

# 第9章 物流

2022年，新冠病毒疫情进入第三个年头，2月份的北京冬奥会以闭环方式举办，3月底开始上海封城并持续两个多月，持续的“动态清零”政策导致消费低迷，国家统计局公布的实际GDP增长率为3.0%，与2021年的8.1%相比大幅放缓。

在物流方面，根据各家企业的应急计划（BCP计划），经过不断摸索，建立了一条绕过上海的运输路线。进入12月，全国特别是大城市的确诊人数不断增加，多地优化调整疫情防控政策，大幅放宽了核酸检测策略和隔离措施，确诊病例急剧增加。物流方面也一度出现了人员短缺的局面，但与此同时，有些货主企业也因员工感染而导致生产活动停滞，在大约3周的时间里全国有80%以上的人员感染新冠病毒，并逐渐趋于平稳。

从2023年年初开始，放宽了人员流动的限制，取消了对货物的消毒工作，有望有序恢复生产活动和恢复货运舱位供给。

## 经济环境

表1：2022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	1,729	4.4	1,845	-10.2	3,574	-3.7
美国	5,818	1.2	1,776	-1.1	7,594	0.6
欧盟	5,620	8.6	2,854	-7.9	8,473	2.4
东盟	5,673	17.7	4,081	3.3	9,753	11.2
非洲	1,645	11.2	1,175	11.0	2,820	11.1
世界合计	35,936	7.0	27,160	1.1	63,096	4.4

资料来源：海关总署

2022年全国进出口总额同比增长4.4%，其中，出口同比增长7.0%，进口同比增长1.1%。与2021年的进出口增速均超50%相比，2022年的增速大幅放缓。但这是疫情最后阶段全国各地经历了封城之后的数据，即使不考虑这一点，也可以发现，中国的对外贸易量依然保持在一定水平。

自2018年7月中美贸易摩擦发生以来，两国在加征关税方面针锋相对，受此影响，继2021年之后，2022年中国与东盟和非洲的贸易额在进出口总额中的占比继续保持着显著的增长态势。进入2023年，菲律宾总统马科斯和柬埔寨首相洪森相继于1月和2月访华，可以看出中国在外交上加强了与东盟的关系。

表2：2022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	49.8	4.4	35,945	8.1
公路	371.2	-5.5	68,958	-1.2
水运	85.5	3.8	121,003	4.7
民航	0.06	-17.0	254	-8.7
合计	506.56	-14.3	226,160	2.9

资料来源：交通运输部统计数据

## 物流形势

2022年3月至5月，由于上海封城，迫使来华运输路线发生了重大调整。

海上货运方面，据交通运输部统计，全国主要港口2022年（截至11月）货物吞吐量为143.1亿吨，比上年同期仅增长0.7%。从月度同比增速看，随着上海封城，3月份转为负值，9月之后重新恢复为正增长。与此相同，国际货运量达到460,728万吨，全年同比下降1.9%；集装箱货运量全年达29,587万标箱，同比增长4.7%。

在海上国际集装箱运输方面，特别是中国发往欧美的远洋航线运费与发往亚洲的近海航线运费均出现了下降。2022年1月，上海出口集装箱运价指数SCFI（Shanghai Container Freight Index）首次突破了5,000点大关，此后开始持续走跌。美国航线方面，流通巨头和家具行业等美国大型进口货主由于库存增加而停止订货，导致供需趋于缓和。越来越多的货主避开拥挤的西海岸，将准备销往美国中西部的货物转向东海岸，从而消除了西海岸远洋船舶等候入港的情况，远洋航线准点制度的恢复也提升了运力。欧洲航线方面，主要是由于俄乌冲突引发的对石油采购的担忧造成了电价的飙升，从而导致了购买力下降，来自海外的采购需求也随之下降。发往欧美航线的各大航运公司纷纷结成联盟，并投入大型船舶，因此很难灵活进行供给方面的调整，无法将远洋船舶调整至其他航线。

航空货运方面，继2021年之后，许多从中国起降的国际客运航班依然处于停运状态，继续保持了由航空公司主导的市场，主要由货运专机运输，并根据航空货运需求调整供应舱位，同时利用客运航班不载客、只载货。然而，2022年第四季度以来，世界各国纷纷将工作重心从疫情防控转向恢复经济，中国国内也率先出现了降价的迹象。航空运费也以紧跟海运市场行情的形式，运输单价于2021年12月达到峰值，此后不断下降，虽然受2023年1月开始的放宽旅客往来限制的影响，仍未恢复到2019年以前的运行水平，但预计随着今后更多航班的复航，单价将会进一步下降。虽然2019年9月

启用的北京第二大机场大兴机场因新冠病毒疫情没有国际航班,但进入2023年,将再次开通国际客运航班。此外,还应着手开发该机场的货运功能,但目前尚未有航运企业计划开设中转仓库,今后货物运输的收运方法值得关注。

在2022年12月疫情不断蔓延的情况下,中国国内的核酸检测体系陷入了难以维系的境地,抗原检测试剂盒、退烧药及感冒药的需求迅速增加。原本检测试剂盒是医疗器械,对症治疗药品也需要由指定的进口商取得注册编号才能办理进口手续,但许多日本企业与2020年春季口罩短缺时一样,为驰援中国当地员工,开通紧急运输服务的需求急剧增加。虽然有行邮税制度允许个人在一定金额和体积内进口馈赠物品,但在此期间也被暂停通过国际快递和国际邮递进口这些救援物资,从而无法及时将救援物资送到需要的人手中,这将成为今后应对可能发生的传染病蔓延和传播的一个课题。

公路运输方面,由于各地发生的新冠病毒社区感染,政府采取了社区封闭管理等措施,并实施交通管制,这给国内经济活动带来了巨大冲击。据交通运输部统计,2022年公路货物运输量3,711,928万吨,同比下降5.5%。

铁路运输方面,2022年,中国铁路货运继续保持高位增长。据交通运输部统计,2022年货物运输总量498,424万吨,同比增长4.4%。这一增长得益于即使在封城期间,中国的铁路运输系统也依然能够相对稳定地按照既定时刻表进行运输,之所以能够做到这一点,可以认为是随着环境意识的日益提升,铁路运输的重要性得到认可。

中欧班列是“一带一路”标志性的“陆上丝绸之路”国际铁路运输通道,自2011年开行以来,截至2022年1月已累计开行5万列。据悉,2022年8月21日,中欧班列自年初以来开行的列车数量已超过1万列,这一数字的实现比2021年提前了十天,到2022年底运行1.6万列,与2021年的1.55万列相比,增长3.2%。

自2022年2月底俄乌冲突爆发以来,欧洲各国和日本企业避免使用途经俄罗斯的中欧班列。尽管如此,班列的开行数量依然不断增加,这可能是其用于中国和俄罗斯之间运输的缘故。日本国土交通省也在考虑补充预算拨款,为打造一条绕开俄罗斯的铁路运输线路提供支持。这条线路将跨越哈萨克斯坦和部分里海,首先利用船舶再转为铁路运输,并途径伊斯坦布尔。2022年的海上运费出现了下降,日资企业的货物也转为利用更加稳定的运输路线,在这两方面因素的作用下,日资企业的货物运输开始逐步脱离铁路方式。

另一方面,随着中国与东盟贸易规模的不断增长,从泰国经由老挝到中国的铁路运输开始受到人们的关注。截至目前,仍有部分货运需要通过公路进行转运,此外,包括租赁集装箱的管理在内,依然存在着诸多亟待解决的课题,但其今后有望发展成为中欧班列之外的一条新铁路运输路线。

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、电子数据交换(EDI)、贸易关系行政部门之间的数据联动在内,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。另一方面,对

于那些与HS编码相关联的、其他法律法规所要求的编码,各地区在现场操作方面依然存在着差异,希望进一步统一操作规范。

中国的AEO制度始于2008年4月实施的《海关企业分类管理办法》,在政府的积极推动下,自2011年以来先后进行了三次修订。从最新动向来看,由于取得标准认证而获得的好处有限,2020年获证企业数量为28,860家,较2018年的36,976家下降21.7%。并且出于防疫考虑,一直以来并未进行认证续期的审核。随着海关恢复对各企业的定期审核,这些企业未来的动向令人关注。

日本在《综合物流施政大纲(2021年-2025年)》中提出了物流数字化转型的目标,但与中国相比,日本的行动较为缓慢。在2015年以来持续扩张的跨境电商领域,日本到中国和中国到日本的服务均由原本不是物流企业的中国平台企业主导。日本的配送成本上升也引起中国企业的担忧,日本各快递公司也在努力通过推进“送货到指定位置”的配送方式来降低二次投递的频率。但是需要时间来改变长期形成的商业习惯,未来的关键是通过中日两国配送标签共享、通关时产品数据库互用等新思路来节省人力。

## <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 在新冠病毒疫情期间,抗原检测试剂盒、退烧药等非处方药(OTC)的需求在2022年12月一度骤增。原本以行邮税方式进口个人自用医疗器械和药品时,可省去常规进口程序,但实际上却出现了根据政府命令,取消了行邮税进口的情况。很明显,日本企业为保护企业的当地员工,使用行邮税方式进口抗原检测试剂盒和退烧药等是一项应对疫情的紧急措施,这种进口并不是借供应紧张之机以倒卖为目的。对于那些属于个人自用品范畴的物品,希望从人道主义的角度出发,保持政策操作的稳定性,避免监管部门任意开放和关闭行邮税方式的进口通道。
- ③ 经过通关一体化改革,检疫部门和海关合而为一,通关程序得以加快,但全国各地仍存在操作不统一的情况。在一些案例中,尽管HS编码表所附监管代码完全相同,但仍会被要求分别提交说明资料。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 受新冠病毒疫情的影响,进口冷藏冷冻食品的实

际操作存在些混乱。预计未来仍可能会出现需要采取与季节性流感相同的防疫措施的情况，希望应对时，在全国范围内适用基于科学依据的标准化的统一规定。

- 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中国对国际海运和中国国内运输的危险品的运输包装要求不同，导致企业成本负担增加。中国各港口在制度执行方面存在差异，希望以统一的方式放宽监管。
- ⑦单一窗口平台（通关申报系统）对作为信息提供方的“报关企业”统计和下载数据作出了限制，希望考虑重新开放这一功能（进出口企业可下载自身货物的申报数据）。