

第8章 物流

2024年，中国经济各项指标均实现同比增长，但复苏仍显乏力，经济减速趋势仍在持续。主要原因包括三点：

（一）消费意愿低迷；（二）出口疲软；（三）房地产不景气。中国政府根据2023年12月中央经济工作会议决定的经济运行方针，实施了宽松的财政和货币政策。受2024年秋季以来内需严重低迷影响，中国政府自9月下旬起，在金融和财政两方面陆续出台了一系列经济刺激政策，部分领域出现了复苏迹象，工业生产和出口保持了稳健水平。工业生产在以旧换新政策的推动下，以新能源汽车为核心实现了增长，同时，电脑、家电和服装等产品的出口也保持了强劲增长。尽管制造业的景气状况有所改善，但内需恢复势头缓慢，成为经济复苏的拖累因素。除了新能源汽车等领域表现较好外，个人消费整体表现疲软。固定资产投资也因基础设施投资增长乏力等原因，增速有所放缓。

经济环境

表1：2024年中国进出口总额以及分国家和地区进出口额（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	1,520	-3.5	1,563	-2.6	3,083	-3.0
美国	5,247	4.9	1,636	-0.1	6,883	3.7
EU	5,165	3.0	2,694	-4.4	7,858	0.4
ASEAN	5,865	12.0	3,958	2.0	9,823	7.8
非洲	1,788	3.5	1,168	6.9	2,956	4.8
俄罗斯	1,155	4.1	1,293	0.0	2,448	1.9
世界合计	35,772	5.9	25,851	1.1	61,623	3.8

资料来源：海关总署

2024年，中国全年进出口总额61,623亿美元，同比增长3.8%。其中，出口35,772亿美元，同比增长5.9%；进口25,851亿美元，同比增长1.1%。以人民币计价，则进出口总额438,468亿元，同比增长5.0%。其中，出口254,545亿元，同比增长7.1%；进口183,922亿元，同比增长2.3%。

从与各国的贸易额来看，中国与日本的贸易额同比下降3.0%，与美国、欧盟以及东盟的贸易额分别增长3.7%、0.4%及7.8%。另一方面，近年来中俄关系不断深化，中俄双边贸易额增长1.9%，实现小幅增长。中国与非洲、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。

影响力日益增强的全球南方与民营企业

从国家和地区来看，对美国以及对欧盟的贸易增长均在加速，经济衰退触底的趋势正在推进。与此同时，在全球经济分化加剧的背景下，中国和俄罗斯正致力于扩大对被称为“全球南方”的新兴国家的影响力。这一点体现为对非洲、东盟和中南美地区的贸易增长均在加速，出口趋于活跃。从商品品类来看，电脑和智能手机等电子产品相关领域保持稳健增长；同时，作为中国代表性产品的缝纫产品也呈现出较高增长态势，显示出抢出口的迹象。此外，钢铁、铝等曾被担忧在中国存在产能过剩的产品也表现出强劲的增长势头，这似乎显示出，在中国“输出通缩”引发外界担忧之前，就已经有企业为了抓住出口机会而加快出货的现象了。从企业性质来看，2024年外商投资企业的进出口总额为17,990亿美元，基本持平；民营企业为33,585亿美元，同比增长8.0%；国有企业为9,297亿美元，同比下降2.1%。与新冠疫情前的2019年相比，外商投资企业的进出口总额下降1.4%（2019年为18,239亿美元），民营企业则增长78.8%（2019年为18,788亿美元），国有企业增长20.4%（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2024年，外商投资企业的占比降为29%，民营企业则升至55%，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

根据交通运输部统计数据，2024年1—11月，全国港口完成货物吞吐量1,604,130万吨，预计2024年全年完成175亿吨，同比增长3.4%左右。1—11月，中国集装箱吞吐量达到30,045万标箱，同比增长7.3%，这一增长主要得益于国际海运货物的增加。

海上货运

新冠疫情后，海运国际集装箱运输方面，随着舱位供应的恢复此前下降的海运费重新上涨，这主要归因于红海局势不稳定导致船只被迫绕行好望角，加之新航运联盟的成立、全球供应链格局的变化以及美国经济复苏等多重因素，导致舱位紧张，运费自年初至夏季大幅攀升。上海航运交易所发布的数据显示，2024年12月中国出口集装箱综合运价指数（CCFI）平均值为1,489.39点，较年初上涨幅度超过70%。

中日航线的集装箱货流，2024年1—10月，中国向日本出口17,318,003吨，同比增长2.1%；自日本进口6,203,633吨，同比下降1.8%。2024年全年运价指数平均值为797.89点，同比下降7.2%。

北美航线的集装箱货流，2024年1—11月，中国向美国出口1,078万标箱，同比大幅增长16.1%。2024年1—9月，中国自美国进口101万标箱，同比下降9.8%。2024年1—11月，中国出口至美西基本港、美东航线运价指数平均值分别为1,200点、1,326点，同比分别增长63%、40%。

欧洲航线的集装箱货流，2023年1—12月，中国对欧盟27国出口5,342.7万吨，同比下降5.7%；自欧盟27国进口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%。

（※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

中国民航局统计数据显示，2024年，中国民航国际客运航班达58.5万班次，同比增长93.4%，已恢复至疫情前2019年的84%。

2024年，全年货邮运输量达898.2万吨，同比增长22%，较2019年增长19%。其中，1—11月国际航线货运量为328万吨，同比增长31%。国际航空运输领域，以往主要以电子元器件、汽车零部件、机械设备和药品等高价值商品占比较大。而当下，用于家庭和个人消费的服装、日用品等商品，在跨境电商货物运输中的规模正急速攀升。个人消费品的出货周期短，对航空运输的需求较高。此外，由于俄乌冲突导致中国与欧洲之间的飞行时间增加，欧洲的航空公司减少了航班频次，导致舱位紧张。由于客运航班恢复较慢，市场对货运专机的需求增加，导致航空运费上涨。

公路货运

根据交通运输部公报，2024年1—11月，公路货运量3,810,661万吨，同比增长3.3%。与2018年中国全国货运量相比，公路货运量有所减少，但公路货运仍占据中国全国货运量的70%以上，是主要的物流运输方式。公路货运是一种成本效益较差的物流运输方式，而中国社会物流总费用占国内生产总值（GDP）的比例相较于发达国家更高。为此，中国出台了《关于进一步降低物流成本的实施意见》（2020年5月）、《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021—2025年）》（2021年7月）和《“十四五”冷链物流发展规划》

（2021年11月）等，目标并非仅针对公路货运，而是通过改善基础设施建设，实现整个物流行业（公路、铁路、水运）的有机整合，进而构建最优物流体系并降低物流成本。此外，为实现“3060双碳”目标，中国正在推广普及电动汽车（EV）和燃料电池汽车（FCV），设立试点地区，并完善运输基础设施。

铁路货运

根据交通运输部统计，2024年，全年货物运输总量达到517,477万吨，同比增长2.8%。

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，2024年，中欧班列全年开行19,392列、发送2,077,216标箱，同比分别增长10.7%、9.2%。中国发往欧洲的班列开行10,546列，欧洲发往中国的班列开行8,846列。主要始发站为西安、成都、重庆、郑州、义乌、长沙、广州、武汉、沈阳、济南。

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，作为业务持续计划（BCP）的一个组成部分，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电子数据交换（EDI）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，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，其他产品进口也出现了受到限制的情况。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 改善检验时的货物装卸质量，完善货运设施，放宽物流企业的进场监管限制

在机场及港口的集装箱货运站（CFS）处理进出口货物时，仍然面临诸多挑战，包括：场地设施维护不足，如存放区域污损、雨水渗漏，以及指

定承运商操作粗暴,导致货物在搬运过程中受损。此外,海关查验过程中,货物受污、遗失以及查验后包装不当等问题仍然频繁发生。除此之外,一些机场货运设施的接收区域经常出现货物进港拥堵,而在潮湿天气下,货物因缺乏有效的防潮措施而受损的情况也较为突出。同时,由于部分航站楼X光检查设备配置不足,以及统一装载设备(ULD)组装质量低劣,部分出口货物在处理过程中受损,进一步削弱了市场对航空货运的信心。希望改善货物查验装卸质量,完善货运设施及周边环境,并积极放宽对物流企业人员的入场与在场限制。

② 优化通关一体化管理,完善政策变更的提前通知机制

随着通关一体化的推进,检疫部门与海关的整合在一定程度上加快了通关流程。然而,在全国范围内仍存在执行不统一的情况。例如,尽管HS编码表所附的监管代码完全相同,不同地区的海关仍可能要求提交不同的说明资料。部分海关在政策变更时未能提前发布通知,导致企业在新规生效当日或生效后才得知变更内容。希望通过书面或官方网站公告的形式,提前发布政策变更等重要通知,并确保通知内容易于理解。

③ 规范检疫措施与食品进口监管标准,确保统一执行

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。但在暂停措施实施初期,除水产品外,部分其他食品的进口也曾被拒,并且企业被突发性要求提供日本国内流通路径的证明文件。希望能够提前公布此类临时措施,并以科学为依据,确保其标准化和统一执行。

④ 优化化学品进口程序,提高通关效率与灵活性

在化学品和危险品的进口通关过程中,企业经常面临较长的审批时间。按照现行规定,企业需向海关提供化学品的全部成分,但在某些情况下,因涉及商业机密,企业无法披露所有详细成分,这往往导致货物查验时间大幅延长。此外,当前要求提供化学品安全数据表(MSDS)的中文版,然而对于单次或小批量进口的化学品,企业通常需要花费较长时间才能获得MSDS。希望允许使用英文版MSDS,简化流程并使其具有灵活性。

⑤ 放宽危险品运输限制

目前,危险品运输的包装标准在国际海运与中国国内运输之间存在差异,导致企业成本负担增加。同时,中国各港口在制度执行上存在差异,希望放宽监管并统一监管标准。

⑥ 恢复单一窗口平台的数据统计下载功能

单一窗口平台(通关申报系统)对作为信息提供方的报关代理企业限制了数据统计下载功能,希望考虑重新开放这一功能(进出口企业可下

载其自有货物的申报数据)。

⑦ 放宽道路运输许可审批限制

目前,在北京市、上海市等一线城市注册的物流企业,有时无法获得新道路运输许可证的审批及许可范围的扩展。希望放宽相关限制,使这些企业与其他地区一样享有平等条件。

⑧ 促进新型船舶燃料的稳定供应

随着环境法规的日益严格,对新型船舶燃料(如LNG、氨燃料等)的需求持续增长。作为全球重要的港口枢纽,中国在国际航运体系中发挥着关键作用,希望加快构建燃料补给网络,推进相关法律法规建设,确保国际航行船舶在中国港口停靠期间能够稳定、高效地获得新型船舶燃料补给。

⑨ 推进整车进出口通关一体化,加快“沿岸运输许可”制度落地

随着中国汽车出口需求的迅猛增长,汽车运输船的舱位供应日益紧张。为提高船舶营运效率,确保满足中国汽车出口需求,希望加快推进整车进出口通关程序一体化,特别是广东省黄埔海关和广州海关的一体化运营,允许经审批的非中国籍船舶在中国沿海港口之间进行出口货物运输,加快“沿海运输许可”制度落地。

⑩ 统一样品及二手商品进口许可和认定标准

希望统一进口许可要求及二手商品认定标准,并确保相关规定在全国范围内的海关得到充分贯彻和统一执行。希望公开具体的判断标准,使进口企业能够提前明确是否需要进口许可及二手商品的认定条件,从而优化进口流程,降低企业负担。同时,针对不同海关人员对法规解读与执行标准存在差异的问题,希望建立企业与海关的沟通机制,确保双方在政策理解上的一致性。此外,若未来新增或调整相关法规,希望提供充分的过渡期,并提前发布通知。

⑪ 提前通知相关法规及制度的信息披露时间和具体执行方式

对于通关货物,部分货物抵达中国后,海关才要求修改标签或提供照片,使企业在接到通知后面临操作困难,且处理耗时。希望提前明确按货物类别提供材料的要求,提前予以通知。

⑫ 提前明确贸易限制、海运及港口相关法规变更

针对中央、地方政府及港口管理部门发布的贸易限制、海运及港口相关法规的变更,企业需要一定的准备时间以确保顺利应对。因此,希望尽可能提前公布具体的法规内容及实施细则。