内部资料

港口视点与研究

（第三十四期）

中國港口協會
CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2016年11月

转方式、调结构、推进水运创新发展 ……（1）

中外运长航集团有限公司总经理　宋德星

拓展“互联网+”，打造智慧港口 ……（11）

厦门港务控股集团有限公司董事长　陈鼎瑜

全链条、大平台、新业态——交通与物流融合发展政策解读 ……（22）

国家发改委综合运输研究所所长　汪鸣

本期发送范围：

中国港口协会会长、常务副会长、副会长、常务理事、港口企业会员单位、秘书处各部室；

送：交通运输部何建中副部长、部总工办、部水运局

转方式.调结构，推进水运创新发展

浙江舟山
中国外运长航集团有限公司总经理 宋德星



二〇一六年十一月

目录

■ 第一部分 航运业面临的形势和发展趋势
■ 第二部分 航运业转方式、调结构、创新发展，势在必行
■ 第三部分 如何转方式、调结构，实现创新发展






航运业面临的形势和发展趋势

- 当前航运企业正面临四大困境：
- 一是受全球经济影响，国际航运市场波动加剧，盈利及发展极不稳定。
- 二是长期处于运力过剩环境，企业经营风险不断加大。
- 三是世界经济贸易增速下降，航运需求萎缩。
- 四是航运企业之间同质化竞争加剧，全行业进入微利乃至亏损区间。

航运业面临的形势和发展趋势

- 对于航运业未来发展趋势，我们有一个总体判断：
- 一是海运业将进入较长的重组整合期。
- 二是未来航运业将不断塑造稳健可持续的发展模式和文化。
- 三是世界航运结构调整的动力和重心仍在亚洲,中国因数仍然是影响国际航运变化的关键。

中国外运长航 SINOTRANS&CSC
服务创造价值
Success in Service

目录

- 第一部分 航运业面临的形势和发展趋势
- 第二部分 航运业转方式、调结构、创新发展，势在必行
- 第三部分 如何转方式、调结构，实现创新发展

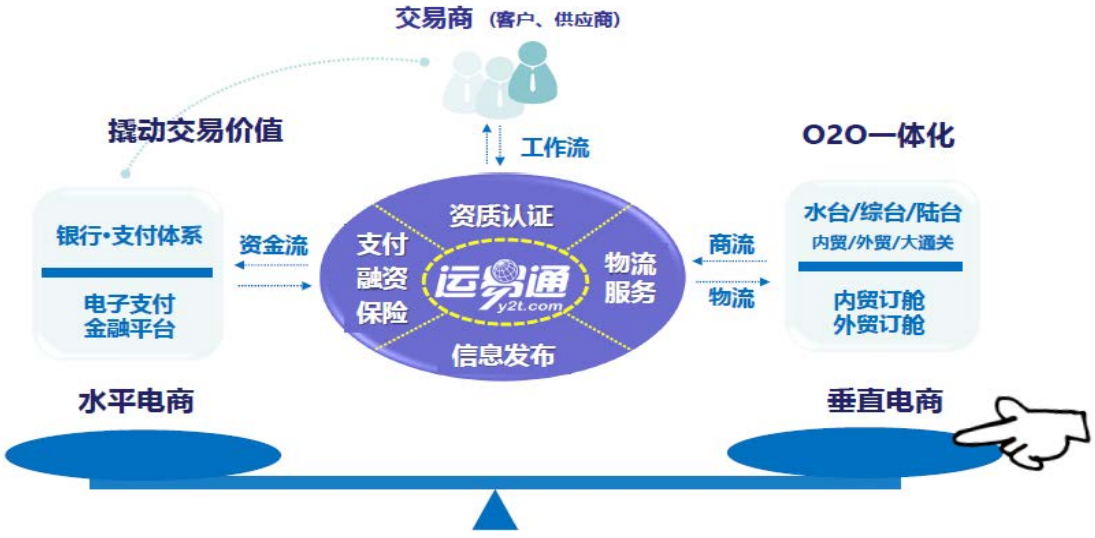
航运业转方式、调结构、创新发展，势在必行

- 创新商业模式，突破传统的客户服务边界，向航线的两端延伸服务并创造新的增值服务，是航运转型的一大趋势。
- 商业模式创新是一种集成创新，是一系列创新的组合。商业模式设计仅靠单一工具已无法实现，因此应借助企业的融资工具，突破传统的经营模式，实施产融结合新模式。
- 中外运运易通电商平台专注于“互联网+物流”为核心的大流通信息化建设，及社会化公共物流资源集约提升的运营模式改造，通过重构传统的业务模式，实现物流、信息流、资金流的三流合一，致力于打造“货易运——信易通——物易流”的公共互联网大流通生态圈。
- 我们专门开通了运易通网站，网址是：www.y2t.com,大家可以到网上看看服务产品



运易通 y2t.com

基于主营业务的O2O体系

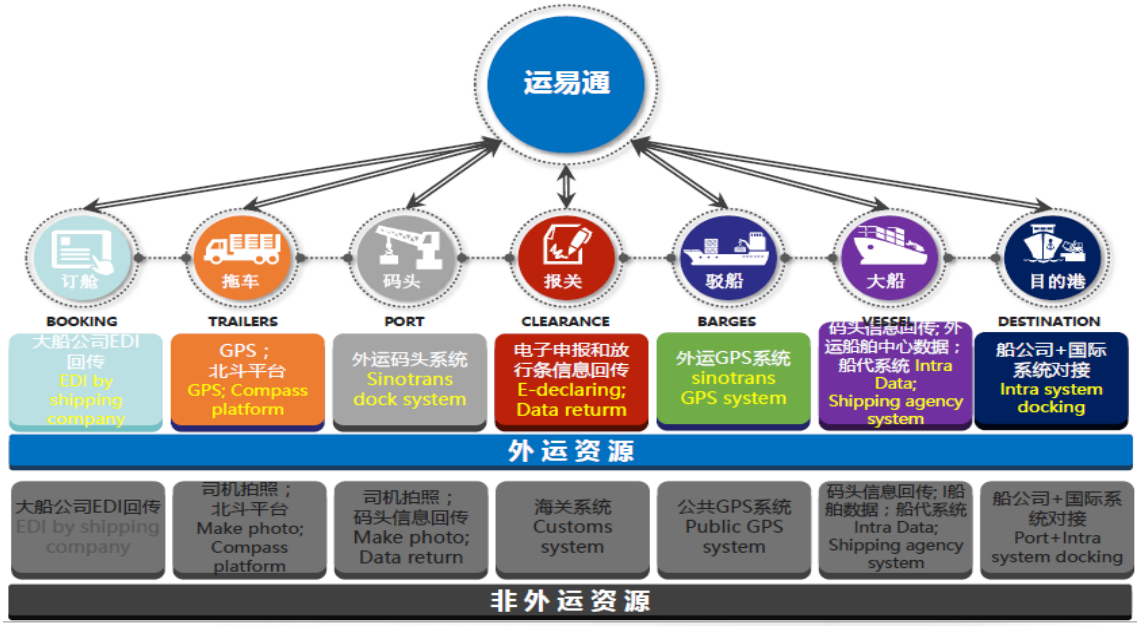


中国外运长航 SINOTRANS&CSC

网上订舱服务

运易通 y2t.com



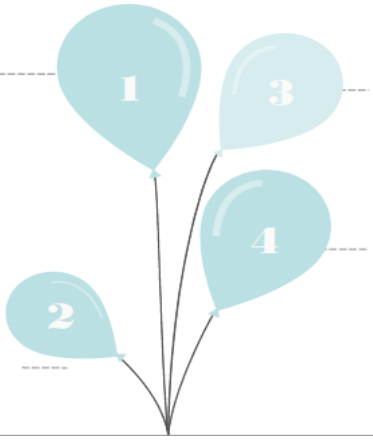


现有核心产品

- **基于一站式服务的基础服务产品**
- **基于供应链具体业务场景的场景金融**

订单管理：订单管理是以物流可视化+货物可视化+订单可视化为核心，为客户提供订单交付全景管理的产品

区块车货匹配：以E箱管+E办单+E闸口+车货匹配为基础，为属地提供货源和运力的匹配平台



退税宝、发票贷、承兑保理等、信用证保理：提供各种场景下利用资金成本提前体现的场景金融服务，构建增值服务产品体系

线下业务全程供应链管理：利用系统体系支持线下业务开展全程供应链管理业务的开拓

中外运广东电商公司的运易通平台因表现卓越，创新整合物流资源模式，创新融资、信息、风控模式，促进营造电商新业态的良好生态圈，提升了社会效益，在政府的主导下，经电商业界推荐并评选，继“2015年度国际电商展大奖（IEBE Awards）”极具价值跨境电商服务机构奖后，荣膺“2016年度最具影响力电商企业”奖。



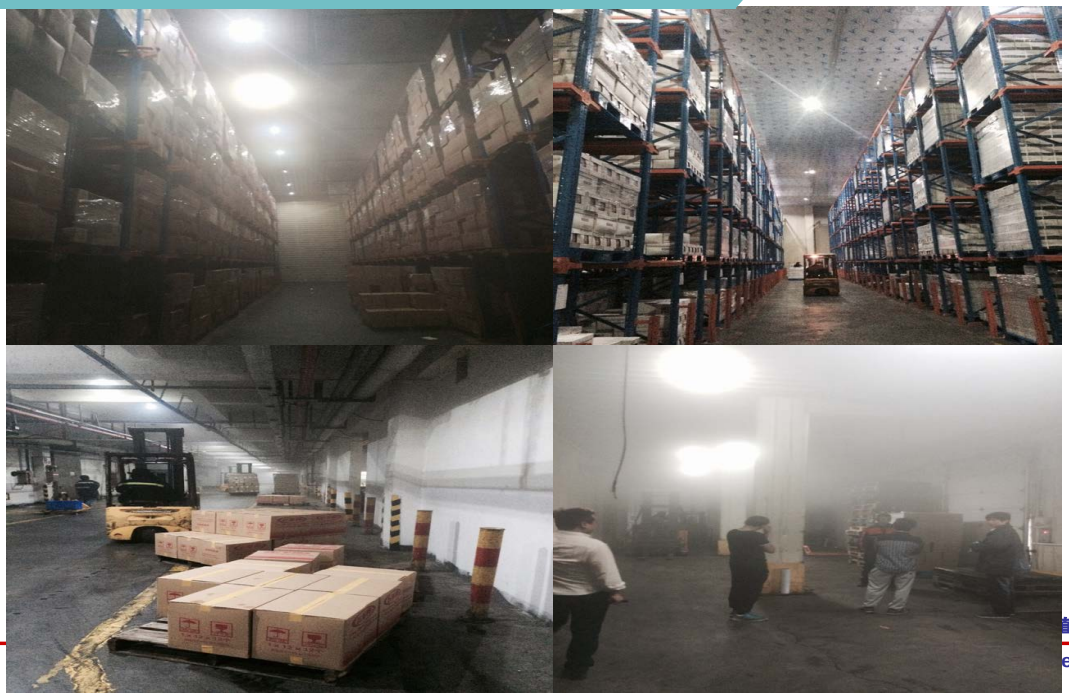
目录

- 第一部分 航运业面临的形势和发展趋势
- 第二部分 航运业转方式、调结构、创新发展，势在必行
- 第三部分 如何转方式、调结构，实现创新发展

如何转方式、调结构，实现创新发展

- 我们所处的行业内，创新升级不断，技术更新不断。特别值得我们关注的是跨境电商物流业务，近些年发展十分迅猛，国家不断发布支持政策，市场增量急速扩大。
- 结构调整，行在当下、利在久远。我们集团将综合物流放在更加突出的位置，致力于打造世界一流物流企业。今年6月，由Armstrong& Associates, Inc.公司发布的全球货运代理TOP25、全球第三方物流Top50排行榜出炉。作为唯一一家进入十强的中国企业，中国外运股份有限公司分别位居第五名和第八名，相比去年有所提升。
- 冷链物流是我们集团专业物流方面的一个特色产品。最大的亮点是中外运普菲斯的全自动化冷库配送。

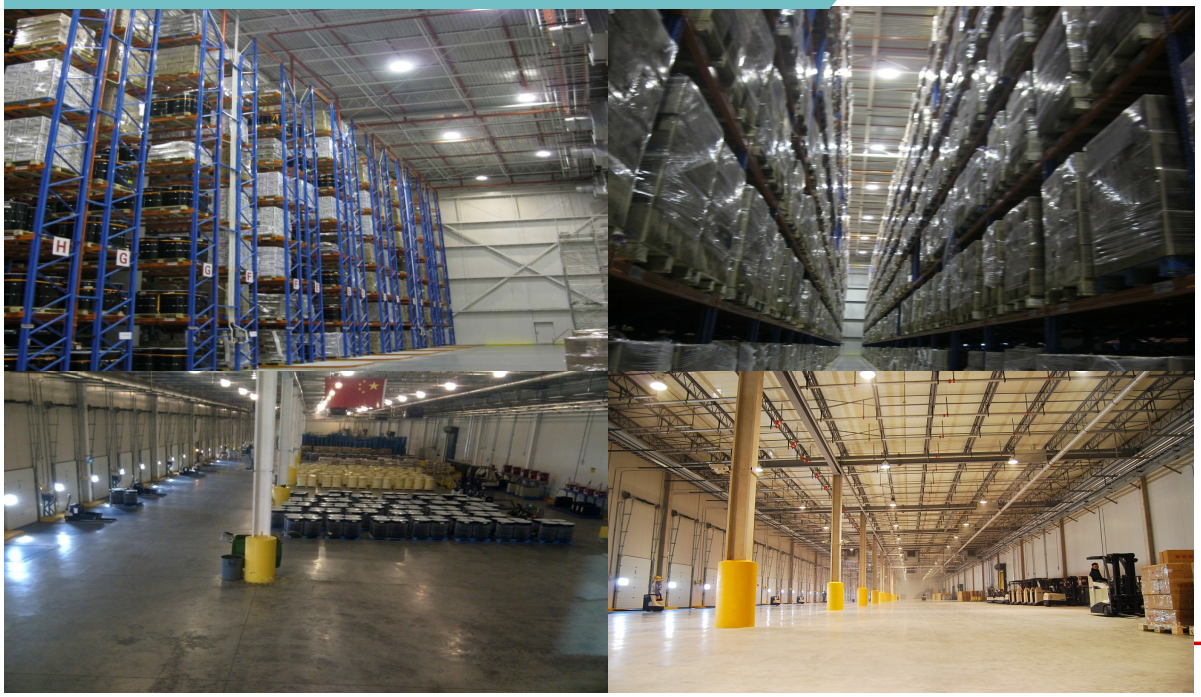
传统冷库



新型冷库



PFS冷库



服务的客户

如何转方式、调结构，实现创新发展

- 以智能创造为特征的全球新一轮科技革命和全球产业变革加剧，使得跨界经营和迭代更新正成为企业模式创新的重要内容。拿我们优势的物流业务来说，运用“互联网+”和平台思维，广泛推行线上线下和标准化服务，提升运营质量；同时，牢牢抓住国家实施“中国制造2025”、新型城镇化和共建“一带一路”等机会，大力发展个性化、定制化、集成化的专业物流和供应链管理服务，提供中高端产品供给，在结构优化中推动创新发展。我们将在“十三五”进一步创新物流平台和生态圈建设。

谢谢大家！



厦门港务控股集团有限公司
XiaMen Port Holding Group Co.

拓展互联网+ 打造智慧港口

2016.11.19



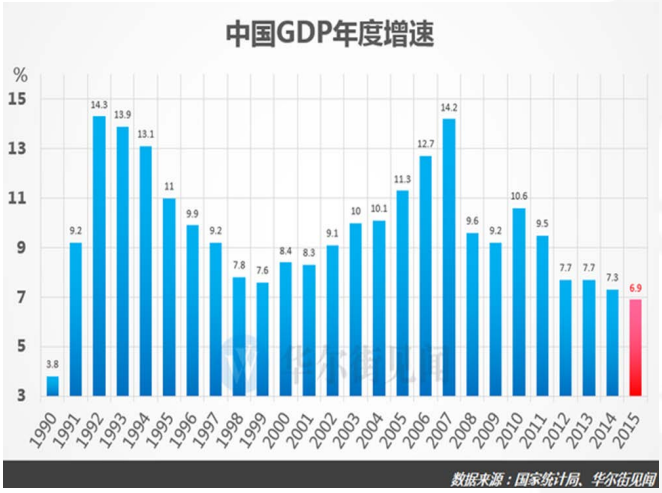
目录

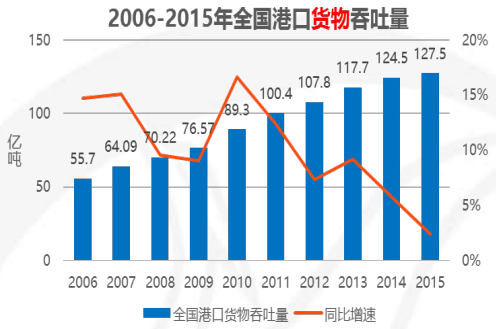
- 面临新变化 抓住新机遇
- 战略新引领 促进新转型
- 智慧新港口 推动新探索
- 把握新契机 展望新征程

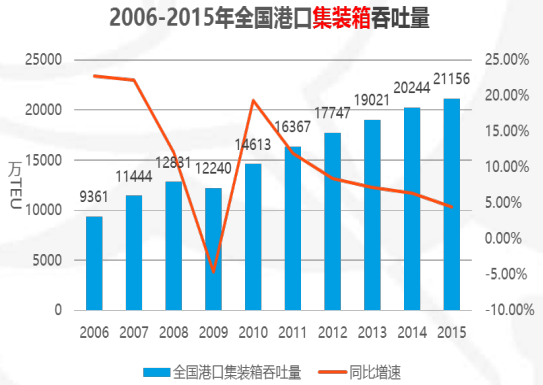
一、面临新变化 抓住新机遇

（一）新形势 面临新挑战

① 经济新常态，增长放缓，带来港口需求放缓







一、面临新变化 抓住新机遇

（一）新形势 面临新挑战

② 码头同质化竞争问题越来越突出，港口企业效益增长乏力。

2016年前三季度A股港口上市公司业绩

股票代码	A股简称	营业收入/万元	比上年同期%	净利润/万元	比上年同期%
600018	上港集团	2,281,267	2.2	395,801	-12.5
601018	宁波港	1,253,366	-3.8	188,672	-17.5
601880	大连港	980,959	50.8	34,558	-6.9
600717	天津港	913,339	-25.1	100,073	0.8
000905	厦门港	604,702	17.3	12,325	-13.7
601000	唐山港	492,515	31.7	96,100	15.5
600575	皖江物流	453,902	-18.4	39,968	25.4
600017	日照港	320,416	-2.8	23,097	-34.6
600317	营口港	256,107	-7.8	35,324	-20.4
000582	北部湾港	214,582	-6.5	38,944	10.5
600190	锦州港	213,993	23.3	4,001	-67.1
000022	深赤湾A	141,835	2.0	42,724	2.3
000507	珠海港	135,661	-13.9	8,400	62.2
600279	重庆港九	119,459	-22.0	6,180	5.7
601008	连云港	87,626	-6.9	732	-83.5
000088	盐田港	20,343	10.7	26,965	-27.4
002040	南京港	13,650	20.5	2,123	39.9

一、面临新变化 抓住新机遇

（一）新形势 面临新挑战

③ 航运市场低迷，船公司联盟化、船舶大型化成为主流。

④ 港口运营商与航商竞合格局发生新的变化

⑤ 环境、安全、交通的压力及港城关系。



一、面临新变化 抓住新机遇

（二）新技术 融入新应用

一、面临新变化 抓住新机遇

（三）智慧港 变革新动力

创新商机

充分运用互联网、物联网和其他新技术将加速物流生态系统的融合，港口作为全球供应链上的重要节点，抓住船、箱、客、货四要素。将供应链上下游参与方有机的结合，为港口营运商带来了重要契机与商机。



一、面临新变化 抓住新机遇

（三）智慧港 变革新动力

建设原则

（一）立足需求，深化应用，提升服务

（二）协同业务，统一标准，资源共享

（三）多方参与，统筹协调，协力推进

（四）示范引领，突出亮点，理念创新



二、战略新引领 促进新转型

（一）服务战略大局

国家发展战略 1

李克强总理在阐述“中国制造2025”时明确提到“创新驱动”和“智能转型”的概念。可以说“智慧港口”是时代赋予港口行业的一次重要机遇

厦门市“十三五”战略 2

围绕厦门市“十三五”战略规划，对接“5+3+10”的现代化产业体系五大发展示范市建设

国有企业改革战略 3

围绕国有企业改革战略举措，坚持产城融合的区域发展战略，融入厦门“三个转型”，探索企业体制机制改革

港口发展战略 4

围绕港口发展战略目标，实现争创一流的战略目标，全力推动国际航运中心建设

二、战略新引领 促进新转型

（二）明确自身定位

进一步推动港口升级转型，成为厦门城市转型发展的重要平台载体，助推“五大发展示范市建设”。

三港

打造国际集装箱枢纽港

打造国际邮轮母港

打造绿色智慧港

两链

构建国际港航物流全程服务链

构建国际物流金融配套服务链

一台

建设现代国际物流供应链综合服务大平台

二、战略新引领 促进新转型

（三）制定发展举措

一个核心

依托港口平台发挥服务外向型城市经济的核心作用。

- 优化平台资源配置
- 建立平台经济生态圈
- 引导城市产业转型

两个手段

- 打造集物流、客流、信息流、资金流为一体的“港口产业经济平台”。
- 打造一流营商环境，提升港口服务、提升通关效率、协调政府关系，以高效便捷的营商环境促进平台生态圈的形成和发展壮大。

二、战略新引领 促进新转型

（三）制定发展举措

三大转型发展

- 发展现代港口产业、推动产业转型
- 构建和谐港城关系、融入城市转型
- 保障百姓民生工程、服务社会转型

四大重点产业

- 发展“贸易+航运+港口+物流+信息+金融”的供应链一体化的现代港航物流产业。
- 发展海上游、环岛游、海岛游等港口旅游产业。
- 打造以“智慧港口”为特色的港口信息产业。
- 发展以产融结合为方向和特色的港口金融服务产业。

三、智慧新港口 推动新探索

（一）智慧口岸：通关一体化

国际贸易“单一窗口”：加快港口综合信息服务平台推广和应用，打造以“智慧港口”为特色的港口信息产业。



从“多对多”到“多对一”

一个窗口、一个平台、一次申报、一次办结

厦门国际贸易“单一窗口”1.0版于2015年4月21日正式上线运行后，被商务部列入“全国自贸试验区八个最佳案例之一”，厦门口岸单一窗口报检量100%，稳居全国第一：

- ✓ 100%进出口货物报检
- ✓ 100%邮件快件
- ✓ 100%进出境船舶
- ✓ 100%覆盖航空公司空港检疫
- ✓ 100%跨境电商商品

三、智慧新港口 推动新探索

（二）智慧物流：全程可视化

现代港航物流：依托港口主业，拓展上下游产业，发展“贸易+航运+港口+物流+信息+金融”供应链一体化。



智慧物流 数据联动 全程共享

- 将船代、车队、堆场、码头等系统相对接，实现数据共享、作业协同、单证电子化、闸口智能化。
- 物流延伸 前置后移

司机使用手机一次登录，可一次调度、一次预约。

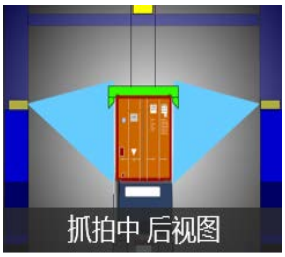


三、智慧新港口 推动新探索

（三）智慧码头：作业自动化

智能理货

用机器计算机系统替代 “人眼”自动识别与核销箱号、箱损、抓拍拖车号，BAY位等海量重复劳动。



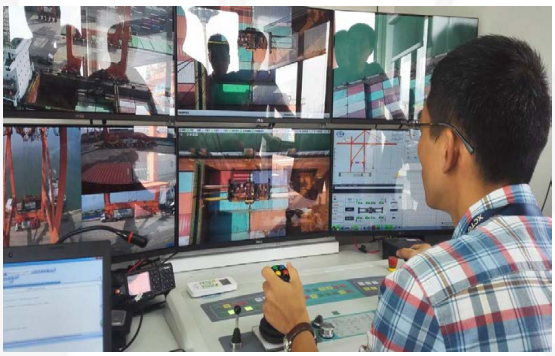


节约人工成本：

将实施前30人工减至12人（节约18名）省去*61%*人工支出

远程操控

应用物联网、自动控制技术，实时传输作业场景，实现桥吊、龙门吊的远程操作。改善司机作业环境，减轻劳动强度，提高作业绩效。



三、智慧新港口 推动新探索

（四）智慧商贸：服务便利化

网上营业厅

统一服务 统一窗口 统一标准



整合码头服务功能，实现业务受理、费用结算、预约服务、客户管理的统一窗口服务。服务于船东、船代、货代、拖车等港航企业.

一海游

现代港口旅游



以邮轮母港建设和鼓浪屿申遗为契机，打造“海峡”和“海丝”主题邮轮旅游精品线路，发展海上游、环岛游、海岛游等港口旅游产业。

港航金融

港航金融服务



以港务金控为平台，重点打造港口、航运、物流与供应链金融业务，探索航运物流产业发展基金等新型金融业态，发展以产融结合为方向和特色的港口金融服务产业。

三、智慧新港口 推动新探索

（五）智慧政务：服务透明化

“多规合一”城市治理体系

- 依托市政务网络和服务总线，与规划、发改、国土等部门业务管理信息系统连接，实现审批流程再造、空间信息共享、项目生成和审批协同，促进政府职能转变。
- 一个流程从项目建议书至施工许可核发，总审批时限由原来的180个工作日缩短至49个工作日。
- 在国际贸易单一窗口基础上实现与政务服务的对接。



1对N → N对1
串联审批 → 并联审批
部门审批 → 综合审批

→ 审批流程再造 → 政府职能转变

四、把握新契机 展望新征程

（一）
港口为中心
关、港、贸流程
全覆盖

（二）
新技术 新工艺
港口生态圈
绿色发展

（三）
创新发展模式
促进业态转型

四、把握新契机 展望新征程

（一）港口为中心关、港、贸流程全覆盖



四、把握新契机 展望新征程

（二）新技术、新工艺，港口生态圈绿色发展



人工智能	云计算	物联网	大数据	VR
机器感知 专家系统	虚拟化 网络化	互联网+ 传感、识别、 定位...	云计算 海量数据	视觉、听觉、 触觉

四、把握新契机 展望新征程

（三）创新发展模式，促进业态转型

港货联盟

以”三国”理念，促进港货联盟，实现国货国运、国企联盟发展。

港旅协作

以”三协”理念，促进港旅联动，实现协作、协调、协同发展。

港航合作

以”三共”理念，促进港航联合，实现共拓市场、共享成果、共创双赢。

港网创新

以”三智”理念，促进港网创新，实现智力支持、智能交易、智慧交割。

关港服务

以”三自”理念，促进关港服务，实现自助申报、自动审批、自行通关。

谢 谢

THANKS



全链条、大平台、新业态
——交通与物流融合发展政策解读

国家发展和改革委员会综合运输研究所
汪　鸣
2016年11月19日



背景

近年来，我国综合交通体系不断完善，物流业持续快速发展，支撑实体经济降本增效的能力明显提升，初步形成了衔接互动的发展格局。但也要看到，我国交通与物流融合发展不足，交通枢纽和物流园区布局不衔接、多式联运和供应链物流发展滞后、运输标准化信息化规模化水平较低等问题仍较为突出，未能有效发挥交通基础设施网络优势，在一定程度上制约了物流业整体水平的提高。为进一步落实物流业发展中长期规划和工业稳增长的有关部署，促进交通与物流融合发展，有效降低社会物流总体成本，进一步提升综合效率效益，需要解决交通运输与物流发展的衔接与创新问题。

主要内容

国务院2016年43号文《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》共五部分十六条，核心内容为“全链条、大平台、新模式”

一、总体要求
二、打通衔接一体的全链条交通物流体系
三、构建资源共享的交通物流平台
四、创建协同联动的交通物流新模式
五、营造交通物流融合发展的良好市场环境

一、总体要求

（一）指导思想

全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中全会精神，认真落实国务院决策部署，按照“五位一体”总体布局和“四个全面”战略布局，牢固树立并贯彻落实创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，以提质、降本、增效为导向，以融合联动为核心，充分发挥企业的市场主体作用，抓住关键环节，强化精准衔接，改革体制机制，创新管理模式，打通社会物流运输全链条，加强现代信息技术应用，推动交通物流一体化、集装化、网络化、社会化、智能化发展，构建交通物流融合发展新体系。



（二）发展目标

到2018年，交通与物流融合发展取得明显成效，“一单制”便捷运输制度基本建立，开放共享的交通物流体系初步形成，多式联运比率稳步提升，标准化、集装化水平不断提高，互联网、大数据、云计算等应用更加广泛，公路港和智能配送模式有序推广，运输效率持续提升，物流成本显著下降。全国80%左右的主要港口和大型物流园区引入铁路，集装箱铁水联运量年均增长10%以上，铁路集装箱装车比率提高至10%以上，运输空驶率明显下降，全社会物流总费用占国内生产总值的比率较2015年降低1个百分点以上。



到2020年，初步实现以供应链和价值链为核心的产业集聚发展，形成一批有较强竞争力的交通物流企业，建成设施一体衔接、信息互联互通、市场公平有序、运行安全高效的交通物流发展新体系。集装箱铁水联运量年均增长10%以上，铁路集装箱装车比率提高至15%以上，大宗物资以外的铁路货物便捷运输比率达到80%，准时率达到95%，运输空驶率大幅下降。城乡物流配送网点覆盖率提高10个百分点左右。全社会物流总费用占国内生产总值的比率较2015年降低2个百分点。

二、打通衔接一体的全链条交通物流体系

（三）完善交通物流网络

完善枢纽集疏运系统。尽快打通连接枢纽的“最后一公里”，加快实施铁路引入重要港口、公路货站和物流园区等工程。加快推进部分铁路枢纽货运外绕线建设，提高城市中心城区既有铁路线路利用水平。加强重点城市绕城高速公路建设，强化超大、特大城市出入城道路与高速公路衔接，减少过境货物对城市交通的干扰。鼓励城市充分利用骨干道路，分时段、分路段实施城市物流配送，有效减少货物装卸、转运、倒载次数。

二、打通衔接一体的全链条交通物流体系

专栏1　交通物流枢纽集疏运系统工程
1.铁路引入港口工程 交通运输部、中国铁路总公司加快制定港口集疏运铁路建设方案，实施大连港、天津港、青岛港、宁波一舟山港、广州港、重庆港、武汉港、南京港等港口的集疏运系统建设项目。推进铁路线路引入内陆港、保税港区等。建设武汉港江北铁路二期，宜昌港紫云姚地方铁路，荆州港车阳河港区至焦柳铁路连接线，长沙港新港铁路专用线，岳阳港松阳湖铁路支线，连云港港赣榆港区铁路专用线，重庆珞璜港进港铁路专用线改扩建等。 2.枢纽周边道路畅通工程 抓紧实施沿海和长江主要港口集疏运改善方案。实施昆明王家营、东莞石龙等2000个铁路货场周边道路畅通工程和交通组织优化方案。

ICT 国家发改委综合运输研究所

二、打通衔接一体的全链条交通物流体系

优化交通枢纽与物流节点空间布局。统筹综合交通枢纽与物流节点布局，加强功能定位、建设标准等方面的衔接，强化交通枢纽的物流功能，构建综合交通物流枢纽系统。编制实施全国综合交通物流枢纽布局规划，根据区位条件、辐射范围、基本功能、需求规模等，科学划分全国性、区域性和地区性综合交通物流枢纽。实施铁路物流基地工程，新建和改扩建一批具备集装箱办理功能的一、二级铁路物流基地。积极拓展航运中心、重要港口、公路港等枢纽的物流功能，支持重点地区以货运功能为主的机场建设。

二、打通衔接一体的全链条交通物流体系

专栏2　全国性和区域性综合交通物流枢纽布局

类别	功能要求	枢纽名称
全国性综合交通物流枢纽	国家交通物流网络的核心节点，应有三种以上运输方式衔接，跨境、跨区域运输流转功能突出，辐射范围广，集散规模大，综合服务能力强，对交通运输顺畅衔接和物流高效运行具有全局性作用。	北京一天津、呼和浩特、沈阳、大连、哈尔滨、上海一苏州、南京、杭州、宁波一舟山、厦门、青岛、郑州、合肥、武汉、长沙、广州一佛山、深圳、南宁、重庆、成都、昆明、西安一咸阳、兰州、乌鲁木齐等。
区域性综合交通物流枢纽	国家交通物流网络的重要节点，应有两种以上运输方式衔接，区域运输流转功能突出，辐射范围较广，集散规模较大，综合服务能力较强，对区域交通运输顺畅衔接和物流高效运行具有重要作用。	石家庄、太原、福州、南昌、海口、贵阳、拉萨、西宁、银川等。

ICT 国家发改委综合运输研究所

二、打通衔接一体的全链条交通物流体系

构建便捷通畅的骨干物流通道。依托综合运输大通道，率先推进集装化货物多式联运。编制实施推进物流大通道建设行动计划和铁路集装箱运输规划，做好骨干物流通道布局，到2020年初步形成集装箱运输骨干通道。在长三角、珠三角等客货流密集地区，研究推进客货分流的铁路、公路通道建设。有序推进面向全球、连接内陆的国际联运通道建设，加强口岸后方通道能力建设，开辟一批跨境多式联运走廊。

二、打通衔接一体的全链条交通物流体系

专栏3　便捷通畅的骨干物流通道布局
以网络化组织为目标，以集装化货物多式联运为重点，逐步在全国推行便捷运输，实现货物在区域间的高效、便捷流通。 1.南北沿海通道，服务沿海主要经济区、主要城市与港口。 2.京沪通道，服务京津冀与长三角等地区。 3.京港澳通道，服务京津冀、中原地区、长江中游与海峡西岸经济区、珠三角等地区。 4.东北进出关通道，服务东北地区。 5.西南至华南通道，服务成渝、云贵与北部湾、珠三角等地区。 6.西北北部通道，服务西北与华北等地区。 7.陆桥通道，服务西北、中原与东部沿海等地区。 8.沿江通道，服务长江经济带上中下游地区。 9.沪昆通道，服务华东、中部与云贵等地区。 10.国际通道，中欧、中蒙俄、中俄、中国一中亚一西亚、中国一中南半岛、海上等通道。 组织实施物流大通道建设行动计划，不断完善骨干通道布局。

ICT 国家发改委综合运输研究所

二、打通衔接一体的全链条交通物流体系

（四）提高联运服务水平

强化多式联运服务。推动大型运输企业和货主企业建立战略合作关系，重点在大宗物资、集装箱运输等方面开展绿色低碳联运服务和创新试点。支持有实力的运输企业向多式联运经营人、综合物流服务商转变，整合物流服务资源，向供应链上下游延伸。拓展国际航运中心综合服务功能，提升长江航运中心铁水联运比重。鼓励铁路运输企业在沿海主要港口与腹地物流园区之间开行小编组、快运行的钟摆式、循环式等铁路集装箱列车。加快普及公路甩挂运输，重点推进多式联运甩挂、企业联盟及无车承运甩挂等模式发展。制订完善多式联运规则和全程服务规范，完善和公开铁水联运服务标准，健全企业间联运机制。

二、打通衔接一体的全链条交通物流体系

拓展国际联运服务。完善促进国际便利化运输相关政策和双多边运输合作机制，鼓励开展跨国联运服务。构建国际便利运输网络，建设海外集结点，增加便利运输协定的过境站点和运输线路，开展中欧、中亚班列运输。鼓励快递企业发展跨境电商快递业务，建设国际分拨中心、海外仓，加快海外物流基地建设。在具备条件的城市建设集货物换装、仓储、中转、集拼、配送等作业为一体的综合性海关监管场所。

ICT 国家发改委综合运输研究所

二、打通衔接一体的全链条交通物流体系

（五）优化一体化服务流程

推行物流全程“一单制”。推进单证票据标准化，以整箱、整车等标准化货物单元为重点，制定推行企业互认的单证标准，形成绿色畅行物流单。构建电子赋码制度，明确赋码资源管理、分配规则，形成包含货单基本信息的唯一电子身份，实现电子标签码在物流全链条、全环节互通互认以及赋码信息实时更新和共享。支持行业协会及会员企业制定出台绿色畅行物流单实施方案，加快推广“一单制”，实现一站托运、一次收费、一单到底。推动集装箱铁水联运、铁公联运两个关键领域在“一单制”运输上率先突破。大力发展铁路定站点、定时刻、定线路、定价格、定标准运输，加强与“一单制”便捷运输制度对接。

二、打通衔接一体的全链条交通物流体系

强化一体化服务保障。建立健全企业首站负责、安全互认、费用清算等相关制度。建立政府服务、企业管理、第三方监督的保障体系，确保企业对用户需求及时响应和反馈。研究实施对赋码货物单元从起运地经运输仓储环节至目的地的全程监督服务，对物流各环节及时进行动态调整和应急处置，确保衔接顺畅。

ICT 国家发改委综合运输研究所

三、构建资源共享的交通物流平台

（六）建设完善专业化经营平台

支持社会资本有序建设综合运输信息、物流资源交易、大宗商品交易服务等专业化经营平台，提供信息发布、线路优化、仓配管理、追踪溯源、数据分析、信用评价、客户咨询等服务。鼓励平台企业拓展社会服务功能，推进“平台+”物流交易、供应链、跨境电商等合作模式。支持平台企业与金融机构合作提供担保结算、金融保险等服务。以服务“一带一路”战略为导向，推动跨境交通物流及贸易平台整合衔接。

三、构建资源共享的交通物流平台

（七）形成信息共享服务平台

依托国家电子政务外网、国家数据共享交换平台、中国电子口岸、国家交通运输物流公共信息平台等，建设承载“一单制”电子标签码赋码及信息汇集、共享、监测等功能的公共服务平台。对接铁路、航运、航空等国有大型运输与物流企业平台，实现“一单一码、电子认证、绿色畅行”；对接社会化平台，引导其结合自身实际对赋码货物单元提供便捷运输。

三、构建资源共享的交通物流平台

专栏4　国家交通运输物流共享服务平台工程
1.完善国家交通运输物流公共信息服务 完善政务、商务、要素资源、空间地理等信息采集、存储、查询、转换、对接、分析等功能，为企业提供信息查询服务。 2.整合构建国家交通运输物流大数据中心 完善信息服务与数据资源目录体系，围绕物流诚信、安全监管、公共服务等专题，开展数据交换、存储、监控、查询与统计分析、大数据挖掘等工作，为政府决策、市场运行和公共服务提供信息服务支持。 3.开展共享服务平台应用推广 打造一批网络交通物流公共服务产品，推广共享服务移动终端应用。

三、构建资源共享的交通物流平台

（八）加强对各类平台的监督管理

强化平台协同运作。编制实施国家交通运输物流公共信息平台“十三五”建设方案，建立数据合作、交换和共享机制。加强对各类交通物流服务平台的引导，促进企业线上线下多点互动运行，支持制造业物流服务平台与供应链上下游企业间信息标准统一和系统对接，强化协同运作。

整合共享信用信息。研究出台交通物流信息公开和数据开放相关管理办法。加强各类平台信用记录归集，逐步形成覆盖物流业所有法人单位和个体经营者的信用信息档案，根据信用评价实行分类监管，建立实施“红黑名单”制度和预警警示企业、惩戒失信企业、淘汰严重失信企业的机制。

ICT 国家发改委综合运输研究所

四、创建协同联动的交通物流新模式

（九）构建线上线下联动公路港网络

完善公路港建设布局。加大政府支持力度，加快全国公路港建设，加强与其他交通基础设施衔接，重点构建一批综合型、基地型和驿站型公路港。鼓励龙头企业牵头组建全国公路港联盟，推动行业内资源共享和跨区域运输组织。

强化公路港功能。推进公路港等物流园区之间运输、集散、分拨、调配、信息传输等协同作业，鼓励公路港连锁经营。整合货源、车辆（舱位）、代理、金融等信息，为物流企业提供运营支撑、系统支持。鼓励推广生产生活综合配套、线上线下协同联动的新模式，促进多业态融合发展。发展往返式公路接驳运输。

四、创建协同联动的交通物流新模式

专栏5　国家公路港网络工程
1. 综合型公路港 以全国性和部分区域性综合交通物流枢纽为重点，形成约50个与铁路货运站、港口、机场等有机衔接的综合型公路港，提供一站式服务，具备多式联运、信息交易、零担快运、仓储配送、政务管理、配套服务等综合功能。可为超过3000家企业提供服务，货运专线超过500条，静态停车超过3000辆，仓库面积超过8万平方米。 2. 基地型公路港 以区域性和部分地区性综合交通物流枢纽为重点，形成约100个与骨干运输通道快速连通的基地型公路港，具备公路货物运输和综合物流的基本功能。 3. 驿站型公路港 以地区性综合交通物流枢纽和国家高速公路沿线城市为重点，形成一批与综合型和基地型公路港有效衔接、分布广泛的驿站型公路港，具备货物集散、中转换装、往返接驳等功能。

ICT 国家发改委综合运输研究所

四、创建协同联动的交通物流新模式

（十）推广集装化标准化运输模式

加大运输设备集装化、标准化推广力度。研究集装化、标准化、模块化货运车辆等设施设备更新应用的支持政策，推广使用托盘、集装箱等标准化基础装载单元。推进多式联运专用运输装备标准化，研发推广公铁两用挂车、驮背运输平车、半挂车和滚装船舶。加快研发铁路快运车辆、新型集装箱平车、双层集装箱车及特需车辆，提高公路集装箱货车、厢式货车使用比率，研究制定江海直达船型等标准，推进专业化航空物流运输工具研发应用。支持发展大型化、自动化、专业化、集约环保型转运和换装设施设备。培育集装箱、托盘等经营企业，鼓励企业构建高效的跨国、跨区域调配系统，推进相关设施设备循环共用。

四、创建协同联动的交通物流新模式

加强技术标准支撑保障。发展改革、交通运输等部门要加强标准化等基础能力建设，依托现有研究机构和行业协会，加强对国家交通物流技术标准规范、大数据处理等的研究。标准化管理部门和行业主管部门要进一步提高交通物流全链条设施设备标准化水平，加快修订完善物流园区相关标准规范。建立共享服务平台标准化网络接口和单证自动转换标准格式。

国家发改委综合运输研究所

四、创建协同联动的交通物流新模式

（十一）发展广泛覆盖的智能物流配送

发展“互联网+城乡配送”。加快建设城市公用型配送节点和末端配送点，优化城市配送网络。支持交通运输、物流企业联合构建城市、农村智能物流配送联盟，支撑配送服务向农村延伸。鼓励利用邮政、供销社等网点，开展农村共同配送，结合农村创业需要，发展农村物流服务合伙人，打通农资、消费品下乡和农产品进城高效便捷通道。

四、创建协同联动的交通物流新模式

推进“互联网+供应链管理”。鼓励在生产、流通、仓储等单元推广应用感知技术，推动库存、配送信息在供应链上下游及时共享、协同响应。鼓励供应链管理企业采用大数据技术，分析生产、流通、仓储等数据，对原材料、零部件、产成品等运输仓储提供系统化解决方案。

强化“物联网+全程监管”。充分利用无线射频、卫星导航、视频监控等技术手段，开展重点领域全程监管。规划建设危险品、冷链等专业化物流设施设备，建立和完善危险品物流全过程监管体系和应急救援系统，完善冷链运输服务规范，实现全程不断链。

ICT 国家发改委综合运输研究所

五、营造交通物流融合发展的良好市场环境

（十二）优化市场环境

发展改革、交通运输、工商、检验检疫等部门要按照简政放权、放管结合、优化服务的要求，进一步完善相关领域市场准入制度。交通运输部门要组织开展道路货运无车承运人试点，研究完善无车承运人管理制度。发展改革等部门要将交通物流企业信用信息纳入全国信用信息共享平台和“信用中国”网站。交通运输、工商等部门要建立跨区域、跨行业、线上线下联合的惩戒机制，加大对违法违规行为的惩戒力度。交通运输、公安、安全生产监管等部门要加大公路超限超载整治力度，规范收费管理。铁路、港口等运输企业要顺应市场供求形势变化，加快完善运输组织方式，整合作业环节，清理和简化收费项目，降低收费标准。

五、营造交通物流融合发展的良好市场环境

（十三）统筹规划建设

发展改革、交通运输等部门要研究明确不同层级枢纽功能和定位，确定各种运输方式衔接和集疏运网络建设的要求，制定完善全国性、区域性综合交通物流枢纽规划。地方人民政府要编制地区性综合交通物流枢纽规划，加强综合交通物流枢纽规划与土地利用总体规划、城乡规划、交通专项规划的衔接。

五、营造交通物流融合发展的良好市场环境

（十四）创新体制机制

推进国有运输企业混合所有制改革，支持交通物流企业规模化、集约化、网络化发展。探索在铁路市场引入社会化集装箱经营主体，铁路运输企业要积极向现代物流企业转型，开放各类信息和接口，提高多式联运服务能力。建立海关、边检、检验检疫等口岸管理部门联合查验机制，促进一体化通关。加快出台大件运输跨省联合审批办法，形成综合协调和互联互认机制。

五、营造交通物流融合发展的良好市场环境

（十五）加大政策支持

国土资源部门要合理界定交通物流公益设施的范围，加大用地支持，在建设用地指标等方面给予保障。利用财政性资金和专项建设基金，鼓励和引导社会投资，加大信贷投放，支持综合交通物流枢纽建设、标准设备生产推广和绿色包装、公共服务信息平台建设等。支持交通物流企业通过发行债券、股票上市等方式多渠道融资。



五、营造交通物流融合发展的良好市场环境

（十六）强化衔接协调

充分发挥全国现代物流工作部际联席会议的协调作用，研究协调跨行业、跨部门、跨领域的规划、政策、标准等事项，促进政府、企业、中介组织、行业协会等信息公开与共享。行业协会等组织要更好发挥在政企沟通、信息收集、技术应用、标准推广、人才培训等方面的积极作用。



谢谢大家！