

智慧钢铁和现代物流 何以奋楫击水中流

——株洲市产业链面面观之十一

株洲日报全媒体记者/任远

物流如血脉,是畅通国民经济循环的重要环节。在互联网时代,现代物流贯穿生产、分配、流通、消费的各个领域,是联结产业链、供应链、价值链的关键环节,也是各个城市竞相角逐的主战场之一。

有着“火车拉来的城市”之称的株洲,自然当仁不让。今年,株洲对产业链进一步优化调整,充分发挥铁路十字货运物流的优势,在13条新兴优势产业链中,首次设立了智慧钢铁与现代物流产业链,希望通过打通湖南钢材供应的“大动脉”,为践行“三高四新”战略定位和使命任务,培育制造名城、建设幸福株洲添砖加瓦。

本期,我们选取临沂、重庆、桐庐与徐州四座城市,总结梳理其发展经验,以期获得思考与启发。

【产业链名片】

三一集团在株洲投资建设的智慧钢铁城项目,着力发展智能制造、贸易物流、产业金融三大核心产业,主要布局制造加工区、铁路物流区、现货交易区、集中仓储区、商务金融区、汇智生态区六大功能区。上半年,我市智慧钢铁与现代物流产业链主营业务收入总规模超80亿元。钢铁产业链数字化生态平台上线运营以来,累计交易额已突破70亿元。

1 【产业链名片】

有“物流之都”美誉的临沂,拥有两千多条公路物流专线,几乎覆盖全国县级以上网点的体量,通达全国所有港口、口岸,物流价格更比全国平均低30%,综合实力全国领先。

临沂将“政产学研金服用”七要素进行资源整合,打造临沂商贸物流科技产业研究院,通过组织开展战略研究、产业规划,发挥支撑产业转型升级,引领物流产业实现数字化转型发展。

“在临沂,你可以低价买到任何商品。”大到汽车配件,小到针头线脑,临沂商品涵盖了27个大类,200多个品种,全球百分之六七十的商品都能在临沂找到货源。当地的商品出货量甚至可以与肩齐。不过,在2020年前后,临沂的传统商贸物流产业也曾面临瓶颈——由于信息化程度和数字化水平较低,临沂传统商贸物流在商贸、仓储和运输配送等环节存在诸多问题。

为了破解这些难题,当地成立临沂商贸物流科技产业研究院(以下简称“产研院”),致力于建设临沂物流全产业链数字化、商贸物流智慧生态体系及现代物流创新创业共同体等模式,为临沂市商贸物流发展和数据分析提供重要智库。

围绕“信息化—数字化—智能化”的发展路径,产研院以数据为核心,通过多种手段收集数据并整合,最终推动“临沂商贸物流智慧生态体系”实现运作自动化、运营智能化以及决策智能化。

比如,产研院对临沂牌照货车的物流周转时长、总行驶里程及出发到达时段等进行分析,找出临沂以及其它特色城市物流行业运输特性,从而找到优化物流园区周边交通与管理的方法。

产研院还是一座桥梁,连着市场和科研。一方面该院的专家听得懂市场语言,知道产业的痛点在哪里;另一方面,这个在政府指导下的新型平台,熟规则,懂政策,深谙政府运作之道,也能为企业提供资源帮助。

2020年底,由产研院孵化的云平台——爱小象智能配货系统走入临沂的众多物流企业。它以信息化、数字化、智能化为支撑,为当地物流车辆安排最优装车、匹配货物和优化利润,解决之前车辆反复过秤、车厢空间利用率低等痛点,每年可为当地企业节省成本约7.3亿元。

产研院还为临沂电商企业搭建了天亚通平台,实现了临沂网红主播及供应链企业在全国超过20万家企业业务协同;引进京东商选项目,通过进一步降低进货成本和供货效率,推进临沂商贸新业态进一步发展……产研院也为临沂各级部门提供广泛的服务,如数据分析、平台开发、政策建议等。

从表面上看,物流产研院是一家单体平台,但“山东省现代物流创新创业共同体”的身份使其引全省现代物流模式之风尚,成为新技术、新模式、新成果的策划者、支持者、推广者,更串起了“政产学研金服用”七要素,为该链条上的“潜力股”深度赋能。

2 【产业链名片】

2021年,重庆铁海联运班列、越南班列开行2147班,同比增长46%。中欧班列(成渝)开行超过4800班,开行量和货值均居全国首位,初步形成“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道联动发展的战略性枢纽。

重庆打破不同运输方式之间的藩篱,让铁路箱下水、海运箱上岸,构建多式联运物流体系,从而有效降低物流成本,为实现物流发展提供现实路径。

重庆造的小康牌汽车,如何开进德国和印度尼西亚的城市与乡村?越南的海鱼和印度的辣椒,又如何摆上重庆人的饭桌?构建多式联运物流体系,是重庆的答案之一。通过铁路、货轮、汽车与飞机彼此接力、互为补充,重庆的物流大通道日益畅通,物流成本也不断降低。

曾有机构统计,我国每年的物流成本将近15万亿元,占GDP比重超过14%,高出发达国家近一倍。正因如此,早在2014年,中央就在供给侧结构性改革的文件中特别提到了“要降低物流成本”。

发展多式联运便是降低物流成本的有效手段之一。所谓多式联运,即由两种及以下的交通工具相互衔接、转运来完成共同完成货物运输的过程。

以重庆一辆“陆海新通道”班列为例,装有汽车配件的集装箱从重庆铁路集装箱中心站始发,乘火车到广西北部湾后,原箱不动,直接装上海运货轮,运往印度尼西亚的雅加达港。整个过程比江海联运节约10天,价格几乎持平。如此铁海联运模式下的陆海新通道,解决了水运速度慢,而全程走铁路又价格不划算的难题。

基于这一思路,早在2013年前后,重庆就开始建设枢纽体系,强化平台建设,推进铁路进港区,进园区,打通铁海联运通道。

多式联运并非一建了之,它需要打破以前不同运输方式之间的藩篱,改变铁公水空不同经营者各自为政的局面。

为此,重庆市搭建了一套铁水联运经营平台,通过平台公司的专业化运作,为客户提供“一次托运”“一口价格”“一次结算”“统一理赔”和全程负责的铁水联运服务。

在推进铁海联运过程中,重庆陆海新通道推出了全程服务产品,改变了客户分别委托陆海承运人才能实现铁海联运的传统,客户只需发货和收货,中间过程全部由陆海新通道公司完成。

重庆还广泛应用智慧物流先进技术,建设了智慧口岸、智能关锁、单一窗口、智慧长江物流工程,创设了铁海联运“单一制”,有效提高物流链的运行效率,降低供应链的运行成本。

多式联运的不断深化,打破大山大水对重庆开放的阻碍,也让内陆重庆距离国际物流枢纽的目标越来越近。如今,华东、华南多个省份与重庆形成了区域联动,通过铁、铁公、铁水联运等方式让货物批量集结到重庆,再搭乘中欧班列(渝新欧)发往中亚、欧洲等地区。

3 【产业链名片】

有“中国快递之乡”之称的桐庐,诞生了快递企业300多家,包括占据中国快递业“一半江山”的申通、中通、圆通、韵达。2021年,桐庐快递关联企业实现营收320.64亿元,逐步实现快递产业从“高数量”向“高质量”转变,从“单一快递”向“综合物流”迈进。

桐庐以“快递回归”战略为契机,吸引越来越多的快递细分领域优势资源向桐庐聚集。当地不满足于简单的集聚,而是充分梳理挖掘全产业链资源,不断完善产业链、畅通供应链、提升价值链、强化创新链,强化全链条的竞争力,推动当地快递物流产业高质量发展。

早在2010年,桐庐就被中国快递协会授予“中国快递之乡”。全国由桐庐籍企业家创办的快递企业已达2500多家。占据中国快递业“一半江山”的申通、中通、圆通、韵达4家大型企业,均出于此。

但在很长一段时间里,桐庐也曾被人诟病:快递企业的创始人来自桐庐,企业总部却均在上海。这里是“快递人之乡”,而非“快递之乡”。

主动求变,是桐庐推进产业链建设的第一步。纵观桐庐的资源优势,最佳突破口就是“基因优势”,随即桐庐启动“快递回乡”工程。

为了提升桐庐的产业承接能力,当地先后建起快递产业服务园区、桐商总部园,后又在桐庐富春未来城核心区规划了一个快递科技小镇,主要布局总部经济、行业研究、产品研发、核心制造、快递金融等快递业领域项目。

在招商过程中,桐庐精准对接促成“三通一达”等龙头项目回归家乡,同时,将龙头企业的“朋友圈”发展成为桐庐的“朋友圈”,促进更多快递产业链上的上下游企业落户桐庐。通过不断培育和招引,桐庐已有快递产业关联企业31家,培育规(限)上服务业企业61家,规上工业企业16家。

不过,桐庐没有满足于简单的集聚。当地充分梳理挖掘全产业链资源,不断完善产业链、畅通供应链、提升价值链、强化创新链。

作为快递界的“淘宝”,全国首个快递物流装备物资集中采购交易中心于2020年5月在桐庐落户。该中心通过线上线下相结合的方式,为快递物流企业及装备物资供应商提供数字化交易平台。这给产业链企业带来看得见的好处:2021年,桐庐快递包装企业实现销售收入1303亿元,同比增长21%;自动分拣设备类企业实现销售收入483亿元,同比增长126%。

桐庐的政府和企业还在思考着更深层次的问题:中国快递目前的中高速增长能否一直维系?下一步怎么走?最终得出的答案是:“以前,快递行业的竞争主要是企业之间的竞争;未来,一定不是单打独斗,而是全链条的竞争。”

为此,在桐庐,“三通一达”聚焦技术创新,探索模式变革,形成了“你追我赶、竞相发展”的良好势头——

申通快递国际总部将引入多个快递产业链独角兽项目以及相关关联企业,并延伸打造依托快递经济的休闲服务业集聚区;韵达全球创新中心拟入驻快递关联企业区域总部及物流智能研发中心;圆通国家工程实验室研发基地将同步迁入其直属的网络运营中心、客户服务中心、人才培训中心及全网车辆管理中心;中通快递全球总部一期已正式入驻位于富春未来城的快递科技小镇,将构建“一个总部+科技信息研发、服务质量保障、网络运营管理和车辆信息化管理四大业务板块”的运作体系。

当地也大胆创新,试水“快递共配中心”模式。通过成立共配中心,实现所有快递共同分拣、统一配送,大大降低企业成本开支,为“三通一达”在产业末端的合作提供试验场。

4 【产业链名片】

徐州把物流业作为构建现代产业体系战略支撑。目前徐州物流企业达8000多家,去年社会物流总额达2.3万亿元,物流营业收入超3000亿元。

徐州依托自身交通优势,加大规划引导、政策扶持、平台建设,变资源优势为产业优势。积极聚焦产业转型升级要求,推进物流业与制造业深度融合,将“物流+贸易”作为改革试点方向,为物流园区的综合发展带来更多空间。

徐州自古以来便是水陆交通要冲,素有“五省通衢”之称。改革开放以来,徐州现代交通优势愈发凸显。

在铁路方面,京沪、陇海两大铁路干线在徐州交汇,全市铁路专用线达59条。水运方面,徐州拥有包括京杭大运河在内的内河航道1058公里,有千吨级泊位111个。这里还有丰富的公路、空管道资源,为城市物流发展提供强大的资源支撑。

然而,徐州并没有躺在资源优势上“睡大觉”,而是将资源优势进一步“加工”,转化为“产业优势”。

徐州不断加强物流基础设施建设,完善综合物流枢纽建设,搭平台、开通道,提升整个行业功能、水平和效率。

在物流园区方面,徐州规划建设了铁路物流园、空港物流园、保税物流中心等重点物流基地,并高水平规划建设淮海国际陆港,打造内陆型国际中转枢纽港。

在开放平台上,徐州是淮海经济区唯一同时拥有国家级经开区、国家级高新区、国家级开放航空口岸、国家级综保区的城市,淮海国际陆港、国际邮件互换中心等平台正加快建设。

一个数字能窥其全貌:徐州打造了功能齐全、配套完善的物流园区超50个,为当地物流发展提供有力支撑。

徐州还规划建设了淮海科技城、徐州科技谷、潘安湖科技新城等科技创新载体,大力实施5G通信网、IP城域网及传输网络扩容等项目建设,推动物流与“互联网+”深度融合,为发展智慧物流提供了坚实的科技和人才保障。

徐州是物流枢纽城市,却没有局限于仅做物流枢纽城市。它积极聚焦产业转型升级要求,树立“大产业”理念,不断推进物流业与制造业深度融合,将“物流+贸易”作为改革试点方向,为物流园区的综合发展带来更多空间。

例如,在顺堤河作业区,徐州市先后引入了粮食储备加工、煤炭贸易等高附加值业态,鼓励企业投资砂石、煤炭、焦炭等大宗物资的供应环节,润特航运通过关联业务实现了400多万吨的年增量。位于沛县的东方物流集团实现营业收入118亿元,同比增长192%,缴纳税收17亿元,货物吞吐量与营业收入实现双提升,成为京杭大运河上最大的煤炭供应链物流基地。

根据“十四五”规划,2025年,徐州市将形成枢纽引领、集约高效、融合联动、智慧绿色的物流体系,物流营业收入突破4000亿元,社会物流总费用与GDP的比率降至12%。

发挥优势效应 补齐发展短板

任远

作为“火车拉来的城市”,株洲在打造智慧钢铁和现代物流产业上有着天然优势。这里有广阔的市场空间,包括轨道交通、航空航天在内的制造业企业对钢铁有着较大需求;这里也有便捷的交通优势,通达的铁路物流为打通我省乃至中南地区钢材供应“大动脉”提供可能。

当然,我们也要意识到,这条产业链目前短板也很明显:如,多数链上企业小而分散,许多仍处于中低端发展水平,更多的物流通道仍有待打通……

纵观其他城市发展路径,先天优势者有之,后天成长者亦有之。取长补短、择优去糟将是株洲的必然选择。要强化对“研”的重视。如今的商贸物流产业,再不是过去光靠“甩开膀子闷头干”就能成功。要想在一众城

市中脱颖而出,既要动脑子,又要讲方法。重视“产学研”结合,在产业链内培养一批高素质人才,是重中之重。要推动“道”的建设。各类平台和通道是推进物流畅通的载体。近年来,我市积极发挥株洲铜塘湾B型保税物流中心功能,推进湘粤非铁海联运通道,打造二手车出口交易城市试点,取得了一定成绩。但相比其他一些物流优势城市,这还远远不够。要真正实现“通江达海世界,物畅其流走八方”,我们能做的还有很多。

要提升“管”的水平。要用产业化理念提升物流产业发展水平。大力引进实力强的物流企业,增强竞争优势。要加强物流企业现代化智能化的改造和管理,积极发展多式联运,有效整合各种资源,线上线下有效衔接,推动国际国内物流、贸易、加工融合发展。

