

大件物流報

中国水利电力物资流通协会主办
Large Transport Logistics News



2017年12月20日 星期三 总第38期
农历丁酉年冬月初一

大件物流报社出版 网址: www.shdwl.cn 电话: 010-63363068 邮箱: 95598dl@sina.com

中国水利电力物资流通协会官方资讯平台

微信公众号名称: NGO大件物流智库发布
微信号: ZGDJWL08656
新浪微博名称: 中国大件物流企业协会
腾讯QQ群: 中国大件物流企业协会
群号: 203764280



微信二维码



网站二维码

中国水利电力物资流通协会第五次会员大会在京召开

2017年12月10日至12日,中国水利电力物资流通协会(以下简称:协会)第五次会员大会在北京西国贸大酒店隆重召开。来自全国大件物流行业的250多位会议代表参加了会议。

>> 04



打造高质量发展的物流业, 有这七个抓手

十九大报告指出:我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段,正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期。这是对我国经济发展的总体判断,这个判断也同样适用于物流业。

>> 07

何黎明:新时代我国物流业和供应链发展的趋势展望

今年以来,在党中央、国务院正确领导下,全国物流运行保持了良好发展势头。

今年前三季度,社会物流总额184.8万亿,同比增长6.9%。社会物流总费用8.6万亿元,同比增长10.4%。物流业总收入6.3万亿元,同比增长13.3%。

>> 08

中国外运伊朗代表处顺利完成
中国石化伊朗出口阿联酋项目

>> 02

东方物流携手金风——树立
风电运输安全新标杆

>> 02

昆明中远阳江核电项目部迎来
大件运输里程碑

>> 02

中海广瀛服务于FTI的模块
称重与运输作业已全面结束

>> 03



■ 会员动态

中国外运伊朗代表处顺利完成中国石化伊朗出口阿联酋项目



2017年11月23日晚10点，随着最后一件货物吊装完成，标志着中国外运伊朗代表处承运的中国石化SP209部分二手设备从伊朗Arvand自由区出口阿联酋沙迦Hamriyah自由区指定堆场顺利完成交付。

该项目货量总计约4000计费吨，最重件53吨，均为中国石化于2014年临时进口至伊朗的设备，项目结束之后暂存在Arvand自由区。

中国外运伊朗代表处接到客户要将货物运往阿联酋整修的物流需求之后，仔细研究临时进口设备再出口所需的相关手续和流程，充分调动当地资源，船舶资源以及中国外运迪拜公司制定了全程物流方案。在项目执行过程中，克服了伊朗海关对旧设备复出口审查严格，不同关区反馈信息不一致，工作效率低下，且面临仓库货物挑拣、费用补缴、项目交付时间紧张等挑战。最终，在大家近两个月齐心协力的努力下，完成了货物的顺利交付。此项目的顺利实施，也得到了客户的高度评价，为进一步合作奠定了基础。

此外，中国外运伊朗代表处正协同中国外运迪拜公司和沙特公司积极参与此票货物转运至沙特的物流方案制定。

后续，中国外运伊朗代表处将与中国外运中东地区公司，包括迪拜公司、沙特公司、科威特公司、伊拉克公司、土耳其公司等继续配合，充分发挥联动效应，进一步强化中国外运在中东地区的网络优势，为客户提供优质的物流服务！



热烈祝贺四川东方物流荣获“2016-2017年四川省物流企业50强”称号

为展示四川省物流行业整体实力，树立物流行业的企业标杆，巩固在物流建设中已取得的成绩，鼓励企业做大做强，加快产业转型升级，在四川省政府主管部门的支持和指导下，四川省现代物流协会于2017年11月组织开展了“2016年-2017年度四川省物流企业50强”的评选活动。

评选活动采用企业自愿申报、所在地行业主管部门和协会推荐的基础上，按照企业2016年度营业收入排序，并坚持公正、公开、透明、科学的原则进行评选。经过层层筛选、评选，四川东方物流有限公司获得“2016-2017年四川省物流企业50强”荣誉称号，这已是公司连续第二年获得该殊荣，充分体现了公司的整体实力。东方物流将继续秉承“团结、务实、开拓、发展”的精神，为四川物流业的发展，为地方经济的建设做出应有的贡献。（卢慧）

楚基重大件物流参加中国水利电力物资流通协会第五次会员大会

2017年12月10日至12日中国水利电力会员单位及与大件吊运有关的上下游相关企业单位齐聚北京参加中国水利电力物资流通协会第五次会员大会；

会议主要以解读“十九大”精神专题报告、“超限运输政策法规”、“大件运输市场与业务的发展趋势”、新一届理事会和协会领导班子选举等议题展开了深刻的探讨。

会中，国家发展和改革委员会——国际合作中心的领导在我国“一带一路”的大经济环境下倡导联盟促进丝路国际产能合作的讲话使广大会员及大件相关企业获得了共鸣。清华大学计算机系原党委书记、教授杨士强及互联网产业研究院副院长、博导刘大成，就互联网时代的现代物流与供应链管理做出了详细的解答和分析，对物流业“人工智能”、“互联网时代运输企业面对的新经济、新阶段、新市场”、“供给侧改革”、“互联网当下的竞争优势”、“供应链与供应链管理”给出了新的方向和指引。

此次会议，楚基重大件物流（上海）股份有限公司董事长李其冈先生作为中国水利电力物资流通协会理事单位，也参加了此次会议。在与中国水利电力物资流通协会多年的合作中，荣获了协会颁发的《电力大件运输企业总承包乙级资质证书》、《企业信用评级AAA级信用企业》等各项资质。相信在今后的发展中，中国大件物流运输的发展将在世界运输业中起到不可替代的作用。楚基重大件（上海）股份有限公司也会积极参与其中，贡献应有的力量，为服务全球客户做出努力。



东方物流携手金风——树立风电运输安全新标杆

2017年12月3日，四川东方物流有限公司负责的湖北荆门圣境山风电项目现场迎来了由金风科技产品交付中心安全主管刘晓奇带队的安全检查小组，由此金风科技2017年度项目现场的安全巡查工作正式拉开序幕。

巡检过程中，金风安全检查小组对东方物流为保障产品运输安全、确保交付周期所做出的努力和成效表示肯定和赞许。同时对具体的项目现场道路、堆场建设、叶片倒运、卸车流程等细节和问题提出了有针对性的建议，为公司进一步加强风电项目安全管控，不断改进工作方式提供了有力支持。

东方物流作为金风科技安全标准化首批试点单位，将积极推进风电项目的安全管控工作，按标准化的要求管控好每个环节，抓现场、抓落实、防微杜渐，携手金风树立风电运输安全新标杆，加快国内风电物流服务标准化的建设，开创更加美好合作的未来。

工程物流事业部总经理助理江川代表东方物流与金风科技有关负责人在项目现场还进行了深入交流。（郑翔麟）



昆明中远阳江核电项目部迎来大件运输里程碑



11月下旬，昆明中远物流阳江核电项目迎来6号机组设备运输的高峰期，近十件典型核心大件设备到达阳江核电现场，其中有核岛主泵马达、上部堆内构件、下部堆内构件等若干数十吨级设备，更有两件对核电施工现场具有里程碑性质意义的设备——发电机转子和稳压器。

由于本次运输高峰期时间跨度大、货量集中、货物体积较大，对运输要求非常高，同时业主公司又对工程进度要求特别严格，为确保运输工作能够顺利、准确、及时的完成，项目团队主动放弃休息时间，加班加点全面投入到检查、维修和运输前准备工作中。

重达215吨，长达16米的发电机转子设备，是阳江核电6号机组的关键部分，也是核电常规岛厂房的最后一件设备，备受业主关注。为安全完成运输，项目部冒着严寒、迎着海风逐步落实各项检查工作，忙碌而有序的进行着设备装载、加固、排障、护送等，最终在各方的见证下顺利完成设备交付，发电机转子设备一次运输的完成，标志着阳江核电项目一期工程常规岛厂房大件设备运输工作圆满结束，迎来大件运输重要里程碑。



11月30日，装载着核岛稳压器设备的“永大589”货轮顺利由四川自贡抵达阳江核电重件码头，这是阳江核电一期工程合同内，由船舶运输而来的最后一件设备，稳压器的安全卸船运输，标志着阳江核电项目一期工程大件设备接船作业圆满完成，至此，阳江核电项目只剩陆运卸车及厂内二次倒运工作。

尽管运输高峰期的到来使得运输工作显得忙碌，阳江核电项目并没有因此降低运输质量，一如既往的以严谨工作态度完成每一次运输任务，保证了高峰期每件设备的安全到位，发电机转子和稳压器设备的顺利交付，更是标志着阳江核电项目部迎来了重要里程碑，有力保障了核电建设工程的安装进度，再次以高效、专业、准确的工作作风赢得业主的表扬。

中海广瀛承运由南通中远重工制造的千吨系列模块



2017年9月，中海广瀛承运了由南通中远重工制造的千吨系列模块，气势恢宏。

据悉，此次运输的JD系列模块存在几何不对称、重心位置高等难点，我司设计并运用偏心钢梁来加强模块稳定性，协助SPMT保证模块的顺利运输。

在SPMT运输过程中，由于引桥承载力偏低、承载区域宽度不足等原因，中海广瀛工程物流有限公司计算转弯所需空间并调整SPMT配车和工装方案，克服了转弯半径不足问题，顺利解决了转运中的问题。

中海广瀛工程物流有限公司计算转弯所需空间并调整SPMT配车和工装方案，克服了转弯半径不足问题，顺利解决了转运中的问题。

■ 会员动态

昆明中远海运工程物流圆满完成缅甸Minbu项目海外段运输作业



11月底，昆明中远海运工程物流圆满完成缅甸Minbu项目海外段所有运输作业。该项目是缅甸首个光伏电站项目，也是东南亚单体规模最大的地面光伏电站项目。按计划该项目分四期进行建设，目前一期工程正在有条不紊地进行中。昆明中远海运工程物流按照“国际化、集约化、专业化”战略部署，依托区位优势，成功参与该项目缅甸段的物流运输工作。



在该项目中，公司共承运247个40尺高柜。由于货物大、项目工期短、加之缅甸政局长期不稳及发展落后等因素影响，给项目运输工作带来诸多难以想象的困难。为保障项目操作顺利进行，在项目正式操作前，公司领导高度重视，安排项目小组同业主、分包商提前召开会议，对操作方案以及操作细节、可能出现的问题等进行反复商讨，最终制定了周详的运输方案。11月初，Minbu项目海外段操作正式开始，项目人员经过一个月的工期，克服了网络信号差、气候炎热、语言不通等诸多困难，加班加点，积极协调，保证了该项目的圆满顺利运营。

该项目是昆明中远海运工程物流至今为止在缅甸完整操作的第一个项目。公司将以此操作为契机，继续发扬吃苦耐劳、拼搏奉献的实干精神，深耕缅甸市场，为工程物流国际化发展助力增光。

中海广瀛服务于FTI的模块称重与运输作业已全面结束

2017年9月14日，随着SASOL项目第十四批次最后一件模块12A的装船作业结束，中海广瀛服务于FTI的模块称重与运输作业已全面结束！

据悉，中海广瀛于2016年9月开始执行FTI承包下的SASOL项目，并顺利完成78个模块的称重作业、56个模块的发运工作。

由于模块重量过大，我司更换40mm厚钢板替换原现场已轻微形变的20mm、25mm厚钢板支墩垫，严格保证现场模块称重作业数据的准确性，完成模块的称重作业。中海广瀛工程物流有限公司使用连接梁运输最重模块（重量约700吨），有效节省了SPMT车板的使用，为业主最大限度降低运输成本。



中海广瀛TMD项目转化炉模块完成SPMT滚装装船

11月19日，中海广瀛工程物流有限公司顺利完成了TMD项目甲醇转化炉的整体滚装上船工作，为这一历时两个月的模块脱离和滚装作业划上了一个完美的句号。

美洲加勒比天然气化工有限公司年产100万吨甲醇转化炉整体模块项目，是国内大型企业承接的首个转化炉全模块化项目。整个项目包括辐射段、对流段、屋顶结构等34个模块，其中最大的辐射段模块总重2346吨，该项目从模块建造规划，物流方案选择、论证到成功实施。

该项目从模块建造、物流中转方案策划、论证至成功发运，历时两年之久。中海广瀛工程物流有限公司力荐的模块化建造、整体滚装发运方案得到国内外专家的一致认可；国外同行接货方案也依据中海广瀛工程物流有限公司运输方案做了相应调整，并同步各自验算数据，确保滚装、滚卸作业的安全可控。

同时因滚装时间处于冬季，潮汐水位不稳，根据船公司提供的调载方案及报告，中海广瀛工程物流有限公司船舶工程师经同步进行验算和复核，确保滚装作业的顺利进行。

中海广瀛工程物流采用SPMT滚装方式成功发运大型辐射段及屋顶模块，离不开客户、港口、船方及各口岸单位的大力支持与配合，开创了转化炉制造业向大型模块化工厂制造的先例，引领了装备制造技术发展的方向和潮流。



中能建湖南火电三水项目三台变压器顺利就位

12月09日至12月11日，华电三水工业园天然气分布式能源站一期工程项目先后完成1号、2号、3号三台变压器的卸车及就位工作。

三水项目施工的变压器基础长5m，宽2.15m，施工过程中项目部通过精心策划、过程管控、合理部署，对变压器基础轴线、标高、埋件安装精度均进行严格控制，确保施工高效衔接、工艺精细，做到了一次成优交付安装单位，确保了三台主变压器连续高效完成就位工作。



此次三台变压器顺利就位完成为实现全厂倒送电的目标奠定了坚实的基础。（周剑波）

陕汽荣膺中国汽车（卡车）企业创新排行榜TOP10



2017年12月9日，以“创新·转型·做强”为主题的首届中国汽车企业创新大会暨“安享指数”发布会在上海召开，陕汽与全国汽车行业的专家代表、汽车及零部件企业代表齐聚一堂，聚焦企业如何应对颠覆性创新时代的到来，共同探讨汽车产业的健康有序发展。会上，首次公布了中国汽车企业创新安享指数，

陕西汽车集团有限责任公司以高分值荣膺中国汽车（卡车）企业创新排行榜TOP10。

汽车企业创新安享指数（AII）主要评价指标由创新“铁三角”构成，即：创新投入、经济产出和技术结构。中国汽车企业创新评价旨在通过分析国内汽车产业创新现状，科学计算出国内汽车企业的创新指数，促进中国汽车产业自主创新，引领中国汽车产业加快转换发展动力，向生产服务化、个性化、产品电动化、智能化、使用共享化的方向发展。此次安享指数的发布，开创了中国汽车产业先河，也成为世界范围唯一一个专注于汽车企业创新方面的评价项目。

在当天下午“商用车企业电动化、智能化创新路径选择与重点”的分论坛上，陕汽集团副总经理王小峰结合行业和企业发展情况，做了题为《重卡发展趋势及创新路径》的主题发言，对行业趋势及技术趋势、重型商用车创新路径探讨与期望两方面进行了重点阐述。随后，在与国内商用车领域优秀企业进行圆桌讨论时，王小峰从当前商用车电动化的发展特征以及创新点、企业围绕商用车电动化和智能化创新工作取得的成绩以及面临的挑战等方面与大家进行了深入探讨。

宁波中远海运物流首次承揽门机整机运输

12月10日江苏省张家港港新重装码头，装载了六台门座式起重机（门机）的“远景号”缓缓驶离码头，等候在岸边的青山项目经理丁晓雄和操作经理吴远飞长长的舒了一口气，12天的装船作业，克服了预测内和设想外的重重困难，终于将这6台门机送上了船。

本次承揽青山钢铁的门机整机运输，对于宁波中远海运物流散杂货营运中心意义重大，本次运输将一次性承运6台门机，货量可达20万方，单台门机尺寸为长21米，宽19米，高66米，刷新外贸租船业务单航次货物运输量记录和单件货物尺寸记录，标志着散杂货营运中心的外贸租船业务向专业化大步迈进。

该项目的成功中标离不开中远海运物流系统内部的协同合作，项目得到了广州中远海运工程物流和张家港外代的大力支持。项目伊始，项目组针对发运方式、运输船舶、装卸码头等各个环节多次往返江苏、上海、浙江等多个地方和码头，提出了5种运输方案供业主选择，待业主确定初步运输方案后，项目组随即展开与生产企业、船东、装卸码头、绑扎公司等客商的详细商谈。选定广州中远海运工程物流“远景号”作为运输船舶、张家港新码头为装货码头后，项目组会同兄弟公司技术人员，对本次运输方案一再优化，并得到了业主的认可，三家公司联手确保本次运输的万无一失。

“远景号”目前正在太仓正和码头做二次加固和绑扎，计划明天正式启航，预计12月底可以运抵印尼苏拉威西岛的青山工业园区青山港口二期码头，公司散杂货营运中心操作团队还在目的港迎接这6台门机下船。



■ 协会工作

中国水利电力物资流通协会第五次会员大会在京召开

2017年12月10日至12日，中国水利电力物资流通协会（以下简称：协会）第五次会员大会在北京西国贸大酒店隆重召开。来自全国大件物流行业的250多位会议代表参加了会议。



2017年12月10日至12日，中国水利电力物资流通协会（以下简称：协会）第五次会员大会在北京西国贸大酒店隆重召开。来自全国大件物流行业的250多位会议代表参加了会议。会议审议通过了协会第四届理事会工作报告；审议通过了协会秘书处提交的关于修改协会章程的报告；审议通过了协会秘书处提交的关于会费收支情况的报告；审议通过了换届筹备组提交的关于第五届理事会组成方式和有关问题的说明；会议通过无记名投票方式选举产生了协会第五届理事会、常务理事会以及协会新领导班子，会议一致同意推举潘智勇同志为协会第五届理事会会长，推举刘峰、王从武、崔海涛、徐锋、唐岱君、杨巍、马传铎为副会长，秘书长由刘

峰兼任。会议根据民政部有关规定和协会新章程要求，设立

并选举产生了第五届理事会监事长。监事长由尉瑞霄同志担任。中国物流与采购联合会（简称：中物联）副会长兼秘书长崔忠付同志代表中物联党委到会祝贺并做重要讲话。崔会长充分肯定了协会成立20年来所取得的成绩，特别是过去的四年里，协会在以郭丙年同志为主要负责人的第四届理事会领导班子的带领下，在专家委员会及全体会员单位的积极参与和大力支持下，协会的凝聚力、影响力和社会公信力显著增强，在创新发展、服务会员、规范行业、自身建设、反映诉求等方面均取得了可喜成绩。崔会长同时对大会选举产生的协会新一届理事会和协会领导班子表示祝贺，并代表中物联党委对协会新一

届理事会提出三点希望，一是希望新一届理事会要认真宣传贯彻党的十九大精神，要结合实际在学懂弄通上、在宣传贯彻上，在加强党建上，在指导行业协会改革发展上下功夫；二是希望协会要积极探索行业协会发展规律，明确协会定位。要抓住此次换届机遇，切实健全组织制度，创新机制、强化服务，使协会真正成为行业信息的提供者，竞争合作的协调者，秩序利益的维护者，规划政策的建言者，改革发展的促进者；三是希望协会完善职能，提高服务能力。要逐步健全法人治理结构，努力实现从业人员职业化、专业化、年轻化，使行业协会成为“企业离不开，政府靠得住，员工信得过”的行业代表，成为国内外市场上能维护行业企业权益的主要力量。

协会第五届理事会新当选会长潘智勇同志，在大会投票

选举程序完成后，代表新一届理事会做了发言。潘智勇首先感谢了与会代表对新一届理事会、常务理事会的信任，感谢中物联党委对协会换届工作的关心和指导，感谢历届理事会和历届协会领导班子为协会所做的贡献。关于今后如何开展工作，潘智勇同志表示，在换届选举工作获得民政部正式核准备案后，协会新一届领导班子将正式开展工作，最大限度团结和带领全体会员，坚持以“加强党建，秉持传统，开拓创新，行稳致远”四句话十六字的工作总思路，全面完善补充落实协会已确定的十三五规划，勤奋工作，努力将协会打造成一个全体会员合作共赢的平台，为实现行业梦想而做出自己应有的贡献。



潘智勇 崔忠付 郭丙年

务，会议同时还邀请了商务部国际经贸专家关安平教授、国家发改委丝路国际产能合作促进中心谢阳军主任、清华大学杨士强、刘大成教授、天津清研智通信息科技有限公司COO刘洋和曹妃甸区党组成员、港口管委会徐伟主任参会，并请他们就十九大精神、“一带一路”战略与大件物流、大件运输与物联网等专题进行解读并演讲。

协会第五届理事会第一次会长办公会以及关于大件物流行业发展座谈会也同步套开。潘智勇同志和刘峰同志分别主持了相关会议。会长办公会议决定，聘请郭丙年同志担任协会第五届理事会的会长顾问。



为了贯彻落实好“十九大”精神，努力为会员提供更多创新服

关于《道路大型物件运输企业等级标准》（征求意见稿）广泛征求意见的通知

各会员企业及有关单位：

为了推动大件运输行业健康、平稳、创新发展，维护广大会员企业根本利益与生存空间，营造大件物流企业规范有序、公平公正的市场竞争环境，防止形成新的垄断，阻碍大件物流健康协调发展。现将中国道路运输协会起草的《道路大型物件运输企业等级标准》（征求意见稿）印发给你们，请认真研究并于2017年12月31日前将意见如实反馈至中国水利电力物资流通协会秘书处，以便秘书处汇总向有关部门反映。

登陆“中国水利电力物资流通协会网”，网址：<http://www.shdwl.cn>，在网站首页左侧的“通知公告”栏下载文件及附件电子版。

通信地址：北京市丰台区广安路9号国投财富广场3号楼12A03-05，邮编：100055

电子邮箱：369310029@qq.com

联系人：刘峰，电话：18511960738

附件1.《道路大型物件运输企业等级标准》（征求意见稿）

附件2. 征求意见回函意见表

政策解读

中物联发布2017年全国重点企业物流统计调查报告

近日，根据《社会物流统计核算与报表制度》要求，国家发展改革委、中国物流与采购联合会对中国2016年全国重点工业、批发和零售业企业物流状况和物流企业经营情况进行了统计调查。

一、调查样本概况

本次调查共收到1417家企业资料，其中工业企业659家，占47%；批发和零售业企业88家，占6%；物流企业670家，占47%。

二、工业、批发和零售业企业物流情况

2016年，随着供给侧结构性改革的推进，工业、商贸领域重点改革任务取得积极进展，物流成本稳中趋缓，物流专业化维持较高水平，物流费用率连续四年有所下降。

（一）企业物流成本缓中趋稳

2016年工业、批发和零售业企业物流成本同比增长3.7%，上年为下降1.2%，物流成本增速虽由下降转为增长但仍保持低速增长，延续了近年来总体回落的走势。

其中，运输成本由比上年下降0.3%转为增长4.8%；保管成本由下降3.1%转为增长2.0%；管理成本增长4.8%，增速提高4.1个百分点。

在保管成本中，仓储成本由下降1.0%转为3.6%；利息成本下降7.1%，降幅提高6.1个百分点；配送及流通加工包装成本、信息及相关服务成本有所增长，分别增长6.0%和7.8%。

2016年工业、批发和零售业企业运输成本占企业物流成本的47.6%，按可比口径计算，比上年提高0.2个百分点；保管成本占36.8%，下降0.6个百分点；管理成本占15.6%，提高0.2个百分点。

（二）行业物流效率持续改善

2016年被调查企业物流效率持续改善，物流费用率延续了下降走势，但各行业水平仍存在较大差异。

企业物流费用率下降。2016年工业、批发和零售业企业物流费用率（物流费用占销售总额的比重）为8.1%，比上年下降0.1个百分点。其中，工业企业物流费用率为8.6%，下降0.1个百分点；批发和零售业企业物流费用率为7.4%，下降0.2个百分点。整体上看，



我国工业、批发和零售业企业物流费用率延续近年来的回落走势，但回落幅度有所趋缓。

各行业物流费用率涨跌不一。近年来，工业、批发和零售各行业物流费用率差异较大，工业企业总体高于批发和零售企业。从2016年看，有以下几个方面特点：

大宗商品行业物流费用率明显趋缓，但仍处于较高水平。在工业行业中，造纸及纸制品业、非金属矿物制品业、农副食品加工业、黑色金属冶炼及压延加工业的物流费用率较高，大宗商品行业合计物流

费用率为11.6%，比上年下降0.5个百分点。2016年虽有所回落但仍高于工业企业平均水平。

汽车、医药等高附加行业物流费用率小幅回升。在工业行业中，医药制造业、汽车制

造业等高附加值产业物流费用率小幅回升，比上年分别提高0.3和0.4个百分点，一方面近年医药冷链行业物流设施设备投入增加，另一方面，921治超等新政出台，对汽车物流特别是运输成本产生一定影响。综合来看，高附加产业物流费用率短期虽有所回升，但仍低于工业企业平均水平。

（三）物流专业化、社会化仍是主流

近年来，工业、批发和零售企业物流专业化水平总体趋升，2016年仍维持较高水平，工业、批发和零售业企业对外

支付的物流成本占企业物流成本的65.3%，同比回落0.1个百分点，占比近七成是行业物流发展的趋势。

运输物流外包比例稳中有升。其中，特别是运输外包比率持续提升。2016年工业、批发和零售业企业委托代理货运量比上年增长7.9%，占货运量的83.0%。企业物流过程中，运输量外包比例持续提高，同比提高2.4个百分点。

行业仓储物流向社会化转型。2016年工业、批发和零售业企业平均仓储面积为3.4万平方米，比上年下降24%，连续两年有所回落。企业平均仓储面积的连续回落表明企业仓储自我管理占比有所减少，也反映出当前产业组织模式的转变，仓储物流社会化程度提升，企业内部和企业之间的组织更趋协同。

在企业仓储面积中，自有仓储面积平均为1.7万平方米，比上年下降5.5%；租用仓储面积平均为1.8万平方米，下降33%。但租用仓储面积占比连续两年小幅回落，但仍超过五成，为51.2%，下降8.3个百分点。

河南省交通运输厅2017年信用体系建设重点工作



2017年是实施“十三五”规划的重要一年，也是落实《社会信用体系建设规划纲要（2014—2020年）》的关键之年。今年我省交通运输信用体系建设工作总体要求是：认真贯彻落实党中央国务院、省委省政府和交通运输部关于信用体系建设部署要求，以“构建信用为核心的新型市场监管机制、提升行业现代治理能力”为目标，以守信联合激励和失信联合惩戒为重点突破，进一步健全信用制度建设，加速建成我省交通运输信用信息系统，持续开展信用评价工作，强化信用信息归集和应用，加强诚信教育和诚信文化建设，在全行业形成守信光荣、失信

可耻的浓厚氛围，为交通运输当好经济社会发展“先行官”提供坚实保障。

一、进一步健全信用制度建设

制定《河南省交通运输企业安全诚信体系建设管理规定》《河南省水运工程和施工企业信用评价实施细则》《河南省道路运输行业信用管理办法》，推动《河南省公路设计企业信用评价实施办法（试行）》修订工作，推动政务公开、政务诚信评价办法等政务诚信管理制度建设

二、加强行业信用信息系统和信用网站建设

加快建设我省交通运输信用信息系统，推进公路水路建设市场、道路运输信用评价系统试运行，同时根据各单位新增业务需求，逐步完善行业信用信息系统功能；加强行业信用信息系统与部、省相关信用信息平台共享平台对接；推动各领域业务系统与行业信用平台的数据对接。建立安全诚信体系建设信息管理平台，实现

对交通运输从业企业的安全生产信用信息采集、评价、在线监测。加快推进河南省信用交通网站上线运行，及时更新发布行业信用信息，实现与部级网站群的对接。

三、加强交通运输评价工作

开展公路水运工程设计、施工、监理企业和试验检测机构年度信用评价；推进普通干线公路施工企业信用评价工作；组织开展道路运输企业质量信誉和从业人员诚信考核；落实交通运输部《交通运输安全生产信用管理办法》，开展从业人员安全生产信用等级试点评价工作。

四、强化信用信息归集和应用

全面实现行政许可、行政处罚等信用信息“7天双公示”，即行政许可、行政处罚决定作出之日起7个工作日内及时录入信用信息归集系统，同步在厅门户网站公示，并推送至部、省相关信用信息平台。按照部、省要求，扩大信用信息覆盖范围，推动行业归集上报交通运输从业企业和人员基础信

息、信用评价结果、奖惩信息等信用信息。推动行业在行政审批、项目申报、招标投标、政府采购、人事招录、评优表彰、资金补助等事项中使用各类信用信息，加强信用信息应用。

五、加强守信联合激励和失信联合惩戒

落实国家和省级层面在失信被执行人、招标投标领域、电子商务及分享经济领域炒信行为、财政性资金管理使用等领域制定出台的联合奖惩备忘录（行动计划）。会同省发展改革委转发并落实交通运输部等36部门制定的《关于对严重违法失信超限超载运输车辆相关责任主体实施联合惩戒的合作备忘录》，及时上报我省严重违法超限超载失信当事人名单。推动行业建立守信激励失信惩戒机制，按照部、省要求搜集上报守信激励和失信惩戒典型案例。

六、加强诚信教育和诚信文化建设

按照部、省统一部署，组织开展我省“信用交通宣传月”“信用周”等诚信宣传活

动，大力宣传诚信典型，曝光失信典型。加强公务员诚信教育，提升公务员法律意识和诚信意识，提升交通运输部门公信力。充分发挥厅门户网站和我省“信用交通”网站等平台作用，加强交通运输行业诚信教育宣传，营造“学信用、懂信用、用信用、守信用”的良好氛围，让诚实守信成为全行业的价值追求和行动自觉。

七、完善信用体系建设工作推进机制

坚持工作例会制度，进一步优化会议组织方式，增强会议针对性和时效性，通过例会总结工作进展，研究解决重点难点问题，安排部署下步工作，稳步推进行业信用体系建设。加强工作指导，及时传达学习国家、部、省信用体系建设相关政策精神和工作动态，举办行业信用体系建设专题培训。开展信用体系建设调研，学习借鉴外省市先进经验，创新工作思路。加强信用体系建设督促检查，加大通报考核力度，确保各项任务有效落实。

■ 时政信息

浙江温州路政启动2017年“路卫” 3号、4号治超专项整治行动

为切实加强公路和公路桥梁保护，认真落实浙江省交通运输厅、浙江省公安厅有关联合文件要求，温州市公路管理局于近日全面启动了2017年“路卫”3号、4号治超专项整治行动。

此次行动将重点整治车货总重49吨以上和超限50%以上的货运车辆；车辆外廓尺寸超过限定标准的违法超限车辆；纳入严重违法失信超限运输行为名单的相关责任主体；省际节点、重点桥梁路段超限运输车辆；已通过治超非现场执法固定证据，尚未主动接受处罚的存量违法超限运输车辆等五大类。

行动中，将突出强化联合执法，要进一步加强与当地公安交管等部门的联系，形成治超执法合力；将突出严格规范执法，严守治超“十不准”纪律和“五坚持”原则，全面落实治超“八项制度”，有效落实执法过程全记录；将突出加强科技治超，切实做好非现场设施采集的违法超限运输车辆有效存量记录处置工作；突出落实治超“黑名单”制度，积极对接市信用办，扎实推进信用治超。

广西沿海铁路货物运输突破5000万吨 同比增加10%



今年截至12月11日，广西沿海铁路累计完成货物运输5000.7万吨，同比去年增加455.8万吨，增幅10%，占据中国铁路南宁局集团有限公司年累总发送量的“半壁江山”。

广西沿海铁路地处北部湾沿海，涵盖邕北、钦防2条高速铁路，以及南防、钦北、黎钦、钦港、玉铁5条普速铁路，北接南昆、湘桂、黔桂等铁路与全国路网相联，南连防城港、钦州港、北海港三大港口，是中国西南地区海铁联运最重要、最便捷的通道。

今年以来，广西沿海铁路公司围绕服务国家“一带一路”倡议，立足管好、用好铁路出海大道，深入推进铁路供给侧结构性改革，不断优化运输产品供给，倾力服务广西打造向海经济。今年上半年，该公司在钦州和防城港分别成立货运中心，专职服务货物运输，为企业量身定制个性化运输方案。

为更好满足社会运输需求，该公司主动适应市场需求变化，积极争取中国铁路南宁局集团有限公司的支持，创新开行个性化、集装化多式联运班列。结合北部湾及东盟地区海产品资源丰富的实际，大力开发冷链运输产品，常态化开行广西至北京、沈阳、上海3条海产品冷链集装箱班列专线，打通了东盟至华北、东北、华东地区的铁路冷链运输通道，累计发送冷链产品1.72万吨，同比增幅184.3%。根据客户需求，大力开发海铁联运产品，组织开行“北粮南运”海铁联运集装箱班列，为货主节约近20%的物流成本；组织开行“白糖装箱”项目，为货主节约运输成本近20元/吨。同时，充分利用政策优势，重点推进“煤炭入箱”、“铁矿入箱”、“散粮入箱”等散货入箱集装箱货源项目，打造新的通道品牌。截至12月11日，该公司完成集装箱运输464.9万吨，同比增长24.5%。

今年四月份，中新互联互通南向通道项目正式进入实施阶段。广西沿海铁路公司积极推进班列到发、港铁货物衔接等环节的细化落实，推动班列实现常态化开行。为更好地服务南向通道建设，自7月1日零时起，在广西自治区和中国铁路南宁局集团公司的主导下，广西沿海铁路下调约90%品类货物运价标准，其中集装箱货物运价下降最高达20%。这不仅极大的提升了广西北部湾地区货运品质和竞争优势，也让货主享受到了铁路改革带来的红利，进一步发挥了铁路经济大动脉的作用。运价调整后该公司集装箱月均运量43.2万吨，增幅10.8%。

大件运输行业好消息， 四川高速公路降费了

据悉，四川省高速公路对于对经批准的超限运输车辆按照基本费率标准收取车辆通行费政策开始执行了，收费站2017年12月15日收到相关降费文件《川结算执字【2017】25号文》。行驶四川高速公路的超重的大件运输车不用再翻倍缴费了，大家计算四川高速公路通行费时可以这样计算出大约的通行费：基本费率0.10元/吨·公里×车货总重（吨）×行驶公里数。

从2016年8月18日颁布的《超限运输车辆行驶公路管理规定》（交通运输部令2016年第62号）到2016年10月13日颁布四川省高速公路管理局《关于贯彻执行大件运输和U型行驶车辆收费政策的通知》（川交高管财便【2016】48号）文再到2017年12月13日发布《四川高速公路联网收费系统运行协调执行通知书》（川结算执字【2017】25号文）历时16个月才终于落地执行，大件运输行业的阳光来之不易啊！

同行的超重车辆出收费站时如果遇到麻烦可以保上述文件维护自己权利，但必须是车证相符。

据不完全统计，截至目前，已有陕西省、四川省、甘肃省、辽宁省、贵州省、内蒙古、吉林省、黑龙江省已经对经批准的超限运输车辆按照基本费率标准收取车辆通行费，山西省、天津市、河南省正在积极走流程。

贯彻实施《江西省道路运输条例》 新闻发布会召开

12月13日，省人大财经委、法制委，省人大常委会法工委，省政府法制办，省交通运输厅联合召开贯彻实施《江西省道路运输条例》（以下简称《条例》）新闻发布会。省人大常委会副主任龚建华，副省长李贻煌出席会议并讲话，省人大财经委副主任邓勤，省人大法制委副主任委员叶敏健，省法制办主任谢茂林等出席，省交通运输厅党委书记、厅长王爱和介绍《条例》的内容和贯彻实施意见，厅党委委员、副厅长谢德强、严允，省运管局局长易宗发及省直有关部门单位负责同志等出席。道路运输行业协会及部分企业代表，新闻媒体记者近50人参加会议。



龚建华指出，省人大常委会与时俱进地修订《条例》，既是依法治国的必然要求，也是加强我省经济社会发展法治保障的紧要任务。一要充分认识修订和实施条例的重大意义。要在《条例》的学习、贯彻上，既要认识到《修订》的重大意义，更要把握好《修订》的关键要义，切实增强执法的严肃性和有效性。二要深入推进道路运输管理法治化，强化制度建设，落实法定职责，提高履职能力，抓好学习宣传，积极推进全省道路运输治理体系和治理能力现代化，不断提高道路运输治理法治化水平。三要不断加大依法监督力度，综合运用执法检查、专题调查、代表视察和审议工作报告等多种监督形式，全面、深入了解《条例》贯彻执行情况，确保《条例》各项规定落到实处。

李贻煌要求，一要提高思想认识，《条例》的修订实施，为深化道路运输行业“放管服”改革指明了努力方向，为推动道路运输行业新旧业态融合发展创造了条件，为促进道路运输安全持续稳定向好提供了法治保障。二要认真学习领会，准确把握《条例》的精神实质和丰富内涵，准确把握道路运输行业管理职能的规定，准确把握提升道路运输服务水平、准确把握加强道路运输安全监管的规定，全面提高道路运输安全生产水平。三要切实加强组织领导，确保《条例》贯彻实施取得实效。各级政府和有关部门要把贯彻实施《条例》作为当前的一项重要任务来抓，各司其职，相互配合，大力推进，营造贯彻实施的良好范围，合力推进《条例》落地生效，推动道路运输事业再上新台阶，确保贯彻实施工作落到实处、取得实效。

王爱和介绍《条例》的修订背景和过程、修订的主要内容和特点，以及交通运输部门贯彻实施《条例》的具体措施。他要求，一是加大宣传力度，通过广播、电视、报纸、互联网等多种媒体，发挥汽车站、收费站、高速公路服务区等行业场所的宣传作用，广泛深入地面向社会各界宣传《条例》，扩大《条例》的影响力。二是争取各方支持，各级交通运输部门和道路运输管理机构要积极向当地人民政府汇报，将贯彻实施《条例》这项工作纳入政府重要工作议程，细化落实《条例》的各项规定和要求，确保《条例》落到实处。三是依法履职尽责，要把学习贯彻《条例》与贯彻落实党的十九大精神结合起来，在加强道路运输行业队伍建设、加快道路运输业转型升级、强化道路运输安全监管等方面出实招、见实效，促进全省道路运输行业健康稳定发展，为决胜全面建成小康社会、建设富裕美丽幸福江西作出新的更大贡献。

据悉，新修订的《条例》经江西省第十二届人大常委会第三十五次会议审议通过，将于2018年1月1日正式实施。《条例》共七章，八十五条，在落实“放管服”改革、激发市场活力、强化安全监管等方面取得了显著的成果。其中，《条例》重新规范了出租汽车客运管理。对出租汽车客运行业发展进行了定位，强调市、县人民政府应当根据城市特点、社会公众出行需要，统筹发展巡游出租汽车和网络出租汽车，为社会公众提供品质化、多样化的出行服务。在加强市场监管方面，《条例》将城市公共汽（电）车经营、出租汽车经营等许可事项由前置审批改为后置审批；规定了班线客运、城市公交、巡游车经营权应当通过服务质量招投标方式确定市场经营主体，不得有偿出让和擅自转让。

此外，《条例》还规定了反恐职责，明确省市际客运班线应当实名售票、汽车租赁经营者要查验承租人身份，要求公交车要设置安全警示标识、公布违禁物品目录等。《条例》对有严重违法违规行为或存在重大安全隐患的经营者、从业人员、运输车辆退出道路运输市场作了比较具体的规定。如对道路运输车辆未按规定参加年审或年审不合格的、道路运输经营者无正当理由超过一百八十日未经营的或者不再具备许可条件的，由原许可机关注销或撤销其许可。

安徽环巢湖公路大桥将安装 “动态称重系统”

12月12日起，环巢湖公路桥梁开始安装“动态称重系统”，另外7座公路大桥配备“安全运行监测系统”。今后车辆过桥可瞬间获取荷载数据，“安全运行监测系统”能第一时间监测到桥梁的所有信息。

“动态称重系统”和“安全运行监测系统”是一组传感器和含有软件的电子仪器，用以测量动态轴重和车辆通过时间并提供计算轴重、轴重、总重（如车速、轴距等）的数据。一方面可对桥梁的交通量进行统计，对过桥的车辆信息（轴重、轴距、车速、车长、总重等）进行实时监测和管理，为今后评价桥梁交通荷载、交通状况等提供可靠的基础数据；另一方面可研究交通荷载变化与桥梁整体变形之间的关系，为建立大桥交通荷载模型及养护工作提供依据。

此次“动态称重系统”先是在环巢湖旅游大道南淝河大桥上试行安装。另外东向出城口S105合马路上的桥头集跨铁大桥、撮镇大桥、柘皋河大桥、裕溪河大桥和环巢湖旅游大道上的白石天河大桥、杭埠河大桥、兆河大桥将配备安全运行监测系统”。今后车辆过桥可瞬间获取荷载数据，“桥梁安全运行监测系统”能第一时间监测到桥梁的所有信息。

■ 热点关注

打造高质量发展的物流业，有这七个抓手

“ 十九大报告指出：我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期。这是对我国经济发展的总体判断，这个判断也同样适用于物流业。 ”

改革开放以来，我国的物流业快速发展，在一个较长时间内，物流业增加值增长远高于GDP的增速。2007年到2014年，物流业增加值的增速分别为20.3、15.4、13.1、13.9、9.1、11.1、10.3；但在2016年，这个增速已降为6.1%，低于GDP增速。这表明，物流业的发展已经到了关口，即粗放式发展要转变为精益式发展，数量型扩张转变为质量提升型，资源占有模式转变为资源整合模式。

物流业高质量发展，首先要要求物流人素质提升。20多年来，我国的物流教育事业发展很快，400多所高校开设物流专业，学科齐全，师资提升。学生们知识结构全面，系统性强，研究能力、操作能力、创新能力均超过他们的上一代。但是，我们也应该看到，物流的环境不是温室，他们的成长还需要在严酷的市场竞争中磨练。

物流业高质量发展，还需要对业务模式、业务流程、服务水平、服务标准进行不断优化、不断改进、不断创新。新的服务体系要求，物流业要与制造业、农业高度融合，除

生产环节外，所有的环节都要外包，如采购、入厂、加工、包装、运输配送、销售、结算、支付、进出口、零配件、维修、市场开发、客户管理等，将由专门的机构进行，卖产品变为卖服务。对此物流企业应有充分的准备，这样的需求很快就会大量出现。

物流业高质量发展，需要完善基础设施网络。十九大报告特别强调：加强水利、铁路、公路、水运、航空、管道、电网、信息、物流等基础设施网络建设。这是第一次由最顶级别文件中，把物流设施列为基础设施，第一次提出物流应与铁、公、水、空、管、电、信息连成大网。这方面，我们还有很多事情要做。比如多种运输方式的集节点选择和建设，各种物流节点的互联互通，物流各个组成要素的协同发展等。

物流业的高质量发展，需要研发和应用先进的科学技术，尤其是信息技术、互联网、大数据、人工智能技术。单证、合同、指令、查询、追踪、检索、信息收集整理存储；支付、结算电子化；征信、预测、风险识别、

防范、处理大数据化；学习、改进、评估、优化、创新、决策、执行智能化。这也是很快就会到来的事情，人工智能判断的事情，计算机能更快地判断，并提出多个解决方案。

物流业高质量发展，要在绿色环保上下功夫。物流业的绿色环保有很多事情可做。包材可循环、可降解，新能源广泛使用，太阳能发电供热，降水的收集使用，变频节能设备改造，作业效率提升，准时衔接响应等。报告说，在中高端消费、创新引领、绿色低碳、共享经济、现代供应链、人力资本服务等领域培育新增长点、形成新动能。绿色环保，将是物流业的重要使命。



物流业高质量发展，需要建立新的政府管理体制和放管服模式。十九大报告指出：创新和完善宏观调控，发挥国家发展规划的战略导向作用，健全财政、货币、产业、区域等经济政策协调机制。把减税降费、补贴补助、金融支持与创造良好的营商环境结合起来。过去，一些部门把主要精力放在奖励、贴息、资金注入上来，忽视了授之以渔的问题，把企业的注意力引到

争资金、争牌照、争称号上，放松了企业经营能力的培养。企业同质化低水平竞争，造成资源的巨大浪费。

物流业高质量发展，需要我们走出国门，成为国际化的物流企业。长期以来，我国物流企业止步于国门，越过船舷的业务很少有国内的企业来做。随着我国经济的开放和一带一路战略的实施，需要物流企业和贸易企业、建设企业、制造企业一起走

出去。报告要求：赋予自由贸易试验区更大改革自主权，探索建设自由贸易港。我国比任何时候都需要走向世界，因此，国际物流通道和物流节点建设和运营，国际规则的学习和改造，中国标准的形成和推广，是新一代物流人的光荣使命。

十九大报告涉及到物流的文字并不多，但提出的各项工作均与现代化物流有关。任重道远，新的征程在呼唤新老物流人，奋斗未有穷期。

新形势下物流企业定价体系建设问题分析

1 对物流企业定价产生影响的因素

1.1 市场需求与竞争

在当前，物流企业也身处在较为激烈的市场竞争中，根据影响因素以及对产品的需求程度从而进行定价，这样可以使客户得到最大的优惠，企业也能够实现最大的利润。由于价格在发生浮动，其相应的市场需求也会跟着浮动变化，这称之为需求价格弹性。作为物流公司必须了解变化的情况，从而依据不同的情况制定不同的策略。同时，市场竞争上的环境也直接影响企业的定价策略，当企业供给的产品差异性较小、市场竞争比较激烈的情况下，企业制定价格的自主性较小。

1.2 物流成本

在任何的商品和价格服务的组成架构中，成本是最为重要和最基础的要素，同时也是企业在经营中的最低的经济底线。倘若企业销售的价格连成本都达不到，那么企业便没有

盈利甚至会产生负债。所以，物流企业在进行定价的时候必须要把成本这一重要因素考虑进去。

1.3 国家政策

对于国家来说，必须要对价格经常的采取干预措施，形成不同的市场价格，其国家的相关政策方针起到了至关重要的作用。所以物流企业在定价的时候，必须要将国家的指导性政策方针，综合考虑进去。

1.4 行业特征

在物流企业里，定价的影响因素之一行业特征也是缺一不可的。物流企业将物流服务作为其主要的业务。相对于实体店商品的提供来说，物流企业所提供的服务具有千变万化的特征，所以物流企业在提供服务时，必须要根据不同的顾客，不同的需求来提供相应的服务品质和服务水平。买主和卖主必须共同来协商具体的价格，其服务产品的需求和时间都具有较大的波动，因此

会使得物流企业采取降价或者优惠价的方式，来顺应其波动，并且要将剩余的供应能力进行充分的利用。但是，政府相关部门和行业协会会有相关的收费标准，这样有利于不正常的降价得到有效遏制。

2 物流企业定价所采取的策略

(1) 撇脂定价策略。物流企业之所以在新产品刚上市时就定较高的价格，是为了将消费者的眼球吸引过来。这一形式的定价策略，也需要要求自身企业的竞争者较少，即使在高价的情况下也能正常的独家经营，另一方面也要求市场中的客户需求的弹性较小，即使处于高价水平，市场需求也处于稳定状态。

(2) 渗透定价策略。渗透定价策略具体指的是，物流企业在市场中投放新产品的前期阶段，会把物流服务或者产品以较低的价格来进行出售从而将大量的消费者吸引过来，这样市场的占有率和销售量就

容易获得。然后逐渐地将价格依据市场的份额进行提升，使得成本进行降低，从而使得盈利目标得以实现。想要使用渗透策略必须要满足以下几个条件：一是商品必须要有较大规模的市场，竞争的潜力也比较大；二是对于商品来说具有较大的需求，价格弹性，只要将价格进行降低，就会有大量的需求，进而通过大批量的销售，从而使得成本得到降低；三是顾客比较容易接受低价，这样可以促使顾客的购买力。

(3) 折扣定价策略指的是，通过给商品进行各种的折扣从而将消费者和中间商吸引过来，使得他们积极的购买商品或者进行积极的推销，从而使得销售量，扩大市场占有率得到提高的目的得以实现。

2.2 价格调整策略

价格调整策略往往是用于应对竞争者的价格调整所制定出来的策略。对此，自身企业需要对竞争者的调价行为进行相关的分析，了解其调价的

原因，竞争者的调价时长是长期还是短期，并且还要分析自身企业是否要做出相关对策来应对竞争者的调价行为以及相应的后果影响。情况分析完毕后，物流企业可以采取保持原先的价格或在保持原先的价格的前提下，通过非价格手段进行反攻，三是随着别的企业降价也进行降价，同时在保证产品成本和价值的前提下进行降价，以此维持企业之前所占有的市场份额。四是当企业所占有的市场份额有所下降时，将更为廉价的产品推出来，提高自身竞争力。

3 结语

综上所述，本文主要通过分析影响定价的因素来制定相应的策略，但是对于不同的物流企业，其目标以及所处的市场环境都存在差异，就要根据自身的实际发展状况选择适合自己的定价策略，进而制定出更加健全的物流定价体系。

■ 热点关注

何黎明：新时代我国物流业和供应链发展的趋势展望

● 物流运行总体稳中有升、稳中有进

今年以来，在党中央、国务院正确领导下，全国物流运行保持了良好发展势头。

今年前三季度，社会物流总额184.8万亿，同比增长6.9%。社会物流总费用8.6万亿元，同比增长10.4%。物流业总收入6.3万亿元，同比增长13.3%。

总体来看，物流运行呈现“一降、两优、三升”的特点：“一降”，是物流成本稳中趋降；“两优”是指物流需求结构和供给能力持续优化；“三升”是指物流市场价格、企业效益和行业景气度有所上升。

（一）社会物流成本稳中趋降

我国社会物流总费用与GDP的比率从2012年的18%下降到2016年的14.9%，2017年前三季度进一步下降14.5%，累计下降了3.5个百分点。即每万元GDP所消耗的社会物流总费用从2012年的1800元降至今年前三季度的1450元，累计下降350元，下降了19.4%。

社会物流成本水平持续回落的原因：一是经济结构持续调整。我国服务业占GDP比重逐步提升。历史数据表明，服务业占GDP的比重每上升1个百分点，物流费用与GDP的比率下降约0.3-0.4个百分点。经济结构的调整约使社会物流总费用与GDP的比率下降了2.7个百分点。

二是物流运作水平持续提升。近年来，我国物流业提升运作水平，约使社会物流总费用与GDP的比率下降0.6个百分点。以工业为例，我国规模以上工业企业库存率在9%左右，远高于发达国家5%的水平。

近年来，随着物流业与制造业深度融合，工业企业库存率逐步降低，带来占压资金、仓储等成本下降。物流总费用中资金占用成本与GDP的比率从2012年的2.6%，降至今年前三季度的1.9%，下降0.7个百分点。仓储费用与GDP的比率由2012年的2%左右，下降到1.7%，下降0.3个百分点。前三季度，仓储物流指数平均为52.4%，比上年同期回升1.5个百分点，反映经济活动中总体库存呈下降趋势。

三是政府着力降低制度性成本。近年来国家连续出台了一系列的政策措施，包括国务院连续出台《降低实体经济企业成本工作方案》、《关于进一

步推进物流降本增效，促进实体经济发展的意见》等，提出具体政策措施，着力解决制约行业发展的关键问题，降低制度性交易成本。从物流成本构成来看，管理费用与GDP的比率从2012年2.2%下降到2%，下降0.2个百分点。

（二）物流需求结构持续优化

生产带动物流仍是主要需求。今年前三季度，全国工业品物流总额168万亿，同比增长7%，工业物流保持平稳增长。工业品物流占社会物流总额的92.5%，仍是社会物流的主要需求来源。

同时，新旧动力加快转换，高技术产业、装备制造等物流需求引领作用进一步增强，今年前三季度分别增长13.4%和11.6%，增速高于工业品物流总额6.7和4.9个百分点；高耗能物流、大宗商品物流需求延续回落走势。前三季度六大高耗能行业物流需求同比增长3.1%，增速较工业品物流总额低3.9个百分点。

消费驱动物流增长特征明显。前三季度单位与居民物品物流总额0.7万亿元，同比增长30.8%，消费物流保持较高增长速度。2016年，网络购物占社会消费品零售总额的12.6%，网络购物与电子商务日趋繁荣，带动电商物流和快递业务高速增长。

今年前三季度，电商物流指数中，总业务量指数平均为138.5点，同比增长40%。我国快递业务量完成273.9亿件，快递业进入日均亿件时代。刚刚过去的“双十一”，主要电商企业全天共产生快递订单8.5亿件，同比增长29.4%。此外，与消费相关的冷链、医药、汽车、服装等细分市场保持较好增长势头。

（三）物流供给能力深度调整

物流企业群体发展壮大。物流快递企业集中上市，企业间兼并重组、联盟合作日益活跃。中国远洋海运集团经营船队综合运力排名世界第一，招商局、中外运启动物流资产重组整合。铁路总公司18个铁路局完成公司制改革。东航物流等央企混改启动，京东物流正式独立运营。目前，“中国物流企业50强”主营业务收入达8300亿元，进入“门槛”提高到28.5亿元。全国A级物流企业已达5000家，其中5A级物流企业267家，一批综合实力强、引

领行业发展的标杆型物流企业加快涌现。

行业发展动能加速转换。人工智能加快行业赋能，无人仓、无人机、无人驾驶、物流机器人等一批国际领先技术得到试验应用。例如，京东实现了全流程无人仓及无人分拣，全部环节均由机器人完成。物流互联网逐步形成，目前我国已有超过400万辆重载货车安装北斗定位装置，大量物流设施接入互联网。

物流大数据、云计算推动产业数据化、可视化变革，区块链技术得到探索应用。平台经济、数字经济深化分工合作，互联网+高效运输、互联网+智能仓储、互联网+便捷配送等创新模式引领发展。交通运输部开展无车承运人试点，推动行业集约化、规范化发展。随着我国产业迈向全球价值链中高端，现代供应链正在成为新增长点和发展新动能。

（四）行业整体处于景气区间

今年前三季度，物流业景气指数均值为54.9%，保持在景气区间。公路运力总体平稳，9月份中国公路物流运价指数为103.9点。海运运力供需矛盾有所缓解，前三季度，中国沿海散货运价指数平均为997.2点，同比增长19.2%。

随着物流需求回升，企业效益持续改善。上半年中物联重点联系物流企业业务收入同比增长29.9%，收入利润率为6.7%，较上年同期提高1.8个百分点。电商快递、汽车物流、现代供应链等新兴企业表现突出。

（五）物流政策环境持续改善

今年以来，党中央、国务院重视物流业发展，先后出台了物流业降本增效等一系列重要文件。各部门从自身职能定位出发，出台支持行业发展的政策措施。

国家发改委开展国家级物流园区和智能化仓储物流示范，鼓励“互联网+”高效物流创新发展，建立物流行业联合惩戒机制；交通运输部推动多式联运、无车承运、甩挂运输等新业态、新模式，启动新一轮超限超载治理；商务部推动商贸物流标准化发展；工业和信息化部推动服务型制造；财政部推动服务型制造；国家税务总局协调解决物流税负较高的问题；国家工商总局推进“一照多址”改革。

地方政府重视发挥物流业战略性、基础性

作用，相继出台支持发展的规划政策。

我国物流业进入以质量和效益提升为核心的新阶段

前不久召开的党的十九大开启了中国特色社会主义建设的新征程。物流业发展面临新要求、新任务。

十九大报告指出，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期，并提出了建设现代化经济体系的战略目标。现代物流业和现代供应链是现代化经济体系的重要组成部分，是新时代中国特色社会主义建设的重要支撑，也是社会主义现代化强国的必备条件。

未来一段时期，我国物流业将进入以质量和效益提升为核心的发展新阶段，必须坚持深化供给侧结构性改革，降低全产业链物流成本，提高物流供给质量，做好降本增效“减法”，不断增强实体经济竞争力；必须坚持效率改进，质量提升和创新驱动，积极引入新技术、新模式、新理念，提高全要素生产率，做好转型升级“加法”，逐步释放行业发展新动能。

一是要做好降本增效“减法”

当前，我国物流成本相对于美日欧等发达国家仍然有较大差距，社会物流总费用与GDP的比率比美国等发达国家高出5-6个百分点，仅相当于美国20世纪80年代水平，物流业降本增效潜力巨大。从未来看，物流降本增效的路径有三条。

第一是继续优化经济结构。经济结构的持续变化对降低物流成本作用是显而易见的，在当前经济结构加快转换的阶段，优化经济结构还是降低物流成本的主要原因。但是，随着经济结构逐步调整到位，通过经济结构优化降低成本也会触及边界。

第二是提升物流运作水平。我国运输费用、保管费用、管理费用与GDP的比率都比美国、日本高2-3个百分点，各项物流费用下降空间较大。特别是我国运输结构不合理，相对



经济的铁路和水路运输占比偏低，下一阶段要大力发展多式联运，提升铁路和水路运输的比重。

还有我国传统大规模生产方式带来的大规模库存，占压资金的沉没成本偏高，下一阶段要大力消灭库存浪费，实现物流“零库存”，将是降低物流成本的重要突破口。

第三是降低制度性交易成本。今年初，国务院领导做出重要批示，把降低物流成本作为今年的重点工作，国务院连续两年出台推进物流业降本增效的文件，有关部门和各级政府积极贯彻落实，我会全程参与文件的出台，积极反映落实情况，降低物流成本形成社会共识。

随着审批、税收、用地、交通、信用等制度性成本的进一步降低，将推动物流管理成本的下降。

综合考虑，未来三至五年，我国社会物流总费用占GDP的比率预计可降至13%左右。

二是要做好转型升级“加法”

当前，我国物流业正处于转型升级的关键时期，行业发展逐步从追求规模数量增长向质量效益提升转变，从成本要素驱动向效率提升、创新驱动转变，从单纯降低物流成本向降本与提质协同发展转变，加快释放行业发展新动能。

第一是大力发展智慧物流。新一轮科技革命推动互联网与物流业深度融合，智慧物流迎来发展机遇期。

预计未来5-10年，物联网、云计算、大数据等新一代信息技术将进入成熟期，全覆盖、广连接的物流互联网将加快形成，物流数字化程度将显著提升，众包、众筹、共享等新的分工协作方式将得到广泛应用，服务经济、体验经济将更加深化，人工智能技术将快速迭代，物流机器人使用密度将达到每万人5台左右，“智能革命”改变物流市场格局。

第二是大力发展现代供应链。现代供应链是衡量一国经济竞争力的重要指标，也是物流业迈向价值链中高端的必然选择。

目前，我国供应链发展仍处于起步阶段，提升空间巨大。今年国务院办公厅发布的《关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》，全面部署现代供应链发展工作。

十九大报告要求，在现代供应链领域培育新增长点、形成新动能。下一阶段，要积极延伸服务链条，推动物流业与上下游产业战略合作，构建协同共享的物流生态圈。要推动供应链与互联网深度融合，以智能技术强化产业链各环节衔接，打造智能协同的智慧供应链体系。要进一步扩大开放，促进全球供应链互联互通，带动全球贸易便利化，形成开放互联的全球供应链体系。

第三是加强物流基础设施网络建设。这是十九大报告提出的要求，也是制约行业发展的薄弱环节。目前，我国物流基础设施不平衡不充分问题突出，特别是与城市消费相配套的末端基础设施缺失严重，不能适应现代化经济体系的需要。

下一步，要深入推进交通与物流融合发展，完善物流基础设施规划布局，促进多种运输方式无缝对接，推动物流园区互联互通，完善城市末端物流微循环，打造布局合理、衔接一体、功能齐全、绿色高效的物流基础设施网络体系。

三是要进一步坚持创新“驱动”

党的十九大报告指出，创新是引领发展的第一动力，是建设现代化经济体系的战略支撑。

当前，新一轮科技和产业革命形成势头，新产业、新模式、新技术、新业态层出不穷，新的增长动能不断积聚。我们应该抢抓机遇，加大创新投入，转变发展方式，培育新的经济增长点，助推建设创新型国家。