

上海到西班牙COD小包物流专线-跨境电商物流-七天签收回款

产品名称	上海到西班牙COD小包物流专线-跨境电商物流-七天签收回款
公司名称	深圳市森鸿国际物流集团有限公司-欧洲电商小包
价格	15.00/KG
规格参数	品牌:西班牙COD物流 主营业务:西班牙跨境电商小包物流 服务:代收货款一件代发双清包门
公司地址	深圳市宝安区沙井街道马安山社区鞍胜路35号一层-东
联系电话	18170872539 18170872539

产品详情

我国跨境电商发展面临着跨境物流成本高、运营费用高和跨境电商平台强等制约因素。本文以商品流、物流、信息流和资金流为基础，基于供应链视角，分析商品流、物流、信息流和资金流协同发展机制，厘清我国跨境电商发展模式优化机制。较后，从提高跨境物流效率、改善跨境物流信息和资金转换能力、建立企业联盟、完善人才培养方案等方向，提出优化我国跨境电商协同发展策略，以此促进跨境电商可持续发展。

面对错综复杂的*局势，提出了构建以国内大循环为主体，国内双循环相互促进的新发展格局。促进*大循环发展，重在提高*贸易水平。面对*新形势，*贸易发展也面临新的挑战，2020年跨境电商逆势增长，已经成为推动进出口增长新的动能。当前，借助数字经济的力量，推动跨境电商发展，是*贸易持续发展不可或缺的力量。如何扩大跨境电商市场规模，降低跨境电商交易成本，实现降本增效，是我国跨境电商发展亟需解决的问题。本文尝试从商品流、物流、信息流和资金流协同发展角度，优化我国跨境电商模式，提高跨境电商平台、跨境物流和跨境转移支付三大跨境电商主体协同运营效率，实现跨境电商可持续发展。学者们从不同视角分析我国跨境电商发展模式。郭海玲等（2021）从跨境电商信息服务生态系统的角度出发，认为跨境电商信息系统是一个信息资源整合、共享、传递、互动多功能的竞合共生、动态调节的生态系统。岳森和冯莉（2021）基于信息协同发展视角，从信息协同和“TaaS”（贸易即服务）的角度重构我国跨境电商发展。陶春博和王伟（2021）则从视角分析跨境电商发展，借助技术的去中心化、安全性和不可篡改性等特点，构建跨境电商的业务层、层和物理层，同时优化跨境电商综合服务平台，实现资源合理利用。张远惠（2021）基于系统论的角度，认为跨境电商涉及供应商、零售商和批发商等多个行为主体，跨境电商发展是多个行为主体直接相互作用、相互协同的结果。杜志平和区钰贤（2020）基米岩（北京科技大学天津学院天津301830）内容摘要：我国跨境电商发展面临着跨境物流成本高、运营费用高和跨境电商平台强等制约因素。本文以商品流、物流、信息流和资金流为基础，基于供应链视角，分析商品流、物流、信息流和资金流协同发展机制，厘清我国跨境电商发展模式优化机制。较后，从提高跨境物流效率、改善跨境物流信息和资金转换能力、建立企业联盟、完善人才培养方

案等方向，提出优化我国跨境电商协同发展策略，以此促进跨境电商可持续发展。关键词：跨境电商；商品流；物流；信息流；资金流中图分类号：F713 文献标识码：A
文章编号：2095-9397（2022）09-0136-05 文章著录格式：米岩.我国跨境电商发展模式优化机制研究——基于供应链视角[J].商业经济研究，2022（9）：136-140于组合契约模型，分析跨境电商的协调决策机制，发现与分散决策相比，集中决策下各成员之间*能有效协调运作；并且，制造商海外仓提高物流服务水平可以为跨境电商供应链带来利润增长。综上，现有研究基于信息服务生态、信息协同、和系统论等视角，分析了我国跨境电商发展模式，大多是基于跨境信息传播或者跨境物流发展等视角，缺少跨境主体间协同分析，不利于跨境电商多个主体融合发展，会降低跨境电商运营效率。本文尝试从供应链视角出发，以跨境电商商品流、物流、信息流和资金流为基础，优化我国跨境电商发展模式，然后提出四者协同发展对于跨境电商发展的作用。较后基于提高跨境物流效率、改善跨境物流信息和资金转换能力、建立企业联盟、完善人才培养方案等方向，提出优化我国跨境电商协同发展策略，以此促进跨境电商可持续发展。

我国跨境电商发展现状与存在的问题

（一）我国跨境电商发展现状2014年以来，我国跨境电商进出口总值一直保持增长态势，2020年**个季度进出口总值已经*过2019年全年。图1显示了2015-2020年我国跨境电商市场规模和进出口总额，发现跨境电商市场交易规模不断上升，增长率在2018年有小幅下降后，已经得到回升，2020年仍然维持在20%的水平。跨境电商零售进出口总额也稳步上升，增长率在2019年下降后，2020年得到回升，维持在50%的增长水平。综上，我国跨境电商发展已经**很大成就，并且2020年我国跨境电商进出口总值达到1.69万亿元，增长31.1%，远*我国货物贸易进出口总值的增长率。但我国跨境电商发展还存在很多问题，制约其可持续发展。

（二）我国跨境电商发展存在的问题跨境物流运输成本高。图2显示我国跨境电商成本组成中，物流成本占比20%-30%，远国内电商物流费用所占比例，较高的物流成本会限制跨境电商发展。首先，相较于国内成熟的物流市场，跨境物流平台发展较晚，并且跨境电商物流距离远，各个国家基础设施建设标准不一致，这些都提高了跨境电商物流成本。其次，单个的跨境电商订单，使得跨境物流需求碎片化发展，运输频次高，运输规模经济效应低，单件商品物流运输成本高，不利于跨境物流可持续发展。较后，我国跨境电商的消费者大多分布在欧洲和北美地区，虽然近年来东盟国家占比有所上升，但发达地区仍然是主要消费者，其距离我国较远，跨境运输需要经过很多国家，并且很多所经区域**势不稳，提高了跨境运输风险，增加了运输成本。跨境电商运营成本高。图2显示我国跨境电商运营成本占总成本的10%-15%，这些都属于制度成本和交易费用。依托跨境物流模式优化和协同发展，可以降低这一部分成本，实现跨境电商降本增效。跨境电商相较于国内电商较大的区别即出入境。现有通关政策更多基于传统外贸企业而**，致力于监管外贸企业通关运输。随着国内跨境电商的发展，现有通关政策已经无法适应跨境电商以邮寄和快件为特征的商品运输。由于很多快件商品是小件物品单独出关，没有形成一定规模，使得商品出关时间长、效率低下，从而提高了跨境电商时间成本，会降低消费者消费的及时性，降低消费满意度。跨境电商平台强，平台佣金费用高。

当前，我国跨境电商模式包括批发贸易模式（）、批发零售兼营模式（速卖通）、开放平台的POP模式（环球易购）、海外直购和海外优选等模式。这些跨境电商营销模式大多以平台为主，其他制造商和零售商以入驻形式加盟。平台存在很强性，即平台控制跨境电商的主要客户资源，显示跨境电商佣金成本占到总成本的10%-15%。而外贸企业和制造企业只能遵守平台**的规则，存在很高交易成本和沉没成本，降低了跨境电商上游企业生产积极性，没有为多方共同协作创造条件，不利于商品、物流、信息和资金共享。一家*大的体制和模式，虽然可以形成*效应，但是不利于供应链上多方

协同发展，降低供应链稳定性，抑制跨境电商持续发展。综上所述，我国跨境电商市场规模不断扩大，市场交易额不断创出新高。但也还存在跨境运输成本高、跨境电商运营成本高、性强等问题，这些会提高跨境电商成本，降低跨境电商运营效率，制约其长期可持续发展。因此，我国必须以商品流、物流、信息流和资金流为基础，优化跨境电商发展模式，促进四者协同发展，推动跨境电商降本增效，使其实现高质量发展。

跨境电商以及跨境物流在跨境贸易活动中占据重要地位中，对于整个供应链生态发展也发挥出了巨大作用，而相关质量好坏，还会对跨境贸易活动水平质量产生直接影响，所以需要采取有效措施，促进跨境物流和跨境电商之间实现协同发展。通过对跨境物流、跨境电商的协同发展相关内容进行研究，能够为优化创建供应链生态模式奠定良好基础跨境电商和跨境物流两者的协同作用机制

1.1 生态系统结构生态系统主要是环境和生物共同组成的能够互相影响、互相关联的有机整体，相关系统内部各种有机体和所处环境之间处于一种协调发展状态，在构成有机整体后，能够发挥出一种增值效应，同时也转化为一种协同发展效应。按照生态学基础理论分析，针对跨境物流以及跨境电商之间构建协同发展的生态系统。跨境物流以及跨境电商两者协同发现下的生态系统结构内所有参与主体全部可以看作某一物种。而跨境物流以及跨境电商之间借助不同物种之间优势互补、竞合关系、资源共享，形成了一种协同发展模式。在整个系统中，跨境电商属于**物种，在系统内发挥着主导作用。跨境电商除了可以为实施跨境商品交易提供基础载体之外，同时还可以为系统内不同物种之间的交流沟通提供合理空间。系统内的关键物种涵盖消费者、中间商、生产商和供应商等，跨境物流还能够支持物种。除此之外，系统内还涵盖以系统为基础，提供*增值服务的*部门、服务机构、跨境金融和跨境支付等寄生物种群[1]。

1.2 协同作用机制以供应链生态为基础，跨境物流以及跨境电商两者之间构建协同生态系统结构主要是以下面几种作用机制为基础：

*是物种系统机制。生态系统内部存在一种制衡关系，而跨境电商与跨境物流协同下的供应链生态模式及评价研究摘要：文章先分析了跨境电商和跨境物流两者的协同作用机制，随后对相关供应链生态模式进行了评价，较后提出了跨境电商和跨境物流协同下的供应链生态模式发展建议，包括加强主体培育、提高供应链顺畅度、优化内外环境，希望能给相关人士提供有效参考。关键词：跨境电商；跨境物流；供应链跨境物流以及跨境电商协同供应链的生态系统内同样存在该种制衡关系，该种关系形成一种以物种为基础，生物链作为基础脉络的协同机制。于该种生物链内，各种物体充当主体。跨境物流和跨境电商之间主要是利用生物链这一脉络实施交流和交易。生物链上端生产商、供应商以及下端消费者、物流商以及中间商全部在跨境电商内聚焦，进行商品交易，进行协同运作。跨境物流和跨境电商之间的协同主要是以寄生物种为基础，比如*海关、中介服务机构、支付渠道等支持，能够促进跨境电商交易的顺利实施。比如浙江省中的综合试验区内汇聚了敦煌网、聚茂、阿里巴巴等*电商企业，除此之外，还拥有3C数码、家居家装、鞋包服饰等行业的供应商以及跨境支付、跨境物流等企业，形成物种群。

*二是供应链下的系统机制。供应链对于跨境物流以及跨境电商相关系统的建设发展具有重要作用，立足于供应链层面分析，离不开跨境物流以及跨境电商两种重要节点，各个节点之间能够有效进行交流交易、传递信息、共享资源，促进整个供应链协同运行。跨境电商企业于物流操作中，上游供应商提供商品，在跨境电商的中介交易作用下，通过跨境物流企业进行流通传输，从而将产品传达到终端消费者手中。在全球供应链的一体化发展背景下，跨境电商将供应链作为基础平台，不断在上游搜寻供应商，期望能够获得高质量产品，同时还不断降低整体成本。而跨境电商也持续搜寻良好物流商，期望能够对物流成本进行合理优惠。比如浙江省的B2B全新跨境商业模式，专线宝和递四方等开始进行全球仓储布局，国际运输朝着大宗运输方向发展。

跨境电商和跨境物流协同下的供应链生态模式评价

采集相关指标数据因为跨境物流以及跨境电商相关统计数据相对较少，无法形成完善的指标系统，所以在调查中应该选择信息，联系三种评价子系统，与问卷内合理设置评价指标，其中关于物种协同子系统，相关调查内容涵盖生物链、物流商、中间商、生产商、供应商和跨境电商等物种，同时还有跨境支付渠道、*海关相关寄生物种和中介服务机构的市场竞争能力。供应链协同系统内相关调查内容涵盖跨境物流以及跨境电商，同时还有供应链上下游各个节点之间的供应链关系合理性。环境协同系统中的调查内容涵盖当地所拥有的消费潜力，贸易国*以及当地*的对外政策等元素，这也关系到跨境电商物流活动中的基础设施。结合代表性的跨境电商业务和物流活动考虑，分别选择在福建、浙江、江苏以及山东四个省份实施调研，相关调查对象为跨境电商行业中的学者以及企业家，同时还有从事相关业务的海关人员以及机构人员。结合不同指标状况实施合理的打分，将评价等级设计为五个层次，分别是很差、较差、一般、较好以及很好。调研中，询问后进行直接打分，不同省份内分别选择了十个，获得有效问卷十份。

评价结果分析通过分析较终评价结果发现，山东省内的跨境物流以及跨境电商协同程度位于很好等级的所占比例是 30.84%，而处于较好等级的比例是 0.3846，处于一般等级的所占比例是 25.01%，处于较差的比例是 5.42%，处于很差等级的比例是 0.27%。按照模糊关系相关较大隶属原则，基于供应链生态角度下，山东省内的跨境物流、跨境电商相关协同程度处于一种较好水平。而江苏省中的跨境物流以及跨境电商协同处于较好一级，福建省的协同水平处于一般等级，浙江省的协同水平处于很好等级。结合子系统相关评价结果发现，浙江省中跨境物流以及跨境电商相关协同作用处于一种较好水平上，拥有良好的环境协同能力、供应链协同以及物种协同能力。结合浙江省内的电商行业之间发展状况，在在 2015 年于杭州批复创建跨境电商的综合试验区后，浙江省内跨境电商呈现出一种集聚态势，而到 2017 年后，浙江省的跨境电商相关零售出口增长幅度达到了 37.2%，国际物流企业以及货代企业等主体开始大力支持跨境电商的发展，促进了物流专线、海外仓等全新物流业态的发展。截至目前，浙江省内初步创建了 21 个海外公共仓，市县级电商综合服务平台数量*出 60 个，能够对跨境物流和跨境电商协同提供有效支持，浙江省的杭州试验点经验也开始在全国范围内全面推广开来。其中江苏省以及山东省中的跨境物流以及跨境电商的协同发展尽管是较好水平，但子系统相关协同表现却呈现出不一致特征。山东供应链协同水平相对较好，环境协同以及物种协同全部呈现为较好水平。江苏省中的物种协同呈现为很好水平，相关环境协同以及供应链协同也呈现为较好水平。由此能够看出，想要不断优化跨境物流以及电商系统，山东省应该将发展**放在环境协同和参与主体培育等方面，至于江苏省应该发挥自身主体优势，优化协同环境，做好供应链的协同培育。

福建省中的跨境物流和电商产业的协同水平为一般等级，尽管环境协同相对较好，但在供应链协同以及物种协同等方面却相对较弱，为此应该将发展**放在供应链运行优化以及参与主体优化等方面，将其当成主要的发展方向。