

Doi:10.20063/j.cnki.CN37-1452/C.2025.05.009

跨境电商制度的在地化实践

——以山东省综试区政策与产业互动机制为例

王彤彤¹,刘庆林²

1.烟台职业学院 经济贸易系,山东 烟台 264670;2.山东大学 经济学院,济南 250100

摘要:跨境电商综试区是跨境电商制度创新与政策试验的核心载体,也是确保国家战略落地的关键枢纽。当前相关研究多为政策对产业的单向影响,而忽视产业需求对政策调整的反馈作用。可通过构建“国家政策—地方转化—产业响应”三维分析框架,结合山东省16个综试区的政策文本、产业数据和多案例比较,揭示跨境电商制度在地化实践过程中政策与产业互动的微观机制。要深入探索山东省跨境电商发展的挑战并提出应对策略,努力构建全域协同发展体系破解空间失衡,健全产教融合培育机制强化人才支撑,依托AI技术赋能激活传统企业的转型动能,提升抗周期发展能力应对外部风险,为国家优化政策适配性、地方探索特色路径、产业参与协同提供理论参照与实践启示。

关键词:跨境电商制度;在地化实践;山东省;跨境电商综试区;政策与产业互动

中图分类号:F741 **文献标志码:**A **文章编号:**1673-8039(2025)05-0063-07

一、引言

在数字技术重塑全球贸易格局与我国构建“双循环”新发展格局的双重驱动下,跨境电商作为连接国内国际两个市场的新型贸易形态,已成为驱动我国外贸转型升级、培育国际竞争新优势的关键引擎。2025年政府工作报告在延续促进跨境电商发展总体部署的基础上,进一步明确“完善跨境寄递物流体系,加强海外仓建设”^[1]的具体路径,这是自2014年首次将跨境电商纳入国家政策视野以来连续12年的战略强化。跨境电商综合试验区(以下简称“综试区”)作为承载跨境电商制度创新、政策试验的核心载体,正是将国家战略部署转化为地方实践效能的关键枢纽。

山东省作为沿海经济大省与新旧动能转换综合试验区,敏锐地抢抓跨境电商这一新机遇,高度重视跨境电商等外贸新业态的发展,认真贯彻落实国家跨境电商等新业态改革试点任务。自2016年青岛成为山东省首个获批城市,截至2022年底全省16市均获批国家跨境电商综试区,是全

国第4个实现全覆盖省份。这一全域覆盖的布局,使得山东省在跨境电商制度的本地化实践方面具有独特的研究价值。与此同时,山东省的典型性还在于其完整的区域梯度——从沿海港口城市到内陆农业腹地,以及多元的产业基础——涵盖家电、渔具、农产品、化工等传统与新兴产业。2024年前10个月,全省跨境电商进出口额达1681.5亿元,占全省进出口总额的6.1%,高于全国平均水平。但省内各地市跨境电商发展不均衡,跨境电商物流配套、平台引育等方面还存在短板^[2]。这反映出本研究聚焦的三个问题:一是地方如何实现国家制度的在地化落地?二是政策供给与产业需求的互动呈现何种逻辑?三是不同产业基础城市的适配模式有何差异?

目前,关于跨境电商制度的研究多集中在综试区政策对经济发展^[3]、技术创新^[4]、外贸发展^[5]的定量评估,或围绕政策对产业的单向性影响^[6]方面,缺乏对“政策—产业双向互动机制”的深入剖析,尤其忽视产业需求对政策调整的反馈作用。本文基于“国家政策—地方转化—产业响

收稿日期:2025-06-21

基金项目:国家社会科学基金重大项目“我国海外园区全球布局的空间选择与协同治理研究”(19ZDA137),烟台职业学院2024年度校本科研项目“‘一带一路’背景下基于引力模型对山东省与东盟国家贸易发展的潜力测度研究”(2024XBYB018)

作者简介:王彤彤(1993—),女,山东烟台人,经济学硕士,烟台职业学院经济贸易系讲师;刘庆林(1963—),男,山东荣成人,管理学博士,山东大学经济学院教授、博士生导师。

应”三维分析框架,结合山东16个综试区城市的政策文本与产业数据,通过多案例比较揭示跨境电商制度在地化的微观机制。研究将为国家层面优化政策适配性提供理论参考,为地方层面探索特色化路径提供经验借鉴。

二、山东省跨境电商综试区的产业基础与政策框架

(一)山东省跨境电商产业的空间差异

山东省跨境电商产业因地理区位、产业基础和综试区发展阶段的差异,呈现出显著的梯度特征,可按区域功能定位划分为三类差异化发展形态(如表1所示),其产业基础形成鲜明区分:一是沿海城市,依托深水良港与成熟的临港产业体系,形成“港口物流+先进制造”的跨境电商发展

基底。该区域多为制造业集群,以家电、电子信息、高端装备等产业为主导,产业附加值高且国际市场需求稳定,出口以大宗工业品(B2B)为主。二是内陆城市,以大型商贸市场为核心载体,形成“市场采购+小商品集群”的跨境电商生态。该区域产业多以轻工纺织、日用消费品等小商品制造为主,产业集群规模庞大但单体企业规模较小,贸易模式兼具传统市场采购与跨境电商(B2C/B2B)的双重特征。三是后发城市,形成“特色资源+低成本转型”的跨境电商发展路径。该区域产业多以农产品加工、纺织服装、手工制品等劳动密集型为主,产业附加值较低,但部分产业的区域特色鲜明,国际市场对其原生态、低成本产品需求稳定。

表1 山东省跨境电商综试区城市信息表

序号	城市	获批时间(批次)	区域类型	优势产业/产业带
1	青岛	2016年1月(第二批)	沿海	假睫毛、家电、美妆、时尚仿真首饰、纺织服装、木质家具等
2	威海	2018年7月(第三批)	沿海	渔具、纺织服装、海洋食品、新材料及制品等
3	济南	2019年12月(第四批)	内陆	信息技术、汽车制造、纺织等
4	烟台	2019年12月(第四批)	沿海	食品、机械、化工、汽车装备等
5	东营	2020年4月(第五批)	沿海	石化产业、石油装备制造等
6	潍坊	2020年4月(第五批)	沿海	动力机械、现代农业等
7	临沂	2020年4月(第五批)	内陆	木制品、小商品等
8	日照	2020年4月(第五批)	沿海	港口物流、钢铁产业等
9	淄博	2020年4月(第五批)	内陆	陶瓷、化工新材料等
10	枣庄	2022年11月(第七批)	后发	煤化工、锂电等
11	济宁	2022年11月(第七批)	后发	工程机械、儒家文化旅游等
12	泰安	2022年11月(第七批)	后发	旅游产业、输变电设备制造等
13	德州	2022年11月(第七批)	后发	农产品加工、体育用品、汽摩配等
14	聊城	2022年11月(第七批)	内陆	纺织服装、轴承制造等
15	滨州	2022年11月(第七批)	沿海	铝业、家纺等
16	菏泽	2022年11月(第七批)	后发	农业、劳动密集型产业(木制品)等

资料来源:作者根据网络资料整理。

历史轨迹与资源条件共同塑造的区位发展基础差异,不仅外显于产业结构层面,更从根本上框定了各城市在政策选择与产业响应上的基本取向,这使得山东省跨境电商的全域发展呈现出“因城施策、各展所长”的显著特征。具体而言,沿海城市的核心诉求聚焦于物流效率提升与产业链协同,其需求具体表现为对跨境物流通道优化、大宗货物通关便利化及国际供应链协同的迫切要求,目标在于通过降低物流成本、缩短交货周期以巩固国际市场竞争力;内陆城市的核心诉求则指向贸易模式融合与监管协同,集中体现为对多模式贸易监管衔接、数据互通共享及中小微企业服

务赋能的现实需求,旨在通过流程简化与合规成本降低,推动小商品集群向全球化分销网络转型;后发城市的核心诉求侧重于成本控制与标准化建设,具体表现为对低成本通关、特色产品标准化及跨境物流短板补齐的迫切需求,致力于通过政策扶持降低跨境门槛,推动特色资源转化为跨境电商出口优势,实现从资源输出向品牌化跨境经营的转型。

三类城市的梯度特征本质上反映了山东省跨境电商从要素驱动到创新驱动的过渡逻辑:沿海区域依托先天港口与产业优势追求效率最大化;内陆区域依托商贸基础探索模式融合;后发区域

则依托特色资源寻求突破,共同构成全省跨境电商差异化、互补性的发展格局。

(二) 国家政策的山东本地化调整

国家政策通常以原则性表述为主,地方政府可以利用规则的弹性空间^[7],结合自身实际情况进行转化和细化。跨境电商综试区政策的核心框架为“六体系两平台”,即信息共享体系、金融服务体系、智能物流体系、电商信用体系、统计监测体系和风险防控体系,以及线上“单一窗口”平台和线下“综合园区”平台^[8],这是全国范围内推行的统一标准。山东省在落实综试区建设过程中,各城市依据产业基础,将宏观政策细化为具有地方特色的条款,如国家积极倡导构建智能物流体系,旨在通过智能化技术提升物流效率、降低成本,实现物流行业的现代化转型,为经济发展提供有力支撑。青岛市基于其作为重要海运港口城市、中小微企业众多且拼箱业务需求旺盛的特点,将智能物流体系细化为“海运拼箱监管”。这是由于以往“先拼箱后查验”模式下,一旦货物命中查验指令,需重新掏箱找货查验再装箱,在海运旺季还可能遭遇“甩柜”,严重影响效率。为解决这一问题,青岛海关实施出口拼箱“先查验后装运”模式改革,允许企业散件货物入库即可报关,查验完毕后再装箱发运。在该模式下,放行后装箱货物经港区内通道“抵港直装”,装船后自动核销拼箱物流底账,提升拼箱货物集港物流效能,为企业节省物流成本;威海市将智能物流体系转化为“四港联动”(威海海港、空港与仁川海港、空港协同运作)模式,形成海陆空铁立体物流网络,通过中韩海空港协同实现“一次申报、一次查验、一次放行”,从而实现物流时效提升的同时降低了物流成本。

由于山东省内各城市历史积淀、资源禀赋与产业演进路径的不同,形成了前文所述的差异化发展基底与需求,这种差异直接映射在跨境电商政策工具的选择与运用上,呈现出鲜明的地域适配特征。对于青岛、烟台这类沿海港口城市而言,其产业体系长期依托深水良港构建,外贸进出口额在全省的占比大,港口物流效率是决定跨境电商竞争力的核心变量。因此,政策工具的设计天然向“港口协同”倾斜,如青岛港与威海港共建的“中韩陆海联运通道”,实现跨境电商货物一次通关、多港流转;烟台口岸开通了“一单制”跨境铁海联运班列,凭一张货运单实现海铁无缝转运。

另一方面聚焦港口与产业的深度耦合,像青岛自贸片区推出的“港航联动”监管模式,将家电、电子等制造业集群的出口需求与港口查验、集疏运系统对接,通过数据共享压缩货物在港停留时间。

临沂作为典型的内陆商贸城市,拥有全国规模最大的商品批发市场集群之一,传统市场采购贸易与跨境电商的融合需求尤为迫切。其政策工具因此以“商贸融合”为核心发力点,先是突破“市场采购归市场采购、跨境电商归跨境电商”的监管壁垒,企业通过单一窗口即可完成两种贸易模式的申报,降低重复查验率;再是推动线下市场与线上平台的资源互通,如临沂商城搭建“临沂商城跨境电商综合服务平台”,实现数据流、货物流、资金流的“三流合一”,解决跨境电商货物的线上申报、通关、物流信息化等问题。

菏泽、德州等后发城市产业结构以农业及劳动密集型制造业为主,跨境电商起步较晚,核心诉求是将本地特色资源转化为出口优势,政策工具便聚焦“资源转化”这一主线。一方面通过补齐基础设施短板降低资源转化成本,如菏泽开通“农产品专列”,有效提升物流周转效率与成本控制水平。另一方面依托标准化建设提升资源附加值,如德州针对扒鸡、地毯等特色产品,联合行业协会制定出口质量标准体系,推动产品符合国际市场准入要求。同时,此类城市亦注重政策工具与产业发展阶段的适配性,避免简单照搬沿海地区成熟模式。以跨境电商人才培育为例,菏泽未盲目追求高端运营人才的直接引进,而是联合本地职业院校开设跨境电商综合实战技能培训专班,课程设计紧扣“产业带数字化转型”核心需求,帮助企业掌握跨境电商全链路运营技能,为当地木制品产业带转型升级提供了技能支撑与人才保障。

这种政策工具的差异化选择,本质上是地方政府基于自身产业生态的“靶向施策”,既避免了“一刀切”带来的政策错配,也让各类城市能在跨境电商发展中发挥比较优势,形成全省层面互补共进的格局。与此同时,山东省的产业专项扶持凸显了省级统筹的差异化策略,省政府在《跨境电商跃升发展行动计划(2023—2025年)》中明确“211战略”：“打造20个跨境电商特色产业带,培育100个具有较强国际竞争力的跨境电商知名品牌,孵化1000家跨境电商新锐企业”^[9],针对不同产业带实施精准扶持,具有较强的指向性和可

操作性。

三、跨境电商制度在地化实践的微观机制与模式分类

(一) 政策与产业互动的微观机制

在跨境电商制度在地化实践中,产业需求的识别是政策与产业互动的起始环节或触发环节。企业和行业协会是产业需求识别的关键主体,产业需求可以通过政企座谈会和行业协会反馈等多种渠道被及时、准确地识别,为后续的政策调整奠定基础,如青岛中央商务区召开重点外贸企业座谈会、自贸片区举办仓储物流行业行政企座谈会等,企业代表在会上反映企业在跨境电商物流、通关、税收等方面的需求和建议,政府相关部门认真听取并记录这些需求和建议,为政策调整提供依据。

地方政府在识别到产业需求之后,需依托政策弹性空间设计针对性条款,将国家层面的制度框架转化为可落地的实施工具,以此回应产业发展诉求,这构成政策与产业互动的调整环节。如我国虽鼓励农村电商发展,但对冷链物流的具体支持措施未作明确规定,这为地方政府预留了政策创新的弹性空间。菏泽市政府结合本地大蒜等农产品跨境电商的实际发展需求,借助这一弹性空间,针对性设计冷链补贴条款,通过对企业的冷链物流设施建设及运营给予补贴,有效降低了企业的冷链运营成本。

当某项政策调整成效显著且经验具备推广价值时,政府会将这类成功的互动经验上升为地方政策,推动其实现常态化与制度化,这构成政策与产业互动的固化环节,如青岛首创电子口岸新型

监管制度,推行全程通关无纸化流程,覆盖企业备案、申报、征税、查验、放行等全环节^[10]。作为一项成功的政策创新,该模式显著提升了青岛跨境电商海运效率,降低了企业运营成本,带动出口增速持续提升。鉴于其良好成效与普适性,山东省政府将该模式纳入全省跨境电商跃升发展行动计划重点任务,在全省范围内推广实施。

政策的调整与实施会对产业发展产生直接影响,而产业发展到一定阶段又会催生新的需求,这形成了政策与产业互动的反馈环节。菏泽推出“农产品溯源+铁路班列补贴”和冷链补贴等政策后,当地农产品跨境电商得以快速发展。随着出口规模扩大,菏泽大蒜等农产品企业又提出“海外仓前置”的新需求——企业希望通过在海外布局农产品仓储基地,将产品提前运至海外仓,从而缩短交货周期、提升客户满意度。这类新需求的出现,既是产业发展到特定阶段的必然结果,也是政策与产业互动的自然延续。对此,政府需对这类新需求开展系统研究与评估,结合实际情况决定是否进一步调整政策,以实现政策与产业需求的动态适配。

(二) 山东省跨境电商制度在地化适配的模式分类

基于互动主导方与区域资源禀赋的耦合关系,山东省跨境电商制度在地化实践形成三类差异化适配模式(如表2所示)。这些模式既反映了地方政府对国家政策的转化逻辑,又体现出产业基础对制度创新的反向塑造,共同构成“需求识别—工具适配—效果反馈”的动态闭环。

表2 基于互动主导方的三种模式

模式类型	核心特征	典型城市	互动主导方
港口驱动型	政策适配港口资源,产业响应物流优化	青岛	政府与港口企业协同
商贸倒逼型	产业需求推动政策融合,政府被动调整	临沂	行业协会与企业
资源引导型	政策主动嫁接农业资源,产业逐步响应	菏泽	政府主导

资料来源:作者根据网络资料整理。

1.港口驱动型。核心特征是政策适配港口资源,产业响应物流优化。这种模式主要适用于具有优越港口资源的沿海城市,如青岛、烟台、威海。在这种模式中,互动主导方是政府与港口企业协同。政府根据港口的特点和优势,制定相应的跨境电商政策,如青岛的“海运拼箱”监管创新政策,以充分发挥港口在跨境电商物流中的作用。港口运营企业积极配合政府的政策,优化港口的

服务和运营流程,为跨境电商企业提供高效、便捷的物流服务。跨境电商企业则积极响应政府和港口运营企业推出的物流优化措施,利用港口资源拓展跨境电商业务,如青岛的家电企业利用当地的港口优势和相关政策,实施“海外仓前置+跨境B2B”战略,提高了出口效率和市场竞争力。

2.商贸倒逼型。核心特征是产业需求推动政策融合,政府被动调整。这种模式主要适用于商

贸易发达的内陆城市,如临沂、济南。在这种模式中,互动主导方是行业协会与企业。临沂拥有庞大的市场采购贸易基础,随着跨境电商的发展,企业对市场采购贸易与跨境电商融合的需求日益强烈。行业协会积极收集企业的需求,并反馈给政府,推动政府出台相关政策。政府在企业 and 行业协会的驱动下,被动调整政策,推出“市场采购与跨境电商一次查验”等政策以满足产业需求。这种模式下,产业需求是政策调整的主要驱动力,政府的角色更多是响应和服务。

3.资源引导型。资源引导型模式的核心特征是政策主动嫁接特色资源,产业逐步响应。这种模式主要适用于具有农业资源或其他特色资源的后发城市,如菏泽、德州。在这种模式中,互动主导方是政府。2025年山东省“跨境电商+产业带”巡回辅导活动启动仪式暨创新发展现场会在菏泽举行,同期还举办了木制品产业带资源对接会,设置了平台服务商、物流支付服务商、技术服务商和院校合作四大展区,400家产业带企业与产业链资源方进行了现场对接,引导和支持企业将农业资源转化为跨境电商发展优势。企业在政府政策的引导下,逐步开展跨境电商业务,对政策做出响应。随着产业的发展,企业会提出新的需求,政府根据这些需求进一步调整政策,形成良性互动。

四、山东省跨境电商发展的现存问题与挑战

尽管山东省跨境电商综试区的政策在地化实践已取得阶段性进展,但在向纵深推进跨境电商发展的过程中,结构性问题仍未消除。

一是空间发展失衡的结构性矛盾尤为突出。受区位条件与产业基础差异影响,山东省内跨境电商发展呈现显著梯度分化。沿海港口城市凭借先天区位与产业优势形成先发态势,而部分内陆及后发地区则因物流基建配套不足、平台资源集聚能力较弱等短板,导致区域间交易规模、产业渗透度的差距持续拉大,这在一定程度上阻碍了全域协同发展格局的构建。

二是专业人才供给与产业需求存在错配。跨境电商领域急需的复合型人才供给不足,面临“引才难、育才慢、留才弱”的三重困境。省内高校人才培养体系与行业实践存在脱节,课程设置偏重理论教学,对跨境支付、合规风控等实战技能培养不足,导致人才供给与企业需求形成结构

性缺口。

三是传统外贸企业数字化转型动能不足。多数工贸一体化企业长期依赖传统外贸渠道,对跨境电商的商业模式、运营逻辑缺乏系统认知,存在路径依赖。加之转型过程中面临的技术投入高、运营风险大、人才储备不足等现实障碍,导致其拓展跨境电商业务的积极性偏低,传统产业与跨境电商的融合深度有待提升。

四是外部环境不确定性加剧竞争压力。受全球经济增速放缓、贸易保护主义抬头等因素影响,市场竞争呈现白热化态势。新入局卖家面临准入门槛攀升,在备货资金占用、物流时效保障、合规成本控制等方面压力显著;存量企业则深陷资金周转困境,表现为库存周转效率低、国际回款周期长、融资渠道不畅等问题,整体抗风险能力有待增强。

五、山东省跨境电商发展的对策建议

针对山东省内区域失衡、传统外贸企业数字化转型动能不足等结构性问题及挑战,结合各区域差异特征与政策实践,未来可从以下方向推动跨境电商高质量发展。

一是构建全域协同发展体系。立足区域产业基础,推动山东省构建“差异化发展—协同联动—数据贯通”的区域生态。沿海城市强化港口物流与先进制造融合,内陆城市深耕“商贸+跨境”模式,后发城市聚焦特色资源转化,形成互补发展格局,强化沿海与内陆资源联动;在物流网络上推动沿海港口与内陆城市共建海铁联运跨境通道,在临沂、菏泽等内陆枢纽布局跨境电商产业园及保税仓,通过财政补贴降低内陆企业仓储、运输成本;以“跨境电商+产业带”模式推动产业链、供应链网络化协同,以重点行业交易服务平台促进企业间资源共享,依托山东省跨境电商综合服务平台,实现各综试区数据共享,提升整体竞争力。

二是健全产教融合培育机制。针对跨境电商领域的复合型人才短缺问题,推动高校与企业联合开展“订单式”培养。支持职业类院校开设跨境电商实战课程,增设跨境支付、合规风控等实操模块;建立“人才飞地”机制,吸引沿海城市专业人才通过短期派驻、线上指导等方式服务内陆及后发地区;对企业引进的高端运营人才给予税收优惠与住房补贴,提升人才留存率。

三是AI技术深度赋能跨境电商全链条。以

政策引导与实践创新推动人工智能与跨境电商的融合渗透,形成“技术赋能—效率提升—模式创新”的发展路径。《关于加快人工智能赋能重点领域高质量发展的推进方案》等文件明确提出,未来3年将培育一批AI+跨境电商标杆案例^[11],通过政策倾斜支持技术落地,降低传统企业转型试错成本。

四是提升抗周期发展能力。针对国际市场的不确定性,一方面通过绿色低碳转型引领可持续发展。依托绿色低碳高质量发展先行区建设,山东省正搭建“政策引导—供应链优化—绿色物流—碳足迹管理”的全链条低碳体系。“一企一策”“一业一策”策略精准发力,重点推动新能源汽车、绿色化工等低碳产品通过跨境电商扩大出口,借助产业链升级倒逼跨境贸易结构的绿色化转型;另一方面推动市场多元化布局,深化与“一带一路”国家、东盟及RCEP成员国的合作,利用关税减让和48小时快速清关等贸易便利条件,提升跨境电商的成本竞争力,分散单一市场依赖风险。

六、结论与启示

(一) 结论

国家制度的在地化落地是政策弹性与地方禀赋耦合的结果。山东省通过政策弹性空间转化与差异化工具选择实现国家制度的地方适配:将国家“六体系两平台”框架细化为沿海城市的海运拼箱监管、内陆城市的商贸融合机制、后发城市的资源转化政策,形成与港口优势、商贸基础、特色资源相匹配的操作方案。这种转化并非简单复制,而是通过识别地方产业核心需求,将宏观政策具象为可操作的规则与工具。

政策与产业的互动遵循“触发—调整—固化—反馈”的动态循环逻辑。产业需求经企业反馈、行业协会传递等渠道被精准识别后,政府依托政策弹性空间制定针对性条款;政策实施引发产业行为响应,而产业发展衍生的新需求又倒逼政策持续优化,最终形成常态化机制。这一循环突破了政策单向输出的传统认知,凸显了双向适配的核心意义。

不同产业基础的城市形成了差异化适配模式。沿海城市依托港口与先进制造业优势,形成“政府—港口协同驱动”的效率提升模式;内陆城市凭借商贸集群底蕴,形成“产业需求倒逼政策

融合”的模式;后发城市则通过“政府引导资源转化”的模式,推动特色产业实现跨境转型。三种模式虽路径各异,但均遵循“需求识别—工具适配—效果反馈”的共性逻辑,印证了制度在地化进程中多样性与适配性的统一。

山东省跨境电商发展面临四个核心挑战:区域间因物流基建与平台资源差异导致的空间失衡,复合型人才供给与实战需求存在错配,传统外贸企业数字化转型的动能不足以及外部环境的不确定性加剧了竞争风险;而针对性的破解挑战需聚焦四个关键方向:构建全域协同体系以弥合区域的差距,通过产教融合破解人才供需的矛盾,依托AI技术赋能激活传统企业的转型潜力,借助绿色转型与市场多元化布局增强抗风险的能力。

(二) 启示

基于山东省的实践经验,对跨境电商制度创新与产业发展可形成如下启示。

国家层面,预留政策弹性,构建动态调整框架。国家在制定综试区等政策时,应在统一框架下明确弹性条款,允许地方根据产业基础调整和细化实施细则,避免“一刀切”。建立全国性“政策—产业互动数据库”,总结地方实践中的共性经验,为框架优化提供实证支撑。

地方政府层面,精准识别需求,强化工具适配性。地方需建立常态化产业需求调研机制,通过政企联动、协会搭桥等方式捕捉真实诉求。在政策工具选择上,应立足区域禀赋,通过“靶向施策”提升政策效能。

产业主体层面,主动参与协同,形成共生发展格局。企业应通过行业协会集中反馈诉求,避免分散诉求降低政策调整效率;同时需积极响应政策创新,通过实践验证政策效能,并及时传递新需求,形成“政策—产业”的共生关系。传统企业尤其需破除路径依赖,借助AI赋能、绿色转型等政策红利,加速数字化跨境转型,提升国际竞争力。

参考文献:

[1] 李强.政府工作报告:2025年3月5日在第十四届全国人民代表大会第三次会议上[M].北京:人民出版社,2025.

[2] 山东省商务厅.《山东省跨境电商跃升发展行动计划(2023—2025年)》政策评估报告[EB/OL].(2024-12-27)[2024-12-31].http://commerce.shandong.gov.cn/art/2024/12/27/art_339740_10348085.html.

[3]王利荣,芮莉莉.跨境电商综合试验区对地区经济的影响及差异性分析——基于“反事实”视角[J].南方经济,2022(3).

[4]蒋金荷,黄珊.贸易新业态对绿色技术创新的影响研究——来自跨境电商综合试验区政策的证据[J].数量经济技术经济研究,2024(12).

[5]马述忠,郭继文.制度创新如何影响我国跨境电商出口?——来自综试区设立的经验证据[J].经济研究,2022(8).

[6]彭怀安,张昌谋.跨境电子商务综合试验区与产业结构升级——基于城市面板数据的实证分析[J].海南大学学报(人文社会科学版),2024(3).

[7]吴军民.规则社会化与规则弹性——一项关于政府救助的实证分析[J].公共管理学报,2009(4).

[8]浙江省人民政府关于印发中国(杭州)跨境电子

商务综合试验区实施方案的通知[EB/OL].(2015-07-01)[2024-12-01].https://www.zj.gov.cn/art/2015/7/1/art_1229019364_55009.html.

[9]山东省人民政府办公厅.关于印发山东省跨境电商跃升发展行动计划(2023—2025年)的通知[EB/OL].(2023-07-24)[2024-12-31].http://www.shandong.gov.cn/art/2023/7/24/art_267492_55456.html.

[10]山东省人民政府.关于印发中国(青岛)跨境电子商务综合试验区建设实施方案的通知[EB/OL].(2016-04-28)[2024-12-01].http://www.shandong.gov.cn/art/2016/4/28/art_267492_8395.html.

[11]山东省发展和改革委员会.关于加快人工智能赋能重点领域高质量发展的推进方案[EB/OL].(2025-05-13)[2025-05-14].http://fgw.shandong.gov.cn/art/2025/5/13/art_91559_10466473.html.

Localized Practice of Cross-border E-commerce Institution: A Case Study of the Policy-industry Interaction Mechanism in Shandong's Comprehensive Pilot Zone

WANG Tongtong¹, LIU Qinglin²

1.Department of Economics and Trade, Yantai Vocational College, Yantai 264670, China;

2.School of Economics, Shandong University, Jinan 250100, China

Abstract: The comprehensive pilot zone for cross-border e-commerce serves as a core vehicle for the institutional innovation and policy experimentation in this field, as well as a critical hub for ensuring the implementation of national strategies. However, current research predominantly focuses on the one-way impact of policies on industries, while neglecting the feedback effect of industrial demands on policy adjustments. Through constructing the three-dimensional analytical framework of “national policy, local implementation, and industrial response”, this study combines the policy documents, industrial data, and multiple case comparisons from 16 comprehensive pilot zones in Shandong Province to reveal the micro-level mechanism of policy-industry interaction in the localized practice of the cross-border e-commerce institution. It is necessary to deeply explore the challenges in the cross-border e-commerce development of Shandong Province and propose response strategies: striving to build a coordinated development system across regions to resolve spatial imbalances, improving industry-education integration cultivation mechanisms to strengthen the talent support, leveraging the empowerment of AI technology to activate the transformation momentum of traditional enterprises, and enhancing counter-cyclical development capabilities to cope with external risks. This research provides theoretical and practical insights for the nation optimizing the policy adaptability, the localities exploring the characteristic pathways, and the industries participating in the collaboration.

Key words: cross-border e-commerce institution; localized practice; Shandong Province; comprehensive pilot zone for cross-border e-commerce; policy-industry interaction

(责任编辑 昭 衢)