
云南交投集团经营开发有限公司

2021 年 08 月
行业重点资讯简报
(第 08 期)

战略发展部 编制

2021 年 09 月 08 日

目录

- ①政策|商务部等 9 部门关于印发《商贸物流高质量发展专项行动计划（2021-2025）》年的通知..... - 1 -
- ②政策|交通运输部 科学技术部《关于科技创新驱动加快建设交通强国的意见》 - 11 -
- ③要闻|王予波调研强调：推动省属国有企业走稳高质量发展之路 在迈向现代化征程中发挥好主力军作用.....- 19 -
- ④服务区|服务区内可掉头回昆，全省首个 U 转同行收费模式在读书铺实现..... - 21 -
- ⑤新能源|三问光伏产业链走向..... - 24 -
- ⑥物流|物流企业如何有效使用自己的稳定运力..... - 28 -
- ⑦安全|省政府党组（扩大）会议暨理论学习中心组集中学习习近平总书记关于安全生产重要论述时强调抓发展必须抓安全 管安全必须担责任..... - 32 -

①

商务部等9部门关于印发《商贸物流高质量发展专项行动计划（2021-2025年）》的通知

各省、自治区、直辖市、计划单列市及新疆生产建设兵团商务、发展改革、财政、自然资源、住房城乡建设、交通运输、市场监管、邮政主管部门，各直属海关：

为贯彻落实党中央、国务院关于畅通国民经济循环和建设现代流通体系的决策部署，推进商贸物流高质量发展，商务部、发展改革委、财政部、自然资源部、住房城乡建设部、交通运输部、海关总署、市场监管总局、邮政局联合制定了《商贸物流高质量发展专项行动计划（2021-2025年）》，现印发给你们，请结合实际认真组织实施。

商贸物流高质量发展专项行动计划（2021-2025年）

商贸物流是指与批发、零售、住宿、餐饮、居民服务等商贸服务业及进出口贸易相关的物流服务活动，是现代流通体系的重要组成部分，是扩大内需和促进消费的重要载体，是连接国内国际市场的重要纽带。推进商贸物流高质量发展，有利于更大范围把生产和消费联系起来，提高国民经济总体运行效率。为贯彻落实党中央、国务院关于畅通国民经济循环和建设现代流通体系的

决策部署，加快提升商贸物流现代化水平，促进商贸物流降本增效，服务构建新发展格局，制定本行动计划。

一、总体要求

（一）指导思想。

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，深化供给侧结构性改革，注重需求侧管理，加快提升商贸物流网络化、协同化、标准化、数字化、智能化、绿色化和全球化水平，健全现代流通体系，促进商贸物流提质降本增效，便利居民生活消费，推动经济高质量发展，为形成强大国内市场、构建新发展格局提供有力支撑。

（二）基本原则。

市场主导，政府引导。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，激发商贸物流企业内生动力和发展活力；更好发挥政府作用，加强商贸物流规划引导，完善激励和保障政策，推动有效市场和有为政府更好结合。

创新驱动，转型升级。坚持发挥创新在商贸物流高质量发展中的引领作用，积极推动技术创新、业态创新和模式创新，促进商贸服务业和物流业深度融合，提升商贸物流运行效率和服务质量。

因地制宜，有序推进。综合考量各地商贸物流发展水平和基础条件，对标国内国际先进，补短板、强弱项，着力缩小城市与农村、东中西部、我国与发达国家商贸物流发展差距。

（三）发展目标。

到 2025 年，初步建立畅通高效、协同共享、标准规范、智能绿色、融合开放的现代商贸物流体系，培育一批有品牌影响力和国际竞争力的商贸物流企业，商贸物流标准化、数字化、智能化、绿色化水平显著提高，商贸物流网络更加健全，区域物流一体化加快推进，新模式新业态加快发展，商贸物流服务质量和效率进一步提升，商贸服务业和国际贸易物流成本进一步下降。

二、重点任务

（四）优化商贸物流网络布局。加强商贸物流网络与国家综合运输大通道及国家物流枢纽衔接，提升全国性、区域性商贸物流节点城市集聚辐射能力。统筹推进城市商业设施、物流设施、交通基础设施规划建设和升级改造，优化综合物流园区、配送（分拨）中心、末端配送网点等空间布局。加强县域商业体系建设，健全农村商贸服务和物流配送网络。（商务部、发展改革委、交通运输部、自然资源部、住房城乡建设部按职责分工负责）

（五）建设城乡高效配送体系。强化综合物流园区、配送（分拨）中心服务城乡商贸的干线接卸、前置仓储、分拣配送能力，

促进干线运输与城乡配送高效衔接。鼓励有条件的城市搭建城乡配送公共信息服务平台，推动城乡配送车辆“统一车型、统一标识、统一管理、统一标准”。引导连锁零售企业、电商企业等加快向农村地区下沉渠道和服务，完善县乡村三级物流配送体系，实施“快递进村”工程，促进交通、邮政、商贸、供销、快递等资源开放共享，发展共同配送。（商务部、交通运输部、邮政局、供销合作总社按职责分工负责）

（六）促进区域商贸物流一体化。围绕国家区域重大战略、区域协调发展战略实施，支持京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈等重点区域探索建立商贸物流一体化工作机制，提升区域内城市群、都市圈商贸物流规划、政策、标准和管理协同水平。优化整合区域商贸物流设施布局，加强功能衔接互补，减少和避免重复建设，提高区域物流资源集中度和商贸物流总体运行效率。（商务部、发展改革委、交通运输部、自然资源部、住房城乡建设部按职责分工负责）

（七）提升商贸物流标准化水平。加快标准托盘（1200mm×1000mm）、标准物流周转箱（筐）等物流载具推广应用，支持叉车、货架、月台、运输车辆等上下游物流设备设施标准化改造。应用全球统一编码标识（GS1），拓展标准托盘、周转箱（筐）信息承载功能，推动托盘条码与商品条码、箱码、物流单元代码

关联衔接。鼓励发展带板运输，支持货运配送车辆尾板改造。探索构建开放式标准托盘、周转箱（筐）循环共用体系，支持托盘、周转箱（筐）回收网点、清洗中心、维修中心等配套设施建设。积极推荐标准化工作成绩突出的商贸物流企业及个人参与国家标准化工作有关表彰和激励。（商务部、交通运输部、住房城乡建设部、市场监管总局、邮政局按职责分工负责）

（八）推广应用现代信息技术。推动 5G、大数据、物联网、人工智能等现代信息技术与商贸物流全场景融合应用，提升商贸物流全流程、全要素资源数字化水平。探索应用标准电子货单。支持传统商贸物流设施数字化、智能化升级改造，推广智能标签、自动导引车（AGV）、自动码垛机、智能分拣、感应货架等系统和装备，加快高端标准仓库、智能立体仓库建设。完善末端智能配送设施，推进自助提货柜、智能生鲜柜、智能快件箱（信包箱）等配送设施进社区。（商务部、交通运输部、住房城乡建设部、邮政局按职责分工负责）

（九）发展商贸物流新业态新模式。鼓励批发、零售、电商、餐饮、进出口等商贸服务企业与物流企业深化合作，优化业务流程和渠道管理，促进自营物流与第三方物流协调发展。推广共同配送、集中配送、统一配送、分时配送、夜间配送等集约化配送模式，完善前置仓配送、门店配送、即时配送、网订店取、自助

提货等末端配送模式。支持家电、医药、汽车、大宗商品、再生资源回收等专业化物流发展。（商务部、交通运输部、邮政局按职责分工负责）

（十）提升供应链物流管理水平。鼓励商贸企业、物流企业通过签订中长期合同、股权投资等方式建立长期合作关系，将物流服务深度嵌入供应链体系，提升市场需求响应能力和供应链协同效率。引导传统商贸企业、物流企业拓展供应链一体化服务功能，向供应链服务企业转型。鼓励金融机构与商贸企业、物流企业加强信息共享，规范发展供应链存货、仓单、订单融资。（商务部、发展改革委、人民银行、银保监会按职责分工负责）

（十一）加快推进冷链物流发展。加强冷链物流规划，布局建设一批国家骨干冷链物流基地，支持大型农产品批发市场、进出口口岸等建设改造冷冻冷藏仓储设施，推广应用移动冷库、恒温冷藏车、冷藏箱等新型冷链设施设备。改善末端冷链设施装备，提高城乡冷链设施网络覆盖水平。鼓励有条件的企业发展冷链物流智能监控与追溯平台，建立全程冷链配送系统。（发展改革委、商务部、交通运输部、供销合作总社按职责分工负责）

（十二）健全绿色物流体系。鼓励使用可循环利用环保包材，减少物流过程中的二次包装，推动货物包装和物流器具绿色化、减量化、可循环。大力推广节能和清洁能源运输工具与物流装备，

引导物流配送企业使用新能源车辆或清洁能源车辆。发展绿色仓储，支持节能环保型仓储设施建设。加快构建新型再生资源回收体系，支持建设绿色分拣中心，提高再生资源收集、仓储、分拣、打包、加工能力，提升再生资源回收网络化、专业化、信息化发展水平。（商务部、发展改革委、交通运输部、邮政局按职责分工负责）

（十三）保障国际物流畅通。支持优势企业参与国际物流基础设施投资和国际道路运输合作，畅通国际物流通道。推动商贸物流型境外经贸合作区建设，打造国际物流网络支点。引导和支持骨干商贸企业、跨境电商平台、跨境物流企业等高质量推进海外仓、海外物流中心建设，完善全球营销和物流服务网络。积极培育有国际竞争力的航运企业，持续增强航运自主可控能力。（商务部、发展改革委、交通运输部、国资委按职责分工负责）

（十四）推进跨境通关便利化。深入推进口岸通关一体化改革，巩固压缩整体通关时间成效。全面推进“两步申报”“提前申报”等便利化措施，提高通关效率。推进经认证的经营者（AEO）国际互认合作，鼓励符合条件的企业向注册地海关申请成为AEO企业。（海关总署、商务部、交通运输部按职责分工负责）

（十五）培育商贸物流骨干企业。支持和鼓励符合条件的商贸企业、物流企业通过兼并重组、上市融资、联盟合作等方式优

化整合资源、扩大业务规模，开展技术创新和商业模式创新。在连锁商超、城乡配送、综合物流、国际货运代理、供应链服务、冷链物流等领域培育一批核心竞争力强、服务水平高、有品牌影响力的商贸物流骨干企业。（商务部、发展改革委、交通运输部、国资委、证监会按职责分工负责）

三、保障措施

（十六）构建良好营商环境。深化物流领域“放管服”改革，全面推行运输领域资质证照电子化、线上签注。全面推广高速公路差异化收费，坚决整治违规设置妨碍货车通行的道路限高限宽设施和检查卡点，深入整治交通运输执法领域乱收费、滥罚款等问题。改善城市配送货车通行和停靠条件，落实配送货车通行差异化管理措施，综合解决配送货车“通行难、停靠难、装卸难”等问题。（交通运输部、公安部、住房城乡建设部、商务部按职责分工负责）

（十七）加大政策支持力度。完善物流设施用地规划，促进城市物流规划与国土空间规划相衔接，保障商贸物流基础设施用地需求。鼓励地方政府合理设置物流用地绩效考核指标，多渠道整合盘活存量土地资源用于商贸物流设施建设。鼓励有条件的地方政府加大财政支持力度，引导社会资金投入商贸物流高质量发展项目建设。引导银行业金融机构规范发展供应链金融、普惠金

融，加大对中小微商贸物流企业的信贷支持。（自然资源部、财政部、人民银行、银保监会按职责分工负责）

（十八）完善重点企业联系制度。建立商贸物流重点联系企业名单，加强与重点企业日常工作联系，实施动态管理。支持名单内企业参与供应链创新与应用、物流标准化等商贸物流相关试点示范工作。鼓励银行业金融机构在风险可控的基础上，按照市场化、商业可持续原则，提高对名单内企业的金融服务效率。（商务部、人民银行、银保监会按职责分工负责）

（十九）发挥行业组织作用。支持批发、零售、仓储、运输、物流、供应链管理、国际货运代理等行业协会加强自身建设，完善政府购买行业协会服务制度，充分发挥有关行业协会在行业统计监测、标准拟定与宣传贯彻、课题研究、咨询服务、资质认证、人才培养等方面积极作用，引导行业健康发展。支持行业协会围绕商贸物流高质量发展组织召开举办全国性、区域性的会议、展会及论坛。（各有关部门按职责分工负责）

（二十）加强商贸物流行业统计。完善社会物流统计报表制度，研究建立物流重点行业统计分类标准，加强商贸物流领域统计分析。完善地方商贸物流统计监测制度，依托重点行业协会和重点联系企业，加强商贸物流运行监测及信息发布工作。（发展改革委、商务部、统计局、中国物流与采购联合会按职责分工负

责)

各地区、各有关部门要坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，坚决贯彻党中央、国务院决策部署，充分认识提升商贸物流现代化水平、加快建设现代流通体系的重大意义，注重加强与国家出台各项物流政策措施衔接配套落实，扎实推进专项行动，加大政策支持力度，持续优化商贸物流发展环境，推动各项政策措施落地见效。

各省级商务主管部门要加强组织协调，结合本地实际情况，会同相关部门研究制定商贸物流高质量发展专项行动工作方案，确定重点任务和落实举措，提出可量化、可考核的工作目标，制定工作台账。同时，要加强和改进对本地商贸物流重点企业的联系沟通与服务，并推荐一批企业作为商务部重点联系的商贸物流企业。工作台账（模板见附件1）和重点联系企业推荐表（附件2）请于8月31日前报商务部（流通业发展司）。工作进展实行半年报制度，上半年和全年结束15天内分别将半年和全年工作进展报商务部（流通业发展司）。对工作推进过程中的阶段性成效和好经验好做法，及时总结并报商务部（流通业发展司）。

资讯来源：商务部网站

②

交通运输部 科学技术部《关于科技创新驱动加快建设交通强国的意见》

为深入贯彻党中央关于加快建设科技强国、交通强国的战略部署，充分发挥科技创新对加快建设交通强国的支撑和引领作用，现提出如下意见。

一、总体要求

（一）指导思想。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，紧紧围绕加快建设科技强国和交通强国的重大任务，聚焦制约交通运输高质量发展的主要问题，强化高质量科技供给，推动产业创新发展，促进新技术与交通运输融合，加强科技创新能力建设，完善体制机制，充分发挥科技创新在推动交通运输高质量发展中的关键作用，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。

（二）基本原则。坚持引领发展，把科技创新作为最根本、最可持续的竞争力，以高水平科技供给支撑交通运输高质量发展。坚持自主创新，强化基础研究和应用基础研究，加强关键共性技术、前沿引领技术、现代工程技术、颠覆性技术研发，着力突破交通运输“卡脖子”技术难题，抢占世界科技制高点，实现高水平科技自立自强。坚持开放包容，加强国际国内合作与交流，

强化企业技术创新主体地位，建立健全产学研用深度融合的协同创新机制。

（三）发展目标。到 2025 年，交通运输基础研究和应用基础研究显著加强，关键核心技术取得突破，前沿技术与交通运输加速融合，初步构建适应加快建设交通强国需要的科技创新体系。到 2035 年，交通运输基础研究和原始创新能力全面增强，关键核心技术自主可控，前沿技术与交通运输全面融合，基本建成适应交通强国需要的科技创新体系。

二、强化交通运输高质量科技供给

（四）加强基础研究和应用基础研究。开展综合交通运输理论研究，加强基础设施长期性能观测研究，增强原始创新能力。强化基础设施可靠性设计建造理论、绿色智能融合基础理论、全寿命周期性能演化规律及致灾机理等应用基础研究。推进人机交互、新能源新材料制备加工和性能调控等前沿交叉领域应用基础研究。

（五）攻克交通运输关键核心技术。重点突破交通装备动力、感知、控制等核心零部件及通信导航设备、应急救援装备等共性关键技术，攻克大深度饱和潜水、航空器适航审定等行业特色关键技术，强化新材料应用技术研发，提升专业软件自主可控能力。

（六）强化现代工程技术研发。突破特殊复杂自然条件下交

通基础设施智能建造及健康保障技术。研发在役交通基础设施性能提升与扩能改建技术，突破全天候监测、智能化检测、自动化预警、无人化养护、快速化处置等技术与装备。推动基础设施数字化、网联化，实现重点领域交通感知网络全覆盖。

（七）加强前沿技术和颠覆性技术研发。合理统筹高速轮轨列车、高速重载货运列车研究。加强自主式交通系统成套技术研发。开展超高速列车、超高速商用飞机等新型载运工具研制，攻克海底悬浮隧道理论体系与关键技术。

三、推动交通运输产业创新发展

（八）促进交通建筑业高质量发展。推动交通基础设施装配化、工业化、标准化和数字化发展，促进智慧工地技术研发与应用，加快建筑信息模型（BIM）技术自主创新应用，提升预制构件的标准化水平，支持工程新材料产业发展。

（九）加快重点交通装备业发展。加快新一代轨道交通、新能源与智能网联汽车、高技术船舶、航空装备、现代物流装备等自主研发及产业化，推动突发事件交通运输应急处置、救助打捞、导航测绘、检验检测及监测等专用装备自主化智能化发展，加强智能高铁、智慧公路、自动化码头、数字管网等新型装备设施研发应用和产业发展。

（十）推动运输服务业创新发展。发展全链条、智能化、一

站式出行服务技术，构建旅客联程运输系统。加快智慧物流技术装备研发应用，构建多式联运网络。推动无人机（车）物流递送发展。探索开展城市地下物流配送、多栖化运输系统的工程化应用。

（十一）打造交通产业创新发展载体。推动产业技术创新战略联盟发展，打造综合交通产业主平台、综合交通产业园区和特色小镇，鼓励各类金融资本、社会资本支持交通运输新基建重大产业项目，促进科技成果转化与产业合作。

四、促进新技术与交通运输融合发展

（十二）促进新一代信息技术与交通运输融合发展。推动大数据、人工智能、区块链、物联网、云计算和新一代无线通信、北斗导航、卫星通信、高分遥感卫星等技术与交通运输深度融合，开发新一代智能交通系统，促进自动驾驶、智能航运等加快应用，突破综合交通网运营服务、危险货物管控等关键技术，健全部门间协同监管、数据共享、系统互联机制，构建“陆海空天”一体化交通运输安全保障与监管服务体系。

（十三）促进先进制造技术与交通运输融合发展。加速新材料、增材制造、先进成形与连接技术在交通基础设施建设和装备领域的深度应用，加快工业机器人技术在交通运输应急救援、重大基础设施检修领域的应用，促进传感测量和过程控制技术在智

能交通领域应用示范。

（十四）促进安全绿色技术与交通运输融合发展。加强人机交互、安全事故（征候）人因机理与干预，以及生物安全、医疗卫生等关键技术研究应用。推动资源集约节约及再生利用、碳达峰碳中和、生态修复等理论方法及技术攻关。研发新型动力系统、高效清洁载运装备、新能源安全储运装备、船舶和码头油气回收和安全检测成套设备。发展生物降解包装、智能打包、循环及共享包装等新材料新技术。

五、加强交通运输科技创新能力建设

（十五）建设交通运输科技创新基地。优化平台布局，统筹交通运输领域技术创新中心、重点实验室、野外科学观测基地、科学数据中心等布局与发展，推动交通运输科技资源开放共享，探索完善科技创新基地和重点科研平台建设及运行保障机制，强化交通运输领域国家战略科技力量。

（十六）打造高水平科技人才队伍。创新人才培养、引进、使用和评价机制，健全符合科技创新规律、激发人才创新活力的多样化分配机制，加快构建以创新价值、能力、贡献为导向的科技人才评价体系，培养一批具有国际水平的战略科技人才、科技领军人才、青年科技人才和创新团队，推动科学研究人才、高端智库人才、技能型人才协同发展。

（十七）促进区域创新能力协调发展。提升东部地区的原始创新和集成创新能力，培育具有国际竞争力的产业集群。支持中西部地区和东北地区在特色优势领域优先布局交通运输创新平台和创新设施设备，推动具有区域特色的科技成果示范应用和产业化。

（十八）深化交通运输国际科技交流合作。加强与科技发达国家开展多层次多领域科技交流合作，拓展与发展中国家在优势技术、方案、标准等方面的合作空间，加强与重要国际科技组织合作，研究推动成立交通运输国际科技合作组织，推进实施“一带一路”交通运输国际科技创新行动计划。

六、完善交通运输科技创新体制机制

（十九）构建高质量技术标准和法规体系。构建适应交通运输高质量发展的标准体系，强化前瞻性、战略性领域技术标准布局，加快基础性关键标准研究和应用，推动强制性标准制定与实施，形成支撑产业升级的标准群，支持企业和机构参与或主导国际标准研制。围绕人工智能、自动驾驶、无人机等领域，研究推动相关立法。

（二十）激发创新主体活力。发挥企业技术创新主体作用，强化企业在科技创新规划、计划、政策和标准中的参与度，鼓励企业依法合规拓宽融资渠道，牵头整合集聚创新资源，开展关键

核心技术攻关、产业共性技术研发、科技成果转化及产业化。发挥高校学科调整自主权作用，优化前沿交叉学科布局。赋予科研院所更大科研相关自主权。发挥学（协）会在推动新产品、新技术、新工艺、新材料推广应用中的作用。

（二十一）提升科技成果转化能力。完善科技成果推广应用反馈评估机制。培育专业技术转移机构和人才，建设科技成果中试及产业化载体。依法健全职务科技成果产权制度，构建科技成果转化绩效评价体系，完善激励与约束机制。支持高校、科研院所推动成果转化与创业的有机结合。

（二十二）营造良好科技创新环境。大力弘扬科学家精神，培树先进典型。赋予科学家更大技术路线决定权和经费使用权。推行交通运输科研项目经费包干制。完善科研机构绩效评价体系，强化科研作风学风和诚信体系建设。建设高水平国家交通运输科普基地，提升科普服务能力。

七、强化交通运输科技创新的组织实施

（二十三）加强党的领导。各有关单位要提高政治站位，充分认识科技创新驱动加快建设交通强国的重大意义，加强党对交通运输科技创新工作的全面领导，强化协同、上下联动，组织抓好落实。

（二十四）健全协同机制。深化“科交协同”，加强定期会

商，协调重大合作事项。健全部省合作机制，协同推进重大科技研发及应用。鼓励各地科学技术和交通运输部门建立健全协同工作机制，促进地方交通运输创新发展。加强政府与各类创新主体的交流互动，深化政企合作，形成推进科技创新的强大合力。

（二十五）加强资金保障。处理好政府推动与市场配置资源两者之间的关系。发挥政府统筹协调和引导激励作用，争取国家科技资源支持，加大交通运输前沿技术研究、共性关键技术等公益性基础性研究投入。积极引导社会资本进入交通运输科技创新领域，完善多元化、多渠道、多层次的交通运输科技投入体系。

（二十六）加强实施管理。完善实施组织保障机制，加强战略、规划、政策制定的协调衔接，明确职责分工，推动重大任务落实。加强意见落实的跟踪分析和督促指导，充分调动和激发有关各方和社会各界的积极性，共同推动意见的有效实施。

资讯来源：交通运输部

3

王子波强调：推动省属国有企业走高质量发展之路 在迈向现代化征程中发挥好主力作用

8月18日，省委副书记、省长王子波率队调研省属国有企业改革发展工作时强调，要深入学习贯彻习近平经济思想和习近平总书记关于国资国企改革发展的论述，完整、准确、全面贯彻新发展理念，坚定不移推动省属国有企业走稳高质量发展之路，在迈向现代化征程中发挥好主力军作用。

王子波到富滇银行调研，要求认真落实中央财经委员会第十次会议精神，进一步深化金融体制改革，以服务实体经济、服务人民生活为本，防范金融风险，做大做强做优省属国有金融资本，在促进重点产业发展、服务中小微企业、助力乡村振兴等方面发挥更大作用、体现更大担当，推动“百年银行”再创辉煌。

王子波到云南省建设投资控股集团有限公司调研企业改革发展和各业务板块运行情况，强调要按照高质量发展要求，坚持质量、效益、规模并举，进一步增强企业治理能力和发展活力，不断提升经营能力和管理水平，推动企业做大做强、行稳致远。要把党的领导和党的建设嵌入企业治理和改革发展全过程、各方面，推进全面从严治党，狠抓党风廉政建设。要着力加强班子队伍建设，打造对党忠诚、勇于创新、治企有方、兴企有为、清正

廉洁的企业家队伍。

在云天化集团有限责任公司，王子波调研了解肥料及现代农业、玻纤及复合材料、精细化工及新材料等产业发展情况，强调要认真贯彻新发展理念，对标高质量发展要求，深入分析、准确把握产业现状和发展趋势，发挥优势、找准定位，聚焦主业、做深做精，扎根云南、面向全球，优化战略布局、产业结构，全面加强党的领导，健全现代企业制度，不断提升核心竞争力和可持续发展能力。

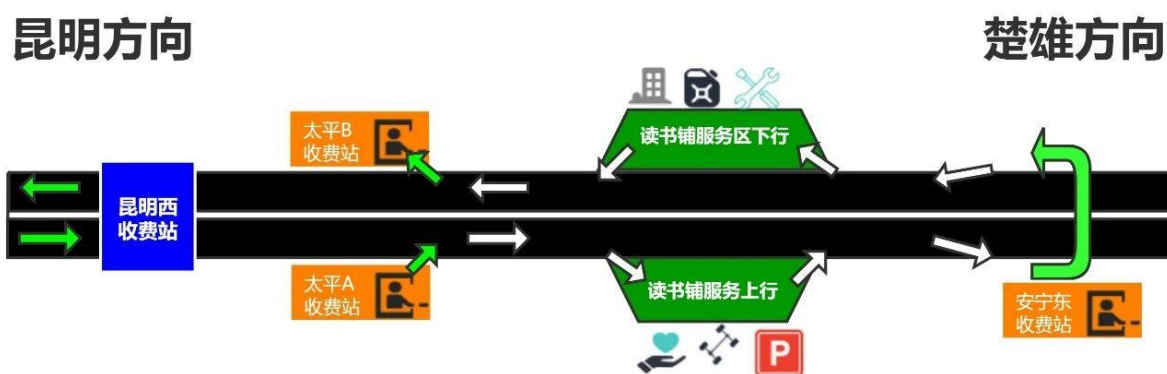
王子波到云南能源投资集团有限公司调研了解绿色能源、数字能源、现代物流等产业发展情况，强调要深入学习贯彻习近平总书记关于能源革命的重要论述，认真践行国家能源安全新战略，抢抓碳达峰、碳中和重大机遇，勇闯绿色低碳发展之路。要以大视野分析研究行业现状、精准把握发展趋势，找准目标定位、优化战略布局；要在打造世界一流“绿色能源牌”中体现大担当，走在前、当先锋，着力调整能源结构，大力发展清洁能源，不断优化能源供给，推进绿色能源战略与绿色先进制造业深度融合；要在加强党的建设、不断深化改革、防范风险等方面担起大责任，立标杆、做示范，为云南高质量发展提供有力保障。

资讯来源：云南日报

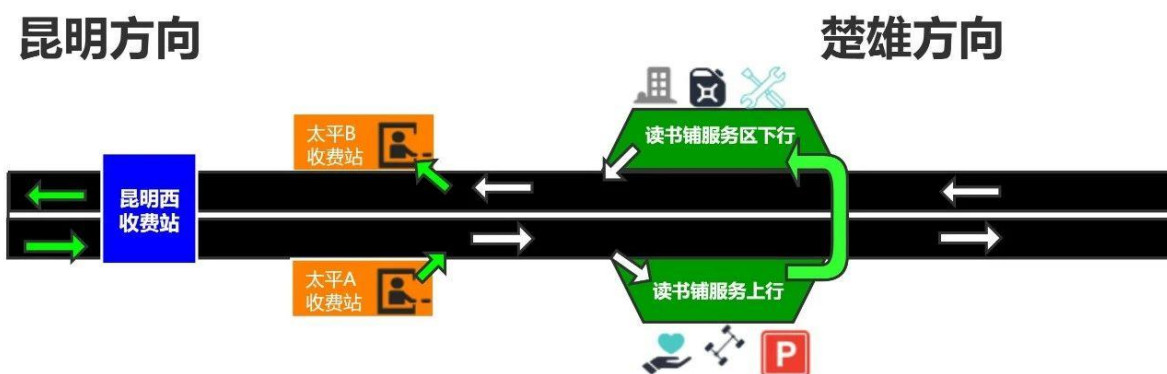
4

服务区内可掉头回昆，全省首个 U 转同行收费模式在读书铺实现

近日，云南交投集团在昆安高速读书铺服务区设置 U 转通行车道，即 7 座以下小型客车从昆明西或太平收费站驶入昆安高速，可通过读书铺服务区专用车道实现掉头，由进入高速公路时的收费站驶离高速公路的一种便捷通行方式，同时实现车辆通行路径精准收费。



▲ U 转通行车道设置前返程路线



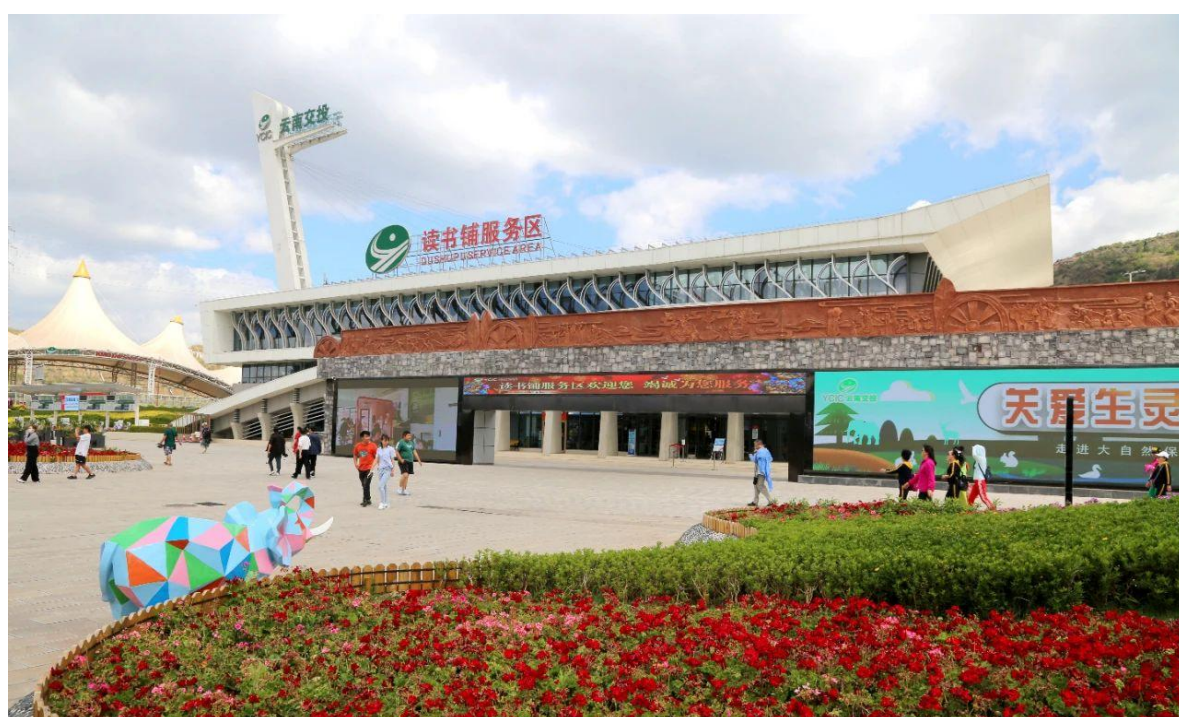
▲ U 转通行车道设置后返程路线

改造提升后的读书铺服务区目前是云南省最大的高速公路服务区，已成为广大司乘人员和周边市民的“网红”打卡地。为方便邻近区域群众出行和到服务区休闲娱乐，云南交投集团昆明西管理处会同交科院公司、联网公司、经营公司等单位利用 1 个多月的时间，顺利完成了小型车辆 U 转通行的收费单元拆分、相关收费站的软件及费率参数更新、现场交安机电工程施工等工作，在读书铺服务区设置 U 转通行车道，打造了云南省首个 U 转通行收费模式。



读书铺服务区实现 U 转通行后，居住在昆明市区和太平的司乘人员到读书铺服务区游玩后，无需再到安宁东收费站下高速即可快速返程。经测算，目前昆明市、太平去往读书铺服务区

游玩车辆通过 U 转通道返程，行驶里程可减少 7.81km、通行费支出减少 3.9 元、节约用时约 10 分钟。此举不仅有效缓解了安宁东收费站通行压力、减少拥堵，更为广大驾乘人员节省了时间成本、燃油成本和通行费用，对节能降耗和提升通行效率有极大促进作用。



据统计，自 6 月 25 日 U 转通道启用以来，已有 3519 辆小型客车由此快速返程，车流最高峰值达 237 辆/日，累计节省通行费 1.37 万元。U 转通道的设置得到了社会和驾乘人员的广泛好评，是云南交投集团“我为群众办实事”实践活动的又一体现。

资讯来源：中国服务区

三问光伏产业链走向

“我国光伏产业已基本满足全球供应链。”日前，在 2021 年光伏产业链供应论坛上，中国光伏行业协会理事长曹仁贤道出了我国光伏产业供应链的良好态势。

据曹仁贤介绍，中国大陆生产的多晶硅、硅片、电池片、组件在全球的占比分配率分别为 76%、96%、83%和 70%，在多晶硅、硅片、电池片组件的环节，中国企业位列世界产量排名前十名。但是，2020 年下半年至今年上半年，光伏玻璃、多晶硅原料相继阶段性短缺，供应链价格快速上涨，影响我国光伏产业的健康有序发展，未来，光伏产业链价格走势如何？

多晶硅是否仍会供不应求？

据多晶硅材料制备技术国家工程实验室主任严大洲介绍，从全球多晶硅产业情况来看，2021 年全球有 18 家多晶硅在产企业，有效产能 66.5 万吨，前 6 月产量约 30.5 万吨。其中，中国在产企业 11 家，有效产能 49.7 万吨，前 6 月产量约 22.7 万吨。“今年上半年全球多晶硅企业盈利能力回升，价格上涨，产品供不应求；新建多晶硅厂全部在中国，全球市场重心向中国转移。”

严大洲预计，2021 年全球全年多晶硅产量约 53-55 万吨，其中中国多晶硅产量可能在 46-49 万吨。“从现有情况来看，因为

效益较好，所以基本上都是满负荷生产。下游新产能投产带动多晶硅需求增加。”严大洲说。

“总体来讲，有多家万吨级企业下半年有计划检修，会影响产能；硅片企业在平衡成本上也在做大量工作；京运通、高景、弘元等硅片新产能点火消息频出，新增需求非常可观；整个产业安装趋势回暖，组件端开工率正逐步恢复。”严大洲指出，“综合来看，未来多晶硅供需与价格将平稳发展或出现小幅降低。”

同时，严大洲认为，碳达峰、碳中和目标下，晶硅太阳能产业发展重点在电力替代和交通运输两大方面。“未来，太阳能发电和交通汽车用电如若相结合发展，可以减少 50%的碳排放，多晶硅行业发展充满希望。”

组件价格是否会持续走高？

“2021 年组件产业链的关键词是‘效率功率提升’和‘涨价’。”IHS 高级分析师胡丹在分析今年光伏组件产业链趋势时说，“过去 10 年，光伏产品效率提升显著，功率档位的快速提升摊薄了系统成本，预计大硅片在未来一两年内将占据大部分产能。”

记者了解到，光伏组件价格曾在 2012 年、2016 年和 2018 年发生过三次明显下降，主要原因是市场供需失衡导致价格波动明显。“我国光伏装机在过去 3 年呈现出‘V’型曲线，2020 年

前，我国光伏装机量在一定时间内受政策和补贴影响较大，在某种程度上高于光伏组件价格的影响。随着 2020 年光伏发电实现平价上网，政策和补贴对光伏装机量影响逐渐弱化，未来光伏组件价格将成为影响中国光伏装机量的主要因素。”国家发展改革委能源研究所可再生能源发展中心副主任陶冶指出。

同时，陶冶提到，今年上半年由于硅料价格持续高涨，促使光伏组件价格走高，导致集中式光伏电站建设并网速度放缓，分布式光伏电站新增并网规模占比大幅提升至 62%。

智汇光伏创始人王淑娟表示，2021 年上半年光伏新增装机中，户用光伏、工商业分布式同比分别增长 180%、24%，户用光伏占比大幅提升，年新增规模预期在 15—23GW 之间，有望成为新增规模最大的光伏项目类型。

供需关系如何监测？

如何有效降低产业链价格剧烈波动、避免行业恶性竞争？

“上游硅料、组件的涨价，给下游成本造成了压力，另外，租地价格也在上涨，让光伏投资者压力巨大。为了保证行业健康发展，希望大家目光长远一些，不要追求一时的短期利益。”南方电网综合能源股份有限公司新能源事业部总经理吴潮辉表示。

“光伏作为一个新兴产业，虽然经过了 20 年左右的快速发展，但和成熟产业相比，还处于初期阶段，总量不大，受外部环

境影响更剧烈，但究其本质还是符合市场规律的。”通威集团有限公司副总裁胡荣柱表示，“短期来说，企业一定要分析好自身情况及外部环境变化，把握好发展节奏，尽量避免行业供需产生巨大变化带来的冲击。”

“产业链价格的大起大落，不利于行业健康发展，应该加强产业合作，实现产业链间互利共赢，这样才能避免恶性竞争。此外，要加强市场监管，相关机构及行业协会对市场价格、供需关系进行及时监测，特别是在有行业波动以及国家政策有重大变化的时候，能够及时组织讨论会为大家提供信息，提供发展思路。”江苏中利集团总裁王伟峰建议。

资讯来源：中国能源报

第一批国家级夜间文化和旅游消费集聚区建设工作怎么做？

想解决业务问题，又想获得稳定运力，物流企业该去何方？

现在传统物流企业很少会自己养车，养车意味要养司机，管理车队。一般来说，物流企业的找车通常有两种方式，一是，自己调车运力运价可以自己把控，成本低。二是，利用市场调车，选择平台最低价，速度快。市场调车有很多潜在风险，如随时面临账号关闭，业务数据存在安全隐患，以及容易被忽略的时间成本和沟通成本。因此，不少物流企业开始选择与网络货运平台合作。

网络货运平台的分类

网络货运平台是“互联网+物流”的产物，其前身是“无车承运人”。经过三年的试点后，2019年9月，交通运输部、国家税务总局联合印发《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》，规范网络平台道路货物运输经营，“无车承运人”正式被更名为“网络平台道路货物运输经营者”（简称“网络货运平台”）。

这一平台分为控货型、开放型、服务型三大类。控货型平台顾名思义，平台本身就是货源方或货主，控制物流订单的分配权。开放型平台主要开展货主与运力间的有效匹配，它既不是货主，

也不是运力供应商。其中包括撮合型、承运型和专业型。撮合主要是进行陌生货主与运力方面的匹配，解决货找车、车找货的问题。承运型平台侧重承运本身，专业型主要是针对某一领域或某一地区进行。服务型平台分为园区型、科技型、综合型等，综合型平台一般会提供多种业务，倾向做物流企业的综合服务商。

网络货运平台的优势

网络货运平台可以给物流企业带来诸多利益，诸如协助实现降本增效，增强优质服务能力，合理规划税筹等。下面进行逐一分析。

（一）协助实现降本增效

以往的物流企业过程冗杂，处理效率低，网络货运平台可协助物流企业实现降本增效。拓宽线上发展渠道，利用线上获取业务，降低成本。依托网络货运平台现有的技术基础，物流企业可以让业务流程更加顺畅，减少不必要的流通环节，优化各个环节，实现业务流程再造，促进业务的平稳运行。

（二）增强优质服务能力

人脉与关系决定物流行业发展的时代即将逝去，服务能力将成为未来物流行业的核心竞争要素之一。网络货运平台可以帮助物流企业增强优质服务的能力，通过搭建完善的服务体系，将服务流程标准化，助力企业在市场竞争中处于优势地位，为企业的

长久发展奠定基础。

（三）合理规划税筹

网络货运平台利用大数据对司机和车辆信息进行把关，还可以将运费进行智能批量结算，大大提升结算效率，也能让数据信息更具安全性。另外，政府也提供了一定政策支持、奖补措施，进一步降低物流行业的税负压力。

平台中的稳定运力何处寻

网络货运平台类型多种多样，优势也较为明显，物流企业可基于自身需求选择合适的网络货运平台，实现高效匹配货车车队。对大多数物流企业而言，能有效使用稳定运力是必不可少的需求。稳定运力往往是物流企业与货车团队双方都互相了解，可满足彼此预期，在合作基础上建立了信任，使用稳定运力可以节省沟通成本，时间成本。

但是现实中，稳定运力可能并不能高效利用，合作过的货车团队想再次合作却难建立联系，低价的运力影响运货质量，降低货主满意度，省心的承运商随时间推移却成为竞争对手，抢走客户，从省心走向糟心。

想解决业务问题，又想获得稳定运力，物流企业该去何方？

网络货运平台比如路歌就可以满足此需求。运力采购升级，路歌有专业的解决方案，帮助物流企业与司机建立长期稳定关

系，将生运力转化为熟运力，搭建自有运力池。同时向物流企业输出管理运力的方法和工具，通过运力采购线上化、标准化、数字化，提升企业运转效率和服务水平，真实记录物流企业每一笔业务数据，降低物流企业不同业务角色之间的协同成本，建立司机、调度、企业三者之间良性共赢关系。

资讯来源：物流时代周刊

省政府党组（扩大）会议暨理论学习中心组集中学习习近平总书记关于安全生产重要论述时 强调抓发展必须抓安全 管安全必须担责任

8月16日，省政府党组书记、省长王予波主持召开第十三届省人民政府党组第97次（扩大）会议暨理论学习中心组集中学习，集中观看《生命重于泰山——学习习近平总书记关于安全生产重要论述》电视专题片，学习贯彻《中华人民共和国安全生产法》，听取全省安全生产工作情况汇报，研究部署有关工作。省政府党组部分成员围绕主题开展交流研讨。

会议指出，要深入学习贯彻习近平总书记关于安全生产重要论述，切实把思想和行动统一到党中央决策部署上来，站在增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”的政治高度，强学而力行，认真落实省委部署要求，坚决防范和遏制重特大生产安全事故。

会议强调，安全发展是贯彻新发展理念的重要要求，是推动高质量发展的重要内容。全省政府系统要始终坚持人民至上、生命至上，做到抓发展必须抓安全，管安全必须担责任，对安全生产工作天天讲、月月讲、年年讲。一要提高政治站位抓安全。从政治上看待发展和安全问题，全力以赴抓好安全稳定这个“国之

大者”，以实际行动和实际效果践行“两个维护”。二要站稳人民立场抓安全。安全生产，人命关天。要坚持以人民为中心的发展思想，扎扎实实做好安全生产工作，不断增强人民群众获得感安全感幸福感。三要强化风险研判抓安全。风险可防可控、隐患可查可治，是现实的、具体的。要突出重点地区、重点行业、重点领域、重点环节，深入开展专项整治行动，全面排查治理风险隐患。四要层层担好责任抓安全。严格落实安全生产责任制，管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产经营必须管安全，做到层层知责、层层担责、层层尽责，决不能搞形式主义、官僚主义。五要严格依法依规抓安全。既要铁面无私、敢于“唱黑脸”，又要精准监管、主动服务，扎实抓好安全生产法学习宣传贯彻工作，全面提升安全生产治理能力和全社会安全意识，筑牢安全生产的人民防线。当前，要认真落实习近平总书记关于防汛救灾的重要指示精神，始终保持高度警觉，坚决防范灾害隐患，确保全省安全度汛。

资讯来源：云南日报

