

# 江苏宣传工作动态

社科基金成果专刊

第 11 期

中共江苏省委宣传部

2022 年 03 月 21 日

---

## 强节点 连通道 筑网络 加快构建江苏现代流通体系

**摘要：**扬州大学姚冠新研究认为，江苏流通区位优势明显，但流通节点规模小、技术效率不高，流通运营成本高、发展后劲不足，流通服务能级低、辐射能力不强等问题一直存在。在双循环格局下加快构建江苏现代流通体系，应着力壮大流通节点、打造流通中心，打通流通渠道、降低流通成本，型构流通网络、提升服务能级。

2020年9月，习近平总书记在中央财经委员会第八次会议上强调，流通体系在国民经济中发挥着基础性作用，构建新发展格局，必须把建设现代流通体系作为一项重要战略任务来抓。作为全国经济发达省份，江苏肩负着总书记“两争一前列”的殷切嘱托，如何通过现代流通体系建设主动服务国家“双循环”发展战略，并“着力形成发展新优势，在服务全国大局中抢占先机”，是一个值得深入探讨的课题。扬州大学姚冠新承担的江苏省社科基金项目“江苏加快构建现代流通体系 畅通长江经济带主动脉对策研究”，通过分析我省现代流通体系建设现状，剖析堵点问题，提出“双循环”新发展格局下加快构建我省现代流通体系的对策建议。

## 一、当前江苏流通体系建设的突出问题

1.流通节点规模小，技术效率不高。一是生产经营主体多而不强，供应链韧性弱。截至2021年6月，我省拥有市场主体1307.5万户，但以个体工商户为主，企业占比不到29%。经营主体规模小，抗风险能力弱，导致供应链韧性易受疫情等突发事件的影响。二是物流服务主体小而散，专业化水平低。据中国物流与采购联合会发布的“2020年度中国综合物流50强名单”，江苏虽有4家上榜，但省内排名第一的苏宁物流仅位列第14。在专业化上，以农药和农产品为例，虽然我省农药原药产量全国第一，农业品牌发展势头强劲，但并未形成配套的专业化农资和冷链物流企业。三是物流枢纽竞争力弱，缺少头部港口、流通中心和大型站场。一方面海港建设滞后，2020年我省规模最大的苏州港货物

吞吐量 5.5 亿吨，落后于宁波舟山（11.7）、唐山（7.0）、上海（6.5）和青岛（6.1），连云港集装箱吞吐量虽大，但也仅为上海港的 11%，舟山港的 16.7%；另一方面，对外联系不足，我省体量最大的禄口机场国际航线占比不足 15%，少于浙江萧山机场（17%）和广州白云机场（50%）。

2.流通运营成本高，发展后劲不足。一是单位 GDP 的物流依赖处于高位，库存费用高。据省交通厅统计，2020 年全省货运量 27.5 亿吨，单位 GDP 货运量 2.67，远高于发达国家。此外，作为制造业大省，江苏工业品物流占社会物流总额的比重 80% 以上，其中库存费用（含保管和管理费）占比高达 52% 左右。这虽然反映了江苏制造业大省工业物流占比高的特点，但是也说明由高端制造衍生的生产性服务业比例仍偏少。二是流通渠道通达度有待提升。截至 2020 年底，我省虽已建成铁路总里程 3670 公里，但与国土面积和 GDP 相近的韩国相比，尚不及其 2017 年的水平（4192 公里）。三是流通要素成本上涨，消费需求增势放缓。据调查，当前江苏货运量居安徽、广东、山东和浙江之后，货物周转量居上海、广东、河北和浙江之后。随着老龄化加剧和经济增缓，江苏流通业人力等要素成本预期上涨，消费需求预期下滑，流通业发展前景不明朗。

3.流通服务能级低，辐射能力不强。一是交通网络辐射能力不强。我省现有交通枢纽多为单体运作，一些关键性的铁路、港口和机场集疏运体系和标准化建设仍不完善，彼此尚未实现完全互联互通，联动协同和网络辐射水平不高。二是金融网络支持相

对不足。据统计，目前，江苏拥有中小微企业数量超过 300 万家，占企业总数的 90% 以上。因抗风险能力弱，中小微企业是最需要金融支持的。然而，截至 2021 年 6 月末，江苏普惠型小微企业贷款余额为 1.84 万亿元，远低于广东辖内的 3.3 万亿规模。三是数字化“一张网”尚未形成。主要表现为行政分割、数据共享度低，如缺少标准统一的公共物流信息平台、企业数字化转型慢、大型数字化平台企业少等。据《中国大数据区域发展水平评估白皮书》报告，2020 年江苏总分虽位列第 3，属于第一梯队，但无论在产业发展还是行业应用层面，与广东相比，均有较大差距。四是新业态合作网络亟待推广。疫情暴发以来，以数字经济为代表的流通新模式新业态迅猛发展，与物流业合作共赢，成为新的经济增长点。然而，与浙江、广东、上海、北京等相比，江苏的流通新业态合作网络拓展缓慢。以直播电商为例，2021 年一季度，浙江交易规模为 1828.3 亿元，我省仅为 246 亿元。

## 二、加快江苏现代流通体系建设的对策建议

1. 壮大流通节点，打造流通中心。一是壮大商贸流通主体，培育行业龙头，提升供应链抗风险能力。聚力培植行业前景广阔、发展潜力大的本地商贸头部企业，鼓励中小企业以联盟形式做大做强，适时开展苏牌“走出去”行动计划，建成国内流通中心；积极引进省外国际知名流通集团在苏设立运营中心，打造高层次高价值的流通企业集群和国际流通中心。二是做强物流服务主体，建立专业化跨区域物流服务体系。物流专业化是物流业高度发展的标志，要结合我省优势产业和资源（如化工物流、冷链物

流)，引导形成配套的专业化跨区域特种物流服务体系，提升流通服务水平和影响力。三是建设现代化综合大型流通枢纽。应抓住国家物流大通道和枢纽节点建设机遇，充分发挥江苏区位优势，大力提升港口、车站和机场等大型枢纽的多式联运能力和现代化水平，升级国际货运线路，打响江苏班列品牌；规范引导规模以上物流企业、园区和物流枢纽的标准化对接，提升现代化综合流通枢纽的服务效能。

2.打通流通渠道，降低流通成本。一是推动流通产业集群化发展，降低单位GDP的物流依赖。引导产业集群发展，通过区域物流规模效应和产业集聚的良性循环，吸引更多的高端制造业向省内集聚，降低区域流通成本；结合我省工业物流和特种物流占比高的特点，优化工业品物流成本结构，加快库存周转，建立供应链一体化运营格局。二是继续完善流通通道建设。疏通流通实体渠道，包括补足苏中苏北交通短板，弥合省内不同区域通道建设鸿沟，拓展江苏商品外流通道，提高江苏全域通达度和辐射半径；畅通信息和商流通道，如建设流通业公共信息服务平台、降低区域流通信息搜寻和交易成本等。三是汇聚流通要素，培育统一市场。继续增加资金、技术和高端人才招引力度，提高流通业补贴和税收优惠力度；降低流通业市场准入门槛，优化营商环境，逐步建成江苏跨区域物资需求交流的统一市场，加快推进流通强省步伐。

3.型构流通网络，提升服务能级。一是打造现代化综合交通网络。紧抓“一带一路”、长江经济带建设、长三角一体化、乡

乡村振兴和交通强国等一系列国家战略和重大决策机遇，明确建立具有世界影响力的流通强省目标，主动对接国际流通中心，推动流通标准建设，打造国际流通网络新优势；加快城际高速铁路、新能源汽车充电桩等现代新型交通基础设施网络建设，构建公铁水空管网和数字交通一体化的现代综合交通网络。二是建设多元化的金融支持网络。提升金融服务效率，包括完善金融基础设施、优化融资结构、创新金融产品、防范金融风险等；抓住产业集聚、产业转型、技术创新等发展契机，为流通企业提供融资、结算、保险等服务，促进金融业与流通业深度融合。三是推进数字网络建设。推动流通业数据共享，包括信用数据“一张网”建设和公共物流信息平台建设；加快企业数字化转型，建立工业大数据中心，鼓励大型数字化平台企业在江苏落户发展。四是把握数字经济发展机遇，扩大新业态辐射网络。借助人工智能、5G和云计算等流通新技术，丰富消费场景，提升消费体验，释放消费需求；立足数字新基建，建设跨业态融合发展网络，创新流通业发展模式，推进流通业高质量发展。

（作者姚冠新，系扬州大学中国大运河研究院院长、江苏省决策咨询研究基地“江苏现代物流研究基地”首席专家，教授，博导）



---

本期送：省委、省人大、省政府、省政协领导同志  
中宣部、全国社科工作办公室、省委办公厅、省政府办公厅、省社科工作领导小组成员，省有关厅局及高校、各市委、市政府领导同志、各市委常委宣传部长、省直宣传文化系统各单位负责同志  
本部各部领导、各处室

---

中共江苏省委宣传部政策法规研究室编 共印 150 份 苏简字 1003 号