

盐城市交通运输经济运行分析报告

(三季度)

局综计处、运管处、港务处

目 录

一、交通经济运行情况.....	1
二、运输动态监测情况.....	18
三、存在问题及建议.....	21

今年以来，我市交通部门坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，深化供给侧结构性改革，对照“争当表率、争做示范、走在前列”的使命要求，统筹推进疫情防控和现代综合交通运输体系建设。前三季度，全市交通运输疫情防控形势巩固向好，固定资产投资稳步增长，综合运输稳定运行，为我市交通运输持续高质量发展营造了良好环境。

一、交通经济运行情况

（一）重大项目工程

前三季度，全市交通基础设施完成投资 134.7 亿元，占年度计划 195.3 亿元的 69%，占前三季度计划投资的 111.7%，超额完成前三季度投资任务。从与去年同期相比看，完成投资总额增加 10.1 亿元，增长约 8 个百分点。从各类项目进展情况看，铁路项目完成 16.7 亿元，占年度计划的 55.7%；快速路网项目完成 22.3 亿元，占年度计划的 76.9%；公路项目完成 59.8 亿元，占年度计划的 71.2%；港口航道项目完成 7.2 亿元，占年度计划的 43.8%；客运枢纽项目完成 9.6 亿元，占年度计划的 84.2%；运输服务项目完成 19 亿元，占年度计划的 78.2%。从投资投向看，公路、快速路网、铁路项目是投资的重点，完成投资占比较大，分别占完成投资总额的 44.6%、16.6%、14.1%，公路项目对投资的拉动作用明显。从各县（市、区）完成情况看，滨海、大丰、射阳 3 个县（区）完成投资总额较多，分别为 12 亿元、7.9 亿元、5.6 亿元；阜宁、盐都、亭湖 3 个县（区）完成年度投资占比较高，分别为 103%、97%、91%，开发区、建湖县完成年度投资占

比较低，分别为 8%、59%。从项目所处的阶段看，续建项目 24 个，全部处于在建状态，市区快速路网优化工程、省道 229 东台段、全域公交等 3 个项目完成全部任务；新开工项目 33 个，阜溧高速公路建湖至兴化段、城北片区快速路网提升工程、326 省道路面改善项目等 16 个项目已开工建设，开工率为 48.5%；前期工作项目 12 个，处于预可阶段 1 个、工可阶段 4 个，完成规划方案研究 5 个，其余 2 个项目开展方案研究。

表 1：2021 年 1-9 月全市交通建设投资完成情况 单位：万元

项目类别	年度计划投资 (万元)	1-9 月完成投资 (万元)	完成额占年度计划 比例 (%)
总计	1953056	1347134	69.0
一、铁路项目	300000	167032	55.7
二、快速路网	290000	223061	76.9
三、公路项目	840227	607315	71.2
高速公路	383000	219562	57.3
国省干线	185863	131141	70.6
连接公路	16364	11400	69.7
农村公路	255000	236212	92.6
四、港口航道项目	165469	72443	43.8
五、客运枢纽	114216	96130	84.2
六、运输服务	243144	190153	78.2

(二) 旅客运输

一是公路营业性客运量和增速位于全省中游偏上水平，呈持续下降趋势。

前三季度，盐城籍营业性客车完成公路客运量 2340.31 万人次，同比下降 32.1%，比 2019 年同期下降 50.1%；旅客周转量 22.62 亿人公里，同比下降 26.0%，较 2019 年同期

下降 54.3%，客运量、周转量同比增速分别位列全省第 6 位和第 4 位。公路客运量、周转量两年平均增速分别为-29.4%和-32.4%，位列全省第 3 位和第 2 位。

表 2：2021 年前三季度全市营业性公路客运量情况

指标	单位	绝对值	同比增速	全省	两年平均增速	全省
公路营业性客运量	万人	2340.31	-32.1%	-33.3%	-29.4%	-30.6%
公路旅客周转量	万人公里	226167.24	-26.0%	-26.3%	-32.4%	-33.1%

二是受疫情影响，8 月份铁路客流量断崖式下跌。截止 9 月底，全市铁路累计完成客运量 994.33 万人次，月均完成客运量约 110 万人次，而 8 月份疫情期间，我市铁路客运量仅达到 60.04 万人次，不足正常月份完成量的六成。

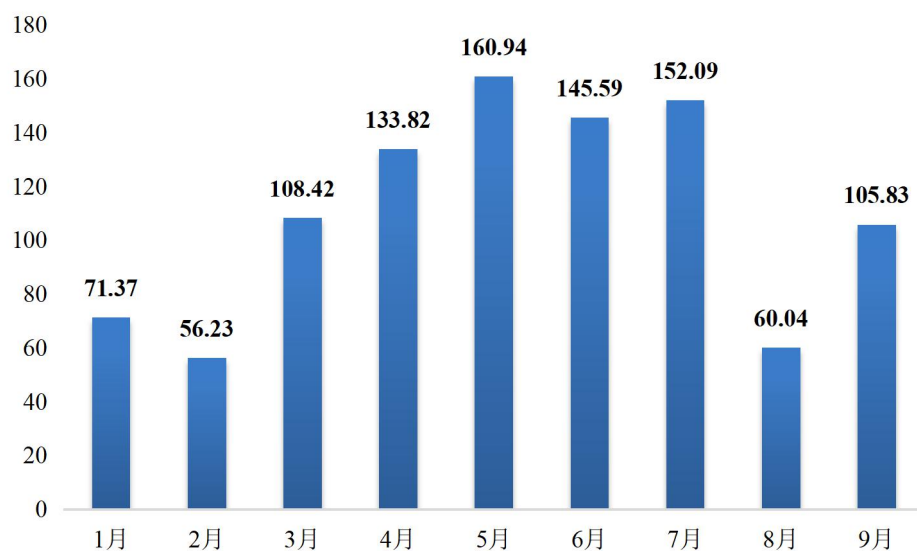


图 1：盐城市铁路客运量分月完成情况

根据分站数据，盐城站完成的客运量约为全市总量的六成，其次为东台站，完成 127.6 万人次，占全市总完成量的

12.8%。

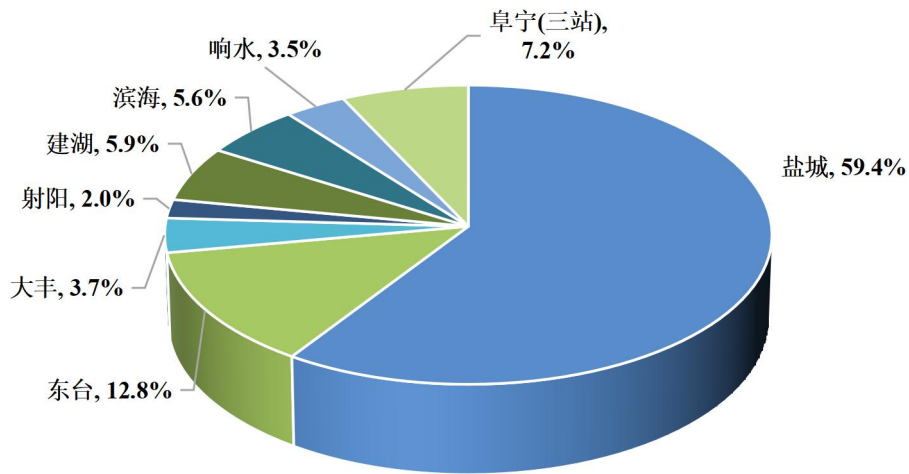


图 2：1-9 月盐城市铁路站客运量情况

前三季度，盐城站完成铁路客运量 590.27 万人次，同比增长 130.7%，其中发送旅客 292.31 万人次，同比上升 115.6%；到达旅客 297.96 万人次，同比上升 147.7%。

8 月份，受省内疫情影响，盐城站日开行列车 76 车次，不足 7 月开行车次的七成，单月客流量仅达到 33.37 万人次，同比和环比分别下降 13.8%和 60.8%。其中发送旅客 16.42 万人次，环比下降 61.0%；到达旅客 16.95 万人次，环比下降 60.6%。

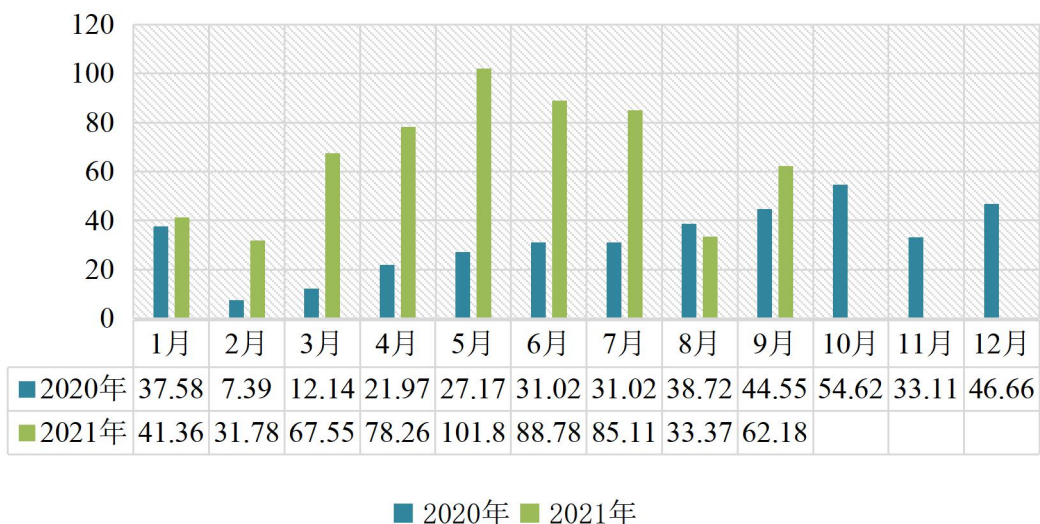


图 3：前三季度盐城站客流量对比分析图

专栏：盐城站中秋节期间客流回暖明显，铁路客运逐渐成为城市区间出行重要交通方式

中秋四天，我市“铁公机”客运总量约 26.19 万人次，受疫情等因素影响，客运总量同比 2020 年下降 14.23%。其中铁路客运量 7.83 万人次，同比上升 8.15%，铁路出行已逐渐成为我市区间出行重要交通方式；公路客运量 16.72 万人次、航空客运量 1.64 万人次，同比均有所下降。城市客运量 208.4 万人次，同比下降 22.28%，受疫情影响，居民出行更多选择自驾、电动自行车、公共自行车等方式，公交、出租等方式出行需求降低。其中：出租车客运量 49.6 万人次，同比下降 41.39%；公交车客运量 154 万人次，同比下降 14.77%；公共自行车租用量 4.75 万人次，同比上升 71.5%。

为更好方便和满足群众出行，2021 年中秋假期盐城站在

启用图定高峰线的基础上，于9月18日增开经停高铁列车1对D9555/6连云港-上海，9月19日增开2对K5376/5南京-盐城、D9557/8连云港-上海虹桥，9月21日增开3对D9555/6连云港-上海、K5376/5南京-盐城、D9557/8连云港-上海虹桥。盐城站客流出行高峰出现在假期前一天（18日）返程高峰和假期最后一天（21日）。中秋假日期间，盐城站共开行列车377趟，到发旅客7.83万人次，同比2020年上升8.15%，较中秋节假日前上升15.15%，其中发送旅客4.05万人次、到达旅客3.78万人次。

三是南洋机场受省内爆发式疫情影响，旅客吞吐量断层下跌。2021年第三季度盐城机场民航运输生产的主要任务是疫情防控和安全生产工作。第三季度受到疫情影响，机场航班运行受到极大制约。八月份，盐城机场航班计划执行872班，实际执行521.5班，执行率为59.8%，全货机暂停。9月份开始，航班运行恢复至疫情前80%左右，但是旅客吞吐量依旧受到很大影响。

前三季度，盐城机场保障飞行架次15610架次，完成旅客吞吐量143.99万人次，同比分别增长23.5%、32.5%。

表3：2021年前三季度盐城南洋机场旅客吞吐量情况

月份	起降架次 (百架)	旅客吞吐量 (万人)	架次同比	旅客吞吐量同比
1月	14.08	11.52	-19.5%	-30.0%
2月	12.06	9.78	102.0%	168.7%
3月	18.75	18.32	162.2%	315.4%

4月	21.03	20.4	131.9%	226.4%
5月	20.82	20.34	42.1%	91.7%
6月	19.17	18.14	15.6%	40.5%
7月	20.50	19.99	12.3%	20.93%
8月	14.20	10.99	-24.6%	-40.95%
9月	15.49	14.51	-15.68%	-24.51%
合计	156.1	143.99	23.53%	32.54%

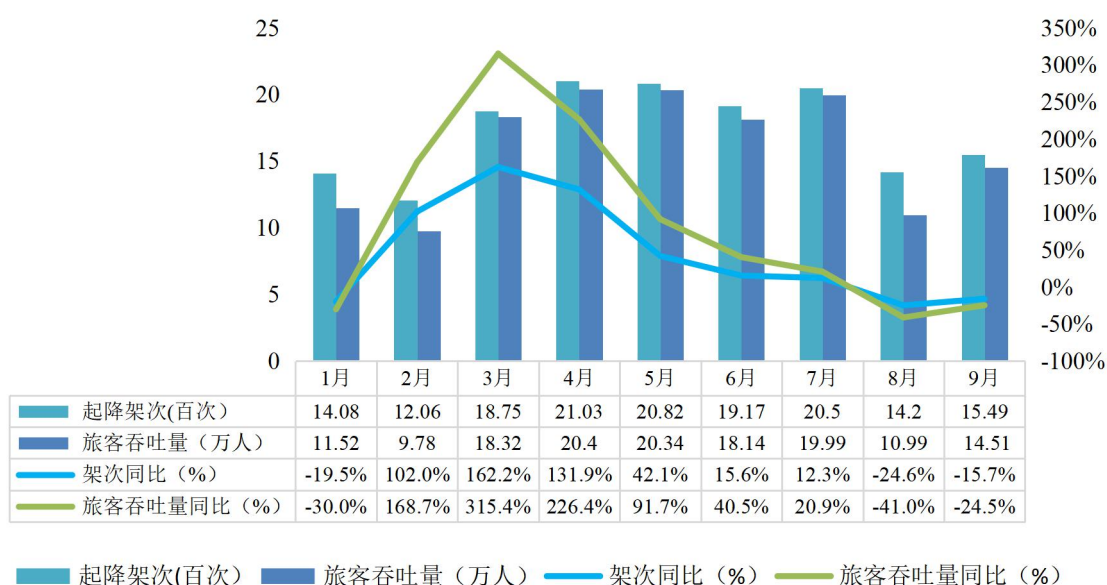


图 4：盐城南洋机场旅客吞吐量逐月走势图

（三）货物运输

前三季度，盐城籍车船完成公路、水路货运量计 16347.34 万吨，同比增长 6.6%，较 2019 年增长 6.5%；完成货物周转量 372.22 亿吨公里，同比增长 10.7%，较 2019 年增长 14.2%。

一是公路货运周转量增幅放缓。前三季度，盐城籍货车完成公路货运量 9732.15 万吨，同比增长 8.3%，较 2019 年同期增长 13.3%；公路货物周转量 171.38 亿吨公里，同比增

长 7.7%，较 2019 年同期增长 17.0%，货运量和周转量两年平均增速位列全省第 9 和第 8 位，分别达到 6.4%和 8.1%。

表 4：2021 年前三季度盐城籍货车公路货运量情况表

指标	单位	绝对值	同比增速	全省	两年平均增速	全省
公路货运量	万吨	9732.15	8.3%	10.7%	6.4%	7.3%
排名	/	5	11	/	9	/
公路货物周转量	万吨公里	1,713,792.2	7.7%	7.5%	8.1%	7.6%
排名	/	7	6	/	8	/

二是水路货运量小幅增长，增速低于省均水平。前三季度，盐城籍船舶完成水路货运量、货物周转量 6615.19 万吨、200.85 亿吨公里，同比分别增长 4.3%和 13.8%，水路货运量增速低于全省平均水平，位列全省第 7 位，水路货运量和货物周转量两年平均增速位于全省第 10 和第 9 位。其中海洋企业完成海洋货运量 858 万吨、海洋货物周转量 50.19 亿吨公里，同比分别增长 76.9%和 97.9%，增速均位列全省第 2 位。

表 5：2021 年前三季度盐城籍船舶水路货运量情况

指标	单位	绝对值	同比增速	全省	两年平均增速	全省
水路货运量	万吨	6,615.2	4.3%	6.2%	-1.1%	0.5%
排名	/	4	7	/	10	/
水路货物周转量	万吨公里	2,008,489.9	13.8%	11.6%	-2.2%	-27.0%
排名	/	6	7	/	9	/

三是全市铁路货运量下滑幅度收窄。前三季度，全市完

成铁路货运量 70.26 万吨，同比下降 20.1%。铁路货物发送量 7.40 万吨，同比下降 56.4%，其中阜宁发送 1.21 万吨，盐城北发送 2.27 万吨，东台发送 0.61 万吨，伍佑发送 3.25 万吨，建湖发送 0.06 万吨；铁路货物到达量 62.86 万吨，同比下降 23.0%，其中阜宁到达 16.22 万吨，建湖到达 7.25 万吨，盐城北到达 28.15 万吨，东台到达 11.22 万吨，伍佑 0.02 万吨。

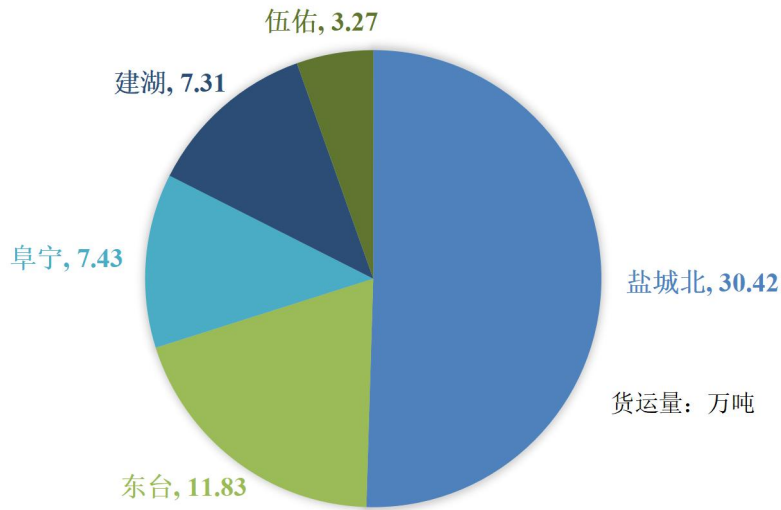


图 5：前三季度盐城市铁路货运完成情况

四是受疫情影响，全货机起落架次减少，货邮吞吐量呈现下降趋势。前三季度，盐城南洋机场完成货邮吞吐量 8865.66 吨，同比下降 11.2%，其中全货机完成 421 架次、货邮吞吐量 3723.20 吨，同比分别下降 21.6%和 13.7%。货邮吞吐量下降原因主要是由于全货机架次的减少。根据省空港口岸涉外疫情防控专项督查整改意见及民航行业最新标准及市疫控专家现场检查意见，盐城机场国际库区风险等级

分区、国际国内区域及国际进、出港区域流程及隔断存在交叉感染等风险，运行保障条件不符合疫情防控要求，机场于8月5日开始实施国际仓库改造，待改造完毕，经民航主管部门、海关和地方卫健部门验收合格后方可启用国际库区，执行全货机正常航班计划。

表 6：前三季度盐城南洋机场货邮吞吐量情况

年份	货邮吞吐量（吨）	其中全货机（架次）	全货机货邮吞吐量（吨）
2020年	9,986.47	537	4315.3
2021年	8,865.66	421	3723.2
同比	-11.2%	-21.6%	-13.7%

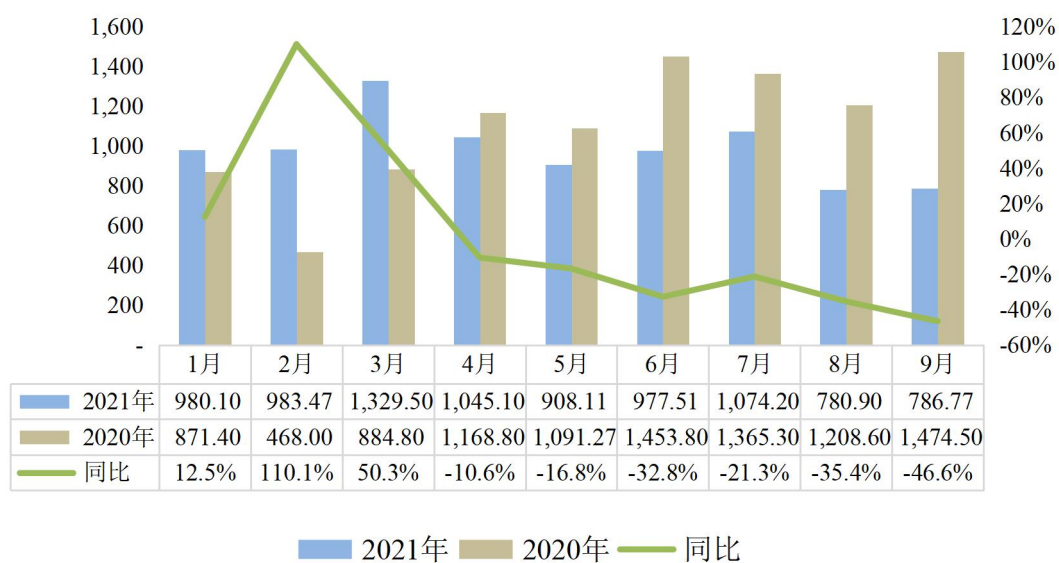


图 6：前三季度盐城南洋机场货邮吞吐量逐月走势图

（四）港口生产

港口吞吐量同比增速高于全省 23.9 个百分点。前三季度，全市港口累计完成吞吐量 10870.45 万吨，同比增长 34.2%，比 2019 年同期增长 46.9%，年均增速达到 21.2%，

同比增速及年均增速分别位于全省第 3 位和第 2 位。其中沿海港口完成吞吐量 7651.34 万吨，同比增长 30.8%，较 2019 年同期增长 27.5%。

港口内外贸均高速增长，集装箱增速位于全省首位。前三季度，全市港口企业完成内贸吞吐量 8699.01 万吨，外贸吞吐量 2171.44 万吨，同比分别增长 31.7%和 45.2%。完成集装箱吞吐量 26.02 万标箱，同比增长 39.3%，增速超全省 24.3 个百分点，位于全省第 1 位。集装箱较快增长得益于“沪盐专线”第四班航线、盐城港—济宁跨省内河集装箱航线以及本季度新增开的盐城港至重庆航线的开通，随着集装箱航线的加密，“海上联结南北、内陆贯通东西、向海融入中日韩”双循环新格局构建得到了进一步提速。

专栏：盐城港内河集装箱、国际班轮陆续开通

盐城港—重庆果园内河集装箱航线开通： 9 月 10 日，随着一声汽笛声响，淮海 96 轮号内河集装箱船缓缓驶离盐城港亭湖港区，满载着 26 TEU 装有麦芽、体育用品以及来自英茂糖业原糖的集装箱，向重庆果园港驶进。盐城港至重庆航线初期一周四班，后期逐步加密至天天班，该航线的开辟，不仅将货运航行时间由 30 天缩短至 17 天，更填补了盐城至长江中上游城市间的水运航线空白。同时，该航线将与 6 月 29 日在亭湖港区设立的盐城港首个内河港内贸集装箱提还箱点相互策应，在为腹地企业提供一条“一票

式”通江通道的同时，也为招揽货源以及后期班次加密，逐步打造精品航线提供了有力支撑。该航线开通运营能够有效推进我市与长江经济带其他城市间的友好互动，助力我市建设“强富美高”现代化新盐城作出贡献。

盐城港—韩国釜山集装箱国际班轮航线开通：9月28日上午，盐城港至韩国釜山港国际直达集装箱班轮航线开航。盐城港至韩国釜山港航线开通后，货船从大丰港区往返韩国釜山港，单向航程仅需35小时，开辟了一条绿色、集约、便捷、高效的对韩物流新通道，为盐城市深化对韩经贸合作、构建全方位开放格局提供强有力支撑，将进一步畅通我省与韩国之间的物流通道，凸显中韩（盐城）产业园、盐城汽车产业基地的区位优势、提升盐城乃至江苏与韩经贸合作水平，进一步深化中韩国际合作。截至目前，全市已开通对外航线20条，覆盖全国11个省份和地区，中转货物可抵达世界所有国家和地区。此航线的开通是盐城“向海发展、赋能未来”取得的又一重要成果，是盐城市积极抢抓国家战略叠加机遇，充分发挥一类口岸开放优势，大力推进海河联运一体化整合，南下融入长三角、北上连通环渤海、东进对接东北亚、西拓联动中西部的全方位开放格局的进一步举措。

表 7：2021 年前三季度盐城市港口货物吞吐量情况表

指标		总计（万吨）			集装箱 (TEU)
		合计	外贸	内贸	
港口	2021 绝对值	10870.45	2171.44	8699.01	260187.00
	同比 2019	46.9%	46.9%	46.9%	40.4%
	同比 2020	34.2%	45.2%	31.7%	39.3%
	年均增速	21.2%	21.2%	21.2%	18.5%
盐城港	2021 绝对值	7651.34	2170.51	5480.84	247467.00
	同比 2019	27.5%	46.8%	21.2%	33.5%
	同比 2020	30.8%	45.1%	25.9%	32.5%
	年均增速	12.9%	21.2%	10.1%	15.5%
内河港	2021 绝对值	3219.10	0.93	3218.17	12720.00
	同比 2019	129.6%	/	129.5%	/
	同比 2020	43.1%	107.2%	43.0%	/
	年均增速	51.5%	/	51.5%	/

大宗货物平稳增长，矿建材料依旧占绝对优势。全市建筑市场需求旺盛，前三季度，全市港口完成矿建材料吞吐量 3887.37 万吨，同比增长 30.1%。矿建材料在全市港口货种结构中的占比达到 36.9%，其次为煤炭、金属矿以及水泥，占比均达到 10% 以上，分别完成 1384.88 万吨、1317.83 万吨和 1068.73 万吨，同比分别下降 4.5%、增长 32.1% 和 23.4%。受季节性需求拉动影响，化肥及农药高速增长。化肥及农药货种同比增长 1818.4%，其次为机械设备，同比增幅达到 128.5%。

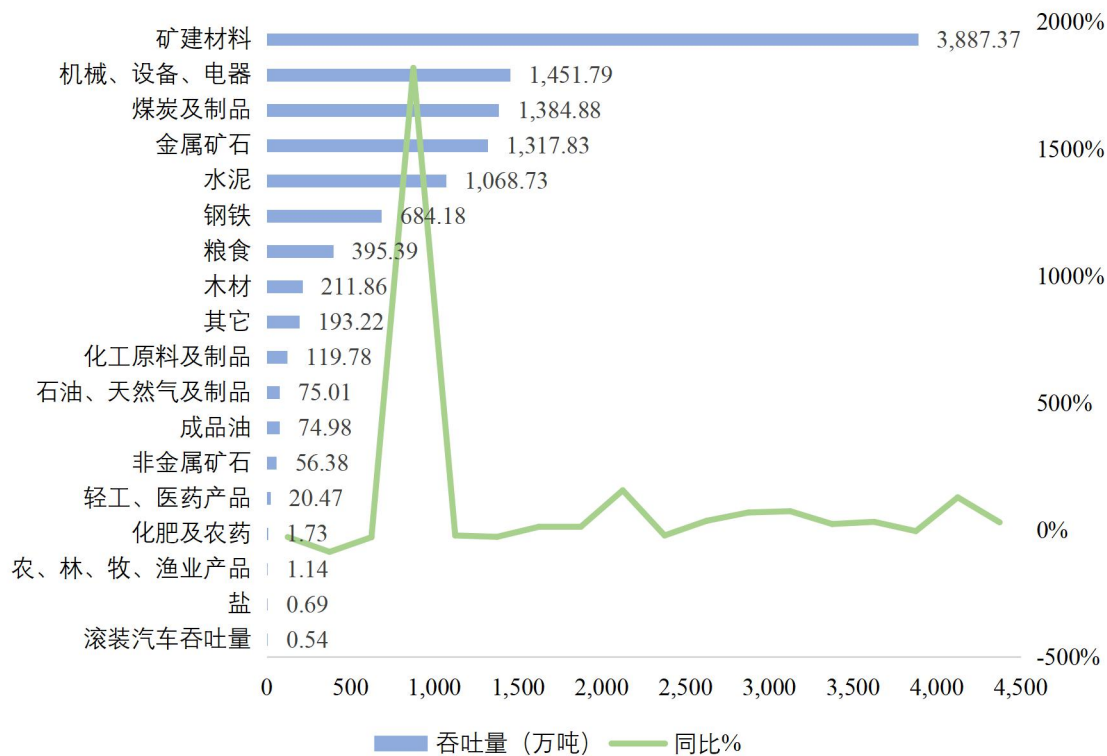


图 7：盐城市前三季度港口主要货类情况分析

（五）城市客运

公交客运客运量、营收稳步增长，但未及 2019 年同期水平。截至 9 月底，市区公交营运线路 167 条，运营线路总长 3695.5 公里，公交专用车道 70 公里。前三季度优化调整线路 46 条。市区共有公交车 1702 辆（折合 2092.2 标台）。其中，新能源公交 1021 辆，占总车辆数的 6 成。

前三季度，我市公交运营里程达到 5777 万公里，同比增长 14.8%，较 2019 年同期增长 10.0%；累计完成客运总量 7507 万人，同比增长 46.6%，较 2019 年同期下降 25.1%；完成总营收 3698 万元，同比增长 31.4%，较 2019 年同期下降 18.7%。

表 8：1-9 月市区城市公交运营情况对比表

运营情况	2019 年	2020 年	2021 年	同比 2020 年	同比 2019 年
运营里程（万公里）	5020	5031	5777	14.8%	10.0%
总客运量（万人）	10027	5119	7507	46.6%	-25.1%
总营收（万元）	4546	2813	3698	31.4%	-18.7%

市区巡游出租受疫情及新式出行方式影响，多项指标呈现下降态势。根据出租汽车 GPS 监控系统数据统计，截止 9 月初，市区出租车共计行驶 12660 万公里、载客里程达到 6819.8 万公里，日均单车行驶里程 351.32 公里，里程利用率 53.87%，总客运量达 1595.67 万人、日均单车营运 22.14 次、营运总收入约 19838 万元。与去年同期相比，日均载客次数增长 4.1%、日均载客里程增长 13.3%。总体较 2020 年有所回升，但仍不及 2019 年水平。

表 9：2021 年 1-9 月市区巡游出租车运营数据对比表

年份	日均行驶里程（公里）	日均载客里程（公里）	里程利用率（%）	日均营运次数（笔）	日均营运额（元）
2019 年	369.67	214.67	58.02	39	603.09
2020 年	293.74	166.97	56.84	21.27	504.64
2021 年	351.32	189.25	53.87	22.14	550.51
同比 2020	19.6%	13.3%	-2.97%	4.1%	9.1%
同比 2019	-4.9%	-11.8%	-4.15%	-43.2%	-8.7%
年平均增速	-2.5%	-6.1%		-24.9%	-4.5%

（六）经营业户和运输工具¹

三季度，我市公路客货业户数均呈现增长态势，水路业户数小幅下降；营业性公路客车、货车数量均较去年同期有所增长，内河、海洋运输船舶单船载重吨均有所提高。

表 10：三季度全市公路水路经营业户情况表

行业	2021 年	2020 年	同比
道路客运业户数	65	59	10.2%
道路货运业户数	21469	20247	6.0%
水路业户数	142	147	-3.4%

全市班线客车呈现萎缩，公路客运市场主要往包车客运方向转移。截至 9 月底，全市拥有营业性客运车辆 2755 辆，客位数 7.75 万客位，同比分别下降 5.0%和 2.4%。单车客位数 28.12 客位/辆，同比增长 2.7%；大型、中型客车车辆数较去年同期分别增长 1.2%和下降 16.4%，小型客车的车辆数、客位数同比增长 1.0%和下降 2.9%；班线客车市场整体呈现萎缩，旅游客车小幅增长，包车客车快速增长。上半年，全市班车客运车辆 1785 辆、57602 客位，同比分别下降 13.5%和 10.7%；旅游、包车车辆 398 辆、17260 客位，同比分别增长 35.4%和 38.0%，其中包车客车 298 辆、12547 客位，同比分别增长 51.3%和 56.8%；其他客车车辆数 572 辆、2622 客位，同比分别增长 5.7%和 8.8%。

公路货运营运车辆继续呈现大型化、集约化发展趋势。截至 9 月底，全市拥有公路货物营运车辆 5.73 万辆、81.07

¹ 数据来自运政在线系统

万吨，同比分别增长 11.6%和 12.1%；单车吨位数达到 14.15 吨/辆，同比增长 0.4%。其中大型货车数量和吨位同比分别增长 10.2%和 14.6%，大型挂车车辆数和吨位数增幅达到 9.9%和 10.8%。小型货车数量和吨位同比大幅下降，降幅达到 83.6%和 84.0%，大型甩挂集约化货运模式逐渐主导货运市场。

水路货运工具逐渐转向大型化发展，内河船舶转变较海洋船舶明显。前三季度，全市共拥有水路运输营运船舶 5692 艘、368.23 万吨，同比分别下降 5.0%和 1.8%。其中，内河船舶 5572 艘、305.17 万吨，同比分别下降 5.1%和 2.9%；海洋船舶 120 艘、63.06 万吨，海洋船舶数量与去年同期水平持平，但船舶净载重同比增长 3.7%。内河船舶逐渐朝大型化发展，平均单船吨位数同比提升了 12.38 吨，达 548 吨。在全省内河船舶单船吨位同比下降的情况下，我市内河货船单船吨位同比增长 2.3%，沿海船舶单船净载重吨达到 5070 吨，同比增长 3.7%。

表 11：前三季度全市水路船舶情况表

行业类型	船舶数（艘）		净载重量（万吨）		单船吨位数（吨/艘）		
	绝对数	同比增幅	绝对数	同比增幅	绝对数	同比增幅	全省同比
水路船舶	5692	-5.0%	368.23	-1.8%	646.92	3.3%	0.6%
其中：内河	5572	-5.1%	305.17	-2.9%	547.68	2.3%	-0.9%
沿海	120	/	63.06	3.7%	5069.87	3.7%	-0.9%

二、运输动态监测情况

（一）疫情和铁路出行方式给传统公路客运带来较大冲击。一是前三季度，全市 10 个联网售票客运场站完成客运量 182.55 万人次，同比下降 32.3%，客运量不足 2019 年同期的四成，较 2019 年同期下降 66.3%，年均下降 42.0%；完成旅客周转量 26338.92 万人公里，同比下降 42.6%，较 2019 年同期下降 72.5%，年均下降 47.5%。人均里程由 2019 年的 175.78 公里缩短至 143.11 公里，较 2019 年下降 18.6%，年均下降 9.8%，与此同时营收同比下降 46.9%，比 2019 年同期下降 74.6%，年均下降 49.6%。

二是今年 7-8 月疫情期间，我市 10 个联网售票客运站仅完成客运量 21.13 万人次、旅客周转量 2974.84 万人公里，同比分别下降 71.8%和 76.9%，客运量和周转量为 2019 年完成量的 17.9%和 14.0%。尤其是 8 月当月受疫情影响，传统公路客运完成量大幅下滑。由于省内疫情防控升级，我市居民均非不必要不出门，8 月当月联网售票客运站完成客运量 7.44 万人、旅客周转量 909.77 万人公里，同比下降 81.2%和 86.6%，环比下降 45.7%和 55.9%。班车实载率 9.2%，同比下降 11.8 个百分点，发送班次 2.42 万次，同比下降超四成。从“一套表”旅游包车数据来看，全市 8 月旅游包车完成 26.02 万人次、2361.66 万人公里，环比下降 17.52%和 23.02%。

表 12:前三季度盐城市联网售票客运站情况

指标	单位	2021 年	同比	年均增速
客运量	万人	182.55	-32.3%	-42.0%
旅客周转量	万人公里	26338.92	-42.6%	-47.5%
客运场站数	个	10.0	0.0%	0.0%
实载率	%	14.6%	-7.7%	-5.2%
发送班次	班次	323113	6.3%	-17.4%

(二) 高速公路出口货车流量领跑全省。前三季度，据辖区内 28 个高速公路联网收费站累计通行货车 509.4 万辆次，同比增长 88.4%，2019 年以来年均增速达 66.4%，同比增速和 2 年平均增速均位于全省第一位。

表 13: 2021 年前三季度全市高速公路出口货车流量情况表

高速公路出口 货车流量	绝对数	同比 增速	增速排名	两年平均增速	排名
盐城	509.4	88.4%	1	66.4%	1
全省	9068.8	-10.9%	/	3.2%	/

(三) 普通国省干线日均车流量稳步增长，增速放缓。前三季度，我市普通国省干线日均车流量达到 9275.56 辆/日，同比增长 18.3%，较 2019 年增长 7.3%，年均增速达到 3.6%。其中货车日均车流量达到 3442.44 辆/日，较 2020 年同期增长 24.0%，较 2019 年同期增长 10.1%，年均增速达到 5.0%。

表 14: 前三季度盐城市普通国省干线公路日均车流量表

年份	合计车流量	其中：货车
2019 年	8641.33	3125.33
2020 年	7839.78	2776.89
2021 年	9275.56	3442.44
同比 2020 年	18.3%	24.0%
同比 2019 年	7.3%	10.1%
年均增速	3.6%	5.0%

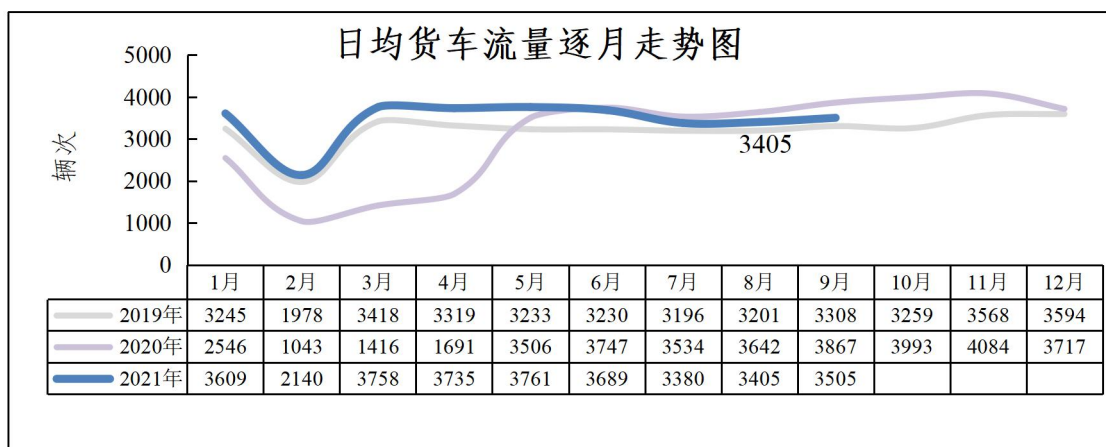


图 8：前三季度盐城市普通国省干线公路日均货车流量情况

（四）联网收费船闸货物通过量持续稳步增长。据两个联网收费船闸（刘庄船闸、滨海船闸）数据显示，前三季度，两个船闸累计通过船舶 3.05 万艘次，同比增长 0.4%，累计通过货物 1274.69 万吨，同比增长 9.6%。货类中，化肥、危险品和粮食的高速增长，同比分别增长 2403.4%、111.3% 和 69.8%，降幅较大的主要是水泥和矿建材料，同比分别下降 57.8%和 6.6%，煤炭货类中，电煤通过量同比下降 83.9%。

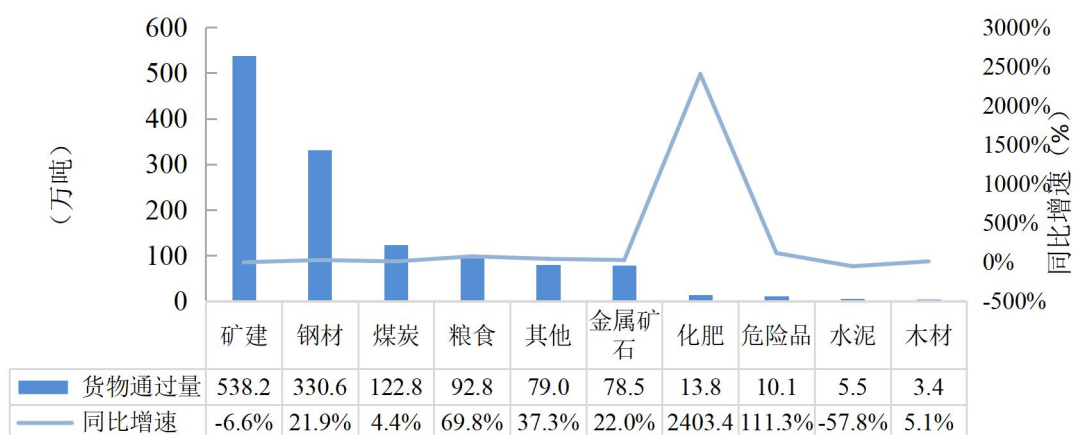


图 9：2021 年前三季度联网收费船闸通过量分析图

三、存在问题及建议

（一）疫情常态化下，行业综合治理能力标准需进一步提升

今年以来，我局立足实际，与时俱进，全面加强行业治理体系和治理能力现代化建设，加强安全检查监督整改，依法实施安全监管，切实维护安全形势稳定。一是严格执行“一超四罚”工作制度。1至8月份，全市实施“一超四罚”案件158起，其中，实施道路运输企业停业整顿154起，吊销货运车辆道路运输证4起。二是强化企业安全生产标准管理。全市33家危货运输企业全部通过安全生产标准化达标考评，其中一级10家，二级23家。全市共有10家剧毒、爆炸、放射性物品运输企业，已全部完成一级标准化达标。三是强化主动智能防控系统安装及应用。全市道路危货运输车辆100%安装主动智能防控系统，对监控中心制作的涉及危货车辆电子工单及时流转，并通知辖区执法部门及时处置。四是严格执行电子运单填报制度，督促企业按规定填写制作电子运单。今年以来，全市道路危货运输企业共计填报电子运单114843条，执行危货运单类行政处罚4起。前三季度，我市行业综合治理初具成效，但仍存在不足，危化品运输领域仍存在安全隐患，危化品码头、仓储作业仍有不规范作业，小散码头违规作业，超限超载时常发生，尤其是在疫情大环境下，各行业受疫情影响作业周期拉长，成本增长，企业盈利难，部分业户有偷运、超载等违法行为，为进一步提升行

业治理水平，保障行业安全，建议如下：

建议措施：1.压紧压实安全生产责任。巩固专项整治“一年小灶”成果，高起点高标准切入“三年大灶”，持续压降各类安全生产事故，实现道路运输交通事故持续“双下降”，水上交通、工程施工、港口作业等领域保持零事故水平，坚决遏制较大以上责任事故，切实维护人民群众生命财产安全。推动危化品运输领域安全隐患治理，强化跨行业跨部门危化品运输车辆联管联控，全力防控危化品安全风险。常态化开展超限超载治理，加强危化品码头、仓储作业安全监管。全面推广“盐城交通安全检查手机端 APP”，实现安全检查动态记录全过程、“嵌入式”督查全覆盖、日常安全管理全闭环。深化主动安防智能系统使用，加强对“两客一危”营运车辆动态管控。

2.加强工程质量、安全管理、运输新业态等重点领域规范性文件制定。构建交通运输综合执法新型监管机制，探索“一体化+智慧执法+信用监督”新模式。常态化抓好综治维稳和扫黑除恶专项斗争，有力净化行业发展环境。

3.提升信用监管能力。建设交通运输企业和从业人员信用系统和信息数据库，加强信用信息收集共享、失信行为认定、信用评价工作，落实红黑名单管理制度，开展严重失信行为联合惩戒，将信用管理贯穿行业管理全过程。

（二）海河联运通道建设与实际需求不匹配

目前，我市海河联运航线方面，已开辟内河港至太仓港、

重庆港等“通江”航线，内河港至大丰港区、连云港港、上海港等“达海”航线，以及内河港至周口、蚌埠等内联航线。在推动江海河湖协同发展方面，我市干线航道网已实现通江达海连运河，以连申线为纵向通道南通长江、以刘大线、灌河以及滨海港疏港航道东达海港，以盐邵线、盐宝线、小中河等航道西接大运河连申线以西连接京杭运河。目前，干线航道网通而不畅的现象值得重视，连申线航道滨海枢纽至灌河段尚未达标，滨海港疏港航道尾留航道工程尚未完成，盐宝线、盐邵线航道仍存在不达标航段。海河联运作业区方面目前仅大丰港区有规模化的海河联运作业区，滨海、射阳、响水港区需加快布局和规划建设。整体来说海河联运运输通道建设较为滞后且缺乏规模化的作业区，导致内河港口泊位质效不高，作业效率较低，部分港区尚未形成规模化、集约化、高效化的作业区，与高质量发展的愿景差距较大。

建议措施：1.畅通市内航道网络。一是加快疏港航道建设，依托连申线等外围高等级干线航道网络，加快推进射阳港区疏港航道建设及滨海港疏港航道尾留工程，形成海河联运主通道。二是协调省厅和其他市，加快推进淮河出海航道二期配套通航工程，谋划推进盐宝线、盐邵线、兴东线航道整治工程等项目，畅通航道堵点，为海河联运畅通高效发展提供基础设施保障。

2. 推动内河港口转型升级。十四五期间将以海河联运为发展重点，重点建设规模化公共作业区，加快推进市区港区新兴作业区二期、东台港区中心作业区、滨海港区海河联

运作业区、滨海港区界牌作业区、滨海港区天场作业区、大丰港区公铁河海联运中心码头、大丰港区刘庄作业区等一批千吨级公共码头建设。同时加快内河水服务区规划建设，为船舶提供便利的水上综合服务。

（三）交通运输能耗结构矛盾短期内较难平衡

2020年我市能源消耗公路、水路和铁路占比分别为68.15%、18.62%和0.71%，货运领域特别是大宗货物中长距离运输仍然较多倚重公路运输，铁路和水运的节能、低碳优势尚未得到充分发挥；能源消费结构方面，公路货运领域柴油消耗占比高达86.5%，电力和天然气消耗占比仅为2.78%和6.59%，有待进一步提高。为此今年以来，我市深入推行运输结构调整，加快释放铁路货运运能，大力发展内河集装箱运输，提升海河联运服务水平。同时，监督辖区内河船舶严格按照要求使用符合国家标准的燃油，积极推进现有油船的油气回收改造。推广应用节能环保交通运输装备，鼓励道路运输企业更新标准化、厢式化、轻量化货运车辆，严格实施道路运输车辆和营运船舶燃料消耗量限制准入制度，多方面推动能源结构优化，但运输发展方式相对粗放、运输结构不尽合理、绿色交通治理体系不尽完善等问题依然存在，难以有效满足人民日益增长的优美生态环境需要。

建议措施：一是持续优化用能结构。推广新能源与清洁能源交通运输装备，进一步提高岸电设施使用率，推动公路服务区、客运枢纽、物流园区、公交场站等充电及可再生能源利用。二是稳步提升用能效率。将公路货运作为降碳重点

领域,推进货运结构优化,促进公路货运向铁路和水路转移。发展多式联运、甩挂运输、内河集装箱运输等先进高效运输方式;加快淘汰老旧高排放运输装备,推动货运车辆标准化、厢式化和轻量化发展。三是**强化智慧交通协同发展**。加快推进智慧公路、感知航道、自动化港口码头等智慧交通基础设施建设,提升交通基础设施的运行效率和服务水平。进一步探索无人机遥感、低硫油快速检测、视频AI识别技术等**在船舶港口污染防治执法中的应用**。