

中国物流业法律法规 体系研究

◎ 主 编 施先亮 宋 光 毕 颖
◎ 副主编 华国伟 吴文嫔 周 琼

中国物流业法律法规体系研究

主 编 施先亮 宋 光 毕 颖

副主编 华国伟 吴文嫔 周 琼

北京交通大学出版社

• 北京 •

内 容 简 介

本书包括以下内容:首先,对我国物流业现状与发展趋势进行分析,对发达国家物流业立法历程进行介绍,并总结其特点;其次,本书对我国物流业法律法规体系从表现形式、具体内容和发展趋势方面逐一介绍,分析我国物流业法律法规体系存在的问题和它们对行业及企业的影响;之后,本书结合我国物流业的热门话题,分别对多式联运、快递、冷链物流和危险品物流领域的法律法规的现状和问题进行描述和分析;最后,对于我国物流业法律法规体系的建设,从主体建设、内容建设,以及监管与惩戒建设方面提出建议。

版权所有,侵权必究。

图书在版编目(CIP)数据

中国物流业法律法规体系研究 / 施先亮, 宋光, 毕颖主编. —北京: 北京交通大学出版社, 2018.1

ISBN 978-7-5121-2343-4

I. ① 中… II. ① 施… ② 宋… ③ 毕… III. ① 物流管理—法规—研究—中国 IV. ① D922.290.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 239495 号

中国物流业法律法规体系研究

ZHONGGUO WULIUYE FALÜ FAGUI TIXI YANJIU

策划编辑: 田秀青 责任编辑: 田秀青

出版发行: 北京交通大学出版社 电话: 010-51686414 <http://www.bjtu.cn>

地 址: 北京市海淀区高粱桥斜街 44 号 邮编: 100044

印 刷 者: 北京艺堂印刷有限公司

经 销: 全国新华书店

开 本: 170 mm×235 mm 印张: 14.5 字数: 326 千字

版 次: 2018 年 1 月第 1 版 2018 年 1 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5121-2343-4/D·214

印 数: 1~1 000 册 定价: 69.00 元



本书如有质量问题, 请向北京交通大学出版社质监组反映。对您的意见和批评, 我们表示欢迎和感谢。
投诉电话: 010-51686043, 51686008; 传真: 010-62225406; E-mail: press@bjtu.edu.cn。

前 言

物流业是我国的基础性和战略性产业，物流业的发展与国家的商品流通和国民生活有着密切联系，发达的物流业可以保证商品高效流通、保证国民生活质量提高，物流业能否长期健康发展关乎着国家的稳定与繁荣。随着我国物流业的快速发展，物流业的相关利益者越来越意识到物流业法律法规的建设对行业发展具有重要作用。我国《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》指出，要完善法规制度，健全物流业法律法规体系，抓紧研究制定或修订物流业安全监管、交通运输管理和仓储管理等相关法律法规或部门规章，择机研究制定促进物流业发展的法律法规。

目前，我国物流业正处于从劳动密集型向技术密集型转型的重要时期，在物流业各领域，由于不完善的法律法规问题而导致的纠纷和冲突广泛存在，而加强物流业法律法规建设是保障行业发展的基石。因此，我国物流业法律法规建设已成为业界关注的话题。然而，我国物流业法律法规的相关文献不足，尚未有任何书籍系统性地介绍我国物流业法律法规体系。为此，本书通过对物流业和法学界专家的采访，以及对逾百家物流企业的调研，全面梳理了我国物流业法律法规体系的特点和问题，对我国物流业法律法规体系建设提供了切实可行的建议。因此，本书既帮助物流业和法学界的从业者全面了解物流业法律法规体系，也可作为阅读材料，用于各类院校对于相关专业的教学工作。

本书的主要贡献包括三个方面：第一，本书首次对我国物流业的法律法规体系进行整体的介绍，读者可以全面了解我国物流业法律法规体系的建设现状和主要问题；第二，本书不仅对物流业法律法规体系的整体特点进行描述，还对我国物流业的热点领域，包括多式联运、快递、冷链物流、危险品物流领域的法律法规现状和存在问题进行了详细的分析；第三，本书内容通过引用法律、法规和标准的实际条款，以及物流业中的实际案例，对物流业法律法规体系的特点进行了准确的引证，为书中的知识点和观点提供可靠依据，也使读者更加容易理解本书的内容。

本书是“北京交通大学人文社科重大培育项目”的研究成果之一，本书所涉及内容的研究，得到了北京交通大学基本科研业务经费（项目号：2015jdzd03）

的支持。同时，本书的编写凝聚了多位研究人员的辛勤劳动，感谢储思宇、李丹、孙洛伊、王静娜、王晓思、闫玲玲协助完成了本书各章节的编写和相关资料的整理工作。此外，由于本书内容属于物流与法学的跨学科研究，难免有纰漏之处，请读者批评指正。

编者

2017年7月

目 录

第 1 章 中国物流业现状与发展趋势	1
1.1 中国物流业现状	2
1.2 中国物流业的特点	14
1.3 中国物流业存在的问题	17
1.4 中国物流业发展趋势	23
第 2 章 发达国家物流业立法历程和特点	28
2.1 美国物流业立法历程和特点	28
2.2 日本物流业立法历程和特点	31
2.3 德国物流业立法历程和特点	38
2.4 发达国家物流业立法对我国的借鉴	41
第 3 章 中国物流业法律法规体系分析	49
3.1 物流业法律法规的含义和性质	50
3.2 中国物流业法律法规体系的表现形式	51
3.3 中国物流业法律法规体系的具体内容	56
3.4 中国物流业法律法规建设的发展趋势	66
第 4 章 中国物流业法律法规体系问题分析	72
4.1 中国物流业法律法规体系总体问题分析	72
4.2 中国物流业法律法规体系内容空白问题及影响	75
4.3 中国物流业法律法规体系内容适用问题及影响	83
4.4 中国物流业法律法规体系内容冲突问题及影响	88
4.5 中国物流业法律法规体系监管困难问题及影响	92
4.6 中国物流业法律法规体系惩罚低效问题及影响	95

第 5 章 我国多式联运领域的法律法规问题分析	97
5.1 我国多式联运现状	97
5.2 我国多式联运法律法规现状	109
5.3 我国多式联运法律法规的问题和影响	114
5.4 我国多式联运法律法规建设的制约因素	121
第 6 章 中国快递领域的法律法规问题分析	127
6.1 中国快递业现状	127
6.2 中国快递业法律法规现状	138
6.3 中国快递业法律法规的问题和影响	144
6.4 中国快递业法律法规建设的制约因素	152
第 7 章 中国冷链物流领域的法律法规问题分析	156
7.1 中国冷链物流现状	156
7.2 中国冷链物流法律法规现状	163
7.3 中国冷链物流法律法规存在的问题和影响	171
7.4 中国冷链物流法律法规建设的制约因素	176
第 8 章 中国危险品物流领域的法律法规问题分析	180
8.1 中国危险品物流现状	180
8.2 中国危险品物流法律法规现状	185
8.3 中国危险品物流法律法规存在的问题和影响	190
8.4 中国危险品物流法律法规建设的制约因素	194
第 9 章 建设物流业法律法规体系的建议	198
9.1 关于体系的主体建设	198
9.2 体系的内容建设	203
9.3 体系的监管与惩戒建设	214
附录 A 美、德物流业相关法律法规介绍	219
参考文献	221

第 1 章

中国物流业现状与发展趋势

自 2006 年“十一五”规划实施，特别是 2009 年国务院印发《物流业调整和振兴规划》以来，我国物流业整体保持较快发展，服务能力显著提升，基础设施条件和政策环境明显改善，现代物流业体系已初步形成。2011 年“十二五”规划纲要明确提出“大力发展现代物流业”。此外，2014 年国务院印发《物流业发展中长期规划（2014—2020 年）》，并出台了促进物流业健康发展的政策措施，相关部门和地方政府也出台了一系列专项规划和配套措施，使我国社会物流统计制度日趋完善、标准化工作有序推进、人才培养工作进一步加强，物流科技、学术理论研究及产学研合作不断深入。目前，物流业已经成为支撑国民经济发展的基础性和战略性产业。

总体来看，随着物流业规模的壮大，物流企业资产重组和资源整合步伐进一步加快，我国形成了一批所有制多元化、服务网络化和现代物流企业。一方面，随着传统运输业和仓储业加速向现代物流业转型，制造业物流、商贸物流、电子商务物流和国际物流等领域企业的专业化、社会化服务能力显著增强。另一方面，随着信息技术的广泛应用，众多物流企业加快物流信息平台建设，并且广泛应用物联网、云计算等现代信息技术建立管理信息系统，同时推广装卸搬运、分拣包装、加工配送等专用物流装备和智能标签、跟踪追溯、路径优化等技术，有效地提高了物流企业的管理和作业效率。综上，以现代物流企业为主的我国现代物流服务体系已初步建立。

本章从我国物流业现状、特点、存在问题，以及发展趋势 4 个方面对我国物流业发展的现状与发展进行解析。

1.1 中国物流业现状

本节对中国物流业总体发展情况、细分市场发展情况、物流业态的发展现状和趋势进行梳理和分析。

1.1.1 中国物流业总体发展情况

2006—2015 年，我国物流业发展呈现持续高速发展的趋势，具体表现为：物流需求持续扩大、物流运行效率逐渐提高，以及物流基础设施投资效益显著。

1. 物流需求持续扩大

自 2006 年以来，我国物流业的产业规模得到了快速增长。2015 年，全国社会物流总额达到 219.2 万亿元，比 2006 年增长 2.68 倍（如图 1-1 所示），年均增长 15.6%。物流业增加值于 2015 年达到 3.4 万亿元，比 2006 年增长 1.4 倍，年均增长 10.2%。同时，社会物流总费用于 2015 年达到 10.8 万亿元，比 2006 年增长 1.8 倍，年均增长 12.1%。物流业总收入于 2015 年达到 7.6 万亿元，比 2006 年增长 2.8 倍，年均增长 16.0%。

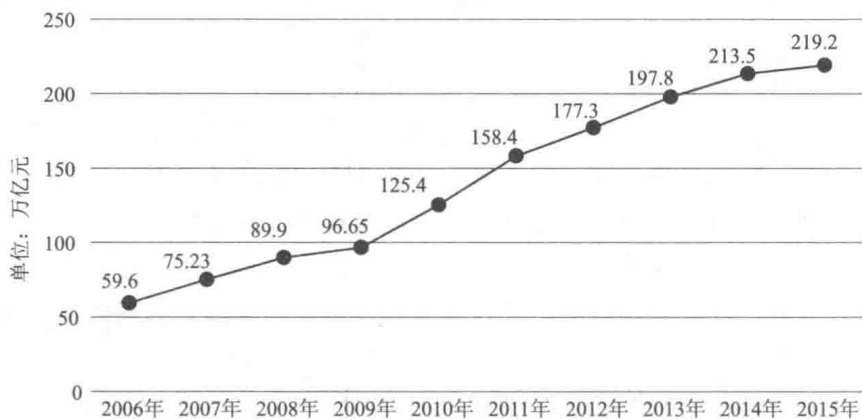


图 1-1 全国社会物流总额

数据来源：国家统计局

2. 物流运行效率提高

2015 年，我国社会物流总费用占 GDP 的比例为 16.0%。按可比口径计算，

比 2014 年下降 0.6 个百分点，物流运行效率有所提高。同时，2015 年单位 GDP 的物流需求系数为 3.24（如图 1-2 所示），是该指标自 2009 年以来第二次出现下降。单位 GDP 的物流需求系数进入回落区间，显示出创造单位 GDP 所需要的物流规模进一步下降，物流运行效率提高。

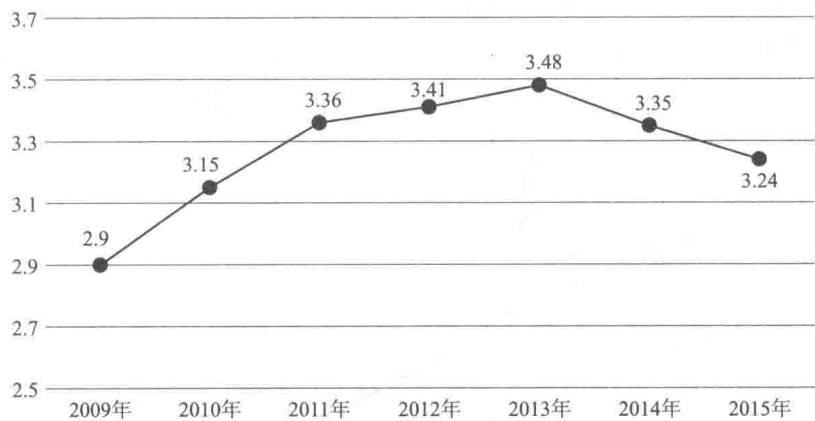


图 1-2 2008 年以来单位 GDP 的物流需求系数
数据来源：国家统计局

3. 物流基础设施投资效益显著

2011—2015 年，在中央各部门和地方政府的支持下，作为物流业快速发展的基本保障，物流基础设施建设得到了快速发展。2015 年，我国交通运输、仓储和邮政业固定资产投资（不含农户）达到 48 972 亿元，同比增长 14.3%（见表 1-1）。我国自 2011 年以来运输线路长度持续增加，货运量与货运周转量较为平稳，规模以上港口货物吞吐量连年提升（见表 1-2），总体来看，我国运输系统的运输能力稳定且有提升趋势。

表 1-1 2011—2015 年交通运输、仓储和邮政业固定资产投资（不含农户）

指标 \ 时间	时间				
	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
交通运输、仓储和邮政业固定资产投资/亿元	2 765.89	30 881.39	36 194.14	42 984	48 972
同比增长/%	-0.42	11.22	17.2	18.6	14.3

数据来源：国家统计局

表 1-2 2011—2015 年交通运输业基本情况

指标 \ 时间	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
运输线路长度/万千米	798.30	792.80	889.41	957.13	973.13
货运量总计/万吨	3 696 961	4 100 436	4 098 900	4 391 000	4 171 000
货物周转量/亿吨千米	159 324	173 804	168 014	184 619	177 400
规模以上港口货物吞吐量/万吨	616 292	665 245	728 098	1 118 800	1 143 000

数据来源：中国统计年鉴 2015

1.1.2 细分市场发展状况

1. 公路货运市场

2011—2015 年，我国公路货运市场运量增速趋缓，公路货运情况见表 1-3。2015 年公路货运量达到 354.5 亿吨，同比增长 6.4%，公路货运周转量达到 64 705 亿吨千米，同比增长 6%。

表 1-3 2011—2015 年公路货运情况

指标 \ 时间	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
公路货运量/亿吨	282.0	318.8	355	334.3	354.5
同比增长/%	15.2	13.1	11.3	8.7	6.4
公路货运周转量/亿吨千米	51 374.74	59 534.86	67 114.50	61 139	64 705
同比增长/%	18.4	15.9	12.7	9.7	6

数据来源：国家统计局

目前，我国公路货运市场具有以下特点。

第一，整车货运市场较为低迷。大宗商品货运量呈下降趋势，制造业和工业产品增长乏力。整车货运企业纷纷寻求突破，往第三方物流、平台型企业、网络型企业转型。此外，尽管油价低迷，但和人力成本的上涨相抵消，成本仍然维持高位。

第二, 加盟制和平台化将是行业整合的重要手段, 推动行业集约化发展。部分企业经营不善加快了市场更新速度, 市场集中度稳步提高。随着货运联盟从起步走向深入, 联盟内部的合作模式和运行机制成为发展关键, 新的联盟模式不断涌现。随着政府修订相关政策法规, 行业发展将趋于规范。营改增政策带来新的利好, 特别是无车承运人等新规则的确立, 将给行业发展带来新的机遇。最值得关注的是“互联网+”的商业模式创新, 新的进入者不断涌现, 不能够实现盈利预期的企业被迫退出市场。新的商业模式抓住行业热点, 将逐步改变传统行业的运行规则。

第三, 零担运输市场加快集中。零担运输市场的结构主要有两大细分领域: 网络型零担运输主要服务小票零担(30~1 000 千克), 专线零担运输主要服务大票零担(大于1 000 千克)。在网络型零担运输中, 直营制零担运输企业加快分化; 区域性零担运输企业深耕区域市场, 优化网络布局, 逐步走向全国; 加盟制零担运输企业凭借较强的运营能力异军突起, 对加盟网点实行激励的最大化和管理的极简化管理, 保障全网的服务质量。在专线零担运输中, 为了提升组织化水平, 各地专线零担企业通过成立商会加强联盟合作。另外, 专线平台建设使货运资源得到整合, 提高了专线的运营效率。同时, 部分专线零担企业通过引入甩挂运输模式提高运行效率, 减少车辆投入成本, 提高经济效益。

2. 铁路货运市场

自2011年以来, 铁路货运市场需求整体呈下降趋势。2015年, 铁路货运量仍呈下滑态势, 货源结构和运输需求逐步调整。2015年我国铁路货物运输量达33.6亿吨, 同比减少11.81%, 铁路货物周转量达23 754.31亿吨千米, 同比减少13.71%(见表1-4)。

表 1-4 2011—2015 年铁路货运情况

时间 指标	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
铁路货物运输量/亿吨	39.0	39.1	39.7	38.1	33.6
同比增长/%	7.96	-0.26	1.53	-4.03	-11.81
铁路货物周转量/亿吨千米	29 465.79	29 187.09	29 173.89	27 530	23 754.31
同比增长/%	6.59	-0.94	-0.05	-5.63	-13.71

数据来源: 国家统计局

目前,我国铁路货运市场具有以下特点。

第一,煤炭、石油、棉花等大宗物资运输需求总量将持续下滑,“白货”市场将逐步发展成铁路货运市场的新增长点,并且对运输组织方式提出新的要求。随着铁路线路建设的不断完善和货运能力的不断释放,铁路快运班列运行向网络化发展已成为必然趋势,并充分发挥在综合交通运输体系中的骨干作用。铁路货运将依托“站到站”运输的核心竞争力,拓展两端物流功能,加快铁路货运业务向全程物流的深度拓展。

第二,铁路货场加快向铁路物流中心转型,拓展节点服务功能,提升服务水平。随着铁路货运向市场化改革的深入推进,企业机制创新、管理创新、技术创新不断深化,铁路货运将全面向现代物流转型升级,主要表现为:货运产品改革创新,开发出零散货物快运班列、电商快递班列、高铁快递等系列产品,物流服务质量全面改善,货运组织改革不断深入等。

3. 水路货运市场

水路货运市场平稳增长,主要表现为:国际集装箱货运市场有所回升,运力过剩局面有所缓解,联盟合作抱团取暖,航运电商化趋势显现,港口生产增速明显放缓。水路货运情况见表 1-5。2015 年我国水路货物运输量达到 62.1 亿吨,同比增长 4.19%;水路货物周转量达 91 917 亿吨千米,同比减少 0.04%。

表 1-5 2011—2015 年水路货运情况

时间 指标	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
水路货物运输量/亿吨	42.6	45.9	49.3	59.6	62.1
同比增长/%	12.41	7.75	7.41	20.90	4.19
水路货物周转量/亿吨千米	75 423.84	81 707.58	86 520.56	91 881.1	91 917
同比增长/%	10.22	8.33	5.89	6.20	-0.04

数据来源:国家统计局

具体来说,受需求端持续低迷的影响,2015 年沿海干货、散货运输需求增速较 2014 年稳中有降。受前期延迟交付及近两年新增船舶订单量较大的影响,沿海干货、散货船运力小幅增长,但运力过剩局面的缓解程度有限。由于货主企业、贸易集团船舶订单的加入,非航运企业订单数量依然高涨,成为沿海散货运输市场运力过剩的主要原因。此外,全球集装箱船舶拆解量会进一步下滑,

同时将迎来运力交付高峰期，对国内市场冲击较大。因此，各地应积极促进海运业健康发展，加强海运企业与货主的紧密合作、优势互补，推动签订长期合同，促进以资本为纽带的合资经营。

根据中国物流与采购联合会的预计，在全球经济增速小幅提升的条件下，在发达经济体内生需求不断增强的带动下，未来全球集装箱海运量将持续回升，预计 2017 年同比增长将达到 6% 以上；另外，我国港口货物吞吐量将保持稳定增长，随着欧美经济的逐步复苏，以及我国内贸集装箱业务的快速发展，预计 2017 年增速可达到 5% 左右。其中受国内产业转移及内贸箱集装箱化率进一步提升影响，内贸箱量增速仍将好于外贸，预计可达到 7.5% 左右。我国各地港口应深化落实港口转型升级的指导意见，其中，内河港口与沿海港口的转型方式有所不同。一方面，大量中小型内河港口将通过老码头改造，推动港口代际等级的提升，实现专业化、现代化、规模化发展；另一方面，沿海港口将通过发展现代航运服务业、延伸港口服务功能来实现港口转型升级。

另外，部分地区港口金融等业务将得到有效发展。随着自贸区建设的推进及扩围，港口深化改革将得到推进。允许外商独资经营的制度改革正在自贸区试点地区推广，理货市场准入有望得到放开，沿海港口引航机构设置审批管理权限有望下放。

4. 航空货运市场

2015 年，航空物流稳定增长，航空货运情况见表 1-6，2015 年民用航空货物运输量达到 625.3 亿吨，同比增长 5.45%；2015 年民航货物周转量达到 207.3 亿吨千米，同比增长 11.45%。

表 1-6 2011—2015 年航空货运情况

时间 指标	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
民用航空货物运输量/亿吨	557.48	545.03	558	593	625.3
同比增长/%	-0.99	-2.23	2.38	6.27	5.45
民航货物周转量/亿吨千米	173.91	163.89	168.58	186	207.3
同比增长/%	-2.79	-5.76	2.86	10.33	11.45

数据来源：国家统计局

目前,我国航空货运市场具有两个显著特点。

第一,航空货运企业完善地面服务网络,加快向物流服务商转型。目前,跨境电商解决了传统国际贸易分工造成国际航空货源单向性明显的问题。此前,中国国际航空货运比较薄弱,主要原因是运往欧洲、美国、澳大利亚的去程货量远大于回程货量,而现在跨境电商货物流向恰恰主要是来自于欧洲、美国、澳大利亚和日本四大市场,有效解决了回程货少这一问题,因此跨境电商成为国内各大航空货运企业改善货源结构、解决市场单向性问题的重要渠道。面对高铁的竞争,航空货运将逐步改变当前多段经营与运输的局面,将散落的环节连接起来,并加强与公路等运输方式的有机衔接,提高运输的整体效率。

第二,医药、生鲜等航空特货受到关注。据中国物流与采购联合会统计,国外药品从生产到销售的运输过程中,航空运输方式占 80%。此类特殊货品的货值较高、时效性要求高、利润可观,越来越成为航空货运企业的重要业务领域。我国航空货运企业在此领域仍有很大的提升空间,尤其是随着生鲜电商的兴起,生鲜产品的航空运输需求日益增多,成为航空货运企业经营的新热点。

5. 仓储服务市场

2015 年,电子商务的高速发展带动了仓储服务需求和仓储投资的增长,仓储租金持续上涨,且市场对中高标准仓储市场的需求更加旺盛。中高标准仓储设施的短缺及土地供应放缓,加之电商、海淘等消费带来的强劲需求,促使中高标准仓储库房空置率的下降和租金的上涨。根据中国物流与采购联合会的统计数据,截至 2015 年年底,一线城市中高标准仓储库房的平均租金为每月每平方米 38.0 元,同比上涨 4.1%。其中,深圳、北京、上海、广州的租金分别为每月每平方米 41.3 元、每月每平方米 38.4 元和每月每平方米 33.5 元。此外,中西部的重庆、成都等城市由于需求的拉动,也带动了租金的持续上涨。

另外,跨境电商海外仓布局成为热点。随着国内企业加快国际业务的布局,电商海外仓能够实现本地发货,这加快了商品配送速度,提升了商品的销售速度,改变了跨境电商零售出口产业的物流模式。

6. 快递服务市场

自 2011 年以来,国内快递服务市场进一步开放,基础能力建设持续加强,市场竞争格局初步显现。快递服务市场整体情况见表 1-7,2015 年我国快递总量达到 206.7 亿件,同比增长 48.1%,快递业务收入达到 2 769.6 亿元,同比增长 35.4%。

表 1-7 2011—2015 年快递服务市场情况

时间 指标	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
快递总量/亿件	36.7	56.9	91.9	139.6	206.7
同比增长/%	56.8	55.0	61.5	51.9	48.1
快递业务收入/亿元	758	1 055.3	1 441.7	2 045.4	2 769.6
同比增长/%	31.9	39.2	36.6	41.9	35.4

数据来源：国家统计局

目前，我国快递服务市场具有以下特点。

第一，外资快递企业在国际快递市场中处于主导地位，顺丰速运占据着国内商务快递市场和“网购”高端型快递市场，中国邮政速递物流在国家公文、国有企业快递市场中处于核心地位，“三通一达”等民营快递企业占据着国内“网购”经济型快递市场，中国邮政集团有限公司在跨境电商寄递市场中占据主导地位。此外，大型电商自建快递物流主要为其自身品牌服务，尚未涉及第三方物流市场。

第二，民营快递企业开始涉足国际快递市场。2015 年年底，韵达速递与印度最大的快递配送公司 TCI-XPS 在上海签署战略合作协议，宣布韵达速递正式开拓印度市场。该次合作是韵达速递继续完善全球快递业务布局的重要一环，将进一步促进韵达速递在整个亚洲市场的发展。此外，圆通速递也表示，全球化战略是公司的重点发展战略之一，希望为客户提供全方位的快递服务，实现“全球购物”，圆通速递已开通东南亚、中亚、欧美及澳大利亚等国际快递业务。种种迹象表明，本土快递企业正在加速国际化。这主要包括两方面的原因：第一，国内快递服务市场竞争高度白热化，利润空间越来越小，而国际快递业务的利润率几乎是国内快递的 10 倍；第二，“通达系”民营快递企业的崛起，是享受了中国电商“主河道”阿里巴巴带来的肥美水草（“通达系”快递企业 80% 的业务来自淘宝及天猫），当阿里巴巴的业务流向全球，当天猫国际逐渐发展壮大，“通达系”快递企业也就逐肥水而走向国际。

第三，在快递业务结构中，随着电子商务业务的高速发展，“网购”快递比例越来越大。同时，快递专业化成为新的竞争焦点，将按照商品的属性、特性及个性化需求不断细分。中型快递企业专业化转型、小型快递企业个性化转型

成为趋势。随着市场逐步饱和,大型快递企业将向综合型物流企业转型,积极向上下游市场延伸拓展。政府部门对快递企业监管将日益完善,简政放权和法治建设加快推进。电商企业“向下走”的农村战略给三四线城市、农村消费带来巨大变化,使物流覆盖半径向纵深方向继续延伸。

第四,快递立法持续完善。2014年7月31日,国家邮政总局公布《快递条例草案(征求意见稿)》。征求意见稿对快递业务的经营主体、快递服务、用户权益、快递安全等方面做出规定。快递业呼吁多年的加强行业立法,规范和促进行业发展工作取得积极进展。

第五,政策监管更加精细化。近几年,国家邮政总局出台了《邮政业消费者申诉处理办法》《经营快递业务的企业分支机构备案管理规定》《快递业务经营许可注销管理规定》《邮政行业安全信息报告和处理规定》《寄递服务用户个人信息安全管理规定》《无法投递又无法退回邮件管理办法》《无法投递又无法退回快件管理规定》7个规范性文件,以及《快递专用电动三轮车技术要求》《邮政业标准体系》《快递营业场所设计指南》3个标准,政策管理要求和规范更加明确。

1.1.3 物流业态的发展现状和趋势

1. 电子商务物流

自2011年以来,随着电子商务的快速发展,我国电子商务物流需求保持较快增长,企业主体多元发展,经营模式不断创新,服务能力显著提升。所以电子商务物流已成为现代物流业的重要组成部分和推动国民经济发展的新动力。

2011年以来,中国电子商务市场交易规模一直保持较快增长,年平均增速为GDP增速(7%~9%)的2~3倍。2015年中国电子商务市场交易规模为16.4万亿元(如图1-3所示),同比增长22.7%。

目前,我国电子商务物流市场呈现如下特点。

第一,电子商务企业加大自建物流投入力度。以京东商城、菜鸟网络等各大电子商务企业为代表的自建物流脚步都进一步加快,积极在全国布局物流网络。

第二,差异化服务成为竞争焦点,“送装一体化”服务成为服务新标杆。日日顺物流提出为用户提供24小时限时达、送装同步等差异化物流方案,大大提升了客户的购物体验。物流竞速依然是电子商务物流的竞争热点。苏宁易购