

国家发展和改革委员会办公厅
工业和信息化部办公厅
国土资源部办公厅 文件
住房和城乡建设部办公厅
交通运输部办公厅

发改办经贸〔2013〕811号

关于推广“公路港”物流经验的通知

各省、自治区、直辖市发展改革委、工业和信息化主管部门、国土资源主管部门、住房城乡建设厅(委)、交通运输厅(局、委)：

针对我国公路货运企业小而散、车货分离、回程车辆空载率高等问题，传化集团等一批物流企业创新发展了“公路港”物流运作模式，利用实体和信息平台，衔接匹配车货信息，取得了良好的经济效益和社会效益。为进一步推动“公路港”建设发展，提高公路物流

效率,现将有关事项通知如下:

一、进一步提高认识

“公路港”利用实体和信息平台衔接车货信息,为货主和回程的空载车辆提供配货交易和零担货运专线服务,提升了公路运输组织化程度和物流效率,促进了行业规范发展,减轻了道路、环境压力,具有较高的社会效益,对于转变物流业发展方式和建设资源节约型、环境友好型社会具有重要意义。地方各级人民政府和相关部门要进一步提高对“公路港”基础性和公益性的认识,将“公路港”作为重要的城市交通基础设施进行规划和建设。同时,充分发挥市场配置资源的基础性作用,形成“政府推动、企业运作”的建设运行机制。

二、加强统筹规划

城市人民政府在制定城市总体规划和城市综合交通体系规划时,应根据城市性质、功能布局,统筹城市公路、铁路、航空和水运等交通运输发展及多式联运需要,科学布局交通、物流及仓储用地,并合理配套公共服务设施用地,支持“公路港”发展。交通运输部门要加快实施《“十二五”公路货运枢纽(物流园区)建设规划》,支持和引导传统公路货运场站转型升级,大力推进包括“公路港”模式的货运枢纽型物流园区建设。

三、建立标准体系

交通运输、工业和信息化等部门要积极研究制定交通运输物流公共信息平台标准、跨区域物流信息平台接口规范,促进物流信

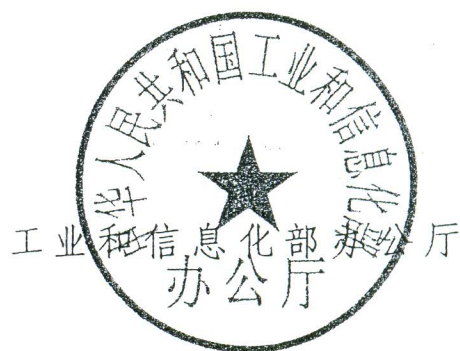
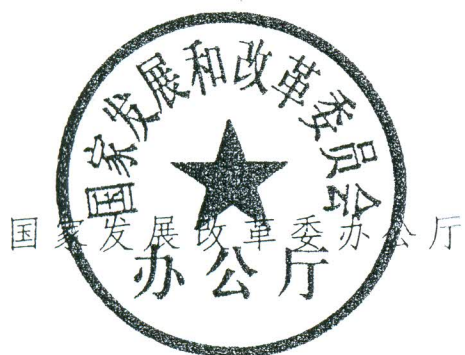
息的互通和共享。同时,推进“公路港”建设等标准的制定工作,尽快形成标准体系。

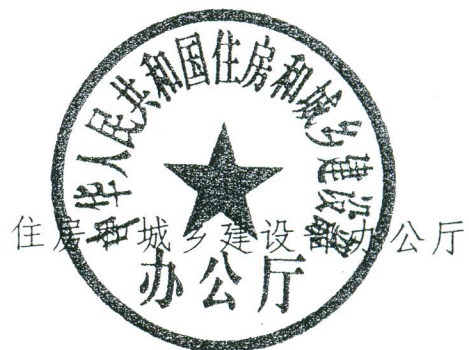
四、加大政策支持

对纳入地方政府物流业发展规划的相关“公路港”平台项目,在编制土地利用总体规划和新增建设用地计划时予以统筹考虑。积极支持利用工业企业旧厂房、仓库和存量土地资源建设公路配货物流平台项目,涉及原划拨土地使用权转让或租赁的,应按规定办理土地有偿使用手续,经批准可采取协议方式出让。各级人民政府和有关部门要对符合条件的“公路港”基础设施、公共信息平台建设给予一定的资金扶持。

当前及今后一段时期,公路运输仍将是我国货物运输的主要方式,地方各级人民政府和有关部门要高度重视“公路港”规划建设,按职责分工做好相关工作,为促进我国公路物流健康发展提供有力保障。

附件:传化集团“公路港”物流经验





抄送：各省、自治区、直辖市人民政府办公厅

附件

传化集团“公路港”物流经验

一、传化“公路港”主要做法

传化集团创立于1986年,总部设于浙江省杭州市,主要从事化工、物流、农业和投资等产业。自2002年,传化集团开始探索运营“公路港”模式,其主要做法是:

(一)构建实体平台,集聚物流企业。传化集团先后在杭州、成都、苏州依托公路货运枢纽建设运营了三个“公路港”物流实体平台。每个平台建有大型停车场、物流信息交易大厅、仓储配送等物流基础设施,通过吸引集聚物流企业,为货主和回程的社会空载车辆提供配货交易和零担货运专线服务。据统计,2012年传化3个“公路港”平台共吸引2000多家物流企业入驻经营,开通500多条公路货运专线,每天上万辆卡车进出。

(二)衔接车货信息,建立诚信体系。传化“公路港”注重信息平台建设,通过电子显示屏、电视终端、互联网和手机短信等方式实时发布货源和车源信息,为物流供需双方提供便捷、安全、高效的“车货匹配”交易平台,促进了货源信息、物流服务信息和车源信息的高效匹配;同时,还通过基本信息确认、交易行为监控、交易数据积累,形成第三方信用评价,建立了物流企业与车辆的诚信体系。

(三)提供综合服务,形成产业链条。传化“公路港”通过引进财税、公安、工商、交通等政府公共服务部门和银行、保险、邮政、通讯等商业服务机构,给进港物流企业和社会车辆提供“一站式”综合服务;并建立“司机之家”,提供餐饮、住宿、车辆维修等生活服务,形成了“几万家货主企业—几千家物流企业—一百万辆社会车辆”紧密联系的产业链条。

二、取得成效

传化“公路港”利用实体平台与信息平台相结合的优势,衔接匹配车货信息,减少了空载车辆,缩短了配货时间,降低了物流成本,提高了物流效率。传化“公路港”运作以来,不仅取得了较好的经济效益(2011年传化三个“公路港”入驻企业总收入将近104亿元,上缴税金近4亿元,累计上缴税金12亿元),而且具有良好的社会效益。

一是大大提高了公路物流效率。我国公路货运市场的行业集中度低,车货信息分散孤立,回程车辆空载率高,车辆资源难以有效利用。据统计,目前我国拥有1050万辆载重汽车,经营主体达682万个,平均每个运输企业仅拥有1.5辆货车,货车空载率约为40%,平均配货时间在2天左右。而传化“公路港”利用平台优势促进了车货信息衔接,降低了回程车辆空载率,平均配货时间缩短为10.2—11.7小时,提高了公路物流效率。

二是促进了公路货运行业规范发展。传统的货运交易市场在一定程度上存在着交易秩序混乱、治安案件较多、企业缺乏诚信、

骗货诈骗等问题。传化“公路港”在信息平台基础上建立诚信评价体系,有效促进了运输行业的规范发展。目前通过诚信验证的20多万台车辆,从2009年以来没有发生过一起骗货案件。

三是节约了土地资源、改善了环境质量。传化“公路港”利用整合服务优势,将分散在城市各处的物流、货代企业集聚到“公路港”平台,有效减少了土地占用,节约了土地资源。此外,通过降低车辆空载率,也大幅减轻了道路、环境和能源压力。据测算,传化3个“公路港”平台每年减少空载里程3.9亿吨公里,节约柴油5900多万升,减少碳排放19.2万吨。

