



“一带一路”倡议与中国区域 物流中心建设^{*}

赵明亮 刘芳毅 张远馨 朱秋文^{**}

摘 要

“一带一路”倡议的提出使得区域之间经济合作日益密切,对中国物流业的发展提出更高的要求,应加大力度建设区域物流中心城市,充分发挥其辐射带动作用,打破地区经济发展瓶颈。鉴于此,本文从社会经济和自然禀赋角度出发,构建中国物流城市发展指标,选择济南、青岛、临沂、杭州、泉州、霍尔果斯6个不同发展模式的典型区域物流中心城市作为样本,通过对“一带一路”倡议下区域物流中心城市特色、发展面临的机遇与挑战的分析,认为中国物流业基础较为薄弱,存在着区域间协同运作机制不完善、综合性物流人才缺口大等制约物流业发展的问题。在“一带一路”倡议下打造中国区域物流中心城市的具体措施应从宏观长期规划、优势利用、发掘竞争力、协同发展几方面入手,服务于外向型经济发展这个总体目标,建设高质量的“一带一路”中国物流体系。

关键词

“一带一路”倡议 物流业发展 区域协同

* 山东省自然科学基金青年项目“一带一路”倡议下垂直专业化分工价值链重构与新旧动能转换的协同推进路径研究(ZR2019QG006)的阶段性成果。山东财经大学教改项目“一带一路”倡议下“国际经济合作”课程改革与建设研究(项目编码:jy201822)的阶段性成果。山东财经大学“三千计划”“一带一路”倡议实施与我国中小型物流企业发展关联性研究调研团队提供了部分调研数据、资料。

** 赵明亮(1985~),山东财经大学国际经贸学院“一带一路”经济发展研究中心副教授,硕士生导师,主要研究领域:全球价值链、“一带一路”经贸合作;刘芳毅(1996~),山东财经大学国际经贸学院硕士生,主要研究领域“一带一路”价值链合作;张远馨(1997~)、朱秋文(1999~),山东财经大学国际经贸学院本科生,主要研究领域“一带一路”经贸合作。

“一带一路”倡议的提出为中国经济发展和区域物流中心建设提供了新的契机，其实施范围贯穿亚非欧大陆，向东延伸至飞速发展的东亚经济圈，向西延伸至较为成熟的欧洲经济圈，中间包括广阔而潜力巨大的中亚、西亚、北非等国家。“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”主要依托陆上中心城市、海上重点港口，打造国际经济合作走廊，共同建设通畅安全高效的运输通道，以实现区域互联互通，形成更大范围、更宽领域、更深层次的区域经济一体化新格局。

— “一带一路”倡议下打造中国区域 物流中心的意义及面临的问题

(一) 区域物流逐渐成为区域内生产和消费的纽带和桥梁

随着“一带一路”倡议影响的不断深入，沿线区域双边贸易与多边贸易规模将持续扩大，物流量也将快速增长。在这样的综合作用之下，国际贸易结构的不断变化，意味着要有更加便捷、高效、顺畅的国际物流体系提供支撑。更为重要的是，区域经济的快速发展使得一定范围内的区域经济与合作日益频繁，经济主体之间的联系越来越紧密，区域物流逐渐成为区域内生产和消费的纽带和桥梁。因此，构建高质、高效的区域物流通道与物流中心城市成为经济发展中不可忽视的环节。区域物流中心城市通过完善自身的物流运转体系担负起区域经济内的物流管理、组织架构、信息管理等方面的任务，通过推动区域内已有资源的高效整合提高生产、流通领域的效益，提升区域市场的竞争力。

(二) 通过发展区域物流中心城市，助推“一带一路”沿线区域物流新系统的形成

区域物流城市通过发挥其辐射带动作用能够推动区域物流系统的运行，“一带一路”物流也随着区域物流系统的完善而得到发展，从而促进“一带一路”沿线区域经济的交流与合作，有助于在经济全球化和国际产业结构调整为契机下，深度融入全球供应链，提高区域物流体系的质量和



效率,加速推进区域经济一体化。区域物流系统本身就是区域经济系统的重要构成因素,最大限度地发挥本地区物流设施效能,实现物资的空间效益、时间效益和各种物流环节的合理衔接从而推动区域经济的发展。同时,通过发展区域物流中心城市,充分发挥其辐射带动作用有助于助推“一带一路”沿线区域物流新系统、新格局的形成,对于开辟畅通的区域物流通道,打破地区经济发展瓶颈,推进“一带一路”倡议下产业的升级与发展具有重要意义。

(三) 国内区域物流水平难以支撑“一带一路”建设需求

“一带一路”倡议提出以来,区域经贸合作日益增多,对中国国际物流业的发展提出更高的要求。然而,受物流设施水平、管理水平的制约,当前“一带一路”区域的物流水平难以满足日益增多的流通需求,现有的基础设施建设、信息分析处理、物流专业化水平发展等已经难以支撑规模迅速扩大的区域经济往来。“一带一路”区域交通基础设施薄弱。交通基础设施建设是“一带一路”倡议实施商品服务发展的关键一环,而现有建设水平还较低。信息处理能力制约“一带一路”区域物流效率的提升。在现代物流体系中,信息管理贯穿于各个阶段和环节,更是各区域发展物流产业的重要支撑,整合信息资源是打造区域物流产业核心竞争力的重中之重。与发达国家相比中国的物流信息处理能力普遍较低,直接影响了物流效率的提高。在实践中,“一带一路”区域物流信息平台不健全、数据和应用标准不完善,致使信息无法实时共享,难以实现区域内的物流信息互联互通。与经济规模的扩大相对比,物流环节专业化的提升进程极为缓慢,在“一带一路”沿线区域中,高标准物流需求同低效物流服务之间的矛盾突出。

二 中国重点区域物流中心城市物流业发展特征

(一) 中国重点区域物流中心城市选择

在区域物流中心城市的选择上,通过对国家“一带一路”倡议规划、城市发展的经济因素、物流业态的基本因素等进行综合分析,制定中国物

流城市发展指标（见图1）。根据指标数据和具体物流区域中心特色，对中国物流片区进行划分，再结合对调研地的可实施性评估，选定调研城市。物流城市发展指标主要参考了3个一级指标和36个二级指标。一级指标为区域城市综合发展潜力、城市物流发展综合评价、城市参与“一带一路”倡议的整体条件。综合城市统计年鉴中可获取的二级指标数据以及对缺失数据进行线性推算得到的数据，使用SPSS软件通过k-means聚类分析计算出因子载荷，因子旋转优化后得出三个一级指标，具有较好解释性。采用德尔菲法进行权重优化，最终得出：综合指数各指标所占权重分别为30%、40%、30%。在综合评估下，最终选择了济南、青岛、临沂、杭州、泉州、霍尔果斯6个中国极具潜力的区域物流中心作为样本城市。

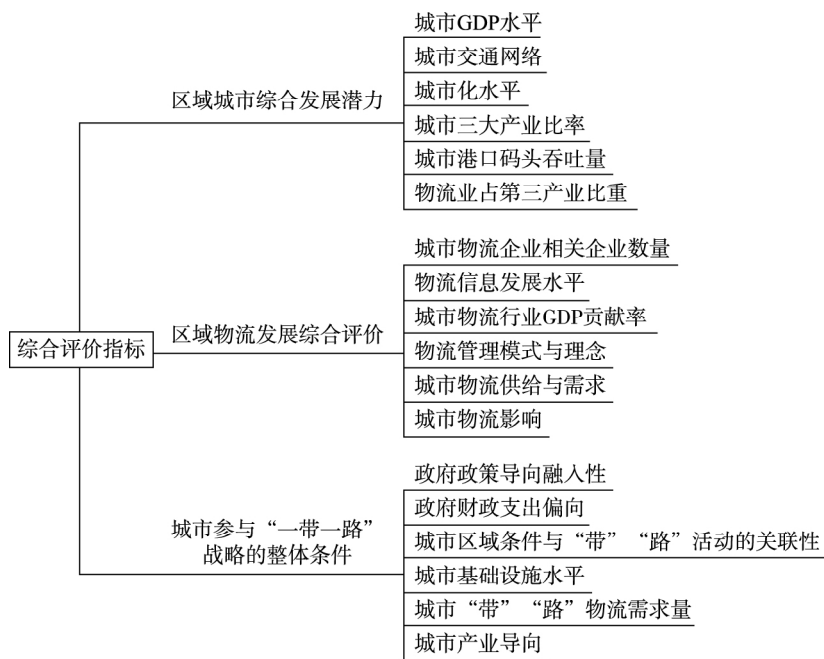


图1 区域物流中心城市物流业发展水平指标构成

（二）中国重点区域物流中心城市物流业发展特征

通过对以上区域物流中心城市发展特点分析，对其发展成为“一带一路”倡议下的中国物流区域中心进行了特征规划，根据选取城市进行归类和分析。以海上物流为导向发展的是泉州和青岛，依海而立，皆为



“一带一路”倡议中的重要港口城市，在发展中有很多相似性，也有许多差异化的元素。以陆上物流模式为导向的是济南和霍尔果斯，都处于内陆，在发展物流中主要依赖于公路运输和铁路运输。以海陆结合为导向的发展模式是临沂和杭州，不仅具有海陆优势，还具备内河优势，能较好结合发展多式联运。

1. 天时杭州: 智慧物流 数据赋能

杭州市物流发展借助中国电商物流发源地优势和城市特色及科技发展的后天驱动，发挥数据力量，打造了智慧化物流平台，创建智慧物流城市。借助大数据即时监测物流体系，提高城市物流发展效率，通过 AI 赋能实现物流产业降本增效，设立中国首个跨境电子商务试验区，独占鳌头。采集的城市物流数据不仅作用于物流行业，也同时作用于相关行业的发展。杭州市将打造“全国智慧物流中心”纳入发展规划，力争到“十三五”末（2020 年），智慧物流业增加值占全市物流业增加值的 50% 左右，成为拉动物流经济发展的新一极，将杭州建成中国先进的智慧物流产业基地、设施领先的智慧物流示范城市和全国智慧物流中心城市。

2. 地利霍尔果斯: 地缘占利 政策护航

霍尔果斯地处中哈交界之地，作为中国西部的重要门户，是中国与中亚各国发展经济、友好往来的重要通道，占据极大地缘优势。在“一带一路”倡议中，霍尔果斯凭借其优越的地缘优势和国家政策导向优势率先打开西部商贸市场、建设中哈合作示范基地，在迎接“机遇”与“挑战”中不断发展。同时在政策的扶持下，大批制造企业前来这片“避税天堂”安营扎寨，在发展当地经济的同时也极大地刺激了当地物流行业的发展。但在整体物流发展实力上与东部发达城市差距较大，存在着物流企业规模小、发展模式混乱、多式联运机制匮乏、互联网技术运用率低等问题。

3. 人和临沂: 商贸联动 金融助力

临沂市位于长江三角洲和环渤海经济圈的过渡地带，虽处内陆，但离日照港等港口较近，便利的海陆交通为其提供了更多的发展机遇。临沂覆盖了山东半岛城市群、中原城市群两个大型城市群，区位辐射空间较广阔，且从环球的角度分析，临沂距日本、韩国较近，有利于承接跨国物流。临沂市借助其独特的北方商品集散地优势，采用“商贸联动”的发

展模式，刺激物流业的发展。在商贸联动良好的带动氛围中，物流行业得到前所未有的发展。在发展过程中，临沂市物流企业深感金融工具的重要性，当地商业机构根据不同层级物流企业的实际需求，借助商业手段力量设计出合理金融产品、保险产品、期货产品及衍生品，为物流经济发展保驾护航。

4. 溯源泉州：海蕴丝路 文化引领

福建省是“21 世纪海上丝绸之路”的核心区，泉州市是中国海上丝绸之路的起点，历史文化底蕴深厚，形成了当地独特的“丝路文化”。在“一带一路”倡议下，物流业发展具有较好的政策扶持优势。泉州市以“丝路文化”为指引，围绕如何再塑海上丝绸之路辉煌，努力将海上丝路龙头作用发挥到最大。坚持经济与文化同行，是泉州新一轮发展和对外开放的重点，物流业在其中更是起到承前启后、交流互通的作用。通过文化交流发展物流行业，经由物流传播泉州的海上丝路文化，相互扶持、齐头并进，从而实现物流产业的再振兴。

5. 泉涌济南：风起泉涌 动展未来

济南市为山东省会，环渤海南翼中心城市，处于南北交流、东西交流、国内外交流的三重枢纽地位，集结了政治、商贸、科技、金融优势。内陆中心的区位优势为集结与辐射带动国内、省内其他城市的发展提供了可能。济南市通过积极打造四个中心、建设全国区域性物流中心等举措，努力改善外贸基础差、产业不明显的不足，积极融入“一带一路”建设，开通中欧班列、中亚班列，打通济南国际物流通道，促进外向型经济发展。济南市物流业已展现出新的生机活力，未来具有良好的发展前景。但同时也存在着物流业无序竞争、粗放式管理、规模小、信息化程度低、缺少专业人才、前瞻领域涉足浅等问题。

6. 引航青岛：支节联动 跨境互通

近年来，青岛物流产业的发展已经成为带动青岛及周边城市在“一带一路”建设中贸易增长的一个新的引擎，在增加出口额、提高运力和联动整个华东地区乃至东亚经济方面将发挥越来越重要的推动作用，并在实现跨境互通、建设新亚欧大陆桥经济走廊和国际骨干通道等方面具有重大意义。在“一带一路”规划与建设中，青岛被定位为新亚欧大陆桥经济走廊主要节点和海上合作战略支点城市。凭借得天独厚的地理自然条



件、多式联运的物流网络、腹地经济的快速发展以及经贸发展的政策背景,青岛正在建设全方位互联互通的贸易枢纽城市,努力为丝绸之路经济带沿线货物架起高效的国际物流通道。目前青岛物流产业发展也存在着现代物流社会化、市场化、专业化程度低,统一高效、互联互通的物流信息平台建设还不完善等问题。

(三) “一带一路”倡议下中国重点区域物流中心城市物流业建设的条件

1. 天时杭州: 三路一体, 货航引行

杭州作为物流节点城市,自然条件良好,智慧物流发达。在航运方面,拥有中国杭州—俄罗斯新西伯利亚国际航线等多条航线,形成了一条独特的空中丝路,为物流的发展提供了强有力的支撑。在陆运方面,杭州是“义新欧”班列“义乌—中亚”(中欧班列)的支点城市,有助于物流业的对外发展。在海运方面,杭州有宁波—舟山港的海运通道。由此海陆空“三线一体”发展成为杭州物流的一大特色。目前杭州在航运方面已有直达越南、印尼等“一带一路”沿线地的航点,主要以货航为主,未来杭州机场也将集中攻关,加大对中东、中东欧地区的市场的拓展力度,争取开通更多客运、货运航线。

2. 地利霍尔果斯: 欧亚节点, 中外联动

霍尔果斯是从连云港到荷兰港口城市鹿特丹的新欧亚大陆桥中欧亚公路、铁路的中间点。目前在陆运公路方面,拥有面向中亚、西亚乃至欧洲的“连霍高速公路”以及横跨亚欧大陆的交通大动脉“双西公路”,便于当地产业向公路沿线国家延伸发展。在陆运铁路方面,霍尔果斯铁路口岸位于新亚欧大陆桥上,是“一带一路”的重要节点,“渝新欧”“长安号”等多条中欧班列在霍尔果斯集结,经此出境进入中亚五国,驶向欧洲,当地物流产业也在霍尔果斯口岸的节点效应的带动下得到巨大发展。

3. 人和临沂: 通衢之地, 物流之都

临沂作为物流之都,航运、陆运较为发达。在航运方面,临沂拥有至泰国、越南等多条国际航线以及至广州、深圳等地的货机航线,为当地物流业的发展提供了便利的航运条件。在陆运方面,临沂是“临满欧—临

沂号”“临新欧—商城号”“齐鲁号”等多条中欧中亚班列的必经之地，为物流发往亚洲欧洲的“一带一路”沿线国家提供了便捷。

4. 溯源泉州: 海丝起点 港口发达

泉州是海上丝绸之路的起点，拥有号称“亚洲国际航线上重要的贸易港口之一”的泉州港。在航运方面，目前已有石家庄—杭州—泉州航线、泉州—越南—泰国外贸航线等。在陆运方面，泉州是“泉州—赣州”海铁联运班列起点，该班列通车后福州、厦门、泉州、湄洲湾四大港口山海协作自此全面奏响。在海运方面，港口发达，与印度、越南等多个“海上丝路”沿线国家通航，拥有6条“海上丝路”集装箱班轮航线和若干条“海上丝路”大宗散货航线，使其与“海上丝路”沿线国家和地区的联系更为密切，贸易往来更加频繁，当地的物流业也借此加速发展。

5. 泉涌济南: 齐鲁之都 陆网焦点

济南作为山东的省会城市，政治、经济、地理位置十分重要，在交通建设方面，有其独特优势，是山东内地公路网的汇集之点。在航运方面，通过济南—昆明—新德里航线帮助山东融入“一带一路”南线的孟中印缅经济走廊；在陆运方面，济南分别通过“济新欧”铁路货运班列和济南中欧班列、济南—乌兹别克斯坦中亚班列以对接新亚欧大陆桥经济走廊和西北亚国家，将其物流所至地区的范围不断扩大，以推动物流业实现突进式发展。

6. 引航青岛: 多式联运 海陆并进

青岛是新亚欧大陆桥的节点城市，其在多式联运和海陆空“三线一体”方面做得较好。在航运方面，青岛新开直达中东、印巴和东南亚的“海上丝绸之路”航线12条，通过条条航线与世界连接。在陆运方面，青岛港青港物流公司海铁联运中心共开通25条火车大列线路，海上货物换乘中亚班列、中欧班列、中蒙班列、中韩快线、东盟专线5条国际班列便捷进入亚欧各国，大大提高了物流效率。在海运方面，共有直达欧洲、非洲等地的航线65条，构建起广阔的海上贸易航线网络，同时，青岛港先后与多个“一带一路”沿线港口建立友好港关系，使青岛与“一带一路”沿线国家和地区的贸易往来更加频繁，有助于实现物流产业降本增效。



三 “一带一路”倡议下中国重点区域物流 中心城市发展的机遇与挑战

“一带一路”倡议的提出带动了中国与沿线各国的产能合作、贸易往来,基建项目、边境园区落地生根,在要素流通、产能合作等方面做出卓越贡献,中国的共建成果正在惠及更多国家,与此同时“一带一路”也带动着“中国标准”,中国企业向世界迈进。在开放与改革的互促过程中,“一带一路”沿线国家已成为拉动中国经济增长、促进多边合作、实现更高质量国际化的重要推动极。

(一) “一带一路”倡议下中国重点区域物流中心城市发展的机遇

1. 中国智慧 规模宏大——市场机遇

截至2018年,“一带一路”倡议沿线涵盖亚洲大洋洲地区、中亚地区、西亚地区、南亚地区、东欧地区、非洲及拉美地区共计71个国家,沿线国家2017年的GDP之和约占全球GDP的18.4%,人口之和约占全球人口的47.6%,贸易总额在世界上占比27.8%。而“一带一路”倡议以此为起点,势必带动经济规模进一步增长。“一带一路”倡议影响建设发展的诸多领域,商贸流通、产能合作闪烁其中,贸易与制造、资金、物流是密不可分的,“一带一路”沿线为世界基建领军的中国建设、世界工厂的中国制造、转型追踪中的中国智造提供了落地的大平台,对中国物流业是巨大机遇。

2. 积极融入 优化营商环境——环境机遇

山东省积极推动“一带一路”建设,在此之下形成了东西双向互济的发展政策和陆海内外联动的融入方案,支持青岛、烟台、日照打造海上合作战略支点,探索中欧班列新模式。政策的支持和交通运输的建设为物流中心城市的发展提供了良好的环境基础。浙江省开辟全球电子商务新市场,网聚全球中小企业,打造“网络新丝路”,发挥文化先导作用,力推“丝瓷茶文化”的“浙江牌”,贯通亚非欧物流大通道,搭建高端平台,通过项目工程,鼓励“新浙商”再次“走出去”。高端平台,国际物流将



成为物流发展的新方向、新动能。福建省积极落实“一带一路”建设，以构建海上丝绸之路核心区为发展基点，覆盖中国台湾、福建和欧洲的国际班列运营常态化。在国内，加强海陆连接相关的基础设施建设，实现海上丝绸之路与陆上丝绸之路的接轨，在国外，在海上丝绸之路重要节点国家之间进行积极探索，并设立经贸服务平台。“海丝”与“陆丝”的连接，更加需要以物流中心城市的高效转运为支撑。新疆作为丝路经济带核心地区，正在积极建设具有物流、交通、科教、金融、贸易、医疗服务多功能一体的枢纽，同时口岸和综合保税区建设有序推进，口岸管理部门信息互换、监管互认、执法互助，建设顺利进行，不断提升贸易的快捷高效安全。而外部贸易环境的稳定是物流中心建设壮大的必要条件和根本土壤。

3. 贸易发展 物流先行——建设机遇

物流发展和经济发展的联系是密不可分的，物流与经济的不对称性会促进双方的发展趋平。“一带一路”倡议提出的“五通”建设中，设施联通、贸易畅通、资金融通都需要物流业的支持带动，以物流促经济，以经济增物流。由于地区本身的地理、历史特性，和资本、土地、劳动等要素的差异性，各地区的经济发展是不均衡的，非均衡经济增长理论契合这种实际，承认地区发展的不平衡，有针对地重点扶持、重点发展某些领域、产业、行业，通过资源集聚产生规模经济效应，形成后发的比较优势，以此为增长极，逐渐向周围扩散发展，实现整个地区生态的协同发展。

(二) “一带一路”倡议下中国重点区域物流中心城市发展面临的挑战

1. 区域物流业发展主体的选择挑战

区域物流中心建设，需要不止一家大型物流企业牵头推进，还需要其他物流企业协商合作，从市场角度配置资源，保证物流中心的活力和效率。在实地调研中发现，发展较好的中大型企业涉及的对外业务很少，主要服务于国内物流这个大网络，实际上，已经具备了成熟的管理体系，拥有“走出去”的能力。但受制于企业战略，对政策支持不够了解，相关法规又不是很成熟等因素短期内没有发展对外业务的规划。中小物流企业作为物流实体的重要组成部分，其发展定位和战略规划直接影响了区域物



流的发展质量,如果中小企业在时代浪潮中畏葸不前、安于现状,就无法重视企业战略、关注技术人才、与顺应时代发展的同行竞争者竞争。在国际市场,国有企业亦是被看作拥有雄厚资力的企业,成为政府扶持作为拉动物流发展引擎的首选,但这也在一定程度上限制了企业变革发展的内在动力,特别是补贴问题、地方的官本位思想,在促进物流业改革的带动作用中,持续能力不足,缺少变革的动力。

2. 对接国际化发展的挑战

国内区域物流城市仍处于发展阶段,特别是内陆港的建设,在产业布局、基础设施建设、规范化水平上离国际发达区域有较大差距,存在重复建设、功能区划不明显、物流管理体系不健全、市场化专业化信息化水平低的普遍问题。此外,国际贸易和国际物流人才匮乏,区域对国际贸易规则的了解不够,配套的政策、法律不健全,国际商事纠纷的处理尚不完善,难以为物流企业“走出去”、外资“引进来”提供成熟的法律环境。物流标准面广量大、内容繁杂,统一标准难度很大,标准化工作相对滞后、程度较低,质量对接国际标准仍有距离,这种差距是今后物流业发展必须革新的。全球送达、安全物流、“最后一公里”的问题对通关效率、海外市场扩展提出新要求,国际物流通道建设仍在发展,信息不对称,货币支付风险、境外监管、回运空载问题是区域物流发展面临的新挑战。国际背景下,低碳物流促进物流效率绿色升级。

3. 旧有限制因素制约挑战

综合交通运输体系、物流服务体系、流通体系、供应链管理体系、物流信息服务体系、物流标准体系、国际物流体系、应急物流体系等发展不健全。除此之外,高物流成本也是中国物流发展亟待解决的问题,2018年中国的社会物流成本占GDP比重是14.9%,处于连续回落状态,但仍与发达国家有较大差距,与美国7%、英国9%有将近一倍的差距。物流成本占产品成本比重达30%~40%,建设现代化的物流体系,有效地运用科学的供应链管理方法,融入互联网企业运营模式等前沿物流管理方式是降低物流成本的基本思路。物流成本高,特别是跨境的物流成本,制约“走出去”的效率和竞争力,补贴的对象、规则不适应企业发展的要求,而物流成本的削减是全社会的工程,必将触及既得利益者,对政府和行业进行物流规划、建设的力度提出考验。如何避免恶性竞争,统筹协调施政

亦是关键问题。

4. 区域物流规划发展挑战

物流业粗放式增长方式已难以为继，网络信息技术革命带来的新业态不断涌现，促进了冷链物流、电商物流、快递物流等不同类型物流需求的迅猛增长，物流业发展将迎来新一轮的发展，特别是在国家“一带一路”倡议、京津冀、长江经济带等区域发展战略实施的背景下，物流业更需要科学规划、统筹发展。地区差异性，对物流的总体规划提出较高的科学性和系统性要求，如何因地制宜，找寻最适合的发展路径显得尤为关键，特别是东部的领先发展，完成产业集聚后正进行新的增长极建设，而西部部分地区仍处于起步建设阶段，双方正发生边际产业扩张。与此同时，要统筹推进区域经济协调发展，需要兼顾国土资源规划、主体功能区规划、新型城镇化规划等政策布局，对区域物流建设规划提出更高要求。如何在契合国家规划的基础上实现区域物流的发展，需要依据优势进行规划，对于落后地区，合理规划或可成为促进经济增长的新动力。如何协调各区域物流中心的竞争与合作，发挥地方优势的同时促进协同发展，实现互补错位、协同联动、长效可持续的发展，建设国家物流骨干网，对顶层设计也提出新要求。

四 “一带一路”倡议下打造中国区域 物流中心城市建议

根据“一带一路”倡议下打造中国区域物流中心的意义及面临的问题、中国重点区域物流中心城市物流业发展特征、中国重点区域物流中心城市发展的机遇与挑战的分析，认为在“一带一路”倡议下打造中国区域物流中心城市，应从科学规划、优势利用、发掘竞争力、协同发展等思路入手，多措施同时发力促进物流中心城市建设，高水平服务“一带一路”建设。

（一）科学统筹规划，长期合理发展

在建设发展物流节点城市的过程中，政府应从长远角度理清地区的资源优势和发展定位，科学统筹长期规划，坚持可持续、可规划长期发展，



避免区域物流中心的定位模糊、无目的重复建设。更加科学、系统地统筹长期规划,发挥区域优势,切实提高铁路、公路、水路、航空、管道运输的运力,提高资源利用率,降低物流显性成本。对于旧有的不合理规划,要加快资源的转化利用,符合使用条件的旧工业区、场地可直接转化,原有物流规划不符合经济社会可持续发展的部分,要加快转变增长点,低碳发展。支持港港互通、陆港互通建设,规划时要对未来需求和联动可能进行研判,为后续新规划留有空间。打造真正高效的物流枢纽中心城市,保证各节点设施相互联系、相互配合,成为地区经济的联系纽带和辐射中心。

(二) 利用资源优势,充分扬长避短

区域物流中心城市在建设中应调动一切积极因素服务于物流经济建设,优化政策和营商环境,整合政、商、产、学、研优势资源,整合商流、信息流、资金流和人才流动,开展对外合作、优化营商环境、培养国际物流人才。积极推进大数据、云计算、智能分拣等行业关键共性技术研发应用,实现上下游协调发展,不断提高资源配置效率。发挥省会城市、新一线城市的科技创新能力,发挥地方城市的后发建设优势,创造新的比较优势,实现更高质量的长效可持续发展。发挥行业协会的组织、培训、标准化职能,规范行业标准,健全职业资格认证,促进企业间合作交流,创造商贸往来机遇。以济南市为例,在运送货物方面,中欧班列产品出口主要是以机械为主,山东高速物流集团挖掘了济南优势产业——激光产业,济南市的激光雕刻机出口量为全国第一,激光加工机床设备的研发和生产正是济南的长处之一。机械设备制造基础好,无疑为打造济南优势出口产品提供了支撑。

(三) “因地制宜”发展,提高区域物流核心竞争力

大力发展第三方物流,加快第四方物流和信息平台建设,推动物流产业的全面升级,把区位、政策和产业集聚优势发挥到极致,自上而下,政府—行业—个体从不同层面进行功能整合,提升通关、流程认证的标准化水平,延伸物流服务。加快商贸联动,充分利用本地的人口、生产规模,激发创造市场需求,辐射聚集周边市场需求,发挥区域物流的核心带动作

用,形成物流集散、转运、联运、仓储、货代的统一综合物流服务体系,率先开发物流衍生品市场,提高一体化、智能化、信息化水平,走错位发展战略,加强与其他区域物流中心的功能互补和联系合作,提高区域中心的核心竞争力。临沂是北方物流的集散中心,在业内有“南义乌,北临沂”之说,临沂凭借自身的后起之力,积极施政,在北方商贸物流领域成绩显著,其四通八达的路线、成熟的交易机制、较低的物流成本、巨大的贸易市场使得临沂具备同北方其他城市抗衡的核心竞争力。

(四) 探索城市联结新模式 单极发展转向纵深协同

积极探索节点城市之间联结发展的新模式,更好地服务于全国物流网络这个大工程。区域物流中心城市应推进智慧物流和信息平台建设,顺应社会信息化发展潮流,对接国际化发展需要,进一步降本增效,提高行业竞争力。率先建立国际市场的中国标准,即运营、管理、制度、模式的有机体。寻找新的物流经济增长点,推进增值功能建设,即结算、需求预测、设计咨询、金融物流、第四方物流,提供方式标准、方案有效、运送快捷的物流服务,建设更高水平的物流经济。与相关产业形成合力,做大蛋糕。“一带一路”倡议是货物贸易、技术贸易和服务贸易的综合载体。物流发展涉及融资、制造、物流、能源等多个领域,要加强同“十三五”规划契合,加强与制造业、建筑业、能源、交通的联系,加快产业相互促进与深度融合,服务于外向型经济发展这个总体目标,建设更高质量的中国物流。以调研的六个城市为例,“齐鲁号”亚欧班列,青岛、临沂、济南、淄博四地同时首发;石家庄—杭州—泉州航线,经过杭州、泉州两地;临沂—大朗国内货运班列,经过临沂、济南两地,阡陌交通,连接内外,区域物流中心在一定程度上发挥了辐射、承接作用。

参考文献

- [1] 葛金田 《济南建设全国重要区域性物流中心的系统思考》,《济南大学学报》(社会科学版) 2015 年第 6 期。



- [2] 何春、谭啸、汤凯 《“一带一路”节点城市新型城镇化水平测度及优化》，《经济问题探索》2017年第6期。
- [3] 赵光辉、朱谷生 《“一带一路”沿线国家和地区物流节点发展与对策——2017中国—阿拉伯国家博览会国际物流合作论坛综述》，《中国流通经济》2017年第12期。
- [4] 栾贵勤、王瑞凯 《区域经济发展与区域物流中心建设研究》，《山东社会科学》2009年第10期。
- [5] 郭先登 《新时代大国区域经济发展空间新格局下多维度配置生产力研究》，《山东财经大学学报》2018年第4期。
- [6] 赵明亮 《国际投资风险因素是否影响中国在“一带一路”国家的OFDI——基于扩展投资引力模型的实证检验》，《国际经贸探索》2017年第2期。
- [7] 王玉燕、于兆青、梁佳平 《考虑网络平台销售服务决策的混合供应链主导模型研究》，《山东财经大学学报》2018年第3期。
- [8] 赵明亮、臧旭恒 《国际贸易新动能塑造与全球价值链重构》，《改革》2018年第7期。
- [9] 唐建荣、杜娇娇、唐雨辰 《环境规制下的区域物流效率可持续发展研究》，《经济与管理评论》2018年第5期。
- [10] 王佳宁、罗重谱 《新时代中国区域协调发展战略论纲》，《改革》2017年第12期。
- [11] 梁雯、张勤、袁帅石 《供给侧改革下基于VAR模型的现代物流与对外贸易关系研究——来自安徽省的样本数据》，《经济与管理评论》2017年第5期。
- [12] 王娟娟、杜佳麟 《“一带一路”区域绿色物流体系构建及路径探索》，《中国流通经济》2017年第6期。
- [13] 王文举、何明珂 《改革开放以来中国物流业发展轨迹、阶段特征及未来展望》，《改革》2018年第11期。
- [14] 陆华、王晓平、王鑫宇 《“一带一路”沿线物流枢纽网络体系建设研究》，《宏观经济研究》2018年第11期。
- [15] 赵亮、阿布都热合曼·阿布都艾尼 《“一带一路”背景下新疆物流业发展路径探讨》，《商业经济研究》2019年第4期。
- [16] 徐剑、李周奇、林国志 《“一带一路”背景下中国区域物流网络模型研究》，《沈阳工业大学学报》(社会科学版) 2019年第1期。

(责任编辑: 顾春太)

2016 , and it is about 2.5 times that of 2015 , with an increase of 142% over the same period of last year. In terms of transaction amount , it is about 3.5 times that of 2015 , with an increase of 246% over the previous year , reaching \$ 220 billion , which exceeds the total amount of overseas M&A transactions of mainland enterprises from 2012 to 2015. With the implementation of the Belt and Road Initiative , the current capital export of Chinese enterprises will accelerate. But the blind follow-up of overseas investment by Chinese-funded enterprises has laid many hidden dangers for their future development. Therefore , it is of great practical significance to strengthen “the Belt and Road” Initiative to promote the motivation and risk theory of cross-border mergers and acquisitions of Chinese funded enterprises.

Keywords: the Belt and Road Initiative; Chinese Enterprises; Cross-Border M&A

Research on the Belt and Road Initiative and the Construction of Regional Logistics Centers in China

Zhao Mingliang , Liu Fangyi , Zhang Yuanxin , Zhu Qiuwen

Abstract: The Belt and Road Initiative has made the economic cooperation between regions increasingly close which puts higher requirements on the development of China’ s logistics industry. Thus great efforts should be intensified to build regional logistics center cities; full play should be given to its influence of radiation and the bottleneck of regional economic development should be broken. In view of this , this paper starts from the perspective of social economy and natural endowment , builds China’ s logistics city development indicators , and selects six typical regional logistics center cities of Jinan , Qingdao , Linyi , Hangzhou , Quanzhou and Horgos as samples. Through the analysis of the characteristics and challenges faced by the regional logistics center under the

Belt and Road initiative , this paper believes that the foundation of logistics industry in China is relatively weak , and there are some problems that restrict the development of logistics industry , such as imperfect interregional cooperative operation mechanism and large gap of comprehensive logistics talents. Under the initiative of “one belt and one road” , specific measures to build China’ s regional logistics center city should be started with long-term macro planning , advantage utilization , competitiveness and collaborative development , serving the overall goal of outward oriented economic development and building a high quality “one belt and one road” China logistics system.

Keywords: Belt and Road Initiative; the Development of Logistics Industry; Regional Cooperation

The FDI and OFDI from China-Indochina Countries’ Influence on China’ Technology

Wang Linhua

Abstract: Based on the OFDI and FDI data of the Indo-China Peninsula countries from 2003 to 2016 , this paper uses the “OLS + panel correction standard error” method to analyze the samples. Study the impact of China’ s OFDI and FDI on the level of technological innovation in China. The empirical results of this paper find that China’ s per capita GDP level and China’ s exports to the Indo-China peninsula positively contribute to China’ s technology spillover of OFDI and FDI in the Indo-China Peninsula countries. Among them , the promotion effect of China’ s per capita GDP level is more significant. China’ s reverse technology spillover of OFDI in the countries of the Indo-China Peninsula and the technical spillover of FDI have all contributed to the positive promotion of China’ s technological level , and the technology spillover effect of FDI is significant at the level of 10%.

Keywords: FDI; OFDI; Technology Spillover; China-Indochina