

湖南国际物流发展现状与对策思考

胡国良 卿前沅

新疆财经大学国际经贸学院

【摘要】：湖南是位于我国中部地区的内陆省份，作为“一带一路”倡议构想的内陆核心经济腹地，在日益繁盛的经济发展环境下，随着国际贸易量的迅猛发展，湖南国际物流也呈现出快速发展态势，但湖南国际物流发展仍然不够理想，存在诸多问题，不能很好满足湖南经济发展需求。本文主要对湖南国际物流发展现状进行深入分析，并在挖掘背后隐藏的问题基础上提出相应的解决对策。

【关键词】：湖南 国际物流 对策建议

湖南地处内陆，具有承东接西、南联北进的经济枢纽地位，但不具备沿海沿边省份的地理优势，发展外向型经济时面临短板，而国际物流可以突破地理屏障，为湖南敞开通往国际市场的便捷通道，可以弥补湖南地理位置上的劣势，进而带动整个中部地区经济的发展。因此，面对我国经济由东向西梯度推进、产业转移由我国沿海向内陆延伸的重要战略机遇，湖南在发展外向型经济时如何加快推进自身国际物流发展，是十分重要的问题，需要进一步认识和探讨。

一、湖南国际物流发展现状

（一）国际物流需求增长迅速

外贸经济发展水平在一定程度上反映了国际物流需求现状。由附图可以看出，湖南进出口总额从2011年的190.0亿美元增长到2018年的465.3亿美元，其中出口总额从2011年的99.0亿美元增长到2018年的305.7亿美元，进口总额从2011年的91.0亿美元增长到2018年的159.6亿美元，说明湖南外贸经济发展的良好势头。由附图也可看出，2015年和2016年呈现回落态势，2017年呈明显上升趋势，据长沙海关数据显示，2018年湖南进出口总额同比增长29.1%，其中出口同比增长31.9%，进口同比增长24%，进出口贸易额的高速增长反映出湖南国际物流需求增长迅速、层次逐步提高。



附图 2011年—2018年湖南进出口情况统计图

（二）国际物流以水路为运输主力、以短程运输为主

湖南水路运输进出口总额位列第一，数额为 298.586 亿美元，同比增长 29.4%，出口 208.7632 亿美元，同比增长 33.6%，进口 89.8228 亿美元，同比增长 20.7%，据长沙海关数据显示，2018 年湖南出口商品以劳动密集型、资源密集型和低附加值产品为主，出口额达 10 亿美元以上的有服装及衣着附件、鞋类、钢材、陶瓷产品，出口额 10 亿美元以下的有箱包及类似容器、电话机、贵金属或贵金属的首饰、汽车零配件、蔬菜等，2018 年湖南进口产品以原材料、能源、半成品和关键的高新技术产品为主，进口额达 10 亿美元以上的有集成电路、铁矿砂及其精矿，进口额较多的有汽车零配件、煤及褐煤、乳品、纸浆、计量检测分析自控仪器及器具等，无论是出口还是进口货物，湖南国际物流主要依赖水路运输。

此外，邮件运输进出口总额 0.0082 亿美元，数额最小，但同比增长却达 79.5%，由此可知邮件运输具有巨大增长潜力，同时铁路运输也保持活力，完成进出口 5.0175 亿美元，同比增长 84.0%，其中出口 2.9927 亿美元，同比增长 73.6%，进口 2.0248 亿美元，同比增长 101.9%，在湖南未来国际货运中，铁路运输将保持强劲增长势头。

据长沙海关数据显示，湖南进出口市场已遍及美国、东盟（10 国）、欧盟（28 国）、日本、韩国、俄罗斯等 20 多个国家和地区。2018 年对外贸易总额方面，香港、欧盟（28 国）、东盟（10 国）、美国、韩国、日本分别以 66.3026 亿美元、59.7291 亿美元、57.5039 亿美元、54.0382 亿美元、25.1337 亿美元、20.7579 亿美元位居湖南进出口市场的前六位，其余贸易对象进出口总额都在 20 亿美元以下，由此可知，与亚太地区的贸易往来占了湖南进出口货物的绝大多数，贸易对象的分布意味着湖南国际物流中心面临的国际物流服务以对亚太地区的短程国际物流运输为主。

（三）物流园区、综保区、物流中心及口岸建构初具规模

1. 物流园区。

列入湖南第一批省级示范物流园区的有湖南一力物流园区、湖南城陵矶物流园区等 8 个，当前湖南具有一定发展规模的物流园区约 50 家，随着综合交通运输网络的逐步完善，具备条件的物流园区逐渐由单一的公路运输转向公、铁、水、空多式联运，长沙金霞、岳阳城陵矶、衡阳白沙洲等物流园区依托国家或省级开发区、内河主要港口、重要铁路货站，已发展成为多家物流企业入驻、多个物流项目集聚、区域辐射带动作用大的物流园区，不但具有传统的运输、仓储、加工、包装、配送等服务功能，并根据市场需求，扩大信息服务、物流金融，展示交易等增值服务。据湖南省交通物流园区布局规划（2018—2035）显示，2030 年，湖南初步实现以交通枢纽为核心的物流产业的集聚和发展，全省 90%以上的重要交通枢纽，80%以上的省级及以上产业基地都将配备建设交通运输物流园区，到 2035 年，湖南各级交通运输物流园区将有 137 个，其中，一级 22 个，二级 70 个，三级 45 个，这些物流园区在建成后将会充分发挥作为国际物流节点的作用。

2. 综合保税区。

湖南现有 5 个综合保税区，即长沙黄花综保区、衡阳综保区、湘潭综保区、岳阳城陵矶综保区、郴州综保区，其中长沙黄花综合保税区是依托湖南航空港口开发建设的第一个综合保税区，2017 年封关运行，5 个月内吸引了 100 多家企业进入该综合保税区，2018 年新增加 177 家企业，企业总数共有 285 家，外贸总额达 26.8 亿美元，增长 249.0%。据长沙黄花综合保税区的长远规划，到 2020 年末将力争实现 500 家以上外贸进出口企业在综保区落地，完成工商注册登记、海关（国检）备案等各项入驻手续和资质办理，外贸进出口企业的到来将为湖南国际物流的发展带来生机。

3. 保税物流中心。

湖南现有两个保税物流中心，即长沙金霞保税物流中心和株洲铜塘湾保税物流中心，其中长沙金霞保税物流中心年货物流

量可达 10000 吨，通过引进大型国际物流企业入驻，为进出口加工贸易提供配套服务，以有效降低企业国际物流成本。

4. 口岸。

截至 2018 年 11 月，湖南共拥有 3 个国家一类口岸，即长沙黄花国际机场、城陵矶水运口岸、张家界荷花国际机场，拥有 11 个口岸作业区，其中公路口岸作业区 4 个、铁路口岸作业区 5 个，水运口岸作业区 2 个，口岸已由单纯的客货通行向保税、加工、仓储、物流等综合服务转变，口岸布局为湖南国际物流通畅打通了道路，为湖南对外贸易提供了便利。

（四）国际物流干线建构发展迅速

1. 铁路方面。湖南国际物流铁路运输主要集中在“湘欧班列”，国际货运专列以“湘欧快线”为代表，其开行打开了湖南直达欧洲、中亚的陆上货运大通道，促使湖南国际物流效率整体提升。湘欧快线长沙—德黑兰线路是全国中欧班列首创线路，班列从长沙火车北站启程，通过新疆霍尔果斯口岸出境，途经哈萨克斯坦、土库曼斯坦，全程 1 万多公里，运输 16 天左右即可抵达伊朗首都德黑兰，而海运到伊朗需花费 35—45 天，出口商品主要有钢铁、机械及运输设备、化学成品、无机化学品、金属制品等，该线路为湖南企业对接中亚、西亚市场提供了高效、快速的国际物流大通道。

截至 2018 年 7 月，湘欧快线先后累计开通长沙—明斯克、长沙—布达佩斯、汉堡—长沙回程班列、布达佩斯—长沙、长沙—德黑兰等 12 条线路，直接途经国家 14 个，物流服务覆盖 30 个国家，累计运营超过 430 列，货物运输总值超过 16 亿美元，综合实力位居全国中欧班列前列，成功进入全国中欧班列第一方阵，出口地主要是俄罗斯、白俄罗斯、德国、波兰、科威特、乌克兰、乌兹别克斯坦、匈牙利等国家，其中从长沙到德国汉堡有南北线，主要出口电子产品、陶瓷、机械配件、化工、食品、钢材，进口矿产品、化工品、成套设备。2018 年 8 月“湘欧快线”长沙—荷兰蒂尔堡班列开通，该班列从广州铁路集团长沙货运中心的长北货场出发，通过二连浩特出境，经蒙古、俄罗斯、白俄罗斯，大约 17 天抵达荷兰，出口商品主要有电子产品、鞋服、光缆、五金、机械零配件等货物，湖南正用实际行动拓展湘欧班列线路，把湖南特色产品销往欧洲、中亚、东南亚和西亚，开拓国外市场、加速过剩产能转移。

2. 航空方面。湖南国际物流航空运输主要集中在黄花机场，长沙黄花国际机场已成为进出口货物双向流转、储存、分拨、配送的快速通道。2017 年 12 月湖南首条国际全货机定期航线“长沙—胡志明”货运航线开通，去程主要是出口湖南名优特产品，回程主要是进口越南优质海鲜产品和水果，这条路线为湖南产品出口东盟市场开辟了一条空中快速走廊，2018 年 3 月长沙航空口岸开通长沙至伦敦航线，该航线是长沙航空口岸继至法兰克福、洛杉矶、悉尼、墨尔本、莫斯科航线后的第六条洲际定期航线。截至 2018 年 3 月，湖南已开通了 23 个国家（地区）、60 个城市、86 条国际客货运航线，其中长沙航空口岸已开通了 23 个国家（地区）、64 条航线。2018 年 7 月开通的加拿大哈利法克斯—长沙航空口岸航线，是湖南第一条洲际全货机定期航线，路线：长沙—美国芝加哥—加拿大哈利法克斯—长沙，来程航班专注于优质海鲜类，如北美生蚝，三文鱼，帝王蟹等，去程航班专注于高品质的湖南产品，如服装，电子产品，机械设备等，同年 9 月开通的长沙—孟加拉国首都达卡航线是长沙航空口岸继越南、北美航线之后的第三条国际全货机航线定期航线，该路线的出口商品主要是电子产品、纺织品、皮革制品，进口商品主要是海鲜和一般商品。据长沙黄花国际机场长远规划，到 2030 年将建设成为满足年旅客吞吐量 6000 万人次、货邮吞吐量 75 万吨的区域性国际航空枢纽。

3. 公路与水路方面。湖南国际物流公路运输主要集中在以长沙为中心的“公路网”和“港澳直通车”上，“港澳直通车”为湖南农副产品出口打造了一条高速公路绿色通道，成为连接湖南与港澳的重要纽带。水路运输已形成以洞庭湖为中心，依托长江黄金水道，发展江海联运、近海直航和接力航班等外运业务，2015 年开通岳阳城陵矶至日本、韩国直达国际航线，2016 年岳阳—澳大利亚接力航线开通，该航线搭载岳阳成品纸、硫酸、陶瓷等产品出海，带回澳大利亚大麦、高粱、肉类和其他产品，运输路线为：岳阳出发—上海外高桥（换船）—悉尼—布里斯班—上海外高桥（换船）—岳阳，整个往返时间为 50 天，与开通前相比，运输时间减少了近一个月，目前，长沙新港已开通多条国际水运航线，分别通往日本、韩国、美国、欧洲、澳大利亚、

非洲、南美洲等，货物通过湘江入长江经上海港口中转运往世界各基本港。

二、湖南国际物流发展存在的主要问题

（一）国际物流基础设施不完善、运力水平有限

湖南国际物流基础设施规模不大，造成物流运力水平有限，各种运输方式基础设施还未达到齐备状态，运输结构不合理、综合运输能力不强，主要表现在：铁路和公路之间衔接不紧密，运输效率还有待提升，水运能力开发不够，缺乏高等级的水运航线，江海不能直达、中途要转换，港口设施也较陈旧，远洋运输船只少、吨位小、缺乏规模和竞争力，同时在满足货物运输要求方面，湖南江海联运湘江航线容易受季节性水位影响、受长江枯水期影响，航空运输方面，虽然航线较多，但多以客运航线为主，其配套设施、吞吐能力、航线航班等未能较好满足国际物流发展需求，发展铁水联运问题也很明显，铁路不进港造成转运成本过高，造成巨大运输成本压力，这些都影响了湖南国际物流的发展。

（二）国际物流标准化程度低、法律法规不健全

物流标准化是提高国际物流运行质量的重要保证，标准化不统一，会增加国际物流成本。虽然我国已建成物流标准体系，且制定了一些国家标准，但湖南在实施国家标准方面仍存在许多问题，湖南各种运输方式间设备标准的不兼容性问题制约了多式联运的发展，降低了物流效率，影响了物流系统的协调运行，增加了国际交往的难度，更突出的是使进出口贸易在原有高关税和运费基础上又增加了由于标准不一致所造成的效益损失，不利于湖南国际物流长期发展。良好的法制环境有利于促进物流行业的发展，由于湖南国际物流起步较晚，立法条件不足导致湖南国际物流方面的法律法规不健全，当前，有关湖南国际物流的大多数法律法规都是部门性的规章制度，这些部门性规章制度对保障湖南国际物流正常运转并没有极强的针对性，造成了湖南国际物流管理过程中分割现象较重，导致部门与部门间、产业与产业间没法达成有效协作，严重影响了湖南国际物流的发展。

（三）国际物流专业人才紧缺

2001 年教育部批准增设物流专业，湖南各高校开始就物流专业相继办学，但在物流人才教育方面，对物流专业各类学历教育以及职业教育的建设和发展定位和重视不够。虽然一批院校开设了物流专业本科教育，但物流专业课程师资力量缺乏，培养模式不合理，培养出来的人才参差不齐，远远满足不了湖南国际物流发展需求。此外，传统物流主要从事运输、仓储等物流业务，对人才需求主要集中在运输、仓储、企业物流运作等岗位，随着现代物流的快速发展，“互联网+”的冲击，湖南国际物流专业信息化人才显得尤为紧缺，同时口岸、园区运作和国际货运代理等涉及国际贸易和海关方面的专业国际物流技术人才也相对紧缺，既懂国际物流信息管理又懂外语的高端人才更是严重不足。而且由于湖南地处内陆，自身物流业发展不如东部地区，在薪资和待遇方面没有沿海地区那么有竞争力，结果物流业的许多专业人才流向其他省份，此外，在引进国际物流人才方面做得远远不够，物流专业人才紧缺影响了湖南国际物流的发展。

三、促进湖南国际物流发展的对策建议

（一）完善交通物流网络体系，加快多式联运衔接

加强湖南国际物流节点体系建设，优化物流行业区域布局，构建立体式国际物流服务体系，利用省内临港临空城市设施条件，依托水陆空等综合交通枢纽和网络，发展水运物流、冷链物流、空港物流、保税物流、国际商贸物流和应急物流。同时加强铁路、公路、航空和航运等运输方式间的转换衔接，发展多式联运、集装箱运输，加快现有铁路公路货站、机场等交通设施之间的联运设施建设，加快发展集装箱多式联运中转设施，解决国际货运过程中多次搬运、拆装等问题，实现各种运输方式的

无缝连接，降低国际物流成本，提高国际物流效率。其中，岳阳市要建设和完善港口铁路、公路的集疏运设施，发挥港口集装箱中心的作用，长株潭依托机场、湘江内河港口、公路铁路交通枢纽的优势，加快公铁联运、陆空联运和铁水联合运输的发展，怀化、衡阳、娄底等城市积极发展公铁联运。同时对蒙华、娄邵、渝怀等运能较为紧张的铁路通道实施新建或扩能改造，以及依托长沙区域性国际航空枢纽发展民航国际国内货运中转运输、空铁联运和航空快递，完善长沙黄花机场货运枢纽功能，依托张家界荷花机场，重点发展以快递业务、特色农产品、旅游产品为主的国际航空快运。

（二）加强物流标准化建设，健全国际物流法律法规

首先，湖南有关政府部门应加强国际物流标准的应用和推广，支持湖南龙头物流企业建立健全国际物流服务标准体系以及参与国家和行业物流标准的制定和修订，并大力推进仓库标准化、仓储运输和专业仓库建设，推广标准化托盘和自动化搬运工具的使用，以及推动标准化托盘循环共享系统的建设。其次，选择省级示范物流园区，重点物流企业和城市配送中心开展国家级物流服务标准化试点和省级服务业标准化试点，研究制定省级重点物流园区标准、省级重点物流企业标准和省级重点物流项目标准。最后，为了从深层次推动湖南国际物流发展、提高政府部门国际物流管理水平，应加强湖南国际物流相关法律法规建设，提升法律法规的针对性，尤其应加强保税物流法制建设，以保障湖南国际物流正常运转。

（三）加强国际物流人才队伍建设，强化人才支撑

湖南各级物流业主管部门应制定符合物流业发展实际的人才实施细则，进一步改善生产、学习、工作和创业环境，采取各种形式吸引国际国内优秀国际物流专业技术人才在湖南就业、创业和定居、久居。具体可从以下方面入手：一是有关部门要完善多层次的国际物流教育体系，定期为国际物流行业从业人员提供高级培训，以提高高级物流管理人员和行业管理人员的综合能力，以及利用国际合作形式加强对国际物流人才的培养，同时引进世界一流国际物流人才来湘工作，并根据有关人才引进政策提供补贴。二是有关部门要积极规范物流行业的专业资格认证，提高国际物流工作人员的专业能力和素质，支持高等院校以及中等职业学校重点物流专业建设，支持重点物流企业与院校之间的校企合作，共同建立实习和培训基地，教学互用，提高国际物流人才培养的质量。三是企业做好对国际物流人员的岗前培训和在职培训工作，在企业内部积极营造学习国际物流专业知识与技能的热潮，并结合自身业务需要，采取“请进来”“送出去”等形式，培养自己所急需的国际物流人才。

参考文献：

- [1]湖南省现代物流业发展三年行动计划[N]. 湖南日报, 2015-06-05.
- [2]吴正芳. 湖南省国际物流产业发展对国际贸易的影响[D]. 长沙: 湖南大学, 2008.
- [3]朱玉琳. 为新丝绸之路门户打造高效畅旺的现代物流[N]. 中国信息报, 2015-03-10.
- [4]刘汝丽. 面向跨境电商的湖南省国际物流模式选择研究[D]. 长沙: 中南林业科技大学, 2018.
- [5]刘鹏云. 胶南市临港物流园区的选址研究[D]. 青岛: 中国海洋大学, 2011.
- [6]姜晶. 金霞保税物流中心盈利模式研究[D]. 长沙: 中南大学, 2010.
- [7]沈华. 加快南通交通物流产业发展的思考[J]. 运输经理世界, 2011 (Z1).
- [8]陈君生. 深国际华南物流园发展战略研究[D]. 厦门: 厦门大学, 2017.

[9] 高芸. 综合保税区合同法律风险管理研究[D]. 湘潭: 湘潭大学, 2017.