

一带一路经济区现代物流体系构建

王娟娟

(兰州财经大学经济学院,甘肃兰州730020)

摘要:“一带一路”战略是“五位一体”发展理念的具体诠释,所涉及区域的经济水平相近,处于同一经济域面高度,能够在同一个经济区框架下发展经济,并正在与京津冀协同区、长江经济带一起向中国经济“新三极”的方向发展。受制于有限的自我发展能力,一带一路经济区难以自协同于发达地区的经济域面高度,需要引入新介质缩小经济势差,打造现代物流体系是占优选择。立足一带一路经济区的产品特质和经济现状,应当以因物而流的物流本义为原则发展现代物流体系,着重提升当前产品物流效率,疏通产业转移结果收敛于预期效果的渠道。在这一发展目标约束下,一带一路经济区现代物流体系必然是政府和市场合力作用的结果,其以政府参与和物流设施为软硬基础,培育具有显著一带一路特色的物流能力,通过物流服务提升高度。在现代经济模式下实现这一构想,需要云计算扩展一带一路经济区现代物流体系的容量、消除传统物流瓶颈,需要大数据整合信息增值物流,需要各经济体强化互联互通共同打造物联网,从根本上夯实经济区物流效率提升的基础。基于已有基础和市场化需要,电子商务是落实一带一路经济区现代物流体系的流通渠道,物流业与制造业协同共进是以供给侧改革理念发展完善这一体系的生产渠道。

关键词: 一带一路经济区; 现代物流体系; 物流能力; 大数据; 物联网

中图分类号: F259.1

文献标识码: A

文章编号: 1007-8266(2016)03-0025-07

一、引言

“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”源于丝绸之路文化的牵引和串联,是中国经济新常态时期优化宏观空间经济结构的重大战略,良好地展示了“五位一体”的战略理念,简称“一带一路”战略,涉及欧、亚、非的60多个国家和地区,在中国境内,包括西北五省区、西南四省市区和东部五省,但任何推进经济区形成和发展的战略能够辐射的行政区域不会完全与国家划定的地理范畴重合,存在动态变化的可能性,因此,以一带一路经济区的视角审视战略发展效应较为客观。由于诸多经济要素的制约,目前,一带一路经济区的经

济域面与其他发达地区相比存在较大的经济势差,自协同于发达地区经济域面高度的可能性极低,^[1]引导新介质参与一带一路经济区的发展极为必要。高新才^[1]主张丝绸之路经济带应着力发展通道经济。董千里^[2]主张构建一带一路跨境物流网络,以此推进产业联动发展。王娟娟^[3-4]在解读新常态的基础上,认为顺应新常态要求的电子商务转型是一带一路经济区新的经济增长点,且主张京津冀协同区、长江经济带和一带一路积极开拓互联互通领域,通过强化经济联系,可以内生收敛于协调均衡稳态的中国经济“新三极”。立足一带一路经济区经济效率低的实际,综合已有研究成果,本研究认为,充分摸底一带一路经济区产

收稿日期:2015-12-17

基金项目:国家社科基金项目“青藏高原区生态补偿成本计量及分摊研究”(12XJY006);兰州市科技局规划项目“丝绸之路经济带兰州新区功能定位研究”

作者简介:王娟娟(1981—),女,甘肃省兰州市人,兰州财经大学教授,硕士生导师,经济学博士,主要研究方向为区域经济学、生态经济学、电子商务、物流管理、供应链管理。

业、产品特点,以物流为着力点,通过构建现代物流体系能够为区域经济发展注入新动力。

二、解读现代物流

伴随国际分工精细化,物流的重要性日益提高,直接关系到产品价值的实现程度、成本、效率等,尤其在电子商务迅猛发展的当下,物流效率成为学术界和实践界关注的焦点,普遍认为完善基础设施、强化管理创新等是有效措施。然而,实践证明,要实现物流效率的可持续提升,必须突破传统物流理念的制约,以匹配为原则树立物流新理念,专业化、宽泛化发展物流,即现代物流。

(一)现代物流回归物流本义:因物而流

供给者和需求者的空间距离是物流产生的基础。初期,因常规消费半径小,需要远距离流通的商品少,故物流能够依据“物”的特性选择差异性的“流”的方式,之后,因专业分工、规模扩大等因素作用,物流行业形成,但是发展重点开始倾向于物流方式、设备等的标准化,一定程度上将物流演化为“流物”。^[5]在实体经济独大时期,以“流物”本质开展流通业务对经济系统的制约尚不足以阻滞发展,但在网络经济规模陡增时期,这一短板则严重阻碍供求互信体系等的构建,且连锁效应使诸多经济社会领域受到负面影响,因此,现代物流必须回归物流本义,即因物而流。现代物流应当以物为核心,物流方式、物流路线等均围绕一定状态的物展开。^[5]因物而流最大限度地确保送达时物的品质,要达到这一目标,专业化物流是基础。在现代物流内涵中,“物”居于首位,围绕特定状态的“物”,因地制宜地专业化、标准化各种“流”的内容,是传统物流向现代物流演进的方向。

(二)现代物流的外延宽泛化:由产品到产业

生产效率的提升催生了交易,也开启了物流。起初,物流对象仅为产品,跨区域需求规模的扩大使物流效率成为关注焦点。随着专业分工的深化,一个产业的各环节多依据资源禀赋差异分布于不同区位,衔接供应链各环节逐渐成为物流对象之一。这种情形下,虽然物流不影响产品使用价值的形成,但供应链的长度、协调度、技术含量等直接影响产品使用价值的存在性和市场价值的高低,因此,供应链一体化进入实践层面,物流增值成为关注焦点。如果将产业发展的周期性纳

入研究范畴,在一个地区,产业发展至一定阶段就显现出强烈的外溢性,产业转移成为必然。目前,产业转移结果与预期的偏离内在地诉求物流对象扩展至产业,通过专业化手段使产业转移结果收敛于预期效果。可见,经济发展的广化和深化是现代物流体系的外延由单一产品向产业扩展的重大动因。

三、一带一路经济区现代物流体系的构件分析

物流是区域产业发展的纽带,而资源禀赋差异是区域异质的根基,能够发挥资源优势的产业是区域经济发展的基石,能够满足这些产业和产品需要的物流系统是区域经济收益可持续获得的保障。一带一路经济区的经济发展水平较低,但资源丰裕度高,以附加值较低的农产品、矿产品等为主,为此,因物而流的现代物流体系必须以一带一路经济区的产品、产业特点为核心而建构,在质和量两个层面优化物流供给,以提升供给能力为目标践行现代物流。

(一)物流设施是一带一路经济区现代物流体系的基石

随着科学技术的日新月异,物流设施种类日趋繁多,各类设施的功能品质越来越专业化、高端化。将不断更新的基础设施纳入物流设施体系成为各区域健全和完善物流基础设施的目标。但基础设施建设的基本动因是服务于经济发展,因此,在一带一路经济区,物流设施的布局和建设应该与不同阶段的经济社会发展现状相匹配。目前,一带一路经济区的经济发展水平普遍较低,主导产业规模小、优势产品附加值低、区域通达性有限等约束强劲,降低成本与提高通达度应成为筛选物流设施的基本原则。

1. 加大道路建设力度

一带一路在我国境内所涉及的14个省市区的道路建设较为滞后、通达性差,严重削弱了区域经济向心力,考虑到经济区的经济能力,加强铁路和公路建设是短期有效延伸产品产业发展半径的占优选择。在实践中,以欧亚大陆桥为基础,沿线国家和地区以对接中欧集装箱班列为导向建设铁路,提高境内外铁路通达水平。当前,着力搞好中巴、中哈、中蒙、中塔阿伊、中吉乌、中老泰、中越和中尼印等泛亚铁路运输对接,夯实已经开展的经

济合作的硬件基础,使中欧之间各铁路干线与支线成为辐射半径更大的国际通道。在公路建设中,各地区应将提高通达度和对接铁路路网纳入交通基础设施建设规划,这对“一带”的国家和地区尤为重要,在中国境内,应着力推进入疆、进藏公路路网建设,在中亚地区,吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦等国应加大公路建设力度和公路铁路对接水平,健全和完善参与丝绸之路经济带经济合作的基本硬件,强化中老泰、中越和中尼印的跨国公路对接,推进“一路”的路网系统建设。^[6]

2. 科学规范港口建设

在一带一路经济区的经济发展中,海洋经济模式举足轻重,是“一路”的主导发展方式,是“一带”向东扩展经济影响的载体,而港口是海洋经济模式的重要构件。由于“一带”与“一路”的资源禀赋和区位条件差异较大,所以,对港口的建设规划取决于将一带一路经济区视为一个经济区还是两个经济区而定。若为前者,港口建设要同时满足“一路”及周边地区的发展需要和低成本为“一带”区域提供水运方案的需要,港口选址必须充分考虑“一带”区域的路网系统;若为后者,港口建设必须以海洋经济模式的发展需求为主导,依据沿海地区的产业发展和产品需求状况,进行港口建设选址。需要强调的是,因为经济区产品附加值普遍较低、替代性强、市场需求规模有限,因此,物流设施品质和建设选址必须充分考虑成本,对需求有限的产品所在地应适当降低设施密度和品质。

(二)物流能力是一带一路经济区现代物流体系的内核

本研究将物流能力锁定为有效承运物流对象的能力。在一带一路经济区,物流能力的强弱与经济合作涉及的“物”密切相关,从“物”的属性看,包括产品和产业两个层面,从“物”的主体看,涉及物流通道上所有国家和地区可交易的“物”。

1. 低成本、专业化是物流对象为产品的物流能力体现

就产品而言,在中国境内,大宗货物、原材料、矿产品、农产品等是可交易的优势产品,低成本、高效、快捷等是物流系统应具备的基本能力。在欧洲,食品和农产品等优势显著,保证产品品质稳定是物流系统必须考虑的基本能力要素。在中亚、西亚、北非地区,资源能源类产品优势显著,成本控制是物流发展中必须考虑的因素。可见,专

业化是经济区培育物流能力的基本要求。以生鲜农产品为例,为保障物流结果与预期一致,首先,要确保一定状态的农产品品质符合相关标准,若用于出口,则需兼顾国内标准和ISO系列认证要求;若用于本国消费,则应严格以国内标准审核。其次,应合理布局与规模较为匹配的气调库、冷气库,延长生鲜农产品的保鲜期。再次,应以快捷为标准选择冷链物流方案,最大化保障产品质量。^[5]

2. 畅通供应链各环节是物流对象为产业的能力体现

就产业而言,专业化分工使任一产业的诸多环节分布于不同地区,且不同产业之间更需要紧密合作,产品的有效形成和产业的可持续发展均有赖于高效的物流系统推进供应链一体化。一带一路经济区是介于亚太经济圈和欧洲经济圈之间的落后地区,在产业梯度转移规律的作用下,经济区承接其他地区的产业转移,产业部分环节落户经济区成为必然,为达到以承接产业转移为介质发展区域经济的目,必须优化软硬件环境,打造现代物流体系。可见,包容性、专业化、高效性、低成本等是衡量经济区物流能力的基本指标。

(三)物流服务决定着一带一路经济区现代物流体系的高度

在现代经济中,物流服务不仅体现为与物流设施的匹配性,更表现为服务理念、标准等软约束维度,决定着一国或地区物流质量可达到的高度。一带一路经济区是丝绸之路的全球化,跨国、跨地区经济合作是一带一路经济区经济发展的重要内容之一,因此,一带一路经济区的物流服务需要在服务理念、服务标准、服务实践等方面完善升级。

1. 转变服务理念

由于经济区的主导产品以农产品、大宗产品等为主,所以,应当将服务理念由运输服务转变为物流服务,将货物适应运输方式、运输手段的做法让位于运输系统适应产品特点的方式,回归物流的本义。对不同产品进行不同物流手段的选择,对同一产品送达不同地区要依据区域各种条件差异设计适宜的物流方案,尤其是不同运输工具的高效对接;对不同性状的同一种产品,依据客户要求确保产品质量为原则的物流方案设计。^[5]此外,应当充分利用现当代技术手段增强物流服务的透明度,在个性化消费日益繁盛的当下,这也是提升客户满意度的重要手段。

2. 服务标准国际化

一带一路经济区已覆盖60多个国家和地区,在动态开放的理念指引下,这一范围存在扩大的趋势,国际化色彩浓重,因此经济区的物流服务标准必须参照国际通行标准,针对涉及宗教信仰的产品,还需参考宗教委员会标准,如伊斯兰清真食品认证等。在硬件方面,应专业化推进物流设施建设,从源头提高“物与流”的匹配性;在软件方面,要培养专业化的物流人才。需要特别说明的是,这里所说的专业物流人才是以产品分类的,如农产品专业物流人才等,实质上,这对物流人才提出了更高的要求,即不仅精通产品的所有特质,而且掌握完备的物流知识,是供应链一体化的人才基础,也是一带一路经济区制订国际化物流服务并且提供国际标准物流服务的保障。

3. 物流枢纽科学化

依据胡佛^[7]的物流成本论,在消费地与生产地之间没有直达线路时,就需要建设枢纽。目前,尽管许多商品的消费地与生产地之间存在直达线路,但由于商品的消费地与生产地多元化、生产分工精细化,物流枢纽的建设成为现代物流体系的必选项。科学合理的物流枢纽能够降低成本,高效率推进产品、产业流通,而这取决于枢纽选址的科学性、建设规模的合理性、设施布局的适应性等。立足一带一路经济区的经济现状、贯穿东中西的空间格局和低附加值的产品结构等,在每个地区按照经济吞吐量和产品种类筛选竞争力强、辐射面广的空间节点作为物流枢纽,建设多个能够衔接国际海、陆、空物流方式的集聚点,构建陆路经济与海洋经济的纽带,以规模效应降低产品流通、产业转移进程中的成本。

(四)政府参与是一带一路经济区现代物流体系准确定位的保障

一带一路经济区构建现代物流体系是区域经济发展的内在要求,着力物流设施、物流能力和物流服务子系统建设是市场经济机制运行的结果,但是这一工程的顺畅推进需要政府参与,明确市场与政府在经济系统中的定位是市场经济体制日趋完善的重要表现。

1. 加大政策扶持力度

方向性明确的政策能够有效推动经济发展,趋近帕累托最优。以国际化理念为指引建设现代物流体系应当成为一带一路经济区“十三五”的发

展重点,在明确发展导向的情况下,一方面,将发展激励机制提升至政策保障高度;另一方面,针对薄弱环节,制定匹配政策。

2. 强化金融引导作用

随着经济结构的调整和优化,金融在实体经济和网络经济领域日益重要,互联网金融与金融互联网在经济系统中的此消彼长就是有力佐证。一带一路经济区存在强劲的资金约束,这要求金融手段必须以更为灵活高效的方式配置资本。在一带一路经济区,较之金融支持和金融抑制,金融引导更为重要。在政策导向明确的前提下,金融以利益手段引导一带一路经济区以满足市场需求为原则进行物流设施、物流能力、服务质量等的优化,对顺应金融引导方向的建设主体给予金融支持,否则启动金融抑制。

3. 提升政府治理能力

新常态时期,在经济层面,政府治理能力应聚焦于对发展形势的把握,明确潜在竞争力的部门、行业和领域的方向。一带一路是中国新时期基于国际化视野制定的发展战略,在经济区的互联互通方面,政府作用举足轻重。客观审视中国与一带一路沿线国家和地区的经济往来,为相关主体明确既能满足当前需求又能深化经济联系的现代物流体系发展定位,不仅是对政府治理能力的考验,也是经济区物流系统高效优质可持续发展的关键。

四、推进一带一路经济区现代物流体系建设的介质分析

在时空维度,信息技术使传统商业业态与网络经济业态并存于现代经济体系,这必然要求与其匹配的软硬件系统同步完善。现代物流体系是一带一路经济区现代经济体系的重要构件,将新型介质融入其发展进程是占优选择。

(一)云计算能够消除物流对一带一路经济区发展的瓶颈制约

云计算是一种现代信息技术,依据对网络信息的访问量核算成本,能够为客户提供便捷、精确的信息服务。由于规模因素的介入能够在保障品质提升的前提下降低构建成本,因此,伴随着信息化进程加快,云计算全面融入现代经济系统。在融入进程中,交易关系实现价值的直接性使云计算高权重融入商务平台,短期内,突破时空约束的

交易关系极大地增加了消费者剩余和生产者剩余,但是最终交易质量还需以产品的实际交割为准绳来衡量,这对连接发货与收货的物流环节提出较高要求。

在实践中,云计算有效地扩展了商务发展平台,丰富了消费选择,但云在物流环节的缺失已经使物流成为电子商务系统的短板,有限的物流选择已经对无限的消费选择形成垄断。这样市场经济机制运行较好的发达地区依托大型物流枢纽能够给予同类型消费者更大的消费者剩余,如包邮、当日送达等,欠发达地区则因物流短板需要支付邮费,甚至再附加邮费,物流期较长,而这是一带一路经济区普遍面临的问题,“一带”地区尤甚,使诸多特色优势产品和资源难以获得合理的市场价值回报。因此,将云计算纳入网络营销平台的同时,一带一路经济区应积极将其融入现代物流体系。通过云技术整合能够为经济区经济运行提供服务的物流运营商,将物流线路、物流设施等高度整合,为一定性状的产品按顾客要求提供多种可选择的物流方案,激发物流商之间合理有序的市场竞争。^[5]

(二)大数据能够增值一带一路经济区的现代物流体系

精细化、专业化分工要求供应链各环节必须高精度、高效率对接,这有赖于海量信息数据的支撑,但是传统数据库软件难以在各个环节设定的时间范围内提供供应链所需要的信息数据,继而大数据出现。借助云平台,海量数据聚集为大数据技术应用提供了现实可能性,通过对数据的专业化捕获、存储、整理、分析,为经济系统奠定精确指引基础,故大数据的重大意义不在于集聚海量数据,而在于增值数据。在一带一路经济区现代物流体系的构建中,大数据有助于快速梳理物流线路、物流设施、物流手段等选择频次,在短期,依据客户要求消除物流薄弱环节,明确现代物流体系发展方向。在中期,通过整合时间序列数据,筛选出经济区具有潜在国际竞争力的产品 and 市场,有助于产品所在地确定主导产业,各地区制定差别化市场开拓方案,以及合理选址境内仓、建议境外仓,还有助于加速通关一体化进程。在长期,基于经济区物流信息数据形成的现代物流体系具有极强的地域性,围绕区域特色产品和主导产业形成物流系统特色,这是一带一路经济区市场竞争力可持续提升的重要支撑。

(三)顶层设计互联互通能够保障跨境物流顺利开展

一带一路经济区经济发展水平相近,马太效应显著,制约经济增长的因素具有相似性,因此,各经济主体应充分互联互通,搭建跨区域的产业价值链。物流是一带一路经济区经济发展中的短板,而经济增长速度和发展水平相近的经济区经济结构相似性和互补性特征显著,打造分工明确、内在联系紧密的现代物流体系必然有助于推进区内外的经济联系。

在实践中,首先,疏通信息交流平台。经济区各经济体应积极搭建信息交流平台,在共享经济发展成果的同时,共同探索突破制约供应链一体化进程的瓶颈,将物流发展现状展示于信息平台,为各经济体建立物流发展联系提供依据。其次,建立物流发展论坛机制。通过论坛平台,经济区物流建设相关主体能够定期交流发展理念、建设构想,有利于以宏观视角把握每一经济体的主导产业发展动向、物流与经济匹配度等。以经济区经济现状为交流核心的常规论坛机制能够为一带一路区域建构符合发展需求的现代物流体系提供信息。再次,物流建设系统化。在相似的相对优势和劣势支撑下,经济区具有以宏观视角建立现代物流体系的可能性。可见,顶层设计的科学化是经济区现代物流体系的保障,这需要各经济体互联互通发展规划。

(四)物联网能够提升现代物流体系运行效率

“物联网”一词最早由麻省理工学院自动识别中心提出,逐渐在多领域推广,2005年,国际电信联盟将其界定为“Internet of things”。^[8]初期,物联网仅着力扮演物与物之间的纽带,之后,扩展至人的范畴,以实现人与物、物与物虚拟空间与物理空间的有机结合。立足跨境幅度大的一带一路经济区,物联网是践行现代物流体系的硬件。由于经济区内的主导产业和优势产品具有极强的区域特质,专业化成为物联网顺畅运行的基本要求。

在实践中,通过高效融合信息技术、通信技术、网络技术,首先实现物流信息的数字化、可视化,即使同一类目下的商品也能进行表征差异性状态商品的数字化,提升信息识别的精准性。其次,针对客户的物流结果期望,整合信息资源,设计可选择的物流方案。在人与物的关系中,待客户确定物流方案后,启动物流活动,通过全球卫

星定位系统(GPS)、地理信息系统(GIS)可以准确定位商品位置,通过无线射频识别(RFID)、红外线、扫描等技术将商品的即时状况反馈于终端,系统自动调整物流方案,这些信息均同步告知客户,并且在得到许可的情况下进一步推进运行方案。最后,商品在预期时间以预期状态送达客户。这有利于经济区特色农产品拓展市场。在物与物的关系中,智能化、专业化、集成化、快捷化的物联网有助于供应链各环节的高效对接,尤其有利于资源的有效配置,决定着供应链一体化进程,对提高经济区大宗货物、矿产品的市场价值十分关键。

在经济区搭建物联网需要关注内外环境的优化。一方面,完成经济区内主导产业和优势产品的数字化工程、升级信息传输渠道等构件;另一方面,同步健全完善物联网、车联网等设施及多网融合对接技术及时进行更新和维护。此外,在保证信息安全的前提下,将各产业的局域网络与各主体的泛在网络高效对接,使商业信息低成本高效传输。显然,这是经济区自身能力无法企及的水平,需要各级政府大力投入人力、物力、财力等,唯有如此,一带一路经济区的现代物流体系才具有现实性。

五、一带一路经济区发展完善现代物流体系的路径探索

在结构性减速的新常态时期,培育新的经济增长点、激活经济系统内生动力成为中国区域经济发展的焦点。在一带一路经济区构建现代物流体系就是因地制宜弥补区域经济发展的短板,以此为媒介,消化区域内已经形成的过剩库存,这与国家当前倡导的供给侧结构性改革导向高度吻合。综合前文分析,一带一路经济区现代物流体系的每一组成部分均具有显著的区域经济特色,且需要现代信息技术充分介入,地域性的强劲约束使这一物流体系的发展路径必然具有特殊性。针对经济区主导产品特质和消费者个性化需求趋势,通过创新物流方式消除物流对经济区经济发展的制约,通过建构消费者反馈平台帮助制造业体系明确生产经营变革方向,可见,流通渠道和生产渠道是发展完善现代物流体系的有效路径,不仅有助于使现代物流体系成为供给侧时代一带一路经济区的经济增长点,还有助于激发经济区新型经济增长点的显现。

(一)电子商务是一带一路经济区发展现代物流体系的流通渠道

信息技术的不断革新使电子商务进入经济系统,加速现代经济体系的完善进程。在电子商务平台,以信任为基础,各经济主体获得了不受时空约束地增进收益的机会。客观剖析电子商务的出现,传统商务业态下,空间距离使销售半径对产业发展作用强劲,一定销售半径内难以实现经营目标的产品力争拓展市场空间的诉求是电子商务进入商务业态体系的直接动因,这与一带一路经济区产品产业发展现状高度契合。

通过电子商务,经济区的主导产业能够获得更大的市场空间,但这是以消除物流短板为前提的。电子商务能够加速经济区现代物流体系的建设,在短期内,应当有侧重地完善基础设施,缓解当下物流周期长、费用高、到货信息滞后、运输半径有限等问题,消除物流对产品已有市场的威胁。从长期看来,为保障企业竞争力的可持续提升,借助电子商务平台反馈客户的物流需求信息,物流运营商创新物流方式,开拓物流线路,打造多样的物流方案,力争满足对同一产品不同的到货需求,实现物流领域的有效供给。可以说,现代物流体系将是一带一路经济区主导产业成为优势产业的加速器。

(二)物流业与制造业协同共进是发展现代物流体系的生产渠道

中国制造2025战略是指引中国制造摆脱长期处于全球价值链低端的顶层设计,是应对国内经济处于结构性减速、部分产能过剩的解决方案。纵观世界经济趋势,供应链一体化态势显著不可逆,精细化分工与各环节无缝对接必须并存且相辅相成,对经济发展水平普遍滞后的一带一路经济区而言,这是机遇也是挑战。经济区的制造业价值链短,物流制约明显,传统路径下,距离供应链一体化较远,^[9]但这种滞后的现状使各产业转变发展方式、建构产业价值链的交易费用较低,这是经济区低成本打造经济区特色的基础。现代物流体系集合了现代信息技术和高端服务平台,扩展了经济区主导产品的市场销售半径,这仅是即期发展目标。

新常态时期,经济区产业竞争力提升的源泉在于生产能力“质”的跃升,而现代物流体系能够充分发挥物流的介质作用,各种产品需求和物流需求信息均及时全面反馈于经济主体。面对个性化、多样化的市场需求,依据物流系统传输的信

息,经济区的主导产业应积极培育应对不同消费市场和消费群体的需求侧,重点设计差异化的生产经营方案。例如,物流效率低下问题,可以通过完善设施、开拓线路、细化通关一体化条款等路径解决,可将此理解为满足宏观个性化需求。在供应链各环节发展能力提升的前提下,物流与制造业加强联系的内生需求增强。通过云、大数据等手段,同一消费群体中的差异化需求明显,类需求作用日渐强劲。对有限理性的消费者而言,尚不具备完全明晰远期需求导向的能力,各供应链应当根据已有信息对消费者远期需求进行科学预估并进行相应的发展策略调整,将消费者个性化、多样化的潜在类需求充分融入供应链,着力于同一种产品满足不同主体需求的系列产品生产,不同到货需求的物流方案设计,使产品最终达到引导微观个性化市场需求的目的。以有效供给满足多维类需求的发展方式在低成本高效打造一带一路经济区现代物流体系的同时,也能实现供应链一体化、消除过剩产能、对接有效需求,促进经济区经济效率质的飞跃。

参考文献:

- [1]高新才.丝绸之路经济带与通道经济发展[J].中国流通经济,2014(4):92-96.
- [2]董千里.基于“一带一路”跨境物流网络构建的产业联动发展[J].中国流通经济,2015(10):34-41.
- [3]王娟娟,秦炜.一带一路经济区电子商务新常态模式探索[J].中国流通经济,2015(5):46-54.
- [4]王娟娟.京津冀协同区、长江经济带和一带一路互联互通研究[J].中国流通经济,2015(10):64-70.
- [5]王娟娟,王瑞.基于农产品云物流完善食品安全体系[J].西北民族大学学报,2015(5):91-98.
- [6]王佳宁.“中国制造2025”的六重玄机[J].改革,2015(4):6-25.
- [7]埃德加·胡佛.区域经济学导论[M].北京:商务印书馆,1982:57.
- [8]杨申燕,胡斌.物联网环境下物流服务创新的发展路径探析[J].理论月刊,2014(6):147-150.
- [9]徐娜,齐欣.全球价值链中的最优生产组织决策模型研究[J].经济问题,2015(1):94-98.

责任编辑:林英泽

The Construction of Modern Logistic System in the Belt and Road Economic Region

WANG Juan-juan

(Lanzhou University of Economics and Finance, Lanzhou, Gansu730020, China)

Abstract: The Belt and Road strategy is the explanation of the development idea of “Five in One”; the development levels of related regions are similar, and all these areas can be developed within the same framework of economic region; the Belt and Road economic region, the coordinated economic region of Beijing, Tianjian and Hebei, and the Yangtze Economic Belt are developing on the road to the “New Three Poles”. Constrained by the capacity for self-development, it is difficult for the Belt and Road economic region to initiatively coordinate with the economic development level of other developed areas; so we should introduce new medium to narrow the economic gaps, and the construction of modern logistic system is the advantageous choice. With the consideration of the current economic situation and the features of local products in the Belt and Road economic region, we should develop the modern logistic system by adhering to the essence of logistics, pay more attention to the improvement of logistic efficiency, and smooth the channel for the fruit of industrial transferring to return to the expected result. Constrained by this development target, the modern logistic system in the Belt and Road economic region will definitely become the result of combination between government and market; it will take government participation and logistic infrastructure as the soft and hard basis, cultivate the capacity for logistics with the characteristics of the Belt and Road, and improve its level with the help of logistic service. The realization of this initiative in the context of modern economic pattern needs the help of cloud computing to expand the capacity of modern logistic system in the Belt and Road economic region and eliminate the traditional logistic bottleneck, needs the help of big data to integrate information and create extra value of logistics, and needs the help of all the economic entities to strengthen connectivity and built the Internet of Things to lay solid foundation for the improvement of logistic efficiency in this economic region. Based on the existed basis and the requirement of marketization, e-commerce is the circulation channel to construct the modern logistic system in the Belt and Road economic region, and coordinated progress of logistics and manufacturing industries is the production channel to perfect this system with the help of the idea of reform of the supply front.

Key words: the Belt and Road economic region; modern logistic system; the capacity for logistics; big data; the Internet of Things