

我国与“一带一路”沿线国家跨境电商物流的协作发展

刘小军,张滨

(吉林大学珠海学院,广东珠海519041)

摘要:“一带一路”战略下,要实现跨境电子商务的大力发展,与之配套的跨境电商物流起着基础和支撑作用。要使跨境电商物流顺畅高效,离不开与“一带一路”沿线国家和地区的协作发展。目前,我国与“一带一路”沿线国家和地区跨境电商物流协作过程中仍存在诸多问题,如物流费用高、运输时间长、通关效率低、物流通道基础设施建设滞后等。因此,应积极运用各种联运方式,加快建设跨境电商物流海外仓库,改善通关环境,构建跨境电商物流信息平台,探索高质量、高效率的跨境电商物流,为“一带一路”战略的全面实施提供有力保障。

关键词: 一带一路;跨境电商;电商物流;海外仓

中图分类号: F713.36

文献标识码: A

文章编号: 1007-8266(2016)05-0115-06

一、研究背景与意义

“一带一路”的战略构想,旨在通过基础设施、资源能源、投资贸易等方面的深度融合,促进沿线国家和地区经济发展与产业结构调整,加快构建利益共享的区域资源保障体系和产业分工体系,涵盖了能源、金融、铁路、电力、港口等多行业、宽领域的合作,将进一步巩固沿线国家和地区的合作基础,促进彼此相互支撑与扶持,有利于经济共同体的建设。^[1]

2015年3月28日,国家主席习近平于亚洲博鳌论坛演讲时说,在有关各方共同努力下,“一带一路”建设的愿景和行动文件已经制定。同一天,国家发展和改革委员会、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》。

截至目前,我国与“一带一路”沿线国家和地区的双边贸易总额在不断增长。由表1、表2可以看出:2012—2015年我国与大部分“一带一路”沿线国家和地区的出口额逐年上升,表明中国与“一带一路”沿线国家和地区的贸易关系越来越紧密。其中,中国与越南、新加坡、泰国等新兴市场国家的贸易增长率增速最快,而俄罗斯、法国、德国等与中国存在传统贸易往来的大国增速较慢甚至减少。新兴市场发展中国家资源丰富但缺乏高新技术的支持,而欧美国家需要较多的劳动力,“一带一路”能将沿线国家和地区的资源进行有效配置,实现合作共赢。

收稿日期:2016-03-25

基金项目:广东省教育厅2015广东高校重大科研项目——青年创新人才类项目“‘一带一路’战略背景下粤港澳物流协作创新发展研究”(2015WQNXCX174)

作者简介:刘小军(1984—),男,陕西省韩城市人,吉林大学珠海学院教师,澳门科技大学博士生,主要研究方向为物流与供应链管理创新、供应链信息系统、数据挖掘;张滨(1965—)男,天津市人,吉林大学珠海学院教授,博士,主要研究方向为区域经济、世界经济、物流与供应链管理。

表1 2012—2015年中国与“一带一路”沿线部分国家进口额

单位:亿美元

国家	2012	2013	2014	2015
越南	162.3	168.9	199.0	296.8
新加坡	285.2	300.5	308.3	275.6
印度	188.0	170.3	163.7	133.8
韩国	1 686.5	1 830.7	1 901.5	1 745.2
俄罗斯	441.0	396.2	416.1	332.6
泰国	385.4	385.2	383.8	371.7
德国	919.1	942.0	1 050.4	876.2
法国	241.2	231.1	270.9	246.6
巴基斯坦	28.0	32.0	27.6	24.8
印度尼西亚	319.3	314.2	245.2	198.9
马来西亚	583.0	601.4	556.6	533.0
菲律宾	196.4	182.3	209.8	189.8
英国	168.1	190.9	237.3	189.4

数据来源:中华人民共和国商务部官网。

表2 2012—2015年中国与“一带一路”沿线部分国家出口额

单位:亿美元

国家	2012	2013	2014	2015
越南	342.1	485.9	637.4	661.4
新加坡	407.5	458.6	489.1	521.1
印度	476.7	484.4	542.2	582.5
韩国	876.8	911.8	1 003.4	1 013.8
俄罗斯	440.6	495.9	536.8	348.0
泰国	312.0	327.4	343.0	383.1
德国	692.2	673.6	727.1	691.8
法国	269.0	267.2	287.1	267.7
巴基斯坦	106.8	110.2	132.5	164.5
印度尼西亚	342.9	369.3	390.6	343.5
马来西亚	365.2	459.3	463.6	440.6
菲律宾	167.3	198.4	234.7	266.9
英国	463.0	509.5	571.4	596.0

数据来源:中华人民共和国商务部官网。

“一带一路”战略的实施使跨境电商的发展前景变得十分广阔。“一带一路”政策针对跨境电商的关、检、税、汇等监管政策,仓储、物流及支付等配套服务都给予了许多便利,并选取了12个城市作为跨境电商试验区,为跨境电商的发展和突破

奠定了基础。从表3可以看出,2014年我国跨境电商交易规模为4.2万亿元,增长率为33.3%,占进出口贸易总额的15.2%。另外,2015年上半年我国跨境电商交易规模为2万亿元,同比增长42.8%,占我国进出口贸易总额的17.3%,并且占比逐年稳步增长。我国目前现有的跨境电商平台企业已经超过5 000家,通过平台开展跨境电商的企业已经超过20万家。随着近几年跨境电商的飞速发展,我国的跨境电商物流也在不断发展并与之匹配。我国的跨境电商物流发展起步较晚,但是因为市场广阔、需求量大,所以近几年发展速度明显加快,发展趋势日趋明显。随着国家政策的支持力度加大,亚马逊已经进驻上海自贸区开展跨境电商业务,阿里巴巴、一号店等著名电商企业也纷纷向跨境电商领域拓展业务。随之而来的是我国跨境电商物流较大的增长与利润空间,顺丰、三通一达、中国邮政等物流企业也相继推出跨境电商物流业务。

二、“一带一路”战略下跨境电商物流现状分析

(一)跨境电商物流研究文献综述

“一带一路”建设是国家三大战略之一,也是近期最受关注的话题之一。由于“一带一路”战略涉及国家和地区众多,辐射范围广,能很好地拉动沿线经济,国内外许多学者对此进行了深入的探讨并发表了自己的见解。

随着近几年国家政策的支持,国内掀起了一股“跨境电商”热潮,跨境电商物流的研究也逐渐

表3 2011—2016年我国跨境电商发展状况

年份	跨境电商交易规模/万亿元人民币	跨境电商交易规模同比增长率/%	进出口贸易规模/万亿元人民币	跨境电商占进出口规模比/%
2011	1.7	30.8	23.6	7.2
2012	2.1	23.5	24.3	8.6
2013	3.2	50.0	25.5	12.4
2014	4.2	33.3	27.7	15.2
2015e	5.5	31.0	30.7	17.9
2016e	6.8	23.6	34.4	19.8

注:数据来源于中国电子商务研究中心;e为估计值。

得到国内学者的重视,如何缩短跨境电商物流的时间、降低跨境电商物流成本等问题受到越来越多的关注。而国外的跨境电商发展较早,跨境电商物流的研究也较为成熟。表4梳理了国内外部分学者对“一带一路”战略和跨境电商物流发展的主要观点。

(二)“一带一路”战略下我国跨境电商物流发展现状

近几年,跨境电商的发展迅猛,同时,受到“一带一路”政策的指引,周边国家和地区跨境电商的发展势头良好。物流作为跨境电商的重头戏,跨境物流自然而然也就成了所有卖家迫切需要解决的问题。如今,“一带一路”战略构想为跨境电商物流提供了很好的发展机遇,为跨境物流带来了巨大的发展前景,具体表现为以下三大方面:

1. “一带一路”战略使沿线国家和地区物流基础设施不断改善

众所周知,“一带一路”战略是为了连接亚欧非大陆、连接东亚经济圈和欧洲经济圈。为此,沿线周边的国家和地区也互相合作,构建共同的基础设施,如大量投资建设铁路、高铁、机场、港口等物流设施。例如,哈萨克斯坦是连接欧洲与亚洲的陆路纽带,为了加强与中国的经贸往来,扩大对中国的稀有金属、肥料、小麦等物品的出口,中哈两国早于2013年就共同投资建设了连云港物流基地。中哈货运铁路专线从连云港到哈萨克斯坦的阿拉木图仅需10~15天,货物还可以在阿拉木图转运到欧洲。马来西亚为了配合中国的海上丝绸之路建设,也计划在马六甲打造一个国际港口。近来开通的“义新欧铁路”和“渝新欧铁路”等国际铁路等,也都是响应“一带一路”战略的成果。另外早在2013年2月,巴基斯坦时任总统扎尔达里已经宣布将瓜达尔港的全部经营权移交给中国海外港口控股有限公司(简称“中海港控”)。物流基础设施的不断完善,将为“一带一路”沿线国家和地区的跨境电商提供更多更好的物流服务。

表4 国内外部分学者关于“一带一路”和跨境电商物流的观点

作者	文献序号	发表时间	主要内容或观点
袁新涛	[2]	2014	沿线国家和地区深化合作,互信互助,努力打造亚欧利益共同体
李丹等	[3]	2014	“一带一路”战略是符合沿线国家和地区利益的国际区域合作战略
保建云	[4]	2014	“一带一路”建设为人民币国际化创造良好的国际分工与合作条件,也给人民币国际化带来风险
图尔	[5]	2015	“一带一路”倡议具有创新性,除了基础设施投资外,包括文化交流在内的人与人之间的联系也需要加强
万莹	[6]	2014	跨境电商物流存在速度慢、成本高、物流信息化落后的问题,需要国家政策的指导扶持和完善
冀芳等	[7]	2015	我国跨境物流高端服务与增值服务缺失,无法提供物流系统集成、供应链优化解决方案等
杜莉杰等	[8]	2015	跨境电商呈现出爆发性增长的态势,因此跨境物流行业快速发展,以满足超负荷运作的市场物流运输需求
沈丹阳等	[9]	2015	一些新的变化趋势在跨境电商物流方面:一是邮政体系的权重地位被打破;二是海外仓业务份额增长较快
Gesner G.H.	[10]	2015	跨境物流满意度的提升将促进跨境电商发展。长时间、高成本、低服务水平和物流增值服务的缺乏会阻碍跨境电商的发展
Kou B.	[11]	2015	网上购物的物流服务质量已经很难跟上电子商务的发展,需从物流的速度、安全和物流服务态度入手,提高网络购物物流服务质量

2. 我国的通关改革

在“一带一路”战略下,我国在清关、报关、报检方面不断改革创新,大大简化了通过的手续,缩短了通关的时间。例如,对一些来自“一带一路”相关国家的特定货品给予先入境后报关、关税优惠等。对于广东南沙自贸区,广州海关启动了“互联网+易通关”,使用现代化的通信工具使企业在网上即可进行报关,同时可以实时查询到通关的进程,省去了企业现场办理手续的相关费用和时间,提高了工作效率,使企业通关更便利。与此同时,相关的海关法规也陆续出台,如2015年5月发布的《海关总署关于调整跨境贸易电子商务监管作业时间和通关时限要求有关事宜的通知》指出,从2015年5月15日开始,各地海关必须保持365天的工作时间。在政策利好的大环境下,跨境电商物流一定会迎来新的历史转折点。

3. 我国与沿线国家和地区协作发展不断创新

目前,中国(杭州)跨境电商综合试验区已初步探索出适合跨境电商及其物流的相关管理制度

和政策,并大力推广至天津、上海、重庆、合肥、郑州、广州、成都、大连、宁波、青岛、深圳、苏州等12个城市的跨境电商综合实验区。这些专门为了方便跨境电商进出口而设立的跨境电商实验区,经过多年探索业已初见成效。例如,杭州海关根据跨境电商全程信息化的特点,目前已基本实现“企业备案、申报、征税、查验、放行、转关”等各个环节的无纸化,实现跨境电商全程通关无纸化。2016年3月9日是中国(杭州)跨境电商综合试验区设立一周年的日子,据统计,一年来,海关累计验放杭州综合试验区跨境电商零售出口商品价值29.3亿元、进口商品价值40.1亿元。相信在“一带一路”战略指引下,跨境电商试验区会不断完善,在跨境物流中扮演越来越重要的角色。

我国在与“一带一路”沿线国家和地区协作方面也有一些突破。如2015年11月11日,我国与巴基斯坦正式签署了合作协议,巴基斯坦向我国企业中海港控移交了瓜达尔港自贸区300公顷的土地,并且附加以43年的开发和使用权限。与此同时,珠海华发集团计划和中海港控集团在当地合作建设中国商品展示交易中心。该平台占地面积约25万平方米,集成了展销配送、中转通关、保税仓储等相关功能。这将对“一带一路”战略下中国以瓜达尔港自贸区为门户走向海外产生极为重要的影响。

三、“一带一路”战略下我国与沿线国家和地区跨境电商物流发展遇到的问题

(一)物流费用高且运输时间长

跨境电商物流涉及国内外的物流、海关、运输等多个环节,物流的产业链更长,环节更多,导致物流成本更高更复杂。尤其是海关和商检两个环节,其操作难度和风险更大,无形中增加了跨境电商物流的成本。据统计,跨境电商物流的成本占到商品总成本的20%~30%,平均1公斤包裹需要100元左右的运费。很多跨境电商中小企业综合考量之后,发现产品的利润空间还不足以支付物流的费用。

同时,跨境物流的运输效率低、时间长。除此之外,加上清关和商检周期长,更加延长了运输时间。例如,从我国通过国际小包运至欧洲或美国大概需要10~15天,而运至巴西则需要45天左右;

如果通过海运还会因为恶劣的天气而延长运输时间。跨境物流运输时间长成为制约跨境电商发展的一大障碍。

(二)售后服务问题难以有效解决

由于跨境电商物流运输线路长、涉及面广、环节多,往往会在某个节点出现货品质量受损或丢失、海关和商检风险、配送地址错误等一系列问题,这都会导致退换货问题的发生。除此之外,在欧美等一些发达国家和地区存在着“无理由退货”的消费习惯和文化,使得退换货的现象更加普遍。由于跨境电商物流环节涉及的国内外物流环节众多,程序复杂,因此退货周期长,售后服务难以保障,在很大程度上会导致消费者失去购买或再次购买的兴趣。对于跨境电商行业来说,退换货难题无疑是一道阻碍发展的屏障。

(三)通关效率低、时间长

跨境电商涉及不同国家之间的贸易,交易流程及物流过程都比较复杂和烦琐。其中涉及的通关、报关、报检、结汇、退税等流程的运作周期长、手续复杂等问题给电子商务运作带来了不便。还有一个原因是,很多国家和地区之间由于存在着政策、文化、习惯等不同的影响因素,所以在通关、报关、报检、结汇、退税和交接等环节规范准则不一致,从而导致跨境电商活动难以快速完成。

(四)跨境电商物流通道基础设施建设滞后

我国与“一带一路”沿线国家和地区物流通道建设方面存在诸多问题。比如,我国和中亚一些国家的铁路标准不统一,导致铁路运输运力明显不足;除了在铁路交通基础设施方面勉强实现基本连接之外,其他一些方面的基础设施连接情况比较差,甚至有的还没有开始起步,如在民航方面,我国具备与中亚相关国家通航条件的大型机场少,直航航线更少,直接影响着跨境电商物流的健康快速发展。

四、“一带一路”战略下我国与沿线国家和地区跨境电商物流发展建议

(一)结合“一带一路”发展规划,综合运用多种运输方式

我国提出了“十一五铁路规划”“十二五铁路规划”和“中长期铁路网”等一系列铁路发展规划,

陆路丝绸之路的铁路建设和海上丝绸之路互为补充、互联互通,共同形成了连接亚太经济圈及欧洲经济圈的物流网络。以往传统的货物出口主要是通过海运,中西部地区的货物不得不先进行公路运输或者铁路运输,把货物运送到港口再进行转运,导致的结果就是延长了运输时间,增加了运输成本。在陆路丝绸之路沿线国家和地区铁路标准逐步统一的情况下,我国的中西部跨境电商企业,可选择采用铁路运输或者海铁联运的方式把货物运送到亚洲和欧洲各国。^[12]

当然,在实施沿线国家和地区铁路标准化时遇到了诸多问题,比如,“中巴经济走廊”尽管铁路建设已有规划,但还未动工。要想通过“中巴经济走廊”和瓜达尔港使“一带一路”贸易走向中东或者欧洲,需要等待铁路建设完成才能实现。所以政府当务之急是要克服种种困难,加快类似于“中巴经济走廊”相关项目的进程,从而保障我国跨境电商物流快速、健康发展。

(二) 加快建设跨境电商物流海外仓库

我国政府、大型国有物流企业、跨境电商企业应该通力合作,在“一带一路”沿线国家和地区投资建设或者与当地相关企业合作设立跨境电商海外仓库。海外仓的物流模式,无论是对于物流企业还是对于跨境电商经营者和消费者都大有好处。在物流成本方面,货物批量运输能够产生规模效益,物流成本能够大幅度降低。同时,海外仓库能够解决本地的退换货问题,退换货品不需要经过二次清关、商检及跨境物流等环节,从而极大地降低物流成本。在物流效率方面,跨境批量运输使货物一次性清关、商检等,减少通关环节的复杂程序,货物的通关和运输效率也由此得到提高,再加上是在当地发货,能够快速对订单进行响应,配送时间也可大大缩短。

建立跨境电商物流海外仓库的重大意义不言而喻,但是,在跨境电商物流中,往往是民营企业、中小型电商企业、跨境物流企业所占份额比较大,由于各种风险导致其没有在海外建立仓库的强烈意愿。大型国有物流企业或者政府可以与阿里巴巴等大型跨境电商平台或企业合作,建立统一标准的“一带一路”跨境电商海外仓库,然后出租给众多跨境电商使用,同时在遵守当地法律、尊重当地宗教信仰的情况下,抓好服务质量,树立良好形

象,消除海外政府或者企业对中国的不良情绪。因此,在“一带一路”战略下推动跨境电商物流发展,必须将海外仓库作为打造中国跨境电商物流形象和品牌的重大工程来建设。

(三) 改善通关环境,提高通关效率

为了缩短跨境电商物流在通关、商检、结汇、退税等环节所用的时间,加快跨境电商物流发展步伐,响应“一带一路”战略,2015年4月27日,“一带一路”沿线的国内十大海关关长(青岛、济南、太原、郑州、西安、银川、西宁、兰州、乌鲁木齐和拉萨)签署了《丝绸之路经济带海关合作议定书》,构建区域通关和监管一体化。这种通关模式,不仅可以降低企业的通关成本,而且可以提高通关效率。但是这仅仅是在我们国内的一种便利,并不能与其他“一带一路”沿线国家和地区进行互联互通,从根本上真正提高跨境电商物流的效率和便利性。

因此,我国海关总署应该尽可能利用多种途径,让“一带一路”沿线更多国家和地区的海关、有关国际组织在多种贸易领域进行积极沟通和探讨,开展海关监管互认、信息交换、经认证的经营者(Authorized Economic Operator, AEO)互认、执法互助等合作。随着沿线国家和地区区域通关一体化格局的逐渐形成,其必将成为“一带一路”跨境电商物流发展的助推器。

(四) 构建跨境电商物流信息平台

根据当前跨境电商物流存在的货物无法全程追踪、各方之间难以衔接的问题,迫切需要构建一个完善的物流信息平台。需要“一带一路”沿线国家和地区相关政府部门通力合作,利用大数据、“互联网+”、物联网、智慧物流等先进技术,使跨境的内外电子商务企业、物流企业、海关等各方之间相互协调,共建一个可以对货物进行全程追踪、全程监控和无缝对接的信息平台,实现货物即时准确定位,为消费者提供保障。当然,要真正把“一带一路”沿线国家和地区纳入跨境电商物流的大平台进行相关贸易活动,是非常困难的一件事,当务之急则应该是对不同的国家或地区采取不同的策略,建立不同的平台分而治之。

在“一带一路”沿线国家和地区,我国与沿线各国或地区的合作重点是不相同的。比如,同中亚国家进行能源、农业开发和深度加工合作等,同东盟国家进行跨区域产业链和供应链合作,同欧

洲相关国家开展港口合作、共建物流中转中心等,根据和不同国家或地区的合作重点,设计不同的跨境电商物流信息平台发展模式,在建立能源交易平台、农产品交易平台或其他一些大宗商品交易平台的同时,结合线上和线下平台,把跨境物流企业、相关海关等融合在不同的电商平台当中,从而建立一些针对性强且有不同特点的跨境电商物流信息平台。久而久之,通过各方面的合作和共同努力,建立一个涵盖“一带一路”沿线所有国家和地区的跨境电商物流信息大平台。

五、总结

“一带一路”战略下,我国跨境电商的发展前景十分广阔。“一带一路”政策针对跨境电商的关、检、税、汇等监管,仓储、物流及支付等配套服务都给予了许多便利。跨境电商的发展离不开跨境物流,同时跨境物流的发展也需要电子商务来助推,两者相辅相成。面对“一带一路”战略下众多沿线国家和地区跨境电商物流协作较复杂这一状况,只有不断摸索更专业化的跨境电商物流,才能探索出高质量、高效率的跨境电商物流,为“一带一路”战略下跨境电商快速、健康发展提供强有力的支撑。

* 吉林大学珠海学院江晓文对本文亦有贡献,在此表示感谢。

参考文献:

[1] 龚雯,田俊荣,王珂.新丝路:通向共同繁荣[J].人力资源开

发,2014(5X):1.

- [2] 袁新涛.“一带一路”建设的国家战略分析[J].理论月刊,2014(11):5-9.
- [3] 李丹,崔日明.“一带一路”战略与全球经贸格局重构[J].经济学家,2015(8):62-70.
- [4] 保建云.论“一带一路”建设给人民币国际化创造的投融资机遇、市场条件及风险分布[J].天府新论,2015(1):112-116.
- [5] 达尼洛·图尔克.外国专家眼中的“一带一路”愿景[N].人民日报,2015-07-14(023).
- [6] 万莹.我国跨境电商物流的现状、挑战及对策[J].中国物流与采购,2014(20):68-69.
- [7] 冀芳,张夏恒.跨境电商物流模式创新与发展趋势[J].中国流通经济,2015,29(6):14-20.
- [8] 杜莉杰,尹春华.我国跨境电商物流发展现状研究[J].物流工程与管理,2015,37(8):68-70.
- [9] 沈丹阳,黄金利,何仕奇.我国跨境电商物流模式研究[J].价格月刊,2015(8):39-42.
- [10] GESNER G H. Cross-border e-commerce and logistics mode innovation [J].Research in transportation business & management,2015,12(3):21-35.
- [11] KOU B. Analysis and evaluation on logistics service quality for online network ecommerce[C]//2015 Fifth international conference on instrumentation and measurement, computer, communication and control (IMCCC).IEEE,2015:1012-1015.
- [12] 郭亚飞.我国跨境电商物流困境及对策建议解析[J].物流工程与管理,2015(9):153-154.

责任编辑:林英泽

The Study of Collaborative Development of Cross-border E-commerce Logistics in Countries along the Belt and Road

LIU Xiao-jun and ZHANG Bin

(Zhuhai College, Jilin University, Zhuhai, Guangdong 519041, China)

Abstract: In the light of the Belt and Road initiative, the cross-border e-commerce logistics should play the fundamental and supporting role in promoting the vigorous development of cross-border e-commerce. The smooth and effective development of cross-border e-commerce logistics will depend on the collaborative development of countries along the Belt and Road. At present, there are still some problems with the collaborative development, such as the high logistic cost, the long transportation time, the low efficiency of customs clearance, the lagged behind logistic infrastructure construction, etc. So, we should actively use all kinds of transport mode, develop modern overseas logistics warehouse of cross-border e-commerce, improve the environment of customs clearance, build a logistics information platform for cross-border e-commerce, and explore the development of cross-border e-commerce logistics with high quality and efficiency for the comprehensive implementation of the Belt and Road initiative.

Key words: the Belt and Road initiative; cross-border e-commerce; e-commerce logistics; overseas warehouse