

布局物流发展 助推“云品出滇”

□ 全媒体记者 姚飞宇

云南是我国面向南亚东南亚和环印度洋地区开放的大通道和桥头堡。据国家“十四五”现代物流有关规划及

《云南省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，云南省人民政府办公厅印发《云

南省“十四五”现代物流业发展规划》(简称《规划》),推动云南现代物流业发展在“十四五”期间取得明显成效。



中铁集昆明中心站。张彤 摄

构建立体综合运输通道

《规划》提出,依托综合立体交通基础设施网络,构建以航空为先导、铁路为基础、公路为支撑、水路为辅助,铁海、公铁海、公铁水、陆空等多种联运方式并行发展,衔接“一带一路”和长江经济带,畅联国内、通达南亚东南亚和环印度洋地区的陆海国际物流大通道,支撑形成衔接内外、通达江海、陆海联动的大通道发展格局。

围绕上述目标,《规划》提出全省现代物流业发展的空间布局,即从物流通道、物流节点、物流网络、物流产业、重大项目5个方面进行布局。

在物流通道方面,打造“四出境”国际物流通道、“四出省”国内物流通道。在物

流节点方面,构建以省会城市为核心、重大交通物流设施与重点产业布局承载城市为骨干、州市域中心城市为支撑、口岸城市为辅助的四级物流节点体系。

在物流网络方面,对外在深化与周边设施联通合作、深度参与境外陆海联运节点建设、深耕南亚东南亚物流市场;对内推进出省出境大通道沿线关键物流节点建设。在物流产业方面,依托综合立体交通运输体系、物流通道、物流节点布局,构建“一核一带两区”物流产业发展格局。在重大项目方面,“十四五”期间重点推进100项重大标志性项目,总投资约2523.32亿元。其中,在建项目37个,总投

资约824.49亿元;新开工项目24个,总投资约403.86亿元;拟开工项目39个,总投资约1294.97亿元。

云南起笔交通,蓝图远大。党的十八大以来,云南持续加快综合交通运输体系建设,先后实施“双十”基础设施、县域高速公路“能通全通”“互联互通”、铁路“建网提速”、民航“强基拓线”、水运“提级延伸”、邮政“网络覆盖”等重点工程。“七出省五出境”高速公路网基本形成、“八出省五出境”铁路网不断延伸、“两网络一枢纽”航空网加快推进、“两出省三出境”水路网持续拓展、外联内畅的综合运输大通道加快形成。

培育国际现代物流企业

8月31日,第三十四批全国A级物流企业名单发布,其中,云南省新评定A级物流企业11家,升级物流企业4家,云南瑞和锦程实业股份有限公司、云南中畅物流有限公司升级为5A级物流企业。截至目前,云南省共有A级物流企业122家,其中5A级物流企业增至10家。

扩大内需和促进消费,发挥现代物流与商贸业共振的效果,就必须有具备国际竞争力的现代物流企业。针对打造现代物流企业,《规划》明确,要发挥龙头企业引领作用,提升中小物流企业专业化能力,培育壮大具有国际竞争优势的现代物流企业,推动物流市场主体多起来、大起来、活起来、强起来,加快实现市场主体数量倍增。

培育发展物流龙头企业。建立重点培育物流(供应链服务)企业名录库,按照

“一企一策”精准化培育。鼓励并引导物流龙头企业全方位参与国家与省级物流枢纽设施建设与运营,与物流枢纽承载城市政府平台公司开展市场化合作,培育一批资源整合能力强、运营模式先进的物流枢纽运营主体。

优化物流市场主体结构。支持我省中小物流企业专注跨境物流、冷链物流、城乡物流、智慧物流、航空物流等市场细分领域,重点发展一批组织化程度高、专业服务能力强、具有品牌优势和科技型“专精特新”物流企业。开展省级供应链创新与应用试点,持续创建国家供应链创新与应用示范。

提升行业集中度和影响力。推动有条件的州、市成立物流或供应链服务行业协会,促进行业健康有序发展。鼓励有实力

的企业积极参与国家A级物流(供应链服务)企业、星级冷链物流企业评级,推动国家A级物流(供应链服务)企业实现数量倍增。聚焦现代物流全产业链招商,精准对接一批合作意向度高的大企业,引进一批强链补链延链的国内外物流领军企业。

此外,建设现代物流企业,农业也将受益无穷。在保障生鲜农产品质量和安全、助推“云品出滇”、构建冷链物流服务体系、推进要素交易市场建设、提升绿色优质农产品供给能力、拓展中高端农产品供给市场等方面发挥着重要作用。

未来3年,云南将深入实施物流企业“强主体”专项行动,支持物流企业在全省重要物流通道、物流节点布局建设重大项目,为构建现代物流体系、服务经济社会高质量发展提供有力保障。

做好目标建设保障工作

8月30日,中共云南省委在昆明召开“云南这十年”系列新闻发布会·综合交通运输专场发布会,云南省交通运输厅副厅长马德芳指出,“要全面提升工作效能,开展物流保通保畅、社保金融帮扶、优化通行管控、‘三进市场主体’等工作。”

针对一系列建设目标,拥有配套保障政策措施必不可少。《规划》提出了六大保障措施,即提高行业治理能力、提升要素保障水平、加大政策扶持力度、持续优化营商环境、增强科技创新能力、建设专业队伍。

在提高行业治理能力方面,健全完善高位统筹、部门协作、上下联动的领导推进机制。探索创新物流行业治理新模式,理顺现代物流业管理体制机制,鼓励有条件的州、市成立现代物流业发展服务和促进机构。鼓励国家和省级物流枢纽承载城市创新管理体制机制,借鉴省外经验做法,按照精简高效、企业化、专业化运作和

与国际接轨的原则。

在提升要素保障水平方面,加大物流用地政策保障,鼓励州、市政府利用有效载体和多种渠道整合盘活存量土地资源。鼓励政府负责土地平整并建设道路、管网等基础设施,企业负责建设经营性物流基础设施。发挥国有资本投资公司对现代物流业的投资引导和产业结构调整作用。

在加大政策扶持力度方面,提出多渠道统筹各类专项资金,优先支持重大公共物流基础设施、集疏运体系、物流信息化和标准化建设等项目。鼓励金融机构开展存货质押、仓单质押等业务,探索电子仓单质押融资服务。

在持续优化营商环境方面,坚持“政府围着企业转,企业有事马上办”,以更大力度深化“放管服”改革。支持各州、市在物流领域开展“一照多址”改革,精简快递分支机构办理手续,全面实施快递末端网点

备案管理。在RCEP合作框架下,探索海关监管结果互认。全面推进“两步申报”“提前申报”等便利化措施,提高通关效率。

在增强科技创新能力方面,组织建立促进现代物流业创新驱动发展的共性技术研发体系,在智慧物流、国际多式联运等领域支持龙头物流企业与高校联合成立研发机构。聚焦国际多式联运、跨境物流、智慧物流、冷链物流、物流降本增效等领域,开展现代物流业关键核心技术攻关与应用示范。

在建设专业队伍方面,制定物流紧缺人才培养计划,加强创新型、应用型、技能型物流人才培养。推动省和各州、市人才支持政策相互衔接、人才工作体系相互配套、人才发展平台相互支撑,构建与国际接轨的物流人才发展体制机制。在云南省高层次人才培养支持计划“产业领军人才”等专项中,倾斜培育一批全省物流产业领军人才和科技骨干。

随着时间的推移,市场竞争的激烈,物流已从附属服务转变为提高制造企业市场竞争力、降低成本、挖掘利润空间的重要一环,物流企业与制造企业融合发展格局正在形成,以物流为内涵的供应链越来越显示出重要作用,笔者就“链”起来与“融”合好两大问题谈几点看法。

保持优势的关键

中国,被称为世界工厂,制造业具有全球最完整的产业体系,有超大规模的市场优势和内需潜力。近年来,高技术制造业增加值增速接近10%,以华为、大疆、海康威视等为骨干的高新制造业不断释放出中国制造的强大发展动力。

数据显示,工业品从原材料采集、生产制造到消费端整个流程中90%以上的时间处于物流环节,因此,物流在供应链中很重要,起到“搭”链的作用。

供应链指的是产品从生产到交付的过程中所涉及到的企业、信息等构成的链条,或者称网络。

制造业能否继续保持优势?关键在供应链。进入2022年,在新冠肺炎疫情和世界变局之下,供应链弹性不足、产业链协同不强、物流业制造业联动不够等问题凸显。但笔者认为,我们不仅要看到制造业供应链存在的挑战,更要看到我国制造业供应链的优势。随着国际贸易争端的加剧与新冠肺炎疫情的大流行,供应链“脱钩”的话题渐成热点。

中国承受着高端制造业向美、欧、日等发达国家回流以及劳动密集型制造业向东南亚等欠发达国家加速转移的“双向挤压”,产业的转移必然导致供应链的溢出。另一方面,我国拥有世界上最齐全的工业体系与供应链网络,也拥有最大规模的市场。

制造企业和物流企业间供应链协同的重要性越发凸显,制造业与物流企业在供应链运作中要深度融合,制造企业和物流企业在协作过程中,如何提高整个供应链的透明度、灵活性、协同性,是目前最需要解决的问题。

实现共赢的创新

当前,产业链供应链稳定十分重要。制约制造业企业降本增效的主要压力,则是来源于企业的供应链管理。

要做到不断链,就要找准“痛点”,疏解“堵点”,明确“打通堵点、连接断点、畅通循环”的基本思路。

推进物流业与制造业融合发展,鼓励物流企业主动深入制造企业提供一体化供应链服务,制造业物流供应链条长且容易断层,要提升各物流环节的衔接度和紧密度,没有在优化全局供应链的角度去设置物流节点,可能与制造流程脱节。

制造业的生产端物流、采购端物流、销售端物流以及交付端物流,都有各自的服务特殊性和侧重点,都在供应链中得到反映,解决供应链管理各环节信息不对称、不明确,打破制造业企业与物流企业之间的屏障,实现共赢。

供应链高度整合上下游。上下游企业协同互动,致力于建设覆盖面广的物流产业供应链体系。汽车生产的整个供应链是较复杂具有代表性的供应链之一,汽车和后来的手机行业,作为改造供应链的最大需求者,正在想方设法地把上下游的利益



制造业物流的『链』与『融』

□ 絮语

绑定在一起。

“深度融合”体现在物流业与制造业在供应链全链条上的战略合作、相互渗透、共同发展。

现代供应链形成的一大特征,是从需求端出发,需要什么就生产什么,这就是定制化制造,一种新时代的制造模式,与现代消费相联系。是按照上游订单为主,去采购、生产,这种反向生产方式,决定了供应链的重要性。

物流企业与制造企业通过市场化方式创新供应链协同共建模式。在智慧物流的加持下,优化制造业生产流程,发展定制化生产等服务型制造新模式,在供应链流程设计,整体方案策划、供应链全环节服务上进行创新。

智能制造风口下,从原材料采购、产品生产到最终销售,贯穿产品全生命周期的智能物流系统正在成为推动制造业物流发展的重要引擎,为制造企业构建柔性供应链以更好地适应市场环境变化提供了可能。

两相融合的升级

物流贯穿生产和销售的所有环节,对企业的生产能力和服务水平有着重要支撑,如何让物流系统满足智能制造时代的企业发展需求,让二者有效融合,是当前政府与企业关注的重要问题。

物流业与制造业融合具有政策红利。2020年,13个部门和单位联合印发《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》为物流业与制造业深度融合指明了方向,促进物流业制造业协同联动和跨界融合。

物流与制造,也可以说是生产与交付。低成本是物流的核心,也是二者融合的基础,二者融合发展要符合持续性的低成本的要求。物流业与制造业主体的融合,表现在设施设备融合联动,业务流程融合协同,也就是技术融合、装备共用,AGV、自动化立体库、垂直提升机、码垛机器人、输送线等物流技术的应用越来越普遍,只有将各类设备与作业流程很好地衔接起来,才能把设备的优势最大化地发挥出来。

从两业联动到两业融合,是一个重大进步。“两业联动”强调加强制造业与物流业间的相互协同、相互促进;而两业融合,是深度融合和创新发展。后者是在前者基础上的飞跃,是质变过程,发挥1+1大于2的作用。

“制造+物流”的融合发展,促进了制造的进步与物流的发展。物流服务的快速发展是一种发展趋势,它渗透到制造业,推动了制造业核心产品的研发提升和结构升级。在笔者看来,融合不是过去的制造企业“大而全、小而全”的自助服务的传统物流模式,而是在专业化分工基础上形成“优势互补、你中有我、我中有你”的深度合作,物流企业与制造企业间风险共担、利益共享的联动融合发展格局正在形成,推进物流降本增效,促进制造业转型升级。

智能制造已成为当前制造业发展的主流方向,也成为制造业创新升级的突破口和主攻方向。促进智能制造的发展,推广应用物流机器人、智能仓储、自动分拣等新型物流技术装备,提高二者融合的数字、智能化水平也有了范例。例如:中国邮政在青岛生产制造基地布局,形成配套的人厂仓配中心,按照客户要求提供业内先进的多层穿梭车系统、托盘自动密集存取系统、“货到人”AGV拣选系统等自动化模式。

笔者认为,将物流业制造业深度融合的信息基础设施纳入数字物流基础设施建设,夯实信息资源共享基础,全流程的大数据采集与信息库的搭建,为推进物流业和制造业的相互支持、渗透互融提供了可靠保障。



货车运输。本报资料室供图