

以普惠性科创生态弥合青年创业的起点鸿沟

——基于上海松江科创源实践的思考

发展新质生产力是推动高质量发展的内在要求和重要着力点,核心要素在技术创新,关键驱动在人才活力。青年是最具创新潜质的群体,但其创业过程普遍受制于初始资源禀赋。现实中,拥有产业资源与人脉积累的青年更易将创意落地,而多数普通青年则受困于设备门槛、资金短缺和产业壁垒,大量构想难以迈出从脑海到实物的关键一步。这种起点层面的差距,不仅抑制创新活力的释放,也与共同富裕的价值追求形成张力。上海松江依托大学城高校集聚优势打造科创源平台,为观察这一问题提供了有益

样本。

从现实来看,青年创业面临三重结构性约束。其一,试验验证环节对高端仪器和中试设备有刚性需求,但购置成本居高不下,使得萌芽期创意难以进入实质性推进阶段;其二,硬科技创业回报周期较长,传统信贷因缺乏担保条件而将多数青年拒之门外,市场化创投更倾向于投资具备资源优势的成熟团队,早期融资通道明显偏窄;其三,行业需求与市场信息往往沉淀于封闭的产业网络中,缺少人脉积淀的青年难以精准对接真实需求。这些问题仅靠市场机制难以自

行解决,需要公共力量适时补位。

松江科创源的探索着力于从要素供给层面缓解上述困境。在设备使用方面,统筹区域内19个功能性平台及高校近1500台套仪器资源,向普通创业团队倾斜免费使用额度,配套概念验证及中试服务。在资金支持方面,携手长三角国家技术创新中心推行“拨投结合”机制,设立总规模3亿元专项资金池,财政资金先期无偿支持项目试错,成熟后按约转股,收益回流实现循环反哺。在产业对接方面,建立校企双向发榜机制,需求与成果公开发布,实行揭榜比拼。在生活

配套方面,首批归集人才公寓超2万套,实施阶梯式减免与免费短住政策,帮助青年降低生活成本、延长试错周期。平台运行以来,一批早期项目从研发向产业化稳步推进,但跨区域协同效率与政策覆盖面仍有提升空间。

松江科创源实践的启示在于,弥合青年创业禀赋差距,需要从要素配置的制度设计入手。普惠性科创基础设施应作为培育新质生产力的重要支撑,科研仪器应面向全体青年开放,资源投放应坚持能力优先原则。财政资金借助“拨投结合”等工具,将短期帮扶

转化为长期制度安排,以公共属性的耐心资本弥补早期市场投资的盲区。透明化的产学研对接机制,则为普通青年凭借技术实力实现向上发展提供通道,有助于持续拓宽中等收入群体入口。

青年创业的机会公平,关乎创新体系活力,也关乎共同富裕的社会基础。松江科创源的实践表明,以普惠开放的方式降低创业门槛,能够让更多青年依靠自身才智实现创新创业想法,这也是发展新质生产力的应有之义。

作者:赵文雅(东华大学马克思主义学院)

上海票根经济驱动文旅体展融合的逻辑与路径

所谓“票根经济”,是指消费者凭借文体赛事、文博展览等票务凭证,在后续消费场景中享受折扣、积分等优惠权益,从而形成“消费链”延伸的经济模式。2025年,上海发布《上海市提振消费专项行动方案》,首次将“票根经济”纳入全市扩消费六大专项行动。《上海市服务业发展“十五五”规划》进一步提出,升级“票根经济”2.0模式。如今,上海16个区以票根串联文旅体展消费资源,让文体赛事、文旅展览的“流量”转化为“吃住行游购娱”的消费“留量”。

一、票根经济驱动文旅体展融合的内在逻辑

票根经济撬动消费、驱动文旅体展融合,主要依赖三重效应。

其一,精准筛选与锁定效应。不同于消费券的普惠刺激,票根经济具有精准筛

选的性质,只有实际购票的消费者才能获得后续优惠。这些人具有明确的文化消费意愿和支付能力,转化效率远高于一般性补贴。

其二,消费场景的联通与重购效应。票根打破了行业壁垒,实现了从行业割裂到文旅体展的深度融合,把“看一场赛”变成“逛一座城”的完整体验。凭票根可以在商圈享受餐饮折扣、在酒店获得住宿优惠,让消费者从“单一购买”迈向“链式体验”。

其三,网络效应与停留延长效应。过去票根经济以超大型活动为原点向外辐射,如今正向“网络型交织”新模式演进。消费者看展、观演之余还可消费,消费者平均停留时长显著提升。

二、上海票根经济驱动文旅体展融合的典型案列

上海票根经济的实践涵盖文博、演艺、

赛事、会展等多个领域,呈现出从单点辐射到多点联动再到网络交织的演进脉络。

文博领域。2024年7月开启的上海博物馆“金字塔之巅:古埃及文明大展”,累计接待观众逾277万人次,刷新全球博物馆单个收费特展参观人数纪录。展览总营收逾7.6亿元,带动城市综合消费超过350亿元。2026年,马王堆汉墓大展进一步将票根联动延伸至游船、商圈、酒店、餐饮、文创、出行等多元业态。

演艺领域。沉浸式戏剧《不眠之夜》上海版驻演十年,累计接待全球观众超75万人次、总收入突破6亿元,票根经济综合撬动效应达1:6.8,创造至少40亿元周边衍生消费增量。2025年8月,时代少年团“加冠礼”演唱会在上海体育场连办4场,吸引近30万人次观演。演唱会期间,附近的徐家汇商圈以“票根”为纽带,累计客流量近200万人次、总营收突破1.45亿元,环

体育场周边酒店全部订满且总营收环比增长75%。

赛事与会展领域。2025年,F1中国大奖赛共吸引现场观众超22万人次,其中外省市观众占比70%,直接经济影响约24.7亿元,间接经济影响约69.1亿元。进博会期间,虹口区首发布“进博票根消费护照”,联动瑞虹新天地、白玉兰广场等重点商业企业,为进博持证人员提供专属权益。

三、深化上海票根经济驱动文旅体展融合的优化路径

加快数字化升级。纸质票根携带不便、核销率较低。2026年3月,静安区正式启用“静安G02.0”票根应用平台,用户上传90天内演出、赛事、展览票根图片,系统数秒内自动推送至餐厅、咖啡、美容等专属权益清单。这种AI识别模式实现了“一张票根串起一座城”,值得在全市推广。

数字经济下社区团购低价竞争的法律规制

数字经济向基层下沉,社区团购凭借社群传播和线下自提的轻资产模式,迅速成为生鲜零售的重要渠道。以“多多买菜”为代表的头部平台依托资本加持,长期以低于综合运营成本的价格销售蔬果、粮油等刚需商品。这种低价表面让利,实质是掠夺性定价,挤压街边摊贩和社区小超市,易形成区域性垄断,破坏基层零售公平竞争。经济法以矫正市场失灵、维护公平竞争和公共利益为核心,对此进行规制具有现实紧迫性。2026年,社区团购监管进入从严治理阶段,最高检针对平台不正当竞争开展民事公益诉讼专项整治,全国立案近百起,重点查处资本低价倾销、挤压个体商户和不公平格式条款等问题,行业已告别宽松包容,走向常态化规范监管。

社区团购低价竞争不同于普通节日促销,具有持续性、排他性和资本驱动特征,不是简单引流,而是平台争夺社区市场的长期策略。平台以持续补贴压低刚需商品价格,瞄准线下小微商户的主要经营品类,配合社群锁客和就近自提,迅速收拢社区消费流量,逐步挤占线下市场,形成不对等竞争。基层个体商户规模小、资金有限,难以与资本支撑的平台长期拼价格,部分商户被迫缩减品类或退出,基层竞争主体减少、市场活力下降。消费者短期得到的低价并不稳定,平台一旦淘汰对手形成局部垄断,就可能取消补贴、上调售价,长期权益受损。无序低价竞争还冲击小微实体经济,影响从业者收入和就业,破坏基层营商环境。

现行《中华人民共和国价格法》《中华人

民共和国反垄断法》为规制低价倾销和不正当竞争提供了基础,但面对社区团购这类新业态,法律适用和基层监管仍有短板。一个突出问题是低价倾销认定标准适配性不足。现行规则多以单一商品成本为判定依据,社区团购运营涉及仓储冷链、物流配送、平台运维、社群服务等多项成本,综合核算复杂,监管部门难以区分正常促销与恶意倾销,部分平台违规行为隐藏在盲区。另一个难点是传统监管模式滞后。线下监管难以适应平台跨区域经营、动态调价和隐性资本补贴的要求,基层监管也无法实时监控平台定价,导致取证、核查、追责困难,震慑力不足。还应当看到,早期部分地区为扶持数字经济发展,对平台低价乱象监管偏宽松,客观上纵容了资本

无序扩张。2026年虽开展专项约谈整治,但隐性补贴的监管难题仍未完全解决。

整治社区团购低价乱象,需要结合经济法治理逻辑,构建适配数字新业态的监管体系。在认定标准上,应优化低价倾销判定规则,改变单一商品成本评判方式,综合考量平台整体运营成本,明确区分短期正常促销与长期资本补贴倾销,并建立生鲜刚需品类常态化价格监测机制,对长期低于成本销售的平台开展专项检查。在执法层面,宜搭建多部门联动执法机制,整合价格监管、网络稽查、市场监管等力量,建立社区团购专项监管清单,对掠夺性定价、排他性竞争等行为加大处罚力度,提高违法成本,破解线上新业态取证难、执法难问题。监管中应坚持

包容审慎原则,规范与发展并重,既鼓励模式创新和发挥便民优势,又严格遏制资本无序竞争和垄断行为,保障小微商户合法权益,维系基层市场多元竞争格局。

社区团购低价竞争是资本无序扩张引发的市场失灵,破坏公平竞争,挤压小微实体,损害消费者长远利益。经济法是矫正市场失灵、维护公共利益的核心依据。结合2026年最高检公益诉讼治理和各地专项监管,社区团购法治化、规范化发展已成趋势。通过细化认定标准、完善联动监管、平衡创新与公平,能够约束平台不正当竞争,推动行业告别低价补贴内卷,转向服务与品质竞争,实现数字新业态与线下实体经济协同发展。

作者:张若楠(贵州财经大学)

人工智能发展中的共同富裕之路

人工智能正加快进入生活和生产,影响已不局限于技术层面。2026世界人工智能大会上,习近平提出,要让人工智能成为促进共同繁荣、维护共同安全的重要动力源。共同富裕离不开生产力的发展,也要求发展成果更好地惠及全体人民。技术进步为共同富裕创造了条件,但还需要看到生产力发展的成果是否能被更广泛地共享,技术进步带来的利益能否得到调节。

一、人工智能推动生产力发展,夯实共同富裕的物质基础

共同富裕首先要有充分的物质基础。人工智能进入生产过程后,已经开始改变传统的生产方式。在制造业,人工智能已经应用于生产线优化、产品质量监控和设备维护等环节,智能机器人可以承担一部分重复性劳动。企业能根据市场需求变动

二、人工智能优化公共资源配置,促进发展成果共享

共同富裕不只是社会财富总量的增加,还意味着更多社会成员能够分享经济社会发展成果。教育和医疗等公共资源的获得受到地区差异和服务能力的限制,人工智能的发展为改变原有的资源供给方式提供了新的条件。通过大数据和人工智能算

法,公共部门能够更加及时地了解不同地区和不同群体的实际需求,使有限的公共资源配置更有针对性。在教育领域,智能学习平台使优质课程可以突破地域限制,教育资源相对不足地区的学生也能够通过在线平台获得更多学习机会,教师还可以根据平台反馈了解学生的学习情况。在医疗领域,智能诊断能够辅助医生开展疾病筛查,远程医疗则为偏远和医疗资源相对匮乏地区提供了新的服务方式。在社会保障领域,通过对相关数据的分析,更准确地识别需要帮助的群体,从而提高政策实施的针对性。人工智能实现对“资源配置”的赋能,使全体社会成员共同享有经济社会发展带来的便利和成果,人工智能为优质资源覆盖更多群体提供了新的技术条件,让更多社会成员有机会分享经济社会发展的成果。

三、人工智能带来新的分配问题,共同富裕需要制度调节

人工智能推动生产力发展,改变着传统的劳动过程和劳动关系。一些重复性的劳动逐步由机器承担,同时新的职业和劳动需求也会产生。新型技术劳动者在塑造公众获得就业、教育甚至社会参与的方式,意味着技术不再是中性的工具,而是深度参与了机会分配的前端。这意味着,人工智能在提高劳动生产率的同时,可能使部分劳动者面临岗位转换和技能更新的压力,由此带来新的就业和收入分配问题。生产力的发展总是在一定的生产关系中进行,人工智能进入生产领域能够推动生产力发展,却不能自行决定形成的发展成果如何分配,分配制度的发展完善是共同富裕实现的关键。因此,共同富裕还要处理技术进步带来的利益关系

变化,既要利用市场机制促进人工智能创新和应用,充分发挥技术进步对生产力发展的作用,也要通过制度安排,对人工智能发展带来的利益变化进行调节。建立专门针对低技能劳动力的人工智能应用培训体系时,需要考虑他们的实际需求、知识水平和学习资源的来源等。通过合理的分配和再分配机制使生产力提升形成的发展成果更多惠及群众,使人工智能发展更好地服务于共同富裕。

人工智能可以为共同富裕创造新的生产力条件,而不是能够自动实现共同富裕的技术方案。既充分发挥人工智能推动生产力发展的作用,又发挥社会主义市场经济在利益调节和成果共享方面的制度优势,才能使人工智能发展形成的成果更好惠及全体人民。

作者:邓晓峥(上海体育大学马克思主义学院)

智能物流技术驱动交通运输经济创新发展研究

摘要:数字经济时代下,物联网、大数据、人工智能等智能物流技术的落地应用,彻底改变了传统交通运输行业的运营模式。本文以智能物流技术与交通运输经济的融合发展为核心,阐述技术赋能行业创新发展的现实意义,同时从数字化体系搭建、多业态融合发展、行业规范完善三个维度,提出针对性的创新发展策略,旨在为交通运输经济突破发展瓶颈、实现智能化、集约化、现代化发展提供参考,助力交通物流产业适配新时代经济发展格局。

关键词:智能物流技术;交通运输经济;产业创新;数字化转型

引言:交通运输是国民经济的基础性、先导性产业,物流运输的运转效率直接影响社会经济流通速度与产业发展质量。随着数字技术的快速迭代,智能物流技术不再是单一的技术工具,而是贯穿货物仓储、干线运输、末端配送、车辆调度、路径规划全流程的核心支撑。当前,我国交通运输行业正处于从规模扩张向质量提升转型的关键阶段,传统依靠人力、粗放式管理的运输模式,已无法满足高效、低碳、低成本的市场需求。智能物流技术

通过数据赋能、智能调度、全域管控,打通了交通运输各环节的信息壁垒,重构了运输产业的运营体系与盈利模式,为交通运输经济创新发展注入全新活力。在此背景下,探究智能物流技术的赋能价值与落地路径,对推进交通运输经济高质量发展具有重要的现实意义。

一、智能物流技术驱动交通运输经济创新发展的意义

传统交通运输模式存在运力闲置、路径冗余、空载率偏高等问题,大量运输资源被无效消耗,而依托大数据、物联网技术搭建的智能调度系统,可实时整合路况信息、车辆状态、货物需求等多维数据,通过算法精准匹配运力与货源,动态优化运输路线。同时,智能仓储、无人配送、智慧货运、数字孪生监控等技术落地,延伸了交通运输产业链条,催生了智能干线物流、城市协同配送、全程可视化物流等新型业态。运输服务不再局限于简单的货物转运,逐步拓展为仓储、运输、管控、溯源、售后一体化的综合物流服务,推进交通运输产业从单一运输功能向综合服务型产业转型,拓宽了交通运输经济的增长空间。

二、智能物流技术驱动交通运输经济创新发展的策略

(一)搭建全域数字化智能物流体系,夯实技术赋能发展基础

交通运输经济的创新发展,离不开完善的数字化技术支撑体系^①。各地交通物流行业应整合现有信息平台资源,搭建统一的智慧物流信息共享平台,打通仓储、运输、交管、物流企业、货主之间的信息壁垒,实现运输数据、货源数据、路况数据、监管数据的互联互通。企业需加大智能设备投入,普及智能定位终端、自动化分拣设备、无人配送设备、智能监控系统等硬件设施,实现运输全流程的数字化记录、智能化管控。同时,还应依托人工智能算法持续优化调度模型,结合市场需求变化动态调整运输方案,以全方位数字化建设提升交通运输行业的智能化运营水平。

(二)推进多产业深度融合,拓宽经济增长全新维度

单一的运输业态难以支撑交通运输经济的长效发展,产业融合是创新发展的核心路径。交通运输行业需依托智能物流技术,加强与制造业、电商行业、现代农业的深度联动,打造产销运一体化的物流运输体系

^①。针对工业产品、生鲜农产品、电商快件等不同货物的运输需求,定制智能化、专业化的运输方案,发展定制化物流、供应链物流等高端服务。与此同时,还要依托智能物流大数据,为上下游产业提供库存管控、运输溯源、需求预判等增值服务,延伸产业链、提升价值链,推进交通运输从基础服务业转变为支撑多产业发展的核心枢纽,培育经济增长新动能。

(三)健全行业配套保障机制,筑牢产业发展支撑体系

智能物流技术的规模化应用,需要健全的制度体系与人才体系作为保障。相关部门应结合智能物流、智慧交通的发展现状,完善行业技术标准、运营规范与监管制度,明确智能运输设备、数字化平台的运营准则,规范无人配送、智能货运等新业态的发展秩序,规避技术应用与行业运营风险。同时,聚焦智能物流、智慧交通领域的人才缺口,推进高校、企业、科研机构协同育人,培养兼具交通运输专业知识与数字技术能力的复合型人才^②。除此之外,也应加大对智能物流技术研发与落地的政策支持力度,鼓励企业开展技术创新与模式创新,为交通运输经济创新发展营造稳定、规范的产业环境。

三、结束语

智能物流技术是新时代交通运输经济创新发展的核心驱动力,其不仅能够解决传统运输行业效率低、成本高、能耗高的痛点,更能推进产业模式、服务形态、发展理念的全方位革新。在数字经济持续发展的背景下,交通运输行业在未来还需持续深耕智能物流技术应用,通过数字化体系建设、产业融合升级、配套机制完善,充分释放技术赋能价值,推进交通运输经济实现高质量、可持续、创新性的发展,为国民经济稳定增长提供坚实的交通物流保障。

作者:张俊(固始县公路事业发展中心)

参考文献

[1]张卫青.数据赋能运输经济:理论逻辑、实践创新与发展路径[J].中国物流与采购,2026(9):152-153.
[2]彭弈杰.智能物流技术对交通运输经济的创新驱动[J].中国储运,2025(5):107-108.
[3]孙梅婷.智能物流技术对交通运输经济的创新驱动[J].中国航务周刊,2024(36):60-62.