

物流政策辑要

2024年11月号

中国物流与采购联合会

2024年12月10日

国家政策：一、降本增效

中共中央办公厅 国务院办公厅：《印发〈有效降低全社会物流成本行动方案〉》

交通运输部等 2 部门：《关于印发〈交通物流降本提质增效行动计划〉的通知》

专家解读 | 贺登才：有效降低全社会物流成本的《施工图》

二、商贸物流

商务部等 2 部门：《关于印发〈中国（浙江）自由贸易试验区大宗商品资源配置枢纽建设方案〉的通知》

商务部等 9 部门：《印发〈关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的行动计划〉的通知》

三、跨境物流

财政部等 3 部门：《关于〈扩大启运港退税政策实施范围〉的通知》

海关总署：《关于进一步促进跨境电商出口发展的公告》

四、货物运输

交通运输部办公厅等 3 部门：《关于进一步改善停车休息环境关心关爱货车司机的通知》

国家邮政局：《关于印发〈邮政企业、快递企业生产安全重大事故隐患判定标准〉的通知》

地方政策：天津市发展和改革委员会等 2 部门：《关于印发〈天津市冷链产业高质量发展行动方案（2024-2027 年）〉的通知》

天津市商务局等 2 部门：《关于开展现代商贸流通试点城市建设项目申报工作的通知》

辽宁省交通运输厅：《关于开展〈辽宁省多式联运高质量发展试点项目建设工作方案〉的通知》

福建省交通运输厅等 4 部门：《关于印发〈福建省深化港口资源整合有效降低港航物流成本实施方案〉的通知》

河南省交通运输厅：《关于印发〈河南省大件运输许可信用承诺实施意见（试行）〉的通知》

中共广东省委：《中共广东省委关于贯彻落实党的二十届三中全会精神进一步全面深化改革、在推进中国式现代化建设中走在前列的意见》

甘肃省交通运输厅：《关于印发〈甘肃省联合开展超限超载暨“百吨王”严重违法行为专项治理实施方案〉的通知》

深圳市交通运输局：《关于促进现代物流业高质量发展工作措施（2024-2026 年）》

数据统计：2024 年 11 月份制造业 PMI 为 50.3%

2024 年 11 月份中国物流业景气指数为 52.8%

2024 年 11 月份中国公路物流运价指数为 104.6 点

2024 年 11 月份中国仓储指数为 52.4%

2024 年 1-10 月物流运行分析

2024 年 1-10 月交通运输经济运行情况

附件：2024 年 11 月份物流相关政策目录

国家政策：

一、降本增效

中共中央办公厅 国务院办公厅：《印发〈有效降低全社会物流成本行动方案〉》

2024 年 11 月 27 日，中共中央办公厅 国务院办公厅发布《印发〈有效降低全社会物流成本行动方案〉》（以下简称《方案》），要求以服务实体经济和人民群众为出发点、落脚点，以保持制造业比重基本稳定为基本前提，以调结构、促改革为主要途径，处理好调整结构与深化改革、建强网络与畅通末梢、打造枢纽与优化布局的关系，促进全社会物流资源配置效率最优化和效益最大化，提高物流组织化程度和效率，促进物流与产业融合创新，加强协同衔接和要素保障，解决物流发展不平衡不充分问题，统筹推动物流成本实质性下降，有效降低运输成本、仓储成本、管理成本，为增强产业核心竞争力、畅通国民经济循环提供有力支撑。

《方案》明确，到 2027 年，社会物流总费用与国内生产总值的比率力争降至 13.5% 左右。综合交通运输体系改革实现新突破，货物运输结构进一步优化，铁路货运量、铁路货运周转量占比力争分别提高至 11%、23% 左右，港口集装箱铁水联运量保持较快增长。培育一批具有国际竞争力的现代物流企业，国家物流枢纽体系和现代物流服务网络更加健全，统一高效、竞争有序的物流市场基本形成，现代物流对提升产业链供应链韧性和安全水平的战略支撑显著增强。《方案》从全局和战略高度推动有效降低全社会物流成本，明确 5 方面 20 项重点任务，包括深化体制机制改革、促进产业链供应链融合发展、健全国家物流枢纽与通道网络、加强创新驱动和提质增效、加大政策支持引导力度等。

一是深化体制机制改革

（一）推进铁路重点领域改革。制定实施铁路货运市场改革方案，促进铁路货运向铁路物流转型，支持铁路货运场站依法依规有序开展物流服务经营活动。改革铁路运输与调度生产组织方式，加强跨路局运输组织协调，创新系列物流产品，大力发展高效稳定、市场化的直达货运班列，探索用好高铁快运功能。完善铁路货运价格灵活调整机制、铁路运输进款清算机制，建立铁路物流服务价格体系。降低铁路专用线规划建设和使用费用，推进铁路专用线共用。推进铁路物流转型综合配套改革。研究制定铁路接轨管理办法、过轨运输监管办法，促进过轨运输便利化，实现国家铁路、地方铁路直通运输。

（二）推动公路货运市场治理和改革。综合施策推动解决公路货运经营主体“小、散、弱”等问题，发展规模化经营、现代化管理的大型公路货运企业，全面提高公路运输组织化程度和效率。深入推进货车违法超限超载治理。加强货物装载

源头治理。持续推进货车超标准排放治理。依法加大对货运车辆非法改装、大吨小标等行为打击力度。各地不得针对货运车辆车籍实施排他性区域限制措施。强化跨部门协同，优化城市货运网络规划设计，对不同类型货车城市通行实施精准化、差异化监管。优化收费公路政策，深化实施高速公路差异化收费，提高收费公路利用率。

（三）推进物流数据开放互联。以公路、铁路、水路、航空、海关等部门和单位公共数据资源共享和开发利用为核心，整合物流与信息流、资金流，建立部门物流数据资源动态互联机制，支持各类经营主体数据对接，形成可持续发展模式。建立物流公共数据资源开放互联机制，加强安全风险防范，完善数据授权管理和运营机制。建立健全企业物流数据采集、提取、应用、保护等机制，促进企业物流数据要素市场化流通。

二是促进产业链供应链融合发展

（四）加快现代供应链体系建设。推动大型工商企业提升物流管理水平和社会化程度，科学构建集采购、库存、生产、销售、逆向回收等于一体的供应链体系，实施精细化管理，加快库存周转。加强制造业供应链融合创新，鼓励大型制造企业与物流企业建立长期战略合作关系，优化物流流程、共建设施设备、对接信息系统，推广应用综合性供应链解决方案。支持利用工业园区闲置土地、厂房建设物流设施。深化供应链创新与应用，加快数字供应链发展，提升商贸供应链协同水平。

（五）完善现代商贸流通体系。推动商品市场优化升级，加快零售业数字化转型，支持商贸流通领域物流设施标准化智能化改造，提高流通组织能力和效率，降低商贸流通领域物流成本。加快县域商业体系建设，推动农村电商高质量发展，构建分层分类的城市商业格局，健全城乡商贸流通网络，发展共同配送、仓配一体等集约化模式。深化内外贸一体化试点，建设内外贸融合平台，促进内外贸制度规则衔接。

（六）实施大宗商品精细物流工程。推动大宗商品生产加工等企业整合内部物流需求，优化物流路径，提高直发终端用户的比率。发展大宗商品供应链组织平台，提高物流供需匹配度。支持有条件的地区建设大宗商品资源配置枢纽，支持在沿海内河港口、内陆物流枢纽布局建设大宗商品储运设施。积极发展专业化载运器具，推进适宜的大宗商品在工厂园区等入箱，推广集装箱货物公铁水全过程运输。鼓励银行机构依法合规开展重点领域大宗商品供应链金融服务。

（七）实施“新三样”物流高效便捷工程。加强电动汽车、锂电池、光伏产品“新三样”出口的国内港口仓储设施建设，支持高效便捷出口。研究出台大容量储能电池、大尺寸光伏组件的仓储和运输相关技术标准，优化完善锂电池运输安全管理规范。开展新能源汽车物流提升工程，加强港口滚装码头建设，鼓励研发应用内

河滚装船。探索发展新能源汽车集装箱运输，畅通新能源汽车国内联运通道和跨境物流通道。

（八）推动国际供应链提质增效。支持有条件的地区建设国际物流枢纽中心。畅通大宗商品、新能源汽车、冷链等国际物流。鼓励大型工商企业与骨干物流企业深化国际物流合作，共建共用海外仓储等基础设施，提高储运、流通加工等综合服务能力。优化中欧班列开行计划和运力分配机制。增加全程时刻表中欧班列开行数量。推进内陆港建设工程，降低内陆枢纽的集货和通关成本。推动铁路国际联运单证物权化，鼓励有条件的城市探索试点。

（九）打造现代化物流龙头企业和专精特新企业。实施现代化物流龙头企业培育行动。支持航空物流企业扩大全货机规模。充分发挥民营物流企业在供应链产业链融合创新中的作用。促进物流企业向专精特新方向发展，鼓励中小物流企业重点在多式联运、智慧物流、冷链物流、商品车物流等领域培育特色竞争优势。支持引导物流企业提升服务质量、时效和便利度。

三是健全国家物流枢纽与通道网络

（十）整合提升物流枢纽设施功能。深入实施国家物流枢纽布局和建设规划，优化国家物流枢纽布局，系统推进国家物流枢纽建设和功能提升。完善物流枢纽铁路专用线、集装箱堆场、转运场站、公路联络线等配套设施及集疏运体系，构建干线支线物流和仓储配送规模化组织、一体化运行的物流集散网络。完善国家物流枢纽间的合作机制。积极稳步推进“平急两用”公共基础设施建设，科学集约布局建设城郊大仓基地等大型仓储物流设施，完善涵盖分拨中心、末端网点的分级物流配送体系。研究制定物流园区高质量发展指引。建立农村物流基础设施共享共用新机制，加快推动农村客货邮融合发展，支持客运站、邮政网点等拓展物流服务功能。

（十一）加快健全多式联运体系。建立健全多式联运经营主体相关制度，完善业务规则，推广标准化多式联运单证。培育多式联运经营主体，发展集装箱公铁、铁水联运，加快推进一单制、一箱制，推广带托盘运输等集装化运输模式，创新打造稳定运行、品牌化的多式联运产品。统一协同各种运输方式规则标准，加强设施衔接、信息共享、标准协同、安检互认。深入推进国家综合货运枢纽补链强链。推动建立内贸集装箱铁水联运体系。加快推广航空货运电子运单。实施国家物流枢纽多式联运工程，提高全程服务组织能力。增加国家物流枢纽间铁路联运班列开行数量，提高班列稳定性。加强统筹协调和要素保障，分层制定专用线建设目录和推进方案，务实推动铁路进码头、进园区、进厂矿。

（十二）开展优化运输结构攻坚行动。深化综合交通运输体系改革，优化主干线大通道，充分发挥大运量、高效率、低成本运输方式的基础作用。制定工作指引，强化货物特别是大宗散货和中长距离运输货物“公转铁”、“公转水”。改进内河

船闸过闸申报要求和流程，加快推动网上办理。加快水上运输装备大型化、标准化建设。加强水运网络规划建设。打通内河航运和海运堵点卡点，提高水运组织化、智能化水平。实施内河水运体系联通工程，发展内河深水航道和大型码头，布局建设一批高等级内河航道、内河主要港口工程，合理挖掘长江干线航道通行潜力。实施铁路货运网络工程，统筹规划、适当加强普速铁路建设，提高重载铁路比重，提升重点货运通道能力，补强铁路货运网络。

（十三）构建现代物流与生产力布局协同发展新模式。统筹规划建设物流枢纽，有效对接国家骨干物流网络和重要资源物流通道，构建“通道+枢纽+网络”现代物流运行体系。加强各类交通运输方式在重要节点上的高效衔接，健全末端集散网络。深化交通物流融合发展，一体规划、同步推进产业布局与物流枢纽建设，推动优势资源、优势产业形成就近配套的完整产业生态。支持相关城市探索“产业集群+物流枢纽”协同发展模式。大力发展临空经济、临港经济，依托现有国家物流枢纽建设若干国家物流枢纽经济区。

四是加强创新驱动和提质增效

（十四）推动物流数智化发展。提高全社会物流实体硬件和物流活动数字化水平，鼓励开展重大物流技术攻关，促进大数据、第五代移动通信（5G）和北斗卫星导航系统等技术广泛应用，推动重要物流装备研发应用、智慧物流系统化集成创新，发展“人工智能+现代物流”。推进传统物流基础设施数字化改造，加快智慧公路、智慧港口、智慧物流枢纽、智慧物流园区等新型设施发展。鼓励发展与平台经济、低空经济、无人驾驶等相结合的物流新模式，健全和优化管理标准规范，支持企业商业化创新应用。促进物流平台经济创新发展，鼓励物流技术创新平台和龙头企业为中小物流企业数智化赋能。推广无人车、无人船、无人机、无人仓以及无人装卸等技术装备，加强仓配运智能一体化、数字孪生等技术应用，创新规模化应用场景。支持符合条件的物流技术装备纳入《首台（套）重大技术装备推广应用指导目录》，符合条件的物流技术装备研发制造业企业可按规定申请认定高新技术企业，依法享受相关税收优惠。

（十五）加快物流绿色化转型。制定绿色物流重点技术和装备推广目录，支持物流枢纽场站、仓储设施、运输工具等绿色化升级改造。开展绿色物流企业对标达标行动。支持开展物流领域碳排放核算及相关认证工作，构建物流碳排放计算公共服务平台。扩大新能源物流车在城市配送、邮政快递等领域应用。研究中重型货车零碳排放技术发展路径。持续推进物流包装绿色化、减量化、可循环。推动建立船用清洁燃料供应保障体系。

（十六）实施物流标准化行动。建立协同衔接、系统高效的现代物流标准体系，加强标准宣传、实施、评价。加强专业术语、装载器具、物流单证、信息数据等重

要基础标准制定修订。完善数字化、智能化、绿色化等关键领域物流标准以及专业物流标准。加快即时配送、网络货运等新模式新业态标准建设。加强多式联运标准跨部门协同，系统推进各种运输方式、各类设施设备标准衔接统一。积极参与国际物流标准制定修订。

五是加大政策支持引导力度

(十七) 加强投资政策支持。支持铁路货运、内河水运、物流枢纽等基础设施建设，重点支持大宗商品物流、冷链物流、铁路物流、农村物流等领域和中西部地区设施补短板，加快形成现代化物流基础设施体系。通过现有资金渠道，启动支持现代商贸流通体系试点城市建设。

(十八) 鼓励加大信贷融资支持力度。发挥各类金融机构作用，创新金融产品和服务，加大对物流企业融资支持力度。鼓励各类金融机构为有效降低全社会物流成本提供长期稳定融资支持。

(十九) 加强物流仓储用地保障。加大物流仓储用地要素支持。依法依规保障国家物流枢纽、国家物流枢纽经济区、临空经济区、临港经济区等的重大物流基础设施和物流仓储设施项目用地、用海、用岸线的合理需求。对企业利用原有土地进行物流基础设施改造升级的，按规定予以支持。推进铁路物流场站设施用地分层立体开发，完善相关配套管理制度。

(二十) 强化专业人才培养。推动高等学校、职业学校加强物流、采购、供应链等相关学科专业建设。支持有条件的高等学校深化与国内外物流企业合作，打造集人才培养、研究创新、服务企业于一体的专业人才培养模式。鼓励物流企业、行业协会、高等学校、职业学校、科研机构联合打造市域产教联合体，共建产业学院、实训基地等，开设面向物流实践的培训课程，完善多元化、多层次、全方位的现代物流和供应链专业人才培养体系。

交通运输部等 2 部门：《关于印发〈交通物流降本提质增效行动计划〉的通知》

2024 年 11 月 13 日，交通运输部等 2 部门联合发布《关于印发〈交通物流降本提质增效行动计划〉的通知》（交运发〔2024〕135 号，以下简称《通知》），提出到**2027 年，交通物流降本提质增效取得显著成效，社会物流总费用与国内生产总值的比率力争降低至 13.5% 左右**。国家综合立体交通网主骨架更加完善，基础设施联网补网强链深入推进，运输结构持续优化，全国铁路货物运输周转量较 2023 年增长 10% 左右，港口集装箱铁水联运量年均增长 15% 左右，综合交通运输体系改革等取得重大突破，多式联运“一单制”、“一箱制”加快推广，货运组织效率大幅提升，

培育形成一批具有国际竞争力的领军企业，交通物流对现代化产业体系建设的支撑作用更加突显。

《通知》坚持系统谋划、重点施策，市场为主、政府引导，目标导向、问题导向，扎实推进、务求实效，加快建设国家综合立体交通网、深入推进运输结构调整优化、推进交通物流与产业融合发展等 18 项具体举措，旨在加快推进交通物流结构性、系统性、制度性、技术性、综合性、经营性等六个方面的降本提质增效，更好服务经济社会高质量发展。

一是提升与产业发展适配性，推进结构性降本提质增效。

1. 加快建设国家综合立体交通网。以联网补网强链为重点，适度超前加快规划建设国家综合立体交通网主骨架。实施铁路货运网络工程，完善普速铁路网络和重载铁路，持续优化“西煤东运”、“北煤南运”、“北粮南运”等多式联运系统，加强疆煤外运通道能力建设。研究推进内河水运体系联通工程，加快“四纵四横两网”国家高等级航道建设，挖掘长江、珠江等干线航道通行潜力，加快推进平陆运河建设，加快长江中游荆江河段二期工程、长江口南槽航道治理二期工程等前期工作。支持 30 个左右城市开展国家综合货运枢纽补链强链建设。

2. 深入推进运输结构调整优化。组织开展优化运输结构攻坚工程。加快推进铁路专用线进入港口堆场、物流园区、工矿企业。新建及迁建大宗货物年运量 150 万吨以上的物流园区、产业园区、工矿企业、粮食储备库等，原则上接入铁路专用线或管道。大力发展江海联运、水水中转和“散改集”，支持打造铁水联运、江海联运组织服务中心。沿海主要港口利用疏港铁路、水路、封闭式皮带廊道、新能源汽车运输大宗货物的比例超过 80%。鼓励发展零排放货运车队。规范多式联运各环节收费行为。推动降低铁路专用线建设和使用收费，压缩建设审批时间，建立专业化、多元化铁路专用线运营维护机制。

3. 推进交通物流与产业融合发展。优化交通物流基础设施布局，支持交通物流与先进制造业、现代农业、战略性新兴产业等高效衔接、深度融合，促进物流供应链一体化融合创新。制定完善新能源汽车动力电池、储能电池、大容量光伏电池运输服务保障措施，完善新能源汽车港口滚装码头布局，积极拓展新能源汽车集装箱船、多用途船运输。加快完善能源、矿石、建材、粮食等大宗物资运输服务保障体系，依托主要港口、重要口岸、铁路物流中心，建设一批大宗散货混配和接卸中转基地。

二是促进各环节高效衔接，推进系统性降本提质增效。

1. 推动多式联运“一单制”创新发展。研究制定多式联运管理制度和“一单制”技术标准，推进各方式间转运交接、货物交付、信息互联、保险理赔等规则衔接。研究建立多式联运运单管理制度，支持单证电子化应用，推动国际陆海联运、跨境

铁路运输等领域的多式联运单证物权化。深入推进多式联运提质扩面，加快培育 30 家左右具有跨区域联通和全过程管控能力的多式联运企业。建立铁路货运全程时限保障机制，推行班列客车化开行、直达化服务。创新高铁快运、双层集装箱班列、多联快车等模式。打造 20 条左右铁水联运品牌线路案例。

2.建立健全内贸集装箱多式联运体系。制定完善内贸集装箱标准体系，推进联运设施设备匹配衔接。鼓励建设内贸集装箱提还箱点，完善箱管服务技术标准，推进内贸集装箱循环共用。加快推进铁水联运货物分类、装载和安全检查行业标准衔接互认，推动多式联运“一箱制”发展。支持符合条件的企业开展内外贸集装箱同船运输，推行集装箱外贸内支线进出口双向运作模式。加快标准托盘、周转箱（筐）等单元化物流载具推广应用和循环共用。

3.畅通城乡物流末端循环网络。优化完善城市货运服务网络，研究推广城市配送专用中型厢式货车，合理设置货车通行区域、线路、时段要求，鼓励取消轻型以下新能源城市配送货车通行限制。大力发展共同配送、仓配一体等新模式，研究推动铁路货运场站融入城市物流体系。扎实推进“快递进厂”、“快递进村”。加快推进农村客货邮融合发展，大力推广适配车型，支持具备条件的县乡客运站拓展货运物流服务功能，共建共享村级综合便民服务站。完善产地冷链物流设施，大力发展农产品冷链物流。

4.提升国际物流供应链服务保障能力。加快推进跨里海等国际运输走廊建设，培育稳定开行的国际多式联运线路。完善中欧方向双多边国际道路运输协定体系，推进中欧直达快运通道贯通，持续扩大《国际公路运输公约》应用范围，提升边境口岸通关效率。推进“丝路海运”港航贸一体化发展，加快西部陆海新通道、空中丝绸之路建设。加快中欧班列集结中心建设，优化中欧班列开行方案。

三是建设全国交通物流统一大市场，推进制度性降本提质增效。

1.持续深化重点领域改革。深化综合交通运输体系改革，推进铁路体制改革，推进铁路货运市场化改革。建立完善地方铁路网与国家铁路网衔接协同机制，优化铁路接轨、过轨、清算管理规则。加大对航空货运空域时刻资源支持力度。优化航空货运安检流程，创新拼装模式。积极发展无人机配送等商业化应用。统筹发展以普通公路为主的体现政府普遍服务的非收费公路和以高速公路为主的收费公路。深化实施高速公路差异化收费。

2.提升市场法治化、规范化水平。建立健全基于信用评价的分级分类差异化监管模式。完善货车生产改装联合执法、信息共享和联合惩戒机制，加大货车一致性监督检查力度，压实车辆检测、检验等环节责任，严厉打击套牌挂车。稳步开展超长平板半挂车、超长集装箱半挂车治理工作。研究制定网络货运经营管理制度，强化联合监管。

3.提升口岸通关效率和便利化水平。鼓励发展国际中转、货物集拼、内外贸同船等服务。推进智慧口岸建设，加强海关、边检等口岸查验单位和交通等单位跨部门联动，推行“联合查验、一次放行”等通关新模式。推动内地与港澳地区检测认证规则对接和结果互信互认，深化实施内地与港澳地区非公约船舶安检协查机制，推动与更多国家和地区开展检验检疫、船舶电子证书国际合作。

四是加快培育新动能，推进技术性降本提质增效。

1.加快推进多式联运信息互联共享。制定多式联运数据共享清单，推动经营主体加强数据交换共享，稳步推进交通物流公共数据资源开发利用，形成可持续发展模式。制定全国统一的交通运输领域相关电子证照清单和应用管理规范，加快推进“跨省通办”。

2.加快推进交通运输智慧物流创新发展。加快智慧公路、智慧航道、智慧港口、智慧枢纽等建设，推进交通基础设施数字化转型升级。加快开展智能网联（自动驾驶）汽车准入和通行试点。统筹加强交通运输智慧物流标准协同衔接。有序推动自动驾驶、无人车在长三角、粤港澳大湾区等重点区域示范应用。

3.大力提升技术装备绿色化水平。研究开展双挂汽车列车运输测试。因地制宜推广应用新能源中重型货车，布局建设专用换电站。推动建设一批公路服务区充电桩、换电站、充电停车位。加快提升港口、机场、物流园区等车船清洁化水平，加快水上运输装备大型化、标准化。深入开展城市公共领域车辆全面电动化试点。推动建立交通物流领域碳资产管理和碳排放核算机制。支持高铁物流装备研发和推广应用。加快落实交通运输大规模设备更新行动。

五是加强要素资源保障，推进综合性降本提质增效。

1.持续推进交通物流减税降费。继续落实网络平台道路货物运输企业代开增值税专用发票试点，试点企业可为符合条件的道路货运小规模纳税人代开增值税专用发票。推动实现物流领域电子发票全覆盖。持续抓好已出台各项税费优惠政策落实。规范集装箱堆场企业经营行为，严格查处借优势地位不合理收费。

2.加大交通物流用地用海资源供给。加强物流通道、综合枢纽、铁路专用线、港口码头等重点项目用地用海用岛要素保障。支持交通和仓储物流用地以长期租赁或先租后让、租让结合方式供应。支持在具备条件的高速公路出入口附近规划建设高速公路中转货运场站和物流中心。鼓励依托城市铁路场站、公路客运站、城市公交首末站等拓展快递收发分拣和城市配送等服务。

3.加大金融政策支持力度。充分发挥动产融资统一登记公示系统、全国融资信用服务平台等作用，引导各类金融机构加大对交通物流企业融资支持力度。鼓励金融机构丰富交通物流领域金融产品和服务，开展应收账款、订单仓单等动产质押贷款业务。

六是支持企业提升运营效率，推进经营性降本提质增效。

1.提升交通物流企业供应链管理水平。深入推进民生消费、汽车制造、跨境电商等物流供应链一体化创新发展。加快培育平台型、综合性物流供应链服务企业，提升多式联运、库存管理和分销配送、通关清关等服务能力。组织开展交通物流降本提质增效交通强国建设专项试点。

2.打造创新型国际化领军企业。提升工程物流、医药冷链、危险品等专业领域物流服务能力，打造一批交通物流专业化、精细化企业群体。支持国际交通物流上下游企业加强战略协作，加快“走出去”步伐。

专家解读 | 贺登才：有效降低全社会物流成本的《施工图》

近日，《有效降低全社会物流成本行动方案》（以下简称《行动方案》）以中办、国办名义公开发布，从全局和战略高度对推动有效降低全社会物流成本行动作出全面部署。这是现代物流领域第一份中央文件，具有重大而深远的里程碑意义。

一、统筹推动、全面部署的《施工图》

《行动方案》既高屋建瓴，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，完整准确全面贯彻新发展理念；又系统全面，涉及有效降低全社会物流成本的全要素、全流程工作部署。全文分为七部分，提出 20 条、100 多个政策点，结合实际，点点落地。

第一部分，“总体要求”提出了指导思想和主要目标。确定了以服务实体经济和人民群众的“出发点和落脚点”，以保持制造业基本稳定的“基本前提”和调结构、促改革的“主要途径”。明确了三个“基本关系”，即：调整结构与深化改革、建强网络与畅通末梢、打造枢纽与优化布局。最后落到“统筹推动物流成本实质性下降，有效降低运输成本、仓储成本、管理成本，为增强产业核心竞争力、畅通国民经济循环提供有力支撑”。

《行动方案》提出的主要目标是：到 2027 年，社会物流总费用与国内生产总值的比率力争降至 13.5% 左右。也就是说，经过 4 年努力，到 2027 年，比 2023 年的 14.4%，下降差不多一个百分点。这意味着，目标实现后，我国每年可节约物流成本约 1 万亿元，这也将转化为企业的实际利润。这既是一个十分艰巨、需要付出极大努力，又经过努力可以实现的鼓舞人心的理想目标，是一个可以跳起来摘到的“果子”。

第二部分，深化体制机制改革。《行动方案》贯彻《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》精神，提出了“推进铁路重点领域改革”“推动公路货运市场治理和改革”“推进物流数据开放互联”三项改革举措，包含十几个政策点。其中，市场亟待破除的“堵点、卡点”有：促进铁路货运向铁路物

流转型，改革铁路运输与调度生产组织方式，完善铁路货运价格灵活调整机制，降低铁路专用线规划建设和使用费用，促进过轨运输便利化等。涉及公路货运市场的有，发展规模化经营、现代化管理的大型公路货运企业，深入推进货车违法超限超载治理，优化收费公路政策，深化实施高速公路差异化收费等。在推进数据开放互联方面，提出建立公共数据资源开放互联机制、加强安全风险防范和促进企业物流数据要素市场化流通等一系列改革举措。

第三部分，促进产业链供应链融合发展。共提出六条重要举措，即：加快现代供应链体系建设，完善现代商贸流通体系，实施大宗商品精细物流工程，实施“新三样”物流高效便捷工程，推动国际供应链提质增效，打造现代龙头企业和专精特新企业，包含近 30 个政策点。这一部分政策点最多，而且有一些新的提法。比如，鼓励大型制造企业与物流企业建立长期战略合作关系，支持利用工业园区闲置土地、厂房建设物流服务设施，支持有条件的地区建设大宗资源配置枢纽，鼓励大型工商企业与骨干物流企业深化国际物流合作，推进内陆港建设工程，推动铁路国际联运单证物权化，实施现代化物流龙头企业培育行动，充分发挥民营物流企业在供应链、产业链融合创新中的作用等。

第四部分，健全国家物流枢纽与通道网络。共提出四条举措，分别是：整合提升物流枢纽设施功能，加快健全多式联运体系，开展优化运输结构攻坚行动，构建现代物流与生产力协同发展新模式，涉及 20 多个政策点。主要有，优化国家物流枢纽布局，完善国家物流枢纽间的合作机制，科学集约布局建设城郊大仓等大型仓储物流设施，研究制定物流园区高质量发展指引，推广标准化多式联运单证，培育多式联运主体，深入推进国家综合货运枢纽补链强链，实施国家物流枢纽多式联运工程，强化货物特别是大宗散货和中长距离运输货物“公转铁”“公转水”，实施铁路货运网络工程，补强铁路货运网络，深化交通物流融合发展，大力发展临空经济、临港经济，依托现有国家物流枢纽建设若干国家物流枢纽经济区。

第五部分，加强创新驱动和提质增效。分为推动物流数智化发展、加快物流绿色化转型和实施物流标准化行动三条，包含十几个政策点。主要有，提高全社会物流实体硬件和物流活动数字化水平，推进传统物流基础设施数字化改造，鼓励物流技术创新平台和龙头企业为中小物流企业数智赋能，推广无人车、无人船、无人机、无人仓以及无人装卸等技术装备，制定绿色物流重点技术和装备推广目录，支持开展物流领域碳排放核算及相关认证工作，完善数字化、智能化、绿色化等关键领域物流标准以及专业物流标准，积极参加国际物流标准制定修订等。

第六部分，加大政策支持引导力度。分为加强投资政策支持，鼓励加大信贷融资支持力度，加强物流仓储用地保障，强化专业人才培养，包含十几个政策点。主要有：通过现有资金渠道，启动支持商贸流通体系试点城市建设；对企业利用原有

土地进行物流基础设施改造升级的，在提出规划条件、办理规划许可、划拨转有偿使用等方面按规定予以支持；推进铁路场站设施用地分层立体开发，完善相关管理制度等。

第七部分，加强组织实施。强调各地区各有关部门在党中央集中统一领导下，按照改革事项清单化、建设任务项目化，强化政策和要素支持。对发挥行业协会桥梁纽带作用也提出要求。

二、两端发力，多方协同，推动《行动方案》落实落地

习近平总书记在中央财经委员会第四次会议上发表重要讲话强调，物流是实体经济的“筋络”，联接生产和消费、内贸和外贸，必须有效降低全社会物流成本，增强产业核心竞争力，提高经济运行效率。这就把“降低物流成本”的范围扩大到“全社会”，提到产业核心竞争力和经济运行效率的高度。

我们通常所说的“物流成本”，一般是指社会物流总费用与 GDP 之间的比率。有效降低全社会物流成本，应该从全社会、全要素、全链条系统考虑，从经济总量和物流成本双向发力。党的十八大以来，随着经济平稳增长，政策持续发力，现代物流提档升级，我国社会物流总费用与 GDP 的比率由 2012 年的 18% 降到 2023 年的 14.4%。要使《施工图》保质保量按期落实落地，不仅要在物流“供给端”发力，也要往“需求端”使劲，做好供给端和需求端两篇大文章。

调整结构，做大做优经济总量。首先要加快发展新质生产力，特别是战略性新兴产业和未来产业。这些产业相较于传统产业附加值高、物流量小，所需物流成本低，在相同经济总量条件下，可以大幅减少物流作业规模。

再者要持续优化区域产业布局。随着枢纽经济、临空经济、临港经济发展，物流活动越来越向原料的生产地、商品的消费地和货物的转运地集中。培育发展物流枢纽经济、壮大完善产业集群物流配套、建设城市群和都市圈，推动产业链集中聚集，可以大幅缩短供应链空间距离。

三是进一步扩大生产性服务业。要鼓励制造业企业分离分立物流部门，剥离释放物流功能，发展专业化、社会化物流企业，促进制造业服务化、智能化，这是提高物流效率、有效降低全社会物流成本的一个重要途径。

四是促进产业链供应链深度融合。现代物流要敢于突破企业边界，深度嵌入产业链，构建集采购、生产、销售和回收为一体的供应链服务体系。鼓励现代物流与供应链企业与生产制造和商贸流通企业建立战略合作伙伴关系，设计采用一体化、柔性化、智能化供应链解决方案。

五是改变产品形状设计思路。从产品设计源头开始，鼓励“为物流设计”。产品外形的规格尺寸与产品包装要适应运输、储存、配送、装卸、搬运、堆码和信息感知的需要，从而推动物流全链路提质增效降本。

深化改革，推动物流环节减量提质增效。目前，依靠简单地降低物流价格已无空间，“内卷式”恶性竞争贻害无穷。而聚焦整合资源、调整结构、优化流程、压缩流通环节，加快库存周转、发展共享物流等物流新模式大有潜力可挖。

一是精简压缩物流总量。我国地域辽阔，各地资源禀赋差异较大，西煤东运、北粮南运等大运量、长距离运输总体上推高了物流成本。为解决这一问题，就要建设坑口电站、变输煤为输电，大力发展可再生能源及核能等清洁能源，减少煤炭开采和运量；要发展产地粗加工，将原粮变成品、毛菜变净菜、原木变板材，减少无效运输、迂回运输。

二是发挥网络效应。目前，151个国家物流枢纽已纳入重点建设名单，遍布全国31个省（区、市）。国家骨干冷链物流基地、国家级示范物流园区、各类货运场站等物流基础设施信息联通，业务协同，发挥网络效应，对于降低全社会物流成本意义重大。

三是压缩流通环节。建立全国统一大市场，打通阻碍商品流通的堵点卡点。发展数字化的商贸物流，推动电商物流发展，通过完善的物流网络实现产品从生产制造到消费者的有效连接，有助于降低社会物流成本。鼓励农超对接、农商互联的农产品供应链创新，让“菜园子”直通“菜篮子”。通过压缩流通环节，提高流通效率，降低物流成本。

四是加快库存周转。库存量过大不仅增加仓库面积和保管费用，占用流动资金，加重利息负担，还会造成产品无形损耗。通过加强销售预测、订单管理，推行供应商管理库存、循环取货等管理模式，提高库存管理水平，可以消除低效库存，降低保管费用，节约流动资金，进而带动全社会物流成本降低。

五是调整运输结构。深化铁路货运市场化改革，推动公路货运市场治理和改革，因地制宜推进“公转铁”“公转水”“散改集”“水水中转”，以价格为导向形成运输结构调整的内生动力。推动船、车、班列、港口、场站、货物等信息开放共享，实现到达交付、通关查验、转账结算等“一单制”“一站式”线上服务。

六是发展共享物流。任何一家企业都不可能“包打天下”，联合共享、合作共赢是必由之路。通过共享物流实现资源优化配置，从而提高物流资源使用效率。通过共同配送、双向运输、共享云仓、互用网络等共享物流模式实现优化配置，提高物流资源使用效率，有效降低物流成本。

有效降低全社会物流成本，有赖于统一高效、竞争有序的物流市场建设，离不开适宜的政策环境。党的十八大以来，党中央、国务院高度重视现代物流发展，深化体制机制改革，破解了许多政策瓶颈，但仍有一些政策方面的堵点卡点需要进一步突破。比如，推进高速公路收费方式改革，消除各种类型的地方保护，持续深化公路超限超载治理，为配送车辆进城通行停靠装卸作业提供便利，进一步减少行政

性审批证照，加强物流用地用海用岸线保障，加大投融资政策支持力度，有序推进物流数据信息开放等。所有这些，都需要各有关部门和地方在党中央集中统一领导下通力合作，强化政策和要素支持，共同推动《行动方案》落实落地。

（贺登才 中国物流与采购联合会副会长、“十四五”国家发展规划专家委员会委员）

二、商贸物流

商务部等 2 部门：《关于印发〈中国（浙江）自由贸易试验区大宗商品资源配置枢纽建设方案〉的通知》

2024 年 11 月 25 日，商务部等 2 部门发布《关于印发〈中国（浙江）自由贸易试验区大宗商品资源配置枢纽建设方案〉的通知》（商自贸发〔2024〕291 号，以下简称《通知》），以制度创新为核心，主动对接国际高标准经贸规则，持续推动大宗商品投资贸易自由化便利化，有效发挥浙江自贸试验区的改革开放综合试验平台作用，全面提升大宗商品资源配置能力。

《通知》提出，大宗商品资源配置枢纽建设以浙江自贸试验区舟山离岛片区、舟山岛北部片区、舟山岛南部片区为基础，统筹宁波片区，加强区内区外联动。力争到 2030 年，围绕大宗商品全产业链，建设一批大宗商品特色功能岛，储运规模稳步扩大，精深加工链条不断延伸，贸易交易生态趋于完善，海事服务国际市场竞争能力日益增强，粮食、能源资源等大宗商品资源配置能力和产业链供应链保障能力显著提升，初步建成功能完备的大宗商品储运、加工、海事服务基地和贸易、交易中心，打造具有区域竞争力和国际影响力的大宗商品资源配置枢纽。

《通知》要求，建设国际大宗商品储运基地。一是完善大宗商品储运基础设施。统筹舟山海域海岛资源，保障重大项目建设需求，加快大宗商品储运基础设施建设。推进分层设立土地使用权，在不改变地表原有地类和使用现状的前提下，探索设立地下空间建设用地使用权。加快构建区内原油、天然气、成品油管网体系，加快建设鱼山至宁波化工品管道。研究沪舟甬通道等交通配套设施前期工作。鼓励政策性、开发性金融机构根据职能定位和业务范围加大信贷投放力度，商业性金融机构增加信贷资源配置，支持大宗商品储运和相关重点产业发展。鼓励金融机构通过股权投资、债券、私募基金、保险资管产品等多种方式，依法合规为大宗商品储运基础设施建设提供长期稳定的资金支持。支持符合条件的大宗商品储运重点项目发行基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）。二是健全大宗商品储备体制机制。支持创新构建灵活高效的储备运行管理机制，发挥好储备的应急和调节能力。三是构建国际化大宗商品企业商业储备体系。吸引相关企业到浙江自贸试验区开展商业储备。加强保税商品登记系统建设，支持利用储存在海关保税监管场所的大宗商品开展仓

单融资、交易业务。允许符合条件的企业按照行政许可程序申请调整保税仓、出口监管仓、内贸仓属性。

《通知》要求，**建设国际大宗商品加工基地**。一是**推动石化产业延链补链强链**。加快推进浙江宁波石化产业基地和舟山拓展区建设，延伸发展高端化学品和化工新材料等中下游产业。对新建项目依法实施煤炭减量替代，优先使用非化石能源和天然气满足新增用能需求。坚决遏制高耗能高排放项目盲目发展，依法依规推动落后产能退出。二是**加快拓展铁矿石中下游产业链**。延伸发展铁矿石中下游加工产业，建设辐射亚太地区的国际混配矿分销中心。三是**促进有色金属加工产业发展**。支持开展进口粗铜、再生铜打包、破碎、铸轧等加工业务，开展有色金属矿产及中间品分装业务，打造有色金属矿产混配加工及分销中心。支持开展新能源相关原材料仓储业务。四是**提升粮食精深加工水平**。推进粮食加工产业链向纵深延伸，培育优质蛋白国际供应链和相关产业生态体系。谋划建设粮食产业功能岛。

《通知》要求，**建设国际大宗商品交易中心**。一是**构建多层次的期现货市场**。支持以铜精矿、新能源相关金属及中间品为主开展现货交易、海运提单交易、数字仓单交易等业务。支持舟山建设现货大豆保税交易库，开展大豆进口现货实物交收试点，支持相关经营主体通过大豆交易中心出售、转让保税交易库内现货大豆。二是**建立高水平的期现货交易模式**。加快完善大宗商品保税交割体系，推动境内期货交易研究布局扩容交割库。在依法合规、风险可控的前提下，允许境外经营主体参与区内现货交易平台产品交易及相关资金进出。

《通知》要求，**深化国际海事服务基地建设**。一是**提升保税燃料加注国际竞争力**。允许浙江自贸试验区内企业以保税物流方式开展以船供为目的的高低硫燃料油混兑调和业务。支持在舟山符合监管条件的场所内，以加工贸易方式开展进口燃料油和沥青、生物柴油以及其他既不属于加工贸易禁止类商品也不属于出口国营贸易管理货物的商品混兑调和、出口业务。支持参照保税燃料油加注管理模式，开展生物燃料油、绿色甲醇、液氢、液氨等新型绿色船舶燃料加注试点。支持依法依规以管道直供模式开展船用保税燃料岸基加注业务。二是**加快综合海事供应体系建设**。支持舟山优化船舶、货物、人员进出境等管理，推动锚地供应服务从单一供油向物料补给、船舶维修等一站式服务拓展。允许开展锚地航修试点。完善物料保税仓供应模式，对保税仓库内专用于供应国际航行船舶的保税货物试行先供船后报关。培育海事服务电商平台，构建船供通关线上监管新模式。三是**构建国际航运服务体系**。授权“浙江宁波舟山港”为浙江自贸试验区国际船舶登记船籍港。支持船舶与海洋工程装备产业转型升级，支持浙江自贸试验区内相关企业优化整合。授权浙江省开展国际散装液体危险品船运输业务审批。

商务部等 9 部门：《印发〈关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的行动计划〉的通知》

2024 年 12 月 3 日，商务部等 9 部门联合发布《印发〈关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的行动计划〉的通知》（以下简称《通知》），要求以现代供应链为牵引，以批发零售业高质量发展为主线，加强物联网、大数据、人工智能等新技术应用，着力健全城乡流通网络，推动流通创新转型，优化流通发展方式，联通国内国际市场，提高数智化、绿色化水平，加快完善流通体制，建设现代商贸流通体系，为畅通国民经济循环、建设全国统一大市场、构建新发展格局提供支撑。

《通知》明确，到 2027 年，基本建成联通内外、贯通城乡、对接产销、高效顺畅的现代商贸流通体系。城乡商贸流通网络更加完备，构建分层分类的城市商业布局，完善县乡村三级物流配送体系，**果蔬和肉类冷链流通率分别达到 25% 和 45%**。**批发零售业加快转型，培育 100 家骨干农产品批发市场**，品牌连锁、即时零售、直播电商等新业态快速发展，流通组织能力持续增强。数智化、标准化、绿色化水平明显提升，打造一批数字供应链服务平台，**托盘标准化率提高至 40% 左右**，再生资源回收体系更加健全。国内国际融合发展深入推进，内外贸一体化加快发展，在流通领域培育一批具备全球竞争力的世界一流企业。《通知》明确从完善城乡商贸流通网络、推动商贸流通创新转型、优化商贸流通发展方式、加快商贸流通开放融合发展、强化组织实施五方面细化 14 项行动计划，完善现代商贸流通体系，推动批发零售业高质量发展，降低全社会物流成本。

《通知》要求，**完善城乡商贸流通网络**。一是**补齐农村商贸流通短板**。健全县乡村三级物流配送体系。鼓励农村物流、电子商务与商贸流通、供销集配、邮政快递等设施整合，促进客货邮融合发展，大力发展共同配送。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，提高综合服务能力。二是**健全农产品供应链**。**完善农产品集散网络**。依托农产品产地、销地和集散地，培育一批骨干农产品批发市场，完善冷藏保鲜、加工配送、交易结算等设施，鼓励线上线下融合、集团化发展，增强农产品集散和区域辐射能力。**发展农产品冷链物流**。建设改造区域冷链物流基地，整合加工、分拨、低温配送等功能，加强冷链物流干支衔接。发展第三方冷链物流。**加强农产品产销对接**。引导农产品流通企业向生产环节延伸，发展订单农业、产销一体等对接模式，优化以市场需求为导向的农业产业结构。鼓励城乡开展产销对接活动，加强土特产品牌展销。**改造农产品零售网点**。支持菜市场标准化改造，丰富便民服务等多种业态，提升设施环境，扩大净菜销售。发展生鲜电商、连锁菜店，完善城市分拨仓、社区前置仓等冷

链设施，提高同城配送能力。**三是提升城市商业效能。**健全生活必需品流通保供体系。抓住重点城市和关键环节，织牢织密应急保供网络，完善自动触发、平急转换、联保联供、分级储备等机制，提升应急保供体系韧性。优化设施布局，强化监测预警，建强四级保供队伍，加强货源组织对接，畅通城际“主动脉”与城内“微循环”。

《通知》要求，**推动商贸流通创新转型。**一是**推动批发业平台化发展。**培育平台型商品市场。推动大型商品市场升级，完善商品集散、仓储物流等综合服务，建立集成、开放的平台经济生态。二是**推动零售业创新提升。赋能传统零售业态。**鼓励大型流通企业通过特许经营、技术赋能等方式，改造传统零售门店，提高市场分析、进销存管理水平。整合线上平台、线下商超和物流站点，发展即时零售、直播电商等新业态。

《通知》要求，**优化商贸流通发展方式。**一是**深化供应链创新与应用。**培育**供应链领军企业。**在重要行业和关键领域，培育统筹能力强、协同水平高的供应链领军企业，通过包采包销、产能托管、运输配送等向上下游延伸服务，增强资源整合能力，提高重要产业链供应链掌控力。**提高供应链协同水平。**鼓励企业基于产销大数据打造数字供应链平台，发展柔性制造、反向定制和订单化生产，推广集采集配、统仓统配和自动补货，促进降本增效。支持供应链企业联合上下游，加强产供销储运一体化运营服务，降低库存和运输成本。**健全供应链管理机制。**鼓励有条件的城市支持供应链技术开发、服务创新。加强部门信息共享，建立供应链信用数据库，提供信用评价和风险预警服务，规范发展基于真实交易的供应链金融。二是**提高物流标准化水平。推广标准化物流载具。**加快标准托盘、周转箱（筐）等物流载具推广和循环共用，推动上下游设施适配性改造，鼓励带板运输等物流方式。拓展物流载具信息承载功能，推广全球统一编码标识（GS1），促进物流链数据互通。**大力发展智慧物流。**支持智能立体库和自动分拣、码垛机等在商贸流通领域的应用，提高存储、装卸、周转效率。完善城市末端智能配送设施，推广自助提货柜、智能快件箱（信包箱）。**发展逆向物流。**健全城乡废旧家电家具等再生资源回收网络，更新分拣、打包等设施设备，建设多元回收、集中分拣拆解、无害化储运处理的再生资源回收体系。三是**加快商贸流通数字化转型。深化数字化应用。**加快商贸流通领域数字集成创新与应用。从市场营销向产品设计、组织管理等深层次应用拓展，增强动态响应和决策能力，发展精准营销和个性化服务。**推动中小企业数字化转型。**发挥大型商贸流通企业、数字化服务商数据整合优势，为中小商贸流通企业提供“小快轻准”数字化转型解决方案，促进需求、库存和物流信息互联互通。**发挥数字引导生产作用。**开展消费趋势分析和预测，为消费品制造、农业生产等提供信息支持，对碎片化生产资源进行逆向整合，提高规模效应。

《通知》要求，加快商贸流通开放融合发展。培育流通领域世界一流企业。提升经营主体国际竞争力。推动产业链供应链国际合作，鼓励商贸流通企业通过兼并重组、联盟合作等方式，提升规模化水平。支持商贸流通企业参与共建“一带一路”，与上下游企业协同“走出去”，增强全球资源要素配置能力。拓展全球营销和物流网络。支持商贸流通、跨境电商、跨境物流等企业高质量推进海外仓、海外物流中心建设。鼓励商贸流通企业与港口、航运、物流等企业战略合作，推进贸港航一体化发展。

三、跨境物流

财政部等 3 部门：《关于<扩大启运港退税政策实施范围>的通知》

2024 年 11 月 12 日，财政部等 3 部门联合发布《关于<扩大启运港退税政策实施范围>的通知》（财税〔2024〕31 号，以下简称《通知》），公布内蒙古、广西、浙江、辽宁、广东等实施启运港退税政策名单。12 月 1 日起，对符合条件的出口企业从启运地（下称启运港）启运报关出口，由中国国家铁路集团有限公司及其下属公司承运，从铁路转关运输直达离境地离境的集装箱货物，实行启运港退税政策。危险品不适用启运港退税政策。

表 1 内蒙古自治区等实施启运港退税政策名单

港口类别	序号	港口名称
离境港	1	内蒙古自治区二连浩特口岸
	2	内蒙古自治区满洲里口岸
	3	新疆维吾尔自治区阿拉山口铁路口岸
	4	新疆维吾尔自治区霍尔果斯铁路口岸
启运港	1	上海市上海铁路闵行站
	2	浙江省金华华东联运港
	3	浙江省义乌国际陆港
	4	山东省上合国际枢纽港（青岛铁路集装箱中心站）
	5	河南省郑州铁路口岸
	6	广东省广州国际港铁路场站
	7	广东省广州增城西铁路场站
	8	重庆市团结村铁路集装箱中心站
	9	重庆市果园港国际物流枢纽鱼嘴铁路货运站
	10	重庆市小南垭铁路物流中心
	11	四川省成都国际铁路港（城厢站）

港口类别	序号	港口名称
	12	陕西省西安国际港务区铁路场站
	13	内蒙古自治区乌兰察布七苏木铁路监管作业场所
	14	内蒙古自治区呼和浩特沙良铁路监管作业场所
	15	内蒙古自治区赤峰保税物流中心（B 型）
	16	内蒙古自治区通辽多式联运中心海关监管场所

表 2 广西壮族自治区等实施启运港退税政策名单

港口类别	序号	港口名称
离境港	1	广西壮族自治区北部湾港
	2	广东省湛江港
	3	云南省磨憨铁路口岸
启运港	1	重庆市团结村铁路集装箱中心站
	2	重庆市果园港国际物流枢纽鱼嘴铁路货运站
	3	重庆市小南垭铁路物流中心
	4	四川省成都国际铁路港（城厢站）
	5	河南省郑州铁路口岸
	6	陕西省西安国际港务区铁路场站
	7	贵州省贵阳国际陆港
	8	贵州省贵阳改貌火车站
	9	云南省昆明王家营西站
	10	湖南省怀化国际陆港

表 3 浙江省等实施启运港退税政策名单

港口类别	序号	港口名称
离境港	1	浙江省宁波舟山港
启运港	1	浙江省金华华东联运港
	2	浙江省义乌国际陆港
	3	河南省郑州铁路口岸
	4	重庆市团结村铁路集装箱中心站
	5	重庆市果园港国际物流枢纽鱼嘴铁路货运站
	6	重庆市小南垭铁路物流中心

表 4 辽宁省等实施启运港退税政策名单

港口类别	序号	港口名称
离境港	1	辽宁省大连大窑湾港
启运港	1	吉林省长春东站
	2	辽宁省沈阳东站
	3	辽宁省沈阳蒲河站
	4	内蒙古自治区通辽北站

表 5 广东省等实施启运港退税政策名单

港口类别	序号	港口名称
离境港	1	广东省深圳港(含深汕特别合作区小漠港区)
	2	广东省广州南沙新港
启运港	1	江西省赣州国际陆港
	2	湖南省株洲陆港
	3	重庆市团结村铁路集装箱中心站
	4	重庆市果园港国际物流枢纽鱼嘴铁路货运站
	5	重庆市小南垭铁路物流中心

海关总署：《关于进一步促进跨境电商出口发展的公告》

2024 年 11 月 25 日，海关总署发布《关于进一步促进跨境电商出口发展的公告》（海关总署公告 2024 年第 167 号，以下简称《公告》），旨在通过简化跨境电商出口监管流程，提高通关效率，降低企业成本，进一步促进跨境电商出口的持续健康发展。同时，通过优化监管模式，更好保障贸易安全，提升我国跨境电商的国际竞争力。《公告》就优化跨境电商出口监管提出四方面措施。

一是取消跨境电商出口海外仓企业备案。开展跨境电商出口海外仓业务的企业，无需向海关办理出口海外仓业务模式备案，不再执行海关总署公告 2020 年第 75 号中“三、企业管理”项下第二款“开展出口海外仓业务的跨境电商企业，还应当在海关开展出口海外仓业务模式备案”的要求。企业在申报环节仍需向海关传输订仓单电子数据，并对真实性负责。

二是简化出口单证申报手续。跨境电商零售出口和企业对企业出口清单申报前，跨境电商企业或其代理人、物流企业应当分别通过国际贸易“单一窗口”或跨境电商通关服务平台向海关传输交易、物流等电子信息，无需传输收款单电子信息，并对数据真实性承担相应法律责任。

三是扩大出口拼箱货物“先查验后装运”试点。在上海、杭州、宁波、厦门、青岛、郑州、武汉、长沙、广州、黄埔、成都、西安海关等 12 个直属海关开展出口拼箱货物“先查验后装运”监管模式试点。允许跨境电商出口货物以散货形式进入海关监管作业场所（场地），先行接受海关查验，然后再根据实际需求灵活拼箱装运。海关监管作业场所（场地）需建立货物入场、上架、装箱以及海关监管作业场所（场地）至口岸的物流运输各环节信息实时采集系统，实现全流程信息化管理，并与海关联网实时传输相应数据。

四是推广跨境电商零售出口跨关区退货监管模式。在北京、天津、大连、哈尔滨、上海、南京、杭州、宁波、合肥、福州、厦门、南昌、青岛、郑州、长沙、广州、深圳、黄埔、成都、乌鲁木齐海关等 20 个直属海关开展跨境电商零售出口跨关区退货监管模式试点。允许跨境电商零售出口（9610 模式）退货商品跨直属关区退货，退货商品应当退至开展跨境电商零售出口业务的海关监管作业场所（场地）。开展跨境电商零售出口跨关区退货业务的企业应规范经营，具备企业生产作业系统数据并向海关开放或与海关信息化系统对接。

四、货物运输

交通运输部办公厅等 3 部门：《关于进一步改善停车休息环境关心关爱货车司机的通知》

2024 年 12 月 4 日，交通运输部办公厅等 3 部门联合发布《关于进一步改善停车休息环境关心关爱货车司机的通知》（交办运〔2024〕62 号，以下简称《通知》），要求持续开展加油站型“司机之家”建设，探索推进口岸“司机之家”建设，改善高速公路服务区停车休息环境，健全完善货运平台协商调解机制，组织开展关心关爱帮扶活动。

在持续开展加油站型“司机之家”建设方面，《通知》明确，各地交通运输主管部门、工会组织要充分利用加油站现有服务设施持续推进加油站型“司机之家”建设，结合货车司机停车休息实际需求，科学布局停车、休息、餐饮等服务功能区域；设置显著的“司机之家”标志和引导标识，加强宣传推广和动态跟踪监测；探索通过加油积分等形式，为货车司机提供经济实惠、实用便捷的暖心服务。

在探索推进口岸“司机之家”建设方面，《通知》要求，结合出入境货车司机集散特点和实际需求，因地制宜依托国际通关口岸、口岸物流通道货物集散地、口岸物流园区等，打造集文化宣传、停车休息、生活服务、业务办理、应急保障于一体的口岸“司机之家”，切实解决出入境货车司机的急难愁盼。

在改善高速公路服务区停车休息环境方面，《通知》提出，各地交通运输主管部门要统筹规划建设普通国省干线公路服务区，增加高速公路服务区货车停车位数

量；指导高速公路经营管理单位采用会员积分服务等方式，为货车司机提供丰富多样的积分福利和出行服务；灵活采取视频监控、安保巡查、保险等方式，加强高速公路服务区停靠货车燃油安全保障，并在此基础上探索拓展安全服务保障范围，让货车司机放心停车、安心休息。

在健全完善货运平台协商调解机制方面，《通知》要求，聚焦完善货运平台协商调解机制，推动主要互联网道路货运平台企业与工会、货车司机建立协商协调机制，通过恳谈会、协商会、职工代表大会等形式，就运价机制、抽成比例、订单分配等直接涉及货车司机权益的事项开展协商，充分听取司机意见建议；各地人力资源社会保障部门要会同相关部门，聚焦货车司机与平台企业之间因劳动报酬、奖惩、职业伤害等产生的纠纷，推动一站式调解，促进矛盾纠纷实质化解。

在组织开展关心关爱帮扶活动方面，《通知》要求，各地工会组织要持续深化“工会伴您益路同行”关爱货车司机行动，做好货车司机关爱帮扶工作，对符合工会困难职工建档条件的货车司机实现应帮尽帮。要充分挖掘宣传货车司机典型事迹，讲好货车司机故事，弘扬行业正能量，营造关心关爱货车司机良好氛围。各地工会组织、人力资源社会保障部门要通过组织开展线上培训、支持有关行业部门开展相关职业技能竞赛等方式，提升货车司机安全意识、驾驶水平和风险处置能力。对有转岗需求的货车司机，要针对性加强就业指导、困难帮扶。

国家邮政局：《关于印发〈邮政企业、快递企业生产安全重大事故隐患判定标准〉的通知》

2024 年 11 月 22 日，国家邮政局发布《关于印发〈邮政企业、快递企业生产安全重大事故隐患判定标准〉的通知》（以下简称《标准》），为准确判定、及时消除邮政企业、快递企业生产安全重大事故隐患。

《标准》适用于判定邮政企业、快递企业在邮件快件生产作业过程中存在的生产安全重大事故隐患。《标准》明确 3 类重大事故隐患情形。**邮政企业、快递企业生产安全管理存在下列情形之一的，判定为重大事故隐患：**未建立健全消防安全工作责任制，且未落实各层级各岗位人员消防安全职责；处理场所内建设、使用未经有关部门审批同意的撬装式加油装置等储油储气设施设备。**邮政企业、快递企业在处理场所内存在以下情形之一的，判定为分拣作业重大事故隐患：**传送带滚筒、托辊、皮带分段接缝等人体能触及到的设备外露旋转部位未设置符合安全要求的防护罩、防护栏、过渡板等安全防护装置；分拣设备人员操作侧未设置符合国家标准急停装置；易发生高处坠落、物体打击、机械伤害等事故区域未设置安全警示标志和安全防护设备。**邮政企业、快递企业处理场所内车辆作业中存在以下情形之一的，判定为场内车辆伤害重大事故隐患：**在邮件快件处理场所内部未通过地面划线或安

装隔离设备等方式划分人行道与机动车道；对进入邮件快件处理场所内部道路的装卸、接驳车辆未规划指定行驶路线、指定停靠位置；对邮件快件处理场所内部人车交汇、装卸、接驳等区域未设置安全警示标志和安全防护设备。

《标准》要求**邮政企业、快递企业应当建立健全并落实生产安全事故隐患排查治理制度**，根据本标准判定并及时消除重大事故隐患，按照规定报告重大事故隐患排查治理情况。

地方政策：

天津市发展和改革委员会等 2 部门：《关于印发〈天津市冷链产业高质量发展行动方案（2024-2027 年）〉的通知》

2024 年 11 月 15 日，天津市发展和改革委员会等 2 部门联合发布《关于印发〈天津市冷链产业高质量发展行动方案（2024-2027 年）〉的通知》（以下简称《行动方案》），要求以推进京津冀协同发展作为战略牵引，锚定进口、加工、交易、物流等冷链产业关键环节，稳步提升进口份额，着力提高本地结算率，大力发展冷链精深加工，大力发展冷链产品交易分拨，打造一体化冷链产业体系，加快推进冷链产业由“通道经济”向“产业经济”转型升级，为促进港产城高质量融合发展提供有力支撑。

《通知》提出，到 2027 年，天津口岸冷链产品进口规模稳步扩大，冷冻品进口额达到 950 亿元，进口量达 350 万吨；进一步巩固天津口岸肉类进口量国内领先优势，进口肉类产品本地结算率提高至 38%；冷链产品加工企业数量快速增长，规模以上冷链产品加工企业达到 30 家，产值力争达到 100 亿元，冷链产品加工企业初具规模；冷链运力保障进一步增强，规模以上冷链运输企业达到 40 家；绿色高效、安全可靠、智慧便捷的现代冷链产业体系加快构建，面向首都冷链服务能力显著增强，我国重要的冷链产品进口贸易聚集区和环首都冷链物流商品物资保障基地地位初步显现。《通知》围绕发展目标，明确 5 个方面 56 项重点任务。

一是强化京津冀冷链产业链供应链保障能力。

提升服务保障首都能力。鼓励生鲜食品商贸流通企业、龙头冷链物流企业，积极对接北京鲜活农产品流通中心、平谷国家骨干冷链物流基地、首发马驹桥冷链基地等终端消费，提供集中采购、流通加工、共同配送全链条一站式服务。引导武清、蓟州、宝坻等区域冷库与北京冷库业务对接，推进设施互联和信息共享。推动滨海新区延伸冷链产品进口、加工、交易等功能，构建天津港口-北京餐桌的产业增值链条，提高面向首都冷链产品直供服务水平。

推动京津冀一体化冷链通道建设。积极融入京津冀冷链集疏运体系，开展规模化城际冷链物流运输，创建和丰富新能源车冷链运输示范场景。鼓励发展“一次委托、一口报价、一次结算”多式联运“一单制”模式，加快京津冀通关一体化，提高通关效率，畅通京津冀三地冷链物流通道。

二是提高冷链产品进口规模。

提高冷链产品本地结算率。完善支持天津扩大优质商品进口项目有关细则，对进口冷冻品贸易企业支持范围从一般贸易扩大到保税物流等多种贸易方式，积极扩大企业贸易额。鼓励金融机构推出与进口冷冻品产业相匹配的特色金融产品，解决

进口冷冻品企业融资问题。吸引外埠冷链贸易企业来津设企经营。发挥天津市冷链物流产业暨产教融合联盟、行业协会作用，打造多部门参与、多层次联动、多方面协同的进口冷冻品产业链“大招商”工作格局，努力提高本地结算率。

拓展冷链产品进口渠道。鼓励航运企业增加东南亚、南美、欧洲等进口集装箱船运航线，增加停靠天津口岸班次。加强与中远海运、地中海航运等国内外知名航运企业的合作，扩大航线覆盖面。拓展南美洲、欧洲等地区的冷链产品进口渠道和合作关系，丰富进口冷链品类。推动天津中欧班列稳定开行，积极探索构建从俄罗斯、中亚到天津口岸的冷链物流通道。加强天津航空口岸冷链设施建设，积极开发国际货运航线，加大天津航空口岸冰鲜水产品、水果、植物种苗、医药等进境业务。

优化口岸营商环境。加快推进进口冷冻品“保税+直提”模式，推动扩大检验检疫证书电子验核适用范围，在滨海新区率先启动新西兰输华产品卫生证书无纸化新试点。巩固提升进口货物“船边直提”和出口货物“抵港直装”等改革成效，推广关港集疏港智慧平台应用，支持企业优先选择直提直装通关模式。依托天津国际贸易“单一窗口”，进一步丰富通关、物流、金融、保险等相关功能。

三是大力发展冷链精深加工。

打造预制食品加工集聚区。支持天津经开区等探索利用 LNG 冷能优势与冷链加工和预制食品加工业态相结合，创新发展模式，吸引国内外贸易、加工、金融和冷链物流龙头企业，形成多能互动的能源梯级利用和港产城融合发展的冷链产品贸易和加工示范区。

推动骨干冷链基地拓展加工功能。支持中心渔港国家骨干冷链物流基地大力发展冷链加工业态，推动冷链物流、加工、电商深度融合，丰富网络直播等线上线下销售业务，加快发展“一般贸易+加工+电商零售”“冷链仓储+加工+一件代发”等新业态。支持东疆综保区国家骨干冷链物流基地围绕进口水果开展分拣和流通加工等增值服务，发挥“自贸”+“综保”功能优势，推动国际冷链物流、冷链保税仓储、冷链产品保税加工等业态做优做强。鼓励具备条件的冷库企业利用存量冷链设施改建或扩建冷链加工设施，延伸物流供应链服务。

推动精深加工与进口冷冻品联动发展。引导预制食品加工企业、产业园区与国家骨干冷链物流基地联动发展，围绕京津冀地区和国内消费终端需求，建设从进口冷冻品原料到餐桌消费的高品质食品供应闭环模式，打造加工贸易上下游联动产业链。

四是大力发展冷链产品交易分拨。

打造冷链产品交易分拨中心。加强与国外生产商、大型贸易商、货物原产地合作，对接大型超市、加工企业等，扩大交易规模，提升市场辐射范围，提高市场规

模层级，打造若干具有区域影响力的冷链产品交易分拨中心，完善冻品批发、直供交易体系。

建设冷链产品集配中心。面向大型商超、农贸市场、大型社区等，建设一批销地冷链集配中心，开展生鲜产品仓储、分拣、包装、配送、半成品加工等业务，提升区域分拨配送效率。

健全产销两端配送体系。引导涉农区围绕蔬菜、水果等产品，兼顾花卉、食用菌等特色产品，加快建设冷藏保鲜设施、气调贮藏库、预冷设施及配套设备，提高“最先一公里”冷链服务能力。畅通城市冷链配送通道，合理布局冷链运输车辆临时停靠装卸点。完善城市末端冷链设施，加快移动冷库冷柜、智能冷链自动售卖机等“最后一公里”冷链设施建设与设备应用。鼓励采用“分时段配送”、“夜间配送”模式，提升配送效率。

五是持续强化冷链产业支撑体系。

强化冷链运输服务支撑。鼓励运输企业强化综合服务能力，提供“干线运输+区域分拨+城市配送”冷链物流服务，规范平台型运输企业发展。推动国家骨干冷链物流基地间、基地与冷链配送中心间开展规模化、通道化、网络化冷链运输业务，形成一批双向对开的冷链运输专线示范线路，提高冷链运输去程回程均衡发展水平。统筹公路、铁路、水运、航空等多种运输方式，开展全程冷链运输组织，鼓励企业采用冷链集装箱多式联运的运输方式。

强化市场主体支撑。围绕冷链产品供应链一体化，引进培育一批具备订单采购、冷链物流和产品销售等能力的供应链链主企业，吸引冷链产业龙头企业来津投资。支持冷链产品加工企业做大做强，加快培育领军企业、专业化平台企业。实施冷链产业链精准招商，引进国内外知名冷链产品加工及上下游配套企业，推动冷链产品加工产业规模化、标准化、集约化发展。

强化财政金融支撑。积极争取各类国家资金支持重点冷链项目建设。推动金融机构创新融资方式，发展进口冷链产品供应链金融等债务融资，持续加大对冷链产业的信贷投放力度，探索开展信用保险、货物质押等新型金融产品服务。依托融资信用平台畅通冷链物流企业和银行业金融机构对接渠道，切实提升金融服务效率。

强化智能绿色支撑。推动大数据、区块链、物联网、云计算、移动互联、人工智能等先进的信息技术在冷链产业中的普及应用，促进进口、加工、交易、物流等冷链产业链各环节信息互联互通，鼓励平台运输企业整合货源、运力、仓储等冷链资源，提高供需匹配效率。

天津市商务局等 2 部门：《关于开展现代商贸流通试点城市建设项目申报工作的通知》

2024 年 11 月 20 日，天津市商务局等 2 部门联合发布《关于开展现代商贸流通试点城市建设项目申报工作的通知》（津商市场〔2024〕19 号，以下简称《通知》），要求积极发挥财政资金引导作用，重点推动城乡商贸流通融合发展、生活必需品保供体系、农村商贸流通体系、培育现代流通骨干企业、城乡再生资源回收体系中的关键环节和重点领域。对于纳入支持范围的项目，给予适当的财政资金扶持。

《通知》支持城乡商贸流通融合发展。一是**推动农产品批发市场转型升级**。对农产品批发市场新建或改造商品交易、仓储物流、展览展示、分拣加工、安全生产的工程建设和购置配套设施设备，以及完善信息化平台、电子结算、节能减排、质量检测等功能投入的硬件设备给予不超过项目总投资额 40% 的补助，且不超过 2000 万元。二是**推动标准化托盘（1.2m×1.0m 托盘，含周转箱、周转笼）应用**。对标准化托盘生产型企业提高生产效率，引进和更新改造生产设施设备给予补助；对托盘租赁服务企业扩大租赁、回购、维修等业务，对服务网点设施设备投入给予补助；对商贸流通企业、快消品生产企业、第三方物流企业购置或租赁标准化托盘（含周转箱、笼）及相关联的货架、叉车、升降平台、门封、缠膜机、正面吊、自动仓储设施、自动分拣加工设备、物流机器人、质量检测相关设备，以及仓储管理系统、运输管理系统改造发生的硬件费用给予补助。上述项目给予不超过项目总投资额 40% 的补助，且不超过 1000 万元。

《通知》支持生活必需品保供体系。一是**推动生活必需品应急备用场地建设，提升批发市场平急转换能力**。根据实际情况，从符合条件的申报项目中，按照优中选优的原则确定 1-2 个应急备用场地项目。该项目须签署协议，确保 10 年期内，同意并配合市商务部门根据应急需要无条件征用。对上述项目路面硬化，以及货物装卸、堆放、停车场地等平急转换通用设施所涉及的相关工程建设、设施设备购置等费用给予不超过项目总投资额 40% 的补助，且不超过 500 万元。二是**支持农产品批发市场、大型连锁超市、生活必需品仓储配送企业、电商平台共同构建我市应急中心仓备用体系**。对满足条件的项目，根据“总量控制、择优选用”原则，签署《天津市应急中心仓应急备用协议》，5 年期内，同意并配合市商务部门根据应急需要，无条件征用或调度该设施。按照征用补偿（0.5 元/平米/天）、可征用仓储设施面积、征用时间（定额 30 天）、配套服务系数 1.5（申请可征用面积为 3 万平方米的，配套服务系数为 1.2）的标准，5 年期内予以一次性补贴。三是**储备仓储设施建设**。对承担市区两级政府部门的肉蛋盐菜奶及应急食品等承储任务的企业，对新建或提升改

造仓储设施工程建设费用以及相关设施设备购置（含装卸转运等）给予不超过项目总投资额 50% 的补助，且不超过 1000 万元。

《通知》支持农村商贸流通体系。一是支持建设改造一批县级物流配送中心和乡镇快递物流站点。对县级物流配送中心、乡镇寄递物流集散中心新建或改造提升工程及购置设施设备给予不超过项目总投资额 50% 的补助，且不超过 1000 万元。二是增强农产品上行动能。针对冷链物流、农产品产地冷藏保鲜等商品化处理设施建设，对新建和改造提升工程及购置设施设备给予不超过项目总投资额 50% 的补助，且不超过 500 万元。

《通知》支持培育现代流通骨干企业。一是加快构建绿色高效、安全可靠、智慧便捷的现代冷链产业体系，推动冷链产品跨区域流通。支持按照京津冀冷链物流区域协同标准，提级改造一批高起点、高标准的全温带冷库（冷藏库、冷冻库、超低温冷库）和冷链集配中心。对基础设施提升改造工程费用和购置制冷机组、节能环保光伏设施给予不超过项目总投资额 40% 的补助，且不超过 1000 万元。二是支持专业化、规模化、国际化冷藏运输建设。对购置冷链运输车辆且规模在 10 辆以上（含 10 辆）给予不超过购车总额 30% 的补助，且不超过 500 万元。对购置新能源车型给予不超过购车总额 40% 的补助，且不超过 500 万元。三是支持商贸物流网络和节点开展智能化改造。对智能化仓储管理系统及运输管理系统改造发生的硬件费用，以及购置自动仓储设备、自动分拣加工设备、物流机器人、智能叉车、电子标签相关配套设备给予不超过项目总投资额 40% 的补助，且不超过 1000 万元。

《通知》支持城乡再生资源回收体系。推动报废机动车回收拆解企业提质升级。对新建或改造报废机动拆解、废旧塑料分选、废钢精深加工、仓储物流、安全生产的工程建设和购置配套设施设备，给予不超过项目总投资额 40% 的补助，且不超过 1000 万元。对报废机动车回收拆解企业购置运输车辆给予不超过购车总额 30% 的补助，且不超过 500 万元。

辽宁省交通运输厅：《关于开展〈辽宁省多式联运高质量发展试点项目建设工作方案〉的通知》

2024 年 11 月 6 日，辽宁省交通运输厅发布《关于开展〈辽宁省多式联运高质量发展试点项目建设工作方案〉的通知》（辽交运〔2024〕287 号，以下简称《通知》），要求在 2023 年开展第一个批次试点示范工程创建基础上，2024 年进一步拓展试点建设范围，扩大试点建设数量，重点支持铁水联运、陆空联运、中欧班列等多式联运发展，试点项目建设期为 2 年（2024-2025 年）。《通知》明确试点项目的申报基本条件、试点项目建设标准、试点项目建设流程和资金奖励方式四方面内容。

一、申报基本条件

1.企业可单独申报也可联合申报，参与申报企业均应具有独立法人资格，且项目在我省辖区内。

2.申报企业或其实际参与多式联运项目运作的全资、控股企业，应具有铁路、道路、水路（含港口）、航空货物运输以及网络货运、无船承运、海关监管货物仓储服务、保税物流业务、国际道路货物运输等资质中至少一种资质。

3.申报企业应具备较强的经营能力和资金实力，具有良好的联运基础。年度铁水联运量不低于 5 万 TEU，或航空货邮吞吐量不低于 10 万吨，或中欧班列运量不低于 5 万 TEU。

4.申报企业应明确年度联运运量增长目标，建设期内年度联运运量增长应满足国家、省级相关工作目标要求。

5.同等条件下优先支持国家级多式联运示范工程项目。

6.申报项目应具备完善的多式联运功能，不得将完整的项目拆分重复申报。

7.存在违法行为及重大生产安全、环境污染和严重产品质量等问题、近三年被纳入失信黑名单、不符合国家产业政策的企业（单位）和项目，不得申报。

二、试点项目建设标准

1.服务支撑国家、省级重大战略。试点项目能够较好地服务支撑“一带一路”、东北全面振兴等国家重大战略实施，深入贯彻落实辽宁全面振兴新突破、推动“东北海陆大通道”建设等省级重大战略部署。

2.联运运量较快增长。试点项目应具有较高的多式联运管理和运营水平、稳定的多式联运通道线路、充足稳定的货源、良好的多式联运业务基础或发展前景。通过试点项目建设，实现联运运量较快增长，达到国家、省级相关工作目标要求，并履行统计义务，对运行情况实时动态监控。

3.联运基础设施完善。试点项目所依托的枢纽站场设施的转运功能应较为完善、对外交通设施的衔接较为顺畅。试点单位通过完善港口、机场、铁路场站以及物流园区等综合货运枢纽基础设施、集疏运体系建设，实现航空、公路货物运输与铁路、水路运输“无缝衔接”，运输结构调整效果显著。

4.联运技术装备适用。试点项目应具有与多式联运经营业务相适应的运载单元、运输装备及专业化多式联运设备并积极研究制定多式联运相关标准规范。通过推广应用标准化运载单元、升级转运设备和载运机具，联运效率显著提升。

5.运输组织模式先进。试点项目应具有明确的运营组织方案和完善的工作机制，开展联运组织模式创新、多式联运“一单制”目标明确，在优化运作流程、精简办理手续等方面，处于行业领先水平，具有较强推广应用价值。通过提高多式联运全程的货物集散、中转、装卸、运输等环节效率、降低转运换装成本，提高多式联运

效益，与公路运输形成良好比价关系，实现联运业务可持续发展。试点项目应提升交通运输绿色发展水平，在绿色港口、绿色枢纽、绿色运输等领域取得实效，节能减排降碳效果显著。

6.多式联运信息互联共享。试点项目信息化建设目标明确，推动运输方式间和企业间货运信息开放共享、互联互通，加快多式联运信息高效流转、全程货物动态监控、作业自动化等领域的技术创新与广泛应用。

三、资金奖励方式

1.奖励对象为通过年度考核的试点建设项目。

2.奖励资金由省级财政资金安排，采取“先建后补、以奖代补”的方式。2023、2024 两个年度分别申报获批的试点建设项目统一组织开展考核排名，奖励金额不超过企业对项目年度总投资额的 80%。奖励资金主要用于与多式联运活动直接相关的基础设施建设、联运线路市场培育、联运设施设备购置、更新和维护、多式联运信息互联共享等事项支出。按年度考核分数排名，年度考核排名第一档的（1 名），奖补 1200 万；第二档的（2 名），各奖补 1000 万元；第三档的（3 名），各奖补 600 万元。通过年度考核的试点项目数量少于 6 个时，按实际通过考核项目数量，重新分配奖励资金额度，对应给予奖励。

3.通过年度考核的试点项目，安排年度奖励资金；年度考核不通过的，取消安排年度奖励资金；连续两年年度考核不通过的，取消试点建设资格，不再安排奖励资金。

福建省交通运输厅等 4 部门：《关于印发〈福建省深化港口资源整合有效降低港航物流成本实施方案〉的通知》

2024 年 10 月 27 日，福建省交通运输厅等 4 部门联合发布《关于印发〈福建省深化港口资源整合有效降低港航物流成本实施方案〉的通知》（闽交运〔2024〕13 号，以下简称《方案》），为建设海洋强省、海峡两岸融合发展示范区提供有力支撑。

《方案》明确，到 2025 年底，岸线利用集约高效、集中连片开发导向更加鲜明，集疏运效能明显提升，厦门港远洋船舶在港在泊时间稳居全球主要港口前五。全省沿海港口货物吞吐量达 7.8 亿吨，内河港口吞吐量增长 150%，集装箱海铁联运量实现年均增长 15%。港口经营主体内部同质化竞争现象明显改善，基本完成集装箱、散货 2 个业务的专业化整合，龙头引领作用进一步凸显。口岸通关便利化水平明显提升，厦泉口岸“组合港”初步形成。到 2027 年年底，岸线集约高效利用局面基本形成，新建码头以公共码头为主，厦门港远洋船舶在港在泊时间全球主要港口排名力争上升一位。全省沿海港口货物吞吐量达 8.3 亿吨，内河港口吞吐量增长 300%。福州、厦门关区一体化水平加快提升，口岸“组合港”模式进一步推广拓展。《方

案》提出，全力实施“六坚持六推进”，聚焦 16 项重点任务，深化港口岸线、业务、市场、行政及集疏运五个方面资源整合，促进港口物流行业降本提质增效，提升港口竞争力，推动福建港航高质量发展。

《方案》要求，**坚持全省一盘棋理念，推进全省港口分工合理优化。**一是**深化集装箱“一主两辅”发展格局。**进一步巩固提升厦门港国际集装箱干线枢纽港地位，形成以厦门港为主，福州港、泉州港为辅，分工协作、错位发展的集装箱运输系统布局。厦门港在海沧港区国际集装箱干线港区基础上，积极拓展翔安港区，全面提升集装箱通过能力；江阴港区在巩固现有航线基础上合理发展集装箱干、支线运输；东渡港区、泉州湾港区、招银港区发展近洋航线及内支线运输。二是**巩固大宗散货“两港为主”发展态势。**打造湄洲湾港罗屿、福州港可门为东南沿海能源矿产进口重要口岸和大宗散货接卸中转储备加工基地。吸引大型矿石贸易商和矿山集团业务落地，构建巴西、澳大利亚等矿产资源在闽重要物流节点。巩固罗屿港口保税堆场作为台湾钢铁企业在大陆地区最大的散货储运中转基地的地位。三是**强化油品化工“两基地一专区”发展格局。**集中打造湄洲湾南北岸液体散货港区、厦门港古雷港区两大液体散货装卸储备基地及福州港江阴港区化工新材料装卸专区，提升油品化工接卸储运保障能力，服务湄洲湾、古雷石化基地大型炼化项目以及万华化学（福建）产业园化工新材料项目等，积极拓展原油中转储备业务。

《方案》要求，**坚持集约高效理念，推进重点港区连片开发。**一是**集约高效利用港口岸线。**强化公共码头建设，重点港区适度超前，加快提升规模化、集约化、专业化水平，一般港区以开发临港产业码头为主。引导临港工业企业利用公共码头运输，支持具有码头建设和经营经验的大型港口经营企业单独投资或与临港工业企业合作投资建设公共码头，实现集约连片开发。发挥福建港口开发运营骨干企业作用，加大港口岸线资源收储开发力度，对重要港口岸线进行先导性、战略性开发。实施码头扩能改造升级，发挥港口岸线资源效益。二是**提升国际集装箱运输能力。**优化调整厦门港海沧、东渡港区功能，加快翔安港区 1-5 号泊位等重点集装箱泊位建设，确保厦门港形成 2000 万标箱集装箱年通过能力，巩固提升厦门港国际集装箱枢纽港地位。加快江阴港区 6-7 号泊位扩能升级和改造，形成江阴港区集装箱泊位的连片经营格局。三是**打造国际干散货转运基地。**加快湄洲湾港罗屿作业区、福州港可门作业区集中连片开发，支持莆田市依托湄洲湾港东吴港区建设大宗商品储运基地及煤炭储备基地，搭建以服务海峡两岸为重点、具备区域辐射能力的国际干散货转运基地和枢纽中心，重点推进罗屿 8 号、11-12 号以及可门 6-7 号等大型散货码头建设。

《方案》要求，**坚持政府引导、市场运作原则，推进港口资产整合不断深化。**一是**加快国有龙头港口企业内部专业化整合。**福建主要港口经营主体发挥上市公司

平台作用，以上市股权为纽带，实施集装箱、干散货、拖轮、物流业务等内部专业化整合，同时采取“一企一策”方式理清下属企业海域、土地等各种遗留权证办理和变更，实现集团下属七大区域港口平台公司“一体化+差异化”运营，带动全省沿海港口协同发展，资源高效利用。二是**推动省市国有港口资产整合**。推进国有经济布局优化和结构调整，以国有龙头港口企业为平台，在依法决策、自主经营基础上，推动省内国有资产不同管理层级的国有港口企业进一步整合，提高经营集约化水平，防止“内卷式”恶性竞争。各级同向发力，以龙头港口企业为主，引导相关企业参与作为各地公共码头投资、建设、运营平台。三是**推动不同性质港口企业一体化经营**。推进“丝路海运”港航贸一体化发展，支持福建国有港口企业通过**股权互换、战略协同、租赁经营等方式，与央企、外资、民营港口企业开展公平合作，实现“股权多样化、经营一体化”**，进一步提升全省港口经营管理一体化水平，共同加大对干线班轮公司、贸易商的营销力度，更好融入全国统一大市场，吸引更多航线在福建港口挂靠、更多货源从福建港口进出。

《方案》要求，**坚持海陆双向发力，推进港口辐射力持续提升**。一是**大力拓展水水中转业务**。支持港口经营主体通过码头股权合作等多元方式加强与内外贸集装箱班轮公司合作，争取航商将厦门港打造为亚太地区中转港，将福建港口打造为内贸中转枢纽港。积极争取国家在福建布局更多粮食、煤炭、原油等大宗物资储备基地，巩固对台大宗散货中转枢纽港地位。推动港口航运协同发展，支持福建航运企业通过租赁、联合、兼并、收购等方式逐步发展壮大，支撑促进港口做大做强。二是**深化拓展陆向腹地辐射范围**。发挥港口经营主体腹地拓展主体作用，加强与铁路部门等合资合作，组建省级多式联运平台公司，形成腹地拓展共同体；积极到江西、安徽、湖南、湖北等内陆地区投资，参股建设码头、陆地港、物流园区，加大业务网点布局力度，吸引更多内陆地区企业来福建建设飞地港，构建福建港口与内陆地区腹地物流合作坚实平台。强化运输组织，加快推广多式联运“一单制”“一箱制”。

《方案》要求，**坚持多措并举，推进港口服务提质增效**。一是**增强港口集疏运效能及保障能力**。加快可门、漳湾、松下、港尾等疏港铁路及福州市港口后方铁路通道项目建设，解决疏港铁路“最后一公里”及干线铁路衔接不畅的问题，充分发挥干线铁路物流大通道作用，切实降低物流成本。优化完善公共航道建设养护体制机制，加快深水航道、防波堤等建设，持续改善重要港湾进港航道条件，强化航道日常运行养护，完善港口支持保障系统，提升港口综合韧性和安全应急保障能力。提升闽江干流航道等级，恢复南平—三明航道正常通航，构建以闽江高等级航道为骨架的江海联运通道。打造绿色低碳、生态友好型闽江新能源航运示范点。二是**提高港航物流作业效率**。建设“福建港口物流信息平台”，推进航运贸易数字化，扩

大电子放货、电子提单应用，有效降低人工、单证成本。优化完善港口作业流程，推广“船边直提”“抵港直装”作业模式。引导航运企业扩大支线船队规模，推出更多“蓝色公路”“沿海穿梭”等精品航线，打造全省内、外贸支线运营平台，开通支线“四定”航线（定起讫站点、定途径线路、定班次、定运时），提高支线船舶周转率、载箱率和中转接驳效率，有效降低支线成本。三是完善提升口岸服务水平。在福厦关区试点开展进口转关“离港确认”模式，将海关转关手续和码头作业由“串联”变为“并联”，企业可在未确认境内运输工具的情况下申报转关，提高支线船舶运营灵活性。借鉴粤港澳大湾区组合港项目，试点开展多式联运监管新模式，优化水水中转监管流程，开展福建沿海及内河分属不同关区的港口，共享港口代码，货物在各码头间直接通过水路调拨自由流转。推广应用“跨境一锁”业务模式，推动闽粤港澳区域协作发展。建设升级全省“单一窗口”，探索实施海关、边检、海事等查验单位联合登临检查，推动船舶远程智慧电讯检疫，提升货物流转、通关效率，减少船舶停滞期费用。

《方案》要求，坚持筑巢引凤，推进临港产业经济做大做强。一是加快临港产业配套码头建设。持续推进临港产业配套港区连片开发，保障临港产业原材料及产成品运输需求。重点加快推进厦门港古雷、福州港江阴、湄洲湾港秀屿、斗尾、肖厝等港区液体散货码头建设，服务古雷石化基地、万华化学福建产业园、湄洲湾石化基地等临港产业；加快福州港三都澳、罗源湾、松下港区连片开发以及厦门港诏安港区建设，服务宁德漳湾工业园区、罗源湾南北岸产业以及中印尼、中菲“两国双园”产业园等发展需求。二是建立港产联动发展机制。各地建立港产联动发展协调机制，及时协调解决港口和临港产业发展过程中的问题；各地系统编制临港产业发展规划，充分衔接港口规划，逐步形成“以港带产，以产促港”的港产联动发展格局；强化港航建设用地、用海、地材等资源要素保障，加强招商引资，引进行业龙头企业投资临港产业，完善上下游产业链，形成临港产业规模集群效应。

河南省交通运输厅：《关于印发〈河南省大件运输许可信用承诺实施意见（试行）〉的通知》

2024 年 12 月 4 日，河南省交通运输厅发布《关于印发〈河南省大件运输许可信用承诺实施意见（试行）〉的通知》（豫交规〔2024〕3 号，以下简称《通知》），要求坚持问题导向，以三类大件运输现场核查为重点，以企业信用承诺为基础，推行“信用+”服务方式，推动信用承诺在大件运输许可领域的应用，促进企业自我约束和依法诚信经营，通过示范引领带动培树出信誉良好、管理规范、守信践诺的大型装备生产企业和大件运输企业（以下称“两类企业”），持续提升全省大件运

输许可效率和便民化服务能力水平，进一步优化大件运输营商环境，助推大件物流业降本增效和高质量发展。

《通知》明确河南省大件运输许可信用承诺适用范围为**通过“信用中国”查询未被列入严重失信主体名单的“两类企业”，重点从事风电设备、工程机械、轨道车厢等三类标准产品的生产、运输以及短期内通行路线固定、装载方式、装载物品相同且不需要采取公路桥梁加固、改造措施的批量化运输。**

《通知》创新提出四个信用承诺应用。一是**“信用承诺+远程核查”**。在适用信用承诺基础上，由信用承诺企业联络员负责现场核查，采用邮件、微信等方式向起运地核查点联络员提交大型不可解体物品调运单、现场拍摄车货实际装载的前中（45度角）后图片、视频（不少于5秒）等资料，经核查点工作人员线上远程核对查验合格后，将企业联络员提交的核查资料上传至河南省大件运输许可系统。年均现场核查三类大件运输车辆数量500台次以下的核查点，除批量化运输外，原则上不适用此类核查方式，应当开展现场核查。二是**“信用承诺+批量核查”**。在适用信用承诺基础上，对运输量较大、通行路线固定、装载方式、装载物品相同且不需要采取公路桥梁加固、改造措施的大件运输车辆，由企业联络员提前提供运输计划，由起运地核查点工作人员负责，根据企业提供的运输计划和项目清单，采取首次现场核查，后续按比例抽查批量办理的便民服务措施。三是**“信用承诺+抽查”**。在适用信用承诺基础上，核查点根据本地三类大件运输申办件数量，按照一定比例对信用承诺企业履约情况开展抽查。核查点日办件数量10（含）台次以下的，按照不低于40%的比例抽查开展现场核查，10~30（含）台次的，按照不低于30%的比例抽查开展现场核查，30台次以上的，按照不低于10%的比例抽查开展现场核查。核查点应当建立抽查台账，每日抽查时应最大限度覆盖不同企业和不同大件运输车辆。四是**事中事后监管**。核查点抽查发现企业申报信息与实际不符的，及时将相关信息录入大件运输许可系统，系统自动归集累计计算，开展分级分类监管。1年内抽查发现1次车证不符的，由签订信用承诺书的核查点约谈相关企业，责令限期整改，全省各核查点统一按照不低于50%的比例对该企业申报车辆开展现场核查；发现2次的，由签订信用承诺书的核查点取消企业信用承诺资格且1年内不再适用，实行100%现场核查。对隐瞒有关情况或者提供虚假材料的承运人，除依法处理外，1年内不准申请超限运输许可。外省运输企业及车辆违反信用承诺的，由起运地核查点及时将相关失信信息报送至厅执法局，统一向外省相关部门抄告。

中共广东省委：《中共广东省委关于贯彻落实党的二十届三中全会

精神 进一步全面深化改革、在推进中国式现代化建设中走在前列的意见》

2024 年 11 月 26 日，中共广东省委发布《中共广东省委关于贯彻落实党的二十届三中全会精神 进一步全面深化改革、在推进中国式现代化建设中走在前列的意见》（以下简称《意见》）。

《意见》共有 15 个部分、66 条内容，围绕做实“一点两地”全新定位、处理好政府和市场关系、建设以实体经济为支撑的现代化产业体系、打造高水平对外开放门户枢纽等方面的改革任务，对广东物流高质量发展作出系统部署。一是强化规则衔接和机制对接。深化通关便利化改革，推广“一地两检”、“合作查验、一次放行”等通关模式，探索粤港澳物流园跨境查验新机制。二是加快培育内需体系。推动大规模设备更新和消费品以旧换新，建立覆盖广泛、高效便捷的回收网络。完善流通体制，健全一体衔接的流通规则和标准，完善农产品、冷链物流等流通网络，降低全社会物流成本。三是完善制造业当家体制机制。完善制造强省政策支持体系，建立保持制造业合理比重投入机制，推动投向制造业的资金、土地、人才等要素形成“硬指标”支撑，合理降低制造业融资、用能、物流、租金等综合成本，引导企业长期稳定投入。四是完善发展服务业体制机制。完善支持服务业发展政策体系，建立健全现代物流、电子商务、会展等服务业标准。实施生产性服务业十年倍增行动，发展研发设计、工业设计、物流和供应链管理、信息服务、计量标准、检测认证等知识技术密集型服务业，推进国家级服务型制造示范城市建设。五是深化外贸体制改革。推动跨境电商综合试验区提质升级，建立“跨境电商+产业带”政策支持机制，推广跨境电商“白名单”制度，健全促进跨境电商发展的法规制度。发展保税再制造、保税物流、保税维修、保税加油等业务。建设大宗商品交易中心，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，建设国际物流枢纽中心和大宗商品资源配置枢纽，打造便捷高效的口岸群。

甘肃省交通运输厅：《关于印发〈甘肃省联合开展超限超载暨“百吨王”严重违法行为专项治理实施方案〉的通知》

2024 年 12 月 2 日，甘肃省交通运输厅发布《关于印发〈甘肃省联合开展超限超载暨“百吨王”严重违法行为专项治理实施方案〉的通知》（以下简称《通知》）。

《通知》围绕“车、人、货、企”等关键环节和主要问题，狠抓措施落实，常态联合执法，重拳打击“百吨王”和重中型货车超载 50%以上等严重违法行为，实现合成作战效果。《通知》明确，力争实现现场查获的违法超限超载车辆处理率达到 100%、本省籍严重超限超载违法车辆“一超四罚”办结率达到 100%，全省“百

吨王”严重违法行为得到明显遏制，为人民群众安全便捷出行营造良好交通运输环境和道路交通安全保障。

《通知》要求，**一是强化货车营运使用监管。**加强货车产品生产一致性检查，强化货车生产事中事后监管。加强货车强制性产品认证管理，督促认证机构强化获证后监督，确保产品一致性。严禁货运企业、个人购买使用不符合国家相关技术标准、与《道路机动车辆生产企业及产品公告》不一致的“大吨小标”“大罐小标”等违法违规车辆，对以上车辆不予登记、不予发放营运证进入道路运输市场；依法查处非法改装、拼装货车等行为，打击非法改装“黑窝点”。因车辆非法改装引发货车责任事故的，依法倒查追究非法改装单位或场所及相关监管部门的责任。**二是加强车辆上路环节安全管理。**严抓货运车辆的动态监管、安全检测和驾培管理，严防车辆“带病”上路。**建立高风险运输企业分类评级制度**，采取风险画像、上门检查、曝光惩戒等措施，倒逼企业履行主体责任。持续加大机动车检测机构监管力度，对机动车检测机构责任不落实，硬件设施和人员资质不达标依法依规进行处理。对只收费不检车、替检代检、篡改检验数据、违规出具不实虚假检验报告的，进行立案查处。加大违法违规培训监督检查力度，严厉打击非法培训行为。对超限超载车辆驾驶人、货运车辆高频次违法驾驶人采取更为有效的管控措施，抓实年度审验和驾驶证记满分再教育，形成闭环管理。对检验检测机构、机动车维修企业、驾驶人培训机构破坏市场公平竞争秩序和严重影响道路交通安全源头管理的违法违规典型案例进行公开曝光。**三是靠实货物装载源头治理责任。**对矿山（煤炭、沙石料、土石方）、钢铁、水泥（混凝土搅拌站）等“四类企业”和货运站（场）、物流园区、大宗货物集散地等“三类场站”摸排后建立重点货物源头企业清单，并且按照“谁许可、谁监管、谁负责”的原则，明确行业监管部门“建立完善管理制度、安装称重检测设备、接入联网监管平台”等监管职责，报请同级政府批准并向社会公布；建立违法装载配载货物的源头单位溯源倒查机制，通报违法装载货运源头典型案例，形成有力震慑。**四是持续巩固高速公路治超成效。**落实高速公路入口“货车必检、超限禁入”和超限超载劝返规定，解决入口称重检测系统联网数据质量不高等问题，加装货车单双驱动识别设备，严查跳磅、闯卡、中途倒货、违规放行等行为。加强高速公路出口抽查工作，对大件运输车辆和 6 轴载重货车出口全复核，其余货车按照交通量的 50%进行出口复核，并将发现的违法超限运输车辆抄告所辖路段高速公路路政执法机构。落实交通运输部《关于开展大件运输许可数字化提升工作的通知》要求，优化升级大件运输许可系统，新增智能填报、评价、核查检测等功能，推行“大件运输高效办成一件事”和监管智能化。加大对高速公路服务区、停车区执法检查力度。

深圳市交通运输局：《关于促进现代物流业高质量发展工作措施（2024-2026 年）》

2024 年 11 月 12 日，深圳市交通运输局发布《关于促进现代物流业高质量发展的工作措施（2024-2026 年）》（以下简称《工作措施》），围绕“完善物流基础设施、拓展国际物流网络、加快物流业态创新发展、有效降低物流成本、做大做强物流产业集群、支持物流业智慧化升级、推动物流业绿色低碳转型、优化国际物流通关环境”8 个方面，梳理 30 项具体任务，以进一步发挥深圳资源禀赋和区位优势，有效降低物流成本，促进我市现代物流业高质量发展，加快建设具有全球重要影响力的物流中心。

在完善物流基础设施方面，推进高品质物流设施建设，推进商贸服务型、空港型、港口型、生产服务型国家物流枢纽建设。

在拓展国际物流网络方面，常态化运行深圳-喀什班列，打造深圳-喀什-中吉乌多式联运新通道，支撑跨里海国际运输走廊建设和亚欧大陆物流新通道搭建；拓展完善国际货运航线网络，引导货运航空公司加大全货机投放，支持增开定期全货机航班、临时包机航班，加强与全球先进城市、创新型城市、新兴市场城市和主要国际航空货运枢纽连接。

在加快物流业态创新发展方面，发展“高铁+物流”业务，利用高铁列车、高铁确认列车、行李车等运力资源，开设季节性生鲜、电商快递等特色线路，拓展“冷、鲜、精、急”及供港高铁物流市场，丰富“定温达”“定时达”“冷鲜达”等高铁物流服务模式，发展高端快捷物流产品，2025 年全年货运量达 1 万吨；**培育“地铁+物流”模式**，培育快件“空铁轨联运”新模式，改造福田站地面、地下部分闲置空间，试点打造福田站集聚、地铁 11 号线运输、机场货站发出的示范线项目，试点推动侨城东车辆段等地铁可用空间进行物流功能改造，推广形成“一网多用”的轨道物流网络，构筑地下智慧物流体系，2024 年日处理量突破 1 万票，2025 年日处理量突破 3 万票；**创新“公交+物流”业态**，盘活公交场站资源，建设综合赋能型场站或进行公交物流综合体开发，畅通末端配送“最后一公里”；**开拓“低空+物流”领域**，打造国家级空中交通管理试点城市，支持低空经济企业试点发展“空地联运”物流运输模式，打造“低空+轨道”应用示范；**多元发展集装箱运输新业态**，拓展国际中转集拼、整船换装业务，加强港区和综合保税区联动，提升国际中转集拼能力，推动 2025 年深圳港汽车吞吐量持续增长，打造华南地区汽车海运枢纽港。

在有效降低物流成本方面，持续优化港口集疏运体系，创新实施“粤港澳大湾区组合港”项目，持续拓展组合港覆盖范围，整合办理通关手续；**提升物流仓储设施使用效率**，推动低效物流用地升级，进一步完善“7+30+N”物流场站体系规划布

局，打造与“工业上楼”相匹配的“物流上楼”“仓储上楼”新模式；持续调整优化运输结构，强化国家多式联运示范工程的引领作用，大力发展“公转铁”“公转水”“水水中转”，推动多式联运“一单制”“一箱制”；积极拓展物流产业投融资渠道。

在做大做强物流产业集群方面，高质量发展现代物流集聚区，打造机场跨境电商物流集聚区、平湖南国际铁路物流集聚区、盐田保税冷链物流集聚区、深超总空地一体无人配送集聚区、西部智慧“两业融合”物流集聚区等若干引领性物流高质量发展集聚区；建设现代航运服务产业集聚区，大力发展船舶、海工装备等融资租赁业务，持续完善深圳国际船舶登记中心功能，推动形成现代航运服务产业集聚区；形成低空经济产业集聚区，到 2025 年实现物流运输起降点规模突破 420 个。

在支持物流业智慧化升级方面，推动物流业大规模设备更新，推进港口智慧化建设，实现港口运营管理智能化，进出口提箱单证 100% 电子化；加快推进深圳机场物流综合信息服务平台升级项目，加强新技术、新设备与航空物流业务场景的融合；推动功能型无人车落地应用，推动全链条立法，为功能型无人车商业化落地提供法规保障，鼓励一区一特色，服务末端快递外卖等配送行业。

在推动物流业绿色低碳转型方面，培育船用清洁燃料加注业务，研究实施便利化海关监管政策，研究实施锚地作业海事安全监管规范，依法实施出口退税优惠政策，提升深圳船用清洁燃料加注产业竞争力；加快推进净零排放绿色港口建设，全面推进船舶岸电使用，实施深圳籍船舶受电设施改造计划；构建物流绿色化新格局，推进物流货运领域车辆电动化试点工作，开展粤港澳大湾区道路货运零排放走廊建设。

在优化国际物流通关环境方面，推动跨境电商企业入驻机场，力争跨境电商空运业务量年均增长 25%；持续开展“海空港畅流计划”，实现海运口岸、机场空港的陆路化快速通关。开通保税展示交易业务，实现“空港+会展+保税”协同联动；推动建设深圳港口统一的国际中转集拼信息化监管服务平台，推进建设东西部两个国际中转集拼中心。

数据统计：

2024 年 11 月份制造业 PMI 为 50.3%

中国物流与采购联合会、国家统计局服务业调查中心发布的2024年11月份中国制造业采购经理指数（PMI）为50.3%，比上月上升0.2个百分点。

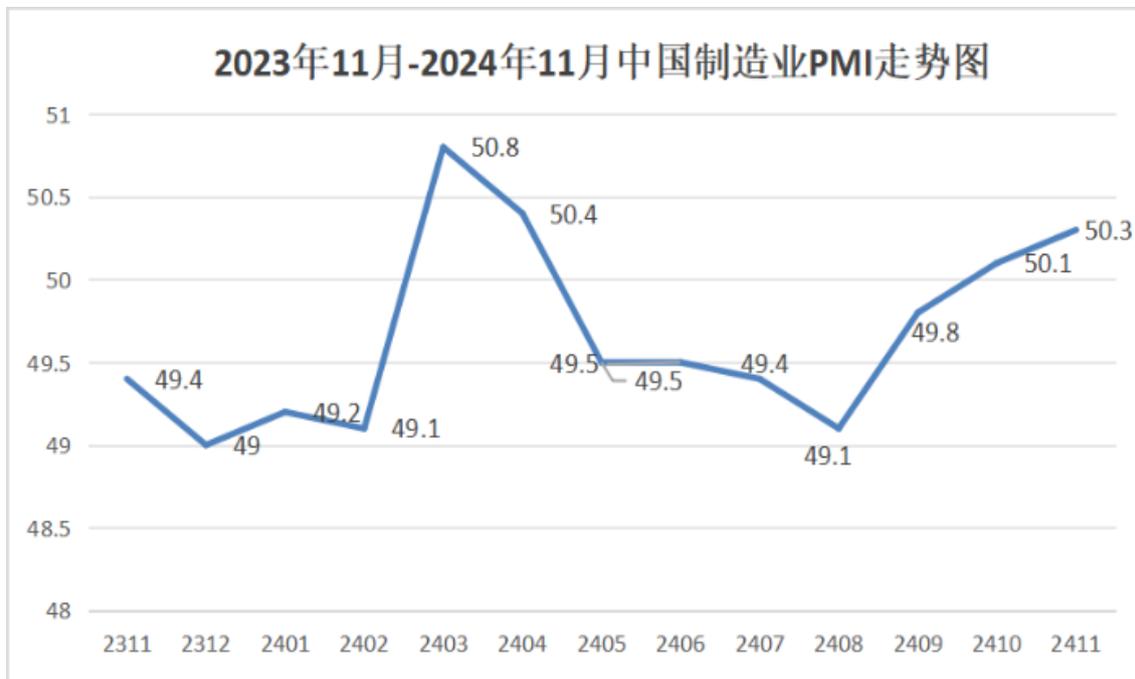


图 1 2023 年 11 月-2024 年 11 月中国制造业 PMI 走势图（经季节调整）

从企业规模来看，大型企业PMI为50.9%，比上月下降0.6个百分点；中型企业PMI为50%，比上月上升0.6个百分点；小型企业PMI为49.1%，比上月上升1.6个百分点。

从13个分项指数来看，同上月相比，生产指数、新订单指数、新出口订单指数、积压订单指数、产成品库存指数、采购量指数、进口指数、供应商配送时间指数和生产经营活动预期指数上升，指数升幅在0.2至1.7个百分点之间；原材料库存指数持平；购进价格指数、出厂价格指数和从业人员指数下降，指数降幅在0.2至3.6个百分点之间。

特约分析师张立群认为：11月份PMI指数继续回升，表明经济底部恢复迹象更为明显，增量政策对企业信心的提振效果趋强。生产指数，采购量指数，生产经营活动信心指数均有提高，表明企业生产经营活动呈现恢复态势。同时应注意价格类指数均有下降，表明供大于求的总量失衡问题仍在发展；反映需求不足的企业占比仍在60%以上，小企业订单指数仍在荣枯线以下。需求不足对企业生产活动的制约仍然突出。要进一步加强增量政策效果，特别要加强政府公共产品投资对企业订单的有效带动，加快巩固和增强经济底部回升动能。

生产指数为52.4%，比上月上升0.4个百分点。
 新订单指数为50.8%，比上月上升0.8个百分点。
 新出口订单指数为48.1%，比上月上升0.8个百分点。
 积压订单指数为45.6%，比上月上升0.2个百分点。
 产成品库存指数为47.4%，比上月上升0.5个百分点。
 采购量指数为51%，比上月上升1.7个百分点。
 进口指数为47.3%，比上月上升0.3个百分点。
 购进价格指数为49.8%，比上月下降3.6个百分点。
 出厂价格指数为47.7%，比上月下降2.2个百分点。
 原材料库存指数为48.2%，与上月持平。
 从业人员指数为48.2%，比上月下降0.2个百分点。
 供应商配送时间指数为50.2%，比上月上升0.6个百分点。
 生产经营活动预期指数为54.7%，比上月上升0.7个百分点。

2024 年 11 月份中国物流业景气指数为 52.8%

中国物流与采购联合会发布的2024年11月份中国物流业景气指数为52.8%，较上月回升0.2个百分点；中国仓储指数为52.4%，较上月回升3个百分点。

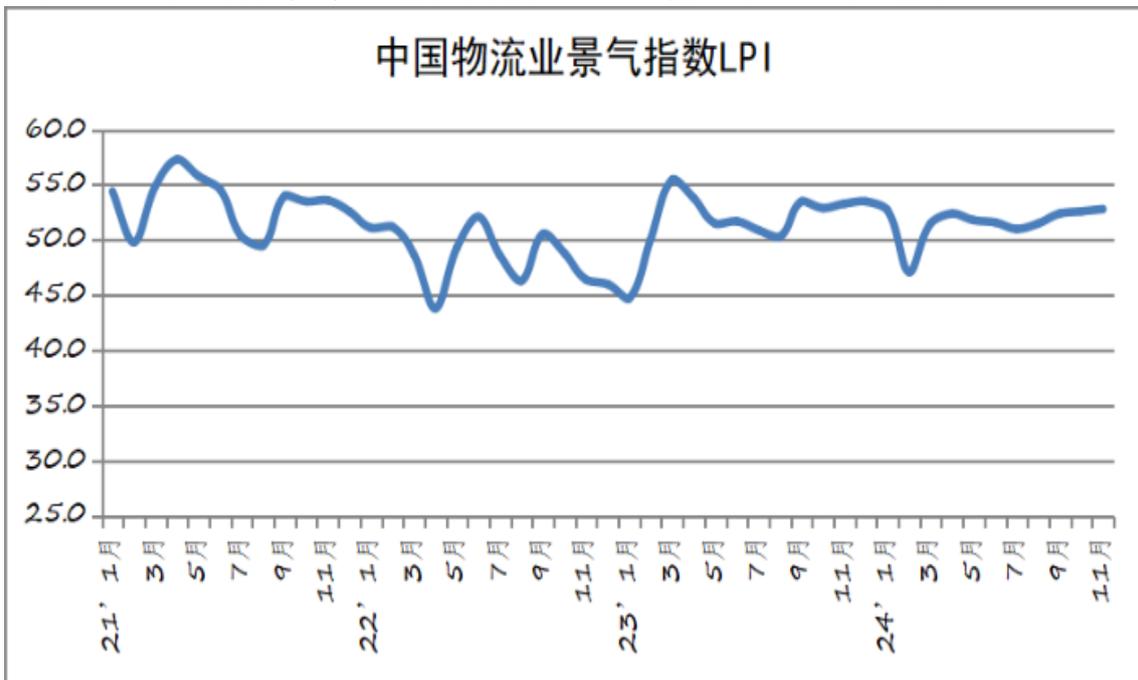


图 2 中国物流业景气指数 LPI

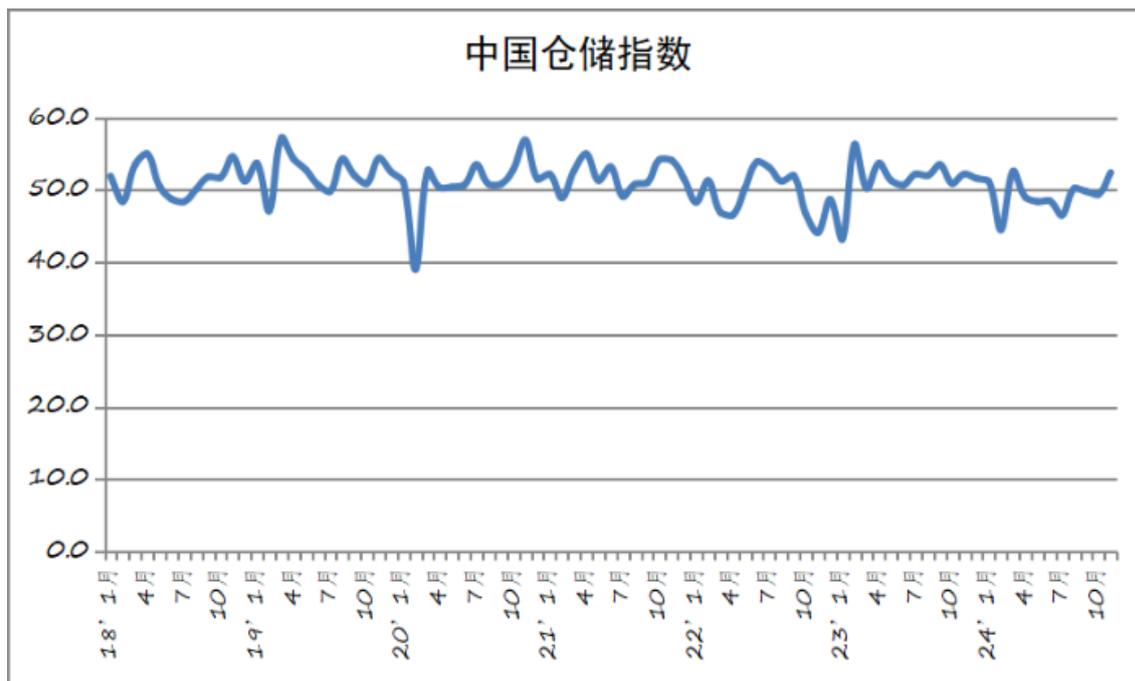


图 3 中国仓储指数

中国物流与采购联合会总经济师何辉认为：本月业务总量指数、库存周转次数指数、设备利用率指数、物流服务价格指数、从业人员指数小幅回升，固定资产投资完成额指数和业务活动预期继续处于较高景气区间。行业物流总体向好，大部分业务总量指数处于扩张区间，铁路、水路和邮政快递业业务总量指数连续回升。后期，物流将继续保持平稳运行态势。

业务总量指数回升。业务总量指数为52.8%，较上月回升0.2个百分点，东、中、西部地区业务总量指数均衡回升。

新订单指数扩张。新订单指数为52.7%，与上月持平，分行业来看，铁路运输业、道路运输业、水上运输业、航空运输业新订单指数小幅回升。

企业增长预期乐观。业务活动预期指数为57.5%，连续多月处于较高景气区间。

2024 年 11 月份中国公路物流运价指数为 104.6 点

2024 年 11 月份，由中国物流与采购联合会和林安物流集团联合调查的中国公路物流运价指数为 104.6 点，比上月回落 0.48%，比去年同期回升 0.75%。从周指数看，第二、三、五周运价指数环比回落，第一、四周运价指数环比回升。

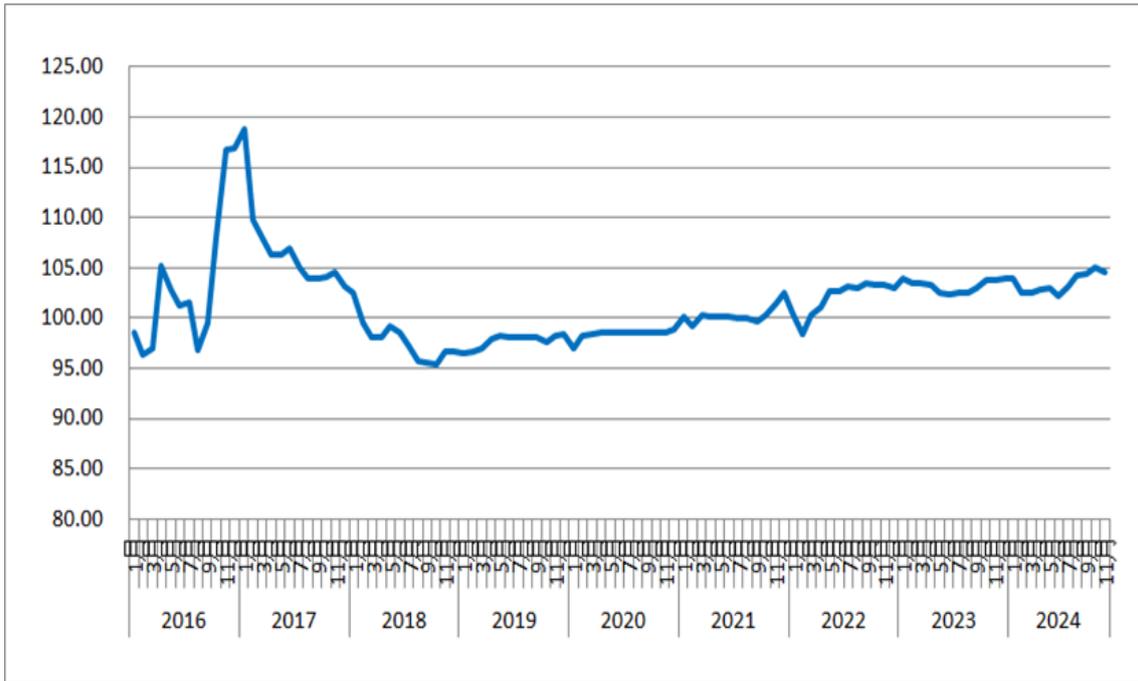


图 4 2016 年以来各月中国公路物流运价指数

表 6 2024 年 11 月中国公路物流运价指数表

	2024 年累计	2024 年 10 月	与上月比 (%)
中国公路物流运价指数	103.5	104.6	-0.48
整车指数	103.7	105	-0.47
零担轻货指数	102.5	102.8	-0.58
零担重货指数	103.7	105	-0.41

分车型指数看，各车型指数环比小幅回落，同比去年涨跌互现。以大宗商品及区域运输为主的整车指数为 105 点，比上月回落 0.47%，比上年同期回升 1.01%。零担指数中，零担轻货指数为 102.8 点，比上月回落 0.58%，比上年同期回落 0.50%；零担重货指数为 105 点，比上月回落 0.41%，比上年同期回升 1.14%。

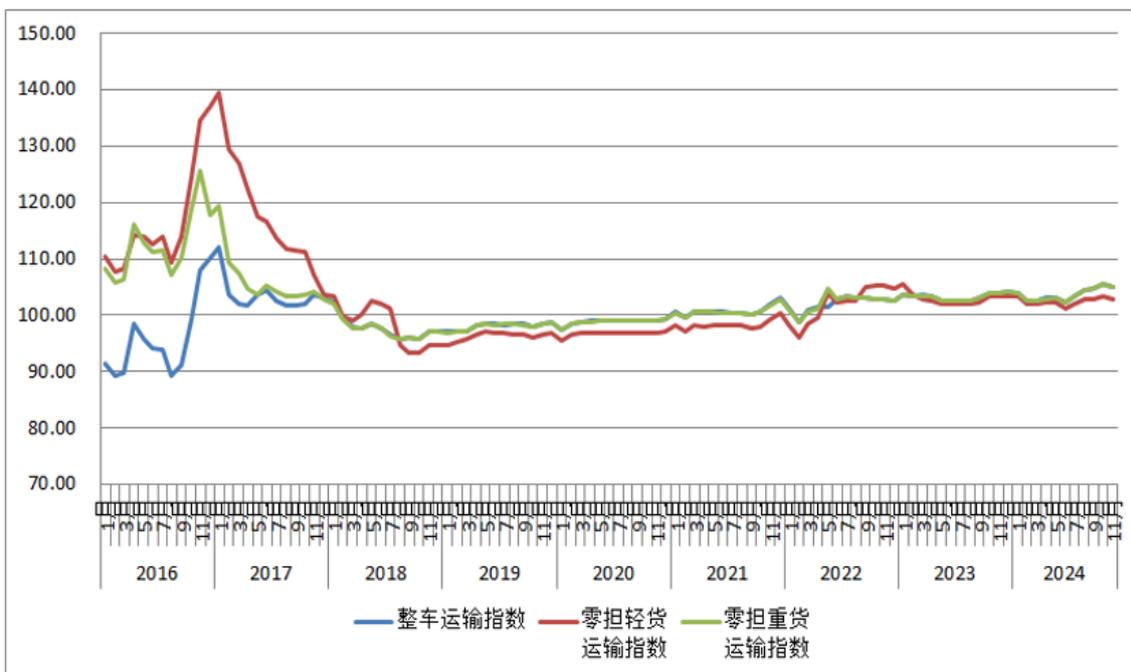


图 5 2016 年以来各月中国公路物流运价分车型指数

综合来看，本月经济运行向好态势巩固，存量和增量政策持续发力显效，生产消费扩张态势得以延续，拉动市场需求持续恢复，同时国内市场改善带动企业和个人司机出工意愿增强，运力供给同步增长。在此基础下，市场供需相较于前期更为活跃，推动公路市场价格灵活调整更好适应市场，运价指数本月虽有小幅回落，但仍维持在年内较高位，同比继续保持小幅增长。分区域看，九大区域运价指数均有所回调。

从后期走势看，年末经济运行恢复态势基本稳定，积极信号进一步巩固，企业反映对后市预期稳定向好，预计年末在全年生产目标推进和相关消费需求释放下，公路运输市场有望保持活跃运行态势，运价指数可能保持高位维稳。

2024 年 11 月份中国仓储指数为 52.4%

中国物流与采购联合会与中储发展股份有限公司联合调查的中国仓储指数，2024 年 11 月份为 52.4%，较上月上升 3 个百分点。

从分项指数来看，同上月相比，各分项指数均有不同程度回升，升幅在 0.3 和 7.2 个百分点之间。其中，新订单指数和延伸业务量指数升幅较为显著，均达到 6 个百分点以上。

中储发展股份有限公司副总经理杨飏认为：11 月仓储指数明显回升，升至扩张区间，新订单、期末库存、平均库存周转次数、业务活动预期等主要分项指数均有不同程度回升，显示由于近期经济运行积极变化明显，加上电商促销活动影响，仓储业务需求显著回升，商品周转保持活跃，企业补库积极性有所提高，库存水平企

稳上升，仓储行业前期下行压力得到明显缓解。随着经济政策逐步显效，经济稳定向好回升态势进一步确立，后期仓储需求仍有上升空间，行业将保持企稳向好运行态势。

新订单指数为 54%，较上月上升 6.2 个百分点。分品种来看，钢材、化工产品、机械设备、矿产品、棉麻、医药等品种的新订单指数高于 50%，有色金属、家电、日用品等品种的新订单指数低于 50%。

延伸业务量指数为 51.8%，较上月上升 7.2 个百分点。分品种来看，钢材、有色金属、化工产品、机械设备等品种的延伸业务量指数高于 50%，服装、纺织品等品种的延伸业务量指数低于 50%。

期末库存指数为 50.5%，较上月上升 1.4 个百分点。分品种来看，钢材、机械设备、医药等品种的期末库存指数高于 50%，食品、家电、棉麻等品种的期末库存指数低于 50%。

平均库存周转次数指数为 56.3%，较上月上升 4 个百分点。分品种来看，钢材、有色金属、化工产品、机械设备、医药等品种的平均库存周转次数指数高于 50%，食品、家电等品种的平均库存周转次数指数低于 50%。

业务活动预期指数为 54.5%，较上月上升 0.5 个百分点。

2024 年 1-10 月物流运行分析

10 月份，一揽子增量政策加力推进，物流运行回升势头有所增强。宏观层面社会物流总额、物流业总收入等指标回升较为明显，结构性向好态势延续。微观层面企业活力有所增强，经营指标稳中趋升，对市场保持乐观预期。

一、社会物流需求小幅回暖，结构性向好态势延续

1-10 月份，全国社会物流总额 287.8 万亿元，按可比价格计算，同比增长 5.7%，增速比 1-9 月提高 0.1 个百分点。10 月增量政策加力实施，进一步扩大内需，社会物流总额增速连续两个月回升，10 月当月增长 5.7%，增速为 6 月份以来的最高水平，显示物流运行回升势头有所增强，同时结构性向好态势更趋明显。从结构看，10 月物流需求主要呈现以下几个特点：

工业物流需求展现良好韧性，基础领域有所巩固。1-10 月份，工业品物流总额保持平稳增长，同比增长 5.8%，增速比 1-9 月提高 0.2 个百分点。工业领域物流基本盘较为稳固，超八成地区和行业物流总额实现增长。一方面，钢铁、建材、石化等基础重点工业行业物流有所恢复，10 月煤炭、冶金等相关物流需求均有加快，钢材、水泥等大宗生产物流量环比有所恢复，钢材物流量由降转升，水泥降幅有所收窄。另一方面，装备制造为代表的制造物流依然保持稳定，10 月装备制造业物流总额同比增长 6.6%，年内累计占工业的比重达 34.0%，支柱领域稳定器作用不断凸显。

进口物流增势稳定，支撑作用较强。1-10 月份进口物流总额比上年增长 4.1%，增速仍保持稳定。从货类看，大宗商品方面，铁矿石、煤炭等产品进口物流有所改善，钢铁、原油等产品仍有所下降。1-10 月份铁矿砂及其精矿、煤及褐煤进口物流量同比增速分别为 4.9%、13.5%，增速与 1-9 月分别持平、提高 1.6 个百分点。工业中间品方面，二极管及半导体器件、集成电路等产品仍保持较快增长，进口物流量同比增长 13.3% 和 15%。

多场景消费潜力释放，单位与居民物流有所加快。1-10 月份单位与居民物流总额同比增长 8.0%，增速比 1-9 月份提高 0.4 个百分点，在国庆假期等多因素带动下民生消费物流需求加快恢复。以旧换新效应加快显现及多场景消费释放，带动线下零售总额增长 5%，增速比 9 月提高 1.7 个百分点，开展即时零售较多的便利店商品零售额同比增长 4.7%，增速高于便利店零售平均水平 3.2 个百分点。在“双十一”网购促销因素带动下，线上电商物流需求加快回升。1-10 月份实物商品网上零售额同比增长 8.3%，增速比 1-9 月提高 0.4 个百分点。

政策效能持续发力，升级产业物流需求联动恢复。“两新”政策持续推进、工作成效显著，在激发品质新生活、产业新动能、市场新活力等方面发挥引领带动作用。从生产角度看，通过“更新”增强产品迭代升级能力，带动相关行业生产物流需求向好。智能消费设备制造、船舶及相关装置制造等行业物流总额同比增速均超过 10%。从消费角度，通过“换新”更好服务升级消费需求，10 月份家用电器和音像器材类商品零售相关物流需求增长 39.2%，增速比 9 月份提高 18.7 个百分点；文化办公用品类、家具类零售相关物流需求分别增长 18.0% 和 7.4%，增速分别提高 8 和 7 个百分点；建筑及装潢材料类零售相关物流需求降幅持续收窄，政策助力多产业物流需求协同改善，对社会物流总额的回暖起到重要支撑作用。

二、物流供给回稳态势巩固，行业运行总体向好

1-10 月份，物流业总收入为 11.3 万亿，同比增长 3.8%，增速较 1-9 月提高 0.1 个百分点，增速连续两个月回升。中国物流业景气指数 1-10 月平均为 51.5%，10 月份为 52.6%，环比回升 0.2 个百分点，需求改善带动物流行业运行总体向好。

物流服务升级态势持续，多领域着力扩容提质。物流细分领域着力服务扩容和提质，以适应日益增长的市场需求。铁路运输、公路运输、装卸搬运等基础服务领域运行稳定，业务总量指数均维持 50% 以上，环比有不同程度回升，多运输方式积极应对生产、消费物流需求增长，保障物流循环畅通。具体来看：

铁路深化市场化改革，提升物流服务品质和效率。10 月份铁路实施新货物列车运行图，优化国内快运班列，保障重点货物运输需求。加快构建全国快捷货运物流圈，城际班列开行总量达 131 列，多式联运班列开行总量达 123 列。在集通铁路、兖石铁路等线路增开普通货物列车 63 列，提升主要货运通道能力，精心组织冬季电

煤保供运输。10 月份铁路货运量同比增长 4.3%，增速高于近年同期水平。

航空网络优化稳步推进，跨境服务能力增强。航空运输拓展多条全货机航线，10 月份全国新增 18 条国际货运航线，每周增加超 30 个往返航班，本月航空货邮运输量同比增长 19.9%。同时与快递企业积极融合，通过增开跨境寄递专线、增加包机数量、促进陆空联运等方式，加速进出口跨境电商物流能力建设，本月国际航线货邮运输量同比增长 25.4%，年内累计增速超过 30%。

电商快递储备充足，服务效率提升。在消费品以旧换新政策联动补贴推动下，今年“双十一”电商促销提前开启。10 月中国电商物流指数升至 115 点的年内高点，环比提高 0.6 个百分点，快递业务量完成 163.1 亿件，同比增长 24.0%，增速环比提高 5.3 个百分点。面对需求加速增长，电商快递服务供给保障能力稳定，服务效率稳中趋升，电商指数中的物流时效指数和履约率指数分别提高 0.1 点和 0.4 点，连续三个月高效运行展现了较强韧性。

仓储物流周转加快，上下游衔接改善。上下游需求改善的背景下，供应链循环效率有所提升。10 月份中国仓储指数中的平均库存周转次数指数仍处 52.3% 的较高水平，期末库存指数持续位于 50% 以下。从产业角度看，10 月份规模以上工业企业产销率比 9 月份提高 1.3 个百分点，PMI 指数中的产成品存货指数环比回落 1 个百分点，9 月末规模以上工业企业产成品存货周转天数环比加快 0.4 天。多项指标综合来看，显示仓储物流高效运转积极匹配工业、流通等环节产销周转衔接水平提升，多领域产成品存货积压状况有所缓解

三、物流主体活力增强，经营效益稳中趋缓

10 月份，随着政策“组合拳”持续发力，企业微观活力和经营保持稳定。物流供需环境持续调整优化，服务价格有所回暖。企业订单、业务量稳步回升，物流业务收入、资金周转等指标持续改善。

物流供需环境持续调整优化，服务价格连续回升。进入 10 月份，上游需求有所回暖，细分领域供给调整升级，运价指数连续小幅回升。10 月份，物流景气指数中的物流服务价格环比回升 0.3 个百分点。不同方式看，中国公路物流运价指数为 105.1 点，比上月回升 0.65%。沿海（散货）综合运价指数平均值为 1031.72 点，比上月回升 3.6%，回升幅度有所扩大。

企业物流业务量加快回升，盈利效益稳中趋缓。从重点调查来看，1-10 月份重点调查物流企业物流业务收入同比增长 4.8%，业务量、业务收入实现平稳较快增长，增速比 1-9 月提高 0.8 个百分点。但受原材料价格上涨、服务人员增加等因素影响，重点企业物流业务成本同比增长 5.0%，增速快于收入增长 0.2 个百分点，每百元物流收入成本比 1-9 月份提高 0.4 元，物流企业盈利效益有所趋缓。

随着年末生产和消费旺季临近，物流运行有望延续回升向好的发展态势。从运

行环境方面来看，多地区多部门正加大力度推动增量政策落地实施，有助于进一步释放有效需求潜力，供需关系协同改善将对物流服务价格产生一定拉动作用，为物流运行持续回稳向好提供有力支撑。从物流企业经营主体预期看，物流企业对全年发展保持乐观预期。数据显示，10 月份企业业务活动预期指数达到 57.7%，连续 3 个月实现回升。此外，多区域新订单指数呈均衡回升，显示物流活跃度回升面扩大，向好发展的基础面正在不断巩固，为未来稳定发展奠定了坚实基础。

2024 年 1-10 月交通运输经济运行情况

受一揽子增量政策实施等因素带动，10 月交通运输经济运行总体向好，货运量、港口货物吞吐量、人员流动量等主要指标增速较上月均有所回升。

一、营业性货运量

10 月，完成营业性货运量 50.2 亿吨，同比增长 3.9%，增速较上月回升 1.6 个百分点。其中，完成公路货运量 37.0 亿吨，同比增长 4.2%；完成水路货运量 8.6 亿吨，同比增长 2.3%。

1—10 月，完成营业性货运量 466.5 亿吨，同比增长 3.3%。其中，完成公路货运量 343.6 亿吨，同比增长 3.2%；完成水路货运量 80.2 亿吨，同比增长 4.6%。

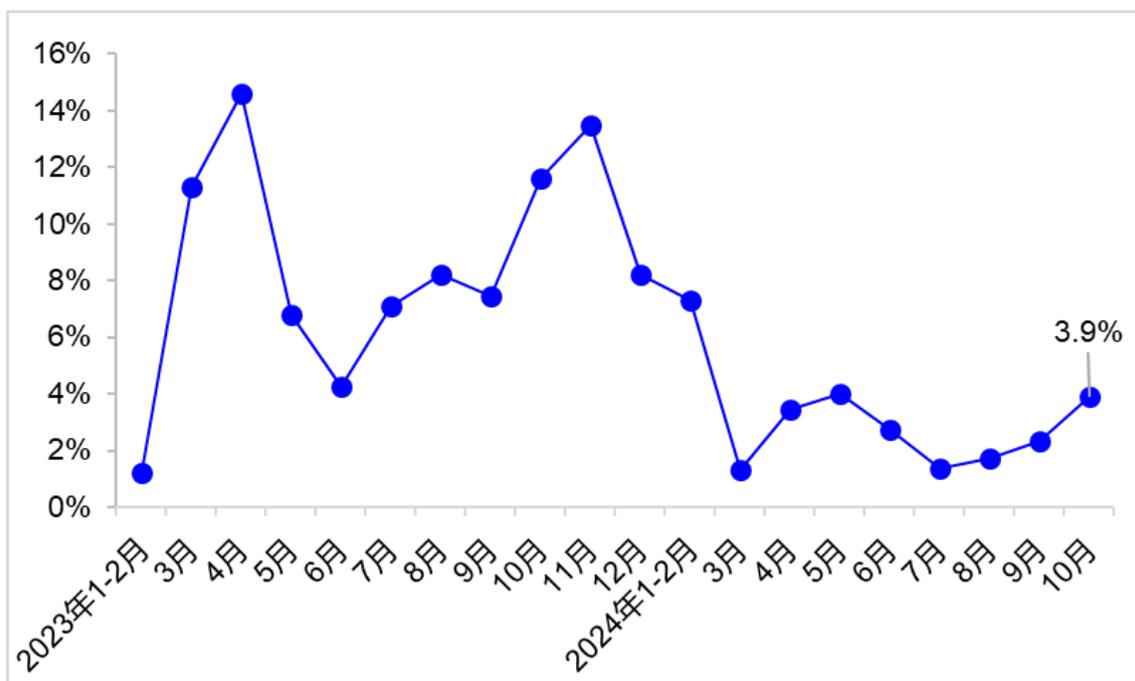


图 6 营业性货运量月度同比增速变化

二、港口货物吞吐量

10 月，完成港口货物吞吐量 15.3 亿吨，同比增长 3.0%，增速较上月回升 1.7 个百分点，其中内、外贸吞吐量分别增长 1.9%和 5.5%。完成集装箱吞吐量 2793 万标箱，同比增长 6.1%。

1—10 月，完成港口货物吞吐量 145.1 亿吨，同比增长 3.4%，其中内、外贸吞吐量分别增长 1.7%和 7.4%。完成集装箱吞吐量 2.8 亿标箱，同比增长 7.6%。

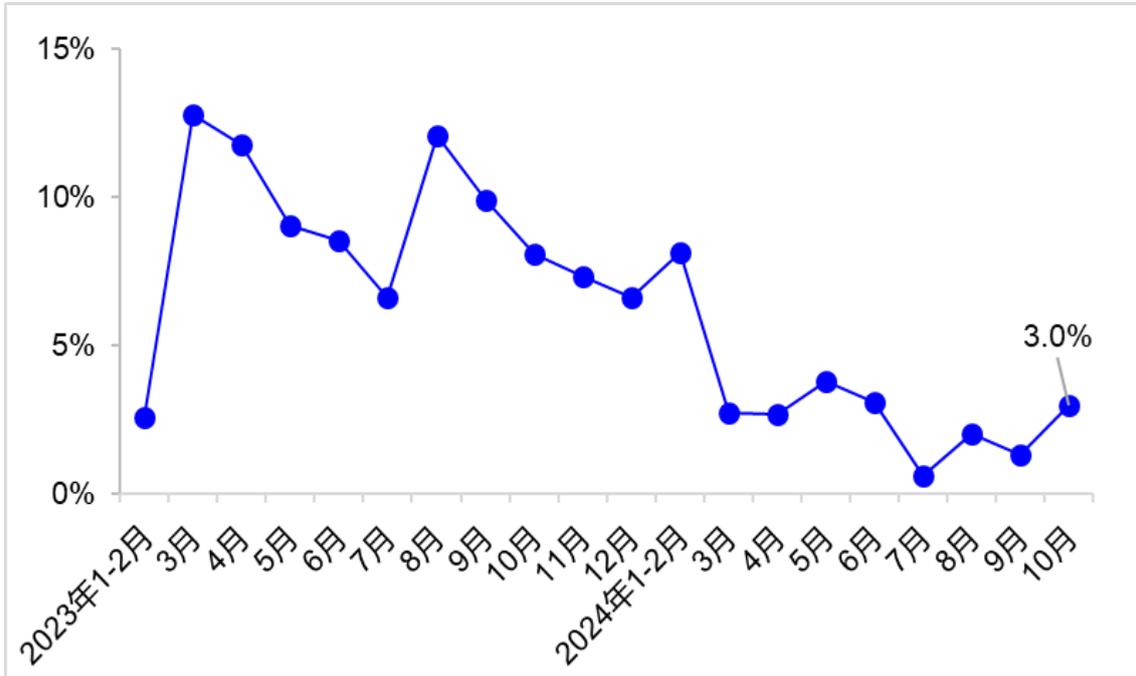


图 7 港口货物吞吐量月度同比增速变化

三、交通固定资产投资

1—10 月，完成交通固定资产投资 30595 亿元，其中公路、水运分别完成投资 21372 亿元和 1765 亿元。

(以上综合统计数据源自交通运输部综合规划司)

附件：

2024年11月物流相关政策目录

序号	发文单位	发文/政策题目	文号	发布时间
1	中共中央办公厅 国务院办公厅	《印发<有效降低全社会物流成本行动方案>》	/	2024 年 11 月 27 日
2	交通运输部等 2 部门	《关于印发<交通物流降本提质增效行动计划>的通知》	交运发 〔2024〕135 号	2024 年 11 月 13 日
3	商务部等 2 部门	《关于印发<中国（浙江）自由贸易试验区大宗商品资源配置枢纽建设方案>的通知》	商自贸发 〔2024〕291 号	2024 年 11 月 25 日
4	商务部等 9 部门	《印发<关于完善现代商贸流通体系推动批发零售业高质量发展的行动计划>的通知》	/	2024 年 12 月 3 日
5	财政部等 3 部门	《关于<扩大启运港退税政策实施范围>的通知》	财税 〔2024〕31 号	2024 年 11 月 12 日
6	海关总署	《关于进一步促进跨境电商出口发展的公告》	海关总署公告 2024 年第 167 号	2024 年 11 月 25 日
7	交通运输部办公厅等 3 部门	《关于进一步改善停车休息环境关心关爱货车司机的通知》	交办运 〔2024〕62 号	2024 年 12 月 4 日
8	国家邮政局	《关于印发<邮政企业、快递企业生产安全重大事故隐患判定标准>的通知》	/	2024 年 11 月 22 日

编辑单位：中国物流与采购联合会研究室

联系电话：010-83775690/5692 Email: yanjiushibj@vip.163.com

欢迎提供各地政策线索！