

物流政策辑要

2016年8月号

中国物流与采购联合会

2016年9月10日

- 政策解读：**国务院：印发《降低实体经济企业成本工作方案》
蔡进：切实降低企业物流成本 助推经济转型升级
交通运输部：印发《关于推进供给侧结构性改革 促进物流业“降本增效”的若干意见》
贺登才：交通运输转型升级 现代物流融合发展
- 政策点评：**交通运输部：出台《关于推进改革试点加快无车承运物流创新发展的意见》
- 政策动向：**交通运输部等五部门：发布《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》
交通运输部等两部门：发布《整治公路货车违法超限超载行为专项行动方案》
交通运输部：发布《超限运输车辆行驶公路管理规定》
交通运输部等五部门：印发《车辆运输车治理工作方案》
中国加入《国际公路货运公约》
国家工商总局：公示《消费者权益保护法实施条例(征求意见稿)》
国家邮政局：审议通过《邮政普遍服务“十三五”规划》
国家邮政局：推出快递包装“绿色”方案

国家邮政局：审议通过《邮政市场监管约谈暂行办法》

政策摘要：国务院：印发《“十三五”国家科技创新规划》

交通运输部：印发《“十三五”交通扶贫规划》

交通运输部：加强综合运输服务示范城市建设动态管理

交通运输部：印发《关于推进交通运输行业数据资源开放共享的实施意见》

商务部等两部委：联合开展农产品冷链流通标准化示范工作

地方借鉴：北京市：推进“农邮通”服务站建设工作

天津市：印发现代物流业发展“十三五”规划

天津市：印发服务贸易创新发展实施方案

山西省：邮政专用车辆获高速公路免费通行

山西省：发布山西省“十三五”服务业发展规划

内蒙古自治区：印发《关于深入推进供给侧结构性改革着力做好补短板工作的实施方案》

上海市：发布《“十三五”时期上海国际贸易中心建设规划》

安徽省：将“快递下乡”工程纳入推进现代农业建设实施方案

吉林省：出台“互联网+流通”行动计划实施意见

山东省：出台邮政和快递服务业转型升级实施方案

山东省：四部门联合发文积极推进快递服务进校园

山东省即墨市：出台《关于加快物流业发展的意见》

河南省：公布“十三五”规划纲要重点任务及责任分工

广东省：公布首批“互联网+”运输服务试点项目

广西壮族自治区：构建面向东盟国际大通道

新疆维吾尔自治区：出台关于促进快递业发展的实施意见

附件：2016年8月份物流相关政策目录

政策解读：

国务院：印发《降低实体经济企业成本工作方案》

近日，国务院印发《降低实体经济企业成本工作方案》，对降低实体经济企业物流成本等作出具体部署。《方案》明确，力争经过 3 年左右时间，使社会物流总费用占社会物流总额的比重由目前的 4.9% 降低 0.5 个百分点左右。

《方案》提出，要健全现代物流标准体系，推动物流业与制造业等产业联动发展；完善城市物流配送体系；推广多式联运，加快构建国家交通运输物流公共信息平台，推进跨部门、跨区域、跨国界、跨运输方式物流相关信息互联共享，鼓励企业间运力资源共享，提高运输车辆实载率。

同时，要尽快修订《收费公路管理条例》，科学合理确定公路收费标准，逐步有序取消政府还贷二级公路收费；坚决查处高速公路车辆救援服务中的各种乱收费行为，规范车辆超限超载处罚标准，坚决杜绝乱罚款、“以罚代管”等行为。

《方案》还提出，全面清理机场、铁路、港口码头经营性收费项目，除法规规章规定的项目外，禁止指定经营、强制服务、强行收费行为，清理强制对进出港（场）企业收取的不合理费用和地方政府设立的不合理涉及铁路收费。

深度解读：

蔡进：切实降低企业物流成本 助推经济转型升级

近日，国务院印发《降低实体经济企业成本工作方案》（以下简称《方案》），对今后一个时期开展降低实体经济企业成本工作作出全面部署。《方案》统筹谋划、系统全面、务求实效、直击要害，既是落实今年“去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板”五大任务的重要举措，也是打响降低实体经济企业成本攻坚战的纲领性文件。对于有效缓解实体经济企业困难，助推企业转型升级，提高经济运行的质量和效益意义重大。物流是供给侧结构性改革的重要抓手。物流贯穿于企业生产经营的各个环节，也贯穿于社会经济各个环节和领域。以降低物流成本为契机，创新现代物流模式，努力提高企业和全社会的物流效率，是转变经济发展方式，实现社会经济转型升级的关键所在。

一、降低物流成本是降本增效的重要源泉，也是转型升级的有效途径

《方案》把降低物流成本作为降低企业成本的重要内容，抓住了降成本的重点。降低物流成本既具有微观经济实体降本增效的现实意义，更具有推动社会经济实现转型升级的战略意义。真正体现了《方案》提出的“坚持全面系统推进和抓住关键

环节相结合，坚持解决当前问题与着眼长远发展相结合”的原则。

首先，降低物流成本是降本增效的重要源泉。当前，我国经济已经进入以转型升级为主线的发展阶段，经济发展正在由规模速度型向质量效益型转变，企业和社会经济的效益源泉只有通过提高效率降低来形成新的利润空间，而通过物流模式创新是提高经济运行效率的根本动力，特别是在劳动力成本、能源资源成本刚性上涨的背景下，降低物流成本是降低实体经济成本的重要源泉。

统计数据显示，近五年来我国物流成本水平总体呈下降趋势，社会物流总费用与 GDP 的比率从 2010 年的 17.8% 下降到 2015 年的 16%，2016 年上半年进一步下降到 14.6%。（有货物周转量数据调小和 GDP 数据调整扩大的因素）。但这一比率不仅比美、日、德等发达国家高出一倍左右，而且高于全球平均水平以及印度、巴西等其它金砖国家。2015 年社会物流总费用高达 10.8 万亿元。我国工商企业物流费用率从 2010 年 8.8% 下降到 2014 年 8.3%，初步测算，2015 年为 8.2%。企业物流运作效率和管理水平有所提升，但仍比日本高出 3.6 个百分点。一方面，要看到我国物流效率总体偏低，物流成本水平仍然偏高；另一方面更要认识到现阶段降低物流成本具备的巨大潜力和空间。不仅如此，通过物流效率的提高，最根本的是能够最大限度地降低企业和社会经济整体运行成本。

其次，以降低物流成本为契机，创新现代物流模式是企业和社会经济实现转型升级的有效途径。物流涉及到企业生产经营的各个环节，涉及到各个产业和社会经济各个领域。在经济新常态下，物流成本降低的不可能通过粗放式规模扩张均摊消化掉，必须通过创新来实现。降低物流成本，必将推动物流技术、管理方法、组织方式、运营模式等一系列创新发展，在整合资源、优化流程的基础上，使企业生产经营的各个环节更加协同，产业和行业之间发展更加协同，各地区之间发展更加协同，推动供给侧结构性改革不断深入，实现企业转型升级，转变经济发展方式。体现了《方案》提出的“坚持降低企业成本与提高供给质量相结合”的原则。

二、降低物流成本需内外结合，双管齐下

《方案》提出降低实体经济企业成本“五个结合”的原则中，明确指出要“坚持降低外部成本与企业内部挖潜相结合”，要遵循内外结合、双管齐下，切实降低企业物流成本，切实提高供给质量。

《方案》强调改善物流发展环境，降低物流成本的意见非常具有针对性，具有可操作性，也能够落地实施。一是强调创新发展，大力发展运输新业态，重点是创新两个体系和三种模式。其中两个体系是：创新与健全物流标准体系，其创新点在于提高标准体系流程化水平，推动物流与制造，生产与流通的融合发展。创新与完

善城市物流配送体系，从提高物流便利化水平入手，整合资源、优化流程、提高效率。三种模式创新分别是多式联运、甩挂运输和无车承运模式。这在发达国家已经是比较成熟的物流模式。关键是要加快基础设施互联互通，完善标准规范，提高互联网技术应用水平，做好政策协调，深化改革创新，更大范围内推广实施。二是要规范执法，减轻企业负担。包括合理确定公路运输收费标准，规范公路收费管理和监督执法，规范机场铁路港口收费项目，清理不合理服务收费。重点是要完善法律法规，清理不合理收费项目，杜绝乱罚款，以罚代管的现象，关键是要加强监督管理。三是简政放权，降低制度性的物流成本。《方案》明确提出“着力降低制度性交易成本”。这一条也同样适用于降低物流中的制度性成本。从物流费用构成看，我国物流管理费用占物流总费用的 12.6%。而发达国家这一费用比重只有 3%到 4%，一般来讲，管理费用控制在 4%以内是合理的，超过 4%就偏高了。我国物流中的管理费用明显偏高，其中相当一部分在于制度性成本造成的。所以，简政放权，降低制度性物流成本是降低物流成本的重点之一。

《方案》也明确提出，企业要挖掘内部潜力降低成本。企业从物流的角度降低成本，最根本的途径就在于创新物流模式，加快向供应链管理转型升级。在供应链平台基础上做好三件事情：一是在更大范围内充分整合资源，在资源整合的基础上，实现资源共享；二是提高供应链全流程的优化水平，提升物流效率；三是加强供应链各环节，各企业的协同能力，提升物流便利化水平。

三、降低物流成本的目标科学合理现实可行

《方案》明确提出经过 1-2 年的努力，降低实体经济企业成本工作取得初步成效，3 年左右使实体经济企业综合成本合理下降，盈利能力较为明显增强，其中物流成本较大幅度降低。社会物流总费用占社会物流总额的比重由目前的 4.9%降低 0.5 个百分点左右，工商业企业物流费用率由 8.3%降低 1 个百分点左右。这个目标是科学合理的，也是经过努力能够实现的。

一是从社会经济发展规律看，物流成本具有内在的变化规律，与经济发展阶段密切相关。短缺经济时期，物流成本处于上升阶段。我国上世纪 90 年代初，我国社会物流总费用与 GDP 的比率高达 24%。过剩经济阶段，物流成本处于高位平台期。随着经济发展由短缺经济进入到过剩经济阶段，在经济结构没有发生实质性转变的背景下，物流成本在较高水平上存在一个高位平台期。经济转型期，物流成本处于回落期。在过剩经济背景下，产能过剩导致供需矛盾凸显，“高成本、低效率”的问题水落石出，在这样的背景下，推进经济结构调整、化解产能过剩，降低物流成本成为必然选择，在这一过程中，物流成本不断下降。经济转型完成后，物流成本

处于平稳期。物流成本不是一味降得越低越好。当经济转型完成以后，经济结构得到优化，社会经济稳定协同，也要求物流成本稳定在一个合理适度的水平，以保证在协同发展基础上的互利共赢。现阶段，我国经济社会正在从过剩期向转型期发展，随着物流模式创新发展，物流成本明显处在快速下降期。

二是从政策措施来看，目前各部门发布了多项政策推进交通与物流融合发展，打造交通运输物流新体系，各省、区、市也相继出台了降成本政策措施，各部门、各地区形成了政策互动、合力推进的良好局面。特别是这次《方案》出台，内外结合，双管齐下，进一步加大了降低物流成本的力度，加快了降低物流成本的步伐。

三是从企业转型来看，随着经济增速趋缓和要素成本提高，企业规模扩张空间日益缩小，倒逼企业加快转型升级，创新物流发展模式，通过提高效率，降低成本形成新的效益空间。创新物流模式，提高效率，降低物流成本成为企业的必然选择，也是企业发展与转型的根本动力。

总体判断，经过 3 年左右的时间，社会物流总费用占社会物流总额的比重由目前的 4.9% 降低 0.5 个百分点左右，工商业企业物流费用率由 8.3% 降低 1 个百分点左右，社会物流总费用与 GDP 的比率比目前下降约 1.5 个百分点经过努力是可以实现的。

交通运输部：印发《关于推进供给侧结构性改革 促进物流业“降本增效”的若干意见》

近日，交通运输部印发《关于推进供给侧结构性改革促进物流业“降本增效”的若干意见》，着力推进物流业集约化、智能化、标准化发展，促进物流业降本增效，为我国经济转型升级和高效运行注入新活力。

促进实体经济企业降低物流成本，是当前供给侧结构性改革对交通运输的紧迫要求。《若干意见》明确了交通运输促进物流业降本增效的五大领域 19 项任务。到 2020 年，基本建成经济便捷、高效优质的交通运输物流服务体系，支持 150 个左右货运枢纽（物流园区）和 3000 公里左右重点港口集疏港铁路、公路建设，培育出一批规模化、网络化平台型物流企业，开展 50 个左右道路货运无车承运人试点，重点港口集装箱铁水联运比例年均增长 10% 左右，铁路货运集装箱运输比例达 15%，车辆运输车等重型载货汽车标准化率达 80%。

在完善衔接顺畅的设施网络方面，交通运输部将进一步完善物流大通道，重点加快繁忙路段的扩容改造，改善大通道跨境物流设施条件，形成货畅其流、经济便捷的跨区域物流大通道；提升交通物流枢纽服务水平，支持具备多式联运、干支衔接、口岸服务功能的物流园区建设；畅通枢纽节点“微循环”，强化重点港口和大

型综合性物流园区集疏运铁路、公路的配套建设，消除枢纽节点微循环“最后一公里”梗阻。

在构建集约高效的服务平台方面，交通运输部将大力推进物流相关信息开放共享和互联应用，加快铁路、公路、水运、民航、邮政等行业数据交换节点建设；依托国家交通运输物流公共信息平台，推动国家物流大数据中心建设，推动跨运输方式、跨部门、跨区域、跨国界的信息互联共享；鼓励大数据、物联网等先进信息技术应用；支持平台型物流企业、企业联盟和道路货运无车承运人发展，在公路港、快递、冷链等领域，重点支持一批全国性统筹布局、线上线下服务融合的平台型物流企业发展；推进传统交通运输企业向现代物流企业转型。

交通运输部将着力提升运输链条的组织效率。《若干意见》明确，大力发展多式联运、持续推进甩挂运输发展、完善农村物流服务网络、推动区域交通物流一体化发展、推进跨境运输便利化，全方位促进运输链条高效运行，为新型城镇化建设、区域一体化发展、“一带一路”战略实施提供有力支撑。

交通运输部还将健全匹配协调的标准体系，加大简政放权力度，完善公路收费管理和监督执法，规范铁路港口机场收费项目，建立健全物流市场诚信体系，推动完善物流业“营改增”政策，营造规范有序的市场环境。

另外，交通运输部同步编制了落实《若干意见》的三年行动方案，将各项重点任务细化为 29 项具体工作，并明确了具体时间表，切实保障交通运输促进物流业降本增效取得实效。

深度解读：

贺登才：交通运输转型升级现代物流融合发展

——对《交通物流 19 条》的理解和建议

近日，交通运输部印发《推进供给侧结构性改革 促进物流业降本增效若干意见》，提出了物流业降本增效的总体要求和 19 项重点任务（以下简称《交通物流 19 条》）。其目的是建成交通运输物流服务新体系，降低实体经济企业物流成本。

一、《交通物流 19 条》出台的重要意义

全面看待物流业“降本增效”面临的形势。一是充分肯定物流业降本增效取得的积极成效。据中国物流与采购联合会统计，我国全社会物流总费用与 GDP 的比率，2013 年为 18%，2014 年为 16.6%，2015 年 16%，2016 年上半年 14.6%。这其中固然有宏观数据变动、经济结构调整（服务业占比增加）等因素，但与物流业提质增效的努力是分不开的。二是充分肯定物流业政策环境所起的推动作用。2014 年国务院

发布《物流业发展中长期规划》，之后国务院、国务院办公厅、国家发改委、交通运输部等各有关部门及各地政府出台了一系列支持和促进物流业发展的政策措施，物流业发展的政策环境有了明显改善。三是充分肯定交通运输业对物流业降本增效所做的贡献。交通运输是物流业的基础环节和重要载体，综合交通运输体系的逐步完善和交通运输政策环境的有效改善，以及交通运输战线全体职工的努力工作功不可没。

充分认识物流业降本增效的重要性和必要性，艰巨性和复杂性。物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，所有的物质资料生产都必须经过物流环节才能实现其商品价值。近年来，我国物流业虽然有了较快发展，但成本高、效率低、环节多、衔接差的问题仍然比较突出。运营环境中存在的审批多、收费高、行路难、负担重等问题尚未得到根本解决。而且解决起来涉及部门多，协调难度大，已出台政策难以真正落地。物流业又是劳动密集型行业，仅公路货运领域就有 2000 多万货车司机，再加上物流辅助人员，其供养人口应该上亿。物流业降本增效，不仅关系到企业效益、行业发展和实体经济，还是连接民生和社会的大问题。

《交通物流 19 条》出台意义重大。一是符合党中央、国务院供给侧结构性改革的政策导向，是全面落实“去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板”五大重点任务的重大举措，也是贯彻国务院办公厅《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》（即《国办发物流 16 条》）的具体行动。二是符合经济“新常态”下，我国物流业动能转换、结构调整，营造环境，创新发展的客观要求。三是符合交通运输部门工作职能定位和和交通运输业与物流业融合发展的实际需要。随着“19 条”以及与物流业相关政策的出台和落实，相信能给物流业发展带来实实在在的“利好”，从而促进实体经济降本增效。

二、《交通物流 19 条》的主要内容

《交通物流 19 条》的主要内容，指导思想正确、工作目标明确、主要任务准确。体现了创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，具有鲜明的创新性和很强的针对性。

一是指导思想正确。“19 条”提出来以促进物流业“降本增效”为导向，以提升运输链综合效率为着力点，以结构性调整、制度性改革、技术性创新为路径，切实推进物流业集约化、智能化、标准化发展，实现交通运输与物流深度融合，为经济转型升级和高效运行注入新活力。并明确了市场主导、政府引导；问题导向、重点突破；锐意创新、技术支撑；多业融合、协同联动等基本原则。

二是工作目标明确。“19 条”提出经过持续努力，到 2020 年，基本建成经济便

捷、高效优质的交通运输物流服务体系，物流运行效率明显提升，降低实体经济企业物流成本取得积极成效。要切实增强交通运输在物流业“增效”中的引领作用；进一步发挥交通运输在物流业“降本”中的先行作用；全面提升交通运输与物流业融合发展的水平；有效改善交通运输物流发展环境。

三是重点任务准确。“19条”提出了5大类19项重点任务，制定了“三年行动计划”并做了司局分工。5大类任务分别为：完善衔接顺畅的基础网络、构建集约高效的服务平台、提升运输链条的组织效率、健全匹配协调的标准体系、营造规范有序的市场环境。可以概括为：连网络、建平台，串链条、强标准，造环境。既针对交通运输在物流业发展中的短板和瓶颈问题进行补强，又结合物流业未来发展需求，积极拓展服务领域、鼓励发展新兴业态。19项重点任务主动谋求与物流链、产业链深度融合，强化部门间、区域间、各种运输方式间的协同发展，全面围绕切实发挥交通运输在物流业发展中的基础和主体作用而展开。

三、物流业“降本增效”的着力点

物流业降本增效，不是要一味降低运输及物流服务的价格，主要应该通过简政放权、减税降费，营造创新发展的环境，通过市场的力量，增加衔接协调，优化资源配置，从整体上达到降本增效的目的，同时要增强物流企业创新发展的后劲。结合“19条”重点任务及行业实际，以下几方面应该作为物流业“降本增效”的着力点。

一是网络通。包括物流大通道多种运输方式的衔接，也包括物流枢纽和节点建设，特别是国家级物流枢纽的统一规划建设，各地方物流园区纳入国家基础设施“一张网”。同时，着重解决重点港口和大型综合性物流园区集疏运问题，打通枢纽节点微循环“最后一公里”。

二是平台兴。像重视交通基础设施一样重视物流平台建设，包括公路港、铁路港、无水港等实体平台，也包括各种类型的信息平台。要加强国家交通运输物流公共信息平台建设，保证其公益性。推进政府部门信息公开，促进相关信息互联应用。开展依托互联网平台的无车承运人试点，要消除试点企业在开票、纳税、进项抵扣等方面的瓶颈制约。支持平台型企业联盟发展，推进基础设施网络、运输组织网络和物流信息网络等多网协同联动，推进传统交通运输企业向现代物流转型。

三是行路畅。大力发展多式联运，深入推进甩挂运输，完善农村物流服务网络，推进区域交通物流一体化和运输跨境便利化。充分考虑我国在用车型的实际情况，有计划、有步骤，通过政策引导，市场推动，逐步推进车型标准化。推进城市配送车辆统一标识管理，为配送车辆进城通行停靠装卸作业提供方便。推进货运车型计

重收费 ETC 应用，提升高速公路通行效率，降低公路运行成本。推动跨省超限运输由起运地省级公路管理机构统一受理，促进重点建设工程大件运输便利化。简化快递业务经营许可和进出境快件通关手续，探索快递企业工商登记“一照多址”等。

四是负担轻。提继续加大简政放权力度。进一步取消和调整交通运输行政审批事项，加强事中事后监管。采取网上审批、异地年审、无纸查询等办法，简化道路运输经营许可证年审手续，优化道路运输从业资格考核制度。切实落实《道路运输车辆技术管理规定》，取消营运车辆强制性二级维护检测。完善公路收费管理和监督执法。逐步有序取消政府还贷二级公路收费，科学合理确定公路收费标准。据调查，目前过路过桥费已占公路运输成本三分之一左右，深圳、湖北、山西等地已经开始降费行动。建议各地从政府还贷公路做起，采取增加投入，改善管理、加强监督等手段，逐步降低收费标准，为物流业降本增效及增强本地投资吸引力做出贡献。我们了解到，经过连续治理，公路“三乱”问题已有收敛。但仍需规范车辆超限处罚标准，杜绝“乱罚款”“以罚代管”等现象。要规范铁路、港口、机场、海关等各环节收费项目。对高速公路车辆救援服务及收费的监督检查，坚决查处高速公路车辆救援服务乱收费行为。

《交通物流 19 条》特别提到，推动完善物流业“营改增”政策。促进物流各环节增值税税率统一，探索物流领域增值税差额抵扣。针对交通运输进项税抵扣不足问题，研究推进落实将过路过桥费、房屋租赁费等纳入增值税抵扣范围。支持企业实行汇总申报缴纳增值税和企业所得税。“营改增”试点政策实施以来，物流业特别是公路运输业“税负只减不增”的政策尚未落实。我们建议对物流业采取“降低税负、统一税率、取消补贴、规范运作”的税收政策。

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。我们将依据交通运输部《交通物流 19 条》的政策指导，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。

政策点评：

交通运输部：出台《关于推进改革试点加快无车承运物流创新发展的意见》

近日，交通运输部办公厅印发《关于推进改革试点加快无车承运物流创新发展的意见》，提出重点围绕“规范经营行为、强化信用建设、落实税收政策、鼓励模式创新、探索管理制度”五个方面开展相关工作，按照“初选论证、企业实施、过

程监管、总结评估”的步骤推进。

《意见》设定了规模条件、信息化条件、安全运营条件、风险赔付条件四个方面条件，择优选择试点企业，符合条件的企业经所在地的地市级交通运输主管部门审核同意后，向省级交通运输主管部门提出试点申请。针对当前无车承运人发展中面临的经营资质、税收征管等方面的突出矛盾和问题，此次试点工作将重点针对法规制度、标准规范等方面开展试点和探索，逐步健全完善无车承运人相关的管理制度和标准规范，为无车承运人发展营造有利的制度环境。

点评：近年来，随着我国移动互联网技术的加速发展，以及与货运物流行业的深度融合，货运物流市场涌现出了一大批自身不拥有车辆，依托互联网平台从事运输业务的无车承运人。无车承运人利用移动互联网等信息化手段，打破了物流运输市场的信息壁垒，通过去中间化和扁平化，降低了市场交易成本，促进了物流运输资源要素的集约整合和协同对接，对于促进物流货运行业的转型升级和提质增效具有重要意义。然而，受我国现行的基于“有车承运”的管理制度制约，无车承运人难以获得合法身份，在运营中“获取资质难、开具发票难”，极大地制约了无车承运人的发展。去年以来，国务院多次发文，鼓励依托互联网平台的无车承运人发展。发改委、交通运输部、商务部等多部门文件也明确提出相关政策要求。2016年3月印发了《关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》(财税〔2016〕36号)，明确规定“无运输工具承运业务”按照“交通运输服务”缴纳增值税，扫清了无车承运人的税收政策障碍。此次试点工作重点围绕无车承运人在法规制度、标准规范等方面开展试点和探索，希望通过试点逐步健全完善无车承运人相关的管理制度和标准规范，为无车承运人的发展营造有利的制度环境。

政策动向：

交通运输部等五部门：发布《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》

日前，交通运输部、工业和信息化部、公安部、工商总局、质检总局等五部门联合印发了《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》。18日，五部门联合召开了全国货车非法改装和超限超载治理工作电视电话会。

《意见》提出，要健全完善“全国统一领导、地方政府负责、部门指导协调、各方联合行动”工作机制，严格落实地方政府主体责任，综合运用法律、行政、经济、技术等手段，加强对货车生产、改装、销售和道路货物运输的全过程监管，通过深入持续的综合治理，基本杜绝货车非法改装现象，基本消除高速公路和国省干

线公路超限超载，使农村公路超限超载得到有效遏制，公路网整体安全保障水平进一步提升。为此，《意见》还从加强车辆生产和改装监管、加强货物装载源头和路面执法监督、健全完善道路运输市场发展机制、健全完善治超工作机制等方面提出了具体的工作举措。

下一步，全国范围内将重点开展三个“专项行动”：为期一年的整治货车非法改装专项行动和整治公路货车违法超限超载行为专项行动，为期两年的车辆运输车联合执法行动。

交通运输部等两部门：发布《整治公路货车违法超限超载行为专项行动方案》

为进一步加强公路货车超限超载治理工作，更好地保护广大人民群众生命财产和道路交通安全，交通运输部、公安部印发《整治公路货车违法超限超载行为专项行动方案》。

《行动方案》提出的目标：通过开展专项整治行动，进一步健全完善交通运输和公安部门治超执法联动机制，统一超限超载执法标准，严厉打击公路货车违法超限超载、强行冲卡等突出违法行为，有效预防货车道路交通事故，依法保护公路路产路权，为群众出行创造安全畅通的交通环境。

《行动方案》提出，专项行动期间，各地公路管理机构和公安交通管理部门要依托超限检测站，以三轴及以上货车为重点，开展路面联合执法。其中，公安交通管理部门负责指挥引导车辆到超限检测站接受检测，公路管理机构负责实施称重。对经检测确认违法超限超载的车辆，由公路管理机构监督消除违法行为；公安交通管理部门依据公路管理机构开具的称重和卸载单，依法进行罚款、记分。公安交通管理部门在进行罚款、记分处罚时，应以附件所列标准计算超载比例。

《行动方案》强调，统一车货总重限值认定标准。自 2016 年 9 月 21 日起，对于公路货运车辆，各地交通运输、公安部门要严格按照强制性国家标准《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》(GB1589)规定的最大允许总质量限值，认定车辆车货总重是否超限超载，并据此进行检查和执法，其中，二轴货车车货总重还应当不超过行驶证标明的总质量。

交通运输部：发布《超限运输车辆行驶公路管理规定》

为加强超限运输车辆行驶公路管理，保障公路设施和人民生命财产安全，根据《公路法》《公路安全保护条例》等法律、行政法规，制定《超限运输车辆行驶公路管理规定》。该规定已于 2016 年 8 月 18 日通过，自 2016 年 9 月 21 日起施行。

《规定》指出，载运不可解体物品的超限运输车辆，应当依法办理有关许可手续，采取有效措施后，按照指定的时间、路线、速度行驶公路。未经许可，不得擅自行驶公路。大件运输的托运人应当委托具有大型物件运输经营资质的道路运输经营者承运，并在运单上如实填写托运货物的名称、规格、重量等相关信息。

交通运输部等五部门：印发《车辆运输车治理工作方案》

为规范车辆运输车的使用和管理，保障道路交通安全，交通部、发改委、工信部、公安部、国家质检总局五部委联合发布的《车辆运输车治理工作方案》于 8 月 18 日正式发布实施。

《工作方案》要求，2016 年 9 月 21 日起所有双排车辆禁止上路，2016 年 9 月 21 日至 2018 年 6 月 30 日为不合规车辆运输车的整改期，暂时允许“单排车”过渡运行。从方案发布之日（8 月 18 日）后注册登记的不合规车辆运输车禁止在过渡期过渡运行。各地公安机关交通管理部门、公路管理机构要加强路面联合执法，严把高速公路入口，对拟进入高速公路的“双排车”一律劝返；拒不听从劝返的，依法处罚并强制卸载。各地高速公路经营管理单位应拒绝“双排车”车辆驶入，并及时报告当地公安机关交通管理部门和公路管理机构。各地公安机关交通管理部门要加大对车辆运输车伪造、变造机动车号牌或使用其他机动车号牌等违法行为的查处力度，严格按照《道路交通安全法》相关规定进行处罚。

中国加入《国际公路货运公约》

近日获悉，联合国欧洲经济委员会 26 日对中国此前向联合国交存的加入《国际公路货运公约》（即《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》）的批准书表示欢迎。联合国欧洲经委会表示，中国加入《国际公路货运公约》将在中国与欧洲之间创造新的更具效率、更快捷的运输机遇和运输路线。中国加入《国际公路货运公约》使得该公约缔约国数目增加至 70 个，覆盖五大洲。该公约对中国的生效期于 2017 年 1 月 5 日开始。

按照《国际公路货运公约》规定，一辆卡车在始发地装车以后，在持有所有通关文书的情况下，抵达目的国之前可以不必打开密封货物进行检验，直接跨越所有必要途经的国家，前提是这些国家全部都是《国际公路货运公约》的缔约国。这可以减少运输的时间和成本，提高效率和加强安全保障。《国际公路货运公约》交通系统同时也是一种联运系统，对于运输和贸易均构成一种主要的便利工具。

国家工商总局：公示《消费者权益保护法实施条例(征求意见稿)》

日前，工商总局公示《消费者权益保护法实施条例(征求意见稿)》。意见稿提出，

快递服务经营者在提供服务时应当与消费者约定快件送达的时限和地点，查验快件的重量、数量和完好状态，明确违约责任，确保快件的寄递安全。快递服务经营者对依前款所订立合同中免除经营者责任及涉及损失赔偿的条款，应当在快递运单中以显著的方式列出，并对消费者予以说明。

征求意见稿明确，在快递服务过程中，发生快件延误、丢失、损毁和内件不符的，快递服务经营者与消费者有约定的，按照约定赔偿。对于购买保价的快件，应当按照保价金额赔偿。对于无约定且未购买保价的快件，按照相关法律规定赔偿。

国家邮政局：审议通过《邮政普遍服务“十三五”规划》

国家邮政局局长马军胜 8 月 16 日主持召开 2016 年第 9 次局长办公会，审议并原则通过《邮政普遍服务“十三五”规划》，研究做好下一步邮政普遍服务监督管理工作。《邮政普遍服务“十三五”规划》是依据《国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》和《邮政业发展“十三五”规划》的总体要求，结合我国邮政普遍服务发展实际编制，是邮政业发展“十三五”规划体系的重要组成部分，也是规范和指导未来五年我国邮政普遍服务发展的重要纲领性文件。

国家邮政局：推出快递包装“绿色”方案

近日，国家邮政局出台《推进快递业绿色包装工作实施方案》，谋划快递业绿色包装工作，提高快件包装领域资源利用效率，降低包装耗用量，减少环境污染。

《实施方案》明确了快递业包装工作的总体目标，提出要稳步推进快递业包装的依法生产、节约使用、充分回收、有效再利用，实现“低污染、低消耗、低排放，高效能、高效率、高效益”的绿色发展。到 2020 年，基本淘汰有毒有害物质超标的包装物料，基本建成社会化的快件包装物回收体系。

《实施方案》提出，“十三五”期间，快递业电子运单使用率年均提高 5%。预计到 2020 年，主要快递企业品牌协议客户电子运单使用率达到 90% 以上，大幅降低面单纸张耗材用量。符合标准要求的环保箱、环保袋和环保胶带使用率大幅上升，并推广使用中转箱、笼车等设备，进一步减少编织袋和胶带的使用量。对于快递包装回收，《实施方案》强调，推动将快件包装物纳入资源回收政策支持范畴，积极配合有关部门和地方开展快件包装分类回收利用试点，鼓励企业重复利用塑料箱、纸箱和编织袋等封装容器，提升包装物品再利用率。

国家邮政局：审议通过《邮政市场监管约谈暂行办法》

8 月 31 日，国家邮政局局长马军胜主持召开 2016 年第 10 次局长办公会，审议并原则通过《邮政市场监管约谈暂行办法》。《办法》对约谈的概念、主体、对象、

适用范围和相关程序进行了明确。依照该办法，市场主体有寄递服务质量问题突出、侵害消费者合法权益、安全隐患突出、违反快递业务经营许可管理规定等十类情形之一但没有造成危害后果的，邮政管理部门可以对其进行约谈，及时纠正其违法行为。《办法》还对被约谈人的权利和义务进行了详细规定。

政策摘要：

国务院：印发《“十三五”国家科技创新规划》

近日，国务院印发《“十三五”国家科技创新规划》，提出大力发展新能源、高效能、高安全的系统技术与装备，完善我国现代交通运输核心技术体系，培育新能源汽车、高端轨道交通、民用航空等新兴产业。

《规划》明确，发展现代交通技术与装备的重点，是发展电动汽车智能化、网联化、轻量化技术及自动驾驶技术，发展具有国际竞争力的高速列车、高中速磁浮、快捷货运技术与装备，发展轨道交通的安全保障、智能化、绿色化技术，研发运输管理前沿技术，提升交通运输业可持续发展能力和“走出去”战略支撑能力。

同时，我国将着力突破绿色、智能船舶核心技术，为提升我国造船、航运整体水平，培育绿色船舶、智能船舶等产业提供支撑；开展未来民机产品概念方案（新构型、新能源、超声速）论证研究，掌握通用航空飞机、协同空管、机场运控技术等重点方向前沿核心技术；以提供高效、便捷、可持续交通为目标，重点解决综合交通信息服务、交通系统控制优化、城市交通控制功能提升与设计问题，促进交通运输业与相关产业融合发展。

交通运输部：印发《“十三五”交通扶贫规划》

日前，交通运输部印发了《“十三五”交通扶贫规划》，提出我国将力争到 2020 年，在贫困地区全面建成“外通内联、通村畅乡、班车到村、安全便捷”的交通运输网络，总体实现“进得来、出得去、行得通、走得畅”。根据《规划》，“十三五”时期，贫困地区国家高速公路、普通国道、农村公路和县乡公路客运站建设中央投资约 8480 亿元。

根据《规划》，“十三五”时期，交通扶贫脱贫攻坚将重点实施骨干通道外通内联、农村公路通村畅乡、安全能力显着提升、“交通+特色产业”扶贫、运输场站改造完善、水运基础条件改善、公路管养效能提高和运输服务保障提升等八大任务。具体来看，将支持贫困地区建设 1.6 万公里国家高速公路和 4.6 万公里普通国道，实现贫困地区国家高速公路主线基本贯通，具备条件的县城通二级及以上公路；力争提前 1 年完成托底性的建制村通硬化路建设任务，解决贫困地区 2.45 万个建制村、

2.1 万个撤并建制村通硬化路；支持贫困地区约 3.16 万公里资源路、旅游路、产业路改造建设；支持贫困地区改造建设 150 个县级客运站和 1100 个乡镇客运综合服务站，实现所有乡镇和建制村通客车。

交通运输部：加强综合运输服务示范城市建设动态管理

日前，交通运输部办公厅印发《关于加强综合运输服务示范城市建设动态管理工作的通知》，要求各综合运输服务示范城市以加快构建综合交通运输体系、建设人民满意交通为导向，以摸清底数、总结经验、明晰问题、推动发展为目标，系统了解综合运输服务示范城市建设进展情况，客观评估建设成效，查找分析突出问题，适时总结经验做法，加快落实各项工作任务，推进“十三五”期综合运输服务示范城市建设不断取得新进展新成效。

围绕京津冀、上海、广州、深圳等 16 个综合运输服务示范城市（城市群）建设实施方案的执行情况，《通知》提出，将实时跟踪和重点关注城市人民政府在示范城市建设中的主体作用发挥以及支持投入等工作机制运行情况；城市综合客运枢纽建设、枢纽内换乘设施建设等旅客接续换乘情况；货运枢纽（物流园区）建设与运行、城市配送服务保障等物流集疏运情况；涵盖多种运输方式的公众出行综合信息服务等信息资源共享情况；空铁联运、空巴联运、城市候机楼等组织模式优化情况；12328 交通运输服务监督电话系统建设与运行等社会公众评议情况，以及综合运输服务示范城市建设实施方案既定目标的执行情况等。

交通运输部：印发《关于推进交通运输行业数据资源开放共享的实施意见》

2016 年 8 月 25 日，交通运输部办公厅以交办科技〔2016〕113 号印发《关于推进交通运输行业数据资源开放共享的实施意见》。该《实施意见》分总体要求、主要任务和措施、加强组织实施 3 部分。《实施意见》提出，一建立健全行业数据资源开放共享体制机制，基本建成协调联动、高效运转的行业数据资源管理体系。二完善行业数据资源开放共享技术体系，建立互联互通的行业数据资源开放共享平台。三围绕科学决策、精准治理、便捷服务等重点需求，开展一批跨部门、跨地区、跨领域协同应用的试点示范。

商务部等两部委：联合开展农产品冷链流通标准化示范工作

商务部发布《商务部办公厅国家标准化管理委员会办公室关于开展农产品冷链流通标准化示范工作的通知》，决定和国家标准化管理委员会联合开展农产品冷链流通标准化示范工作。《通知》表示，农产品冷链流通标准化是农产品冷链流通体

系的重要组成部分和基础。在当前经济发展进入新常态的背景下，开展农产品冷链流通标准化示范，有利于加快完善农产品冷链流通标准体系，促进农产品冷链流通行业的规范化发展，提升农产品流通现代化水平。

《通知》明确，工作将按照“以点带链，由易到难”的总体思路，重点围绕肉类、水产、果蔬等生鲜农产品，培育一批设施先进、标准严格、操作规范、运营稳定的农产品冷链流通标准化示范企业和示范城市，推动完善农产品冷链流通标准体系，探索建立农产品冷链流通监管机制，营造优质优价的市场环境，形成可复制、可推广的农产品冷链流通标准化模式。

地方借鉴：

北京市：推进“农邮通”服务站建设工作

北京市邮政管理局和市农委联合印发了《关于进一步推进“农邮通”服务站建设工作的通知》，提出三大类“农邮通”服务站建设模式，细化各项建设内容和任务安排，全面推进全市“农邮通”服务站建设工作，进一步促进“农邮合作”深入发展。

《通知》提出，根据主要服务功能的不同，“农邮通”服务站主要包括以农产品集散配送为特点、以农产品专线配送为特点和以快递包裹寄递转投为特点的三大类“农邮通”服务站建设模式，要求各区在充分借鉴试点经验的基础上，结合自身实际，因地制宜、大胆尝试，深挖现有场站利用潜力，突出地方特色，实现服务站建设工作有效落实。

天津市：印发现代物流业发展“十三五”规划

天津市发改委印发了《天津市现代物流业发展“十三五”规划》。《规划》明确六大任务。要建设海陆空联动的全球物流资源配置载体，搭建对接国际、连接腹地、服务全国的物流网络，发展融入全球价值链的高端物流，培育具有全国影响力和国际竞争力的领军企业，实施一批具有引领作用的物流示范工程，营造公平开放竞争有序的发展环境等。

《规划》强调，要建设三大快递专业类物流园区，打造全球快递资源配置载体。大力发展航空快递，加快提升天津空港快递专业类航空物流园的航空快递能力，构建快递专业类国际航空物流中心；拓展东疆港快递专业类跨境物流园，打造海港自贸区保税仓快件处理中心；壮大武清快递专业类电商物流园，构建服务京津冀的网络零售快递服务平台。着力构建“内贸、外贸”衔接，“线上、线下”协同的快递物流格局，形成陆海空快件多式联运、港口协同联动的服务体系，凸显天津区域性

快递物流枢纽地位。

《规划》提出，要推动海运集装箱和航空货运国际中转集拼业务发展，探索利用班轮运输优势，在天津自贸试验区开展中韩海运快件业务试点。要完善公共物流服务平台，发展“互联网+”物流。打破部门界限，整合海港、空港、铁路、公路、邮政、海关、检验检疫等信息资源，促进物流信息与公共服务信息的有效对接。

天津市：印发服务贸易创新发展实施方案

天津市政府办公厅印发《天津市服务贸易创新发展实施方案》提出，到 2020 年，全市服务贸易总额突破 500 亿美元，年均增长 18% 以上。服务贸易总额全国排名继续保持前列。

《方案》明确八方面主要任务，包括推进金融服务创新发展、推动技术贸易提升水平、促进文化贸易融合发展、推动运输服务做大做强、探索其他领域创新发展等。在推动运输服务做大做强方面，《方案》提出要全面完善海港、空港、铁路、公路等国际运输服务基础设施，完善货物集疏运体系，降低国际货物通关及中转成本，建设中国北方国际航运核心区和中国国际航空物流中心。研究制定国际物流快递业务支持政策，培育具有较强竞争力的物流快递服务龙头企业。创新口岸监管模式，开展海运集装箱和航空快件国际中转集拼业务。依托亚欧大陆桥连接功能，完善多式联运体系。

山西省：邮政专用车辆获高速公路免费通行

山西省交通运输厅和山西省邮政管理局联合下发《关于我省邮政专用车辆免费通行高速公路有关事宜的通知》，近百辆邮政专用车辆将免费通行省内高速公路。

《通知》规定，享受免费政策的邮政专用车辆是指按照国家规定喷涂邮政标志色和“中国邮政”标识，并按照《中华人民共和国邮政法》规定从事邮政普遍服务和特殊服务的专用车辆。免费通行具体由省邮政企业向省邮政管理局提出申请，并提供相关资料，经省邮政管理局审核和省交通运输厅审定后，配发“专用 ETC 卡”，并在通过收费站有优先通行权。免缴高速公路车辆通行费的邮政专用车辆要实行“一车一卡”管理，严格按照规定线路行驶。免费通行车辆实行年审制度。

山西省：发布山西省“十三五”服务业发展规划

近日，山西省人民政府印发了《山西省“十三五”服务业发展规划》。《规划》提出，一是把太原市建设成为全省生活性服务业辐射中心，打造国际网购物品集散中心和快递转运集散交易中心；二是支持中心城市和制造业基地周边建设一批现代化物流配送中心，支持城市社区和村镇布局建设共同配送末端网点，提高“最后一

公里”服务能力，推动城市快递公共服务平台建设，形成层级合理、规模适当、需求配送、覆盖全省的物流配送网络；三是深入推进“快递下乡”工程，加快建设以市级商业中心为主导、以社区超市和便利店为基础、以商业街和商品交易市场为特色，工业品下乡与农产品进城双向流通的城乡一体化商品流通网络；四是以“互联网+快递”为发展方向、拓展完善服务网络，加强快递服务供给能力，大力促进快递业发展；五是加快快递物流与电子商务协同发展，鼓励快递物流企业发展农村电子商务和跨境电子商务业务；六是完善配送聚集区、配送中心、邮件快递处理中心、末端网点城市配送网络体系，加强信用服务、安全认证、标准规范、在线支付、现代物流等支撑体系建设；七是加强下一代互联网、移动互联网、物联网等关键技术在电子商务领域的应用，建设开放式电子商务快递服务信息平台和社会化仓储设施网络。

内蒙古自治区：印发《关于深入推进供给侧结构性改革着力做好补短板工作的实施方案》

近日，内蒙古自治区党委办公厅和自治区人民政府办公厅印发了《关于深入推进供给侧结构性改革着力做好补短板工作的实施方案》，方案确定了 9 个专项、45 项工程，采纳了内蒙古自治区邮政管理局的意见，将邮政快递网络体系建设纳入“现代物流工程”和“电子商务工程”中。

《方案》指出，要“加快配送中心、快递分拨中心、冷链物流中心和农村牧区双向流通综合物流平台建设，加强商贸流通、供销、邮政等系统物流服务网络和设施建设与衔接，促进连锁经营、物流配送、电子商务、快递等现代流通方式向农村牧区延伸，加快完善县乡村物流体系”。“完善盟市、旗县、苏木乡镇、行政村四级电商快递网络体系建设，推动线上线下融合发展”。

上海市：发布《“十三五”时期上海国际贸易中心建设规划》

近日，上海市发布《“十三五”时期上海国际贸易中心建设规划》。《规划》从六方面明确了未来五年的 9 项专栏、24 项主要任务和措施。其中在“专栏 8:生活性服务业提质工程”中首次提及快递相关内容，明确提出要“整合社区服务网点资源,布局 100 家左右集养老、家政、洗衣、餐饮、维修、理发、生鲜、寄存、快递等为一体的社区便民生活服务示范区,解决‘最后一公里’服务难题”。

《规划》明确提出要完善物流园区及基础设施布局建设，指出要“健全立体化网络式流通基础设施。建设联接国内外的现代物流大通道,完善重点物流园区、专业物流基地网络,加强海空港枢纽物流设施和多式联运能力建设,进一步完善重点物流

园区分拨中心、公共及专业配送中心、城市末端配送节点三级城市配送物流网络,形成东西联动、辐射内外、层级合理、有机衔接的物流业空间新格局”。

安徽省：将“快递下乡”工程纳入推进现代农业建设实施方案

近日，安徽省人民政府办公厅印发《关于扎实推进现代农业建设的实施方案》，实施“快递下乡”工程被纳入重点工作任务，安徽省邮政管理局被列为推进该工作的责任单位。《方案》明确了推进现代农业建设的四大方向、十五项工作任务和四项保障措施，其中在“创新农业营销服务”工作任务中，提出“开展降低农产品物流成本行动，推动农村商品服务体系试点县和电子商务进农村综合示范县建设，实施‘快递下乡’工程”。《方案》还提出结合全省“十三五”规划，加强农业项目谋划和储备，强化资金投入和扶持。

吉林省：出台“互联网+流通”行动计划实施意见

为贯彻《国务院办公厅关于深入实施“互联网+流通”行动计划的意见》，推动吉林地区互联网与流通产业深度融合发展，近日，吉林省政府就深入推进“互联网+流通”行动计划下发实施意见。

《实施意见》提出，要增强流通领域公共服务能力，支持各地整合商务综合信息网、“12312”商务举报投诉受理中心、中小商贸流通企业服务平台的信息资源，探索建立全省商务信息公共服务云平台和商务大数据应用中心，为流通领域提供商业基础技术应用服务，受理商务网上投诉，开展事中事后监管和服务创新。要发展分享经济，鼓励各地结合实际创新管理和服务，探索流通体制改革，激发市场主体创新创业活力，鼓励包容企业利用互联网平台优化配置社会闲置资源，拓展产品和服务消费新空间、新领域，扩大社会灵活就业。要完善流通基础设施，争取国家对物流基地、冷链系统建设等的政策支持，深入推动吉林市城市共同配送试点，探索城乡一体化配送模式。要鼓励农产品流通全程冷链系统建设，争取国家政策支持吉林省开展农产品流通冷链建设试点。推进信息进村入户，加大农村宽带建设投入，加快提速降费进程，努力消除城乡“数字鸿沟”。要推动智慧物流配送体系建设，支持开展智慧物流示范园区和智慧物流示范企业建设试点。完善物流公共信息服务平台建设，推广吉林省交通运输物流公共信息平台和城市共同配送智慧物流平台，形成基础物流网络体系，提高物流效率，降低物流成本。

《实施意见》强调，要推进电子商务与快递物流协同发展，鼓励各地积极探索电子商务与物流快递协同发展，深化吉林市电子商务与物流快递协同发展试点，形成可复制、可推广的模式、做法和经验，着力解决快递运营车辆规范通行、末端配

送、电子商务快递从业人员基本技能培训等难题，补齐电子商务物流发展短板。要畅通农村物流，鼓励邮政企业等各类市场主体整合农村物流资源，建设改造农村物流公共服务中心和村级网点，县、乡、村三级物流体系要实现全覆盖，要在 60% 以上的行政村实现 48 小时内物流配送到达村（屯）。

山东省：出台邮政和快递服务业转型升级实施方案

为加快推动全省邮政、快递服务业结构调整和转型升级，提升发展质量和效益，近日，山东省人民政府办公厅转发了《山东省邮政和快递服务业转型升级实施方案》。

《方案》明确提出了邮政、快递服务业转型升级的指导思想和主要目标，确定了五项主要任务：一是培育壮大邮政、快递企业；二是促进邮政、快递服务与关联产业协同发展；三是大力发展跨境寄递服务；四是开展邮政、快递服务专项提升行动；五是健全完善行业诚信体系。为保障全省邮政、快递服务业转型升级目标的实现，《方案》还提出了推进地方法规建设、强化规划引领、深入推进简政放权、加强邮政市场监管、完善市场监管体制机制、强化人才队伍支撑和发挥行业协会服务功能等 7 项保障措施。

山东省：四部门联合发文积极推进快递服务进校园

近日，山东省邮政管理局联合省教育厅、公安厅、商务厅印发了《关于推进快递服务进校园的通知》，规范高等学校快递配送末端网点进校园工作，深入推进城市共同配送末端网点（智能快递箱）建设，进一步促进电子商务与快递协同发。

《通知》指出，要大力推进共同配送末端网络（智能快件箱）建设，利用智能快件箱开展智能配送服务。要引导快递企业与校园便利店等进行业务合作，由便利店开展快递派送服务。各高校可根据实际情况，引入专业第三方开展校园快件派送服务，鼓励高校后勤部门自建快件配送站点，与各快递公司开展合作，统一完成校园内快件的配送服务。健全快递人才培养体系，培养专业人才，支持快递人才实训基地和创业孵化培育建设。

山东省即墨市：出台《关于加快物流业发展的意见》

为进一步加快推动我市物流业发展，努力建成全国重要物流枢纽和江北区域性示范基地，即墨市出台《关于加快物流业发展的意见》。

《意见》以建设国家“一带一路”发展战略上的重要物流枢纽城市，建成面向日韩、中欧地区，辐射江北的区域性物流示范基地为目标，到 2020 年基本建成技术先进、产业联动、区域协同的现代物流服务体系。

《意见》提出，一着力于开辟国际物流新通道，建立适应全球化运作、多元化发展需求的新型保税物流体系。二进一步提高我市制造业竞争力，构建技术先进、高效快捷的制造业物流体系。三提升商贸业发展水平，构建便捷高效、规范有序的商贸物流服务体系。四着力于切实保障和改善民生，构建广泛覆盖城乡居民、提供市民更加优质生活的城市配送物流体系。五加快转变物流运行方式，构建更加信息化、便捷化的电子商务物流体系。六依托移风蔬菜基地、西元庄国际物流城、东方鼎信国际农副产品交易中心等大型农产品批发市场，规划建设一批物流冷藏设施。促进青岛海顺吉昌农产品批发市场投入运营，进一步加快区域性冷链物流、配送中心建设。七提高铁路集装箱运输能力，实现港口与铁路、铁路与公路、民用航空与地面交通等枢纽的衔接，促进物流基础设施协调配套运行，实现多种运输方式“无缝衔接”，提高运输效率。八加强对大数据、移动电子商务、物联网等领域的研究和应用，加快发展跨境电商小镇，积极推进华骏集团完善基础设施配套和云端孵化器建设。支持重点物流园区和项目向互联网化、平台化发展，规划建设公路港物流枢纽项目，实现园区信息系统与国家交通运输部公共信息平台互联互通。

河南省：公布“十三五”规划纲要重点任务及责任分工

近日，《河南省人民政府办公厅关于印发河南省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要重点任务及责任分工的通知》发布，发展现代物流、打造电子商务强省、建设综合交通枢纽等内容被列为重点任务。

《通知》提出，要突出发展现代物流，建设多式联运、通达全球的国际物流中心，构建国际、区域、城市三级物流网络体系，实施“双枢纽”战略，引进国内外大型物流集成商，设立国内国外营运基地或分拨中心，打造辐射东中西、连接境内外的物流通道枢纽，基本建成国际航空物流中心、多式联运现代物流中心。要推进电子商务大发展，建设跨境电子商务综合试验区，打造全球网购物品集散分拨中心，探索开展跨境电子商务市场采购试点；实施电子商务产业融合、农村电子商务覆盖、跨境电子商务提升、电子商务物流配送、电子商务集聚发展等重点工程，建设电子商务强省。要建设现代综合交通系统，强化综合交通枢纽建设，建成高效的铁路网络、发达的航空网络、便捷的公路网络和功能完善的综合交通枢纽，打造以航空运输为主体的现代综合枢纽，开通 40 条以上国际地区货运航线，力争郑州新郑国际机场货邮吞吐量超过 100 万吨，迈进世界级主要货运枢纽行列。

广东省：公布首批“互联网+”运输服务试点项目

23 日，广东省推进“互联网+”工作会议在广州召开。会上，广东省公布首批“互

联网+”小镇、互联网与工业融合创新试点企业和“互联网+”试点项目名单。其中，广州市天河区等 10 家为首批“互联网+”创建小镇，佛山市禅城区张槎街道等 8 家为首批“互联网+”培育小镇。广东美的制冷设备有限公司等 100 家为 2016 年全省互联网与工业融合创新试点企业，深圳市腾讯计算机系统有限公司“互联网+政务服务”项目等 200 个为 2016 年全省“互联网+”试点项目。

文件指出，各市要加强领导、统筹协调，将实施广东省“互联网+”运输服务行动作为重点工作持续推进，各市对试点项目给予相应的行业指导及政策扶持，组织辖内运输企业与试点单位开展对接交流，加强成果推广，发挥示范带头作用，全面提升交通运输行业服务水平。

广西壮族自治区：构建面向东盟国际大通道

近日，广西正式印发《广西构建面向东盟国际大通道实施方案》。方案针对广西口岸存在的问题，提出以东盟国家为主要方向，以互联互通项目建设为主要抓手，拓展海上国际大通道、完善陆路国际大通道、提升空中国际大通道、建设内河国际大通道、打造信息国际大通道、大力发展多式联运等。

方案提出，将推进国际道路运输便利化；优化现有的口岸货运车辆换装区域功能设置，提高运输、装卸效率，提升口岸运输便利化水平；合理布局口岸联检大厅及查验区域，按照直达运输模式要求，完善口岸查验设施，配齐查验车辆及人员，提高直达运输的口岸通关效率；积极推动实施便利客货跨境运输协定，研究制定加快通关便利化的政策措施。

新疆维吾尔自治区：出台关于促进快递业发展的实施意见

近日，新疆维吾尔自治区人民政府正式出台《关于促进快递业发展的实施意见》（新政发〔2016〕92号）。《实施意见》从加快基础设施建设，提升快递服务能力；推动企业转型升级，培育壮大快递企业；推进“快递下乡”工程，助力农村经济；发展跨境快递业务，服务“一带一路”；加强交邮融合，构建综合运输通道；坚持创新发展，推进“互联网+”快递；强化安全监管，确保寄递渠道安全等七个方面出发，细化目标，分解任务，为行业确立了科学合理的发展方向和目标。

《实施意见》明确加强规划衔接、加大财政金融支持、落实用地保障政策、实施税收优惠政策、简化快递企业设立手续、完善末端服务体系、保障车辆便捷通行、加强人才培养、优化市场环境、加强组织领导等十项重要保障措施，并细化职权部门责任分工，为全区快递业发展提供了有力政策支持。

2016年8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	关于印发降低实体经济企业成本工作方案的通知	国发〔2016〕48号	8月22日
2	国务院	关于印发“十三五”国家科技创新规划的通知	国发〔2016〕43号	8月8日
3	交通运输部	关于推进供给侧结构性改革 促进物流业“降本增效”的若干意见	交规划发〔2016〕147号	8月11日
4	交通运输部	关于推进改革试点加快无车承运物流创新发展的意见	交办运〔2016〕115号	9月1日
5	交通运输部 公安部	关于印发《整治公路货车违法超限超载行为专项行动方案》的通知	交办公路〔2016〕109号	8月18日
6	交通运输部 国家发改委 工业和信息化部 公安部 国家质检总局	关于印发《车辆运输车治理工作方案》的通知	交办运〔2016〕107号	8月18日
7	交通运输部 工业和信息化部 公安部 工商总局 质检总局	关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见	交公路发〔2016〕124号	8月18日
8	交通运输部	关于加强综合运输服务示范城市建设动态管理工作的通知	交办运〔2016〕102号	8月16日
9	交通运输部	关于推进交通运输行业数据资源开放共享的实施意见	交办科技〔2016〕113号	9月2日
10	交通运输部	超限运输车辆行驶公路管理规定	交通运输部令2016年第62号	8月30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！