

新质生产力背景下长沙市物流产业高质量发展路径 与对策研究

朱雷¹, 刘莎²

1. 湖南开放大学, 湖南 长沙 410004

2. 湖南信息学院, 湖南 长沙 410151

DOI:10.61369/SDR.2025020023

摘 要 : 在“新质生产力”战略引领下, 长沙市作为全国中欧班列核心集结中心, 物流产业正经历转型升级的关键阶段。本文基于长沙物流业发展现状, 系统分析其面临的物流成本高企、专业人才短缺、产业融合不足、绿色转型滞后、区域发展失衡及信息化水平薄弱等核心挑战。研究表明, 需通过优化区域经济布局、提升基础设施效能、建设智慧物流平台、深化产教融合、推广绿色技术及均衡区域网络等路径, 推动物流业向数字化、智慧化、绿色化深度转型, 为新质生产力赋能长沙物流业降本增效与高质量发展提供系统性解决方案。

关 键 词 : 新质生产力; 物流产业; 高质量发展; 长沙市

Research on the Path and Countermeasures for the High-Quality Development of Changsha's Logistics Industry under the Background of New Quality Productivity

Zhu Lei¹, Liu Sha²

1. Hunan Open University, Changsha, Hunan 410004

2. Hunan University of Information Technology, Changsha, Hunan 410151

Abstract : Under the guidance of the "New Quality Productivity" strategy, Changsha City, as the core assembly center of the national China-Europe Railway Express, is undergoing a crucial stage of transformation and upgrading in its logistics industry. Based on the current development status of the logistics industry in Changsha, this paper systematically analyzes the core challenges it faces, such as high logistics costs, shortage of professional talents, insufficient industrial integration, lagging green transformation, unbalanced regional development and weak informatization level. Research shows that it is necessary to promote the in-depth transformation of the logistics industry towards digitalization, intelligence and greenness through optimizing the regional economic layout, enhancing the efficiency of infrastructure, building smart logistics platforms, deepening the integration of industry and education, promoting green technologies and balancing regional networks, so as to provide systematic solutions for the cost reduction, efficiency improvement and high-quality development of the logistics industry in Changsha empowered by new quality productivity.

Keywords : new quality productivity; logistics industry; high-quality development Changsha City

一、绪论

随着长沙于2025年2月获批全国中欧班列集结中心, 其班列开行量已连续4年保持千列规模, 稳居全国前列。2024年上半年

数据显示, 长沙市社会物流总额达2.43万亿元, 同比增长5.3%, 社会物流总费用占GDP比率优化至13.4%, 但较发达国家仍存显著差距。在此背景下, 长沙市政府相继出台《关于加快构建现代物流体系的实施意见(2024-2026年)》等系列政策, 着力推动

项目信息:

2024年度湖南省社会科学成果评审委员会一般课题, 一般自筹, 项目名称《数字经济赋能湖南省物流产业高质量发展研究》、项目编号XSP24YBC131。

2023年度湖南省教育厅科学研究项目一般项目, 项目名称《数字化赋能物流产业高质量发展的机理与路径优化研究》、项目编号23C0855。

2025年度长沙市社会科学成果评审委员会一般课题, 一般自筹, 项目名称《新质生产力背景下长沙市物流产业高质量发展路径与对策研究》、项目编号2025CSSKKT135。

作者简介:

朱雷(1988-), 河南信阳人, 硕士, 讲师, 湖南开放大学智能制造学院教师, 研究方向: 大数据分析;

刘莎(1991-), 湖南岳阳人, 硕士, 讲师, 湖南信息学院国际商学院教师, 研究方向: 数字经济、电商物流。

物流业向数字化、智慧化、绿色化转型。新质生产力作为技术革命性突破、生产要素创新配置与产业深度转型的产物，正通过全要素生产率质变驱动物流成本降低与产业结构升级。学界对其内涵特征及物流赋能机制已有初步探索，但针对长沙实践层面的路径研究尚显不足。

目前学者对此的研究主要集中在新质生产力的内涵特征、新质生产力助力物流高质量发展的理论基础等方面。新质生产力是由技术革命性突破、生产要素创新性配置、产业深度转型升级而催生的先进生产力，以新产业、新业态和新模式涌现为重要特征，以全要素生产率大幅提升为核心标志（刘伟，2024^[1]；蔡小慎，2025^[2]）。部分学者从理论层面对新质生产力的形成逻辑展开了深入研究，认为其本质在于通过要素及其组合的变化引起生产方式（劳动方式）发生根本改变，并推动和加快新的生产关系和生活方式的形成（任保平，2024^[3]；汪旭晖，2024^[4]；孟捷，2024^[5]）。现代物流是国民经济的先导性、基础性、战略性产业，在现代化产业体系中占据重要地位（何黎明，2024^[6]）。数字经济时代背景下，新质生产力强调技术创新、绿色可持续和智能化，符合高质量发展和数字经济时代生产力发展的要求（梁宏中，2024^[7]）。新质生产力通过技术革命性突破、生产要素的创新性配置以及产业深度转型升级，实现生产效率提升的质变，成为全社会物流成本降低的重要手段（刘伟华，2024^[8]）。可从新质生产力的发展体系及政府层面出发，通过政府的宏观调节促进市场效率，加强基础设施建设，吸引专业人才，通过投入数智化生产要素投入—融合转化新质态生产要素—释放新业态新模式发展动能优化路径，以推动整个物流行业的繁荣发展（徐超毅，2025^[9]；徐景一，2024^[10]）。

通过对现有研究的分析可以发现，针对新质生产力助力物流产业发展的相关研究已经有一些成果，但还无法充分揭示新质生产力助力长沙市物流产业高质量发展的内在机理及现有成效。鉴于此，本文基于长沙物流业发展现状，系统分析其面临的问题挑战，以期利用新质生产力助力长沙市物流业高质量发展提供解决方案。

二、新质生产力背景下长沙市物流产业高质量发展现状分析

（一）长沙市物流业产业总值

长沙市物流业与区域经济发展呈现高度协同性。如图1所示，2019至2023年间，湖南省GDP从3.99万亿元增长至5.01万亿元，第三产业增加值占比显著提升。同期长沙市的交通运输、仓储和邮政业产值从429.93亿元增至704.18亿元，年均增速达12.76%，凸显物流业对区域经济的支柱作用。



图1 长沙市物流业总产值图（亿元）

（二）长沙市物流业运量分析

在货运结构方面，公路运输占据绝对主导地位。2023年湖南省货运总量22.85亿吨中公路占比超过85%，铁路货运量仅占3%。公路货运量从2019年的16.51亿吨增至2023年的20.07亿吨，年均增速约7%，2022年有所下降。湖南省2019–2023年货运量统计如表1所示。

表1 湖南省2019–2023年货运量统计表

年份 / 指标	货运量 (万吨)	铁路货运量 (万吨)	公路货运量 (万吨)
2019年	189740	4554	165096
2020年	200878	4592	176442
2021年	224465	4771	198423
2022年	213251	4827	186123
2023年	228497	5091	200674

（三）湖南省道路设施建设

基础设施建设取得显著进展。截至2023年，湖南省公路通车里程超24万公里，其中高速公路突破7000公里，实现行政村硬化路全覆盖；铁路营业里程逾5000公里，高铁网络大幅缩短与全国经济区的时空距离；水运依托长江黄金水道及湘江等内河航道，年货运量达数千万吨。2019年–2023年公路、铁路和水路运营里程图见下图2。

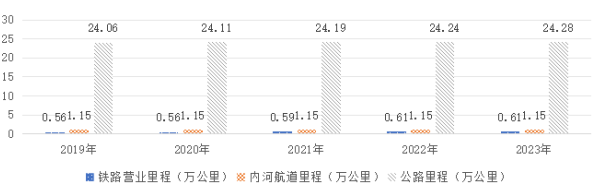


图2 2019年–2023年公路、铁路和水路运营里程图（万公里）

湖南在智慧物流以及绿色物流领域表现出色，湖南凭借大数据、物联网以及人工智能等技术，积极开展物流信息化与智能化建设工作，使得物流效率与服务质量均得以提升，湖南大力推行绿色运输方式，倡导使用新能源车辆，以此减少物流运输过程中的碳排放，推动物流业朝着可持续方向迈进。湖南的物流业在道路设施建设方面取得了颇为较大的成果，成功打造出了一个可覆盖全省范围、并且联通国内外的综合运输网络体系，随着长株潭城市群以及湘南地区经济呈现出快速发展的态势，湖南的物流网络也在持续不断地完善之中，有力地带动了区域经济整体水平的提升，在未来的发展进程中，湖南将会持续加大对于交通基础

设施的投入力度，优化物流网络的布局情况，以此为物流业的高质量发展奠定坚实的基础，帮助自身在中部崛起战略中发挥更为关键的作用。

（四）湖南省物流业从业人员现状

物流从业人员规模从2019年的24.46万人缩减至2023年的21.01万人，但同期产业产值持续增长，反映新质生产力推动下的劳动生产率提升。然而，智慧物流、跨境供应链等领域的高端人才缺口仍构成产业升级瓶颈。湖南省物流业从业人员数量变化如图3所示。

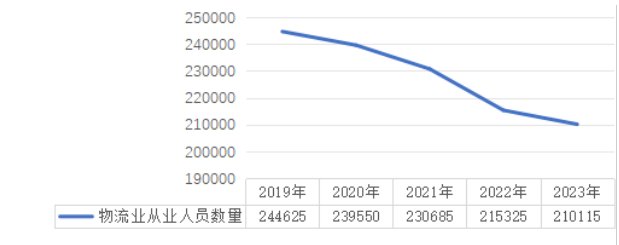


图3 湖南省物流业从业人员数量变化图（人）

（五）长沙市物流业政策环境现状

政策环境持续优化，长沙近年密集出台《绿色物流发展三年行动计划》《跨境电商物流通道建设方案》等文件，从多式联运、企业培育、绿色转型等多维度构建支持体系。长沙市相关政策文件如表2所示：

表2 相关政策文件

政策文件	时间	主要内容
《长沙市人民政府办公室关于加快构建现代物流体系的实施意见（2024—2026年）》	2024	物流规划布局、基础设施提升、运输方式优化、通道网络建设、主体企业培育、科技赋能应用和安全绿色发展
《长沙市加快推进现代物流提质增效降本若干措施》	2024	物流与制造业融合、快递业提质、冷链升级、基础设施强化、多式联运发展、口岸效能提升和企业培育，以“真金白银”奖励支持物流业降本增效
《长沙市冷链物流体系建设实施方案》	2023	升冷链标准化水平，培育全国性冷链企业
《长沙市关于打好经济增长主动仗加强物流保障实施细则》	2023	补贴建设高标准仓储、冷库改造，支持物流数字化，推广标准化载具（托盘、周转箱）及配套设施改造
《长沙国家物流枢纽建设实施方案》	2022	建设金霞陆港、空港两大枢纽，完善多式联运设施；吸引龙头企业布局，培育A级物流企业
《长沙市促进农村寄递物流体系建设行动方案》	2022	推动“快递进村”，建设县级分拨中心—村级驿站直通网络；整合邮政、供销资源，推广客货邮融合模式
《长株潭物流一体化发展规划》	2021	共建长株潭物流公共信息平台，推动数据互联互通；协同布局区域冷链、仓储节点，优化城际配送通道
《长沙市绿色物流发展三年行动计划》	2021	推广新能源配送车、节能卡车，普及绿色包装；支持企业建设光伏仓库、节能冷链设施

《长沙市跨境电商物流通道建设方案》	2020	深化湘粤港“跨境一锁”通关模式，提升中欧班列本省货占比；— 开通第五航权航线，拓展黄花机场国际货运网络
-------------------	------	---

三、新质生产力背景下长沙市物流产业高质量发展问题分析

长沙物流业在转型升级过程中面临多重结构性矛盾。物流成本居高不下成为首要制约，公路运输占比过高导致成本受油价、路费波动影响显著，部分物流节点布局不合理延长了中转周期，湘西等偏远地区基础设施薄弱进一步推高整体成本。人才结构性短缺问题突出，传统从业人员技能难以匹配数字化转型需求，高校培养与企业实践脱节导致智慧物流、供应链管理等领域专业人才供给不足。产业融合深度有限，物流服务单一化与制造业需求多样化的矛盾日益凸显，冷链物流发展滞后制约农产品流通效率提升，与农业、食品加工业的协同效应尚未充分发挥。

绿色转型进程相对缓慢，公路运输对传统燃油车的依赖导致碳排放强度居高不下，新能源车辆推广不足，可降解包装材料应用率低，环保压力持续加剧。区域发展失衡现象显著，长株潭城市群物流基础设施完善，但湘西、湘南地区网络覆盖薄弱，农村“最后一公里”梗阻尚未根治。智慧化建设亟待突破，企业信息系统孤立运作，公共数据平台整合不足，大数据、物联网等技术与国际先进水平存在代际差距。

四、新质生产力背景下长沙市物流产业高质量发展对策建议

实现物流业高质量发展需依托新质生产力内核，构建系统性解决方案。在需求激活层面，应推动长株潭与湘西、湘南区域协同发展，深度融入“一带一路”及长江经济带建设，通过制造业与服务业升级培育高附加值物流市场。基础设施效能提升需强化偏远地区路网覆盖，重点发展“公铁水空”多式联运模式以降低中转成本15%以上，整合物流园区功能构建高效枢纽网络。智慧化转型的核心在于建设省级物流大数据中心，破除信息孤岛壁垒，推广物联网技术优化路径规划降低空驶率，支持企业应用AI调度与自动化仓储技术。

人才培育体系重构需改革高校课程设置，增设智慧物流实践模块，建立企业—院校联合实验室定向输送技能型人才，同时引进国际高端管理团队。绿色转型要求设立新能源物流车专项补贴，力争2030年占比超40%，强制推广可降解包装材料并建立循环回收体系，打造“光伏仓库+节能冷链”示范园区。区域均衡

发展重在建设湘西区域性物流枢纽衔接中西部通道，完善县域分拨中心与村级驿站网络，推广“客货邮”融合模式破解农村物流成本难题。

五、结论

新质生产力为长沙物流业高质量发展提供核心驱动力。技术革新通过智慧平台整合资源实现全链路降本增效；绿色理念引领

新能源装备与循环技术重塑产业生态；制度创新破解区域失衡与人才短板。未来应聚焦“数字化嫁接、低碳化转型、网络化协同”三位一体战略，将长沙打造为中西部物流高质量发展标杆。通过技术赋能、制度优化与模式创新深度融合，长沙物流业不仅可实现自身转型升级，更将为全国物流体系现代化提供可复制的实践范式。

参考文献

[1] 刘伟. 加快培育新质生产力推进实现高质量发展 [J]. 经济理论与经济管理, 2024, 44(04): 1-11.

[2] 蔡小慎, 徐鹏飞. 党建赋能国有企业新质生产力的组态路径研究——基于30个案例的模糊集定性比较分析 [J]. 经济与管理评论, 2025, 41(02): 43-56.

[3] 任保平. 生产力现代化转型形成新质生产力的逻辑 [J]. 经济研究, 2024 (3) : 12-19.

[4] 汪旭晖, 段怡杰. 新质生产力驱动全社会物流成本降低的机制与路径 [J]. 中国流通经济, 2024, 38(07): 15-24.

[5] 孟捷, 韩文龙. 新质生产力论：一个历史唯物主义的阐释 [J]. 经济研究, 2024, 59(03): 29-33.

[6] 何黎明. 有效降低全社会物流成本的战略考量 [J]. 中国流通经济, 2024 (6) : 3-11.

[7] 梁宏中. 培养造就与新质生产力相匹配的新劳动者 [N]. 南方日报, 2024-05-27 (07) .

[8] 刘伟华, 兰蕊. 产业融合与新质生产力共同赋能物流业降本增效 [J]. 中国流通经济, 2024, 38(07): 25-35.

[9] 张军, 辛园林. 新质生产力赋能新疆冰雪体育旅游产业高质量发展研究 [J]. 西部学刊, 2024, (21): 5-9. DOI: 10.16721/j.cnki.cn61-1487/c.2024.21.035.

[10] 徐景一. 新质生产力赋能现代流通产业高质量发展研究 [J]. 理论探索, 2024, (06): 13-19.