

第9章 物流

与上年相同，在2021年，由于新冠肺炎疫情在全球范围内不断反复，各国经济和社会活动受到了巨大冲击。中国提出“动态清零”方针，继续采取“外防输入、内防反弹”防控措施。就经济活动本身而言，生产基地基本恢复正常。据国家统计局公布，2021年实际GDP增长率为8.1%，与日本（3.2%）、美国（5.7%）、德国（2.7%）等在2020年的负增长之后迅速复苏的各国相比，增长率依然较高。

另一方面，疫情蔓延及管制措施导致民众生活和生产活动出现混乱，因机场和港口多次采取封闭管理，物流陷入停滞的情况频频发生。迫于无奈，货主只好采取选择物流替代路径或调整供应链本身等解决措施，不断摸索如何优化物流。

经济环境

表1：2021年中国对外贸易总额及与主要国家和地区进出口贸易统计（单位：亿美元）

	出口		进口		进出口总额	
	金额	同比（%）	金额	同比（%）	金额	同比（%）
日本	1,938	35.8	2,398	37.1	4,336	36.6
美国	6,797	50.4	2,097	55.5	8,894	51.6
欧盟	6,131	56.8	3,592	38.9	9,722	49.7
东盟	5,701	48.6	4,632	53.9	10,333	50.9
非洲	1,739	52.3	1,224	68.3	2,963	58.5
世界合计	39,722	53.3	31,298	52.2	71,020	52.8

资料来源：海关总署

2021年进出口总额比上年增长52.8%。无论是与中国停工停产的2020年上半年相比，还是与复工复产的2020年中期以后相比，在金额上，所有对象区域进出口均出现显著增长。尤其是圣诞商战引爆例年贸易活动的10月以后，进出口均呈现高度增长。

中美贸易摩擦方面，中美两国自2018年7月以来就追加关税问题展开了一系列的交涉，直至2020年1月签署第一阶段协议，大部分的追加关税措施依然没有作出任何修改，关税税率仍保持在25%，中国政府承诺的扩大大豆等原料的进口在2021年也未能达到协商水平。如上所述，进出口总额本身较2020年有所增长，但中美交易在2021年中仍未能摆脱高额关税造成的影响。围绕数字和信息通信等前沿技术，包括日本在内的，欧美等西方自由主义国家与中国摩擦不断，以尖端半导体生产为中心，两大阵营在相关产品和零部件的生产和采购供应链方面的动作也日渐突显。

自2022年1月1日起，东盟十国、澳大利亚、新西兰、韩国、日本、中国共15个国家于2020年11月签署的RCEP自由贸

易协定（区域全面经济伙伴关系协定）已经在中国等十个国家率先生效。之后，该协定还自2月1日起对韩国生效，自3月18日起对马来西亚生效。自2022年起，RCEP协定有望为该地区贸易增长带来助力。

表2：2021年中国各类运输方式的货运量

运输方式	货运量（单位：亿吨）		货物周转量（单位：亿吨公里）	
	重量	同比（%）	周转量	同比（%）
铁路	47.7	4.9	33,238	8.9
公路	391.4	14.2	69,088	14.8
水运	82.4	8.2	115,577	9.2
民航	0.07	8.2	278	15.8
合计	521.57	12.1	218,181	10.9

资料来源：交通运输部统计数据

物流形势

整个2021年，全球都在被迫应对新冠肺炎疫情引发的物流混乱问题。

海上货物运输方面，据交通运输部统计，全国主要港口2021年货物吞吐量为1,554,534万吨，同比增长6.8%。在各月的同比增长率中，2月最高（26.1%）；之后缓缓下跌，9、10月份甚至出现负增长（分别比上年同期减少1.9%、0.5%）。与此相同，国际货运量达到469,376万吨，全年同比增长4.5%；集装箱货运量全年达28,272万标箱，同比增长7.0%。

国际集装箱海运运输方面，尤其是中国出口，全年供需状况持续吃紧，再加上2021年3月发生了苏伊士运河集装箱船只触礁事故，导致全球定期集装箱日程出现延迟，舱位紧张，推动集装箱海运运费不断飙升。SCFI（Shanghai Container Freight Index上海出口集装箱运价指数）显示，至欧美的运费自4月以来基本上保持一路高涨势头，截至12月底，至美国西海岸运费刷新历史新高，同比达到191%，与2019年的比值达到469%。在大连、盐田（深圳）、舟山（宁波）等主要港口，由于作业人员或者货物本身新冠核酸检测阳性原因，港口封控，货物运营受到管制，随之而来的是作业进度严重延迟，每次运输办理周期都大幅增加，或者是企业被迫采取起用替代路径等应对措施。在海外，尤其是欧美的主要港口，由于作业人员人手不足、母船延误进一步导致集装箱滞留等恶性循环，受此影响港口作业大幅延迟几近常态化的情况似乎贯穿了整个2021年。上述运输周期的拉长成为了供应链的瓶颈，也阻碍了各国的经济恢复。

航空货运方面，尽管由于起落中国的多条国际航线继续熔断，客机货舱（腹舱）的舱位利用受到制约，但人们利用客机航班仅装运货物，不载客，货代和航空公司积极安排货物包机航班等，舱位供应逐渐恢复。此外，由于船运日程紊

乱,大量货物转为空运之故,国际航线空运货物量同比大幅增加(增长19.6%)。即使在新冠肺炎疫情当中,主要消费市场即欧美消费者的购买欲望依然旺盛不衰,再加上“宅家”需求这一新的要素,从产地亚洲飞往欧美的航空货运也始终保持较高的需求。从结果来看,中国出发的空运运费市场尽管也多少有所波动,但整体来看,一直高于疫情前水平。

与此同时,与港口相同,因新冠肺炎疫情导致人手不足、货物集中,欧美主要机场货物运营停滞,尤其是进口货物,各地的收发办理周期都有所延长。在中国,由于出现过进口货物新冠病毒核酸检测阳性案例,机场防疫管控加强,一旦确认阳性,就会采取停止货物运营,停止接收来自特定发货地机场进口货物等措施,导致在位于上海和大连等地的主要机场,出现了大量货物滞留的情况。

货车运输方面,尽管因零星出现的新冠疫情社区感染,而受到了或大或小的区域封控以及随之而来的交通管控等防控措施的影响,但总体而言,因国内经济活动趋于正常,汽车货物运输量2021年全年呈现旺势增长。据交通运输部统计,2021年汽车货物运输量为3,913,889万吨,同比增长14.2%。

2021年,尽管在2020年产生大量置换需求的货车环保管控政策(淘汰国三标准货车)所造成的影响已暂时平息,但以深圳、北京等一线城市为中心,环保管控愈加严格,政府也在积极推动使用电动汽车(EV)代替小型商用车等货运车。

铁路运输方面,2021年形势保持坚挺,据交通运输部统计,全年货物运输总量为477,099万吨,同比增长4.9%。作为一种运输方式,铁路运输已经在市场中逐渐站稳脚跟,同时,它还将作为一种行之有效的环境友好型绿色物流应对措施,成为货车的有力替代工具。并且,作为有助于新冠肺炎疫情防控的非接触式稳定运输方式,铁路集装箱运输的作用正在被重新定义。

作为“一带一路”政策的象征,往来于中国与欧洲之间,堪称“陆上丝绸之路”的国际铁路运输路线“中欧班列”一直以来给人以价格偏高的印象,但由于海运及空运舱位“一位难求”运费飙升,这一印象有所削弱,自去年起实际运输量始终呈现大幅增长。该统计还显示,中欧班列2021年全年开行约1.5万列,运送集装箱146万标箱,同比分别增长22%和29%。运输路线亦稳步增加,新开行的西安-阿塞拜疆、昆明-老挝(万象)等线路已开始运行。除此以外,各家运营商还提供铁水联运服务,将大连等港口作为接驳港,使来自海外的海运集装箱无缝衔接中欧班列。

另一方面,作为海运和空运的替代模式,随着知名度的不断提高,中欧班列本身也出现了一柜难求、运费飙升等问题,且由于边境新冠防疫原因,疫情防控措施严格杂乱,导致中转地滞留天数大幅增加(新疆维吾尔自治区阿拉山口、加里宁格勒等中转地最长滞留时间超过了10天)的情况时有发生。作为中欧国际运输的重要组成部分,要得到更多货主的认可,除了增加运量(运行班次和集装箱编组数量)以外,实现中转地流畅迅速作业也是中欧班列面临的一个课题。

目前各领域都在积极致力于推进信息的数字化转型,在贸易通关领域,包括贸易通关业务的无纸化、EDI化、贸

易关系行政部门之间的数据联动在内,通过“金关1期”和“金关2期”项目分阶段实施的数字化转型正在与通关制度改革同步向前推进。全国统一的“通关一体化”系统使各项通关流程的业务效率得到了提升,在提速的同时进一步降低了成本。尽管现场操作层面依然存在应对差异的问题,但过去因人为因素而导致的通关问题已逐渐得到解决。

保税货物通关方面,基于数据对货物进行收发核验的“核注清单”系统已开始上线应用;进口货物申报方面,可以先提货、后纳税(两周之内)的“两步申报制度”也已开始在部分地区进行测试。贸易、通关、生产、消费与物流之间数据联动有望在未来实现进一步的提速。

在2019年9月公布的国务院《交通强国建设纲要》以及交通运输部《国家综合立体交通网规划纲要》中,提出了到2035年建成“交通强国”的目标,并提出今后30年将以交通基础设施的建设、扩充以及各种运输方式的联动为重点,建成新型运输体系。与此同时,中国在“十四五”规划中提出了交通运输发展主要指标:到2025年,铁路营业里程达到16.5万公里(截至2020年已达14.6万公里,下同。),其中高速铁路营业里程5万公里(3.8万公里);高速公路建成里程19万公里(16.1万公里);全国民用运输机场数达到270个(241个);集装箱铁水联运量年均增长率达到15%;城市新能源汽车车辆占比达到72%(66.2%),等等。

2021年12月,国务院根据上述各项纲要和“十四五”规划,制定并公布了《现代综合交通运输体系发展规划》。其中指出,今后的课题是,完善综合交通网络,推动货物运输多元化、在交通中融合IT技术,追求交通安全保障、构建交通产业供应链、普及绿色能源等等;并要求对应各项课题,在更为具体的层面上,扩充以“八纵八横”为主框架的高速铁路网络,推动国内货车运输向水运和铁路运输转型(公转铁、公转水),完善连接各种运输方式的综合货运枢纽,有效利用中国独立开发的北斗GPS系统,开发并推进双层集装箱运输和高铁货运产品等新技术。

<建议>

- ① 机场及港口的集装箱货运站吞吐的进出口货物,依旧频繁遭遇存放场地建设不完善(污浊、漏雨等)和定点企业粗暴分拣作业导致货物破损、海关查验导致商品污损或遗失、查验后包装受损等问题。另外,部分机场的货运设施,不仅接货区域的搬入货物混杂,而且下雨时的受潮污损对策也是一大课题。希望改善查验过程中货物装卸质量,完善货物设施及周边的环境,同时积极放宽对物流企业人员入场与在场的限制。
- ② 在新冠肺炎疫情之下,随着疫苗和药品低温运输需求的增长,机场冷藏(冷冻)仓库容量不足、相关设施短缺等问题也随之而来,受此影响,冷藏冷冻产品的国际托运被迫暂停,物流运输受到阻碍。建议进一步扩充机场冷库设施,确保能够顺利应对消毒等防疫强化措施。
- ③ 随着通关一体化改革的推进,通关速度不断提升,但是从全国来看,各地在执行上并未完全统

一。有些地方的海关在规定发生变更时并不会提前发布变更通知,这导致企业在规定实施当日或已开始实施后才得知变更情况。对于规定变更等重要通知,希望事先书面或在网上发布通知,并确保通知内容易于理解。

- ④有企业反映,受新冠肺炎疫情的影响,在货车的通行以及冷藏冷冻品的进口措施方面,各地方政府分别制定了自己的管控规定,并要求其管辖范围内的企业予以遵守,导致企业苦于应对。对此,希望国家能够加以标准化,在全国作出统一的规定。
- ⑤许多情况下,化学品和危险品的进口通关需要花费很长的时间。有时企业会出于商业机密考虑而不能标明货品的详细成分,在这种情况下,货物检查需要很长时间。对此,希望能够简化相关手续流程并加以灵活应对。
- ⑥每当机场和港口的作业人员被发现感染新冠病毒后,政府便会采取临时关闭相关设施、隔离作业人员(封控管理)、限制货物托运等极端措施,从而导致进出口货物的物流严重停滞。这对企业的生产、运输和销售计划产生了严重的影响。我们深知防疫措施的重要性,但物流也是企业生产经营活动中不可或缺的一项基础设施,希望有关部门在采取防疫措施的同时,能够确保机场和港口设施的正常运转。
- ⑦在边境口岸采取的防疫措施中,会对进口货物进行消毒(具体做法是向货物喷洒消毒液),但这种操作往往会导致货物受潮。因此希望能够在充分考虑货物包装形式和特性(精密机械产品等)的基础上采取更加精准细致的防疫措施。