

Research on the Coordinated Development of International Trade and International Logistics in Xinjiang from the Perspective of the “the Belt and Road”

Wenbo Wang Yao Cheng

Xinjiang University of Political Science and Law, Tumushuke, Xinjiang, 843900, China

Abstract

With the continuous development of the socio-economic landscape, international trade and logistics in China are playing an increasingly vital role. The "Belt and Road" strategy provides new opportunities for the international trade and logistics in Xinjiang. To seize these opportunities, it's essential to innovate thinking and promote the coordinated development of international trade and logistics. This paper combines theory and empirical approaches to establish an analysis model based on synergy theory, verifying the synergistic development relationship between Xinjiang's international trade and logistics. It concludes that there is a synergistic effect between the two, but the degree of coordinated development needs further improvement. The paper further analyses the existing problems in the synergistic development of Xinjiang's international trade and logistics and proposes corresponding policy suggestions.

Key words: Belt and Road; international trade; international logistics; and collaborative development

Keywords

the Belt and Road; international trade; international logistics; collaborative development

“一带一路”视域下的新疆国际贸易与国际物流协同发展研究

王文博 程尧

新疆政法学院, 中国·新疆 图木舒克 843900

摘 要

随着社会经济的不断发展, 中国国际贸易与国际物流都扮演着越来越重要的角色。“一带一路”倡议为新疆的国际贸易与物流提供了新机遇, 要抓住这次机遇, 必须创新思维, 推动国际贸易和物流的协同发展。论文采用理论与实证相结合的方法, 基于协同学理论建立国际贸易与分析, 对新疆国际贸易与国际物流的协同发展关系进行验证, 两者之间存在着协同效应, 但协同发展程度仍待提升的结论。进一步并针对以上新疆国际贸易与国际物流的协同发展存在的问题并提出相应的政策建议。

关键词

一带一路; 国际贸易; 国际物流; 协同发展

1 引言

目前, 全球经济正在经历着复杂而深刻的变化和严峻的挑战, 国际经贸关系也在悄然发生着变化。中国新疆是“一带一路”的重要组成部分, 正面临着一个历史性的发展机会, 其对外贸易必将进一步发展, 特别是在信息化迅速发展的背景下, 跨境电商的发展非常迅速。此进程中, 国际物流的地位也日益凸显。随着“一带一路”战略的实施, 跨境

电商行业的大环境也发生了变化, 对物流行业产生很大的影响。因此, 如果不能对不断变化的行业市场有一定的了解和把握, 就很有可能会被市场淘汰^[1]。所以, 研究新疆地区对外贸易与物流的协调发展是非常有必要的。

从文献梳理情况来看, 广大学者们主要研究了新疆在“一带一路”战略下的国际物流发展情况、国际物流发展路径、国际贸易发展战略、中国与欧盟之间的铁路连接对地区经济的影响以及国际贸易与物流协同发展路径。新疆, 作为中国西部的战略要地, 其国际物流的发展在推动“一带一路”战略实施中具有重要意义。为了提升新疆的国际物流服务水平, 新疆应积极参与“一带一路”建设, 并充分发挥其地理

【作者简介】王文博(1982-), 男, 中国甘肃金昌人, 硕士, 会计师, 从事会计与财务管理研究。

优势。同时，新疆应优化其贸易结构和提升贸易附加值，以增强其对外贸易的竞争力。然而，新疆在物流发展上存在一些问题，如基础设施不足和物流成本高昂，这些问题需要通过提高物流效率和优化物流网络来解决。在“一带一路”战略下，新疆应该深化贸易与物流的协同发展，这将有助于提升新疆的国际贸易和物流发展水平。另外，“一带一路”倡议对亚欧供应链产生了重大影响，包括对新疆地区的国际物流和贸易的影响。新疆地区作为重要的交通节点，对中国与欧盟之间的铁路连接产生了重要影响，这对地区经济产生了深远影响。同时，“一带一路”倡议也对国际贸易政策和贸易模式产生了影响，这些影响也应在考虑新疆物流和贸易发展时予以考虑。

总的来说，目前国内外学者对中国新疆在“一带一路”战略下的国际贸易与物流协同发展进行了深入的研究，探讨了“一带一路”视域下新疆国际贸易与国际物流的协同发展问题，为此类研究提供了理论依据和实证分析，对于新疆的经济发展有着重要的指导意义。文章以“一带一路”战略为核心，以新疆区域为研究对象，重点研究新疆区域内外贸与国际物流的协调发展问题。在此基础上，相关政府部门及企业制定相关政策提供参考^[2-4]。

2 一带一路下国际贸易和国际物流协同发展的关系分析

2.1 数据和变量的分析

论文选取了中国新疆 2000—2022 年间的有关资料，共 23 份，资料来自《新疆地区统计年鉴》《中国统计年鉴》、新疆物流行业服务网络等^[5]。为了便于统计，同时又能保证统计结果的一致性，我们将新疆的国际物流总值换成了新疆的交通运输业和仓储邮政行业的有关数据^[6]。所用的货币单位将被统一更换为美元，按照当时的汇率计算。文章使用 HL 来代表汇率，WL 是指新疆的外贸物流总收入，JCK 是指新疆的进出口总额，CK 是指新疆的出口总额，JK 是指新疆的进口总额。资料以 OriginPro8 软件处理。具体见表 1。《中国统计年鉴》（2000—2022 年）。

2.2 协同相关性分析

在此基础上，运用 OriginPro8 软件，对中国新疆地区外贸与国际物流的协调发展进行实证研究，分别对国际外贸与国际物流的总产出与新疆外贸、新疆地区外贸与新疆外贸进行实证研究，实证结果进行比较^[7]。表 2 提供了详细的分析数据。

表 1 2000—2022 年新疆地区进出口贸易总额及换算系数表

单位：亿美元					
年份	HL	WL	JCK	CK	JK
2000	8.619	4.23	121.90	64.30	57.59
2001	8.351	6.32	144.46	79.08	65.38
2002	8.314	8.78	155.20	83.82	71.37
2003	8.29	12.00	179.53	102.56	76.97
2004	8.279	15.92	171.61	99.64	71.97
2005	8.278	21.74	176.20	103.52	72.68
2006	8.279	29.75	212.23	129.08	83.15
2007	8.277	23.49	226.26	139.22	87.04
2008	8.277	31.11	283.99	173.71	110.28
2009	8.277	38.45	352.26	211.32	141.94
2010	8.277	51.56	475.27	293.95	181.32
2011	8.194	63.43	544.11	348.42	195.69
2012	7.973	79.40	626.59	412.62	213.97
2013	7.608	103.55	744.51	499.40	245.10
2014	6.948	119.95	848.21	569.92	278.29
2015	6.832	145.75	796.49	533.19	263.30
2016	6.77	176.40	1087.80	714.93	372.87
2017	6.459	79.50	1435.22	928.38	506.85
2018	6.313	94.23	1559.38	978.33	581.05
2019	6.193	107.79	1693.33	1064.74	628.47
2020	6.143	139.59	1774.08	1134.52	639.56
2021	6.228	171.14	1688.46	1126.80	561.66
2022	6.642	135.38	1568.19	1036.73	531.47

数据来源：《新疆统计年鉴》

表 2 新疆地区进出口、进口、出口贸易总额与新疆地区对外贸易总额的相关关系

	WL	JK	JCK	CK
WL	1	0.61556	0.67695	0.7067
JK	0.61556	1	0.99331	0.98442
JCK	0.64945	0.9927	1	0.99794
CK	0.7067	0.98442	0.99813	1

从表 2 可以看出，新疆的国际物流总产值与新疆的进出口总额、进出口总额、出口总额之间的线性相关性都很明显，两者之间都有相对较高的正向相关性。新疆地区国际物流总产值和新疆地区出口和进口分别为 0.7067 和 0.61556，两者的相关性均十分显著。

在此基础上，利用新疆的国际物流总产值与新疆的进出口总额，对二者的协调发展模式进行了研究^[8]。

2.2.1 出口——物流协同发展的模型分析

选取新疆国际物流总产值作为自变量，出口贸易总额为因变量，则出口物流协同发展公式为： $\text{Log}(\text{CK}) = a \times \text{Log}(\text{WL}) + b$ ，其中 a、b 为未知参数。

我们利用表 3 模型数据进行相关性分析： $\text{Log}(\text{CK}) = a \times \text{Log}(\text{WL}) + b$ 。

表 3 模型数据

a	b	R ²	t
0.84328	1.08652	0.8749	0.000000000037

根据以上建立模型数据分析： $R^2=0.8749$ ，矫正后的 $R^2=0.8729$ 。

得到模型公式： $\text{Log}(\text{CK})=0.84328\text{Log}(\text{WL})+1.08652$ 。

以上模型公式中， $\text{Log}(\text{CK})$ 是指新疆出口额， $\text{Log}(\text{WL})$ 是指新疆国际物流总产值^[9]。从以上的公式中，可以了解到，判断系数是 0.8729，这表明该公式的拟合效果都很好。从该模型的方程式中，可以发现，新疆地区国际物流总额与新疆地区出口总额具有较高的正向关联性，并且具有较高的协同性。同时，t 值为 0.000000000037，通过了 5% 的显著水平检验，表明了该方法的有效性。

2.2.2 进口——物流协同发展的模型分析

选取新疆国际物流总产值作为自变量，进口贸易总额为因变量，则进口—物流协同发展模型公式为： $\text{Log}(\text{JK}) = a \times \text{Log}(\text{WL}) + b$ ，其中 a、b 为未知参数。

利用表 4 模型数据进行相关性分析： $\text{Log}(\text{JK}) = a \times \text{Log}(\text{WL}) + b$ 。

表 4 模型数据

a	b	R ²	t
0.6863	1.13453	0.79934	0.00000000551

根据以上建立模型数据分析 $R^2=0.79934$ ，矫正后的 $R^2=0.79934$ 。

得到模型公式： $\text{Log}(\text{JK})=0.6863\text{Log}(\text{WL})+1.13453$ 。

在以上模型公式中， $\text{Log}(\text{JK})$ 代表新疆的进口总额， $\text{Log}(\text{WL})$ 代表新疆的国际物流总产值。根据上述公式，可以对两个变量之间的关系进行说明，得出的结论是，确定系数是 0.79934，这表明该公式的拟合度都很好^[10]。从模型中的方程式可以发现，新疆的国际物流总量与新疆的进口总额具有较高的协同性，二者具有较高的正向相关性。得到的 t 值为 0.00000000551，达到了 5% 的显著性水平，表明了该方法的有效性。

2.2.3 进出口——物流协同发展的模型分析

选取新疆国际物流总产值作为自变量，进出口贸易总额为因变量，设进出口—物流协同发展模型公式为： $\text{Log}(\text{JCK}) = a \times \text{Log}(\text{WL}) + b$ ，其中 a、b 为未知参数。

我们利用表 5 模型数据进行相关性分析： $\text{Log}(\text{JCK}) = a \times \text{Log}(\text{WL}) + b$ 。

表 5 模型数据

a	b	R ²	t
0.7814	1.139848	0.84981	0.000000002564

根据以上建立模型数据分析 $R^2=0.84981$ ，矫正后的 $R^2=0.84981$ 。

得到模型公式： $\text{Log}(\text{JCK})=0.7814\text{Log}(\text{WL})+1.139848$ 。

在以上模型公式中， $\text{Log}(\text{JCK})$ 代表的是新疆的进出口总额， $\text{Log}(\text{WL})$ 代表的是新疆的国际物流总产值。根据上述公式，可以对两个变量之间的关系进行说明，可以看出，判断系数是 0.84981，这表明该公式的拟合效果都很好^[11]。从该模型的方程式中，可以发现，新疆的物流总量与新疆的进出口总额均呈现出较高的协同性。其中，t 值为 0.000000002564，达到了 5% 的显著性水平，表明该方法具有较高的信度。

通过上述三种模式，可以得到：新疆地区的物流和外贸两者之间存在着协同效应，外贸优势充分的发展要依靠不断地发展和壮大国际物流。此外，国家跨国物流业的成长与发展，也与其国际贸易规模密切相关。

3 一带一路战略下的新疆地区国际贸易与国际物流协同发展存在的问题

3.1 对战略理念认识不足

“一带一路”战略旨在与邻国共发展，推动其政治、经济、文化等领域的发展。然而，某些国家由于自身利益，未能认识到此策略的重要性，误以为此会影响其全球地位，从而构成阻碍。同时，中国企业对此策略理解不够深入，影响了经济发展。在新疆地区，“一带一路”战略实施下的国际贸易与物流协同发展取得了一定成就，但仍存在问题。部分领导和专家对协同发展的重要性认识不足，缺乏战略规划，对贸易与物流之间的关系理解不够，对关键问题关注不足。他们将国际贸易与物流视为“两张皮”，缺乏互促、互推、互融的观念，也未能将国际贸易与物流协同发展与自身发展实际

结合,对新疆地区协同发展中出现的问题认识不足^[9]。

3.2 国际物流与国际贸易发展存在安全隐患

在国际物流与国际贸易发展中,存在一些安全隐患。首先,社会政治环境的不稳定可能会对国际贸易和物流产生负面影响。例如,新疆在实施“一带一路”战略中扮演着重要角色,但如果地区稳定性受到威胁,可能会影响到贸易和物流的正常运作。其次,分离主义思想和暴力恐怖行为也是重大的安全隐患。这些行为不仅可能破坏社会稳定,还可能对物流和贸易产生严重影响,从而阻碍经济的发展。此外,宗教活动的管理也是一个关键的问题。如果不能有效地管理宗教活动,可能会引发社会冲突,进一步影响国际物流和贸易。

3.3 国际贸易与国际物流协同难度较大

“一带一路”的倡议涉及众多国家,每个国家的金融体系、人力资源、经济环境和政策都存在显著差异,这导致了国际贸易与国际物流协同的复杂性。同时,某些国家的金融基础设施并不健全,这对于投资决策和资金流动带来了挑战,严重影响了整个国际贸易和国际物流的健康发展。由于各行业对金融工具、信息和投资策略的理解存在差异,这导致了国际贸易与国际物流领域内的标准、规范和规则难以统一。国际贸易和国际物流参与者之间的资讯交换规则不一致,资讯交换面临着障碍。这些问题都增加了国际贸易与物流协同的难度。

3.4 物流企业的发展速度慢

目前,中国物流企业发展时间尚短,观念淡薄,软硬件条件相对滞后,既不能有效推动“一带一路”战略的实施,也不能适应当今国际物流形势下的建设需要。特别是在外贸活动中,企业所需的费用相对较高,这将严重影响企业间的协调发展。

4 推动新疆国际贸易与国际物流协同发展的对策建议

4.1 创建适合新疆国际贸易发展的新局面

新疆是中国最大的少数民族自治区,是中国向西开放的重要门户,是连接中亚、西亚、南亚和欧洲的国际贸易大通道。改革开放以来,新疆对外贸易取得了巨大成就,对外贸易已成为新疆经济发展的重要支柱之一^[10]。要营造一个适应“一带一路”战略,而且能充分发挥自身优势的国际贸易发展新环境,在“一带一路”战略的实施下,利用自身优势商品加强与各国贸易往来,推进新疆国际贸易立足中亚,辐射非洲、欧洲等市场新格局的形成^[11]。

4.2 利用“一带一路”倡议要做好社会稳定工作

国际贸易与国际物流要发展,安定的社会环境必不可少。为了确保“一带一路”战略在新疆的稳定实施,确保新疆国际贸易与国际物流在“一带一路”战略中不断发展,维

护新疆稳定尤为重要。我们要坚持中国共产党的领导,政府和相关部门及各界人士要坚持发展经济、做好民生工作,维护民族团结,加强宗教管理,加强思想道德建设工作,坚决抵制分裂思想,坚决抵制暴恐行为,为新疆的长治久安尽最大努力,为经济增长营造出一个公正,和平的环境。

4.3 建立贸易物流金融保险协同发展体系

充分利用亚洲投资银行的作用和机制,给贸易和物流相关企业提供良好的金融服务,使金融服务融合到国际贸易与国际物流的协同发展体系中,保证金融服务的方便和高效,降低金融服务门槛,减少制度障碍和程序障碍。同时,保险服务也应融合到这个体系中来,降低物流交易风险,为国际物流业提供保障。

4.4 物流企业“一带一路”倡议的对接及政府职能的有效履行

新疆物流企业对接“一带一路”倡议是重要的发展机遇。为与外地物流公司竞争,政府需支持大型物流企业,推动资源优化和成本降低。中国新疆,作为通向中亚的窗口,可以引导国内外企业在此设立物流基地。政府需加强道路基础设施建设,完善物流交易平台,提高交易效率。相关部门需规范物流交易程序,确保交易安全。

参考文献

- [1] 江好,颜贤斌.论“一带一路”背景下国际贸易与国际物流协同发展[J].中国物流与采购,2022(6):82-84.
- [2] 王双月.“一带一路”倡议下江苏省国际贸易与国际物流协同发展研究[J].市场周刊,2022,35(3):104-107+152.
- [3] 李万里.国际贸易与国际物流协同发展路径[J].中国外资,2021(10):24-25.
- [4] 李澍.“一带一路”背景下国际贸易与国际物流的协同发展[J].财经界,2021(13):25-26.
- [5] 赵辉.“一带一路”下国际贸易与国际物流协同发展探究[J].合作经济与科技,2019(10):112-114.
- [6] 张力邦.“一带一路”战略背景下国际贸易与国际物流协同发展研究[J].智富时代,2018(7):42.
- [7] 常静伊.中国国际贸易与国际物流协同发展分析[J].行政事业资产与财务,2018(10):1-2.
- [8] 张琼.“一带一路”略下的国际贸易与国际物流协同发展[J].产业与科技论坛,2017,16(7):14-15.
- [9] 陈强.“一带一路”战略下的新疆国际贸易与国际物流协同分析[J].金融理论与教学,2017(1):75-79.
- [10] Bartmess and Cerny.Buiding a Competitive Advantage through a Global Network of Capabilities[J]. California Management Review,1993(2): 35-78.
- [11] Joel Honeyman.Supply Chain Management: Implications for Small and Rural Economic Develmt[J].CIM, 1996:125-143.