

第9章 物流

2015年实际GDP增长率仅为6.9%。有观点认为，经济增长的减速超出了寻求软着陆的政府预期，未来形势相当严峻。但是，中国的经济增速放缓并不是刚刚开始。“新常态”下进行的结构调整重视稳定增长，以及如何很好地适应环境变化，这一点需要在已成长为经济大国的中国继续拓展业务的企业付出相当的努力。中国的经济模式正由投资、出口主导型切实地向内需主导型过渡，这一背景下，物流环境也正迎来一个巨大的转型期。

物流环境

外部环境

2015年，中国的贸易总额自受雷曼危机影响的2009年以来时隔6年出现回落。廉价而丰富的劳动力带来的价格优势因人工成本上涨而减弱。以往的“低价走量”模式不复存在，加之欧洲经济萧条、中日贸易萎缩，导致出口减少。而进口方面，矿产资源价格下跌成为进口额下滑的主要原因，但也有观点认为内需低迷亦不容忽视。

表1：中国的进出口总额比较（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
2015年	22,765	△2.8%	16,820	△14.1%	39,586	△8.0%
2014年	23,427	6.1%	19,603	0.4%	43,030	3.4%
2013年	22,096	7.9%	19,504	7.3%	41,600	7.6%
2012年	20,489	7.9%	18,178	4.3%	38,668	6.2%
2011年	18,986	20.3%	17,435	24.9%	36,421	22.5%

资料来源：2011年 / 2012年 / 2013年国民经济与社会发展统计公报、海关统计资讯网

中国国家统计局公布的资料显示，2015年第三产业在GDP的占比首次突破50%，取代相对停滞不前的第二产业，为GDP的增长提供了支撑。特别是2015年上半年，虽然金融业GDP增长提振了第三产业发展，但民间消费依旧坚挺，成为拉动经济增长的引擎。第三产业尚有很大的增长空间，促进消费有望扩大内需。

货物的移动

铁路货物运输量是“李克强指数”中的一项指标，2015年运输量同比大幅减少。虽然这一点也是中国经济减速超出预期的判断依据，但导致这一情况的主要原因是煤炭需求低迷导致的运输量减少，在当前正向第三产业过渡的大环境下并不一定适于作为衡量经济动向的风向标。以吨公里为单位，除公路货运量已经超过铁路1倍之外，其他各运输模式虽增幅较小，但均保持增长态势，总体的货物移动不可小觑。正如继境外“扫货”之后急剧增长的越境电子商务那样，旺盛购买欲支撑下的消费市场今后可能会继续扩大，拓

展面向消费者的物流业务是日资企业的新潮流。

表2：2015年中国各类运输模式的货运量及货物周转量

运输模式	货物运输量 (单位：亿吨)		货物周转量 (单位：亿吨公里)	
	重量	同比增长	周转量	同比增长
铁路	33.6	△11.9%	23,754.3	△13.7%
公路	315.0	1.2%	57,955.7	2.0%
水运	61.4	2.5%	91,344.6	△1.2%
民航	0.063	5.2%	207.3	10.4%
管道	7.1	1.7%	4,138.8	6.6%
合计	417.1	0.2%	177,400.7	△1.9%

资料来源：2015年国民经济与社会发展统计公报

政策走向

“十三五”规划明确了2016年以后的政策方针。确定了通过结构性改革，追求质量而不是数量，保持稳定增长的大方向。“一带一路”被正式列为重点政策，积极开展面向沿线各国的投资，铁路、公路、输电网、港口等基础设施建设有望进一步推进。

通过对外实行开放政策，对内促进创新提高生产率，深化结构性改革，这一经济方针有望为中国带来中长期的稳定增长。另一方面，为提高国际竞争力，包括中国远洋运输集团与中国海运集团的整合，政府主导的国有企业相继合并，大型企业支配市场的可能令人担忧。

中国正迎来新的转型期，为了生存，日资企业等外资企业必然需要付出努力。同时，我们希望中国政府能够进一步完善政策，特别是在监管和执行层面创造可供公平竞争的环境。

<建议>

①完善通关及检疫的执行标准

区域通关一体化在全国范围内不断推广，在制度方面虽有统一的趋势，但在实务方面，依旧存在执行细则不透明、不同地区及不同负责人对条文的解释亦不统一的问题。希望进一步简化申报手续并统一执行标准。

②应对自由贸易协定

在运用FTA进行进出口安排时，由于对原产地证明的规则不统一，导致延迟安排或无法使用FTA，这样的现象屡见不鲜。为了能够享受FTA的优惠政策，希望尽快解决制度上的各种问题。

③提高CFS的装卸质量

在机场及港口的CFS进行操作的进出口货物,时有发生定点企业粗暴分拣导致货物损坏、海关及检疫局的查验导致商品污损和遗失、查验后包装不良等问题。希望采取相应措施,提高装卸质量并放宽对物流企业进入检查现场并在场的限制。

④改善通关及检疫系统

通关及检疫系统不断升级,申报内容也需要时间进行修订;由于系统的故障导致手续产生延迟;在通关和检疫系统中要求重复输入类似数据等,此类导致申报手续效率降低的现象依旧时有发生。希望对系统加以完善使其兼顾效率性、稳定性和通用性。

⑤改善危险品处理状况

在危险品的国际运输安排中,对危险品的处理加大了限制,但是具体的限制内容却没有公开,地区、海关及检疫部门对危险品处理的认识并不统一,给运输安排带来巨大障碍。希望尽快采取相应措施,不仅仅加强限制,还能兼顾对实际业务的影响。

⑥简化托运货物入境许可手续

关于托运货物入境,仍有地区要求居留许可天数在365天以上方可入境,此外,凭借居留许可方发行进口许可的规则仍未改变。希望引进仅凭护照就可以办理简易申报的机制等,简化办理手续。

⑦对超载的应对

在地方城市违反车辆超载的现象依然屡见不鲜。对运输车辆的设计标准有着严格的限制,执行效率低下、不同地区或不同时期对违反行为的查处也不统一等也是导致这一问题出现的主要原因。希望对规定内容进行合理修订并实施更加公平的查处。

⑧交通管制的合理化

因政府活动或控制大气污染等而在没有任何通知的情况下进行临时交通管制,这样的情况仍旧时有发生,特别是物流企业不仅受到交通管制本身的影响,而且由于不得不采取应对措施,导致生产率低下。希望将交通管制限制在最小范围内,并且预留足够的通知时间,按照计划实施管制。

⑨进一步改善道路交通环境

道路交通网不断得以完善,交通文明水平在大城市也不断有所提升,但是停车场的改善及交通安全措施仍不充分,城市交通拥堵成为“痼疾”。希望进一步采取相应措施。完善配套基础设施建设,加强安全对策,解决交通拥堵问题。

⑩完善铁路货运基础设施

高速铁路网及火车站不断得以完善,尤其是客运方面发展迅速。但在货运方面,仍未得到充分的改善,即使对于综合物流企业而言,铁路货运也是准入壁垒较高的领域。希望从硬件及软件两方面推进铁路货运基础设施的完善。