

物流政策辑要

2019年11月号

中国物流与采购联合会

2019年12月10日

政策点评：交通运输部、工业和信息化部等 6 部门：发布《危险货物道路运输安全管理办法》

政策动向：国务院：降低物流等部分基础设施项目最低资本金比例
工业和信息化部：发布《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）（征求意见稿）》

财政部：发布《快递包装政府采购需求标准（试行）》、
《商品包装政府采购需求标准（试行）》

财政部：发布《2020 年节能减排补助资金预算对地方分配结果》

交通运输部、国家发展改革委：深化道路运输价格改革

交通运输部：开展交通强国建设试点工作

交通运输部：开展 ETC 发行专项清理工作

商务部、中国工商银行：组织供应链领域重点合作项目推荐

政策摘要：中共中央、国务院：发布《推进贸易高质量发展的指导意见》
国家发展改革委等 15 部门：印发《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》

交通运输部、国家发展改革委等九部门：发布《关于建设世界一流港口的指导意见》

交通运输部：印发《推进综合交通运输大数据发展行动纲要（2020—2025 年）》

商务部等 18 部门：印发《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》

中国人民银行、银保监会：发布《关于金融服务支持收费公路制度改革的指导意见》

国家邮政局：发布《邮政服务和快递服务用户申诉处理办法（征求意见稿）》

地方借鉴：重庆市：调整客货车收费标准，隧道通行费固定

山西省：客车按路段分为甲乙丁三类

吉林省：高速公路货车通行不再计重收费

天津市：详细规定各路段客货车收费标准

陕西省：非法超载货车，按同车型 3 倍收费

河南省：发布《网络平台道路货物运输经营管理实施细则（暂行）》

陕西省：发布《关于深化资源共享合作进一步推动农村物流高质量发展的实施意见》

湖南省：高速公路货车通行收费拟启用新标准

贵州省：调整收费公路货车通行费计费方式

广东省：发布三种货车收费方案，各有侧重

附件：2019年11月份物流相关政策目录

政策点评：

交通运输部、工业和信息化部等 6 部门：发布《危险货物道路运输安全管理办

为深入贯彻落实党中央国务院的部署要求，切实强化危险货物道路运输安全管理，有效预防危险货物道路运输事故，保障人民群众生命、财产安全，保护环境，交通运输部、工业和信息化部、公安部、生态环境部、应急管理部、市场监督管理总局等六个部门，以联合部令形式制定发布了《危险货物道路运输安全管理办

《办法》统筹现行法律法规和标准规范，注重吸收以往事故教训、总结各地实践经验、主动接轨国际规则，着力强化危险货物道路运输全链条安全管理，进一步健全和完善各项管理制度，从根本上解决行业存在的八个方面的突出问题：

一是强化运输源头安全管理。针对非法托运危险货物问题，《办法》建立了危险货物托运清单制度，明确托运人在危险货物信息确定、妥善包装、标志设置及相关单证报告提供等方面的义务。

二是强化装货环节安全管理。针对生产、经营企业充装环节把关不严纵容违规运输问题，《办法》建立了装货查验制度，装货人要做到“五必查”（分别是：车辆是否具有有效行驶证和营运证；驾驶人、押运人员是否具有有效资质证件；运输装备是否在检验合格有效期内；所装载的危险货物是否与运单载明的相一致；所充装的危险货物是否在罐式车辆罐体的适装介质列表范围内等），对不符合要求的不得充装或者装载。

三是强化运输过程安全管理。针对运输企业对所属车辆“挂而不管”、“以包代管”等问题，《办法》明确规定“禁止危险货物运输车辆挂靠经营”，建立了危险货物运单制度，明确运输企业在发车例检、安全告知及车辆动态监控等方面的义务。

四是强化运输装备安全管理。针对常压罐车本质安全水平不高问题，《办法》建立了常压罐车罐体检验制度，规定只有经具备专业资质检验机构检验合格的罐车罐体方可出厂使用，重大维修改造需重新检验合格方可重新投入使用。

五是强化从业人员教育培训。针对从业人员专业能力、技术水平不高问题，《办法》规定托运人、承运人、装货人应当对本单位从业人员进行岗前安全教育和定期安全教育，考核不合格的人员，不得上岗作业。

六是统一车辆通行管理政策。针对各地危化品运输车辆通行管理政策不统一问题，《办法》规定公安机关可以依法对 5 类特定区域、路段、时段限制危化品车辆通行，确需限制危化品运输车辆通行高速公路的，应当在 0 时到 6 时之间。

七是实施小件危险品豁免管理。针对 84 消毒液等小包装日化品，以及气雾剂和化工品试剂等低度危害物品合规运输成本高问题，《办法》完善了例外数量和有限数量管理制度，对符合要求的豁免按照普通货物进行管理。

八是强化多部门协同监管。针对危险货物道路运输及相关活动参与方较多、各相关管理部门监管合力未能充分发挥的问题,《办法》明确了交通运输部主管、县级以上地方交通运输主管部门负责,工业和信息化部、公安、生态环境、应急管理和市场监管等相关部门按职责监督检查的管理体制。

点评:我国是危险化学品、爆炸物品、放射性物品等危险物品的生产和使用大国,也是危险货物道路运输大国。2018 年,道路运输完成危险货物运输量约 11 亿吨,占各种运输方式的近 70%。近年来,我国危险货物道路运输行业管理不断规范、发展形势持续向好,但危险货物道路运输事故依然时有发生,暴露出危险货物道路运输管理中还存在一些漏洞和问题。《办法》的发布,弥补了法规制度存在的漏洞和缝隙,着力构建“市场主体全流程运行规范、政府部门全链条监管到位、运输服务全要素安全可控”的危险货物道路运输管理体系。目前,很多省份对危化品车辆通行高速公路采取了不同限行措施,在一定程度上增大了运输组织难度,甚至影响了危险货物的高效流通及生产生活需要;部分小包装、低危险性货物需要由专用车辆运输,且不能与其他货物混装,合规运输成本较高。6 部门联合制定出台《办法》,推动统一全国危险化学品运输车辆等通行管理政策、对例外数量及有限数量等小件低危货物实施豁免管理,对于提升运输服务保障能力、更好服务生产生活需要具有重要作用。

政策动向:

国务院:降低物流等部分基础设施项目最低资本金比例

日前,国务院总理李克强主持召开国务院常务会议,决定健全固定资产投资项目资本金管理,促进有效投资加强风险防范。

会议决定,降低部分基础设施项目最低资本金比例。将港口、沿海及内河航运项目资本金最低比例由 25%降至 20%。对补短板的公路、铁路、城建、物流、生态环保、社会民生等方面基础设施项目,在投资回报机制明确、收益可靠、风险可控前提下,可适当降低资本金最低比例,下调幅度不超过 5 个百分点。基础设施领域和其他国家鼓励发展的行业项目,可通过发行权益型、股权类金融工具筹措资本金,但不得超过项目资本金总额的 50%。地方政府可统筹使用财政资金筹集项目资本金。严格规范管理,强化风险防范。项目借贷资金和不合规的股东借款、“名股实债”等不得作为项目资本金,筹措资本金不得违规增加地方政府隐性债务,不得违反国有企业资产负债率相关要求,不得拖欠工程款。允许发行金融工具筹集不超过 50%的资本金,这种安排将提高社会资本的投资能力,对于稳投资和稳增长意义重大,也有利于促进资金实力较弱的民营企业发展。

工业和信息化部:发布《新能源汽车产业发展规划(2021-2035 年)》(征求意见稿)》

12 月 3 日,工信部装备工业司发布《新能源汽车产业发展规划(2021-2035 年)》

（征求意见稿），并公开征求各方意见，截止时间为 2019 年 12 月 9 日。

《征求意见稿》提出的具体目标为，到 2025 年，新能源汽车新车销量占比达到 25% 左右，智能网联汽车新车销量占比达到 30%，同时要求到 2025 年，纯电动乘用车新车平均电耗降至 12 千瓦时/百公里，插电式混合动力（含增程式）乘用车新车平均油耗降至 2 升/百公里。

作为我国新能源汽车产业发展路径的重要内容，《征求意见稿》还对“三纵三横”进行了重新定义：以纯电动汽车、插电式混合动力（含增程式）汽车、燃料电池汽车为“三纵”，以动力电池与管理系统、驱动电机与电力电子、网联化与智能化技术为“三横”。

点评：此次发布的《征求意见稿》，我国新能源汽车产业的整体发展目标为纯电动汽车成为主流，燃料电池汽车实现商业化运行，公共领域用车全面电动化，高度自动驾驶智能网联汽车趋于普及。对新能源汽车发展来说，无论是纯电动还是插电混动，包括氢燃料电池汽车，都鼓励市场主体创新发展。

财政部：发布《快递包装政府采购需求标准（试行）》、《商品包装政府采购需求标准（试行）》

为推动绿色生产和绿色消费，助力打好污染防治攻坚战，财政部研究起草了《关于印发〈快递包装政府采购需求标准（试行）〉〈商品包装政府采购需求标准（试行）〉的通知（征求意见稿）》。

一是鼓励在政府采购货物、工程、服务项目中，对快递包装、商品包装的要求参考使用包装需求标准。二是政府采购合同中应当载明对快递包装、商品包装的要求以及供应商承诺，并明确约定履约验收过程中的抽查检测、违约责任等内容。三是政府采购协议供货、定点采购和政府采购电子卖场要对承诺使用符合包装需求标准的快递包装和商品包装的供应商加挂标识，引导采购人优先选择。四是各级财政部门要加强对采购人、采购代理机构执行包装需求标准的督促指导，推动在政府采购活动中使用包装需求标准，引导社会形成节约适度、绿色低碳的消费模式和良好风尚。

财政部：发布《2020 年节能减排补助资金预算对地方分配结果》

近日，财政部提前下达《2020 年节能减排补助资金预算对地方分配结果》。并附“2020 年度节能减排补助资金整体绩效目标表”和“2018 年度节能与新能源公交车运营补助资金汇总表”。2017 年度新能源汽车推广应用补助资金总计约 160 亿元；2018 年度节能与新能源公交车运营补贴资金总计约 153 亿元；共计 313 亿元；其中，2017 年度新能源汽车推广应用补助资金清算汇总表中，核定推广数量为 206612 量，应清算补助资金约为 222 亿元；2018 年度节能与新能源公交车运营补助资金汇总表中，纯电动公交车补贴金额约为 130 亿元，插电式混合动力（含增程式）公交车补贴金额约为 23 亿元，燃料电池公交车补贴金额为 242 万元，非插电式混合

动力公交车为 26 万元，超级电容公交车补贴金额为 0 元。

点评：我国自 2009 年开始推广新能源汽车，2010 年出台补贴政策，在补贴政策的鼓励下，大批社会资本进入这一领域，这使我国成为全球最大的新能源汽车市场。但是，不得不承认，补贴是一把“双刃剑”，在推动市场发展的同时，也滋生了一些骗补行为。为了防范骗补行为，补贴政策针对运营车辆，增加了运营里程的考核，要求非个人用户购买的新能源汽车累计续航里程须达到 2 万公里，才能获得补贴。这就是为什么在上述补贴预算中，涉及了推广补贴和运营补贴两种形式。与此同时，我国对新能源汽车补贴的额度也在逐年降低，预计在 2020 年底完全退出。在补贴退出后，“双积分”政策将成为鼓励车企继续生产新能源车的接档政策，通过积分交易让新能源汽车的推广更加市场化。

交通运输部、国家发展改革委：深化道路运输价格改革

近日，交通运输部会同国家发展改革委印发《关于深化道路运输价格改革的意见》，完善班车客运、农村客运等道路运输价格形成机制，促进道路运输行业高质量发展。此举旨在贯彻落实《中共中央 国务院关于推进价格机制改革的若干意见》有关要求，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府作用。

《意见》明确，对竞争充分的班车客运、汽车客运站提供的可自主选择的服务收费原则上实行市场调节价，对竞争不充分的班车客运、农村客运和汽车客运站提供的基本服务收费原则上实行政府指导价。依法落实伤残军人、伤残人民警察、残疾消防救援人员等群体客票半价优待政策。明确在儿童身高标准基础上，增加以年龄为依据的儿童票、免票划分标准。健全巡游出租汽车运价形成机制，规范网约车、定制客运、农村地区公共汽电车等新业态新模式价格管理方式。

《意见》要求，道路运输经营者应实行明码标价，公示服务项目及价格，并保持价格基本稳定。实行政府指导价的班车客运，还应在客票（含电子客票）标注或者通过售票渠道公示上限票价。春运和节假日期间，班车客运票价不得实行正常定价水平以外特殊的加价政策。道路运输经营者按照价格政策规定制定或者调整价格、网约车平台公司调整定价机制或者动态加价机制，应至少提前 7 日向社会公布。各地应建立健全道路运输价格监测分析预警机制，着重加强春运、节假日等重点时段价格监测，及时提出调控建议，保持价格水平处于合理区间。

交通运输部：开展交通强国建设试点工作

12 月 2 日，交通运输部发布关于开展交通强国建设试点工作的通知。通知指出，拟通过 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，培育若干在交通强国建设中具有引领示范作用的试点项目，形成一批可复制、可推广的先进经验和典型成果，出台一批政策规划、标准规范等，进一步完善体制机制，培养一批高素质专业化的交通人才，在交通强国建设试点领域实现率先突破。

试点以各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团和计划单列市交通运输主管部门为主体组织开展本地区试点工作。试点实施单位包括地方交通运输及铁路、民航、邮政主管部门，企业(含中央管理企业)、高校、科研单位、社会团体，交通运输部直属各级部门、单位等。鼓励多方参与、联合申报，强化方式间融合、部门间协同、区域间协调。

交通运输部：开展 ETC 发行专项清理工作

近日交通部针对 ETC 占坑现象做出了回应。11 月 26 日交通部在济南召集全国发行方召开治理违规发卡行为的专项会议，并于会后向各省份下达了《关于开展 ETC 发行专项清理工作的通知》。《通知》指出：严厉打击违规占卡的行为，清理违规占卡，发现多次违规占卡行为将暂停或者取消 ETC 发行资格。建立行业黑名单，把弄虚作假扼杀，违规违法开展工作的，将永久禁止其参加本行业的任何工作。

商务部、中国工商银行：组织供应链领域重点合作项目推荐

为深入贯彻党的十九大提出的要在现代供应链等领域培育新增长点、形成新动能的精神，认真落实《国务院办公厅关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》（国办发〔2017〕84 号）部署，加快推进供应链创新与应用，商务部、工商银行将围绕重点合作领域，遴选推出一批部行合作重点支持项目，并就有关合作项目事项，发布关于组织供应链领域重点合作项目推荐工作的通知。

《通知》提出重点合作的领域包括五个方面：1. 着力构建农产品供应链；2. 全面推动制造与服务融合发展；3. 创新发展流通供应链；4. 支持融入全球“跨境”供应链；5. 精准发力供应链扶贫。

《通知》公布了项目确定程序以省级推荐为主。由各省级商务主管部门牵头，会同工商银行各一级分行、直属分行组织有关专家，根据当地产业及供应链资源特点，对重点合作领域储备项目面进行论证，并决定每年 3 月 31 日前确定重点合作项目年度目录，每个省（区、市）确定的重点合作项目数量原则上不超过 20 个。

《通知》还提出重点项目由银行统一审贷。工商银行在坚持“独立审贷、自主决策、择优支持、严控风险”原则的基础上，从供应链领域重点合作项目年度目录中选择符合条件的供应链项目提供综合性金融服务。办贷过程中，工商银行对推荐项目提供绿色通道，优先办理，提升业务办理效率，并依照相关政策给予支持。

政策摘要：

中共中央、国务院：发布《推进贸易高质量发展的指导意见》

11 月 28 日，中共中央、国务院发布《关于推进贸易高质量发展的指导意见》。《意见》从优化贸易结构、培育新业态、建设平台体系等十大方面具体阐释了当前我国贸易高质量发展的方向。

通知要求构建高效跨境物流体系。推进跨境基础设施建设与互联互通，共同推动运输便利化安排和大通关协作。加快发展智能化多式联运。加快智慧港口建

设。鼓励电商、快递、物流龙头企业建设境外仓储物流配送中心，逐步打造智能物流网络。

国家发展改革委等 15 部门：印发《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，国家发展改革委等 15 部门联合印发《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》。《意见》提出，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。

在培育融合发展新业态新模式中，《意见》要求，优化供应链管理。提升信息、物料、资金、产品等配置流通效率，推动设计、采购、制造、销售、消费信息交互和流程再造，形成高效协同、弹性安全、绿色可持续的智慧供应链网络。在探索重点行业重点领域融合发展新路径中，《意见》要求，促进现代物流和制造业高效融合。鼓励物流、快递企业融入制造业采购、生产、仓储、分销、配送等环节，持续推进降本增效。优化节点布局，完善配套设施，加强物流资源配置共享。鼓励物流外包，发展零库存管理、生产线边物流等新型业务。推进智能化改造和上下游标准衔接，推广标准化装载单元，发展单元化物流。鼓励物流企业和制造企业协同“走出去”，提供安全可靠服务。

点评：先进制造业和现代服务业融合发展是我国制造业转型升级的重要方向，是实现经济高质量发展的内在要求。《意见》首次提出了先进制造业和现代服务业“两业融合”的概念。“两业融合”是新时期工业化与信息化“两化融合”的准确表述，集中反映了新一代信息技术作用下“两化融合”的深刻内涵和本质属性，为深化“两化融合”找到了正确方向和实施路径。当前推进“两业融合”还面临着不少短板。《意见》在培育融合发展新业态新模式中重点提出优化供应链管理，在探索行业重点领域融合发展新路径中提出促进现代物流和制造业高效融合，抓住了制造业与现代服务业融合发展的短板，符合物流业转型升级发展要求，为现代物流高质量发展指出了方向。

交通运输部、国家发展改革委等九部门：发布《关于建设世界一流港口的指导意见》

近日，交通运输部联合国家发展改革委、财政部、自然资源部、生态环境部、应急部、海关总署、市场监管总局和国家铁路集团联合印发了《关于建设世界一流港口的指导意见》。

《意见》明确，到 2025 年，世界一流港口建设取得重要进展，主要港口绿色、智慧、安全发展实现重大突破，地区性重要港口和一般港口专业化、规模化水平明显提升。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。到 2050 年，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。

《意见》按照市场主导、政府引导，目标导向、改革创新，整体推进、重点突破，因港制宜、分类指导的原则，聚焦关键领域和薄弱环节，加快补齐短板，整治突出问题，着力提高发展质量，提出了六个方面的 19 项重点任务。

《意见》提出了系统优化供给体系、提升港口综合服务功能、以多式联运为重点补齐短板等重点任务。到 2025 年，集装箱、干散货重要港区铁路进港率达到 60% 以上，矿石、煤炭等大宗货物主要由铁路或水路集疏运；到 2035 年，重要港区基本实现铁路进港全覆盖，港口集装箱铁水联运比例显著提升。

《意见》提出了深化重点领域改革、推动完善法规政策标准、建立健全市场监管体系、加强人才队伍建设等重点任务。以高质量发展为导向，建立港口发展指标体系，并从安全便捷、智慧绿色、经济高效、支撑有力、世界先进等五个方面设立了 16 项指标，发挥指挥棒作用，推动港口发展实现“三个转变”。

点评：在“交通强国，铁路先行”的背景下，以铁路建设为重要突破口加快完善我国综合交通运输体系是建设世界一流港口的重要支撑点。因此加快港口建设融入交通强国战略，推动铁路和港口间的货物运输合作，积极发展集装箱铁水联运为代表的多式联运，有利于我国港口的建设升级和扩大港口的经济辐射范围，有利于建设智能化港口系统和加快智慧物流建设，有利于加快推进以港口为“窗口”的开放融合发展。在此基础上建设成世界一流港口，进而积极推动港口的协同发展和平衡发展。

交通运输部：印发《推进综合交通运输大数据发展行动纲要（2020—2025 年）》

近日，交通运输部印发《推进综合交通运输大数据发展行动纲要（2020—2025 年）》，旨在深入贯彻落实习近平总书记关于网络强国的重要论述和国家大数据战略部署，积极推进交通运输治理体系和治理能力现代化，提升综合交通运输服务水平，加快建设交通强国。

根据《纲要》，到 2025 年，将力争实现综合交通运输大数据标准体系更加完善，基础设施、运载工具等成规模、成体系的大数据集基本建成；政务大数据有效支撑综合交通运输体系建设，交通运输行业数字化水平显著提升；综合交通运输信息资源深入共享开放；大数据在综合交通运输各业务领域应用更加广泛；大数据安全得到有力保障；符合新时代信息化发展规律的大数据体制机制取得突破；综合交通大数据中心体系基本构建，为加快建设交通强国，助力数字经济勃兴提供坚强支撑等目标。

《纲要》以数据资源赋能交通发展为切入点，按照统筹协调、应用驱动、安全

可控、多方参与的原则，聚焦重点环节，提出了要夯实大数据发展基础、深入推进大数据共享开放、全面推动大数据创新应用、加强大数据安全保障、完善大数据管理体系等 5 个方面共 21 条主要内容，明确了加强组织领导、加强队伍建设、加强经费保障、加强效果评估等 4 项保障措施，积极推动大数据与综合交通运输深度融合，有效构建综合交通大数据中心体系，为加快建设交通强国提供有力支撑。

商务部等 18 部门：印发《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》

11 月 5 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。

中国人民银行、银保监会：发布《关于金融服务支持收费公路制度改革指导意见》

近日，央行、银保监会公布《关于金融服务支持收费公路制度改革的指导意见》，《意见》对银行开展 ETC 业务以及用户使用中存在的问题作出一系列规范，其中明确 ETC 欠费超 30 日，将会上报央行征信系统，从而影响信用记录。

《意见》强调，支持商业银行、非银行支付机构在取得信息主体授权和履行告知义务的前提下，将自通行交费交易日起超过 30 日仍拖欠未付款的用户信息提交金融信用信息基础数据库，信息保存期限按《征信业管理条例》相关规定执行。中国支付清算协会、清算机构应组织成员单位建立黑名单管理机制。

在便利 ETC 用户绑定扣款账户上，《意见》明确，商业银行、非银行支付机构应为 ETC 记账卡用户提供便捷的扣款账户绑定及扣款服务。不得无故拒绝用户绑定已有账户，不得强行要求用户新开账户绑定，不得在用户办理 ETC 业务时强制搭售其他服务或产品。无合理理由不得拒绝用户解除绑定账户，不得故意引导已安装 ETC 用户变更扣款账户，避免不必要的重复安装和社会资源浪费。

点评：截至 11 月 6 日，全国 ETC 用户累计达到 1.6 亿，完成发行总目标的 84.01%。全国高速公路入口客车 ETC 平均使用率为 64.22%，环比上升了 1.92 个百分点。此前曾有持卡人反映自己“被消费”，经调查发现是 ETC 卡开通了小额免密免签功能而遭盗刷。在保障 ETC 联名卡用卡安全方面，《意见》指出，商业银行原

则上应停止新增发行 ETC 联名卡，用户确有需求的，商业银行应在发行时默认关闭小额免密免签服务，并向用户充分提示风险。对于已发行的存量 ETC 联名卡，发卡银行应抓紧批量关闭相关小额免密免签服务，并妥善做好用户告知工作。对于用户主动要求开通小额免密免签服务的，商业银行应充分做好风险提示。

国家邮政局：发布《邮政服务和快递服务用户申诉处理办法（征求意见稿）》

为适应邮政业发展需要，进一步加强和规范邮政管理部门的申诉处理工作，促进提升邮政服务和快递服务的质量，保障用户合法权益，依据《中华人民共和国邮政法》《中华人民共和国合同法》《中华人民共和国消费者权益保护法》《快递暂行条例》等法律、行政法规、规章以及国家有关规定，国家邮政局对现行《邮政业消费者申诉处理办法》进行修订，形成《邮政服务和快递服务用户申诉处理办法（征求意见稿）》，现向社会公开征求意见。

地方借鉴：

重庆市：调整客货车收费标准，隧道通行费固定

货车由计重收费改为按车型（轴数）收费后，按照轴数分为 6 类车型，每一车型单公里收费标准由收费费率与该车型对应的收费系数相乘计算。

货车总体平移收费标准方案：

1. 收费费率标准。原货车计重收费为基本费率 0.08 元/吨公里+桥隧通行费（0.80 或 1.60 元/吨车次）收费的高速公路项目，一类货车按车（轴）型收费标准调整为基本费率 0.40 元/车公里+桥隧通行费 4.00 元或 8.00 元/车次；原货车计重收费综合费率 0.12 元/吨公里的高速公路项目，一类货车按车（轴）型收费标准调整为综合费率 0.60 元/车公里。

2. 收费级差系数。1 类至 6 类车型收费级差系数为 1.0：1.8：3.3：4.5：4.9：5.5，6 轴以上的大件运输车辆按一类货车的 7.5 倍计收。

客货收费级差系数一致收费标准方案：

1. 收费费率标准。与货车收费费率相同。

2. 收费级差系数。1 类至 6 类车型收费级差系数为 1.0：2.0：3.0：4.0：5.0：5.6，6 轴以上的大件运输车辆按一类货车的 7.5 倍计收。

山西省：客车按路段分为甲乙丁三类

晋济高速公路、晋焦高速公路客运车辆收费标准执行山西省高速公路甲类道路及隧道收费标准。

环城高速公路、高沁高速公路、阳翼高速公路、高陵高速公路客运车辆收费标准执行山西省高速公路乙类道路及隧道收费标准。

晋阳高速公路客运车辆收费标准执行山西省高速公路丁类道路及隧道收费标准。

以晋焦高速公路为例，7 座（含七座）及以下客车每公里收费 0.39 元；以晋阳

高速公路为例，7座(含七座)及以下客车每公里收费0.3元；以环城高速公路为例，7座(含七座)及以下客车每公里收费0.36元。

吉林省：高速公路货车通行不再计重收费

货车通行费计费方式调整拟定标准方案的原则是：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；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。通过计算，对拟核定的车（轴）型收费标准与现行计重收费标准进行比较，一类和六类与现行计重收费标准持平，二、三、四、五类与现行计重收费标准均不同比例降低，从而实现货车总体通行费负担的降低。

天津市：详细规定各路段客货车收费标准

整后货车通行费方面具体如下：1类至6类大件运输车辆通行费收费标准按照货车通行费收费标准执行；6轴车以上大件运输车辆通行费收费标准，以6轴货车通行费收费标准为基数，每增加一轴按本路段6类车和5类车收费标准之差值累计加收。

陕西省：非法超载货车，按同车型3倍收费

车辆行驶高速公路、一级公路、经营性二级公路和独立桥梁、隧道按车（轴）型收费方式计收。各类货车收费标准根据现行标准平移，不高于现行最高收费标准。

高速公路方面，按照《陕西省人民政府关于调整我省收费还贷高速公路车辆通行费收费标准有关问题的批复》，省高速公路收费标准按造价不同分四档，桥隧加收分两档。本次货车计费方式由计重收费调整为车（轴）型收费，仍维持原收费标准四档、桥隧加收两档不变。

非封闭式收费公路统一车型分类，保留手扶、四轮拖拉机和三轮摩托车车型，划分为1类货车。合法超限货车，按同类型车辆的2倍计收；非法超限货车，按同类型车辆的3倍计收。

高速公路以6轴货车通行费收费标准为基数，6轴大件运输车辆收费系数为2.5，6轴以上货车按每增加一轴增加0.5收费系数，如7轴大件运输车辆收费系数为3.0，依次类推，最高收费系数为10。

客车方面，8座、9座车辆由2类客车降为1类客车，按照1类客车收费标准执行；其他类别收费标准维持不变。

根据相关规定，按轴收费不会高于原有的计重收费。从公布的几个方案来看，按轴收费模式下，通行费均有所下降。

河南省：发布《网络平台道路货物运输经营管理实施细则（暂行）》

为加强河南省网络平道路货物运输经营管理，维护道路货物运输市场秩序，根据《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》。近日河南省交通运输厅制定了《河南省网络平台道路货物运输经营管理实施细则（暂行）》，对网络货运资质申报及经营管理提出来相关要求。

陕西省：发布《关于深化资源共享合作进一步推动农村物流高质量发展的实施意见》

近日，省交通运输厅联合省农业农村厅、省商务厅、省邮政管理局、省供销合作总社、中国邮政集团陕西省分公司共同印发了《关于深化资源共享合作进一步推动农村物流高质量发展的实施意见》。

《意见》提出五项重点任务：一是统筹规划农村物流服务网点资源。推动县级人民政府将农村物流基础设施建设纳入城乡建设和新农村建设规划，实现汽车客货客运站（场）、商贸市场、农资中心、邮政快递网点等设施资源的共享共用，引导邮政、快递企业进驻县级汽车站和乡镇运输服务站，打造功能集约、服务高效、资源整合的三级农村物流节点。二是大力推进农村物流网络体系建设。鼓励规模较大、基础较好的网络化快递企业，延伸农村物流服务网络，积极拓展邮政乡镇网点和村邮站的农产品代销代购、信息发布、快件收投、便民缴费等服务功能；三是持续推动农村物流基础设施建设。按照“四好农村路”的标准和要求，持续加大农村公路建设力度，强化农村公路的运维养护，确保工业品下乡、农产品进城、再生资源回收利用等货物运输的农村公路便捷顺畅；四是不断提升农村物流装备技术水平。以县级运政系统为基础，融合农业、商务、邮政、供销等部门和物流企业及中介机构的信息资源，搭建县级农村物流信息服务平台，鼓励企业使用标准化、智能化物流设施装备；五是加快整合农村物流市场经营主体。引导交通运输、邮政快递、农村商贸流通、供销等企业通过参股、兼并、联合、合资、合作等形式，实现规模化、集约化发展；鼓励邮政快递企业和农村客运经营者合作，在保障农村客运需求和运营安全的前提下，依托通村班车代送经安检的邮件快件包裹、党报党刊、信件，降低邮政快递的末端配送成本。

湖南省：高速公路货车通行收费拟启用新标准

此次调整仅将全省高速公路货车计重收费标准转换为按车型收费标准，维持现行的客车收费标准和货车差异化收费、基准收费标准调整系数、桥隧按次叠加收费、连接线和匝道计入收费里程收费、符合规定的桥梁和隧道按系数计算收费里程等收费政策不变。

此次调整，不增加货车通行费总体负担，综合考虑货车通行费定价成本监审结论，保持与周边省份基本协调，统筹维护好社会、货运企业、路段业主等各方面权益，实现全省高速公路现行计重收费方式向按车型收费方式平稳过渡。

1、货车按车型收费标准

根据有关政策要求和基本原则，制定全省货车按车型收费标准（专项作业车参照货车执行）。同时，基本费率为 0.09 元/吨·公里的省内高速公路路段 1 类货车，以及 G4 京港澳高速、G60 沪昆高速、G72 泉南高速等 3 条高速公路省内路段 5、6 类货车在新标准基础上暂执行 10% 的通行费减免优惠。

2、货车桥隧叠加收费标准

根据全省现行货车计重收费模式下桥梁、隧道以及桥隧群叠加收费标准，按货车质量对应的车型分类转换后，确定货车按车型收费的桥隧叠加收费标准（专项作业车参照货车执行）。

3、货车超限超载收费标准

对超限超载货车（专项作业车参照货车执行）在进入高速公路入口车道前实施阻截劝返。入口不具备劝返条件的，允许车辆进入后从最近的收费站驶离高速公路，按实际车型收费标准收取车辆通行费。对未从最近的收费站驶离高速公路或恶意冲关、擅自进入高速公路的超限超载货车，按以下收费标准收取车辆通行费。

（1） $0 < \text{超限率} \leq 30\%$ 的，按该车辆车型收费标准的 2 倍线性递增至 5 倍计费；

（2） $30\% < \text{超限率} \leq 100\%$ 的，按该车辆车型收费标准的 5 倍线性递增至 20 倍计费；

（3） $100\% < \text{超限率}$ 的，按该车辆车型收费标准的 20 倍计费。

4、货车大件运输收费标准

6 轴及以下的大件运输车辆按其实际车型收费。6 轴以上的大件运输车辆以 6 类货车收费标准为基数，每增加一轴按增加 0.5 的收费系数计费，增加收费系数最高值为 10。

贵州省：调整收费公路货车通行费计费方式

货车通行费计费方式调整定价方案要点：

本次调整主要为推进货车 ETC 快捷通行所作的计费方式的调整，收费费率采取平移方式进行，不调价，不增加货车总体负担，主要包括：

1. 调整计费方式。货车收费方式由计重收费统一调整为按车（轴）型收费，基本费率为 0.5 元/公里。

2. 统一车型分类。根据《收费公路车辆通行费车型分类》行业标准（JT/T489—2019），结合总轴数、车长和总质量将货车分为 6 类，并增加专项作业车大类。

3. 将货车（轴）型收费系数从过去的 5 类车分别是 1.5: 3.5: 6: 7.5: 9.5，采用费率平移计算后，调整为 6 类车分别是 0.9: 1.4: 3: 4.2: 4.5: 6.15。

4. 六轴以上货车（含大件运输）以 6 类货车收费标准为基数，每增加一轴按增加 0.5 的收费系数，专项作业车的车（轴）型收费系数参照货车标准执行。

5. 以按里程加权平均的车货总质量（剔除超限超载等不合理因素）为重要依据，调整后在相同交通流量条件下，不增加货车通行费总体负担，每一类货车车型在标准装载状态下的应交通行费额不大于原计重收费的应交通行费额。

广东省：发布三种货车收费方案，各有侧重

货车由计重收费改为按车型（轴数）收费后，按照轴数分为 6 类车型，每一车型单公里收费标准由收费费率与该车型对应的收费系数相乘计算。广东省货车的收费费率为四车道高速公路 0.45 元/标准车公里、六车道及以上高速公路 0.6 元/标准

车公里。

方案一：采用费率平移的方法

根据 2018 年全省货车计重收费统计数据，在相同交通流量和行驶里程条件下，合理设置各车型收费系数，确保各收费车型通行费收入总体相等，确保路网通行费收入总额与计重收费应收总额总体平衡，并略有下降。

方案二：适当下调第 6 类车收费标准

在方案一基础上，基于广东省货运结构的现状和物流业发展需要，从鼓励道路运输车辆向大型化、集约化发展的角度考虑，适当下调第 6 类车收费标准。

方案三：降低 4 类车和 5 类车收费标准

在方案一基础上，针对计重收费下 27 吨-44 吨总重的车辆应交通行费额相同的特点，考虑 4 类车和 5 类车大部分车辆车货总重主要集中在该区域内，为减轻对这两类车主的影响，降低应交通行费额较计重收费下增加的车辆的比例，适当降低 4 类车和 5 类车收费标准。

2019年11月份物流相关政策目录

序号	发文单位	发文题目	文号	发文时间
1	中共中央 国务院	《推进贸易高质量发展的指导意见》		11 月 28 日
2	国务院	降低物流等部分基础设施项目最低资本金比例		11 月 14 号
3	国家发展改革委 等 15 部门	《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》	发改产业〔2019〕1762 号	11 月 20 日
4	交通运输部 工业和信息化部 等 6 部门	《危险货物道路运输安全管理办法》	交通运输部令 2019 年第 29 号	11 月 28 日
5	交通运输部 国家发展改革委	《关于深化道路运输价格改革的意见》	交运规〔2019〕17 号	11 月 21 日
6	交通运输部 国家发展改革委 等九部门	《关于建设世界一流港口的指导意见》	交水发〔2019〕141 号	11 月 13 号
7	交通运输部	《推进综合交通运输大数据发展行动纲要（2020—2025 年）》	交科技发〔2019〕161 号	12 月 12 日
8	交通运输部	开展交通强国建设试点工作	交规划函（2019）859 号	12 月 2 日
9	交通运输部	开展 ETC 发行专项清理工作		11 月 26 日
10	工业和信息化部	《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）（征求意见稿）》		12 月 3 日
11	财政部	《快递包装政府采购需求标准（试行）》 《商品包装政府采购需求标准（试行）》		11 月 8 号
12	财政部	《2020 年节能减排补助资金预算对地方分配结果》		11 月 18 日
13	商务部等 18 部门	《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》	商自贸函〔2019〕619 号	11 月 5 日
14	商务部 中国工商银行	《关于组织供应链领域重点合作项目推荐工作的通知》	商建函〔2019〕631 号	12 月 2 日
15	国家邮政局	《邮政服务和快递服务用户申诉处理办法（征求意见稿）》		11 月 21 日
16	中国人民银行 银保监会	《关于金融服务支持收费公路制度改革的指导意见》	银办发〔2019〕185 号	11 月 19 日

编辑单位：中国物流与采购联合会研究室

联系电话：010-83775690/5692

Email: yanjiushibj@vip.163.com

欢迎提供各地政策线索！