

经济全球化下我国商贸物流促进国际贸易 发展的问题探讨

龚晓莉

新疆轻工职业技术学院, 中国·新疆 乌鲁木齐 830021

【摘要】全球社会经济和科技的进一步发展和完善,以及全球经济和贸易的积极快速发展。在当前背景下,中国应继续提高对外贸易水平。根据全球经济和商业发展的最新趋势,作者进行了抽样研究,总结了一些经验,改进了中国的对外贸易发展战略,以适应全球发展,并希望中国的对外贸易管理能够得到改进。

【关键词】经济全球化; 国际贸易; 商贸物流

引言

随着经济和科技的发展,世界经济水平已达到顶峰,经济全球化日益频繁。贸易自由不仅是经济全球化的一个特征,也是参与国际贸易的一种基本方式。中国经贸发展的自由化,既要对中国国际贸易进行分析和考察,以提高中国加入世界贸易后的国内贸易竞争力,又要结合中国外贸形势,选择更合适的外贸战略,为中国的发展带来更大的经济效益。

在此基础上,从国际贸易的角度审视中国物流企业的经济发展是十分必要的。本文件详细分析了中国商业物流发展的现状,深入分析了我国物流经济发展中存在的问题,借鉴了发达国家物流经济发展的经验和教训,提出了我国物流经济发展的微观和宏观思路,并对我国物流经济的未来发展提出了建议。

1 国际经济贸易发展的趋势

1.1 新兴经济力量发展迅速

美国、日本和欧洲经济约占世界经济的三分之二,是世界经济的三大主要力量。然而,进入21世纪后,经济发展放缓,出现了一些问题,如内需不足导致的经济能力下降和社会老龄化导致的劳动力弱化。因此,经济发展缓慢,只能在外部因素的影响下才能发展。研究表明,世界经济将在十年内与新兴力量保持一致。

1.2 多边贸易体系谈判进展缓慢

关于保护贸易和自由贸易的问题,在现代贸易当中仍有不同的看法。虽然世界贸易组织多次讨论这个问题,但由于各国意见分歧,这个问题一直没有得到解决。尽管如此,贸易自由化和全球化仍在继续。为了解决这个问题,世界贸易组织仍在谈判,这是所有国家解决问题各个方面的速度。

2 国际贸易框架下我国物流发展状况

2.1 我国进出口贸易发展分析

2.1.1 对外贸易的区域分布

随着经济全球化和市场一体化的产生,以适应不断变化的世界趋势,中国的政治和经济外交也在全面和多样化地发展,不仅仅是通过与社会主义国家进行经济和贸易交流。它也适用于与社会主义阵营之外的国家进行多边合作的原则。目前,已有二十多个国家和地区与中国进行了经贸往来。在2008年全球金融危机之前,美国、欧洲和日本是中国传统进出口的主要市场。

2.1.2 外贸企业的组织结构

在改革开放的背景下,我国对外贸易主体也呈现出多元化发展的趋势。国有企业、民营企业、外资企业和合资企业都在不断发展。

2.2 我国国际贸易物流企业发展分析

与发达国家相比,我国国际物流公司起步较晚,在国际货运中的地位并不优越,目前只有中远、中外运、中国邮政等

大型国有物流公司活跃于国际市场,而其他物流公司也很难在与国际物流公司的竞争中站稳脚跟。特别是中国加入WTO后,国际航运巨头进入中国市场,增加了中国物流企业的多样性,制约了中国国际物流贸易企业的发展。

3 关于发展中国家贸易自由化的理论问题

3.1 发展中国家贸易自由化的理论依据

1776年亚当·斯密在《国家财富》中提出“绝对成本理论”后,英国古典经济学家大卫·里卡多提出了相对成本理论,这是自由贸易政策的坚实理论基础。瑞典经济学家奥林在20世纪30年代提出了一种资源理论,推动了自由贸易理论的发展。该理论认为,生产要素分工的差异是国际劳动和贸易分工的原因。各国应生产资源丰富的产品,以便尽可能多地参与国际贸易。只有这样,才能充分有效地利用各种生产要素,这对世界各国都有利。这一理论既继承了传统贸易理论中的比较优势思想,又促进了传统贸易理论更加贴近实际需要。它在现代西方国家的贸易理论中处于领先地位,将自由贸易理论推向了顶峰,为各国制定二战后的贸易自由化政策提供了理论依据。

基于比较优势分析,传统贸易理论主张“不干预是最好的”原则,要求实施中立的贸易政策。然而,自20世纪80年代以来出现的新贸易理论表明,基于传统贸易理论的一些重要假设,如理想竞争市场和缺乏规模经济,与当前的现实相去甚远,其结论也与当前的国际贸易模型大相径庭。

3.2 贸易自由化能否推动发展中国家的经济发展

自由贸易将加剧发展中国家贸易条件的恶化。然而,发展中国家的技术进步缓慢,生产率低,发达国家初级产品需求的灵活性低,贸易保护壁垒使发展中国家很难扩大出口。在研究了20世纪50年代发展中国家日益恶化的贸易条件,并指出发展中国家必须采取适当措施扭转这一劣势。自由贸易所界定的特殊分工对发展中国家不利。从动态角度看,发展中国家出口需求的灵活性不足;如果增加投资,边际收入将低于实际价格。同时,进口需求的灵活性非常高,根据平均比较收入原则,应该扩大出口,根据边际比较收入原则,应该支持出口。城市化在改变贸易结构方面遇到了障碍。自由贸易可能导致更大的国际不平等。有学者提出了“周期性累积因果效应”。鉴于经济不发达、社会流动性和公共教育水平低,发展中国家无法创造国家经济一体化和平等机会。贸易波动正在影响经济下滑。国际贸易的扩大不一定会导致平等,但可能会加强发达国家现有的经济主导地位,使发展中国家的民族工业面临强大的外国竞争,甚至剥夺它们发展现代工业的可能性。

4 国际贸易背景下我国物流存在的问题

4.1 我国国际贸易企业存在的问题

4.1.1 企业规模小, 产能有限。国际航运巨头的影响加剧了中国物流公司的多样性。目前, 除了一些大型国有物流公司外, 我国还在积极参与国际物流市场的贸易物流的物流公司因其规模小、运输能力有限而很难受到青睐。

4.1.2 物流观念陈旧, 缺乏现代管理人才。我国物流企业面临着现代管理人才严重缺乏的问题。造成这种局面的主要原因是: 一方面, 我国物流业起步较晚; 另一方面, 国家教育体系滞后, 大部分物流设置较晚, 导致物流行业专家短缺, 特别是缺乏高素质的物流规划和管理人才。同时, 一线物流运营商的整体素质不高。

4.2 国际贸易背景下的政策问题

4.2.1 后勤基础设施正在下降。近年来, 随着我国国民经济的快速发展, 交通网络基础设施也取得了巨大的进步, 并取得了一定的成绩。基本上, 中国拥有遍布全国的高速公路、铁路、航空、内河运输和海运网络, 但与西方国家相比仍有很大的发展空间。对于物流经济的发展, 现有的基础设施资源仍然相对有限。

4.2.2 配套的法律体系相对滞后。目前, 中国物流业的法律法规大多是在计划经济时期制定的。随着市场经济的不断深入发展, 已经不能适应现代物流业发展的新趋势, 也没有有效的监管。

4.2.3 各自政府的组织结构是复杂的。目前, 中国有许多与国际物流业相关的政府部门, 主要包括运输、航空、海关、贸易部、信息产业部、铁路等。如此多的部门在实际管理工作中难以协调, 这并不能促进国际物流业的发展。我国物流企业以中小企业为主, 在运营和发展过程中难以与众多活动协调, 无法保证物流过程中所有环节的无缝衔接。国际物流业复杂的政府结构实际上给该行业的发展带来了一些障碍, 特别是缺乏专门人员在不同部门进行协调, 导致管理流程效率低下。同时, 它也不能为国际贸易背景下中国物流业的发展提供有效的指导。

4.3 国家贸易背景下我国企业在国际合作当中存在的问题

4.3.1 贸易和物流领域的区域合作进展缓慢。从我国的地理位置来看, 陆地和海洋都为在国际贸易框架内促进物流经济的发展与合作提供了这些“有利的地理条件”。但是, 由于中国政治环境的复杂性, 物流合作并不顺畅。例如, 中国—东盟自由贸易区筹建以来, 开展了物流合作, 初步建成了铁路、公路、港口等基础设施网络。但是, 高速公路、铁路等项目建设不理想, 严重制约了物流经济的发展空间。

4.3.2 中国在国际组织中的发言权不足, 在全球经济一体化的背景下, 国际贸易物流业在国民经济中占有重要的战略地位。因此, 各国都十分重视发展本国的物流经济, 利用物流经济促进各种资源优势, 但与发达国家相比, 中国物流经济发展较晚, 起点较低, 发达国家在行业中处于领先地位, 掌握了制定行业标准的权力, 这对中国国际物流经济的发展极为不利。甚至有 56% 的中国海运总量悬挂着外国国旗, 这导致了商业上的巨大税收流失。

5 国际贸易框架下促进我国物流发展的建议

5.1 微观建议

5.1.1 扩大公司规模, 优化物流网络。在国际贸易的背景下, 物流网络的规划不仅应从物流公司的发展角度出发, 而且应从总体战略高度出发, 按照原材料生产企业的分布进行组织。必须与客户进行“零距离接触”, 以满足客户多样化的需求, 促进业务持续健康发展。参与货物贸易的国际公司对物

流业网络系统优化的“高要求”也提出, 以扩大中国物流业的规模, 为世界优质物流业提供全面、多样化的“紧密需求”。但目前只有中远、中海等大型国有企业具备跨国经营能力, 因此, 为了发展国际贸易物流经济, 我们需要整合现有的中小型物流公司, 促进业务规模的扩大和物流网络的优化。

5.1.2 提高服务质量, 促进“运输商”向“供应商”的转变。在国际贸易的背景下, 现代物流公司必须能够提供运输、仓储和配送等复杂的服务, 并满足客户的个性化需求。因此, 中国物流公司必须提高服务质量, 更新物流管理理念, 逐步转变为基于信息技术的先进物流解决方案的“供应商”

5.1.3 加快物流人才培养。随着现代物流贸易经济的发展, 需要大量具有专业技能、服务意识和跨文化交际能力的复合型人才。但从目前中国物流业的发展来看, 大部分员工没有接受过物流知识和专业技能的培训, 专业素质不高, 无法为客户提供专业的物流服务。因此, 为了促进我国物流经济的健康有序发展, 需要加快物流人才的培养, 构建完善的人才培养体系。

5.2 宏观建议

5.2.1 加强后勤基础设施建设。随着我国国民经济的快速发展, 铁路、公路、机场、港口等物流节点也得到了快速发展。然而, 作为一个人口稠密的国家, 人均基础设施所有权仍低于国际水平, 仍有很大的增长空间。此外, 为了发展物流经济, 我们需要确保高效的交通网络, 打破地方保护主义。同时, 它在不同运输类型之间建立了有效的联系, 促进了多式联运的发展, 提高了中国物流公司的国际竞争力。

5.2.2 当前, 我国物流业的法律法规体系还不完善, 有些法律是在计划经济体制下制定的, 不能适应市场经济的需要。因此, 我们需要加快建立完善的行业监管体系, 以实现物流标准化。特别是在我国缔结国际货物贸易的过程中, 没有充分的立法界定。在国际贸易纠纷中, 只有相关的国际商法不利于中国物流企业保护其合法权益。

5.2.3 支持并重点推进商业物流业的整合。由于物流业具有投资高、周期长、风险高的特点, 在物流经济发展中可能会遇到障碍。因此, 有关政府部门应采取适当的政策鼓励和支持, 例如为购买设备提供足够的财政支持。行业内的党派斗争越来越激烈, 中国的物流公司必须进行整合和合并, 才能创造中国航运巨头的地位, 在国际竞争中占据主导地位。

6 总结

综上所述, 在中国的对外经济贸易中, 有一些亟待解决的问题。这些问题严重影响了中国对外经济贸易的发展。需要适当的国家政策来解决这些问题。从国际经济贸易趋势和本文分析的中国对外贸易发展战略来看, 外贸和中国经济仍有许多改善的可能性。为了改善中国的对外贸易活动, 专业人士必须提出更具建设性的意见或建议。

参考文献:

- [1] 朱玉荣. 国际经济贸易发展与我国对外贸易战略选择[J] 发展研究, 2013, 01: 19-23.
- [2] 董涛. 国际经济贸易发展与我国对外贸易战略选择的研究[J] 青年文学家 (201310) 209210.
- [3] 汪晓红. 我国国际经济贸易战略与趋势研究[J] 中国市场, 2013, (46: 130-132).