

Performance Investigation and Policy Suggestions on the Development of International Logistics Industry Driven by China Railway Express

Yibing Ding Loingqi Wang Yifei Liu Yuqi Tian

School of Economics, Jilin University, Changchun, Jilin, 130000, China

Abstract

With the deepening of international trade and cooperation, the requirements for the development level of international logistics industry are also increasing. China, especially inland areas, started late in this field and developed slowly, and there are problems that need to be solved urgently. The proposal of “the Belt and Road” and the construction of “China Railway Express” have provided a new opportunity for the development of China’s international transportation system. This paper aims to explore the internal relationship between China Railway Express and the international logistics industry, based on actual research results, comprehensive theory and data analysis, to investigate the current development investigate and problems, and to provide reasonable policy recommendations to improve the quality and the level of the international logistics industry in Northeast China. With level.

Keywords

China Railway Express; international logistics; northeast region

中欧班列带动下国际物流业发展绩效考察与政策建议

丁一兵 王琰淇 刘一飞 田雨琪

吉林大学经济学院, 中国·吉林 长春 130000

摘要

随着国际间贸易与合作的不断深化, 对国际物流业发展水平的要求也日益提高。中国尤其是内陆地区在这一领域起步晚, 发展慢, 存在亟待解决的问题。而正是“一带一路”倡议的提出、“中欧班列”的建设为中国国际运输体系提供了新的发展契机。本文旨在探寻中欧班列与国际物流业的内在联系, 基于实际调研成果, 综合理论与数据分析, 考察目前发展状况与问题, 并给出合理的政策建议以提升中国东北地区国际物流业的质量与水平。

关键词

中欧班列; 国际物流; 东北地区

1 研究背景

2013年, 习近平总书记提出建设“新丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的合作倡议, 简称“一带一路”战略。作为中国重要的发展战略之一, “一带一路”是促进各国共同发展、实现共同繁荣之路, 是增进各国交流、加强沟通联系之路。“一带一路”包含了文化、能源、财政、信息、交通等多个方面发展联合体系, 这也为国际物流、国际贸易迎来了新的发展机遇。

中欧班列作为“一带一路”的重要载体和平台, 以其运距短、速度快、安全性高的特征, 以及安全快捷、绿色环保、受自然环境影响小的优势, 已经成为国际物流中陆路运输的

骨干方式, 在“一带一路”战略中将丝绸之路从原先的“商贸路”变成产业和人口集聚的“经济带”起到重要作用。现今, 中欧班列已成为促进中国与沿线国家以及其他欧洲国家之间的经贸合作以及“互联互通”建设的重要组成部分。

国际物流又称全球物流, 是指生产和消费分别在两个或两个以上的国家独立进行时, 为克服生产和消费之间的空间距离和时间距离, 对物资进行物理性移动的一项国际商品交易或交流活动。在中国, 该行业作为新兴产业, 与其他发达国家相比仍存在一些岌岌可危的问题。

2 研究目的与意义

全面总结中欧班列运行情况, 客观评估其综合效益, 深

人分析班列运行及发展中的主要问题，探索促进班列科学发展的应对之策，对于促进国际物流业的发展和加快推进“一带一路”倡议具有重要的理论价值和实践意义。

3 调研基本情况

为更加准确了解中欧班列发展情况以及对于国际物流业的带动与影响，调研小组选取“中蒙俄经济走廊”重要通道的重要节点城市——大连、长春、满洲里作为调研对象，采用线上与线下两种调研模式，通过制作问卷、理论访谈、实地参观等形式，了解当地港口建设情况、班列运输详情以及物流行业结构变化与调整。在现实数据与现场体验的支撑下，对于中欧班列如何带动国际物流行业发展、变化、转型有了整体认知。

根据地方发展特色，调研团队选取不同地点进行参观考察，大连站先后参访辽港集团与中铁连接大连中心站，在访谈中，从大连经济发展状况、港口建设、中欧班列等方面了解情况，收获了很多在网络上无法查到的咨询与详情；长春站实地走访长春国际陆港集团与兴隆铁路口岸，亲身感受长春追赶时代脚步，在“一带一路”建设下如何发展中欧班列，如何以一条条铁路连接中外，谋求发展。除了制作了有针对性的问卷，还获取了陆港珍贵的内部资料；满洲里站采用线上采访与查阅资料等方式，整体了解东部通道重要枢纽的发展状况与瓶颈，为文章的研究主题打好基础。

4 调研数据与分析

在本次调研过程中，我们采取焦点访谈及官网数据查询等方式获得调研城市基本数据，下面对于所得数据进行数据分析。

根据中国进出口贸易数据以及中欧班列运输数据绘制以上两个表格，不难看出随着班列数量增加，货物进出口，社会商品零售额都有了正向变化，因此可以说中欧班列的发展为国际贸易的增长注入新的动力。

5 国际物流业现状综述

在中国，物流产业日渐受到重视，不断追随着经济全球化和贸易一体化的整体趋势，革新理念。

但国际物流与中国国内物流相比，由于不同的国家有不同的物流法律法规、经济科技发展水平、建设标准、国情特征，必然使国际物流受到很大的局限，存在着很多亟待解决的问题。主要包括：

(1) 就国际物流业本身而言，信息化起步较晚

受制于人财物力等诸多客观因素的影响，一些企业还未完全实行互联网+物流管理系统，上下游不能进行很好的衔接，一旦出现件漏、丢件的情况，很难辨别是哪个环节出了问题。因此，解决信息产业链问题是首要任务之一。

(2) 国际物流的规划和布局不合理，地区集中性问题严重

表 1 中国进出口数据

时间	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
进出口总额 (人民币)(亿元)	305050.4	278099.2	243386.5	245502.9	264241.8	258168.9	244160.2	236402	201722.3	150648.1
出口总额 (人民币)(亿元)	164176.7	153309.4	138419.3	141166.8	143883.8	137131.4	129359.3	123240.6	107022.8	82029.69
进口总额 (人民币)(亿元)	140873.7	124789.8	104967.2	104336.1	120358	121037.5	114801	113161.4	94699.5	68618.37
进出口差额 (人民币)(亿元)		28521.38	33452.12	36830.73	23525.72	16093.98	14558.29	10079.16	12323.34	13411.32

表 2 中欧班列进出口数据

年份	箱量(TEU)	重量(KG)	货值	箱量总数 (进出口)	货值总数 (进出口)
2015(7-12月)	84	840,000.00	¥212,333,386.32	488	¥278,054,617.21
2016(1-12月)	990	7,732,300.09	¥276,375,948.39	1532	¥411,594,540.81
2017(1-12月)	18592	136,874,875.24	¥5,618,387,468.89	26538	¥6,487,913,599.77
2018(1-12月)	8076	64,743,845.60	¥3,490,202,843.74	9428	¥3,833,179,544.77
2019(1-7月)	4162	44,690,934.46	¥1,594,122,586.26	5882	¥2,082,118,137.91
2015-2019(1-7月) 合计	31904	254,881,955.39	¥11,191,422,233.59	43868	¥13,092,860,440.47

随着政府工作报告中提及物流,很多企业都看准了潜力和契机,都想建设地方物流中心,将本地打造成国家级的一流物流集散地,却忽略了物流过热会使得国际物流的管理效率不高的问题,部门的分割问题较为严重,甚至还会导致物流系统的不畅通,影响正常的运转。

(3) 国际物流教育跟不上节奏,专业的物流人才缺乏

任何领域都离不开教育,当然国际物流也不例外。受制于计划时期遗留下来的传统体制,中国国际物流的教育内容相对落后,分割学科体系依然占据着国际物流的主导地位。人力资源是国际物流发展道路上最大的绊脚石,解决人才匮乏问题,是带动国际物流业发展升级的前进动力。

(4) 国际物流的基础设施亟待完善

制约国际物流发展还有一些硬核的标准,比如基础设施建设。不完善的配套设施会导致国际物流的运营效率低下,质量不高,服务内容变得单一。物流装备和技术水平是十分必要的,在对国际物流的问题上,一些企业的重视程度还远远不够,不及时更新物流设备,从短的方向看,是节省了设备成本,但从长远的角度上,耽误了物流的正规运营,也增加了国际物流发展的压力,导致了贸易成本的增加。

(5) 集装箱运输服务仍需完善

目前,随着中国居民收入的增加和生活质量的提高,其对生活的各方面要求也越来越高,对于货代服务是否到位、运输是否快捷、包装是否符合要求等都愈发的重视,所以为客户提供优质的物流服务至关重要。

(6) 海外代理竞争力有待提高

“一带一路”战略提出后,中国国际货运代理企业发展快速,但由于在管理理念、设施设备等方面与国际水平仍有差距,仍无法占据广阔市场,形成规模经济。

6 中欧班列对东北地区国际物流业的影响分析

6.1 效用方面

(1) “一带一路”倡议完善物流体系、整合物流资产

“一带一路”倡议在一定程度上实现了政策与制度的创新,由政府主导,打造一个适合国际物流行业发展的新环境。实现国际物流集成发展,实现“大带中、中带小”物流企业发展体系。结合“一带一路”倡议要求,对国际物流网络空间重新布局,在合作国、贸易国中建设国际物流网点,整合现有资产构建国际物流发展的新局面,进一步推动国际贸易

的发展。

(2) 提高国家安全保障水平,降低贸易通道单一化的风险

对一个大国而言,需要对外交流渠道保持畅通,确保各种条件下(例如遭遇封锁等)都能够保障物资运输和人员往来安全。当前,中国的对外贸易主要依靠海路运输。但由于漫长的时间与航线,存在许多潜在风险。中欧班列改变了以往欧亚大陆国家的国际贸易主要依赖海运的状况,其常态化运行成为“一带一路”倡议的有力抓手,有效增强与“丝绸之路经济带”沿线国家的互联互通。

(3) 实践和提升通关便利化

中欧班列已成功加入“中欧安全智能贸易航线试点计划”项目(简称“安智贸”)。该项目是中欧双方贯彻世界海关组织《全球贸易安全与便利标准框架》的示范性项目,通过中欧海关以及海关与企业的合作,实现对集装箱及箱内货物的全程监控,建立安全、便利和智能化的国际贸易运输链。通过中欧海关通关数据交换平台,降低贸易风险,减少海关对货物的监管手续,提高海关查验手续的连接性、确定性和优先性;减少货物在边境地区的滞留时间,减少因港口堵塞带来的滞留;降低全球供应链中断的风险,提高班列运输的通关效率。

(4) 从创新贸易方式、拓展贸易领域、发展区域经济等角度看

带动欧亚大陆内陆经济发展的中欧班列具有特殊的价值和意义。尽管一段时间以来,有部分专家学者和媒体针对中欧班列运行中存在的一些问题,例如班列运行过于依赖地方政府补贴以及班列之间出现恶性竞争等现象颇有微词,但从班列现实成就看,欧亚大陆的陆上合作需求确实巨大,班列的作用和意义已不局限于物流经济本身,需要从间接效用,刺激腹地经济发展多方面考虑。

6.2 对东北地区国际物流的影响

(1) 带动区域均衡发展

在中欧班列没有大规模开通之前,辽宁沿海区位优势,通过产业要素集聚形成了规模优势,发挥了区域增长带动作用,但从整个东北地区来看,区域发展不均衡性显著,各地区经济水平差距扩大,不利于东北三省的均衡发展和全面振兴。随着东北地区到欧洲集装箱班列的开通,迎来了发展机遇,

凭借地理与交通优势,吸引更多的投资和产业集聚,加快产业结构的调整和升级,带动经济发展。

(2) 降低运输成本的方法

根据国际经验,产品从生产到销售,生产成本、销售成本和运输成本直接影响企业利润。东北地区中欧班列的开展,最直接的影响就是使得东北地区的进出口商品在更短的时间内到达目的地。东北地区的进出口物资经海运到欧洲需要40天左右,而中欧班列经满洲里到达欧洲主要国家地区的运行时间在15天左右,与海运相比运输时间缩短了70%以上。与公路相比每吨成本降低了一半以上,与空运相比运抵时间略有短板,但运输的货量和价格比较空运则具有明显优势。运输距离的缩短、运输时间的减少,降低了企业的融资成本,提高了资金周转率。

(3) 与“一带一路”倡议接轨

东北是中国“一带一路”倡议发展道路的重要组成部分,具有成为俄罗斯和欧洲重要枢纽港的区位优势。中欧铁路的开通将有效地扩大东北地区对外贸易的广度和深度,建设沿线产业带,完善海铁联运体系,实现促进贸易的目标。以班列贸易带动产业发展,以产业发展促进东北地区的振兴。

7 对策与建议

中欧班列的发展为大连、满洲里以及长春等城市带来了极大的发展机遇,在一定程度上对于中欧班列所经城市的经济发展起到了促进作用,以港口作为服务节点,间接带动的经济效益巨大。但是中欧班列发展至今仍存在或大或小的问题亟待解决,以中欧班列为例所辐射出来中国东北地区国际物流业也存在较多问题。根据本文研究以及现今发现的需改进的问题,现结合政府政策对于中欧班列以及中国东北地区国际物流业提出以下几点政策建议。

(1) 着力培养国际物流业相关人才

人才缺乏问题是国际物流业的重点问题,面对竞争激烈的国际物流业,专业人才的培养和储备是极为重要的,是企业长远发展的重要部分。目前,国际物流的人员专业水平良莠不齐。现今中国大部分的物流企业中存在工作人员专业化程度不高,能力不足现象。解决人才急缺问题的方法分为两部分:一是提升在职工素质与专业化水平,可采取在职工内部培训与绩效考核制度等等培养专业型人才,注重国际

物流基础知识教育;二是外部招揽人才,以此完善企业集装箱运输模式,稳步提升企业集装箱效益。

(2) 完善物流基础设施建设,打造内联外通新局面

对于东北地区国际物流业的进一步发展,各物流企业应足够重视改善自身基础设施建设;同时各地方政府应响应国家一带一路的号召,着力推动中欧班列建设,给予物流企业基础设施建设的政策与资金支持,促进国际物流通道的完善。

除此之外,应在通道建设完善的基础上注重国际间的交流与合作。由于中欧班列的开行涉及中国中央与地方政府关系、政府与企业关系、中国与沿线国家关系等不同层次,所以,加强国际合作,使不同行为主体间关系融洽和谐是中欧班列发展和完善的重要前提。针对联动协调度低这一问题,中欧班列国际物流运输平台使参与运营主体形成一个利益共同体,以组织内部的协调机制来促进整个市场的协调,增强内外联动。同时在“一带一路”倡议下,进一步加强国际贸易与国际物流协同研究工作,不断发挥国际物流与国际贸易的协同效应,在铁路公路等物理通道完善的基础上,着重提升东北地区物流业的服务能力,解决因服务能力不匹配而导致的通而不畅的问题。

(3) 依托大数据,构建“互联网+物流”新形态

就国际物流业本身而言,信息化起步较晚。受制于人财物力等诸多客观因素的影响,一些企业还未完全实行互联网物流管理系统。一些先进的条形码技术,GPS物流定位跟踪系统便也成了无稽之谈。上下游不能进行更好的衔接,一旦出现漏件,或者丢件的情况,因缺少互联网大数据监督系统便很难去辨别是哪个环节出了问题,既不容易调查,又很难寻找。因此,信息产业链问题是国际物流的首要任务之一。东北地区高科技产业发展较为落后,因此地区内的物流业更要注重学习与借鉴,运用互联网大数据以提升服务能力与效率,简化不必要的工作流程,促进其进一步发展。

(4) 东北地区要加强经济建设,进一步扩大生产力

港口的发展状况实际上是腹地经济状况的晴雨表,是经济发展的一个节点,而内陆地区是货物的来源与根本,二者是相辅相成的关系,单靠港口的发展并不能解决所有问题;东北地区国际物流业近些年的缓慢发展主要是因为腹地经济发展缓慢,需求量与货源不足。因此想要实现经济质的飞跃,需要加强港口内陆协同发展,港口如大连港要继续依托中国

国家政策,关注东北地区内需,配合招商局整合,扩大港口辐射能力,搭建更为广阔的运输贸易平台,而中国内陆地区如吉林省要充分发挥地区特色,优先发展农业与汽车制造业,保证货源持续增长,深化供给侧改革,增强生产动力,双管齐下带动经济发展。

(5) 打造产学研合作平台,加强企业与高校之间对话

无论辽港集团还是长春国际陆港集团,在与公司高层进行访谈之中,都强调了与高校合作在企业发展中的战略地位,当涉及国际贸易,经济合作时需求尤为凸显。在“一带一路”推动下,东北地区也把握住了发展机遇,在中欧班列、海铁联运等运输方式的协助下,将地区特色产品通过国际物流运输通道推荐给世界,获得了经济增长与提高,但近年来,东北地区经济疲软,缺乏动力是不争事实,所以企业发展仍有极大的发展空间,其中最有效、最直接的方式就是加强与当地高校的对话与合作,凭借高校拥有的丰富人才资源,先进的科研设备,广阔的研究平台,为物流、欧班列企业助力。

具体为例:吉林大学经济学院可以通过本次实地调研,与长春国际陆港集团深度合作:首先由调研小组为媒介,转达合作意向,搭建起企业与学院对话的平台,由学院与“一带一路”研究中心领导展开会谈,陆港集团可以作为学院长期实践基地,为师生提供“一带一路”专题的调研平台,分享最新国家宏观政策、地方政府支持计划以及运营情况,内部数据等;而经济学院可以依托“一带一路”研究中心和教师团队的学术研究能力,对吉林省参与“一带一路”建设过程,国际物流业发展进行系统梳理与概括,并通过有效数据对省市状况,国际陆港进行合理分析,为企业未来战略定位、解决当前增长瓶颈提供有效方案,提升理论与学术高度,为后续产业发展做出重要贡献同时还可以协助陆港集团联系如电子、通信、机械等工科学院,共同举办科技论坛、技术交流会,

通过科研与实验使陆港使用的集装箱更加智能、冷链技术更加完善,信息交流更加顺畅便捷。东北其他重要中心城市同样可以采取与高校合作机制,谋求有质量、有深度的发展。相信通过搭建产学研,官企学三方联动平台,无论是企业、政府亦或高校都会寻找到新的建设与研究方向,为地方经济,国家政策制定提供有效参考。

参考文献

- [1] 李耀华. 中欧班列的运行现状与发展对策[J]. 对外经贸实务, 2015(02):91-93.
- [2] 池永明. 中欧班列发展的困境与出路[J]. 国际经济合作, 2016(12):60-65.
- [3] 蒋晓丹, 范厚明. “一带一路”战略下中欧班列开行中的问题与对策探讨[J]. 对外经贸实务, 2017(01):28-30. 实现途径[J]. 中国流通经济, 2017,31(02):46-54.
- [4] 张永丽, 胡丹丹. “一带一路”: 国内文献综述——基于实践的角度[J]. 财经理论研究, 2016(05):38-45.
- [5] 刁塑. “互联网+”背景下货运代理公司发展研究[D]. 对外经济贸易大学, 2016.
- [6] 吴迪. A 国际货运公司发展战略研究[D]. 燕山大学, 2016.
- [7] 肖林茂. 国际货运代理企业客户管理策略[J]. 合作经济与科技, 2018(23):126-128.
- [8] 陈丽丽. 浅谈国际货运代理行业发展战略选择[J]. 经济师, 2018(06):275-276.
- [9] 张宁. “一带一路”倡议下的中欧班列: 问题与前景[J]. 俄罗斯外刊, 2018(06).
- [10] 孙建丰. 我国物流产业发展及研究综述[J]. 物流科技, 2014(06).
- [11] 林俊. “一带一路”战略下国际物流与国际贸易的协同发展研究[J]. 改革与战略, 2017(7).