

成渝双城经济圈现代物流业数字化转型路径探讨

高颖

成都理工大学商学院 四川 成都 610059

[摘要]随着数字化转型持续深入发展的背景下,当代物流业面临着数字化、智能化的改革良好机遇,但是成渝双城经济圈的物流产业对全新的信息技术的应用水平依旧处于初期阶段,物流行业朝着数字化转型的进程依旧比较慢。经过深入分析成渝双城经济圈的物流业发展情况,能够从资源整合、技术运用、基础设施以及空间布局等方面推动现代物流业的数字化转型。基于此,本文主要从成渝双城经济圈入手,对当地的物流业发展现状进行分析,并在此基础上结合笔者实践经验提出数字化转型途径,具体如下。

[关键词]成渝双城经济圈; 现代物流业; 数字化转型

【DOI】10.12252/j.issn.2096-6261.2021.10.418

中共中央政治局在2020年的会议中明确指出,加快成渝地区双城经济圈建设进程是建立以国家大循环为主体、国内国际互相促进的全新格局的重要举措之一。物流行业是促进地区经济增长的主要载体,有助于减少经济运营成本。成都地区是蓉欧快铁的始发站,是我国主要的商贸物流中心,起到了引领西部陆海大通道发展的作用。所以,利用物流业朝着数字化转型来加快建成成渝双城经济圈的进程,不但有助于实现我国地区经济的高水平发展,还利用创建现代化交通体系,来加强协同发展的效果,打造高水平的现代化产业,持续拓展市场空间,给创建以国内大循环为主、国内国际双循环的新格局奠定重要基础。

一、成渝地区双城经济圈的物流发展现状

地区物流的发展给当地经济增长服务的,健全的物流服务体系能够实现地区经济资源配置合理化、分工专业化以及产业结构完善的持续提高。物流体系的优化要求各项活动的密切配合,根据产品的运输方面而言,高水平的运输体系是通过航空、铁路和航运等各种形式互相协调、合作,构成实力较强的货运网络。经济发达的地区有着天然的位置优势,其公路和铁路货运网络发展十分快速,逐渐趋于完善^[1]。国内海上运输的国际贸易由海运港口提供服务,而航空港因为经济支持与国际贸易的要求,基础建设的完备程度和组织管理能力都远远高于国内其他地区,比如京、津、冀等区域。成都与重庆处于西部内陆区域,与京、津、冀地区相比经济发展较为落后,其他发达区域的物流业发展也远远超过了成渝地区。物流设备陈旧,数字化水平较低,智能化和自动化

水平较高的立体仓库不多,大多数都是近些年经济发展期间设置的,利用率较低。物流基础建设较为滞后,对其信息系统的创建产生了严重影响,因为缺乏现代化的影响信息处理平台,也在很大程度上阻碍了物流业管理效果的提高。物流体系比较零散,致使其功能优势无法体现出整合效果,运输效率不高,整体服务水平较低,物流成本始终较高。重庆地区紧邻长江,交汇了繁多的国道主干线与铁路通道,还有我国交通主干线-江北机场,是重庆区域唯一具有水陆空交通条件的物流集散地以及交通枢纽。根据相关资料显示,重庆铁路及公路在2003-2017期间持续稳定提升,而内陆最主要的水运港口,其航运发展进程显著高于陆运。从03年开始,水运物品的周转量占据总量的一半,最大限度体现了作为内陆的重要水运港口,很好的弥补内陆运输能力的不足。因为港口运输的发展,重庆货物运销量从09年逐渐高于成都地区。成都是连接东部和西部的桥头堡,铁路与公路的发展都十分快速,特别是高速公路,成都地区在2010年之后加大了建设高速公路的力度,很大程度加强了公路运输的灵活性,积极有效的促进了附近内陆城市的经济与物流业发展。

二、成渝双城经济圈现代物流业数字化的转型路径

(一)完善交通物流基础设施

构建飞速发展、内外协调的运输网络,依靠我国交通网的主要骨架,积极引入与服务于我国重要发展战略,加速建设全面扩展、陆海互济的运输通道,促进国内通达、国际开放目标的进一步实现,构建国内陆地开放战略,打造高质量的国际运输网络;将轨道交通作为主体、公路网络作为基

基于 PEST-SWOT 矩阵分析的成渝双城经济圈现代物流业现状分析

		政治 (P)	经济 (E)	社会 (S)	技术 (T)
内在因素	优势 (S)	成渝双城经济圈战略地位的提升,相关政策的出台	物流业环境良好,实现提质增效	数字化成为主流趋势,物流行业处于扩张状态	数字化水平不断提升,现代物流业趋于标准化
	劣势 (W)	政策实施不到位,政策体系不健全	区域内部经济总体差异较大	内部城市同质竞争严重,扭曲资源配置,交通运输网络不完善	行业上下游的数字化水平制约整体的数字化转型
外在因素	机会 (O)	《推动成渝双城经济圈建设2020—2022行动方案》,加速构建成渝地区双城经济圈综合交通网络	经济总量、人口总量占全国比重保持双增长,市场需求不断扩大	位于长江经济带上游、属于“一带一路”节点城市的区位优势	数字化转型的大趋势促使现代物流业的数字化转型
	威胁 (T)	降低对周边城市的虹吸效应以及尽量规避马太效应的产生	技术领较为薄弱,仍然存在大规模的人工作业	管理体系不够完善,专业人才大量匮乏	如何利用创新技术补齐现代物流业短板的问题依旧存在

础,加快建设一体化交通网络,建立成渝“双核”间、“双核”和两翼等地区中心城市间的通勤圈,分类建设高效环保的城市交通体系,并对其进行积极优化,完成城市和乡村之间的交通体系,优化成渝“双核”辐射的交通体系,创建我国发展数字化交通的高地。建立基于物联网、信息科技等技术的智能交通网络,促进智慧城市基础建设与网联汽车的协调发展,实现车路与车联网协调技术的革新运用^[2]。将事故多发、拥堵等路段作为重点,促进基础建设的智能化和数字化改革。加快建设成渝智慧高速公路的进程,积极打造集能源补给、救援维护以及智能停车等一体的智能化服务区。将内河重要港口当做重点,实现现有码头和堆场的智能化革新,加快建设智慧航道,提升航运的服务水平。开展智慧机场建设,提高人民出行的全程便捷化。实现信息数据的跨地区、跨行业动态化共享,提升交通运输协调管理以及服务水平。推动成都示范区智慧交通的基础建设。

(二) 强化物流空间布局统筹规划

增强物流规划、改进园区布局、优化园区功能。健全物流统筹体制,制定相关的引导规则和要求,增强对物流产业的协调规划。对物流业的发展要求进行有效预测与论证,完善整个城市内的物流园规模、布局与定位等,对相关的发展和规划工作作出指导。实时检测并定时评估所有物流基地、枢纽及基地的建设利用状况,对于那些发展趋势好、使用效率高的园区,应优先给仓储物流用地提供相应保障,对大量浪费土地、发展趋势模糊的园区应增强监督管理力度,对其随意拓展规模进行约束。我国当前大部分物流园区都更加重视全面的功能,缺乏精准的功能定位,致使虽然功能比较完善,但是缺乏主导性的功能,存在非常严重的同质化现象,园区间的激烈竞争导致浪费大量资源。所以,在达到对物流园区进行合理布局的基础上,应对其功能进行清楚、精准的定位,促使所有园区之间都能够高效配合。把占地范围大、利用率低的物流逐渐移到城市周边或者附近区县,在中心城市主要建设和发展附加值较高的物流产业。清晰的认识到物流园区的主要产业以及功能定位,防止其他区县盲目拓展物流用地,致使出现恶性的竞争。

(三) 提高物流体系资源整合程度

当前物流业的信息系统互相独立,数据资源分散,物流信息的整合与利用率较低。对此,必须要尽快实行当代物流的发展战略、革新投融资形式、重大项目招商等政策。物流业需要在确保数据资源安全性的基础上,尽可能达到资源共享,对各大制造商、仓库、供应商等进行充分集成,把各方集为一体来生产和运输商品,把供应链各环节当做是企业中不同的生产部门,做好自己的本职工作,互相积极合作。供应链是比较繁杂的网络,各个环节间时常有利益冲突,必须要对其进行有效管理,在顺应服务质量的前提下,努力实现高成效与低成本。因为缺乏对多式联运、托盘联营等方式的运用,物流业的运营形式依旧处于单独运行状态。多式联运是物流业的发展趋势,和运输之间相辅相成、密不可分,物流需要紧紧跟随运输业的发展进程,对货运装载工具、法律制度等标准进行统一,促进各类物流公司的协调配合,提升经营管理效率,推进物流产业向着现代化、智能化、数字化的趋势不断发展^[3]。

(四) 提升物流数字化转型要素保障水平

要想更好的促进现代物流业的转型升级,不但要积极优化土地、税收与人才等方面的激励政策,加强其针对性,遵循精准施策的原则,还应应对技术、信息、组织及流程等主要问题进行合理化处理,同时达到四要素的不断完善与互动创新。第一,需要从数据采集、集成、共享和应用等角度着手,充分调动数据要素的革新潜能,从而持续深化以及加快四要素的互动创新。第二,根据具体的物流需求进行完善、建设与运行,根据基础设施、信息技术、网络平台等技术使用要求,利用科学合理的方法进行技术整合与集成,另外还包括技术的部署、封装和运用等;第三,根据流程设计和管控等方面入手,科学梳理、调整以及完善所有物流流程;第四,根据物流流程的具体完善需求,进行相关的职责调整,同时恰当可行的安排有关人员的岗位配置和工作变动。

(五) 研发应用先进信息技术

充分利用云计算、大数据、互联网等新型技术和GPS、GIS以及RFID电子标签等软硬件技术,积极研发高新的物流运输单元循环的信息资源管理平台,对智慧调配、维护保养和装备集结等功能进行全面整合,促进跨产业链、全供应链的资金流、信息流以及物流之间的良好连接,实现合理组织与科学配置,创建出跨领域、跨行业的供应链服务和交易平台。在推进物流服务做大做强基础上,持续加速推进多式联运、增值物流以及保税物流,全方位优化供应链服务。对所有相关部门进行统筹协调,逐渐优化多式联运体系,研究并制定出统一的政策与标准,彻底突破铁公水空运模式的阻碍,积极有效的提高多式联运枢纽专业的服务水平,加强有关规则之间的衔接,持续推进信息资源的动态化共享。实现运输上下游信息的共享,比如车源管理、货源信息、智能调度和运输业务等,促进车辆运输服务和货物运输要求之间的实时连接,进一步推进智能预警调控、全局掌控配送目标的实现,给各项决策提供有力的数据支持^[4]。

三、结束语

根据以上论述可知,在经济提升指标的关联上,提升物流业运输水平、投入人力资源和加强基础建设等方面,对地区经济提升有显著的积极作用,经济区域的物流体制逐渐形成,各城市间在产业结构、运输形式、基础建设上持续整合。随着成渝地区双城经济圈的快速发展,通过各地区的优势及内部资源密切联合,优势互补,一起占领西部地区部的物流市场主体地位,共同推动物流产业的长远发展,把成渝地区双城经济圈构建成我国经济的第四极。

参考文献

- [1] 贺刚, 易欣, 郑麒麟. 成渝双城经济圈现代物流业数字化转型路径研究[J]. 安徽商贸职业技术学院学报(社会科学版), 2021, 20(4): 12-16.
- [2] 张欣. 聚焦“双碳”目标 助力物流行业数字化转型提速[J]. 现代制造, 2021, (18): 15-16.
- [3] 林春景. 数字化转型推动港口物流企业创新发展的实践和思考[J]. 厦门科技, 2021, (5): 20-24.
- [4] 徐亦宁. 驶入数字化车道 国际物流发展有“数”[J]. 中国远洋海运, 2021, (9): 42-46.