

交通运输部出台政策措施剑指物流成本高企——

物流业：“三化”并举 降本增效

本报记者 齐慧

透视

近日，交通运输部印发《关于推进供给侧结构性改革 促进物流业“降本增效”的若干意见》，着力推进物流业集约化、智能化、标准化发展，促进物流业降本增效，为我国经济转型升级和高效运行注入新活力。

众所周知，物流是经济尤其是实体经济经济的“动脉”。相较于国际先进水平，我国物流业成本偏高。建成经济便捷、高效优质的交通运输物流服务体系，降低实体经济企业物流成本，既是推进供给侧结构性改革的重要举措，也是促进交通运输与现代物流融合发展的有力抓手。

“为此，《意见》提出了5大任务和19项具体工作。”交通运输部综合规划司巡视员于胜英表示，“5大任务分别为：完善衔接顺畅的基础网络、构建集约高效的服务平台、提升运输链条的组织效率、健全匹配协调的标准体系、营造规范有序的市场环境”。

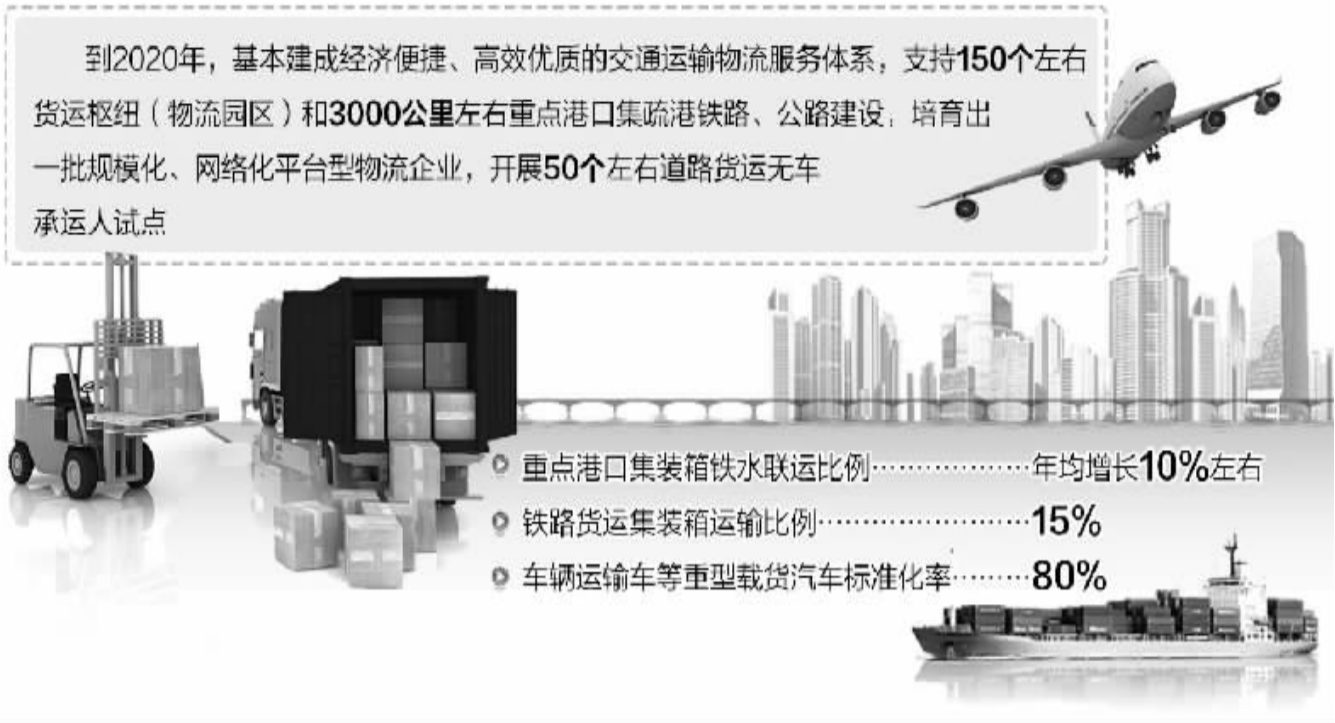
优化结构 完善衔接顺畅的设施网络

“此次《意见》的出台突出了问题导向和目标导向，以增效降成本，围绕影响物流效率提升的交通运输相关问题，补齐短板，精准施策，并且提出了明确的量化指标。”交通运输部科学研究院副院长崔学忠说。

《意见》明确要求，到2020年，基本建成经济便捷、高效优质的交通运输物流服务体系，支持150个左右货运枢纽（物流园区）和3000公里左右重点港口集疏港铁路、公路建设，培育出一批规模化、网络化平台型物流企业，开展50个左右道路货运无车承运人试点，重点港口集装箱铁水联运比例年均增长10%左右，铁路货运集装箱运输比例达15%，车辆运输车等重型载货汽车标准化率达80%。

此外，交通运输部还将进一步完善物流大通道，重点加快繁忙路段的扩容改造，改善大通道跨境物流设施条件，形成货畅其流、经济便捷的跨区域物流大通道；提升交通物流枢纽服务水平，支持具备多式联运、干支衔接、口岸服务功能的物流园区建设；畅通枢纽节点“微循环”，强化重点港口和大型综合性物流园区集疏运铁路、公路的配套建设，消除枢纽节点微循环“最后一公里”梗阻。

“这其中，物流基础网络主骨架建设和节点微循环‘最后一公里’优化并举尤



为重要。”中国物流与采购联合会副会长贺登才表示，只有保障大运力、长距离物流通道的畅通和可达，同时注重消除枢纽节点对外衔接“最后一公里”瓶颈问题，才能最大限度上发挥交通对物流的支撑作用。

创新技术 构建集约高效的服务平台

贺登才表示，《意见》既针对交通运输在物流业发展中的短板和瓶颈问题进行补强，又充分结合物流业未来发展需求，积极拓展服务领域，鼓励发展新兴业态，主动谋求与物流链、产业链深度融合，强化部门间、区域间、各种运输方式间的协同发展，构建集约高效的服务平台。

在规划中，交通运输部将大力推进物流相关信息开放共享和互联应用，加快铁路、公路、水运、民航、邮政等行业数据交换节点建设；依托国家交通运输部物流公共信息平台，推动国家物流大数据中心建设，推动跨运输方式、跨部门、跨区域、跨国界的信息互联互通；鼓励大数据、物联网等先进信息技术应用；支持平台型物流企业、企业联盟和道路货运无车承运人发展，在公路港、快递、冷链等领域，重点支持一批全国性统筹布局、线上线下服务融合的平台型物流企业发展；推动传统交通运输企业向现代物流企业转型。

崔学忠认为，构建高效服务平台

主要包括信息平台和企业平台。在信息平台方面，要结合“互联网+”高效物流、“互联网+”便捷交通，以国家交通运输部物流公共信息平台为依托，推进铁路、航空等行业节点建设，打造国际物流信息化交流合作的“中国窗口”；在企业平台方面，鼓励平台型物流企业、企业联盟和道路货运无车承运人发展，借力“互联网+”向现代物流企业转型。

崔学忠表示，《意见》还提出推进先进运输组织模式的应用，提高运输链的运行效率。这其中，重中之重是大力推进多式联运发展，完善多式联运的顶层设计，健全多式联运技术规范体系，加强不同运输方式标准衔接和业务协同，持续推进江海联运、陆海联运、滚装运输、驮背运输等运输组织方式发展，推进“一单制”便捷运输。

改革制度 营造规范有序的市场环境

“充分发挥市场在资源配置中的决定性作用和更好发挥政府作用，把健全政策法规与标准规范、营造物流业发展良好环境也是此次改革的主要任务之一。”崔学忠说。

在营造良好市场环境方面，《意见》提出继续加大简政放权力度，进一步取消和调整交通运输行政审批事项。完善公路收费管理和监督执法。建立健全物流市场诚信体系，建立跨区域、跨

行业的守信联合激励和失信联合惩戒等机制，回应了社会关注的热点、难点问题。

于胜英表示，依据《意见》，交通运输部将加快“放管服”，持续推进完善公路收费管理和监督执法，探索高速公路分时段差异化收费政策和标准货运车型计重收费的ETC应用，通过创新治理方式，提升现有高速公路通行能力。规范机场铁路港口收费项目，切实消除不合理涉企行政事业性收费。并推动建立健全物流市场诚信体系，配合完善物流业“营改增”政策等工作，为物流业持续健康发展保驾护航。

标准化是保障物流运作安全便利、高效畅通的重要手段，对于提高物流服务水平、降低物流成本具有重要作用。《意见》提出健全匹配协调的标准体系，将推进货运车型标准化，建立多式联运标准体系，破解多式联运发展中的标准难题。

“《意见》明确了未来5年交通运输促进物流业发展的总体要求、主要任务和保障措施，集中反映了供给侧结构性改革对优化运输服务供给的新要求，对于拓展交通发展新空间、培育发展新动能，满足经济社会发展对交通运输的新期待具有重要意义。”于胜英表示，交通运输部同步制定了落实《意见》的三年行动方案，明确了2016年至2018年具体工作举措，确保交通运输在促进物流业“降本增效”中取得实实在在的成效，力保经济“动脉”畅通无阻。

国产三代胰岛素打破外资垄断

比同类进口产品便宜20%至30%

本报讯 记者吴佳佳报道：中华医学会糖尿病学分会名誉主任委员、北京大学人民医院内分泌科主任纪立农近日在接受记者采访时指出，临床实验显示，我国甘李药业研发的甘精胰岛素——长秀霖与进口甘精胰岛素相比具有生物等效性，该产品已经成功打破进口产品的长期垄断，成为三代胰岛素领域国内首个上市生物类似物产品。物美价廉的国产胰岛素素将为早已不堪重负的医保“减负”。

“据介绍，目前我国糖尿病病人数量已经达到1.1亿人，成为世界上糖尿病患病人数最多的国家。我国糖尿病治疗各项费用每年达1734亿元人民币，糖尿病所导致的直接医疗开支已经占到国内医疗总开支的13%。”纪立农指出，近年来，生物类似物的开发给医疗行业带来新突破，但也大幅提高了医疗开支。以胰岛素为例，从2002年到2013年，每毫升胰岛素价格上涨了197%。药品价格的上涨，给全球各国的医疗保障体系带来了巨大的压力，即使是西方发达国家也无法放任医疗费用上涨。因此，美国、欧盟陆续出台政策，鼓励生物类似物的开发。为了满足巨大的人口对医疗保障持续增长的需求，我国也对有限的医保预算做更为严格的控制，生物类似物恰恰提供了一个有助于提高医疗水平、同时有效控制医疗费用的机会。

相比化学药，生物类似物有效性和安全性需要通过更多的临床人体试验来验证。纪立农指出：“生物类似物的开发需要建立更高的标准来保证质量。保证和原研药的一致性，是开发生物类似物的重要基础，而生物类似物开展临床试验的意义就在于体现其与原研药的一致性。”甘李药业副总经理王旭州强调，美国第三方临床试验机构曾对国产三代胰岛素及欧美市场上的甘精胰岛素进行等效性研究分析，结果显示，长秀霖的物理化学特性、胰岛素三维结构和生物活性均不劣于欧美市场上的甘精胰岛素，而价格则比同类进口产品便宜约20%—30%。

自2005年全球三代胰岛素销售额首次超过二代胰岛素开始，以甘精胰岛素为代表的重组胰岛素类似物就成为治疗1型糖尿病的首选药物，若以销售额计算，重组胰岛素类似物占全球胰岛素市场份额已超过80%。虽然我国是全球糖尿病第一大国，但是胰岛素市场，尤其是以甘精胰岛素为代表的三代胰岛素市场却主要由进口产品垄断。专家指出，随着国产三代胰岛素进入市场，糖尿病治疗药物的价格将逐步下降，这不仅将大幅减轻患者的经济负担，也意味着将为我国财政减轻上亿元的经济负担。

海南核电一期工程全面建成

综合国产化率上升至82%以上

本报讯 近日，由中国核电投资控股的海南核电2号机组具备商业运行条件，我国最南部核电站——海南昌江核电项目一期工程全面建成投产。

海南核电位于海南省昌江黎族自治县海尾镇，是目前我国最南部的核电站。海南核电有限公司由中国核电、华能核电、华能国际共同出资组建，承担着核电机组的建设运营和管理。海南核电总体规划建设4台压水堆核电机组，一次规划分期建设。一期工程建设两台65万千瓦压水堆核电机组，采用国产CNP650压水堆核电技术，参考电站是秦山二期扩建工程。

据介绍，相较于参考电站，海南核电一期工程在秦山二期1、2号机组的基础上，组织实施了17项重要技术改进，1311项一般改进，如采用数字化分布式仪控系统、主给隔离设计等，进一步提升了电站的固有安全性。同时，项目综合国产化率由70%上升为82%以上。

海南核电作为海南省一号能源工程，其全面投产每年将能够为海南省提供占比约三分之一的电力能源供应，在能源需求不断增长、碳排放控制越来越严苛的情况下，为改善和优化海南省能源结构，保护海南省生态环境发挥了积极的作用，也彻底解决海南电源性缺水问题，为加强海南生态建设与经济社会发展提供强劲的能源保障。

另悉，海南昌江核电项目二期工程也已进入前期准备阶段，后续，海南核电将积极跟进并推动海南省新能源项目建设、核技术应用和核电科普旅游等项目。（王旭昌）

本版编辑 杜铭 李景

关于颁(换)发保险兼业代理许可证的公告

经中国保险监督管理委员会上海监管局批准，星展银行(中国)有限公司于2016年7月28日于中国保险监督管理委员会上海监管局重新申领保险兼业代理许可证，现予以公告。

星展银行(中国)有限公司
发证机关：中国保险监督管理委员会上海监管局
机构编码：913100006624264735
许可证有效期：2013年09月09日至2016年09月08日
法定代表人：葛甘牛
保险类机构的业务范围：机动车辆保险、企业财产保险、家庭财产保险、人寿保险、年金保险、健康保险、意外伤害保险。
经营区域：上海市、北京市、广州市、深圳市、杭州市、苏州市、南宁市、东莞市、重庆市、天津市
机构地址：上海市浦东新区陆家嘴环路1318号1301、1801单元
邮编：200120
联系方式：021-38968888

整车高压系统不规范 事故发生率明显提高

安全问题成电动车发展“绊脚石”

本报记者 杨忠阳

起），事故频率明显提高。尤其是电动客车，截至2015年底，事故率达到0.17%，高出世界平均水平一倍多。随着老旧车辆增多，安全风险将更加严峻。此外，随着三元材料电池越来越多地使用，三元材料电池安全性相比磷酸铁锂电池较差的弊端逐渐显现。“工信部之所以宣布暂缓将三元材料电池纳入补贴目录，也是出于对安全的重视和考虑。”欧阳明高表示。

在欧阳明高看来，电池热失控可以通过严格的热管理保证安全；充电基础设施已较为成熟，安全问题也不难解决。不

链接

设立产业准入门槛 杜绝低水平恶性竞争

新能源汽车将告别“野蛮生长”

本报讯 记者黄鑫、实习生李世瑶报道：8月12日，工信部发布《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定（修订征求意见稿）》，标志着新能源汽车产业的准入门槛提高，将告别“野蛮生长”。

“2009年6月，工信部制定发布了《新能源汽车生产企业及产品准入规则》。而这次发布的征求意见稿是根据我国新能源汽车产业发展状况进行的调整。”中国汽车工业协会常务副会长董扬接受《经济日报》记者采访时表示，近年来，《准入规则》调整滞后带来的一些问题已经显现。企业准入门槛偏低，特别是允许改装类企业自制自用底盘，研发、产品验证能力不足，安全隐患风险增加；受补贴政策、地方投资热等因素影响，行业

散乱发展趋势加剧。

业内专家指出，我国新能源汽车产品的准入门槛偏低，表现在低成本、低品质、同质化产品现象严重，出现了“劣币驱逐良币”的苗头。2012年到2015年，列入工信部推荐目录的车型从639款增加到3411款，但产量达到1000辆以上的只有77款，其中227个乘用车车型中产量1000辆以上的只有43款。

“新的准入规则对企业要求提高了，比如要求企业有较强的开发能力，能够对全部产品进行全生命周期的监控，而且取消了自制底盘改装类生产企业。”董扬分析说。

业内专家预计，新的准入规则实施后，预计两年内达到条件的新增整车企

业为10家左右，并且不再新增自制底盘的改装类生产企业。同时，预计两年后将有119家整车企业约有2/3的企业可达到条件；现有85家自制底盘的改装类企业约有1/10的企业可达到条件。“具体还要看政策实施的实际情况，对于新能源汽车这样一个技术和市场发展都比较快的产品和产业来说，政策进行微调也是很正常的。”董扬说。

中国电子信息产业发展研究院装备工业研究所所长左世全告诉记者，准入门槛的提高也意味着新能源汽车产业发展还是要抓关键核心技术的创新应用，要着眼于动力电池、电控、电机的创新突破以及系统优化设计，练好内功提升竞争力。