

### 迈好“物流强国”的坚实一步

改革开放40多年来，我国交通与物流融合发展，物流基础设施网络基本成型。但也要看到，相比发达国家，我国物流成本总体偏高，物流运行效率有待提高，这是需要进一步解决的问题。今天，随着我国经济迈入高质量发展阶段，全社会物流需求转向结构优化，区域之间发展呼吁更加均衡，“一带一路”建设也期待物流发展国际空间的拓宽。同时，物流业节约资源、节能减排的压力与日俱增，必须转变发展方式，尤需顶层设计发力。

就此而言，不久前发布的《国家物流枢纽布局和建设规划》，可谓正当其时。规划提出“到2035年，基本形成与现代化经济体系相适应的国家物流枢纽网络”，在全国127个城市规划建设6种类型、212个国家物流枢纽，打造“通道+枢纽+网络”的物流运行体系，有利于解决系统规划不足、空间布局不完善、资源整合不充分、发展方式较为粗放等问题。清晰的“时间表”、明确的“落地点”、具体的“施工图”……《规划》的出台对提高物流业发展质量，支撑引领实体经济降本增效、转型升级具有重要意义。

当前，随着产业向中西部梯度转移、消费内需逐步释放，中西部地区成为物流发展的新空间。由于地域广阔，物流需求相对分散，在现有物流组织格局下，铁路大运量优势难以发挥，公路长距离点对点运输成本过高。因而，对物流组织模式进行变革，势在必行。布局建设国家物流枢纽，既是针对物流业发展薄弱环节的精准施策，也是适应新形势新要求的长远谋划。为此，《规划》在空间上把中西部地区作为物流枢纽布局建设的重点，212个国家物流枢纽中有超过一半布局在中西部地区，与以往规划相比，力度明显加大；在政策上也加大了对中西部地区物流枢纽建设运营的扶持，提出适当提高中西部地区铁路运输收费下浮比例和枢纽资金支持比例，意在引导和培育中西部地区物流枢纽加快发展。

作为物流体系的核心基础设施，国家物流枢纽在全国物流网络中发挥关键节点、重要平台和骨干枢纽的作用。建设国家物流枢

纽，需把重点放在公共服务领域，促使中央预算内投资主要投向铁路专用线、多式联运转运设施、公共信息平台、军民合用物流设施等公益性较强的基础设施建设，加强公共服务产品供给。其中，依托枢纽打造现代供应链、快递物流、电子商务、冷链等专业化的物流服务网络，离不开物流全程监管协调和网络化运行组织，培育协同高效的运营主体是关键。

近日，一些城市被列入“国家物流枢纽承载城市”，体现提振效应之余，必须明确的是，国家物流枢纽不搞大规模开发建设，而是以整合和提升存量物流基础设施为主，强化设施设备共享共用，践行绿色物流发展理念，提升物流枢纽社会化服务功能。惟其如此，方能迈好“物流强国”的坚实一步。

（作者为国家发改委宏观经济研究院运输服务与物流研究室主任）