

跨境电子商务物流模式及其演进方向^{*}

冀芳^a,张夏恒^b

(长安大学 a.文学艺术与传播学院; b.经济与管理学院,西安 710064)

摘要:跨境电子商务已在全球范围兴起,而跨境物流尚且不能匹配跨境电子商务的发展。目前,跨境电子商务的物流模式多为国际邮政小包和国际快递等传统物流模式,也涌现出海外仓、边境仓、国际物流专线、保税区和自贸区物流、集货物流、第四方物流等新兴物流模式,但仍无法满足日益增长的跨境电子商务发展需求。跨境物流的滞后成为制约跨境电子商务发展的主要因素之一,不仅表现在其与跨境电子商务的不匹配上,还表现在跨境物流发展本身的横向与纵向失衡上及其环境适应障碍等方面。因此,应促进跨境物流与跨境电子商务的匹配与协调,实现跨境物流的纵向协调和横向协调及其与环境的协调发展,并积极开展混合式跨境物流模式以及物流外包和物流本地化。

关键词:跨境电子商务;跨境物流模式;物流网络;物流环境;混合式物流模式;海外仓

中图分类号:F259.1;F713.36

文献标志码:A

文章编号:1674-8131(2015)04-0102-07

一、引言

近年来,跨境电子商务成为全球热点之一,备受各国政府和企业关注。北美与欧洲的跨境电子商务发展较为成熟,亚太与拉美则增速显著,非洲与中东也成为新兴的区域。海关总署曾披露,截止到2014年12月底我国先后在上海、杭州、重庆、郑州等16个城市开展跨境电子商务试点,在海关总署备案的跨境电子商务服务试点企业多达2000多家;在出口方面,共验放3823.5万份清单,涉及181个国家和地区,金额约20.4亿元;在进口方面,共验收411万余件包裹,金额约10.1亿元;跨境电子支付方面,国际货币信用卡与PayPal逐渐“走进来”,

以支付宝、财付通为代表的第三方支付企业已获得跨境支付业务试点资格,国内第三方支付逐渐“走出去”。除了开展试点工作外,中央与各地政府纷纷出台一系列政策与措施,扶持跨境电子商务的发展,一些相关的制度与流程逐渐得到完善。

与此同时,针对跨境电子商务的研究也不断涌现。有的学者基于与传统贸易比较的角度进行研究,比如:柴跃廷(2013)研究了网络环境下国际贸易的新特征,提出跨境电子商务的一些问题,并探求解决方案;鄂立彬等(2014)比较了跨境电子商务与传统贸易模式的差异,剖析我国发展跨境电子商务时面临的机遇与挑战,并从政府层面与企业层面提出政策建议。有的学者基于跨境电子商务的表

* 收稿日期:2015-03-30;修回日期:2015-05-11

基金项目:陕西省社会科学基金资助项目(12K115);中央高校基本科研业务费专项资金资助项目(310833155010)

作者简介:冀芳(1982—),女,山东济宁人;副教授,博士,硕士生导师,在长安大学文学艺术与传播学院任教,主要从事网络与新媒体研究。

张夏恒(1982—),男,山东济宁人;经济师,博士生,在长安大学经济与管理学院学习,主要从事物流管理与电子商务研究。

征与评价进行探析,比如:陈剑玲(2012)从解决消费者争议的角度对跨境电商进行了一些研究;杨坚争等(2014a)研究认为,跨境电子商务的应用水平随企业规模的递增而逐升,同一规模企业在跨境交易的不同环节运用电子商务的能力也存在差异;程宇等(2014)重点研究了福建的跨境电子商务,提出一系列具体的发展对策;杨坚争等(2014b)通过实证研究,结合因子分析法构建了跨境电子商务评价指标体系;赵志田等(2014)从产业创新系统理论出发,提出多主体协同发展,以环境、网络和知识技术等子系统相互作用推动跨境电子商务发展。更多学者对制约跨境电子商务发展的障碍进行了多方面的探讨,比如:刘娟(2012)认为在小额跨境外贸电子商务中,通关、物流与信用问题突出;来有为等(2014)认为通关、市场监管与结汇制约着跨境电子商务的发展;上海社会科学院经济研究所课题组(2014)的研究表明,我国现行管理体制、政策、法规及现有商业环境等条件无法满足跨境电子商务发展需求;王林等(2014)通过实证分析,提出跨境物流是跨境电子商务规则需求的瓶颈;杨坚争等(2014c)认为我国外贸企业跨境电子商务在电子支付、通关、物流方面存在问题较多,且缺乏系统的法律法规;张建芹等(2014)认为跨境电子商务存在消费者不信任、服务体系不完善、语言及地理环境障碍等问题;任志新等(2014)认为跨境电子商务将对外贸转型升级产生影响,并针对跨境电子商务中的通关、支付、信用与物流等问题提出对策建议。

学者们在研究跨境电子商务之余也对跨境物流略有研究,但总体上看,成果较少,且多是基于“海外仓”角度的分析,认为“海外仓”能够有效解决跨境电子商务中的物流问题。比如:李向阳(2014)认为邮政、国际快递与海外仓是三种较为常用的跨境电子商务物流方式,通过建立海外仓、强化物流监控与预测、争取政府政策支持等措施能够推动跨境电子商务物流网络的建设;吕红(2014)认为跨境电子商务零售出口物流存在成本、速度、信息化等问题;张夏恒等(2015)研究表明,海外仓模式是一种有效解决跨境电子商务物流困境的跨境物流模式。

贸易与物流相伴共生,二者之间也相互影响、相互制约。跨境电子商务的发展,必然刺激跨境物流的兴盛。然而,虽然在跨境电子商务的影响下跨境物流也涌现出一些新模式,但是目前跨境物流的

发展没有跟上跨境电子商务的脚步,并成为制约跨境电子商务进一步发展的障碍之一。跨境电子商务目前常用的模式主要有国际邮政小包和国际快递,虽然海外仓从2014年兴起,并呈现出增长态势,但仍未成为主流模式。跨境电子商务物流受全球范围诸多因素的影响,如市场环境、服务体系、语言、电子支付、网络、通关等很多方面,但是大部分研究都只是提出物流是跨境电子商务无法回避的难点,也是制约其发展最重要的障碍,却并没有深入研究跨境电子商务物流模式的演进及其方向和路径。有鉴于此,本文基于目前跨境电子商务常用的物流模式,从物流网络的角度,探究跨境物流对跨境电子商务发展的制约,进而提出跨境电子商务物流模式演进方向。

二、跨境电子商务常用的物流模式

跨境电子商务是在国内电子商务的基础上发展起来的,是全球经济一体化、互联网络无国境化、国际贸易深化发展相互交织融合的产物,具体指交易主体位于不同国境,通过互联网络平台在“线上”进行浏览、下单、支付等活动,再通过“线下”的跨境物流实现商品送达的一种电子商务模式(张夏恒等,2015)。跨境物流早已存在,起初的表现形式为国际邮政包裹(如各国邮政)与国际快递(如UPS、FedEx、DHL等)。无论跨境电子商务还是跨境物流,都强调跨境的概念,即供需双方分属不同的国家或地区。与国内电子商务和国内物流相比,它们更为复杂,不仅涉及海关、商检、汇率、国际金融等,还受到国际政治、经济、社会等因素的制约。在跨境电子商务发展的推动下,与之相关的跨境物流不再拘泥于国际邮政小包、国际快递或托人捎带等传统物流模式,一些新兴物流模式不断涌现,且呈现出快速发展的态势,如海外仓的兴起与发展等。

1. 传统物流模式

传统物流模式主要包括国际邮政小包与国际快递两种。它们在跨境电子商务之前就已经存在,并历经长期的发展。国际邮政小包指通过万国邮政体系采用个人邮包的形式实现商品的运输,比如中国邮政、新加坡邮政、英皇邮政等;国际快递指通过国际快递公司实现商品的物流与配送,比如UPS、FedEx等。在跨境电子商务兴起之初,国际邮政小

包与国际快递成为首选的跨境物流模式,其中国际邮政小包得益于成本低、清关容易等优势,在实际跨境物流中使用最为普遍。国际邮政小包在时效性、安全性、追溯性等方面存在劣势,对商品的体积、重量与形状也有较大的限制;而国际快递具备时效性高、丢包率低等优点,但存在价格高、特色商品无法速递等劣势。

2. 海外仓

海外仓也称海外仓储,是近两年兴起的物流模式,具体指在输入国预先建设或租赁仓库,采用国际运输提前将商品送达该仓库,然后通过跨境电子商务实现商品的销售,再采用输入国物流直接从仓库发货与配送。海外仓是跨境电子商务物流发展的一个突破,是近两年诸多企业常采用的一种跨境物流模式,如 Amazon、eBay 等企业都与政府合作建设海外仓,大龙网、FocalPrice 等企业都自建海外仓,顺丰、韵达等企业涉足海外仓市场。与传统物流模式比较,海外仓能有效解决物流时间、成本、海关、商检、商品本地化、退换货等诸多传统物流模式难以解决的难题。但是,海外仓也存在诸多风险与问题,如海外仓的建设、租赁、运营都需要资金、人员的投入,对前期的销售预测要求也极高。

3. 边境仓

边境仓与海外仓类似,区别在仓库的空间位置,海外仓存在于输入国,边境仓则处于输入国的邻国。具体指在输入国的邻国边境建设或租赁仓库,将商品预先送达该仓库,通过跨境电子商务实现销售,再从该仓库发货。根据所处地域的不同,边境仓分为绝对边境仓与相对边境仓。绝对边境仓指交易双方处于相邻的国家,仓库设在与输入国相邻的输出国城市,如我国在哈尔滨或中俄边境的城市设立仓库,实现对俄罗斯的跨境电子商务交易;相对边境仓指交易双方处于不相邻的国家,仓库设在输入国相邻国家的边境城市,如我国对巴西的跨境电子商务交易,在与之相邻的阿根廷、巴拉圭、秘鲁、哥伦比亚或委内瑞拉等国家的临近边境城市设立仓库。相对边境仓对输入国而言属于边境仓,对输出国而言属于海外仓。边境仓具有海外仓无法实现的优势,可以规避输入国的政治、税收、货币、法律等风险,并能有效利用区域政策,如南美

自由贸易协定、北美自由贸易区等。

4. 国际物流专线

国际物流专线指针对特定国家或地区推出的跨境专用物流线路,物流起点、终点、线路、运输工具、时间、周期基本固定。物流专线的时效比国际邮政小包快,成本比国际快递低,能够规避清关与商检风险。针对特定区域的跨境电子商务而言,国际物流专线是一种有效的跨境物流方案。但是物流专线具有区域局限性,只能用于特定的跨境物流需求或者作为跨境物流的周转与衔接环节。目前的物流专线主要有航空专线、铁路专线、大陆桥专线、海运专线与多式联运专线等,如顺丰的深圳—台北航空线、中欧(武汉)冠捷班列、渝新欧专线、敦煌网的 e-ulink 专线物流服务等。

5. 自贸区或保税区物流

自贸区或保税区物流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,再通过自贸区或保税区的仓储实现分拣、包装等,通过集中运输实现商品的物流与配送。这一新兴物流模式是伴随跨境电子商务的发展而出现的,是依托自贸区或保税区的物流新兴服务模式。自贸区或保税区物流能够实现规模经济效益,利于降低物流成本、缩短物流时间,还利于享受自贸区或保税区的优惠政策。通过自贸区或保税区物流,能够享受自贸区或保税区的综合优势与优惠措施,尤其是在物流、通关、商检、收付汇、退税等方面的政策,简化跨境电子商务与跨境物流的繁琐流程。如 Amazon 在上海自贸区引入全球商品线,通过自贸区仓库实现物流配送。

6. 集货物流

集货物流是跨境电子商务飞速发展的一种产物,指先将商品运输到本地或当地的仓储中心,达到一定数量或形成一定规模后,通过与国际物流公司合作,将商品运到境外买家手中;或者将各地发来的商品先进行聚集,然后再批量配送;或者一些交易商品类似的跨境电子商务企业进行战略联盟,成立共同的跨境物流运营中心,利用规模优势和优势互补实现降低跨境物流费用的目的。比如:米兰网在广州与成都自建了仓储中心,商品在仓储中心

聚集后,通过与国际快递合作将商品发到国外买家;大龙网在深圳设立仓储中心,采用集中发货方式,既提高了整体效率,又降低了物流成本。

7. 第四方物流

第四方物流指为跨境电子商务的交易方、第三方提供物流咨询、规划、信息等服务内容,是一个供应链集成方,通过整个供应链的影响力调配与管理供应链条的各类资源,在解决跨境电子商务的物流需求基础上整合资源,实现物流信息共享和社会物流资源充分利用。基于跨境电子商务与跨境物流的复杂性,涌现出一批第四方物流模式,为跨境物流添加了新的解决方案。比如:Axado 通过与全球超过 150 家物流公司合作,为跨境电子商务相关方提供一揽子的物流解决方案;速四方等第四方物流公司除了可提供物流专线服务外,还推出货源分拣、在线收付、在线推广、全球物流与仓储等服务内容,并开始涉足大数据、信息技术与金融增值服务。

三、跨境物流对跨境电子商务发展的制约

1. 跨境物流无法匹配跨境电子商务的发展

跨境电子商务包括网络平台、支付、物流等环节,各环节间相互制约。互联网与信息技术的发展与成熟,促使跨境电子商务在网络平台与支付环节发展较快,而跨境物流层面则相对滞后。当前,消费者的个性化与多样化需求日趋成为主流,伴随跨境电子商务的飞速发展,对跨境物流的需求已不再局限于商品的运输与送达,对时间、安全、价格、服务等需求更为明显,进而衍生出各类物流增值服务需求。较低的跨境物流水平已经开始制约跨境电子商务的发展,并会反作用于跨境物流自身,加剧跨境物流的落后态势。在跨境电子商务与物流的整体系统中,跨境物流与跨境电子商务的水平尚且不能匹配,成为制约跨境电子商务的主要因素之一。

2. 跨境物流纵向发展失衡

从纵向发展角度看,跨境物流是一个整体供应链条,从商品供应所需的集货、入库、仓储、包装,到商品空间位移的运输、分拣、转运、配送等环节,还包括跨境物流所特有的海关与商检环节,形成了跨

境物流的纵向发展链条。集货、仓储、运输、海关、商检与配送等环节则成为跨境物流纵向链条中的关键节点。在国内物流的基础上,跨境物流增加了国际运输、清关与商检等环节,尤其是清关与商检环节,涉及不同的国家,不仅内容更为复杂,而且存在国家政策与标准不同的风险,而国际运输无论从时间上还是从成本上都对物流提出了更高要求。一些学者多次提到通关环节严重阻碍着跨境物流的效率与发展(刘娟,2012;来有为等,2014)。这些都导致跨境物流的纵向发展失衡。

3. 跨境物流横向发展失衡

从横向发展角度看,以国境为分割标准,跨境物流包括输出国物流、国际运输与输入国物流三大横向环节。目前,输出国物流多集中在国内,经过多年电子商务的发展,物流各环节发展较为成熟,各功能间的衔接与配合已较为顺畅。国际运输从单独层面看,在多年国际贸易的推动下,也具有一定的发展水平。输入国物流由于涉及不同国家的物流基础、政策与标准要求等因素,从全球范围来看,不同国家之间的物流发展水平差异较大,其中,发达国家的物流水平较高,发展中国家与一些新兴经济体物流水平则相对滞后。跨境电子商务突破了国境的限制,并会带来短期内物流需求的膨胀。此外,受益于电子商务的信息化发展,国内物流的信息化水平较高,能够实现物流的可追溯、可视化与透明化;而跨境物流横向层面中的国际运输与输入国物流环节在信息化方面发展相对滞后,无法实现与输出国物流的信息化对接。跨境物流的横向各环节间存在协调与配合问题,尤其是国际运输和输入国物流环节严重制约着跨境物流的效率,造成跨境物流横向发展失衡。

4. 跨境物流存在环境适应障碍

跨境物流无法脱离各种环境的影响,如物流服务对象、物流内部环境、物流外部环境等。更多情况下,跨境物流受限于输入国的政治、经济、法律、社会、技术等环境的制约。随着经济全球化的深化发展,世界范围内经济、政治、金融与外交的相互影响不断增强,对跨境物流也会带来严峻的考验。世界经济的新常态导致多元分化与不确定性趋势,而全球经济的不确定性又加剧了跨境物流的风险。

跨境物流的物流环境存在国家间的差异,语言、社会习俗、文化的差异导致沟通的障碍;各国间的政治、法律、税收等差异,尤其是对外限制、贸易壁垒等严重制约着跨境物流的发展;各国间的物流技术、信息技术、支付技术、基础设施参差不齐,也加剧了跨境物流网络的衔接与配合障碍。

四、跨境电子商务物流模式演进方向

1. 促进跨境物流与跨境电子商务的匹配与协调

跨境物流与跨境电子商务相互促进、相互制约,从整体系统的角度出发,必须推动跨境物流与跨境电子商务的相互匹配。跨境物流与跨境电子商务在资源上有重合与交融,应基于二者的协调发展实现相关资源共享,尤其是在信息沟通、技术共享、供应链整合等方面。如移动网络与移动技术对跨境物流与跨境电子商务都产生着深远的影响,跨境物流需要适应跨境移动电子商务的趋势,提供移动化物流服务以及物流查询和可追溯的移动化等。在信息与数据共享方面,跨境电子商务更需要与跨境物流通力合作,尤其在货源、销售预测、仓储、客户投诉、物流线路优化等方面。通过推动跨境物流与跨境电子商务的协调与匹配,能够缩短物流时间,降低物流成本,减少退换货物流的发生,提高跨境物流满意度;同时也利于提高跨境电子商务的满意度与消费者口碑,反向促进跨境物流的良性发展。

2. 实现跨境物流的纵向协调和横向协调

跨境物流的横向层面包括输出国物流、输出国海关与商检、国际运输、输入国海关与商检、输入国物流、输入国配送等,有时还会出现退换货等逆向物流;在纵向层面包括接单、收货、仓储、分类、编码、理货、分拣、转运、包装、贴标、装卸等,还会涉及支付、报关、纳税、售后服务、退换货物流等,从而构成跨境物流网络。在这一物流网络中,会涉及多个国家与多个企业或个体。物流网络中任一个环节的不畅都会导致跨境物流出现问题。所以,需要从跨境物流网络的整体性角度出发,强化跨境物流横向与纵向层面的配合与协调,促进电子商务物流网络的通畅。尤其是多国间、物流节点的多企业间、跨境配合的多个物流企业间,要强化沟通,增加协作,通过商品的分类、包装、运输方式、运输路线与

配合等多角度与多节点推动跨境电子商务物流整体网络的良性发展。

3. 加快跨境物流与环境的协调发展

跨境物流无法回避环境的影响,尤其是输入国的物流环境。在开展跨境物流之前,需要熟悉与之相关的政策、法律、规律、制度、习惯等,还要了解输入国的政治动态、经济发展水平、居民的消费习惯、海关与商检规定、国家税收政策等诸多环境要素。发展跨境电子商务,需要与输入国当地资源进行合作,寻求适宜的当地合作伙伴,并积极与该国政府、职能部门进行沟通,推出适合其需求的物流服务内容。在有条件的情况下,可建设当地语言的网站以及客服资源,并实现物流人才的本地化。采取诸如此类的具体措施,积极有效地推动跨境物流与环境的协调发展。

4. 发展混合式跨境物流模式

跨境电子商务与跨境物流的复杂性决定了跨境物流模式不应局限于固定的物流模式,也不应拘泥于单一类别。跨境电子商务面对全球市场,要求跨境物流突破国家的限制,同一物流模式在一国的适用不一定意味着也适用于其他国家。就跨境电子商务发展的实践来看,跨境物流更倾向于混合式的模式。混合式物流模式具体指在众多跨境物流模式中,采用两种或两种以上的跨境物流模式,如物流专线+海外仓、物流专线+海外仓+边境仓、国际快递+海外仓等。混合式跨境物流模式适用于复杂多变的跨境市场,能够提高跨境物流效率,降低跨境物流风险。随着跨境电子商务的发展,需要针对不同的国家和不同的商品种类,乃至在不同的时间阶段,适时推出合适的混合式跨境物流模式,满足跨境物流需求,凸显跨境物流模式的聚合效应。

5. 推动物流外包与物流本地化

在跨境电子商务市场中,虽然有一些企业通过自建物流体系来实现跨境物流需求,但是,由于跨境电子商务较国内电子商务更为复杂,风险更高,所以自建物流的整体优势可能不再显著。通过物流外包与物流本地化,能够实现专业化的优势。物流外包就是将跨境物流转嫁于专业的第三方物流公司或第四方物流公司,借助其专业的资源与物流

优势,满足跨境物流的需求。除了 UPS、FedEx、顺丰、申通等专业第三方物流公司外,第四方物流资源逐渐涌现,并呈现出大幅增长的趋势。物流本地化则是通过与输入国物流资源合作,强化物流的本地化运作。其中,海外仓是一种典型的物流本地化。此外与输入国物流企业合作,充分利用其物流资源,也是物流本地化的一种趋势。比如:洋码头在洛杉矶和伦敦建立海外总部,着手本地化运作;顺丰物流与荷兰邮政合作推出“欧洲小包”服务;法国 Cdiscount 借助巴西本土 Cnova Brasil 完善的物流配送资源合力开拓巴西市场;等等。

五、结论和启示

跨境电子商务已在全球范围兴起,而跨境物流尚且不能匹配跨境电子商务的发展。目前,常用的跨境物流模式多为国际邮政小包与国际快递,这两种传统的跨境物流模式已无法满足日益增长的跨境电子商务发展需求。跨境物流的滞后成为制约跨境电子商务发展的主要因素之一,不仅表现在其与跨境电子商务的不匹配上,还表现在跨境物流发展本身的横向与纵向失衡上以及环境适应障碍等方面。因此,应促进跨境物流与跨境电子商务的匹配与协调,实现跨境物流的纵向协调和横向协调以及跨境物流与环境的协调发展,并积极发展混合式跨境物流模式以及物流外包和物流本地化。

跨境电子商务的兴起与发展正值我国步入经济新常态阶段,我国经济新常态也对跨境物流的发展带来了新的挑战(何黎明,2014)。无论是从政府层面,还是从企业层面,都要以正确的心态去应对经济的新常态,从跨境电子商务与跨境物流的现状出发,结合经济新常态背景,切实制定可行的政策与措施,推动跨境电子商务和跨境物流的良性发展。在政府层面,通过改革的深化,打破体制障碍,从匹配供需的新变化入手,把握市场干预与监管的幅度,制定切实可行的政策与制度,培育跨境电子商务与跨境物流的生长土壤;完善社会基础设施建设与服务监管制度建设以及人才培养体系的建设,推动跨境电子商务与跨境物流的创新发展;同时,应主要从政策、法律、制度、环境、监管等方面入手,以市场发展为导向,杜绝过多的行政干预。在企业层面,顺应国家相应的发展政策,增大对跨境电子商务与跨境物流的重视程度与投入,在注重欧美成

熟市场的同时也要关注拉美与非洲等新兴市场,重视和强化信息技术、网络技术、大数据、云计算、云物流等相关技术的投入与应用。只有这样,才能在经济新常态下实现跨境电子商务和跨境物流的健康与良性发展。

参考文献:

- 柴跃廷.2013.跨境电子商务相关问题分析[DB/OL].新浪微博,(2013-11-28)[2015-04-27].http://vdisk.weibo.com/s/z7JXI3V_msnt8Y
- 陈剑玲.2012.论消费者跨境电子商务争议的解决[J].首都师范大学学报(社会科学版)(2):154-156.
- 程宇,陈明森.2014.福建跨境电子商务发展机遇与对策[J].亚太经济(5):115-120.
- 鄂立彬,黄立稳.2014.国际贸易新方式:跨境电子商务的最新研究[J].东北财经大学学报(2):22-31.
- 何黎明.2014.“新常态”下我国物流与供应链发展趋势与政策展望[J].中国流通经济(8):4-8.
- 来有为,王开前.2014.中国跨境电子商务发展形态、障碍性因素及其下一步[J].改革(5):68-74.
- 李向阳.2014.促进跨境电子商务物流发展的路径[J].中国流通经济(10):107-112.
- 刘娟.2012.小额跨境外贸电子商务的兴起与发展问题探讨——后金融危机时代的电子商务及物流服务创新[J].对外经贸实务(2):89-92.
- 吕红.2014.跨境电子商务零售物流问题探析[J].对外经贸实务(5):87-89.
- 任志新,李婉香.2014.中国跨境电子商务主推外贸转型升级的策略探析[J].对外经贸实务(4):25-28.
- 上海社会科学院经济研究所课题组.2014.中国跨境电子商务发展及政府监管问题研究——以小额跨境网购为例[J].上海经济研究(9):3-18.
- 王林,杨坚争.2014.跨境电子商务规则需求影响因素实证研究[J].当代经济管理(9):18-23.
- 杨坚争,刘涵.2014a.我国不同规模企业跨境电子商务应用状况调查分析[J].当代经济管理(1):25-29.
- 杨坚争,郑碧霞,杨立钜.2014b.基于因子分析的跨境电子商务评价指标体系研究[J].财贸经济(9):94-102.
- 杨坚争,于露.2014c.我国外贸企业跨境电子商务的应用分析[J].当代经济管理(6):58-63.
- 张建芹,蒋凤娟.2014.跨境电子商务存在问题与发展对策[J].商业经济(9):55-58.
- 张夏恒,马天山.2015.中国跨境电子商务物流困境及对策建议[J].当代经济管理(5):51-54.
- 赵志田,杨坚争.2014.产业创新系统理论下中国跨境电子商务发展研究[J].中国发展(2):25-30.

Development Path of Cross-border E-commerce Logistics

Ji Fang^a, ZHANG Xia-heng^b

(*a. School of Literary Arts and Communication; b. School of Economics and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, China*)

Abstract: The cross-border e-commerce rises world wide, but the logistics development level of cross-border e-commerce cannot adapt to the development of cross-border e-commerce. At present, on the terms of cross-border e-commerce logistics model there are traditional way such as international postal parcel and international express and some emerging ways as well such as overseas storage, border storage, international logistics special line, bonded zone and free tariff area logistics, goods collection logistics, fourth party logistics, however, which cannot meet the demand of increasing cross-border e-commerce development. The lag of cross-border logistics becomes one of the main factors restricting cross-border e-commerce development, which cannot match up with the cross-border e-commerce, and there are also other problems such as imbalanced development of cross-border logistics and environmental adaptation obstacles. Therefore, the match-up and coordination of cross-border e-commerce and cross-border logistics should be enhanced to realize coordinating development of cross-border logistics. Mixed cross-border logistics models should be promoted and logistics outsource and localization should be explored.

Key words: cross-border e-commerce; cross-border logistics; logistics network; logistics environment; mixed logistics models; overseas storage

CLC number: F259.1; F713.36

Document code: A

Article ID: 1674-8131(2015)04-102-07

(编辑:南 北;段文娟)

中国社会科学院工业经济研究所所长 黄群慧研究员莅临重庆工商大学讲学

2015年6月18日,中国社会科学院工业经济研究所所长黄群慧研究员莅临重庆工商大学讲学,主题为“工业化后期的中国经济:趋势性变化与风险”。黄所长从中国经济发展新阶段、经济增速放缓的趋势与经济失速风险、经济服务化趋势与制造业空心化风险、去产能化趋势与经济债务风险、两化融合趋势与新工业革命风险、供给要素集约化趋势与要素市场改革滞后风险和价值链攀升趋势与两端挤压风险等方面,结合CPI和PPI等指标数据清晰而生动地诠释了经济新常态就是工业化;并就我国工业化基本特征及其未来20年发展面临的问题,从内生变量和外生变量等角度作了详细的解读,同时对中国工业化后期经济增长率的减速也作了相应解释。他强调,实现工业化并不意味着工业化时代的终结,对于刚刚步入工业化后期的中国而言,其工业化进程还远未结束,制造业的重要地位并未改变。