

江苏省“十四五”综合运输服务发展规划

目 录

序 言	- 1 -
一、发展基础	- 2 -
(一) “十三五”发展成效	- 2 -
(二) “十四五”形势要求	- 9 -
(三) “十四五”运输需求	- 12 -
二、总体要求	- 12 -
(一) 指导思想	- 12 -
(二) 基本原则	- 13 -
(三) 发展目标	- 14 -
三、重点任务	- 18 -
(一) 提升绿色智慧的城市出行服务水平	- 18 -
(二) 构建便捷多元的城乡客运服务体系	- 22 -
(三) 推动区域物流服务转型升级	- 28 -
(四) 建立安全便利的国际物流服务体系	- 34 -
(五) 打造集约低碳的运输结构调整示范样板	- 36 -
(六) 强化运输服务安全应急保障能力	- 41 -
(七) 建设更具竞争力的运输产业集群	- 45 -
(八) 夯实运输服务人才队伍及装备基础	- 50 -
(九) 推进现代高效的行业治理体系建设	- 55 -
四、保障措施	- 58 -
(一) 加强组织领导	- 58 -

(二) 精准政策支持	- 58 -
(三) 强化人才保障	- 59 -
(四) 强化监督评估	- 59 -

序 言

“十四五”时期，是江苏深入践行“争当表率、争做示范、走在前列”新使命新要求的重要时期，是开启全面建设社会主义现代化新征程、奋力谱写“强富美高”新江苏现代化篇章的关键阶段。交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性产业，是重要的服务性行业。构建现代化的综合运输服务体系，是我省率先实现社会主义现代化的重要支撑和基本保障。

《江苏省“十四五”综合运输服务发展规划》依据《江苏省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》《综合运输服务“十四五”发展规划》《江苏省“十四五”综合交通运输体系发展规划》等相关规划要求，明确“十四五”时期江苏综合运输服务发展的总体思路、发展目标、重点任务和政策措施，是今后五年全省综合运输服务发展的行动指南，也是交通运输部门履行职责的重要依据。

一、发展基础

(一)“十三五”发展成效

1、支撑经济社会发展作用显著增强

主要运输指标全面完成。2020年，全省完成营业性客运量8.5亿人次，客运周转量1044亿人公里。品质化、快速化出行特征日益显现，铁路、民航客运量占比分别由2015年的11.6%、0.6%上升到17.7%、0.9%。2020年，全省完成货运量¹28.9亿吨、货运周转量11539亿吨公里，分别较2015年增长36.3%、29.8%。社会物流总费用与GDP的比率由2015年14.8%下降至13.8%，低于全国平均水平0.9个百分点，其中运输费用占社会物流总费用的比重较2015年下降4个百分点。

国际运输能力大幅提升。国际（地区）民航客运航线新增27条，累计达100条²，其中洲际航线新增5条，累计达8条，国际（地区）旅客吞吐量较2015年增长101%。国际（地区）全货机航线实现新突破，达到13条，国际（地区）货邮吞吐量较2015年增长181%。集装箱近远洋航线新增14条，累计达80条，外贸集装箱吞吐量较2015年增长24.4%。中欧（亚）班列共开通25条线路，覆盖欧亚22国70多个城市，“十三五”累计开行5254列，是“十二五”的9.7倍，形成了“连新亚”、“苏满欧”等有较强影响

¹ 年鉴数据仅统计本省籍车、船所承运的货运量，若从江苏区域范围内货运量来看，2020年，全省共完成公铁水空区域货运量66.1亿吨，其中公铁水空运量的占比分别为57.0%、2.5%、40.5%、0.01%。

² 2019年数据。

力的品牌线路。

国内运输体系更加完善。全省共有公路客运业户537家、客车5.0万辆，户均车辆数由68.9辆提升至93.7辆。道路货运业户26.6万家、货车75.4万辆、总吨位1036.9万吨，业户数和总吨位分别居全国第二、第四位。国内水路运输业户985家、运输船舶29118艘、净载重量3699万吨，船舶数和净载重量分别居全国第一、第二位。机动车维修企业2.1万家，驾校1194所。

保畅通稳就业贡献卓著。2020年新冠疫情期间，强化交通防控，全力保障客货运输有序恢复，在常态化疫情防控的形势下保障复工复产。充分发挥交通运输行业吸纳就业功能，全省运输从业人员达230万人，疫情以来新增从业人员超过20万人。

2、客运服务品质不断提升

综合客运枢纽覆盖扩大。新建成综合客运枢纽17个，累计达到32个，设区市实现全覆盖，县级节点覆盖率达58.5%。南京、苏州、无锡实现高铁枢纽换乘地铁免二次安检。南京南站城市候机楼在全国率先开通国际航班值机托运服务。客运站转型发展取得成效，具备候机功能的客运站25个，设置旅游集散中心（点）的33个。

城际出行便捷多元。铁路城际客运服务更加便捷，基本实现长三角核心城市间1小时通达，省内设区市到南京2小时通达，设区市之间2.5小时通达。推出空巴联运、高铁接驳等多种

联程运输服务，开行机场接送班线152条，空铁、公铁联运班线77条。道路客运结构不断优化，取消800公里以上客运班线，400公里以下客运班线占比由26%上升至52%，旅游包车客运蓬勃发展。开通毗邻公交线路350条以上，极大地方便毗邻地区群众出行。

城市绿色出行持续提升。全省城市公交出行分担率达到26.3%，万人公交拥有量由15.1标台提升至17.6标台。南京、苏州、扬州、常州、昆山5市入选国家公交都市创建城市，数量居全国前列，南京、苏州获“国家公交都市建设示范城市”称号；省级公交优先示范城市创建试点实现设区市全覆盖。全省共7个设区市开通或在建城市轨道交通，数量居全国首位。全力推进出租汽车行业改革，进一步完善运价机制，在全国率先建立出租汽车运行预警处置工作机制。

3、货运转型发展步伐加快

运输结构调整取得新成效。积极引导公路运输转向铁路、水路，在全国率先出台运输结构调整补助政策。水路货运周转量占比达到61%，居全国前列。铁路货运量及周转量分别较2015年增加1800万吨、17亿吨公里。港口货物吞吐量达29.7亿吨，占长三角区域50%；沿海主要港口大宗货物铁路和水路集疏港比例达到94.9%。全省共开辟64条内河集装箱航线，内河集装箱运输量达到65.5万 TEU，是2015年的3.9倍。

多式联运发展取得新突破。南京、苏州入选国家物流枢纽建设名单，建成南京龙潭物流园区、上合组织国际物流园等25个多式联运型货运枢纽。创建国家级多式联运示范项目4个，数量并列（广东）全国第一，“江苏新亚欧大陆桥集装箱多式联运示范工程”获首批国家示范工程称号；创建省级多式联运示范项目22个。2020年，全省集装箱公铁、铁水联运量共完成140万 TEU，自2017年以来年均增长22.5%。

4、城乡交通运输水平全国领先

城乡客运发展全面推进。城乡公交实现乡镇、行政村全通达，76.3%的乡镇和57.7%的行政村实现公交直通县城，位列全国之首。全省城乡客运一体化发展水平升至最高5A级。启动溧水等11个县（市、区）城乡公交一体化建设试点工作，培育宜兴、扬中两个全国城乡交通运输一体化示范县，试点示范地区城乡公交出行便捷性和舒适性显著提升。

城乡物流服务不断完善。苏州、南京、南通、无锡、徐州5个城市被列为全国绿色货运配送示范工程创建城市，城市数量全国第一，其中苏州市在全国率先完成创建。全省快递业务量69.8亿件，规模全国排名第三，“十三五”期间年平均增长25%。初步建立了县、乡、村三级农村物流网络，在全国率先实现“乡乡有网点、村村通快递”。培育9个农村物流示范县、8个农村物流服务品牌，其中丰县、如皋入选国家品牌。推动交邮融合发

展，如皋、东海、海门等10余个县（市、区）探索开展镇村公交代运邮件、快件业务。

5、新业态新技术蓬勃发展

积极探索客运新业态。推出城际快车、公务（商务）包车、校园快线、城际拼车等多种定制服务，定制客运班线和班车数量分别达250条、1164辆，居全国第一。开行“运游结合”、乡村旅游线路664条，带动沿线景区客流普遍增长10%以上。网约车快速发展，全省日均在营网约车9.3万辆，约为巡游车2倍，网约车合规率居全国前列。共享单车有序发展，全省共投放车辆91.7万辆，日均周转率达到10.7次/辆。

加快发展网络货运。积极推进网络货运试点，共培育83家网络货运平台，整合车辆59.8万辆，数量位居全国第一。拥有多家全国知名的独角兽网络货运企业，打破道路货运供需方的信息壁垒，实现运力资源的高效精准匹配，承运人配货时间及成本大幅减少，平台货车空驶率降低至20%左右。

全面提升行业信息化。推动巴士管家建设国内领先的“互联网+道路客运”出行服务平台。无人售票、人脸识别等系统在客运站逐步推广应用，二级及以上客运站实现电子客票全覆盖。南京禄口机场打造“空地联”系统平台，实现空港快线票务在线销售、微信值机、航班动态查询、机场专车预定服务等。公共交通一卡通实现全省所有市（县、区）互联互通，公交、地铁

手机 NFC 和扫码支付实现设区市全覆盖，智能公交信息平台、公交掌上 APP、电子站牌等得到快速推广。江苏铁水联运公共信息服务平台已与连云港港、徐州港、南京港实现数据对接。推广智能过闸系统“船讯通”，推动内河船舶安装 VITS 船载终端，实现船舶的在线监控和动态跟踪。建成“一站式”江苏运政在线平台，道路运输证等5类证件率先实现电子证照。维修电子档案系统实现全省一、二类维修企业省内联网、部省联网100%对接及覆盖。

加速更新绿色运输装备。应用新能源营运车辆5.5万辆、清洁能源营运车辆7.5万辆，比2015年分别增长358%、5.6%。新能源及清洁能源公交车占比由2015年的50.1%提升至84.1%。柴油货车污染防治攻坚全面实施，淘汰中、重型营运柴油货车2.5万辆。稳步推进船型标准化工作，船舶标准化率大幅提升。积极推动 LNG 动力船舶建造和更新改造，LNG 动力船舶总数占全国的三分之一。

6、行业治理能力全面提升

安全生产形势稳中向好。2020年，交通运输事故起数和死亡人数较2015年分别下降76.3%、78.3%，未发生一般等级以上水上交通事故。落实企业安全生产主体责任，实现省际客运企业和重点危险货物运输企业安全生产标准化一级达标，完成“两客一危”企业两类人员考核全覆盖。安全监管履职能力进一步提

升，开展包车客运、非法营运大客车等专项整治，完成“两客一危”挂靠车辆、内河水域超载船舶、“三无”营运船舶动态清零。全面推进安全隐患排查，完成全省客货运驾驶员和公交车驾驶员背景核查。完善营运车辆动态监管机制，建成重点营运车辆监管平台，打造全国首个道路运输第三方安全监测平台，率先研发应用道路运输主动安全智能防控系统，“两客一危”运输车辆和公交车安装率达100%。

信用监管体系初步构建。在全国率先建立了运输行业信用管理制度框架体系，出台道路水路运输经营者、道路运输从业人员及违法行为累积记分等三项省级信用管理办法。开发江苏省道路水路运输行业信用管理信息系统，实现信用信息自动归集与测评、信用评价与修复、在线查询与发布。强化信用结果应用，推行信用审查和信用承诺制度，对“两客一危”企业实施分类分级监管，推行“信易贷”等企业融资“绿色通道”。

“放管服”改革取得新进展。推进简政放权，全面落实道路运输站场经营许可等涉企行政审批事项告知承诺、优化准入服务举措，下放省际道路客运经营许可，取消总质量4.5吨及以下普货车辆相关许可，推动汽车维修企业由许可制向备案制转变。推动《江苏省道路运输条例》修订工作，促进道路运输行业健康发展。持续优化服务，在全国率先实现“三检合一”和普通货车异地检测，推动驾培行业“先培后付”“计时培训”等管理

服务模式创新，建成32个功能实用、方便快捷的“司机之家”。

与此同时，我省综合运输服务发展还存在一些短板和问题，主要表现在：各种运输方式间一体化融合发展程度不够，旅客联程运输和货物多式联运发展水平不高。服务品质和效率与现代化的要求相比还有差距，城乡客运服务仍有提升空间，货物运输结构仍不完善，铁路货运占比偏低，国际运输竞争力不强，运输服务智能化水平不高。传统运输业态转型升级缓慢，道路客运亟待转型发展，运输产业集约化发展水平有待提高，缺乏龙头市场主体。治理体系和治理能力还需加强，安全生产基础仍然薄弱，信用信息共享应用有待拓展，法规制度体系有待完善。

（二）“十四五”形势要求

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年。江苏紧扣“强富美高”的总目标总定位，深入践行“争当表率、争做示范、走在前列”新使命新要求，聚焦高质量发展、高品质生活、高效能治理，奋力夺取社会主义现代化建设新胜利。新时代、新使命对交通运输发展提出新的更高要求。

开启社会主义现代化建设新征程，要求强化交通运输先行引领作用。交通运输现代化是经济社会现代化的重要标志，江

苏要走在现代化前列，必须对标发达国家交通运输现代化水平，在全国率先探索交通运输现代化建设，加快构建以科技信息化为支撑的现代客货运服务体系和以信用管理为基础的行业治理体系，让居民出行更方便，货物流通更快捷，努力实现由“跟跑”到“并跑”再到“领跑”的转变。

在服务全国构建新发展格局上争做示范，要求全面加快建设现代综合运输服务体系。交通运输一头连着生产，一头连着消费，在构建新发展格局中具有重要地位。要求推动货物运输向降成本、增效能转型，构建现代物流体系和现代运输市场体系，围绕“一带一路”交汇点建设，加快提升国际航空、海运、国际班列运输能力，打造安全畅通的国际物流供应链支撑体系；瞄准国内超大规模的内需市场，完善干线运输网络和综合枢纽布局，加强同长江中上游地区协作配合，紧密联系中西部地区；放眼长三角，积极主动服务上海、携手浙皖，共建共享长三角区域一体化的运输服务体系，支撑打造国内大循环的重要战略支点和国内国际双循环的重要战略枢纽。

坚持以人民为中心的发展思想，要求运输服务深入实践展现担当。党的十九届五中全会把“不断增强人民群众获得感、幸福感、安全感，促进人的全面发展和社会全面进步”作为奋力开启新征程的出发点和落脚点。要求围绕建设“人民满意交通”的总目标，健全基本公共服务体系，完善城际公共客运交通系统，

加快推进城乡交通运输一体化发展，提升公众出行的体验感和获得感。坚守安全发展底线，统筹好发展与安全，将安全发展理念贯穿综合运输服务全领域和全过程，切实提升本质安全水平，强化疫情防控的应急保障能力。

经济社会发展全面绿色转型，要求进一步推动运输服务绿色低碳发展。习近平总书记在第七十五届联合国大会上提出了我国2030年“碳达峰”、2060年“碳中和”目标。要求全面推动交通运输绿色发展，持续推动运输结构调整，大力推进大宗物资中长距离运输“公转铁”“公转水”，推广多式联运、绿色配送等高效运输组织模式。优先发展公共交通，大力倡导绿色出行。鼓励新能源车辆、船舶应用，强化控制车辆、船舶大气污染物排放。

治理体系和治理能力现代化，要求运输服务行业治理夯实基础、提升效能。党的十九届五中全会提出推进国家治理体系和治理能力现代化，推动国家治理效能得到新提升。要求真正把制度优势转化为治理效能，努力为“中国之治”提供更多江苏探索。积极引导行业管理理念创新、路径革新和举措创新，通过优化政府治理、完善市场治理、增强社会治理，形成“三位一体”相互协调的整体性治理架构。进一步强化信用监管、法律法规、标准规范、统计监测等制度体系，筑牢装备、人才等保障体系。

(三) “十四五”运输需求

旅客出行需求稳步增长。预计“十四五”期间，全省全社会客运量和周转量年均增速分别为3.5%、3.4%。小汽车出行需求依然旺盛，铁路、民航客运量年均增速约8.3%、7.1%，2025年占营业性客运量的比重较2019年分别提升15.6和1.7个百分点。高品质、多样化、个性化需求增长，居民更注重在途体验、安全无障碍出行、绿色出行。城市群都市圈地区出行网络化、同城化、多层次特征更加明显，南北跨江需求不断攀升。

货运需求稳中有升。预计“十四五”期间，全省货运量和周转量年均增速分别为2.8%、2.5%。公路货运量增速放缓，铁路货运量增长加快，民航、水路货运量稳中有升。小批量、多批次、专业化货运特征更加明显，对时效性、可靠性要求更高。疫情后全球经济复苏，带动我省与“一带一路”沿线国家和地区，尤其是 RCEP 成员国家之间的运输联系更加紧密，与长江中上游和中西部省份生产运输联系不断加深。新一轮沿海发展推动省内货运空间格局深刻转变，沿海地区货运需求较快增长。

二、总体要求

(一) 指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，全面贯彻党的十九大、十九届二中、三中、四中、五中全会精神和省委十三届九次全会精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入

落实习近平总书记对交通运输发展、对江苏工作重要讲话指示精神，紧扣“强富美高”总目标，坚持稳中求进工作总基调，把握新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，以交通强国建设为统领，以运输服务高质量发展为导向，以运输服务现代化为目标，以供给侧结构性改革为主线，加快优化调整运输结构，创新运输技术和组织模式，构建统一开放有序的运输市场，建设便捷舒适、经济高效、开放互联、绿色智慧、安全可靠的综合运输服务体系，打造交通运输现代化示范区，为江苏在改革创新、推动高质量发展上争当表率，在服务全国构建新发展格局上争做示范，在率先实现社会主义现代化上走在前列提供强有力的支撑和保障。

（二）基本原则

服务为本，民生优先。坚持以人民为中心的发展思想，以便民、利民、惠民作为根本出发点，在时间、成本、品质等维度不断提升综合运输服务水平，创新多元化、高品质、个性化服务产品，拓展基本公共服务覆盖范围，突出出行体验和对老龄化社会的关爱，努力让交通运输发展成果更多更公平地惠及人民群众。

协同融合，提质增效。加强不同运输方式的分工协作和匹配衔接，推动各种运输方式各定其位、各得其所、各尽其能、

各展所长，充分发挥组合优势和整体效率。推进区域、城乡交通运输一体化发展，服务以城市群为主体的新型城镇化发展。促进运输产业与旅游、商贸、制造等其他产业的多业联动、跨界融合和产业重构，充分发挥交通运输服务业的消费拉动作用。

深化改革，创新驱动。坚持公平正义，充分发挥市场配置资源的决定性作用，优化统一开放、竞争有序的市场环境。加快推进信用交通与综合运输服务行业治理的深度融合，推进行业管理由管行为向管信用转型提升。让创新成为综合运输服务发展的主动力，加强5G、北斗系统、区块链、人工智能等新技术应用。

安全发展，绿色低碳。牢固树立红线意识和底线思维，健全运输安全生产制度体系，增强管控手段，提高运输本质安全和应对自然灾害、突发事件的保障能力。全面做好交通运输领域碳达峰和治污添绿留白的具体工作，加强交通运输领域节能减排、污染防治和生态修复，节约集约利用土地、岸线、空域等资源，全力推进运输结构调整。

（三）发展目标

2035年远景目标：到2035年，率先实现江苏综合运输服务现代化，初步建成世界一流的综合运输服务体系，形成以大容量公共交通运输为主的客运体系、以集装箱运输为标志的货运

物流体系和更具竞争力的运输服务产业，“全国123出行交通圈”和“全球123快货物流圈”基本建成。

“十四五”总体目标：到2025年，基本建成便捷舒适、经济高效、开放互联、绿色智慧、安全可靠的综合运输服务体系，综合运输服务效率和品质走在全国前列，苏南地区率先基本实现综合运输服务现代化，实现旅客出行“个性化、一码通”，货物运输“可视化、一张单”，交通运行“智能化、一张网”。

便捷舒适。公众出行体验感和获得感明显提升，跨方式一体化融合发展水平不断提高，道路班线客运定制化率达到70%。综合客运枢纽县级节点覆盖率达75%，一体化衔接换乘水平显著提升。城市客运服务的可靠性和吸引力显著增强，城乡客运一体化、均等化发展水平进一步提高，城乡公交规划发展村庄覆盖率超过98%，毗邻县（市、区）公交通达率超过98%。

经济高效。货物运输结构明显优化，以多式联运、供应链物流为代表的跨方式、跨产业“无缝化衔接”、一体化服务水平大幅提高，内河集装箱运输量实现翻番，集装箱多式联运量年均增长10%以上，社会物流总费用与GDP的比率力争降至11.8%左右。城乡一体、区域协同的货运物流体系加快形成。运输产业集群初见雏形，规模以上运输企业年度总营收突破1000亿元，网络货运产业年度总营收突破2000亿元。

开放互联。客货运输服务实现国内畅通、国际通达，国际

物流供应链支撑体系更加安全畅通，重要贸易国家和地区民航、海运航线通达率分别达到90%、60%，中欧班列年开行量突破2200列。服务长江中上游和长三角地区的能力显著增强，城市群地区跨区域出行更加便利。

绿色智慧。交通运输碳达峰逐步迈进，绿色出行成为主流价值导向，营运货车和货船单位运输周转量二氧化碳排放比2020年分别下降3.0%、3.0%，城市绿色出行比例达70%以上，新增或更新的公交、出租、物流配送等车辆中新能源汽车占比达80%。全程电子化的出行服务体系基本形成，道路客运站点电子客票覆盖率达到100%，城乡公交信息化服务覆盖率达到80%。全链条智慧物流服务体系初步构建，电子运单使用率大幅提升。

安全可靠。运输安全体系和风险管控体系进一步完善，交通运输安全生产意识不断增强，道路运输事故起数和死亡人数下降20%以上。民航航班正常性水平、城市公共交通服务可靠性稳步提高。人民群众满意度不断提升，交通运输服务监督电话系统业务回访满意率达到98%。

表2-1 综合运输服务“十四五”发展主要指标

序号	类别	指标	2020年	2025年	属性
1	综合 指标	各设区市间2小时通达实现率（%）	78	100	预期性
2		城市绿色出行比例（%）	65.7	70	预期性
3		社会物流总费用与GDP的比率（%）	13.8	11.8	预期性
4	便捷	综合客运枢纽县级节点覆盖率（%）	58.5	75	预期性

5	舒适	综合客运枢纽平均换乘距离（米）	/	≤300	预期性	
6		道路班线客运定制化率（%）	6.6	70	预期性	
7		大城市公共交通机动化出行分担率（%）	/	45	预期性	
8		城区常住人口50万以上的城市建成区公共交通站点500米覆盖率（%）	95	≥98	约束性	
9		城市轨道交通运营里程（不含S线）（公里）	597	1000	预期性	
10		城乡公交一体化达标率（%）	0	80	预期性	
11		城乡公交一公里站点规划发展村庄覆盖率（%）	40	≥98	预期性	
12		毗邻县（市、区）公交通达率（%）	43	≥98	预期性	
13		适老化设施覆盖程度（%）	/	≥98	预期性	
14		经济 高效	铁路和水路货运周转量占比提升 ³ （%）	/	2	预期性
15			内河集装箱运输量（万标箱）	65.5	150	预期性
16			集装箱多式联运量年均增长率（%）	22.5	10	预期性
17			镇、村农村物流服务站点覆盖率（%）	50	≥98	约束性
18	开放 互联	重要贸易国家和地区民航航线通达率（%）	85	90	预期性	
19		重要贸易国家和地区海运集装箱航线通达率（%）	45	60	预期性	
20		全国沿江沿海主要集装箱港口航线通达率（%）	88	100	预期性	
21		中欧班列年开行量（列）	1395	2200	预期性	
22	绿色 智慧	营运货车和货船单位运输周转量二氧化碳排放下降率（%）	/	3.0、3.0	预期性	
23		新增或更新的公交、出租、物流配送等车辆中新能源汽车占比（%）	/	80	约束性	
24		道路客运站点电子客票覆盖率（%）	68	100	约束性	
25		城乡公交信息化服务覆盖率（%）	/	80	预期性	
26		重点营运车辆 ⁴ 主动安全智能防控系统覆盖率（%）	9	50	预期性	
27		维修驾培企业智能管理评价系统覆盖率（%）	/	100	预期性	
28	安全	道路运输事故起数和死亡人数下降率（%）	/	≥20	预期性	

³ 该指标采用区域货运量监测口径。

⁴ 重点营运车辆包括“两客一危”车辆、重型载货汽车、牵引车等。

29	可靠	交通运输服务监督电话系统业务回访满意度（%）	94.6	98	预期性
----	----	------------------------	------	----	-----

三、重点任务

（一）提升绿色智慧的城市出行服务水平

1、坚持公共交通优先发展

积极推进示范城市创建。巩固南京、苏州“国家公交都市建设示范城市”创建成果并在全省推广，鼓励其他设区市、有条件的县级市创建国家“公交都市”，力争新增3个国家公交都市建设示范城市，省公交优先示范城市设区市全覆盖。指导南京、无锡等11个城市开展绿色出行城市创建。到2025年，城市绿色出行比例达70%以上，南京、苏州等国家公交都市建设示范城市的公共交通机动化出行分担率不低于60%，大城市公共交通机动化出行分担率不低于45%，中小城市公共交通机动化出行分担率逐步提高。

专栏1 绿色出行城市创建专项行动

指导南京、无锡、徐州、常州、苏州、南通、连云港、淮安、盐城、扬州、昆山等11个城区人口100万以上城市开展绿色出行城市创建，有序推进枢纽场站一体化衔接工程、智能城市交通大脑支持工程、一站式出行工程、绿色出行碳积分激励工程、绿色文化宣贯工程、常规公交提质工程、慢行环境治理工程、出行新业态融合发展工程、公交专用道成网工程、毗邻地区绿色出行交通一体化工程、无障碍设施改善工程、城市动车一体化换乘工程等12项省级重点示范项目建设，2022年全面完成创建任务。至2023年，创建任务向城区人口50万以上的城市拓展。

持续提升城市公交运行效率和服务水平。加快城市公交专用道建设，推进公交专用道在城市主要客流走廊成网、成规模

运行。建立公交专用道建设后评估机制，探索推进道路客运、通勤班车等公共领域运输服务综合利用，提高公交专用道的使用效率。推广公交信号优先系统，提高公共交通运行效率，高峰时段公交运营时速不低于18km/h。完善城市公交场站配建机制，公交车进场率达到95%。加强常规公交与城市轨道交通的动态衔接，实现轨道交通出站口周边150米范围内常规公交便捷换乘。提升城市公交便民服务水平，推动实现“实时公交”到站查询服务全覆盖。鼓励发展定制公交、微循环公交、社区公交、可变线路公交等特色公共交通服务，满足居民多样化出行需求。加快推进公交设施适老化改造，突出对老龄化社会的关爱。探索在封闭式快速公交系统、产业园区等相对密闭区域开展自动驾驶公交示范应用。

2、提高城市轨道交通服务能力

加快南京、苏州、无锡、常州、徐州、南通等市城市轨道交通线网建设，重点建设南京地铁4号线二期、5号线、6号线、7号线、9号线，徐州地铁3号线二期、4号线、5号线，苏州地铁6号线、7号线，无锡地铁4号线，常州地铁5号线，南通地铁1号线、2号线等项目。到2025年，全省城市轨道交通运营里程（不含S线）达到1000公里，城市轨道交通客运量力争达到800万人次/日。推进盐城、连云港、扬州等有条件和需求的城市因地制宜发展中运量公共交通系统。探索人、物、票无感同检、

生物识别等新技术和新设备应用，逐步实现乘客“无感安检”和“无感支付”。鼓励在城市轨道交通外围站点建设“停车+换乘”（P+R）设施，通过制定停车收费优惠政策，引导居民停车换乘公共交通出行。

3、合力推动城市交通拥堵综合治理

加强交通需求管理，引导居民减少小汽车使用。加强城市停车管理，规范静态交通秩序。推动停车数据“一张网”建设，鼓励ETC等电子不停车快捷收费系统应用，不断提高城市停车设施利用效率，有效缓解停车难问题。鼓励建设覆盖范围广、感知能力强的城市交通智慧大脑，加强对城市交通运行状态的监测和分析，推动城市交通精准治理。加快完善慢行交通系统，推进慢行精品步道建设，试点建设自行车专用道。鼓励各地因地制宜发展公共自行车，切实解决城市中短距离出行和公交“最后一公里”的无缝对接。规范互联网租赁自行车发展，合理规划停放区域，规范停放秩序，研究建立与城市承载能力、运营服务质量等相挂钩的运力投放管理机制，强化行业运行监测和运营服务质量考核。

4、优化出租汽车行业管理

推进巡游车和网约车资源整合，鼓励有条件的城市开展新一轮出租车“巡约一体”服务融合试点，促进巡约融合发展。推动巡游车行业市场化发展，理顺巡游车经营权权属关系和责权关

系。推动巡游车运价改革，联合市场监管等部门研究推广智能计价终端，增强巡游车运价响应市场的时效性、灵活性。规范网约车定价行为，督促网约车平台公司主动公开定价机制、运价结构、计价加价规则。探索统一巡游车和网约车车辆准入和退出机制，打通驾驶员双向流动渠道，推动巡游车与网约车驾驶员从业资格管理逐步统一。全面推进网约车驾驶员和车辆合规化进程，指导各地完善网约车管理办法，优化准入条件、管理模式和管理措施，建立完善的网约车协同监管机制。鼓励巡游车企业积极融入网约车平台，实现平台化发展。加强动态信息监测、风险预警及应急管理处置等技术手段的应用，维护行业稳定发展。鼓励各地在客流需求旺盛的枢纽地区探索出租汽车跨区域经营新模式。

专栏2 老年人便利出行专项行动

推动解决老年人在智能技术面前遇到的交通出行困难，进一步完善交通运输领域便利老年人出行服务的政策措施，确保老年人日常交通出行便利。

便利老年人乘坐公共交通。对公交车辆进行适老化改造，鼓励推广无障碍公交车，推动社保卡增加交通出行功能。

优化老年人打车出行服务。保持巡游出租车扬召电召服务能力，推动主要网约车平台公司开通电召服务。积极完善约车软件老年人服务功能，指导主要网约车平台公司增设方便老年人的“一键叫车”功能，并为老年人提供优先派单服务。

提高客运场站人工服务质量。铁路、公路、民航及城市轨道交通站点均保留人工服务窗口，支持现金支付和凭证打印。改进交通运输领域“健康码”查验服务，针对老年人群体增设辅助行程证明等替代措施。

5、促进汽车租赁、分时租赁市场健康有序发展

推动汽车租赁业规范化、标准化发展，探索研究江苏省汽

车租赁服务规范。完善汽车租赁监管制度，建立有关信息的采集和报送机制，加强行业指导和监督工作。引导汽车租赁门店结合机场、火车站等枢纽场站设置，鼓励汽车租赁企业提供“一点租多点还”“一城租多城还”等多样化服务。鼓励分时租赁点结合城市轨道交通首末站设置，推动企业研究建立与公众出行需求、城市道路资源、停车资源等相适应的分时租赁车辆投放机制。建立健全配套政策措施，探索通过城市路内停车费优惠等措施，推动分时租赁车辆在依法划设的城市路内停车泊位停放。

（二）构建便捷多元的城乡客运服务体系

1、促进客运快速多元发展

构筑以航空、高铁为主体的城际快速客运服务。提升航空出行能力和出行品质，密切跟踪疫情期间国际航班管控政策变化，及时恢复国际航线航班，稳定并新增至欧、美、澳等地区的洲际航线，巩固加密亚洲航线，力争开辟直达全球主要枢纽机场的国际远程客运新航线。加强与国内各省会城市、经济中心城市的“空中快线”和干线运输，持续加密通达千万级以上机场的航班频次。支持本土基地航空公司发展，做大做强“江苏航空”品牌。推动长三角、南京、苏锡常等城市群都市圈地区客运一体化发展，加快建立以铁路客运为主导的城际客运系统。建设苏州北、南京北等动车所，扩建南通动车所，增开省内和长

三角区域内始发班列。优先利用既有陇海、宁启、宿淮等铁路资源开行市域（郊）列车。加快组建区域性城际铁路运营公司，推动形成都市圈城际铁路的自主运营体系。推动设施“无人化”、安检“无纸化”、出行便利化，优化航空、铁路出行链条。到2025年，国际（地区）客运通航点达60个，铁路客运量占比达到30%以上。

推动道路客运转型发展。推动道路客运与铁路、民航错位发展，持续优化形成衔接机场、高铁的道路客运网络。开展道路客运停靠站点规划布局导引和建设标准研究，指导各地科学设置和规范管理停靠站点，加快构建“一站多点”的停靠站点网络。鼓励有条件的地区实行道路客运线路公交化运营，研究制定道路客运公交化改造的相关办法、标准和资金补助政策。持续推动传统道路客运与互联网深度融合，整合道路客运行业线上线下资源。继续推行道路客运电子客票，优化完善省联网售票系统，实现三级及以上客运站电子客票全覆盖。

大力推进定制客运发展。鼓励中短途道路客运班线定制化发展，加快形成以定制客运为主导的道路客运发展新体系，更好的满足群众“门到门”“点到点”的出行需求。探索研究更加开放的定制客运政策，出台定制客运运营管理、安全管理、监督管理、服务规范等方面的标准制度。鼓励定制客运品牌化经营，研究制定“江苏定制客运”品牌标准。扩大定制客运业务规模，

丰富定制客运服务产品，形成涵盖机场、高铁站、商圈、行政中心、景区、校园、医院等主要客流集散点的定制客运服务网络。

专栏3 定制客运提速增质专项行动

以旅客便捷出行为导向，以互联网技术为依托，引导定制客运规模化、连锁化、网络化发展。围绕创新经营模式、规范经营行为、提升服务质量、保障安全稳定等方面，选择典型企业开展道路客运定制服务品牌创建活动。鼓励有条件的城市率先建立具有线上选座、网上购票、行程分享、一键报警等功能的定制客运出行平台，为乘客提供便捷、舒适且安全的定制出行服务。探索定制客运数据化监测与分析研判系统建设，形成定制客运指标监测体系，定期公告市场供需状况等信息，实现市场运力供需平衡。到2025年，道路班线客运定制化率达到70%，定制客运成为班车客运发展的主导模式，培育2-3个业内知名的定制客运服务品牌。

推进毗邻地区公交服务品质升级。加快研究发布《长三角毗邻公交运营服务规范》，继续推进与两省一市之间毗邻公交发展，进一步促进长三角核心示范区公交线网、设施、服务等一体化融合。围绕省内毗邻县（市、区）间、区域和组团间，推动枢纽节点、重点景区与周边毗邻地区公交互通成网，力争实现毗邻地区公交化客运开通率超过98%。鼓励毗邻公交政策制度创新，积极推动毗邻地区在公交运营设施、财政补贴支持、票制票价、线路编排、服务规范等方面实现“同城共享”。

2、推动旅客联程运输发展

构建时空一体衔接的联程客运体系。推广“出行即服务（MaaS）”，加快建成“一站购票、无缝衔接、全程服务”的现代旅客联程运输体系。积极发展空铁、公铁、公空等联运模式，

大力发展“行李直挂”“徒手旅行”等服务。鼓励民航和铁路班次代码共享，打造航班与高铁自由组合、直连购票的空铁联运产品。因地制宜推进城市候机楼建设，推动行李托运等服务功能前移，拓展机场巴士、专车接送等多样化末端接送服务。强化城际快速通勤系统与城市公共交通网络的衔接，推动城市公共交通、出租汽车企业与铁路、公路、航空企业建立常态化合作机制。

优化旅客联程运输发展环境。开展江苏旅客联程运输标准体系研究，明确联运信息开放共享、联运设施衔接、联运安全与服务责任划分、客票退改签、行李托运、综合枢纽标志标识等服务规范。鼓励企业联盟或行业协会在联运专享服务、创新商业模式、权利义务划分等方面建立相关团体标准。

提高旅客联程运输信息化水平。以数据衔接公众出行需求与服务资源，推动建立跨方式、跨区域联程运输信息共享机制。鼓励综合客运枢纽建设综合信息服务系统，实现枢纽内不同运输方式间实时共享公共客运服务信息，加快机场巴士售票系统与全省道路客运联网售票系统的对接。推动打造跨方式的第三方在线出行服务平台，整合不同运输方式票务、车辆、场站、线路信息资源。

专栏4 旅客联程运输示范工程

以“出行即服务（MaaS）”理念为导向，开展城市候机楼、行李直挂运输、跨运输方式安检互认等专业化服务试点，完善旅客联程运输服务设施，推进体制机制创新，鼓励不同运输方式共建共享联运设施设备，加快推进联运票务一体化、行李服务便利化、信息资源共享化。持续创新联运服务模式，推动12306APP与东航APP在省内试点范围扩大至全省范围，试点对运作相对成熟的机场班线在班次变更、车辆更新、线路走向、站点停靠等方面简化许可程序。

3、推动城乡客运一体化发展

提升城乡客运服务均等化。围绕规划发展村庄布局调整、高铁枢纽建设等，动态优化调整城乡公交线网，扩大城乡公交覆盖面，到2025年，城乡公交一公里站点规划发展村庄覆盖率超过98%。因地制宜推进城乡公交与城市公交线网深度融合，减少公交出行换乘，行政村和集中居住点到县城（区域中心）的公交直达率达70%以上。因地制宜推动定制客运、网络约车、共享出行等新型客运服务模式向城乡区域拓展，提升城乡客运个性化服务水平。到2025年，市到县公交、轨道交通骨干网络初步构建，县域“主—干—支—微”功能型城乡公交服务网络基本形成。

打造全域公交新格局。探索推进城乡公交线路配置和运营调度“一张图”、城乡公交智能信息服务“一张网”、城乡居民出行共用“一张卡”、城乡公交服务质量“一个标准体系”，构建融合发展、便捷惠民的全域公交新格局。在站点设置、运营时刻安排、服务信息发布、支付手段、服务规范标准等多方面实现城市、城乡公交有机融合，实现县城、乡镇、农村、产业等节

点无缝换乘。鼓励苏南及苏中、苏北有条件的地区先行先试城乡公交一体化发展，到2025年，80%以上的县（市、区）完成城乡公交一体化达标建设。

专栏5 城乡公交一体化建设专项行动

开展城乡公交一体化达标建设，形成多类型、可复制、可推广的城乡公交一体化发展模式。

持续推进城乡公交线网优化调整。县到乡（镇）公交通达实现全覆盖，铁路客运站和3A级以上景区公交通达实现全覆盖。

提升城乡公交服务水平和质量。加强城乡公交一体化建设和服务规范体系研究，打造“候车时间更短、乘车环境更舒适、信息查询更便捷、支付方式更丰富”的城乡公交服务。

完善城乡公交价格机制。合理确定城乡公交票制票价，鼓励城市公交优惠政策向城乡延伸，建立完善“群众享实惠、企业可持续、财政能负担”的价格体系。

4、加快综合客运枢纽建设

加快综合客运枢纽场站建设。按照苏南地区优化完善枢纽网，苏中苏北地区搭骨架、广覆盖、成体系的总体思路，建设一批层次分明、功能协调的综合客运枢纽。依托高快速铁路站点、运输机场、城市轨道站点等，重点建设南京北站、苏州北站、南京禄口机场、南通新机场等综合客运枢纽。“十四五”期间，规划建设40个左右综合客运枢纽场站，综合客运枢纽覆盖75%左右的县级节点。

提升综合客运枢纽服务品质和效率。推进综合客运枢纽统一规划、统一设计、统一建设、协同管理，强化铁路、民航、公路、城市交通的有效衔接。推动新建综合客运枢纽各种运输

方式集中布局，鼓励既有客运枢纽实施立体化改造。优化综合客运枢纽进出站流程，全面实现民航、铁路转城市轨道交通换乘免二次安检。推进枢纽场站智能化升级，试点建设苏州北广场等智慧汽车客运站，实现旅客智慧服务、车辆智慧管理和场站智慧运维。鼓励建设具备实名购票、预约乘车、班次查询、车辆位置实时查询等功能的智慧化停靠站点。

专栏6 综合客运枢纽重点建设项目

续建并建成项目：徐连客专新沂南站、邳州东站、东海站综合客运枢纽，盐通铁路如皋南站综合客运枢纽等项目。

新开工项目：南沿江高铁金坛站、武进站、江阴站综合客运枢纽，宁淮铁路洪泽站、金湖站综合客运枢纽，沪苏湖铁路苏州南站、盛泽站综合客运枢纽，北沿江高铁南京北站、南通站、如皋西站综合客运枢纽，通苏嘉甬铁路苏州北站、常熟西站综合客运枢纽，盐泰锡常宜铁路常州南站、泰州南站、兴化站、泰兴站、靖江站综合客运枢纽，合宿青铁路宿迁东站、泗洪站综合客运枢纽，连云港站综合客运枢纽，宁启铁路姜堰站综合客运枢纽，南京禄口国际机场三期工程、连云港花果山机场站、扬泰机场站、南通新机场站综合客运枢纽，南京地铁 S7 号线溧水站、徐州城北客运站等综合客运枢纽。

（三）推动区域物流服务转型升级

1、加快货运枢纽建设

推动既有货运枢纽场站转型发展，鼓励资源和服务功能集聚整合、网络化协同联动，进一步完善以多式联运型货运枢纽为骨干、通用集散型货运枢纽为支撑的货运枢纽场站体系。重点推进南京、无锡、徐州、苏州、南通、连云港等国家物流枢纽承载城市的综合货运枢纽建设，推进上合组织（连云港）国际物流园、淮海国际陆港公铁联运物流园、江苏（苏州）国际

铁路物流中心等多式联运型货运枢纽建设。到2025年，规划建设20个以上多式联运型货运枢纽场站项目。推动铁路货场和专用线货场新改建，加快建设以南京尧化门、苏州西站、徐州铜山货场3个大型铁路物流基地为核心，盐城北站、无锡南站等10个一般铁路物流基地为支撑的“3+10”铁路物流基地体系。加快建设一批通用集散型货运枢纽，强化邮政快递、城乡配送、电商物流、口岸物流、零担专线等服务功能。

专栏7 多式联运型货运枢纽重点建设项目

公铁、铁水型：西坝港区多式联运项目、淮海国际陆港公铁联运物流园（铜山货场）、徐州港顺堤河公铁水多式联运基地、徐州大许南高铁货运物流基地、徐州综保区多式联运物流园、新沂市公铁联运物流基地、丰县铁路货场公铁联运物流园、常州铁路物流基地（奔牛货场）、江苏（苏州）国际铁路物流中心、新建陆家浜铁路货场项目、海安多式联运物流基地、上合组织（连云港）国际物流园铁路装卸场站工程、徐圩新区多式联运中心、一带一路供应链基地（连云港）项目、连云港港旗台作业区混矿中心工程、连盐铁路赣榆海铁联运中心、淮安高铁快运物流基地、淮安港市区港区新港作业区三期工程、盐城北铁路物流基地、江都物流基地铁路场站改扩建工程、宿迁市保税物流中心（B型）等项目。

陆空型：南京空港大通关基地、苏南硕放国际机场东部货运区、盐城空港物流园等项目。

2、构建完善的干线运输网络

强化铁路路网服务能力。强化铁路货运网络支撑，畅通干线通道，强化末端衔接。增强沿江地区西向运输能力，提升宁西铁路货运能力；强化南京、徐州等铁路货运枢纽功能，积极推进宁芜铁路扩能改造；进一步提升既有铁路运输能力，适时推进新长铁路扩能改造等项目建设。积极开行国内主要城市“点

对点”货物班列，构建江苏到全国主要物流节点城市间的城际快运通道。加强高铁货运能力建设，适时推进淮安东站、徐州大许南站等高铁物流基地建设，创新发展高铁物流。

优化水路运输网络体系。做强上海航运中心北翼港口群，以“两出海口、一门户”的港口发展新格局全方位塑造双向开放新优势，打造南通通州湾长江集装箱运输新出海口，巩固和拓展以连云港港为支撑的亚欧陆海联运出海口，建设盐城港淮河生态经济带出海门户。沿江港口突出5-20万吨级专业化码头建设，打造南京区域性航运物流中心，提升太仓集装箱干线港服务能力。推进内河港口码头整合提升、布局优化，建设规模化集中作业区。到2025年，港口通过能力达到25亿吨，集装箱通过能力达到2000万标箱。打通内河水路运输瓶颈，加快建设以长江干线、京杭运河为核心，三级及以上航道为骨干，达海、通江、联网互通的“两纵五横”千吨级航道网。到2025年，千吨级航道里程达2700公里，覆盖87%以上的县级及以上节点。

发展更加集约可靠的道路货运系统。推动传统道路货运企业拓展采购、分销、仓储、物流配送等全流程供应链服务。创新集约高效的运输组织模式，推广普通货车租赁、挂车共享、长途接驳甩挂、集装单元化、连盘（带板）运输等新模式。发挥道路货运灵活可靠的优势，探索动态化配载，发展无缝衔接实时生产线的准时配送，适应企业零库存生产管理新趋势。深

化公路货运车辆超限超载治理，推进长三角区域联合执法，统筹建立货运车辆违法超限超载“黑名单”管理制度和严重违法失信联合惩戒制度。到2025年，高速公路超限率不超过0.3%，普通国省道干线超限率不超过0.6%。

3、大力发展城市绿色货运配送

推动南京、南通、徐州、无锡等城市积极开展全国绿色货运配送示范工程建设，鼓励其它设区市积极申报示范工程创建。统筹规划建设以综合物流中心、公共配送中心、末端配送网点为支撑的三级配送网络。鼓励企业建设智慧绿色物流服务平台，推进城市货运配送全链条信息交互共享。推动组织模式创新，鼓励城市货运配送企业与邮政快递、商贸流通企业等合作发展共同配送、统一配送、集中配送、分时配送等集约化配送模式。深化与公安、住建等部门联动，优化城市配送运力调控、通行管理和配套停车装卸设施布局。

专栏8 城市绿色货运配送示范工程

加快构建集约高效的绿色货运配送组织链条，提升流通效率，促进节能减排。总结推广苏州市试点经验，加大宣传力度，将苏州市有关经验做法推广至全国，打造全国绿配样板。鼓励其他城市积极申报交通运输部第三批试点城市并加快推进，鼓励全省各地因地制宜打造绿配服务品牌。

到2025年，全省超过50%（不少于7个）的设区市组织开展城市绿色货运配送示范工程建设，每个试点城市形成“一市一品牌”，试点城市的城市配送吨公里运输成本较示范建设期初降低10%，城市配送车辆利用效率提高20%。

4、推动城乡物流服务一体化

创新农村物流服务发展模式，培育具有江苏特色、县域风

格的农村物流服务品牌，加快形成“资源共享、服务同网、信息互通、便利高效”的城乡物流一体化服务体系。完善农村物流网络节点布局，推进县级农村物流中心、乡镇农村物流服务站、村级农村物流服务点建设。推进“一点多能、多站合一”的乡镇运输服务站建设。着力实现交邮运力资源互补共享，在保障安全出行的前提下，鼓励推广镇村公交车辆行李堆放区代送邮件快件和小件农产品，逐年推出一批交邮融合镇村公交示范线路。充分与农村电商、特色农业等结合，拓展农村物流服务功能，促进“交商”“交农”等多种模式发展。探索利用无人机实现水面“最后一公里”配送，将物流配送范围延伸至水域。

专栏9 城乡物流一体化发展专项行动

以农村物流服务品牌、农村物流示范县创建为抓手，优化完善农村物流节点体系，推动农村物流站场资源共享、运力资源共用、信息资源融合。

到2023年，90%以上县（市、区）完成农村物流达标县建设。建设或改造集客货运、邮政快递等功能于一体的乡镇农村物流服务站不少于100个，镇级农村物流服务站覆盖率达到95%以上。开通或优化农村物流末端配送线路不少于1000条。镇村公交捎带小件农产品、邮件快件基本实现全覆盖。布设村级农村物流快递服务点不少于10000个，村级农村物流服务点覆盖率达到90%以上。

到2025年，全省所有县（市、区）基本完成农村物流达标建设，打造农村物流服务品牌不少于10个，镇、村两级农村物流服务站覆盖率达到98%。

5、进一步提升邮政快递服务水平

加快形成以南京、苏州、无锡为省级主中心，南通、泰州、淮安、徐州为省级次中心，其他地市和县城为节点的“三主四次N节点”枢纽布局。推动南京与上海、杭州共同打造全球性国际

邮政快递枢纽集群。优化邮政干线运输网络，大力发展航空寄递网络，建设高铁快递示范线，构建多层次邮快件公路水路运输网络。实施快递“进村进厂出海”工程，完善邮政业高质量的服务民生体系和跨境寄递服务体系，加快无锡、徐州、连云港国际邮件互换局建设，拓展国际寄递服务运输通道。统筹城市末端建设，推动构建以城市快递服务中心（公共服务站）、智能快件箱（信包箱）为主要形态的快递末端服务网络。鼓励交通枢纽延伸寄递服务功能。到2025年，邮政服务全程时效性更加稳定，实现同城小时达、长三角当日达、国内重点城市次日达，主要品牌快递服务行政村通达率100%。

6、积极推动冷链运输服务发展

依托农产品产地和源头市场，以强化预冷、低温储藏、保鲜、初加工等功能为重点，打造一批特色农产品冷链物流基地，加快补齐农产品产地“最先一公里”短板。引导在城市周边规划布局一批长短途冷链运输有效衔接、查验与监控设施配套完善的低温配送和处理中心，发展城市“最后一公里”低温配送。探索建立冷链电子运单管理制度，建设冷链运输市场运行监测与服务平台，强化冷链货物道路运输动态监管能力。鼓励冷链运输企业与上下游生鲜供应商、电子商务平台等合作，共建冷链配送网络。依托大型医药生产和流通企业，强化疫苗等生物制剂的冷链数据监测、国际航空冷链等服务功能，提升医药冷链

物流专业化服务水平。

（四）建立安全便利的国际物流服务体系

1、强化国际航空运输

加强南京禄口机场、苏南硕放机场和南通机场货运设施建设，打造客货并举的航空枢纽机场，按照专业型货运机场要求，推进淮安涟水机场货运枢纽建设，形成“3+1”的航空货运机场格局。南京禄口机场加快打造国际货邮综合核心口岸，加强与中邮航等货运航空公司合作，以全货机和邮政网络为基础，以腹舱带货为补充，全面优化航空货运枢纽网络布局。苏南硕放机场在稳定运营现有欧美洲际货运航线的基础上，力争新开日、韩定班货运航线，支撑腹地企业进出口货物的快速集散。南通机场继续巩固和加密至东北亚、东南亚的国际货运航线。淮安涟水机场新开国内和周边邻近国家货运航线。到2025年，国际（地区）货运通航点达到18个。

2、优化国际海运网络

围绕原油、矿石等战略性物资，推进沿江沿海专业化码头建设，开辟至澳大利亚、巴西、中东、非洲等国家和地区的海运直达航线，构筑稳定、安全的战略性物资运输大通道。完善集装箱近远洋航线网络，近洋航线以日韩高密度、东南亚广覆盖为方向，远洋航线重点加强中东线、南非线、美西线，基本实现集装箱近远洋航线覆盖60%的重要贸易国家和地区，其中

近洋航线通达70%以上 RCEP 成员国家。加强与上海港、宁波舟山港远洋航线衔接，优化长江转运支线和集装箱航线网络，实现内贸干线覆盖全国沿江沿海主要集装箱港口。加强与国际大型航运企业合作，鼓励国际船公司提升在江苏分支机构的等级，并拓展多式联运业务。实施港航“畅行工程”，基于区块链技术推进港航作业单证电子化，实现主要进口电商货物单证平均办理时间由2天缩短至4小时以内。

3、推动中欧班列提质增效

发挥省国际货运班列公司平台作用，加强省内班列线路整合优化，引导各地打造错位发展的品牌线路。完善班列通道体系，按照“巩固中欧中亚、拓展东南亚”的发展思路，积极开辟新通道新线路；针对大型企业个性化需求，开展跨境电商、定制班列、特种班列、国际邮件专列等特色化班列服务。完善境内外揽货体系，积极申报国家铁路口岸，统筹设立境外代表处，加强欧洲等区域海外仓布局，强化回程货源组织，促进双向均衡运输。完善国际货代体系，加快培育海外网络健全、具有较强竞争力的大型国际班列货代公司。充分发挥省属外贸企业及自贸区叠加优势，发展“直采直买”“班列购”等业务模式，推动运贸融合发展。探索发展以国际铁路货运为主体的多式联运“一单制”。推动搭建新亚欧大陆桥陆海联运电子数据交换通道。到2025年，中欧班列年开行量突破2200列。

4、推进国际道路运输发展

鼓励大型道路货运公司积极加入国际陆路运输协定，加强国际合作，开展国际道路货物运输。支持苏州等地总结推广“中欧卡航”模式，打造往来欧洲、东南亚等国家之间的定制卡车运输模式。到2025年，培育不少于5家“中欧卡航”企业。

专栏10 国际物流供应链便利化专项行动

国际航空运输保障能力提升行动。探索组建国际航空货运平台公司，以资源整合为核心，提升货源组织能力和补贴绩效。提升航空口岸货运服务能力，支持有需要、有条件的口岸建设相应指定监管场地，积极争取推行电子报关、预约通关、“提前申报、货到验放”等快速通关便利化措施。

国际海运航线新辟加密行动。支持连云港港优化美西、中东、南非等远洋航线运输布局，研究挂靠欧洲德国、荷兰、英国、法国等主要贸易国家航线的经济性。支持连云港港、苏州港、南通港、盐城港、南京港突出与 RCEP 国家的近洋航线建设，进一步巩固日韩等近洋航线，提升越南、泰国、马来西亚等东南亚航线覆盖和航班密度，研究探讨新开至印度等南亚国家的航线。

中欧班列通道枢纽能力提升行动。积极申报和建设苏州、徐州等国家中欧班列集结中心示范工程，促进中欧班列开行由“点对点”向“枢纽对枢纽”转变。支持苏州等中欧班列枢纽节点申报铁路口岸。积极开辟出入境新通道，推进连云港至乌兹别克、海安至东盟、徐州至欧洲等国际物流通道建设。依托江苏自贸试验区建设，创新贸易监管方式，推广中欧班列“保税+出口”货物集装箱混拼新模式。

（五）打造集约低碳的运输结构调整示范样板

1、积极推进货物多式联运发展

优化多式联运枢纽集疏运体系。以铁路专用线建设为发力点，打通铁路运输“最后一公里”，重点推进苏州太仓、连云港徐圩、南通通州湾、盐城大丰等港区铁路支线建设。到2025年，沿江沿海重点港区铁路专用线进港率达到70%。加强港区集疏港铁路与干线铁路和码头堆场的衔接，优化铁路港前站布局，

鼓励集疏港铁路向堆场、码头前沿延伸。推进大型工矿企业和物流园区铁路、水运集疏运设施建设，到2025年，全省大宗货物年货运量150万吨以上的大型工矿企业铁路专用线接入比例达到85%。提升既有铁路专用线利用率，通过设施改造、共享共用、拓展服务范围、转变服务功能等，盘活废弃、闲置、利用率较低的铁路专用线。推进宿连航道、淮河入海水道、申张线、通扬线、通吕运河、新江海河等航道建设，研究提升滨海港疏港航道、刘大线航道等级，打造内河高等级的疏港航道网络。加快推进连云港徐圩、盐城滨海、射阳、南通通州湾等港区疏港高速公路建设，实现快速公路和高速公路通达重点港区。

提升多式联运网络节点效能。发挥公铁水空多种运输方式的网络化效应和协同融合的综合效能，加快完善“标准化、一单制”为导向的多式联运体系。加快发展铁水联运，依托连云港港和徐州淮海国际陆港打造以新亚欧大陆桥为主轴的集装箱铁水（陆海）联运示范线路，依托南京区域性航运物流中心和太仓港打造长江通达内陆地区的高效铁水联运示范线路，依托连云港港和通州湾新出海口打造沿海铁水联运示范线路。健全完善公铁联运，依托南京尧化门、苏州西站、常州站、无锡南站、海安站等，打造以干线铁路为支撑的东西双向集装箱公铁联运示范线路。创新发展陆空联运，重点打造以南京为中心的“卡车

航班”陆空联运示范线路。发挥长江黄金水道效能，完善以南京港、通州湾新出海口、太仓港等为枢纽的海运直达、江海转运、为长江中上游及内陆地区中转联运的江海河联运体系。“十四五”期间，力争实现集装箱多式联运量年均增长10%以上。

强化多式联运服务功能。推进南京区域性航运物流中心等部门、省多式联运示范项目建设，启动新一轮多式联运特色精品示范工程创建。加强与铁路总公司、上海铁路局的信息共享合作，推动沿江沿海主要铁路进港港口实现铁水联运信息交换共享。依托省港口集团、省国际班列公司、连云港港口集团等，建设省多式联运数据交换平台。引导企业开放枢纽站场、运力调配、班线计划、运行动态等数据资源，加强与省多式联运数据交换平台对接。完善“一单制”服务规范，推进多式联运单证标准化，实现“一次托运、一张单证、一次结算、一单到底”的“一单制”多式联运全程运输。探索联运“一单制”电子化，研究制定多式联运单证编码、传输、交换规则，支持连云港港探索“一单制”电子化应用。丰富多式联运服务产品，拓展市场交易、仓储配送、流通加工、供应链金融等服务功能。强化多式联运发展顶层设计，探索建立多式联运地方性法规制度和标准规则。

专栏11 多式联运品牌提升示范工程

选择多式联运发展基础较好、对多式联运发展有明确思路的项目，围绕多式联运信息交换共享、“一单制”联运规则、快速转移装备等方面，开展精品多式联运示范项目创建，鼓励企业先行先试，在多式联运关键领域取得突破。对多式联运示范项目实施动态管理，建立多式联运发展运行监测和信息报送机制，开展年度跟踪评估和目标考核，加大支持运行效果好的示范项目，逐步淘汰运行不佳项目。

2、着力提升大宗货物绿色运输比例

持续推动大宗货物和中长途货物运输“公转铁”“公转水”。支持煤炭、钢铁、电解铝、电力、焦化、汽车制造等重点工矿企业开展铁路运输，促进大宗货物、集装箱等货种逐步转向铁路运输。推动具备铁路、水路货运条件的火电企业，实现煤炭运输全部由铁路或水路完成。优化煤炭、矿石、焦炭等大宗货物集疏港运输结构，沿江沿海主要港口的煤炭集港基本实现由水路或铁路运输。加强大宗货物运输源头管理，针对大型工矿企业探索研究制定运输结构调整政策。深入推进大宗物资运输“散改集”，支持集装箱标准化运输。落实党中央、国务院关于推进运输结构调整的决策部署，继续加大运输结构调整政策支持力度，重点集中资源打造运输结构调整示范企业、示范城市。到2025年，铁路、水路货运量分别比2020年增长1200万吨和1亿吨，铁路和水路货运周转量占比提升2个百分点。

3、大力推动特色内河集装箱运输发展

加快发展以淮安港、徐州港、宿迁港、苏州内河港、无锡港等为示范的特色内河集装箱港，完善内河集装箱江河、海河

一体化联运体系。推动三层集装箱核心运输通道全线畅通，内河集装箱航线通达长三角主要城市。提高内河集装箱航线运行质量，实现定点、定线、定船、定时、定价“五定”班轮化运行，培育形成25条以上“五定”班轮航线。加强与京杭运河、淮河上游鲁南、皖北、豫东等地港口的联盟合作，积极拓展水水中转模式。加强内河港口与沿江沿海大型港口企业、知名航运企业合作，实现海港的国际物流功能、通关服务等向内河集装箱港延伸。支持建设南京区域性航运物流数据交互平台，开展内河集装箱航运指数研究。加快推广应用港口集装箱码头操作系统（TOS），实现内河集装箱港口全覆盖。继续实施内河集装箱船舶、新能源及清洁能源船舶优先过闸政策。到2025年，全省内河集装箱运量力争达到150万标箱，外贸集装箱占比进一步提升。

专栏12 内河集装箱运量倍增专项行动

加快建成设施一流、技术先进、运营高效、智慧绿色、服务优质的内河集装箱高质量运输服务体系，推动实现内河集装箱运输量倍增。

推动航线成网。按照“五定”班轮运行模式，发展“通江、达海、内联”航线，新辟加密内河集装箱航线10条以上。提升“通江”航线，开辟加密至长江南京以下江海联运港区各沿江港口和湖北、重庆等长江中上游沿江港口的集装箱航线，加强与沿江港口内贸航线航班船期对接。扩大“达海”航线，开行至连云港港、盐城港、南通港（通州湾）、上海港等沿海港口的集装箱公共驳运支线和河海直达航线，全面提升与沿海集装箱干线对接水平。开拓“内联”航线，依托徐州港、淮安港、宿迁港等开辟加密至山东、安徽、河南、江西等周边内陆地区内河集装箱航线，促进淮安、宿迁打造淮河水运中心。

优化航线结构。实施内河集装箱航线精品化策略，提高运输时效，支撑内河外贸集装箱发展。支持内河集装箱航运企业与国际干线船公司签订二程船协议（CCA），

引导国际干线船公司在无锡、苏州、淮安等内河港口设立还箱点，鼓励国内外知名港航企业在内河集装箱港口设立办事处、内河集装箱中心（ICT），打造精品外贸内支线。

4、发展智慧物流推动降本增效

打造南京、徐州等一批智慧物流发展体制机制完善、智慧技术应用广泛、物流枢纽智慧互联、智慧物流主体集聚效应显著的智慧物流示范城市，培育10家以上智慧物流示范企业和智慧物流信息平台。加快推进智慧物流园区建设，推动物流园区、货运场站与5G、北斗等新一代技术充分融合，努力实现运输环节全程监控和全程感知。推进铁路集装箱货场智慧化改造，提升信息化、自动化作业能力。加快传统物流业智慧化改造，鼓励发展数字云仓，对接上游生产制造企业，积极融入产业链和供应链。推进自动驾驶、智能航运、物联网感知、物流仿真、车路协同等研究应用，推动无人配送等新货运组织形式健康发展。

（六）强化运输服务安全应急保障能力

1、严格落实运输安全责任

强化行业安全监管职责。构建贯穿省-市-县三级交通运输管理部门、覆盖行业全领域的安全监管责任体系、配套制度及考核评价办法，推动各级交通运输管理部门安全监管责任有效落实。编制运输服务领域安全监督检查手册和规范，科学制定检查计划，将“双随机、一公开”作为日常市场抽查监管的基本手段，规范企业安全检查和部门安全监管工作。强化安全生产

事故问责追责制度，建立事故后评估机制。

督促落实企业安全主责。督促企业严格落实第一责任人、全员岗位、安全防控、基础管理、应急处置等安全生产主体责任重点事项清单20条，建立全岗位覆盖、全过程闭环的安全生产责任制。推进安全生产标准化建设和动态管理，保持“两客一危”企业一级达标水平全国领先。将安全生产主体责任落实较差的企业列入重点监管名单，按照挂牌整改相应要求督促企业整改落实。深入开展道路运输企业“两类关键人员”安全考核工作，到2025年，实现企业“两类关键人员”安全考核全覆盖。

2、强化安全监管工作机制

推动分级分类差异化监管。打造以信用为基础的分级分类监管机制，推动运输安全生产精准监管、高效监管。全面建立市场主体信用记录和信用档案，建立一人一档、一车（船）一档、一企一档，按照企业和从业人员安全评价结果实施差异化监管，将发生重大以上安全责任事故等情节严重的企业和从业人员纳入重点关注名单、黑名单，对评价结果较差的企业和人员加大监督检查频次和执法力度。

加强实时动态监管。优化事中监管手段，创新动态监管模式，实现运输安全精准监管。督促企业加强动态监控，及时提醒和纠正不安全驾驶行为。加快驾驶员行前安全测评提示系统建设，强化从业人员身体健康检查、背景信息和违法违规信息

审查。推动建立车辆技术状况动态监测平台，实现重点营运车辆全寿命周期技术状况管理。推广主动安全智能防控技术应用，到2025年，重点营运车辆主动安全智能防控系统覆盖率达到50%。建设水上风险感知系统，鼓励水路运输企业建立完善信息化、数字化、智能化监控手段，强化对船舶的岸基支持。

推动跨部门、跨区域协同监管。强化多部门联动、多主体参与的协同监管机制，提升安全监管效能。会同相关部门建立健全旅游客运信息共享机制，加强从业人员交通违法和事故信息共享，推进“两客一危”车辆和重型货车信息及动态运行信息共享。加强监管平台信息共享，开放企业、车辆、从业人员资质查询服务。推动建立长三角区域安全风险联防联控机制，构建交通运输多部门跨区域安全监管长效机制。

3、突出重点领域安全监管

提升旅游包车行业管理水平，落实旅游包车安全例检、旅客实名制管理和行包安检等制度，推广应用“旅运金陵”综合服务平台管理模式。加强对道路客运车辆的动态监控和管理，提升农村客运车辆动态监管覆盖水平。完善电子运单管理制度，会同相关部门督促危险货物装货人落实“五必查”。建立危险货物运输全链条监管平台，构建危险货物托运、承运、装卸、车辆运行全链条安全监管机制，推动相关行业管理部门按照管行业必须管安全的要求重点落实各自领域内装货人的安全监管。

建立“两客一危”、巡游车网约车等风险评估体系、风险监测预警制度、风险管理防控联动机制。组织开展“两客一危”挂靠车辆清理“回头看”，建立健全“两客一危”挂靠清理长效机制，保持挂靠车辆动态清零。推广非法营运车辆智能化整治，多维融合公安、应急、工信和市场监管等部门数据，提高智慧研判精度和精准堵截成功率。推进车辆技术管理风险隐患排查治理形成闭环，提升船舶“造、检、航”全链条、全生命周期监管。

4、健全运输应急保障体系

建设省、市、县互联互通的江苏省综合交通运输运行协调和应急指挥平台及配套管理制度，实现应急指挥一体化、应急场景实战化、应急响应层级化。制定完善重大突发事件的交通运输保障应急预案，督促道路运输企业定期组织开展突发事件应急救援培训教育。探索应用情景构建与实战实练相结合的演练方式，规范应急演练管理。统筹陆域、水域和航空应急救援能力建设，探索综合性应急基地与行业应急基地相结合的基地建设模式，建设多层次的综合运输应急装备物资和运力储备体系。紧密结合疫情防控新形势，完善疫情防控应急指挥机制，强化“两站一场一码头”、城市公共交通等重点领域常态化防控工作，做好空港和水路口岸“外防输入”常态化防控及应急处置，保障生产生活、疫情防控等应急物资运输畅通。贯彻落实军民融合发展战略，坚持平战结合，增强战时综合运输保障能力。

专栏13 重点领域安全监管专项行动

着力推进平安交通建设，严把三关一监督，不断加强对不合规“人、车、户”的清理，强化道路客运、危险货物道路运输等重点领域安全治理。到2025年，道路运输事故起数和死亡人数较2020年下降20%以上。

加强道路客运安全监管。实现道路客运企业等级经营范围、车辆使用性质信息与经营许可信息衔接，提升客车非法营运、异地经营、脱离动态监控经营等违法行为查控效率和水平。建立健全城乡公交安全管理制度，强化线路开通运营前安全审查，逐线制订安全运营方案。

强化危险货物道路运输安全监管。监督危险化学品生产、储存、运输、使用和经营企业建立健全并严格执行充装或者装载查验、记录制度，试点开展危险货物托运、承运、装卸、车辆运行等全链条监管。严管严控危化品运输、使用安全管理，推进机动车维修行业危化品使用、常压液体危险货物罐车等专项整治。

推广安全生产责任保险。大力推行安全生产责任保险在港口、道路运输等领域的应用，引导保险公司参与企业安全咨询。推动发布交通运输安责险实施指导意见。到2025年，实现交通运输重点领域企业安全生产责任保险投保率100%。

（七）建设更具竞争力的运输产业集群

1、支持传统运输企业转型发展

探寻道路客运企业转型发展新路径。完善市场准入机制和退出机制，简化和优化行政审批程序，探索在运力调配、班次调整、配客站点设置等方面赋予企业自主经营权。加强市场资源整合，通过资产置换、兼并重组等方式，推动客运企业的经营主体结构调整。支持具有区域统筹能力的道路客运企业依托资金、资产、运输资源等纽带，与铁路、民航客运企业组成跨方式的旅客联程运输联盟，合作开展旅客联程运输经营业务。延伸道路客运上下游产业链，挖掘产业附加值，探索与汽车制造、消费性服务业等构建合作共赢的市场经营新模式。

引导维修企业连锁化经营、规模化发展。加大品牌连锁维

修企业政策扶持力度，支持连锁网点与总部或中心店共享人员设备和备案资质。鼓励依托第三方互联网平台建立维修企业智能管理评价系统，实现维修企业智能管理评价系统全覆盖。引导实体维修企业与互联网平台合作，推动维修服务线上线下融合，探索建立汽车维修“网上诊断专家”。推动维修企业服务模式升级，拓展休闲娱乐、保险理赔、车辆检测等“一站式”服务功能。应用推广新能源汽车维修标准规范，鼓励新能源汽车生产企业在江苏设立维修服务中心。

专栏14 汽车维修业转型升级专项行动

促进汽车维修业向现代服务业转型，不断提升服务质量，在加快发展中满足不断增长的民生需求，在转型发展中适应不断升级的服务要求。

鼓励连锁发展。加大对设有总部或中心店的“1+N”型连锁品牌的政策扶持力度，鼓励品牌连锁企业由中心城市向小城镇及农村延伸经营网络。支持品牌连锁企业参与机关事业单位用车、事故车维修。

推动品牌发展。支持优质品牌连锁企业做大做强、评先评优。引导各地维修行业协会定期发布地方品牌连锁企业，省级每年发布一批江苏省汽车维修品牌连锁示范企业。

促进诚信发展。引入消费者监督评价机制，依托既有互联网平台建立维修企业智能管理评价系统。加强对评价结果的宣传和应用，用市场信息公开透明和消费者口碑倒逼和推动维修行业诚信建设。

推动驾培企业品牌化建设、集约化发展。加快驾培企业集约化发展，引导驾校合理开展重组整合、并购合作，探索打造一批驾校运营集团。推广网络远程培训，拓展人工智能教学应用，鼓励开展定制化培训服务。加大驾培企业品牌创建力度，到2025年，全省培育1~2个全国知名驾校，每个市培育2~3个区

域性品牌驾校。

2、培树具有影响力的龙头运输企业

加快货运龙头企业培育。引导传统物流企业向供应链服务企业转型，加快从运输、配送等传统业务向原材料供应、商品销售等全过程服务转变。培育国际货代经营人及货代企业，促进企业向全球或区域物流经营人转变。支持大型港口、航运、铁路、航空、物流企业延伸产业链、供应链，转型发展为具有跨运输方式组货能力、承担全过程运输服务的多式联运经营人。到2025年，培育3~4家多式联运经营主体。以零担货运、无车承运、冷链物流等为重点，加快培育道路货运龙头骨干示范企业。

培育壮大本土航运企业。支持省内航运企业通过兼并、重组、租赁等方式整合资源，壮大船队规模，力争打造1家运力规模综合排名全国前十的海运企业，强化航线运营自主权。依托南京区域性航运物流中心建设，打造南京全省航运物流经济总部，吸引国际国内航运界旗舰型企业落户南京，重点引导跨国公司地区总部和功能性机构优先向南京集聚，引导船级社等全国性航运服务单位在南京设立分支机构。做大做强内河航运龙头企业，培育形成2~3家内河集装箱年运量超过10万标箱的骨干运输企业，以及2~3家内河集装箱年代理量超过1万标箱的骨干货运代理企业。

专栏15 壮大国际海运企业专项行动

培育国际海运龙头企业。整合现有国资海运企业，培育形成1~2家运力规模在200万载重吨以上、具有一定国际竞争力的江苏海运战略船队。通过新造、租赁、整合等多种方式，力争江苏集装箱运输板块控制运力规模达10万 TEU，散货运输板块控制运力规模达200万载重吨，运力规模综合排名进入全国前10。

强化海运企业国际物流网络建设。加强国际海运航线建设，推动国际集装箱精品航线运营，鼓励海运企业做大做强日韩、东南亚等近洋集装箱运输市场，积极探索开通远洋航线。强化境外战略布局，支持海运企业布局“一带一路”沿线国家和美国、东盟等主要经济体的港口码头、物流基地、海外仓等物流节点，完善境内外揽货体系，加快形成覆盖全球的海运物流网络。

推动海运企业向物流供应链企业转型升级。鼓励省内大型海运企业与石油、矿石、粮食等大型货主企业及生产制造、国际贸易等企业的深度融合发展，支持海运企业与银行等金融机构深化合作，力争培育1~2家以国际海运为核心业务的国际物流供应链骨干企业。

3、创新平台经济发展新模式

促进互联网客运平台集聚提质发展。引导道路客运平台探索相关运输增值衍生服务，加强与景区、旅游企业、物流企业间的协同运作，积极开拓新兴业务范围。整合多种运输方式出行服务，鼓励第三方出行服务企业聚合形成智慧出行云平台，探索依托云平台构建出行产业生态圈。加强互联网客运平台信息数据、安全应急、服务提升等方面监管，提升交通出行新业态治理能力。

推动网络货运平台健康持续发展。推动网络货运平台规范发展，探索研究制定我省网络货运平台标准体系和服务规范，提升行业监管能力和水平。规范网络货运平台经营活动，依法查处平台企业实施垄断协议、滥用市场支配地位等垄断行为。鼓励网络货运平台集约化发展，支持网络货运企业跨运输方式

整合提升，推动货运平台企业向多式联运服务功能拓展，打造多方式、全流程的综合性网络物流服务提供商。推进水运平台发展壮大，集成高效的供应链服务、金融服务。

专栏16 打造千亿级运输产业集群专项行动

以“两大千亿产业、一大百亿产业”为主攻方向，构建现代产业体系，培育壮大交通运输产业集群，提高产业链供应链现代化水平。

推动运输产业新旧动能转换，大力培育一批公共出行、多式联运、现代物流、国际海运等龙头企业。到2025年，规模以上运输企业年度总营收突破1000亿元，形成10家以上营收超过10亿元的龙头企业。

大力实施网络货运平台提质行动，培育壮大一批在全国具有竞争力和影响力的本土品牌网络货运企业。到2025年，网络货运产业集群年度总营收超过2000亿元，全省打造1-2家千亿级、若干家百亿级网络货运企业。

引导维修企业连锁化经营、规模化发展。到2025年，维修行业年度总营收超过400亿元，培育5个拥有10家以上连锁门店的省内知名大型连锁维修品牌。

4、推动运输与产业融合发展

打造“运游融合”出行服务体系。推动城际铁路客运与旅游市场融合发展，打造旅游专列等多样化客运产品。加强旅游直通车或旅游专线对国家及省级大型文旅项目的覆盖，实现符合道路通行条件的 AAA 级及以上景区和乡村旅游重点村道路客运或公交全覆盖。充分利用客运枢纽，尤其是富余汽车客运站资源，完善全省旅游集散中心布局。鼓励旅游包车企业数字化、集约化转型，探索打造江苏特色运游结合一站式信息服务平台。发展水上旅游客运，引导沿长江、大运河文化带等公共旅游码头建设，推动水上旅游专线开通。加强国际邮轮港口规划建设，提升国际邮轮服务功能，积极开辟国际航线网络。

推动传统运输场站综合开发。鼓励运输场站有序拓展商务办公、商业服务、休闲娱乐、旅游集散、仓配物流等综合服务功能，实现从交通枢纽向城市综合体转化，从运输功能向经济功能延伸。研究推动运输场站在土地划拨、土地性质转变等方面的政策制度创新，支持传统汽车客运站、公交场站等按照市场化原则实施综合开发，鼓励在符合规划且不改变用途的前提下进行立体开发，提升运输场站利用效率和经营水平。鼓励有条件的客运场站与货运企业合作，拓展城市配送中心功能，推动车站向仓储、冷链、电商综合服务方向转型。因地制宜选取若干个具备良好综合开发条件的传统客运站或公交场站进行综合开发试点，总结成熟经验，并向全省推广。

（八）夯实运输服务人才队伍及装备基础

1、提升运输装备现代化水平

推动客运车辆升级换代。加快道路客运车辆向小型化、高等级、舒适化方向发展，推广7~19座中高档车型在定制客运领域的应用。加快发展安全性能高、乘坐舒适的城市公共交通工具，科学投放运力，至2025年，全省设区市城市万人拥有标台数平均达到20标台。加快城乡公交运力更新，逐步淘汰高耗能、高排放、高污染的老旧客车。研发推广标准化的镇村公交车型，推进适合城乡公交和农村物流客货共用型车辆发展。

加快货运装备标准化发展。发展厢式化、模块化、轻量化

货运车辆，专业化、清洁化城市配送车型，持续推进模块化中置轴汽车列车示范运行，加快标准化车型的推广应用。加快大型标准化集装箱船舶推广应用，研发建造150标箱内河集装箱船舶、120标箱河海直达运输船舶，苏北、苏南运河内河集装箱船舶平均运力分别达到90标箱、50标箱以上。推广应用标准化物流周转箱，争创物流周转箱循环共用试点示范省份，实现物流包装可循环、减量化。推动多式联运装备技术升级，提高一体化转运衔接能力和货物快速换装便捷性。围绕甩挂运输、滚装运输、多式联运等先进运输组织形式发展需求，推广应用半挂车专用滚装船舶、陆空联运集装箱（器）等联运装备和配套机具。鼓励冷链运输企业加强冷链运输工具、全程监控追溯系统等冷链物流专业装备的应用。

加大绿色装备创新应用力度。鼓励航运企业在中短途运输、中小量运输的集装箱、长江客汽渡、港作拖轮等船舶上探索应用纯电动技术，推广“船电分离”换电模式，并在水上服务区、港口等区域同步配套建设换电站。加快推进港口岸电和船舶受电设施建设，完善港口船舶污染物接收设施。稳步推进LNG动力船舶新建改建工作，推动依法依规建设内河LNG加注站。完善节能环保客货车辆政策引导、运营管理、运行监测、考核评价等机制。鼓励使用节能环保型运输车辆，新增或更新的公交、出租、物流配送等车辆中新能源汽车占比达到80%，

研究推广纯电动客车等节能环保型客车在短途道路客运中的应用。推动高速公路服务区、综合客运枢纽、停车场等配套充电设施建设。

2、推进维修行业转型发展

提升维修行业信息化水平。提高维修电子档案系统覆盖度，推进新备案的一、二类维修企业接入系统，并积极扩展到三类维修企业。拓展汽车维修电子档案系统在维修评价、保险理赔、车辆检测、救援、投诉等方面的应用场景，加强维修大数据分析应用，推动维修电子档案系统与车辆交通管理、治安管理、二手车交易、排放监控等相关信息平台互通共享，打造汽车维修企业、车主、保险公司等多方共赢的生态圈。

推动绿色汽修发展。引导维修企业加大绿色汽修设施设备及工艺的升级改造，推进钣喷中心及调漆中心建设。加强与环保部门合作，共享维修企业信息，进一步落实汽车排放检验与维护制度（I/M 制度）措施及监管工作机制。遴选一批信用等级高、技术先进、服务优质规范的 M 站作为汽车排放性能维护技术示范站，督促技术示范站持续加强技术投入和人员培训，不断提升尾气治理能力。

3、推进驾培行业规范发展

规范驾培市场秩序。研究落实机动车驾驶员培训机构取消许可后的管理工作，健全完善事中事后监管制度。以信息化建

设为抓手，持续强化黑驾培打击力度，遏制培训学时造假问题。发挥行业协会作用，引导驾校加强自律，进一步规范行业秩序。

提升驾培行业服务水平。加强培训市场和需求研究，以需求为导向细分培训市场，鼓励驾校增加差异化培训供给，探索定制化、个性化、特色化培训。进一步巩固落实“计时培训，先培后付”等驾培制度，加强培训服务质量评价和调查反馈通道建设，维护学员权益。鼓励金融等第三方机构在驾培行业开展资金托管服务，避免驾校经营问题影响学员权益。

创新驾培管理手段。严格驾培机构信用评定，及时、如实发布驾培机构年度信用评定结果，引导社会培训资源向优秀驾校集中，引导行业监管力量向信用差的驾校聚集。加强信息共享，联合公安等部门对不同信用等级驾培机构建立分类管理的联动工作机制。

4、优化从业人员职业生态

推进从业人员管理制度改革。推进道路货运驾驶员从业资格考试制度改革。推进继续教育和诚信考核制度改革，实行差异化的信用评价记分学习教育制度。推行从业人员职业技能等级认定制度，探索实施从业资格和职业技能等级认定“两考合一、一考发两证”等政策措施。

强化从业人员教育培训。构建多层次、多领域、考察方式多样化的定期继续教育培训体系，引导从业人员养成终身学习

习惯。强化重点领域驾驶员职业化培训试点工作组织，争取为全国“两客一危”驾驶员培养提供示范经验。发挥基层党组织战斗堡垒作用和党员司机先锋模范作用，探索开展道路货运领域党的建设试点工作。

营造健康稳定的从业环境。积极协调人社、工会等部门，加强劳动保护，改善劳动条件，提高岗位工资，推进从业人员职业保障体系建设。从专项整治、法规制度、队伍建设、规范市场、改善环境、权益保障等方面入手，维护好货车司机等的合法权益，不断提升从业人员职业归属感和幸福感。积极组织道路运输职业技能竞赛，鼓励道路运输从业人员爱岗敬业，争先创优。持续推进“司机之家”“网上司机之家”建设，提升实用性、安全性、经济性、便捷性。

专栏17 从业人员素质提升专项行动

严把从业人员资格准入关，提高从业人员培训质量，提升从业人员素质，为全国从业人员培训管理探好路、立好标。

把好从业人员准入关口。进一步规范从业资格考试，强化从业资格考核员队伍建设和业务培训，规范考核工作流程和标准，避免不合格驾驶员进入从业人员队伍。

打牢机动车驾驶员素质基础。提升机动车驾驶员培训质量，重点强化货车驾驶员培训规范管理，从源头上打牢基础。探索货车驾驶员从业资格证和驾驶证培训融合发展的路径。

加强从业人员适岗能力建设。压实运输企业主体责任，强化从业人员岗位培训和继续教育。鼓励推广应用行前安全测评提示系统，推动驾驶员养成行车前车辆安全例检和健康评测习惯，带动运输企业形成从源头上把控安全的系列制度。

以信用管理驱动从业人员素质提升。落实信用管理和信用评定办法，加强信用考核结果应用，以制度作为动力和约束，提高从业人员素质提升的积极性。

（九）推进现代高效的行业治理体系建设

1、完善政策法规体系

开展城市公共交通以及道路运输新业态相关立法及配套制度制订，继续深化道路客运和巡游出租汽车运价改革等行业政策研究。适时开展《江苏省道路运输条例》《江苏省机动车维修管理条例》《江苏省机动车驾驶人培训管理办法》修订和《江苏省地方铁路条例》前期研究，探索开展长江江苏段船舶污染防治立法。推动旅客联程运输、货物多式联运等综合运输标准体系建设。根据国家信用立法安排部署，启动交通运输行业信用管理办法等研究制定工作。

2、构建信用管理体系

加大信用信息归集覆盖面和共享力度。推进信用信息归集的规范化和标准化，拓宽信息归集渠道和覆盖面，实现行政管理全过程数据畅联，信用信息“应归尽归”。打破行业信息归集共享内部壁垒，努力实现运输领域跨地区、跨部门信用信息归集。推动信用评价、信用奖惩等信息与行业管理业务系统融合共享，实现行政管理全过程可查。加强与社会信用平台互联互通，增强信用结果社会化应用。

推进行政管理全过程信用监管。构建“双闭环”信用监管机制，完善并实施信用承诺、信用审查、信用预警、信用约谈等制度，在行政管理过程中主动查询、使用信用信息。推行事前

信用承诺制，依法依规加强容缺受理。推动事中各领域信用评价，开展信用等级评定和守信激励失信惩戒名单、严重失信行为、重点关注名单等认定，应用信用评价结果，实施信用分类分级监管。突出强化事后联动奖惩，推行违法行为累积记分管理，加快构建跨地区、跨行业、跨领域的失信联合惩戒机制。

加强信用产品应用力度。推进信用档案、信用评价、守信激励失信惩戒名单等产品应用，面向市场主体、社会公众提供公益性信用查询、信用审查、信用修复等服务。加强第三方信用报告或信用承诺在行业准入和行业管理中的应用。完善信用修复机制，畅通信用修复渠道，丰富信用修复方式。创新应用交通运输信用产品，推出“信易行”“信易贷”“信易保”等“信易+”系列产品与服务。鼓励行业协会开展信用承诺、信用培训、诚信宣传、诚信倡议等，将诚信作为行规行约重要内容，形成依法诚信经营氛围。

3、深化“放管服”改革

深化简政放权。深入查找运输行业在市场准入、经济运行等方面的各类障碍和隐性壁垒，加快形成统一开放有序的运输市场。加大简政放权力度，激发交通运输市场活力。开展取消、下放事项效果评估，动态梳理调整各级行政权力事项清单。

创新监管方式。深化事中事后监管模式改革，规范交通运输新业态发展。推动交通运输市场“双随机、一公开”监管全覆

盖、常态化、制度化。探索区块链技术在物流供应链、智慧售检票、信用信息、维修驾培等运输管理领域中的应用。加强部门沟通互动，确保审管有效衔接。

优化政务服务。切实优化审批流程，提高审批效率。深化“互联网+政务服务”改革，构建全省一体化在线交通运输政务服务平台，实现运输行业政务服务事项“省内通办”，推动运输行业政务服务事项“跨省通办”。持续开展“减证便民”行动，推行证明事项告知承诺制。深化交通运输证照电子化及场景应用，拓展长三角“一网通办”深度，实现道路运输驾驶员高频服务事项“跨省通办”。适时推进12328交通运输服务监督电话与12345政府服务便民热线双号并行，强化12328舆情等数据综合分析应用，持续做好民意诉求分析和反馈。

4、优化统计监测体系

强化运输服务统计分析顶层设计。建立定量化、精准化、细分化的统计分析体系，形成规范高效、责任清晰的统计长效管理机制和 workflow。优化综合运输服务统计监测方法，定期开展区域货运量监测，探索建立公路水路货运价格与成本、多式联运监测体系。开展月度分析专项报告和运输经济运行年度分析，定期编制江苏省运输服务监测分析报告、综合运输年度发展报告等。

深化重点领域运行监测分析。突出运输经济、运输需求、

运输价格、运输能耗、客货流量流向等运输要素监测，强化对出租车、网约车、网络货运平台、危险货物、汽车租赁等重点行业的运行监测分析。建立城市公共交通服务质量监测评价制度，加强对城市公共交通重点运营指标日常监测。加强服务经济社会、重大战略、交通运输现代化示范区建设的跟踪监测，加大行业监测数据的整合利用、互联共享。

四、保障措施

（一）加强组织领导

坚持和加强党的全面领导，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，把党的领导贯穿规划组织实施各领域全过程。各地区、各部门要结合本地实际和部门职责，建立由主要负责人牵头、各部门分工落实的领导协调机制，细化落实主要目标和重点任务，压实责任，强化举措，确保各项工作落到实处、取得实效。

（二）精准政策支持

做好与上位规划的对接，力争重大项目纳入国家规划，争取国家关于综合运输服务发展的相关支持政策。积极协调有关部门，综合运用财政、金融、税收、土地等政策手段推动综合运输服务发展，加大财政资金投入力度。研究深入推进运输结构调整、完善国际物流供应链、创新发展多式联运和旅客联程运输、新能源汽车推广应用、城乡运输一体化发展、运输场站

综合开发等支持政策。创新政府和社会资本合作模式，引导带动更多社会投资参与综合运输服务领域重大项目、重点工程建设。加强资金使用的监督管理和绩效考核，保障资金安全和高效使用。

（三）强化人才保障

发挥高端智库、院校等机构的智力支持作用，努力建设并运用好我省交通运输行业新型智库，进一步推动智库联盟化发展，打造决策咨询、交流合作、传播展示、国际合作、人才集聚等平台。加强高级人才、复合型人才培养，创新人才队伍开发建设及培训机制，组织开展系统性、专业型的业务学习以及各类管理人才培训，加强行业内交流，全面提升行业管理人员的专业素质。深化干部人事制度改革，形成充满活力的选人用人机制。

（四）强化监督评估

建立规划实施的考核评价机制，加强规划实施跟踪，强化动态监测分析和评估，及时把握综合运输发展中出现的新情况、新问题，制订规划风险防范及应对方案，适时调整规划目标、重点任务和相关政策。加强信息发布和政策解读，坚持正面宣传，强化舆论引导。加大规划宣传力度，加强与社会公众的信息互动，强化与媒体、企业、相关组织的沟通交流。