

# “丝绸之路经济带”建设中的 中国面向中亚物流发展浅析

## ——以新疆为例

任 华

**【内容提要】** 在“丝绸之路经济带”建设中,中国面向中亚物流的建设与发展至关重要。中国面向中亚物流业的发展是“丝绸之路经济带”战略实施的基础和保障。新疆地处中国最西部,与中亚陆路接壤,是中国通往中亚的门户和“丝绸之路”连接中亚的必经之路,因此分析中国面向中亚物流必须要以新疆为代表。本文主要通过新疆面向中亚物流业的研究来衬托中国面向中亚物流发展的现状及存在的问题。当前,新疆面向中亚的物流业在点、线、面层次都取得了一定的进展,本文选取新疆与中亚国家贸易额、货运量、客运量、运输需求增长率和物流需求弹性等角度对新疆面向中亚的物流需求作出具体评价。

**【关键词】** 新疆 中亚 国际物流 “丝绸之路经济带”

**【基金项目】** 新疆维吾尔自治区普通高等学校人文社会科学重点研究基地项目《中国新疆与中亚国家通关便利化问题研究》(项目编号:050112C03);新疆维吾尔自治区科技厅软科学项目《“丝绸之路经济带”沿线的新疆与中亚物流业发展研究》(项目编号:201442108)。

**【作者简介】** 任华,新疆财经大学国际经贸学院教授,新疆财经大学中亚经贸研究院研究员。

### 一 新疆面向中亚物流发展的现状

新疆面向中亚物流便利性应从以下三个方面得以体现:能为商品集结和

中转提供可靠物流平台和信息平台的物流园区;能衔接好亚欧大陆东西的航空、铁路、公路、管道的物流干线;能辐射周边国家的物流网络。其现状表现为:

### (一) 物流集散地的建构逐步完善

当前,新疆正加大完善物流园区、物流园基地和物流中心等集散地的建构来满足“丝绸之路经济带”建设的需要。

从物流园区来看,新疆已建成并投入运营的有新疆西域轻工基地和广汇美居两个物流园;在建的有新疆王家沟钢材(国际)物流中心、乌鲁木齐铁路国际物流园、华凌物流园区、中亚国际金属材料交易中心、伊犁察布查尔物流园、疏勒县山东物流园、奎屯火车西站物流园和阿拉山口综合保税物流园区 8 个物流园区;规划中的有新疆邮政速递物流中心、在昌吉市火车站和伊宁市火车站建设物流园区、新疆双赢农副产品国际贸易物流中心、乌拉泊国际物流基地以及在阿勒泰地区富蕴县和巴州的库尔勒市、焉耆、和静、轮台、若羌建设物流园区共 11 个。

从物流园基地来看,新疆已构建五大物流园基地,分别是由米东区物流基地、乌拉泊国际物流基地、甘泉堡天山物流园组成的乌鲁木齐国际物流园基地、霍尔果斯国际口岸物流园基地以及由喀什国际物流园区和喀什综合物流园区组成的喀什物流园基地。

从物流中心来看,新疆也形成了五大物流中心,作为连接国内物流和国际物流不可缺少的一部分,分别为鄯善、奎屯、库尔勒、阿克苏以及和田物流中心。

这些物流园区、物流园基地和物流中心在建成后将会充分发挥作为面向中亚国际物流节点的作用。

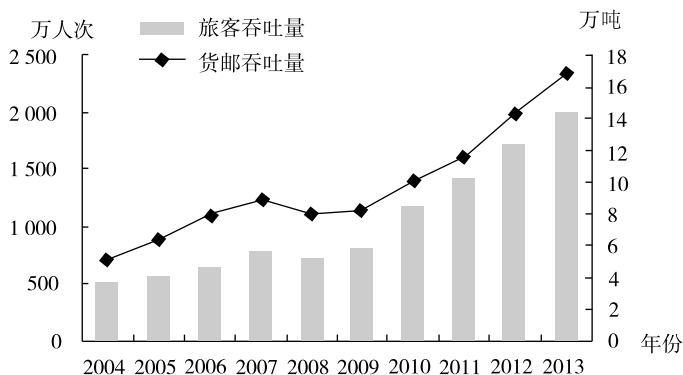
### (二) 物流干线建构发展迅速

当前,以油气管道为主的地下通道,以公路、铁路为重点的陆上通道和以航空为代表的空中通路已共同构建了新疆面向中亚的纵横交错、四通八达的“立体丝绸之路”。

#### 1. 航空方面

依靠处于主中心地位的乌鲁木齐国际机场和“区内成网,东西成扇”全方位航空网络,新疆航空现正以年均 107.3% 的速度增长。2004 年,新疆航空货邮吞吐量为 5.1 万吨,旅客吞吐量也只有 516.4 万人次;而到了 2013 年,航空货邮吞吐量和旅客吞吐量均已达到 2004 年的 3 倍多,分别为 16.8829 万吨和 1987.9 万人次(见图 1)。

图1 2004~2013年新疆航空货邮和旅客吞吐量变化趋势



资料来源:根据2005~2014年《新疆统计年鉴》绘制而成。

此外,中国已与中亚五国分别签订了航空运输协定,包括《中华人民共和国政府和哈萨克斯坦共和国政府航空运输协定》、《中华人民共和国政府和乌兹别克斯坦共和国政府民用航空运输协定》<sup>①</sup>、《中华人民共和国政府和吉尔吉斯共和国政府民用航空运输协定》、《中华人民共和国政府和土库曼斯坦政府民用航空运输协定》和《中华人民共和国政府和塔吉克斯坦共和国政府民用航空运输协定》<sup>②</sup>。在运输协定的框架内,早在2007年11月29日新疆就与中亚五国全面通航。目前,新疆正依靠已开辟的36条国际航线积极地促进与周边国家的人、物、资金和信息的流通。

## 2. 公路方面

就国际线路来说,不断增加的国际公路运输线路以及不断上升的国际公路货运量和货物周转量使得新疆面向中亚的公路运输正呈迅速增长趋势。从1983年新疆第1条国际运输线路开通,截至2014年已开通107条国际运输线路,短短30年增加100多条,以平均每年3条的速度在增加。不仅如此,在新疆已开通的107条国际运输线路中,面向中亚国家的有93条,占新疆已开通国际运输线路的86.91%,其中面向哈萨克斯坦的有70条,吉尔吉斯斯坦的有21条,塔吉克斯坦的有两条。

就国内线路来说,目前,新疆境内已有16条国道和87条省道,公路总里程达16.59万公里。此外,在“丝绸之路经济带”战略构想指引下,为与中亚

<sup>①</sup> 车探来:《论中国与中亚国家的交通合作和发展》,《俄罗斯中亚东欧市场》2011年第4期。

<sup>②</sup> 《中华人民共和国政府和塔吉克斯坦共和国政府民用航空运输协定》, [http://www.pkulaw.cn/fulltext\\_form.aspx?Gid=100670206&EncodingName=](http://www.pkulaw.cn/fulltext_form.aspx?Gid=100670206&EncodingName=)

国家加强联系,新疆公路主线区内已建成及正在开发建设的高速公路有北屯—布尔津—吉木乃—吉木乃口岸段(已分别建成二级、三级公路);明水—伊吾段(已得到国家发改委审批);伊吾—木垒段(已被规划为北京—乌鲁木齐高速公路西段展望线并已建成二级公路);木垒—奇台—大黄山—五彩湾段(已建成高速公路)、五彩湾—富蕴—北屯段(研究工作正在展开)组成的北带;星星峡—吐鲁番—乌鲁木齐—奎屯—精河—果子沟口—霍尔果斯口岸段(已建成高速公路)、吐鲁番—库尔勒—阿克苏段(已建成高速公路)、阿克苏—喀什段(将要建成高速公路)组成的中带;依吞布拉克—若羌—和田—喀什—红其拉甫段(已分别建成一、二、三级公路)、若羌—库尔勒—巴仑台—乌鲁木齐段<sup>①</sup>(已分别建成一、二、三、四级及等外公路)组成的南带。

### 3. 铁路方面

新疆铁路营运总里程已达 4 914 公里,并按照“四纵四横”的主骨架,正在形成对外运输的 4 大通道、6 个口岸、完善配套 4 个铁路枢纽的大格局<sup>②</sup>。截至目前,经新疆至中亚的国际班列已经运行的有长安号(分为从中国西安至哈萨克斯坦阿拉木图和热姆、至俄罗斯莫斯科、至荷兰鹿特丹 4 条线路)以及正处于测试阶段的新疆—中亚(乌西—阿拉山口—多斯特克—阿拉木图)国际货运班列和新疆—西亚(土耳其)国际货运班列北线。预计将新疆全面打造成为“四纵四横”面向中亚、西亚的铁路骨架于 2020 年有望实现。

### 4. 管道方面

中国—中亚天然气管道历经 2009 年 12 月投产供气的 A 线、2010 年 10 月投产供气的 B 线和 2014 年 8 月投产供气的 C 线以及当前正在开发的 D 线,使得中国与中亚地区天然气管道建设不断趋于完善,输送效率不断提升。

此外,由中国—哈萨克斯坦原油、天然气管道、中国—土库曼斯坦天然气输送管道和中国—乌兹别克斯坦天然气输送管道组成的中国—中亚能源资源跨国输送通道正在完善和扩建。经过乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、哈萨克斯坦这三条运输管道,又增加了吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦新的管道,此举使得中国的天然气供气路线实现了多元化,提高了稳定供气的能力。

<sup>①</sup> 《新疆交通再出发》, <http://news.163.com/14/0828/10/A4NRNT6R00014A.html>

<sup>②</sup> 《新疆维吾尔自治区交通运输厅》, [http://www.xjjt.gov.cn/sub\\_Class\\_News\\_Content.aspx?id=31396](http://www.xjjt.gov.cn/sub_Class_News_Content.aspx?id=31396)

### (三) 口岸布局初具规模

面向中亚物流网络的构建需要以边境口岸为前沿。当前,在新疆对外开放的 17 个一类口岸中,就有 12 个对中亚五国开放的口岸,其中喀什航空口岸和乌鲁木齐航空口岸是两个通往中亚的航空口岸,其余 10 个则是通往中亚的陆路口岸,而其中 7 个是通往哈萨克斯坦边境的陆路口岸,即霍尔果斯、都拉塔、巴克图、吉木乃、木扎尔特、阿拉山口和阿黑土别克口岸;两个通往吉尔吉斯斯坦边境的陆路口岸,即吐尔尕特、伊尔克什坦口岸;还有 1 个通往塔吉克斯坦边境的陆路口岸,即卡拉苏口岸。

口岸布局为新疆面向中亚物流畅通打通了道路,也为新疆进出口贸易提供了便利,使新疆面向中亚的口岸过货量不断增加。新疆面向中亚的口岸过货量在 2011 年为 3 270.54 万吨,是 2003 年 847.42 万吨的近 4 倍。2013 年过货量为 4 500.72 万吨,与 2011 年相比,增长 27.33%。

总的来说,根据乌鲁木齐海关统计数据,2003 年以来,新疆维吾尔自治区进出口贸易呈现增速平缓态势,其中口岸的出口主要集中在公路运输,铁路次之,然后是航空,最后是管道;在新疆与中亚进口方面,管道运输进口占据口岸货运量主导地位,占口岸进出口货运量的 61%。这四种口岸运输方式正在不断地发展进步,随着“丝绸之路经济带”战略的实施,新疆面向中亚口岸的过货量将会不断增长。

## 二 新疆面向中亚物流需求评价

作为“第三利润源”的物流,其发展必将带动新疆经济的发展。“十二五”期间,尽管新疆的国际物流取得了一定的发展,但“丝绸之路经济带”战略的提出,使新疆面向中亚物流的发展更加备受瞩目。

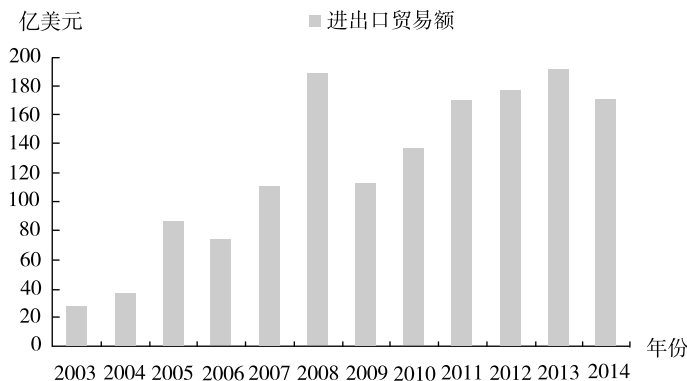
国际物流需求的准确量化是制定政策的基本前提和重要依据,但是由于国际物流需求涉及的范围广、内容多样,所以科学、合理的指标选取就显得至关重要。在此条件下,选取以下主要指标分析新疆面向中亚物流的总体情况。

### (一) 新疆与中亚国家贸易额

作为一种引致需求,物流需求来自生产和消费的跨区域性,而国际物流需求作为物流需求的一种,其主要指商品买卖及彼此之间的贸易来自于不同的国家。所以,新疆面向中亚的物流需求可以用新疆与中亚国家的进出口贸易额来衡量。

新疆与中亚国家的贸易正处于快速发展阶段,进出口贸易额呈现不断增加态势,从 2002 年的 15.53 亿美元增至 2014 年的 171.364 亿美元(见图 2)。

图 2 2003 ~ 2014 年新疆与中亚五国贸易额



资料来源:根据 2004 ~ 2015 年《新疆统计年鉴》中对外经济贸易和旅游相关数据整理而成。

### (二) 新疆与中亚国家货运量

衡量国际物流需求不可或缺的另一指标是进出口货运量。这是因为进出口货运量可以用于测度贸易规模,能从侧面反映物流需求,即通过面向中亚的口岸进出口货运量越大,说明对物流的需求越大。

2003 ~ 2014 年,虽然新疆通过面向中亚口岸的进出口货运量变化幅度大小不一,但是货运量总体却一直在增加,由 2003 年的 847.42 万吨升至 2013 年的 4 518 万吨(见表 1 和图 3)。

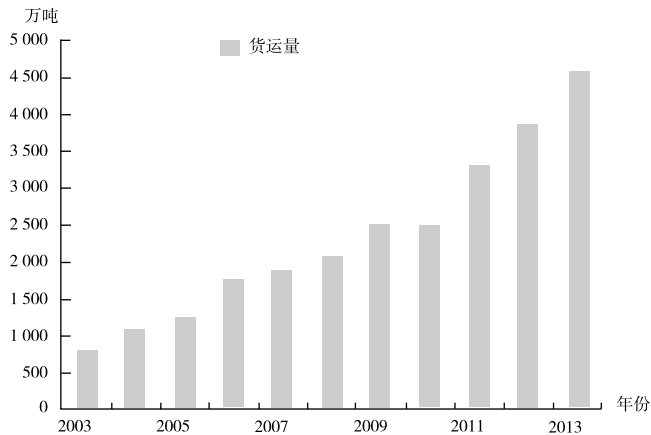
表 1 2003 ~ 2013 年新疆—中亚开放口岸过货量 (单位:万吨)

年份 口岸	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
吉木乃	2.14	10.36	18.83	12.73	18.68	12.97	9.43	8.83	14.04	12.70	17.74
巴克图	10.00	8.96	12.79	16.39	27.97	14.06	11.14	14.84	9.51	7.28	12.87
阿拉山口	755.90	940.72	1 119.87	1 462.73	1 703.59	1 898.32	2 323.94	2 073.67	2 033.76	2 127.50	2 400.00
霍尔果斯	41.90	41.97	44.91	43.20	64.88	64.70	67.37	308.64	1 091.23	1 661.80	1 953.98
都拉塔	0.87	4.00	9.20	6.09	24.55	15.65	22.00	21.07	15.27	—	2.44

吐尔尕特	11.80	27.02	24.23	32.88	49.10	55.98	40.72	38.18	42.98	110.90	42.00
伊尔克什坦	18.25	28.80	35.48	32.23	37.28	50.66	33.50	40.54	45.10		50.20
红其拉甫	4.46	6.21	7.28	7.70	5.87	4.68	6.00	5.80	5.12		6.35
卡拉苏	0	0.06	1.24	2.01	5.63	9.70	7.39	12.04	11.52		30.27
乌鲁木齐	2.10	1.16	1.61	1.87	2.34	2.63	1.40	2.33	2.01	1.53	2.15
合计	847.42	1 069.26	1 275.44	1 617.83	1 939.89	2 129.35	2 522.89	2 525.94	3 270.54	3 921.71	4 518.00

资料来源:根据2004~2014年《新疆统计年鉴》中海关监管部分的数据整理而成。

图3 2003~2013年新疆—中亚开放口岸过货量



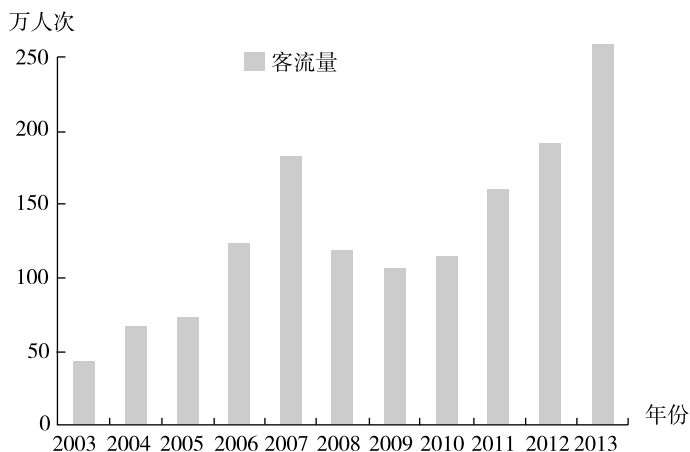
资料来源:根据表1数据绘制。

### (三) 新疆与中亚国家客运量

除货运外,人员的流动也可以说明对国际物流的需求,如出国工作或旅游等。近年来,往返于新疆和中亚国家的人数在不断上升,带来了国际物流的需求,带动了物流业的发展。

口岸出入境人员在2003年仅为37.0297万人次,2007年已达到182.558万人次,到2013年增至254.8983万人次,以平均每年10万多人次的速度增长(见图4)。

图 4 2003 ~ 2013 年新疆—中亚开放口岸客流量

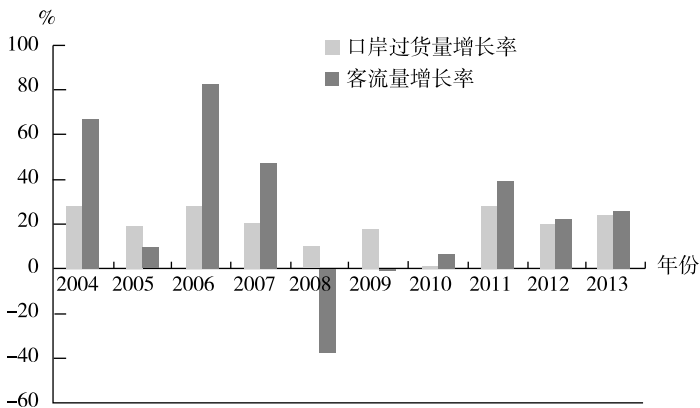


资料来源:根据 2004 ~ 2014 年《新疆统计年鉴》中海关监管部分选取的新疆与中亚之间的口岸数据整理而成。

(四) 新疆面向中亚运输需求增长率

反映国际物流需求在一定时期内增长程度的国际物流需求增长率,其计算公式为:国际物流需求增长率 = (t<sub>2</sub> 期国际物流需求量 - t<sub>1</sub> 期国际物流需求量) / t<sub>1</sub> 期国际物流需求量。本文国际物流需求是从两方面计算的,即货运方面的增长率和客运方面的增长率:货运方面的增长率是用通过口岸的过货量的增长率来表示;而客运方面的增长率则是用客流量的增长率来表示。所以,通过数据可以计算出新疆面向中亚的国际货运需求在 2005 年和 2013 年分别增长 19.28% 和 24.56%,国际客运需求分别增长 8.91% 和 25.41% (见图 5)。

图 5 2004 ~ 2013 年新疆面向中亚国际物流需求增长率



资料来源:根据 2005 ~ 2014 年《新疆统计年鉴》中过货量和客流量数据计算而成。



由图 5 可以看出,新疆面向中亚物流货运需求和客运需求总体呈增长态势,个别年份如 2008 年,由于国际金融危机而出现相对下降。

### (五) 新疆面向中亚物流需求弹性

国际物流需求弹性反映了国际物流需求增长对比经济增长的变化情况,也就是经济的单位变化率对国际物流需求的影响情况。

其计算公式为:国际物流需求弹性 = 报告期内国际物流需求增长率/报告期内国民生产总值增长率<sup>①</sup>;若国际物流需求弹性 > 1,就表示国际物流需求对于国民经济的变化是敏感的;国际物流需求弹性 < 1,就意味着国际物流需求对于国民经济的变化是不敏感。

表 2 2004 ~ 2013 年新疆面向中亚物流需求弹性

年份	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
数据	2.09	3.10	1.36	3.08	3.81	-28.79	0.84	1.09	2.63	3.05

资料来源:同表 1。

由表 2 可知,新疆面向中亚物流需求弹性的绝对值在大部分的年份都大于 1,说明新疆面向中亚的物流需求对新疆国民经济的变动是敏感的。

## 三 新疆面向中亚物流发展存在的问题

### (一) 新疆与中亚贸易合作现状使物流发展面临挑战

《中亚国家发展报告(2013)》显示,2012 年中亚国家经济的总体形势不容乐观,经济增速普遍放缓,就哈萨克斯坦而言,GDP 的增长率从 2011 年的 7.5% 下滑至 2012 年的 5.04%,下降幅度较大,而增速放缓的经济将会在一定程度上对新疆与中亚国家的贸易合作产生影响,最终导致新疆面向中亚的物流发展面临挑战。

此外,2010 年由哈萨克斯坦、白俄罗斯和俄罗斯形成的关税同盟正式启动,作为中亚五国成员的塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦加入关税同盟只是时间问题。由此看来,未来中国可能陷入上海合作组织的其他成员国都是关税同盟成员国的尴尬境地。而关税同盟为加强彼此之间的交流合作,对其之外的商品和服务会筑起一道围墙,对内进一步完善、规范法律体

<sup>①</sup> 薛冰、段秀芳、张煜:《新疆国际物流需求分析》,《新疆职业大学学报》2013 年第 21 期。

系,结果会对在对外贸易中主要依赖中亚国家的新疆产生较大的负面影响,没有经济和贸易的繁荣,物流的发展必然会受影响。

### (二) 通关单证繁多,入境乱收费问题突出

中亚国家所要求的过多的单证检验(哈萨克斯坦需要单证 14 份,吉尔吉斯斯坦 13 份,乌兹别克斯坦 11 份,塔吉克斯坦 11 份)严重影响了通关的效率。不仅如此,中亚国家名目繁多的收费问题也牵绊着新疆面向中亚物流的发展,如乌兹别克斯坦对不同的国家征收不同的入境费,对吉尔吉斯斯坦和哈萨克斯坦车辆征收 300 美元,对塔吉克斯坦车辆征收 130 美元,对非独联体国家车辆征收 400 美元<sup>①</sup>;此外,乌兹别克斯坦还向其他国家的过境车辆征收海关护送费等,严重影响了货物通关的效率。

### (三) 技术标准不统一,合作的技术性障碍突出

目前,中国与中亚国家铁路运输合作的主要技术性障碍为中国使用 1 435 毫米的标准铁路轨距,而中亚和俄罗斯的铁路则均为 1 520 毫米的宽轨。使得双方铁路运输在口岸必须进行车皮换装或换轮作业,严重影响了通关。此外,对厢式货车的长度和车辆最大轴负载的限制标准,各国也存在分歧,如中国规定大型汽车的长度为 16.5 米,车辆最大轴负载是 11.5 吨,但乌、塔、吉、哈四国则规定大型汽车的长度是 20 米,车辆最大轴负载不超过 10 吨。在当前以车次计取通关费用的情况下,中国汽车的小车型就会相对提高运输成本。技术标准的不统一,严重影响到新疆面向中亚国际物流的快速发展。

### (四) 尚未形成完善的物流管理体系

新疆范围内缺乏宏观层面的物流体系建设规划,存在市场分割和地方性管理政策,使得物流设施资源的统一配置和协调管理无法实现,从而导致物流设施的重复建设。此外,与物流业密切相关的交通运输业也存在着多头管理、权责交叉的现象,造成物流资源的极度分散和浪费。当前,新疆交通运输业中不同的运输方式分属不同的部门监管,其中公路运输由交通运输厅管理,铁路运输则由新疆铁路局掌控,航空运输是由民航新疆管理局负责。导致物流企业的上级管理机关众多,信息的畅通受到了严重阻碍,大大牵制了新疆物流业的发展。

---

<sup>①</sup> 毕燕茹、秦放鸣:《中国与中亚国家交通运输合作探析》,《新疆大学学报(哲学人文社会科学版)》2008 年第 5 期。

### (五) 物流企业数量多,但竞争力不强

新疆物流行业的准入门槛低,经营户只要十几万元人民币就可作为启动资金建立物流公司,物流企业多,但不规范。据保守估计,仅在乌鲁木齐华凌市场周边就有 100 多家物流公司,乌鲁木齐已有 300 多家物流公司和 400 多家托运部。这些物流公司中,近半数是由仓储公司和传统的运输公司转型而来,其服务功能比较单一,竞争力不强。而真正有竞争力的国际物流企业则寥寥无几,2012 年新疆的 A 级物流企业只有 20 家,2013 年也只有 31 家。

## 四 新疆面向中亚物流发展路径

### (一) 国际合作层面

#### 1. 依靠上海合作组织平台,加强互联

当前,应把握好“丝绸之路经济带”崛起契机,突出新疆在中国与中亚国家贸易关系中的地位和作用<sup>①</sup>。应积极展开与中亚各国的道路交通合作,协调相互之间在物流运输等方面存在的问题,以减少可能引发的障碍。如此才能有利于减少通关时间,省去不必要的繁杂手续,直接提高物流运输效率。另外,还应改善中国对中亚国家的投资方式和投资结构,以满足双方扩大合作的需要。针对当前俄、白、哈关税同盟的影响,中国必须充分利用上海合作组织这一平台来部分抵销关税同盟带来的排他性,如通过促进《上海合作组织成员国政府海关合作与互助协定》、《上海合作组织成员国多边经贸合作纲要》以及《多边经贸合作纲要实施措施计划》等已有协议的落实,加强互联。

#### 2. 简化通关手续,提高通关效率

对于烦琐的通关程序和低下的通关效率问题,中国和中亚国家应在《上海合作组织成员国政府海关合作与互助协定》的指引下,加快新疆海关与中亚国家海关“统一单证”、“互认查验结果”和“边境联合作业”三个阶段的实施<sup>②</sup>,并大力推广霍尔果斯海关所试点的无纸化通关作业方式以及都拉塔口岸的联合监管作业方式。

<sup>①</sup> 赵萍:《新疆与中亚贸易合作的新机遇、新问题与对策》,《现代经济信息》2014 年第 1 期。

<sup>②</sup> 杨芳:《浅谈中国与哈萨克斯坦海关合作的机制保障》,《法制与社会》2010 年第 1 期。

### 3. 努力解决轨距不统一问题

2004 年哈萨克斯坦启动了旨在修建连接中国和伊朗准轨铁路的“泛欧亚铁路”方案,它将把中国的准轨铁路系统和伊朗、土耳其以及欧洲的准轨铁路系统连接起来,实现亚欧第二大陆桥全线无换装和无任何阻碍的运输<sup>①</sup>;积极推行澳大利亚铁路双轨制方案的实施,即中国新疆与中亚国家都铺设双轨,即铁轨从右向左依次铺设 1 435 毫米的标准轨和 1 520 毫米的宽轨,以此来解决轨距不统一问题。此外,进一步推动《上海合作组织成员国交通便利化协定》的实施,进而带动中国与中亚铁轨统一标准实施的步伐。

## (二) 国内新疆区内层面

### 1. 发挥政府在物流发展中的引导与调控作用

新疆要尽快修改并完善区域物流发展规划,发挥政府在物流规划、物流设施建设用地和物流设施功能及布局等方面的主导作用。根据新疆的产业地理特点,分别设置物流产业功能区,科学引导和普及基于不同功能的物流产业发展模式,完善专业化的物流服务网络。而针对当前新疆交通运输业多头管理、权责交叉的问题,应该顺应当前中国改革发展的潮流,由新疆发改委牵头,打破行业 and 部门垄断,建立由新疆政府统一领导和指挥的新疆大交通运输部,指挥全疆统一完整的物流市场,统筹整合全疆的物流资源,促进多式联运的发展。

### 2. 齐心协力,共建有序物流行业

首先,政府可以通过调整、完善审批政策,增大物流企业登记注册时的审批力度来提高物流行业的准入门槛。其次,发挥新疆维吾尔自治区物流行业协会的作用来加强对物流企业的管理,使物流业务有序进行。在管理过程中,针对当前物流业法律法规零散、不系统的现象,应对物流法律法规进行规范和整合,做到有法可依;面对众多的物流企业,对新疆物流行业信用排名靠前的企业,采取物质奖励与加大宣传力度相结合的方式加以推广和鼓励,但对服务质量差、投诉较多的物流企业,则可以通过采用加大惩罚力度和曝光率的方式加以整顿,出台一套物流管理细则,整顿、合并或清理一些小而乱的物流企业,使新疆物流业尽快步入规范化、良性化发展,为新疆与中亚物流业合作发展奠定良好的基础。

(责任编辑:李丹琳)

<sup>①</sup> 秦放鸣、毕燕茹:《中国新疆与中亚国家区域交通运输合作》,《新疆师范大学学报(哲学社会科学版)》2007 年第 4 期。