

新发展格局下江苏省构建双循环物流枢纽研究

■ 张歆莹 孙 军 江苏海洋大学商学院

摘要:江苏省是我国实施“一带一路”倡议、RCEP、长江经济带和长三角一体化等战略的重点区域,区位优势明显,经济实力雄厚,打造国际一流枢纽平台是江苏融入双循环新发展格局的重要组成部分。探讨了新发展格局对江苏省构建物流枢纽提出的新要求,阐述了新发展格局下江苏省双循环物流枢纽的构建基础,分析出江苏省物流枢纽仍存在着未充分协助形成和融入统一大市场等短板。提出新发展格局下,江苏省应加快推进物流枢纽融入统一大市场、增强物流枢纽的国际化水平、提升物流枢纽内园区建设质量和提升物流枢纽的现代化水平等对策建议。

关键词:物流枢纽;双循环新发展格局;江苏省

2020年,党中央提出了“双循环”新发展格局,该格局是针对百年变局和新冠疫情叠加的国际形势提出的重要战略决策。习近平在中央财经委员会第八次会议上强调,建设高质量的物流枢纽是推动新发展格局形成的重要战略任务。新发展格局对物流枢纽融入双循环建设提出了要求。江苏省是实施“一带一路”倡议、RCEP、长江经济带和长三角一体化等战略的重点区域,需要着重加强物流对新发展格局建设的推动作用。但是,江苏省虽是物流大省,在新发展格局下,现有的物流枢纽建设却存在着物流枢纽未充分协助形成和融入统一大市场等短板,与物流大省的地位不相匹配。因此,现阶段推动江苏省物流枢纽尽快融入双循环建设,对江苏乃至全国现代物流体系实现高质量发展,促进全国新发展格局的形成都具有重要的战略意义。

一、新发展格局要求江苏省构建高水准的物流枢纽

(一)物流枢纽应以服务国内市场为依托

构建新发展格局,江苏省物流枢纽首先应以服务国内市场为依托。省物流枢纽需加快协助建设公平竞争、充分开放、高效规范的国内统一大市

场。在统一大市场建成的基础上,枢纽城市应紧抓扩大内需这一战略重点,增强与内需相适应的供给体系建设,形成需求牵引供给、供给带动需求的更高层次动态平衡。国内市场一体化、竞争化和有序化为统一大市场的内在运行特征。其中,一体化指市场的非制度分割特性,省物流枢纽需规范建设物流统一价格体系;竞争化指市场的非垄断特性,省物流枢纽需遵守公平竞争准则;有序化指市场的非无序性特性,省物流枢纽需规范物流企业市场准入规则。另外,省际开放是国内统一大市场形成的基础。新发展格局下,构建江苏省物流枢纽首先应以“一带一路”倡议、RCEP、长江经济带和长三角一体化等战略为契机,促进省际贸易发展,帮助建成国内统一大市场。在建成统一大市场的基础上,强化物流枢纽地位建设,推动物流枢纽所在地的产业不断升级,促进物流成本的降低和流通效率的提高,提升物流供应链体系水平,达成供给带动需求的动态平衡,使国内经济持续良性循环。

(二)物流枢纽应更有效服务国外市场

过去中国依靠全球价值链分工,可以直接采用国外先进的物流技术将产品运输到国外市场,加上我国的劳动力供应充裕,这种全球化使我们取得了巨大的红利,但是现在遇到了西方市场的问题,西方多次对我国的物流科技进行限制,不再愿意为中

[基金项目]本文系国家社科基金项目“逆全球化背景下沿‘一带一路’重塑全球价值链体系研究”(17BJY228);江苏省第五期“333”高层次人才培养项目“逆全球化下沿‘一带一路’构建自主可控产业体系重塑全球价值链研究”(BRA2020316)。

[作者简介]张歆莹(1998—),女,江苏海洋大学商学院硕士研究生;研究方向:国际贸易政策、产业经济研究。孙军(1979—),男,江苏海洋大学经济学教授,海洋经济研究院院长兼外国语学院院长;研究方向:物流与供应链管理研究。

国增长提供动力。中国针对国外市场的物流成本在上升,物流竞争优势相对在下降。因此这个发展格局要转换。新发展格局下,省物流枢纽要注重打开大门搞创新,以更有效地服务国外市场。这就要求省物流枢纽积极探索鼓励创新、包容审慎的服务体系。省物流枢纽应该加快构建高效服务网络,增加服务方式多样性,协助提升中欧班列的服务能级,畅通与“一带一路”和长江经济带沿线国家的双向贸易通道,进一步提高物流枢纽服务国外市场的能力,以在全球范围内更好地配置和共享物流资源。

(三) 物流枢纽应更加注重国内外两个市场的联动效应

新发展格局下,国际国内两个市场间的关系为互为支撑支持。因此,省物流枢纽建设需发挥好国内外两个市场的联动效应,这就要求提升江苏省物流枢纽的国际物流产业竞争力。国内大市场具有环境优化的外在特征,对于出口竞争力的形成极其重要。省物流枢纽应充分打造物流产业集群,形成规模效应,以推动技术升级,深度参与国际物流产业分工,以提升物流枢纽的国际物流产业竞争力,从而吸引国际商品和要素,实现国内外优势资源互补,使得国内国际双循环相互促进,协同发展。只有当江苏省物流枢纽建设都按照双循环新发展格局要求进行转变与改进时,双循环经济所需的市场秩序、市场环境才能发生改变,构建新发展格局才能获得强有力支撑。

二、江苏省拥有支撑构建高水准物流枢纽的综合基础

(一) 良好的政策环境带动物流枢纽发展

近年来,国家和省级相关部门陆续下发多份关于物流枢纽节点城市的重要政策文件,这些文件有利于构建省内良好的政策环境,带动物流枢纽不断发展。2017年《江苏省“十三五”物流业发展规划》中提到要将南京、苏州、无锡、南通、徐州、连云港建设为国家物流枢纽城市(见表1),并在这些城市重点培育对“一带一路”和长江经济带战略实施起到重要支撑作用的国家级示范物流园区(见表2)。2018年《国家综合立体交通网规划纲要》中提到南

京作为长三角三大中心之一,被定为国际性综合交通枢纽城市;苏州凭借着强大经济实力和显著区位优势,被定为国际性综合交通枢纽港站;连云港作为“一带一路”新亚欧大陆桥东方桥头堡,被定为国际枢纽海港。这些规划政策为省物流枢纽健康发展带来利好。中国物流与采购联合会数据显示,截至到2020年8月,江苏省共4家物流园区入选枢纽城市示范物流园区名单,反映出省枢纽城市物流园区建设水平较高(见表3),为新发展格局下双循环物流枢纽的构建打下了坚实的基础。现阶段,省内已逐步形成以南京港口型国家物流枢纽为核心,涵盖省级示范物流园区、省级冷链物流基地等在内的物流枢纽网络体系,足以支撑新发展格局对国内国际两个市场要素流动的需要。

表1 江苏省国家物流枢纽城市名单

陆港型	港口型	空港型	生产服务型	商贸服务型
南京、徐州	南京、苏州、南通、连云港	南京	南京、无锡、苏州	南京、南通

资料来源:根据国家发改委网站整理。

表2 “十三五”时期江苏省物流枢纽发展部分预期指标

序号	指标名称	2020年预期目标
1	省级示范物流园区	60家,其中全国领先的10家,有国际影响力的5家
2	重点物流基地	100家,其中年物流服务费超100亿元的30家
3	物流公共服务平台	建成一批有区域影响力的物流公共服务平台,打造2—3家国家级骨干物流信息平台

资料来源:根据江苏省发改委网站整理。

表3 截止到2020年8月江苏省枢纽城市示范物流园区汇总

批次	园区名称
第一批示范	张家港玖隆钢铁物流园
	慧龙港国际物流园区(镇江)
第二批示范	南京龙潭综合物流园区
	上合组织(连云港)国际物流园

资料来源:根据中国物流与采购联合会网站整理。

(二) 物流枢纽的服务能力得到提升

1. 江苏省物流枢纽的服务网络规模不断扩大。江苏省物流枢纽的服务网络已得到较大提升,有利

于新发展格局的构建。十年间,南京、苏州、连云港陆续列入中欧班列枢纽节点城市。同时,江苏是推行“一带一路”战略的重点区域,截至2021年8月,江苏省物流枢纽已累计与“一带一路”56个沿线国家的物流设施进行了信息共享。

2. 江苏省物流枢纽的服务能力也已得到较大提升。据中国物流年鉴的数据,2020年,江苏省社会物流总额为32.9万亿元,相比2015年增长了约42.4%。2019年,江苏省物流枢纽完成货物吞吐量2.45亿吨,较上年增长26%。省物流枢纽降本增效效果强。社会物流总费用占GDP比例是国际通行的用于衡量物流行业效率的指标。根据江苏省统计局数据,江苏省社会物流总费用占GDP比例由2012年的15.4%下降到2019年的13.6%。主要由于南京、无锡、苏州、南通的国家物流枢纽都建设于长江干线通道上,使得该干线货运能力全面释放,省物流枢纽效率水平得到进一步提升,逐渐满足构建新发展格局所需的双循环物流枢纽的需要。

(三) 物流枢纽的物流企业快速发展

1. 物流枢纽具有数量众多的行业龙头企业。近五年来,一方面,快速发展的流通行业和快速扩张的经济规模致使江苏省物流企业的头部集聚效应扩大,竞争力增强。2019年中国物流企业50强榜单中江苏企业占6席,中国民营物流企业50强榜单中江苏企业占10席。2020年江苏省A级物流企业达24家。这充分反映了江苏省物流行业整合的步伐加快,市场集中度增长迅速。而且,苏宁物流等行业龙头企业也在通过建造海外仓的方式,促进国际配送能力的提升,初步具备了同时服务国内国际两个市场流通的能力。另外,中国海运、中储集团、中国外运和中国铁总等央企也都在江苏省的物流枢纽城市设立了分公司和子集团,有利于支持江苏物流业发展的各项措施和政策进一步落地。

2. 物流企业的现代技术应用水平得到较大提升。随着江苏省物流枢纽内的物流企业逐步走向国际市场,省物流龙头企业与实体企业间开始逐步进行有助于双方现代技术提升的战略合作(见表4)。企业自身的现代技术应用步伐也明显加快。一是江苏省积极跟进新一轮产业变革和科技革命步伐。省内很多物流企业都增加了对包括物

联网、5G、大数据等新技术的科技投入力度。以无锡生产服务型国家物流枢纽为例,据2019年新华社数据显示,该物流枢纽已集聚物联网物流企业超过2000家,构成了包含关联芯片、感知设备等全物流产业生态链。二是江苏省的无人化、智能化技术设备运用日益广泛。以苏州生产服务型国家物流枢纽为例,2021年7月,京东物流与该物流枢纽的众多企业签订了无人配送研究院项目,这将极大有利于省物流运作水平和物流配送成本的改善。总体上看,江苏省物流枢纽内企业现代技术应用水平得到较大提升,为江苏省物流枢纽建设按照双循环新发展格局要求转变与改进奠定了坚实基础。

表4 近五年江苏省枢纽城市物流企业的战略合作

代表企业	时间	战略合作
江苏苏宁物流有限公司	2017年	战略合作安利、链家自如、建发物流集团有限公司,以提升综合物流水平和智慧物流服务水平。
	2018年	战略合作中国移动通信集团江苏有限公司、百度apollo,以提升智慧物流服务水平。
	2019年	战略合作玫琳凯(中国)有限公司,以提升供应链物流创新水平。
	2020年	战略合作北京小米科技有限责任公司、饿了么生活服务平台、顾家家居,以提升智慧物流服务水平。
	2021年	战略合作普洛斯,以持续拓展物流基础设施的布局,提高公司仓储物流投资、运营和招商能力和电商物流业务发展水平。
林森物流集团有限公司	2020年	战略合作地上铁(租车)深圳有限公司,以发展绿色物流。
	2021年	战略合作中天钢铁,以推动物流业和制造业的融合创新发展。
玖隆钢铁物流有限公司	2018年	战略合作沙钢集团、上海外高桥造船有限公司和陕西汽车控股集团有限公司,以提升物流服务水平。

资料来源:根据江苏省物流龙头企业网站资料整理。

(四) 雄厚的产业基础为物流枢纽的构建提供重要支撑

随着“一带一路”和长江经济带等战略的实施,江苏省物流产业结构日益走向规模化的格局。伴

随对成本控制要求的提升,江苏省物流行业整合的步伐加快,物流市场集中度迅速增加。这有利于提升物流枢纽的服务能级,进一步提高其服务国外市场的能力。根据《江苏统计年鉴》数据,2019年江苏省社会物流总费用占GDP的比重为13.6%。通常占比6%以上为支柱产业,可见江苏省物流业已成为支柱产业,战略地位受到重视。江苏省物流产业规模也日益扩大。省物流业增加值从2013年的3938.2亿元增长至2019年的5778.8亿元,实现快速增长,大力推动了新发展格局下双循环物流枢纽的构建。

(五)发达的土地房地产市场为物流枢纽的构建提供基本保障

土地房地产市场的壮大是构建双循环物流枢纽的关键点。发达的土地房地产市场有助于资金在推动房价、地价上涨之后,一大部分到达政府手中,即政府通过土地出卖、地产税费等取得财政收入,并将收入用于增强物流基础设施建设,优化的物流基础设施投资环境有利于吸引外资,增强国际大循环。土地市场方面,根据自然资源部资料,2015—2019年期间,江苏省工矿仓储用地供应量在华东六省中最高,为省物流枢纽的建设提供基本保障。物流地产市场方面,2020年12月省内苏州的空置率低于5%,为东部地区最低水平;省仓库空置状态较好,反映出省仓储物流需求较大。2020年12月省内苏州仓库租金水平仅次于北京、上海和深圳,达到每平方米33.91元;省仓库租金水平整体处于中等偏上,反映出省仓储租赁市场活跃,为双循环物流枢纽的构建提供了基本保障。

三、新发展格局下江苏省构建双循环物流枢纽存在的短板

(一)物流枢纽未充分协助形成和融入统一大市场

首先,协助形成国内统一大市场是建设双循环物流枢纽的前提。促进区域内贸易乃至整个省际贸易的发展是帮助建成国内统一大市场的重要途径。但是,在“一带一路”倡议下,江苏省区域内贸易比重却呈现了下降趋势,中西部地区流向江苏省的省际贸易比重也基本在下降,这将沿“一带一路”国内价值链的构建和国内统一大市场的形成都

造成不利影响。进一步地,充分融入国内大市场是构建双循环物流枢纽的基础,然而,省内部物流枢纽融入统一大市场的程度并不高,主要来源于地理和经济两个因素。地理因素方面,由于苏北物流枢纽城市远离省会,使得省内优质的交通资源未能在当地得到有效整合,物流运输方式同质化竞争激烈,进而导致苏南与苏北枢纽城市间的联通联动能力不足。这将不利于物流要素的有序流动、省内物流统一价格体系的建立和物流行业效率的提升。例如在衡量物流效率的国际公认指标方面,省社会物流总费用占GDP比例较发达国家过高,约为美国的两倍,日本的三倍,反映出省物流效率仍较低(见表5)。经济因素方面,受经济发展不平衡等问题影响,苏北枢纽城市整体、苏南枢纽城市村镇在物流设施建设等方面的资金投入不足,导致江苏省物流全面发展的市场需求无法被满足,不利于统一大市场的构建。另外,物流枢纽对于物流企业市场准入规则仍遵循得不够到位。

表5 2012—2019年江苏省与美国和日本物流行业效率对比

	江苏省	美国	日本
2012	15.4%	8.40%	4.84%
2013	15.2%	8.40%	4.78%
2014	15.1%	8.27%	4.88%
2015	14.8%	8.12%	4.62%
2016	14.4%	7.43%	4.52%
2017	14.1%	7.63%	4.58%
2018	13.9%	7.87%	4.56%
2019	13.6%	7.61%	4.12%

数据来源:根据《中国统计年鉴》、《中国物流年鉴》、《美国物流年鉴》、《日本统计年鉴》整理。

(二)物流枢纽的国际化水平不高

新发展格局下,江苏省缺乏具有全球影响力的物流枢纽。一是枢纽内物流主体的国际竞争力不强。除京东和阿里巴巴等少数互联网物流企业,大部分物流企业都是中小商户,在国际物流中的能力相对薄弱。二是国际航空货运的劣势较大。例如,据统计,南京禄口机场航空枢纽的洲际货运航线仅有到芝加哥和阿姆斯特丹两条,航线通达度和密度低,导致大量国际货物通过外地机场进出口,枢纽影响力较低。

（三）物流园区的建设层级仍有待提升

物流枢纽的核心之一是物流园区。如何发展好物流园区是构建高质量物流枢纽的关键。然而，新发展格局下，省物流园区建设存在结构性矛盾。一方面，省物流园区布局数量未充分依托当地需求。例如，省内部分生鲜农产品产地的冷链园区建设相对滞后，公路冷藏及保温车数量不足，未充分迎合当地冷链物流的发展需求。另一方面，省物流园区建设同质化现象较为严重。例如，省内部分冷链园区出现物流同质化低价竞争现象，违背公平竞争原则；冷链低水平重复建设现象也较为突出。另外，省物流园区的人才队伍建设仍有待加强。例如，省内部分冷链物流园区建设缺少专业规划咨询和详细的战略调研论证。

（四）物流枢纽的现代化水平仍相对偏低

新发展格局下，江苏省物流枢纽的现代化水平仍相对偏低。一是技术自主研发能力有待提升。例如，与美国联合包裹运送服务公司(UPS)的英国东米德兰机场(EMA)物流枢纽相比，江苏省物流枢纽存在着相对缺乏自主研发的物流技术等问题。UPS于2021年9月开放了扩建后的EMA物流枢纽，该物流枢纽新配备了自主研发的最新自动扫描系统和包裹分拣技术，能进一步提高UPS的运营效率和分拣速度。相比而言，江苏省物流枢纽缺乏自主研发物流技术的能力，导致技术应用的成本过高，从而对省物流发展水平的提升产生不利影响。二是苏北地区物流枢纽内的现代技术应用水平仍然不高，苏南地区的示范带动作用未充分发挥。例如，苏北地区适宜现代农业产品销售的农村电子商务物流还有待发展。三是省物流枢纽运输企业的现代化水平提升空间依然较大。虽然近年来江苏省出现了不少具有国际竞争力的大型物流企业，但是处于行业基层的运输企业的流通设施、装备仍然比较落后，亟需通过引入信息化、智能化进行升级。

四、新发展格局下江苏省构建双循环物流枢纽的建议

从物流枢纽发展的政策环境、物流服务、物流企业、产业基础和土地房地产市场等方面分析，江苏省物流枢纽发展处于较高水平。鉴于本文揭示的

江苏省构建双循环物流枢纽存在的短板，尝试给出如下建议：

（一）以融入统一大市场为抓手统筹推进江苏省物流枢纽节点建设

突破口在于把战略重点转向苏北后发展物流枢纽。促进省物流枢纽一体化联动路径包括物流产业一体化和交通基础设施一体化两方面。物流产业一体化方面，苏南先发展物流枢纽可考虑把物流业新项目和物流企业落在苏北后发展物流枢纽，把物流产业链延伸到苏北后发展物流枢纽，形成一体化的物流产业体系。交通基础设施一体化方面，要重点规划和建设苏北后发展物流枢纽和苏南村镇的现代交通基础设施，补全其获取物流发展要素的短板。这两项举措也有利于增加江苏省区域内贸易比重和中西部流向江苏省的省际贸易比重，推进省物流枢纽“协助形成+充分融入”统一大市场。另外，省政府需积极发展柔性供应链，提高省物流枢纽的服务多样性，完善物流市场信息交互渠道，以提升物流行业效率；进一步增强物流企业的核心业务能力，促进物流枢纽与制造业联动发展，推动物流企业营业执照“全域通办”。增加物流行业市场集中度，积极推动物流龙头企业进行大竞争者联盟，满足全社会对物流新业态的需求。

（二）以国际化标准为目标强化新发展格局下江苏省双循环物流枢纽网络

省物流枢纽应充分发挥各地比较优势，打造物流产业集群，形成规模效应。例如南京中欧班列枢纽城市需充分发挥新型电子信息产业优势，促进该产业集群发展，重点推进与中欧班列海外节点在该产业上的战略合作。应重点增加港口型物流枢纽口岸服务型物流园区数量，以便于进出口货物的国际采购、分销和配送、国际中转、国际商品展示等。需积极出台吸引人才的相关政策，加强省物流枢纽与“一带一路”沿线国家单证审核、检验检疫等方面的国际合作，积极推动长江经济带江海联运枢纽的不断发展。这些措施利于深化国内外物流体系联动协同，促进国际贸易和物流深度融合，提高省国际物流供应链竞争力，推动省物流业向全球价值链中高端迈进，进一步提高省物流枢纽国外市场综合服务能力。另外，RCEP其他成员国在运输服务部门做出了高水平开放承诺，这将推动各国运输服务部

门的进一步开放。省物流枢纽也应以RCEP为契机弥补航空货运短板,重点支持大型物流企业建立国内国际物流空运网络,提升国际化航运服务保障水平。

(三)以园区建设为支点提升新发展格局下物流枢纽建设综合质量

物流园区应深入把握宏观经济环境、项目地产业结构与市场客户需求。踏实做好市场调研和项目战略定位工作。同时,需推进园区物流市场监管公平统一。一是健全政府对园区的物流市场监管规则,推进园区的物流监管执法标准化建设。二是强化园区内物流市场的监管执法。积极开展园区联动执法,创新园区物流业联合监管模式,加强调查取证和案件处置合作。三是全面提升园区内物流市场监管能力。深化园区内物流业简政放权、放管结合,完善园区物流业“双随机、一公开”监管、物流业信用监管等方式,并加强园区内物流业各类监管的衔接配合。四是对新出台的物流园区政策严格开展公平竞争审查。加强园区间产业转移项目协调合作,建立物流重大问题协调解决机制,推动园区物流产业合理布局、分工进一步优化。以优质的物流制度供给和制度创新吸引更多优质企业投资物流园区。另外,需统一园区物流业准入门槛,进一步完善“长江流域园区合作联盟”等机制,倡导良性竞争。对标RCEP的相关规则,加强涉及国际贸易纠纷的调解、诉讼和仲裁机构组织建设。

(四)提升新发展格局下江苏省双循环物流枢纽的现代化水平

江苏省物流园区应深化改革,不断提高收入水平,扩大内需。在此基础上,以南京龙头枢纽城市带动“一带一路”沿线各枢纽城市共同提升产业链、供应链数字化水平,加快关键技术攻关,实现产业链环节的高技术供给由外转内;共同集中科技力量对“卡脖子”技术攻关,实现产业链被断供环节的国内替代,提升供给体系对需求的适配性。在国内市场形成需求牵引供给,供给创造需求的更高层次动态平衡,不断促进内循环的顺畅进行。同时,高新技术的研发和产业化在空间上可以分开,苏南先发展物流枢纽和苏北后发展物流枢纽可以共同形成创新一体化新高地。优化“双飞地经济”,即部分苏北后发展物流枢纽可以到苏南先发展物流枢纽建

立研发机构,利用苏南先发展物流枢纽的科技力量和人才,研发自身需要的可以实现产业化的物流新科技。另外,应加强新冠肺炎疫情期间应急物流体系建设,提升交通运输设施、物流站点等的设防水平。全面贯彻绿色可持续理念,构建绿色物流体系,推动碳达峰、碳中和目标愿景的实现。▲

注释:

- ①在本文第三部分的第三点已进行说明。
- ②根据前瞻产业研究院的预测,随着物流新业态需求的增加,我国物流业最终会迈入物流产业联盟阶段。但即便江苏省物流业市场集中度增加迅速,迄今为止省内苏宁物流等行业龙头企业尚未出现联盟的迹象。

参考文献:

- [1]刘金山,杜林.论以消费动能提升为核心的国内国际双循环[J].消费经济,2021(6):21-29.
- [2]易先忠,晏维龙,李陈华.国内大市场与本土企业出口竞争力——来自电子消费品行业的新发现及其解释[J].财贸经济,2016(4):86-100.
- [3]栗献忠.双循环背景下流通体系及供应链体系的再构建[J].价格月刊,2021(10):89-94.
- [4]段沛佑,于芮华,郭振金.供应链体系建设协同双循环创新发展的思考[J].物流科技,2020(11):140-142.
- [5]李丫丫,王磊,彭永涛.物流产业智能化发展与产业绩效提升——基于WIOD数据及回归模型的实证检验[J].中国流通经济,2018(3):36-43.
- [6]蒙天成,周利国.“双循环”新发展格局下现代流通体系发展态势与高质量推进策略[J].国际贸易,2021(8):46-53.
- [7]林火灿.打通经济循环堵点 建设现代流通体系[N].经济日报,2020-10-19(001).
- [8]孙军,高彦彦,宣昌勇.“一带一路”倡议下的中国省际贸易演变特征与流向蜕变[J].财贸经济,2018(8):81-95.
- [9]白元龙,杨柔坚.“一带一路”战略下江苏物流业发展研究[J].宏观经济管理,2017(1):79-82.
- [10]潘其泉.转型升级下的江苏现代农产品流通体系构建研究[J].农业经济,2016(7):133-135.
- [11]王先庆.新发展格局下现代流通体系建设的战略重心与政策选择[J].中国流通经济,2020(11):18-32.
- [12]王有志,张巍巍,张玉赋.新常态下产业技术升级政策研究——以江苏省为例[J].科技进步与对策,2017(10):39-45.
- [13]冯雷,徐水波,姚巍,等.构建大循环、双循环,拥抱新趋势[J].中国物流与采购,2020(23):28-29.
- [14]闵伟琼.新发展格局下现代流通体系建设面临的挑战与对策[J].商业经济研究,2021(9):15-18.