

STUDY ON THE IMPACT OF
INTERNATIONAL LOGISTICS ON
INTERNATIONAL TRADE UNDER THE BACKGROUND OF
"ONE BELT AND ONE ROAD"

“一带一路”背景下 国际物流对国际贸易的 影响度研究

张军 张晶 田睿◎著

中国财经出版传媒集团



经济科学出版社
Economic Science Press

STUDY ON THE IMPACT OF
INTERNATIONAL LOGISTICS ON
INTERNATIONAL TRADE UNDER THE BACKGROUND OF
"ONE BELT AND ONE ROAD"

“一带一路”背景下 国际物流对国际贸易的 影响度研究

张军 张晶 田睿◎著

中国财经出版传媒集团



经济科学出版社
Economic Science Press

图书在版编目 (CIP) 数据

“一带一路”背景下国际物流对国际贸易的影响度研究 / 张军, 张晶, 田睿著. —北京: 经济科学出版社, 2019. 5

ISBN 978 - 7 - 5218 - 0441 - 6

I. ①一… II. ①张… ②张… ③田… III. ①国际物流 - 影响 - 国际贸易 - 研究 - 重庆 VI. ①F727. 719

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2019) 第 065798 号

责任编辑: 谭志军 李 军

责任校对: 靳玉环

责任印制: 李 鹏

“一带一路”背景下国际物流对国际贸易的影响度研究

张 军 张 晶 田 睿 著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编部电话: 010 - 88191217 发行部电话: 010 - 88191522

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮箱: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

天猫网店: 经济科学出版社旗舰店

网址: [http://jjkxcbs. tmall. com](http://jjkxcbs.tmall.com)

固安华明印业有限公司印装

710 × 1000 16 开 10 印张 150000 字

2019 年 5 月第 1 版 2019 年 5 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5218 - 0441 - 6 定价: 38.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 010 - 88191510)

(版权所有 侵权必究 打击盗版 举报热线: 010 - 88191661)

QQ: 2242791300 营销中心电话: 010 - 88191537

电子邮箱: [dbts@ esp. com. cn](mailto:dbts@esp.com.cn))

前 言

“一带一路”是“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的简称，2013 年 11 月，中共十八届三中全会关于《全面深化改革若干重大问题的决定》中，要求“加快同周边国家和区域基础设施互联互通建设，推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设，形成全方位开放新格局”，“一带一路”正式成为中国首倡、高层推动的国家战略。共建“一带一路”致力于亚欧非大陆及附近海洋的互联互通，建立和加强沿线各国互联互通伙伴关系，构建全方位、多层次、复合型的互联互通网络，实现沿线各国多元、自主、平衡、可持续发展。

根据实践经验表明，在“一带一路”背景下，物流业的发展和与之相关的地区经济发展总量成正比关系，同时，众多学者研究成果表明，国际物流总产值在一定程度上与当地进出口额之间存在正相关变化，具有协同发展模式。而国际物流对国际贸易供给/服务能力的大小是由国际物流系统内部各要素对国际贸易的影响情况决定的。由于国际物流系统本身包含了不同的要素，各要素对国际贸易的影响方式和影响程度大小不一，我国学者在厘清各个国际物流要素与国际贸易之间的关系方面，还缺乏一定的系统性，究竟哪些要素是影响国际贸易的主要要素，哪些是短板要素，是否能通过改善短板要素提高国际贸易的竞争力。

因此，目前国际物流对国际贸易的影响研究受到了各界的广泛关注与重视，取得了不少与此相关的研究成果，但是相关议题仍有进一步深入研究的必要。首先，目前的研究比较侧重于对国际物流与国际贸易的整体关系，如：因果关系、均衡关系等进行描述，而对于国际物流的具体要素对

国际贸易的影响定量研究的比较少；其次，在定量研究过程中所选取的反映国际物流要素对国际贸易的影响指标较为粗略、类型较单一。因此，通过合理的构建国际物流要素对国际贸易的影响指标体系来较为全面、具体的反映影响国际贸易的国际物流要素，并在此基础上构建国际物流要素对国际贸易的影响度模型，通过定量的分析方法计算出国际物流要素对国际贸易的影响程度的大小，能够使得有关国际物流与国际贸易的理论研究更加深入、准确，具有一定的理论研究意义。

本书撰写中，怀化学院物流管理专业教师张晶主要撰写了第1章（部分）、第5章、第6章，第7章（部分），第8章；重庆工商大学融智学院物流管理专业老师田睿主要撰写了第1章（部分）、第2章、第3章、第4章，第7章（部分）。另外，司艳红、文思涵、赵雪琴、林萍、龚燕秋等也在本专著的资料收集、整理、分析和部分编写中提供了大量的帮助。再次，感谢本专著团队成员的共同努力！

同时，本书受到重庆市社会科学规划特别委托重大项目：新时代重庆市进一步推进物流降本增效研究（项目批准号：2018TBWT-ZD07）、重庆市教育委员会人文社会科学研究项目：重庆自贸区改革中国际物流协同发展研究（项目编号：18SKGH069）以及重庆市“三特行动计划”物流管理市级特色专业等项目资助。

另外，本书在写作过程中，还大量引用了国内外的相关文献资料，对于绝大部分文献都做了标注，如有遗漏之处，恳请谅解，并向相关文献作者表述由衷的感谢！

张军

2018年10月

重庆工商大学·学府苑

目 录

第1章 绪 论	1
1.1 研究背景	1
1.2 问题提出	3
1.3 研究目的	4
1.4 研究意义	5
1.5 研究内容	5
1.6 研究方法	6
1.7 主要创新	7
第2章 国内外研究现状与评述	8
2.1 国外研究现状	8
2.2 国内研究现状	15
2.3 综合评述	23
第3章 国际物流与国际物流要素	25
3.1 国际物流概述	25
3.2 国际物流的要素	34
3.3 “一带一路”背景下我国国际物流发展概况	44
3.4 “一带一路”背景下我国国际物流要素发展概况	48
3.5 “一带一路”背景下我国国际物流发展面临的挑战	79
3.6 “一带一路”倡议为我国国际物流发展带来的机遇	80
第4章 国际物流要素对国际贸易的影响分析	83
4.1 国际物流与国际贸易的关系	83

4.2	影响国际贸易的国际物流要素解析	84
4.3	“一带一路”背景下国际物流要素对国际贸易的影响	92
第5章	国际物流要素对国际贸易的影响指标体系构建	95
5.1	指标体系的构建目标	95
5.2	指标体系的构建原则	96
5.3	指标体系的初选	97
5.4	指标体系的筛选	99
5.5	指标体系解析	106
第6章	国际物流要素对国际贸易的影响度模型构建	112
6.1	模型构建的目的	112
6.2	建模方法的选择	113
6.3	基于灰关联熵分析法的影响度模型	114
第7章	“一带一路”背景下重庆市国际物流要素对国际贸易影响度分析	121
7.1	“一带一路”背景下重庆市国际物流和国际贸易的发展现状概述	121
7.2	基于影响度模型的重庆市国际物流要素对国际贸易的影响度分析	125
7.3	“一带一路”背景下重庆市国际贸易发展建议	136
第8章	结论与展望	140
8.1	研究成果	140
8.2	研究不足	140
参考文献		142
后 记		152

第 1 章

绪 论

1.1 研究背景

“一带一路”是“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的简称。2013 年 9 月和 10 月，中国国家主席习近平在出访中亚和东南亚国家期间，先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”（以下简称“一带一路”）的重大倡议，得到国际社会高度关注；2013 年 11 月，中共十八届三中全会通过的《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》中，指出“加快同周边国家和区域基础设施互联互通建设，推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设，形成全方位开放新格局”，“一带一路”正式成为中国首倡、高层推动的国家战略。

当前，中国经济和世界经济高度关联。中国将一以贯之地坚持对外开放的基本国策，构建全方位开放新格局，深度融入世界经济体系。推进“一带一路”建设既是中国扩大和深化对外开放的需要，也是加强和亚欧非及世界各国互利合作的需要，中国愿意在力所能及的范围内承担更多的责任义务，为人类和平发展作出更大的贡献。

近年来，中央和全国各地积极探索“一带一路”建设的实施路径，紧锣密鼓地制定规划，并大胆进行机构创新。中国政府先后设立“丝路基金”，成立“金砖国家”开发银行和亚洲基础设施投资银行，为“一带一路”沿线国家的建设提供资金支持。2015 年 3 月，中国“一带一路”建设

的纲领性文件由国家发展和改革委员会、外交部、商务部共同发布。《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》这部纲领性文件共包括八个方面的内容,阐明了“一带一路”建设的时代背景、共建原则、框架思路、合作重点、合作机制、中国各地方开放态势、中国积极行动和共创美好未来等内容,描绘了“一带一路”国家建设的总体蓝图^①。

共建“一带一路”致力于亚欧非大陆及附近海洋的互联互通,建立和加强沿线各国互联互通伙伴关系,构建全方位、多层次、复合型的互联互通网络,实现沿线各国多元、自主、平衡、可持续发展。“一带一路”的互联互通项目将推动沿线各国发展战略的对接与耦合,发掘区域内市场的潜力,促进投资和消费,创造需求和就业,增进沿线各国人民的人文交流与文明互鉴,让各国人民相逢相知、互信互敬,共享和谐、安宁、富裕的生活。

在“一带一路”倡议的实施下,通过其项目的确立可以实现经济全球化的发展体系,并为社会经济的可持续发展提供依据,在大西洋和太平洋发展圈的基础上,形成第三大经济发展空间。根据相关不完全信息统计,我国的“一带一路”倡议发展涉及的人口总量达到了 46 亿人,涉及的国民生产总值总量达到了 20 亿美元。2017 年,“一带一路”倡议进一步吸引全球的关注,我国与“一带一路”沿线 11 个国家签署了 15 份推动双边关系发展文件,在 2017 年 5 月“一带一路”高峰论坛期间,中国与相关国家签署了 270 多项经贸等多领域合作文件。截至 2017 年底,铁路、航空、港口和海上物流均取得新进展,中欧班列开行近 7000 列,运行线路 57 条,国内开行城市 35 个,到达欧洲 12 个国家 34 个城市。中国民航已与 43 个沿线国家实现空中直航,国外航空公司新开 18 条“一带一路”沿线国家航线。同时,中国也与沿线的 36 个国家及欧盟、东盟分别签订了海运协

^① 2015 年 3 月 2 日,国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》,即为推进实施“一带一路”重大倡议。

定,国家交通运输物流公共信息平台也实现了与全球31个港口的物流信息互联共享。总体来说,目前“一带一路”建设已经进入了实施阶段,也成为学术界广泛关注的热点问题之一。

1.2 问题提出

“一带一路”贯穿亚欧非大陆,一头是活跃的东亚经济圈,一头是发达的欧洲经济圈,中间广大腹地国家经济发展潜力巨大。丝绸之路经济带重点畅通中国经中亚、俄罗斯至欧洲(波罗的海);中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海;中国至东南亚、南亚、印度洋。21世纪海上丝绸之路重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋,延伸至欧洲;从中国沿海港口过南海到南太平洋。

根据“一带一路”走向,陆上依托国际大通道,以沿线中心城市为支撑,以重点经贸产业园区为合作平台,共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国-中亚-西亚、中国-中南半岛等国际经济合作走廊;海上以重点港口为节点,共同建设通畅安全高效的运输大通道。中巴、孟中印缅两个经济走廊与推进“一带一路”建设关联紧密,要进一步推动合作,取得更大进展。

“一带一路”建设是沿线各国开放合作的宏大经济愿景,需各国携手努力,朝着互利互惠、共同安全的目标相向而行。努力实现区域基础设施更加完善,安全高效的陆海空通道网络基本形成,互联互通达到新水平;投资贸易便利化水平进一步提升,高标准自由贸易区网络基本形成,经济联系更加紧密,政治互信更加深入;人文交流更加广泛深入,不同文明互鉴共荣,各国人民相知相交、和平友好。

随着“一带一路”战略性目标确立,其稳健的发展使我国在国际上的贸易发展达到了一个全新的高度,而在经济全球化快速发展和区域竞争日趋激烈的今天,国际贸易能力已成为决定一个地区乃至一个国家经济增长和产业发展的关键因素。2007年至2017年,我国的国际贸易总额从16.7

万亿元人民币增加到 27.79 万亿元人民币。自 2013 年习近平提出“一带一路”倡议后,我国国际贸易总量连续三年超越美国,成为全球货物贸易第一大国。^①随着我国在全球经济中的领袖地位逐步凸显,国际贸易已发展到“从战略的高度来考虑物流的时代”,国际物流作为服务性行业,是除降低贸易壁垒、提高劳动生产率之外,推动国际贸易增长的“第三利润源泉”,同时也是“一带一路”倡议实现和发展的有力支持。

在“一带一路”背景下,根据实践经验表明,物流业的发展和与之相关的地区经济发展总量成正比关系。同时,众多学者的研究成果表明,国际物流总产值在一定程度上与当地进出口额之间存在相关联系,具有协同发展模式。而国际物流对国际贸易供给服务能力的大小是由国际物流系统内部各要素对国际贸易的影响情况决定的。由于国际物流系统本身包含了不同的要素,各要素对国际贸易的影响方式和影响程度大小不一,我国学者在厘清各个国际物流要素与国际贸易之间的关系方面,还缺乏一定的系统性,究竟哪些要素是影响国际贸易的主要要素,哪些是短板要素,是否能够通过改善短板要素提高国际贸易的竞争力,还需要做进一步的研究。

1.3 研究目的

了解实际运作当中的国际物流对国际贸易的供给服务情况,厘清国际物流系统各要素对国际贸易的影响方式及具体影响度的大小,通过对各要素的影响度进行精确计算与排序,找到其中促进国际贸易发展的最主要国际物流要素,以及制约国际贸易发展的最短板国际物流要素,并以此为依据,进行有针对性的改善和提高,使国际物流和国际贸易得到更好的发展。

^① 参见国家统计局网站:《改革开放 40 年经济社会发展成就系列报告之三》,2018-08-30。

1.4 研究意义

在国际贸易不断发展的背景下，其对国际物流需求逐渐上升，物流成了国家之间经济互促的重要纽带。这一环境对我国国际物流业提出了全新的发展要求和挑战，同时“一带一路”倡议的实施缓解了我国物流发展的瓶颈，也为国际物流发展带来了新的机遇。而国际贸易的发展本质是借助一些国际物流技术、技术设备等将货物在国际之间进行交易和流动，在流动过程中不断促进世界范围内市场资源的优化配置，实现国际范围内经济的良好发展。因此，为了提高我国国际贸易的竞争能力，扩大国际贸易的物流服务优势，开展和加强有关国际物流对国际贸易影响的定量分析，有着重大且深远的现实意义。

目前，国际物流对国际贸易的影响研究受到了各界的广泛关注与重视，取得了不少与此相关的研究成果，但是相关议题仍有进一步深入研究的必要。首先，目前的研究比较侧重于国际物流与国际贸易的整体关系，如：因果关系、均衡关系等，而对于国际物流的具体要素对国际贸易的影响的定量研究的比较少；其次，在定量研究过程中所选取的反映国际物流要素对国际贸易的影响指标较为粗略、类型较单一。因此，通过合理的构建国际物流要素对国际贸易的影响指标体系来较为全面、具体地反映影响国际贸易的国际物流要素，并在此基础上构建国际物流要素对国际贸易的影响度模型，通过定量的分析方法计算出国际物流要素对国际贸易的影响程度的大小，能够使得有关国际物流与国际贸易的理论研究更加深入、准确，具有一定的理论研究意义。

1.5 研究内容

本书共分为八个部分：一是绪论，主要包括研究背景、问题的提出，研究目的、意义、内容、方法及创新。二是国内外学者对相关问题的研究

现状与评述,包括“一带一路”背景下国际物流需求国内外研究现状、国际物流与国际物流要素影响国内外研究现状、国际物流对国际贸易影响国内外研究现状、国际物流要素对国际贸易影响国内外研究现状、灰关联熵分析法国内外研究现状以及综合评述。三是国际物流与国际物流要素,介绍了国际物流的概念、特点、流程、发展趋势和作用,阐述了国际物流的固定要素和活动要素,着重介绍了“一带一路”背景下,我国国际物流和国际物流要素的发展概况,重点分析了“一带一路”背景下,我国国际物流发展中的主要问题和“一带一路”倡议为我国国际物流发展带来的机遇。四是国际物流要素对国际贸易的影响分析,阐释了国际物流与国际贸易的关系,包括国际物流对国际贸易的推动作用和国际贸易对国际物流的拉动作用,再从国际物流业务运作、国际物流管理和国际物流政策三个方面着重解析了影响国际贸易的国际物流要素,分析了“一带一路”背景下国际物流要素对国际贸易的影响。五是国际物流要素对国际贸易的影响指标体系构建,解释了指标体系构建的目标和原则,进行了指标体系的初选并介绍了相关方法,再利用模糊层次分析法对初选指标进行了筛选,构建并解析了指标体系。六是国际物流要素对国际贸易的影响度模型构建,阐释了模型构建的目的和建模方法的选择,介绍了灰关联熵分析法,运用灰关联熵分析法进行了影响度模型的建模与计算,得出并分析了国际物流要素对国际贸易的影响度模型结构。七是“一带一路”背景下重庆市国际物流要素对国际贸易影响度分析,着重介绍了“一带一路”背景下重庆市国际物流和国际贸易的发展现状,运用影响度模型对重庆市国际物流要素对国际物流影响度进行了计算和分析,最后给出了“一带一路”背景下重庆市国际贸易发展建议。八是结论与展望,阐述了研究成果以及研究的不足。

1.6 研究方法

本书通过文献研究法、比较研究法,厘清了“一带一路”背景下国际

物流要素对国际贸易的影响,找出了其中可能影响国际贸易的主要要素并建立了国际物流要素对国际贸易的影响指标体系,借助改进的模糊层次分析法,对指标的重要性程度进行了筛选。以灰关联熵分析法为核心建立了国际物流要素对国际贸易的影响度模型,更为精确、深入地探析了国际物流各要素对国际贸易的影响程度。最后运用实证分析法,以重庆市 2008 ~ 2012 年的数据为样本,对重庆市国际物流要素对国际贸易的影响度进行了案例研究,在此基础上对所建立的指标体系和影响度模型进行了有效的验证。

1.7 主要创新

(1) 针对目前有关国际物流要素对国际贸易的影响方面的研究中所选用的指标的全面性、代表性、规范性可以进一步加强的问题,通过详细的解析、筛选国际物流流程、管理、政策中会对国际贸易产生影响的要素,建立较为全面、规范的指标体系来反映影响国际贸易的主要国际物流要素。

(2) 针对目前的研究比较侧重于对国际物流与国际贸易的整体因果关系、均衡关系等进行研究,而对于国际物流的具体要素对国际贸易影响的实际情况与程度定量研究的比较少的问题,通过定量的分析方法精确、深入地探析了国际物流各要素对国际贸易的影响规律和影响程度,找到其中促进国际贸易发展的最主要国际物流要素,以及制约国际贸易发展的国际物流短板要素,并以此为依据,进行有针对性的改善和提高,使得研究更加全面、准确,也为指导国际物流与国际贸易实践提供了理论方法依据。

第 2 章

国内外研究现状与评述

2.1 国外研究现状

2.1.1 “一带一路”背景下国际物流发展国外研究现状

舒阳 (Shu Y, 2013) 认为发展丝绸之路经济带, 可增进西北五省与中亚、欧洲国家彼此的经济交流与合作, 推动西部地区的发展, 让西部各族人民收益; 郭国栋 (Guodong Pang, 2014) 等认为丝绸之路经济带必然会变成联系亚洲、欧洲与非洲经济文化交流的陆上大动脉, 但也将面临诸多困难与挑战, 如较差的基础设施, 复杂的宗教、民族与历史性问题, 不同的政治体制等; 范迪尔曼、布兰德和维辛克 (Van Diermen & Brand & Vissink, 2006) 等认为丝绸之路经济带会推动中国与中亚国家经济与贸易合作。同时, 罗德里戈 (Rodrigo A, 2000) 等在对物流需求进行预测时, 选取了货物量为预测指标, 并运用了时空多项概率模型进行了货物量的预测分析; 穆迪特·库尔什塔 (Mudit Kulshreshtha, 2001) 则利用印度的货物需求数据, 通过采用时间序列模型进行分析, 并通过风险价值模型 (VAR) 对建模数据进行了预测; 凯文 (Kevin, 2003) 主要是通过建立起补偿预测对物流需求进行了预测; 2007 年世界银行与芬兰图尔库经济学院合作, 根据全球调查结果制定了物流绩效指数 (logistics performance index, LPI), 公开发布对各国物流绩效发展水平的综合评价指标, 一般情况下物

流绩效指标包括：海关效率、物流基础设施质量、国际运输便利性、物流服务能力、货物可追溯性和货物及时运输性 6 项分指标。科里内克（Korinek, 2011）将物流绩效指数（LPI）作为一个解释变量，得出了物流绩效对于贸易具有显著影响，高质量的物流服务能够显著减少贸易中产生的时间和金钱成本，从而增加出口的竞争力，物流绩效中的物流基础设施对于中等收入国家的影响最大，因此应该加强出口国物流基础设施的投入。赫特等（Hertel, 2009）将物流绩效指数加入了传统的贸易引力模型之中，实证分析了物流绩效对产品出口的影响，结果显示物流绩效对农产品和制造业产品的出口贸易均具有显著的影响，并且出口国物流绩效的改善对贸易进出口的影响要大于进口国的影响。梅蒂（Maiti, 2014）将物流绩效指数（LPI）中的每一个指标作为独立变量，分别研究了它们对于发展中国家的贸易影响，结果显示无论是哪一个绩效指标的提升都会促进贸易的发展，且在非洲、南美和东欧地区，该结论显得更重要。韦德和托曼（Vide & Tominc, 2009）等以欧盟为例，分析了国际物流绩效对于欧盟内部 22 个成员国，以及 8 个新加入国家的国际贸易的影响。结果显示，物流绩效对于国际贸易的促进具有显著的作用，但是对于国际物流绩效改善措施的实施后果不尽相同，物流绩效改善的效果对于新加入 8 个国家的影响较小。霍尔韦格（Hollweg, 2009）等以东盟 6 个国家为研究对象，对每一个国家建立一个物流限制指数，该指数表明国家对于物流的各项规章制度的约束。利用世界银行发布的物流绩效指数以及各指标实证检验了其对于国际贸易的影响，结果显示物流绩效对于国际贸易有显著的正相关，且海关清关效率、物流基础设施和进出口货物周转时间指数是主要影响因素。最后作者提出越少的环境限制对于提升物流部门的效率越有利。费利佩和古玛（Felipe & Kumar, 2010）研究了中亚国家贸易便利化与双边贸易流量之间的关系，以物流绩效作为贸易便利化的衡量指标，结果发现物理绩效的提升对于贸易流量的增加有显著的促进作用，其中阿塞拜疆共和国增加幅度最小为 23%，而塔吉克斯坦共和国最高为 63%。

2.1.2 国际物流与国际物流要素国外研究现状

苏布拉曼和阿诺德 (Subramanian & Arnold, 2001) 认为物流基础设施 (公路、铁路、水路、港口等) 的质量会影响国际物流能力, 是物流绩效产生差异, 而这些物流基础设施的低质量往往是因为收到政策和体制的限制, 如程序繁杂、法规为落实、海关效率低、过境移动拖延、程序严格等。希弗 (Heaver, 2002) 指出在第三方物流促进国际物流的发展过程中班轮运输发挥着很大的作用, 他认为在第三方物流扩大地理服务范围和拓展增值服务方面的研究已太多, 而很少有人注意班轮运输通过服务创新, 提高附加值等对第三方物流服务的带动作用。罗德里格 (Rodrigue, 2006) 等研究了中国大陆的国际贸易情况, 指出出口贸易驱动了中国大陆经济的增长, 带动了原材料、零部件及最终产品的流通, 为国际物流网络的建设提供了更多的机会。瓦西利亚卡斯 (Vasiliasakas, 2008) 等研究发现近年来集装箱贸易的增长刺激了对集装箱运输及相关物流服务的更高需求, 引发了港口物流的竞争。瓦拉达里安 (Varadaralan, 2008) 等提出世界市场将从单一的实体市场发展为两个市场, 即实体市场和互联网市场, 实体市场的比例逐渐下降, 互联网市场的比例不断上升, 在一定范围内二者达到平衡, 这样的转变将改变国际贸易市场的规则, 在国际物流的发展上有必要考虑新兴的跨境电商对国际物流带来的变革。霍尔韦格 (Hollweg, 2009) 等的研究表明: 国际贸易与国际物流绩效之间存在显著正相关, 海关清关效率、物流基础设施质量、进出口货物周转时间等都是影响国际物流绩效的主要因素。特拉普和吉尔伯特 (Trappey & Gilbetr, 2010) 通过研究 2004 ~ 2008 年中国台湾资助六个工业集成物流中心极大地提高了当地物流效率的典例及当时运用的模型, 得出集成物流中心是影响国际物流效率的重大因素, 同时他也建议在建立物流中心时要综合考虑各行业的特点、业务操作方式及物流服务模式。萨克楚温 (Sakchutchawan & Hong, 2010) 通过采用一个研究模型研究了外部因素对国际物流公司的影响。该模型考虑了创新的过程和结果, 确定了促进物流创新的关键维度, 对一些具体研