



成都信息工程大学
Chengdu University of Information Technology



物流学院
School of Logistics

四川省哲学社会科学重点研究基地（扩展）

四川省电子商务与现代物流研究中心

Sichuan research center of e-commerce and modern logistics

电商物流动态



E-Commerce &
Modern Logistics

2021年 01期

第一部分：政策理论

一、国家政策及解读

（一）交通运输部颁布《农村公路中长期发展纲要》

为深入贯彻习近平总书记关于乡村振兴、“四好农村路”建设等重要指示批示精神，落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》部署要求，科学指导全面建设社会主义现代化国家新征程阶段农村公路建设与发展，服务支撑乡村振兴战略实施，特编制本纲要。

《纲要》共五大部分，分为发展基础、发展态势、总体要求、主要任务和保障措施。

（1）发展基础。简要阐述农村公路发展的成效、基础和存在的问题。

（2）发展态势。分析总结进入全面建设社会主义现代化国家新征程阶段，农村公路发展形势及阶段性特征。农村公路发展将由侧重普惠向普惠与效率统筹兼顾转变，由注重规模速度向高质量发展转变，由满足基本出行向提供均等、优质服务转变，由行业自身发展向多元融合发展转变。

（3）总体要求。主要包括指导思想，基本原则，以及发展目标。到 2035 年，形成“规模结构合理、设施品质优良、治理规范有效、运输服务优质”的农村公路交通运输体系，“四好农村路”高质量发展格局基本形成。

（4）主要任务。总体按照“建、

管、养、运”提出七方面主要任务。

一是构建便捷高效的农村公路骨干路网。总体按照三级及以上公路标准，推进以乡镇及主要经济节点为网点，主要服务乡村地区对外沟通交流及产业经济发展的对外快速骨干公路建设，着力加强与国省干线公路、城市道路、其他运输方式衔接，提高通行能力和运行效率，促进城乡互联互通。结合乡村产业布局和特色村镇建设，推动串联乡村主要旅游景区景点、主要产业和资源节点、中小城镇和特色村庄的区域联网骨干公路建设，促进农村公路与乡村产业深度融合发展。

二是构建普惠公平的农村公路基础网络。推进农村公路建设项目更多向进村入户倾斜，构建广泛覆盖人口聚居的主要村庄、直接服务农民群众出行和农村生产生活的农村公路基础网络，进一步提高农村公路覆盖范围、通达深度和服务水平，巩固拓展脱贫攻坚成果。结合村庄、经济、产业、人口分布，优化农村公路网络，推进较大人口规模自然村（组）通硬化路建设，对于交通量较小、建养条件困难、高寒高海拔、环境敏感等地区，因地制宜选用合理技术标准和路面形式。有序推进建制村通双车道公路改造、窄路基路面公路拓宽改造或错车道建设。加强通村公路和村内道路连接，统筹规划和实施农村公路的穿村路段，灵活选用技术标准，兼顾村内主干道功能。

三是营造安全宜人的农村公路交

通环境。打造平安农村路、美丽农村路，夯实农村公路交通安全基础，营造美丽宜人并具有文化氛围的农村交通出行环境。加强农村公路交通安全隐患治理，实施农村公路安全提升工程，及时推进危桥改造，配套建设必要桥梁。加大抢险设备和物资投入，扩大农村公路灾害保险覆盖面，提升农村公路应急保障能力。完善农村公路交通标志、标线，加强农村客、货运营车辆技术维护与安全监管。实施农村公路路域环境洁化、绿化、美化，促进与乡村旅游、生态宜居乡村融合发展，按需完善沿线服务设施和应急设施。

四是健全运转高效的农村公路治理体系。健全管理养护制度，进一步夯实县级人民政府农村公路管理养护主体责任。建立以各级公共财政投入为主、多渠道筹措为辅的农村公路养护资金保障机制，建立健全以路况、养护工程里程、养护资金、机构能力建设等为主的农村公路养护绩效考核评价体系。完善县、乡两级农村公路管理机构，大力推广“路长制”，充分调动乡、村两级作用和农民群众积极性，形成权责清晰、齐抓共管、高效运转的农村公路管理养护体制。创新农村公路管理模式，加快应用现代化信息技术，建立农村公路管养智能化、信息化管理平台。加强农村公路路政管理，强化农村公路安全保护能力建设，建立健全路产路权保护队伍，抓好抓实治超工作，规范限高限宽等

物防设施设置，鼓励有条件的地区探索非现场执法工作。

五是完善适用多元的农村公路养护运行机制。推进农村公路养护市场化改革，建立政府与市场合理分工的养护生产组织模式，提高养护专业化、机械化、规模化水平。推进农村公路养护规范化发展，完善农村公路养护技术标准，推广低成本、高效率、标准化、易操作养护技术。通过设置多种形式的公益性岗位，吸收农民群众参与农村公路日常养护。创新多种养护模式，尝试对不同行政等级道路组成的农村公路骨干路网实行集中统一养护，探索破除传统国省干线公路和农村公路养护界限，合理划分养护区域，对区域内的国省干线公路和农村公路实施一体化养护。

六是发展便民多元的农村客运服务体系。加快建立农村客运政府购买服务制度，因地制宜推进农村客运结构调整和资源整合，采用城乡公交、定线班车、区域经营或预约响应等多种客运组织模式，加快实现有条件的地区农村客运网络全覆盖，尽可能提高农村客运公交化运行比重，推进城乡客运一体化发展。加强农村客运运营安全管理，推广应用农村客运运营与安全信息系统，全方位加强农村运输事前、事中、事后监管。有条件地区灵活采用“城乡公交+镇村公交”“城乡公交+班线客运公交化改造”等多种模式推动全域公交发展，其他地区重点推动城乡基本公共客运服务均等化，

适应城乡融合发展需要，满足基本公共客运服务供给，保障农村群众“行有所乘”。

七是发展畅通集约的农村物流服务体系。综合利用交通、邮政、快递、农业、商贸等资源，构建县、乡、村三级农村物流节点体系，补齐农村地区物流基础设施建设短板，提升农村物流网络覆盖率。推动邮政物流、农村客运小件快运、电商快递、冷链物流、货运班车等多种形式农村物流发展，畅通农产品进城、农业生产资料和农民生活消费品下乡的物流服务体系，促进城乡物流网络均衡发展。鼓励交通运输、商贸、供销、电商、邮政、快递等企业开展农村物流统仓共配，提升效率、降低成本。鼓励各地因地制宜打造农村物流服务品牌，集约化发展农村现代物流并加强与上下游产业一体化发展，有条件地区发展智慧物流。

（5）保障措施。提出加强组织领导、完善资金政策、强化要素保障、加强制度建设、发挥示范引领五方面具体措施。

（二）交通运输部办公厅关于做好进口电商货物港航“畅行工程”有关工作的通知

实施进口电商货物港航“畅行工程”已列为我部 2021 年交通运输更贴近民生实事之一。为抓好民生实事的落实，提升水路运输服务水平，更好满足人民群众跨境购物需求，交通运输部于近日发布如下通知：

（1）总体要求

实施基于区块链技术的进口电商货物港航“畅行工程”，是建设人民满意交通、促进港航高质量发展的重要抓手，也是积极应对全球新冠肺炎疫情、持续优化营商环境的有效举措。各有关省级交通运输主管部门、港航企业、主要进口电商企业要高度重视此项工作，积极推进港航作业单证电子化，坚持协同联动，优化作业流程，确保港航“畅行工程”落到实处，切实增强人民群众的获得感。

利用 1 年的时间，以天津、青岛、上海、宁波舟山、厦门、广州港等 6 个沿海港口和芜湖等沿江港口以及主要进口电商企业为重点，积极应用港航区块链电子放货平台，实现主要进口电商货物港航单证平均办理时间由 2 天缩短至 4 小时以内，全程无接触。

（2）加快推进重点港口主要进口电商货物集装箱单证上链办理

以上海港等 6 个沿海港口和芜湖等沿江港口为重点，卡实节点、压茬推进，加快推进主要进口电商货物集装箱单证上链办理。

2021 年 4 月底前，基本完成港航区块链电子放货平台部署。有关港航企业要加快对接，升级改造系统，尽快完善相关功能，上线部署港航区块链电子放货平台。主要进口电商企业有关信息系统要与港航区块链电子放货平台实现对接。有关港航企业做好沿海沿江港口的推广注册、使用和服务等相关工作。

2021 年 6 月底前，主要进口电商货物集装箱单证基本实现上链办理。加快在 6 个沿海重点港口和芜湖港的应用落地，推进主要进口电商货物的港航单证基本上链办理，不断扩大业务办理量。

2021 年 9 月底前，压缩港航单证平均办理时间至 4 小时以内，12 月底前持续优化提升。有关港航企业持续完善平台功能，优化流程，评估单证平均办理时间，实现进口电商货物电子放货平台港航单证平均办理时间压缩至 4 小时以内。

（3）有序推进其他港口和班轮公司提升进口电商货物港航作业效率和服务水平

引导其他沿海沿江集装箱港口企业有序推进港航区块链电子放货平台部署。鼓励有关国际集装箱班轮公司与沿海重点港口港航区块链电子放货平台对接，推进电子放货，大幅压缩单证办理时间。省级交通运输主管部门要加强与海关等部门的沟通协调，加快海关电子放行信息上链，对港航“畅行工程”予以支持。

（4）强化组织实施

一是加强组织领导。有关省级交通运输主管部门要高度重视，明确任务分工、责任部门和责任人员，与海关等部门加强合作，支持港航企业和进口电商开展工作。有关港航企业要与进口电商、船代、货代等主动对接，形成工作合力。

二是强化技术支撑。有关港航企

业要不断完善港航区块链电子放货平台功能，加强技术服务保障，着力提升各方应用便利化水平。部将加强经验总结，组织研究制定集装箱港航区块链应用指南。

三是加强指导督促。省级交通运输主管部门要加大对有关港口企业的指导督促力度，及时协调解决推进工作中的问题。建立季度调度机制，6 个重点沿海港口和芜湖港所在的省级交通运输主管部门要于每季度末将进展情况报部，其他省级交通运输主管部门要于 2021 年 6 月底、12 月底前将进展情况报部。部将定期进行视频调度，加强统筹协调和指导督促。

（三）国务院关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见

建立健全绿色低碳循环发展经济体系，促进经济社会发展全面绿色转型，是解决我国资源环境生态问题的基础之策。为贯彻落实党的十九大部署，加快建立健全绿色低碳循环发展的经济体系，国务院近日发布《指导意见》，提出要健全绿色低碳循环发展的生产体系，其中构建绿色供应链为主要任务之一：鼓励企业开展绿色设计、选择绿色材料、实施绿色采购、打造绿色制造工艺、推行绿色包装、开展绿色运输、做好废弃产品回收处理，实现产品全周期的绿色环保。选择 100 家左右积极性高、社会影响大、带动作用强的企业开展绿色供应链试点，探索建立绿色供应链制度体系。鼓励行业协会通过制定规范、咨询服

务、行业自律等方式提高行业供应链绿色化水平。

同时提出要健全绿色低碳循环发展的流通体系。一是打造绿色物流：积极调整运输结构，推进铁水、公铁、公水等多式联运，加快铁路专用线建设。加强物流运输组织管理，加快相关公共信息平台建设和信息共享，发展甩挂运输、共同配送。推广绿色低碳运输工具，淘汰更新或改造老旧车船，港口和机场服务、城市物流配送、邮政快递等领域要优先使用新能源或清洁能源汽车；加大推广绿色船舶示范应用力度，推进内河船型标准化。加快港口岸电设施建设，支持机场开展飞机辅助动力装置替代设备建设和应用。支持物流企业构建数字化运营平台，鼓励发展智慧仓储、智慧运输，推动建立标准化托盘循环共用制度。

二是加强再生资源回收利用。推进垃圾分类回收与再生资源回收“两网融合”，鼓励地方建立再生资源区域交易中心。加快落实生产者责任延伸制度，引导生产企业建立逆向物流回收体系。鼓励企业采用现代信息技术实现废物回收线上与线下有机结合，培育新型商业模式，打造龙头企业，提升行业整体竞争力。完善废旧家电回收处理体系，推广典型回收模式和经验做法。加快构建废旧物资循环利用体系，加强废纸、废塑料、废旧轮胎、废金属、废玻璃等再生资源回收利用，提升资源产出率和回收利用率。

三是建立绿色贸易体系。积极优

化贸易结构，大力发展高质量、高附加值的绿色产品贸易，从严控制高污染、高耗能产品出口。加强绿色标准国际合作，积极引领和参与相关国际标准制定，推动合格评定合作和互认机制，做好绿色贸易规则与进出口政策的衔接。深化绿色“一带一路”合作，拓宽节能环保、清洁能源等领域技术装备和服务合作。

（四）中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》

中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》（以下简称纲要），这是我国第一个有关综合立体交通网的中长期规划纲要，为当前和今后一段时期加快建设交通强国提供了行动指南。主要内容如下：

（1）国家综合立体交通网要上规模、强骨架。

实现国际国内互联互通、全国主要城市立体畅达、县级节点有效覆盖，有力支撑“全国 123 出行交通圈”（都市区 1 小时通勤、城市群 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖）和“全球 123 快货物流圈”（国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达）——纲要勾勒出未来我国交通发展的美好前景，而实现这一目标，离不开现代化高质量国家综合立体交通网的有力支撑。从线网总体规模看，到 2035 年，实体线网总规模合计 70 万公里左右，其中铁路 20 万公里左右、公路 46 万公里左右、高等级航道 2.5 万公里左右。沿海主要港口 27 个，内河主要港口 36

个，民用运输机场 400 个左右，邮政快递枢纽 80 个左右。从主骨架看，要重点突出“6 轴、7 廊、8 通道”。“根据国家区域发展战略、国土空间开发保护格局，结合未来交通运输发展和空间分布特点，将重点区域按照交通运输需求量级分为三种类型，一是京津冀、长三角、粤港澳大湾区和成渝地区双城经济圈等 4 个‘极’，二是长江中游等 8 个‘组群’，三是呼包鄂榆等 9 个‘组团’。”李小鹏表示，“极”与“极”之间将建设 6 条主轴，“极”与“组群”“组团”之间将建设 7 条走廊，“组群”与“组团”之间、“组团”与“组团”之间将建设 8 条通道。从关键节点看，4 个“极”要建设 4 个国际性的枢纽集群，此外还要建设 20 个左右国际性枢纽城市和 80 个左右全国性枢纽城市。

（2）不同交通方式要充分发挥协同互补作用。

当前，我国各种交通方式已经进入联网贯通的关键时期。要让交通网络发挥最大效力，关键在于推进综合交通统筹融合发展。一方面，要推进各种交通运输方式综合化，充分发挥各方式的比较优势和协同互补作用，完善综合交通网络布局，力争“宜铁则铁、宜公则公、宜水则水、宜空则空”。

（3）铁路要当好先行，挺起发展骨架。

国家铁路局局长刘振芳表示，未来，国家铁路网将由 7 万公里的高速铁路(含部分城际铁路)和 13 万公里的普速铁路(含部分市域铁路)组成，“我

国还将率先建成京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝等城市群城际铁路网，加快都市圈市域铁路建设，促进干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路和城市轨道交通‘四网’融合发展。”

（4）公路要四通八达，实现广泛覆盖。

未来我国国家高速公路网规模将在 16 万公里左右，普通国道网 30 万公里左右。交通运输部副部长王志清表示，建成后，国家高速公路将连接所有地级以上行政中心和城区人口超过 10 万的市县，直接服务全国约 90% 的县级行政区；普通国道将连接全国所有县级及以上行政区、沿边公路口岸，除部分边远地区外，基本实现全国县级行政中心 15 分钟上国道、30 分钟上高速公路、60 分钟上铁路。

“民航具有高效便捷、机动灵活、带动作用大、国际性强等特点，在国际运输、远距离运输以及高附加值、高时效性的货运运输方面具有不可替代的优势。”中国民航局副局长董志毅表示，下一步，我国将加速构建完善现代化国家机场体系和航空运输网络体系，“机场网方面，我国将重点建设京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝等 4 大世界级机场群，巩固北京等十大国际航空枢纽地位，推进郑州、天津、合肥、鄂州 4 个国际航空货运枢纽建设，布局约 40 个区域航空枢纽，构建四通八达、联通全球的空中运输网络。航路网方面，着力提升世界级机场群以及繁忙机场空域的运行容量，

推动主要机场群之间构建高空航路航线网络，构建结构清晰、衔接顺畅的国际航路航线网络。”

水运方面，未来国家航道网将由 2.5 万公里左右的国家高等级航道以及 6000 公里左右的国境国际通航河流航道组成，全国主要港口合计 63 个，其中沿海 27 个、内河 36 个，国家航道网和主要港口基本覆盖沿海沿江主要区域，承担约 90% 的集装箱、粮食、能源和战略性矿产等外贸重点物资的运输。上海等 11 个国际枢纽海港将有力支撑 4 个国际航运中心建设，巩固我国在全球航运和供应链体系中的枢纽地位。另一方面，要推进空间布局立体化，统筹综合交通通道规划建设，促进交通通道由单一向综合、由平面向立体发展，推进综合交通枢纽一体化规划建设。

（5）安全、智慧、绿色，推进综合交通高质量发展。

推进安全发展、推进智慧发展、推进绿色发展和人文建设、提升治理能力，纲要围绕推进综合交通高质量发展提出一系列任务和措施。运用科技手段，让运转更加智慧。董志毅表示，近年来，民航领域持续推进“智慧空管、智慧机场、智慧航司、智慧监管”建设，有效提升了在安全监管、运行、服务等方面的信息化水平，下一步，将以智慧民航建设为主线驱动行业创新发展。刘振芳表示，铁路领域将以“互联网+”“物联网”为推动力，运用 5G、人工智能等现代信息技术，提

升铁路运输服务信息化和智能化水平。“立体交通越发达，邮政快递业发展就越好。”国家邮政局局长马军胜表示，未来我国将重点打造 3 个层级、共 80 个左右的国家邮政快递枢纽，包括 5 个全球性枢纽集群、20 个左右区域性国际枢纽和 45 个左右全国性枢纽，“邮政寄递的时效和稳定性会得到不断提升，网络运转会更加集约、绿色、智能和高效。”

（6）提升服务品质，惠及城乡百姓。

“随着纲要的实施，邮政快递服务的深度和广度将大大拓展，农村地区将实现更高标准的投递深度和频次，邮政普遍服务均等化水平会稳步提升，快递服务的智能化、定制化程度会明显改善，定时派送、定时投递也会得到大范围推广。”马军胜说。

刘振芳表示，未来我国将构建以高铁为主的，大容量、高品质、高效率的区际快速客运服务系统，形成横贯东西、沟通南北、内畅外联的铁路运输大通道，不断推出高铁货运、冷链物流、城乡配送等适应市场需求的铁路货运新产品，提供更加优质的服务。

（7）鼓励绿色出行，让交通更加绿色。

“绿色出行既关系人民群众美好生活，又关系经济社会高质量发展。纲要也提出，鼓励公众绿色出行，提高城市绿色交通分担率。”李小鹏表示，下一步将重点做好三方面工作：深入

实施公交优先发展战略，构建以城市轨道交通为骨干、常规公交为主体的城市公交系统；深入开展绿色出行创建行动，引导公众出行优先选择公共交通，或者自行车、步行等绿色出行方式，逐步降低小汽车通行总量；深入推进新能源汽车的规模化运用，加快提升城市客运的清洁化、低碳化水平。

二、四川省政策及解读

（一）《四川省人民政府关于印发德阳、绵阳跨境电子商务综合试验区实施方案的通知》

1 月 11 日，省政府正式印发《中国（德阳）跨境电子商务综合试验区实施方案》《中国（绵阳）跨境电子商务综合试验区实施方案》。根据方案，德阳综试区将充分发挥德阳工业重镇、外贸强市优势，助推世界级重大装备制造基地建设，绵阳综试区充分释放绵阳智能制造潜力、电子信息全产业链制造能力，力争将绵阳建成西部跨境电子商务发展新高地。

根据方案，德阳综试区实施范围分为线下和线上。线下范围包括在德阳全域形成“1+2+7”跨境电商空间布局，线上范围包括德阳跨境电商公共服务平台服务范围，覆盖平台登记注册、备案和开展跨境电商进出口业务等各类市场主体。

未来将有一大批项目和创新探索在区域内开展，包括探索设立物流港跨境电商全球资源服务中心、探索“反向定制+跨境电商”“保税展示+跨境

电商”等新模式、推进“德阳至钦州”卡车直达等，到 2025 年，将累计引进和培育跨境电商企业 100 家以上，在德阳设立功能性总部的行业头部企业 5 家以上，培育建立 3 个跨境电商特色产业园区，从事跨境电商的专业人才突破 1000 人，外贸企业应用跨境电商比例达到 40%以上，跨境电商交易额超过 10 亿元。

绵阳综试区线下范围包括绵阳市全域，形成“1+3+8”跨境电商空间布局，线上范围包括绵阳跨境电商公共服务平台范围覆盖在平台注册、备案和开展跨境电商进出口业务及服务的各类市场主体。

未来将探索建立具有本地特色的跨境电商出口集聚区和跨境电商进口消费商圈，允许通过个人外汇账户办理跨境电商外汇结算，在电子元器件、新材料产品等工业领域探索跨境电商定制化生产模式等。到 2025 年，绵阳市将累计引入和培育 500 家跨境电商企业，发展壮大 10 家跨境贸易服务企业，实现跨境电商进出口交易总额 15 亿元。

（二）四川出台《关于对新冠肺炎疫情防控冷链物流举报实施奖励的意见》

1 月 19 日，四川省应对新冠肺炎疫情应急指挥部冷链物流专班发布了《关于对新冠肺炎疫情防控冷链物流举报实施奖励的意见》。公安、卫生健康、海关、市场监管、交通运输、商务、农业农村、邮政管理等部门依照各自职责，接收我省范围内从事冷链物品

进口贸易、生产加工、流通销售、仓储运输、餐饮服务及集中交易市场开办者、冷链物流园区等相关单位和个人违反新冠肺炎疫情冷链物流防控措施，且涉嫌违反有关法律法规的举报，一经查实，按照行政处罚金额的 1% 计算奖励金额，每起案件可给予 500 元至最高 50000 元的奖励。

《意见》称，新冠疫情防控冷链物流违法行为举报奖励能充分调动社会力量，及时发现、控制和消除疫情

防控期间冷链物流的安全隐患，将违法犯罪行为遏制、消灭在萌芽状态，有效遏制新冠肺炎病毒通过冷链物流进行传播的渠道，是监管前移站位的重要手段。各相关部门将对举报人的个人信息严格保密，欢迎社会各界向有关部门举报。举报人应对所举报内容的真实性负责，借举报之名故意捏造事实诬告他人或弄虚作假骗取奖励的，将依法严厉追究相关法律责任。

第二部分：前沿动态

一、行业现状

（一）第一季度物流业发展状况

一季度，常态化疫情防控成效持续显现，宏观经济运行稳定向好，物流市场加快复苏。物流需求增长延续去年以来良好势头，工业物流、进口物流等领域增长动能显著提升。而随着需求回暖，物流市场更趋活跃，规模实现较快增长，物流各行业景气度普遍较高，企业对市场发展预期继续看好。

（1）物流运行稳中向好，需求恢复势头良好。

①物流需求持续稳定恢复一季度全国社会物流总额 75.1 万亿元，按可比价格计算，同比增长 24.2%（上年一季度为下降 7.5%），两年平均增长 7.2%。物流需求延续去年四季度以来稳中向好的态势，规模超过 2019 年一季度水平，增速略高于 2019 年同期水平。

②物流需求结构转型持续推进从社会物流总额结构看，一季度工业物流基本恢复正轨，支撑带动作用显著恢复；在内需带动下，进口物流需求同步保持较快增长；与民生相关的物流需求保持较快增长。从变化看，工业物流对社会物流总额增长的贡献率近 90%，拉动社会物流总额增长超过 20 个百分点，两年平均拉动社会物流总额增长 5.7 个百分点，是拉动物流需求增长的主引擎。单位与居民物流总额贡献率仍维持较高水平，但较前期

水平略有回落。工业品物流稳中向好。一季度工业品物流总额比上年增长 24.5%（去年一季度为下降 8.4%），比 2019 年一季度增长 14.0%，两年平均增长 6.8%。综合来看，工业物流需求增长较快，增速高于上年四季度水平。从工业品物流总额结构看，制造业物流需求增长最为显著，一季度同比增长 27.3%，两年平均增长 6.9%。其一是内需带动消费品制造业加快恢复。一季度消费品制造业物流需求同比增长 18.6%，两年平均增长 4.2%，各主要行业稳步恢复。特别是受医疗物资需求大增、疫苗量产上市等因素带动，医药制造业物流需求同比增长 28.5%，两年平均增长 12.0%。二是外需出口带动装备制造、高技术制造物流需求持续向好，均实现 30%以上的增长，两年平均分别增长 10%左右，特别是电气机械、汽车、专用设备等重点出口行业物流需求增速在 40%-50%的较高水平。进口物流量增速显著回升。随着内需扩张节奏不断加快，进口物流需求持续增强。一季度进口物流量同比增长 7.3%，两年平均增长 6.1%。从当月来看，3 月份增长近 20%，回稳向好走势明显。从不同货类看，一方面在大宗商品价格大幅上涨等因素影响下，主要大宗商品进口量均有增加。一季度铁矿砂进口量同比增长 8%，原油增长 9.5%，进口大豆增长 19%。另一方面在生产制造需求带动下部分工业品进口需求进一步增加。机床、集成电路进口量同比增长 66.8%和 33.6%。单位与居民物流

总额较快增长。一季度，单位与居民物品物流总额同比增长 25.8%，两年平均增长 12.7%。其中电商网购延续良好发展势头，实物商品网上零售额增速超过 20%，两年平均增长 15.4%。随着防疫成效稳固，线下商品消费活动有所恢复，居民消费物流需求增速或将在前期较高水平的基础上略有回落。

(2) 物流行业运行总体向好，企业盈利改善

①物流市场规模加速恢复一季度物流业总收入达到 2.6 万亿元，同比增长 36.8%，两年年均增长 9.7%，增速高于 2019 年水平，物流市场整体处于加速回升通道。从结构看，运输市场是快速恢复的主要支撑力量。一季度公路运输、水上运输收入增长 38.7%，对物流业总收入贡献率超过 60%；此外，邮政快递市场仍是重要增长动力，邮政快递相关收入同比增长超过 40%，在物流业总收入中的占比升至 9.1%。

②物流行业景气水平向好一季度中国物流业景气指数平均为 53.0%，位于较高景气区间。进入 3 月份物流业景气明显回升，显示物流行业扩张步伐有所加快：一是物流供需两端同步回升。业务量和新订单指数分别为 54.9%和 54.1%，高于上月 5.1 和 3.7 个百分点。二是物流各行业普遍回暖。物流相关行业业务活动均趋于旺盛，公路、铁路、水路、航空等主要运输方式，以及仓储物流、快递等行业业务量指数均位于 55-60%的高景气区间。三是大中小型企业景气度均有所回升。

大中型物流企业稳步回升，小微型物流企业快速回升。小型企业虽然景气水平略低，但生产经营活动预期指数趋升，表明企业对物流市场发展信心有所增强。

③物流服务价格低位回升随着物流供需持续改善，物流服务价格低位回升，3 月物流服务价格指数首次实现增长，较上月提高 2.4 个百分点。一季度平均指数同比提高 4 个百分点。从不同运输方式来看，海运市场整体处于供需向好的上行周期，价格持续上涨，一季度中国沿海散货运价指数 1182.6 点，同比增长 23.8%；中国出口集装箱运价指数 1961.0 点，同比增长 113.5%。公路市场需求加速恢复，供需基本平衡，价格小幅回升，一季度中国公路物流运价指数平均 99.8%，同比增长 2%。

④企业经营略有改善，但经营成本趋升在国内外市场需求稳定恢复、同期基数较低以及“就地过年”等因素共同作用下，企业业务量快速增长，服务价格回暖，物流企业收入回升，利润有所改善，1-2 月重点调查的企业物流业务收入比上年同期增长超 60%，企业业务利润额由上年同期的亏损转为盈利，收入利润率由上年的 -0.8%转为 3%。但企业经营成本上涨仍较为明显，行业盈利尚未恢复至疫情前正常水平。一方面疫情防控对物流企业经营影响较大，疫情防控相关成本持续增加，特别是快递物流、冷链物流等领域增长明显；另一方面短期用工紧

张，疫情防护等因素推高了劳动力成本。调查数据显示，1-2 月重点企业经营成本增长近 90%，其中物流人员劳动相关成本增长超过 120%。在此背景下，盈利尚未恢复至疫情前正常水平，收入利润率仍低于往年 5-6% 的水平，也明显低于工业企业 6.6% 的水平。

(3) 经济恢复期物流运行成本趋升一季度社会物流总费用比上年增长 33.1%，比 2019 年增长 17.1%，两年年均增长 8.2%，两年平均增速略高于 2019 年全年水平。社会物流总费用与 GDP 的比率为 14.6%，与 2019 年基本持平。

① 运输成本快速增长。经济恢复期物流实物量快速增长。一季度第二产业比重提高 1.9 个百分点。同时社会

物流总额高于 GDP 增长，对比疫情前期，社会物流总额已多年低于 GDP 增长。显示当前经济恢复阶段增长动能主要为实物经济活动，推升物流需求规模加快增长。在此背景下，实物量及运输成本均有显著增长，货运量、运输成本增速均超过 40%。从运输结构看，疫情期间运输体系各环节加速恢复。铁路、公路运输保持了快速增长，优势明显。一季度铁路货运量同比增长 13.9%，两年年均增长 7.7%。中欧班列延续强劲发展势头，开行 3398 列，发送货物 32.2 万标箱，同比分别增长 75% 和 84%，已连续 11 个月单月开行千列以上。公路运输呈现明显恢复性增长，货运量同比增长超过 50%，两年年均增长近 10%。



图 1 2019-2021 一季度 GDP 可比增长

② 保管成本明显趋升。受到疫情等因素影响，我国产业链效率尚待进一步提升，上下游未形成有机的协同机制，保管成本明显趋升。特别是近期国际大宗商品价格上涨过快，加之

国际贸易不畅等因素影响，工商企业备货、交货周期明显延长，社会库存周转趋缓，库存水平趋升。2 月末，规模以上工业企业存货周转、应收账款平均回收期均处于近年来较高水平。

流动资金占用水平持续提升，增加了保管成本。一季度资金占用、仓储保管等成本增长近 30%综合来看，2021 年一季度物流运行总体实现良好开局，物流需求保持恢复势头，物流供给的质量、能力同步提升改善。从业务活动预期指数看，维持在 60%的较高水平，预示物流企业对市场发展信心依然较强。随着供应链上下游企业生产经营稳步恢复，物流业务活动将继续保持活跃态势，初步预计全年社会物流总额增长 10%左右。

（二）第一季度电商行业发展状况

（1）四川跨境电商零售进口城市再增 4 个，海淘全面便利化。

经国务院批准，3 月 18 日，商务部、发展改革委、财政部、海关总署、税务总局、市场监管总局等六部门联合印发《关于扩大跨境电商零售进口试点、严格落实监管要求的通知》。

《通知》明确，将跨境电商营收进口试点范围扩大至所有自贸试验区、跨境电商综试区、综合保税区、进口贸易促进创新示范区、保税物流中心(B 型)所在城市(及区域)，今后相关城市(区域)经所在地海关确认符合监管要求后，即可按照相关要求，开展网购保税进口（海关监管方式代码 1210 业务）。至此，我省德阳、绵阳、南充、宜宾具备开展 1210 业务条件，跨境电商零售进口进入加速发展阶段。

何为网购保税进口？省商务厅电商处负责人介绍，“网购保税进口”海关监管代码为“1210”，其中“12”

代表保税，“10”代表一般贸易。在 1210 保税备货模式下，跨境电商可将未销售的货物整批发至国内保税物流中心，再进行网上销售，卖一件，清关一件，没卖掉的不能出海关特殊监管中心，但也无需报关，卖不掉的还可以直接退回国外。

在该模式下，货品免征关税，增值税和消费税打七折，采取清单核放和汇总申报模式，将有助于海外优质商品以具有优势的价格和便捷的流程进入我国消费市场。“消费者会享受到更优惠的价格、更便捷的购物”该负责人说。

按照流程，网购保税进口主要包括以下 6 个环节：跨境电商商品通过国际物流批量运输至境内；办结一线进境通关手续后，进入区域(中心)专用仓库仓储备货；境内消费者在电商平台下单购买区域(中心)内网购保税商品；相关企业分别向海关传输交易、支付、物流等电子信息，申报《申报清单》；海关通过跨境电商进口统一版系统审核《申报清单》；《申报清单》放行后，仓储企业根据订单分拣打包，办理出区域(中心)手续由国内物流送递境内消费者。

该负责人介绍，该模式有效的解决了跨境电商零售进口(B2C)模式下遇到的企业清关难、成本高、政府税收流失、消费者权益无法保障等问题。

据了解，从 2012 年 5 月海关批复首批跨境贸易电子商务试点以来，该模式进入试点探索阶段，消费者通过

电商平台购买、从海关特殊监管区和保税物流中心(B 型)寄出的商品,参照个人物品监管,并实施“订单、支付单、运单”三单和申报清单对比,形成了跨境电商零售进口的雏形。

2018 年 11 月,商务部等六部门出台跨境电商零售进口监管政策,在北京等 37 个城市试点运行,2020 年进一步扩大至 86 个城市及海南全岛。此前,我省成都、泸州在列。

此次新政实施后,将大幅增加跨境电商零售进口试点区域范围,意味着网购保税进口 1210 模式的全面复制推广。这意味着,我省德阳、绵阳、南充、宜宾首次可使用该模式,对增加优质跨境电商消费产品供给、打造高品质宜居生活地、丰富海关特殊监管区、跨境电商综试区、自贸试验区等改革创新载体业务内容具有重要意义。

来自省商务厅统计数据显示,今年 1-2 月,成都 1210 网购保税备货进口货值 1.72 亿元,泸州 1210 网购保税备货进口货值 1132 万元,商品主要为婴儿配方奶粉、隐形眼镜、保健品等,来源地主要为新西兰、德国、中国台湾等。

(2) 四川一季度跨境电商交易破百亿。

一季度,四川省跨境电商实现交易额 105.46 亿元(据成都、泸州、德阳、绵阳跨境电商综试区数据汇总统计),其中进口 5.69 亿元,出口 98.02 亿元。成都综试区实现交易额 103.3

亿元,同比增长 100%。泸州、德阳、绵阳综试区交易额分别为 4280 万元、8000 万元、9330 万元。

据悉,通过 9610、9810、9710 监管代码出口商品品类主要为日用品、服饰、装饰品,目的国主要为英国、美国、以色列;通过 1210 和 9610 监管代码进口商品主要为婴幼儿奶粉、食品、隐形眼镜,来源国主要为新西兰、德国、荷兰。

市场采购贸易方面。一季度,四川省市场采购贸易试点完成出口 2621 单,出口额 9.1 亿元,同比增长 38.3%。出口商品种类主要为日用百货、机械类制品、服装类织物和贱金属及制品,出口目的国主要为白俄罗斯、波兰、匈牙利、比利时、德国,出口口岸主要为阿拉山口、满洲里和霍尔果斯。

近日,中国电子口岸数据中心成都分中心联合四川“单一窗口”落地上线地方特色应用“跨境电商企业对接无纸化申请功能”,在全国地方“单一窗口”率先实现这项业务的“线上网办”,企业通过该应用 30 分钟可完成业务申报,大大压缩了办理时间。

另外,作为四川首家跨境电商新业态体验店,位于成都市双流区成都空港保税物流中心(B 型)综合业务楼的“空港一号”已开业运营,面积约 1500 平方米,商品品类 2000 多个,涵盖化妆品、护肤品、日化、食品、鞋包、衣服等品类。该店将“保税仓+实体店”相结合,通过“前店后仓+快

速配送”实现新零售运营，打造“线下门店+线上商城”跨境电商新场景。

四川省公路运输和水路运输一季度双双实现“开门红”。一季度，全省公路运输总周转量达到 4140408 万吨/公里，与去年同期相比增加 46.3%，其中：货运周转量 4063793 万吨/公里，与去年同期相比增加 46.8%；客运周转量 766146 万人/公里，与去年同期相比增加 23.6%。

与此同时，一季度，四川省水路运输完成货运量 1657 万吨、港口吞吐量 501 万吨，分别比去年同期增长 30.13%、46.06%，实现了水路运输“开门红”。全省水路运输经济迎来复苏，且呈现加速趋势，主要举措在于：一是加快港口船舶污染治理、整治非法码头，使港口岸线管理进一步规范；二是积极推进运输结构调整，大力发展多式联运，使运输服务品质进一步提升；三是组织召开全省重点企业座谈会，加快统筹发展，落实扶持水运发展的政策支持，使全省水路货运、客运健康有序发展。

二、行业热词解读

（一）数字经济

面对世界百年技术产业体系之变、大国竞争格局之变、国际经济治理之变，抢抓数字经济新赛道、培育数字经济新优势是在危机中育先机、于变局中开新局战略选择，是“十四五”时期建设现代化经济体系、畅通国内国际双循环的先手棋。2021 年以来，各地密集出台数字经济规划、行动计

划，把数字经济作为“十四五”时期迈好第一步、见到新气象的重头戏。

数字经济开新局重在“吃改革饭”。近年来，我国数字经济迅猛发展，2019 年数字经济增加值规模超过 35 万亿元，数字经济占 GDP 比重超过 36%，我国跃居全球第二大数字经济体。值得注意的是，制约数字经济发展的体制机制性堵点仍然存在。其中，关键的数据产权制度仍在探索之中，数据归谁所有、由谁采集、谁来开发、谁来受益等没有明晰，如何对数据评估定价交易、推动数据资源向数据资产转化没有真正破题。

为适应新业态新模式发展的需求，“十四五”时期，数字经济亟须在数据产权改革上取得重大突破，依托国家数字经济创新发展试验区开展先行先试，加快建立数据资源产权、交易流通、跨境传输和安全保护等基础制度和标准规范，建立健全数据产权交易和行业自律机制，培育规范的数据交易平台和市场主体，发展数据资产评估等市场运营体系。在首创性制度创新上“大胆地试，大胆地闯”，打破制约数字经济发展的各种梗阻，构建与数字经济发展相适应的政策法规体系。

数字经济开新局重在“走开放路”。数字经济已经成为我国对外开放的新兴领域，跨境电商零售进出口额年均增速超过 40%，2019 年数字贸易占服务贸易的比重超过 25%。“十四五”时期，数字经济要充分发挥强大国内市场

场与海量数据优势，推动数字经济的新场景新应用、新基建新要素、新技术新产业、新业态新模式、新平台新生态不断涌现。充分发挥国内数字经济市场的磁场效应，深化对外经贸投资合作与技术交流，积极参与电子商务、移动支付、数字内容等领域国际规则制定，增强数字经济国际治理的制度性话语权。

数字经济开新局重在“打创新牌”。我国数字经济应用技术研发不断取得突破，深度学习算法、混合计算框架等技术研发取得较大进展，但我国集成电路、操作系统和基础软件等对外依存度仍然较高，90%的芯片、80%以上的核心工业软件、70%的工业机器人需要进口。“十四五”时期，数字经济要充分发挥新型举国体制优势、打好关键核心技术攻坚战，推进颠覆性技术研发，前瞻性布局未来网络、量子信息等领域，抢占未来产业发展制高点。通过“揭榜挂帅”等方式推动“临门一脚”关键技术产业化，推进自主创新产品应用，完善重大项目牵引的自主创新产品应用政策体系，加速创新成果转化应用和国产化替代，推进自主创新产品在更多领域、更大范围形成应用生态。

（二）智慧城市

智慧城市是运用物联网、云计算、大数据、空间地理信息集成等新一代信息技术，促进城市规划、建设、管理和服务智慧化的新理念和新模式。随着中国城市规模的不断扩大和城镇

人口的增多，政府出台多层面政策，助力智慧城市加速建设，持续增加智慧城市市场支出规模，智慧城市试点数量逐步增加。2020 年，中国智慧城市市场支出规模达到 259 亿美元。未来，智慧城市解决方案朝多领域发展。

（1）产业链：涵盖范围广，发展需求大

智慧城市是利用新一代信息技术，以整合、系统的方式管理城市运行体系，让城市中各个功能彼此协调运作，为城市中的企业提供优质的发展空间，为市民提供更高的生活品质，让城市成为适合人全面发展的城市。

从产业链的角度来看，智慧城市建设的上游主要是所需的硬件和软件设计与制造。其中硬件制造部分包括广泛用于安防、交通等领域的视频采集硬件设施；现代信息技术发展的核心——芯片制造，主要代表厂商有华为海思、清华紫光、中兴微电子等。在软件设计方面，东华软件、旷视科技、和利时、中控集团等具有一定的竞争优势。

产业链中游主要是智慧城市的建设运营，包括对整个智慧城市进行顶层设计的政府和各个设计院，进行系统集成的科大讯飞、金蝶、日海智能等企业，提供运营服务的三大运营商以及大唐电信、烽火通信等企业，以及提供行业解决方案的华为、中兴、浪潮、航天信息等厂商。

智慧城市产业链的下游主要是讲智能化的信息技术应用到城市运行发

展的各个场景中去，涵盖了智慧政务、智慧交通、智慧医疗、智慧物流、智慧安防、智慧教育、智慧企业等数十个场景。

(2) 城镇人口增多是智慧城市建设的根本原因

从表面上来看，城市建设中的交通、安全防范、医疗保健等多方面暴露出的问题是促使政府通过智慧城市建设来解决问题的诱因，但是从根本原因来看，我国不断增加的城镇人口和城市化率才是中国加强智慧城市建设的根本原因。据国家统计局数据，截至 2019 年我国城镇总人口达 8.48 亿人，城镇化率达 60.6%。

(3) 政策规划：多层面政策出台，助力智慧城市加速建设

智慧城市的建设离不开政府的推动，更离不开政策的指引。政策扶持对于智慧城市建设推进意义重大。2020 年 12 月，《工业互联网创新发展行动计划(2021-2023 年)》指出要培育一批系统集成解决方案供应商，拓展智慧城市等领域规模化应用。

2021 年 1 月，《商务部等 19 部门关于促进对外设计咨询高质量发展有关工作的通知》指出要积极参与新基建和传统基础设施升级改造，在低能耗建筑、智慧城市开发等先进工程领域积累经验，加快形成参与国际竞争的新优势。

(4) 现状：中国智慧城市市场支出规模持续增长

随着我国政府对智慧城市建设重视程度的不断提升，我国智慧城市投资规模不断增长。根据 IDC 2020 年 7 月发布的《全球智慧城市支出指南》，2020 年，中国智慧城市市场支出规模达到 259 亿美元，同比增长 12.7%，高于全球平均水平，为仅次于美国的支出第二大的国家。在全球范围内，2020 年中国智慧城市市场规模占全球比重为 22.7%，仅次于美国与西欧地区。

(5) 应用领域：范围大、领域多、应用广

智慧城市产业范围大、领域多、应用广，包括 ICT 设备供应商、电信运营商、系统集成商、软件开发商、互联网企业、金融企业及房地产企业等。智慧城市的建设需要建立在大数据产业基础上。随着互联网技术的快速发展，我国大数据产业也发展迅速。据中国信息通信研究院测算数据显示，我国大数据产业市场规模由 2017 年的 3549.8 亿元增长到 2019 年 5397 亿元，增幅高达 52.04%，初步估计 2020 年达到 6670 亿元。

在“智慧城市”的规划建设中，“智慧政府”是其中的一个重点领域，而电子政务是“智慧政府”当前最直观的体现。2014-2019 年我国电子政务市场规模逐年扩张，年均复合增长率为 13.48%，2019 年我国电子政务市场规模近 3366 亿元。

(6) 区域格局：主要分布在东中部地区

在智慧城市投资规模的不断扩大的同时，我国陆续推进智慧城市试点发展，截至 2020 年 4 月初，住建部公布的智慧城市试点数量已经达到 290 个。如果把科技部、工信部、国家测绘地理信息局、发改委所确定的智慧城市相关试点数量加总，初步估算累计达到 749 个(未剔除重叠部分)。从区域布局来看，截至 2020 年 4 月初，住建部确定的 290 个智慧城市集中在中东部地区，其中华东分布最为集中。从具体省市来看，山东省智慧城市试点数量最多，为 27 家，比同为华东的江苏省多 7 家。

(7) 企业竞争：解决方案提供商竞争激烈

智慧城市需求扩大，各领域领先企业陆续进入智慧城市建设领域，初步估计 2020 年，智慧城市行业概念企业数量超过 1500 家。智慧城市建设是一项非常庞大的系统工程，市场层次结构分明。从产业链划可知包括硬件设备制造、软件平台、系统集成、运营服务等提供商；智慧城市行业专业性要求高，技术壁垒较高；参与者多为国内具有一定规模的集成厂商等。例

如智慧城市解决方案提供商在各个领域发挥自身优势，竞争愈发激烈。2019《互联网周刊》与 eNet 研究院发布的“2019 智慧城市解决方案提供商 100 强名单”，海康威视、华为、中国电信、中国平安、中兴通讯等入榜前二十榜单；海康威视、华为、中国电信位居前三位。

(8) 发展趋势：智慧城市解决方案朝多领域发展

智慧城市的未来趋势发展上，2020 年 6 月，中国安全防范产品行业协会在《关于开展“智慧城市”优秀创新技术及解决方案评价推荐工作的通知》中提出“智慧城市”优秀创新技术及解决方案应具备超前领先的架构设计，形成完整的技术产品、平台软件、运营服务等系统功能，并在细分领域进一步加强。在政府以及各大协会对智慧城市产业的规划上看，可知我国智慧城市未来发展一方面将朝着完善，领先，超前方向发展；一方面将不断细分，逐渐落地。未来可能在智慧政府如平安建设、智慧司法、智慧城管等，智慧社会如智慧金融、智慧旅游等方向发展。

第三部分：中心工作

一、学术交流

（一）研究中心成员到泸定县开展产业帮扶调研并签订产学研基地合作协议

为进一步落实定点帮扶工作要求，贯彻学校与泸定县人民政府签署的校地战略合作协议，加强中心电子商务、物流等优势专业对泸定县实施乡村振兴发展战略的支持力度，2020 年 12 月 30-31 日，物流学院党委书记谢清明、院长施莉一行赴泸定县开展产业发展帮扶调研及产学研合作基地签约活动，学院副院长彭岚、刘成华及部分老师参加了此次活动。

2020 年 12 月 31 日，双方在泸定县政府会议室举行了产学研基地签约暨产业发展座谈会。施莉与泸定县经济信息和商务局局长岳登平代表双方签署了产学研基地合作协议；谢清明和泸定县委常委、副县长谢旭代表双方为产学研基地揭牌。产业发展座谈会中，双方就如何利用学院学科和专业优势，加强对泸定县电子商务和物

流产业发展的支持力度展开了热烈讨论。岳登平介绍了泸定县电子商务和物流产业的发展状况及目前存在的问题，希望双方在发展咨询、人才培养方面进一步加强合作。施莉简要介绍了学院在服务地方经济和产业发展方面的做法和优势，及推进双方进一步合作的思路。谢清明提出以项目制的方式明确阶段性目标和任务，扎实推进双方合作。谢旭在总结讲话中表示发展电子商务对泸定县实现产业振兴将具有重要作用，将进一步在发展咨询和电商人才培养上，以项目制的方式推进双方合作。

会后，双方前往泸定县电子商务公共服务中心，召开了电商企业调研交流会，来自泸定县的十多家企业代表参加了调研会。会上双方围绕泸定县电子商务发展中面临的物流成本高、农产品产量不足以及农产品标准化、品质化、品牌化等问题做了调研和讨论，双方表示将依托产学研合作基地平台，进一步深化高校智力支持对地方产业发展的贡献。



图 2 会议现场

（二）西昌学院院长贺盛瑜教授到研究中心指导专业建设发展

3月26日，研究中心电子商务、物流专业建设发展研讨会在航空港校区六会议室召开。西昌学院院长贺盛瑜教授应邀莅临指导。物流学院党委书记谢清明，副院长彭岚、刘成华及物流学院各系主任参加会议。

刘成华汇报了近年来研究中心专业建设发展的基本情况，希望能进一步加强与西昌学院在相关专业建设尤其是一流本科专业建设中的合作，打造更多更好的高水平教学教研成果。

贺盛瑜以电子商务专业为例介绍了西昌学院开展“一流本科专业三年行动计划”的有关情况，指出物流学院应在已有专业建设成效的基础上，充分把握“新文科”内涵，以“以本为本”、推进“四个回归”为基本遵循，以落实一流本科专业建设“双万计划”为契机，对标国家和省级一流本科专业认证标准，及早谋划，突出导向，着力加强专业内涵和特色建设，不断提升专业建设水平。

与会人员就“新文科”建设、产学合作、实践教学、教学成果奖申报等议题进行了广泛而深入的讨论。



图 3 交流现场

二、课题管理

四川省电子商务与现代物流研究中心

关于开展 2021 年度课题申报的通知

受四川省社科联、四川省教育厅委托，经四川省电子商务与现代物流研究中心学术委员会审核同意，四川省电子商务与现代物流研究中心即日起向全省发布并开始受理 2021 年度公开课题申报。现将申报的有关事宜通知如下：

（1）四川省电子商务与现代物流研究中心 2021 年度课题立项的指导思想是：围绕深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想、党的十九

大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，结合四川省经济社会发展需求，以四川省电子商务、现代物流、供应链等发展过程中面临的重大理论和现实问题为导向，深入开展课题研究，充分发挥重点社科研究基地服务地方经济建设的智库作用。

（2）项目分为重点项目、一般项目、自筹项目三个类别，申报重点项目的负责人须具有高级职称或博士学位，一般项目的负责人须具有中级以上职称或者硕士学位，申报自筹项目的负责人不做职称或学历限制。重点项目要求在 2—3 年完成，一般和自筹项目要求在 1—2 年完成。主持本中心、省教育厅和省级人文社科重点研究基

地课题尚未结题的负责人不能申报本年度课题。

(3) 成果验收以项目合同书和立项公告所示结题材料等为准。

重点项目结题至少需要满足以下条件之一：在 CSSCI 期刊发表学术论文 1 篇；3 万字以上的研究报告以及政策建言报告 1 份；公开出版 10 万字以上的专著 1 部。

一般项目结题至少需要满足下列条件之一：在北大核心以上期刊发表学术论文 1 篇；1.5 万字以上的研究报告以及政策建言报告 1 份。

自筹项目结题至少需要满足下列条件之一：发表学术论文 1 篇；1 万字以上的研究报告以及政策建言报告 1 份。

下列情况之一者可免于结项：研究成果被国家社科规划办《成果要报》、教育部《专家建议》、省规划办《重要成果专报》采纳或省委省政府领导肯定性批示。

(4) 所有公开发表成果、专著须在显著位置标注明“四川省社会科学

重点研究基地四川省电子商务与现代物流研究中心”；论文须注明“本研究得到四川省社会科学重点研究基地四川省电子商务与现代物流研究中心课题（名称+编号）资助”。结题时需向中心提交成果复印件。

(5) 重点项目拟立项 5 项（每项不超过 0.6 万元），一般项目拟立项 10 项（每项不超过 0.3 万元）。鼓励各类自筹资金项目，根据自筹项目申报情况，择优立项。课题申报人须按照《2021 年度课题申报指南（附件 2）》要求申报。

(6) 申报程序。申报者按要求填写申报书(见附件 1),申报书一式 3 份，邮寄到四川省电子商务与现代物流研究中心。项目申报书及相关表格请在四川省电子商务与现代物流研究中心网站(<http://wlxyjzx.cuit.edu.cn/>)“下载专区”栏目下载。

(7) 申报程序。从即日起至 2021 年 4 月 30 日截止(以收到快递日期为准)，逾期不再受理。