

“一带一路”战略对跨境电商经营模式的推动

——基于物流视角的探讨

陈晓文, 张欣怡

(青岛大学 经济学院, 山东 青岛 266071)

摘要: 基于物流视角探讨“一带一路”战略对跨境电商经营模式的推动, 通过分析传统物流模式及存在问题, 从“一带一路”战略出发, 分析信息技术、法律法规、基础设施建设等方面的变化对传统物流模式的改进, 总结了海外仓、直购模式、保税发货等创新性的物流模式。未来应进一步推进新模式, 完善物流基础设施建设, 加强政府监管等。

关键词: 跨境电商; 物流; “一带一路”战略

中图分类号: F724.6

文献标识码: A

文章编号: 1008-7699(2017)02-0075-08

一、引言

我国跨境电商自 1999 年起步, 发展态势良好, 尤其是 2008 年全球金融危机的爆发为跨境电商的进一步发展提供了契机, 国内用户需求、成交额迅速增长, 跨境电商占进出口总额比重进入上升通道, 同时也成为我国电商增长的主要驱动力。

跨境电子商务是指分属不同关境的交易主体, 通过电子商务平台达成信息或是商品交易的国际性商业活动, 一般将其称为“跨境电商”。按不同标准可以分为不同类别, 本文按照通关方向将其分为出口跨境电商和进口跨境电商。跨境电商整个流程由商城、消费者、产品、物流四要素组成, 涉及商流、物流、资金流和信息流的流通交换。

跨境电商物流对于跨境电商的发展具有重要作用。当前, 学术界对于跨境电商物流的定义没有统一说法, 普遍认为跨境电商物流是指消费者在电商平台下单后, 一国商家将货物通过海运、空运或陆运, 经由海关报关通行后配送至另外一个国家或地区的行为。跨境电商以零售为主, 物流一般不采用传统集装箱海运的方式运输, 跨境电商物流运作流程如图 1 所示。

近年来, 国内外学者对跨境电商物流进行了大量研究。李向阳^[1](2014)提出加强跨境物流网络体系的建设; 吕红(2014)^[2]从出口跨境电商角度分析了物流存在的问题, 并针对不同类型卖家提出解决方案; 孙蕾、王芳^[3](2015)认为我国推动跨境电商健康发展首先需要解决物流问题; 徐松、张艳艳^[4](2015)研究了制约我国跨境电商发展的诸多因素, 认为物流成为制约跨境电商的瓶颈; 庞燕^[5](2015)提出通过建立国际物流服务能力评估体系, 提升国际物流成本控制能力, 提高智能监控与协调能力。

收稿日期: 2016-05-14

基金项目: 国家社科基金项目“山东半岛蓝色经济区资源可持续供给保障体系研究”(11BYJ061); 青岛市双百调研课题“影响全要素生产率提高的资源错配调研——以青岛市制造业为例”(2016-B-03)

作者简介: 陈晓文(1966—), 女, 河北秦皇岛人, 青岛大学经济学院教授, 博士, 山东省世界经济学会理事。

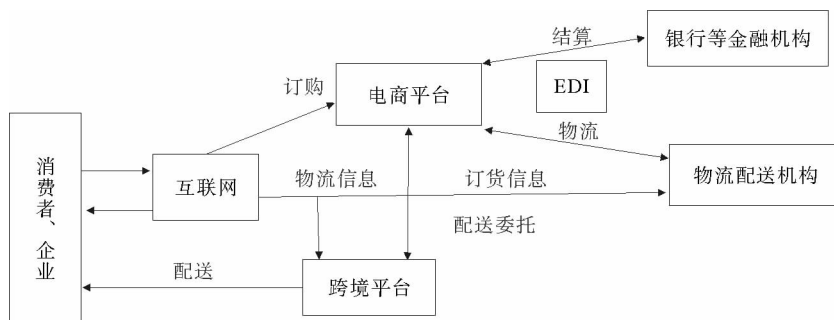


图 1 跨境电商物流运作模式

国外学者对于跨境电商物流的研究也有许多。Hameri A. P.、Hintsaj J.^[6](2009)评估了影响跨境电商供应链的因素;박수민,안경림,Min、Park Soo^[7](2012)研究了国家之间信息共享的全球供应链管理界面模型;Cao S. Y.、Xu L. S^[8](2013)讨论了海外仓库建设的兴起以及其优劣势;Yang J. Z.、Yang N. C.、Yang-Li-fan^[9](2014)立足中小企业,提出政府应该建立和完善贸易信息平台,中小企业应该积极采用第三方跨境电子商务平台;Liu L. H.^[10](2015)通过研究跨境电商商品报关和物流模式,提出不断加强对跨境电子商务物流的管理。

2013 年国家首次提出“一带一路”战略,至 2015 年“一带一路”战略正式实施,国内对“一带一路”促进跨境电商的研究也日渐成熟。邹嘉龄、刘春腊、尹国庆,等^[11](2015)认为我国与“一带一路”沿线国家的贸易相互依赖程度加深,而且呈现不对称性。郑莹莹^[12](2015)通过研究“一带一路”战略下跨境医药电商的问题与机遇,提出建立跨境医药国际统一标准。董红、林慧慧^[13](2015)探究了“一带一路”下,为更好地防范对外贸易摩擦,企业应提升产品科技竞争力,加大对外直接投资,充分利用外资。

目前,专家学者们对跨境电商以及物流对跨境电商的影响的研究较多,但涉及“一带一路”的研究多集中在“一带一路”战略对跨境电商整体的研究,关于物流方面的研究多集中于该战略的实施为我国跨境电商物流带来的机遇,并未具体到对我国物流模式的实际推进;且学者们多从基础设施、国家投资、人才培养等方面提出方向性的改革建议,具体措施也较少。基于此,本文拟从“一带一路”战略出发,基于物流角度从跨境电商经营模式的改进与创新入手,结合近年来的具体措施、效果具体分析“一带一路”战略对跨境电商经营模式的改进与效果,并提出我国当前应如何抓住“一带一路”战略机遇,进一步促进我国跨境电商物流的发展。

二、跨境电商传统物流模式及存在的问题

(一)我国跨境电商发展现状

自 1999 年阿里巴巴实现用互联网连接买卖双方后,中国对外出口贸易就实现了网络化。当前,我国跨境电商发展态势良好,表 1 为 2008—2015 年我国跨境电商发展概况。可以看出,跨境电商市场交易规模逐年扩大,尤其在近年来我国国际贸易增长缓慢的情形下,跨境电商增势依然良好,对我国进出口交易的增长具有重要意义。

(二)我国跨境电商传统物流模式

我国跨境电商传统物流模式主要为邮政小包、国际快递、专线物流等。这几种模式各有特点,适用不同的情形,其对比如表 2 所示。

1. 邮政小包。据不完全统计,中国跨境电商出口业务 70% 的包裹都通过邮政系统投递,中国邮政占 50% 左右的份额,香港、新加坡邮政等也是中国跨境电商卖家常用的物流方式。

2. 国际快递。主要是指 UPS(美国)、Fedex(美国)、DHL(德国)、TNT(荷兰)四大巨头,该模式对信息的提供、收集与管理有很高的要求,以全球自建网络以及国际化信息系统为支撑,发展速度较快。

3. 专线物流。一般是通过航空包舱将货物运到国外,再通过合作公司进行目的地国内派送的物流方式。业内使用最普遍的有美国专线、欧洲专线、澳洲专线、俄罗斯专线等。

表 1 我国 2008—2015 年跨境电商概况(单位:万亿元)

年份	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
中国电商市场交易规模	3.2	3.7	4.5	6	7.9	9.4	12	18.3
中国跨境电商市场交易规模	0.8	0.9	1.3	1.8	2.3	3.1	4	5.4
进出口交易总规模	18	15.1	20.2	23.6	24.3	25.5	27.7	24.58
跨境电商市场交易规模占电商市场比重	25%	24.32%	28.89%	30.00%	29.11%	32.98%	33.33%	29.51%
跨境电商市场交易规模占进出口交易总规模比重	4.44%	5.96%	6.44%	7.63%	9.47%	12.16%	14.44%	21.97%

数据来源:中国电子商务研究中心

表 2 我国跨境电商传统物流模式

方式	优势	劣势
邮政小包	邮政网络覆盖全球,适用性广。有国家税收补贴价格便宜	私人包裹方式出境,不便于海关统计,无法享受正常的出口退税。速度较慢,丢包率高
国际快递	速度快、服务好、丢包率低,尤其是发往欧美发达国家非常方便	价格昂贵,且价格资费变化较大。跨境电商卖家使用较少
专线物流	价格比商业快递低,速度快于邮政小包,丢包率也比较低	运费成本相比邮政小包高,在国内揽收范围相对有限,覆盖地区有待扩大

(三)我国传统跨境电商物流模式存在的问题

我国跨境电商物流发展良好,但也存在着不少问题,尤其是与物流水平较高的国家相比。世界银行所选用的物流绩效指数的综合分数是反映一个国家的物流水平的专门指标,指数从 1 至 5,分数越高绩效越好。2015 年世界平均水平为 2.894,德国(4.121)、荷兰(4.0471)、比利时(4.044)排前三名,而中国物流综合水平相对较低,为 3.31,居世界 32 位。物流水平低为我国进行国际贸易的企业带来更多的交易成本,不利于我国国际贸易相对优势的形成。当前,我国跨境电商物流存在的问题具体表现如下:

1. 物流时间长

从客户在电商平台下单到客户签收的时间长度不仅影响顾客的满意度,也影响着跨境电商商家的成本与收益。当前造成跨境电商在物流方面所用时间较长的原因主要在于,一方面物流基础设施、物流信息平台不够完善,包裹接收查验设备不够先进;另一方面物流环节多,转运多次,造成物流时间长,存在货物丢失风险。同时,通关服务也有待改善。以近年来兴起的海淘为例,传统的物流模式至少需要一到两周的时间买方才能收到货。其流程可概括为:外贸环节 1—7 天,国际物流 2—10 天将包裹送达海关,海关 2—15 天完成通关报税等手续进入国内,最后经国内物流商品 1—7 天到达买方手中。

2. 物流费用高

物流费用高这个问题主要是针对我国出口电商的,一方面是进口关税的存在。跨境电商企业目前实行的是一般行邮税渠道,海关总署规定行邮税税率按产品分 10%、20%、30%和 50%四档。但目前跨境电商各品类之间行邮税税负不均。化妆品行邮税率为 50%,其他品类在 10%~20%之间。同时,海关总署规定,行

邮税税金低于 50 元可免缴行邮税。化妆品销售 101 元即需要征税,而有些品类销售 501 元才需要征税。跨境电商物流费用高的另一个重要原因是路桥关卡收费标准高。我国公路在物流运输的总里程中占据很大比例,且我国相较于世界其他国家,在公路收费站网点密集程度位居世界之最。

3. 逆向物流难,退换货麻烦

随着跨境电商的发展,返修产品、退货量也随之增大,这离不开逆向物流的支持,但我国目前逆向物流发展却较为后落。一方面是退换货时间长,另一方面是成本高。仅以我国对外跨境电商为例,国外退换货比例很高,这些商品目前在我国被视为进口商品,不仅无法享受出口退税的优惠政策,还需要缴纳进口关税。而逆向物流与普通的进出口物流环节相同,都需要境内外物流的配合,需要通关两国的海关检验,这直接造成整个物流环节时间很长,客户满意度低。对企业而言,则造成企业成本上升,利润下降。

4. 物流信息追踪存在困难

跨境电商物流方面的另一个问题就是包裹无法全程追踪。受益于中国电商物流业近年来的高速发展,在中国境内已基本实现包裹的实时追踪查询。但是与国内电商物流不同,跨境物流包括境内段和境外段。很多包裹在出境后,就无法追踪。在物流业比较发达且语言较为方便的英美澳等国情况稍微好些,客户可以去相关网站利用单号进行查询;而与此相对,在一些小语种国家以及俄罗斯、巴西等物流行业极不发达国家,客户就算拿到单号,也未必能够查询到包裹的投递信息。

三、“一带一路”战略对传统物流模式的改进与创新

“一带一路”战略的实施为跨境电商物流的进一步发展起到了推动作用,一方面对于传统的物流模式进行了改进,另一方面也提出了一些创新模式。

(一)对传统物流模式的改进

1. 基础设施改进

“一带一路”战略的实施,必将加强全球性经贸与物流联系,并进一步为物流业转型升级带来极大的机遇。2015 年 3 月 28 日,三部委(国家发展改革委、外交部、商务部)联合发布的《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》,明确了国内各地区在共建计划中的定位,并确定基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域。^①据新华网报道,2015 年我国各省“两会”政府工作报告中关于“一带一路”基建投资项目总规模已经达到 1.04 万亿。地方政府也将基础设施建设放在政府工作的重要位置。梳理地方政府工作报告发现,20 个省区市 2015 年工作重点中明确表示积极参与“一带一路”建设,布局主要集中在交通基础设施建设及口岸建设等。各项在建、将建基础设施如果能够完工,将对于我国对外贸易,尤其是对我国跨境电商物流产生巨大推动作用,极大改善我国跨境电商物流运输线路,缩短运输时间与相应的通关时间,为跨境电商物流提供巨大便利。

2. 法规政策支持

2013 年国家提出“一带一路”战略,2014—2015 年,国家在跨境电商政策层面频繁释放红利。2014 年 7 月,海关总署的《关于跨境贸易电子商务进出境货物、物品有关监管事宜的公告》和《关于增列海关监管方式代码的公告》接连出台,从政策层面上承认了跨境电子商务,也同时认可了业内通行的保税模式;“6+1”个跨境电商试点城市开放给予跨境电商税收上的优惠政策,即通过跨境电商渠道购买的海外商品只需缴纳行邮税,免去一般进口贸易的“关税+增值税+消费税”;2015 年 4 月 28 日国务院常务会议制定的关于降低进口产品关税试点、税制改革和恢复增设口岸免税店的相关政策,表明政府促进消费回流国内的决心。这些都

① 参见 <http://www.cubn.com.cn/>,最后访问时间 2016 年 5 月 10 日。

是明显的政策红利信号。^① 具体关于跨境电商物流方面的政策有海关总署发布的《关于进一步促进电子商务健康快速发展有关工作的通知》(发改办高技[2013]894号)、国务院发布的《国务院关于印发物流业发展中长期规划(2014—2020年)的通知》等。

上述各项政策逐渐消除贸易壁垒,在发展中逐渐建立“一带一路”战略相关的各个参与国之间的自由贸易谈判机制,进而全面推进跨境电商的发展。同时,也可推进全面优化电子商务物流的通关服务。早在“一带一路”发展战略之前,我国就已开始实施国际化的互联网性质的电子商务,但受限于相关海关和通关条约,其发展比较缓慢,而上述政策的实施将极大优化我国跨境电商的通关服务。

3. 信息技术完善

包裹的跨境全程追踪离不开信息技术的支持,这要求国内外段的物流均须达到高度信息化水平,实现国内与国外信息系统对接和一站式全程追踪。我国在“一带一路”战略指导下对外基础设施投资无疑将对包裹跨境追踪问题的解决起到推动作用。同时,2016年1月26日天津创新性设跨境电商溯源系统,该系统可以追踪生产源头。而在2016年1月1日,广东“智检口岸”平台便已经在全国推出了进出口商品全球质量溯源服务。可见,我国物流平台在对跨境电商商品的规范、监测方面,借助“一带一路”战略的支持不断推出一项项新举措,这将有助于境内境外物流信息的共享,有望建成全球范围的可控的物流,最终对于我国跨境电商整个行业的发展起到极大的推动作用。

(二) 物流模式的创新

在改善我国原有物流模式的同时,我国也逐渐借鉴国外先进经验,结合我国自身跨境电商物流的实际,提出了新的物流模式,其中比较有代表性的模式有下面几种。

1. 海外仓

目前,海外仓成了业内较为推崇的物流方式。海外仓最明显的特点是仓库位于买方所在国,当买方下单购买时,仓库可以及时应答,使货物从仓库直接发给买方,相当于境内快递,物流成本降低。而且对于大件物品,海外仓成本更低。海外仓对于大件物件的配送类似于邮局对邮件的处理,先批量发至某个城市,当地分发中心再各自派送,邮费比单笔运输便宜许多。物流时间也得到压缩,节省了运输、报关、清关等流程所需时间,物流效率更高。同时,海外仓配有专业的管理员,卖方才能实现自动化批量处理订单。在退换货流程上也得到提高。海外买方由于各种原因需要退换货时,只需要将商品退到海外仓即可,免去国内外清关成本,商品也不会被卖方国家纳入进口而征收进口关税。

2015年5月商务部发布《“互联网+流通”行动计划》,提出通过建设海外仓打造境外物流体系。eBay在2015年也将海外仓作为宣传和推广的重点,联合万邑通推出 Winit 美国仓、英国仓、德国仓。出口易、递四方等物流服务商也大力建设海外仓储系统,不断上线新产品。海外仓运行模式如图2所示。

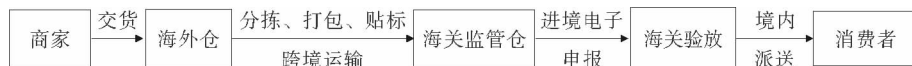


图2 海外仓运行模式

当然海外仓也存在前期建设投入资金高、需要两国政府协调一致以及卖方需要有良好的供应链管理等问题,但是从整体以及长期的角度来看,海外仓对于跨境电商物流业的发展具有重大意义。

2. 直邮——山东模式

直邮模式主要是针对我国进口跨境电商的,是指消费者在购买境外商品之后,通过国际运输发送,直接送达消费者手中,对于跨境物流的费用和时间都进行了优化。山东省是我国与多个“一带一路”沿线国家跨

^① 参见 <http://www.baifund.com/>, 最后访问时间 2016 年 5 月 10 日。

跨境电商货物进出口的枢纽。2015 年以来,山东省开启了跨境电商直购业务模式,采取该模式的主要城市为青岛、威海、济南。山东青岛是国内首个开展海运跨境电子商务直购进口的城市。青岛海关量身打造的海运跨境直购进口模式,实现了“空运的速度,海运的价格”,使海运跨境电商的运输成本至少节省 30% 以上。威海开启海运、邮运、空运三种方式运输入境的跨境电商直购模式。开启当天,15 分钟通关 118 票商品,通关效率大幅度上升。2015 年 12 月济南跨境电商海运进口转关首次启动。该政策实行后,从韩国发货的商品 24 小时内便可到达中国邮政济南跨境电商监管场所完成清关放行,国内 56 个重点城市均可实现次日达。目前,此模式已在全国开始普及,这使得运输的时间与费用都大大降低,增加了贸易量;同时,也缓解了航空运能不足的问题,为跨境电商企业节省了成本。

3. 保税发货——上海自贸区模式

自贸区(或保税区)模式是指预先将商品送至自贸区(或保税区)仓库,通过跨境电子商务实现商品的销售,即在自贸区或保税区的仓储就完成分拣、包装等,通过集中运输实现商品的物流过程。目前全国已建包括上海在内的 17 个保税区。2013 年 8 月上海保税区升级为自贸区,其“跨境通”平台重点服务于跨境电商。图 3 为“跨境通”为代表的保税发货模式运作流程。

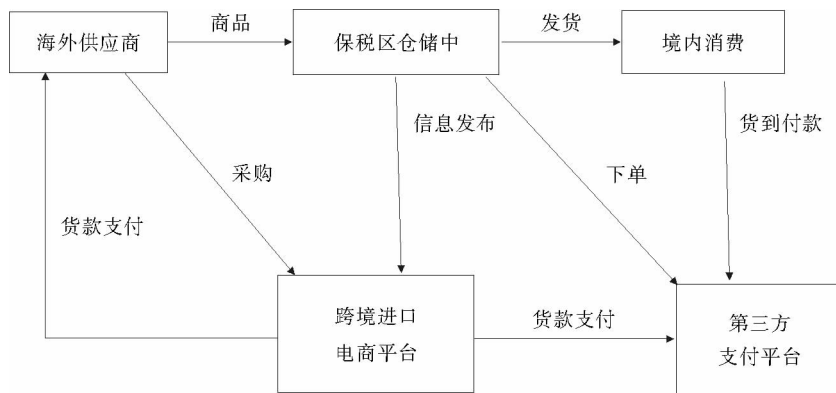


图 3 保税发货模式

对于跨境电商商家来说,上海自贸区提供的仓储、海关、运输等一体化服务,使得商家可以在区内囤货,采用批量保税进出口的方法降低物流费用。商家还可以享受各项优惠政策,尤其在物流、通关、商检、收付汇、退税等方面缩短物流时间,提高效率,降低物流成本。对于跨境电商消费者来说,由于该平台的商家已在海关备案,可以确保商品的可靠性。而且可通过二维码绿色通道通关,通关手续比之前一般通关更便捷,有效缩短时间,提高效率。表 3 为海外仓、海外直购、保税发货以及传统物流模式对比。

四、政策建议

“一带一路”战略下我国对跨境电商的进一步发展采取了各种改进措施与创新模式。新出现的海外仓模式、直邮模式以及保税发货等模式对于跨境电商的发展以及突破物流限制具有重要意义。但是,新的改进措施进展缓慢,新模式在数量和规模上也都难以满足当前需求。因此,从中央到地方都需要进一步采取措施突破瓶颈,推动跨境电商的持续发展。

(一) 增加新试点城市,推进新服务模式

海外仓在国内外出现的都较晚,但是种种优势使得其发展迅速,目前我国在海外仓模式上要落后于其他发达国家,实现对这一创新模式的大范围推广必须首先解决其发展中的各种约束因素。海外仓的建立受多种因素限制:在海外地区需要注册具备进口资质的企业;合适的仓库场地;有好的当地物流渠道对接。在对

这些外部限制因素的解决过程中必然需要政府加大支持力度,例如,在选取试点国家时,仅凭企业自我往往难以实现与合作国的对接,这就需要政府出面与当地政府进行协商,签订国家间合作协议,逐渐促进该模式的成熟,进一步使之得到广泛应用。

同样,海外直邮、保税发货等通关服务新模式,也需进一步推广。当前我国采取“先试点、后推广”的方式,至2016年试点城市已从5个发展到17个城市。虽然各试点城市发展态势良好,所实施的模式也卓有成效,但这还远远不够。未来各项基础设施建设逐步到位的情况下,国家有必要进一步增加试点城市,将初期的试点城市作为中心,扩展到全国各二三线城市,实现对跨境电商物流限制的突破。

表3 海外仓、海外直购、保税发货与传统物流模式对照

	海外仓	海外直购	保税发货	传统物流
商品寄递形式	境内快递	快件、邮件的物流形式	保税仓库物流与境内快递	快件、邮件的物流形式
商品寄递特点	适合多种规格大小的物件	单品价值小,批量多	大批量物流,降低物流成本	单品价值小,批量多
商品保障	来源可靠,退换货方便	邮政渠道、安全可靠	购买渠道规范,商品来源可靠	存在假冒伪劣货品风险
海关监管及通关	海关监管,政策优惠	海关监督、一定的通关优惠	合作商户经海关备案,政策优惠	海关、检验检疫监管困难
收货时间	收货时间较稳定,速度加快	收货时间相对稳定	通关流程优化,加速收货时间	收货时间存在不确定性
价格构成	价格降低	购买价格稳定统一	价格构成清晰明确	购买价格参差不齐

(二)增加政府投资,加快跨境电商平台和配套设施建设

目前,我国各地已经将“一带一路”沿线国家基础设施建设作为工作重点。虽然,我国“一带一路”战略实施的资金来源广泛,^①但是许多地方尤其是跨境电商物流基础设施的建设上仍存在着资金供应不到位的问题,因此增加政府投资必不可少。政府的投资需有针对性地服务相关企业,实现政企合作,最大化资金利用效率。对于跨境电商物流而言,基础设施并不仅仅包括道路、仓库、电商孵化园、网商园等的建设,也应包括跨境电商平台等配套设施。道路、仓库等的建设可以加快物流效率,减少物流周转次数;建设大型云平台则可实现物流信息的传输与更新,提高物流的客户服务水平。

(三)完善政策规范,提高通关速度

“一带一路”战略背景下,我国先后推出了多项相关法律法规,但是各法规政策之间交叉较多,甚至不同法规会产生冲突,对于物流效率提升产生阻碍作用,尤其是在通关方面还存在许多不足。当前,我国需要进一步完善规范我国跨境电商物流方面的相关政策与法规,提高跨境电商进出口货物的通关速度。例如,建立跨境电商进出口检验检疫模式,对跨境电商进出口产品实施备案或是准入管理,实施集中申报、集中办理等便利措施。针对跨境电商海外退货,将退换货的产品进行专门统计,网上交易记录、物流记录等信息都可以作为商品出口的认可凭证,免收进口关税,规范物流模式。在推行无纸化通关及无纸化征税方面,我国可以借鉴欧盟全面实现电子报关的新方式,促进跨境电商报关、报检、收汇、退税、结汇等高效便捷地完成,缩短通关时间从而进一步优化物流模式,提升物流效率。

(四)加快人才培养,提供专业人才

跨境电商物流的发展完善离不开专业人才。一方面,国际结算、进出口报检、相关法律法规等跨境电商涉及的各个方面都需要专业人才的供应;另一方面,对我国现有物流体系的完善与改进也离不开专业的物流人员。目前,我国专业培养跨境电商物流方面人才的院校与专业不多,这直接导致政府许多关于跨境物流的

① 资金来源主要包括中国政策性银行、上海合作组织银联体、中亚区域经济合作机制、亚洲基础设施投资银行、金砖国家新开发银行、丝路基金、私人资本。

政策措施难以及时落实。我国下一步应该通过高等职业教育加快培养跨境物流专业人才,紧密结合发展要求,从专业目标定位、毕业目标、人才培养方案制定入手,为我国跨境电商物流的进一步发展培养和储备人才。搭乘“一带一路”的顺风车,有针对性地为我国海关、二线城市、边境地区输送专业人才,带动我国跨境电商物流的全方位发展。

(五)降低税费与高速路收费,规范收费标准

降低关税对于跨境电商物流的费用与效率有重要意义。不同商品经由海关进入国内时税负不均,不同商品起征价格不一,这对于不同商品卖家压力不同,物流成本也存在差异。因此,国家还需进一步降低关税,完善收费标准。在路桥关卡收费等方面,我国需要实现与国际接轨。高速路收费的降低对于降低物流费用、提高物流效率意义重大。针对目前我国的路桥收费标准高,收费里程远,相邻收费站之间的距离短,而且各地收费标准不一的问题,未来我国可以借鉴国外先进经验,结合我国各地具体情况,降低、规范收费标准。例如日本很少有高速公路免费开放,高速公路实行全国联网收费,但是高速公路收费打折十分普遍,这对于我国具有借鉴意义。

(六)实现物流信息共享,推进境内外全程可追踪服务

跨境电商物流环节涉及境内境外两大部分,不同国家因物流发展程度不同造成物流信息难以全程追踪。数据共享可以减少大量的人力、物力,减少商品物流信息传递所导致的交易费用。结合跨境商品整个运转流程来看,商品从买家下单到收货需要跨境电商平台、转运公司平台以及海关监管平台的配合,三方信息系统的对接对系统的技术规范性提出了很高要求。为实现不同经济水平的国家间信息系统对接,可首先对物流发展程度较低的国家进行专门的帮扶,例如可以扶持当地某家物流公司率先实现境内外物流信息共享,并逐步加大与该物流企业的合作,从而促进落后物流企业的整体发展。也可以结合云计算和大数据,将物流追踪、运输工具调度、进出口申报作业、合同协议管理以及海关费用结算等信息集中收集、处理物流信息,以最高效、便捷的方式完成物流信息的查询追踪。

参考文献:

- [1]李向阳. 促进跨境电子商务物流发展的途径[J]. 中国流通经济, 2014(10):107-112.
- [2]吕红. 跨境电子商务零售物流问题探析[J]. 对外经贸实务, 2014(5):87-89.
- [3]孙蕾,王芳. 中国跨境电子商务发展现状及对策[J]. 中国流通经济, 2015(3):38-41.
- [4]徐松,张艳艳. 应将跨境电商建设成“中国制造”出口的新通道[J]. 经济纵横, 2015(2):26-30.
- [5]庞燕. 跨境电商环境下国际物流模式研究[J]. 中国流通经济, 2015(10):15-20.
- [6]Hameri A P, Hintsav J. Assessing the drivers of change for cross-border supply chains[J]. International Journal Of Physical Distribution & Logistics Management, 2009(9-10):741-761.
- [7]박수민, 안경림, Soo M P. A Study on the Interface Model of Information sharing between nations for an efficient global SCM[J]. Journal of the Korea Society of Digital Industry and Information Management, 2012(4):217-230.
- [8]Cao S, Xu L. Research on the Overseas Warehouse Construction of Cross-Border E-Commerce[C]// the twelfth wuhan international conference on e-business. 2013.
- [9]Yang J Z, Yang N C, Yang-Li-fan. The Factors Affecting Cross-border E-commerce Development of SMEs —— An Empirical Study[C]// the thirteenth wuhan international conference on e-business. 2014:3322-3329.
- [10]Liu L H. Research on Logistics Problems and Countermeasures in Chinese Cross-border E-commerce Development[J]. Proceedings Of the 2015 International Conference on Education, Management And Computing Technology, 2015(30):382-386.
- [11]邹嘉龄,刘春腊,尹国庆,等. 中国与“一带一路”沿线国家贸易格局及其经济贡献[J]. 地理科学进展, 2015(5):598-605.
- [12]郑莹莹. “一带一路”下,电商如何跨境? [N]. 医药经济报, 2015-05-15(7).
- [13]董红,林慧慧. “一带一路”战略下我国对外贸易格局变化及贸易摩擦防范[J]. 中国流通经济, 2015(5):119-124.