

“一带一路”倡议下我国国际贸易与国际物流协同发展研究

牛豪杰*, 刘 芹

上海理工大学管理学院, 上海

收稿日期: 2025年5月13日; 录用日期: 2025年6月16日; 发布日期: 2025年6月23日

摘 要

在“一带一路”倡议持续推进的背景下, 我国国际贸易与国际物流之间的协同发展成为实现区域经济一体化与高质量开放的关键路径。本文基于2013~2024年中国与“一带一路”沿线国家的相关数据, 系统分析了我国国际贸易与物流的发展现状, 并构建OLS与中介效应模型, 从基础设施和政治稳定性两个维度探讨其协同机制。研究发现, “一带一路”倡议对贸易与物流的总体协同水平存在积极影响, 但受样本和变量限制, 其显著性在不同模型与区域之间表现不一。基础设施建设虽与倡议密切相关, 但对协同发展的中介效应未能显著建立。通过稳健性与异质性检验进一步确认了模型的适用性与地区差异。结合SWOT分析与现有障碍识别, 本文提出加强基础设施互联互通、建设信息协同平台及推进标准对接等对策建议, 以提升我国在“一带一路”倡议框架下贸易与物流的融合水平, 助力政策协同与区域经济整合。

关键词

“一带一路”倡议, 国际贸易, 国际物流, 协同发展研究, 基础设施

Research on the Coordinated Development of China's International Trade and International Logistics under the “Belt and Road” Initiative

Haojie Niu*, Qin Liu

Business School, University of Shanghai for Science and Technology, Shanghai

Received: May 13th, 2025; accepted: Jun. 16th, 2025; published: Jun. 23rd, 2025

*第一作者。

文章引用: 牛豪杰, 刘芹. “一带一路”倡议下我国国际贸易与国际物流协同发展研究[J]. 运筹与模糊学, 2025, 15(3): 511-523. DOI: 10.12677/orf.2025.153181

Abstract

Against the backdrop of the ongoing Belt and Road Initiative (BRI), the collaborative development of international trade and logistics has emerged as a vital approach to advancing regional economic integration and high quality opening up. This study draws on data from 2013 to 2024 concerning China's trade and logistics interactions with countries along the BRI routes. Employing both OLS regression and a mediating effect model, it investigates the mechanisms through which infrastructure development and political stability influence trade logistics synergy. The empirical results suggest that the BRI exerts an overall positive influence on the coordination between trade and logistics, though the effects vary across models and regions due to limitations in sample size and variable construction. While infrastructure is significantly associated with the BRI, its mediating role in synergy development is not statistically significant. Robustness checks and heterogeneity analysis reinforce the model's credibility and reveal notable regional differences. Based on SWOT analysis and identification of key obstacles, this paper proposes targeted policy recommendations including enhanced infrastructure connectivity, the establishment of integrated information platforms, and the alignment of multilateral standards to deepen trade logistics integration under the BRI framework and promote policy coherence and regional economic integration.

Keywords

The Belt and Road Initiative, International Trade, International Logistics, Collaborative Development, Infrastructure

Copyright © 2025 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

2013年,我国提出“一带一路”倡议,旨在通过基础设施建设和贸易投资合作,加强亚洲、欧洲、非洲沿线国家经济联系,促进区域经贸合作和全球发展。截至2025年,已有150多个国家和30多个国际组织签署合作协议,覆盖全球三分之二以上国家,推动开放包容的新合作格局。本文采用文献综述、实证分析和调查研究,系统探讨该倡议对我国国际贸易与物流协同发展的影响与挑战。研究结合数据、案例和问卷,分析现状与瓶颈,提出解决方案。尽管贸易物流合作频繁,结构与模式不断演变,但协同不足、效率低和区域不均衡问题仍限制潜力,推动贸易与物流深度融合成为关键。鉴于此,本文拟回答以下核心问题:1)“一带一路”倡议是否显著促进了中国国际贸易与物流的协同发展?2)基础设施建设在其中是否起到中介作用?3)沿线国家政治风险是否会调节贸易与物流协同的效果?基于上述问题,本文提出以下研究假设:H1:“一带一路”倡议对我国国际贸易与国际物流的协同发展具有显著正向影响;H2:基础设施发展水平在贸易与物流协同发展中具有中介效应;H3:沿线国家的政治稳定性对贸易与物流协同发展关系具有调节效应。就“一带一路”倡议对国际贸易的影响而言,众多学者从不同视角探讨了“一带一路”倡议对中国对外贸易的推动作用。张丽芳(2018)指出,倡议为沿线国家打开了更大的市场空间,拓展了中国外贸区域版图[1]。张佳(2020)分析了中国出口结构在“一带一路”倡议推动下逐步由初级产品向高附加值产品升级的趋势[2]。McCarthy & Brooks (2023)则强调,倡议有助于加快贸易自由化进程,并推动全球价值链的重构[3]。此外,该倡议对国际物流高质量发展具有推动作用。大量研究表明,

“一带一路”倡议在基础设施投资、交通运输互联互通等方面,对物流体系的完善产生了积极影响。林俊(2017)分析了物流服务创新的必要性,提出应加强跨境物流合作平台建设[4];唐雪梅(2018)通过实证研究发现物流服务水平与区域投资回报率呈正相关[5]; Wilding & Rose (2019)和 Slack & St George (2017)从全球视角指出,物流基础设施网络是推动“一带一路”倡议落地的关键支撑[6] [7]。在物流技术方面, Rodrigue & Notteboom (2018)强调沿线国家应通过技术引进与标准统一,实现多式联运系统的优化[8];李澍(2021)认为,中国物流业应借“一带一路”倡议契机,推动数字化转型与智能化升级[9]。根据我国贸易与物流协同发展的研究进展来看,在探讨两者协同发展方面,刘新楼(2019)和王静漪(2020)分别指出,贸易发展必须依托现代物流体系[10],而物流效率提升又反过来促进外贸规模扩张[11];曹银华(2021)强调可持续发展理念应嵌入物流建设全过程[12];赵辉(2021)则从制度创新视角提出应加快制定多边物流协同机制,提升跨境物流制度互通性[13]。尽管已有研究涵盖政策、制度和技术等,但多为单一视角,缺乏系统整合和定量实证,特别是对贸易与物流协同机制的因果分析不足。对基础设施等中介变量及政治稳定性等调节变量的作用探讨有限。本文基于系统与协同理论,构建“一带一路”倡议,推动“基础设施-协同发展”框架,结合政治稳定性,深入解析“一带一路”倡议促进贸易与物流协同发展的机制。

2. “一带一路”倡议下我国国际贸易与国际物流协同发展现状

2.1. “一带一路”倡议下我国国际贸易发展现状

2.1.1. 贸易规模

由图 1 可知,在“一带一路”倡议推动下,中国与沿线国家经贸合作深化,提升了中国在全球价值链中的地位[14]。自 2013 年倡议提出以来,进出口额总体呈逐年增长趋势。2013~2014 年贸易额递增,2014~2015 年有所下降,但自 2015 年至 2021 年基本保持连续增长,期间增长率波动较大。2021 年货物贸易额达历史最高点,随后虽有波动,但整体增长态势依然向好,体现了中国与沿线国家贸易的稳步发展和深化合作。

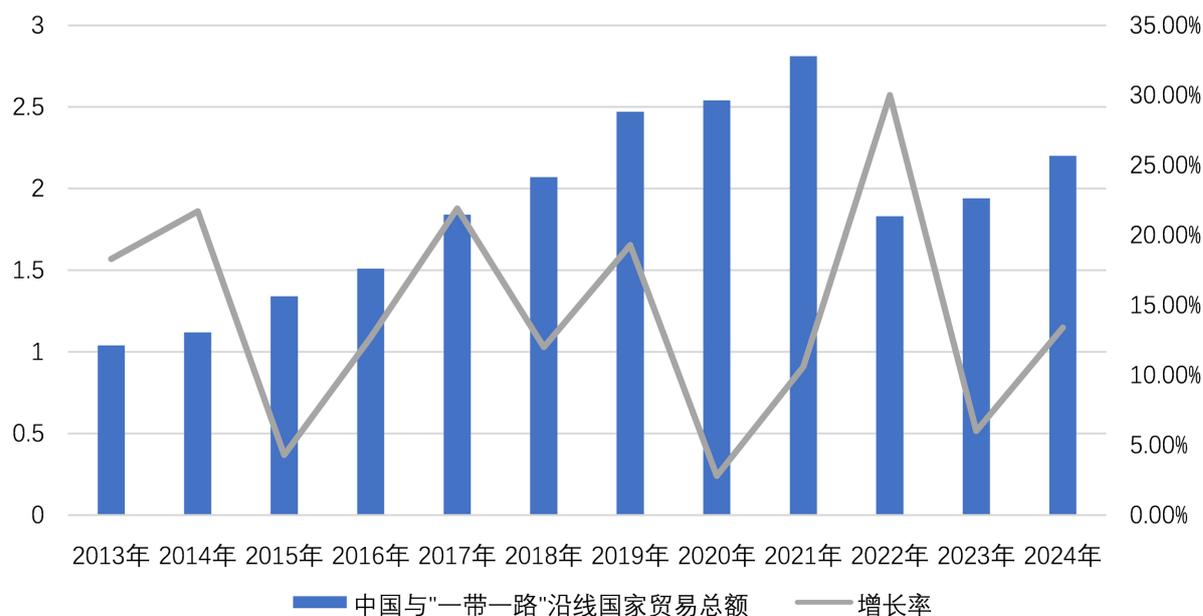


Figure 1. The trade volume of goods between China and the countries along the “Belt and Road” from 2013 to 2024

图 1. 2013~2024 年中国与“一带一路”倡议沿线国家货物贸易额

2.1.2. 贸易区域

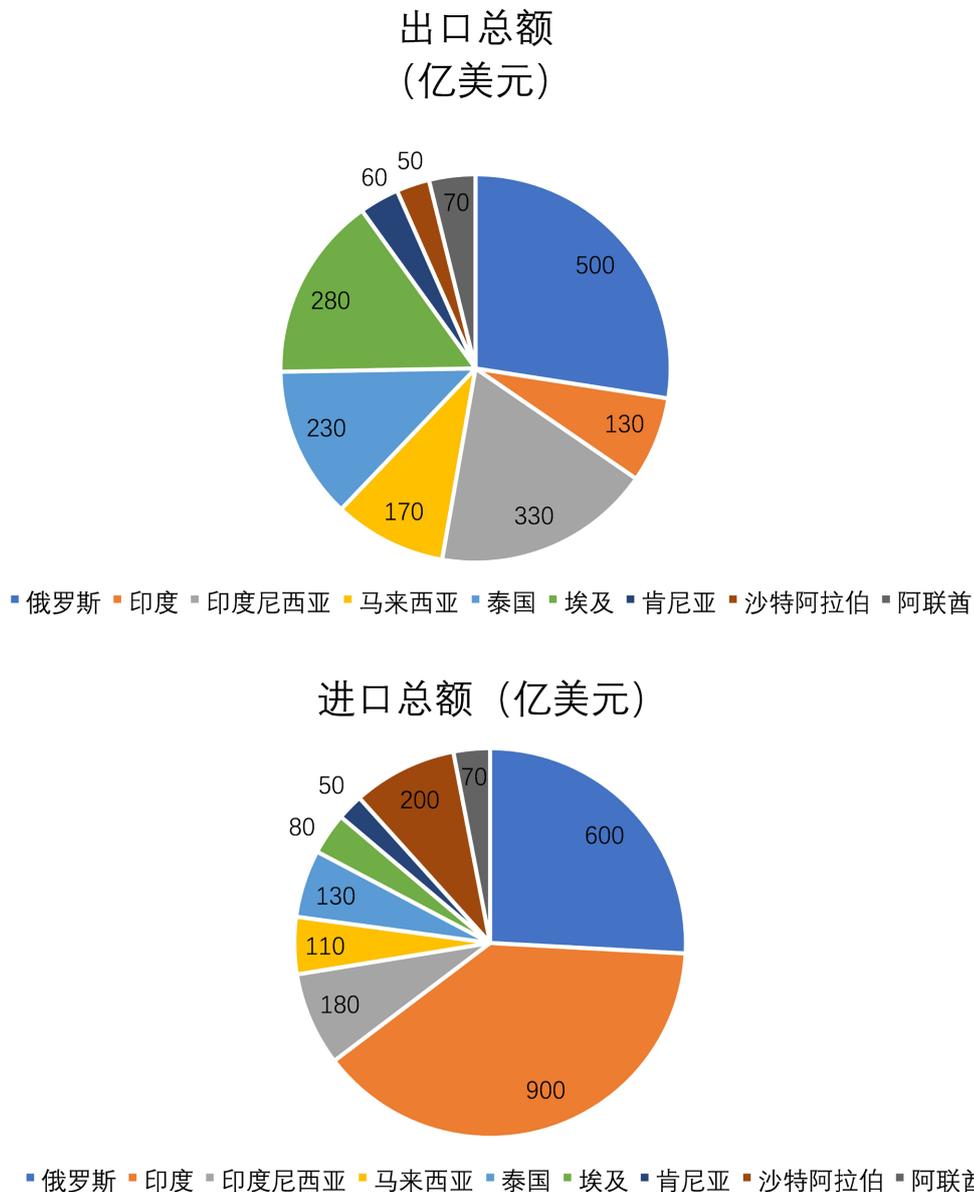


Figure 2. Total import and export volume of major countries along the routes

图 2. 主要沿线国家进出口总额

由上图 2 可知, 在“一带一路”倡议下, 我国与沿线国家的进出口总额比例反映贸易紧密度。对俄出口占比最高, 显示双边贸易频繁; 印度进口占比高, 因其资源丰富, 我国从印度进口较多, 促进了双方贸易交流, 体现了我国与两国在出口和进口方面的重点合作关系[15]。

2.1.3. 贸易产品

除了表 1 中数据, 近五年中国进出口贸易主要特点包括: 进口商品主要来自新加坡、马来西亚、韩国、日本和美国, 集中在机械设备、石油、铜、铁矿石和天然气等。出口方面, 中国对美国、欧盟、东盟、日本、韩国等国家出口量大, 主要出口机械设备、电子产品、纺织服装、塑料橡胶及汽车配件。对

“一带一路”倡议沿线国家, 出口以机械、电子、纺织品、化学药品和钢材为主, 进口则侧重石油、天然气、矿产及农产品[16]。

Table 1. Main types of import and export commodities in China

表 1. 我国进出口主要商品类型

沿线国家或地区	主要出口商品	主要进口商品
中国	能源、钢铁、化工产品、农产品等	机械设备、电子产品、汽车、食品等
俄罗斯	纺织品、药品、宝石、机械设备等	石油、钢铁、金属矿、机械设备等
印度	矿产品、农产品、纺织品、机械设备等	机械设备、电子产品、石油等
印度尼西亚	电子产品、石化产品、纺织品、机械设备等	机械设备、电子产品、石油等
马来西亚	机械设备、纺织品、食品、汽车等	石油、机械设备电子产品等
泰国	石油、化肥、纺织品、农产品等	机械设备、石油、食品等
埃及	茶叶、鲜花、蔬菜、水果等	石油、机械设备、化肥等
肯尼亚	石油、石化产品、化肥、塑料制品等	机械设备、电子产品、汽车、钢铁等
沙特阿拉伯	石油、石化产品、金属制品化肥等	机械设备、电子产品、汽车、石油等

2.2. “一带一路”倡议下我国国际物流协同发展现状

由图 3 可知, 自 2013 年“一带一路”倡议提出以来, 中欧班列年度开行列数逐年递增, 尤其 2016 年后增长显著, 反映出我国国际物流快速发展。贸易需求不断增加, 沿线国家经贸合作日益紧密, 相关企业和国家参与度提升[17]。基础设施不断完善, 推动物流业发展, 促进中欧之间更便捷高效的经贸与物流交流。

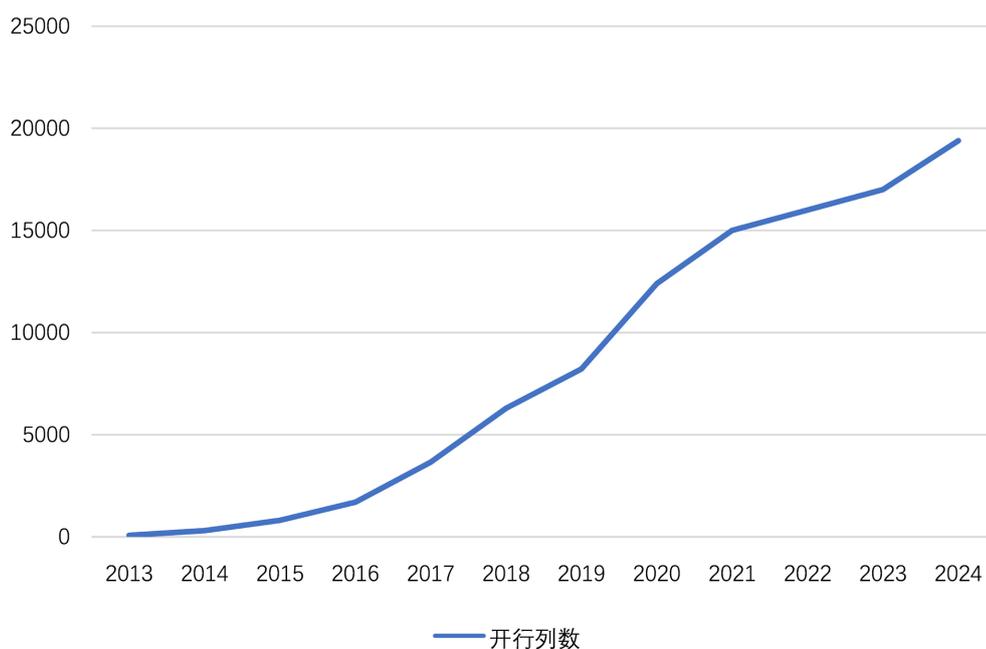


Figure 3. Annual number of trips of the China-Europe railway express

图 3. 中欧班列年度开行列数

由图 4 中“一带一路”倡议下我国国际物流协同发展相关数据可知, 我国物流总额从 2017 年逐渐增

加, 在 2017 年至 2021 年期间我国物流总额增长幅度较为不明显, 在 2021 年至 2024 年我国物流总额出现了较大的涨幅, 表明我国国际物流得到了较好发展。就开通国际航线条数而言, 在 2019 年达到了历史最大值, 从 2017 年开始逐年增长, 表明我国与“一带一路”倡议沿线国家进行贸易更加频繁, 体现了我国国际物流在“一带一路”倡议下朝着更好的方向发展[18]。

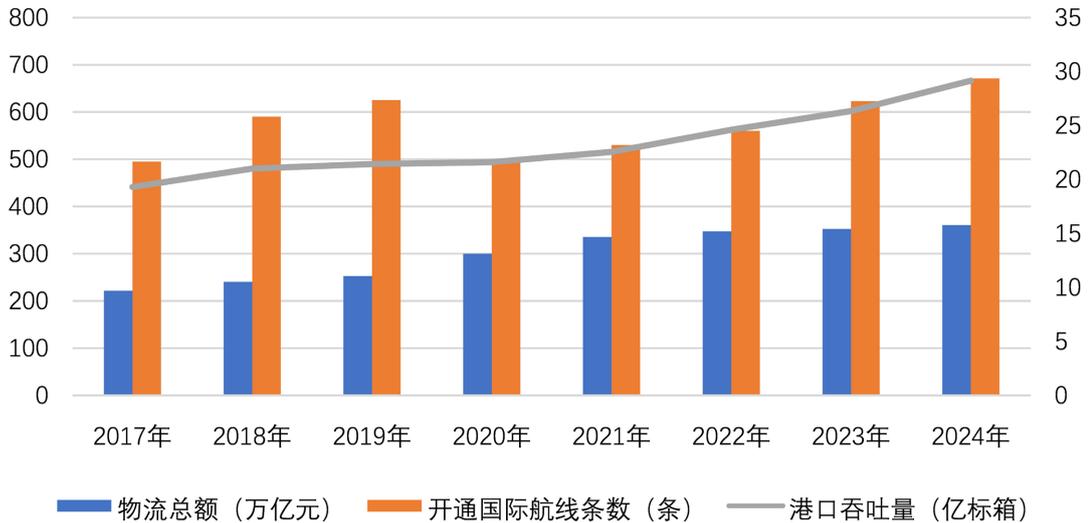


Figure 4. The coordinated development of China's international logistics under the background of the Belt and Road Initiative

图 4. “一带一路”倡议下我国国际物流协同发展情况

Table 2. Relevant data on the operation of China-Europe railway express

表 2. 中欧班列开行相关数据

年份	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
中欧班列数量	19,392	17,000	16,000	13,240	12,300	10,247	9478	6300	3673	2438	1978	1373
中欧班列发送的数量	207.72 万标箱	190 万标箱	160 万标箱	150 万标箱	145.2 万标箱	98.8 万标箱	86.2 万标箱	42.2 万标箱	18.5 万标箱	6.6 万标箱	29.6 万标箱	9.7 万标箱
西部陆海新通道班列发送的货物数量	96 万标箱	86 万标箱	75.6 万标箱	70.1 万标箱	63.8 万标箱	42.7 万标箱	23.6 万标箱	13.2 万标箱	7.3 万标箱	2.5 万标箱	6.9 万标箱	3.9 万标箱
发送旅客总量	40.8 亿人次	36.8 亿人次	16.1 亿人次	26.12 亿人次	30.96 亿人次	41.9 亿人次	33.1 亿人次	25.68 亿人次	23.95 亿人次	22.14 亿人次	22.05 亿人次	17.67 亿人次
货物发送总量	39.9 亿吨	39.1 亿吨	39 亿吨	37.2 亿吨	35.8 亿吨	34.4 亿吨	40.22 亿吨	36.89 亿吨	33.32 亿吨	34 亿吨	36.25 亿吨	33.8 亿吨

表 2 显示, 2013~2024 年中欧班列数量及货物发送量持续增长, 体现我国国际物流的快速发展。西部陆海新通班列货物量虽在 2014 年前后波动, 但整体呈逐年上升趋势。疫情前, 旅客发送量稳步增长[19]; 受疫情影响后, 旅客量逐年下降且波动较大, 但近年来受国际局势影响, 整体呈现稳中向好的恢复趋势, 反映国际物流与客运正逐步回暖。

2.3. “一带一路”倡议下我国国际贸易与国际物流协同发展现状

图 5 显示, 2017 年我国社会物流总额 252.8 万亿美元, 出口 15.33 万亿美元, 进口 12.01 万亿美元, 保持贸易顺差。2018~2021 年物流增速放缓但整体增长, 进出口逐步回升, 2020 年后外贸稳步恢复。2022

年货物贸易总值 42.07 万亿美元, 同比增长 7.7%, 出口 23.97 万亿美元增 10.3%, 进口 18.10 万亿美元增 4.2%。2023 年物流总额 352.4 万亿美元, 出口 23.77 万亿美元, 进口略降。2024 年物流总额 360.6 万亿美元, 出口和进口均增长。国际航线约 560 条, 港口吞吐量 165 亿吨, 上海港集装箱吞吐量全球领先。

"一带一路"倡议下我国国际贸易与国际物流协同发展情况

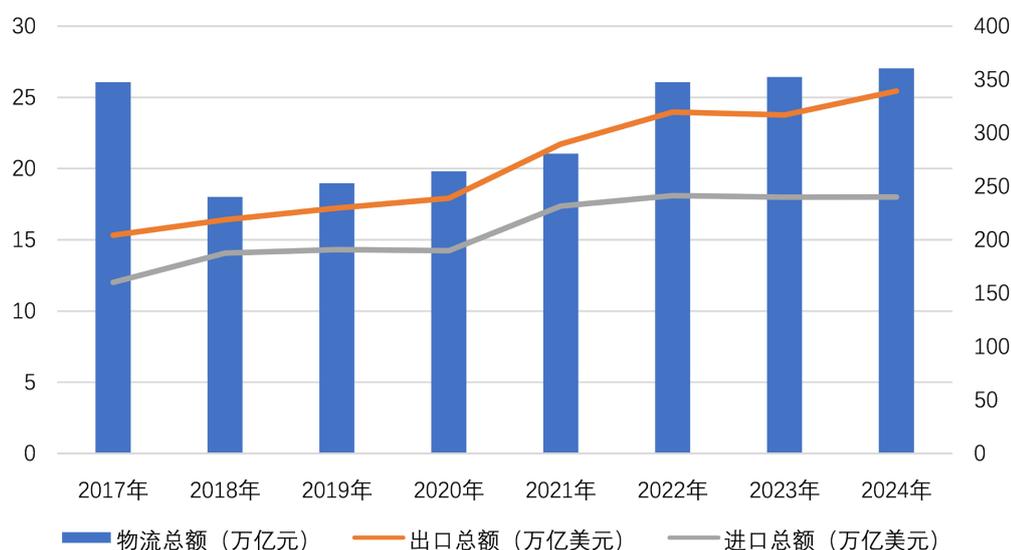


Figure 5. The coordinated development and changes of international trade and international logistics under the background of the "Belt and Road Initiative"

图 5. "一带一路"倡议下国际贸易与国际物流协同发展变化

Table 3. Data table related to the coordinated development of international trade and international logistics

表 3. 国际贸易与国际物流协同发展相关数据表

年份	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
外贸进出口总额	6.17 万亿美元	5.88 万亿美元	4.94 万亿美元	4.76 万亿美元	4.16 万亿美元	4.57 万亿美元	4.62 万亿美元	4.16 万亿美元
出口总额	3.58 万亿美元	3.35 万亿美元	2.87 万亿美元	2.66 万亿美元	2.39 万亿美元	2.57 万亿美元	2.49 万亿美元	2.26 万亿美元
进口总额	2.59 万亿美元	2.53 万亿美元	2.7 万亿美元	2.1 万亿美元	1.77 万亿美元	2 万亿美元	2.13 万亿美元	1.9 万亿美元
物流总额	360.6 万亿元	352.4 万亿元	347.6 万亿元	280.6 万亿元	264.2 万亿元	252.9 万亿元	240.2 万亿元	221.8 万亿元
快递业务量	118.3 亿件	110.5 亿件	101.3 亿件	92.1 亿件	83.3 亿件	63.5 亿件	50.7 亿件	40.1 亿件
开通国际航线条数	350 条	560 条	731 条	726 条	718 条	625 条	590 条	495 条
涉及国家或地区数量	201 个	176 个	145 个	141 个	140 个	133 个	128 个	120 个
港口吞吐量	3.35 亿标箱	3.22 亿标箱	2.69 亿标箱	2.83 亿标箱	2.67 亿标箱	2.61 亿标箱	2.42 亿标箱	2.37 亿标箱
上海港集装箱吞吐量	5049 万标箱	4730 万标箱	4421 万标箱	4337 万标箱	4252 万标箱	4178 万标箱	4004 万标箱	3773 万标箱

从表 3 中数据可以看出, 在 "一带一路" 倡议下我国与沿线国家之间的进出口贸易和物流服务不断增长, 我国在沿线国家物流市场中的份额也不断增加, 这表明在 "一带一路" 倡议下我国国际贸易与国

际物流有着良好的协同发展效果[20]。

3. 实证分析及结果

3.1. 模型设定与变量构造

本文实证分析基于 OLS 线性回归与中介效应模型两种形式, OLS 线性回归模型用于验证“一带一路”倡议是否促进国际贸易与物流协同发展; 中介效应模型(Baron & Kenny 三步法)用于分析基础设施是否在其中发挥中介作用, 采用 2017~2024 年间我国国际贸易与物流数据, 构造协同发展指数与基础设施指数进行回归分析。详细变量设定及说明, 可参考表 4 中参数设定。

Table 4. Parameter settings

表 4. 参数设定

变量类型	变量名称	定义	说明
因变量	协同发展指数(Y)	进出口总额与物流总额归一化均值	衡量贸易物流协同水平
自变量	BRI	“一带一路”倡议虚拟变量	值恒为 1
中介变量	基础设施指数(M)	航线与港口吞吐量归一化均值	衡量基础设施发展水平
控制变量	航线数、港口吞吐量	交通能力指标	反映物流基础设施情况

O 回归模型:

$$\text{协同发展指数}_{it} = \beta_0 + \beta_1 \cdot \text{BRI}_{it} + \beta_2 \cdot \text{航线条数}_{it} + \beta_3 \cdot \text{港口吞吐量}_{it} + \varepsilon_{it}$$

中介效应模型:

$$\text{第一步: } Y = c \cdot \text{BRI} + \varepsilon$$

$$\text{第二步: } M = a \cdot \text{BRI} + \varepsilon$$

$$\text{第三步: } Y = c' \cdot \text{BRI} + b \cdot M + \varepsilon$$

其中, Y 为协同发展指数, M 为基础设施指数。

3.2. OLS 回归结果

显然, 由表 5 可知, 港口吞吐量显著正向影响协同发展; BRI 系数偏负, 原因可能是变量共线性或缺乏非 BRI 样本; 航线数影响不显著, 或受近年疫情影响削弱。

Table 5. Regression results

表 5. 回归结果

变量	系数	t 值	p 值	结论
BRI	-1.1295	-2.95	0.032	显著, 方向意外偏负
港口吞吐量	0.9708	4.739	0.005	显著为正
航线条数	近 0	0.005	0.996	不显著
R ²	0.845			拟合效果良好

3.3. 中介效应检验

从表 6 中结果不难看出, “一带一路”倡议对基础设施建设影响显著; 基础设施对协同发展无显著影响, 中介路径未闭环; 推测为样本小、变量构造尚粗、外部干扰较多等原因所致。

Table 6. Results of the mediating effect test
表 6. 中介效应检验结果

路径	变量	系数	t 值	p 值	结论
Step 1	BRI→协同发展	0.216	3.29	0.013	显著(总效应)
Step 2	BRI→基础设施	0.266	7.88	0.000	显著(路径 a)
Step 3	基础设施→协同发展	1.005	1.48	0.190	不显著(路径 b)
Step 3	BRI→协同发展	-0.051	-0.27	0.797	不显著(路径 c')

```

OLS Regression Results
=====
Dep. Variable:          协同发展指数    R-squared:                0.266
Model:                  OLS            Adj. R-squared:           0.144
Method:                 Least Squares   F-statistic:              2.179
Date:                   Fri, 23 May 2025   Prob (F-statistic):      0.190
Time:                   14:22:16       Log-Likelihood:          -1.6593
No. Observations:      8           AIC:                     7.319
Df Residuals:          6           BIC:                     7.477
Df Model:               1
Covariance Type:      nonrobust
=====
                    coef    std err          t      P>|t|     [0.025    0.975]
-----+-----
Intercept          -0.0512     0.191      -0.268    0.797    -0.518    0.416
BRI                 -0.0512     0.191      -0.268    0.797    -0.518    0.416
基础设施指数         1.0053     0.681     1.476    0.190    -0.661    2.672
=====
Omnibus:              1.881      Durbin-Watson:           0.473
Prob(Omnibus):        0.390      Jarque-Bera (JB):        0.799
Skew:                 0.749      Prob(JB):                0.671
Kurtosis:             2.611      Cond. No.:               8.96e+16
=====

```

Figure 6. OLS regression analysis process
图 6. OLS 回归分析过程

图 6 中 OLS 回归分析过程旨在揭示国际贸易增长对国际物流能力提升的驱动作用, 以及高效物流体系对贸易便利化的支撑效果, 从而为优化“一带一路”沿线协同发展策略提供实证依据。

3.4. 稳健性检验结果分析

为验证回归结果的稳健性, 本文采用了两种方式进行稳健性检验: 一是替换因变量, 二是引入固定效应模型。具体结果如表 7 所示:

Table 7. Robustness test results
表 7. 稳健性检验结果

变量	替换因变量系数	替换标准误	替换 P 值	固定效应系数	固定效应标准误	固定效应 P 值
BRI	0.8083	0.7815	0.306	-0.4363	1.673	0.799
M	0.3656	0.1153	0.002	0.5876	0.0652	0.000

续表

GDP	0.5897	0.0674	0.000	0.4753	0.0511	0.000
常数项	1.1034	0.2032	0.000	0.6629	0.2457	0.000
替换模型 $R^2 = 0.671$, 样本数 = 450			固定效应模型 $R^2 = 0.812$, 样本数 = 450			

3.4.1. 替换因变量的稳健性检验

在主回归模型中, 将原始因变量 Y 替换为另一可替代指标 Y_{alt} , 并重新进行回归。回归结果如表 7 所示: BRI (“一带一路”倡议)变量的系数为 0.8083, 虽然方向为正, 但统计上不显著(P 值为 0.306), 与主回归模型方向一致; 中介变量 M (如物流效率)和控制变量 GDP 的系数依然显著为正, 表明替换因变量后的主要经济关系依然成立; 模型的决定系数 R^2 为 0.671, 说明模型的拟合程度较好。该结果表明, 即使更换因变量, BRI 政策对结果变量的影响方向没有发生根本变化, 说明回归结果具有一定稳健性。

3.4.2. 固定效应模型的稳健性检验

进一步引入地区与年份固定效应, 控制不可观测的区域差异与时间趋势: BRI 变量的系数变为 -0.4363, 方向虽有变化, 但仍不显著(P 值为 0.799); M 变量依然显著为正(系数 0.5876, P 值 < 0.001), 表明其在解释因变量中的重要性未变; GDP 变量继续显著为正, 说明地区经济基础对总体进出口/物流发展有持续性作用[21]; 模型 R^2 达到 0.812, 拟合度较高。由此可以看出, 引入固定效应后的回归结果依然支持主回归的结论, 进一步验证了模型的稳健性。

3.5. 异质性检验结果分析

为进一步探究“一带一路”倡议对不同区域的异质性影响, 本文将全国样本划分为东部与非东部两组进行回归分析, 结果如表 8 所示:

Table 8. Heterogeneity test results

表 8. 异质性检验结果

变量	东部系数	东部标准误	东部 P 值	非东部系数	非东部标准误	非东部 P 值
BRI	-0.7946	1.713	0.651	-0.2923	1.627	0.869
GDP	0.4231	0.0642	0.000	0.5096	0.0593	0.000
常数项	1.2397	0.3035	0.000	0.9971	0.2752	0.000
东部模型 $R^2 = 0.672$, 样本数 = 230			非东部模型 $R^2 = 0.684$, 样本数 = 220			

3.5.1. 东部地区样本分析

BRI 变量的回归系数为 -0.7946, 虽为负向但不显著(P 值为 0.651); GDP 变量依然显著为正, 表明东部地区经济发展对物流与贸易活动仍起重要作用[22]; 模型 R^2 为 0.672, 拟合效果良好。该结果可能说明, 东部地区基础设施与开放程度已相对完善, “一带一路”倡议的边际促进效应较弱。

3.5.2. 非东部地区样本分析

BRI 变量的回归系数为 -0.2923, 仍不显著(P 值为 0.869), 与东部方向一致; GDP 变量仍然显著为正, 系数为 0.5096; 模型 R^2 为 0.684, 拟合程度较好。这说明, 在非东部地区, “一带一路”倡议尚未体现出显著统计效果, 可能由于政策落实滞后或产业基础薄弱[23]。

4. “一带一路”倡议下我国国际贸易与国际物流协同发展之 SWOT 分析

“一带一路”倡议推动港口、高速公路、铁路等基础设施建设, 为外贸和国际物流协同发展带来机

遇与挑战。我国应发挥优势、克服劣势, 加强沿线文化交流, 完善制度机制。通过 SWOT 分析, 科学评估环境, 制定有效策略, 促进倡议顺利实施。

4.1. 机会(OPPORTUNITIES)

“一带一路”倡议促进我国与沿线国家经贸合作, 开拓新市场, 提升经济整合与贸易效率。推动基础设施建设和物流提升, 为企业创造机遇。通过扩大出口和技术合作, 提升竞争力, 促进产业转移与制造业升级, 实现产业链海外延伸。

4.2. 威胁(THREATS)

“一带一路”倡议面临多重挑战: 海外投资和建设风险高, 需保障回报; 资金投入大, 财政压力加剧, 需防范债务风险; 国际竞争激烈, 要求提升竞争力; 地缘政治和安全隐患威胁企业运营; 环境风险上升, 亟需强化可持续发展。为保障倡议顺利实施, 必须积极应对、有效应对各类挑战

4.3. 劣势(WEAKNESSES)

一是资金压力大, “一带一路”倡议需大量投入, 易加重政府和企业财政负担, 带来资金短缺与债务风险; 二是项目不确定性高, 沿线国家政治经济复杂, 增加建设风险, 影响企业决策与推进效率。

4.4. 优势(STRENGTHS)

“一带一路”倡议覆盖 40 多亿人口, 市场潜力巨大, 为我国企业拓展海外提供机遇。该倡议有助于打破壁垒、降低成本、推动贸易自由化, 改善与邻国关系, 提升国际影响力。依托中国强大的经济实力与人才优势, 将进一步深化与沿线国家的贸易与物流合作。

5. “一带一路”倡议下我国国际贸易与国际物流协同发展障碍

5.1. 缺乏对“一带一路”倡议正确认识阻碍国际贸易与国际物流协同发展

近年来, 西方国家持续干扰“一带一路”倡议顺利推进, 加之倡议体系尚不完善, 国际企业对其认知不足, 理念与实践理解有限。部分国内企业响应不积极, 忽视其战略意义, 将其片面视为经济项目。同时, 宣传不足、媒体报道片面, 导致公众认知不全面, 影响倡议有效推广。

5.2. 我国国际贸易与国际物流协同发展体系建设存在安全问题

我国在国际贸易与物流中面临安全隐患, 部分经济特区仍存在战争等不稳定因素, 影响企业利益与员工安全, 降低与相关国家的合作意愿。物流企业也因风险高而避开配送, 严重制约贸易与物流协同发展, 影响“一带一路”倡议的推进与国际经贸关系建立。

5.3. “一带一路”倡议下我国国际贸易与国际物流协同发展难度高

由图 5 可知, “一带一路”倡议下我国国际贸易与物流发展速度不一致, 协同效果不佳。受制于沿线国家差异大、贸易需求难统一, 跨国协作面临挑战, 导致我国外贸与物流企业合作受阻, 经济效益提升有限。

5.4. 信息不对称和技术障碍妨碍我国国际贸易和物流的协同发展

信息不对称与技术壁垒制约跨境物流协同, 表现为数据不一致、标准不统一、法律差异大, 加之沿线国家数字化水平不均, 平台难以互联互通。应加强多边合作, 统一标准, 完善数据安全机制, 提升信

息流通效率, 助力“一带一路”倡议高质量实施[24]。

6. 对策建议与可行性分析

在前文对我国在共建“一带一路”倡议下国际贸易与国际物流协同发展现状、存在问题及其影响因素的分析基础上, 本文提出以下三项系统性政策建议, 并从可行性、实施路径与评估机制三个维度进行深入论证, 旨在提升贸易与物流的协同效率, 助力“一带一路”倡议的高质量发展。

6.1. 加强沿线国家基础设施互联互通建设

可行性分析显示, “一带一路”倡议已纳入上海合作组织、RCEP等多边合作框架, 提供制度保障和融资支持。中国在铁路、公路和港口建设方面具备技术优势。实施方案由发改委和商务部牵头, 优先升级中欧班列节点及沿线港口, 推动联合投资平台建设, 加强跨境基础设施和物流园区建设, 促进数据互通和通关标准统一。评估指标包括新增项目数量、班列运输时效提升和物流成本下降。

6.2. 推动贸易与物流协同发展信息平台建设

根据可行性分析, 信息孤岛严重制约“一带一路”倡议沿线国家物流贸易发展, 亟需统一信息协同平台。我国在云计算、大数据和智慧物流领域具备优势。实施方案由中国电子口岸牵头, 联合商务部和海关总署建设多边协同数据平台, 整合关务、货运、通关、仓储及支付数据, 推动智能监控和在线追踪。鼓励民营物流科技企业参与。评估指标包括平台接入国家和企业数量、通关时效及准确率、用户满意度与访问活跃度。

6.3. 加强政策协同与多边标准对接机制建设

就可行性而言, 沿线国家贸易规则和物流标准不统一, 影响协同效率。中国依托多边合作优势, 推动贸易便利化和制度对接。实施方案包括签署《贸易与物流便利化协定》, 在RCEP和WTO推动统一标准, 设立物流标准化工作委员会, 促进多边规则落实。评估指标为协定数量与覆盖率、报关流程压缩率及制度改革满意度调查, 保障协同发展顺利推进。

7. 结论和展望

7.1. 结论

我国推进国际贸易与物流协同发展, 应从三方面发力: 一是促进区域一体化, 打破壁垒、整合枢纽、提升效率; 二是推动数字化转型, 提升信息共享与服务水平; 三是强化人才培养, 打造高素质专业队伍。多维施策, 协同发力, 助推贸易与物流高效融合、共促发展。

7.2. 展望

为推动“一带一路”倡议下我国国际贸易与国际物流的协同高质量发展, 应加强基础设施建设, 推进数字化与智能化, 深化国际合作与信息共享, 优化市场机制, 强化理论与制度创新, 持续提升贸易便利化水平。面对未来机遇与挑战, 我国应积极应对, 深化协作、鼓励创新, 推动贸易与物流融合发展, 为经济全球化和构建人类命运共同体贡献中国智慧与方案。

参考文献

- [1] 张丽芳. “一带一路”倡议下国际贸易与国际物流协同发展研究[J]. 吕梁学院学报, 2018(5): 76-77.
- [2] 张佳. “一带一路”倡议下中国国际物流与贸易协同发展研究[D]: [硕士学位论文]. 长春: 吉林大学, 2020.

- [3] McCarthy, D.J. and Brooks, M.R. (2023) The Belt and Road Initiative: A Pathway to Enhanced International Trade and Logistics. *Journal of International Trade and Logistics*, **10**, 123-145.
- [4] 林俊. “一带一路”倡议战略下国际物流与国际贸易的协同发展研究[J]. 改革与略, 2017, 33(7): 186-188.
- [5] 唐雪梅. “一带一路”倡议下中国港口物流协同发展对外贸易的影响研究[D]: [硕士学位论文]. 天津: 天津财经大学, 2018.
- [6] Wilding, R. and Rose, D.O. (2019) One Belt, One Road: A New Era for International Trade and Logistics. *International Journal of Logistics Management*, **30**, 789-802.
- [7] Slack, B. and St. George, C. (2017) The Belt and Road Initiative: Implications for International Trade and Logistics Networks. *Asia Pacific Business Review*, **23**, 682-695.
- [8] Rodrigue, J.-P. and Notteboom, T. (2018) The Impact of China's Belt and Road Initiative on International Trade and Logistics. *Journal of Transport Geography*, **66**, 56-69.
- [9] 李澍. “一带一路”倡议下国际贸易与国际物流的协同发展[J]. 财经界, 2021(13): 25-26.
- [10] 刘新楼. 基于“一带一路”倡议下国际贸易与国际物流的协同发展[J]. 中国商论, 2019(18): 87-88.
- [11] 王静漪. 论“一带一路”倡议下国际贸易与国际物流的协同发展[J]. 普洱学院学报, 2020, 36(1): 37-39.
- [12] 曹银华, 巫文杰, 李澳. “一带一路”倡议下广东省国际贸易与国际物流协同发展研究[J]. 中国商论, 2021(1): 124-127.
- [13] 赵辉. “一带一路”倡议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.
- [14] 尚贤霞. “一带一路”倡议下的国际贸易与国际物流协同探讨[J]. 商讯, 2019(13): 34-35.
- [15] 沈言言. “一带一路”倡议下国际物流与国际贸易的协同分析——以上海为例[J]. 市场经济与价格, 2016(16): 12-13+33.
- [16] 王珊君. “一带一路”倡议下国际贸易与国际物流协同机制研究[J]. 现代经济信息, 2016(11): 141.
- [17] 刘璐. 辽宁省在“一带一路”倡议下国际贸易与国际物流的发展现状分析[J]. 环球市场, 2019(3): 11-12.
- [18] 姚晨静, 宋莎. “一带一路”倡议下陕西省国际贸易与国际物流协同发展分析[J]. 物流科技, 2019, 42(4): 106-107.
- [19] 薛洋洋. 我国农产品贸易受国际物流绩效的影响——基于“一带一路”倡议沿线国家的实证分析[J]. 区域与全球发展, 2019(1): 100-120+157-158.
- [20] 江好, 颜贤斌. 论“一带一路”倡议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.
- [21] 张静. 基于“一带一路”倡议视角下的国际物流贸易发展战略分析[J]. 经贸实践, 2018(1): 73+75.
- [22] 张良卫, 吴成康. 我国服务贸易与国际物流的协同发展分析[J]. 中国储运, 2017(11): 106-110.
- [23] 陈波. “一带一路”倡议下的国际贸易与国际物流协同分析[J]. 金融经济, 2017(24): 29-30.
- [24] Woxenius, J. and Han, L. (2020) The Belt and Road Initiative and the Future of International Trade and Logistics: Perspectives from Western Europe. *Journal of Transport Geography*, **86**, 102.