

# 江苏省推进双循环物流枢纽高质量发展的策略研究

张婕

**摘要：**新冠肺炎疫情（下称“疫情”）爆发以来，江苏省双循环物流枢纽（下称“物流枢纽”）的支柱作用充分凸显。目前，江苏省物流枢纽的高质量发展面临机遇和挑战。本文依托相关分析，从物流枢纽产业链与先进制造业创新链的深度融合不够、物流枢纽网络的业态水平、发展能级有待提升、物流枢纽园区企业的综合竞争能力偏弱、物流枢纽的支撑性服务能力有待增强等方面，提炼了江苏省物流枢纽高质量发展面临的困境及原因。结合上述分析，针对性提出了江苏省物流枢纽高质量发展的路径。

**关键词：**疫情影响 江苏省 物流枢纽高质量发展 创新

新冠肺炎疫情（下称“疫情”）爆发以来，江苏省物流枢纽高质量发展面临新的环境。从国内看，2020年4月、9月，国家相继出台《促进枢纽机场联通轨道交通的意见》《关于促进航空货运设施发展的意见》，给江苏省物流枢纽高质量发展带来了利好。从国际看，国际疫情防控形势的不确定性在增加，将限制江苏省物流枢纽的能级提升。目前，国内疫情防控面临常态化，江苏省物流枢纽的高质量发展进入后疫情时代。有鉴于此，江苏省亟待破解物流枢纽高质量发展面临的困境，以期更好地发挥供应链保障等重要作用。

## 一、物流枢纽高质量发展的内涵

按照已出台的《国家物流枢纽布局和建设规划》解释，物流枢纽是指城市（区域）物流体系的顶层和核心基础设施。其具有辐射区域更广、聚集效应更强、服务功能更优、运行效率更高的特点，在产业组织中发挥重要结点和重要平台的作用。而物流枢纽高质量发展的含义是指，聚集物流枢纽发

展的高端要素，构建物流枢纽互联互通的强大网络，营造物流枢纽产业（制造、商贸）规模发展的优质环境。

## 二、江苏省物流枢纽高质量发展面临的机遇和挑战

### （一）机遇

一是“物流枢纽+先进制造业”等新兴产业的共享融合日益加深。后疫情时代背景下，物流枢纽一端连着运输、仓储等传统服务，另一端通过物流贸易、物流金融等“软服务”，与新兴产业若干环节深度对接。因此，江苏省可以充分依托物联网智能化硬件设备等数字新技术，助力物流枢纽协同资源、降本提效。

二是物流枢纽网络的复合性新业态日益突出。受疫情冲击，江苏省物流枢纽网络将进一步加速重构。在新一轮《物流行业中长期发展规划》等驱动下，江苏省物流枢纽网络投置市场末端的核心能力将迎来新增长。当前，伴随江苏省消费市场进一步回暖，物流枢纽网络货物需求总量稳步上升，“物流枢纽网络+”等复合性新业

态将蓬勃发展。

三是物流枢纽园区企业的智慧、绿色、数字升级将日益成为主流。在后疫情时代，数字经济将倒逼江苏省物流枢纽园区企业的智慧、绿色、数字升级，推动相关企业的“人货场”应用场景更加丰富。目前，鉴于数字技术深度应用，江苏省物流枢纽园区企业的订单成本趋降，将有利于加入仓配一体化布局，催生智慧、绿色、数字的新消费市场需求和供给。

四是物流枢纽支撑性服务体系将日益呈现综合性。疫情爆发以来，国家相继印发了物流枢纽布局规划等意见，为江苏省物流枢纽的支撑体系建设提供了指导。目前，以区块链为代表的物流枢纽科创平台，以航空抗疫为代表的物流枢纽金融债券，以无人机为代表的物流枢纽新基建，将支撑后疫情时代江苏省物流枢纽的高质量发展。

### （二）挑战

一是江苏省物流枢纽高质量发展的国际经济环境面临不确定性。据IMF预测，因疫情影响，2020年全球经济增速为3.4%，低于上次预测值0.1个百分点。全

球经济增速将通过多米诺骨牌效应，深度影响江苏省物流枢纽高质量发展的出口经济环境。

二是江苏省物流枢纽高质量发展的生态环境安全面临风险。后疫情时代，对照科技型、智慧型、数字化等物流枢纽建设要求目标，江苏省物流枢纽高质量发展的现有生态环境不够健全，仍然缺少物流枢纽新基建等一揽子生态资源要素，或将深度制约物流枢纽高质量发展成效。

### 三、江苏省物流枢纽高质量发展所面临困境的主要成因

(一) 物流枢纽产业链与先进制造业创新链的深度融合不够

困境：一方面，在应对疫情和推动复工复产期间，江苏省物流枢纽产业的供应链弹性不够大、产业链内部的协同性不够强等问题不同程度存在；另一方面，从江苏省先进制造业创新链看，其存量物流资源整合和开放程度相对不足，相关制造业企业的内部物流成本总体偏高。

主要原因：多年来，关于江苏省物流枢纽产业链与先进制造业创新链的融合，二者在建立互利共赢的长期战略合作关系、双方信息资源融合互通、设施设备融合联动、业务流程融合、标准规范协同等方面仍有一定的“断点”，导致目前的融合层次、融合深度、融合效果仍然有待提升。

(二) 物流枢纽网络的业态水平、发展能级有待提升

困境：从总体看，部分物流枢纽网络的资源共享程度较低，规模化、平台化运营能力偏弱，枢纽网络内仓库设施存在较大安全隐患；枢纽网络的运输仓储等传统业态居多，电商物流等新兴业态缺乏，枢纽网络的业态特色不够明显。从发展能级看，同质化竞争较多，能级提升空间偏窄。

主要原因：从客观看，自2019年以来，国家、省关于物流枢纽网络的建设工作开始起步，江苏省积极探索、着手提升此项工作的成效需要时间积淀。从主观看，江苏省“单一作战”的物流枢纽较多，网络化集群发展效应不强，孵化“土壤”不够“肥沃”，缺乏发展能级新增长点。

(三) 物流枢纽园区企业的综合竞争能力偏弱

困境：总体来看，当前江苏省物流枢纽园区企业的快速响应等综合竞争实力仍有短板。一方面，江苏省物流枢纽的园区企业呈现“小而散”状态，龙头企业数量少、规模小，缺乏高水平的供应链管理企业。另一方面，大多数园区企业的经营仍然停留在仓储等较低层面，专门化程度仍然不高。

主要原因：根据相关调查，园区企业综合竞争力存在两方面的限制因素：一是缺乏高端资源，多数相关企业疲于生存，无暇重视使用科创资源；二是企业盈利能力较弱，从园区中小企业多为货运服务型，其运营成本偏高、效率较低、模式单一。

(四) 物流枢纽的支撑性服务能力有待增强

困境：从内部服务能力看，目前江苏省的集供应链区域指挥中枢、人车货集散服务枢纽等多位一体的物流中心还不够多，与全国性交通枢纽城市的建设目标仍有一定的差距。从外部服务能力看，在常态化疫情防控背景下，江苏省物流枢纽的对外辐射范围仍然有限。

主要原因：一方面，江苏省围绕建设“智慧绿色数字物流”目标，投入使用的物流枢纽新基建、物流科创平台较少，支撑性服务能力提升的“内源动力”不强。另一方面，由于长三角等先进城市物流枢纽的“隔断效应、稀释效应”，江苏省物流枢纽支撑性服务的品牌较少、影响力偏弱。

### 四、对江苏省物流枢纽高质量发展的建议

(一) 做深物流枢纽产业链与先进制造业创新链的新融合

一是弥补物流枢纽产业链服务先进制造业创新链的短板。依托苏南自主创新示范区，发挥新一代信息技术产业基础优势，提升诸如南京空港、太仓港枢纽产业链的服务水平。根据《长三角一体化示范区先行启动区产业项目准入标准(试行)》，健全江苏省物流枢纽产业链服务长三角先进制造业创新链的项目目录，深度赋能物流枢纽产业链与先进制造业创新链的新融合。

二是以数字技术助力两业一体化联动。物流枢纽产业链与先进制造业创新链的共同点是充分依托现代数字技术。因此，可以

江苏省物流枢纽产业“十四五”规划编制为引领,发挥政府的公共服务职能,将智慧仓库、无人分拣等数字装备列为“十四五”物流枢纽产业的发展重点。发挥江苏省大数据等基础优势,加强物流枢纽产业链与先进制造业创新链的信息交换共享、大数据分析、协同监管等,深入推动融合基地建设。

(二) 做优物流枢纽网络高质量发展发展的新业态

一是培育物流枢纽网络的新业态成长“土壤”。抓紧完善“十四五”时期长三角一体化发展江苏方案,打通多式联运“最后一公里”,提升物流枢纽网络的整体效能,赋能物流枢纽网络的新业态成长。关注《长三角交通运输更高质量一体化发展规划》动态,挖掘苏锡常都市圈等物流枢纽网络的一体化需求,推动实现高效的干支配衔接、区域中转集散等物流枢纽网络功能。

二是壮大物流枢纽网络的新业态发展规模。依托江浙沪共同体,加强江苏省物流枢纽与上海的联动,培育一批协同高效的物流枢纽运营主体。充分发挥江苏省港口组团、“苏满欧”中欧班列的资源网络优势,鼓励江苏省物流枢纽运营主体之间建立战略联盟,加快建立物流枢纽网络的新业态应用载体,推动干线运输、区域分拨、多式联运、仓储服务、跨境物流、城市配送等新业态一体化发展规模。

(三) 做强物流枢纽园区企业高质量发展的新力量

一是引培优质园区企业。疫

情爆发以来,江苏省部分盈利能力偏弱的中小物流企业受到较大冲击。当前,江苏省阶段性防控取得重要的战略成果,物流枢纽园区企业也相继复工复产。因此,既要落实市级相关政策意见,尽最大努力补回中小物流企业的利润损失;也要依托上海科创板、创业板注册制,推动本地民营物流龙头企业尽快上市竞争。用足“无难事 悉心办”营商环境品牌,安排新一轮骨干龙头型物流企业引进目录。

二是推动园区企业数字化创新发展。根据新思界产业研究中心的物流枢纽前景分析相关报告,物流枢纽园区企业数字化不仅可以应对突发公共卫生事件,而且对园区企业提质增效具有深远影响。因此,可以江苏省云大脑为抓手,全面推广物流枢纽园区企业应用新能源运载工具、标准化托盘,提高在线调度、全流程监测、货物追溯能力,以及管理统计决策能力,推动实现园区企业与物资供应商、政府等多方的数字化创新发展。

(四) 做实物流枢纽支撑体系的新服务

一是提升物流枢纽服务全市经济社会发展大局的战略能力。围绕江苏省的区域物流枢纽、省级物流枢纽和重点物流园区的业务对接,推动三者之间的金融资本、信息互联、标准协同等合作机制建设。统筹江苏省物流枢纽服务与城市经济社会发展的联动,培育各具特色的枢纽经济增长极品牌,不断提升物流枢纽经济质量影响力。依托江苏省信用体系“建转

用”契机,探索物流枢纽多式叠加监管模式,疏导发展“堵点”。

二是加强物流枢纽新基建、科创平台的建设力度。依托5G、物联网、大数据等前沿技术,发挥新吴区等物流基建的较好基础,向上争取国家物流枢纽建设城市名额,融入“长三角一体化发展示范区”物流新基建建设,为统筹常态化疫情防控、经济社会发展提供坚实保障。依托江苏省智慧城市“1+N”平台,积极搭建综合性物流科创信息平台,提升江苏省物流保税区的枢纽服务水平,降低物流服务成本。■

#### 参考文献:

- [1] 刘宇. 商贸流通业发展评价模型及结构优化效应[J]. 商业经济研究,2019,(21).
- [2] 陈静. 互联网背景下商贸流通业转型策略[J]. 商业时代,2019,(19).
- [3] 王晶晶、刘利民: 中国物流枢纽全球价值链分工地位测度及国际比较分析[J]. 物流科技,2019,(8).
- [4] 陈瑞雪. 十堰市商贸流通业转型升级研究[J]. 商业经济,2018,(9).
- [5] 朱卫平、高志军、刘伟: 中国物流企业成长战略思路研究(基于复合基础观的新视角)[J]. 当代经济管理,2016,(5).
- [6] 王文娟、杨长春: 外资对中国物流枢纽直接投资区位选择分析[J]. 国际商务(对外经济贸易大学学报),2016,(3).
- [7] 石玉宝. 基于国外经验转变我国商贸流通发展方式研究[J]. 粮食流通技术,2014,(2).

(作者单位:无锡市发展改革研究中心)

责任编辑:康伟