

“互联网+”背景下物流产业协同转型创新

周盛世,张 宁

(青岛理工大学 管理工程学院,山东 青岛 266520)

[摘 要]分析了青岛市物流产业发展现状以及存在行业竞争壁垒、经济效益低下、转型升级动力不足、在思想上依赖政府政策扶持与补贴等相关问题。指出应结合“互联网+”打造“智慧型”物流产业网,构建协同转型创新体系,实现物流产业的布局科学化、高效智慧化。对接“一带一路”倡议发展,以建立上合组织地方经贸示范区为契机,提出“互联网+”背景下物流产业协同转型的路径对策,以实现结构优化升级,形成青岛市物流产业的整合集聚、协同联动、融合创新发展。

[关键词]互联网+;青岛市;物流产业;协同转型

[中图分类号]F259.2

[文献标识码]A

[文章编号]1005-152X(2020)07-0017-05

Collaborative Transformation and Innovation of Logistics Industry under Background of "Internet+"

Zhou Shengshi, Zhang Ning

(School of Management Engineering, Qingdao University of Technology, Qingdao 266520, China)

Abstract: This paper analyzed the development status of the logistics industry in Qingdao and related issues such as industrial competition barriers, low economic benefits, insufficient motivation for transformation and upgrading, and heavy dependence on government policy support and subsidies. Then it pointed out that the city should take advantage of "Internet+" to build a "smart" logistics industry network and collaborative transformation and innovation system so as to realize the scientific layout and effective intelligentization of the logistics industry. Next, as continuation of the "Belt and Road" initiative and taking the opportunity of the establishment of the SCO local economic and trade demonstration zone, it proposed the path and countermeasures for the coordinated transformation of the logistics industry under the background of "Internet+", for the purposes to achieve structural optimization and upgrading, and form the integrated conglomeration, coordinated linkage, and integrated innovative development of the logistics industry in Qingdao.

Keywords: Internet+; Qingdao; logistics industry; collaborative transformation

1 引言

上合组织的发展观、合作观以及共商共建共享的经济发展观成为峰会的核心宗旨。上合组织青岛峰会,为其区域物流产业发展带来了新机遇。作为“一带一路”新亚欧大陆桥经济走廊主要节点城市和上海合作战略支点,青岛以中国-上海合作组织地方经贸示范区建设为跳板,将物流经济主动融入“一带一路”建设与国家开发大局,践行新发展理念,以供给侧结构改革为主线,不断迈出新旧动能转换新步伐,推进物流产业的区块化、结构化、智能化。

国内对物流产业转型或发展有着诸多研究。在

物流产业发展现状方面,李红梅,等^[1]针对电商物流产业发展现状,分析其存在的主要问题,提出优化产业布局、创新运营模式、完善物流网络体系等建议。何冰洁,等^[2]从电子商务与现代物流关系入手,分析其作用、影响、地位三方面的优势,并推动“互联网+”物流的智能化转型。宾厚^[3]、张雪青^[4]在分析了“一带一路”给国内物流产业带来挑战的现状,从构建物流基础网络、优化国内政策环境、开展企业竞争三个方面创新协同升级物流产业体系。

在物流产业与现代信息技术结合方面,李正伟^[5]、高嘉莉^[6]、伍宁杰^[7]针对经济新常态下物流产业存在的基础薄弱、理念落后、高成本等常规化问题,

[收稿日期]2020-05-18

[基金项目]青岛市社会哲学规划项目“‘互联网+’背景下青岛市加快物流产业转型升级问题研究”(QDSKL1601173)

[作者简介]周盛世(1964-),男,浙江浦江人,副教授,硕士,研究方向:项目管理、建筑供应链管理、物流与供应链管理;张宁(1992-),男,安徽宿州人,硕士研究生,研究方向:项目管理。

分别提出以“互联网+物流”的创新导向,革新物流模式,推动物流新生态,推进“互联网+”与物流产业的深度融合^[8]。从宏观、中观和微观三个角度,构建转型发展体系,向智慧物流转型,实现物流服务实时化、便捷化^[9]。

在物流产业转型升级方面,本文分别从物流产业转型路径选择,协调规划、产业体系、区域交通、技术应用、融合程度等物流产业短板入手,切实分析转型升级必要性,推动物流产业多元化、系统化转型升级^[10-13]。同时,多面创新、完善体制、深度联合、互联互通,以实现物流产业网状格局全面形成^[14]。

实践落实国务院《物流业发展中长期规划(2014-2020)》,发挥“互联网+”背景下城市在物流业创新发展中的聚合和提领作用,促进产业结构转型升级,全面推动物流产业发展和提升物流交易效率,形成科学高效、绿色环保、安全有序的现代化物流服务产业链。

2 “互联网+”物流产业转型升级综述

近年来,青岛主要物流产业发展缓慢,主要存在的实际问题在于市场需求约束、专业管理有限、行业竞争无序、效益低下等,政府有意改革当前物流产业现状,推行创新发展理念与帮扶政策,强化产业互联,形成青岛物流产业经济新局面。

“十三五”期间,青岛市实施“全域统筹、三城联动”城市经济发展战略,要求统筹城际联系大通道和市域综合交通网络建设,构建多层次综合交通枢纽及无缝化综合换乘体系,实现中心城区、重点组团和机场、港口快速衔接。推进重大交通设施建设,强化机场、港口、保税港区辐射功能。积极推动“互联网+”应用,促进物流基础设施互联互通,以及区域物流网络一体化发展。优化物流产业布局,强化物流基础设施建设,提高物流企业国际竞争力,开拓物流产业新增长点,完善物流行业体制机制和政策法规,整合提升区域物流服务网络功能,实现青岛市物流产业转型升级。

“互联网+”是互联网覆盖化发展新形态、新业

态,“互联网+”快速发展改变了人们的生活方式,并成为提振经济发展、服务社会民生的新引擎。“互联网+”消除信息不对称、促进分工专业化,使劳动生产率得到提升,降低并交易成本,为经济转型升级提供重要机遇。

“互联网+”的本质是融合与创新结合体,促进各产业及社会文化、生态相互深度融合。互联网发展初期融合信息,由此产生各类门户网站、搜索引擎等;互联网融合消费,产生 O2O、B2C、C2C、淘宝、京东等;互联网融合企业,出现于组织、流程、供应链再造;互联网融合产业,传统产业全面互联互通网络化,工业 4.0、金融 4.0 快速发展,互联网融合智慧,云计算、大数据、人工智能、智慧城市广泛运用。通过总结互联网的演进模型,可以看到基本发展脉络,从 PC 互联到移动互联、物联网,从商品互联到服务互联,从城市互联到乡镇农村互联,从消费互联到产业互联,其颠覆性的变革将为物流产业带来全新的盈利价值模式。物流产业在“互联网+”的影响下将获得融合升级及历史性发展机遇。

物流产业改革创新发展的主要趋势有:第一,全球物流经济发展体系调整升级以促进行业竞争、提升交易效率与企业创新能力为核心的物流体制机制创新,是物流产业实现创新发展的必要基础。第二,以现代信息技术全面深层应用为主的物流技术创新,为物流产业实现全方位、深层次、区域范围化创新提供新的途径和动力。第三,以专业化和科学化分工为动力的物流服务模式创新,正深化改革物流产业的内容和结构,促使大量新兴物流服务类型的涌现及发展,成为物流服务创新的主要力量。第四,物流设施与相关生产要素的投入,服务趋于专业化,直接推动物流支撑性服务的迅速发展创新。第五,以现代化物流企业为主导的物流组织创新进程不断加快,物流产业组织大型化、集群化和平台化趋势愈加显著。第六,从物流作业到管理手段、以物流资源整合和优化配置为核心的物流方式创新正在有效推动物流产业发展方式的转变。第七,“互联网+”供应链平台创新,从商品流、信息流、资

金流和物流四个维度,寻找匹配度最高的切入点,围绕用户需求,实现“互联网+”风口下的供应链转型,即从物流管理到供应链管理,从传统供应链到“互联网+供应链”、智慧供应链,从“1+N”到“M+1+N”的供应链金融转型。实际上,国内许多先行企业已全面布局转型升级,如海航拟收购美国的IT分销商 Ingram Micro,实现物流产业向供应链运营商转型。

在国外和我国的部分发达地区,物流产业的创新理论与实践一直走在前例,值得启示与借鉴。Cargo Smart的信息中介平台,其核心竞争力有三个方面:一是提供差异化的服务,如定期进行的航运准时性绩效分析;二是与NACCS,Center Paradigm,宁波电子口岸组建航运战略联盟;三是软件即服务,利用大数据和云计算为客户定制服务内容。例如,CHRW Trucks的物流运输平台,以司机为核心服务对象,并通过平台签订合同,致力于帮助承运商找到更多的货运机会,提供快速支付、保理、承运商客户管理等服务。符合快速扩展与风险平抑的基于产业经营场景的供应链金融而成的P2P等互联网金融平台,以“互联网+”战略创新、组织变革、运营再造的流通交易平台,以及GOGO VAN的P2P货运服务模式,都是积极拥抱“互联网+”,实现产业的转型升级。

3 “互联网+”背景下物流产业协同转型创新体系研究

在“互联网+”背景下,物流产业创新发展需要构建物流产业协同转型升级新体系。在一定时期内,技术进步、资源环境以及条件变化、经济社会制度变革,对生产要素和资源以及功能业务进行新的组合,重新获得新资源要素、建立新组织,形成运行效率更高的新体系的转变过程。这些方面的改革与创新包括完善现行体制机制、创新物流模式、融合产业发展、开发应用现代物流新技术等。通过改革创新改善青岛城际交通设施运输条件,扩大提升物流总量总额、物流固定资产投资规模,优化布局港口、口岸、物流园区等物流基础设施,使多式联运、骨干物流企

业、物流信息化水平等走在区域发展前列。

3.1 完善现行体制机制

降低对物流企业的资质审批条件,深化物流领域的“负面清单”,建立公开透明的市场准入规则。制定严格的标准和管理规范,进行管理体制创新。由城市相关部门组建现代物流创新综合协调工作小组,形成多部门联动责权明确的运行管理与监督机制。进一步推动政府信息公开化,推进陆路、水路、航路及公安、工商、海关、质检等领域相关物流数据开放。

3.2 鼓励物流模式创新

建立海陆空铁物流产业联盟,探索通过不同方式构建不同产业物流平台。甩挂运输组织方式分别与海铁联运、陆海联运、公铁联运等多式联运进行衔接;建立城市配送公共服务平台,依托重点物流企业等组建共同配送车队,整合网上送运、快递配送站点和便利店。开展无车承运人政策创新,构建政府监管平台、平台监管车辆两级模式。

3.3 推动产业融合发展

物流业与制造业相互融合、联动发展,采用不同外包形式、战略联盟、物流托管等联动方式,其模式考虑业务关系的稳定性,物流运作效率与物流系统的创新途径。电子商务与快递融合发展,发展海外仓、保兑仓,并鼓励和区域外人物流企业进行战略合作,发展跨境电商交易模式,逐步形成“买全球”、“卖全球”和“送全球”的物流贸易格局。积极促使金融业与物流业跨界联动融合,加快建立物流金融服务平台,争取为供应链上下游企业创造高效便捷融资渠道。突破物流操作层、信息层、金融层之间的壁垒,形成特色的贸易金融、航运金融及融资租赁等金融服务创新。

3.4 开发与应用现代物流技术

加快落实基于现代信息技术下物流管理工具、作业模式、设施装备等方面的一系列创新和研发。非标准托盘进行标准化更新,标准化托盘租售、检修、养护、信息化管理等一体化服务,标准化托盘与供应链、共同配送、多式联运、甩挂运输相结合。国际化多式联运基础设施与设备的标准化,联盟港口、

枢纽园区、陆港等链接节点升级标准化设施与设备。对农产品物流包装进行标准化规制,扩大RFID等先进追溯和识别技术在农产品物流中的推广应用。有效整合各种物流要素资源,促进不同运输组织方式协同发展。积极推动云计算、大数据等科学技术在物流运输、仓储、配送、多式联运等方面的应用。

3.5 出台促进物流产业发展的政策法规

推进金融财税支持物流产业发展政策尽快落地,建议专门设立“物流产业创投基金”或者“现代物流产业发展基金”。结合近期积极财政政策的实行,引导政府与社会资本合作(PPP)模式,鼓励参与物流基础设施建设,并利用物有所值法进行经济评价,争取找到成本低、效率高、进度快的机制与模式。继续推行财政部和国家税务总局物流企业仓储用地减半计征城镇土地使用税政策。尤其是建议扩大物流企业仓储设施用地土地使用税减半征收适用的范围,同时允许开展仓储设施运营、出租仓储设施、提供基础仓储服务的物流设施开发企业享受该项政策。制定和完善城市物流设施项目规范标准,不断加强其与交通管网等公共基础设施规划衔接,将物流设施建设纳入城市基础设施范围,保证物流规划和用地落实。

3.6 制定城市配送车辆通行管理办法

科学制定城市通行规则,缩小限行区域与时段。提供通行和停靠便利,建立绿色配送车队。绘制城市终端网点的布局规划,将终端网点并入城市公共服务基础设施内,作为城市配套共同建设,由政府提供经营场地与社区服务、市政公用、商业服务文化体育金融邮电等公共服务设施实行共建共用。建立大型农产品物流和鲜活农产品专业化的冷链物流配送网络。加强电商、应急、冷链、快运等物流基础设施建设,优化“最后一公里”城市运送设施网络,打造更加完善、便捷、高效、安全的消费品物流配送网络体系。

4 精准实现青岛市“互联网+”物流产业协同转型的对策与建议

城市是物流产业发展的关键动力和重要基础,

同时也是国家物流产业发展水平和综合实力的重要体现形式。提高物流产业基础服务能力,促进物流资源优化整合,剪除阻碍物流产业发展的体制“毒瘤”,创造良好的物流产业发展环境,提高物流运送效率,降低物流成本。这有利于提高城市经济的内外影响力和辐射力,改善企业投资和客户消费环境,促进实体经济稳步发展。进一步明确行业定位,打破摇摆不定思维现象,对产业布局进行通盘考虑,规划各区域物流功能定位,突出特色。

4.1 促进传统制造业与物流业的融合

中国制造2025-智能制造要求物流业深度融入企业供应链推动产业协同升级。青岛市作为半岛生产制造业基地,通过“互联网+”为传统制造业带来O2O平台线上线下高效化运输、柔性化生产、电商化销售、JIT库存、零库存敏捷制造、消除多层级分销体系,实现工厂到零售商终端对接(F2R)及智能化管理等现代模式,加大释放物流需求,为物流产业创新转型发展提供源源动力。融合切入的途径有三:一是信息技术切入企业供应链;二是专业化、个性化的物流服务切入供应链;三是公共物流联盟园区等切入实现两业融合。

4.2 加快港口物流体系创新建设

通过“互联网+”背景下青岛市港口智能化、港口物流资源平台化建设,建立港航联盟与港际联盟,推进青岛港向第四代港口升级,推动青岛港与城市、区域、产业、国家战略的协同联动,完善城市集疏运通道网络。加快中韩陆运与海运联合甩挂运输通道整车运输试点的推行,探索中日陆运与海运互联汽车货物运输通道建设方向。应用人工智能,积极推进机械数据自动化码头建设,使桥吊装卸、集装箱堆放、车辆出入等物流活动全部自动完成。科学整合规划航运公司、物流企业、海关等港航资源,实现信息流和物流的精准对接。

4.3 推动重点工程与园区建设的落地与实施

第一,产业协同联动工程。结合青岛胶州湾国际物流中心、普洛斯青岛胶州国际物流园等项目,重点是推进物流业与工、商、金融等各大产业融合互

动。第二,港航运信息平台工程。青岛港董家口港区港口电子交易平台、青岛口岸大型商品公路运输智能调度平台、基于“互联网+”和云计算的智慧港口物流公共服务平台等项目,链接不同产业节点主体,有效实现物流资源信息开放共享。第三,多式联运工程。依托中铁联集青岛铁路集装箱中心站物流平台、济铁即墨综合物流园等项目,整合枢纽运输节点、海铁联运以及甩挂运输的发展,提高甩挂运输的实载率与运载系数。第四,城市配送工程。中国北方(青岛)国际水产品交易中心和冷链物流仓储基地、青岛楼山物流园区协同配送改扩建暨运输资源等项目,聚焦于农产品、生鲜领域开展城市配送,实现同城配送体系形成以及共同配送模式的创新。第五,放大青岛前湾港区,实现全区海域封关的政策效应。有效整合区块、港区、物流园区,加快推进海关特殊监管区域各种税务试点,实现仓储货物按存在状态分类监管,期货保税实行交割、内销进行选择征税,保税展示交易等试点项目落地。为区域转型升级,实现新旧动能转换创造良好条件。第六,依托“一带一路”经济政策倡议,以及2019年7月24日中央全面深化改革委员会第九次会议审议通过《中国—上海合作组织地方经贸合作示范区建设总体方案》^[15]。充分利用园区优势突破传统的单向招商引资模式,积极拓展地方区域间的双向互选投资贸易合作。第七,科学规划胶东临空经济示范区建设。在胶东国际机场建立国际转运中心,支持其开展物流中转业务,允许在机场特定区域进行直接中转或进入国际转运中心集拼中转,推行应用直邮通关模式。第八,创建产业发展智库。宣传和推广一批有影响的企业、园区、项目相关范例,鼓励企业、园区及重点物流项目的核心经营管理人员参加物流新技术应用、新模式创新等方面教育培训和研讨,支持驻青高校及民间智库机构对现代物流业创新发展提供专业服务与智力支持。

5 结论

聚焦服务新旧动能转换、国际海洋名城建设、军

民融合示范区建设以及乡村振兴战略。积极落实相关政策措施,在“互联网+高效运输”、“互联网+便捷配送”、“互联网+智能仓储”、“互联网+智慧物流”方面实现更大进展。有效解决供给能力和需求之间的交织矛盾,物流成本与企业利润矛盾问题,用户对物流服务质量要求与企业服务能力之间的潜在矛盾,以及物流企业对政策环境预期的差距、交易市场环境治理和诚信贸易建设有待加强等方面长期存在的困扰与问题。发挥青岛市作为省内核心城市的作用,实现物流产业的全面转型升级,推动区域经济高质量发展。

[参考文献]

- [1]李红梅,王永刚.供给侧改革视域下农垦电商物流产业发展路径研究[J].新疆农垦经济,2018,(2):35-39,92.
- [2]何冰洁.电子商务与现代物流[J].企业改革与管理,2018,(21):79,95.
- [3]宾厚,庾雪,王欢芳,等.“一带一路”背景下我国物流产业升级模式与路径研究[J].信阳师范学院学报(哲学社会科学版):2019,(5).
- [4]张雪青.“一带一路”区域物流协同发展分析[J].统计与决策,2016,(8):108-110.
- [5]李正伟.“互联网+”背景下物流企业价值评估实证分析[J].商业经济研究,2019,(13):86-90.
- [6]高嘉莉.“一带一路”战略下“互联网+”物流产业的发展模式与策略研究[J].商业经济研究,2016,(24):91-93.
- [7]伍宁杰.“互联网+”背景下我国智慧物流转型路径探讨[J].商业经济研究,2018,(12):116-119.
- [8]Jerzy Korczak,Kinga Kijewska.Smart Logistics in the development of Smart Cities[J].Transportation Research Procedia,2019,39.
- [9]Chen Yang,Shulin Lan,Lihui Wang. Research on coordinated development between metropolitan economy and logistics using big data and Haken model[J].International Journal of Production Research,2019,57(4).
- [10]汪鸣.我国物流产业转型升级发展路径研判[J].北京交通大学学报(社会科学版),2019,(3):1-7.
- [11]张湘江,张雅平.丝绸之路经济带物流产业升级路径及对策研究[J].物流工程与管理,2018,40,(4):1-3.
- [12]赵峥,刘涛.创新发展视角下的我国物流产业转型升级的思路与对策[J].发展研究,2018,(4):88-92.
- [13]陈丽娜.基于协同价值创造的商贸物流生态系统重构[J].商业经济研究,2019,(14):90-93.
- [14]Sabina Kauf. Smart logistics as a basis for the development of the smart city[J].Transportation Research Procedia,2019,39.
- [15]习近平:紧密结合“不忘初心、牢记使命”主题教育 推动改革补短板强弱项激活力抓落实[N].人民日报,2019-07-25.