

内部资料

请勿外传

中国物流学会会员通讯

(2022 年第 8 期)

中国物流学会

2022 年 8 月

【领导动态】	3
何黎明：党的十八大以来我国现代物流发展成就	3
贺登才会见临沂市副市长薛超文一行	12
【学会工作】	14
关于召开第二十次中国物流学术年会暨 2022 年（第十五届）物流领域产学研结合工作会的通知	14
第二十次中国物流学术年会专题分论坛初步安排	17
【政策法规】	21
交通运输部办公厅关于印发《绿色交通标准体系（2022 年）》的通知 ...	21
工业和信息化部办公厅 财政部办公厅关于开展财政支持中小企业数字化转型试点工作的通知	22
【专家观点】	28
丁俊发：关于建设全国统一大市场的理论与实施	28
汪鸣：国家物流枢纽服务运行网络建设思路	45
【行业资讯】	51

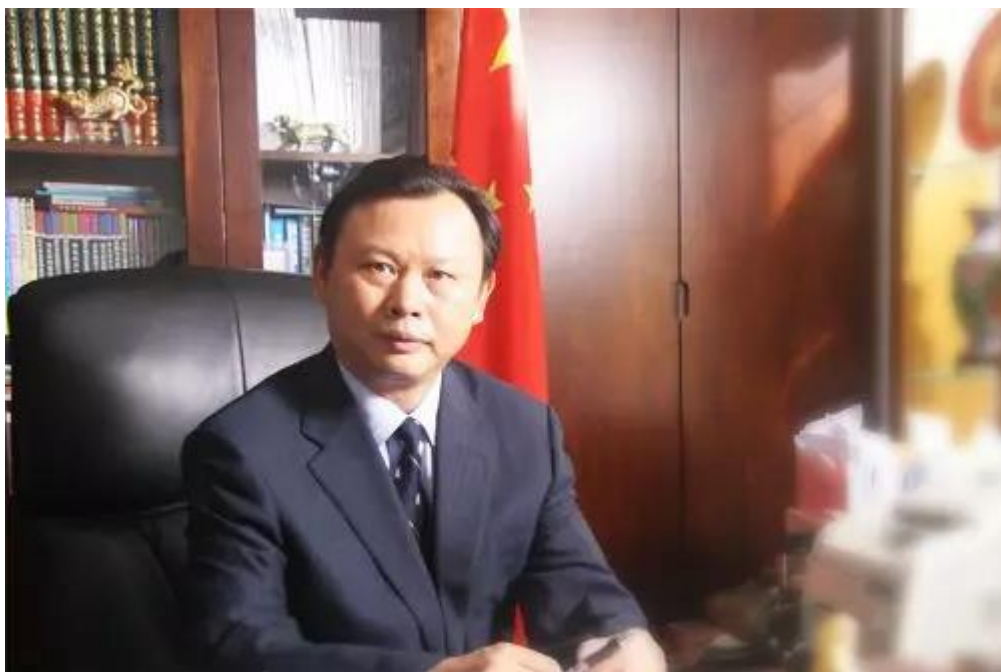
国务院常务会议部署 19 项稳经济接续政策，“支持民企、平台经济发展”	51
国务院物流保通保畅工作领导小组召开总指挥（全体）调度会议.....	56
交通运输部：加快完善数字交通标准体系	59
交通运输部：将取消、调整交通运输领域不合理罚款 45 项	61
交通运输部：货车通行过度管控问题总体上得到解决	64
物流行业保持平稳 回升基础仍需巩固——1-7 月物流运行分析	65
2022 版《物流标准目录手册》完成	68
经济运行缓中趋稳 恢复基础仍不牢固——2022 年 8 月份制造业 PMI 分析	69
疫情反复，经营活动恢复力度减弱 ——2022 年 8 月份非制造业 PMI 分析	72
【中物联物流政策辑要（7 月号）】	74

【领导动态】

何黎明：党的十八大以来我国现代物流发展成就

中国物流与采购联合会党委书记、会长 何黎明

二〇二二年八月



党的十八大以来，我国现代物流领域坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面落实党中央、国务院决策部署，大力推进现代物流体系建设，努力夯实物流基础设施网络，着力培育具有国际竞争力的现代物流企业。截止到 2021 年，我国社会物流总额超过 300 万亿元，物流业总收入近 12 万亿元，物流市场主体超过 600 万、从业人员超过 5000 万人、A 级物流企业接近 8000 家、规模以上物流园区超过 2000 个、综合立体交通网突破 600 万公里、快递业务量超过 1000 亿件。现代物流在构建现代流通体系、促进形成强大国内市场、维护产业链供应链稳定、建设现

代化经济体系中发挥着先导性、基础性、战略性作用。

一、现代物流实现跨越式发展，产业地位不断提升

习近平总书记 2013 年 11 月在山东临沂考察时指出，物流业一头连着生产，一头连着消费，在市场经济中的地位越来越凸显。党的十八大以来，在总书记关于现代物流与供应链一系列重要讲话指示批示指引下，我国现代物流业进入发展快车道，产业地位稳步提升，成为现代服务业的重要组成部分。我国社会物流总额由 2012 年的 177.3 万亿元增长到 2021 年的 335.2 万亿元，年均增长达到 7.2%，已经成为全球最大物流市场。社会物流需求扩张与中国制造迈向价值链中高端和人民群众对美好生活的向往相适应，持续保持较快增长。工业品物流总额占社会物流总额的九成左右，总体保持平稳增长，支撑我国连续 12 年位居世界第一制造业大国。其中，装备制造业、高技术制造业物流需求正在成为工业物流增长重要动力。单位与居民物流总额持续保持较高增长速度，保障消费成为经济增长第一拉动力。网上零售、电子商务持续带动快递物流高速增长。快递业务量从 2012 年的 57 亿件增长到 2021 年的 1083 亿件，已连续 8 年位居世界第一。近三年来，面对新冠疫情等诸多不确定因素挑战，物流行业企业迎难而上，冲锋在前，充分发挥抗疫保供、稳产稳链主力军作用，为统筹疫情防控和经济社会发展做出了突出贡献，促进物流业地位和作用进一步巩固提升。

二、社会物流成本稳步降低，物流服务能力大幅增强

习近平总书记指出，我们国家物流费用成本偏高，推进供给侧结构性改革，促进物流降本增效，交通运输大有可为。党的十八大以来，国务院先后印发《物流业发展中长期规划（2014—2020 年）》（国发〔2014〕42 号）、《物流降本增效专项行动方案（2016—2018 年）》（国办发〔2016〕69 号）、《关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》（国

办发〔2017〕73 号）、《关于进一步降低物流成本的实施意见》（国办发〔2020〕10 号）等政策文件，出台了简政放权、减税降费、补短强基、互联互通等一系列政策措施，引导实体经济降低物流成本水平。我国社会物流总费用与 GDP 的比率由 2012 年的 18% 下降到 2021 年的 14.6%，十年累计下降 3.4 个百分点。在物流成本稳步下降的同时，物流服务能力逐步提升。我国铁路、公路、水运、民航货运量、港口货物吞吐量、邮政快递业务量等主要指标连续多年位居世界前列。我国在全球货物和集装箱吞吐量规模排名前十的港口中占据七席。铁路货运量占比不断提升，铁海联运等多式联运货运量保持 20% 以上的较高增速。高标仓、立体仓、前置仓快速发展，仓储结构逐步优化。物流区域发展不平衡状况有所改善，中西部地区物流规模增速超过全国平均水平。

三、物流基础设施受到重视，“通道+枢纽+网络”运行体系初具规模

党的十九大报告首次将物流与公路、铁路等国家重大基础设施并列，确立了物流基础性和准公益性的地位。党的十八大以来，我国加大物流基础设施建设，搭建了以国家物流枢纽为核心，多种运输方式为通道，骨干冷链物流基地、示范物流园区、多式联运场站、城市配送中心、物流末端网点等为支撑的物流基础设施网络，初步形成了“通道+枢纽+网络”的物流运行体系。国家物流枢纽是物流体系的核心基础设施。按照《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886 号），要在 127 个承载城市规划布局 212 个国家物流枢纽。国家“十四五”规划《纲要》再次明确，推进 120 个左右国家物流枢纽建设。截止到 2021 年底，国家发展改革委等部门已牵头确认布局建设 70 个国家物流枢纽。根据中国物流与采购联合会调查显示，规模以上物流园区超过 2000 个。按照国务院工作部署，国家发展改革委会同国土资源部（现自然资源部）、住房城乡建设部

开展国家级示范物流预期建设工作，已先后遴选三批 78 家示范物流园区。为贯彻落实党中央、国务院关于城乡冷链物流设施补短板和建设国家骨干冷链物流基地的决策部署，国家发展改革委公布了首批 17 个国家骨干冷链物流基地建设名单。为支撑国家综合立体交通网主骨架建设，财政部、交通运输部下发通知，计划用 3 年左右时间择优支持 30 个左右城市实施国家综合货运枢纽补链强链。我国综合运输体系规模初具，综合立体交通网已经突破 600 万公里。“八纵八横”高速铁路主通道、“71118”国家高速公路主线、世界级港口群、世界级机场群加快建设。为推进多式联运发展，交通运输部联合国家发展改革委开展了 3 批共 70 个多式联运示范工程，有力支持国内国际物流大通道建设。

四、助力产业链供应链安全稳定，现代供应链成为新增长点

习近平总书记指出，产业链供应链安全稳定是构建新发展格局的基础，在关键时刻不能“掉链子”，这是大国经济必须具备的重要特征，要着力打造自主可控、安全可靠的产业链供应链。当前，新冠肺炎疫情、俄乌冲突影响广泛深远，全球产业链供应链加速重构，保产业链供应链稳定已经纳入“六保”任务。党中央、国务院积极推进我国产业链供应链安全稳定，持续推进补链稳链固链强链，提升产业链供应链现代化水平。党的十九大报告提出，要在现代供应链等领域培育新增长点、形成新动能。2017 年，国务院办公厅印发《关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》（国办发〔2017〕84 号），全面部署供应链创新与应用有关工作。2018 年，商务部、中物联等八部门（单位）公布首批全国供应链创新与应用 55 个试点城市和 266 家试点企业，并开展了优秀成果展示推广工作。2021 年，在试点基础上推出首批全国供应链创新与应用 10 个示范城市和 94 家示范企业，引领提升产业链供应链现代化发展。现代物流连接生产与消费，贯

穿一二三产业，是现代供应链的重要组成部分。国家发展改革委等部门推进物流业制造业深度融合创新发展，推选出一批物流业制造业深度融合创新发展案例名单，激发制造业释放服务需求带动物流业效率提升，促进物流业以专业服务助力制造业价值链攀升，起到良好行业示范作用。

五、物流市场主体活力旺盛，现代物流企业群体加快涌现

习近平总书记在中央财经委员会第八次会议上，明确提出要培育壮大具有国际竞争力的现代物流企业，为构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局提供有力支撑。党的十八大以来，我国物流营商环境持续改善，物流市场主体蓬勃发展。根据第四次经济普查数据，我国交通运输、仓储和邮政业法人单位近 60 万家，个体经营户 580 多万个，物流相关市场主体超过 600 万，就业人数超过 5000 万人。总体来看，我国物流相关法人单位中大部分为中小微企业，是吸纳就业的主要渠道。近年来，规模化集约化市场主体不断涌现。截止到 2021 年底，我国 A 级物流企业接近 8000 家，其中，代表国内最高水平的 5A 级物流企业超过 400 家。中国物流 50 强企业收入合计，已由 2012 年 7274 亿元升到 2022 年的 2 万多亿元，比 2012 年翻一番，一批千亿级规模的企业开始出现。50 强物流企业门槛提高到 61.6 亿元，是 2012 年的三倍多。随着我国产业迈向价值链中高端，对物流交付、时效、品质都提出了更高要求，倒逼物流企业转型升级。物流企业间通过兼并重组、联盟整合等多种方式不断做大做强，快递快运、国际航运、冷链物流等细分市场集中度稳步提升，一批龙头企业纷纷上市发展。传统物流企业逐步从物流提供商向物流整合商和供应链服务商转变，物流企业竞争力显著增强。

六、新技术新模式新业态不断涌现，智慧物流引领行业创新发展

习近平总书记指出，要大力发展智慧交通和智慧物流，推动大数据、

互联网、人工智能、区块链等新技术与交通行业深度融合，使人享其行、物畅其流。党的十八大以来，国务院积极推进“互联网+”行动，“互联网+”高效物流纳入重点行动之一。国家发展改革委等有关部门深入推进“互联网+”高效物流发展。根据意见部署，国家发展改革委联合有关部门组织开展了“国家智能化仓储物流示范基地”和“骨干物流信息平台试点”申报工作，确定了 10 家示范基地和 28 家试点平台。一批骨干平台企业开发推广物流数字化转型产品、服务、工具，助力中小微企业“上云用数赋智”。交通运输部联合有关部门开展了无车承运人试点工作，共筛选确定了 283 个无车承运试点企业。2020 年 1 月，无车承运人试点结束，《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》正式实施。截至 2021 年底，全国共有 1968 家网络货运企业，整合社会运力 360 万辆，完成运单量近 7000 万单，车货匹配逐步向承运经营转变，平台经济新模式新业态激发新动力。物联网、云计算、大数据、人工智能、区块链等新一代信息技术与传统物流融合。无人仓、无人码头、无人配送、物流机器人、智能快件箱等技术装备加快应用；数字货运、数字园区、数字仓库等新基建推广建设；高铁快运动车组、大型货运无人机、无人驾驶卡车等装备设施起步发展；快递电子运单、铁路货票电子化、航运与道路货运电子订单得到普及。截至 2021 年底，我国安装北斗导航动态监控系统的重型货车已超 700 万辆，物流全流程全面拥抱互联网，万物互联的物流互联网逐步形成，新技术对物流产业升级的带动作用持续增强。

七、“一带一路”深化互联互通，国际物流加快拓展延伸

习近平总书记指出，应该发挥基础设施互联互通的辐射效应和带动作用，帮助发展中国家和中小企业深入参与全球价值链，推动全球经济进一步开放、交流、融合。目前，我国已与 147 个国家、32 个国际组织签署

200 多份共建“一带一路”合作文件，与日本、意大利、瑞士等 14 国签署第三方市场合作文件。自 2013 年至 2021 年，我国与“一带一路”合作伙伴货物贸易额累计达 10.4 万亿美元，带动“一带一路”物流稳步发展。2021 年，中欧班列全年开行 1.5 万列、运送 146 万标箱，同比分别增长 22%、29%，通达欧洲 23 个国家 180 个城市。中欧班列开通 10 年来，累计开行 4.9 万列、运送货物 443.2 万标箱。随着我国在国际贸易中的占比持续提升，国际物流网络不断延伸拓展。我国国际航运、航空物流通达全球主要贸易合作伙伴。我国远洋航运与世界 100 多个国家 600 多个港口实现通航，拥有国际航线 100 多条。我国与 120 多个国家和地区签署了双边航空运输协定，开通国际航线 800 多条，通达全球 52 个国家的 100 多个城市。铁路国际合作深入推进，中老铁路、亚吉铁路、蒙内铁路开通运营，西部陆海新通道成效显著。2021 年，西部陆海新通道班列开行 6117 列、发送货物 57 万标箱，同比分别增长 33%和 57.5%，呈现强劲增长态势。班列目的地已覆盖新加坡、德国等 100 多个国家和地区的 300 多个港口，实现了与中欧班列的无缝对接。海外物流节点设施投入加大，海外仓、境外合作区加快布局，2021 年海外仓数量超过 2000 个，总面积超过 1600 万平方米，海外物流网络服务能力显著提升。

八、物流基础性工作稳步推进，成为推进高质量发展的重要支撑

党的十八大以来，中国物流与采购联合会围绕行业高质量发展需要，统筹推进标准、统计、培训、学术等行业基础性工作提档升级。物流标准化工作有新进步。党的十八以来，已制定并发布物流国家标准 67 项、行业标准 79 项、团体标准 34 项。中物联还承担了托盘、冷链物流、废旧物流运输等国际标准技术委员会的国内技术对口单位，发起或参与多项国际标准项目。统计调查工作有新发展。党的十八以来，中物联已形成社会物流

统计、制造业采购经理指数（PMI）、物流业景气指数、公路运价指数、仓储指数、电商指数、快递指数、大宗商品指数等指数系列。其中，制造业采购经理指数（PMI）已成为国内知名、影响世界的观察中国经济走向的风向标。教育培训工作有新亮点。全国已有 726 个本科物流类专业点、1229 个高职物流类专业点和 560 多个中职物流类专业点，已有 70 万人参加了物流、采购等职业能力等级培训与认证。“物流管理”、“物流工程”、“供应链管理”列入教育部本科专业目录，物流管理等五个专业列入教育部首批“1+X”证书制度试点项目。物流学术科研有新成果。中国物流学术年会征集论文、课题成果上万项。中物联科学技术奖自国家科技部批准以来，获奖成果上千项。产学研结合工作走向深入，涌现一批产学研基地，“日日顺创客训练营”等创新创业平台成效显著。供应链专业与物流学术期刊《供应链管理》《物流研究》先后创立，推动现代物流与供应链理论研究深化发展。

回首过去，总结十年来我国现代物流的巨大进步和丰硕成果，应该归功于党中央、国务院高瞻远瞩、顶层设计，相关政府部门多措并举、大力推动；归功于 600 万物流市场主体、5000 多万从业人员，以及更加广大的货主企业、设施设备、信息服务提供商等企业和单位的开拓创新、拼搏进取；归功于始终关心关注物流事业发展的产、学、研、用等各界同仁积极参与，大力配合。

展望未来，是我国由“物流大国”迈向“物流强国”的关键时期和战略机遇期。“十四五”现代物流发展规划指明了现代物流发展方向，要求构建供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代物流体系，支撑构建现代流通体系、促进形成强大国内市场、建设现代化经济体系。畅想下一个十年或更长时期，聚焦深化现代物流体系建设，数字化转型和智慧物

流创新驱动将更加显著，具有国际竞争力的现代物流企业将更加壮大，一体化、标准化、精益化的物流服务水平提升将更加显著，深耕国内、通达全球的物流服务网络将更加健全，公平竞争的市场营商环境将更加完善，共同形成物流强国发展的良好生态，为我国 2035 年基本实现社会主义现代化提供坚实保障。

当前，正值党的二十大召开前夕，我国现代物流全系统要坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局、推动高质量发展，积极投身现代物流体系建设，致力于推动物流强国发展。不忘初心、方得始终。让我们更加紧密地团结在以习近平同志为核心的党中央周围，坚定不移走中国特色现代物流发展道路，以更好的新成绩迎接党的“二十大”胜利召开！

贺登才会见临沂市副市长薛超文一行

8 月 4 日，中国物流与采购联合会副会长贺登才在北京会见了来访的临沂市副市长、市政府党组成员薛超文一行。



薛超文代表临沂市委、市政府感谢中国物流与采购联合会对临沂市物流业发展和商贸服务型国家物流枢纽建设的大力支持。他介绍了临沂市商贸物流业发展情况和今后工作考虑。近年来，临沂市认真落实习近平总书记视察指示精神，努力营造营商环境，大力发展商贸物流。现有 123 处专业批发市场，吸引 5 万余商户，经营 200 多万种商品。2021 年市场交易额超 5000 亿元，社会物流总额达 8000 亿元，网络零售额 356 亿元。今年上半年统筹推进疫情防控和经济发展，全市网络零售额增长 29.6%，进出口总额增长 15.4%。今后，将继续坚持“商仓流”一体化发展，加快国

际商城、数字商城、绿色商城、制造商城“四个商城”建设，扎实推进商贸物流高质量发展，巩固提升商贸服务型国家物流枢纽承载城市服务能力和水平。他代表市委、市政府希望中物联对临沂商贸物流转型升级给予更多支持与指导。

贺登才代表中物联领导班子对薛超文一行来访表示欢迎，对临沂商贸物流发展工作给予充分肯定和高度评价。他介绍了中物联及国家物流枢纽联盟近期工作情况，回顾了临沂市物流业发展历史以及与中物联的深厚渊源。指出有效市场、有为政府是临沂商贸物流四十年不断发展壮大的根本原因，需要在全国宣传推广。关于临沂商贸物流的发展方向，他提出了集约化、智慧化、绿色化、国际化的“新四化”建议，希望临沂商贸物流抓住“十四五”现代物流发展的战略机遇，在转型升级的关键阶段“再创业”、“再出发”、再上新台阶，为全国同行创造新鲜经验。他同时表示，中物联愿与临沂市就商贸物流发展战略、实现路径、政策环境等方面深化合作，打造商贸物流枢纽经济区全国样板。

临沂商城党工委书记、管委会主任王景美，山东顺和集团党委书记、董事长赵玉玺，国家物流枢纽联盟秘书处工作人员及相关单位负责同志参加了会见。

【学会工作】

关于召开第二十次中国物流学术年会暨 2022 年（第十五届）物流领域产学研结合工作会的通知

物学字〔2022〕15 号

中国物流学会会员、产学研基地、中国物流与采购联合会会员单位、各地物流行业协会、物流企业（园区）、有关院校、研究机构：

2022 年是进入全面建设社会主义现代化国家新征程的关键时期，我国物流业面临新的战略机遇和风险挑战。为宣贯《“十四五”现代物流发展规划》，立足新阶段、贯彻新理念、支撑构建新发展格局，推动高质量发展，总结交流新理念、新技术、新趋势，提出构建现代物流体系、建设物流强国的新思路、新举措，经研究决定，在江苏省南京市召开第二十次中国物流学术年会。同期召开 2022 年（第十五届）物流领域产学研结合工作会，总结交流产学研结合工作经验，促进新阶段产学研有效对接。现将有关事项通知如下：

一、会议时间、地点

时 间：2022 年 9 月 16 日（周五）报到；17-18 日开会

地 点：南京空港温德姆花园酒店（地址：江苏省南京市江宁区空港经济开发区越秀路 88 号；电话：025-52262688）

二、会议主要内容及会序

（一）全体大会（17 日全天）

1. 邀请政府主管部门领导通报解读《“十四五”现代物流发展规划》；物流与供应链领域专家介绍新理念、新方法、新技术、新案例、新趋势；知名企业高管分享创新思路、经营模式和前沿技术。

2. 第二十次中国物流学术年会优秀成果创新经验分享。

3. 总结交流产学研结合工作的思路、做法、经验和体会；命名新一届产学研基地，聘任新一届特约研究员。

（二）分论坛（18 日上午）

1. 专题分论坛（同期举行 20 场左右）。分论坛设立采取中国物流学会（以下简称学会）指定和自主申报相结合的方式确定。

2. 青年论坛。选择 45 岁以下青年人才介绍物流与供应链领域创新成果和独到观点。

（三）参观考察当地物流项目（18 日下午）

（四）会议其他活动（择机安排）

1. 中国物流学会、中国物流与采购联合会重大研究课题评审会。

2. 国家物流枢纽建设（南京）恳谈会。

三、参会人员

（一）学会第七届会长、副会长、常务理事、理事、专家委员会委员及全体学会会员，特约研究员、产学研基地单位代表；

（二）本次年会参评论文、课题作者，分论坛申请人；

（三）从事物流教学与研究的大中专院校、科研咨询机构代表；

（四）中国物流与采购联合会会员单位代表，各地物流企业、园区（国家物流枢纽）、工业和商贸企业物流管理人员等。

欢迎各地政府物流工作牵头部门、行业协会、院校组团参会。

四、需要代表配合的会议筹备事项

(一) 专题分论坛申请;

(二) 青年论坛演讲人申请;

以上各具体申请办法和条件,可登陆中国物流学会网站查询下载。

五、会议联络

中国物流与采购联合会学会工作部

吕 杨 (13811116258) 何庆宝 (15510125659)

郑 伟 (15611027265) 于雪姣 (18610081151)

以上联络人手机号码同微信。

电 话: 010-83775681/82/87

邮 箱: CSL56@vip.163.com

传 真: 010-83775688

中国物流学会 (<http://cs1.chinawuliu.com.cn>) 与中国物流与采购联合会 (<http://www.chinawuliu.com.cn>) 官方网站将及时发布会议筹备工作进展情况,敬请关注。

附件: 1. 南京市市情简介

2. 参会指南

3. 参会回执表

点击下载:  [会议通知红头文件.pdf](#)

点击下载:  [附件.doc](#)

点击下载:  [参会回执表.xlsx](#)

第二十次中国物流学术年会专题分论坛初步安排

第二十次中国物流学术年会定于 2022 年 9 月 16-18 日在江苏省南京市召开。按照会议安排, 18 日上午, 将同期举行 13 场专题分论坛。现将专题分论坛初步安排公布如下, 请有意向参与以下分论坛活动的代表直接与联系人联系。

1. 国家物流枢纽建设(南京)恳谈会

申请单位: 国家物流枢纽联盟

主持人: 汪 鸣

联系人: 黄 萍(13301381866)

2. 第八届青年论坛

申请单位: 中国物流学会

主持人: 刘伟华

联系人: 袁超伦(13820607579)

3. 物流业制造业两业融合创新发展论坛(理论与实践)

申请单位: 中物联研究室、北京物资学院

主持人: 周志成

联系人: 李晓丽(15210716696)

4. 第十四届国家级课题申请与高水平论文发表

申请单位: 中国财富出版社有限公司

主持人: 冯耕中、王波

联系人: 郑欣怡(18701471159)

5. 农村物流与冷链物流

申请单位: 武汉纺织大学、北京物资学院

主持人: 周建亚、张喜才

联系人：王金成（18186336893）

6. 采购与供应链管理发展与创新

申请单位：北京物资学院

主持人：姜 旭

联系人：刘若阳（13426025306）

7. 日本物流创新发展与借鉴

申请单位：北京物资学院

主持人：姜 旭

联系人：郭 琳（13501200639）

8. “碳达峰、碳中和”背景下铁路牵引多式联运高质量发展实践与创新

申请单位：上海市交通运输行业协会多式联运分会

主持人：刘建堂

联系人：钱悦谨（15026620322）

8. 新文科背景下物流与供应链管理理论体系建设与发展

申请单位：北京工商大学

主持人：何明珂

联系人：卢 强（15650717663）

9. 粮食和物资储备物流系统优化与供应链创新

申请单位：华中科技大学、河南工业大学

主持人：王 林、杨艳萍

联系人：王 林（15871716026）

10. 数智化背景下内陆与沿海共谋物流高质量发展

申请单位：重庆市高等学校交通与物流教指委、河南省高等学校物流管理与工程类教指委

主持人：龚 英

联系人：龚 英（13883058705）

11. 平台及供应链的定价、激励、决策研究

申请单位：华东交通大学交通运输工程学院

主持人：甘卫华

联系人：曹 坪（18146782087）

12. 低碳物流发展与供应链创新

申请单位：石家庄铁道大学管理学院

主持人：王 辉

联系人：耿立艳（15226509410）

13. 生鲜电商与冷链物流

申请单位：河南省物流学会、广州大学、河南牧业经济学院

主持人：于晓胜

联系人：王俊涛（13253693320）

由于场地限制，部分申报单位未做安排，请见谅。请以上分论坛设立单位进一步细化实施方案，于 9 月 9 日前，将演讲嘉宾姓名、单位、职务、演讲题目及参会回执表发送至会务组邮箱（CSL56@VIP.163.com），并与何庆宝（15510125659 微信同号）确认，以便纳入《会议指南》。各分论坛应保证参加人数不少于 30 人，会后请提供 5000 字左右观点综述纳入《中国物流学术年会展播》。

学术年会报名正火热进行中，为了提供更好的会务服务，请有意参会的代表尽快办理参会手续。

报名详细信息参见：

<http://csl.chinawuliu.com.cn/html/19890099.html>

会议联络：

中国物流与采购联合会学会工作部

吕 杨（13811116258） 何庆宝（15510125659）

郑 伟（15611027265） 于雪姣（18610081151）

以上联络人手机号码同微信。

电 话：010-83775681/82/87

邮 箱：CSL56@vip.163.com

传 真：010-83775688

【政策法规】

交通运输部办公厅关于印发《绿色交通标准体系（2022 年）》的通知

交办科技〔2022〕36 号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委），中国远洋海运集团、招商局集团、中国交通建设集团，交通运输各专业标准化技术委员会，部管各社团，部属各单位，部内各司局：

经交通运输部同意，现将《绿色交通标准体系（2022 年）》印发给你们。各单位要高度重视绿色交通领域的标准化工作，积极参与相关标准的研究储备和制修订，及时反馈标准体系实施过程中有关意见建议。

交通运输部科技司联系电话：010-65292100。

交通运输部办公厅

2022 年 8 月 10 日

附件下载：

[绿色交通标准体系（2022 年）.doc](#)

（来源：交通运输部）

工业和信息化部办公厅 财政部办公厅关于开展财政支持中小企业数字化转型试点工作的通知

工信厅联企业〔2022〕22 号

各省、自治区、直辖市、计划单列市中小企业主管部门、财政厅（局），新疆生产建设兵团工业和信息化局、财政局：

为深入贯彻落实习近平总书记关于推动数字经济和实体经济融合发展、培育“专精特新”中小企业的重要指示精神，根据《财政部 工业和信息化部关于支持“专精特新”中小企业高质量发展的通知》（财建〔2021〕2 号），工业和信息化部、财政部拟通过中央财政资金支持地方开展中小企业数字化转型试点，加快带动一批中小企业成长为专精特新企业，推进产业基础高级化、产业链现代化。现将有关事项通知如下：

一、工作目标

发展数字经济是把握新一轮科技革命和产业变革新机遇的战略选择。“十四五”时期，我国数字经济转向深化应用、规范发展、普惠共享的新阶段。为加快中小企业数字化转型步伐，促进产业数字化发展，提升产业链供应链协同配套能力，从 2022 年到 2025 年，中央财政计划分三批支持地方开展中小企业数字化转型试点，提升数字化公共服务平台（含数字化转型服务商、工业互联网平台等，以下简称“服务平台”）服务中小企业能力，打造一批小型化、快速化、轻量化、精准化（以下简称“小快轻准”）的数字化系统解决方案和产品，形成一批可复制可推广的数字化转型典型模式，围绕 100 个细分行业（详见附件 1），支持 300 个左右公共服务平台，打造 4000-6000 家“小灯塔”企业作为数字化转型

样本，带动广大中小企业“看样学样”加快数字化转型步伐，促进专精特新发展。

二、工作内容

（一）工作重点

1. 聚焦重点方向。将制造业关键领域和产业链关键环节的中小企业作为数字化转型试点的重点方向，对其中数字化转型需求迫切、发展潜力巨大、经济社会效益明显的中小企业加大支持力度。重点向医药和化学制造、通用和专用设备制造、汽车零部件及配件制造、运输设备制造、电气机械和器材制造、计算机和通讯电子等行业中小企业倾斜。由各地结合发展实际、发展阶段和发展需求按照细分行业列表申报服务平台和对应改造的“小灯塔”企业名单。

2. 打造示范样板。通过试点形成一批“小快轻准”的系统解决方案和产品，提炼一批聚焦细分行业规范高效、有利复制推广的中小企业数字化转型典型模式，打造一批可复制易推广的数字化转型“小灯塔”企业。

3. 增强服务能力。培育一批扎根细分行业，熟悉中小企业需求的服务平台，为中小企业提供转型咨询、诊断评估、设备改造、软件应用等一揽子数字化服务，满足行业共性企业个性需求。引导服务平台加强资源整合和技术创新，打通细分行业的数据链条，提升系统解决方案和产品的根植性、适用性和成熟度，提升服务中小企业能力。

4. 提升政策效能。发挥中央财政资金引导带动作用，鼓励地方政府在政策扶持、优化环境等方面对中小企业数字化转型工作予以倾斜支持。按照“政府补一点，平台让一点，企业出一点”的思路，调动三方积极性，并探索中小企业以转型收益支付服务费用等方式，降低企业转

型成本。

（二）工作程序

充分发挥有效市场和有为政府的作用，遵循“市场有需求、平台有能力、企业有意愿”的工作思路开展试点。

1. 精心遴选试点行业和企业。试点行业应选择纳入当地产业发展规划、升级潜力大的细分行业或特色产业集群，试点企业要选择不同规模和发展水平的中小企业（已获中央财政资金支持的专精特新“小巨人”企业不再纳入试点范围），充分尊重企业意愿，优先选择转型意愿强、经营稳健的中小企业。每个省份每批可最多推荐 5 个细分行业参与数字化转型试点，省级中小企业主管部门要加强统筹，避免重复。

2. 找准行业共性问题。组织由信息技术、行业技术、工艺制造、企业管理等方面专家，深入行业企业调研，为企业“画像”，厘清企业生产经营的机理、流程、工艺，找准痛点、难点、堵点，系统梳理企业的共性问题和需求。

3. 公开择优遴选服务平台。针对企业问题和需求，鼓励服务平台提炼行业共性应用场景，同时兼顾企业个性化需求，提出系统解决方案参与竞争。共性应用场景设置应把握三点：一是要让行业基本应用场景得到满足，通过数字化改造，试点企业经营管理 and 经济效益得以显著提升；二是要打通数据、用好数据，形成统一的数据资源管理、开发利用和安全保障体系；三是要充分考虑中小企业特点，实现轻量化投资、短工期改造，有较高的投入产出回报。要坚持公开公正公平的原则组织遴选，遴选出的平台不宜过于分散，每个细分行业遴选服务平台应在 3 家以内，每家服务平台完成不少于 10 家企业数字化改造，且在实施方案中需明确每个平台的对应服务企业、解决方案和绩效目标。

4. 实施数字化改造。着力压实服务平台责任，按照解决方案和服务合同实施改造。切实做好操作技能应知应会的实训工作，让试点企业用得上、用得好、用出效益。项目完成后，应进行严格验收，达不到要求的应进行整改。

5. 总结和推广。客观总结和宣传试点的成效与转型经验，探索形成能够满足细分行业中小企业共性和个性需求的工程化样本合同与操作规范，为复制推广打好基础。充分发挥“小灯塔”企业示范作用，推动中小企业“看样学样”，实现“试成一批，带起一片”的目的。对技术先进、效益突出、企业反响好的共性应用场景解决方案要在省内加大复制推广，省份之间也要通过组织学习交流、现场观摩等方式，促进更大范围的推广应用。

三、支持内容

（一）支持对象。中央财政安排奖补资金支持服务平台，由服务平台为中小企业提供数字化改造服务。其中，2022 年拟支持 100 个左右服务平台。

（二）资金测算。中央财政对完成改造目标的服务平台安排奖补资金。每个服务平台最高奖补不超过 600 万元（按照不超过每家试点企业实际改造成本的 30%且奖补资金最高不超过 30 万元进行测算）。

（三）资金安排。奖补资金在实施期初先按一定比例预拨，每批实施期 1 年，实施期满后，由工业和信息化部牵头会同财政部对试点中小企业数字化改造情况进行审核，按照实际审核通过的中小企业数量，核定奖补资金。

（四）资金用途。服务平台应将财政奖补资金直接用于试点企业，不得用于其他企业或与本项目无关的支出，鼓励平台减免试点企业数字化

改造共性需求相关的软件、云服务等支出，降低企业数字化转型成本。

四、组织申报

（一）申报条件。参与试点的服务平台，需在中华人民共和国境内注册，具备独立法人资格，具有较好的行业知识积累、技术开发能力、行业服务生态，能够为细分行业或产业集群企业提供数字化转型服务，有若干已完成的细分行业数字化转型服务成功案例。每个服务平台，每批只能申报一个细分行业/产业集群。

（二）申报方式和程序。省级中小企业主管部门联合财政部门，按照通知要求的工作重点和程序，统筹组织地方做好申报工作，编制《202X 年 XX 省中小企业数字化转型试点实施方案》（以下称《实施方案》，模板见附件），按程序联合上报工业和信息化部、财政部。

（三）申报材料。《实施方案》提纲参见《202X 年 XX 省 XX 行业中小企业数字化转型实施方案（模板）》，详见附件 2。

（四）申报时间。请于 2022 年 9 月 12 日前将《实施方案》报送至工业和信息化部中小企业局和财政部经济建设司，包含加盖公章纸质版和扫描 PDF 电子版（光盘刻录）各一式三份。

（五）评定程序。工业和信息化部会同财政部委托第三方机构，组织专家对各省《实施方案》进行评审，依据评审标准确定入选名单，并在工业和信息化部网站进行公示。

五、实施要求

（一）材料审核。省级中小企业主管部门联合财政部门组织《实施方案》编制报送，保证申报材料的真实性和准确性，并留存备查。要按照重点支持领域和细分行业，做好审核和遴选工作，确保符合国家政策导向。

（二）组织实施。《实施方案》获批后，要做好政策解读和方案组织实施，定期跟踪指导、现场督促、服务满意度测评、监督管理（鼓励组建专家团队专门开展此项工作），适时总结经验做法和存在困难问题，有关情况报送工业和信息化部并抄报财政部。

（三）绩效管理。各省级中小企业主管部门应当强化绩效目标管理，做好绩效运行监控，实施期满后联合财政部门对试点开展情况进行绩效自评。工业和信息化部联合财政部进行绩效评价和验收。具体评价标准和要求等事宜另行通知。

（四）惩处措施。对在材料申报、组织实施、绩效考核过程中发现虚报、冒领、造假等方式骗取财政资金的，视情况严重程度扣减奖补资金、取消奖补资格、进行通报批评等处罚措施，对出现严重问题的依据《财政违法行为处罚处分条例》等有关规定处理。

附件：

[1. 中小企业数字化转型试点细分行业列表.doc](#)

[2. 202X 年 XX 省中小企业数字化转型试点实施方案（模板）.doc](#)

工业和信息化部办公厅

财政部办公厅

2022 年 8 月 15 日

（来源：工业和信息化部）

【专家观点】

丁俊发：关于建设全国统一大市场的理论与实施



作者简介：

丁俊发（1940—），男，江苏省张家港市人，商务部现代供应链专家委员会成员，中国流通 G30 成员，原国内贸易部党组成员、总经济师，中国物流与采购联合会原常务副会长，享受国务院政府特殊津贴专家，教授，研究员，主要研究方向为流通经济学、消费经济学、物流经济学。

摘 要：建设全国统一大市场是加快构建新发展格局的基础支撑和内在要求，充分发挥中国超大规模市场优势，以统一大市场引导生产、促

进消费、优化配置、推动增长，是关乎国家命运与安全的大战略。建设全国统一大市场，需要解决当前存在的五方面问题：一是对建设全国统一大市场缺少顶层设计与精准施策；二是建设全国统一大市场受到体制性、制度性约束，政府与市场间关系尚未完全理顺；三是建设高效规范、公平竞争、充分开放的全国统一大市场还存在明显的短板、缺陷、堵点；四是在市场经济发育过程中，对出现的教训没有足够重视，对市场经济规律的把控存在不足，扭曲了市场经济的正常运行；五是就市场谈市场，未把市场放入国民经济全局。建设全国统一大市场，必须全面正确理解全国统一大市场，明确市场、市场体系、市场经济三个概念的内涵。其中，市场是商品交易场所，是资源配置方式，是商品交易关系的总和；市场体系是由不同市场要素构成的组织结构、运作结构与协同结构；市场经济是一种经济制度，我国实行社会主义市场经济，正确处理政府与市场间关系是运作好市场经济的核心。正确认识全国统一大市场，建设和运作好全国统一大市场是一篇大文章。必须认识到，全国统一大市场是社会主义市场经济体制下的全国统一大市场，是全球最大的统一大市场和开放大市场，是多元化的全国统一大市场，是供应链模式下的全国统一大市场。建设全国统一大市场必须精准施策，处理好五个关系：一是市场与政府的关系；二是市场与企业的关系；三是市场与“三驾马车”的关系；四是市场与中介组织的关系；五是市场与创新的关系。

关键词：全国统一大市场；市场经济；顶层设计；精准施策

引用格式：丁俊发. 关于建设全国统一大市场的理论与实施[J]. 中国流通经济, 2022 (6) : 3-9.

2022 年 3 月 25 日，《中共中央国务院关于加快建设全国统一大市场的意见》（简称《关于加快建设全国统一大市场的意见》）发布。这是自 1978 年改革开放以来第一个以党中央国务院名义发布的关于建设全国统一大市场的文件，具有十分重大的意义。之所以选择在这样的时间发布这样一份文件，原因有四：其一，《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》明确提出要加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，建设全国统一大市场是实现这一目标的基础支撑和内在要求，而目前的现状是，全国统一大市场的形成与发展尽管已经取得很大成绩，但仍然存在不少短板和堵点，发展不平衡、不完善、不精准，影响国民经济高质量发展。其二，当前国内外形势错综复杂，美国“新冷战”逆风劲吹，霸权强权主义横行，把和平崛起的中国视为头号战略竞争对手，妄图通过违反国际法的单边制裁扼制中国发展。据统计，美国等西方国家对中俄等国的制裁已超万项，全球粮食、能源、金融、产业链供应链等多重危机显现。面对百年变局和世界乱局，中国首先要把自己的事情办好，特别是充分发挥超大规模市场优势，以统一大市场引导生产、促进消费、优化配置、推动增长，这关乎国家命运与安全，是一个大战略。其三，中国推行市场化改革，实行社会主义市场经济体制，国民经济市场化、建设科学的市体系、推动社会主义市场经济体制迈向更高水平都离不开市场，如何建设全国统一大市场既是一个理论问题，也是一个实际运作问题，这是中国实现第二个百年奋斗目标必须攻克的重大课题。2021 年 12 月 17 日，习近平总书记在中央全面深化改革委员会第二十三次会议上指出，党的十八大以来，党中央坚持社会主义市场经济改革方向，从广度和深度上推进市场化改革，减少政府对资源的直接配置，减少政府对微

观经济活动的直接干预，不断完善产权保护、市场准入、公平竞争等制度，推进价格改革和土地、资本、劳动力、技术、知识、数据等重要生产要素市场化改革，加强反垄断、反不正当竞争，着力清除市场壁垒，提高资源配置效率和公平性，加快形成企业自主经营、公平竞争，消费者自由选择、自主消费，商品和要素自由流动、平等交换的现代市场体系。同时，我国市场体系仍然存在制度规则不够统一、要素资源流动不畅、市场分割和地方保护主义等突出问题。其四，国家、企业、老百姓通过市场紧紧联系在一起，许多市场性指标如采购经理人指数、居民消费价格指数、社会消费品零售总额等不仅体现国家竞争力，更多是反映百姓生活质量。市场好不好，关乎人民幸福，如果连全国统一大市场都建设不好，有悖于满足人民日益增长的美好生活需要的根本宗旨。

要贯彻好《关于加快建设全国统一大市场的意见》，需要回答好三个问题：一是建设全国统一大市场针对哪些问题；二是如何全面正确理解全国统一大市场；三是如何建设和运作好全国统一大市场。

一、问题导向：建设全国统一大市场针对的五大问题

要坚持问题导向，敢于面对现实，发现问题，抓住主要矛盾和矛盾主要方面，精准施策。党中央国务院发布这样一个文件，是针对问题而来的。那么，在建设全国统一大市场方面，当前还存在哪些问题呢？

第一，对建设全国统一大市场缺少顶层设计与精准施策。短期、中期、长远目标不清晰，在运作上比较粗放，没有形成合力。

第二，建设全国统一大市场受到体制性、制度性约束，政府与市场间的关系尚未完全理顺。政府管了一些应该由市场、企业、中介组织解决的事，市场准入、市场运行、市场监管等方面不畅通，政出多门，有利的事抢着干，无利的事推着走。市场运行中的条块分割、地方保护主

义现象时有发生。这必然会对市场的效率和效益产生影响，导致中国的市场交易成本和政府管理成本一直居高不下。

第三，建设高效规范、公平竞争、充分开放的全国统一大市场存在明显的短板、缺陷、堵点。一是各类市场、各地市场发展不平衡、不协调、不充分。比如，商品市场与要素市场、有形市场与无形市场、城市市场与农村市场、零售市场与批发市场、新品市场与旧货市场等。要素市场发展滞后，电商平台过度冲击实体店，农村市场包括县镇市场不适应新农村建设需要，可再生利用旧货市场一直不受重视，成了“短腿”等。二是市场主体、市场客体、市场载体、市场监管、市场中介没有形成有机系统，循环不畅，连接不顺，市场主体集中度不高，市场客体供求不平衡，市场载体碎片化严重，市场监管不到位，市场中介没有得到应有的重视。三是市场发展动力不足，科技投入少，人才特别是高素质人才缺乏，缺少创新中心，在国际市场上缺少话语权和影响力。

第四，在市场经济发育过程中，对出现的教训没有提起足够重视，对市场经济规律的把控存在不足，扭曲了市场经济的正常运行。市场经济是把双刃剑，既有促进生产力发展的积极面，又有破坏社会进步的消极面。这对资本主义和社会主义没有什么不同，相比于自由市场经济，社会主义市场经济出现的问题并不一定就少。由于没有可资借鉴的成功经验，社会主义市场经济只能摸着石头过河，出现问题的概率甚至会更高。我国改革开放已经 40 多年，加入世界贸易组织（WTO）也已经 20 多年，我们不仅要总结经验，也要吸取教训，对此必须有一个清醒的认识。

当前我国市场经济建设中出现的问题主要有四：一是市场经济讲等价交换，有些党政干部把人民赋予的权力变成了商品，进行权钱交易。

这种权力寻租行为逐步渗透到社会与经济的细胞，凡短缺的、有管理权的都能变成商品，乱收费、乱罚款，损害老百姓利益，背离市场本质。

二是市场经济讲丛林法则，适者生存，优胜劣汰。资本主义制度下，随着基尼系数的扩大，必然会导致贫富两极分化，财富被控制在少数人手里。实际上，社会主义市场经济同样会产生两极分化，我国基尼系数已经超过 0.4 这一临界点，影响了市场的公平与公正。我国决心要解决这个问题，实现共同富裕。这将是一场历史性大变革，主要是通过发展经济做大蛋糕，推进分配体制改革。

三是市场经济讲平均利润率，哪里利润率高资本就流向哪里，这在一定程度上造成了我国资本的无序扩张，导致股市、房市、消费互联网、教育内卷等冲击实体经济，造成目前我国经济结构中存在公开性缺陷、消费性疲软、区域性差异。市场也会失灵，如何处理好市场配置与政府调控之间的关系，把握好“两只手”的度是一门领导艺术。

四是市场经济追求价值最大化，过于看重金钱。有些企业过于重视短期利益，不重视科技研发，缺品牌、缺质量、缺知识产权、缺服务、缺公益，导致产业链刚性和供应链韧性严重不足。诚信缺失现象严重，社会上人与人之间、企业与企业之间的关系在某种程度上变成了利益关系。

这些问题说明，社会主义制度与市场经济还没有很好地融合，还有很多不足之处，我们的探索要进一步深入。与社会发展规律、自然规律一样，市场经济规律（如供需均衡规律、价值规律、竞争规律、平均利润率规律等）是客观的，是不以人的意志为转移的，但面对这些规律，国家机器和人类并非只能被动接受，而是能够主动调节，相比于资本主义市场经济，社会主义市场经济应该可以做得更好。这同样是一场大考。

第五，就市场谈市场，头痛医头，脚痛医脚，没有把市场放入国民

经济全局，没有让市场去贯通生产、分配、交换、消费各环节，未实现生产、分配、交换、消费各环节的有机衔接，未形成需求牵引供给、供给创造需求的更高水平的动态平衡，难以提升国民经济体系整体效能，难以促进国民经济良性循环。比如，房地产市场本来是一盘大餐，可以带动相关产业的快速发展，但由于有些人过度追求高地价（政府依赖性财政）、高房价（把住的变成炒的）、高房贷（削弱产业资本），结果冲击和扭曲了居民消费。

二、全面正确理解全国统一大市场：明确市场、市场体系、市场经济的内涵

要全面正确理解全国统一大市场，必须明确市场、市场体系、市场经济三个概念的内涵。市场、市场体系与市场经济，三者相互联系，密不可分，但又不完全是一个概念。

（一）市场

市场是什么？应该有三个方面的内涵。

第一，市场是商品交易场所，是一个地域概念，是设施。回顾历史，城市是如何产生的，包含什么？古代城市必有三个要素：一是一定区域内为防御建起的城墙；二是城内居住的居民与建筑；三是大小各异的各类市场。“城市”一词始见于《韩非子·爱臣》：“大臣之禄虽大，不得藉威城市。”后来，随着社会的进步和经济的发展，这种初始空间形态不断扩展，最终形成了内容多样、结构复杂的城市社会经济形态。

《古史考》记载：“神农作市，高阳氏衰，市官不修，祝融修市。”《说文解字》云：“市，买卖所之也。”《易经·系辞下》云：“日中为市，致天下之民，聚天下之货，交易而退，各得其所。”《孟子·公孙丑下》亦有：“古之为市也，以其所有，易其所无者。”最早的市，是聚集货

物进行以物易物和集中做买卖交易的场所，是一种贸易组织形式。中国古代市场形成于商周奴隶社会，后经战国、秦、汉、隋、唐、宋、元、明、清几个时期得到较大发展，繁荣昌盛，引领了世界潮流，直到清朝后期闭关锁国，中国的市场才衰落了。中华人民共和国成立后，国家投入大量资金建设百货商场、一二三级批发场站以及各种城市服务市场。1978 年改革开放以来，我国非常重视市场发展，涌现出连锁超市、购物中心、便利店、专卖店、商业一条街等经营业态，特别是形成了各级商品批发市场。随着互联网时代的到来，网上无形市场兴起，但市场依然不能脱离商品交易场所这一基本属性。

第二，市场是资源配置方式。这里讲的资源包括物质资源和非物质资源，或者说商品资源和要素资源。对一个国家、一家企业而言，在一定区域或一定时期内，其资源是不变的。对资源的配置方式有两种：一种是计划配置；另一种是市场配置。改革开放以前，我国实行计划经济，按计划配置主要资源。经济恢复时期，确定由中央人民政府贸易部管理的计划商品共 278 种，其中国内贸易计划商品 161 种，进出口贸易计划商品 117 种。中央统配和部管物资，1960 年为 417 种（其中统配物资 75 种），1965 年增至 592 种（其中统配物资 370 种）。到了 1990 年，无论是原材料还是机电产品，当时均被分为四类：一是指令性计划；二是合同订购；三是产需衔接；四是自由购销。其中，原材料燃料 195 种（指令性计划 42 种，产需衔接 103 种，自由购销 50 种），机电产品 301 种（指令性计划 3 种，合同订购 93 种，产需衔接 106 种，自由购销 99 种）。改革开放以后，特别是邓小平南方谈话后，中国市场化改革方向确定，实行社会主义市场经济体制，资源配置方式从计划改为市场，企业自主经营，自负盈亏，价格随行就市，资源市场配置。党的十八大以来，习近

平总书记多次强调，“坚持社会主义市场经济改革方向，核心问题是处理好政府和市场的关系，使市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用。这是我们党在理论和实践上的又一重大推进”。他要求“看不见的手”和“看得见的手”都要用好。关键是加快转变政府职能，该放给市场和社会的权一定要放足、放到位，该政府管的事一定要管好、管到位，坚决扭转政府职能错位、越位、缺位现象。

第三，市场是商品交易关系的总和。围绕市场，可以描绘出一个复杂的场景，正如《关于加快建设全国统一大市场的意见》所指出的那样，涉及市场规模、市场结构、市场组织、市场空间、市场环境、市场机制、市场稳定、市场安全等多方面问题，有关交易的各方都在市场这个平台上汇聚，都在这个舞台上表演。既涉及生产力，也涉及生产关系；既涉及市场主体，也涉及市场客体、市场载体、市场行政与市场中介；既涉及有形市场，也涉及无形市场；既涉及现货市场，也涉及期货市场；既涉及商品市场，也涉及要素服务市场；既涉及国内市场，也涉及国际市场；既涉及市场硬件，也涉及市场软件。总之，生产、分配、交换、消费，商流、物流、信息流、资金流、人文流都离不开市场。全国统一大市场运作水平，考验着政府的领导力。

（二）市场体系

改革开放以来，不同时期对市场体系的提法是不一样的，当时突出商品流通体系。在国内贸易部时期，提出商品流通体系由六大体系构成，分别是商品宏观调控体系、多元化流通企业体系、商品流通方式与营销业态体系、商品市场体系、商品流通法律体系、流通行政管理体系。商务部成立后，提出要建立统一开放、竞争有序、布局合理、功能完备、现代化水平较高的商品流通体系，该体系由五大体系构成，分别

是商品市场体系、市场现代流通体系、市场监控体系、流通法律体系、商业信用体系。2012 年 9 月 1 日，国务院办公厅印发的由商务部会同有关部门编制的《国内贸易发展“十二五”规划》提出，要“建立统一开放、竞争有序、畅通高效、绿色安全、利产惠民的现代商品流通体系”，该体系由农产品流通体系、工业消费品流通体系和生产资料流通体系构成。2012 年 8 月 3 日发布的《国务院关于深化流通体制改革加快流通产业发展的意见》明确，到 2020 年，要基本建立起统一开放、竞争有序、安全有效、城乡一体的现代流通体系。2022 年 1 月 31 日，中共中央办公厅、国务院办公厅印发《建设高标准市场体系行动方案》，要求“通过 5 年左右的努力，基本建成统一开放、竞争有序、制度完备、治理完善的高标准市场体系”。2022 年 3 月 25 日，《关于加快建设全国统一大市场的意见》发布，明确要求“加快建设高效规范、公平竞争、充分开放的全国统一大市场”。因此，市场体系是由市场的不同要素构成的组织结构、运作结构与协同结构。这是最重要的三个方面。

第一，市场组织体系。它由市场主体（进入市场的政府、企事业、家庭与个人）、市场客体（进入市场的商品、生产要素，包括知识产权）、市场载体（进入市场的基础设施与技术装备）、市场行政（进入市场的政府监管）、市场中介（进入市场的非政府组织，如协会学会、律师事务所、会计师事务所、咨询与评价机构等）组成，这些对一个成熟的市场而言，缺一不可。不按合同办事，契约精神差，假冒伪劣泛滥，反映了市场主体的不成熟，无论是企业对企业（BtoB）、企业对消费者（BtoC），还是消费者对消费者（CtoC），都缺少信用。供给侧出问题反映的是市场客体结构不优化，市场运行成本高、效率低反映的往往是市场载体落后，政府与市场关系处理得不妥，市场中介作用的发挥未到位。这一体

系的完善任重道远。

第二，市场运行体系。相关要求包括五个方面：一是统一开放。中国的大市场是全国统一的，是向国有、外资、民资都开放的市场，不允许条块分割、地方封锁。二是竞争有序。竞争要放开，要公平，要有规矩，不允许无序、垄断、违规。三是安全高效。要确保市场中商流、物流、信息流、资金流的畅通、绿色、安全与高效。四是布局合理。既包括空间上的城乡贯通、内外一体，也包括业态上的多元格局。五是创新发展。市场要有动力，要有创新力，要靠科技与人才支撑。

第三，市场协同体系。该体系由商品市场和要素市场构成，商品市场是基础，要素市场是支撑，包括金融资本市场，劳动力市场，地产市场，知识、技术与数据市场，能源市场，碳交易市场等。

（三）市场经济

在现代社会，所有国家都会根据自己的国情来选择和建立一种基本经济制度，计划经济是一种经济制度，市场经济也是一种经济制度。中华人民共和国成立后，我国学习苏联模式，搞计划经济。改革开放后，我国确立了市场经济模式。《中华人民共和国宪法》第十五条明确规定，国家实行社会主义市场经济。1992 年邓小平南方谈话时提出要建立社会主义市场经济体制，1993 年党的十四大正式提出建立社会主义市场经济体制的目标，1993 年 11 月中共十四届三中全会审议通过《中共中央关于建立社会主义市场经济体制若干问题的决定》，2020 年 5 月 11 日印发的《中共中央国务院关于新时代加快完善社会主义市场经济体制的意见》指出社会主义市场经济体制是中国特色社会主义的重大理论和实践创新，是社会主义基本经济制度的重要组成部分。因此，市场经济是一种经济制度，要求市场在资源配置中起决定性作用，同时更好地发挥政府调控

作用，正确处理政府与市场之间的关系是运作好市场经济的核心。

三、建立全国统一大市场的战略思考

正确认识全国统一大市场，建设和运作好全国统一大市场是一篇大文章。

（一）正确认识全国统一大市场

第一，是社会主义市场经济体制下的全国统一大市场。各国市场经济的基本规律是一样的，但运作模式千差万别，有英美式的自由市场经济，有德日式的社会市场经济，有封建式的市场经济，我国实行的是社会主义市场经济，研究全国统一大市场，不能脱离这一前提。习近平总书记在 2015 年 11 月 23 日参加十八届中央政治局第二十八次集体学习时指出，“在社会主义条件下发展市场经济，是我们党的一个伟大创举。我国经济发展获得巨大成功的一个关键因素，就是我们既发挥了市场经济的长处，又发挥了社会主义制度的优越性。我们是在中国共产党领导和社会主义制度的大前提下发展市场经济，什么时候都不能忘了‘社会主义’这个定语。之所以说是社会主义市场经济，就是要坚持我们的制度优越性，有效防范资本主义市场经济的弊端。我们要坚持辩证法、两点论，继续在社会主义基本制度与市场经济的结合上下功夫，把两方面优势都发挥好，既要‘有效的市场’，也要‘有为的政府’，努力在实践中破解这道经济学上的世界性难题”。这里的社会主义指在中国共产党领导下实行人民民主专政，以公有制为主体多种所有制共同发展，以按劳分配为主体多种分配方式并存，实行举国体制集中力量办大事，人民至上实现共同富裕的社会形态，一旦离开这些，就脱离了全国统一大市场的政治方向。因此，建设全国统一大市场要牢牢把握两个方向：为生产建设服务，为人民生活服务。

第二，是全球最大的统一大市场 and 开放大市场。中国是全球第二大经济体，GDP 已经超过美国的 70%，是第一大进出口贸易国，第二大消费市场。2021 年，中国 GDP 为 114.3 万亿元，货物进出口贸易总额为 39.1 万亿元，社会消费品零售总额为 44.1 万亿元，社会物流总额为 335.2 万亿元，且一直保持中高速增长。要充分认识中国这个超大市场的巨大作用，把中国市场既放入内循环，也放入外循环，为推进供给侧结构性改革、扩大消费、推动新的经济全球化、建设经济共同体发挥巨大作用。中国市场是可变的，如何进一步做大蛋糕，产生更大吸引力，让国内外消费者有挑选余地，需要进一步加大改革力度。目前，中国面临高水平对外开放的挑战，这并不仅仅是对外国商品、服务和技术的市场准入扩大开放，更多是涉及国内制度改革，是一个制度型开放的问题。申请加入全面与进步跨太平洋伙伴关系协定（Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership, CPTPP），不仅在市场准入方面涉及货物贸易、服务贸易和投资领域，要求实现高水平贸易自由化与宽领域、深层次服务和投资市场开放，而且在贸易规则上面临比 WTO 及其他自由贸易协定更严格的纪律要求和新规则，必须做好应对准备。

第三，是多元化的全国统一大市场。中国仍然是全球最大的发展中国家，尚处于社会主义初级阶段，各地经济发展不平衡，这决定了全国统一大市场是多元的，可统一要求，但必须因地制宜，分类指导，不能搞“一刀切”。其主要表现是市场主体所有制结构多元，市场业态与场景多元，企业管理制度与机制多元，这种多元市场是全国统一大市场的活力所在。

第四，是供应链模式下的全国统一大市场。在经济全球化和互联网时代，任何一家企业，任何一个市场，都不可能单打独斗，都处在不同

供应链中，都处在不同场景中。它们既可能是链主，也可能是链员，它们既可能在一条供应链中，也可能在若干条供应链中。供应链的核心有三：一是资源（物质的与非物质的、内部的与外部的）整合；二是功能（商流、物流、信息流、资金流）集聚，流程优化；三是产业融合，主要是实体企业与物流企业的融合。离开供应链模式，全国统一大市场不可能实现降本、增效、提质。

（二）建设全国统一大市场必须精准施策

《关于加快建设全国统一大市场的意见》对如何加快建设全国统一大市场进行了全方位部署，分总体要求（指导思想、工作原则、主要目标），强化市场基础制度规则统一，推进市场设施高标准联通，打造统一的要素和资源市场，推进商品和服务市场高水平统一，推进市场监管公平统一，进一步规范不当市场竞争和市场干预行为，组织实施保障等共八部分 30 条，涉及加快建设全国统一大市场的方方面面。笔者认为，主要是处理好以下五个关系。

第一，处理好市场与政府的关系。既要“有效的市场”，也要“有为的政府”。《关于加快建设全国统一大市场的意见》主要针对政府，告诉各级政府，也告知各市场主体和所有老百姓，在建设全国统一大市场这项工程中政府想干什么，怎么干，鼓励什么，反对什么，要达到什么目标。之所以确立这些规矩，是因为中国特色社会主义进入新时代以来，社会主要矛盾发生了变化，经济已经由高速增长阶段转向高质量发展阶段，面对新形势新要求，我国市场体系还不健全，市场发育还不充分，政府与市场间的关系还没有完全理顺，还存在市场激励不足、要素流动不畅、资源配置效率不高、微观经济活力不强等一系列问题，在推动经济高质量发展过程中仍然存在不少体制机制障碍，必须进一步解放

思想，坚定不移深化市场化改革，扩大高水平开放，不断在经济体制关键性基础性重大改革上突破创新。

我国政府在建设全国统一大市场过程中，应做好三件事。一是做好顶层设计，有目标，有措施，有考核。二是营造优良的市场营商环境，包括法律法规（特别是市场的基础制度，如产权保护制度、市场准入负面清单制度、公平竞争制度、商品与服务评价制度、信用制度、消费者权益保护制度等），金融税收，市场监管，标准与信用体系，市场公共设施投入，人才、科技、创新、典型引领等，纠正市场分割，反对行政性垄断、不公平竞争及对市场的不当干预，形成一个商品自由流动、要素自由配置的统一大市场。统一并不意味着回到计划经济，而是要完善市场经济。三是建立对市场的评价体系，以大数据引领市场发展，多用经济手段，少用行政手段。推进“放管服”改革，减税降费，充分激活市场。

第二，处理好市场与企业的关系。习近平总书记指出，“我们全面深化改革，就要激发市场蕴藏的活力。市场活力来自于人，特别是来自于企业家，来自于企业家精神。激发市场活力，就是要把该放的权放到位，该营造的环境营造好，该制定的规则制定好，让企业家有用武之地。我们强调要更好发挥政府作用，更多从管理者转向服务者，为企业服务，为推动经济社会发展服务。”企业是社会的细胞，是市场的主体。市场主体的数量、结构、质量、活力决定市场的生命力、生存力，功夫要下在企业身上，任何无视和削弱企业的行为都是错误的。

第三，处理好市场与“三驾马车”的关系。拉动国民经济增长靠消费、投资、出口“三驾马车”，而消费、投资、出口都离不开市场，因此市场必须与国民经济全局联系在一起，市场只是反映国民经济运行好

坏的一个晴雨表。我国知名经济学家李晓西分别从国际上通行的政府行为、经济主体、生产要素、贸易环境、金融参数五个方面，以及投资、价格、生产、商业四个方面对中国市场化进程进行了长期研究。中国经济改革研究基金会国民经济研究所自 1997 年以来持续发布全国各省、自治区、直辖市的市场化指数（该指数包括五个方面的指数，分别是政府与市场的关系、非国有经济的发展、产品市场的发育程度、要素市场的发育程度、市场中介组织的发育和法治环境）。根据他们多年的研究，各地区经济发展程度与市场化改革进程高度相关，目前长江三角洲、珠江三角洲等全国经济发展程度相对较高的地区都是在市场化改革进程中走在前面的地区。不仅如此，市场化程度较高的地区，其收入差距也相对较小，收入分配也相对公平。

第四，处理好市场与中介组织的关系。建设全国统一大市场离不开政府，同样也离不开中介组织。尽管中共十四届三中全会明确提出要“发展市场中介组织，发挥其服务、沟通、公证、监督作用”，但我国中介组织发育极不完善，重政府作用轻中介组织作用，这与我们过去重商品市场轻要素市场的情况类似。中介组织经常会为了追求经济利益而失去公平，在社会上缺少权威性。在发达的市场经济国家是小政府大社会，有许多事情可通过中介组织实施行业自律来加以约束。企业碰到难题找咨询机构，有法律问题找律师事务所、仲裁机构、公证机构，遇到财会税收问题找会计师事务所、审计师事务所，需要进行统计分析、业务培训、资格认证找行业协会，可将许多非核心业务外包给人力资源管理机构、经纪人公司、拍卖行等。我国对中介组织的发展应提到日程上来。

第五，处理好市场与创新的关系。随着科学技术的发展以及新冠肺

炎疫情的持续，市场的业态发生了巨大变化，市场的交易关系也发生了变化，网上平台交易成为主流形态，服务贸易快速发展，互联网、大数据、人工智能、区块链等技术广泛应用，产业链、供应链、价值链融为一体。全国统一大市场给我们提供了巨大的发展空间和想象空间，市场数字化是必然的发展方向。

当前，国内外形势错综复杂，但中国经济发展的基本面没有变，我们有条件也有信心把全国统一大市场建设好。

汪鸣：国家物流枢纽服务运行网络建设思路

汪 鸣 国家发改委综合运输研究所所长
在国家物流枢纽工作现场推进会的演讲（摘要）



到目前为止，已经有 70 家国家物流枢纽获批，再加上已获批的第一批国家冷链物流基地，和即将进行的第四批国家物流枢纽、第二批冷链物流基地评选，这些重要的物流枢纽加起来将会超过一百家。在超过百个重要物流“点”、几乎覆盖全国每个省的情况下，迫在眉睫的任务就是构建依托枢纽的服务运行网络，以实现当初国家物流枢纽建设规划提出的构建“通道+枢纽+网络”的运行体系的目标。

对于国家物流枢纽服务运行网络，站在运行主体企业的角度，就是要在枢纽中嵌入具有干线互联互通网络运行特征和规模的业务；站在政府推动物流发展的角度，是希望能够形成高效物流运行系统以改善

全国物流运行环境。无论是从业务层面出发，还是从政策推动层面出发，为切实推动依托国家物流枢纽的网络化运行，需要把国家物流枢纽运行的学理问题搞清楚，有两个问题需要共同思考。

第一，物流是不是一个很赚钱的行当？答案是否定的。国家出台物流降本增效政策，降本实际上是缩小物流产业规模，规模受到压缩，短期内需求又不可能突变，物流业自然很难成为特别赚钱的行业。由于物流服务对象是所在区域的产业和消费，更多是伴随产业和消费成长，扩大规模就需要扩大服务范围，提高网络辐射能力。

第二，特定区域的物流业能否扩大规模？答案是肯定的。虽然特定区域物流业发展规模受到需求限制，但物流业提质增效却可以依托物流网络积极寻求两个方向的增量空间。一是物流辐射范围的增量空间，即依托国家物流枢纽，通过枢纽之间的服务运行网络的建设，在服务更大范围的物流需求中获得成长性。如从以服务 100 公里半径为主的物流服务提高到服务 1000 公里半径范围内的物流需求，且将干支仓配有机结合起来，将取得要素聚集和规模扩张的枢纽效应。如郑州机场航空物流发展，如果只站服务河南和郑州的发展需求，航空货运量就是现在很多省会的常态规模，大约 10-20 万吨。但郑州航空物流规模做到了 70 万吨的，多出来的 50 万吨应该既不跟郑州的消费有关，也可能不是来自于郑州的生产活动，是服务更大的区域范围的物流服务需求带来的增量。

二是从郑州的经验出发，通过搭建覆盖国内国际数十个城市的航空物流网络，并不断提高航线密度和规模，有效降低物流成本，营造依托航空物流网络的发展产业环境，带来了产业物流需求增量。按照两个增量的思路，国家物流枢纽服务运行网络建设思路，就是循着如何营造物

流服务增量，更好发挥国家物流枢纽功能，这是国家物流枢纽服务运行网络建设的基本学理。

围绕这个基本学理，我想与大家分享几个观点：

一、国家物流枢纽的价值

（一）国家物流枢纽的产业价值

国家物流枢纽的价值由两部分构成，第一就是物流产业本身的价值，体现在物流资源整合、物流网络拓展、物流规模提升、物流业态创新。第二是物流枢纽经济价值，体现在物流要素聚集催生交通与物流信息网络平台建设、枢纽偏好型产业发展、枢纽承载城市网络辐射功能培育。

（二）国家物流枢纽的城市经济价值

国家物流枢纽承载城市拥有了枢纽设施以后，因枢纽具有两大价值，带来了城市的物流发展价值。第一是城市物流活动通常具有双重特性，一是服务自身生产生活，二是服务区域经济发展，国家物流枢纽的建设发展使命是服务双重需求，重点是服务区域经济发展，决定了国家物流枢纽承载城市在聚集区域物流要素上具有先导性；第二是培育城市物流产业的增长点；第三是强化城市产业要素的聚集功能。只有把这些问题搞清楚，推动枢纽发展的过程中，枢纽不再是一个单纯的物流设施项目，而是城市发展经济的重要手段。

二、物流枢纽网络化运行对产业运行方式的影响

立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，推动高质量发展，已经成为我国经济发展的重要战略，“三新一高”实现的路径就是国内大循环、国内国际双循环新发展格局的构建，积极融入和服务构建新发展格局将是伴随现代化建设的重要任务。

（一）产业运行方式变革

在“三新一高”背景下打造“通道+枢纽+网络”的数字化、规模化、网络化运行的现代物流体系，需要考虑的关键因素：第一，产业运行方式的变革。这个问题在传统发展模式下很少考虑，现在必须按照产业链供应链协同来发展产业，来考虑特定区域的供应链建设，具备网络运行服务功能的国家物流枢纽就成为现代产业运行方式的重要载体。

（二）产业运行方式变革的标志

产业运行方式变革的标志是什么呢？标志是国家出台现代流通体系规划，产业运行方式变革的基本要求是全力打通生产、分配、流通、消费等国民经济循环中的堵点和梗阻，国家提出来要打造现代流通体系的战略支点，国家物流枢纽要成为这个循环的支点。

（三）网络物流的作用

国家物流枢纽网络化运行的组织模式发育基础是物流业和制造业、物流与商贸流通融合。融合的基础和手段是实现供应链、价值链、创新链、产品链和服务链构建，围绕枢纽间的运行网络来进行产业组织，将成为我国物流和相关产业运行的基本模式。

三、发挥供应链在国家物流枢纽网络建设中的作用

发挥供应链在国家物流枢纽网络建设中的作用，是针对国家物流枢纽服务运行网络建设首次提出的概念，国家物流枢纽要研究所在的承载城市会形成什么样的供应链，要打造一个什么样的供应链系统，这个是需要好好地研究的。

（一）供应链系统构成

供应链具有“三链一网一平台”的结构。三链就是产业链、物流链和信息链。一网就是形成嵌入国家物流枢纽网络中的网链结构，网链结构要发挥作用，就要有能导入国家物流枢纽之间进行业务联系的管控平

台。现在枢纽通常都是自己在找货源，能否建一个平台，导入枢纽之间运行网络联系所需要的货源，为枢纽和枢纽之间形成干线网络，枢纽往下形成支线网络创造条件，相关企业和枢纽应该在这方面下功夫。

（二）供应链系统运行

构建供应链运行系统涉及三个方面的重要任务，就是供应链的核心组织、产业链的核心组织和产业链布局的组织核心，通过三个核心推动国家物流枢纽网络的供给和需求匹配，要研究这个匹配机制。。

（三）供应链的构建与重构

要构建国家物流枢纽服务运行系统，就要进行产业和消费供应链的构建和重构，而重构的关键就是链主。每个枢纽在当地是一个链主，当多个枢纽连成通道或者连成片区网络，那链主是谁呢？这个工作就需要在推进中不断摸索。正因为缺乏这种链主，我国的产业链缺乏粘性，很难得到具有成本、效率、服务竞争力的供应链的支撑，所以这一两年我们国家产业外流非常厉害，产业外移非常厉害，这个要引起足够的重视。

（四）供应链战略的实质

（1）正确认识供应链阶段特征和发展本质

要重构服务产业链的供应链，就要认清供应链上升为国家战略的本质，就是按照供应链的形态，积极营造企业发展进步的生态。不能再简单谈延链补链强链，而是需要构建具有强化产业特色和竞争力的供应链。

（2）要在建链与构建生态圈双侧发力

随着社会分工细化和信息技术进步，特别是互联网、物联网的应用，供应链逐步演化为产业及经济的重要组织形态，对国家经济发展安全和产业、企业竞争力具有重要作用，受到各国政府和企业的高度重视，并逐步从产业供应链发展到跨产业的平台供应链，以及跨产业、跨区域、跨国的供应链生态圈。构建产业供应链和平台供应链，成为国家物流枢纽导入资源、构建网络的重要运行支撑。没有这个支撑，规划建设国家物流枢纽全批完了，就是一个一个孤立的枢纽，没有什么太多的网络价值，跟物流园区比没有本质的产业生态进化，而国家需要的是实现产业链供应链融合和进化。

（3）明确供应链发展的战略方向

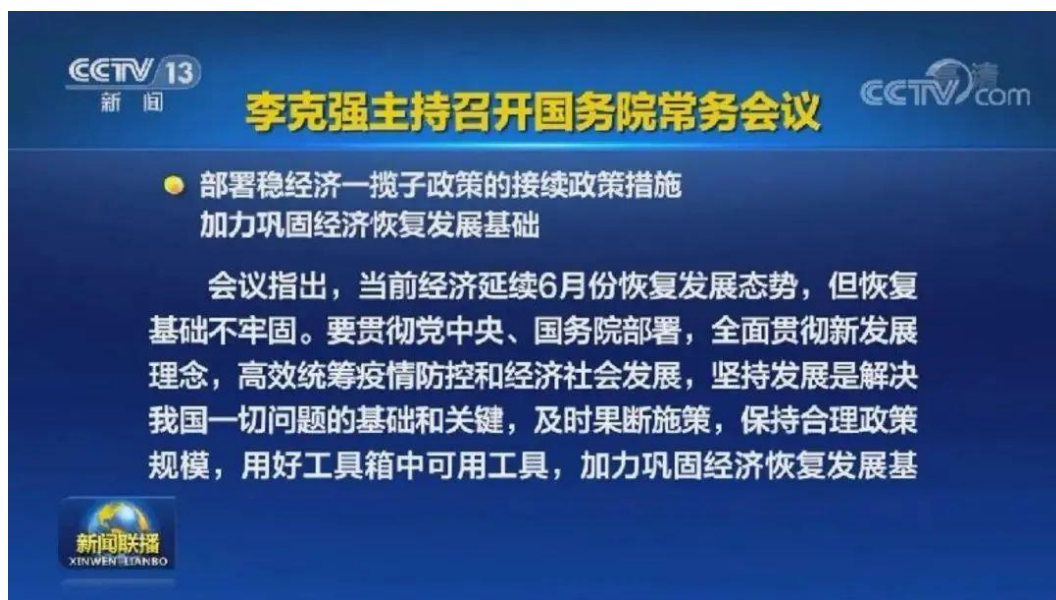
我国要从制造业大国走向制造业强国，从经济大国走向经济强国，并确保经济发展自主和产业链供应链安全，避免在美西方维护霸权的复杂的国际环境下受到更大冲击和影响，我国应从构建“大循环”“双循环”新发展格局出发，确立明确和正确的供应链战略：要在保证安全的前提下，完善产业供应链，在确保控制力的前提下，构建平台供应链，在确保国家经济安全前提下，构建统一市场下的跨区域经济循环供应链生态圈。把国家物流枢纽及国家物流枢纽的网络与国家提出的经济发展路径大循环、双循环有机地结合起来，形成经济循环供应链生态圈，对完成国家物流枢纽网络体系建设具有重要作用和意义。

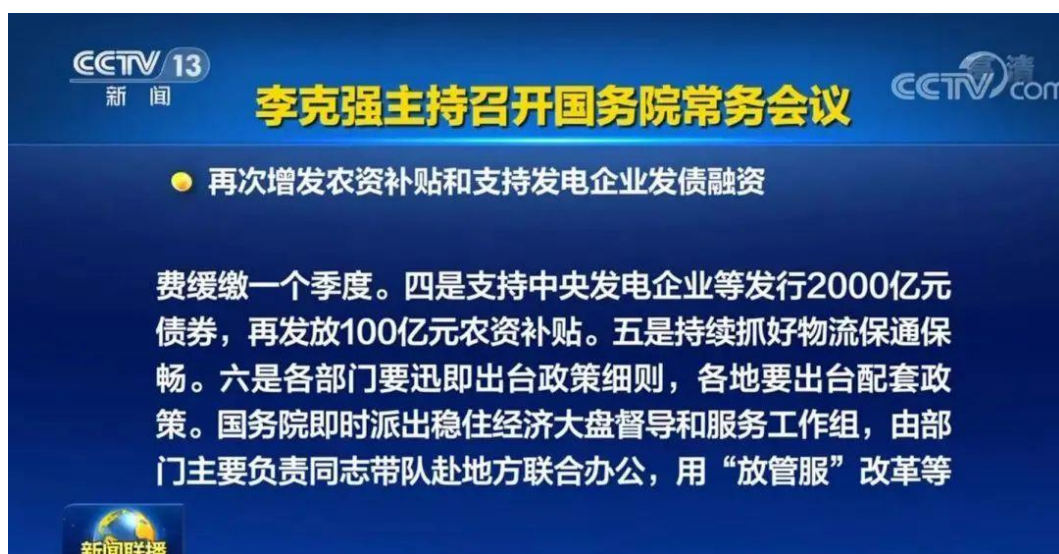
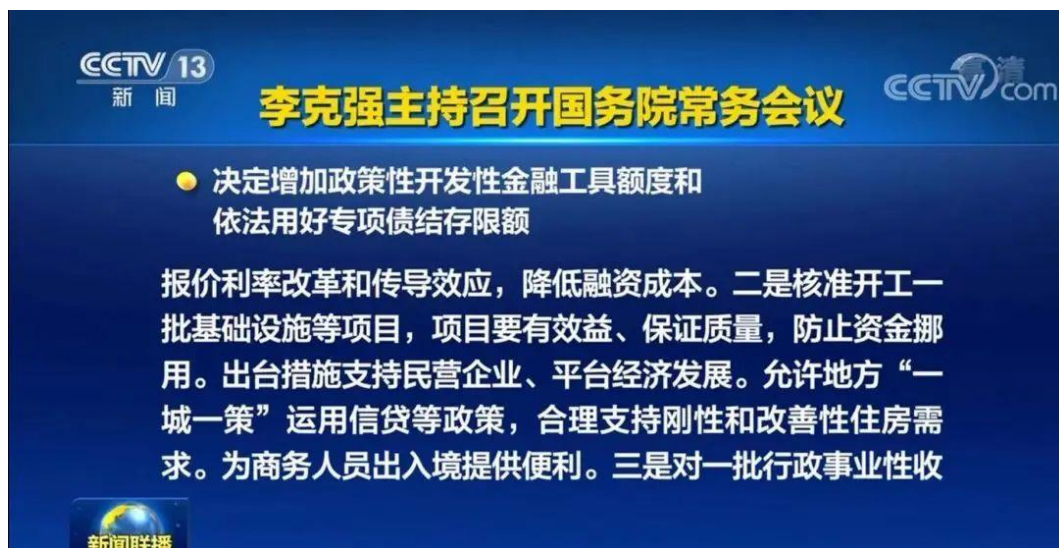
（根据会议速记整理，未经本人审阅。转载请注明作者和来源：国家物流枢纽联盟秘书处）

【行业资讯】

国务院常务会议部署 19 项稳经济接续政策，“支持民企、平台经济发展”

据央视新闻消息，国务院总理李克强 8 月 24 日主持召开国务院常务会议明确，在落实稳经济一揽子政策同时，再实施 19 项接续政策，形成组合效应，推动经济企稳向好、保持运行在合理区间，努力争取最好结果。





这些接续政策包括，增加 3000 亿元以上政策性开发性金融工具额度，支持中央发电企业等发行 2000 亿元债券，再发放 100 亿元农资补贴，出台措施支持民营企业、平台经济发展，允许地方“一城一策”运用信贷等政策，合理支持刚性和改善性住房需求，等等。

国常会要求，各部门要迅即出台政策细则，各地要出台配套政策。国务院即时派出稳住经济大盘督导和服务工作组，由部门主要负责同志带队赴地方联合办公，用“放管服”改革等办法提高审批效率，压实地方责任，加快政策落实。

当前经济延续 6 月份恢复发展态势，但恢复基础不牢固。国常会指出，要贯彻党中央、国务院部署，全面贯彻新发展理念，高效统筹疫情防控和

经济社会发展，坚持发展是解决我国一切问题的基础和关键，及时果断施策，保持合理政策规模，用好工具箱中可用工具，加力巩固经济恢复发展基础，又不搞大水漫灌、不透支未来。



国常会明确，增加 3000 亿元以上政策性开发性金融工具额度，依法用好 5000 多亿元专项债结存限额。持续释放贷款市场报价利率改革和传导效应，降低融资成本。

此前 6 月 29 日召开的国务院常务会议已部署，运用政策性、开发性金融工具，通过发行金融债券等筹资 3000 亿元，用于补充包括新型基础设施在内的重大项目资本金、但不超过全部资本金的 50%，或为专项债项目资本金搭桥。

中国银行研究院高级研究员李佩珈表示，当前政府更加重视发挥政策性金融工具对实体经济的支持作用，主要与实体经济融资需求下降、企业和居民贷款意愿不足进而抑制了货币政策的传导效果等有关。

与其他工具不同，政策性金融工具的融资主体为政策性金融机构，且主要用于基础设施项目建设等领域，这有利于克服市场失灵、解决基建项目融资来源不足的问题，还有利于实现对实体经济的精准滴灌和助力中长

期战略目标的实现。

发改委固定资产投资司司长罗国三日前透露，从投向上看，政策性开发性金融工具主要用于交通水利能源等网络型基础设施、产业升级基础设施、城市基础设施、农业农村基础设施、国家安全基础设施等五大基础设施建设重点领域，重大科技创新、职业教育等领域，以及其他可由地方政府专项债券投资的项目建设。

为解决重大项目资本金到位难等问题，人民银行支持国家开发银行、农业发展银行分别设立政策性、开发性金融工具，规模共 3000 亿元，用于补充投资包括新型基础设施在内的重大项目资本金、但不超过全部资本金的 50%。近一段时间，这一创新金融工具已在全国多地加速密集落地。

会议还提到，“出台措施支持民营企业、平台经济发展。”去年以来，从“加强监管”到“实施常态化监管”，再到明确提出“支持发展”，业内人士认为，伴随平台经济专项整治完成，平台经济的发展已经进入良性循环阶段，如何进一步提振市场信心，为平台企业竞争更良好的治理环境，发挥其在促进就业、稳经济大盘的积极作用将是下一步出台政策的重点。

“国常会此次召开的背景和主题是稳经济和加固经济恢复发展基础，特别点名要出台措施支持民营企业、平台经济发展，证明平台经济是经济恢复发展的重要基础。”四川大学法学院创新与竞争法研究中心主任袁嘉告诉第一财经。

8 月中旬，全国市场监管工作电视电话会议召开。会议明确，要抓紧抓好平台经济常态化监管，加快出台支持平台企业健康发展的政策措施，着力构建以事前预防为重点的监管制度体系，尽快完善早发现早纠正的梯次监管工具。

而在 7 月底召开的中共中央政治局会议上也提出，要推动平台经济规

范健康持续发展，完成平台经济专项整改，对平台经济实施常态化监管，集中推出一批“绿灯”投资案例。

袁嘉表示，从全球来看，以线上交易为主的平台企业也是受新冠疫情和俄乌战争影响较小甚至逆势增长的特殊群体。我国平台经济在经历适度的监管和规范后，需要得到新的信号和支持，以重新恢复活力，并带动整体经济的复苏。

（来源：第一财经、央视新闻等）

国务院物流保通保畅工作领导小组召开总指挥（全体）调度会议

8 月 19 日，国务院物流保通保畅工作领导小组总指挥、交通运输部部长李小鹏主持召开总指挥（全体）调度会议，总结四个月来交通物流保通保畅工作，部署持续巩固扩大交通物流保通保畅成效。李小鹏强调，要更加紧密地团结在以习近平总书记为核心的党中央周围，深刻认识“两个确立”的决定性意义，切实增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，全力做好交通物流保通保畅工作，努力推动交通物流保通保畅取得更大成效，以实际行动迎接党的二十大胜利召开。领导小组副总指挥、公安部副部长刘钊出席会议。



会议指出，全国保障物流畅通促进产业链供应链稳定电视电话会议召开以来，各地区、各部门闻令而动、高位推动，经过连续 4 个月的高强度作战、大力度落实，交通网络畅通成果进一步巩固，涉疫地区保通保畅进

进一步加强，交通物流运行主要指标进一步向好，重点物资保障能力进一步提升，纾困解难帮扶政策进一步落地，为保障交通物流畅通、促进产业链供应链稳定作出了积极贡献。

会议强调，要客观认识当前交通物流保通保畅工作在有效应对突发疫情、科学精准执行政策、依靠科技保通保畅、纾困解难政策落地、防范化解重大风险等方面存在的差距，适应保通保畅的阶段性特征，采取更加务实有为的措施，加快推动保通保畅从应急作战向抓常抓细转变，从人海战术向科技支撑转变，从解决突出问题向巩固扩大成果转变，推动交通物流保通保畅取得更大成效。

会议强调，当前交通物流保通保畅仍处于长效化、制度化、常态化推进阶段。**一要**全力做好重点地区疫情防控和保通保畅工作，努力在巩固成果扩大战果上取得更大成效。**二要**有效保障交通网络顺畅运行，努力在提高通行效率畅通交通物流循环上取得更大成效。**三要**持续做好重点物资运输保障，努力在促进产业链供应链稳定上取得更大成效。**四要**加快推进纾困解难政策落地，努力在全面惠及交通物流市场主体上取得更大成效。**五要**防范化解交通运输领域重大风险，努力在营造安全稳定发展环境上取得更大成效。



领导小组办公室常务副主任、交通运输部副部长赵冲久通报了交通物流保通保畅总体运行情况、存在的主要问题和下一步工作安排。四川省副省长田庆盈、云南省副省长杨斌、西藏自治区政府副主席王勇、青海省副省长匡湧，介绍了本省（区）交通物流保通保畅工作进展情况。

交通运输部领导邹天敬、戴东昌、徐成光，部总师出席会议。国家发展改革委、工业和信息化部、国家卫生健康委，国家铁路局、中国民航局、国家邮政局，国家铁路集团等领导小组成员单位有关同志，各省（区、市）和新疆生产建设兵团物流保通保畅工作领导小组（工作机制）负责同志参会。

（来源：交通运输部）

交通运输部：加快完善数字交通标准体系

近日，交通运输部在关于十三届全国人大第五次会议第 1454 号建议的答复中表示，下一步，交通运输部将会同国家发展改革委、工业和信息化部、财政部等部门**重点推动完善差异化投融资政策、推动新一代信息技术与交通基础设施融合、加快完善数字交通标准体系等工作。**

在推动完善差异化投融资政策方面，交通运输部表示，落实好《车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法》，进一步支持地方智慧交通建设项目。研究制定智慧公路相关政策文件，充分考虑智能化信息化项目特点，推动将全生命周期理念落实到工程设计、施工和运维等各环节。贯彻落实《数字交通“十四五”发展规划》等，进一步发挥政府投资的支持引导作用，充分调动社会力量积极性，**鼓励参与交通运输新基建、智慧出行、智慧物流创新应用，运用市场机制，创新运维模式，拓展运维资金渠道，促进可持续发展。**

关于推动新一代信息技术与交通基础设施融合，按照工业和信息化部、国资委《关于推进基础设施共建共享支撑 5G 网络加快建设发展的实施意见》等有关部署，推动**高速公路企业等与基础电信企业合作，推进 5G 基站结合交通基础设施线路布局建设。推动北斗导航技术纳入公路桥梁监测等相关标准规范，促进北斗系统在交通基础设施监测和运输服务应用。完善车路协同技术标准，加快《车路协同系统智能路侧一体化协同控制设备技术要求和测试方法》《车路协同路侧激光雷达测试方法》等重点标准研制。加快自动驾驶和智能航运先导应用试点的评审工作，加强智慧交通科技示范工程布局，尽快推出一批先导试点和示范项目。**

在加快完善数字交通标准体系方面，组织交通运输行业通信导航标准化技术委员会等，系统评估《交通运输信息化标准体系（2019 年）》实施应用情况，进一步梳理数字交通相关标准需求，完善数字交通标准体系。研究编制《交通运输数据分类分级规范》，强化数据分类分级管理，**推动交通运输数据安全有序共享应用**。研究编制《交通运输智慧物流标准体系建设指南》，**推动智慧物流标准体系建设**。

（来源：新华社）

交通运输部：将取消、调整交通运输领域不合理 罚款 45 项



全面摸排、深度清理。交通运输部对公路水陆领域 27 部行政法规、139 件部门规章设定的 475 项罚款规定的执行情况进行了全面摸排、逐项研究。经司法部审核，明确需取消、调整的不合理罚款事项共 45 项……

“交通运输是第一批不合理罚款规定清理的领域之一，经司法部审核，将明确需取消、调整的不合理罚款事项共 45 项，已先行修订了 14 个不合理罚款事项的取消和调整工作。”交通运输部法制司司长魏东在 29 日国务院新闻办公室举行的国务院政策例行吹风会上介绍，交通运输部将认真贯彻落实国务院关于清理不合理罚款规定的统一部署和要求，主要采取了 3 个方面的举措。

一是精心组织、统筹安排。按照国务院关于清理工作要进一步推进“放管服”改革、优化营商环境的有关要求，交通运输部已将清理工作纳入了同期开展的交通运输执法领域突出问题专项整治行动。

二是全面摸排、深度清理。交通运输部对公路水陆领域 27 部行政法规、139 件部门规章设定的 475 项罚款规定的执行情况进行了全面摸排、

逐项研究。经司法部审核，明确需取消、调整的不合理罚款事项共 45 项。在 7 月 21 日国务院常务会议召开之前，按照部门规章的制定权限，已先行修订了 14 个不合理罚款事项的取消和调整工作。

三是转变方式、提升效能。交通运输部在取消、调整不合理罚款规定的同时，切实履行监管职能，落实监管责任，鼓励构建以“双随机、一公开”监管为基本手段、以重点监管为补充、以信息化监管为支撑、以信用监管为基础的新型监管体系，努力提升交通运输行政管理效能。

据介绍，对于国务院常务会议明确的 31 个不合理罚款事项，交通运输部将进一步落实国务院部署，保质保量完成取消和调整工作。

此外，交通运输部在不合理罚款取消调整之后，相关的监管措施是否也有一些相应的调整？对此，魏东表示，在取消和调整不合理罚款规定的同时，将多措并举，综合施策，切实加强监管、转变政府职能、提升监管效能。具体路径有 3 点。

一是深入推进互联网+监管。充分利用互联网、大数据、云计算等新技术，加强监管信息归集共享，将交通运输主管部门履职过程中形成的行政许可等管理信息进行关联整合，实现信息共享和实时查询，对通过信息化等科技手段可以达到监管目的的事项不再进行处罚，减轻相对人负担。

二是积极探索信用监管方法。加快建立健全信用管理制度，构建以信用监管为基础的新型监管机制，探索信用监管代替罚款处罚。充分发挥社会监督作用，加强全国交通运输信用信息共享平台建设，做好相关信用信息归集、共享、公开，推进行业的信用评价和分级分类监管，依法依规对失信主体予以惩戒。

三是切实加强跨部门、跨区域的协同联动监管。交通运输部积极会同相关部门完善协作监管机制，开展跨部门联合监管，推动“联合检查、一

次到位”“进一次门、查多项事”，切实提升监管效率，提高监管效能，减轻企业负担。

据悉，目前交通运输部与相关部门在交通运输新业态、道路运输安全、国际航行船舶口岸查验等方面已经建立了协同监管机制，形成了监管合力，也取得了实效。与此同时，积极推动长三角、京津冀等地区开展跨区域协作监管，在一定程度上实现了违法线索互联、监管标准互通、处理结果互认。

（来源：人民网）

交通运输部：货车通行过度管控问题总体上得到解决

8 月 25 日，交通运输部举行新闻发布会，交通运输部运输服务司副司长韩敬华在会上表示，从交通网络畅通情况看，全国高速公路和港口航道保持畅通，货车通行过度管控问题总体上得到解决。与 4 月 18 日相比，8 月 23 日全国高速公路货车流量增长 11%。

从物流指标运行情况看，与 4 月 18 日相比，8 月 23 日全国铁路货物发送量、公路货运量、主要国际航空口岸货邮运输量、邮政快递业务量分别增长 2%、6.2%、40.5%、33.1%，监测港口完成货物吞吐量基本持平。

从重点枢纽运行情况看，7 月上海港已全面达产，8 月份以来，上海港集装箱日均吞吐量为 13.7 万标箱；浦东机场和白云机场恢复至正常水平。

韩敬华表示，下一步，针对部分地区零星散发疫情，将充分发挥国务院物流保通保畅工作领导小组办公室作用，强化部门协同和部省联动，高效统筹好疫情防控和物流保通保畅工作，全力以赴做好重点物资等运输保障工作。

(来源：中新财经)

物流行业保持平稳 回升基础仍需巩固——1-7 月 物流运行分析

物流行业保持平稳 回升基础仍需巩固

——1-7 月物流运行分析

中国物流与采购联合会

中国物流信息中心

7 月份，物流运行总体平稳，但增速有所回落，一方面有传统季节性因素回调，本月又叠加部分地区高温洪涝及局地散发疫情等短期因素影响，另一方面物流需求回升仍需要进一步巩固。总的来看，当前经济恢复和保通保畅政策效果明显，物流运行保持恢复态势，后期需要进一步释放激励政策预期，稳定市场预期，提升微观企业活力，保持工业制造业产业链供应链强大韧性稳定产能，扩大消费物流需求市场。

一、物流总需求增速稳中趋缓，回升基础仍需巩固

1-7 月，全国社会物流总额约 190 万亿元，按可比价格计算，同比增长 3.1%，增速与 1-6 月份基本持平；当月增长 3.3%，比 6 月小幅回落 0.3 个百分点。但也要注意，7 月份以来多地出现散发疫情，叠加局地高温、洪涝等不利因素，物流需求经济恢复势头边际放缓，巩固回升的基础仍需加力。

随着国家一系列稳经济大盘政策落地实施，物流需求结构呈现积极变化，工业物流需求呈有序恢复态势；进口物流持续回落，降幅小幅收窄；与民生相关的物流需求平稳增长。

从结构看，工业制造业物流支撑作用突出。1-7 月份，工业品物流总

额同比增长 3.5%，增速比 1-6 月份加快 0.1 个百分点。7 月份增长 3.8%，总体延续 5 月以来恢复态势，支撑作用显著。汽车制造等重点行业供应链恢复畅通稳定，光伏产业等高技术制造物流需求增速持续保持高速增长，继续发挥引领带动作用。7 月份，汽车制造物流需求同比增长超过 20%，增速较上月加快 5 个百分点以上，回升态势明显。高技术制造同比增长约 6%，增速持续领跑。

进口物流量降幅有所收窄。近期大宗商品市场价格波动中有所回落，价格因素对进口支撑作用减弱，进口物流总体下降。1-7 月进口物流总额同比下降 7.1%，降幅较上半年收窄 0.2 个百分点；7 月当月下降 5.8%，降幅收窄 6.2 个百分点。从进口数量来看，与上半年数据相比大宗商品方面，铁矿砂及其精矿、原油、煤及褐煤等进口物流量同比下降；消费领域的肉类、美容化妆品及洗护用品等则略有改善。

民生消费物流需求保持平稳增长。1-7 月，单位与居民物品物流总额同比增长 2.7%，增速与 1-6 月份基本持平。全社会实物商品网上零售额同比增长 5.7%，增速比 1-6 月份加快 0.1 个百分点。与网购密切相关的邮政快递业务同步回升，据国家邮政局数据，7 月份快递业务量完成 96.5 亿件，同比增长 8.0%。

二、物流市场恢复较快，供给规模、服务能力上升至正常水平，但微观活力不足仍需关注

物流市场恢复态势良好，1-7 月份物流业总收入达到 7.2 万亿元，同比增长 6.0%，增速比上半年小幅回落 0.1 百分点，但仍保持较快增长。1-7 月份，全社会货运量降幅比 1-6 月份收窄 0.1 个百分点，但在各物流环节中，铁路、水运实物量进一步提升，全国港口货物吞吐量由降转增，同比增长 0.1%，运输物流高效畅通运行对物流整体恢复起到重要的链接

作用。

从行业来看，物流企业进入传统淡季，业务量增速、景气水平呈现季节性回落。重点调查数据显示，1-7 月重点企业物流业务收入同比增长 7% 左右，增速比 1-6 月份小幅回落，重点物流企业收入利润率同比回落 0.4 个百分点。其中，供应链、快递企业物流业务收入增速持续改善，比上半年有所提高，运输业中道路运输、航空运输业务收入增速仍处于较低水平，未见明显好转。从景气指数来看，进入 7 月份，物流业景气受到季节因素影响景气水平较上月有较大幅度回调，物流供需两端均有不同程度放缓。业务总量指数比上月回落 3.5 个百分点，新订单指数回落 3.4 个百分点。其中特别是中小物流企业恢复进程相对趋缓，需要持续关注。

物流市场服务价格回升，但升幅继续分化。海运市场持续景气运行，沿海散货运输整体波动，运价小幅上涨。7 月中国沿海散货运价指数均值为 1142.33 点，较上月上涨 8.9%；中国出口集装箱综合运价指数均值为 3239.69 点，较上月上涨 0.4%。近期疫情反复和油价持续上升，公路运输成本持续推高，但成本传导效应较低，7 月中国公路物流运价指数 103.2 点，比上月回升 0.47%。

综合来看，今年以来物流运行延续恢复态势。7 月虽然受高温多雨等季节因素影响，物流指标出现季节性回调，但物流供需两端仍实现稳步增长，物流运行呈现良好韧性。值得关注得是，上半年以来物流需求、景气水平呈现一定波动性，物流需求恢复基础仍需巩固，市场主体活动仍待进一步激发。从后期走势看，尽管受季节性因素影响物流运行有所放缓，但稳中向好基础没有改变。宏观经济总体保持恢复态势，主要宏观指标仍保持在合理区间，发展质量持续提升，物流行业将继续保持平稳增长态势。

2022 版《物流标准目录手册》完成

为了做好标准的应用和推广工作，让标准的使用方了解标准，中国物流与采购联合会标准工作部、全国物流标准化技术委员会秘书处连续十几年完成《物流标准目录手册》的编制和更新工作。2022 版《手册》收集了我国已颁布的现行物流国家标准、行业标准目录共计 1201 项。《手册》按其内容分为基础性标准、公共类标准、专业类标准和标准化指导性文件四大部分，以便使用者进行查询和选用。《手册》可供物流标准化工作者、物流专业研究人员、物流企业管理者、物流从业人员参考、学习、使用。

《手册》中收集的标准目录为 2022 年 6 月底以前发布的标准。由于标准具有一定的时效性，在购买相关标准时请注意采用标准现行有效文本。

《手册》中收集的国家标准可登录“国家标准化管理委员会”官网 (<http://www.sac.gov.cn>)，点击“国家标准全文公开”查询，或登录“中国物流与采购联合会”官网 (www.chinawuliu.com.cn)，点击“物流标准”中“国家标准全文公开查询”进行全文浏览。《手册》中收集的行业标准，可到各行业行政主管部门官网进行查询，其中物流行业标准 (WB) 可登录“中国物流与采购联合会”官网 (www.chinawuliu.com.cn)，点击“物流标准”中“行业标准公开查询”进行全文浏览。

 [107889.pdf](#)

经济运行缓中趋稳 恢复基础仍不牢固——2022 年 8 月份制造业 PMI 分析

中国物流与采购联合会、国家统计局服务业调查中心发布的 2022 年 8 月份中国制造业采购经理指数 (PMI) 为 49.4%，较上月上升 0.4 个百分点，经济运行呈缓中趋稳势头。分项指数变化显示，企业生产活动持稳运行，原材料和产成品价格继续下降，消费品制造业持续较快增长。当前经济面临的主要问题是恢复基础不牢固，市场需求持续不足，中小企业压力较大。

企业生产持稳运行，市场供给相对稳定。8 月份，尽管高温天气和疫情散发给部分地区生产作业带来影响，但随着国内产业链供应链不断恢复，制造业生产环境持续改善，企业生产活动持稳运行。生产指数为 49.8%，与上月持平，略低于 50% 的荣枯线。从二季度以来的生产指数走势来看，在 4 月份产业链供应链短期受阻导致生产放缓后，5-6 月份生产活动较快恢复，进入三季度后，生产保持平稳运行，有效保障市场供给稳定。生产稳定也带动了原料端和就业端运行有所回稳，8 月采购量指数和从业人员指数分别为 49.2% 和 48.9%，都较上月上升 0.3 个百分点。

市场价格继续下降，通胀压力趋于缓解。8 月份，我国重要原材料和初级产品保供稳价政策继续发力，推动原材料市场价格继续高位下降，购进价格指数为 44.3%，虽较上月上升 3.9 个百分点，仍处于 50% 以下的较低水平。企业调查显示，8 月份反映原材料成本高的企业比重为 48.4%，较上月下降 2.4 个百分点，不仅实现五连降，也是自 2021 年以来首次落入 50% 以下。原材料价格下降也传导到产成品销售价格，出厂价格指数为 44.5%，虽较上月上升 4.4 个百分点，同样位于较低水平。从指数

走势来看，上半年购进价格指数和出厂价格指数均值分别为 59.1%和 52%，7-8 月，购进价格指数和出厂价格指数均连续运行在 45%以下，显著低于上半年均值，表明当前通胀压力在逐步缓解。

消费品制造业较快增长，民生消费态势较好。下半年以来，政府加大力度推进促消费政策落地实施，并取得较好成效。8 月份消费品制造业 PMI 为 52.3%，较上月上升 0.9 个百分点，连续 4 个月上升。生产指数和新订单指数分别为 54.1%和 54.9%，较上月上升 1.9 和 1.5 个百分点，且都连续 3 个月运行在 52%以上，表明消费品制造业供需两端均保持平稳较快增长势头。从细分行业运行情况来看，农副食品加工业、食品酒饮料精制茶制造业加快增长，纺织服装业也有所改善，民生消费态势相对较好。

当前经济面临的主要问题是恢复基础不牢固。一是市场需求持续不足，经济回升动力偏弱。今年以来，我国经济持续面临市场需求不足问题，8 月份，尽管消费品制造业需求较好释放，但受高温天气以及疫情多点散发等因素影响，市场需求仍有所偏弱，新订单指数为 49.2%，虽较上月回升 0.7 个百分点，仍处于 50%以下。企业调查显示，反映市场需求不足的企业比重为 54.4%，连续 5 个月上升。从行业来看，装备制造业和高新技术制造业的新订单指数都较上月有所下降，表明新动能需求增速有所放缓，基础原材料行业新订单指数虽较上月有所上升，仍保持在 44%以下，基础原材料市场需求相对疲软。综合来看，市场需求整体持续不足，经济回升动力偏弱。

二是中小企业压力较大，保市场主体仍需进一步加强。今年以来，为保市场主体，政府推出一系列退税缓费、融资支持、纾困稳岗、保通保畅政策，并取得较好成果，但是在经济下行压力加大、疫情影响持续的情况下，中小企业仍面临较大压力。8 月份，大型企业 PMI 为 50.5%，较上月上升 0.7 个百分点，对宏观经济有较强的支撑作用，但中型企业 PMI 为 48.9%，虽较上月上升 0.4 个百分点，仍位于 49%以下，生产指数

和新订单指数也都运行在 49%以下，小型企业 PMI 为 47.6%，不仅运行在 48%以下，还较上月下降 0.3 个百分点。当前中小企业持续偏紧运行，困难较为突出，保市场主体、助力企业纾困工作仍需进一步加强。

疫情反复，经营活动恢复力度减弱 ——2022 年 8 月份非制造业 PMI 分析

中国物流与采购联合会、国家统计局服务业调查中心发布的 2022 年 8 月份中国非制造业商务活动指数为 52.6%，较上月下降 1.2 个百分点，连续 2 个月环比下降，且降幅较上月有所扩大，但仍高于去年同期和上半年平均水平。综合指数变化，非制造业经营活动仍保持恢复，但恢复力度有所减弱。

疫情反复及极端天气影响经营活动恢复。分行业看，服务业和建筑业商务活动指数分别为 51.9% 和 56.5%，较上月分别下降 0.9 和 2.7 个百分点。从服务业来看，18 个行业中，13 个行业商务活动指数较上月有所下降，其中多地疫情反复对接触型服务业的影响尤为明显。餐饮业、航空运输业、景区服务业和文体娱乐等行业的商务活动指数较上月均有较为明显的下降。疫情及极端天气对建筑业施工带来影响，房屋建筑业和土木工程建筑业商务活动指数较上月均有不同程度下降。

新订单指数止跌，建筑业需求继续发力。8 月，非制造业新订单指数为 49.8%，较上月微幅上升 0.1 个百分点。建筑业需求持续发力在一定程度上稳定了非制造业市场需求。建筑业新订单指数为 53.4%，较上月上升 2.3 个百分点，连续 4 个月环比上升，且升幅较上月有所扩大，是 8 月份非制造业新订单指数止跌的主导因素。建筑业新订单指数的持续上升，表明投资持续发力基础较为稳固。专项债使用进度加快，使用范围扩大都在一定程度上带动有效投资加快释放。从行业看，土木工程建筑业新订单指数为 55.5%，较上月上升 3.7 个百分点，环比升幅较大，表明基建

投资需求有望继续释放，在一系列投资相关政策带动下，下半年基础设施投资有望保持较好增长态势。

虽然非制造业新订单指数有所止跌，但仍在 50% 以下，服务业需求增长乏力拖累非制造业整体需求增长。服务业新订单指数为 49.2%，较上月下降 0.3 个百分点，连续 2 个月环比下降。疫情反复仍是困扰服务业需求增长的主要因素。企业调查显示，8 月份，反映市场需求不足的服务业企业比重为 51.9%，较上月上升 0.9 个百分点，连续 2 个月在 51% 以上。新订单指数降幅较大的行业也多集中在餐饮、航空运输和文体娱乐等接触型服务业。

疫情反复影响服务业企业预期。8 月，非制造业业务活动预期指数为 58.4%，较上月下降 0.7 个百分点。分行业看，建筑业和服务业预期有所分化。在建筑业需求持续向好的带动下，建筑业企业预期有所升温，其业务活动预期指数为 62.9%，较上月上升 1.9 个百分点。在疫情反复的影响下，服务业业务活动预期指数呈现连续 2 个月环比下降走势，为 57.6%，环比下降 1.2 个百分点，其中接触型服务业相关行业市场预期较上月有明显转弱。餐饮业、景区服务业和文体娱乐相关行业业务活动预期指数环比降幅均超过 7 个百分点。

总体来看，商务活动指数仍在 52% 以上，显示非制造业经营活动仍保持恢复态势，但恢复力度有所减弱。在疫情影响下，消费相关服务业活动增速放缓，预期转弱，但投资需求基础较为稳定，投资发力稳增长值得期待。

【中物联物流政策辑要（7 月号）】

政策摘要：一、基础设施

国家发展改革委 交通运输部：《关于印发<国家公路网规划>的通知》

财政部 交通运输部：《关于支持国家综合货运枢纽补链强链的通知》

农业农村部办公厅等三部门：《关于推进政策性开发性金融支持农业农村基础设施建设的通知》

二、数字经济

国务院办公厅：《关于同意建立数字经济发展部际联席会议制度的函》

工信部 商务部等五部门：《关于印发<数字化助力消费品工业“三品”行动方案（2022—2025 年）>的通知》

三、安全生产

国务院安委会办公室：《关于印发<“十四五”全国道路交通安全规划>的通知》

国家互联网信息办公室：《数据出境安全评估办法》

四、物流标准

市场监管总局 网信办等十六部门：《关于印发贯彻实施<国家标准化发展纲要>行动计划的通知》

五、营商环境

交通运输部、国家发展改革委：联合开展交通物流领域涉企违规收费自查自纠工作

地方政策：陕西省多措并举降低企业物流成本

人民银行南京分行等三部门：《关于用好交通物流专项再贷款 助力交通物流业纾困发展的通知》

宁夏回族自治区人民政府办公厅：《关于印发<推进多式联运发展优化调整运输结构实施方案（2022—2025 年）>的通知》

安徽省交通运输厅等两部门：启动交通物流领域涉企违规收费专项整治行动

专题聚焦：“一带一路”物流与国际产业链供应链安全

附件：2022年7月份物流相关政策目录

政策辑要:

一、基础设施

国家发展改革委 交通运输部：《关于印发〈国家公路网规划〉的通知》

7 月 12 日，国家发展改革委、交通运输部联合印发《国家公路网规划》（以下简称《规划》），要求优化完善国家公路网络，有力支撑现代化经济体系和社会主义现代化强国建设。坚持“基础支撑，先行引领；统筹规划，有序推进；强化衔接，一体融合；创新驱动，提质增效；绿色低碳，安全可靠”5 项基本原则。

《规划》指出，发展基础是《国家公路网规划（2013 年—2030 年）》明确，国家高速公路网由“7 射、11 纵、18 横”（以下简称“71118”）等路线组成，总规模约 13.6 万公里；普通国道网由“12 射、47 纵、60 横”等路线组成，总规模约 26.5 万公里。经各方共同努力，截至 2021 年底，国家高速公路建成 12.4 万公里，基本覆盖地级行政中心；普通国道通车里程达到 25.8 万公里，基本覆盖县级及以上行政区和常年开通的边境口岸。

《规划》提出，到 2035 年，基本建成覆盖广泛、功能完备、集约高效、绿色

智能、安全可靠的现代化高质量国家公路网，形成多中心网络化路网格局，实现国际省际互联互通、城市群间多路连通、城市群城际便捷畅通、地级城市高速畅达、县级节点全面覆盖、沿边沿海公路连续贯通

《规划》提出“规范方案”，国家公路网规划总规模约 46.1 万公里，由国家高速公路网和普通国道网组成，其中国家高速公路约 16.2 万公里（含远景展望线约 0.8 万公里），普通国道约 29.9 万公里。

国家高速公路网。按照“保持总体稳定、实现有效连接、强化通道能力、提升路网效率”的思路，补充完善国家高速公路网。保持国家高速公路网络布局和框架总体稳定，优化部分路线走向，避让生态保护区域和环境敏感区域；补充连接城区人口 10 万以上市县、重要陆路边境口岸；以国家综合立体交通网

“6 轴 7 廊 8 通道”主骨架为重点，强化城市群及重点城市间的通道能力；补强城市群内部城际通道、临边快速通道，增设都市圈环线，增加提高路网效率和韧性的部分路线。国家高速公路网由 7 条首都放射线、11 条北南纵线、18 条东西横线，以及 6 条地区环线、12 条都市圈环线、30 条城市绕城环线、31 条并行线、163 条联络线组成。

普通国道网。按照“主体稳定、局部优化，补充完善、增强韧性”的思路，优化完善普通国道网。以既有普通国道网为主体，优化路线走向，强化顺直连接、改善城市过境线路、避让生态保护区域和环境敏感区域；补充连接县级节点、陆路边境口岸、重要景区和交通枢纽等，补强地市间通道、沿边沿海公路及并行线；增加提高路网效率和韧性的部分路线。普通国道网由 12 条首都放射线、47 条北南纵线、60 条东西横线，以及 182 条联络线组成。

财政部 交通运输部：《关于支持国家综合货运枢纽补链强链的通知》

7 月 11 日，财政部和交通运输部联合《关于支持国家综合货运枢纽补链强链的通知》（以下简称《通知》）。

《通知》提出总体要求及目标。为更好支撑国家综合立体交通网主骨架建设，《通知》提出，打造互联互通、便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、保障有力的综合货运枢纽体系，增强互联互通和网络韧性，有力支撑产业链供应链稳定，更好促进经济高质量发展。自 2022 年起，用 3 年左右时间择优支持 30 个左右城市实施国家综合货运枢纽补链强链。优先支持铁水联运型、空铁联运型枢纽，西部地区可优先支持陆空联运型、公铁联运型枢纽。

《通知》提出“实施内容”。推进基础设施及装备硬联通、规则标准及服务软联通、运营机制一体化。

基础设施及装备硬联通。结合各类货物运输需要，支持公共服务功能突出的综合货运枢纽及集疏运体系项目建设，以盘活存量为主，适度做优增量。围绕铁路、水路、航空等货运基础设施进场站、进港口码头、进园区，延伸拓展既有线路，实施专用线路新建或改扩建工程等。围绕有效满足多式联运节点集

散分拨需要，对现有仓储、堆场实施扩能改造，适当新建仓储、堆场，增加设施容量。围绕货运装备标准化、智能化、绿色化发展，推广应用专业化多式联运设备和跨方式快速换装转运的装卸、分拣设施及标准化载运单元，鼓励配备符合低碳目标的作业设施、新能源货车和全货运机型等。

规则标准及服务软联通。引导完善与多式联运适配的服务和规则标准。加快推动多种运输方式的信息平台互联互通，应用全程“一单制”联运服务，铁路运单、订舱托运单、场站收据、海运提单、邮政快递运单等实现单证信息交叉验证与互认；促进保单等金融服务产品与联运单全程化匹配。丰富联运服务产品，依托综合货运枢纽，提供优质的全程联运方案，实现货运全程跟踪定位查询功能，开展冷链等专业化多式联运业务。推动建立健全多式联运标准和规则。包括多式联运的货物品类划分标准、运载单元标准、产品和服务标准、安检标准及安全管理规则、信息互认规则等制度体系。

建立健全一体化运营机制。鼓励铁路、水路、航空等不同运输企业加强合作，鼓励这些企业与第三方物流企业、邮政企业、快递企业、供应链平台企业、跨境电商等加强合作，鼓励政府与企业加强合作，发挥各方资源优势和专业化水平，促进有效市场和有为政府相结合，形成发展合力。各方在合作过程中创新投融资等模式，以项目合资、股权投资基金、PPP 等市场化方式吸引带动民间资本，共同参与综合货运体系建设运营，实现“利益共享、风险共担”的跨方式一体化运作。

农业农村部办公厅等三部门：《关于推进政策性开发性金融支持农业农村基础设施建设的通知》

7 月 23 日，农业农村部办公厅、国家乡村振兴局综合司、国家开发银行办公室、中国农业发展银行办公室联合发布《关于推进政策性开发性金融支持农业农村基础设施建设的通知》（以下简称《通知》）。

《通知》要求，统筹兼顾、适度倾斜。发挥有为政府和有效市场作用，引导金融资源向高标准农田、冷链物流体系等重点领域倾斜，向农业现代化示范

区、现代农业产业园等重大园区和平台倾斜，向以脱贫地区为重点的欠发达地区和革命老区、边境地区、民族地区倾斜。

《通知》要求，现代设施农业。支持发展设施种植业，因地制宜发展温室大棚、戈壁农业、寒旱农业等。支持发展设施畜牧业，发展工厂化标准化集约养殖，推动生猪、肉牛、肉羊、奶牛、蛋鸡、肉鸡等规模化养殖场改造升级，支持优质饲草基地建设及畜禽屠宰加工企业升级改造，支持国家级生猪产能调控基地建设。支持发展立体生态水产养殖，推动陆基工厂化水产养殖和深远海大型智能化养殖渔场建设，加强渔港建设。支持农产品仓储保鲜冷链物流设施建设，重点发展农产品产地冷藏保鲜设施，建设产地冷链集配中心和骨干冷链物流基地。

二、数字经济

国务院办公厅：《关于同意建立数字经济发展部际联席会议制度的函》

7 月 11 日，国务院办公厅发布《关于同意建立数字经济发展部际联席会议制度的函》（国办函〔2022〕63 号），并附《数字经济发展部际联席会议制度》（以下简称《制度》）

《制度》提出，根据《“十四五”数字经济发展规划》部署，为加强统筹协调，不断做强做优做大我国数字经济，经国务院同意，建立数字经济发展部际联席会议（以下简称联席会议）制度。

《制度》提出，主要职责：（一）贯彻落实党中央、国务院决策部署，推进实施数字经济发展战略，统筹数字经济发展工作，研究和协调数字经济领域重大问题，指导落实数字经济发展重大任务并开展推进情况评估，研究提出相关政策建议。（二）协调制定数字化转型、促进大数据发展、“互联网+”行动等数字经济重点领域规划和政策，组织提出并督促落实数字经济发展年度重点工作，推进数字经济领域制度、机制、标准规范等建设。（三）统筹推动数字经济重大工程和试点示范，加强与有关地方、行业数字经济协调推进工作机制的沟通联系，强化与各类示范区、试验区协同联动，协调推进数字经济领域重大政

策实施，组织探索适应数字经济发展的改革举措。（四）完成党中央、国务院交办的其他事项。

《制度》提出，成员单位：联席会议由国家发展改革委、中央网信办、教育部、科技部、工业和信息化部、公安部、民政部、财政部、人力资源社会保障部、住房城乡建设部、交通运输部、农业农村部、商务部、国家卫生健康委、人民银行、国务院国资委、税务总局、市场监管总局、银保监会、证监会等 20 个部门组成，国家发展改革委为牵头单位。

工信部 商务部等五部门：《关于印发〈数字化助力消费品工业“三品”行动方案（2022—2025 年）〉的通知》

7 月 6 日，工信部、商务部、市场监管总局、药监局、知识产权局联合发布《关于印发〈数字化助力消费品工业“三品”行动方案（2022—2025 年）〉的通知》（以下简称《通知》）。

《通知》要求，加强追溯体系建设助力提振消费信心。面向食品医药等消费品行业，**加快推动质量追溯体系建设，推动实现产品源头追溯、一码到底、物流跟踪、责任认定和信用评价。**鼓励企业利用现代化信息技术开展原材料供应、产品生产、消费营销等环节数字化溯源，通过高效整合利用质量追溯数据，实现行业监测调度和消费者权益维护。积极建设产品质量追溯公共服务平台，提升社会公众认知度，发挥数字化溯源提振消费信心的倍增效应。

《通知》要求，加深智慧供应链管理提升产业链协同效率。**支持企业加快人机智能交互、工业机器人、智慧物流等技术装备应用，推动实现研发、采购、生产、营销、物流等关键环节的数据集成和信息共享，提升供应链一体化管控水平。**鼓励企业加强与供应链伙伴、平台服务商开展业务协作和资源共享，积极开展协同采购、协同制造、协同配送，提升供应链协同管理水平，营造供应链数字化生态圈。面向重点消费品行业，打造数据互联互通、信息可信交互、生产深度协同、资源柔性配置的智慧供应链服务体系。

三、安全生产

国务院安委会办公室：《关于印发〈“十四五”全国道路交通安全规划〉的通知》

7 月 29 日，国务院安委会办公室发布《关于印发〈“十四五”全国道路交通安全规划〉的通知》（以下简称《规划》）。

《规划》明确规划目标。

一、道路交通现代治理迈上新台阶。道路交通安全管理机制进一步完善，部门合力进一步加强，企业主体责任进一步压实，社会参与度进一步提高，道路交通现代治理体系进一步健全。

二、道路交通治理能力达到新水平。法治思维、系统观念不断融入道路交通安全治理，大数据、人工智能、5G 等新技术充分应用于道路交通安全管理工作，交通秩序明显改善，风险防控、执法管控与应急救援等能力明显提升。

三、道路交通本质安全实现新提升。公路和城市道路安全设施更加规范完善，道路通行环境更友好、更安全。机动车产品安全技术标准更加严格，生产一致性、主被动安全性明显提高，智能辅助安全保障技术广泛应用。

四、道路交通文明意识得到新提高。公众的交通安全意识、守法意识、规则意识显著增强，全民道路交通安全宣传教育体系进一步建立完善，与我国机动车化程度相匹配的全社会“汽车文明”基本形成。

五、道路交通事故预防取得新成效。在机动车、驾驶人、公路通车里程和公路运输量大幅增长的环境下，道路交通事故死亡人数稳中有降，较大道路交通事故有效压降，重特大道路交通事故有效遏制，道路交通安全形势总体稳定向好。

《规划》提出七个方面的重点工作任务。

一、健全道路交通安全现代治理体系。要求健全道路交通安全责任体系，依法压实道路交通相关单位安全主体责任，完善城乡交通安全协同治理机制，建立健全道路交通安全信用体系。

二、提高道路交通安全依法治理能力。要完善道路交通安全法律规范体系，

提升执法管理水平与执法效能，提升重点违法违规行为治理能力。

三、打造安全有序的道路通行环境。要求全面提升农村公路安全性，加快推进普通国省道重点路段安全提升，强化高速公路重点路段安全保障，精细化提升城市道路通行安全性，健全道路安全性评价体系与评价制度。

四、强化车辆本质安全和运行安全。要求推动落实车辆生产销售企业安全主体责任，进一步提升重点车辆安全性能，开展违规车辆专项治理，建立健全新技术新业态安全监管体系。

五、提升道路交通参与者安全文明素质。建立健全社会化宣传教育体系，着力提升驾驶人交通安全意识，重点加强农村交通安全宣传教育，全面落实全民交通安全宣传教育，大力推进交通安全文化建设及传播。

六、完善道路交通应急处置和救援急救机制。提升监测预警和应急处置专业化水平，完善道路交通应急救援机制，提升道路交通事故伤员的快速救援救治能力。

七、深化道路交通安全科技创新应用。强化协同创新和基础研究，推动交通安全科技深化应用，开展新业态新问题前瞻性研究探索。

《规划》强调，要加强组织领导、加强队伍保障、加强经费支持、加强考核评估，确保《规划》落地实施。

国家互联网信息办公室：《数据出境安全评估办法》

7月7日，国家互联网信息办公室发布《数据出境安全评估办法》（国家互联网信息办公室令 第11号，以下简称《办法》）

《办法》要求，数据处理者向境外提供数据，有下列情形之一的，应当通过所在地省级网信部门向国家网信部门申报数据出境安全评估：（一）数据处理者向境外提供重要数据；（二）关键信息基础设施运营者和处理100万人以上个人信息的数据处理者向境外提供个人信息；（三）自上年1月1日起累计向境外提供10万人个人信息或者1万人敏感个人信息的数据处理者向境外提供个人信息；（四）国家网信部门规定的其他需要申报数据出境安全评估的情形。

《办法》要求，数据处理者在申报数据出境安全评估前，应当开展数据出境风险自评估，重点评估以下事项：（一）数据出境和境外接收方处理数据的目的、范围、方式等的合法性、正当性、必要性；（二）出境数据的规模、范围、种类、敏感程度，数据出境可能对国家安全、公共利益、个人或者组织合法权益带来的风险；（三）境外接收方承诺承担的责任义务，以及履行责任义务的管理和技术措施、能力等能否保障出境数据的安全；（四）数据出境中和出境后遭到篡改、破坏、泄露、丢失、转移或者被非法获取、非法利用等的风险，个人信息权益维护的渠道是否通畅等；（五）与境外接收方拟订立的数据出境相关合同或者其他具有法律效力的文件等（以下统称法律文件）是否充分约定了数据安全保护责任义务；（六）其他可能影响数据出境安全的事项。

四、物流标准

市场监管总局 网信办等十六部门：《关于印发贯彻实施〈国家标准化发展纲要〉行动计划的通知》

7月9日，市场监管总局、网信办、发展改革委、科技部、工业和信息化部、公安部、民政部、住房城乡建设部、交通运输部、农业农村部、商务部、卫生健康委、应急管理部、人民银行、国资委、全国工商联联合发布《关于印发贯彻实施〈国家标准化发展纲要〉行动计划的通知》（以下简称《通知》）。

《通知》要求，完善现代服务业标准支撑。围绕现代流通体系建设，研制一批智慧物流、跨境电子商务、海外仓等重点领域标准，健全多式联运标准体系。加大金融业数字化转型、金融风险防控、金融消费者保护国家标准研制力度，加快建设绿色金融标准体系。完善快递安全生产和包装治理等相关标准。进一步健全服务业标准化试点示范管理制度。（国家发展改革委、交通运输部、商务部、人民银行、市场监管总局（标准委）、银保监会、证监会、国家铁路局、国家邮政局等按职责分工负责）

五、营商环境

交通运输部、国家发展改革委：联合开展交通物流领域涉企违规收费自查

自纠工作

7 月 26 日,据交通运输部官网消息,为进一步优化营商环境,交通运输部、国家发展改革委联合开展交通物流领域涉企违规收费自查自纠(以下简称“专项整治行动”)。重点查处落实降费减负政策不到位、借防疫防控违规设立收费项目、不按要求执行国家和地方已出台惠企收费政策等行为,坚持对违法违规收费行为“零容忍”。

“专项整治行动”包括四类整治重点:1、重点整治水运、公路、航空、铁路等领域落实助企纾困有关降费优惠政策不到位、继续收取已明令取消的港口建设费等费用或重复收费、为规避政策规定拆分收费项目、不执行或推迟执行政府指导价、未严格执行治超联合执法政策依然单独处罚等问题。2、查处部分企业利用承担疫情防控任务巧立名目违规收取多种费用、随意提升收费标准、扩大收费范围等行为,严禁有关单位以疫情防控为名向交通物流企业实行强制摊派等,切实保障货运物流畅通高效。3、加大海运口岸各环节收费监管力度,督促船公司、港口、船代、货代、堆场、报关等环节严格执行价格法律法规和相关政策,严格执行港口经营服务性等收费目录清单和公示制度,配合市场监管部门依法查处不按公示价格标准收费、随意增加收费项目或价格欺诈等价格违法行为。4、加强对互联网道路货运平台监管,配合市场监管部门依法查处互联网道路货运平台随意增加信息服务费、会员费以及不合理压价等行为。

“专项整治行动”包括七大重点关注问题:1、港口企业是否强制要求船公司使用本港下属企业提供的拖轮、理货、船代等服务;2、国际班轮公司、国际船代企业是否存在强制收费,只收费不服务或利用垄断地位不合理收费的问题;3、船舶过闸收费单位是否存在未公示收费项目和标准的行为;4、班轮公司是否存在以垄断地位迫使堆场经营单位对其只服务不收费等问题;5、堆场经营单位是否存在低价获取班轮公司集装箱堆存等业务的恶性低价竞争行为;6、高速公路车辆救援服务是否存在强制指定救援机构、不执行政府定价或指导价、违反有关规定乱收费的行为;7、互联网道路货运平台企业是否存在未公开计价规

则、抽成比例或会员费上限的问题等。

自查分为 3 个阶段：一是调查摸排阶段：2022 年 7 月底前；二是整改纠正阶段：2022 年 8 月底前；三是工作总结阶段：2022 年 9 月 10 日前。

地方政策：

陕西省多措并举降低企业物流成本

7 月 18 日，国家发展改革委发布《陕西省发布多项措施降低企业物流成本》（以下简称《举措》）

《举措》介绍一是严格执行鲜活农产品运输车辆、联合收割机、运输联合收割机和重大节假日小型客车等减免车辆通行费政策规定，全年累计减免通行费 19.69 亿元。二是按照《交通运输部关于做好新冠肺炎疫情防控常态化期间防控应急物资运输保障工作的通知》要求，继续发放防控应急物资运输通行证。全年累计发放通行证 169 张。三是继续执行全省高速公路差异化收费政策，对通行收费公路以 ETC 方式缴纳通行费的合法车辆优惠 5%、对合法装载的货车在省政府批准费率标准的基础上优惠 10%。全年累计优惠金额 26.50 亿元。继续对合法装载的 2、4、5 货车在省政府批准费率标准优惠 10%的基础上进一步实施货车计费方式差异化，对西咸北环线、西宝高速（三桥-咸阳-西吴立交、虢镇东立交-宝鸡-姜城段）、延黄高速、榆绥高速（榆林南至史家湾立交段）和绥延高速实施差异化收费政策。全年累计减免通行费 5.64 亿元。

人民银行南京分行等三部门：《关于用好交通物流专项再贷款 助力交通物流业纾困发展的通知》

7 月 6 日，人民银行南京分行、省交通运输厅、省邮政管理局联合印发了《关于用好交通物流专项再贷款 助力交通物流业纾困发展的通知》（以下简称《通知》）。

《通知》要求，人民银行设立交通物流专项再贷款（以下简称专项再贷款），专项支持银行机构（以下简称合格银行）向交通物流领域提供优惠贷款。合格

银行包括中国农业发展银行、中国工商银行、中国农业银行、中国银行、中国建设银行、交通银行、中国邮政储蓄银行等 7 家银行机构。

《通知》要求，专项再贷款主要支持受疫情影响经营困难的道路货运物流行业“两企两个”主体。“两企”是指道路货物运输企业和物流配送企业，具体包括道路普通货物运输企业、网络平台道路货物运输企业、“司机之家”运营企业、中小微物流配送和快递企业；“两个”是指道路普通货物运输个体工商户、个体普通货运车辆车主（以下简称个体货车司机）。对“两企两个”中承担疫情防控和应急运输任务较重的物流运输企业，以及道路货运经营者、个体货车司机，优先提供支持。“两企”等主体在贷款期间，合格银行可要求企业按实质重于形式的原则，承诺保持就业基本稳定，不拖欠货款、不拖欠工资，维护物流运输市场稳定。

宁夏回族自治区人民政府办公厅：《关于印发〈推进多式联运发展优化调整运输结构实施方案（2022—2025 年）〉的通知》

7 月 18 日，宁夏回族自治区人民政府办公厅发布《关于印发〈推进多式联运发展优化调整运输结构实施方案（2022—2025 年）〉的通知》（下称《通知》）。

《通知》要求，**完善多式联运骨干通道**。强化规划统筹引领，提高交通基础设施一体化布局和建设水平。协同推进高速铁路、普速铁路、铁路专用线三网融合，形成“三纵三横”骨架铁路网布局，不断提升包兰、太中银、宝中、干武等传统通道运输能力。围绕区内铁路干线提速扩能，畅通瓶颈路段，加快推进中卫至平凉铁路扩能改造和银川至巴彦浩特铁路建设，完善我区南部快速铁路布局，打通向北出境的快速通道，着力构建运能充沛、衔接高效的铁路货运通道。优化完善高速公路网络，加快推进公路对外运输大通道建设，实现高速公路省际出口达到 15 个。全方位推进航空枢纽建设，构建空地一体运输体系，“一千两支”机场基础设施保障能力显著提升。充分发挥银川国际航空港综合交通枢纽优势，加快推进空铁联运试点建设。

安徽省交通运输厅等两部门：启动交通物流领域涉企违规收费专项整治行

动

7 月 28 日，安徽省交通运输厅、安徽省发展改革委启动交通物流领域涉企违规收费专项整治行动（以下简称“行动”），从四个方面有效推进自查自纠工作开展。

“行动”要求，加强组织领导，建立健全工作机制。安徽省交通运输厅成立涉企违规收费专项整治行动领导小组，指导各地建立完善工作机制，及时传达布置整治工作任务，有效传导压力，层层压实各级交通主管部门责任，扎实开展好涉企违规收费的专项整治工作。

“行动”要求，坚持问题导向，准确把握整治的重点。全面梳理分析违规收费的风险点，紧盯违规收费问题，重点整治水运、公路等领域落实助企纾困政策不到位、继续收取已明令取消的收费或者重复收费、规避政府规定拆分项目收费、不执行政府定价目录或收费公示制度、以防控疫情的名义向企业违规收费或者强制摊派等重点问题。

“行动”要求，坚持真查实改，确保自查自纠经得起检验。要求各级交通运输主管部门全面排查交通物流领域各环节收费情况，做到不走过场、不打折扣。充分发挥 12345 政务服务便民热线、12328 交通运输服务监督电话等监督作用，畅通投诉举报渠道，收集问题线索和意见建议，自觉接受社会的监督。省交通运输厅将会同有关部门派出检查组，采取“四不两直”的方式开展督导检查。

“行动”要求，坚持零容忍的态度，坚决纠治违规收费行为。坚持刀刃向内，对发现的问题不回避、不遮掩、不转移，坚决做到即知即改、立查立改，建立台账、销号管理，举一反三、标本兼治，推动完善长效治理机制，努力从源头上解决问题，为减轻企业负担、优化营商环境作出应有的贡献。

专题聚焦：

“一带一路”物流与国际产业链供应链安全

中印尼高级别对话合作机制第二次会议召开

7 月 9 日，国务委员兼外长王毅在巴厘岛同印尼对华合作牵头人、统筹部长卢胡特共同主持中印尼高级别对话合作机制第二次会议，印尼外长蕾特诺出席。

双方全面梳理了两国各领域务实合作进展，达成广泛共识。双方将继续高质量共建“一带一路”，深化产供应链、价值链融合，共同打造区域发展高地，助力全球疫后复苏。双方将加快推进雅万高铁、“区域综合经济走廊”、“两国双园”等标志性大项目合作，拓展数字经济和绿色发展合作，加强农业、减贫、粮食安全合作。中方将扩大进口印尼优质农渔产品。（外交部）

英国全国铁路、海运和运输工人工会大罢工

7 月 27 日，因工作岗位、薪酬和工作条件等争议未能解决，英国全国铁路、海运和运输工人工会按计划举行罢工行动，4 万多名铁路职工和 14 家火车运营公司参与，导致全国只有 20% 的火车运营，一些地区当天无火车运营。

当天的罢工是英国全国铁路、海运和运输工人工会最近以来举行的第 4 次罢工行动。该工会还计划在 8 月 18 日和 8 月 20 日罢工两天。属于该工会的伦敦地铁将在 8 月 19 日罢工一天。此外，英国运输业职工协会也将在 8 月 18 日和 20 日举行罢工，将有数千名铁路工作人员和 7 家火车运营公司参与。（看看新闻）

欧洲复兴开发银行支持中欧铁路替代方案

据 7 月 23 日消息，欧洲复兴开发银行（EBRD）宣布投资价值 500 亿坚戈（约合 1 亿欧元）的哈萨克斯坦国家铁路公司（KTZ）债券。这笔资金将用于提高公司的财务和运营稳定性，以及亚欧间替代铁路货运路线的现代化升级改造。这是欧洲复兴开发银行首次在哈萨克斯坦投资当地货币的债券。

此前中国与欧盟间近 95% 的货物通过途经哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯的线路进行运输。随着越来越多国际运输公司寻找替代方案，穿越里海将哈萨克斯坦与阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其连接起来的中间走廊的运输需求大幅增

长。欧洲复兴开发银行哈萨克斯坦公司负责人胡赛因·沃詹表示，投资发行 KTZ 债券，助于改善区域和国际贸易联系以及贸易安全，因为中间走廊是中欧铁路货运为数不多的替代方案之一。（中国贸促会）

欧俄就加里宁格勒过境运输达成协议

7 月 13 日，俄罗斯《消息报》援引俄方高级消息人士的话称，欧盟和俄罗斯已就加里宁格勒州货物过境运输一事达成协议，欧盟提供了一份让俄罗斯“完全满意”的文件。这份文件特别指出，不应限制俄罗斯各地区之间的货物流动，该规定有可能被单独写入欧盟即将出台的第七轮制裁措施中。

立陶宛方面尚不愿接受欧盟提出的方案。消息人士总结道，在很多方面，立陶宛的立场是由美国决定的，美国对其施加了压力，立陶宛如今还在考虑这个问题。（观察者网）

2022 年 7 月物流相关政策目录

序号	发文单位	发文/政策题目	文号	发布时间
1	交通运输部	《关于印发<港口及其一线人员新冠肺炎疫情防控工作指南（第十版）>的通知》	交水明电（2022）202 号	7 月 5 日
2	工信部 商务部等五部门	《关于印发<数字化助力消费品工业“三品”行动方案（2022—2025 年）>的通知》	工信部联消费（2022）79 号	7 月 6 日
3	国家互联网信息办公室	《数据出境安全评估办法》	国家互联网信息办公室令第 11 号	7 月 7 日
4	市场监管总局 网信办等十六部门	《关于印发贯彻实施<国家标准化发展纲要>行动计划的通知》	国市监标技发（2022）64 号	7 月 9 日
5	国务院办公厅	《关于同意建立数字经济发展部际联席会议制度的函》	（国办函（2022）63 号）	7 月 11 日
6	财政部 交通运输部	《关于支持国家综合货运枢纽补链强链的通知》	财建（2022）219 号	7 月 11 日
7	国家发展改革委 交通运输部	《关于印发<国家公路网规划>的通知》	发改基础（2022）1033 号	7 月 12 日
8	交通运输部	《关于印发<公路、水路进口冷链食品物流新冠病毒防控和消毒技术指南（第五版）>的通知》	交运明电（2022）213 号	7 月 16 日
9	交通运输部	《关于印发<公路、水路进口高风险非冷链集装箱货物预防性消毒工作指南（第二版）>的通知》	交运明电（2022）216 号	7 月 19 日
10	国家发展改革委	《关于印发<关中平原城市群建设“十四五”实施方案>的通知》	发改规划（2022）979 号	7 月 22 日
11	农业农村部办公厅 国家乡村振兴局综合司 国家开发银行办公室 中国农业发展银行办公室	《关于推进政策性开发性金融支持农业农村基础设施建设的通知》	农办计财（2022）20 号	7 月 23 日

编辑单位：中国物流与采购联合会研究室

联系电话：010-83775690/5692 Email: yanjiushibj@vip.163.com

欢迎提供各地政策线索！