



“一带一路”建设与物流业发展的 机遇与挑战

中国宏观经济研究院

国家发改委综合运输研究所 所长 研究员

汪 鸣

2017年3月31日



发展机遇

1. “一带一路”战略任务与物流发展要求

“一带一路”建设的重要任务是大力开展中国与沿线国家之间的**国际产能合作**，国际产能合作能否**实质推进**，以及合作的**质量和水平**，在现代经济发展模式和全球竞争格局下，很大程度上取决于交通、物流与产业联动发展能力，加强交通与物流合作是“一带一路”战略推进的关键和发力点。

在扩大国际产能合作中加快中国与沿“一带一路”国家之间的交通、物流基础设施联通能力建设，为相关国家发展经济和布局产业提供服务保障，既是国际、国内两个层面物流业发展的重要任务，也是物流业国际化发展的机遇所在。



发展机遇

2. “一带一路”建设中物流业发展机遇

按照2013年以来“一带一路”战略实施进展，以及中国与相关国家已经开展的合作，物流发展机遇主要体现了两个方面：

一是物流产业扩张机遇。国际产能合作规模的扩大，以及国际物流合作本身的发展，为中国和相关国家物流系统建设、运营，以及依托物流企业的物流服务，实现物流产业的**扩张发展**带来了巨大的机遇。

二是物流产业提升机遇。物流与“走出去”产业布局的紧密结合，并非简单的国际物流设施投资和运营，而是打造由中国投资、建设和运营的“物流、产业、城市（园区）”一体化国际产能合作平台，实现物流与关联产业的联动发展，**为物流产业提高发展层次和水平带来了机遇。**



面临挑战

1. 重要战略性运输大通道尚未打通

中国—巴基斯坦陆上通道和中国沿海港口—南海—印度洋海上通道，对中国意义重大，也是中国倡议共建“一带一路”建设的重点任务。目前，中国与欧洲方向对接的运输通道，主要集中在俄罗斯、哈萨克斯坦等国。而具有战略意义的中国—巴基斯坦通道，铁路、港口、油气管道等尚未建成，公路通行条件差；沿海港口—南海—印度洋通道上，沿线沿路战略支点尚未建成。长远来看，由于涉及国家较多、利益协同存在困难，国际局势存在诸多不确定性，上述战略大通道对“一带一路”战略的实施意义重大。



面临挑战

2. 部分运输通道“通而不畅”

在新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛等方向上，虽然已实现了公路或铁路通道相联，但各国交通基础设施水平参差不齐，相互之间衔接不畅，特别是中国周边一些国家，网络规模明显不足、结构不合理、线路技术等级低、设施设备老化严重、运营管理水平低下，使得大通道通行能力不足。而且，由于各国铁路、公路等技术标准和运行规范不一，再加上双边或多边跨境、过境运输规则或缺失、或繁杂、或执行不力，导致通道运行效率偏低，“设施虽联、通行不畅”现象较为突出。



面临挑战

3. 缺乏国际国内双向辐射的综合物流枢纽

“一带一路”交通互联互通和物流服务系统建设涉及多方向、多通道和广泛空间，需要依托综合物流枢纽开展运输与物流组织。同时，“一带一路”是一个经济发展和区域合作战略，交通、物流与经济具有互动发展关系，需要沿线沿路依托枢纽建立多个资源要素配置中心。但中国综合交通网络仍不完善，枢纽建设普遍滞后，特别是在“一带”方向上，中西部地区产业基础薄弱，交通、物流设施落后，缺乏构建在交通、物流和产业联动发展基础上的综合物流枢纽。



面临挑战

4. 资源整合能力和物流服务竞争力不强

中国对外物流发展缺乏有效的统筹规划，口岸与通道等物流设施布局不尽合理，对物流、交通、海关、经贸、金融、政策等相关资源整合能力不足。在推进交通互联互通中，一些地方政府出于本地区发展需要，提出的一些诉求与国家利益存在分歧，在沿边口岸开放、对外通道开辟、中欧班列开行等方面存在重复布局、同质化竞争，甚至是无序竞争。同时，中国交通发展长期以设施建设为重，一体化、综合性运输服务能力不强，运输效率和效益水平不高。在国际运输、物流服务中，中国企业缺乏竞争力，在规则制定、修改、执行等方面缺乏国际经验。



面临挑战

5. 有效的国际物流发展合作平台尚未建立

“一带一路”物流系统是一项涉及广泛、关系复杂的系统工程，不可能单方面推动，需要在不同国家和地区之间建立渠道和平台，加强沟通协调，实现合作共赢。但由于缺乏统一融合且富有创新活力、持续能力的物流业发展协同机制和发展平台，无论是从整个区域物流一体化、运输便利化角度对“一带一路”运输大通道，以及物流网络布局的系统性考虑，还是从体制机制、运行模式、技术标准等角度的综合性考虑，均较少。目前，各国在物流领域的国际性合作特别是彼此间的深度合作并不多，合作力度较为有限，政策沟通、资金融通等方面也推进缓慢。



发展路径

1. 提高物流产业发展地位

中国即便打通丝绸之路经济带向西通道，绝大多数国际货物的运输依然需要通过海运来完成。因此，无论是陆向还是海向物流，不是选择物流方式的问题，而是寻求多种物流模式支撑国际产能合作战略的实施。

为适应“一带一路”战略的实施，中国必须提高物流业地位，针对“一带一路”的双向辐射需要，加强**沿海港口的分工、运输组织方式的调整**，并积极地参与海外港口项目投资、建设、运营，以便建立**依托港口枢纽、配合产业布局发展**的全新的国际物流产业合作和国际贸易新方式，发挥港口的枢纽组织作用。必须打造国际铁路通道和物流枢纽，形成陆向全新的国际产能合作所需要的物流服务系统。



发展路径

2. 强化投融资层面的合作

中国近十多年里参与了近10个海外港口合作项目。其中包括巴基斯坦的瓜达尔港、希腊比雷埃夫斯港、吉布提的吉布提港、斯里兰卡的科伦坡南港集装箱码头和汉班托塔港、孟加拉国的吉大港、阿曼塞拉莱港、也门亚丁港和印尼的两个港口。这些港口总体是在双边合作框架下以传统的投资、建设、运营等牵引的合作，**不适应“一带一路”战略实施的需要。**

随着中国与“一带一路”国家经济合作不断加深，在港口、园区方面的合作项目会不断增多，而且，随着港口、园区经营系统的不断完善，**航运、陆路物流**合作的空间也将逐步打开。但这种层面的港口、航运、国际铁路物流、产业园区等合作更多依然是企业层面的，项目能否成功取决于企业合作机会与意愿，以及企业传统渠道的投融资能力，目前还缺乏配套的**金融服务产品**，必须在“一带一路”既有金融服务框架下，通过创新强化投融资层面的深度合作。



发展路径

3. 深化物流、产业融合合作

在“一带一路”沿线国家中，有许多具有良好的**港口、航运、园区和铁路通道**等战略资源，与中国产业发展具有良好互补性的国家，与这些国家之间的国际产能合作，应按照打造“一带一路”**战略支点**层面开展合作，在特定区域和项目上进行系统设计和合作，形成物流与关联产业、依托城市整体性的开发和建设，按照**产业链、产业集群**建设模式进行**国际产能合作平台**的建设。

这种合作既有利于充分发挥相关国家的资源、区位优势，有有利于充分调动中国企业的积极性，发挥中国企业在**港口、铁路、临港产业、港口城市开发**建设中积累的丰富经验，培育相关国家新的经济增长点和打造经济增长极，并有效防范港口等物流单体合作项目推进缺乏实质性物流需求可能带来的问题和困难。



发展路径

4. 加强风险防范与控制

“一带一路”国际产能合作，中国不可避免地要直面海外市场，对于中国过去发展中以国际贸易为主的发展模式而言，存在诸多尚未被充分认识的风险和困难，有必要控制好“走出去”的风险，做好风险防控，做到走稳走健。

“一带一路”合作中主要存在六大风险：**政治风险、经济风险、法律风险、技术风险、环境风险、文化风险**

“一带一路”战略是中国力发展的必然阶段，顺应了世界经济一体化发展的方向。良好的战略需要扎实的工作来实现。认真考虑风险，做到充分准备，把握主动，有助于中国“走出去”的步伐稳健有力，有助于顺利实现“一带一路”战略。



结束，谢谢！