

第9章 物流

2023年，随着经济活动的全面重启，人们对企业生产活动的复苏充满了期待。此外，随着2022年底“动态清零”政策的结束，中国国内及出入境限制开始逐步放宽，港口和机场恢复正常运营，海运及空运的舱位供应开始恢复到疫情前水平，供应链紧张局势也因此得到缓解，对外贸易规模有望再次扩大。然而，由于房地产市场长期不景气导致的经济增速放缓，中美冲突导致对华贸易限制收紧以及因福岛核电站处理水排放入海而采取的禁止进口日本水产品措施等，受国内外各种因素影响，包括日本、美国、欧盟、东盟在内，这些国家和地区作为中国传统的贸易伙伴，其对华贸易受到抑制，贸易额出现同比下降的情况。

经济环境

表1：2023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	1,575	-8.4	1,605	-12.9	3,180	-10.7
美国	5,003	-13.1	1,642	-6.8	6,645	-11.6
EU	5,012	-10.2	2,818	-0.9	7,830	-7.1
ASEAN	5,237	-5.0	3,880	-4.8	9,117	-4.9
非洲	1,728	7.5	1,093	-6.7	2,821	1.5
俄罗斯	1,110	46.9	1,291	12.7	2,401	26.3
世界合计	33,800	-4.6	25,568	-5.5	59,368	-5.0

资料来源：海关总署

2023年，中国全年进出口总额59,368亿美元，同比下降5.0%。其中，出口33,800亿美元，同比下降4.6%；进口25,568亿美元，同比下降5.5%。以人民币计价，则进出口总额417,568亿元，同比增长0.2%。其中，出口237,726亿元，同比增长0.6%；进口179,842亿元，同比下降0.3%。

从与各国的贸易额来看，中国与日本、美国、欧盟以及东盟的贸易额分别下降10.7%、11.6%、7.1%以及4.9%。另一方面，随着近年来中俄关系的不断深化，中俄双边贸易额增长26.3%，增幅显著。中国与中亚、非洲、拉丁美洲等新兴市场的贸易额增速也超过了中国对外贸易的整体增速水平。

民营企业日益发展壮大

从企业类型来看，2023年外商投资企业进出口总额17,932亿美元，大幅下降13.6%。民营企业 and 国有企业分别为31,097亿美元和9,500亿美元，分别下降0.7%和6.5%。与新冠病毒疫情前的2019年相比，外商投资企业的进出口总额下降1.7%（2019年为18,239亿美元），民营企业则增长65.5%（2019年为18,788亿美元），国有企业增长23.0%（2019年为7,725亿美元），远高于疫情前的水平，特别是民

营企业的对外贸易尤为活跃。

从占进出口总额的比重来看，十年前的2014年，全年进出口总额43,030亿美元。其中，外商投资企业进出口总额19,840亿美元，占比为46%；民营企业进出口总额14,022亿美元，占比为33%。但到2023年，外商投资企业的占比降为30%，民营企业则升至52%，两者情况发生逆转，民营企业日益发展壮大。

表2：2023年中国各类运输方式的货运量

运输方式	货运量			货物周转量		
	单位	重量	同比	单位	周转量	同比
铁路	亿吨	50.1	1.5%	亿吨公里	36,437.6	1.5%
公路	亿吨	403.4	8.7%	亿吨公里	73,950.2	6.9%
水运	亿吨	93.7	9.5%	亿吨公里	129,951.5	7.4%
民航	万吨	735.4	21.0%	亿吨公里	283.6	11.6%
管道	亿吨	9.5	7.5%	亿吨公里	7,089.8	3.8%
合计	亿吨	556.8	8.1%	亿吨公里	247,712.7	6.3%

资料来源：国家统计局《2023年国民经济和社会发展统计公报》

物流形势

根据中国海关总署的统计，2023年中国出口货物183,498.8万吨，同比增长6.7%；进口货物349,891.0万吨，同比增长13.0%。

海上货运

海上货运方面，国家统计局发布的公报显示，2023年中国主要港口货物吞吐量为170亿吨，同比增长8.2%。其中，外贸货物吞吐量为50亿吨，同比增长9.5%。集装箱吞吐量为31,034万标准箱，同比增长4.9%。

国际海运集装箱运输方面，随着舱位供应水平的恢复和集装箱市场逐步回归正常，新冠疫情期间曾一度暴涨的海运价格开始下降。上海航运交易所发布的数据显示，2023年12月中国出口集装箱综合运价指数平均值为874.88点，较年初下降27%。2023年全年平均值为942点，较上年2022年的平均值2,807点下降66%。

从中日航线的集装箱货流情况来看，2023年（1—12月累计），中国对日出口2,045.6万吨，同比下降5.6%；进口770.7万吨，同比下降10.4%。2023年全年运价指数平均值为865点，同比下降26%。

从北美航线的集装箱货流情况来看，2023年中国发往美国的集装箱量为1,023万标准箱，同比下降14.7%，出现大幅下滑。中国自美国进口的集装箱量（1—12月累计）为165万标准箱，同比增长6.8%。从2023年全年运价指数平均值来看，其中，发往美国西部主要港口为738点，同比下降66%；发往东海岸为944点，同比下降63%。

再来看欧洲航线的集装箱货流情况，2023年（1—12月累计），中国对欧盟27国出口5,342.7万吨，同比下降5.7%；进口3,204.5万吨，同比下降8.5%。2023年全年运价指数平均值为1,158点，同比下降74%。

2023年出口集装箱运价总体保持在稳定状态。但是在11—12月，受红海危机导致船只纷纷避开苏伊士运河绕行其他航线，巴拿马运河因干旱出现通航受限等因素影响，欧洲航线和北美航线的运价出现暴涨。

（※出口量和进口量摘自日本海事中心《海上货运动向一览》）

航空货运

航空货运方面，因新冠疫情而停飞的国际航线逐步复航，根据中国海关总署的统计，2023年中国国内机场完成航班起降53.6万架次，同比增长104%，恢复至疫情前2019年108.5万架次的约一半水平。

2023年的航空货运量为735.4万吨，同比增长21%，其中国际航线为279万吨，同比增长5.8%。国际航空运输方面，随着集装箱海运市场走向正常，海上货运实现快速复苏，加之新冠疫情期间托运方积压有大量库存，导致上半年航空货运需求低迷，货运量低于上年同期水平。下半年则随着需求的增长，货运量连续5个月超过2019年同期水平。特别是在11月，由于红海危机导致海上运输受限，出现由海运转为空运的动向。

北京大兴机场

大兴机场作为北京第二大机场，于2019年9月投入运营。该机场的国际航班曾因新冠疫情而取消，到2023年，又得以陆续恢复。截至2024年2月，在大兴机场起降的航空公司中外合计已达到近90家。每日往返日本的直航航班包括北京—东京航班（羽田、成田）、北京—大阪航班。

公路货运

公路货运方面，随着“动态清零”政策的结束，全国各地开始解除封城措施和相关交通管制，货运量也随之恢复。根据国家统计局发布的公报，2023年全国公路货运量为403.4亿吨，同比增长8.7%。

此外，中国还积极推进与陆地邻国之间的公路基础设施建设。特别是在“动态清零”政策结束之后，中国与中亚各国的经济往来日益频繁，与接壤的中亚三国的公路建设得到不断推进。除推进与哈萨克斯坦的公路和铁路线路建设外，还在吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦推进与中国的物流通道建设。从中亚到巴基斯坦的南线通道的建设也备受关注。

铁路货运

铁路货运方面，根据交通运输部的统计，2023年全年铁路货运总量为503,535万吨，同比增长1.0%。

根据中国海关总署的统计，2023年从中国发抵的国际铁路货运列车达到411万列，同比增长38%，较疫情之前的2019年水平（317万列）增长30%。在其他运输方式（公路、海上和航空）的发抵数量均低于疫情前水平的情况下，铁路货运成为唯一超过疫情前水平的运输方式。

关于中欧之间的国际铁路运输线路的货运情况，中国国家铁路集团有限公司发布的数据显示，2023年，中欧班列全年开行17,523列（同比增长6%），货运量达到1,901,949标准箱（同比增长18%）。“西部陆海新通道班列”（从重庆和成都等西部地区出发，运往广州、深圳等沿海城市，之后通过海运到达欧洲的路线）的货运量也达到86万标准箱（同比增长14%）。

近年来，中欧班列作为海运和空运的一种替代方式，获得了越来越多的认可。2023年底由于红海危机导致海运紊乱，中欧班列的运输需求出现了剧增。

此外，中国与东盟之间还通过中越、中老国际铁路进行跨境运输。特别是在经历了新冠疫情期间海运集装箱短缺以及公路运输口岸交通拥堵等问题之后，作为BCP措施的重要一环，铁路货运开始受到更多关注。

通关、港口服务及其他方面

目前进出口贸易和通关领域的数字化进程正在向前推进，通关制度改革、进出口贸易和通关操作的无纸化和数据化以及数据联动也在逐步推进。全国统一的通关一体化系统提高了各项通关程序的效率和速度，进一步降低了成本。另一方面，现场实际操作中依然存在地区差异，例如依据其他法规，要求提供HS编码的说明资料时，要求缺乏一致性等。希望做出进一步改进，例如统一通关程序的操作，修改相关规定时提前发出通知等。

机场和港口的服务方面，由于货运设施的不完善和操作不当，导致进出口货物受损的情况时有发生。部分机场货运设施存在问题主要涉及接货区域发生拥堵、阴雨天气应对措施、X光检查设施以及ULD组装作业的质量问题，这些因素可能会影响空运出口货物的可靠性。希望提高检查质量，进一步完善相关设施，放宽对物流企业的进场限制。

通关检疫方面，新冠疫情期间曾出现过因过度消毒而造成货物损坏的情况，我们担心未来发生季节性流感等流行性疾病时也会出现类似情况。此外，由于日本排放ALPS处理水导致中国停止对日本水产品的进口，但是除水产品以外，其他产品也出现了受到进口限制的情况。希望建立畅通的物流环境，为了更高效的为国际贸易提供有力支撑，以科学为依据，实施标准化和统一的操作。

<建议>

① 提高查验过程中货物装卸作业的质量，完善货运设施，放宽对物流企业人员入场与在场的限制

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。除了一些机场货运设施接货区域的货物入港拥堵外，潮湿天气下的受潮污损应对措施也是一大问题。此外，航站楼缺乏X光检查设备和质量低劣的ULD集装作业在某些情况下对出口货物造成了损坏，削弱了人们对航空货运的

信心。希望改善查验过程中货物装卸质量,完善货运设施和周边环境,同时积极放宽对物流企业人员入场与在场的限制。

② 进一步推进通关一体化,提前通知相关规定的变更情况

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的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。

③ 针对检疫措施和食品进口监管制定统一标准,统一操作

在新冠疫情期间,有关部门采取了更加严格的检疫措施,但过度喷洒消毒液导致进口货物浸水受损。令人担忧今后发生季节性流感等传染病时也会出现类似情况。此外,受日本ALPS处理水排放入海的影响,中国暂停进口原产地为日本的水产品。但在暂停措施实施后,立即出现了水产品以外的其他食品进口被拒的情况,以及突然要求提供日本国内运输路线证明文件的情况。希望提前对这些临时措施作出说明,并以科学为依据,使其标准化和统一操作。

④ 提高化学品进口通关效率,采取灵活措施

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。按照要求,企业必须向海关提供化学品的全部成分,但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,货物查验需要很长时间。此外,还要求提供化学品安全数据表(MSDS)的中文版,但单次或小批量进口的货物需要花费很长时间才能获得MSDS。希望允许使用MSDS的英文版本,简化手续并使其具有灵活性。

⑤ 放宽对危险品运输的限制

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。

⑥ 重新开放单一窗口平台数据统计下载功能

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)。

⑦ 加强政策发生变化时相关部门之间的协调,做到事先充分通知

过去,对于“在京外国人及归国人员海运进口的私人物品”,需要“在天津申请保税转运,在北京办理进口通关”。2023年11月2日,北京海关发布公告,宣布将以上两步流程合二为一,变更为“在天津办理进口通关”。这一措施原定于2023

年11月6日开始实施,但由于未能与天津海关及时做好协调工作,导致该措施几经变更。按照最终的规定,中国籍归国人员将在天津通关,而外国人将继续沿用以前的规定(截至2024年1月)。我们希望在进行如此重要的政策调整时应与相关部门做好密切协调和协商,并留出充足的通知时间。