

新闻眼

# 4G用户已占移动通信半壁江山

## 虚拟运营商监管将加强

本报北京9月26日讯 记者黄鑫报道：工业和信息化部今天公布的数据显示，截至8月末，我国移动电话用户总数达到13.09亿户，2G和3G用户继续加快向4G用户转换，4G用户总数达到6.60亿户，占移动电话用户的比重突破一半，达到50.4%。

在4G用户爆发式增长、流量资费持续下降的影响下，使用手机上网的用户数再创历史新高，总数达到10.04亿户，对移动电话用户的渗透率达到76.7%。无线上网卡用户下降到1464万户，同比下降12.1%。“三网融合”业务稳步推进，IPTV用户总数达到7227万户，1至8月份净增2638万户。

1至8月份，我国电信业务总量完成21833亿元，同比增长49.3%。电信业务收入完成8148亿元，同比增长5.2%。从电信业务使用情况来看，移动电话用户增速减缓，即时通信等移动互联网应用对传统移动电话的替代作用继续加强。同时，移动通信业务收入增速与固定通信业务收入增速差距拉大。

为了继续加强规范管理通讯信息行业，工信部总工程师张峰表示，要确保今年10月底前全部电话实名率达到96%，2016年年底前达到100%，并督促电信企业加强用户登记信息保护。同时，强化对虚拟运营商的监管，对违反规定的将严肃处理，停止其相关业务资源审批；对整改不力、屡次违规的虚商依法予以惩处，直至取消其相关资质。组织电信企业全面清理专线出租、一号通、商务总机、“400”等重点电信业务，对违规经营的一律取缔，加大违法网络改号电话和非法主叫号码拦截力度。

# 去年我国海洋发展指数为125.5

## 海洋经济保持稳步增长

本报北京9月26日讯 记者杨国民报道：在今天开幕的“2016中国·青岛海洋国际高峰论坛”上，由国家海洋信息中心、中国经济信息社联合发布的2016中国海洋发展指数报告显示，2015年中国海洋发展指数为125.5，比上年增长4.6。其中，经济发展子指数为144.8，比上年增长6.9，“十二五”期间经济发展子指数年均增速为7.7%。面对复杂的国内外经济环境，海洋产业结构调整步伐加快，海洋经济保持良好的发展态势。

中国海洋发展指数由经济发展、社会民生、环境生态、科技创新、综合管理、公共服务、国际事务与合作七个方面组成，以2010年为基期，基期指数设定为100。报告显示，2015年，全国海洋生产总值64669亿元，比上年增长7.0%，占国内生产总值比重为9.4%，海洋经济保持稳步增长；海洋第三产业增加值占海洋生产总值比重为52.4%，比上年提高1.4个百分点，海洋产业结构进一步优化；涉海就业人员总规模达3589万，占全国就业人员总数4.6%；海洋渔民人均纯收入近2万元，比上年增长5.3%；海洋水产品产量3410万吨，为保障水产品供应持续发挥重要作用；滨海旅游需求持续增长，“十二五”期间沿海城市国内旅游人数保持两位数增长。

# 铁总将建百个商品汽车物流基地

本报北京9月26日讯 记者吉蕾蕾报道：由中铁特货运输有限责任公司主办的2016中国铁路商品汽车物流发展座谈会今天在北京召开。中国铁路总公司副总经理、党组成员杨宇栋表示，铁总将在全国规划建设108个具有装卸、仓储、中转、配送功能的商品汽车物流基地。

统计数据显示，近年来，铁路商品汽车物流业务以年均47.6%的增长率快速发展，2012年突破100万台，2015年完成190.3万台，2016全年预计完成260万台。

随着铁路运量的不断增长，装备技术和装备能力快速扩充。从2006年将进港班列选用的家畜车改造为商品汽车运输专用车，到2016年共研制开发了8代产品。初步估算，2017年铁路商品汽车运输专用车保有量将达到2万辆，具备运输商品汽车500万台的能力。

自2006年进入商品汽车物流市场以来，中国铁路总公司充分发挥18个铁路局的运输组织优势、中铁特货运输有限责任公司的专业化经营优势，在全国设立北京、上海、广州、哈尔滨、郑州、南宁、乌鲁木齐等16个分公司，在各主要城市设立33个经营部，铺设定时、定点开行的商品汽车运输班列线路24条，设立装卸站164个，打造了覆盖全国的铁路商品汽车全程物流网。



9月25日，第五届中国(博山)琉璃文化艺术节在山东博山举办。博山是我国最大的琉璃生产基地和产品集散地，琉璃生产及配套企业超过200家，拥有专业技术人员3000多人，产品销往100多个国家和地区，年销售收入达70多亿元。 本报记者 王金虎摄

# 国办转发《物流业降本增效专项行动方案(2016-2018年)》

# 物流业转型升级路线图明确

新华社北京9月26日电 近日，国务院办公厅转发了国家发展改革委《物流业降本增效专项行动方案(2016-2018年)》(以下简称《方案》)，部署降低企业物流成本、提高社会物流效率工作，大力推进物流业转型升级和创新发展。

《方案》指出，开展物流业降本增效工作是推进供给侧结构性改革和降低实体经济企业成本的重要内容，对促进投资和消费，提高国民经济运行质量和效率具有重要意义。要以创新体制机制为动力，以推广应用先进技术和手段为支撑，以完善落实物流管理支持政策为路径，加快补齐软硬件短板，大力发展新模式新业态，优化物流资源配置

置，建立现代物流服务体系。到2018年，社会物流总费用占国内生产总值的比重较2015年降低1个百分点以上，工业企业和批发零售企业物流费用率明显降低。

《方案》从五个方面提出了21项具体措施。一是简政放权，建立更加公平开放规范的市场新秩序。优化行业行政审批，清理、归并和精简相关证照资质。深化铁路货运改革，提高铁路资源利用率。优化货运车辆通行管控。推动货物通关便利化。二是降税清费，培育企业创新发展新动能。通过全面推开营改增改革试点进一步消除重复征税，积极研究统一物流各环节增值税税率问题。降低物流企业运输收费水平，规范

物流领域收费行为。三是补短强基，完善支撑物流高效运行的设施 and 标准体系。编制国家级物流枢纽设施布局和建设规划，建立与现代产业体系相匹配的国家级物流枢纽设施网络。健全有效衔接的物流标准体系，培育发展物流团体标准，鼓励企业制定严于国家和行业标准的企业标准。支持主要港口、大型综合性物流园区集疏运设施建设，构建高效运行的多式联运体系。加强公用型城市配送节点建设，探索发展集约化的新型城市配送模式。健全农村物流配送网络，建立农村物流大联盟。四是互联互通，建立协作共享和安全保障新机制。鼓励政府、企业间的物流大数据共享协作，扶持各类专业化、特色化的物

流信息平台创新发展，完善物流行业诚信体系，加强物流业网络安全保障。五是联动融合，构建产业链共赢新格局。推动物流业与制造业联动发展，建立面向企业用户的一体化智慧供应链管理服务体系。促进交通物流融合发展，提高综合效率效益和服务水平。促进商贸业与物流业融合发展，探索“商贸+互联网+物流”融合发展新模式。

《方案》要求，要加大对重要物流基础设施建设的投资支持，完善落实支持物流业发展的用地政策，拓宽物流企业投融资渠道，发挥好行业协会作用。各地区、各有关部门要按照工作分工和完成时限要求，制定具体实施方案。

# 双向降本增效 助推行业改革

国家发展和改革委员会综合运输研究所所长 汪鸣

新近出台的《物流业“降本增效”专项行动方案(2016—2018)》(以下简称《方案》)指出，物流业是提升国民经济整体运行效率的重要途径，要通过“聚焦突出问题出实招，找准薄弱环节补短板，率先在若干重点领域取得突破，夯实行业发展基础，提升物流社会化、专业化水平”，以及“推动物流与制造、交通、贸易、金融等行业的深度融合，提升物流综合服务能力，优化整合产业资源，增强产业整体竞争力”。《方案》从标本兼治的角度，给出了物流降本增效的双药方，抓住了供给侧结构性改革的核心要义。

现代物流是在制造业、商贸流通业供应链管理不断深化和完善，在企业产品覆盖范围扩大、贸易网络辐射能力增强，企业为追求降本增效的基础上逐渐成为第三利润源泉的，物流管理与服务从出现的那一天起，就深深打上了供给侧结构性改革和创新的烙印，《方案》的出台，既顺应了供给侧结构性改革的战略要求，又迎合了现代物流的发展规律与趋势。现代物流发展之所以上升到国家战略，其目的就在于发挥物流双向降本增效的特征。

首先，加快推进物流行业降本增效，有利于经济结构调整和培育具有竞争力的物流产业。随着我国经济规模的不断扩大，物流业已经成为在国民经济中占据重要地位的服务产业。我国经济发展进入新常态后，经济增速持续放缓，与经济发展和产业运行关系紧密的物流业，自2012年以来增速也呈现逐年放缓的趋势，但物流总量规模的不断扩大，提升物流业的发展效率与经营效益，既对经济增长具有重要贡献，又有利于经济结构的不断调整和优化。特别是新常态下物流业依靠总量扩张增长的发展模式走向终结后，物流业增长质量的提升和发展水平的跃进，将对经济发展具有重要影响。因此，《方案》按照“物流基础设施衔接更加顺畅、企业综合竞争力显著提升、行业发展环境进一步优化”的目标，提出了符合当前及未来一个时期的重点行动，要求在物流行业进一步简政放权，建立公平开放规范的市场秩序；降费清税，培育企业创新发展新动能；补短强基，完善支撑物流高效运行的设施 and 标准；互联互通，建

立协作共享和安全保障新机制等一系列重大举措，无疑对物流业自身降本增效，以更高的发展质量和运行效益支持经济结构调整和培育新的经济增长动能具有重要作用，更对我国经济国际化、区域化水平不断提高的进程中，提高物流业的竞争力产生重要影响。

其次，重点推进物流业与相关产业联动，有利于产业运行模式创新和提高产业的盈利能力。长期以来，我国制造业和商贸流通业的运行方式较为落后，主要问题在于我国工业化起步水平低、流通方式具有明显的计划经济和小农经济色彩，导致产业发展中不重视内部物流管理和外部服务的供应链系统建设，使得我国产业发展长期处于微笑曲线的底端。推进物流业与制造业、商贸流通业的联动，以“现代物流运作方式广泛应用和物流整体运行效率显著提高”为目标，以“联动融合，构建产业链共赢新格局”为重点，加快推进物流与相关产业的联动融合发展，不仅抓住了发展物流的“牛鼻子”，《方案》提出的“推动物流业与制造业联动发展、促进交通物流融合发展提升综合效率效益、促进商贸业与物流融合发展”，也为物流与相关产业联动融合、创新发展指明了方向。而且，联动发展对培育专业化物流服务需求、营造物流业转型升级、降本增效的环境具有重要作用。由于物流需求总体上属于派生性需求，从宏观经济层面分析，虽然物流与相关产业联动并不产生增量的物流需求，但有利于物流运作服务的市场化和专业化，有利于第三方专业化物流服务的培育与发展，专业化的物流服务和依托物流供应链将制造业、商贸流通业有效串联起来后，将极大促进产业运行价值向微笑曲线的右端延伸，既可通过实体产业的服务化运作模式创新，为企业带来新的利润来源，又可依托供应链高效服务有效提高企业产品的空间辐射范围与效率，提高产业的发展能力与盈利能力。

第三，加快推进物流双向降本增效，将为供给侧结构性改革提供推力与支撑。在经济新常态下，以“加快推进物流行业降本增效，重点推进物

流业与相关产业联动”双向推进物流降本增效，将从根本上推动物流行业发展，以及物流业与相关产业联动发展，最终实现实体产业的物流降本增效，改变传统的单纯强调降低物流企业成本的做法。将物流业的管理与服务贯穿到整合经济运行当中，既具有宏观指导意义，又将产生微观运行效益。2015年，我国物流成本与GDP的比率为16%，约为美国和本国的2倍、德国的1.9倍、印度的1.3倍、巴西和墨西哥的1.4倍，企业物流费用率为8.3%，比美国高0.6个百分点、比日本高3.5个百分点，这意味着全社会创造同样规模的GDP和企业创造同样规模的产出，我国付出的物流费用代价更高。即便扣除产业结构因素，我国经济运行中的物流成本较高、物流效率降低、物流效益较差的问题依然较为突出，物流成本高企，既加重了制造业、商贸流通企业的负担，又制约了企业转型，影响经济运行效率的持续提升，必须加快物流双向降本增效步伐。为实现物流双向降本增效，就需要针对企业物流成本偏高存在外因和内因，找到转对性的办法。《方案》在解决这方面的问题上给出了强有力的指引。对于外因方面，主要是物流业发展的市场、政策、制度环境和基础设施等，对物流高效运行的支撑保障不足，如市场分割、无序竞争、税费负担重、生产要素成本高、交通网络结构性短缺与衔接不畅、专业化物流设施不足等，《方案》提出了系统的行动计划。对于内因，主要是物流业自身发展水平不高，第三方物流市场发育滞后，市场份额仅为8%，大约比美国低2.9个百分点，比德国和日本低2.5个百分点，工商企业自营物流比例仍高达三分之一。同时，物流企业经营管理水平不高，服务模式缺乏创新，多式联运、一体化综合物流服务等先进的物流组织方式尚未得到广泛应用，影响着物流运行效率。《方案》提出了明确的行动计划和保障措施。

《方案》的出台，延续和落实了《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》的要求，又结合当前特点进行了供给侧结构性改革的调整，对我国物流业及相关行业的降本增效将产生重大推力。

## 权威解读



# 全球能源互联网建设进展顺利

## 正在向战略实施共同行动阶段迈进

本报北京9月26日讯 记者李予阳报道：由全球能源互联网发展合作组织、国家电网公司共同主办的全球能源互联网高峰论坛，今天在北京开幕。记者在论坛上了解到，全球能源互联网建设取得积极进展。

在不久前召开的杭州G20峰会期间，中国发起全球基础设施互联互通联盟倡议，推动多边开发银行发表联合愿景声明，加大对基础设施项目的资金投入和智力支持，以加速全球基础设施互联互通进程。全球能源互联网作为推动基础设施互联互通的重要内容，纳入B20会议报告。

全球能源互联网发展合作组织主席、中国电力企业联合会理事长刘振亚介绍说，作为首个由中国发起成立的国际能源组织，全球能源互联网发展合作组织自2016年3月成立以来，在各方大

力支持下，全力推进和落实全球能源互联网中国倡议，在理念传播、国际合作、战略研究、技术创新、项目推进等方面取得了重要进展，实现了良好开局。

全球能源互联网是以特高压为骨干网架、全球互联的坚强智能电网，实质是“智能电网+特高压电网+清洁能源”。智能电网是基础，特高压电网是关键，清洁能源是根本。截至目前，国家电网公司已经建成投运“四交五直”9个特高压工程，在建“四交六直”10个特高压工程，在在建特高压线路长度、变电(换流)容量分别达到3.0万公里、3.2亿千伏安(千瓦)。建成智能变电站2554座，3.5万座变电站实现无人值守；安装智能电表3.1亿只，实现用电信息自动采集3.2亿户。国家电网并网风电、太阳能发电装机分别达到1.25亿千瓦、6667万千瓦，均居世界第一。

构建全球能源互联网，总体分为国内互联、洲内互联、洲际互联三个阶段，到2050年基本建成全球能源互联网。届时，全球清洁能源比重达到80%以上，二氧化碳排放仅为1990年的一半，能够实现全球升温控制在2摄氏度以内。

截至目前，全球能源互联网发展合作组织与联合国亚太经社、国际能源署、国际电工委员会、美国国家可再生能源实验室、阿贡国家实验室、斯坦福大学等国际组织、机构和大学建立了战略合作关系，形成了联合研究机制，开展了高端合作。

目前，合作组织已发布《全球能源分析与展望》和《全球能源互联网发展报告》等研究成果，正在积极推进蒙—中—韩—日电力联网工程等重点示范项目，促进“一带一路”沿线国家电力互联互通。当前，全球能源互联网发展正在向战略实

施、共同行动阶段迈进。作为能源领域的重要创新实践，多项电网互联互通项目正在有序推进。国家电网公司正在加快推进中巴电力联网工程，根据2015年4月20日签署的合作协议，中国国家电网公司将以BOOT模式(建设—拥有一运行—移交)投资建设巴基斯坦境内输变电项目。项目已纳入中巴经济走廊能源合作优先实施项目清单。

此外，东北亚联网项目也在努力推进。中国、韩国、日本、俄罗斯有关企业签署了《东北亚电力联网合作备忘录》。根据设想，东北亚电网互联将通过蒙—中—韩—日电力联网工程，建设北电南送、西电东送、交直流协同的跨国输电骨干网架，向北承接俄罗斯水电、风电，向西承接蒙古风电、太阳能发电，向中国、韩国和日本送电，满足东北亚负荷中心清洁用电需要。