

“一带一路”国际物流通道建设现状与发展建议

王柏荀

广州商学院国际学院, 中国·广东 广州 511363

【摘要】“一带一路”倡议提出以来我国与沿线国家国际贸易持续增长,为稳定全球贸易发展做出了卓越贡献。沿线国际物流通道的建设与发展是确保“五通”的重要保障,本文总结目前通道建设情况,并基于当前背景提出可行发展建议。

【关键词】“一带一路”倡议; 国际物流; 通道建设

Construction Status and Development Suggestions of the "Belt and Road" International logistics channel

Baixun Wang

International College of Guangzhou Business School, Guangzhou 511363, Guangdong China

[Abstract] Since the "Belt and Road" initiative was proposed, international trade between China and countries along the route has continued to grow, and has made a remarkable contribution to stabilizing the development of global trade. The construction and development of international logistics channels along the route is an important guarantee to ensure the "five links". This paper summarizes the current situation of channel construction and puts forward feasible development suggestions based on the current background

[Keywords] The Belt and Road Initiative; International logistics; Channel construction

1 研究背景

经过十年发展,“一带一路”国际物流通道建设已具规模。不仅开通了中欧班列以及面向中南半岛的中亚班列,跨境公路运输也进入高速发展期,各沿海港口还增加了与本地区国际贸易往来密切的海外城市的定期班轮。国际航空货运格局发生了巨大变化,除全国四大机场外,部分东部地区机场以及中部/西部地区大型机场,在强化国际航空货物的集散方面成效显著。第五航权的试点扩大、海南岛试点开放第七航权,以及鄂州货物专用机场的建成和使用等将进一步提升我国国际航空货运空间。

2 发展现状

2.1 中欧与中亚班列

全国开通过定期或不定期的中欧班列的已达74个城市,至2023年底共开行8.5万列,运输货物品类扩大到汽车配件及整车、化工、机电、粮食等5万余种^[1],在中欧贸易总额中的占比从1.5%升至8.0%,中欧班列在中国和欧盟以及同沿线各个国家的贸易中所发挥的作用越来越开始受人瞩目。

中亚班列已开通28条线路,其中2021年底开通的中老铁路使中亚班列的始发城市从与东南亚接壤省区扩展到沿海,西部内陆之后陆续开通了南下国际铁路货运班列,RCEP的生

效将进一步推动我国与东南亚铁路货物运输。

2.2 跨境道路运输

随着我国国际贸易迅速增长,与周边国家的国际道路运输运量迅速增加。我国在2016年加入《国际道路运输公约(TIR)》(公约),推动了道路运输贸易量在贸易中占比逐年攀升,2018年达17.1%。与俄罗斯、蒙古、独联体国家、东盟各国间的跨境道路运输逐渐增加,已开通356条国际道路运输线路。

随着国际贸易中对门到门运输需求的增大。除与周边国家短途跨境道路运输外,国际长途卡车货运也已经开始逐步施行。我国自2020年起开始运行直达欧洲的卡车定期运输业务。长途国际道路运输具有较海运更快、较空运成本更低、较铁路运输可处理更小货物等优点,日渐成为国际长途运输的第四种模式。

2.3 港口与海运

由于港口管理的整合和国际联运的持续发展,我国内地出口渠道趋向于多样化,新国际海运航线日益增加。如近年来我国与东盟之间的横向分工不断的强化,贸易货物随之迅速增加。在此背景下,除我国南方港口外,一些北方港口,如天津—胡志明市共有32条东南亚航线往返,大

连—东盟共有14条东南亚航线往返,以及往返青岛港和东盟的冷藏集装箱业务开设了和东盟的定期航线。同时强化了与东盟的定期海运集装箱运输,包括停靠胡志明市、马尼拉和东南亚其他主要港口。

中日韩间密切的贸易关系近年进一步强化,由于三国间供应链关系的日益密切,对三国间短途定期国际海运航线的需求持续攀升。如唐山港和韩国的平泽港间航线,及日照经青岛到大阪、堺泉北和神户等航线均有较大海运需求。中日航线中,之前大部分航线停靠中国沿海港口,但2020年起开通了从关西和中部(大阪、神户、名古屋)到武汉港的直达航线,实现从日本到中国内陆的直达运输,这将对缩短对日企在我国内陆工厂的供应链时间产生重大影响。2021年中日双方开始使用这条直达航线将日本的成品车从名古屋直运到武汉,再通过国际铁路联运运至蒙古国首都乌兰巴托,较之前经俄罗斯的路线减少20天。因此,加大培育以内陆河港或铁路集装箱中心站为起点的国际海铁联运发展将提升为我国内陆港口和铁路作为国际货物中转枢纽的地位。

2.4 空运航路

2014年以来,根据“一带一路”的政策扶持,往返中国的定期国际货运航班开始有所增加,2017年后有了增长明显,截至2022年,我国定期货运航班通达50个国家。民航总局同时持续推进加速发展国内机场建设,2021年拥有254个机场,较2014年增加54个。另一方面,政府注重扩大现有机场的航空货物处理能力。2020年之前绝大部分国际航空货物在北京、上海和广州的机场进行处理。而2020年深圳机场的航空货物吞吐量越居全国第三,杭州、南京以及内陆的成都、郑州、西安和昆明等地的机场也逐渐形成了发展势头。

我国政府为探索新航线开辟而出台的促进措施的影响更加明显。2017年前,第五航权只在厦门、南京、上海、烟台、银川、郑州、哈尔滨、天津和广州进行试点。其后新增鄂尔多斯、武汉、满洲里、西安、北京、杭州、兰州、海口等多个机场,加速利用第五航权。各机场在原有的基础上加密国际货运航线、提升国际货物集散能力,并对地区经济发展有明显促进作用,对建设各类国际物流枢纽极具价值。

2020年海南省被指定为自由贸易港,中国民航局同时公布了《海南自由贸易港试点开放第七航权实施方案》。第七航权指航空公司有权在本国领土之外经营独立航线,并在两个海外国家间运送客货。目前亚洲仅有少数机场引入了该航权,如新加坡和迪拜(只针对货物),这是我国首次施行该航权。

同时,私营快递物流企业积极扩展国际空运航线。顺丰航空于2022年启用了湖北鄂州机场,与美国首位航空枢纽孟菲斯机场区位类似,适合建立枢纽机场。从鄂州起飞可在大致相同时间内到达全国所有重要城市。圆通速递的子公司已经与当地政府达成协议,利用浙江嘉兴机场建立全球航空物流中心。在跨境电商的货物处理量快速增长的背

景下,来自我国的主要快递运营商的扩张正在成为拉动中国航空货运市场增长的新动力。

3 通道建设意义

海运适合需低成本运输的大量和长距离的货物,从物流角度分析,由于交货时间长、运输过程中损坏、难以确保及时性和缺少处理小批量货物的灵活性,海运难以成为高水平物流模式。随着我国制造业日趋发达,出口货物也由低附加值转向中高附加值,贸易对象同时从欧美发达国家拓展至邻国。截至2023年底,东盟已连续四年成为我国最大贸易伙伴。因此,仅靠海运已远远不能满足我国外贸对物流的需要。

同时,国际分工高度化带动了供应链全球化,半成品和原材料的物流需求逐年增长,我国出口加工业重原材料全球化比重日益增长^[2]。因此,和以往在国内制造成品然后出口的模式相比,新出口加工业的物流需求更加复杂,且对到发货时间的要求也变得更加严格^[3]。但对物流业最大的限制是在控制包括运费在内的总成本的情况下优化流程,仅依靠海运已无法满足业务需要。

另外,相比发展和强化海运以及铁路等长距离及大量运输方法的同时,由于我国高端制造业的发展,所需的半导体、汽车零部件及出口的电子产品等高附加值商品对空运输的需求逐年增加。近年我国开始重视“一带一路”跨境道路及国际航空货物运输。前者运输成本较高,但却是唯一可以提供门到门服务的方式,且与其他方式相比可灵活处理少量的货物和具有灵活的发车时间。在我国和周边国家电商贸易不断扩大的趋势下,道路运输具有独特的优越性。

全球贸易发展趋势表明,与邻国间交通运输基础设施的建设和强化是保持顺畅贸易关系的先决条件。在继续提升与欧美贸易往来的同时,与周边国家建立并扩大稳定的贸易关系尤为重要。此外,除英国等少数国家外,我国与欧洲可经陆路开展运输,因此需注重推动铁路、道路及其他基础设施的互联互通^[4]。上述举措将使我国外贸关系更为稳定。通道建设的根本意义即在于此。

4 通道建设重点与风险

4.1 重点

从区域贸易角度分析,应重视与周边国家关系。欧盟内2023年内贸程度为80.9%,而亚洲内贸易程度虽然有区域差异,东南亚(21.3%)和东亚(10.9%)相对较高,而西亚、中亚和南亚则相对较低。须考虑到目前亚洲贸易结构与欧洲的不同之处,但同样需注意亚洲跨境交通基础设施薄弱的影响。因此,须着重强化亚洲域内贸易,通道建设有必要更侧重于亚洲域内,特别是我国周边各国间的基础设施。尤其是道路运输。道路运输作为一种便捷的物流服务,对“轻、薄、小”以及高附加值货物具有吸引力。道路运输的普及将推进各国中小企业加大跨境贸易力度。

物流的国际化和发展最根本要素是人才,缺乏专业人才与知识的巨额资金投入将无法实现优良目标。诸多大专

院校虽开设了物流专业积极培养人才^[5], 然而实际物流运作与教科书相差甚远, 尤其是组建全球供应链的困难和阻力来自各国政府、企业、货主、当地住民等方面, 涉及方面复杂且敏感, 需大量具有丰富经验的各类运输专家及通晓国际供应链的专家、从业人员。然而这些人才的培养非一朝一夕可得。因此, 培养专业人才是建设“一带一路”国际物流通道的长期目标, 且是最重要的一方面。

4.2 风险

恐怖组织和极端组织在沿线地区蔓延成为开拓国际物流通道时的地缘政治风险。此外, 在开拓国际物流通道时会遇到当地种族、宗教和领地等复杂关系和矛盾, 有时甚至被卷入冲突。“一带一路”覆盖区域广泛, 沿线国家经济发展、社会政治制度、种族、宗教和文化各异。目前我国还处于处理相关问题的经验积累期。而交通基础设施投资很难在短期内收回, 沿线地区的地缘政治不稳定将导致回收期延长。

4.2.1 铁路

由于干线基础设施不足, 铁路电气化、信号系统和双轨制是紧迫问题。东南亚铁路由于缺乏维护和管理, 已开发线路的基础设施正逐步老化, 需加强维护和管理制度。前提是需解决严重的资金短缺和低效的管理制度。而中欧班列海外物流分拨业务由欧美物流企业进行操作, 我国不具备主导权。

4.2.2 道路

我国周边国家高速公路较少, 干线道路超载等问题频繁, 道路缺乏维护保养, 现有的路线基础设施维护不良, 多个城市交通拥堵严重, 迫切需改善公共交通。需引入适当的信号系统和多级交叉口, 以减少交通拥堵, 但过程存在严重的资金短缺和低效的管理制度。

4.2.3 港口

亚洲主要港口尚有较大发展空间, 其中以集装箱堆场和深水泊位较迫切, 以容纳2021年以来投入使用的极大巨无霸型集装箱船(Megamax)。近年港口建设和运营中引入民间资本的力度不断加大, 不仅有望解决资金短缺问题, 还可改善低效的管理体制, 然而许多港口仍存在服务质量低和港口成本高的问题。

4.2.4 空运

亚洲各国主要机场均需发展基础设施, 如跑道长度和强度, 以满足大型飞机起降条件。同时, 亚洲航线的日益密集提高了空运风险, 需对域内空中交通管制系统和空中安全设施进行现代化改造以确保安全。

5 对策及建议

物流作为重要产业受诸多法规约束。然而随着我国各领域的全面开放, 以沿线国家为目标, 积极鼓励物流企业根据不同国家和地区对外资物流企业开放程度和与我国贸易往来的密切程度在海外建设物流基地, 以更好开拓国际市场。

5.1 对外企开放程度低, 贸易量少

由于当地生活水平低, 经济规模小, 外国物流公司进入阻力大, 且当地外汇结算和投资比例的限制严格, 因而主要

开拓方向是在当地国际机场和港口建立联络处或基地。在收集信息的同时为今后开拓做准备。考虑到当地对建立外商投资企业的限制和基础设施缺乏, 主要选择投资低于49%的合资企业较安全, 业务主要针对当地外企货物进出口附带的清关和发送。

5.2 对外企开放程度低, 贸易量逐渐增长

当地外商投资的制造业的增加会带动其国际货物迅速增加, 虽然对外资物流公司的限制仍然严格, 但其经营的范围将逐渐放宽, 交通基础设施在外资企业经营的地区有明显发展, 中资物流公司可以人口众多的大城市为基点, 形成当地大城市间城际物流网络。

5.3 对外企开放程度适中, 贸易量高

这类国家和地区通常趋向于开始放松对外商投资物流公司进入本国的管制, 中资物流公司应考虑在其国内或区域内物流多样化, 并在人口高度集中的大城市建立多种经营的子公司, 使其可提供相对详细的物流服务, 应对托运人的不同情况。伴随着对外国资本进入限制的放宽, 中资物流公司可设置出资超过50%的当地子公司以更好开拓和发展当地市场。

5.4 对外企开放程度高, 贸易量高

当地已基本取消对外国物流公司的准入限制, 交通基础设施的发展使当地已形成以道路运输为主的物流网络, 而JIT和多频次小批量运输将逐步拓展至大城市及周边地区, 利于实施广域的供应链服务。但当地物流公司服务水平相对较高, 可将业务集中于海运和空运相关的国际转运业务以及仓储、物流加工等。另外可考虑在当地建立子公司或物流中心, 以此拓展本公司的全球网络。

6 结论

本文基于对“一带一路”国际物流通道发展现状、重点与风险的总结提出了推动我国企业的“一带一路”国际物流通道发展对策, 建言我国“一带一路”倡议的“设施联通”和“贸易畅通”持续发展。

参考文献:

- [1] 魏际刚, 王杨堃. “一带一路”倡议背景下中欧班列建设发展的成就、经验及发展方向研判[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2023, 22(04): 19-27.
- [2] 段鹏飞, 李曦辉. “一带一路”倡议与中国产业链水平提升[J]. 区域经济评论, 2023(04): 154-160.
- [3] 林备战, 李明. “一带一路”倡议下国际运输通道建设及中欧班列运行现状与未来展望[J]. 东北亚经济研究, 2021, 5(4): 13.
- [4] 苏丽军. “一带一路”背景下国际物流通道建设面临的问题和对策[J]. 企业科技与发展, 2018(10): 2.
- [5] 钟德才. “一带一路”战略下国际物流通道建设问题研究[J]. 中国商论, 2017.

作者简介:

王柏荀(1980.11-)男, 汉族, 辽宁沈阳人, 博士研究生, 广州商学院讲师, 研究方向: 冷链物流、交通运输工程、国际联运等。