

物流政策辑要

2016年9月号

中国物流与采购联合会

2016年10月10日

政策解读：国务院：转发《物流业降本增效专项行动方案（2016-2018年）》

贺登才：降本增效带来新机遇 物流服务建立新体系

王佐：协同行动 切实推进物流业降本增效

政策动向：交通运输部：关于进一步做好车辆运输车治理工作的通知

政策摘要：商务部等五部门：发布《关于推进商品交易市场转型升级的指导意见》

交通运输部：关于印发长江等内河航运市场秩序专项治理行动方案的通知

地方借鉴：天津市：出台《关于积极推进“互联网+”行动的实施意见》

河北省：出台《河北省现代服务业发展“十三五”规划》

黑龙江省：出台《关于加快推进“互联网+”行动指导意见》

上海市：发布《“十三五”时期上海国际航运中心建设规划》

江苏省南京市：印发《南京市“十三五”邮政业发展规划》

安徽省：发布《关于做好高等院校快递服务工作的意见》

福建省：制定《关于推进综合交通“五个工程”建设的实施意见》

山东省：发布《关于加强物流短板建设促进有效投资和居民消费的实施意见》

河南省：印发《河南省交通基础设施重大工程建设三年行动计划实施方案》

广东省：出台《广东省邮政发展“十三五”规划》

广西壮族自治区：审议通过《关于促进广西快递业发展的实施意见》

云南省：出台《关于促进快递业发展的实施意见》

西藏自治区：开展“互联网+精准扶贫”专项行动

附件：2016 年 9 月份物流相关政策目录

《中物联政策辑要》明年征订工作已经开始，请需要订阅电子版的单位发来征订函，注明单位、联系人、联系方式，谢谢！

接收邮箱：yanjiushibj@vip.163.com

政策解读：

国务院：转发《物流业降本增效专项行动方案（2016—2018 年）》

9 月 26 日，国务院办公厅转发了国家发展改革委《物流业降本增效专项行动方案（2016—2018 年）》，部署降低企业物流成本、提高社会物流效率工作，大力推进物流业转型升级和创新发展。

《方案》指出，开展物流业降本增效工作是推进供给侧结构性改革和降低实体经济企业成本的重要内容，对促进投资和消费，提高国民经济运行质量和效率具有重要意义。要以创新体制机制为动力，以推广应用先进技术和手段为支撑，以完善落实物流管理支持政策为路径，加快补齐软硬件短板，大力发展新模式新业态，优化物流资源配置，建立现代物流服务体系。到 2018 年，社会物流总费用占国内生产总值的比重较 2015 年降低 1 个百分点以上，工业企业和批发零售企业物流费用率明显降低。

《方案》从五个方面提出了 21 项具体措施。一是简政放权，建立更加公平开放规范的市场新秩序。优化行业行政审批，清理、归并和精简相关证照资质。深化铁路货运改革，提高铁路资源利用率。优化货运车辆通行管控。推动货物通关便利化。二是降税清费，培育企业创新发展新动能。通过全面推开营改增改革试点进一步消除重复征税，积极研究统一物流各环节增值税税率问题。降低物流企业运输收费水平，规范物流领域收费行为。三是补短强基，完善支撑物流高效运行的设施和标准体系。编制国家级物流枢纽设施布局和建设规划，建立与现代产业体系相匹配的国家级物流枢纽设施网络。健全有效衔接的物流标准体系，培育发展物流团体标准，鼓励企业制定严于国家和行业标准的企业标准。支持主要港口、大型综合性物流园区集疏运设施建设，构建高效运行的多式联运体系。加强公用型城市配送节点建设，探索发展集约化的新型城市配送模式。健全农村物流配送网络，建立农村物流大企业联盟。四是互联互通，建立协作共享和安全保障新机制。鼓励政府、企业间的物流大数据共享协作，扶持各类专业化、特色化的物流信息平台创新发展，完善物流行业诚信体系，加强物流业网络安全保障。五是联动融合，构建产业链共赢新格局。推动物流业与制造业联动发展，建立面向企业用户的一体化智慧供应链管理服务体系。促进交通物流融合发展，提高综合效率效益和服务水平。促进商贸业与物流业融合发展，探索“商贸+互联网+物流”融合发展新模式。

《方案》要求，要加大对重要物流基础设施建设的投资支持，完善落实支持物流业发展的用地政策，拓宽物流企业投资融资渠道，发挥好行业协会作用。各地区、各有关部门要按照工作分工和完成时限要求，制定具体实施方案。

深度解读：

贺登才：降本增效带来新机遇 物流服务建立新体系

国务院办公厅日前转发国家发展改革委《物流业“降本增效”专项行动方案（2016-2018年）》（以下简称《方案》），部署降低企业物流成本，提高社会物流效率工作，大力推进物流业转型升级和创新发展。这是加快推动供给侧结构性改革的新动力，也是建立现代物流服务体系的新机遇。

一、《方案》的重大意义

物流业“降本增效”，是推动供给侧结构性改革的重要举措。2015年中央经济工作会议提出了去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板五大结构性改革任务，降低企业成本，提高企业竞争力是改革的关键点之一。物流业作为支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，具有牵一发而动全身的特点。目前，我国社会物流总费用与GDP的比率，由2010年的18%下降为2015年的16%，运行效率有所提高。但与发达国家平均水平和实体经济的需要相比仍然偏高。物流业“降本增效”有利于降低实体经济成本，扩大有效投资，促进城乡居民消费。《方案》的出台是国务院精准产业政策的具体体现，也是对物流业进一步发挥稳增长、促改革、调结构、惠民生的殷切希望。

物流业“降本增效”，是构建现代物流服务体系的新机遇。自2014年9月国务院发布《物流业发展中长期规划》以来，物流业产业地位显著提升，政策环境持续改善。但审批多、收费高、行路难、负担重等问题尚未得到根本解决，物流企业生存环境需要进一步优化，需要注入新的创新发展动力。物流业“降本增效”，符合我国物流业结构调整，营造环境，创新发展的客观要求，有利于标准化、信息化、网络化、集约化、智慧化的现代物流服务体系建设。

物流业“降本增效”，是促进我国经济转型升级的必然要求。近年来，我国物流企业积极与制造企业、商贸企业融合，利用现代物流管理理念、方法和技术，实施流程再造和供应链优化，物流服务水平显著提高。但总体来看，物流业融合发展还处于初级阶段，物流企业服务功能不强，合作层次低，基础设施衔接差，物流运行环节多等问题形成了我国物流业转型升级的瓶颈制约。当前世界经济在深度调整中曲折复苏，正处于新旧增长动能转换的关键时期。上一轮科技和产业革命提供的动能面临消退，新一轮增长动能尚在孕育，国际产业分工格局正在重塑。面对重大历史发展机遇，必须加快物流业与制造业、商贸业融合发展，推动制造业专注核心业务和商贸业优化内部分工，利用新技术、新模式重塑我国物流与供应链格局，降低企业物流成本，增强企业竞争力。物流业“降本增效”顺应了时代的发展趋势，是

我国经济转型升级、增强持续发展动力的必由之路。

二、《方案》的主要内容

个人认为,《方案》体现了创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念,是深入推进大众创业万众创新,激发市场活力,优化物流资源配置的新动力,是物流业转型升级的新机遇。《方案》的实施,将有助于建立现代物流服务体系,降低物流成本,提高社会物流运行效率。

《方案》秉持以深化改革、协同推进,问题导向,重点突破,市场主导、创新驱动,联运融合、全面提升等基本原则。提出到 2018 年,建立支撑国民经济高效运行的现代物流服务体系的主要目标。目标明确要求物流基础设施衔接更加顺畅,物流企业综合竞争力显著提升,现代物流运作方式广泛应用,行业发展环境进一步优化,物流整体运行效率显著提高,物流业降本增效取得明显成效。

围绕主要目标,《方案》提出了五个方面 21 项具体措施,制定了三年行动计划并做了分工。五项重点行动聚焦了影响物流业健康发展的突出矛盾和瓶颈制约,具有很强的针对性和创新性。

五项重点行动之一:简政放权,建立公平开放规范的市场新秩序。优化行业行政审批,深化公路、铁路、民航等领域改革,优化货运车辆通行管控,推动货物通关便利化,提升行业监管水平。

五项重点行动之二:降税清费,培育企业创新发展新动能。完善物流领域增值税政策,降低物流企业运输收费水平,规范物流领域收费行为,调整完善相关管理政策。

五项重点行动之三:补短强基,完善支撑物流高效运行的设施和标准体系。建立与现代产业体系相匹配的国家级物流枢纽体系,健全有效衔接的物流标准体系,构建高效运行的多式联运体系,完善农村物流配送网络。

五项重点行动之四:互联互通,建立协作共享和安全保障新机制。促进物流信息互联共享,鼓励信息平台创新发展,完善物流行业诚信体系,加强物流网络安全保障。

五项重点任务之五:联动融合,构建产业链共赢新格局。推动物流业与制造业联动发展,促进交通物流融合发展提升综合效率效益,促进商贸业与物流业融合发展。

五项重点行动可以概况为:宽环境、减负担、搭平台、补短板、促融合。既通过深化改革,优化政策环境,着力解决造成物流企业成本过高的机制问题,又充分尊重市场经济规律,鼓励企业创新发展,多业融合,挖潜增效措施,降低内部成本,

增强竞争力。

三、物流业“降本增效”的实施路径

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，物流业陷入发展结构性难题。除了经济结构、产业布局以及发展阶段等客观因素外，信息技术水平不高、基础设施衔接不够、管理条块分割严重、法律法规有待完善等原因，导致企业制度性交易成本高，物流环节多、效率低。

个人认为，物流业“降本增效”，不是要一味降低运输及物流服务价格，而是要改善物流发展环境，补齐物流软硬短板，加快政府职能转型，为物流创新驱动发展创造环境，引导企业创新发展。物流业“降本增效”可按照短期“降本”、中期“蓄能”和长期“增效”三步走。

（一）短期政策“降本”的着力点

短期政策应主要聚焦于改善物流企业的发展环境，通过简政放权、减税降费，为物流企业创新发展增添动力。根据本人对行业的了解，认为以下几方面是业内最为关心，也是能够尽快见效的着力点。

简政放权。调查显示，目前我国物流业所需证照资质约为 70 项，涉及工商、运输、快递、货代、安全、质检、海关、环保、商务等等。存在多头管理、重复审批，审批透明度不高、效率低，非法人分支机构难设立和总部资质证书难通用等问题。

《方案》提到，在确保企业生产运营安全的基础上，清理、归并和精简具有相同或相似管理对象、管理事项的物流企业和物流从业人员的证照资质，加强事中事后监管。深化推进物流领域商事制度改革，加快推行“五证合一”、“先照后证”和承诺制，简化办理程序。适应物流企业经营特点，支持地方进一步放宽企业住所和经营场所登记条件，鼓励物流企业网络化布局。这些都是实实在在的政策措施。

税制改革。“营改增”解决了困扰物流企业多年的重复纳税问题，但物流业进项抵扣不足、各环节税率不统一、集团型物流企业不能汇总缴纳增值税、个体运输业户无法开具增值税发票等问题依然突出。《方案》特别提到，扩大交通运输业的进项税抵扣范围，积极研究统一物流各环节增值税税率，物流企业可实行汇总纳税。这是业内企业多年期盼的重要政策，也是“含金量”极高的一项措施。如果真正落实，将会有效减轻物流企业负担，促进物流业一体化运作，直接带来降本增效的实际效果。同时，也希望可以延续土地使用税减半征收政策，给予物流企业高新技术企业所得税优惠等政策，研究完善交通运输业个体纳税人异地代开增值税专用发票管理制度等，为无车承运人制度落地创造条件。

降低费用。物流业涉及领域多，覆盖范围广，涉企公路、港口、铁路、航空等运输领域。特别是过桥过路费，平均占公路干线货运企业运输成本的 30% 左右。应抓紧修订《收费公路管理条例》，调整完善收费公路政策，科学合理确定车辆通行标准。逐步有序取消政府还贷二级公路收费。贯彻落实《道路运输车辆技术管理规定》，取消车辆二级维护强制性检测。规范港口、铁路、航空等企业严格落实明码标价制度，实行进出口环节收费目录清单制。

车辆治理。9 月 21 日，GB1589 国家标准正式实施，在行业引起了剧烈反响。从长远来看，GB1589 国家标准有利于物流行业标准化、集约化发展。但短期给物流业造成了较大影响，不仅公路货运价格面临上涨，大量非标车辆还有退出市场的压力。由于非标车辆拥有者大部分为中小企业和司机，抗风险能力较弱，新政策应考虑他们的合理诉求。建议根据实际情况设置过渡期和治理阶段，综合利用财政支持、技术更新、行政监管和环保标准等多种手段，引导非标车辆退出市场。开展多部门联合执法，严格实施统一标准、统一法规、统一执法，确保全国治理一盘棋。

（二）中期补短“续能”的重点

“续能”作为“降本”与“增效”的衔接转换点，是创新驱动“增效”的基础支撑。“续能”不仅需要为物流企业创新提供良好的“硬件”和“软件”，更需要政府加快向服务型政府转型，为物流企业营造创新发展的环境。

统筹物流网络建设。研究编制国家级物流枢纽设施布局和建设规划，运用大数据等先进信息技术，科学测算货物的流量流向，兼顾存量、优化增量，布局和完善一批具有多式联运功能的综合物流枢纽，统筹推进公路、铁路、水运等基础设施无缝衔接。依托国际、国内物流大通道，加强繁忙区域扩能改造，支持主要港口、大型综合性物流园区集疏运体系建设，着力解决“最后一公里”问题，加快形成贯通内外的多式联运网络体系。优化城市物流基础设施布局，完善城市三级配送网络。推动县级仓储配送中心、农村物流快递公共取送点建设，完善县乡村三级物流配送网络。

推进物流标准统一。综合梳理各项国家标准、行业标准，加强不同领域、国内与国际标准间的协调衔接。根据行业发展需求，加快制修订冷链物流、绿色物流等方面标准。培育发展物流团体标准，鼓励企业制定严于国家和行业标准，具有竞争力的企业标准，促进政府主导制定标准与市场自主制定标准的协同发展，构建体系完备、高效协调的新型物流标准体系。

加快政府职能转型。支持依托互联网平台的“无车承运人”发展。依托国家交通运输物流公共信息平台，加强信息平台接口标准的制定和推广。建立政府物流数

据公开目录，促进政府数据资源整合和开放共享。推动各类物流信息平台的互联互通，促进综合交通运输信息和物流服务信息有效衔接。加强行业与公安、工商、交通、保险等部门信息共享，建立物流从业单位和从业人员信用信息档案。

（三）长期创新“增效”的难点

“增效”不可能一蹴而就，其具有艰巨性、复杂性和长期性，需要企业、政府和协会紧紧围绕以下几方面开展创新。一是以物流服务创新为核心，促进转型升级；二是以推动物流集成创新为基础，做大产业规模；三以物流模式创新为重点，提高资源使用效率；四是以物流技术创新为手段，提高货物流转效率；五是以物流体制创新为保障，保持物流发展的动力。

“增效”是物流业转型升级的标志，判断“增效”是否实现，可以从以下几个方面判断。一是物流企业为生产企业提供采购物流、入厂物流、交付物流、回收物流等精细物流服务，重塑业务流程，建立面向用户企业的一体化智慧供应链管理服务体系。二是物流枢纽布局不合理、集疏运体系不畅、信息孤岛等问题得到解决，现代物流与交通运输实现一体化融合发展。三是物流企业与商贸企业协同服务能力增强，能满足电商企业多样化、分散化、及时性销售的物流需求，延长商贸业的服务链条。

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《方案》出台的东风，密切联系企业，加强调查研究和政策宣贯，为物流业“降本增效”做出新的贡献。

深度解读：

王佐：协同行动 切实推进物流业降本增效

距2014年9月国家《物流业中长期发展规划（2014—2020）》颁布整两年，国务院办公厅近日转发了国家发展改革委《物流业降本增效专项行动方案（2016—2018）》（以下简称“行动方案”）。这是一份将规划落地生根的实施性方案，是在经济发展新形势下，站在提升国民经济整体运行效率的高度，以深化改革和解决问题为导向，突出信息互联共享和激发企业市场活力，旨在加速建立我国现代物流服务体系、促进我国物流业转型升级的重要产业政策文件。行动方案是政府“看得见的手”和市场“看不见的手”优势互补，共同推进我国物流业降本增效、服务提升和转型升级的行动路线图，是推进我国物流业发展供给侧结构性改革的重要实践。

一、行动方案的特点

1、行动方案紧扣“降本增效”主题，具有显著的政策指导性和产业操作性。因

为，在物流服务市场价格水平一定的情况下，物流企业降低成本的必然结果就是净收益的增加，这必然提升其追加物流服务投资、创新物流服务品种、提升物流服务水平的预期和能力，进而导致国民经济整体效率的提升，扩大物流服务市场需求，形成产业发展良性循环。

另一方面，通过物流服务先进技术和手段的推广应用，可不断增加以客户价值为导向的个性化物流服务品种，这将有利于扩大物流服务市场容量、丰富物流服务品种，增强物流企业客户粘性，进而提升物流服务市场整体价格水平，增强物流企业长期收益预期，实现产业融合的进一步深化，进而提升国民经济整体运行效率。

“降本增效”专项行动方案将宏观经济的效率诉求和微观经济的效益预期有机统一起来，成为政府和市场都能够接受且便于协同推进的促进我国物流业转型升级和健康发展的最大公约数。

2、行动方案将目标引领和问题导向相结合，具有产业政策设计创新的典型意义。众所周知，产业政策如果不能调动政府宏观和市场微观的两个积极性、不能将国家宏观战略设计和企业微观战术实施贯通一气，就无法提供正确、有效的激励，产业政策设计初衷与实施结果就会出现“意外情况”。

行动方案将“建立支撑国民经济高效运行的现代物流服务体系”的目标导向与“聚焦影响物流业健康发展的突出矛盾和瓶颈制约”的问题导向高度统一起来，确立了以“创新体制机制为动力”的行动指导思想，相当于为物流业转型升级、健康发展同时提供了惯性导航和卫星导航相结合的组合导航方法，将保证行动方案的有效实施。

“聚焦突出问题出实招，找准薄弱环节补短板”的基本原则，相当于自主式“惯性导航系统”，可帮助政府部门和物流企业精准识别物流服务市场运行面临的突出矛盾和瓶颈制约，进而从当前急需解决的问题入手，明确破解难题的路径和方法，在不断解决实际问题的过程中实现“深化改革”，通过“协同推进”和“重点突破”来推进物流业发展。这是“由内而外”的降本增效过程。这样就把提升国民经济整体运行效率的战略目标与促进物流企业降本增效的“时光隧道”贯通了，可以有效防止方案设计与方案实施的“两张皮”。

“建立支撑国民经济高效运行的现代物流服务体系”的目标设定，相当于具有全球定位功能的高精度、实时性“卫星导航系统”，可帮助政府和企业理性看待物流服务市场发展历程、物流业对国民经济运行的作用和贡献，适时对标世界一流物流企业发现差距和短板，明确行动方案的主要节点和重点任务，在不断优化资源配

置的过程中，通过“协同推进”、“创新驱动”和“联动融合”来实现物流业发展的“全面提升”。这是“由外而内”倒逼经济体制机制深化改革过程。这样就把国家提升国民经济整体运行效率的战略目标与“物流业整体运行效率显著提高”的战术目标有机结合起来，可以有效防止产业结构调整优化的政策性失调。

3、行动方案的设计充分体现了发挥市场配置资源决定性作用的全面深化改革意识。这突出表现在行动方案中并没有像其他许多已经出台的政府产业政策文件那样，把“政府引导”放在基本原则的第一位，而是以“深化改革、协同推进，问题导向、重大突破，市场主导、创新驱动，联动融合、全面提升”作为方案设计的基本原则，突出政府在行动方案中的角色定位是“深化改革、协同推进”，通过“建立更加公平开放规范的市场新秩序”来“激发市场活力”、“培育企业创新发展的新动能”。这很好地反映了行动方案的制订者对物流服务市场之充分竞争性的深刻理解、对物流服务市场自身经济运行规则的敬畏，也是在深刻总结以往物流业相关产业政策实施之成败得失的基础上，对“政府引导”方式方法和主要着力点的调整和改进，是政府“看得见的手”对市场“看不见的手”在某种程度上的妥协。在当前的语境下，这需要创新的勇气和改革的担当，值得给一个大大的赞！

毋庸讳言，我国“物流领域长期存在的成本高、效率低等突出问题”主要是由于制度性交易成本高造成的，即政府对物流服务市场的不当管制在很大程度上造成了高物流成本和低物流效率。比如，受到社会各界长期诟病的高速公路不当收费问题、物流领域商事制度改革问题、集团化网络型物流企业合并纳税问题、城市配送车辆通行管理问题、以及物流行业监管服务创新问题等。

应该说，行动方案是落实中央推进供给侧结构性改革要求的重要成果。从行动方案基本原则的设定来看，“培育企业创新发展新动能”这个主要行动目标已经达成了一半。

二、行动方案的架构

具体来看，专项行动方案有针对性地设定了 21 项重点行动，主要是围绕促进物流业发展相关规章制度体系、基础设施体系、运营管理体系的创新发展和转型升级，从三个层面设计了推进我国物流业降本增效的专项行动方案。

一是需要政府相关部门通过加大制度供给、改善市场环境来推进的，主要体现在“简政放权”和“降税清费”部分，共计有 9 项重点行动，总体目标是要降低物流服务相关制度性交易成本。包括减少行政审批事项、深化货运市场改革、推进货物通关便利、完善税费法律制度、调整产业促进政策、提升行业监管水平等。行动方案明显加大了政府部门通过“深化改革、协同推进”来营造物流业良好发展环境

的工作力度，很值得物流业界的期待。

二是需要政府部门与物流业界加强官产合作，通过改善物流企业运营发展所需软硬件基础设施条件来推进的，主要体现在“补短强基”和“互联互通”共计 9 项重点行动，总体目标是为物流企业降本增效提供有利的外部运营支撑条件和内部管理提升要求。包括建立国家级物流枢纽体系、建立健全物流标准体系、构建高效多式联运体系、完善城乡物流配送体系、完善行业诚信体系、鼓励信息平台建设和创新发展等。显然，物流业健康发展所需软硬件基础设施体系建设，更多需要政府相关产业政策来支持和引导优化资源配置，需要政府与市场与企业的高度互动协调。比如，多式联运体系建设规划布局问题，托盘循环共用系统建设和运营管理问题，物流标准切换相关成本分摊问题，农村物流配送体系建设的规模经济要求与农民居住分散性矛盾问题等。就发展多式联运来说，从搞对激励的产业促进要求看，着重点应该放在激励物流企业为提升货运组织效率、实现降本增效而选择多式联运方式，而不仅仅是单向度的进行多式联运基础设施体系的规划和建设。

三是需要国民经济相关产业部门通过协作创新、提高产业链运行效率来共同推进的，主要体现在“联动融合”共计 3 项重点行动，总体目标应该是为了降低制造业和商贸流通业企业物流成本，进而提高产业链运行效率。包括跨行业的与制造业和商贸流通业的“两业联动发展”，以及促进现代物流与交通运输一体化融合发展等。在这个领域，更多需要产业与产业之间，企业与企业之间，按照物流服务市场的成本效益原则，选择物流自营或外包，建立物流服务合作伙伴关系等等。这里，“互联网+”将为物流企业与其客户供应链相关企业建立产业协作联盟关系提供有效的技术和管理手段。

此外，为了切实推进各项行动的有效实施，政策制定部门提出了五条“保障措施”，包括加大投资支持、完善用地政策、拓宽投融资渠道、发挥行业协会作用和加强组织协调和监督检查等。这些保障措施是政府加大和改善要素资源配置方式和力度，对行动方案实施提供实质性政策支持承诺。

实际上，该专项行动方案的出台，得到了有关行业组织和高等院校等大量扎实的前期市场调查和课题研究成果的支撑，可谓是：问题导向有的放矢，目标设定符合实际，行动方案切实可行，本身就是官、产、学、研多边协作创新的重要成果。这就为方案有效实施奠定了良好基础，值得期待。

三、行动方案的实施

毫无疑问，行动方案的有效实施并取得预期目标，需要有关各方的共同努力和协同推进。共同努力，问题不大。但要协同推进，重点在于“形成政策合力”，否

则“营造良好发展环境”、建立“现代物流服务体系”和“提升国民经济整体运行效率”的专项行动目标就难以实现。而要“形成政策合力”，前提是要统一认识，要让参与行动方案的方方面面用同一种语言说话、用一致的概念交流。

1、进一步明确“降本增效”的定义

就国民经济体系运行效率而言，以产品和服务产出的价值来衡量，物流成本既是实现产品价值的必要生产性支出，也是提升产品价值的重要服务性手段，还是衡量物流服务价值、支撑物流服务价格的重要基础。

如果从狭义的“物流业降本增效”语境来看，“降本增效”应该指的是物流企业降低成本、增加效益，提升盈利能力、增强发展的可持续性。如果从广义的“提升国民经济整体运行效率”或“提高社会物流运行效率”的语境来看，“降本增效”则意味着制造业和商贸流通业等企业物流服务采购成本的降低，及其自身运行效率和效益的提升。从行动方案中工业企业和批发零售企业“物流费用率”降低的定量目标设定看，“降本增效”的真实意义应该是后者，指的是制造业和商贸流通业企业单位物流服务资源投入的产出增加。

应该说，行动方案把降低工业企业和批发零售企业物流费用率作为“物流整体运行效率显著提高”的评价指标是宏观正确的。但有两点要特别注意：一是物流费用率是对企业运营整体投入产出结果管理绩效维度的会计评价指标之一，更多具有横向比较对标的意义，其高低并不一定直接代表物流服务之成本效益的管理逻辑关系，也不一定直接指向降本增效的管理路径。二是要防止“降本增效”在实践中变成单向度的物流企业降价，服务对象增效。这必定会损害物流业的健康发展，并导致国民经济整体运行效率提升的不可持续。

显然，物流服务市场供需双方的博弈要更多遵循“市场主导”原则，二者之间的产业结构性平衡要更多交给“看不见的手”来调节。这个过程实际就是物流服务市场创新和转型升级的过程。只要物流服务供需双方都遵循物流服务价值最大化和价格合理化的经济利润协作原则，就能实现“降本增效”的共赢共存、融合发展。

2、进一步深化对物流管理服务的认识

物流市场的主体不只有物流企业，还包括其服务对象，这是由服务业属性和特点决定的。任何单方面的物流服务实际是不存在的。所以，在推进物流业降本增效的时候，必须把物流业主要的服务对象——制造业和商贸流通业一并考虑在内。从物流服务价值传导的静态逻辑看，物流企业主要承担降本的责任，而增效更多地体现在其服务对象那里。但从物流服务价值创新的动态逻辑看，物流企业要更多承担开源的责任，要真心诚意的与客户一道，共同设计物流管理解决方案、共同实施和

监管物流服务过程，共同分享物流服务降本增效的成果。

显然，离开了物流服务市场供需双向的自主选择和互动协作，物流业降本增效将成为无源之水。所以，对物流企业来说，不仅要注重降低服务成本，更要注重创新服务模式，注重增效方法和路径的开发，给客户提供更多的服务选项，进而提升服务价格的竞争力。

自古以来“一分价钱一分货”的商业原则是获得广泛认同的。一味打价格战注定是不可持续的。物流企业要致力于挖掘“增效”的价值，不断创新物流服务品种、扩大物流服务市场、增加企业长期收益预期。由此可见，致力于推动物流业与制造业和商贸流通业的融合发展是降本增效的题中应有之义。

3、进一步廓清物流成本核算的边界和标准

长期以来，对物流成本之内涵和外延的认识无论是在理论界还是在产业界，都存在见仁见智的情况。理论界遵循学理逻辑和结构原则，产业界注重市场实际和运营绩效，而产业政策则必须将二者统一起来。因此需要通过企业、行业组织、教育科研机构、政府相关部门的共同努力，继续就宏观物流成本的加总问题和微观物流成本或物流收入的核算界定问题展开进一步的研究并达成共识。

现实的情况是，企业真实物流成本和收入数据的界定和提取比较困难。一方面制造业和批发零售企业的物流成本在现行会计制度中并不单列科目核算；另一方面物流企业的物流服务往往与其他非物流服务活动交织在一起，但实行一票制销售。所以，在维持企业现有成本核算方法基本原则不变的情况下，如何更加精准地将物流成本从企业帐簿中提取出来，以便我们更好地观察物流成本的个性特点和变化趋势，加深对物流成本变化与国民经济整体运行效率变化的相关性或者逻辑性认识，就成为当务之急。否则物流业“降本增效”行动方案的实施成效就无法评价，甚至会大打折扣。

为此，应该适时考虑对现有物流成本核算标准做适当修订，进一步提升其可执行性和可计算性。比如，尽快确立从企业现行会计帐簿中提取物流成本或收入的标准和方法。

众所周知，作业成本核算法（Activity-Based Costing，简称 ABC）和基于 ABC 的作业成本管理（ABCM）是解决这个问题的有效途径之一，其基于因果关系的“成本驱动因素”核算和管理思维方式非常适合对企业物流成本或物流企业成本进行更加准确的界定和合理分配。但这往往意味着企业要在现有会计核算制度体系基础上，嫁接一套基于作业的成本核算体系（ABC），这就不可避免的涉及企业会计核算和相关经营管理制度的切换，甚至会涉及到以作业为中心的组织机构调整。显然，这

种制度性管理方法切换不仅要花成本，而且存在风险。因此，政府相关部门应考虑将推广和应用作业成本核算法（ABC）作为“推广应用先进技术和手段”的范畴，对企业旨在推进物流成本精准核算的管理创新活动，以及由此产生的管理体系切换成本，给与必要的政策引导和资金补贴，支持企业物流管理和物流企业服务提质增效、转型升级，同时为进一步提高行业监管水平提供精准数字基础。

4、进一步加强物流运营基础设施体系建设

物流运营基础设施体系是物流企业服务能力大小、服务水平高低和服务品种创新决策的重要约束条件，需要政府和企业共同投资、协同推进。

确切地讲，政府的建设责任有二：一是提供充分的交通运输硬件基础设施条件；二是提供有效的物流市场制度软件基础设施条件。前者的建设原则是越多越好；而后者的建设原则是越少越好。而企业的责任同样有二：一是规划布局仓储配送等服务硬件基础设施条件；二是投资建设运输组织和存货配置等服务软件基础设施条件。前者的建设原则是越接近客户越好；而后者的建设原则是集成能力越强越好。政府和企业都需要整合资源、优化配置。

至于所谓物流公共信息平台属于什么性质，应该由谁来建设和管理，事实上还存在争论，实践中多有纠结。焦点在于什么是“公共信息”以及平台“由谁来管”等。但毫无疑问，在信息经济和数字化管理时代，物流企业要市场提供高水平的服务，制造业和商贸流通业企业要实施高水平的物流和供应链管理，都需要相关信息平台的支撑。政府部门要市场提供高水平的行业监管且涉及公共安全问题，就更需要相关信息平台的支撑。但此“平台”非彼“平台”。两种物流信息平台需要有条件的系统集成、互联互通，而不是一个平台上下车，也不可能一网打尽。

重要的是，在确定数据和信息资源之知识产权的前提下，尽快建立政府物流监管信息平台和企业物流服务信息平台的互联互通、信息共享机制。双方的共同责任是为平台联通“搭桥”。这项任务应该成为行动方案的重中之重。

应该说，作为一个为期三年的专项行动方案，实际只能是一个短期任务，但相对于要完成的任务和要实现的目标，方案实施的艰巨性是不言而喻的。但只要我们能充分认识到物流服务是个充分竞争的市场，物流服务的差异化既是企业市场竞争的策略，也是其降本增效的创新手段；物流业降本增效的社会责任，不仅在于提升自己的运行效率和效益，更在于提升客户产业链的运行效率，以致于提升国民经济整体运行效率，就有办法通过深化改革和创新驱动，经过三年的实质性行动，切实推进我国物流业转型升级，更好服务于经济社会发展，并为我国物流业的健康发展奠定更加坚实的基础。

政策动向：

交通运输部：关于进一步做好车辆运输车治理工作的通知

2016 年 9 月 13 日，交通运输部发布了《交通运输部办公厅关于进一步做好车辆运输车治理工作的通知》。各个省级交通运输主管部门要落实车辆运输车治理工作，做出有针对性的执法检查以及督促物流企业合规运输车辆的工作。《通知》强调了 8 月 18 日发布的《车辆运输车治理工作方案》重要性，确保车辆运输车的治理工作的全面开展。规范车辆运输车的使用和管理，不仅维护市场经济秩序，还减少的交通事故的发生概率。

《通知》提出，各省级交通运输主管部门要尽快会同本地工信、公安等部门督促辖区内的整车物流企业，立即启动“双排车”改造工作，督促企业尽快制定改造计划、确定时间表，要细化落实到每一台车，每一个人。要及时跟踪企业“双排车”的改造进度，及时协调处理相关问题，确保辖区内整车物流企业的“双排车”在 9 月 21 日前全部整改到位，实现向“单排车”的顺利过渡。

《通知》强调，一是要强化源头管理。各省级交通运输主管部门要根据本地乘用车制造企业厂区分布及车辆运输车行驶通道实际，有针对性地设置执法检查点。要在乘用车制造企业生产基地、集中装车点、物流场站等地，合理设置执法检查点，在第一时间果断处置不按要求装载的行为，严禁“双排车”出场（厂）上路。二是要加强路面执法检查。要会同公安机关交通管理部门强化高速公路入口、国省干线公路的集中执法管控，坚决杜绝“双排车”上路行驶，对拟进入高速公路的“双排车”一律劝返，拒不听从劝返的，依法处罚并卸载。对于不积极配合治理工作、对抗执法的乘用车制造企业、整车物流企业，要依法严肃处理，同时及时上报相关情况，部将在查实情况后在全国进行通报。

政策摘要：

商务部等五部门：发布《关于推进商品交易市场转型升级的指导意见》

商务部、国土资源部、住房城乡建设部、交通运输部、银监会等部门发布《关于推进商品交易市场转型升级的指导意见》。《意见》提出，商品市场信息化、标准化、集约化建设水平明显提高，供应链管理和平台化发展成效显著，多功能、多层次商品市场体系更加完善；到 2020 年，形成一批转型升级绩效较好的百亿级专业市场和千亿级综合市场，建设一批平台化示范市场。

《意见》指出，要大力发展智慧物流，鼓励商品市场依托区位和资源优势，建

设一批商贸物流中心、仓储基地和配送中心，引进、培育一批服务优质、运作高效的物流企业，完善运输、装卸、加工等流通设施建设，加快流通设施标准化应用，提高物流科技水平。

同时，鼓励建立统一规范的物流信息平台，优化配送流程，提高运行效率。利用新技术新设备，实现物流实时跟踪和可视化管理，增强物流安全性和精准性。鼓励商品市场与机场、车站、港口、仓储基地等建立长期稳定的合作关系，加强流通节点衔接，开展多式联运，进一步降低流通成本等。

交通运输部：关于印发长江等内河航运市场秩序专项治理行动方案的通知

为进一步规范长江等内河航运市场经营秩序和安全生产秩序，9月2日，交通运输部办公厅发布了《交通运输部办公厅关于印发长江等内河航运市场秩序专项治理行动方案的通知》，长江等内河航运市场秩序专项治理行动即将拉开帷幕。

《通知》指出，通过开展专项治理行动，排查治理长江等内河航运市场存在的
不规范、不安全、不公平的经营行为，促进企业依法依规经营，优化市场环境，建立安全、有序的内河航运市场秩序。此次长江等内河航运市场秩序专项治理行动的范围包括长江等内河水路运输经营者、船舶管理业务经营者及运输船舶。

《通知》要求，长江等内河航运市场秩序专项治理行动，一要治理经营资质条件不达标问题。水路运输管理部门对检查中发现的经营资质不达标的经营
者要责令其限期整改，经整改仍达不到要求的，按规定及时撤销其经营资质。二要治理船舶违规挂靠问题。要求各地水路运输管理部门要会同海事管理机构加强监督检查，严禁船舶管理业务经营者、水路运输经营者违规接受船舶挂靠。三要治理船舶超载问题。对发现超载的船舶，海事管理机构要按法规规章的要求，实施行政处罚，并督促船舶自行减载后方可放行；对未按要求减载擅自逃逸的船舶，应上网协查，发现后按规定进行处理后方可放行。

地方借鉴：

天津市：出台《关于积极推进“互联网+”行动的实施意见》

近日，天津市政府转发市发改委《关于积极推进“互联网+”行动的实施意见》。
《意见》提出“互联网+”创业创新、“互联网+”产业融合升级、“互联网+”民生便捷服务、“互联网+”城市智慧管理、“互联网+”创新政务服务等五大任务。

在“互联网+高效物流”方面，《意见》指出，要发挥港口优势，依托重点物流园区，深化互联网在物流领域的应用，建设智能高效、智慧便捷、共享互通、成本

降低的现代物流体系。创新物流服务模式，积极发展精准服务、体验服务、无人机快递物流等物流新模式，推进制造业物流、农村物流、电子商务物流、城市配送、冷链物流和国际物流等智能化发展。完善智能仓储系统，建设智能化物流仓储基地和货物集散中心。健全智能配送物流体系，布局建设一批智能化、现代化的物流配送中心，加快推进货运车联网与物流园区、仓储设施、配送网点等信息互联，鼓励发展冷链储藏柜、代收服务点等新型社区化配送模式，推进农村配送中心和农村物流体系建设。

河北省：出台《河北省现代服务业发展“十三五”规划》

近日，河北省政府办公厅印发了《河北省现代服务业发展“十三五”规划》，提出优先发展生产性服务业，大力发展生活性服务业，着力构建一二三产业融合发展的现代产业体系，推动城镇服务网络向农村延伸，完善农村服务业，力争到 2020 年，初步建立联通全球、面向全国、服务京津、带动周边、发展自己的智慧物流服务网络。

《规划》明确，一是要集中布局发展电子商务、现代物流等高端服务业，重点发展商贸物流，重点布局建设农产品物流园区，打造商贸物流基地，形成全省服务业发展高地。二是要提升冀中南现代服务业发展区，大力发展电子商务、连锁配送、乡村旅游等为特色的农村服务业。三是要建设全国现代商贸物流重要基地。加快传统商贸物流转型升级和承接京津产业转移步伐，优化商贸物流空间布局。四是要创新商贸物流发展模式，优化商贸物流行业结构，提高为智能制造服务的供应链制造业物流比重，加快发展为居民生活服务的冷链、电子商务、快递、城市共同配送等生活品物流新业态。五是要积极发展商贸物流服务，健全村级商贸物流网点，统筹发展物流配送服务，重点发展航空物流、电子商务等产业，设立综合保税区，打造国际航空物流枢纽。六是要发展“互联网+”服务业。大力发展智能快件箱、代收代投服务点、共同配送站（点）等新型配送模式，大力推进农村电子商务，鼓励农民利用电子商务实现创业就业，培育发展一批淘宝村。

黑龙江省：出台《关于加快推进“互联网+”行动指导意见》

近日，黑龙江省政府印发了《关于加快推进“互联网+”行动指导意见（2016 年版）》，提出加快推进“互联网+”行动，促进互联网与各领域的深度融合与创新

发展。《指导意见》将“交通运输及流通领域”列为“互联网+重点行动”中的八个重点领域之一。《指导意见》明确提出，要推动电子商务与物流快递协同发展，逐步建立较为完善的交通出行信息服务体系和具有黑龙江省特色、专业化的物流公共信

息平台。要突出对俄跨境贸易、农村和农业、商贸流通、社会生活等重点领域，加快培育电子商务平台和电子商务服务企业。要壮大电子商务产业园区，打造省级电子商务示范体系，提升电子商务服务能力，完善电子商务产业链条。重点实施“互联网+交通”“互联网+流通”行动计划。

上海市：发布《“十三五”时期上海国际航运中心建设规划》

近日，上海市正式发布《“十三五”时期上海国际航运中心建设规划》。其总体目标是：到 2020 年，基本建成航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效，具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。

在海港枢纽方面，上海港将继续巩固国际枢纽港地位，初步建成“资源节约型、环境友好型”的生态大港，集装箱年吞吐量预计达到 4200 万标准箱左右。空港枢纽方面，将巩固提升亚太航空枢纽港地位，旅客年吞吐量预计达到 1.2 亿人次左右，货邮年吞吐量达到 400 万吨以上，航班年起降 88 万架次左右，力争机场中转旅客比例达到 15% 以上。

在现代航运服务体系方面，基本建成国际航运服务中心，以航运交易、船舶检验、海事法律、航运咨询、海事教育培训、船员劳务六大业态为重点，争取集聚与培育 10~20 家知名航运服务企业。

江苏省南京市：印发《南京市“十三五”邮政业发展规划》

近日，南京市政府办公厅印发《南京市“十三五”邮政业发展规划》，《规划》提出南京要加快“两城一中心”建设，“一中心”就是积极打造南京国际航空快递物流枢纽港，将南京建设成为区域性航空快递枢纽中心；“两城”就是争创中国快递示范城市、国家电子商务与物流快递协同发展试点城市。努力将快递业打造成为全市现代服务业新的增长点和服务型及枢纽型经济的重要引擎。

南京将完善快递末端投递基础设施建设，给予快递专用车辆通行和作业便利。打造快递末端投递公共服务平台，到 2020 年，全市建成 30 个校园快递公共服务平台，800 个快递公共服务平台（快递服务中心和快递公共投递服务站）。鼓励统一配送和共同配送，有效解决快递“最后一公里”和“最后一百米”问题。

此外，南京将积极推广快递保险业务，保障用户权益，实现快件国内重点城市间 48 小时送达、长三角内城市间 24 小时内送达。鼓励快递企业提供更多及时送、限时达、当日达、次晨达、次日达等承诺时限服务，2020 年，实现快递承诺时限服务业务量比例大幅增长。

安徽省：发布《关于做好高等院校快递服务工作的意见》

近日，安徽省邮政管理局和省教育厅联合下发《关于做好高等院校快递服务工

作的意见》，对推动快递进校园工作、提升高等院校校园快递服务质量、维护高等院校管理秩序等工作提出了具体指导意见。

《意见》要求各市邮政管理局、教育局、高等院校、中等职业学校要充分认识做好高等院校快递服务工作的重要意义；要创新快递服务方式，多种模式设立快递服务机构；要推广应用智能快件箱，方便师生自取快件；要鼓励快递企业创新服务，开设适应高等院校师生消费需求和作息规律特点的服务产品。《意见》明确，快递服务机构必须依法取得快递业务经营许可，有条件的中等职业学校可参照本《意见》执行。

《意见》同时要求邮政管理部门、教育主管部门和各高等院校要建立联合工作机制，督促解决校园快递工作中存在的问题，总结推广成功经验，促进“快递进校园”；各高等院校要明确专门机构负责牵头快递服务场所的综合管理，杜绝多头管理、责任不明；快递集中服务机构要实行标准化管理，落实快递服务国家标准和收寄验视、实名收寄等安全制度及业务操作规范，确保服务质量和寄递安全；省、市快递协会、省高校后勤协会要充分发挥桥梁纽带作用，引导会员做好高等院校快递服务工作，协调解决高等院校快递服务有关问题。

福建省：制定《关于推进综合交通“五个工程”建设的实施意见》

近日，福建省政府办公厅转发了省交通运输厅、发改委联合制定的《关于推进综合交通“五个工程”建设的实施意见》。根据《意见》要求，“十三五”期间，福建将推进综合交通建设，重点做好港航集约提升工程、干线路网完善工程、运输枢纽示范工程、交通扶贫攻坚工程、交通服务提升工程“五个工程”。总体目标是，确保全省综合交通投资完成 7500 亿元目标。其中，国省干线投资和城市（际）轨道交通建设投资分别完成 1850 亿元、1100 亿元，分别占比约 25%、15%。2016 年完成 1350 亿元并力争更多些，“十三五”前三年完成 4600 亿元以上。到 2020 年，全省综合交通总体发展水平达到全国先进行列，全面完成“十三五”规划目标任务。

山东省：发布《关于加强物流短板建设促进有效投资和居民消费的实施意见》

近日，山东省发改委、交通运输厅、邮政管理局等十部门，联合发布《关于加强物流短板建设促进有效投资和居民消费的实施意见》，《意见》将通过加大投入力度，加强物流短板建设，打造特色优势，促进有效投资和居民消费。

《意见》指出，加强城乡配送网络规划，畅通农产品进城、工业品下乡渠道，完善城乡互动的双向物流体系，着力打通“最先一公里”和“最后一百米”；鼓励

发展定时配送、社区自提柜、冷链储藏柜、代收服务点等新型社区化配送模式，推进“互联网+便利店”在城市社区的全覆盖；加强信息技术应用，加快构建集电商公共服务平台、产业联盟、配套政策于一体的发展模式，实施“快递向下”工程，构建覆盖国内外的智能云仓、配送网络和快件寄递体系。

《意见》强调，要进一步加大对薄弱环节基础设施建设的支持力度，对符合规划要求的物流设施建设项目，加快用地审查报批和手续办理，保障项目依法依规用地；对企业自有的大宗商品仓储设施用地，减按所属土地等级适用税额标准的 50% 计征城镇土地使用税；充分发挥政府资金的引导作用，探索设立专项资金，重点支持五大工程和示范项目建设；建立重点项目建设的绿色通道和调度机制，研究制定用车标准规范，优化城市配送车辆通行管理，打通城市配送渠道。

河南省：印发《河南省交通基础设施重大工程建设三年行动计划实施方案》

为加快完善交通基础设施建设网络，充分发挥交通基础设施大工程建设对促投资、调结构、稳增长的重要作用，近日，河南省政府办公厅印发了《河南省交通基础设施重大工程建设三年行动计划实施方案》。《方案》明确四大任务。一是加快航空港、铁路港、公路港以及物流园区建设，加强与海港功能对接，推动河南省国际快递物流港和河南全国性快递集散交换中心工程建设。二是加强航空快递物流设施建设，推动郑州机场航空快件公共服务分拨中心、跨境电商物流中心、大型货物集散中心、顺丰电商产业园和中国邮政航空邮件处理中心以及莆田等物流基地建设。三是支持省辖市加快建设支线机场、高速铁路站、港口码头及公路运输场站等枢纽设施，配套建设公共枢纽站，完成二级铁路物流基地建设，建成区域性重要港口。四是重点推进高速铁路网和高速公路网建设，充分利用快速交通网络，实施快递“上车、上飞机”工程，实现快递网络在各种运输方式间的无缝衔接、高效转换和快速通达。

广东省：出台《广东省邮政发展“十三五”规划》

近日，广东省出台《广东省邮政发展“十三五”规划》，广东省将在“十三五”期间加快乡镇快递服务网点建设，实现乡镇快递服务网点突破 1 万个，民营快递网点乡镇覆盖率达 100%，实现“乡乡有网点、村村通快递”。

广东将大力推进邮政及快递服务网络向农村地区和欠发达地区延伸，支持邮政与快递企业结合拓展农村业务，加强农村邮政物流基础网络和农村物流配送中心的衔接，鼓励快递企业通过邮政网点、农家书屋、村邮站构建农村投递末端网络；引导邮政及快递业与农家店、农产品购销代办站等结合，发展农村电商服务，打通“工

艺术品下乡”和“农产品进城”双向快递通道。

广西壮族自治区：审议通过《关于促进广西快递业发展的实施意见》

9月28日,广西壮族自治区政府召开第81次常务会议,审议并原则通过了由广西自治区邮政管理局代拟的《关于促进广西快递业发展的实施意见》。《实施意见》明确了到2020年,基本建成普惠城乡、技术先进、服务优质、安全高效、绿色节能的快递服务体系,基本实现“市市有快递物流园区、县县有快件集散中心、乡乡有网点、村村通快递”,年均新增就业岗位约4500个,全区快递年业务量突破4亿件,年业务收入达到62亿元,年服务全区用户15亿人次以上,年支撑全区网络零售交易额突破600亿元,有效降低商品流通成本。

《实施意见》明确了8项重点任务:加强快递基础网络建设,培育若干大型骨干快递企业,推动行业转型升级,推进创新协同发展,推进快递与交通运输系统的融合衔接,加强监管力量建设,落实安全监管责任。

《实施意见》提出,加强快递用地保障的措施,支持快递车辆便捷通行与停靠,保障快件收寄和投递便利,深入推进简政放权的措施,加大财政税收扶持力度,改善融资环境,加强快递人才培养的措施。

云南省：出台《关于促进快递业发展的实施意见》

近日,云南省政府出台《关于促进快递业发展的实施意见》,确定了促进全省快递业发展的总体要求、重点任务和政策措施。《实施意见》提出,到2020年,云南省快递企业年业务量和年收入要达到3.2亿件和60亿元;州、市政府所在地之间实现48小时内送达,其他县、市、区实现72小时内送达;基本实现乡乡有网点,村村通快递;新增就业岗位约3万个。基本建成普惠城乡、技术先进、服务优质、安全高效、绿色节能的快递服务体系,形成覆盖全省、联通全国和辐射南亚、东南亚及有关国家的服务网络。

《实施意见》明确了培育壮大市场主体、推进“互联网+快递”、完善和加快快递基础设施布局及建设、推进快递服务网络建设、衔接综合交通运输体系、推进国际快件(邮件)跨境服务体系建设和推进快递业与关联产业融合发展、加强行业安全监管与应急能力建设等八项促进全省快递业发展的重点任务。

《实施意见》围绕深入推进简政放权、加强法规标准和规划的制定、落实快递业发展扶持政策、规范快递车辆管理、加强快递人才队伍建设等五个方面配套了相应保障措施,并要求全省各地有关部门要充分认识促进快递业健康发展的重要意义,加强组织领导,健全工作机制,强化协同联动,加大支持力度,为云南省快递业发展营造良好环境。

西藏自治区：开展“互联网+精准扶贫”专项行动

近日，西藏自治区商务厅、扶贫开发办公室联合下发《关于开展“互联网+精准扶贫”专项行动的通知》，并印发专项行动方案。

方案明确，要加大物流快递支撑。加大对物流、快递企业的扶持力度，多形式、多渠道、多类型发展物流快递服务业，积极构建县、乡、村三级电商服务网站，建设县级农村电商物流配送分中心。探索解决农牧区物流配送“最后一公里”问题。依托第三方平台，整合仓储与物流配送资源，集约化管理，提高仓储物流效率，降低损耗。通过和邮政公司合作，全面铺开农牧区快递物流网络，打通农牧区网络购销运输配送渠道。

2016年9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	关于转发国家发展改革委物流业降本增效专项行动方案（2016—2018年）的通知	国办发〔2016〕69号	9月26日
2	交通运输部	关于进一步做好车辆运输车治理工作的通知	交办运函〔2016〕1034号	9月13日
3	交通运输部	关于印发长江等内河航运市场秩序专项治理行动方案的通知	交办水函〔2016〕993号	9月2日
4	商务部 国土资源部 住房城乡建设部 交通运输部 银监会	关于推进商品交易市场转型升级的指导意见	商建函〔2016〕755号	9月13日

编辑单位：中国物流与采购联合会研究室

联系电话：010-58566588-113/135

Email: yanjiushibj@vip.163.com

欢迎提供各地政策线索！