

“一带一路”倡议下促进石家庄国际陆港 高质量发展研究

赵泽文

(河北经贸大学经济学院, 石家庄 050062)

摘要: 随着“一带一路”合作倡议的全面深化,国际陆港的发展迎来了前所未有的机遇。结合中国国际陆港发展现状以及石家庄国际陆港发展概述,针对石家庄国际陆港面临的国际化运营短板较为明显、区域经济带动能力有待增强等挑战,提出优化国际陆港物流产品、基于区位优势打造产业集聚区等发展对策,以期促进石家庄国际陆港高质量发展,为积极融入“一带一路”、推动区域经济高质量发展注入强劲动能。

关键词: “一带一路”倡议; 国际陆港; 高质量发展; 石家庄

中图分类号: F259.27; F127 **文献标志码:** A **文章编号:** 1671-1807(2025)07-0184-06

随着“一带一路”倡议的深入推进,中国的国际陆港迎来了新的发展机遇,展现出巨大的发展潜力。石家庄国际陆港作为这一进程中的典范,体现了国家政策对地方经济的促进作用,尤其是在提升区域经济协同和优化全球供应链效率方面的积极影响。依据新经济地理学理论,石家庄的国际陆港不仅提升了贸易便利性和物流效率,还凸显了其在全球供应链中的重要位置。通过加强基础设施建设和完善物流体系,石家庄国际陆港在“一带一路”框架下逐步积累了优势,推动了所在区域的经济发展。

尽管现有文献广泛探讨了沿海地区国际陆港在推动贸易和区域经济一体化方面的重要作用,但内陆城市的相关研究相对较少。当前研究多聚焦于海港,普遍认为港口对区域经济发展具有显著影响,这包括但不限于促进就业机会、减少物流成本、推动城市经济结构的优化升级,以及增强港口城市对外国直接投资(foreign direct investment, FDI)的吸引力等方面^[1-2]。然而,与沿海港口发展成就相比,国内学者对陆港的发展研究主要集中在陆港型国家物流枢纽建设、陆港物流业的竞争力、陆港发展的战略定位等^[3-4],且关于石家庄这类内陆城市的案例较少。因此,如何在“一带一路”框架下推动石家庄国际陆港的高质量发展,并应对内陆城市在产业升级、物流优化等方面的挑战,成为亟须解决的课题。

本文旨在深入分析“一带一路”倡议背景下中国国际陆港的发展现状,并针对石家庄国际陆港面临的具体挑战,提出相应的发展策略。依托新经济地理学理论,探讨政策导向、物流效率提升及国际合作强化等途径,以促进石家庄国际陆港的高质量发展。

1 “一带一路”倡议下中国国际陆港的发展现状

1.1 中国国际陆港的发展布局

根据国家发展和改革委员会与交通运输部于2018年联合发布的《国家物流枢纽布局和建设规划》,中国正分阶段建设212个国家物流枢纽,这些枢纽包括陆港型、港口型、空港型、生产服务型、商贸服务型以及陆上边境口岸型等多种类型。该规划旨在2025年前建成约150个枢纽,并预计到2035年,将全面建成一个与国家现代化经济体系相匹配的物流枢纽网络。根据规划的建设任务与安排,中国陆港在各区域城市分布情况见表1。

表1 中国国际陆港城市分布

地区	城市
华北	石家庄、保定、太原、大同、临汾、呼和浩特、乌兰察布
东北	沈阳、长春、哈尔滨、佳木斯
华东	南京、徐州、杭州、合肥、济南、潍坊、南昌、鹰潭
中南	郑州、安阳、武汉、长沙、衡阳、柳州、南宁
西南	重庆、成都、遂宁、贵阳、遵义、昆明、拉萨
西北	西安、延安、兰州、酒泉、格尔木、乌鲁木齐、哈密、库尔勒

收稿日期: 2024-10-22

作者简介: 赵泽文(2000—),女,河北石家庄人,硕士研究生,研究方向为国际商务。

1.2 中国国际陆港的发展类型

中国陆港经多年发展基本具备了共建“一带一路”的多元功能,大体可分为国际物流枢纽型、海港腹地型和产业服务型3种类型。

(1)国际物流枢纽型陆港。其发展特点为:主要布局在中国中西部地区,以跨境班列作为运营重点,货源腹地范围较为广阔。利用亚欧大陆桥关键节点和高等级铁路汇集的优势,联通了中欧、中俄、中国-东盟等贸易通道,是中国陆上丝绸之路经济带的重要支撑枢纽。典型代表为成都、重庆、西安、郑州陆港。

(2)海港腹地型陆港。其发展特点为:主要布局在大型海港腹地范围内,是大型海港向内陆的延伸,承担海港的内陆集散等功能,如石家庄国际陆港和天津港签订战略合作协议,保障陆港货物可及时运达天津港。沿海港口通过与海港腹地型陆港的合作,可有效带动内陆城市的开放程度和经济活力,同时有助于海港拓展腹地范围,构建联通深入腹地的海铁联运通道。典型代表为石家庄、即墨、高唐陆港。

(3)产业服务型陆港。其发展特点为:本地本身具有适铁或外向型产业基础,产业与陆港形成了“产业需要-建设陆港-壮大产业”的互促关系(图1)。这类陆港的临港产业发展一般仍以本地原有适铁产业为主,陆港建成后,可围绕这一产业链进行上下游延伸,进一步提升本地产业附加值。如赣州国际陆港建成运营后,助力赣州成为全国最大的实木家具制造基地。典型代表为赣州、鹰潭陆港。

1.3 中国国际陆港各区域进出口贸易额的变化

随着“一带一路”倡议的深入推进,国际陆港作为海港功能的延伸,其服务功能持续增强。这一趋势促使众多从事进出口加工贸易的企业向内陆地区迁移。随着国际陆港的发展,中国内陆城市的贸

易量实现了显著增长。因此,内陆地区国际陆港群的进出口贸易额的变动,在一定程度上可以作为衡量当地陆港发展成就和水平的指标。

从图2的数据可以看出,国际陆港群区域的对外进出口贸易总额呈现出增长的趋势,这表明国际陆港在促进区域经济发展方面发挥了积极作用。然而,不同区域之间国际陆港的发展水平存在显著差异,这种不平衡的发展状况需要进一步分析和关注。华东和西南地区的国际陆港在2023年的进出口贸易额占比突出,分别达到了38%和25%,相比之下,华北、东北、西北地区的国际陆港进出口贸易额相对较低,说明这些区域的国际陆港发展水平较低,有较大的发展潜力和提升空间。

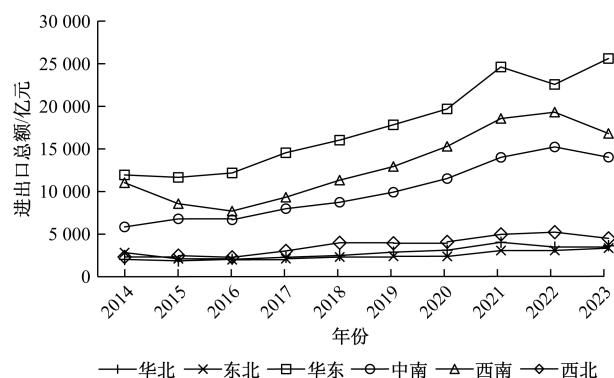


图2 2014—2023年国际陆港群区域进出口总额

2 “一带一路”倡议下石家庄国际陆港发展概述

2.1 石家庄国际陆港的基本情况

2015年,河北陆港集团在石家庄启动国际陆港项目,遵循“构建枢纽、畅通物流、强化口岸、促进贸易、集聚产业、塑造新城”战略,规划“一核引领、一轴联动、三区协同”蓝图。以铁路场站为核心,聚焦生产生活和谐共生轴,布局核心区、临港产业区及

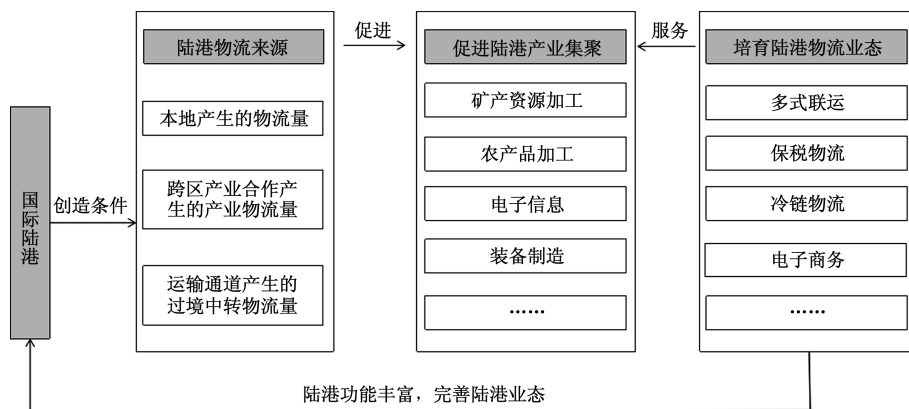


图1 陆港与产业互促关系

产城融合区,旨在打造京津冀中欧班列枢纽,推动河北对外开放,成为区域经济发展新引擎和开放合作高地。

石家庄国际陆港自2018年正式启用以来,已建成35万 m^2 的标准化仓库、26万 m^2 的汽车中转基地、2万 m^2 的国际集装箱服务中心以及10万 m^2 的集装箱堆场。该陆港配备了6条铁路专用线和3条到发线,具备年处理600万t货物的能力。自2018年首列中欧班列开通以来,目前已实现每月24列的定期运行,通过8个出境口岸,服务网络覆盖50多个国家和地区。石家庄国际陆港在2024年第一季度发运标箱9600个,货重8.4万t,货值超过16亿元人民币。创新发展的“公铁海”多式联运新模式,让陆上丝路与海上丝路全面融合,全面保障了中欧班列平稳运行。同时,石家庄国际陆港已与北京、天津等城市共同开通了9条“+石欧”线路,与黄骅港、天津港共建了内陆“无水港”,入选交通运输部与国家发展改革委公示的第四批国家多式联运示范工程项目名单。

2.2 石家庄国际陆港的运营情况

(1)陆港开放功能不断完善。一方面,国内物流网络的拓展:利用京广铁路这一主要运输线路,与石太、石德、朔黄、邯黄等国家主要铁路干线和支线实现无缝衔接。另一方面,国际物流网络的构建:以石家庄国际陆港为依托,开通了前往中欧和中亚的国际班列,为冀中南地区提供了通往亚洲、欧洲和非洲市场的铁路通道。同时,通过开通直达天津港、青岛港、黄骅港和京唐港的铁路集装箱“小班列”,建立了与“海上丝绸之路”沿线国家的直接联系。

(2)开放平台联动初显成效。石家庄国际陆港于2023年10月27日获得进境粮食指定监管场地的批准,并在同年11月9日获得了保税物流中心的(B型)认证,于2024年7月正式投入运营。该保税物流中心将针对国内外市场进行采购、分拨和配送,货物在中心内可以自由流转,同时享有进口货物进入中心时的保税政策以及出口货物进入中心时的退税政策等优惠措施。中心的落成将为石家庄国际陆港增加“保税物流”“保税仓储”以及“中欧班列+保税贸易”等多种功能,简化企业的报关流程,降低运营成本,并显著提高货物的通关效率。

(3)智能化设备不断更新。首先,跨境电商模式通过直接从海外采购商品,并结合线上交易平台与线下体验相结合的O2O(online to offline,线上到

线下)购物模式,利用大数据分析和保税仓库备货策略,有效降低了高昂的国际物流费用和运营成本。其次,智能仓储系统基于自动化立体仓库,整合信息识别技术、自动控制技术以及智能仓库管理系统,实现了智能化的分拣和自动化的货物出入库操作,满足物流仓储领域对智能化和精细化管理的需求。此外,该系统还能根据各个企业的特定需求,提供定制化的仓储解决方案。最后,商品集散中心与中铁特货汽车物流有限责任公司合作,建立商品车中转基地,整合了铁路和公路运输资源,提供从起点到终点的全程服务以及包括仓储配送在内的全方位物流服务,打造中国北方大型汽车销售与交易中心。

(4)共建“一带一路”倡议正加速推进。陆上丝绸之路方面,石家庄国际陆港计划以高邑站为起点,连接新疆阿拉山口和霍尔果斯口岸,直通中亚五国。通过二连浩特和满洲里,与中蒙铁路相连,延伸至俄罗斯西伯利亚铁路,融入欧洲铁路网,形成横贯欧亚的铁路物流大通道,为石家庄及更广区域的商品和服务提供了一条高效便捷的国际贸易通道。海上丝绸之路方面,石家庄国际陆港将与京津冀地区的天津港、黄骅港、京唐港以及青岛港等合作,开展海上运输业务,使冀中南区域的货物可通过沿海四大口岸抵达“一带一路”沿线国家。

3 “一带一路”倡议下石家庄国际陆港面临的挑战

3.1 国际化运营短板较为明显

尽管石家庄国际陆港具有一定的特殊监管区域的功能,但是其功能范围相对受限,仅能提供基本的保税仓库服务,并且它的业务形态较为单调,无法有效地推动开放型经济发展^[5]。相比较而言,其他国内“一带一路”节点上的陆港拥有海关检查职能。例如,郑州和西安的陆港都有着铁路口岸的能力,设有肉类、车辆、跨境电子商务等多种入境指定管理场所和多种生产加工、研究开发、测试修理、产品展览等多项功能,可以实施特定的商业行为。然而,石家庄国际陆港因为没有独立的海关检查设施和肉类等重要进口指定的管理区位,而且离郑州和天津很近,导致许多国际货物被分散处理,从而影响了中欧班列的运行频次和所办事项的数量。

3.2 区域经济带动能力较薄弱

石家庄国际陆港当前货源主要来自冀中南地区,占比约70%,石家庄市本地货源与河北省外货

源占比分别约为 10%、20%^[5]，对京津等周边区域辐射带动作用未充分发挥。并且，石家庄国际陆港虽然发展较快，但目前陆港经济直接带来的税收并不明显，物流业、仓储业多数停留在货来货往、中转运输的层面，作为税收主要来源的贸易业发展并未达到与陆港经济相对应的规模。如图 3 所示，作为国际陆港经济重要体现的当地进出口贸易总额，石家庄与同为内陆城市的西安和郑州相比，仍有较大差距。2023 年，石家庄进出口贸易总额只占郑州的 22% 西安的 35%。由此也可以得出，石家庄国际陆港在周围经济带动能力方面还有很大的发展空间。

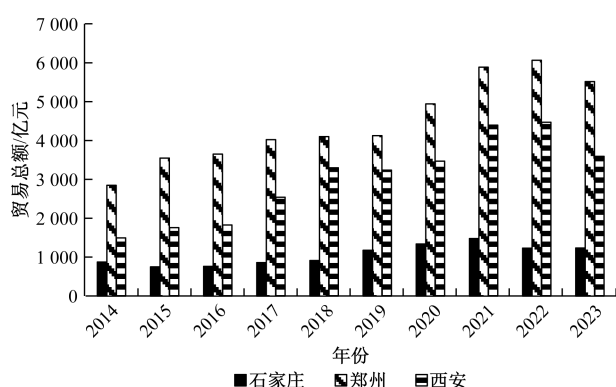


图 3 2014—2023 年 3 市进出口贸易总额

3.3 津冀港口群存在资源浪费

作为共建“海上丝绸之路”的关键港口集群，津冀地区港口群正面临激烈的同质化竞争问题。各港口普遍追求成为综合性大型港口的发展定位，这导致了资源配置效率的显著下降。重复建设、岸线资源的浪费以及能力的过剩等问题，对港口业的可持续发展构成了严峻挑战^[6]。天津港与河北省的港口之间存在经济腹地的重叠，当市场需求减少时，容易引发直接的竞争，从而增加市场的不稳定性。石家庄国际陆港与天津港等港口的合作密切，津冀港口群的资源浪费对运输效率产生了负面影响，这不利于石家庄国际陆港在“海上丝绸之路”上的发展。

3.4 边境口岸的通行能力不足

作为陆上丝绸之路生动实践的中欧班列，其在边境口岸的停留时间占据了总运行时间的显著比重，导致货物到达国际市场的时间延长。由于中欧班列所采用的铁路运单缺乏金融流通功能且无法实现货物控制，加之沿线各国铁路运输规则的差异性^[7]，班列在途经各国时必须经过复杂的协调过程以完成必要的手续，进而严重影响检疫和通关的效

率。这种繁复的过境检验程序在一定程度上削弱了中国对中欧班列目的地国家的时间承诺，进而影响客户的消费体验^[8]。石家庄国际陆港自 2018 年开通首列中欧班列以来，至 2022 年已累计开行 506 列，2023 年进一步增至 612 列，在全国的排名中位列第 9。随着石家庄国际陆港在“一带一路”倡议中的参与程度不断加深，中欧班列因复杂的海关检验程序而导致的时效性问题，最终可能对其声誉造成影响，并限制陆港的高质量发展。

3.5 政策支持力度有待加大

首先，在政策的全面性上，与郑州国际陆港相比存在差距。郑州国际陆港获得了包括税收优惠、费用减免、财政补贴等在内的多项政策支持，而石家庄国际陆港只获得了一定的政策扶持，如专项债券资金支撑和补链强链扶持资金。其次，在政策适应性方面，石家庄国际陆港需要更加灵活和前瞻性的政策来支持新兴业务的发展，如跨境电商、冷链物流等。然而，由于国际贸易形势的快速变化，现有政策体系往往滞后于市场变化，导致政策适应性不足。相比之下，郑州陆港在制度型开放的背景下，通过“枢纽+开放”带动港、产、城融合发展，取得了显著成效^[9]。最后，在政策落实方面，石家庄国际陆港同样面临挑战。河北省商务厅出台《关于发挥自贸试验区对外开放政策优势推动石家庄国际陆港建设现代商贸物流重要基地的若干措施》，明确支持陆港享受自贸区有关政策，但石家庄市还未出台具体举措，国际陆港与自贸区尚处于“区港分离”状态，协同效应不佳。

4 “一带一路”倡议下促进石家庄国际陆港发展的对策

4.1 优化国际陆港物流产品

石家庄国际陆港应将铁路港业务作为核心，与正定空港、东部海港及周边公路港协同发展，构建“四港联动”的多式联运物流枢纽体系。通过加强与港口的合作，将石家庄国际陆港定位为冀中南地区沿海港口的重要疏港中心，以提升区域物流效率和促进经济发展^[5]。

深度融入“一带一路”倡议与京津冀协同发展的产业链与供应链体系，加速构建海外运营网络，以增强物流服务的灵活性和覆盖面。加强与邯郸、邢台、衡水、保定等次级及三级铁路物流基地的紧密合作，拓宽货源渠道，提升区域物流协同效率，强化冀中南区域的物流枢纽功能。同时，为了增强市场竞争力，石家庄国际陆港应灵活设计并

推出多样化的干线物流产品组合。这些产品应根据不同的时间效率需求、运营模式和组织形式,构建一个结构优化、竞争力强的干线物流产品系列。以定期公共班列服务为基础,突出双向拼箱业务的特色优势,重点发展中欧、中亚班列、国际海铁联运班列以及直达高效物流班列。开展集装箱“点对点”循环运输服务,针对特定市场如商品汽车、冷链产品、大件货物等,提供定制化和专业化的物流解决方案,满足市场对多元化、精细化物流服务的需求。

4.2 基于区位特色打造产业集聚区

石家庄国际陆港的发展可参考成都、郑州、西安等地铁路口岸的成功实践,遵循“全面规划、前瞻布局”的策略,紧密结合石家庄的地域优势和特色产业,深入融入当地产业链和供应链体系^[10]。通过提升商贸服务功能,积极拓展商业贸易领域,重点发展货物贸易、跨境电子商务和大宗商品交易等领域,尤其重视汽车配件、医药产品、工业原料、粮食、木材以及酒类、饮料、生鲜、冷冻食品、服装等进口商品的贸易活动。同时,应积极推进进境粮食、木材、肉类等指定监管场地的建设,并争取石家庄铁路口岸的临时开放,与综合保税区共同构建冀中南地区功能完备的对外开放平台。利用物联网技术,拓展信息技术在货运、配送、采购、转口贸易和出口加工等环节的应用^[11],促进通关流程的一体化,建立一个涵盖投资、贸易、金融、人员、数据、运输等要素的跨境自由流动的政策体系。

4.3 错位发展京津冀港口群功能

京津冀两地港口应秉持分工协作、优势互补的原则,紧抓“一带一路”倡议的历史机遇,共同构建连接中俄蒙经济走廊、新亚欧大陆桥及海上丝绸之路的关键枢纽港口集群体系。港口分工明确利于石家庄国际陆港与各港口之间的业务衔接,提高贸易的便利化程度,加快陆港在海上丝绸之路方面的发展。

错位发展,旨在凸显各港口的核心业务竞争力:天津港应充分利用其现有港口资源,聚焦于集装箱运输业务的深化发展,并提供高端增值服务,巩固其国际物流枢纽地位;而河北省内各港口则应精准定位,以煤炭、矿石、石化等大宗散货运输为主攻方向,同时适度拓展集装箱业务,形成差异化竞争优势^[12]。在此基础上,港口集群需持续探索功能创新,通过开辟新兴业务领域,将现有的规模优势转化为高质量发展的内在动力,进一步强化在大宗

散货供应链中的核心节点作用,打造为国家级的大宗商品交易中心,以及全球领先的液化天然气海上接收、储存与交易综合枢纽。

4.4 推动国际铁路联运规则统一

强化与中欧班列沿线国家的沟通与协调,亟须推进国际铁路联运规则的统一化,增进各国海关、检疫检验机构与铁路部门间的互信与协作,以简化班列的通关程序。石家庄国际陆港,作为“一带一路”倡议下的重要经济通道,以高邑站为起点,旨在连接中亚五国并融入欧洲铁路网络。随着“一带一路”倡议的深入实施,优化通关流程不仅能够提升货物通关效率,还有助于实现节能减排与环境保护^[13],从而推动石家庄国际陆港在陆上丝绸之路经济带的进一步发展。

提升国际铁路联运的效率与透明度是当前物流领域的重要课题。为此,积极参与国际铁路联运规则的修订显得尤为关键。该过程涉及对联运条件的持续优化、手续流程的简化以及作业规范的统一化,旨在增强操作的一致性。进一步地,探索区块链等数字技术在运单管理中的应用,不仅能够增强透明度,还能提升整体的安全性。同时,逐步扩大中国国际货运代理协会提单的适用范围,将有助于提高其在国际物流领域的接受度与实用性^[14]。

4.5 强化针对性政策支持与落实

首先,需强化与省级政府部门的沟通协作,积极争取包括税收优惠、费用减免及财政补贴在内的政策支持体系,以进一步夯实政策保障基础;其次,针对跨境电商、冷链物流等新兴业务领域,应制定更具灵活性与前瞻性的政策措施,借鉴郑州陆港“枢纽+开放”的成功模式,通过政策创新推动港、产、城的深度融合发展;再次,需优化政策落实机制,确保河北省商务厅出台的支持陆港与自贸试验区联动发展的相关政策得以切实执行,有效避免“区港分离”的现象,提升整体协同效应;此外,还应积极推动政策创新,如优化跨境结算服务流程,扩大跨境贸易人民币结算规模,并强化金融信贷支持体系,特别是针对中小微外贸企业的融资需求提供有力支持^[15]。通过上述举措的实施,石家庄国际陆港将能够在政策支持层面获得显著提升,更好地适应国际贸易市场的动态变化,进而增强其在全球贸易竞争中的综合实力。

参考文献

[1] 吴旗韬,张虹鸥,叶玉瑶,等.港口体系演化的影响因素

- 及驱动机制分析[J]. 人文地理, 2011, 26(3): 106-110.
- [2] 何苗, 文玉琴, 邓羚, 等. 我国陆港的研究进展与发展态势: 基于 CiteSpace 的知识图谱可视化分析[J]. 中国物流与采购, 2024(1): 84-87.
- [3] 魏海蕊, 盛昭瀚. 我国内陆省份参与海上丝绸之路的外向型特征与优化策略: 基于无水港海港定向合作视角[J]. 国际贸易问题, 2017(5): 91-102.
- [4] 杨扬, 李莉诗. 国际陆港城市物流能力与社会经济发展协调评价: 以昆明市为例[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2019, 18(3): 129-137.
- [5] 张志召, 李佳峰, 龚德鹏. 石家庄国际陆港高质量发展策略研究[J]. 物流工程与管理, 2023, 45(10): 113-115.
- [6] 李南, 韩国玥, 常文千. 全面贯彻新发展理念建设世界一流津冀港口群[J]. 宏观经济管理, 2022(6): 61-67.
- [7] 张丽英, 邵晨. 中欧班列铁路运单的公约困境及解决路径[J]. 国际贸易, 2021(3): 60-65.
- [8] 徐紫嫣, 夏杰长, 袁航. 中欧班列建设的成效、问题与对策建议[J]. 国际贸易, 2021(9): 45-51, 88.
- [9] 刘素利. 郑州空港型国家物流枢纽建设实践及发展思考[J]. 空运商务, 2022(5): 43-45.
- [10] 刘晓斌, 李冰绯, 杨斌, 等. “双循环”新发展格局下国际陆港规划要点[J]. 水运工程, 2021(10): 37-43.
- [11] 段柯. 内陆经济腹地推动国际陆港建设的策略研究[J]. 对外经贸实务, 2022(2): 38-41.
- [12] 李昌明, 刘海滨, 王大江. 京津冀一体化下津冀港口群联动发展研究[J]. 中外企业家, 2019(9): 33-34.
- [13] 蔡燕琦. “一带一路”共建国家物流通道联通格局及其成效分析[J]. 经济研究参考, 2024(1): 16-31.
- [14] 曲锋. “双循环”新发展格局下中欧班列建设的成效、问题及对策[J]. 中国流通经济, 2022, 36(6): 108-116.
- [15] 俞建华. 进一步全面深化海关改革服务助推中国式现代化[J]. 中国海关, 2024(10): 6-10.

Study on Promoting High-quality Development of Shijiazhuang International Dry Port under the “Belt and Road” Initiative

ZHAO Zewen

(Economics College, Hebei University of Economics and Business, Shijiazhuang 050062, China)

Abstract: With the comprehensive deepening of the “Belt and Road” initiative, the development of international dry ports has ushered in unprecedented opportunities. Combining the current development situation of China’s international dry ports and the development overview of Shijiazhuang international dry port, development countermeasures were put forward, such as optimizing the logistics products of international dry ports and creating industrial clusters based on the characteristics of the location, with a view to promoting the high-quality development of Shijiazhuang international dry port and injecting strong kinetic energy for actively integrating into the “Belt and Road” and promoting the high-quality development of the regional economy.

Keywords: “Belt and Road” Initiative; international dry ports; high-quality development; Shijiazhuang