



浙江省物流协会订阅号



浙江省物流协会服务号



浙江省物流协会小程序

欢迎您的加入!



浙江物流进展 2019

ZHEJIANG LOGISTICS PROGRESS 2019

物流与供应链创新

—— 货畅其流 · 物尽其用 ——



浙江省物流协会
Zhejiang Logistics Association

前 | 言

PREFACE

2019 年，浙江经济正处于结构调整、新旧动能转换的关键期。从一个资源小省到一个经济大省，浙江取得了令人瞩目的成绩。作为资源和市场“两头在外”的省份，物流业承担了重要角色，也进入了传统向现代转型迭代的转化期、换挡期、阵痛期、窗口期。

转型迭代，道长且艰。正视前进中的问题、矛盾，分析其本质和内在规律，把握好当下的物流业转型迭代，是传统物流向现代物流演变的一个动态过程。而创新的本质是新思想的产业化。它围绕如何解决前进中的问题矛盾，进行资源重新整合，技术、服务、市场的突破，是推动物流演化、升级、现代化的引擎。有些企业励精图治、锐意变革、创新发展，在把握机遇、深化创新应用、优化资源配置、提升组织效率等方面已有深度的实践与良好的示范。因此，推动物流与供应链创新，是提升企业核心竞争力，驱动产业提质增效，增强物流企业的活力、动力和竞争力，实现转型迭代的实践示范。

在此背景下，我们编辑整理了《浙江物流进展 2019》，延续 2016 年以来胡会长提出的转型迭代，从路径举措到方式方法，再到“物流与供应链创新”，一脉相承，主题突出。围绕胡会长提出的“提升我省物流业的基础能力和产业链水平”一文，通过专业数据分析、标杆企业剖析、行业发展报告、政策参考、企业评估等多个栏目，以期物流从业者和投资人提供最真实的数据支撑、最有价值的分析参考和更加精准专业的信息服务，助推企业补短板、挖潜力、增优势，做到心中有数、应对有法，实现高质量发展。



◆ 前言		多式联运的系统化组织	
◆ 物流前瞻	01	——湖州鑫达国际物流有限公司	
提升我省物流业的基础能力和产业链水平		国内国际物流一体化运作	
2019 年 1-10 月浙江省物流业景气情况和趋势分析		——宁波港东南物流集团有限公司	
2019 年上半年浙江省物流企业基础情况调研报告		供应链透明化设计与服务	
◆ 行业报告	16	——长兴长顺物流有限公司	
2018 年浙江省物流业运行情况		制造业物流供应链平台化转型	
2018 年浙江省 A 级物流企业发展报告		——浙江天畅供应链管理有限公司	
2018 年浙江省景气指数年度分析		商贸物流仓储自动化实践	
2018 年宁波物流发展年度报告（节选）		——网赢供应链有限公司	
◆ 会长观点	30	“聚合 + 延伸”打造供应链集成服务	
◆ 政策法规	54	——浙江物产物流投资有限公司	
国家物流相关政策选编		技术投入与升级带动企业转型	
省及各地物流相关政策选编		——浙江佰川物流有限公司	
◆ 时代标杆	113	◆ 企业名录	139
铝业供应链物流服务		◆ 企业评估	152
——杭州荣吉供应链管理有限公司		◆ 协会大事	159
小平台高效周转与配送		2019 年协会工作大事记	
——温州盛辉物流有限公司		◆ 协会风采	163
运输资源整合运营			
——浙江夏邦物流有限公司			

提升我省物流业的基础能力和产业链水平

□ 胡江潮

我省物流业正处在传统物流向现代物流转型迭代的转化期、换档期、阵痛期、窗口期，这个过程艰辛且任重道远，若要成功，在于对现实的理解与对规律的把握，根本是企业的基础能力要强，行业的产业链水平要高。

一、现实状况

1. 原始、传统、现代物流业态交错
- 人背肩扛的装卸作业不少、档口或联托运居多、粗放管理依旧、现代物流方式兴起，以长尾市场、因地制宜、竞争法则、适者生存原理运动。
2. 基本面改观不大，生产力没有较大提升
- 经营主体分散、组织方式落后、运营效率不高、企业负担重、低水平同质竞争激烈、集约化水平不高、产业支撑度不足。
3. 经济指标在荣枯线上徘徊
- 1-10 月 PMI 综合指数 51.0%，价格指数 49.5%，利润指数 46.5%，成本指数 55.0%，预期指数 52.5%。新旧动能持续转换不足，传统物流效率下行。难以适应时代、需求变化，理念过时，行动乏力。
4. 结构性矛盾亟待破解
- 传统货运量减少与适应新需求的供给能力不足；要素资源成本上升与生产效率提升不同步；互联网冲击与企业信息化水平和运用失衡；功能单一、管理粗放与统筹能力精细化程度差距大；行政监管趋严与自身规范经营失配；短链与长链衔接；产品与产业融合；线下与线上结合；低端与智慧提升；小、散、杂与求真、求廉、求便、求全的趋势。
5. 断层、落差、短板亟待补齐

理念落后、知识陈旧、方向迷茫、道路彷徨的断层认知差距、技术落后、产业薄弱、业态欠缺的落差。

6. 变革、创新壮志不移

浙江经济发达、市场化程度高，企业发展的内生动力足，正视前进中的问题、矛盾，分析其本质和内在规律，把握好当下的物流业转型迭代就是实现物流现代化，是传统物流向现代物流演变的一个动态过程。同时，物流业的发展与融合，经济等各方面的需求要相符。而这些需求又不断处于变动之中，因此物流现代化是物流业持续创新、动态优化的过程。创新的本质是新思想的产业化，它围绕如何解决前进中的问题矛盾，进行资源重新整合，技术、服务、市场的突破，是推动物流演化、升级和现代化的引擎。部分企业励精图治、锐意变革、创新取得了转型迭代的新成果。实践也证明，唯有提升现代化物流运作的基础能力，最终提升企业的竞争优势，提升全产业链物流运作水平，才能推进我省物流行业的不断进步。

二、基础能力

能力是企业 在组织过程中配置和优化资源以达到目标的才能和技能。企业的能力是组织内部特有的，必须在组织内部发展。能力是一个企业所特有、是他人无法模仿，同时能力是不断发展的，是企业竞争优势的强大基础。企业在“转型迭代”期，特别需要练就的基础能力是：

- （一）学习能力
- 学习能力是企业、个人的本质能力。知识开阔眼界，增长才干，经验是最好老师。对现代物流的认知，

决定着企业转型迭代的方向、目标、路径、成效。

现代物流区别于传统物流，是传统物流在功能、范围、理念管理等方向的进一步发展；传统物流只提供简单的位移，现代物流提供增值服务；传统物流是被动服务，现代物流是主动服务；传统物流实行人工控制，现代物流实施信息管理；传统物流无统一服务标准，现代物流实施标准化服务；传统物流侧重点到点、线到线服务，现代物流构建系统服务网络；传统物流是单一环节的管理，现代物流是整个系统的优化。现代物流的主要特征至少应体现出反映快速、功能集成、网络完善、服务全面、作业规范、技术手段先进、追求整体最优等特征。

（二）创新能力

当今我省物流业的竞争，与其说是人才的竞争，不如说是人的创新、创造力的竞争。创新是指以现有的思维模式提出有别于常规或常人的思路的见解为导向，利用现有知识和物质，在特定的环境中，本着理想化需要或为满足社会需求，而构建或创造新的事物（包括产品、方法、元素、路径、环境），并能获得一定有益效果的行为。

创新能力是我省物流进步的灵魂，事业发展的不竭动力。创新能力是技术和各种实践活动领域中不断提供具有经济价值、社会价值、业态价值的新思想、新理论，新方法和新发明的能力。

推动我省物流业转型迭代过程就是全面创新、创业的过程，以理念创新、制度创新、技术创新、管理创新为主。

◆ 理念创新：先进的物流理念是物流发展的灯塔，倡导五大理念，1）系统优化，系统结构合理、功能匹配。2）技术集成，将各类物流技术集而成之，在先进战术思想指导下发挥作用。3）信息制胜，依靠信息技术，盘活物流肌体。4）天人合一，倡导绿色物流、善待环境。5）服务至上，全心全意为用户提供优质的物流服务。

◆ 制度创新：大多传统物流企业脱胎于作坊、民间、家属性的治理，与从事现代物流所必备的现代产权制度、治理制度有差距。制度创新是基础，所有创

新活动都依赖于制度创新的积淀。企业制度创新的目的是建立一种更优的制度安排。调整企业中所有者、经营者、劳动者的权利和利益关系，使企业具有更高效率。同时，把思维创新、技术创新和组织创新活动制度化、规范化，提高功效。

◆ 技术创新：科技兴流是物流兴旺发达的根本途径，也是现代物流的基本推动力。先进的科学理论，能够指导物流沿着正确的方向发展；先进的高新技术，能提升物流装备技术性能，改善物流工作条件，大大提高物流的作业效率；先进的物流信息技术，能构建物流神经网络，提升物流系统实时感知和快速响应的能力。物流的每一个作业环节，包括运输、仓储、包装、装卸搬运等，都离不开先进的科学技术。技术水平愈高，物流质量才能愈高。

创新是物流科研的灵魂，丰富多彩的物流实践，是物流科技创新的真正源泉。物流科技也是在物流发展中，发挥其先进性、生产力。凡物流运作成功者，无不得益于物流科技进步。

◆ 管理创新：现代物流规模宏大、种类繁多、信息化作业、无缝衔接、高效率运行，与物流系统的建立与构成，功能发挥与效率提高的管理工作密不可分。物流管理是保证物流系统高效运行的重要手段，是充分发挥物流资源综合效益的有效途径。

物流管理具有两大主题。其一，构建合理、高效的管理体系。硬件系统：完整配套的运输设施、装备和工具系统；有规模相当的仓配、作业的设施、设备和工具系统；有一套标准化的包装设备和工具系统，包装规模能够达到标准化要求；有一套与物流功能任务相适应的信息设备系统，通信设备齐全、功能互补，能实现从信息采集到加工处理全过程的信息保障。软件系统：有一套齐全的物流操作规程；有一套标准化的管理制度；有一套相对稳定的物流理论；有先进成熟的物流管理思想和物流发展规划。拥有一支训练有素的物流人才队伍，素质较高、业务熟练、结构合理、学习能力强、作风优良。

其二理顺物流系统内部的各种关系。物流系统内部的各种关系错综复杂，理顺这些关系对物流系统的顺利运行有着极为重要的作用。首先，理顺人与人的

关系。要科学合理地划分各级、各类人员的权责范围，既不能出现管理职能划分上的空白，也要避免由于权责划分不清造成遇事互相推诿的情形出现。要严格制定并不断完善各种规章制度，使各级、各类人员有章可循，管理工作统一规范，逐步形成良好的管理机制，努力营造一个和谐、有序的人际环境。其次，理顺人与物的关系。要根据物资管理的具体需求，建立和完善物流管理所必需的设施和设备；要制定和完善与物资管理相关的各种规章制度；要落实并检查各项规章制度的执行情况。充分发挥发挥人的主观能力性，最大限度地使用好设施、设备，高质量地管理好物流运行过程中的物资。只有真正理顺系统内各种复杂关系，为物流管理活动创造一种协调的工作环境和顺畅的运行机制，才能提高物流活动的整体效益。

（三）系统能力

物流系统是指在一定时间和空间里，由需要位移的物资所构成的具有特定功能的有机整体。它是个动态系统，其联系多个生产企业用户，随需求、供应、渠道、价格的变化，系统内的要素及系统的运行也经常发生变化。它是个复杂的系统，物资资源品种成千上万，从事物流活动的人员队伍庞大，物流系统内的物资占用大量的流动资金，物流网点遍及城乡各地。这些人力、物力、财力资源的合理组织和利用，是一个非常复杂的问题。现代物流就是个整合的系统，需要使用系统和整体的观点来研究传统的物流问题。用供给侧结构性改革来破解当前我省物流业所面临的结构性矛盾、问题。

◆ 传统货物量减少与适应新需求的供给能力不足。要以供应链理念和方法获取物资、优化服务、提高效率。供应链是由物流系统的职能拓展和战略合作所形成的多实体网络系统，是系统优化思想的集中体现，促进现代物流和制造业高效融合，促进物流企业融入制造业采购、生产、仓储、分销、配送等环节，具备物流外包、零库存管理，生产线上物流等新型业务的供给能力。

◆ 要素资源成本上升与生产效率提升不同步。人力资源、能源、土地、资金、税费等刚性上涨不断，

物流业必须改变传统落后的运作方式，适应市场环境的改变以及市场细分，促进物流业的专业化发展，在专业化的基础上物流企业通过市场竞争必将带来专业化、集约化、规范化的生产力提升。

◆ 互联网冲击与企业信息化水平和运用失衡。后互联网时代，信息技术迭代层出不穷。互联网+物流的应用场景的宣传风生水起，但目前，大部分物流企业，信息化程度低，离物流信息收集的代码化，信息处理的计算机化，物流信息传递的标准化和实时化，物流信息储存的数字化尚有差距，需要物流企业转变观念，加大投入。从业务、管理、供应链、平台、系统信息化着手，应企制宜的推进。互联网是发展现代物流的必备工具，但不是解决所有问题的神器。

◆ 功能单一，管理粗放与统筹能力、精细化程度差距大。传统物流效率低与功能单一，服务附加值低，管理粗放分不开。从单一功能向多功能转变，就是通过对物流系统的信息整合、整体筹划和通盘安排，以实现优化物流资源配置，优化物流建设方案，优化物流作业流程目标的一种统筹管理活动。精细化就是在不断分层化、分散化和细化市场，紧握客户体验、产业升级和消费升级的需求，实施物流服务精准定位、精细服务、精细管理，精益求精。

◆ 行政监管趋严与自身规范经营失配。浙江的物流业已经形成多种所有制并存，多元主体竞争、多层次服务共生，物流整体市场环境改善，产业间联动发展空间巨大。同时，面临企业经营压力大，收入利润率低、不正当竞争、诚信体系缺等问题。传统物流企业要摒弃初创期靠胆子大、机制活、关系好挣钱的模式。国家相继出台了支持物流业发展的诸多政策和规范运行的行政规章。成熟的物流市场和发展现代物流需要行业、企业遵守国家的法律、法规，政府政策规章，需要现代企业的规范治理和科学管理，走正道、创新路，提升职业素质，规范经营才能健康持续发展。

◆ 短链与长链链接。我省物流业门槛低，小微型企业占比高，物流产业链短、窄、薄。大多数企业集中在中低端市场，同质化竞争现象严重，产业链条中的生产、加工、销售前后延伸不够。随着技术、产业、政策等综合环境变化，向个性化、定制化、碎片化服

务进行全面渗透。整合单一、零散分布的物流管理功能，向供应链上下游方向延伸扩展，提供一体化服务使其成为企业的盈利增长点。

◆ 产品与产业融合。物流从事的是产品的运输、仓储、配送等服务，产品从制造业、商业、农业等产业而来。物流服务要延伸到产业链的上下游，通过供应链物流、合同物流、平台物流、电商物流等运作，既巩固和获取更多的产品物流量，又提升精细服务、增值服务的能力水平。

◆ 线上与线下结合。物流网络与互联网线上线下结合，互联网+物流重在实现物流技术进步，效率提升和组织创新使物流领域内信息变得对称，供需关系更加紧密。互联网+物流其价值体现在能充分发挥移动互联网优势，提高信息的开放程度，方便企业进行各个环节管理，强化流程监管，增强客户体验，提高运行效率。物流行业与互联网、物联网结合，促使整个物流市场趋向于多样化，专注于各个垂直领域，进一步提高我省物流行业的整体运转效率，同时对相关企业提出了更高要求。

◆ 低端与智慧提升。物流无处不在、无时不有、庞大而复杂，来自于底层但要改变低端运营的方式，组织方式要智慧。关键看物流企业在其整合或获得智慧资源（创新产品、客户、供应链管理、创新模式等）的能力。

◆ 小、散、杂与求真、求廉、求便、求全的发展趋势。小、散、杂是物流的基本经济面、技术特征，小、散并非导致弱，自身没有核心竞争力让小、散和弱划了等号。1）从普通向专业、特色转变；2）从单一功能向多功能转变；3）从粗放向精细化、集约化转变；4）从不规范向标准化、规范化服务转变；5）从孤立向联动、联接、联合转变；6）从物流节点向供应链节点、跨界整合和供应链一体化转变。适应物流服务向求真、求廉、求便、求全的发展趋势。使物流业创造更多价值以满足经济社会发展需要。

（四）企业竞争力

物流企业竞争力是独立经营的物流企业在市场经济环境中对于竞争对手所表现出来的生存能力和发展

能力的总和。在激烈的市场竞争中，只有那些经营灵活，不断创新，富有竞争力的物流企业才能长期生存，持续发展。对物流企业竞争力（生存能力，发展能力）进行综合评价，有助于物流企业挖掘潜力，提升经济效益，有助于物流企业完善和提高自身的管理水平。

◆ 反映物流企业生存能力的基本统计指标：

1. 市场控制能力指标。市场占有率，反映的是物流企业对市场的适应能力及企业服务在市场上占有广度。

$$\text{市场占有率} = \frac{\text{本企业报告期主营业务收入}}{\text{周期同行主营业务收入}} \times 100\%$$

2. 营运能力指标。总资产周转率，反映的是物流企业资产的管理水平和使用效率。

$$\text{总资产周转率（次）} = \frac{\text{报告期主营业务收入净额}}{\text{报告期平均资产总额}} \times 100\%$$

3. 盈利能力指标。总资产贡献率，反映企业全部资产的获利能力是物流企业经营业绩和管理水平的集中体现。

$$\text{总资产贡献率} = \frac{(\text{利润总额} + \text{税金总额} + \text{利息支出})}{\text{平均总资产}} \times 100\%$$

4. 经营安全能力指标。资产负债率，是衡量企业负债水平及风险程度的重要判断标准。

$$\text{资产负债率} = \frac{\text{负债总额}}{\text{资产总额}} \times 100\%$$

◆ 反映物流企业发展能力的基本统计指标

1、资本积累能力指标。资本积累率是评价物流企业发展潜力的重要指标。

$$\text{资产积累率} = \frac{\text{报告期所有者权益增长额}}{\text{期初所有者权益}} \times 100\%$$

2、主营业务增长能力指标。主营业务增长率是评价物流企业成长状况和发展能力的重要指标。

$$\text{主营业务增长率} = \frac{\text{报告期主营业务收入增长额}}{\text{基期主营业务收入总额}} \times 100\%$$

3、技术创新能力指标，技术开发经费占企业主营业务收入的比重。物流企业为了增强技术优势，必须加大技术开发经费的投入。技术开发经费占企业主营业务收入的比重反映企业在技术创新活动中的投入情况。

$$\text{技术开发经费占企业主营业务收入的比重} = \frac{\text{报告期技术开发经费}}{\text{报告期主营业务收入}} \times 100\%$$

4、人力资本状况指标。从业人员平均受教育培训程度，从业人员职业素养，从业人员绩效贡献率等从从业人员职业化程度指标。

$$\text{从业人员平均文化程度} = \frac{\Sigma(\text{在校学习、培训平均}) \times \text{从业人数}}{\text{全部从业人数}} \times 100\%$$

◆ 功能型物流企业竞争力评价统计指标体系

1、运输型物流企业竞争力评价统计指标体系

运输在物流活动中占用重要地位。运输型物流企业在进行运输的过程中，要做到及时、准确、安全、经济，根据运输型物流企业的经营特点，运输型物流企业竞争力评价指标体系包括上述八个基础评价指标外，还应加运输损失率和运输费用效益率两个指标。

$$\text{运输损失率} = \frac{\text{报告期运输损失之和}}{\text{报告期运输业务收入之和}} \times 100\%$$

$$\text{运输费用效益率} = \frac{\text{报告期经营盈利额}}{\text{报告期运输费用支出额}} \times 100\%$$

2、仓储型物流企业竞争力评价统计指标体系

仓储是物流系统中不可或缺的构成要素，仓储型物流企业要以尽量少的代价来保管好在库货物，为企业经营活动的正常运转提供可靠的货物供应，保证不短缺、不积压、不破损、不变质。根据仓储型物流企业的运用特点，其企业竞争力评价指标体系除包括上述八个基础指标以外，还应加上库存周转率和货损货差赔偿费率两个指标。

$$\text{库存周转率（次）} = \frac{\text{报告期货物吞吐量}}{\text{报告期平均存储量}} \times 100\%$$

$$\text{货损货差赔偿率} = \frac{\text{报告期货损货差赔偿费总额}}{\text{报告期业务收入总额}} \times 100\%$$

◆ 综合服务型物流企业竞争力评价统计指标体系

综合服务型物流企业从事多种物理服务业务，可以为客户提供运输、货运代理、仓储、配送、流通加工等多种物流服务，其竞争力评价指标体系应包括“市场占有率、总资产周转率、总资产贡献率、资产负债率、资本积累率、主营业务增长率、技术开发经费占主营业务收入的比重、从业人员职业化程度、运输损失率、运输费用率、库存周转率、货损货差赔偿率”十二个指标。

三、产业链水平

物流产业是从事物流相同性质的经济活动的所有单位的集合以及物流密切相关行业、企业的集群。

现代物流业的系统性和天然开放性需要树立竞合理念，参与专业化协作的产业体系并融入其他产业的供应链体系中。在物流产业链水平的提升的路径选择上，既要以自身服务创新和供应链能力提升为目标，又要通过物流与相关产业融合联动发展，引领其他产业迈向价值链中高端为宗旨。因此，物流产业链水平的提升主要是业态创新发展与全链条高质量发展。

（一）业态创新发展

物流业态是指物流企业为满足不同的消费需求进行相应的要素组合而形成的经营形态。其主要包含物流组织形式，经营方式等。

1、组织形式

量大面广、种类繁多、服务多样、参差不齐的物流产业组织化程度低，产业集中度不高是短板。应对产业中企业的经营层次职能进行定位。

（1）1A、2A类物流企业（年营收1000万，总资产500万）是行业内的小微企业，有活力才是好企业，应聚焦多年经营的熟悉区域，熟悉客户，做擅长的物流服务，吸收新技术，融合新体系，经营规模、绩效适中，细水长流。

（2）3A及部分4A物流企业（年营收5000万至2亿元，总资产1亿），应成为行业的骨干企业。细分区域，细分功能，以客户为中心，能为客户提供

物流系统解决方案和一站式服务，在系统服务能力，专业服务能力，快速服务能力，大量服务能力，精细服务能力，远程能力等显示其能耐，中流砥柱。

（3）5A 及部分 4A 物流企业（年营收 3 亿以上、总资产 1 亿以上）应是行业的龙头企业，它具有相当的规模、盈利能力和市场网络控制能力并处于行业领先地位，管理、技术水平比较先进，服务质量和信息良好，有创新机制和自主创新能力，发展前景好的企业。能对我省物流行业的发展和进步起到积极示范作用的企业，龙头老大。

2、经营方式

按现代物流的发展要求，企业的经营方式上更有新的进步。

（1）运作系统化

物流是一种系统的经济活动，是由一些相关联系并有一定目的和功能的相关要素组合而成的系统。主要表现在：

①物流目标合理化

从系统角度统筹规划各种物流活动，必须设立合理化物流目标，理顺物流活动过程中各环节、各功能要素与各物流需要之间的关系，通过物流资源的有效配置，形成物流运作的高效体系、实现物流活动的整体优化。

②物流作业规范化

物流更加强调物流作业流程、作业方法、作业标准，使复杂的物流操作变简单、易于推广和考核，不断提升物流作业的质量效率。

③物流功能集成化

互联网技术、供应链技术等的发展为企业将多种功能进行集成提供了技术支持。物流不仅是提供单一的仓储、运输、配送、装卸、包装、加工、信息处理功能服务，还必须开展以供应链为基础的物流功能的集成和整合，包括物流渠道的集成、物流功能的集成、物流环节的集成。

④物流技术一体化

物流必须使用先进的物流技术、设备与管理为用户提供服务，并以现代信息技术为基础，融合各种先进物流技术，实现物流技术一体化。

（2）服务网络化

物流服务由原来单一、分散的状况向多样化、综合化、网络化发展。

①增加便利的物流服务

一切能够简化手续、简化操作的物流服务都是增值性服务。设计适合客户经营需要的物流渠道，优化物流服务网络系统，减少物流环节，简化物流过程，提高物流服务系统的快速反应性能。

②降低成本的物流服务

企业需要提供不断降低物流成本的物流服务。必须考虑采用供应链管理方法，建立系统各方相互协作，相互联合的物流服务网络，采取物流共同化计划，通过采用先进的物流技术和设施设备，推行物流管理技术，提高物流的效率和效益，降低物流成本。

③延伸功能的物流服务

物流强调物流服务功能的恰当定位、完善化、网络化，除了一般的运输，储存，配送，包装，流通加工等服务外，通过在功能上扩展至市场调查与预测、采购及订单处理、物流管理咨询、物流方案的选择与规划、库存控制策略建议、货物回收与结算、教育与培训、物流系统设计与规划方案制作等。

④强化支持的物流服务

企业为了保证为生产经营活动提供快速、全方位的物流支持，必须强化、完善和健全物流服务网络体系，实现物流网络的系统化和一致性，以保证整个物流网络优化。企业只有形成物流服务网络才能满足现代化生产经营的需要。

（3）管理信息化

物流管理最重要的是物流过程中的信息管理

①应用现代信息技术改造传统物流管理。

物流管理是一门专业性非常强的技术，但从物流过程来说，80% 的物流程序是相似的，可以通过技术手段设计物流专家管理系统，为传统企业改造物流管理提供指导。在企业录入生产和消费计划后，物流专家管理系统可以为企业特别设定物流管理方案，供企业参考运行。同时根据企业相关计划的调整，对此方案进行修正，实现物流管理信息化。

②利用低成本物流信息交换平台，降低企业生产

经营成本。

随着互联网的发展，产生了越来越多的企业平台、专业平台、公共平台，公共 B2B 交易平台和大企业对社会开放的业务平台，通过平台进行低成本信息交易，拓展业务和市场。借助网络媒体的互动性，实现网上宣传、营销和线下物流实体运作的全渠道化。

③利用现代信息技术，迅速完善物流管理网络

通过有效的信息渠道，将物流过程中实物库存暂时用信息代替，形成信息虚拟库存，建立需求端数据自动收集系统，在供应链不同环节采用 EDI 交换数据，建立基于互联网的数据实时更新和浏览查询、共用数据库、共享库存信息的物流管理信息系统。不断提高物流信息处理功能，将企业各个物流环节，各种物流作业的信息进行实时采集、分析、传递，并为管理提供各种作业明细信息即决策信息。

二、全产业链物流运作

当前，物流产业正呈现与生产、消费融合的支柱产业群的发展，相互促进、互为支撑的态势，物流业也正向功能有机统一，且超越多个企业和供应链整体运行的综合物流体系的方向转变。需要转变物流管理理念，与产业链上的其他要素协调优化，走全产业链集成和协调联动的发展模式。

（1）战略目标

构建现代物流产业链，通过产业链延伸和优化来发展现代经济体系。从产业化经营目标上，需要不断拓展和延伸产业链；从实现方式上，需要产业链协调顺畅，需要产业链有竞争力的龙头企业和科技支撑。在风控上，“风险共担，利益共享”是构建物流产业链组织的基本原则。在组织方式上，采用多种形式发展物流产业链组织，使物流产业链组织从松散到紧密、从单一到综合、从短到长、从小到大、从内到外。通过管理方法上，建立健全包括价值链、信息链、组织链和物流链的物流产业链管理系统。

（2）运作模式

①围绕生产、流通、信息交互、客户解决方案、用户体验及售后服务，产品跟踪等产业链环节整合到

统一的管理平台上运作，以物流运作为核心细节，衔接产业链的各环节，以物流信息化技术实现产品生产，流通全程可追溯，可监控，通过信息共享和协同机制实现产业链上、中、下游联动，实现基于全产业链的一体化物流服务。

②有机结合社会和行业物流资源，建立保障交易的电子商务平台和有效运营信息管理平台。

③建立支撑资源整合和信息共享的组织网络和协同机制。

④建立重构产业链关系的产业链组织体系，以龙头企业引领，众小企业参与，平台为载体，规范运行。以龙头企业为支柱企业，发挥其经营规模，辐射带动，整合资源，模式先进，管理科学，核心竞争力明显的优势效应，通过纵向一体化来建设完整的产业链条，从而使物流产业的资源能够得到优化配置，形成相互需求的合作网络，提升产业集群的核心竞争力。

（3）实施途径

① 建立混合纵向一体化的链接机制。

以龙头企业为主进行产业链设计，按照专业、高效和运作经验的原理，将某项环节以某一利益主体独资、控股、参股、虚拟组织、绩效分享等参与产业链各环节运营，而又与其他利益主体在某一功能环节的合同契约的形成进行联接。

② 建立“公司 + 园区 + 市场”的组织形式

省物流协会将牵头摸清全省占地 50 亩以上物流园区（货运服务型、生产服务型、商贸服务型、综合服务型）类型、位置及功能（综合、集约、信息交换、集中仓储、配送加工、多式联运、辅助服务、停车场），建立信息平台、提供使用信息价值。设计物流园区互通、共享的网络链接运行机制，供企业选择、使用，通过现代物流园的改造、提升，作为物流效率平台打造，缓解传统的物流企业规模小、市场分散、交易成本高的痛点。

③ 建立“品牌 + 标准 + 规模”的经营体制

物流产业链成功与否取决于整个产业链的效益，而产业链的效益取决于“品牌 + 标准 + 规模”的经营体制。协会要在 A 级企业培育、龙头企业创优，树立起一些服务品牌。体现品牌是终端产品实现价格增值

的手段，标准是品牌的保障，规模化是将产业链模式复制放大，取得规模效应的价值。品牌是物流企业素质、竞争力的外在展示，品牌溢价。

（4）整合方式

① 连锁经营

品牌连锁、网络运营、平台支撑、集约经营、规模效益。

② 供应链管理

延伸服务链条、承接企业物流业务、提供供应链增值服务，向供应链一体化服务转型。制造业嵌入、商贸业融合、农业整合、电商耦合。

③ 信息技术应用普及

企业信息化、信息网络化、智能化、数字化。

④ 战略联盟的合作模式

联盟中参与的企业根据各自有资源的特异性，本着互利互惠的原则，结合资源的互补性，追求共同利益，降低成本，减少经营风险，提升企业竞争力的行业活动的组织形式。需把握好；共同的价值观，选择合适的联盟伙伴；转变原有企业观念，明确自己的市场定位；保持稳固的信任关系；严格遵守联盟章程；信息透明运行高效的平台；利益分配、公正的机制。省协会要推动物流共同化模式，发挥专业分会的功能作用。

⑤ 资本运作

通过业内外收购兼并、资产重组、产权交易、投资、上市等进行资产重组和改造、提高物流资源的配置效率。

（5）运作举措

① 鼓励物流企业向产业链上下游的采购、加工、配送、直销、回收等环节延伸，融入制造业供应链体系，采用精益物流、零库存的管理、供应商库存管理，循环取货等先进管理技术，减少内部重复和浪费，降低库存，缩短生产周期，提高物流运作水平。支持物流企业开展流通加工、金融物流、渠道分销，保税物流等物流增值服务，开拓企业物流服务领域，形成企业新的利润增长点。

② 鼓励制造企业引进专业物流企业、开展物流规划、再造物流流程、实施一体化物流管理，与物流企业建立深度的合作关系，保障物流活动在供应链体系内的有效运作。鼓励物流企业深入了解制造企业物流和供应链运作模式，提供定制化服务和规范化运作。引导物流企业按照集成整合、便捷高效、服务增值、绿色环保的原则，加强与制造企业融合互动，建立供应链一体化运行体系、通过信息互联互通和业务整合互动，加强供应链上下游企业的战略合作。

③ 推动物流业与商贸、产业集群等互动发展。在重要商贸区域、重点专业市场、产业集群区，大力发展集展示、交易、仓储、流通、加工、运输、配送、信息功能于一体的物流服务。建立以物流配送中心和高效信息系统为支撑的“电子商务+物流”基地。

④ 推动物流业与农业互动发展。建设现代化农产品物流体系，构建以第三方物流为核心的农产品供应链，分别与供应链中的各成员（生产企业、加工企业、批发市场、零售商等）建立一种战略伙伴关系，使得整条供应链中的商流、物流、信息流和资金流顺畅，实现资源的优化配置和价值增值，为供应链中的相关企业和整个社会带来效益。

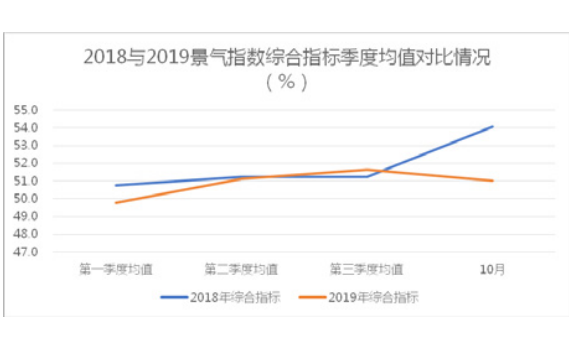
⑤ 推进区域物流协调发展。加强物流业与地区经济和城市发展耦合，提升物流业服务地区经济的能力，推动地区经济发展。从“大市场、大物流”和“区域一体化、城乡一体化”角度，布局区域内物流网络、城市群物流、地区物流节点、集聚区“物流节”的建设。从行政管理角度，明确管理体制，产业政策，发展规划，共管机制，营造地区物流业发展的良好生态。

在我省物流业处在转型迭代“四期”中，提升基础能力和产业链水平，关键是做好自己的事，补短板，挖潜力，增优势，做到心中有数，应对有法。使企业拥有超前的经营理念，现代化的技术水平，强大的资源整合能力，先进的管理方式和强实的竞争力水平，实现跨越式发展。

2019 年 1-10 月浙江省物流业景气情况和趋势分析

2019 年 1-10 月份，全省物流活动出现一定程度波动，物流运行总体出现“前期起伏明显，后期平稳增速趋缓”的趋势，较往年则呈现出淡季更淡，旺季不旺的情况。综合指标多次在荣枯线上下徘徊，较 2017 年与 2018 年有一定下滑，表明物流行业运行与发展处于转型变革期，结构性问题凸显。从后期走势看，物流企业转型升级将继续推进，总体物流运行态势处于调整与发展的格局。

物流行业正处于新旧动能交替的迭代时期，结构性矛盾突出，物流需求持续存在，但能够适应新需求的供给能力尚显不足。物流企业面临内外部环境变化的压力及日益激烈的业内竞争，运行情况较去年呈现出淡季更淡，旺季不旺的基本情况。第一季度为传统淡季，其综合指数明显低于去年同期，第二、三季度则基本与去年同期持平。同时，“金九银十”所代表传统旺季的数据也较去年同期有明显下滑，如下图所示：



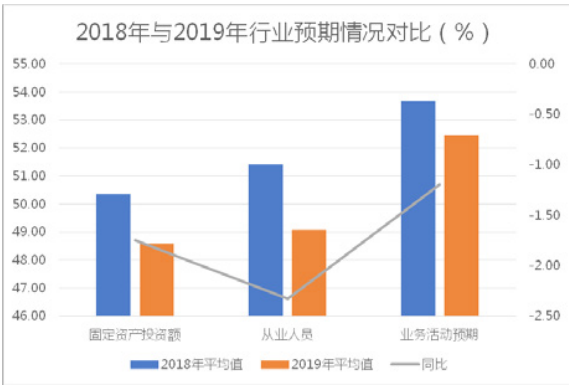
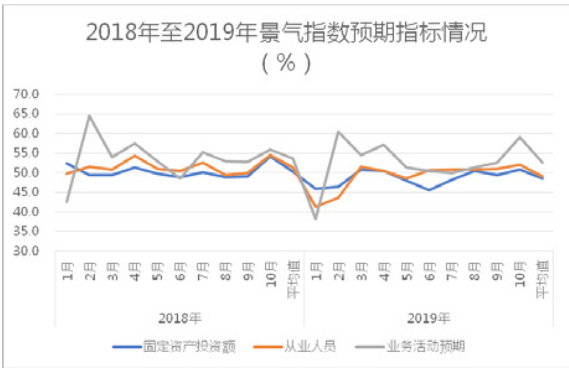
一、整体运行淡季更淡旺季不旺

2019 年 1-10 月份，浙江省物流业景气指数综合指标平均值为 51.02%，较去年回落 0.38 个百分点，其中有 5 个月的指数低于去年同期的指数情况。我省

二、行业规模收缩明显，从业预期不甚乐观

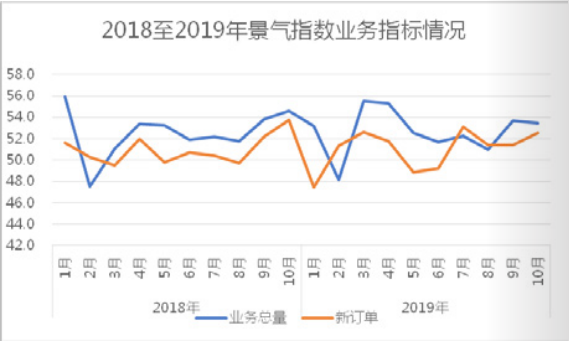
从行业预期来看，2019 年 1-10 月份，从业人员指数均值 49.08%，同比下降 2.33 个百分点，出现明显下滑，处于荣枯线一下收缩区间；固定资产投资

额指数均值 48.59%，同比下降 1.75 个百分点，且有 6 个月在荣枯线以下收缩区间运行，处于荣枯线以下收缩区间；业务活动预期指数均值为 52.47%，同比下降 1.2 个百分点。行业规模与从业预期相关指数均出现下滑，物流从业人数同比下降明显，且从业者信心有所不足，行业投资规模持续呈收缩趋势，对行业未来发展前景持谨慎乐观态度。如图所示：

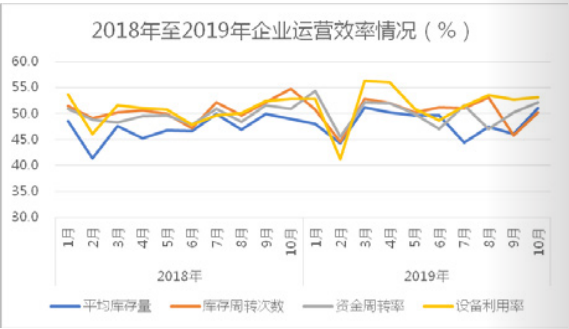


三、运行效率略有好转，但经营压力持续

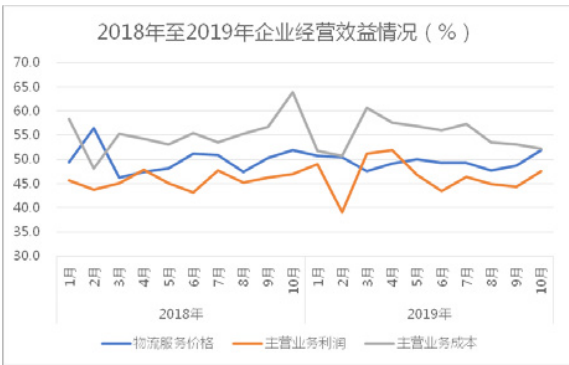
从业务量上来看，2018 年 1-10 月份，业务量指数均值为 52.68%，同比上升 0.14 个百分点，新订单指数均值为 50.97%，同比下降 0.03 个百分点。整体市场物流需求较去年基本持平，起伏不大。如下图所示：



从运营效率来看，2019 年 1-10 月份，平均库存存量指数均值为 48.20%，资金周转率指数均值为 50.19%，设备利用率指数均值为 51.65%，库存周转次数均值为 50.17%，总体处于景气度临界区，连续多月部分指标在荣枯线上下徘徊，表明物流企业运营效率亟待提升。当前物流需求量与企业供给能力尚不匹配，需要物流企业夯实自身基础能力，优化自身资源配置能力，提升内部的运营效率，依托现代化的企业管理进行组织变革和模式创新仍是物流企业发展趋势。如图所示：



从经营效益来看，2019 年 1-10 月份，物流服务价格指数均值为 49.50%，同比下降 0.44 个百分点，连续多月徘徊在荣枯线以下区间，业内价格竞争激烈；主营业务利润指数均值为 46.50%，同比上升 0.84 个百分点，企业利润率持续较低景气度区间运行，盈利压力较大；主营业务成本指数均值为 55%，同比下降 0.42 个百分点，处于荣枯线以上扩张区间，成本上行压力持续存在。如图所示：



四、区域物流总体下降，分化态势明显

2019 年 1-10 月，各地市的物流业景气指数具有明显的区域差异。其中，杭州以 55.09%，居于全省前列，宁波、金华、台州、湖州等地景气指数高于全

省水平，较去年城市数量有所减少。杭州、台州、湖州、温州、衢州、丽水、舟山等 7 个地区的景气指数平均值较去年同时间段景气指数平均值分别下降 1.46、2.17、0.61、4.52、3.19、2.54、1.03 个百分点。衢州、舟山、丽水等地景气指数平均值处于荣枯线以下收缩区间运行，我省物流业经济不平衡发展呈现不断扩大趋势。如下图所示：

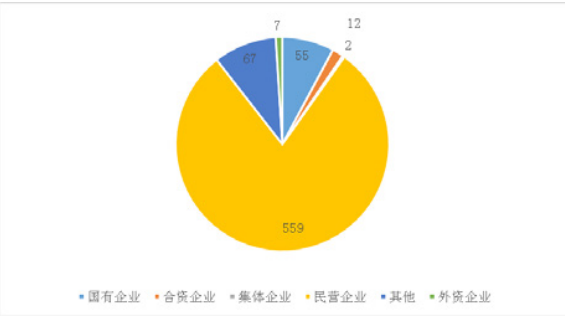


2019 年上半年浙江省物流企业基础情况调研报告

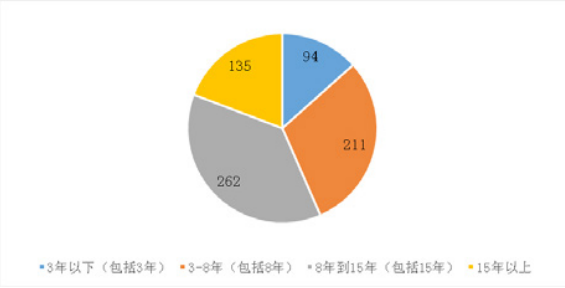
2019 年上半年，浙江省物流协会对全省物流企业进行基础情况调研，并形成以下报告。

一、基本情况

本次调查企业类型涵盖国有企业、民营企业、外资企业、合资企业、集体企业和其他等六类，其中，民营企业数量是 559 家，占总数的 80%。

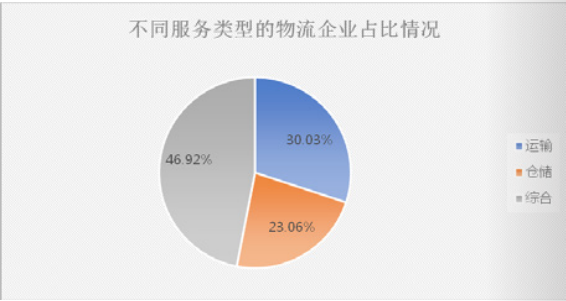


按经营时间分，经营时间 8 年到 15 年（包括 15 年）的物流企业数量为 262 家，占总数的 37.3%；经营时间 3-8 年（包括 8 年）的物流企业数量为 211 家，占总数的 30.1%；经营时间 15 年以上的物流企业数量为 135 家，占总数的 19.2%；经营时间 3 年以下（包括 3 年）的物流企业为 94 家，占总数的 13.4%。

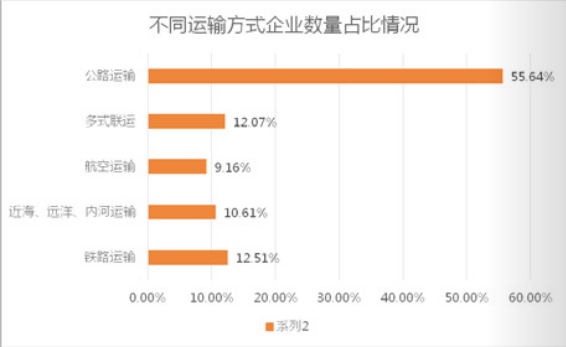


二、类型分布

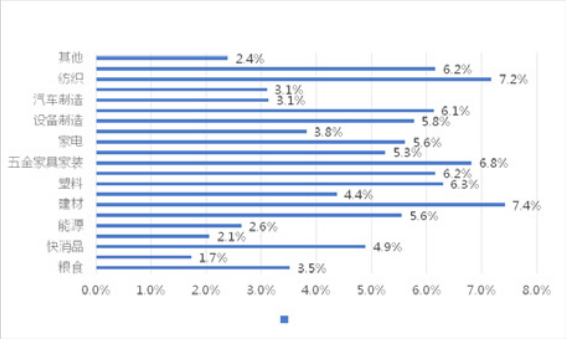
按运输、仓储、综合物流为企业的主要业务范围来分，三者的企业类型数量占比均在 30% 以上。其中综合物流业务的物流企业数量占比最大，为 46.92%，其次为运输型物流企业，占比 46.92%，仓储型物流企业占比为 30%。如下图所示：



以所涉及主要运输方式的企业数量情况来看，使用公路运输的物流企业数量占比最大，为 55.64%，其次是铁路运输和多式联运，分别占比 12.51% 和 12.07%。如下图所示：

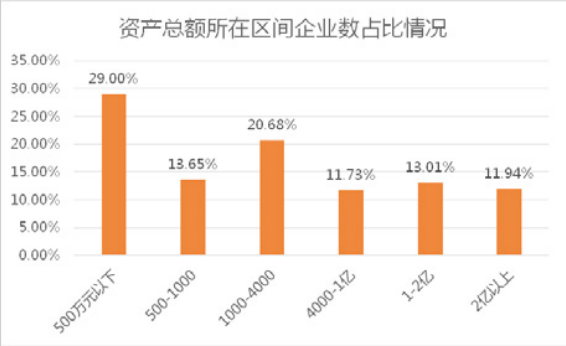


以所涉及主要服务领域的企业数量占比情况来看，服务于建材领域的物流企业数量占比最大，为 7.4%，其次是服务于纺织领域的物流企业，占比 7.2%，再次是服务于五金家具家装领域和设备制造领域，分别占比 6.8% 和 6.1%。具体如下图所示：



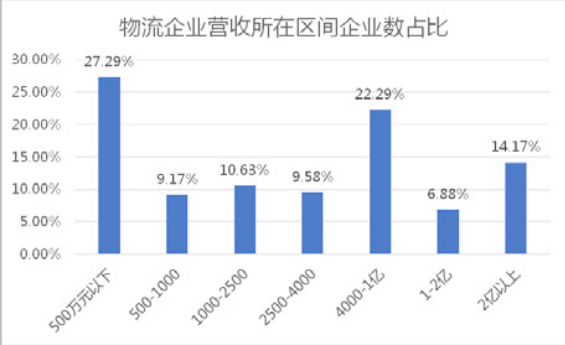
三、规模分布

按资产总额所在区间看，资产总额在 500 万元以下的物流企业数占比最大，占总数的 29%，资产总额在 500-1000 万元的物流企业数占总数的 13.65%，资产总额在 1000-4000 万元的物流企业数占总数的 20.68%，资产总额在 4000 万元-1 亿元的物流企业数占总数的 11.73%，资产总额在 1-2 亿元的物流企业数占总数的 13.01%，资产总额在 2 亿元以上的物流企业数占总数的 11.94%。具体如下图所示：

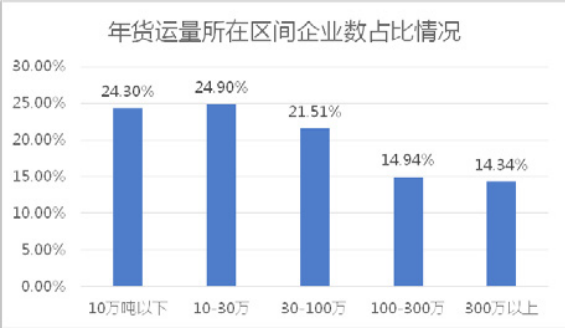


按 2018 年度的物流企业营收情况看，营收在 500 万元以下的物流企业数占比最大，为 27.29%，

其次是营收在 4000 万元至 1 亿元的物流企业数，占总数的 22.29%，营收在 2 亿元以上的物流企业数占比为 14.17%。具体如下图所示：

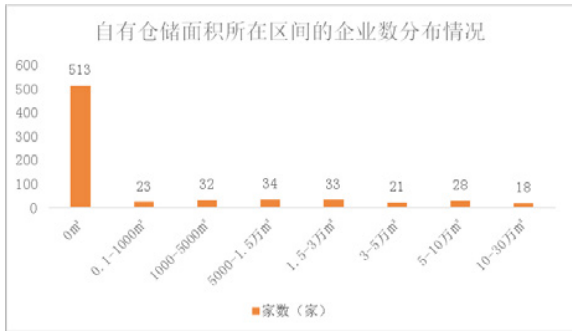


按 2018 年企业货运量所在区间看，企业货物量在 10-30 万吨的数量最多，占比为 24.9%，货物量在 10 万吨以下的物流企业数占比为 24.3%，货物量在 30-100 万吨的物流企业数占比为 21.51%，货物量在 100-300 万吨的物流企业数占比为 14.94%，货物量 300 万吨以上的物流企业数占比为 14.34%。如下图所示：

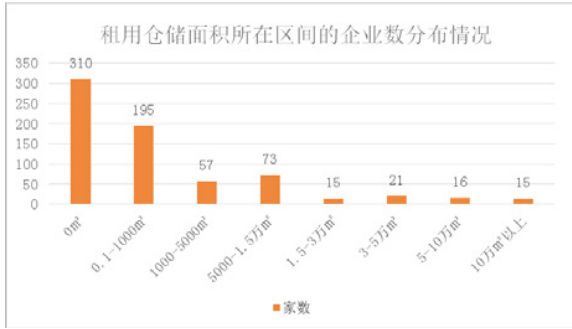


四、设施设备

按自有仓储面积所在区间企业数情况区分，自有仓储面积为零的物流企业数占比最大，为 73%，其次，自有仓储面积在 5000 平方米至 1.5 万平方米的物流企业数，为 4.8%。具体如下图所示：



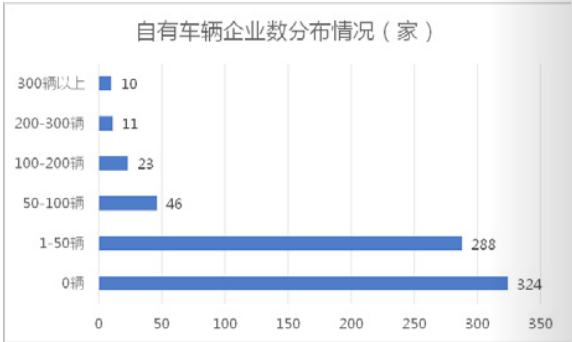
按租用仓储面积所在区间企业数情况区分，租用仓储面积为零的物流企业数占比最大，为 44%，其次，租用仓储面积在 1000 平方米以下的物流企业数为 27.8%。具体如下图所示：



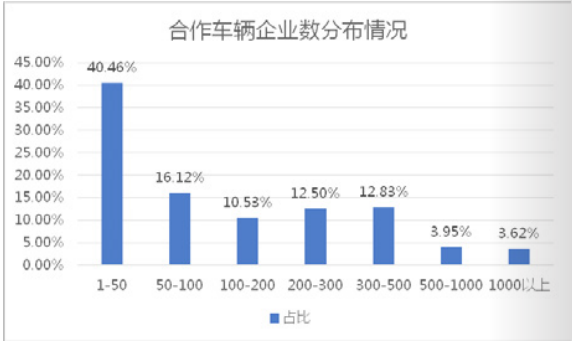
按企业实际用地面积所在区间企业数区分，实际用地面积（含公路场站、分拨中心、办公场地等）在 10 亩以下的物流企业占比最大，为 11.82%，其次实际用地面积在 21-50 亩之间的企业数，占比为 6.98%。具体如下图所示：



按企业自有车辆所在区间企业分布情况看，没有自有车辆的企业数占比最大，为 46.15%，其次是车辆数在 50 辆以内的企业数，占比 41%。如下图所示：

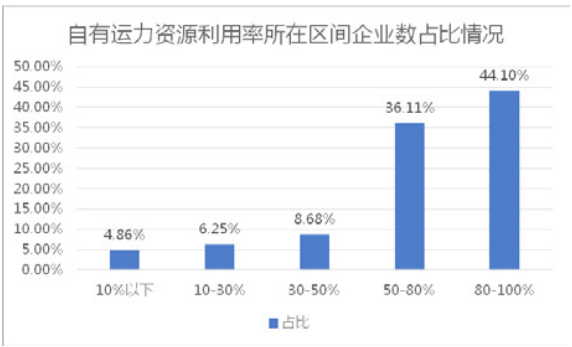


按企业合作车辆所在区间企业分布情况看，合作车辆数在 50 辆以内的企业数占比最大，为 40.46%，其次是车辆数在 50-100 辆的企业数，占比 16.12%。如下图所示：

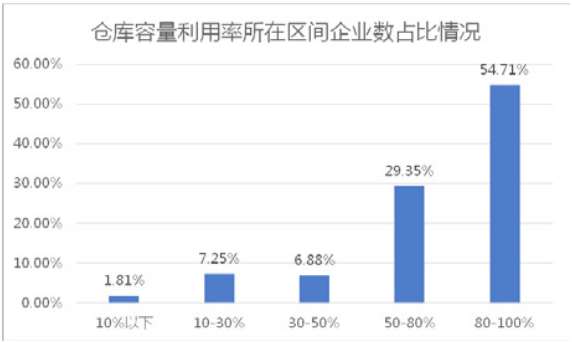


五、运营情况

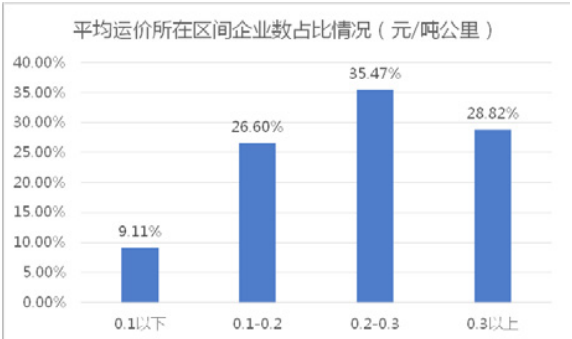
按自有运力资源利用率所在区间看，运力资源利用率较好的企业数占比最大，运力资源利用率在 80-100% 的企业数为 44.1%，其次，运力资源利用率在 50-80% 的企业数为 36.11%，而运力资源利用率在 10% 以下的物流企业数仅为 4.86%。如下图所示：



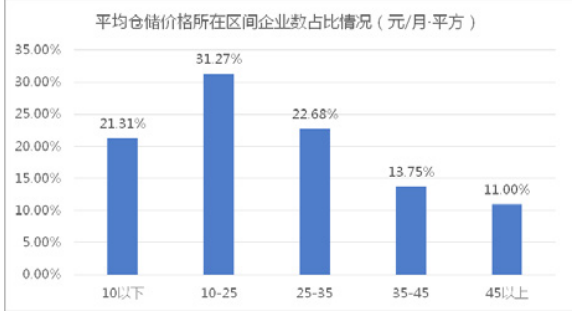
按仓库容量利用率所在区间看，容量利用率较好的企业数占比最大，利用率在 80-100% 的企业数为 54.71%，其次，利用率在 50-80% 的企业数为 29.35%，而利用率在 10% 以下的物流企业数仅为 1.81%。如下图所示：



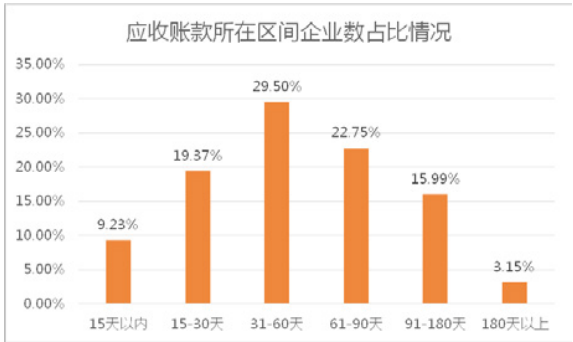
按平均运价所在区间看，吨公里运价在 0.2-0.3 元之间的物流企业数占比最多，为 35.47%，运价在 0.3 元以上的物流企业和 0.1-0.2 元之间的物流企业数量次之，分别为 28.82% 和 26.6%。如下图所示：



按平均仓储价格所在区间看，每月每平方仓储价格在 10-25 元的物流企业数占比最多，为 31.27%，其次是仓储价格在 25-35 元的物流企业数，占比为 22.68%。如下图所示：



从应收账款所在区间看，企业账期在 31-60 天的企业数占比最大，为 29.5%，其次是账期在 61-90 天的企业数，占比为 22.75%，而账期在 15 天以内的企业数占比仅为 9.23%，账期在 180 天以上的物流企业数占比仍有 3.15%。具体所下图所示：



2018 年浙江省物流业运行情况报告

2018 年，浙江省物流业运行总体缓中趋稳，社会物流运行效率继续改善，企业业务规模增长总体平稳，面对外部经济环境和竞争压力，企业主动求变意识普遍增强，创新融合协调成为发展共识。

（一）社会物流总额持续增长。

2018 年，浙江省社会物流总额为 16.93 万亿元，按可比价格计算，比上年增长 7.7%。从构成情况看，浙江省单位与居民物品物流总额为 0.23 万亿元，可比增长 21%，占比 1%；工业品物流总额 12.8 万亿元，可比增长 6.7%，占比 76%；进口货物物流总额为 0.73 万亿元，可比增长 2.8%，占比 4%；农产品物流总额为 0.31 万亿元，可比增长 9.9%，占比 2%。具体构成情况如图 1 所示。

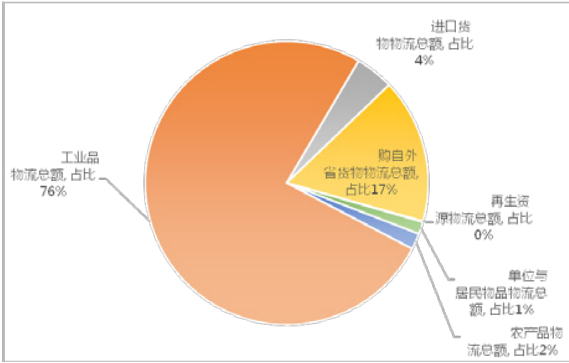


图 1 2018 年浙江省社会物流总额构成情况

（二）社会物流总费用不断增长，运行效率逐步提高。

2018 年，浙江省社会物流总费用保持增长趋势。全年社会物流总费用为 8127 亿元，同比增长 8.2%，比上年增速下降 2.58 个百分点，占 2018 年浙江省 GDP 的比率为 14.5%，与上年基本持平。其中，管理费用为 1707 亿元，占比 21%，运输费用为 2763 亿元，占比 34%；保管费用为 3657 亿元，占比 45%。具体构成情况如图 2 所示。

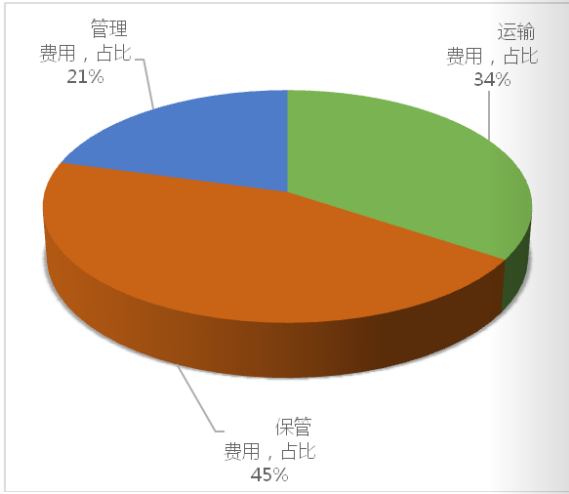


图 2 2018 年浙江省社会物流总费用构成情况

2018 年浙江省 A 级物流企业发展报告

一、总体情况

根据浙江省物流协会对浙江省 A 级物流企业年度监测情况显示，全省 A 级物流企业呈现以下几个特点。

（一）总体数量逐年增加，规模以 3A 为主，区域分布多寡不一。

截至 2018 年年底，浙江省已有 A 级物流企业 641 家，占全国 A 级物流企业总量的 12.8%，数量位居全国各省市第一。2015-2018 年全国与浙江省 A 级物流企业数量增长情况如图 3 所示。

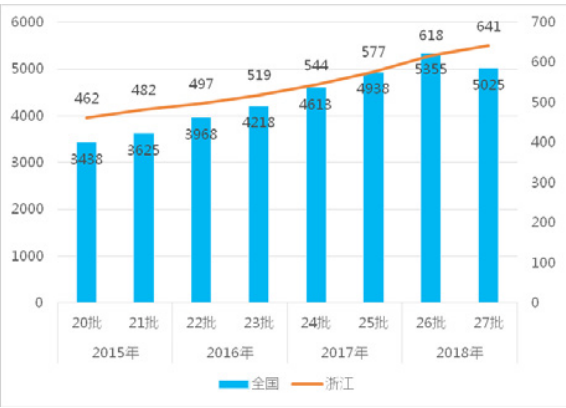


图 3 2015-2018 年全国与浙江省 A 级物流企业数量增长情况

从类型情况看，641 家 A 级物流企业中，仓储型企业为 53 家，占比 8.2%；运输型企业为 112 家，占比 17.5%；综合型企业为 476 家，占比 74.3%。

从规模情况看，浙江省 A 级物流企业以 3A 级物流企业为主体，大型物流企业虽有增加，但仍处于少数。其中，5A 级物流企业 19 家，数量占比为 3%；4A 级物流企业 130 家，占比 20%；3A 级物流企业 341 家，占比 53%；2A 级物流企业 136 家，占比 21%；1A

级物流企业 15 家，占比 3%。2018 年按类型统计 A 级物流企业数量分布情况如图 4 所示。

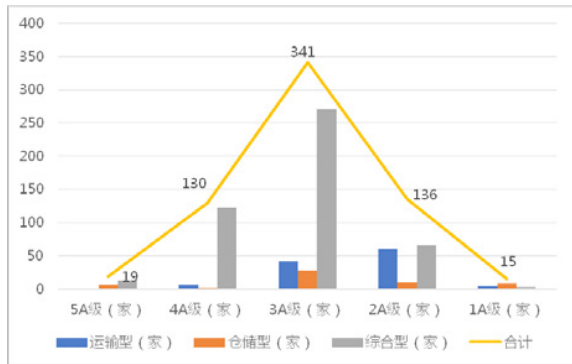


图 4 2018 年按类型统计 A 级物流企业数量分布情况

从区域分布看，经济发达的地区，人口密度高，制造企业多，运输需求大，运力供给也大。其中宁波、杭州、金华（含义乌）三地 A 级企业数量占全省 A 级物流企业的半壁江山，是全省 A 级物流企业总数的 58%。具体分布情况如图 5 所示。

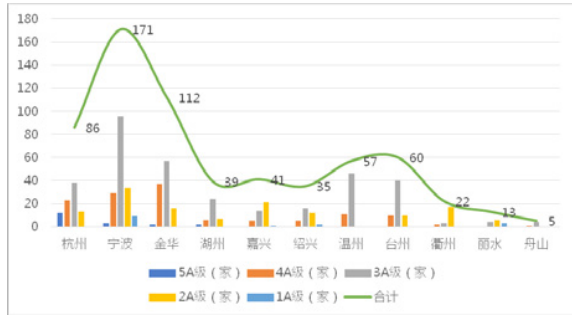


图 5 浙江省各地市 A 级物流企业数量分布情况

（二）物流企业业务收入持续增长。

2018 年，浙江省 A 级物流企业主营业务收入和

物流业务收入均有所增长。从 2015-2018 年的营收情况看，A 级物流企业的营收呈现小幅增长的态势，详见图 6 所示，2015-2018 年各类型物流企业主营业务收入增长情况如图 7 所示，2015-2018 年各类型物流企业物流业务收入增长变化情况如图 8 所示。

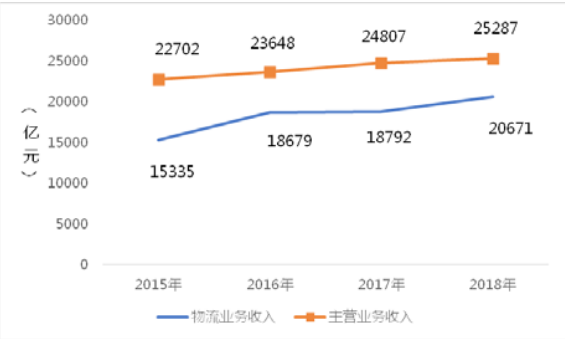


图 6 2015-2018 年 A 级物流企业营收增长变化情况

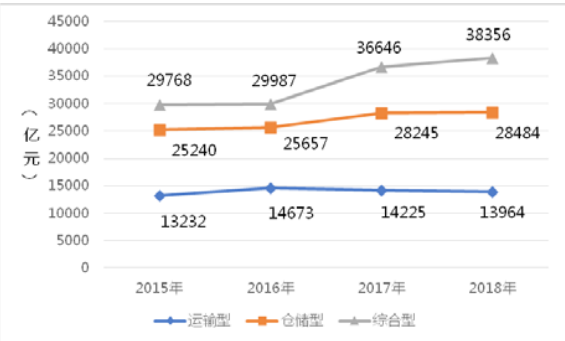


图 7 2015-2018 年各类型物流企业主营业务收入增长情况

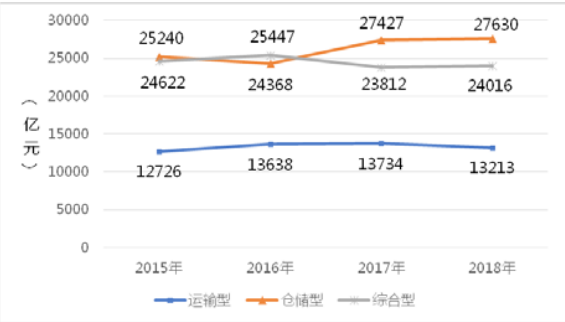


图 8 2015-2018 年各类型物流企业物流业务收入增长变化情况

2017 年浙江省不同规模物流企业主营业务收入情况呈现出收入增幅分化状态，到 2018 年趋同，5A、4A 等大中型物流企业的收入增幅缓慢状态仍然

持续，1-3A 物流企业的收入增长从 2017 年的高点迅速降低，到 2018 年年底低于大中型物流企业的收入增幅。具体如图 9 所示。

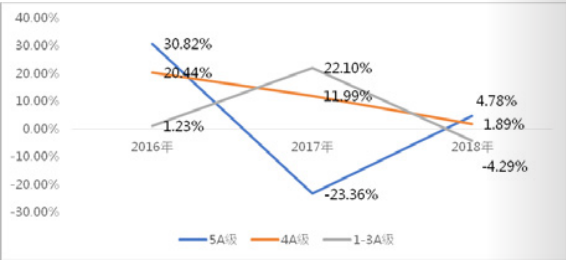


图 9 2016-2018 年不同规模物流企业主营业务收入同比增幅情况

(三) 物流企业经营效益仍待提升，利润率低位徘徊。

2018 年，浙江省 A 级物流企业经营情况并不乐观，“高本低效”的现象依旧普遍存在。从 2013-2018 年，物流企业营收利润率一直低于 4%，具体如图 10 所示。

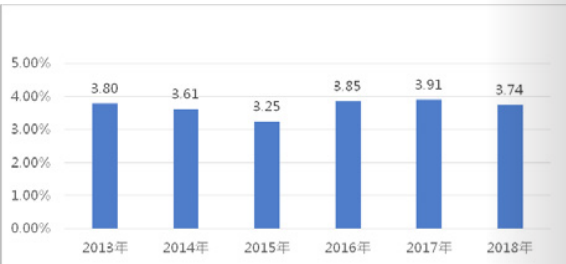


图 10 2013-2018 年物流企业营收利润率

分类别情况看，2013-2018 年物流企业的营收利润率均有变化，仓储型和综合型物流企业营收利润率一直处于较低位徘徊。综合型物流企业从 2016 年起有所上升，至 2018 年升至各类型之首。而运输型物流企业的利润率降幅最大，主要是因为，一方面要适应黄标车淘汰、车辆超限超高禁行、企业税务规范性等方面的要求；另一方面还要适应上游企业小批量多批次的多样化需求，为更好的服务上游企业，必然带来成本上的增长。同时物流企业自身人工成本等各要素的成本继续叠加，压缩了运输型物流企业的利润空间。2013-2018 年各类型物流企业营收利润率变

化情况如图 11 所示。

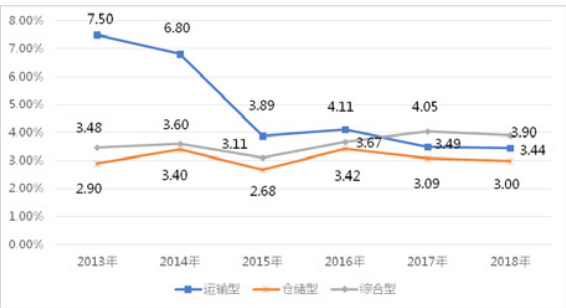


图 11 2013-2018 年各类型物流企业营收利润率变化情况

(四) 物流企业资源配置效率不断提升，整合趋势日益显现。

2018 年，浙江省 A 级物流企业员工人数同比下降 16.6%；自有车辆数同比下降 12.6%；自有仓储面积数量同比下降 16.7%。

1. 人员需求出现结构性分化。

2013-2018 年各类型物流企业对人员的需求量各具特点。综合型物流企业对于员工的刚性岗位需求不断减少，有些企业通过信息技术和人工智能设备的投入，大幅减少员工数量，提高了劳动生产率。运输型物流企业随着运输车辆的增加带来司机需求量的增加，装卸搬运配载等工作对工人的需求量持续增长。具体人员需求量情况如图 12 所示。

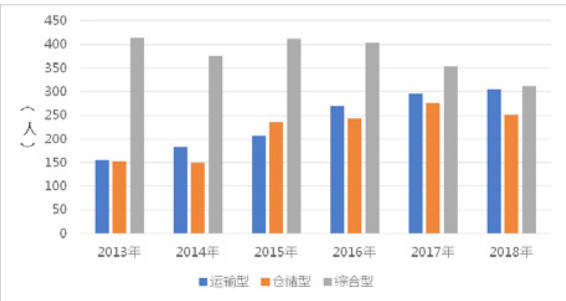


图 12 2013-2018 年各类型物流企业人员需求量

从规模情况看，5A 级物流企业对员工的总需求量虽然大于其他等级的物流企业，但从发展趋势看，5A 级物流企业对人员的需求量出现下降，这表明劳动密集型物流业发展趋势已出现拐点，智能装备及互联网信息技术的应用为物流企业带来更加高效的资源配

置效率。

2. 车辆配置更注重社会运力整合。

分类型情况看，运输型物流企业自有车辆数一直呈正增长，而仓储型物流企业和综合型物流企业对自有车辆的需求在 2018 年起出现负增长。2018 年，运输型物流企业的平均自有与租用车辆分别为 551 辆、1223 辆，比率为 0.45，而仓储型物流企业和综合型物流企业的自有车辆与租用车辆比率呈现历年持续走低的态势，2018 年分别是 0.16 和 0.21。出现这样的情况是因为，一方面，运输型物流企业因其专业化分工的需要，对车辆的需求有所增加，而仓储型和综合型的物流企业，出于成本控制的需要，降低企业对车辆的重资产投入；另一方面，随着社会运力资源调配的便捷性和服务性增加，非运输型物流企业更加专注于自身核心业务的发展进而减少对车辆的投入。

3. 仓储土地来之不易，更注重效益。

2018 年，不同类型、不同等级的物流企业自有仓储面积均呈现不同程度的收缩。即使是仓储型物流企业，其仓储面积也在优化整合，出现小幅向下调整的情况。主要原因在于：一是物流用地难的问题日益严峻，土地指标供应不足，一些物流用地仍然按商业用地供地，价格偏高；二是土地要素成本不断走高，各地政府更加注重强调物流用地的投资强度、亩均税收额度以及劳动力就业等诸多要素的衡量；三是随着城市扩围，物流用地不断置换外迁，交通设施等条件难以匹配新场地的需求等。

总体来看，无论是大型物流企业还是中小型物流企业，在仓储与土地资源方面都逐渐受到制约，这倒逼企业转变传统思维，以更合理的分工，更有效率的配置资源，更高效的供应链应用来适应经济环境的变化。

4. 资产负债率走低，企业扩张态势回落。

2018 年，浙江省 A 级物流企业资产负债率出现回落，从 2017 年的 53.19% 下降到 2018 年的 52.4%，同比下降了 0.8 个百分点。主要原因在于：一是由于物流行业缺乏可抵押的资产，大量运费、仓储费等动产质押难以实现甚至无法进行抵押，企业长期存在融资难的问题，负债普遍不高；二是伴随着物流企业业务量增幅收窄，企业对账期的管控带来更多不确定性，账期总体过长，盈利能力受影响，偿付风

2018 年浙江省物流业景气指数年度分析

险也在增加,导致企业对未来发展保持更为谨慎态度,规模扩张意愿有所降低。

分类型情况看,不同类型物流企业资产负债率呈现分化。其中,运输型物流企业的资产负债率呈现逐年走低的态势,至 2018 年年底资产负债率为 28.15%。而仓储型物流企业和综合型物流企业的资产负债率均在 50% 以上。

二、建议

浙江省物流业正处于传统物流向现代物流转型发展、产业升级的起步阶段,目前面临业务萎缩、经营下行、效率下滑、路径困惑等困难,企业需要通过结构性、整体性的创新、变革才能有新的未来。

(一) 关注客户需求,整合物流资源,提升综合服务能力。

随着传统物流业务量的下降与现代物流业务量的上升,传统物流企业必须加快向现代物流企业转型的步伐,关注客户需求,通过不断整合物流资源、提高物流系统运行效率,进而提升综合服务能力。从被动揽货到主动与产业端、需求端接口并深度融合,从采购、制造、销售、逆向物流做系统化整合,构建生态链。以物流供应链的七大环节(仓、干、配、装卸作业、包装、流通加工、信息处理)为主体进行有效组织,用供应链+物联网+技术打通并精益化管理采、产、销、后服务,向供应链两端延伸,提升仓管能力,满足柔性化生产需要,增强社会化、专业化的服务能力。

(二) 物流企业需构建规范化、设施装备标准化、运输系统化、互联网化、集约化的发展方式。

随着经济全球化的不断深入和我国经济的持续发展,特别是当前经济新常态下,资源环境约束加大,劳动力、土地、资本等要素成本不断上升。随着营改增税收政策的全面实施、9·21 治超新规的落实、老旧车辆淘汰等,对浙江省中小型物流企业的规范运营提出了巨大挑战,在人工、材料、作业等成本叠加的压力下,靠超重超载、粗放经营已无法生存。

物流企业只有在人员、设备设施、资金、治理机制等方面做进一步规范化调整,变“多拉”为“快跑”,

发展“甩挂、甩箱运输”,开展多式联运,做好供应链物流服务,让作业规范化、设施装备标准化、运输系统化、互联网化、集约化成为主导,才能更好地适应时代发展和市场的需求。

(三) 通过信息化、标准化应用,提升企业竞争力。目前,浙江省物流企业普遍存在信息化认知水平不高、中小企业资金投入不足、标准化滞后、缺乏计算机与物流管理都懂的复合型人才等问题。

物流企业只有通过提升信息化、标准化,才能够有效整合物流功能、协调各环节运行、改善时空效应以及提高快速响应能力,通过物联网、云计算、大数据、移动互联等,对物流过程中产生的全部或部分信息进行采集、分类、传递、汇总、识别、跟踪、查询等一系列处理活动,以实现在产品可追溯、在线调度管理、全自动物流配送、智能配货等领域的应用,实现对货物流动过程的控制,通过技术赋能企业运营,打通客户——企业——运力仓储全链条,提升企业经营管理效率。通过智能化管理系统,在现有软件应用基础上不断提升运输管理、平台管理、供应链管理、客户关系管理等模块,以本地区域的实际情况为基点,提升信息化,将 5G 物联网技术嫁接上去,做好 5G 技术大规模应用和数字物流发展的准备。

(四) 经营政策环境改善,推动物流企业运营模式创新。

营改增政策实施之后,物流企业税负走高,进项抵扣不足是行业存在的普遍问题。构建无车承运以数据控税的增值税征收新模式是基本方向。但浙江省各地市政策尤其是对于税收优惠等政策实施不一,无车承运人平台企业在管控服务能力、资源整合能力方面存在巨大挑战。

由于主客观原因,目前浙江省物流企业生存发展的环境不尽人意,唯有积极适应外部环境,努力改变内环境,才能改变现状。一方面,行业协会将进一步呼吁政府出台的多项支持物流业发展的政策,争取宏观政策的真正落实。另一方面,企业要着力加强对内环境的改造,通过自身体制、机制的改革,优化资源配置,提高运营效率。

2018 年,全省物流活动较为活跃,物流运行总体呈“稳中趋缓”趋势,季节性起伏变化较往年更加缓和,表明物流行业运行与发展趋于稳定。从后期走势看,物流企业转型升级将继续推进,总体物流运行处于调整的发展格局。



一、年度指标有所回落,季节性起伏同比趋缓

2018 年,浙江省物流业景气指数综合指标平均值为 51.47%,较去年回落 1.15 个百分点,其中有八个月的指数低于去年同期的指数情况。从宏观来看,年度景气指数综合指数和分项指数的平均值来看,全年物流业景气指数呈现进一步下探趋势。2014 年至 2018 年,全年景气指数综合指标平均值前三年呈逐步下滑态势,至 2017 年,有所维稳,2018 年打破维稳态势,继续呈现下滑态势,表明物流经济发展状态处于结构性调整期。随着我省经济进入调整期,同时面临着较大的内外部压力,制造业、商贸业的疲软影响了物流行业的景气度。如下图所示:

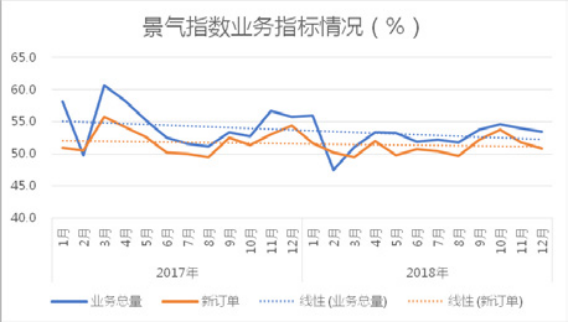


从微观来看,中小物流企业面临着业务模式单一、服务价格压低、成本上升、利润变薄、资金链紧张、投资不足、盈利能力下降等问题使企业对发展预期更为谨慎。不过,国内庞大的消费业务逐渐成为推动物流行业发展新引擎,物联网、互联网技术的加速融合打破了传统物流信息不对称的局限,大数据、云计算等应用提升了行业的整合能力,使物流季节性周期波动逐渐趋缓。如下图所示:



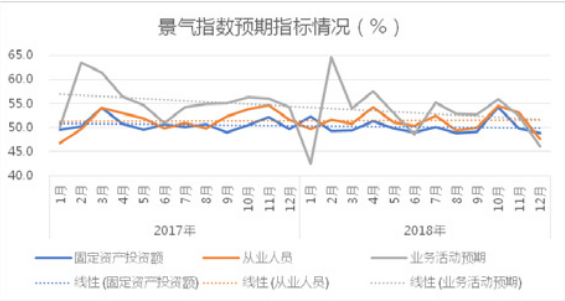
二、物流需求增速有所放缓,行业预期不甚乐观

从业务情况来看,2018 年,我省业务总量指数平均值为 52.73%,同比下降 1.93 个百分点;新订单指数平均值为 51.05%,同比下降 1.03 个百分点,受季节性波动影响明显,趋势线显示,物流企业业务量和新增订单量均出现增速放缓现象。如图所示:



从行业预期来看,2018 年,从业人员指数均值 51.23%,同比下降 0.34 个百分点,但总体保持荣枯线以上扩张区间运行;固定资产投资额指数均

值 50.16%，同比下降 0.42 个百分点，且有八个月在荣枯线以下收缩区间运行，而去年仅有四个月在荣枯线以下收缩区间运行；业务活动预期指数均值为 52.93%，同比下降 2.75 个百分点，今年有三个月在荣枯线以下收缩区间运行，而去年均在荣枯线以上扩张区间运行，且离散程度同比有所扩大。虽然物流行业从业规模保持稳定增长，但物流行业投资规模均呈收缩趋势，且从业者对行业前景不甚乐观。如图所示：



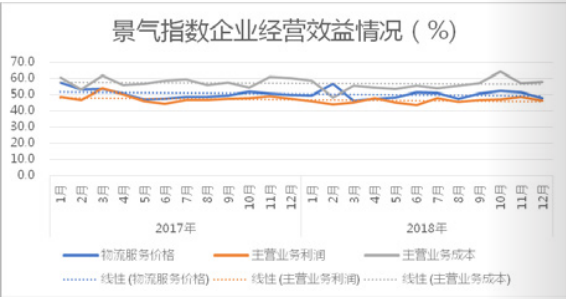
三、运营效率有待改善，企业经营压力加大

从运营效率来看，2018 年，库存周转次数指数均值为 50.82%，资金周转率指数均值为 49.73%，设备利用率指数均值为 50.92%，同比分别下降 1.25、1.05、1.11 个百分点，总体处于景气度临界区，并连续多月回落至荣枯线以下收缩区间运行，表明物流企业运营效率亟待提升，通过信息化手段改善与客户的沟通，提升内部的运营效率，依托现代化的企业管理进行组织变革和模式创新仍是物流企业发展趋势。如图所示：



从经营效益来看，2018 年，物流服务价格指数均值为 49.87%，同比下降 0.71 个百分点，趋势线

维持在景气度临界值附近；主营业务利润指数均值为 45.93%，同比下降 1.76 个百分点，企业利润率持续在荣枯线以下收缩区间运行，趋势线继续呈现下行；主营业务成本指数均值为 55.72%，同比下降 2.02 个百分点，企业成本维持在荣枯线以上扩张区间运行，显示企业成本压力较大。如图所示：



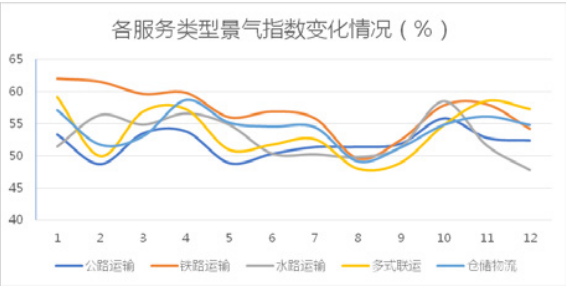
四、区域发展持续不平衡，业态发展处于转换期

从区域发展来看，2018 年，各地市的物流业景气指数具有明显的区域差异。其中，杭州以 57.22%，同比上升 1.47 个百分点，居于全省前列；宁波、温州、台州、金华、嘉兴、绍兴等地景气指数均处于荣枯线以上扩张区间运行，呈高于或接近全省水平。但湖州、衢州、丽水、舟山等地区的景气指数平均值分别为 49.92%、49.94%、48.40%、48.06%，较去年同期分别下降 1.67、0.72、0.43、1.54 个百分点，处于荣枯线以下收缩区间运行，我省物流业经济不平衡发展呈现不断扩大趋势，马太效应突显。如下图所示：

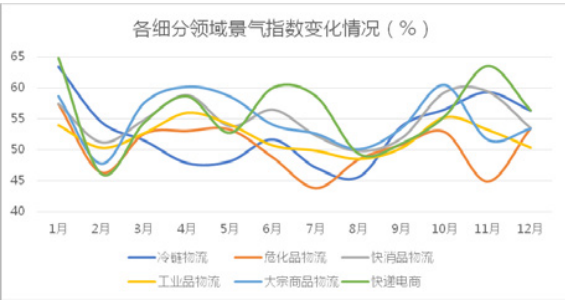


从服务类型来看，2018 年，浙江省物流业景气指数服务类型指数呈现稳中趋缓现象。随着公路治

超的逐渐常态化，公路运输进入被动调整阶段，从传统的依靠超限盈利逐渐转变为通过业态模式创新获得盈利，反映在数据上，今年以来，公路运输一直处于 50% 景气度临界值附近。铁路运输、水路运输、多式联运大多数时段均处于高景气度区间运行，总体呈快速发展趋势，但随着时间推移，增速有所趋缓，行业周期、运力限制、衔接效率成为了制约公转铁、公转水等模式发展的主要因素。仓储总体均处于荣枯线以上运行，预示着第三方仓储业务正在兴起，随着工厂基于成本考虑，将原材料库、半成品库、成品库、配送中心逐渐外包给仓储企业，供应链成本最优理念渐成共识，为我省物流业转型提供发展动力。



从细分领域来看，2018 年，各细分领域指数随着上下游客户的生产消费的淡旺季变化也呈现不同的季节波动。如快递电商指数，受到 618、双十一等促销节日的因素影响，呈明显的波动趋势；工业品物流指数、大宗商品物流指数、快消品物流指数在大多数时段处于 50% 荣枯线以上扩张区间运行，呈现较好的发展趋势。但冷链物流指数、危化品物流指数受营收环境、区域不平衡发展、产品价格波动、监管粗放等因素影响，表现较差。如图所示：



2018 年宁波物流发展年度报告（节选）

宁波市服务业发展局 宁波市现代物流规划研究院

2018 年，面对错综复杂的国内外经济环境，宁波市物流行业紧紧围绕市委市政府重大战略决策，按照高质量发展的要求，有序推进物流业降本增效，深化运输结构调整，物流业整体运行稳中趋缓，呈现一些亮点，为“十三五”目标的圆满完成奠定了坚实基础。

1.1 物流业景气指数

2018 年，全市各月物流业景气指数（LPI）平均值为 54.96%，好于去年 1.66 个百分点，物流市场持续处于高景气区间，物流业景气指数综合指标总体高于全省水平。从趋势看，全年的物流指数呈震荡上行趋势，表明物流业发展良好；值得注意的是，7 月份恰逢中美贸易摩擦，市场悲观和观望情绪较重，拖累景气指数。从发展趋势看，四个季度变化呈现震荡上行的态势，其中第四季度平均值为 58.04%，为全年最高，分别高于第一季度平均值 51.34%，第二季度平均值 56.23% 和第三季度平均值 54.22% 的水平。

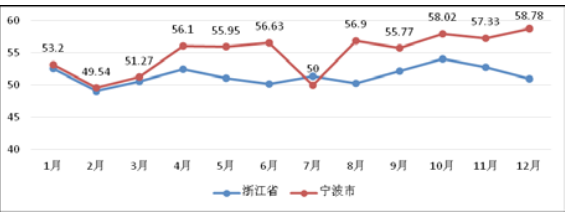


图 1-6 2018 年宁波市与浙江省物流业景气指数走势对比图

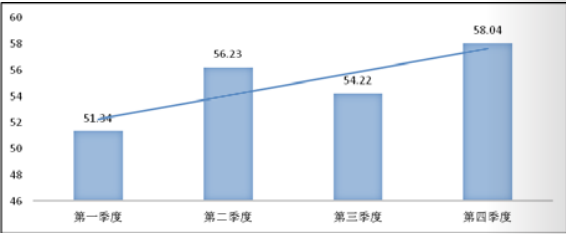


图 1-7 2018 年宁波市物流业景气指数季度变化情况

2018 年物流业景气指数新订单量和业务总量指标显示，全市物流业务活动快速发展。1-12 月业务总量指数平均值为 55.44%，总体表现较为活跃。新订单指数与业务总量指数发展趋势类似，年度平均值为 52.62%，除 6、7 月份低于荣枯线以下收缩区间运行外，其他月份均处于荣枯线以上区间运行，表明全年物流业务活动整体保持稳步发展的运行态势。

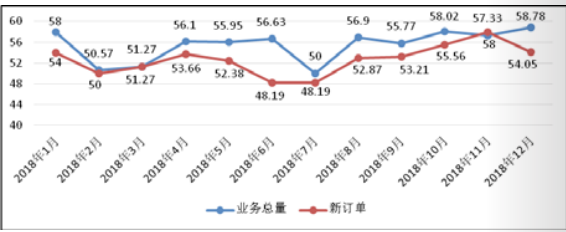


图 1-8 2018 年宁波市物流业景气指数季度变化情况

从总体来看，全市物流运行效率虽有所改善，高成本低效益仍是常态。物流业成本不断提高，行业效

益有待优化。全年物流成本指数平均值 57.25%，远远高于 50% 以上的扩张区间，位于荣枯线以上区间高位运行；而物流服务价格指数平均值仅为 50.89%，物流服务利润指数为 49.02%，二者均在荣枯线上下徘徊。表明当前不少企业低效低质的服务惯性以及恶性的价格竞争仍然存在，导致当前物流业“高成本、低效益”的状况仍然持续存在，但价格方面较去年更趋于稳定。

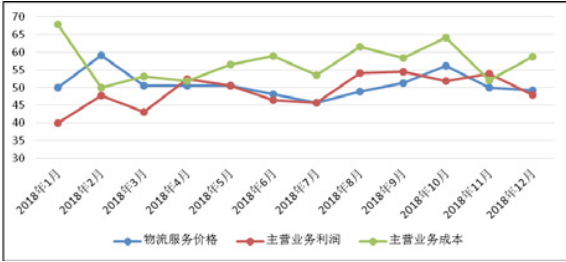


图 1-9 2018 年宁波市物流业分项指标走势图（二）

2018 年，全市物流企业扩张态度较为谨慎，但对未来发展保持乐观。景气指数中，固定资产投资额指数平均值为 48.68%，为荣枯线以下收缩区间运行；全年固定资产投资完成额指数大部分低于 50% 以下的收缩区间，仅 2 月份和 6 月份位于荣枯线以上区间运行，其他月份均在荣枯线以下区间运行，走势较弱。从业活动预期指数为 55.07%，全年处于荣枯线以上扩张区间高位运行。仅 1 月份由于季节性影响位于荣枯线以下区间运行之外，其他月份均在高位或较高位运行，物流行业对未来的发展保持乐观。

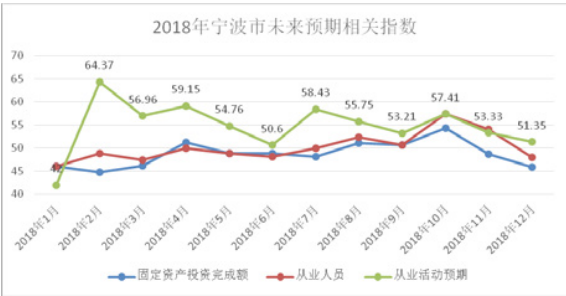


图 1-10 2018 年宁波市物流业分项指标走势图（三）

1.2 全社会货运量

2018 年，全市完成全社会货运量 61454.2 万吨，同比增长 17.01%，增速较上年提高 3.47 个百分点，其中，公路、铁路、水路、民航分别完成货运量 32424 万吨、2689 万吨、26324.50 万吨、16.70 万吨，同比分别增长 11.80%、9.92%、25.03%、-1.76%；完成货物周转量 3597.20 亿吨公里，同比增长 32.57%，其中公路和水路货物周转量分别为 471.80 亿吨公里和 3125.40 亿吨公里，同比分别增长 9.28% 和 36.97%。

表 1-2 2018 年宁波市全社会货运量及货物周转量情况

类别	2018 年	2017 年	同比增速 (%)	2018 年占比 (%)	2017 年占比 (%)
货运量 (万吨)	61454.20	52520.70	17.01	100	100
运输方式					
公路	32424.00	29002.00	11.80	52.76	55.22
铁路	2689.00	2446.30	9.92	4.38	4.66
水路	26324.50	21054.40	25.03	42.84	40.09
民航 (吞吐量)	16.70	16.96	-1.76	0.03	0.03
货物周转量 (亿吨公里)	3597.20	2713.52	32.57	100	100
运输方式					
公路	471.80	431.74	9.28	13.12	15.91
水路	3125.40	2281.78	36.97	86.88	84.09

注：（1）自 2014 年 7 月起试行《浙江省公路、水路运输量统计试行方案》，交通运输统计口径有变化，其中公路、水路 2013 年基数采用交通运输业经济统计专项调查数据。

（2）数据来源：宁波市交通运输局（港口管理局）



图 1-11 历年宁波市全社会货运量变化示意图



图 1-12 历年宁波市全社会货物周转量变化示意图

(1) 公路货运量

2018 年，全市共完成营业性公路货运量 32424 万吨，同比增长 11.80%，增幅较上年下降 1.33 个百分点；公路货物周转量 431.80 亿吨公里，同比增长 9.28%，增幅较上年下降 0.05 个百分点。



图 1-13 历年宁波市公路货运量变化示意图



图 1-14 历年宁波市公路货物周转量变化示意图

(2) 铁路货运量

2018 年，全市共完成铁路货运量 2689 万吨，较上年增加 222.7 万吨，同比增长 9.92%。

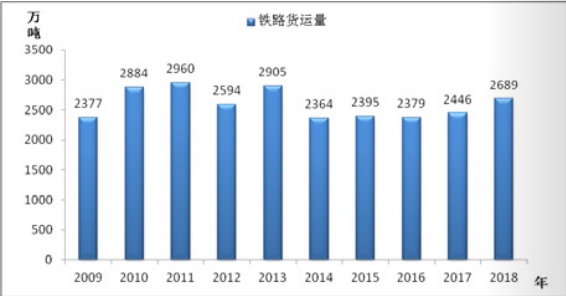


图 1-15 历年宁波市铁路货运量变化示意图

(3) 水路货运量

2018 年，全市完成水路货运量 26324.50 万吨、货物周转量 3125.40 亿吨公里，同比分别增长 25.03% 和 36.97%，增幅分别较上年提高 9.53、17.03 个百分点。



图 1-16 历年宁波市水路货运量变化示意图

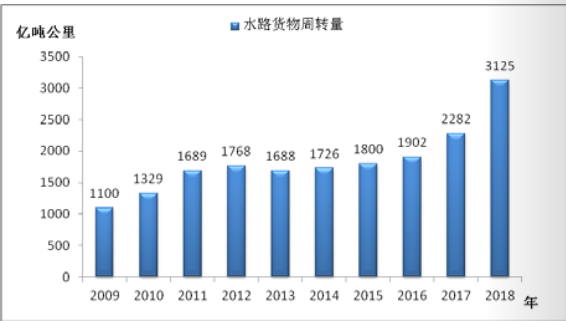


图 1-17 历年宁波市水路货物周转量变化示意图

(4) 航空货运量

2018 年，宁波栎社国际机场货邮吞吐量（含行李）达到 16.67 万吨，同比下降 1.70%。其中，货邮吞吐量（不含卡车航班）达到 10.57 万吨（全国排名 28 位，排名比 2017 年下降 5 名），同比下降 12.27%。

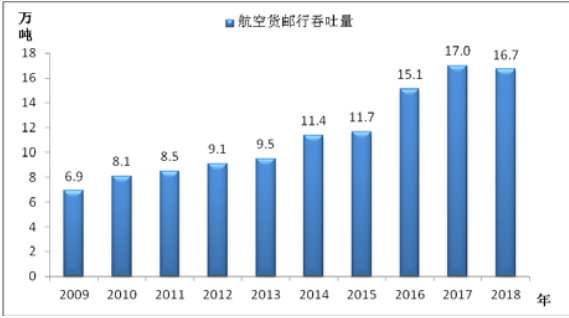


图 1-18 历年宁波市航空货邮行吞吐量变化示意图

从进出港情况来看，进港货邮量 45210 吨，同比下降 12.1%，出港货邮量 60463.2 吨，同比下降 12.39%；从国内外情况来看，国内货邮量为 98169.9 吨，同比下降 3.62%，国际货邮量为 7503.3 吨，同比下降 59.63%。

表 1-3 宁波栎社国际机场货运量完成情况统计表

项目		当年累计	上年同期	同比（%）
货邮吞吐量（含行李）		166669.10	169558.70	-1.70
货邮吞吐量（吨）		105673.20	120446.80	-12.27
一	进港	45210.00	51436.10	-12.1
	出港	60463.20	69010.80	-12.39
二	国内	98169.90	101862.20	-3.62
	其中：地区	17614.10	16267.50	8.28
	国际	7503.30	18584.70	-59.63

数据来源：宁波临空经济示范区管委会

1.3 港口生产量

2018 年宁波舟山港货物吞吐量是 10.84 亿吨，同比增长 7.33%，蝉联全球第一；集装箱吞吐量 2635.10 万 TEU，同比增长 7.09%，排名跃居全球第三位、全国第二位。其中宁波港域完成货物吞吐量 5.77 亿吨，同比增长 4.53%；集装箱吞吐量完成 2509.51 万 TEU，同比增长 6.49%。

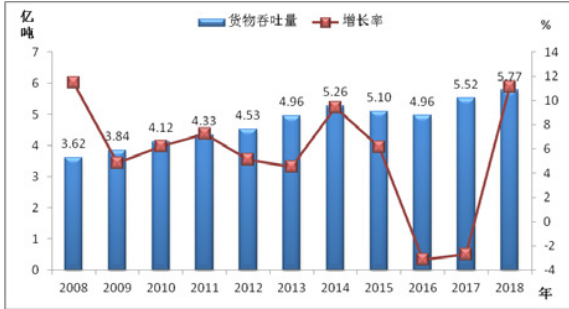


图 1-19 历年宁波港域货物吞吐量及其增长率变化示意图

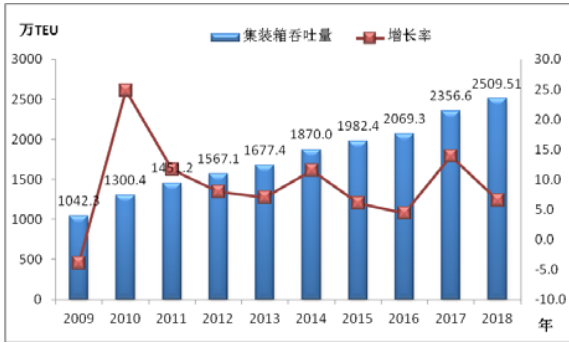


图 1-20 历年宁波港域集装箱吞吐量及其增长率变化示意图

2018 年，宁波港域主要货种铁矿石、原油、煤炭的吞吐量所占比例分别为 14.60%、10.59%、10.58%，合计达到全港货物吞吐量的 35.77%，比重较上年减少 2.35 个百分点。全年完成煤炭吞吐量 5797.9 万吨，同比下降 3.14%；铁矿石吞吐量 8419.89 万吨，同比增长 0.37%；完成原油吞吐量 6096.05 万吨，同比下降 7.32%。

表 1-4 2018 年宁波港域主要货种完成情况

种类	单位	2018	2017	同比（%）
货物吞吐量	亿吨	5.77	5.52	4.53
其中：外贸	亿吨	3.34	3.31	3.40
集装箱	万 TEU	2509.51	2356.59	6.49
煤炭	万吨	5797.9	5985.74	-3.14
铁矿石	万吨	8419.89	8388.45	0.37
原油	万吨	6096.05	6578.35	-7.32

数据来源：宁波市交通运输局（港口管理局）

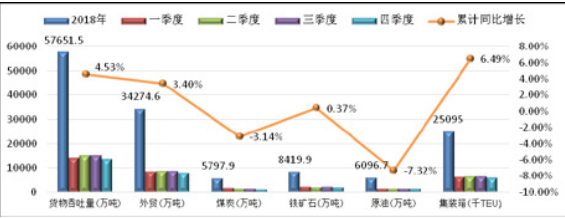


图 1-21 2018 年宁波港域主要货种生产情况图

主要成绩与问题

（1）主要成绩

一是物流设施建设持续推进。截至 2018 年底，宁波已建成或部分投入运营的物流园区有 7 个。一批重大物流项目扎实推进，宁波市现代国际物流园区的太古冷链物流项目主体工程完工，宁波电商经济创新园区中远海运物流和华途稳步推进，宁南贸易物流区农副产品物流中心项目和宁波润恒农副产品冷链物流中心项目顺利建设，镇海城市物流孵化二期、中通物流总部基地运派（浙江）物流枢纽中心、宁波九州通现代医药物流和华东区医药电商总部基地续建等项目有效落实，宁波市象山现代物流园区落实收尾一期项目建设。《宁波市中心城区停车设施专项规划》正式公布，明确和完善货运车辆停车设施体系，北仑、大榭、穿山、梅山和镇海五大港区后方共布设 18 处货车停车场，设置陆港、城西港、镇海、机场、方桥等 5 处园区建设货运停车场和高桥、邱隘 2 个外围截流货运停车场。

二是物流特色业态蓬勃发展。全市已初步形成门类齐全、运作高效、竞争充分的市场主体，物流企业数量超过 10000 家，规上物流企业超过 1000 家，新增 2 家 5A 级企业。港航物流领域涌现出宁波舟山港集团、宁波海运股份有限公司、浙江中外运有限公司等一批龙头企业。海铁联运业务量突破 60 万 TEU，辐射全国 15 个省市、自治区 48 个地级市。宁波跨境电商保持快速增长，宁波综试区跨境进口仓储达到 80 万平方米，国内遥遥领先；豪雅、遨森等企业积极走出去，广泛布局海外仓。2018 年先后核定两批供应链体系建设试点项目 27 个，冷链物流专项资金成功实施，引导全市冷链物流业健康发展，构建全市冷链物流云平台服务。镇海形成了九大生产资料重点专业市场和物流枢纽港、骆驼机电园区两大专业市场集聚区，并全力推进城市物流功能区建设；宁海做优农村物流，打造全国农村物流样板；梅山滚装船码头整车滚装业务成倍增，“亩均效益”快速增长。

三是物流信息化发展亮点突出。宁波航运交易所正式对外发布了 16+1 贸易指数（CCTI），宁波航运经济监测分析平台省内总用户量达 151 家。宁波单一窗口业务总量率先突破 1000 万票，位居全国第一，8 月 6 日再次率先突破 2000 万票，真正实现一个平台，一次申报，四家联检，二度获得国家口岸管理办公室致信肯定。宁波舟山港电商平台实现了集装箱进出口全程物流节点信息展示和在线“提重预约”、“四改”、“预录入”、“交易”、“金融”功能，目前 250 家货代及报关行、2.7 万名集卡司机的 PC 端和客户端可随时同步展示集装箱进口和出口的全程物流信息节点，提空进重无纸化已经成功对接 80% 船公司、28 家港外堆场及 1300 余家实际用箱人。宁波口岸集装箱堆场票据中心、宁波口岸箱单中心（服务点）有效提升作业效率。慈溪市交通集团拟依托全市各个产业园区建立共享仓，为中小微企业提供从仓储、物流到金融服务等于一体的共享服务平台。

四是港航知名机构引进成果显著。完成一批国际港航知名机构引进，丹马士国际物流、哥伦比亚高端海员健康管理中心、挪威船级社、Flexport 中国总部项目等落户宁波。引进“泛 3315 计划”港航物流创

业创新团队 2 个、创业创新个人 2 名，兑现补助 318 万元。持续加强国际交通及物流人才平台集聚，激励推动中荷（宁波）创新研究院落地，加快引进同济大学长三角交通发展研究院，依托宁波市现代物流规划研究院，做强博士后科研工作站、设立院士工作站，加大国际高端交通及物流人才集聚。举办重大经贸活动，吸引港航项目落地。通过举办“6.8”活动、2018 全球港航服务业峰会、欧洲宁波周和香港贸易商招引等活动，签约 50 余个港航服务业和香港贸易商项目。

五是物流产业政策不断完善。2018 年，市政府及有关部门贯彻落实国家政策，就港航物流、物流基础设施、商贸流通、电商快递、供应链等出台了相关配套政策措施。全年对行业影响较大的政策包括《宁波市加快港航物流业发展补助资金管理办法》、《宁波市人民政府关于加快外贸转型升级推进外贸强市建设的若干意见》、《关于宁波市批发零售业转型升级三年行动计划（2018—2020 年）》等，为宁波物流业的发展提供有力的政策支持和引导。

（2）存在问题

一是物流行业高成本低效益仍是常态。社会物流总费用占 GDP 的比重居高不下，全年物流成本指数远远高于 50% 以上的扩张区间，物流服务利润指数仅为 49.02%。主要规上物流企业增速放缓明显，道路运输和水上运输增速较上年同期减少 29.3 和 18.8 个百分点，仓储企业营业利润同比下降 754.27%，邮政与快递行业整体营业利润仍为负值。

二是物流设施建设运营系统性仍有待提升。园区规划落实不到位，慈溪综合物流园区因交通区位条件的变化，园区产业功能定位面临调整；宁海物流园区和原科技园区整合为新科技园区；宁波市电子商务物流中心定位有待加快成型。园区物流产业附加值亟需提升，镇海物流枢纽、宁波现代国际物流园区、梅山保税物流园区等园区滚动式开发过程中，引入项目缺少系统性，满足一时物流和投资需求，导致物流产业层次偏低、同质化竞争、土地亩均产出不高，当下土地紧缺，园区转型升级更为困难。区域物流中心、货

运中心缺少系统规划，城镇化驱逐下道路运输企业搬迁压力大。宁波 70% 道路运输业用地以租赁为主，原属偏僻地段的运输企业经营场地逐渐被城市生活住宅区及大型基础设施包围，大批货运场站和企业面临搬迁压力。货运场站从 2016 年的 30 个，减少至 2018 年的 13 个，保留的货运场站并未升级，且仅有 6 家位于市区。2018 年镇海骆驼拟新增的禁货区域内有 40 家左右具有一定规模的国内干线运输企业，面临集中停业或搬迁，对全市国内干线货物吞吐量的影响将达到 75%；去年宁波货运市场地块被市政府列入拆迁范围，场内 100 余家物流企业已被全部清退，目前仍处于歇业状态

三是物流企业“小、散、乱、弱”仍未扭转。行业缺少龙头企业，5A 级物流企业仅有 3 家，宁波百强企业中物流企业仅有 2 家，与物流业的产值规模并不相符。土地、资金、人才等要素保障不到位，物流企业发展困难。产业物流需求尚未释放，宁波是制造大市，工业生产总值比例超过 50%，但是工业企业物流社会化认识不足，对仓储、包装及高附加值物流服务的外包比例少，专业的供应链物流、产业物流企业稀缺。商贸物流以自营配送为主，社会化配送企业缺少竞争力。新业态的发展不具备突出优势，A 级企业以货代、运输、仓储基础物流服务企业为主，缺少共同配送、无车承运人、现代供应链等高端企业。高端港航物流发展滞后。国际采购、国际中转、国际分拨、供应链管理等高端业态发展较慢，总体附加值不高。航运服务短板明显，在 2018 新华·波罗的海国际航运中心发展指数排名中，宁波舟山港排名第 14 位（上海第 4 位）。航运经纪、航运咨询、海事仲裁等方面基本处于空白，航运金融、航运保险处于起步阶段。注册在宁波的 130 家航运企业，总运力达全省首位，但没有一家从事国际集装箱班轮业务。

会长观点

编者按：2019年，浙江省物流协会会长胡江潮先后走访我省200余家物流企业，足迹遍布我省11个地市，为每家物流企业倾心会诊、分析问题、提出建议，以其独到眼观为我省中小型物流企业划重点、指路径、找方法、树典型，观点所到之处，深入人心。这也使得协会订阅号【会长去哪儿了】栏目成为我省物流领域的黄金档栏目。时间过得很快，又到了年底，我们进行了编辑整理，为大家呈现【会长去哪儿了】栏目中的部分精彩内容，以飧读者。

围绕5G技术对物流业的创新应用，培育我省物流头部

针对传统物流企业“成本要素刚性上升，赢利能力持续下降”的痛点和以头部企业引领，集聚物流产业链，形成物流小生态圈的趋势。嘉兴锦昌仓储有限公司率先实践，通过托管制造业仓库做隐性物流；通过租赁外部仓与外资企业做合同物流；通过境外仓服务做跨境电商，取得了较好的业绩。下一步，锦昌将围绕仓储的智能化、数字化运营做提升。

1月，胡会长一行前往企业实地走访，围绕企业商业模式，对接软硬件服务商，形成企业信息化、标准化的运营体系，使创新创业落到实处。胡会长提出建议：

（一）搭建一个以仓储管理为核心，向供应链两端延伸的系统，线上线下结合，根本是对订单、仓储管理、货物跟踪做提升。

（二）针对仓储物流的物联网系统解决方案，通过对货物的识别、跟踪、检测、认证，在交互过程中生成大数据、云计算。

（三）标准化协同，注重每个物流环节的规范处理，包括设备标准、信息标准，管理标准，服务标准，技术标准，解决大量商品种类全流程无差错。

（四）平台化、数据化的运作，将N个仓的标准做提升，形成一个二方平台，供需信息进行匹配，由平台全程负责，最终实现数字化运行。

（五）公司治理，建立一套扁平化的管理体制，激励员工、约束员工、通过治理机制的创新与规范，使云仓的运营真正落地。

（六）系统整体方案的设计与实施，整合前五个方面，适应云仓需求。

浙江物流企业要走正道、创新路

浙江物流潮起云涌，在应对成本刚性增长和赢利能力下行的压力过程中，如何通过模式创新，经营方式改变、资源配置提升、规模整合，成功转型升级，表现出了高成长性和市场增长潜力，成为众多企业最强烈的诉求。1月，胡江潮会长一行结合A级企业评估工作，展开了一轮密集走访，调研温州、台州两地多家物流企业，为企业针对性会诊，解决痛点，寻找亮点，为每家企业提出针对性建议：

总结起来是两个词：走正道、创新路。

何谓物流企业的正道：

（一）规模、质量、价值、成长性的对标。规模是市场的占有率；质量是企业的赢利能力；价值即市场对企业的估值；成长性即顺应时代发展。企业要不断提高市场占有率、盈利水平，降低成本，增强企业的社会影响力，运用技术和资本驱动，与时俱进。

（二）寻找源源不断货物的来源。首先要有物，浙江的民营经济活跃，产业集群、块状经济发达，两端在外的特点使得物流的经济资源是得天独厚。然后是流的效率，即时间与空间的转换，需用现代物流的供给方式盘活存量、发展增量，打造一个强劲物流供应链体系。

（三）努力提高企业自身供给能力。围绕制造业物流，保供给，降库存，强配送，延伸包装、加工、全流程一站式服务。这就要求系统能力很强，在柔性化、准时准点、无损耗、无差错、精细化管理等方面做提升。

（四）头部企业引领，平台化运营。做行业的头部，整合众多中小企业。主营业务做专，打通产业链，平台化运营，线下网络和线上互联网相结合，平台的功能、服务的机制打通。通过标准化、信息化提高效率，最终实现数字物流。

（五）商业模式的创新。运营模式就是针对制造业、商贸业做系统解决方案，以货为中心自主运营，逐个击破。盈利模式就是从单一的运费模式到资源要素优化配置，金融、加工、信息对接等增值服务收益。管理模式就是与运营和盈利模式相匹配的管理，信息化管理，标准化的作业，集约化的运作。

如何寻找适合自己企业的创新路：

在台州调研的几家企业中，不乏有创新样本，可以参考他们的做法与胡会长建议：

-1-

协海集团主要经营大宗物资的沿海及内河航运，短短五年从无到有，成为近百万吨级的民营海运企业。胡会长评价其主要是三个合：合理的商业模式，合适的管理模式，合心的企业文化。

并针对其企业特点提出四个建议：

（一）散集并举，散货还是主流，注意集装箱是物流发展的方向，完善系统，提高效率，打通环节，降低装卸成本，提高附加值。

（二）发展多式联运，第五代港口标志是现代物流化的港口，不是简单的靠泊装卸，而是要延伸的配送、加工等综合物流服务。并接入铁路公路，发展多式联运。

（三）供应链集成服务，围绕制造业，降低客户库存成本，围绕其生产做零库存服务，形成高效流转体系。以沿海和江海联运为主，客户为中心，定制化的循环性往返方案，整合其他物流资源，向上下游供应链做延伸。目的是均衡、高效、降本。

（四）现代化的管理，符合企业生产力水平的现代企业管理（安全管理、流程管理、机构设置、组织管理、制度体系等）与信息化管理（互联网、物联网，云化，大数据等）。

台州品信，从车辆销售逐渐延伸到汽车后服务，物流服务等，与众多物流企业黏性很强，胡会长建议围绕两个全：①车辆全生命周期的服务，买车、租赁、车况、二手车、报废无缝对接。②物流全链路的运作，围绕仓干配一体化，多式联运，几种运输方式组合。在两网基础上，形成数字物流。最终是全链路的数据，通过技术来改造提升。

国际货代转型迭代的方式方法

1月，省协会会长胡江潮一行结合A级物流企业评估工作，调研多家义乌国际货代企业，并在义乌港召开国际物流座谈会，了解痛点、难点，在调研过程中，胡会长说：

近年来，传统国际货代企业依靠信息差赚钱，各自为政、小而全的运营模式面临发展困局，随着跨境电商兴起，服务要求越来越高，传统货代企业面临两大痛点：一个悖论和一个背反。悖论是指：在高峰期货代企业仓储、运输等物流资源紧张，而淡季又出现闲置的悖论；背反是指：高质量服务与低成本呈现二律背反定律——随着人力、税费、土地、运行成本不断上涨和投资强度、亩均税收新政出台，企业如何满足优质服务并盈利？只有通过模式、技术创新，以系统集成方式，将分散、单一、低效、高成本、单体运作转型升级为平台化运营的共享体系，是实现总成本控制下服务最优、利润最佳的模式，也是国际物流的转型迭代的路径和方向。

在开放共享的发展方向上，义乌港集团做出了制度性创新，去年以来，义乌港的“义迪通”项目，使义乌港和迪拜港互为通关便利化，境内关外一体运营，并将众多功能在物流服务平台进行展示，体现了义乌和迪拜之间开放共享的理念。为更好的发挥义迪通的示范效益，真正将义迪通的模式落地运营，需切实解决好货代企业所关切的三大问题，即私密性、经济性、可靠性。

（一）私密性：围绕货代企业的彼此商业机密泄露的痛点，在箱体和仓库上，通过技术手段（包装方式、互联网、物联网、电子围栏等）和制度、流程上做间隔，杜绝商业信息泄露。

（二）经济性：为货代企业在订仓、拖车、报关、仓配、金融等环节开发新的服务产品，让上平台的企业有真价实货的获得感。

（三）可靠性：围绕保证货代企业的业务境内关外全程可控的需求，将国际物流全链路的打通，包括报清关、境内外仓储运营，一程二程匹配衔接，仓干配一体化等，真正体现便捷、可靠。

（四）义乌港平台新产品开发的时效性与系统的完善需要一批有综合能力，能够实施仓运配一体化运作的头部企业引领并参与运营。

甩挂运输落地配场站联盟

甩挂运输新业态模式的兴起改变了传统物流行业低效运作模式，但中间快，两头慢一直是行业痛点，归根结底是“无商流、难物流”——解决好末端配送就连接了客户资源（商流），整合好场站资源就提升了效能。

为此，省协会胡江潮会长经过近一年时间的走访、调研、遴选。于3月邀请省内众多物流企业家在台州召开座谈会。由省物流协会组织发起落地配场站网络联盟的互联互通工程，共同探索实践“信息匹配、交易撮合、资源协同、规范运行”的业态创新。

胡会长提出建议：

（一）业态模式。业态是形成甩挂运输、落地配、场站的网络联盟。模式是构建虚拟联盟网络，网络平台化运营，功能服务机制化，聚能、赋能小终端。

（二）价值目标。价值是共享物流资源（信息、场站、运力、数字）。目标是①缓解区域物流配置不合理难点；②增强物流系统解决方案能力；③提升信息化运营水平；④创新虚拟一体化运营模式；⑤构建渠道化平台。

（三）功能定位。省内省外，线下互为节点，建立共配系统的选择。主要是做三块物流，一是过境物流，二是本地的集散物流，三是多式联运物流。

（四）流程设计。联盟流程需要重新设计，实现联盟成员内的无缝对接。

（五）治理机制。联盟治理机制包括：谈判与会商机制，资源共享机制，利益分配机制，冲突协调机制，声誉信誉机制，信息披露机制等。

（六）组织方式。两步走，第一步企业之间结成战略联盟，联盟成员需有意愿、有资源、守规矩。进行资源整合，形成优势互补，风险共担，利益共享的松散型网络组织，虚拟一体化。第二步，当联盟形成了自有的品牌、标准、模式，用加盟制方式做。

（七）协会依托。协会具有公信力，结合分会活动，开展联盟的组织、立规、协调、监督。

如何使物流企业降本增效，推动我省物流行业高质量发展

物流业贯通一二三产业，衔接生产和消费，兼具生产性和生活性服务业的双重特点，在国民经济运行中发挥着重要的基础支撑和引领带动作用。今年以来，随着经济结构调整，我省物流业进入了战略机遇期，同样面临着新的挑战。

3月，浙江省物流协会会长胡江潮一行就如何为中小物流企业降本增效、推动我省物流行业高质量发展，分别对东阳、永康、长兴等地多家物流企业进行了实地考察调研。

（一）产业集群物流的同步提升。伴随着供给侧改革，大量“低小散乱”红木作坊企业被整顿清退，东阳红木产业处于转型升级阶段，对规模化生产、装备水平、设计水平、环保、现代产业集聚等都提出了新的要求，曾经依靠走量的物流企业如何转型才能为红木产业提供真正有效的服务，确保制造业与生产性服务业同步提升。胡会长针对性建议：一是动力转换，从人工到技术。改变红木家具传统落后的包装方式，从包装材料的创新和包装箱体的标准化切入，解决在途破损、提高回收使用率、提升装卸作业效率。二是效率转换，从单一到系统。不仅仅是制造业有效率，整个生产性服务业也必须有效率。三是质量转换，从量变到质变。围绕红木的产业，建立现代化的物流服务产业体系。

（二）商贸业物流的转型提升。围绕商贸业物流的转型提升，胡会长针对性建议：通过盘活优化东阳的物流土地存量和资源配置方式，解决物流场站既有低效使用，又有供给不足的结构性矛盾，并与当地的产业升级需求及义乌小商品城辐射效应与跨境电商所产生的交易结合考虑，打造分拨中心与高效周转的动态仓库，形成一个体系，并持续不断的对仓储技术、配载技术做提升。

（三）无车承运人的落地提升。为解决物流企业因营改增后税负增加、进项抵扣不足等痛点，响应国家对所有行业税负只减不增的号召，充分用活无车承运人的资质。胡会长提出解决方案：一是利用现有无车承运人的平台，多家企业合作组织运营。二是设计进项抵扣方案，从燃油费、过路过桥费、综合人工成本、地方流程部分返还四个方面为无车承运人平台提供优惠支持。三是平台化运营，依托永康小五金产业两头在外、南来北往的巨大流量，解

决税源大量流失的问题，提高地方政府积极性。四是先行试点，平稳过渡后，向省内各地市做复制。

（四）制造业物流的系统提升。天能集团旗下天畅供应链公司从企业物流逐渐转型成物流企业，通过产业链延伸、上下游打通、平台化运作、标准化推行，亮点颇多。胡会长提出针对性建议：一是掌握天能电池的产品性能、使用习惯等物流偏好做系统性解决方案的设计，针对性降低物流成本，如多式联运、解决退货率高的痛点等；二是整合物流资源，3PL+ 供应链，纵向、横向、立体垂直，提供电池全生命周期的物流服务。三是通过信息化、标准化，最终形成平台化，物联网与互联网产生数字物流，提供增值服务，打造电池行业的现代物流的生态圈。四是将企业物流和物流企业做整合，使物流成为天能的一个产业，形成专业细分市场的（尤其是电池类）物流核心竞争力。

（五）多式联运的体系提升。随着蓝天保卫战的不断深化，公转铁、公转水渐成趋势，结合鑫达物流的转型升级，长兴铁水公设施工程建设进度很快，后期将为长兴多式联运的体系提升提供了有效保障。胡会长提出针对性建议：一是通过开放式载配平台，将传统档口模式淘汰，提高场站装卸与载配效率。二是关注货物组织方式，满足双向货物均衡，建立系统整合能力的本事。三是构建铁公水多式联运的商业模式和核心竞争力。

加快形成服务模式、治理模式、技术升级、运营方式等多元创新新格局，推动企业降本增效，物流业高质量发展

当前，我省物流业发展正处于从高速增长向高质量转变的关键时期，迫切需要借鉴先进经验，加快形成服务模式、治理模式、技术升级、运营方式等多元创新的新格局，为降低物流成本、构建现代化物流体系、实现物流行业高质量发展，找到转型迭代的路径与举措。

4 月，浙江省物流协会会长胡江潮一行就上述情况分别对杭州多家物流企业进行了实地考察调研。并对企业提出针对性建议：

（一）服务模式提升。在海盟集团，企业逐渐从单一企业向集团化迈进，急需通过战略规划带来企业前行新动力，然而战略的成功必须取决于实施的路径与方法，要打造成为平台型供应链企业战略实施路径“先聚能、后赋能”，成为服务集成商，为客户提供全程供应链解决方案；平台化运营商贸平台、物流平台、资源平台、信息平台、价值平台；不断降低交易服务双方搜寻成本和共享交易成本、通过内外部的网络联系而获取更多资源、信息与智慧。形成组织、网络和系统资源的服务创新生态系统。

（二）治理模式转变。对于像海盟这样的大中规模物流企业而言，由于规模化、产品多样化所产生企业运营效率降低，市场反应迟缓等问题，需要转变公司治理管控模式——通过建立合适的事业部制，形成大船变舰队的企业发展治理模式，使企业在规模化进程中保持效率，放大优势，控调平衡，统专兼顾。但事业部制选择必须审视六个角度，以确定企业是否适合

- ①企业规模：达到一定规模，尤其是出现多种产品经营的情况；
- ②所处的发展阶段：步入成长期，出现多产品、多地域、规模化；
- ③事业分化要素：分析企业产品种类、客户分类、经营区域、职能特性；
- ④管控水平：统筹管控水平和主要职能管理质量与效率；
- ⑤人才状况：事业部领导班子成员是否胜任、责任心与能力；
- ⑥发展意愿与视野：需强烈的发展意愿、规模化的大视野、企业领导人再创业冲动。

（三）技术装备升级。近年来，随着单元化物流不断发展，物流容器作为贯穿物流供应链始终的纽带，是优化物流流程、提高效率的重要抓手，载润物流等从事包装技术创新的物流企业，围绕装卸环节的高效化，解决了货物破损率高、货物出错率高和装卸效率低三大痛点，值得借鉴。同时随着 5G 技术的应用与成熟，标准化与信息化的

同步推进，互联网、物联网两网融合促使物流高效协同，在合理成本下实现全程可视、可控、可追溯的场景逐渐清晰；下一步，通过第三方构建循环回收的体系，以租赁托盘或循环笼箱的方式，实现物流动脉与静脉的有机结合，能够进一步降低降低物流成本。

（四）运营方式创新。天能集团旗下天畅供应链公司从企业物流逐渐转型成物流企业，通过产业链延伸、上下游打通、平台化运作、标准化推行，亮点颇多。胡会长提出针对性建议：一是掌握天能电池的产品性能、使用习惯等物流偏好做系统性解决方案的设计，针对性降低物流成本，如多式联运、解决退货率高的痛点等；二是整合物流资源，3PL + 供应链，纵向、横向、立体垂直，提供电池全生命周期的物流服务。三是通过信息化、标准化，最终形成平台化，物联网与互联网产生数字物流，提供增值服务，打造电池行业的现代物流的生态圈。四是将企业物流和物流企业做整合，使物流成为天能的一个产业，形成专业细分市场的（尤其是电池类）物流核心竞争力。

（五）联盟分工协作。依托省物流协会，实施以省内若干家企业发起的落地配场站联盟，实现“信息匹配、交易撮合、资源协同、规范运行”的业态创新。联盟旨在适应市场需求，实现资源共享，发展企业规模，降低企业的物流成本，减少企业的运营风险，扩大企业的物流服务范围，提高企业的服务水平，提升企业竞争力。实施“场站共用、末端共享、车货协同、路径优化、交易平台、智慧运行”的商业模式。

要实现联盟平台化运行，必须通过“软硬结合、虚实一体”方式，线上与线下的一体化运作。因此，信息化对接是联盟运转的基础，围绕这一基础，协会、平台企业、联盟成员将逐一进行信息化对接工作。同时，根据联盟成员各自优势，避免同质化，鼓励分工式发展，促进联盟成员做专、做精主业。如华清物流，可以做好嘉兴本地落地配服务，扩大自己的收货范围，与当地干线资源做合作，增加出货渠道，形成成本优势。

围绕湖州市物流业提质增效，促进现代物流高质量发展

湖州市地处浙北，北濒太湖，处于长三角中心区域，具有优沃的交通条件，为现代化的物流提供了基础便利。随着经济发展形势的变化与产业结构的调整，作为支柱性产业、第三利润源与高质量发展的原动力，现代物流业能够为湖州经济注入新的活力、潜力。如何推动湖州物流企业提质增效、转型迭代、高质量发展？4 月，协会会长胡江潮一行前往安吉、湖州市区实地调研多家物流企业，并座谈交流。胡会长提出了针对性建议：

（一）内陆码头变内陆港口。安吉上港作为内河港的发展，不沿江不靠海，存在着天然的瓶颈制约，如何转型提升成为现代化的物流港口？

- ①择港合作，互为补充；深化与上港集团合作，做上行货源集聚地、下行货源分散区。
- ②内外一体，散集并举；开拓内贸市场，巩固外贸市场，扩大经营范围。
- ③多式联运，系统运行；以集装箱为载体，提高多式联运的方式，弥补现有陆运短板。

（二）单打独斗变合作共赢。安吉鑫盛是安吉地区专做短线物流企业，恶性竞争压力大，成本上升快，如何将传统业态进行转型提升？

- ①做强本地物流；做强本地物流服务能力、揽货控货能力，运用平台增加回程货。
 - ②降低人工成本；以劳务外包或合作的形式，统管装卸工与叉车工，提高整体装卸效率，降低人工成本开支；用机械化设备、信息化手段来代替人工。
 - ③提高服务能力，巩固自身苏锡常的网络，提升客户服务水平。提供多式联运、单元化运输和系统解决方案。
- （三）单一仓储变仓干配一体。骏驰物流，专业服务京东物流全国八大仓，但运营模式也存在一定的不可控因素，如何去提高物流服务能力，形成自身企业核心竞争力，让客户真正的离不开你？

- ①以仓配一体化的模式，在末端仓库构建核心竞争力；

②围绕家具这块，提供上门安装服务等贴心服务，提高竞争力；

③提高仓储管理水平，加快库存周转；

④提高数字化水平，软硬件结合，并延伸各自金融服务。

（四）分散运行变统筹调配

湖州铁公水综合物流园投入很大，区位优势却并不明显，前后左右各有物流集聚区，如何避免互相竞争，同时形成一个主导地位，互补结合？

①性质定位。湖州“铁公水”综合物流园定位应该是物流枢纽基地，对象是长三角地区，即要与德清、长兴、安吉的物流集聚区形成差异化发展，也需要成为他们之间的一个互相贯通、统筹调配一体化运作的枢纽。

②功能定位。物流功能需具备：运输（多式联运与二程配送）；仓储（湖州或周边产业集聚仓、冷链仓、商务仓、供应链体系仓）；平台化（线下配载平台、多式联运平台、信息化平台）

③集聚枢纽资源的方式方法。围绕 200 公里辐射圈，以供应链前端、末端来集聚。对现有的存量与增量进行调研，研究匹配的对象、领域、货物的归集，控货。

④全区运营的体制机制。建立自主运营的体制机制，形成开发区与公司主体的运行模式，解决土地卖完了干什么问题，通过引进团队、资源进行合作。培育自身专业化服务能力，提高运营有效率。

⑤新时期对这个园区的战略定位和政策环境。明确当做物流产业来发展，围绕物流是支柱产业、第三利润源、高质量发展的动力源设计战略定位和构建政策环境。

⑥修编规划，完善设计。铁路做完善配套、仓储留散集空间、码头变港口运作、公路建转拨中心，系统设计，信息化运作。

两年之内传统档口可能消失，超过 50% 的干线公司将被洗牌，唯有发展现代物流才能不被淘汰

业内有传言“两年之内传统档口可能消失，超过 50% 的干线公司将被洗牌”，这种传言并非空穴来风，经济换挡、成本骤升、恶性竞争给传统物流行业带来空前生存危机，然而传统落后的淘汰必然由新生事物的兴起所替代，一些头部企业抓住机遇，尝试通过物流新业态加速转型迭代这一过程；一些区域通过区位优势大力发展物流业推动区域经济的高质量发展。

4 月，省物流协会会长胡江潮前往湖州，围绕这些物流新业态进行现场论证，并就湖州如何发展现代物流进行专题讲座。

（一）变传统档口为开放式平台

湖州鑫达在长兴建立了现代化物流配送中心，尝试通过高效的月台作业、开放的线路选择、灵活的运力匹配、就近的多式联运衔接，成为了传统档口模式的升级替代方案，以降低物流综合运行成本。胡会长提出针对性建议：

①定性。“进出平衡的集货、分拨、配载平台，包含多式联运功能”。

②价值。提高自身铁路货运班列的集拆拼箱服务能力；变革传统档口模式，提高作业效率，扭转客户习惯、降低客户成本；寻找盈亏平衡点，场站功能做相应灵活处理。

③网络。自有网络将集货半径和末端配送有效衔接，实现资源互补，控货为王；多层网络围绕落地配场站联盟实现价值共享。

④作业。多种作业模式满足各种业态；汇车通道通畅实现运输高效；标准化托盘作业提高装卸效率；以互联网、物联网等技术做技术间隔，避免差错。

⑤两化。标准化是制定服务、技术、装卸标准；信息化是围绕场站作业的适用的信息系统，与平台做对接，实现共配网络点对点、多对多的对接。

⑥平台。以平台的模式提供更多的功能，包括支付结算、增值服务、订仓平台等等。

（二）区域发展现代物流业的几个方面

作为支柱性产业、第三利润源和高质量发展的原动力，物流业在区域经济高质量发展中，必须与其他产业进行战略协同和互动发展。在以“湖州创建长三角物流枢纽城市”为主题的“市长面对面”活动中，胡会长以讲座的形式为区域发展现代物流业提供思路：

①新时期要强化物流主管部门的职能，并通过政府行政管理，协会行业自治，优化物流治理体系。

②以集装箱多式联运为发展方向。一次托运、一份单证、一次计费、一次保险、一票到底、全程负责。

③推进物流信息化、智能化建设。企业信息化合适就行，供应链信息化适用就好，平台信息化必须管用，数字物流探索试行。

④整合利用物流资源。围绕“湖州创建长三角物流枢纽城市”目标，针对当前和今后可利用的资源，通过区域范围内的物流系统化运行，存、增资源合理高效的配置利用，实现供应链经济物流产业的健康快速发展，并获得的经济效益、社会效益和生态效益。形成合适的经济圈、便捷的交通圈、适宜的生态圈；体现在促进产业转型升级、构建物流网络体系、展示先进业态模式、创新运行体制机制。

⑤将物流政策作为产业政策，弥补市场失灵的缺陷，构建具有公共基础性的物流园区；实现既定目标要求，围绕建设长三角物流中心目标，通过制订和推行合理的政策、有重点、有步骤地配置资源、引导优势和优化发展，实现非均衡性增长；促进物流产业的高质量发展，提供针对性政策。

物流企业要以需求为导向，聚焦领域做精、做专、做出名气，形成头部引领，诸多企业参与，平台载体，规范运营

近期，胡江潮会长考察了我省物流行业中转型迭代走在前列的龙头企业，提出变革中的物流企业要以客户需求为导向，聚焦与某个领域做精、做专、做出名气，将企业打造成为该领域的头部，以龙头企业引领，诸多小企业参与，平台为载体，规范化运营是行业进步的趋势。

（一）现代化公路运输——拓服务、耕产业、搭平台

大恩物联从快运公司开始成功转型成为三方物流整体解决方案提供商，立足浙江，依托长三角经济带，形成了辐射全国的干线用挂直达和末端仓配一体的综合物流运营网络。通过 SAAS 系统实现业务场景线上化、运营管理的可视化、终端决策智能化。运用无车承运人平台工具“恩多货”，配置车、货、场等物流资源，进一步沉淀和分析货物信息、司机信息、车辆信息、资金流通信信息等海量数据，与大恩现有物流运营网络相结合，既能够打通线上线下的业务闭环，也能形成开放共享的物流生态体系，并更好的服务和挖掘优质客户。

胡会长充分肯定大恩的做法，并认为这是现代公路运输转型的方向，并提出几点完善建议：

一是延伸物流服务，从单一干线运输向仓干配一体化的服务方式转变，满足多功能的系统运作与供应链的深度对接。

二是深耕产业互联网，选择 N 个行业，垂直做整合；在细分领域、产业集群中找空间；对接制造业官网，打通

全渠道、全环节，提高服务水平。

三是强化财务管理，包括企业筹融资、现金流组织、投资周期安排、财务分析等一整套的合理安排。

（二）集中配载中心——规模化、集约化的体现

传统档口和专线公司竞争激烈、成本高企、集约化程度不够，想要走出行业困境，必须通过整合及加盟的方式形成新网络实体。德坤物流提出“专线整合，以线组网”的融合策略，建立中国公路物流智能骨干网。迄今为止，以实现日吞吐货物 20000 余吨，日发车量 700 多台，营业网点 1000 多家，线路 800 余条，全国范围内构建完成 12 个一级核心枢纽和 40 多个操作中心，形成了全国范围高效的公路运输网络。形成以线组网、点点直达的高效率运营体系，降低货物的装卸次数，提高物流的转运效率。

在杭州德坤物流，通过全自营的方式，以开放式集中配载平台为线下载体，实现大货零担的规模化集约，通过枢纽的二十四小时运转，将原来专线的一天一次的规律分拨提升为每日多次定时分拨，提升物流的运营时效，提升枢纽的周转效能。

胡会长认为杭州德坤物流定位精准，空间很大，在 300 公斤——3 吨的成熟市场，随着传统档口与专线模式的衰退，必然由现代物流承载和替代。场站能够满足全天候 24 小时作业的条件，满足客户需求，装卸作业效率高，规模集约效益强。此外，受到杭州物流功能外迁的影响，德坤还具备了资源集聚的条件。

在整合小散物流企业的过程中，如何使他们放心，真正赋能，仍需在几个方面进行完善：

- ①开放式平台，解决现场作业与末端配送两大问题，作业条件与环境由平台负责。
- ②信息化改造，通过电子标签、电子围栏、5G 技术、信息系统的不断提升。
- ③功能化提升，引进无车承运人平台，解决开票、抵扣、税收等问题。为小的专线赋能、聚能。此外还可以建立落地配功能、平台服务功能等。
- ④网络化整合，自建网络需要重资产投入，通过公共平台进行网络整合，将专线、落地配、共配模式、互联网平台整合起来，打造一个线上的德坤。
- ⑤庭院式管理，通过托盘、货架、场站标准化，提高运营效率，降低货损、差错率。

（三）智慧仓群——多通道发展、服务集成、数字化运用

作为行业领先的智能仓配网络运营商，网赢如意仓始终以精益化运营为核心，以仓为点，以配为线，利用互联网、大数据等创新型供应链技术，打造中国智能物流网络底层架构，为客户提供仓配一体、运营服务、跨境保税、供应链金融等一体化供应链解决方案。目前，网赢如意仓已围绕华东、华中、华北、西北、西南、东北、西北七大区域，构建了立体的仓储物流网络。

随着互联网下半场开场，传统电商逐渐发生了分化，社交电商、工业互联网、供应链正在兴起，网赢如意仓以服务菜鸟开始，服务领域从传统电商向社交电商、社区 2b 业务、生鲜、制造业等延伸，服务方式从仓储向仓配一体化转型。构建区块网，围绕产业集群，整合产业物流地产，集成化服务；打造商品网，将部分快消、服饰等产品设置区域分仓，使商品高流动性前置，以商带流；整合运力网，以仓储物流为基准，整合诸多干线与二程配送，现以整合 1300 多条干线。

胡会长认为网赢如意仓以仓为核心，掌握了货源，提供一站式仓配服务，物流服务效率很高；不再依附于单一领域，化被动为主动，数字化运营，符合现代物流的发展方向；精益化运营，扁平化的管理结构，体现了团队专业和组织高效。

企业进一步发展，需从几个方面进行完善：

- ①领域，向商贸流通领域发展，商流物流分离，批发零售结合；向产业物流领域发展，提升系统组织与供应链响应能力。
- ②模式，围绕核心仓储业务，形成供应链集成服务 + 智能仓 + 共配体系的商业模式。提供物流供应链服务，依靠标准化、信息化去整合、优化制造端仓库。
- ③数字化，提升两网的应用，将 5G 技术场景应用仓储环境，端，管，云，算一体化的庭院式仓储管理。
- ④云仓的合理布局，云仓是高度智能化的仓群，需要一套技术、标准、核心竞争力。架构体现更多的是做整合、延伸、扩展。
- ⑤规划、管理与服务，仓群网络必须关注重资产的运营规划；管理包含了组织架构重组，事业部制选择。服务功能应包含仓储周转与价值链增值功能。

（四）线上订仓平台——保障货物均衡、实现系统配置

推流平台依托八方物流供应链服务，逐渐打造成为 4PL 物流服务商，为第三方物流客户提供先进的互联网技术方案，为解决传统三方物流货物不均衡的问题，推流充分借鉴网上订票模式与物流运营方式，打造了订仓平台；通过平台赋能小终端，改造传统专线，通过技术创新、软件迭代、标准化推行，数据汇总、计算分析，最终实现传统物流变革。通过供应链服务的延伸，打通订单流、数据流、资金流，实现平台功能提升。

此外，推流平台作为网配联盟的线上平台运营者，通过万能接口模式实现不同信息系统的网配联盟成员互联互通，为下一步的线路整合、开辟，点对点、多对多的系统配置，线上线下更多功能对接。

胡会长认为，推流订仓平台通过数字化改造的传统物流，模式先进；以平台赋能小终端，构建出物流生态，生命力强；围绕网配联盟实现彼此的互联互通，盘活存量资源，开辟新线路等，前景广阔。

根据推流平台现阶段情况，胡会长还提出几点完善建议：

- ①规避风险。如边界模糊产品的拼装所产生的风险，需提前做好预案规避。
- ②打通末端。服务延伸到二程末端，打通最后一公里，构建完整的网络体系。
- ③技术创新。满足联盟成员聚货、配货、经停、调拨等技术需求。
- ④平台功能。通过支付、结算、回单流量收费；依靠数据做虚拟金融；与无车承运人合作，帮助企业开票实现平台盈利和功能叠加。

物流业大有作为，物流职业经理要储备知识、具备能力、肯用心、敢创新

在 6 月的职业经理人培训结业仪式上，省物流协会会长胡江潮发表了《重使命 善担当》主题分享，并希望通过省协会物流职业经理人平台能够传递理念、传授知识、培养人才，使物流企业得到发展、现代物流事业有所提升，我省物流行业越来越好。

物流是时代产业，从业者必须与时俱进。我从“创造价值、产业地位、基础作用、成长空间”讲了干物流业大有作为。

从正在传统物流向现代物流转型迭代的关键阶段谈“本质与规律、机遇与挑战、变革与发展”。从“拥有职业理想、掌握职业技能、端正职业态度、具备专业水平”叙述了成为一个合格物流职业经理人的素养内涵。

当下，展示物流职业经理人作用、地位、成长的生态环境已经形成。

我们要珍惜关键阶段的人生机遇、热爱事业、坚守职业、励精图治、重使命、善担当、创造出彩人生。要努力做到知识储备、能力具备、肯用心、敢创新。

知识储备，即学习能力是职业经理人的本质能力。知识能丰富人的思想，能够让人更聪明，获得知识，通过思考，就能解决我们以前所不知道的很多问题，知识就是力量。

能力具备，即物流职业经理人特别要强调组织能力，物流系统的协调能力，诸要素优化配置能力，服务的集成能力。

肯用心，物流职业经理人就是高级蓝领、实干家，对职业忠诚，心无旁骛，全身心投入，求真务实，刻苦钻研，锐意进取，坚韧不拔，善作善成。

敢创新，理念创新、模式创新、技术创新、管理创新。成效是和企业以前比，不同且更先进，跟整个行业比，具有领先意义，自己所特有，别人不具备。

职业经理人是我省物流界的精英，培育、壮大物流职业经理人群体是省物流协会的基本职能。我们要不断优化、完善培训的内容、方法，使“时代性、接地气、有价值”的培训主题，成为名符其实的品牌。要搭建请你来学习、交流互动的智能化平台；答疑解惑咨询，排忧解难服务，助你职业发展的绿色通道；信息、渠道、资源业务对接、合作的载体。打造物流职业人的学习型组织，促进人才辈出。

在我省物流业转型迭代的关键时期，能使企业不断成长的是职业经理人的才能，职业经理人以其必备的综合素质、知识水平、业务能力、从业资历来体现其价值底蕴、创造业绩、有作为、有地位。

通过头部企业平台化运营，实现共享共赢

因为物流的复杂性，没有单独一家物流公司可以满足客户的所有需求，平台随之出现；由于企业资源的有限性，通过平台整合资源、细分需求、规避风险，在繁杂的利益相关方中挖掘价值，实现资源的高效配置；在经济趋缓、物流资源结构性过剩的大背景下，单打独斗也正逐步向共享平台、互利共赢转变。近日，省物流协会会长胡江潮一行走访杭州多家不同业态的物流企业，探讨如何通过平台化运营解决企业在转型迭代过程中出现的困惑？

-1- 卓航物流

以近海运输为核心优势的卓航，围绕萧绍地区钢材、件杂货、化纤原料等产品提供物流一站式服务，已发展到千万吨运量，是近海运输的典型企业，围绕其快速发展中面临的资金成本高、回报周期长、资源闲置等痛点，胡会长针对性建议：

- ① 供应链平台，立足于产业偏好，持续做精近海运输与化工产品业务，散集并举，延伸供应链两端，对接舟山大宗商品自贸区，提供优质的江海联运服务，提高集疏运效率。
- ② 整合平台，资源机制化，非核心业务外包，如二程配送做整合，专业化分工与协调，保障回程货兼容性。
- ③ 信息平台，业务交互数字化，完成支付结算闭环，数据金融服务解决流动性问题；丰富功能，形成整合效率，

降低平台成本。

④ 技术平台，物联网技术的落地，实质在于一个场景、一个体验，如：卓航的危化品业务，实现船舶船舱全程、客户体验便捷高效。危化品船的全程监管，再一个是客户体验，实现业务可视化管理，保障全程安全可靠。

-2- 龙田供应链

以仓干配一体化运营的龙田供应链，在杭州二环布局 40 万方仓储，是城配领域的典型企业，围绕企业在运营过程中出现的一些困惑，胡会长针对性建议：

- ① 聚源平台，龙田要搭建核心是仓的仓干配一体化平台，核心是仓储，其他外包，搭建互联互通的信息平台。丰富业态服务，电商与企业物流并重；通过网配联盟共享二程。
- ② 配载平台，整合配送网络并提升丰满，承接石大路货运市场等货源转移，改变原有习惯，以集约的方式来建立现代化的配送中心。
- ④ 订仓平台，对接网配联盟的线上订仓平台，多个资源对接，共享合作。

2019 年度上半年 A 级企业评估工作

我省物流行业正呈总量下降、结构分化、竞争加剧的态势，成功转型升级成为众多物流企业最强烈的诉求，在这一过程中，有企业通过模式创新、技术应用、规模整合、高效配置，表现出了高成长性和增长潜力。6 月 19 日~20 日，胡江潮会长一行结合 A 级企业评估工作，展开了一轮密集走访，调研湖州多家物流企业，为企业针对性会诊，解决痛点，寻找亮点，并根据每家企业的业态提出针对性建议：

-1- 平台物流

天畅供应链作为天能集团拓展物流行业的重要板块，近年来通过整合众多三方、车队、仓储等物流专业企业，形成一个物流平台，因自身发展需要参与 A 级物流企业评估。

胡会长建议：

- 一是公司业态是依靠货源优势、综合实力和技术支撑，做好平台型物流企业，通过平台形成资源、信息有效集约，功能服务机制化打通，有效运营；
 - 二是商业模式是做四方物流（4PL），集中管理本组织和其他组织的资源、功能和技术，并设计和运营综合的供应链解决方案集成商，主要做系统化整合、平台化赋能、全渠道运作；
 - 三是构建智能化物流系统。
- ①结合网络货运模式，车货配智能化运作，引进专业化的团队合作，降低企业税负。
- ②物流资源的管理软件的十个方面: 网点资源管理，仓储、货场、装卸点、经营全面控制管理，对网点数量、规模、状况进行量化分析；运输资源管理，数量、质量、规格和配套的情况；仓储资源管理，包括自建仓、工厂仓、社会

仓的进出、库存、识别、分拣、包装、配送、金融、信息处理，对仓储进行调节、检验、结算、计划、控制；装卸资源管理，对数量、质量、规格进行分析，提高装卸设备利用率，灵活调度；此外还有人力资源管理、客户资源管理、供应商资源管理、软件资源管理、虚拟资源管理、标准化资源管理。

- ③物流装备的信息化，在于通过新兴技术将天畅的设备互联网、物联网化、智能化。
- 四是线下网络的构建，a 全程化的厂库托管，解决体制问题，为供应链体系搭建打好基础；b 社会节点整合，通过两化做整合，全生命周期做；c 自建库的选型，做好仓库、配送中心、场站的选择。品种做蓄电池的产品延伸，尝试原材料大宗商品金融业务。智能仓的建筑、设计和施工(库型、通道、设施设备的选型和标准)；d 经营管理方式，做经济性比较，现金流控制、市场调研与可行性分析。
- 五是总体平台建设要有经得起商业逻辑检验的公司盈利模式和价值创造。

-2-
制造物流

长顺物流为制造企业提供供应链系统解决方案，嵌入到工厂的原材料采购、线边物流、仓储管理等环节，以精细化管理模式受到了客户的认可，并获得了较高的利润率，符合现代化三方物流的发展方向。

胡会长建议：一是专注于做优制造业物流，做好细分市场，提供更好的供应链物流、线边物流、分销物流，优化库存等服务；二是仓配一体的运营方式，智能化运行；三是围绕汽车电池做复制，跳出和平镇发展，瞄准南太湖新兴制造业开拓市场，提供系统化物流服务；四是战略和财务考虑，筹划上市等方式拓宽融资通道，提升公司治理和管理水平，形成品牌。

-3-
国际物流

近年来，已有部分国际货代物流企业开始向现代化物流迈进，顺应产业链需求延伸服务，注重供应链上下游的整合，从提供单一环节的服务想整合多个环节的综合服务转型，满足多样化物流需求；也有企业从细分市场和产品出发，走专业化、特色化之路。

- 针对国际货代向国际物流转型的趋势，胡会长提出建议：
- 建议提高六个水平，一是营销水平，实体营销和线上营销相结合，挖掘客户，围绕着国际货代线上运营；二是运作水平，把方案设计、进出口通关服务、清关服务、供应链信息服务、退税服务、生产跟踪及货控服务、物流服务、供应链金融服务六大功能一体化运作；三是平台化水平，实体和虚拟结合的平台，商贸、物流、资源、信息、价值五大平台的打造；四是供应链集成服务水平，系统做横向供应链集成化，纵向一体化通过标准整合资源、分级集成，组织化提高；五是管理水平，组织架构上事业部制矩阵式运作，权责利有效结合，流程大于权利，制度流程化，流程信息化；六是资本运作水平，治理架构上股份制改造、股权分配、激励机制，打好基础。

-4-
快递物流

佰川物流专注于电子商务企业服务外包，是一家专业从事快运、快递、项目物流、同城配送和电子商务的综合

性现代物流企业。利用自身仓储设施、分拨技术、管理系统和优质、高效、快捷的运输服务平台，向客户提供一站式供应链管理解决方案。

胡会长点评：佰川物流具有较强的综合实力，在义乌具有商流带动物流的得天独厚优势，具备云仓基础和专业化团队，尤其在技术研发和应用与扁平化管理留下了很深刻印象，商业模式和经营效益具备潜力，符合现代物流的发展方向，

- 建议：提升强化八大能力
- 一是组织能力，物流资源结构性过剩，快递竞争已成红海，提升企业对快运快线、小票大票零担市场组货揽货能力，用快递的方式去改变传统市场，寻找发展空间。
- 二是作业能力，作业方式要从单一满足快递向可满足快递、快运等多种服务方式拓展。
- 三是仓运配能力，构建数字化的仓储体系，高效转拨，高度智能，全程可追溯，再通过系统和标准去整合社会仓储资源。
- 四是盈利能力，除了基础物流收入外，还需提高增值服务带来的收入，挖掘出价值链。
- 五是治理能力，对组织架构进行设计重构，规范核算，强化佰川治理水平。
- 六是强网能力，地网: 快递蜂窝网络、快运集成网络、快线渠道网络的构筑、兼容和组合。天网: 企业的系统软件、订单处理、全渠道运营能力。
- 七是供应链管理能力，围绕 B 端市场，提高供应链管理能力和制造业是嵌入，商贸业是互动。
- 八是数字化应用能力，推动互联网技术、物联网技术、大数据技术的应用场景落地。

-5-
干线运输

义乌义港通物流有限公司是一家集国内公路运输、航空货运代理、城际配送、国际货运代理于一体综合物流企业，主要提供长三角与珠三角之间的公路快运服务、落地配服务、供应链服务。

- 胡会长点评：
- 义港通主业是做干线运输、甩挂运输，快线运输。在定位与德邦、顺丰、运满满等平台型企业天然形成竞争。但义港通路径清晰，理念先进，在细分领域的服务能力方面、点对点快线运输和装卸时效方面、资产投入方面都具有优势。
- 建议：一是向运配一体化发展，系统降低仓运配成本，提高车辆装备运营效率，倒逼企业提高经营管理水平，提高资源组织化程度和配置效率。二是围绕义乌仓储和落地配调拨转配等需求，做好合理规划新场地，物流工程提高作业效率。三是应用信息技术和供应链技术，优化信息系统，强化供应链设计能力，提升车货配置效率，接入无车承运人、金融服务等增值服务。

-6-
传统专线转型快线物流

夏邦物流是一家从事专线运输、快运卡班、三方物流等多种业态物流企业，在河南、山东、天津、郑州、长沙、武汉开通多条精品专线，并以网点加盟模式，进行资源整合。

胡会长点评：夏邦物流自营与外包相结合，自营多条精品干线，并将不具经济效益的线路外包，网点加盟，并负责集货配货、重抛搭配，形成成本优势，减轻企业压力。

痛点：一是货源缺少，随着制造业产能不足，经济压力传导货源需求将会持续受到影响，工厂制造业的订单碎片化趋势越发明显；二是资金受限，加盟模式标准不统一、服务能力不稳定，自建网点成本投入太高，影响企业规模扩张；三成本增加，人工、税负、资金、装卸作业成本等逐年增加。导致快运类企业利润微薄；四是竞争力弱，快线企业准入门槛低，差异化竞争力在哪？

建议：① 3PL 物流迭代升级，快慢结合（点点直达与循环组货相结合）；车辆自有和合作结合（通过品牌、标准来整合别人）；二程与网点加盟结合，统一调度、统一装卸作业，干仓配一体化。② 向 4PL 升级，引入供应链管理（两端延伸，源头找货，厂库优化，增值服务提高利润）；搭建平台（平台提供订仓服务、网络货运线路规划、清算结算与金融服务）。③ 注重信息化升级。基于夏邦向 3PL -4PL 升级的过程中的需求，在现有软件应用基础上不断提升运输管理、平台管理、供应链管理、客户关系管理等模块。以路桥为试点提升信息化，5G 物联网技术嫁接上去，做好 5G 技术大规模应用和数字物流发展的准备。

-7-

汽车贸易拓展物流板块

台州东福集汽车贸易、汽车挂靠管理、物流运输、汽车维修、应急救援四大板块的服务。从传统汽车贸易转型向全产业链的延伸,把汽车产业贯通物流和应急救援。目前涉足临海北三县的落地配业务,四通一达的干线运输业务,部分仓储业务,危化品运输以及无车承运人业务。

胡会长点评：台州东福有情怀，向全产业链延伸，由卖车派生了物流，涉猎很广，值得肯定。但在物流板块缺乏持续的盈利模式、专业团队、业态摊大饼难出彩。

建议：① 商用车全生命周期服务，买车、维护、保养，二手车，报废。随着国三升级到国四，商用车二手车检测是潜在市场，值得拓展。② 向全产业链上下功夫。不摊大饼，领域做精，做好取舍，快运具备双向货源，做工程物流做好控制，城市配送需要提高装载率，危化品做好安全控制，无车承运人要做好车货匹配、增信系统、在途监测，结算金融，税务筹划。乘用车物流，线边物流和供应链物流市场和东福天然契合，向这块做拓展。③ 智能化管理，涵盖六大系统，订单管理、运输管理、仓储管理、财务控制、路径优化、物流机器人控制、车货交易、云平台。

-8-

企业物流转型供应链

银轮普天由银轮集团和上海普天物流合资成立，满足天台县制造业、商贸业日益迫切的物流需求，大幅降低物流企业运营成本，提升区域竞争力。目前区域物流中心仍在建设当中，项目总投资 11 亿，初步规划建立现代物流港、智能仓储中心、智能物流中心、物流供应链金融中心等。

胡会长点评：总结起来“两强两弱”，就物流来说，两强是自身能力强，母公司制造业强；两弱是天台经济弱，区位优势弱。

建议：①主业是制造业物流，受汽车行业不景气影响，产业下行压力加剧，倒逼企业转型升级，通过建立轻量化、智能化的物流体系，提高制造业核心竞争力，形成智能制造和智能物流有机结合，从银轮开始，向天台、台州、浙江、全国的产业集群、块状经济和上市公司拓展。做制造业物流系统解决方案和供应链集成服务，用供应链 + 和物联网 + 技术，打通并精益化管理采、产、销、后服务。发挥你的强，剪掉你的弱。② 区域的平台化，物流具有强社会化，强专业化属性，做区域 4PL 比全国性平台更具优势，在功能化布局上，一是制造业智能仓对接，二是虚拟数字平台提高物流效率，三是聚能、赋能机制，四是管理水平提升。

企业落后是与时代的脱节，从企业物流到物流企业，真正体现智能制造对智能物流的要求更高了，要跟上我们的时代。

-9-

整车运输向专属化发展

汤氏供应链是一家快消品整车物流企业，为农夫山泉、可口可乐、百威啤酒等提供物流服务。该企业代表了一种物流企业发展方向，即做精细分领域，专业化运作，也反映出快消品物流行业的发展变化。

胡会长点评：一是商业模式领先，专注快消品快运，仓干配一体化；二是技术驱动明显，信息化系统的应用，装备专利；三是资本助力发展，依靠资本推动规模，规范企业管理、治理。

痛点：对于快消品整车物流，暴露出几大痛点，一是存在区域性壁垒，各中势力盘根错节，难以突破；二是快消品整车运输成本效益差、营收利润率低、资金流动性弱，形势严峻；三是业态提升的空间

建议：① 主业做精，提供快消品供应链系统解决方案，整合外部资源，平台化运作，供应链金融嵌入；② 向其他物流领域突破，供应链两端延伸，提升自己仓管能力，满足柔性化生产需要，强社会化、强专业化；③ 资本市场预期把握，企业需要资本助力，但不能被资本绑架，在战略和融资上慎虑；④ 信息化提升，信息化和数字物流的实现方式进行研究和尝试。

-10-

快递物流转型快运物流

中通快运复制快递加盟模式快速发展快运业务，主打 10-300 公斤小票零担，凭借中通品牌优势吸引直客。运营模式上，以中心直营 + 加盟网点的模式，形成网络优势；组织架构上，运用省总制，借鉴了快递发展的成功经验，也克服了加盟制的不足；货物匹配方面，双网融合方式，依托现有的快递网络和快运进行合作配货，降低空驶率。

胡会长点评：快速物流（快递、同城配、快运、快线）是时代性产物，从传统到现代，体现了物流水平和能力，适应了现代经济发展需求（智能制造、商贸流通、客户体验、柔性化生产），派生了差异化发展要求（从快递转向快运，从小票到大票，物流形态、服务对象、运营环境、系统解决方式、客户需求都不同，形成了物流企业水平、能力、规模差异化发展要求）。

痛点：一是控货，形成网络效益需大量布点，也带来重资产包袱，物流区域性特征和全国性平台形成矛盾；二是成本，布网、布节点、购车、运营等诸多成本的控制；三是效益，传统物流 85% 是基础服务，15% 是增值服务，供应链没打通，四流没有联动，需要对效益进行把控。

建议：优化五个结构性。①组织架构，一是治理架构是合伙制，责权利分配机制，形成命运共同体；二是管理架构是扁平管理，在省总的基础上，做到省省协同；三是网络架构，加盟直营结合，成本效益平衡；②业务架构，五个方面构建业务架构：网络化经营，互联网应用，系统化整合，规模化组织，集约化经营。提高干仓配一体化，减少中转环节，把握三种快速物流的网络区别（快递是蜂窝网络；快运是集成网络；快线是渠道网络）；③供应链架构，将物流供应链七大环节（仓干配、装卸作业、包装、流通加工、信息处理）有效组织。向制造、商贸业供应链延伸，采购、线边、分销专业化运营。甩挂运输与多式联运组合，具备组织整合的能力；④技术架构，信息技术顺应需求迭代，嵌入供应链管理、物联网应用，数字物流发展。⑤财务架构，企业需符合商业逻辑，讲究投入产出，需利润核算、成本核算、资金管理和价值管理，从财务管理变成管理财务。

“工业园、产业园、物流园”三园合一推动区域产业集群转型迭代

浙江的产业集群发达，但近年来，在劳动力成本上升，资源价格上涨，市场需求放缓压力等外部市场环境的冲击下，我省产业集群发展逐步放缓，甚至出现外迁和衰退的迹象，为顺应高质量发展，针对产业集群的上下游供应链企业之间的供需关系，建立高效有序的物流网络结构，降低集群整体运作成本，提升我省产业集群的竞争力，成为了关键。近日，胡江潮会长一行前往湖州安吉、南浔两地，就当地产业园区的规划建设进行了交流探讨。

胡会长建议：将规划中的产业集群园区建设打造成为集“工业园、产业园、物流园”三园合一的区域引擎。

①功能定位，一是工业园以产业集群、高端制造、相关市场等企业入驻为主；二是产业园以第五代市场为发展目标，根据区域集群不同：建立如安吉竹制品产业园、南浔地板产业园的展示中心、配送中心和电子商务平台（产业互联网）；三是物流园以头部企业引领，供应链延伸，集约化运营，智能化提升，包含：供应链物流园、DT 区域配送中心、智能仓、JIT 配送体系、运营平台，多式联运体系。

②组织方式，关键在于园区的规划不能分割，管理需要制度创新，服务建立公共平台，专业化运作，注重效率。

物流产业升级是个单行线，没有回头路

（一）从自然群落到集群发展

近期，胡江潮会长在宁波地区物流企业调研时指出：我省物流业正处在传统物流向现代物流转换代、产业升级的起步阶段，目前面临业务萎缩、经营下行、效率下滑，路径困惑等困难，企业指望用去资产降成本、改良模式，熬一熬，熬过周期的线性思维和办法是难以维继的，物流产业升级是个单行线，没有回头路可走。只有通过结构性、整体性的创新、变革才能有新未来。

宁波金星物流成立于 1995 年，在 50 亩场站里自然形成了以档口 + 干线从事传统物流的群落。

目前所面临的矛盾是：传统货物量减少与适应新需求量的供给能力不足；要素资源成本上升与生产效率提升不同步；监管趋严与自身规范运营失配；互联网冲击与企业信息化水平和运用失衡；税负加重与无车承运人功能运用跟不上。

为此将从事传统物流的自然群落改造提升为现代物流相关商业活动在地理上集中运作的物流集群模式，通过现代装卸设施、设备建设提升作业效率，通过网络货运提升运输效率，通过平台的聚能、有效赋能众多中小企业的服务效率，通过制度创新来提高集群的组织化程度和产业的集中度，以集约化运营，形成物流集群化运作的六大优势：

一是显著的规模优势，集中的干线资源，形成集聚；二是高度的集中作业优势，高度智能、装备化场站；三是快捷的时效优势，二程运输归集分拨高效；四是资源共享合作优势，互联网整合内外资源；五是多样化增值服务优势，用平台解决资金和其他行业痛点；六是平稳的价格优势，各种服务产品组合有利于货物价格稳定。

（二）新时代，新起点

我省物流业正处在传统物流向现代物流转换代、产业升级的起步阶段。只有通过结构性、整体性的创新、变革才能有新未来。其中，集装箱单元化物流凭借其装卸搬运效率高、货物散失及损坏率低、节约包装材料、便于堆码

和保管等优势，成为了物流现代化的发展趋势。

宁波港集装箱运输有限公司以宁波港集团为依托，运作多年，日常运营 1500 辆大车队甩挂，负责港与港运输业务以及港区内部调配业务，是作为集装箱单元物流的代表企业。

在现有业务基础上，宁波港集装箱运输有限公司要围绕以下六个方面创新发展。

一是港内应急服务转向战略发展。宁波港将第五代港口作为战略发展方向，以自身作为母港延伸到省内各类港口联营合作，形成子母港群，客观需集装箱运输支撑和延伸，核心在于集配能力高效一体化。

二是集装箱单元物流持续应用创新。从粗放到集约，从大箱到小箱，进一步深化包装与集装箱单元化的创新应用。

三是多式联运业务不断优化组合。以集装箱为载体，在公铁水、海江河等多种运输方式上优化组合，高效无缝衔接，并向长江中上游延伸。

四是控、组货能力提高体系效率。组货通过内外贸、进出口一体化，实现双重运输效率提升。围绕客户需求向供应链延伸，即做直客，也承接同行货，使货物均衡。

五是充分运用信息平台化运作。1、物联网应用。符合 5G 发展方向的运输的物联网化智能可视；2、车货匹配。运用网络订仓平台，实现车货匹配，满足物流公司货物均衡性需要，顺应制造业柔性化生产趋势；3、供应链对接。用信息化将延伸上下游供应链企业都进行有效连接；4、增值服务。如税务筹划，汽车后服务。

六是建立企业自身品牌形象和标准。整合社会资源，形成合力。

胡会长在衢调研多家物流企业， 并出席危化品物流会议与秘书长联席会议

9 月，浙江省物流协会会长胡江潮一行前往衢州，主要做了三件事，一是走访多家当地物流企业，了解衢州地区物流发展现状，推动企业转型换代。二是在调研危化品物流痛点难点的基础上，出席了危化品物流座谈会，与政府、企业交流情况，共商对策。三是出席了第三季度秘书长联席会，围绕“把握行业现状，开展协会工作”进行了交流分享。

1、粮食物流

柯香物流是一家区域性粮食类运输的企业，包括粮库跨省调拨、陈化粮处理、进口粮采购等业务。因货物属性特殊，企业目前面临着季节性波动大、单边运输空载、配货能力要求高、多式联运组合难等矛盾。

胡会长建议：

一是深化粮食物流领域的职业化与专业度，向粮食供应链体系采购分销，仓储、加工等环节服务延伸，提高组配货能力，提升系统效率；二是提升自身的信息化水平，定制开发专业 SaaS 平台，流量付费，轻量运维，增强资源整合能力；三是夯实品牌，加强基础管理能力与团队素质培养。

2、区域物流

东吉供应链主要从事衢州域内物流集疏业务，现已经实现衢州市各地全覆盖配送，也经营一部分专线业务。也存在着我省众多货运市场诸多共性问题，如：场站粗放运营、利润薄成本高、用工压力增加、发展方向困惑等。

胡会长建议：

一是提高作业水平与劳动生产效益，改造优化场地、装备水平提升、信息化持续升级，提供安全、高效、可靠服务，稳定货源，走向良性循环。二是加强供应链管理的能力，物流供应链将装卸、干线、二程合理运用，外部资源协同整合。供应链物流是系统化、专业化的物流外包，延伸嵌入到制造业采购、生产、存货、销售等环节中去，提升整链价值。

3、危化品物流

联众物流是一家从事危化品物流的企业，主要服务产品是液化天然气，随着危化品监管力度的不断增强，企业效益与安全管理如何平衡成为了最大痛点。

胡会长建议：

一是安全生产是首位，危化品物流是高端物流，必须规范运营、遵纪守法，加强运输、仓储、装卸、包装加工、配送等多物流环节管控与服务。二是技术手段优化提升，通过物联网、互联网技术对货物与介质在途进行管控，平台监管，事前预防。三是强化危化品物流分会作用，加强分会活动，多反映行业痛点，协助解决问题。

4、危化品物流会议

近年来，国家对危化品物流管控力度不断加强，然而，生活、生产又离不开危化品，形成了行业发展与社会安全的矛盾，对危化品物流行业治理提出了更高的要求。为此，浙江省物流协会开展调研，主持召开危化品物流行业座谈会。宣贯行业政策、听取企业诉求，构建了政府与危化品企业之间沟通的桥梁，取得了较好的效果。

胡会长呼吁：

围绕企业、行业安全健康高质量发展的要求，危化品运输的监管离不开政府，交通部门一般将危化品运输环节作为重点管理对象，实质是危化品物流涉及运输、仓储、配送、装卸、包装、信息处理等七大环节，从行业协会的角度来看，危化品物流除运输以外，还需保持六大业态同步运行顺畅安全。

首先，是危化品物流存在五个“高”。一是门槛高，危化品准入门槛较高，资质稀缺；二是要求高，危化企业运营对硬件软件高要求；三是素质高，即职业化与专业度，职业化是企业标准化、规范化、制度化。员工团队在知识、技能、观念、心理上都具备职业素养和职业技能水平。专业度是对产品属性、危化要求、服务对象和服务水平的专业度；四是效能高，要求在物流七大环节和以及供应链两端延伸与运作高效；五是高质量发展，围绕高效的供给能力，适应高质量发展的要求。行业协会将持续关注。

其次，是危化物流重在规范，安全为天。根据《JT/T 617 危险货物道路运输规则》要求，从严管理，加强信息化投入。维持政府和企业关系，明确安全和发展关系，平衡投入和产出关系。协会也会加强危化品物流行业保护和自律，典型推广。

再次，是危化品物流智能化运行，把政府的监管信息化、企业信息化、平台化结合起来。5G商用后结合巨化的信息化平台，将追根溯源、RFID、温控、液体稀释度等传感器形成危化物联网，平台实时监控，预防安全事故。

最后，是破解痛点，发展过程中，危化品运输出现了五大问题：

一是“流浪车”问题，危化品 0-6 点禁行导致的“流浪车”问题，需抓紧停车场所建设，可与有场站资源的单位共享，同时通过信息技术预登记，平台推送，使停车更加精准柔性。

二是“定时车”问题，疲劳驾驶的解决方式过于粗放，不应该是车休息，而是应该人休息，是通过人脸识别，使企业双驾驶员不再成为虚设，从而提高企业运行效率。

三是“半挂车”问题，需要政府部门尽快出台装备目录，依据实施。

四是“轻重车”问题，危化品重车停放介质不同，混停容易导致事故，需要合理设计停车场站，研究科学的管控与技术手段。

五是“配送车”问题，危化品配送环节涉及到不同的包装，解决包装问题，需要制度性突破。

针对危化品物流行业的五大需求，协会将组织力量，加以研究，提出合理化建议，助企业、促发展，使浙江省危化品物流走在全国前列。

5、三季度秘书长联席会议

秘书长工作例会，围绕“我省物流业发展动向和新时期协会工作 ” 两大主题进行交流，省物协会会长胡江潮与各秘书长就目前行业发展情况进行了深入交流。胡会长认为：

我省物流正处在转型迭代的转化期、换挡期、阵痛期、窗口期。原始、传统、现代的物流业态交错，经济指标荣枯线上下徘徊，新旧动能持续转换不足，企业路径选择纠结、困惑中，以为“互联网 + 物流”可将所有问题迎刃而解，但，互联网 + 本质是工具，不是神器，是方法，不是方向，互联网 + 也不是现代物流发展的主要方向。物流企业的真正发展方向是转型迭代，是传统向现代物流转型，是物流组织形式和经营方式的迭代。唯有持续提升现代物流运作的基础能力，提高整个产业链水平的运作效能，最终提升企业竞争优势。

协会工作打算

关于新时期协会的工作，主要是：信息提供、企业评价、教育培训、贴心服务。胡会长重点指出：

协会要有作为，需以问题、需求为导向，做好本职工作，使物流企业、政府有获得感、认同感；要有地位，工作必须符合时代性，有价值，接地气，才能在业界形成影响力和凝聚力；事在人为，协会肩负物流行业发展使命，聚焦行业前沿，挑战固有认知，做开创性工作，并坚持奋斗，永无止境，才能促进行业突破。

主要围绕四块工作内容展开：

提供信息。信息作为协会的核心资源，要从统计、分析、政府、产业动态、市场、数字、知识等多方面，进行精准采集、有效梳理、分析点评、高频发布，做到及时、准确、全面，力求打造成为我省物流业最有价值的动态信息平台。

企业评价。以 A 级物流企业评估为抓手，通过评估的全生命周期服务，为企业做评前诊断，评中指导，评后服务，深度了解企业经营现状、问题与困惑，为其牵线搭桥、咨询建议等，使评估成为企业提升经营管理水平的内生动力。协会通过流程简化、费用透明，指标优化，常态化跟踪，全方位减轻企业负担，为企业健康发展服务。

教育培训。重点在于提升企业中高层人员的经营管理素质，通过物流职业经理人培训班，结合企业培训计划，与职业院校展开全面合作，从行业理解、专业素质、职业技能、知识储备、管理水平、企业文化等方面，通过授课讲解、现场教育、交流互动、答辩、在线教育等多种形式，搭建一个规范化、品牌化的物流行业人才库与物流教育云平台。

贴心服务。通过牵线搭桥、咨询服务、反映行业诉求、维护会员权益、推动行业自律等方式，全方位为企业、政府提供服务。按照代表性、区域性、针对性的要求，了解情况、汇集需求，为企业提供转型迭代中所需的信息和渠道。千方百计、尽其所能，为企业排忧解难出力；向政府及有关机构反映情况，维护合法权益，协助政府在行业管理中发挥积极作用；为政府及有关部门对物流行业的政策制定、动态了解、对策建议，提供有效服务。

第五期（第二次）物流职业经理人培训圆满结束

从10月28日到11月1日,历经5天4夜,我协会组织的职业经理人培训活动圆满举办,在此期间,我们的学员,充分体现出自身对学习知识的渴望,对行业企业的热枕,认真听讲,踊跃提问,细致总结,乐于分享,展现出身为物流行业职业经理人所应具备的专业素养,给我们更多的信心,我们浙江省物流行业在这些同仁的经营下,一定会越做越好。

在结业典礼上胡江潮会长为大家做了主题演讲,供大家参考学习。

励精图治,奋发有为

通过这期培训,使大家进步,领悟到在我省物流业转型迭代,变革创新发展的新阶段,学习是一切能力的基础,理念是总开关,知识就是力量,认知决定差距,格局决定结局。物流是实体经济,发展现代物流不能脱离信息技术这个必要手段,但信息技术必须依托实体产业,物流基础能力,产业链水平是不能动摇的根本。新时代物流企业成功的关键在于其整合或获得智慧资源(创新产品、客户、供应链,创新模式)的能力。

企业是配置资源的经济组织,人才是第一资源,人才是具有一定专业知识,专业技能,进行创造性劳动并对社会做出贡献的人。职业经理人是人才市场最有活力与前景的阶层,经理人最重要的使命就是经营、管理企业,使其活动最大效益。作为物流职业经理人,纵有一身本领,横有企业平台依托,漂亮的舞台与精彩的角色融合才能发挥,职业经理人要有感恩、敬畏之心,具备学会做人,学会做事,学会学习的底蕴,忠于职业始于忠于企业的操守,励精图治,奋发有为的情怀。

从事物流职业,物是本,来自时代、社会、客户的需要,优秀者创造供给,卓越者创造需求;流即效,用先进技术,现代管理驱动作业效率提升,服务水平提高,这才是现代物流所需的集约化经营,高质量发展的目标。

今天的浙江物流业,比以往任何时候都更渴求人才,需要不断涌现更多在转型迭代中创新企业的人才,发挥聪明才智,演绎动人故事,不断创造新时代浙江物流发展的新传。社会、企业要为创新创业搭好平台,建好舞台。省物流协会要尽其所能在提供信息,评价企业,持续学习,贴心服务,人才库建设和人才发展上做足工作,助推大家,体现价值,建功立业。

单元化物流业态,是我省物流企业迭代转发展的方向,前景可期

物流单元化是指将货物由发货地整合为规格化、标准化的货物单元,并保持货物基本单元的状态一直送达最终收货点的物流形态。特点是将托盘、货架、叉车、集装箱、料箱、输送机、运输车辆等物流装备有机地结合在一起,使货物以单元化、模块化、标准化、智能化的形式完成物流乃至供应链过程,从而大幅提高物流与供应链运作效率,降低物流成本。

近期了解企业单元化应用现状,省物流协会会长胡江潮一行前往修正快运调研。

修正快运提出了货运商务舱的运营模式,对准高时效、高品质、高附加值货品快运领域;通过节点单元化,压缩物流所有要素的等待时间,实现快速中转交接,提高运输的时效、周转率以及安全系数;糅合加盟与直营的各自

优点,建立联营模式,与网点经营者共同发展建设,实现低成本全国网络覆盖,并采用信用分体系等政策,突破以罚代管的管理方式。

胡会长表示非常看好修正快运物流单元标准化的创新模式和大胆、有效的实践探索,根据原理,仍需关注七个事:

（一）单元厢体运作

单元厢体运作。“一票多件”是零担快运的难点,深入研究厢体组合方式创新、厢体智能化云化改造、厢体装卸环节优化实现突破。

（二）集成网络系统

物流是长尾市场,小散杂对象居多,在合理半径内建设区域性快运集成网络,实现物、厢的高效组织、复杂可控。

（三）服务对象细分

围绕四块服务对象做细分,①对标制造业、商贸业、农业;②与大三方合作互补;③对小黄牛、小节点整合;④对高附加值产品和领域,建立产业研究团队,做供应链与系统解决方案。

（四）信息网络化与平台化功能

修正组网也需要强大的信息系统做支撑。网络化是自身的信息化提升与客户间的互联互通。平台化提供服务与增值服务的功能,实现聚能与赋能。

（五）细分领域与对象

以厢体为核心,重点关注产业物流的细分领域,一张网的组织做到最优,围绕枢纽的建设,做转运仓的功能,其他一二程做资源整合。

（六）多式联运产品

修正的产品包括:极速,特快,普快,尤其是普快,考虑多式联运兼容性,通过系统有效的多式联运组织,降低运输成本。

（七）盈利模式、现金流

盈利模式与正向现金流是企业长期健康发展的核心,需商业逻辑的成立,形成规模效益,挖掘价值潜力,具备长远盈利的预期,通过产融结合的方式,缓解现金流压力与账期问题。

供应链目的是打通产业链,提升价值链,形成生态链

供应链是以客户需求为导向,以提高质量和效率为目标,以整合资源为手段,实现产品设计、采购、生产、销售、服务等全过程高效协同的组织形态。

近日,省物流协会会长胡江潮一行密集走访数家供应链相关服务企业,了解供应链企业现状,找寻省内创新样本,胡会长认为:

供应链目的是:打通产业链,提升价值链,形成生态链

打通产业链。打通不是从头到尾都是自己来做,而是做全链的组织者,把控核心环节,其他整合与协同,规避断链风险。

提升价值链。在培育过程中摸索出商业逻辑,在供应链环节上找到盈利模式,在整合资源中获取更多商业价值。形成生态链。是构筑物质与非物质的闭合循环。实现商流、物流、资金流、信息流、知识流,五流合一。围绕

企业自身、服务客户以及产业集群形成良性闭合的完整生态。

好的服务形态需看供应链的四个条件是否具备：

- （一）长期战略合作关系是否牢固？
- （二）共同获利的价值链是否形成？
- （三）系统性效率是否提升？
- （四）良性互动的格局是否展现？

围绕不同类型的供应链模式创新，胡会长提出针对性建议：

一、企业供应链

企事通集团是一家专业提供一站式综合物资供应服务的企业，专注于政企客户服务，公司在朝着成为百亿级体量企业迈进过程中，寻求转型升级，胡会长建议在多年主业的基础上，深化国内领先的 B2B 综合物资供应链平台，实现企事通集团转型迭代，还需关注企业内部的五个事：

（一）明确目标

定性目标是做好的服务标准化；定量目标是基于实现营收目标做资源配置。围绕企业生存与发展，提高市场占有率和核心竞争力，实现集约化经营。

（二）定准业态

搭建供应链平台，形成将采购、生产、销售、服务的垂直与横向串联起来的网链结构，使链路企业间的业务需求紧密结合、操作流程高度融合、信息系统实时交互、物流系统高度协同，各环节无缝连接。

（三）商业模式

——物资流通供应链的集成服务商

实现三商合一。①基础服务商做市场、渠道开拓和资金运用与周转。②增值服务商做设计集采购、物流、供给于一体的解决方案，整合资源，提供信息与咨询服务，适当进行战略性投资。③综合服务商是通过供应链服务，最终打通产业链，提升价值链，形成生态链。专线、专职、专业服务。

实现三级集成。①一级集成，纵向集成，供应链链路上实现集成与优化。②二级集成，是横向集成，各部门在母公司的集成之下，协同组织，在限定区域、限定产业内做业务。③三级集成是网络集成，既有物理网络，也有虚拟网络。跨行业做整合，挖掘、创造、推动、发展需求。并具备网络处理能力、物流配送能力、增值服务能力。

（四）两大支持

供应链信息化平台支持与强大的协同网络系统支持。

（五）人财物要素配置的能力考量。

二、物流供应链

新颜物流是一家专业 3PL 物流企业，主要为制造业提供物流与供应链整合服务，随着客户要求的不断上升，货源组织与资源整合呈现两头翘的趋势，新颜通过外拓六大行业（厨电、纸品、电缆、钢构、装备、化工），并向客户提供物流干线运输、仓配一体化与供应链解决方案进行企业传统向现代的转型尝试，创新发展，胡会长非常认可，并提出四个结合、四个层面。

（一）四个结合

短链与长链的结合。基于自身业态，从物流七大环节出发，单个为短链，多个为长链，系统考虑；产品与产业的结合。产品从产业而来，产品在分流，需求在变化，从被动等货向供应链两端去延伸；线上与线下相结合。物流网络与互联网的结合，解决信息匹配与服务对称；简单与智慧的结合。组织能力要智慧，物流产业链趋势是求真、求廉、求便、求全。

（二）四个层面

发展目标层面。从 3PL 向 4PL 发展，3PL + 供应链 =4PL 。与制造业、商业、农业用供应链的方式运作，全产业链物流运作模式的创新服务。

资源配置层面。仓干配环节中有一个资源可控的抓手，既不能完全敞开，也不能全部重资产包袱。利用全国性网络的资源，明确盈利模式，围绕区域性市场做深耕。

企业管理层面。以区域事业部为单元，骨干合伙制方式，高比例绩效分享，使即期和长远结合起来，将员工与公司捆在一起。重塑战略、文化、品牌价值，形成价值联盟。

链路运作层面。物流供应链需把物流七大环节系统来考虑，围绕某个细分产业的做一站式服务、一体化运作、统一管理平台，高效协同机制。

三、产业供应链

海宁作为全国四大经编产业园之一，以高端产业用布为主，园区总产值近 300 亿，上游产业链已成寡头格局，但下游产业链以小散杂为主，具有高度的集成空间。物产经编供应链是物产中大集团与海宁经编企业合资成立的公司，是一家围绕海宁经编产业园内企业提供供应链集成服务的企业，构建一个集成服务与产业赋能平台，留住中小生产企业的活力叠加现代生产性服务业的效率。企业成立不久，就通过贸易先行，金融切入等方式在短短三年时间里快速做大。胡会长认为，经编供应链方向目标明确，发展很快，从块状经济向产业集群做提升的路径上，需要通过供应链体系来拓展成长空间，通过五流合一来盘活：

（一）商流

商流是物产根本和先天优势，抓住采购环节，发挥渠道、资金优势。

（二）物流

物流是核心，是供应链支撑和重要单元，抗风险能力的体现，经编供应链可在仓储管理、运输管理、成本测算、价值链分析，全体系环节做管理物流，整合优势资源。

（三）信息流

基本信息技术、互联网与物联网的应用，通过平台信息化，实现端口和生产衔接打通。将供求信息、商务信息、行业信息、走势判断、数据分析、信息展示等做出来。

（四）资金流

金融工具的应用，用金融工具规避叠加风险和应收账款的风险。融资业务、保理业务、信托业务、融资租赁、保险业务、基金等等，有很多的空间。

（五）知识流

知识经济和做系统解决方案、产品研发、一站式服务无法脱离。唯有提升企业知识水平，才能满足不断迭代升级的客户需求。

物流政策 1—2 月

政策点评

2019 年 1 月 1 日起，《中华人民共和国电子商务法》正式实施。

我国首部电子商务法—《中华人民共和国电子商务法》（以下简称《电商法》）于 1 月 1 日正式实施。它的实施，即为了规范电商合法经营，同时也将给消费者带来更多权益保障。

其中，《电子商务法》的出台，就是对微商、代购在内的电子商务经营者提出了资质需求，并且要依法纳税，要求代购微商承担与其他市场主体同等的义务。

此外，《电子商务法》规定，电子商务经营者应当依法办理市场主体登记。若违反规定，由市场监管部门责令限期改正，可以处 1 万元以下的罚款。电商平台经营者对违反规定的平台内经营者未采取必要措施的，由市场监管部门责令限期改正，可以处 2 万元以上 10 万元以下的罚款。卖家需要办理主体登记，办理税务登记，公示营业执照。

根据《电子商务法》规定，在朋友圈宣传营销代购商品，必须披露商品的重要信息，如商标、生产地、有效日期等，保障消费者的知情权。她建议，小规模微商、代购可以根据自身情况转型升级，专注提供更加个性化的服务，成立公司做大做强或是从事相关产品的终端分销等。

《电子商务法》规定，电子商务经营者搭售商品或者服务，应当以显著方式提请消费者注意，不得将搭售商品或者服务作为默认同意的选项。

点评：《中华人民共和国电子商务法》正式实施。作为电商领域的首部电商法，它的落地实施本身就吸引了巨大的关注。电商法推出的初衷便是重塑对于中国电商乱象的处罚条件，从各个方面规范电商运营秩序，并将消费者权益保护放到了至关重要的位置，可以说它的实施会对电商行业产生深远的影响，对于电商物流领域也需要适应与配合。

国家发改委等 24 部门：印发《推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见》

为贯彻落实党中央、国务院关于推动高质量发展的要求和中央经济工作会议精神，国家发展改革委联合中央网信办、工业和信息化部、公安部、财政部、自然资源部等 24 个部门和单位印发《关于推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见》（发改经贸〔2019〕352 号）。

《意见》紧紧围绕落实中央经济工作会议精神，特别是“巩固、增强、提升、畅通”八字方针，强调了推动物流高质量发展对区域经济和国民经济发展的的重要作用，以降低实体经济特别是制造业物流成本为主攻方向，从构建高质量物流基础设施网络体系、提升高质量物流服务实体经济能力、增强物流高质量发展的内生动力、完善促进物流高质量发展的营商环境、建立物流高质量发展的配套支撑体系、健全物流高质量发展的政策保障体系等 6 个方面，提出 25 条具体举措，并明确了部门分工和细化措施，对于推动解决制约物流高质量发展的突出问题，降低社会物流成本水平，增强实体经济活力，提高社会经济运行效率，促进形成强大国内市场，推动国民经济高质量发展具有重要意义。

点评：推进物流高质量发展，是形成强大国内市场，满足人民日益增长的美好生活对物流服务需求的战略任务，也是当前物流业深化供给侧结构性改革、提质增效的主攻方向。《意见》较好地回答了这一紧迫课题，对于新时代物流业转型升级、创新发展必将发挥重要的指导作用。

《意见》力求工作实效，按照能操作、可落地、见效快的原则，提出了 2019 年推动物流高质量发展的 10 项重点工作，主要包括开展国家物流枢纽布局建设、实施物流智能化改造行动、全国百家骨干物流园区“互联互通”工程、降低铁路运价水平、创新物流用地支持政策等，并要求建立工作台帐，由相关部门和单位按任务分工推动落实。

交通运输部：关于推进乡镇运输服务站建设加快完善农村物流网络节点体系的意见

交通运输部办公厅发布《关于推进乡镇运输服务站建设加快完善农村物流网络节点体系的意见》。《意见》提出，加快建设县、乡、村三级农村物流网络节点体系、培育龙头骨干物流企业、推广先进运营模式和信息技术，构建资源共享、服务同网、信息互通、便利高效的农村物流发展新格局。

《意见》指出，要创新农村物流运营模式，整合农产品供应链资源，增强扶贫攻坚支撑保障能力。推广城乡统一配送、集中配送、共同配送等先进模式，提高配送效率和运营管理集约化水平。鼓励“互联网+”农村物流新业态发展，发展小件快运、电商快递等服务市场，实现客货同网、资源共享。

《意见》还提出，要加快县级综合信息服务平台建设。支持县级农村物流中心或农村物流龙头骨干企业建设县级农村物流综合信息服务平台，完善平台网上交易、运输组织、过程监控、结算支付、金融保险、大数据分析等服务功能，并加强与电商、邮政快递等平台的有效对接，实现县、乡、村三级农村物流信息资源的高效整合、合理配置。

《意见》明确，各省级交通运输主管部门应分别于 2019 年、2020 年的 6 月 30 日和 12 月 31 日将农村物流网络节点建设情况，包括乡镇运输服务站建设情况报部。各级交通运输主管部门要结合本区域发展实际，加强目标任务与建设进度的对标考核，切实用好资金、用足政策，逐步提高农村物流网络节点覆盖率，提升服务水平，支撑农村地区社会经济发展。

点评：本次《意见》提成通过物流运输来整合各地方的发展实际和特色优势，强调因地制宜，提高农村物流效率，不断拓展农村物流的服务范围、服务领域、服务内容，为农村地区一二三产业融合发展提供产销运一体的供应链综合物流服务。

国务院：印发《关于促进综合保税区高水平开放高质量发展的若干意见》

《意见》明确，要完善政策，拓展功能，创新监管，培育综合保税区产业配套、营商环境等综合竞争新优势。推动综合保税区发展成为具有全球影响力和竞争力的加工制造中心、研发设计中心、物流分拨中心、检测维修中心、销售服务中心。

《意见》围绕“五大中心”发展目标提出 21 项任务举措。其中，围绕“推进贸易便利化，打造物流分拨中心”，《意见》提出要简化进出区管理。允许对境内入区的不涉出口关税、不涉贸易管制证件、不要求退税且不纳入海关统计的货物、物品，实施便捷进出区管理模式。便利货物流转。运用智能监管手段，创新监管模式，简化业务流程，实行数据自动比对、卡口自动核放，实现保税货物点对点直接流转，降低运行成本，提升监管效能。

《意见》指出，海关总署要继续做好牵头工作，进一步优化区域布局，推动符合条件的各类型海关特殊监管区域优化为综合保税区。国务院有关部门要全力支持，积极营造一流的营商环境。各省、自治区、直辖市人民政府要切实落实主体责任，强化安全监管，加强管理，优化服务，促进综合保税区高水平开放高质量发展。

点评：综合保税区作为海关特殊监管区域是我国开放型经济发展的先行区、加工贸易转型升级的集聚区，为承接国际产业转移、推进区域经济协调发展、促进对外贸易和扩大就业等发挥了重要作用。

交通运输部等 3 部门：关于加强城市绿色货运配送示范工程动态管理工作的通知

交通部、公安部、商务部联合发布关于加强城市绿色货运配送示范工程动态管理工作的通知。将加快落实城市绿色货运配送示范工程建设各项工作，切实推动我国城市货运配送绿色高效发展。

工作重点包括：落实通行政策制定执行情况，包括：城市货运配送需求调查和运力调控制度制定情况，配送车辆分时、错时、分类通行和停放措施优化情况，新能源物流配送车辆便利化通行政策制定情况等。

落实新能源车车辆推广应用情况，包括：城市配送新能源车车辆购置和运营情况，城市配送新能源车车辆充电桩等配套设施建设情况，冷藏保温配送车辆等专业化装备配备情况等。

点评：此次《通知》的出台加强城市绿色货运配送示范工程动态管理，保障城市绿色货运配送示范公正建设有利于有序推进并取得实效，切实推动我国城市货运配送绿色高效发展。

政策摘要

国务院：取消 10 项“物流相关”行政许可事项

国务院决定取消 25 项行政许可事项（其中物流相关 10 项），下放 6 项行政许可事项的管理层级（其中物流相关 1 项）。其中涉及船运相关事项 8 项，涉及道路运输 3 项，涉及国际运输 3 项。同时，从取消和下放后要求的事中事后监管措施来看，“发挥行业协会自律作用”和“建立企业信用档案实行联合惩戒”成为最重要的手段。

取消的“物流相关”行政许可事项：

- 一、国际集装箱船、普通货船运输业务审批
- 二、从事内地与港澳间集装箱船、普通货船运输业务许可
- 三、无船承运业务审批
- 四、国际船舶保安证书核发
- 五、船员服务簿签发
- 六、国际道路货物运输许可
- 七、道路货物运输站（场）经营许可
- 八、小型船舶往来香港、澳门进行货物运输备案
- 九、长江驳运船舶转运海关监管的进出口货物审批
- 十、承运境内海关监管货物的运输企业、车辆注册

下放管理层级的“物流相关”行政许可事项：

一、从事内地与港澳间客船（含客滚船、客货船等），散装液体危险品船运输业务许可（交通运输部下放至省级交通运输部门）

两部门：关于进一步清理规范铁路货物运输相关收费的通知

国家发展改革委、市场监管总局发出《关于清理规范涉及铁路货物运输有关收费的通知》，决定按照“正价清费、规范透明”原则，在全国范围内开展涉及铁路货物运输有关收费清理规范工作。

此次清理规范的范围是铁路货物全程运输过程中除铁路运价之外的各种收费。

重点有三方面：

- 一是地方政府及其所属部门依附铁路货物运输向货主、铁路专用线（含专用铁路，下同）产权或经营单位、铁路运输企业收取的费用；
- 二是铁路运输企业向货主收取的铁路货物运输杂费、向专用线产权或经营单位收取的专用线代维修代维护等费用；
- 三是专用线产权或经营单位向通过专用线发送、接取货物的货主收取的费用。

《通知》规定，清理规范工作为期半年，按调查摸底、集中清理、建章立制三个阶段进行。各省、自治区、直辖市价格主管部门要严格按照《价格法》、《反垄断法》及国务院相关文件规定，清理地方政府附加在铁路货物运输上的收费，取消违法不合理项目；规范铁路运输企业和专用线产权或经营单位收费行为，简化合并收费项目，降低偏高收费标准；严格落实明码标价制度，增强收费透明度。

《通知》要求，各地价格主管部门要建立健全涉及铁路货物运输收费目录清单制度，将保留的地方政府收费项目纳入本地区涉企行政事业性收费目录；专用线产权或经营单位、铁路运输企业收费，要按照明码标价制度要求，在营业场所公示收费项目、收费标准及服务内容、收费依据；鼓励各地通过指定平台集中公示本地区涉及铁路货物运输的收费，方便货主了解和社会监督。

邮政局：部署全面推开快递员职称评审工作

国家邮政局发出通知，在试点的基础上，就全面推开快递专业技术人员职称评审工作提出具体要求。

通知强调，快递工程技术人员是推动邮政业高质量发展、建设邮政强国的重要力量。要深入贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大精神，立足服务邮政强国建设，实施“人才强邮”战略，遵循人才成长规律，创新人才评价机制，建立科学化、规范化的快递工程技术人员职称制度，搭建人才成长通道，提升服务保障能力，促进专业技术人才职业发展，满足企业选才用才需要，为决胜全面建成与小康社会相适应的现代邮政业、加快建设现代化邮政强国提供坚强的人才支撑。

通知提出六项重点工作。一是系统研究梳理地方职称制度有关政策和要求，掌握本地工程系列职称评审有关政策规定，明确工作程序、工作内容、重点环节和实施步骤。二是积极发挥快递行业协会、企业和行业人才培养基地作用，在人员底数清、技术水平清、评审需求清的基础上，研究制定工作方案，积极稳妥推进。三是争取地方人社部门对邮政管理部门牵头开展快递工程技术人员职称评审工作支持，结合本地企业专业人才队伍建设实际需要扎实开展工作。四是充分利用高校、科研机构等社会资源优势，因地制宜制定评价标准，为本地快递工程技术人员职称评审提供遵循。结合本地实际和快递工程技术人员水平，坚持把品德放在首位，科学评价能力素质，注重考核专业技术人员履行岗位职责的工作绩效、创新成果。五是创新职称评审制度机制，推动进一步打破户籍、地域、身份、档案、人事关系等制约，畅通民营快递企业专业技术人员职称申报渠道，服务快递业转型升级和高质量发展。采用认定、评审、考评结合、实践操作、业绩展示等多种评价方式，提高评价的针对性、客观性和科学性。打通高技能人才与工程技术人才职业发展通道。六是规范评审组织实施，按规定建立评审专家库和评审委员会，建立健全评审委员会工作程序和评审规则，科学制定年度评审工作计划，做好申报报名、条件审核、专家评审、数据统计等各项工作。

国家发改委：关于培育发展现代化都市圈的指导意见

国家发展改革委发布关于培育发展现代化都市圈的指导意见。重点要求推进基础设施一体化、强化城市间产业分工协作、加快建设统一开放市场、推进公共服务共建共享、强化生态环境共保共治、率先实现城乡融合发展、构建都市圈一体化发展机制等。

《意见》提出，增加城市间公路通道，密切城际公路联系，加快构建高速公路、国省干线、县乡公路等都市圈多层次公路网。鼓励地方对高频次通行车辆实施高速公路收费优惠政策，加快推广 ETC 应用，推动取消高速公路省界收费站，提升都市圈内高速公路通勤效率。实施“断头路”畅通工程和“瓶颈路”拓宽工程，全面摸排都市圈内各类“断头路”和“瓶颈路”，加快打通“断头路”，提升都市圈路网联通程度，推进“瓶颈路”改造扩容，畅通交界地区公路联系，全面取缔跨行政区道路非法设置限高、限宽等路障设施。打造一体化公路客运网络，完善充电桩、加气站、公交站场等布局，支持毗邻城市（镇）开行城际公交，加快推动近郊班线公交化。优化交界地区公交线网，促进与市域公交网络快速接驳。加快推进都市圈内城市间公交一卡互通、票制资费标准一致，健全运营补偿和结算机制，推动信息共享和监管协同。

《意见》要求，打造“通道 + 枢纽 + 网络”的物流运行体系，推动物流资源优化配置。统筹布局货运场站、物流中心，鼓励不同类型枢纽协同或合并建设，支持城市间合作共建物流枢纽。结合发展需要适当整合迁移或新建枢纽设施，完善既有物流设施枢纽功能，提高货物换装的便捷性、兼容性和安全性。畅通货运场站周边道路，补齐集疏运“最后一公里”短板。提高物流活动系统化组织水平。加强干支衔接和组织协同，大力发展多式联运，推动港口型枢纽统筹对接船期、港口装卸作业、堆存仓储安排和干线铁路运输计划；鼓励空港型枢纽开展陆空联运、铁空联运、空空中转。加强现代信息技术和智能化装备应用，实行多式联运“一单制”。

交通运输部：印发《2019 年交通运输法制工作要点》

交通运输部办公厅印发《2019 年交通运输法制工作要点》，明确加快完善综合交通运输法规体系，持续深化“放管服”改革，更好发挥法治固根本、稳预期、利长远的保障作用，为交通强国建设提供坚实法治保障。

《要点》明确，要适时对部综合交通运输法规体系予以调整完善，根据《交通强国建设纲要》，调整完善部《关于完善综合交通运输法规体系的实施意见》确定的立法项目及实施步骤，更好服务交通强国战略。围绕中央决策部署，积极推进行业重点法律、行政法规立法进程，制定并实施《交通运输部 2019 年立法计划》，以“一法两条例”为重点，推动制修订公路法等立法进程。加快一批重点领域规章制修订工作，制修订一批铁路、公路、水路、民航、

邮政等领域急需的部门规章。加强法治工作研究，加强交通运输立法、执法和法制工作的研究，组织开展综合交通运输法规体系、收费公路、道路运输等重要管理制度、海商法后评估等课题研究工作，为重点法律、行政法规重要制度的确立提供理论支撑。

《要点》提出，要持续深化“放管服”改革，围绕行政审批制度改革、“证照分离”改革、安全发展新要求等方面工作，做好相关规章制度修订工作。做好新一批取消下放压减审批事项工作，及时整理“双随机一公开”监管工作做法和经验，指导推进交通运输“证照分离”改革，进一步巩固和深化清理规范交通运输领域各类处罚检查和涉企收费工作。

商务部等 5 部门：印发《关于进一步落实城乡高效配送专项行动有关工作的通知》

商务部等五部门关于进一步落实城乡高效配送专项行动有关工作的通知。在此前印发的《城乡高效配送专项行动计划(2017-2020 年)》，各地以城市为载体，开展试点探索，及时报送试点实施方案和工作进展情况。商务部、公安部、交通运输部、国家邮政局、供销合作总社在各地报送的实施方案基础上，进一步明确了首批 30 个城市的专项行动目标、任务和具体举措，提高专项行动的针对性、有效性，争取形成一批可复制可推广的典型经验。

《通知》指出，试点城市主管部门要结合当地已开展的供应链体系建设、物流标准化、冷链物流、智慧物流、物流园区、无车承运人、电子商务、邮政快递、供销合作、新能源汽车等试点示范工作，综合运用土地、规划、资金、投资、税费、用电用能等政策支持措施，加强企业指导，营造良好政策环境。

省内政策

浙江省大都市区建设新闻发布会

浙江省政府新闻办召开浙江省大都市区建设新闻发布会，省发改委相关领导介绍了大都市区建设的系统谋划部署，而我省四大都市区建设的重头是综合交通，促进物流发展。大都市区建设的空间格局包含了杭州都市区（涵盖杭州市域、湖州市域、嘉兴市域、绍兴市域）、宁波都市区（涵盖宁波市域、舟山市域、台州市域）、温州都市区（涵盖温州市域和丽水青田县）和金义都市区（涵盖金华市域和丽水缙云县）。杭州都市区打造亚太地区重要国际门户枢纽，宁波都市区提升编辑杜建设国际港口名城，温州都市区补齐综合交通短板实现到杭 1 小时，金义都市区做好陆空交通发挥开放发展优势。

点评：我省通过大都市区的打造，可以提升老百姓的获得感，在日常生活工作等各个方面都有更好的体验。同时，综合交通更是四大都市区建设的重点，构建辐射全省乃至省际相邻区域的都市圈，在更大范围形成优势互补、互促共进、均衡协调的一体化发展格局。

《浙江省加快推进对非经贸合作行动计划》发布

浙江对非经贸合作交流会在杭州举行，会上发布了《浙江省加快推进对非经贸合作行动计划(2019-2022 年)》。其中提到，力争到 2022 年底，浙江省对非贸易总额达到 400 亿美元，对非贸易在全国的份额达到 20% 以上，同时将大力支持浙江企业特别是民营企业开拓非洲市场，此外，对非累计投资力争达到 40 亿美元，并在非洲建立省级以上境外经贸合作区 3 个。

点评：本次《行动计划》的出台对于省内物流企业而言是个好机会，物流作为社会经济贸易发展的基础，也是对外贸易顺畅发展起来的核心。

取消 4.5 吨及以下普通货运从业资格证和车辆营运证

2019 年 1 月 1 日起，对 4.5 吨及以下普通货运从业资格证和车辆营运证的管理，暂按以下要求执行：

一、自 2019 年 1 月 1 日起，各地交通运输管理部门不再为总质量 4.5 吨及以下普通货运车辆配发道路运输证。

二、自 2019 年 1 月 1 日起，对于总质量 4.5 吨及以下普通货运车辆从事普通货物运输活动的，各地交通运输管理部门不得对该类车辆、驾驶员以“无证经营”和“未取得相应从业资格证件，驾驶道路客货运输车辆”为由实施行政处罚。

点评：本次对小型配送车营业资格的放宽，有利于推动个体司机进入二程运输环节，提高运力，引入竞争，促进城乡配送的业态发展。

“亩产效益”综合评价覆盖全省服务业重点行业

2019 年，全省所有县（市、区）要全面开展服务业重点行业“亩产效益”综合评价，其中杭州、宁波、金华及其所辖区、县（市），服务业强县（市、区）试点地区率先开展所有服务业行业“亩产效益”综合评价。

“亩均论英雄”是推动资源要素向优质高效领域集中的有效措施，正在从工业领域向服务业拓展。据悉，浙江全面开展服务业重点行业“亩产效益”综合评价，评价对象为规模以上服务业企业（不包括批发零售、住宿餐饮、银行证券保险、房地产开发和带有公益性质的企业）。

“亩产效益”首先要科学设置评价指标。对于自有土地的规模以上服务业企业，综合评价指标包括增加值、税收实际贡献、亩均增加值、亩均税收、亩均年平均职工人数、全员劳动生产率等 6 项指标。没有自有土地的规模以上服务业企业，综合评价指标包括增加值、税收实际贡献、年平均职工人数、全员劳动生产率等 4 项指标。此外，数字经济、高技术、科技等领域的服务业企业还应包括 R&D（研究与开发）经费内部支出占主营业务收入比例、R&D 人员占企业职工数比例、人均软件著作权数量等指标。高能耗、高水耗的服务业企业应增加电力、水等资源消耗指标。

点评：“亩产效益”综合评价覆盖全省服务业重点行业，对于物流企业来说，是一种倒逼，如何提高仓储与园区利用率迫在眉睫。

《浙江省口岸管理和服务办法》正式施行

《浙江省口岸管理和服务办法》（下称《办法》）将从 2019 年 2 月 1 日起施行，这是浙江首部规范和促进口岸事业发展的政府规章。

浙江是口岸大省，现有开放口岸 11 个。2018 年，浙江宁波舟山港已累计完成货物吞吐量 10.8 亿吨，连续 10 年位居全球港口第一。由于口岸工作涉及海关、海事、边检等多个单位，有关口岸开放、通关服务、运行保障等方面的规定散见于国务院及有关部委文件，加强口岸管理法治化建设的呼声越来越高。

《办法》，根据国家口岸相关法律法规的规定，从我省经济社会和口岸事业发展实际出发，对我省口岸管理和服务作出了全面系统规范。

《办法》共 26 条，以促进贸易便利化、优化营商环境为目标，围绕深化“最多跑一次”改革要求，着重对口岸开放管理、通关服务优化、口岸运行保障等方面作出规定。

《办法》明确了口岸的定义，将口岸定义为“依法设立在港口、机场、车站或者跨境通道，供人员、货物、物品和交通运输工具出入国（关、边）境的特定区域。”

《办法》还明确了管理职责，对浙江省人民政府、口岸行政主管部门以及口岸查验机构的具体职责作了规定，并明确了口岸开放程序和要求，规定了规划的编制、口岸的开放、口岸设施建设、口岸开放验收、口岸项目启用、口岸临时开放等内容。

在提升口岸管理和服务水平方面，《办法》对加强口岸数字化建设、口岸数据无偿共享、口岸收费公示制度、“一站式”通关服务、联合登临检查制度等方面作了具体规定。

此外,《办法》还包括建立口岸通关服务保障机制、完善口岸工作机制、细化规范评价措施等方面的内容。

点评:《办法》的出台,不仅填补了浙江省口岸立法的空白,也进一步明确了口岸在浙江省开放型经济中的法律地位,为浙江省口岸发展提供了有力的法治保障,必将促进浙江省口岸事业持续健康发展。

浙江省政府出台《中国（义乌）跨境电子商务综合试验区实施方案》

《方案》提出,到2022年,争取跨境电子商务年出口交易额突破1800亿元、年进口交易额突破200亿元,培育10个以上跨境电子商务产业集群。

《方案》明确,要充分发挥综试区区位优势,整合产业链各环节优质资源,建设跨境电子商务区域转运中心、集货仓,打造跨境电子商务仓储配送一体化基地。提升铁路口岸、航空口岸、海关特殊监管区等功能,打造无缝对接、中转顺畅的跨境电子商务物流体系。加快推进国际邮件互换局场地建设,提升国际邮件集散能力,争取设立国际快件监管中心。发挥义新欧班列优势,加快“一带一路”沿线国家和地区物流专线布局,实现班列运邮常态化,探索开展国际快件运输模式。争取建设义乌航空口岸国际货站,积极开拓国际货运航线,建设区域性国际航空货运枢纽。《方案》还提出,进一步优化跨境电子商务监管流程,提高跨境电子商务通关效率。

点评:《方案》的出台将进一步发挥邮政业在中国(义乌)跨境电商综试验区建设中的重要作用,按照建设全省“一湾两带三港”的邮政业空间格局,切实推动行业各项发展政策落地,全力打造跨境网购的“桥头堡”。

国家政策 3 月

政策点评

国家发展改革委：4月1日起，油、电、气价格下调

国家发展改革委29日宣布,受增值税税率将下调影响,自4月1日起将降低成品油价格、一般工商业电价、天然气跨省管道运输价格、天然气基准门站价格。在成品油价上,由于成品油增值税率由16%降低至13%。据此,国内汽、柴油最高零售价格每吨分别降低225元和200元,自2019年3月31H24时起执行。据多家分析机构测算,折合92号汽油每升下降0.18元,0号柴油每升下降0.17元。在工商业电价上,发改委下发的《关于电网企业增值税税率调整相应降低一般工商业电价的通知》要求:电网企业增值税税率由16%调整为13%后,省级电网企业含税输配电价水平降低的空间全部用于降低一般工商业电价,原则上自2019年4月1日起执行。在天然气跨省管道运输价格上,发改委决定调整中石油北京天然气管道有限公司等13家跨省管道运输企业管道运输价格。各省(区、市)结合增值税率调整,尽快调整省(区、市)内短途天然气管道运输价格,切实将增值税改革的红利全部让利于用户。在天然气基准门站价格上,发改委决定调整各省(区、市)天然气基准门站价格。各地价格主管部门在安排天然气销售价格时,统筹考虑增值税率降低因素,切实将增值税改革的红利全部让利于用户。

点评:上述价格调整,都是因为增值税将要迎来大减税。根据财政部、税务总局、海关总署联合印发的《关于深化增值税改革有关政策的公告》,决定自4月1日起降低部分行业增值税率。将适用16%税率的项目改按13%税率征税,主要涉及制造业等行业;将适用10%税率的项目改按9%税率征税,主要涉及交通运输业、邮政业、建筑业、房地产业、基础电信服务和农产品等。

交通运输部：加快取消全国高速公路省界收费站

3月21日,交通运输部部长李小鹏主持召开部务会,传达学习中央领导同志重要批示、中央有关会议精神,研究交通运输部落实2019年《政府工作报告》重点任务分工实施方案,审议《深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站工作方案》。

会议指出,各单位要牢固树立“四个意识”,坚定“四个自信”,坚决做到“两个维护”,深入贯彻落实习近平总书记两会期间重要讲话精神,提高政治站位,强化担当作为,高质量完成《政府工作报告》分工任务。会议强调,要聚焦工作重点,把握关键环节,主动抓好落实。要对标对表决胜全面建成小康社会目标聚力攻坚,确保年底前具备条件的乡镇、建制村通硬化路。要深化收费公路制度改革,降低过路过桥费用,加快取消高速公路省界收费站。要主动为国家重大战略实施当好先行,加快推动现代化综合交通运输体系建设。要着力优化交通运输市场环境,大力推进简政放权、综合行政执法改革,治理对客货运车辆不合理审批和乱收费、乱罚款。要加快推动交通运输绿色创新发展。要加快推动行业治理体系和治理能力现代化,深化行业重点领域改革,力戒形式主义、官僚主义。

会议强调,要深刻认识到“深化收费公路制度改革、降低过路过桥费用,取消高速公路省界收费站、实现不停车快捷收费,减少拥堵、便利群众”是党中央、国务院交给我们的重大政治任务,也是人民群众的强烈呼声,做好这项工作对提高高速公路通行效率、降低物流成本、减轻群众负担,对高速公路适应新形势实现高质量发展具有重要意义。要深入贯彻落实习近平总书记和李克强总理的重要指示批示精神,细化工作目标、完善工作方案,压实主体责任、采取有效措施,坚持长远结合、防范化解重大风险,加大宣传引导力度,充分调动各方积极性,凝心聚力、攻坚克难,确保两年、力争提前基本取消全国高速公路省界收费站。

点评:交通部发布的《2017年全国收费公路统计公报》显示,截至2017年末,全国收费公路里程16.37万公里,其中高速公路13.26万公里,全国收费公路共设主线收费站1338个,其中高速公路759个。在高速线路日益密集的同时,同样密集的省界收费站日益成为快速通道上的“梗阻”,在密集出行的节假日期间尤为明显。此外,物流成本的增加、收费人员及站点运维的开支等,也是一笔不小的数目。取消省界收费站,不仅技术条件已经成熟,还能够节约通行时间、土地资源,降低管理成本、物流成本。

中国铁路总公司：4月10日全国铁路实行新列车运行图

2019年4月10日0时起,全国铁路将实施新的列车运行图,优化高铁列车开行方案,北京至青岛、北京至兰州、兰州至成都等动车组列车运行时间将进一步缩短,保持普速列车开行规模,货物运输能力进一步提升。此次优化调整列车运行图,青岛将进入北京3小时交通圈。安排开行北京南至青岛北一站直达复兴号动车组列车往返各1列,北京南至青岛北将实现3小时以内到达,较调图前压缩49分钟,旅客往返北京和青岛将更加方便快捷。此次调图将优化高铁列车开行方案,实施“一日一图”,即每日动态调整高铁列车的运行方案,精准匹配运力投放与客流需求。货物运输方面,增加37条跨铁路局集团公司大宗货物直达列车运行线,达到284条。呼和浩特至唐山铁路万吨列车开行对数由28对增加至39对,为货运增量行动提供运力支持。

点评:此次优化调整列车运行图后,将为进一步优化运输组织、科学配置运力资源、提高运输供给质量创造条件,提升了大宗货物运输能力。

《国家邮政局商务部海关总署关于促进跨境电子商务寄递服务高质量发展的若干意见(暂行)》国邮发〔2019〕17号》公告发布,主要为了规范和促进跨境电商物流稳定高速发展,强调了邮政业在国民经济中发挥着重要的基础性作用。一是要求深化放管服改革,激发市场活力;二是坚持创新驱动发展,构建保障机制;三是优化行业发展环境,促进协同共进;四是加强全过程监管,坚持依法行政。

点评:邮政业是推动流通方式转型、促进消费升级的现代化先导性产业,但是在快速发展中仍在用户体验、权

益保护、安全监管、国际规则等方面也存在明显短板。本次《意见》的出台为促进跨境寄递服务高质量发展打下坚实基础。

《港口收费计费办法》印发

交通运输部、国家发展改革委联合修订印发《港口收费计费办法》（简称《办法》），自4月1日起下调4项港口经营服务性收费标准。此举预计每年可降低航运企业、外贸企业成本约18亿元。《办法》明确，将分别下调港口设施保安费、货物港务费、引航（移泊）费、航行国内航线船舶拖轮费4项实行政府定价和政府指导价的港口经营服务性收费标准的20%、15%、10%和5%，取消部分内贸小型船舶靠离泊使用拖轮的配置要求，并将港口经营服务性收费项目从15项减并至11项。

点评：本《办法》出台后，将积极清理口岸收费、优化口岸营商环境等相关工作机制，推进运输结构调整，促进结构性降费，降低制度性物流成本，加快港口主要作业单证电子化，进一步提升港口服务效率，为物流企业的降本增效提供政策支持。

《海运固体散装货物安全监督管理规定》正式施行

《海运固体散装货物安全监督管理规定》（下称《规定》）于2019年3月1日起施行，加强海运固体散装货物的安全条件评估，明确残余物禁排、船岸安全检查、货物装卸计划和平舱、采样与检测等制度性安排，规范船舶和港口固体散装货物安全操作，保障固体散装货物运输和作业安全。

点评：固体散装货物是指除谷物以外，不需包装可直接装入船舶的货物处所，由于品种多、运量大，易因其物理或化学特性引发事故，造成人员伤亡、环境损害和财产损失，是我国水路运输安全监管的重点。本次出台的《规定》对于人员防护、事故防护、相关作业要求等都有明确说明，为水路运输的安全保驾护航。

商务部：推进城乡高效配送专项行动和产品追溯体系建设

3月28日，商务部举行的例行新闻发布会上，新闻发言人高峰表示，下一步商务部将会同有关部门和地方继续完善支持政策，出台《城乡配送发展指引》，鼓励地方整合已经开展的供应链体系建设、物流标准化、冷链物流、电子商务等试点成果，着力推进建立高效便捷的城乡配送体系。

另外，商务部将会同相关部门探索推进重要产品追溯立法，在这一追溯体系建设前期示范工作基础上，着力推进制度、平台、监管等方面工作建设。

商务部将在前期示范工作的基础上，着力在制度、平台、监管等方面推进相关的工作。加大追溯与监管的联动，使来源可查、去向可追、责任可究的追溯体系建设成果成为市场监管的有力依据，有效维护市场竞争的良性秩序，切实保障人民群众的消费安全，服务人民半众对美好生活的需要。

点评：未来《城乡配送发展指引》的出台将会进一步加强物流基础设施网络建设，形成城乡双向融合的物流互动配送体系。但城市配送企业盈利模式不够清晰依然是目前影响行业发展的最大痛点。

政策摘要

财政部'工业和信息化部'科技部'发展改革委：联合发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》

近日，财政部、工业和信息化部、科技部和发展改革委联合发布了《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》。《通知》强调：本通知从2019年3月26日起实施，2019年3月26日至2019年6月25

日为过渡期。过渡期期间，符合2018年技术指标要求但不符合2019年技术指标要求的销售上牌车辆，按照《财政部科技部工业和信息化部发展改革委关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2018〕18号）对应标准的0.1倍补贴，符合2019年技术指标要求的销售上牌车辆按2018年对应标准的0.6倍补贴。过渡期期间销售上牌的燃料电池汽车按2018年对应标准的0.8倍补贴。燃料电池汽车和新能源公交车补贴政策另行公布。

交通运输部'国家发展改革委：关于修订印发《港口收费计费办法》的通知

近日，交通运输部会同国家发展改革委依据《中华人民共和国港口法》《中华人民共和国价格法》《中央定价目录》，对《港口收费计费办法》进行了修订。此举是为了贯彻落实中央经济工作会议关于进一步降低物流成本和国务院关于优化口岸营商环境的工作部署，进一步清理规范港口经营服务性收费，切实增强企业减负获得感。

《办法》规定，降低部分政府定价收费标准。其中，将货物港务费、港口设施保安费、引航（移泊）费、航行国内航线船舶拖轮费的收费标准分别降低15%、20%、10%和5%。进出沿海港口的80米及以下内贸船舶（化学品船、液化气体船除外）、进出长江干线港口的150米及以下内贸船舶，由船方在确保安全的前提下，根据实际情况决定是否使用拖轮。

《办法》还将一些收费项目进行合并。其中，将堆存保管费、库场使用费合并名称为库场使用费；将供水（物料）服务费、供油（气）服务费、供电服务费合并名称为船舶供应服务费；将垃圾接收处理服务费、污水水接收处理服务费合并名称为船舶污染物接收处理服务费。

市场监管总局、工业和信息化部、公安部三部门：发布《关于加强电动自行车国家标准实施监督的意见》

市场监管总局、工业和信息化部、公安部三部门近日发布《关于加强电动自行车国家标准实施监督的意见》。《意见》指出，要推动快递、外卖企业统一设计和采购符合新标准的专用电动自行车，采用辨识度高的专有涂装，并按照当地规定申请办理登记上牌手续。电动自行车新强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》（GB17761-2018）于2018年5月15日发布，将于2019年4月15日起实施。为推进新标准实施，进一步规范电动自行车生产、销售和使用管理，根据《标准化法》《道路交通安全法》《产品质量法》《消费者权益保护法》《认证认可条例》等法律法规，切实解决电动自行车治理难题，三部门下发了该意见。

《意见》要求，各省严格电动自行车生产管理。新标准实施前，省级工业和信息化、市场监管等部门要联合组织对辖区内所有电动自行车生产企业开展一次摸排，督促企业按照新标准改造升级生产线，标准实施过渡期内严禁生产既不符合新标准又不符合旧标准的电动自行车，并通过多渠道消化不符合新标准的库存车辆。新标准实施后，市场监管部门要加强电动自行车强制性产品认证（CCC认证）管理，加强对认证机构和生产企业检查，确保产品一致性，避免不符合新标准的车辆获得CCC认证并流入市场。

《意见》指出，各地要严格电动自行车销售监管。新标准实施前，市、县级市场监管、工业和信息化、公安等部门要联合组织对辖区内电动自行车销售企业进行摸排和督促，引导其加强自律，在新标准实施前主动消化不符合新标准的库存车辆、新标准实施后不销售不符合新标准的车辆。新标准实施后，各地市场监管部门要加强电动自行车销售环节的监督检查，严厉查处违法销售不符合新标准、未获得CCC认证的电动自行车，以及非法改装、拼装、篡改电动自行车的行为。

《意见》明确，要严格电动自行车登记使用管理。新标准实施后，各地公安机关要严格按照地方规定对电动自行车进行登记上牌；尚未实施登记上牌管理的省（区），要提请省（区）政府尽快建立电动自行车登记管理制度。公安机关要建设电动自行车登记管理系统，按照新标准认真查验脚踏功能、外形尺寸、整车质量以及CCC认证证书、销售发票等信息，严禁为未获CCC认证车辆登记上牌；对符合条件的电动自行车，要按照规定录入登记管理系统，及时登记上牌，上传全国公安交通管理综合应用平台。

《意见》提出，要稳妥解决在用不符合新标准的电动自行车。引导在用不符合新标准的车辆逐步退出，对新标准实施前在用的既不符合旧标准也不符合新标准的电动自行车，设置过渡期，发放临时号牌。按照国家有关政策要求，清理共享电动自行车。推动快递、外卖企业统一设计和采购符合新标准的专用电动自行车，采用辨识度高的专有涂装，并按照当地规定申请办理登记上牌手续。新标准实施后，快递、外卖企业应对配送人员进行严格管理，不得购买违

标车辆以及非法改装车辆。

《意见》要求，各地建立长效监管机制，市场监管总局等三部门共同建立电动自行车国家标准实施监督跨部门联合工作机制，对各地新标准实施工作开展不定期督导检查。同时，切实保护消费者权益，畅通消费者诉求渠道，各部门要按照国家有关规定对举报人给予奖励。对存在安全隐患的电动自行车，市场监管部门要加强缺陷产品调查，督促企业履行召回义务。

省内政策

《浙江省国际标准集装箱运输车辆高速公路通行费收费政策调整方案》的通知

浙江省交通运输厅、浙江省发展和改革委员会和浙江省财政厅发布关于修订《浙江省国际标准集装箱运输车辆高速公路通行费收费政策调整方案》的通知。进出指定收费站车公里费率根据不同距离按递远递减原则，分别按全省基本车公里费率的 70%、60%、50% 执行。指定收费站共有 10 个，主要分布于宁波舟山港周边，分别为宁波绕城高速公路临江、小港收费站，甬台温高速公路北仑收费站，穿好高速公路灵峰、霞浦、柴桥、郭巨、穿山港区收费站，舟山跨海大桥金塘、沥港收费站。

点评：物流业内如何降低运输成本一直都是企业关注的焦点，而本次《通知》的出台则是一个利好的消息。

浙江公布了《浙江省取消高速公路省界主线收费站建设实施方案》

方案提出，在 2019 年底前撤销长三角区域浙江与上海、江苏、安徽之间的省界主线收费站，2020 年 6 月前撤销所有省界主线收费站，实现与所有周边省（市）高速公路联网运营。

具体工作目标

2019 年 1 月 -3 月，完成 CPC 卡、路径标识站和省界虚拟站试点系统的测试工作，确定浙江取消省界收费站系统建设技术方案。

2019 年 4 月 -5 月，完成 CPC 卡的采购招标工作，高速公路经营单位完成路段机电工程施工图设计和工程招标工作。

2019 年 6 月 -9 月，完成联网收费软件的开发升级、15 个省界虚拟站系统、路径标识站系统、国密系统以及路段收费系统的建设改造和 CPC 卡更换工作。

2019 年 10 月 -12 月，完成与部联网中心以及邻省（市）系统对接和联网调试，撤销长三角区域的省界主线收费站，实现无省界主线收费站联网运营。

2020 年 6 月前，撤销所有省界主线收费站，实现与所有周边省（市）高速公路联网运营。取消高速公路省界收费站采用 5.8GHz 专用短程通信技术，采用“ETC+MTC 组合应用”的收费方式。保持部省两级运营模式不变，建立部省联动的运营管理机制，遵循统一的联网收费运营和服务规则。拆除省界实体收费站，设置省界虚拟站。采用“ETC+MTC 组合应用”的收费方式，ETC 采用“分省计费、分省收费”，MTC 采用“分省计费、统一收费”。完成收费密钥系统改造，统一采用国密系统，MTC 通行介质采用 5.8G 复合通行卡（CPC 卡）。建立联合稽查体系，将高清车牌识别作为辅助稽查手段。

为实现上述目标，浙江将新建省界虚拟收费站、实现路段收费系统的升级改造等。

点评：取消省界收费站对公路运输企业来说，可以省一道关卡等待时间，结算方式也做了优化，是实质的利好。

浙江丽水市邮政管理局联合市经信局出台《关于做好快递业助推小微企业园高质量发展的实施意见》

浙江丽水市邮政管理局联合市经信局出台《关于做好快递业助推小微企业园高质量发展的实施意见》（以下简称《意见》），提出，一是明确 2022 年实现快递企业 100% 入驻的目标，形成具有地方特色的快递业助推小微企

业园高质量发展模式；二是推动转型升级，按照国家邮政局“打通上下游、拓展产业链、画大同心圆、构建生态圈”的工作思路，鼓励快递企业主动融入小微企业园发展；三是因地制宜，提升服务质效，通过“入厂物流”模式、“仓储 + 配送”一体化模式、“订单末端”配送模式、“区域性供应链”服务模式、“嵌入式电子商务”快递模式等服务模式，同时加强人才培养以及公共仓储建设，提供定制化的快递服务。四是发挥产业优势。坚持因地制宜，针对本市茶叶产业、竹木制品、农副产品、工艺品、五金机械、绿色食品加工等传统优势产业集群特点，结合不同产业小微企业园及入园企业业务发展需求。五是加强保障机制。

点评：本次出台的《意见》将充分发挥快递在服务制造业发展中的重要作用，完善小微企业园配套服务功能，结合实际，降低小微企业成本。

物流政策 4 月

政策点评

交通部部署降低物流成本：降低高速公路港口机场等领域收费

为进一步降低物流成本，交通运输部研究制定了《降低交通运输物流成本工作方案》，首先将优化运输结构，推进“结构性”降本。具体包括加快实施铁路运能提升、公路货运治理、水运系统升级、多式联运提速等六大行动。完善国家物流枢纽网络建设。推进港口集疏运项目实施，提升重要港区进出港铁路、公路覆盖率，提高一体化转运衔接能力和货物快速换装的便捷性。同时，交通部将深化“放管服”改革，推进“制度性”降本。推动建立统一开放、竞争有序的市场体系，组织实施物流降本增效综合改革试点。深化综合行政执法改革，指导地方组建交通运输综合行政执法队伍，印发交通运输行政执法程序规定。推动交通物流领域简政放权，重点推动道路货运车辆异地检测、三检合一等工作落地，实现普通货车车辆年审网上办理等。着力治理乱收费、乱罚款、乱审批。降低高速公路、港口、机场等领域有关收费。交通部还将强化管理和组织创新，推进“管理性”降本。鼓励中小货运企业联盟发展，创新企业联盟组织模式和运行机制。持续推进绿色配送示范工程建设。完善农村物流网络节点体系和服务功能。推行船舶航行计划报告“零待时”，最大限度压缩船舶进出港等候时间。完善交通物流信用体系，建立健全市场主体诚信档案、行业红黑名单制度和市场退出机制。

点评：2019 年预计降低物流成本 1209 亿元。同时力争通过 3 年努力，实现运输结构更优、运输效率更高、物流营商环境更好、物流链上下游衔接更畅，逐步建立与高质量发展相匹配的交通物流服务体系，物流服务实体经济的能力显著增强。

国家发展改革委、交通运输部联合印发了《国家物流枢纽网络建设实施方案（2019—2020 年）》

4 月 2 日，为贯彻落实党中央、国务院关于加强物流等基础设施网络建设的决策部署，科学推动《国家物流枢纽布局和建设规划》确定的 2019-2020 年建设目标实现，国家发展改革委、交通运输部联合印发了《国家物流枢纽网络建设实施方案（2019-2020 年）》（简称《实施方案》）。《实施方案》明确了国家物流枢纽网络建设的总体要求、重点工作、申报基本条件、实施程序和组织保障等，进一步加强对地方相关政府部门和国家物流枢纽承载城按照《实施方案》，国家物流枢纽原则上基于已投入运营、基础设施相对完备、市场需求旺盛、发展潜力较大、区域带动作用较强、在行业内具有一定影响力的物流枢纽进行建设。2019 年，国家发展改革委、交通运输部将在国家物流枢纽承载城市人民政府编制的建设方案基础上，结合“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展、

粤港澳大湾区建设、长三角一体化发展国家重大战略实施需要，统筹研究确定第一批 15 个左右国家物流枢纽建设名单。市的工作指导。《实施方案》的印发，标志着国家物流枢纽布局和建设工作的全面启动。

点评：《规划》绘制了蓝图愿景，明确了国家物流枢纽的概念内涵、功能定位、发展目标、基本布局、组织实施要求，提出了建设重点任务与要求，而本次《实施方案》的印发，则在于实施落地，并标志着国家物流枢纽布局和建设工作的全面启动。

中共中央办公厅国务院办公厅印发《关于促进中小企业健康发展的指导意见》

中共中央办公厅国务院办公厅印发了《关于促进中小企业健康发展的指导意见》（以下简称《指导意见》），《指导意见》强调要坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，以供给侧结构性改革为主线，以提高发展质量和效益为中心，按照竞争中性原则，打造公平便捷营商环境，进一步激发中小企业活力和发展动力。认真实施中小企业促进法，纾解中小企业困难，稳定和增强企业信心及预期，加大创新支持力度，提升中小企业专业化发展能力和大中小企业融通发展水平，促进中小企业健康发展。

点评：物流行业中，绝大部分为中小企业，呈现“小、散”的基本面，资金压力大，融资困难等问题掣肘着企业发展，本次《指导意见》的出台，有助于消除经济尾部风险，改善市场风险偏好，推动宽信用进程，有利于促进企业健康发展。

交通运输部印发《道路普通货物运输车辆网上年度审验工作规范》

4 月 17 日，交通运输部办公厅印发关于《道路普通货物运输车辆网上年度审验工作规范》的通知，鼓励司机们通过网上办理普通货运车辆年审。此规范适用于普通货运车辆（不含 4.5 吨及以下普通货运车辆），自 2019 年 5 月 1 日起施行，有效期为三年。

点评：本次规范出台后，司机们可通过全国互联网道路运输便民政务服务系统办理全国普通货运车辆网上年审业务，节省一定的时间与经济成本。

标准法规

中华人民共和国交通运输部（以下简称“交通运输部”）发布了 JT/T1242-2019《营运车辆自动紧急制动系统性能要求和测试规程》

JT/T1242-2019《营运车辆自动紧急制动系统性能要求和测试规程》是交通运输部发布的全面提升营运车辆道路运输安全的重要标准，规定了营运车辆自动紧急制动系统的一般要求、功能要求、环境适应性要求和测试规程，旨在通过人防与技防相结合的方式，切实纠正驾驶员疲劳、注意力不集中等安全隐患，遏制和减少重特大事故的发生。该标准的主要技术要求有目标距离检测、目标检测宽度测试、目标车辆静止测试、目标车辆移动测试、弯道横向目标识别测试、误响应测试、行人测试、车路通信测试、远程数据备份等九个测试项目，其中行人测试首次写入该标准。

交通运输部发布的《营运货车安全技术条件第 2 部分：牵引车辆与挂车》(JT/T1178.2-2019，简称《牵引车辆与挂车安全技术条件》) 于今年 7 月 1 日正式实施

交通运输部发布的《营运货车安全技术条件第 2 部分：牵引车辆与挂车》对于牵引车与挂车的安全指标又有提高。1178.2 规定，牵引车辆应具备车道偏离报警功能和车辆前向碰撞预警功能，车道偏离报警功能应符合 JT/T883 的规定，车辆前向碰撞预警功能应符合 GB/T33577 的规定。该规定自 2020 年 5 月 1 日起对新生车型实施。

最高车速大于或等于 90km/h 的牵引车辆应安装自动紧急制动系统（AEBS），AEBS 的性能应符合 JT/T1242-2019 的规定。标准实施的过渡期中，该功能自 2021 年 5 月 1 日起对新生车型实施。

营运货车中载货汽车和牵引车在 ADAS 辅助驾驶技术的应用上，时间同步。没有赶上营运客车的装配浪潮，第二波 AEBS、LDWS 功能又在路上。

省内政策

杭州出台稳企业稳增长促进实体经济发展 23 条

4 月 3 日，杭州出台《关于贯彻落实稳企业稳增长促进实体经济发展政策举措》，该政策分为五部分共二十三条，涵盖进一步加大减税降费举措力度、缓解融资难融资贵、推动制造业企业技术改造、推动大众创业万众创新、推动重大产业项目招引等，突破多、力度大、范围广，旨在让企业实实在在、心无旁骛做实业，最大限度释放全社会创新创业创造动能。

点评：本次政策的出台在在职工住宿难、企业融资难融资贵等方面，给出了突破性的扶持，企业可自建人才公寓降低职工住宿成本，利用信用数据帮助企业争取信贷支持等。这些都切合大部分物流企业发展的需求，落到实处后能为企业发展保驾护航。

《加快推进浙江省大湾区综合交通建设方案》发布实施

浙江省交通运输科学研究院参与编写的《加快推进浙江省大湾区综合交通建设方案》（以下简称《方案》），由省综合交通改革与发展领导小组办公室以浙综交改办〔2018〕25 号正式发布实施。

浙江省大湾区包括杭州、宁波、嘉兴、绍兴、湖州、舟山 6 个环杭州湾城市和温州、台州沿海产业带。《方案》提出，湾区交通建设要“立足世界眼光、秉持浙江特色、代表未来交通发展方向”，聚焦现代交通大枢纽体系、综合运输大网络体系、多式联运大物流体系、未来交通智联网体系四大系统建设，突出杭州－宁波同城化和湾区城市群之间一体化协同发展，打造“一轴双核四环两网五联”的湾区现代综合立体交通新格局。明确近期将全力抓好 10 大交通工程，即杭州综合门户枢纽工程、宁波综合门户枢纽工程、杭甬都市区环线工程、杭甬同城高速智能通道工程、钱塘江两翼通勤轨道交通工程、跨杭州湾接轨上海通道工程、甬舟一体化通道工程、舟山江海联运服务中心基地工程、环杭州湾内河通道工程、环杭州湾通用机场群工程。

点评：关于浙江大湾区建设，唯有形成杭州湾经济区全域智能交通体系，才能打造浙江现代化先行区和世界一流湾区。

嘉兴市人民政府办公室关于印发嘉兴市推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020 年）的通知

嘉兴市政府办公室印发《嘉兴市运输结构调整三年行动计划（2018-2020 年）》，旨在推进大宗货物运输“公转水、公转铁”，加快建设现代综合交通运输体系，为打赢蓝天保卫战、打好污染防治攻坚战提供支撑。

《行动计划》重点包括六个方面的举措。一是发挥水路运输优势。加快内河航道改造提升，重点建设“三横、五纵、一通道”航道网，至 2020 年全市航道总里程达到 1980 公里，其中千吨级航道达到 163 公里。加快构建内河集疏运体系，努力建设海河联运引领区，并引导大型工矿、物流企业沿航道布局。二是挖掘铁路货运潜能。铁路干线主要货运站实施设备改造扩能，提升老沪杭既有铁路综合利用效率，启动铁路嘉兴东货场迁建，新建嘉兴铁路物流基地。三是打造航空物流枢纽。加快推进嘉兴机场改扩建工程，启动临空区域规划，打造长三角货运枢纽机场。四是强化公路货运治理。全面落实联合治超，推进非现场执法，到 2020 年底，高速公路货车平均违法超限超载率不超过 0.5%，督促行业、企业加快更新淘汰不合规车辆，促进标准化车型更新替代。五是推进多式联运示范工程。全面推进海河

联运、铁水联运、公铁联运、陆空联运发展，构建多式联运服务体系，培育多式联运经营主体，完善物流园区建设。六是推进城市绿色配送。全面推广新能源车辆，提升新能源和清洁能源城市配送车辆比重，加快城市绿色配送示范项目建设。

点评：通过运输结构调整三年行动，全市货物运输结构将明显优化，水路、铁路运输承担的大宗货物运输量将显著提高，港口集疏运量和集装箱多式联运量将大幅增长

金华市区十条措施助推现代物流业

金华市区近日出台十条措施，助推现代物流业发展了，物流业扶持政策涵盖了产业链各个环节，引进和本地培育无车承运人平台、引进优质物流企业、企业购置车辆和固定资产（信息化、装卸机械、转运设备等）均给予扶持。同时，本地企业增值税增量、营业收入上规模、与制造业、商贸业强化协作等，给予奖励。对供应链物流、智慧物流、金融物流等示范项目和多式联运、甩挂运输和物流企业联盟创新工程，也予以政策支持。

比如，十条措施提出要大力引进国际国内知名物流公司地区总部、大型物流企业和物流平台企业，鼓励与本地物流企业合资合作。优先扶持本地物流企业发展壮大，支持物流企业收购、兼并、重组，鼓励专业运输企业购置大吨位车辆。

市区还将加强与品牌快递企业总部对接，鼓励快递企业将“落地配”业务交由本地物流企业承运，通过建立效益激励机制，争取 20% ~ 50% 的干线运输服务由本地物流企业承运。鼓励快递企业将物流相关业务，如包装、加工、信息服务等，交由本地生产服务企业承接。

据悉，市区将设立物流业发展专项资金池，财政每年安排支持物流业发展的专项引导资金。列入市级重大产业项目的优先保障建设用地，对重点物流企业加大金融支持力度。十大措施及分解任务实行“一月一督查、一季一通报”，全力做好跟踪、督查和服务，依据进展和成效进行奖惩。

点评：金华市的十条措施出台，围绕完善市区物流业扶持政策，推进综合物流园区建设，重点支持和培育本地专业运输企业，大力引进优质物流企业，引导快递企业与本地产业融合发展，加快国际货代物流转型发展，促进物流业和制造、商贸业联动，创新技术业态模式，从而促进物流资源集聚，增强市区物流产业竞争力。

第一批省级供应链创新与应用试点城市和试点企业名单公布

近日，省商务厅、省经信厅、省生态环境厅、省农业农村厅、人行杭州中心支行、省市场监管局、浙江银保监局联合印发通知，公布第一批省级供应链创新与应用试点城市和试点企业名单，省级试点工作进入全面实施阶段。

在经过自愿申报、地市初审和推荐、第三方初评、专家评审、部门联审、社会公示等环节后，温州等 5 个城市和百世物流科技（中国）有限公司等 96 家企业纳入试点范围。5 个试点城市将围绕各自优势产业，重点打造符合本地产业发展的供应链体系。96 家企业主要涵盖农业、工业、流通业和金融及技术服务等四大类。

省商务厅等 7 部门将建立试点绩效评估、动态监督和退出机制，对于终期评估优秀的城市和企业分别授予“省级供应链创新与应用示范城市”和“省级供应链创新与应用示范企业”称号。同时，省商务厅正在会同省级相关部门研究出台浙江省推动供应链创新应用实施意见，指导省级供应链专家委员会和企业发展联盟筹建并开展“供应链 + 资源”系列论坛和对接会，在供应链金融等领域出台相关推进意见，以期在发挥市场决定作用的同时，更好地发挥政府合力推进的作用，使浙江成为全国乃至全球现代供应链创新发展的重要中心，浙江供应链行业迎来了加快发展的最佳时机。

点评：试点目的是与国家级试点形成梯度培育机制，构成浙江“十城百企”的现代供应链创新与应用试点示范体系，创新一批具有浙江特色的供应链发展技术和模式，构建一批整合能力强、协同效率高的供应链平台，培育一批行业带动能力强的供应链领先企业，形成一批供应链体系完整、国际竞争力强的产业集群，总结一批可复制推广

的供应链创新发展和政府治理实践经验，实现产业降本增效、供需匹配和绿色发展，推动浙江经济高质量发展。

邮政业发展被列入浙江省服务业工作要点

浙江省现代服务业发展工作领导小组印发《2019 年浙江省服务业工作要点》（以下简称《工作要点》），邮政业多项工作被列入其中。浙江省邮政管理局还被列为省现代物流高质量发展行动计划责任单位之一。

《工作要点》明确，要继续推进电子商务与快递物流协同发展，继续实施快递“向下、向外”工程，推进农产品“进城”、工业品“下乡”，提高邮政、快递企业在“一带一路”、义新欧专列等建设运营中的参与度，拉动城乡消费联动发展，持续扩展销售渠道。鼓励推进多式联运体系、冷链物流体系等建设。

点评：邮政业近年来受到快递的带动，发展迅速，在电商增速放缓的情况下，快递邮政行业如何继续保持高增长，城乡配送是非常好的增量发展方向。

物流政策 5 月

政策点评

国家发改委、工业和信息化部、财政部、人民银行联合印发了《关于做好 2019 年降成本重点工作的通知》

5 月 17 日，国家发改委、工业和信息化部、财政部、人民银行联合印发了《关于做好 2019 年降成本重点工作的通知》。《通知》指出，三年来，各有关部门深入推进降低实体经济企业成本各项工作，取得显著成效，年度目标任务均顺利完成。2019 年将重点组织落实好 8 个方面 27 项任务，继续推动大规模减税和降费，加大金融对实体经济的支持力度，持续降低制度性交易成本，并提出积极推进物流降本增效，取消或降低一批公路、铁路、民航、港口收，着力提高物流效率，提高高速公路通行效率等。

点评：本次《通知》的出台明确了 2019 年降本重点工作有三个方面，包括取消或降低一批道路收费，推广无车承运人与多式联运示范工程提高物流效率以及提高高速公路通行效率，对行业内物流企业而言是利好的消息，有利于企业经营效益的保证。

国务院办公厅印发《深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案》（以下简称《方案》）

国务院办公厅印发《深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案》（以下简称《方案》）。《方案》指出，为贯彻落实党中央、国务院决策部署，进一步深化收费公路制度改革，加快取消全国高速公路省界收费站，实现不停车快捷收费，要按照“远近结合、统筹谋划，科学设计、有序推进，安全稳定、提效降费”的原则，明确技术路线，加快工程建设，力争 2019 年底前基本取消全国高速公路省界收费站，提升人民群众的获得感、幸福感、安全感。

点评：本次《方案》的出台有利于物流企业的降本增效，提高经营效益，对于物流行业的可持续发展有所助力。

《收费公路车辆通行费车型分类》

根据国务院办公厅印发的《深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案》，交通运输部日前发布

修订后的交通运输行业标准《收费公路车辆通行费车型分类》，明确 1 类和 2 类客车分类界限值由核定载人数 7 人修订为 9 人，新标准将于 9 月 1 日起实施。为尽可能涵盖收费公路行驶的所有车辆类别，新标准对车辆类别体系重新划分，增加专项作业车大类，即装置有专用设备或器具，在设计和制造上用于工程专项（包括卫生医疗）作业的汽车。全部收费车辆按客车、货车和专项作业车三个大类别进行分类。修订《收费公路车辆通行费车型分类》标准是加快取消全国高速公路省界收费站、实现不停车快捷收费目标的任务之一。此次修订标准，将进一步统一、规范和完善全国收费公路车型分类，推动构建公平合理的收费公路费率体系，提升收费效率和收费公路管理技术。

点评：取消高速公路省界收费站，加快 ETC 推广普及至关重要。浙江目前现有 15 个高速公路省界收费站，将在 12 月底拆除正线范围内收费设施。但需要注意的是，取消高速公路省界收费站并不是取消高速公路收费。省界收费站取消后，ETC 门架收费系统将在高速公路省界及各高速公路互通之间、枢纽与互通之间、枢纽与枢纽之间设立，对车辆进行分段式计费和收费。

标准法规

交通运输标准化管理办法（中华人民共和国交通运输部令 2019 年第 12 号）

为贯彻落实《中华人民共和国标准化法》《国务院深化标准化工作改革方案（2015-2020 年）》，加强和改进交通运输标准化工作，统筹推进铁路、公路、水路、民航和邮政等领域标准化发展，交通运输部颁布《交通运输标准化管理办法》（交通运输部令 2019 年第 12 号，以下简称《办法》），于 2019 年 7 月 1 日起施行。

本《办法》依据《标准化法》，认真贯彻落实国务院深化标准化工作改革精神，在总结综合交通运输标准化体系建设实践经验的基础上，充分吸纳铁路、民航、邮政部门，以及公路工程和水路工程领域标准化要求，借鉴住建、国土资源、林业、农业等行业标准化管理经验进行编制。

《办法》共包含 5 章、31 条，分别为总则、标准化规划、标准制定、标准实施与监督、附则。主要包括：第一章是总则，共 7 条，规定了交通运输标准的领域和范围，明确了交通运输标准的构成、综合交通运输标准的内涵及与各相关领域标准的关系，明确了部与国家局的标准化工作管理体制以及标准国际交流与合作等要求。

第二章是标准化规划，共 4 条，明确了标准化规划、体系、计划相关要求。规定标准化规划的制定主体、程序和内容要求，并明确部管国家局可以根据工作需要制定本领域标准化规划、标准体系和年度计划。

第三章是标准制定，共 9 条，规定了标准制定程序，明确了国家标准、行业标准的立项、起草、征求意见、技术审查、编号、发布、宣传、归档等各环节程序要求，并明确对交通运输地方标准、团体标准、企业标准的要求。

第四章是标准实施与监督，共 8 条规定了标准执行、公开和监督检查、举报投诉、实施效果评估、复审等相关要求。第五章是附则，共 3 条，主要对国家局和工程建设强制性标准的制定等作出例外规定，规定本办法的施行日期。

点评：本次《管理办法》立足综合交通运输范畴，是交通运输行业标准化管理的基础性制度，有利于统筹协调综合交通运输、铁路、公路、水路、民航和邮政标准化工作，对于行业规范化的管理与健康的可持续发展有一定促进作用。

省内政策

浙江：2019 年预计为企业减负超 2000 亿元

4 月 15 日，浙江减负降本再出招，企业收到 2019“第一降”政策大礼包。记者获悉，浙江省人民政府办公厅正式印发了《浙江省企业减负降本政策（2019 第一批）》（以下简称《政策》），从 5 个方面入手，通过 20 条

减负措施力图减轻企业运营负担。该政策实施后，加上前面四批减负政策仍然有效的部分，预计 2019 年全年将为全省企业减负超过 2000 亿元，可确保完成省政府工作报告中提出的“全年减负 1500 亿元以上”的目标任务。

点评：目前的政策主要聚焦减税负、降社保，以及特别针对小企业上，包括对制造业、交通运输业、建筑业等行业的企业实施阶段性降低社会保险缴费，额度相当于 2 个月单位应缴纳的社会保险费；加大企业稳岗支持力度，从失业保险基金拿出一部分资金，对困难企业进行一次性返还；对不裁员或少裁员的参保企业，可返还其上年度实际缴纳失业保险费的 50% 等等利好政策。这对于我省绝大部分物流企业而言是个利好的消息，有助于企业降低经营成本，提高竞争力。

浙江省发改委、省交通运输厅联合下发《关于降低和规范三堡等船闸过闸费标准的通知》（浙发改价格[2019]227 号）

为进一步规范船闸过闸收费，减轻企业水路运输的负担，浙江省发改委、省交通运输厅联合下发《关于降低和规范三堡等船闸过闸费标准的通知》（浙发改价格[2019]227 号），对三堡、新坝和富春江三座船闸统一降低收费标准。调整后，三堡船闸过闸费新标准为重载 1.4 元/总吨·次，空载 1.0 元/总吨·次；新坝船闸过闸费新标准为重载 1.4 元/总吨·次，空载 1.0 元/总吨·次；富春江船闸过闸费新标准为重载 1.0 元/总吨·次，空载 0.6 元/总吨·次；危险品运输船舶过闸费征收标准在上述标准基础上增收 50%。新标准均按照船舶证书中的船舶总吨计费。

点评：本次收费标准的降低和规范，航运企业得极大实惠，企业运输成本有较大幅度降低，有利于企业的效益的巩固。

嘉兴市交通运输局联合五部门推进老旧营运货车淘汰工作

嘉兴市交通运输局、市生态环境局、市公安局、市财政局、市经济与信息化局、市商务局等联合召开新闻发布会，公布嘉兴市老旧营运货车淘汰工作方案。通过采取经济补偿、限制使用、严格超标排放监管等疏堵相结合的措施，大力推进老旧营运货车淘汰更新，有效减少营运车辆氮氧化物、颗粒物排放，在 2020 年年底，分批完成老旧营运货车淘汰任务。经初步测算，全市预计淘汰 4400 辆老旧营运货车。

点评：淘汰老旧营运货车虽然对大气污染防治非常重要，但是对物流企业来说，成本是实实在在的提升，如何执行，如何强化企业绿色意识仍需拭目以待。

《关于实施国家第六阶段机动车排放标准的通告》发布

经浙江省政府同意，省生态环境厅、省经济和信息化厅、省公安厅、省市场监督管理局于近日联合发布了《关于实施国家第六阶段机动车排放标准的通告》。

全省 2018 年机动车保有量已达 1776 万辆，每年新注册登记轻型汽车约 140 万辆。机动车污染排放逐渐成为影响浙江城市空气质量的主要来源之一，提前实施国六排放标准是通过源头控制减少机动车污染排放、持续改善空气质量的有效手段。

提前执行国六标准也是国家对浙江的要求。党中央、国务院《关于全面加强生态环境保护坚决打好污染防治攻坚战的意见》提出“重点区域提前实施机动车国六排放标准”，国家蓝天保卫战和柴油货车治理攻坚战均明确提出“2019 年 7 月 1 日起，重点区域、珠三角地区、成渝地区提前实施机动车国六排放标准。”

浙江全省均属于重点区域，因此在全省范围内均须提前实施国六标准。目前上海、江苏等重点区域省（市）已发布提前实施国六标准的通告。

点评：浙江要提前实施轻型汽车国六标准是为了提前执行新车排放标准是减少机动车污染物排放、改善环境空

气质量的重要举措。如何在效率与绿色环保中保持平衡仍需政府与企业不断探索前行。

《台州湾区产业发展规划》出炉

《台州湾区产业发展规划》（以下简称《规划》）正式印发。《规划》提出，以现代化湾区建设引领台州高质量发展，全力培育“1735”现代产业体系，全力优化“一体两翼，三带联动，九区拓展，多点协同”湾区产业空间布局，着力推动湾区产业迈向数字化、开放化、绿色化、品质化，全力打造成为特色鲜明、优势领先、战略凸显的长三角智能制造产业高地。

据了解，《规划》以台州湾、三门湾、乐清湾等省级湾区规划确定的湾区陆海空间范围为主体，联动发展台州全域，规划期限为2018-2022年，远期展望至2035年。

《规划》还提出，以数字经济“一号工程”为引领，壮大汽车及零部件、医药医化、模具与塑料、泵与电机、缝制设备、智能马桶、通用航空等七大千亿产业，培育新材料、新能源、节能环保等三大新兴产业，提升现代金融、现代物流、现代商贸、健康休闲、高技术服务等五大现代服务业。

在空间布局上，《规划》提出，力争到2022年基本建设形成“一体两翼，三带联动，九区拓展，多点协同”的台州湾区产业空间新格局。

在保障措施上，《规划》明确要加强政策体制保障，加强土地资源保障，加强水资源安全保障、加强能源安全保障、优化提升集疏运网络。

点评：《规划》称到2022年，台州湾区占浙江省大湾区的比重明显提升；全社会研发投入占GDP的比重达到3%以上，高新技术产业增加值占工业增加值比重达到58%，现代服务业增加值占生产总值比重达到52%；培育营业收入超千亿元园区4个，过500亿元园区3个；亩均增加值、亩均税收分别提高25%以上，单位建设用地GDP达600万元/公顷。到2035年，台州湾区综合实力进一步增强，基本建成全球高端要素汇聚、国际化现代化水平较高的开放化湾区；数字化进程较快、发展质量较高的数字化湾区；生态宜居宜业宜游的品质化湾区；资源要素流动更加便捷高效的绿色化湾区。

物流政策 6 月

政策点评

国家发展改革委、交通运输部：推进高速公路ETC应用

根据党中央、国务院关于深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站的决策部署，国家发展改革委、交通运输部会同有关部门研究制定了《加快推进高速公路电子不停车快捷收费应用服务实施方案》，创新ETC发展模式，强化ETC应用与服务，提升ETC使用率，加快推进多种电子收费方式融合协同发展，提高高速公路通行效率，满足人民群众安全便捷经济出行需求。

《实施方案》提出了发展目标，即到今年12月底，全国ETC用户数量突破1.8亿，高速公路收费站ETC全覆盖，ETC车道成主要收费车道，货车实现不停车收费，高速公路不停车快捷收费率达到90%以上，所有人工收费车道支持移动支付等电子收费方式，显著提升高速公路不停车收费服务水平。到2025年，全国ETC用户数量进一步提升，建成技术先进、制度完善、服务优质、运行稳定的高速公路电子不停车快捷收费体系。

《实施方案》指出，加强基础服务设施建设维护。加大ETC基础服务设施建设投入，提升收费站ETC专用车

道比例。今年10月底前，所有车道均具备ETC服务功能，其中大中城市、新建城镇、旅游景区周边收费站ETC专用车道占比不低于70%。

《实施方案》要求，强化ETC车道运行保障和监测能力，保障ETC车道24小时不间断服务。除下坡等特殊路段的收费站外，今年7月底前，拆除ETC车道减速带等非必要设施。提升网络安全服务能力，将高速公路收费清分结算系统纳入国家信息安全专项计划。

ETC储值卡使用将逐步减少。《实施方案》提出，允许ETC绑定既有银行账户和支付账户，支持商业银行推广发行加载交通运输行业应用的联名卡，停止ETC储值卡发行、减少ETC储值卡使用。鼓励结合信用体系建设，推动“后台账户”应用，将移动支付纳入联网收费结算体系。鼓励社会资本参与发行，通过积分、打折、返利、红包等形式优惠用户通行。

在完善基本优惠政策方面，《实施方案》要求，给予ETC车辆不少于5%的通行费优惠，对通行本区域的ETC车辆实行无差别基本优惠政策。2020年1月1日起，除国务院另有规定外，各类通行费减免等优惠政策均依托ETC系统实现。

《实施方案》提出，加快推进车载装置产品创新和汽车前装。研发与行车记录仪、智能后视镜等车载电子产品结合的多功能一体化终端。2020年7月1日起，新申请批准的车型应在选装配置中增加ETC车载装置，供用户自主选装。今年12月底前完成客运车辆、租赁汽车、公路货运车辆等营运车辆安装使用ETC。

点评：近年来，收费站整体上呈现收缩趋势。《2017年全国收费公路统计公报》显示，与2016年末相比，2017年全国收费公路主线收费站由1575个减少至1338个，净减237个，下降15.0%。取消收费站的技术后台，就是ETC的大量采用。回顾ETC的发展轨道，先是不出市，然后不出省，现在已然全国一张网。相对于人工收费，ETC系统直接通过，能够省下缴费特别是排队缴费的时间。而且，当车流大量集中时，还有可能避免拥堵的发生。《实施方案》提出发展目标，到今年12月底，高速公路收费站ETC全覆盖，货车实现不停车收费，高速公路不停车快捷收费率达到90%以上。这些目标的实现还需要较大的努力。特别是对于后付费的货车ETC卡的推广除了需要大量换发新卡，还面临银行保底的政策难题，有待尽快协调解决。此次出台的方

公安部：印发《关于开展轻型货车检验登记集中排查工作的通知》

近日，中华人民共和国公安部发布《关于开展轻型货车检验登记集中排查工作的通知》。通知要求，各地要进一步规范轻型载货汽车注册登记管理，严格按照《机动车查验工作规范》、《机动车查验工作规程》（GA801）等规定查验车辆，认真核对检验合格报告与《公告》、合格证记载的整备质量数值，坚决防止为“大吨小标”车辆办理登记。

对发现货车栏板、货箱、轮胎、轮毂等外观与《公告》明显不符、整备质量存在严重违规嫌疑的，立即启动嫌疑机动车调查程序，按规定开展现场调查。对调查确认违规生产的轻型载货汽车，要详细记录违规机动车基本信息及整车生产厂家、生产日期、公告批次等信息，固定违规证据，通过信息系统上报违规机动车产品，公安局将汇总通报工业和信息化部、市场监督管理总局。

具体措施如下：

一、严格车辆检验监督

各地要会同市场监督管理部门督促检验机构严格按照国家标准规定检测车辆整备质量，对整备质量与《公告》、合格证不符的，一律不得出具检验合格报告。

二、严格车辆查验登记

对发现货车栏板、货箱、轮胎、轮毂等外观与《公告》明显不符、整备质量存在严重违规嫌疑的，立即启动嫌

疑机动车调查程序，按规定开展现场调查。对调查确认违规生产的轻型载货汽车，要详细记录违规机动车基本信息及整车生产厂家、生产日期、公告批次等信息，固定违规证据，通过信息系统上报违规机动车产品，我局将汇总通报工业和信息化部、市场监督管理总局。

三、组织开展集中排查

即日起至8月底，各地要立即组织对2019年1月1日之后办理轻型载货汽车注册登记情况进行一次集中排查。要排查检验数据，逐车分析排查检验合格报告，对车辆轴荷总和与整备质量明显不符的，督促检验机构免费复查检测，排查确认嫌疑车辆。要排查嫌疑车型，集中排查车长、总质量接近轻型载货汽车限值的车辆，确定重点嫌疑车辆型号，每个嫌疑车型抽取3辆以上实车免费检测整备质量，排查确认嫌疑车型。

四、严格违规责任追究

对违法违规生产、销售的货车企业及产品，工业和信息化部将撤销产品《公告》，依法处理处罚；公安部将会同工业和信息化部约谈曝光违规企业，对违规出具虚假检验结果的检验机构，一律按照《道路交通安全法》第94条规定处罚，撤销检验资格；涉嫌构成行贿受贿、提供虚假证明文件等犯罪的，一律移交司法机关依法追究刑事责任。

点评：从工信部、公安部陆续下发的通知和文件来看，制造企业要承担主体责任，用户也要承担非法改装、超载的相应责任，对于监管部门，也提出相应的要求。但从责任划定来看，“大吨小标”现象中，生产企业的责任更重、更大，把更多的板子打在车企身上。

国家邮政局、商务部：印发《关于规范快递与电子商务数据互联共享的指导意见》

为贯彻落实《国务院办公厅关于推进电子商务与快递物流协同发展的意见》，建立完善电子商务与快递数据互联共享规则，促进电子商务经营者、经营快递业务的企业数据管理和自身治理能力的全面升级，国家邮政局、商务部出台了《关于规范快递与电子商务数据互联共享的指导意见》。指导意见明确提出，电商与快递在数据互联共享方面履行同等义务，确保用户信息安全，妥善存储使用用户数据。

指导意见对电子商务经营者和快递企业提出了同等的义务要求。支持电子商务经营者通过约定的信息传输方式及时将必要的寄递数据提供给经营快递业务的企业；支持经营快递业务的企业提供电子商务寄递服务时，通过约定的信息传输方式及时将必要的快件数据提供给电子商务经营者。电子商务平台经营者不得通过限制数据互联共享，阻碍电子商务当事人自由选择快递服务；经营快递业务的企业不得通过限制数据互联共享，阻碍电子商务经营者获取为消费者提供服务所必需的快件数据。

指导意见强调了对数据的管控和互联共享管理。电子商务经营者和经营快递业务的企业采集、共享用户信息时，应当遵守法律、行政法规有关信息保护的规定，不得用于与其提供寄递服务无关的用途。

指导意见要求妥善存储使用用户数据，“利用用户大数据进行增值应用的，应当经过用户同意，并不得将具有个人隐私特征的数据提供给其他单位和个人”o在确保用户信息安全的前提下，鼓励电子商务经营者与经营快递业务的企业之间依据相关标准开展数据互联共享，共同提升配送效率。支持电子商务经营者与经营快递业务的企业加强系统互联和业务联动，推动作业流程、数据交换有效衔接。

指导意见明确提出，建立电子商务与快递数据中断通知报告制度。鼓励电子商务经营者和经营快递业务的企业建立数据中断风险评估制度，实现数据互联自动检查、全程监控。

指导意见提出，加强电子商务与快递数据政府监管。商务主管部门和邮政管理部门将推动制定电子商务和快递数据采集、传输、使用、共享、安全风险防范等相关标准，提高电子商务和快递数据互联共享效率，保障数据安全。

点评：作为专门指导快递与电商数据互联共享的政策性文件，指导意见的出台意味着电子商务经营者、电子商务平台合经营者以及快递企业之间的数据互联共享从此将有章可循。

交通运输部：印发《互联网道路运输便民政务服务系统业务办理工作指南（试行）》

近日，交通运输部办公厅下发《互联网道路运输便民政务服务系统业务办理工作指南（试行）》，自12月31日起施行。

《指南》明确具体可办理的业务有：

一、道路运输从业资格证网上申请。自然人用户可通过网上便民运政系统提出道路运输从业资格证申请，对已获得从业资格证又重复申请从业资格的，不再办理从业资格证申请业务。

二、道路运输驾驶员诚信（信誉）考核。道路旅客运输、普通货运和危货运输驾驶员可通过网上便民运政系统提出诚信（信誉）考核申请。

三、货运驾驶员从业资格证补发、换发、变更、注销。普通货运和危货运输驾驶员可通过网上便民运政系统申请办理从业资格证补发、换发、变更、注销业务。

四、普通货运驾驶员网上学习教育。普通货运驾驶员在网上便民运政系统注册

用户后，可使用道路运输驾驶员学习教育系统（简称网上学习系统）参加网上理论学习教育。

五、货运车辆道路运输证业务。道路运输经营者可通过网上便民运政系统提出普通货运车辆和危货运输车辆道路运输证补发、换发、注销申请。

六、机动车维修经营业务。机动车维修经营者可通过网上便民运政系统提出机动车维修经营网上备案（变更）、注销申请。

七、国际道路运输行车许可证申领业务。道路运输经营者可通过网上便民运政系统向国际道路运输行车许可证管理平台提出国际道路运输行车许可证申请。

《指南》规定，网上业务办理与办事大厅窗口办理效力等同，鼓励通过网上办理业务。道路运输及相关业务经营者、申请从事道路运输及相关业务经营的企业法人、个体工商户等通过注册法人（经营者）用户办理业务。

点评：《指南》的发布，促进了网络货运行业的发展，通过互联网道路运输便民政务服务系统办理业务，简化了办理各类业务的流程，节约了办理时间，同时提高了业务办理效率。对于物流行业来讲，是一次重大的跨越。

政策摘要

交通运输部、公安部工业和信息化部：加强车辆运输车运营常态化管理

近日，交通运输部、公安部、工业和信息化部（简称三部委）联合召开汽车生产企业整车物流运营座谈会，通报近期车辆运输车违法运营情况，部署下一阶段专项整治工作。三部委合力推进车辆运输车治理工作一年来，成效较为明显，但近期车辆运输车违法运营乱象有所抬头。针对新情况，三部委将加强源头管控、联合惩戒、信息共享，联手推动车辆运输车运营的常态化管理。

车辆运输车在途安全运输对于行业健康发展至关重要。会议指出，针对乱象，下一步三部委将实施常态化管理，从路面执法、源头管控、联合惩戒、信息共享四个方面，持续强化车辆运输车违法运营管控。具体措施包括：

1. 在高速公路入口重点加强监管，禁止不合规车辆运输车驶入高速公路。对于超限车辆运输车依法采取扣分处罚、非法改装车辆恢复原状、行政处罚等措施。
2. 从车辆运输车源头加强管控。要求乘用车制造企业持续加强生产厂区、集中装车点和在途运输车辆管理。
3. 将违法运输车辆和企业纳入联合惩戒黑名单。在“信用交通”网站定期公布违规失信经营主体，包括乘用车生产企业、整车物流企业、车辆运输车以及驾驶员。

4. 共享车辆违法信息，让违法车辆无处遁形。今后，三部委将加强违法信息互联互通，一经发现整车物流企业违法违规行为，即通报乘用车制造企业。
5. 共管促共治，共治方能合规。参会乘用车生产企业代表表示，将加强自身生产厂区、集中装车点管理，积极配合主管部门加强车辆运输车路面定位跟踪，确保车辆合规装载，并合理制定运输合同，维护运输市场价格稳定。

交通运输部：审议《智能快件箱寄递服务管理办法》

6月12日，交通运输部部长李小鹏主持召开部务会，传达学习中央有关会议活动精神，并审议《智能快件箱寄递服务管理办法》等。

会议指出，规范智能快件箱寄递服务，对于维护快递市场秩序、保护用户合法权益、加强寄递安全管理具有重要意义。要督促智能快件箱运营企业、使用企业落实主体责任，优化快件箱设置，加强规范管理，保护用户信息安全，提升服务质量；要衔接好收寄验视、实名收寄、安全检查三项制度，守牢安全底线，促进快递末端服务持续健康发展，不断满足人民群众对智能快件箱寄递服务的新期待。

近年来，智能快件箱成为快递业智能化链条在末端的重要实现方式，对行业降本增效发挥了积极作用，为用户提供了更好的消费体验，得到了社会各界的支持和关注。为维护快递市场秩序，保护用户合法权益，加强寄递安全管理，规范智能快件箱寄递服务，国家邮政局近年来开展了一系列有针对性的工作，为《智能快件箱寄递服务管理办法》出台奠定了坚实的基础。

国家邮政局：重点推进快递员权益保护

6月14日，国家邮政局在京召开部分快递企业座谈会，圆通、中通、申通、韵达、百世、宅急送、优速等7家企业代表，以及中国快递协会代表参加了座谈会。会议强调，快递企业应积极采取措施，严格杜绝破坏行业稳定的“三种行为”，切实保护“三种合法权益”。

首先是要杜绝末端网点违规收费，切实保护消费者合法权益。乡镇等农村地区额外收取用户费用的行为违反服务合同约定和邮政市场法律法规的相关规定。快递企业要严守契约精神，严守法律法规，遵守《快递服务标准》中有关于服务时效和服务承诺的规定，按照服务公示、服务合同等承诺内容，将快件安全、准确投递到约定的名址。在服务过程中，禁止违反约定额外收取费用。近期，全国邮政管理部门开展乡镇快递网点违规收费专项整治行动。专项整治行动开展以来，各地邮政管理部门强化行政执法力度，对企业违规收费行为予以行政处罚，成效初显。

其次是要杜绝“以罚代管”，切实保护从业人员合法权益。国家邮政局将加强快递员（投递员）权益保护确定为2019年邮政业更贴近民生7件实事之一重点推进。快递企业要切实加强主体责任，完善投诉处理机制，遏制“以罚代管”；尽快建立有效的投诉理赔救济制度，并在官网上对社会公示，同时向邮政管理部门报备；依法依规建立科学合理的管理制度和激励机制；完善职业保障，加强员工职业培训、职业教育和心理辅导。

最后是要杜绝缩减派费影响末端网络稳定，切实保护基层网点合法权益。维护企业网络安全稳定运行，主要在于防范化解内部矛盾纠纷；防范化解内部矛盾纠纷，关键在于平衡各方主体利益。其中，最重要的是平衡企业总部与加盟商之间的利益关系。快递企业应高度重视局部地区基层网络稳定性，高度平衡与基层加盟商之间的利益关系，积极防范化解网络内部矛盾纠纷，维系全网互利共赢关系。

国家邮政局：支持民营快递企业改革发展

6月25日，国家邮政局局长马军胜主持召开2019年第八次局长办公会议，审议并原则通过《国家邮政局关于支持民营快递企业发展的指导意见》《2018年快递市场监管报告》等文件，强调全系统要切实提升行业现代治理能力，支持民营快递企业改革发展，推动邮政业高质量发展。

《关于支持民营快递企业发展的指导意见》提出四项工作措施，以更好服务民营快递企业发展，激发民营经济创新活力，深化供给侧结构性改革，推进行业高质量发展。

一是降低企业成本，减轻企业负担。降低制度性交易成本，深化快递领域“放管服”改革，进一步优化审批服

务流程，将快递业务经营许可审批时间缩短至法定时限一半以内。积极推进全流程在线办理“一网通办”，实现企业“最多跑一次”。推进减税降费，全面推进邮政业落实减税降费政策，引导中小民营快递企业拓宽融资渠道，降低融资成本，推动解决中央和地方相关政策落实中的困难和问题。

二是加强企业培育，推动转型升级。培育市场份额高、创新能力强、发展潜力大、质量效益优的民营快递企业。不断完善城乡物流网络节点，深化快递与交通协同发展，强化运输衔接，提升能力保障。加快完善跨境寄递服务体系，培育具有国际一流竞争力的快递企业。提升创新发展能力，鼓励新一代信息技术应用，培育一批“专精特新”快递企业。积极引导民营企业融入“一带一路”建设，提升企业引进高端技术、项目和人才的能力。提高企业现代管理水平。支持民营快递企业完善公司法人治理结构，建立现代企业制度。引导民营快递企业从价格竞争转向服务质量竞争。提高从业人员能力素质，畅通民营快递企业人才成长阶梯和发展通道。

三是完善监管措施，营造公平环境。深化邮政业市场监管综合行政执法改革，推进实施执法事项清单管理制度，深入推行“双随机、一公开”。完善政策执行方式，提高政府部门履职水平，加快形成适应“互联网+”等新模式、新业态的包容审慎监管方式。强化行业信用体系建设，完善快递业守信联合激励和失信联合惩戒机制，建立实施快递行业失信主体“黑名单”制度。探索对守信快递企业提供“绿色通道”和“容缺受理”等便利服务措施。

四是加强组织协调，提升保障水平。促进政企亲清交往，创建风清气正的营商环境，充分保障民营快递企业合法权益。畅通政企沟通渠道，加大对企业调研力度，建立定期沟通互动机制。提升行业精神文明水平，加快民营快递企业内部非公企业党组织和群团组织建立，支持行业青年创新创业。加强对优秀企业家先进事迹和突出贡献的宣传报道，展示优秀企业家精神。加大政策落实力度，认真贯彻党中央、国务院关于支持民营企业发展的决策部署，推动民营快递企业健康发展。

工业和信息化部：废止《汽车动力蓄电池行业规范条件》

2015年3月，工信部制定发布《汽车动力蓄电池行业规范条件》，明确进入该领域的企业需满足的条件和要求，只有使用符合《汽车动力蓄电池行业规范条件》企业动力电池的新能源车，才能登上《新能源汽车推广应用推荐车型目录》，获得新能源补贴。

《规范条件》鼓励汽车动力蓄电池企业做优做强，建立产品生产规范和质量保证体系，加强技术和管理创新，提高产品研发和制造水平，提升产品性能和质量，满足新能源汽车产业发展的需求。

近日，工信部发布公告称，为进一步贯彻落实党中央、国务院关于转变政府职能和深化“放管服”改革的精神，经研究，工信部决定自2019年6月21日起废止《汽车动力蓄电池行业规范条件》（工业和信息化部公告2015年第22号），第一、第二、第三、第四批符合规范条件企业目录同时废止。

交通运输部：印发《关于加强国内水路运输市场监管工作的通知》

近日，交通运输部印发关于加强国内水路运输市场监管工作的通知，明确在经营者自有船舶运力最低限额管理、船舶营运证件管理、人员配备管理等领域，加强国内水路运输和船舶管理市场监管，进一步促进国内水路运输安全有序发展。

通知指出，要严厉打击国内水路运输“挂靠”经营和“代而不管”等违法行为，加强对船舶“假登记”、“假光租”行为的查处力度，一经发现通过非法转让国内水运运输经营许可等方式“挂靠”经营的，要依法严肃处理，情节严重的吊销其国内水路运输经营许可。

通知要求，要加强国内水路运输经营者公司化经营管理。除自有船舶运力规模在600总吨及以下的内河普通货物运输可实行个体经营外，其他国内水路运输经营者必须实行公司化经营。同时，各有关水路运输管理部门建立健全自有船舶运力最低限额管理的长效监管机制，对自有船舶运力规模不达标的国内水路运输经营者依法督促整改，引导不达标的国内水路运输经营者开展兼并重组。

为加强船舶营运证件的管理，通知强调，要严格审查船舶相关登记、检验、安全管理等证书和委托管理协议的有效性，否则不得换发新证。《船舶营业运输证》到期后失效，证书未经国内水路运输经营者申请换发的，相应船

舶不得从事国内水路运输。通知还要求，对同时经营国内水路运输业务和船舶管理业务的企业，按合并计算的方式要求其配备海务机务管理人员。

通知最后强调，各级水路运输管理部门、海事管理机构要加强信息沟通，重点强化企业、船舶、船员的证书信息、违法信息、水上交通事故信息等方面的信息共享，形成监管合力，共同加强国内水路运输和船舶管理市场监管，促进国内水路运输安全有序发展。

国家邮政局：印发《行业绿色采购试点工作方案》

为深入贯彻落实习近平生态文明思想，全面加强行业生态环境保护工作，坚决打好行业污染防治攻坚战，近日，国家邮政局印发《行业绿色采购试点工作方案》，选取顺丰、中通、申通、京东四家快递企业试点实施绿色采购，推动建设绿色采购体系。

《方案》要求，试点企业要以习近平生态文明思想为指导，认真落实国家邮政局党组关于行业生态环保工作的战略部署，树立和践行绿色低碳理念，健全完善绿色采购体系，建立健全绿色供应商名录，推动企业绿色发展和转型升级。通过试点，建立一套规范化的绿色采购制度，梳理一套绿色采购管理目录，形成一套绿色采购反馈评价机制，总结一批可复制推广的绿色采购实践经验。

针对试点企业，《方案》部署了四项重点工作任务：一是制定绿色采购制度。明确企业的绿色采购责任部门、实施程序、管理规范等。针对需要采购的不同品类，建立企业绿色采购标准工作体系，实现清单式管理；二是建立健全绿色供应商管理名录库。供应商投标入围应符合现行快递封装用品有关标准和其他相关环保标准。对不符合标准的产品，企业应采取禁止或者限制采购使用；三是健全绿色采购反馈评价机制。探索完善包装采购使用情况反馈机制，完善绿色采购合同履行过程中的检验和争议处理机制，强化绿色采购信息公开；四是注重绿色采购技术和模式创新。综合运用数据统计和分析等方法，为制定和完善绿色采购政策提供数据支持和分析依据。大力推行智能化、信息化技术和手段，强化绿色采购技术创新和科技研发，加强新技术、新模式推广应用。

《方案》强调，各试点企业要牢固树立绿色环保理念，加强对绿色采购试点工作的组织领导，加强统筹协调，强化工作推进落实，确保试点取得实效。国家邮政局将加强监督和指导，对试点形成的先进模式和经验进行推广，扩大试点效果，适时对行业绿色采购工作进行全面部署。

省内政策

浙江省：颁发新业态快递许可第一证

今年2月，国家邮政局发布《国家邮政局办公室关于企业开办服务站经营快递业务许可试点工作的通知》，《通知》提出为深化快递领域“放管服”改革，引导快递新服务新业态健康发展，对同一市（地）范围内以开办多个服务站的创新方式经营快递业务的企业，要依法保护和规范其经营活动，并选取浙江省、福建省和山东省作为试点，对企业开办服务站经营快递业务实施许可。

今年6月中旬，根据国家邮政局新业态许可相关制度，浙江省邮政管理局向浙江驿智网络科技有限公司（菜鸟驿站）颁发了全国首张开办服务站经营快递业务许可证。

浙江驿智网络科技有限公司（菜鸟驿站）主要业务是为各快递企业末端投递提供综合高质量配送，服务站经营快递业务许可的全面推开将有效提升快递末端派送质量，更好地满足人民群众便捷化、个性化的寄递服务需求，促进快递服务水平不断提高。

点评：近年来，快递柜解决了大量的最后一共里问题，未来服务站的网点足够密集后，将有更多畅想空间。

浙江省：7月1日起失信车辆禁入高速公路

从7月1日开始，浙江将全面开展高速公路“违法失信清单”管理。届时，已列入高速公路“违法失信清单”的超限超载货运车辆一旦行驶到高速公路收费站，如果不按时接受处罚进行整改，就会被引导和劝返。

一、何种车辆列入“违法失信清单”

违法超限运输车辆经过高速公路收费站，产生计重收费数据被判定为“超限超载”，该车辆即被列入“违法失信清单”。在清单上的车辆将被加强监测和检查，在驶入我省高速公路前，将被引导至附近超限运输检测站（点）进行精检。未处理的违法失信车辆会被引导和劝返。

二、非现场执法信息数据如何判定

目前，浙江省已经建设完成高速公路治超非现场执法平台系统，实现与高速公路联网收费系统计重数据的互联互通。省高速公路治超非现场执法平台定期统一归集全省高速公路超限车辆计重收费数据，对非现场执法信息数据进行“违法判定”，并将判定结果下发各市治超非现场执法平台，在当地交通外网或政务服务网对相关车辆进行公示。公示期无异议的，生成“违法失信清单”。

三、如何从“违法失信清单”中移除

列入高速公路“违法失信清单”的车辆，到指定处理窗口接受处罚后，平台数据交换更新，车辆相关信息即从“违法失信清单”中移除，车辆可以正常通行高速公路。

四、治超非现场执法车辆异地处罚

为加强“最多跑一次”和便民服务，全省将推进高速公路治超非现场执法车辆异地处罚。存在省内高速公路治超非现场执法记录的，经本人申请可在全省各市高速公路治超执法任一处罚窗口就近实现“一站式处理”。另外，治超非现场执法处罚决定书上还将附上财政支付二维码。

点评：引导物流企业合规经营，拒绝超限超载，为守法经营的企业带来真正的帮助，将竞争方式从低质量的价格竞争引导向管理竞争，模式竞争，技术竞争中去。

《加快推进海港陆港空港信息港“四港”联动发展建设方案》正式发布实施

浙江省交通运输科学研究院参与编写的《加快推进海港陆港空港信息港“四港”联动发展建设方案》（以下简称《方案》），经冯飞常务副省长批准同意，由省综合交通改革与发展领导小组办公室以浙综交改办[2019]5号文件正式发布实施。

按照2018年全省开放大会上省政府谋划实施“四港联动”发展的部署精神，浙江省交通运输科学研究院积极参与省交通运输厅《加快推进海港陆港空港信息港“四港”联动发展建设方案》的研究编制工作，历时1年，圆满完成工作任务。《方案》成为指导全省打造陆上、海上、天上、网上四位一体综合立体交通网络，构建现代运输大物流体系的行动指南。

《方案》立足浙江基础和特色优势，着力打造“一核心四通道”的大宗货物和集装箱多式联运服务体系，构建以四大都市区空铁枢纽为核心的空公铁旅客联程运输服务体系，建成“1+3+N”的综合交通信息服务“数字枢纽”。到2022年，高质量构建形成以宁波舟山港为核心，南北向沿海（服务沪苏温福方向海上中转联运和海陆联运为主）、西北向沿江（服务宁波舟山港至长江沿线地区江海联运为主）、西向沿河（服务杭嘉湖绍皖地区海河联运为主）、西南向沿陆（服务金衢丽和至长江中上游地区海公铁联运为主）的四大联运通道，促进货物多式联运“一单制”发展。

《方案》聚焦重大工程、重大平台建设，研究提出“141”六大标志性示范工程，即一平台（“四港”联动综合服务信息平台）、四枢纽（杭州空公铁联运枢纽、宁波海公铁联运枢纽、嘉兴海河联运枢纽、舟山江海联运枢纽）、一城市（义乌“四港”联动示范城市），以点带面，推进“四港”联动建设工作取得成效。

点评：“四港”联动发展的本质，是要充分发挥海、陆、空各种运输方式的比较优势，在综合运输链中“四港”之间相互开放协同，不同运输方式之间相互衔接，发挥组合效益，实现综合交通体系优化、运输增效、物流降费。“四港”联动发展的方向：一是围绕“港”建，以海港为龙头、空港为特色、陆港为基础、信息港为纽带、完善联运服务体

物流政策 7 月

政策点评

国务院：印发《关于促进平台经济规范健康发展的指导意见》

近日，国务院办公厅印发《关于促进平台经济规范健康发展的指导意见》。《意见》指出，要坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，持续深化“放管服”改革，围绕更大激发市场活力，聚焦平台经济发展面临的突出问题，加大政策引导、支持和保障力度，落实和完善包容审慎监管要求，推动建立健全适应平台经济发展特点的新型监管机制，着力营造公平竞争市场环境。为促进平台经济规范健康发展，《意见》提出了五个方面政策措施。

一、优化完善市场准入条件，降低企业合规成本

推进登记注册便利化，进一步简化平台企业分支机构设立手续，放宽新兴行业企业名称登记限制；清理和规范制约平台经济健康发展的行政许可、资质资格等事项，指导督促有关地方评估网约车、旅游民宿等领域的政策落实情况，优化完善准入条件、审批流程和服务；加快完善新业态标准体系，为新产品新服务进入市场提供保障。

二、创新监管理念和方式，实行包容审慎监管

探索适应新业态特点、有利于公平竞争的公正监管办法，分领域制定监管规则 and 标准，在严守安全底线的前提下为新业态发展留足空间；科学合理界定平台责任，加快研究出台平台尽职免责的具体办法；建立健全协同监管机制，积极推进“互联网＋监管”，维护公平竞争市场秩序。

三、鼓励发展平台经济新业态，加快培育新的增长点

发展“互联网＋服务业”，支持社会资本进入基于互联网的医疗健康、教育培训、养老家政、文化、旅游、体育等新兴服务领域；发展“互联网＋生产”，推进工业互联网创新发展；推进“互联网＋创业创新”，依托互联网平台完善全方位创业创新服务体系；加强网络支撑能力建设。

四、优化平台经济发展环境，夯实新业态成长基础

加强政府部门与平台数据共享，上线运行全国一体化在线政务服务平台电子证照共享服务系统；加大全国信用信息共享平台开放力度，支持平台提升管理水平；建成全国统一的电子发票公共服务平台，尽快制定电子商务法实施中的有关信息公示、零星小额交易等配套规则。

五、切实保护平台经济参与者合法权益，强化平台经济发展法治保障

抓紧研究完善平台企业用工和灵活就业等从业人员社保政策，开展职业伤害保障试点；加强消费者权益保护，督促平台建立健全消费者投诉和举报机制；完善平台经济相关法律法规。

《意见》要求，各地区各部门要按照职责分工抓好贯彻落实，压实工作责任，密切协作配合，切实解决平台经济发展面临的突出问题，推动各项政策措施及时落地见效。

点评：国务院总理李克强 7 月 17 日主持召开国务院常务会议，确定支持平台经济健康发展的措施，壮大优结构促升级增就业的新动能。近年来，物流平台经济蓬勃发展，涌现了一批平台型企业和模式，也带来了一系列迫切需要解决的问题，以及行业各界对平台经济发展的疑虑。主要原因是平台经济与现有营商环境不相适应，现有的的登记注册、政府监管、税收征管、职工就业等管理制度还难以支撑平台经济全面健康发展。国务院再次明确出台支持平台经济健康发展的措施，为物流平台经济发展坚定了信心，也为下一步发展指明了方向。

交通运输部、国家发展改革委、财政部：印发《关于切实做好货车通行费计费方式调整有关工作的通知》

为贯彻落实《国务院办公厅关于印发深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案的通知》（国办发〔2019〕23 号），做好货车计费方式调整工作，促进物流业提速增效，根据《收费公路管理条例》相关规定，就有关工作通知如下：

系为重点，构筑“四港”融合发展新格局；二是突出“联”动，加快推进设施联通、标准联接、信息联网、企业联盟、多式联运，努力实现设施层面的“联”、装备层面的“联”和业务层面的“联”，促进物流降本增效。

长三角三省一市正式签署《长三角区域取消高速公路省界收费站合作框架协议》

近日，浙沪苏皖三省一市交通主管部门正式签署了《长三角区域取消高速公路省界收费站合作框架协议》。下一步，根据《框架协议》安排，一是加强组织保障，成立取消高速公路省界收费站工作领导小组和专项工作小组。建立工作保障机制，加强组织保障，统筹推进各项工作。二是充分发挥取消高速公路省界收费站工作领导小组和专项工作小组的协调作用，根据工作实际情况，不定期召开长三角区域工作推进专题会，研究协商解决推进中遇到的重大问题。三是进一步加强工作计划对接。根据总体计划目标，细化制定各项任务的详细实施计划，并加强实施计划的有效对接。

点评：推动长三角一体化，交通一体化事关重大，取消省界高速是国家在治理体系，治理手段上的创新，也为企业节约大量的等待时间。

《绍兴市推进运输结构调整工作实施方案（2019—2020 年）》发布

绍兴市政府综合交通改革与发展领导小组印发《绍兴市推进运输结构调整工作实施方案（2019—2020 年）》（以下简称《方案》），首次明确了对水运的扶持政策。

《方案》规定，对进出绍兴市港口码头的内河集装箱，每标箱给予 100 元奖励，每年每家企业奖励最高不超过 50 万元。对投资建设（含改扩建）300 吨级以上码头的，按泊位（包括散货泊位、集装箱泊位）实际建设投入的 10% 予以奖励，每个港口最高不超过 200 万元。本地水运企业新购置 500 吨级以上船舶，按实际购置价 10% 予以奖励，每艘最高不超过 20 万元。目前，该政策的实施细则正在拟定中，预计最快 6 月底前出台。

点评：绍兴共有港口及运输企业 80 家，总运力规模超过 33.7 万载重吨。近几年，依托杭甬运河，我市水运发展速度提升。截至 2018 年年底，绍兴市港口年吞吐量已超过 2000 万吨，内河船舶平均吨位突破 400 吨大关，集装箱年吞吐量达到 2.4 万多标箱。绍兴港越城港区中心作业区、上虞曹娥作业区、诸暨城郊作业区等一批新建大型综合性港口作业区已初具规模。此次出台的实施方案，借助绍兴江南水乡天然优势航道资源，促进公转水的落到实处，为企业降本增效提供帮助。

台州出台政策：三年 3000 万元扶持物流运输“弃陆走水”

台州市印发《关于促进物流运输“弃陆走水”的实施意见》（以下简称《实施意见》）。2019 年台州市政府工作报告指出，大力推动物流运输“弃陆走水”。《实施意见》提出，要立足发挥台州港口优势，“促公转水”，降低制造业生产成本，依托“以水促港、以港促产、港产联动”，更好服务现代化湾区建设、再创民营经济新辉煌。

据了解，《实施意见》期限为 3 年（2019-2021 年），到 2021 年，台州港集装箱吞吐量 70 万标箱，增长 186%，累计弃陆走水转移量 592 万吨，节约物流成本 1.662 亿元。

《实施意见》提出，今后要强化政策扶持，台州市物流运输“弃陆走水”扶持资金三年 3000 万元（2019-2021 年），列入现代服务业发展引导资金。

《实施意见》提出，要加快推进海港一体化，全力打造国际贸易启运港，积极培引港航服务企业等主要工作任务。

此外，《实施意见》提出以推进数字口岸建设、深化“大通关”建设、优化港口通关服务方面来不断优化港航通关服务。

点评：台州是制造业大市、资源能源小市，物流需求极为旺盛，物流成本高于全省平均水平。物流运输结构公路运量占比偏高，水运的运量优势、价格优势、生态优势尚未有效发挥。“两头在外＋陆运主导”的物流结构，与台州港湾禀赋优越、水运条件优良不相匹配。实施意见的出台对于台州市运输结构调整有着重要的指导作用。

一、加快货车车型分类调整工作。严格按照《收费公路车辆通行费车型分类》(JT/T489—2019),对本行政区域内收费公路的货车车型分类统一调整;按照《收费公路管理条例》的规定,重新核定车辆通行费收费标准,报省级人民政府批准后发布,并报交通运输部备案。要确保在相同交通流量条件下,不增加货车通行费总体负担,确保每一类收费车型在标准装载状态下的应交通行费额均不大于原计重收费的应交通行费额。此项工作2019年10月底前完成。

二、科学测算大件运输车辆收费系数。结合本地区实际,对六轴以上货车,在六轴货车收费系数的基础上,按每增加一轴增加一定收费系数的方法,制定合理的收费系数,确保标准装载的大件运输车辆不因计费方式调整而增加通行费费用。此项工作2019年10月底前完成。

三、加强收费标准调整监管。为确保不增加货车通行费总体负担,在今年调整货车通行费费率过程中,各省级交通运输主管部门会同价格、财政部门完成收费标准初步审核之后,填写《货运车辆通行费收费标准调整对照表》,及时报送交通运输部。交通运输部将会同国家发展改革委、财政部加强分析研究,强化对各地相关工作的指导。此项工作2019年8月底前完成。

四、全面推广高速公路差异化收费。鼓励货车运输流量流向等特征明显、差异较大的省份,探索分路段、分时段、分行驶方向、分特定出入口等差异化收费,进一步提高高速公路路网通行效率。

五、加快货车ETC车载装置安装。各省级交通运输主管部门组织发行机构,按照新的车型分类标准,为货车免费安装ETC车载装置;对收费车型类别发生变化的既有ETC用户,组织开展定向通知、预约安装等服务措施,更换ETC车载装置或者调整车型分类。

六、加强政策宣传解读工作。重点宣传解读货车计费方式调整对于提高收费公路通行效率、促进物流业提速增效和节能减排等的重大意义,引导货运车辆安装ETC车载装置,实现不停车快捷通行,及时回应社会公众关切,为确保货车计费方式调整工作顺利实施创造良好的舆论氛围。

点评:目前我国高速公路普遍实行货车计重收费,主要目的是为避免车辆“大吨小标”,并通过经济手段遏制超限超载,保护人民群众生命财产和公路基础设施安全。由于计重收费需要停车称重,一定程度上影响了收费站通行效率和货车ETC推广。随着我国治超工作的持续深入推进,高速公路严重违法超限超载得到有效遏制。在此情况下,将货车计费方式由计重收费调整为按车(轴)型收费,有利于货车安装使用ETC,实现不停车快捷通行,促进物流业提速增效。

货车按车(轴)型收费是国际上普遍的做法。在合法装载的前提下,同一轴型的货车(尺寸完全相同,行驶速度也基本相同)无论载货多少,对公路资源的占用都是一样的,按统一标准收取通行费具有科学性、公平性、合理性,也有利于促进公路货运行业集约经营,提高公路运输实载率,提高全社会运输效率。

交通运输部:印发《关于贯彻〈收费公路车辆通行费车型分类〉行业标准(JT/T489—2019)有关问题的通知》
今年6月,交通运输部发布了新版《收费公路车辆通行费车型分类》(JT/T489—2019),交通运输部印发落实要求:

一、重新核定车型分类。严格按照《收费公路管理条例》和《收费公路车辆通行费车型分类》(JT/T489—2019),落实本行政区域内收费公路车型分类调整工作,并会同发展改革(价格)、财政部门重新核定车辆通行费收费标准,报省级人民政府批准后,统一从2020年1月1日起执行。

二、加快ETC车载装置安装。组织有关单位,按照新的车型分类标准,免费安装ETC车载装置。对车型分类发生变化的既有ETC用户,要通过定向通知、预约安装等方式,开展针对性服务,更换ETC车载装置或者调整车型分类。

对货车和专项作业车,可按照新分类标准安装、更换ETC车载装置或者调整车型分类,启用非现金支付功能,并继续按照现行收费标准和计费方式收费;从2020年1月1日起,启用电子不停车收费功能,ETC单卡用户(未安装车载装置的ETC用户)不再享受原则上不小于5%的车辆通行费基本优惠政策。

对车长小于6米的8座和9座小型客车,继续按照现有车型分类标准收取车辆通行费;从2020年1月1日起,统一按照1类客车收取车辆通行费,并安装、更换ETC车载装置或者调整车型分类。

三、加强政策宣传解读工作。广泛宣传车型分类标准修订对规范收费公路运营管理、优化提升公路服务水平的重要意义,重点解读专项作业车和货车车型分类标准及有关规定,引导公众正确理解和支持车型分类调整工作,为取消高速公路省界收费站创造良好的舆论环境。

点评:《收费公路车辆通行费车型分类》实施后,所有客车的通行费收费标准都不需要调整。其中,8座和9座的小型客车还将由2类客车调整为1类客车,将减少通行费支出。由于货车计费方式由计重收费调整为按车(轴)型收费,其收费标准需要相应调整。同时,新增的专项作业车大类,也需要明确具体收费标准。交通运输部已会同相关部门印发通知,部署各地依法科学测算和调整货车收费标准,报省级人民政府批准后实施。

交通运输部已经会同相关部门部署各地,严格按照相关法释法规 and 规定,组织开展货车通行费收费标准调整测算工作,要求在相同交通流量的条件下,确保不增加货车通行费总体负担,确保每一类收费车型在标准装载状态下的应交通行费额均不大于原计重收费的应交通行费额。我们将深入分析研究,强化对各地相关工作的指导,确保政策要求全面落实到位。

对ETC车辆给予不少于5%的车辆通行费基本优惠政策,目的是鼓励车辆安装使用ETC,提高通行效率,促进节能减排,同时降低高速公路运营成本。ETC单卡用户,是在计重收费的条件下,为货车实现非现金支付提供的一种服务方式,只能用于人工收费。考虑到目前各地正在改造货车通行费计费系统,尚不具备全面实现货车不停车快捷收费的条件,交通运输部已经部署各地,在今年底前对单卡用户继续予以不少于5%的通行费基本优惠政策,并继续支持其非现金支付功能;但从2020年1月1日起,将不得再享受ETC优惠政策。对于这部分用户,我们将组织相关机构为其免费安装ETC车载装置,保障其继续享受各类ETC优惠政策(包括不少于5%的车辆通行费基本优惠政策)。

国家发展改革委:《运输物流行业失信联合惩戒对象名单管理工作实施意见(征求意见稿)》公开征求意见
8月1日,发改委就《运输物流行业失信联合惩戒对象名单管理工作实施意见(征求意见稿)》(《意见》)公开征求意见。《意见》指出,将依法依规建立健全失信联合惩戒对象名单(“黑名单”)管理制度。

《意见》指出,将依法依规建立健全失信联合惩戒对象名单管理制度。以相关司法裁判、行政处罚、行政强制等处理结果为依据,按程序将涉及性质恶劣、情节严重、社会危害较大的违法失信行为的运输物流行业市场主体及其有关人员,列入“黑名单”,并向社会公布,实施信用约束、联合惩戒。

同时,存在失信行为但严重程度尚未达到“黑名单”认定标准的失信主体,相关部门可根据工作需要,将其列入诚信状况重点关注对象名单,实施严格监管措施。《意见》同时具体规定了将相关主体列入“黑名单”的认定标准,具体包括道路交通安全领域、道路货物运输领域、公路货运站场经营领域、水路运输领域、水上交通安全监督管理领域、国际货运代理领域、铁路运输领域、民航运输领域、快递领域。

根据规定,上述运输物流行业市场主体为从事运输、仓储、装卸、配送、代理、包装、流通加工、快递、信息服务等物流相关业务的企业及其分支机构和个体工商户;有关人员是指负有直接责任的法定代表人、企业负责人、实际控制人及从业人员。

点评:近年来,国家关注运输物流行业诚信体系建设,此次建立联合惩戒黑名单制度是前述工作的具体落实和重要突破。随着黑名单制度的建立,对存在严重失信行为的市场主体将实施最严厉的惩戒措施,让信用监管长出“牙齿”,增加了企业失信违法成本,强化了监管的威慑力,有助于营造诚信经营、公平竞争的物流营商环境。

交通运输部：取消轻型普货车“双证”

近日，交通运输部官网公布2019年交通运输部第17号令、18号令、19号令、20号令，内容分别是关于对《道路货物运输及站场管理规定》、《道路运输从业人员管理规定》、《道路运输车辆技术管理规定》、《机动车维修管理规定》等规章进行修改的决定。

其中，《道路货物运输及站场管理规定》修改的内容，基本与取消总质量4.5吨及以下普通货运车辆“双证”有关。为落实取消“双证”，《货运规定》专门增加了一条作为第十四条：“使用总质量4500千克及以下普通货运车辆从事普通货运经营的，无需按照本规定申请取得《道路运输经营许可证》及《道路运输证》。”

《道路运输从业人员管理规定》修改的内容包括：1、将第四十六条中的“2万元以上10万元以下”修改为“5万元以上10万元以下”；2、将第四十七条中的“吊销”修改为“撤销”；3、增加一条，作为第五十条：“使用总质量4500千克及以下普通货运车辆的驾驶人员，不适用本规定。”

《道路运输车辆技术管理规定》修改的内容包括：一是增加了一条，作为第三十四条：“从事普通货运经营的总质量4500千克及以下普通货运车辆，不适用本规定。”二是将第十八条中的“资质”修改为“条件”，因为车辆维修企业已经没有了维修资质。另外还提到鼓励道路运输经营者使用安全、节能、环保型车辆，促进标准化车型推广运用，加强科技应用，不断提高车辆的管理水平和技术水平。

点评：随着4.5吨及以下货运车辆取消“双证”，有关部门“放管服”改革走向深入，随着今后互联网道路运输便民服务的积极推进，在线申请、在线审验等相关政务服务更加便利，企业获得感将不断增强。

交通运输部：印发《数字交通发展规划纲要》

数字交通是数字经济发展的重要领域，是以数据为关键要素和核心驱动，促进物理和虚拟空间的交通运输活动不断融合、交互作用的现代交通运输体系。日前，交通运输部制定印发《数字交通发展规划纲要》，提出以“数据链”为主线，构建数字化的采集体系、网络化的传输体系和智能化的应用体系，加快交通运输信息化向数字化、网络化、智能化发展，为交通强国建设提供支撑。

《纲要》提出，我国数字交通发展要以数据为关键要素，赋能交通运输及关联产业，推动模式、业态、产品、服务等联动创新，提升出行和物流服务质量，让数字红利惠及人民。要发挥市场主体作用，科学配置各类资源要素，构建跨界融合、共创共享的数字交通产业生态。要兼顾创新发展和安全发展，防范化解信息安全风险。要坚持世界眼光、国际标准、中国特色，以试点为重要手段，通过典型引路，逐步形成数字交通发展的中国经验和中国方案。

《纲要》明确，我国数字交通发展将构建数字化的采集体系，推动交通基础设施规划、设计、建造、养护、运行管理等全要素、全周期数字化，推动铁路、公路、水路领域的重点路段、航段以及桥隧、互通枢纽、船闸等重要节点的交通感知网络覆盖，推动载运工具、作业装备智能化。构建网络化的传输体系，促进交通专网与

“天网，公网”深度融合，推进车联网、5G、卫星通信信息网络等部署应用，完善全国高速公路通信信息网络，形成多网融合的交通信息通信网络，提供广覆盖、低时延、高可靠、大带宽的网络通信服务。构建智能化的应用体系，打造数字化出行助手，为旅客提供“门到门”的全程出行定制服务，大力发展“互联网+”高效物流新模式、新业态，加快实现物流活动全过程数字化，推进铁路、公路、水路等货运单证电子化和共享互认，提供全程可监测、可追溯的“一站式”物流服务，推动行业治理现代化，实现精确分析、精准管控、精细管理和精心服务。此外，我国数字交通发展还将培育产业生态体系，健全网络和数据安全体系，完善标准体系和支撑保障体系。

根据《纲要》确定的发展目标，到2025年，我国将基本形成数字化采集体系和网络化传输体系，实现出行信息服务全程覆盖、物流服务平台化和一体化进入新阶段，交通运输成为北斗导航的民用主行业，5G等公网和新一代卫星通信系统初步实现行业应用；到2035年，我国将实现交通基础设施全要素、全周期数字化，天地一体的交通控制网基本形成，按需获取的即时出行服务广泛应用，成为数字交通领域国际标准的主要制订者或参与者，数字交通产业整体竞争力全球领先。

点评：交通运输部出台《数字交通发展规划纲要》是按照国家推进数字经济发展的决策部署，促进先进信息技术与交通运输深度融合，有力支撑交通强国建设的战略举措，围绕交通运输基础设施和运载装备全要素、全周期的数字化升级，以“数据链”为主线，聚焦构建数字化的采集体系、网络化的传输体系和智能化的应用体系，有助于加快交通运输信息化向数字化、网络化、智能化发展，为交通强国建设提供战略支撑。

交通运输部：印发《道路运输企业主要负责人和安全生产管理人员安全考核管理办法》《道路运输企业主要负责人和安全生产管理人员安全考核大纲》

《管理办法》是整个安全考核工作的顶层制度，重点明确了四方面要求：一是明确考核对象。按照“突出重点、分步实施”的原则，先对道路客运、道路货运（含危货运输）、汽车客运站的两类关键人员进行安全考核。同时，明确道路运输相关业务（货运站、维修、驾培等）两类关键人员的安全考核可参照执行。二是明确职责分工。按照部、省、市三级架构体系，明确了职责边界。部级负责考核工作的顶层制度设计，编制考核大纲和考试题库，建设考核管理平台。省级负责统筹组织、监督实施本行政区域内安全考核工作。市级具体组织实施工作，以及相关具体管理工作。三是明确考核要求。运输企业两类关键人员在从事道路运输安全生产相关工作6个月内要完成考核工作；未按要求完成考核工作的，管理部门要依据《安全生产法》进行处理。明确了考核组卷形式、考评组织频次、考核合格标准、考核合格证明管理等要求。四是明确过渡衔接要求。主要涉及两类情况：一类是取得注册安全工程师资格证书且向属地交通运输主管部门报备的，视同安全考核合格；另一类是对于已经开展安全考核工作的地区，属地主管部门可将合格人员信息及时上传至安全考核管理平台，视同安全考核合格。

《考核大纲》重点明确了三方面的要求：一是明确考核内容。突出针对性，重点围绕道路运输安全生产相关的法律法规、标准规范和政策文件等内容进行考核。二是明确考核方法。采用纸质试卷或计算机闭卷考核方式，全部为客观题，考核时间为90分钟，试题实行100分制，80分及以上为合格。三是明确组卷比例。针对不同考核对象，考核侧重点不同，突出考核工作针对性，分别明确了两类关键人员考核内容所占比例。

点评：道路运输安全是交通运输主管部门的重要工作监管职责，也是行业社会最关注的行业治理环境。近年来，各地陆续出台了道略运输安全的相关管理要求和人员资质要求，但是没有形成统一的管理办法和要求，导致各地管理要求各不相同、无法互认，增加了企业安全管理负担，随着《考核管理办法》和《考核大纲》，为道路运输安全管理人员资质要求提供了统一指导，有助于夯实道路运输安全管理制度，营造良好的道路运输安全治理环境。

交通运输部、国家发展改革委、财政部：印发《关于全面清理规范地方性车辆通行费减免政策的通知》

交通运输部、国家发展改革委、财政部近日印发《关于全面清理规范地方性车辆通行费减免政策的通知》。《通知》明确，除《收费公路管理条例》以及国务院另有规定外，今后各省（区、市）不得以任何形式制定出台车辆通行费减免政策。

《通知》明确了清理规范内容：违反《中华人民共和国反垄断法》关于不得设定歧视性收费项目、实行歧视性收费标准、规定歧视性价格，不得排除、限制竞争等相关规定，针对本地企业、本地货物等特定市场主体出台的、妨碍全国统一市场和公平竞争的地方性车辆通行费减免政策；需要停车接受人工查验、无法实现不停车快捷通行的地方性车辆通行费减免政策；影响对跨省车辆正常收费的地方性车辆通行费减免政策。

《通知》明确了四个阶段的实施步骤。准备阶段（2019年7月18日—8月31日）：按照清理内容，全面梳理汇总本省（区、市）自行出台实施的车辆通行费减免政策。报批阶段（2019年9月1日—9月30日）：结合本通知的要求，提出清理或者规范意见，报省级人民政府审核批准。实施阶段（2019年10月1日—12月31日）：按照省级人民政府批准意见，全面清理规范本行政区域的地方性车辆通行费减免政策。总结阶段（2020年1月1日—1月31日）：各地全面总结清理规范工作，形成书面报告，报交通运输部、国家发展改革委、财政部。

《通知》指出，要深入排查，全面清理。对不符合本通知要求的地方性减免政策，要按期完成清理；现有地方性减免政策符合法律、行政法规规定且不需要人工查验的，可继续实施。除《收费公路管理条例》以及国务院另有

规定外，今后各省（区、市）不得以任何形式制定出台车辆通行费减免政策。

此外，各地要督促相关地区和单位按期完成清理规范，对未按要求完成的地区和单位，依法依规追究相关负责人的责任。交通运输部、国家发展改革委和财政部将加强督促指导，对拖延不改、弄虚作假的，予以通报。

《通知》还要求深入评估政策的效果及影响，及时完善相关措施，妥善解决出现的问题。根据高速公路网运行状况，可通过ETC系统，选择分区域、分路段、分时段、分车型等差异化收费，引导路网车辆合理分布，进一步提升路网通行效率，促进物流提速增效。

点评：目前，根据《中华人民共和国公路法》《收费公路管理条例》以及国务院有关规定，仅有六类车辆可以减免车辆通行费。但是部分省市出台了一些地方性通行费减免政策，存在歧视性收费、限制竞争和妨碍全国统一市场形成，需要停车接受人工查验，无法实现不停车收费，影响了跨省车辆正常收费。开展地方性车辆通行费减免政策清理规范，为建立全国统一规范的公路收费秩序，确保车辆不停车快捷通行提供了重要保障。同时，未来各地将根据高速公路网运行状况，通过ETC开展差异化收费来减免车辆收费，促进车辆快捷通行，提高路网通行效率，有利于推进物流降本增效。

交通运输部、国家发展改革委、财政部：印发《关于进一步优化鲜活农产品运输“绿色通道”政策的通知》

近日，交通运输部、国家发展改革委、财政部联合印发《关于进一步优化鲜活农产品运输“绿色通道”政策的通知》，要求进一步优化鲜活农产品运输“绿色通道”政策，严格规范免收车辆通行费范围，优化鲜活农产品运输车辆通行服务。

《通知》明确，鲜活农产品运输车辆通过安装ETC车载装置，在高速公路出入口使用ETC专用通道，实现不停车快捷通行。鲜活农产品运输车辆驶出高速公路出口收费站后，在指定位置申请查验。建立全国统一的鲜活农产品运输“绿色通道”预约服务制度和鲜活农产品运输信用体系，对信用记录良好的车辆，逐步降低查验频次。

《通知》还要求，除法律、行政法规和国务院另有规定外，各地不得在路面环节增加针对鲜活农产品运输车辆的检查和验证，影响鲜活农产品运输车辆通行效率。

点评：当前，鲜活农产品运输车辆“绿色通道”需要停车查验，无法实现不停车快捷通行，同时各地也在全国统一的《鲜活农产品品种目录》外自行增加了一些新的品种，导致省际之间政策不统一。此次“绿色通道”政策的调整优化，实现了高速公路出入口ETC不停车快捷通行，同时采取预约查验制度，避免出现先扣费后退费的现象。并且建立信用体系，对查验属于假冒或混装的车辆，纳入“黑名单”，实施联合惩戒，对信用记录良好的车辆，逐步降低查验频次，有利于维护公路货运市场良好的经营秩序。

民航局：发布《关于同意扩大无人机物流配送应用试点范围的通知》

2017年10月，民航华东地区无人机物流配送应用试点项目在江西赣州南康区正式启动，这是经民航局批复的全国首个无人机物流配送试点项目。顺丰集团作为该试点区域内试点企业，与华东民航局、南康区政府一起，共同推进，建立各项程序、标准、平台和制度，编制运行手册和运行规范。该项目由顺丰集团下属公司“江西丰羽顺途科技有限公司”承接运营，为全国4个地区5个试点项目之一，试点期为2年，拥有480平方公里的无人机飞行示范空域，服务南康区北部5个乡镇、90个自然村、20万人口。2018年3月8日-3月9日，该试点项目成功通过了民航华东局的经营许可和运行合格审定验证。

点评：近年来，民航主管部门支持无人机物流派送试点，先后批复顺丰、京东在部分地区开始试点工作取得了积极成效。随着试点范围的扩大，无人机物流配送商业化应用逐步实现，发展潜力巨大。

政策摘要

中共中央政治局会议：首次提出城乡冷链物流设施建设

中共中央政治局7月30日召开会议，分析研究当前经济形势，部署下半年经济工作。

会议要求，要紧紧围绕“巩固、增强、提升、畅通”八字方针，深化供给侧结构性改革，提升产业基础能力和产业链水平。深挖国内需求潜力，拓展扩大最终需求，有效启动农村市场，多用改革办法扩大消费。稳定制造业投资，实施城镇老旧小区改造、城市停车场、城乡冷链物流设施建设等补短板工程，加快推进信息网络等新型基础设施建设。

点评：中共中央政治局会议首次提出城乡冷链物流设施建设，补短板工程更加聚焦，符合国内市场需求升级的要求，对于满足人民群众对于食品安全和生活健康的需要具有积极意义。近年来，国家有关部门出台了若干支持冷链物流发展的政策措施，此次聚焦冷链物流设施建设，找到了下一步工作的抓手，也为行业相关领域的投资带来了重要机遇。

国务院：部署完善跨境电商等新业态促进政策

7月3日，国务院总理李克强主持召开国务院常务会议，听取赋予自由贸易试验区更大改革创新自主权落实情况汇报，支持自贸试验区在改革开放方面更多先行先试；部署完善跨境电商等新业态促进政策，适应产业革命新趋势推动外贸模式创新。

会议指出，下一步，要立足改革开放大局和高质量发展要求，对标高标准国际经贸规则，支持自贸试验区在进一步自主开放、不断开放、加大开放上迈出新步伐。

一、要推动相关省市加大向自贸试验区下放省级管理权限，尤其是投资审批、市场准入等权限。在自贸试验区全面实现“证照分离”。支持地方和部门聚焦市场主体期盼，提出自身范围内深层次改革事项，在自贸试验区先行试点。

二、要实施好2019年版自贸试验区外商投资准入负面清单，加快调整完善相关法规。对贸易便利化创新等提出具体措施。抓紧研究在自贸试验区进一步放宽市场准入特别是服务业开放的举措，为更高水平开放积累经验。三、要对重大改革事项建立地方和部门联合推进机制。对需要调整实施法律法规的，要抓紧按程序提请办理。完善管理体制和协同机制，增强自贸试验区改革创新的辐射带动效应。

会议表明，支持跨境电商等新业态发展，是适应产业革命新趋势、促进进出口稳中提质的重要举措。下一步，一要在现有35个跨境电商综合试验区基础上，再增加一批试点城市。对跨境电商零售出口落实“无票免税”政策，出台更加便利企业的所得税核定征收办法。完善跨境电商统计体系。二要鼓励搭建服务跨境电商的平台，建立物流等服务体系，支持建设和完善海外仓，扩大覆盖面。三要完善包容审慎监管，严厉打击假冒伪劣，依法保护知识产权和商家、消费者权益。积极参与跨境电商相关国际规则制定。

交通运输部：加快国家综合立体交通网规划编制

7月10日，交通运输部部长李小鹏主持召开部务会，传达学习中央有关会议精神，研究审议《国家综合立体交通网指标框架》《交通运输部重大行政决策程序规定》等。

会议强调，研究确定适应新时代国家综合立体交通网发展的指标框架，对于明确国家综合立体交通网规划纲要编制工作的方向和目标具有重要意义。要注重发挥主要指标的“指挥棒”作用，通过指标框架进一步凝聚各方共识，突出工作重点，加快规划纲要编制工作进度。要发挥指标框架的综合统筹作用，加强指标框架在各行业、各地方规划工作的应用指导和协调衔接，提高规划纲要的科学性、系统性。要在实践中不断丰富完善指标框架，鼓励各领域、各地根据实际情况研究提出差异化指标。

会议指出，制定部重大行政决策程序规定，是贯彻落实中央决策部署的具体举措，是推进交通运输法治政府部门建设的重要方面，是提高部重大行政决策科学性、民主性、合法性的重要保障。要坚持问题导向，严格履行重大

行政决策程序，认真落实各项工作要求，研究制定相关配套文件，健全完善部重大行政决策制度体系，使重大行政决策全面纳入法制化、制度化轨道，以规范的程序保障决策质量和效率。

交通运输部：开展公路限高限宽设施和检查卡点专项清理行动

自 2019 年 7 月 10 日起，交通运输部在全国组织开展为期半年的公路限高限宽设施和检查卡点专项清理行动。通知明确，专项清理行动重点清理五个方面：

- 一是无法律和行政法规依据，擅自在国道、省道上设置限高限宽设施的；
- 二是违反《公路安全保护条例》规定，擅自在乡道、村道上设置限高限宽设施的；
- 三是限高限宽设施影响卫生急救和消防车辆应急通行或存在安全隐患的；
- 四是利用限高限宽设施向通行车辆收费的；
- 五是未经省级人民政府批准，擅自在公路设置具有处罚功能的检查卡点的。

此次专项清理行动从 2019 年 7 月 10 日起至 12 月 31 日止，为期半年，分为部署准备、排查评估、规范整治和总结完善阶段。对于非法的站卡，应当结合《公路法》第九条“禁止任何单位和个人在公路上非法设卡”的规定，依据该法第七十四条“以违反法律或者国务院有关规定，擅自在公路上设卡为案由，由交通主管部门责令停止违法行为，没收违法所得，可以处违法所得三倍以下的罚款，没有违法所得的，可以处 2 万元以下的罚款；对负有直接责任的主管人员和其他直接责任人员，依法给予行政处分”的规定实施行政处罚。

国务院：印发《交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分改革方案》

近日，国务院办公厅印发《交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分改革方案》（以下简称《方案》），自 2020 年 1 月 1 日起实施。

《方案》指出，要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，坚持和加强党的全面领导，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，合理划分交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任，通过改革形成与现代财政制度相匹配、与国家治理体系和治理能力现代化要求相适应的划分模式，为推进“四好农村路”建设、构建现代综合交通运输体系、建设交通强国提供有力保障。

《方案》提出，在完善中央决策、地方执行机制的基础上，适度加强中央政府承担交通运输基本公共服务的职责和能力，落实好地方政府在中央授权范围内的责任，充分发挥地方政府区域管理优势和积极性。坚持人民交通为人民，把满足人民日益增长的美好生活需要作为出发点和落脚点，提高交通运输基本公共服务供给效率，着力解决交通运输领域发展不平衡不充分问题。对运转情况良好、管理行之有效、符合行业发展规律的事项进行总结和确认，对存在问题的事项进行调整和完善。

《方案》对公路、水路、铁路、民航、邮政、综合交通六个方面改革事项的财政事权和支出责任进行了划分。对现行法律法规没有明确财政事权划分的事项进行确认，包括国道、国家级口岸公路、京杭运河、运输机场等。适度加强中央财政事权，将公路领域的“界河桥梁”和“边境口岸汽车出入境运输管理”，水路领域的“国境、国际通航河流航道”和“西江航运干线”等内容上划为中央财政事权。适当下划部分财政事权，将铁路领域“干线铁路”的组织实施从中央财政事权调整为中央与地方共同财政事权，将民航领域“通用机场”从中央与地方共同财政事权调整为地方财政事权。将现已由中央承担的“长江干线航道”、“空中交通管理”等和由地方承担的“农村公路”、“道路运输管理”等改革事项作了明确。

财政部：发布《关于促进政府采购公平竞争优化营商环境的通知》

财政部发布《关于促进政府采购公平竞争优化营商环境的通知》，明确多方面措施促进政府采购领域公平竞争、优化营商环境，构建统一开放、竞争有序的政府采购市场体系。

《通知》要求，各地区、各部门应当依法保障各类市场主体平等参与政府采购活动的权利，全面清理政府采购领域妨碍公平竞争的规定和做法。

《通知》明确，应当重点清理和纠正以下问题：以供应商的所有制形式、组织形式或者股权结构，对供应商实施差别待遇或者歧视待遇，对民营企业设置不平等条款，对内资企业和外资企业在中国境内生产的产品、提供的服务区别对待；除小额零星采购适用的协议供货、定点采购以及财政部另有规定的情形外，通过入围方式设置备选库、名录库、资格库作为参与政府采购活动的资格条件，妨碍供应商进入政府采购市场等。

在严格执行公平竞争审查制度方面，《通知》要求，各地区、各部门制定涉及市场主体的政府采购制度办法，要严格执行公平竞争审查制度，充分听取市场主体和相关行业协会商会意见，评估对市场竞争的影响，防止出现排除、限制市场竞争问题。

经审查认为不具有排除、限制竞争效果的，可以颁布实施；具有排除、限制竞争效果的，应当不予出台或者调整至符合相关要求后出台；未经公平竞争审查的，不得出台。

在加强政府采购执行管理方面，《通知》要求，优化采购活动办事程序，细化采购活动执行要求，规范保证金收取和退还，及时支付采购资金，完善对供应商的利益损害赔偿和补偿机制。

《通知》要求，要加快完善电子化政府采购平台的网上交易功能，实现在线发布采购公告、提供采购文件、提交投标（响应）文件，实行电子开标、电子评审。加快实施“互联网 + 政府采购”行动，积极推进电子化政府采购平台和电子卖场建设，建立健全统一的技术标准和数据规范，逐步实现全国范围内的互联互通。此外，《通知》还就进一步提升政府采购透明度、完善政府采购质疑投诉和行政裁决机制等作出规定。

交通运输部：印发《智能快件箱寄递服务管理办法》

《智能快件箱寄递服务管理办法》共 35 条，主要内容是：

一是包容相关企业共同发展。《办法》根据企业从事的服务环节，将提供智能快件箱寄递服务的企业细化为智能快件箱运营企业、智能快件箱使用企业，要求运营企业和使用企业具备与快件收寄、投递业务相适应的服务能力。规定运营企业、使用企业符合快递业务经营许可条件的，按照有关规定申请快递业务经营许可。

二是保护快递用户合法权益。《办法》规定了收件人的相关权利，以及智能快件箱运营企业、使用企业的相关义务。要求企业使用智能快件箱投递快件应征得收件人同意，投递快件后应及时通知收件人。

三是规范智能快件箱寄递服务。《办法》明确了智能快件箱设置要求，要求智能快件箱运营企业为实名收寄以及验收、拒收快件提供技术条件和技术服务。进一步明确了智能快件箱使用要求，规定智能快件箱使用企业建立管理制度，明确收寄验视、实名收寄、服务时限、服务质量等事项，并规定了运营企业、使用企业不得通过智能快件箱接收交寄物品和投递快件的具体情形。

四是保障智能快件箱寄递安全。《办法》紧密衔接收寄验视、实名收寄、过机安检三项制度。明确了企业在监控设备安装、寄件人身份查验、物品信息登记等方面的主体责任。细化了邮政管理部门的监督管理职责，并对企业违反相关规定的行为设置了相应法律责任。

省内政策

嘉兴市出台集装箱海河联运资金补助操作办法

嘉兴市交通运输局等部门联合印发《嘉兴市集装箱海河联运资金补助操作办法》，进一步加强集装箱海河联运业务发展的政策扶持和要素保障，促进企业降本增效、节能减排，缓解公路运输压力、优化运输结构，更好地服务“一带一路”建设和长江经济带发展。

补助办法明确了扶持标准：对从事浙北集装箱“海河联运”业务的内河航运企业、内河港口码头企业，在扶持范围内按 100 元 / 标箱给予补助，其中对内河航运企业内河集装箱业务箱量（以装卸箱量为基准的承运箱量）按 65 元 / 标箱的标准补助，对内河港口码头企业内河集装箱业务箱量按 35 元 / 标箱的标准补助。

近年来，得益于海河联运瓶颈的打通以及政策扶持的加强，嘉兴港海河联运业务持续保持高速增长。5 月份，完成吞吐量 205.24 万吨，累计完成吞吐量 960.6 万吨，增长 22.18%；其中，海河联运集装箱完成 7.9 万标箱，增幅高达 35.82%。

点评：推动海河联运是嘉兴区位优势决定，通过海河联运，使嘉兴物流行业有了新的通道。

浙江将制定义乌国际贸易综合改革试验区条例

省政府第 25 次常务会议审议通过《义乌国际贸易综合改革试验区条例(草案)》，后续将以法规案形式提请省人大常委会审议。

制定《义乌国际贸易综合改革试验区条例》，旨在将改革成果用立法的形式固定下来，同时将国家和浙江有关重大政策措施转化为法规条文，确保改革于法有据。

草案要求义乌试验区建立与大众贸易便利化、自由化相适应的行政管理体制，建立议事协调机构，并明确了管委会的具体权限。

在试验区规划建设与产业发展方面，草案要求编制规划，合理安排土地开发；重点发展加工贸易、电子商务等与国际贸易改革相关联的产业，推动实体市场与电子商务的融合以及贸易与产业的联动，提升物流服务能力；支持参与长三角一体化建设，发挥在产业整合、资源共享、辐射带动等方面的作用等。

在国际贸易方面，草案规定试验区建立与市场采购贸易相适应的监管制度，实行海关税款担保、汇总征税，探索寄售代销贸易方式和清单管理等制度；海关实行以信用为基础的分类管理制度，除出口危险货物需要实施产地检验外，市场采购贸易方式出口的商品实行组货地检验；推进义乌国际陆港和宁波舟山港一体化发展，探索内陆新型海关监管制度；开展保税监管创新，实行分类监管制度，非保税货物可以以非报关方式进入海关特殊监管区域或者保税监管场所，区内货物可以按照规定进行保税展示交易。

考虑到金融财税事项属于国家事权，草案严格按照中央有关部门的规定。明确义乌试验区内机构和个人可以通过各类本外币账户办理经常项下和政策允许的资本项下结算业务；以市场采购贸易方式委托出口的货物，可以由市场采购贸易经营者或者出口委托方收结汇；支持金融机构和依法获得跨境支付权限的第三方支付机构按照规定为跨境电商提供本外币支付结算服务；符合条件的银行业金融机构，可以开展个人跨境贸易人民币结算业务，义乌试验区内自然人可以按照人民币银行结算账户制度规定，在义乌试验区开立人民币银行结算账户，办理跨境贸易人民币结算业务；税务机关对市场经营户采用市场采购贸易方式出口的货物按照规定免征增值税，不实行免税资料备查管理和备案单证管理；义乌试验区内跨境电商出口企业零售出口未取得有效进货凭证的货物，符合条件的，按照规定免征增值税、消费税，等等。

此外，草案结合试验区的实际情况，确立平等保护原则，并有针对性地对知识产权保护、人才引进、法律服务、数字化转型等方面作出规定，比如总结外籍人员管理的经验，将“外籍商友卡”以立法的形式明确，提升外籍人员服务和管理水平。

点评：加快义乌国际贸易综合改革试验区建设，是浙江贯彻落实国家作出的推进国际贸易综合改革试点的要求，也是浙江进一步推进改革开放、转型发展的重大举措和重要平台。

2019 年浙江省无车承运物流试点企业公示

7 月 30 日浙江省交通运输厅发布《关于继续开展无车承运物流试点工作的通知》。

根据省交通运输厅《关于继续开展无车承运物流试点工作的通知》（浙交〔2019〕88 号）文件要求，省公路与运输管理中心开展了 2019 年省无车承运物流试点申报工作。经过地市遴选、省无车承运试点企业运行监测平台数据监测、管理部门现场考察、专家评审等环节，共确定 58 家省无车承运物流试点企业，现将试点企业进行公示。

2019年浙江省无车承运物流试点企业名称单				2019年浙江省无车承运物流试点企业名称单			
序号	地市	县市区	企业名称	序号	地市	县市区	企业名称
1	杭州	上城区	浙江润坤物联网发展有限公司	30	嘉兴	秀洲区	浙江优挂供应链管理有限公司
2		江干区	浙江众创鑫宇供应链管理有限公司	31		南湖区	嘉兴集箱物流有限公司
3		大江东	浙江畅宇物流股份有限公司	32		织里镇	湖州蜂王物流科技有限公司
4		大江东	浙江广杭物流有限公司	33	湖州	南浔区	湖州鑫达国际物流有限公司
5		拱墅区	杭州奥软科技有限公司	34		长兴县	浙江天畅智运科技有限公司
6		滨江区	浙江得士卡沃物流科技有限公司	35		长兴县	浙江中跃供应链管理有限公司
7		萧山区	浙江佳成通跨境供应链管理有限公司	36	绍兴	越城区	绍兴申圆物流有限公司
8		余杭区	杭州元宝物流有限公司	37		金东区	金华交投智慧物流服务有限公司
9		余杭区	浙江桔瓣科技有限公司	38		永康市	浙江鼎发供应链管理有限公司
10		建德市	浙江新安物流有限公司	39	金华	永康市	浙江宏伟供应链集团股份有限公司
11	宁波	余杭区	网赢如意仓供应链有限公司	40		金东区	浙江尖峰国际贸易有限公司
12		江北区	浙江易港通电子商务有限公司	41		永康市	浙江双飞运输有限公司
13		鄞州区	宁波全致网络科技有限公司	42	衢州	江山市	江山市江山虎物流管理有限公司
14		北仑区	宁波盈运宝智能科技有限公司	43		开化县	浙江云运力供应链管理有限公司
15		大榭开发区	宁波铭仕国际物流有限公司	44		江山市	江山市福得物流有限公司
16		大榭开发区	浙江速搜物流股份有限公司	45	舟山	常山县	常山众卡运力供应链管理有限公司
17		北仑区	宁波骊马供应链管理有限公司	46		定海区	舟山世德物流有限公司
18		镇海区	匠神中盾物流科技（宁波）有限公司	47		普陀区	浙江舟山智运三千网络科技有限公司
19		北仑区	宁波恩通物流科技有限公司	48	台州	嵊泗县	金网运物流科技（舟山）有限公司
20		镇海区	镇海石化物流有限责任公司	49		普陀区	一卡物流有限公司
21	温州	北仑区	浙江九路物流发展有限公司	50		岱山县	舟山海集物流有限公司
22		镇海区	浙江易辰物流科技有限公司	51	丽水	定海区	亿方行(舟山)石化有限公司
23		高新区	电集网络数据科技（浙江）股份有限公司	52		定海区	浙江自贸区中晋运输有限公司
24		高新区	宁波云翼港网络科技有限公司	53		定海区	舟山市港岛供应链管理有限公司
25		慈溪市	浙江定邦全球供应链有限公司	54	台州	临海市	台州东福汽车运输有限公司
26		余姚市	宁波中塑在线供应链管理有限公司	55		黄岩区	台州市黄岩运鹏物流有限公司
27		永嘉县	泰利物流集团有限公司	56		莲都区	浙江沈氏省心物流科技有限公司
28		瓯海区	温州东运物流有限公司	57	义乌	义乌市	浙江创运物流有限公司
29		瑞安市	浙江华峰物流有限责任公司	58		义乌市	浙江中盛物流有限公司

湖州市六部门联合推进老旧营运货车淘汰

7 月 24 日，市交通、公安、环保、财政、经信、商务六部门联合制定发布了《湖州市加快推进老旧营运货车淘汰实施方案》，大力推进老旧营运货车淘汰更新工作。“老旧营运货车的污染排放对大气环境影响比较大，这次老旧营运货车淘汰更新工作采取经济补偿等措施，旨在有效减少营运车辆氮氧化物、颗粒物排放，持续改善环境空气质量。”记者从市运管局了解到，此次淘汰的车辆包括两类。到 2020 年底率先淘汰国三及以下的营运重型集装箱牵引车和危货运输柴油车辆，以及注册登记日期为 2010 年 12 月 31 日（含）以前的其他国三及以下营运柴油货车。据统计，全市上述车辆共计约 1574 辆，将分两年淘汰完成。鼓励提前淘汰注册登记日期为 2011 年 1 月 1 日（含）以后的国三及以下营运柴油货车。

据了解，符合补助条件的车辆主要包括：2019 年 4 月 1 日前（不含）登记注册在湖州市区范围内的报废淘汰的国三及以下排放老旧营运柴油货车（登记注册在三县的按照各县政策办理）；机动车注销日期在 2020 年 10 月 31 日前，且在湖州本地报废注销的上述老旧营运柴油货车，按注销时间、车型享受不同标准的补助；因国家政策变动原因，2019 年 1 月 1 日之后注销了道路运输证但目前仍正常营运的总质量小于 4.5 吨（含）的国三及以下营运柴油货车。

浙江省危化品运输车辆夜间限时通行

浙江省公安厅、省交通运输厅、省应急管理厅经过深入调查研究、充分交流磋商，调研了部分省份实施夜间限行后的情况，并征集了相关危化品企业的意见建议，在此基础上，三部门提出了我省高速公路施行危化品运输车辆夜间限时通行的意见。今年 7 月份，经省政府同意，决定于 2019 年 8 月 1 日起在全省高速公路正式施行危化品运输车辆夜间限时通行政策。

1、每日凌晨 0 时至 6 时禁止危化品运输车通行省内各高速公路。涉及国计民生的，实行通行报备管理制度，按照高速公路入口地公安机关交通管理部门指定的时间、高速路段、速度行驶。

- 2、各危化品运输车辆驾驶人必须严格遵守危化品运输各项规定，严格执行限行规定，0 时前已经驶入的危化品运输车辆应当提前从就近出口驶离，严禁在服务区或收费站广场停留。
- 3、各危化品生产、销售、运输及使用单位要根据限行规定，妥善调整运输计划，保障禁行时段内危险品运输车辆不上高速公路行驶及停留。
- 4、各高速公路经营管理单位要在高速公路收费站入口显著位置设置限行禁令标志，强化入口管理，在禁行时段内拒绝危化品运输车辆进入。
- 5、违反限行规定的，依据《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》和《危险化学品安全管理条例》等相关规定处罚。

点评：一直以来，危化品运输是高速公路交通安全管理的重点、难点之一，危化品运输车辆不同于普通货运车辆，一旦发生事故造成泄漏，不仅施救难度高，对道路通行影响大，更可能对事故现场的人员及周边环境带来严重危害。此外，夜间也一直是危化品运输车事故的高发时间段，政策出台后，在危化品停车方面仍有待研究。

物流政策 8 月—9 月

政策点评

交通运输部、国家税务总局：《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》

9 月 9 日，为贯彻落实国务院关于促进平台经济规范健康发展的决策部署，规范网络平台道路货物运输经营，维护道路货物运输市场秩序，促进物流业降本增效，交通运输部、国家税务总局在系统总结无车承运人试点工作的基础上，制定了《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》。《办法》自 2020 年 1 月 1 日起施行，有效期 2 年。

交通运输部无车承运人试点工作于 2019 年 12 月 31 日结束。从 2020 年 1 月 1 日起，试点企业可按照《办法》规定要求，申请经营范围为“网络货运”的道路运输经营许可；县级负有道路运输监督管理职责的机构应按照《办法》，对符合相关条件要求的试点企业，换发道路运输经营许可证。未纳入交通运输部无车承运人试点范围的经营者，可按照《办法》申请经营许可，依法依规从事网络货运经营。

《办法》主要包括，一是明确定义与法律地位，《办法》将“无车承运”更名为“网络平台道路货物运输经营”，并对其定义和法律地位进行了明确界定。同时，贯彻落实“放管服”改革要求，以不增设许可、不突破既有法律法规为基本原则，确定了网络货运经营条件，放宽市场准入限制，鼓励发展新业态。

二是严格经营管理，《办法》从保障安全、维护权益、提高服务角度出发，对网络货运经营者有关承运车辆及驾驶员资质审核、货物装载及运输过程管控、信息记录保存及运单数据传输、税收缴纳、网络和信息安全，货车司机及货主权益保护、投诉举报，服务质量及评价管理等作了系统规定，合理界定了平台责任，规范平台经营行为。

三是加强监督检查，《办法》明确了各级交通运输管理部门对网络货运运输安全、权益保护和服务质量等有关管理工作职责，以及税务部门对网络货运经营者的税收征管工作职责；建立了网络货运运行监测管理制度及经营者信用评价机制，完善了信息共享及违法行为查处工作机制，充分利用行政处罚、联合惩戒、行业自律等手段，构建多元共治的监管格局。

点评：这是贯彻党中央、国务院“巩固、增强、提升、畅通”八字方针，促进平台经济规范健康发展、深化道路货运行业供给侧结构性改革的重大举措，也是无车承运人新业态经过两年多试点之后全面推广、有序发展的行动

指南。《管理暂行办法》的出台实施，将对促进道路货运新业态发展，规范行业治理，整合社会资源，深化物流业降本增效，引导道路货运行业转型升级。

交通运输部、国家邮政局等十八部门：印发《关于认真落实习近平总书记重要指示推动邮政业高质量发展的实施意见》

近日，交通运输部、邮政局等 18 个部门联合印发《关于认真落实习近平总书记重要指示推动邮政业高质量发展的实施意见》，要求各部门把学习贯彻习近平总书记重要指示作为一项重大政治任务。

《意见》明确，到 2022 年，基本建成普惠城乡、技术先进、服务优质、安全高效、绿色节能的邮政快递服务体系，形成覆盖全国、联通国际的服务网络。基本实现邮政“村村直通邮”、快递“乡乡有网点”，通过邮政、快递渠道基本实现建制村电商配送服务全覆盖；建成 20 家以上的行业科技研发中心，行业自动化分拣率超过 90%，电子运单使用基本实现全覆盖；完成寄递渠道安全监管“绿盾”工程建设；智能快件箱投递率上升到 12% 以上，重点快递企业国内重点城市间实现 48 小时送达；符合《快递封装用品》系列标准的包装材料应用比例超过 95%，85% 以上电商快件不再进行二次包装，城市地区快递营业网点设置回收再利用装置和循环中转袋使用基本实现全覆盖。

到 2035 年，基本建成现代化邮政快递服务体系，行业科技创新和应用处于世界领先水平，邮政和快递网络覆盖全国城乡、通达世界各国，行业治理体系和治理能力现代化基本实现，拥有若干家具有较强国际竞争力的跨国企业集团，我国在世界邮政业的话语权和影响力进一步提升，进入世界邮政强国行列。

《意见》从加快结构调整、提高服务质量等 6 个方面提出了 18 项重点任务，鼓励规范新业态健康发展，切实推动邮政业转型升级，加快建设交通强国邮政篇。

一是在全面深化改革方面，明确了两项重点任务，一是深化“放管服”改革，提出要进一步简政放权，推进“互联网＋政务”服务，构建完善“包容审慎”的新业态监管格局。二是完善寄递安全管理机制，提出要强化寄递企业安全主体责任，完成寄递渠道安全监管“绿盾”工程建设，强化综合治理和支撑体系建设。

二是在强化创新驱动方面，明确了三项重点任务，一是推动科技创新，提出到 2022 年要建成 20 家以上的行业科技研发中心，行业自动化分拣率超过 90%，电子运单使用基本实现全覆盖。二是推动产业协同创新，提出要加快邮政业与先进制造业、商贸业、现代农业等协同发展。三是创新交邮合作模式，提出要推动邮政业与铁路、公路、水路、民航等行业标准对接、信息共享、安全优化。

三是在加快结构调整方面，明确了三项重点任务，一是优化市场主体结构，提出要做强做优做大有资本，加快培育形成一批具有国际竞争力的企业集团。二是调整寄递运输结构，提出要推进快递“上车、上船、上飞机”工程。三是完善寄递网络结构，提出要深入实施“邮政在乡”和“快递下乡”工程，到 2020 年基本实现邮政“村村直通邮”、快递“乡乡有网点”，通过邮政、快递渠道基本实现建制村电商配送服务全覆盖。

四是在提高服务质量方面，明确了三项重点任务，一是提升寄递末端服务集约化水平，提出要实施快递“三进”工程，到 2022 年智能快件箱投递率上升到 12% 以上。二是提升城乡寄递服务均等化水平，支持邮政快递企业加强合作，共同加强与农业、供销、商贸企业的合作。三是提升跨境寄递服务便利化水平，实现国际快递服务通达范围更广、速度更快，服务满意度稳步提高。

五是在推动绿色发展方面，明确了三项重点任务，一是推广使用绿色包装，提出到 2022 年，符合《快递封装用品》系列标准的包装材料应用比例超过 95%，85% 以上电商快件不再进行二次包装，城市地区快递营业网点设置回收再利用装置和循环中转袋使用基本实现全覆盖。二是大力推广绿色运输，提出逐步提高铁路等清洁运输方式和新能源或清洁能源汽车应用比例。三是完善绿色治理，提出加快构建邮政业绿色发展指标体系、政策体系、标准体系、统计体系、考核体系和监管体系。六是在加强队伍建设方面，明确四项重点任务，一是强化党组织和工会组织建设，提出要深入贯彻落实新时代党的建设总要求，全面提高邮政业党的建设质量。二是维护从业人员合法权益，依法规范企业用工、薪酬、工伤保险等。三是优化从业人员工作环境，提出要降低一线员工操作强度，组织开展“关爱工程”。四是拓展从业人员发展空间，提出要完善教育培训、评选表彰等工作。

点评：党的十八大以来，习近平总书记高度重视邮政发展，党中央、国务院相继出台了一系列支持邮政业发展的政策文件，邮政业呈现持续快速发展的良好态势。2018 年，邮政行业业务收入（不包括邮政储蓄银行直接营业收入）完成 7905 亿元，同比增长 19.4%；业务总量完成 12345 亿元，同比增长 26.4%。其中快递业务收入完成 6038 亿元，业务总量完成 507 亿件，连续 5 年稳居世界第一。特别是近年来，习近平总书记多次对邮政业作出重要指示，强调要加强快递队伍建设，做美好生活的创造者、守护者，加快农村“电商配送”渠道建设，强化快递包装废弃物防治，加强寄递渠道安全管理。这些重要指示，彰显了以习近平同志为核心的党中央执政为民的宗旨和情怀，体现了党中央对邮政业的高度重视和殷切期望，也为邮政业高质量发展指明了方向。当前和今后一个时期，我国正处于并将长期处于发展的重要战略机遇期，落实好总书记重要指示精神、推动邮政业高质量发展。是践行党的宗旨、建设人民满意邮政的必然要求，是聚焦社会主要矛盾变化、满足人民群众对美好生活向往的客观需要，是鼓励和规范新业态健康发展、推动邮政业转型升级的内在要求。也是进一步搞活流通、更好发挥邮政快递作用的重要举措。为此，交通运输部等 18 个部门共同出台《意见》，聚焦破解行业目前存在的突出问题，推动邮政业高质量发展，加快建设交通强国邮政篇。

国家工业和信息化部政策法规司发布了行政法规《及时支付中小企业款项管理办法（征求意见稿）》

近日，国家工业和信息化部政策法规司发布了行政法规《及时支付中小企业款项管理办法（征求意见稿）》，要求国家机关、事业单位和大型企业应当依照法律规定和合同约定及时、足额地向中小企业支付货物、工程、服务款项。意见明确表明了对于大企业的管理态度，禁止其滥用优势地位，不得滥用其在交易中的优势地位，强迫中小企业接受不合理的支付期限、方式、条件和违约责任等交易条件。《意见》对于付款期限作了明确要求，国家机关、事业单位和大型企业从小企业采购货物、工程、服务的，应当在 30 日内付款；合同另有约定的，付款期限最长不得超过 60 日。合同约定将检验或者验收作为付款条件的，上述期限最长可以延长 30 日。《意见》也明确将建立迟延支付中小企业款项投诉平台，支持中小微企业投诉大型企业不按时支付货款的行为，对大型企业形成有效的监督。同时，投诉平台还将根据大型企业被投诉数量进行惩戒，被投诉过多的大型企业将处 10 万元以上 50 万元以下的罚款。

点评：物流市场竞争激烈，物流企业在供应链各个环节内的话语权较小，长账期的现象已经习以成俗，犹如一个传导效应链，在资金链上层层积压，只要链上的一家企业出现问题，这个账期都可能会给其下游的企业造成非常大的资金压力，不健康的现金流压制了中小物流的发展。本次《管理办法》的出台可以在一定程度上减缓这些状况，为建立长效机制夯实基础。

政策摘要

国务院印发《中国（山东）、（江苏）、（广西）、（河北）、（云南）、（黑龙江）自由贸易试验区总体方案》

《总体方案》指出，在山东、江苏、广西、河北、云南、黑龙江等 6 省区设立自由贸易试验区，是党中央、国务院作出的重大决策，是新时代推进改革开放的战略举措。要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中全会精神，坚持新发展理念，坚持高质量发展，主动服务和融入国家重大战略，更好服务对外开放总体战略布局，把自贸试验区建设成为新时代改革开放的新高地。

《总体方案》提出了各有侧重的差异化改革试点任务。山东自贸试验区围绕加快推进新旧发展动能接续转换、发展海洋经济，形成对外开放新高地，提出了培育贸易新业态新模式、加快发展海洋特色产业和探索中日韩三国地方经济合作等方面的具体举措。江苏自贸试验区围绕打造开放型经济发展先行区、实体经济创新发展和产业转型升级示范区，提出了提高境外投资合作水平、强化金融对实体经济的支撑和支持制造业创新发展等方面的具体举措。广西自贸试验区围绕建设西南中南西北出海口、面向东盟的国际陆海贸易新通道，形成 21 世纪海上丝绸之路和丝

绸之路经济带有机衔接的重要门户，提出了畅通国际大通道、打造对东盟合作先行先试示范区和打造西部陆海联通门户港等方面的具体举措。河北自贸试验区围绕建设国际商贸物流重要枢纽、新型工业化基地、全球创新高地和开放发展先行区，提出了支持开展国际大宗商品贸易、支持生物医药与生命健康产业开放发展等方面的具体举措。云南自贸试验区围绕打造“一带一路”和长江经济带互联互通的重要通道，建设连接南亚东南亚大通道的重要节点，推动形成我国面向南亚东南亚辐射中心、开放前沿，提出了创新沿边跨境经济合作模式和加大科技领域国际合作力度等方面的具体举措。黑龙江自贸试验区围绕深化产业结构调整，打造对俄罗斯及东北亚区域合作的中心枢纽，提出了加快实体经济转型升级、推进创新驱动发展和建设面向俄罗斯及东北亚的交通物流枢纽等方面的具体举措。

国家发展改革委、交通运输部：印发《关于做好 2019 年国家物流枢纽建设工作的通知》

近日，国家发展改革委、交通运输部联合印发《关于做好 2019 年国家物流枢纽建设工作的通知》，共有 23 个物流枢纽入选 2019 年国家物流枢纽建设名单。其中：

东部地区 10 个（天津、上海、南京、金华（义乌）、临沂、广州、宁波—舟山、厦门、青岛、深圳）；中部地区 5 个（太原、赣州、郑州、宜昌、长沙）；

西部地区 7 个（乌兰察布—二连浩特、南宁、重庆、成都、西安、兰州、乌鲁木齐）、东北地区 1 个（营口）。

枢纽涵盖陆港型、空港型、港口型、生产服务型、商贸服务型、陆上边境口岸型等 6 种类型，区域、类型分布相对均衡，有利于支撑“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设、长三角区域一体化发展、西部陆海新通道等重大战略实施和促进形成强大国内市场。

下一步，国家发展改革委将会同有关部门通过召开现场会、推动建立国家物流枢纽联盟等方式，加强国家物流枢纽间的业务对接、标准协调和信息互联，加快构建联通内外、交织成网、高效便捷的“通道 + 枢纽 + 网络”物流运作体系，推动形成国家物流枢纽网络框架和基础支撑，促进区域均衡协调发展和全国统一市场建设，为经济高质量发展奠定坚实基础。同时，抓紧统筹做好 2020 年国家物流枢纽建设工作。

交通运输部、国家邮政局、中国邮政集团公司：关于深化交通运输与邮政快递融合推进农村物流高质量发展的意见

为贯彻落实党中央、国务院关于打赢脱贫攻坚战的工作部署，健全完善贫困地区农村物流服务体系，推动交通运输与邮政快递在农村地区加强合作，提高农村物流覆盖率，支撑农村经济发展，2019 年 8 月 12 日，交通运输部、国家邮政局、中国邮政集团公司联合印发了《关于深化交通运输与邮政快递融合推进农村物流高质量发展的意见》。

农村物流直接服务于农村地区的生产生活及其他经济活动，是现代物流体系的末端环节，是农业生产资料供应、农产品及农村消费品流通的基础保障。推进农村物流健康发展，构筑农产品和农村生产生活物资高效便捷流通通道，对于支撑脱贫攻坚、助力乡村振兴具有重要意义。但总体上看，我国农村物流发展基础仍十分薄弱，物流站场设施覆盖率低，县、乡、村三级农村物流体系不完善，“货难到、效益差、不持续”的问题普遍存在，在一定程度上影响了农村地区经济发展。

党中央、国务院高度重视农村物流发展，《中共中央国务院关于打赢脱贫攻坚战三年行动的指导意见》明确提出“完善贫困地区农村物流配送体系，推动邮政与快递、交通运输企业在农村地区扩展合作范围、合作领域和服务内容”。为贯彻落实党中央国务院的部署要求，交通运输部、国家邮政局、中国邮政集团公司在深入调研的基础上，坚持“市场主导、政府统筹，多方协同、资源整合，因地制宜、创新发展”的原则，制定了《意见》，引导交通运输、邮政快递深度融合，推动农村物流高质量发展。

《意见》围绕网络节点共建共享、运力资源互用互补、标准规范统一、企业融合创新等方面，对促进交通运输与邮政快递融合发展提出意见，总结起来，《意见》具有以下四个方面的特点：

一是坚持问题导向，强调资源共享。《意见》针对农村地区物流需求规模小、布局分散的实际情况，以及物流配送成本高、运营效益差的问题，集中力量围绕网络节点共建共享、运力资源互补互用等方面重点突破：一方面，

支持县乡客货运站场根据需要设立邮政快递作业设施，拓展邮政快递中转及收投服务，鼓励邮政乡村服务点拓展快件收投、代购代销、金融缴费等功能，实现节点资源集约利用，提高农村物流网络节点覆盖率。另一方面，推广农村客车代运邮件快件，支持发展农村邮件快件货运班线以及共同配送、循环配送等模式，提高农村物流组织效率、降低配送成本。

二是突出跨部门协同，强调政策支持。《意见》立足农村物流在打赢脱贫攻坚战、助力乡村振兴战略中的重要作用，针对农村物流涉及部门多、涵盖领域广的特点，围绕各部门各自为政造成站场重复建设与利用率不高、网络盲目扩张与运营难以为继的矛盾，提出要建立县级人民政府统筹协调的工作机制：一方面，推动农村物流体系改革，统筹利用各部门的支持政策，促进各方资源整合、优势互补、融合发展，共同构建县乡村三级农村物流服务体系；另一方面，促进交通运输、邮政快递资源整合，推动市场主体深入合作，延伸服务链条、拓展服务领域、创新服务产品，增强农村物流服务经济发展的能力。

三是注重标准规范引领，强调服务创新。《意见》围绕交通运输、邮政快递融合发展中体制机制障碍，提出各方通过签订合作协议、联合出台政策性文件、定期召开联席会议等方式，破除市场主体在融合发展中的体制机制障碍，为资源整合、协同联动创造良好的政策环境。同时，围绕各方运营服务规范不统一的问题，《意见》提出要在规划布局、运输仓储、收寄交付、安全管理等方面制定交邮融合的服务规范，通过推出定制化服务产品，创新农村物流运营模式，提升服务品质。

四是支持融合发展，强调便民利民。《意见》充分认识到农村地区经济基础薄弱制约农村物流发展的客观实际，围绕农村物流需求分布分散、量小、季节性强，造成农村物流组织难度大、配送成本高、经营效益差的问题，强调要抓住货源优势，统筹利用交通运输与邮政快递、商务、供销、农业等各方资源，盘活供应链上下游、产业前后向资源，探索“基地+生产加工+商贸流通+物流运输+邮政金融”一体化的供应链服务模式，实现产、运、销一体化的农村物流服务。同时，针对农民居住分散、交通不便的问题，创新提出邮政代办运政业务，通过在乡邮所设置道路运政、联网售票等服务终端，为老百姓建设“家门口”的运管所，提高交通运输的便民利民水平。

交通运输部：关于征求加快推广应用道路运输电子证照提升数字化服务与监管能力实施方案意见的函

为贯彻落实国务院关于加快推进“互联网+政务服务”的重大决策部署，加快推广应用道路运输电子证照，交通运输部组织起草了《关于加快推广应用道路运输电子证照提升数字化监管和服务能力的实施方案（征求意见稿）》。

当前，道路运输证照主要为纸质和IC卡两种形式。自1987年开始发放公路运输营运证（即现道路运输证）、2007年开始发放道路运输从业资格证以来，纸质证照广泛用于行政许可事项办理、执法检查等行业管理和企业经营活动。随着信息技术的发展，2008年开始在广东、甘肃、山西三省试点应用道路运输证及道路运输从业资格证IC卡证照，目前已有23个省份推广应用IC卡证照，在用IC卡证照数量约1257万张，覆盖客货运输、出租汽车等领域，有效规范了证照使用，提升了行业管理效率和服务水平，但也逐渐暴露出建设投入大、发卡成本高以及不能跨省读写等问题，部分省份反映继续推广使用IC卡难以为继。

近年来，随着“放管服”改革不断深入，国家大力推进“互联网+政务服务”，对推广应用电子证照进行了一系列部署安排。2016年9月，《国务院关于加快推进“互联网+政务服务”工作的指导意见》印发实施，明确提出“积极推动电子证照在政务服务中的应用”。2018年7月，《国务院关于加快推进全国一体化在线政务服务平台建设的指导意见》印发实施，对统一电子证照进行了部署安排。2018年11月，电子证照6项国家标准正式发布，为推广应用电子证照提供了技术支撑。特别是，今年4月，《国务院关于在线政务服务的若干规定》（716号令）出台，明确了电子证照的法律效力，为推广应用电子证照提供了法规保障。

根据国务院有关文件及国家标准，道路运输电子证照指由计算机等电子设备形成、传输和存储的证照。依托互联网环境，电子证照具有防伪可信、使用便捷、管理高效、应用广泛等明显优势。在道路运输行业推广应用电子证照，是贯彻落实国务院关于“互联网+政务服务”决策部署的实际行动，对于更好满足群众办事需求、进一步提升行业数字化服务与监管能力均具有重要现实意义。

国家邮政局：印发《2019年行业生态环境保护工作要点》

2019年2月，国家邮政局印发《2019年行业生态环境保护工作要点》，要求全面贯彻落实《国家邮政局关于全面加强生态环境保护坚决打好污染防治攻坚战实施意见》。继续深入实施“绿色邮政”行动计划，进一步健全工作机制和政策体系，大力实施“9571”工程即：实现电子运单使用率95%、50%以上电商快件不再二次包装、循环中转袋使用率70%、1万个邮政快递网点设置包装废弃物回收装置的目标，攻坚克难，压茬推进，重抓落实，务求实效，确保圆满完成各项任务。

国务院：印发《关于加快发展流通促进商业消费的意见》

日前，国务院办公厅印发《关于加快发展流通促进商业消费的意见》。

《意见》指出，党中央、国务院高度重视发展流通扩大消费。为推动流通创新发展，优化消费环境，促进商业繁荣，激发国内消费潜力，更好满足人民群众消费需求，促进国民经济持续健康发展，《意见》提出了20条稳定消费预期、提振消费信心的政策措施。主要包括：

一是创新流通发展。实施包容审慎监管，促进流通新业态新模式发展。推动传统流通企业创新转型升级，在城市规划、基建配套、用地保障等方面给予支持。改造提升商业步行街，对步行街基础设施、信息平台建设等予以支持。将社区便民设施纳入城镇老旧小区改造范围，促进形成以乡镇为中心的农村流通服务网络。加快发展农产品冷链物流，完善农产品流通体系。落实允许综合保税区内加工制造企业承接境内区外委托加工业务的政策。抓紧调整扩大跨境电商零售进口商品清单。

二是培育消费热点。释放汽车消费潜力，探索推行逐步放宽或取消限购的具体措施，支持购置新能源汽车，促进二手车流通。支持绿色智能商品以旧换新。活跃夜间商业和假日消费市场，完善交通、安全、场地设施等配套措施。搭建品牌商品营销平台，保护和发展中华老字号品牌。

三是深化“放管服”改革。加快连锁便利店发展，探索优化食品经营许可条件，放宽发行书报刊的审批要求，支持地方探索“一照多址”登记，开展简化烟草、乙类非处方药经营审批手续试点。取消石油成品油批发仓储经营资格审批，下放成品油零售经营资格审批。

四是强化财税金融支持。降低流通企业成本费用，推动工商用电同价、总分机构汇总纳税政策进一步落实。研究扩大研发费用税前加计扣除政策适用范围，加大对高性能物流设备进口的支持力度。发挥财政资金引导作用，加大金融支持力度。五是优化市场流通环境。强化消费信用体系建设，严厉打击线上线下销售侵权假冒商品、发布虚假广告等违法行为，积极倡导企业实行无理由退货制度。

交通运输部、公安部、工业和信息化部：关于进一步加强车辆运输车超长违法运输行为治理的通知

8月19日，交通运输部办公厅等三部厅发布《交通运输部办公厅公安部办公厅

工业和信息化部办公厅关于进一步加强车辆运输车超长违法运输行为治理的通知》，作为针对现阶段车辆运输车违法问题的重要管理文件，《通知》对地方管理部门、物流企业、主机厂等均提出了明确要求，提出强化源头装车监管、严格路面执法检查、加强违法信息共享、实施信用联合惩戒等要求。

《通知》表示，一年来在各级交通运输、公安、工业和信息化主管部门的共同努力下，在各乘用车制造企业、整车物流企业、行业协会的积极支持下，整车物流市场秩序逐步规范。但同时，个别地区仍存在车辆运输车违法运输现象，主要表现为半挂车运输车在用于装卸的渡板上超长装载乘用车，严重扰乱了整车物流市场秩序。

《通知》要求各乘用车制造企业要加强对本企业乘用车装车点的管理，使用符合国家标准要求的车辆运输车合规装载运输，并利用信息化手段，加强对乘用车在途运输管理，严禁超长装载运输；要合理制定乘用车运输合同和价格，抵制整车物流企业明显低于运输成本价格的恶意投标行为。各地交通运输主管部门要加强对本辖区整车物流企业的监督检查，督促辖区内整车物流企业合法装载运输，对违法次数多、违法行为严重的企业要进行重点监管；要强化对乘用车集中装车点、物流场站、乘用车制造企业生产厂区的源头监管，严禁不符合装载要求的车辆运输车出厂上路；对于指使、强令车辆运输车驾驶人超长装载运输乘用车的，要按照《公路安全保护条例》相关规定，依法责令改正，处三万元以下的罚款。

各地公安交通管理部门、交通运输主管部门要强化路面执法检查，重点加强对车辆运输车“6+2”“7+2”超

长违法运输行为的查处，一经发现，严格依据相关规定进行处罚。对于非法改装的车辆运输车，责令恢复原状，并处罚款或五百元以下罚款；对于装载超出车厢范围的车辆运输车，责令卸载违规装载的乘用车。各地交通运输主管部门要按照有关规定要求，采取有效措施，禁止“6+2”“7+2”等违法装载的车辆运输车驶入高速公路。

各地公安交通管理部门要重点加强车辆运输车违法信息的收集汇总，定期报送至公安部交通管理局。公安部交通管理局及时将相关违法信息通报交通运输部运输服务司，交通运输部运输服务司将定期公布严重违法装载的运输企业和驾驶人信息以及运载的乘用车品牌等，并将相关违法信息转发至各地交通运输主管部门。各地交通运输主管部门要按照相关规定，对1年内违法超限运输超过3次的车辆运输车，吊销其车辆营运证；对1年内违法超限运输超过3次的车辆运输车驾驶人，责令其停止从事营业性运输；整车物流企业1年内违法超限运输的车辆运输车超过本单位货运车辆总数10%的，责令整车物流企业停业整顿；情节严重的，吊销其道路运输经营许可证，并向社会公告。

各省级交通运输主管部门要按照相关要求，将严重违法超限超载运输失信的车辆运输车、驾驶人、整车物流企业以及指使、强令车辆运输车驾驶人违法运输乘用车的企业纳入严重违法超限超载运输失信当事人名单，组织做好本区域失信名单的认定、发布、惩戒、修复和移除等工作，并按规定向交通运输部上报失信当事人信息。交通运输部将通过全国信用信息共享平台提供失信当事人信息，由相关部门依法依规对当事人实施联合惩戒。

国家邮政局、公安部、国家安全部：发布《关于加强国庆70周年庆祝活动期间寄递物品安全管理的通告》

为加强国庆70周年庆祝活动（以下简称“庆祝活动”）期间寄递物品安全管理，营造安全稳定的寄递服务环境。近日，国家邮政局、公安部、国家安全部联合发布《关于加强国庆70周年庆祝活动期间寄递物品安全管理的通告》（以下简称《通告》）。

《通告》要求，寄递企业应当加强庆祝活动期间寄递物品安全检查，落实安全管理主体责任，严格遵守禁止寄递物品管理规定，认真执行收寄验视、实名收寄、过机安检等安全管理制度。严格执行收寄验视制度，对于禁止寄递的物品、不能确认安全性的物品，以及寄件人拒绝验视的物品，一律不予收寄。2019年9月15日至

10月2日期间，严禁收寄寄往北京市的低空慢速小型航空器及零件、“遥控地雷”和“炸弹闹钟”玩具等物品。严格执行实名收寄制度，除信件和已签订安全协议的用户交寄的邮件快件外，寄递企业一律对寄件人身份和寄递物品进行查验登记，确认人证同一、寄递物品与登记信息同一后方可收寄；寄件人拒绝出示有效身份证件，在邮件详情单、快递运单等服务单据上填写的身份信息与出示的有效身份证件不一致，人证不一致，或者拒绝登记其有效身份证件信息的，一律不予收寄。严格执行过机安检制度，2019年9月15日至10月2日期间，各地寄递企业对寄往北京的邮件快件必须经过X光机安检，并逐一加盖或粘贴收寄验视、过机安检标识，安检标识应当载明安检单位和安检省份。北京寄递企业对落地邮件快件和同城邮件快件全面实行二次安检，对无过机安检标识的邮件快件一律予以退返，不得转发、派送。

《通告》强调，公民、法人和其他组织应当遵守寄递物品安全管理规定，交寄邮件快件时，应当出示本人有效身份证件，如实填写邮件详情单、快递运单等服务单据，并配合寄递企业做好收寄验视工作，不得交寄禁止寄递物品。各级邮政管理、公安和国家安全等部门要密切协作，依法严厉查处违反寄递渠道安全管理规定和《通告》要求的行为，严防不法分子利用寄递渠道实施危害国家安全、公共安全的违法犯罪活动。寄递企业未严格落实邮件快件安全检查制度、未严格遵守禁寄物品管理规定、未严格进行寄件人身份和寄递物品查验登记的，由邮政管理部门依照《中华人民共和国邮政法》《中华人民共和国反恐怖主义法》《快递暂行条例》等法律法规严厉查处。

国家税务总局：发布《关于实施第二批便民办税缴费新举措的通知》

为持续推进“放管服”改革，针对纳税人、缴费人反映的突出问题，现进一步推出便民办税缴费新举措，让纳税人、缴费人获得更多的便捷，国家税务总局出台

《关于实施第二批便民办税缴费新举措的通知》，再推十项便民举措。税务总局两批20条新举措，从全面推行小规模纳税人自行开具增值税专用发票到24小时智能咨询，项项都便民，件件都有用。

一、全面推行小规模纳税人自行开具增值税专用发票。税务总局进一步扩大小规模纳税人自行开具增值税专用发票范围，小规模纳税人（其他个人除外）发生增值税应税行为、需要开具增值税专用发票的，可以自愿使用增值

税发票管理系统自行开具。

二、完善纳税信用修复管理机制。税务总局明确纳税信用修复条件、统一修复标准、规范修复流程、畅通修复渠道，积极引导纳税人主动纠正失信行为，消除不良影响，修复自身纳税信用。

三、推行电子发票公共服务平台。税务总局建设全国统一的电子发票公共服务平台，为纳税人提供电子发票开具等基本公共服务。

四、大力推动房地产交易事项一窗办理。各省税务机关会同自然资源、住房城乡建设等部门通过在政务服务大厅设置综合办理窗口等方式，一次性收取房地产交易业务全部资料，实现“一窗受理、并行办理”。同时，税务总局、各省税务机关根据国务院要求，完成与一体化政务服务平台等国家平台对接工作，加强与同级政府部门协作，依托信息共享积极推进“一网通办”。

五、实现《开具红字增值税专用发票信息表》网上撤销。税务总局优化增值税发票管理系统，《开具红字增值税专用发票信息表》填报错误的，纳税人可以网上办理撤销业务。

六、提升税收政策宣传推送精准度。税务机关根据税收政策的适用对象，为纳税人、缴费人提供宣传辅导精准推送服务。纳税人可减少自主查找、筛选适用税收政策的学习负担和时间。

七、网上办理跨区域涉税事项。有条件的省税务机关试点通过电子税务局，为纳税人提供网上办理跨区域涉税事项报告、报验、反馈以及增值税预缴申报等服务，让纳税人办理跨区域涉税业务更轻松。

八、推动一般退抵税全程网上办。各省税务机关通过电子税务局为纳税人提供网上办理误收多缴、入库减免、汇算清缴结算多缴等一般退抵税服务，纳税人网上提出申请，税务机关全程在线审核办结后，完成后续退税。

九、提供纳税申报提示提醒服务。各省税务机关在电子税务局“我的消息”中增加对临近申报期限还未申报纳税人的提示提醒功能，帮助纳税人及时履行纳税义务。

十、大力推广智能咨询。税务总局加快推出智能咨询系统，推广智能咨询平台网页端、APP端和小程序端，提供“7×24小时”智能咨询服务；各省税务机关积极探索开发语音智能咨询，为纳税人提供便捷咨询服务。

省内政策

义乌市出台补助政策，引导物流运输车辆专业化发展

一、政策依据

《义乌市物流业财政扶持办法》（义政办发〔2018〕161号）。

二、适用对象

工商登记地、税务征管关系在义乌实际行政管辖范围内的物流企业。

三、补助内容及标准

自有货运车辆总吨位在200吨（含）以上（其中重型运输车辆吨位数占比在75%（含）以上）的物流企业，当年度新购置重型运输车辆，牵引车与挂车配套申请（配套比例在1:1至1:2之间），按车辆购置价款的4%予以一次性财政贴息。享受贴息的车辆，三年内不得转让或过户，否则追回贴息资金且该企业三年内不得享受同类财政扶持资金。

对自有货运车辆总吨位达到2000吨（含）以上、3000吨（含）以上、5000吨（含）以上的物流企业，分别给予20万元、30万元、50万元的一次性奖励。同一主体达到更高一档标准时，给予差额部分奖励。

四、申报流程

（一）义乌市场发展委向社会发布公告。

（二）义乌市场发展委受理申请并审核。

（三）相关部门联审。

（四）审核结果向社会公示。

(五) 义乌市场发展委会同财政局办理拨付手续。

五、申报材料

(一) 共性材料：扶持资金申请表、营业执照、法定代表人有效身份材料、开户许可证。

(二) 个性材料：自有货运车辆明细表、购车合同和发票、车辆行驶证、车辆资金补助承诺书、车管部门提供的车辆经营使用运行情况。

舟山市老旧营运柴油货车提前淘汰补助办法实施

根据《舟山市老旧营运车辆淘汰工作实施意见》（舟交[2019]67号）和《舟山市老旧营运柴油货车提前淘汰补助办法》（舟交[2019]78号）文件精神，舟山市老旧营运柴油货车淘汰工作将于2019年9月1日起开始办理相关业务。

老旧营运柴油货车：是指采用柴油发动机低于国三及以下污染物排放标准的老旧营运柴油货车，不包括三轮车、低速货车。老旧营运柴油货车提前淘汰年份计算方式：按照《机动车强制报废标准规定》的规定，车辆使用年限减去车辆实际使用年限，无强制淘汰年限的车辆如申请报废淘汰的均属于提前淘汰。营运车辆界是为持有本市交通运输部门颁发的有效营运证的上述类型车辆。

补助范围与条件为2019年4月1日前（含）在舟山市范围内注册登记的国三及以下排放营运柴油货车；机动车注销日期在2019年1月1日（含）至2020年12月31日前，且在舟山本地报废注销的上述老旧营运柴油货车；车辆登记所有人为个人、个体工商户、企业和其他非财政供养的社会组织。车辆排放认定以环保部门核准为依据。车辆营运认定以交通运输部门核发的道路运输证是否有效为依据。因国家政策原因，2019年1月1日前持有有效道路运输证，但以后已注销道路运输证并正常营运的总质量4.5吨（含）以下国三及以下营运柴油货车包含在补助范围。

申请人持《机动车行驶证》原件及复印件、《道路运输证》原件及复印件、《报废汽车回收证明》（第三联）、《车辆注销证明》原件、《舟山市老旧营运车辆提前淘汰补助资金申请表》原件、车主为个人的，需提供车主身份证原件及复印件；车主为单位的，需提供单位营业执照及复印件、由委托代理人办理申领手续的，须提供车主书面委托书或单位法人书面委托书原件、委托代理人身份证原件及复印件、单位或个人的银行账户复印件。可到舟山市定海工业园区源丰路、岱山县再生资源分拣（交易）中心、嵊泗县东汇废旧物资回收站、舟山市普陀区六横镇保丰路14号办理手续。并提供预约回收服务。

《宁波舟山港衢山港区和金塘港区等港口规划调整方案》通过部省联合审查

8月29日至30日，交通运输部综合规划司和省交通运输厅在舟山市联合组织召开了《宁波舟山港衢山港区和金塘港区等港口规划调整方案》（以下简称《规划调整方案》）审查会议。经过与会专家和代表的现场勘查和认真审议，原则通过了《规划调整方案》。交通运输部综合规划司副司长苏杰、浙江省交通运输厅副厅长任忠、舟山市政府副市长毛江平及省、市相关单位代表出席会议。

《宁波－舟山港总体规划（2014-2030年）》自2016年12月部省联合批复以来，对宁波－舟山港的资源整合和港口一体化发展起到了重要的支撑作用。其后，国务院又相继批复了中国（浙江）自由贸易试验区、舟山江海联运服务中心，省委、省政府也决策实施义甬舟开放大通道战略，但部分项目布局与港口规划存在一定冲突，亟需对相关港区和作业区规划、功能定位及建设规模进行调整。

本次《规划调整方案》在原规划框架下，进一步明确了各港区功能定位，其中衢山港区增加服务中国（浙江）自由贸易试验区功能，金塘港区增加兼顾通用货物运输功能。在此基础上，对各港区岸线利用和水陆域布置方案进行了优化和调整。此次《规划调整方案》通过审查，将进一步优化舟山市港口的定位和发展方向，为舟山市贯彻落实国家和区域发展战略，推进自贸区离岛片区油品储运贸易基地、甬舟铁路、中澳现代产业园、舟山航空产业园等一批重大项目建设提供基础性支撑。

杭甬运河不再征收船舶过闸费

根据省发展改革委、省财政厅、省交通运输厅《关于停止收取杭甬运河船舶过闸费及三堡船舶过闸费的通知》要求，杭甬运河已从9月1日起停止对过往船舶征收船舶过闸费，此项新政将为企业降底成本上千万元。杭甬运河是京杭大运河的延伸，分为杭州、绍兴、宁波三段，全长239公里，其中杭甬运河宁波段长94公里，全线共有7座船闸，其中宁波段为姚江、蜀山2座。仅2018年，这2座船闸过闸货运船舶18649艘次，货运量达469.05万吨，主要是煤炭和石灰石，分别占了39.25%和56.77%，共计征收过闸费900万元。新政的出台，能有效降低企业成本，以宁波天统航运有限公司为例，该公司目前拥有13条内河船，从宁波到上虞运输黄沙需要经过姚江、蜀山、大库、通明、塘角5座船闸，此前每条船舶每月要缴纳过闸1万元，按照新政策，公司一年可省下过闸费150万元左右。尽管收费停止，服务不会停止，宁波市港航管理部门将认真分析、研判停止收取过闸费后船舶过闸量变化，重点加强对候闸船舶的动态跟踪、指挥调度和远端管控，进一步加大巡查力度，并提前做好应急准备，防止船闸附近水域出现船舶拥堵，确保水上交通安全和通航秩序。

首批国家物流枢纽建设名单公布义乌商贸服务型物流枢纽成功入选

近日，国家发展改革委、交通运输部联合印发《关于做好2019年国家物流枢纽建设工作的通知》，金华（义乌）商贸服务型国家物流枢纽（以下简称义乌国家物流枢纽）与其他22个物流枢纽入选2019年国家物流枢纽建设名单。这是国家层面启动布局建设的第一批国家物流枢纽。

本次入选的23个物流枢纽涵盖陆港型、空港型、港口型、生产服务型、商贸服务型、陆上边境口岸型等6种类型，区域、类型分布相对均衡，有利于支撑“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设、长三角区域一体化发展、西部陆海新通道等重大战略实施和促进形成强大国内市场。

义乌是全国首批17个国际陆港城市之一，是全国二级物流园区布局城市之一，是浙江省重点培育的四大现代物流枢纽之一，也是浙江省三个“大通关”试点城市之一，并于2016年成为首批20个现代物流创新发展城市试点城市，2018年成为国家物流枢纽承载城市。一直以来，市委市政府高度重视国家物流枢纽建设和申报工作，第一时间部署市场发展委、发改局等部门牵头启动相关工作，并按照规定编制《金华（义乌）商贸服务型国家物流枢纽建设方案》，积极向上争取。

据介绍，义乌国家物流枢纽选址主要位于商贸服务业集聚区内，由国内贸易物流片区和铁路口岸国际物流片区构成，总面积2.143平方公里。其中，国内贸易物流片区面积1.46平方公里，已经形成了国内公路物流组织中心、长三角商贸物流分拨中心、智能云仓、电商快递物流区。铁路口岸国际物流片区面积0.683平方公里，区块内的义乌铁路口岸是全省唯一开放铁路口岸，具有成熟的国际物流大通道，是中欧班列（义新欧）和“义甬舟”海铁联运通道的起点。义乌国家物流枢纽两大片区互为补充，有利于搭建联通国际的公铁联运、铁海联运通道，及灵活高效的公路干线运输服务，有效覆盖义乌商贸核心商贸物流设施。

物流政策 10 月

政策点评

中共中央政治局：加快推动区块链产业创新发展

10月24日下午，中共中央政治局就区块链技术发展现状和趋势进行第十八次集体学习。中共中央总书记习近平在主持学习时强调，区块链技术的集成应用在新的技术革新和产业变革中起着重要作用。我们要把区块链作为核心技术自主创新的重要突破口，明确主攻方向，加大投入力度，着力攻克一批关键核心技术，加快推动区块链技术和产业创新发展。

习近平在主持学习时发表了讲话。他指出，区块链技术应用已延伸到数字金融、物联网、智能制造、供应链管理、数字资产交易等多个领域。目前，全球主要国家都在加快布局区块链技术发展。我国在区块链领域拥有良好基础，要加快推动区块链技术和产业创新发展，积极推进区块链和经济社会融合发展。

习近平强调，要强化基础研究，提升原始创新能力，努力让我国在区块链这个新兴领域走在理论最前沿、占据创新制高点、取得产业新优势。要推动协同攻关，加快推进核心技术突破，为区块链应用发展提供安全可控的技术支撑。要加强区块链标准化研究，提升国际话语权和规则制定权。要加快产业发展，发挥好市场优势，进一步打通创新链、应用链、价值链。要构建区块链产业生态，加快区块链和人工智能、大数据、物联网等前沿信息技术的深度融合，推动集成创新和融合应用。要加强人才队伍建设，建立完善人才培养体系，打造多种形式的高层次人才培养平台，培育一批领军人物和高水平创新团队。

习近平指出，要抓住区块链技术融合、功能拓展、产业细分的契机，发挥区块链在促进数据共享、优化业务流程、降低运营成本、提升协同效率、建设可信体系等方面的作用。要推动区块链和实体经济深度融合，解决中小企业贷款融资难、银行风控难、部门监管难等问题。要利用区块链技术探索数字经济模式创新，为打造便捷高效、公平竞争、稳定透明的营商环境提供动力，为推进供给侧结构性改革、实现各行业供需有效对接提供服务，为加快新旧动能接续转换、推动经济高质量发展提供支撑。要探索“区块链+”在民生领域的运用，积极推动区块链技术在教育、就业、养老、精准脱贫、医疗健康、商品防伪、食品安全、公益、社会救助等领域的应用，为人民群众提供更加智能、更加便捷、更加优质的公共服务。要推动区块链底层技术服务和新型智慧城市建设相结合，探索在信息基础设施、智慧交通、能源电力等领域的推广应用，提升城市管理的智能化、精准化水平。要利用区块链技术促进城市间在信息、资金、人才、征信等方面更大规模的互联互通，保障生产要素在区域内有序高效流动。要探索利用区块链数据共享模式，实现政务数据跨部门、跨区域共同维护和利用，促进业务协同办理，深化“最多跑一次”改革，为人民群众带来更好的政务服务体验。

习近平强调，要加强对区块链技术的引导和规范，加强对区块链安全风险的研究和分析，密切跟踪发展动态，积极探索发展规律。要探索建立适应区块链技术机制的安全保障体系，引导和推动区块链开发者、平台运营者加强行业自律、落实安全责任。要把依法治网落实到区块链管理中，推动区块链安全有序发展。

习近平指出，相关部门及其负责领导同志要注意区块链技术发展现状和趋势，提高运用和管理区块链技术能力，使区块链技术在建设网络强国、发展数字经济、助力经济社会发展等方面发挥更大作用。

点评：当前，物流供应链领域存在多方主体参与，还有庞大的信息交流共享，其中往往涉及敏感信息以及信息安全的问题。通常掌握供应链话语权的强势企业会构建一个中心化的物流供应链资源共享平台，以供上下游企业进行线上信息对接和线下运营合作，但是此类平台的安全性和完备性完全依赖核心企业，在长期运营上存在较大风险。从供应链企业内部来看，生产数据造假、设备数据孤岛、一线员工工作单调重复、机构臃肿、沟通成本高、信息传递效率低等问题日益凸显。从供应链上下游来看，供应链全网数据难以获取，存在信息孤岛，商流、物流、信息流、资金流四流合一难以解决的顽疾，将导致企业协同交互成本高、多方协同难以实现、供应链数据真实性难以保证，最终导致企业信用体系缺失，中小企业融资难。区块链技术的出现为解决上述问题提供了解决出路。由于区块链技术分布式共享账本、公开透明、防篡改、可追溯等技术特性，可通过协同供应链中的各方构建一个既公开透明又充分保护各方隐私的开放式区块链网络，打造现代化的供应链体系，真正实现供应链体系商流、信息流、资金流、物流的四流合一，从而解决供应链中信息不对称和信息被造假的问题。

国务院：发布《优化营商环境条例》

10月23日，国务院总理李克强日前签署国务院令，公布《优化营商环境条例》，自2020年1月1日起施行。党中央、国务院高度重视优化营商环境工作。近年来，各地区、各部门按照党中央、国务院部署，顺应社会期盼，持续推进“放管服”等改革，我国营商环境明显改善。为了持续优化营商环境，不断解放和发展社会生产力，加快建设现代化经济体系，推动高质量发展，有必要制定专门行政法规，从制度层面为优化营商环境提供更为有力的保障和支撑。

《条例》认真总结近年来我国优化营商环境的经验和做法，将实践证明行之有效、人民群众满意、市场主体支持的改革举措用法规制度固化下来，重点针对我国营商环境的突出短板和市场主体反映强烈的痛点难点堵点问题，对标国际先进水平，从完善体制机制的层面作出相应规定。

一是明确优化营商环境的原则和方向。《条例》将营商环境界定为市场主体在市场经济活动中所涉及的体制机制性因素和条件，明确优化营商环境工作应当坚持市场化、法治化、国际化原则，以市场主体需求为导向，以深刻转变政府职能为核心，创新体制机制、强化协同联动、完善法治保障，为各类市场主体投资兴业营造稳定、公平、透明、可预期的良好环境。

二是加强市场主体保护。《条例》明确规定国家平等保护各类市场主体，保障各类市场主体依法平等使用各类生产要素和依法平等享受支持政策，保护市场主体经营自主权、财产权和其他合法权益，推动建立全国统一的市场主体维权服务平台等。

三是优化市场环境。《条例》对压减企业开办时间、保障平等市场准入、维护公平竞争市场秩序、落实减税降费政策、规范涉企收费、解决融资难融资贵、简化企业注销流程等作了规定。

四是提升政务服务能力和水平。《条例》对推进全国一体化在线政务服务平台建设、精简行政许可和优化审批服务、优化工程建设项目审批流程、规范行政审批中介服务、减证便民、促进跨境贸易便利化、建立政企沟通机制等作了规定。

五是规范和创新监管执法。《条例》对健全监管规则 and 标准，推行信用监管、“双随机、一公开”监管、包容审慎监管、“互联网+监管”，落实行政执法公示、行政执法全过程记录和重大行政执法决定法制审核制度等作了规定。

六是加强法治保障。《条例》对法律法规的立改废和调整实施，制定法规政策听取市场主体意见，为市场主体设置政策适应调整期，完善多元化纠纷解决机制、加强法治宣传教育、推进公共法律服务体系建设等作了规定。

点评：出台《条例》最重要、最核心的意义，就是把近年来各地区、各部门在优化营商环境方面大量行之有效的政策、经验、做法上升到法规制度，使其进一步系统化、规范化，增强权威性、时效性和法律约束力，从制度层面为优化营商环境提供更加有力的保障和支撑。《条例》对优化营商环境的作用，不仅仅体现在条文本身，还在于《条例》必将进一步增强各级政府以及社会各方面对优化营商环境的意识，在全社会营造优化营商环境的浓厚氛围，稳定预期、提振信心，这种作用更具有基础性和持久性。近年来，有关部门在推动我国物流业营商环境优化方面做了积极努力，一些政策措施具有较强的社会推广价值。《条例》的出台吸收了相关政策成果，对营造公平、公开、公正的社会营商环境具有积极作用。

国家发展改革委：现代物流业列入《产业结构调整指导目录（2019 年本）》

近日，国家发展改革委修订发布了《产业结构调整指导目录（2019 年本）》（以下简称《目录（2019 年本）》），自2020年1月1日起施行。《目录（2019 年本）》共涉及行业48个，条目1477条，其中鼓励类821条、限制类215条、淘汰类441条。

现代物流业继续纳入《目录（2019 年本）》鼓励类条目，具体包括：

- 1、煤炭、粮食、棉花、铁矿石、化肥、石油等重要商品现代化物流设施建设
- 2、农产品物流配送设施建设，农产品、食品、药品冷链物流，食品、药品物流质量安全控制技术服务
- 3、现代供应链创新与应用
- 4、多式联运转运设施建设，多式联运快速转运换装设备、标准化运载单元的研发推广应用
- 5、标准托盘和600mm×400mm包装基础模数推广应用，环保型、可循环利用型材质托盘的制造和使用
- 6、物流信息服务技术、货物跟踪识别定位技术、智能仓储分拣配送技术、物流信息安全技术的研发与应用
- 7、应急物流、逆向物流、绿色物流设施建设和运营
- 8、物流公共信息平台开发及建设
- 9、物流枢纽建设与运营

10、城市物流所需的公共仓储，车辆停靠、装卸、充电等配套设施建设

解读：《目录》自 2005 年发布实施以来，分别于 2011 年和 2013 年对《目录》进行了修订和修正，政策实施效果显著，对加强和改善宏观调控，引导社会投资方向，指导政府管理投资项目，促进产业结构调整和优化升级发挥了重要作用。现代物流业作为重要的服务产业继续列入《目录（2019 年本）》鼓励类，物流业基础性、战略性、先导性作用进一步加强，十大鼓励类条目为现代物流业转型升级指明了方向，也为“十四五”时期物流业高质量发展奠定了基础。

交通运输部：公布第一批交通强国建设试点单位

为加快建设交通强国，交通运输部印发通知，决定开展第一批交通强国建设试点工作。同意河北雄安新区、辽宁省、江苏省、浙江省、山东省、河南省、湖北省、湖南省、广西壮族自治区、重庆市、贵州省、新疆维吾尔自治区、深圳市开展第一批交通强国建设试点工作，力争用 1-2 年时间取得试点任务的阶段性成果，用 3-5 年时间取得相对完善的系统性成果，打造一批先行先试典型样板，并在全国范围内有序推广。

通知强调，试点地区交通运输主管部门要按照试点工作要求，聚焦落实《交通强国建设纲要》重点任务，围绕重点领域、优势领域、急需领域或关键环节，大胆创新、积极探索，牵头组织地方铁路、民航、邮政等相关部门和企业、高校、科研机构等单位，抓紧完善试点实施方案和试点任务申请书。预期成果要具备一定的行业领先地位和特色，确保预期成果可量化、可考核，形成良好的示范效应。

点评：第一批交通强国建设试点单位的发布是贯彻落实《交通强国建设纲要》部署要求，以打造“一流的标准、一流的设施、一流的技术、一流的管理、一流的服务和建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国建设先行区”为目标的一项创新探索，希望充分发挥地方交通运输主管部门、企业、科研单位的主动性和创造性，因地制宜、先行探索、大胆实践，力争利用 3 到 5 年时间，在试点领域取得相对领先的系统性成果，形成一批可复制、可推广的典型经验，推动交通运输高质量发展。

国家发展改革委、市场监管总局：发布《关于新时代服务业高质量发展的指导意见》

按照党中央、国务院关于服务业发展的有关工作部署，国家发展改革委、市场监管总局近日联合印发《关于新时代服务业高质量发展的指导意见》，围绕制约服务业高质量发展的薄弱环节和共性问题部署任务，强调要加强质量管理、完善服务标准、塑造服务品牌，促进我国服务业高质量发展。

《指导意见》坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中全会精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚持新发展理念，坚持以供给侧结构性改革为主线，明确服务业发展方向，推动服务业高质量发展重点任务落实，努力构建优质高效、布局优化、竞争力强的服务产业新体系，不断满足产业转型升级需求和人民美好生活需要，为实现经济高质量发展提供重要支撑。

《指导意见》指出，促进服务业高质量发展要坚持以人为本，优化供给；市场导向，品牌引领；创新驱动，跨界融合；深化改革，扩大开放的基本原则。《指导意见》提出了服务业高质量发展的总体目标：到 2025 年，服务业增加值规模不断扩大，占 GDP 比重稳步提升，吸纳就业能力持续加强。服务业标准化、规模化、品牌化、网络化和智能化水平显著提升，生产性服务业效率 and 专业化水平显著提高，生活性服务业满足人民消费新需求能力显著增强，现代服务业和先进制造业深度融合，公共服务领域改革不断深入。服务业发展环境进一步改善，对外开放领域和范围进一步扩大，支撑经济发展、民生改善、社会进步的功能进一步增强，功能突出、错位发展、网络健全的服务业高质量发展新格局初步形成。

围绕服务业高质量发展，《指导意见》提出了推动服务创新、深化产业融合、拓展服务消费、优化空间布局、提升就业能力、建设服务标准、塑造服务品牌、改进公共服务、健全质量监管、扩大对外开放等 10 项重点任务，强调要完善商贸旅游、社区服务、物业服务、健康服务、养老服务、休闲娱乐、教育培训、体育健身、家政服务、保安服务等传统服务领域标准，加快电子商务、供应链管理、节能环保、知识产权服务、商务服务、检测认证服务、婴幼儿托育服务、信息技术服务等新兴服务领域标准研制以及开展服务标准、服务认证示范，推动企业服务标准自

我声明公开和监督制度全面实施；树立行业标杆和服务典范，选择产业基础良好、市场化程度较高的行业，率先组织培育一批具有国际竞争力的中国服务品牌和具有地方特色的区域服务品牌；加强服务质量监测评价技术机构布局建设，服务质量监测评价能力和范围基本覆盖到主要服务行业和公共服务领域，定期通报监测结果，督促引导社会各方提高服务质量水平等。

《指导意见》从进一步优化营商环境、加大融资支持、强化人才支撑、保障用地需求、落实财税和价格政策、建立健全统计制度 6 个方面提出政策保障措施。要求各地各有关部门要按照职责分工，细化制定配套政策，扎实推动服务业高质量发展取得实效。

点评：2018 年，服务业实现增加值 47 万亿元，同比增长 7.6%，增速比第一产业和第二产业分别高出 4.1 和 1.8 个百分点，持续领跑国民经济增长；占全国 GDP 比重 52.2%，比第二产业高出 11.5 个百分点。服务业对我国经济平稳运行持续发挥关键作用，服务业对经济增长贡献率接近 60%。服务业吸纳就业能力持续增强，2018 年底，服务业就业人员达到 35938 万人，比重达到 46.3%，成为我国吸纳就业最多的产业。随着经济不断发展，现代服务业成为经济增长新引擎和新动力。《意见》的出台旨在推动现代服务业的创新发展，努力构建优质高效、布局优化、竞争力强的服务产业新体系，为实现经济高质量发展提供重要支撑。其中，《意见》多处提到发展物流、快递、供应链管理任务要求，物流业作为服务业的重要组成部分正迎来新的发展机遇。

商务部：发布《中国—上海合作组织地方经贸合作示范区建设总体方案》

10 月 28 日，商务部发布《中国—上海合作组织地方经贸合作示范区建设总体方案》。

《方案》提出，要加强互联互通，建设区域物流中心。一是畅通多式联运通道。建设上合示范区多式联运中心，统筹“齐鲁号”等国际班列发展，提升班列开行密度和运行效益，拓展货物回运业务，打造山东半岛多式联运物流枢纽。探索发展国际班列内外贸货物混编运输业务。推动保税物流中心（B）型申建设立工作。建设多式联运综合服务平台，整合上合示范区周边陆海空铁口岸资源，促进上合示范区与青岛港、青岛胶东国际机场、中铁联集青岛中心站有效衔接。二是集聚发展现代物流产业。发挥青岛港口岸优势，发展出口拼箱、仓储加工业务。依托青岛胶东国际机场拓展“空空 + 空地”货物集疏模式，开展进出境全货机境内续驶段混载业务，发展国际中转、国际配送、国际采购、国际物流业务。建设国际冷链食品交易分拨中心，发展冷链物流。规划建设上合物流园、中铁物流园等国际物流园区，发展物流、仓储、加工等产业。推动综合保税区申建设立工作。三是开展国际物流合作。充分发挥现有上合组织成员国交通部长会议机制作用，推动地方交通部门开展政策法规、规划标准等领域合作交流。支持青岛港对接上合组织国家的重要港口以及日本横滨港、福冈港和韩国釜山港、仁川港等港口，开展面向上合组织内陆国家的海铁联运服务合作。支持企业在上合组织国家主要城市建设国际物流节点，拓展国际物流业务。

点评：该《方案》明确提出了青岛上合示范区的近期目标——立足与上合组织国家相关城市间交流合作，通过建设区域物流中心、现代贸易中心、双向投资合作中心和商旅文交流发展中心，打造上合组织国家面向亚太市场的“出海口”，形成与上合组织国家相关城市交流合作集聚。中远期目标是努力把青岛上合示范区建成与上合组织国家相关地方间双向投资贸易制度创新的试验区、企业创业兴业的聚集区、“一带一路”地方经贸合作的先行区，打造新时代对外开放新高地。

交通运输部印发《关于贯彻落实习近平总书记重要指示精神做好交通建设项目更多向进村入户倾斜的指导意见》

近日，交通运输部印发《关于贯彻落实习近平总书记重要指示精神做好交通建设项目更多向进村入户倾斜的指导意见》（简称《指导意见》），明确了四项重点任务，包括统筹需求科学规划，有序推进相关工作；因地制宜确定标准，规范实施工程建设；完善管养机制，持续推荐“四好农村路”；加强部门系统，配合推进村内街巷等道路建设。同时，强调四方面保障，包括提高政治站位，统一思想认识；强化组织领导，发挥群众主体作用；拓展投融资渠道，强化资金保障；强化督促指导，确保质量安全。

点评：《指导意见》的出台将推进农村客货运输服务向自然村（组）延伸，促进农村物流和快递业发展，确保交通运输安全，不断满足农业农村生产发展和生活水平提升的需要。

政策摘要

交通运输部：下月起试行“取消高速公路省界收费站”

10月24日上午，交通运输部举行2019年10月份例行新闻发布会，发布「国家公路网命名编号调整工程」、交通强国建设贯彻落实、撤站工作进展、前三季度交通运输经济运行情况等相关内容，并回答记者提问。

深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站，是党中央、国务院明确的重点任务，是严肃的政治任务，也是交通运输系统今年必须要打赢的攻坚战。

按照取消高速公路省界收费站总体工作部署，10月底前要完成工程建设，具备联调联试测试条件。从11月份起，将转入联调联试和试运行阶段。目前，各项工作有序推进，各地工作进度总体满足要求。

一是各项工程建设扎实推进。在部级层面，收费系统改造项目部级工程建设、部级双活中心建设、交通运输行业关键信息基础设施保护试点工程建设顺利推进，满足后续联调联试要求。省级层面，各项重点工程建设全面推进。截至10月16日，ETC门架系统建设完工率为53.7%，辽宁、江苏已经全部完工；ETC车道建设改造完工率达64%，山西、辽宁、黑龙江、江苏、青海、新疆等6个省份已全部完工；高速公路入口称重检测系统建设改造完工率达79.7%，天津、山西、辽宁、江苏、四川、陕西、上海、新疆等8个省份已全面完工；省界收费站正线设施改造完工率为30.6%，辽宁、黑龙江、宁夏、新疆等4个省份已全面完工。

二是ETC发行保持快速增长。联合国家发展改革委印发推进高速公路电子不停车快捷收费应用服务方案，将发行任务分解至各地，对接六大商业银行和中国银联，指导各地利用线上和线下多种渠道大力推动ETC发行。截至10月16日，全国ETC用户累计达到1亿4700万，完成发行总任务的77.02%。其中，今年全国新增ETC用户6632.44万，完成新增发行任务的60.2%。

三是积极优化完善政策。印发《收费公路车辆通行费车型分类》行业标准，会同国家发改委和财政部联合印发做好货车通行费计费方式调整、全面清理规范地方性减免政策、优化鲜活农产品运输绿色通道政策的通知；起草了优化完善重大节假日免收小型客车通行费政策的通知，目前正在按程序报批；会同公安等部门研究危险化学品车辆、摩托车通行高速公路政策；指导各地认真组织开展地方性减免政策清理规范和货车费率调整测算工作。

交通运输部：做好货车及专项作业车ETC发行服务工作

10月23日，交通运输部办公厅正式下发了《关于做好货车及专项作业车ETC发行服务工作的通知》，就货车ETC的发行规则、产品形态、服务方式、收费方式、收费标准等作出了明确规定，为带电子标签的货车ETC推广和服务提供了政策依据。交通运输部公路局和路网中心指导河南省交通运输厅及北汽福田汽车公司率先探索启动，拉开了货车进入ETC时代的序幕。

此次申办的货车ETC记账卡，与传统的ETC卡相比，具有三个明显的特征。一是这是全国首张签卡一体发行的货车ETC。此前由于货车的高速通行收费模式

是计重收费，货车无法通过ETC车载设备即电子标签进行不停车缴费，市场上针对货车用户发行的ETC均为单卡模式，这样的ETC卡，仅解决了货车司机的非现金缴费，却无法实现不停车缴费通行。而全国首张车载电子标签+ETC卡的货车ETC卡，能够顺利实现高通过不停车缴费。这种套装发行也是下一步全国货车ETC卡发行的标准模式。

二是货车ETC卡采取的是记账卡发行模式。货车在通过高速公路收费站时无需像使用传统储值ETC卡那样，实时支付通行费，而是享受通行费记账服务，先通行后付费。这种ETC记账卡缴费模式，既让货车实现了不停车通行，同时也缓解了货车司机提前向储值卡现金充值的资金压力。这种便捷服务的背后是各类金融服务机构提供的授信、

融资、支付、结算等综合金融服务支撑。根据交通运输部通知要求，

未来ETC发行机构新发行的货车ETC卡均要是记账卡，原有的储值卡用户11月25日前应由原发行服务机构提供记账卡升级服务。

三是首张货车ETC记账卡的发行，意味着货车交费方式和标准的切换。货车通行计重计费的模式成为历史，未来货车将按照车型计费。按照交通运输部通知精神，此次福田汽车、货车之家、视博电子三方合作采取的是新的发行模式。货车ETC记账卡在发行时，已经将车型、车牌号、车架号等车辆基础信息写入了ETC车载设备及ETC记账卡中，实现了车辆与车载设备的唯一对应。当货车通行高速公路时，其车轴数由入口不停车称重检测系统自动识别，并通过ETC车道写入ETC车载装置，以此作为车型分类和收费的依据，由自动识别设备自动计费记账。

公安部：发布《关于修改〈道路交通安全违法行为处理程序规定〉的决定（征求意见稿）》

为进一步规范和完善道路交通违法行为处理程序，经充分调研、广泛征求意见和深入研究论证，公安部起草了《公安部关于修改〈道路交通安全违法行为处理程序规定〉的决定（征求意见稿）》，现向社会公开征求意见。

征求意见稿重点针对非现场交通违法行为处理中存在的问题作了以下几方面修改：

一是允许跨省异地处理非现场交通违法。为方便机动车所有人或管理人、驾驶人及时、就近处理交通违法，避免往返违法行为发生地，当事人明确接受异地处理的，处理地公安机关交通管理部门可以协助违法行为发生地公安机关交通管理部门调查违法事实、代为送达法律文书、代为履行处罚告知程序，由违法行为发生地公安机关交通管理部门按照发生地标准作出处罚决定。

二是提高了审核录入效率。将违法信息审核录入时限由原来的十个工作日缩减至五个工作日，将违法信息向社会提供查询的期限由录入后三日修改为录入后当日，提高审核录入效率和向社会提供查询的及时性。

三是明确了违法信息通知的要求。将原来公安交管部门可以将违法信息通知机动车所有人或者管理人，修改为公安交管部门应当通过手机短信、移动互联网程序等方式通知机动车所有人或者管理人。同时，增加了交通警察在执勤执法时发现机动车有违法行为逾期未处理的，当场告知当事人的规定。

四是增加了电子送达和公告送达程序。征求意见稿借鉴《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》《最高人民法院关于进一步加强民事送达工作的若干意见》，明确电子送达方式包括移动互联网应用程序、电子邮件、移动通信等能够确认受送达人收悉的方式。同时，增加了可以公告送达违法行为、拟作出的处罚决定、当事人的权利等，并规定了公告送达的方式。

五是规定了直接处罚制度。对通过手机短信等方式告知违法行为信息、通知在规定期限接受处理，当事人未主动接受处理的，通过邮寄送达、电子送达、公告送达等方式告知拟作出的行政处罚事实、理由、依据和当事人依法享有的权利后，当事人未提出异议、未进行陈述申辩的，可以直接依法作出行政处罚决定。

六是规定了信息转移制度。由于交通技术监督设备记录违法行为后，无法确定实际驾驶人，因此违法行为全部记录在机动车名下。此次修改，对交通技术监控设备记录的违法行为信息，能够确定实际驾驶人的，公安机关交通管理部门可以将该违法行为记录在实际驾驶人名下。

此外，本次修订还规范了检验酒驾醉驾违法犯罪嫌疑人人体内酒精含量以及重新检验的程序要求，增加了与保险监管机构建立违法行为与机动车交通事故责任强制保险、商业险费率联系浮动制度等内容。

交通运输部：印发《关于贯彻落实习近平总书记重要指示精神做好交通建设项目更多向进村入户倾斜的指导意见》

近日，交通运输部印发《关于贯彻落实习近平总书记重要指示精神做好交通建设项目更多向进村入户倾斜的指导意见》，着力改善广大农村地区基础设施条件，加快补齐交通发展短板，惠及更多农民群众。

《指导意见》明确，坚决贯彻落实习近平总书记“交通建设项目尽量向进村入户倾斜”的重要指示精神，在完成全国具备条件的建制村通硬化路任务的基础上，巩固提升建设成果，集中推进撤并建制村等人口较大规模自然村（组）、抵边自然村等自然村（组）通硬化路。到2035年，基本实现人口规模较大且常住人口较多的自然村（组）通硬化路，有条件的地区可以根据发展需求和实际条件适当提前完成，自然村（组）交通条件显著改善，人民群众

出行满意度显著提升。

《指导意见》指出，各地交通运输主管部门应在各级政府的领导和支持下掌握自然村（组）分布情况和通自然村（组）路建设需求，根据脱贫攻坚和乡村振兴战略部署，合理确定本地区建设目标，细化分步实施计划，实施精准管理，有序推进建设。要根据自然村（组）当前及长远发展需求，按照《公路工程技术标准》和《小交通量农村公路工程技术标准》相关规定，合理确定建设标准，规范实施工程建设。

根据《指导意见》，各地交通运输主管部门将建立健全科学有效的通自然村（组）路管理养护机制，根据《农村公路养护技术规范》相关要求，逐步建立专群结合的养护运行机制，并发挥好乡镇和村民委员会的作用，将日常养护与人居环境整治、美丽乡村结合起来，营造良好的通行条件和路域环境。推进农村客货运输服务向自然村（组）延伸，促进农村物流和快递业发展，确保交通运输安全，不断满足农业农村生产发展和生活水平提升的需要。

强化资金保障，是重要保障措施。《指导意见》明确，创新通自然村（组）路建设投融资模式，用好涉农资金整合使用政策，拓宽资金渠道；统筹用好地方各级财政资金、一般债券、乡村集体经济收入等各类资金；采取社会捐助、群众筹集等方式多元化筹集资金，支持通自然村（组）路建设；争取金融机构依法依规加大金融倾斜支持力度，鼓励与产业、园区、乡村旅游等经营性项目一体化开发建设；中央车购税资金将采取投资补助和“以奖代补”形式倾斜支持通自然村（组）路建设。

交通运输部：发布《关于开展无车承运人试点监测考核评估工作的通知》

11月5日，交通运输部发布了《关于开展无车承运人试点监测考核评估工作的通知》，通知指出，各级交通运输部门要按照《交通运输部国家税务总局关于印发〈网络平台道路货物运输经营管理暂行办法〉的通知》的工作安排，无车承运人试点工作将于2019年12月31日结束。交通运输部运输服务司将于近期对229家无车承运试点企业进行考核评估（考核数据截止至2019年11月15日24时）。考核将对试点企业进行综合考核评估排名、公布考核结果、提出相应要求，考核结果将作为试点企业申请换发道路运输经营许可证的重要参考。

国家邮政局：发布《关于做好2019年快递业务旺季服务保障工作的通知》

近日，国家邮政局制定《2019年快递业务旺季服务保障工作方案》，并下发《关于做好2019年快递业务旺季服务保障工作的通知》，要求全行业着眼国内国际两个市场，城市农村两个阵地，坚持东西协调，全国联动，以实现“两不”（全网不瘫痪、重要节点不爆仓）、“三保”（保畅通、保安全、保平稳）为目标，继续发挥“错峰发货、均衡推进”核心机制作用，坚持质量优先，坚持服务与安全并重，坚持发展与环保并重，全力保障旺季期间行业平稳运行，稳字当头，努力做到质量“双11”、服务“双11”。

《方案》指出，2019年快递业务旺季自11月初至2020年春节（1月25日）前夕，共计85天。预计，“双11”“双12”、西方圣诞节以及2020年元旦和春节前的电商集中促销将带动业务量显著增长。其中，“双11”期间（11月11日至18日）将出现旺季峰值。

市场监管总局、国家邮政局：发布《关于开展快递包装绿色产品认证工作的实施意见（征求意见稿）》

近日，市场监管总局、国家邮政局联合起草了《关于开展快递包装绿色产品认证工作的实施意见（征求意见稿）》，并于10月28日公开征求意见。

《实施意见》规定，市场监管总局、国家邮政局依法依规建立实施快递包装产品绿色认证“黑名单”制度，对在认证活动中存在违法违规行为的认证机构、检测机构、获证企业等主体列入“黑名单”，强化信用约束。认证模式为：初始工厂检查+产品检测+获证后监督，其中产品检测是指依据《快递包装绿色产品认证技术要求》的相关内容对产品进行检测。

《实施意见》规定了快递包装绿色产品认证技术要求。其中，生产企业应符合排污许可证中规定的排放污染物种类、排放浓度及排放总量要求，近3年无重大安全事故和重大环境污染事件。应采用国家鼓励的先进技术工艺，不应使用国家或有关部门发布的淘汰或禁止的技术、工艺、装备及相关物质。应设置专门的固体废弃物贮存场所，

避免扬散、流失和渗漏；减少固体废弃物的产生量和危害性，充分合理利用和无害化处置固体废弃物。

对于快递的封套、包装箱、植物纤维类及悬空紧固类填充物，《实施意见》规定生产企业应按照相关标准配备能源计量器具，并根据环保法律法规和标准要求配备污染物检测和在线监控设备。产品质量水平应满足相关产品标准要求，封套应符合GB/T16606.1的要求，包装箱应符合GB/T16606.2的要求，包装袋应符合GB/T16606.3的要求，集装袋应符合YZ/T0167的要求，填充物应符合YZ/T0166的要求。

《实施意见》鼓励生产企业协同邮政快递企业研发可循环快递盒及包装回收装置合理进行包装资源回收。并规定同时满足基本要求和评价指标要求的快递包装产品，可称之为绿色快递包装产品。

省内政策

浙江省：正式发行货车ETC记账卡

11月1日起，浙江省正式发行货车ETC记账卡。与传统ETC卡相比，货车ETC记账卡有三个明显特征。首先，以往货车通行高速公路收费模式为计重收费，且发行的ETC均为单卡模式，即只有ETC卡，没有车载电子标签，货车需要停车称重，高速公路出口根据称重结果计算并收取通行费，无法通过ETC车载设备即电子标签进行不停车付费，仅解决了非现金付费问题。新发行的车载电子标签+ETC通行卡的套装发行模式，能顺利实现不停车付费。其次，货车ETC卡采用的是记账发行模式。货车在通过高速公路收费站时无需实时支付通行费，而是采取先通行后付费的记账服务，既让货车实现了不停车通行，也缓解了货车司机的资金压力。第三，货车ETC记账卡的发行标志着货车付费方式和标准的变更。今后，货车将按照车型计费，货车ETC记账卡在发行时便将车型、车牌号、车架号等车辆基础信息写入了ETC车载设备及ETC记账卡中，实现了车辆与车载设备的唯一对应。根据交通运输部有关要求，今后ETC发行机构新发行的货车ETC卡均为记账卡套装。

《浙江省交通运输地方标准管理办法》修订出台

为积极推进实施标准化战略，深化国家标准化综合改革试点，全面提升全省交通运输标准化水平，促进全省交通运输行业高质量发展，为浙江交通强国建设试点提供有力保障，10月9日，《浙江省交通运输地方标准管理办法》（以下简称《管理办法》）由省交通运输厅修订出台，将于11月1日正式实施。

原《管理办法》制定于2009年，实施以来已组织制（修）定并发布实施交通运输地方标准70余项，在服务交通运输行业提质增效、转型升级和创新发展等方面起到了积极的推动作用。但随着交通运输行业发展和相关法律法规规章等变化，原《管理办法》已不能完全适应工作要求，迫切需要修订完善。

修订后的《管理办法》共6章29条，规定了交通运输地方标准立项、起草、审评、实施与监督等方面的内容，将在进一步规范全省交通运输地方标准管理，促进交通运输科技创新成果的推广转化，提升交通建设工程质量、产品质量和运输服务质量，推进交通运输行业高质量发展等方面发挥更为重要的作用。

点评：为积极推进实施标准化战略，深化国家标准化综合改革试点，我省出台本《管理办法》，将全面提升全省交通运输标准化水平，促进全省交通运输行业高质量发展，为浙江交通强国建设试点提供有力保障。

物流政策 11 月

政策点评

交通运输部官网发布关于建设世界一流港口的指导意见

近日，交通运输部官网发布关于建设世界一流港口的指导意见。意见指出，到 2035 年，全国港口发展水平整体跃升，主要港口总体达到世界一流水平，若干个枢纽港口建成世界一流港口，引领全球港口绿色发展、智慧发展，同时全面建成世界一流港口，形成若干个世界级港口群，发展水平位居世界前列。

点评：港口是综合交通运输枢纽，也是经济社会发展的战略资源和重要支撑。本次《指导意见》的出台，以枢纽港为重点，建设安全便捷、智慧绿色、经济高效、支撑有力、世界先进的世界一流港口，更好服务人民群众、服务国家重大战略，为社会主义现代化强国建设提供重要支撑，谱写交通强国建设港口篇章。

国家发展改革委等 15 部门联合印发了《关于推动先进制造业和现代服务业深度融合发展的实施意见》

近日，经中央全面深化改革委员会第十次会议审议同意，国家发展改革委等 15 部门联合印发了《关于推动先进制造业和现代服务业深度融合发展的实施意见》，并通过发改委门户网站正式对外公布。意见指出，要培育融合发展新业态新模式，推进建设智能工厂、加快工业互联网创新应用、推广柔性化定制、发展共享生产平台、发展工业文化旅游等。到 2025 年，形成一批创新活跃、效益显著、质量卓越、带动效应突出的深度融合发展企业、平台和示范区，企业生产性服务投入逐步提高，产业生态不断完善，两业融合成为推动制造业高质量发展的重要支撑。

《实施意见》还从优化发展环境、强化用地保障、加大金融支持、加强人力资源保障等方面明确了相关保障措施。孟玮表示，发改委将着力解决一批制约两业融合发展体制性机制性障碍，强化政策性创新，加大对各类市场主体的支持和引导力度。

《实施意见》发布后，相关研究人员分析指出，两业融合培育现代产业体系、增强制造业核心竞争力、避免服务业“鲍莫尔病”的重要方向。这种融合有利于中国制造在“微笑曲线”中更多地向研发设计、维护运行、营销、售后服务、品牌管理等环节攀升，这有助于我国制造业摆脱长期处于价值链中低端环节的境况，提高自身在国际产业链中的分工地位。

点评：—— 破解“鲍莫尔病”

（鲍莫尔病是美国经济学家威廉·鲍莫尔在 1967 年一篇研究经济增长的论文中提出来的。他建立了一个两部门宏观经济增长模型，其中一个部门是“进步部门”，另一个部门是停滞部门，进步部门的生产率相对快速增长将导致停滞部门出现相对成本的不断上升。）

中国社科院工业经济研究所研究员、产业组织研究室副主任郭朝先认为我国总体上已进入工业化后期，制造业“大而不强”，沿价值链攀升和融合发展能力不足；而部分服务业又“自我循环”，对制造业发展支持不足，“产品同质化、产能过剩、创新能力不高、盈利水平下降、部分服务业效率低下，经济‘脱实向虚’等问题都与制造业和服务业融合程度不高有关。”而上世纪七八十年代后，发达国家相继完成工业化，制造业企业纷纷转型，从简单产品制造到提供售后服务、再到提供“产品+服务+技术+系统解决方案”，制造业和服务业融合发展成为大势所趋。而本次《意见》刚好对十种发展潜力大、前景好的典型业态和模式进行了梳理。

同时，中国工程院副院长，国家制造强国建设战略咨委会委员钟志华表示当前中国制造正从“卖方市场”转向“买方市场”，企业必须满足不断变化且多元化的顾客需求。这意味着企业在保持规模化生产的成本优势前提下，必须转向注重客户个性化需求、进行柔性化定制的模式。产能共享是解决这一问题的一个重要思路，加强全生命周

期管理也是一种新业态。《意见》要求，引导企业通过建立监测系统、应答中心、追溯体系等方式，提供远程运维、状态预警、故障诊断等在线服务，发展产品再制造、再利用，实现经济、社会生态价值最大化。（目前在国际分工较为发达的制造业中，产品在生产过程中停留的时间不到全部循环过程的 5%，而处在流通领域的时间要占 95% 以上，因此一大批工程机械、电力装备等企业纷纷将后期的运维服务作为转型的重点。）

制造与服务的边界越来越模糊，传统的源于三次产业划分的制造业和服务业泾渭分明的“两分法”正在发生改变，在现代经济体系中，已不能再依靠制造业或服务业的“单兵突进”。中国第三产业比重已超过一半，如今已不能单纯地将第三产业比重的提升等同于产业升级。部分低端服务业由于无法像制造业一样获取规模效应，生产率难以有效提高，经济学界将服务业比重上升、表面上经济结构得以优化、但实际上全要素生产率反而下降的现象称为“鲍莫尔病”。比如简单的家政服务业其效率明显低于制造业，而金融服务业的过度发展则会造成‘脱实向虚’，因此，服务业绝对不能脱离制造业而自我循环，而两业融合可以有效避免‘鲍莫尔病’的出现。

—— 延伸“微笑曲线”

郭朝先指出，当今国际产业分工的高价值环节不断从制造环节向服务环节转变，在一些发达经济体，产品在制造过程中的增加值部分不到产品价格的 40%，60% 以上的增值发生在服务领域，这意味着商品价值实现、利润增值的关键在于衍生产业链条，推动制造业企业在“微笑曲线”上从制造环节向研发设计和营销服务两端延伸，将单一环节的优势扩展形成整个链条的优势。传统的中国制造一直背负着一条沉重的“微笑曲线”：曲线左右两侧的“研发设计”和“销售渠道”等环节附加价值高，利润空间大；而处在曲线中间弧底位置的加工制造环节，往往附加价值低，利润微薄。现代服务业中的大多数行业属于知识密集型服务业，促进制造业企业更多从事研发设计、维护运行、营销、售后服务、品牌管理、提供一体化解决方案等价值链增值环节的服务活动，有助于我国制造业摆脱长期处于价值链中低端环节的境况，提高自身在国际产业链中的分工地位”。

根据价值链微笑曲线，先进制造业和现代服务业融合发展主要有三种途径：一是先进制造业服务化，即先进制造业融入更多现代服务业元素，包括制造业投入服务化和产出服务化两个方面；二是现代服务业向制造业拓展延伸，即以现代服务业为主体，融入更多先进制造业元素，包括服务型制造、以服务为主导的反向制造等；三是先进制造业和现代服务业双向深度融合，最终形成以平台企业为主导的新产业生态系统。

交通运输部与国家发展改革委发布《关于深化道路运输价格改革的意见》

近日，交通运输部与国家发展改革委发布《关于深化道路运输价格改革的意见》。《意见》要求到 2020 年，道路运输竞争性领域和环节价格基本放开，确需保留的实行政府定价、政府指导价的道路运输价格动态调整机制有效建立，道路客运、出租汽车等领域经营者价格行为更加规范，主要由市场决定的道路运输价格形成机制和科学、规范、透明的道路运输价格监管制度基本健全，价格机制引导资源配置、促进行业高质量发展、满足人民群众出行需求的作用明显增强。

点评：价格机制是市场机制的核心，市场决定价格是市场在资源配置中起决定性作用的关键。党的十八大以来，党中央、国务院就推进价格机制改革、加快完善主要由市场决定价格机制，作出了系列部署，并针对道路运输价格改革工作提出了具体要求。《中共中央 国务院关于推进价格机制改革的若干意见》提出“逐步扩大道路客运等领域由经营者自主定价的范围，适时放开竞争性领域价格，完善价格收费规则”“进一步完善出租汽车运价形成机制，发挥运价调节出租汽车运输市场供求关系的杠杆作用。”

商务部等 18 部门联合印发了《关于在中国（海南）自由贸易试验区试点其他自贸试验区施行政策的通知》

近日，商务部等 18 部门联合印发了《关于在中国（海南）自由贸易试验区试点其他自贸试验区施行政策的通知》。《通知》提出了适用于海南自贸试验区的其他自贸试验区施行政策，包括四方面共 30 项政策内容。一是在提升投资贸易便利化水平方面，提出支持设立首次进口药品和生物制品口岸、允许外国律师事务所与中国律师事务所实行联营等 12 项内容；二是在扩大金融领域开放方面，提出支持民营资金进入金融业、加强与境外人民币离岸市场战略合作等 7 项内容；三是在加快航运领域发展方面，提出允许特定条件下租用外籍船舶从事临时运输、进一步便利国际船舶管理企业从事海员外派服务等 7 项内容；四是在其他方面，提出探索建立公共信用信息和金融信用信息互

补机制、探索建立土地节约集约利用新模式等 4 项内容。

点评：《通知》将对海南自贸试验区的生物医药进口贸易、法律服务、金融服务以及航运服务等行业发展产生重要推动作用。同时，海南自贸区建设将迎来攻坚年，借助其他自贸试验区的成功经验，尤其是在生物医药、金融业、航运等与海南密切相关的产业先行先试做法。值得关注的是，航运业作为海南自贸试验区的重点发展产业，在此次政策中被重点提及，也使海南成为航运业发展的新热土，并吸引了不少航运企业的目光。

交通运输部与国家发展改革委发布《关于深化道路运输价格改革的意见》

近日，交通运输部与国家发展改革委发布《关于深化道路运输价格改革的意见》。《意见》要求到 2020 年，道路运输竞争性领域和环节价格基本放开，确需保留的实行政府定价、政府指导价的道路运输价格动态调整机制有效建立，道路客运、出租汽车等领域经营者价格行为更加规范，主要由市场决定的道路运输价格形成机制和科学、规范、透明的道路运输价格监管制度基本健全，价格机制引导资源配置、促进行业高质量发展、满足人民群众出行需求的作用明显增强。

点评：近年来，随着综合交通运输体系持续健全和城乡交通运输一体化水平不断提升，以及网约车、道路客运定制服务等新业态新模式快速发展，道路运输各领域和环节的竞争更加充分。这次《意见》能更加适应市场需求变化，体现出市场在资源配置中的决定性作用得到增强，有利于促进行业高质量发展。

商务部联合四部门印发《城乡配送绩效评价指标体系》

2018 年 11 月 7 日，商务部联合公安部、交通运输部、国家邮政局、供销合作总社印发了《城乡配送绩效评价指标体系》（以下简称《指标体系》）。文件要求试点城市商务部门会同相关部门，对推进城乡高效配送工作进展情况进行全面总结，对照《专项行动计划》开展自评；要求省级商务部门会同有关部门对试点城市落实《专项行动计划》工作进行综合评估，总结其在推进城乡配送高效发展方面的做法和经验；要求试点企业按照自愿原则，对照《专项行动计划》开展自评，并填报相关材料；要求相关行业协会发挥政策咨询、行业分析和服务企业的作用，共同做好全国城乡高效配送城市创建和企业培育工作。

点评：《指标体系》的印发有利于落实《城乡高效配送专项行动计划（2017-2020 年）》提出的“到 2020 年，初步建立起高效集约、协同共享、融合开放、绿色环保的城乡高效配送体系，确定全国城乡高效配送示范城市 50 个左右、骨干企业 100 家左右”的主要目标；有利于指导各地对开展城乡高效配送工作情况进行综合评估；有利于落实城市主体责任、引导企业转型升级与模式创新发展；也是检验城乡高效配送专项行动成果的重要依据。

铝业供应链物流服务
——杭州荣吉供应链管理有限公司

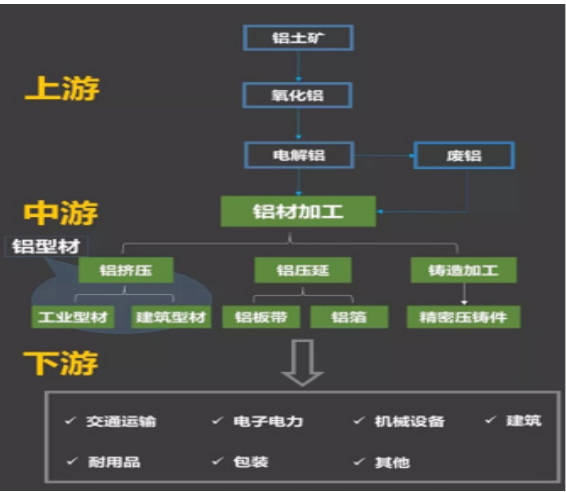
综述：对铝产业物流属性，铝产业上下游客户物流需求解读和理解，针对铝产品的特点定制物流解决方案，通过干线多式联运的组合提高效率，以客户为中心建立区域物流中心，降低物流成本，运用信息系统进行合理化异地调拨，增强客户粘性，稳定效益，提高企业服务水平。

一、公司简介

杭州荣吉供应链管理有限公司，注册资金三千万元，总部设在杭州石大路 163 号顶顺卡班物流园，致力于成为一家服务一流的供应链管理企业。荣吉供应链选择了铝产业链作为细分市场的突破口。高于传统普货的毛利率、相对可靠的大客户与结算周期以及存在优化可能的服务环节潜力是荣吉供应链做出选择的几大关键因素。

二、服务案例

铝具有多种优良性能，资源丰富、在交通运输、建筑、电力、耐用消费品、机械等领域应用广泛，居于有色金属之首，可以说是关乎国计民生的重要产业。在整个铝产业链可分解为上游、中游、下游三个环节：



铝产品种类较多，对物流的要求也不尽相同，以铝箔为例，货物是高精密的产品，不能碰撞，不耐腐蚀，产品附加值也相对较高，货损货差产生成本很大。

在为一家主要从事生产各类铝板、铝带、铝箔的客户服务过程中，荣吉供应链体现出其专业化的物流服务能力。首先，公司对客户的物流环节痛点做了一个梳理。如上游原料供应环节，区位偏远、运力不足、运输线路长、环节不可控、季节性因素影响、货损率高等等导致物流成本居高不下。在下游产品销售环节，则又有下游客户强势、订单需求零散、非标品多、时效要求高、协调管控难、叫不应等问题。为进一步提高客户对物流环节的掌控力，以供应链的方式满足铝产业链上下游客户的需求。荣吉供应链提供了一整套解决方案：

(1) 运输方案再设计

公司通过重新设计运输方案，将单一汽运转变为公铁联运后，凭借铁路受自然条件影响小的优势，提供常年稳定的运力，政府大力支持等优势，使物流成本大幅降低。但从综合运费测算来看，公铁联运的竞争优势依然不够明显。荣吉供应链进一步优化，通过公铁水联运，在运价上再砍一刀。



（2）服务环节全方位保障

铝卷产生的磕碰会影响到后续的延压加工环节，产品的损坏率不可控很可能导致大量损失，据估算，传统方式客户每年因损坏率造成的损失达百余万。公司通过改变传统装卸方式，利用平衡梁来吊装，实现了铁路与公路之间的安全吊装，经半年运营下来，损坏率造成的损失降到了之前的十分之一。



为确保供应链上下游的顺畅，满足客户的下游客户至关重要，荣吉供应链结合自身在全国各网点仓储、运输、配送一体化的能力优势，主动为其打造区域物流中心，贴近铝产业链下游客户，在货源需求不稳定的前提下，公司实现了化零为整，快速响应，即供即配。提高了货物分拨发送的效率，提升了运输网络的管控制，增强了库内的精细管理，改善了整体的成本控制，实现了信息化管理以及收货、退换货、促销等其他附加功能，帮助客户的客户实现价值。



（3）信息系统整体协同

荣吉供应链提供的物流服务解决方案，在信息系统环节，将与客户的 ERP 衔接起来，包括订单管理、运输管理、仓库管理、货物在途跟踪，实现多式联运的信息对称与数据打通。企业内部会采集运营车辆资源数据，从而去优化车辆调度、线路偏好、高峰低谷等问题。全程实现在途跟踪。车辆通过北斗、物联网和电子围栏实现精准送达。采集库位与货物数据，从而实现进出货的高效。

系统的重点是内部流程优化、原始数据积累采集、运输数据采集分析计算，资金流数据与业务量管理以及服务能力提升。



（4）粗细精专的方法论

荣吉供应链专注于特定行业，研究其行业属性、物流属性、客户属性，通过拓展细分领域，规避白热化竞争环境。形成了自己的方法论“粗细精专”，粗是切入客户一段业务，细是切入客户的全环节，精是对每个环节做优化，专做供应链的连接与增值服务。逐步融合过程中，即使荣吉供应链具有了铝产业链整体供应链解决方案的能力，同时也与客户形成了一种更紧密的合作关系，而非简单的合同契约关系，这种关系使得客户很难去随意替换物流供应商，提高了企业的安全边界，为企业带来了较为稳定的利润空间。

小平台高效周转与配送 ——温州盛辉物流有限公司

综述：因地制宜，在 10 亩地内建单侧简易月台，用机装与少量人工，实施高效装卸运营及干配一体化赢得客户，服务对象 90% 是中小制造企业，50% 属于长期客户，效果良好。

一、公司简介

温州盛辉物流有限公司是盛辉物流集团位于温州设立的全资子公司，主要负责温州、台州等浙南地区的快运物流的配送与分拨。公司以先进的平台仓配一体模式在温州扎根，为温州本地的鞋服产业，包装产业以及五金产业等，提供综合的物流解决方案与一站式服务，母公司盛辉集团是一家以零担货物运输为主，集物流方案策划、仓储管理、城市配送、货运代理和汽车维修、检测功能为一体的大型综合物流企业。集团以福州为中心，在海峡西岸、珠三角、长三角、环渤海和中西部等经济区建立物流分中心，现已布设 300 多个网点，经营网络覆盖全国。依托盛辉集团的品牌优势和网络运营优势，温州盛辉不断构建起现代物流的体系架构。在“建设现代物流，成就百年基业”的理念支撑下，积极推进现代物流体系建设，不断探索精益物流之路。

二、运营模式

基于快运物流比快递物流还高的时效要求倒逼下，温州盛辉在所有能够压缩时效的环节都在做优化。在运输环节，通过双重甩挂模式，将传统货车等待的时间与装卸作业的时间做归集合并；在装卸作业环节，

通过高效的月台作业，将托盘作为一个码货单元，压缩装车时间。实现高效与成本集约。基于自身的高效运营，为客户提供高效便捷的物流服务，也增加了客户的认同和满意度，从而获得了 90% 的制造企业客户，50% 的长期客户的货源结构，形成了良性循环。

（一）装卸作业合理化

纵观我省众多的货运市场、物流园区中的大量传统的中小型物流企业，或多或少的关注运输、仓储等环节的效率和成本，运费、油费、租金等等都是企业关注的重点，但是物流七个环节中，装卸作业作为重要且承前启后的环节容易受到了忽视，成本与效率的测算非常模糊。月台作为物流企业非常重要却容易被忽视的一个载体，其背后是对装卸作业的合理化。

以温州盛辉的月台应用为例，这些企业或多或少能够得到一定的启示与借鉴。

温州盛辉在 4、5 年前，也是传统档口模式，在不断摸索过程中发现，月台库能够为企业创造大量效益，因此在新场地搬迁后，果断选择建立月台库。这也是该公司能够在土地面积仅 3500 平米的小型物流园区中，实现平台仓配一体模式高效运营优势的关键所在。

1. 实现效率提升，成本节约

首先园区利用率方面，月台库的应用使温州盛辉的分拨中心每天进出港 16 挂，小车分流 15 车，可增加发车 4-5 个车，一个园区开通 10 条线路，比仅仅只运营一条线路，大大提高了效率。

在劳动力成本方面，在同样面积下场地作业人员需要 30 人，通过月台库运作，在增加发车 4-5 个车的情况下，人员仍然可以精简到 25 人。劳动力成本至少可下降 15%。除了精简下来的 25 人的劳动生产率也大大提高了。

设备方面，原先园区内有 4 辆叉车，烧油每年

10-20 万叉车用油，损耗，折旧都是一笔成本，现在仅仅只需要一台叉车作为辅助，几台地牛，千元地牛已经基本可以满足大部分的作业要求，并且维护成本很低。成本一年节省 30 万。

2. 简易化作业，人员相对稳定

月台库的使用是可以更加简易操作的地牛来代替一部分的叉车作业，这里也规避了一线操作人员流动性大的问题，因为叉车工在物流一线上是一个比较热门的技术工种，还需要考证，容易向工资较高的地方流动，尤其是市场比较开放的地方。而地牛只需要通过简易培训即可上手。普通人都可以用，这就大大扩展了企业的招工范围，降低了招工门槛，保障了企业一线的稳定。

3. 平移减少货损，提高安全

从立体到平面，叉车装卸环节，难以避免造成磕碰，员工在车上作业，也有意外工伤风险。通过月台式作业，使货损风险与员工意外风险降到了非常低的程度。

4. 提高了企业运营质量

在传统零担快运的货运场站的运营中，由于各类车的高度或甩箱的高度原因，人力无法提升货物，就必须先将货物装载到叉车上，抬升到与卡车平行，再通过人工二次装卸实现货物的准确码放。二次装卸过程中必然会导致出错率。而在现有的月台库模式下，可以得到有效的控制，在月台库上，可以通过不同区域进行货物的精准码放与核对，避免多次装卸造成的货差问题。

此外，传统的货场需要兼顾车辆的通道，叉车作业的场地，货物是整堆堆放的，很容易发生装车混乱与效率低下。通过月台库的条件，按票来对单，按托码货，温州盛辉的货物差错率下降了 70%-90%。大大提高了客户的满意度。



(二) 精准定位，为客户服务

对于温州盛辉来说，运输主要用的是厢式车，货物是 500 公斤 -5 吨的零担快运件，如小型机械设备，

纸箱货物等，而钢管、异形机器等就不适合，需要对货物做筛选。专注于企业间生产关系的物流运营多年，为盛辉赢得了大量的货物来源和客户沉淀，从而形成了 90% 是制造企业客户的客户结构。

同时服务 50% 的长期客户与短期客户不同，长期客户盛辉提供的是一年一价的定价策略、门对门的服务以及无条件优先配送权，使长期客户规避掉物流周期性的风险，保障均衡稳定的生产。

基于原有的客户群再开发，温州盛辉在今年 5 月开通了温州至宁波、温州至上海两条直达线路。货物满载率从 40% 到 70%。同时网点组织货源能力的优势也体现出来了，开通线路后，各网点组货，实现了业务的稳步增长。

(三) 温州节点与总部协同模式

温州盛辉物流作为盛辉集团的全资子公司，是上下级关系，必须无条件配合。同时在线路对接、运作

标准、质量要求、考核标准等都是根据集团统一制定的标准。甚至温州盛辉下面的网点也是统一标准。

与传统物流不同的是，传统物流可能仅仅只是将一个节点作为落货、卸货功能，而温州盛辉则具备了落货、分流、揽货的一种方式。使节点对总体更显价值。

案例

盛辉向森马服饰提供总包服务，其深圳区域五六十家门店的对物流的需求要求公司配送至终端门店或柜台，并提供分拣、配送、卸货、搬运至指定位置等服务，目前公司深圳片区自有配送运力尚不能完全满足其需求，通过公司对深圳落地配物流企业的调研与考察，顺利的与深圳当地资质较好的中海运通携手共同完成温州至深圳干线、分拣、门店配送、卸货及特殊卸货等物流服务，赢得森马客户的信任与赞赏。



运输资源整合运营

——浙江夏邦物流有限公司

综述：以加盟制的方式整合优势专线资源，开通8条全国性专线网络，通过共享模式整合乡镇二程物流资源。通过资源整合的过程，提升线路优化，服务规模，集疏通畅，网络控制，定制服务能力水平。

一、公司简介



浙江夏邦物流有限公司成立于2004年，是一家集园区加盟运作、总包分运、专线快运、仓储配送、汽车贸易、车辆管理于一体的综合性创新型物流企业。公司于2019年通过中国物流与采购联合会审核成为国家AAAA级综合型物流企业，目前是台州市物流协会理事单位，黄岩区物流协会常务副会长单位，总经理夏兴富兼任协会秘书长。

夏邦物流凭借十多年货物运输的基础和园区管理的经验，用创新思维设计了具有现代物流理念的业务板块和运作模式，包含了园区加盟运作、总包分运、专线运输、甩挂快运、仓储配送、精细物流、汽车贸易、

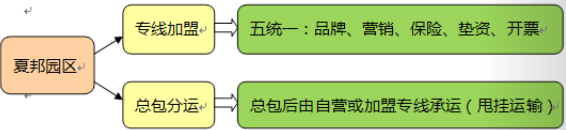
车辆管理等内容，为企业快速做大做强奠定了坚实的基础。

二、创新模式

（1）优质专线的加盟

依托物流园区的平台，用创新的理念将不同专线的中小物流企业引入园区加盟经营，从单打独斗变为整合资源，集约运作，互利共赢。利用整合的专线资源进行物流业务的总包分运，既解决了制造企业一站外包的愿望，又保障了自营专线及加盟专线的稳定业务。同时，对公司的精品线路实行两头组货，甩挂运输，提高运行效率，降低运输成本，在增加经济效益的同时提升了企业的核心竞争力。

夏邦和加盟专线的整合经营实行“五统一”，总包物流服务后由专线分运，并根据不同专线的实际情况采用普通运输和甩挂运输两种运行模式。特别是定时、定班、对开的甩挂模式，在提升了服务质量的同时提高了运行效率和经济效益。



（2）乡镇物流共享平台的搭建

1、此模式整合乡镇小物流专线资源，共享货源、设施设备、场站、仓库等资源，扩大了公司的收货站点在台州区域的覆盖面。夏邦依托加盟的乡镇小物流专线的集货、分拨等功能，降低了投入成本（人力、物力），简化了物流集货程序，完善了夏邦台州区域

的业务布局，扩大业务覆盖面，业务触角延伸至各乡镇，打通物流末端毛细血管，达到“一线一卡多普”的规模，从简单的专线运输延伸为多样化物流服务模式。

2、解决了乡镇小物流专线因线路单一、货量不足的困扰，交叉货物资源使得我公司货物结构和货物总量得到提升，加盟的小物流专线通过运费差价增加收入，为客户（尤其是企业客户）提供更为完善的物流服务内容 & 配送区域。夏邦与加盟小专线共享末端配送服务，提升市场拓展能力，更好的降低成本、增加经济效益、提升竞争力。

目前，此平台只吸收了滨海工业园区、温岭、临海、椒江、路桥蓬街等地区乡镇小物流专线。

（3）定制物流方案提供优质服务

制造业开始从战略高度重视主辅分离、服务外包的趋势，要求物流公司能够提供专业化、定制化、一体化的供应链服务。公司将逐步拓展驻厂物流业务，为制造企业提供仓储管理、准时配送、装卸搬运、加

工包装、运输分拨等整套服务，降低企业成本，提升市场竞争力。

公司针对客户精细化的物流方案的定制服务，精细化管理在物流方面的广泛运用，将促使企业建立工商业环节一体化的物流体系。主要有以下几个优势：

1. 以客户需求为中心，从客户的立场来设计物流流程。在保障客户正常生产的前提下，用集约运作的手段提升作业效率，降低运行成本，创造盈利点。

2. 生产与物流一体化的无缝链接取消了中间环节，提高了工作效率。根据不间断、不迂回、不倒流的原则实现流程优化，保证了运输的精准度和高效率。

3. 实时的流程管理使整个作业过程可控，确保了服务质量，一旦发现有造成浪费的环节就及时消除，努力追求完美。

建成了一个下延伸到城市配送、上延伸到生产企业的全产业链物流生态圈。企业客户在托付过程中更能享受到个性化、专业化的贴心服务。提升客户发货时效、简化客户发货流程、降低客户物流成本。



多式联运的系统化组织

——湖州鑫达国际物流有限公司

综述：从传统零担物流和传统园区向现代单元化多式联运以及平台型园区转型，聚焦地区产业以及地区供应链，专注于为企业提供系统性物流解决方案。对物流资源存量进行有效整合，提高物流资源利用效率。同时积极拥抱新型物流业态，对当地物流企业起到带头作用。在多式联运板块勇于尝试，率先开通湖州市第一条发往珠三角时速 120 公里每小时的集装箱铁路班列，带动了湖州当地的集装箱物流运输业务，提高了当地企业对集装箱铁路运输的接受程度。对自身原有园区进行现代化、智能化和标准化改造，将全区 120 余家物流企业通过物流信息化平台系统进行链接，为企业提供完善的全国范围内的物流运输服务，实现无车承运并进一步往网络货运平台转型，为企业降本增效。依托南浔木地板产业打造物流供应链生态，引入供应链金融等工具为企业提供全链条服务。

一、公司简介

湖州鑫达国际物流成立于 2002 年，是湖州第一家国家 AAAAA 级物流企业，其前身安达车队早于上世纪 90 年代就活跃于长三角进行木制品运输。公司注册资本 10800 万元，自有车辆 200 余台，协议车辆上千台，拥有湖州南浔鑫达国际物流园、湖州长兴珈宇物流园两个建成园区，以及安徽广德鑫达物流园一个在建园区，总园区包括在建园区面积近一千亩，园区内物流企业 120 余家，年物流货运量超 400 万吨，年总运费逾 20 亿元。

湖州鑫达国际物流拥有道路运输、水路运输、铁路运输、集装箱运输、甩挂运输、大件运输以及危险品运输等多项物流运输资质。自成立以来，已服务湖州地区企业逾 3000 家，南浔鑫达国际物流园已经成

为中国重要的木地板流通枢纽，辐射半径达 100 公里，它见证了南浔地板产业从无到有到享誉全国的过程，并为南浔地板产业的繁荣贡献了不可或缺的力量。

湖州鑫达国际物流对物流模式的探索从公司成立开始便成为了公司重要的创新板块。公司在 2002 年购买了 300 余亩京杭大运河支流南浔段岸边的土地建造安达码头和湖州鑫达国际物流园开始开展围绕木制品产业的公水联运业务。2006 年引入了海关以及商检入园办公，将鑫达物流园打造成公水联运在浙北地区的重要枢纽。2014 年湖州鑫达国际物流成立集装箱水路运输公司开展集装箱水路运输业务。2017 年在长兴南货运站开通从湖州长兴县发往珠三角的铁路集装箱班列。公司又相继成为浙江省甩挂试点以及供应链创新试点。

湖州南浔鑫达国际物流园内部的物流企业多为传统零担专线模式，其在信息化和流程可视化上面的短板啊逐渐影响了其在物流领域的企业竞争力。针对这个问题，鑫达国际物流体现出了龙头企业的带头作用，出资研发基于传统物流业务的园区信息化物流平台来对当地制造企业进行全方面物流服务，有效地提高了园区内物流企业的行业竞争力的同时改善了制造企业的物流体验。

二、商业模式

（一）铁路集装箱多式联运的运营以及发展

集装箱运输体现的是物流单元化和标准化的实现，而多式联运则体现了物流全渠道运输和抗系统性风险的能力。湖州鑫达国际物流实现了集装箱站点提箱和异地还箱等功能，使得集装箱装卸作业不需要受到场地以及时间的限制，同时公司积极推动企业联合物流



进行带托运输，有效地提高集装箱装卸作业的效率以及作业时间。集装箱多式联运是否盈利完全依赖于集装箱装载率和两头短驳成本，所以如果要进行集装箱多式联运业务，企业首先需要拥有个较为完善的货源结构以及充足的两头短驳运力，这在很大程度上决定了集装箱多式联运的成本。

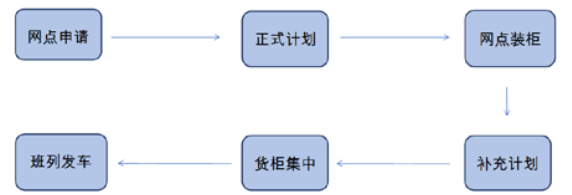
铁路班列的申请和运营需要较为强大的货源组织能力和资金实力，与普通的走柜不同，班列实行计划定柜，班列的开通需要保证 35-40 个 40 尺标准集装箱的起始货量，并且如果有相似线路已经存在，原则上不会允许新班列的开通和运行。下图为自 2017 年 4 月班列开通以来的单月发送吨位变化，从 2017 年 4 月的 803.9 吨到 2019 年 9 月的 25590.2 吨，增长了 30 倍，从两天一班成长为一天一班，从一开始的单柜装载量不足 10 吨到如今 25 吨的平均装载量，鑫达国际物流经受住了巨大的考验，顶住了压力并且取得了初步的成果。



湖州鑫达国际物流的操作模式为，依托公司在湖州合理且充足的物流网点进行单元化操作。每个网点每天会组织一个以上的铁路标准集装箱的货源然后在规定时间内向铁路货场站上报货物计划，然后依靠集装箱甩挂来完成网点到长兴南铁路枢纽集散中心的短驳。对应的珠三角地区则是从到达集散中心开始依托

珠三角成熟的落地配网络体系进行最终配送。全流程的对接管控依靠鑫达研发的 OA 和 TMS 系统进行，铁路货场站每日会根据各网点上报的物流运输计划准备铁路运输所需的铁路板以及铁路箱。铁路运输对安全性的要求格外严格，每一个铁路箱在装箱的时候需要拍摄空箱、半箱以及全箱时候的现场照片并上传到指定系统。

从班列运行流程角度介绍，每日班列需要经历各网点货柜申请、提交正式计划、网点货柜装载、提交补充计划、货柜短驳运输集中、班列发车这几个流程。网点货柜申请需要网点在每日 10 点之前将今日预计需要的货柜数量上报到公司运营部，然后会由公司运营部向铁路系统提交一份准确率在 80%-90% 的正式计划来申请铁路运输需要的货柜以及货板。之后各网点依靠前一日在送柜之后提取的空箱进行装柜。在下午 2 点左右需要向铁路系统提交一份较为准确的补充计划申请来确认最终所需的货柜以及货板。在晚 8 点之前，所有已经装卸好的货柜和未能装卸的零散货物都会在长兴园区内进行最终的集中。在晚 10 点之前需要把所有的货柜运送到铁路货场站并吊柜至班列上。班列在确认完毕后在晚 11 点至 12 点之间发车，到达广东需要 30 个小时左右的时间。到站后会分流至广东各网点进行最终配送。



鉴于现如今公路运输价格处于市场化非合理状态，所以铁路运输的价格优势并非特别明显，且铁路运输

的价格优势需要在长距离和内陆运输中才会明显体现，物流企业对铁路运输模式应进行理性分析和观望，想尝试可以与已经较为成熟的铁路运输公司合作来完善自身的物流系统解决方案。

（二）专业化物流市场管理

以南浔鑫达国际物流园为例，南浔鑫达国际物流园承运了南浔地区发往全国 80-90% 的木地板运输业务，在江浙沪地区也占了很大比重，俨然是一个木地板的专业化物流市场，这样市场形成的原因有如下几点。

1. 末端物流成本低：在为南浔木地板产业做配套运输的过程中园区内习惯性地吧末端网点设置在木地板客户群周边，例如家居建材城、地板城、家装公司、经销商门店的周边。所以即使在始端存在 100 公里的短驳成本，相较于其他物流园区在全国范围内增加的末端成本而言并不算多，这是专业化物流市场在末端的成本护城河。

2. 业务拓展能力：物流扮演着供应链的上下游的对接者，物流掌握了大量的地区产业信息，而专业化物流掌握的产业信息更加全面且有针对性。所以南浔

木地板企业存在一种依托物流进行业务拓展的情况存在，而依托物流服务者而产生的业务增量增加了企业和物流之间的粘性从而建立了专业化物流在业务拓展能力上的护城河。

3. 业务熟练度：物流运输业是一个高度依赖经营经验积累的行业，而物流的业务熟练度直接影响了货物的串货错货率、破损率、装卸效率、运输效率等重要指标。每一次更换物流承运商特别是从行业专业物流到行业非专业物流代表了少则一个月多则大半年的阵痛期磨合，而如果阵痛磨合期与制造企业的重要周期重叠，对企业产生的负面影响就不可估量了。这是行业专业物流在业务熟练度上的护城河。

湖州南浔鑫达国际物流园内部的物流企业多为传统零担专线模式，其在信息化和流程可视化上面的短板啊逐渐影响了其在物流领域的企业竞争力。针对这个问题，鑫达国际物流体现出了龙头企业的带头作用，出资研发基于传统物流业务的园区信息化物流平台来对当地制造企业进行全方面物流服务，有效地提高了园区内物流企业的行业竞争力的同时改善了制造企业的物流体验。



国内国际物流一体化运作 ——宁波港东南物流集团有限公司

综述：从事国际货运代理、海运拼箱、船代、进口、保税仓、海外仓、多式联运等综合服务，依托宁波港第五代港口的横强大的辐射能力，向内陆与海外横向拓展，打通提货、运输、清关、到库、配送各个纵向环节，横纵一体化来应对国际贸易复杂多变的环境。2019 年上半年东南物流实现 98% 的业务达到了两位数的增长。

一、企业简介



宁波港东南物流集团有限公司是宁波港东南物流货柜有限公司投资成立的物流企业。自成立以来，在宁波港的口岸出口箱量一直稳居前列，2016 年获得中国货代物流企业百强第 38 名、海运 50 强第 20 名，2018 年全年出口总箱量约 85 万 TEU，2019 年全年出口预计箱量达到 100 万 TEU，公司整合货代、船代、

仓储资源，为客户提供包括海运、陆运、空运、仓储、船务代理、报关报检、多式联运等多方位的全程供应链服务，并为客户量身打造最佳物流解决方案。秉持专业化、全程物流服务理念，利用国家“一带一路”战略走向海外，参与国际竞争；充分发挥“物流 + 互联网 + 金融”模式优势，逐步创建全球化的物流网络、领先的物流信息系统，东南物流集团致力于提供海运、陆运、空运、仓储、多式联运等一站式最佳物流解决方案。

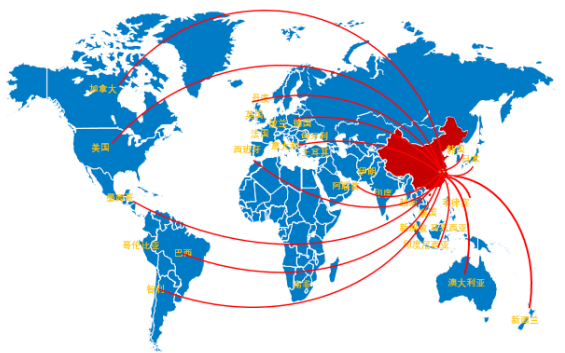
二、运营模式

宁波舟山港是全球货物吞吐量最大的港口、中国深水泊位最多的港口、中国超大型巨轮最多的港口、全球集装箱运输发展最快的港口、位于“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”两翼交汇的枢纽位置、紧临全球最繁忙的国际主航道，区位优势突出，内外辐射便捷、是中国沿海向各大洲港口运输的理想集散地。凭借宁波舟山港得天独厚的海港优势，公司能够从事相应的业务拓展，并依托宁波港发展，实现国内国际物流一体化的运作模式。

（一）网络一体化

近年来，宁波港正朝着第五代港口“联营合作子母港”的模式发展，所谓联营合作子母港，是以大型海港为母港，以国际陆港、支线港及其设在内陆的港区为子港，形成母港与其子港共生共荣、联合经营、合作发展的子母港口群。同时这种发展模式与国家“一带一路”、长江经济带战略号召不谋而合。公司为此提前布局，联动发展，依托现有的口岸综合物流平台，不断延伸至长江流域及沿海主要港口，分别在浙江省、

江苏省、江西省、安徽省、湖北省、上海市、天津市、重庆市和山东省设立了分公司或办事处，并将业务延伸至东南亚等地区，在越南等地设立分支机构。



这一布局为企业带来几个方面的优势：

- 1、在间接和直接经济腹地拓展业务过程中，为当地企业提供了一个新的物流通道和选择，也逐步的培育起公司在内陆地区外贸货源，又促进各节点城市发展临港产业与外向型经济，同时通过人才、制度、管理、标准、文化输出，逐渐收窄货源间的差异。
- 2、凭借东南多年经营的成熟的国际货运代理网络体系，可以将国外优质产品输送至国内市场，目标是打开内贸市场，形成双向对流，最终物流网络的效益最大化。
- 3、在拓展内陆网络与市场的过程中，公司选择通过大力发展海铁联运、多式联运等业务，避开了竞争激烈的公路运输领域，运用一种差异化的竞争策略，

以为客户提供价值和整体的物流解决方案来替代单一的拼价格的竞争手段，使制造业、商贸业客户在成本降低的情况下，仍能获得效益提升。

4、在定位上，基于此前的战略考虑，从初期投入就不将单一节点盈利作为主要目标，而是作为将实现整体网络目标一个环节，允许亏损，积极投入，抢占市场先机。

（二）服务一体化

公司提出以保姆式的服务对待每一位客户，除了提供一种新的物流通道与服务方式外，在订仓平台、海外代理资源、以及空运等方面的提供多元化服务内容。

根据客户需求，公司会在对某企业的业务进行了全面的分析后，为其提供最佳的物流解决方案，重新规划合理的物流流程。

案例一

以某电器企业为例，东南为其梳理了整体物流流程，帮助客户在印度、捷克、斯洛伐克、匈牙利等地建立海外仓，为客户提供高质量的综合存储服务，并统一管理。

这带来几大好处：

- 1、提升最终客户的体验，在客户下单配送时效性以及售后服务也将获得相应的保障。
- 2、降低了客户海外设仓的投资成本、管理成本、物流成本，只需要通过平台考虑当地库存和销售价格的合理性，并进行售卖即可。

案例二

以某汽车制造企业为例，为满足其整车出口量逐年递增需求。东南物流根据预定的物流解决方案及流程，为该企业提供整车装箱出口服务，在集团整箱操作部、仓库装箱团队、财务结算部等各个部门的默契配合下，完成了货物从订舱、报关、装箱、签单的流程，实现了一条龙的全程物流链服务。

- 1、对整车的装车流程优化，重新设计仓库出仓流程图；
- 2、针对不同的整车尺寸，东南物流设计了不同的装箱方案；

3、细节精益求精，谨慎进行装箱作业，易伤部位包装防划，减少客户犯错概率。

（三）平台一体化

公司围绕自身企业需要，自主与合作开发了多套信息系统，实现业务平台、管控平台、服务平台的国内国际协同操作，一体化管理，打通信息流与数据流。

（一）业务平台

公司合作开发了一款 HY2005 业务管理系统，沿用发展至今。整套系统包括订舱、单证、操作、车队安排、运费管理、EDI 导出等各类功能，并随着业务需要的变化，不断的改进与完善。

（二）管控平台

为了更好的提高车队到达目的地的准点率，公司研发了 GPS 跟踪系统，将各车队的 GPS 整合到一个服务中，并通过与车队约定标准格式，实现箱号的自动导入，使调度员可以实现一站式查询，便于了解掌控车辆拖卡的线路与准点情况，及时做好异常处理，使得货物能够顺利的流转、出运。并可对外提供 GPS 查询服务，提高了服务品质。

为满足客户查货需要，公司自主研发了可视化物流跟踪系统，对内可视化功能，可以实现对异常情况的监控，使得跟踪人员可以及时跟进并解决问题，提高服务品质。对外可视化使客户可以在网上实现一站式查询，通过不同的查询方式，找到自己出运的货物，

并可以直观看到自己的货物流转到了哪个环节，增强了客户体验。

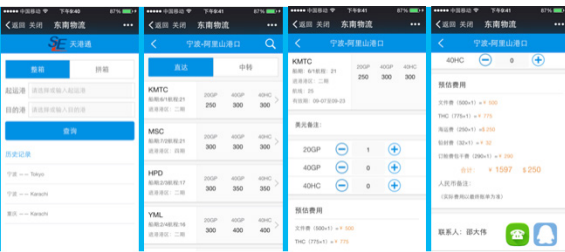
（三）服务平台

公司构建了线上线下结合的服务平台“天港通”，该平台能够融合了运价查询、网上下单、物流跟踪、信息推送等各项功能，对内能进行任务处理，对外，客户可以通过网页或者手机查询到最新的运价，并能收到最新运价的推送。

网页端界面：



手机端界面：



供应链透明化设计与服务 ——长兴长顺物流有限公司

综述：以仓储为核心，仓配一体化运行，全环节信息化管理，个性化定制服务，实现制造企业零原料、零断线、零成品，压缩隐性成本，库区安全整洁，运输环节可追溯，装卸环节标准化，包装环节合理化，物流环节无损耗，企业绩效良好。

一、公司简介：



长兴长顺物流有限公司成立于 2011 年，位于浙江省新能源高新工业园区——国家级长兴经济开发区城南工业功能区。公司成立伊始就致力于服务多家新能源 500 强企业，以国际化外企承运商的标准严格要求自身，陪伴多家外企、国内 500 强企业共同成长共同发展达到共赢目的。以标准化、个性化的物流解决方案，为广大客户提供仓储、流通加工、运输、配送、危险品运输等综合性物流服务。从而推动企业、行业和社会的发展。主要合作客户包括：柯锐世（原江森自控）、天能电池、常州中铁、圣戈班等新能源领域和汽配领域的企业。

公司目前现有仓储厂房面积 40000 多平方米，仓储立体货架平面面积 8000 多平方米。配套液压叉车、高位叉车等十几台。能完全满足客户的存储、仓库内分拆、打包作业。自有 13 米货车（包含危险品车）二十多台、企业员工班车客车 8 台。另有合作社会运

力一百多台车辆。可以完全满足客户的门到门物流运输需求及客户的员工通勤需求。我司自有 GPS 定位监控，可随时查询车辆在途位置，及时反馈货物在途信息。目前形成了以北京、天津、石家庄、郑州、上海、杭州、南京、昆明、西安、贵阳、哈尔滨、长春、沈阳、太原、烟台、青岛、济南、武汉、广州、柳州、深圳、成都、重庆、合肥、银川等全国近 70 个一线城市向周边二三线城市辐射派送的物流运作网络，以满足客户的多样化、个性化的运作需求。

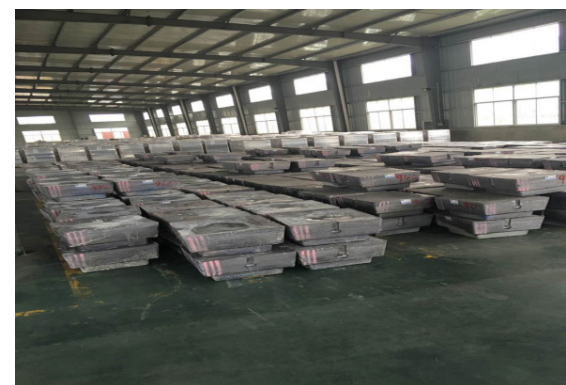
依托现有客户群体，未来，长顺物流将持续深挖客户需求，规范自身软硬件水平，深入提升供应链体系，推进自有仓储建设，推进物流市场下游及上游深入挖掘，给客户id提供多样化、个性化的物流服务及增值服务。

二、运营模式

公司基于对传统运输环节的市场判断，将构建企业核心竞争力作为企业的后续发展基础。

（一）严谨、整洁、高要求

在转型前期，公司为德国宝马做一个企业外仓业务，产品是主要是汽车的 AGM 塑料件，德国的严谨性使长顺物流印象深刻。要求在现有仓储条件下，达到水泥地面任何一个地方不能沾灰，所有消防栓口和内部不能沾灰，所有仓储货物摆放从任何角度均呈一条直线，检验方式是外籍检查员会穿戴白手套去摸地面与消防栓口，同时用尺子去丈量是否达到要求，这背后是对货物保存的极高要求。此外还需长顺按客户要求收货，储存，密封存储方式，防止货物氧化等异常，并在生产前按计划配货送货，满足生产需求。



（二）综合成本的考量

在与外资世界 500 强合作的过程，公司理念逐渐被转化，基于供应链服务的要求，为客户提供原材料代采、劳务外派、设备供应等供应链服务，通过这种综合性的方式去提高企业竞争力，通过综合性效益去降低整体成本。如何降低综合型的成本，提升整体利润空间，从业务角度来说，是将仓储与运输、配送环节是环环相扣，相辅相成，不需要实现每段都能赚钱。

运输不赚钱，仓储赚钱同样可以生存。如开展三方业务去降低自己公路运输的管理成本、设备运营成本，尤其是长距离运输，现场调度就不需要了，可以降低成本。

通过劳务外包的方式将客户的用工风险和意外风险转嫁。客户只需要监管即可。当然客户作为世界 500 强，招工的成本实质上是比传统企业来的高的，通过较为低廉的劳动力价格，可以降低大量的客户人员开支。

同时与外资企业合作还带来两个好处，一是服务至上，基于外资企业的价值观，价格并不能作为物流供应商的唯一指标，一般世界 500 强都有一个审核价格的部门，避免恶意低价竞争，在这些企业理念里，唯有好的利润空间才能提供好的服务质量。二是长期合作，外部客户基本上合同是三年一签，形成一种长期合作伙伴关系，如果不出现重大问题，合作将会无限期延续，因为新的外包企业需要重新适应与管控，会对生产线造成影响。

（三）把控物流仓储的核心逻辑



新投资一期的效果图，二期共 40 亩土地，预计建设 28000 个平方米的新仓储基地

随着城市化进程的发展，物流土地资源将更为稀缺，企业外仓与前置仓的需求越来越大，长顺物流开始尝试投资运营仓储中心，这里的核心逻辑是，制造型企业想要扩大生产力，只有两个选择，一个是去外地重新建厂，外地土地固然便宜，但也会造成物流费用的增加；另一个是将自身仓储外包，借用第三方仓库，腾挪盘活自有厂区资源，尽可能的将所有空间都转化

为生产车间。将仓储外包给物流企业统一管理，即便利，不需要仓储管理人员，有能够将原料、成品的损耗风险转移掉。会成为未来制造业与物流业发展互动非常重要的方向之一。也是供应链的核心。



厂内物流通过是面对面对接的方式来，而厂外仓储则通过系统化的管理方式做：

- 1、长顺物流仓库的厂区所需要的原料，由长顺物流负责安排最低安全库存。并实时反馈给客户。
- 2、与客户上游供应商沟通，锁定安全库存配送周期。
- 3、仓储环节保障货品先进先出的要求，通过每半月一次小盘点，每整月一次大盘点的方式来做。
- 4、货物整进散出，如何保障配送的准确性，长顺物流通过重新打包，并且根据客户要求落货。

（四）客户选择与服务要求

对客户的选择不应该仅仅是从经营状态、价格、服务要求、账期来出发，长顺物流通过多年的经营经验发现，客户企业文化的把握至关重要，外企、上市公司、民营企业性格各不相同，但客户对物流服务的要求大致相同，主要还是时效、质量与满意度。但由于个性不同，就会造成同样的事情不同公司会有不同的对待方式、沟通方式、处理方式。这就是物流企业服务客户需要去了解企业文化、时刻了解客户的心态与动态原因所在。

长顺物流认为，仅仅满足甲方需求是不够的，还需要满足终端客户的需求，因为只有终端客户满意，甲方才会满意。所以在日常管控方面，长顺物流将终端客户作为 KPI 考核的重要指标之一。重大客户专人不定时的回访。送货上门必须要求态度和蔼可亲。

二、服务案例

通过提供商务、仓储、运输、配送、信息的供应链一体化服务，构建线上、线下多功能全方位一体化生态环境，实现客户业务发展更轻松、更便捷、更高效。

原材料，工厂生产开端，我们运转着各种塑胶件，铅块的储存以及收发货，保证货物的安全以及工厂的生产顺畅。

半成品流转库，对工厂半成品的储存以及货物周转，保证货物安全以及及时按生产需求配货发货，满足工厂正常生产需求。

工厂成品电池的储存以及收发货。根据客户的发货计划（备货、发货）及时将产品安排发货至全国各地的客户，保证货物配送安全。及时满足客户需求。

1. 服务范围：

长顺物流围绕供应链一体化设计与提供综合性的供应链服务产品，例如：原材料仓储配送、客户端成品按需仓储配送、半成品的仓储再加工、客户通勤需求的满足等。

2. 经典案例：案例 —— 客户原材料半成品成品仓库

（1）背景行业：外资 500 强新能源企业
合作前，客户原材料、半成品及成品全部存放工厂内部，仓库占地面积过大，产线订单原料需求出错及原料库存不足现象严重，成品出库效率低下

- （2）长顺举措：
- A. 长顺根据客户发展战略目标及其它客户运作管理经验提出计划、物流仓储、物流运输分开。物流仓储外包；
 - B. 改分散的订单生产管理为统一管理，由工厂设立总计划统筹确定每天的生产计划及原料需求；
 - C. 改变手工订单为系统订单，为客户制定订单管理系统，实时关联原材料库存，便于客户实时制定后续生产计划；
 - D. 原料仓储外包后，厂内只余成品库存，成品库存数据实时更新，提高出货效率。
- （3）项目效果：
- A. 工厂原材料实现零库存，工厂产线实现零断线；
 - B. 工厂成品实现当天清空

3. 经典案例：案例 —— 客户通勤规划

（1）背景行业：国内民营 500 强新能源企业
合作前，客户员工自行上下班，湖州市区及长兴县城及下属各镇员工上下班十分不便（省道没有红绿灯），因员工上下班发生交通事故多起，给公司和员工造成了不必要的损失和麻烦，给公司的形象造成不良影响。

- （2）长顺举措：
- a. 长顺根据客户两班倒员工的家庭住址，制定调查问卷，确认员工通勤需求及愿望；
 - b. 根据客户员工的通勤需求及愿望规划，制定通勤路线及通勤点，确认每条线路通勤人数；
 - c. 根据客户通勤需求，采购通勤车辆、招聘通勤车司机。
- （3）项目效果：
- a. 通勤车开通后，员工上下班无延误；
 - b. 通勤车开通后，客户员工上下班安全得到保障，一年内员工交通事故基本每月
 - c. 通勤车开通后，客户员工对公司的满意度直线提升。

4. 经典案例：案例 —— 客户末端存储

- （1）背景行业：外资 500 强新能源企业
合作前，客户在其客户处无 RDC 或 RDC 管理不善仓储面积不够，导致客户断线或需求订单积压在各物流专线点，产品防护及先进先出得不到保证
- 2）长顺举措：
- a. 针对客户所有整机厂，与客户销售沟通并分析整机厂历史需求数据及对应整机品牌年销售计划，促进整机厂对应 RDC 的建立；
 - b. 保持对高危整机厂安全库存的控制(上下限定)，出现异常库存及时报警；
 - c. 针对高危整机厂，设立自身的专线末端安全库存，并与客户保持及时紧密的沟通；
 - d. 对于售后客户仓储面积小的问题，与售后客户沟通协调额外仓库存储（暂存专线末端或发货端）
- （3）项目效果：
- a. 客户所有与我司合作整机厂无断线事故发生；
 - b. 客户在整机厂品牌处 KPI 考核提升；
 - c. 客户额外财产损失降低。

制造业物流供应链平台化转型

——浙江天畅供应链管理有限公司

综述：制造与流通分离，专业化，分工与协同的产业体系。搭建物流运行平台，以资源提供者，配置者，投资者的方式，对制造企业的物流统筹管理，整合社会各种物流资源，用信息化，标准化，公共化功能，链接成头部企业带头，众多企业参与，有效协同的行业生态，效果良好。

一、公司简介



浙江天畅供应链管理有限公司是天能集团控股子公司，于2018年4月在长兴综合物流园区成立，注册资金1亿元，是以天能集团为核心企业，利用“大数据平台、现代化物流、供应链金融”三大工具，整合铅酸动力电池产业链上下游资源，从采购、制造、销售到回收形成产业闭环，提供供应链管理整体解决方案的互联网平台型企业。

天畅供应链是天能集团为适应制造业物流整合、分离、外包的趋势，围绕整个产业链与供应链提升做的布局，其目的是通过对企业物流领域进行专业化分工协同，降本增效，最终提升天能物流掌控能力与核心竞争力，乃至培育成为集团的新业务增长板块。

二、具体经验做法

（一）四流合一

公司围绕铅酸动力电池产业链从采购、制造、销售到回收等整个环节，构建“四流合一”的业务场景。

商流是物流、信息流、资金流的起点，并通过其它三流的匹配和支撑得以最终实现，并形成资源的有效集聚，提升产业链资源的充分整合。

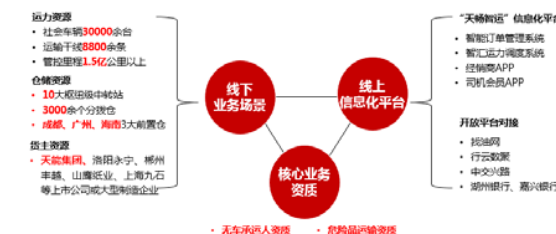
公司通过为上游某塑壳生产厂家及其上游塑料粒子供应商代采购原材料，最终加工成塑壳销售给天能台江基地，形成商流，并驱动采购物流、生产物流、销售物流的发生。同时，利用资金流撬动上游塑壳厂家及其上游供应商产能资源。围绕该原材料产业链形成的商流、物流、资金流依靠信息流支撑和同步运转。以“四流合一”的商业模型缩短了原有3个月的结算周期，解决上游两家企业因资金紧缺导致产能闲置问题，也满足了核心企业对塑壳的大量需求整个链条提供采购金额1700万元以上，上游企业产能由原先不足70%提升至90%以上。

（二）平台运营

以“链动世界，为杰出企业创造最优价值”为理念，通过供应链物流与物流供应链一体化的模式，形成平台化、信息化、专业化、网络化的能力。公司搭建平台整合获取智慧资源，创新服务产品与供应链管理，形成一个再生和不断循环优化的行业生态圈。

公司通过线下业务场景与线上信息化平台的整合，实现平台化、信息化、标准化、系统化“四化联动”与企业资源的高效配置。

平台化即连接多边参与方，降低交易成本与系统成本，通过对资源的梳理与盘点，公司发掘出待整合的资源包括：运力资源，仓储资源和货主资源。其中运力资源包括社会车辆30000余台，运输干线8800余条，管控里程1.5亿公里以上以及大量的三方企业。仓储资源10大枢纽中转站，3000余个分拨仓，成都、广州、海南3大前置仓。货主资源包括天能集团自身，洛阳永宁、郴州丰越、山鹰纸业、上海九石等上市公司或大型制造企业。



信息化与标准化即管控手段，围绕铅酸动力电池产业链上下游的信息不畅的痛点，天畅供应链先在企业内部制订并大力推行九大标准体系，即：运输标准化、客服标准化、托盘标准化、大仓运行标准化、三方服务标准化、场内物流标准化、承运商管理标准化、危险品运输标准化、退回电池物流标准。以产业供应链服务标准化促进信息化形成。一期投入2000余万元，自主研发集物流服务、流程管控和增值赋能为一体的“天畅智运”信息化平台，于2018年12月正式上线。通过建立以OMS、TMS、WMS、BMS四大子系统为主体，经销商APP、司机端APP为延伸构建产业链信息化数据平台，并与核心企业SAP系统集成，以数据的互联互通推动产业供应链信息化协同，加强从采购、生产、销售到回收全产业链的信息化管控，将车辆运行的路径、物流量的轨迹、库存的分布、订单的分布等数据和方向进行可视化，实现物流的智能调度和全程可视可控。2018年，为天能集团降低物流运费3000万元以上，到货及时率提升至99%，货损率降至0.2%以下。

系统化即从全局的角度出发分析并解决当前问题，在铅酸动力电池领域，以集团生产为核心的供应链物流，围绕计划和生产节拍，提供物流的支持。公司通过接管集团采购、仓储、分销、配送、回收等全环节，①整合优质运力资源，通过与车队和司机直接合作，有效实现去中间化，通过招标手段预计2019年为天能集团降本3200万元以上。②依托海南大仓实现“公水联运”运输方式，以及通过双边物流等方式降低运输成本，目前已形成长兴-郴州、长兴-台江、赤峰-沐阳等双边物流线路。③围绕天能集团铅酸动力电池全国产能及销量分布，布局前置大仓，2019年6月海南大仓已落地运营，通过大仓统一集货、统一配送，优化末端配送。

（三）金融赋能

实现产业链整体效益最优，公司依托产业供应链

的服务优势，规范开展供应链金融业务，围绕核心企业整体规划布局产业链产能，通过为产业链上下游企业金融赋能满足其原材料采购需求，拉足产业链产能，并结合线下物流全程管控和三方银行共管账户，确保对货权的掌控，降低产业供应链金融风险，实现产业链整体效益最优。

公司充分为洛阳某大型铅冶炼厂进行金融赋能，提供1亿元左右的资金供采购铅精粉，满足其生产需要，产能得到有效释放。以此为基础，切入该厂家的采购物流、生产物流、销售物流，实现线下物流的全程管控，确保对货权的绝对掌控。同时，依托天能集团庞大的铅采购量优势，产品包销既解决了冶炼厂资金紧张和产品销路问题，也稳定满足了核心企业的需求。

（四）渠道共享

打造产业链回销一体的绿色物流，公司为天能集团优化生产者主体责任延伸方案，通过现有销售渠道建立分销、回收物流“一张网”，依托全国30多万门店、3000多家经销商为网点的配送网络，回收废旧铅酸蓄电池。通过经销商APP渠道收集回收网点逆向回收信息，结合铅酸动力电池销售物流配送，进行科学、系统的运力调度及线路规划，降低运输成本，打造产业链回销一体化的绿色物流体系。实现对废旧电池的统一中转、统一运输、统一贮存、统一处置，确保终端回收、装车、运输、到厂入库整个环节的标准化实施。

2018年，天能集团循环经济产业园通过公司打造的回销一体绿色物流网络回收处理30万吨废铅酸蓄电池，产出20万吨再生铅，2万吨塑料，3万吨硫酸，使回收电池所有物质全部循环再利用。在解决采购端原材料铅价格不稳定的同时，提高废旧电池回收的规范性，大大减少其对环境的污染。

（五）高效打造供应链生态平台

在未来，公司将科学应用信息技术有效管控供应链，紧扣“互联网+供应链”这一核心，始终坚持与链上合作伙伴信息共享，不断加大科研投入，为企业提供以信息技术为基础的增值服务，改变获得竞争优势的方式。不断通过搜集、访问和分析信息的能力，加快实现“数据沉淀、业态融合”，逐步向核心企业两端无限延伸，最终形成一个聚焦产业供应链的生态平台。

商贸物流仓储自动化实践 ——网赢供应链有限公司

综述: 以每个仓库的智能化, 并将每个节点(仓库)互为 DC/RDC/HUB, 构建起先进的云仓体系为区域产业群提供分仓网络服务, 全渠道服务, 通过资本运作形成强大织网, 优网能力。

一、企业简介

网赢供应链有限公司(品牌名为如意仓)是富春控股集团的全资子公司, 注册资本1亿元, 总部位于杭州, 是菜鸟网络的核心股东之一。是一家专注于仓配网络运营服务商。

依托20余年物流运营经验, 如意仓深度整合仓储、物流、信息系统、金融等国内外跨行业资源, 打造集约化仓储物流、智能化系统与供应链专家组建的电商化全渠道仓配运营服务平台。

如意仓拥有自主知识产权的OMS、WMS、TMS等仓配物流系统, 自动化、智能化的物流装备和覆盖全国的仓储物流网络, 以精细化仓内运营为核心, 为客户提供B2B/B2C/B2B2C/C2B同仓管理、全国分仓、运营服务、物流配送、跨境保税、金融服务和增值服务等一体化供应链解决方案和运营服务。

二、运营模式

就如意仓来说, 个性化定制与碎片化需求使得近年来整箱订单量萎缩, 而组合订单量正逐步扩大, 对物流企业的订单处理能力也提出了新要求。如意仓通过仓网布局, 库区设置, 外部资源协同以及信息化的应用来满足新需求所带来的挑战。

(一) 以商品为核心的仓储管理

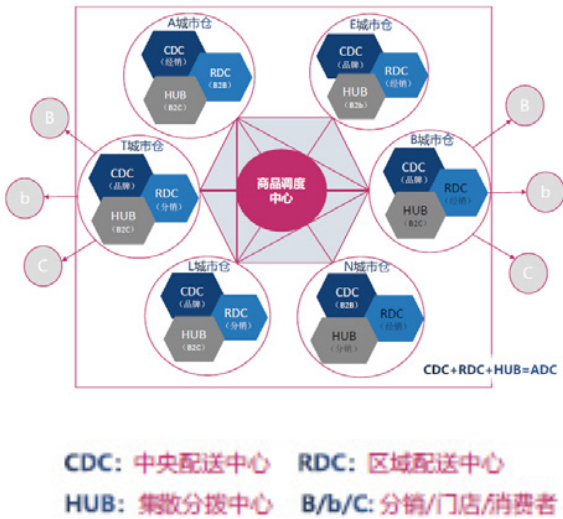
传统仓库结构简单, 以存储为主, 如意仓的仓库则是将存储与订单有效结合。从而满足个性化、碎片化订单需求, 实现无论是到门店、电商、经销商或者其他渠道, 最终都是拆零拣选后的一个集合订单。这本质是蕴含着以商品为核心的物流组织方式。

1. 仓库区域布局

截止目前, 网赢如意仓已经在全国25个城市建立了30个分仓。形成了7大区域、10大运营中心、500万方仓库、150个城市、300多个分仓、10余个海外仓的强大仓网体系。



在总体仓网布局方面, 如意仓基于整体供应链布局的角度出发。用以实现商品从产地到消费终端直线下沉, 路线最近, 层级最少。同业者与如意仓网络相互协同, 共同搭建物流生态。更好的适应物流和商流逐步分离的行业趋势。从功能来说, 如意仓的每个城市仓都可以作为多家企业的中央配送中心, 区域配送中心, 集散分拨中心。



2. 库区精细规划

在仓储规划做了一些调整, 将原有的单一存储区块做了更精细的划分, 以此来满足存储与订单管理相结合的功能需求。

第一个区域是收货存储区, 以整车整箱批量进货为主, 业务流程比较简单。收货存储区的目标是最大化的利用存储空间, 使容积率提升, 这块可以借助自动化设备、高位货架, 无人设备的投入来实现。如意仓已经利用了包括: 立体货架、自动堆垛机、四向平衡车等设备。

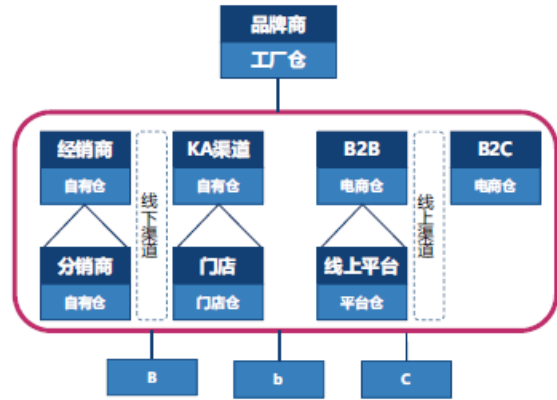
第二个区域是拆零拣选区, 通过存储位向补货位、拣选位补货。拆零拣选区的目标是提高空间利用效率, 如意仓将SKU热度数据进行分析, 将热门的产品布局的离打包台更近, 将长尾商品使用AGV进行密集存储, 使人工或设备拣选商品更为高效。

第三个区域是订单完成区, 包括实现打包、复核与运输交接。订单完成区的目标是将整箱发货区和拆零发货区分开, 完成配送前的集合订单, 形成一种标准化的操作流程。最终实现高效存储与管理。

3. 内部协同式库存

随着电商从初级阶段逐渐走向成熟, 电商产品与门店产品以日渐驱同, 若还是区别对待电商货还是门店货, 对物流乃至整个供应链的组织方式都会产生问题, 比如库存率高, 门店和电商两个主流渠道在每年

的促销季都会做促销, 那门店和电商的配货计划如何排就是一个很大的问题, 如果电商不够卖, 门店卖不完, 对企业就会造成很大损失。在一个体系中, 一盘货管多渠道, 即是共识也是趋势。



从客户角度出发去认识这一问题, 成本和效率客户关注的核心。如意仓从库存规划开始, 就对按照协同式库存的方式, 用以实现B2B/B2C/B2B2C/C2B同仓管理, 共享库存一盘货管多渠道来设计管理模式与技术应用。帮助客户打通中间物流环节, 改变各渠道独立的树状供应链结构, 建立以商品为中心的仓配网络体系, 全渠道共享库存, 货品调拨最优路径, 终端客户就近配送。

成本方面, 由于如意仓的将存储和订单结合, 存储区是共享的, 拣选区做区分, 不是看线上还是线下, 就物流而言只考虑整箱或拆零。解决非完全拆零带来的各种问题。这便将商流和物流分离, 无论是天猫淘宝、京东、线下, 还是后来者拼多多、抖音直播的渠道, 如意仓会通过物流的整合减少多渠道给企业所带来的干扰, 即新建渠道后无需再重置物流, 从而降低物流成本。

效率方面, 通过这种方式, 门店的补货周期(每周补一次)会比传统方式(每日补一次)大幅度缩短。而客户体验方面门店效率的提高会比传统方式提高更多。

4. 外部协同与整合

如意仓专注于仓内运营与集货, 做自己最专的那块内容, 其他外包与精准调度, 满足满足运力与货量的匹配和时效性。区域间的整车、零担, 末端的城市配送都交由三方运营, 企业通过无车承运人平台进行

管控，管控过程中，从整个供应链的链路上，寻找与社会资源的最优匹配。



在如意仓多级配送模型中，拥有干线运输、快递、城配和落地配等完善的配送资源。这样的搭配方式能够有效缩短运输里程，热销的爆款商品由三级仓（HUB 或前置的 SITE 仓）配送，销量一般的商品和长尾商品由一级仓和二级仓（RDC/CDC）配送，从而全面提升整车到达率、整箱到达率、整单送达率等物流指标。

客户层面，如意仓倾向于做供应链整体解决方案，不仅仅是接业务，而是从整个物流与供应链的结构上找到问题，通过结构化的优化，来提高运作效率，补短板，为客户带来价值。从而避免单一环节上的竞争。因为国内管理优势与差距不大，关系型的业务发展模式最终会对企业发展产生极大的制约。

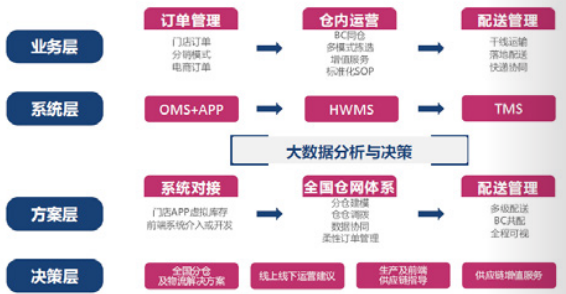
但如何让客户接受整体解决方案的思路，需要策略。由简入难，循序渐进，从低门槛的运输环节切入，业务发生过程中，即可以找到企业部分短板，还可以建立平等交流的机会，最终建立信任关系，使客户认同，再亮出结构管理的能力，向仓储业务方面的拓展，客户接受度高，物流经理人对节约成本、提高效率的方案会有积极性推动。

5. 信息系统应用

如意仓的仓库与传统仓库的另一个区别是对整个仓区都进行若弱电系统的布局。用以满足无线 WIFI 和设施设备的操作。这样才能使信息系统和智能工具真正实现管理所有的产品、工位与订单。

如意仓搭建全链路系统架构，自主研发 WMS、OMS，整合开发 TMS，帮助客户实现系统和数据互联互通，通过系统优化供应链效率；以行业、企业的历史和预期数据为基准，搭建物流运营模型，进而为客户设计仓配一体化模型，同时沉淀数据动态修正；

站在系统和数据的角度，下沉到物流运营的各个环节，及时解决系统应用中出现的问题，并将有效的运营经验转化为系统功能的迭代。通过与客户系统互联互通，实现全程数据可视，从订单发起、客户出库、存储、上架、拣选、交接、最终交付到终端客户全环节的数据可视。所有交付环节全程图像可视，是为了货物的安全，与信任关系建立，如意仓打造了一套天眼系统，只要是交付环节，都必须实现四单合一。



（6）从电商切入逐步向产业链发展

如意仓通过吸收继承电商物流好的基因（系统深度介入、数据全程可视）和积累的运营经验，反向改造其他传统物流领域。同步发展消费互联网与产业互联网，发挥自身能力与产业仓库管理经营优势，做大做强。

案例：

零售通是阿里巴巴 B2B 事业群针对线下零售商店推出的解决方案，与优秀的本地供应商合作，为零售店提供品质好货，升级社区零售店的便民服务，三年内覆盖 100 万家以上零售小店。如意仓在海宁、杭州、无锡、郑州、金华、东莞等地打造零售通标准化模板仓，基于零售店终端 APP 系统以及数据后台的分析与决策，如意仓快速响应并高效协同各种问题和需求，通过区域仓 + 城市仓 + HUB 仓三级仓配体系，同时向多店配送，以按件补货的柔性化服务克服零售店供应链效率不高的难题，赋予传统小店更多的能量。如意仓零售通项目的各项运营指标及 KPI 考核情况均领先行业标准。

“聚合 + 延伸” 打造供应链集成服务 ——浙江物产物流投资有限公司

综述：以大宗商品物流为主业，实施“百仓计划”，重点布局咽喉地带、终端、商流链条必须的物流基地，通过提升仓储智能化，全流程管控，数据分析等，实施业态的转型升级，围绕控货、保理、租赁、结算等金融业务形成增值服务盈利增值点。

一、公司概况

浙江物产物流投资有限公司成立于 2003 年 11 月，是物产中大集团股份有限公司（世界 500 强，600704.SH）一级成员公司，经营涵盖物流金融（供应链金融、商业保理、融资租赁等）、物流产业投资、物流园区经营、大宗商品物流（仓储、加工、配供、配送、货代、无船承运）等，业务范围遍及中国华北、华东和华南，服务上千家国内知名钢厂、钢贸商、终端企业、电商平台等，是全国 5A 级综合服务型物流企业、全国物流 50 强企业。

公司致力于打造“1+2”战略布局，专注发展大宗商品物流、物流金融、物流投资等三大产业，为客户提供“成本最低、线路最优、服务最便、效率最高、价值最大”的物流系统解决方案，努力成为国内一流的现代大物流服务集成商和投资商，做“工业 4.0”和“流通 4.0”的服务者，做“物流 4.0”的践行者，做产业链的物流组织集成者。

目前，公司拥有和管理 30 多个物流基地、130 多万平方米仓储面积，年综合物流服务量约 3000 万吨，在仓储、加工、配送、货代、多式联运、供应链物流、商业保理、融资租赁、泊车物联等经营业态上取得了快速发展。

二、商业模式创新

物产物流公司经过十多年的发展，锐意进取、变革创新，努力寻求业务突破和战略转型，在“1+2”新战略发展规划引领下，以客户需求为导向，以“百仓计划”为核心，通过资源整合，广拓网络、搭建平台，强化基础物流服务能力与规模双提升，并深入挖掘“物流金融”增值空间，为客户提供仓储加工、配送运输、货运代理、配供分销等物流服务与金融监管、商业保理、设备租赁等金融业务有机结合的高效协同、价值传递的供应链集成服务模式。

（一）“百仓计划”推动网络快速布局，由点及面，“小前端”集聚成为“大平台”

作为深耕钢铁物流行业十余年的国有企业，物产物流公司深知“安全、可控、高效、便捷”的物流网络是我们得以快速发展的根本。经过多年的探索与实践，经过多年的运营与积累，公司推动实施了“百仓计划”。

百仓计划以“能产生综合效益或支点价值”为准则，沿着国家经济发展脉络，深耕“长三角”、“珠三角”及京津冀资源集聚区，把握“一带一路”政策择机开拓西北、西南等空白区域，优先选择能辐射终端的，可服务长期“战略型大客户”“行业龙头企业”及“长尾分布式需求”的，能优化物流成本、优化线路的（靠深港码头、靠便捷江海岸线、交通要道），能整合供应链、整合区域的，内涵金融增值业务的区域，通过轻资产管理输出、股权投资、互补共享、加盟等方式推动网络快速布局，至 2019 年 10 月底，已完成 33 个自控型网点与 30 多个准入型网点的开拓建设，力争 2-3 年内，基本完成“百仓计划”。

在“百仓计划”实施过程中，公司关注资源要素的整合配置，在智能化信息化水平提升、多式联运服务拓展、物流顶层方案设计、网点联动协同、客户营销推介、团队人才储备等方面做了创新与实践，使物流集成服务的内涵更丰富、功能更全面、流程更规范、运行更便捷、管控更安全、优势更突出，为服务于全流程的供应链体系的打造与实施打下扎实的基础。

（二）“物流金融”助力集成式服务链，撬动需求，分阶段逐步挖掘增值空间

当前经济形势下，供给侧结构性改革作为实现我国经济转型的突破口和着力点，正在不断深入加强，而供给侧结构性改革中，金融端是关键。伴随“产融结合、脱虚向实”国家政策的引导，供应链金融成为服务实体经济的最佳选择之一。针对钢贸市场中小企业存在的融资难、环节杂、成本高、效率低等问题，物产物流公司把握市场行情，利用自身平台优势，聚集品牌、服务、网点、上下游合作方等各项资源，从代理采购的模式向加工、终端分销、商业保理等方向延伸，深化供应链集成服务新模式，提升核心竞争力，打造物流、加工和金融产品有机结合的产业生态圈。物产物流公司在“物流金融”的发展上，通过5个阶段的逐步推动，实现稳步增长。

阶段 1：需求集聚整合阶段。

通过仓储、配送、货代、加工等基础物流服务，切入物流金融、质押监管、终端分销等功能，实现服务量的稳步增长，同时支撑客户生产达到经济规模，为直接服务、间接服务创造条件。

阶段 2：供应链优化整合阶段。

将采购和销售的信息、统筹、决策功能集中管理。对上游，向不同钢厂分批连续采购原材料，形成长期稳定的供求关系，从而降低采购成本，加快货品和资金的周转率，与客户强化联系。在物流上，以最优的线路模式，完成集采、配送、加工等服务，实现服务量稳步增长。对终端，统一整合资源，充分发挥平台企业优势，与合作单位一同将加工完的成品分销至周边市场，同时也将一部分成品运送至到客户自有场地进行深加工。

阶段 3：物流金融嵌入阶段。

重点是供应链金融方向的实质性突破、锁定冷轧加工、终端分销利润、探索流量变现、导入低成本资金。以供应链金融为核心开展保理业务，为上游供应商、下游经销商提供相应的代理采购融资、应收账款融资、预付款融资、物流保理融资等服务，大大缓解了上下游企业的资金压力，提升了整个供应链的效率。

阶段 4：产业双向集成应用阶段。

全面铺开健全供应链全产业链生态模式，在旗下自有物流网点、合作网点应用实施。重在探索针对中小企业的第三方专业服务的集成。

阶段 5：平台化集成服务深化应用阶段。

纵向贯穿钢贸、冷轧加工、塑料等产业链、横向整合单一产业链环节的非核心业务服务，致力于提升产业效率、降低产业成本的信息化、互联网集成化服务平台。

通过物流与供应链金融的创新融合，逐步深化了供应链集成服务模式，提高了服务质量和效率效益；解决了单个企业资源和能力有局限、融资成本难等问题，提升物产物流品牌影响力；集聚供应商和客户资源，通过信息共享，解决企业信息不对称问题；该业务模式在当地物流园区产生积极影响，得到诸多企业的学习和借鉴，推动了区域产业发展。

技术投入与升级带动企业转型 ——浙江佰川物流有限公司

综述：公司从创立以来就非常重视企业管理模式的优化升级和信息化建设，与浙大交所王鑫博士联合组建团队，专业从事 SAAS 化的 WMS 系统软件研发，提供仓储管理解决方案，如今直接使用酷仓宝 WMS 系统的仓库已经超过 280 家，面积 350 万㎡，仓内 SKU 超过 1000 万个。

一、公司简介



浙江佰川物流有限公司成立于 2011 年，坐落于义乌陆港物流园区，是一家集仓储服务、快递干线物流、城市配送、物业管理、信息科技等业务功能于一体的国家 4A 级综合服务型物流企业。依托兄弟公司义乌申通快递及义乌庞大的快递市场，整合快递服务 + 快递干线物流服务 + 云仓服务 + 物业管理服务。

公司依托快递干线车辆每日往返义乌和各地中转部的资源，最大限度开发回程车辆的运力，在义乌已建成专业从事回货落地和分拨派送的大型转运中心，日吞吐量超过 5000 吨。

2015 年开始公司启动云仓项目，面对社会开放仓储资源和配送资源，利用云仓体系中高效的自主运输能力缩短了从生产商到仓库的运输时间。在义乌的自有仓储面积已经超过十万平方米，并与申通云仓、菜鸟云仓建立了坚实的联盟关系，形成了以义乌仓为核心，8 大重点区域仓为支点的全国云仓网络。

从 2012 年公司开始涉足落地配项目，经过近七年的历练，对于 B2C 仓到门模式、B2B 配送上门模式和 O2O 即时配送模式等城市配送模式积累了丰富的经验，建立了城市共同配送平台的实体运营优势。

公司通过强大的信息化能力，不断的革新不同的业务领域，开创了大量的新业态。

二、业务模式

（一）自带信息化基因，业务全程管控

公司从创立之初就对信息化及其重视，先后投资成立了皇冠科技和酷仓宝科技两家信息科技公司。皇冠科技提供物流信息的全程服务与监控、大数据的应用与分析以及系统的开发和运维，到仓内运营则无缝切换至酷仓宝仓储管理系统。

皇冠科技是公司自主孵化的专业从事快递物流行业应用系统开发的企业，目前已开发出了包括星网物流管理平台、星云数据分析平台、国际物流供应链系统、海外快递管理平台。同时随着公司在仓储业务的推进，皇冠科技也随之开发一套运输配送系统，包括小跑跑呼车系统、集中配送系统、运输管理系统、智能干线系统，使公司业务形成一个完整整体闭环。

酷仓宝科技是公司与中国工程院院士王鑫博士联合组建项目团队，建立的一套 SaaS 仓储管理系统。围绕电商客户、制造企业、物流企业自身仓储运营，能够使多个企业在一个整体的仓储管理下实现协作经营和协调运作提供高效灵活的系统支持。

系统分为酷店通 OMS 系统和酷仓宝仓配 WMS 系统两部分，OMS 负责订单对接，主要是平台订单对接和电商 ERP 对接，下载订单，WMS 负责仓库管理部分，入库、库存、出库的流程操作。OMS 和 WMS 既可以独立使用，也可以无缝联结后给电商客户提供“后订单阶段全流程解决方案”。目前，使用这套系统的仓库已经超过 280 家，仓库面积 350 万平方米，仓内 SKU 超过 1000 万个。在发起成立蜜蜂云仓联盟后，已具备全国分仓能力。

（二）立足义乌同城配，持续沉淀发展

围绕义乌市的同城货运业务开展，公司先后投入近 1 亿元，包括线下资源布局和线上平台建设。在这一过程中，对于企业的考验有几点，网络是否合理、管控是否到位、货源是否平衡、合作是否紧密。

公司构建了一套高效循环配送体系，整合进城货物分拆和出城货物集拼，优化配送路径和算法，提高

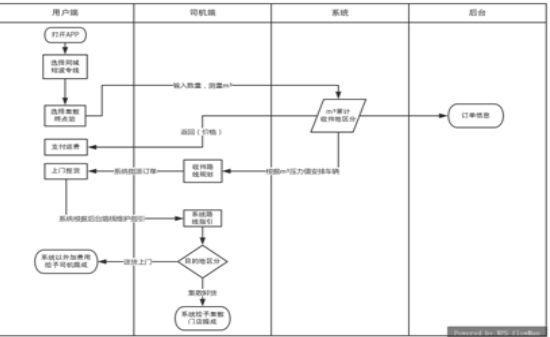
各个环节效率。在义乌设立 4 个分拨中心——留雅、阳光、杨村以及义驾山，36 个中转中心，并根据市区情况，建立 300 个终端服务区。以四大分拨中心等作为主要节点形成一个大型中转环线，根据区域类型不同，通过点点直达或多点循环的揽收分派，提高短驳车辆计划性、满载率，改善园区周边交通状况，降低短驳物流成本，最终实现突破城市边界的 1 小时短驳网络。

利用义乌市充沛的运力资源，采用“自主运力 + 合作运力 + 社会运力”的模式建立运力池。统一标识、价格、服务标准等。制定车型、车况、司机从业经验等要求，统一车辆标识。制定合理、规范的服务价格，比如起步价、每公里加价标准、附加服务费等内容。通过建设平台诚信体系、建立服务标准与考核体系、对司机及“个体揽货”的分级评价进行运力管控。

通过建立信息平台实现线下业务线上操作，把发货、集货、配送、收货等业务环节无缝整合，其中涉及到货主、收货中介、收货网点、司机、落货专线等多个角色的协同作业。通过平台实现计价规范、运力安排、货物全程溯源、路线规划，智能拼载，做到人车货全在线管理，提升运营效率和运营质量，有效降低物流成本。

用满载即开，到点即开，实现全天候运行的服务要求使客户认可。在业内保留“个体揽货”的市场空间，与其共赢合作，市场内的商铺上门揽货仍由其负责，平台提供货到集货点后到物流档口的车辆配送。以及时、便捷、优惠价格、标准化服务为优势，吸引市场商户和个体揽货者上信息平台。

同城货运系统流程：



公司利用其多年来积淀的同城物流运营经验优势，有效填补了义乌短驳货运的空白，为义乌打造“世界货地”，巩固价格洼地优势注入了新动力。也架起了义乌公路港与江东、江北下朱物流园、国际商贸城之间共享共建的桥梁，有效降低了城同城配成本。

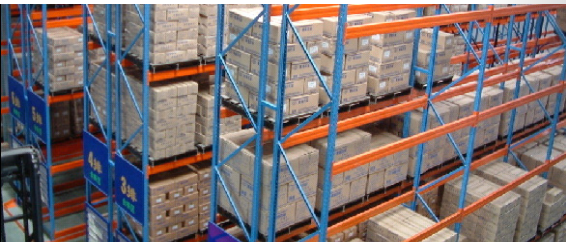
（三）关注多前沿领域，择优布局投入

在物流行业多个前沿领域，公司都做了大量投入与研发，以抢占先机，如：投资孵化的浙江立镖机器人，历时 2 年，成功研发制造出世界首创的智能分拣机器人，并于 2016 年在佰川兄弟公司——义乌申通快递首次投入使用。立镖分拣机器人充电五分钟即可工作四小时，每小时分拣 18000 个快件，基本实现零错分，杜绝了暴力分拣。一套标准的机器人平台需在 1300 平方米仓库布置 10 个入口、350 个机器人，颠覆了整个物流行业的运作模式；2016 年佰川物流投资的粉丝生活项目，是国内目前唯一通达系总部系统打通对接成功的末端共配企业，目前业务覆盖全国 1200 多座城市，建立 9000 多家服务站；2018 年佰川物流参与投资的驿骑网络，运用区块链技术的去中心化功能，解决小微物流企业之间的信用基础，建立了小微物流企业的信誉联盟——NSU 共享物流联盟。

干线运输车队服务



佰川云仓



酷仓宝系统



浙江省 A 级物流企业名录

级别	地区	企业	类型	业务关键词	电话
5A 级（19）					
5A	杭州	传化公路港物流有限公司浙江分公司	综合型物流	园区、平台	0571-83680521
5A	杭州	华瑞物流股份有限公司	综合型物流	化工、综合	0571-83786770
5A	杭州	浙江省八达物流有限公司	综合型物流	铁路、仓储	0571-87706695
5A	金华	义乌市国际陆港集团有限公司	综合型物流	港口、仓储	0579-85250377
5A	宁波	浙江中外运有限公司	综合型物流	海运	0574-27967254
5A	杭州	浙江物产物流投资有限公司	综合型物流	大宗商品、电商	0571-87851928
5A	杭州	浙江顺丰速运有限公司	综合型物流	快递、仓储	0571-88297611
5A	杭州	中国邮政速递物流股份有限公司浙江省分公司	综合型物流	快递	0571-86523136
5A	杭州	杭州崇贤港投资有限公司	仓储型物流	大宗商品、电商、仓储	0571-26298290
5A	湖州	湖州鑫达国际物流有限公司	仓储型物流	园区、多式联运	0572-3999968
5A	杭州	菜鸟网络科技有限公司	仓储型物流	平台、快递	0571-85022088
5A	杭州	天天快递有限公司	综合型物流	快递、仓储	0571-89967444
5A	杭州	百世物流科技（中国）有限公司	综合型物流	平台、快递、信息化	0571-88995656
5A	金华	浙江义乌港有限公司	仓储型物流	港口、仓储	0579-89915858
5A	杭州	心怡科技股份有限公司	仓储型物流	电商、仓储	0571-88859588
5A	湖州	浙江德清升华临杭物流有限公司	仓储型物流	仓储	0572-8388339
5A	宁波	宁波顺丰速运有限公司	综合型物流	运输、快递	0574-55716887
5A	宁波	宁波港东南物流集团有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代	0574-87096744
5A	杭州	浙商中拓集团股份有限公司	综合型物流	冶金供应链金融服务	0571-86850681
4A 级（142）					
4A	绍兴	绍兴中国轻纺城国际物流中心有限公司	综合型物流	园区、仓储	0575-85585676
4A	杭州	浙江长运物流股份有限公司	综合型物流	公路、仓储	0571-89195103
4A	衢州	浙江巨化物流有限公司	综合型物流	危化品、仓储	0570-3099795
4A	宁波	宁波市汽车运输集团有限公司	综合型物流	运输	0574-27876300
4A	杭州	浙江中通通信有限公司	综合型物流	仓储	0571-88067309
4A	宁波	宁波富邦物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0574-55718005
4A	杭州	杭州交通物流有限公司	综合型物流	园区、公路	0571-28330817
4A	杭州	浙江新安物流有限公司	综合型物流	化工、公路	0571-64001410
4A	宁波	镇海石化物流有限责任公司	综合型物流	危化品	0574-86441471
4A	宁波	中国宁波外轮代理有限公司	综合型物流	货代	0574-87032305
4A	宁波	宁波中远物流有限公司	综合型物流	海运	0574-87032305
4A	杭州	川山甲供应链管理股份有限公司	综合型物流	仓储、供应链	0571-86791167
4A	台州	浙江山鹰物流集团有限公司	运输型物流	公路、专线	0576-89089993
4A	嘉兴	振石集团浙江宇石国际物流有限公司	运输型物流	化工、甩挂	0573-88272499
4A	温州	温州市东风运输有限公司	综合型物流	园区、专线	0577-88703311
4A	宁波	慈溪市交通物流发展有限公司	综合型物流	运输、枢纽	0574-63821530
4A	衢州	浙江衢州汽车运输集团有限公司	综合型物流	公路、危化品	0570-3082506
4A	杭州	浙江荣通物流有限公司	综合型物流	多式联运	0571-82892123
4A	杭州	杭州汤氏物流有限公司	综合型物流	仓储、公路、供应链	0571-56055588
4A	杭州	浙江正北实业有限公司	综合型物流	园区	0571-88757771
4A	台州	临海市江南物流中心有限公司	综合型物流	园区、电商	0576-85192666
4A	台州	浙江陆通物流有限公司	综合型物流	园区、专线	0576-87182228
4A	温州	金承物流集团有限公司	综合型物流	专线	0577-66811111
4A	金华	浙江中盛物流有限公司	综合型物流	铁路	0579-83817666
4A	金华	浙江振华物流有限公司	综合型物流	园区、专线	0579-87556666
4A	宁波	宁波雅戈尔国际贸易运输有限公司	综合型物流	电商、仓储	0574-87240909
4A	宁波	宁波市金星物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0574-28803603
4A	宁波	浙江九龙国际物流有限公司	综合型物流	甩挂	0574-87191906
4A	宁波	宁波中通物流集团有限公司	综合型物流	园区、公路	0574-87939173

级别	地区	企业	类型	业务关键词	电话
4A	杭州	浙江八方物流有限公司	综合型物流	园区、仓储	0571-56925300
4A	湖州	湖州长运汽车运输有限公司	综合型物流	公路、城乡配送	0572-2265001
4A	金华	义乌市万达运输有限公司	综合型物流	铁路	0579-85395788
4A	宁波	宁波天地物流有限公司	综合型物流	园区、公路	0574-26288887
4A	宁波	宁波市江北永发物流有限公司	综合型物流	运输、危化	0574-87520096
4A	金华	浙江顺天物流有限公司	综合型物流	普货、大件运输	0579-89296003
4A	金华	广深物流有限公司	综合型物流	园区、多式联运	0579-86013112
4A	宁波	浙江飞达物流有限公司	综合型物流	运输、枢纽	0574-87639999
4A	宁波	宁波余慈物流有限公司	综合型物流	公路、供应链	0574-23459502
4A	宁波	宁波市美家亮国际物流有限公司	综合型物流	运输、枢纽	0574-62258998
4A	杭州	浙江大恩物流有限公司	综合型物流	快运、公路、供应链	0571-22895575
4A	湖州	长兴永畅物流建设开发有限公司	综合型物流	园区、仓储	0572-6056369
4A	绍兴	绍兴信诚物流有限公司	综合型物流	园区	0575-82162890
4A	台州	台州市东北物流有限公司	综合型物流	公路、专线	0576-82444212
4A	台州	台州市路桥亿通物流中心有限公司	综合型物流	园区	0576-82953599
4A	金华	义乌市扬翔国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85130881
4A	金华	浙江集海物流有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85265511
4A	金华	浙江世锋物流有限公司	综合型物流	公路	0579-87578106
4A	金华	浙江金斯顿物流有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89915307
4A	金华	浙江商翔物流有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89915557
4A	舟山	舟山豪舟物资仓储有限公司	综合型物流	仓储	0580-2950096
4A	金华	浙江任氏物流有限公司	综合型物流	园区、专线	0579-87238638
4A	宁波	宁波市一洲货运有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代	0574-87642635
4A	温州	温州顺衡速运有限公司	综合型物流	快递、铁路	0577-86538883
4A	金华	浙江义联物流股份有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89898000
4A	宁波	宁波港集装箱运输有限公司	运输型物流	运输、枢纽	0574-27699869
4A	宁波	中国邮政速递物流股份有限公司宁波市分公司	综合型物流	快递	0577-89509006
4A	杭州	浙江新颜物流有限公司	综合型物流	公路、供应链	0571-82600170
4A	绍兴	绍兴顺丰速运有限公司	综合型物流	快递、仓储	0575-88306039
4A	温州	泰利物流集团有限公司	综合型物流	园区、专线	0577-67969609
4A	金华	金华市顺丰速运有限公司	综合型物流	快递	0579-83933132
4A	金华	浙江永达国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85090769
4A	宁波	宁波外运国际集装箱货运有限公司	综合型物流	公路、仓储	0574-87317246
4A	温州	温州市鹿富物流有限公司	综合型物流	专线	0577-88417776
4A	台州	台州顺丰速运有限公司	综合型物流	快递	0576-89065712
4A	温州	浙江高通物流有限公司	综合型物流	园区、专线	0577-57679633
4A	嘉兴	桐乡市濮院物流园区发展有限公司	综合型物流	园区	0573-88831171
4A	宁波	宁波港铃与物流有限公司	综合型物流	甩挂	0574-27699168
4A	杭州	浙江畅宇物流股份有限公司	综合型物流	公路、供应链	0571-82866410
4A	杭州	杭州德邦货运代理有限公司	综合型物流	公路、快运	0571-88232751
4A	嘉兴	嘉兴顺丰运输有限公司	综合型物流	快递、冷链	0573-83926109
4A	金华	浙江创运物流有限公司	综合型物流	公路	0579-85177979
4A	金华	浙江东宇物流有限公司	综合型物流	铁路	0579-85270228
4A	宁波	宁波北仑船务有限公司	运输型物流	海运	0574-27696395
4A	宁波	宁波志成德邦物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、快递	0574-27987578
4A	绍兴	绍兴港现代物流集团有限公司	综合型物流	园区	0575-88123375
4A	温州	浙江金温铁道开发有限公司	综合型物流	铁路运输、仓储	0577-56888632
4A	金华	浙江鼎发物流有限公司	综合型物流	供应链、园区	0579-82104208
4A	金华	义乌市德翔国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代、甩挂	0579-85180876
4A	金华	义乌市申通快递有限公司	综合型物流	快递	0579-85422088
4A	宁波	宁波黄金物流有限公司	综合型物流	运输、枢纽	0574-87610311
4A	杭州	九州通集团杭州医药有限公司	综合型物流	医药、冷链	0571-22682067
4A	杭州	杭州铁集货运股份有限公司	综合型物流	供应链、多式联运	0571-83537780
4A	湖州	浙江天跃物流有限公司	综合型物流	供应链	0572-6215658

级别	地区	企业	类型	业务关键词	电话
4A	台州	浙江海西供应链有限公司	综合型物流	专线	0576-87440222
4A	温州	浙江尊龙物流有限公司	综合型物流	专线、仓配	0577-68525008
4A	金华	义乌市正航国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85299687
4A	金华	浙江宏旭国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85628057
4A	金华	义乌市百纳国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85831988
4A	温州	浙江经开物流有限公司	综合型物流	园区、专线	0577-88885995
4A	金华	义乌市征帆供应链管理有限公司	综合型物流	运输、货代	0579-89969552
4A	湖州	浙江长兴田川物流有限公司	综合型物流	仓储、大宗商品	0572-6298601
4A	绍兴	浙江中都物流有限公司	综合型物流	专线	0575-85391666
4A	台州	浙江运兴运输有限公司	综合型物流	运输	0576-82682977
4A	温州	中国邮政速递物流股份有限公司温州市分公司	综合型物流	快递	0577-89509006
4A	金华	义乌市泊远国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85176713
4A	金华	浙江省义乌市毕盛国际货运代理有限公司	综合型物流	运输、货代	0579-85223107
4A	金华	义乌市华晔国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85565951
4A	金华	浙江巴米供应链服务有限公司	综合型物流	运输、货代	0579-85623867
4A	杭州	杭州大恩物联科技有限公司	综合型物流	平台	0571-22890738
4A	杭州	杭州长安民生物流有限公司	综合型物流	制造业物流	0571-57175390
4A	杭州	浙江卓航物流发展股份有限公司	综合型物流	运输、货代	0571-83890023
4A	杭州	杭州佳成国际物流股份有限公司	综合型物流	快运、仓储	0571-86436777
4A	杭州	浙江川贵国际物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0571-87113731
4A	嘉兴	浙江凯鸿物流股份有限公司	运输型物流	集装箱、货代	0573-82608131
4A	嘉兴	浙江方元物流有限公司	综合型物流	公路、货代	0573-87807885
4A	金华	浙江腾洋国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89910950
4A	金华	义乌市民用航空客货运输有限公司	综合型物流	航空运输	0579-85556398
4A	金华	义乌市伊曼物流有限公司	综合型物流	运输、国际货代	0579-85573312
4A	金华	义乌欣辉国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85686855
4A	金华	浙江德源国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89971133
4A	金华	义乌市鸿瑞国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89925798
4A	宁波	宁波简达国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0574-55004055
4A	杭州	浙江广杭物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0571-82760889
4A	金华	浙江硕程物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代	0579-89915512
4A	台州	浙江宏星物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0576-84865688
4A	杭州	杭州长禧物流有限公司	综合型物流	运输	0573-83303908
4A	湖州	安吉上港国际港务有限公司	综合型物流	港口运输	0572-5701204
4A	湖州	浙江兴一物流有限公司	综合型物流	水路运输	0572-6307766
4A	金华	浙江义乌志扬国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85605277
4A	杭州	杭州龙田供应链管理有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0571-86875071
4A	宁波	宁波港船务货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0574-27698448
4A	宁波	浙江速搜物流股份有限公司	综合型物流	国际货代	0574-86765156
4A	温州	温州市统益物流有限公司	综合型物流	园区	0577-86989708
4A	金华	浙江逸承国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货运	15825793603
4A	金华	浙江双斯供应链管理有限公司	综合型物流	国际货运	0579-89928873
4A	台州	浙江协海集团有限公司	运输型物流	海运	0576-85858990
4A	宁波	环集供应链管理股份有限公司	综合型物流	运输、枢纽仓储、货代	0574-87813986
4A	宁波	宁波龙星物流有限公司	仓储型物流	公路、仓储	0574-86813832
4A	宁波	慈溪太平鸟物流有限公司	综合型物流	公路、多式联运、园区	0574-58985619
4A	杭州	杭州跨越速运有限公司	综合型物流	快递	021-18005798569
4A	杭州	浙江汤氏供应链管理有限公司	综合型物流	运输、配送	0571-87269023
4A	杭州	浙江泰易达物流科技有限公司	综合型物流	运输、配送	0571-58105588
4A	台州	浙江夏邦物流有限公司	综合型物流	公路	0576-84195656
4A	金华	浙江华迅国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85170118
4A	湖州	浙江越顺物流股份有限公司	运输型物流	专线	0572-6890201
4A	杭州	中通供应链管理有限公司	综合服务型	专线、供应链、信息化	0571-26208670
4A	金华	浙江佰川物流有限公司	综合服务型	运输	0579-81031026

级别	地区	企业	类型	业务关键词	电话
4A	金华	义乌义港通物流有限公司	综合服务型	运输、配送	0579-85213628
4A	宁波	信风（宁波）海运物流有限公司	综合服务型	海运、枢纽、货代	0574-87645428
4A	宁波	宁波市跨越速运有限公司	综合服务型	运输、快递	0574-88268179
4A	宁波	宁波太平国际贸易联运有限公司	综合服务型	公海联运、仓储、货代	0574-87172988
4A	宁波	浙江合运物流有限公司	综合服务型	公海联运、快运	0574-26869700
3A(352)					
3A	杭州	杭州杭锅运输有限公司	运输型物流	大件	0571-85387563
3A	宁波	宁波海联物流有限公司	综合型物流	运输、枢纽	0574-56800158
3A	杭州	杭州华商物流股份有限公司	综合型物流	仓储、商超	0571-28052887
3A	杭州	浙江浙金物流有限公司	综合型物流	仓储	0571-85367423
3A	湖州	浙江长兴捷通物流有限公司	综合型物流	多式联运	0572-2429603
3A	温州	温州浙闻物流中心开发有限公司	综合型物流	专线	0577-68809018
3A	金华	金华市中宇物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0579-82367636
3A	温州	温州市交通运输集团有限公司	综合型物流	运输	0577-89787802
3A	杭州	杭州近江物流有限公司	仓储型物流	冷链、仓储	0571-28028086
3A	宁波	宁波梅山保税港区中通物流有限公司	综合型物流	快递、仓储	0574-87939173
3A	金华	浙江尖峰国际贸易有限公司	综合型物流	商贸物流	0579-82382768
3A	杭州	浙江富阳口岸国际物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代	0571-63150099
3A	台州	浙江五星物流有限公司	综合型物流	大宗商品	0576-88322226
3A	宁波	宁波恒胜物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0574-55221177
3A	宁波	宁波宏达货柜储运有限公司	仓储型物流	运输，枢纽	0574-86883482
3A	宁波	宁波芦城国际物流有限公司	综合型物流	运输，枢纽	0574-62264188
3A	杭州	浙江英特物流有限公司	仓储型物流	医药、冷链	0571-85382998
3A	宁波	宁波保税区高新货柜有限公司	仓储型物流	运输、仓储	0574-86820033
3A	宁波	宁波大港（新世纪）货柜有限公司	综合型物流	运输、仓储	0574-27698828
3A	宁波	浙江定邦全球供应链有限公司	综合型物流	供应链	0574-23459502
3A	宁波	慈溪市杭州湾物流中心	综合型物流	运输、枢纽	0574-63321808
3A	湖州	长兴县小浦竹山潭建材中转站	运输型物流	内河运输	0572-6072097
3A	宁波	宁波市阿六食品有限公司	仓储型物流	冷链、仓储	0574-63656666
3A	宁波	浙江雨中雨水产有限公司	综合型物流	运输、仓储	0574-63002111
3A	宁波	宁波长胜货柜有限公司	仓储型物流	公路、仓储	0574-86876442
3A	宁波	余姚市东方国际物流有限公司	仓储型物流	公路、仓储	0574-56311502
3A	宁波	宁波外代新华国际货运有限公司	综合型物流	货代	0574-87269622
3A	宁波	宁波外代新扬船务有限公司	综合型物流	货代	0574-87032077
3A	舟山	中国舟山外轮代理有限公司	综合型物流	货代	
3A	杭州	杭州富日物流有限公司	综合型物流	仓储	0571-56071140
3A	宁波	宁波市环集国际物流有限公司	综合型物流	多式联运、枢纽	0574-87643029
3A	宁波	宁波璐璐国际物流有限公司	综合型物流	公路、快运	0574-62836958
3A	宁波	宁波市环北物流有限公司	综合型物流	运输、枢纽	0574-87635656
3A	宁波	浙江恒顺物流有限公司	综合型物流	园区、公海联运	0574-27955006
3A	湖州	长兴顺达汽运有限公司	运输型物流	运输	0572-6218000
3A	金华	义乌国联物流有限公司	综合型物流	运输、货代	0579-85250325
3A	丽水	浙江鸿汇医药物流有限公司	仓储型物流	医药	0578-2955201
3A	宁波	浙江万信物流有限公司	综合型物流	公路、仓储	0574-26285099
3A	宁波	浙江兴港国际货运代理有限公司	综合型物流	货代	0574-27678259
3A	杭州	浙江海洲国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0571-83716850
3A	杭州	杭州信实物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0571-86405152
3A	湖州	长兴天顺物流有限公司	运输型物流	运输	0572-6755663
3A	湖州	湖州广和物流有限公司	综合型物流	运输	0572-6298087
3A	嘉兴	嘉兴远方物流有限公司	综合型物流	公路、仓储	0573-84182283
3A	金华	浙江金瑞国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85263737
3A	金华	浙江万国国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89916180
3A	金华	浙江国利国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89927582

级别	地区	企业	类型	业务关键词	电话
3A	金华	浙江鲲鹏国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85299299
3A	金华	浙江嘉鸿国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85250330
3A	宁波	浙江旭日国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0574-56285055
3A	宁波	浙江麦斯康莱医药有限公司	综合型物流	医药	0574-63046199
3A	宁波	宁波金洋化工物流有限公司	运输型物流	危化品	0574-86315838
3A	宁波	宁波兴合货柜有限公司	仓储型物流	公路、枢纽、仓储	0574-86869680
3A	宁波	宁波人丰运输有限公司	综合型物流	运输、装卸、中转	0574-87278651
3A	杭州	浙江统冠物流发展有限公司	综合型物流	冷链、仓储	0571-81996152
3A	杭州	杭州永良物流有限公司	综合型物流	专线运输	0571-82835277
3A	杭州	杭州宁国物流有限公司	综合型物流	专线运输	0571-82866268
3A	杭州	杭州宇欣物流有限公司	综合型物流	专线运输	0571-82750883
3A	杭州	浙江航空开发总公司	综合型物流	航空	0571-86665090
3A	嘉兴	平湖市亚太物流有限公司	运输型物流	运输、公路	0573-85978728
3A	绍兴	绍兴市集亚物流基地有限公司	综合型物流	危险品	0575-85620665
3A	台州	浙江欧裕龙物流有限公司	综合型物流	运输	0576-89927850
3A	台州	浙江台州湾港务有限公司	仓储型物流	集装箱	0576-88826577
3A	金华	浙江开亚国际供应链有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85107711
3A	金华	义乌市新华国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85103311
3A	金华	浙江锦鸿国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85383831
3A	金华	浙江远东物流有限公司	综合型物流	运输、货代	0579-88027777
3A	金华	浙江老孙物流有限公司	综合型物流	专线	0579-87215667
3A	宁波	中创物流（宁波）有限公司	综合型物流	集装箱、运输、货代	0574-26869908
3A	杭州	杭州东驰物流有限公司	综合型物流	快消品运输、仓储	0571-22890399
3A	杭州	桐庐大运物流有限公司	综合型物流	运输	0571-69810012
3A	杭州	杭州口岸国际物流有限公司	综合型物流	运输	0571-86912582
3A	湖州	湖州一通物流有限公司	运输型物流	运输	0572-2207177
3A	嘉兴	平湖市安达汽车运输有限公司	综合型物流	运输	0573-85092188
3A	嘉兴	浙江路航物流有限公司	综合型物流	运输、枢纽、仓储	0573-86861186
3A	绍兴	浙江华佳业物流有限公司	综合型物流	供应链	0575-82661071
3A	杭州	杭州正刚物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0571-82556120
3A	绍兴	浙江金剑国际货运有限公司	综合型物流	多式联运、货代	0575-88918223
3A	台州	浙江省台州市海门港埠总公司	仓储型物流	水运	0576-88859218
3A	温州	乐清市四通物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0577-55772299
3A	温州	温州港口服务有限公司	综合型物流	港口运输	0577-56669189
3A	温州	温州市瓯海物流信息中心	综合型物流	信息	0577-88507888
3A	金华	义乌市天天快递有限公司	综合型物流	快递	0579-83443333
3A	金华	义乌市凤翔国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85227616
3A	金华	浙江海悦国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85428581
3A	宁波	宁波市正源医药药材有限公司	综合型物流	快运、配送、冷链	0574-63976308
3A	宁波	宁波国柜物流有限公司	仓储型物流	堆场、海运	0574-86995716
3A	宁波	宁波捷尔国际货运代理有限公司	综合型物流	货代	0574-83038059
3A	宁波	宁波金海岸物流有限公司	综合型物流	公铁联运、大件	0574-89076359
3A	宁波	宁波金海岸集装箱运输有限公司	运输型物流	公铁联运、枢纽	0574-89076359
3A	绍兴	浙江鲁氏物流有限公司	运输型物流	运输、仓储、货代、配送	0575-82399186
3A	杭州	浙江恒逸物流有限公司	运输型物流	危险品运输	0571-82769103
3A	杭州	杭州日通物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0571-89700335
3A	杭州	杭州萧邦物流有限公司	综合型物流	运输	0571-82978897
3A	舟山	浙江舟山中集国际集装箱货运有限公司	运输型物流	多式联运、冷链	0580-2116955
3A	湖州	顺丰速运（湖州）有限公司	综合型物流	快递	0573-83926109
3A	金华	浙江中外运有限公司金华分公司	综合型物流	商贸物流	0579-89125055
3A	宁波	余姚市姚江物流有限公司	综合型物流	运输、枢纽	0574-62218999
3A	宁波	宁波市宇达物流有限公司	综合型物流	园区、运输	0574-87611876
3A	宁波	宁波安迅达国际物流有限公司	运输型物流	运输、货代	0574-87159068

级别	地区	企业	类型	业务关键词	电话
3A	宁波	宁波市镇海新世纪运输有限公司	运输型物流	公路、枢纽	0574-86627565
3A	宁波	余姚市鑫天地货运有限公司	综合型物流	多式联运、场站	0574-22672345
3A	杭州	华东医药供应链管理（杭州）有限公司	仓储型物流	医药、冷链	0571-28061997
3A	杭州	杭州新方向物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0571-82878992
3A	湖州	中国邮政速递物流有限公司湖州市分公司	综合型物流	快递	0572-2217039
3A	绍兴	绍兴万邦国际货运代理有限公司	综合型物流	货代	0575-88961828
3A	台州	台州市新阳光货物运输有限公司	综合型物流	公路运输、仓储	0576-80260022
3A	台州	浙江安畅物流有限公司	综合型物流	多式联运、仓储	0576-86191738
3A	金华	浙江吉纳物流有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85585238
3A	宁波	宁波汉陆物流有限责任公司	综合型物流	内河航运、货代	0574-59958966
3A	宁波	宁波远成物流发展有限公司	综合型物流	多式联运、枢纽	0574-87661159
3A	湖州	浙江百诚物流有限公司	综合型物流	仓储	0572-8185995
3A	嘉兴	嘉兴川山甲物资供应链有限公司	综合型物流	供应链	0573-83696781
3A	金华	义乌市万通速递有限公司	综合型物流	快递	0579-89897777
3A	宁波	宁波新益物流有限公司	综合型物流	公路、仓储	0574-26859189
3A	宁波	金辉江海物流股份有限公司	运输型物流	航运、货代	0574-87915772
3A	宁波	余姚市粮油运输有限公司	综合型物流	运输、仓储	0574-62632380
3A	宁波	浙江中冠农资有限公司	综合型物流	多式联运、危化品	0574-63035017
3A	宁波	中国邮政速递物流股份有限公司浙江省慈溪市分公司	综合型物流	快递	0574-63245117
3A	宁波	宁波广博赛灵国际物流有限公司	综合型物流	多式联运、货代	0574-87859550
3A	杭州	浙江顶顺物流有限公司	综合型物流	快消品运输	0571-85047859
3A	杭州	杭州和达物流有限公司	仓储型物流	运输、园区	0571-86788112
3A	湖州	浙江华能物流有限公司	运输型物流	内河运输、危险品	0572-2126188
3A	湖州	浙江湖州鹿富物流有限公司	综合型物流	专线	0572-6056919
3A	绍兴	浙江浙农茂阳农产品配送有限公司	仓储型物流	城乡配送	0575-80728019
3A	绍兴	中国邮政速递物流股份有限公司绍兴市分公司	综合型物流	快递	0575-88623979
3A	台州	台州天达物流有限公司	综合型物流	专线	0576-86229555
3A	温州	温州航空货站有限公司	仓储型物流	航空	0577-86892345
3A	金华	浙江中道物流有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85232475
3A	金华	浙江福瑞鑫供应链服务有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85206591
3A	宁波	宁波市万达金城物流有限公司	综合型物流	公路、多式联运、大件、快运	0574-26289958
3A	宁波	宁波银星海运有限公司	运输型物流	海运	0574-25700111
3A	宁波	宁波市天晴运输有限公司	运输型物流	公路、危险品	0574-87617888
3A	宁波	宁波中基国际物流有限公司	综合型物流	海运、航空、枢纽	0574-89065113
3A	杭州	浙江康宏物流股份有限公司	综合型物流	运输、供应链	0571-88991583
3A	绍兴	绍兴市兴业快运有限公司	综合型物流	专线	0575-88122877
3A	温州	温州德邦物流有限公司	综合型物流	快运	0577-56980921
3A	绍兴	浙江浙中物流有限公司	综合型物流	园区、专线	0575-87628175
3A	绍兴	绍兴申圆物流有限公司	综合型物流	专线	0575-85165050
3A	温州	永嘉县振兴货运有限公司	综合型物流	专线	0577-57679636
3A	杭州	杭州盛丰物流有限公司	综合型物流	专线	0571-88761633
3A	宁波	宁波海晖国际物流有限公司	综合型物流	公路、仓储	0574-86717366
3A	宁波	宁波中陆联合物流有限公司	运输型物流	公路、仓储	0574-27881723
3A	宁波	浙江百富国际物流有限公司	运输型物流	公路、枢纽	0574-87191906
3A	宁波	宁波宁电海运有限公司	运输型物流	海运	0574-87751978
3A	宁波	宁波凯裕物流有限公司	综合型物流	多式联运、仓储	0574-81891736
3A	嘉兴	嘉兴市伟盛国际货运代理有限公司	运输型物流	仓储、配送	0573-82753083
3A	绍兴	绍兴市交通运输有限责任公司	综合型物流	公路	0575-88602994
3A	台州	台州市朝阳油品运输有限公司	综合型物流	化工	0576-88828971
3A	温州	浙江捷达物流有限公司	综合型物流	专线运输	0577-61736666
3A	温州	温州市闽赢物流有限公司	综合型物流	专线	0577-63564444
3A	温州	平阳县长通物流有限公司	综合型物流	专线	0577-63716182

级别	地区	企业	类型	业务关键词	电话
3A	温州	温州通豪物流服务有限公司	综合型物流	专线	0577-63909850
3A	温州	温州中权汽车运输有限公司	运输型物流	专线、危化	0577-86650268
3A	温州	温州宏泰物流有限公司	综合型物流	专线	0577-86700266
3A	温州	温州市联谊物流有限公司	综合型物流	专线	0577-88723800
3A	宁波	宁波恒逸物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代	0574-26938833
3A	宁波	宁波远通物流有限公司	运输型物流	公路运输	0574-27886321
3A	宁波	浙江永升医药物流有限公司	仓储型物流	公路、快运、冷链	0574-87663128
3A	宁波	宁波市江北宏发运输有限公司	运输型物流	危化品	0574-87659789
3A	宁波	宁波高新区东欣物流有限公司	综合型物流	运输	0574-87031771
3A	宁波	宁波上壹物流有限公司	综合型物流	运输、配送、冷链	0574-87919268
3A	宁波	宁波新思路物流有限公司	运输型物流	公路	0574-87995205
3A	湖州	长兴华顺物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0572-26680219
3A	嘉兴	嘉兴内河国际集装箱码头有限公司	综合型物流	运输、枢纽、仓储、物流园区	0573-83700797
3A	台州	浙江托你福物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0576-84110009
3A	台州	台州供销华联仓储有限公司	仓储型物流	仓储	0576-88531068
3A	温州	瑞安市快顺运输有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代、物流园区	0577-66871115
3A	温州	温州市俊驰物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代、配送、物流园区	0577-86189828
3A	温州	温州市龙湾物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、物流园区	0577-86912818
3A	温州	温州市新正龙货物运输有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0577-86930708
3A	温州	温州联洲物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代、配送	0577-88602319
3A	温州	温州市第三汽车运输公司	运输型物流	运输	0577-88625215
3A	温州	温州图兴物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送、物流园区	0577-89799567
3A	金华	金华市铁集货运代理有限公司	综合型物流	运输、枢纽、仓储、货代、配送	0579-82368860
3A	台州	浙江新海瀛供应链管理有限公司	综合型物流	运输、枢纽、仓储、货代、配送	0576-80751833
3A	台州	台州市黄岩驰鹏危险品运输有限公司	综合型物流	运输（危险品）	0576-84115610
3A	宁波	宁波大榭开发区宁港物流有限公司	运输型物流	公路	0574-27669780
3A	宁波	宁波明乐物流有限公司	综合型物流	多式联运、仓储	0574-56155096
3A	宁波	宁波市新庄物流有限公司	综合型物流	公路、危化品	0574-86908889
3A	衢州	衢州市广富物流有限公司	综合型物流	公路	0570-8522811
3A	嘉兴	嘉兴浩大物流有限公司	综合型物流	快运	0571-22890738
3A	杭州	杭州英健物流有限公司	综合型物流	专线	0571-88115865
3A	湖州	浙江中跃供应链管理有限公司	综合型物流	冷链	0572-6125659
3A	湖州	浙江天地物流有限公司	综合型物流	园区、专线	0572-6707000
3A	嘉兴	浙江卫星化学品运输有限公司	运输型物流	危化品	0573-82202771
3A	嘉兴	嘉兴德邦物流有限公司	综合型物流	运输	0571-87975272
3A	嘉兴	浙江嘉信元达物流有限公司	仓储型物流	医药	0573-82067355
3A	台州	浙江世通物流有限公司	综合型物流	园区	0576-85075588
3A	台州	台州市黄岩远鹏物流有限公司	综合型物流	公路	0576-89181170
3A	台州	浙江黄岩洲隍实业有限公司	综合型物流	仓储	0576-89188675
3A	台州	浙江海畅物流有限公司	运输型物流	危险品运输	0576-89392180
3A	温州	浙江华峰物流有限责任公司	综合型物流	运输、仓储	0577-25608027
3A	温州	温州市茂富物流有限公司	综合型物流	专线	0577-86188788
3A	温州	温州盛辉物流有限公司	综合型物流	专线	0577-88436333
3A	温州	温州华安物流有限公司	综合型物流	公路运输	0577-88439996
3A	金华	义乌市商通物流有限公司	综合型物流	专线	0579-85037678
3A	金华	浙江莱晋得国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85699991
3A	舟山	舟山陆港物流有限公司	仓储型物流	冷链、仓储	0580-3661007
3A	温州	温州市朝阳油品运输有限公司	仓储型物流	危险品运输	0577-88336159

级别	地区	企业	类型	业务关键词	电话
3A	金华	金华市传云物联网技术有限公司	仓储型物流	园区、仓储	0571-85022088
3A	宁波	宁波宝通万国物流有限公司	综合型物流	公路、快运	0574-88687588
3A	宁波	宁波天易物流有限公司	综合型物流	多式联运、大件	0574-26851867
3A	宁波	宁波鸿英国际物流有限公司	综合型物流	多式联运、枢纽	0574-27666001
3A	宁波	宁波兴港货柜有限公司	仓储型物流	冷链、港口	0574-27688151
3A	宁波	宁波万联国际集装箱投资管理有限公司	综合型物流	多式联运、枢纽	0574-27962850
3A	宁波	宁波天翔货柜有限公司	仓储型物流	仓储	0574-26896036
3A	宁波	宁波天时利国际货运代理有限公司	综合型物流	货代	0574-87025607
3A	宁波	宁波空港物流发展有限公司	仓储型物流	仓储	0574-87412519
3A	台州	浙江泰和塑料有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0576-88527726
3A	温州	温州市大唐物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0577-88428878
3A	台州	台州市宇航物流有限公司	综合型物流	运输	0576-82465858
3A	金华	永康市婷婷物流有限公司	综合型物流	专线	0579-87032660
3A	金华	浙江义乌升中国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85580815
3A	杭州	杭州东裕祥物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0571-22969220
3A	湖州	湖州国际物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0572-2151818
3A	湖州	长兴兴杰物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、物流园区	0572-6789621
3A	嘉兴	浙江义信货物运输有限公司	综合型物流	铁路	0573-87259000
3A	台州	浙江美顺达石化有限公司	综合型物流	危化品	0576-87813930
3A	台州	台州兴旺水产有限公司	综合型物流	冷链配送	0576-88456674
3A	温州	浙江定生物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0577-55871787
3A	金华	浙江定远国际货运代理有限公司	综合型物流	运输、货代	0579 - 81577173
3A	金华	义乌市荣庆国际货运代理有限公司	综合型物流	运输、货代	0579-85214661
3A	金华	浙江欧科国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85387593
3A	金华	义乌宝通国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89905617
3A	金华	义乌越达国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89919571
3A	宁波	宁海鼎盛物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代、配送	0574-65309666
3A	宁波	宁波北仑东华集装箱服务有限公司	综合型物流	堆场、海运	0574-27699707
3A	杭州	浙江苏宁物流有限公司	综合型物流	运输、配送	0571-26890000
3A	杭州	浙江汇丰物流有限公司	综合型物流	公路运输、配送	0571-86158812
3A	温州	温州市飞翔航空货运代理有限公司	综合型物流	航空	0577-88802023
3A	杭州	杭州冠津物流有限公司	综合型物流	运输、配送	0571-89811198
3A	湖州	湖州久运物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0572-2211733
3A	湖州	长兴长顺物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0572-6098677
3A	湖州	长兴荣威物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0572-6255366
3A	嘉兴	桐乡市振东物流园区有限公司	综合型物流	物流园区	0573-88959028
3A	绍兴	绍兴益盛航运有限公司	运输型物流	内河运输	0575-82180116
3A	绍兴	绍兴市联诚物流有限公司	综合型物流	运输、园区	0575-81222808
3A	绍兴	绍兴市盛达物流有限公司	运输型物流	危险品运输	0575-82650018
3A	绍兴	绍兴市佳顺特种货物运输有限公司	运输型物流	运输	0575-88737233
3A	台州	中宇远洋海运有限公司	运输型物流	海运	0576-81871288
3A	台州	浙江银轮物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0576-89352053
3A	温州	温州市春城货运有限公司	综合型物流	铁路	0577-88416678
3A	温州	温州市洞头信达物流有限公司	综合型物流	码头、仓储、配送	0577-63468855
3A	温州	温州市沈海物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0577-85988055
3A	温州	温州市新恒联物流有限公司	综合型物流	仓储、配送	0577-86186111
3A	温州	温州正时达城市配送有限责任公司	综合型物流	仓储、配送	0577-88302887
3A	温州	温州市浙通物流有限公司	综合型物流	专线、仓储	0577-88601177
3A	丽水	浙江旺通物流有限公司	运输型物流	公路运输	0578-8693777
3A	金华	浙江晨添大有供应链管理有限公司	综合型物流	运输、供应链	0579-85072327
3A	金华	浙江恺颜物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代	0579-85965680
3A	宁波	宁波苏宁物流有限公司	仓储型物流	运输、仓储	0574-26290507
3A	宁波	宁波新世洋国际物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代	0574-27666006

级别	地区	企业	类型	业务关键词	电话
3A	宁波	宁波商之桥供应链管理有限公司	综合型物流	运输、仓储	0574-86581389
3A	宁波	招商局物流集团宁波有限公司	仓储型物流	运输、仓储	0574-86803978
3A	宁波	宁波雷扬物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0574-88266699
3A	宁波	宁波亚细亚集装箱货运有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代	0574-89089848
3A	衢州	衢州市海欣物流有限公司	运输型物流	运输	0572-8886648
3A	嘉兴	丸全电产储运（平湖）有限公司	综合型物流	运输	0573-85078880
3A	台州	三门从达大件物流有限公司	综合型物流	普货、大件运输	0576-83352160
3A	台州	台州市黄岩卫东运输有限公司	综合型物流	运输	0576-84113313
3A	台州	浙江长昌海运有限公司	运输型物流	海运	0576-88807422
3A	台州	仙居九州通医药有限公司	综合型物流	医药、冷链	0576-89326156
3A	温州	乐清市立信物流快运有限公司	综合型物流	专线运输	0577-62311402
3A	温州	乐清市华光物流有限公司	综合型物流	专线运输	0577-62750456
3A	温州	浙江天天发物流有限公司	综合型物流	专线运输	0577-68681888
3A	温州	温州市亮帆物流有限公司	综合型物流	专线运输	0577-89887792
3A	丽水	浙江南丰物流有限公司	综合型物流	运输	0578-7255666
3A	金华	义乌市旭旭国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85170857
3A	金华	义乌市泰佳国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89958730
3A	金华	义乌荣航国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85548801
3A	金华	义乌佳途国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85791837
3A	金华	义乌市旭航国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85963863
3A	金华	义乌市通邦国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85875016
3A	金华	金华市海成供应链管理有限公司	综合型物流	运输、仓储	0579-87950100
3A	金华	义乌创发国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89026275
3A	金华	浙江德迅供应链管理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89896269
3A	金华	浙江伊布拉欣国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89909234
3A	丽水	松阳县安顺物流运输有限公司	运输型物流	运输	0570-3022168
3A	杭州	杭州富阳传化物流基地有限公司	综合型物流	物流基地	0571-63530096
3A	杭州	杭州捷马物流有限公司	综合型物流	运输	0571-83511031
3A	湖州	长兴鑫华物流有限公司	综合型物流	运输	0572-6250803
3A	湖州	浙江美都物流股份有限公司	综合型物流	运输，仓储，配送	0572-8667333
3A	台州	仙居永安物流有限公司	综合型物流	运输，仓储，配送	0576—87812666
3A	台州	台州德信国际物流有限公司	综合型物流	运输、国际货代	0576-88558785
3A	台州	浙江赛孚物流有限公司	综合型物流	运输	0576-88829581
3A	台州	台州市黄岩鸿邦运输有限公司	综合型物流	运输	0576-89182188
3A	台州	临海市金通速递有限公司	综合型物流	运输	0576-89332541
3A	温州	浙江鑫邦物流有限公司	综合型物流	专线运输	0577-59899591
3A	温州	温州新正强物流有限公司	综合型物流	专线运输	0577-86980815
3A	温州	温州镖铜物流有限公司	综合型物流	干线运输	0577-89603188
3A	金华	义乌聚驿国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85181992
3A	金华	义乌市赛威国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85518028
3A	金华	浙江鸿池供应链管理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85551029
3A	金华	义乌市普发国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85577968
3A	金华	义乌风起供应链管理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-89905070
3A	台州	台州市黄岩信诺物流有限公司	综合型物流	干线运输	0576-84275358
3A	宁波	宁波鼎航国际物流有限公司	综合型物流	航运、货代	0574-28886928
3A	宁波	宁波联合埃希物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0574-87939173
3A	宁波	浙江胜速物流股份有限公司	综合型物流	公路、配送	0574-87939173
3A	宁波	宁波江北中通物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0574-87939173
3A	金华	浙江铁集供应链管理有限公司	综合型物流	运输、集装箱专用运输	0579-82368860
3A	金华	浙江皓日供应链管理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85277793
3A	金华	永康市广达物流有限公司	综合型物流	货运代理	0579-87585777
3A	金华	义乌市快捷货物运输有限公司	运输型物流	专线运输	0579-81573510
3A	金华	义乌市顺航国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85333055

级别	地区	企业	类型	业务关键词	电话
3A	杭州	杭州中集物流有限公司	综合型物流	运输	0571-86520013
3A	杭州	浙江董氏物流有限公司	综合型物流	运输	0571-89968086
3A	杭州	盟道供应链服务（杭州）有限公司	综合型物流	供应链	0571-86910636
3A	舟山	舟山大恩物流有限公司	综合型物流	运输	0571-22895598
3A	绍兴	绍兴上虞兴达物流有限公司	综合型物流	运输, 仓储	0575-82158333
3A	温州	温州市瓯海公路货物托运有限公司	综合型物流	仓储	0577-88601601
3A	温州	温州市龙湾区联运有限公司	综合型物流	专线运输	0577-86351351
3A	温州	温州兆翔航空服务有限公司	综合型物流	运输	0577-86007850
3A	湖州	湖州圣远物流有限公司	综合型物流	运输、配送	0572-2553567
3A	台州	台州市中诚物流有限公司	综合型物流	运输	0576-82915000
3A	台州	台州市成辉运输有限公司	综合型物流	运输	0576-84196097
3A	台州	浙江中一海运有限公司	综合型物流	海运	0576-88202817
3A	台州	浙江海大海运有限公司	综合型物流	海运	0576-83356882
3A	台州	台州市东成远海运有限公司	综合型物流	海运	0576-88999888
3A	台州	台州品信汽车有限公司	综合型物流	运输	0576-84567888
3A	宁波	浙江镇石物流有限公司	运输型物流	危化品	0574-86441471
3A	宁波	宁波物产物流有限公司	综合型物流	运输、配送	0574-86288989
3A	宁波	宁波万信全速物流有限公司	综合型物流	公路运输、仓储	0574-26289956
3A	宁波	宁波中外运物流有限公司	仓储型物流	仓储、货代	0574-27688662
3A	宁波	浙江易鑫国际货运代理有限公司	综合型物流	货代	0574-27711100
3A	宁波	宁波中威国际物流有限公司	综合型物流	货代	0574-87979441
3A	宁波	宁波腾辉国际物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、培训	0574-83899858
3A	温州	温州市汇川物流有限公司	综合型物流	专线	0577-88448888
3A	温州	温州通合快运有限公司	综合型物流	专线	0577-88267618
3A	衢州	浙江柯香物流有限公司	综合型物流	运输	0570-3399716
3A	嘉兴	嘉兴环洋电商物流服务有限公司	综合型物流	国际物流	0573-82723560
3A	台州	台州市尊龙物流有限公司	综合型物流	公路运输、货代、配送	0576-82037888
3A	温州	温州市鹿通物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0577-88902568
3A	温州	温州联翔航空物流有限公司	综合型物流	运输、枢纽、仓储	0577-86001234
3A	台州	台州东福汽车运输有限公司	运输型物流	运输	0576-85462010
3A	温州	温州市顺发运输有限公司	综合型物流	专线	0577-88710035
3A	衢州	衢州传化公路港物流有限公司	综合型物流	园区、仓储	0570-2999008
3A	绍兴	绍兴市蓝盾物流有限公司	综合型物流	危化品运输	0575-82911798
3A	湖州	安吉鑫盛物流有限公司	运输型物流	公路运输、仓储	0572-5815299
3A	嘉兴	嘉兴华清物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0573-83287187
3A	绍兴	绍兴市广通物流有限公司	运输型物流	运输、仓储、配送	0575-81171160
3A	金华	浙江广诚物流有限公司	综合型物流	干线运输、仓储配送	0579-82390516
3A	绍兴	绍兴上虞远程物流有限公司	运输型物流	运输、仓储	0575—89286265
3A	湖州	浙江天畅供应链管理有限公司	综合服务型	企业物流、运输	0572-6056006
3A	宁波	宁波皇兴供应链管理有限公司	综合服务型	运输、仓储、供应链	0574-86270779
3A	宁波	宁波和丰物流有限公司	综合服务型	仓储	0574-27666131
3A	宁波	宁波大港货柜有限公司	综合服务型	运输、仓储	0574-27698828
3A	宁波	宁波卓远启瑞化工物流有限公司	综合服务型	危化品运输、仓储、配送	0574-86621888
3A	宁波	宁波世邦国际货运代理有限公司	综合服务型	运输、仓储、货代	0574-83893368
3A	宁波	宁波天航国际物流有限公司	综合服务型	货代、运输	0574-87191180
3A	宁波	宁波久顺国际物流有限公司	运输型物流	公路	0574-87909195
2A（137）					
2A	杭州	浙江省中集物流有限公司	综合型物流	公路运输	0571-86066805
2A	宁波	宁波东南物流有限公司	仓储型物流	仓储	0574-86713147
2A	宁波	宁波保税区广盛物流有限公司	仓储型物流	公路、仓储、货代	0574-86861267
2A	宁波	宁波市佰盛物流有限公司	综合型物流	仓储	0574-87795863
2A	宁波	宁波出口加工区物流中心有限公司	仓储型物流	仓储, 配送	0574-86995909
2A	宁波	宁波中亚国际集装箱储运有限公司	仓储型物流	集装箱、仓储	0574-86806818

级别	地区	企业	类型	业务关键词	电话
2A	宁波	宁波鲁甬佳物流有限公司	运输型物流	公路、港口	0574-27902269
2A	台州	浙江三特生态渔业发展有限公司	仓储型物流	运输、仓储、冷链	0576-83338500
2A	金华	义乌市倍力货物运输有限公司	综合型物流	运输	0579-85207065
2A	台州	中国台州外轮代理有限公司	综合型物流	航运、货代	0576-88221786
2A	嘉兴	嘉兴外轮代理有限公司	综合型物流	航运、货代	0573-2071688
2A	宁波	宁波新盟国际船务有限公司	综合型物流	航运、货代	0574-87721249
2A	杭州	杭州淳安千岛湖中集物流有限公司	综合型物流	公路运输、仓储	0571-65062009
2A	湖州	湖州大地物流有限公司	运输型物流	普货运输	0572-2127811
2A	杭州	杭州中能物流有限公司	综合型物流	运输	0571-82866190
2A	丽水	浙江凯宇物流有限公司	运输型物流	运输	0578-8525562
2A	金华	义乌市新港国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85591948
2A	嘉兴	嘉兴市大安汽车运输有限责任公司	运输型物流	危险品运输	0573-83050560
2A	台州	台州兴港国际集装箱储运有限公司	仓储型物流	集装箱	0576-88899631
2A	宁波	宁波青峙化工码头有限公司	综合型物流	仓储	0574-27699537
2A	宁波	宁波兰羚钢铁实业有限公司	综合型物流	公路、多式联运、快运	0574-56805016
2A	杭州	杭州众用汽车运输有限公司	运输型物流	公路运输	0571-88138778
2A	杭州	杭州恒佳运输有限公司	运输型物流	公路运输	0571-88130061
2A	杭州	杭州准点物流有限公司	综合型物流	多式联运、仓储	0571-88258840
2A	丽水	浙江景宁畲乡物流有限公司	综合型物流	运输、冷链	0578-5090988
2A	嘉兴	浙江汇鑫海运有限公司	运输型物流	海运	0573-86116825
2A	嘉兴	浙江金宇物流股份有限公司	运输型物流	危险品运输	0573-85533305
2A	湖州	安吉鑫诚物流有限公司	综合型物流	运输, 仓储	0572-5233778
2A	嘉兴	嘉兴市凯港化工储运有限公司	运输型物流	公路运输	0573-85583513
2A	嘉兴	嘉兴市港区通达运输有限公司	运输型物流	运输	0573-85533183
2A	嘉兴	嘉兴市港区四海运输服务有限公司	运输型物流	运输	0573-85639576
2A	嘉兴	嘉兴市安荣物流有限责任公司	综合型物流	公路运输	0573-85533292
2A	宁波	宁海县恒旺食品配送中心	综合型物流	园区、公路	0574-59951586
2A	杭州	杭州长运三运运输有限公司	综合型物流	运输	0571-87815226
2A	绍兴	上虞市振能运输有限公司	运输型物流	危险品运输	0575-82688728
2A	绍兴	嵊州市货车运输公司	运输型物流	运输	0575-83128170
2A	绍兴	浙江华药物流有限公司	仓储型物流	医药	0575-84886791
2A	宁波	宁波英特物流有限公司	综合型物流	医药、冷链	0574-63032108
2A	宁波	宁波甬隆物流有限公司	综合型物流	运输、枢纽	0574-26879855
2A	宁波	宁波爱达物流有限公司	运输型物流	公路、大件	0574-87376587
2A	宁波	宁波涌金物流有限公司	运输型物流	公路	0574-87741978
2A	宁波	宁波市富裕物流有限公司	运输型物流	公路	0574-86818626
2A	宁波	宁波市鄞州金顺船舶食品有限公司	综合型物流	配送	0574-88462699
2A	衢州	顺丰集团衢州运输有限公司	综合型物流	快递	0579-83933132
2A	丽水	丽水市顺丰速运有限公司	综合型物流	快递	0579-83933132
2A	杭州	浙江天方物流有限公司	综合型物流	运输	0571-64730866
2A	湖州	安吉陆顺物流有限公司	运输型物流	公路运输, 配送	0572-5701653
2A	绍兴	绍兴海盛航运有限公司	运输型物流	内河运输	0575-82569962
2A	金华	浙江嘉宝物流股份有限公司	综合型物流	园区	0579-88267558
2A	宁波	宁波中永物流有限公司	综合型物流	多式联运、危化品	0574-65131008
2A	宁波	宁波国杰物流有限公司	运输型物流	公路	0574-26878298
2A	宁波	宁波华贝供应链管理有限公司	综合型物流	多式联运、供应链	0574-87970776
2A	嘉兴	嘉兴市乍浦恒泰联运运输有限公司	运输型物流	危险品运输	0573-85580988
2A	嘉兴	海宁八方物流有限公司	综合型物流	仓储、运输	0571-56925533
2A	绍兴	绍兴市飞马货运有限公司	运输型物流	运输	0575-88177770
2A	绍兴	绍兴市王氏物流有限公司	运输型物流	运输	0575-88730795
2A	湖州	湖州铭啸货物运输有限公司	运输型物流	公路运输	0572-2280055
2A	湖州	湖州天地公路货物运输有限公司	运输型物流	公路运输	0572-2113660
2A	嘉兴	嘉兴市东港货运有限公司	运输型物流	集装箱	0573-82317839

级别	地区	企业	类型	业务关键词	电话
2A	嘉兴	嘉兴锦昌仓储有限公司	综合型物流	仓储	0573-86685583
2A	宁波	宁波大徐塑料工贸有限公司	仓储型物流	运输、仓储、配送	0574-62538291
2A	宁波	宁波大榭开发区港欣物流有限公司	运输型物流	运输	0574-87031771
2A	宁波	宁波恒俊物流有限公司	综合型物流	公路	0574-87995205
2A	湖州	长兴远锦物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0572-6683105
2A	绍兴	绍兴县远顺物流有限公司	运输型物流	运输（危险品）	0575-85627755
2A	台州	临海市华通公铁物流有限公司	综合型物流	运输（危险品）	0576-85197668
2A	宁波	宁波海辰物流有限公司	运输型物流	公路、多式联运	0574-26875809
2A	宁波	宁波大榭开发区中达运输有限公司	运输型物流	公路、多式联运	0574-87982680
2A	宁波	浙江德邦物流有限公司	综合型物流	运输，仓储，配送	0574-27987578
2A	台州	台州市公铁集装箱运输有限公司	运输型物流	运输	0576-85288225
2A	嘉兴	浙江万中物流有限公司	运输型物流	公路运输	0573-82300058
2A	宁波	宁波国华国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0574-87237250
2A	嘉兴	嘉兴市朝阳油品运输有限公司	运输型物流	危化品	0573-82063322
2A	嘉兴	嘉兴市海滨运输有限公司	运输型物流	危化品	0573-85583357
2A	台州	温岭市海通集装箱运输有限公司	综合型物流	集装箱运输	0576-82832688
2A	台州	浙江大麦屿港务有限公司	综合型物流	运输、港口	0576-87333695
2A	嘉兴	嘉善新创业集装箱运输有限公司	运输型物流	运输	0573-84151046
2A	嘉兴	嘉兴越江物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0573-84182360
2A	绍兴	绍兴市上虞天凌物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0575-82701797
2A	丽水	松阳县鹏飞物流有限公司	运输型物流	运输	0578-8013800
2A	衢州	龙游宏发物流有限公司	运输型物流	运输、配送	0570-7888058
2A	嘉兴	浙江景承物流有限公司	综合型物流	运输、配送	0573-83685388
2A	嘉兴	海盐县吴氏汽车运输有限公司	运输型物流	运输	0573-86285166
2A	绍兴	绍兴中轻物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0575-81100086
2A	绍兴	浙江上虞港物流股份有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0575-82515988
2A	台州	台州市路桥兴港国际集装箱储运有限公司	仓储型物流	集装箱	0576-88899631
2A	台州	台州元文物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0576-86520800
2A	丽水	缙云县鸿鑫物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0578-3555388
2A	丽水	龙泉市金义物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0578-7211758
2A	金华	金华赛灵实运国际物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代	0579-82065677
2A	金华	金华申越物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、货代	0579-82354851
2A	金华	金华市康顺物流有限公司	综合型物流	干线运输	0579-82520782
2A	金华	义乌恺吉物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0579-85961060
2A	金华	东阳市震宇物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0579-86327900
2A	金华	东阳市鸿运运输有限公司	综合型物流	运输、仓储	0579-86558398
2A	金华	东阳市路路通物流有限公司	综合型物流	运输、仓储	0579-86577781
2A	宁波	宁波信诺国际物流有限公司	综合型物流	货代	0574-87290880
2A	衢州	衢州市中山运输有限公司	运输型物流	危化品	0570-2295966
2A	衢州	衢州久联物流有限公司	运输型物流	危化品	0570-2880158
2A	衢州	衢州市中宁物流有限公司	运输型物流	危化品	0570-3021131
2A	衢州	衢州市邦泰物流有限公司	运输型物流	危化品	0570-3060056
2A	衢州	衢州市运通物流有限公司	运输型物流	危化品	0570-3060925
2A	衢州	衢州市衢江区永顺物流有限公司	运输型物流	危化品	0570-3067688
2A	衢州	衢州市晶合物流有限公司	运输型物流	危化品	0570-3069006
2A	衢州	衢州市联众物流有限公司	运输型物流	危化品	0570-3088818
2A	衢州	衢州市德钦原物流有限公司	运输型物流	危化品	0570-3617779
2A	衢州	衢州市宏业物流有限公司	运输型物流	危化品	0570-3655118
2A	衢州	衢州市广志物流有限公司	运输型物流	危化品	0570-3868058
2A	衢州	浙江东吉供应链管理有限公司	综合型物流	仓储、干线、配送	0570-3869292
2A	衢州	龙游永安物流有限公司	综合型物流	干线运输	0570-7020012
2A	衢州	衢州市永平物流有限公司	运输型物流	危化品	0570-8881581
2A	衢州	衢州市绿洲物流有限公司	运输型物流	危化品	0570-8886113
2A	杭州	浙江贵鼎物流有限公司	综合型物流	运输	0571-56095780

级别	地区	企业	类型	业务关键词	电话
2A	杭州	浙江妙广物流有限公司	综合型物流	运输	0571-85140262
2A	杭州	杭州全角度物流有限公司	运输型物流	运输	0571-85269686
2A	杭州	杭州康宇物流有限公司	综合型物流	运输	0571-88190161
2A	台州	临海市鑫驰物流有限公司	运输型物流	运输、快递	0576-85951101
2A	金华	义乌市北辰国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85119212
2A	金华	义乌市立嘉国际货运代理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85125150
2A	嘉兴	嘉兴市港区东海运输有限公司	运输型物流	危化品	0573-85553329
2A	金华	义乌市三松供应链管理有限公司	综合型物流	国际货代	0579-85013789
2A	金华	义乌市超能货运代理有限公司	综合型物流	国际快递	0579-85368705
2A	杭州	杭州大恩供应链管理有限公司	综合型物流	运输	0571-22890738
2A	嘉兴	嘉兴乐运物流有限公司	综合型物流	运输	0571-22895598
2A	宁波	宁波东佳物流有限公司	运输型物流	运输	0574-86997389
2A	金华	东阳市乾坤物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送	0579-86298001
2A	金华	东阳市交通物流有限公司	综合型物流	公路运输、仓储	0579-86360076
2A	金华	东阳顺峰物流有限公司	综合型物流	公路运输、配送	0579-86099800
2A	金华	义乌市诚浩供应链管理有限公司	综合型物流	运输	0579-85552957
2A	台州	台州汇邦物流有限公司	综合型物流	运输	0576-86910789
2A	金华	浙江飞速国际货运代理有限公司	运输型物流	运输	0576-89361310
2A	金华	浙江万国邮供应链管理有限公司	综合型物流	运输、货代、供应链	0579-82488200
2A	绍兴	绍兴市上虞顺通运输部	运输型物流	运输、配送、供应链	0575-82615886
2A	绍兴	绍兴市上虞盛鑫汽车运输有限公司	运输型物流	公路运输	0575-82538667
2A	宁波	宁波鼎升物流有限公司	综合服务型	公路运输，仓储	0574-657309622
2A	宁波	宁波梅山保税港区中外运国际物流有限公司	综合服务型	仓储、货代	0574-27688015
2A	宁波	余姚市阿强快运有限公司	综合服务型	专线运输	0574-62651949
1A（17）					
1A	宁波	宁波亿百华国际物流有限公司	仓储型物流	仓储	0574-86823565
1A	宁波	宁波航港物流有限公司	仓储型物流	仓储	0574-28803603
1A	宁波	宁波丰盛食品有限公司	仓储型物流	仓储	0574-86821725
1A	宁波	宁波长运集装箱储运有限公司	综合型物流	公路	0574-88487741
1A	宁波	宁波神化特种化学品集成有限公司	仓储型物流	仓储	0574-87971315
1A	宁波	宁波保税区金铭国际贸易有限公司	仓储型物流	仓储，配送	0574-86873284
1A	绍兴	新昌县广通物流有限公司	运输型物流	公路运输	0575-86115677
1A	宁波	宁波亿丰食品有限公司	仓储型物流	仓储	0574-55122696
1A	宁波	宁波保税区永裕贸易有限公司	综合型物流	仓储、批发零售	0574-86815737
1A	绍兴	新昌陆海国际物流服务有限公司	仓储型物流	运输、仓储、货代	0575-86115566
1A	丽水	浙江恒盛商贸城开发有限公司	仓储型物流	仓储	0578-5523555
1A	嘉兴	嘉兴市铭信物流有限公司	运输型物流	道路运输	0573-83122352
1A	丽水	松阳县乐途运输有限公司	运输型物流	运输	0578-8808767
1A	丽水	松阳县顺达物流有限公司	运输型物流	运输	0578-8688088
A	宁波	宁波运派供应链管理有限公司	综合服务型	运输、配送	0574-65795652
A	宁波	象山运派物流有限公司	综合服务型	运输、园区管理	0574-65795652
A	宁波	宁波浦港物流有限公司	综合服务型	公路运输、仓储、配送	0574-65795655

A 级物流企业的评估由来

物流网络遍布各个角落，物流企业的连接生产与消费两端，对经济状态反映最为敏感。近年来，随着我国生产水平的发展，物流行业成为了降本增效的关键所在，然而我国物流企业小散杂乱仍是基本盘，提升需要一个过程。A 级物流企业评估工作参照中物联组织修订并经国标委发布实施的国家标准《物流企业分类与评估指标》（GB/T19680-2013）。在浙江，中物联携手我协会共同推动我省 A 级物流企业评估工作开展，提升我省物流行业水平。经过多年积淀，A 级物流企业已成为了全国最权威的物流行业评审体系，更成为了物流企业认可的金字招牌。

A 级物流企业评估工作的开展，最初意在寻找一批优秀物流企业标杆，提高政府与社会对现代物流业的关注度，随着评估的开展，其内涵的不断深化。通过评估，A 级物流企业不仅能够获得同行的认可，还可以获得大量物流招投标项目。同时由于 A 级物流企业数量的多寡直观反映了当地物流行业发展水平，因此各地方政府为鼓励 A 级物流企业评选，提供一系列政策支持。最重要的是，通过与 A 级评估标准对标，物流企业可以提升自身素质，寻求企业持续发展的动力。

A 级物流企业的评价标准

目前沿用的评价标准最新版本为《GB/T19680-2013》。评估类型分为三类（仓储型、综合型、运输型），每种类型具体评价标准略有不同。评估等级分五个等级，从 1A 到 5A 向上递进，5A 等级最高，其代表的企业是全国乃至跨国型龙头现代物流企业，营运能力强、业态模式创新，职业化人才多，信息化水平高。

评价标准包括六大模块：经营状况、资产、设施设备、管理服务、人员素质、信息化。十八类细分指标（年物流营业收入、营业时间、资产总额、资产负债率、仓储面积、货运车辆、运营网点、管理制度、质量管理、业务辐射面、物流服务方案与实施、客户满意度、中高层管理人员与业务人员素质、信息系统、电子单证管理、货物状态跟踪、客户查询）。具体文件请参看附件 1

浙江省 A 级物流企业评估过程

第一步对标与意向，直接联系浙江省 A 级物流企业评估办公室，官方电话：0571-87156561；

第二步资料预审，登录协会官网：<http://www.zjwlcg.org/> 注册，并点击首页经营情况填报，进行预审，具体材料提交请与协会联系；

第三步正式材料申报，登录协会官网，点击企业评价——申报入口，跳转至 A 级物流企业官方网站，具体材料提交请与协会联系。申报材料提交请保证材料真实性。

第四步现场评估，通过评估等级派遣专家评估员团队实地评估企业，核实企业信息，并将审核材料寄给中物联存档。如果企业在现场评估中未发现材料造假，没有依据，现场评估到此为止。此外，5A 级物流企业评审除通过现场评估外，还需准备相关材料前往北京参加评估委员会再审，通过后方可获得资质。

第五步缴纳评估费用，参加评估授牌大会领取相应牌匾。

第六步每两到三年复核 A 级物流企业资质一次，若企业经营状况不善，评估办将有权降低企业等级或除名，请各企业认真对待复核工作。

A 级物流企业评估管理办法

评估工作是浙江省 A 级物流企业评估办公室的常态工作，随着近年来企业评估工作的开展，为规范评估程序，协会编写了《A 级物流企业评估管理办法》：

简化评审流程

建立 A 级物流企业评估流程管理，包括：宣讲推广、内部预审、申报辅导、现场评估、复核工作，并建立评估审计单位数据库；

减轻企业负担

严格执行国家物价局批准的 A 级物流企业评审收费标准，减少不必要收费项目。严格遵守中物联评估办制定的评估原则和纪律；

强化评审能力

按照协会工作人员“一专多能”“全员参与”“交叉评估”的要求，组织员工参加各类审核员培训，分片包干落实到组，结合走访、调研及时进行宣传、推广；

授权团体会员

授权团体会员和有条件的单位作为省评估办的组成部分，分担区域或分管范围内的各类评估工作，在授权范围内行使赋予的职能。

提升 A 级企业素质

加强 A 级企业的素质提升服务体系建设。逐步建立以 A 级物流企业为主体的全省物流信息统计网络（与景气指数网络并行）。

物流企业分类与评估指标

附件 1 物流企业分类与评估指标

GB/T 19680-2013

本标准按照 GB/T 1.1-2009 的规则起草。

本标准代替 GB/T 19680—2005《物流企业分类与评估指标》。

本标准与 GB/T 19680—2005 相比主要变化如下：

——修改了标准的适用范围（见第 1 章）；

——修改了部分关键术语的定义，如“物流企业”、“物流服务”、“综合物流服务”（见 3.1，3.2，3.3）；删除了“物流信息管理”；增加了“供应链服务”的定义（见 3.4）；

——修改了“运输型物流企业”、“仓储型物流企业”、“综合服务型物流企业”应符合要求的条款（见 5.1，5.2，5.3）；

——修改了等级评估原则（见 6.1）；增加了评估实施（见 6.2）

——修改了运输型物流企业的“年货运营业收入”、“人员素质”、“业务人员”、“网络系统”、“货物跟踪”的指标名称；修改了“年物流营业收入”、“营业时间”、“资产总额”、“管理制度”、“质量管理”、“运营网点”“业务辐射面”、“人员管理”等指标的指标值及要求，修改了指标注释中，对“年物流营业收入”、“运营网点”的注释；增加了“物流服务方案与实施”指标及要求，增加了注 7 对“基层物流业务人员”的注释；（见表 1）

——修改了仓储型物流企业的“年仓储营业收入”、“货物跟踪”、“人员素质”、“业务人员”、“网

络系统”、“货物跟踪”的指标名称；修改了“年物流营业收入”、“营业时间”、“资产总额”、“自有/租用货运车辆”、“配送客户点”、“管理制度”、“质量管理”、“人员管理”等指标的指标值及要求；修改了指标注释中，对“年物流营业收入”、“租用货运车辆”的注释；增加了“物流服务方案与实施”指标及要求，增加了注 7 对“基层物流业务人员”的注释；（见表 2）

——修改了综合服务型物流企业的“年综合物流营业收入”、“人员素质”、“业务人员”、“网络系统”、“货物跟踪”的指标名称；修改了“年物流营业收入”、“营业时间”、“资产总额”、“自有/租用货运车辆”、“运营网点”“管理制度”、“质量管理”、“人员管理”等指标的指标值及要求。修改了指标注释中，对“年物流营业收入/元”、“运营网点”、“租用货运车辆”、“租用仓储面积”的注释，增加了注 7 对“基层物流业务人员”的注释；（见表 3）

本标准由全国物流标准化技术委员会（SAC/TC269）提出并归口。

本标准起草单位：中国物流与采购联合会、西安交通大学、华中科技大学、中海物流（深圳）有限公司。

本标准主要起草人：韩立新、冯耕中、李红梅、杨国栋、权威。

本标准的历次版本发布情况为：

——GB/T 19680—2005。

1 范围

本标准规定了物流企业的分类原则、物流企业类型与评估指标。

本标准适用于物流企业的界定、分类与评估，也适用于物流企业的规范与管理。

2 规范性引用文件

下列文件对于本文件的应用是必不可少的。凡是注日期的引用文件，仅所注日期的版本适用于本文件。凡是不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB/T 18354-2006 物流术语

3 术语和定义

GB/T 18354-2006 界定的及下列术语和定义适用于本文件。

3.1 物流企业 Logistics enterprise

从事物流基本功能范围内的物流业务设计及系统运作，具有与自身业务相适应的信息管理系统，实行独立核算、独立承担民事责任的经济组织。

[GB/T 18354-2006，定义 2.16]

3.2 物流服务 Logistics service

为满足客户需求所实施的一系列物流活动过程及其产生的结果。

[GB/T 18354-2006，定义 2.7]

3.3 综合物流服务 integrated Logistics service

为客户制定系统化物流功能解决方案，并组织实施的物流服务。

4 分类原则

分类原则如下：

- a) 应符合 3.1 定义的企业；
- b) 相近业务应合并为同一类型；
- c) 应以企业的物流主营业务收入为主要依据。

5 物流企业的类型

5.1 运输型物流企业

运输型物流企业应同时符合以下要求：

- a) 以从事运输业务为主，具备一定规模；
- b) 可为客户提供运输服务及其他增值服务；
- c) 自有一定数量的运输工具和设备；
- d) 具备信息服务功能，应用信息系统可对运输货物进行状态查询、监控。

5.2 仓储型物流企业

仓储型物流企业应同时符合以下要求：

- a) 以从事仓储业务为主，具备一定规模；
- b) 可为客户提供分拨、配送、流通加工等服务，以及其他增值服务；
- c) 自有一定规模的仓储设施、设备，自有或租用必要的货物运输工具；
- d) 具备信息服务功能，应用信息系统可对仓储货物进行状态查询、监控。

5.3 综合型物流企业

综合型物流企业应同时符合以下要求：

- a) 从事多种物流服务业务，可以为客户提供运输、仓储、货运代理、配送、流通加工信息服务等多种物流服务，具备一定规模；
- b) 可为客户制定系统化的物流解决方案；可为客户提供综合物流服务及其他增值服务；
- c) 自有或租用必要的运输工具、仓储设施及相关设备；
- d) 具有一定市场覆盖面的货物集散、分拨、配送网络；
- e) 具备信息服务功能，应用信息系统可对物流服务全过程进行状态查询、监控。

6 物流企业评估指标

6.1 等级评估原则

能够全面、系统反映物流企业的服务能力，对于具备一定服务水平的三种类型的物流企业，按照不同评估指标分为 AAAAA、AAAA、AAA、AA、A 五个等级。AAAAA 级最高，依次降低。

6.2 评估实施

物流企业评估工作可由全国性物流行业组织设立评估机构组织实施，实施时可根据本标准制定实施细则。

6.3 评估指标

6.3.1 运输型物流企业

运输型物流企业评估指标见表 1。

6.3.2 仓储型物流企业

仓储型物流企业评估指标见表 2。

6.3.3 综合型物流企业

综合型物流企业评估指标见表 3。

表 1 运输型物流企业评估指标

评估指标		级 别				
		AAAAA 级	AAAA 级	AAA 级	AA 级	A 级
经营 状况	1. 年物流营业收入 / 元 *	16.5 亿以上	3 亿以上	6000 万以上	1000 万以上	300 万以上
	2. 营业时间 *	5 年以上	3 年以上	2 年以上		
资产	3. 资产总额 / 元 *	11 亿以上	2 亿以上	4000 万以上	800 万以上	300 万以上
	4. 资产负债率 *	不高于 70%				
设施 设备	5. 自有货 运 车 辆 / 辆 *(或总载重量 /t) *	1500 以上 (7500 以上)	400 以上 (2000 以上)	150 以上 (750 以上)	80 以上 (400 以上)	30 以上 (150 以上)
	6. 运营网点 / 个	50 以上	30 以上	15 以上	10 以上	5 以上
管理及 服务	7. 管理制度 *	有健全的经营、作业、财务、统计、安全、技术等机构和相应的管理制度				
	8. 质量管理	通过国家或行业相关认证			具有规范的质量管理体系	
	9. 业务辐射面 *	跨省区以上			-	
	10. 物流服务方案与实施	提供物流系统规划、资源整合、方案设计、业务流程重组、供应链优化、物流信息化等方面服务			提供整合物流资源、方案设计等方面的咨询服务	
	11. 客户投诉率 (或客户满意度)	≤ 0.05% (≥ 98%)	≤ 0.1% (≥ 95%)		≤ 0.5% (≥ 90%)	
人员 管理	12. 中高层管理人员 *	80% 以上具有大专及以上学历，或全国性行业组织物流师认证	60% 以上具有大专及以上学历，或全国性行业组织物流师认证		30% 以上具有大专及以上学历，或全国性行业组织物流师认证	
	13. 基层物流业务人员	60% 以上具有中等及以上学历或物流职业资格	50% 以上具有中等及以上学历或物流职业资格		30% 以上具有中等及以上学历或物流职业资格	
信息化 水平	14. 信息系统 *	物流经营业务全部信息化管理			物流经营业务部分信息化管理	
	15. 电子单证管理	90% 以上	70% 以上		50% 以上	
	16. 货物物流状态跟踪 *	90% 以上	70% 以上		50% 以上	
	17. 客户查询 *	建立自动查询和人工查询系统			建立人工查询系统	

注 1：标注 * 的指标为企业达到评估等级的必备指标项目，其他为参考指标项目。

注 2：物流营业收入指企业通过物流业务活动所取得的收入总额，包括提供运输、仓储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息等基本服务及其他相关增值服务所取得的业务收入。

注 3：运营网点是指在企业市场覆盖范围内，可以承接并完成企业基本业务的分支机构和联盟伙伴。

注 4：客户投诉率是指在年度周期内客户对不满意业务的投诉总量与企业业务总量的比率。

注 5：客户满意度是指在年度周期内企业对客户满意情况的调查统计。

注 6：基层物流业务人员是指从事物流业务执行活动的企业成员。

表 2 仓储型物流企业评估指标

评估指标		级 别				
		AAAAA 级	AAAA 级	AAA 级	AA 级	A 级
经营 状况	1. 年物流营业收入 / 元 *	7.2 亿以上	1.2 亿以上	2500 万以上	500 万以上	200 万以上
	2. 营业时间 *	5 年以上	3 年以上	2 年以上		
资产	3. 资产总额 / 元 *	11 亿以上	2 亿以上	4000 万以上	800 万以上	200 万以上
	4. 资产负债率 *	不高于 70%				
设施 设备	5. 自有仓储面积 / m ² *	20 万以上	8 万以上	3 万以上	1 万以上	4000 以上
	6. 自有 / 租用货运车辆 / 辆 (或总载重量 /t) *	500 以上 (2500 以上)	200 以上 (1000 以上)	100 以上 (500 以上)	50 以上 (250 以上)	30 以上 (150 以上)
	7. 配送客户点 / 个	200 以上	150 以上	100 以上	50 以上	30 以上
管理及 服务	8. 管理制度 *	有健全的经营、作业、财务、统计、安全、技术等机构和相应的管理制度				
	9. 质量管理	通过国家或行业相关认证			具有规范的质量管理体系	
	10. 物流服务方案与实施	提供物流系统规划、资源整合、方案设计、业务流程重组、供应链优化、物流信息化等方面服务			提供整合物流资源、方案设计等方面的咨询服务	
	11. 客户投诉率 (或客户满意度)	≤ 0.05% (≥ 98%)	≤ 0.1% (≥ 95%)		≤ 0.5% (≥ 90%)	
人员 管理	12. 中高层管理人员 *	80% 以上具有大专及以上学历或全国性行业组织物流师认证	60% 以上具有大专及以上学历或全国性行业组织物流师认证		30% 以上具有大专及以上学历或全国性行业组织物流师认证	
	13. 基层物流业务人员	60% 以上具有中等及以上学历或物流职业资格	50% 以上具有中等及以上学历或物流职业资格		30% 以上具有中等及以上学历或物流职业资格	
信息化 水平	14. 信息系统 *	物流经营业务全部信息化管理			物流经营业务部分信息化管理	
	15. 电子单证管理 *	100% 以上	70% 以上		50% 以上	
	16. 货物物流状态跟踪	90% 以上	70% 以上		50% 以上	
	17. 客户查询 *	建立自动查询和人工查询系统			建立人工查询系统	

注 1：标注 * 的指标为企业达到评估等级的必备指标项目，其他为参考指标项目。

注 2：物流营业收入指企业通过物流业务活动所取得的收入总额，包括提供运输、仓储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息等基本服务及其他相关增值服务所取得的业务收入。

注 3：客户投诉率是指在年度周期内客户对不满意业务的投诉总量与企业业务总量的比率。

注 4：客户满意度是指在年度周期内企业对客户满意情况的调查统计。

注 5：配送客户点是指企业当前的、提供一定时期内配送服务的、具有一定业务规模的、客户所属的固定网点。

注 6：租用货运车辆是指企业通过合同等方式可进行调配、利用的货运车辆。

注 7：基层物流业务人员是指从事物流业务执行活动的企业成员。

表 3 综合型物流企业评估指标

评估指标		级 别				
		AAAAA 级	AAAA 级	AAA 级	AA 级	A 级
经营状 况	1. 年物流营业收入 / 元 *	16.5 亿以上	2 亿以上	4000 万以上	800 万以上	300 万以上
	2. 营业时间 *	5 年以上	3 年以上	2 年以上		
资产	3. 资产总额 / 元 *	5.5 亿以上	1 亿以上	2000 万以上	600 万以上	200 万以上
	4. 资产负债率 *	不高于 75%				
设施 设备	5. 自有 / 租用仓储面积 / m ²	10 万以上	3 万以上	1 万以上	3000 以上	1000 以上
	6. 自有 / 租用货运车辆 / 辆 (或总载重量 /t) *	1500 以上 (7500 以上)	500 以上 (2500 以上)	300 以上 (1500 以上)	200 以上 (1000 以上)	100 以上 (500 以上)
	7. 运营网点 / 个 *	50 以上	30 以上	20 以上	10 以上	5 以上
管理及 服务	8. 管理制度 *	有健全的经营、作业、财务、统计、安全、技术等机构和相应的管理制度				
	9. 质量管理	通过国家或行业相关认证			具有规范的质量管理体系	
	10. 业务辐射面 *	跨省区以上			-	
	11. 物流服务方案与实施 *	提供物流系统规划、资源整合、方案设计、业务流程重组、供应链优化、物流信息化等方面服务			提供整合物流资源、方案设计等方面的咨询服务	
	12. 客户投诉率 (或客户满意度)	≤ 0.05% (≥ 99%)	≤ 0.1% (≥ 95%)		≤ 0.5% (≥ 90%)	
人员 要求	13. 中高层管理人员 *	80% 以上具有大专及以上学历或全国性行业组织物流师认证	70% 以上具有大专及以上学历或全国性行业组织物流师认证		50% 以上具有大专及以上学历或全国性行业组织物流师认证	
	14. 基层物流业务人员	60% 以上具有中等及以上学历或物流职业资格	50% 以上具有中等及以上学历或物流职业资格		40% 以上具有中等及以上学历或物流职业资格	
信息化 水平	15. 信息系统 *	物流经营业务全部信息化管理			物流经营业务部分信息化管理	
	16. 电子单证管理 *	100%	80% 以上		60% 以上	
	17. 货物物流状态跟踪 *	100% 以上	80% 以上		60% 以上	
	18. 客户查询 *	建立自动查询和人工查询系统			建立人工查询系统	

注 1：标注 * 的指标为企业达到评估等级的必备指标项目，其他为参考指标项目。

注 2：物流营业收入指企业通过物流业务活动所取得的收入总额，包括提供运输、仓储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息等基本服务及其他相关增值服务所取得的业务收入。

注 3：运营网点是指在企业市场覆盖范围内，可以承接并完成企业基本业务的分支机构和联盟伙伴。

注 4：客户投诉率是指在年度周期内客户对不满意业务的投诉总量与企业业务总量的比率。

注 5：客户满意度是指在年度周期内企业对客户满意情况的调查统计。

注 6：租用货运车辆是指企业通过合同等方式可进行调配、利用的货运车辆。

注 7：租用仓储面积是指企业通过合同等方式可进行调配、利用的仓储总面积。

注 8：基层物流业务人员是指从事物流业务执行活动的企业成员。

2019 年协会工作大事记

1 月，浙江省物流与采购协会正式更名为浙江省物流协会，服务全省物流企业会员 2000 余家。

1 月 3 日，省协会会长胡江潮一行前与中国联通就 5G 技术应用于物流的实际场景进行研讨与试点破题。

1 月 7~11 日，省协会会长胡江潮一行结合 A 级企业评估工作，密集走访调研温州、台州两地多家物流企业，为企业排忧解难。

1 月 11 日，省发改委服务业处处长戴以村、副处长洪旭辉一行来协会调研，省物流协会会长胡江潮接待并就全省物流行业现状趋势发展、信息系统建设等方面进行座谈交流。

1 月 14 日，会长单位物产中大集团董事长、党委书记王挺革一行来访，省物流协会会长胡江潮接待并就物流行业发展进行座谈交流。王董事长表示，集团将会一如既往关注支持协会事业发展。

1 月 15~18 日，省协会会长胡江潮一行结合 A 级物流企业评估工作，调研多家义乌国际货代企业，并在义乌港召开国际物流座谈会，了解企业发展中的痛点难点。

3 月 4 日，省协会课题组承接的浙江省绿色发展指数项目顺利通过专家评审。

3 月 5~6 日，经过近一年时间的走访、调研、遴选，由省物流协会组织发起，邀请省内众多知名物流企业，在台州召开甩挂运输落地配场站联盟座谈会，共同探索实践“信息匹配、交易撮合、资源协同、规范运行”的落地配场站网络联盟的互联互通试点工作。

3 月 6 日，省协会 2019 年一季度各地市秘书长联席会议在台州顺利召开。会议就省协会《2018 年工作总结和 2019 年工作安排》（讨论稿）、会员信息采集工作等内容进行深入交流。

3 月 12~22 日，省协会会长胡江潮一行就如何为中小物流企业降本增效、推动我省物流行业高质量发展，分别对东阳、永康、长兴等地多家物流企业进行了实地考察调研，并着手推动区域性无车承运人运营试点。

3 月 13 日，省协会秘书长程红、副秘书长詹玲参加浙江省民政厅、浙江省人才市场组织的行业协会人才培训情况交流会。会上省协会介绍五年来组织的浙江省物流经理人培训活动，受到与会人员一致肯定。

3 月 15 日，省协会秘书长程红参加 2019 年度长三角地区物流发展联系会议、长三角现代物流合作联盟主席团成员及秘书处工作会议。会上讨论通过了各地协会工作及 2019 年长三角地区（上海）物流联动发展大会方案。

3 月 28 日，全国物流企业授牌大会在福州召开，省物流协会人员带领 27 批 A 级物流企业代表参会。

3 月，省协会《2018 年工作总结和 2019 年工作安排》经会长会议（通讯形式）审核通过。

3 月，省协会根据省交通厅关于《四方面原因造成物流成本难下降》批件的要求，从政策落地的针对性和有效性原则出发，从系统性成本和制度性成本方面补充说明物流成本难下降原因的建议。

4 月 8~12 日，省物流会长胡江潮一行分别对杭州多家物流企业进行了实地考察，围绕转型迭代的路径与举措，从服务模式、治理模式、技术升级、运营方式等方面分别与企业进行交流。

4 月 10 日，省协会秘书长程红一行前往浙江省机器人协会，与省机器人协会秘书长、浙江大学机器人研究中心负责人张学群、浙江智能机器人研究院、浙江中智机器人有限公司李松等进行座谈，就协会之间合作，为会员企业提供更多渠道资源等方面进行探讨。

4 月 12 日，省协会秘书长程红及信息部人员与省交通厅政策研究室处长于文良、魏守月等进行座谈交流，研究构建省交通物流指数，加强交通物流领域的监测。

4 月 16~19 日，省协会会长胡江潮一行前往安吉、南浔、吴兴等湖州县、市（区）实地调研多家物流企业，并召开座谈会，就推动湖州物流企业提质增效、转型迭代、高质量发展进行交流。

4 月 19 日，上海市物流协会副秘书长固晨曦及复

旦大学物流研究院朱文贵教授一行来访，省协会秘书长程红接待并就物流行业统计方面进行交流。

4月22日，省协会会长胡江潮一行前往湖州，围绕行业更替换血的机制与规律，与企业探讨尝试通过物流新业态的转型迭代这一过程，通过区域优势发展物流业，推动区域经济的高质量发展。

4月23日，省协会会长胡江潮就湖州如何发展现代物流为湖州市政协进行专题讲座。

4月，一季度浙江省物流行业运行情况分析报告发布。报告显示，一季度省物流业需求稳中趋缓，不同规模、不同区域、不同服务领域的物流企业发展态势分化明显，在新旧动能转换的行业发展过程中，物流经济发展好于预期。其中，消费端需求仍然旺盛，生活消费类指数均处于高景气度区间运行。

4月，省协会开展了为期3个月的行业情况调研。截止6月底，共收集有效问卷702份，对全省物流企业基本信息、业务情况、经营情况等方面进行了摸底，并进行了分析总结，形成《浙江省物流企业基础情况调研报告》。

5月12日，省协会会长胡江潮参加国家物流枢纽建设试点项目评审。

5月15日，省发改委对口支援处干部严建烽、新疆建设兵团第二师发展改革委员会副主任王晓奕来协会调研浙江省物流行业发展情况，协会秘书长程红做了专题汇报。

5月16~24日，省协会会长胡江潮考察了多家走在前列的物流龙头企业，提出企业要以客户需求为导向，聚焦与某个领域做精、做专、做出名气，以龙头企业引领，中小企业参与，平台为载体，规范化运营的转型迭代方式。

5月28~29日，省协会2019年二季度各地市秘书长联席会议在金华顺利召开。28日，胡江潮会长作《物联网在物流业中的应用及金华物流企业发展对策和建议》的专题演讲，29日，各地市协会秘书长就协会信息平台系统的体验和应用并交流了下一步信息开发需求及工作情况。

6月2~6日，为期5天的物流职业经理人培训第一期顺利举行。来自全省不同物流企业的70余人物流职业经理人参加培训。

6月10日，省协会会长胡江潮应浙江卓航物流董事长项坚波邀请，调研卓航物流，就企业高质量发展方向与战略进行研讨。

6月11日，省协会会长胡江潮应龙田供应链董事长范金龙邀请，调研龙田供应链多个仓储、物流基地，为企业规划新场地，运营配套提供建议。

6月13日，省发改委服务业处主任戴以村、洪旭辉，省经济信息中心吴旭一行来协会调研，与省协会会长胡江潮就我省物流业发展及物流信息建设方面进行深入交流。

6月10日、7月17~18日，省协会秘书长程红先后参加2019年浙江省无车承运人项目评审，共评定2019年无车承运人企业58家。

6月11日~7月12日，省协会会长胡江潮结合A级物流企业评估工作，先后走访湖州、义乌、台州、杭州等地多家评A企业，并根据企业实际经营情况提供建议与帮助。

6月，省协会组织企业参与省商务厅、省财政厅开展的关于2019年中央服务业发展资金项目申报工作。

7月22日，省协会会长胡江潮一行应浙江顺丰邀请，就顺丰创新中心进行考察，并对其运营规划提出建议。

7月26日，省交通厅运输处叶建勇、副处长徐红艳一行来省协会调研，协会秘书长程红就降低物流成本做专题汇报。

7月26~30日，省协会会长胡江潮一行前往湖州安吉、南浔两地，就围绕工业园、物流园两园融合，带动两业联动，提高产业集群的核心竞争力进行座谈交流。

7月31日~8月2日，我省物流业正处在传统物流向现代物流转化换代、产业升级的起步阶段，面临诸多困难，省协会会长胡江潮一行为此专程前往宁波，

密集走访多家物流企业，了解企业现状，并为企业转型给出方向，建议企业：物流产业升级没有回头路，通过结构性、整体性的创新、变革才能有新未来。

7月，浙江省物流行业运行情况分析报告发布。报告显示，上半年，省物流业2019年上半年物流市场运行总体平稳，在当前复杂多变的经济环境下，不同区域、不同服务领域的物流企业发展态势明显分化，需求承压，物流经济发展动力仍需更多支撑。

8月12日，浙江省商贸业联合会会长隋剑光、浙江工商大学管理工程与电子商务厅学院副院长肖亮一行来访，邀请省协会会长胡江潮担任专家委员会主任委员，主持全省供应链相关研究与推进工作。9月2日，由浙江省商务厅、浙江银保监局等8家省级相关部门指导的浙江省供应链专家委员会正式成立。

8月14日，省协会会长胡江潮一行前往杭州交联物流走访调研，了解企业经验发展情况，为企业牵线搭桥，贴心服务，此外，还就协会合并后，运输分会的活动开展交换了意见。

8月15日，省协会会长胡江潮在协会接待了浙江交投集团、浙北物流相关人员，就企业未来发展给出建议与帮助。

8月20日，省协会会长胡江潮在协会接待华清物流董事长费剑峰，就嘉兴地区二程配送网络的竞争环境、运营趋势、财务指标、商业模式等给出针对性建议。

8月22日，财政部浙江监管局领导一行就加强减税降费工作来协会调研。省协会秘书长程红就行业发展情况、企业经营情况等方面进行汇报。

8月22~23日，省协会会长胡江潮一行前往宁波走访调研多家企业，并参加华途智慧物流园开园仪式，了解行业经营现状。

8月26日，省协会秘书长程红赴京参加全国劳模工作会议。9月27日，胡会长受邀参加发改委组织的劳模工作评审会。

8月29日，省协会会长胡江潮、秘书长程红一行与浙江交通职业技术学院副院长姚钟华、运输管理学院院长张成全等进行座谈交流。会议就校企合作、行

业教育培训等合作进行深入探讨。

9月2日，省协会会长胡江潮接待浙江九九路CEO梁三博，交流并了解无车承运人在集装箱专业运输领域的落地和运营的情况。

9月4日，省协会会长胡江潮应邀出席参加第十届中国电子商务物流大会暨2019同城即时物流峰会。

9月5日，湖州市政协与湖州市交通局一行来访，省协会会长胡江潮接待，并就湖州物流发展事宜进行交流。

9月8日，省协会会长胡江潮一行前往浙江顶顺物流调研，就其物流专业化领域拓展，胡会长给予充分肯定和支持。

9月11日，省交通厅课题组人员到省协会调研，了解行业企业经营情况，省协会就收费调整可能给企业带来的成本压力提出意见建议。

9月18日，省协会秘书长程红主持召开了部分企业通讯员会议，沟通交流信息板块工作方案以及与各企业合作意愿。

9月23日，省协会会长胡江潮走访多家衢州当地物流企业，围绕危化品物流运营痛点、难点进行深入调研。

9月24日，省协会危化品会议座谈会在衢州召开。会上省公路运输与管理中心唐小明处长介绍政府关于危货的安全监管思路并就近期政府执行落实普货与危货企业的11条政策进行了宣贯与解读。省协会会长胡江潮就与会企业反映的“流浪车”、“定时车”等问题与唐处长等进行深入交流。

9月25日，省协会2019年三季度各地市秘书长联席会议在衢州顺利召开。会上，各地市秘书长交流物流行业发展情况以及今年以来的工作和下一步安排。

10月10日，省协会会长胡江潮走访调研星软集团，围绕其物流智能硬件与物流平台建设进行了交流研讨。

10月13~14日，省协会会长胡江潮一行参加“第二十八届物流企业授牌大会暨智慧物流与供应链发展论坛”。14日，胡会长参加了全国地方物流行业协会

负责人座谈会，在会上介绍了浙江省物流协会开展的工作，并就 A 级企业评估工作提出了针对性建议。

10 月 16 日，省协会会长胡江潮一行走访企事通集团，围绕企业对商贸流通供应链的需求提供针对性建议，同时还为其软硬方面的需求提供牵线搭桥服务，助推企业转型迭代。

10 月 17 日，省协会会长胡江潮一行走访修正快运，围绕单元化物流的发展现状与修成正裹的具体做法展开交流探讨。

10 月 25 日，省协会会长胡江潮出席参加湖州市市长与政协委员面对面协商活动，并就湖州市物流行业的发展向湖州市市委副书记、市长钱三雄建言献策。

10 月 28 日~11 月 1 日，为期五天的浙江省物流职业经理人培训班二期顺利举办。来自全省不同物流企业的 60 余人物流职业经理人参加培训。

10 月，省协会收集汇总有关土地使用税优惠政策享受方面的问题，向财政部浙江监管局有关领导反映，建议被吸纳。

11 月 12~13 日，省协会会长胡江潮一行走访嘉兴桐乡、海宁、平湖多家物流企业，了解当地产业与企业发展现状，并为企业发展出谋划策。

11 月 26 日，省协会办公场地乔迁至浙江省杭州市城市发展大厦 1301 室。



浙江省物流协会

Zhejiang Logistics Association

浙江省物流协会（以下简称协会）是经浙江省民政厅核准登记的非营利社团法人。由物流经营企业（交通运输、仓储、配送、加工、船代、货代、信息，物流园区、配送中心经营等）、应用物流企业（制造业、农业、各类批发流通市场主体）、科研院校、银行、保险等物流行业生态共同组成。协会坚持以推动行业发展、引导行业自律为指导思想，以推进我省现代物流业发展为主要任务，为行业发展服务，为政府决策服务，为企业进步服务，体现时代性、接地气、有价值，为我省物流行业的持续、健康、快速发展作贡献。

目前，协会会长胡江潮，秘书长程红，协会设有专职秘书处负责日常运营。现有会员企业 2000 余家，服务省内近 10 万 + 物流人。设立有物流企业综合评估办公室、物流企业信用评价办公室、通用仓库等级评定办 / 仓储服务质量评鉴工作办公室和冷链物流企业星级评估工作办公室来开展相关国家标准的宣贯和评估工作。在此基础上，协会还设立了运输分会、仓储分会、集装箱分会、危化品分会、冷链分会等活跃分会和线上社群，并与全省各地市物流行业协会均保持密切的关系。协会力求为行业、企业提供最及时的信息服务、最权威的企业评估、最贴心的行业咨询、最精准的牵线搭桥、最有价值的教育培训等活动。

协会在省内外物流界的认同度、影响力明显，是浙江省物流行业覆盖面较广、服务功能较强、省内外知名度较高、能够更好地发挥政府与企业桥梁和纽带作用的行业协会。曾获国家人事部和物流与采购联合会颁发的“全国物流行业先进集体”等多项荣誉称号。

通讯地址：浙江省西湖区古墩路 707 号杭州城市发展大厦 1301 室
联系方式：0571-87156835
传真：0571-87151610
网址：<http://zjwlcg.org/>
微信公众号：wlzx5256

杭州市物流与采购行业协会

杭州市物流与采购行业协会是由杭州市各种经济成份的物流企业和相关工商企业，以及物流科研、教学单位自愿联合组成的地方行业组织，是非营利社会团体，具有社团法人资格。

协会宗旨是：遵守中华人民共和国的法律、法规和政策，全心全意为会员及行业服务，密切社团、企业与政府间的联系，维护会员企业的合法权益，加强行业自律，推进全市生活、生产资料采购与物流产业的建设和发展，为将杭州建设为“生活品质之城”的战略目标服务。

协会接受杭州市发展与改革委员会、杭州市贸易局、杭州市民间组织管理局的业务指导和监督管理。

协会将与社会各界支持物流与采购业发展的个人与团体共同携手，全心全意为会员单位、为物流业同行服务，为推进杭州市物流与采购业的发展乃至全社会物流与采购业的发展，作出我们的积极努力！

通讯地址：杭州市拱墅区湖墅南路杭办大厦 5 号楼 7G
电话：0571-87031371, 0571-87015455
传真：0571-87031371
邮箱：hzlogistics@126.com
网址：http://www.hzxdwl.com/

宁波市物流协会

宁波市物流协会（简称 NBLA）是经宁波市发展和改革委员会、宁波市民政局批准设立的宁波第一家物流行业组织，是由全市各种经济成份的物流企业及相关的科研、教学单位自愿结成的非营利社会团体。

宁波市物流协会的前身是宁波市物资流通协会，成立于 1995 年 2 月，是全国物资行业中成立较早的协会之一；因政府职能的转变，在 2004 年 11 月由宁波市物资流通协会更名为宁波市物流与采购协会；2007 年 2 月更为现名。

协会的主要任务是：完成政府委托交办事项，承担开展行业自律，制定行规行约，物流企业国家标准推广应用，物流人才培养，信息咨询，市场调研等十四项职能，与国内外同行有着广泛的联系与合作。是中国物流与采购联合会理事单位，浙江省物流与采购协会副会长单位，宁波市国内投资与合作交流协会副会长单位，中国长江三角洲物流发展联席会议副秘书长单位。

宁波市物流协会作为政企之间，行业之间，企业

之间的桥梁和纽带，作为企业家群体的精神家园与沟通交流平台，在发展现代物流业中扮演越来越重要的角色，发挥越来越重要的作用。

协会现有会员 305 家，成立了国际物流分会和冷链物流分会二家分会，设立有物流专家委员会、物流企业综合评估办公室、物流企业信用评价办公室、通用仓库等级评定办 / 仓储服务质量评鉴工作办公室和冷链物流企业星级评估工作办公室来开展相关国家标准的宣贯和评估工作。

通讯地址：浙江省宁波市高新区星海南路 8 号涌金大厦 9 楼
电话：0574-87365743
传真：0574-87489195
邮箱：nbxdwl@163.com
网址：www.nbxdwl.cn
微信公众号：NBLA666

温州市物流商会

温州市物流商会，原为温州市托运业商会。温州市托运业商会于 1995 年 5 月 18 日在温州雪山饭店成立，是温州市最早成立的四大民间商会之一。市托运业商会于 2012 年 3 月经批准改为温州市物流商会。现为浙江省物流与采购协会副会长单位。现任会长林晨杰，无党派，为温州市东风运输公司总经理，中国人民大学 MBA 结业，大学本科学历，全国物流行业第二届“劳动模范”，高级物流师。现任第一执行会长贾锡良，为温州好顺物流配套有限公司董事长、温州瓯海区物流信息中心董事长、温州市第九届、十届人大代表、人大“十佳”代表、全国物流行业第一届劳动模范。

现任党总支书记、秘书长彭松生，为温州市工商联（总商会）系统“双强好书记”。市物流商会现

共有执行会长 4 家，常务副会长单位 16 家，副会长单位 21 家，常务理事和理事若干家，市区会员单位 600 多家。

现商会会员主要为物流企业，会员分布在全市十二个县（市、区）。

通讯地址：温州市温州大道中厦锦园二单元 803 室
电话：0577-88532398 88602398
传真：0577-88602398
邮箱：1210357181@qq.com
网址：www.wzwslsh.cn

平湖市物流行业协会

平湖市物流行业协会（缩写 PLA）以下简称协会）成立于 2012 年 7 月 27 日，是由物流经营企业包括物流园区、交通运输、仓储、配送、通讯等，应用物流的企业包括制造业、各类批发流通市场主体，银行、保险、院校及相关社会团体，为实现共同意愿而自愿组成的地方性、行业性、非营利性社会团体。目前协会现有会员 68 家，其中：会长 1 家，常务副会长 1 家，副会长 7 家，理事单位 10 家，会员单位 49 家。协会

业务主管单位：平湖市工商联，业务指导单位：平湖市交通运输局、平湖市发展和改革局，登记管理机关：平湖市民政局。

通讯地址：浙江省平湖市九里亭景兴工业园平湖市亚太物流有限公司内
联系电话：13906733926

嘉兴市物流与供应链协会

嘉兴市物流与供应链协会成立于 2012 年 6 月 29 日，是由嘉兴市交通运输局、嘉兴市发改委（服务业发展局）共同筹建，经嘉兴市民政局社会团体登记，接受嘉兴市工商联业务指导，由物流经营企业（交通运输、仓储、配送、加工、船代、货代、信息，物流园区、配送中心经营等）、应用物流企业（制造业、农业、各类批发流通市场主体）、科研院校、银行、保险以及个人自愿组成的地方性、行业性非营利社会组织。2013 年获得 3A 级社团组织称号。协会现有会员 100 多家，其中会长单位 1 家、副会长单位 12 家、常务理事单位 9 家，会长由振石集团浙江宇石国际物流有限公司总经理寿燕军担任。协会设有道路物流、

港口水运、城乡配送、物流基地四个专业委员会和政策、专家两个顾问委员会。政策顾问由市交通、发改、经信、财政、税务、海关等政府部门的领导或专家组成，以协调解决物流行业在政策方面的问题。

通讯地址：嘉兴市中山东路 1037 号 3 楼 309 室
电话：0573-83686099
传真：0573-83686089
邮箱：378154340@qq.com
网址：www.jxwlxh.com

金华市现代物流协会

金华市现代物流协会成立于 2005 年 7 月，是经金华市民政局社会团体登记，接受金华市交通局业务指导，由物流经营企业（交通运输、仓储、配送、加工、信息）、应用物流企业（制造业、农业、各类批发流通市场主体）、科研院校、社会团体及个人自愿组成的地方性、行业性非营利性社会组织。

第三届金华市现代物流协会领导班子紧紧围绕“强服务、增水平、提能力”为中心，着力以开展调查研究为抓手，促进行业自律，以发挥桥梁纽带作用为导向，促进政策落地实施；以信息化建设为核心手段，促进

传统企业转型升级；以物流产学研为特色，促进科技成果转化；以协会自身建设为契机，促进影响力提升。

通讯地址：浙江省金华新华街 301 号浙中信息产业园 10 楼 1006 室
电话：0579-89006007
邮箱：37709695@qq.com
网址：http://www.hzwlxh.net/

湖州市物流协会

湖州市物流与供应链协会是由广泛代表性的物流企业、生产性服务企业、科研院校等组成的非营利性社团组织，具有社团法人资格。本协会接受业务主管单位湖州市交通运输局以及社会团体登记管理机关湖州市民政局业务指导和监督管理。

湖州市物流与供应链协会的宗旨是遵守国家宪法和法律、法规，贯彻执行国家有关方针政策，按照“公正、公平、协商、服务”的原则，在政府与行业之间发挥桥梁和纽带作用，代表和维护会员的共同利益和合法权利，引导企业规范经营行为，维护行业竞争秩序，挖掘、集中、整合各方资源，加快物流业和制造业的联动，促进现代服务业的和谐发展。

协会主要工作范围是推进流通领域的体制改革，探索适合湖州市现代物流业和制造业联动发展的新模式，为政府部门制定政策提供服务；开展信息、咨询、培训、法律等方面服务，分析提出行业发展趋势动态，加大资源整合力度，提高物流与供应链的整体管理水平；组织工作经验、发展思路、行业动态、国外信息等方面的合作交流活动；维护行业和企业的合法权益，

反对不正当竞争，加强行业自律，建立和完善行规行约，协助政府制（修）定有关行业的发展规划、法规、政策、标准，并推动具体贯彻执行，代表行业和企业向有关部门提出建议和意见；参与市政府有关部门委托的重大课题研究和政策研究。

协会将与社会各界支持物流与供应链发展的团体与个人共同携手，全心全意为会员单位和其他同行服务，为发展壮大企业、提升发展供给市场、促进湖州市服务业发展做出贡献。

通讯地址：湖州市二环西路 2008 号（市交通运输局办公楼一楼）
电话：0572-2200532
传真：0572-2200532
邮箱：229971312@qq.com
网址：http://www.hzwlxh.net/
微信公众号：hzwl2008

衢州市物流协会

衢州市物流行业协会（以下简称协会）成立于 2007 年 2 月 2 日，是浙江省第 4 家成立的地市级物流行业协会。是由从事物流行业的相关企事业单位、科研机构自愿组成的地方性、行业性的非营利性社会组织。协会接受衢州市发展和改革委员会的业务指导，接受衢州市民政局的监督管理。是浙江省物流与采购协会的会员单位。协会办公地设在浙江省衢州市荷花三路 28 号。

协会的宗旨是：遵守国家的宪法、法律、法规和政策，遵守社会道德风尚，全心全意为会员及行业服务，维护会员企业的合法权益；加强行业自律；密切社团、

企业与政府之间的联系；推进衢州市现代物流产业的建设和发展。

通讯地址：浙江省衢州市巨化厂前路 67 号 B209
电话：0570-3092366
13957019785（669785）
传真：0570-3090839
邮箱：cjun@juhua.com.cn
网址：http://zjwlcg.org/

绍兴市物流与供应链协会

绍兴市物流与供应链协会是由广泛代表性的物流企业、生产性服务企业、科研院校等组成的非营利性社团组织，具有社团法人资格。本协会接受业务主管单位绍兴市发展和改革委员会以及社会团体登记管理机构绍兴市民政局的业务指导和监督管理。

绍兴市物流与供应链协会的宗旨是遵守国家宪法和法律、法规，贯彻执行国家有关方针政策，按照“公正、公平、协商、服务”的原则，在政府与行业之间发挥桥梁和纽带作用，代表和维护会员的共同利益和合法权利，引导企业规范经营行为，维护行业竞争秩序，挖掘、集中、整合各方资源，加快物流业和制造业的联动，促进现代服务业的和谐发展。

协会主要工作范围是推进流通领域的体制改革，探索适合绍兴市现代物流业和制造业联动发展的新模式，为政府部门制定政策提供服务；开展信息咨询、

培训、法律等方面服务，分析提出行业发展趋势动态，加大资源整合力度，提高物流与供应链的整体管理水平；组织工作经验、发展思路、行业动态、国外信息等方面的合作交流活动；维护行业和企业合法权益，反对不正当竞争，加强行业自律，建立和完善行规行约；协助政府制（修）定有关行业的发展规划、法规、政策、标准，并推动具体贯彻执行，代表行业和企业向有关部门提出建议和意见；参与市政府有关部门委托的重大课题研究和政策研究。

通讯地址：绍兴市越东南路 328 号 4F
电话：0575 - 85225656
邮箱：80167191@qq.com

东阳市现代物流行业协会

东阳市现代物流行业协会成立于 2017 年 6 月 18 日，现有会员 110 家，以“服务企业，创新行业”为宗旨，加强行业自律，挖掘、集中、整合各方资源；组织企业赴外地学习先进企业、先进协会组织；协助

企业资质评定工作；开展物流企业教育培训，积极探索和推进物流领域的创新方向，促进东阳地区物流业稳健、快速的发展。

电话：0579-86986115

台州市物流协会

台州市物流协会是受台州市发展和改革委员会业务指导、台州市民政局登记管理，具有社团法人资格的非营利性地方行业组织。目前，协会拥有交通物流、商贸物流、港口物流、冷链物流、供应链管理、专业市场、以及相关高等院校等近 70 余家团体会员，涉及全市公路、水路、港口、航空、铁路、快递等各个物流领域。协会坚持团结并联系政府、企业、科研机构和大专院校，以及各方面专家、学者、新闻媒体等社会各界人士，积极调动各方力量，形成发展合力，共创台州市现代物流事业和谐发展的良好环境，受到广泛认同，2011 年被市民政局评为“5A 级社会组织”。

协会宗旨和主要任务：全面贯彻党和国家有关生活、生产资料采购与物流产业发展方面的方针、政策和法规，以服务会员单位、行业和政府为根本宗旨，

以推进我市现代物流服务业发展为主要任务，以调查研究、组织交流、信息服务、物流评级、职称认定、政策协调等为手段，求真务实、创新服务，努力把协会建设成为行业覆盖面广、服务能力强、省内外知名度较高、能够更好地发挥政府与企业的桥梁纽带作用的全市性物流行业社团组织。

我们热忱欢迎相关单位和企业加入本协会，共同促进我市现代物流业的发展。

通讯地址：浙江省台州市椒江区东环大道
195 号台州市物价大楼 401 室
电话：0576-88556002
邮箱：webmaster@tzla.org

长兴县物流与供应链协会

长兴县物流与供应链协会是由广泛代表性的物流企业、制造企业、生产性服务企业、供应链企业等组成的非营利性社团组织，具有社团法人资格。本协会接受业务主管单位长兴县交通运输局以及社会团体登记管理机构长兴县民政局的业务指导和监督管理。

长兴县物流与供应链协会的宗旨是坚持中国共产党的领导；严格遵守国家法律、法规和政策，遵守社会道德风尚；加强行业自律，反映企业的呼声，维护会员合法权益；整合长兴物流市场资源，协助政府推进行业工作，促进行业技术进步和产业升级；促进长兴物流产业健康有序发展，为建立和完善现代物流体系做出贡献。

协会的主要业务范围是组织会员学习法律、法规和政策，提高会员的政治、业务素质；开展信息、咨询、培训、法律等方面服务，分析行业发展趋势动态，加

大资源整合力度，提高物流与供应链的整体管理水平；开展公平竞争，依法经营，遵章纳税，加强行业自律，建立和完善行规行约，维护会员的合法权利；参与制定和修订长兴县物流相关标准，协助政府进行相关政策、方针、法规的制订、出台与修改，组织贯彻实施并进行监督。

协会将与社会各界支持物流与供应链发展的团体共同携手，全心全意为会员单位和同行服务，为发展壮大企业、提升发展供给市场、促进长兴物流业发展作出贡献。

通讯地址：长兴县太湖街道长兴综合物流园区
交易大厅一楼 160 室
电话：18857250927
邮箱：zzod@qq.com

南浔区物流与供应链协会

南浔区位于长三角沪苏杭中心、湖州市东部，属上海都市圈和杭州都市圈的新兴城市，南连省会杭州，北濒太湖，东接苏州，隔湖与无锡相望，西上直达南京。318国道，申苏浙皖、申嘉湖高速和被誉为“东方莱茵河”的长湖申航道贯穿全境，区位优势十分明显。

南浔区物流与供应链协会是为适应现代物流与供应链管理行业的不断发展、业内新的商业模式不断涌现，构筑业内以及与其他相关产业之间的公共性、服务性的合作交流平台，主要由从事物流与供应链管理的企业、货运站场、物流园区、生产资料交易市场、信息技术服务和物流技术装备企业、金融、科研、教学机构、媒体及上下游相关行业的单位和个人自愿联合成立的具有社团法人资格的社会团体，共有67个会员单位，是全区性、自律性、非营利性的行业组织。

协会自成立以来，在南浔经济发展与改革委员会

的监督指导和市、区相关部门的业务指导下，本着高效服务，全面提升，前瞻引领的原则，按照“全心全意为会员及行业服务，密切企业与政府间的联系，整合南浔区物流资源，打造行业诚信，推动南浔区现代物流与供应链管理行业向高端化、集约化发展”的宗旨，充分发挥协会的桥梁和纽带作用，加强会员之间的沟通合作，积极为会员服务，维护会员的合法权益，帮助企业健康发展。

通讯地址：浙江省湖州市南浔镇方丈港鑫达国际物流有限公司海关大楼3楼318室
电话：0572-3999688
传真：0572-3999688
邮箱：qianchaokathy@163.com

仙居县物流协会

仙居县物流协会由仙居县发改委、交通局联合牵头成立的非营利性地方行业组织。目前，协会拥有40余家会员单位，涉及公路、快递、同城配送等多个快递领域。

物流协会在各级行业管理部门的引导下，挖掘、集中、整合各方资源，培育物流需求市场，引导我县

物流行业又好又快发展，维护会员的合法权益，加强行业内部、企业之间、供需双方之间的关系，为会员服务，为企业服务，为推动我县物流行业健康持续发展服务。

通讯地址：仙居县响石山路182号
电话：0576-87710558

龙游县物流行业协会

成立背景：龙游县是浙江东、中部地区连接江西、安徽和福建三省的重要交通枢纽。浙赣电气化铁路、320国道、46省道、50省道纵横交错，杭金衢、杭新龙、龙丽温、龙金甬、黄衢南四条高速公路在龙游交汇，具有独特的交通区位优势。县内有各类运输车辆3500多辆，总吨位20000余吨，全年货运总量2000多万吨，在货运总量不断增长的情况下，全县现代物流业却发展缓慢，规模偏小。物流的专业化、信息化、社会化程度不高，服务物流业的场（站）基础设施滞后。这种状况使我们意识到，全县物流企业必须加强联合沟通，以增强市场竞争力；另一方面，由于行业主管部门职能及人员有限，相比客运，服务物流业功能弱化。成立物流行业协会，可协助政府统筹相关业态的协调发展，搭建联系企业与企业、企业与政府之间的桥梁，协助有关部门制定相关政策、规范行业行为。

协会宗旨：遵守国家的宪法、法律、法规和政策，全心全意为会员单位服务，维护会员及其企业的利益，加强行业自律，推动龙游物流行业健康有序发展，更

好地为繁荣龙游经济和社会发展服务。

组织架构：龙游县物流行业协会成立于2015年10月，办公地址设在龙游县文化路519号，会长单位1家、副会长单位5家，理事单位5家，企业会员31家。会员经营业务涉及运输、仓储、装卸、包装、快递、加工配送、物流信息、车辆交易等多个领域。协会的最高权力机构是会员大会，下设理事会为会员大会的执行机构。

工作动态：协会成立以来，积极做好调查研究，向政府反映物流界意见建议；做好政策宣传，参与油品市场整治；及时发放资料，方便企业“治超”管理；2016年6月建立龙游县物流行业协会微信公众号(LLPA2016)，促进行业信息交流与共享；2017年9月牵头成立物流企业联合工会，更好地为会员服务；积极参与“创国卫”等公益活动，为文明建设作贡献；2018年通过深入调研，积极向政府建言献策，推动了龙游县十里铺物流园的规划建设。

电话：0570-7888108

绍兴市上虞区物流行业协会

绍兴市上虞区物流行业协会成立于2009年8月底，前身为上虞市物流行业协会，是经市民政局批准成立的非营利性行业社会团体组织，为顺应我市物流行业的发展需要而成立，是我市物流行业发展中重要的一步。目前协会含会长单位1家、副会长单位5家，理事单位7家，企业会员25家。

协会的宗旨是加强会员单位之间的交流与合作，帮企业挣钱，省钱，解难，维权，促进物流行业市场稳定、有序、健康发展；做好政府、企业和社会之间的桥梁和纽带。

协会近年来致力于帮助企业夯实壮大，提高区域物流整体效率和整体水平。通过建立微信、QQ、微信公众号等网络信息平台，定期召开协会会议，实现

各会员单位的信息交流互通，打造流畅、稳定、高层次的联络机制：按季度组织协会讨论、交流、培训活动，了解最新投资环境及最新政策、便利措施等，开展物流行业调研，加强协会会员单位与外界的沟通；加强政府与会员单位的交流沟通，及时将政府的意图和政策传达并贯彻到协会、行业和企业，使之在形成决策时能更多的获取行业的呼声与意见，进而提高政府决策的科学化与民主化。

通讯地址：浙江省绍兴市上虞区崧厦镇雀嘴村（南北大道与崧沥公路十字路口）
电话：0575-82686558
传真：0575-82162318

衢州市衢江区物流行业协会

《衢州市衢江区物流行业协会》是浙江省物流与采购协会的团体会员单位。由衢州市广富、黄氏、富鑫三家物流企业发起，经衢州市衢江区发改局批准同意、衢江区民政局注册登记，于2015年3月成立。以应对“夫妻店”、“单车帮”、“摆摊式”，且小规模、高成本，靠单打独斗、恶性竞争的衢州物流市场局面。

协会的宗旨和原则是：以合作谋发展、以服务促转型，架设企业与政府沟通桥梁，维护会员单位合法权益，促进衢州物流市场健康发展，提升物流实体经济市场竞争力。

协会成立3年多来，会员单位由原来建会初期的38家发展到现在的83家，会员单位，由原来的纯物流运输企业发展到现在已涵盖车贸商、轮胎商、汽修厂、小额担保投资公司的物流行业。

协会设有理事会、常务理事、监事会；内设机

构有综合秘书处、工业发展部、组织人事部、财务处。协会配有2名专职人员，担负协会日常工作和服务。协会会长、副会长、理事、监事没有任何报酬，义务为协会工作和会员服务。

协会座落于衢江经济开发区桔海二路16号衢州市广富物流电子产业园区内，办公场地及办公设施用品均由会长单位《衢州市广富物流有限公司》无偿提供。

3年来，协会不断努力开展工作：深入调研，为政府部门提供决策依据，为企业与政府架设沟通桥梁；搭建交流合作平台，悉心为会员单位做好服务；积极参与社会活动。从而使得协会社会知名度和影响力的大大提高，也获得了会员单位、政府机构及行业相关人们的认可。当然，协会将不断努力进取，期待着以更佳的状态给广大会员单位做好服务，办好事。

联系方式：0570-8760360

安吉县物流与供应链协会简介

安吉县物流与供应链协会是由安吉县境内具有代表性的物流企业、制造企业、生产性服务企业、供应链企业等组成的非营利性社团组织，具有社团法人资格。本协会接受业务主管部门安吉县交通运输局以及社会团体登记机关安吉县民政局的业务指导和监督管理。

安吉县物流与供应链协会的宗旨是坚持中国共产党的领导；严格遵守国家法律、法规和政策，遵守社会道德风尚；加强行业自律，反映企业呼声，维护会员合法权益；整合安吉物流市场资源，协助政府推进行业工作，促进行业进步和产业升级；促进安吉物流产业健康有序发展，为建立和完善现代物流体系做出贡献。

协会的主要业务范围是组织会员学习法律，法规和政策，提高会员的政治、业务素质；开展信息、咨询、培训、法律等方面服务，分析行业发展趋势动态，加

大资源整合力度，提高物流与供应链的整体管理水平；开展公平竞争，依法经营，遵章纳税，加强行业自律，建立和完善行规行约，维护会员的合法权利；参与制定和修订安吉县物流相关标准，协助政府进行相关政策、方针、法规的制定、出台与修改，组织贯彻实施并进行监督。

协会将与社会各界支持物流与供应链发展的团体共同携手，全心全意为会员单位和其他同行服务，为安吉物流业发展作出贡献的同时，也为相关企业的壮大以及供给市场的发展与提升作出积极的贡献！

通讯地址：安吉安乐物流园区
电话：13757273933