

“一带一路”背景下国际中转港战略优势、条件及实现途径

董千里

(长安大学, 陕西 西安 710064)

摘要:从集成场视角考察,国际中转港地位和协调功能缺失等是制约“一带一路”中欧国际货运班列绩效的关键因素。选择以西安港作为国际中转港集成运作,具有战略优势及合理性。在国际中转枢纽港战略实施中,应明确物流集成体是主导国际物流链组织过程的集成商,各地货代等物流企业作为功能商参与货源组织,形成中欧班列统一组织运作机制;采用“各地组织货车、中转枢纽集发、统一联运提单、统一全局调度、市场机制运作、共享价值增值”的中欧班列运作模式,物流集成体统一调度中欧班列在国际中转枢纽港甩挂编组操作,国际物流龙头企业积极组织货源直接参与国际物流业务组织过程;加强各地集货列车与中转港集中转运的班列及发运信息平台的联接键功能建设;将各地组织的货源列车、中转班列统一汇总发布,确认各地在中欧班列运行中的贡献和绩效,形成中转港战略的共享共赢机制,以提高我国中欧班列密度、班列时间效率、物流服务质量,降低国家向西开放的物流成本,进一步提升国家在“一带一路”发展中的形象和国际竞争力。

关键词:国际中转港;中欧班列;时间周转量;集成场;基核

中图分类号:F512.4

文献标识码:A

文章编号:1007-8266(2017)02-0046-09

在“一带一路”国家战略背景下,我国横跨东西全境目前主要有三条欧亚铁路出境的国际货运班线:“西线”以阿拉山口、霍尔果斯口岸出境;“中线”以二连浩特出境;“东线”以满洲里、绥芬河口岸出境。自2011年渝新欧开行中欧国际货运班列以来,全国已有16个城市陆续开通了去往德国杜伊斯堡、汉堡,西班牙马德里等12个欧洲城市的集装箱班列,铺画运行线路39条,累计开行超过1700列^[1]。许多地方政府积极加速开通中欧班列,几乎在每条中欧班列背后都可以看到地方政府参与的、体现为非市场竞争的博弈过程。这种博弈并没有很好地体现我国国际物流发展的正确方向和良好机制,而是隐藏在中欧班列背后“地方

各自为政的恶性竞争”。^[2]笔者认为,这是对国家稀缺资源国际铁路运能资源的争夺,长此以往,不利于“一带一路”国际物流和区域经济发展。因此,本文重点针对经新亚欧大陆桥(即“西线”)口岸出境的中欧班列在境内布设国际中转枢纽港战略优势进行分析验证,提出集成优化运营条件及其实现方式等思路要点。

一、集成场视角的中欧班列现状分析

(一)中欧班列运作现状

由于各条中欧班列都处于孤立运作状态,货源集聚、运行方式、服务质量、运行成本、运作效率

收稿日期:2017-01-06

基金项目:国家社会科学基金项目“基于集成场理论的制造业与物流业联动发展模式研究”(13BJY080);中央高校基本科研业务费专项资金(人文社科类)“国际物流主通道的基核间物流及关联产业发展研究”(0009-2014G6235035);西安市科协决策咨询课题“‘一带一路’背景下西安港国际中转枢纽战略选择与推进研究”(201611B)

作者简介:董千里(1954—),男,江西省玉山县人,长安大学经济与管理学院教授,博士生导师,物流与供应链研究所所长,博士,主要研究方向为物流与供应链管理。

及公共服务等多方面原因导致中欧班列运营状况并不理想。中欧班列运行时间普遍维持在16天左右,运输时间比海铁联运全程缩短20天左右;虽然其运输费用约相当于空运的1/4,但是比海铁联运总费用高出约一倍。各自孤立运作使得每条班列的货源不足,业务规模小、班次频率和运行效率低、运输成本高,特别是在地方政府政绩背后的隐含成本导致区域竞争恶化,造成整个国家向西开放成本剧增,无法体现集成协同运作的质量、效率和效益。中欧班列孤立运行所体现的主要优势只是时间效率,如何进一步发挥其效率优势,提高物流服务质量,降低运输成本,发掘其战略潜能,使之真正成为实现“一带一路”战略的主要抓手,本文拟从中欧班列集成场的视角进行分析探讨。

(二)中欧班列运行共性问题分析

1. 中欧班列集成场的合成场元关系。依据集成场视角分析^[3],中欧班列涉及“主体”的主要是物流集成体(国际物流龙头企业)和物流集成主体(地方政府),这两类带有主动性质的合成场元在中欧班列国际物流集成系统中所处层次和所起的作用是不同的,前者是直接参与集成运行的主导者和经济实体,后者是关联区域经济发展政策的制定者。枢纽“基核”是场源的载体,在“一带一路”国际物流集成系统中重点枢纽是境内国际中转枢纽港功能选择、定位和建设,包括中转港枢纽基本功能、延伸功能和公共服务功能,这是为形成集成引力所进行的场源建设。在国际物流快速通道网络系统中的具体枢纽形式类型是内陆型国际中转枢纽港。“联接键”主要涉及“一带一路”国际物流“通道”“海关”“换装”等对接、衔接范畴,通道运行、换装效率、海关服务水平等,这些都会影响国际物流运作过程中联接键的衔接功能、质量和效率。“场线”是中欧班列绩效的综合体现,这里主要涉及西线出境的中欧班列的班线、货源组织、业务规模、班列编组、班列密度、发车频率等内容。

2. 共性问题因果关系分析。目前中欧班列的主要共性问题有:货源普遍不足,各地争夺激烈;货源种类不对称,短时间内难以在中欧之间形成物通量对称平衡;区域物流枢纽定位不清晰,城市市场定位不明确,运作成本降低难度大;政府补贴干扰市场机制作用,体制障碍限制协调整合能力;非市场机制作用加剧了口岸及通道能力紧张及载

运装备调配难度;现有联运运单格式不统一、电子信息化水平不高、不能作为物权凭证、不便索赔、难以用于信用证结汇等问题^[4-7]。依据集成场视角分析其相应问题因果关系,货源种类、数量、组织能力和业务规模直接决定了中欧班列成列发运。因此,从集成场典型合成场元类型,可以在物流集成体(龙头企业)、基核(枢纽)、联接键(海关)、场线(货源、班线、通道)等主要方面找出关键因素,具体参见图1^[8]。

根据图1所示因果关系梳理,中欧班列共性问题可归纳为以下几个方面。

(1)组织中欧班列的物流集成体的物流集成力不足。其一是国际物流集成体主导能力分散运作;其二是联运集成体不明确,物流集成力主导方向、施力重点(指标)不明,主导资源能力不到位,造成国际物流、区域经济之间过度竞争;其三是中欧班列孤立运作造成集成体(含制造与物流龙头企业)与集成主体(政府)职能不清。

(2)地方政府作用错位、缺失和不到位,导致市场机制作用弱化。政府是物流政策颁布的集成主体而不是实体运作的集成体,是中欧班列国际物流形成的支持者,起到国际政策协同的作用。但以地方政府资金支持为典型的地方性中欧班列运行形成了错位和缺位,地方政府资金投入中欧班列加剧了区域间过度竞争,形成了对国家国际货运稀缺资源布局与占据权的争夺。

(3)国际中转枢纽港境内定位与协调功能缺失问题。其一,目前缺乏国家层面的境内国际中转枢纽港、国际物流境内配送中心枢纽、出境和口岸双枢纽基核的功能集成布设定位,在枢纽建设方面缺少国际中转枢纽港定位。其二,没有找到国际中转枢纽港的基核场源培育点,不知哪里是快速通道网络始发枢纽的货源集聚点,难以发挥其在国际物流层面国家物流网络整体系统与国际物流系统对接的作用。其三,孤立分散运作使得各个物流基核的集成引力都不足,暴露了基核建设对场源认识层次不够高度、定位不够准确、落实不能到位的薄弱环节。

(4)快速通道网络境内与境外协同运作需要解决跨境海关、换装、制度等的一致性 or 协同问题,国家政府层面的协调才更有效。其一,协同体系必须具备的综合信息平台功能,可以与中转型

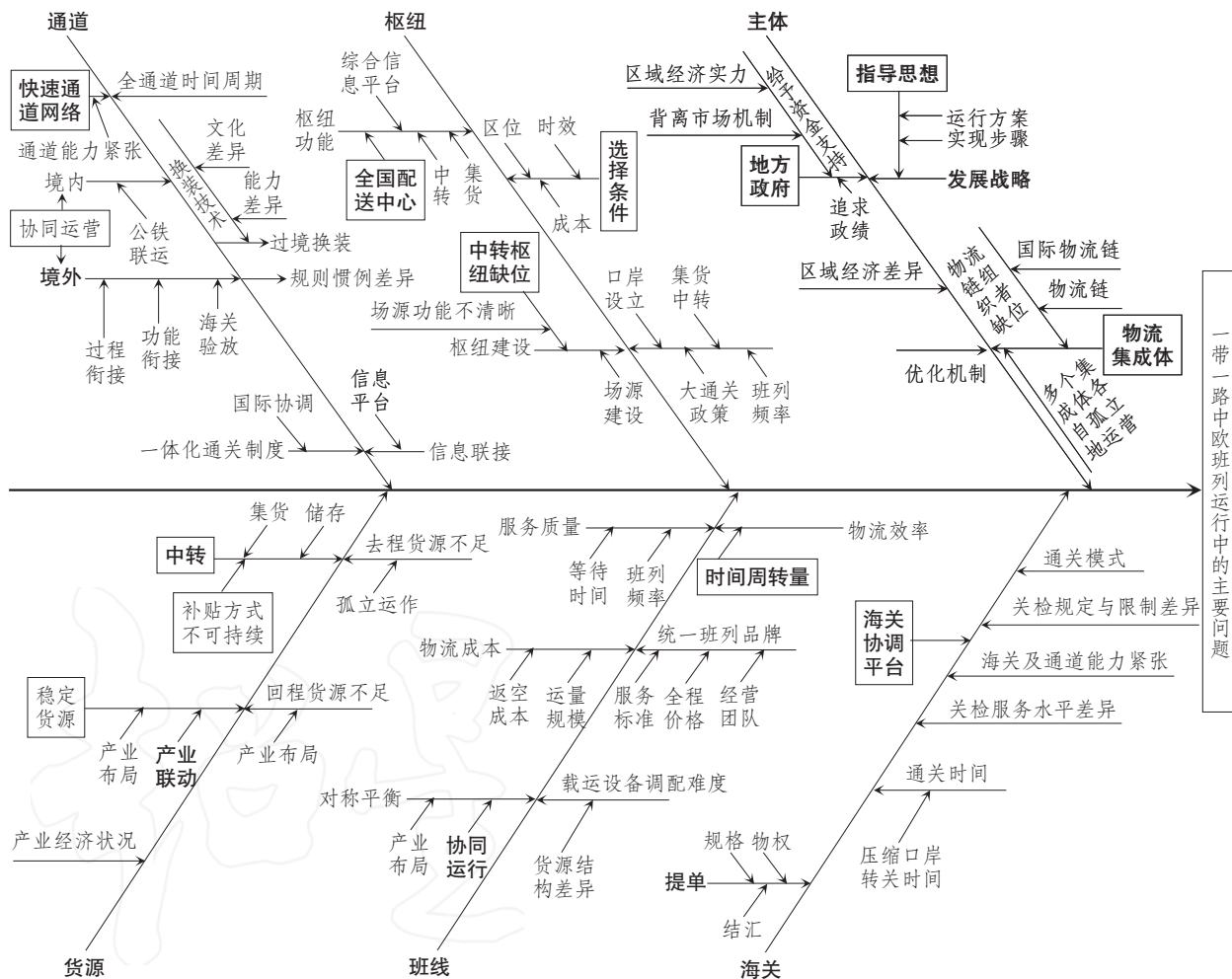


图1 中欧国际货运班列孤立运作问题因果关系分析

枢纽、全国配送中心的“三中心合一”(货物集散中心、物流信息中心和全程监控中心)平台功能进行整合。其二,寻求并建立中欧班列市场化运作、可持续发展机制,促进全国中欧班列协同运作,可持续地带动区域经济发展。其三,运用时间周转量作为中欧快速通道网络的中欧班列考核主要指标。这一指标将有利于服务质量、效率和成本指标改善。

二、中欧班列初期集成优化运作的基本要求

中欧班列初期主要问题是货源和班列密度不足。集成场视角设定国际中转港功能是中欧班列集成优化运作的前提,应在“全局一盘棋”原则下,关注中欧班列发展初期实现集成优化运作的基本要求。

1. 国家利益和整体优化是中欧班列集成运作

的首要目标。主导中欧班列的集成体,支撑的基核、联接键,以及所形成的场线应能体现物流高级化理论与实践,体现物流业专业化、信息化、网络化和集成化发展的特点和要求。

2. 聚零为整、统一运作是中欧班列运行发展的基本思路。各地分散的国际物流量向中转港集聚整列中欧班列,集成运作是国际物流服务质量、物流效率提升和成本降低的重要途径。

3. 规划国际物流主通道物通量对称平衡是集成运作可持续发展的原则。境内国际物流集聚与境外国际物流在境内统一配送基地,是中转枢纽港的基本功能,是用集成场视角构架“一带一路”出境与入境国际物流集成运作系统的重要理论依托,可以对应出境物流和境外国际物流在境内中转港枢纽统一配送之间寻求对称平衡。

4. 物流集成体的物流集力与中转港集力引

力协同作用体现中欧班列集成运作与市场机制的对接。进行国际物流境内物流快速通道网络及重要枢纽布局定位,是实现集成优化的重要战略理论及实践逻辑。国际中转枢纽港基核建设能够实现这种集成引力,体现为基核承载的“场源”功能,并支持统一的西向集成力作用。

三、境内国际中转枢纽港战略理论构想

董千里^[9]提出面向“一带一路”构建跨境物流快速通道网络。国际物流快速通道网络由主要运输通道、节点所构成,其中最主要的是定义境内国际中转枢纽港功能布设,形成中欧班列始发、终到港功能。

(一)跨境物流快速通道网络构成理论

跨境物流是一个国际多式联运集成体主导的境内与境外物流集成运作的大物流网络,是包括交通运输基础设施、物流信息和物流业务网络“三网一体”的物流集成系统。中欧沿线物流境内快速通道网络的构成与场线运作绩效是评价快速通道网络的依据,也是形成中欧班列国际物流战略高地和成本洼地的理论基础。

1. 点轴型复合通道网络理论。陆大道^[10-12]提出并完善了点轴系统理论,形成了区域经济发展的典型理论。董千里^[13]结合高速公路干线“轴”和立体交叉“点”在高速公路沿线区域经济发展中的特点和作用,借鉴“点-轴”系统理论模型提出高速公路点轴型区域经济发展理论,指出高速公路沿线是典型的点轴型区域经济发展系统。“一带一路”战略向西拓展需要构建国际物流快速通道网络,这是一个典型的由铁路运输“点-轴”系统与高速公路运输“点-轴”系统为干线轴构建的陆路快速通道网络;向东发展还包括了支持铁海运的复合型陆路点轴型系统。这就意味着国际物流重要的节点和通道是支撑点轴型基础设施的联接键,涉及大道定理(Turnpike Theory)、快速通道网络和时间周转量测量指标的应用。

2. 用大道定理构建国际铁路快速通道网络。大道定理是指公路网络中的交通流会自动地向大路、好路汇集的基本规律^[14]。说明了最优线路已不是地理上的最短路程,而是时间上的最短路程,即区域的空间可达性。高速公路的可达性指标使

其成为构筑点轴型区域经济发展系统^[15]的重要指标。结合同态原理,将“点-轴”系统发展理论延伸到国际物流网络系统中,铁路运输通道成为其重要基础设施构成部分。在多种运输方式组织过程中,铁路运输是一张运行时刻(表)图,即铁路运输快速通道的利用在于运行时刻(表)图的占据。应构建西部、中部乃至东部面向“一带一路”的中欧班列国家战略而不应当仅是地方战略。

3. 评价国际物流快速通道网络的关键指标。指标主要是时间周转量与国际物流服务质量、效率和成本。特定物流量进入跨境物流快速通道网络直到离开这一系统的时间占用量,这一指标就是时间周转量。显然,在跨境物流快速通道网络中占用时间越少,对周边货源的集成引力越大,形成规模经济的能力就越强^[15]。对中欧班列服务质量、运作效率和成本都有重要的影响。

(二)依托快速通道是对国家稀缺资源的优化利用

进行国际中转枢纽港功能布设,也是国际物流快速通道网络的重要始点,直接影响国际物流场线运作绩效^[16]。董千里^[6]提出,为使“一带一路”国际物流健康发展,需要构建区域经济可持续发展的国际中转枢纽港战略理论。国际中转枢纽港是优化国家稀缺资源利用的基核,形成集成引力的场源基础,用时间周转量测量的国际物流快速通道网络是国家的稀缺资源。

结合上述点轴型发展理论的适用性及延伸应用,在集成场的基核场源建设层面,要关注以枢纽作用所体现的各枢纽城市增长极之间的经济联系类型和联系的密切程度;关注“一带一路”快速通道网络作为发展轴的经济合理的空间、时间距离;关注作为国际物流快速通道网络的起始(终到)、中转枢纽港的定位。这样便于各线路中欧班列在最大物流快速通道公共部分合并的基础上充分发挥优势,也使得地方政府的协同作用在市场机制下得以充分发挥。

(三)确立国际中转枢纽港的必要条件

形成内陆型国际中转枢纽港的必要条件可具体归纳为以下几点:

1. 具有强大的国际商贸经济腹地。陆港与周边枢纽节点间具有国际商贸物流的吸引集聚和辐射能力,枢纽陆港有强大的集聚辐射能力,能够形

成国际物流快速通道网络的始发、终到枢纽节点。

2. 国际物流主通道上的重要枢纽。在最重要的国际物流主通道上的枢纽陆港,与其主通道将有两种以上辐射和网络主通道。新亚欧大陆桥是我国向西开放的国际物流主通道,在这一通道上和关联主通道上的主要枢纽节点,都可能成为备选枢纽节点。

3. 陆港作业设施能力和条件十分优越。能够形成国际物流集货、中转和发运中心,可以大幅提高国际多式联运的物流装卸、中转效率并提供其他服务。作为境内全国地理中心设置配送中心是一个首要选项,可使得平均配送运距最短和配送成本最低。

4. 实行自由港或者基本实行自由港区政策。依托国际中转枢纽陆港建设自由贸易区功能的综合保税区,不仅具有信息技术支撑国际物流综合平台,而且具有保税加工、保税港区等“境内关外”管理制度,能够协同境内集货、中转业务,跨境海关、换装等作业业务。

综上所述,实施国际中转港战略可以依托中心城市枢纽^[17]所具有的条件展开:具有国际物流通道交通枢纽;具有较强的空间经济联系;具有沿陆桥向西发展的区位优势。长安大学、西安国际港务区课题^[18]研究认为,西安港是“一带”起始节点,是东联我国经济发达区域、沿海港口的内陆中转枢纽节点,又是国家地理中心,可八方连接周边区域,是国家十八个集装箱编组站之一,设有综合保税区已多年。不久前,陕西成为新设立的7个自贸试验区之一,西安港不仅能够起到内陆型国际中转枢纽港的作用,还可以借国际物流主通道物

流量对称平衡形成国际物流全国配送中心。

四、国际中转枢纽功能与中欧班列集成运作验证

(一)国家向西跨境物流量集聚中转枢纽的作用意义

在“一带一路”战略指向下,以国际物流集成体主导的国际物流链的组织化形式;国际物流中转(配送)基核引起的产业(产品)集聚的组织形式;过境海关一体化运作的联接键作用。具体到国际物流场线组织可体现为合并西向跨境快速物流网络的中欧班列线路,在其网络主通道起始(中转)枢纽中,以多线路东部货源带西部货源集聚到中转枢纽物流量,形成中欧班列业务规模,谋求规模经济效应(参见图2)。

将“一带”的起点枢纽与“一路”的中心枢纽衔接,通过国际物流主通道联结成一个体系,这是内陆型枢纽城市成为国际集散、中转、运输和国内配送相对接的内陆型国际中转枢纽城市的必要条件。在此基础上,境内物流与跨境物流在“一带一路”引导的产业衔接中实现物流对接,形成以亚欧非经济贸易一体化为支撑对象的国际物流快速通道网络及相应的产业联动发展机制。

(二)中欧班列孤立运作与集成运作绩效仿真及比较

1. 中欧班列孤立运作过程。各地政府支持当地开启中欧班列,其孤立运作中欧班列模式具体流程如图3所示,有关仿真绩效指标参见表1^[19]。

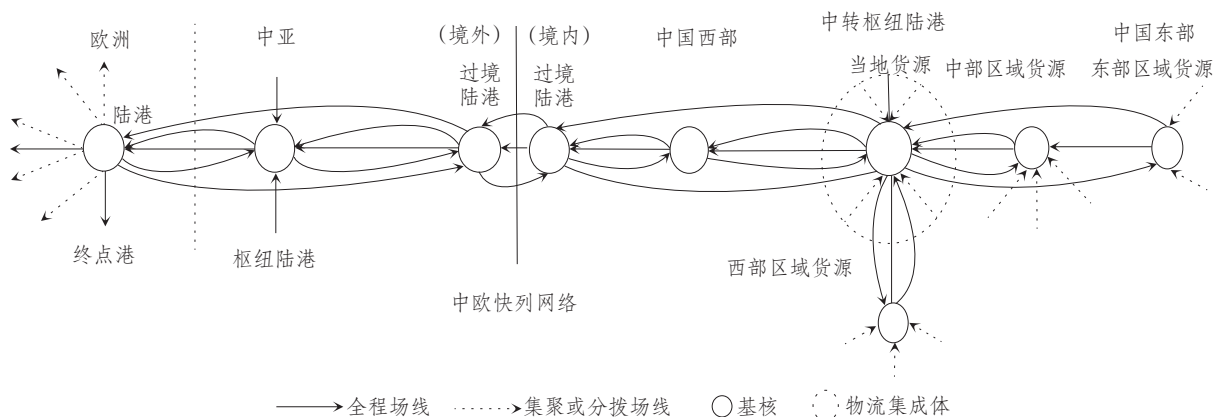


图2 基于中转港的中欧班列场线运行示意图

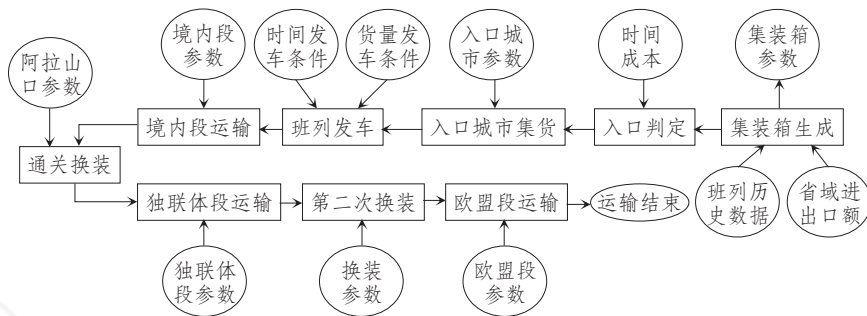


图3 各地孤立运营中欧班列仿真逻辑

表1 各地孤立运营中欧班列仿真绩效指标

开行城市	开行频次/(班/周)	平均成本/(美元/箱/公里)	平均速率/(公里/小时)	平均用时/小时	平均等待时间/小时	平均运距/公里
重庆	3.52	0.70	29.20	288.90	35.89	8 435.43
成都	2.78	0.79	28.50	306.13	54.33	8 300.25
郑州	1.87	0.76	27.81	304.75	55.03	7 902.04
武汉	1.39	0.76	29.81	316.16	57.17	8 792.41
义乌	0.68	0.81	23.12	409.85	141.76	9 478.35
厦门	0.43	0.80	19.55	475.48	207.92	9 295.30
昆明	0.43	0.85	17.39	500.09	217.63	8 697.63
长沙	0.5	0.80	19.06	464.90	192.03	8 871.61

注:数据是通过 Anylogic 软件仿真 8 760 小时(365 天)所得到的平均值。

2. 基于西安港中转的中欧班列集成运作过程。以西安港为中转枢纽集货中转的中欧班列集成运作模式逻辑结构与各地独立运营中欧班列的流程逻辑结构如图4所示。

图4中基于西安港为中转枢纽的集成运作与各地孤立运作的中欧班列主要区别体现在集货、中转部分的业务流程。表2为西安陆港中转的532列集成运作8 760小时后所产生的集装箱绩效仿真统计结果^[19]。

当基于西安中转枢纽港中欧班列大于等于600列时,其仿真绩效指标显示中欧班列运行平均成本达到了0.55

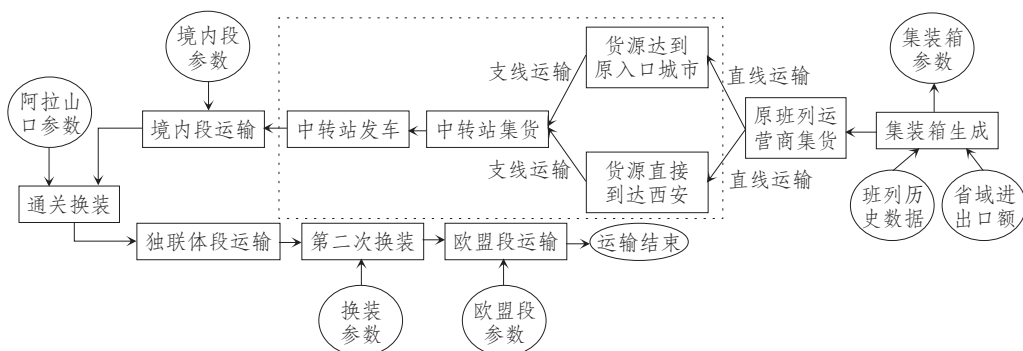


图4 西安港作为中转港集成运行中欧班列仿真逻辑

美元/(箱/公里)^[19],其原因主要是由于班列开行达到一定的数量后,沿线各铁路承运商给出了相对较低的运输价格。其中所呈现的中欧班列开行数量与单位箱公里成本的关系可参见图5。

当在西安港中转发车的中欧班列等于或大于600列时的主要仿真指标可参见表3。

3. 两种运作模式仿真绩效比较分析

(1)中欧班列集成运作模式的时间周转量缩短,班列频次大幅增加。在西安港中转集成运作可以达到10.54班/周,其原因在于缩短了班列的集货时间,使集装箱待运时间较重庆、成都、武汉、郑州、厦门、义乌、长沙、

昆明分别缩短了19%~87%;集装箱运抵总时间分别降低了11%~49%。西安港中转的中欧班列集成运作相较于各地孤立运作,在轨速率不变的情况下,平均等待时间明显降低,班列运行全过程平均速率有一定提升。

(2)中欧班列集成运行模式的平均成本降低。在西安中转初期班列运行的平均成本达到0.6

表2 基于西安中转枢纽港的中欧班列仿真绩效指标

中转枢纽城市	开行频次/(班/周)	平均成本/(美元/箱/公里)	平均速率/(公里/时)	平均用时/小时	平均等待时间/小时	平均运距/公里
西安	10.54	0.60	31.00	256.64	29.17	8 619.52

注:数据是通过 Anylogic 软件仿真 8 760 小时(365 天)所得到的平均值。

表3 基于西安中转枢纽港中欧班列≥600 列的仿真绩效指标

中转枢纽城市	开行频次/(班/周)	平均成本/(美元/箱/公里)	平均速率/(公里/时)	平均用时/小时	平均等待时间/小时	平均运距/公里
西安	10.54	0.55	31.20	256.46	29.17	7 976.11

注:数据是通过 Anylogic 软件仿真 8 760 小时(365 天)所得到的平均值。

美元/(箱/公里),较原各班列开行城市重庆、成都、武汉、郑州、厦门、义乌、长沙、昆明,成本分别降低了 16%~42%。

(3)各地中欧班列在西安港中转初期,运行时间绩效获得提升的主要原因是班列集货时间缩短。孤立运行的中欧班列必须集货达到一定数量才能发车,而在西安港中转集成运作方式下,西安港集聚、中转了多地的货源,从而使班列具备发车条件所用时间缩短。

(4)西安港中转集成运作模式可以达到每天发车两班,即能在集装箱到达西安 12 小时内发出。比较孤立运作与集成运作方案,在国际中转型枢纽以西班列密度更大,并能够适应合并运行。

可从仿真结果比较及变化趋势观察推测,随着中欧班列开行数量的增加,中欧班列可以增强议价能力,提升班列通过优先等级,进一步提高中欧班列运行时效,降低班列成本。两种运行方案绩效的比较说明,在中欧班列西线出境货源组织难以在较短时间内实现规模经济之前,各地孤立运营方式与基于中转枢纽港集成运作方式相比较,基于中转枢纽港集成运作模式是一种优化的战略选择。通过 Anylogic 仿真软件对两类运行方式进行的系统仿真,验证了构建国际中转枢纽港战略理论的合理性^[20]。

五、基于国际中转枢纽功能的中欧班列协同运作实现途径

以上研究告诉我们,以中转港战略指导并通过国际物流中转港功能与中亚、中欧更广域的点轴型发展系统对接,以市场机制主导中欧班列集

成运作,可以实现高质量、高效率、低成本融入“一带一路”战略实践进程。

(一)确立国际中转港地位,建设基核场源功能

自然条件和历史机遇给了西安港成为“一带一路”国际物流境内中转枢纽港的机遇,哪些陆港能否抓得住这一机遇,很大程度取决于中转港战略能否落实、基核(场源)建设能否跟上发展步伐。

1. 明确内陆型国际中转枢纽港

在中欧班列的地位与功能。加快中转枢纽港铁路集货、中转、发运能力的提升,尤其是西安铁路枢纽新筑铁路综合物流中心工程应加快进度。

2. 构建中欧班列全球统一协调一调度运作监控平台。以中转枢纽作为起始港提高中欧快速通道网络集货、中转和发运效率,合并同线路中欧班列,并为国际商贸在境内全国配送奠定良好的基础。

3. 加强国际中转枢纽港信息及公共服务场源建设。海关通关、口岸验放、物流作业基地功能建设,以及自贸区建设和协调发展,使区域经济发展能够体现于国际商贸、国际物流绩效贡献,形成有利于各区域发展的分配机制。

4. 加强跨境协同、跨境绩效机制建设。做大贸易、大物流、大协调的支持者,真正体现中欧班列对“一带一路”沿线国家和地区经济发展的贡献。

(二)从中转枢纽到全国配送中心实现对称平衡

1. 发挥国家地理中心的作用,真正实现从西安到境内国际中转枢纽、全国配送中心国际物流集聚、中转和配送成本最低。围绕此规划建设相应项目具有理论与实践相结合的意义。

2. 加强基核联接键建设,设立口岸和综合信息平台,提高进出境效率,降低一关两检作业成本,是促进跨境电商物流及其一体化运作的基本前提。

3. 加快国际物流快速通道网络重要节点产业布局建设,为形成国际物流主通道上的物通量对称平衡奠定基础。

(三)应用中转枢纽港功能的中转时效临界值条件

在“一带一路”建设初期各地货源均不足的前提下,可以通过国际中转枢纽港的功能,构建国际

物流快速通道网络。其中转时效临界值条件是各地孤立发整列时间周期大于等于各地经中转港发整列时间周期。或具体表达为：

$$T_{\text{某地孤立集货发整列周期}} \geq T_{\text{某地集货运至中转港时间}} + T_{\text{各地经中转港集货发整列周期}} \quad (1)$$

式(1)的表达方式也可改写为式(2)：

$$T_{\text{某地孤立集货发整列时间间隔}} \geq T_{\text{某地集货运至中转港时间}} + T_{\text{各地经中转港集货发整列时间}} \quad (2)$$

或：

$$T_{\text{某地孤立集货发整列时间间隔}} - T_{\text{某地集货运至中转港时间}} \geq T_{\text{各地经中转港集货发整列时间}}$$

符合上述式(1)或式(2)临界条件时,研究结论所形成的中欧班列集成运作良性循环系统成立,可以在集货时间、列车密度、物流效率和物流成本等指标方面发生显著的改变。当随着在国际中转港中转的中欧班列数增大到一定数值时,单位箱运价率可以下降(参见图5)。研究结论所形成的中欧班列集成运作良性循环系统,可以在集货时间、列车密度、物流效率和物流成本等方面发生显著的改变(参见图6)。

(四) 国际中转枢纽港功能应用与实现条件

国际中转枢纽港模式应用条件有:定义国际物流快速通道网络,统一协调中欧班列运行图;建立基于市场经济的主动优化机制;由集成体主导国际物流链形成与中欧班列运作;国家发展和改革委员会支持国家中转枢纽港战略制定与规划实施,协调并组织“一带一路”沿线国家和地区相关机构做好国际物流通道中制度联接键等建设工作。

六、主要结论与启示

可以从集成场视角对中转港战略、条件和实现途径得出如下结论与启示。

第一,明确物流集成体是主导国际物流链组织过程的集成商,各地货代等物流企业作为功能商参与货源组织,形成中欧班列统一组织运作机制。中转枢纽港及各地枢纽都应是平台集成体,支持中欧货运班列快速装卸中转的集成物流服务。

第二,采用“各地组织货车、中转枢纽集发、统一联运提单、统一全局调度、市场机制运作、共享价值增值”的

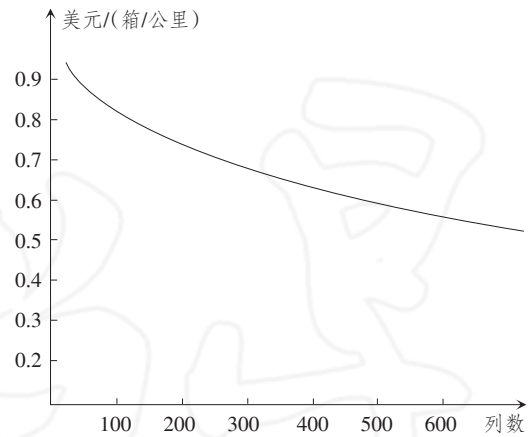


图5 中欧班列开行列数与每公里每箱成本(美元)之间的关系

中欧班列运作模式,物流集成体统一调度中欧班列在国际中转枢纽港甩挂编组操作,国际物流龙头企业积极组织货源直接参与国际物流业务组织过程。

第三,加强各地集货列车与中转港集中转运的班列及发运信息平台的联接键功能建设,使得各个节点的枢纽城市都能够共享中转港信息,支持中欧班列集成运作。加强提单标准化、信息同步和公铁联运运作;努力提升中欧班列快速装卸、快速甩挂解编组技术,加强集零为整工作,提高集货中转效率;缩短“一关两检”时间,完善公共服务平台,实现快速通关。严格区分集成体间、集成体与集成主体间职责、权限和利益范围,地方政府应做好政策势能到经济动能的转换工作,退出中欧班列运营过程。

第四,在国际中转枢纽港战略实施中,可以将各地组织的货源列车、中转班列统一汇总发布,确认各地在中欧班列运行中的贡献和绩效,形成中

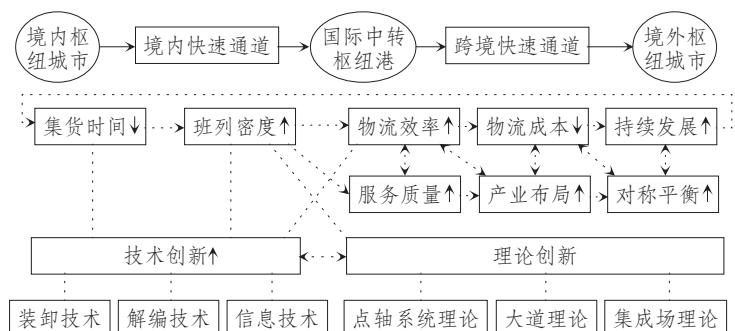


图6 中欧班列集成运作形成良性循环系统

转港战略的共享共赢机制,提高我国中欧班列密度、班列时间效率、物流服务质量,降低国家向西开放的物流成本,提升国家在“一带一路”发展中的形象和国际竞争力。

参考文献:

- [1]陈玺宇.中欧班列统一品牌发布启用“一带一路”物流运输步入新阶段[EB/OL].(2016-06-08)[2016-06-08].
http://finance.cnr.cn/jjgd/20160608/t20160608_522349845.shtml.
- [2]丁舟洋.中欧班列各自为政恶性竞争 建议设立联席会议制度[N/OL].每日经济新闻,2016-03-04(01)(2016-03-04)[2016-11-08].http://www.nbd.com.cn/articles/2016-03-04/988594.htm.
- [3]董展,董千里.构建物流集成场的主体思路与基本范畴[J].物流技术,2012(5):1-3,10.
- [4]王杨堃.中欧班列发展现状、问题及建议[J].综合运输,2015(增刊第1期):70-75,89.
- [5]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(2):91-93.
- [6]贺丹,李文超.港口城市中欧班列可持续发展机制与对策——基于“甬新欧”班列的个案研究[J].中国流通经济,2016,30(10):105-111.
- [7]孙彬.中欧班列国际铁路联运采用多式联运提单对策的研究[J].铁道运输与经济,2016,38(4):68-72.
- [8]董千里.“一带一路”背景下国际中转港战略优势及其基核场源建设研究[C]//2016中国工程管理论坛编委会.2016中国工程管理论坛论文集,2016:189-195.
- [9]董千里.基于“一带一路”跨境物流网络构建的产业联动发展研讨——集成场理论的顶层设计思路[J].中国流通经济,2015(10):34-41.
- [10]陆大道.区位论及区域研究方法[M].北京:科学出版社,1988:3.
- [11]陆大道.区域发展及其空间结构[M].北京:科学出版社,1995:4.
- [12]陆大道.东西部差距扩大的原因及西部地区发展之路[J].中国软科学,1996(7):38-40.
- [13]董千里.高速公路点-轴型区域经济发展理论研究[J].西安公路交通大学学报,1998(1):107-112.
- [14]董千里.高速路网与区域经济一体化发展研究[M].北京:人民交通出版社,2007.4:8-9.
- [15]董千里.高速公路点-轴型区域经济发展理论研究[J].西安公路交通大学学报,1998(1):107-112.
- [16]董千里.强化集成体,精铸联接键——基于物流集成场视角的再认识和思考[J].大陆桥视野,2012(12)(上半月刊):48-53.
- [17]江志娟,董千里.丝绸之路经济带省域空间联系与物流枢纽布局[J].中国流通经济,2016(8):8-13.
- [18]长安大学.西安国际港务区课题组.提升西安港内陆型国际中转枢纽港功能研究[R].西安:长安大学物流与供应链研究所,2013.
- [19]常向华.基于西安港中转的X新欧班列绩效仿真研究[D].西安:长安大学,2016.
- [20]董千里,杨磊,常向华.基于国际中转港战略理论的中欧班列集成运作研究[J].科技管理研究,2016(22):230-236.

责任编辑:林英泽

The Advantage, Condition and Realization Way of International Transit Hub Strategy under the Background of the Belt and Road Initiative

DONG Qian-li

(Chang'an University, Xi'an, Shannxi710064, China)

Abstract: From the aspect of integration field, the lack of position and coordination function of international transit hub is the critical factor constraining the performance of China-Europe trains in implementing the Belt and Road initiative. Choosing Xi'an harbor as the international transit hub has great strategic advantages and rationality. In implementing international transit hub strategy, we should, first, clarify that the logistic integration organization is the integration businesses leading the organizing process of international logistic chain, logistic enterprises, such as freight forwarding in different places, will take part in goods sourcing as functional businesses, and form the unified organizational operation mechanism of China-Europe trains; second, we should adopt a certain operation pattern for China-Europe trains, namely locally organizing freight cars, centrally dispatching cars in transit hub, unifying combined transport bill of lading, uniformly dispatching, market-oriented operating, and sharing the added value; third, we should strengthen connection among different trains and the related information platform; and fourth, we should uniformly release the summarized information about all the trains, confirm the contribution and performance of China-Europe train, and formulate a sharing and win-win mechanism of transit hub strategy to improve the frequency and efficiency of China-Europe train, and the quality of logistic service, reduce the logistic cost of China's open policy, and further improve China's image and international competitiveness in developing the Belt and Road initiative.

Key words: international transit hub; China-Europe train; turnover time; integration field; base nuclear