

山东自贸试验区视角下

青岛建设国家物流枢纽路径探析

■ 王丽 山东外贸职业学院

摘要:国家物流枢纽作为物流体系的核心基础设施,对配合自贸试验区等国家重大战略、促进区域经济增长具有重要战略意义。本文以青岛建设国家物流枢纽的SWOT分析入手,通过分析国家物流枢纽与自贸试验区的联动机制,深入细致地阐明青岛建设国家物流枢纽的内外环境条件和面临的机遇挑战,从自贸试验区的视角提出青岛建设国家物流枢纽的实现途径和优化策略,指明青岛的物流枢纽建设要充分利用自贸区的叠加优势和政策条件,形成以物流枢纽为核心的现代化物流运行体系,打造联通内外,畅达全球的区域性物流枢纽网络,并以此为契机成为国家物流枢纽建设的桥头堡。

关键词:国家物流枢纽;山东自贸试验区;青岛;SWOT分析;联动机制

2019年山东自贸试验区获批成立,同年,青岛入选首批国家物流枢纽建设名单。在获得巨大发展机遇的同时,青岛也面临着考验,如何将政策资源优势发挥好,统合地区资源,合理高效地建设完成有自身特色的国家物流枢纽,带动地区经济的快速发展,是亟须解决的问题。为此,本文从自贸试验区视角来深入剖析青岛国家物流枢纽建设的路径策略。

一、山东自贸试验区视角下青岛建设国家物流枢纽的SWOT分析

(一)优势分析(Strengths)

1. 政策优势。自2018年国家发改委制定国家物流枢纽布局规划以来,青岛在整个布局中得到了巨大的政策扶持,从最全面的“四型”物流枢纽承载城市定位,到三年来不间断的“三型”物流枢纽建设落地。再到入选“国际性综合交通枢纽城市”,青岛获得了前所未有的从中央到地方的全方位政策扶持优势。《山东省“十四五”现代物流发展规划》更是明确提出,全力支持青岛,着力打造创新、开放、畅通的综合型国家物流枢纽城市。这些政策利好的驱动,让青岛得以放开手脚,充分发挥自身优势,不

断加快国家物流枢纽的建设步伐。

2. 区位优势。青岛地理位置优越,是举足轻重的国际性港口城市,通商便利。位于东北亚国际航运枢纽,是“一带一路”国际合作新平台和21世纪海上丝绸之路双节点城市、沿黄经济带核心门户城市。地理区位优势明显,是链接内外、转承东西的重要物流枢纽节点。

3. 经济优势。青岛经济实力强劲,2021年全市年生产总值过万亿(14136.46亿元),位列全国第13位。区位优势使得青岛的国际贸易发展程度极高,2021年,全市对外贸易进出口总值8498.4亿元。良好的经济环境促进了商业繁荣,2021年,全市社会消费品零售总额5975.4亿元。生产、消费和贸易的繁荣,促使区域的投融资市场需求旺盛,资金流动性强,金融服务质量高。人才吸引度高,聚集性强。这些经济和社会的良好氛围,给物流业的发展带来了澎湃的发展动力。

4. 物流优势。青岛因具备优越的物流基础条件,使得区域内物流行业发展一直都位居全国前列。青岛拥有天然的出海港口,青岛港2021年货物吞吐量排名全球第五,位列东北亚第一。现已开通海铁联运线路62条、内陆港21个。多式联运中心开行“齐鲁号”中欧班列。新建的胶东机场为山东

[作者简介]王丽(1980—),女,山东外贸职业学院讲师;研究方向:国际贸易、自贸区。

首个4F级别国际机场,目前开通9条国际全货机航线,以及6条国际“客改货”航线,月货运量可超万吨。这些物流基础的硬实力是青岛建设国家物流枢纽的底气。

5. 产业优势。青岛产业结构不断优化升级,其中工业制造业体系完备,海尔等大型制造企业实力强劲,对上下游产业的培育引导作用突出。在海洋产业、轨道交通、新能源产业及信息技术等领域具有融通优势,工业经济的发展为地区经济稳定奠定良好基础。金融、贸易、消费及物流等第三产业迅速发展,2021年第三产业占比60.8%,不断转型升级的产业链和供应链形成了全国一流的产业集群,也要求有更强大的物流调配能力相呼应,物流枢纽建设适逢其时。

(二) 劣势分析(Weaknesses)

1. 缺乏领军型综合物流企业。青岛物流行业发展起步较早,从事物流相关企业众多,但受经济结构等因素制约,物流企业呈现多而杂的特点。很多大型物流企业起步于自给自足型物流。其特点是按行业发展需求组织货物从供到需的流通。广大的中小物流则实力较弱,管理水平低。大型综合现代物流企业数量较少。

2. 缺乏市级物流信息化智能平台。现代物流业的发展越来越依赖信息技术的应用和人才的贡献,而青岛分散的物流形态下,广大的中小物流企业没有能力构建或接入更广泛的信息平台,从而使物流供需信息不对等。无法快速实现整体区域物流调配与协同,对构建统一的物流枢纽造成障碍,同时,从业人员水平很难有质的提升,无法推动企业走上专业化、规模化的快速发展道路。

3. 缺乏国家级综合交通枢纽。国家物流枢纽建设作为国家整体战略布局,旨在盘活各地物流基础设施,系统的调配资源,组织物流活动,实现对经济发展的有力支撑。这个目标对各个地区的指导作用和要求是一致的。同样,具备相似交通地理条件的国家物流枢纽承载城市来说,可选择的发展模式是相近甚至重叠的,由此,必然存在同质化的竞争。这样就要求我们要抓住时机,尽快找出具有特色的自身发展建设途径,避免产生同质竞争的资源浪费。

4. 缺乏服务外贸新业态的物流体系。在全球经

济一体化背景下,国家物流枢纽的建立不仅是服务于国内贸易的内部循环体系,同样也要适应国际贸易的交流体系。伴随国际分工的发展,国际贸易的竞争也更多地表现为国际物流的竞争,而我国物流业的发展相比发达国家仍然有差距,所以,必须从模式到内涵都要秉持可持续发展的理念,变物流型枢纽为贸易型枢纽,让其成为具有内在附加值的可循环的物流指挥中心。

(三) 机遇分析(Opportunities)

1. 自贸试验区的政策利好。山东自贸试验区的设立承载着新旧动能转换、发展海洋经济、深化中日韩区域经济合作、推动对外开放新高地建设的实质性任务,这些任务的明确要求将极大加快区域内的产业升级和国际化进程。而青岛作为国务院批准的山东半岛蓝色经济区规划核心区域龙头城市,在山东省有独特政治地位和经济优势,也将使其在山东自贸区的政策红利中获益最大,这些因素将极大推动青岛国际物流枢纽城市的建设进程。同时,依托自贸试验区的先行先试的政策优势,对辅助配套的物流枢纽建设同样会带来更多的机会,有利于在更多的领域探索新的模式。随着自贸区的发展,各项资源的投入和倾斜,也必然会给物流产业的发展带来更多的发展契机。

2. 国际经济合作区的复合推动。国家“一带一路”倡议深入推行,让沿线国家和各地区的国际经济合作逐步加深,青岛作为沿线重要的枢纽型城市,通过上合经济示范区、中日韩自贸区、RCEP经贸合作示范区等国际经济区域合作的参与,极大提升青岛的对外贸易便利化、双向投资的扩大化,同时青岛深度融入“一带一路”,在上合经济示范区建立多式联运中心,更有利于发挥青岛东联日韩,西向欧亚,北通京津冀,南达长三角的交通物流优势。这些国际经济合作区的叠加优势为青岛加快建设国家物流枢纽提供了难得的机遇。

3. 进入国际级物流体系节点网络。2021年中国城市规划设计研究院发布《“一带一路”倡议下的全球城市报告(2021)》,青岛入选“全球联通设施网络”先进城市,这使得青岛国家物流枢纽地位跃升至“国际级”。除了无可比拟的地理区位优势,青岛在“十三五”期间,抓住机遇加大基础投入,从“连线成片”到“基本成网”,构建了现代综合交通运输

体系,为打通全球贸易供应链,更广泛深入参与国际合作提供了有力支撑。海陆空铁国际多式联运网络的逐步建立完善,在贸易服务体系构建上也有了突破性进展,目前青岛港集装箱航线190条,覆盖180多个国家,港口700多个。在《国际航运枢纽竞争力指数东北亚报告2021》中,青岛港竞争力位列东北亚地区首位。在空港运输方面,作为山东唯一的4F国际机场,青岛胶东国际机场的投入运营,使青岛具备了落地空港型国家物流枢纽的充要条件,也使青岛真正能够开始布局海陆空铁的无缝物流网络,充分发挥“四型、升级”国家物流枢纽的巨大优势。海铁联运方面,目前开通62条线路。20多条国内国际班列通达18个国家、46个城市。获批商贸服务型国家物流枢纽、省级欧亚班列集结中心。在物流网络建设方面,青岛获得全国物流枢纽联盟首任领导地位,也使青岛具备了构建区域性枢纽网络的首发优势条件。

(四)威胁分析(Threats)

1. 疫情持续多变,全球经济前景不明。全球性新冠疫情的暴发,不仅对各国经济造成巨大影响,更使全球贸易环境遭受了严重的破坏,为全球供应链带来挑战。企业经营压力大,国际物流成本上升,进出口通关规则的改变等等因素,使得建设国际物流枢纽面临更加复杂的变化。后疫情影响下的全球物流供应链体系的不平衡,各国家和地区疫情后复苏的时间和状况不同,都在增大国际物流运输行业的投资风险和经营难度。所以,在物流枢纽的构建和布局上,不仅要考虑经济因素,同时要注重疫情防控的影响。从而带来一系列政策法规出台、通关方式改变及配套设施的建立和完善的新课题。这些都将对物流枢纽建设带来巨大的影响。

2. 国际地缘政治局势波动,多重危机叠加。国际政治局势历来是国际贸易的重要影响因素,近年来在全球加强合作的大背景下,地区性的政治局势风云诡谲,逆全球化趋势对国际物流的发展产生巨大影响。如俄乌冲突对国际航运、结算货币、粮食出口等诸多领域的波及都会产生连锁的反映。蔓延整个欧洲的罢工潮,对全球的供应链和国际货运都带来巨大压力,并在整个全球的物流运输链条中传导和发酵。这些来自国际和地区政治局势变化所带来的不可控因素的影响都是建设国际物流枢

纽所面临的不可忽视的潜在威胁。

二、山东自贸试验青岛片区发展助力青岛建设国家物流枢纽

(一)自贸片区创新政策赋能物流转型

自贸试验区的建立,促使国际贸易水平的进一步提高,各生产要素更加便捷、高效的流通,货运量大幅增长,对承载贸易流通的物流业也将起到极大的促进作用。在贸易自由化的同时,要求物流业也同国际接轨,从物流方式、物流组织到行业政策监管等各方面对物流国际化提出更高的要求。自贸试验区在先行先试的政策引导下,不断探索和改进区域内的营商环境,随着各类对外贸易政策措施的落地出台,相关物流行业也有了难得的发展空间和发展机遇。各项优惠政策的发布和实施,让物流企业乘风而起,充分得到政策的鼓励和引导,加快自身转型升级。税收减免政策让物流企业的运营成本大幅降低,提升了竞争力。通关政策的便利化使国际物流效率大幅提升,物流流通量不断扩大,同步促进自贸区贸易规模扩大和要素流通的方便快捷。

(二)招商引流优化营商环境助力物流行业发展

自贸区开放的市场环境,吸引大批外资物流企业和船舶服务公司的进驻,加快了物流企业的转型升级和国际化发展,在公平竞争的环境中不断学习与融合,创新发展多元化物流运营模式,不断提升自身竞争力,以满足自贸区内不同性质企业的流通需求。加上自贸区在资金、人才及信息流通方面的巨大吸引作用,不断优化的市场环境,让物流企业能有更加便捷的融资渠道,更多的人才引进选择和更准确及时的信息沟通平台,获得更先进的技术资源和经验交流。

(三)基础设施为国家物流枢纽提供建设保障

自贸区的发展首先要加快各项重大基础设施的投入建设,各类产业平台的打造和自贸园区升级,将吸引各类与之配套的物流企业入驻发展,这些不断扩大的物流企业,是国家物流枢纽建设不可或缺的动力源泉。同时自贸试验区发展带动沿海贸易港口,交通枢纽及海陆空联运通道的进一步建设和完善,无疑将在促进物流流通的时效性和便利性的

同时,也将使国家物流枢纽建设具备了必要的基础条件。大型综合性物流仓储、集散中心的设立,将极大的促进国际贸易货物的品种和数量的丰富,也将对配套物流行业增加更多样的需求,从而使物流业不断整合,向综合性、多样化发展。从单一的物流模式向多式联运的综合性物流枢纽转型升级。多元化的信息、资源配置服务体系的建设,有助于提升物流行业的数字化、信息化水平,提升运营效率。

三、青岛建设国家物流枢纽的途径及优化策略

(一)应用SO战略,发挥自身优势

青岛建设国家物流枢纽是区域经济发展的必然选择,面对各种的机遇与挑战,如何发挥区域优势,结合各种有利因素发挥最大优势,尽快建成服务于整个经济发展的国际化物流枢纽,SO战略模型分析将为我们找到最优路径。

1. 利用地理位置优势,链接“一带一路”。“一带一路”作为国家级顶层设计,对沿线国家和地区经济发展带动效应巨大。而青岛作为新亚欧大陆桥经济走廊主要节点城市,其得天独厚的港口条件和区位优势,更是吸引了众多沿线国家的贸易投资,据青岛海关最新统计,2022年前7个月,青岛对“一带一路”沿线国家进出口达1663.5亿元,增长11.4%。进出口贸易的迅速发展,必然要求匹配更高效的物流服务,这给青岛加快建设物流枢纽提供了重要的发展契机。

2. 注重经济产业优势,参与国际合作。青岛因其区位优势,历来贸易发展兴盛,经济实力强劲,产业集群优势明显。在自贸区和上合示范区、RCEP经贸合作示范区等外部机遇的推动下,青岛已经入列“四型”叠加的国际物流枢纽承载城市,这些内外优势的叠加必将推动青岛在全国乃至全球建设现代物流体系中发挥重要平台和骨干枢纽的作用,从而助推青岛加快建设物流枢纽。

3. 加强多式联运优势,畅达物流网络。在政策和市场的推动下,青岛也加大了基础物流设施投入建设,青岛胶东机场、青岛港及中欧班列不断提升着青岛物流枢纽的服务能力,通过建立海铁空多式

联运,形成横贯东西,横跨海陆的区域型物流枢纽网络,从而为搭建内外畅通的国际型物流大通道,布局畅达全球的物流网络建立基础,促进青岛物流枢纽的建设。

(二)夯实建设基础,打造物流实力

青岛以港口运输资源为基础,在建设国家物流枢纽过程中,要着力优化港口基础设施、改善通航条件和提升运力水平。确保青岛港口的核心承载能力。同时要加快海陆空铁等多式联运模式的衔接和带动,形成内联外畅的高效集疏运物流体系。推动物流枢纽的集约化、网络化和平台化。使物流枢纽由传统物流集散中心变为贸易组织协调中心。为此,要着力从以下方面提升物流枢纽的硬实力:

1. 融入国际国内“双循环”,畅通物流网络。“通道畅则贸易兴”,青岛港口要紧抓“一带一路”、上合经济圈及RCEP伙伴关系建立的发展机遇,积极融入国际国内“双循环”,加快东北亚国际航运枢纽中心建设,加大力度增开外联航线,提升港口的枢纽支撑作用。同时,对内注重建设海铁联运中转节点,提升疏港铁路、疏港公路网络的接驳转运能力。增加辐射腹地经济圈的铁路联运线路,加强同内陆周边枢纽的紧密联系,资源共享,以东西大通道为轴心构建畅通高效的物流联运网络,畅通物流、稳定产业链供应链。同时,注重货物集散中心建设,打造流通大枢纽,发展枢纽经济,尤其是注重“一带一路”沿线或者RCEP成员国的货物集散中心、仓储中心建设。

2. 构建信息化服务平台,支撑枢纽建设。现代物流体系的发展离不开信息化的改革,建立统一高效的现代物流信息平台,可以对物流运输、加工、仓储、装卸、配送等各环节有机整合,提高效率、节约成本。通过大数据、云计算等现代网络技术应用,构建物流资源信息共享、多级运力调配相结合的全流程物流综合服务体系、全供应链的跟踪服务体系、全过程的电子政务监督体系。真正形成物流先导、产业协同、贸易畅通的国家物流枢纽平台。

3. 引入智能化技术设备,打造智慧物流。综合运用5G+工业互联网技术致力打造智慧物流枢纽,从港口的全自动化到智能自动化仓储再到智慧物流园区,利用大数据信息库、AI智能分析、智能机器

人等先进科学技术手段,不断革新和改造物流枢纽的硬件设施,提高物流枢纽的运行效率。

(三)借力自贸试验区,探索枢纽建设

自贸试验区具有先行先试、政策扶持的便利条件,青岛建设国家物流枢纽过程要充分利用政策的窗口,结合自身发展需求制定和推出系列针对性强的扶持政策,推动物流枢纽建设的快速发展。目前国内各个自贸区都在陆续出台各种旨在推动区域内现代物流业发展的扶持补贴政策,如海南自贸港的补贴政策,对物流企业建设物流信息平台投资500万元以上的,按投资额的30%给予补贴;对建设快递分拨中心、运营中心、数据处理中心,投资额1亿元以上的,给予200万元补贴等等。这些政策的落地实施,将极大加快物流企业的发展速度和产业升级,从而加速青岛国家物流枢纽的建成。

(四)助力产业转型,构建物流体系

物流枢纽的建设对区域内经济发展起着至关重要的作用,物流畅通将极大提升供给能力,保证货源稳定,从而构建综合服务强、周边服务全、专业服务精、高端服务优的生态环境,对各个产业的发展赋能,并通过物流带动各类生产要素、人才、资金的流通。促进产业的升级发展,这也赋予了物流枢纽建设新的内涵,为此青岛建设物流枢纽可以在以下两方面进行突破:

1. 以外贸新业态为突破,建设物流枢纽。跨境电商是对外贸易发展的新业态,也是促进对外贸易转型升级的重要契机,青岛四型叠加的物流枢纽定位在服务跨境电商业务方面具有巨大优势。因为跨境电商的货物流通7成以上是通过集装箱进口,并在国内中转运输。发展跨境寄递物流,提升跨境电商航空物流服务能力,实现跨境贸易服务一体化,将成为青岛物流枢纽四型联动的重要突破节点。

2. 以服务双循环为契机,促进产业融合。畅通物流已经成为服务“双循环”的重要支撑点,青岛区位优势突出,既属于山东经济领头羊,是国内大循环的重要节点,又是重要的贸易城市,属于国际大循环的重要一环。构建畅通的现代物流大通道,集合海陆空铁等物流要素,联通青岛内外的物流网络,协同腹地的其他物流枢纽提高规模化调配能力和物流运行效率,联带上下游产业发展聚集,推动

国内统一大市场形成;对接国际物流主要通道和运力干线,加强与全球资源中心的联系,积极融入全球供应链、产业链和价值链。

3. 以物流金融创新为抓手,降低物流成本。制约物流枢纽建设发展的瓶颈是物流成本的压力,如中小物流企业的融资成本高、多式联运下内外运费的差异化等。除了政策性的调节和补贴之外,更应配置和改善相关金融服务。例如通过应用新技术,设立转移支付机制,协调内外运费的差异,解决多式联运过程中省外部分成本过高的问题。依托云平台,发挥港口信息资源汇集的优势,鼓励物流供应链企业使用线上交易渠道。应用区块链技术,做到物流状态的实时监控和物流关键信息的及时发布,依据内置协议明确各方责任义务,确保资金安全,从而提升港口金融服务的公正性和安全性。构建现代供应链,降低物流成本。

(五)形成区域特色,应对外部威胁

后疫情影响和逆全球化趋势下,全球物流供应链发展不平衡,建设国家物流枢纽、打造国内供应链体系上升为国家战略。青岛面向韩日,辐射沿黄流域,联通欧亚大陆,是东西互济、陆海联动的重要门户,其独特的区位和物流枢纽定位决定了建设国家物流枢纽的特殊性,具备打造区域性物流枢纽网络的资源优势。因此,青岛在建设物流枢纽时要找准定位,做出自身的特色,联合其他物流枢纽城市,建设高质量的干线物流通道网络。加强分散货源组织,提高货运规模化组织水平,强化同其他国家物流枢纽间的战略合作和业务联系,通过整合物流资源,提高物流枢纽运行效率,促进物流业规模化集约化发展,形成以物流枢纽为核心的现代化物流运行体系,并以此为契机成为国家物流枢纽建设的桥头堡。

综上所述,自贸试验区承担了改革攻坚的重任,以不断的创新来加强区域生产要素的自由流动,对标高标准国际贸易要求,建立更新的开放经济体制,是未来青岛物流枢纽的发展方向和服务要求。物流枢纽的建设不仅要充分调动既有物流资源、服务经济发展,也要通过物流的整合能力,创新发展枢纽经济、带动产业融合、促进新旧动能的转化。构建“通道+枢纽+网络”三位一体的物流体系,从而使物流枢纽更多发挥聚集效应,体现平台

化特性。▲

参考文献:

- [1]刘伟.创建物流枢纽城市支撑“双循环”畅通无阻[J].中国经济报,2022(3):86-90.
 [2]张子扬,曹荣光.“一带一路”倡议下国际物流通道建设及其区域空间效应[J].商业经济研究,2021,(19):158-161.

- [3]杨燕.中国海运服务贸易发展的制约因素与完善建议[J].对外经贸实务,2020(5):89-92.
 [4]杨山峰.“一带一路”下我国物流枢纽建设实证研究——以郑州空港为例[J].商业经济研究,2021(12):107-109.
 [5]周彩艳,何葛戈.“双循环”下厦门市现代物流业高质量发展的路径探讨[J].现代商贸工业,2022(16):37-39.
 [6]陈珊.福建自贸区与国际物流业协同发展研究[J].市场周刊,2020(11):51-53.

(上接第42页)

- [17]洪延青,朱玲凤,张朝,等.欧盟提出“技术主权”概念引领欧盟数字化转型战略[J].中国信息安全,2020(03):70-74.
 [18]王雪,石巍.数据立法域外管辖的全球化及中国的应对[J].知识产权,2022(4):54-75.
 [19]曹亚伟.国内法域外适用的冲突及应对——基于国际造法的国家本位解释[J].河北法学,2020,38(12):81-101.
 [20]Orla Lynskey.Extraterritorial Impact in Data Protection Law through an EU Law Lens[J].Brexite Institute Working Paper Series-No.8, 2020:3.
 [21]Google LLC, Successor in Law to Google Inc. v. Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) (C-507/17) [2019].
 [22]李扬,林浩然.我国应当移植被遗忘权吗[J].知识产权,2021(6):50-65.

- [23]陈咏梅,伍聪聪.欧盟《通用数据保护条例》域外适用条件之解构[J].德国研究,2022,37(2):85-124.
 [24]Dan Jerker B Svantesson.Extraterritoriality and Targeting in EU Data Privacy Law: The Weak Spot Undermining the Regulation[J].International Data Privacy Law, 2015: 226 -234.
 [25]Benjamin J. Keele.Information Sovereignty: Data Privacy, Sovereign Powers and the Rule of Law[J].International Journal of Legal Information, 2018: 123-124.
 [26]Extraterritorial Application of The GDPR: Lessons from Recent Developments[EB/OL].(2018-11-08).
 [27]俞胜杰,林燕萍.《通用数据保护条例》域外效力的规制逻辑、实践反思与立法启示[J].重庆社会科学,2020(06):62-79.
 [28]中国互联网络信息中心.中国互联网络发展状况统计报告[EB/OL].[2022-7-9].