政策保驾护航 山西货畅其流

□ 全媒记者 刘知微

物流天下

近日，山西省邮政管理局联合省发改委、财政厅、商务厅印发《2023年农村寄递物流服务全覆盖提质工程实施方案》（简称《方案》），加快推进农村寄递物流体系建设，进一步补齐农村物流短板，助力乡村振兴。

完善农村物流体系是促进农村消费、推进乡村振兴的重要举措。今年以来，山西省出台一揽子政策、规划持续推进物流体系建设，推进“快递进村”“农产品进城”，为乡村振兴提供强劲动能。

冷藏箱。

寄递物流融合发展

如今，“晋粮、晋果、晋酿”等山西地方特色端上了百姓们的饭桌上。数据显示，2022年9月至今，在京东先后举办的包括年货节在内的5场大型线上营销活动上，中药材、杂粮粉、苹果等销售量飙升，累计曝光量破7500万次。

“这糖心苹果好吃得很，一口脆甜多汁，我和孩子们都很喜欢。”一名消费者表示，临猗苹果是山西省运城市临猗县的特产，受到不少消费者欢迎。

目前，全国每天都有1亿多件快递包裹在农村地区流动，农产品寄递需求旺盛，通畅产品的“进村出村”之路颇为重要。

此次出台的《方案》强调，在巩固2022年农村寄递物流服务全覆盖“一特色三标准”目标的基础上，按照县级统仓共配一体化、乡镇服务标准化、村级管理规范化的“三化”要求，建立健全“省级协调、市级负责、县级落实”的工作机制，全面推进农村寄递物流服务全覆盖提质工程，畅通“农产品进城、消费品下乡”双向流通渠道，更好服务经济社会高质量发展。

同时，《方案》提出，2023年将打造20个县级统仓共配一体化运营样板示范县，建设200个乡镇服务标准化的快递综合服务站，推进2000个村级快递便民服务点进行快递网点末端备案。省级财政资金将对通过电商平台销往县域外的农副产品按件给予物流费用补贴，下行快件给予差异化补贴。

建设更多的快递综合服务站，不仅让快递更迅速地送到全国百姓们手上，还能更快地将农产品送出村镇，递送到各家的“菜篮子”“果篮子”中。由此来看，快递物流服务的提质增效能带来“双赢”局面。

近日，山西省工信厅发布消息称，2月，山西省物流业景气指数为51.3%，较上月回升7.1个百分点。指数回升至扩张区间，反映出春节假期等因素影响消退后，整体物流市场逐步回升，市场活跃程度提高。

在此背景下，快递服务品质越好，效率越高，将赢得更多市场。2月，山西省政府办公厅印发《关于加快电子商务体系和快递物流配送体系贯通发展行动计划》（简称《计划》）。《计划》明确，到2023年底，电子商务与快递物流服务体系更加健全，全省快递实现市域城市“半日达”、县域城市“次日达”；到2024年底，电子商务与快递物流服务体系深度融合，农产品进城、工业品下乡双向流通渠道更加畅通；到2025年底，电子商务与快递物流服务体系有效贯通，建立起普惠城乡、通达国际、产业协同、便捷高效的服务体系。

冷链物流仍是关键

冷链物流是运输生鲜果蔬、肉食品的重要基础设施。持续推进农村冷链寄送体系，从根源上减少农产品的产后损失，必须建设完善的冷链物流体系，解决物流仓储问题，打通“互联网+”农产品出村进城“最后一公里”。

2月16日，山西省发改委公布《山西省“十四五”冷链物流发展规划》（简称《规划》），提出要聚焦打造京津冀冷链物流仓储基地目标，构建“123”冷链物流发展新格局。

“1”是“一带”，形成沿大同、朔州、太原、晋中、临汾、晋城等冷链需求集中地区的南北发展带；“2”是“两网”，建设以国家骨干冷链物流基地为引领，以区域冷链物流处理中心为节点，服务果蔬、肉禽为主的产地冷链物流网以及服务于城市消费为主的城市冷链物流网；“3”是“三集群”，构建以运城、临汾、晋城、吕梁果蔬主产区为依托的果蔬冷链物流服务集群，以大同、朔州等肉类主产区为依托的肉类冷链物流服务集群，以晋中国家骨干冷链物流基地为依托的高新农业冷链物流服务集群。

目前，大同市响应政策号召，积极打造冷链物流设施，让原本季节性的农产品可以一年四季“上饭桌”。大同市其他县区的农产品，如阳高县的鲜杏，天镇县的土豆、糯玉米……都可以通过冷链物流便捷地运往全国各地。截至目前，山西大同市已经建成产地冷藏保鲜设施386个，容积达30多万立方米，可储存3万多吨鲜活农产品。

此外，在山西冷链物流进入高质量发展阶段，许多冷链物流企业也加入发展车队，立足于自身专业化优势，采用先进的制冷设施设备，推出冷链物流一体化、全程可视化服务模式，为鲜活农产保“价”护航。

多方面持续发力

今年一揽子政策实施以来，山西省物流业发展可谓更有目标和动力。

山西省工信厅发布的最新数据表明，随着稳经济政策措施效应进一步显现，企业复工复产加快，供需两端回暖，产能增加，物流业需求有望继续稳步回升。

业务总量指数和新订单指数双回升。2月份，业务总量指数为51.3%，较上月回升7.1个百分点；新订单指数为51.6%，较上月回升4.6个百分点。物流行业业务规模恢复较快。

平均库存量指数和库存周转次数指数双回升。2月份，平均库存量指数较上月回升2个百分点，为52.3%；库存周转次数指数较上月回升6.4个百分点，为49.7%。物流库存量有所增加，货物周转加快，供应链业务比较活跃。

设备利用率指数和从业人员指数双回升。2月份，设备利用率指数回升7.1个百分点，回升至50.3%；从业人员指数为50.8%，较上月回升9.6个百分点。显示出随着业务量规模的扩大，物流相关设备利用率有所提高，物流从业人员就业形势稳定。综合来看，山西省社会物流业务活动有望得到持续恢复。

今年目标已至，物流行业发展还需步步为营。数字经济“东风”来袭，数字化转型成为各行各业发展的“必修课”，在人工智能、大数据、云计算广泛应用的今天，物流园区加快投入仓储机器人等新兴技术，运营智慧化和供应链数智化发展已成为物流运输的未来趋势；打造快递进村产业链条，呈现规模效应，通过电商布局与供应链服务平台结合，建立高效智慧的“店+仓+链”一体化等等，使产业链发展至先进的社会供应链，逐步实现物流产业的高质量发展；物流行业人才紧缺、仓储高标化转型发展……每一步都需要专精覃思，细致规划。

未来，山西省发展现代物流产业，需持续拓宽延伸物流产业链条，汇聚先进的理念、人才、模式、资源等，逐步开启山西省经济社会高质量发展新篇章。

打造现代水运物流体系 服务构建新发展格局

□ 罗本成

观察与思考

国务院办公厅印发的《“十四五”现代物流发展规划》（简称《规划》）提出，建设供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代物流体系。《规划》指出，现代物流是延伸产业链、提升价值链、打造供应链的重要支撑，在构建现代流通体系、促进形成强大国内市场、推动高质量发展、建设现代化经济体系中发挥着先导性、基础性、战略性作用。

新要求

水运作为现代物流体系的重要构成，不仅承担着更好地服务新发展格局构建、推动现代产业体系发展、促进区域协调发展的重要使命，同时也承担着支撑更高水平对外开放、保障国际供应链稳定、助力绿色低碳发展、保障国家安全的时代要求。

准确把握新形势新要求，统筹发展和安全，加快构建现代水运物流体系，促进提升产业链供应链韧性和安全水平，更好地支撑服务国家重大战略实施，助力形成强大国内市场、构建新发展格局，具有重要意义。

一是要进一步强化战略支撑引领，强化港口战略支点和航道内引外联作用，提升水运综合服务能级，更好地服务和融入国家发展大局。二是要进一步推进统筹融合发展，优化水运设施网络，加强水运与其他运输方式有效衔接，统筹谋划水运基础设施建设、服务体系构建、技术装备升级、业态模式创新，着力提升水运物流发展的系统性、协调性。三是要进一步推进智慧绿色发展，加强数字化科技赋能，加快推进智慧港口、智能航运等建设，积极发展水运枢纽经济、通道经济，强化港口船舶污染防治，推进打造绿色水运，着力推进水运物流质量变革、效率变革、动力变革。四是要进一步强化供应链安全韧性，强化规划统筹，深度嵌入产业链供应链，增强水运物流供应链弹性和系统韧性，提升水运对国际物流供应链的安全保障能力。

深圳港。 本版图片由本报资料室提供

新融合

按照《规划》的总体部署，强化创新驱动，以统筹融合、优化布局、高质量发展为主攻方向，加快构建供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代水运物流体系。

第一，注重统筹融合，着力构建现代基础设施体系。以统筹融合为导向，着力联网补链强链，打造布局合理、功能完善、内外联通的现代水运基础设施体系。一是完善水运基础设施网络，加快长江干线、西江航运干线、京杭运河等大通道扩能升级，稳步推进运河连通工程，推进高等级航道建设。二是以国际枢纽海港、主要港口为重点，着力强基优能，打造高能级港口枢纽。三是强化重要枢纽性港区及其集疏运体系建设，推进与其他运输方式的互联互通、高效衔接，推进水陆联运、水水中转高效衔接。四是衔接国家综合立体交通网主骨架，深入推进港口型国家物流枢纽布局建设，推动枢纽功能对接、联动发展。五是推进装备技术升级改造，加快建设与装备协同的数字化、网联化、智能化基础设施体系。

第二，聚焦经济高效，着力提升水运物流质量效率。围绕做优服务链条、做强服务功能、做好供应链协同，优化水路运输组织，丰富产品供给，促进全链条物流提质、增效、降本。一是强化多式联运组织能力，大力发展全程物流、供应链物流。二是优化集装箱、原油、铁矿石、LNG、粮食等专业化海运系统，积极发展冷链、汽车、化工、应急等专业物流，提升水路运输专业化水平。三是打造“一站式”物流服务平台，加快推进“单一窗口”功能覆盖海运贸易全链条，大力发展枢纽平台经济。四是推动港口向物流供应链、价值链、服务链组织中心转变，推进构建以港口为核心的现代物流供应链体系。五是加强港口、无水港等与腹地生产、流通、贸易等大型企业的无缝对接，密切通道经济联系。六是适度超前布局港航公共设施，提升水运设施对国际物流供应链的安全保障能力。

第三，坚持创新驱动，着力推进水运智慧化发展。强化数字化科技赋能，以数字化、智能化为主线，加快水运数字化转型和新动能培育，提升水运智慧化发展水平。一是加快水运数字化转型，建设水运数字基础设施，推动设施设备网联化、数字化。二是借力“新基建”，推进5G、大数据、AI、数字孪生、区块链等技术深度融合应用，发展智慧港口、数字航道、智能航运等新型基础设施，积极推进新一代自动化码头、堆场建设改造。三是加强新技术、新能源、新装备创新应用，推进自动导引车、智能穿梭车、绿色载运工具、智能装卸机械等的应用，推进船舶装备技术升级，推进江（河）海直达船型研发和推广应用。四是加强自主创新、集成创新，前瞻研究布局“AI+”“数智+”新一代智慧水运系统，研究制定水运“智慧大脑”相关标准规范。五是加快科技创新和成果转化，推动以智能计算、数据赋能、知识推理等智慧场景应用为重点的示范工程，引导形成一批可复制、可推广的最佳实践案例。

新发展

第四，强化底线思维，着力打造绿色安全水运。

践行绿色发展理念，加强资源集约节约利用与生态修复，推进生态航道、绿色港口、绿色船舶建设；构建清洁低碳的港口船舶能源体系，促进岸电设施常态化使用。深入推进中长距离大宗散货“公转水”；严守生态保护红线，将生态环保理念贯穿水运基础设施规划、建设、运营和养护全过程。

牢固树立安全发展理念，健全完善水运安全体系。提升设施设备本质安全水平，加强水运关键信息基础设施安全保护，强化重要数据资源安全保障；建立水上交通运输安全保障体系建设，提升水运安全发展水平；将平安中国建设要求有机融入到水运发展中，建设平安港口、平安航道。

第五，突出开放融合，着力提升水运国际竞争力。立足国内、放眼全球，提高海陆双向开放水平，着力培育国际航运竞争优势，更好服务高水平开放、“一带一路”高质量发展。一是强化国际枢纽港能级，加密国际海运航线，拓展国际金融、国际贸易等综合服务，提升港航服务国际化水平。二是构建海外节点、通道和物流网络体系，完善全球海运服务网络，提高海运全球连接度，提升全球港航资源配置能力。三是优化海运船队规模结构，提升船舶装备技术水平，提高海运船队国际竞争力。四是深化港航海事国际合作，推动与海丝沿线国家和地区海运法规、政策、规则、标准的“软联通”。深入参与海事领域全球管理，提升在世界主要海事事务中的话语权和影响力。

第六，注重规范高效，着力建立现代水运治理体系。以“科学规范、协同高效”为导向，着力推进水运治理体系和治理能力现代化。一是深化水运事权改革，优化营商环境。深入推进简政放权，健全水运市场治理规制。二是强化法规制度保障，建立健全水运产业政策、法律法规、标准规范体系。三是推动跨部门、跨区域、跨层级政务信息开放共享，创新“通关+物流”服务。四是推进多式联运标准对接，加强多式联运装载单元、转运设施、集装箱运输作业等标准制定。五是加大创新型人才培养力度，加强建设高素质人才队伍。

（作者系交通运输部水运科学研究院研究员）