

doi:10.3969/j.issn.1005-152X.2024.01.013

铁路跨境电商物流发展SWOT分析及发展对策

王浩腾¹, 邹振胜²

(1. 中国科学技术大学 管理学院, 安徽 合肥 230026;

2. 中铁快运股份有限公司, 北京 100070)

[摘要]在新时期跨境电商大发展的背景下,以中欧班列为例,介绍了铁路跨境电商物流的发展概况,分析得出其综合能效高及对中国落后地区跨境电商进步的带动效应等优势,同时指出其诸多劣势,例如地区运力不均衡使得中欧班列的持续发展缺乏支撑、缺乏政策支持以及价格、成本竞争力缺乏等,然后介绍了“一带一路”倡议、交通基础设施的完善以及国家相关的政策保障为中欧班列带来的发展机遇,并指出其受到的一些威胁,例如途径国家众多导致的政治经济社会风险、相关保障性政策有待完善、铁路跨境电商物流相关人才匮乏等。最后,结合上述SWOT分析结果,给出了提升铁路跨境电商竞争优势的对策和建议。

[关键词]铁路跨境物流;跨境电商;SWOT分析;一带一路;中欧班列

[中图分类号]F724.6;F259.2;F752.8

[文献标识码]A

[文章编号]1005-152X(2024)01-0130-09

0 引言

自2014年起,中国海关总署分别颁布了《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》文件,标志着跨境电商框架的正式确立^[1]。近年来,随着我国居民收入的不断增长和跨境电商市场的日益成熟,我国跨境电商交易规模和用户群体不断扩大,据统计,2019年我国海淘用户规模接近1.6亿人次,跨境电商交易额突破10万亿元,足以证明我国的跨境电商市场规模巨大、需求旺盛^[2]。

随着跨境电商的蓬勃发展,服务于跨境电商的跨境物流也站上了风口。根据中国物流与采购联合会统计,跨境电商物流的年复合增长率高达约30%。作为贯穿整个跨境电商产业链的重要环节,跨境电商物流占据了全部成本的20%~30%左右。根据跨境电商10万亿元的市场进行测算,跨境电商物流规模在2万亿~3万亿元之间,市场潜力不可估量^[3]。但目前跨境电商的庞大需求与其目前所使用的物流运输模式不相匹配,具体体现在货物发运时间长、运费高、运输服务不能覆盖全程、运输质量得不到有效保证等问题。随着近些年来跨境电商的不断发展,服务于跨境电商的跨境电商物流模式也发生着改变,尤

[收稿日期]2022-11-07

[基金项目]国家重点研发计划项目“智慧物流管理与智能服务关键技术”(2018YFB1601401)

[作者简介]王浩腾(1997-),男,内蒙古包头人,硕士,主要研究方向:物流与供应链管理。

其是随着“一带一路”倡议的不断推进,国内许多城市相继开行了从中国到一带一路沿线国家的中欧班列。目前国内开行中欧班列的城市有38个,通达欧洲城市13个,中亚城市36个。截至2021年底,中欧班列累计开行4.9万列,运输货物443.2万标箱,物流服务网络覆盖亚欧大陆全境^[4]。在跨境时效性和方便程度方面具有明显的优势。对于那些追求时效性和物流成本敏感的跨境电商卖家来说,时效和成本介于空运和普通海运之间的中欧班列无疑是一项不错的选择。但目前由于“一带一路”周边国家铁路基础设施水平不一,各地中欧班列相关政策缺乏统一和协调,导致中欧班列仍存在如标准不统一、货源不集中、返程空载、效益低下等问题,迫切需要加以完善和规范。

本文通过对目前以中欧班列为代表的铁路跨境电商物流现状进行SWOT分析,进一步提出铁路跨境电商物流的市场定位、特点和优势等。主要研究内容包括:(1)以中欧班列为代表的铁路跨境电商物流近年来的发展概况。(2)对于跨境电商来说,以中欧班列为代表的铁路跨境物流有哪些优势?(3)目前铁路跨境电商物流存在着哪些劣势与不足?(4)中欧班列开拓铁路跨境电商物流业务市场具有哪些机会?(5)目前哪些因素阻碍、威胁铁路跨境电商物流业务的发展?(6)提升铁路跨境电商物流优势的对策和建议。

1 铁路跨境电商物流发展概况

铁路跨境电商物流指的是跨境电商卖家通过铁路运输的方式将货物从本国运往另外一个国家或地区。我国铁路跨境电商物流具有代表性的是中欧、中亚班列。中欧班列即由中铁集团组织,以固定班期和线路运行在中欧、中亚、以及“一带一路”沿线国家间的国际货运列车。已开通的中欧班列组织模式分为三种:政府主导型,由政府主导的国企与沿线国家铁路物流企业成立班列运营企业;政府支持型,即由政府支持设立班列运营企业;民营合资型,即民营合资物流企业作为班列的具体运营主体^[5]。2020年,中欧班列开行12 406列,运送货物113.5万标箱,同比分别增长50%、56%。2021年,中欧班列开行15 183列,运送货物146.1万标箱,同比分别增长22%、29%。针对长虹、TCL、戴尔、联想、吉利、沃尔沃等400余家企业,中欧班列提供定制化的国际物流解决方案,最大限度地满足其生产经营的运输需求。

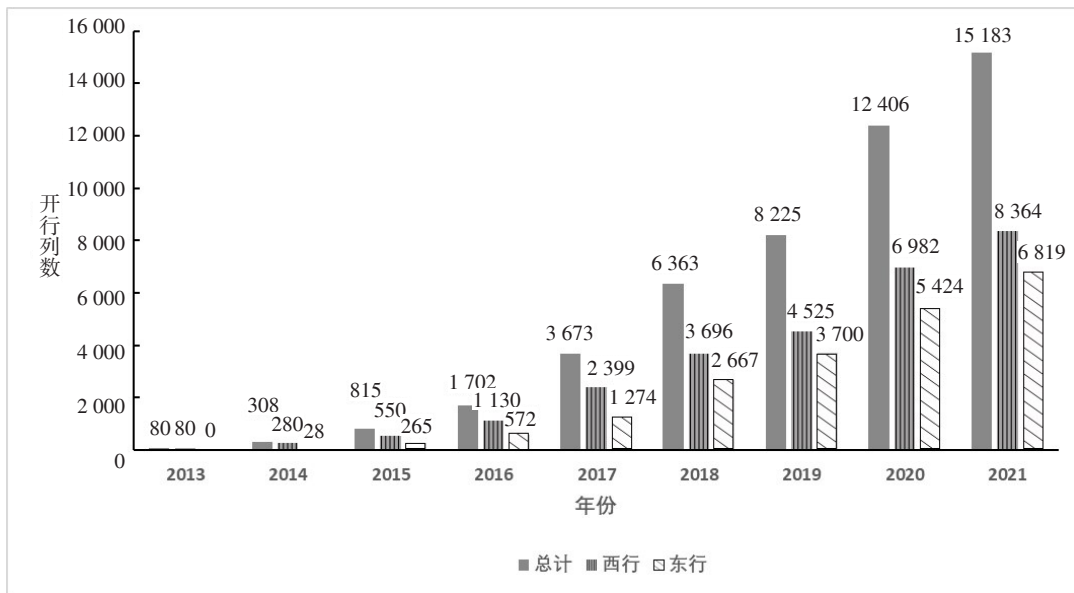
中欧班列目前有三大运输通道,分别是经新疆阿拉山口口岸出境的西通道,经陇海、兰新铁路辐射西北、西南、华中、华南地区;经内蒙古二连浩特口岸出境的中通道,经京广、集二铁路辐射华北、华中、华南地区;经内蒙古满洲里口岸出境的东通道,经京沪、哈大铁路辐射东北、华东、华中地区。

目前,中欧班列已成为亚欧地区国际物流陆运的重要方式,在开行等级和运输效率方面已成为国际铁路货运的顶尖水平。从开行数据具体方面来看,目前中欧班列日均运输里程达1 300km,运输时间是中欧之间海运的三分之一,仅需10天就能抵达欧洲,同时开行正点率达到99%以上。从2013年的80列快速发展到2021年的15 183列,年均增长率达到92.7%,累计开行4.9万列^[6-7]。开行数量情况如图1所示^[6]。

2 铁路跨境电商物流的SWOT分析

SWOT分析法是一种将影响企业的各种内外部因素涵盖在内进行系统性的评价,最终选出企业最佳的经营管理决策的一种方法。其中S是指企业内部的优势(Strengths),W是指企业内部的劣势(Weaknesses),O是指企业外部环境的机会(Opportunities),T是指企业外部环境的威胁(Threats)。

该方法的指导思想在于在综合了解影响企业发展的各种内外部因素的基础上,企业的管理人员通



数据来源:《中欧班列发展报告(2021)》。

图1 2013–2021年中欧班列开行数量情况

过SWOT分析方法,综合内部企业因素,理清企业自身的优劣势,考虑外部环境因素,分析市场环境中的机会和威胁,依此进行战略判断与选择,达成目标战略^[8]。

2.1 优势分析(S)

2.1.1 中欧班列综合能效优势突出。从运输方式对比上来看,铁路跨境电商物流相较于以往的国际海运和国际空运,拥有全天候、运量多、绿色低碳的优点。跨境电商空运时间最短,时效更高,一般中欧空运专线时效为1~2周,但运输费用也是最昂贵的,同时也无法通过集装箱进行运输,因此空运在跨境物流当中多用于价值较高货物、快消费品以及对运输安全性有特殊要求的货物。相比之下,国际海运运输运费最低,虽然时效性较差,需要30天左右,但由于运量较大,目前仍然是我国东部沿海地区跨境电商卖家的首选。例如,中欧班列目前单次最大运载量在120个集装箱上下,而大型远洋货轮最多能运载10 000个标准集装箱,平均成本仍然较低。以中欧班列为代表的国际路桥新型运输方式,为国际贸易提供了除海运、空运之外新的选择。综合来看,中欧班列运输费用约为空运的五分之一,运输时间约为海运的四分之一,如果将高净值货物在途时间成本考虑在内,中欧班列与传统海铁联运相比可以节省8%–20%的物流运输成本,而且中欧班列具有受自然环境影响小、运输稳定性高的特点,在满足高附加值、强时效性等跨境电商特有的物流需求方面具有明显优势。而在碳排放方面,中欧班列平均碳排放量仅为航空运输的十五分之一、公路运输的七分之一,在应对全球气候变暖、推动交通运输可持续发展中发挥了积极的示范作用。而且目前中欧班列由中铁集装箱运输公司管理,直属中国铁路总公司,能够充分利用中国铁路总公司的基础设施优势、货源优势和网络优势。同时中欧班列已与沿线各国交通运输部门建立合作关系或签署协议,保证了运输全程的货物追溯性和安全。可以看出,跨境电商铁路运输与其他运输方式在重要指标对比上存在着明显的比较优势,同时在运输方式之外的相关保障和基础设施方面也有明显的优势。

2.1.2 有利于带动落后地区跨境电商进步。虽然我国的跨境电商近年来发展迅速,总量持续增长。但

从跨境电商发货来源地区角度分析,目前跨境电商仍聚集在传统外贸最为发达的珠三角、长三角地区。从跨境电商进出口额来比较,据《中国电子商务报告》(2019)披露,我国跨境电商进出口总额2019年排名前五名的省市分别是广东、浙江、河南、上海和天津。而其中占比最大的广东省2019年跨境电商总额为1 107亿元,占全国跨境电商总额的60%。从跨境电商卖方数量来看,东部沿海地区也同样占有绝对优势,广东、浙江、江苏三省占比达50%。从有国家支持的跨境电商产业园区数量来看,广东、浙江、江苏、山东、福建五省分别以13、10、10、7、6家园区数量排在全国跨境电商物流园区数量前五。而我国的其他地区在跨境电商领域频频失声。究其原因,除了东部沿海地区自改革开放以来就一直是我国跨境电商外贸的主力军,还有直到如今海运仍然是主流的跨境电商物流运输方式,中西部地区由于先天和环境劣势,即便在货物和价格竞争力方面具有优势,也不得不依赖东部沿海港口发货。我国“一带一路”倡议的稳步推进,国家一系列针对中西部地区的优惠措施也相继出台,同时“一带一路”互联互通战略也加速了中西部地区的基础设施发展建设,跨境口岸和路网的完善也为中西部地区跨境电商物流的发展赋能。“一带一路”倡议的推动使得越来越多的中国企业走出去,和“一带一路”沿线国家的外贸往来已成为我国经济在新常态下的重要经济增长点,而外贸行业如跨境电商的发展进一步带动服务于外贸的跨境电商物流快速发展。“一带一路”倡议涉及范围巨大,沿线国家和路线大多位于亚欧大陆桥附近,铁路运输的先天带动优势便被凸显出来。同时铁路跨境电商物流在成本和时效性方面相比于海运和空运的独特优势也方便了中西部地区跨境电商的货物流通。因此,越来越多的跨境电商卖家通过中欧班列将他们的货物销往中亚和欧洲地区。据中国国家铁路集团数据显示,自中欧班列开行以来,目前已经形成乌鲁木齐、重庆、成都、西安、郑州五大枢纽城市。2020年发运量分别为3 700、2 800、2 200、1 100、1 000列占全国开行量的56%。中西部地区首次超越了东部沿海地区,成为“一带一路”倡议中跨境贸易的主力,足以证明铁路跨境物流对区域经济的强大带动作用。

2.2 劣势分析(W)

2.2.1 地区运力不均衡对中欧班列产生不利影响。以中欧、中亚班列为代表的铁路跨境电商物流虽然发展方兴未艾,但仔细研究发现,东西部地区对于铁路跨境电商物流的反映迥然不同。从西部地区来说,虽然西部地区城市是中欧班列开行的主力军,2020年开行量排名前五的城市全部位于西部地区。但西部地区踊跃参与的背后与其说是跨境电商市场的火热,更大程度上是当地政府补贴政策的刺激产生的效果。目前照每发运一个标准40英尺集装箱,企业可获得2 000到3 000美元的补贴,现阶段中欧班列整体补贴比例最多高达40%,有些政府为了鼓励企业和卖家通过中欧班列发运货物,扩大货源地,为其他地区的货物发运到本地提供运输补助甚至是免费运输。这一现象本质反映了西部部分地区由于外贸经济不活跃,当地运力大于当地对于跨境运输的实际需求,为了刺激需求而进行补贴的现象。开行量的节节攀升并不意味着真实的市场繁荣,并不是当地外贸市场完全自发的市场行为,市场规模效益也还远未形成。对于东部沿海地区,外贸行业发达,需求旺盛。但相对于铁路运输,海运的大运量和低成本具有明显的竞争优势,铁路跨境电商物流即便时效性较强,优势也被抵消,对卖家的市场吸引力不足。同时东部地区的外贸发展相对于西部来说比较完善,市场竞争激烈,当地的空运和海运发展多年所形成的成熟运营带来的成本优势非刚进入市场的铁路跨境物流能比拟,因此,面临不同地区市场运力不均衡的现象,铁路跨境电商物流还有很长的路要走。

2.2.2 铁路跨境电商物流相关政策不够灵活,指向性不强。目前我国跨境电商行业仍以中小型企业为主,中小型企业发货存在体积小、货量小、品种杂的特点。而以集装箱运输为主的铁路跨境电商运输往

往适合货量大、体积大、品种较为单一的大型企业的货物发运。因此,为了满足跨境电商物流的实际需求,铁路运输需要进行由整箱到拼箱的转变,但公路运输灵活性较强,拼箱操作实际实施难度要低于铁路货运拼箱操作,中小型跨境电商企业的大量散货使得铁路集装箱的装货难度变高。同时这些中小型企业由于自身缺少相应的资质还面临着清关、货物保管、税款缴纳等难题,这些业务涉及部门众多、单证票据冗杂、办理业务流程繁琐。而目前铁路跨境电商物流提供的业务局限在报关、订舱这些传统业务,对于目前中小型企业所急需的一体化综合报关业务解决方案还未完全落实。因此,对于铁路跨境电商相关管理部门来说,需要进一步解决外贸中小企业在使用铁路跨境电商物流时的实际问题,对原有的服务流程进行合理的转变,以更好地面向企业和市场的需求。

2.2.3 铁路跨境电商物流运价和成本竞争力不强。相较于空运和航运,目前中欧班列的运价机制主要是采用“价量捆绑”的价格机制,该机制分为国内国外两个部分,其中在国内部分中,主要由中铁公司和负责班列运营的地方平台进行运价协议的谈判,并按照不同的运量规模等级来确定运价的优惠区间;而在国外部分,是由国内的平台企业与国外相对应国家的运输服务提供商进行谈判,以确定运价。在这其中涉及国家、部门众多,各国之间标准不一,往往难以形成有效的价格统一机制。而在运费构成方面,国内段的基础运费主要由发、到站服务费和运费组成,国外段的基础运费主要由对应国的基础设施服务费和机车使用费组成。并且由于结算货币和铁路轨距标准的不同,整个运输流程也分为了国内段、宽轨段以及欧洲段三个运输区段,分别使用人民币、美元和欧元进行运费结算。运价结转较为复杂,不仅不利于整个中欧班列全程运费的统一,还使得中欧班列难以对目前主流国际货运方式海运构成挑战。

2.3 机遇分析(O)

2.3.1 “一带一路”给我国外贸发展带来了巨大的带动作用。“一带一路”倡议所覆盖的亚欧大陆,东半部分是发展日益强劲的东亚经济圈,西半部分是发达国家众多的欧盟,经济互为补充。而在这二者之间的中亚东欧地区资源要素丰富,发展潜力不可估量。整个亚欧大陆地区GDP占世界的58%,人口数量占世界的77%，“一带一路”倡议具有广阔的发展空间。中欧班列的不断发展,极大地促进了中欧之间的贸易往来。通过中欧班列,中国的消费电子产品、小商品、日用品等多种产品,以更快速度、更低价格销往欧洲,提升了欧洲消费者的福利。同时,中欧班列也可作为欧洲厂商对华出口新的运输途径,特别是为那些国外中小企业进入中国市场提供了方便快捷的运输通道。2016-2021年,中国自欧盟进口贸易额增长了63.7%,其中自中东欧进口增长了127.3%。这一巨大市场对于铁路跨境电商来说具有庞大的市场机会。近年来,我国由于外部贸易环境变化和中美贸易战影响,传统外贸增长乏力,跨境电商则由于国内成熟的电商企业如阿里、京东的推动不断完善。我国的消费者有资金,也有意愿购买国外的优质商品。同样,“一带一路”沿线各国跨境电商企业不够发达,但当地消费者对我国商品的需求同样旺盛,国内外共同作用下推动我国跨境电商贸易蓬勃发展。不仅如此,跨境电商使得中国与“一带一路”沿线各国的交往更为紧密,推动“一带一路”倡议的高质量发展;而“一带一路”相关政策的落实则为跨境电商行业扫清了障碍,减轻了负担。跨境电商与我国的“一带一路”政策相辅相成,使得跨境电商已经成为我国外贸的一个新的闪光点。

2.3.2 交通基础设施的完善推动跨境物流行业发展。为推动我国与“一带一路”周边各国的经济与贸易往来,加深与其他国家的合作,我国陆续与沿线其他国家的海关、交通运输等有关部门在电子商务、通关流程等方面签署建立了相关合作协议和双边机制,简化了铁路跨境贸易的手续和条款,客观上促进了铁路跨境电商物流的发展,减小了中欧班列开行的贸易壁垒。中欧班列开辟了途经波罗的海、里海、黑海

的亚欧国际联运新通道,实现了与我国内部的西部陆海通道、长江黄金水道、沿海港口之间的无缝衔接。从大连港、天津港、青岛港、连云港等沿海港口始发的中欧班列线路目前已达29条。而在公铁联运方面,中吉乌、中吉哈、中尼公铁联运班列的相继开通,有效缓解了原有货物都从阿拉山口、霍尔果斯口岸通行的通行压力。在空铁联运方面,国内诸多城市依靠中欧班列打造了跨境电商“空铁联运”的出口新模式,为满足跨境电商客户的需要,推出了多条铁空精品联运线路,进一步推动了“铁海空邮”综合运输一体化全面发展。

2.3.3 国家相关政策的出台为铁路跨境物流提供政策支持。表1总结了我国近年来陆续出台的跨境电商支持政策。在这些跨境电商和铁路跨境物流政策的推动下,铁路跨境电商物流近年来迅速发展,相关政策的背书使得企业相关业务审批流程加快,一些新行业新领域的放开也能够让更多的跨境电商企业加入进来。而跨境电商的迅猛发展势必给跨境电商物流的发展创造有利条件。

表1 近年来各部委关于跨境电商颁布政策一览表

发布时间	政策	文号	主要内容
2021.3.25	国务院关于落实《政府工作报告》重点工作分工的意见	国发〔2021〕6号	发展跨境电商等新业态新模式
2021.4.15	国务院办公厅关于服务“六稳”“六保”进一步做好“放管服”改革有关工作的意见	国办发〔2021〕10号	扩大跨境电商零售进口试点城市范围,调整扩大跨境电商零售进口商品清单
2021.5.12	国务院关于同意在河南省开展跨境电子商务零售进口药品试点的批复	国函〔2021〕51号	跨境电子商务零售进口药品试点
2021.7.9	国务院办公厅关于加快发展外贸新业态新模式的意见	国办发〔2021〕24号	便利跨境电商进出口退换货管理;优化跨境电商零售进口商品清单;稳步开展跨境电商零售进口药品试点工作
2021.7.22	国务院关于新时代推动中部地区高质量发展的意见	-	加快跨境电子商务综合试验区建设,支持有条件地区设立综合保税区
2021.9.3	关于推进自由贸易试验区贸易投资便利化改革创新若干措施的通知	国发〔2021〕12号	允许具备条件的自贸试验区开展跨境电商零售进口部分药品及医疗器械业务
2021.11.22	国务院办公厅关于进一步加大对中小企业纾困帮扶力度的通知	国办发〔2021〕45号	开展中小企业跨境撮合服务;依托跨境电商等新业态,为其提供远程网上交流、供需信息对接等服务;加快海外仓发展
2021.12.12	国务院办公厅关于印发“十四五”冷链物流发展规划的通知	国办发〔2021〕46号	布局建设冷链海外仓;延伸跨境电商、交易结算等服务

数据来源:国务院办公厅。

2.4 威胁分析(T)

2.4.1 路线沿途国家相关风险。中欧班列途径13个国家,沿途各国在货币、货物税率等经济方面;货物在途监管、轨距、标准等交通运输方面;政府运行效率、政党更迭等政治方面,以及劳工运动、工作时间等

文化方面千差万别,给中欧班列的组织协调和管理提出了难题,同时中亚地区还存在着恐怖主义泛滥和当地政局动荡的风险,货物运输的安全性得不到完全保证。再加上列车途经多国涉及到货物清关、换轨、货物的集散问题也相当复杂,会对铁路跨境运输造成不小的影响。

2.4.2 涉及跨境电商的相关政策还需完善。早在2014年海关总署就出台了关于跨境电商的相关法律法规框架,但由于起步较晚,目前关于跨境电商的相关法律法规保障性不足,且多为地方或部委出台的行政法规和制度,往往涉及单个方面,缺少适用于类似于中欧班列的跨国界、多部门、长流程的保障性的规章制度。同时目前我国能够管理跨境电商货物运输的部门众多,各部门管理权限分割现象严重,各部门权责划分不清晰。同时目前的管理水平也不能够对货物运输的全程完全覆盖。而对于沿途国家来说,在政府执政水平和政策持续时间有待考验的情况下,跨境运输面临着海关、税收标准等相关政策变动频繁、产品检查和知识产权保护等问题,而这些问题往往会导致货物被退回甚至罚没,给相关企业的实际经营增加不必要的成本。同时我国与沿途国家的运输、海关部门间的协作程度如何,货物在中途发生意外时的处理权限问题,都事关沿线国家之间的跨境电商能否顺利开展。

2.4.3 铁路跨境电商物流相关人才的缺乏。跨境电商物流,尤其是铁路跨境电商物流的人才缺乏问题一直得不到有效解决。一方面来说,跨境电商在我国兴起较晚,在相关政策法规缺失的情况下,全社会对于跨境电商物流的认识性不足,导致这一领域的人才需求很难被快速满足。另一方面来看,目前能够熟练掌握跨境电商报关、订舱业务的人才当中,大多数是集中在海运和空运行业中,由于铁路跨境电商出现时间晚,并且不像海运和空运有众多企业参与,市场竞争充分,能够吸引社会对其需求的关注。铁路货运长期以来由国家铁路局管理,市场竞争不充分,导致了能够掌握铁路跨境电商知识的人才更为稀少。铁路跨境电商需要涉及的环节复杂,与以往的国内电商和其他运输方式的跨境电商迥然不同,国内高等院校也缺少对应专业,跨境电商行业的人才短板仍将持续一段时间。

3 提升铁路跨境电商竞争优势的对策和建议

3.1 加大政策扶持,完善各部门协调机制

中欧班列地跨欧亚两大洲,途经多国,各国之间相关部门协调机制的建立事关跨境电商能否蓬勃发展。首先国内事关中欧班列运营和跨境电商管理的部门要加强协作,精简流程,围绕中欧班列运行过程中的实际需要和问题进行统筹规划,完善相关的法律法规,出台联合多部门的具有针对性的扶植政策,扶持一批行业龙头企业,形成良好的带动作用。建立各部门之间的合作机制,推行一单到底、一次跑完的原则。同时需要从全国整体角度通过建立联络机构和区域发运中心等方法对各城市中欧班列的管理与协作进行统筹协调,实现优势互补,避免无序竞争。

3.2 加强国际合作,提升运输服务模式水平

在国际合作方面,充分利用我国的体制优势和多边合作框架,从“一带一路”整体框架下围绕货物全程运输安全,与沿线国家有关部门展开密切合作,打通跨境运输的各个环节。加快信息化建设,实现全程货物信息的实时分享。同时推动沿线各国物流信息和标准的互认,精简报关手续流程,提高货物的通关效率,实现一次查验,全程放行的运输流程。为跨境电商卖方提供全程可追溯服务,进一步加快货物流通速度。

3.3 引入市场机制,提升铁路跨境电商物流竞争力

充分发挥市场在资源配置当中的主导性作用,根据运力、运量和市场动态调整运费,建立实时动态的价格机制,避免一刀切式定价手段导致货运班列利润空间小甚至亏损的情况出现。充分利用中国铁路总公司规模化、专业化的优点来压低运输成本,在削减政府对于中欧班列补贴的同时提高铁路跨境电商物流在运输市场当中的竞争力。

3.4 加强科技创新和人才培养

利用我国在轨道交通领域世界领先的科研实力和创新平台,展开对铁路跨境电商物流相关装备的研究和与电商平台的有机对接。与高等院校展开合作,一方面吸引高校和相关机构对铁路跨境电商物流问题进行研究,为铁路跨境电商物流发展建言献策,另一方面通过紧密合作加快对该行业内急需的专业人才的培养,以满足其需求。

4 结语

以中欧班列为代表的铁路跨境电商从国内角度来说不仅能够为我国对外贸易提供新的运输选择,还能够和海陆空这些运输方式一道,推动我国物流运输体系的合理化,降本增效。从国家战略层面上来讲,中欧班列是铁路成为海运、航空之外连接亚欧大陆的重要运输通道,作为铁轨上的“一带一路”和跨大洲、跨国别、长距离、大运量的新型运输方式,是我国参与世界开放合作、共建“一带一路”、加快构建人类命运共同体的重要举措,已经成为沿线国家广泛认同的国际品牌。从国外角度来讲,虽然目前中欧班列的经济效益不够显著,但可以为我国和欧洲的跨境电商物流提供一种新的运输方式,也可以承接我国富余产能对中亚相对落后地区的产能输出,具有深远的经济利益。而从政治方面来看,中欧班列作为“一带一路”倡议的重头戏,其背负的政治意义不言而喻,而中欧班列高质量、常态化的运行正在为沿线各国乃至世界树立一个正面的品牌形象和国家形象,更进一步促进了“一带一路”倡议的高质量发展和沿线各国的紧密合作。

[参考文献]

- [1] 张梦婷,钟昌标.跨境运输的出口效应研究:基于中欧班列开通的准自然实验[J].经济地理,2021,41(12):122-131.
- [2] 陈明明,李钢.经济学人对中欧班列发展及影响的判断[J].重庆工商大学学报(社会科学版),2020,37(2):31-43.
- [3] 张建清,龚恩泽.中欧班列对中国城市全要素生产率的影响研究[J].世界经济研究,2021(11):106-119.
- [4] 王杨莹.中欧班列运价机制及结算规则[J].中国投资(中英文),2019(Z1):89-91
- [5] 姜成玲.跨境电商背景下中欧班列运行现状及优化对策研究[J].中国商论,2021(7):1-3.
- [6] 推进“一带一路”建设工作领导小组办公室,中国国家铁路集团有限公司.中欧班列发展报告(2021)[R].北京:中国铁道出版社有限公司,2022.
- [7] 韦斐琼.“一带一路”战略红利下跨境电商发展对策[J].中国流通经济,2017,31(3):62-70.
- [8] 张沁园.SWOT分析法在战略管理中的应用[J].企业改革与管理,2006(2):62-63.

SWOT Analysis and Development Strategies of Railway Cross-border E-commerce Logistics

WANG Haoteng¹, ZOU Zhensheng²

(1. School of Management, University of Science & Technology of China, Hefei 230026;

2. China Railway Express Co., Ltd., Beijing 100070, China)

Abstract: In recent years, with the continuous growth of residents' income and the maturity of the cross-border e-commerce market, the scale of cross-border e-commerce transactions and user groups have expanded substantially. According to statistics, in 2019, the overseas shopping market in China was near 160 million person-times, and the cross-border e-commerce transaction volume exceeded RMB 10 trillion yuan, giving evidence that the cross-border e-commerce market is huge and has strong demand in China.

With the vigorous development of the cross-border e-commerce industry, cross-border logistics services in support to cross-border e-commerce have also come to the forefront. However, the huge demand for cross-border e-commerce at present does not match the current modes of logistics and transportation services, which is reflected in problems such as long shipping time, high freight, inability to provide full-coverage transportation services, and questionable transportation quality, etc. As cross-border e-commerce continues to grow in recent years, the cross-border e-commerce logistics model has also undergone profound change, especially when, with the progress of the "Belt and Road" strategy, many domestic cities have successively launched China-Europe freight trains to foreign destinations along the Belt and Road. However, due to the different levels of railway infrastructure in the Belt and Road countries and the lack of uniform and coordinated policies, the China-Europe trains still have problems such as inconsistent standards, unconcentrated cargo sources, empty back haul, and low efficiency, etc, which urgently require improvement and regulation.

In the context of the prosperous development of the cross-border e-commerce industry in the new era, with the China-Europe freight train as the example, this paper introduced the general development status of the railway cross-border e-commerce logistics industry, and through analysis, pointed out its advantages such as high overall energy efficiency and positive impact on the cross-border e-commerce development in China's backward areas, as well as its many disadvantages, including lack of support for the sustainable development of China-Europe freight trains due to imbalance of regional transport capacity, lack of policy support, and lack of price and cost competitiveness, etc. Next, it introduced the development opportunities the One Belt and One Road Initiative, the development of transportation infrastructure, and relevant national policy guarantees brought to the China-Europe trains, and pointed out the potential threats to the healthy development of the China-Europe trains, such as political, economic and social factors of the Belt and Road countries, suboptimal supporting policies, and under-supply of railway cross-border e-commerce logistics talents, etc. Finally, in light of the result of the above SWOT analysis, relevant countermeasures and suggestions were given to enhance the competitive advantage of the railway-based cross-border e-commerce system, including reinforcing policy support to improve cross-sectoral coordination; strengthening international cooperation to promote higher level transportation service models; introducing in market mechanism to improve the competitiveness of the railway-based cross-border e-commerce logistics system; and strengthening technological innovation and talent training.

The authors of this paper believe that the railway-based cross-border e-commerce logistics system as represented by the China-Europe freight trains could not only offer a new transportation option for the foreign trade sector of China, but also, along with the sea, land and air-based transportation methods, promote the rationalization, cost reduction and efficiency augmentation of the Chinese logistics transportation system. From an international perspective, although the China-Europe trains have yet to achieve significant economic results as of yet, they can still avail as a new transportation option for the cross-border e-commerce businesses in China and Europe and facilitate the output of the surplus production capacity of China to relatively backward regions in Central Asia, which has far-reaching economic impact. From a political perspective, the China-Europe train, as the highlight of the Belt and Road Initiative, carries self-evident political import, and the high-quality and regular operation of the China-Europe train is providing a positive brand image and national image of China to countries along the Belt and Road and even across the world, further promoting the high-quality development of the Belt and Road Initiative and the close cooperation among Belt and Road countries.

Keywords: railway cross-border logistics; cross-border e-commerce; SWOT analysis; One Belt and One Road; China-Europe train