

# 面向“一带一路”的江苏省物流发展战略研究

□倪卫红 张博语 陆天鹏

**[摘要]** 在“一带一路”的战略背景下,未来物流行业也必将成为国家核心竞争力的一部分。促成物流企业在供应链上的转型,有利于培养国家核心竞争力,为我国制造业创造良好的输出条件。江苏省作为我国重要的经济大省,在“一带一路”的国家战略下,物流产业面临着新的发展机遇。本文分析了“一带一路”的背景、意义及现存的基础问题,分别从全国和江苏省物流发展状况出发,利用 PEST 模型分析目前江苏省物流的总体情况,指出其物流行业目前存在的问题,认为未来物流行业面临着较大的转型升级压力。最后,结合“一带一路”的战略背景,从社会、政府和企业的角度,提出了相应的改善建议。

**[关键词]** “一带一路”;PEST 分析;物流发展

**[中图分类号]** F259.27 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1006-5024(2016)10-0137-05

**[DOI]** 10.13529/j.cnki.enterprise.economy.2016.10.021

**[基金项目]** 江苏省研究生创新计划项目“面向一带一路江苏省物流发展战略研究”(项目编号: SJZZ15\_0097);江西省研究生创新计划项目“零售进口新税制下我国跨境电商贸易发展研究”(项目编号: SJZZ16\_0131)

**[作者简介]** 倪卫红,南京工业大学经济与管理学院副教授,硕士,研究方向为物流供应链管理;

张博语,南京工业大学经济管理学院硕士生,研究方向为物流自贸区、物流地产;

陆天鹏,南京工业大学经济管理学院硕士生,研究方向为物流自贸区、物流地产。(江苏 南京 210009)

**Abstract:** With the background of One Belt and One Road Initiative, the future logistics industry will become a part of the country's core competitiveness, and the promotion of the transformation of logistics enterprises in the supply chain is conducive to the cultivation of the core competitiveness of the country, which can create good export conditions for China's manufacturing industry. As one of China's important economic province in the national strategy, under the national strategy of One Belt and One Road Initiative, Jiangsu Province faces new development opportunities in logistics industry. This paper starts from the One Belt and One Road Initiative, and analyzes its background, significance and existing basic issues. Then, this paper is based on logistics development of the whole nation and Jiangsu province respectively, and uses the PEST model to analyze the present overall situation of the logistics of Jiangsu province and the present problems of the logistics industry. The transformation and upgrading of logistics industry faces a great pressure in the future. Finally, combining strategic background of the One Belt and One Road Initiative, this paper puts forward the corresponding improvement suggestions from the points of society, government and enterprises.

**Keywords:** One Belt and One Road Initiative; PEST analysis; logistics development

## 一、“一带一路”的国家战略

### (一)“一带一路”战略目的及意义

当今世界格局正在发生复杂而深刻的变化,经济缓慢复苏,各地发展分化,国际投资贸易格局正在进行深刻调整,发展中国家和发达国家都面临着未

来的发展问题。推行“一带一路”旨在促进世界经济自由有序流动,促进资源合理配置和市场深度融合,推动沿线各国实现经济政策协调,开展更深层次的合作,共同营造良好的区域经济合作架构。

随着“大规模定制”、“敏捷制造”、“工业 4.0”、“中国制造 2025”概念的提出,未来企业供应链的末端逐渐趋向于大规模的定制阶段,企业间的竞争不

◆ 面向“一带一路”的江苏省物流发展战略研究

再是某一个产业的竞争,而是一系列产业链集合体的相互竞争。我国制造业迫切需要转型升级,这对供应链中的物流企业提出了更高的要求。没有强大的物流体系作为制造业支撑,我国就将很难实现制造业转型升级,未来制造业大国的地位就必将被其他拥有更为廉价劳动力的国家所取代。伴随着“一带一路”的战略背景,未来物流行业也必定成为国家核心竞争力的一部分,促成物流企业在供应链上的转型,有利于培养国家核心竞争力,为我国制造业创造良好的输出条件。

(二)“一带一路”战略基础和问题

我国有实施“一带一路”的战略基础,但是在意识理念上存在较多问题。

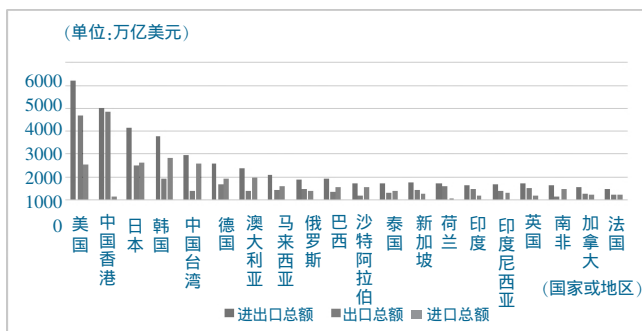
1. 现有基础:首先,“一带一路”战略是在我国改革开放的成果之上提出的。其次,我国是世界第二大经济体,拥有强大的经济实力和政治话语权。未来世界经济格局和政治格局会不断发生变化,亚洲各国会拥有巨大的发展潜力。“一带一路”就是建立在和平、发展、合作、共赢的世界主题基础上,它的理念逐渐被世界各国接受认同。

2. 现存问题:“一带一路”战略存在经济、时间和文化差异方面的责任风险。一方面,存在投资建设成本较大、回收周期长等风险。另一方面,国内对于“一带一路”的观念存在一些问题:首先,“一带一路”不是一个封闭体系,而是一个开放、包容的国际区域经济合作网络,是提供贸易发展的平台。所以,各个城市并不存在竞争,相反需要加强经贸、人文和金融方面的交流合作。其次,“一带一路”的建设绝对不是进行大量基础设施建设投资,而是需要充分利用现有资源基础进行有选择的合理规划和改进。

二、全国以及江苏省物流发展状况

(一)全国物流发展整体状况

近年来,我国的物流业发展十分迅速,目前正处于由传统的物流模式向现代化物流模式转变的关键时期,尤其在沿海发达地区、部分大中型城市建立了复合型物流产业,例如:第三方物流、物流园区等。但是,我国的物流产业目前还存在很多问题:如法律法规不完善、政策执行不到位、缺乏合理监管、物流成本过高、效率过低和地区不平衡逐渐加剧等。



数据来源:中华人民共和国国家统计局。

图1 2013年我国进出口额排名较前主要国家或地区

目前,我国贸易进出口国家主要是美、日、韩,其次是德、澳等,而亚洲国家或地区具有很大的发展潜力。未来我国将会加强与“一带一路”沿线国家或地区的贸易。

2014年全国生产总值约63.65万亿元,而江苏省2014年GDP为6.51万亿元,排名第二。以长江三角洲为例,2014年上海和浙江GDP分别为2.36万亿元和4.02万亿元(国家统计局)。2014年江苏省货运量约占全国4.5%,铁路运输约占1.6%,公路运输约占3.4%。由图2可以看出,全国货运主要依靠公路,而江苏省运输主要依靠公路和水运。

2014年宁波-舟山港吞吐量最高;其次是上海港,上海港吞吐量有所下降,同比下降1.93%;同年,连云港吞吐量排名全国第13名,2010-2014年其年均吞吐量增长率为11.63%。

从2011-2012年我国铁路货运量明显上浮,而2012年以后铁路货运增速回落,甚至有明显下降趋势。2013年陇海线作为一带一路的主要干线,货运量排名第11名。目前从短期来看,“一带一路”铁路干线的发展并不明显。

(二)江苏省物流发展现状

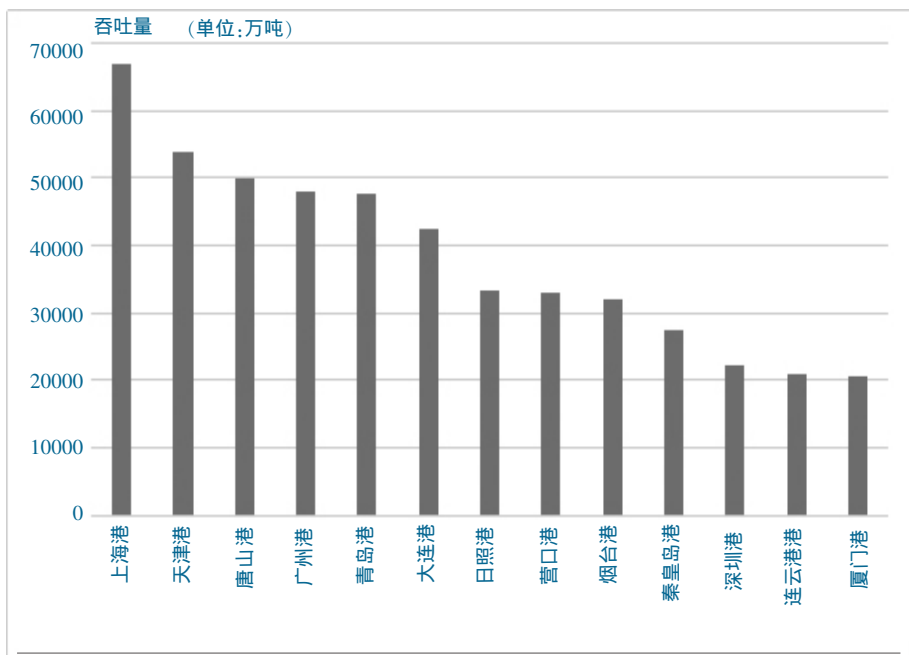
基于PEST方法分析江苏省物流业的总体状况和问题:

1. 政治角度

首先,从政治角度来说,政府大力支持我国物流

表 2014年全国货运量与江苏省对比(单位:亿吨)

|            | 总量   | 铁路   | 公路   | 水运    | 其他   |
|------------|------|------|------|-------|------|
| 全国货物运输量    | 438  | 38   | 333  | 59    | 7    |
| 江苏省货物运输量   | 19   | 0.63 | 11   | 7     | 0.37 |
| 江苏占全国比重(%) | 4.3% | 1.7% | 3.3% | 11.9% | 5.3% |



数据来源:中华人民共和国国家统计局。

图2 2014年中国主要沿海港口吞吐量

立在一定程度上给长江三角洲物流业带来巨大的促进作用。物流的快速发展离不开制造业和服务业,江苏省快速发展的制造业、服务业和金融业给物流业的快速发展带来了契机。但是,苏南和苏北之间存在巨大的经济差距,并且地区不平衡问题不断加剧。

交通建设是物流业发展的基础。江苏省道路交通系统较为发达,拥有良好的海运和公路,并且港口有连云港,毗邻上海港、宁波港。但是,江苏铁路运输发展缓慢,原因在于运输过程比较繁琐,中途需要转运,而且由于铁路一般是有

行业的建设,并且提出了一系列优惠物流的政策。但是,我国的政治体制处于深化改革阶段,关于物流的法律和制度还不完善。

政策方面问题:(1)近年来,政府大力支持江苏省物流的发展,提出一系列“营改增”、“国九条”等物流政策。但是,我国物流政策、法律和法规并不完善,导致物流业赋税较多。(2)涉及物流方面的法规有很多,但是执行起来有一定难度。另外,缺乏统一规划和标准。(3)物流缺乏系统性的改善机制。目前很多专家学者针对我国物流行业提出了一些改进建议,但是物流行业的问题是综合性问题,单方面的改进建议很难从根本上解决问题。改善江苏省物流产业状况不是在短期内能够完成的,需要持久和耐心的调控手段。(4)江苏省物流布局缺乏总体设计规划。长江三角洲地区,城市之间的物流园区缺乏关联性,使得江苏省物流园区的规划不具有整体性。单独的物流系统和规划只会增加物流的系统成本,不能为制造业、市场和产品的区域流通提供高效的保障。

### 2.经济角度

从宏观经济数据看,我国的货物运输量由快速增长进入平稳上升、上下波动的阶段。江苏省不仅拥有良好的经济基础,同时江苏省周围以及长江三角洲地区已经形成完整的经济圈,上海自贸区的设

长久的计划和批次,无法满足企业灵活多变的需求,缺乏多式联运的基础。

### 3.社会角度

从社会的角度来说,社会迫切需要物流产业转型。江苏省需要一个高效、快捷、规模效益的物流产业。

我国已经进入改革开放深水区,制造业处于转型升级的关键时刻,迫切需要将物流模式从高成本、低效率转变成成为两业联动的高效供应链体系。

社会观念依然存在问题:(1)社会对物流行业的认识存在问题,很多管理人员仅仅把物流公司的职能定义为运送商品,重视物流的价格,却忽视物流的成本,忽略了高效的供应链服务体系建设。物流公司有仓储、分拣、包装、加工等不同职能,这些职能可以在供应链中发挥重要作用。(2)巨额的交通成本在一定程度上压缩了物流企业的利润空间,最终导致高昂的物流费用由广大消费者买单,使得居民的生活成本增大。(3)物流相应的配套服务体系缺失。大城市“最后一公里”配送问题,高额的税收、罚款也会导致物流成本猛增。目前迫切需要改变社会各界对物流的观念,促进物流转型,避免陷入恶性循环。(4)近年来,多起物流事故的发生引起了社会各界的关注,物流危险品的运输、存储时刻关系到社会各界群众的利益。

#### 4. 技术角度

从技术角度来说,江苏省作为经济大省,集中了先进制造业、人才以及资金技术方面的优势。但是,江苏省缺乏完整的高端物流产业集群,跟国外相比存在较大的差距,给物流产业转型带来一定的难度。

#### 5. 总结

从整体上看,江苏省的经济和市场促进了物流业的快速发展。但是,“一带一路”战略对我国的物流产业转型提出了更高要求,江苏省具有人才、技术、资金、市场等方面的优势,所以,应当发挥现有的区位和经济优势,与其他省市区通力合作,促进物流产业转型升级和“一带一路”合作网络的建设。

### 三、政策建议

#### (一) 战略定位

综合上述因素考虑,未来我国经济增长持续放缓,对江苏省物流行业转型是一个很好的契机。物流发展战略需要有四个基本要素:目标、定位、条件、执行力。

首先,建立明确目标,把江苏省的物流产业建设成“低成本、高效、快捷、安全、综合服务能力强的物流产业”。

其次,确立物流发展战略定位:在此之前,江苏省提出打造“一带一路”出海口,创造陆海开放新格局,利用港口构建国际通道,完成产业升级,培育临港产业的“一带一路”战略定位。总体来说,物流产业趋势是规模化、效益化。本文认为,江苏省物流发展战略应当定位于服务江苏省的其他产业,形成以培养大中型物流产业集群为主,以高新技术物流产业和差异化小型物流企业为辅的物流战略布局。

第一产业定位:优化现有农业物流运输、配送储存体系,完善统一规划,结合现有的先进信息技术,提高物流硬件水平,促成农业制造业相互结合,达到规模化效益,形成绿色农业物流安全保障体系和冷链化物流体系。

第二、三产业定位:调整物流政策,优化物流产业结构,给大中型现代化物流企业提供有力扶持,促进中小型物流企业转型升级;建立高端物流产业集群,改善现有物流配送体系,减少物流企业成本负担;提升物流服务能力,学习发达国家的管理和技

术,促进物流的规模效益化,鼓励物流企业进行差异化服务;利用良好的区位和资金技术优势对产业进行转型升级。

#### (二) 社会角度

从“一带一路”战略来说:(1)把“一带一路”作为中长期战略,社会必须对此进行长远布局、规划。(2)“一带一路”并不需要进行大规模基础建设投资,相反某些地区基础设施投资过多,但是利用率不高,没有达到“规模效应”,需要充分利用现有资源,有计划、有规划地进行基础设施建设,减少物流体系的成本。(3)“一带一路”提供了良好的平台,不是封闭的体系,所以,各地区要做到“互利”“互惠”“共赢”,相互扶持,共同发展。

从物流的观点来说:(1)物流问题是由多种因素构成的,我国物流运营成本过高的原因是物流产业高浪费、低效率。所以,必须认清物流的职能和定位,借鉴发达国家物流产业经验,从而促进我国物流产业的转型升级。(2)低效、高额的物流成本不仅危害物流行业发展,而且危害整个国家经济的快速发展。因此,应降低物流成本,促进“营改增”税收改革的完善,去除地方保护主义,解决“最后一公里”配送问题,降低高速公路收费,开辟城市物流专线。江苏省要为物流产业转型升级提供良好的机会条件,这不仅仅是“一带一路”时代背景的要求,也是整个社会应尽的责任与义务。(3)社会企业应当选择价格比较合适,具有相当保障的物流供应链,保证自身提供服务的质量,构建自己的核心竞争力,促进两业联动发展,实现物流业转型升级。(4)物流产业需要形成规模效益,重点发挥物流枢纽和物流产业集群的作用。物流产业集群具有投资周期长、利润低、回收周期缓慢的特点,所以,物流企业的发展离不开各方面的支持。只有加强宣传现代物流的理念,扶持物流企业的发展,才能给物流业转型升级提供先天的理论和条件支撑。

#### (三) 政府角度

虽然物流行业的主体是物流企业和用户,但是政府在我国“一带一路”战略实施和物流行业的转型升级中起着关键引导作用。(1)从发达国家发展经验来看,需要建立明确的法律法规和完善的制度。(2)整合与物流相关的执法机构。一切从简从严,优化我国现有的物流管理体系。(3)物流是一个复杂的系统,解决这些问题的关键不是提出某项建议或方

案,而是一套系统性的解决方案。可以整合相应执法部门,设立专门的物流部门,建立完善的管理机制,这样才能从根本上改善我国物流产业。(4)从创新角度来说,江苏省有必要建立物流评价指标体系,能够实时对行业进行监管,保证物流行业发展势头,并且建立反馈制度,构建良性管理循环体制,促进江苏省物流产业发展。建立相应的体系量化指标,例如:汽车空载率、托盘使用率、供应链中冷链设备使用率等。建立一套完整的评价指标,并且在此基础上不断深化、不断改进,为物流转型升级提供科学监测。

另外,在政策制定时,应当考虑到各方面因素,物流规划必须具有前瞻性。例如,物流基础设施建设必须眼光长远,注重投资基础设施建设的经济和社会效益、法律法规的强大执行力和快速成效性,形成相应的物流枢纽和产业集群,科学处理总体和局部的规划关系。充分利用江苏省良好的地理区位优势,保持政策制定的系统性和整体性。总体来说,政府对物流企业从整体上应起到关键的指引和帮助作用。

#### (四)企业角度

物流企业和物流市场是物流的主体。小型化物流企业拥有分布广、风险较小、灵活多变的特点,但是无法形成规模效益。江苏省物流行业偏向小众、低效是不争的事实。未来物流市场竞争将十分激烈,对小众化物流企业来说存在巨大风险考验,更多企业将会选择供应链较强、覆盖面更广、可靠性更高的物流企业,物流主体发展偏向产业集群。资金技术匮乏的小型物流企业可以选择蓝海战略,开拓独特的市场。

#### (五)江苏省内外关系角度

在“一带一路”框架下,江苏省物流不仅要和其他省市区密切合作,还要和其他国家进行产业合作,建立有特色的物流进出口贸易体系。

(1)长江三角洲区域经济一体化是江苏省物流发展的必然趋势,有必要与浙江、上海、安徽等省市形成合作伙伴关系。上海是全球金融中心,并且拥有国家

级自贸区。苏州是江苏省制造业大城市,南京拥有众多高校技术人才,且又是行政中心,这些城市具有良好的物流合作发展前景。在物流发展战略上需要更加关注苏北,统一规划、均衡发展,并且与其他省市区建立产业协作体系。(2)发挥“一带一路”的作用,对铁路信息系统及运输系统进行改进,减少繁杂手续,改善多式联运系统,减少企业陆地长途运输的负担。(3)江苏省拥有丰富的资金、技术、人才以及良好的经济条件,应鼓励支持物流高科技产业发展,鼓励将物流技术不断运用到企业实际,创建中高端物流产业集群,为物流企业转型升级提供基础。

#### 参考文献:

- [1]陈耀.“一带一路”战略的核心内涵与推进思路[J].中国发展观察,2015,(1).
- [2]刘卫东.“一带一路”战略的科学内涵与科学问题[J].地理科学进展,2015,(5).
- [3]王姣娥,王涵,焦敬娟.“一带一路”与中国对外航空运输联系[J].地理科学进展,2015,(5).
- [4]于洪君.建设“一带一路”是一个复杂、艰巨和长期的历史任务[J].政治经济学评论,2015,(4).
- [5]杨军.从战略高度看广西参与“一带一路”建设[J].甘肃理论学刊,2015,(4).
- [6]郭鹏.“一带一路”战略下区域物流经济发展研究[J].物流技术,2015,(16).
- [7]刘红.“一带一路”战略发展机遇与风险论析[J].人民论坛,2015,(29).
- [8]程国强.共建“一带一路”:内涵、意义与智库使命[J].中国发展观察,2015,(4).
- [9]孙振宇.“一带一路”战略的时代背景、风险与挑战以及几点建议[J].政治经济学评论,2015,(4).
- [10]蒲国利,苏秦,张艳.我国物流业发展现状及政策比较研究[J].华东经济管理,2011,(10).
- [11]顾春茂.基于农业结构调整新形势下的农业物流战略——以江苏省南通市为例[J].物流技术,2015,(17).
- [12]谢泗薪,陈亚蕊.绿色物流战略模式新探——基于产业需求驱动与高端服务发展视角[J].中国流通经济,2013,(2).

[责任编辑:方平]