

京津冀发展智慧物流需率先链接“数据孤岛”

► 刘琴

2025年是京津冀协同发展第二个10年的起点。如何推动物流转型升级,助力京津冀协同发展?在近日举行的“协同联动·物贸交融”京津冀物流与贸易融合发展交流会上,多位专家及企业代表就此问题展开了交流研讨。

协同发展存在物流短板

“京津冀要打造中国式现代化建设的先行区、示范区,物流一定是必答题,必须实现物流现代化。”国家发展和改革委员会宏观经济研究院综合运输研究所副所长谢雨蓉表示,从现实发展情况看,京津冀协同发展面临很多物流方面的短板制约。

谢雨蓉介绍说,京津冀地区物流需求,主要是冷链物流、航空物流、跨境物流,包括供应链物流一体化等高端需求,但河北省现在能够更多提供的是传统仓储、干线运输等基础服务功能,所以物流供需层次和内容存在一定错位,这是第一个短板。

第二个短板是全链条协同不足。物流具有典型的网络化、链条化特征,需要跨区域、跨部门协同。谢雨蓉表示,现在京津

冀地区物流并没有形成协同发展体制机制,也没有形成统一规划。此外,京津冀地区物流服务能力有待提升。

谢雨蓉还表示,从产业融合看,京津冀地区物流服务和产业链耦合程度不够深。“在京津冀地区,物流发展和产业发展存在一定脱节,三地在产品研发、制造及物流整个链条中,没有很好地串联起来。”

谈及京津冀地区物流存在的短板和弱项,中国国际贸易促进委员会北京市分会二级巡视员刘瑞军表示,一是多站联动占比低,二是京津冀三地在通关系统的联通、信息化建设方面还不强。

推动物流与产业深度融合

如何解决京津冀地区发展梯度差异造成的物流供给需求空间错配和内容错位等问题?

谢雨蓉表示,要推动物流和产业的深度融合,让物流和产业形成相互赋能,用物流提质增效带动产业规模扩张,以产业转型升级促进物流提档升级。“还要依托物流生态产业链的区域化服务,把北京研发、天津制造、河北配套的分工格局真正用物流



AI制图:刘琴

串起来,让三地携手共建现代化产业体系。”

交通运输部科学研究院现代物流研究中心副主任李彦林在调研中发现,我国许多物流园区仍停留在基础物理形态阶段,仅提供简单的仓储服务,未能充分发挥其核心功能,即物流与产业协同的组织功能。

“从社会分工角度看,物流和产业原本就是一体的。产业在哪里,物流就发生在哪里,只不过因为社会分工协作造成了物流链条和产业链的分离而已,我们现在需要再次融合和回归。”李彦林表示,物流业降本增效,要在产业的优化和组织、供应链的变革中发挥应有价值,这是物流业和物流园区下一步需

要努力转型的方向。

推动物流智慧化升级

数字化时代,如何利用新技术推动物流转型升级?

谢雨蓉表示,推动京津冀地区物流转型升级,要加强数字技术赋能,打造智慧物流产业生态,推动物流领域数据互联互通,打通各部门、各行业,不同地区、不同环节的“数据孤岛”,把数据要素价值挖出来。此外,还要加强技术创新应用,利用AI、物联网等技术推动物流降本增效。

谢雨蓉建议京津冀地区加快绿色低碳转型,构建可持续物流体系。加强绿色技术在物流领域的推广应用,通过算法优化提高单一环境的物流效率,提高

不同环境之间的衔接效率,推进企业共享物流、运力、仓储等,还要构建逆向回收的物流体系,打造循环经济和低碳物流园区,发展循环经济。

此外,谢雨蓉还建议,要加快绿色智慧物流转型和场景创新,重点做好氢能物流示范应用,推广AI物流大模型、无人仓储和低空无人机配送,通过智慧赋能,提升物流运行效率和应急保障能力。

新石器慧通(北京)科技有限公司教育事业部负责人杨锐介绍说,新石器无人车搭载了L4级自动驾驶系统及滑板式线控底盘技术等,使无人车在复杂场景也可以准确感知和决策,物流配送效率提升30%以上。

会后杨锐接受本报采访时表示,推动京津冀物流转型,新能源与智能调度是核心。目前,新石器已在全国超过100个地区和城市部署了4000多台无人车,构建了数据驱动协同网络,无人车应用场景覆盖了快递、零售、校园等,同时通过夜间配送模式,提升运力复用率。未来新石器将对北京市大兴区京南物流园区在智能化物流末端配送方面提供支持。

广告

建设天堂硅谷 打造硅谷天堂

杭州高新区
(滨江)

杭州高新区(滨江) 微信公众号

杭州国家高新技术产业开发区欢迎您



杭州高新区(滨江) 抖音号