运输线路。截至目前，共开通中越国际道路货运线路13条，国际道路运输互联互通水平不断提高。

**（二）优通关，助力提升通关效率。**实施“快速通”，推动友谊关口岸全面应用车辆边检快速通关系统和货物网上申报系统，运用物联网、地图标记等技术，实现车辆线上统一监管，10秒内完成车牌号、行车许可证扫描查验，车辆总通过时间缩短2小时。启用空车返程专用通道，实行越南返程空车与中国出境重车分道运行，大幅度提升车辆出境通关效率。实施“即时通”，推行“7x24小时在线预约通关”服务及“12小时执法人员在岗”服务，无需预约、随到随办。推动鲜活农产品、水果进出口贸易快速通关，确保水果在口岸停留时间不超过24小时。实施“直接通”，允许越南货运车辆直通凭祥指定货场开展接驳业务，不再实行分段运输等交接模式，减少运输环节、降低运输成本。2024年，共办理越南货车直通凭样指定货场接驳签章3.2万车次，每车可降低物流成本约1600元。

**（三）简流程，优化跨境物流营商环境。**广西推广国际道路运输许可“线上办”“自助办”等高效便捷服务，升级改造广西国际道路运输服务信息系统，完善电子证照查验等功能，实现“网传、网审、网办”，实现中方出境车辆“一码通”、越方入境车辆“提前办”、出入境车辆“自动查”等功能，有效节省口岸现场核验纸质材料时间。2024年，东兴、友谊关口岸国际道路运输管理机构发放《国际汽车运输行车许可证》电子凭证占比近15%。推动超限运输许可“简化办”流程，加强与越南芒街交管部门沟通协商，简化中方行车许可证办理手续，对已取得中方交通运输部门超限运输许可证的货运车辆，无需再向越方提交超限货物运输申请，可直接凭普通货物运输许可出境，进一步提升跨境运输效率。2024年，共为430辆次大件运输车辆办理通关手续，有力推动我国大型机械设备等产品通过东兴口岸出口越南。

二、经验启示

**（一）聚焦机制，深化中越双向交流沟通。**广西作为国家便利运输委员会副主席成员单位，大力完善自治区便利运输协调机制，成立了由自治区人民政府分管交通的副主席担任组长、由自治区发改委、财政厅、交通运输厅、商务厅、外事办、交警总队、南宁海关等单位组成的自治区便利运输领导小组，指导协调自治区有关部门按照国家便委会的要求开展各项便利运输工作，推进广西与越南等大湄公河次区域有关国家便利运输的合作与交流；构建了事务级会议、定期工作年会、口岸工作例会三级沟通机制，通过例会，协商运输线路开行，协调解决国际道路运输中存在的问题，搭建良好的交流合作平台，不断深化中越双方及与口岸联检部门信息交换机制。

**（二）聚焦效率，加快推进国际道路运输数据对接。**广西将数字赋能、智慧引领作为提升口岸通关效率的重要抓手，依托广西道路运输管理信息系统，在全国陆路口岸率先实现广西国际道路运输服务信息系统嵌入国际贸易“单一窗口”信息系统，逐步完善广西国际道路运输服务信息系统与交通运输部“国际道路运输管理与服务信息系统”数据对接，为参与和推动实现全国国际道路运输业务“一网办理”提供有效支撑。

**（三）聚焦服务，提升跨境跨区域运输服务水平。**广西开展《广西壮族自治区道路运输管理条例》（国际道路运输板块）修订研究工作，为国际道路运输发展提供法治保障；规范使用国际道路运输管理保障经费，加快建设边境口岸汽车出入境运输管理设施，为边境口岸货物运输提供经费保障。

## 案例6：福建省深度整合客货邮资源 探索农村物流可持续发展有效路径

福建围绕“以路促发展，为党聚民心”理念，聚力优化农村物流体系，打破农村客、货、邮经营主体间的功能壁垒，深度整合“站、车、人、线”四类资源，探索出一条农村客货邮降本增效、集约增收的运营可持续发展之路，有效解决农民群众便捷出行、物流配送、寄递服务等三个“最先一公里”和“最后一公里”问题。

一、主要做法及成效

**（一）建立农村客货邮专项工作机制。**福建建立以厅主要领导为组长的农村客货邮融合发展工作机制，省邮政管理局、省邮政公司主要负责同志任副组长，定期研究、精准调度、统筹推进各项工作；驻厅纪检监察组选取4地市6个县作为政治监督县，开展 “打深井式”监督指导，推动6个政治监督县在全省率先实现全县域农村客货邮融合服务100%覆盖。

**（二）健全资金扶持政策保障。**福建对验收合格的县区给予每县100万元创建奖励资金，2025年至2027年将连续三年每年投入7000万元运营奖励资金，引导省邮政公司、属地政府配套出台资金保障政策，形成多元化资金保障机制，推动农村客货邮持续稳定运营。

**（三）促进线网融合，实现“一站多能，一线多运”。**福建将乡镇综合运输服务站、交通管理站、邮政网点等场所提升改造为客货邮融合服务站，实现站点资源共享、一站多能，快递进村数量明显提升，仅2024年上半年全省进村快递数量突破500万件，同比增幅超300%；坚持客运线路就是邮路的思路，优化开通乡镇至建制村的客货邮融合线路，有效满足乘客出行、邮件运输需求，实现一线多运，农村客运票价由20元降至5元，进村快递配送成本由1.8元降低至0.8元，寄件价格由12元降低至8元。

**（四）推动人车融合，实现“一车多用，一人多岗”。**福建联合厦门金龙在全国率先推出符合工信部规定的客货邮融合车辆，主动与公安、工信等部门沟通对接，在保证安全运营前提下，设置物理隔离栏，实现一车多用，偏远乡村由每月6次班车或预约车提升至每日1趟融合车，出行便利水平明显提升；对驾驶员、乡邮员开展邮快、客运业务培训，发放客运从业资格，推进乡邮员、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、一人多岗”。

二、经验启示

**（一）建立工作机制是基础。**推动各地建立由政府牵头，交通运输、工信、公安、财政、农业农村、商务、邮政、供销等多部门共同推进的工作协同机制，加强交通运输、邮政、快递与供销、烟草等货主企业间的沟通对接，推动国有企业充分发挥“排头兵”作用，深化“交邮合作”“邮快合作”“快快合作”，实现多方资源有效配置、互利共赢。

**（二）制定标准规范是重点。**制定《福建省农村客货邮融合发展建设及运营服务指南》，明确客货邮运营主体及相关职责，加强资源统筹利用，合理配置运营车辆，科学布局运营线路，打造高效运输模式，推动农村客货邮高质量融合发展；规范站点建设，合理确定农村客货邮服务站点的位置、数量、规模和功能，打造功能集约、资源高效、覆盖广泛的县、乡、村站点体系。

**（三）健全融合体系是关键。**推动农村客货邮与“寄递+电商+农特产品+金融+信息”等产业融合，充分挖掘工业品下乡和农产品出村进城需求，有效提升上下行通道的运力资源、节点网络资源利用率，促进运输上行量提升，增强融合发展经济效益。

## 案例7：湖北十堰构建低空物流网络 健全城乡配送体系

湖北十堰地处南水北调核心水源区，为承担国家战略水源与安全保障使命，构建符合山区库区特点的低空物流配送体系，在即时配送、农村物流、应急血液运输、生活物资闪送、景区物资配送、汽车零部件配送等六大应用场景推广无人机配送，克服山水空间阻隔，提升物流末端微循环效率。

一、主要做法及成效

**（一）规划引领，全域布局低空物流基础设施。**制定《十堰市低空飞行服务保障体系建设规划》《低空经济基础设施建设三年行动方案（2024—2026年）》，布局“1主4辅”通航基础设施、“2+5”低空基地园区、“10+N”低空起降节点、“1+N”低空信息平台，推进地面“设施网”、低空智能“信息网”、低空飞行“航线网”、低空运行“服务网”建设。目前，已建成投运3个低空产业园、1个低空综合管理服务平台、5000多个5G基站、439个气象监测站、20个起降点等，初步构建完善的低空物流基础设施体系。

**（二）政企协同，打造低空智联管理服务体系。**制定《十堰市低空综合管理服务平台建设方案》，依托武当山机场运控中心，利用现有通信、导航、监视、气象、预警、反制设施设备资源，建设十堰市低空综合管理服务平台，为通用航空短途运输航线、无人机航线提供飞行管理、空域申请、飞行计划申报、航空气象和航空情报服务，实现各类低空无人驾驶航空器和各空域用户“一平台申办、一站式服务、一体化管理”。制定《十堰市无人驾驶航空器低空空域和航线审批工作指引》，划设50处低空物流无人驾驶航空器管制空域，开设33条低空物流航线，打通了30个乡到村、3个汽车零部件厂到总装厂的低空配送空中通道。制定《十堰市低空飞行服务管理办法》，明确低空管理职责分工、飞行服务和应急服务规范，实现“审、管、服”一体协同，推动低空空域从“可通达”到“可智能”的转变。

**（三）应用牵引，拓展山区库区低空物流场景。**开通鄂州花湖机场至十堰武当山机场货运航线，日均运输货物达20吨。官渡镇开通7个无人机寄递物流航线，最远距离配送时效由2小时缩短至16分钟。深耕即时配送、农村物流、应急血液运输、生活物资闪送、景区物资配送、汽车零部件配送等六大低空物流应用场景，累计飞行1493架次，运送物资4803件。根据12条低空物流航线监测数据，利用无人机开展配送，物流效率提升60%、成本降低约20%。

**（四）政策加持，“真金白银”建设低空物流配送体系。**制定《十堰市航空物流奖励补贴办法》《十堰市促进低空经济高质量发展的若干措施》，对提供公共服务的基础设施项目，按照不超过实际建设费用的50%进行一次性补贴（单个项目最高补贴100万元），每家企业每年各项补贴不超过300万元，对开展常态化低空物流运营的航线给予一次性10万元奖励，撬动社会资本投资近5亿元。

二、经验启示

**（一）资源要素“破壁”整合。**市政府成立低空经济领导小组，组建由交通运输局牵头的基础设施建设工作专班，负责基础设施规划建设、低空空域管理和场景应用拓展。工作专班统筹协调，打破部门单独作战、市县步调不一、数据交换共享等壁垒，实现资源相互整合、要素优化配置、发展融合协同。

**（二）产业融合“破冰”发展。**直面山区城乡物流运营成本高，对地方产业服务保障作用不足等问题，探索低空物流服务地方产业新型组织模式，推进其与农业、工业、电商、文旅、特色产业深度融合，实现低空物流与产业链供应链双赢发展。

**（三）干支协同“破题”创新。**以十堰武当山机场为中心，向外对接全国航空货运枢纽鄂州花湖机场、推进低空物流融入国家航空物流干线网络，向内畅通市县、县乡、乡村低空物流通道，拓展城乡支线网络，为低空物流在各领域推广应用奠定基础。

## 案例8：江苏省打造多式联运高质量发展示范区 探索交通物流降本提质增效新路径

近年来，江苏省深入贯彻落实习近平总书记关于“要构建统一开放有序的运输市场，优化调整运输结构，创新运输组织模式”“有效降低全社会物流成本”重要指示批示精神，以打造多式联运高质量发展示范区为抓手，通过强化顶层设计，加快基础设施一体衔接，促进运输组织模式创新，培育壮大运输企业，探索交通物流降本提质增效新路径。

一、主要做法及成效

**（一）聚焦顶层设计，绘就多式联运高质发展蓝图。**省政府印发“水运江苏”、推进多式联运发展优化调整运输结构等系列政策文件，与国铁集团签署共建多式联运高质量发展示范区战略合作框架协议，聚焦多式联运基础设施、组织创新、信息共享、环境优化等领域，实施“运输能力提升”“运输产品创新”“发展环境优化”三大示范工程，深化路地战略合作，高位统筹推进多式联运高质量发展示范区建设，助力交通物流降本提质增效。2024年，江苏省水路货运量占比（约38%）高出全国平均水平约22个百分点，社会物流总费用与地区生产总值比率低于全国平均水平1.2个百分点。

**（二）聚焦一体互联，构建有机衔接的设施体系。**超前谋划由“二级航道为核心，三级航道为骨干”向“二级航道为主体，三级航道为支撑”转变的内河干线航道发展格局，千吨级航道连通85%的县级及以上节点；高效建成连盐、青连、宁启铁路二期、沪苏通铁路一期等一批干线铁路。以国家综合货运枢纽补链强链和省级运输结构调整示范市建设为抓手，建成38个多式联运枢纽，沿海主要港口疏港铁路实现全覆盖，创新建设“小快灵”通港达园专支线航道，“最后一公里”衔接能力明显提升。

**（三）聚焦创新创优，探索集约高效的组织模式。**探索形成了在全国可复制、可推广应用的海运提单CCA和多式联运运单“一单制”模式、“沪苏通”外贸支线、“车船直取”零等待模式、“铁路箱下水，国外直接返箱”模式等六大运输服务新模式，入选交通运输部交通强国建设试点成效突出任务名单进行推广。在全国率先打造省级铁水联运公共信息服务平台，实现港口、铁路、运输企业“一站式”信息交换共享。推进多式联运运营服务规范、海铁联运信息交换、海铁班列服务质量监测、海铁联运“CCA一单制”等标准化建设。

**（四）聚焦建强产业，强化保障有力的要素供给。**建立重点市场主体名录库，开展骨干企业评优行动，认定并发布多式联运、运输代理类骨干企业榜单，纳入重点培育对象。成立江苏省多式联运发展联盟，鼓励港口、航运、铁路、货代、网络货运平台企业向具有跨运输方式组货能力、承担全程运输服务的多式联运经营人转型。开展“企业有所需、交通有所为”调研走访、“敲门行动”“供需对接会”“银企对接会”等系列活动，构建政企间常态化、多样化的交流机制，支持培育运输产业发展壮大。

二、经验启示

**（一）多方协同的组织保障体系筑牢发展基石。**省政府、国铁集团共同组建多式联运高质量发展示范区建设领导小组，成立以分管副省长为总召集人的省级运输结构调整联席会议制度，建立“两专班、一调度”机制，形成路地共建、省市联动、部门协同、区域协作、政企合作的组织保障体系，全力护航多式联运高质量发展。

**（二）多维并进的示范创建载体搭建发展平台。**“点线面”三位一体搭建示范创建载体，不同维度引导先行先试。聚焦示范点，着力实施交通强国专项试点、多式联运示范工程，深化海铁联运“一单制”试点，推进城市试点项目化落地应用；拓展示范线，以企业为主体，在全国率先开展精品线路试点示范，引导运输市场主体集约化、规模化、品牌化发展；突出示范面，在全国率先开展运输结构调整示范市创建工作，在多式联运品牌体系建设、“一单到底”全程运输等方面推动补短板、固优势、塑品牌、出样板、增效能，实现引领发展。

**（三）多措并举的政策支撑体系激发发展活力。**围绕运输结构调整、集疏运体系、枢纽场站建设、运输组织、运输装备等方面出台全方式、全领域、全过程的“一揽子”政策。在全国率先出台运输结构调整补助政策，并综合运用车船通行、贴息贷款等政策措施，激发市场活力，全力支撑多式联运高质量发展。