

加快由物流大国迈向物流强国

——全国政协“加快智慧物流发展”网络议政远程协商会发言摘登(一)

编者按：智慧物流具有联通性强、融合度广、经济成本低、运行效率高、生态效益好等显著优势，代表着现代物流业的发展方向。在各方面共同努力下，我国智慧物流发展迈出坚实步伐，但在法规标准、数据共享、行业监管、政策支撑等方面仍存在不少堵点、难点。1月14日，全国政协召开网络议政远程协商会，专门就此进行协商交流。现将有关发言摘登如下——

政协委员发言

北京主会场

全国政协经济委员会副主任房爱卿作网络议政和调研情况综述：

扎实筑牢智慧物流发展基础 推进智慧物流健康协调发展

为开好这次会议，经济委员会与全国工商联密切配合、精心组织，围绕加快物流及智慧物流发展，赴云南、四川和上海、江苏开展了两次实地调研，委托北京、山东、河南、湖北四省市政协开展了协同调研，并对全国100家重点物流企业进行了问卷调查，还邀请专家专题介绍了国外智慧物流发展情况。在委员履职平台主题议政群开展了两次线上讨论，截至1月13日18时，共有101人发言471条66270字。

委员们认为，在新一代信息技术引领下，智慧物流正在快速发展，有力推动了我国物流业降本、增效、提质、减碳，对提高国民经济整体竞争力意义重大。

委员们提出，当前我国智慧物流发展总体还不平衡，还存在诸多堵点。要认真贯彻习近平总书记关于大力发展智慧物流的指示精神，国家要完善智慧物流顶层设计，制定整体规划，制修订有关法律法规，扎实筑牢智慧物流发展基础，推进智慧物流健康协调发展。

一是关于数据开放共享协同。委员们建议，搭建国家公共物流数据服务平台，推进多部门共同参与，制定公共服务清单、规范使用协议。在铁路、公路、水运、航空等重点领域推动政务信息交互共享，提供一站式综合服务窗口。加快制定数据安全法实施细则，推动数据确权，探索制定数据交易规则，培育数据要素市场，为智慧物流供应链数据共享协同打好基础。

二是关于健全标准体系建设。委员们建

议，统筹智慧物流标准体系建设工作，对反映突出的各类硬件、软件等标准缺乏和不统一问题，要对接国际标准，加快制定修订，补齐标准短板。发挥骨干企业带头示范效应，加大贯标力度，推动形成智慧物流产业链条。

三是关于政府监管方式。委员们建议，进一步发挥部际联席会议作用，探索数字化监管的新模式，增强部门统筹，创新治理方式。建立跨部门跨区域行业信用体系平台，营造公平竞争的市场环境。加强政策区域协同，打破物流区域壁垒，补齐乡村物流、冷链物流短板。

四是关于新型基础设施建设。委员们建议，将智慧物流纳入财政扶持范畴，多方参与设立引导资金，鼓励开展物流金融服务，推进物流保险发展。推动高速公路、港口码头、铁路场站、航空机场、物流园区等物流枢纽数字化改造，打通多式联运的体制障碍。研发建立集公路、铁路、水路、航空为一体的综合性网络货运平台，全面提高物流供给与需求的匹配水平。

五是关于技术应用和人才培养。委员们建议，研究设立国家科技专项，支持智慧物流技术创新与成果转化，打造物流领域的智慧应用场景，鼓励头部物流企业和平台示范应用新技术，对无人机、无人车、无人仓等相对成熟的物流科技，要进一步加快运营、扩宽市场。加强智慧物流基础和应用理论研究，打造一批现代物流教学示范院校，加快培养和引进高端智慧物流人才。

视频连线

上海市政协常委、上海国际港务股份有限公司副总裁方怀瑾：

场景牵引 创新赋能

近年来，在新一代信息技术支持下，我国智慧物流新基建快速发展。以上海港为例，由上港集团主导建设的全球最大的自动化码头洋山港四期已正式运营接近4年，吞吐量直逼600万TEU/年。播放一段短片汇报有关情况。

(视频解说：洋山四期运营规模和效率创造多项世界第一，关键操作管控系统完全自主可控，核心技术已实现国际领先，并带动了一系列新型基础设施建设。以最新的F5G技术为例，大型岸边起重装备实现超远程控制。操作人员可以在距洋山四期30多公里外的临港新片区乃至100公里外的上海市中心“隔空”管控设备。新技术在港口的应用带来无限可能，实现港城联动，助力上海城市数字化转型。港口的新型基础设施建设，还包括载重车辆的智能化驾驶。结合绿色能源智能供电，为大型港口集疏运系统交通实现碳达峰、碳中和提供有效支撑，成为落实交通强国战略的重要抓手。)

智慧物流新基建场景的扩展是一个漫长过程，未来还有很多新技术、新应用等着挖掘。建议：

视频连线

全国政协委员、中国东方航空集团有限公司董事长刘绍勇：

加快推动航空智慧物流发展

作为现代物流业的重要组成部分，航空物流因为安全性、时效性，变得越来越重要。我国作为全球第一制造业大国和第二大航空物流市场，在中国制造逐步迈向高端的过程中，迫切需要与之相匹配的世界级综合航空货运和物流保障体系，迫切需要加快智慧物流建设。

当前，我国航空智慧物流取得长足进步，但也存在一些突出问题。一是规模“小而散”的问题，二是设施“少而缺”的问题，三是流程“断而慢”的问题。

未来航空物流将向着更高价值、更快集散、更加智能化的方式转变，建议：

北京主会场

全国政协委员、交通运输部科学研究院副院长王先进：

明晰数据权属 促进智慧物流发展

数据是智慧物流的基础要素，制约数据有序流动和合理交换的关键因素是确权。这些年，我国智慧物流发展较快，但数据确权进程缓慢，权责利关系模糊，部门间、政企间信息开放、共享严重不足。“数据孤岛”“数据壁垒”现象普遍，无法串联整合形成完整的供应链数据，进而对供应链优化调整、数据确权进程缓慢，带来了数据权利难行使、数据开发难收益、数据争夺难有效规制，建议把数据确权作为发展智慧物流的突破口。

一、强化三类主体联动共治。

政府数据如车辆管理信息、交通执法信息、从业人员资质信息等，权属归国家，要体现公共性。应加大公共数据开放力度，解决公共数据部门化、部门数据利益化问题，强调公共数据的公益性大于数据的增值权。

行业数据如运输行业、仓储行业、快递行业等总体运行、监测分析、市场预判等，要体现自律性。行业协会要发挥好主体作用，协调各方在共同遵守底线要求、共享利用数据

视频连线

贵州省贵阳市政协委员、满帮集团董事长兼总经理张晖：

数字货运平台勇当智慧物流生力军

满帮是数字化货运平台企业，研发了具有自主知识产权的APP“运满满”和“货车帮”，为货主找车、司机找货提供高效便捷的方案。目前在平台上注册的货车司机超过1000万，他们是物流行业一线的劳动者，也是平台服务的主要对象。

我们的核心竞争力是利用大数据和算法，推动物流行业降本增效和节能减排。平台构建了覆盖全国300多个地市的干线运输网络，通过智能运力调度，司机月均运输里程从9000公里提升到了13500公里，月均承运次数从14次增加到20次。

作为智慧物流领域创业者，我针对实践中遇到的问题，建议：

一是关于数据开放问题。物流行业跟老百姓息息相关，但数字化水平较低，数据孤岛问题依旧存在，政府和企业、企业之间数据没有有效打通。建议国家在保障数据安全前提下，推动政府公共数据开放共享，制定公共物流数据服务清

广东分会场

浙江省湖州市政协委员、广东南方物流集团有限公司董事长官金仙：

加快智慧物流园区建设

我从事物流行业30年，主要做物流园区的建设和运营。当前，智慧物流园区建设已成趋势，但总体来看，物流园区的智慧化程度提升缓慢仍是主要问题。

一是企业系统各自为战。因为没有行业通用物流管理系统，入驻园区企业大多倾向于开发自己的系统，不愿使用物流平台系统，考虑业务安全和同业竞争等因素不愿数据共享。

二是建设运营成本高。除用地和建设成本外，撑起智慧管理体系的软硬件前期投入都很大，投资回报缓慢。项目开发过程中，经常出现开发专业度不高、配套规划建设不平衡等问题。智慧仓储运营成本更是居高不下，即便是行业内智能化水平比较高的企业，也无法普及到所有仓库。

三是招商难。物流园区在有些管理者看来属于“相对落后产业”，大多被安排在城市边缘，甚至会有“物流企业没排在前，转型型为投入产出比更高的高科技企业”的观点。

价值方面达成共识。

企业数据如物流企业的运单信息、交易信息等，要体现流通性。引导企业加快推进数据资产管理体系建设，从数据治理、数据运营、数据流通角度出发，对业务数据进行要素化、资产化开发。

二、明确数据价值开发和共享规则。物流行业数据来源复杂，在守住数据主权、数据安全和隐私保护的前提下，不宜过多纠结所有权，应强化使用权，目的是把数据用起来，通过流通把数据用起来才能创造新的价值。但要坚持一定规则，对个人信息必须依法保护；对企业投入收集加工挖掘数据的财产权益必须依法保护。同时依法严防和打击数据垄断、窃取等不正当竞争行为。

三、细化数据分级分类标准。数据安全法提出要建立国家数据分级分类保护制度，并将数据划分为一般数据、重要数据和核心数据等。对物流行业来说，数据分级分类要把握好度。建议在国家层面明晰管理机构，进一步细化物流行业重要数据、核心数据的范围，合理分级分类，在保证安全可控基础上，促进数据流通。

委员提出的优化无人物流监管方式的建议很中肯。我委在相关规划和政策文件中明确鼓励特定场景、特定区域无人机配送推广，在“十四五”现代物流发展规划中明确提出要稳步发展无人机配送等新业态。下一步将会同有关部门完善法律法规和监管措施，持续推动、关注无人机产业稳步发展。

委员提出的建立国家智慧物流信用平台的建议非常及时。“十四五”现代物流发展规划明确把“加强现代物流信用体系”作为现代物流体系建设的一个重要基础支撑，并提出具体工作任务。下一步我委将贯彻落实相关政策规划，特别是在积极推动落实方面下功夫，积极探索大数据、区块链等先进技术物流信用体系建设中的应用，推动营造公平竞争、诚信经营的市场环境。

二是关于网络货运企业税负问题。网络货运是新型承运模式，由平台企业与上游货主和下游司机分别签订运输合同，完成运输后开具9%的增值税发票。网络货运中90%以上车辆的实际承运人是个体司机，无法开具抵扣发票，造成网络货运平台进项获取难，允许平台代开发票仅在部分试点地区，尚未全国推开，平台司机数量众多，办理临时税务登记困难，综合税负较高。建议简化代开发票流程，凭车牌+营运证+收款凭证及金额开具发票，由货车司机根据实际情况，选择从平台或税务机关开具发票。

三是关于节能减排问题。我国交通物流业大量能耗浪费在空驶运输、高库存低周转等方面，属于传统碳排放大户。建议行业主管部门牵头，以数智化为抓手，鼓励多方参与，共同践行绿色发展理念。考虑由政府牵头，相关企业参与，共建碳交易管理平台，推广应用新能源物流车，加速实现交通运输领域“双碳”目标。

为此，建议：

一是重视支持智慧物流园区建设发展。管理部门应转变观念，从物流业服务实体经济和高科技产业发展的角度，明确在物流枢纽节点划定合理区域用于智慧物流园区建设。智慧物流园区是新业态新模式，是未来发展趋势。政府要加大在用人、用地、招商等方面的支持力度，助推园区完成智慧化改造升级。

二是紧密结合场景，建设园区智慧化管理系统。物流园区是各类物流作业集中的地区，是多种运输方式衔接的纽带，建设园区的智慧化管理系统不能为了建平台而建平台，要紧密结合实际场景，提高物流运转效率，降低入园企业实际成本，这样物流园区的企业群以及产业链才会主动参与平台、共享企业数据。

三是支持推广具有示范效应的智慧化技术，如无人搬运车、机器人堆码、无人叉车等硬件设备，以及园区位位管理、仓储管理等软件系统。同时在投融资方面，支持园区进行智慧化改造升级。

部委回应

国家发展改革委副主任唐登杰：

委员提出的建设复合型现代物流人才队伍的建议，很有针对性，抓住了问题的关键。近年来，我委围绕贯彻落实教育强国战略，会同教育部、人力资源和社会保障部安排中央预算内投资，支持各类高等职业院校、应用型本科高校和“双一流”高校的建设。下一步，将会同有关部门进一步加强投资安排、学科建设、招生计划方面的工作，推进智慧物流相关领域的学科建设和人才培养，特别是加大高素质人才培养力度，为智慧物流发展提供充足的人才支撑。

多位委员提到了物流信息平台化建设的问题，作两点简要回应。一是我委作为现代物流工作牵头部门，在加强顶层设计，特别是制定重大规划、推进重大工程、实施重大工程方面，都把智慧物流作为一项重要工作来抓。在“十四五”数字经济发展规划以及已上报国务院的“十四五”现代物流发展规划中，都对加快建设跨行业跨区域物流信息服务平台提出了明确要求和相应工作计划。二是以“协商建议”方式将委员们的意见建议转请相关部门研究参考，打通智慧物流发展堵点卡点难点，对此我们非常赞同，国家发改委作为综合协调部门，十分愿意承接这方面的对口工作。下一步，将会同有关部门进一步围绕重大规划、战略实施，加快推进各类物流信息平台建设，促进物流信息互联互通和开放共享。同时，积极引导平台型、龙头型企业探索新的商业化应用场景，面向中小物流企业提供数字化解决方案和普惠性服务，着力降低行业数字化转型成本，从而降低我国整体物流成本水平。

委员提到了加强物流基础设施数字化改造的问题，作简要回应。当前，我委正按照党中央、国务院决策部署加快推进扩大有效投资，明确将物流基础设施智慧化改造升级作为重要支持内容，出台了相应资金支持政策。下一步我们将加大政策引导力度，促进现代信息技术和设施应用在物流领域创新应用。

委员提出的优化无人物流监管方式的建议很中肯。我委在相关规划和政策文件中明确鼓励特定场景、特定区域无人机配送推广，在“十四五”现代物流发展规划中明确提出要稳步发展无人机配送等新业态。下一步将会同有关部门完善法律法规和监管措施，持续推动、关注无人机产业稳步发展。

委员提出的建立国家智慧物流信用平台的建议非常及时。“十四五”现代物流发展规划明确把“加强现代物流信用体系”作为现代物流体系建设的一个重要基础支撑，并提出具体工作任务。下一步我委将贯彻落实相关政策规划，特别是在积极推动落实方面下功夫，积极探索大数据、区块链等先进技术物流信用体系建设中的应用，推动营造公平竞争、诚信经营的市场环境。

工业和信息化部副部长王志军：

关于“完善智慧物流基础设施，推动物流枢纽数字化改造、智慧化升级，夯实互联互通基础”的建议。近年来，我们深入贯彻落实习近平总书记关于发展智慧物流的重要指示批示精神，持续推进5G、光纤网络等信息网络基础设施建设，不断扩大高速度、大容量、低延迟网络覆盖范围，初步建成人、机、物全面互通的工业互联网基础设施。下一步，将推动5G和千兆光网协同发展，加快工业互联网、人工智能、物联网等新型基础设施建设，协同推进货物管理、运输服务、场站设施等基础设施数字化改造，实现物流设施设备全面联网，夯实互联互通基础。

关于“建立健全智慧物流技术、装备、流程、安全标准体系”的建议。工信部围绕5G、云计算、大数据、人工智能和工业互联网等信息技术重点领域，开展关键标准研制和应用宣贯工作，同时支持关键物流设备标准化工作。2021年，围绕物流设备重点领域安排了15项行业标准计划。下一步将加强与部门统筹协调，加快研制物流领域关键急需标准，包括数据编码等基础共性标准、数据接口等物流软件标准以及车辆等物流硬件标准。深化各类标准在智慧物流各细分领域的应用，统一编码、数据、接口，完善物流标准体系，助力物流业高质量发展。

关于“大力推动物流数据开放共享，搭建国家公共信息服务平台”的建议。当前，我国物流企业数据管理水平有限，底层数据格式不统一，“数据孤岛”现象严重。涉及数据确权的法律法规、标准体系尚待健全。面对新形势、新问题，我们将积极贯彻新发展理念，一是支持物流企业开展大数据应用试点示范，提升企业数据开发管理能力。二是在保证数据安全和个人隐私的基础上，推动物流企业积极参与我国数据要素市场培育工作。三是加强与各部门统筹，搭建国家公共信息服务平台，逐步推进公共物流数据开放共享。

关于“开展智慧物流重大基础研究、关键共性技术联合攻关，着力解决‘卡脖子’问题”的建议。工信部正积极通过开发大赛、试点示范、揭榜挂帅等手段，深化新一代信息技术在智慧物流领域的融合应用，带动技术产品的迭代升级和产业健康发展。未来，我们将坚持市场主导和政府引导相结合，进一步聚焦基础软件、新兴软件，打好智慧物流领域关键核心技术攻坚战，突破关键共性和前沿引领技术，着力解决“卡脖子”问题。