

“一带一路”战略下 西安国际港务区物流业发展研究

■ 丁建岚 (西安体育学院体育经济与体育管理系 西安 710068)

▲ 基金项目: 教育部人文社科基金青年项目“超网络视角下复杂货运网络的设计与优化”(15YJCZH093)

◆ 中图分类号: F713 文献标识码: A

内容摘要: “一带一路”战略对于我国中西部的经济发展意义重大, 西安作为丝绸之路的起点, 其原先的物流体系已经无法满足经济发展的需要, 西安国际港务区的成立正是以此为基础, 联系东部港口与西部内陆的重要平台。本文基于物流业基础理论分析西安国际港务区的优势以及目前存在的问题, 提出政府出面领导协调、给予相关优惠政策、大力完善现代物流信息系统以及引进和培养专业人才的对策和建议, 以期对于西安国际港务区的未来发展提供参考。

关键词: “一带一路”战略 西安国际港务区 物流业

相关理论释义

(一) “一带一路”战略

“一带一路”即丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路, 它贯穿亚欧非大陆, 沿线总人口约44亿, 经济总量21万亿美元, 分别占全球总量的63%和29%, 它将活跃的亚洲经济圈和发达的欧洲经济圈链接起来。而中间分为四路途径, 即中亚、俄罗斯至欧洲; 经中亚、西亚至地中海; 由沿海港口经南海至印度洋, 欧洲; 沿海港口至南太平洋, 几乎跨越了2/3个地球, 途径的广大腹地国家则蕴含着巨大的经济发展潜力。“一带一路”作为我国首倡、高层推动的国家战略, 契合沿线国家的共同需求, 成为国际合作的新平台, 其对于我国的战略意义体现在:

一是开发维护能源资源。我国经济的不断发展离不开石油、天然气等能源供给, 而我国目前自身的能源供给并不能满足巨大的需求量, 因此往往都是从国外进口。通过“一带一路”我国和俄罗斯、中亚五

国等国家都签订了能源协议, 并且铺设了陆地的石油输送管道, 节约了运输成本的同时也降低了海上运输的风险, 这对于我国资源供给有着重要的战略意义。

二是加速人民币的流通和使用。我国现在已经是全球的第二大经济实体, 同时2015年12月1日凌晨1点, IMF(国际货币基金组织)正式宣布人民币在2016年10月1日加入SDR。这意味着人民币已成为与美元、欧元、英镑和日元并列的第五种SDR篮子货币。那么借助“一带一路”将有更多的国家愿意持有人民币, 从而成为真正的自由流通货币, 俄罗斯央行就是第一个宣布要把人民币纳入官方储备的国家央行。

三是我国实行改革开放战略已经走过30多年的历程, 一直提倡“引进来”、“走出去”的两步走战略, 而我国经过这么多年的引进国外先进的技术、资金、人才等等, 经济发展取得了翻天覆地的变化。那么, 现在我国也需要走出去, 用我国的资金、技术去开发相对落后的地区, 这样可以解决一部分行业产业过剩的问题, 从而进一步促进产业升级和经济发展。

(二) 物流园区的建设

增长极理论, 由法国经济学家弗朗索瓦提出, 他认为在经济空间中, 会有某一经济部门在一定时期内起到支配和推动作用, 它凭借自身较强的创新能力和增长能力, 通过与产业关联的乘数产生扩张效应, 从而推动其它产业的增长。那么西安所处的地理位置的重要性, 则必须加速建设物流园区, 从而扩张到周边地区, 甚至整个“一带一路”经济带。依据区域经济学当中的“涓滴效应”理论, 我国目前的发展情况

就是东部沿海地区经济增速较大, 而中西部地区相对落后, 则需要想办法辅助产生涓滴效应。那么, 衔接东部和西部的城市选取经济基础较好、交通相对便利的城市边缘发展物流园区, 投入建设商品集散和加工中心, 以其较大的辐射半径拉动周边地区的经济, 因此在西安建设物流园区就是要发挥其涓滴效应, 从而辐射到周边的中西部内陆, 拉动经济增长。

西安国际港务区物流发展现状分析

(一) 西安国际港务区优势分析

西安国际港务区目前拥有西安综合保税区、西安铁路集装箱中心站、西安公路港三大支撑平台。正是这三大支撑平台以及独特的地理位置条件, 国际港务区实现了港口后移、就地办单、海铁联运、无缝对接的国际内陆港功能, 从而能够降低内陆地区企业的运输成本, 提高物流供应链的效率, 最终发展成为中西部地区对外经济的有力平台。就目前的发展情况看, 国家港务区的发展呈现出以下三个方面的优势:

一是园区的基础设施完善。已有京东网上商城、西北出版物物流基地、新加坡讯通西安物流分拨基地、陕西新民生现代化医药物流项目、陕药集团西北现代医药物流中心、西安华南城项目、西安广汇汽车物流产业园等20余个项目入园。这20余个项目的项目中心已建设完成, 以及配套的仓储、物流区建设也已初具规模。

二是港口吞吐量快速增长。2014年西安保税物流中心进出口贸易额近10亿美元, 年增长率达18.4%。同时, 国际内陆港的软硬件建设初具雏形, 天津港、青岛港、连云港在国际港务区都设立了办事机构, 成功开通连接海港的“五定班列”, 货物目的地遍及中亚5国和欧洲国家约44个城市和站点。

三是“西安港”国际代码获批。2014年底, “西安港”的国际代码(CNXAG)和国家代码(61900100)获得批准, 并在同年正式启用, 这意味着西安国际港务区成为我国首个获得两个代码的内陆型港口。国际、国内代码是进入国际海港体系的重要标志, “西安港”国际、国内代码的启用意味着今后陕西省外贸企业在进口时可在国际联程货运单上将目的地直接填写为“西安港”, 不但减少了以往国际贸易中的诸多环节, 陕西省居民还可以买到品种更多、价格更便宜的进口商品。

（二）西安国际港务区发展存在的问题

一是西安国际港务区自建立至今，由于自身定位等因素，还是在政府及沪灞管委会的安排和规划下进行工作，在基础设施建设以及招商引资方面快速成长壮大。正是此原因，政府和管委会还没有完全放权给港务区，其经营还依据着政府模式，未完全进入市场，缺乏创新较为死板，不能体现其作为国际港务区的特点。因此，国际港务区的市场化程度低，物流市场不太活跃，这在很大程度上抑制了港务区物流业的发展。

二是目前西安国际物流园区的建设集中于基础设施，而对于物流信息系统的建设还尚不完善，没有建立现代物流信息系统，导致企业和客户的实施对接效率很差。因此，望凭借“一带一路”发展战略，西安国际港务区可以和国际接轨，构建先进的物流信息系统，大力发展对外贸易，逐步实现西安建设国际化大都市的目标。

三是由于西安国际港务区的物流平台还处于发展初期，在其建设规划的模式上还是借鉴传统物流企业，往往关注采购、仓储以及运输这些环节较多，而现代化的物流信息管理系统发展较弱，对于中间的增值环节如流通加工、库存管理、成本控制等，关注度还不够，从目前国际港务区的运行上看，导致高成本而低收益，效率较低。因此，需要大力鼓励和发展中间增值环节的高效益服务，从而提高港务区的收益。

四是现代物流业在我国的发展仅不到十年，因此物流业人才较为缺乏，制约了物流业的发展。西安的高校众多，但开展物流管理专业的专业院校并不多，师资力量薄弱，也导致了学校专业设置、教学大纲的理论知识与社会实践操作需求的差异，甚至脱节。因此，西安专业物流人才的培养则成为物流业长远发展的重中之重，只有拥有了专业的高水平人才，才能有长足的创新和发展。

西安国际港务区物流业发展的对策和建议

首先，各级政府应协调促进。就西安国际港务区而言，其在设置上属于西安沪灞新区，那么区政府以及西安市政府则应该做一些企业想做而做不了的事情，协调政府部门之间、政府和企业之间的关系，努力为企业服务，充分发挥政府的协调优势，解决企业的实际问题，为企业营造良好的投资和发展环境。在一定情况下，政府也应适度放权于企业，活跃市场。由于西

安国际港务区在前期发展过程中以基础设施建设为主，政府参与较多，在今后的引进企业、复制配套产业发展等方面，则需要由港务区以物流业专业发展为立足点，走向市场与企业接轨，引进和兴建龙头物流企业，发展相关物流产业链。

其次，给企业提供相关优惠政策。物流园区在建设之初，招商引资方面政府提供很多的优惠政策是很必要的，这是国内外的物流园区发展的惯例。例如德国在规划和建设物流园区时，提供土地和交通基础设施，园区土地直接出租给企业自主经营；法国和比利时则给予资金支持的同时减免税收等。以我国实际情况结合国内外的先进经验，可以制定以下几方面的相关优惠政策：

税收。我国目前的企业所得税为25%，西部地区重点扶持企业按15%收取。目前，港务区对于新注册企业有如下优惠政策：自新企业注册后，将上缴的增值税、营业税、所得税的三税之和，按照国际港务区地方留成部分的总额，在一定年限内按商定比例对企业进行产业扶持资金奖励。这对于中小企业、新企业其实就是一种扶持和补贴。

土地。从西部地区的土地优惠政策来看，对用地集约的国家鼓励类外商投资项目优先供应土地，在确定土地出让底价时可按不低于所在地土地等别相对应《全国工业用地出让最低标准率》的70%执行。国际港务区则可以按成本价出让，或者分期支付等形式提供给企业，同时加快周边的道路、交通、水、电等配套设施的建设。

补贴。依据我国的出口补贴政策，以及港务区目前加工贸易增值部分较少的现状，应该对于在西安国际港务区进行加工贸易的出口产品给予一定的补贴，以及园区内企业运往东部港口的物流支出给予补贴，并且对于园区内自主申报的国内知识产权专利进行奖励和补贴，鼓励园区内企业进行流通加工、库存管理、成本控制等中间增值环节的业务。

再次，加速现代物流信息系统的完善，提高物流产业的效率。现代物流业发展的核心就是物流信息系统的使用和发展。因此，港务区对于配套网络的基础建设要加快，以实现无线网络的主要区域全覆盖，从而满足各企业对于信息系统数据共享、交换、传递的需要，提高物流运输的效率。现代物流信息系统的技术可以应用于国际港务区的有以下几个方面：

现代物流信息系统可以实现的功能主

要有自动识别、分拣、存取等功能，那么这些功能则需要通过条码技术、射频识别技术、全球定位技术等来实现，作为国际港务区完全可以为物流企业提供以上的技术，从而提高物流运输的效率。

内部、外部网络的全覆盖，外部链接通过因特网完全可以实现网络中等级、支付、跟踪以及定位等功能；同时开通内部网络，把企业内部的物流信息反馈到内部数据库上，从而由管理信息系统对数据进行分析和处理，例如建立企业的客户数据中心，便于企业分析消费者的消费行为、消费心理等，从而提高服务质量。

建立公共的物流信息平台，这个平台主要是将企业与企业、企业与客户的物流信息都能实现共享，例如现在第三方物流基本都实现了订单跟踪服务，客户的订单一旦发出，就可以在电商平台查看包裹运输的进度。那么，国际港务区也应建立自己的物流信息平台，从而方便企业和客户，实现信息共享和监督。

最后，引进和培养专业人才。具备国际化物流管理观念的物流人才是港务区长足发展的基础，因此应该充分利用西安当地的高水平人才，并注重现有人才的培养和再提高，将“产学研”结合一体的教育模式不断推进。例如加强与当地高校物流、营销、管理等专业的合作，建立实习实践基地，筛选和培养物流理论与实务操作兼备的满足港务区实际需要的高端人才。

参考文献：

1. 刘婉玲, 齐新宇. 关于铁路物流供应链构建的思考 [J]. 铁道运输与经济, 2014, 36 (4)
2. 托马斯, 维默尔. 供应链管理: 杰出而专业的德国制造 [J]. 物流技术, 2014, 28 (4)
3. 宋丽华, 刘玲瑞, 王帅. 西安发展现代物流业 SWOT 分析与对策研究 [J]. 物流工程与管理, 2010 (10)
4. 戴湖北, 殷功利, 余来文. 我国物流业发展的国际比较: 存在问题及应对策略 [J]. 商业经济研究, 2015 (5)
5. 刘爱斌. 加快山东省物流园区发展的对策研究 [J]. 物流工程与管理, 2013, 35 (3)
6. 孙林. 如何抓“一带一路”机遇: 提高自身竞争力融入国际大物流 [N]. 现代物流报, 2014-9-19
7. 朱玥, 曹蕾. 促进我国国际贸易物流发展的对策 [J]. 中国外资, 2013 (7)
8. 孙东泉, 华光, 范敏. 日本提高城市物流配送效率的探索与实践 [J]. 综合运输, 2013 (5)