

厦门“跨境电商出口 + 海运直航”

跨境物流模式发展的优化路径

■ 李梓元 高拴平 厦门工学院

摘要:在外贸增速整体放缓的背景下,厦门市依托自由贸易试验区、跨境电子商务综合示范区,实现跨境电商逆势增长。为助力跨境电商企业拓展海外市场,厦门海关开辟了“跨境电商出口 + 海运直航”国际物流模式。但该模式在运行过程中仍面临物流基础设施不完善、物流企业服务能力不足等制约因素。为此,应从完善物流基础设施、强化港口建设、推进物流信息化建设、培育头雁型企业方面着手,助力厦门“跨境电商出口 + 海运直航”跨境物流模式常态化运营。

关键词:厦门;海运直航;跨境电商出口;智慧港口;物流信息化

海运直航是指在水运范围内,船舶从起运港出发,不在中途挂靠港口、增减驳船或装卸货物,直达终点港的海上运输方式。与空运、海运转运等一般运输方式相比,海运直航具有节省费用、便捷性高等优势,能够显著缩短货物运输周期,减少工作量。2020年以来,受全球疫情影响,国际航空运力大幅萎缩,运输价格快速攀升。据厦门海关统计数据,截至到2020年5月底,跨境电商零售商品进出口业务数量达到363万票,较上年同期增长8.6倍。在此情况下,厦门跨境电商航空运力不足逐渐凸显。为保障跨境电商业务顺利开展,厦门海关对跨境电商国际物流模式进行创新性变革,开拓了“跨境电商出口 + 海运直航”模式。2020年6月8日,第一批采用海运直航模式的电商出口商品在厦门搭乘“APLHOUSTON”号集装箱货轮运往

美国洛杉矶。厦门海关相关人士表示,“跨境电商出口 + 海运直航”能够有效缓解疫情带来的电商出口运输疲软现状。并且,这一模式将进一步丰富跨境电商企业物流运输通路选择,提升厦门地区跨境电子商务产业的市场竞争力。

一、厦门“跨境电商出口 + 海运直航”跨境物流模式优势

(一)节省运输成本

与其他一般运输方式相比,海运直航具有明显运输优势,能够有效节省跨境物流运输成本。一方面,相较于空运,海运计费方式更加便宜。海运价格计算方式有整箱装和拼箱装两种。整箱装的运费包括基本运费(整箱数量与单位基本运费的乘积)、港口附加费(整箱数量与单位港口附加费的乘积)、燃油附加费(整箱数量与单位燃油附

加费的乘积)。拼箱装费用只包含基本运费,按照体积和重量两种方式进行计算,取其中数值较大的为最终运费。而空运价格是以货物的体积或实际重量进行计算,且只包含机场到机场之间的运费,不包含提货、报关、接交和仓储等其他额外费用。运价也是按照当地货币和运单出具之日的价格进行计算,这其中会涉及到运费本身变化与汇率波动变化双重影响,价格不具有稳定性。加之空运单价本身高于海运价格,因此海运在运输成本上具有较强优势。而厦门跨境电商发展呈现出规模小、产品多样化、订单零散且繁多等特点。在此情况下,选择海运方式完成跨境运输更加符合厦门电商对于成本的要求。另一方面,海运直航运输费用低于海运转运。海运转运方式运输成本包含头程海运费和二程海运费,中间还包括中转港的换柜操作产生的

[基金项目]本文系全国经济管理院校工业技术学研究会《福建省“十四五”时期发展数字贸易、拓展外贸新空间研究》(20GYJS008)

[作者简介]李梓元(1979—),男,厦门工学院副教授;研究方向:国际贸易。高拴平(1961—),男,厦门工学院教授;研究方向:经济与金融教育研究。

中转成本。而海运直航只有一程海运费,运输成本较低。相关负责人表示,通过海运直航出口的跨境电商产品的运输成本与港口成本至少可节省40%以上。这进一步表明海运直航在运输成本上具有较强应用优势。

(二)缓解航空运力不足状况

厦门位于我国东南沿海,拥有相对便利的水路交通条件,因此跨境电商进出口主要依赖于航空运输与海路运输,陆路运输处于相对弱势状态。自进入2020年以来,全球范围内航空货物运输的运力严重不足。国际航协数据显示,2020年3月,全球航空货运需求较上年同期下降15.2%,货运运力较上年同期下降22.7%,明显超出货运需求下降比例,总体上航空货运运力不足凸显。与此同时,进入2020年以来,厦门借助跨境电商综合示范区建设契机,大力发展跨境电商平台产业。据网经社数据显示,厦门跨境电商商品在2020年第一季度通关量就达到933.1万件,较上年同期增长105.2%,业务量大幅增加。在国际航空运力明显不足情况下,厦门跨境电商出口物流遭遇瓶颈。而海运船运量较大,只要在船的承载范围之内即可通行,基本不需要考虑货物重量问题。这恰好能够弥补厦门跨境电商销售旺季物流运力不足情况,解决其他一般跨境运输供需不平衡问题。

(三)提升运输安全性与时效性

一方面,运输安全性较高。跨境电商产品丢包现象时有发生,为企业和消费者均带来较大损失。而海运直航具有较高安全性,恰好能够满足跨境电商物流对产品运输安全的要求。相对陆路运输而言,

海路运输航道宽阔。在海况良好的情况下,海运能够保证货物平稳运输,避免像汽运一样发生翻车、撞车的风险,保证货物不受损伤。与海运转运相比,海运直航方式较为简单,由商品出口国出发直接到出口目的国,无需在第三方国家或港口停留进行换柜操作,可避免在换柜过程中可能出现的丢包、被盗窃等隐患,运输安全性得到极大保障。另一方面,运输时效性较强。中间环节的减少,极大提升了海上运输的时效性。尤其是在远距离运输中,海运直航无需绕路和停留,也无需进行中转换柜,大幅降低货物运输等待时间,满足了跨境电商商品较高的运输时效性要求。

(四)助力厦门海上“丝路电商”发展

2016年底至今,“丝路电商”建设取得了丰硕成果。厦门作为“丝路电商”发展的特色代表城市之一,在海上“丝路电商”建设中具有核心区位优势。在电商产业迅猛发展背景下,海上“丝路电商”逐渐成为厦门推动国际合作的新动能与新名片,跨境电商逐步进入升级转型新阶段。随着“跨境电商出口+海运直航”物流模式的开通,厦门海上“丝路电商”建设将步入全新发展阶段。作为跨境电商物流方式之一,海运直航在厦门推进海空铁联运通道建设中发挥着极大推动作用,丰富了厦门跨境电商物流通路选择,能加快推进厦门海上“丝路电商”基础建设。

二、厦门“跨境电商出口+海运直航”跨境物流模式发展的制约因素

(一)物流基础设施层面

1. 仓储设施和物流配套设施不够完善。就仓储设施而言,普通平房仓库在第三方物流企业所拥有的仓库中占比达到70%,而现代化自动化仓储设施所占比例较低,具备气调、保鲜以及冷藏等功能的仓库极少。就物流配套设施而言,普通起重设备、手推叉车以及人工搬运车等装备所占比例高于70%,缺乏足够的可视屏叉车等现代化搬运工具。此外,第三方物流企业多采用普通车辆,特种运输车辆以及现代化集装箱拖头相对较少。

2. 厦门港部分港口存在大型深水泊位不足的问题。据国际航运发展趋势的研究成果显示,国际航运干线的主流船型未来较长时期内将会是吃水能力达到16cm以上、承载量高于7000个TEU舱位的超大型船舶。然而,目前厦门港一些港口仅能满足近海与沿海的航运需求,难以匹配国际航运超大型船舶的停靠需求。另外,厦门港口配套设施相对滞后,在一定程度上致使厦门港码头泊位的整体利用率较为低下。以船舶装卸为例,装载量达到4000TEU的大型集装箱船舶停靠港后之后,通常情况下会要求在24h-36h之内完成装卸工作。这意味着需要配备6-7台装卸机,同时还要求每台装卸机以每小时高于30TEU的装卸量开展作业。但厦门港最多只能配备4-5台装卸机进行同步作业,最高装卸效率仅为每小时28吊次,无法有效匹配大型集装箱船舶的实际装卸需求,对厦门推动“跨境电商出口+海运直航”跨境物流模式发展产生较大阻碍作用。

3. 物流信息化程度不足。在跨

境电商快速发展的当下,厦门不少跨境物流企业仍面临信息化程度不足的困境,物流信息的传递、整合以及完整性仍无法得到有效保障,成为“跨境电商出口+海运直航”跨境物流模式发展的掣肘因素。具体而言:一方面,境外物流信息交换不畅。尽管近年来厦门的物流信息化水平已得到较大提升,已基本实现国内物流信息的顺畅交换,但受到条码标准和信息化发展水平存在一定差异的影响,境外物流信息交换与查询仍较为困难,造成物流数据孤岛和物流碎片化等现象的产生,不利于对货物进行实时高效的信息追踪。另一方面,跨境物流信息反馈存在缺失和滞后等问题。目前,厦门小规模跨境电商能够负担起的跨境海运物流服务普遍难以实现对商品的全程追踪,并存在一定的货物丢件率;厦门目前能够提供商品全程追踪服务的跨境海运物流企业价格普遍较高,提供的跨境物流信息也不够全面。

(二)企业专业化物流服务能力层面

1. 厦门许多跨境物流企业总体运作水平和管理水平相对较低。厦门现有能够提供多功能和服务一体化的跨境电商物流企业较少,不少跨境物流企业存在规模较小、技术装备落后以及软硬件设施不健全等问题,尚未形成具有一定规模的集约化、专业化和现代化物流服务。多数跨境物流企业仍停留于依赖传统物流服务模式的发展阶段,无法满足境外客户对跨境物流时效性的个性化需求,成为阻碍“跨境电商出口+海运直航”跨境物流模式发展的瓶颈。

2. 第三方跨境物流企业发展较为缓慢。近年来,厦门第三方跨境物流企业呈现出数量增多、发展快速的良好态势,但能够提供专业化服务的大型第三方物流企业相对较少,多数企业的经营范围主要集中于货代、仓储以及传统运输等低端市场,无法为跨境电商出口提供一体化的物流服务。另外,许多第三方物流企业均局限于国内物流服务,只有极少数深耕跨境物流领域的企业。

三、几点对策建议

(一)以完善物流基础设施为支撑,推进“跨境电商出口+海运直航”常态化运行

为有效推进“跨境电商出口+海运直航”常态化运行,厦门市应不断完善物流基础设施。第一,应依托厦门自贸片区优势,以建设国家级示范物流园区、国家物流枢纽以及东南区域物流中心城市作为发展契机,充分利用多区叠加优势,加强对跨境快件监管物流中心、冷链物流中心以及快递物流园区等物流枢纽和节点建设。第二,政府应做好统筹规划,根据厦门本地产业结构、跨境电商发展水平以及物流基础设施等现实情况,制定物流基础设施建设规划,包括宏观引导、政策制定以及优惠扶持。有关部门应在交通枢纽、港口以及“海洋与公路”结合处,为相关物流投资商预留足够的物流园区用地,同时要在耕地置换与地价等方面为物流企业提供必要支持,以此吸引境内外物流企业到厦门建立物流园区。第三,相关部门应大力争取国家财政推动跨境物流发展专

项资金的支持,并设立一定数额的跨境物流发展资金。专项资金主要是以贴息、奖励以及补助等多种方式,用于厦门物流基础设施建设、跨境电商企业与海运物流联动发展等项目,从而为“跨境电商出口+海运直航”跨境物流模式发展提供有力支撑。

(二)以强化港口建设为驱动,助推跨境电商海运物流发展

“跨境电商出口+海运直航”跨境物流模式以及国际航运发展新趋势对港口基础设施提出了更高的要求,特别是港口泊位与深水航道建设。因此,厦门市有关部门应不断加强港口建设。第一,加强大型深水航道建设。有关部门应大力改善通航环境,重点推进海沧角美航道整治一期工程、厦门古雷航道三期工程、主航道扩建四期工程等重点项目的建设进程,提升厦门港船舶通航能力,以此提高跨境电商货物海运效率。第二,推进码头优化升级。在稳步推进厦门东渡等老港区整体搬迁与功能调整的同时,相关部门应全面提升现有码头的服务水平与靠泊能力。重点推进海沧20-22号7.5万吨级泊位等码头项目,提升海沧港大型集装箱的泊位等级,满足大型集装箱船舶靠泊需求。第三,完善港口配套设施。由于港口基础设施建设具有投入大、周期长等特征,因而政府部门不仅可以借助丝路基金、亚投行等官方融资平台,还可以通过吸引民间资本的方式,创新投融资方式,拓展厦门港建设的资金来源与渠道,以不断完善港口配套设施。具体包括:改造升级运输、装卸与门吊等相关设备,提升跨境电商货物到港、在港和离港的处理能力;

强化仓储和堆场等基础设施建设,持续优化厦门港的作业与服务水平;提高跨境电商货物通关、信息共享以及数据流转等服务能力,为客户提供更为优质、高效的服务。第四,加快智慧港口建设。厦门海事局、港口管理局等部门应结合厦门港航运特点,联合跨境物流企业、通信企业、智库团队,针对厦门港口运转过程中的外轮理货、远程控制等信息化应用开展全方位探索与实践,为5G智慧港口建设提供技术支撑,推进跨境电商出口与海运直航的联动发展。

(三)以物流信息化建设为抓手,推动“互联网+海运物流”创新发展

为助力厦门“跨境电商出口+海运直航”跨境物流模式发展,相关部门应加快推进海运物流信息技术应用与标准化建设,强化海运物流标准服务平台建设,推动“互联网+海运物流”的创新发展。其一,广泛运用物流信息技术。相关部门应鼓励与引导海运物流企业广泛运用大数据、物流追踪系统、射频识别技术、云计算以及物联网等现代信息技术,加强信息技术在“跨境电商出口+海运直航”跨境物流模式中的渗透与运用,强化海运企业物流信息系统建设,实现货物流程可视化、去向可查询和来源可追溯。其二,加强海运物流标准化建设。相关部门应围绕跨境电商和客户需求,以问题为导向,优化顶层设计。支持海运物流企业积极参与物流行业标准、国家标准以及地方标准的制定工作,充分发挥海运物流企业在标准化修订过程中的主体地位,共同构建科学、合理与全面的海运物流标准体系,制定

符合厦门实际的地方标准。在此基础上,通过多样化的渠道与媒介加大海运物流标准的宣传力度,对跨境物流企业实施海运标准化专项培训工作,并逐步开展海运标准化试点工作。其三,搭建海运物流信息服务平台。厦门海关与检验检疫部门应全面推进“一次申报、一次查验、一次放行”,为“跨境电商出口+海运直航”跨境物流模式提供贸易便利,形成对接服务企业和口岸监管部门的通关服务单一窗口。支持厦门龙头海运企业打造面向中小海运物流企业的公共信息服务平台,形成在线交易、数据分享、海运物流信息发布等多功能为一体的海运物流信息服务中心,实现货源、船源信息以及海运物流服务等信息的高效匹配。此外,可借助TD-LTE等4G技术,构建统一的海运物流信息数据库,提高跨境海运物流信息交换、采集、处理与服务技术,从而实现公共服务信息与海运物流信息之间的交换互享。

(四)以培育头雁型企业为重点,提升专业化物流服务能力

为强化物流企业对“跨境电商出口+海运直航”跨境物流模式发展的助推作用,厦门市可从以下方面提升物流企业专业化服务能力。第一,实施头雁型物流企业培育扶持计划与品牌战略。相关主管部门应遴选当地经营状况良好、综合实力较强的跨境物流企业,建立重点物流企业名录库。加快推进头雁型物流企业培育工程,在要素保障、市场拓展以及技术创新等方面加大对头雁型企业的扶持力度,重点培育厦门象屿集团、中国厦门外轮代理有限公司、厦门中远海运集装箱运输有限公司等头雁型企业。第

二,创新跨境物流合作模式。政府部门应引导本地龙头物流企业与境外龙头骨干物流企业开展合作,全面推动央企、民企及外企三位项目进行对接,提升厦门头雁型物流企业对外合作的实力和能力。第三,强化第三方物流与第四方物流之间的协同合作。在发展第三方物流的同时,厦门市应大力推进第四方物流的发展,支持第三方物流与第四方物流建立战略联盟,由第三方物流企业为跨境电商提供物流服务,第四方物流为第三方物流提供技术支持与相关咨询服务。第四,加大资源整合力度,支持与引导跨境物流企业通过协作联盟、资产收购以及参股控股等兼并重组的方式做大做强。鼓励龙头骨干企业进行跨境物流产业链整合,持续向价值链高端进行延伸,深化产业协同发展,塑造头雁型物流企业引领、跨境物流企业集群共进、跨境物流产业链延伸的产业发展新格局。▲

参考文献:

- [1]中国新闻网.厦门关区新添“跨境电商出口+海运直航”物流模式[EB/OL].<https://baijiahao.baidu.com/sid=1668935700862529290&wfr=spider&for=pc>. [2020-06-08].
- [2]李军.跨境电商背景下我国国际物流系统优化[J].对外经贸实务, 2019(12):90-92.
- [3]杜志平,吴畔溪,潘菁菁.我国与“一带一路”沿线国家跨境物流协作探讨[J].对外经贸实务, 2019(7):89-92.
- [4]朱娜娜.两岸全面直航后厦门港对台集装箱海运状况探析[J].湖南工程学院学报(自然科学版), 2019(4):90-94.