

浙江省综合运输发展“十四五”规划

为贯彻落实高水平交通强省建设的部署要求，加快构筑以人的现代化为核心的有竞争力、创新力、可持续的现代综合运输服务体系，依据《浙江省国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》《浙江省综合交通运输发展“十四五”规划》，制定本规划。

一、发展环境

“十三五”以来，全省紧密围绕“八八战略”总纲和“两个高水平”建设目标，加快推进现代化浙江建设，经济社会发展跃上新台阶，产业经济加速向集群化、网络化、数字化转型，居民收入水平不断提升，消费理念由满足基本需求向更加注重服务品质和体验转变，综合交通运输服务能力和水平显著提升。

（一）现实基础

综合立体交通网络格局基本形成。截至2020年底，全省综合交通线网里程达14.2万公里，“三纵四横、对角贯通”的综合运输通道主骨架逐步形成。全省铁路营运里程达3211公里，高速铁路超1500公里，实现陆域市市通高铁、79%县（市）通铁路或有铁路在建。公路通车里程达12.3万公里，其中高速公路5096公里，实现陆域县县通高速公路、普通国省道省级中心镇全覆盖、农村公路全面消除等外路。内河高等级航道里程达1669公里，实

现市市通江达海、高等级航道与长三角航道网成网直达。综合交通枢纽能级持续增强，建成杭甬温三个“千万级”机场，运输机场旅客吞吐能力达 7000 万人次，沿海港口年货物综合通过能力达 12.7 亿吨，宁波舟山港成为全球第三大集装箱远洋干线港，以四大都市区为核心的现代都市枢纽地位进一步提高。与上海、江苏、安徽之间建成铁路、高速公路、普通国道和内河航道 35 个省际接口，长三角交通设施互联互通水平明显提升。

综合运输服务网络发展显具成效。城市内部形成以“轨道交通为骨干、常规公交为主体、出租客运为补充、共享交通为特色”的多层次城市公共出行服务体系，提前三年实现建制村客运车辆“村村通”，建成 1.8 万个村级物流网点、2 个部级农村物流服务品牌，建制村直接通邮率和快递网点乡镇覆盖率实现双百目标，城乡交通运输一体化发展水平 5A 级县（市、区）比例达到 90% 以上。城际建成沪昆、沿海、宁杭甬、金丽温四条复合型运输通道，以及沪杭、宁杭、杭甬三大高铁客流密集走廊，初步构筑浙北地区至长三角主要城市 1.5 小时、杭州至省内设区市城市 1 小时交通圈。传统道路客运服务加快向个性化包车及定制化班线客运转型，开通长三角跨省（市）毗邻公交线路 20 条。海陆空国际运输网络不断加密，全球化运输服务能力不断增强。

客货运输生产服务加速转型发展。“十三五”以来全省累计完成综合运量 48.2 亿人、131.4 亿吨。单位公里铁路客运强度、公

路货运强度和沿海港口货物吞吐量均居全国前列，宁波舟山港成为全球首个“十亿吨级”国际大港，杭州机场跃居 4000 万级全球最繁忙机场行列。高铁、航空客运迅速发展，公路客运加速向中短途近郊运输和公交化运营转型，沿海港口铁水集疏运比例不断提高，合理经济运距逐步形成。空巴联运、水陆联运等旅客联程运输服务模式不断涌现，以“四港”联动为特色的新型物流业态快速发展，全省完成江海联运量 3.5 亿吨、海河联运量 3762 万吨、集装箱海铁联运量 100 万标箱，同比增长 19.3%、14.5%、24.2%。邮快件发展处于领先地位，快递业务量达 180 亿件、居全国第二，邮政业务收入超 1200 亿元、年均增幅 20%以上。

技术装备和信息化应用不断升级。运输装备呈现高级化、重型化、绿色化、智慧化发展，全省高级营运客车占比达 69%，营运货车平均吨位从 2015 年的 7.2 吨提升至 14 吨，海洋货运船舶平均净载由 6691 吨提高到 9105 吨。城市公共汽电车、出租汽车清洁能源化比例达到 82%、81%，重点港口、物流园区、城市配送等作业车辆清洁能源化应用加快推广。宁波舟山港开通国内首条双层集装箱海铁联运班列，顺丰航空集装器空陆联运示范工程列入国家试点。初步搭建全省综合交通大数据基础交换和服务平台，“浙里畅行”指尖出行服务正式上线，道路货运网络平台在干线运输、城市配送等领域加快推广，航空、高铁电子客票全面推行，城市公共交通移动支付全面覆盖，率先探索推进公交车载人脸识别

别支付应用。

运输市场综合治理能力明显提高。省级综合交通管理体制不断理顺，长三角区域合作三级运作机制进一步完善，逐步形成跨部门跨区域协同联动的综合运输发展环境。交通运输服务领域“放管服”改革取得实效，在全国率先实施港航“六证联办”、货车网上年审、网约车“互联网+行政许可”等创新举措。“两客一危”车辆卫星定位和车载视频安装率达100%、道路运政数字平台实现客货运、公交、出租等子行业全覆盖，数字港航管理实现与信用浙江、行政执法监管平台对接，运输安全数字化监管水平持续提高。运输结构调整、物流降本增效等专项举措和行业支持政策深入实施，司机之家试点建设稳步推进，从业人员获得感显著增强。

全省综合运输服务发展虽取得积极成效，但对照经济社会发展需求仍面临诸多问题和挑战。一是客货运输企业转型升级迫切。传统道路客运经营面临空前压力，货运企业规模化集约化专业化发展不足，出租汽车新老业态竞合发展的突出问题亟待解决；二是综合运输发展存在结构性短板。铁路和内河水运比较优势未充分发挥，海空两港大而不强现象依然突出，适应都市圈、城市群等区域经济一体化发展的公共交通服务体系尚不完善；三是运输服务一体化融合有待加快。综合枢纽整体运输组织水平和运行效率不高，旅客联程、货物联运以及跨区域一体化融合发展的体制机制障碍急需创新突破；四是运输市场综合治理能力有待提升。

行业法规标准体系不健全，跨部门协同机制不完善，智慧监管和信用管理服务水平亟待提升，综合运输应急能力建设有待加强。

（二）形势要求

世界经济格局加速重构，为交通运输在新一轮开放经济发展中发挥关键作用开启重大机遇窗口。近年来国际形势复杂多变，当今世界面临百年未有之大变局，新冠肺炎疫情对世界经济的对冲影响叠加，加速全球产业链条和经济格局重构步伐，“一带一路”倡议引领的全球化资源配置逐步成为世界经济发展的新趋势，为交通运输在建设开放型世界经济体系中发挥关键支撑作用提供了重大发展机遇。从发展使命看，习近平总书记赋予浙江“努力成为新时代全面展示中国特色社会主义制度优越性的重要窗口”新定位，交通运输要立足新机遇和新使命，紧紧锚固新一轮开放大势，秉持国际视野、区域优势，加快谋划海陆空网络资源和业务全球化布局，完善国际物流供应链体系，支撑现代流通体系建设，引领更高层次的开放发展。

国家大规模调整经济布局，加速区域一体化发展，需要交通运输在区域政策中发挥先行引领作用。区域政策上，长三角区域一体化发展上升为国家战略，加速城市经济向大城市群、都市圈经济深化转型。省委省政府统筹全局作出大湾区、大花园、大通道、大都市区建设以及杭绍甬、嘉湖、甬舟一体化和衢丽花园城市群发展部署，加快区域一体化发展成为现代经济体系建设的重要

要方略，要不断增强跨区域运输协同联动服务能力，在区域经济发展中先行引领。经济结构上，以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进发展格局加速重构，立足更大范围更宽领域更深层次的区域合作，持续拉动内需、扩大内销、服务经济循环流动和全产业链发展成为“十四五”发展新要求，需要交通运输在服务产业布局、联动资源要素、提振消费升级、促进经济循环等方面发挥基础支撑和先导作用。

迈入共同富裕和高水平交通强省建设新征程，要求加快建成具有示范性和竞争力的现代综合运输服务体系。十九大以来，党中央先后作出建设交通强国、推进共同富裕等重大决策部署，要求交通运输在强国建设中继续当好先行、浙江在共同富裕发展中率先示范。要聚焦试点、示范方向，坚持以人的现代化为核心，突出服务乡村振兴、城乡均衡，聚力人民满意、优质高效、一体融合、物流降费，加快发展综合一体的运输服务模式，深化推进城乡运输一体化，重构出行链、物流链、供应链。要立足浙江优势和特色，突出“迎亚运、建窗口”时代要求，创新推动“科技+”“文化+”运输服务精准施策，更进一步、更快一步建成具有示范性和竞争力的现代综合运输服务体系。

交通发展方式迎来重大变革，需要交通运输行业加快自我革新，推进智慧、绿色、共享交通多元化发展。新一代信息科技和能源技术催生交通方式发生重大变革，大数据、超级计算、5G网

络、区块链、人工智能等新基建新技术应用更加广泛，智慧化、共享化、绿色化成为运输市场发展的新趋向。浙江作为全国信息经济和共享经济发展的重要窗口和“绿水青山就是金山银山”理论重要发源地，需要交通运输行业加快自我革新，率先推进先进数字信息技术在综合运输服务领域广泛应用，大力发展智慧出行、共同配送、共享物流、现代多式联运等新模式，服务“碳达峰”绿色发展计划，加快推进运输节能、低碳、循环、可持续发展，提高综合运输精细化管理、智慧化服务和现代化智治水平，促进运输服务更精准、更便捷、更集约、更经济、更环保。

非传统安全挑战升级，要求进一步提升综合运输安全水平和应急保障能力。随着气候等极端环境变化和突发公共安全事件频发，交通运输面临安全形势更趋复杂。习近平总书记在十九届五次全会上强调，要统筹发展和安全，统筹传统安全与非传统安全，把安全发展贯穿发展各领域和全过程，防范化解影响现代化进程的各种风险。交通运输是联结国民经济社会采购、生产、销售及人文交流等要素循环的基础性保障，立足总体国家安全观，亟需树立新安全发展理念，加快健全综合运输安全保障体系，完善应急救援机制，强化数字化安全监管，切实提升跨部门跨行业跨区域的交通运输安全综合保障能力，增强运输安全韧性，促进行业治理体系和能力现代化升级。

（三）发展需求

“十四五”时期，综合运输服务迈入以结构转型、提质增效为主要特征的发展新阶段，加速发展矛盾由不平衡不充分向基本均衡转变，发展需求由通达通畅向满意便捷转变，发展方式由相对粗放向集成提效转变，发展动力由要素拉动向创新驱动转变，发展形态由相对独立向一体融合转变。综合运输发展呈现五大需求特征：

——“快”：服务大城市群、都市圈等区域经济高质量一体化发展要求，适应城际出行快速增长需要，更加注重增强综合运输跨区域一体化协同能力和便捷服务水平。

——“联”：突出综合运输一体化融合发展，客运更加注重旅客换乘提效和联程创新发展，货运更加注重全过程物流资源合理配置和组织优化，促进运输增效、物流降费。

——“智”：顺应信息经济、共享经济发展的时代特征，把握数字化改革大势，需树立“出行即服务”理念，加快推进运输服务向数字化、网络化、智能化转型。

——“享”：满足消费升级和人口老龄化发展需求，践行碳达峰绿色发展计划，更加注重运输服务的人本关怀和出行体验，更加突出运输服务的绿色低碳可持续发展。

——“专”：技术装备专业水平进一步提高，综合运输专业化分工协作，现代物流与产业、信息技术加速融合，运输服务呈集约化、定制化、细分化发展。

随着人口流入效应和政策红利持续释放，城市化水平进一步提高，预计全社会客运需求保持中高速增长，特别是城际出行需求将明显攀升。高铁、航空快速发展，传统道路客运延续多元分化态势，中长距离跨省班线运输需求持续收缩，道路班线客运中短途接驳运输特征将更加明显，定制客运、包车客运、班车公交化市场需求较快增长。城市公共交通总体保持稳定增长，轨道交通出行迎来跨越式增长。预计到 2025 年，全社会客运量约 40 亿人次，其中营运性客运量 11.5 亿人次、年均增长约 1.5%。

煤炭、建材等传统大宗物资运输需求企稳放缓，集装箱、粮食等持续较快增长，高附加值的消费品、产成品物流需求快速增长，预计全省货物运输量总体保持中低速相对平稳增长态势。铁路、水路货运比例不断扩大。公路运输增速将明显放缓，以联运接驳为特征的公路短途运量较快增长。快递、冷链和农产品物流等高价值、小批量、分散性、时效性强的货运需求快速攀升，航空货邮迅速增长。预计到 2025 年，全省综合货运量约达到 40 亿吨，年均增长 6% 左右。铁路、民航保持年均 10% 以上较快增长，水路货运增长稳中趋缓，公路货运维持在年均 5% 左右增速水平。

二、总体要求

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，牢牢把握

“重要窗口”先行官新定位，聚焦共同富裕示范区建设新要求，落实服务国家双循环经济格局和省委省政府高水平交通强省建设的总体部署，坚持以新发展理念引领高质量发展，坚持人民满意、服务为先、运输现代化发展方向，以深化运输服务供给侧结构性改革为主线，以推进数字化改革为动力，以专项行动为抓手，加快客货运输体系普惠发展，着力推动运输服务跨方式跨区域跨业态协同融合，提升城乡运输一体化、特色物流示范化、国际运输品牌化、行业管理精细化水平，打造服务品质最佳、运输效率最高、市场环境最优的综合运输强省，有力支撑浙江现代化先行省建设。

（二）基本原则

服务民生，助力经济。坚持以人民为中心，遵循产业经济发展规律，着力提升运输服务品质效率和“双循环”经济服务水平，打造人便于行、货畅其流、联动高效的运输服务体系，发挥运输对国家战略和经济社会发展的支撑作用。

多业协同，一体融合。突出长三角区域一体化战略、都市圈经济、城乡均衡、运产游协同发展，统筹推进跨区域、跨方式运输服务一体化融合，积极推动“运输+”产商农旅跨业态协同发展，提高综合效益和竞争力。

市场导向，政府推动。坚持市场需求导向，充分发挥政府引导作用，通过政策扶持、管理优化、服务创新等解决一批发展的痛点难点问题，推动市场主体在模式创新、业务发展、技术变革

等方面取得新进展，增强运输市场活力。

创新驱动，智享引领。借力科技创新对交通运输转型发展的催速作用，加快大数据、云计算、5G、区块链、人工智能等新技术应用，树立绿色发展理念，提升运输服务智能化和绿色化水平，切实提高客运出行体验和货运生产效率。

彰显特色，打造高地。服务“重要窗口”建设，充分发挥地区特色和体制机制等优势，创新发展思路和发展模式，着力实施一批符合时代要求、可见效推广的专项行动任务，凝聚经验、形成示范，打造综合运输发展高地。

（三）发展目标

到 2025 年，构筑循环流畅、满意便捷、结构合理、安全智控的现代综合运输服务体系。基本形成支撑省域、市域、城区 3 个“1 小时交通圈”建设的运输服务网络，实现乡镇核心区 10 分钟到公交站、城区 30 分钟进客运枢纽、都市圈中心城市至周边地区 60 分钟快速通勤目标。快货物流实现长三角重点城市 1 天、国内重点城市 2 天、全球主要经济体 3 天送达。重点实现“四个化”：

——网络一体化。建成城乡协调、区域协同、连通高效、循环联动的运输服务系统。城乡运输协调发展达到新高度，跨省市运输一体化发展取得新进展，国内国际物流供应链成链集群发展。基本实现城乡交通运输一体化发展水平 5A 级县（市、区）全覆盖、常住 200 人以上自然村通客运、建制村“村村通快递”，城乡公交

一体化比例达到 85%，长三角省际毗邻公交线路达到 30 条，集装箱海铁联运量达 200 万 TEU，江海河联运量达 4.5 亿吨，高铁快货物流发展先行先试。

——服务便捷化。建成多层次、高品质、优体验的客运出行服务体系，智慧化服务广泛普及，群众获得感和满意度大幅提高。综合客运枢纽平均换乘时间缩短至 8 分钟（新建综合枢纽 5 分钟内），主要高铁站和机场实现换乘轨道交通免检服务，设区市城市建成区公共交通站点 300 米半径覆盖率达到 75%，新增及更新公共汽电车配备无障碍设施比例不低于 20%，定制出行、共享出行、旅客联程等客运新业态发展取得明显成效。

——运输低碳化。运输结构调整取得新进展，运输装备清洁能源化水平迈上新台阶，交通运输绿色低碳转型和物流降本增效发展成效显著。铁、水货运量占营运性综合货运量比重达到 40%，沿海港口铁水集疏运强度（海铁、江海河联运及内支线中转运输量占港口总吞吐量的比例）达到 40%，力争实现设区市城市主城区公共汽电车 100%清洁能源化、公共交通机动化出行分担率超过 40%。社会物流总费用占 GDP 比重下降至 12%，运输综合效率和成本优势国内领先。

——数智场景化。面向运输市场形成监管有效、执法有力、规范有序的数字化管理智治体系，基于数字化管理和信用惩戒的新型监管模式全面推行，实现道路运输（含网约平台）、水路运输、

维修、驾培等领域信用监管 100%覆盖，重点营运车辆联网联控 100%上线，危货运输企业和从业人员 100%接入省级危货运输生产智控平台规范化管理。

“十四五”浙江省综合运输发展主要指标表

类别	指标名称	2020	2025
循环 流畅	城乡交通运输一体化发展 5A 级县（市、区）比例（%）	90.3*	100
	城乡公交一体化比例（%）	66	85
	200 人以上较大自然村客运车辆通达率（%）	—	100
	省际毗邻公交线路数（条）	20	30
	建制村快递物流网点覆盖率（%）	79.6	100
	集装箱海铁联运量（万 TEU）	100.5	200
	江海河联运量（亿吨/万 TEU）	3.95/79.1	4.5/200
	货邮空陆联运量（万吨）	4	10
	国际全货机航线通航点（个）	22	40
	中欧班列开行数量（列）	1399	3000
满意 便捷	换乘免检综合客运枢纽数量（个）	1	7
	综合客运枢纽平均换乘时间（分钟）	10	8
	城市建成区公共交通站点 300 米半径覆盖率（%）	60	75
	新增及更新公共汽电车配备无障碍设施比例（%）	—	>20
	城区常住人口 100 万以上城市建成区公交车辆位置实时查询服务线路覆盖率（%）	—	90
	三级以上道路客运站及定制客运电子客票普及率（%）	—	100
结构 合理	设区市城市主城区公共汽电车清洁能源化比例（%）	80	100
	设区市城市主城区公共交通机动化出行分担率（%）	36.7	40
	大中城市中心城区绿色出行比例（%）	70	80
	铁、水货运量占营运性综合货运量比例（%）	36.8	40
	沿海港口铁水集疏运强度（%）	29.1*	40
	营运交通单位周转量 CO ₂ 排放强度较 2019 年下降率（%）	—	12
	社会物流总费用占 GDP 比重（%）	14.3*	12
安全 智控	重点营运车辆联网联控上线率（%）	95	100
	运输企业（含网约平台）及维修、驾培企业信用监管覆盖率（%）	—	100
	危货运输企业和从业人员接入省级危货运输智控平台比	90	100

类别	指标名称	2020	2025
	例（%）		
	较大及以上等级道路运输行车事故万车死亡人数五年下降率（%）	—	20
	现场掌上执法应用率（%）	95	100

注：标注“*”为2019年数据。

三、建设高品质的公众出行服务体系

（一）推动区域客运便捷高效发展

优化道路客运供给结构。完善运输市场调控机制，规范发展精准、灵活、适批量的定制化客运服务。探索客运场站混合开发和包车客运网络平台定制化经营模式。强化道路客运与高铁、航空等运输方式衔接，推动跨省（市）客运业务合作，实现干支衔接、站点共享和资源互补。加快推进长三角毗邻地区客运班线公交化改造，以嘉兴至上海、湖州至苏州、杭州至安徽等省际通勤为重点，按需加密开行毗邻公交线路，探索跨省（市）公交联运联营模式和公交客运服务设施跨区域共建共用机制，因地制宜推进杭绍甬、甬舟（台）、嘉湖、衢丽等毗邻地区公交一体化发展。建立道路客运电子客票服务体系，率先在三级及以上客运站全面推行电子客票应用。

打造轨道上的都市圈。加强长三角城市群省际通道和杭绍甬、甬舟、湖嘉、衢丽、沿海等毗邻城市城际铁路建设，建成沪苏湖、杭温、杭绍台、衢丽等快速铁路，强化客运干线铁路与国家高铁网衔接，促进长三角城市群轨道交通级配互补、设施互通。加快

建设城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通，推进杭德城际、上海金山至平湖至海盐市域铁路、江南水乡旅游线、温州 S3 线一期、金义东城际、杭州机场轨道快线、杭州和宁波城市轨道交通等项目，四大都市区重点城镇覆盖率达到 60%。充分利用既有铁路开行通勤列车，鼓励中心城市市域（郊）铁路向周边延伸，扩大城市群铁路公交化运营网络，促进城乡一体、共同富裕发展。探索发展多种方式“一张网运营、一个时刻表、一次付票款、一张旅行票”运营服务模式，推动轨道交通四网融合发展。

升级区域航空运输服务。加快建设杭州机场三期、宁波机场四期、温州机场三期，推进台州、义乌机场改扩建，建成投用嘉兴、丽水机场。积极拓展国内航线网络布局，进一步加密至北京、广州、深圳、成都、昆明等千万级机场直通航线，重点打造一批面向热点地区的快速直达、班次密集、服务优质的精品航空快线。依托长三角空域精细化管理改革试点，深化推进空域灵活使用机制改革，积极争取杭州、宁波、温州机场空域资源保障，全省航班正常率达到 80%以上。

（二）加快城市客运多元创新发展

构建适应不同规模城市特点的公共交通服务体系。杭州、宁波建成以轨道交通为主体、常规公交支撑的公共交通系统，杭州主城区公共交通机动化出行分担率不低于 60%、宁波不低于 50%。温州以轨道交通为骨架、常规公交为主体，公共交通机动化出行

分担率不低于 40%。嘉兴、湖州、绍兴、金华、台州以大中运量公共交通为骨架、常规公交为主体，主城区公共交通机动化出行分担率不低于 35%。丽水、衢州、舟山形成以中低运量快速公交和常规公交为主体、慢行交通为特色的绿色出行系统，主城区绿色出行比例不低于 70%。

打造畅通、智慧、绿色、平安、人文“五型公交”。深化公交都市和绿色出行示范城市创建，推进城市中心城区公交专用道连片成网，完善“快进、应急”绿色专用通道网络。加强常规公交与轨道接驳换乘、单车网点与公共交通站场衔接布设，实现既有轨道站 100 米内换乘公共汽电车，新建轨道站 50 米内同步配建公共汽电车停靠站和单车网点。支持定制化开行基于出行 OD 的需求响应式公交，积极发展智能网联公交示范线。推广公交电子站牌、APP 等信息化产品，实现城区常住人口百万以上城市建成区公交车辆位置实时查询服务线路 90%覆盖。实施全域城市公交绿色升级行动，力争实现设区市主城区公共汽电车清洁能源化全覆盖。全面加强公交安防建设，推广驾驶主动安全防控、一键报警等技术应用，推动公共交通安防从人防向技防、智防转变。规范整治公交场站、公交车厢等各类广告标语和指示警示标识，加强公交线路与当地文化衔接，强化文明乘车引导，打造“主题车厢”和“特色车站”。

统筹巡游出租汽车和网约车两态融合发展。深化出租车经营

权和利益分配制度改革，研究建立基于市场浮动的运价动态调节机制。支持网约车平台信息化技术向巡游出租汽车领域延伸，推动巡游出租和网约车平等竞争、共享停车场地、享受同等待遇。进一步完善网约车管理细则，加强车辆运营状况动态跟踪和驾驶员不合规行为全程监测，提高司乘安全溯源能力。在高铁站、机场等客运枢纽积极推广网约车数字化监管模式，引导规范有序发展。创新建设一批面向巡游出租汽车和网约车“的士驿站”，打造出租汽车路上综合服务窗口。

创新推广城市共享交通出行服务。加快推进城市交通数字赋能，鼓励定制公交、社（园）区巴士、夜间公交、共享小巴等模式多元化发展。在保障司乘安全前提下探索开展出租汽车、网约车开展合乘试点。积极引导高铁、机场等大型综合客运枢纽发展共享汽车租赁网点，提供智慧高效的即时租车和异点还车接驳服务，形成一批面向门户枢纽的城市共享出行服务品牌，提供更加多样、智慧、便捷、高效的都市客运出行服务。

（三）促进城乡客运协调一体发展

提升城乡客运服务网络。实施建制村“村村通公交”工程，加快常住 200 人以上较大自然村通客车，海岛地区全面实现 100 人以上岛屿陆岛码头覆盖、1000 人以上岛屿“一岛两码头”全天候靠泊、3000 人以上岛屿滚装码头覆盖。积极推进渡运公交化和水陆公交一体化发展，鼓励灵活采用城市公交延伸、班线客运公

交化改造、偏远地区开行预约响应式公交等模式推动全域公交发展，实现平原地区全域公交化，山区、海岛和库区公交化率达到80%，全省城乡公交一体化比例达到85%。

发展农村客运便民服务。鼓励“互联网+”农村客运发展，推动大数据、互联网等信息技术在农村客运领域的应用，积极推广农村客运电子站牌、手机APP动态信息发布和车辆位置、到站时间查询等服务，推动农村客运便捷支付全覆盖。因地制宜发展城乡定制客运，提升农村客运服务品质和精细化水平。

健全农村客运长效机制。引导城乡客运资源整合，推动中小客运企业联盟发展或通过资产重组、兼并等方式做强做优，积极培育骨干龙头企业，努力实现“一县（市）一司”，强化公交线路统一规划、统一管理、统一运营。进一步加大农村客运政策支持，引导客运班线采取区域经营、循环运行、设置临时发车点等方式灵活运营。开展农村客运安全生产和通村服务质量监测试点，建立农村客运安全管理指导机制，优化发展环境，保障农村客运“开得通、留得住”。

（四）完善旅客联程运输服务网络

加强综合枢纽一体化衔接。完善以高铁站、机场为核心的综合客运枢纽体系，着力推进杭甬温三大国际机场与高铁站、城轨站一体化布局，促进空铁轨公等多方式立体无缝衔接。加强对既有综合客运枢纽存量设施功能改善和整合提升，促进城市内外交

通快速转换。新建综合客运枢纽按照统一规划、统一设计、统一建设、统一运营的原则，实现不同交通方式站场集中布局、空间共享、立体或同台换乘，新建综合客运枢纽步行换乘时间不超过5分钟。支持各种运输方式售票、取票、乘降、驻车换乘等联运设施共享共建，鼓励枢纽场站设置封闭式联运换乘通道，推动新建综合枢纽按照安检一体标准化建设和运营，实现铁路换乘城市轨道交通、航空换乘铁路或城市轨道交通免检服务。

完善旅客联程运输发展模式。鼓励客运枢纽配建城市候机(船)楼、高铁无轨站、旅游集散中心等联运服务设施，优化接驳运输网络，积极发展空巴、铁巴等联运模式，探索推动旅客集散双向联运发展。依托机场通高铁工程，加强不同运输方式之间购票、换乘、接驳服务等一体化衔接，推进旅客干线运输空(公)铁联程联运发展。在海岛地区积极发展水陆联运，鼓励舟山、温州等探索基于邮轮的海空联运发展。支持客运企业通过兼并、重组等方式向旅客联程运输经营人转变，鼓励不同运输方式企业之间共享运输线路、站场、信息等资源，合作开展联运业务，创新推广联运服务产品。

提升旅客联程便捷服务水平。推动运输方式间票务数据信息互联共享，积极发展旅客联程运输电子客票，努力实现“一站购票、无缝衔接、一票(证)通行”，鼓励实行联程套票优惠票价。加强进站全过程运输安检服务一体化设计，强化空巴、铁巴等接

驳运输中途封闭式管理，逐步推动航空、高铁等标准化安检功能向异地航站楼、高铁无轨站等联运服务点外移，大力推行综合枢纽站换乘免检服务。鼓励城市候机楼等设施网点开展全程行李托运服务试点，在重点机场和高铁枢纽站积极推行“行李直挂”“行李寄递”等便捷服务。

（五）提升旅客出行服务体验

加强智慧出行服务。践行“出行即服务”理念，鼓励交通运输和互联网、金融、旅游等行业开展合作，为公众提供定制化精准化的服务方案，推进交通信息化产品创新和旅行票务一体化服务。加快智慧服务区、智慧驿站等运输平台建设，推广出行伴随式信息服务，做优“浙里畅行”智慧指尖出行品牌。不断完善智慧高速、智慧公交、智慧高铁、智慧航空、智慧停车等运输服务系统，推广无感支付、无感安检、新媒介乘车、无人驾驶等新产品和新模式。鼓励各种运输方式创新身份查验方式，率先在客流量较大的轨道交通、BRT 公交站点等试点应用无感便捷支付技术。

优化运输窗口服务。优化完善客运场站标志标识引导服务，全面消除缺、损、漏、挡现象，推广普及交通医疗急救箱伴行计划，全省火车站、机场、轮渡码头、轨道交通站和三级及以上汽车客运站标识覆盖率和完好率达到 100%、便民医疗箱配置率达到 100%。面向高铁、机场及轨道交通等枢纽站积极推行“全景”导航、预先办理检票登乘、刷脸进站登乘等服务，加强旅游服务、

换乘服务等功能设计，客运站、交通服务区（站）等窗口配套完善“线上+线下”双轨购票服务体系，打造运输服务精品窗口。

强化无障碍出行服务。加强客运枢纽场站无障碍交通设施建设，加快完善城市公共交通、出租汽车等运输工具的无障碍设备配置，有序推进各类服务区、停车场等公共场所逐步增设无障碍服务设施。重要客运场站、高速公路服务区基本实现无障碍出行100%覆盖，新增及更新城市公共汽电车配备无障碍设施比例不低于20%。积极推广预约式无障碍出行服务，鼓励和引导网约车平台、定制客运企业、农村客运企业等服务平台设置“无障碍出行”功能，为残疾人、老年人等特殊人群提供预约响应式、一对一式出行服务。

推动公共交通票务服务一体化。加快推进全省覆盖城市轨道交通、公共汽电车等公共出行领域售票一网通、支付便捷化服务，积极推动跨省（市）公共出行支付标准互认、信息共享、一卡（码）通用，力争实现全省各市县之间以及与长三角主要城市之间公共交通一卡（码）支付覆盖。全面推行轨道交通与常规公交双向换乘优惠服务，支持长三角生态绿色一体化发展示范区率先实现交通同城待遇。

四、构筑高效率的现代货运物流体系

（一）深化推进货物运输结构调整

加快推进干线运输“公转铁”。加快铁路运输支线疏港、进厂、

入园布局，着力谋划推进浙中多式联运枢纽港铁路支线等一批厂（园）区铁路专用线项目，力争大宗货物年运输量在150万吨以上的大型工矿企业和新建物流园区铁路接入比例达到85%。深化货源企业与铁路“一企一策”合作模式，合理制定铁路运输解决方案，积极推动黄沙、渣土、水泥等大宗散货公转铁运输。创新铁路运营组织模式，面向社会发展全列拼、五定班列，统筹利用铁路既有站场资源，积极发展“轨道+仓储配送”的铁路城市物流配送新模式，加强铁路货场与粮食、工矿等大型仓储货站综合开发利用，引导货物运输公转铁。进一步清理规范铁路货运收费，提高铁路运输服务质量和市场化竞争优势。

促进沿河产业运输“公转水”。鼓励杭州、嘉兴、湖州、绍兴等浙北内河水网地区积极推动地板、竹制品、办公家具、机械设备等宜水货物公转水，金华、衢州、丽水等地区依托钱塘江中上游航道推进矿建材料、水泥及熟料等大宗货物入水运输，支持温州、台州等地区发展海上内贸航线。着力完善集装箱运输绿色通道政策，支持浙北、钱塘江中上游和瓯江沿线地区适箱货物入箱运输，加快推进杭甬运河集装箱常态化运行和内河三层集装箱运输模式推广。引导原材料加工制造企业、大宗物资消耗企业等沿河沿江布局，推广“内河码头+配套园区+物流服务”港产城融合模式，支持水运物流企业向船、港、货、金融等上下游发展，探索面向货源企业的定制化水运服务。简化进出港船舶和集卡车辆

手续，优化过闸流程，加强码头作业和船闸联合调度等智慧化管理，促进水路运输降本增效。

推进道路货运集约共享发展。依托综合货运枢纽、网络货运平台整合个体零散运力，推进同类专线资源统筹，打造一批服务质量优、市场范围广的优质货运企业。积极引导小微及零散分布的道路货运企业向大型工业园区、商贸市场等货源集聚地集聚或进入物流园区经营。鼓励专线货运企业通过自建网络或与快递、城配等企业合作，拓展“门到门”取（送）货业务，促进干线甩挂运输与城市配送一体化运作。推动道路货运企业探索托盘单元化运输，发展托盘多式联运、托盘共享联盟等模式。鼓励道路货运企业建立跨区域落地配送联盟，共享末端配送设施、运力、人员等资源，降低末端配送成本。

（二）提高城市城乡配送服务水平

发展新型城市配送服务。支持各地申报城市绿色货运配送示范工程，积极培育城市绿色配送经营主体或联盟，优化城市货运配送服务标准、评价、奖惩等市场机制，打造形成一批城市绿色货运配送典型经验。到 2025 年全省成功申请绿色货运配送示范工程城市 3 个以上。加快建设一级干支衔接型货运枢纽、二级公共配送中心和三级末端配送网点为支撑的城市绿色货运配送网络。鼓励各地利用综合货运枢纽或空间闲置率较高的老旧火车站、客运站等资源新建或改建城市共同配送中心，各设区市拥有共同配

送中心不少于1个。鼓励货运物流企业创新“统仓统配”“多仓共配”等仓配一体化物流模式，推广“新零售+物流”配送、即时配送、无接触配送等服务，探索构建城市轨道交通配送体系。

加快普惠农村物流发展。积极引导健全县级物流中心、乡镇配送站、村级物流网点等多级物流服务体系。依托道路客货运站场、邮政支局（所）等站所资源，支持各地新建或改造具备共同配送功能的城乡物流节点。鼓励快递、货运企业在县区范围内共享网点、车辆等资源，开展农村物流共同配送业务。因地制宜发展客运公交带货、城乡货运公交等模式，加快城市即时配送、鲜活配送、定时配送等服务向农村地区延伸，力争实现农村配送“半日达或当日达”。鼓励货运物流企业与个体种植户、农产品基地、电商平台等深化产销运合作，发展山区农产品、沿海渔鲜等定制包装、寄递、运输一体化和定制化服务，推广海农鲜产品直销、订单生产、预约直配等农业物流配送模式，服务乡村振兴。

（三）加速专业货运物流示范发展

推进快递物流服务升级。实施快递“两进一出”工程，加快快递进村、进厂（园），加强投揽货点等末端网点标准化建设，实现建制村快递网点100%覆盖，工业、商贸、农业园区等重点场所基本覆盖。鼓励快递企业与航空、海运、陆港等企业合作，完善国际分拨网，探索发展日本、韩国、台湾等近洋快递运输，参与中欧陆海快线建设。积极推广“工厂+电商+快递”模式，支持发

展农特产品进城项目，推进快递物流园区智能化改造，建设“5G+物联网”智能快递示范园区。着力推动快递企业与中铁快运战略合作，探索开展高铁快运业务试点，加快推广面向偏远山区、海岛等地区的无人机投送服务，力争实现长三角主要城市“半日达”、国内主要城市“一日达”。

强化冷链运输服务保障。加快公共服务型冷链物流园区、农产地冷链物流园区建设，做强杭州等跨境电商冷链运输服务，做大宁波、舟山、金华等进出口海产品、冷冻肉冷链运输服务，优化衢州、丽水等山区农产品冷链运输服务，提升温州、台州等商贸冷链运输服务。积极发展“零担共配+整车直配”“生鲜电商+冷链宅配”等冷链运输模式，鼓励在农基地、养殖基地等源头冷链水平较薄弱地区设置冷链末端服务网点，发展农产品源头冷链定制运输，提高全程冷链运输服务能力。加快发展第三方冷链物流全程监控平台，实施冷链运输信息溯源管理和防疫防控。鼓励冷链运输企业跨区域合作开发冷链运输双重线路，降低冷链车辆空载水平。

重塑危货运输发展新格局。健全危货运输分类分级管理和退出机制，严格准入标准，淘汰不达标企业。引导专业化水平较高的危货运输企业通过兼并、重组等方式实现运力优化、规模化发展，支持小微和布局分散的危货运输企业入驻园区经营。实施危货运输“专区、专线、专点”管理，优化危化品物流园区、港区

物流结构，合理布设运输专用线路，强化沿线卡口检查和高速公路服务区危化品车辆专业停车场（位）规划建设。推广应用危货运输智控平台，实现危货运输全流程、跨部门、跨层级协同监管和精准管控。支持宁波、舟山等化工基地管道建设，推进油品等危险品入管运输。因地制宜优化内河危货运输业务，支持宁波、舟山地区发展危货运输内贸航线。

（四）鼓励网络货运平台创新发展

积极培育专业领域网络货运平台，重点围绕大宗货物运输、宁波舟山港集装箱运输、义乌物流枢纽专线运输等业务，打造一批代表专业领域发展方向的规模化道路网络货运企业。支持网络货运业务向农村延伸，发展车货匹配、即配即送等模式。鼓励货运物流平台上线金融保险、易耗品集中采购、大数据分析、决策支持等增值服务和一站式货运物流服务，逐步介入制造商贸业的原料管理、库存管理、运输管理等功能，提高货运物流供应链上下游粘性。

五、做强“四港联动”联运服务网络

（一）做强海港陆港空港信息港“四港”枢纽

高水平建设世界一流强港。加强宁波舟山港口功能整体布局，推进两地港域运营管理实质一体化。进一步巩固宁波舟山港国际集装箱干线港和煤炭、铁矿石、原油等大宗货物储运中转基地地位，打造一流现代化综合枢纽港。发挥嘉兴“前海后河”独特区

位优势，推动浙北环杭州湾内河港与嘉兴港抱团发展，将嘉兴港打造为长三角海河联运枢纽港。加快温州港、台州港核心港区建设，完善港口集疏运体系，深化与宁波舟山港水水中转业务合作和对台贸易，将浙东南沿海港口打造为集装箱支线港、区域性中转港和产业配套港，构筑一体两翼、分工协作、联动有序的长三角世界级港口群金南翼。

构筑多中心协同开放的内陆港群。建设集快递物流集聚中心、铁路物流中心、空港物流中心、电子商务园区和综合保税区等功能一体的义乌国际陆港物流体系，做强互为支撑的多中心内陆口岸开放格局。加强内河港口资源整合，形成市场为主、政府引导、竞合有序、产城融合的现代化内河港口集群。以港、铁物流和城市生产生活物资配送为核心，加快建设浙中多式联运枢纽港、衢州四省边际多式联运枢纽港、湖州铁公水综合物流园等一批综合物流枢纽，研究布局高铁货站（区）及配套设施，完善产城融合、便捷高效的都市货运枢纽体系。

打造特色专业的空港物流枢纽。积极推进杭州机场东区国际货站新建、宁波和温州机场新货站扩容升级、义乌机场新货站建设等项目，完善航空货邮收运设施设备及空陆转运通道。统筹环杭州湾区航空物流资源整合集聚，规划建设嘉兴航空联运中心。大力培育航空总部、智慧物流及关联产业，将杭州机场打造成为国际航空货运枢纽、全球跨境电商及航空邮快件集散中心，推动

宁波机场成为大型国际航空货运基地，促进嘉兴机场成为立足长三角、面向国际的重要航空物流枢纽和长三角货邮联运服务中心。

建成“四港”联动智慧物流数字枢纽。以四港联动业务基础，逐步健全综合运输大数据交换基础网络和跨部门信息共享机制，探索建立数字贸易环境下数据交换、处理、汇集、开发、应用等全过程标准规则和安全监管体系，打通运输、订舱、报关、仓储等业务之间信息交换路由，延伸金融、保险等全链条服务供应链，建成联运业务、物流管家、物流商城、信息资讯等应用板块，做优以客户为中心的全程货物动态跟踪、订舱协作、智能预警、一站式线上订仓、大数据监测分析等服务功能，打造全程供应链物流智慧服务体系。

（二）提升大宗货物和集装箱联运服务能力

优化宁波舟山港“一体四联”发展格局。以大宗货物和集装箱多式联运发展为重点，发挥宁波舟山港国内国际双循环战略支点作用，强化港口集疏运网络沿海、沿江、沿河、沿陆顺畅联通和上下游物流一体化衔接，高标准打造南北向沿海（沪苏温台福方向，以海上水水中转和海公联运为主）、西北向沿江（宁波舟山港至长江经济带沿线地区，以江海联运为主）、西向沿河（杭绍皖方向，以海河联运为主）、西南向沿陆（金衢丽赣方向，以海铁联运为主）四大联运通道，提升宁波舟山港海铁、江海、海河及水水中转等联运组织效率和辐射能级。

大力发展海铁联运。加快推进甬金铁路双层高柜集装箱海铁联运示范工程，规划建设头门港铁路支线二期、梅山铁路支线等项目，建成义乌苏溪国际枢纽港，推进港站一体化运营。实施义甬舟开放大通道西延工程，加快义乌建设宁波舟山港“第六港区”，推动宁波舟山港港务、船务、关务等功能向义乌前移，汇聚浙中西及中西部内陆地区箱源、船代、集卡等物流供应链区域资源，打造长江经济带南翼集装箱运营中心，构筑联动内陆腹地和浙东沿海的海铁联运样板通道。谋划开展共享托盘、共享集装箱循环共用系统在海铁联运中的试点应用。

做大做强江海联运。加快建设鼠浪湖、马迹山矿石码头等专业泊位，推进双屿门、条帚门等进港航道及锚地项目，强化船型标准与长江航道、港口泊位设施配套衔接，提升海进江、江出海基础服务能力。支持沿海港口企业在长江沿线布局一批集装箱码头、无水港和分拨中心，加强舟山江海联运服务中心与芜湖港、马鞍山港、南通港等港口联动合作，提高揽货能力。浙沪协同推进小洋山北侧江海联运集装箱码头建设，推动大小洋山全域一体化开发合作，研究发展至长江主要目的港的中小型运输船队，打造长三角江海联运集聚区。浙苏协同推进与中远海运长江中下游港口码头运营合作，加强与安徽境内物流园区合作，推动集装箱、铁矿石等江海联运发展。

优化提升海河联运。建设嘉兴港内河港池和煤炭、集装箱等

外海码头工程，推进乍嘉苏线航道整治，畅通湖嘉申线嘉兴段二期和浙北高等级航道网集装箱运输通道，加快京杭运河二通道和曹娥江船闸及航道工程，推动以内河三层集装箱船海河联运为代表的现代水运转型发展。推进杭甬运河新坝二线船闸和宁波段三期项目，促进绍兴、萧山等地区沿杭甬运河双层集装箱运输发展。在钱塘江中上游规划建设兰溪方下店、衢江大路章二期等一批内河码头作业区和临港物流园区，引导沿线矿建材料、水泥等货物海河联运发展。积极培育瓯江沿线临港产业海河联运业务，研究推进瓯江集装箱船适航运输。

加快推进公铁联运。做优以金华、义乌双核支撑的内陆口岸开放平台，着力推进“义新欧”班列与义乌至宁波、金华至温州、金华至台州海铁联运班列有效衔接，统筹宁波、温州、台州、诸暨及周边省市货源发展，加强公铁外集内配组织衔接，推动货源向枢纽集结。创新“瓯渝班列”等公铁联运发展模式，鼓励发展公铁联运拼货、跨区域末端配送合作等模式，积极引导大型货源企业在铁路货站布设仓储中心或一级转运节点，发展铁路干线仓库公路补货模式，打造无缝衔接、干支接驳的公铁联运网络。

（三）完善快货物流多式联运服务体系

培育快货物流“3+2”联运基地。发挥杭州高铁枢纽、宁波先进制造业、义乌“世界货地”优势，培育以杭州萧山机场、宁波栎社机场、嘉兴机场为核心的快货物流空陆联运基地，做强以金

华义乌、温州商贸物流为代表的公铁联运基地。推动邮政快递分拨中心与铁路、公路、航空货站统筹发展、同步建设，完善提升全省快货物流联运服务网络。

拓展快货物流空陆联运业务。以杭州萧山机场空铁一体的基础设施网络建设为基础，研究推动高铁快货物流空铁联运发展，加快空陆联运集装器技术研发应用，促进“航空+公路+高铁”集装化运输，努力将杭州打造成为全球邮快跨集散中心。着力完善嘉兴机场铁公水等多式联运网络布局和枢纽内部转运设施配建，依托临空物流园和快递龙头企业积极发展多式联运业务，将嘉兴机场打造为集航空、高铁、公路、水运于一体集聚发展的共享型陆空联运样板。视条件谋划推动空公铁联运业务向宁波、温州、金华（义乌）都市区扩展，逐步完善全省空陆联运骨架网络格局。

创新快货物流公铁联运模式。发挥金华义乌、温州小商品配货中心作用，创新发展高铁快货物流客货混编、货运专列等运营模式，试点开行至长三角主要城市和京津冀、珠三角等地区的小商品快货班列。加强高铁集配货站设施和集运通道建设，支持大型邮政快递企业与中铁快运组建合作联盟，培育一站式高铁快货运营商，打造面向电商零售或冷链生鲜等特色产品的“公路集配+高铁快运”联运示范线。

（四）做优“四港”联动发展市场环境

培育壮大多式联运组织。做精“四港”运营商联盟，支持开

展细分领域合作，按需组建空公铁、公铁水等联运专业化组织，深化全过程运输服务和信息化联动建设等合作事宜。推动联盟组织以资产、信息等为纽带向公司化运营模式转变，积极培育具有跨运输方式货运组织能力的企业开展联运经营业务，促进道路网络货运、国际无船承运、邮政快递等企业向多式联运经营人转变。支持海港龙头企业向外整合资源，做大江海河、海公铁等联运市场，重点培育形成一批以港口为核心的多式联运龙头骨干企业。

强化联运服务标准衔接。加强多式联运枢纽建设标准和一体化运营服务规范指导，强化联运设施设备、运输服务、信息共享等标准研究，力争在江海河联运、集装箱海铁联运、“四港”联动数据交换共享、托盘循环共用、空陆联运集装器标准等方面实现突破。协调推动不同方式在运输合同、票据单证、计费规则、品类代码、装载要求、安全管理与责任识别等方面有效衔接，促进多式联运与通关、退税、结汇等一体化服务。

推动联运“一单制”发展。积极推进航运、港口、铁路等主要业务单证电子化，逐步实现联运单证整合统一。率先推进集装箱多式联运电子化统一单证应用，探索联运“一单制”标准化操作规程和作业组织模式，支持建立以市场为导向、全程一个费率的多式联运价格机制，为客户提供“一次提交、一站办结、一单到底、一箱到底”的联运服务。

六、推进运、游、产、能协同融合发展

（一）深化旅客运输与旅游业协同发展

加强运游设施布局协同。强化高速公路服务区、普通公路服务站、水上服务区等与周边旅游景观生态空间衔接，推动传统服务区（站）向交通、生态、旅游、消费等复合功能型和特色主题型转型。在旅游客源密集区域合理布设道路客运停靠站点，提高客运旅游服务功能。加强城市轨道、公共汽电车、共享单车等公共交通站点与绿道设施、景区节点的接驳衔接和资源共享，完善绿色出行服务网络。

强化公路客运旅游服务。支持公路客运与旅游企业深化合作开展旅游包车业务，加强城乡客运景区线路、主题专线等特色线路发展，着力提高服务乡村旅游能力。强化景区客流公共交通运输组织，积极开通客运枢纽站至主要景区景点的城市公交旅游专线，支持在浙北内河水网地区、浙东滨海城市以及浙西南花园城市群发展沿江、沿河、沿海、沿山景观公交和观光客运线路。

发展水上运游精品线路。依托京杭运河、长湖申线、钱塘江、甬江等水网航道，因地制宜发展水上巴士客运线路，探索发展串联融合的城际水上旅游观光专线。加强陆岛交通运游一体化发展，优化布局嵎泗列岛、南麂岛等沿海水上涉旅线路，研究推进海上岛群环岛游项目开发，培育环岛运游服务产品。

开发铁路特色旅游产品。探索开行观光旅游列车、旅馆列车

等特色铁路专列，形成精品铁路旅游线产品。衢州、丽水等地区结合当地生态旅游资源和经济发展需要，探索研究云轨、跨座式单轨等新型轨道交通发展模式。

培育通用航空旅游项目。以全省通用航空布局为契机，支持一批具备条件的旅游景区发展航空观光体验等低空旅游产品。结合我省海岛交通特色，研究布局一批水上通用航空机场，开辟海岛联系长三角、内陆景区及岛际水上飞机、直升机旅游航线，打造岛际“空中巴士”。

推进“文化+”交旅融合。积极发展红色旅游专线、文旅包车专线等客运服务，面向绿色生态村落、历史文化名村等特色人文资源，鼓励发展生态科普、农业景观、农事体验等乡村文旅线路。积极推出一批串联历史名城、文化古迹等人文景区的旅游观光精品线路。

（二）加速货运物流与供应链深度融合

发展制造业定制化运输服务。创新供应链协同共建模式，推动交通运输企业与制造企业建立互利共赢的长期战略合作关系。积极开行面向大型原材料和制造业基地的铁路直达货运列车，加快发展面向集成电路、生物制药等高附加值的航空货运服务，支持面向汽车轮毂、精密仪器等具有特殊包装要求的产品发展定制化包装租赁、加工组装、运输配送、逆向物流等全流程服务，鼓励货运企业面向供应链上游发展物流大数据分析、“零库存”货运

物流等定制化服务。

发展商贸流通货运物流服务。鼓励企业自有仓库、营业网点、配送队伍等资源向社会开放，与综合物流枢纽等设施资源整合共享。推进电商快递与新零售业深度融合，支持货运物流企业面向商超、市场等提供统仓共配、及时配送服务，探索云仓储等集约模式。鼓励货运枢纽引入电子商务企业、网络销售平台等构筑“快递物流+仓储服务+电子贸易”生态体系。鼓励发展面向跨境贸易的进出口采买、国际运输、末端配送等一站式跨境供应链服务。

鼓励拓展货运物流金融服务。规范网络道路货运、互联网+内河运输等平台发展运费线上结算等功能，探索国际运费线上支付方式。鼓励物流园区、网络货运平台等主体与金融机构等合作发展面向中小微企业的信用评估与融资服务。支持运输企业与保险公司等合作推进运输保险费率激励机制优化和服务产品创新。依托宁波舟山港鼓励发展面向全货机、船舶等高价值运输装备发展保税租赁。

（三）加强与能源终端设施布局联动

积极推进综合供能服务站布局优化，着力在重要货运通道高速服务区、重点物流园区、城市公交枢纽、出租车服务驿站等布局一批综合供能服务站，提供能源补给、停车饮水、公共卫生、文化宣传、信息咨询等服务。加快完善公交枢纽站场、出租车集聚区等客车充电桩布局，因地制宜推动城市配送中心、城市货车

停车位等布局货车专用充电桩，研究推进内河船舶 LNG 加气站布局建设。

七、打造海陆空国际运输服务品牌

（一）优化航空运输网络全球化布局

有序加密国际客运航线网络。构筑完善以杭州机场为主体，宁波、温州机场为两翼的国际航空客运服务体系。杭州争取开通亚洲未通航国家首都和主要城市航线，重点开拓伦敦、法兰克福、米兰等洲际航线，加密莫斯科、洛杉矶、墨尔本、东京等既有航线，开拓河内、雅加达、塔什干等亚洲航线；宁波重点加密亚洲航线，适当拓展欧美中远程洲际航线；温州重点发展港澳台、日韩、东南亚等国家或地区航线，积极开通或加密温商较为集中的欧洲城市航线，形成适应经济和消费全球化的国际机场集群。

差异化发展国际航空货运物流。杭州积极引入大型国际航空货运公司，强化对长三角及华东地区国际货源服务能力，积极争取第五、第七航权业务，提升机场国际航空货运枢纽地位；宁波充分发挥跨境电商及空港试验区政策优势，加快引入基地货运航司，协同宁波舟山港打造海空联动的国际物流枢纽；金华（义乌）、温州着力优化机场货运功能布局，加强与大型快递企业战略合作，构筑浙中、浙南及闽北航空物流枢纽；嘉兴加快航空物流联运中心建设，承接长三角地区航空物流功能外溢，打造共享型国际航空物流枢纽。

积极培育航空跨境货运业务。支持航空物流企业通过租用、自建、共建等方式加大海外仓、国际快件转运中心等网点建设，加强口岸机场与对外贸易和跨境电商主要目标市场航线连接，重点开通至欧洲、东盟、非洲、中东等地区的大容量全货机洲际航线，拓展至日韩、东南亚等地区全货机航线，加密至美洲、澳洲等生鲜冷链货运航线。争取基于信用的危险品航空运输操作试点，研究布局医药冷链货物储运设施，提高特殊货物运输专业化服务保障能力。探索发展国际航空中转集拼业务，打造面向东南亚、连接欧美市场的国际航空邮快跨中转集运枢纽。

提升基地航司综合竞争力。加强与国航、东航、南航、厦航等航空公司战略合作，积极争取给予运营基地建设、航权获取、航线补贴等政策支持，鼓励加大在浙航空运力投放和航线布局，吸引大型龙头客货运航空公司和国际知名货运代理入驻。积极扶持本土航空公司发展，支持不断开拓国内国际两大市场，努力培育具有本土特色和较强国际竞争力的航空承运人。

（二）高水平推进港航对外开放合作

加密完善国际航运网络。深入实施“走出去”战略，支持有条件的港口运营企业在海外设立物流基地，着力提升“一带一路”沿线港口布局能力，促进港口对外投资和业务合作。重点完善至印尼、马来西亚等国家主要港口航线，积极开拓至南亚、西亚、东非、北非、地中海沿线欧洲国家以及大洋洲和太平洋岛国等地

区国际航线，加密至日韩、东南亚、俄罗斯、台湾等近洋航线，扩大港口对外开放水平。

做强国际海运供应链物流。加快引入铁矿石、油品、粮油等国际运营商，将宁波舟山港打造为世界级油品交易中心、铁矿石亚太分销中心、粮油集散贸易加工中心，推动以油品全产业链为核心的大宗商品贸易自由化，提高大宗商品交易国际话语权。加快建设马士基梅山国际物流中心二期，支持有实力的大型国际货代以东南亚市场为突破口开展 CIF/DAP 贸易条款转换，培育国际物流供应链端到端集成服务能力。

建设全球高端航运服务链。鼓励国际知名航运机构、境外公司在省内设立区域总部、基地或分支机构，支持本土航运企业扩大规模，做强航运品牌。大力发展燃油、LNG、淡水、物资等船供服务，加快建设宁波舟山港外轮供应服务中心，形成以保税燃料油供应为核心，外轮供应、特色航运交易、船舶融资租赁、海事衍生服务等全面发展的国际海事服务基地。

推动国际邮轮特色发展。积极发展宁波舟山港、温州港国际邮轮母港，加密开行日韩、台湾等热门航线，加强与世界知名邮轮公司合作，努力将温州、舟山群岛新区建设成为国内重要的国际邮轮多点挂靠港、邮轮旅游基地和邮轮旅游目的地。进一步优化客运码头、旅游集散中心等岸上客运枢纽布局，提高与国际邮轮母港的接驳运输水平，打造“精品邮轮航线+岸上旅游集散”的

一体化旅游服务产品。

（三）推动跨境陆路运输高质量发展

构筑复合型国际班列联运通道。以自贸区金义片区发展为契机，争取将金华、义乌纳入国家中欧班列枢纽节点城市集结中心示范工程。向东对接义甬舟开放大通道，谋划推进“中欧班列+海铁联运”模式创新，发展义新欧-宁波舟山港双向联动、东西互济的陆海国际物流贸易。积极发展至匈牙利布达佩斯等中东欧地区班列线路，着力培育中东欧至日韩等东（南）亚国家的海铁联运国际中转业务，打造中东欧-东（南）亚过境贸易物流新通道。

培育发展国际班列双边贸易物流。加快建设捷克、杜伊斯堡境外枢纽站，布局集海外仓、分拨、配送、保税、关务、供应链管理等功能智能化仓储物流园，在马德里、布拉格、列日、莫斯科、明斯克等主要节点城市布设物流分拨中心，构建欧洲海外仓组网体系。加强班列节点及境内周边城市集装箱还箱点布设，积极开发闽、赣、皖等省外货源，推动长三角地区在集聚出口货源、拓展回程货源等方面合作，实现班列在不同货源地集拼集运、舱位共享、运贸一体化发展。

创新国际班列运营服务模式。推广义新欧“吉利号”开行经验，创新义新欧物流服务外包模式，积极培育发展快速直达、高效专业的制造业定制化精品班列。发挥义乌“世界货地”和中欧班列跨境电商集货优势，加快推进跨境电商欧洲专列常态化运行。

探索国际铁路提单物权改革电子化试点，推动国际铁路贸易从实物交易向电子单证交易转型。研究建设基于中欧班列车、箱、货的全程可视化智慧服务体系，实现信息流、商流、物流、资金流“四流合一”。

八、加快技术装备应用与驾维服务升级

（一）推进技术装备升级换代

全域发展专业技术装备。加快推进货车轻量化技术应用，支持医药、生鲜产品等冷链厢式货车发展，推广模块化中置轴汽车列车、翼开启厢式货车等先进车型。全面淘汰 57 座以上大客车、卧铺客车和国三及以下排放标准营运柴油货车，优先支持使用质量稳定、性能优异的危险货物道路运输车辆，推广 19 座以下营运车辆在定制客运领域的应用。普及推广双层集装箱运输船舶，加快内河三层集装箱运输标准化船型研发应用。支持智能感知、智能航行、遇险预警、应急救援等智能船舶技术应用，以及全货机在特色农产地、快递物流集散地等直飞航线应用，推动无人机配送技术革新。

创新发展联运技术装备。加快宁波舟山港至长江中下游主要目的港 5 千-2 万吨级江海直达散货船型、嘉兴千吨级海河联运散货船型应用，积极推广特定航线江海直达集装箱船型，研究推进江海联运中小型船队发展。支持铁路双层集装箱运载单元和码头设施配建等成套技术应用，推广使用 45 英尺集装箱、35 吨敞顶

集装箱等大容量内陆集装箱。建设宁波舟山港集装箱循环共用平台，推进标准化共享托盘在多式联运中循环共用。鼓励发展可交换箱运输及配套装备技术，加快卡车航班、空陆联运集装器等推广应用。

加快应用绿色技术装备。鼓励清洁能源车辆发展，支持货运企业与电动货车车辆生产企业深化合作，探索车辆长期租赁、电池更换、维修保养等一条龙外包服务模式重点推进城市公交场站枢纽、高速公路服务区等场所充电设施设备的规划与建设，加快内河港口 LNG 水上加注码头建设和 LNG 船舶应用，支持嘉兴等旅游景区研发应用锂电池新能源船舶。持续推进港口岸电设备设施建设和船舶受电设施设备改造，实现主要港口集装箱、客滚、邮轮、3 千吨级以上客运和 5 万吨级以上干散货五类码头泊位 100% 具备岸电供应能力。协同相关部门积极推进标准化物流周转箱循环共用体系建设。

稳步推广智慧技术装备。加强智能车载设备在城市公交、危货运输、长途客货运输等领域的应用，推广使用驾驶主动安全预警、车载报警、安全应急响应等技术，强化“两客一危”车辆及重载营运货车运行轨迹监测，全面提高重点营运车辆运营安全水平。加快应用集装箱码头设备远程控制技术，推动生产系统流程智能化、集卡驾驶无人化、船岸信息对接和协同智能应用，加快港口集装箱进出口作业无纸化技术向内陆无水港和空箱作业延伸，

探索港口 5G 技术运用，试点推行基于 5G 网络的轮式龙门吊作业管理、视频回传等港口智能作业功能。

（二）推动驾培行业“四型”发展

优化驾培机构资格条件和培训教学标准，完善大型客车、牵引车驾驶人职业教育体系，开展道路危货运输专项培训，提高重点从业人员素质和技能水平，打造素质驾培。积极开展定制化培训服务，探索集中理论培训、模拟教学、经营性教练场等集约经营模式，创建一批文明诚信、优质服务的星级驾培机构，打造品质驾培。推广网络远程理论教学，鼓励互联网、5G、人工智能、虚拟现实等新技术与驾培行业深度融合，推动机器人教练等智能驾驶培训系统规范化应用，打造智慧驾培。持续推进节能减排和环保技能技术目录，推广使用汽车驾驶模拟教学设施设备、环保节能教练车和绿色轮胎，打造绿色驾培。

（三）加快维修行业品牌化绿色化发展

实施机动车维修服务品质提升工程，加快汽车维修技术信息公开，全面推广营运车辆达标核查信息系统，加强“互联网+”汽车维修融合发展，形成“线上预约+线下维修”服务体系。研究制订新能源汽车维修技术标准，推广汽车维修电子健康档案系统，全方位推进汽车排放检验与维护制度（I/M 制度），建设 500 家超标排放定点维修治理站。探索建立省域及长三角区域汽车维修救援网络，促进机动车维修行业专业化、品牌化、网络化发展。

九、促进行业治理和服务软实力提升

（一）建立完善行业法规标准体系

推进省级道路运输条例修订工作，深化道路客运领域改革，落实下放道路客运许可层级，全面推行运输服务市场准入负面清单制度。加快开展综合客运枢纽一体化组织、旅客联程和多式联运发展、“四港”联动信息互联等规范标准研究和制修订工作。协同有关各方积极探索推进毗邻公交发展、轨道交通一体化运营等跨区域联运联营的法规标准体系建设，强化技术和服务标准衔接。

（二）健全综合运输协同发展机制

深化推进综合运输管理体制机制改革，完善铁路、公路、水运、民航、邮政等系统协同发展和运营协作机制，健全以综合运输枢纽建设、运营和联运发展为重点的跨部门沟通机制，解决综合枢纽一体设计、铁路专用线建设、联运全过程协同、跨方式安检互认等突出问题。积极协同健全三省一市“决策层、协调层、执行层”三级运作机制，协调推进长三角轨道交通一体化运营、毗邻公交发展、电子证照互认等事宜。推动杭绍甬、甬舟、湖嘉、衢丽之间建立市级层面交通运输协同发展机制。

（三）加强智慧监测和信用管理

加快行业管理数字化转型。深化推进交通运输部门政务服务数字化改革，拓展“浙里办”、“浙政钉”交通政务服务和政务办公能力。健全完善省级综合交通运行监测管理平台，实现多种运

输方式日常运行监测、重点运行指标分析、重大风险预测预警和突发事件应急处置的信息共享等功能。不断提高“两客一危”及重载货车安全监管数字化水平，完善网约车、共享汽（单）车、网络货运等平台的智慧监管功能，建立基于大数据的运输服务动态监测与评价体系。

健全运输市场信用监管机制。统筹政府监管和市场调节作用，建立完善交通运输领域的信用评价指标体系和信用评价管理机制，将诚信监管纳入运输行政管理日常工作，建立运输企业和从业人员信用信息采集、信用评价、信用披露、信用惩戒“四位一体”的诚信体系，实现道路运输（含网约平台）、水路运输、维修、驾培等领域信用监管全覆盖。进一步完善道路运输从业人员信用档案，全面推进驾驶员诚信考核数字化、信息化，强化信用管理与行政许可、日常监管工作的有效衔接和业务协同，规范运输市场发展。

提升社会治理监督水平。充分利用“互联网+”政务、“12345”政务咨询热线等畅通公众投诉渠道，接受社会监督，健全快速反应机制。鼓励引导行业协会积极参与行业治理，强化协会在规范行业秩序、反映企业诉求、建立标准规范等方面的作用，探索金融、保险等第三方机构参与运输企业安全管理模式。积极推动公共服务领域数据集中和共享，形成社会治理合力，构建公众参与、企业自律、政府考评“三位一体”的行业综合监管体系。

（四）增强综合运输安全应急能力

加强安全运行监管。健全交通运输安全生产风险分级管控和隐患排查治理双重预防长效机制，完善重点营运车辆联网联控系统、危险货物道路运输智控平台建设，加强特殊货类、特殊时段及恶劣气象条件下的运输安全动态监测和管理。严格落实运输企业全员安全生产责任制度，形成以安全为导向的市场退出机制。深化道路货运车辆超限超载治理，强化源头治超联合执法，大力推行信用治超，积极推动跨区域、跨部门治超信息资源交换共享和业务协同。

强化应急运输保障。发挥“四港”联盟等市场化平台优势，按照“平时服务、灾时应急”原则深化政企合作，完善交通资源征用调配和补偿机制，研究构建由包机、全货机、国际货船、铁路班列、海外仓、国际产业园等组成的应急物资跨区域快速投送体系。建立健全长三角、省、市、县四级应急物资综合运输快速响应、协同指挥、动态跟踪、反馈评估机制，加快应急物资产能区域布局、应急物资储备体系、运力保障体系之间信息互联共享，协同推动长三角区域综合应急运输协同管理。

（五）铸造素质过硬的铁军队伍

理顺运输管理体制，建立健全交通运输主管部门、综合执法机构、直属事业中心之间工作协同机制。严格执法资格准入管理，规范标准化执法程序，提高执法人员专业素养和综合能力。制定

行业管理人员培训计划，实行岗前培训、岗位培训、定期轮训等制度，积极培养复合型人才，加大危货运输等专业领域人才保障。完善从业人员技能素质、职业保障、职业道德等职业标准体系，深化职业教育产学研融合，督促企业健全劳动保障规章制度，落实驾驶员定期职业健康检查等监护措施，加强压力疏导。鼓励行业协会、工会等组织整合利用社会法律资源，为从业人员提供公益性法律咨询服务，开展关爱司机等专项活动，强化人文关怀。

十、实施“重要窗口”建设专项行动

服务“重要窗口”建设，聚焦运输服务转型升级、提质增效发展，重点实施一批可见效、可推广、可示范的专项行动任务，以点带面，推动规划顺利实施。

（一）全域城市公交绿色化提升行动

践行碳达峰计划，推广新能源或清洁能源技术在城市公共交通运输领域的应用，提升城市公交绿色化水平。

专项行动1 全域城市公交绿色化提升行动

● 行动任务

亚运会城市主城区公交率先绿色化。对照2022年杭州亚运会“绿色、智能、节俭、文明”的办会理念，率先全面完成杭州、宁波、温州、绍兴、湖州、金华6个城市主城区公交车辆的清洁能源化升级。

实现全省设区市主城区公交绿色化全覆盖。到2025年，力争全省11个地市主城区公交车辆全面实现清洁能源化。

推进重点城市全域公交绿色化。在杭州、嘉兴、湖州、绍兴等浙北平原地区，积极推动城乡公交全域绿色化发展，打造绿色出行示范城市。

● 行动目标

到2022年，6个亚运会城市实现主城区公交清洁能源化，2025年全省设区市城市主城区所有公交实现清洁能源化全覆盖。

（二）区域客运一体化发展行动

聚焦长三角一体化发展，因地制宜推进城际道路客运公交化，发展毗邻公交线路，推动跨地区公共交通便捷支付，促进城市群客运体系融合发展。

专项行动2 区域客运一体化发展行动

● 行动任务

推进城际道路客运公交化运行。以长三角城市群一体化发展为重点，有序推进城际道路客运公交化运行，探索跨省市公交联运联营模式，加强发展机制和标准衔接，发展毗邻公交线路，打造多点、灵活、便捷的城际通勤客运服务网。

实现长三角区域公共交通出行便捷支付。积极协同长三角主要城市共同推行公共汽（电）车、城市轨道交通等公共交通出行支付售票支付一卡（码）通服务，推动长三角生态绿色一体化发展示范区率先实现交通同城待遇。

● 行动目标

到2025年，新辟省际毗邻公交线路（含公交化改造）10条以上，毗邻公交线路达到30条，力争实现与长三角主要城市公共交通“一卡（码）通”服务。

（三）城乡交通运输一体化示范县创建行动

服务共同富裕示范区建设，深化城乡运输体制机制、基础设施、运力资源、信息服务融合发展，培育一批城乡交通运输一体化发展示范县。

专项行动3 城乡交通运输一体化示范县创建行动

● 行动任务

推进体制机制融合。建立健全交通运输、邮政、供销、商务等部门协同机制，加强乡镇客货邮销等流通节点和网络等统筹规划、统筹布局、统筹运营。

推进基础设施融合。依托乡镇客运站、乡镇运输服务站、物流站点、邮政服务点等站场资源，构建布局合理、功能完善的乡镇客货邮综合服务站场体系，实现多站合一、资源共享。

推进运力资源融合。培育客货运邮合作线路，推广农村客运车辆代运邮件、包裹运营模式，推动城市即时配送、定时配送、鲜活配送等向农村地区延伸。

推进运输信息融合。建设完善县域城乡运输信息平台，实现农村客运、物流配送、邮政快递等信息共享对接，提高运输服务协同能力。

● 行动目标

到2025年，基本实现城乡交通运输一体化发展5A级县（市、区）100%覆盖，培育形成8个（力争10个）城乡交通运输一体化示范县。

（四）综合枢纽提效和旅客联程提速行动

以空、铁枢纽为重点，优化综合枢纽服务功能，强化无缝换乘衔接，创新旅客联程模式，推动运输服务从相对独立向一体化融合发展转变。

专项行动4 综合枢纽提效和旅客联程提速行动

● 行动任务

建设智慧综合客运枢纽。以机场、高铁站、轨道交通枢纽站为重点，全面推广枢纽场站内“全景”导航、预先办理检票登乘、“刷脸”进站、无感安检等服务，建立全程电子化服务体系，打造智慧枢纽。

发展换乘免检服务。研究制定综合客运枢纽“安检一体”标准化建设和运营规范，推进既有空、铁枢纽管理模式升级，推广“高铁+城轨”、“航空+城轨(高铁)”换乘免检服务。

提升联程客运票务便捷水平。建设全程“管家式”旅客联程运输服务平台，实现一站式联程售票、出票和联程套票优惠服务。以杭州萧山机场为试点，开展航空+高铁、航空+道路客运、高铁+道路客运等联票服务。

试点开展行李直挂服务。以杭州、宁波、温州国际机场为主导，通过与其他机场、航空公司或第三方合作的方式，试点开展国内中转旅客跨航司行李直挂服务，提升旅客中转便捷性。

● 行动目标

到 2025 年，三大国际机场和主要高铁站实现航空或高铁换乘轨道、航空换乘高铁免检服务。旅客联程运输服务平台和服务网络初步构建，联程套票、行李直挂等服务模式有效推广。

（五）“四港”联动数字枢纽建设行动

围绕“四港”联动畅循环、创品牌，坚持数字赋能和数字领航，打造物流供应链数字枢纽，试点推进多式联运业务单证电子化和一单制发展。

专项行动 5 “四港”联动数字枢纽建设行动

● 行动任务

打造四港联动“数字枢纽”。建设四港联动智慧物流云平台 2.0，探索数字贸易环境下数据交换、处理、汇集、开发、应用等全过程标准规则和安全监管体系，打通订舱、运输、报关、仓储等信息交换路由，建成以物流查询、联运业务、物流管家、物流商城等功能一体的智慧物流枢纽，提供全程可视化服务。

推动联运“一单制”发展。以义乌-宁波内贸集装箱海铁联运发展为试点，探索多式联运全过程标准化作业模式，推动航运、港口、铁路等企业主要业务单证电子化和整合统一，实现“一次提交、一站办结、一票到底、一箱到底”。

● 行动目标

到 2025 年，多式联运物流信息服务体系基本形成，四港联动“数字枢纽”成为

示范，内贸箱海铁联运“一单制”率先突破，力争出台集装箱多式联运“一单制”服务操作规程（地方性）。

（六）运输市场经营主体转型培育行动

支持道路客运站场企业升级经营方式，鼓励专业运输领域网络货运平台集约规模化发展，加快培育多式联运企业，增强综合运输市场活力。

专项行动6 运输市场经营主体转型培育行动

● 行动任务

开展道路客运站场混合开发试点。以空间闲置较多的客运站场为试点，引导站场经营主体以租赁、承包或联合经营等进行综合开发，拓展站场商业、旅游、物流及公交首末站、城配车辆停靠站等关联服务，实现收益与服务双提升。

支持专业领域网络货运平台发展。在现有网络货运平台中选取有专业运输经营基础、有资源整合实力、有统筹组织能力的企业，支持整合大宗货物运输、集装箱运输、专线运输等领域的运力、货源、信息等资源，培育一批规模化专业网络货运平台企业，提高道路货运集运、集配、集管能力。

加快培育多式联运经营主体。加强多式联运企业发展政策支持，规范发展环境和发展机制，围绕大宗货物和集装箱多式联运、快货物流空陆联运发展，重点支持培育一批多式联运经营人和龙头企业，壮大联运市场。

● 行动目标

到 2025 年，各地市形成 2-3 个客运站场混合开发经营样板，全省整合货车 1 万辆以上网络货运平台 5 家以上，培育各类多式联运经营人 15 家。

（七）国内国际快递物流“双提升”行动

完善快递物流进村、进厂（园）和出海布局，培育发展高铁快运业务新业态，促进快递服务体验升级。

专项行动 7 国内国际快递物流“双提升”行动

● 行动任务

加快快递网点进村、进厂（园）。推进建制村农村快递网点布局，引导快递物流企业在工业园区、商贸园区、大型商超等场所设置揽货投递点，加快发展农村快递末端共同配送服务和厂（园）区末端智能自提配送服务。

创新快递物流出海模式。加快境外快递物流分拨网点布局，探索发展日本、韩国、台湾等近洋快递运输，培育一批国际陆海快线，拓展航空中转集拼业务，提升全球转运效率。

培育高铁快运业务新业态。支持邮政快递物流企业与中铁快运战略合作，开展高铁快运业务试点，创新发展高铁客货混编或货运专列等模式，形成高铁快货小规模常态化运输新业态。

● 行动目标

到 2025 年，实现建制村“村村通快递”，工业、商贸、农业园区等重点场所快递网点基本全覆盖，培育 10 个快递进村强县、10 个快递服务制造业示范园区，打造 3 条以上高铁快运示范线。

（八）城市交通拥堵综合治理行动

切实履行省治堵办职责，深化推进公交优先发展，完善绿色出行体系，加强科技治堵和需求管理，推动城市交通拥堵治理成效再上新台阶。

专项行动8 城市交通拥堵综合治理行动

● 行动任务

完善绿色出行服务网络。推进“五型公交”建设，加强公共交通站点设施与城市绿道景观共建、资源共享，构建“公共交通+绿道”绿色出行网络。

精细交通组织管理。联动公安等部门做好交通需求监测、分析、预判和管理，强化科技治堵。重点加强对景区节假日交通运行的精细化管理，推进城乡智能交通、交通运输一体化、交通组织管理全覆盖。

强化公共交通出行诱导。加强公共交通出行倡议，探索建立积分奖励等公共交通出行奖励政策，积极引导民众绿色出行。加强公交出行APP、公交信号优先、公共交通出行换乘导航等设计，提高公共交通人性化服务水平。

● 行动目标

到2025年，“公共交通+绿道”建设取得成效，主城区公共交通机动化出行分担率达到40%，大中城市绿色出行比例达80%，城市交通满意度保持在90%以上。

（九）“数字+”共享出行服务创新行动

厚植数字浙江优势，规范发展定制客运，推广网约车数字化管理，发展门户枢纽共享出行服务，打造具有浙江特色的共享出行服务品牌。

专项行动9 “数字+”共享出行服务创新行动

● 行动任务

规范发展“互联网+”定制客运。制定班车客运定制服务发展指导意见，规范发展标准和审批流程，发展一批精准、灵活、适批量的定制客运线路。

加强空、铁枢纽网约车数字化管理。在机场、高铁站积极推行网约车数字化监管模式，实现电子围栏内优先派单、车辆空中排队、停靠点接乘、即叫即走、精准服务，提高客运枢纽车辆通行效率和便捷打车水平。

打造门户枢纽共享出行服务品牌。以杭州、宁波、温州、义乌等商贸或旅游较发达的城市为试点，引导高铁站、机场、旅游集散中心等发展共享汽车租赁网点，提供即时租车和异点还车服务，形成一批门户枢纽共享出行服务品牌。

● 行动目标

到 2025 年，建成全省定制客运智慧化管理平台，班车客运定制服务规范有序发展。国际机场和主要高铁站全面实现网约车数字化监管，打造 20 个以上有浙江特色的门户枢纽共享出行品牌。

（十）“文化+”交通驿站创建行动

落实“文化+”运输服务理念，推进交通运输领域“驿站”建设，营造行业文化，打造一批“文化+”交通运输服务窗口。

专项行动 10 “文化+”交通驿站创建行动

● 行动任务

加快“司机之家”试点扩面。依托高速公路服务区、骨干物流通道、重点物流站场等，加密布局一批具有浙江特色和韵味的“司机之家”服务网点。

推动“船员驿站”规模化发展。依托水上服务区、物流园区、沿海沿江沿河工业区等场地，建设一批具有休息、消费、便利办公等功能的船员驿站。

建设“的士驿站”路上综合服务窗口。依托道路客运站场、汽车维修站、医院、餐饮等场所，建设一批面向巡游车和网约车的“的士驿站”，为司机提供停车、餐饮、违章处理、从业资格受理及继续教育、应急等便利服务。

推广形成一批“心灵驿站”。依托运输企业工会、基层党政机构、公益团体等组织建设一批心灵驿站，为运输从业人员提供节日慰问、健康体检、心理咨询等身心关爱服务，打造交通运输领域的心灵窗口。

● 行动目标

到 2025 年，标准化“司机之家”达到 60 家，“船员驿站”达到 15 家，每个地市推广“的士驿站”10 家以上，形成一批具有人文关怀的“心灵之家”。

（十一）国际航空货运能力提升行动

聚焦国际航空货运发展短板，加大口岸机场配套供给能力建设，培育发展全货机航线网络，提升机场国际货运中转服务能力。

专项行动 11 国际航空货运能力提升行动

● 行动任务

加强口岸机场配套设施装备供给。加快国际航空货运收运通道建设，重点建成杭州、宁波机场国际邮快件和跨境电商进仓通道，加快杭州机场东区国际货站新建、宁波和温州机场新货站扩容升级、义乌机场新货站建设。

加密培育国际航空货线。培育拓展国际全货机航线网络，支持杭州机场争取第五、第七航权业务，加强口岸机场国际航空货运时刻容量供给。

提升国际货运中转功能。完善空空、空陆等多层次航空货运中转网络，拓展国际-国际、国际-国内“空空”中转业务，推广定班包车模式，加密卡车航班覆盖网点，提升货运中转效率。

● 行动目标

到 2025 年，全省国际全货机航线力争达到 40 条，其中洲际远程国际货运航线达到 15 条，国际航空货邮量超过 30 万吨，跻身全国第一方阵。

（十二）大宗商品储运物流保障行动

服务大宗商品战略中转基地建设，着力提升国际油气供应链资源配置能力，做强铁矿石储运分销体系，打造一批互为战略依托的航运供应链境外支点，保障油、矿等大宗商品国际物流供应链安全、稳定。

专项行动 12 大宗商品储运物流保障行动

● 行动任务

提升国际油气供应链资源配置能力。加快建设宁波舟山港黄泽山石油中转储运工程二期、国际绿色石化基地和 LNG 登陆中心，优化港口油气储藏、加工、运输、交易等上下游供应链服务体系，做大油气能源进口、转口物流贸易。

构建长三角港口群跨港区供油体系。持续推进浙沪跨港区国际航行船舶保税燃料油供应试点业务，加快研究建设浙江自贸区保税燃油供应专用船型和示范船队，积极打造东北亚船用燃料油加注中心。

做强铁矿石储运分销体系。深化宁波舟山港与巴西淡水河谷公司等合作，完善以鼠浪湖矿石中转码头为核心的国际铁矿石物流储运分销体系，做强铁矿石保税、混配、磨矿、分拨等业务，扩大长江沿线钢厂配矿服务能力。

打造航运供应链境外支点。建设“一带一路”迪拜站，推进中印尼港口产业园等境外合作项目落地，打造若干面向中东、印尼、东南亚等互为战略依托的区域性枢纽合作基地。

● 行动目标

到 2025 年，基本确立宁波舟山港国际油气贸易和定价中心、铁矿石东北亚分销中心地位，打造 10 个以上境外互为依托的航运供应链战略支点。

（十三）运输安全和应急能力建设行动

树立总体安全发展观，健全运输安全生产责任体系和运行监管机制，着力提高道路危货运输安全水平，完善省管内河应急保障体系。

专项行动 13 运输安全和应急能力建设行动

● 行动任务

健全安全责任体系和安全运行监管机制。完善运输安全生产监督管理工作责任规范，制定监管权责清单，健全安全生产风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，推动形成以安全为导向的市场退出机制。

提高道路危货运输安全水平。实施《浙江省危险货物道路运输安全管理办法》，聚集车、路、人、企业、系统、机制等关键要素，构建大数据、网格化、全链条闭环管控机制，健全道路危货运输分级分类监管，推动危险运输车辆公共停车场规划建设，加强精准智控。

健全省管内河应急保障体系。推进各地内河水上搜救机构建设，实现内河 7 地市水上搜救中心全覆盖。加大应急装备配备，优化救助基站、人员物资、设施设备配布，加强非水网地区应急船舶以及重点水域溢油应急反应设施设备配置。整合各方应急力量，建设专群结合的搜救队伍。

● 行动目标

到 2025 年，健全运输安全责任体系和监管机制，危货运输企业和从业人员接入省级危货运输智控平台比例达到 100%，内河重要航段应急到达时间不超过 45 分钟、年均搜救成功率不低于 98%。

（十四）亚运会运输服务窗口创建行动

围绕“交通迎亚运、服务大提升”，全力做好杭州亚运会运输服务和保障工作，树立中国浙江“世界窗口”形象。

专项行动 14 亚运会运输服务窗口创建行动

● 行动任务

做好赛事运输服务保障。联合公安、交警等做好赛区运输组织衔接、货车交通引导、重点区域客流疏散等专项工作。开辟亚运会人员和物资运输专用通道，制定赛事物资运输通行优惠政策，保障赛事交通全过程安全、可控、高效。

做好社会运输服务保障。组织专用公交、地铁专线、专用接驳车等形式保障亚运开闭幕式场馆及各赛区场馆观众出行需求，优化道路客运组织，推进亚运期间定制客运、包车运力投放力度，提升抵离、跨赛区交通出行服务水平。

做好交通应急综合保障。建立亚运交通安全应急预案机制，组建应急保障车队，建立综合运输应急指挥调度平台，加强交通应急培训和演练，做好应急旅客和应急物资运输保障。

提升智慧畅行服务场景应用。以智慧机场、智慧车站等技术为支撑，对主要客运枢纽进行信息化升级，强化无感安检等新技术应用，建设亚运交通运行指挥调度等系统，实现智慧化亚运交通运行。

● 行动目标

高品质支撑 2022 年杭州亚运会顺利举办，高标准打造亚运会运输服务窗口，树立中国浙江“世界窗口”形象。

十一、保障措施

（一）加强规划衔接和统筹协调

充分衔接国家、部省等有关规划和文件部署，加强与周边省（市）运输规划衔接，分解细化规划目标任务，将重点工作事项纳入年度工作计划，争取纳入各地政府对有关部门、单位的考核体系。发挥交通强省建设领导小组和长三角区域合作机制作用，强化跨部门跨地区协同，健全重大事项共研共商共推长效机制，

推动规划实施协同有序、顺利开展。

（二）强化政策支持和市场引导

加强政策研究制定，积极协调有关部门运用财政、金融、税收、土地等政策手段推动综合运输服务发展，重点围绕运输服务关键设施建设、先进装备研发应用、新业态新模式培育等加强政策研究和支撑。探索建立运输企业转型发展基金，引导市场主体积极更新技术装备、变革经营方式、优化业务模式、提高生产效率，形成“政府+市场”相向驱动合力。

（三）健全市场反馈和评估机制

建立健全运输市场与行业管理常态化沟通机制，畅通运输市场发展重大问题反馈渠道。加强动态监测和跟踪评估，推进行业发展闭环管理。围绕运输市场发展中的热点、难点、痛点等问题，积极做好舆情监测、收集、分析和研判工作，及时回应社会关切，强化正面引导，为运输服务改革发展营造良好的舆论环境。