

腹地次区域国际陆港建设发展战略研究

——以呼和浩特市国际陆港为例

范志忠 胡文龙

内容提要: 本文构建腹地次区域国际陆港发展战略的分析框架,以呼和浩特市为例,对腹地次区域国际陆港建设进行了SWOT矩阵分析。基于地理位置差异和功能定位差异,本文将呼和浩特市发展战略确定为“远、中、近”相结合的进出口综合型国际陆港。呼和浩特市作为腹地次区域建设国际陆港的发展思路是:强化国际陆港次区域中心地位,配套完善陆港基础设施,补齐陆港功能短板,搭建高效管理服务平台,提高通关效率和便利化水平。

关键词: 腹地次区域 国际陆港 发展战略 呼和浩特市

中图分类号: F511.3 **文献标识码:** A **文章编号:** 1000-7636(2017)07-0084-10

从运输经济学视角来看,港口腹地次区域主要是指港口经济辐射的间接区域。一般来说,其地理位置距离港口较远,超出港口客货的直接吸引范围,但受港口经济辐射吸引,能够通过便捷高效的运输系统与港口保持密切经济往来。国际陆港建设作为一个新兴业态,目前在理论研究、政策体系和具体实践等方面尚处于初级探索阶段。腹地次区域各级地方政府在推进国际陆港建设过程中,大多停留在盲目效仿内陆核心陆港城市的阶段,缺乏立足本地实际情况因地制宜的发展战略。本文以呼和浩特市国际陆港建设为例,重点就港口腹地次区域国际陆港建设的发展战略进行研究。

一、研究现状及评价

(一) 研究现状

国际陆港,一般是指内陆无水区域中具有报关、报检等口岸功能,与港口、口岸或空港有便利运输通道连接的物流节点城市。由于有强大的运输能力做支撑,国际陆港在一定程度上解决了内陆地区发展外向型经济的瓶颈问题,逐渐成为沿海港口口岸功能在内陆的延伸地^[1]。国际陆港的基本门槛标准是:对接海港

收稿日期:2017-03-09

基金项目:国家社会科学基金项目“自然资源资产负债表编制研究”(15BGL043);北京市社会科学基金重点项目“北京自然资源资产负债表编制及其管理研究”(15JGA024)

作者简介:范志忠 内蒙古自治区呼和浩特市新城区区长,呼和浩特市 010000;

胡文龙 中国社会科学院工业经济研究所副研究员,北京 100871。

作者感谢匿名审稿人的评审意见。

的运输体系、集装箱化的货运体系、规模化的经济体系,与海港相同的功能体系^[2]。随着“一带一路”倡议、京津冀协同发展、长江经济带发展等国家战略的提出,腹地次区域掀起了建设国际陆港的热潮,针对国际陆港的学术研究也逐渐增多。综合来看,目前有关国际陆港建设的相关研究大都集中在以下几个领域:

一是关于国际陆港基本概念内涵和相关功能定位的研究。席平等(2001)首次提出陆港概念,并指出陆港是设在内陆地区铁路、公路交会处,方便货物装卸、暂存的车站,也是依照有关国际运输法规、条约和惯例建设的对外开放的国际性商港^[3]。李志文和孙前进(2011)认为,陆港物流园区是以陆港为依托建立的物流产业园区,它从经济本质上看属于以产业园区为载体的综合物流产业体系^[4]。从陆港的功能定位来看,吴旗韬等(2010)认为陆港一定程度上承接了诸如口岸服务、保税物流、货运代理、集装箱集散及仓储等海港向内陆转移的部分功能^[5]。朱长征和董千里(2006)根据进出口贸易的基本特征总结出陆港具备出口转运、进口配送以及进出口综合服务三大基本功能^[6]。李志文和孙前进(2011)认为,陆港不仅具备口岸功能,还具有港口和物流增值服务等功能^[4]。

二是关于陆港发展动力和影响因素的研究。张兆民(2010)分析认为,集装箱多式联运、海港区域化和船舶大型化,是影响陆港发展的三大内在动力,但三者对不同陆港发展演变的影响机理及影响程度不尽相同^[7]。罗斯莫(Roso, 2008)对比研究美国、澳大利亚、卢旺达等国家的陆港发现,基础设施、土地、地理环境和法律法规是影响陆港运营和发展的四个关键因素^[8]。罗斯莫和拉姆斯登(Roso & Lumsden, 2010)进一步分析欧洲、亚洲、非洲的11个国际陆港发现,成功的陆港必须与一个复杂的系统相匹配,适宜的土地规模、适当的支持性基础设施、较好的服务能力、完善的政策法规配套等因素构成了这一复杂系统,且对国际陆港的发展潜力和竞争力产生重大影响^[9]。宫彦萍等(2010)根据驱动模式差异归纳了中国陆港发展的三种类型:一是海港主驱动型,即海港口岸为了提升自身竞争力和吸引力,扩大港口吞吐量的市场份额,主动与内陆城市合作共建陆港以扩大货源及市场辐射范围;二是陆港主驱动型,即位于内陆腹地地区的城市为了通过对外贸易发展地方经济,积极主动与沿海港口对接建立陆港;三是海陆联合驱动型,即海港和内陆城市由于优势互补、且彼此具备合作的基础和条件,在各自独立发展的基础上合作共同建立陆港^[10]。

三是关于国际陆港发展模式及实践策略的案例研究。科罗维亚科夫斯基和帕诺瓦(Korovyakovsky & Panova, 2011)通过专家打分和问卷调查相结合的方法得出,以色列国际陆港建设的紧要任务是陆港运输集装箱化和国际多式联运中转^[11]。鲁特(Rutten, 1998)专门探讨了国际陆港建设中的选址、综合运输网络布局、内陆多式联运站建设等核心问题,尤其详细深入地分析了国际陆港选址的主要影响因素,并通过实证研究和案例对比研究了各种陆港选址方法的特征和优劣,为陆港选址布局提供了理论基础和实践方法^[12]。席平等(2001)对西安陆港的运营模式进行了探讨,提出“管委会+公司”和“多公司专业化负责不同领域”两种运营模式^[3]。张建卫(2014)从新亚欧大陆桥的运营管理出发,提出了创新组织方式、优化口岸环境、加强国际交流合作等对策建议^[13]。董千里(2012)针对亚欧大陆桥物流发展缓慢的主要原因进行了深入探讨,并为新亚欧大陆桥物流一体化亟待解决的问题提供了解决思路^[14]。刘冉昕(2011)以内陆无水港与辽宁沿海港口联动发展为例,提出陆港与海港应该在具体政策、信息传递、功能定位等方面进行有效联动^[15]。梁红波(2014)提出并有效论证了虚拟一体化物流发展模式适合陆港建设,重点阐述了虚拟一体化物流发展模式的优势及创新性^[16]。

(二) 研究评价

目前国内外与国际陆港建设相关的研究主要集中于基本概念、内涵界定、功能定位、发展模式、形成机

理、选址规划、案例实践等方面,对于国际陆港建设的理论研究仍处于初步探索阶段。总体来看深层次高质量的研究成果并不多,难以为具体实践提供行之有效的理论指导。同时,当前关于国际陆港建设的政策体系也并不完善,相关政策体系并没有形成成熟且可复制推广的有益经验。关于国际陆港建设的实践案例相对仍然比较缺乏,且已有的国际陆港研究都是基于内陆核心城市展开的,针对港口腹地次区域的国际陆港建设成果相对较少,尚没有形成具有标杆意义的可复制推广的腹地次区域国际陆港建设模式。

二、腹地次区域国际陆港建设的 SWOT 分析——以呼和浩特市为例

(一) 呼和浩特腹地次区域国际陆港建设的内部环境分析

1. 呼和浩特发展国际陆港的优势

(1) 区位条件优越且独特,具有发展国际陆港的先天优势。地理环境条件是制定国际陆港发展战略首先必须考虑的重要因素,它是国际陆港规划、建设以及生产经营各环节决策行动的先天基础条件。从国内看,呼和浩特毗邻北京、天津、石家庄、太原、银川、兰州等城市,同这些城市的经贸合作、要素共享、人员交流十分活跃,便于开展与黄河上中游经济区、呼包银榆经济区、环渤海经济圈的经济交流,便于承载高层次、大规模的城市商圈、现代物流、休闲旅游等服务业发展。从国际看,呼和浩特是“草原丝绸之路”经济带的起点,作为中俄蒙陆路经济走廊上的重要节点,涉外交往频繁,便于开展商务洽谈、商贸会展等服务业态,有利于实现中俄蒙间贸易往来,实现区域共同发展。

(2) 产业基础支撑能力较强,经济发展水平相对较高。“十二五”时期,呼和浩特地区生产总值由2010年的1865.7亿元增长到2015年的3090.5亿元,年均增幅9.7%;人均GDP由2010年的1万美元增长到2015年的1.6万美元,年均增长9.9%,在全国大中城市中名列前茅;三次产业结构不断优化,基本形成了以服务业为主导,多元发展、多极支撑的产业格局。2015年,呼和浩特占腹地次区域呼包银榆经济区常住人口的15.4%、GDP的16.6%、服务业增加值的25.2%和金融机构人民币存款余额的26.5%。呼和浩特发展国际陆港的产业基础较好。

2. 呼和浩特发展国际陆港的劣势

(1) 陆港基础设施建设有待加强。通过调研发现,呼和浩特建设国际陆港的相关基础设施条件还有待完善,具体包括库场面积和容量、存储设备等物流节点基础设施,陆港内公路、铁路等道路设施,集装箱班列、集装箱装卸线、装卸搬运机械等基础设施,供水、供电、通讯等配套基础设施等。这些基础设施是呼和浩特国际陆港得以发展的物质保障和基本前提,其建设水准和完善程度在一定程度上决定着呼和浩特国际陆港的整体发展水平和综合服务能力。当前,呼和浩特面临的主要困难包括:一是陆港基础设施建设涉及多个部门,难以统一规划设计,协调协作推进较慢;二是综合运输网络体系建设相对滞后,标准化和信息化水平较低;三是融资渠道相对较窄,缺乏多元化融资渠道支持;四是既有工业园区发展效益不高,土地资源利用效率低下。

(2) 陆港管理与综合服务水平还存在短板。从现有实际情况来看,当前呼和浩特陆港建设最大的障碍是国际贸易“单一窗口”建设面临瓶颈。一是涉及部门多,推进难度大。各方因信息化建设水平不一致,关注重点和利益诉求有区别,属地和垂直管理归属的管理部门不同步等诸多原因,对建设“单一窗口”难以形成全面共识。二是各监管部门之间信息互通渠道不畅通,难以实现各系统数据的交换共享,降低了口岸通关信息化管理的整体效能。三是通关证单电子化程度较低,影响了“单一窗口”建设的进程,限制了外贸企

业应用“单一窗口”带来的便利。陆港提供物流综合服务水平的高低,决定了呼和浩特陆港建设是否具备核心竞争力。提升陆港管理和综合服务水平,有利于促进呼和浩特陆港建设进入良性发展轨道。

(二) 呼和浩特腹地次区域国际陆港建设的外部环境分析

港口腹地次区域应在立足自身区位优势、经济水平、资源禀赋等内部基础条件上,仔细研究陆港建设面临的外部环境,探究可能存在的發展机会,识别隐藏的潜在风险威胁,从而在与国际接轨过程中找准自身定位,实现经济跨越式增长。

1. 呼和浩特国际陆港发展战略的机会分析

(1) 外部支持陆港建设的政策环境较好。呼和浩特国际陆港建设具备良好的外部政策环境和较好的历史机遇。随着“一带一路”建设进入实质性推进阶段,中国进入全方位开放合作和腹地崛起发展新格局,特别是国家重点打造“新亚欧大陆桥”“中蒙俄”等六大国际经济走廊,投资、贸易、生产要素“西移北上”大形势形成,西部地区、边疆民族地区正由跟跑开放变为新的开放前沿,由发展预备队变为发展先锋队。呼和浩特市乃至内蒙古自治区正在加速成为营商环境好、要素成本低、市场潜力大的政策洼地。近年来,呼和浩特陆续被列为国家首批服务业综合改革试点城市、国家一级物流园区布局城市、国家智慧城市试点、国家电子商务示范城市、国家创新型试点城市、国家信息惠民试点城市等,政策支持力度空前。

(2) 具备便捷高效的综合交通网络。呼和浩特是国家一级交通节点城市核心区。“十二五”时期,呼和浩特市辖区内建成了7条一级公路和5条高速公路,公路总里程由2010年的6284公里增长到2015年的7295公里,路网密度目前已达到42.4公里/百平方公里,货运周转量达到1613.6亿吨公里。呼和浩特高铁动车站目前已建成使用,呼张高铁、呼准鄂城际铁路正处于开工建设阶段,城市快速路、三环高速、呼包集城际动车组已正式开通运行,呼张快速客运专线、呼准鄂城际铁路、城市轨道交通、机场迁建工作顺利推进。白塔国际机场国内外通航城市达到64个,运营航线139条,旅客吞吐量年均增长27%,2015年达到744万人,初步形成了铁路、公路、民航等为主的综合交通网络。固定宽带用户数达到50万户,普及率达到60%。交通网络和信息基础设施建设为加速客流、物流、信息流的畅通提供了条件。

2. 呼和浩特国际陆港发展战略的威胁分析

(1) 面临腹地次区域其他城市的激烈竞争。随着区域一体化水平提高,特别是高铁、机场等交通基础设施更加便捷高效,腹地次区域城市间的分化效应开始显现,突出表现为高端生产要素向大城市聚集,中低端生产要素向中小城市流动。目前呼包银榆鄂、京津冀地区以及环渤海地区各城市都在千方百计加快发展自己,抢占区域经济发展的制高点。天津、河北、山西利用制造环境和政策优势,吸引企业转移的决心和力度非常大;包头、银川、榆林、鄂尔多斯等都在积极争取成为国际陆港建设的北部中心城市。相对这些地方而言,呼和浩特干部群众抢抓机遇意识不强,加快发展能力不够,优化发展环境办法不多,金融资本、高端人才、生产要素流出的风险明显增加,短板愈加明显。

(2) 物流标准化程度不够,物流业整体发展水平低。物流服务作为一项综合性系统服务工程,有必要对其进行标准化。目前,与物流相关的国家标准化规定仅包括《物流术语》《物流企业分类与评估指标》等少数几个,物流设施装备、物流计量核算、物流作业服务、物流数据传输等方面都还没有制定国家标准,这使得物流服务规范化、标准化程度不高。物流业整体发展水平低,具体表现为:一是物流企业规模普遍偏小,企业设施相对简陋陈旧;二是物流企业经营效益欠佳,物流服务速度慢,损耗大,效率低,成本高;三是物流企业经营管理大多缺乏规范,组织方式、技术手段和运输方式现代化程度不高;四是物流基础设施不完善,网络

资源和网络体系缺乏整合,运输和仓储设施得不到充分利用;五是物流从业人员大部分是由传统储运业转变而来,总体上看文化水平不高,缺乏必要的物流专业知识和技能。

以上分析结果见表1。

表1 呼和浩特腹地次区域国际陆港建设的SWOT矩阵分析

		内部	
		优势(strengths)	劣势(weaknesses)
外部	机会(opportunities)	区位优势独特且独特,具有发展国际陆港的先天优势;产业基础支撑能力较强,经济发展水平相对较高。	陆港基础设施建设有待加强;陆港管理与综合服务水平还存在短板。
	威胁(threats)	发挥优势,抓住机遇。利用目前呼和浩特的区位优势和良好的经济发展势头,抓住国家重点打造“新亚欧大陆桥”“中蒙俄”国际经济走廊的契机继续推进呼和浩特国际陆港建设。	抓住机会,克服劣势。利用国家战略叠加、区域政策交汇、试点城市共振的战略机遇期,加强陆港相关基础设施建设,补齐陆港综合管理与服务功能短板。
		SO 增长型战略	WO 扭转型战略
		ST 稳定型战略	WT 防御型战略
		发挥优势,减轻威胁。利用呼和浩特独特的区位优势,提升陆港管理和综合服务水平,增强呼和浩特综合竞争力,巩固国家一级交通节点城市的核心地位。	克服劣势,减少威胁。充分借鉴国际陆港建设经验,加强陆港基础设施建设,补齐陆港管理与综合服务水平短板。加强物流标准化建设,提升物流业整体发展水平。

资料来源:作者收集整理。

三、呼和浩特腹地次区域国际陆港建设的战略选择

(一) 呼和浩特腹地次区域国际陆港建设的战略定位

国际陆港的战略定位,不但取决于其区位优势、资源禀赋等内部环境和外部机会与潜在威胁,还取决于规划者对国际陆港本身的战略诉求和战略定位。腹地次区域应根据自身对国际陆港的战略定位来选择发展模式。

1. 基于地理位置差异的陆港发展战略定位

根据腹地次区域所在城市与港口距离的远近,陆港大致可以分为远距离陆港、中距离陆港和近距离陆港^[17]。远距离陆港一般位于远离港口但具有通往港口的便捷铁路运输线路的内陆腹地节点城市。这既使港口获得了广泛的潜在腹地,扩大了港口辐射半径,也在一定程度上缓解了港口堆存能力不足的紧张状况,大幅提高了港口运转效率和通过能力;同时,铁路运输替代远距离公路运输,装卸频次更少,货损货差、意外事故等不利事件发生概率降低,可以为货主提供更环保、更低廉、更快捷和更安全的内陆运输和港口通关服务。此外,远距离陆港还扩大了铁路的经营规模,增强了铁路的竞争能力。典型的远距离陆港是坦桑尼亚的伊萨卡陆港,它为卢旺达和布隆迪腹地地区提供了海铁联运综合运输服务。

中距离陆港一般定位为公路、铁路交会处的物流集结点。一般而言,公路、铁路在陆地运输500公里距离上竞争相对最为激烈,中距离陆港一般位于不同方向铁路线和公路线的交汇点和集结点,常常位于与港口相连的公路铁路运输交汇点的所及范围。国际陆港距离母港中等距离,国际陆港可以成为减轻港口堆存压力的缓冲地,货主只需把货物直接运送到“陆港”,“陆港”则通过货流集中整合将货物高效送达到港口,发

挥陆港货流集中整合的港口功能。

近距离陆港主要位于港口城市边缘或市郊位置,其主要作用是缓解港口所在城市的交通压力。由于港口附近运输通道相对固定,运力增长难以满足货流量增长的需求,大多数港口空间面临严重制约,港城及周边地区的公路运输紧张,疏运能力紧缺。因此,近距离陆港一般用来作为近海港口的子港。近距离陆港提供直达港口的专门铁路运输服务,货物在近距离陆港和港口间实现无缝连接,这对陆港铁路服务的快捷性、可靠性和安全性均提出了比常规铁路运输服务更高的要求,实践中常常用短距离专用列车作为运输保障。

2. 基于国际贸易特征差异的陆港发展战略定位

根据腹地次区域参与国际贸易的基本特征差异,可以将国际陆港分为以下三种类型:出口转运型国际陆港、进口配送型国际陆港和进出口综合型国际陆港^[18]。腹地次区域参与国际贸易的不同基本特征,决定了国际陆港建设的不同发展模式和核心业务内容。

出口转运型国际陆港适合以发展出口贸易为主、商品出口量大,而本地市场容量有限、进口量相对较小的城市(区域)。建设出口转运型国际陆港,对腹地次区域的城市而言,有利于建立通畅的出口货物物流通道,降低出口货物的物流成本;对沿海的港口口岸而言,有利于增强其快速集港能力,增加港口口岸的货物吞吐量。出口转运型国际陆港的物流运作流程可以概括为:货物在工厂装箱后直接运往附近的国际陆港,相关出口手续在陆港办理之后,货物在海关的监管下通过公路或铁路运输直接运往沿海港口,然后装船运往海外。

进口配送型国际陆港适合消费能力强、市场需求大,但本地出口量相对较小、对外货物输出少的城市(区域)。建设进口配送型国际陆港,对腹地次区域的城市而言,有利于减少进口货物的物流成本,缩短进口货物的进口时间;对与国际陆港结成联盟的沿海港口口岸而言,有利于增强其快速疏港能力,扩大其影响辐射的地理半径。进口配送型国际陆港的物流运作流程可以概括为:进口集装箱卸船后在海关的监管下通过公路或铁路运输直接运往国际陆港,在国际陆港完成进口报关,然后从国际陆港直接运往内陆腹地目的地。

进出口综合型国际陆港适合进出口贸易都较为发达的城市(区域)。对腹地次区域的城市而言,建设进出口综合型国际陆港要求建立便利快捷的交通运输网络,并能够与沿海沿江港口进行高效连接,同时它对海关、边检、商检、检疫、保税、仓储、结汇、保险、船务市场及船运代理等各项港口口岸服务功能要求较高。进出口综合型国际陆港的物流运作流程可以概括为:进口集装箱卸船后在海关的监管下通过公路或铁路运输直接运往国际陆港,在国际陆港完成进口报关,然后直接运往内陆腹地目的地;出口货物在工厂装箱后直接运往附近的国际陆港,在陆港办理完出口手续后,货物在海关的监管下通过公路或铁路运输直接运往沿海港口,然后装船运往海外。

以上分析结果见表 2。

表 2 腹地次区域国际陆港建设的不同发展战略定位

模式划分依据	具体战略定位	适用范围
地理位置距离差异	近距离陆港	港城的边缘或市郊位置
	中距离陆港	公路、铁路交会处物流集结点的枢纽城市
	远距离陆港	远离港口但具有通往港口的便捷铁路运输线路的内陆腹地节点城市
国际贸易特征差异	进口配送型陆港	消费能力强、市场需求大,但本地出口量相对较小,对外货物输出少的城市
	出口转运型陆港	出口贸易为主、商品出口量大,而本地市场容量有限,进口量较小的城市
	进出口综合型陆港	进出口贸易都较为发达,区域辐射半径较大的城市

来源:作者根据资料收集整理。

3. 呼和浩特腹地次区域国际陆港建设的战略定位

首先,呼和浩特市应将进出口综合型国际陆港作为国际陆港建设的战略定位。国际陆港的形成,既是腹地次区域发展外向型经济的迫切需要,也是沿海港口激烈竞争的一定产物。次区域经济合作是相对于区域经济合作而言的,它一般是指自然人或法人基于平等互利的原则,在跨国家或行政区域的空间次区域范围内,依托要素自由流动在生产、流通、消费等领域形成的较长时期的经济协作活动。通过表3可以看出,2016年,呼和浩特进出口总额为13.09亿美元,仅占内蒙古自治区进出口总额的11.19%。在内蒙古14个盟市中,呼和浩特进出口总额仅排在第5位,落后于呼伦贝尔、满洲里、巴彦淖尔和包头,仅略高于鄂尔多斯。但在上述内蒙古进出口额较大的盟市中,呼和浩特是进口额与出口额相对最为均衡的城市。因此,单纯进口配送型陆港或出口转运型陆港都不符合呼和浩特参与国际贸易关系引致的进出口特点。同时,作为国家一级交通节点城市,呼和浩特位于环渤海沿海港口腹地次区域,是京津冀一体化经济圈及环渤海经济圈向西延伸的重要战略节点城市,是呼包银榆鄂城市群、沿黄沿线经济带的重要节点城市,还是实施国家“一带一路”战略、建设中蒙俄经济走廊与国家向北开放的重要桥头堡。无论从经济总量水平、经济发展阶段、地理位置、铁路公路基础设施、政策环境支撑等诸要素来看,还是从呼和浩特参与国际贸易的进出口特征来看,进出口综合型国际陆港才是符合呼和浩特市资源禀赋和区位优势的科学定位。

表3 2016年内蒙古自治区对外贸易分盟市完成情况

单位:亿美元

盟市	进出口额	出口额	进口额	累计比去年同期增减(+%)		
				进出口	出口	进口
总值	117.01	44.71	72.30	-8.1	-20.9	2.1
呼伦贝尔市	26.52	7.43	19.08	-11.3	-39.4	8.2
满洲里市	23.69	5.45	18.24	-14.6	-49.6	7.7
巴彦淖尔市	19.94	3.81	16.13	-22.4	-10.1	-24.8
包头市	17.21	12.31	4.90	10.9	38.7	-26.1
呼和浩特市	13.09	6.82	6.27	-36.7	-45.2	-23.8
鄂尔多斯市	12.77	4.42	8.35	79.4	-24.3	549.4
锡林郭勒盟	8.80	2.75	6.06	-23.5	-49.5	0
二连浩特市	8.44	2.65	5.80	-25.5	-50.3	-3.4
赤峰市	8.56	2.11	6.45	11.3	16.1	9.8
阿拉善盟	4.23	0.84	3.38	58.8	31.8	67.3
通辽市	4.13	2.95	1.18	-5.2	-14.4	29.8
乌海市	0.89	0.89	0.01	95.8	97.1	-6.1
乌兰察布市	0.77	0.32	0.45	3.6	-9.1	15.3
兴安盟	0.11	0.07	0.04	-89.5	-90.0	-88.5

资料来源:内蒙古自治区商务厅统计资料。

其次,呼和浩特基于与不同港口的地理位置差异应将国际陆港定位为远、中、近相结合的综合型陆港。从经济区域化演进的本质来看,腹地次区域在经济范畴上主要是指地理位置处于内陆腹地但在生产要素上能够充分自由流动从而具有经济协同性的欠发达经济区域。次区域经济圈就是各种经济要素在“次区域”这个地缘范围内能够实现自由流动,通过生产、贸易和投资的自由化不断提高生产流通效率,从而实现该地缘范围内经济要素的重新优化配置。呼和浩特地处中国北部边疆、欧亚大陆内部,作为呼包银榆鄂城市群、沿黄沿线经济带的重要节点城市,正处于经济圈腹地的中心位置。因此,可作为包头、巴彦淖尔等内蒙古区域腹地的“近距离陆港”,作为银川、阿拉善、乌海等内陆辐射区域的“中距离陆港”,作为天津港、河北曹妃甸港、山东青岛港等环渤海港口区域和中国正北方通往蒙古国的唯一铁路口岸二连浩特的“远距离陆港”。

其次,呼和浩特基于与不同港口的地理位置差异应将国际陆港定位为远、中、近相结合的综合型陆港。从经济区域化演进的本质来看,腹地次区域在经济范畴上主要是指地理位置处于内陆腹地但在生产要素上能够充分自由流动从而具有经济协同性的欠发达经济区域。次区域经济圈就是各种经济要素在“次区域”这个地缘范围内能够实现自由流动,通过生产、贸易和投资的自由化不断提高生产流通效率,从而实现该地缘范围内经济要素的重新优化配置。呼和浩特地处中国北部边疆、欧亚大陆内部,作为呼包银榆鄂城市群、沿黄沿线经济带的重要节点城市,正处于经济圈腹地的中心位置。因此,可作为包头、巴彦淖尔等内蒙古区域腹地的“近距离陆港”,作为银川、阿拉善、乌海等内陆辐射区域的“中距离陆港”,作为天津港、河北曹妃甸港、山东青岛港等环渤海港口区域和中国正北方通往蒙古国的唯一铁路口岸二连浩特的“远距离陆港”。

总体来看,根据呼和浩特独特的区位优势,结合所在腹地次区域经济发展阶段和经济水平特征,按照基于地理位置差异和功能定位差异的陆港分类方法,呼和浩特国际陆港建设应定位为远、中、近相结合的进出口综合型国际陆港。

(二) 呼和浩特腹地次区域国际陆港建设的发展思路

1. 以畅通出海和出境通道为抓手,强化国际陆港区域中心地位

国际陆港建设应以交通网络通达为基础,必须满足运输高效、费用低廉和方式多样三大核心需求。传统腹地次区域交通网络多分为水铁联运型、铁路驱动型、航空拉动型及空铁并举型,但多数基于普通铁路或水运资源发展而来。呼和浩特应抓住国务院将呼和浩特至南宁通道、呼和浩特至三亚通道、北京至呼和浩特至兰州通道 3 条铁路线路纳入《中长期铁路网规划》建设的契机,完善以呼和浩特为重要节点的高速铁路网。通过有序推进呼张快速客运专线、呼准鄂城际铁路、城市轨道交通建设,充分利用呼和浩特白塔机场和迁建的呼和浩特盛乐国际机场,完善铁路、公路、民航等为主的综合交通网络,畅通呼和浩特出海和出境通道,强化呼和浩特市作为国际陆港的区域中心地位。

2. 依托大型综合物流园区(基地)建设,配套完善陆港基础设施

重点推进沙良铁路大型综合物流港、呼和浩特火车站陆港、城发亿阳南绕城公路物流中心、城发金河物流中心和城发白塔(恼包)公路物流中心等项目,在呼和浩特现代物流集聚区内规划建设新城国际陆路港,形成呼和浩特市最大的物流集散中心。配套完善陆港基础设施,投资建设仓储配送区、货运交易区、生产加工区、集装箱作业区、综合办公服务区、辅助服务区等。积极发展口岸物流和转口物流,构建联通港口口岸服务内陆腹地次区域的综合物流体系。依托煤炭、农畜产品等大宗商品以及本地具有竞争优势的制造业,大力发展大宗商品与制造业物流,建立一体化供应链管理协作服务体系。促进城市配送网络快速发展,提高城市配送网络化、专业化水平,鼓励专业运输企业开展城市配送服务。

3. 提升内陆口岸、物流服务和多式联运等功能,补齐陆港功能短板

国际陆港至少应该具备内陆口岸功能、基本物流服务功能和多式联运功能。要积极对接环渤海港口群,争取环渤海重要港口的海关部分功能前置,实现“港口后移,就地办单,海铁联运,无缝对接”。大型综合物流产业园区加强联检办公大楼、信息处理系统、监控卡口等基础设施建设,协调海关、检验检疫等监管机构直接入驻,对出入境各种物资产品行使监督、管理、检查等各种港口口岸职能。建议采用促成申报管理系统与沿海港口 EDL 网络信息平台对接,构建大通关模式实现陆港与港口口岸直通,补齐陆港内陆港口口岸功能短板。在已有传统物流服务基础上提供公共保税仓库、保税监管仓库、保税物流区域等高端仓储物流服务,补齐陆港物流服务短板。投资建设集装箱场站、保养维修车间等陆港多式联运基础设施,大力扩展拆拼箱服务、集装箱维修、危险品存储和监管等陆港多式联运业务,补齐陆港多式联运功能短板。

4. 提高数字化、信息化、智能化水平,搭建高效管理服务平台

先进快速高效的信息系统,是建设现代化国际陆港的重要信息基础。现代化国际陆港建设应以建设“虚拟物流链控制中心”、打造技术密集型智能港为目标。加强呼和浩特港口口岸卡口基础设施的信息化改造,推进电子口岸平台和配套设施建设,推动口岸管理相关业务部门横向互联,实现申报、监控、查验、放行、企业资信等物流信息全面实时共享。借助云计算和智慧新城,在物流园区建设宽带化、数字化、无线化和综合化的接入系统,为客户提供移动化、综合化、个性化、全方位的物流信息增值服务。引导物流企业广泛采用条形码、无线射频识别、北斗导航定位等信息技术,全面提高物流服务的信息化水平。建设公共物流

信息平台,促进物流业资源整合和信息共享。建立辐射内蒙古自治区的集货运权、货运代理权、物流仓库使用权、物流运输设备使用权、物流配送网点代理权等功能于一体的物流交易平台。探索建立面向呼和浩特乃至自治区的农畜产业、生物产业、冶金化工、机械制造、新材料产业、建材、纺织、服装等优势产业的集产品检验、检测、认证、信息发布、安全监督等功能于一体的检验检测认证平台。

5. 抓好国际贸易“单一窗口”平台建设,提高通关效率和便利化水平

建设国际贸易“单一窗口”平台就是要实现贸易通关的“四个一”:一个平台界面,一套数据集合,一个运营主体,一次录入传输。在现有电子口岸基础上改造升级,建成一个统一的信息管理平台,并以此平台为支撑进一步拓展其功能,从而完善“单一平台”建设。全面推进证单标准化、电子化,通过证单的标准化、电子化实现监管部门与企业电子数据库的互联互通,充分发挥现代企业管理优势来简化通关手续。推进口岸监管,发挥整体执法优势,在具体监管业务部门之间实现监管互认、执法互助、信息互换:一是“单一窗口”一点申报和一点反馈,促进通关执法流程由串联改为并联;二是有机融合海关、检验检疫通关和监管过程与“单一窗口”信息提交和反馈机制,实现关检“一次申报,一次查验,一次放行”;三是推动口岸监管部门执法联动,“单一窗口”实现数据一次录入,全程使用,确保企业向不同监管部门申报数据的一致性。

四、结论及启示

国际陆港建设开启了中国广大中、西部内陆腹地次区域地区生产能力和经济要素通向国际市场的大门,也是世界各地货物和资源进入中国广大内陆腹地次区域的便捷通道,为西部大开发、东北振兴、中部崛起和京津冀协同发展等国家战略提供了有效抓手和实施保障,也为中国内陆腹地次区域融入全球经济一体化进程提供了难得的发展契机。规划建设国际陆港,已被中国内陆腹地次区域众多城市列为实现区域经济“弯道超车”和跨越式发展的区域经济发展方略。然而,由于地理位置条件、资源禀赋差异、经济发展阶段等区位特征差异,中国内陆腹地次区域在国际陆港建设时面临着不同的内外部发展环境及条件,国际陆港建设发展战略定位失当,不但难以发挥国际陆港促进地区经济发展、加强区域与国际经贸往来的良好效果,还会使原本欠发达的腹地次区域丧失难得的发展机遇,甚至导致严重的资本资源浪费。选择适宜当地区位优势和资源禀赋的国际陆港发展战略,是内陆腹地次区域规划建设国际陆港的前提和基础。

本文构建了腹地次区域国际陆港发展战略的分析框架,并以呼和浩特市为例,对腹地次区域国际陆港建设进行了SWOT矩阵分析,清晰地就呼和浩特市地理区位特征、经济发展阶段、政策制度环境、资源禀赋、国际贸易特点等因素进行了详细分析。在此基础上,本文基于地理位置差异和功能定位差异,将呼和浩特市国际陆港战略定位确定为远、中、近相结合的进出口综合型国际陆港。在明确战略定位的基础上,本文进一步分析了呼和浩特市作为腹地次区域的国际陆港建设发展思路,即:以畅通出海和出境通道为抓手,强化国际陆港区域中心地位;依托大型综合物流园区(基地)建设,配套完善陆港基础设施;提升内陆口岸、物流服务和多式联运等功能,补齐陆港功能短板;提高数字化、信息化、智能化水平,搭建高效管理服务平台;抓好国际贸易“单一窗口”平台建设,提高通关效率和便利化水平。精准的发展战略定位和清晰的战略落地思路,可以为腹地次区域平稳有序、健康高效推进国际陆港建设提供理论基础和决策支撑。

参考文献:

[1] ROSO V, LUMSDEN K. The dry port concept: moving seaport activities inland? [Z]. Transport and Communications Bulletin for Asia and the

Pacific 2009.

- [2]黄少卿. 我国现代无水港发展及其新颖的通关模式[J]. 上海城市管理 2011(3):55-56.
- [3]席平, 严国荣, 曹鸿. 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.
- [4]李志文, 孙前进. 我国陆港物流园区发展定位初探[J]. 物流工程与管理 2011(8):1-3.
- [5]吴旗韬, 张虹鸥, 叶玉瑶. 无水港的功能及网络组织形式[J]. 水运科学研究 2010(7):5-8.
- [6]朱长征, 董千里. 国际陆港基础理论研巧与探讨[J]. 物流技术 2009(1):17-19.
- [7]张兆民. 我国无水港形成及发展动力机理分析[J]. 综合运输 2010(1):48-51.
- [8]ROSO V. Factors influencing implementation of a dry port[J]. International Journal of Physical Distribution and Logistics Management ,2008 ,38 (10) :782 -798.
- [9]ROSO V ,LUMSDEN K. A review of dry ports[J]. Maritime Economics & Logistics 2010 ,12(2) :196 -213.
- [10]宫彦萍, 罗本成, 周俊华. 西部内陆无水港建设与运营模式探讨[J]. 水运科学研究 2010(2):41-44,52.
- [11]KOROVYAKOVSKY E ,PANOVA Y. Dynamics of Russian dry ports[J]. Research in Transportation Economics 2011 33(1) :25 -34.
- [12]RUTTEN B C M. The design of a terminal network for intermodal transport[J]. Transport Logistics ,1998 ,1(4) :279 -298.
- [13]张建卫. 新亚欧大陆桥运营管理及发展的研究[J]. 铁道运输与经济 2014(6):1-4,11.
- [14]董千里. 新亚欧大陆桥物流一体化面临的问题[J]. 大陆桥视野 2012(9):42-44.
- [15]刘冉昕. 内陆无水港与辽宁沿海港口联动发展研究[J]. 中国水运(下半月) 2011(5):29-30.
- [16]梁红波. 无水港虚拟一体化联动发展模式研究[J]. 中国港口 2014(5):26-28.
- [17]ROSO V ,WOXENIUS J ,LUMSDEN K. The dry port concept: connecting container sea ports with the hinter land [J]. Journal of Transport Geography 2009 ,17(5) :338 -345.
- [18]朱长征等. 国际陆港功能定位与业务模式研究[J] 物流技术 2010(2):23-28.

Development Strategy of International Land Port Construction in Hinterland Sub Region

—A Case Study of Hohhot International Land Port

FAN Zhizhong¹ ,HU Wenlong²

(1. Xincheng District Government ,Hohhot 010000;

2. Chinese Academy of Social Sciences ,Beijing 100871)

Abstract: This paper constructs the analysis framework of the hinterland sub region of the international inland port development strategy and chooses Hohhot as an example for the SWOT matrix analysis of the hinterland sub region of the international land port construction. Based on the differences of geographical location and functional positioning ,this paper puts forward the strategic positioning of Hohhot as a combination of the “far ,medium and near” and a comprehensive international port of import and export. Development of the hinterland sub region of the international land port construction is to strengthen the international land port area center ,perfect the infrastructure of the land port ,improve of land port function the short board of build the efficient management service platform ,and improve the efficiency of customs clearance facilitation.

Keywords: hinterland sub region; international land port; development strategy; Hohhot

责任编辑: 姚望春

产业过度集聚的形成机制研究

——以河北省钢铁产业为例

芮明杰 马昊 韩自然

内容提要: 产业集聚在推动地方经济发展、提高就业率、促进技术外溢等方面起到十分重要的作用。然而,政府干预下的过度集聚却违背了市场规律,产生了较为严重的负向外部性。本文采用案例研究法,发现地方政府通过产业政策、财税政策、环境治理等手段,导致河北钢铁行业规模与集聚度不断上升,效益却显著下降,证实了政府干预引发的过度集聚。进一步采用2009—2013年河北制造业面板数据进行实证检验,研究结果表明:政府干预对于产业集聚有着重要影响,其中税收减免、土地优惠等干预措施能强化产业集聚,而通过保护国有企业利益等措施弱化了产业集聚。因此,地方政府在制定相关政策时,要合理选择政策区间,避免出现过度集聚同时导致产业陷入大而不强的境地。

关键词: 过度集聚 拥挤效应 政府干预 河北钢铁产业

中图分类号: F429.9

文献标识码: A

文章编号: 1000-7636(2017)07-0094-11

一、问题提出

产业集聚是指竞争性同一个产业内的企业在某个特定地理区域内高度集中,产业资本要素在空间范围内不断汇聚的一种组织形式^[1]。产业集聚在推动地方经济发展与维护社会稳定中起到了非常重要的作用。一方面,产业集聚所带来的外部效应、规模经济以及交易成本的节约能够为企业带来相对竞争优势,企业更愿意往产业集聚地集中;另一方面,产业集聚扩大了地区的经济规模,增加了就业机会,受到地方政府的青睐和追捧。然而,产业的集聚并不是无限度的,随着集聚度的进一步提高,过多的企业为争夺有限的资源和市场展开激烈竞争,集聚的负向外部效应逐渐显现,产品价格下降,企业生产率下降,利润降低^[2-3]。在市场机制下,产业集聚程度会随着成本不经济逐步收敛,最终达到一个动态最优的集聚水平。

值得注意的是,中国部分地区的产业集聚水平在已经显现拥挤效应的情况下仍持续上升,区域内利润

收稿日期: 2017-03-31

基金项目: 国家社会科学基金重大项目“现代产业体系发展的理论与政策研究”(11&ZD142)

作者简介: 芮明杰 复旦大学管理学院教授、博士生导师,上海市,200433;

马昊 复旦大学管理学院博士研究生;

韩自然 复旦大学管理学院博士研究生。

作者感谢匿名审稿人的评审意见。