

我国自由贸易试验区物流体系发展思路及对策研究

——以陕西自由贸易试验区为例

郭雪松, 李忻弋

(西安交通大学 公共政策与管理学院, 西安 710049)

摘要: 作为经济活动的重要内容,物流体系及相关产业发展在我国自由贸易试验区的建设中具有举足轻重的作用。基于物流竞争力等视角,以陕西自由贸易试验区为例,运用对比等方法,分析了自由贸易试验区物流体系发展的现状和制约因素。在此基础上,以资源、要素整合为着眼点,提出自由贸易试验区物流体系发展和完善的对策建议。相关研究结论对于促进陕西及周边区域物流资源整合,推进内陆自由贸易试验区物流体系的升级与完善具有借鉴意义。

关键词: 自由贸易试验区; 资源要素整合; 物流体系; 多式联运

中图分类号: F 062.9; F 252.2

文献标志码: A

文章编号: 1671-0398(2018)05-0050-11

引言

自由贸易试验区从沿海向内陆拓展是我国“推动形成全面开放新格局”“发展更高层次开放型经济”的重要举措。建设自由贸易试验区不仅有助于提振外贸,稳定经济发展,而且还能为我国经济转型升级营造良好的发展环境。我国目前就是要通过自由贸易试验区这个制度创新的试验田,鼓励地方政府大胆探索,将改革红利逐渐释放出来,最终有效弥补区域经济发展不平衡的短板,进而推动中国经济实现转型升级。对东部沿海地区而言,因其本来就具有的地理优势,建设自由贸易试验区,可以进一步推动其经济社会发展。而对西部内陆地区来讲,因我国地区经济发展不平衡的客观现实,在资源要素整合等方面还面临诸多问题。所以,探索内陆型自由贸易试验区建设发展思路、模式,对于促进我国内陆地区经济社会发展具有重要意义。

陕西省作为我国西北地区社会经济发展基础最好的龙头省份,处于新一轮改革开放的前沿位置,所以,陕西自由贸易试验区的发展和繁荣在我国经济格局中的地位显得尤为重要。近年来,陕西省主要落实中央关于更好发挥“一带一路”建设对西部大开发的带动作用,加大西部地区门户城市开放力度

的要求,打造内陆型改革开放新高地,探索内陆与“一带一路”沿线国家经济合作和人文交流新模式^[1-2]。内陆型自由贸易试验区的建设与发展是承接国家“一带一路”倡议,落实向西开放战略的重要抓手^[3]。陕西自由贸易试验区依托西安等中心城市文化、能源、科技等特色资源要素,在践行国家陆海统筹、向西开放战略下,借鉴国际内陆型自由贸易试验区经验,努力建立高度发达的陆路、航空交通体系,构建立体化物流集疏平台,因地制宜地发展多式联运,促使跨国资本、企业和人流等要素的自由流动。

物流体系完善程度对陕西自由贸易试验区建设与发展具有重要影响。自2005年以来,陕西省政府相继提出并发布了多项关于提高物流产业地位的政策性文件以及报告,省发改委制定、印发了《进一步支持中国(陕西)自由贸易试验区建设的若干意见》,明确指出:提升大西安综合物流枢纽功能,探索在自由贸易试验区范围内开展航空、铁路、公路多式联运试点,争取中欧班列在西安编组,构建联通中欧的商贸物流大通道。鼓励企业建立海外商贸物流基地、产业园区等,培育形成“一带一路”商贸物流服务新体系^[4]。这充分体现了陕西省发展现代物流业的重要意义,加快建设现代物流体系的指导思

收稿日期: 2018-06-11

作者简介: 郭雪松(1978—),男,河北保定人,西安交通大学公共政策与管理学院教授,博士生导师,管理学博士

想和总体目标,即加大物流基础设施建设力度,促进五大运输方式的有效衔接,构筑四大物流服务网络体系,大力培育和发展现代物流企业,加快推进物流信息化建设^[5]。在政策措施层面,要统筹规划,合理布局,防止盲目重复建设;规范物流企业发展用地,落实税收优惠政策;整顿和规范市场秩序,加强收费管理;改革货运代理行政管理,规范企业登记注册审批;加强口岸建设和管理,优化城市配送车辆交通管理;拓宽融资渠道,加大政府扶持引导力度;加强人才培养,提高从业人员素质;加强组织领导和舆论宣传,促进现代物流业协调发展^[6]。

基于此,本文以陕西自由贸易试验区为例,对内陆自由贸易试验区物流体系发展思路及对策问题展开分析。具体从自由贸易区物流体系发展现状及制约因素着手展开分析,在对现有问题归纳、分析基础上,提出完善内陆自由贸易试验区物流体系发展的路径、思路及对策。

一、文献综述

(一)物流体系研究现状

从人类社会进行商品交换开始,物流活动就已经存在,但是对于物流进行系统的研究却只有80多年的历史。西方国家对物流理论的研究始于20世纪20年代,其物流体系较为完善,物流经济发展水平也较高,研究内容侧重于物流与企业之间的关系。1921年,美国人阿奇·萧在《市场流通中的若干问题》中指出:“物流是与创造需要不同的一个问题。”并提出“物资经过时间、空间的转移会产生附加价值”,由此形成物流概念的最早起源^[7]。20世纪30年代开始,美国的教材中开始出现关于物流运输、储存等内容,直到二战末期,美国军方后勤部门开始以系统的观点来研究物流活动,围绕战争供应建立了“后勤”理论^[8],日后,这种理论被逐渐应用于商品流通领域,成为物流业发展的基础。20世纪50—70年代,物流研究从美国走向世界,形成物流管理学,研究内容侧重于与商品销售有关的狭义物流活动。1954年,康柏斯发表《市场营销的另一半》,从战略高度来认识物流,并提出应重视市场营销中的物流,这成为物流研究发展史的里程碑^[9]。1962年,“管理学之父”德鲁克发表《经济学的黑暗大陆》,提出物流是降低成本的最后领域,强调重视物流管理、物流价值的概念^[10]。1996年,美国成立“全美后勤工程师学会”,聚集大批学者研究物流理论。20世纪80年代中期,西方学者开始从物流需求的角度研究

第三方物流,不断完善物流理论。20世纪90年代后,随着高新技术的发展和计算机网络的普及,传统的物流开始向现代物流业转变,物流运输合理化、储蓄自动化、包装标准化、加工配送一体化及信息管理网络化能力不断增强^[11]。在各国实业界关注供应链管理,理论界由G Hamel和C K Prahalad于1990年正式提出核心竞争力概念之后,学界关于企业竞争力的研究也逐渐增多^[12]。

新中国成立前,由于生产力水平低下,物流业未能发展起来。在1949—1978年计划经济阶段,重生产、轻物流的倾向使得物流业只是一种非常落后的物流经济原始雏形,物流概念尚未引入我国。20世纪80年代初,北京物资学院王之泰教授在《物资经济研究》中发表的《物流浅谈》一文,标志着物流概念第一次被较为完整地引入我国^[13]。在此期间,国内关于物流学的译著逐渐增多,开始了解和学习国外先进的物流研究内容和管理经验,学校开始设置物流学科,交通部门也开始关注物流,物流研究开始在我国兴起。1995年中国物资流通协会成立,并开始研究我国大中型物流企业深化改革的问题。由此,我国物流理论研究进入不断完善阶段。在城市物流系统研究方面,王之泰认为城市物流系统的构成要素由物流基础设施、物流装备、物流网络和物流管理组成^[14];朱强等分析了区域经济与区域物流的关系,并运用系统动力学方法进行研究,提出区域系统物流整合的新途径。在空间结构方面,韩增林认为:中国物流表现出较强的东部沿海指向性和交通走廊指向性。在竞争力研究方面,荀启明、刘志英等从内涵上对物流企业核心竞争力进行了探讨^[15-16];刘维林、姜继锋、周良毅等则从内容上对物流企业核心竞争力进行了论述^[17-19]。在物流的评价方面,童梦达认为:区域现代物流评价指标体系应包括现代物流需求指标、供给指标、环境指标和成效指标4个方面^[20];史秀苹等对城市物流指标体系的目的、意义、原则等进行了深入的研究^[21]。

(二)“区域物流系统”研究现状

目前国外的研究中,直接以自贸区物流系统作为研究对象的研究成果较少。但自贸区属于特殊经济区域,因此,自贸区物流体系可以归为区域物流系统的范畴。区域物流系统是将区域物流中的供给、需求、环境等相互关联、相互影响的各要素联结起来,以影响区域经济系统协同演化与发展的大系统。国外学界的研究集中于微观层面,侧重于对企业物流的研究。在区域物流系统规划方面,Thurston

Charles W 提出跨国企业开始将自由贸易区作为开拓拉丁美洲市场的区域物流中心^[22]; Ackermann 等指出通过整合物流基础设施, 运输平台以及物流需求流程 3 个方面来规划区域物流系统, 可以避免市场变化导致的物流资源不足和浪费现象^[23]。在物流基础设施对区域物流带动作用方面, Kristian Behrens 提出拥有更好交通基础设施的国家物流运输成本更低, 有利于贸易额的增加以及区域经济的发展^[24]; Guandlur 等指出: 公共物流网络对物流系统运作效率具有显著影响, 应将完善公共物流网络作为区域物流系统的重要基础设施来建设。在物流信息技术对区域物流系统的带动作用方面^[25], K L Choy 等提出建立综合物流信息管理平台, 以较低成本满足不同区域合作伙伴的信息互动需求。针对政府在区域物流中承担角色的研究方面^[26], Juan Pablo Antun 等提出创建管理协会制定公共政策来促进物流基础设施建设^[27]; Frank P van den Heuvel 等研究了荷兰南部地区土地分配政策与物流企业聚集之间的关系^[28]; Panos Kouvelis 等的研究表明资金补贴、关税、税收等影响着全球物流配送网络的建设^[29]。

我国学者对于区域物流系统的研究多集中于宏观层面, 孙淑生等提出: 完整的区域物流体系由“一个主体”(物流企业)、“两个体系”(政策体系和物流网络节点体系)、“两个平台”(基础设施及配套平台)以及“五种物流模式”组成^[30]; 赵习频指出: 物流体系规划的对象包括“三个平台”(物流产业政策平台、物流信息平台及物流基础设施平台)、“两大机制”(政府主管部门管理协调机制和企业群体间协同运作机制)、“五个主体”(货主物流企业、第三方物流企业、物流信息企业、物流基础设施企业以及物流装备制造企业)^[31]; 戴玉思认为: 物流体系结构应该由“一个主体”(物流企业)、“两个环境基础”(宏观市场环境和区域市场环境)、“三大支持平台”(物流基础设施平台、物流信息平台及物流产业政策平台)、“一个节点体系”(物流网络节点体系)、“两个管理机制”(政府管理机制和物流行业协会管理机制)构成^[32]; 赵光辉基于国家“一带一路”倡议的推进, 对云南现代物流的市场体系、政策体系和服务体系的构建进行了研究^[33]。

(三)“自贸区物流”研究现状

国外自贸区的建设与发展较早, 对自贸区物流的研究起步也相对较早。Curtis Spencer 在分析自贸区建设对于美国物流业的带动作用时, 提出应在

自贸区内建立顶级物流配送中心网点来提供更加优质高效的物流服务^[34], 同时, 他认为自贸区的建设能够为区域物流配送中心、航运物流企业、空运物流企业以及多式联运企业带来更多利益^[35]; Cornelia Steinert 指出: 伴随着自贸区的发展, 第三方物流企业迎来发展契机, 国际物流企业应在自贸区启动多仓库储存和多网点配送, 从而为客户提供高效率、低成本的物流服务^[36]。

我国学者多从自贸区成立给物流业带来的影响方面对自贸区物流进行研究。王陇基于纽约自贸区政策, 通过研究汽车物流服务模式的运作流程, 对上海自贸区汽车物流企业发展提出建议^[37]; 朱正清通过分析自贸区行政管理体制对物流企业发展的影响作用, 提出提高贸易便利化水平, 对于国际物流业发展自己金融开放创新对物流业、金融业结合发展的影响^[38]; 冯珏曦基于自贸区的区位优势、贸易条件和政策支持 3 个方面, 分析了上海自贸区的成立对于物流业的作用^[39]; 郭薇研究了自贸区联动效应下江苏物流产业的发展, 提出自贸区联动效应下江苏港口物流产业协调发展对策^[40]; 王圣池在考虑自贸区的进口关税、海关绩效及货运及时性等方面对再制造产业影响的基础上, 以网络运营收益和物流绩效指数为目标构建模型来研究企业回收决策和物流网络布局^[41]。

总结国内外学者对于自由贸易试验区物流系统的研究发现, 国内外学者的研究不仅包括具体自由贸易试验区及区内企业物流发展的微观层面研究, 也包括贸易环境、政策支持等宏观层面的研究, 这些研究成果对于功能完备的自贸区物流体系建设都具有重要的指导作用。

二、物流体系对于自由贸易试验区建设的意义

在当今世界经济的快速发展中, 高效有序的物流体系建设对于整个经济体系的生态健康至关重要。对于自由贸易试验区的建设来说, 更是如此, 自由贸易区往往承担着吸引外资、促进进出口、区内经济整合、区外辐射带动周边经济发展等任务, 在整个陕西省发展布局中起着举足轻重的作用。

从地理位置看, 沿海型自由贸易试验区设立于地处沿海的经济发展较快地区, 市场机制比较完善; 从交通条件看, 沿海型自由贸易试验区的海运历史悠久, 海运成本低。陕西自由贸易试验区作为我国内陆型自由贸易试验区之一, 所处的西北地区经济

发展较为缓慢,市场机制相对落后,且不具备海运的条件,这些都成为内陆型自由贸易试验区建设发展的制约因素。随着我国近年来国家战略的转移以及“一带一路”倡议的推进,我国开放方向逐渐由海洋转向内陆,由东重西轻转为东西并重。陕西省享有古丝绸之路重要节点的国际声誉和历史声誉,承担起了发展大西北,响应国家“一带一路”倡议的责任。同时,陕西省地处我国内陆的地理中心,具有承上启下、承东启西之作用,在西向开放的大趋势下,地理分布中心优势确保了陕西自由贸易试验区东向物流运输到全国各个地区的时间和成本基本相同,并成为西向国际贸易的重要交通枢纽。强大的铁路航空运输能力则进一步强化了地理分布中心的优势,为提升物流潜力提供了有力支撑。因此,物流体系对于陕西自由贸易试验区建设具有重大意义,具体表现在3个方面。

第一,物流体系建设有助于促进陕西自由贸易试验区资源整合,优化产业结构。“增长极”理论表明,物流能够形成区域经济的“增长极”。长期以来的经济发展过程也证明,现代物流业作为一个“关联效应”显著的产业,有利于带动区域经济“增长极”的聚集和扩散^[42]。而这种作用在自由贸易试验区的建设中体现得更为明显。首先,现代物流体系的建设具备低成本、高效率的显著特征,要实现这些目标,必然要求以物流装备制造、物流系统产业、物流新技术和新工艺的发展作为支撑,即物流体系的建设会带动物流业相关产业的发展,带动自由贸易试验区内物流产业结构的优化升级。其次,物流体系的建设需要公路、铁路、航空、管道、通讯以及仓储等配套基础设施的建设作为保障,基础设施的完善有利于吸引企业的投资与聚集。最后,向自由贸易试验区内的第三方物流的发展,不仅可以为企业与进出口有关的一条龙服务,也可以帮助企业获得精简的入关程序,从而大大提高了效率,也让企业省时省力,为企业提供了方便。更重要的是,第三方物流供应商可以与其他服务业进行联动,在为企业与进出口有关的一条龙服务时,可以和其他专业金融、咨询机构合作,进而优化服务流程,丰富服务范围。

第二,可以助推陕西自由贸易试验区辐射区域协同发展,加速国家中心城市建设。“一带一路”的六大经济走廊,西北地区独占其三,是拓展“一带一路”经贸合作的重要通道。其中,相对于新亚欧大陆桥走廊和中国—中亚—西亚经济走廊,中巴经济

走廊在经济规模、人口总量和辐射范围上均处于优势地位,具有较大的市场潜力和合作空间,为西安辐射带动区域协同发展,提升“一带一路”经贸合作水平提供了宝贵的战略机遇。依据《关中平原城市群发展规划》,西安作为国家中心城市,应“立足古丝绸之路起点,发挥区位优势连接东西,经济发展承东启西,文化交流东西互鉴的独特优势,畅通向西开放、向东合作通道,构建全方位开放格局”^[43]。陕西自由贸易试验区物流体系的建设与完善是陕西把握“一带一路”向西开放机遇,破解区域资源整合难题的重要举措,有助于破解当前陕西及周边区域面临的机制不畅、联动不足、资源离散、割裂发展的局面,促进文化、科创、能源等区域优势资源的有机整合,加速要素有序自由流动,增强经济活力,提升经济能级,进而形成助推区域协同发展、加速国家中心城市建设。

第三,打造国际货运枢纽,以陕西自由贸易试验区建设带动丝绸之路经济带及全球资源配置能力。以交通区位而言,陕西自由贸易试验区并不逊色于国外其他内陆型自由贸易试验区的条件。其物流体系建设可以凭借现在的交通优势以及后续交通的完善将其建设成为国际先进的货运枢纽。(1)依靠亚欧大陆桥的交通优势,不断提升货运能力,从而更好地服务于陕西自由贸易试验区发展过程中所需要的物资以及人员交流。(2)一方面,货运北环线以及陇海线的改造,有利于破解当前亚欧大陆桥西安段的运力瓶颈问题;另一方面,也可以较好地满足欧洲以及国内的运输增长实际需要。(3)“米”字型交通运输网络的汇集优势,可以进一步将高速公路进行延伸,有助于有效推进中国与欧洲之间的公路对接,进而为国际商务以及旅游等提供便利。(4)通过加强对西安的物流体系通道建设,可以更好地整合运输方式,加强和沿线经济区之间的沟通。(5)以陕西货运机场为中心,充分高效地集合航空、高速铁路、城际铁路、高速公路、城市快轨和城市快速路等多种运输方式,真正建立起以机场与高铁为重点,各运输方式间无缝衔接和中转现代化的物流交通体系,有利于增强丝绸之路经济带乃至全球资源配置能力。

三、自由贸易试验区物流体系发展现状及制约因素分析

物流体系对于促进陕西等内陆地区的经济社会发展具有重要意义。建设和发展陕西自由贸易试验

区的重要任务之一是建立现代物流体系(具体如引言所述)。面对周边重要交通枢纽城市带来的挑战,要促进陕西自由贸易试验区物流业的发展,建设以西安为中心的全国性物流服务网络,提高物流竞争力迫在眉睫。

在物流竞争中,经济主体通过组织物流体系,提供物流服务而获取利润^[44]。由于物流自由选择权的存在,依照现代物流产业发展要求,只有那些付出成本较低并提供高效率物流服务的物流体系才对物流有较强的吸引力,才能占据物流市场份额,物流竞争力也就越强^[45]。进一步分析物流体系发现,任何物流的发展、物流竞争力的提高,都有赖于政府政策的支持,同时依托一定的地理区位和渠道,组织物流来源,提供物流服务。这一体系中的任何一部分都

会对物流的成本和效率产生影响^[46]。本文从自由贸易试验区物流竞争力的角度出发,结合各国资料记载以及如今的产业情况,通过发展政策、基础设施建设、信息平台利用情况及物流园区发展情况 4 个维度分析陕西自由贸易试验区物流业发展现状,并通过对比先进自由贸易试验区建设的发展经验,识别、归纳陕西自由贸易试验区物流体系的发展瓶颈。

(一) 发展政策

政策对于一个国家和地区的经济活动具有管制、调控、引导和分配的功能,科学的、创新的、实事求是的、具有发展前景的政策能够指导陕西自由贸易试验区按照国家定位发展,实现自由贸易试验区发展目标。本文首先将陕西自由贸易试验区发展政策与其他国家(地区)进行比较,具体见表 1。

表 1 陕西自由贸易试验区与其他国家(地区)发展政策比较

地区	对比分析
新加坡	<ol style="list-style-type: none"> 1. 新加坡政府在市场活动中位于辅助地位,企业充足的生产动力和活力增强了国家的市场力量 2. 通过优惠的税收政策,使存储、运送、配送活动高效率衔接,形成了一条成熟的产业链 3. 在人才培养方面,新加坡通过教育和后续实践训练培养出物流业发展所需要的专业人才 4. 完善的制度保障和海关的高效配合,提高了物流业的工作效率^[47]
巴西玛瑙斯自由贸易试验区	<ol style="list-style-type: none"> 1. 成立玛瑙斯自由贸易试验区管理局(SUFRAMA)作为独立机构,拥有自己的法律地位和资产,拥有财务和行政自主权^[48] 2. 免税政策涉及的税种广,幅度大,优惠包括关税、IPI、PIS、COFINS、所得税以及 ICMS,其中关税的减免幅度最多可达到 88%,IPI 则是完全减免,PIS 和 COFINS 的税率也比其他地区更低,所得税的减免则达到 75%,而 ICMS 则是根据产品,减免幅度从 45% ~ 100% 不等 3. 自 1979 年开始,巴西政府先后颁布了 19 项法令,对引进外资和外国先进技术提供保护、鼓励和引进的优惠条件
陕西自由贸易试验区	<ol style="list-style-type: none"> 1. 在快速复制成功自由贸易试验区经验的同时,挖掘自身特色,打造“国际贸易单一窗口”,快速复制“七证合一”“八项联办”等成熟经验,实现“一口受理,全城通办”的运行模式^[49] 2. 创新招商引资方式,如在西咸新区和海航现代物流合资成立陕西长安现代物流公司 3. 促进流通方式创新,发展协同经济新模式。支持有条件的企业和创业者,通过众创、众包、众扶等多种形式,围绕产业链、供应链、服务链创新协作模式,同时,完善流通保障制度,开展流通创新示范活动。探索建立流通创新示范基地 4. 深化检验检疫管理制度创新,实行货物预检验制度,探索建立自由贸易试验区内货物“空检陆放”和分类监管模式,提高入境效率^[1] 5. 支持中欧班列和向西开放发展,保障中欧班列常态化运行,简化申报、查验和放行手续,支持冷链物流发展,扩大班列运输货物范围

经过对比发现,在陕西自由贸易试验区的建设过程中,政府已经为物流的便利性和高效率发展提供了一定的政策优惠,在保持有效监管的情况下,扩大开放力度。但是与新加坡和玛瑙斯相比,陕西自由贸易试验区尚未形成成熟的运输产业链,专业人才整体素质不高,缺乏相应的业务知识技能,尚未形

成完善的物流培训体系,在政策优惠方面,存在较大的提升空间。

(二) 基础设施建设

基础设施是阻碍内陆地区发展的重要瓶颈。美国、日本、西欧等西方发达国家之所以能在物流业方面取得巨大发展,得益于他们发达的交通基础设施

以及完善的现代物流体系。完善的物流基础设施有利于吸引企业和人才的聚集,通过提高物流效率、降低物流成本,从而提高物流服务质量,提高物流竞争

力。陕西自由贸易试验区基础设施建设同其他国家(地区)比较情况见表2。

表2 陕西自由贸易试验区与中国香港地区基础设施建设情况比较

地区	对比分析
中国香港	拥有得天独厚的港口区位优势,在基础设施的建设方面得到多方面的资金支持;拥有完备的高水平运输设备,提高了物流业的运作效率 ^[47] ;市场经济活跃,直接投资及市场兼并使物流线遍布全球
陕西自由贸易试验区	<p>1. 依托西安的优势,陕西自由贸易试验区地处我国内陆的地理中心,而今在区位上形成了国道、铁路、高速、高铁四重“米”字形交通骨架,是中国立体交通网的中心点和全国铁路、公路、航空六大交通枢纽之一,2~3小时到达周边省会城市,5~6小时到达环渤海、长三角和珠三角地区,各交通方式运输线路里程处于增长趋势(如图1所示)</p> <p>2. 西安是西部地区通讯枢纽,是西部最大的物流配送中心和人流及资讯流的交汇中心</p> <p>3. 西安咸阳国际机场既是国内干线重要的航空港,也国际定期航班机场,中国民用航空局规划建设6个区域性枢纽机场和国内十大机场之一。目前拥有3个航站楼和2条跑道。已开通连接国内外171个城市的313条航线,其中国际(地区)航线45条,覆盖16个国家的35个城市,形成了“贯通丝路、通达日韩、覆盖东南亚、连接欧美澳”的国际航线网络。在国内重要机场中,西安咸阳国际机场排名靠前,且年吞吐量呈增长趋势(见表3)^[50]</p>

由于铁路、公路及内河通航里程对于内陆地区物流体系发展具有重要意义,本文进一步对陕西省历年交通运输方式线路里程展开分析,具体如图1所示。

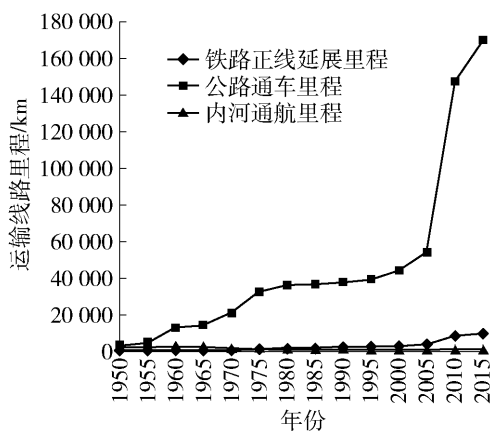


图1 陕西省历年交通运输方式线路里程折线图

近年来,随着大航空时代的来临,航空运输在现代物流体系中的作用日趋突出,机场吞吐量也由此成为影响物流体系发展的重要因素,今年国内重要机场吞吐量见表3。

与发达地区相比,陕西自由贸易试验区的基础设施建设相对落后,对运输设备的投资不足,设备工作效率尚有提升空间(见图2)。同时,当前集、疏、运体系不完善、空—铁—公—水—海港等联运机制未能有效形成,这些都成为制约陕西自由贸易试验区物流发展及自由贸易试验区建设的重要因素。

表3 国内重要机场吞吐量统计

排名	机场名称	2017年 吞吐量/万人	2016年 吞吐量/万人
1	北京/首都	9 800	9 439
2	上海/浦东	7 000	6 600
3	广州/白云	6 500	5 973
4	成都/双流	4 950	4 604
5	昆明/长水	4 500	4 198
6	深圳/宝安	4 500	4 197
7	上海/虹桥	4 200	4 046
8	西安/咸阳	4 100	3 699
9	重庆/江北	3 800	3 589
10	杭州/萧山	3 500	3 159
11	厦门/高崎	2 450	2 274
12	南京/禄口	2 450	2 236
13	郑州/新郑	2 400	2 076
14	武汉/天河	2 300	2 077

(三) 信息平台开发情况

物流信息技术是现代物流产业发展的瓶颈因素,对物流信息平台的建设和运用是提高物流行业现代化水平、确保物流信息及时、准确传递的重要保障^[51]。当前,发达国家(地区)政府十分重视科学技术对于物流发展的作用,建立了 EDI 贸易网络系

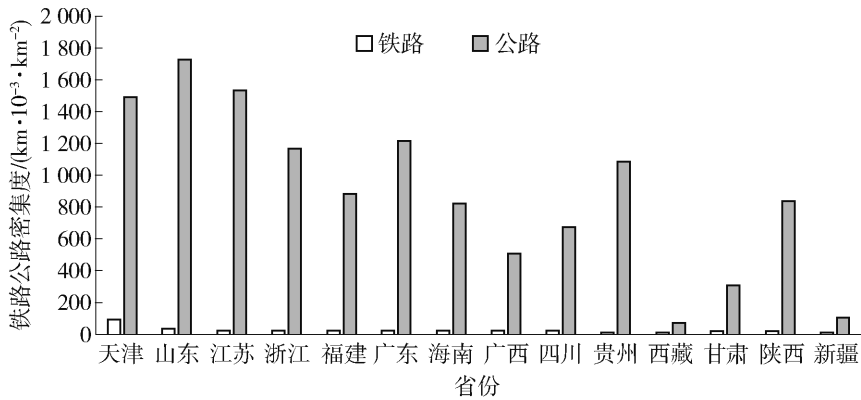


图2 我国部分地区铁路和公路密集度示意图

资料来源:国家统计局《中国统计年鉴》

统,一方面提高了港口物流效率,另一方面方便了政府对物流的监管。近年来,陕西通过不断推进各类通讯网络之间的无缝连接和宽带接入工程的改造,多媒体通讯的数字化、综合化、宽带化接入网络已经基本形成,同时,政府部门已推行多项政策、办法来推动信息平台的建设和使用,先进的信息技术并未在物流企业中得到普遍的应用,尤其是 EDI 等能力依然较低,陕西自由贸易试验区的电子商务发展水平尚未形成规模,自由贸易试验区物流的数字化信息化水平有待提高。

(四) 物流园区发展情况

物流园区是对物流组织管理节点进行相对集中建设与发展的、具有经济开发性质的城市物流功能区域;同时,也是依托相关物流服务设施降低物流成本、提高物流运作效率,改善与企业服务有关的流通加工、原材料采购,便于与消费地直接联系的生产等活动,具有产业发展性质的经济功能区^[52]。物流园区建设的开展,有利于满足居民消费、就近生产、区域生产组织所需要的企业生产和经营活动,同时可以全面处理储存、包装、装卸、流通加工、配送等作业方式以及不同作业方式之间的相互转换。

当前,陕西自由贸易试验区港口发展一体化、资源的深度整合和有效利用有待强化,加之铁路网络等没有建“最后一公里”,造成物流园区发展的瓶颈制约,运输效率和服务水平低,通畅不够,陆海、空陆联运优势难以发挥。

自由贸易区物流体系是自由贸易区内相互关联、相互作用的各个功能要素构成的集采购、加工、仓储、配送、信息管理等功能有机整体和复杂的网络体系。为了有效实现物流体系在陕西自由贸易试验区内的定位、库存安排和高效率运营以及高质量

的后续服务等目标,提高物流行业的竞争力,需要统筹考虑、整合物流体系各个影响因素。目前,由于陕西自由贸易试验区对物流相关资源的整合不足,导致物流竞争力不强、自由贸易试验区建设存在薄弱环节的现状。

四、完善自由贸易试验区物流体系的主要思路与对策

为降低物流成本,提高物流运作效率,国家已经出台多项政策来完善物流体系的发展。为有效发挥物流产业在陕西自由贸易试验区建设中的作用,应以内陆物流体系建设、完善为着眼点,整合物流行业各要素,从而带动、激活陕西自由贸易试验区的资源有效整合和优势发挥。在资源整合的视角下,物流体系是一个不平衡的动态发展系统,只有对不同性质、不同来源的资源进行筛选、吸收、流转与融合,调整各要素之间的互动关系,才能培育和构造出高效发展的物流产业^[53]。基于此,本文提出如下物流体系完善路径。

首先,从政府政策支持和导向层面讲,物流产业的发展有利于扩大社会效益,政府应在制度设计、金融支持、服务及立法保障等多个方面加强对物流产业的发展引导和扶持,为物流产业发展创造良好的社会环境和政策环境。

其次,从物流企业发展层面讲,物流企业是物流体系中最核心的组成单元,具有整合资源,创新发展模式,进行技术研发与应用的功能,从而提升陕西省整体的物流产业竞争力。应加强企业之间的合作联盟,实现资源的优势互补和高效配置。同时,企业应加强同高校、科研单位的合作,建设和完善产学研一体化平台,为物流产业发展培训专业管理人才。

再次,从物流体系层面讲,要加强物流产业的知识、技术、信息融合。第一,建立物流创新基地,通过资源整合与交换,加强物流产业链的协调与配合,发展多式联运,建设全国性交通运输中转枢纽。第二,建设多元化的学习型组织与创新平台,优化资源利用形式,进行协同创新。最后,进行区域间产业合作,打破产业间僵化封闭状态,加强产业联动,发挥规模效应。

基于此,推进陕西自由贸易试验区物流体系发展的主要对策可归纳为4个方面。

(一) 推进政府体制机制创新

为促进物流业的发展,第一,政府应在政策方面采取措施对物流业的发展提供资金、技术支持,降低企业改革成本,如降低物流企业土地使用税。第二,降低物流车辆过路过桥费用,放开车辆流动限制。目前,车辆过路过桥费用约占公司成本的20%,较高比例的物流成本促使部分物流车辆超载运行,造成公路安全隐患^[54]。对此,政府应适当降低过路过桥费用并放宽对车辆的通行管制。第三,借鉴上海自由贸易试验区发展经验,建立诚信企业通关制度。通过对物流企业的培训认证筛选出诚信企业,并通过对企业以诚信为标准进行分类,对于不同信用等级企业和不同风险程度的进出口货物进行分类作业模式,使“通得快”与“管得好”相结合,这既能促使企业内部进行改革,提高企业运营效率,又能有效推进自由贸易试验区的建设发展。第四,颁布新版负面清单制度,减少管理措施。负面清单所列为企业不能涉足的领域和产业,减少负面清单条数标志着政府进一步开放了外商投资的范围,一方面,外商投资的扩大带动了物流企业的增多和发展,物流市场竞争的加剧促使物流企业创新发展模式,降低运输成本,提高服务质量;另一方面,自由贸易试验区内物流企业的增多,使物流供给增加,有利于吸引投资者投资增加及新企业的落户。物流需求和供给的有效联动将加快自由贸易试验区建设的步伐。第五,简化通关流程,提高港区一体化水平。港区一体化是国际上自由贸易试验区的通行模式,将物流园区同地域上相邻的地区作为整体进行统一规划、布局、管理,一方面,物流园区给工业区提供运营通道,另一方面,工业区为物流园区提供货源。通关流程的简化,在提高通关效率的同时,客观上提高了物流产业的运输效率,有助于形成工业区和物流园区的良性高效合作。

(二) 提升物流专业人才培养水平

专业的物流人才是物流产业发展的重要软实力之一。一方面,陕西自由贸易试验区物流从业者的整体素质不高,专业知识缺乏,难以满足企业对于高层次物流管理人才的需求;另一方面,本地区的专业人才被沿海城市吸引,陕西自由贸易试验区物流人才流失,呈现稀缺局面。针对当前自由贸易试验区发展瓶颈,首先,要建立企业和高校合作的物流专业人才培养体系。一方面,根据物流需要对物流专业学生进行专业理论的培养,加深学生对理论知识的理解和掌握,同时,由企业为物流专业学生提供上岗实习机会,将物流理论知识运用于实践;另一方面,企业可以通过对员工有针对性的短期培训,促进内部员工的知识更新。其次,物流企业需完善人才激励制度,通过提升员工福利等方法留住被沿海城市吸引的物流专业人才。再次,政府应建立对物流人才的考核评价体系,通过加大考核力度,扩大考核范围,筛选出高质量的从业人员。

(三) 大力发展多式联运

多式联运是依托2种及以上运输方式的有效衔接,提供全程一体化组织的货物运输服务,具有产业链长、资源利用率高,综合效益好等特点,对推动物流业降本增效和交通运输绿色低碳发展,完善现代综合交通运输体系具有重要意义^[55]。当前,陕西自由贸易试验区多式联运水平较低,各交通方式协同衔接不畅,究其原因,主要体现在基础设施建设的不足及运载单元标准化水平较低等方面,需要大力发展多式联运。第一,加强基础设施建设,构造物流生态圈。自由贸易试验区物流的国际化发展,应该建立快速转运的物流节点,建设公路通道和铁路专线与自由贸易试验区物流园区相连,并发挥西安的地理优势,建设多式联运专用站场,联通全国的公路、铁路、空运、水运等货运枢纽,形成国内外“一张网”的交通物流体系。第二,推进多式联运设施和服务规则的标准化。一方面,设施标准化是实现多式联运的基础,要以多式联运中转站标准化建设为重点,制定港口、铁路、公路的对外通道标准,采用统一标准的货运车型、汽车列车及集装箱,以提高不同运载设施之间的衔接水平^[56];另一方面,对比国际物流企业服务标准,从企业自身标准化建设出发,以示范作用带动行业服务规则的统一,为国家标准、行业标准的制定和实施打好基础^[57]。第三,创新互联互通合作机制,按照共商、共建、共享原则,构筑全方位、立体化开放大通道,推动国际中转集拼业务的发展。

提升中欧班列(西安)的辐射能力,推动将中欧班列(西安)纳入中欧“安智贸”试点计划。同时,引进航运及船舶运输服务等经纪公司,引导多式联运企业联盟合作,在设施共享、单证统一、规则衔接、信息互联等方面先行先试^[58]。

(四)推进“互联网+物流园区”建设

第一,建立信息共享管理平台。通过大数据采集,打通铁路、水运、空运、公路信息平台,实现数据共享。运用大数据分析“一带一路”沿线国家的物流需求,为物流企业提供决策依据,促进物流企业根据市场需求不断调整发展方案^[59]。同时,信息平台的建设,既便利了不同运输方式之间的信息交互共享,提高了物流运营效率,又通过数据平台的实时监控和信息反馈,实现监管部门对物流的全程跟踪、可视和实时监控,便利了监管部门的管理。第二,建立对外开放平台,同其他重要货运枢纽形成物流联盟,打造全国性的物流联动体系,实现物流资源的有机联合共用^[60]。

未来,陕西自由贸易试验区必将推动“一带一路”“西部大开发”“关中平原城市群发展”战略协同深入实施,打造面向“一带一路”的开放门户和推进国家中心城市建设的新引擎。因此,应依托西安铁路集装箱中心站、西安综合保税区和西安港肉类、整

车、粮食等进口口岸,打造国际多式联运物流大通道,重点发展肉、粮油及其他大宗物资的在岸贸易、离岸贸易、转口贸易,发展高端金融服务和特色文化旅游服务。同时,依托西安咸阳机场,打造国际航空枢纽港,重点发展国际航空中转、国际邮快件等业务,开展与加工维修、融资租赁等航空器材相关的服务。在推动西安港铁路口岸升级为国家级开放口岸,加快形成丝绸之路经济带最具影响力的国际贸易物流中心的同时,全面开拓空中丝绸之路,完善中亚—国内中转航线网络,依托西咸空港综合保税区,构建航空货运中转集散中心和分拨中心。

五、结束语

本文基于物流竞争力等视角,针对陕西自由贸易试验区物流体系发展思路及对策问题展开分析。首先,运用对比分析等方法,从发展政策、基础设施建设情况、信息平台开发及物流园区发展情况等维度,系统探讨了物流体系发展现状及制约因素。在此基础上,以资源、要素整合为着眼点,从政府体制机制创新、专业人才培养、多式联运发展等层面对发展思路等问题展开探讨,提出陕西自由贸易试验区物流体系发展完善对策,从而为我国自由贸易试验区物流体系发展提供建设思路和建议。

参考文献:

- [1] 席平,严国荣. 建立中国西部国际港口——“西安陆港”的设想[J]. 唐都学刊, 2001(4): 12-14.
- [2] 魏晓雪. 西安国际陆港发展水平评价及对策研究[D]. 西安:西安建筑科技大学, 2016.
- [3] 丁建岚. “一带一路”战略下西安国际港务区物流业发展研究[J]. 商业经济研究, 2017(1): 88-89.
- [4] 陕西省发展和改革委员会. 进一步支持中国(陕西)自由贸易试验区建设的若干意见. 陕发改经贸[2017]1920号[EB/OL]. (2017-12-29)[2018-05-29]. http://www.sndrc.gov.cn/newstyle/pub_newsshow.asp?id=1027766&chid=100345.
- [5] 李效明. 我国现代港口物流的发展模式及思考[J]. 物流工程与管理, 2016(3): 21-22.
- [6] 胡键. “一带一路”: 战略内涵与城市布局[J]. 社会观察, 2015(6): 9-12.
- [7] 李坤琦. 国际物流管理理论的发展[J]. 成功(教育版), 2007(6): 1.
- [8] 韦恒, 杨学春. 物流学[M]. 北京:清华大学出版社, 2007.
- [9] 李博彦. 基于供应链的效益背反问题研究[D]. 天津:天津科技大学, 2009.
- [10] 王成金. 我国物流企业的空间组织研究[D]. 南京:南京师范大学, 2005.
- [11] 宋璐. 现代物流对发展经济提供新鲜血液的作用[J]. 商业经济, 2006(12): 85-86.
- [12] HAMEL G, PRAHALD C K. Competing for the future; what drives your company's agenda: your competitor's view of the future or your own? [J]. Harvard Business Review, 1994, 72(4): 122-129.
- [13] 郑海燕. 国内外物流研究发展及趋势分析[J]. 漯河职业技术学院学报, 2017(3): 69-71.
- [14] 王之泰. 城市物流研究探要[J]. 物流技术, 1999(1): 25-27.
- [15] 刘志英. 核心竞争力基础上的物流联盟的建立[J]. 科技和产业, 2004(8): 21-24.
- [16] 荀启明. 物流企业的核心竞争力研究[J]. 江苏商论, 2004(7): 56-58.
- [17] 刘维林. 论第三方物流企业的核心竞争力[J]. 商业研究, 2004(8): 145-147.
- [18] 蒋继峰, 刘志学. 物流企业三种重要能力辨析[J]. 物流技术, 2005(7): 18-21.

- [19] 周良毅. 物流企业的核心竞争力[J]. 物流技术, 2005(5): 98-101.
- [20] 童梦达. 论区域现代物流发展评价指标体系[J]. 集装箱化, 2002(9): 11-13.
- [21] 史秀苹. 一种城市物流的模糊综合评价方法[J]. 物流技术, 2007, 26(2): 107-109.
- [22] FTZS T C W. Gateways to latin America[J]. Distribution, 1996, 95(13): 44-45.
- [23] ACKERMANN J, MULLER E. Medoling, planning and designing of logistics structures of regional competence-cell-based networks with structure types[J]. Robotics and Computer-Integrated Manufacturing, 2005(6): 245-277.
- [24] BEHRENS K. International integration and regional inequalities; how impoetant is national infrastructure[J]. Special Issue: Regional and Spatial Economics, 2011(79): 952-971.
- [25] GUANDLUR B, SATYANARAYANA K. Implementation of adaptive routing in public logistics networks[D]. Raleigh: North Carolina State University, 2002.
- [26] CHOY K L. Development of an integrated logistics information system for third party logistics facilitators[J]. Intemational Journal of Business Performance Management, 2006(8): 170-193.
- [27] ANTÚN J P, LOZANO A, ALARCÓN R. The physical distribution of goods in a megalopolis: strategies for policies on the location of logistics facilities within the central region of Mexico[J]. Procedia Social and Behavioral Sciences, 2010, 2(3): 6130-6140.
- [28] HEUVEL F P V D, LANGEN P W D, DONSELAAR K H V. Regional logistics land allocation policies: stimulating spatial concentration of logistics firms[J]. Transport Policy, 2013, 30(30): 275-282.
- [29] KOUVELIS P, ROSENBLATT M J. A mathematical programming model to global supply Chain management: conceptual approach and managerial insights[J]. Supply Chain Management: Models, Applications and Research Directions, 2005(6): 245-277.
- [30] 孙淑生, 张丽立. 现代区域物流业体系结构研究[J]. 物流技术, 2005(7): 170-193.
- [31] 赵习频, 余廉. 区域物流体系规划模式探讨[J]. 中国远洋航务公告, 2006(4): 68-72.
- [32] 戴玉思. 区域物流体系的研究[D]. 南昌: 江西财经大学, 2013.
- [33] 赵光辉. 试论物流体系构建的重点——以云南省为例[J]. 物流技术, 2015, 34(18): 46-49.
- [34] SPENCER C. Third-party logistics companies step up FTZ services[J]. Journal of Commerce, 2005, 6(36): 26.
- [35] SPENCER C. How the FTZ program can improve logistics[J]. Journal of Commerce, 2004, 5(10): 36-37.
- [36] STEINRET C. Third-party logistics providers seize the zones[J]. Journal od Commerce, 2003, 4(39): 30-32.
- [37] 王陇, 王学锋. 纽约自贸区汽车物流服务模式及其借鉴[J]. 物流科技, 2015(1): 29-33.
- [38] 朱正清. 上海自贸区试验区制度创新对我国物流业发展影响浅析[J]. 天津经济, 2014(10): 30-35.
- [39] 冯珏曦. 上海自贸区对物流发展的影响分析[J]. 中国市场, 2014(6): 17-18.
- [40] 郭薇. 自贸区联动效应下江苏港口物流产业协调发展研究[J]. 商业经济研究, 2015(24): 51-52.
- [41] 王圣池. 考虑自贸区的再造物流网络设计[J]. 计算机集成制造系统, 2015(6): 1609-1616.
- [42] 汤竹庭, 王政武. 广西保税物流体系建设存在问题及对策研究[J]. 改革与战略, 2011(4): 101-106.
- [43] 国家发展改革委, 住房城乡建设部. 关于印发关中平原城市群发展规划的通知(发改规划[2018]220号)[EB/OL]. (2018-02-07)[2018-05-29]. http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201802/t20180207_876904.html.
- [44] 肖艳. 区域物流竞争力评价研究[D]. 重庆: 重庆大学, 2007.
- [45] 韦正球. 中国—东盟框架下粤、桂、滇物流竞争力比较研究[J]. 经济问题探索, 2015(6): 120-123.
- [46] 张小蒙. “一带一路”背景下中国物流业发展研究[J]. 市场研究, 2015(11): 18-19.
- [47] 孙建军, 胡佳. 欧亚三大港口物流发展模式的比较及其启示——以鹿特丹港、新加坡港、香港港为例[J]. 华东交通大学学报, 2014(3): 35-41.
- [48] 蒋传海, 赵晓雷. 全球100个自由贸易区概览[M]. 上海: 上海财经大学出版社, 2013: 248.
- [49] 刘晓雷. 西北陆港建设与丝绸之路经济带区际贸易关联性的实证分析[J]. 国际经济合作, 2016(3): 40-46.
- [50] 贺登才, 周志成. 中国物流发展报告(2015—2016)[M]. 北京: 中国财富出版社, 2016.
- [51] 罗文丽. 国家平台携手传化共建“互联网+物流园区”[J]. 中国物流与采购, 2015(10): 46-48.
- [52] 师靓. “一带一路”境遇下推进中部物流园区建设的思考[J]. 港澳经济, 2015(35): 80.
- [53] 李山赓. 现代物流概论[M]. 北京: 北京理工大学出版社, 2016: 4.
- [54] 欧阳小迅, 黄福华. 物流生产及物流业劳动生产率的地区差异[J]. 财贸研究, 2013, 24(4): 48-56.
- [55] 刘琳, 邵俊岗. 我国沿海港口物流现状分析及发展模式研究[J]. 特区经济, 2016(3): 148-150.

- [56] 谢泗薪, 孙秀敏. “一带一路”战略下物流多式联运发展模式研究[J]. 现代物流, 2017(1): 51-54.
- [57] 王明文. 我国多式联运标准体系框架研究[J]. 中国标准化, 2017(3): 73-76.
- [58] 交通运输部. 关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知(交运发[2016]232号)[EB/OL]. (2017-01-11)[2018-05-29]. http://www.gov.cn/xinwen/2017-01/11/content_5158969.htm.
- [59] 张喜才. 互联网+背景下物流园区发展战略研究[J]. 物流技术, 2016(35): 17-24.
- [60] 陕西省人民政府外事办公室. 陕西省人民政府办公厅关于推进“互联网+流通”行动计划实施意见(国办发[2016]24号)[EB/OL]. (2016-12-09)[2018-05-29]. <http://www.sxfao.gov.cn/info/18390/104176.html>.

本刊相关文献链接:

- [1] 马明, 唐乐, 刘颖. 东北地区与长三角区域物流产业效率比较[J]. 北京工业大学学报(社会科学版), 2018(3): 54-60.
- [2] 李京文, 马亚东. 京津冀钢铁物流园空间布局建模与实现[J]. 北京工业大学学报(社会科学版), 2017(3): 1-7.
- [3] 马明, 唐乐, 刘颖. 中国区域物流产业技术效率差异及演进趋势研究[J]. 北京工业大学学报(社会科学版), 2015(3): 14-20.
- [4] 崔铁宁, 黎彬. 首都经济圈一体化协调发展 SWOT 分析和机制对策[J]. 北京工业大学学报(社会科学版), 2014(4): 33-37.

Research on the Development of Logistics System in China Free Trade Experimental Zone —Taking Shaanxi as an Example

GUO Xuesong, LI Xinyi

(School of Public Policy and Administration, Xi'an Jiaotong University, Xi'an 7 10049, China)

Abstract: The development of logistics industry, as an important content of economic activities, plays a pivotal role in the construction of China free trade experimental area. Based on the logistics competitiveness, this paper analyzes the current situation and restrictive factors of the development of the logistics industry in Shaanxi free trade pilot area through data recording and industry situation. On this basis, based on the integration of resources and factors, the paper puts forward the countermeasures and suggestions for the development and improvement of the logistics system in Shaanxi free trade pilot zone. The relevant research conclusions can be used to integrate logistics resources in Shaanxi free trade pilot zone and its surrounding areas more effectively.

Key words: free trade pilot zone; the integration of resources and factors; logistics system; multimodal transport

(责任编辑 李世红)