

“丝路海运”联盟对中欧物流企业发展的影响探析

■ 田青 山西大学商务学院

摘要:随着“一带一路”深入发展,中欧跨境贸易保持良好发展态势,中欧物流企业逐渐成为国际跨境物流合作的关键点。而“丝路海运”联盟成立,进一步助推中欧贸易形成产业集聚与物流集散的发展新格局,并对中欧物流企业建设产生带动效应。然而,物流信息技术落后、沿线国家配套设施水平不一、资源协调机制不完善等问题的凸显,严重阻碍了“丝路海运”联盟对中欧物流企业建设的促进作用。对此,“丝路海运”联盟成员国之间应共同打造中欧联运物流公共信息平台、协同推进“海丝”核心区建设、强化“一站式”通关监管、大力采用多国集拼物流模式、加快完善“海丝”投资综合服务体系,进而最大限度发挥“丝路海运”联盟在中欧物流企业建设过程中的积极作用。

关键词:“一带一路”;中欧;“丝路海运”联盟;物流企业

近几年,中欧贸易与中欧班列快速发展,为国内外货运物流企业创造颇多良好商机。“丝路海运”联盟的达成,成为中国经济与世界经济对接的新纽带,成为中欧两地不断开展交流合作的新引擎,更好地实现互联互通。自“丝路海运”联盟成立以来,2019年6月推出AE1、AE20两条欧洲航线,同年12月推出NEU3欧洲航线,为推进中欧贸易往来打造新的海上通道。但由于多方面原因,“丝路海运”联盟在促进中欧物流企业建设进程中,仍然存在诸多问题。所以,在“丝路海运”联盟发展背景下,提高中欧物流企业建设水平,是提升物流企业竞争力、加速中欧贸易往来的关键。

一、“丝路海运”联盟发展历程

自“一带一路”倡议提出以来,我国国内航运企业开辟大量海上丝绸之路航线,但多为单线

单点运作。福建作为古代海上丝绸之路的东方起点,进入21世纪以来,也始终围绕海上丝绸之路进行建设,本地区海上航线服务网络逐渐完善。据福建省发改委负责人表示,截至2018年底,福建沿海港口已经承运的国际集装箱航线达134条,建成超181个万吨级的泊位,连通世界50多个国家和地区的140个港口。自此,“丝路海运”应运而生。

2018年12月,以“丝路海运”命名的航线,首次在福建正式开行。这也意味着我国宣布成立首个以“海上丝绸之路”为运输主题的国际综合物流服务品牌与平台。2018年12月24日,首条以“丝路海运”命名的集装箱航线从厦门港起航。截止2019年11月30日,以“丝路海运”为主的50条航线共开行1625个航次,实现集装箱吞吐量高达140.6万标箱,全年共开行1777航次以上,吞吐量将超过150万标箱。2019年12月19日,在“丝路海运”年

会上,厦门宣布“丝路海运”联盟正式成立,增设以“丝路海运”命名的10条航线。截止目前为止,“丝路海运”联盟已获得超100多家大型港航进出口企业、行业协会及科研机构的响应与支持。这意味着“丝路海运”将正式开启新的物流征程,不断推进“丝路海运”创新发展。

“丝路海运”联盟在推进国际海运合作、国际战略合作协议签署等方面,也取得显著成效。在国际海运合作方面,联盟不断推进国际港航合作。截止目前,福建港务集团与马来西亚、新加坡港口公司共同签署了战略合作备忘录。厦门港也分别与澳大利亚达尔文港、韩国釜山港以及巴拿马玛岛港签订合作协议,达成跨国友好合作,推动“丝路海运”联盟稳序发展。此外,2019年9月7日,在首届“丝路海运”国际合作论坛会上,厦门发布了《丝路海运国际合作论坛厦门倡议》,并与其他国家新签署18个合作项目,推动

[作者简介]田青(1981—),女,山西大学商务学院讲师;研究方向:物流管理、企业管理。

“丝路海运”联盟发展。

二、“丝路海运”联盟对中欧物流企业发展影响

(一) 货物流通效率显著提高

“丝路海运”联盟的成立, 显著提升物流海运能力, 推动货物流通效率提高, 对中欧物流企业建设产生积极影响。具体来看, “丝路海运”联盟对货物流通效率主要分为两个层面的影响。一方面是货物运输效率。对于物流企业而言, 货物运输效率是实现产品配送环节的重要因素。“丝路海运”联盟建设以来, 先后打造一批高质量航线支持中欧贸易往来, 促使中欧物流企业建设进程逐渐加快。厦门港口管理局发布数据显示, 截止 2019 年 3 月底, 以“丝路海运”命名航线共计 34 条, 共开行航次达 269 次。此间, 厦门港虽受到浓雾封港 5 次, 但有 6 艘以“丝路海运”命名的航线船舶均优先获得靠泊、离泊权利, 降低货物运送风险, 提高货物周转效率。另一方面是通关效率。“丝路海运”联盟借助于自贸区创新政策优势, 不断优化通关全流程, 为物流企业提供便捷高效的口岸通关服务。根据国家口岸办公布的 2019 年 5 月份最新数据显示, 当前厦门港平均进口通关时间是 45.4 小时, 出口是 4.62 小时, 分别比去年压缩 35.5% 和 57.7%。可见, “丝路海运”联盟的建设推动中欧物流企业建设, 运输时间不断缩减, 货物流通效率也在逐步提高。

(二) 货运成本大幅降低

在中欧物流企业建设进程

中, “丝路海运”联盟成立促使物流资源实现优化分配, 从不同角度影响中欧物流企业的运输成本。从航线航运角度分析, “丝路海运”联盟的航线设计有效整合国际多数物流集团、国际港口以及多种运输方式等资源, 降低中欧物流企业运输成本。据央广网报道称, 截止 2020 年 9 月, “丝路海运”联盟建设的加快推进, 使当前航线总数已多达 60 条, 联通欧洲、东南亚、印巴、西非、中东等地区。其中, 马士基航运、PSA 新加坡港务集团、达飞轮船国际港口航运等国际港口航运巨头纷纷加入“丝路海运”联盟, 进一步扩大该组织规模。从政策制度角度分析, 福建省为进一步减少和降低中欧物流企业运输成本, 2019 年 12 月 19 日印发支持“丝路海运”发展政策措施(第一批)。该政策对福建沿海港口的集装箱货物运输, 减免港务费与公路运输收费, 并引导铁路运输企业给予大客户联运优惠政策。立足于中欧物流企业建设, “丝路海运”联盟通过增设航线与实现有关物流资源共享, 促使中欧物流企业基于中欧班列陆路运输、海路运输等方式, 日渐趋于完善, 极大节省了产品运输的成本。

(三) 服务优势不断提升

港航合作是搭建“丝路海运”联盟的重要环节, 也是中欧物流企业持续扩大影响力与服务范围的关键载体。自 2018 年 12 月 24 日“丝路海运”倡议提出以来, 欧洲国家及大型航运集团积极加入, 持续展开两地间港口与港口、港口与航运、港口与公路、铁路等涉及物流基础设施方面的企业合

作, 进一步实现港航物流要素集聚。同时依托“丝路海运”平台, 厦门港不断优化升级服务, 为物流企业推出“私人订制”的物流方案, 帮助企业解决特别客户需求, 切实提高企业服务优势。例如, 从厦门到波兰波兹南的中欧(厦门)国际班列冠捷“私人订制”专列, 其发车时间、开行路线、站点设置等全部环节, 均根据冠捷公司需求专属订制。该专列启用公铁海航多式联运方式, 提供一站式送货上门与上门提货服务, 实现货物“门到门”定制化配送。厦门港为冠捷公司提供的物流方案, 帮助企业及时赶上欧洲购物旺季, 赢得欧洲客户的信任和喜爱。中欧物流企业通过“丝路海运”、“数字丝路”等载体, 在推进中国与欧洲地区产业、经贸、投资等行业领域的合作交流方面, 起着非常重要作用。此外, 中欧物流企业建设将进一步实现海运优势转为合作动能, 实现双方互利共赢。

三、“丝路海运”联盟促进中欧物流企业发展面临的挑战

(一) 物流信息技术落后

当前, 中欧物流企业以 EDI、互联网为基础的物流信息系统, 仍处于初级应用阶段, 并没有得到大力推广, 企业缺乏行之有效的物流信息交流平台。且“丝路海运”联盟成立时间较短, 与中欧物流企业的合作较有局限, 其物流信息的处理方面仍处于探索阶段, 缺乏运用现代信息技术处理物流信息的能力。在依托“丝路海运”进行运输货物过程中, 物流信息化水平程度低, 在对物流信息

的监管中也存在很多问题。例如，“丝路海运”中常出现船运准点率低、中转查询渠道复杂、客户流失严重等问题，增加了运输成本与运输风险，严重影响中欧物流企业建设。此外，“丝路海运”联盟的成员都处在合作初级阶段，在中欧物流企业建设过程中面临规模小、各类基础设施不完善窘境，严重影响物流信息技术广泛应用。且各成员在物流软件使用中也有较大不足之处，导致中欧物流企业之间的物流活动无法得到有效协调，不利于中欧物流资源整合与利用。

（二）政策扶持力度不足

“丝路海运”联盟目的在于推动中国与欧洲物流企业展开合理、有序竞争，加快中欧物流企业建设进程。但就目前来看，我国仅有福建省针对省内建设的属地扶持政策，关于如何促使周边港口、内陆城市与欧洲等地建立中欧物流合作的协调机制，仍然处于空白地带。其中，一些加入了“丝路海运”联盟的内陆城市，在中欧物流运输过程中，因资源协调机制不完善，存在无序竞争问题。部分内陆城市对内不计成本运输，采取大量补贴运费的政策争抢供应链货源；对外概不议价，根据沿线距离抬高运价，价差由企业自行承担，造成铁路资源大量浪费。据浙江德瑞物流有限公司负责人表示，由于各城市班列低价揽货，货主在进行选择时，往往只考虑补贴力度，常常导致货物绕一圈才到达班列始发地，致使物流资源大量浪费。可见，因为协调机制不完善，“丝路海运”联盟的资源整合功能尚未完全凸显，不

利于中欧物流企业长期建设发展。

（三）各国基础设施水平不一

“丝路海运”联盟通过发挥港口优势，与中欧物流企业达成海铁联运，并依托自身“链接”优势，提升中欧物流企业建设能力。然而在“丝路海运”沿线国家中，各国之间的经济发展水平不同，在海关建设与铁路沿线配套基础设施投入力度方面，也有着较大差别，严重影响中欧物流企业建设进程。就中欧班列铁路轨距而言，沿线各个国家由于建设的标准不同，导致国与国之间的轨距存在较大差异。我国与欧洲大铁路标准轨距 1435 毫米，途径哈萨克斯坦等独联体宽轨为 1520 毫米，导致我国运往欧洲国家需要多次换轨，严重影响中欧物流配送效率。另外，部分中欧物流企业需借助“丝路海运”海上航运路线实现货物运输，但部分城市及沿线国家港口存在集装箱跟踪系统较为落后，查询系统配套设施不完善等问题。由此导致货运能力降低，不利于中欧物流企业间的货物运输。

（四）返程空载问题凸显

“丝路海运”联盟自开通欧洲航线至今，运行时间已超过 6 个多月。但在货物配送过程中，有诸多从欧洲等地区返程的航线存在“空手而归”现象，多数物流企业面临着“盈利难”问题。“丝路海运”联盟为中欧货物提供双向同频率航线，提升双边物流资源利用效率，大幅降低货物运价。然而，受欧洲部分地区海运企业低价竞争、货源大幅分散、公路短驳费用偏高等因素影响，欧洲进口

中国的货物数量相对较少。由此，在双边贸易过程中，需要从中国运往欧洲的货物极少，很多运出去的集装箱无法返回。甚至部分海运企业为了缩减成本，不得不选择在中国卖掉集装箱，极大地缩减了企业运营成本。加之进出口货物品种与性质差异及装卸费与运费的不同，也促使中欧货物运输出现返程空载问题。这一问题极大增加中欧物流企业建设成本，致使企业面临发展瓶颈。

四、中欧物流企业对接“丝路海运”联盟发展的具体策略

（一）打造中欧联运物流公共信息平台

中欧物流企业建设过程中，运输环节是企业货物进出口的主要方式之一。“丝路海运”联盟的提出，为中欧物流企业建设提供新发展思路，但也加剧企业间货物运输过程中路线重复、集装箱监控不到位丢失等问题。对此，中欧物流行业协会应充分发挥牵头领导作用，打造集装箱“丝路海运”与中欧班列运输公共信息平台，重点推动多种运输方式物流信息的互联互通。依托运输信息共享机制与大数据技术，中欧物流行业协会应搭建联运公共信息服务平台，提供盯控技术手段，实时监控铁水运输路线，有效衔接中欧物流运输支干线。同时，通过加盟、合作等方式吸引全国中欧物流企业合作，共享物流数据信息，实现在跨区域物流信息联动，动态追踪集装箱运输情况，减少线路重叠及运力浪费。此外，还要预留接口，便于后期对接运政管

理、商务直报等专业平台,从而进一步扩充平台功能。

(二)协同推进“海丝”核心区建设

欧洲多数国家以海上运输为主,因此中欧物流企业要依托“丝路海运”联盟,加强中国沿海城市与欧洲国家、地区物流联系。“丝路海运”联盟应建立“海丝”中欧物流核心区,方便内陆腹地城市将货物运往欧洲国家,拓宽中欧物流企业合作建设的范围。基于“海上丝绸之路”的共建优势,联盟成员要充分利用沿海重点区位优势资源,以龙头项目为核心,稳步推进“海丝”核心区建设。在重点工程方面,加快推进建设“数字丝路”、“丝路贸易”等核心工程,制定专属工作方案,充分细化与落实具体工作任务。在支撑项目方面,相关部门可通过签署“丝路海运”建设蓝皮书,并签订国际贸易、港口服务、供应链智慧平台、有机衔接中欧班列等项目,加快陆海内外联动,东西双向互济国际贸易大通道逐渐形成,共建高质量的中欧“海丝”核心区物流企业合作模式。

(三)强化“一站式”通关监管

中欧货物运输采用多式联运,为两地贸易往来提供多元化物流方案。但是,因运输时间较长且运输距离较远,沿途接受多个国家的海关监管,一定程度上会进一步延长物流时限,增加中欧物流企业建设成本。对此,我国海关与检疫检验部门可开展深化合作,为中欧物流企业办理申报、查验、放行、转关等核心业务,提供“一站式”通关监管,提高物流企业运输效率。“丝路海运”联盟可

进一步升级物流通关监管,在起运地完成货物运输的查验与监管,并简化各项手续和操作流程,为中欧物流企业提供便捷高效的通关服务。基于“丝路海运”联盟,我国各地海关要联合执法,来自欧洲国家的货物,在境内只需一站托运与一次收费。通过为中欧货物通关开启一单到底,免除中间转运所产生的费用,同时减少冗余过关环节,节约了物流企业的大量时间和成本。

(四)大力采用多国集拼物流模式

“丝路海运”联盟成立,可整合中欧物流运输模式,实现中欧货物运输陆海航空多式联运,不断优化中欧贸易物流建设。然而,中欧货物运输过程中返空率一直保持较高比例,严重影响中欧物流企业建设。对此,中欧物流企业可以采用多国集拼物流模式。铁路班列方面,相关企业应利用进出口空箱仓位资源,采用加挂形式,快速接力运输,实现货物混装混载,降低开行成本。海运货轮方面,可运用集装箱甩挂和集拼集运作业,充分提升集装箱利用率。“丝路海运”联盟要与沿线各主要运力主体加强沟通协商,大力发展集拼物流模式,从而不断优化“丝路海运+中欧班列”运输方式,降低空箱浪费,增加中欧铁水联运运输市场竞争力。

(五)加快完善“海丝”投资综合服务体系

完善“海丝”投资综合服务体系,可为中欧物流企业提供有关法律、政策、税务等信息,优化中欧物流企业建设环境,帮助中欧物流企业更好融入全球产业链体

系,进而实现各项资源的流动与整合。我国借助“海上丝绸”之路发展优势,加快创新区块链金融发展,建设物联网创新及中欧物流企业示范区。在示范区内通过运用区块链技术,开展金融服务试点业务,引进欧洲地区金融机构入驻,为企业开展物流实体经济双向投资。同时,依托跨境电商试验区发展成效,我国要尽快获批中欧跨境电商与物流企业的综合试验区,借助跨境电子商务利好态势,助力中欧物流企业建设。此外,相关部门应构建中欧投资白名单,纳入信誉等级高的欧洲企业,对其开放物流投资快速审批通道,从而为中欧物流企业提供良好的投资信息服务。▲

参考文献:

- [1]中国新闻网.“丝路海运”品牌影响力彰显,逾百家港航物流企业助力 [EB/OL]. <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1636935088630479061&wfr=spider&for=pc>. [2019-06-21].
- [2]王宏智,孙金俊. 一带一路倡议下中欧班列国际物流运输平台的构建[J]. 对外经贸实务, 2019(3): 79-82.
- [3] 海外网.“丝路海运”联盟成立 [EB/OL]. <http://haisi.haiwainet.cn/n/2019/1224/c3543476-31687638.html>. [2019-12-24].
- [4]李宁艳.“一带一路”中欧国际货运班列联盟成立[J]. 城市轨道交通研究, 2016(5): 73-73.
- [5]中国港口网.“丝路海运”奔涌新动能 连接“中欧班列”开创航运双向发展新格局 [EB/OL]. <http://www.chinaports.com/portspnews/1132>. [2019-07-23].