

DOI: 10.13718/j.cnki.xdzk.2021.07.018

“互联网+”时代发展高效物流的路径与策略

——以重庆物流业为例

胡万达, 何跃, 胡继明

重庆广播电视大学 管理学院, 重庆 400052

摘要:“互联网+”高效物流是运用“互联网+”思维,构建共享开放协同的智慧物流生态链。本文运用系统科学的基本原理以及逻辑实证等研究方法,对重庆市物流业市场发展现状的数据进行分析,明确其发展面临的优势和不足。依据现实逻辑和物流产业发展的内生规律,构建了重庆发展“互联网+”高效物流的路径。从优化物流发展环境、引导物流产业集聚式发展、打造“通道+枢纽+网络+平台”的物流运行体系、建设城乡物流配送体系、构建物流信息开放共享服务体系等方面,提出了重庆实施“互联网+”高效物流的创新策略。

关键词:“互联网+”; 高效物流; 智慧物流; 转型升级; 创新策略

中图分类号: F259.22

文献标志码: A

文章编号: 1673-9868(2021)07-0139-07

发展“互联网+”高效物流,是构建现代物流新业态、新模式,助推产业转型升级,推动我国从“物流大国”迈向“物流强国”,实现经济高质量发展的必然要求^[1-5]。

近年来,重庆市政府健全管理体制,加大扶持力度,为重庆市物流业健康持续发展提供了重要支撑。2019年,全国社会物流总额为2 980 000亿元,同比增长5.9%;重庆市为28 389.9亿元,同比增长6.7%,增长态势基本平稳,略高于全国平均水平,低于部分中西部省。全国完成货运量471.36亿吨,同比增长-8.5%;重庆市为11.29亿吨,同比增长-11.9%。全国货物运输周转量199 394.3亿吨公里,同比增长-2.6%;重庆市为3 614.2亿吨公里,同比增长0.6%,高于全国平均水平。全国交通运输、仓储和邮政业实现增加值42 802.1亿元,增长4.3%;重庆市为977.1亿元,增长6.9%^[6-8]。2019年全国物流业总收入10.3万亿元,同比增长5.9%;重庆市为2 785.4亿元,同比增长12.5%,高于GDP增速0.4个百分点;重庆市物流业增加值为1 164.3亿元,同比增长10.5%^[9-10](本文数据来源于《2019中国统计年鉴》《2019重庆统计年鉴》《中国物流年鉴2018》《中国物流年鉴2019》《2017年重庆经济展望》《2018年重庆经济展望》《2019年重庆经济展望》《2020年重庆经济展望》《中国现代物流发展报告2019》,有关省市2018-2019年《国民经济和社会发展统计公报》等)。

2019年,重庆市社会物流总额增速高于全国平均水平,低于部分中西部省;重庆市社会物流总费用同比增长12.1%,大大高于全国平均水平(7.3%)以及中西部部分省市。重庆市社会物流总费用与GDP的比率下降至14.7%,与全国平均水平持平。货运量增长低于全国平均水平,货运周转量高于全国平均水平。重庆市内河港口完成货物吞吐量从2018年的全国第5跌到第7,航空货邮吞吐量从2018年的全国第11跌到第19。2019年快递业继续保持较快增长,全国快递业务量累计完成635.2亿件,同比增长25.3%;重庆市为5.53亿件,同比增长20.8%。全国快递业务收入累计完成7 497.8亿元,同比增长24.2%;重庆业务

收稿日期: 2020-10-12

基金项目: 重庆市社会科学规划项目(2018YBGL045); 国家社会科学基金项目(19BGL244)。

作者简介: 胡万达, 硕士, 讲师, 主要从事物流管理研究。

收入累计完成 70.45 亿元, 同比增长 21.4%。总的来说, 重庆的物流业在全国处于中下游水平。

1 重庆市物流业发展存在的不足

虽然重庆市物流产业发展在区位优势、国家物流功能定位高端、出境出海大通道高效便捷、拥有众多国家级物流平台、内外部发展环境持续优化等方面具有优势, 但仍然存在诸多不足。

1.1 结构性矛盾突出

大型综合性货运枢纽、各种物流基地、物流中心无法与不同的运输方式有效连接, 道路路网互联互通性较差, 公路货运专用车辆占比低, 货运场建设滞后, 水路航道整体等级较低, 货物吞吐能力有限, 铁路运输线路存在较为严重的方向性差异, 航空物流货运体系不健全, 智慧仓储建设滞后, 物流设施设备和装备的标准化程度较低, 缺少必要的公共物流信息交换平台, 现代信息技术和手段、条形码技术、全球卫星定位系统、物流管理软件等在物流领域应用不广泛。

1.2 管理体系分割

重庆市物流管理体系仍处于各自独立、相互分割的状态, 没有形成一体化格局。如在运输管理体制上, 各地区、各部门的管理权力和责任交叉重复, 多头管理、分立发展现象较为突出。一些部门、行业存在地方保护主义, 管理方式为片段式, 导致运输、仓储、包装、装卸、搬运、流通、配送等物流环节缺乏有机衔接, 造成物流资源浪费。铁路的车站、公路的货场和各企业的仓储距离较远, 由于地域分散, 致使要完成商品的一次物流环节需要经过多次周转, 增加了企业成本。

1.3 货运结构单一

从货运结构上看, 2019 年重庆完成货运量 11.29 亿吨, 增长 -12.1%。其中, 公路货运量为 89 965 万吨, 同比增长 -16.0%, 占比 83.47%; 水路货运量为 21 093.77 万吨, 同比增长 8.4%, 占比 15.20%; 铁路货运量为 1 692.45 万吨, 同比减少 0.8%, 占比 1.32%; 航空货运量为 14.6 万吨, 同比增长 7.5%, 占比 0.01%。可见, 货运结构极不合理, 公路货运量的占比一直保持在 80% 以上, 水路货运量占比则刚超过 15%, 铁路货运量为负增长, 从而导致物流成本居高不下。特别是受 2020 年新冠肺炎疫情的影响, 货运量乃至物流业均受到很大冲击。

1.4 物流企业缺乏竞争力

截至 2019 年底, 重庆市有国家 A 级物流企业 56 家, 其中 5A 级 5 家、4A 级 14 家、3A 级 29 家、2A 级 8 家, 与全国其他省相比(如四川省 271 家, 广东 374 家, 浙江 710 家)差距很大。影响重庆市物流企业竞争力内部因素的专项调查显示, 52.1% 的受访企业认为业务运作网络化程度低是影响企业竞争力的最主要因素, 40.7% 的企业认为服务内容单一, 38.5% 的企业认为信息化水平不高, 34.3% 的企业认为运作成本较高。随着国际国内顶尖物流企业逐步布局战略性中心城市, 重庆市大多数物流企业由于竞争力不强, 难以应对市场挑战。

1.5 信息化水平不高

重庆市大多数物流企业的信息化建设尚处于起步阶段, 信息技术只应用于一般的业务操作, 自动化、智能化的仓储、运输、装卸、搬运等技术设备和手段应用不普遍, 电子数据交换(EDI)、地理信息系统(GIS)、全球定位系统(GPS)等新技术、新成果的使用率低。物流信息公共服务平台建设比较滞后, 政府与企业、企业与企业之间存在“信息孤岛”现象, 不能实现信息无障碍交换与共享。物流行业的相关综合配套环境和信息化设施设备数量少、功能差, 各类信息资源未能与物流行业发展需求形成良性互动。

1.6 专业性人才储备不足

重庆市物流行业所需的专业性人才、高端人才和新型人才储备不足, 尤其是懂国际运输、供应链管理的专业性人才更为紧缺。2017 年, 162 家样本物流企业员工总数为 74 593 人, 物流从业人员 5 0361 人, 占比 67.5%。其中, 中、高级物流师 1 159 人, 占比 2.3%。2017 年, 样本物流企业员工年均收入 51 959 元, 劳动报酬同比下降 13.37%。物流企业高级人才占比低以及劳动报酬下滑, 已严重影响重庆市物流的持续发展。同时, 创新创业的软硬件环境对于中高端人才的吸引力不够, 尚未形成吸引人才、留住人才、用好人才的良性机制。

1.7 配送体系“最后一公里”不健全

配送体系“最后一公里”仍然是重庆市物流业发展的痛点和难点。究其原因:①铁路、公路、水路、航空等多式联运管理体制不顺,导致物流企业运营成本高,效率低。②配送车辆通行难、停靠难、收费多、罚款多,降低了配送效率。③由于客户分散,车辆安排难度大,小区快递末端管理问题仍未得到解决。④乡镇、农村快递配送成本高,企业提升农村快递配送能力内生动力不足,导致农村快递服务不能到家。

2 重庆市发展“互联网+”高效物流的路径选择

“互联网思维下物流产业发展模式的创新,是一种物流新业态”^[11-15]，“互联网+”高效物流使“传统物流产业高效化借助互联网模式已成必由之路”^[16-19]。依据国家和重庆市物流发展政策,通过创新驱动战略和互联网技术,提升物流行业的核心竞争力,加快发展方式转变,调整物流行业结构,推动产业结构升级,构建符合重庆市市情的“互联网+”高效物流发展路径。

2.1 厘清发展定位

坚持“技术引领、融合创新、多业联动、资源共享、高效安全”原则,围绕“聚力大通道、构建大枢纽、打造大口岸、发展大物流、营造大环境,加快建设内陆国际物流枢纽和口岸高地”目标,进一步厘清重庆市“互联网+”高效物流的发展定位。建立健全口岸物流战略规划体系,加快出海出境大通道和国家级物流平台建设。着力构建内陆国际物流枢纽支撑,完善多式联运体系,有序推进内陆国际物流分拨中心建设,深化拓展口岸功能,优化营商环境。合理规划、优化区域物流总体布局与物流中心布局,完善区域物流网络及其功能,构建较为合理的物流园区和商品市场相互依存的空间格局,建设“布局合理、功能完善、多业联动、结构优化、环保绿色、一体发展”的现代物流体系。优化顶层设计,完善保障措施,为重庆市发展“互联网+高效物流”构建开放协同的智慧物流生态圈。

2.2 建立互联互通的物流供应链联动体制机制

重庆市发展“互联网+高效物流”,应加快体制机制创新,采取更加优惠的政策激励措施,打破区域、部门、行业之间的壁垒,构建一体化的物流管理体制,为重庆物流产业发展赋予新的发展动能。建立健全资源共享、信息交流、政策解读、评估决策等机制,促进各部门、各行业、各企业之间的协调联动,形成发展合力。推进税收制度改革,为物流产业发展提供合理的税收激励政策。发展“互联网+物流金融”,加快金融体制机制创新。促进物流业与制造业、商贸业、金融业、农业、加工业、服务业等多业联动,推进物流园区以及跨区域联动发展,构建互联互通的物流供应链联动体系和联动机制,从而形成以“互联网+高效物流”服务网络为依托的一体化产业发展体系。制造业与物流业联动发展,不仅是制造业实现高质量发展的重要选择,也是物流业效率效益水平提升的主要途径^[20-22]。

2.3 构建“互联网+高效物流”商贸模式

互联网的发展为重庆市产业布局带来了新的变革,重庆市应加大对互联网企业的支持,大力培育网络商城、电子运营商、第三方与第四方物流企业,发展支柱产业和战略性新兴产业,聚集新型产业群,发展工业物流等专业物流。重庆市与京津沪等直辖市市情最大的区别在于,集大城市、大农村、大山区、大库区为一体,是国家城乡统筹的试点示范城市,应着力促进区县、农村消费的变化,扩大物流覆盖半径和纵深。在电子商务物流与移动通信互联网的多重驱动下,传统物流模式逐渐被新兴模式取代,形成了“互联网+高效物流”商业新模式。构筑新的商业流通体系,从集聚服务营销模式、基于技术形态的多元一体化物流模式、开放型物流运营平台模式、多维度供应链综合模式、平台经济模式、立体生态经济模式^[23-24]等方面重构智慧物流商贸模式,为建设内陆国际物流枢纽和内陆开放经济高地提供重要支撑。

2.4 创新现代物流发展模式

“‘互联网+’之于物流业,使互联网成为物流的‘指挥系统’”^[25]。重庆市创新“互联网+”高效物流的发展模式,构建现代大物流新体系,可采用以下模式:①信息技术手段升级模式。物联网应用技术给重庆市物流信息体系带来了一场信息技术革命,重庆市应建立“互联网+”多业信息联动联盟机制,大力推广激光条码、大数据、云计算、物联网、区块链等先进的信息技术和互联网技术的应用,促进手持终端设备的开发和移动互联网APP的应用。鼓励龙头企业进行技术创新,用技术引领推动重庆市物流行业的转型升级和效

率提升。② 产业融合发展模式。“互联网+”形成了物流园区、制造业、农业产业与物流供应链一体化融合发展的服务体系。重庆市应建设区域性现代化电商物流中心,培育第三方、第四方物流企业集群,增强物流业与相关产业的融合与联动度,形成多方共赢局面。物流业与其他产业之间横向形成“产业生态圈”,纵向形成“物流供应链”,无论是从时间上还是空间上,多业联动都促使各种业态高度集聚,新型的“产业融合体”发展模式开始呈现。③ 创新驱动发展模式。运用互联网思维,构建创新驱动发展模式。大力引入资本、技术、互联网平台,突破传统物流盈利模式的限制,实现物流行业生态模式的变革,从而形成“互联网+高效物流”新型物流生态圈,产生增值服务效益,成为新的利润增长点。

3 重庆市实施“互联网+高效物流”的创新策略

根据“互联网+”高效物流的内涵和特征、物流产业发展的内在规律、国家和重庆市发展“互联网+”高效物流的政策导向、目标任务和路径选择,结合物流产业发展实际,重庆市发展“互联网+高效物流”可实施创新策略如下:

3.1 健全制度体系,优化“互联网+”高效物流发展环境

① 重庆市政府应在国家有关政策的指导下,针对新冠肺炎疫情出现的新情况,组织专家对重庆市物流产业发展、财税金融支持、物流仓储项目与用地、西部陆海新通道指数等进行专题论证和研究,为构建科学、务实、精准的政策体系夯实基础。② 进一步建立健全口岸物流战略规划体系和制度体系,制定《重庆市“互联网+”高效物流实施意见》《重庆市推动西部陆海新通道建设实施方案》《重庆市物流业高质量发展实施意见》《重庆市物流信息平台体系建设实施指导意见》等政策文件,优化“互联网+”高效物流发展环境。③ 建立物流产业发展财政预算投入机制,推进互联网金融模式和物流产业深度融合,为物流产业发展提供资金保障。重点支持供应链物流、冷链物流、城乡配送网络的信息化、物流标准化建设、供应链平台建设及其配套设施建设,对汽车整车、集装箱码头装卸作业等进行补贴。发挥重庆市产业引导股权投资基金作用,设立西部现代物流基金,向物流基础设施和市内重点物流项目提供金融支持。④ 进一步完善物流工作机制,设立全市口岸物流工作发展联席会议制度,建立重庆市西部陆海新通道建设领导小组;进一步完善陆海新通道国内外合作机制,建立成渝“双城经济圈”合作发展机制,构建省际协商协作机制;加强海关和金融系统合作,建立跨关区通关协同和金融保障机制。

3.2 依托“互联网+”物流技术,加强物流基础设施和人才队伍建设

应用“互联网+”物流技术,不断完善与重庆市产业发展相适应的物流设施设备。① 市政府应制定城乡一体化物流体系基础设施建设规划,加强城乡物流基础设施和信息网络建设。通过政策资金支持,鼓励企业配置先进的智能化物流设施设备,建设深度感知的智能仓储系统,提高仓储自动化和智能化水平,强化物流企业的智慧化管理,增强市场竞争力。发挥“互联网+”系统优势,利用互联网技术推动物流产业发展,为客户提供全方位、智能化、一站式服务。② 进一步完善城乡智能物流配送体系,消除城乡物流壁垒。建设区域性现代电子商务物流中心和公共仓储配送中心,打造社区化配送新模式。大力建设城乡物流中转站,加强农村道路、通信、物流通道建设,建立区(县)到村社的物流配送网络、农村电子商务服务网点和村级配送网点,切实解决物流配送“最后一公里”难题。③ 重点建构国际航空枢纽网、高速公路网,推进物流基础设施互联互通。推动高铁、市域铁路和城市轨道交通融合,以推进交通强国试点项目建设为抓手,构建现代综合立体交通枢纽,形成纵横交错、四通八达的物流通道。④ 重庆市政府应制定引进、培养和留住物流高级管理人才的优惠政策,高等院校、科研机构与物流企业加强合作,构建物流系统的产学研用联动体系,为重庆市现代物流产业发展提供理论指导和人才支撑。

3.3 根据“互联网+”发展逻辑,引导物流产业集约式发展

按照“互联网+”发展逻辑,探索发展体验式服务、聚合式服务、定制式服务和“互联网+物流保险”等物流服务新模式,打造制造业、商贸业、服务业、金融业与现代物流业深度融合的智慧物流产业链、供应链,推动物流产业集约式发展。① 完善互联网经济背景下的现代企业制度,发挥“互联网+”信息集聚、资源集聚的优势,整合不同业态的产业链,采取兼并重组等方式,做大做强做优物流企业。② 在物流技术、物流园区、物流港口、物流通道、物流仓储、物流运输、物流配送、物流平台等方面实施“互联网+智慧物

流”示范工程,全面提升重庆市物流产业发展水平,着力培育一批主业突出、实力较强的物流领军企业、龙头企业、骨干企业,推动物流业向集约化、信息化、国际化方向迈进,促进物流业向高价值产业链发展。培育一批在服务质量、评价标准制定、品牌运营等方面具有国际竞争力和地方特色的物流品牌。规范市场准入条件,鼓励多元投资主体进入物流产业,构建多样化、多层次、全方位的现代物流服务体系。^③制定支持物流园区发展的有关政策,推动物流园区智慧化、智能化发展。瞄准现代产业链、价值链、创新链等核心环节,引进一批国内外知名龙头物流企业落户重庆,支持跨国物流公司在重庆设立区域总部,发展供应链管理、物流总部经济、航运衍生服务等高端业态。

3.4 打造“通道+枢纽+网络+平台”的物流运行体系,推动“互联网+”高效物流发展

构建“通道+枢纽+网络+平台”的物流运行体系,促进物流产业链、供应链、价值链的融合和高质量发展。^①强化物流通道建设。统筹东西南北4个方向,采用铁、公、水、空4种运输方式,为建设内陆国际物流枢纽夯实基础;加快建立国际国内协调机制,创新共商共建共享的物流通道运营模式;充分发挥中欧班列(渝新欧)和西部陆海新通道作用,构建铁、公、水、空立体物流大通道,持续优化铁海联运、江海联运、国际铁路联运、跨境公路等物流模式运行质量。^②发展多式联运。出台《重庆市加快推进多式联运发展的实施意见》,推动综合型物流枢纽建设,基本形成“3+4”多式联运枢纽体系(“3+4”多式联运枢纽体系,即西部现代物流产业园、重庆航空物流园、南彭贸易物流基地3个重要物流园区,果园、珞璜、新田、龙头4大铁公水联运港区)。加强与周边省市资源整合共享,推进“成渝经济圈”物流一体化发展。推进陆上贸易物流规则创新和多式联运“一单制”,探索统一的多式联运服务规则、转运及装卸站场等物流设施标准,开发“一站式”多式联运服务产品,实现集装箱多式联运“一单制”,推动铁路提单物权化。运行“原箱出口、一箱到底”模式,建设内陆国际物流分拨中心和国际多式联运中心。^③完善物流枢纽网络。按照差异化、分级次、有特色的原则,着力打造市域物流园区网络体系,推动重点物流企业和项目向园区集中、物流要素向园区集聚,推进物流园区、港口和场站的规划、建设和管理一体化,畅通物流枢纽“微循环”。

3.5 加快“互联网+”城乡物流配送体系建设,打通“最后一公里”

发挥“互联网+”优势,构建开放共享、高效协同的物流运行体系。^①健全“大物流”体制机制,重点建设城乡商贸3级物流配送体系,探索“门到门”“点对点”“端到端”的物流新模式,打通社区、农村物流“最后一公里”。^②优化城市3级公共配送网络。构建集聚分拨、服务重庆市全域、辐射周边的1级物流配送网络;围绕城乡配送建设公共配送中心,构建承上启下、服务辖区、集约配送的2级网络;围绕快件末端配送,构建共享便捷的3级配送网络,提高城市末端快递配送点覆盖率。^③不断完善农村3级配送网络。加大政策和资金支持,着力推进县乡(镇)村物流设施建设,不断完善集散仓配的县域配送中心、接县联村的乡镇配送站和商贸集结、服务居民的农村3级配送网络,增强农村物流供给能力。支持城口、秀山、巫山、巫溪等经济欠发达地区加快物流园区、物流节点、物流仓储、冷链运输、物流场站等建设,建立集交通、商务、邮政、快递等“多点合一”的村社服务点。^④加快城乡配送物流标准化、信息化建设。以城乡商贸、农村电商物流配送为重点,加快推动区域物流标准化和信息化建设,实现物流跨行业协同以及与国家标准对接。应用智能仓储、分拣、配送等新技术、新装备,实现立体化仓库、一体化仓配、自动化分拣、机械化搬运、智能化管理,不断提高物流装备现代化及配送智慧化水平。

3.6 着力打造一批新综合服务平台,构建“互联网+”物流信息资源开放共享的服务体系

发挥平台引领作用,把生产商、流通商、服务商、货主、代理商、车辆、司机等各个环节逐步整合到平台,最大化为各类主体创造价值,构建共利、共赢、共享的生态体系^[26-27],为畅通人流、物流、资金流和信息流提供支撑。^①建立数据共享机制。建设物流大数据平台,形成“三融”(技术融合、业务融合、数据融合)、“五跨”(跨层级、跨地域、跨系统、跨部门、跨业务)的物流信息资源开放共享、大数据协同管理和服务体系。开发软件系统共性技术,实现物流异构平台的互联互通。构建全方位多层次的信息安全防御体系,保证物流网络信息安全。建立政府与企业、网上与网下、网络与网格统筹机制,推动政务数据“聚通用”,全面推行“云长制”,加快“数字重庆”云平台建设,打破“数据孤岛”,推动数据大融合、业务大协同、社会大合作。^②提升物流枢纽平台效能。聚焦果园港、国际物流枢纽园区、航空物流园区、南彭公路物流基地等重点枢纽平台,实施物流功能差异化布局,促进运营主体协同运作。运用物流网、大数据、人工智能等信息技

术为物流枢纽平台赋能,提升平台运营质量和效率。③着力打造智慧物流公共服务平台、智慧物流电子商务平台、智慧物流仓储管理平台、智慧物流多式联运平台、智慧物流快速配送平台、智慧物流城乡便捷平台,促进跨行业、跨区域、跨部门的信息互联互通,实现物流企业之间的信息共享,整合供应链末端的物流配送资源,实现整个供应链体系的优化,降低末端物流成本。

3.7 构建“互联网+”物流行业监管平台,提升政务管理水平和效能

打破利益壁垒,稳步推进物流市场监管体系一体化、公共服务一体化发展。打造“互联网+X”物流监管新常态,是“互联网+”时代政府创新监管模式的需要,可提高监管效率^[28]。①构建物流信息化监督管理体系。发挥政府主导作用与监督职能,增加信息公开透明度,实现网上政务协同,让民众体会到“一站式”服务的高效便捷,提高物流行业监管能力和水平。支持购买第三方监管服务,发挥行业协会作用,实现政府职能部门、行业协会、物流企业、物流客户、社会各界等5方协同监管,把监管成果纳入物流行业、物流企业及其负责人的征信体系进行管理。物流公共服务平台与工商、海关、税务等部门实现数据共享,实现智慧物流行业监督管理平台联动,确保管理规范化。②健全物流服务功能。推进电子商务与快递物流“放管服”改革,简化快递业经营许可审批程序,推广落实工商登记“一照多址”“一址多照”审批,引导电子商务平台逐步实现商品定价与快递服务定价相分离。创新发展“互联网+物流金融”新模式,针对企业融资难,开发具有全供应链真实信息以及智慧风控功能的信用平台,帮助商业银行、商业保理企业等以低成本、高效率的方式确认企业信用,为物流业供应链提供资本支持。③健全“互联网+”物流业监督评价体系。发挥“互联网+物流监管”的治理优势和行业协会作用,健全和完善物流监督评价机制,强化物流产业体系各个环节的监督监管,建立物流企业信用制度,推动物流产业管理逐步走上科学化、规范化、产业化的轨道。

参考文献:

- [1] 胡万达,周孝华.“互联网+”时代中小企业物流管理模式创新发展策略研究——以重庆市中小企业为例[J].西南师范大学学报(自然科学版),2018,43(5):42-48.
- [2] 吴婷.物流可持续发展战略下“互联网+物流”服务研究[J].商业经济研究,2017(7):103-105.
- [3] 李均.互联网+高效物流:加速构建现代市场流通体系[J].世界电信,2015,28(8):60-62.
- [4] 罗文丽.无锡电信:助力“互联网+”高效物流实施[J].中国物流与采购,2016(16):48-49.
- [5] 任媛媛.“互联网+”时代高效物流产业发展态势分析[J].科技创业月刊,2016,29(16):14-16.
- [6] 重庆市统计局,国家统计局重庆调查总队.2019年重庆市国民经济和社会发展统计公报[EB/OL].(2020-03-19)[2021-06-20].http://tj.cq.gov.cn/zwgk_233/fdzdgknr/tjxx/sjzl_55471/tjgb_55472/202003/t20200330_6686410.html.
- [7] 中华人民共和国国家发展和改革委员会.国家发展改革委关于印发《西部陆海新通道总体规划》的通知(发改基础[2019]1333号)[EB/OL].(2019-08-15)[2020-08-03].<http://zfxxgk.ndrc.gov.cn/web/iteminfo.jsp?id=16256>.
- [8] 重庆市综合经济研究院,重庆市经济信息中心,重庆统筹城乡发展研究中心.2020年重庆经济展望[M].重庆:重庆出版社,2020.
- [9] 中国物流与采购联合会.2018中国物流年鉴[M].北京:中国财富出版社,2018.
- [10] 梁红艳,柳丽华.中国制造业与物流业联动发展的生产率效应[J].福州大学学报(哲学社会科学版),2020,34(1):35-44.
- [11] 何少奎.“互联网+”高效物流与物流业应对策略探析[J].武汉商学院学报,2016,30(6):25-31.
- [12] 朱颖,郝玉贵.“互联网+”高效物流战略审计[J].交通财会,2017(10):37-41.
- [13] 彭珊珊.“互联网+”高效物流背景下农村快递共同配送路线优化研究[J].赤峰学院学报(自然科学版),2019,35(2):36-38.
- [14] 邓金蕾.“互联网+高效物流”下物流成本绩效评价体系构建[J].财会学习,2019(9):106-107.
- [15] 缪姬蓉,王卫平,陈达强.“互联网+”高效物流创新模式在浙江的实践[J].浙江经济,2016(20):48-49.
- [16] 李锦晶.互联网+高效物流背景下浙中物流企业转型升级的思考[J].物流工程与管理,2017,39(3):12-13.
- [17] 林兴志.广西“互联网+高效物流”发展路径和创新模式选择研究[M].成都:电子科技大学出版社,2015.
- [18] 何亮,柳玉寿,何源,等.绵阳市“互联网+物流”实施对策研究[J].商场现代化,2017(10):64-65.
- [19] 谷梦雨,黄蕾.合肥市“互联网+”高效物流发展现状及对策[J].合作经济与科技,2020(13):68-73.

- [20] 左瑞瑞. “互联网+”高效物流时代下国际单证实训软件设计探析 [J]. 广西教育, 2018(19): 191-192.
- [21] 潘意志, 程丹丹. “互联网+”高效物流背景下高职物流类专业教师社会服务能力提升研究 [J]. 高等职业教育(天津职业大学学报), 2019, 28(6): 68-72.
- [22] 何黎明. “互联网+物流”战略及其发展方向 [J]. 中国市场, 2017(3): 12-13.
- [23] 张旭梅, 邓振华, 陈旭, 等. “互联网+”生鲜电商跨界合作商业模式创新——基于易果生鲜和海尔合作的案例研究 [J]. 重庆大学学报(社会科学版), 2019, 25(6): 50-60.
- [24] 罗国君. 新零售对物流业的影响研究 [J]. 物流工程与管理, 2020, 42(1): 26-27.
- [25] 骆丽红. “互联网+”及新零售模式下的多业融合联动发展路径探究 [J]. 物流工程与管理, 2019, 41(4): 8-10, 44.
- [26] 徐华亮. 构建高效物流体系 助力乡村全面振兴 [N]. 经济日报, 2019-07-09(12).
- [27] 魏际刚. 物流平台必须持续打造开放共生的生态体系 [J]. 物流技术与应用, 2019, 24(9): 64-65.
- [28] 薛丽. “互联网+”视域下物流业监管体制变革创新研究——以山东临沂为例 [J]. 经济体制改革, 2017(5): 69-75.

Research on Methods and Strategies to Achieve Efficient Logistics in the “Internet +” ——Based on Logistics in Chongqing

HU Wan-da, HE Yue, HU Ji-ming

School of Management, Chongqing Radio and TV University, Chongqing 400052, China

Abstract: “Internet +” efficient logistics is to use “Internet +” thinking to build a shared, open and collaborative intelligent logistics ecological chain. This paper uses the basic principles of system science and logical empirical research methods to analyze the data of the current situation of the development of Chongqing logistics market and makes clear the comparative advantages and disadvantages of its development. According to the practical logic and the endogenous law of logistics industry development, the path of developing “Internet +” efficient logistics in Chongqing is constructed. Finally, this paper puts forward an innovative strategy of implementing “Internet +” efficient logistics in Chongqing from the aspects of optimizing the logistics development environment, guiding the intensive development of logistics industry, building a logistics operation system of “channel + hub + network + platform”, constructing an urban and rural logistics distribution system, and constructing a logistics information open and sharing service system.

Key words: “Internet +”; efficient logistics; intelligent logistics; transformation and upgrading; innovation strategy

责任编辑 夏娟