

长三角交通领域 2024 年度 标志性合作成果

浙江省交通运输厅 上海市交通委员会
江苏省交通运输厅 安徽省交通运输厅

二〇二五年一月

目 录

(排名不分先后)

1.打造新时代长三角高铁精品示范线——沪苏湖高铁建成通车	1
2.池黄高铁建成通车，长三角首开“超级环线”列车	6
3.长三角“一码通行”，赋能出行新体验	10
4.上海、苏州—无锡—南通高效联动，协同推进国家综合货运枢纽补链强链建设	13
5.沪苏浙共同组建环沪轨道交通运营公司，当好跨区域交通发展“火车头”	16
6.沪苏港口合作再升级，共创多式联运新范式	19
7.皖沪携手共建江海直达运输体系，服务保障汽车产业发展	22
8.皖浙共建“新安江—千岛湖”省际航线，促进“交通+生态+旅游”融合发展	27
9.长三角电子航道图互联互通取得重大突破，为区域港航一体化发展注入新动力	33
10.“氢”装上阵 “方法”先行，推动长三角绿色生态一体化高质量发展	37
11.构建高质量发展标准体系，开创跨区域标准协同“长三角模式”	42
12.沪苏强强联动，共推长三角智能网联汽车协同发展	49
13.推动长三角航运贸易数字化，赋能航运生态圈建设	47
14.构建共建共管共治的长三角交通运输联合执法监管新格局	49
15.探索开通江苏昆山至上海浦东低空载人航线，开启跨省低空经济发展新篇章	57
16.深化长三角船检一体化合作，辐射带动中部地区协同发展	59

打造新时代长三角高铁精品示范线 ——沪苏湖高铁建成通车

沪苏湖高铁，长三角一体化国家战略基础设施互联互通最具代表性的项目之一，如灵动画笔绘就江南锦绣，似绚丽长练舞出时代新姿，以磅礴之力，铸就长三角高铁精品示范线，于江南大地，谱写铁路建设新篇章。

一、基本情况

沪苏湖高铁横穿长三角核心区域，由上海虹桥站引出，途经江苏省苏州市，终至浙江省湖州市湖州站，全长 164 公里，设上海虹桥、上海松江、练塘、苏州南、盛泽、湖州南浔、湖州东、湖州等 8 个车站。项目于 2020 年 6 月 5 日开工建设，2024 年 12 月 26 日正式开通运营。



沪苏湖高铁从苏州吴江驶入湖州南浔

二、主要做法

一是合力共为，打造示范工程。沪苏浙三省（市）充分利用长三角一体化发展战略这一统领优势，建立多方会谈、

专班推进、现场办公等工作机制，联合发起沪苏湖高铁“四季看变化”等专项活动，形成“助建设、强机制、造氛围、探模式”的良好局面，跟进项目建设全过程，及时协调解决征地拆迁、环境整治等共性问题，为跨省域重大基础设施项目协同推进做了一次新探索。



沪苏湖铁路“四季看变化”活动启动

二是匠心铸就，打造精品工程。坚持高标准，铸就高质量。严格质量管理体系、制定精品工程管理办法、以科技创新促进工程品质提升等措施，强化施工组织，优化施工工艺，倾力打造精品工程。项目全线 350 公里/小时拉通试验数据反映线路平顺性表现优异，相关数据全路领先；跨斜塘河斜拉桥高速和普速同设一桥、四线并行的双边箱钢混组合梁设计世界领先。

三是多措并举，打造绿色工程。践行“两山”理念，突出“绿水青山”全过程管理。规划设计阶段坚持环保选线，绕避环境敏感区，防止生态破坏和水土流失；施工阶段遵循

生态优先理念优化大临选址，为减少水污染将水中栈桥钢围堰优化为双排钢管桩围堰，强化路基、隧道、站场等景观设计促进建设与生态和谐共生；施工结束后通过问题导向抓落实，及时完成临时占地复垦复绿，项目得以提前启动环水保验收准备。

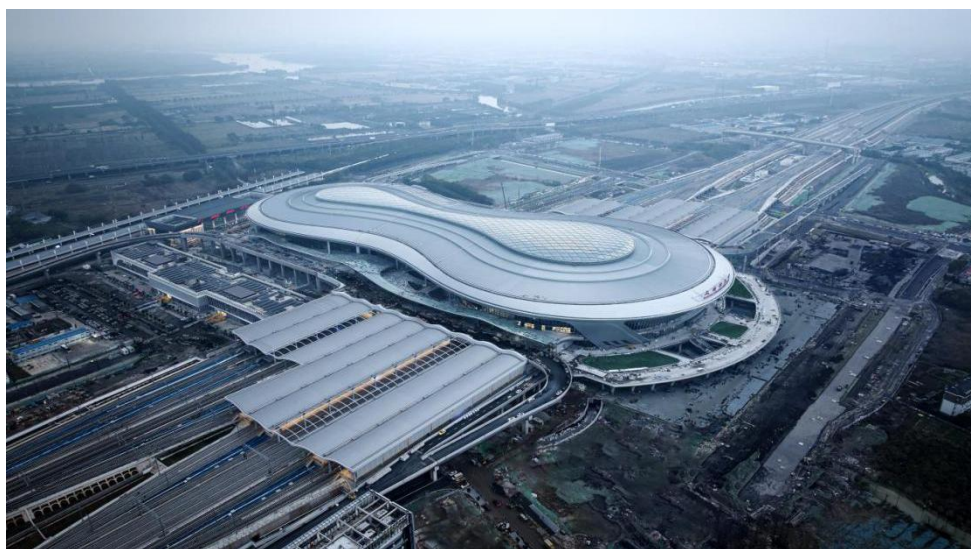


湖州东站-全国首个高铁站前植物园

三、取得成效

（一）提升长三角城际轨道交通网能级的“骨干线”。沪苏湖高铁连接沪杭、宁杭、商合杭等高铁线路，进一步完善长三角地区铁路网布局，形成杭州西经湖州至上海虹桥的沪杭第二通道，开通初期每日开行列车就达 229 列，有效疏解了沪杭、沪宁、宁杭等高铁运输压力。全国铁路 2025 年第一季度列车运行图调整也充分利用沪苏湖高铁新增通道能力，优化列车开行结构，其中与沪苏湖高铁相关的湖杭、杭温、杭黄高铁每日开行列车较调图前累计增加 161 列，增长率达 50%。

（二）满足区域民众美好生活向往的“幸福线”。沪苏湖高铁经过的沿线地区经济发达、城镇密集、人口众多，需求强劲。沪苏湖高铁的开通，不仅完善了通道综合运输体系，缓解公路交通的压力，同时在长三角核心区域构建起了一条快速高铁廊道，极大地方便了这一地区人民的出行，提升了人们的“幸福指数”、满足了人民美好生活新向往。



沪苏湖上海松江站“站城一体”综合交通枢纽

（三）助力区域经济社会发展的“共富线”。沪苏湖高铁是长三角G60科创走廊互融互促的交通大动脉，为沿线资源、人才、信息流动打下坚实的交通基础，助力推动长三角地区经济一体化和产业集群发展，增强“一小时经济圈”效应，推动形成新科技策源地，激发出更强大的动能，以创新之力助力区域联动发展，高质量共同富裕。

（四）展现江南水乡风貌的文旅“黄金线”。沪苏湖高铁穿越太湖流域的核心区域，沿途河网密布、湖泊众多，经过“两山”理念诞生地、国家生态日起源地湖州市，横穿过元荡

湖、三白荡等重要湿地，串联朱家角、练塘、金泽、盛泽、震泽、黎里、南浔、乌镇等江南古镇群，是一条具有浓郁江南水乡特色的休闲旅游黄金线。

（申报单位：浙江省发展和改革委员会、浙江省交通运输厅、上海市交通委员会、江苏省交通运输厅）

池黄高铁建成通车

长三角首开“超级环线”列车

一、基本情况

池黄高铁是长三角超级大环线最后一段关键工程。线路起自宁安高铁池州站，经青阳县、黄山区，引入昌景黄高铁黟县东站，全长 125 公里，设计时速 350 公里。全线设池州、九华山、黄山西、黟县东 4 座车站。池黄高铁途径九华山、太平湖、黄山、西递宏村、齐云山等多个国家级风景名胜区，是一条高品质黄金旅游线。2024 年 4 月 26 日，池黄高铁开通运营，衔接既有沪宁高铁、合宁铁路、京港高铁、宁安高铁、杭昌高铁、沪昆高铁等长三角其他线路，连接三省一市的环形高铁通道正式贯通。



池黄高铁重点工程——太平湖特大桥

以池黄高铁建成运营、长三角高铁环线贯通为契机，2024 年 6 月 15 日起，铁路部门开行上海站至上海虹桥站 G8388/9/8 次高铁列车，列车全程停靠上海、南京南、合肥南、九华山、千岛湖、

杭州东、上海虹桥等 21 座车站，单向行驶里程超 1200 公里，这是首条跨越长三角三省一市的环形高铁列车，被称为长三角“超级环线”高铁。2025 年 1 月 5 日起，铁路部门又增开上海南至上海虹桥 G8387/90/87 次列车，“超级环线”高铁实现双向对开。“超级环线”是打造“轨道上的长三角”的重要举措之一，它把长三角地区人口最稠密、经济最发达的沪宁合、沪杭地区和旅游资源最丰富的浙西、皖南地区有机衔接在一起，有利于进一步促进人员交流，实现经济互补和长三角融合发展。

二、主要做法

池黄高铁开通运营后，长三角铁路布局特别是环线通道得到完善，沪苏浙皖三省一市积极配合铁路部门开行环线列车。2024 年 4 月池黄高铁通车后，6 月 15 日调图时，G8388/9/8 次列车就开始运营，三省一市首次借由此环形列车产品连线成“环”。2025 年 1 月 5 日铁路新运行图中，之前广受欢迎的“超级环线”高铁列车迎来双向开行，新开行的上海南—上海虹桥 G8387/90/87 次“超级环线”高铁，全程约 1320 公里，旅时约 8.4 小时。借助区域内不断织密的高铁网，“轨道上的长三角”不断丰富完善环线列车产品，目前长三角铁路形成“一大、两中、一小”四款环线列车产品，且均为双向开行。



长三角高铁超级环线示意图

三、取得成效

一是促进城际交流。作为首条跨越长三角三省一市的环形高铁列车，“超级环线”把上海、南京、合肥、杭州等4座长三角中心、副中心城市串联的同时，也将长三角区域内较为偏远的城市与中心城市连接起来，让小城市与大城市间的人员流动更为紧密便捷，满足了沿线城市旅客按需“分段乘坐”的实际需求。同时，“超级环线”沿线停靠枢纽站点与其他高铁线路衔接，对旅客中途换乘提供极大便利，进一步提升高铁出行体验。

二是促进文旅融合。长三角G8388/9/8次“超级环线”高铁列车在开行首月就发送旅客约11万人次，平均客座率近九成，“超级环线”为长三角旅游带来出行便利。沿线丰富的红色旅游资源（上海中共一大会址、嘉兴南湖红船）、名山名水（黄山、九华山、太平湖、千岛湖、西湖）、古都文化（南京、杭州古都文化，宏村古徽派文化）能较好满足人民群众文旅生活需求。

三是促进经济联动。“超级环线”列车沿途串起上海大都市圈、

苏锡常都市圈、南京都市圈、合肥都市圈、杭州都市圈，以及皖江城市带、皖南国际文化旅游示范区，有效缩短经济社会交流的时空距离，对各经济板块之间发展优势互补、互利合作共赢具有深远的支撑作用。

（申报单位：安徽省发展和改革委员会、安徽省交通运输厅、上海市交通委员会、江苏省交通运输厅、浙江省交通运输厅）

长三角“一码通行”，赋能出行新体验

一、基本情况

创新服务模式，优化出行体验，是一件重要的民生实事。为更好促进长三角交通高质量一体化发展，提升长三角地区交通服务居民出行的水平，三省一市交通管理部门、大数据管理部门等八部门协商一致，于2023年底共同签约并联合印发了《长三角交通领域“一码通行”工作方案(2023-2025年)》。按照“部标码先行、政务码试点”原则，2024年上海市联合长三角相关城市，加快推进部标码互联互通，并探索推进政务码互联互通试点。



长三角交通领域“一码通行”签约仪式

二、主要做法

一是部标码方面，上海市牵头加大与长三角省级交通主管部门，以及相关地级市交通部门的工作对接，统一思想，加快推动，在交通运输部《交通一卡通二维码支付技术规范》技术框架下，采用统一的技术标准开展改造，先后实现了上海与宁波、嘉兴、台州、马鞍山四地交通部二维码互联互通。

二是政务码方面，结合跨地区通勤强度较高的上海与苏州两地通行需求，共同研究推进政务码的互联互通试点，目前试点工作正研究推进中，一是探索使用“随申码”乘坐苏州公交技术路径，已完成了相关系统的开发测试工作，后续将根据苏州市具体工作安排，从吴江开始试行，再逐步扩展区域；二是苏州市民可以使用“苏周到”APP中，随申码“一码通行”的插件，在上海享受一码通行服务。

三、取得成效

一是提升乘客在长三角地区的异地出行体验。长三角地区乘客到异地城市（目前已联通城市），可延续原乘车码使用习惯，无需更换当地的乘车码进行刷码乘车，省去了需要下载应用、重新绑定支付账户、验证身份信息的繁琐申卡流程。

二是简化乘客使用公共交通出行的购票流程。通过使用统一的二维码支付方式，乘客在各地乘坐公共交通时，无需担心没有零钱、排队购票等问题。

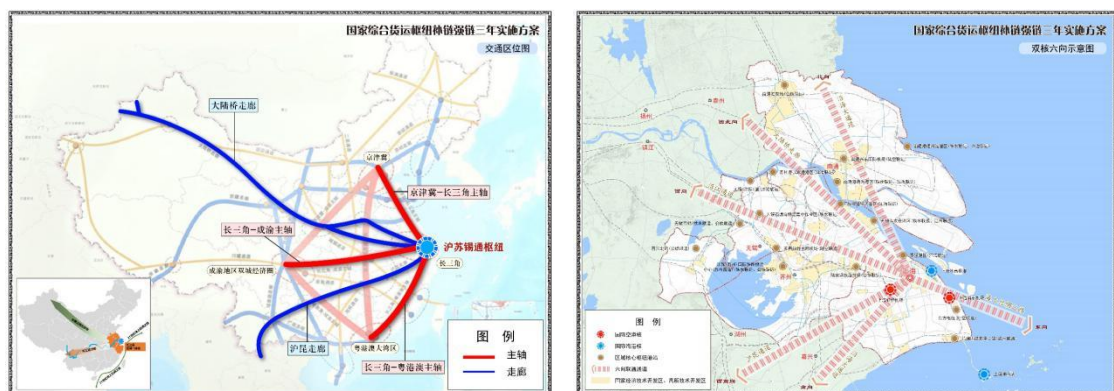
三是加强长三角地区公共交通服务业务协同。三省一市交通管理部门达成共识，建立长效合作机制，协同推动“一码通行”工作，为互联互通应用模式的推广奠定了良好基础，助力长三角一体化建设。

（申报单位：上海市交通委员会、江苏省交通运输厅、浙江省交通运输厅、安徽省交通运输厅）

上海、苏州—无锡—南通高效联动 协同推进国家综合货运枢纽补链强链建设

一、基本情况

上海、苏州-无锡-南通分别是国际性、全国性综合交通枢纽城市，具有通江达海、承东启西、连接南北的区位优势。四市地理位置毗邻，形成区域综合货运枢纽体系建设合力，有利于更好发挥各自比较优势，增强产业协同，有利于巩固国际海空枢纽地位，共建世界一流国际航运中心。2024年7月沪苏锡通成功入选第三批国家综合货运枢纽补链强链支持城市。



上海、苏州-无锡-南通国家综合货运枢纽补链强链示意图

二、主要做法

一是成立工作专班，完善组织保障。上海市、江苏省以及苏锡通三市党委、政府高度重视综合货运枢纽建设，上海市交通委、财政局，江苏省交通运输厅、财政厅成立国家综合货运枢纽补链强链领导小组和协调工作专班，起草联合申

报合作协议及相关工作制度，与发改委、商务厅（委）等有关部门以及上港集团、东部机场集团等集团公司加强沟通联系，确立项目申报清单，共同编制了联合申报文本，积极组织、协调国家综合货运枢纽补链强链各项工作推进落实。

二是推进枢纽建设，发展多式联运。提升枢纽能级和服务水平，补强多式联运链条，构建多向立体和内连外通的货运通道。积极推动东方枢纽上海东站空铁物流联运预留工程、太仓港铁路综合枢纽（多式联运）园区、陆家浜铁路货场、无锡国际邮件互换局兼交换站工程、中外运苏中物流中转基地等一批江海、铁水、公铁、陆空多式联运枢纽建设，加强沪苏锡通四市多式联运枢纽间的联动与合作，支撑形成“双核引领、四式协同、六向辐射”的综合货运枢纽集群。

三是以资本为纽带，强化城市合作。强化四市港口一体化发展，上海港在苏锡通三市均建设并运营了上港 ICT（内陆集装箱码头）项目，沪苏锡通形成了以资本为纽带的港口合作范本。上海港分别与无锡（江阴）港、太仓港、南通港组建合资公司，实际参与三地集装箱码头的运营；其中，上港 ICT 无锡项目于 2023 年启动，正稳定运行，2024 年 ICT 模式运量已超 2 万标箱。

三、取得成效

沪-苏锡通全力打造世界一流国际航运中心。此次沪-苏锡通联合申报国家综合货运枢纽补链强链，对于形成货运枢纽建设合力、促进区域协同发展、保障产业链供应链稳定畅

通具有重要意义。苏锡通外贸集装箱中超过八成通过上海港出口，上海港出口的汽车中有四成来自苏锡通；苏锡通三市均实现了至上海港的海铁联运天天班，从“家门口”到“出海口”无缝衔接。

（申报单位：江苏省交通运输厅、上海市交通委员会）

沪苏浙共同组建环沪轨道交通运营公司 当好跨区域交通发展“火车头”

一、基本情况

为贯彻落实长三角一体化发展国家战略，更好发挥引领示范作用，在国家发展改革委指导下，沪苏浙皖发展改革委主要负责人于2024年6月共同签署《关于组建长三角轨道交通运营公司合作框架协议》，协同推进长三角地区跨省城际、市域铁路一体化运营。根据协议，先期成立环沪轨道交通运营公司（以下简称环沪公司）、苏皖轨道交通运营公司，后续以上述两个公司为基础研究组建长三角轨道交通运营公司。环沪公司主要负责近沪地区不承担国铁路网功能的跨省市域（城际）线路运营管理工作，具体包括沪苏嘉线（上海示范区线、江苏水乡旅游线、浙江嘉善至西塘线）、嘉闵线-苏锡常太仓先导段、浙江嘉兴至枫南线等跨省线路部分区段。



签署《关于组建长三角轨道交通运营公司合作框架协议》

二、主要做法

一是组建轨道交通专班强化统筹协调。在长三角交通专题合作组的框架下，三省一市共同成立长三角跨省（市）轨道交通项目互联互通推进专班，共同确立公司组建方案，定期召开会议协调解决运营组织、路网接轨等问题。同时，江苏省铁路办会同省发展改革委、省铁路集团、苏州城际公司组建了工作专班，通过多轮专题会商，形成了省方股权比例、股东代表、法人治理体系等省方统一意见并报经省政府同意，加快了环沪公司组建进程。

二是加强标准跨区域衔接保障贯通运营。联合印发《长三角城际（市域）铁路一体化运营推进机制建设方案》，建立推进机制，推动实现长三角跨域城际（市域）铁路贯通运营。组织编制《城市群城际铁路技术标准》，解决现行城际铁路、市域铁路标准与城市群城际铁路不适配的问题，为此类项目提供标准依据。

三、取得成效

一是有效推动环沪轨道运营公司组建。目前，环沪公司已在国家市场监督管理总局完成公司核名工作，《环沪轨道交通运营公司投资合作协议》及《环沪轨道交通运营公司章程》已取得各方认可，即将挂牌成立。

二是有益探索长三角轨道交通机制建设。环沪轨道公司是组建长三角轨道交通运营公司的前提和基础，在省内分工、省际协作等方面具有重要的探索和示范作用，为后续长三角

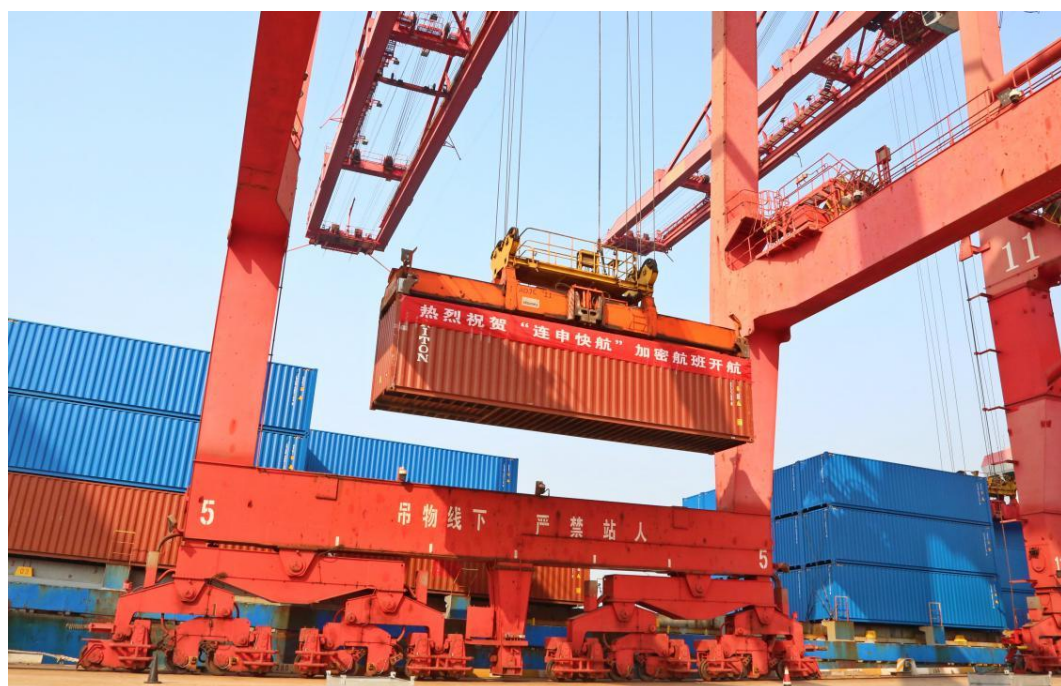
跨省城际（市域）铁路运营奠定良好基础。

（申报单位：江苏省发展和改革委员会、上海市发展和改革委员会、浙江省发展和改革委员会、安徽省发展和改革委员会）

沪苏港口合作再升级，共创多式联运新范式

一、基本情况

为更好地服务长三角一体化高质量发展国家战略，解决多式联运衔接不畅、二次拆箱等堵点卡点问题，沪苏不断深化港口合作，进一步整合优势资源，共同打造了新能源汽车海铁联运“一箱制”服务模式和“连申快航”品牌航线等。截至 2024 年 11 月底，新能源汽车海铁联运“一箱制”服务模式当年度已发运新能源汽车 1896 辆，是去年全年发送量的 5 倍多，“连申快航”当年度已完成 11.7 万标箱，同比增幅 23%，均取得跨越式发展成效，为企业打造成本更低、效率更高、服务更优的物流新通道。



“连申快航”加密航班开航

二、主要做法

一是强化“跨区域”战略合作。推动无锡市交通运输局与上海铁路局、上海港海铁公司等单位积极对接，联合向上海海事局申请并获批了长三角区域内首个铁路场站的“海运出口集装箱新能源商品车监装点”。推动连云港港与上海港合资成立互连公司，出台“连申快航”品牌航线各类支持政策，支持运营船公司不断调整船舶，升级舱位从而扩大船舶载运能力，灵活运用价格杠杆，将“连云港-上海”陆改水箱运价从原 2780 元/大柜降至 1800 元/大柜，对重点企业突破到 1400 元/大柜。

二是提高多式联运服务水平。针对新能源车出口需求，充分发挥无锡西站的联运优势，组建一体化服务专项小组，精准了解企业需求，定制“个性化”运输方案，通过应用“海运危险货物集装箱远程智慧管理系统”，进一步压缩新能源汽车装船审批时限。针对空箱调运客户痛点，成立东北亚连云港空箱服务中心，贴近客户需求，着力打造南北空箱调运通道，显著提高船公司空箱调运能力，推动完成 11 家船公司的堆场协议签署工作，进出场箱量稳步提升。

三、取得成效

沪苏共同打造的新能源汽车海铁联运“一箱制”服务模式，通过“预监装、预申报”，避免了传统公路二次转运、二次落箱等待的环节，能够为企业减少约 3 天运输时间，降

低约 28%运输成本。连云港通过与上海港深化合作，在出台连申快航优惠政策后，连云港上海支线运力由最初 3 艘约 400 标箱船舶拓展至目前 4 艘约 700 标箱船舶，运力增长超过 100%。目前，上海支线（连云港-上海约 400 海里）在运距较青岛支线（连云港-青岛约 100 海里）多 300 海里的情况下，实现运价与青岛支线基本持平。

（申报单位：江苏省交通运输厅、上海市交通委员会）

皖沪携手共建江海直达运输体系 服务保障汽车产业发展

一、基本情况

近年来，安徽省外贸规模不断提升，特别是汽车产业发展势头迅猛，奇瑞、江淮等安徽车企出口需求旺盛，2024年安徽汽车出口95.4万辆，出口量位居全国第一位，增长30.8%。安徽汽车特别是新能源汽车的快速增长，迫切要求水路运输方式向集装箱及滚装汽车等专业化方向转变。安徽省港航集团在构建“一核两翼”集装箱运输体系后，与上港集团等长三角港航龙头企业通力合作、协同发展，不断增强各类要素优化配置能力，大力推动港航主业向专业化和价值链高端延伸，加快港航综合服务向高品质和多样化升级，共同构建集装箱+滚装水路江海直达运输体系，服务保障汽车产业发展。

二、主要做法

（一）提供优质集装箱运输服务。在构建“一核两翼”集装箱运输体系后，安徽沿江五港和合肥港与上海港建立“联动接卸、视同一港”整体监管模式，减少申报及放行各1次，节约通关时间1—2天。创新集装箱航线共舱模式，通过运力和货源信息共享实现航运资源统一调度、集中配置，为集装箱航运公司、外贸企业、货代企业提供港航“一站式”服务。



合肥-上海新能源汽车江海直达首发（2024 年 4 月）

（二）推行“新三样”危险货物监管互认。为帮助企业降本提质增效，安徽省积极推动合肥与上海、太仓等地海事监管互认合作，提升水路运输时效，为重点产业、属地企业提供高效通道。合肥至上海“新三样”危险货物“公转水”“一单制”“一箱制”运输船舶于 8 月 15 日开航，成功实现“一程申报、一单到底、一箱到底”。12 月 24 日，合肥至太仓“新三样”危险货物“水水中转”“一箱制”船舶成功首航，为合肥市“新三样”产业出口打通了水运出口新通道。



合肥-上海“新三样”危险货物“水水中转”“一单制”“一箱制”

首发成功

（三）大力开展滚装运输合作。为切实解决“安徽造”商品车出口运力不足问题，安徽积极推动沿江（安庆、芜湖）、内河（合肥）“河江海联运”滚装水运通道建设，在常态化运营芜湖-上海滚装运输航线基础上，加大至上海、太仓之间船舶班次频次，提升汽车出口服务能力。针对合裕线航道特点，创新设计、建造国内首艘“330 车位”定制内河运输滚装船，用以打通合肥-上海“河江海联运”滚装水运通道，进而实现安徽省合肥、芜湖、安庆等三大汽车主产基地与上海港之间“点到点”滚装航线全覆盖。



安庆港汽车滚装作业现场

三、取得成效

（一）水运航线网络进一步优化。依托“一核两翼”集装箱运输体系，充分发挥长江、江淮运河优势，持续加密优化航线布局，截至目前，安徽省港航集团已开通水路集装箱航线 60 余条，安徽省通江达海航线网络基本形成。

（二）运输物流成本进一步降低。共建的“联动接卸”海关监管模式，有效节约通关时间、降低运输成本。“新三样”危险货物“水水中转”“一单制”“一箱制”，进一步优化运输组织模式，实现合肥与上海等口岸“新三样”货物物流信息“无纸化”“可视化”“结果互认”，危险品申报时间可缩短 2—4 天，单个集装箱可节省 3000 元左右，切实降低企业物流成本。

（三）船、港作业效率进一步提升。芜湖集装箱联合服务中心及芜湖-上海洋山、芜湖-外高桥航线共舱管理模式，通过支线舱位共享、“五定班轮”、点对点靠港、空箱前置等模式，统筹调度芜湖至上海支线货源和运力资源，船舶装载率由 54%提高到 85%，船舶计划准点率达 100%，运力投入下降 30%以上，运输周期缩短 48 小时以上，船舶待港时间由 48 小时减少至 24 小时，有效提升长江支线港航服务供给质效。

（四）滚装运输体系进一步构建。3 艘“7000 车位”LNG 双燃料汽车远洋滚装船、5 艘“330 车位”定制内河运输滚装船投产后将为安徽汽车出口建立更稳定、更可靠、更安全的水路运输通道，每年可满足 6 万辆合肥本土汽车滚装运输至上海及 10 万辆汽车出海需要，降低汽车物流成本，为搭建安徽内河+远洋自有滚装运输体系奠定基础。

（申报单位：安徽省交通运输厅、上海市交通委员会）

皖浙共建“新安江—千岛湖”省际航线 促进“交通+生态+旅游”融合发展

一、基本情况

2024年6月，“新安江—千岛湖皖浙省际航线”试点顺利通过省级审核验收，并形成典型案例上报交通运输部。“新安江—千岛湖皖浙省际航线”以安徽省黄山市歙县深渡港区为主体，从安徽歙县漳潭码头沿新安江到浙江淳安千岛湖，是杭黄世界级自然生态和文化旅游廊道的重要组成部分，形成“新安山水行 特色文化游”的水路旅游客运品牌，有效促进了交旅融合发展。2024年，航线完成旅客运输95万人次，为当地村民提供约77%就业岗位，有效带动沿线漳潭、绵潭、九砂村集体经营性收入增长。

二、主要做法

（一）规划先行，协同合作推进试点航线工作。一是黄山市地方海事（港航）管理服务中心与杭州市公路与港航管理服务中心共商共建，明确黄杭共建新安江“黄金水道”，联合打造新安江—千岛湖皖浙省际航线，促进两地旅游产品交互，特色嫁接。二是黄山市交通和文旅部门联合印发试点方案，成立领导小组，定期召开工作推进会，研究解决试点创建中的问题，统筹推进试点工作。



黄杭两地共商共建“黄金水道”座谈会

（二）夯实基础，提升港口和船舶设施品质。升级改造船容船貌和服务设施，优化候乘功能，设置旅客安检系统和无障碍通道；改建沿线旅游公厕，扩建优化深渡港区旅游停车场，增设汽车充电桩，设置驾驶员驿站。



船舶船舱改造

（三）联合监管，提升航线安全绿色发展水平。一是黄山市

交通执法部门与杭州市交通执法部门共同签订《皖浙两省新安江交界水域水上交通执法联动工作机制协议》，建立两地协同共管执法机制，为新安江—千岛湖皖浙省际航线联合执法提供了制度保障。二是黄杭双方定期开展联合巡航行动，共同打击水上交通违法行为，确保水上交通安全形势稳定。三是全面完成船舶污染物接收、转运、处置设施建设，建立多部门联合监管机制，实施电子联单管理，实现船舶污染物“零排放”；完成船舶岸电设施和受电设施建设改造，船舶靠港常态化使用岸电。



黄杭签订《浙皖两省新安江交界水域水上交通执法联动工作机制协议》



2024 年 6 月开展联合巡航

（四）强化服务，提升航线旅游服务质量。打造智慧旅游管理系统，推广电子船票，建立完善乘客投诉处理机制，出台《水上旅游客运服务规范》，进一步提升服务质量。

（五）探索创新，提升航线旅游产品丰富度。黄杭两地合作，联合打造深渡港区上游的山水画廊航线和深渡下游的千岛湖航线。提供景点游、采摘游、研学游等船舶主题航次，满足不同群体的游览需求。依托沿岸独特的山水人文，打造九姓捕鱼、十里红妆、千岛湖森林氧吧、猴岛等多个打卡点。



试点沿线九砂村晒秋活动



九姓捕鱼观赏



千岛湖特色岛屿

三、取得成效

（一）形成可复制推广的行业规范。通过打造旅游客运精品航线试点，总结工作经验，发布了安徽省首个游船服务规范《水上旅游客运服务规范》，统一服务理念，提升服务质量，为国内相似区域提供借鉴。

（二）率先实现绿色可持续发展。深渡港区坚持生态优先，在安徽省率先实现船舶生活污水“零排放”和处理“智能化”。以设施改造“堵源头”、制度引领“助长效”、联合监管“护绿水”，为船舶生活污水治理树立了行业标杆。

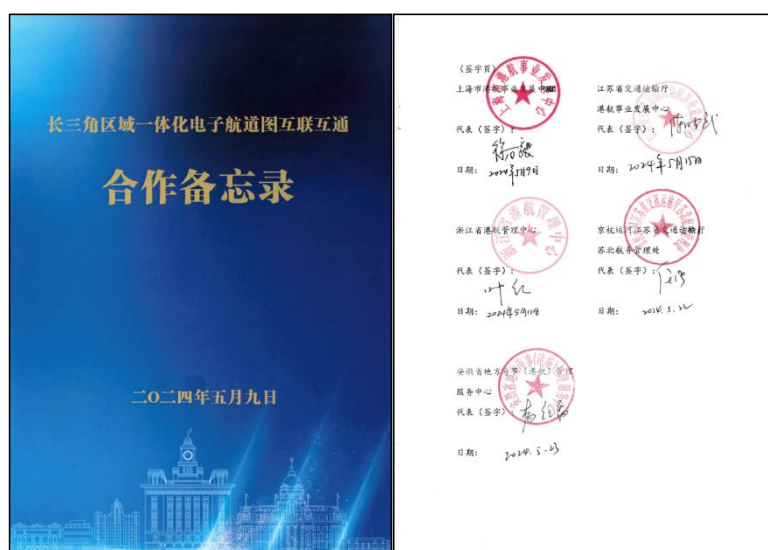
（三）打造交旅融合复合型服务体系。通过打造精品航线，推进交旅融合和乡村振兴。深渡港区所在的深渡镇，现有特色餐饮40余家、民宿（农家乐）20余家、土特产销售店铺多家，进一步丰富了“吃住行游购娱”复合型服务体系。

（申报单位：安徽省交通运输厅、浙江省交通运输厅）

长三角电子航道图互联互通取得重大突破 为区域港航一体化发展注入新动力

一、基本情况

近年来，党中央和国务院高度重视长三角一体化发展，出台了一系列支持政策。2024年交通运输部水运局郑清秀副局长在长江水系电子航道“一张图”视频调度会上提出“各省市要做好辖区电子航道图制作发布和维护更新工作，主动与长江干线电子航道图融合，实现互联互通”。浙江省港航管理中心协同江苏、上海港航机构积极推进长三角电子航道图互联互通工作，首批加入长江水系干支联通电子航道图服务联盟，与江苏、上海、安徽等长三角省市签订了《长三角区域一体化电子航道图互联互通合作备忘录》，依托沪苏浙皖三省一市电子航道图互联互通工作机制，加快推动长三角电子航道图建设，为区域港航一体化发展注入新动力。



长三角区域一体化电子航道图互联互通合作备忘录

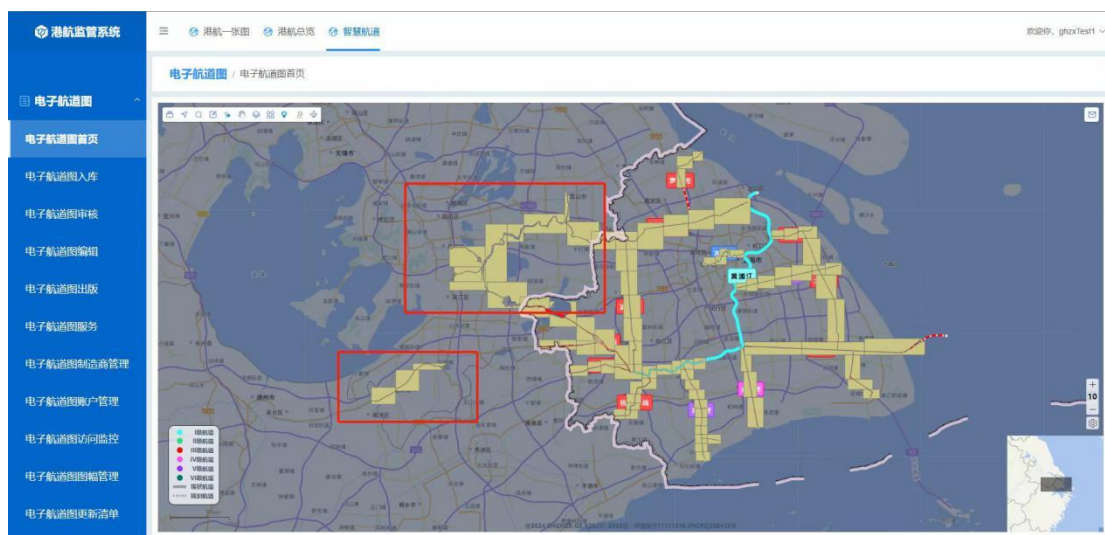
二、主要做法

一是建立沪苏浙皖三省一市电子航道图互联互通工作机制。浙江率先发起长三角协同解决各种电子航道图互联互通技术问题机制，确保合作高效、顺利推进。每年轮流召开一次长三角区域一体化电子航道图互联互通工作推进会，定期开展电子航道图工作交流，同时加强电子航道图的宣传和推广，切实推动区域电子航道图在港航管理、过闸申报、船舶导助航等方面的应用和优化。



2023年12月，首次长三角电子航道图干支互联对接技术会在杭州召开

二是致力于解决三省一市电子航道图的互联互通技术难题。通过定期召开技术交流讨论会，针对水深图层颜色、航道中心线、通航范围边线、岸线、等深线间距、水深点间距、水深注记等不一致的问题进行深入探讨；同时，着力统筹航道网配色和样式不统一、港航设施符号显示方式不一致性等突出问题。



电子航道图系统首页

三是积极推进长三角电子航道图干支联通。目前江浙沪京杭运河、乍嘉苏线，长湖申线、杭申线、杭平申线等跨区域电子航道图已实现互联互通，与长江干线互联互通正在全力推进。

三、取得成效

一是数据治理全量归集共享。目前浙江、江苏、上海已完成 5500 余公里四级及以上内河骨干航道基础设施主要数据汇聚，拓展形成 8000 余公里航道中心线拓扑数据，实现主要码头、船闸、水上服务区、锚地、视频监控等重点要素信息归集共享。

二是赋能应用取得重大突破。江浙沪骨干电子航道图均已通过自然资源主管部门批准，取得地图公开发布行政许可，可以在互联网上正式发布，江苏已发布船舶导助航APP，浙江已赋能“浙闸通 2.0”、“浙港通”平台等应用场景。

三是互联互通持续深入推进。在基本完成京杭运河、乍嘉苏线、长湖申线、杭申线、杭平申线跨区域航道中心线对

接和船闸、码头等重要数据融合的基础上，目前正在全力推进长三角骨干航道电子航道图与长江干线全面互联互通及“海河一张图”融合工作。

（申报单位：浙江省交通运输厅、上海市交通委员会、江苏省交通运输厅、安徽省交通运输厅）

“氢”装上阵 “方法”先行 推动长三角绿色生态一体化高质量发展

一、基本情况

随着全球能源结构转型和我国“双碳”战略的推进，绿色低碳发展已成为共识，氢能货车具有零排放、长续航等特点，成为推动交通运输绿色低碳转型的重要方式。嘉兴市位于长三角城市群核心区域，2021年加入首批国家燃料电池汽车应用示范上海城市群，2022年被评为浙江省省级燃料电池汽车示范区，已逐步成为长三角区域主要的氢能产业基地。2024年，依托嘉兴区位优势和产业特点，浙江联合江苏、上海等省市，开通了长三角首条氢能零碳运输线路、编制了长三角首个氢燃料电池货车碳普惠减排项目方法学、开展全国零碳物流园区试点项目等，积极打造新能源运输体系，对推动长三角地区乃至全国交通运输绿色低碳转型和物流降本提质增效发展发挥了重要作用。

二、主要做法和成效

（一）聚焦“新质生产力”，积极推广应用新能源货车。

以设备更新为契机，不断加快道路货运新质生产力发展，在嘉兴重点推动氢燃料电池货车多场景应用。今年以来，全省新增新能源货车900余辆，其中嘉兴氢燃料电池货车121辆，规模全省第一；建成加氢站10座，日加氢能力达7500公斤。

（二）聚焦“绿色低碳”，打造长三角首条零碳运输线路。2024年5月，浙江省开通了首条长三角跨区域氢高速零

碳货运线路——“嘉兴—上海—昆山—嘉兴”约 300 公里往返线路，投入 500 公里高续航氢能厢式货车常态化运营，有效破解新能源货车中长距离运输难题，实现全过程清洁运输。据测算，嘉兴市氢能货车累计行驶里程 700 余万公里，累计减碳 7000 余吨，生态效益显著。



“嘉兴—上海—昆山—嘉兴”零碳运输线路

（三）聚焦“物流降本提质增效”，建立氢能集卡零碳货运车队。嘉兴港是长三角海河联运枢纽港，联动上海港支撑长江经济带建设，年集装箱吞吐量全省第二。为解决港区内大量短驳车辆柴油燃料消耗大、成本高问题，嘉兴市投入 80 辆氢能集卡替换原有柴油货车，建立起氢能零碳运输车队，每年可为嘉兴港区节约燃料成本 300 余万元，减少碳排放 4000 余吨，有力支撑打造“东方氢港”。



零碳货运车队



氢能重卡在嘉兴港现场作业

（四）聚焦“运输转型提能”，开展全国零碳物流园区试点项目。嘉兴港野猫墩零碳物流园以绿色低碳为理念，以光伏发电、氢能货车应用、设施装备电动化、节能技术应用、零碳化运营和智慧能源管控六大项目为载体，加快转型提能，率先打造“零碳物流园模式”，2024年6月，入选交通运输部第一批公路水路典型运输和设施零碳试点项目。



嘉兴港野猫墩零碳物流园

（五）聚焦“标准规则”，编制长三角首个氢能货车碳减排项目方法学。编制《氢燃料电池货车碳减排项目方法学》（JXPHCER-0X-00X-V01，以下简称《方法学》），有效填补了长三角氢燃料电池货车碳减排计量方法的空白，建

立起氢能货车碳减排行为与碳资产、碳交易的链接和价值转化渠道，具有较强的普适性和推广性，已于 2024 年 12 月正式对外发布实施。



《氢燃料电池货车碳普惠减排项目方法学》发布

三、经验启示

（一）多方协同联动提供政策支撑保障。一方面，依托长三角一体化发展工作机制、国家燃料电池汽车应用示范上海城市群工作机制，大力推动跨区域项目合作和氢能货车示范应用。另一方面，不断深化省市联动和部门协同，出台浙江省交通碳达峰工作方案、新能源重型货车补助资金等，指导嘉兴市出台《关于加快推动氢能产业发展的实施意见》《氢能产业发展财政补助实施细则》等政策。

（二）资源统筹利用推动产业深化发展。积极推动交通运输与氢产业深度融合，促进长三角企业加强交流合作。目前，已聚集制氢、提纯、储运、加氢站、燃料电池、整车生产等长三角企业 38 家，基本形成氢能“制—储—运—加—用”全产业链条。

（三）“政产学研”合力推动加快改革创新。《方法学》由嘉兴市公路与运输管理中心牵头，浙江省公路与运输管理中心全程指导，浙江清华长三角研究院、浙江大学、嘉兴市长三角氢能产业促进会、羚牛新能源科技（上海）有限公司、江苏双良新能源装备有限公司等长三角重点企业、高校、研究机构联合编制，不断深化创新研究，共同推动长三角绿色生态一体化高质量发展。

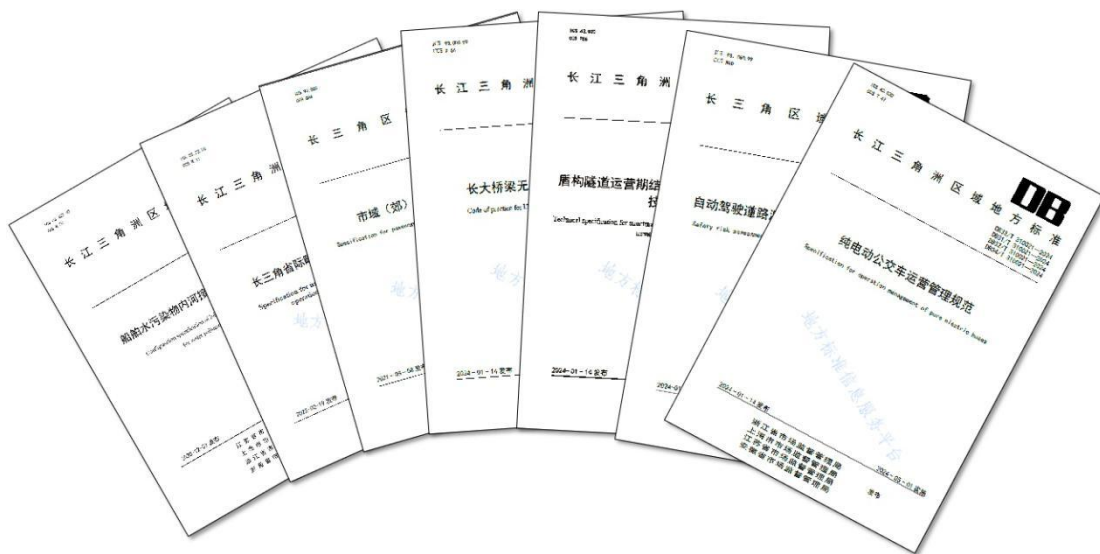
（申报单位：浙江省交通运输厅、上海市交通委员会、江苏省交通运输厅）

构建高质量发展标准体系 开创跨区域标准协同“长三角模式”

一、基本情况

打破地域分割，建立互相衔接、尺度统一的交通运输标准，是共建互联互通综合交通运输体系的基础依托，也是推动长三角区域高质量一体化发展的重要保障。近年来，三省一市交通运输主管部门紧密协作，扎实推进长三角区域标准一体化工作，取得良好成效。

截至到目前，长三角三省一市已推动发布实施长三角区域统一标准 7 项：《船舶水污染物内河接收设施配置规范》《市域（郊）铁路客运服务规范》《长三角省际毗邻公交运营服务规范》《纯电动公交车运营管理规范》《盾构隧道运营期结构安全评价与病害处置技术规程》《自动驾驶道路测试安全风险评估技术规范》《长大桥梁无人机巡检作业技术规程》。此外还有《高速公路绿色低碳建造技术规范》《市域（郊）铁路技术管理规程》《公路水运工程智慧工地建设技术规范》等 3 个项目立项在编中，力争 2025 年发布实施。



累计联合发布 7 项长三角区域标准

二、主要做法

一是提前谋划打基础。针对标准研制周期长、沟通协调环节多、程序和格式要求高等特点，三省一市交通部门每年组织业内相关单位，围绕基础设施联通和公共服务均等化及交通强国试点等重点领域和重点方向开展调查研究，加强区域标准储备项目预研。围绕长三角区域一体化高质量发展，定位于满足长三角区域自然条件、风俗习惯、政府管理先行等特殊技术要求，充分总结提炼各地建设和管理服务经验和课题研究成果，加强调研沟通、意见征询，每年多方征集标准项目，落实承担单位，指导加快推进相关标准编制和申报立项。项目预研和储备为后期要求高、时间紧的申报及编制等工作打下坚实基础。

二是完善机制强保障。2019 年，三省一市交通运输主管部门会同市场监管部门在南京签署《长三角区域交通运输标

准一体化建设工作框架协议》，明确了“统一研究、同步立项、统一审查、同步发布、同时实施”的工作机制，启动了区域统一标准建设，并根据工作实际不断调整完善，初步构建了“统一征集、分头审查、统一申报、统一审查、同步发布、同时实施”的工作机制。交通运输主管部门通过线上线下定期不定期开展会议交流、调研，及时沟通信息，加强协作。同时，积极加强与省标准化研究院等合作，发挥标技委等技术支撑作用，提高区域地方标准编制的质量和水平，有力保障了区域标准工作的顺利推进。

三是加强协调保进度。标准重在协商一致，针对区域标准涉及地区和单位、人员多，需要协商沟通事项复杂，对标准的普适性和调研验证要求更高，调研征询、协调事项多、环节多、耗时长等特点，三省一市交通部门加强沟通协调，通过会议、调研、研讨等多种方式，网络和线下结合，有力地解决标准研制和实施中遇到的各种困难和问题（据初步统计，平均每个区域标准召开会议协调沟通次数不少于8次）。交通部门精心指导承担单位开展工作，深度介入区域标准选题、立项申报、送审报批等环节，加强与市场监管部门的沟通联络，争取对交通运输区域地方标准立项、审查、审批、发布等各项标准建设和管理工作的支持，保障各项工作进展顺利。



《市域（郊）铁路客运服务规范》论证会

四是加强宣贯促实施。发文组织实施长三角区域标准《船舶水污染物内河接收设施配置规范》《市域（郊）铁路客运服务规范》《长三角省际毗邻公交运营服务规范》，分别召开专题会议，组织三省一市交通运输系统相关管理、服务、技术和从业单位等人员进行宣贯培训并提出要求，促进对标准的了解，推动实施，据不完全统计，相关宣贯培训线上线下受众已超 3000 人。同时指导督促编制单位在实际工作中主动承担技术指导等相关任务，同时跟踪了解标准实施情况，及时总结反馈，为今后工作提供参考和依据。

三、取得成效

通过区域标准建设实施，发挥标准先进引领作用，促进了长三角区域基础设施互联互通、公共服务便利共享、生态环境共保联治等领域的基础设施硬联通和制度规范软联通，在支撑服务大局、促进区域产业转型升级和社会管理与公共服务水平提升方面起到了积极的作用。以《市域（郊）铁路

客运服务规范》为例，通过共塑标准，填补了国内市域（郊）铁路运营服务规范的空白，通过标准研制和实施形成区域市域（郊）铁路行业技术链，促进了长三角区域市域（郊）铁路一体化运营，并为共建行业联盟创新良好条件。在此基础上，三省一市积极推动轨道交通职业教育与轨道交通产业发展深度融合，构建了面向未来的轨道交通行业职业岗位能力体系框架，紧贴长三角区域发展和轨道交通行业企业用人需求，开展校企合作办学、合作育人、合作就业、合作发展等多层次融合，提升轨道交通技术技能人才在长三角区域的流动性，实现了人才链、技术链的融合发展，有力促进了长三角市域（郊）铁路高质量运营。

（申报单位：浙江省交通运输厅、上海市交通委员会、江苏省交通运输厅、安徽省交通运输厅）

推动长三角航运贸易数字化 赋能航运生态圈建设

一、基本情况

为落实第三届“一带一路”国际合作高峰论坛主席声明提出“推进航运贸易数字化”的工作要求，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入学习贯彻党的二十大精神，带动提升航运资源全球配置能力，助力培育具有全球影响力的航运贸易数字化生态，在交通运输部等中央有关部门统一布局下，分步推进长三角区域航运贸易数字化工作，上海牵头制定长三角航运贸易数字化合作框架协议，共同着力打造具有国际竞争力的自主航运贸易数字化平台，形成创新开放、集聚共生的生态化赋能型基础设施服务体系，引领带动长三角区域航运贸易数字化发展，更好服务全国发展大局。



《长三角航运贸易数字化合作框架协议》签约仪式

二、主要做法

一是坚持优势互补。发挥航运贸易领域各自资源优势，三省一市在 2024 年度长三角一体化发展高层论坛签约，共同推动长三角区域航运贸易数字化工作。

二是坚持重点突破。牢牢把握航运领域数字化、智能化、绿色化转型，先期重点围绕电子单证、多式联运等航运贸易数字化关键业务实现试点应用。

三是坚持公共赋能。坚持航运贸易数字化公共赋能属性，共同促进全国航运贸易数字化生态体系建设。

三、取得成效

一是共同构建长三角区域联动机制。共同探索构建航运贸易数字化长三角区域联动工作机制，推动长三角港航生态圈航运贸易数字化生态体系建设。

二是共同推动区块链基础设施建设。共同推动区块链基础设施和技术、数据、金融公共服务能力建设，赋能长三角港航生态圈应用。

三是共同推动港航生态圈场景建设。共同先期围绕电子单证、多式联运等关键业务实现试点应用，并加快接口标准总结，具备条件后推进规模化应用。远期共同探索更多长三角贸易数字化场景应用。

（申报单位：上海市交通委员会、江苏省交通运输厅、浙江省交通运输厅、安徽省交通运输厅）

沪苏强强联动，共推长三角智能网联汽车协同发展

一、基本情况

推动长三角一体化发展是实现我国全方位开放格局的重要举措。《交通强国建设纲要》中提出“构建便捷顺畅的城市群一体化交通网”“依托京津冀、长三角、粤港澳大湾区等世界级城市群，构筑多层次、一体化的综合交通枢纽体系”。长三角作为整车产能和产量位居首位的六大汽车产业集群之一，产业集群发展现状呈现出多元化、协同发展的特点，特别是在新能源汽车领域取得了显著成就。长三角地区凭借完整的产业链、市场需求和出口优势，已成为国内重要的新能源汽车制造基地，长三角一体化的基础设施建设及其规模更为智能网联应用落地提供了保障。

为助力长三角跨区域联动合作，提高长三角地区交通一体化、智能化水平，本项目启动了“沪苏智能网联汽车互认互通”建设，探索开展长三角跨区域智能网联汽车测试示范联动，支撑开展区域级、城市级智能网联汽车大规模、综合性应用和商业运营，进一步提高长三角区域科技集聚度，增强区域创新能力和竞争力。



沪苏智能网联汽车互认互通正式发布

二、主要做法及成效

（一）上海-苏州测试示范牌照互认

对于申请上海-苏州跨区域智能网联汽车测试和示范的企业主体，封闭场地测试按照双方共同要求开展，经两地推进小组及第三方机构审核确认后，可在企业所在地申领测试临牌。测试临牌将明确两地允许的测试区域，实现互认。沪苏两地测试示范牌照互认的成功经验为加快推动长三角智能网联汽车测试示范提供了可借鉴的示范模式。

（二）上海-苏州测试道路互联互通

沪苏两地实现虹桥国际开放枢纽等区域智能网联汽车开放测试道路联通，聚焦服务高频次通勤及跨省出行需要，支持跨省市道路测试示范联动，实现智慧交通出行闭环，进一

步支撑企业高级别自动驾驶示范应用以及商业化运营，服务长三角跨区域自动驾驶产业联动发展。



智能网联汽车协同测试场景

（三）沪苏智能网联汽车创新应用协同推进

两地建立长效合作沟通机制，加快开展智能网联数据平台对接，实现两地智能网联汽车数据共享、业务协同，赋能行业管理，并携手探索智能网联汽车新技术应用、新发展模式，推进智能交通、智慧城市创新发展。

（申报单位：上海市交通委员会、江苏省交通运输厅）

构建共建共管共治的长三角交通运输联合执法 监管新格局

一、基本情况

为深入贯彻习近平总书记关于长三角一体化高质量发展重要讲话精神，根据《交通运输部办公厅关于组织开展交通运输区域执法协作试点示范工作的通知》要求，三省一市交通执法部门积极协同合作，通过推进联合执法协作示范点建设、强化省际区域间执法联勤联动、创新联合执法手段方式、密切执法队伍间学习交流等方式，持续推进长三角区域交通运输协同监管，不断提升长三角区域交通执法队伍能力水平，为服务长三角区域一体化高质量发展保驾护航。



长三角交通运输区域执法协作联席会议

二、主要做法

（一）协同政策标准，建立联动机制

为进一步加强长三角地区交通运输领域执法协同，按照交通运输部办公厅《关于组织开展交通运输区域执法协作试点示范工作的通知》（交办〔2023〕21号）和长三角地区交通专题合作组《关于印发长三角交通运输区域执法协作试点示范实施方案的通知》的要求，各省市在结合地区执法工作实际的基础上，积极推动立法协同建设、执法标准衔接、完善区域案件移送机制、加强联合应急处置等。

（二）创建协作示范，提升监管水平

2023年，三省一市联合制定印发了《长三角区域交通运输联合执法协作示范点创建方案》，创建了首批13个联合执法协作示范点。一年以来，三省一市交通执法部门以点带面，围绕省市界毗邻区域积极开展各类联勤联动，形成了“上海嘉定-江苏昆山-江苏太仓”、“上海青浦-江苏吴江-浙江嘉善”、“上海金山-浙江平湖”、“长三角地区南京都市圈”、几大省际毗邻片区联合执法监管新模式，不断提升区域监管水平。例如，2024年以来南京都市圈江苏、安徽两地开展了专项联合执法行动5次，查处道路、水路交通运输违法违规行为160余起，形成跨区域强大执法合力。

（三）加强信息互通，强化源头监管

今年以来，三省一市交通执法部门持续加强与长三角地区省市间的执法案件信息互通，及时关注沪籍运输车辆在外省市经营活动违法违规情况，并对涉案频次较高的沪籍企业纳入重点监管对象，对其安全生产制度执行落实情况开展检查，强化属地企业监管。例如，2024年，上海执法总队累计收到外省市案件信息抄告函件1884件，其中江苏省1582件、浙江省200件、安徽省4件，占总外省市抄告案件数的94.80%；同时，上海不断强化异地协查通报机制，扩大外省市协查联动效应，向浙、苏、皖、豫等地交通执法部门抄告交通行业违法案件信息1078件、违法超限检测数据2948条。

（四）推动数据共享，探索场景应用

一年来，三省一市交通执法部门根据三省一市在《长三角区域道路运输“两客一危一货”监管执法数据共享通道方案》中明确的依托部平台建设共享渠道的总体路径，主动与部平台开发部门部交科院对接，充分发挥部级执法平台数据枢纽的作用，开通市级交通执法综合信息系统与部平台相关接口的访问权限，实现了全国（含长三角）地区包括业户、车辆及从业人员行业基础信息以及外省市执法案件信息的查询。同时，加强与部交科院的进一步沟通，完成了信息查验、案件查询、执法协查、案件抄告四个跨省执法业务协同应用场景的需求梳理，推动相关部平台线上功能的建设开发。

三、工作成效

一是区域执法监管水平不断提升。通过推进联合执法协作示范点建设工作，三省一市交通执法部门进一步增强了与苏、浙周边毗邻地区交通执法部门间的联系，建立健全了常态化工作磋商机制，示范点带动辐射效应凸显，三地执法人员间常态化交流互动局面基本形成，区域执法监管水平不断提升。

二是区域执法协作程度不断加深。通过对联合执法监管中的重点难点问题的深入研究和实践尝试，三省一市交通执法部门在执法证据互认、案件异地查处、跨省联合监管、资源共享利用等方面有所创新和突破，为推动长三角区域交通运输执法制度政策协同发展提供了有益经验。

三是区域数据共享建设稳步推进。三省一市交通执法部门一年来积极在各级层面呼吁推动长三角数据共享建设，在明确依托部平台资源的基础上，实现了全国范围内行业基础信息及执法案件信息的查询，梳理了四大场景的应用需求，为后续线上功能的开发应用奠定了一定基础。

四是提升区域执法为民成效。试点示范期间，三省一市各相关部门结合大兴调查研究，深入开展执法大走访、大调研，常态化组织执法站所开放日等活动，深入推进执法领域突出问题常态化查纠整改，提升执法规范化水平。江苏率先开展涉企行政合规全过程指导工作，首创“邀约式”涉企检查举措。浙江海事局实

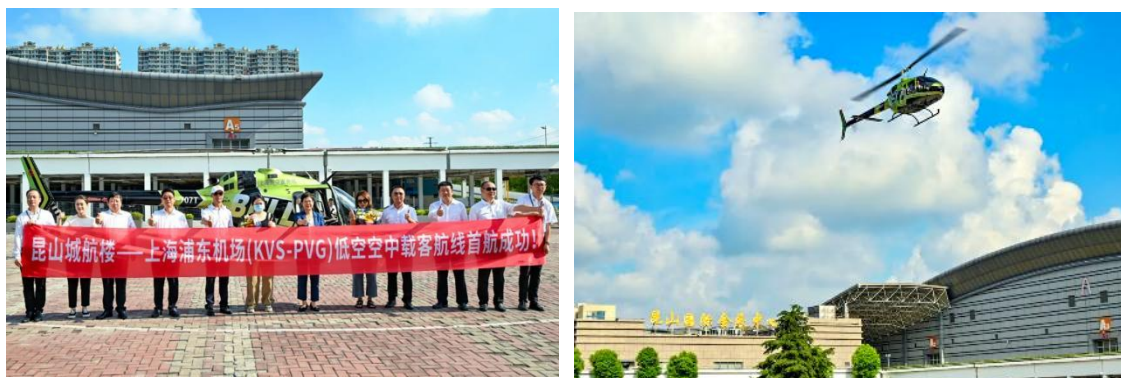
施长三角海船转籍登记“不停航办证”，办理全国首例海船不停航转籍登记业务。上海、江苏、长江海事局完善船载散装液态危化品船舶货主（码头）选船机制，实现选船结果互联、互通、互认。

（申报单位：上海市交通委员会、江苏省交通运输厅、浙江省交通运输厅、安徽省交通运输厅）

探索开通江苏昆山至上海浦东低空载人航线 开启跨省低空经济发展新篇章

一、基本情况

低空经济是全球竞逐的新兴产业，也是新质生产力的典型代表。苏州昆山市主动对接上海机场集团，瞄准低空经济需求端应用市场，加强合作，成功试点昆山城市航站楼至上海浦东国际机场双向“空中的士”载客服务。航线于8月10日顺利试飞，8月18日正式开通运营，由上海新空直升机有限公司运营，航线长约85公里。



昆山至上海浦东低空载人航线首航成功

二、主要做法

一是统筹建设运营工作组织。昆山城市航站楼、上海机场集团、上海新空直升机有限公司三方紧密合作，共同推进航线规划、飞行管理等方面工作。昆山主要负责协同做好民航审定、市场推广工作。机场集团强化专车接驳和地勤服务。新空直升机有限公司加强直升机资源的机组培训、合格审定，严格执行民航空域报批备案操作流程。

二是加强低空飞行协同管理。航班执飞前一天，由上海

新空分别向民航华东空管局、东部战区航管处提交飞行申请，并向沿途军民航管制部门报备飞行计划，起飞前1小时向空军上海基地、民航上海进近管制区申请飞行时刻。每班航班起飞落地的具体时间均向各管制部门进行动态通报，当日飞行结束后向民航局和华东飞行服务中心进行备案。

三是优化低空飞行保障服务。昆山城市航站楼通过更新升级值机、安检等设备系统，实现与上海机场设备相同、信息同步、标准统一、流程一致，旅客在昆山提前完成航线值机、行李托运等相关手续后，无需去机场柜台进行二次确认，实现“无感”出行。对于落地浦东的旅客，也可在接机后由专车反向送达直升机基地，再转乘直升机离开上海，到达昆山。

三、取得成效

上海浦东和江苏昆山的低空载客直升机航线的开通运行，标志着上海苏州长三角区域的低空空客航线成功打通，也是国内首条跨省定点低空载客运输航线，为长三角区域的低空交通连接开启了新的篇章。“空中的士”相比较传统的从昆山航站楼乘坐机场大巴或是开车出行，原本1.5-2小时的地面车程缩短至30分钟内，加上地面接驳时间，乘客出发后最快50分钟就能到达浦东机场，总时长由两个小时压缩在了一个小时以内，为市民跨省出行提供了新选择。

（申报单位：江苏省交通运输厅、上海市交通委员会）

深化长三角船检一体化合作 辐射带动中部地区协同发展

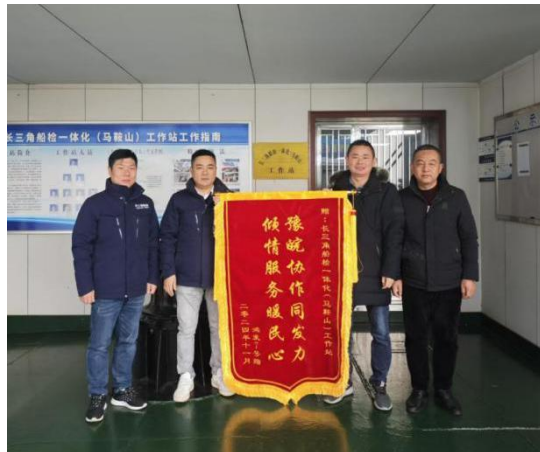
一、基本情况

位于安徽境内的长三角船检一体化(马鞍山)工作站,于2024年9月20日正式启动运行。该站是由交通运输部海事局组织,长江海事局统筹推进,皖豫两省交通运输主管部门共同推动建立的安徽首家、长三角第四家跨省船检一体化工作站,可为过往长江安徽段的长三角和河南籍船舶提供“就近申请、就近检验、就近发证”的便民检验服务,打破船舶需返回船籍港接受检验的地域限制,优化了船舶检验流程,降低了企业运营成本。马鞍山工作站的设立,不仅实现站点布设在长三角三省一市境内的全覆盖,同时也拓展辐射到中部地区,发挥了长三角船检区域协作的引领带动作用,是长三角交通运输领域合作的标志性民生工程。

二、主要做法

(一) 强化“一盘棋”意识,凝聚区域协作向心力

在贯彻落实长三角一体化、长江经济带、中部地区崛起等多重国家战略叠加的实践中,马鞍山工作站突破属地管理的行政壁垒,依托“马检趸001”等三艘趸船,积极开展船舶联合检验工作,完成船检模式的并联互通和创新升级,实现省域间优势互补、资源共享、通检互认。同时,与区域海事机构等广泛开展“同船共检”等共建活动,进一步提升了海事监管和船检服务能力。



船检一体化便民检验服务

（二）完善“一体化”举措，稳固省际协作根基石

紧扣一体化和高质量两个关键字，在省际间交通战略合作协议的框架下，签订船检合作备忘录，明确工作站业务范围、运行模式、运行保障、制度建设等内容，建立工作站受理、检验、发证的一体化运行管理机制。建立常态化省际协调机制和联席会议制度，就一体化工作站在联合检验、人员互派、人才共育等方面达成合作协议。开展船舶检验疑点、难点交流活动，通过现场教研学、船检云课堂等方式，共同提高一线验船人员的业务水平。

（三）创建“一面旗”品牌，扬起党建引领示范帆

持续释放“徽舟船检、亲情服务”品牌效应，深入推动党建业务融合发展。结合工作站的特点特色，来站工作的验船师党员共同创建以“党建主心骨，船检 365”为主题的党建品牌，实现党建品牌和工作品牌相互交融、相互辉映。在工作站开展安全生产月等活动，通过宣讲、发放宣传资料等形式将工作站打造成宣传船舶航行安全的科普基地。

（四）实现“一站式”服务，打造便民服务新标杆

以服务船民为中心，紧盯船民需求，打破船检区域壁垒，让要素自由流动，解决困扰多年的现场发证问题。在统一受理、统一检验、统一发证的基础上，进一步优化检验流程，畅通检验节点，缩短发证时间。创新制定出台符合区域实际、更加便民利民，适应当前经济社会发展需要的船检政策。让数据多跑路、船东少跑腿，实现报检船舶“即停、即检、即办证”的服务目标。

三、取得成效

一是提升船检服务供给能力，践行为民服务宗旨。工作站“1+N”的跨省区域协作新模式，契合多重国家战略叠加需要，解决船民急难愁盼问题。工作站全年365天“不打烊”的运行新机制，践行了“以人民为中心”的发展理念，满足了多样化需求。

二是推进物流降本提质增效，优化航运营商环境。工作站运行三个多月来，共检验区域内船舶520余艘。据统计，每艘船舶平均减少交通、时间、运营等综合成本约5200元，按全年约1500艘报检量核算，年度降本可达780余万元。

三是加强区域辐射带动作用，助推全国通检互认。工作站运行期间，河南籍船舶的检验量占比近一半，不仅体现了长三角船检一体化对中部地区的辐射带动作用，更为工作站后续承接全国通检互认，提前畅通了机制瓶颈，打牢了基础。

（申报单位：安徽省交通运输厅、上海市交通委员会、江苏省交通运输厅、浙江省交通运输厅）