

# “一带一路”物流建设障碍及其对策探讨<sup>※</sup>

刘崇献

内容提要：该文在对“一带一路”物流建设相关文献综述基础上，指出“一带一路”物流建设具有战略重要性，在推进相关物流基础设施建设过程中，要充分估计政治障碍、信任障碍、资金障碍、技术障碍、管理协调障碍、需求障碍等制约因素，并针对这些障碍，从宏观和微观层面就组织创新、机构创新、业务模式创新角度提出要分阶段推进“一带一路”物流建设的对策建议。

关键词：“一带一路” 物流 障碍 对策

中图分类号：F252

文献标识码：A

文章编号：1009-2382(2016)01-0084-04

## 一、“一带一路”物流建设的观点综述

“一带一路”战略是一项长期的系统性工程，涉及国际贸易、金融、投资、基建、文化和人员交流，涵盖政治、经济、文化、军事等多个方面。关于物流在经济发展和“一带一路”建设中的地位，众多学者都充分强调了物流发展的重要性，认为物流对区域经济发展具有基础性、先导性和战略性作用。Rodan(1943)、Rostow(1960)把交通物流等基础设施看做是一种社会先行资本，认为是“经济起飞”的条件，必须优先发展。Nurkse(1953)认为，交通物流设施具有很强的外部性特征和网络属性，通过扩散效应，使经济增长较快区域带动增长较慢区域的经济增长。王之泰(2014)认为物流是影响“丝绸之路经济带”发展的最大“短板”，需要构筑一条“物流大通道”克服这个“短板”。

“一带一路”战略涵盖地域广阔、地形复杂、文化多元、经济社会发展差距大，这导致“一带一路”物流建设具有高度的复杂性，困难程度可能会超出预期。众多学者已经从不同角度指出了“一带一路”建设中物流发展的主要瓶颈因素。罗钢(2014)分析了“一带一路”地区现有物流通道存在着运输成本高、协调困难、口岸拥堵、效率低下等难题。郑永年(2014)指出，印度对“西南战略大通道”很警觉，东盟国家对“桥头堡”说法也很警觉，俄罗斯则对中国的“西进”非常担忧，因此要减少疑虑、建立互信至关重要。王之泰(2014)指出，近年来出现美日同盟联手制约我国以及越南、菲律宾不断地搞小动作等新问题，这些都可能

变成这个通道的严重障碍。

关于如何建设“一带一路”的物流体系，如何克服物流建设中的瓶颈和困难，部分学者从宏观政策协调、物流系统构成、运作效率等角度提出了建议。胡鞍钢等(2014)从宏观角度建议推进各国签署《国际道路运输便利化协定》，加快中国与中亚地区及其邻国的铁路建设。李宁(2014)认为，应建立“丝绸之路经济带”区域物流合作组织机制和物流区域发展协调机构。李忠民、夏德水(2014)认为不应只关注新增交通基础设施，更应关注现有物流设施的运营效率。

整体上看，有关“一路一带”战略的报道和观点虽然已经很多，但很多观点是探讨交通建设而不是物流建设；即使探讨了物流建设，多数仍是从局部的、地区性的立场提出了一些看法和建议，与“一带一路”战略整体上相适应的物流体系规划和建设建议的研究还比较少；多数观点是探讨“一带一路”建设可能带来的机遇及相关设想，充满着过度乐观情绪，而对“一带一路”物流建设中可能遭遇的各种阻碍和瓶颈因素及其如何解决，还缺乏系统全面地深入研究。本文将集中探讨“一带一路”物流建设中可能遭遇的瓶颈制约因素及其解决对策。

## 二、“一带一路”物流建设障碍分析

“一带一路”战略已经成为我国最重大的国家战略之一。我国之所以高调推进“一带一路”战略，主要有以下几个方面的考虑。首先，从政治和国家安全角度看，“一带一路”战略是反封锁、反包围、反孤立的战

※本文系北京物资学院高级别项目培育基金项目“‘一带一路’建设的物流瓶颈及其对策研究”(项目编号:0541502736)研究成果。

略。美日等国在海上通过三重岛链,在陆上通过战争或结盟,拉拢越南、泰国、缅甸、印度、阿富汗、中亚和蒙古等国构建对我国的包围封锁圈,大幅度压缩我国的生存和战略安全空间。我国推行“一带一路”建设,重要目标之一是建立国家物流战略通道,加强与周边国家联系,重建国家安全边界和战略缓冲区。其次,从经济发展战略看,我国已经多年是世界第一贸易大国,随着人均 GDP 的增长,我国经济国际化战略已经从商品输出阶段跨入到了资本技术输出阶段。我国单打独斗的商品输出已经遭遇天花板效应,有必要通过区域经济一体化和资本输出来构建稳定的海外市场 and 利润增长点。第三,从国际上看,以美国为首的 12 个国家已经签署 TPP 协议,具有明显的孤立和排斥中国的意味,因此我国也有必要在经济贸易领域组建自己的队伍,抱团发展,打破经济贸易孤立。最后,从国内经济形势看,随着国内外需求减弱,我国多数具有比较优势的产业呈现严重的产能过剩,通过“一带一路”战略转移过剩产能,在国际范围内重组和优化我国主要产业链也是我国重要目标之一。而这些目标的实现,都需要首先构建便捷安全的物流通道。

“一带一路”开发过程本质上是区域经济一体化过程,而物流一体化是区域经济一体化的前提和保障。“一带一路”战略下物流发展主要目标是有步骤地建设便捷高效的大能力物流通道,包括立体化物流通道、相关物流节点、经济腹地以及政策法规层面的协调机制建设。虽然目前“一带一路”建设在政治互信和基础设施联通方面已经取得了重大进展,并且伴随着亚洲基础设施投资银行、丝路基金和金砖银行等金融机构陆续投入运营,在交通等基础设施建设方面将会取得更大发展。但是“一带一路”物流建设中,将不可避免地遇到众多困难和挫折,如果不能充分估计、冷静应对,而是盲目乐观、大干快上,可能会遭受重大损失。

概括来看,“一带一路”建设中的物流障碍将主要体现在以下几个方面。

### 1. 政治障碍

政治是最大的障碍,主要体现为有政治敌意或领土纠纷的国家的有意抵制和破坏我国“一带一路”战略的实施。一方面是传统霸权国家美国的抵制和破坏。“一带一路”战略有利于中国的军事和经济上突破重围,有利于增强中国的经济、政治和文化影响力,这将抵消美国在相关区域的控制力度,是美国所不乐见的。因此美国对中国的“一带一路”战略持明确的反对

和抵制态度,在政治上诋毁,在经济上不参与,在军事上加强包围圈。美国在抵制亚投行的同时对其他国家施加压力抵制中国的“一带一路”战略落实,加紧落实孤立中国的 TPP 协议,并挑拨和怂恿其他与中国有领土争端的国家挑衅中国,给中国抹黑,瓦解中国国际统战成果。另一方面是那些与中国有领土争端的国家对于中国倡导的“一带一路”战略抱有强烈戒心,秉持不感兴趣、不支持、不参与立场,甚至暗中破坏中国的努力,诸如日本、菲律宾、越南、印度等,例如日本多次搅局中国在泰国和印度尼西亚的高铁投标项目。美国和这些国家相互勾结,将会给中国的“一带一路”战略落实造成重大的困扰。

### 2. 信任障碍

信任障碍主要体现为相对友好国家能否和中国建立政治互信。“一带一路”范围内的不少国家对我国提出的战略既表现出兴趣又表现出疑虑,即使是和中国相对友好的上海合作组织国家也未必都是真心赞成并积极参与“一带一路”战略的。由于经济体量的巨大差别和经济技术发展差距,中亚国家担心和中国过度捆绑,会带来中国廉价商品冲击国内产业,在国际分工和产业链合作中过度依赖中国,损害国家安全和经济独立性。中国最大的战略伙伴俄罗斯也有自己的一套想法,并且提出了建立欧亚联盟的倡议,俄罗斯和中国将是竞争合作关系,不会完全按照中国的节拍起舞。中亚各国乃至南亚和中东国家将会在中国、俄罗斯甚至美国战略之间摇摆,谁给的好处多跟谁走,将会表现出明显的机会主义特征。如果不能有效消除信任障碍,在“一带一路”战略推进过程中,有关国家可能会或明或暗地限制中国参与该国范围内重要的物流通道和物流设施的开发建设,中国可能会屡屡遭遇“热脸贴冷屁股”的尴尬。

### 3. 资金障碍

资金障碍主要体现为谁来承担巨额的投资成本。中亚、南亚和东南亚等“一带一路”的重点区域都是基础设施薄弱的地区,要在这些地区建设便捷完备的物流基础设施,需要巨额投资。中国虽然有巨额外汇储备,但是在投资中也要受到诸多约束,不能扶贫式的到处投资而不问收益和回报。中国的外汇储备不是财政资金,在一定程度上具有负债性质,关系到汇率稳定、央行资信和金融安全,是不能任由政府大量处置的,只能对富余部分在保值增值前提下开展一定规模的战略性投资。我国外汇储备在我国经济形势不好、

外资外流情况下会快速消耗,并且会伴随着国内基础货币供应量的巨大变动,因此动用外汇储备必须谨慎。中国已经牵头组建了亚洲基础设施投资银行,并成立丝路基金、金砖银行等金融机构,这些机构将为“一带一路”建设提供资金支持。在这个过程中,中国将是并且应当是资金供应方之一,并且将要按照商业原则开展投资,共同投资、共担风险,追求投资回报率。鉴于“一带一路”范围内许多国家经济发展和基础设施落后,投资需求巨大并且投资风险巨大,很有可能出现投资资金不足的现象。

#### 4. 技术障碍

技术障碍表现为如何克服在现有薄弱的物流基础上开展复杂环境下施工的难题。“一带一路”范围内地质环境复杂,基础设施薄弱,在这些地区开展大规模物流交通建设,要克服一系列技术难题。未来的高速物流通道需要现代化的高速铁路和高速公路、大型化的货运船舶、大运量的航空器,这些都需要先进的制造和施工技术,过硬的材料技术和工程技术。“一带一路”范围内只有少数国家具有这方面的技术能力,而在其他大多数国家施工将面临一系列资金、人员和技术匮乏问题。

#### 5. 管理和协调障碍

管理和协调障碍表现为跨国物流的一体化管理和政策法规协调问题。物流基础设施建设的同时,如果不能改善跨国物流一体化管理和政策法规协调问题,“一带一路”范围内的物流效率仍然难以大幅度改善。每个国家都是利益主体,每个国家都会在本国主权范围内对过往的物流活动实施管理和影响,难免会造成关卡众多、多重收费、寻租腐败盛行等弊端,进而阻碍国际贸易,降低商品流通效率。即使每个国家都依法管理过往物流活动,也会因为各国政策法规不一致,各种设施设备和作业标准不统一而增加物流时间和成本。例如独联体国家的铁路规矩为宽轨,而中国和欧洲为标准轨,导致货运列车在边境站必须实行换装或换轨,大大增加了物流时间和成本,导致新亚欧大陆桥开通这么多年来始终没有体现出应有的竞争力和优越性。

#### 6. 需求障碍

需求障碍表现为“一带一路”范围内部分国家没有充裕的货源,造成物流设施闲置和浪费。在经济发展水平低的国家建设高水平物流通道虽然有利于拉动当地经济增长,但也可能面临着高速公路上跑马车

的尴尬,即这些地区的生产和生活物流流量太小,造成物流设施的建设成本回收遥遥无期。因此“一带一路”范围内的物流建设应该经过充分评估,根据需要分期开展建设,不宜过度超前。

### 三、应对“一带一路”物流建设障碍的对策建议

要解决或缓解“一带一路”物流建设的障碍和制约,既需要宏观上的政策协调和制度设计,也需要微观上的组织和管理创新;既需要行政力量推动,更需要市场化力量的深度参与,国家行为是引导,市场行为才是主流。

1. 充分利用现有组织安排来化解政治障碍和信任障碍

宏观上要充分利用上海合作组织、金砖国家组织、亚太自贸区、亚洲基础设施投资银行等政治或经济组织,加强与相关国家的协调和团结,深化社会经济交流和联系,增强政治互信。必要时可以扩大上海合作组织的范围,吸收对“一带一路”战略持积极态度的国家加入;拓展上海合作组织和金砖国家组织的经济协作职能,在协商基础上渐进推进经济一体化进程;加速推进亚太自贸区建设,积极整合现有已签署的多个双边自贸区,力争扩展为多边自贸区,增强亚太自贸区的吸引力和经济辐射效应。必要时可以倡议成立“一带一路”合作组织,并成立理事会和秘书处统筹规划和领导推进“一带一路”范围内的开发与建设问题。

2. 以市场化方式多渠道融资,建立风险共担、利益共享机制

一方面要尽快筹建亚洲基础设施投资银行、丝路基金、金砖银行等国际金融机构并尽快投入实际运营。建议在这些金融机构下设立投资评估与决策委员会,建立“一带一路”范围内的项目库,由各国申报经委员会审批后纳入规划,再由这些金融机构指导招标确定建设者,并给予开发性质的配套贷款支持。建议中国的对外投资多通过这种渠道开展,借助区域性金融机构或开发组织开展投资,有利于降低相关国家的政治敏感性和抵触情绪。除此之外,要积极引入民间资本投入相关物流通道和设施建设,可以采取诸如国际BOT、PPP等各种灵活的融资经营方式,积极组建跨国银团、跨国竞标施工联合体、跨国混合所有制企业等,力争做到利益共享、风险共担。对于公益性、社会性和战略性比较强的项目,建议由相关国家政府和区域性金融开发机构给予必要的补贴,使得商业主体

在这些项目中也有利可图。此外需要建立起高效的国际物流合作和协调机制。

### 3. 筹建跨国物流企业集团

建议设立由“一带一路”各国投资入股的丝路物流总公司、“一带一路”铁路货运总公司、“一带一路”航空运输集团、丝路通国际快递总公司、“一带一路”国际多式联运总公司等一批跨国企业,授权这些企业统一规划和运营该区域内的铁路、海运、公路、航空物流设施,并积极发展国际多式联运,大力推进物流标准化和贸易便利化。跨区域国际物流企业可以充分利用各国技术优势,有效整合各国物流资源,充分发挥规模经济效益,减少国际协调的时间和成本,便于开展国际物流业务。由于各国都有股份和利益,各国对这类跨国企业的警惕性和排斥感会降低,有利于这些企业开展业务。我国积极通过这些跨国物流企业开展业务,也有利于降低相关国家的政治敏感性和抵触情绪。建议在操作层面积极推进物流设施和作业流程标准化、统一运输仓储等环节的税费和赔偿标准、建立快捷有效的应急处理机制和纠纷处理机制。此外建议在独联体地区修建标准轨快速过境铁路通道,提高新亚欧大陆桥运输效率,减少过境换装带来的时间和效率损失。

### 4. 积极培育和引入市场运作主体

建议在推进和完善物流基础设施的同时,要积极培育和引入市场运作主体,让这些物流基础设施得到充分利用。首先,积极组织引导我国基建类企业在“一带一路”范围内广泛承揽建设项目和业务。其次,引导和组织中国航运、铁路、航空、邮政等物流企业积极和“一带一路”范围内其他国家的同类企业开展业务合作和战略联盟,简化过境与通关程序,积极开展国际多式联运业务。第三,积极引导和组织我国的高铁、太阳能、钢铁、水泥、陶瓷、家具家电、电子信息、纺织等企业沿着物流要道和重要节点进行布局和投资,充分发挥我国制造业的比较优势,由商品输出为主逐步过渡到资本输出为主。此外我国要充分发挥在互联网经济和物流快递领域的优势,政府层面积极与相关国家协调,鼓励引导诸如阿里巴巴、腾讯、百度等互联网企业,诸如淘宝、京东等电商企业,诸如顺丰、圆通等快递企业,诸如支付宝、财付通等第三方支付企业在“一带一路”国家开展业务,打造和改善这些地区的商业生态,培育和提升我国经济腹地的发展潜力。

### 5. 制定分阶段的物流基础设施建设规划

建议对“一带一路”范围内的远期、中期和近期物流需求进行科学评估,在评估基础上制定分阶段的基础设施建设规划。骨干性物流通道和枢纽型物流节点布局要进行科学评估和规划,“一带一路”物流建设不能没有规划,既不能严重滞后,也不能过于超前。在“一带一路”物流建设中,“一带”和“一路”物流建设的侧重点和具体方案应该有所不同,具体情况具体分析。“一带”将以新亚欧大陆桥为纽带,以快捷的铁路、公路通道为重点,辅以重要的航空货运网络;“一路”将以海运为重点,建设功能协调、布局合理、安全可靠的航运体系,并重点建设集装箱运输和国际多式联运系统,必要时可以加速中巴和中缅陆上物流大通道建设,分散海运风险。在“一带一路”物流建设过程中,既要发挥典型的示范作用,也要坚决打击捣乱破坏分子。要选择一两个对“一带一路”态度积极、乐于配合的国家开展重点投资和建设,让这些国家能够真正从基础设施改善和相关国际合作中获得显著利益,从而使那些态度不积极或者犹豫不决的国家改变态度。对于个别不配合甚至捣乱破坏的国家,可以通过贸易制裁、经济孤立等手段予以惩治。

总之,“一带一路”物流建设具有战略重要性,在推进相关物流基础设施建设过程中,要充分估计相关的障碍和制约因素,及早采取正确措施予以应对,确保“一带一路”物流建设取得预期效果。

### 参考文献:

1. Rosenstein-Rodan P N. Problems of industrialisation of eastern and south-eastern Europe. *The Economic Journal*, 1943, 53, pp: 202-211.
2. Ragnar Nurkse. *Problems of capital formation in underdeveloped countries*. Oxford: Basil Blackwell, 1953.
3. 王之泰:《丝绸之路经济带的物流畅想》,《中国储运》2014年第11期。
4. 罗钢:《“丝绸之路经济带”建设中交通物流制度协同与推进探讨》,《开发研究》2014年第2期。
5. 胡鞍钢、马伟、鄢一龙:《“丝绸之路经济带”:战略内涵、定位和实现路径》,《新疆师范大学学报》2014年第4期。
6. 李忠民、夏德水:《我国丝绸之路经济带物流设施效率分析——基于DEA模型的Malmquist指数方法》,《西安财经学院学报》2014年第9期。

作者简介:刘崇献,北京物资学院经济学院副教授、博士(北京 101149)。

[责任编辑:侯祥鹏]