

内部资料
请勿外传

中国物流学会会员通讯

(2016 年第 6 期)

中国物流学会

2016 年 7 月 28 日

【领导讲话】	3
何黎明：物流园区发展的形势、对策与政策诉求	3
【学会工作】	9
关于征集“第十五次中国物流学术年会”论文的通知	9
关于 2016 年中国物流学会、中国物流与采购联合会研究课题结题的通知.....	12
中国物流学会与日日顺物流联合主办的“日日顺物流创客训练营”开营.....	14
【通告表彰】	18
关于发布首批示范物流园区的通告	18
关于表彰 2016 年度优秀物流园区的决定	20
【物流园区年会展播】	25

’ 2016 全国物流园区工作年会在湖南长沙召开.....	25
中国物流与采购联合会物流园区专业委员会工作报告	31
杨应龙：建设“五型园区”，打造“中国金霞物流谷”	38
汪 鸣：城市物流创新方向与任务	49
周俊波：成都国际铁路港金工联运实践与探索	58
【行业动态】	66
李克强谈互联网+物流：既发展新经济，又提升传统经济	66
贺登才出席“贯彻落实交通物流融合发展工作电视电话会议”并做 大会发言.....	71
【中物联物流政策辑要（2016 年 6 月）】	73



CSL 中国物流学会
China Society of Logistics

中国物流学会是经民政部核准登记的全国性物流学术研究
社团组织，现有会员6000余人，涵盖物流领域政产学研各界，
具有较强的资源整合能力和广泛的社会影响力。

学会具有社团法人资格，总部设在北京。

物流人才成长的摇篮
产学研各界交流的平台
全国物流业发展的“首选智库”

联系方式：

网址：cs1.chinawuliu.com.cn 邮箱：CSL56@vip.163.com

电话：010-58566588-137/133 传真：010-58566588-137/133

地址：北京市西城区月坛北街26号恒华国际C座1503

邮编：100045



 扫一扫

【领导讲话】

物流园区发展的形势、对策与政策诉求

——在'2016 全国物流园区工作年会上的致辞

中国物流与采购联合会、中国物流学会会长何黎明

(二〇一六年七月八日湖南长沙)



各位代表、各位来宾、同志们：

大家上午好！

首先，我代表中国物流与采购联合会、中国物流学会，对参加本次年会的各位代表表示热烈的欢迎；对国家发改委、交通运输部、中

国铁路总公司、湖南省发改委、湖南省物流与采购联合会、长沙市人民政府及长沙金霞经济开发区等各有关方面为本次会议顺利召开所做的贡献表示衷心的感谢！

当前，世界经济复苏乏力，不确定因素增加。我国经济进入新常态，积极因素在积聚增多，但也面临不少困难和下行压力。新的形势对物流园区以至于物流业发展提出了新要求。调整经济结构，转变发展方式，要求物流业创新发展，降低成本，提高效率；传统产业转型升级，智能制造、服务制造，要求增强一体化供应链服务能力；脱贫攻坚，全面建成小康社会，要求构建完善的农业和农村物流服务体系；电子商务迅猛发展，要求建立健全与之配套的物流服务网络；节能减排，建设生态文明，要求物流业集约、节约发展，推广绿色物流；“一带一路”、“长江经济带”和“京津冀协同发展”等国家战略，都对物流业提出了新要求。

面对新形势、新要求，物流园区发展出现了一些新的趋势。一是产业融合的趋势。物流园区向产品生产地或消费地集聚，以物流引加工，以商流带物流。靠需求推动，产业支撑发展物流。二是专业细分的趋势。货运服务型向空港、海港、“公路港”、“铁路港”、陆港、“无水港”细分；电商、快递、冷链、汽车等专业园区大量出现。三是两网协同的趋势。互联网+催生智慧型物流园区，信息平台型企业与物流园区合作，“天网”与“地网”对接。四是两权分离的趋势。物流园区业主单位引进专业管理团队托管经营，管理公司实现了低成本

快速扩张。五是多式联运的趋势。据调查，已有三分之一左右的物流园区引入铁路专用线，15%左右的园区临近港口码头，具备两种以上交通连接方式的园区越来越多。六是跨界跨境的趋势。“一带一路”战略深入推进，以“中欧班列”为代表的国际物流运输通道正在形成；跨境电商建设海外仓，业务范围跨越国界。七是互联共享的趋势。物流园区通过兼并、重组、结盟等形式，实现资源优化配置与协同共享。八是两级分化的趋势。实力型、创新型物流地产商加紧连锁复制，物流地产资源加速向知名品牌集中。与此同时，一些地方缺乏扎实的需求分析和明确的功能定位，物流园区在招商运营中遇到困难，处于“无物可流”的境地。随着市场竞争加剧，物流园区将面临进一步分化的趋势。

在新的机遇和挑战面前，必须强调协同创新，融合发展。前不久，国务院办公厅转发国家发展改革委《营造良好市场环境、推动交通物流融合发展实施方案》，提出构建交通物流融合发展新体系。我们需要抓住机遇，打通全链条、构建大平台、创建新模式；需要商流、物流、资金流、信息流全程供应链协同，“一单制”服务；需要公铁水航多种运输方式无缝衔接和货流、车流、人流高效匹配，一贯化运输；需要仓库、托盘、货架、装卸、搬运等设施设备一体化运作，智能化管理；需要“天网”与“地网”协同，打造互联互通的全国“一张网”；需要配合“一带一路”战略，跨越国界谋发展；需要政府、企业、协

会各方面秉持创新、协调、绿色、开放、共享的理念，共同营造以物流园区为枢纽节点的“产业生态圈”。

物流园区实现转型升级，持续健康发展，离不开适宜的政策环境。近年来，国务院有关部门和各地政府出台一系列措施，我国物流业发展的政策环境有了很大改善。但是，随着形势变化和行业发展，新的经营模式不断涌现，现有的体制政策还不能适应物流业发展的需要。前不久，中国物流与采购联合会主持召开全国现代物流工作部际联席会议，同政府相关部门一起听取并梳理了企业诉求。一是需要规划落地。希望将物流园区用地纳入城市总体规划，明确用地性质，安排专项指标，切实解决“用地难”“用地贵”问题。要充分认识物流业的基础性作用，不要以“亩均税收”“亩均投资”等条件抬高物流基础设施用地“门槛”。不要因为地价升高、城市扩容，迫使物流园区无限度外迁。二是需要减税降费。希望延续物流业土地使用税减半征收政策；增加进项抵扣，切实解决“营改增”试点中道路运输业税负增加问题；允许规范运营的物流园区或信息平台为个体运输业户开具增值税发票。希望彻底清理涉企收费项目，根治“乱收费”“乱罚款”顽疾。三是需要减证放照。希望进一步简化行政审批手续，归并减少审批事项；必须保留的审批事项，希望采取“一证多用”“一照多址”“一次办结”“网上审批”等便民措施。四是需要通行便利。希望政府投资改造物流园区周边环境，协助做好交通疏解。希望“变堵为疏”，为配送车辆进城通行停靠和装卸作业提供方便。五是需要扩大融资。

希望设立产业发展基金，多渠道解决物流园区融资难题。六是需要统一监管。希望政府部门加强统筹协调，统一执法监管标准。推进政务公开，建立行业诚信体系，营造公平竞争的市场环境。

各位来宾，同志们：中国物流与采购联合会作为行业社团组织，在政府有关部门支持和广大企业参与下，致力于推动政策环境改善，促进行业发展。为加强工作联系，我会于2012年成立了物流园区专业委员会。四年来，专委会在参与国家规划、反映政策诉求、开展评审评价、组织标准讨论、加强自身建设、促进业务合作等方面做了大量工作。得到了政府有关部门、各地政府物流工作牵头管理部门、行业协会以及物流园区和企业的信任与支持。借此机会，我向所有关心、支持和参与这项工作的各有关方面领导、专家、会员企业和园区，表示衷心的感谢！

各位来宾，同志们：本次年会是自2003年以来举办的第14次物流园区专题会议。这个会议能够十几年连续召开，表明物流园区发展问题得到业界持续关注，也是对我们工作的鼓舞和鞭策。本次会议，将要听取国家发改委等政府部门的政策通报，物流企业和园区经验分享，知名专家的前沿讲座，会议还将对评审认定的首批示范物流园区和2016年度优秀物流园区进行表彰。

本次会议在湖南省长沙市召开。长沙是著名的历史文化名城，也是《全国物流园区发展规划》确定的物流园区布局城市，具有发展现代物流业的独特优势。本次会议承办单位长沙经济开发区又是首批示

范物流园区之一，会议还将组织代表前往参观。希望大家利用会议机会，深入考察，广交朋友，寻求合作，共谋发展。

最后，预祝本次年会圆满成功，各位代表身心愉快。

谢谢大家！

【学会工作】

关于征集“第十五次中国物流学术年会”论文的通知

由中国物流学会、中国物流与采购联合会主办的“中国物流学术年会”自2002年以来已连续举办14次。近年来，每年参会人数逾千人，参与交流的论文、课题等研究成果超千件，已成为我国物流领域展示交流学术研究成果的年度盛会。

对一年来产生的优秀论文进行评审表彰，是学术年会的重要内容。年会论文经评审获奖后，入编行业书报刊，进入学会查询检索系统，即可获得新的推广平台。

“第十五次中国物流学术年会”初步定于2016年11月召开（地点待定），现在开始征集年会论文。欢迎广大会员、特约研究员、有关单位和个人踊跃参与，积极投稿。

一、征集范围

上届年会以来所撰写的物流、采购与供应链管理类论文，无论发表与否，均在征集范围。被SCI、EI、ISTP检索到的论文，可以追溯到2015年6月。参评论文要求围绕物流与采购的实践发展，突出创新性和实用性。

二、论文分组

每篇参评论文由作者选定以下一个组别，学会将按照自选组别进行评审：1. 物流经济组；2. 物流管理组；3. 物流技术与工程组；4. 供应链管理组；5. 采购与供应管理组；6. 大学生组；7. 英文组。

凡以英文撰写的论文（含学生投稿）请选择“7. 英文组”；2015年9月在读的硕、本、专科学生，提交论文时请选择“6. 大学生组”。作者务请严格按照分组要求进行选组，提交前请再仔细核对选组情况。

三、论文提交与评审

1. 提交参评论文时请登陆（<http://csl.chinawuliu.com.cn>）中国物流学会网站，点击首页右侧“快速通道”——“论文提交”，凭中国物流学会第六届已注册会员（本人）的用户名及密码进入论文提交系统。

参评需上传正式论文及匿名论文 WORD（97-2003）版本各一份。匿名论文上传前，请一定认真核实论文标题下方、英文摘要、页眉页脚及页尾各处的作者相关信息是否完全处理干净，确认无误后再上传到系统，以免影响您的参评资格。

2. 论文提交时间自即日起至8月31日止。

3. 参评论文须有摘要（500字左右）、关键词（20字以内）、正文（5000至10000字）和参考文献，同一作者参评论文不超过2篇。论文撰写体例详见中国物流学会网站“学会论文”栏目。

4. 学会将于8月份开始学会理事和特约研究员中选聘评委，对论文进行匿名评审，评审结果上网公示。在年会召开时对获奖论文颁

发证书。对未公开发表的荣获一等奖的论文，负责推荐《中国流通经济》杂志等核心期刊，择优发表；并选择部分获奖论文入编《中国物流学术前沿报告（2016-2017）》（中国财富出版社正式出版发行）。

四、参评作者要求

提交参评论文的作者须为中国物流学会个人会员，并已交纳本届（2015—2020）会费。会费标准：普通会员 500 元/人/届（每届 5 年），学生会员 200 元/人/届（每届 5 年）。非会员论文将无法进入评审环节，请作者提交论文前注意办理相关手续。

中国物流学会网页（<http://cs1.chinawuliu.com.cn/>）将及时发布会议筹备工作进展情况，欢迎上网浏览，也可电话垂询。

收款单位：中国物流学会

开户行：工商银行北京礼士路支行

帐号：0200003609088117079

联系单位：中国物流与采购联合会学会工作部

联系人：吕杨（13811116258）郑伟（15611027265）

于雪姣（18610081151）黄萍（13301381866）

电话：010-58566588-137\139\133

传真：010-58566588-128\138

邮箱：CSL56@vip.163.com

地址：北京市西城区月坛北街 26 号恒华国际 C 座 1503

邮编：100045

关于 2016 年中国物流学会、中国物流与采购联合会研究课题结题的通知

各课题主持人：

2016 年中国物流学会、中国物流与采购联合会研究课题即将进入评审结题阶段，希望各课题主持人抓紧时间，认真组织，积极开展研究报告撰写和修订工作，并按时提交相关课题材料。现将相关事宜通知如下：

（一）结题范围及时间

1. 中国物流学会、中国物流与采购联合会研究课题计划立项的 2015 年两年期（包括申请延期）研究课题；2016 年一年期面上研究课题。

2. 提交时间为 2016 年 9 月 15 日前。

（二）结题报告提交要求

研究课题结题需提交研究报告和结题报告。请登录中国物流学会官网(<http://csl.chinawuliu.com.cn>)，在首页右侧进入“课题提交”。

研究课题结题单位凭课题立项申报时所使用的用户名和密码进入结题系统。上传的结题材料要符合《研究课题报告格式规范》和《研究课题结题报告模板》（详见网站）的要求，并为 WORD(97-2003)版本。

申请延期的课题，请自行下载《课题延期申请表》，填好后加盖单位公章，[发送到 CSL56@vip.163.com](mailto:CSL56@vip.163.com)。

以上材料提交后，须及时致电学会工作部于雪姣（010-58566516）进行确认。

（三）结题、评选及获奖公示

学会将于9月中旬开始，采取匿名评审方式，组织专家对所收报告按照统一标准进行评审和结题。对获得优秀奖的课题将于10月下旬在中国物流学会官网进行公示。学会将于11月召开的“第十五次中国物流学术年会”上对其进行表彰。

（四）查新、查重检测

为维护学术研究的严肃性与严谨性，鼓励学术原创精神，欢迎提交课题查重、查新报告。

中国物流与采购联合会 学会工作部

联系人：于雪姣（18610081151）

吕 杨（13811116258）

黄 萍（13301381866）

电 话：010- 58566516

邮 箱：CSL56@vip.163.com

网 址：<http://csl.chinawuliu.com.cn>

中国物流学会与日日顺物流联合主办的“日日顺物流创客训练营”开营

7月25日，中国物流学会与青岛日日顺物流有限公司联合主办的“日日顺物流创客训练营”一号营地开营仪式在青岛海尔工业园举行。来自北京大学、北京交通大学、北京物资学院、上海交通大学、安徽大学、华东交通大学、济南大学、青岛农业大学、湖南工程学院、西南交通大学、西安交通大学、西安外事学院等高校本科生和研究生组成的12支代表队，共100多名营员和带队老师参加了本次活动。中国物流学会副会长贺登才发表了致辞，海尔集团董事局副主席、轮值总裁周云杰，海尔电器集团品牌运营总经理王梅艳，日日顺物流总经理冯贞远出席并讲话。



“日日顺物流创客训练营”围绕“大众创业、万众创新”的时代主题，为培养物流相关领域创客人才，带动“互联网+高效物流”，由中国物流学会与日日顺物流共同携手知名高校物流院系举办。创客训练营定位于开放、协作、共赢的物流学生创新创业平台，以激发创新思维、激励创业行动、激活创客梦想为宗旨。



在开营仪式上，贺登才对来自各高校的营员表示欢迎，对海尔电器集团和日日顺物流所做的工作表示感谢。在致辞中，他介绍了自己对物流行业基础理论和基本概念的理解，提出了营员应该关注探讨的若干问题。希望大家通过参营训练，能够学习海尔创客文化，激发创新思维，培养创业意识，实现创新创业梦想。



按实施阶段步骤，创客训练营分为企业侦查、院校练兵、创客亮剑、学会集训和重点孵化等五大营地，预计 2017 年年初全部活动结束。本次一号营地——企业侦查活动历时五天。开营仪式当天，周云杰副主席以“海尔互联网转型与企业文化”为题发表演讲，鼓励高校学生创新创业。王梅艳总经理和冯贞远总经理分别就“海尔品牌介绍及创客训练营概述”“探营启动—开放的日日顺物流平台”发表了讲话。海尔电器集团及日日顺物流各相关部门负责人对所属经营运作情况以及难点、痛点、热点问题做了介绍。随后，全体营员参观了海尔文化展，进行了拓展训练。



【通告表彰】

关于发布首批示范物流园区的通告

物联园区字〔2016〕80号

根据国家发展和改革委员会、国土资源部、住房和城乡建设部《关于开展示范物流园区工作的通知》（发改经贸〔2015〕1115号），中国物流与采购联合会组织专家对各省区市报送的示范物流园区申报材料进行了评审。评审结果经国家发展和改革委员会、国土资源部、住房和城乡建设部主管司局复核审定，并进行了网上公示。最终确定北京通州物流基地等29个物流园区为首批示范物流园区。现决定予以发布，名单附后。

首批示范物流园区名单

（共29个、按行政区划排序）

北京市	北京通州物流基地
上海市	中国（上海）自由贸易试验区（外高桥保税物流园区）
重庆市	重庆西部现代物流产业园
辽宁省	沈阳国际物流港
河北省	迁安北方钢铁物流园区
河南省	郑州国际航空物流园区
	河南保税物流中心

山东省	山东盖家沟国际物流园
	临沂经济技术开发区现代物流园
陕西省	陕西国际航空物流港
青海省	青海朝阳物流园区
湖北省	武汉东西湖综合物流园
湖南省	湖南金霞现代物流园
安徽省	安徽合肥商贸物流园区
江苏省	张家港玖隆钢铁物流园
	惠龙港国际物流园区
浙江省	杭州传化公路港
	嘉兴现代物流园
广东省	林安物流园
云南省	云南腾俊国际陆港
贵州省	清镇市物流园区
四川省	中国西部现代物流港
内蒙古	内蒙古红山物流园
广西区	广西防城港市东湾物流园区
大连市	大连保税区（物流园区）
青岛市	青岛胶州湾国际物流园
宁波市	宁波（镇海）大宗货物海铁联运物流枢纽港
厦门市	厦门保税物流（区港联动）园区
深圳市	深圳市前海湾保税物流园区

二〇一六年七月八日

关于表彰 2016 年度优秀物流园区的决定

物联专园区字〔2016〕3 号

各会员单位

开展物流园区综合评价，按年度评选表彰优秀物流园区，是中国物流与采购联合会物流园区专业委员会的一项重要工作。经专委会会员单位（园区、企业）申报，地方政府物流工作牵头部门及行业协会推荐，组织专家评审，并进行网上公示，从提交了《2016 年全国物流园区综合评价调查问卷》的单位中，择优选定普洛斯首都机场航空货运基地等 74 个物流园区（基地、陆港、公路港、物流港、物流产业集聚区）为 2016 年度优秀物流园区，现予表彰，名单如下：

2016 年度优秀物流园区名单

（共 74 个、按行政区划排序）

普洛斯首都机场航空货运基地

天津港集装箱物流中心

邢台好望角物流园区

唐山市丰润区北方现代物流城

肃宁物流产业聚集区

唐山海港物流产业聚集区

承德国际商贸物流园区

石家庄润丰物流园区
秦皇岛临港物流园区
安平聚成国际物流园区
冀中能源新铁物流园区
宝特物流园
山西万昌国际物流园区
山西穗华物流园有限公司
山西侯马经济开发区晋南电商物流园
集宁现代物流园区
通辽经济技术开发区综合物流园区
辽宁海城西柳物流园
沈北新区电子商务及现代物流产业集聚区
铁成（大连）物流园
香江物流园
哈尔滨龙运物流园区
牡丹江国际物流园区
上海宝湾国际物流中心
上合组织（连云港）国际物流园
无锡西站物流枢纽
江苏三江现代物流园区
南通火车站北物流园
盐城城西南现代物流园区
江苏海安商贸物流产业园
义乌内陆口岸场站物流园

衢州工业新城物流园区

富阳传化公路港

菜鸟网络金义园区

嘉兴港区综合物流园

绍兴港现代物流园

皖北徽商物流港·总站

天运现代国际物流园

安得物流综合物流园

福港综合物流园区

井冈山经济技术开发区物流园

鹰潭市现代物流园区

上饶市新华龙现代物流园

中国赣西物流园

济南零点物流港园区

鲁中公铁联运物流园区

临沂天源国际物流园

青州泓德物流园

聊城盖氏邦晔物流园

河南国能黄河物流园区

信阳金牛物流产业集聚区

豫东综合物流产业集聚区

十堰群利物流园

锦龙物流园

一力物流园

怀化狮子岩物流园区
邵东星沙物流园
衡阳市雁城物流园
中储发展股份有限公司西安物流中心
陕西商山物流园
延安利源物流园区
广东状元谷电商物流产业园
深国际华南物流园
秀山（武陵）现代物流园区
成都国际铁路港
成都市新都物流中心
新津物流园区
南充现代物流园
泸州临港物流园区
宏图物流园
贵州省物资储运总公司物流园区
武威保税物流中心
宁夏众一物流园区
华凌物流园区

二〇一六年七月十五日

【物流园区年会展播】

’ 2016 全国物流园区工作年会在湖南长沙召开

7月8日，由中国物流与采购联合会、中国物流学会和长沙市人民政府联合主办的’ 2016 全国物流园区工作年会在湖南长沙召开。



国家发展和改革委员会经济贸易司、交通运输部综合规划司、国土资源部土地利用管理司、住房和城乡建设部城乡规划司、中国铁路总公司运输局有关领导出席了会议。各省市物流工作牵头部门、物流行业协会、物流园区和企业、中物联物流园区专委会成员单位、示范物流园区代表，以及从事物流教学、研究、投资、咨询、设备提供商等 1000 多人参加了会议。中国物流与采购联合会会长、中国物流学会

会长何黎明，长沙市人民政府副市长廖健到会并致辞。本次会议是自2003年以来举办的第14次物流园区专题会议。中国物流与采购联合会副会长、物流园区专委会主任贺登才等主持了会议。



何黎明会长在开幕式致辞中，分析了我国经济发展的新形势以及其对物流园区和物流业发展提出的新要求，总结了物流园区发展的新趋势。他指出，在新的机遇和挑战面前，我们需要抓住机遇，打通全链条、构建大平台、创建新模式；需要商流、物流、资金流、信息流全程供应链协同，“一单制”服务；需要公铁水航多种运输方式无缝衔接和货流、车流、人流高效匹配，一贯化运输；需要仓库、托盘、货架、装卸、搬运等设施设备一体化运作，智能化管理；需要“天网”与“地网”协同，打造互联互通的全国“一张网”；需要配合“一带一路”战略，跨越国界谋发展；需要政府、企业、协会各方面秉持创

新、协调、绿色、开放、共享的理念，共同营造以物流园区为枢纽节点的“产业生态圈”。他归纳反映了物流企业和园区，在规划落地、减税降费、减证放照、通行便利、扩大融资、统一监管等方面的诉求，希望政府为物流发展提供更好的政策环境。

在政策解读环节，国家发展和改革委员会经济贸易司副司长耿书海以“近期物流业发展有关政策解读及物流园区发展的思考”为题进行了演讲。他介绍了近期物流业发展的有关政策，总结了物流园区发展的总体情况、主要特点以及存在的突出问题，分析了进一步运行物流园区发展的工作思路。一是指导各地做好物流园区规划布局；二是抓好示范物流园区建设；三是改革创新物流行业监管；四是加大政策支持力度。

交通运输部综合规划司副司长张大为以“持续推进货运枢纽（物流园区）建设，完善提升物流基础服务网络”作了演讲。他介绍了货运枢纽（物流园区）建设发展的情况，总结了存在问题，提出了“十三五”时期交通运输部推进物流园区建设的工作重点。一是继续加强对物流园区发展的支持；二是加大资金支持力度；三是优化园区发展的外部条件；四是加强信息化建设；五是进一步加强部门协同。

中国铁路总公司运输局营运部副主任韩伯领以“推进铁路供给侧改革，深化现代物流建设”作了演讲。他介绍了铁路总公司就近年来推进供给侧结构性改革和持续深化现代物流建设的工作重点。一是加大创新研发和投入，提高物流装备水平；二是丰富完善铁路货运产品

体系，构建快捷运输网络；三是拓展国际物流，打造中欧班列国际品牌；四是加强物流信息化建设，不断提高信息化水平；五是规范完善价格机制，努力降低社会物流成本；六是不断创新合作模式，实现共赢共享发展；七是加强物流基地建设，提高物流服务能力。

在此次大会上，举行了“示范物流园区”授牌仪式。2015年，国家发展改革委、国土资源部、住房和城乡建设部委托中国物流与采购联合会，组织示范物流园区评审工作。经中物联物流园区专委会组织专家评审，国家三部委审定，共有29家园区获此殊荣。何黎明会长、国家发展和改革委员会经济贸易司、交通运输部综合规划司、国土资源部土地利用管理司、住房和城乡建设部城乡规划司、中国铁路总公司运输局有关领导为获奖单位颁牌。



国家发改委综合运输研究所所长、中国物流学会副会长汪鸣，天津德利得供应链管理股份有限公司运营总监、中国物流学会副会长恽绵分别主持了两场企业经验分享专题演讲。在此环节，长沙金霞经济

开发区党工委书记杨应龙，广东林安物流集团执行董事及总裁余栋梁，上海天地汇供应链管理有限公司董事长徐水波，阿里巴巴集团资深副总裁、菜鸟网络 CEO 童文红，普洛斯中国区首席运营官、高级副总裁卫光，贵州长和长远物流市场管理有限公司执行总裁沙松涛，分别作了大会演讲，介绍了各自经营思路与模式。

中物联物流园区专委会专家委员会主任姜超峰主持了专家专题演讲。在此环节，国务院发展研究中心市场经济研究所所长王微就《全球物流集群发展的新趋势》，国家发改委综合运输研究所所长汪鸣就《城市物流创新方向与任务》作了发言。中物联物流园区专委会专家委员会副主任、中国物流学会副会长张晓东分别就《物流园区运营情况分析报告（2016）》作了解读。会议还举办了“2016 年度优秀物流园区授牌仪式”，共有 75 家园区获此殊荣。



7月9日上午，本次年会组织了“长沙金霞物流谷研讨会”、“国家战略+物流园区”、“物流生态圈+物流园区”、“互联网+物流园区”四场平行分论坛。来自不同领域的40多位代表和专家分析了当前物流

园区发展、建设和运营所面临的热点、难点、重点问题，并进行了互动交流。会议组织代表参观了示范物流园区单位——长沙金霞经济开发区。

在本次会议期间，国家发展和改革委员会经济贸易司主持召开了示范物流园区工作座谈会。国土资源部土地利用管理司、住房和城乡建设部城乡规划司、中国铁路总公司运输局、中国物流与采购联合会物流园区专委会等相关领导及专家，和示范物流园区代表出席。会议交流了示范物流园区发展现状，存在问题及政策建议，耿书海副司长作了总结讲话。

中物联物流园区专委会在7月7日晚上召开了第五次会员代表大会。会议听取并审议通过了黄萍秘书长所做的工作报告，以及吸收新会员的议案，选举增补了新的理事、常务理事和副会长单位。

参会代表们普遍反映，本次会议参会人数多，信息量大，不少代表通过会议结识了同行，达成了合作意向，达到了沟通信息、交流经验、促进合作、引领发展的预期目的。长沙金霞经济开发区作为本次会议承办单位之一，为会议顺利召开做出了重要贡献。普洛斯投资管理（中国）有限公司、广东林安物流集团、上海天地汇供应链管理有限公司、贵州长和长远物流市场管理有限公司和湖南省物流与采购联合会对本次会议给予大力支持。一些地方政府和企业提出了承办明年年会的意向。

中国物流与采购联合会物流园区专业委员会 工作报告

中物联物流园区专委会秘书长 黄 萍

(二〇一六年七月七日)

尊敬的各位代表：

大家晚上好！现在，我受贺登才主任的委托，就专委会过去一年的主要工作和下一步工作思路向大会作一汇报，请予审议。

一、专委会过去一年工作回顾

中国物流与采购联合会物流园区专业委员会于2012年8月在河北秦皇岛成立。2015年7月底，第四次会员代表大会在山东省烟台市召开。一年来，在中国物流与采购联合会的领导下，在各副主任单位，常务理事、理事和广大会员单位积极参与下，在政府有关部门和各有关方面大力支持下，我们主要做了以下几项工作。

第一，参与了政府决策。去年12月，专委会贺登才主任代表中国物流与采购联合会在中南海向国务院领导同志专题汇报物流业发展情况及存在问题，提出了相关政策建议。会后，国务院办公厅发文要求有关部门采取措施，落实促进物流业发展的政策。联合会和专委会积极向政府有关部门反映物流企业和园区政策诉求，推动国家发改委于2015年8月出台《关于加快实施现代物流重大工程的通知》，把多式联运工程和物流园区工程等列入国家重大工程包。应邀参与了《关于加强物流短板建设，促进有效投资和居民消费的若干意见》的文件起

草和项目评审工作。国家发改委等 10 部门于 2016 年 2 月发出该文件。随着这两个文件的贯彻落实，一批符合条件的物流园区获得了国家资金支持。今年以来，积极配合国家发改委，参与调研和起草工作，6 月 10 日国务院办公厅发出《关于转发国家发展改革委营造良好市场环境，推动交通物流融合发展实施方案的通知》。提出打通衔接一体的全链条交通物流体系，完善交通物流网络；创建协同联动的交通物流新模式，构建线上线下联动公路港网络等措施。为物流园区打通全链条、构建大平台、创建新模式，指明了方向，创造了条件。

第二，组织开展了“示范物流园区”评定工作。2015 年 5 月，国家发改委、国土资源部和住房城乡建设部印发《关于开展物流园区示范工作的通知》（发改经贸[2015]1115 号）。提出到 2020 年，全国分批评定 100 家左右基础设施先进、服务功能完善、运行效率显著、社会贡献突出的示范物流园区，委托中国物流与采购联合会具体组织评选工作。随后，我会发出《关于申报 2015 年示范物流园区的通知》，对申报程序、申报数量、申报条件和申报要求做出了具体规定。之后，经各省区市发改、国土、住建部门推荐，有 41 家物流园区纳入评审范围。2015 年 8 月，我会组织成立了专家组，分别对这 41 家园区进行了现场答辩和评审。专家组通过合规性审查、园区陈述、专家提问、客观打分、专家综合评分等多个环节，初步确定了首批“示范物流园区”名单。经政府部门进一步审核，上网公示后，最终确定 29 家物流园区为首批示范物流园区。

这 29 家物流园区分布在 21 个省市自治区及 5 个计划单列市。园区类别既有运输枢纽型、商贸服务型、生产服务型和口岸服务型，也有综合服务型，都是省级政府部门重点推荐的物流园区。把这些物流

园区作为示范物流园区，对于提高全社会物流效率，促进产业结构调整和经济方式转变，推动“一带一路”、长江经济带、京津冀协同发展等重大战略规划的实施具有重要意义。明天，本次大会将对首批示范物流园区通报表彰。

第三，开展了物流园区综合评价和优秀物流园区评审工作。为建立物流园区统计指标评价体系，总结发现典型，促进行业对标和管理提升，为政府开展示范物流园区工程和市场选择优质物流园区提供参考依据，专委会连续四年开展了这项工作。2013年、2014年和2015年先后对22家、50家和55家优秀物流园区进行了表彰。在往年工作的基础上，今年进一步修改完善指标体系和评价方法，特别注意征求省市行业主管部门和协会的意见，参评单位越来越多，“优秀物流园区”的代表性进一步增强。与此同时，我们从会员单位报送的基础资料中甄选出100家园区问卷进行了统计分析，借助北京交通大学交通运输学院的力量，形成《全国物流园区统计分析报告（2016）》。将在明天的大会上正式发布，还要对评选出的2016年度优秀物流园区进行授牌表彰。

第四，举办了全国物流园区工作年会。去年7月底，我们在山东烟台举办了第13次全国物流园区工作年会。会议规模越来越大，层次进一步提升，内容更加丰富。今年的年会将于明天正式召开，国家发改委等部门和各地政府物流工作牵头部门、行业协会，广大物流园区、企业给予大力支持，专委会改革创新会议内容和形式，相信能给大家带来更大收获。

第五，注重专委会自身建设。一年来，各项基础工作进一步加强。专委会参加了政府有关部门的专项调查，积极反映物流园区政策诉求。

参与了部分地方政府政策制定、项目评审和示范创建等相关工作，为许多会员单位提供了咨询服务。利用网站、微信等多种方式宣传专委会及会员单位，组织了小型座谈及互访活动。通过连续几年的努力，专委会影响力逐步扩大，会员单位进一步增加。经过今天的选举和增补，专委会已有会员单位 170 家，其中理事单位 26 家，常务理事单位 37 家，副主任单位 30 家。

各位代表：专委会一年来各项工作顺利开展，是全体会员单位热情参与的结果，是专家委员会各位专家努力工作的结果，也是各有关方面支持配合的结果。借此机会，我代表专委会也代表贺登才主任对大家的热情参与和大力支持表示衷心的感谢！

各位代表：专委会的工作虽有很大进展，但也存在许多问题与不足。主要有：会员覆盖面还比较小，与规模庞大的物流园区数量不成比例；相关的标准比较粗疏、统计指标体系缺失、评价标准有待完善，物流园区的基础工作有待加强；与会员单位之间经常性联系不够，实质性合作不多，园区之间互联互通工作进展不大，专委会服务能力有待加强等等。这些都需要我们在今后工作中改进提高。

二、专委会下一步工作思路

当前，供给侧结构性改革深入推进，物流需求增速放缓趋稳，结构调整步伐加快，发展动能加速转换，新业态、新模式不断涌现。我国物流园区发展以至于专委会工作面临难得的机遇和严峻挑战。我们要适应新形势，开拓新思路，进一步提高专委会对内工作的凝聚力和对外影响力，给我们的会员单位提供更多更好的服务。

第一，贯彻政府决策，加强政策协调。组织会员单位认真学习贯

彻国家《“十三五”规划纲要》《物流业发展中长期规划》《全国物流园区发展规划》和《营造良好市场环境，推动交通物流融合发展实施方案》等规划与政策。收集反映物流园区发展中遇到的政策问题并提出建议；积极参与政府部门行业调研、规划编制、政策制定等工作，努力把园区和企业诉求转化为政府决策。

第二，继续开展“示范物流园区”评定工作。按照政府部门委托，在总结前一段评定工作经验的基础上，改进和完善工作机制，力争按进度完成评定工作任务。及时总结推广“示范物流园区”经验，推动政府出台相关支持政策。积极参与地方政府有关规划论证、项目评审和示范创建等相关工作。

第三，深入调查研究。每年组织一次“物流园区综合评价调查”，逐步完善综合评价统计指标体系，为会员单位行业对标、社会各界观察园区情况和投资决策参考提供依据。按照综合评价结果，每年评定表彰“优秀物流园区”，从中择优推荐参加“示范物流园区”评定。专委会和专家委员会成员有计划地开展“示范物流园区”“优秀物流园区”走访活动，总结、交流推广先进经验和创新模式。争取在明年初，举办一次“示范物流园区”和“优秀物流园区”联络员会议，进行业务培训，提升统计评价和评定工作水平。

第四，开好工作年会。在现有工作基础上，根据会员单位需求和形势发展变化，创新会议内容和形式，开好一年一度的“全国物流园区工作年会”，力争参会代表得到更大收获。以后会址的选择，将偏重于“示范物流园区”和“优秀物流园区”以及园区专委会会员单位所在城市。

第五，加强会员服务，扩大信息交流。2016年再次编印了《物流

园区专委会会员单位名录》，做好会员单位信息发布工作。2017 年出版《中国物流园区发展报告》，反映园区发展新情况。2018 年进行第五次《全国物流园区调查》。办好物流园区网站，与会员单位网站链接。维护好“物流园区之友”微信群，建立物流园区专委会公众号；运用好各类行业媒体。

第六，促进业务合作。积极创造条件，促进会员单位之间形成相对紧密的联盟合作关系，探索开展实质性的业务合作。组织会员单位参加地方政府及会员单位互访活动。根据需要和有关外事规定，组织参加国际会议，参观考察境外物流园区，开展对外交流合作。

第七，强化基础工作。在调查和评价工作的基础上，建立和完善统计制度和评价体系。积极开展《国家标准》《团体标准》制修订工作，提高物流园区标准化工作水平。运用专委会智力资源优势，组织开展政策法规、经营管理、市场开发、园区规划等方面的诊断和咨询服务。利用互联网手段，开展业务培训与交流。

第八，加强自身建设。一是努力扩大会员覆盖范围，要吸引具有一定规模的物流园区及相关服务机构加入专委会，从去年起，只有会员单位才具有优秀物流园区评选资格。二是完善专委会工作机制，增强服务能力。尽可能多地提供会员单位的专享服务，如调研成果、政策信息、业务联络、项目推介，参加专题会议等，使专委会服务项目逐步变成只对或者优先会员单位。三是加强行业自律，维护会员单位合法权益。四是会员单位应该主动交纳会费，自觉参加专委会举办的活动，努力完成专委会交办事项，特别要发挥副主任单位的带头作用。五是逐步建立退出机制，允许不能够履行会员义务的单位退出专委会。这些工作，既需要专委会牵头，更离不开会员单位积极参与。只要我

们齐心协力，共同参与，就一定能够把我们的专委会办成一流的分支机构。

各位代表：明天我们将要召开全国物流园区工作年会。安排全天大会，内容包括重要政策通报、行业重点报告发布和知名园区经验分享；后天上午将组织互联网+物流园区、物流生态圈+物流园区、国家战略+物流园区等专题分论坛及主题沙龙。后天，会议组织参观长沙经济开发区。会议时间安排比较紧凑，就是想让大家在有限的时间内取得更大收获。

再次感谢大家对专委会工作的支持。希望各位同仁利用好这个机会，广交朋友，多得信息，心情愉快，身体健康。

谢谢大家！

杨应龙：建设“五型园区”，打造“中国金霞物流谷”

中共长沙市开福区常委、长沙金霞经济开发区党工委书记

(2016年7月8日 湖南长沙)



“五型园区”是园区自身建设的目标，“中国金霞物流谷”是物流产业发展的目标。长沙金霞经济开发区位于长沙市北部，总规划面积 84 平方公里，是国务院批准的长沙市整体规划重点开发区，湖南省十大重点物流园区，也是湖南省承接国家“一带一路”、长江经济带发展战略的重要节点。



长沙金霞经济开发区位于长沙市北部，总规划面积84平方公里，是国务院批准的长沙市总体规划重点开发区、湖南省十大重点物流园区，也是湖南省承接中国“一带一路”、“长江经济带”发展战略的重要节点。



园区以现代物流为基础，商贸服务为主体，都市工业为补充，跨境电商为亮点，目前园区已引进企业 500 余家，其中 500 强企业 5 家，央企 9 家，上市公司 24 家。



一、建设“五型园区”

全面践行“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念，建设实力型、品质型、开放型、创新型、智慧型的“五型园区”。



1. 建设实力型园区

突出产业兴园，重点组建世界五百强和行业一百强、战略投资商，力争新引进主营业务收入过亿元的商贸物流企业 100 家以上，产值过百亿元的工业企业 10 家以上，实现财政收入、工业产值、利税水平、进出口贸易等指标年均增长 15%以上，领跑全国物流园区第一方阵。

1 建设实力型园区



2. 建设品质型园区

主要是提升规划品质、建设品质、管理品质，按照板块推进、适度超前的原则，加快水、电、气、路等生产配套，和学校、医院、公园、公交、商业等生活配套设施的建设。特别是立足物流园区特色，将市政道路按功能区分分为物流通道、交通要道、景观大道，打通对外交通联络通道，畅通内部交通循环。

2 建设品质型园区



立足物流园区特色

将市政道路按功能区分定位为物流通道、交通要道、景观大道，打通对外交通联络通道。

3. 建设开放型园区

全面构建金霞“大通道、大通关”的模式，建设外向型经济口岸，提升长沙货运中心国家一类铁路口岸，争创长沙港国家一类水运口岸，申报湖南一类公路口岸。优化五定班轮、五定班列和中欧班列，实现湘品出湘。全面推进跨境电商综合服务试点，加快中部进出口商品展示交易中心和长沙金霞保税物流中心二期建设，着力壮大开放型经济。



4. 全面建设创新型园区

推行体制机制创新，理顺园区管理体制，推行简政放权，提高行政效能。推行建设模式创新，积极引进社会资本投资园区、建设园区。推行经营模式创新，不断改进和提升招商方式、产业培育、融资途径等，实现由建设园区向经营园区实质转变。推行服务机制创新，引导企业建设孵化研发中心、工程技术中心和博士后流动站，全面推动大众创业、万众创新。



5. 建设智慧型园区

运用新一代现代互联网信息技术，完善园区信息化系统，构建园区大数据中心，全面建设智慧金霞。构建互联网+产业体系，推进“互联网+物流”、“互联网+商贸”、“互联网+科技”的无限融合，加快产业化与信息化无缝对接，实现企业与企业、园区与企业、园区与园区全面的互通互联。



二、打造中国金霞物流谷

众所周知，美国有个硅谷，是当今电子工业和计算机产业发展的洼地，武汉有个光谷，是中国乃至全球最具特色的光电子产业园区，长沙有个麓谷，是中国中部地区最大的信息产业基地。目前全国物流园区共有 1210 家，但整体发展水平参差不齐，存在规划、土地、融资、管理、服务等方面的居多问题，在国家倡导互联网+高效物流的背景下，规划和建设有中国特色的物流谷，实现物流要素集聚、土地集约、产业集群是当今时代物流发展的需求，作为国家级示范物流园区的湖南金霞现代物流园，具备了打造中国金霞物流谷的特质和优势，我们将重点从三个方面突破。

1. 构建五元一体的多式联运体系，加快水、陆、铁、管、空五元一体硬件设施建设，全面实行一票制多式联运。

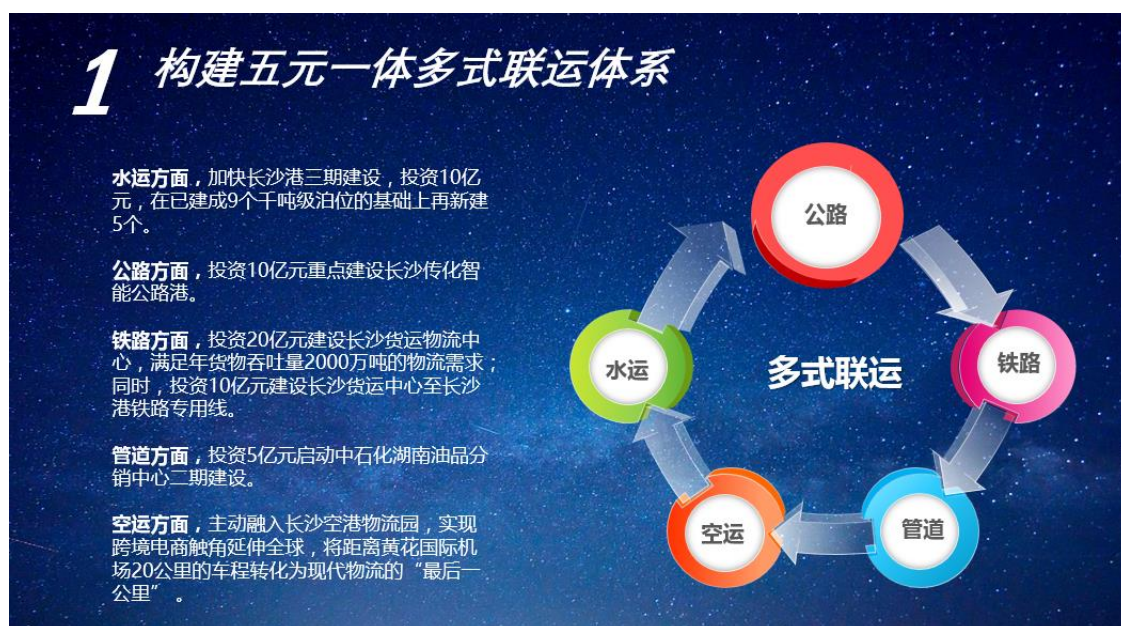
水运方面，加快长沙港三期建设，投资 10 亿元在已建成 9 个千吨级泊位的基础上再新建 5 个。

公路方面，按照物流通道的标准和要求，完善路网体系，投资 10 亿元重点建设长沙传化智能公路港。

铁路方面，投资 20 亿元建设长沙货运物流中心，满足年货物吞吐量 2000 万吨的物流需求。同时，投资 10 亿元建设长沙货运中心至长沙港铁路专用线。

管道方面，投资 5 亿元启动中石化湖南油品分销中心二期建设，满足湖南长株潭地区油品的供给和保障。

空运方面，主动融入长沙空港物流园，实现跨境电商触角延伸全球。将距离黄花国际机场 20 公里的车程转化为现代物流的最后一公里。全面构建公铁联运、铁海联运、陆空联运的立体口岸、开放性系统。



2. 促推物流与制造商贸融合发展。物流业的发展离不开制造业和商贸业，而制造业和商贸业的发展又促推物流业的发展。

(1) 促推物流与制造业融合。目前长沙的机械制造，汽车及零部件、食品加工和新材料相继跨上千亿级产业，其原材料、半成品的采购、产成品的销售均离不开水路、铁路和公路运输。金霞独特的物流优势将成为湖南省生产性物资大进大出、集中配送的首选基地。



(2) 促进物流与商贸业的融合。园区规划了 23 平方公里的商贸 4.0 市场群，推动金霞商贸、物流联动发展，从而全面打造一个“大物流、大工业、大商贸”的产业发展新布局。



3. 建设金霞智慧物流谷。践行“互联网+”发展战略，充分运用大数据、云计算等信息科技手段，重点打造金霞智慧物流谷。

(1) 建设智慧通道。依托长沙港，建设海运信息港，依托长沙传化物流港，建设公路信息港。依托长沙货运中心，建设铁路信息港。依托中石化、中石油，建设能源信息港。依托长沙黄花国际机场，建设航空信息港。全面构建一条无国界、无边界的信息高速通道。



(2) 建设智慧企业。整合与建立了湖南金霞现代物流园信息平台，长沙电子口岸信息平台等信息服务平台资源，加快物联网地区的应用，全面建设智慧企业。



(3) 建设智慧物流谷。以信息化再造管理流程，实现物流谷内外信息资源共享，推行 O2O 模式，线上线下互动，促进生产、管理、经营、服务更加智能化、精细化、网络化，走出一条精准、高效、集约发展之路，建设全国有重要影响力的智慧物流谷。



(根据速记整理，未经本人审阅，转载请注明作者和来源中物联网区专委会、中国物流学会。)

汪 鸣：城市物流创新方向与任务

国家发改委综合运输研究所所长

(2016年7月8日湖南长沙)

一、“十三五”物流发展要求

在新形势下，我们要按照供给侧结构性改革和新常态的要求，来发展物流。这在大概念上、在大战略上是正确的，但是具体该怎么做？

“十三五”对相关的发展领域提了要求，这就是我们的大背景，即结构调整、产业转型升级、打造具有国际竞争力的产业集群。比方说长江经济带的战略，我们讲的第一条就是要打造世界级的内核经济带，培育具有国际竞争力的产业集群。但是各地政府理解出现了偏差，把它变成各地各自为政的大开放。所以习近平总书记在今年1月提出，长江经济带不搞大开发。地方政府一筹莫展，总书记说不搞大开发，那怎么发展？我认为，总书记说不搞大开发，是指不按用原来粗放的方法破坏环境，占用更多资源去搞发展，但他不反对用整合资源，提高资源使用效率的现代方式来发展。我对地方政府说，我理解总书记的意思就是不搞大开发，但谋大发展。但如何谋？从物流的角度讲，包括以下个方面。

第一，降本增效。国家提的是降低实体经济企业的成本，不是降物流企业的成本。这与以前狭隘认为降成本就是降低物流企业成本不同，而是要降低整个产业链上所形成的供应链系统的物流成本。在整

个产业链上，要降低成本，就需要发挥物流作为供应链管理的重要支撑这个环节的成本。而实体经济降成本跟城市创新和产业集群有什么关系？关联性非常强。因为过去都是在孤立的某一个产业节点或者在某一个城市的空间范围内讨论降成本，现在打破了两个界限，第一打破了企业和企业的界限，第二打破了城市和城市之间的空间界限。这两个界限都打破才有可能培育出内在联系紧密，运作互相衔接的产业集群。产业集群实际是建立在跨区域、跨企业合作关系的基础上，形成具有扩张能力、具有比较高的效益、具有更高资本回报和增值能力的产业形态。所以降低企业的物流成本成为“十三五”国家规划里面对物流发展的要求。

第二，服务创新。核心是促进生产性服务专业化发展。生产性服务专业化发展实际上是生产企业的服务交给专业企业来做。其不是简单的外包，而是建立紧密的企业合作，共生发展的生态关系。所以我们需要在基础设施和专业细分物流方面做更多的工作，因为只有细化才能有内在的合作动力，有了内在的合作动力，企业才有成长的可能性。如果什么都做，成长性将很差。这就是为什么，在过去 10 年，我国物流企业扩张困难的一个共同特性——不够专业。但是像顺丰、德邦等少部分企业，很快迈过了中国物流企业通常用 20 年、30 年都不能迈过的 10 亿左右的年收入门槛，达到了百亿。我认为，在三五年之内，专业化领域里面将出现多个千亿级的企业，而这种企业本身又是一个集群化的形态。我们还需要加强物流基础设施建设，这个建设不

再是过去的“交通论”交通基础设施建设，“物流园区论”物流园区的基础设施建设，而是针对物流细分、集群化所缺失的物流基础设施和既有物流基础设施怎么样进行有效的资源整合、资源衔接、服务衔接的建设。在打造产业集群、实现集群化发展，实现制造业的物流服务专业化的大背景下，核心就是整合。服务创新应朝着各类资源整合的方向去发展，其中就包括基础设施的整合。

但怎么去整合？为整合而整合，或者由谁来整合？需要发展各种专业化的物流服务，包括推进绿色物流的发展、冷链物流发展，城乡配送规模化、网络化和以物流园区干线运输衔接的系统化服务方向发展。这些概念、这些理念，需要物流企业琢磨和思考。

第三，扩大开放。到目前为止，我们的经济成就就是开放的产物，但开放的内涵已发生了改变。改革开放 38 年来，我们的发展形成了一种路径，就是把货拉出去卖。如内陆省份都在想方设法通过开中欧班列把货拉到欧洲去卖，但把货从国外买回来，其实也是开放。14 亿人的全面小康，它一定是以买进来为主。我们应在商贸物流领域寻求开放，通过这种开放来为各种服务于国内外的物流系统提供一种支撑。

目前，中国物流大致分为两部分，一是与国际毫无关系的内需物流，另一个是与国内没有多大关系的进出口物流。中国一旦全面小康建成以后，我们将更加深度地融入到国际经济大环境中，国内物流与国际物流的界限将变得非常模糊，可能需要打造国际国内衔接一体化的物流产业集群。因而我们的物流园区可能需要建到欧洲、美国，来

与国内的物流园区互联互通，通过干线的运作衔接，打造网络化的集群模式。其实，如果政策得当，我们有能力，将其他国家的机场变成国际机场，把其港口变成国际港口。因为我们只要将其定义为某个区域内，中国客流和货流进出的集散点，然后调整航线，其客流和货流都会大幅提高。比如，我们选了希腊港口，希腊港口集装箱从每年十几万标箱增长到二、三百万标箱。刚开始收购时，希腊人不买账，这个不卖，那个不卖。这回希腊总理到中国来，把国家持有的希腊港口17%的股权也卖给了我们，超过了原来中国持股不允许超过50%的规定，达到了67%。我们通往欧洲的集装箱，通过希腊的港口再向欧洲分拨。同样从欧洲买进的货物通过希腊港口回来，希腊港口将来可能做到千万标箱。可见，“开放”的概念已经发生了很大变化。

第四、强化融合。融合趋势已经显现，融合成功的模式已经有了，我们要加快推进多领域互联网融合发展。国家组织实施的“互联网+”重大工程，加强推进基于互联网的服务模式、供应链、物流链各类的创新，都是围绕顺应当前和未来发展环境变化的需要，从产业组织形态、产业集聚形态和产业获利的途径等方面来推进发展。

第五、培育枢纽。在推进发展过程中，自然催生了具有天然区位优势枢纽节点的发展，因为我要聚集，我要形成集群，它需要一个支点。支点是什么？说大了，是城市。说具体些，是物流枢纽。城市选择了怎样的路径来完成物流集群的过程，实际上也就是城市发展枢纽经济的过程。未来三到五年，在城市参与竞争的过程中，枢纽经济一

定是进行产业选择和产业组织的核心概念。目前，我们城市经济发展规划、产业发展规划的理念是相对落后的。产业规划是否符合发展要求，依据不是产业是否为新兴产业。即使是传统产业，如果应用了枢纽组织、集群化发展、融合化发展的理念和手段，就是先进的，甚至是国际领先的产业形态。过去，我们经济和产业发展，走了一条不好的发展道路。因为我们认为只要产业是新兴产业，就是符合发展方向的，结果大家都发展，造成产能过剩。比如太阳能产业，新技术所带来的超额利润，被弄成了平均利润，这需要我们总结反思。枢纽经济未来发展的重点地方在中西部地区，所以中西部地区如何打造服务内陆，对接国际的枢纽，是一个要重点考虑的问题。

第六、构建通道。枢纽打造，需要通道作为支撑，所以“一带一路”战略里面核心就是推进通道建设。今年张副总理把通道建设加上枢纽经济，合在一起直接提了“经济走廊”的概念。所以经济走廊的建设，是未来承载产业集群化发展的非常重要的一种形态。所以枢纽经济、通道经济，经济走廊、产业集群这四个概念合在一起，是未来区域经济发展的概念。

第七、崛起中部。如果 14 亿人全面小康的目标达成，我国既有的产能全部用来满足国内需求是不够的，我们需要加强与“一带一路”国家的产能合作。搞外向型经济的时候，我们的枢纽节点在沿海，培养了多个国际型物流节点城市。那获取国际资源，满足需求规模远大

于外向型经济的时候，从物流成本、物流效率层面，它的布局、枢纽点一定在中西部内陆地区。

第八、突出示范。我们选了河北作为全国现代商贸物流重要基地建设的示范点，希望河北把北京要疏解的产能承担起来，为北京提供服务。但是，河北承担产业转移，实际上是将消费人群与服务设施、企业在空间上实现了分离。在分离的情况下，需要把区域干线运输、节点物流资源聚集，将最后一百公里、五十公里的分拨运输和最后一公里的配送构成一个有机的系统，并且这个系统要比原来的系统更具效率，整体成本要更低，服务质量要更好。如果三地政府都不想这个事，那京津冀协同发展，打造产业集群，将是件很困难的事。所以我们寄予了示范很大的期望。

第九、强化基础。推进集群化发展，就是推进现代化的过程。现代化过程要强化跟现代化匹配的基础设施，这个概念更多的是针对整体经济运行。所以我们在国家的“十三五”规划里没有明确提出交通运输的现代化，但实际我们在操作上是按照力争“十三五”、最晚“十四五”中国要实现交通运输的现代化。最近推出了铁路“八纵八横”规划，都是在这个指导思想下提出的。所以交通运输部提了十大工程来推动其发展，这十大工程一旦完成，我们将拥有世界上最好的交通运输系统。

第十、融入国际。前面做了那么多事情，最终目的是要高度融入国际，不再只是一个加工产品运到别人那卖的一种经济，而是一种高

度的融合。改革开放以来，签 FOB 条款，货物一装船就结汇，结汇效率很高。但如果晚两个月结汇，利润翻 10 倍，这事做不做？但因为我们没有国际物流服务能力，我们只能把货运到国外，剩下的就交给别人做。在这个物流系统里，我们承载了 70% 的物流量，但是服务是别人做的。因而我们只挣了 1% 的钱，别人挣了 99%。我们该怎样走出去挣更多的钱，是迫在眉睫的事情。

二、城市物流创新方向及任务

产业集群化是发展方向和趋势，集群化又更多的落在以物流园区为载体的系统上，而物流园区更多又落在了城市，所以城市物流的创新发展，成为当前和未来战略中的战略。怎么完成创新过程？主要是四个方面的问题。

第一，城市物流发展的战略创新。国家对不同的城市发展物流划分了等级，为什么要分级？实际上是希望形成国家级、区域级和地区级三个层次的物流网络。这还不是主要目的，主要目的是希望形成一种分工，因为有了分工才有合作的基础。如果不分工，就没法合作。这是很多企业整合困难的原因，因为他没有分工，无法整合。所以城市在战略上必须明确以培育增量性的产业为方向。物流的发展有两种形态。第一，与制造业、商贸流通业相匹配的物流，是一种战略。第二，不以或者是不单纯以服务本城市自己的制造业和商贸业为对象，还加上了服务这个特定区域范围内的对象，可能形成跟城市产业发展没有关联的物流业增量的发展。其实，划分等级的这些城市，都是具

备打造不以服务城市自己为目的的增量产业。尽管城市在承载区域功能上存在竞争，但在战略上必须明确，城市可以物流为增量性产业进行培育，打造新的经济增长点，更多是以物流为手段，改善服务环境，为产业布局和强化与其他地区、城市的合作创造条件，形成新的城市经济和产业发展思路。

第二，城市物流产业体系建设创新。重点在于以各类物流服务系统的建设作为城市创新发展物流业的基本方向，既培育服务区域的物流产业，又整合区域物流资源，更在于培育具有区域乃至国际竞争力的包括物流体系本身在内的产业集群。

第三，城市物流组织模式和业态创新。为支撑城市物流体系创新发展，城市物流具体发展的方向主要体现在两个方面：一是城际、城市内部物流组织模式，即物流网络的布局、规模、功能上进行符合战略的匹配；二是与物流模式衔接配合的物流企业及业态的创新，形成全新的实现组织目标和战略意图的企业系统。

第四，城市物流管理的体制机制创新。完成规划的任务目标，在现有的管理体制和机制下是无法实现的，所以我们需要对物流管理的体制和机制进行创新。这个创新并不是说非要成立一个管物流的部门所能解决的，因为如果发改委、商务局、交通局不买账，这个部门什么事都干不成。我们应更强调，具有物流功能的部门，要按照物流战略、物流体系建设，物流组织模式创新和业态创新的需要，进行跨部

门的通力合作。这种通力合作包括日常工作衔接、规划、政策、市场监管和创新引导等方面。

这四个创新，是国家发改委发文，开展物流创新试点城市的主要内容。本次试点城市，全国一共选了 20 个，并且偏向中西部地区。中西部地区在数量上占到总数的 67%，也契合了我们对未来物流产业集群更多会在什么样的城市生长出来的一种期盼，也是对未来发展的一种判断。希望在未来中国经济转型，进入新常态发展，迈向现代化的过程中，形成具有国际竞争力的产业集群。

（根据速记整理，未经本人审阅，转载请注明作者和来源中物联网园区专委会、中国物流学会。）

周俊波：成都国际铁路港金工联运实践与探索

成都国际陆港运营有限公司总经理

（2016年7月9日 湖南长沙）

成都国际铁路港坐落于美丽的蓉城北部，距市中心有17公里，规划面积41平方公里，正在成为西部物流的桥头堡。园区吞吐能力设计是，近期100万标箱，900万吨散货；远期250万标箱，1900万吨散货。成都国际铁路港铁公水集装箱联运项目也荣获了国家第一批多式联运项目的示范工程。

一、突破功能障碍，以服务模式创新驱动陆港多式联运的整体效能。

作为铁路港口，完善的铁路港口功能是开展多式联运很重要的基础。对于成都来说，要立足于发挥铁路港的物流枢纽和结点优势，链接整合水运、铁路、公路等多种运输方式，发展口岸商贸功能以及金融服务、信息服务，形成物流与商贸、金融信息一体化的服务，构建整体物流供应链。铁路港的规划包含成都铁路集装箱中心站、成都铁路局大弯货站，铁路国际集装箱物流园区，成都青白江散货物流园区，电子商务以及物流配送核心区，物流总部以及口岸服务区核心区，大型商贸园区等“两站两园三功能园区”。围绕陆港功能，我们也在努力提升多式联运的整体效能，希望把物流、商贸、供应链、信息、金

融都整合在一个物流园区。为了提升多式联运服务的整体效能，我们从三个方面对服务进行了一些整合和优化。

（一）一站式服务、集合五类窗口实现流程精简

多式联运服务大厅集合整合了铁路、船公司、港口、海关、检验检疫等五类窗口，推行单窗口一站式服务，由客户经理前台统一受理客户需求，后台再进行分拨。在整个港区就由我们陆港公司对前台进行统一受理，接单。客户来港区办理物流业务，由陆港前台统一接单，形成一个单窗口，后台分拨给铁路、海关、检验检疫、场站等部门。服务大厅也提供了铁路运输、海运订仓、报关报检、出口退税、外贸结汇等一体化服务，通过集成化的多式联运服务改善整体物流环境，进一步强化铁路港枢纽作用。

（二）一体化布局集合三个点位，实现口岸通关高效

我们提供包含集装箱、进口整车检测、肉类以及水果进境指定口岸等多功能口岸服务，进一步整合优化空间布局，深化资源统筹，实现海关监管区、卡口、中心站三位一体。海关监管区、卡口、中心站连为一体，在全国来说，也是极为少有的。在海关监管场所，建立了海关的多式联运监管中心，实现海关对各种运输方式的货运换装、仓储、中转、配送等作业一体化监管，实现铁水联运、公铁联运等多式联运的一站式通关，本地退税一体化服务。在这种构架里面，可以帮助企业提高整体通关效率，甚至达到 75%以上。这个场站里的运作和海关监管，统一由我们来操作。

（三）EDI 平台集合四个系统，实现数据信息共享

我们开发建设了国际铁路港的 EDI 信息平台，与口岸场站管理信息系统，铁路运输信息集成平台以及海关口岸业务平台等系统实现了数据互换，初步实现了海关铁路场站的多式联运全链条的数据共享。铁路、海关、检验检疫都给我们开放了系统，是非常不易的。下一步我们将建设物流企业的信息化公共服务系统，提供一些网上电子商务功能，同时我们也将进一步整合港口、船公司以及公路包括专线联盟的一些资源。真正把这个地方的信息资源统合成一个大数据库，一个大的数据交换平台。我们也在向上海学习单窗口服务，把所有的信息系统全部集成在这一块。

二、突破体制障碍，以运营机制创新驱动多式联运组织的高效协同。

（一）打造一体化运营平台，高效统筹资源配置

铁路港是由铁路与成都市政府共同组建的一个运营平台，其根本目的是整合多方资源，包括铁路资源、场站资源，地方政府的政策和物流园区资源，这个运营模式是全国首创。园区由由公司统筹负责园区的运营，搭建统一的内陆港多式联运服务平台，搭建统一的场站服务平台，信息服务平台，金融服务平台，在这个基础上形成统一的内陆港，物流公共服务基础平台，利用这个平台的规模优势、资源优势、政策优势推动各方协同组织开展多式联运服务。

（二）深化联盟式运作机制，高效连接跨界配合

我们按照企业联盟化、联盟企业化的思路，以铁路为核心组建公铁联运、水铁联运、甩挂联盟等物流联盟，建立健全联盟运作机制，形成资源共享优势互补，协同运作，联动发展的运营服务模式和配套运作体系。我们这种联盟了各个成员单位也密切了公路、铁路、水路甚至港口，所有的这种衔接，构建了一种经营网点、区运班车、铁路分拨中心、班轮一体化的综合物流绿色通道。同时也发挥这个铁路港枢纽的作用，通过公铁联盟、水铁联盟，我们把整个西南地区，四川省内的其他的二级陆港以及其他物流园区都通通的联动协作起来，形成一个大的区域联动。

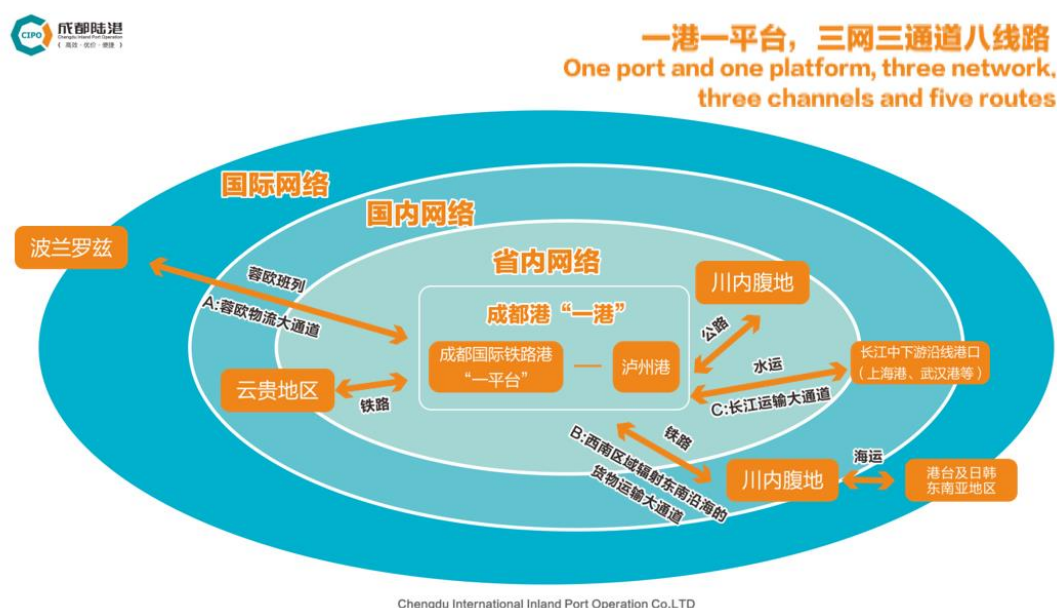
（三）设计全流程协作方式，高效优化转运效率

我们在大力推进公路甩挂适应性改造的同时，也开发了一些联运的转载工具，提高了多式联运的转载作业效率，包括 15 吨的小型包装箱，还有一些 45 吨的大容量的集装箱，通过应用箱管系统制定一些比较优化的箱管方案和作业方案。与沿海的宁波、厦门、北部湾的主要港口、相关的船公司合作，细化操作流程，实现陆港公司港口以及船公司的无缝衔接，减少货物在码头的存放时间。比如我们从日本、台湾经厦门到成都到欧洲的货物，一些数据信息系统提前给厦门，那么厦门提前进行一些场站业务操作安排，可以压缩运输时间至少在一天以上。多式联运实际上有三个关键问题，结点、通道和衔接。实际上

衔接是多式联运过程中，最浪费时间、消耗成本最多的环节。如果可以通过信息共享，提前安排计划，可以压缩很多的运输时间。

三、突破产业边界，以集输运体系创新驱动多式联运产业集群发展

我们在打造多式联运项目的基础上，有一个大的框架叫做“一港一平台，三网三通道八线路”。“一港”就是国际铁路港，“一平台”就是我们这个运营平台，“三网”就是省内、国内、国外三张网，“三个通道”就是长江运输大通道、蓉欧物流大通道的和西南地区辐射东南沿海的货物运输大通道。



(一) 打造国内支持国际的八条联运线路

为了使蓉欧班列常态化运行，我们在国内打通了八条线路通道，可以把长三角、珠三角甚至日韩的一些货物通过我们国内的通道到达成都，经成都到欧洲。第一个是厦蓉欧，经厦门到成都到欧洲，现在

图定运行时间是 79 个小时，每周可以开行一列；第二个是武汉班列，图定时间是 26 小时，每周往返 3 列；第三个深蓉欧，从深圳到成都到欧洲，66 个小时；第四个甬蓉欧，从宁波经成都到欧洲 5，9 小时；第五个广蓉欧，从广州经成都到欧洲，61 个小时；桂蓉欧从南宁经成都到欧洲，50 个小时。还有昆蓉欧和上海班列。这就是我们搭建的三个通道，一个是蓉欧物流大通道，一个东南沿海运输大通道，一个长江运输大通道，经长江流域到武汉或者到达泸州港，经铁路，经我们内陆港再到欧洲形成一个完整的多式联运。



（二）拓展覆盖国内国际的三张网络

省内以成都为中心通过跨区域公铁联运通道，辐射川内的腹地滇东黔北。国内以成都为枢纽通过厦蓉欧、蓉深等国内的一些通道，扩大我们的揽货范围到长三角、珠三角，环渤海地区延伸揽货范围至日

货、港澳台东盟各国。国外依托蓉欧通道以波兰罗兹为中心，扩大欧洲端辐射范围，将欧洲端通过多种运输方式延伸到德国的杜伊斯堡和阿姆斯特丹等欧洲城市。我们在德国波兰等城市设立常设办事处，开展欧洲海外配送仓的项目，形成覆盖全欧的揽货范围，进一步吸引欧洲货源。

今年到目前为止，蓉欧班列已经开了 153 列，远超去年全年的 103 列。通过不断运作，从欧洲回的货源也在不断增加。实际上，欧洲也非常希望打开中国市场，但很多欧洲人还不知道，也在打听，很多欧洲的多式联运项目经营人也想与我们合作。预计 2016 年，蓉欧班列开到 413 列。而且今年我们最高单列重载率可以达到 100%，通常一个月的重载率可以达到 70%。班列在前期有补贴，是市场投入成本的过程，通过这种运作后，企业将产能进行转移，陆路的丝绸之路会越来越好。

（三）构建物流与产业贸易的多方互促链条。

我们积极落实蓉欧的战略，依托蓉欧班列实施欧亚通道建设，推动产业转移与聚集，推动市场腹地的拖载，推动交流枢纽建设的一体化战略。通过蓉欧列与国际国联通道吸引沿海的一些高科技企业加速向成都转移。目前世界 500 家企业成都已经落户了 268 家，同时贸易和产业的发展又反哺了物流通道和物流建设，目前我们已经与 TCL、联想、戴尔等企业签订了进出口欧洲产品的物流方案和产能转移合作协议。到 2018 年，成都将与国内 10 个以上的枢纽城市，国内的互联互通实现双向的稳定开行，欧洲端的分拨点的数量将达到 10 处以上。

联想在波兰有电视机电器的组装厂，原先它都是走海上，时间比较长45天，成本也比较低，比较便宜。后来我们把这个通道给他推荐后，联想愿意把它的一部分产能转移到成都，由成都直接生产配件直拉到波兰罗兹，甚至把波兰罗兹的一些产能也调整到成都来。实际上，通过这种方式物流通道促进了贸易的发展，也促进了产能的转移。从这个角度，看到了物流业真真正正为社会经济发展所做出的巨大贡献。不单是享受收益，更重要的为社会经济做了一个很大的支撑。

（根据速记整理，未经本人审阅，转载请注明作者和来源中物联网园区专委会、中国物流学会。）

【行业动态】

李克强谈互联网+物流：既发展新经济，又提升传统经济



“推进互联网+物流，既是发展新经济，又能提升传统经济。”李克强 7 月 20 日在国务院常务会议上强调。

当天会议部署推进互联网+物流，降低企业成本便利群众生活。此前，李克强曾 3 次主持国务院常务会议，讨论通过《物流业发展中长期规划》，部署发展现代流通业建设法治化营商环境，推进“互联网+流通”行动。

在7月20日的常务会议上，李克强说：“要推动互联网、大数据、云计算等信息技术与物流深度融合，推动物流业乃至中国经济的转型升级。这是物流业的‘供给侧改革’。”

物流业是当前的发展“短板”，其中蕴藏着巨大潜力

2天前，李克强召集全国31个省（区、市）政府负责人在京开会，部署促进社会投资健康发展。广东省政府主要负责人在汇报中说，今年1—6月，广东民间投资增速达19.6%。这远远高于其他省份。

总理向他询问投资增速最快的主要是哪些领域？这位负责人说：“生产性服务业可以说是‘异军突起’。其中物流、供应链服务等投资增速都很快。”

李克强随后以此为例，要求参会各地方负责人要抓住机遇拓展新的投资空间。他在7月20日的常务会议上重提此事时说，我国在物流方面仍有很突出的“短板”，发展物流业、降低流通成本还有很大的潜力可挖。

“这几年我们下了不少功夫，把物流成本从占GDP20%降低到16%，取得了不小进步。但与全球平均水平相比仍然相对较高，与一些发达国家更是有显著差距。”总理说，“必须认识到，物流业是当前的发展‘短板’，其中蕴藏着无限巨大潜力。”

发展互联网+物流要和大众创业、万众创新相结合

在此前的两次基层调研中，李克强总理分别考察了两家企业对“互联网+物流”的探索。

李克强就此总结到：“发展互联网+物流，一定要和大众创业、万众创新结合起来。这既可以催生新技术、新模式、新业态，增强物流业竞争力，也能大大降低企业成本、提高经济整体运行效率。”

对可能出现的新业态，不要一开始就“拦住”、“管死”

近年来，高速增长的快递业在整个商贸物流业中可谓“一枝独秀”。中国邮政集团公司负责人在讨论中说，今年上半年快递行业继续保持快速发展，邮政快递业务增速超过 50%。

“的确，这些年快递行业的发展之迅速超出我们的想象！”李克强说，“快递业作为新业态对 GDP 的拉动作用虽然有限，但却容纳了大量就业，也大大降低了全社会的物流成本。”

他强调，在推进互联网+物流的过程中，很可能还会诞生许多新业态，也可能出现一些新情况、新问题。政府部门不要一开始就“拦住”、“管死”。对那些充分吸纳就业、降低企业成本、方便群众生活的物流企业，要加大用地等政策支持，结合营改增创新财税扶持，简化物流企业设立和业务审批，鼓励金融机构重点支持小微物流企业发展，在优化服务的同时，也要强化事中事后监管。

“希望各有关部门共同努力，加大互联网+物流的推进力度。”李克强最后要求，“这既是发展新经济，也是在改造提升物流、制造业等传统经济，助推中国经济整体转型升级。”

中国物流与采购联合会（以下简称“中物联”）自 2014 年起持续关注互联网+物流新业态的发展，就支持和推动物流行业互联网转型升

级，开展了一系列工作，包括开展物流企业调查，发布《物流行业互联网化转型趋势调研报告》；建立中物联物流信息平台诚信公约联盟，共建《物流诚信共享信息构成要素及交换要求》团体标准，促进物流行业在线交易、诚信信息互联互通；倾力打造联物流平台，组织征选60家优质运力平台，分类梳理各平台的服务优势，共同搭建互联网模式下的覆盖全国及全产业链的物流供给侧。60家优质运力平台以及已经尝试了互联网模式下实现物流交易的企业，是互联网+物流的创新实践者，为行业发展起到了示范作用。

这些工作得到了产业链各节点企业的热烈响应，工作开展初期，制造、商贸、大型第三方物流的部分企业已尝试通过中物联联物流平台与60家优质运力平台互联互通，通过广泛利用社会化运力持续优化自己的运输成本，促进其计划用车动态化，临时用车高效、透明。另一方面，通过中物联搭建的联物流平台，部分物流企业也实现了企业自有运力的社会化，广泛对接运力需求方。

为继续推动物流行业互联网化转型，近期中物联下发73号文件《关于推进物流企业利用“互联网+”转型升级有关问题的通知》，并开展物流互联网化企业试点工作，目前已收到83份企业试点的申请表。对于申请参与试点工作的企业，中物联将分区域免费开展以“互联网+转型升级”为主题的培训课程，课程将从国家政策解读、行业互联网化发展趋势、国外互联网物流模式介绍、物流业互联网化转型案例分享、物流交易诚信理念与实践、中物联物流互联网化试点企业实

践集训等方面开设，辅助企业通过互联网+转型升级。另外将根据企业的申请需求，帮助企业利用互联网手段实现资源的互联互通，积极开展供需对接工作，促进企业降本增效。

贺登才出席“贯彻落实交通物流融合发展工作 电视电话会议”并做大会发言

7月20日，国家发展改革委在京组织召开“贯彻落实交通物流融合发展工作电视电话会议”。国家发展改革委副主任胡祖才出席会议并讲话，会议由国家发展改革委秘书长李朴民主持。有关政府部门、行业协会、研究机构和重点企业的负责同志参加了会议。中国物流与采购联合会副会长贺登才出席会议并作大会交流。

会议听取了广东省发改委、重庆市发改委、中国物流与采购联合会、中铁联合国际集装箱有限公司、中国远洋物流有限公司、传化物流集团有限公司等五家单位的代表发言，重点就“加强规划政策支持推动交通物流融合”、“推进多式联运发展”、“构建融合发展新体系”、“铁路集装箱发展”、“全球物流经营”和“智能公路物流网络”等主题进行了大会交流。

贺登才代表中国物流与采购联合会在大会作了“构建融合发展新体系”的发言。他指出，《营造良好市场环境、推动交通物流融合发展实施方案》提出的16条政策措施，是新时期的“交通物流16条”。这是我国政府在经济发展新常态下，精准产业政策的具体体现，是物流业转型升级的客观需要，也是发挥综合交通运输网络优势的必然选择，更是交通与物流两大基础性产业融合发展的顶层设计。他建议，

下一步应从“五个一”建设入手，构建交通物流融合发展新体系，促进两大产业融合发展：一是基础设施“一张网”，二是运营管理“一体化”，三是业务流程“一单制”，四是标准规范“一根绳”，五是市场监管“一道令”。胡祖才在总结讲话中指出，交通物流融合发展是推进供给侧改革的迫切需要。其核心在于：打通全链条、构建大平台、创建新模式、营造良好环境。应抓住关键、突破瓶颈、切实推进交通物流融合发展。各有关部门要加强协调，形成合力，确保各项工作落到实处，为推进供给侧结构性改革和稳增长做出新的贡献。

【中物联物流政策辑要（2016 年 6 月）】

政策解读：国务院办公厅转发《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》

政策点评：国务院：原则通过《中长期铁路网规划》

交通运输部、国家发改委：关于公布第一批多式联运示范工程项目名单的通知

交通运输部：发布《交通运输节能环保“十三五”发展规划》

国家发改委：《中国“互联网+”行动百佳实践》入选名单公示
全国现代物流工作部际联席会议办公室会议在京召开

政策动向：交通运输部：载货集装箱 7 月起实施强制称重

交通运输部：重要航道安全设施保障工程加快实施

海关总署：推广国际服务外包业务进口货物保税监管模式

政策摘要：国家发改委、交通运输部：印发《关于推动交通提质增效提升供给服务能力的实施方案》

国家发改委等六部门：印发《京津冀农产品流通体系创新行动方案》

国家发改委等四部门：要求加强干线公路与城市道路有效衔接

国家标准委、商务部：内贸流通体制改革发展标准化方案出台

地方借鉴：天津市：出台高等学校快递服务进校园管理办法

天津市：出台跨境电子商务综合试验区实施方案

河北省：深入推进新型城镇化建设 加快实施“快递下乡”工程

山西省：将实施跨境电子商务“113 工程”支持跨境电商公共

海外仓建设

山西省：加快发展生活性服务业促进消费结构升级

黑龙江：推动邮政业诚信体系建设

上海市：公布跨境电商综试区实施方案

浙江省：7月1日起全省货运实施实名制

浙江省杭州市：推出杭州市城市配送信息服务中心

安徽省：货运车辆使用 ETC 通行费降为 85 折

安徽省安庆市：全力推进重大水运基础设施建设

福建省：《“十三五”综合交通运输发展专项规划》正式出台

福建省：出台加快发展现代服务业行动方案重点发力现代物流领域

山东省：推进“快递向下”服务拓展工程

山东省：支持电商与快递物流协同发展

广东省：印发推进“快递下乡”工程实施方案

重庆市：发布《关于促进快递业发展的实施意见》

四川省：出台加强物流短板建设实施方案

陕西省：邮运车辆免缴车辆通行费

陕西省西安市：加快发展绿色交通城市

附件：2016 年 6 月份物流相关政策目录

政策解读：

国务院办公厅转发《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》

日前，国务院办公厅转发国家发展改革委《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》，部署推动交通物流融合发展，提升交通物流综合效率效益，有效降低社会物流总体成本。《方案》指出，要以提质、降本、增效为导向，以融合联动为核心，充分发挥企业的市场主体作用，抓住关键环节，强化精准衔接，改革体制机制，创新管理模式，加强现代信息技术应用，推动交通物流一体化、集装箱化、网络化、社会化、智能化发展，构建交通物流融合发展新体系。到 2018 年，初步形成开放共享的交通物流体系，全社会物流总费用占 GDP 的比率先较 2015 年降低 1 个百分点以上；到 2020 年，建成设施一体衔接、信息互联互通、市场公平有序、运行安全高效的交通物流发展新体系，全社会物流总费用占 GDP 的比率先较 2015 年降低 2 个百分点。

深度解读：

构建交通物流融合发展新体系

近日，国务院办公厅发出《关于转发国家发展改革委营造良好市场环境、推动交通物流融合发展实施方案的通知》（国办发〔2016〕43 号），提出了 16 条政策措施（以下简称《交通物流 16 条》），目

标是构建交通物流融合发展新体系。这是推进供给侧结构性改革的新举措，也是交通运输与现代物流融合发展的新机遇。

《交通物流 16 条》的重大意义

构建交通物流融合发展新体系，应提升为国家战略。交通运输业是国民经济的基础性、先导性产业，也是现代物流发展的载体。物流业是融合运输、仓储、货代、信息等产业的复合型服务业，也是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业。促进两大基础产业融合发展，对于推进供给侧结构性改革，加快培育新动能，改造提升传统产业，全面落实“去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板”五大重点任务具有重要意义。国务院曾于 2014 年发布的《物流业发展中长期规划》中突出强调推广多式联运。现在国办又专门出台《交通物流 16 条》，标志着构建交通物流融合发展新体系，上升到国家战略层面。这是我国政府在经济新常态下，精准产业政策的具体体现，也是两大产业发展的顶层设计。

构建交通物流融合发展新体系，是物流业转型升级的客观需要。我国物流业在经济“新常态”下呈现出新的特点。从增长速度看，结束了过去十多年的高速增长，步入“中高速”阶段，长期掩盖的问题开始显现。从需求结构看，与居民生活相关的物流需求仍将增长，生产资料类需求增势减弱；中西部以及农村物流需求增速加快，外贸需求增速放缓。从资源条件看，物流基础设施网络日趋完善，对物流运

作的“硬约束”开始减缓，要素成本、资源环境负担进一步加重。从增长动力看，新技术、新模式不断出现，整合优化、创新驱动成为新的动力源泉。总体来看，与交通运输及相关产业融合发展，是物流业转型升级、提质增效的新路径。

构建交通物流融合发展新体系，是两业融合发展的新要求。近年来，我国综合交通体系不断完善，物流业持续快速发展，初步形成了衔接互动的发展格局。但也要看到，交通与物流融合发展不足，交通枢纽与物流园区衔接不够，多式联运和供应链物流发展滞后，运输标准化、信息化、规模化等问题依然突出，在一定程度上制约了交通基础设施网络优势的发挥和物流业整体水平的提高。构建交通物流融合发展新体系，促进两业融合发展，符合创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，顺应现代物流发展的客观要求，也是发挥综合交通运输网络优势的必然选择。

《交通物流 16 条》的核心内容

《交通物流 16 条》的编制工作由国家发改委主导，交通运输部以及相关研究机构、行业协会参与，中国物流与采购联合会也参加了相关的调研起草工作。文件的主要内容包括：总体要求、打通衔接一体的全链条交通物流体系、构建资源共享的交通物流平台、创建协同联动的交通物流新模式、营造交通物流融合发展的良好市场环境等五部分。其核心在于：打通全链条、构建大平台、创建新模式。

核心内容之一：打通衔接一体的全链条交通物流体系。一是完善交通物流网络。完善枢纽集疏运系统、优化交通枢纽与物流节点空间布局、构建便捷通畅的骨干物流通道。二是提高联运服务水平。强化多式联运服务、拓展国际联运服务。三是优化一体化服务流程。推行物流全程“一单制”、健全一体化服务保障。

核心内容之二：构建资源共享的交通物流平台。一是建设完善专业化经营平台。支持社会资本有序建设专业化经营平台；鼓励平台企业拓展社会服务功能，支持平台企业与金融机构合作提供担保结算、金融保险等服务；推动跨境交通物流及贸易平台整合衔接。二是打造信息共享服务平台。建设承载“一单制”电子标签码赋码及信息汇集、共享、监测等功能的公共服务平台。三是加强对各类平台的监督管理。强化平台协同运作。

核心内容之三：创建协同联动的交通物流新模式。一是构建线上线下联动公路港网络。完善公路港建设布局，强化公路港功能。二是推广集装化标准化运输模式。加大运输设备集装化、标准化推广力度，加强技术标准支撑保障。三是发展广泛覆盖的智能物流配送。发展“互联网+城乡配送”，推进“互联网+供应链管理”；强化“物联网+全程监管”。

多式联运是落实《交通物流 16 条》的突破口

经过多年建设发展，我国综合运输体系基本形成。到 2015 年底，全国公路通车总里程 457 万公里，其中高速公路通车里程超过 12 万公

里；全国铁路营业里程达 12.1 万公里，其中高铁营业里程 1.9 万公里；沿海港口万吨级以上泊位超过 2100 个，内河高等级航道达标里程 1.36 万公里；全国民航运输机场达 214 个；各类物流园区共计 1210 家。在规模快速扩张的同时，线路与节点配套不足，各种运输方式之间衔接不够，交通与物流融合发展差距较大，交通基础设施的网络优势有待发挥。

近年来，我国物流业获得较快发展，但社会物流总费用居高难下与物流企业利润空间不断压缩的矛盾依然突出。也就是说，全社会付出了很高的物流费用，而承担物流活动的主体并没有得到应有回报。除了经济结构、产业布局以及发展阶段等客观因素外，交通与物流融合不够是重要原因。各种运输方式缺乏合理分工，物流路径有待优化，货物多次装卸搬倒，过多的物流环节推高了物流成本。

由此看来，发展多式联运，构建交通物流融合发展新体系，是提升物流业运行效率和效益的“突破口”。多式联运涉及运输方式多、区域地方多、管理部门多，离不开基础设施、运营管理、业务流程、标准规范和市场环境等方面的协调统一。因此，应该从“五个一”建设上取得突破。

—— **基础设施“一张网”**。统筹综合交通枢纽与物流节点布局，强化交通枢纽的物流功能，构建综合交通物流枢纽系统。根据区位条件、辐射范围、基本功能、需求规模等，科学划分全国性、区域性和地区性综合交通物流枢纽。做好骨干物流通道布局，有序推进面向全

球、连接内陆的国际联运通道建设。依托综合运输大通道，率先推进集装化货物多式联运。尽快打通连接枢纽的“最后一公里”，加快实施铁路引入重要港口、公路货站和物流园区等工程。

—— **运营管理“一体化”**。推动大型运输企业、货主企业和物流企业建立战略合作关系，支持有实力的物流企业、运输企业向多式联运经营人、综合物流服务商转变，增强“一体化”服务能力。探索建立各类物流运营主体联运服务、利益共享机制，创新经营模式。运用市场经济规律，发挥各类运营主体优势，形成各种运输方式和各类企业合理分工格局，建立在专业分工基础上的“一体化”运营机制。切实落实企业首站负责、安全互认、费用清算等相关制度，保障各环节衔接顺畅的动态调整和应急处置。

—— **业务流程“一单制”**。推进单证票据标准化，构建电子赋码制度，实现电子标签码在物流全链条、全环节的互通互认，以及赋码信息的实时更新和共享。加快推广“一单制”，引导企业提供便捷运输，实现一站托运、一次收费、一单到底。推动集装箱铁水联运、铁公联运两个关键领域在“一单制”运输上率先突破。大力发展铁路定站点、定时刻、定线路、定价格、定标准运输，加强与“一单制”便捷运输制度对接。

—— **标准规范一根“绳”**。制订完善多式联运规则和全程服务规范，完善和公开铁水联运服务标准。理顺从商品包装模数、托盘货架、集装箱、公铁水运输工具等全程单元化运输相关标准，推广使用标准

化基础装载单元。建立共享服务平台标准化网络接口和单证自动转换标准格式。推进多式联运专用运输装备标准化，研发推广公铁两用挂车、驮背运输平车、半挂车和滚装船舶。支持发展大型化、自动化、专业化、集约环保型转运和换装设施设备。加强标准化基础能力建设，建立和完善一把尺子、一根绳多式联运标准化体系。

—— **市场监管“一道令”**。按照多式联运一体化需要，制定和完善交通物流枢纽和骨干通道规划，并保证与土地利用总体规划、城乡规划、交通专项规划有效衔接。进一步发挥全国现代物流工作部际联席会议制度的协调作用，研究协调跨行业、跨部门、跨领域的规划、政策、标准等事项。加强各地方、各部门在体制、机制、税制、法制等方面的统筹协调，统一执法监管标准，营造统一规范的市场环境。

中国物流与采购联合会作为行业社团组织，多年来得到企业信赖和政府支持，参与了国家有关物流规划及政策的制定工作。我们将借助国务院《交通物流 16 条》出台的东风，密切联系企业，贯彻政府决策，为推进多式联运，构建交通物流融合发展新体系做出新的贡献。

（中国物流与采购联合会副会长 贺登才）

政策点评：

国务院：原则通过《中长期铁路网规划》

6 月 29 日国务院总理李克强主持召开国务院常务会议，会议原则通过《中长期铁路网规划》，要求遵循铁路发展规律，兼顾经济和社

会效益，扩大铁路基础设施网络，构建与公路、水路、航空等有机衔接的综合交通运输体系，增加有效供给，提升运输服务保障能力。一是打造以沿海、京沪等“八纵”通道和陆桥、沿江等“八横”通道为主干，城际铁路为补充的高速铁路网，实现相邻大中城市间1~4小时交通圈、城市群内0.5~2小时交通圈。二是完善普速铁路网，扩大中西部路网覆盖，优化东部网络布局，形成区际快捷大能力通道，加快建设脱贫攻坚和国土开发铁路。打通普速干线通道瓶颈、卡脖子路段，实现铁路交通基本覆盖县级以上行政区。推进与周边互联互通。三是按照“零距离”换乘要求，同站规划建设以铁路客站为中心、衔接其他交通方式的综合交通体，扩大集装箱中心站、末端配送等货物集散服务网络，形成配套便捷、站城融合的现代化交通枢纽。四是培育壮大高铁经济新业态，促进沿线区域交流合作和资源配置，加速产业梯度转移，带动制造业和整个经济转型升级。五是深化投融资、价格等改革，提高中央资金对中西部铁路建设投入比重，培育多元投资主体，放宽市场准入，鼓励支持地方政府和广泛吸引包括民间投资、外资等在内的社会资本参与铁路投资建设。铁路总公司要推进自身改革，加快建立现代企业制度，盘活现有资产，用市场化方式多渠道融资，在铁路建设发展中发挥关键作用。

点评：《中长期铁路网规划》提出五大举措促进铁路交通建设，重点是打造八横八纵高速铁路网、实现铁路交通基本覆盖县级以上行政区、加强现代化交通枢纽建设、培育壮大高铁经济新业态、引导社

社会资本参与铁路投资建设，这为中长期铁路网规划建设和运营管理指明了方向。随着我国铁路网的补短板，为下一步我国推进多式联运奠定了重要基础。

交通运输部、国家发改委：公布第一批多式联运示范工程项目名单

近日，交通运输部办公厅与国家发展改革委办公厅联合公布了第一批多式联运示范工程项目名单。经企业申请、各省份初选推荐以及专家评审，两部委研究确定驮背运输（公铁联运）示范工程、河北省“东部沿海—京津冀—西北”通道集装箱海铁公多式联运示范工程等16个项目入选。示范项目将围绕集疏运体系建设、运输组织创新、作业流程优化、多式联运信息共享、技术装备创新应用、标准规范统一等重点任务，强化改革创新，积极探索新路径、新举措，为我国多式联运发展提供经验借鉴和示范引领。今后，交通运输部、国家发展改革委将根据有关规定，对符合要求的多式联运示范工程给予政策支持。对符合预算内基建、铁路、公路、水路资金（基金）使用政策的项目，将按规定给予资金补助。省级交通运输、经济运行调节部门应积极争取省级财政资金，对承担示范工程的单位（企业）在相关基础设施建设或改造、设施装备的购置与研发及信息化建设等领域给予相应配套资金支持，并给予其他必要的政策扶持。

点评：2014年9月，国务院印发《物流业发展中长期规划（2014-2020年）》，提出十二项重点工程，多式联运工程位列第一。2015年7月，交通运输部、国家发展改革委联合印发了《关于开展多式联运示范工程的通知》，共同开展多式联运示范工程。随着我国交通基础设施的不断完善，交通运输行业已进入构建综合交通运输体系的关键时期，提高不同运输方式的一体化衔接和协作水平，提升综合运输服务整体效能已成为当前工作的重要任务。通过开展多式联运示范工程，充分发挥不同运输方式的组合优势，实现运输资源的高效整合和运输组织的无缝衔接，是加快构建综合交通运输体系的重要举措。推进多式联运示范工程，有利于调整优化运输结构，显著提高运输组织效率，切实降低通道物流成本，增强运输保障能力，为保障重要物资运输、提升物流服务水平、带动沿线经济发展等提供有力支撑。通过开展多式联运示范工程，完善联运基础设施，推动多式联运政策、关键技术和服务创新，优化运输组织，逐步破解多式联运发展的制约瓶颈，全面推动我国多式联运发展，切实提升综合运输服务质量和水平。

今年4月，交通运输部为全面系统了解多式联运发展的基本情况，梳理出一批预期好、能落地、可实施的多式联运重大项目，研究出一批支持多式联运发展的政策建议，组织全行业开展了“多式联运发展全产链函调工作”。下一阶段，在了解情况的基础上，交通运输部将联合有关部门从国家层面出台支持多式联运发展的指导意见和政策措施

施。多式联运作为提升物流业运行效率和效益的“突破口”将成为未来发展趋势。

交通运输部：发布《交通运输节能环保“十三五”发展规划》

日前，交通运输部发布《交通运输节能环保“十三五”发展规划》，《规划》明确了6方面17项主要任务，要求各级交通运输部门完善制度建设，拓展资金来源，加强科技创新，培育绿色文化，强化合作机制，全力保障绿色交通运输体系建设。到2020年，适应全面建成小康社会要求的绿色交通运输体系建设取得显著进展。行业能源利用效率不断提高，能源消费结构得到明显改善；生态环保取得明显成效，国家各项污染防治行动要求得到全面落实，污染事故应急处置能力进一步加强；资源节约集约与循环利用水平全面提升；行业节能环保管理体制机制更加完善，监管与服务能力显著增强。

点评：《规划》提出要把绿色发展理念融入交通运输发展的各方面和全过程，着力提升交通运输生态环境保护品质，突出理念创新、科技创新、管理创新和体制机制创新，有效发挥政府引导作用，充分发挥企业主体作用，加强公众绿色交通文化培育，加快建成绿色交通运输体系。

国家发改委：《中国“互联网+”行动百佳实践》入选名单公示

6月27日，国家发展改革委高技术司公示《中国“互联网+”行动百佳实践》入选名单。通知指出：根据《国家发展改革委办公厅关

于组织开展中国“互联网+”行动百佳实践案例征集活动的通知》（发改办高技【2016】549号）的有关安排，经专家评审，拟推荐100个案例入选《中国“互联网+”行动百佳实践案例》。其中，高效物流案例共7个，入选企业分别是松冷（武汉）科技有限公司、安徽共生物流科技有限公司、成都三泰控股集团、传化集团、贵阳货车帮科技有限公司、宁夏建材集团、中国石化化工销售有限公司。

点评：互联网+高效物流作为“互联网+”行动的重要内容迎来发展机遇期。国家发改委正在研究落实推进互联网+高效物流的具体政策措施，物流产业互联网将获得政策利好。

全国现代物流工作部际联席会议办公室会议在京召开

6月21日，全国现代物流工作部际联席会议办公室会议在中国物流与采购联合会召开。会议听取了物流企业代表2016年上半年运行情况及下半年经济形势判断的汇报交流，讨论了物流行业有关政策措施落实情况及存在问题。参会企业代表反映的政策诉求主要集中在以下四个方面。一是税收问题。包括土地使用税减半征收政策的延续问题；跨境电商税收政策调整问题；特别是“营改增”试点中税负增加的问题等。二是土地问题。包括物流用地的规划问题、性质分类问题，用地难、用地贵等问题。三是道路通行问题。包括“无车承运人”试点问题、配送车辆进城通行停靠和作业问题、车型标准化问题、黄标车治理问题等。四是市场监管方面的问题。包括快递网点“一照多址”

问题、海关通关问题、统一执法监管问题、物流标准化问题等。参会政府代表对这些问题都一一予以回应。

点评：本次会议是部际联席会议成立以来，首次采取物流企业与政府主管部门面对面交流的形式。参会政府代表了解了一线实际情况，增强了支持物流业发展的自觉性和针对性；企业代表反映，借助行业协会平台，增加了与政府对话的信心和底气。双方都感觉收获很大，希望将这种形式形成制度，提供更多政企交流机会。

政策动向：

交通运输部：载货集装箱 7 月起实施强制称重

根据国际海事组织海上安全委员会于 2015 年通过的《1974 年国际海上人命安全公约》第 VI/2 条修正案。为防止因集装箱超重或船舶积载不当导致船舶发生破损、断裂或沉没事故，自今年 7 月 1 日起，载货集装箱在交付船舶运输前将强制称重，以供准备船舶积载计划时使用；对于未按要求提供重量验证信息的载货集装箱，不得安排装船。我国是上述公约的缔约国，该修正案对于我国具有强制约束力。该修正案将于 2016 年 7 月 1 日起强制生效。

根据修正案，载货集装箱重量验证可采用两种方法，即整体称重或累加计算。托运人提供的验证重量与海事管理机构、承运船舶、承运人或码头经营人获得的该集装箱验证重量间的误差范围不得超过±5%或 1 吨（两者取其小者），且重量不超过集装箱最大核准载重量。

各级海事管理机构将对船舶承运的载货集装箱重量验证情况进行抽查。

交通运输部：重要航道安全设施保障工程加快实施

近日，交通运输部办公厅发布《关于加快推动实施重要水运航道安全设施保障工程的通知》，提出开展重要航道安全设施检查，进一步提高航道安全设施保障水平。根据《通知》，交通运输部门将开展重要水运航道安全设施检查工作，对航道部门负责设置的航标等助航设施情况，船闸等通航建筑物的导助航设施设置及维护保养情况，桥梁、管线、取水口、码头等与通航有关的设施，以及沉船、沉物等碍航物的设标及维护保养情况进行全面检查。针对检查发现的薄弱环节，各地要积极采取有效措施进行整改，利用信息技术加强航标有效监控，提升航道安全设施监管水平。

海关总署：推广国际服务外包业务进口货物保税监管模式

为贯彻落实《国务院关于促进服务外包产业加快发展的意见》、《国务院关于同意开展服务贸易创新发展试点的批复》精神，海关总署决定在服务贸易创新发展试点地区和新增的服务外包示范城市推广国际服务外包业务进口货物海关保税监管模式。海关总署提出，在现有 21 个服务外包示范城市的基础上，将国际服务外包业务进口货物海关保税监管模式推广到服务贸易创新发展试点地区和 10 个新增服务外包示范城市。海关总署明确，国际服务外包业务进口货物海关保税

监管模式适用企业范围为上述地区内经主管部门认定的技术先进型服务企业。

政策摘要：

国家发改委、交通运输部：印发《关于推动交通提质增效提升供给服务能力的实施方案》

近日，国家发展改革委、交通运输部印发《关于推动交通提质增效提升供给服务能力的实施方案》。

《方案》要求，“十三五”期间，在完善交通基础设施网络的同时，围绕综合枢纽衔接、城际交通建设、推广联程联运、发展智能交通、提升快递服务、支撑服务消费、绿色安全发展等7个方面，实施28类重大工程。到2020年，形成内涵更丰富、层次更多样、服务更优质、管理更高效的综合交通运输体系，更好地服务经济社会发展全局。

《方案》提出，畅通城市内外，便捷中转换乘，打通枢纽“梗阻”，大幅提升旅客集散效率，方便群众出行；构建以轨道交通和干线公路为骨干的多层次、一体化、高质量城际交通网；推广多式联运模式，实现运输组织的无缝衔接，发挥不同运输方式的组合优势，提高运输效率，降低社会物流成本；加强互联网等现代信息技术在交通领域的应用，提高交通资源利用效率，提升运输组织管理水平；建成普惠城乡、覆盖全国、连通世界的快递物流网络；拓展交通运输服务范围，

延伸产业链和价值链，创新服务模式和培育新兴业态，支撑扩大新消费；提升交通设施设备低碳、节能、安全水平，推动技术创新，增强交通运输绿色发展能力。

国家发改委等六部门：印发《京津冀农产品流通体系创新行动方案》

根据《京津冀协同发展规划纲要》和《京津冀协同发展 2016 年工作要点》等有关部署，国家发改委、农业部、商务部、交通部、海关总署以及质检总局制定了《京津冀农产品流通体系创新行动方案》，明确了重点工作的内容和完成时限。行动方案部署的主要任务包括加强京津冀农产品流通的统筹协调，增强协同发展能力；鼓励支持企业开展流通创新探索，提高农产品流通现代化水平；加快农产品批发市场转型升级，拓展物流配送等服务功能；大力发展全程冷链，保障食品安全和促进消费升级；开展农产品流通国际合作，提高流通国际化水平。

国家发改委等四部门：要求加强干线公路与城市道路有效衔接

为加强干线公路与城市道路有效衔接，缓解进出城市交通拥堵，进一步提升城市整体运行效率，支撑引领新型城镇化发展，国家发展改革委、交通运输部、住房城乡建设部、国土资源部联合发布《关于加强干线公路与城市道路有效衔接的指导意见》。意见要求，完善进出城道路网络布局，尽快缓解瓶颈路段拥堵，加快升级改造重要拥堵

节点，增设干线公路进出城出入口，优化调整客货运枢纽布局，积极引导公共交通出行，加强智能管理和信息引导。意见指出，根据城市规模、区位条件、空间布局和产业规划，综合考虑路网结构、交通方式、运输需求和建设条件等，统筹干线公路与城市道路规划建设，合理布局进出城道路网络，促进形成干线公路、城市快速路、主次干路和支路级配合理、布局均衡的路网体系。意见还提出，加快推广高速公路不停车收费系统（ETC），提高用户安装、使用的便捷性，力争三年内客车 ETC 使用率达到 50%以上。加快实施“互联网+”便捷交通行动，大幅提升道路设施、综合交通枢纽信息在线化水平，促进互联互通和开放共享。

国家标准委、商务部：内贸流通体制改革发展标准化方案出台

近日，国家标准委办公室和商务部办公厅印发了《关于推动国内贸易流通体制改革发展标准化工作方案》，推动国内贸易流通体制改革发展综合试点城市的标准化建设。

《方案》确定了 4 项主要任务。一是建立统筹协调的工作体系。两部门和各试点城市分别建立协调推进工作机制，明确标准化工作重点任务、职责分工和推进安排，统筹推进试点城市标准化工作。鼓励各试点城市建立由标准化、商务主管部门牵头，其他相关部门参与的“2+X”工作模式，形成运转顺畅、协调高效的内贸流通标准化管理和服务模式。二是构建科学合理的标准体系。该体系应科学合理、整体

协调、开放兼容、特色鲜明。从重点商品、重点行业、重点业态 3 个方面入手，制定一批国内贸易流通关键标准。有地方特色的做法，制定为地方标准；需要在全国推广的做法，在征集标准需求并吸纳相关地区积极参与的情况下制定国家标准。三是完善规范有效的实施体系。适时组织开展标准宣贯解读等活动，提高全社会对标准的认知水平。提出各试点城市推广实施国内贸易流通国家、行业和地方标准的统一要求。打造一至两个典型示范城市和一批试点企业，探索流通标准应用实施可复制、推广的经验。四是培育专业高效的标准化服务体系。开展需求调研，研究提出一套覆盖国内贸易流通重点领域、模块化、具有普遍指导意义的标准化技术解决方案，指导各试点城市内贸流通标准化工作，开展技术咨询活动，探索标准化服务新模式。

地方借鉴：

天津市：出台高等学校快递服务进校园管理办法

6 月 12 日，天津市邮政管理局联合市教委出台了《天津市高等学校快递服务进校园管理办法》。《办法》共 5 章 29 条，明确全市高校要通过引进具有快递业务经营许可资质且经营多家快递品牌业务的第三方快递企业，在校园安全隔离的专用区域内设立快递配送服务中心，为在校师生提供快递服务。《办法》规定，高校可建立岛式或围墙式两种快递服务专用区。岛式快递服务专用区，是指利用校园院墙内空闲区域，架设围栏建立封闭的服务中心，快递人员将普通快件投递至

智能快件箱，将异形或者货到付款等特殊件交付给人工服务，师生可进入服务中心寄取快件。围墙式快递服务专用区，即将城市道路旁校园围墙拆除，安装双面智能快件箱，快递人员由校园外将普通快件投递至智能快件箱，师生由校园内寄取快件。

天津市：出台跨境电子商务综合试验区实施方案

近日，天津市政府转发了市商务委拟定的《中国（天津）跨境电子商务综合试验区实施方案》。方案明确，建设跨境电子商务仓储物流中心区。充分发挥天津海空两港优势，逐步完善与跨境电子商务相适应的仓储物流、分拨配送、贸易服务、线下体验等全产业链支撑体系。支持东疆保税港区探索利用班轮运输优势，开展中韩、中日海运快件业务。增强天津滨海国际机场的进出口货运能力。积极争取国家邮政局、中国邮政集团公司加大天津国际邮件快件直封力度，在天津设立国际邮件互换局，深化货邮吞吐能力。建设服务京津冀、辐射北方地区的跨境电子商务仓储物流集散中心。

方案指出，通过建立综合性信息平台，建立信息交换共享机制，实现海关、检验检疫、税务、商务、邮政等政府部门数据交换和互联互通，形成管理部门之间的信息互换、监管互认、执法互助。为跨境电子商务企业、物流仓储企业、供应链服务商等各类企业和跨境电子商务用户提供实时、准确、完整的物流状态查询和跟踪服务，实现数据共用、资源共享、信息互通。

河北省：深入推进新型城镇化建设 加快实施“快递下乡”工程

近日，河北省政府下发了《关于深入推进新型城镇化建设的实施意见》（冀政发〔2016〕27号）。该文件指出，加快实施“快递下乡”工程，打通农村快递物流“下乡与进城”的双向快捷通道。《实施意见》明确，要带动全省农村电子商务发展，鼓励电子商务企业加强与万村千乡、邮政便民服务网点、供销合作社、超市等流通主体合作，不断提高电子商务应用水平。要建设完善县、乡、村三级物流节点基础设施，打通农村电子商务“最后一公里”，到2016年底，实现行政村宽带全覆盖。要加快实施快递下乡工程，打通农村快递物流“下乡与进城”的双向快捷通道，改善农村地区电子商务服务环境。

山西省：将实施跨境电子商务“113工程”支持跨境电商公共海外仓建设

6月22日，山西省政府出台《关于促进跨境电子商务发展的实施意见》，提出山西省将实施跨境电子商务“113工程”，到2018年，力争建设10个省级跨境电子商务园区，培育100家跨境电子商务示范企业，建成30个跨境电子商务公共海外仓，全省跨境电子商务年交易额占外贸进出口总额的比重超过10%。

山西省：加快发展生活性服务业促进消费结构升级

近日，山西省人民政府印发了《山西省加快发展生活性服务业促进消费结构升级的实施方案》。《方案》提出，一要大力发展大型物

流（仓配）配送中心、农村邮政物流设施、快件集散中心和农产品冷链物流设施。二要着力完善各地物流服务功能，建设一批集展示交易、现代仓储、加工配送等功能于一体的商贸物流中心，培育一批龙头企业的骨干配送企业。三要深入推进“快递下乡”工程，继续发展农超对接，打通工业品下乡、农产品进城的双向流通渠道，打造城乡一体化商品流通网络。

黑龙江：推动邮政业诚信体系建设

近日，黑龙江省邮政管理局制定出台《关于加强黑龙江邮政业诚信体系建设的指导意见》，积极打造以政务诚信、邮政企业诚信、快递企业诚信为一体的全行业诚信体系建设。根据《意见》，到2020年底，在全省邮政业形成诚信建设的规章制度和标准体系，以信用信息采集、分析、利用为主要内容的邮政业信用信息系统基本建成，信用考核标准基本健全，行业信用监管体制基本理顺，全行业信用档案建立，守信激励和失信惩戒机制基本建立并初步发挥作用。全行业诚信意识普遍增强，行业发展信用环境明显改善。

上海市：公布跨境电商综试区实施方案

日前，上海市政府公布《中国（上海）跨境电子商务综合试验区实施方案》，《实施方案》提出的主要任务共计5方面23项，包括建设跨境电商公共服务平台、推进跨境电商园区建设、集聚跨境电商企业主体、完善跨境电商监管制度以及探索国际通用规则等。

浙江省：7月1日起全省货运实施实名制

从7月1日起，浙江省将全面实施货运受理环节实名制查验制度。托运人在托运货物时，如果不提供合法的身份证件做好相关登记，将会遭到拒收。道路货运企业将加快实行货物交付环节的收货实名制，运单所注明的收货人也必须凭真实有效身份证件方可提货，企业对于运单及收货人等信息应保留18个月以上，以备查询。关于实名制查验以及防止夹带、瞒报漏报等细节，也会在货运合同中明确，如有违反，将处以最高50万元的罚款。

浙江省杭州市：推出杭州市城市配送信息服务中心

6月28日，杭州市道路运输管理局与易货嘀签订合作备忘，共同推出“杭州市城市配送信息服务中心”，监控城市货车行驶和货物配送情况，服务于城市生产和生活。在公司平台方面，易货嘀已取得交通运输部门颁发的货运站（场）经营（货运配载）资质；在承运司机方面，设立“五证合一”的严格准入门槛；在承运车辆方面，平台车辆已获得杭州城市货运“通行证”，破除“货车限行”困局。

安徽省：货运车辆使用ETC通行费降为85折

安徽省发布《关于降成本减轻实体经济企业负担的实施意见》，根据《实施意见》，从2016年7月1日起，船闸收费在现行收费标准的基础上下调10%，降费期限暂定3年。对享受安徽省ETC卡收费优惠的货运车辆，在现行通行费95折的基础上，再降10个百分点，优

惠期限暂定3年。支持全省高速公路服务区（含服务区内加油站）、物流园区（含物流园区加油站）使用安徽交通卡，并给予优惠。各地、各有关部门自本实施意见下发之日起1个月内制定具体实施办法，包括执行主体、执行对象、工作流程、执行时间等。

安徽省安庆市：全力推进重大水运基础设施建设

日前，安庆市政府印发《安庆市重大交通基础设施建设攻坚战实施方案》，进一步推进重大水运设施建设，明确了到2020年安庆港港口货物吞吐量达到1亿吨、港口集装箱运输量超过50万标箱、安庆石化危化品码头及油气输送管线迁建完成的主要目标。方案明确，全力推进皖河新港和长风港疏港铁路建设，加快形成畅通的水运网和安全的管廊网。主要任务是全面深化与中远集团的战略合作，将安庆港打造成江海联运枢纽港和上海国际航运中心重要喂给港；建成皖河新港，完成城区码头外迁，推进望江、宿松、桐城港区重点码头建设；推进长江干线航道治理，力争至安庆沟口航道水深提高至8米，安庆至武汉航道水深提高至6米；加快引江济淮航运配套工程建设，推动江淮贯通；推进皖河、长河和华阳河等主要内河航道开发建设；完成安庆石化危化品码头及油气输送管线迁建工程，彻底消除隐患。

福建省：《“十三五”综合交通运输发展专项规划》正式出台

日前《福建省“十三五”综合交通运输发展专项规划》正式出台。“十三五”期，福建计划完成交通投资7500亿元，重点构筑大通道、

培育主枢纽、完善互通网、推进智能化，力争到 2020 年基本形成对接两洲、服务中西部、便利两岸往来的综合交通枢纽和 21 世纪海上丝绸之路核心区战略通道。

根据《规划》，福建将加快构筑综合运输大通道，确保到 2020 年，基本形成厦门至广西防城港等 12 条服务全国的放射性综合运输大通道，初步形成福建—云南昆明—东盟等 5 条贯通对接丝绸之路经济带，通往东盟、亚欧大陆的陆路国际运输大通道。同时，福建将强化高速公路与城市交通主干道的有效衔接，实现车辆上下高速公路快速集疏；继续推进高速公路与普通干线公路共用服务区建设，实现社会、高速公路和普通公路“三赢”，创新建设旅游休闲主题服务区；以厦门港为基础、沿海港口群为支撑，全力建设厦门东南国际航运中心，初步形成以闽江干流高等级航道为骨架的江海联运体系。

福建省：出台加快发展现代服务业行动方案重点发力现代物流领域

近日，由福建省经信委、发改委、交通运输厅等 30 家单位组成的省服务业发展厅际联席会议第一次成员会议审议通过《关于加快发展现代服务业（2016-2018 年）行动方案》，将现代物流确定为未来三年着力发展的重点领域，力争到 2018 年，全省现代物流业实现增加值超过 2400 亿元。《方案》提出，要加快厦门、福州、泉州等物流节点城市建设。创建国家、省级示范物流园区，增强厦门、福州、泉州三

个全国物流园区布局城市带动作用，以加快推进区域性物流园区（陆地港、公路港）的布局建设为重点，立足交通区位、产业基础和物流城市辐射能力，改造提升和新建一批区域综合物流园区和大宗产品专业物流园区。引导物流企业不断提升信息化水平，进一步加快全省性物流公共信息平台、交通物流交易平台的推广应用，推进“互联网+”物流，提高物流资源对接效率。

山东省：推进“快递向下”服务拓展工程

为进一步健全完善城乡快递服务网络，加强全省农村地区快递电商协同发展，近日，山东省邮政管理局联合省商务厅印发了《关于推进“快递向下”服务拓展工程的实施意见》。《意见》指出，按照“蓝、黄经济区”、“一圈一带”战略规划要求以及省政府与阿里巴巴集团签署的战略合作框架协议，引导省内快递企业合理规划快递节点布局，加快农村地区快递枢纽站场的建设和改造进程。加强资源整合共享与合作开发，促进快递与航空、铁路、公路基础设施的顺畅衔接，支持快递企业加强与农业、供销、商贸企业的合作，打造“工业品下乡”和“农产品进城”双向流通渠道，下沉带动农村消费。大力建设农产品高效流通体系，支持快递与电子商务加快融合发展，引导快递企业为特色农产品提供包装、仓储、运输的标准化、定制化服务，不断提升农村地区快递服务水平。

山东省：支持电商与快递物流协同发展

近日，山东省政府制定并印发《山东省关于加快发展电子商务的意见》，支持快递物流与电商协同发展。《意见》指出，引进一批国内外知名电子商务企业、仓储物流(快递)企业，鼓励在省内设立区域总部、技术创新中心、物流基地、快递分拨中心等。实施电商进村工程，支持供销社、邮政等商贸物流企业开展“互联网+”，推进建立县级电子商务服务中心、乡村服务站。积极发展跨境电子商务，引导有实力的企业建立跨境电子商务公共海外仓，提升国际市场营销能力。开展“鲁货天下行”网络促销，支持境内外电子商务平台、网上商城和网店展示推广名优产品、特色农产品和旅游文化产品，扩大山东品牌在国内外市场的知名度。支持电子商务领域核心关键技术的研究开发，实现服务流程智能化、精准化和实时化，推动电子商务服务模式创新。

广东省：印发推进“快递下乡”工程实施方案

近日，广东省邮政管理局印发了《2016年广东省推进“快递下乡”工程实施方案》。《方案》提出，2016年，全省计划新增乡镇快递服务网点500个；以落实省快递业安全发展扶持资金为抓手，建设乡镇示范服务网点超400个；至2016年底乡镇快递服务实现全覆盖。2016年全省乡镇快递业务量力争达12亿件，业务收入达120亿元。《方案》明确了2016年全省“快递下乡”工程四大任务：一是推动网点布设，

构建网络通达的乡镇快递服务体系。二是推进以点带面，发挥示范项目引导作用。三是对焦精准扶贫，支撑农产品网上销售和农村电商发展。四是推动资源整合，提升网点经营能力。

重庆市：发布《关于促进快递业发展的实施意见》

近日重庆市政府发布《关于促进快递业发展的实施意见》，提出培育壮大快递企业、衔接综合交通体系等 7 项主要任务，打造一批优势明显、辐射带动能力强的特色快递服务集群。到“十三五”末，重庆将力争每天利用“渝新欧”铁路运邮 20 万件。根据《实施意见》，到 2020 年，重庆将基本实现“乡乡有网点、村村通快递”，实现跨省快递服务与重庆市外重点城市间 48 小时送达，市内区县间基本实现“次日达”。重庆将大幅提升快递企业信息化和自动化水平、自主航空运输能力，培育壮大亿元级快递企业，形成规模化的产业集群，发展 1 至 2 家十亿元级企业，并引导快递企业从价格竞争向服务竞争转变；畅通“工业品下乡”和“农产品进城”双向流通渠道，对制造业形成有力支撑。

四川省：出台加强物流短板建设实施方案

近日，四川省发改委等 11 个部门联合印发《四川省加强物流短板建设促进有效投资和居民消费的实施方案》。《方案》明确了到 2020 年，培育壮大主营业务收入超过 5 亿元的物流企业 30 家以上，引进国际国内大型知名物流企业超过 100 家，国家 5A 级物流企业达到 5 家以

上的工作目标。《方案》提出，一要补齐农村物流短板。加强村镇末端配送设施建设，健全农村物流网络体系。整合利用现有邮政、供销、流通、粮食、盐业、交通等部门的物流资源，推动县级仓储配送，农村物流快递公共取送点建设。二要补齐农产品物流短板。编制《四川省“十三五”农产品冷链物流发展规划》，支持集预冷、加工、冷藏、配送、追溯等功能于一体的农产品产地集配中心建设。三要补齐城市配送短板。编制《四川省城乡配送网点建设规划》。鼓励交通、邮政、商贸、供销、出版物销售等开展联盟合作，整合现有物流资源和服务网络，提高共同配送能力。加强城市配送车辆标识管理，完善部门协作机制，合理确定城市配送车辆的通行区域和时段，优化城市配送车辆通行、临时停靠管理等措施。依托城市连锁超市、批发市场、商贸企业与农村专合社、农产品生产基地，开展“农超对接”、“农校对接”，优化物流组织模式，减少流通环节，解决“最后一公里”问题，实现农产品“进城”、工业品“下乡”物流服务的一体化。大力推广新能源车辆，提高新能源汽车占城乡配送车辆的比重，着力完善充电桩、LNG加注站等新能源基础设施配套建设。四要补齐物流市场供给短板。重点在铁公水联运、大件运输、集装箱运输、仓储服务、共同配送、城际配送、国际货代、电商物流等重点行业 and 关键领域，培育50个带动能力强、增长潜力好、品牌影响大的现代物流骨干企业，主动吸引国内外知名物流企业在川设立区域总部、运营中心、分拨中心和转运中心。五要加大投资、财税、土地等政策支持力度。省、市、

县通过现有资金渠道，积极支持符合条件的城乡配送网络、“快递下乡”、农产品冷链物流、多式联运转运设施、物流标准和信息化等项目建设。六要进一步落实支持物流业发展的用地和相关税收优惠政策，对符合规划要求的物流设施建设项目，加快用地审查报批，保障项目依法依规用地。七要建立重点项目建设的绿色通道和调度机制。各地发展改革部门要会同经信、交通、邮政管理、商务、农业、财政、人民银行、供销合作社等部门建立重点项目建设的协调机制和绿色审核通道，并纳入现代物流重大工程进行调度。

陕西省：邮运车辆免缴车辆通行费

近日，省交通运输厅下发《关于加强全省邮件运输车辆管理的通知》，对符合条件的相关车辆将免费通行全省收费公路。《通知》明确了享受免费的车辆范围、办理程序和其他细节规定。其中包括符合条件的邮政运输车辆在通过初审和复核后，由省邮政管理局和省交通运输厅为其办理《陕西省邮件运输车辆通行证》，通行证载明车牌号、核定载重、运行路线、有效期限等内容，并加盖有省邮政管理局、省交通运输厅公章，相关车辆凭通行证免缴通行费。《通知》要求，相关单位要加强管理，免费通行的车辆要严格车、证使用，严格按报审线路行驶，严格合法装载。同时，省交通运输厅、省邮政管理局将不定期检查核查邮政企业对于免费政策的执行情况，严肃查处并立即停止违规车辆的免费通行资格。

陕西省西安市：加快发展绿色交通城市

近日，《西安市加快绿色交通城市发展的指导意见》发布，计划到 2017 年，西安市基本建成绿色交通运输体系，绿色交通整体发展处于全国先进水平，其中包括，到 2017 年淘汰所有黄标车，2020 年，全市公交出行率达到 65%以上。《意见》指出，按照“零距离换乘”要求，将城市轨道交通、地面公共交通、私人交通等设施与干线铁路、城际铁路、干线公路、机场等紧密衔接，大力推进绿色综合交通运输枢纽和换乘体系建设，促进客运“零换乘”和货运“无缝衔接”。

2016 年 6 月份物流相关政策目录

序号	发文单位	发文题目	文号	发文时间
1	国务院办公厅	国务院办公厅关于转发国家发展改革委营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案的通知	国发〔2016〕43 号	6 月 21 日
2	交通运输部 国家发改委	关于公布第一批多式联运示范工程项目名单的通知	交办运〔2016〕79 号	6 月 14 日
3	水运局	关于加快推动实施重要水运航道安全设施保障工程的通知	交办水函〔2016〕603 号	6 月 20 日
4	海关总署	关于进一步推广实施国际服务外包业务进口货物保税监管模式的公告	总署公告〔2016〕36 号	6 月 1 日
5	国家发改委 交通运输部	印发《关于推动交通提质增效提升供给服务能力的实施方案》的通知	发改基础〔2016〕1198 号	6 月 6 日
6	国家发展改革委 农业部 商务部 交通运输部 海关总署 质检总	关于印发《京津冀农产品流通体系创新行动方案》的通知	发改经贸〔2016〕1361 号	6 月 27 日
7	交通运输部	交通运输节能环保“十三五”规划		6 月 13 日

8	国务院	中长期铁路网规划		6 月 29 日
9	国家发改委 交通运输部 住房城乡建设部 国土资源部	关于加强干线公路与城市道路有效衔接 的指导意见	发改基础 (2016) 1290 号	6 月 14 日
10	国家标准委 商务部	关于推动国内贸易流通体制改革发展标 准化工作方案		5 月 24 日