

物流政策辑要

2019年12月号

中国物流与采购联合会

2020年1月10日

政策动向：国务院：同意在石家庄等 24 个城市设立跨境电子商务综合试验区

中央农村工作会议：习近平对做好“三农”工作作出重要指示

交通运输部：进一步规范全国高速公路入口称重检测

交通运输部：严禁强制安装 ETC 和对非 ETC 车辆通行高速设置障碍

交通运输部：部分货车通行费畸高问题正督促各地抓紧解决

交通运输部、公安部、商务部：公布第二批城市绿色货运配送示范工程创建城市

银保监会、商务部、外汇局：规范银行业保险业外贸金融服务

国家税务总局：开展网络平台道路货物运输企业代开增值税专用发票试点工作

政策摘要：中共中央、国务院：发布《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》

中共中央、国务院：发布《关于营造更好发展环境支持民营企业改革发展的意见》

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）》

交通运输部：贯彻落实习近平总书记重要指示批示精神切实加强道路运输安全监管工作

交通运输部：发布《关于做好高速公路车辆通行费优惠预约通行相关工作的通知》

人力资源社会保障部、国家邮政局：发布《快递员国家职业技能标准》《快件处理员国家职业技能标准》

地方借鉴：北京市：发布《北京市快递业价格行为规则》

天津市：发布《关于开展天津市网络平台道路货物运输经营管理工作的通知》

山东省：做好网络平台道路货物运输管理工作

江苏省：印发《关于做好网络平台道路货物运输经营管理工作的通知》

成都市：发布《精准支持现代供应链体系发展政策措施》

专题聚焦：贸易摩擦及一带一路物流

WTO 上诉机构停摆，数字税摩擦影响全球数字物流合作

东亚篇：中日韩达成八项合作共识 物流互联互通合作在列

东盟篇：东盟跃居全球第五大经济体 推进区域物流一体化

中国台湾：强行通过“反渗透法” 民间担心影响两岸供应链

附件：2019年12月份物流相关政策目录

政策动向：

国务院：同意在石家庄等 24 个城市设立跨境电子商务综合试验区

12 月 15 日，国务院印发《关于同意在石家庄等 24 个城市设立跨境电子商务综合试验区的批复》。

《批复》同意在石家庄、太原、赤峰、抚顺、琿春、绥芬河、徐州、南通、温州、绍兴、芜湖、福州、泉州、赣州、济南、烟台、洛阳、黄石、岳阳、汕头、佛山、泸州、海东、银川等 24 个城市设立综合试验区。其中，在中西部和东北地区新设 13 个综合试验区。

去年以来，商务部会同相关部门先后出台跨境电商零售出口增值税、消费税免税及所得税核定征收等支持政策，这些政策也将在新设综合试验区内试行。对具备监管条件的综合试验区，将研究纳入跨境电商零售进口试点范围。有关部门将加强协调指导和政策支持，按照鼓励创新、包容审慎的原则，创新政策措施，加强沟通协作，为综合试验区发展营造良好环境。商务部将按照《批复》要求，会同有关部门指导地方进一步做好综合试验区建设相关工作，扎实推动跨境电商等贸易新业态新模式健康快速发展。

点评：跨境电子商务综合试验区建设要积极适应产业革命新趋势，复制推广前三批综合试验区成熟经验做法，对跨境电商零售出口试行增值税、消费税免税等相关政策，积极开展探索创新，推动产业转型升级，开展品牌建设，推动国际贸易自由化、便利化和业态创新，为推动全国跨境电子商务健康发展探索新经验、新做法，推进贸易高质量发展。

中央农村工作会议：习近平对做好“三农”工作作出重要指示

中央农村工作会议 12 月 20 日至 21 日在北京召开，会议指出，保障重要农产品有效供给始终是“三农”工作的头等大事，要下大力气抓好粮食生产，强化粮食安全省长责任制考核。要加强现代农业设施建设，加快推进高标准农田建设，启动农产品仓储保鲜冷链物流设施建设工程。

交通运输部：进一步规范全国高速公路入口称重检测

12 月 17 日，交通运输部办公厅发布《关于进一步规范全国高速公路入口称重检测工作的通知》。

一是严格执行全国统一的违法超限超载认定标准。严格按照《交通运输部公安部关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作的实施意见(试行)》(交公路发〔2017〕173 号)规定的《公路货运车辆超限超载认定标准》执行，严禁随意提高或者降低认定标准。其中，六轴列车驱动形式为 6×4 的总质量限值为 49 吨，驱动形式为 6×2 的总质量限值为 46 吨。各地不得因驱动形式为 6×4 的列车未办理 ETC 而简单按照 46 吨处理，不得简化宣传，出现如“货车最大总质量限定为 46 吨”宣传标语，造成公众误解。对驱动轴为每轴每侧双轮胎且装备空气悬架的 3 轴、4 轴货车

以及 4 轴铰接列车，总质量限值各增加 1 吨。

二是统一合理误差控制标准。考虑到称重检测设施(设备)在使用过程中可能出现一定的误差,对于货车称重检测结果不大于认定标准 105%(即超限部分未超过认定标准 5%)的,暂按未超限超载处理。

三是统一两轴货车的通行管理。鉴于两轴货车数量多、涉及面广、情况复杂。目前,部正在商有关部门研究制定专项治理方案。在相关部门统一部署专项治理之前,各地对于车货总质量不超过 18 吨的两轴货车,不得以超限为由禁止其通行高速公路。同时,要做好相关数据的采集与分析工作为下一步开展专项治理提供支撑。

四是规范“超限”认定。《交通运输部办公厅关于进一步规范高速公路入口治超工作的通知》(交办公路〔2019〕29 号)中所提的“货车必检,超限禁入”中,“超限”特指车货总质量违法超限行为;对已办理《超限运输车辆通行证》的合法大件运输车辆,应允许其通行高速公路,并做好相关服务保障工作。根据《交通运输部公安部关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作的实施意见(试行)》(交公路发〔2017〕173 号)部署,目前重点对车货总质量进行称重检测。

对于车货外廓尺寸超限行为,将按照国家有关部门的统一部署,分阶段、有步骤推进;在部署工作开展前,高速公路入口暂不对车货外廓尺寸进行检测。对车辆运输车超限标准的认定,按照《交通运输部办公厅公安部工业和信息化部办公厅关于深入推进车辆运输车治理工作的通知》(交办运函〔2018〕702 号)有关要求执行,对于合规车辆运输车,凡装载符合要求的,即平头铰接列车装载 6 辆及以下,长头铰接列车装载 7 辆及以下,中置轴车辆运输车装载 9 辆及以下,且装载长度、宽度未超过车辆运输车外廓尺寸限值的,暂不对车辆高度进行检测。

交通运输部：严禁强制安装 ETC 和对非 ETC 车辆通行高速设置障碍

就近期 ETC 推广中出现的违规行为,交通运输部公路局局长吴德金在 12 月 27 日召开的国新办新闻发布会上表示:

严禁通过任何方式强制或变相强制安装 ETC,严禁以任何方式对非 ETC 车辆通行高速公路或者办理涉车业务设置障碍。交通运输部将督促各地整改各种不规范推广行为。

推进 ETC 推广发行,是深化收费公路制度改革、取消高速公路省界收费站的一项重要内容,也是实现不停车快捷收费的重要条件。特别是从发达国家实践经验来看,ETC 安装率如果达不到一定的比例,快捷通行就无法实现。

按照国务院决策部署,今年以来交通运输部会同相关部门指导各地多措并举,大力推动 ETC 发行工作,在全行业的共同努力下取得了明显成效。截至 12 月 23 日,全国 ETC 客户累计达到了 1.97 亿,比去年同期净增了 1.2 亿,增长了 157%。全国高速公路 ETC 平均使用率超过 71%,同比增长 28 个百分点,通行效率明显提高。但在 ETC 推广发行过程中,部分地区也发生了一些不规范的行为。有的占用车牌信息,有的强制安装,对于这些不规范的行为,交通运输部高度重视,迅速采取措施,督促

指导各地认真加以整改和落实。

一是印发《关于进一步规范 ETC 发行和服务工作的紧急通知》，要求各地牢固树立以人民为中心的发展思想，在优化提升服务上加大力度。

大家普遍认为 ETC 对于提高运输效率，实现快速通行，降低物流成本等方面都是有好处的。但由于当前推广过程中采用了一些不够人性化的方式，受到了公众的诟病。因此，交通运输部要求严禁通过任何方式强制或变相强制安装 ETC，严禁以任何方式对非 ETC 车辆通行高速公路或者办理涉车业务设置障碍。

二是对 ETC 发行过程中占用车牌这类情况提出了明确要求，严禁占用车牌，并督促各地立即解除车牌信息占用，支持公众自愿办理 ETC 申请。对投诉发现的问题，通过技术手段强制解除，方便公众自愿进行安装。

三是强化服务，在全网运行情况下，ETC 由原来分省发行、分省管理的模式，变成全网运行模式。对此，交通运输部路网监测与应急处置中心在交通运输部指导下成立了全国 ETC 客户服务中心，和各省进行联动，还开通了“95022”ETC 服务监督热线，为公众提供全天候、多方位、高效能的优质服务，同时加强对 ETC 发行服务的监督，不断优化、改进、提升 ETC 服务水平。

交通运输部：部分货车通行费畸高问题正督促各地抓紧解决

针对取消高速公路省界收费站后，个别地方出现货车通行费畸高的现象，交通运输部回应称，由于联网收费系统刚刚切换，个别地方运行不太稳定，出现了一些异常的通行费费额，已经督促地方查明情况，本着通行优先和不让货车司机吃亏的原则，及时妥善处理。对难以迅速处理的，先抬杆放行，让车辆先走，核实清楚后，再予处理。当前，对错计多收的通行费，已要求各地全额退还，切实维护货车的合法权益。相关地区已经组织技术团队，正在全力攻关，通过完善系统，从源头环节解决问题。

根据新的收费规则，货车从计重收费改为按车（轴）型收费后，各地收费标准按里程加权平均的车货总质量为重要依据制定，要求实现“两个确保”：一是确保货车通行费总体负担不增加；二是确保同一收费车型在标准状态下的应交通行费不大于计重收费时的费额。为确保上述原则落到实处，交通运输部组织力量对各地的费率调整方案进行深入研究分析，督促各地严格落实，并实现货车收费标准比满载至少下降 10%。绝不允许各地借机提高收费标准，增加货车负担。

改革后实载率高的货车收费比以前明显降低，但在空载或者半载状态下可能会比之前略有增加。对此，交通运输部将督促指导各地交通运输部门结合技术进步，进一步优化完善相关办法，不断促进精准收费、精细服务。同时，也建议货运企业加强运输组织，提高实载率，更好地分享改革的红利。

当前交通运输部也成立了技术保障组，深入研究“撤站”后可能出现的问题，确保问题及时得到解决，实现所有车辆快捷通行。

交通运输部、公安部、商务部：公布第二批城市绿色货运配送示范工程创建城市

按照《交通运输部办公厅 公安部办公厅 商务部办公厅关于组织开展第二批城市绿色货运配送示范工程申报工作的通知》（交办运函〔2019〕1332号），经城市申报、各省（区市）审查推荐和专家评审，并经交通运输部、公安部、商务部研究同意，确定唐山、秦皇岛、南京、无锡、徐州、南通、温州、台州、芜湖、临沂、郑州、济源、黄石、咸宁、岳阳、怀化、珠海、佛山、达州、西安、宝鸡、安康、乌鲁木齐、石河子等 24 个城市为第二批城市绿色货运配送示范工程创建城市。

点评：开展城市绿色货运配送示范工程建设，对于支撑国家新型城镇化战略实施、防治大气污染和缓解城市交通拥堵、促进物流降本增效、破解城市配送“三难”问题具有十分重要的现实意义。

银保监会、商务部、外汇局：规范银行业保险业外贸金融服务

为进一步规范银行业保险业外贸金融业务行为，引导银行保险机构有效发挥金融服务稳外贸作用，近日，银保监会联合商务部、外汇局印发了《关于完善外贸金融服务的指导意见》。

《指导意见》共分总体要求、完善产品和服务、加强贸易背景审核、提升风险管理水平、强化内部管理、加强组织保障等 6 部分，包括 29 条具体要求。

29 条意见中 3 条以上涉及供应链金融、外贸金融服务、中小微企业融资等，可见该份指导意见更加坚定了国家扶植中小微企业发展、创新金融服务的决心。

在《指导意见》第 5 条特别提到，创新应收账款融资。特别强调到“鼓励银行在有效把控供应链信息流、物流、资金流和完善交易结构的基础上，围绕核心企业开展面向上下游的境内外供应链金融服务。”供应链金融“四流合一”的特点，再次获得国家支持，并且，鼓励供应链金融走出去，与境外企业一同合作，做强做大供应链金融，发展好民营经济。

在《指导意见》第 6 条特别提到，“鼓励银行结合企业需求和自身风险管理要求，积极扩大出口信用保险保单融资规模。”今年中美贸易战的大背景下，很多出口企业过得并不好，资金压力巨大，《指导意见》的及时出台，正可以丰富出口企业的融资方式，增强出口企业做强出口的决心，同时依靠信用保单进行融资，也保证了银行风控体系的健康，让资金效用得到最大的发挥。

在《指导意见》第 8 条中特别提到“积极开展小微外贸企业金融服务”、“鼓励银行保险机构搭建并充分利用线上线下渠道深入了解小微外贸企业金融需求和生产经营信息，开发特色产品服务。”供应链金融无疑非常符合“特色产品服务”，以前银行等金融机构之所以不敢给中小微企业放款融资，就是因为看不懂中小微企业的财务报表，不了解中小微企业的生产经营信息，但是有了供应链管理、供应链服务等平台，依托于信息流、物流、商流、资金流“四流合一”的特点，中小微企

业的生产经营变得透明与可控，通过可以确认的采购订单、应收订单、良好的贸易往来等信息，银行等金融机构可以放心的将资金放给中小微企业，中小微企业也可以高效周转，通过资金做大企业规模，实现营收增长，快速回款并返还银行，实现银行与企业的双赢局面。

另外，第 8 条《指导意见》还提出“鼓励银行保险机构对接经营规范、信誉良好的外贸综合服务平台，借助其增信功能和在企业生产、交易、通关、退税等方面的信息优势，为更多小微外贸企业提供金融服务。”目前对外贸易服务已经涌现出了一些很不错的外贸综合服务平台，这些平台也是依靠供应链金融的特点，充分掌握着企业进出口、关税、物流等信息，通过对信息的不断筛选与判断，形成对企业的信用画像，对于良好的企业给予资金支持，保证金融的稳定。

国家税务总局：开展网络平台道路货物运输企业代开增值税专用发票试点工作

为进一步优化纳税服务，提高货物运输业小规模纳税人使用增值税专用发票的便利性，根据《中华人民共和国税收征收管理法》及其实施细则、《中华人民共和国发票管理办法》及其实施细则、《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》（交运规〔2019〕12 号）等规定，税务总局决定在全国范围内开展网络平台道路货物运输企业代开增值税专用发票试点工作。

经国家税务总局各省、自治区、直辖市和计划单列市税务局批准，纳入试点的网络平台道路货物运输企业可以为同时符合以下条件的货物运输业小规模纳税人代开增值税专用发票，并代办相关涉税事项。

本通知自 2020 年 1 月 1 日起施行。《国家税务总局关于开展互联网物流平台企业代开增值税专用发票试点工作的通知》（税总函〔2017〕579 号）同时废止。

政策摘要：

中共中央、国务院：发布《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》

12 月 1 日，中共中央、国务院印发了《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，规划范围包括上海市、江苏省、浙江省、安徽省全域（面积 35.8 万平方公里）。根据规划目标，到 2025 年，长三角一体化发展取得实质性进展，到 2035 年，长三角一体化发展达到较高水平，成为最具影响力和带动力的强劲活跃增长极。规划要求，发挥上海龙头带动作用，苏浙皖各扬所长，加强跨区域协调互动，提升都市圈一体化水平，推动城乡融合发展，构建区域联动协作、城乡融合发展、优势充分发挥的协调发展新格局。

《纲要》重点指出，加强国际对接合作，在对外投资相对密集国家和地区，布局建设一批集物流集散、加工制造、展示展销、信息资讯等多功能于一体的境外系列服务站。依托长三角一体化对外投资合作发展联盟，携手打造面向全球的综合服

务平台，鼓励企业联合走出去。要加强综合服务、专业贸易等线下展示交易平台建设，联合打造海外投资和专业服务平台。加强进口商品通关便利化协同，强化安保、环境、交通等各项保障。

同时，《纲要》中指出，要加快大通关一体化。深化口岸合作，加强协调对接，提升通关一体化水平。加快建设具有国际先进水平的国际贸易“单一窗口”，推动港航物流信息接入，实现物流和监管等信息的全流程采集。建立进出口商品全流程质量安全溯源管理平台，开发信息化电子标签，整合生产、监测、航运、通关数据共享和业务协同，实现全链条监管。统筹区域内中欧班列资源，提高班列双向常态化运行质量效益。加快中国（上海）自由贸易试验区新片区建设，以投资自由、贸易自由、资金自由、运输自由、人员从业自由等为重点，推进投资贸易自由化便利化，打造与国际通行规则相衔接、更具国际市场影响力和竞争力的特殊经济功能区。

此外，《纲要》中在建设上海自由贸易试验区新片区时提出，要实施特殊开放政策，推进投资贸易自由化便利化，实现区内与境外之间的投资经营便利、货物自由进出、资金流动便利、运输高度开放、人员自由执业、信息快捷联通，打造更具国际市场影响力和竞争力的特殊经济功能区。

公路方面，要提升省际公路通达能力。加快省际高速公路建设，对高峰时段拥堵严重的国省道干线公路实施改扩建，形成便捷通达的公路网络。加快推进宁马、合宁、京沪等高速公路改扩建，提升主要城市之间的通行效率。滚动实施打通省际待贯通路段专项行动，取消高速公路省界收费站，提升省际公路通达水平。

铁路方面，《纲要》指出要共建轨道上的长三角。加快建设集高速铁路、普速铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通于一体的现代轨道交通运输体系，构建高品质快速轨道交通网。以都市圈同城化通勤为目标，加快推进城际铁路网建设，推动市域铁路向周边中小城市延伸，率先在都市圈实现公交化客运服务。支持高铁快递、电商快递班列发展。

航空方面，要在长三角地区合力打造世界级机场群。巩固提升上海国际航空枢纽地位，增强面向长三角、全国乃至全球的辐射能力。加强航空货运设施建设，加快合肥国际航空货运集散中心、淮安航空货运枢纽建设，规划建设嘉兴航空联运中心。统筹空域资源利用，促进民航、通用航空融合发展。深化低空空域管理改革，加快通用航空发展。全面提升虹桥综合交通枢纽管理水平，完善联通浦东机场和苏浙皖的轨道交通体系，优化拓展虹桥机场国际航运服务功能。推动浦东机场与“一带一路”国家（地区）扩大包括第五航权在内的航权安排，吸引相关国家（地区）航空公司开辟经停航线。

点评：2018 年 11 月 5 日，习近平总书记在首届中国国际进口博览会上宣布，支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略，着力落实新发展理念，构建现代化经济体系，推进更高起点的深化改革和更高层次的对外开放。如今，《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》公开发布，将指引长三角地区实现高质量一体化发

展。《纲要》多处提到发展现代物流、冷链物流、港航物流、物流基础设施建设等，对于长三角区域物流的发展具有积极意义。长三角区域物流基础条件好、发展速度快，借助长三角区域一体化的机遇，现代物流将成为区域经济发展的粘合剂和催化剂，物流一体化助力区域一体化，将有助于降低区域物流成本、提高经济运行效率，促进长三角一体化发展取得实质性进展。

中共中央、国务院：发布《关于营造更好发展环境支持民营企业改革发展的意见》

近日，中共中央、国务院印发了《关于营造更好发展环境支持民营企业改革发展的意见》。《意见》围绕营造市场化、法治化、制度化的长期稳定发展环境，推动民营企业改革创新、转型升级、健康发展，提出一系列有分量的政策措施。

进一步放开民营企业市场准入。深化“放管服”改革，进一步精简市场准入行政审批事项，不得额外对民营企业设置准入条件。全面落实放宽民营企业市场准入的政策措施，持续跟踪、定期评估市场准入有关政策落实情况，全面排查、系统清理各类显性和隐性壁垒。

实施公平统一的市场监管制度。进一步规范失信联合惩戒对象纳入标准和程序，建立完善信用修复机制和异议制度，规范信用核查和联合惩戒。加强优化营商环境涉及的法规规章备案审查。深入推进部门联合“双随机、一公开”监管，推行信用监管和“互联网+监管”改革。细化明确行政执法程序，规范执法自由裁量权，严格规范公正文明执法。完善垄断性中介管理制度，清理强制性重复鉴定评估。深化要素市场化配置体制机制改革，健全市场化要素价格形成和传导机制，保障民营企业平等获得资源要素。

强化公平竞争审查制度刚性约束。坚持存量清理和增量审查并重，持续清理和废除妨碍统一市场和公平竞争的各种规定和做法，加快清理与企业性质挂钩的行业准入、资质标准、产业补贴等规定和做法。推进产业政策由差异化、选择性向普惠化、功能性转变。严格审查新出台的政策措施，建立规范流程，引入第三方开展评估审查。建立面向各类市场主体的有违公平竞争问题的投诉举报和处理回应机制并及时向社会公布处理情况。

点评：目前，民营经济税收贡献超过 50%，国内生产总值占比超过 60%、技术创新和新产品占比超过 70%、城镇就业占比超过 80%、对新增就业贡献率超过 90%。无论在经济建设领域、社会建设领域，还是在满足人民日益增长的美好生活需要方面，民营经济都占据着举足轻重的地位。目前，中国经济进入高质量发展的新阶段，建设现代化经济体系，民营经济将发挥重要作用。

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，交通运输部发布关于印发《推进综合交通运输大数据发展行动纲要（2020

—2025 年)》的通知。

《纲要》提出,2020—2025 年推进综合交通运输大数据发展的总体思路是,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,聚焦基础支撑、共享开放、创新应用、安全保障、管理改革等重点环节,实施综合交通运输大数据发展“五大行动”,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。

到 2025 年,力争实现以下目标: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。

《纲要》明确了推进综合交通运输大数据发展的主要任务。其中,在夯实大数据发展基础方面,纲要提出要强化数据采集。完善修订有关交通基础设施工程建设规范,将采集设备、传输网络等信息基础设施纳入铁路、公路、港口、航道、机场、综合交通枢纽等有关交通基础设施工程建设内容,实现同步规划、同步设计、同步建设、同步运维。完善运载工具运行监测制度规范,实现对车辆、船舶、航空器等运载工具数据自动化采集。

交通运输部:贯彻落实习近平总书记重要指示批示精神切实加强道路运输安全监管工作

为深入贯彻落实习近平总书记关于安全工作的重要指示批示精神,加强隐患排查和整改落实,优化道路运输营商环境,统筹推进“放管服”改革,不断提升道路运输安全发展水平。交通运输部办公厅发布《关于贯彻落实习近平总书记重要指示批示精神切实加强道路运输安全监管工作的通知》。

一、进一步提升道路运输车辆技术性能。

为提升营运车辆安全性能,健全车辆技术管理标准体系,部制定发布了《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)。各地交通运输主管部门要以道路运输车辆达标管理为载体,认真抓好系列标准的贯彻实施,不断提升道路运输车辆的安全运营、节能减排和优质服务水平。要引导车辆生产企业和社会化检测机构,特别是牵引车和挂车生产企业,积极做好营运车辆达标车型检测、申报、审查、发布和实车核查工作。要加快推进道路运输车辆达标核查信息化建设,提升核查工作质量和效率,切实提高履职尽责能力。要按照“双随机、一公开”工作部署,加强道路运输车辆实车核查监督检查,把好道路运输车辆安全节能准入关。

二、改革道路运输车辆动态监管标准符合性审查制度

为进一步优化道路运输行业营商环境，部决定废止《交通运输部办公厅关于印发〈道路运输车辆卫星定位系统车载终端和平台标准符合性技术审查工作规范〉的通知》（交办运〔2017〕16号），改革道路运输车辆卫星定位系统车载终端和平台标准符合性技术审查制度。具备道路运输车辆卫星定位系统车载终端检测能力、依法取得市场监管部门颁发的相关资质认定证书的检测机构，均可开展车载终端检测业务，并对出具的检测报告负责。车载终端产品应符合《道路运输车辆卫星定位系统车载终端技术要求》《汽车行驶记录仪》等相关标准要求并检验合格。道路运输车辆卫星定位系统平台不再要求取得检测报告。新建设的道路运输企业监控平台或社会化监控平台，应按照《道路运输车辆卫星定位系统平台技术要求》《道路运输车辆卫星定位系统平台数据交换》等相关标准的要求做好设计开发，按照《道路运输车辆动态监督管理办法》要求做好备案。

三、进一步加快智能视频监控报警装置安装

各地交通运输主管部门要严格按照国家有关规定和《交通运输部办公厅关于推广应用智能视频监控报警技术的通知》（交办运〔2018〕115号）、《交通运输部关于认真贯彻习近平总书记重要指示批示精神开展冬季公路水路安全生产行动的通知》（交安监发〔2018〕169号）等文件要求，坚持政府引导、市场主导、企业主体的原则，依法依规推进智能视频监控报警装置的安装工作。不得强制指定服务商和产品型号，不得将智能视频监控报警装置的安装与车辆审验等业务管理工作关联，不得擅自变更车辆审验条件。要指导运输企业用好智能视频监控报警装置，发挥好智能视频监控报警装置在自动识别、自动提醒、自动纠正驾驶员不安全驾驶行为方面的作用，提升道路运输车辆安全科技保障能力，从源头预防和减少驾驶员违法违规导致的道路运输安全生产事故。

交通运输部：发布《关于做好高速公路车辆通行费优惠预约通行相关工作的通知》

日前，交通运输部印发《关于做好高速公路车辆通行费优惠预约通行相关工作的通知》。自2020年1月1日起，全国联网收费高速公路将按照ETC门架系统分段计费，对符合政策规定的鲜活农产品、跨区作业联合收割机（插秧机）和国际标准集装箱运输车辆，将通过安装使用ETC车载装置、提前预约通行的方式，实现不停车快捷通行并继续享受车辆通行费减免优惠政策。

《通知》指出，车辆驾驶人或受其委托的代理人通过登录“中国ETC服务小程序”进行注册，上传相关证明信息，完成互联网预约。其中，运输鲜活农产品和跨区作业联合收割机（插秧机）的车辆，还可在入口收费站指定车道完成通行登记，在出口收费站申请查验，符合条件的免收车辆通行费。

考虑到运输企业和货车车主对预约通行需逐步适应，《通知》还设置了预约通行过渡期，在2020年6月30日24时前，运输鲜活农产品和跨区作业联合收割机（插

秧机)的车辆,未安装ETC,或安装ETC但未通过互联网预约,也未在入口收费站指定车道完成通行登记的,经出口收费站查验,符合条件也可免收车辆通行费。出台国际标准集装箱运输车辆通行费优惠政策的省份,可结合各地实际制定过渡期政策。

过渡期结束后,车辆通过安装ETC并预约通行,即可享受通行费优惠政策;安装ETC但未提前完成互联网预约,也未在入口收费站指定车道完成通行登记的车辆,通行过程中产生扣费,可在出口收费站申请查验,符合条件的将予以退费。未安装ETC,或已安装ETC但在入口收费站未使用以及因被列入ETC用户信用黑名单等原因无法正常使用,领取CPC卡或纸质通行券通行的车辆,均不再享受免费通行政策。因收费系统故障,ETC车辆只能领取纸质通行券通行的仍可享受优惠政策。

人力资源社会保障部、国家邮政局:发布《快递员国家职业技能标准》《快件处理员国家职业技能标准》

为贯彻落实《关于分类推进人才评价机制改革的指导意见》和《国务院办公厅关于印发职业技能提升行动方案(2019—2021年)的通知》(国办发〔2019〕24号),近日,人力资源社会保障部、国家邮政局联合颁布《快递员国家职业技能标准》和《快件处理员国家职业技能标准》。

一是反映行业发展新变化。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,邮政体系是国家战略性基础设施和社会组织系统,在国民经济中发挥着重要的基础性作用。

二是体现行业发展新要求。快递员和快件处理员国家职业技能标准立足行业发展实际和未来趋势,较好体现了新技术、新工艺、新规范、新装备对从业人员知识技能方面的要求。

三是服务行业技能人员职业发展。习近平总书记多次就邮政业改革发展作出重要指示,称赞快递小哥是美好生活的创造者、守护者,强调要加强快递队伍建设。

地方借鉴:

北京市:发布《北京市快递业价格行为规则》

为规范本市快递业价格行为,保护消费者和经营企业合法权益,建立和维护公正、公平、公开的快递市场价格秩序,根据有关法律法规,北京市市场监督管理局制定了《北京市快递业价格行为规则》,称快递业经营企业不得在标价之外加价出售商品或者提供服务,收取未予标明的费用,具有竞争关系的快递业经营企业达成、实施价格垄断协议等。

《规则》指出,快递业价格实行市场调节价,由经营企业依据经营成本和市场供求等情况自主制定,通过市场公平竞争形成价格。快递业经营企业销售商品和提供服务应当遵循公开、公平和诚实守信的原则,遵守价格法律、法规、规章及有关规定,自觉维护正常的市场价格秩序。快递业经营企业销售商品和提供服务时,应当实行明码标价,按照相关法律、法规和规章的有关规定执行。

同时，快递业经营企业应当在服务网点、网站等经营场所醒目位置明码标价，公布商品(或服务)价格、服务项目(或内容)、计价规则等。标价内容要真实明确、清晰醒目，价格变动时应当及时调整相对应的标价，不得收取任何未予标明的费用。快递人员上门服务时应当主动向消费者出示与其经营场所明码标价内容一致的价目表或价目本等，以便消费者选择、查询。

《规则》还称，快递业经营企业不得有下列行为：未在经营场所醒目位置公示商品(或服务)价格、服务项目(或内容)、计价规则等内容；在标价之外加价出售商品或者提供服务，收取未予标明的费用；在同一时间，对同一商品或者服务，在同一经营场所向消费者使用两种不同标价方式，以低价招徕顾客并以高价进行结算的；开展价格促销活动时，相关促销内容、促销商品价格附加条件及对消费者不利的其他限制性条件不标示或者含糊标示的；开展价格促销活动时，使用虚假的或者欺骗性、误导性的语言、文字、图片、计量单位等标价方式，虚构原价、虚构降价原因、虚假优惠折扣，诱导消费者消费的；销售商品或提供服务前有价格承诺，不履行或者不完全履行的；相互串通，操纵市场价格，损害其他经营企业或者消费者合法权益的；捏造、散布涨价信息，哄抬价格，推动商品价格过高上涨的；具有竞争关系的快递业经营企业达成、实施价格垄断协议；具有市场支配地位的经营企业滥用支配地位，排除、限制价格竞争；为了排挤竞争对手或者独占市场，以低于成本的价格倾销，扰乱正常的生产经营秩序，损害国家利益或者其他经营企业的合法权益；其他违反价格法律、法规和规章的违法行为。

天津市：发布《关于开展天津市网络平台道路货物运输经营管理工作的通知》

按照《办法》第六条规定申领道路运输经营许可证的(含设立子公司)，应当符合下列条件：

- 1、网络平台注册有合法有效营运资质的车辆(从事普通货物运输经营的总质量4.5吨及以下普通货运车辆除外)；
- 2、网络平台注册有合法有效从业资格的驾驶人员(使用总质量4.5吨及以下普通货运车辆从事普通道路货物运输经营的驾驶人员除外)；
- 3、有健全的安全生产管理制度、安全生产责任制度、安全生产业务操作规程、安全生产监督检查制度、实际承运人资质登记查验制度、保险赔付机制等；
- 4、具备《办法》第七条规定的与开展业务相适应的信息交互处理及全程跟踪记录等线上服务能力；
- 5、设置安全生产管理机构、配备专职安全生产管理人员，并按时完成交通运输部安全考核；
- 6、法律法规规定的其他条件。

申报企业要按照交通运输部《指南》和《天津市网络货运经营运行监测平台接

入指南》（市监测平台下载）的要求，开发用于网络货运经营的互联网平台，并将平台接入市监测平台。

申报企业用于网络货运经营的互联网平台和面向实际承运人的移动互联网应用程序的信息内容和服务功能，应包含但不限于以下功能：

平台为托运人、实际承运人提供真实、有效的货源及运力信息，并对货源及车源信息进行管理，包括但不限于信息发布、筛选、修改、推送、撤回等功能。

各级交通运输管理部门要高度重视，加强业务指导和培训，积极配合税务等相关部门着力强化网络货运经营者的全程运输责任和依法纳税义务，坚守运输安全“底线”和税收安全“红线”，加强对不规范运营行为的监管，引导网络货运新模式健康发展。各区审批部门积极做好网络货运道路运输经营许可工作，网络货运道路运输经营许可证单独核发，有效期至 2021 年 12 月 31 日止。

山东省：做好网络平台道路货物运输管理工作

近日，山东省交通运输厅、国家税务总局山东省税务局联合发布了关于转发交通运输部、国家税务总局《网络平台道路货物运输经营者管理暂行办法》的通知，明确要求各市交通运输局、税务局，结合实际做好网络平台道路货物运输管理工作。

江苏省：印发《关于做好网络平台道路货物运输经营管理工作的通知》

日前，江苏省交通运输厅联合省税务局印发了《关于做好网络平台道路货物运输经营管理工作的通知》，江苏省无车承运人试点工作于 2019 年 12 月 31 日结束，今后申请从事网络货运经营的，直接向所在地县级交通运输主管部门提出线上服务能力认定申请；具备线上服务能力的，方可申领道路运输经营许可证。

申领和颁发道路运输经营许可证，按照《中华人民共和国道路运输条例》《道路货物运输及站场管理规定》的规定办理。

外省网络货运经营者在本省首次设立分公司时，应提供所在省省级交通运输主管部门出具的网络货运经营线上服务能力认定证明材料，向我省省级交通运输主管部门申请接入我省网络货运监测与服务系统。

《通知》要求江苏各地交通运输部门进一步加大对网络货运的支持。

鼓励网络货运在城市配送、农村物流、冷链物流等重点物流领域推广和应用；鼓励网络货运经营者应用互联网技术整合物流资源，应用多式联运、甩挂运输和共同配送等运输组织模式，实现规模化、集约化运输生产；

鼓励网络货运经营者组织新能源车辆、中置轴模块化汽车列车等标准化车辆运输，积极开展跨区域网络化经营，加强与实体产业的合作，提供供应链服务，切实促进物流业降本增效。

成都市：发布《精准支持现代供应链体系发展政策措施》

《政策措施》围绕现代供应链建设首先需要解决的“四流合一”（商流、物流、

信息流、资金流)问题,重点从供应链平台建设、供应链物流发展、供应链金融发展三个方面给予支持和培育;其次通过支持供应链模式创新来推动形成“成都经验”“成都模式”;再次从支持本土供应链企业走出去、外部供应链企业引进来促进成都供应链发展和产业能级提升;最后从供应链人才集聚和载体建设等提升全市供应链思维认识和能力素质。全文共计八个方面 18 条,主要有以下内容:

(一) 关于供应链平台建设

一是支持基础性、功能性、具有明显公益属性的行业供应链公共服务平台建设;二是支持协同性强、辐射力广、发展优势大的企业供应链综合服务平台建设。力争通过供应链平台建设促进产业链上下游企业实业供需对接和资源共享。

(二) 关于供应链物流发展

一是支持供应链企业在成都重点产业功能区或物流枢纽节点设立转运中心或分拨中心;二是支持供应链企业运用成都国际航线、国际班列开展国际货物运输中转业务;三是支持在蓉高校、职业(技工)院校、科研机构、行业协会和企业参与物流标准制定。力争通过物流支撑保障体系建设来推动物流服务水平提升。

(三) 关于供应链金融发展

一是支持融资租赁企业和商业保理企业提供适合供应链企业特点的产品和服务;二是支持供应链金融企业上市融资。力争通过供应链金融主体建设来解决供应链上下游企业“融资难”“融资贵”等问题,推动产业供应链发展壮大。

(四) 关于供应链模式创新应用

鼓励发展基于物联网、大数据、云计算、5G、区块链等新技术运用的供应链新模式,支持优势产业、龙头企业内部供应链向独立的现代供应链企业转型发展和推动传统产业、中小企业内部供应链实行“企业联盟化、联盟企业化”抱团式创新发展。力争通过培育新模式,形成“成都经验”,实现与国内供应链发展先行城市的“变道超车”。

(五) 关于供应链企业国际化发展

一是支持本土优质供应链企业积极融入全球供应链体系;二是支持本土供应链企业参与国际交流合作;三是支持本土供应链企业服务质量体系建设。力争通过鼓励本土供应链企业“走出去”实现国际化发展,通过提升国际化服务水平推动国外产品“引进来”

(六) 关于供应链企业成链集群发展

一是支持引进占据全球供应链优势地位的链主企业和平台企业;二是支持培育服务重点行业的本土供应链企业做大做强。力争通过供应链头部企业的招引带动上下游企业入驻,优先培育服务“5+5+1”现代产业体系的本土供应链企业推动重点产业集群发。

(七) 关于供应链人才要素集聚

一是支持在蓉高校和职业(技工)院校与在蓉规模以上相关企业合作开展人才

培养，与在蓉规模以上相关企业合作建设学生实训（实习）基地；

二是支持企业新引进供应链高端人才；

三是支持设立供应链协会及专业类分会；

四是支持在蓉高校、职业（技工）院校、行业协会和本土企业设立供应链研究院（分院）、供应链科创研发中心（实验室）、供应链高端智库。力争通过鼓励开展校企合作、高端人才引进和供应链研究机构、高端智库建设，促进我市供应链思维认识、人才队伍素质和现代供应链科创水平提升。

专题聚焦：

贸易摩擦及一带一路物流之一：

WTO 上诉机构停摆，数字税摩擦影响全球数字物流合作

当地时间 2019 年 12 月 11 日，由于美国阻挠新法官遴选和任命两位法官的任期，世贸组织（WTO）上诉机构正式瘫痪。这是 WTO 上诉机构成立近 25 年来首次遭遇停摆危机，WTO 的谈判功能和仲裁功能被削弱。美国短期不再通过 WTO 解决贸易争端，而将更多地绕过 WTO，直接向他国加征关税。

此前 12 月 2 日，WTO 第二次驳回了欧盟对“美国诉欧盟补贴空客案”的申诉，并指出欧盟仍未取消在空客 A380 和 A350 等飞机制造方面的补贴，WTO 方面再次肯定，美国可以对欧盟的商品和服务贸易产品采取（关税）措施，每年涉及产品的额度可以达近 75 亿美元。在 WTO 上诉机构停摆后，美欧之间的贸易纠纷却没有减弱趋势。美国对欧盟加征的钢铝关税并未取消，又因 WTO 在波音空客案中的裁判结果威胁对欧盟再度升级关税，还计划因法国出台数字税对法国产品加征 100% 关税。

法国：2019 年 10 月，法国施行数字税对年营业收入超过 7.5 亿欧元或在法国境内年营业收入超过 2500 万欧元的互联网企业（Apple、Google、Facebook、Amazon 等在法国占比较高的美国企业）征收数字税，税率为 3%。

美国：美国贸易代表办公室表示，由于法国对美国科技公司不公平地征收了新数字服务税，法国数字税“与国际税收政策的普遍原则不一致”，对美国科技企业造成“非同寻常的沉重负担”。美国考虑对法国香槟、奶酪等价值 24 亿美元出口商品征收 100% 的报复性关税。

英国：12 月 30 日英国政府表示，将对在英国运营的高收入科技公司征收数字税。这项税收将在 2020 年 4 月生效。在全球范围内，年收入超过 5 亿英镑（合 6.4 亿美元）的盈利数字公司将被要求对其在英国境内产生的收入支付 2% 的税。

意大利：12 月 26 日，意大利决定追随法国对科技巨头课征数字服务税，该税于 2020 年 1 月 1 日生效。数字税对 Google，Amazon 等公司某些数字营收征收 3% 税费。该项税种每年可为意大利增收 6 亿欧元。该项税收政策适用于在全球年收入至少为 7.5 亿欧元，并在意大利的数字服务营收超过 550 万欧元的互联网科技企业。

土耳其：12 月 14 日，土耳其 7.5% 的数字服务税制度通过，将于 2020 年 3 月 1

日生效。新税将针对网络广告、数字内容销售以及与在线活动（包括平台）相关的中介服务的收入，税收将适用于全球收入在 7.5 亿欧元以上的公司。

解读：1. 美国构建数字经济霸权：美国数字企业是美欧服务贸易的最大受益者，谷歌、苹果、亚马逊等在欧洲数字服务市场占据垄断地位，并借助谷歌、亚马逊组建的超级数字服务平台，向实体产业介入，包括数字物流。2019 年 4 月，谷歌旗下无人机货运公司 Wing 在澳洲获批世界首个被官方批准的大规模无人机送货项目。2019 年 10 月，谷歌旗下无人驾驶公司 Waymo 与美国汽车零售巨头开展无人卡车配送物流。亚马逊已经组建空运、海运、陆运三位一体的高效国际物流网，拥有全球最大规模的数字化海外物流仓。

2. 中国数字物流将受影响：中国不是美欧数字贸易战的局外人，不是全球数字物流服务贸易的局外人。数字税和美欧摩擦也在间接影响中国数字物流的全球化发展，阿里巴巴（菜鸟网络）、京东集团（京东物流）网络平台型企业已经进入欧洲市场，菜鸟网络在马来西亚吉隆坡、比利时列日、阿联酋迪拜等布局 eWTP 下的 eHub（中国境外超级物流枢纽）物流项目，打造开放性数字物流平台。

3. 全球数字物流合作需新规：欧盟委员会 2019 年 3 月立法提案拟调整对大型互联网企业征税规则。据此欧盟成员国均可对境内发生的互联网业务所产生的利润征税。但欧盟中的爱尔兰、瑞典、丹麦和芬兰等国家表示反对。在亚洲，韩国、日本、印度等也在研究数字税，数字税或将构筑数字贸易下的新关税壁垒，也影响数字一带一路的合作。目前美国是全球数字经济规模最大的国家，美国推进传统物流加速向数字物流、智能物流换道发展，抢占全球数字物流高地的时候。美国凭借着美元霸权、军事霸权和标准话语权等谋求数字经济霸权。

中国数字经济规模全球第二，增速全球第一，但缺乏标准话语权等。2018 年，中国数字经济规模已达 31.3 万亿元，占 GDP 比重达 34.8%，数字经济已成中国经济增长新引擎。数字物流和数字供应链是中国经济发展新动能，也是一带一路合作和建设人类命运共同体新抓手，由中国企业和政府倡导的 eWTP，亟待全球共商、共建、共用数字物流和数字供应链合作新规则。

贸易摩擦及一带一路物流之二：

东亚篇：中日韩达成八项合作共识 物流互联互通合作在列

2019 年 12 月 24 日，在中日韩合作 20 周年之际，中华人民共和国国务院总理李克强、日本国首相安倍晋三和大韩民国总统文在寅，于 2019 年 12 月 24 日在中国成都举行第八次中日韩领导人会议。

会议发表了《中日韩合作未来十年展望》，提出面向未来的八项共识，其中第五项为，“促进包括交通、物流在内的地区互联互通和基础设施合作。基础设施为经济增长和繁荣提供动力。我们强调最大限度发挥基础设施的积极作用有利于实现可持续增长和发展，重视项目在经济、社会、财政、金融和环境方面的可持续性，

重申根据普遍接受的国际原则，推进可持续、高质量基础设施建设，提升本地区贸易、投资和服务竞争力。”

其中，第三项“倡导开放共赢合作”提出“我们一致认为以规则为基础的多边贸易体制具有重要作用，将致力于维护自由贸易和多边主义，强化现有国际规则，确保公平竞争以培育良好营商环境。我们重申在 2019 年《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）领导人会议联合声明中的承诺。我们将在 RCEP 谈判成果的基础上，加快中日韩自贸协定谈判，力争达成全面、高质量、互惠且具有自身价值的自贸协定。”第八项“实现整体振兴与共同发展。”提出“推进“中日韩+X”合作，共同制定计划，采取联合行动，拓展与其他国家合作，缩小地区发展差距，实现共同发展。”

东盟篇：东盟跃居全球第五大经济体 推进区域物流一体化

在东盟宣布建立经济共同体即将进入第五年之际，东盟秘书处 12 月 26 日发布《东盟融合报告》指出，东盟以 3 万亿美元体量跃升为全球第五大经济体，较 4 年前上升两位。在全球经济动荡和贸易紧张局势加剧情况下，东盟对外贸易规模达 2.8 万亿美元，较 2015 年增长了 23.9%；吸引外国直接投资规模达 1547 亿美元，较 2015 年增长了 30.4%，并创下历史最高纪录。东盟秘书处官员迪嘉嘉表示，这一成绩为 2020 年进一步强化东盟共同体建设、推进区域一体化进程提振了士气。

中国已连续 10 年成为东盟第一大贸易伙伴，2019 年东盟超越美国上升为中国第二大贸易伙伴，对华贸易额在东盟 2.8 万亿美元对外贸易中超过两成；中国企业已在东盟累计投资突破 1000 亿美元，所建 25 个经贸合作区有力支撑了东盟经济共同体跨越式发展。中方还坚定支持东盟推动完成《区域全面经济伙伴关系协定》文本谈判，共同巩固了东亚合作尤其是区域贸易合作的良好势头。雅万高铁、中老铁路、金边—西港高速等一带一路交通物流合作，不断推进区域物流一体化。

中国台湾：强行通过“反渗透法” 民间担心影响两岸供应链

赶搭“假共谍案”顺风车，台立法机构 12 月 31 日强行通过所谓“反渗透法”。该法规定任何人不得受“渗透来源”的指示、委托或资助，进行捐赠政治献金或影响选举罢免、公投的行为，违者可处 5 年以下有期徒刑或并科 500 万新台币以下罚金。台湾亲民党主席宋楚瑜表示，“反渗透法”通过后，影响层面之广，不仅是在大陆超过 200 万的台商，还有许多在大陆学习的学生、演艺人员、从事观光的业者等，都被这新警总监视。

台湾前“行政院副院长”杜紫军称，目前大陆占台湾出口比例约四成，许多台湾产业依靠两岸供应链发展生存，未来供应链运作若因此受影响，定会波及产业发展，冲击台湾经济。台湾全台渔会总干事林启沧表示，全台渔会过去在两岸有基本交流，但没有直接业务贸易往来，都是通过货运贸易代理商办理，像是屏东东港的活鱼运搬船，希望台当局能说清楚。

2019年12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	《关于营造更好发展环境支持民营企业改革发展的意见》		12月22日
2	中共中央 国务院	《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》		12月1日
3	国务院	同意在石家庄等24个城市设立跨境电子商务综合试验区	国函 (2019)137号	12月5日
4		习近平对做好“三农”工作作出重要指示		12月21日
5	交通运输部	进一步规范全国高速公路入口称重检测		12月17日
6	交通运输部	严禁强制安装ETC和对非ETC车辆通行高速设置障碍		12月27日
7	交通运输部	部分货车通行费畸高问题正督促各地抓紧解决		1月3日
8	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
9	交通运输部	贯彻落实习近平总书记重要指示批示精神切实加强道路运输安全监管工作	交办运 (2019)101号	12月13日
10	交通运输部 公安部 商务部	公布第二批城市绿色货运配送示范工程创建城市	交办运函 (2019)1803号	12月23日
11	交通运输部	《关于做好高速公路车辆通行费优惠预约通行相关工作的通知》		12月28日
12	银保监会 商务部 外汇局	《关于完善外贸金融服务的指导意见》	银保监发 (2019)49号	12月10日
13	人力资源社会保障部 国家邮政局	《快递员国家职业技能标准》 《快件处理员国家职业技能标准》	人社厅发 (2019)111号	12月18日
14	国家税务总局	开展网络平台道路货物运输企业代开增值税专用发票试点工作	税总函 (2019)405号	12月31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！