

# 财政部 交通运输部 关于支持国家综合货运枢纽补链强链的通知

财建〔2022〕219号

各省、自治区、直辖市、计划单列市财政厅（局）、交通运输厅（局、委），新疆生产建设兵团财政局、交通运输局：

为深入贯彻落实党中央、国务院决策部署，加快构建现代化高质量国家综合立体交通网，根据《车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法》（财建〔2021〕50号）规定，财政部、交通运输部决定联合支持国家综合货运枢纽补链强链。现将有关事宜通知如下：

## 一、总体要求

（一）指导思想。坚持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历次全会精神，落实中央财经委员会第十一次会议部署要求，以深化供给侧结构性改革为主线，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，立足产业链供应链保通保畅，聚焦国家综合立体交通网主骨架上的综合货运枢纽，深刻认识和把握多种运输方式发展的规律特征，坚持问题和目标导向，支持引导多方力量加强资源统筹利用，优化货物运输结构，实现多种运输方式深度融合发展，联网补网强链，合力打造互联互通、便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、保障有力的综合货运枢纽体系，

不断增强互联互通和网络韧性，提高资源集约利用水平，提升货物综合运输效率与质量，降低综合运输成本，有力支撑产业链供应链稳定，服务产业链供应链延伸，践行绿色低碳发展，更好促进经济高质量发展。

## （二）支持原则。

1.共同事权，共同承担。全国性综合货运枢纽与集疏运体系属于中央与地方共同事权，中央与地方共同承担支出责任。地方应充分发挥本区域在货物集散运输、供应链服务等方面组织管理职能和优势，找准问题，主动作为，精准施策。中央加强工作指导，科学引领综合货运枢纽补链强链。

2.目标导向，择优支持。地方从国家交通战略布局、区位优势定位、运输条件、综合货运发展潜力等方面选择申报开展综合货运枢纽补链强链的城市或城市群，明确综合货运枢纽功能定位，组织编制实施方案，制定实施目标，围绕既定目标采取有效措施，将目标细化成为可量化、可考核的具体指标。交通运输部、财政部通过竞争性评审方式择优支持。

3.跟踪问效，奖补结合。加强预算绩效管理，对纳入支持的城市或城市群，做好绩效运行监控，跟踪工作进展情况和实施成效，适时开展绩效评价，将评价结果与中央财政年度预算安排挂钩，突出绩效导向。

4.资源统筹，工作协同。中央层面，交通运输部、财政部会同有关单位和省份建立部省工作协调机制，加强工作指导和资源

统筹，形成合力。地方层面，省级有关部门和申报城市建立工作领导机制，加强组织保障，充分调动各方资源、政策予以支持，确保工作取得实效。

（三）政策目标。自 2022 年起，用 3 年左右时间集中力量支持 30 个左右城市（含城市群中的城市）实施国家综合货运枢纽补链强链，促使综合货运枢纽在运能利用效率、运输服务质量、运营机制可持续等三方面明显提升，在提高循环效率、增强循环动能、降低循环成本中发挥积极作用，从而形成资金流、信息流、商贸流等多方面集聚效应，更好服务重点产业链供应链，辐射带动区域经济高质量发展，东部城市做优做强，中部城市巩固提高，西部城市打基础立长远。

（四）支持范围。本通知所指综合货运枢纽既包括枢纽港站等交通运输基础节点，也包括多节点串联与往返形成的重要网链。符合以下条件的枢纽可由相关城市或城市群申报。

1.综合货运枢纽应纳入《现代综合交通枢纽体系“十四五”发展规划》（交规划发〔2021〕113号）中“国家综合交通枢纽城市”的范围。

2.根据中共中央、国务院印发的《国家综合立体交通网规划纲要》，以线定点，以点带面。一是优先选择 6 条主轴上覆盖京津冀、长三角、珠三角、成渝、长江经济带、粤港澳等国家重大战略区域的枢纽。二是优先选择位于大陆桥走廊、西部陆海走廊等涉及西部地区走廊、沿边通道上的枢纽。三是鼓励 2 个及以上

城市联合申报综合货运枢纽。

3.综合货运枢纽应聚焦国家重点产业集群（粮食煤炭、装备制造、电子信息、生物医药等）分布区域，且在进出口贸易、货物运输能力等方面已自发形成规模优势。

**（五）支持类型。**相关地方应结合不同货物在运输时间、附加值等方面的特点和运输需求，在两种或两种以上运输方式间进行组合，区分综合货运枢纽类型，包括：依托海运港口、内河港口形成与铁路专用线有效衔接的铁水联运型；依托机场货运作业区形成与铁路或高等级公路有效衔接的空铁（高铁）联运型、陆（公路）空联运型；依托铁路货运站形成与高等级公路有效衔接并实现大宗货物及集装箱大规模便捷转运的公铁联运型等。优先选择支持铁水联运型、空铁联运型综合货运枢纽，西部地区视本区域发展实际还可选择支持陆空联运型、公铁联运型综合货运枢纽。

## 二、实施内容

根据《国家综合立体交通网规划纲要》、《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》（国发〔2021〕27号），引导带动不同类型的综合货运枢纽在基础设施及装备硬联通、规则标准及服务软联通、运营机制一体化等方面开展工作。不同运输方式之间互联互通应切实可行，开展必要的可行性研究论证。

**（一）基础设施及装备硬联通。**结合各类货物运输需要，支持公共服务功能突出的综合货运枢纽及集疏运体系项目建设，以

盘活存量为主，适度做优增量。一是围绕铁路、水路、航空等货运基础设施进场站、进港口码头、进园区，延伸拓展既有线路，实施专用线路新建或改扩建工程等。二是围绕有效满足多式联运节点集散分拨需要，对现有仓储、堆场实施扩能改造，适当新建仓储、堆场，增加设施容量。三是围绕货运装备标准化、智能化、绿色化发展，推广应用专业化多式联运设备和跨方式快速换装转运的装卸、分拣设施及标准化载运单元，鼓励配备符合低碳目标的作业设施、新能源货车和全货运机型等。

（二）规则标准及服务软联通。引导完善与多式联运适配的服务和规则标准。一是加快推动多种运输方式的信息平台互联互通，应用全程“一单制”联运服务，铁路运单、订舱托运单、场站收据、海运提单、邮政快递运单等实现单证信息交叉验证与互认；促进保单等金融服务产品与联运单全程化匹配。二是丰富联运服务产品，依托综合货运枢纽，提供优质的全程联运方案，实现货运全程跟踪定位查询功能，开展冷链等专业化多式联运业务。三是推动建立健全多式联运标准和规则。包括多式联运的货物品类划分标准、运载单元标准、产品和服务标准、安检标准及安全管理规则、信息互认规则等制度体系。

（三）建立健全一体化运营机制。鼓励铁路、水路、航空等不同运输企业加强合作，鼓励这些企业与第三方物流企业、邮政企业、快递企业、供应链平台企业、跨境电商等加强合作，鼓励政府与企业加强合作，发挥各方资源优势和专业化水平，促进有

效市场和有为政府相结合，形成发展合力。鼓励各方在合作过程中创新投融资等模式，以项目合资、股权投资基金、PPP等市场化方式吸引带动民间资本，共同参与综合货运体系建设运营，实现“利益共享、风险共担”的跨方式一体化运作。

### 三、组织实施

（一）方案编制。城市或城市群是开展综合货运枢纽补链强链的基层组织及实施主体，应按要求组织编制综合货运枢纽补链强链3年实施方案，根据城市实际情况可选择单个或多个综合货运枢纽类型编制。实施方案应明确城市或城市群现状及工作基础、工作目标、工作内容、组织保障等（具体实施方案提纲由交通运输部会同财政部在有关工作通知中明确）。联合申报的城市应明确牵头城市，共同协商编制实施方案，细化相关城市目标任务和共建共享机制等。

（二）组织申报。各省份于每年2月底前向交通运输部、财政部申报。该项政策实施第一年，各省份于7月底前完成申报工作。其中涉及跨省域的以1个省份为主牵头申报（具体申报文件提纲在有关工作通知中规定）。

（三）专家评审。交通运输部会同有关部门建立专家库，涵盖多个行业领域专家。每年3月底前，交通运输部组织专家开展竞争性评审，重点评审地方工作基础、工作目标、工作内容、组织保障以及现场答辩情况等方面。根据专家评审结果，交通运输部提出建议纳入支持的城市或城市群名单，以及对地方实施方案

研提修改完善建议。

#### 四、资金分配

(一) 分配方法。财政部根据交通运输部建议名单，结合财力情况，采取“奖补结合”方式，专门安排一定规模的车辆购置税收入补助地方资金（以下简称奖补资金）予以支持，并加强对车辆购置税收入补助地方的公路建设等其他相关项目资金、中央企业资金的统筹协调。奖补资金按照每个城市原则上不超过 15 亿元、每个城市群原则上不超过 30 亿元控制。具体按交通运输部核定投资额的一定比例奖补，东部、中部（含辽宁、吉林、黑龙江）、西部地区奖补比例分别为 40%、50%、60%，实施第一年按每个城市 5 亿元的统一标准予以补助（城市群补助总额按 10 亿元上限控制），用于启动相关工作。后续年度根据绩效评价结果予以奖励。

(二) 资金使用。财政部按规定拨付奖补资金。相关省级财政部门结合各方面相关资金政策，会同同级交通运输主管部门统一制定资金管理细则，明确细化安排项目资金的程序、标准、投入方式等，规范资金用途与拨付流程等。有关城市或城市群按照有关规定和修改完善后的实施方案，将奖补资金用于支持基础设施及装备硬联通，引导规则标准及服务软联通，引导建立健全一体化运营机制等，不得用于征地拆迁、房地产开发、楼堂馆所建设以及除前述规定用途外的物流园区建设和运营。鼓励城市或城市群加强各方面资金统筹，创新投入机制，灵活采取资本金注入、

PPP、股权投资基金、绩效奖励、政府购买服务等方式，吸引撬动社会资本投入。

其他高等级公路、铁路主干线、航空机场等通道干线及基础设施建设，邮政快递基础设施建设，以及货物尾程配送、邮政快递末端配送等物流微循环建设相关项目资金可编制纳入实施方案，目前已有资金支持渠道的按既有渠道和方式安排（不作为交通运输部核定投资的内容），与奖补资金形成合力。

## 五、绩效管理

（一）绩效目标设置。地方应在实施方案编制环节设置绩效目标，包括但不限于运输能力、运输服务、运营机制、综合效率、经济效益等方面。除规定的必选指标外，地方可结合实际自主选择其他指标。同时，结合实际从高从严设置指标值。

（二）绩效跟踪监控。地方各级交通运输部门、财政部门会同有关单位利用车辆购置税资金现有考核数据支撑系统，对纳入支持的城市或城市群绩效目标实现情况进行线上动态跟踪、穿透监管，并对发现的问题及时督促整改。省级交通运输部门负责对相关行业数据信息进行审核，省级财政部门负责对相关资金数据信息进行审核，城市人民政府、项目单位对相关数据真实性负责。省级交通运输部门应会同财政部门等有关单位及时总结工作成效、查摆问题或困难、研究对策建议等，形成上报信息书面报送交通运输部、财政部。交通运输部会同财政部等有关单位对好的经验做法研究予以推广。



(三) 实施绩效评价。省级交通运输部门会同财政部门于每年3月底前完成对上一年度工作的绩效评价，书面报送交通运输部、财政部。交通运输部、财政部视情况通过抽查等方式开展重点绩效评价，本通知实施期内对纳入支持范围的城市或城市群实现重点绩效评价全覆盖。

(四) 评价结果反馈与应用。交通运输部根据绩效评价结果提出后续资金安排建议，财政部结合财力情况下达预算。年度安排奖励资金原则上不超过3年应安排资金的1/3。绩效评价结果为A的，即评分90分（含）-100分，按3年应安排车辆购置税资金的1/3奖励；绩效评价结果为B的，即评分80分（含）-90分，相关城市减少奖励资金2.5亿元，相关城市群合计减少奖励资金5亿元；绩效评价结果为C或D的，即评分80分以下，不再安排奖励资金，视整改情况决定是否收回中央财政已安排的奖补资金。

## 六、工作机制

(一) 部省工作协调机制。交通运输部、财政部会同有关单位与相关省份建立部省工作协调机制，在用地、线路、时刻表、运力调度、国际邮件通关权、资金等方面加强资源统筹利用，形成合力；在规划、方案、项目、绩效管理等方面加强工作指导，发挥各方专业优势；对跨省域实施的重点事项进行协调推动。

(二) 地方工作领导机制。地方各级交通运输部门、财政部门和相关城市人民政府应充分认识开展国家综合货运枢纽补链

强链的重要性，将该项工作纳入贯彻交通强国战略、国家综合立体交通网规划的重点工作，予以高度重视。省级有关部门和申报城市应建立工作领导机制，落实责任分工，安排专人负责推进相关工作，充分调动各方资源、政策予以支持，确保工作取得实效。

财政部

交通运输部

2022年6月30日