



探寻产业发展“新引擎”

跨境物流如何高效链接全球?

本报记者 矫月 冯雨瑶

物流是经济社会发展的“动脉”。在物联网、云计算、大数据等新一代技术的推动下,我国物流业正经历着一场智能化变革,降本提质增效成为“主旋律”,产业链加速向海外延伸。海外仓和物流枢纽加快建设,智慧物流、智慧供应链服务等新形态不断涌现……我国物流企业正不断在海外推出创新产品与解决方案。

“公司国内快递业务的利润率仅有5%,而海外快递业务能达到10%。”圆通国际快递供应链科技有限公司市场营销部市场营销总监王岳向《证券日报》记者表示,我国物流业有着先进的技术支撑,在时效性、性价比等方面,都要强于国际老牌物流企业。

下一步,跨境物流将怎样高效链接全球?就此问题,《证券日报》记者近日对物流行业进行了一番深入调研,以求寻得答案。

向“新”向“智”转变

随着多项支持政策陆续出台,以及互联网、大数据、人工智能等技术的融入,物流业正由“新”向“智”转变,高质量发展稳步提升。

无人车、无人机等先进物流设备已走入现实,AI大模型也正重塑物流供应链……在走访调研中,多家物流企业向记者透露,市场不断孕育的新业态成为我国物流企业走向国际市场的底气。

“鉴于跨境电商的海外销量大增,我们研发了适配于货物通关的AI大模型,可以通过语音等方式自动搜索货物的类别并进行登记,大幅节约了通关的时间。”顺丰科技有限公司AI工程师杨鑫浩向《证券日报》记者表示。

重庆作为重要的物流枢纽城市,正在加快建设内陆国际物流枢纽和口岸高地。走进重庆国际物流枢纽园区,记者看到,通过“单一窗口”数字屏上的“智慧物流”,便可即时关注铁路、长江黄金水道、航空等通道的路线或舱单动态。

“‘单一窗口’体现了园区在智慧物流、智慧通关、金融创新、区域合作、国际合作等方面的积极创新取得了显著成果。”重庆国际物流枢纽园区相关工作人员向《证券日报》记者介绍。

这样的数智化改革同样体现在从重庆始发的中欧班列上。重庆医药集团和平物流有限公司总经理张瑞向《证券日报》记者介绍:“中欧班列的车厢非常智能化,安装了控温装置和监控设备。通过大数据平台,我们可以实时查验药品的运输路线,并监控药



图①重庆国际物流枢纽园区工作人员正在装卸汽车 图②重庆医药集团和平物流中心运输管线上标识不同颜色的药箱 图③重庆国际物流枢纽园区展示的“杜伊斯堡海外仓”建筑模型 图④重庆医药集团和平物流中心仓储间一角 冯雨瑶/摄

品的安全性。”

同时,我国多个港口也已实现数智化转型。其中,武汉中远海运港口码头有限公司首创“1+5+1”智慧港口建设框架,通过5G、云计算、大数据、人工智能等先进技术在自动化码头的应用,加快智慧港口建设步伐,提升港口服务能效。只需配上5台到6台无人集卡,1台岸边集装箱装卸桥就是一条作业线。

“数字化和智能化已成为物流业的发展趋势。”对外经济贸易大学国际经济学院副院长杨杨军对《证券日报》记者表示,“物流企业通过引入先进的信息技术和设备,如物联网、大数据、人工智能等,提高仓储和配送的效率与准确性。”

持续探索降本提质增效

降本提质增效正成为物流行业“主旋律”。

走进重庆医药集团和平物流中心,一箱箱药品放置在仓储架子上,不远处,负责物流输送的自动化管线有序地运输着不同的药品。

“从2022年开始,公司物流中心尝试采用DPS(数字化拣货系统),货物挑

选效率提升了30%左右。”重庆医药集团和平物流中心相关工作人员向记者表示,新系统的挑选效率有望在未来持续提升。

为了实现降本增效,三羊马(重庆)物流股份有限公司(以下简称“三羊马”)不仅积极进行数智化转型,还准备将传统燃油货车更换为新能源货车。“更换为新能源车,能耗将进一步降低,有利于公司降本增效。”三羊马总经理孙杨向《证券日报》记者表示。

多式联运一直被视作物流业降本增效的重要抓手。通过多式联运,物流运输链不仅补齐了“连而不畅、邻而不通”的短板,还能将货物的运输范围扩大。尤其是在跨国物流运输方面,物流企业可以凭借多式联运的优势开辟更多物流通道。

不过,当前我国多式联运仍面临发展水平较低、衔接不顺畅、信息不共享、法规标准不适应、先进技术应用滞后等问题。

对此,渝新欧(重庆)供应链管理服务有限公司相关负责人向《证券日报》记者表示:“要想解决这些问题,需要建立统一的监管和管理机制,加强对运输服务提供商的监管和评估,提高运输服务的质量和可靠性。这也同样需要物流各环节制

定统一的标准化运单,推广使用标准化技术手段,提高信息共享和协调效率。”

相关政策也随之出台,2023年,交通运输部会同商务部等部门印发《关于加快推进多式联运“一单制”“一箱制”发展的意见》。今年12月份,交通运输部在新闻发布会上介绍,下一步,将聚焦多式联运堵点卡点,加快推进多式联运高质量发展。

海外仓是跨境物流体系的关键一环。“海外仓的建设需要大量投入,因此企业需要充足的资金支持。”在杨杭军看来,当下海外仓仍面临物流配送、法律法规、货量波动等风险。特别是货量波动,可能会导致仓储资源的浪费或短缺,对于资金紧张的企业来说,出租或合作等方式更加稳妥。

“开拓海外市场,相当于从零开始,海外国家的政策、法律、人文都和国内不同,所以需要企业本土化经营,这就需要企业招聘对当地比较了解的管理人才。”圆通速递股份有限公司相关负责人向《证券日报》记者表示。

也有物流企业采取与国外物流企业合作组建公司的方式发展海外市场。对此,杨杭军向记者表示,相关企业可以通过投资持股等方式建立更加牢固的合作关系。

多措并举推动跨境物流高质量发展

矫月

近年来,我国相继推出一系列政策措施,支持跨境电商发展。海关总署测算数据显示,2024年前三季度,我国跨境电商进出口1.88万亿元,同比增长11.5%。

跨境电商跑出“加速度”,离不开我国高效的物流体系保障。但也要看到,国际物流费用高昂,国际运输链路复杂等问题都会影响到跨境电商的发展进程。在笔者看来,为解决国际运输的痛点和卡点,推动跨境物流高质量发展,我国物流企业

宜从三方面继续努力。

一是加快建设基础设施,畅通跨境物流“筋络”。

完善的物流基础设施是跨境物流蓬勃发展的基石。当前,我国物流企业“出海”的主要短板就是基础设施不足。今年,我国出台了《制造业企业供应链管理水平提升指南(试行)》《关于拓展跨境电商出口推进海外仓建设的意见》等政策措施,推动物流企业合理布局国际物流基础设施。

在政策推动下,我国物流企业纷纷加

大海外仓建设力度,拓展全球供应链物流网络,为中国商品“卖全球”提供稳定的快速通道。下一步,通过加快构建通达全球的物流基础设施,可进一步提升跨境物流的服务速度与畅通水平。

二是以“数智化”破局,实现降本增效。相较于老牌国际物流巨头,我国物流企业客户群方面处于劣势。不过,我国物流企业巨头大力发展智慧物流,加快智能化物流体系建设速度,凭借着高效率 and 低成本优势开辟了一条“出海”新航道。

未来,物流企业仍需积极拥抱AI大模

型等新机遇,加快数智化转型速度,进而实现自身高质量发展。

三是以“合作”筑基,打造全球物流生态圈。我国物流企业要抓住政策红利,扩大国际“朋友圈”,通过合作、并购、持股等多种方式,联合更多的当地“朋友”,建立集公路、铁路、航空和管道运输为一体的国际物流网络。同时,我国物流企业还需要与更多的国际产业链上下游企业协同合作,打通上游原材料和下游成品产业,形成一个完整的全球物流生态圈。

上海证券交易所和卡塔尔证券交易所 签署合作谅解备忘录

本报讯(记者毛艺馨)近日,上海证券交易所(以下简称“上交所”)与卡塔尔证券交易所(以下简称“QSE”)签署合作谅解备忘录(以下简称“MOU”),以进一步加强双方资本市场之间的业务合作与交流。

卡塔尔是首批支持并加入共建“一带一路”倡议的国家,并于2015年在多哈建立了中东地区首个人民币清算中心。上交所表示,近年来,中国和卡塔尔的友好关系与合作领域一直在不断加深,两国经贸合作富有成果。很高兴此次与QSE建立合作伙伴关系,期待与QSE深化沟通交流,共同探索在ETF、数据、指数产品等领域的合作机会,并在可持续发展等相关举措上进一步合作。

QSE表示,希望通过与上交所签署MOU的契机,将彼此的业务结合起来,推动双方资本市场共同创新、成长。该MOU代表了QSE在中国业务的进一步发展,使QSE能够探索新的服务和产品,发掘相关领域的合作机会,以实现上市公司和投资者的共同利益,更好满足本地和全球投资者的需求。

下一步,上交所将在中国证监会的统一部署下,坚持以开放促改革,继续探索与中东地区交易所的多元化合作对接机制。加强双边合作,探索多边合作,不断丰富合作形式,深化合作内容,进一步助力深化高水平制度型对外开放平稳有序推进。

积极发展首发经济 各方如何做?

本报记者 寇佳丽

中央经济工作会议12月11日至12日在北京举行。会议提出,积极发展首发经济、冰雪经济、银发经济。

12月14日,中国国际经济交流中心举办“2024—2025中国经济年会”。会上,商务部副部长盛秋平表示,将加快出台推动首发经济的政策文件,指导各地找准定位、因地制宜发展首发经济。

首发经济是指企业发布新产品,推出新业态、新模式、新服务、新技术,开设首店等经济活动的总称,涵盖了企业从产品或服务的首次发布、首次展出到首次落地开设门店、首次设立研发中心,再到设立企业总部的链式发展全过程。

多位受访专家表示,首发经济是符合消费升级趋势和高质量发展要求的一种经济形态,是一个地区或国家消费实力、创新能力、开放程度等多方面的体现。

中央财经大学副教授刘春生对《证券日报》记者表示,发展首发经济意义重大。既能广泛满足消费者的新需求,助力企业塑造品牌形象、抢占市场份额,也能在城市和地区经济层面带动产业协同发展,提振消费,促进经济稳定增长。

近年来,多地高度重视首发经济,取得丰硕成果。例如,北京市2024年前三季度新开设717家品牌首店、旗舰店、创新概念店,717家首店中,105家为国际品牌,较2023年同期增长40%;今年1月份至7月份,上海市新增首店770家,相比去年同期增长16.5%。

首发经济引热议 多家上市公司站上风口

本报记者 丁蓉

12月11日至12日,中央经济工作会议在北京举行。会议提出,积极发展首发经济、冰雪经济、银发经济。

鲍姆企业管理咨询有限公司董事长鲍跃忠在接受《证券日报》记者采访时表示:“首发经济是由首店经济延伸而来,相比于首店经济,首发经济有着更加丰富的内涵和外延。”

“首发经济作为一种以创新为核心的经济形态,符合消费升级趋势和高质量发展要求。”中国电子商务专家服务中心副主任郭涛向《证券日报》记者表示。

《证券日报》记者了解到,泡泡玛特国际集团有限公司(以下简称“泡泡玛特”)、浙江米奥兰特商务会展股份有限公司(以下简称“米奥会展”)、锋尚文化集团股份有限公司(以下简称“锋尚文化”)等多家上市公司已经在行动,紧抓首发经济机遇,激发市场活力,促进产业升级。

在零售业领域,头部企业泡泡玛特在不断丰富产品品类的同时,也在业态上进行创新。今年,泡泡玛特在位于北京的泡泡玛特城市乐园举办了2024PTS

当前,首发经济的进一步发展仍然面临阻碍。“市场分割与壁垒、创新能力不足等因素,对首发经济的可持续发展形成阻碍。”北京改革和发展研究会特约研究员田惠敏在接受《证券日报》记者采访时表示,部分企业在研发、设计等方面的创新能力不足,难以持续推出具有吸引力的首发产品。

田惠敏认为,克服发展难点,需要各级政府、行业协会、企业等多方面的共同努力。一方面,加强市场整合,打破壁垒,促进新产品、新业态的跨区域流动;另一方面,以更具体的支持性政策,精准鼓励创新,大力优化消费环境,为首发经济发展打造更好条件。在这个基础上,建设各地结合自身实践,提升服务保障水平,积极做好招商对接,推动设立越来越多的品牌首店、旗舰店、体验店。

企业在首发经济中扮演着关键角色,它们是品牌塑造者和市场推动者,也是首发经济生态圈的构建者。因地制宜发展首发经济,离不开企业的积极参与。

中国信息协会常务理事、国研新经济研究院副院长朱克力对《证券日报》记者表示,为充分调动企业积极性,相关部门应强化知识产权保护,加大对知识产权侵权行为的打击力度,为企业市场提供调研、人才培养等服务支持,帮助企业准确把握消费“脉搏”,协助企业实现差异化发展。持续优化营商环境,以稳定、透明、可预期的营商环境吸引海外企业来华投资,以多元化优惠政策提高海外企业参与我国首发经济发展的积极性和主动性。

在文创行业,锋尚文化承担了一系列国家级大型文艺演出项目,成功打造了一系列具有广泛影响力的项目,公司掌握并应用全息投影、复合结构投影、虚拟现实和增强现实实时互动等尖端技术。

在会展行业,米奥会展主营境外会展的策划、组织、推广及运营服务。今年上半年,公司在阿联酋、日本、印尼、越南成功举办6场中国品牌出海展。

“首发经济将为本土企业、本土品牌提供重要契机,有利于助力本土品牌向海内外展示其创新能力和产品实力,进一步迈向国际舞台。”众和昆仑(北京)资产管理有限公司董事长柏文喜在接受《证券日报》记者采访时表示。

新型储能技术创新不断涌现 长时储能市场前景广阔

本报记者 曹琦

12月15日,2025年全国能源工作会议在京召开。会上透露,2024年我国新型电力系统加快构建,累计建成新型储能超过6000万千瓦,新型储能技术创新不断涌现,调度运用持续增强。

长时储能是构建新型电力系统的关键环节,市场前景广阔。通常来说,持续放电时间不低于4小时、寿命不低于20年的储能技术为长时储能。中国城市专家智库委员会常务副秘书长林先平向记者表示:“随着可再生能源的普及和电力系统的转型,长时储能的应用场景将会越来越广泛,特别是在可再生能源发电以及电网调峰等领域。”

近年来,我国储能规模持续增长,但是大部分为短时储能,而仅靠短时储能难以全面促进新型电力系统构建。

萨摩耶云科技(深圳)集团有限公司首席经济学家郑磊表示,当前储能设备

的配储时长多为2小时,但这种配置方式对于风能和太阳能等间歇性可再生能源来说并不理想,因为在一些特定条件下夜间、长时间无阳光或无风的天气下,其电能输出并不稳定。因此,延长配储时长,如4小时、8小时等,正在成为储能行业的发展趋势。

“长时储能可以凭借长周期和稳定性优势,弥补2小时配储时长的不足。与2小时储能相比,长时储能的储能时间更长,能够更好地支持可再生能源并网和电网调峰等应用。”郑磊表示,此外,长时储能系统在长时间内表现更加稳定,这对于需要长时间运行的应用场景尤为重要。因此,长时储能有可能成为2小时储能的有益补充,进一步推动可再生能源的发展。

长时储能发展前景取决于多种因素,包括市场需求、政策支持和技术进步等。

目前,长时储能领域技术路线众多,各有优劣。据中国化学与物理电源行业

协会储能应用分会不完全统计,2024年1月份至10月份新型储能新增装机达23.048GW/58.156GWh,功率规模同比增长70.72%,容量规模同比增长100.14%,总投资超1280亿元。

从技术路线看,磷酸铁锂电池储能项目新增装机21.48GW/51.05GWh,功率占比93.2%,依旧为主流技术路线。压缩空气储能项目新增装机0.66GW/3.9GWh,功率占比2.86%,排名第二。液流电池储能电站项目新增装机321.9MW/1287.62MWh,功率占比1.4%,排名第三。

“上述数据表明,目前压缩空气储能和液流电池储能处于示范应用阶段向商业化阶段过渡期,渗透率相对较低。不过谁将成为未来的绝对主流路线,现在还没有定论。”清晖智库创始人宋清晖告诉记者。

宋清晖认为,以全钒液流电池为代表的液流电池,与其他长时储能路线相比,兼具应用场景、时间尺度及经济性优势。因其选址灵活、占地面积较小、建设周期

短,可满足风光装机高速增长需求,在表后储能市场同样具备应用潜力。

与此同时,一些锂电企业也在抢占长时储能这一蓝海市场。近日,江西赣锋锂业集团股份有限公司回复投资者称,公司看好未来长时储能市场,正准备布局大容量大电芯电池。

林先平认为,大电芯因为体积能量密度高,储存容量大,适合大型储能电站场景。因此,在长时储能领域,大电芯技术被视为一种非常重要的技术,多家企业都在竞相研发和推广大电芯技术。

面对长时储能商业化的难点和堵点问题,林先平表示,首先,需要投入大量的研发资金和人力资源进行电池技术的研发和改进;其次,需要建立完善的生产体系和管理体系来保证电池的生产和供应;再次,需要考虑电池的安装和维护成本以及运行安全问题;最后,需要与电网、电力公司等合作方建立良好的合作关系,共同推动储能技术的发展和应