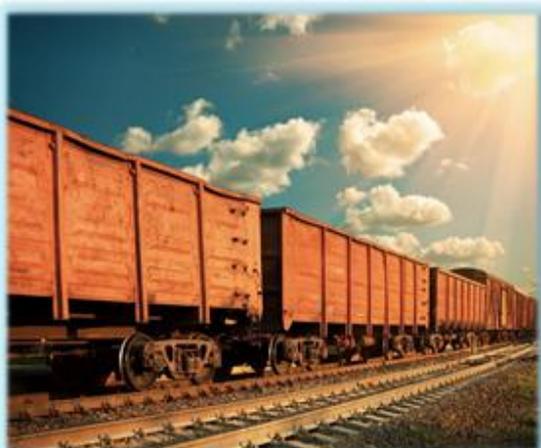


# 市场竞争趋势与投资战略分析报告



**物流行业**

**(2021-2022 年度)**

# 版权与免责声明

本报告版权属于北京国研网信息股份有限公司。任何购买、收存和保管本报告各种版本的单位和个人，未经北京国研网信息股份有限公司允许，不得将本报告转借他人，亦不得随意复制、抄录、拍照或以任何方式传播。违反上述声明者，北京国研网信息股份有限公司将追究其相关法律责任。

欢迎读者对本报告提出任何问题或建议。同时，由于任何研究都会具有一定程度的不足或局限性，因此，本报告仅供读者参考。北京国研网信息股份有限公司不承担读者由于阅读或使用此报告引起的投资、决策等行为风险。

北京国研网信息股份有限公司

2022年3月

## 要点提示

- ★ **物流行业整体复苏态势稳固。**2021 年新冠变种德尔塔及奥密克戎疫情多点散发、全球能源价格波动起伏较大、全国多地发生强降雨自然灾害等多重不利因素对国内物流产业链整体造成了严重影响。我国通过科学、精准、高效的动态清零战略，成为全球抗疫最成功的国家。物流运行效率持续提升，物流供给服务体系加快完善，物流运行已基本恢复至疫情前正常水平。物流体系建设稳步推进，企业盈利水平稳步提升，物流供给服务保持快速增长，物流市场规模迅速向往年正常水平靠拢。
- ★ **货物运输市场复苏趋势明显。**2021 年，内贸运行状况平稳，外贸保持高速增长，物流供应链稳定通畅，货运服务质量不断提升，为全国货运市场需求提供有力支撑。全国各地基建工作有序推进，工业生产活动持续向疫情前正常轨道靠拢，煤炭、钢铁等大宗货物运输状况良好。但与此同时，全国部分地区出现德尔塔及奥密克戎疫情小规模扩散，国际能源价格异常波动，河南、山西、陕西等地遭遇强降雨自然灾害等不利因素，也在一定程度上抑制了货运市场需求。总体来看，我国货物运输市场复苏趋势明显，全社会货运量及货物周转量均保持较快增长速度。
- ★ **仓储行业发展总体保持平稳。**2021 年，国民经济整体持续向疫情前正常发展轨道靠拢，工业大宗商品、民生消费品、医疗用品仓储业务需求保持稳定，全年仓储运行指数除 2、7 月份以外均保持在荣枯线以上。物流仓库基础设施建设加快，数字化、智能化发展趋势明显。总体来看，我国仓储行业发展较为平稳，新冠肺炎疫情对行业造成的不利影响持续消退，行业回暖态势稳固，基本回归到疫情前正常发展水平。
- ★ **快递业务量持续高速增长。**2021 年，国内宏观经济复苏态势稳固，社会经济活动持续向疫情前正常状态靠拢，单位与居民物品物流总额同比增长 10.2%，连续多月保持 10% 以上。在新冠肺炎疫情的倒逼作用下，电商网购已经成为居民消费的重要渠道，带动电商快递业务量加速扩张，我国快递业务量突破 1000 亿件，快递业务收入突破万亿元。
- ★ **物流行业将迎来全新的发展机遇。**展望 2022 年，全球经济增速将逐渐回落至常态，供应链瓶颈加剧通胀压力，全球“滞胀”风险加大，主要经济体财政支持力度减弱，货币政策收紧，全球流动性面临拐点，金融市场存在波动风险。在海外疫情防控不明、全球供应链修复缓慢以及百年变局加速演进的背景下，我国经济发展的外部环境的复杂性和不确定性依旧较高。预计我国宏观经济将在“稳”的总基调下，进行深度结构优化，经济发展质量或将得到提升。在此背景下，2022 年我国物流行业也将迎来全新的发展机遇。物流“降本增效”仍是国家和行业的关注重点，多式联运推动运输结构持续调整，快递服务市场逐步从“高数量”向“高质量”发展方向转变。投资机会及建议方面，农村物流，网络货运，粤港澳大湾区、跨境电商物流、物流科技、冷链物流、物流金融等板块具有良好的投资前景，行业整体将持续释放投资潜力。

## 正文目录

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| 1 行业总体发展情况.....             | 7  |
| 1.1 行业概述.....               | 7  |
| 1.1.1 行业定义.....             | 7  |
| 1.1.2 细分行业.....             | 7  |
| 1.2 行业发展的主要特征.....          | 8  |
| 1.2.1 行业所处生命周期.....         | 8  |
| 1.2.2 行业垄断程度.....           | 9  |
| 1.2.3 市场供求关系.....           | 9  |
| 1.2.4 产业依赖度.....            | 9  |
| 1.2.5 行业技术水平.....           | 10 |
| 1.3 产业链分析.....              | 11 |
| 1.3.1 上游产业.....             | 11 |
| 1.3.2 中游产业.....             | 11 |
| 1.3.3 下游产业.....             | 11 |
| 2 行业发展环境分析.....             | 12 |
| 2.1 宏观经济环境分析.....           | 12 |
| 2.1.1 全球经济形势分析.....         | 12 |
| 2.1.2 我国经济形势分析.....         | 14 |
| 2.2 产业政策环境分析.....           | 16 |
| 2.2.1 综合物流重点政策.....         | 17 |
| 2.2.2 货运物流重点政策.....         | 28 |
| 2.2.3 邮政快递重点政策.....         | 30 |
| 2.2.4 农村物流重点政策.....         | 33 |
| 3 行业整体运行情况.....             | 41 |
| 3.1 社会物流总额增速恢复至疫情前正常水平..... | 41 |
| 3.2 物流总收入大幅反弹 景气度有所回暖.....  | 43 |
| 3.3 行业固定资产投资增速有所加快.....     | 45 |
| 3.4 物流运输服务价格先抑后扬.....       | 47 |
| 4 物流细分市场运行情况分析.....         | 49 |
| 4.1 货运市场运行情况分析.....         | 49 |
| 4.1.1 货运市场总体运行情况.....       | 49 |
| 4.1.2 铁路货运市场运行情况分析.....     | 50 |

|  |    |
|--|----|
| 4.1.3 公路货运市场运行情况分析.....                  | 52 |
| 4.1.4 水路货运市场运行情况分析.....                  | 54 |
| 4.1.5 航空货运市场运行情况分析.....                  | 57 |
| 4.2 仓储服务市场运行情况分析.....                    | 58 |
| 4.2.1 仓储业固定资产投资增速保持平稳.....               | 58 |
| 4.2.2 仓储物流指数有所回升.....                    | 59 |
| 4.2.3 物流仓库基础设施建设加快，数字化、智能化发展趋势明显.....    | 60 |
| 4.3 快递服务市场运行情况分析.....                    | 60 |
| 4.3.1 快递业继续保持高速增长 行业恶性低价竞争状况得到整治和改善..... | 61 |
| 4.3.2 异地快递业务继续占据主导地位.....                | 62 |
| 4.3.3 中部地区快递业务量及收入持续上升.....              | 64 |
| 5 行业竞争格局分析.....                          | 67 |
| 5.1 行业整体竞争格局.....                        | 67 |
| 5.1.1 按服务对象.....                         | 67 |
| 5.1.2 按企业性质.....                         | 68 |
| 5.2 细分市场竞争格局.....                        | 68 |
| 5.2.1 货运物流市场竞争格局.....                    | 68 |
| 5.2.2 仓储服务市场竞争格局.....                    | 70 |
| 5.2.3 快递服务市场竞争格局.....                    | 72 |
| 5.3 重点企业竞争力分析.....                       | 75 |
| 5.3.1 中远海运控股股份有限公司.....                  | 75 |
| 5.3.2 上海交运集团股份有限公司.....                  | 78 |
| 5.3.3 中储发展股份有限公司.....                    | 80 |
| 5.3.4 圆通速递有限公司.....                      | 84 |
| 6 物流业未来发展趋势展望.....                       | 90 |
| 6.1 宏观经济形势预测.....                        | 90 |
| 6.1.1 全球经济形势展望.....                      | 90 |
| 6.1.2 我国经济形势预测.....                      | 92 |
| 6.2 行业发展趋势预测.....                        | 93 |
| 6.2.1 物流“降本增效”仍是国家和行业的关注重点.....          | 93 |
| 6.2.2 多式联运推动运输结构调整.....                  | 93 |
| 6.2.3 铁路货运将继续保持平稳发展.....                 | 94 |
| 6.2.4 公路货运市场将继续向疫情前正常发展轨道靠拢.....         | 94 |
| 6.2.5 沿海大宗散货运输需求将保持平稳增长.....             | 95 |
| 6.2.6 疫情发展状况仍然是影响我国出口集装箱运输市场的关键性因素.....  | 95 |

|                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| 6.2.7 航空货运市场占有率有望进一步提升.....           | 96        |
| 6.2.8 仓储行业智能化发展前进广阔.....              | 96        |
| 6.2.9 快递服务市场逐步从“高数量”向“高质量”发展方向转变..... | 97        |
| 6.2.10 绿色物流发展已上升为国家行动.....            | 97        |
| <b>7 投资机会与风险分析.....</b>               | <b>99</b> |
| 7.1 投资机会分析.....                       | 99        |
| 7.3.1 农村快递服务市场进入高速发展轨道.....           | 99        |
| 7.3.2 网络货运存在较大成长空间.....               | 100       |
| 7.3.3 粤港澳大湾区投资面广阔.....                | 100       |
| 7.3.4 跨境电商协同跨境物流市场蓬勃发展.....           | 100       |
| 7.3.5 物流科技领域值得长期关注.....               | 101       |
| 7.3.6 冷链物流市场需求不断增长.....               | 102       |
| 7.3.7 物流金融领域发展前景广阔.....               | 102       |
| 7.2 投资风险分析.....                       | 103       |
| 7.2.1 奥密克戎疫情冲击.....                   | 103       |
| 7.2.2 物流企业经营成本持续上涨 行业整体微利运营.....      | 103       |
| 7.2.3 集装箱短缺造成的供应链紊乱.....              | 104       |
| 7.2.4 物流从业人员存在结构性缺口.....              | 105       |
| 7.2.5 规模化物流市场需求难以判断.....              | 105       |
| 7.2.6 快递服务市场价格竞争加快企业淘汰.....           | 105       |

## 图目录

|   |    |
|---|----|
| 图 1 物流行业生命周期曲线.....                               | 8  |
| 图 2 2007 年-2021 年世界主要发达经济体 GDP 同比增长变化趋势.....      | 13 |
| 图 3 2007 年-2021 年世界主要新兴经济体 GDP 同比增长变化趋势.....      | 14 |
| 图 4 2011 年-2021 年中国累计 GDP 及三次产业增加值同比增长趋势.....     | 15 |
| 图 5 2011 年-2021 年工业生产以及投资、消费、出口需求同比增长趋势.....      | 16 |
| 图 6 2013 年-2021 年全国社会物流总额运行情况.....                | 41 |
| 图 7 2014-2021 年物流业总收入运行状况.....                    | 43 |
| 图 8 2020 年 12 月-2021 年 12 月物流景气指数运行情况.....        | 44 |
| 图 9 2013-2021 年交通运输、仓储和邮政业固定资产投资同比增长率变动趋势.....    | 45 |
| 图 10 2021 年交通运输各子行业固定资产投资占比情况.....                | 46 |
| 图 11 2020 年 12 月-2021 年 12 月公路物流运价指数走势.....       | 47 |
| 图 12 2020 年 12 月-2021 年 12 月中国沿海（散货）综合运价指数走势..... | 48 |
| 图 13 2015-2021 年全社会货运量及同比增速变化趋势.....              | 49 |
| 图 14 2015-2021 年全社会货物周转量及同比增长变动趋势比较.....          | 50 |
| 图 15 2015-2021 年铁路货运量及同比增速变化趋势.....               | 51 |
| 图 16 2015-2021 年铁路货运周转量及同比增速变化趋势.....             | 51 |
| 图 17 2015-2021 年公路货运量及同比增速变化趋势.....               | 53 |
| 图 18 2015-2021 年公路货运周转量及同比增速变化趋势.....             | 53 |

|      |   |    |
|------|---|----|
| 图 19 | 2015-2021 年水路货运量及同比增速变化趋势.....            | 54 |
| 图 20 | 2015-2021 年水路货运周转量及同比增速变化趋势.....          | 54 |
| 图 21 | 2020-2021 年港口货物吞吐量完成情况.....               | 55 |
| 图 22 | 2020-2021 年港口集装箱吞吐量完成情况.....              | 56 |
| 图 23 | 2015-2021 年航空货运量及同比增速变化趋势.....            | 57 |
| 图 24 | 2015-2021 年航空货物周转量及其增长速度.....             | 57 |
| 图 25 | 2009-2021 年仓储业固定资产投资增长速度.....             | 58 |
| 图 26 | 2019 年 12 月-2021 年 12 月仓储指数运行情况.....      | 59 |
| 图 27 | 2014-2021 年快递业业务总量及增长情况.....              | 61 |
| 图 28 | 2014-2021 年快递业业务收入及增长情况.....              | 62 |
| 图 29 | 2017-2021 年快递业务量比较.....                   | 62 |
| 图 30 | 2021 年快递业业务量构成情况.....                     | 63 |
| 图 31 | 2021 年快递业业务收入构成情况.....                    | 63 |
| 图 32 | 2021 年分区域快递业务量构成情况.....                   | 64 |
| 图 33 | 2021 年分区域快递业务收入构成情况.....                  | 65 |
| 图 34 | 按服务对象分物流行业竞争格局.....                       | 67 |
| 图 35 | 2015-2021 年各运输方式货运量占全社会货运量比重变化走势.....     | 69 |
| 图 36 | 2015-2021 年各运输方式货物周转量占全社会货物周转量比重变化走势..... | 70 |
| 图 37 | 截止 2019 年仓储服务市场竞争格局.....                  | 70 |
| 图 38 | 截止 2021 年 8 月国家级示范物流园区分布状况.....           | 71 |
| 图 39 | 2013 年-2021 年中国快递服务品牌集中度指数运行情况.....       | 72 |
| 图 40 | 2021 年上半年我国民营快递代表企业市场占有率水平.....           | 74 |
| 图 41 | 2022 年主要经济体 GDP 增长率预测.....                | 91 |

## 表目录

|      |                                  |    |
|------|----------------------------------|----|
| 表 1  | 2013 年-2021 年全国社会物流总额运行情况.....   | 41 |
| 表 2  | 2015-2021 年全社会货运及同比增速情况.....     | 49 |
| 表 3  | 2015-2021 年铁路货运及同比增速情况.....      | 51 |
| 表 4  | 2015-2021 年公路货运及同比增速情况.....      | 52 |
| 表 5  | 2015-2021 年水路货运及同比增速情况.....      | 54 |
| 表 6  | 2015-2021 年航空货运及同比增速情况.....      | 57 |
| 表 7  | 2021 年分省市快递服务企业业务量和业务收入情况.....   | 65 |
| 表 8  | 按参与者性质划分物流业竞争格局.....             | 68 |
| 表 9  | 2015-2021 年货运市场各运输方式占比情况.....    | 69 |
| 表 10 | 第三方仓储服务市场竞争优势分析.....             | 71 |
| 表 11 | 快递行业阵营格局.....                    | 73 |
| 表 12 | 2021 年上半年中远海控控股股份有限公司主要财务数据..... | 76 |
| 表 13 | 2021 年上半年上海交运集团股份有限公司主要财务数据..... | 79 |
| 表 14 | 2021 年上半年中储发展股份有限公司主要财务数据.....   | 81 |
| 表 15 | 2021 年上半年圆通速递股份有限公司主要财务数据.....   | 85 |
| 表 16 | 2022 年全球经济增速预测概览.....            | 91 |

## 1 行业总体发展情况

### 1.1 行业概述

#### 1.1.1 行业定义

物流是指物品从供应地向接收地的实体流动过程。物流业是根据实际需要，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、回收、信息处理等基本功能实施有机结合的活动的集合。按照产业经济学对物流进行产业划分，物流行业属于第三产业即服务业，且服务对象以第二产业为主。物流行业是指物流资源的产业化而形成的一种复合型或聚合型产业，是对相关产业及部门物流资源的整合，物流资源有运输、仓储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息平台等，其中运输又包括铁路、公路、水运、航空等。

#### 1.1.2 细分行业

物流活动广泛存在于社会经济领域，系统庞杂，难以形成统一的分类标准。但根据物流系统性质不同、物流活动的空间范围不同、物流在系统中的作用不同以及提供物流服务的主体不同，可以将物流区分为以下几种主要类型。

**根据物流系统的性质分类**，物流可以被区分为社会物流、行业物流和企业物流。社会物流是指以全社会为范畴、面向广大用户的超越一家一户的物流。行业物流指同一行业中的企业为了实现物流效率和低成本而在物流运作、物流管理方面进行的有效协作。企业物流则是指某一企业内部物品移动。

**根据物流活动的空间范围分类**，物流可以被区分为地区物流、国内物流和国际物流。地区物流是指在一国疆域之内，根据行政区或地理位置划分的一定区域内的物流。国内物流是指为国家的整体利益服务，在国家自己的领地范围内开展的物流活动。国际物流则是指物品在不同国家之间的移动。

**根据物流系统作用分类**，物流可以被区分为供应物流、生产物流、销售物流、回收物流和废弃物流。供应物流是指企业提供原材料、零部件或其他物品时，物品在提供者与需求者之间的实体流动。生产物流是指在生产工艺中的物流活动。销售物流是指生产企业、流通企业出售商品时，物品在供方与需方之间的实体流动。回收物流是指不合格物品的返修、退货以及周转使用的包装容器从需方返回到供方所形成的物品实体流动。废弃物流是指将经济活动中失去原有使用价值的物品，根据实际需要进行收集、分类、加工、包装、搬运、储存等，并分别送到专门处理场所时所形成的物品实体流动。

**根据提供物流服务的主体分类**，物流可以被区分为第一方物流、第二方物流和第三方物流。由物品供应商提供的物流服务称为第一方物流，而由物品的需求方提供的物流服务被称

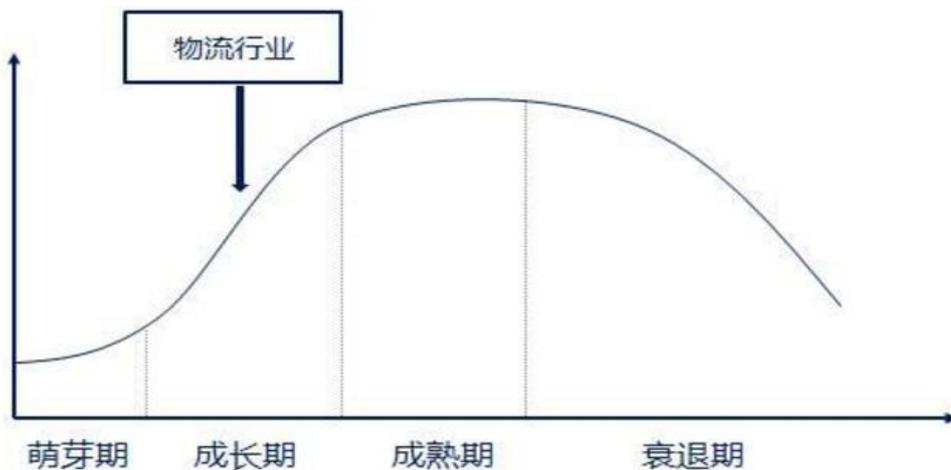
为第三方物流，由物品的提供方和需求方以外的中介组织提供的物流服务常常被称为第三方物流。

## 1.2 行业发展的主要特征

### 1.2.1 行业所处生命周期

物流产业起源于交通运输业，是现代化大生产和专业化分工不断加深的产物。我国自改革开放引入物流概念以来，物流产业取得了很大发展，在国民经济中的地位也越来越重要。物流行业在整个国民经济中是为产业部门提供服务的，自身不具有主导性，行业受经济整体形势影响明显，宏观经济的整体景气程度影响物流行业的发展。同时，产业部门的发展对物流行业不断提出新要求，而物流部门服务水平提高也可以反作用于产业部门，二者是互相耦合的关系，因此，物流行业在整体上表现出了一定的周期性。物流产业生命周期可以划分为萌芽期、成长期、成熟期和衰退期，一般形态可以描述为 S 曲线。

图 1 物流行业生命周期曲线



资料来源：中国产业研究网

从发达国家的物流发展现状看，物流业已进入较为成熟的阶段。自 2001 年中国入世以来，我国物流产业规模一直保持较快的增长速度。2006 年中国物流产业跨入了成长期前期，与日俱增的电子商务市场规模和激增的企业物流需求推动了物流业平稳发展，交通运输、仓储、邮政、物流管理软件、物流信息化等物流业及相关方面的建设投入力度加大。尽管 2010 年以后其增长速度有所减缓，但仍保持了每年约 7% 的增长率，我国物流行业已步入成长期的后期。同时，在产业规模方面，市场需求、投资规模不断扩大；在产业技术方面，技术逐渐成熟，质量不断提高，物流服务由最初的单一性逐渐多样化、差别化；在产业组织方面，进入壁垒不断提高，市场结构集中度不断提升；产业利润呈先升后降趋势。社会物流需求不断增加的背景下，物流行业企业加大投入布局物流仓储、配送中心等基础设施，行业内市场竞争进一步加剧。物流企业数量众多，其物流服务同质化现象严重，甚至出现恶性竞争现象，

例如价格战。

### 1.2.2 行业垄断程度

现代物流业已成为一个跨部门、跨行业、跨地域的综合系统，从为社会提供采购、运输、仓储等传统服务，扩展到以现代科技、管理和信息技术为支撑的综合物流服务。物流的这种多元化特性与现存的按照运输方式划分的管理体制存在着十分明显的矛盾，不同运输方式分属于不同的政府职能部门。这种管理体制使物流本应具有的整体功能被大大削弱，阻碍了物流业的社会化进程，削弱物流的整体效益。同时，也使得物流产业的市场份额分散在各环节的服务提供商手中，整体产业集中度不高。

### 1.2.3 市场供求关系

近年来，在经济下行压力不断加大的情况下，我国物流运行保持了中高速增长，结构加快调整，运行效率有所提升。物流业作为国民经济的基础性、战略性产业，为“稳增长”、“调结构”、“惠民生”发挥了较好的支撑和保障作用。物流行业供求状况主要受到国民经济发展和波动的影响，行业需求侧来源于实体经济的各行各业，行业需求端的变动带动供给侧的转型。

**我国物流需求结构继续优化。**近年来，随着高新技术和装备制造业等新兴动力增强，全年交通运输制造业、电器机械制造和电子通信技术制造物流需求均出现不同程度的增长。随着单位与居民物品物流总额高速增长，消费与民生领域物流需求成为物流需求增长的重要驱动力。随着供应链体系的标准化方向发展，行业需求已经从装备更新换代向物流供应链优化、物流服务标准化、可视化、透明化等多领域、多角度发展。

**物流供给能力深度调整。**物流快递企业集中上市，企业间兼并重组、联盟合作日益活跃。中国远洋海运集团经营船队综合运力排名世界第一，招商局、中外运启动物流资产重组整合。铁路总公司 18 个铁路局完成公司制改革。东航物流、中国国货航央企混改启动，顺丰与 UPS 成立合资公司，海航重组物流板块，普洛斯私有化初步完成，百世物流赴美成功上市，京东物流正式独立运营。

### 1.2.4 产业依赖度

产业依赖度是指行业经营状况受其上下游产业的影响程度。物流产业属于国民经济的第三产业范畴，是为供应商、企业、配送单位和客户提供多功能、一体化服务的综合性服务产业。在其产业链结构中包含了运输、仓储、包装、装卸、搬运、加工、配送、信息处理等一系列活动。因此，它的下游产业可以为一切有物流需求的主体。以 2019 年社会物流总额构成为例，2019 年 1-11 月，工业品物流总额为 246.2 万亿元，较上年同期增长 5.6%，工业物流保持平稳增长。工业品占社会物流总额的 90.6%，因此物流产业对于占比最高的工业品物流有较强依赖。此外，单位与居民物品物流总额达到 7.5 万亿元，较上年同期增长 16.4%，

消费物流继续保持较高增长速度。2019 年全国商品零售额 36.5 亿元，同比增长 7.9%。其中，实物商品网上零售额达到 8.5 万亿元，同比增长 19.5%；占社会消费品零售总额的比重为 20.7%，较上年提高 2.3 个百分点。网络购物与电子商务日趋繁荣，带动电商物流和快递业务高速增长。

### 1.2.5 行业技术水平

物流业的发展经历了人工生产、机械化、自动化再到智慧化的历程。人工生产的比例逐渐降低，物流作业过程中的设备和设施逐步自动化，但总体上与美国、德国等西方发达国家相比差距较大。工业 4.0 的提出，强调利用物联信息系统将生产中的供应、制造、销售信息数据化、智慧化，最后达到快速、有效、个性化的产品供应。

物流行业的技术水平主要体现在实体物流、现代信息技术应用和互联网技术应用方面。就实体物流而言，主要涉及的仓储、加工、运输配送等环节基本上使用的都是通用设备，如龙门吊、地磅、拖车等；就现代信息技术应用而言，主要涉及在物流各作业环节中应用到的综合技术，如条码技术、全球定位系统、地理信息系统等；就互联网技术应用而言，主要涉及信息化管理系统、电子商务交易平台、网站建设、移动客户端开发、相关软件的开发与维护等。

实体物流方面，近年来我国运输工具的重载能力和环保性不断提升。运输、分拣和派送环节的辅助驾驶、编队运输、自动化及机器人分拣、智能终端已经实现应用；仓储作业已经在自动化层面发展多年，仓储设备的智能化水平也日益提高，能够根据商品的件型、重量、销量、交付时效等属性，设计不同的作业流程，并采用相匹配的物流智能化系统进行操作，环保型仓储设备也受到日益广泛的重视；智能快递柜等自动化设备的应用范围不断扩大。。

现代信息技术应用方面，以卫星定位技术（GPS）、地理信息系统（GIS）和射频标识技术（RFID）、条形码技术、自动化—自动引导小车（AGV）技术、搬运机器人（Robot System）技术、以及智能化—电子识别和电子跟踪技术、智能交通与运输系统（ITS）等技术为主。集成化、信息化、机械化、自动化和智能化等为代表的现代信息技术在现代物流业的应用，强化了物流服务的效率，优化了物流服务的路线，合理调配运力，可视化物流全过程，从而一定程度上降低了生产企业的库存管理和物流费用，提高了物流企业的盈利能力。

互联网技术应用方面，“互联网+高效物流”已被列入“互联网+”行动计划当中。大数据、云计算、物联网、人工智能技术的成熟发展，可以对物流各环节进行信息化、高效率的管理，提高运输、配送效率、减少损耗，并可指导生产制造，为顾客提供更好的服务体验，推动物流供应链智慧化升级。

### 1.3 产业链分析

近几年来，特别是新冠肺炎疫情爆发以来，全球化进程受阻、地缘政治风险增加、发达国家制造业“逆向回流”与发展中国家制造业“高端跃升”并存。一系列因素共同推动了全球产业链的不断演进，也改变了国际分工的固有方式，并进一步重塑了世界范围内的市场竞争格局。

物流业属于国民经济的第三产业范畴，是为供应商、企业、配送单位和客户提供多功能、一体化的综合性服务的产业。其中在采购和销售物流中包含了运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等一系列的活动。我国大部分物流企业都只做其中的几个环节，彼此割裂现象严重，目前各个环节的整合是大趋势，很多拥有核心资源的大型物流企业正在进行全产业链的整合。

#### 1.3.1 上游产业

按照行业分类方式，物流业作为中游服务行业，其产业链向外部上下游产业领域延伸。**产业链上游主要为物流活动提供基础设施保障。**其中，基础设施建设为物流业的发展提供了硬件基础；运输设备制造业决定了物流行业的服务供给能力水平，也是决定物流效率的关键因素；物流地产业影响了物流业（尤其是仓储业）的发展规模和发展潜力。

#### 1.3.2 中游产业

**产业链中游主要为物流活动主体。**由于物流活动广泛存在于社会经济领域，系统庞杂，难以形成统一的划分标准。因此从主要市场角度着手，将产业链中游划分为货运物流业、仓储服务业、电商服务业和快递服务业四大板块。货运物流业即货物运输，是贯穿产业链中游（物流活动主体）的重要组成部分；仓储服务业是指利用仓库对物流活动中的各类货物及其相关设施设备进行储存和保管的行业；电商服务业（暂无行业分类代码）是指在电子商务活动中服务商为品牌提供的电商服务，包含 IT 软件服务、营销服务、运营服务、仓储物流及客户服务；快递服务业是指承运方通过道路、铁路、航空等交通方式，运用专用工具、设备和应用软件系统，对国内、国际及港澳台地区的快件进行揽收、分拣、封发、转运、投送、信息录入并以较快的速度将特定的物品运达指定地点或目标客户手中的物流运输配送活动。

#### 1.3.3 下游产业

从产业链下游来看，由于物流产业是为供应商、企业、配送单位和客户提供多功能、一体化服务的综合性服务产业，因此，它的**下游产业为一切有物流需求的主体**。具体可分为**进出口、制造业企业和消费者**。其中，制造业企业主要涉及到钢铁行业、煤炭行业、石油化工行业、建筑行业、汽车制造业、养殖业、食品加工业等等。从社会物流总额构成中可以看到，工业品物流总额占社会物流总额的 90%左右，因此物流产业对于占比最高的制造业物流

需求具有较强依赖。

## 2 行业发展环境分析

### 2.1 宏观经济环境分析

#### 2.1.1 全球经济形势分析

2021 年，全球经济在波动中复苏，受疫情反复的影响，全年经济增速呈“W 型”走势。全球各经济体经济依然保持了恢复态势，工业生产和商品贸易稳步修复，已高于疫情前水平，发达经济体复苏态势好于新兴经济体。从全球经济的景气度来看，2021 年 11 月摩根大通发布的全球综合 PMI、制造业 PMI 以及服务业 PMI 指数分别为 54.80%、55.60%及 54.20%，处于近年来较高水平，但较 5 月的高点明显回落，表明疫情影响下全球经济持续恢复而节奏已有所放缓。世界银行于 2022 年 1 月 11 日发布《全球经济展望》，认为全球经济增速 2020 年降至 3.4%，2021 年则快速反弹至 5.5%，主要是由于疫情防控措施的放松使得需求强劲增长，其中，发达经济体在大规模刺激性预算和货币政策的影响下，其经济增长达到 5%。然而，随着相关刺激性政策的退出，2021 年末美国、欧洲乃至中国等主要经济体的增长已出现放缓势头。

具体来看，2021 年，全球经济继续恢复但并不均衡。受前期刺激政策带来的流动性泛滥以及全球供应链混乱与物流受阻的影响，大宗商品价格大幅上升并引起了全球性的通胀攀升。为抑制通胀的上行，全球主要经济体开始逐步将货币政策由宽松转向紧缩，部分新兴经济体开始面临债务偿还压力。2021 年全球经济主要表现出以下特征：

**一是全球经济逐渐从底部恢复。**从经济恢复情况来看，各主要发达经济体的季度同比增速的走势大致趋同，全球经济呈现“W 型”复苏，一季度减速、二季度复苏、三季度再度放缓、四季度有所回升。经过将近 2 年的艰难复苏，全球经济逐渐走出低谷。在 IMF 统计的 194 个经济体中，2020 年有 163 个经济体实际 GDP 总量低于疫情前，2021 年降至 103 个，2022 年有望进一步降至 50 个。从重点区域看，2021 年全年美国经济增长 5.7%，为 1984 年以来的最高水平，据欧盟统计局公布的初步数据显示，2021 年欧盟 27 国的 GDP 总和约为 15.73 万亿美元，经季节和工作日调整后，2021 年欧元区和欧盟去年 GDP 均增长 5.2%，预计到 2021 年底 G20 中约半数经济体 GDP 将超过疫情前水平。

**二是各经济体间经济恢复不平衡出现缓和迹象。**从经济增长来看，发达经济体与新兴经济体之间、发达经济体内部以及新兴经济体内部的经济恢复的分化现象仍然较为显著。不过从景气度方面来看，2021 年下半年以来，随着发达经济体制造业 PMI 逐步见顶以及新兴经济体制造业 PMI 的回升，两者之间的差异明显缩小，全球经济恢复的不平衡出现缓和的迹象。具体来看，美国、欧元区及英国的制造业 PMI 指数仍然领先主要新兴经济体，但其绝对

值已较 2021 年年内的高点有所下降，而新兴经济体中的印度、俄罗斯及南非在经历了年中疫情冲击后景气指数已开始回升。

**三是全球通胀压力持续。**疫情发生后，为了对冲疫情对经济产生的冲击，全球各经济体均实行了极为宽松的货币政策，全球的流动性泛滥。以对全球影响较大的美、欧、日为例，截至 2021 年 11 月末，美联储资产负债表较 2019 年末扩大了 4.49 万亿美元、欧洲央行资产负债表扩大了 3.76 万亿欧元、日本央行资产负债表扩大了 155.17 万亿日元。同时，由于作为上游原材料生产国的新兴经济体经济恢复缓于发达经济体，导致大宗商品的供应相对紧缺。流动性泛滥与供应紧缺叠加，大幅推升了全球商品的价格。根据世界银行的商品价格指数，截至 2021 年 11 月末，能源价格指数为 114.56，较上年末上涨了 82.07%；非能源价格指数为 115.43，较上年末上涨 18.67%，其中农业价格指数上涨 14.47%，金属和矿物价格指数上升 14.42%。商品价格的上升带动全球各国 PPI 迅速上升。

具体来看，疫情前长期处于低通胀状态的发达经济体中，2021 年 11 月美国的 CPI、核心 CPI 及 PPI 同比增速分别达到了 6.80%、4.90%和 22.80%，均为 30 年来的最高值；欧元区的 CPI、核心 CPI 及 PPI 分别达到了欧元区建立以来的最高值 4.90%、2.60%和 21.90%（11 月数据尚未更新，为 10 月值）；日本 CPI 及核心 CPI 增速仍然较低，为 0.60%及 0.50%，但 PPI 增速则达到了 40 年以来最高 9.03%；英国 CPI、核心 CPI 及 PPI 同比增速分别为 5.10%、4.00%和 9.14%，也均创 10 年来新高。主要新兴经济体中，2021 年 11 月，金砖五国中除中国外的俄罗斯、巴西、南非及印度的 CPI 同比增速分别为 8.40%、10.74%、5.48%和 4.91%，其中俄罗斯及巴西的 PPI 增速也达到了 20.00%以上，而部分新兴经济体在疫情前便面临通胀压力，疫情后其通胀压力进一步上升，以土耳其及阿根廷为例，两国 11 月的 CPI 同比增速分别高达 21.31%和 51.20%，通胀水平已远远超过合理区间。

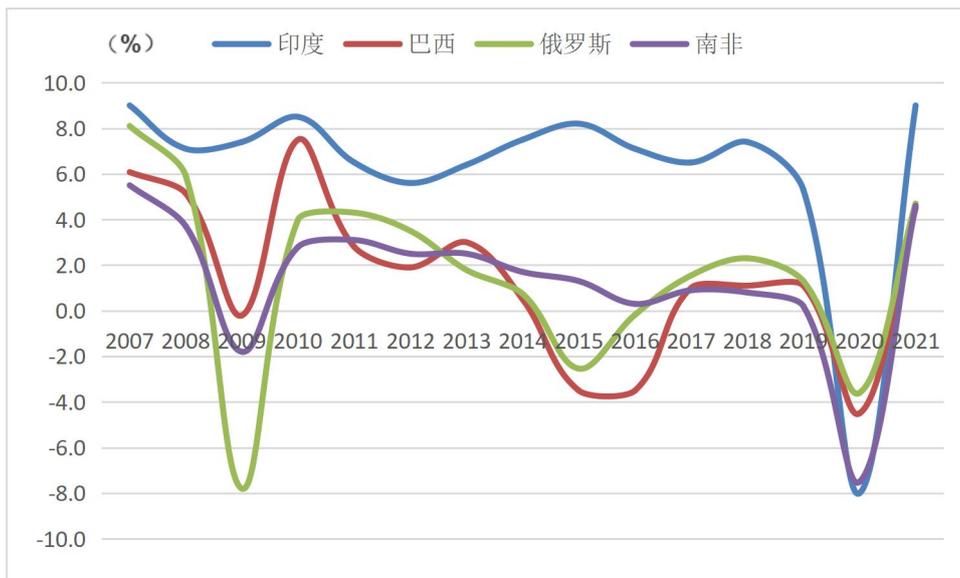
**四是部分新兴经济体面临债务偿还压力。**为了应对通胀带来的压力，全球主要经济体货币政策纷纷开始转向，而受各经济体不同的经济实力、通胀水平等影响，不同经济体间政策转向的节奏有所不同。对于新兴经济体而言，由于其同时面临通胀及汇率双重压力，故而其货币政策转向的时间相对较早，2021 年以来包括巴西、土耳其、俄罗斯、墨西哥、阿根廷、智利、斯里兰卡、匈牙利、捷克、秘鲁等多个新兴经济体均已开启了加息节奏，其中俄罗斯已连续加息 7 次至 8.50%、巴西连续加息 7 次至 9.25%、墨西哥连续加息 5 次至 5.50%，货币政策收紧的力度较大。

图 2 2007 年-2021 年世界主要发达经济体 GDP 同比增长变化趋势



数据来源：美国商务部经济分析局、欧盟统计局数据库、日本内阁府数据库

图 3 2007 年-2021 年世界主要新兴经济体 GDP 同比增长变化趋势

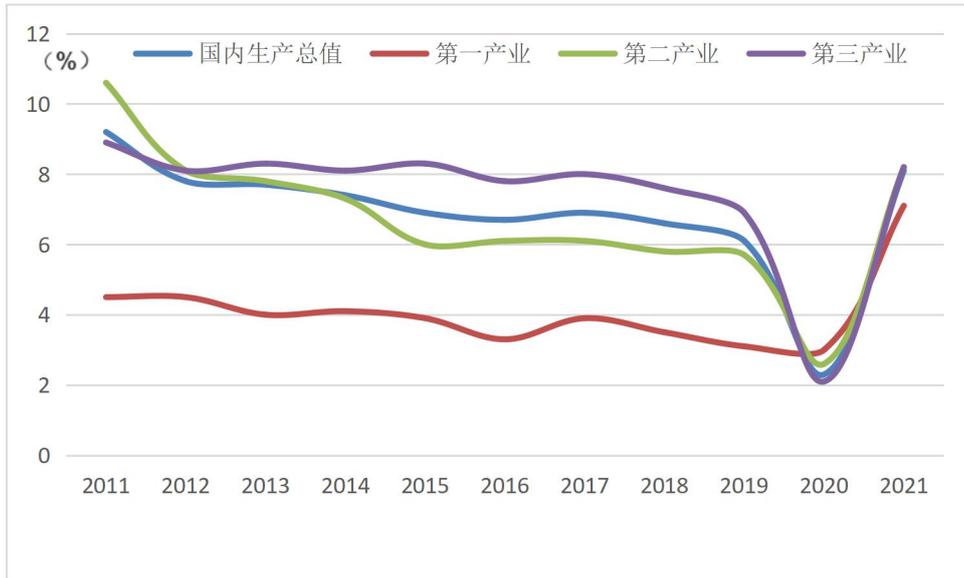


数据来源：IMF

### 2.1.2 我国经济形势分析

2021 年，面对复杂严峻的国际环境和国内疫情散发等多重考验，我国经济持续稳定恢复，经济发展和疫情防控保持全球领先地位，主要指标实现预期目标，实现“十四五”良好开局。国家统计局数据显示，初步核算，2021 年国内生产总值 1143670 亿元，按不变价格计算，比上年增长 8.1%，两年平均增长 5.1%。分季度看，一季度同比增长 18.3%，二季度增长 7.9%，三季度增长 4.9%，四季度增长 4.0%。分产业看，第一产业增加值 83086 亿元，比上年增长 7.1%；第二产业增加值 450904 亿元，增长 8.2%；第三产业增加值 609680 亿元，增长 8.2%。

图 4 2011 年-2021 年中国累计 GDP 及三次产业增加值同比增长趋势



数据来源：国家统计局

**工业生产持续发展，高技术制造业和装备制造业较快增长。**2021 年全国规模以上工业增加值比上年增长 9.6%，两年平均增长 6.1%。分三大门类看，采矿业增加值增长 5.3%，制造业增长 9.8%，电力、热力、燃气及水生产和供应业增长 11.4%。高技术制造业、装备制造业增加值分别增长 18.2%、12.9%，增速分别比规模以上工业快 8.6、3.3 个百分点。分产品看，新能源汽车、工业机器人、集成电路、微型计算机设备产量分别增长 145.6%、44.9%、33.3%、22.3%。分经济类型看，国有控股企业增加值增长 8.0%；股份制企业增长 9.8%，外商及港澳台商投资企业增长 8.9%；私营企业增长 10.2%。

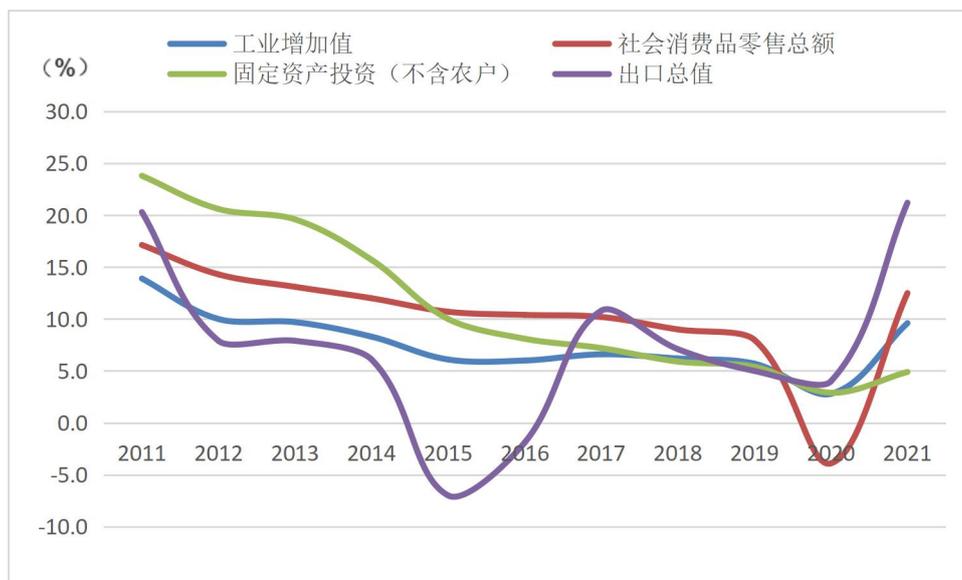
**固定资产投资保持增长，制造业和高技术产业投资增势较好。**2021 年全国固定资产投资（不含农户）544547 亿元，比上年增长 4.9%；两年平均增长 3.9%。分领域看，基础设施投资增长 0.4%，制造业投资增长 13.5%，房地产开发投资增长 4.4%。全国商品房销售面积 179433 万平方米，增长 1.9%；商品房销售额 181930 亿元，增长 4.8%。分产业看，第一产业投资增长 9.1%，第二产业投资增长 11.3%，第三产业投资增长 2.1%。民间投资 307659 亿元，增长 7.0%，占全部投资的 56.5%。高技术产业投资增长 17.1%，快于全部投资 12.2 个百分点。其中，高技术制造业、高技术服务业投资分别增长 22.2%、7.9%。高技术制造业中，电子及通信设备制造业、计算机及办公设备制造业投资分别增长 25.8%、21.1%；高技术服务业中，电子商务服务业、科技成果转化服务业投资分别增长 60.3%、16.0%。社会领域投资比上年增长 10.7%，其中卫生投资、教育投资分别增长 24.5%、11.7%。12 月份，固定资产投资环比增长 0.22%。

**市场销售规模扩大，基本生活类和升级类商品销售增长较快。**2021 年社会消费品零售总额 440823 亿元，比上年增长 12.5%；两年平均增长 3.9%。按经营单位所在地分，城镇消

费品零售额 381558 亿元，增长 12.5%；乡村消费品零售额 59265 亿元，增长 12.1%。按消费类型分，商品零售 393928 亿元，增长 11.8%；餐饮收入 46895 亿元，增长 18.6%。基本生活消费增势较好，限额以上单位饮料类、粮油食品类商品零售额比上年分别增长 20.4%、10.8%。升级类消费需求持续释放，限额以上单位金银珠宝类、文化办公用品类商品零售额分别增长 29.8%、18.8%。全年全国网上零售额 130884 亿元，比上年增长 14.1%。其中，实物商品网上零售额 108042 亿元，增长 12.0%，占社会消费品零售总额的比重为 24.5%。

**对外贸易快速增长，贸易结构持续优化。**2021 年货物进出口总额 391009 亿元，比上年增长 21.4%。其中，出口 217348 亿元，增长 21.2%；进口 173661 亿元，增长 21.5%。进出口相抵，贸易顺差 43687 亿元。一般贸易进出口增长 24.7%，占进出口总额的比重为 61.6%，比上年提高 1.6 个百分点。民营企业进出口增长 26.7%，占进出口总额的比重为 48.6%，比上年提高 2 个百分点。

图 5 2011 年-2021 年工业生产以及投资、消费、出口需求同比增长趋势



数据来源：国家统计局

## 2.2 产业政策环境分析

物流产业被称为经济的血脉，为促进物流产业发展，国家层面出台了多项扶持政策，推动物流行业发展进入量质齐升阶段。2021 年我国物流业发展政策环境持续改善，行业“十四五”顶层规划相继发布，综合物流体系建设、新型基础设施建设、科技创新、降本增效、农村物流发展等全方位、多角度、强有力的利好政策落地推行，带动我国物流行业向现代化、高质量、可持续发展方向加速前进。

## 2.2.1 综合物流重点政策

### 2.2.1.1 《综合运输服务“十四五”发展规划》出台

当今世界正经历百年未有之大变局，新一轮科技革命和产业变革深入发展，新冠肺炎疫情影响广泛深远，我国已进入高质量发展阶段，制度优势显著，经济长期向好，市场空间广阔，发展韧性强劲，社会大局稳定，具有多方面的优势和条件。但与此同时，发展不平衡不充分问题仍然突出，重点领域关键环节改革任务仍然艰巨，创新能力不适应高质量发展要求。国际国内新形势对综合运输服务发展提出了新的更高要求，必须立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，进一步推动运输服务行业高质量发展。围绕全面推进新型城镇化和乡村振兴，进一步促进运输服务一体化和均等化发展；围绕碳达峰碳中和目标，进一步推动运输服务绿色低碳发展；围绕建设更高水平的平安中国，进一步推动运输服务安全稳定发展；围绕推进治理体系和治理能力现代化，进一步推动运输服务改革创新。

在此基础上，为加快建设交通强国，推进新时代综合运输服务高质量发展，交通运输部于2021年11月18日出台了《综合运输服务“十四五”发展规划》（以下简称《规划》），对未来一段时期综合运输服务发展的目标任务和推进路径进行了全面部署。

《规划》首先提出，到2025年，“全国123出行交通圈”和“全球123快货物流圈”加快构建，多层次、高品质的旅客出行服务系统和全链条、一体化的货运物流服务系统基本建立，运输服务治理体系和治理能力现代化显著提升，服务支撑经济社会发展能力进一步增强。

《规划》强调，“十四五”时期要推进综合运输服务高质量发展，需凝聚各方面的力量和智慧，统筹谋划、开拓创新，着力构建“五个系统”、打造“五个体系”。其中，与物流行业密切相关的主要有以下七个方面：

**一是构建集约高效的货运与物流服务系统。**推动道路货运行业转型升级和高质量发展，持续推进货运车型、船型标准化，加快城乡物流配送体系建设，创新集约高效、绿色低碳的配送模式，完善农村物流服务网络，培育农村物流服务品牌。推动专业化物流创新发展，加快冷链物流园区建设，强化冷藏保温车管理，完善冷链货物分类管理、电子运单、温度监测等制度。发展铁路重载直达、铁路快运等方式，提高内河水运竞争力，持续提升航空物流安检和通关效率，深入实施邮政、快递“进厂”“进村”工程。

**二是构建安全畅通的国际物流供应链服务系统。**面向打造全方位对外开放新格局和构建更高水平开放型经济新体制要求，加快完善海运全球服务网络，积极开辟中欧班列境外新径路，大力发展中转集结班列，提升航空货运服务能力，壮大航空货运机队规模，提高国际道路运输便利化水平，打通中欧公路直达运输通道，拓展国际寄递服务网络，着力形成功能

完备、立体互联、陆海空统筹的运输网络，促进国内国际双循环安全高效发展。

**三是打造清洁低碳的绿色运输服务体系。**以碳达峰目标和碳中和愿景为引领，以深度降碳为目标，统筹发展与减排、整体与局部、短期与中长期，研究运输服务领域低碳转型政策措施，大力推进绿色出行行动，开展绿色出行“续航工程”，深入推进城市绿色货运配送示范创建，积极发展清洁化运输装备，加快高排放营运车辆更新淘汰，持续推进邮件快件包装绿色化和轻量化发展，促进运输服务全面绿色转型，加快构建绿色运输发展体系。

**四是打造数字智能的智慧运输服务体系。**加强新一代信息技术在运输服务领域的应用，推进数据资源赋能运输服务发展。加快提升客运出行信息化服务水平，推动城市交通智能化发展，推进“互联网+”高效物流，推动智能匹配、智能跟踪、智能调度。加快互联网道路运输便民政务服务系统建设应用，推动道路运输政务服务高频事项“跨省通办”，进一步畅通12328交通运输服务监督热线投诉举报渠道，不断提升数字监管服务水平。

**五是打造保障有力的安全应急服务体系。**落实运输生产安全责任体系，健全安全监管体系，深入开展道路运输安全专项整治行动，推进营运车辆驾驶员职业化教育进程，提升车辆主动安全性能，提升行业本质安全水平。大力推进汽车维修电子健康档案系统应用，全面实施汽车排放检验与维护制度。提升机动车驾驶员培训质量，建立以学员评价为主的服务质量监督评价机制。加快完善国家应急运输保障体系，支撑更高水平的平安中国建设。

**六是打造统一开放的运输服务市场体系。**全面深化改革，优化营商环境，进一步激发市场主体活力，更好统筹发展和安全，推动交通运输新业态规范健康持续发展，加快建立“事前管标准、主体作承诺、过程强监管、失信严惩戒”的全链条信用治理模式，积极推进港口法、道路运输条例、城市公共交通条例及配套规章的制修订，完善综合运输服务标准体系，不断提升行业治理能力。加快建设统一开放、竞争有序、制度完备、治理完善的高标准运输服务市场体系。

**七是打造精良专业的从业人员保障体系。**坚持人才是第一资源，构建与新时期行业发展要求相适应的人才队伍培养与保障体系，进一步推进基层运管机构改革，实施从业人员队伍素质提升行动和职业技能提升行动，建设忠诚干净担当的高素质管理干部队伍和素质优良的劳动者大军。推进从业人员职业保障体系建设，研究开展交通运输新业态从业人员职业伤害保障试点，持续推进“司机之家”建设，持续开展“关爱卡车司机”等专项行动，切实维护从业人员合法权益，不断提高从业人员职业荣誉感。

“十四五”期间，全国货运需求稳中有升态势基本确定，高价值、小批量、时效强的需求快速增加。预计2021年至2025年，全社会货运量年均增长2.3%，快递业务量年均增长15.4%，公路货运量增速放缓，铁路、民航货运量增速加快，水路货运量稳中有升，电商快递将保持快速增长态势。在此情况下，推进综合运输服务发展和提质增效是“十四五”期间物流行业发展的目标和方向，也是现代综合交通运输体系建设的本质要求与根本目的。

综合运输服务的发展方式将更加注重质量效益，组织模式更加注重一体融合，发展动力更加注重创新驱动，产业形态更加注重新老业态融合，服务产品更加注重需求牵引供给、供给创造需求的更高水平动态平衡，为加快建设交通强国、服务全面建设社会主义现代化国家提供有力支撑。《规划》以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，统筹发展和安全，以加快建设交通强国为总目标，加快建设便捷顺畅、经济高效、开放共享、绿色智能、安全可靠的现代综合运输服务体系，为全面建设社会主义现代化国家率先发力，当好交通运输先行官。

### 2.2.1.2 《交通运输标准化“十四五”发展规划》发布

“十三五”期间，我国交通运输行业共完成行业标准制修订 1671 项，全行业国家和行业标准总量达到 3850 余项，基本建成了适应行业需要的标准体系，各项工作基本实现“有标可依”。然而必须要深刻了解到的是，尽管交通运输标准化工作取得明显进步，但不平衡不充分问题仍然存在。适应交通运输高质量发展的标准体系仍不完善，强制性标准的系统性仍需提高，技术创新领域和新模式新业态领域标准供给不足，标准制定周期仍然较长。标准化政策制度体系还不健全，团体标准发展有待规范，企业作为创新主体的作用未能充分发挥。标准实施应用还需加强，标准宣贯不够充分，实施效果评估和反馈效果不够突出。标准国际化水平有待提升，国际标准技术储备不够丰富，国际领军人才比较缺乏。

在此情况下，为贯彻党的十九届五中全会精神，进一步巩固和扩大行业标准化建设成果，按照《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》、《国家标准化发展纲要》等总体部署，交通运输部会同国家标准化管理委员会、国家铁路局、中国民用航空局和国家邮政局于 2021 年 10 月 28 日联合印发了《交通运输标准化“十四五”发展规划》（以下简称《规划》）。

《规划》首先提出了**总体思路**，包括指导思想、基本原则和发展目标。《规划》提出到 2025 年基本建立交通运输高质量标准体系，政府主导制定的标准与市场自主制定的标准协同发展，标准化与科技创新深度融合，标准化发展基础更加坚实，我国成为国际标准的重要参与者和贡献者，国际影响力大幅提升，标准化支撑加快建设交通强国、构建国家综合立体交通网的作用更加突出。

《规划》提出了**三个方面具体目标**：一是在高质量标准体系基本建立，完成国家和行业标准制修订项目 1200 项，重点是做好综合交通运输、安全应急、绿色发展、新基建新业态新模式等新兴和“短板”领域标准制定，加快现有标准的整合优化和提档升级，标准制定流程更加优化，国家和行业标准平均制修订周期压缩到 18 个月以内；二是标准化运行机制更加健全，政策制度体系更加健全，形成标准、计量、检验检测和认证一体化运行的质量基础体系，重要产品抽样合格率达到 95%以上；三是在标准国际化水平显著提升，铁路和疏浚装

备等重点领域率先达到国际领先水平，国际标准转化率达到 85%以上，国内外标准一致性程度大幅提升。

《规划》共部署了**七项任务**，一是加强标准化科管理体系建设。二是构建适应交通运输高质量发展的标准体系框架，进一步明确各领域、各层级标准定位和发展方向；三是加快服务重大国家战略标准研制，包括区域协调发展战略和乡村振兴战略等；四是加强重点领域高质量标准有效供给，聚焦交通强国建设要求，提出了基础设施、交通装备、运输服务、智慧交通、安全应急和绿色发展六个方面标准制修订重点；五是推进国际标准共建共享；六是创新标准实施应用和监督管理机制；七是加强计量、检验检测和认证体系建设。

围绕七项重点任务，《规划》提出了**八大工程**，包括区域协同发展标准化工程、基础设施标准推进工程、交通装备标准推进工程、运输服务标准推进工程、智慧交通标准推进工程、安全应急保障标准推进工程、绿色交通标准推进工程和标准国际化聚力工程。

《规划》为综合交通运输领域的专项规划，覆盖综合交通运输、铁路、公路、水路、民航和邮政六大领域，涵盖国家、行业、地方、团体、企业标准五个层级，包括政策制度、技术标准、国际化、实施监督、支撑保障等五个方面。《规划》充分发挥了标准化的基础性作用，推进以标准为依据开展行业治理，有助于引导我国交通运输行业建设适应高质量发展的标准体系，促进各种运输方式协调衔接和融合发展，推进重点领域标准有效供给和提档升级，加快转化应用适用的国际国外标准。《规划》的发布，将从实质性和实用性角度出发，进一步补充和完善我国交通运输行业标准化体系建设，推动全行业标准化变革进程，指导全行业在“十四五”期间的标准化工作，对于加快建设交通强国、构建现代化高质量国家综合立体物流运输网络、提升物流行业治理能力具有重要的积极意义。

### 2.2.1.3 《数字交通“十四五”发展规划》发布

“十三五”期，交通运输行业以数据为关键要素，加快行业信息化重点工程和示范试点工程建设，不断提升交通运输信息化数字化发展水平。尽管行业信息化数字化取得了长足发展，但是还存在数据基础依然薄弱，应用协同性不强，安全保障水平有待提升，发展环境有待完善等问题和不足。为贯彻党的十九届五中全会精神，落实《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》要求，科学推动“十四五”时期数字交通发展，按照《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》相关战略部署，交通运输部于 2021 年 10 月 25 日发布了《数字交通“十四五”发展规划》（以下简称《规划》）。

《规划》提出，**到 2025 年**，“交通设施数字感知，信息网络广泛覆盖，运输服务便捷智能，行业治理在线协同，技术应用创新活跃，网络安全保障有力”的数字交通体系深入推进，“一脑、五网、两体系”的发展格局基本建成，交通新基建取得重要进展，行业数字化、网络化、智能化水平显著提升，有力支撑交通运输行业高质量发展和交通强国建设。

《规划》共提出八项重点任务：

**一是打造综合交通运输“数据大脑”，**完善部、省两级综合交通运输信息平台架构，推进综合交通大数据中心体系建设，加强数据资源的整合共享、综合开发和智能应用。

**二是构建交通新型融合基础设施网络，**加快推进交通新基建，推动新技术与交通基础设施融合发展，赋能传统交通基础设施，推动交通基础设施数字转型、智能升级，提升基础设施安全保障能力和运行效率。

**三是部署北斗、5G 等信息基础设施应用网络，**构建基于北斗、5G 的应用场景和产业生态，在交通运输领域开展创新示范应用，助力新一代信息技术产业应用。

**四是建设一体衔接的数字出行网络，**以“全国 123 出行交通圈”为目标引领，以提高电子客票使用率为切入点，引导市场主体打造跨方式、跨区域旅客运输数字化服务体系。

**五是建设多式联运的智慧物流网络，**以“全球 123 快物流圈”为目标引领，创新智慧物流运营模式，推进电子运单跨方式、跨区域共享互认，推动“互联网+”高效物流发展。

**六是升级现代化行业管理信息网络，**鼓励各级交通运输主管部门根据国家综合交通运输信息平台总体要求，统筹推动交通运输政务管理和服务联网一体化运行，推进交通运输数字政府部门建设，提升行业治理现代化水平。

**七是培育数字交通创新发展体系，**完善标准规范。完善行业信息化标准工作机制，发挥企业在标准研究方面的作用，鼓励团体标准前瞻探索。加快研究制定交通运输新型基础设施工程建设标准，推动车路协同及自动驾驶相关标准研究制定，加强相关通信接口和协议统筹，推进行业新一代信息技术应用标准制修订。畅通交通运输标准国际交流与合作渠道，加快推进交通运输相关领域信息化标准互联互通。完善标准化信息服务平台。

**八是构建网络安全综合防范体系，**围绕全链条、全要素、全周期，构建事前防范、监测预警、应急处置三位一体的网络安全防护体系。

“十四五”发展阶段下，应该以数字化、网络化、智能化为主线，以改革创新为根本动力，以先进信息技术赋能交通运输发展，强化交通数字治理，统筹布局交通新基建，推动运输服务智能化，培育产业创新发展生态，加强网络安全保障体系和能力建设，有效提升精准感知、精确分析、精细管理、精心服务能力，促进综合交通高质量发展，为加快建设交通强国提供有力支撑。《规划》的发布，旨在进一步加强交通设施数字感知能力，扩大交通运输信息网络覆盖面，提高交通运输服务便捷智能水平，强化交通运输行业治理在线协同，激发交通运输技术应用创新活跃，完善交通运输网络安全保障。《规划》发布后，有助于进一步提升我国交通运输基础设施数字化程度，完善互联网出行服务体系，提高线上物流组织效率，加强行业联网协同管理，建立网络安全与技术支撑体系，优化信息创新应用环境，为我国现代化物流体系建设作出积极贡献。

#### 2.2.1.4 《国家综合立体交通网规划纲要》出台

党的十八大以来，我国交通运输发展取得了举世瞩目的成就。基础设施网络基本形成，综合交通运输体系不断完善；运输服务能力和水平大幅提升，人民群众获得感明显增强；科技创新成效显著，设施建造、运输装备技术水平大幅提升；交通运输建设现代化加快推进，安全智慧绿色发展水平持续提高；交通运输对外开放持续扩大，走出去步伐不断加快。交通运输发展有效促进国土空间开发保护、城乡区域协调发展、生产力布局优化，为经济社会发展充分发挥基础性、先导性、战略性和服务性作用，为决胜全面建成小康社会提供了有力支撑。

与此同时，我国交通运输发展还存在一些短板，不平衡不充分问题仍然突出。综合交通网络布局仍需完善，结构有待优化，互联互通和网络韧性还需增强；综合交通统筹融合亟待加强，资源集约利用水平有待提高，交通运输与相关产业协同融合尚需深化，全产业链支撑能力仍需提升；综合交通发展质量效率和服务水平不高，现代物流体系有待完善，科技创新能力、安全智慧绿色发展水平还要进一步提高；交通运输重点领域关键环节改革任务仍然艰巨。为加快建设交通强国，构建现代化高质量国家综合立体交通网，支撑现代化经济体系和社会主义现代化强国建设，交通运输部于2021年2月25日出台了《国家综合立体交通网规划纲要》（以下简称《纲要》），规划期为2021至2035年，远景展望到本世纪中叶。

《纲要》首先确定发展目标，提出**到2035年**，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网，实现国际国内互联互通、全国主要城市立体畅达、县级节点有效覆盖，有力支撑“全国123出行交通圈”（都市区1小时通勤、城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖）和“全球123快货物流圈”（国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达）。交通基础设施质量、智能化与绿色化水平居世界前列。交通运输全面适应人民日益增长的美好生活需要，有力保障国家安全，支撑我国基本实现社会主义现代化。**到本世纪中叶**，全面建成现代化高质量国家综合立体交通网，拥有世界一流的交通基础设施体系，交通运输供需有效平衡、服务优质均等、安全有力保障。新技术广泛应用，实现数字化、网络化、智能化、绿色化。出行安全便捷舒适，物流高效经济可靠，实现“人享其行、物优其流”，全面建成交通强国，为全面建成社会主义现代化强国当好先行。

《纲要》明确三方面重点工作方向。**一是优化国家综合立体交通布局**，提出构建完善的国家综合立体交通网，加快建设高效率国家综合立体交通网主骨架，建设多层次一体化国家综合交通枢纽系统，完善面向全球的运输网络。**二是推进综合交通统筹融合发展**，强调要推进各种运输方式统筹融合发展，推进交通基础设施网与运输服务网、信息网、能源网融合发展，推进区域交通运输协调发展，推进交通与相关产业融合发展。**三是推进综合交通高质量发展**，着力推进安全发展，智慧发展，绿色发展；着力加强人文建设和治理能力。

根据《纲要》，交通运输部部长李小鹏从综合交通的角度介绍了国家综合立体交通网总体布局情况。**第一，综合交通网线网规模大约是 70 万公里左右。**国家综合立体交通网将以铁路为主干、以公路为基础，还要充分发挥民航和水运的比较优势，要连接全国所有县级以上行政区，边境口岸，重要设施，还有主要景区等。预计到 2035 年，建设的规模到 70 万公里左右。其中，铁路是 20 万公里左右，公路是 46 万公里左右，高等级航道 2.5 万公里左右，沿海的主要港口有 27 个，内河的主要港口 36 个，民用运输机场 400 个左右，邮政快递枢纽 80 个左右。**第二，打造“6 轴、7 廊、8 通道”的综合立体网的主骨架。**把重点区域分成了三种类型。第一种类型是京津冀、长三角、粤港澳大湾区和成渝地区双城经济圈，叫 4 个“极”。除了 4 个“极”之外，还有 8 个组群、9 个组团。首先要用 6 条综合性的、大容量的、高速的、多通道的、立体化的主轴，把 4 个集群联系起来，形成 6 轴。另外，“极”和“组团”、“组群”之间有 7 条走廊，在“组群”与“组团”之间、“组团”和“组团”有 8 个通道，就是我国未来国家综合立体交通网主骨架。**第三，加快建设枢纽。**要同步打造综合交通枢纽集群，枢纽城市和枢纽港站。京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈要建设 4 个国际性的枢纽集群，另外还要建设 20 个左右国际性的枢纽城市和 80 个左右全国性的枢纽城市，构成大约 100 个综合立体交通枢纽。

我国社会经济发展正处于重要战略机遇期，一方面世界进入动荡变革期，不稳定性不确定性明显增加，国际环境日趋复杂；另一方面新一轮科技革命和产业变革迅速发展，国家整体转向高质量发展阶段。在此情况下，国内国际新形势对加快建设交通强国、构建现代化高质量国家综合立体交通网提出了新的更高要求。必须充分利用我国制度优势，突出创新发展的核心地位，注重交通运输创新驱动和智慧发展；更加突出统筹协调，注重各种运输方式融合发展和城乡区域交通运输协调发展；更加突出绿色发展，注重国土空间开发和生态环境保护；更加突出高水平对外开放，注重对外互联互通和国际供应链开放、安全、稳定；更加突出共享发展，注重建设人民满意交通，满足人民日益增长的美好生活需要。要着力推动交通运输更高质量、更有效率、更加公平、更可持续、更为安全的发展，发挥交通运输在国民经济扩大循环规模、提高循环效率、增强循环动能、降低循环成本、保障循环安全中的重要作用，为全面建设社会主义现代化国家提供有力支撑。

### 2.2.1.5 《关于做好 2021 年降成本重点工作的通知》发布

面对新冠肺炎疫情，各地区、各有关部门按照党中央、国务院决策部署，深入推进降低实体经济企业成本工作，取得显著成效。2021 年，为深入贯彻中央经济工作会议精神，落实好《政府工作报告》提出的各项降成本重点任务，继续为市场主体纾困，降低实体经济企业运营成本，国家发展和改革委员会会同工信部、财政部、人民银行于 2021 年 4 月 29 日联合发布了《关于做好 2021 年降成本重点工作的通知》（以下简称《通知》）。

《通知》坚持稳中求进工作总基调，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，保持宏观政策连续性、稳

定性、可持续性，采取有效措施降低实体经济企业成本，优化企业发展环境。坚持统筹兼顾与突出重点相结合，坚持阶段性政策与制度性安排相结合，坚持巩固成果与提质扩面相结合，坚持降低显性成本与降低隐性成本相结合，保持必要的纾困支持力度，推动政策红利直达市场主体，增强发展信心。

《通知》明确提出要推动物流行业降本增效改革，具体表现在四个方面：

**一是取消或降低部分公路民航港口收费。**全面推广高速公路差异化收费。取消港口建设费，将民航发展基金航空公司征收标准降低 20%。延续机场收费、空管收费和航空煤油进销差价优惠政策暂定至 2021 年 6 月 30 日。

**二是持续降低铁路货运成本。**严格落实铁路各项降成本政策措施，持续规范铁路货运相关收费，促进全程物流成本降低。推进铁路行业竞争性环节市场化改革，放开竞争性业务准入，进一步引入市场竞争机制。

**三是完善交通物流基础设施。**完善国家综合立体交通网，缓解综合运输大通道“堵点”，提高通道运行效率。推进国家物流枢纽、国家骨干冷链物流基地、综合货运枢纽（物流园区）建设，完善港站枢纽集疏运体系。

**四是优化运输结构。**大力推进多式联运，引导推进多式联运示范工程重点线路联网成片、提质增效，形成网络效应。推动集装箱铁水联运量同比增长 10%以上。

就当前来看，我国物流运行成本仍然处于高位，仍然在很大程度上限制了我国物流行业整体的健康可持续发展。与此同时，我国的物流业发展水平较欧美发达国家而言还有待提高，区域之间、城乡之间、领域之间物流发展差距仍然较大。《通知》坚持阶段性政策与制度性安排相结合，坚持统筹兼顾与突出重点相结合，坚持巩固成果与提质扩面相结合，坚持降低显性成本与降低隐性成本相结合，保持必要的降本增效支持力度，推动政策红利直达市场主体，增强物流行业发展信心。《通知》发布后，一系列强有力措施将迅速跟进，对于推动我国物流行业转型升级具有重要的指导性作用，有助于加快推动我国物流行业现代化、高质量发展。

#### 2.2.1.6 《交通运输领域新型基础设施建设行动方案（2021—2025 年）》出台

交通运输是新型基础设施与传统基础设施融合发展的重要领域，新型基础设施建设应以先进技术赋能，使传统基础设施融入新要素、具备新功能、呈现新形态，促进交通基础设施网、运输服务网、能源网与信息网络全面融合发展。根据《交通运输部关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》和“十四五”时期数字交通发展有关要求，为贯彻党中央、国务院决策部署，落实《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》总体要求，推动交通运输领域新型基础设施建设，交通运输部于 2021 年 9 月 23 日印发了《交通运输领域新型基础设施建设行动方案（2021—2025 年）》（以下简称《方案》）。

《方案》提出，到 2025 年，打造一批交通新基建重点工程，形成一批可复制推广的应

用场景，制修订一批技术标准规范，促进交通基础设施网与运输服务网、信息网、能源网融合发展，精准感知、精确分析、精细管理和精心服务能力显著增强，智能管理深度应用，一体服务广泛覆盖，交通基础设施运行效率、安全水平和服务质量有效提升。

《方案》提出了七项重点任务并列出了相关试点工程项目：

**一是提升公路智能化管理水平和智慧化服务水平。**立足京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝双城经济圈和海南自贸港等重点区域发展战略，依托京哈、京港澳、杭绍甬、沈海、沪昆、成渝、海南环岛等国家高速公路重点路段以及京雄高速、济青中线等城际快速通道开展智慧公路建设，提升路网运行管理水平，降低事故发生率，缓解交通拥堵，提升通行效率。推进港珠澳大桥等公路长大桥梁结构健康监测体系建设实施工作，推动深中通道、常泰长江大桥等在建工程同步加强桥梁结构健康监测能力，动态掌握长大桥梁运行状况，防范化解公路长大桥梁运行重大安全风险。依托天山胜利隧道、秦岭隧道群等开展智慧工地、智慧运营与应急管理 etc 系统建设，增强隧道运行管理可靠性，提升应急救援能力。推进江西等地高速公路智慧服务区建设，推广卡口车流和服务区客流监测、全景视频监控、停车位诱导等设备设施，提高服务区运营管理和出行信息服务水平。

**二是提升航道运行保障能力、协同监管能力和综合服务能力。**立足全国高等级航道网“四纵四横两网”，依托长江干线、西江航运干线、京杭运河、乌江、涪江、杭申线等高等级航道开展智慧航道建设，实现重点通航建筑物的运行状况实时监测，推动高等级航道电子航道图应用，推进梯级枢纽船闸联合智能调度，有效提升航道通过能力，确保船舶通行安全。推进西部陆海新通道（平陆）运河等智能化应用，提升运河工程全过程的一体化管控能力。

**三是推进码头作业装备自动化，建设港口智慧物流服务平台。**推进厦门港、宁波舟山港、大连港等既有集装箱码头的智能升级，建设天津港、苏州港、北部湾港等新一代自动化码头，加快港站智能调度、设备远程操控等应用，实现平面运输拖车无人化。建设港口智慧物流服务平台，加强港口危险品智能监测预警。推进武汉港阳逻铁水联运码头建设，应用智能闸口、智能理货、智能堆场、智能调度系统，探索内河传统集装箱码头自动化改造经验。

**四是推动综合客运枢纽智能化建设，推动货运枢纽（物流园区）智能化建设。**打造济南、长沙等航空主导型智慧综合客运枢纽，实现交通运行监测、智能分析决策、信息服务、综合交通协同等功能。打造重庆等铁路主导型智慧综合客运枢纽，实现场站联动、客流管控、一码通行、智慧停车、智能客服等功能。推动北京、河北等开展智慧货运枢纽（物流园区）建设，推进仓储、运输、配送等设施设备的智能化升级，实现车货匹配、智能调度、共同配送、多式联运等服务。

**五是推进综合交通大数据中心体系建设，助力通信信息基础设施建设，深化北斗导航系统应用，加强网络安全保护。**加快建设国家综合交通运输信息平台，构建以部级综合交通大数据中心为枢纽，覆盖和连接各省级综合交通大数据中心的架构体系。鼓励支持省级综合

交通运输信息平台 and 综合交通大数据中心一体化建设，先行先试。建立健全交通运输数据资源共享机制和交换渠道，推动部省综合交通运输信息平台和综合交通大数据中心互联互通，推进交通运输数据资源的汇聚共享与智能应用，以数据赋能交通运输行业，提升管理服务能力。

**六是组织实施重大科技工程，加强交通运输科技创新能力建设。**加快交通基础设施长期性能科学观测网建设，实施交通基础设施数字化工程、交通运输装备关键核心技术攻坚工程、水上交通安全应急保障技术攻坚工程等，开展自动驾驶、智能航运、智慧工地等智能交通先导应用试点。加强新能源、人工智能、公共安全等领域重点科研平台布局，建设交通运输行业野外科学观测研究站。实施交通运输“一带一路”科技创新行动计划，支持建设中外联合实验室（研究中心），共建一批交通特色鲜明的科技园区、技术转移中心和技术示范与推广基地。推动公路交通安全、海上溢油应急处置、船舶污染防治、智能航运、智慧物流、综合交通规划数字化等领域综合实验基地和科研创新平台建设，配置基础研究和共性关键技术研究相关设备。

**七是完善新基建标准规范体系框架，加快研究制定关键性、基础性国家和行业标准，完善通信网络、北斗系统、环境感知、交通诱导与管理、BIM、数据融合等标准规范。**鼓励地方交通运输主管部门、科研机构、企业、社会团体分类推进建立适应自动驾驶、自动化码头、无人配送的基础设施标准规范，形成一批地方标准、团体标准、企业标准。鼓励支持研究制定智慧公路、智慧航道、智慧港口、智慧枢纽等交通新基建工程建设指南。适应新基建发展，完善交通基础设施建设项目设计、监理、验收等管理要求。

《方案》立足于交通运输行业新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，以推动交通运输高质量发展为主题，以加快建设交通强国为总目标，坚持创新驱动、智慧发展，以数字化、网络化、智能化为主线，组织推动一批交通新基建重点工程，打造有影响力的交通新基建样板，营造创新发展环境，以点带面推动新基建发展，促进交通运输提效能、扩功能、增动能。《方案》出台后，将进一步引导我国交通运输行业全面打造综合交通“数据大脑”，加快建设国家综合交通运输信息平台，构建以部级综合交通大数据中心为枢纽，覆盖和连接各省级综合交通大数据中心的架构体系，为推动交通运输领域新型基础设施建设提供了明确的发展方向，为国家交通强国战略提供了关键的基础性支撑。

#### 2.2.1.7 《关于科技创新驱动加快建设交通强国的意见》发布

为推动交通运输和科技全面融合发展，交通运输部与科学技术部于2020年联合签署了《关于科技创新驱动加快建设交通强国的合作协议》，决定深化“科交协同”，共同谋划当前及未来一个时期交通运输科技创新发展，推动交通运输发展由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变。随后，为深入贯彻党中央关于加快建设科技强国、交通强国的战略部署，充分发挥科技创新对加快建设交通强国的支撑和引领作用，交通运输部会同科学技术部于

2021年8月26日联合发布了《关于科技创新驱动加快建设交通强国的意见》（以下简称《意见》）。

《意见》首先提出发展目标，**到2025年**，交通运输基础研究和应用基础研究显著加强，关键核心技术取得突破，前沿技术与交通运输加速融合，初步构建适应加快建设交通强国需要的科技创新体系。**到2035年**，交通运输基础研究和原始创新能力全面增强，关键核心技术自主可控，前沿技术与交通运输全面融合，基本建成适应交通强国需要的科技创新体系。

《意见》按照强供给、兴产业、促融合、提能力、优机制的思路提出了五项重点任务：

**一是强化交通运输高质量科技供给。**从交通强国建设的急迫需要和长远需求出发，按照“夯基础、补短板、锻长板、增优势”的思路，提出加强基础研究和应用基础研究、攻克交通运输关键核心技术、强化现代工程技术研发、加强前沿技术和颠覆性技术研发四方面任务。

**二是推动交通运输产业创新发展。**坚持交通运输全产业链协同发展理念，提出促进交通建筑业高质量发展、加快重点交通装备业发展、推动运输服务业创新发展、打造交通产业创新发展载体四方面任务。

**三是促进新技术与交通运输融合发展。**立足交通运输多学科交叉融合与应用为主的特点，提出促进新一代信息技术与交通运输融合发展、促进先进制造技术与交通运输融合发展、促进安全绿色技术与交通运输融合发展三方面任务。

**四是加强交通运输科技创新能力建设。**围绕打造世界前列的科技创新能力、实现高水平科技自立自强，提出建设交通运输科技创新基地、打造高水平科技人才队伍、促进区域创新能力协调发展、深化交通运输国际科技交流合作四方面任务。

**五是完善交通运输科技创新体制机制。**围绕把科研单位和科研人员从繁琐、不必要的体制机制束缚中解放出来的核心思想，推动科技创新改革政策在交通运输行业落地，提出构建高质量技术标准和法规体系、激发创新主体活力、提升科技成果转化能力、营造良好科技创新环境四方面任务。

科技是国家强盛之基，创新是民族进步之魂。党的十九届五中全会提出加快建设科技强国、交通强国的战略部署，是新时期做好交通运输科技创新工作的总抓手。《意见》紧紧围绕加快建设科技强国和交通强国的重大任务，聚焦制约交通运输高质量发展的主要问题，强化高质量科技供给，推动产业创新发展，促进新技术与交通运输融合，加强科技创新能力建设，完善体制机制，充分发挥科技创新在推动交通运输高质量发展中的关键作用，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。《意见》的发布，旨在加强我国交通运输行业重点技术攻关、推动产业创新发展、提升科技创新能力、完善科技创新机制，加快构建适应交通强国需要的科技创新体系，充分发挥科技创新在加快建设交通强国中的关键

作用。

## 2.2.2 货运物流重点政策

### 2.2.2.1 交通运输部印发《关于促进道路交通自动驾驶技术发展和应用的指导意见》

道路交通自动驾驶技术通过载运工具、基础设施与运行管控的有机融合，实现道路交通部分或完全自动化运行，是对传统道路货运模式和出行方式的一次深刻变革，已成为新一轮科技革命和产业变革的焦点领域之一。近几年，自动驾驶技术快速发展，产学研用各方创新热情高涨，公众对此也非常关注。为落实交通强国建设等重大战略，把握全球科技和产业变革机遇，更好推动前沿技术赋能交通运输高质量发展，为促进道路交通自动驾驶技术发展和应用，推动《智能汽车创新发展战略》深入实施，交通运输部于2021年1月5日印发了《关于促进道路交通自动驾驶技术发展和应用的指导意见》（以下简称《意见》）。

《意见》的主要内容有四个方面：

**一是加强自动驾驶技术研发。**包括加快关键共性技术攻关、完善测试评价方法和测试技术体系、研究混行交通监测和管控方法、持续推进行业科研能力建设等，引导创新主体围绕融合感知、车路交互、高精度时空服务、智能路侧系统、智能计算平台、网络安全、测试方法和工具、混行交通管理等进行攻关，不断健全技术体系。

**二是提升道路基础设施智能化水平。**包括加强基础设施智能化发展规划研究、有序推进基础设施智能化建设等，推动基础设施数字转型、智能升级，促进道路基础设施、载运工具、运输管理和服、交通管控系统等互联互通。

**三是推动自动驾驶技术试点和示范应用。**包括支持开展自动驾驶载货运输服务、稳步推动自动驾驶客运出行服务、鼓励自动驾驶新业态发展等，鼓励按照从封闭场景到开放环境、从物流运输到客运出行的路径，深化技术试点示范。。

**四是健全适应自动驾驶的支撑体系。**包括强化安全风险防控、加快营造良好政策环境、持续推进标准规范体系建设等，主动应对由自动驾驶技术应用衍生的安全问题，优化政策和标准供给，支持产业发展。

《意见》贯彻中央创新驱动发展战略，以关键技术研发为支撑，以典型场景应用示范为先导，以政策和标准为保障，按照“鼓励创新、多元发展、试点先行、确保安全”的原则，对我国道路交通自动驾驶技术发展起到科学、精准的引导作用。道路交通自动驾驶技术成熟后，一方面将引起行业变革，重塑我国道路物流系统形态，带来良好的经济效益，降低能耗和排放，促进绿色低碳发展；另一方面有助于落实我国交通强国建设等重大战略需要，推动我国交通运输新基建和智慧交通战略发展部署。

### 2.2.2.2 八部门联合印发《关于做好标准化物流周转箱推广应用有关工作的通知》

标准化物流周转箱是指具有可折叠、可循环反复使用、技术性能好、质量高且符合国家标准的小型箱式集装器，可广泛应用于农副产品、商超配送、邮政快递等多个领域。近年来，随着物流业的持续快速发展，物流包装材料用量不断增加，造成大量资源消耗和环境污染，且包装标准不统一，严重影响了物流运输和流通效率。标准化物流周转箱循环共用可以有效替代现有纸箱、塑料袋、泡沫箱等传统包装材料，大幅减少一次性包装物用量，实现物流包装可循环、减量化，有利于改善市场环境、推进生态文明建设。同时，物流周转箱作为标准化包装和装载单元，可以实现模块化作业、集装化运输、智能化分拣，是推进物流业实现绿色化、模块化、机械化作业的关键要素。

为深入贯彻落实 2020 年中央经济工作会议和中央财经委第八次会议精神，按照《国务院办公厅转发国家发展改革委等部门关于加快推进快递包装绿色转型意见的通知》有关要求，加快推进物流包装绿色转型，着力构建现代物流体系，为服务构建新发展格局提供有力支撑，交通运输部、国家发展和改革委员会等八部门于 2021 年 4 月 25 日联合印发了《关于做好标准化物流周转箱推广应用有关工作的通知》（以下简称《通知》）。

《通知》的主要内容有三个部分。一是**建立健全物流周转箱标准规范体系**。要求推动健全完善物流周转箱标准体系，开展物流周转箱绿色产品认证，推进物流包装塑料污染治理。二是**加快完善物流周转箱循环共用体系**。要求推进物流周转箱循环共用试点示范，充分发挥龙头骨干企业示范引领作用，推进供应链上下游企业联营合作。三是**加大信息技术应用和配套设施建设**。要求加大信息技术推广应用，逐步健全物流周转箱配套设施。

《通知》旨在引导和要求全国推广应用标准化物流周转箱。加快推广物流周转箱循环共用，对降低货物损耗、提高流通效率，支撑物流业高质量发展具有重要意义。《通知》印发后，各地区、各有关部门将按照市场主导、政府引导的原则，加强部门协同联动和政策支持，充分调动市场主体的积极性，切实采取有效措施，健全标准体系、完善基础设施、扩大应用范围，创新应用场景，加快构建标准化物流周转箱循环共用体系，为标准化物流周转箱的推广应用创造有利的政策和市场环境。

### 2.2.2.3 交通运输部印发《基于区块链的进口集装箱电子放货平台建设指南》

为深入贯彻习近平总书记关于加快推动区块链技术和产业创新发展的重要指示精神，认真落实《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》所提出的具体要求，推动区块链技术与交通行业深度融合，交通运输部积极推进基于区块链技术的全球航运服务网络建设工作，并于 2021 年 3 月印发了《交通运输部办公厅关于做好进口电商货物港航“畅行工程”有关工作的通知》，明确提出通过基于区块链的进口集装箱电子放货平台应用，压缩单证办理时间至 4 小时以内。为加强推进基于区块链技术的全球航运服务网络建设，推进数据共享和业务协同，交通运输部于 2021 年 9 月 24 日印发了《基于区块链的进口集装箱电

子放货平台建设指南》（以下简称《指南》）。

《指南》主要从三个方面对港口航运业深化平台应用和数据共享进行规范和指导。一是**基于区块链的进口集装箱电子放货业务流程**，包含海运单信息上链、提货单信息上链、申请报关、安排提箱、港口放箱、空箱返还六个步骤。二是**基于区块链的进口集装箱电子放货平台要求**，包含参考架构、平台功能、核心组件、数据交互、安全要求五部分重要内容。三是**基于区块链的进口集装箱电子放货数据要求**，包含基于区块链的进口集装箱电子放货元数据、基于区块链的进口集装箱电子放货事务数据两部分重点内容。

《指南》强调，要基于区块链技术的进口集装箱电子放货平台的建设架构，明确提货单、海运单、设备交接单等集装箱单证上链的数据格式、交互要求等。通过进口集装箱提货单、海运单、设备交接单等单证上链，在平台内实现在国际海运承运人、港口企业、海关、货主、货运代理、船舶代理等节点间流转办理，深化数据共享和业务协同。

交通运输部编制印发《指南》，其目的是为了高质量、高效率地解决我国进口集装箱货物在港口放货依赖于纸面单证、涉及多个主体和环节、办理流程复杂等问题，指导水运行业不断深化平台应用和数据共享，深化基于区块链的进口集装箱电子放货平台应用。推动港航企业加强协调联动，加快平台应用和数据共享，推进基于区块链的进口集装箱电子放货，促进航运数字化转型，改善口岸营商环境。截止 2021 年三季度，上海、宁波舟山等 8 个港口已实现了基于区块链的进口集装箱港口电子放货，主要进口电商货物港航单证平均办理时间由 2 天压缩至 4 小时以内。《指南》的发布，进一步贯彻落实了习近平总书记关于加快推动区块链技术和产业创新发展的重要指示精神，有助于加快推进区块链在交通运输领域的探索和应用，对建设人民满意交通、促进港航业高质量发展和积极应对全球新冠肺炎疫情、持续优化营商环境具有重要意义。

## 2.2.3 邮政快递重点政策

### 2.2.3.1 《“十四五”邮政业发展规划》出台

“十三五”期间，邮政业持续健康发展，行业规模、创新活力、服务能力、综合实力跃上新台阶，基础性战略性先导性作用显著增强，“十四五”邮政业发展具备坚实基础。当前，邮政业发展仍然处于重要战略机遇期，机遇大于挑战。我国已转向高质量发展阶段，人民美好生活用邮需要更加旺盛，邮政业发展具有诸多优势和条件。面对世界百年未有之大变局，国际环境日趋复杂，新冠肺炎疫情影响广泛深远，不稳定性不确定性明显增加，行业发展不平衡不充分问题仍然突出。“十四五”期间，必须认清矛盾变化，把握发展规律，抓住机遇，应对挑战，努力在危机中育先机，于变局中开新局。在此背景下，为进一步推动我国邮政业高质量发展，国家邮政局、国家发展和改革委员会、交通运输部于 2021 年 12 月 28 日联合印发了《“十四五”邮政业发展规划》（以下简称《规划》）。

《规划》立足“十四五”，提出了规模实力、基础网络、创新能力、服务水平、治理效能五大方面目标，设定了邮政业业务收入、建制村快递服务通达率、重点地区快递服务 72 小时准时率、八家头部企业（CR8）研发经费投入增长、可循环快递包装保有量等 12 项指标。

《规划》提出，预计到 2025 年，邮政业年业务收入超过 1.8 万亿元，邮政业日均服务用户超过 9 亿人次，快递业务量超过 1500 亿件，形成多个年业务量超过 200 亿件或年业务收入超过 2000 亿元的邮政快递品牌。

《规划》提出八项重点工作任务：

一是加强普遍服务保障，提升邮政服务水平，以巩固发展邮政事业；二是培育壮大市场主体，提升快递服务质效，推进产业协同融合，推动区域协调发展，以加快壮大邮政产业；三是加强枢纽布局建设，提升干线运输能效，建强寄递末端网络，以完善寄递网络体系；四是拓展海外服务布局，提升跨境服务能力，以发展国际寄递物流；五是健全科技研发体系，完善技术标准体系，打造技术产品体系，建立科技测评体系，发掘行业数据价值，以推进行业科技创新；六是强化行业安全管理，加强网络数据安全，健全行业应急体系，以提高行业安全水平；七是健全绿色制度体系，推进包装绿色转型，促进绿色低碳发展，以促进行业绿色发展；八是完善行业法规制度，加强治理能力建设，形成协同治理合力，提升数字治理水平，以提升现代治理能力

《规划》强调要以推动邮政业高质量发展为主题，以深化邮政业供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活用邮需要为根本目的，以快递“进村进厂出海”为重要抓手，统筹发展和安全，推进高效能治理，健全畅通高效、普惠便捷的国内寄递物流服务体系，打造开放共享、安全可靠的国际寄递物流服务体系，实现邮政事业和邮政产业协同发展，实现发展质量、结构、规模、速度、效益、安全相统一，为建设人民满意、保障有力、世界前列的邮政强国开好局、起好步，为建设现代化经济体系、构建新发展格局提供有力支撑。

《规划》是“十四五”时期加快建设邮政强国、推动邮政业高质量发展的行业蓝图，对于把握重大机遇、明确目标任务、汇聚各方力量、统筹引领发展具有重要意义。“十四五”时期，国家邮政局等相关部门将充分发挥《规划》的统筹引领作用，提升邮政快递服务水平，促进邮政普遍服务均等化水平稳步提高，促进快递服务便捷化、定制化程度明显提升。

### 2.2.3.2 国家邮政局关于印发《中国快递示范城市评定和管理办法》

为推进中国快递示范城市建设，规范评定与管理工作，根据《国务院办公厅关于推进电子商务与快递物流协同发展的意见》和《国家邮政局关于开展“中国快递示范城市”创建工作的指导意见》，国家邮政局于 2021 年 1 月 11 日印发了《中国快递示范城市评定和管理办法》（以下简称《办法》）。国家邮政局负责组织中国快递示范城市评定和管理工作。中国快递示范城市创建工作每三年开展一次，由国家邮政局统一对示范城市批复授牌。

根据《办法》，参加快递示范城市创建工作的城市应牢固树立和贯彻落实新发展理念，坚持以人民为中心的发展思想，积极推动快递业高质量发展。参评条件主要包括以下四个方面工作：

**一是快递业发展战略明确清晰。**城市人民政府高度重视快递业发展，将快递业发展纳入本地区国民经济和社会发展规划、国土空间规划等规划，有效履行邮政领域地方财政事权、落实支出责任，出台支持快递业发展的政策措施，对快递基础设施建设、车辆通行管理、快递员权益维护、快递包装绿色治理等提供保障，进行有效促进快递业转型升级的创新实践，形成可借鉴、可复制、可推广的经验，推动城市快递业可持续发展。

**二是快递业发展达到一定水平。**城市快递业务量达到本区域参评标准，快递业务量和业务收入近三年年均增速达到参评标准，快递业务收入占地区生产总值的比重高于全国平均水平，人才队伍建设成果突出，快递绿色发展成效显著，智能装备应用及服务创新、快递员权益维护等方面有积极突破。

**三是快递服务网络健全。**覆盖城乡、配套衔接、布局合理、便民惠民的快递服务网络基本建成。农村快递物流体系较为完善，快递服务实现直投到村。末端服务站、智能快件箱等基础设施基本齐全，快递进社区、校园、机关不存在突出问题。车辆通行问题有效破解，城市快递末端配送难题基本解决。

**四是产业协同发展取得较好成效。**快递与电子商务协同发展成效显著，快递服务先进制造业、现代农业或跨境电子商务具有一定代表性。快递与公路、航空、铁路等交通运输方式有效衔接。

《办法》出台的根本目的在于在全国范围内树立一批政策环境好，发展水平高，能够充分发挥示范引领作用、全面促进全国范围内快递业高质量发展的快递物流城市代表。在注重发展实效、实行动态管理的原则下，《办法》强调结合各城市经济社会发展水平和资源禀赋，探索适合本地的快递物流发展路径，形成各具特色的发展模式。《办法》落地施行后，将为我国快递示范城市建设注入新的发展动力，形成可落地、可复制、可推广的城市快递物流发展经验，推动我国快递行业向高质量、多元化、可持续方向发展。

### 2.2.3.3 《邮件快件包装管理办法》发布

近年来，我国邮政业实现跨越式发展，寄递业务规模稳居世界第一。对邮件快件包装带来的资源消耗、环境污染等问题，中央要求注意节约环保，杜绝过度包装，避免浪费和污染环境。《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》、《快递暂行条例》对优化、减少、回收快递包装等作出了规定，并明确了邮政管理部门的监督管理职责。为深入贯彻中央决策部署，践行绿色发展理念，提升行业治理能力，加快推进邮件快件包装绿色转型，推动企业落实主体责任，交通运输部于2021年2月28日发布了《邮件快件包装管理办法》（以下简称

《办法》)。

《邮件快件包装管理办法》分为总则、包装选用、包装操作、监督管理、法律责任、附则 6 章，共计 47 条。主要内容包括：**一是明确了邮件快件包装管理的总体要求**，包括寄递企业总部统一管理责任、包装使用总体要求、关联产业协同、产学研合作、行业自律等。**二是明确了包装选用要求**，包括建立实施包装物管理制度、按规定使用环保材料、包装减量化措施等事项。**三是细化了包装操作要求**，包括操作规范制定、从业人员培训、包装操作方法、包装回收再利用等内容。**四是细化了监督管理规定**，包括邮政管理部门重点检查内容、具体检查措施、建立包装编码及溯源管理制度，以及组织评估、信用管理，举报处理等。

随着邮件快件包装绿色治理工作深入推进，对规范化、制度化和体系化的要求越来越高，特别是寄递企业由于缺乏统一的包装操作规范，导致包装选用、操作行为不统一、不合理，存在一定程度的过度包装和随意包装。快递包装绿色治理是一项系统工程，涉及包装研发、生产、销售、使用、回收处理等多个环节，关系到包装生产企业、寄递企业、社会公众和回收企业等多个主体，既需要发挥社会各单元合力作用持续推进，同时也需要建立统一的法规标准对其进行规范和管理。《办法》依据上位法的规定制定发布，对于加强邮件快件绿色包装管理、保证邮件快件包装质量、规范邮件快件包装行为、保障用户合法权益和寄递安全等方面具有重要的指导性作用。一方面进一步补充了我国邮政物流领域的制度供给和法制保障，另一方面也充分体现了我国绿色物流高质量发展理念。

## 2.2.4 农村物流重点政策

### 2.2.4.1 《农村公路中长期发展纲要》出台

中共中央国务院印发的《国家综合立体交通网规划纲要》提出“推进城乡交通运输一体化发展”，均要求进一步补齐农村公路发展短板、推动提档升级、夯实安全基础、加强管理养护、提升服务水平。习近平总书记也多次对农村公路发展做出重要指示批示，要求交通运输部等有关部门和各地区既要把农村公路建好，更要管好、护好、运营好，为广大农民致富奔小康、为加快推进农业农村现代化提供更好保障。基于此，为深入贯彻党的十九届五中全会精神和习近平总书记关于“四好农村路”的重要指示批示精神，更好地服务和支撑乡村振兴战略实施、交通强国建设，加快构建现代化高质量综合立体交通网，交通运输部于 2021 年 2 月 22 日出台了《农村公路中长期发展纲要》（以下简称《纲要》），科学指导全面建设社会主义现代化国家新征程阶段农村公路建设与发展。

《纲要》提出，**到 2035 年**，形成“规模结构合理、设施品质优良、治理规范有效、运输服务优质”的农村公路交通运输体系，“四好农村路”高质量发展格局基本形成。农村公路网络化水平显著提高，总里程稳定在 500 万公里左右，基本实现乡镇通三级路、建制村通等级路、较大人口规模自然村（组）通硬化路；管理养护体制机制完备高效、资金保障政策机制完善有力；基础设施耐久可靠、安全防护到位有效、路域环境整洁优美；运输服务总体

实现“人便于行”“货畅其流”，基本实现城乡公路交通公共服务均等化。农村公路对乡村振兴的服务保障和先行引领作用更加充分，人民群众获得感、幸福感、安全感明显增强，总体满足交通强国建设和农业农村现代化发展需要。展望到本世纪中叶，全面建成与农业农村现代化发展相适应、与生态环境和乡村文化相协调、与现代信息通信技术相融合、安全便捷绿色美丽的农村公路交通运输体系。农村公路通村达组、联通城乡，实现与特色小镇、美丽乡村、田园综合体、农业产业园区等融合发展，满足人们对农村出行的美好期望，有力支撑和促进乡村全面振兴，适应交通强国建设和农业农村现代化发展需要。

《纲要》按照“建、管、养、运”提出七方面主要任务：

**一是构建便捷高效的农村公路骨干路网。**总体按照三级及以上公路标准，推进以乡镇及主要经济节点为网点，主要服务乡村地区对外沟通交流及产业经济发展的对外快速骨干公路建设，着力加强与国省干线公路、城市道路、其他运输方式衔接，提高通行能力和运行效率，促进城乡互联互通。结合乡村产业布局和特色村镇建设，推动串联乡村主要旅游景区景点、主要产业和资源节点、中小城镇和特色村庄的区域联网骨干公路建设，促进农村公路与乡村产业深度融合发展。

**二是构建普惠公平的农村公路基础网络。**推进农村公路建设项目更多向进村入户倾斜，构建广泛覆盖人口聚居的主要村庄、直接服务农民群众出行和农村生产生活的农村公路基础网络，进一步提高农村公路覆盖范围、通达深度和服务水平，巩固拓展脱贫攻坚成果。结合村庄、经济、产业、人口分布，优化农村公路网络，推进较大人口规模自然村（组）通硬化路建设，对于交通量较小、建养条件困难、高寒高海拔、环境敏感等地区，因地制宜选用合理技术标准和路面形式。有序推进建制村通双车道公路改造、窄路基路面公路拓宽改造或错车道建设。加强通村公路和村内道路连接，统筹规划和实施农村公路的穿村路段，灵活选用技术标准，兼顾村内主干道功能。

**三是营造安全宜人的农村公路交通环境。**打造平安农村路、美丽农村路，夯实农村公路交通安全基础，营造美丽宜人并具有文化氛围的农村交通出行环境。加强农村公路交通安全隐患治理，实施农村公路安全提升工程，及时推进危桥改造，配套建设必要桥梁。加大抢险设备和物资投入，扩大农村公路灾害保险覆盖面，提升农村公路应急保障能力。完善农村公路交通标志、标线，加强农村客、货运营车辆技术维护与安全监管。实施农村公路路域环境洁化、绿化、美化，促进与乡村旅游、生态宜居乡村融合发展，按需完善沿线服务设施和应急设施。

**四是健全运转高效的农村公路治理体系。**健全管理养护制度，进一步夯实县级人民政府农村公路管理养护主体责任。建立以各级公共财政投入为主、多渠道筹措为辅的农村公路养护资金保障机制，建立健全以路况、养护工程里程、养护资金、机构能力建设等为主的农村公路养护绩效考核评价体系。完善县、乡两级农村公路管理机构，大力推广“路长制”，

充分调动乡、村两级作用和农民群众积极性，形成权责清晰、齐抓共管、高效运转的农村公路管理养护体制。创新农村公路管理模式，加快应用现代化信息技术，建立农村公路管养智能化、信息化管理平台。加强农村公路路政管理，强化农村公路安全保护能力建设，建立健全路产路权保护队伍，抓好抓实治超工作，规范限高限宽等物防设施设置，鼓励有条件的地区探索非现场执法工作。

**五是完善适用多元的农村公路养护运行机制。**推进农村公路养护市场化改革，建立政府与市场合理分工的养护生产组织模式，提高养护专业化、机械化、规模化水平。推进农村公路养护规范化发展，完善农村公路养护技术标准，推广低成本、高效率、标准化、易操作养护技术。通过设置多种形式的公益性岗位，吸收农民群众参与农村公路日常养护。创新多种养护模式，尝试对不同行政等级道路组成的农村公路骨干路网实行集中统一养护，探索破除传统国省干线公路和农村公路养护界限，合理划分养护区域，对区域内的国省干线公路和农村公路实施一体化养护。

**六是发展便民多元的农村客运服务体系。**加快建立农村客运政府购买服务制度，因地制宜推进农村客运结构调整和资源整合，采用城乡公交、定线班车、区域经营或预约响应等多种客运组织模式，加快实现有条件的地区农村客运网络全覆盖，尽可能提高农村客运公交化运行比重，推进城乡客运一体化发展。加强农村客运运营安全管理，推广应用农村客运运营与安全信息系统，全方位加强农村运输事前、事中、事后监管。有条件地区灵活采用“城乡公交+镇村公交”“城乡公交+班线客运公交化改造”等多种模式推动全域公交发展，其他地区重点推动城乡基本公共客运服务均等化，适应城乡融合发展需要，满足基本公共客运服务供给，保障农村群众“行有所乘”。

**七是发展畅通集约的农村物流服务体系。**综合利用交通、邮政、快递、农业、商贸等资源，构建县、乡、村三级农村物流节点体系，补齐农村地区物流基础设施建设短板，提升农村物流网络覆盖率。推动邮政物流、农村客运小件快运、电商快递、冷链物流、货运班车等多种形式农村物流发展，畅通农产品进城、农业生产资料和农民生活消费品下乡的物流服务体系，促进城乡物流网络均衡发展。鼓励交通运输、商贸、供销、电商、邮政、快递等企业开展农村物流统仓共配，提升效率、降低成本。鼓励各地因地制宜打造农村物流服务品牌，集约化发展农村现代物流并加强与上下游产业一体化发展，有条件地区发展智慧物流。

农村公路包含县道及以下公路，是我国道路货运网络的重要组成部分，是交通强国建设的重要内容，是农村地区最主要甚至是唯一的交通方式和重要基础设施，是保障和改善农村民生的基础性、先导性条件，对实施乡村振兴战略具有重要的先行引领和服务支撑作用。《纲要》出台后，将进一步引领和规范全国农村公路建设发展，促进我国农村公路由大规模快速发展向全面高质量发展方向转变；将进一步提升我国农村公路货运服务品质、提高服务效率、拓展服务功能，有助于构建城乡联通的交通网络，形成多元融合的发展格局，进而更好地服务和支撑乡村振兴战略实施，加快推进交通强国建设。

#### 2.2.4.2 交通运输部印发《关于巩固拓展交通运输脱贫攻坚成果全面推进乡村振兴的实施意见》

发展农村交通是乡村振兴的先决条件，更是加快建设交通强国的重要内容和应有之义，《交通强国建设纲要》提出“形成广覆盖的农村交通基础设施网”，《国家综合立体交通网规划纲要》要求“推进城乡交通运输一体化发展”为下一步农村地区交通发展指明了方向。为深入贯彻中央农村工作会议和全国脱贫攻坚总结表彰大会精神，认真落实中央文件要求，进一步指导各地交通运输部门做好相关工作，切实落实加快建设交通强国的乡村振兴，交通运输部于2021年6月4日印发了《关于巩固拓展交通运输脱贫攻坚成果全面推进乡村振兴的实施意见》（以下简称《意见》）。

《意见》严格对标中央文件各项任务要求和加快建设交通强国相关部署，突出交通运输在国民经济中的基础性、先导性、战略性和服务性作用，进一步促进农村交通高质量发展，统筹推进巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接，夯实交通强国建设基础。《意见》主要内容分为四部分：

**一是指导思想、主要原则和发展目标。**坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，按照“先行引领、融合发展，一体谋划、有效衔接，因地制宜、分类指导，改革创新、统筹协调”原则，全面推动农村地区交通基础设施能力、交通运输服务品质进一步提升，高质量发展体系进一步完善，脱贫攻坚与乡村振兴的工作机制、政策制度平稳过渡、有效衔接。《意见》从建管养运等方面提出了到2025年农村交通发展的具体目标。

**二是推进农村交通高质量发展，全面支撑乡村振兴战略实施。**围绕乡村振兴20字总要求，从建管养运和行业治理等方面提出支撑保障乡村振兴战略实施的主要任务，具体包括：推动路网提档升级，支撑乡村产业兴旺；改善农村交通环境，服务乡村生态宜居；提升运输服务供给，助推乡村生活富裕；强化管理养护升级，提升高效治理能力；加强组织文化建设，助推乡风文明提升。

**三是严格落实党中央关于五年过渡期政策要求，做好巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴的有效衔接。**进一步做好工作体系衔接，规划实施衔接，投融资政策衔接，东西部协作和对口支援、定点帮扶工作衔接，统计监测和监督管理工作衔接等。

**四是工作要求。**包括加强组织领导、强化要素保障、注重考核评价、加强宣传引导等。

《意见》以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，凝聚中央和地方、政府和市场、行业和社会等多方合力，有助于进一步巩固拓展交通运输脱贫攻坚成果，一体化推进全国交通运输服务支撑乡村振兴战略，稳固夯实交通强国建设基础，为畅通城乡经济循环，促进农业高质高效、乡村宜居宜业、农民富裕富足，加快农业农村现代化提供有力支撑。

#### 2.2.4.3 《关于深化“四好农村路”示范创建工作的意见》印发

党的十八大以来，习近平总书记多次对农村公路发展作出重要指示，各级交通运输部门积极贯彻落实，推动“四好农村路”高质量发展。其中，“四好农村路”示范创建是推进“四好农村路”高质量发展的重要载体，中央一号文件连续多年部署推进“四好农村路”示范创建工作。“十三五”期间共命名全国示范县 200 个，有效带动了全国“四好农村路”发展水平，为决战脱贫攻坚、决胜全面建成小康社会提供了坚实的交通运输保障。为进一步贯彻落实习近平总书记关于“四好农村路”的重要指示精神，落实中央一号文件的决策部署，交通运输部、财政部、农业农村部、国家乡村振兴局四部门于 2021 年 5 月 24 日联合印发了《关于深化“四好农村路”示范创建工作的意见》（以下简称《意见》）。

《意见》围绕九个方面明确了示范创建标准。一是**贯彻落实习近平总书记重要指示精神和党中央、国务院重大决策部署坚决有力**。认真学习、深入贯彻习近平总书记关于“四好农村路”的重要指示精神，落实党中央、国务院各项决策部署。二是**农村公路治理能力提升效果明显**。健全完善“四好农村路”高质量发展体系。完善农村公路制度政策体系、完善技术标准体系，加强信用信息的归集共享，构建以信用为基础的新型监管机制。全面实施农村公路“路长制”，建立农村公路绩效考核机制。三是**农村公路网络体系建设推进有力**。科学编制农村公路网规划，加快农村公路提档升级。巩固提升乡镇和建制村通硬化路建设成果，因地制宜推动较大人口规模自然村通硬化路建设，严格落实“三同时”制度。四是**农村公路管养保障体系不断健全**。深入贯彻落实《国务院办公厅关于深化农村公路管理养护体制改革的意见》，推动农村公路管理养护体制改革工作效果显著。五是**农村综合运输服务体系不断完善**。推进城乡交通运输一体化发展，建立优质高效的运输服务体系。扩大农村客运覆盖范围，推进“多站合一，一站多用”乡镇运输服务站建设，推进县、乡、村二级物流网络节点建设，提升农村物流综合服务能力。六是**农民群众的获得感不断增强**。发展共享共治的群众参与体系，充分调动各方特别是农民群众的积极性。在小型交通基础设施建设领域积极推广以工代赈，进一步开发“四好农村路”各类公益性岗位。落实“七公开”制度，切实提升农民群众的的话语权。七是**农村公路示范引领作用显著**。省级交通运输主管部门完善“四好农村路”示范创建机制，扩大示范创建范围，开展示范市、示范县、示范乡镇等示范创建工作，开展“美丽农村路”建设工作。八是**农村公路管理信息化水平不断提升**。推动农村公路基础信息数字化，建立数据采集、处理的长效机制，完善农村公路综合监管能力。九是**农村公路安全保障能力得到强化**。农村公路建设市场规范有序，建立以质量为核心的信用评价机制。农村公路安全防护设施逐步完善，完善农村客运班线通行条件联合审核机制。建立健全应急管理制度。强化路政管理和执法能力建设，加强农村公路路产路权保护，加大农村公路超限超载运输治理力度。

新时期，“四好农村路”步入高质量发展阶段。2020 年中央一号文件明确提出，要推动“四好农村路”示范创建提质扩面，启动省域、市域范围内示范创建；2021 年中央一号

文件再次部署，要求继续开展“四好农村路”示范创建。《意见》的发布，对当前阶段下“四好农村路”示范创建的方向和工作重点提出了具体要求，一方面有利于深入落实中央一号文件关于“四好农村路”示范创建的部署要求，推动“四好农村路”示范创建从区域示范引领向全域达标发展转变；另一方面也将为巩固拓展脱贫攻坚成果，全面提升乡村交通运输基础设施建设水平，全面推进乡村振兴提供有力的支撑。

#### 2.2.4.4 《关于加快农村寄递物流体系建设的意见》出台

农村寄递物流是农产品出村进城、消费品下乡进村的重要渠道之一，对满足农村群众生产生活需要、释放农村消费潜力、促进乡村振兴具有重要意义。党中央、国务院高度重视农村寄递物流体系建设。2019年9月，习近平总书记在河南省光山县考察调研时指出，要积极发展农村电子商务和快递业务。李克强总理连续两年在《政府工作报告》中对快递进村进行部署。近期，中央政治局会议强调，加快贯通县乡村电子商务体系和快递物流配送体系。

近年来在党中央、国务院的坚强领导下，邮政快递业与各方共同努力，持续推动农村寄递物流体系建设取得了积极突破。2021年上半年，农村地区快递收投量已经超过200亿件，较上年同期增长30%以上，为服务“六稳”“六保”做出了贡献。与此同时，建设农村寄递物流体系仍存在末端服务能力不足、可持续性较差、基础设施薄弱等一些突出问题，与群众的期待尚有一定差距，亟待完善顶层设计，加强体系建设，提升发展质效。

为贯彻落实党中央、国务院决策部署，进一步满足广大农村群众对更高标准、更多种类寄递服务的需求，充分发挥邮政快递业在服务乡村振兴中的重要作用，在前期深入调研、听取意见建议的基础上，国务院办公厅于2021年7月29日出台了《关于加快农村寄递物流体系建设的意见》（以下简称《意见》）。

《意见》提出了三方面重要内容：

**一是加快农村寄递物流体系建设**，是深入贯彻落实习近平总书记重要指示精神的重要举措。习近平总书记指出，从中华民族伟大复兴战略全局看，民族要复兴，乡村必振兴。从世界百年未有之大变局看，稳住农业基本盘、守好“三农”基础是应变局、开新局的“压舱石”。构建新发展格局，把战略基点放在扩大内需上，农村有巨大空间，可以大有作为。加快农村寄递物流体系建设，全面融入农业农村现代化，有效服务乡村振兴，是践行人民邮政为人民行业宗旨的重要体现，是邮政快递业在社会主义现代化国家建设中必须担负起的重要责任。

**二是加快农村寄递物流体系建设**，是推动行业高质量发展的重要依托。高质量发展是“十四五”乃至更长时期我国经济社会发展的主题，关系我国社会主义现代化建设全局，也是我国实现从邮政大国向邮政强国转变的必由之路。实现邮政快递业高质量发展，必须坚定不移贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，着力解决城乡发展不平衡问题。建

设高水平的农村寄递物流体系，实现开放惠民、集约共享、安全高效、双向畅通，是实现行业高质量发展的基础和关键。要切实优化农村寄递物流体系，提升供给体系对需求的适配性、要素资源对行业供给体系的保障力，形成需求牵引供给、供给创造需求的更高水平动态平衡。

**三是加快农村寄递物流体系建设**，是实现农村群众美好生活的重要保障。习近平总书记在党的十九大报告中指出：“带领人民创造美好生活，是我们党始终不渝的奋斗目标。必须始终把人民利益摆在至高无上的地位，让改革发展成果更多更公平惠及全体人民，朝着实现全体人民共同富裕不断迈进”。建设农村寄递物流体系，将进一步畅通消费品下乡进村、农产品出村进城的双向流通渠道，助力解决农村地区消费设施不足和销售渠道不畅的问题，便利农村群众生产生活，把促进行业发展与满足广大农村群众美好生活需要紧密结合起来，让农村群众通过寄递物流体系建设实现增收致富，切实增强获得感、幸福感和安全感。

《意见》同时还提出要建立健全四个体系：

**一是强化农村邮政体系作用**。在“十三五”已经基本实现建制村直接通邮的条件下，邮政体系作用发挥仍有较大拓展空间。因此，《意见》提出，在保证邮政普遍服务和特殊服务质量的前提下，加强农村邮政基础设施和服务网络共享，强化邮政网络节点重要作用。创新乡镇邮政网点运营模式，实现“一点多能”。发挥邮政网络在边远地区的基础支撑作用，推进“邮快合作”，满足边远地区群众基本寄递需求。

**二是健全末端共同配送体系**。针对农村地区各类资源共享程度低、有效利用率不足的问题，《意见》提出，统筹农村地区寄递物流资源，鼓励邮政、快递、交通、供销、商贸流通等物流平台采取多种方式合作共用末端配送网络，加快推广农村寄递物流共同配送模式。推进不同主体之间标准互认和服务互补，鼓励企业通过数据共享、信息互联互通，提升农村寄递物流体系信息化服务能力。

**三是优化协同发展体系**。为促进农村寄递物流与电商、交通运输等协同发展，实现“1+1>2”的效果，《意见》提出，强化农村寄递物流与农村电商、交通运输等融合发展。继续发挥邮政快递服务农村电商的主渠道作用，建设100个农村电商快递协同发展示范区，带动提升寄递物流对农村电商的定制化服务能力。合理配置城乡交通资源，完善农村客运班车代运邮件快件合作机制，宣传推广农村物流服务品牌。

**四是构建冷链寄递体系**。建设农村冷链体系，是落实党中央决策部署的重要举措。通过构建冷链寄递体系，可以减少农产损耗、提升农产品流通效能和农业生产效益。因此，《意见》提出，鼓励邮政快递企业、供销合作社和其他社会资本在农产品田头市场合作建设预冷保鲜、低温分拣、冷藏仓储等设备，引导支持邮政快递企业逐步建立覆盖生产流通各环节的冷链寄递物流体系。支持行业协会制定推广电商快递冷链服务标准规范。邮政快递企业参与冷链物流基地建设，可按规定享受相关支持政策。

《意见》旨在加强农村寄递物流体系建设，通过充分发挥有效市场与有为政府的作用，促进城乡普惠、助力乡村振兴、增进民生福祉，着力解决农村地区农产品出村进城和消费品下乡进村的问题。《意见》贯彻全面推进乡村振兴、畅通国内大循环战略部署，系统谋划了农村寄递物流体系建设的工作思路，明确了今后一段时期农村寄递物流体系建设的方向与路径，具有重要的指导意义。《意见》出台后，有利于破解农村寄递物流体系建设中面临的突出问题，更好地发挥农村邮政的网络优势，充分利用农村各类末端配送资源，有效统筹寄递物流与农村电商、交通运输等协同发展，加快补齐农村冷链寄递短板。

### 3 行业整体运行情况

#### 3.1 社会物流总额增速恢复至疫情前正常水平

物流行业作为国民经济的基础性、战略性产业，为“稳增长”、“调结构”、“惠民生”发挥了较好的支撑和保障作用。2021 年新冠变种德尔塔及奥密克戎疫情多点散发、全球能源价格波动起伏较大、全国多地发生强降雨自然灾害等多重不利因素对国内物流产业链整体造成了严重影响。但与此同时，国内实体经济的平稳复苏也为生产、出口、消费物流需求提供了强有力的支撑和保障。随着我国供应链韧性不断强化，物流运行效率持续提升，物流供给服务体系加快完善，物流市场活力进一步增强，再加上物流需求持续回暖，社会物流总额在低基数效应下取得了较高增速，行业整体复苏态势稳固，实现了“十四五”良好开局。

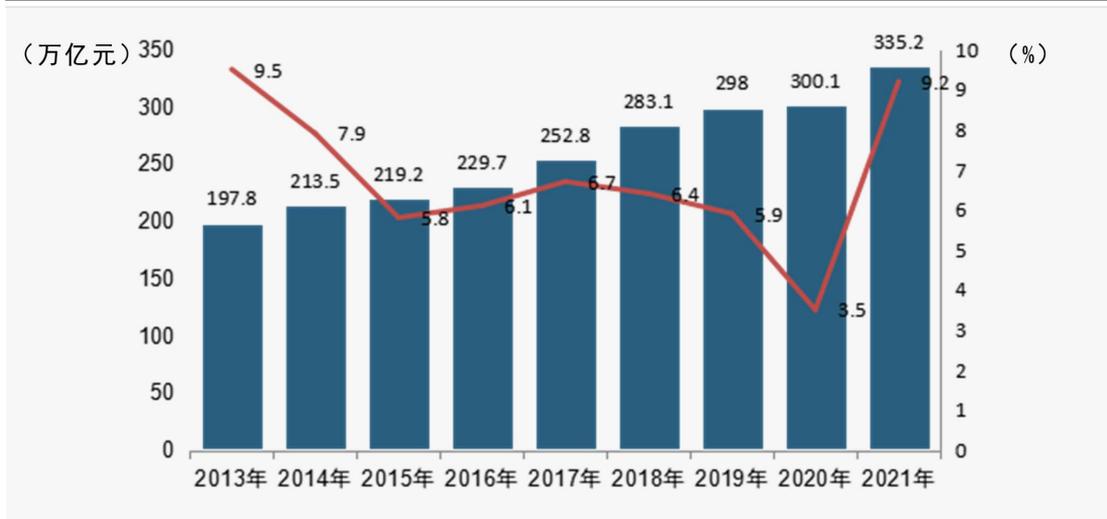
2021 年，我国通过科学、精准、高效的动态清零战略，成为全球抗疫最成功的国家，经济生产活动平稳有序推进，物流运行已基本恢复至疫情前正常水平。中国物流信息中心数据显示，2021 年，全国社会物流总额达到 335.2 万亿元，按可比价格计算同比增长 9.2%，两年年均增长 6.2%，增速恢复至正常年份平均水平。从年内走势来看，在低基数效应和下半年国内奥密克戎疫情多点散发的影响下，全国社会物流总额增速呈先扬后抑走势，1 季度同比增长 24.2%，上半年同比增长 15.7%，1-3 季度同比增长 10.5%。

表 1 2013 年-2021 年全国社会物流总额运行情况

| 时间    | 累计（万亿元） | 累计同比增长（%） |
|-------|---------|-----------|
| 2013年 | 197.8   | 9.5       |
| 2014年 | 213.5   | 7.9       |
| 2015年 | 219.2   | 5.8       |
| 2016年 | 229.7   | 6.1       |
| 2017年 | 252.8   | 6.7       |
| 2018年 | 283.1   | 6.4       |
| 2019年 | 298.0   | 5.9       |
| 2020年 | 300.1   | 3.5       |
| 2021年 | 335.2   | 9.2       |

数据来源：中国物流与采购联合会

图 6 2013 年-2021 年全国社会物流总额运行情况



数据来源：中国物流与采购联合会

### 从社会物流总额结构看：

工业制造物流需求快速增长，创新动能有效增强。2021年工业品物流总额同比增长9.6%，增速比上年加快6.8个百分点；两年平均增长6.1%，增速接近疫情前水平。其中制造业中出口相关以及高新制造业物流需求发展较好，全年装备制造业、高技术制造业物流需求比上年增长12.9%、18.2%，增速高于全部工业平均水平3.3、8.6个百分点，是工业物流恢复的主要拉动力。

进口物流下行压力明显，高新技术类产品进口稳步增长。2021年进口物流总额同比下降1.0%，而上年同期为同比增长8.9%。从年内走势看，上半年各月保持平稳增长，三季度以来由增转降。从结构来看，主要大宗进口量有所趋缓，其中铁矿砂及其精矿、原油需求延续下跌趋势，同比下降3.9、5.4%。高新技术产品进口量则保持较快增长，有力支撑产业结构的升级转型，全年机电产品类、集成电路进口量同比增长38%、16.9%。

消费物流需求复苏稳固，新业态表现良好。2021年单位与居民物品物流总额同比增长10.2%，年内连续多月保持10%以上。从年内走势看，民生物流总额增速有所趋缓，增速比前三季度回落3.6个百分点。疫情影响下，电商、网络购物已经成为居民消费的重要渠道，带动电商快递业务量加速扩张。中国电商物流指数显示，2021年总指数平均值为110.3点，较2020年回升2.4个点，需求端总业务量和农村业务量增速超过20%；供给端恢复较快，库存周转指数、人员指数、实载率指数、成本指数均值均超过2019年疫情前水平。全年全国实物商品网上零售额增长12.0%，国家邮政局数据显示，全年快递业务量完成1085亿件。

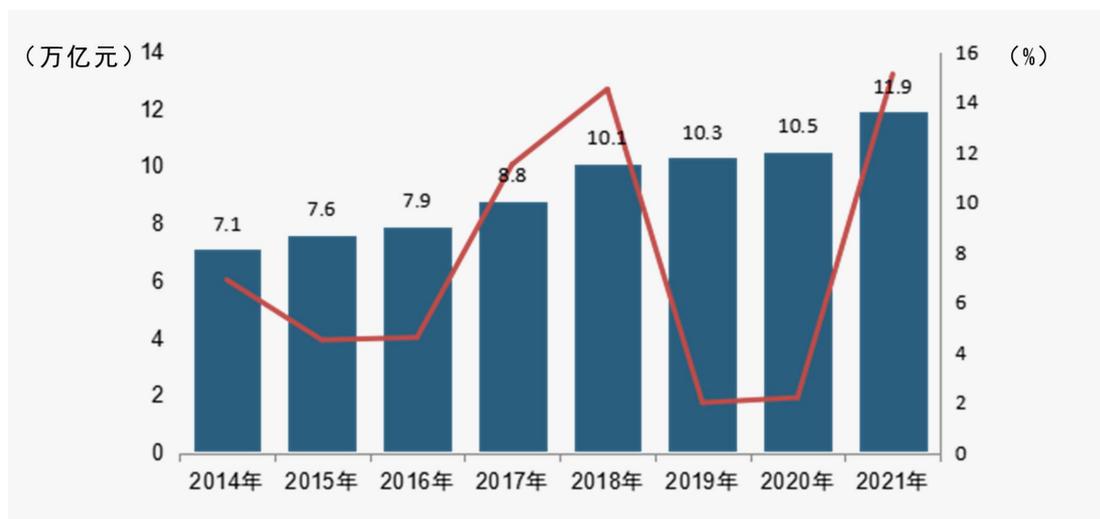
从社会物流运行成本来看，新冠肺炎疫情爆发后，国内工业生产和商贸企业采用供应链协同推进生产经营的意识明显增强，物流上下游协同合作的水平明显提升，专业物流服务的广度、密度、深度不断完善。与此同时，产业链资源整合、资源的优化配置加速推进，物流集成能力和一体化服务能力也在持续加强，制造业和物流企业间的协同发展融合性显著提

升，物流运输结构进一步调整优化。物流服务在协助产业链的流程优化的基础上，一方面在畅通国内大循环、促进国内国际双循环发挥了重要作用；另一方面也有效降低了物流运行成本。中国物流信息中心公布的数据显示，2021 年社会物流总费用为 16.7 万亿元，与 GDP 的比率为 14.6%，较上年回落 0.1 个百分点，比率在连续三年持平后首次出现下降。

### 3.2 物流总收入大幅反弹 景气度有所回暖

2021 年，我国“动态清零”疫情防控战略取得实质性成效，社会经济活动逐渐恢复正常，物流体系建设稳步推进，企业盈利水平稳步提升，物流供给服务保持快速增长，物流市场规模迅速向往年正常水平靠拢。2021 年，我国物流业总收入为 11.9 万亿元，在低基数效应下同比大幅增长 15.1%。从年内走势看，各季度物流业总收入均保持 15% 以上增速，两年年均增速保持在 8.5% 以上，行业实现快速发展，市场活力保持旺盛状态。

图 7 2014-2021 年物流业总收入运行状况



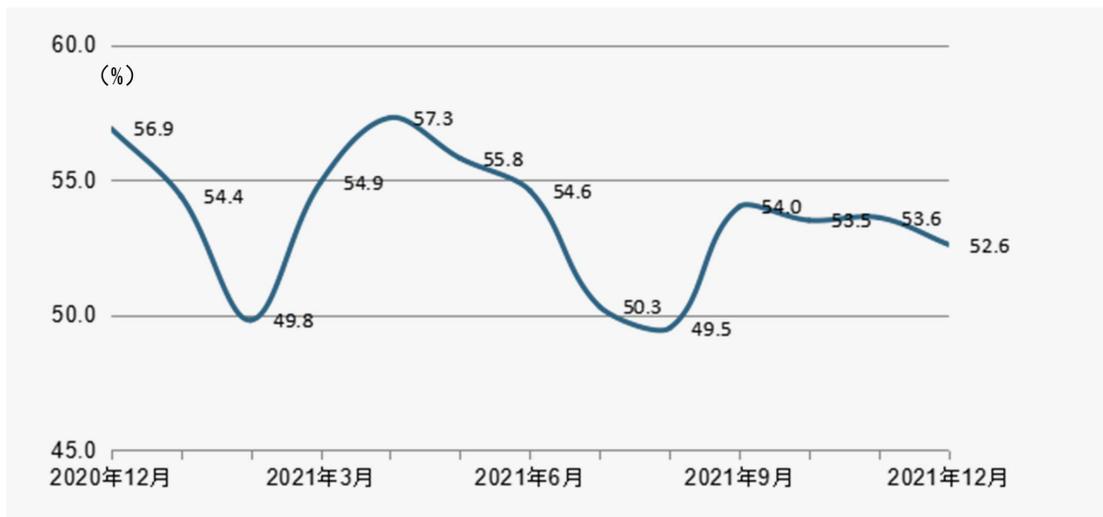
数据来源：中国物流信息中心

2021 年，物流行业各细分市场供需平衡状况有所改善，物流服务价格处于稳定水平。全年物流业景气指数平均值为 53.4%，较上年提高 1.7 个百分点，业务量及订单指数均处于较高景气水平，市场总体较为活跃。从年内走势看，1 季度景气指数平均值为 53.0%，实现良好开局；2 季度升高至 55.9% 的年内高点；下半年指数出现一定波动，3 季度回落至 51.3%，但仍处于高景气区间；四季度企稳回升至 53.2%，体现出我国物流市场的活力和韧性。

具体来看，2021 年 1 季度，宏观经济稳中向好，物流行业供应链上下游经济活动运行平稳，市场需求增长稳定，企业对后期发展较为乐观。受传统淡季因素影响行业景气度有所回落，但总体仍位于较高水平。按月来看，1、3 月物流行业景气指数均保持在扩张区间，2 月春节回落至收缩区间。根据中国物流与采购联合会公布的数据，截至 2021 年 1 季度末，物流行业景气指数为 54.9%，较 2020 年 4 季度末降低 2.0 个百分点，较上年同期回升 3.4

个百分点；1 季度景气指数均值为 53.0%，继续维持在扩张区间，较 2020 年 4 季度均值回落 3.9 个百分点。**2 季度**，宏观经济保持平稳运行，物流行业供应链上下游经济活动运行平稳，传统淡季过后市场需求明显增长，企业对后期发展较为乐观，行业发展整体处于较高水平。按月来看，4、5、6 月物流行业景气指数均保持在扩张区间。根据中国物流与采购联合会公布的数据，截至 2021 年 2 季度末，物流行业景气指数为 54.6%，较 2021 年 1 季度末和上年同期均降低 0.3 个百分点；2 季度景气指数均值为 55.9%，继续维持在扩张区间，较 2021 年 1 季度均值上升 2.9 个百分点。**3 季度**，宏观经济延续此前的稳中向好运行态势，部分地区疫情反弹、河南等地遭遇强降雨对物流行业供应链上下游经济活动造成一定冲击，但在“金九银十”生产建设旺季带动下，行业整体平稳发展态势保持不变，企业对后期发展也较为乐观。按月来看，7 月物流行业景气指数保持在扩张区间，8 月落于景气区间下方，9 月重新回到景气区间。根据中国物流与采购联合会公布的数据，截至 2021 年 3 季度末，物流行业景气指数为 54.0%，较 2021 年 2 季度末和上年同期分别降低 0.6 个百分点和 2.1 个百分点；3 季度景气指数均值为 51.3%，继续维持在扩张区间，较 2021 年 2 季度均值回落 4.6 个百分点。**4 季度**，部分地区奥密克戎疫情扩散，山西、陕西等地遭遇强降雨自然灾害对物流行业供应链上下游经济活动造成一定冲击。但在“保供稳价”等一系列政策的扶持作用下，行业整体平稳发展态势保持不变，10 月、11 月、12 月物流行业景气指数均保持在扩张区间，企业经营状况良好，对后期发展也较为乐观。根据中国物流与采购联合会公布的数据，截至 2021 年 4 季度末，物流行业景气指数为 52.6%，较 2021 年 3 季度末和上年同期分别降低 1.4 个百分点和 4.3 个百分点；4 季度景气指数均值为 53.2%，继续维持在扩张区间，较 2021 年 3 季度均值回升 1.9 个百分点。

图 8 2020 年 12 月-2021 年 12 月物流景气指数运行情况



数据来源：中国物流信息中心

### 3.3 行业固定资产投资增速有所加快

2021 年我国交通运输各项工作稳步有序推进，年度目标任务全面完成，取得了积极成效，实现了“十四五”良好开局。具体有以下几个方面：

**交通运输基础设施网络建设稳步推进。**铁路运输方面，全年铁路新开通线路 4000 公里，其中高铁 2168 公里，高铁运营的总里程超过 4 万公里；公路运输方面，全年新增高速公路超过 8000 公里，高速公路的运行里程超过了 16.8 万公里；水路运输方面，全年新增和改善高等级航道约 1000 公里，高等级航道的里程达到 1.62 万公里；航空运输方面，全年新颁证的民用运输机场共 7 个，全国颁证民用运输机场一共 248 个。2021 年，川藏铁路及配套公路、引江济淮航运工程、连云港 30 万吨级航道二期工程等重大项目建设有序进行，京哈高铁、京新高速公路全线贯通，西藏首条电气化铁路开通运营。

**农村物流大力发展。**预计 2021 年全年完成脱贫地区公路投资超过 8000 亿元，推动交通建设项目更多向进村入户倾斜。继续推动“四好农村路”高质量发展，预计全年新改建农村公路超过 16 万公里。持续完善农村寄递物流网络体系，推进“快递进村”工程，宣传推广 35 个农村物流服务品牌。深入推进农村客货邮融合发展，建成 1300 余个融合站点、900 余条合作线路。

**国内、国际物流供应链稳定畅通。**2021 年交通运输有关部门加强统筹指挥调度，充分挖掘集疏运潜力，有效加强供需对接，全力做好粮食、煤炭、天然气等关系国计民生的重要物资运输保障，为我国初级产品供给安全、服务国民经济健康平稳运行发挥重要的保障性作用。各单位全力以赴保障国际物流供应链安全畅通，会同有关部门建立国际物流保障协调工作机制，有效保障国际海运运力、集装箱供给以及粮食接卸疏运，稳步提升国际道路运输便利化水平，持续开通国际货运航班“绿色通道”。

**绿色物流深入落实。**2021 年共新增绿色货运配送示范城市 16 个，新增城市物流配送新能源车 8.6 万余辆。完成了京津冀及周边地区、汾渭平原国三及以下排放标准营运柴油货车淘汰任务；铁路电气化率提升至近 73%；联合多部门建立健全长江经济带船舶和港口污染防治长效机制，船舶水污染物联合监管与服务信息系统已覆盖长江经济带内河码头，加快推广应用标准化物流周转箱，推进快递物流包装绿色转型。

国家统计局数据显示，2021 年交通运输、仓储和邮政业完成固定资产投资同比增长 1.6%，增速较上年加快 0.2 个百分点，连续四年低于全社会固定资产投资增速。但从发展阶段来看，我国物流行业仍处于基础设施逐步完善、服务水平提高和转型发展的黄金时期。

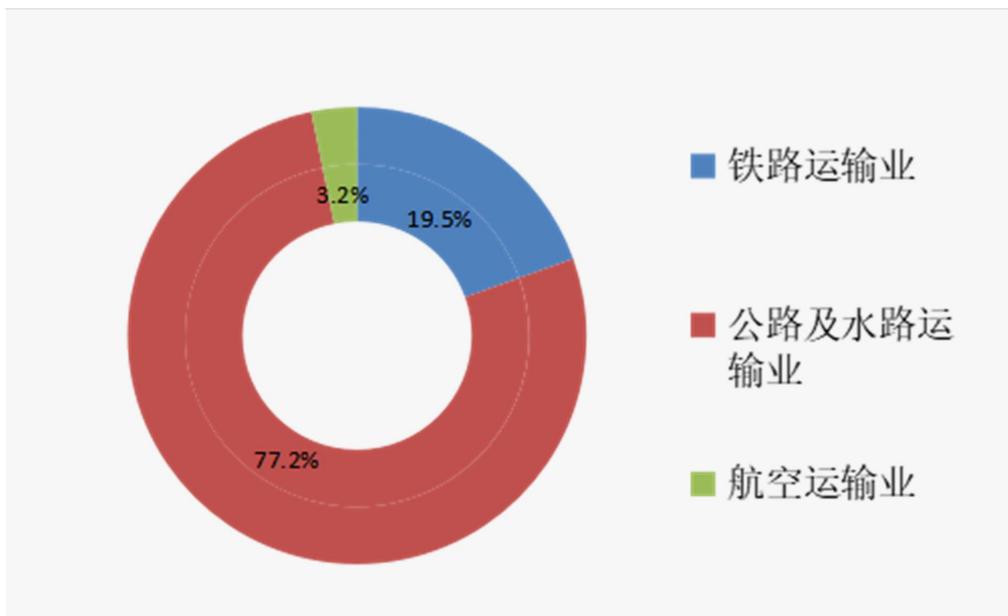
图 9 2013-2021 年交通运输、仓储和邮政业固定资产投资同比增长率变动趋势



数据来源：国家统计局

交通运输各子行业中，公路运输业依然占据总投资的大部分，是支撑交通运输行业固定资产投资的主要力量，铁路运输投资占比次之，航空运输业及水上运输业投资占比相对较小。截至 2021 年 11 月，我国交通运输业固定资产投资完成 3.28 万亿元（上年预期为 2.4 万亿元）。其中铁路运输业完成 6401 亿元，占交通运输总投资比重为 19.5%；公路、水路运输业合计完成 25300 亿元，占交通运输总投资比重为 77.2%；民航运输业完成 1050 亿元，占交通运输总投资比重为 3.2%。

图 10 2021 年交通运输各子行业固定资产投资占比情况



数据来源：国家统计局

### 3.4 物流运输服务价格先抑后扬

公路货运方面，2021 年国内疫情防控状况总体良好，经济生产复苏态势稳固，物流运输市场供需两端平衡性有所提高，再加上全球能源价格上涨，公路运输价格达到近年来的较高水平。但在国内奥密克戎疫情多点散发、河南、山西、陕西等地遭遇强降雨自然灾害等突发情况影响下，部分线路运输受阻，运价波动较为明显。总体来看，2021 年国内公路运输市场运行状况良好。中国物流信息中心数据显示，2021 年中国公路物流价格指数年均值为 100.3 点，较 2020 年提高 1.9 点。特别是 4 季度以来公路市场供需平衡明显改善，运价指数连续三个月回升，12 月升至 102.5% 的年内最高水平。从分车型指数看，各车型指数均呈波动上行态势。其中，以大宗商品及区域运输为主的整车指数全年均值为 100.8 点，较 2020 年均提高 2.0 点。零担轻货指数均值为 98.3 点，较 2020 年提高 1.6 点；零担重货指数平均为 200.7 点，较 2020 年均值提高 1.9 点。

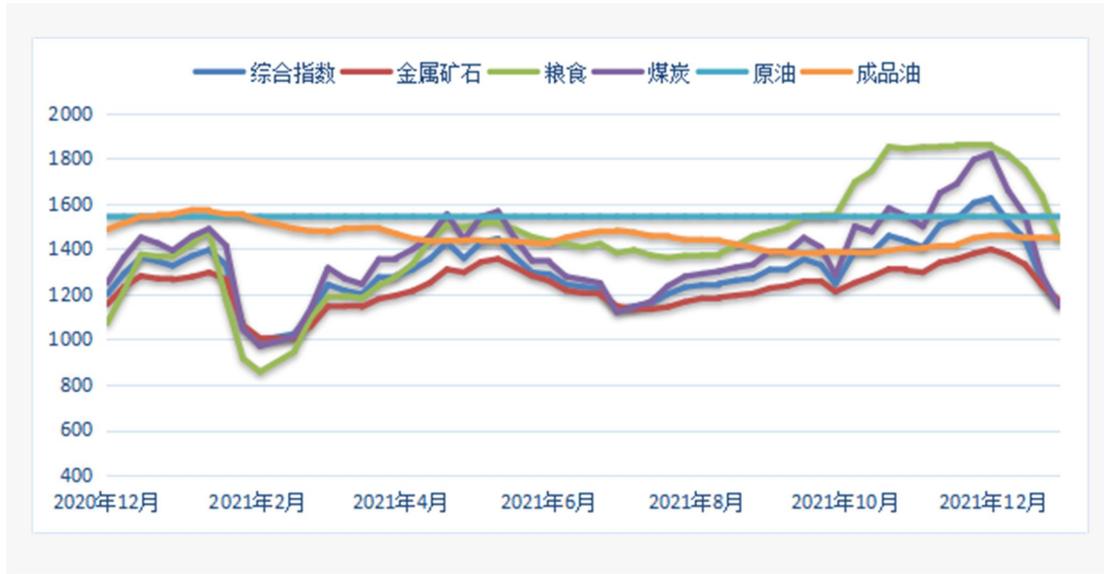
图 11 2020 年 12 月-2021 年 12 月公路物流运价指数走势



数据来源：中国物流信息中心

2021 年，中国经济发展呈现出强大的韧性和旺盛的活力，经济基本面显著改善，结构调整稳步推进，高质量发展取得显著成效，生产建设活动较为活跃，推动运输需求增长。与此同时，全球经济虽进入复苏通道，但变异毒株奥密克戎的快速传播导致了全球各大主要经济体供应链稳定性不断恶化，生产恢复不及预期，需求向“中国制造”倾斜，出口订单猛增，拉动国内工业、制造业产量上升。在“推拉效应”双向作用下，2021 年我国沿海散货运输市场运量呈现较快增长，运价波动上行。上海航运交易所公布数据显示，截至 2021 年 12 月 31 日，中国沿海散货运价指数均值收报 1299.35 点，较上年均值上涨 25.0%；全年指数最高值为 12 月 3 日的 1622.50 点，达到 2011 年以来最高水平。

图 12 2020 年 12 月-2021 年 12 月中国沿海（散货）综合运价指数走势



数据来源：上海航运交易所

## 4 物流细分市场运行情况分析

### 4.1 货运市场运行情况分析

#### 4.1.1 货运市场总体运行情况

2021年，宏观经济复苏态势稳固，社会经济运行状况保持在合理区间。内贸运行状况平稳，外贸保持高速增长，物流供应链稳定通畅，货运服务质量不断提升，为全国货运市场需求提供有力支撑。全国各地基建工作有序推进，工业生产活动持续向疫情前正常轨道靠拢，煤炭、钢铁等大宗货物运输状况良好。但与此同时，全国部分地区出现德尔塔及奥密克戎疫情小规模扩散，国际能源价格异常波动，河南、山西、陕西等地遭遇强降雨自然灾害等不利因素，也在一定程度上抑制了货运市场需求。总体来看，我国货物运输市场复苏趋势明显，全社会货运量及货物周转量均保持较快增长速度。国家统计局数据显示，2021年，全国主要运输方式实现货运量529.7亿吨，同比增长12.0%，增速较上年同期加快11.7个百分点；实现货物周转量223574.4亿吨公里，同比增长10.6%，增速较上年同期加快9.2个百分点。

表 2 2015-2021 年全社会货运及同比增速情况

| 时间    | 客运量(亿吨) | 同比增速(%) | 旅客周转量(亿吨公里) | 同比增速(%) |
|-------|---------|---------|-------------|---------|
| 2015年 | 417.6   | 0.2     | 178355.9    | -1.8    |
| 2016年 | 438.7   | 5.0     | 186629.5    | 4.6     |
| 2017年 | 480.5   | 9.5     | 197372.7    | 5.8     |
| 2018年 | 515.3   | 7.2     | 204686.2    | 3.7     |
| 2019年 | 471.4   | -8.5    | 199394.3    | -2.6    |
| 2020年 | 473.0   | 0.3     | 202211.3    | 1.4     |
| 2021年 | 529.7   | 12.0    | 223574.4    | 10.6    |

数据来源：国家统计局

图 13 2015-2021 年全社会货运量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局

图 14 2015-2021 年全社会货物周转量及同比增长变动趋势比较



数据来源：国家统计局

#### 4.1.2 铁路货运市场运行情况分析

相比其他运输方式，铁路货运具有人员密集程度较低、运输过程不进入人口密集区域等特征，在所有货物物流方式中受疫情影响最小。近年来，我国东部沿海和中西部地区的产业转移不断加快，区域间物流格局的特征也在发生变化。在国家一系列区域发展战略利好下，确定了全国骨干流通大通道体系，这对铁路如何适应生产力布局变化，响应流通节点建设战

略，完善物流通道，提出了新的要求。随着“公转铁”、“多式联运”等交通运输改革深入推进，煤炭、焦炭、矿石、粮食等大宗商品公路运输将逐步转为铁路运输，为铁路货运带来长期确定性增长。同时，为打赢蓝天保卫战，减少大气污染、确保“碳达峰”、“碳中和”目标如期实现，我国正逐步优化调整货物运输结构，大幅提升铁路货运比例，对铁路货运也形成有力支撑。国家统计局及交通运输部数据显示，2021年，全国铁路完成货运量47.2亿吨，同比增长5.9%，增速较上年同期加快2.7个百分点；实现货物周转量33190.7亿吨公里，同比增长9.3%，增速较上年同期加快8.3个百分点。

表 3 2015-2021 年铁路货运及同比增速情况

| 时间    | 货运量 (亿吨) | 同比增速 (%) | 货物周转量 (亿吨公里) | 同比增速 (%) |
|-------|----------|----------|--------------|----------|
| 2015年 | 33.6     | -11.9    | 23754.3      | -13.7    |
| 2016年 | 33.3     | -0.8     | 23792.3      | 0.2      |
| 2017年 | 36.9     | 10.7     | 26962.2      | 13.3     |
| 2018年 | 40.3     | 9.2      | 28821.0      | 6.9      |
| 2019年 | 43.2     | 7.2      | 30074.7      | 4.4      |
| 2020年 | 44.6     | 3.2      | 30371.8      | 1.0      |
| 2021年 | 47.2     | 5.9      | 33190.7      | 9.3      |

数据来源：国家统计局

图 15 2015-2021 年铁路货运量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局

图 16 2015-2021 年铁路货运周转量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局

#### 4.1.3 公路货运市场运行情况分析

公路货运是我国主要运输方式之一，在我国，公路货物运输无论在运输量或在全社会货物运输中所占比重均占主导地位，公路货运量占我国整体货运量的四分之三以上。我国的公路货运环节的运作效率又一直被认为与物流发达国家有着巨大的差距，可挖掘潜力很大。近年来，国内公路上里程的稳步增长及高速路网的逐步完善，ETC 技术的大范围使用，极大增强了我国公路货运的集散能力，提升了公路货运企业竞争力。但与此同时，在新冠肺炎疫情冲击下，再加上“公改铁”、“公改水”等交通运输结构性调整加快推进以及机动车排放标准趋于严格等多重因素共同影响，自 2017 年以来公路货运量及货物周转量同比增速总体呈放缓趋势。

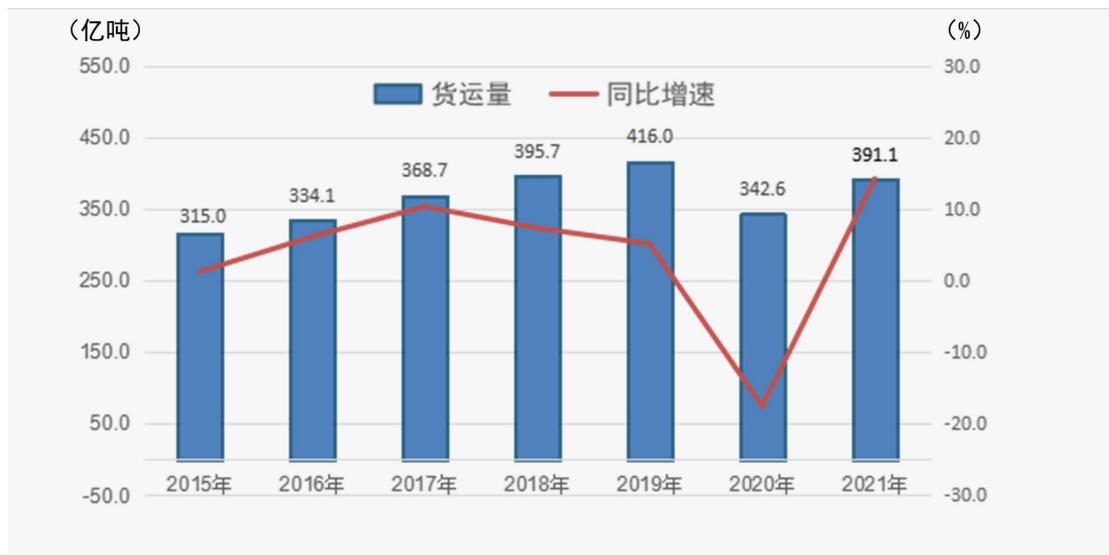
随着国家“六稳”工作，落实“六保”任务全面落实，《在有效防控疫情的同时积极有序推进复工复产的指导意见》、《关于统筹推进疫情防控和经济社会发展交通运输工作的实施意见》等一系列指导意见和政策措施的扎实推进，为国家经济生产活动复苏提供了坚实保障和科学引导。随着疫情得到有效控制，交通运输管制逐步放开，国家经济内生动力不断催生，工业生产活动稳步复苏，基建新增项目加速落地，矿建材料需求稳步增长，用电耗煤量不断增加，民生物资需求明显扩大，带动我国公路货运市场需求持续恢复。国家统计局数据显示，2021 年，全国公路完成货运量 391.1 亿吨，在低基数效应下同比增长 14.2%，上年同期为同比下降 17.6%；完成货物周转量 69087.7 亿吨公里，在低基数效应下同比增长 14.8%，上年同期为同比下降 19.6%。

表 4 2015-2021 年公路货运及同比增速情况

| 时间    | 货运量 (亿吨) | 同比增速 (%) | 货物周转量 (亿吨公里) | 同比增速 (%) |
|-------|----------|----------|--------------|----------|
| 2015年 | 315.0    | 1.2      | 57955.7      | 2.0      |
| 2016年 | 334.1    | 6.1      | 61080.1      | 5.4      |
| 2017年 | 368.7    | 10.3     | 66771.5      | 9.3      |
| 2018年 | 395.7    | 7.3      | 71249.2      | 6.7      |
| 2019年 | 416.0    | 5.1      | 74836.1      | 5.0      |
| 2020年 | 342.6    | -17.6    | 60171.9      | -19.6    |
| 2021年 | 391.1    | 14.2     | 69087.7      | 14.8     |

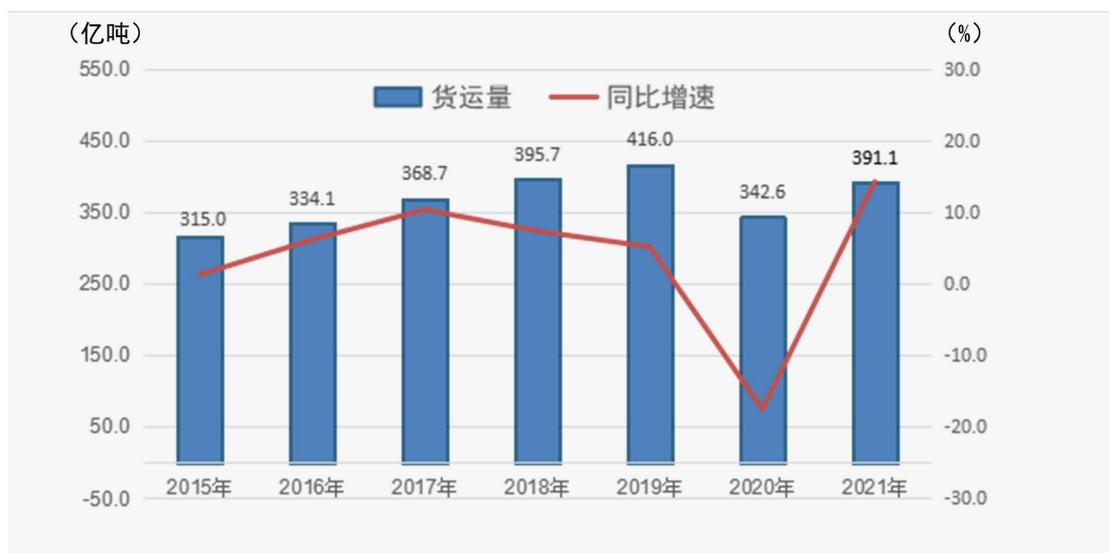
数据来源：国家统计局

图 17 2015-2021 年公路货运量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局

图 18 2015-2021 年公路货运周转量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局

#### 4.1.4 水路货运市场运行情况分析

##### 4.1.4.1 水路货运完成情况

疫情得到有效控制后，国内交通运输管制逐步放开，国家经济内生动力不断催生，工业生产活动稳步复苏，基建新增项目加速落地，矿建材料需求量稳步增长，用电耗煤量不断增加，再加上国际贸易需求迅速恢复，远洋货运量大幅增长，带动我国水路货运市场需求持续恢复。得益于长三角、粤港澳、自由贸易港以及港口物流枢纽建设的稳步推进，大宗物资水上运输需求得到提振。再加上国家运输结构调整不断深入完善，“公转水”、铁水联运等现代化运输方式逐渐成熟，水路货运量及周转量继续保持增长。国家统计局数据显示，2021年，全国水路完成货运量 82.4 亿吨，同比增长 8.2%，增速较上年同期加快 6.2 个百分点；完成货物周转量 115577.5 亿吨公里，同比增长 9.2%，增速上年同期加快 7.4 个百分点。

表 5 2015-2021 年水路货运及同比增速情况

| 时间    | 货运量（亿吨） | 同比增速（%） | 货物周转量（亿吨公里） | 同比增速（%） |
|-------|---------|---------|-------------|---------|
| 2015年 | 61.4    | 2.7     | 91772.5     | -1.1    |
| 2016年 | 63.8    | 3.9     | 97338.8     | 6.1     |
| 2017年 | 66.8    | 4.7     | 98611.3     | 1.3     |
| 2018年 | 69.9    | 4.6     | 99052.8     | 0.4     |
| 2019年 | 74.7    | 6.9     | 103963.0    | 5.0     |
| 2020年 | 76.2    | 2.0     | 105834.4    | 1.8     |
| 2021年 | 82.4    | 8.2     | 115577.5    | 9.2     |

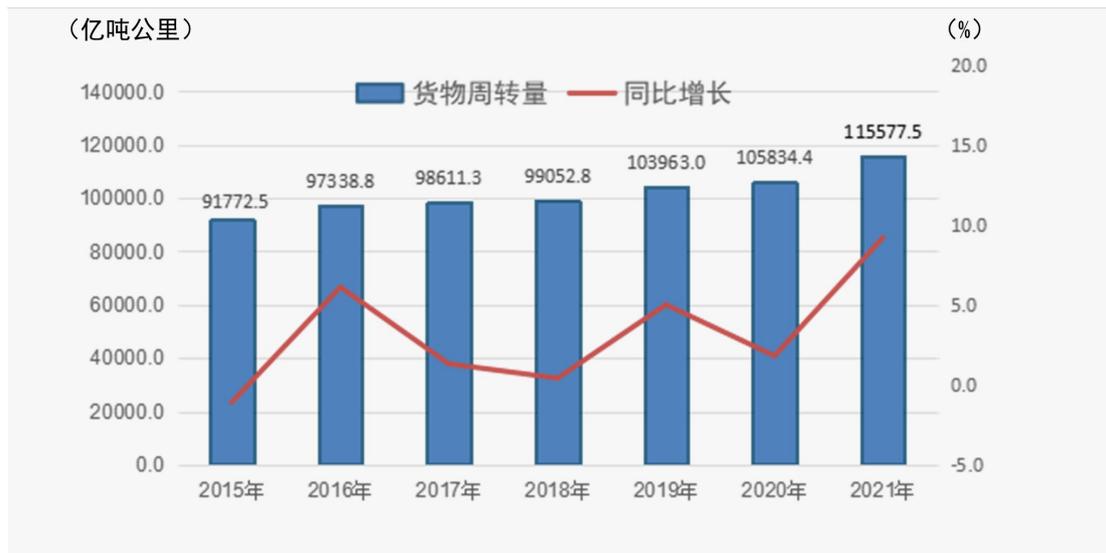
数据来源：国家统计局

图 19 2015-2021 年水路货运量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局

图 20 2015-2021 年水路货运周转量及同比增速变化趋势



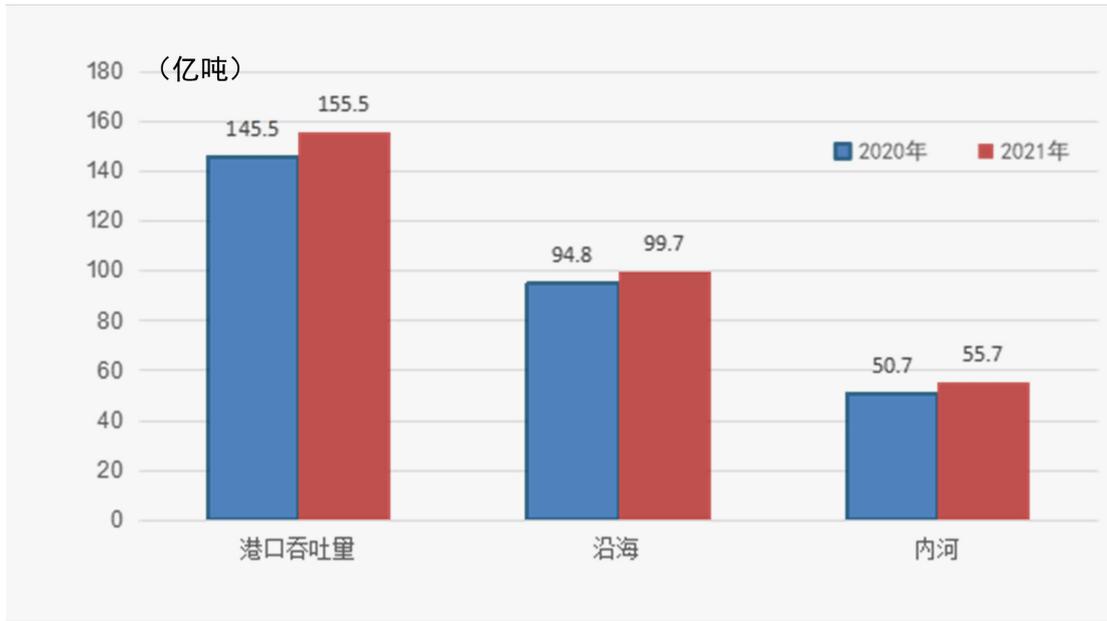
数据来源：国家统计局

#### 4.1.4.2 全国港口吞吐量完成情况

2021年，尽管新冠疫情变种奥密克戎仍然在全球大范围扩散，但总体来看疫情防控状况明显优于2020年，各大重要经济体社会生产活动全面复苏，欧、美等国对我国制造业产品需求旺盛，外贸增长势头强劲。从国内来看，“动态清零”防疫政策效果稳定，宏观经济复苏态势稳固，全国生产建设加快推进。在此基础上，交通运输部会同相关部门成立了国际物流保障协调工作机制，为国际物流供应链体系建设提供了强有力的支撑和引导作用，港口经济生产活动平稳运行，港口物流需求持续回暖，全国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量均保持增长且增速较上年有所加快。

从货物吞吐量完成情况来看，交通运输部数据显示，2021年，全国港口完成货物吞吐量155.5亿吨，同比增长6.8%，增速较上年加快2.5个百分点。其中，沿海港口完成99.7亿吨，同比增长7.0%，增速较上年加快2.0个百分点；内河港口完成55.7亿吨，同比增长9.9%，增速较上年加快3.5个百分点。全国港口完成外贸货物吞吐量46.97亿吨，比上年增长4.5%，增速较上年加快0.5个百分点。

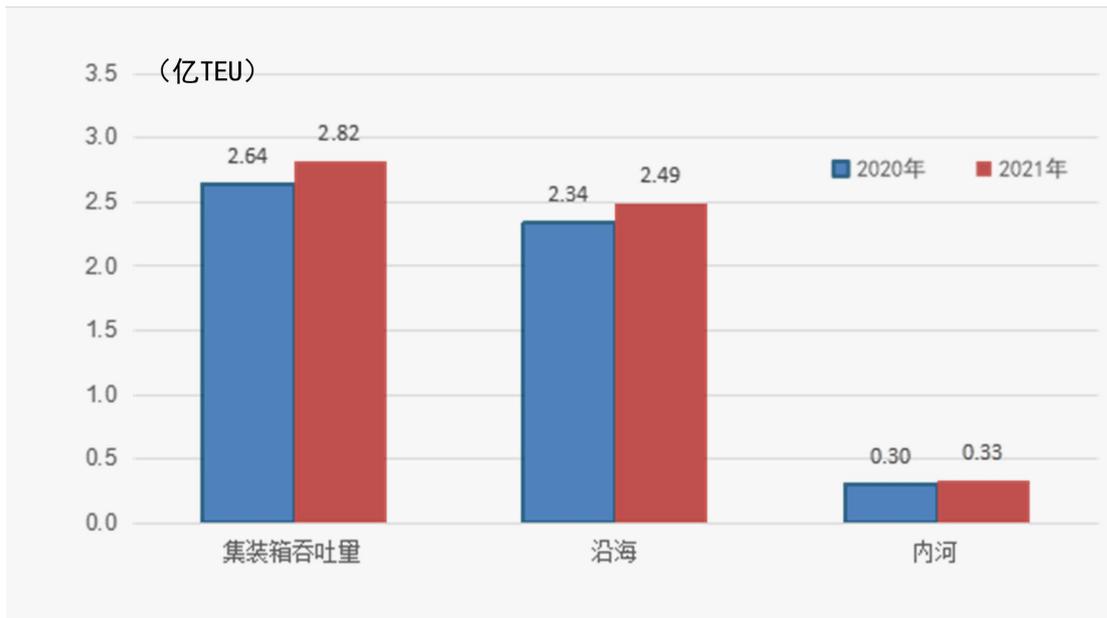
图 21 2020-2021 年港口货物吞吐量完成情况



数据来源：交通运输部

从集装箱吞吐量完成情况来看，交通运输部数据显示，2021年，全国港口完成集装箱吞吐量 2.82 亿 TEU，同比增长 7.0%，增速较上年加快 5.8 个百分点。其中，沿海港口完成 2.49 亿 TEU，同比增长 6.4%，增速较上年加快 4.9 个百分点；内河港口完成 0.33 亿 TEU，同比大幅增长 11.3%，而上年同期为同比下降 0.5%。全国港口完成外贸集装箱吞吐量 1.6 亿 TEU，同比增长 7.5%。

图 22 2020-2021 年港口集装箱吞吐量完成情况



数据来源：交通运输部

#### 4.1.5 航空货运市场运行情况分析

航空运输业主要以旅客运输服务为主，因此行业整体在所有运输方式中受新冠肺炎疫情影响最为严重。疫情爆发后，航空运输企业迅速进行运输结构调整，在“客改货”变革下航空货运市场有所提振。一方面，航空物流承担了大量防疫及民生物资运输任务，在“保通保供保畅”方面发挥了突出作用；另一方面，为保障进出口物资和原材料运输，国际货运航班列数大幅增加，有力支撑了我国进出口生产企业复工复产。但从整体来看，作为人员密集型行业，航空运输业受新冠肺炎冲击较为严重，企业经营压力巨大，短期内难以恢复至疫情前正常水平，行业发展仍面临较大挑战。国家统计局数据显示，2021年，全国航空完成货运量732万吨，同比增长8.2%，而上年同期为同比下降10.1%；完成货物周转量278.2亿吨公里，同比增长15.8%，而上年同期为同比下降8.7%。

表 6 2015-2021 年航空货运及同比增速情况

| 时间    | 货运量（万吨） | 同比增速（%） | 货物周转量（亿吨公里） | 同比增速（%） |
|-------|---------|---------|-------------|---------|
| 2015年 | 629.0   | 5.9     | 208.1       | 10.8    |
| 2016年 | 668.0   | 6.2     | 225.5       | 6.9     |
| 2017年 | 706.0   | 5.7     | 243.6       | 9.5     |
| 2018年 | 739.0   | 4.7     | 262.5       | 7.7     |
| 2019年 | 753.0   | 2.0     | 263.2       | 0.3     |
| 2020年 | 677.0   | -10.1   | 240.2       | -8.7    |
| 2021年 | 732.0   | 8.2     | 278.2       | 15.8    |

数据来源：国家统计局

图 23 2015-2021 年航空货运量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局

图 24 2015-2021 年航空货物周转量及其增长速度



数据来源：国家统计局

## 4.2 仓储服务市场运行情况分析

2021年，仓储业固定资产投资增速保持平稳。国民经济整体持续向疫情前正常发展轨道靠拢，工业大宗商品、民生消费品、医疗用品仓储业务需求保持稳定，全年仓储运行指数除2、7月份以外均保持着荣枯线以上。物流仓库基础设施建设加快，数字化、智能化发展趋势明显。总体来看，2021年我国仓储行业发展较为平稳，新冠肺炎疫情对行业造成的不利影响持续消退，行业回暖态势稳固，基本回归到疫情前正常发展水平。

### 4.2.1 仓储业固定资产投资增速保持平稳

从仓储业固定资产的投资来看，由于仓储设施日趋饱和，物流业在仓储行业上的固定资产投资额增速在2009年达到峰值后呈回落走势，于2017年首次出现负增长，随后三年维持负增长态势。至2020年，在新冠肺炎疫情影响下仓储业固定资产投资逆势而上重新回归正增长。2021年，宏观经济运行复苏态势稳固，仓储行业固定资产投资增速保持平稳发展。国家统计局数据显示，2021年，仓储业固定资产投资同比增长6.6%，较2020年回落3.3个百分点。

图 25 2009-2021 年仓储业固定资产投资增长速度



数据来源：国家统计局

#### 4.2.2 仓储物流指数有所回升

仓储在国民经济中占有重要的地位和作用。2020年2月份新冠肺炎疫情全面爆发，仓储行业不可避免地受到影响，货物周转效率明显下降，仓储服务需求有所减少，运行指数大幅下行，进入收缩区间。但随着疫情防控措施高效施行，再加上医疗用品、民生物资需求出现爆发式增长，仓储服务市场呈现出明显的回暖态势，指数重新回到荣枯线以上。进入2021年，国内“动态清零”防疫战略逐渐成熟完善，国民经济整体持续向疫情前正常发展轨道靠拢，工业大宗商品、民生消费品、医疗用品仓储业务需求保持稳定；物流行业网络化布局步伐加快，仓储基础设施服务能力迅速提升，库存周转效率有所改善，市场收费价格继续上升，企业对后市预期总体较为乐观。从仓储运行指数来看，2021年除了2月份传统淡季、7月份国内中、东部地区遭遇强降雨自然灾害影响以外，全年指数均保持在荣枯线以上。2021年8月以来，仓储指数连续五个月保持在景气区间。2021年仓储指数均值为52.0%，与2020年相比回升1.1个百分点。

图 26 2019年12月-2021年12月仓储指数运行情况



数据来源：中国物流信息中心

#### 4.2.3 物流仓库基础设施建设加快，数字化、智能化发展趋势明显

21 世纪以来，我国仓储基础设施建设呈现出乘数增长态势，仓库面积飞速扩大，从原来的沿海港口城市（如上海、深圳）延伸至每一个主要的一线及二线城市。各类仓储企业在政策引导和市场推动下纷纷加大投资，仓库设施建设呈现大型化、网络化趋势，电商仓库成为建设热点，营业性通用（常温）仓库面积和冷库容积逐年扩大。近年来，我国仓储行业基础设施建设不断加快，人工智能、物联网、区块链等科技在行业内不断升级并投入运用，行业智能化、现代化发展已形成趋势。特别是新冠肺炎疫情爆发以来，物流行业在龙头企业的带动下，网络化布局整体加快，仓储基础设施服务能力也随之迅速提升。中国物流信息中心有关报告表明，2021 年中国物流 50 强企业仓储服务能力同比增长 7.3%，数字化及智能化基础设施的技术创新应用比例达到 100%。

近年来，在《“十四五”规划和 2035 年远景目标纲要》等一系列政策的支持和引导下，全国各地物流园区建设积极跟进，绝大多数省份均在“十三五”、“十四五”期间发布了有关物流园区建设发展的发展目标及指导意见，促进各地区物流园区在“十纵十横”交通运输通道和国内物流大通道基本格局中发挥骨干枢纽和关键节点的重要作用。“十四五”期间，北京、江苏、浙江、山东等地均在“十四五”物流行业规划中出台具体的物流园区建设和规划目标，对园区布局、节点体系搭建等方面提出具体部署，引导各地区的物流园区建设向数字化、智能化方向发展。

#### 4.3 快递服务市场运行情况分析

2021 年，国内宏观经济复苏态势稳固，社会经济活动持续向疫情前正常状态靠拢，单位与居民物品物流总额同比增长 10.2%，连续多月保持 10% 以上。在新冠肺炎疫情的倒逼作

用下，电商网购已经成为居民消费的重要渠道，带动电商快递业务量加速扩张，我国快递业务量突破 1000 亿件，快递业务收入突破万亿元。分业务来看，随着物流服务网络化布局逐步完善，跨境物流体系日益成熟，跨境快递业务量也随之快速增长，业务比重持续上升。分区域看，中部地区快递业务量及收入持续上升，湖北快递服务市场在低基数效应下实现了较快增长，山西连续两年保持在快递业务收入增速第三名。

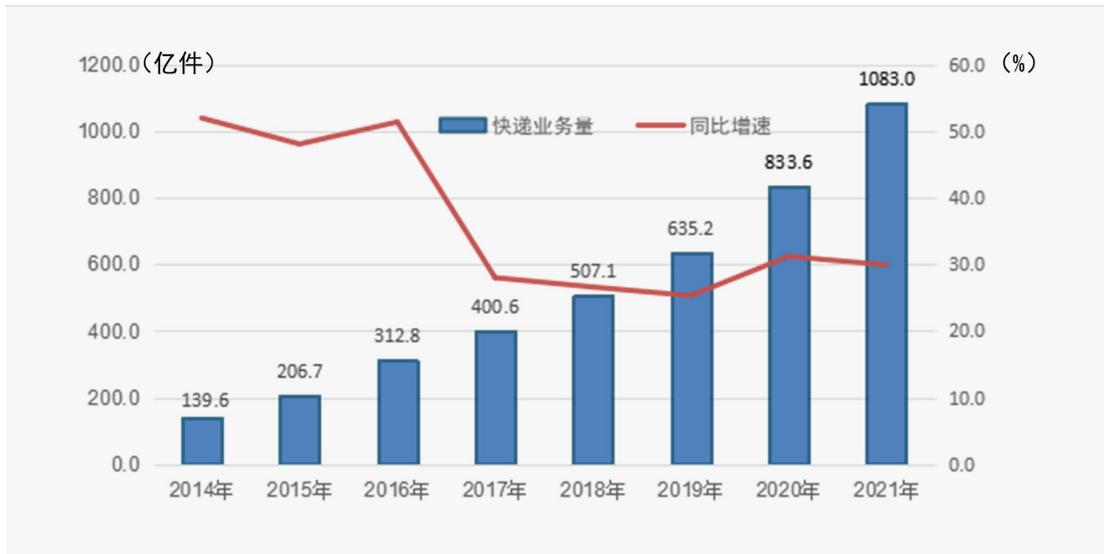
#### 4.3.1 快递业继续保持高速增长 行业恶性低价竞争状况得到整治和改善

“十三五”以来，我国快递业保持高速增长，除 2017 年外每年增长量均超过 100 亿件。自 2014 年起，我国快递业务量已连续 8 年稳居世界第一，超过美、日、欧等发达经济体总和，成为全球快递增长的主要动力。在新冠肺炎疫情催化作用下，居民消费线下转线上趋势强烈，电商、网络购物已经成为居民消费的重要渠道，极大地刺激了我国快递服务市场需求，快递业务量及业务收入均保持高速增长。近年来快递业持续深化供给侧结构性改革，加快质量变革、效率变革、动力变革，全行业保持稳中向好的发展态势，显示出较强的稳定性和韧劲。

值得注意的是，2021 年在市场监管部门、中国邮政集团、快递龙头企业等多方共同努力下，快递服务市场恶性低价竞争状况得到了严厉整治和有效改善。国家邮政局数据显示，截至 2021 年末快递业务整体单价为 9.70 元/件，环比上升 2.2%。行业通过对服务质量较差、制造或参与恶性竞争的民营快递企业施加压力，逐步清理市场“劣币”，维护市场健康、公平、可持续发展环境，全面带动我国快递服务市场规范化、精细化、专业化、高质量发展，引导中国快递行业回归良性发展轨道。

**伴随业务量突破千亿大关，快递业务收入突破万亿元。**国家邮政局统计数据显示，2021 年，全国快递服务企业业务量累计完成 1083.0 亿件，同比增长 29.9%。与此同时，全国快递业务收入累计完成 10332.3 亿元，同比增长 17.5%。

图 27 2014-2021 年快递业业务总量及增长情况



数据来源：国家邮政局

图 28 2014-2021 年快递业业务收入及增长情况

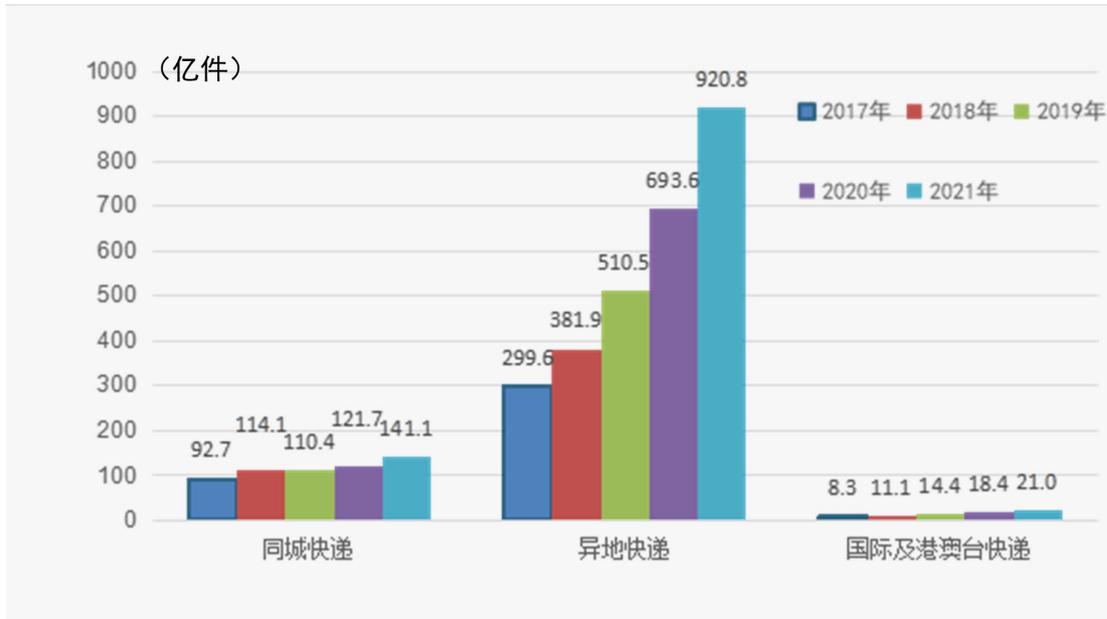


数据来源：国家邮政局

#### 4.3.2 异地快递业务继续占据主导地位

异地快递业务量高速增长。国家邮政局公布数据显示，2021 年，同城快递业务量累计完成 141.1 亿件，同比增长 16.0%；异地快递业务量累计完成 920.8 亿件，同比增长 32.8%；国际/港澳台快递业务量累计完成 21.0 亿件，同比增长 14.6%。随着物流服务网络化布局逐步完善，跨境电商蓬勃发展，跨境物流体系日益成熟，跨境物流成本大幅降低，跨境快递业务量也随之快速增长。

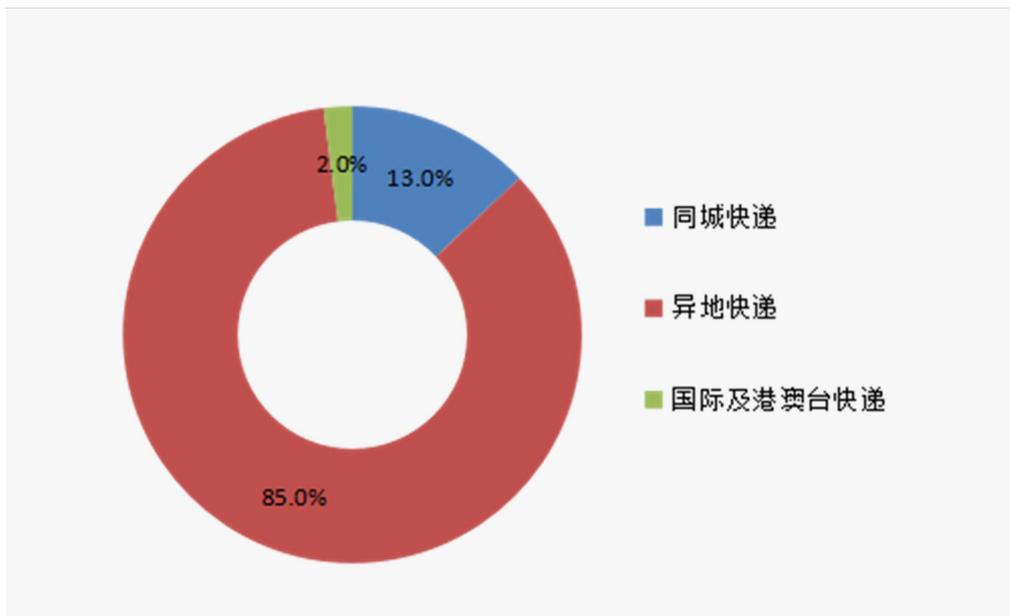
图 29 2017-2021 年快递业务量比较



数据来源：国家邮政局

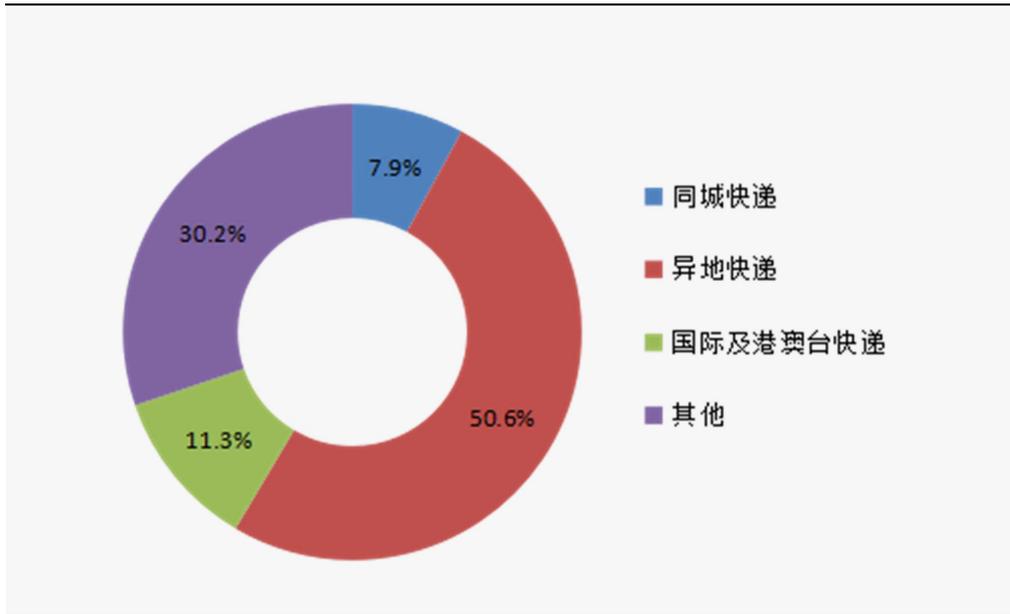
**异地快递业务比重持续上升。**国家邮政局公布数据显示，2021年，同城、异地、国际/港澳台快递业务量分别占全部快递业务量的13.0%、85.0%和2.0%；业务收入分别占全部快递业务收入的7.9%、50.6%和11.3%。与2020年相比，同城快递业务量的比重下降1.6个百分点，异地快递业务量的比重上升1.8个百分点，国际/港澳台业务量的比重下降0.2个百分点。

图 30 2021 年快递业业务量构成情况



数据来源：国家邮政局

图 31 2021 年快递业业务收入构成情况

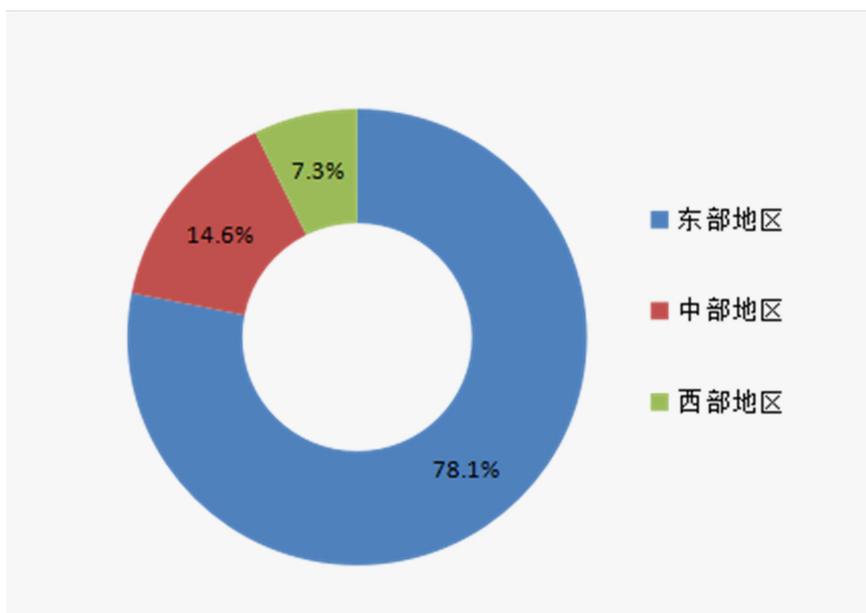


数据来源：国家邮政局

#### 4.3.3 中部地区快递业务量及收入持续上升

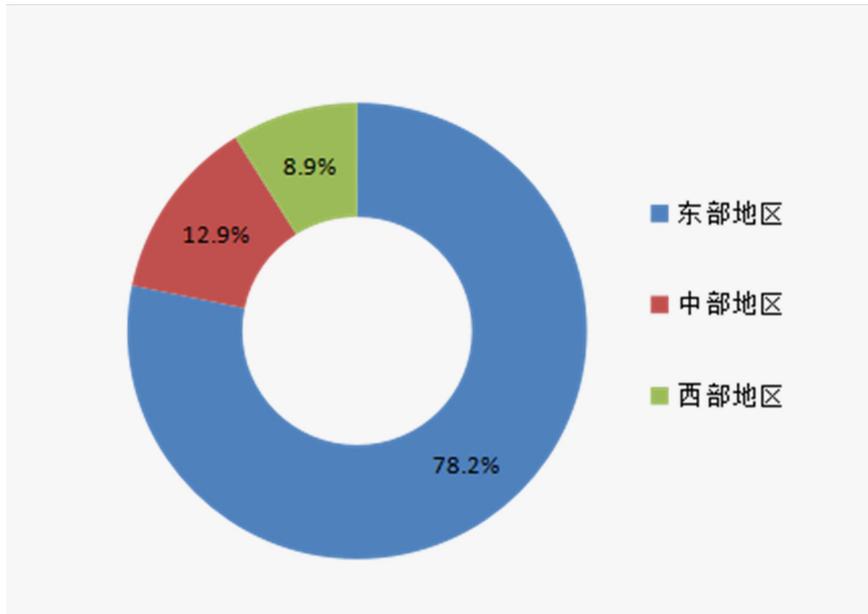
分地区来看，2021年，东、中、西部地区快递业务量比重分别为78.1%、14.6%和7.3%，业务收入比重分别为78.2%、12.9%和8.9%。与2020相比，东部地区快递业务量比重下降1.3个百分点，快递业务收入比重下降1.4个百分点；中部地区快递业务量比重上升1.3个百分点，快递业务收入比重上升1.0个百分点；西部地区快递业务量比重基本持平，快递业务收入比重上升0.4个百分点。

图 32 2021 年分区域快递业务量构成情况



数据来源：国家邮政局

图 33 2021 年分区域快递业务收入构成情况



数据来源：国家邮政局

具体来看，2021 年全国所有省市中快递业务量及业务收入仅北京比上年有所下降。全国快递业务量排名前十的省市依次为广东、浙江、江苏、山东、河北、河南、福建、上海、安徽和四川；快递业务量同比增速位居前三甲的省市依次为青海、湖北和辽宁；快递业务收入同比增速位居前三甲的省市依次为西藏、湖北和山西。其中，湖北由于 2020 年快递服务市场受疫情冲击较为严重，在低基数效应下实现了较快增长；山西快递服务市场表现亮眼，连续两年保持在快递业务收入增速第三名。

表 7 2021 年分省市快递服务企业业务量和业务收入情况

| 时间  | 快递业务量累计<br>(亿件) | 同比增长<br>(%) | 快递收入累计<br>(亿元) | 同比增长<br>(%) |
|-----|-----------------|-------------|----------------|-------------|
| 全国  | 1083.0          | 29.9        | 10332.3        | 17.5        |
| 北京  | 22.1            | -7.2        | 313.4          | -5.4        |
| 天津  | 12.3            | 33.0        | 140.1          | 21.2        |
| 河北  | 50.6            | 36.7        | 403.6          | 20.5        |
| 山西  | 7.8             | 45.8        | 90.2           | 34.4        |
| 内蒙古 | 2.6             | 33.4        | 51.9           | 23.3        |
| 辽宁  | 16.4            | 46.8        | 167.7          | 27.6        |
| 吉林  | 6.2             | 39.2        | 76.9           | 26.7        |
| 黑龙江 | 6.0             | 32.9        | 83.4           | 18.9        |
| 上海  | 37.4            | 11.2        | 1715.8         | 20.1        |
| 江苏  | 86.1            | 23.4        | 788.4          | 11.2        |
| 浙江  | 227.8           | 26.9        | 1264.7         | 18.1        |
| 安徽  | 31.3            | 42.0        | 216.8          | 23.9        |
| 福建  | 41.5            | 20.9        | 351.3          | 16.1        |
| 江西  | 16.0            | 42.9        | 144.3          | 25.9        |
| 山东  | 56.0            | 34.8        | 449.6          | 21.7        |
| 河南  | 43.6            | 40.5        | 319.2          | 28.2        |
| 湖北  | 26.9            | 50.9        | 241.3          | 35.0        |
| 湖南  | 19.8            | 34.4        | 162.5          | 25.3        |
| 广东  | 294.6           | 33.4        | 2454.3         | 12.5        |
| 广西  | 10.3            | 31.9        | 112.8          | 25.0        |
| 海南  | 1.5             | 31.7        | 29.0           | 21.3        |
| 重庆  | 9.8             | 34.0        | 103.4          | 24.6        |
| 四川  | 27.8            | 29.3        | 268.1          | 20.1        |
| 贵州  | 4.0             | 41.3        | 66.7           | 27.7        |
| 云南  | 8.4             | 33.7        | 90.8           | 23.2        |
| 西藏  | 0.1             | 30.4        | 4.9            | 40.2        |
| 陕西  | 11.2            | 21.9        | 121.0          | 17.1        |
| 甘肃  | 1.8             | 33.5        | 37.0           | 24.1        |
| 青海  | 0.4             | 56.3        | 10.1           | 31.4        |
| 宁夏  | 1.0             | 36.1        | 15.4           | 30.3        |
| 新疆  | 1.6             | 40.9        | 37.6           | 24.4        |

数据来源：国家邮政局

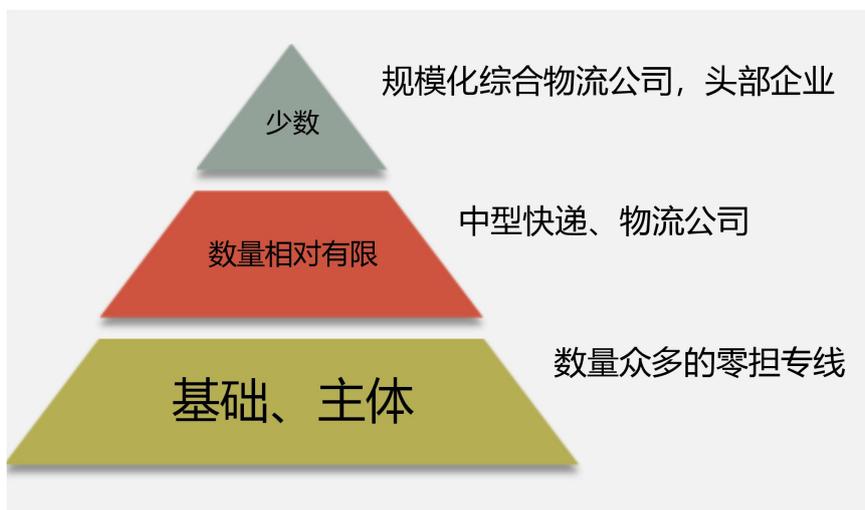
## 5 行业竞争格局分析

### 5.1 行业整体竞争格局

#### 5.1.1 按服务对象

物流行业目前参与者较多，行业集中度较低，市场化程度较高，竞争较大。中国物流市场按照服务对象和物流供给特点的差异，可细分为高端、中端、低端三个层次，由低到高呈现出金字塔型的结构特征。

图 34 按服务对象分物流行业竞争格局



资料来源：根据公开资料加工整理

处于金字塔最底端的低端物流市场是数量众多的零担专线（一种以单一或少数几条线路为载体的零担经营模式，部分地方称之为托运部、货代等）。零担专线主要以广泛布局的货运场站为依托，服务于数量众多的中小型生产及商贸流通企业零散、低水平的物流需求。由于经营主体数量庞大，承载着中国绝大多数的物流量，成为目前中国物流市场的主导形式。从总体上看，中国的零担专线规模较小、实力较弱，且数量众多，为抢夺有限的货源相互间激烈竞争，经营零散粗放，缺乏集约和网络经营的优势，整体运输效率、服务质量均处于较低水平。除专线外，以城市快递业务为主的各类小型快递企业也是低端市场的主要供给主体。

处于金字塔中部的中端物流企业是具有一定规模和网络优势的中型物流企业（包括快递、零担、以及部分综合物流企业）。主要服务于介于规模化和中小型企业之间，具有一定规模的中型客户群的物流需求。总体数量仍相对有限，市场份额较低，难以成为网络化运输市场的主导。此类企业运作灵活且处于成长期，相对于单条或少数几条线路运营的零担专线，具有一定的集约化、网络化运输优势。但从总体上看，企业规模和实力仍相对较弱，抗风险能力差，缺乏现代管理技术和信息手段的支撑，物流效率、服务质量和水平尚待提升，距物

流供应链一体化管理存在较大差距。

处于金字塔顶端的高端物流企业是少数规模化的零担、快递及综合物流企业。此类企业在全国建立了完善的物流及运输网络，并通过信息技术实现对整个网络的有效调整、优化和整合，最大限度地发挥了网络化、集约化、规模化的优势，通过不断延伸其服务范围，逐步向企业提供一体化的供应链物流管理服务。这类企业代表着中国物流发展的最高水平和发展方向。但从总体上看，由于数量较少，承载的运输量相对有限，现阶段仍难以成为中国物流市场的主导。

### 5.1.2 按企业性质

按目前我国物流行业的竞争特点，目前行业中主要有三种类型的参与竞争者：第一类是大型国有物流企业；第二类是国外大型物流企业；第三类是民营物流企业。具体情况如下表所示：

表 8 按参与者性质划分物流业竞争格局

| 类别       | 代表企业                                | 竞争优势                                  | 竞争劣势                      |
|----------|-------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|
| 国有物流企业   | 中外运、中远海物流、中邮物流、中国储运                 | 规模较大，业务较全面；资本实力较雄厚；品牌知名度高             | 国际物流网络薄弱                  |
| 国外大型物流企业 | DHL、SCHENKER、KUEHNE&NAGEL、PANALPINA | 规模较大，业务较全面；有先进的管理和技术；拥有覆盖全球主要国家和地区的网络 | 本土客户关注度较低                 |
| 民营物流企业   | 怡亚通、飞马国际、华鹏飞、欧浦钢网、嘉友国际              | 机制灵活，市场反应速度较快；在细分市场有较强的竞争力            | 企业规模较小，区域性特点较为明显；国际物流网络薄弱 |

资料来源：根据公开资料加工整理

## 5.2 细分市场竞争格局

### 5.2.1 货运物流市场竞争格局

从全社会货运量构成来看，公路运输由于其机动灵活、通用性强、网络覆盖广等竞争优势，加之市场化程度较高，能满足多样化运输需求，因此公路运输占据了货运市场的大部分份额，公路运输货运量占全社会货运量的比重始终稳定在 70%-80% 之间。但近年来由于我国进行运输结构调整，公路货运市场占比有下降趋势。铁路运输由于其垄断特征以及一些体制性因素，在与其他运输方式的竞争中无法有效快速调整。但由于我国运输结构逐步调整，再加上“一带一路”等政策提振，多式联运等新型运输方式的发展，铁路运输市场占比有上升趋势。水路运输由于其价格低廉、运量大、耗能低，在大数量、长距离的干线运输中不断抢占市场，水路运输货运量占比逐渐提升。而航空运输受运输规模、运输成本等因素影响，主要针对小快件、高价值货物的运输，注定货运完成量相对较小。根据国家统计局相关数据测

算,2021年,铁路、公路、水运、航空完成的货运量占全社会货运量比重分别为9.03%、74.84%、16.11%、0.01%。

从全社会货物周转量构成来看,水运及铁路的长距离运输优势特征充分体现,与货运量占比相比,水运、铁路货物周转量占全社会货物周转量比重均实现大幅提高。尤其是水运,自2014年以来,持续保持50%以上的市场份额。根据国家统计局相关数据测算,2021年,铁路、公路、水运、航空完成的货物周转量占全社会货物周转量比重分别为15.22%、31.67%、52.98%、0.13%。

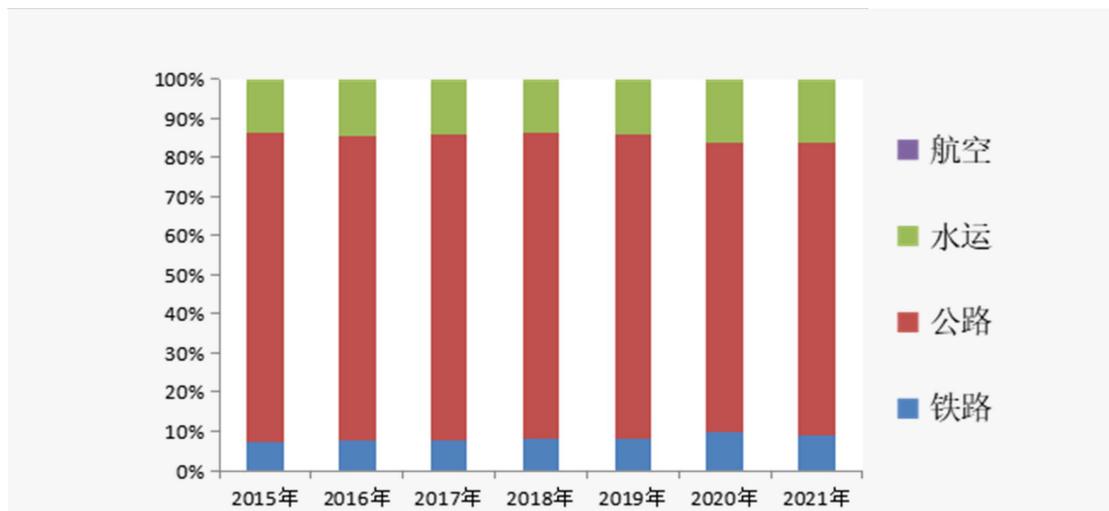
从近年来尤其是新冠肺炎疫情爆发后整体趋势上看,无论是货运量还是货物周转量,铁路、水运占市场比重均有所提高,公路则有所下降,航空基本持平。

表 9 2015-2021 年货运市场各运输方式占比情况

| 时间    | 货运量占比 (%) |       |       |      |     | 货运周转量占比 (%) |       |       |      |     |
|-------|-----------|-------|-------|------|-----|-------------|-------|-------|------|-----|
|       | 铁路        | 公路    | 水运    | 航空   | 合计  | 铁路          | 公路    | 水运    | 航空   | 合计  |
| 2015年 | 7.46      | 78.74 | 13.78 | 0.01 | 100 | 13.15       | 35.83 | 50.90 | 0.11 | 100 |
| 2016年 | 7.69      | 77.61 | 14.68 | 0.02 | 100 | 13.17       | 33.89 | 52.82 | 0.12 | 100 |
| 2017年 | 7.82      | 78.04 | 14.12 | 0.01 | 100 | 14.09       | 34.86 | 50.92 | 0.13 | 100 |
| 2018年 | 7.96      | 78.21 | 13.81 | 0.01 | 100 | 14.44       | 35.67 | 49.75 | 0.13 | 100 |
| 2019年 | 8.09      | 77.91 | 13.99 | 0.01 | 100 | 14.38       | 35.78 | 49.71 | 0.13 | 100 |
| 2020年 | 9.62      | 73.92 | 16.44 | 0.02 | 100 | 15.45       | 30.60 | 53.83 | 0.12 | 100 |
| 2021年 | 9.03      | 74.84 | 16.11 | 0.01 | 100 | 15.22       | 31.67 | 52.98 | 0.13 | 100 |

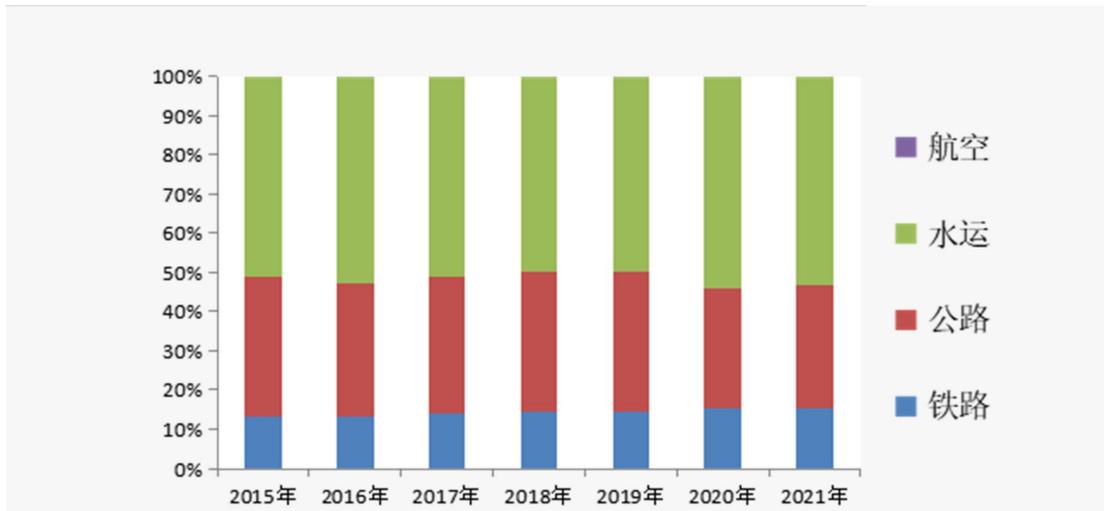
数据来源: 国家统计局

图 35 2015-2021 年各运输方式货运量占全社会货运量比重变化走势



数据来源: 国家统计局

图 36 2015-2021 年各运输方式货物周转量占全社会货物周转量比重变化走势

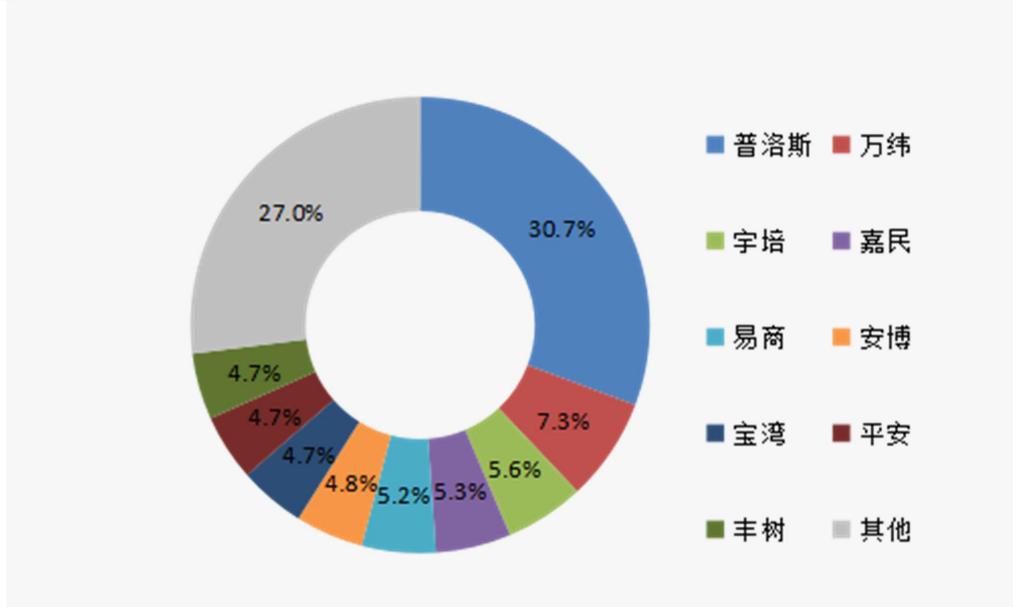


数据来源：国家统计局

### 5.2.2 仓储服务市场竞争格局

从仓储服务市场竞争状况来看，当前国内市场整体格局比较分散，市场集中度存在较大的提升空间。但是在高标准仓储设施领域，普洛斯中国占据绝对领先优势，其后包括万纬、宇培、嘉民、易商、安博、宝湾、平安、丰树等企业。作为中国高标准仓储设施的龙头，国内规模最大仓储物流供应商与一体化解决方案提供商，截止 2019 年普洛斯市场份额占比高达 30.7%，在行业竞争中处于绝对优势，市场寡头竞争较为明显；截止 2020 年，普洛斯在中国 43 个主要城市投资、建设并管理物流园区已达 388 个，基本实现了国内一、二线城市及重点区域城市的全覆盖。截止到 2020 年上半年，市场占有率仅次于普洛斯的万纬物流也已规划及建成仓储面积 1100 万平方米，项目遍及全国 47 个城市，包含建成及在建的 25 个冷链物流园区。

图 37 截止 2019 年仓储服务市场竞争格局



数据来源：根据公开资料加工整理

当前国内第三方仓储服务市场参与主体较多，服务面向领域较为广泛（包含电商、零售、机械、汽车等各种生产制造及商贸流通行业），难以形成明确精细的类型划分。从企业类型来看，第三方仓储服务市场主要可分为仅提供第三方仓储服务的企业和自建仓储的生产制造企业，不同类型的仓储服务企业具有不同的竞争优势。

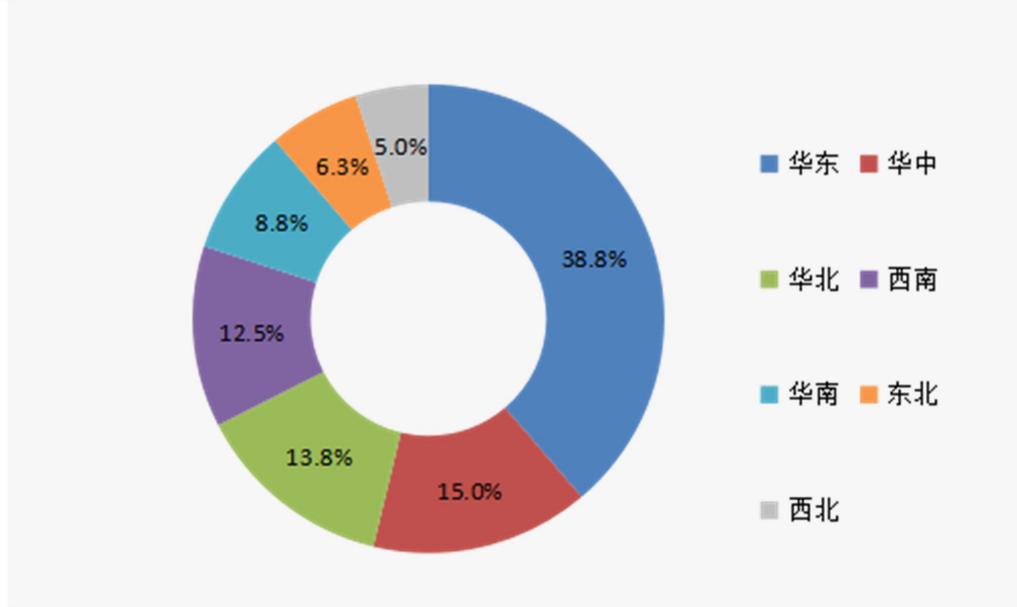
表 10 第三方仓储服务市场竞争优势分析

| 类别                | 业务特征                    | 竞争优势                          | 代表企业                           |
|-------------------|-------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| 第三方仓储服务商          | 仅提供第三方仓储服务              | 仓储业务管理体系较为成熟，服务专业化程度较高，服务质量较高 | 南储仓储                           |
| 生产制造企业自建仓储或下属物流公司 | 在满足自身仓储需求的同时对外提供第三方仓储服务 | 更加了解所在行业的仓储服务需求；对外仓储服务价格较低    | 汽车、医药、烟草等行业中大型国有企业的自建仓储或下属物流公司 |
| 商贸企业自建仓储或下属物流公司   | 在满足自身仓储需求的同时对外提供第三方仓储服务 | 更加了解商贸领域的仓储服务需求；对外仓储服务价格较低    | 以阿里巴巴、京东等为代表的电商企业的自建仓储或下属物流公司  |

资料来源：根据公开资料加工整理

从区域分布来看，基于在地工业产业规模、消费规模、经济活跃程度、交通运输基础设施建设水平、电商经济发展水平、物流服务需求、物流便利程度等多方面因素，我国物流园区建设呈现出明显的区域分布不均匀特征。截至 2021 年 8 月，全国共有 80 个国家级示范物流园区。其中华东地区物流园区入选最多，达到 31 个，占比 38.8%；华中地区共有 12 个物流园区入选，占比 15.0%；华北地区共有 11 个物流园区入选，占比 13.8%。

图 38 截止 2021 年 8 月国家级示范物流园区分布状况



资料来源：根据公开资料加工整理

当前阶段下，高标准仓储设施分布以长三角都市圈、珠三角都市圈、京津冀都市圈为主，其中长三角区域最为密集。预计未来城市布局还是以三大都市圈为主，特别是核心城市周边的二三线城市，如廊坊、东莞、佛山等。另外部分具有人口和经济集聚效应的省会城市也将会有新增供应。

### 5.2.3 快递服务市场竞争格局

受电商加快发展，消费升级、网上购物认可度提升等因素的拉动，近年来，我国快递业务不断发展，并且形成了“多领域渗透、全方位布局”的发展局面，随着行业集中度不断提升，快递市场的竞争将从价格战过渡到服务体验，商家和个体在选择快递时也会根据其成本、服务质量、口碑等多种因素进行考虑。

**市场加速向主要品牌快递企业集聚。**根据国家邮政局公布的快递服务品牌集中度指数CR8（国内快递市场占有率前八位企业的市场占有率总和）来看，2013年至2016年国内快递市场高速发展，市场参与主体数量快速增长，CR8指数呈逐年下降趋势。到2017年由于市场增速明显放缓，大量不具备竞争优势的中小型快递企业逐渐被市场淘汰，行业发展进入整合期，市场集中度逐年升高，至2020年快递行业CR8指数高达82.7%。2021年CR8指数回落至80.5%，表明前八位快递企业占有的市场份额总和有所收缩，但总体规模仍然较大，市场集中程度仍然较高。由于我国快递业的不少企业均采用民营加盟制，都是独立的法人公司，具有自主经营，自我定价权，这三个要素决定了我国快递服务市场的品牌集中度虽然较高，但产业集中度仍然较低。

图 39 2013年-2021年中国快递服务品牌集中度指数运行情况



数据来源：国家邮政局

在不同性质物流业务的促进下，我国国内市场基本形成了对快递企业性质的明确区分，包含外资性质、国家性质、民用快递、电商自营快递和同城快递 5 大类。在互联网经济及电商业务发展的促进下，以中通、圆通、申通、韵达和顺丰等服务于电子商务的民用快递企业发展迅速，竞争相对激烈。值得注意的是，中国邮政在经过一系列调整后于 2021 年 6 月宣布全面进入快递服务市场。可以预见，中国邮政作为巨型国有企业，凭借其强大的运力基础将迅速在行业内打开市场份额，与“四通一达”、京东物流、顺丰物流等民营企业巨头形成有效竞争，进一步激发市场活力。

表 11 快递行业阵营格局

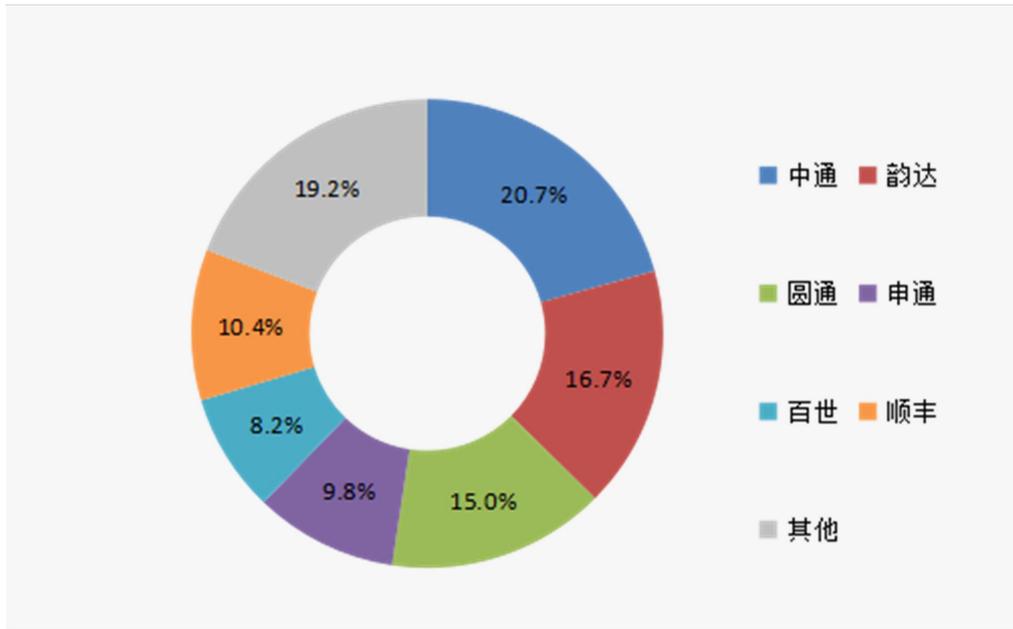
| 快递业性质  | 代表企业   |
|--------|--|
| 国家性质   | 中国邮政（EMS）、民航快递（CAE）、<br>中铁快运（CRE）              |
| 民营性质   | 中通、圆通、申通、百世、韵达、顺丰                              |
| 外资性质   | 敦豪（DHL）、天地快运（TNT）、联合<br>包裹（UPS）、<br>高保物流（GLEX） |
| 电商自营快递 | 京东快递、菜鸟物流、苏宁物流                                 |
| 同城快递   | 闪送、蜂鸟、快先森、UU跑腿、点我达<br>、达达快送                    |

资料来源：根据公开资料加工整理

此外，还有部分向快递业渗透的快运公司，如德邦、天地华宇等。从分类中可以看出，各企业阵营都以电子商务平台的庞大市场作为其业务核心，电商行业的未来发展趋势也是快递行业格局变化的最重要变量。

民营快递“四通一达”市场占率升降不一，顺丰有所降低。近年来，我国快递行业总体上呈现出快递量和收入持续提升的景气态势。从几大民营快递企业市场占有率来看，截至2021年上半年，中通快递持续领跑，市场占有率为20.7%，较上年同期提高0.1个百分点；韵达市场占有率为16.7%，较上年同期提高0.1个百分点；圆通市场占有率为15.0%，较上年同期提高0.4个百分点；申通市场占有率9.8%，较上年同期降低0.6个百分点；百世市场占有率为8.2%，较上年同期降低2.4个百分点；顺丰市场占有率为10.4%，较上年同期降低0.4个百分点。

图 40 2021 年上半年我国民营快递代表企业市场占有率水平



数据来源：国家邮政局

依据不同的服务平台、服务方向和服务质量对国内快递企业进行对比分析，可以发现，现阶段在我国电子商务快速发展的促进下，“四通一达”（中通、圆通、申通、百世、韵达）民营快递公司以低成本、高流通量的模式在电商快递运输领域占有重要的行业地位。而百世快递市场占有率逐年下降，有退出行业第一梯队的趋势。以顺丰等具有网络规模优势的快递企业，在行业竞争中具有一定优势。依托本公司电商企业自营快递运输的京东前期在高投入的积累下得到迅速发展。总体来看，未来我国快递市场将向安全、便捷、高质量的竞争方向发展。

### 5.3 重点企业竞争力分析

从我国物流行业各子行业中，选取中远海运控股股份有限公司、上海交运集团股份有限公司、中储发展股份有限公司和圆通速递有限公司这四个较为典型和具有代表性的行业头部企业，作为重点企业进行分析。

#### 5.3.1 中远海运控股股份有限公司

##### 5.3.1.1 企业简介

中远海控控股股份有限公司（以下简称“公司”或“中远海控”）是中国远洋运输（集团）总公司（全球第二大综合性航运公司）的上市旗舰和资本平台，目前已成为全球领先的航运与物流供货商。目前拥有：中远海控集装箱运输有限公司（简称“中远海控集运”）100%权益；中远海控港口有限公司约 43.9%权益。

中远海控主要通过全资子公司中远海运集运和间接控股子公司东方海外国际，经营国

际、国内海上集装箱运输服务及相关业务。截至 2020 年，共经营 278 条国际航线（含国际支线）、54 条中国沿海航线及 80 条珠江三角洲和长江支线，所经营的船队在全球约 105 个国家和地区的 352 个港口均有挂靠。

中远海控通过自营集装箱船队，开展以集装箱为载体的货物运输及相关业务。公司聚焦高质量发展、突破性发展、一体化发展，致力于深化协同融合，强化提质增效，推动数字化转型升级，不断提升为客户创造价值的能力。

中远海控充分发挥双品牌协同优势，积极推动全球化战略，全球综合竞争实力稳步提升。截至 2020 年，中远海控旗下自营集装箱船队运力超过 307 万标准箱。Alphaliner 数据显示，2020 年集装箱船队规模排名稳居世界第三。

### 5.3.1.2 经营情况

2021 年上半年，世界经济逐步复苏，但呈现出显著的分化和不均衡态势。全球物流供应链受到港口拥堵、集装箱短缺、内陆运输迟滞等多重因素的挑战和冲击，集装箱航运市场供求关系趋紧，主要航线运价面临上升压力。2021 年 1-6 月份，中国出口集装箱运价综合指数（CCFI）均值为 2066.64 点，与上一年同期相比增长 133.86%，与 2020 年下半年相比增长 92.44%。2021 年 1 至 6 月，公司实现归属于上市公司股东的净利润约为 370.98 亿元，实现归属于上市公司股东扣除非经常性损益后的净利润 370.2 亿元，同比增长 4,096.43%。其中，集装箱航运业务板块收入达到 1,364.38 亿元，同比增长 90.59%，码头业务板块收入达到 37.17 亿元，同比增长 15.28%。

表 12 2021 年上半年中远海控控股股份有限公司主要财务数据

| 主要会计数据        | 2021 年上半年（亿元） | 上年同期（亿元） | 同比增减（%） |
|---------------|---------------|----------|---------|
| 营业收入          | 1392.64       | 740.53   | 88.1    |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 370.98        | 11.37    | 3162.3  |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 638.88        | 114.38   | 458.6   |
|               | 2021 年上半年（亿元） | 上年度末（亿元） | 同比增减（%） |
| 归属于上市公司股东的净资产 | 807.11        | 439.14   | 83.8    |
| 总资产           | 3239.53       | 2719.26  | -0.3    |

数据来源：中远海控控股股份有限公司 2021 年半年度报告

2021 年上半年，中远海控充分发挥产业链经营优势，持续优化全球运力资源配置，通过租入船舶、开辟专班等举措，合理调整运力投入比例，全力缓解集装箱运输市场供需矛盾。截至 2021 年 6 月底，公司投入运力较去年同期增长 3.7%。其中，跨太平洋航线、亚欧航线运力同比增幅分别达到 12%和 13%。此外，公司通过内外贸运力联动、外贸航线运力优化配置，实现了运力和舱位的运营效率最大化。2021 年上半年，公司双品牌船队携手海洋联盟各成员，正式推出 DAY5 产品，涉及联盟 40 条航线、412 万 TEU 运力，航线覆盖面、交付时效得到进一步提升，取得了良好的市场反响。面对市场运输需求激增、集装箱物流供应链不

畅等多重因素叠加影响，公司努力创新打造与客户需求相契合的运输服务模式。2021 年上半年，公司通过加强空箱调运、提升集装箱周转效率、向市场投放新箱等举措，有效缓解客户用箱问题，集装箱保有量比 2020 年底增长 7.2%；公司还在欧线、墨西哥线、澳新线等主干航线相继推出 12 班中小直客专班，为广大客户解决了燃眉之急，在助力国家“六稳、六保”的同时，赢得了客户普遍好评。公司积极打造陆海一体化运营模式，继续为客户提供可靠的出运渠道和有力的服务保障。2021 年上半年，公司中欧铁路班列、西部陆海新通道、中欧陆海快线箱量规模快速增长，同比增幅分别达到 54%、79%、20%。

2021 年上半年，在全球疫情等多重因素叠加影响下，公司致力于为全球客户构建更加稳定的供应链体系，通过充分发挥旗下“中远海控集运”与“东方海外货柜”双品牌船队协同与规模优势，在持续优化全球航线网络布局的同时，加大了全球运力投入与灵活调配力度。2021 年 6 月，公司双品牌集装箱船队完成货运量 1,384.09 万标准箱，同比上升 16.84%。其中，中远海控集运完成货运量 991.41 万标准箱，同比上升 15.83%；东方海外货柜完成货运量 392.68 万标准箱，同比上升 19.48%。中远海控港口完成总吞吐量 6,271.07 万标准箱，同比上升 8.81%。集装箱航运业务方面，公司积极响应国家“一带一路”倡议、把握 RCEP 协定机遇，主动强化东南亚、南亚、拉美、非洲等新兴市场、区域市场和第三国市场的资源配置。上半年，公司双品牌实现在新兴市场的箱量同比增幅达 24%，第三国市场箱量占外贸总箱量的比例达 38%。码头业务方面，公司旗下中远海控港口作为全球领先的港口运营商，持续深化“精益运营”理念，不断提升码头运营质量和服务水平。依托公司双品牌船队与海洋联盟成员货量支持，上半年，西班牙码头、比利时泽布吕赫码头、厦门远海码头等吞吐量显著提升，公司港航业务板块协同优势进一步增强。

### 5.3.1.3 后续发展战略

中远海控作为专注于发展集装箱航运服务供应链的上市平台，集中了集装箱航运及码头运营管理两大板块优势资源，且具备显著的规模优势。中远海控坚持以全球化眼光和国际化思维，主动顺应全球产业链、价值链的调整，持续优化全球布局，抢占全球经济新增长极，不断提升公司的盈利能力。**集运业务方面**，深挖资源整合协同优势，持续增强双品牌竞争合力，不断开创全球化发展新局面。截止 2020 年，中远海控设有覆盖全球的集装箱航运销售、服务网点近 700 个，共经营 291 条国际航线（含国际支线）、54 条中国沿海航线及 80 条珠江三角洲和长江支线，所经营的船队在全球约 100 个国家和地区的 329 个港口均有挂靠。2021 年，海洋联盟正式推出 DAY5 航线产品，涉及联盟 40 条航线、329 艘船舶、412 万 TEU，航线覆盖面、交付时效进一步提升，中远海控传统干线市场优势得到进一步巩固，并取得了良好的市场反响。同时，中远海控继续坚持全球化均衡布局，新兴市场、第三国市场和区域市场得到有力拓展，中远海控正朝着承运全球目标大步迈进。**港口业务方面**，持续推进码头业务成长和全球化布局，不断优化全球码头组合，提升港口管理和营运效率。截至 2020 年，中远海控旗下中远海控港口在全球 36 个港口投资 45 个码头，共营运 357 个泊位，包括 210

个集装箱泊位，总目标年处理能力达 1.36 亿标准箱，码头网络遍及中国沿海五大港口群、欧洲、南美洲、中东、东南亚及地中海等。

### 5.3.2 上海交运集团股份有限公司

#### 5.3.2.1 企业简介

上海交运集团股份有限公司（以下简称“公司”或“交运股份”）成立于 1993 年 9 月 24 日，公司的主营业务是现代物流业、客运旅游业、汽车零部件制造业和汽车后服务业。公司货运业务主要是承接各类化学危险物品运输，城市便捷货运出租等。省际客运业务主要是由高速客运公司以及以恒丰路客运站、东大名路客运站、申东客运站等站公司组成，经营上海至全国几十个城市的高速客运班线和公路快件运输。公司的汽车零部件制造主要由轿车精冲及复杂型面金属结构件、轿车车身冲压件和轿车动力系统部分零部件总成三大系列构成，公司是上海通用、上海大众、一汽大众等国内一流整车厂商的主要供货商之一。

道路货运与物流服务方面，公司是全国道路货物运输一级企业，与国内外各类专业物流企业开展紧密合作，物流运作网络覆盖广泛，运输能力和运营范围基本实现全国通达无障碍。公司持续推进与大集团、大客户、大企业联手发展战略，进一步优化了道路货运与物流业务结构，大力发展冷链物流、医药物流、城市配送、汽车物流、贸易物流等新兴重点物流业态。

道路客运与旅游服务方面，公司是全国道路旅客运输一级企业，拥有各类中高档大客车 600 余辆，核准长途客运线路 500 余条，线路辐射 16 个省市。形成以上海长途客运东站、上海长途客运西站、上海长途客运南站和上海长途客运北站为中心向四周延伸的客运站点网。长途客运车辆逐步向节能型、智能型、豪华舒适型发展，不断满足乘客日益增长的多元化出行需求。

乘用车销售与汽车后服务方面，公司是汽车维修行业一类企业，拥有奥迪、沃尔沃、一汽大众等知名品牌 4S 服务店，以及专业汽车修理厂、维修网点，形成了具有汽车销售、车饰、维修、保养技术咨询、汽车俱乐部、培训服务、质量检测、汽车配件零售批发功能的专业化、特色化的经营网络，是上海地区著名的以乘用车销售和汽车维修为主的汽车后服务经销商。

汽车零部件制造与销售服务方面，公司拥有二十多年的汽车零部件开发和制造经验，是国内最早参与轿车零部件本地化生产的企业；拥有上海地区中山南二路、金桥、川沙、白鹤、安亭和山东烟台、辽宁沈阳、湖北武汉、湖南长沙等生产基地；拥有众多技术性能先进的制造设备，专业从事汽车动力总成关键部件、车身及车身附件总成、汽车座椅骨架、汽车座椅调角器和高速列车座椅骨架的制造和研发，在行业内具有较大影响力，为上海通用、上海大众、一汽大众等国内外知名品牌汽车制造商提供专业配套服务。

### 5.3.2.2 经营情况

公司在 2020 年内因新冠疫情影响，经营业绩受到重大冲击，此后随着疫情得到有效控制，整体运营正在逐渐恢复。2021 年上半年各板块总体经济运营呈现出止跌回稳的态势。2021 年上半年，公司继续做好改革后半篇文章，突出重点、明确目标，稳步推进各项改革工作，面对疫情常态化防控要求，公司立足主业高质量发展要求，提升发展能级。2021 年上半年，公司实现营业收入为 39.39 亿元，实现归属于母公司股东的净利润为 1433.30 万元。

表 13 2021 年上半年上海交运集团股份有限公司主要财务数据

| 主要会计数据        | 2021 年上半年（万元） | 上年同期（万元）  | 同比增减（%） |
|---------------|---------------|-----------|---------|
| 营业收入          | 393878.09     | 325434.29 | 21.0    |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 1433.30       | -15776.78 | 109.1   |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 12316.31      | 11123.76  | 10.7    |
|               | 2021 年上半年（万元） | 上年度末（万元）  | 同比增减（%） |
| 归属于上市公司股东的净资产 | 55940.34      | 559281.88 | 0.02    |
| 总资产           | 865683.71     | 835733.66 | 3.58    |

数据来源：上海交运集团股份有限公司 2021 年半年度报告

**道路货运与物流服务方面**，公司完成上海交运（西南）城市物流综合体项目竣工验收，继续做好医药物流、制造业物流、工程物流等重点业务推进。围绕宝钢 BPO、湛江 B00 等重点项目，加强车辆装备投入，优化湛江三高炉生产运力配置，克服冷链城配业务结构调整影响，巩固制造业仓储物流项目，推动享运共配城市物流服务平台运作。

**道路客运与旅游服务方面**，公司开展了交运巴士转型发展课题研究，完善客站改建升级建设方案。全力做好花博会服务保障，落实 2 条花博会客运专线，加强营运服务管理。结合客流实际，优化公车线路，有序做好合作经营车辆退出，拓展城际租赁业务，探索游运结合产品。

**汽车零部件制造与销售服务方面**，公司主动出击拓展市场，加强新项目跟踪和实施，推进张桥、中山南二路等基地搬迁调整。发挥改革委员会作用，有效识别潜在风险，完善内部物流布局规划调整，加强物流收发料管理，强化存货管理考核机制，优化产品工艺，提高材料利用率。

**乘用车销售与汽车后服务方面**，公司推动汽车后服务品牌与资源调整，减亏损、拓市场，推进合作品牌升级，实施交运起申车间改造、展厅升级等项目，强化管理力度，提升新车直销率，积极做好“五五购物节”市场拓展。

### 5.3.2.3 后续发展战略

从交运股份 2021 年上半年经济运行情况看，其传统业务仍占较大比重，主业抗风险能力不强，转型中仍面临着一些困难；同时，新冠肺炎疫情输入风险加大，防疫压力持续增加，

对交运股份业务经营也带来一定影响。下阶段，交运股份将聚焦主业发展重点，持续用力，狠抓落实，提升公司竞争力和影响力。交运股份将在汽车、物流等主业板块推动流程再造和业务创新，延伸产业链、价值链，促进相关业务板块市场合作、资源共享、创新融合，实现联动发展。交运股份将进一步严格落实疫情防控主体责任，持续做好疫情防控工作。

**持续抓好信息化建设。**健全公司网络安全管理体系，拓展数字化转型，继续做好道路客运自助售票机系统集中化部署，推进实施道路货运营运输车辆车载设备更积极推动企业技术中心建设。加快物流企业“综合信息集成管理平台”建设，推进湛江 B00 项目技术中心各项工作，持续深化“智慧长途”客运服务云平台，有序推进汽车零部件产品试验室建设，提高新产品样件开发和试验认证能力。

**协同推进企业信息化发展。**“享运共配城市物流服务平台”上线运行，提升城市配送智能化服务水平。道路客运新网售平台上线，智能视频监控车载一体机设备安装完成。汽车销售企业完成“微信端线上营销服务平台”项目一期工作。

**加快推进科技项目建设。**交运日红“综合信息集成管理平台”，汽修公司“交运汽车会员管理系统”，“交运制造采购管理平台”等项目建设有序推进。编制企业数字化转型三年行动计划，明确企业数字化转型行动目标和抓手项目。

**强化人力资源管理。**稳妥推进经理层成员任期制和契约化管理工作，落实年度人才目标，做好各类人才招聘和引进。加强员工教育培训，做好高技能人才申报，打造骨干人才队伍。进一步完善收入管理，优化考核激励机制。落实骐骥计划，通过校园、网络、社招等多渠道做好人才招聘。完成教育培训中心分中心建立，加强专业培训，提高业务能力。

### 5.3.3 中储发展股份有限公司

#### 5.3.3.1 企业简介

中储发展股份有限公司（以下简称“公司”或“中储股份”）的控股股东为国务院国资委监管的大型中央企业中国诚通控股集团有限公司所属的中国物资储运总公司，第二大股东为全球领先的物流和工业地产商普洛斯。中储发展股份有限公司是以综合物流、物流贸易、金融物流以及物流地产等为主营业务，同时兼具物流技术、电子商务、融资贷款等服务功能的全国性大型现代综合物流企业。

公司自 1996 年成立以来，已发展成为实体网络覆盖亚洲、欧洲、美洲等世界主要经济区域；在国内 20 多个省、直辖市和自治区投资运营了物流园区；已形成了立足中国，服务全球的仓储物流服务能力，能够为中外企业的全球化经营提供物流支持。公司旗下物流园区、物流中心总占地面积约 1000 万平方米，其中露天堆场约 300 万平方米，库房约 300 万平方米，铁路专用线 57 条，具备公铁、公水联运功能。公司根据市场需求，持续完善、升级基础设施，能够提供各类物资商品仓储、运输、线上与线下交易、信息发布以及工商税务、餐

饮住宿等服务。

公司所属细分行业为仓储物流行业，与中国物流与采购联合会于 2014 年底联合建立了中国仓储指数，于 2016 年 1 月 6 日起由中国物流与采购联合会正式公开发布。

### 5.3.3.2 经营情况

2021 年上半年，中储股份深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想、十九届四中、五中全会精神，全面开展党史学习教育，贯彻落实党中央、国务院国企改革三年行动重大决策部署。按照诚通集团和公司工作会议精神，严格落实疫情防控措施，拓展供应链各产品线和中储智运业务，推进供应链平台建设，加快实体网络布局，夯实基础管理。2021 年上半年，公司实现营业收入 3,312,639.92 万元，比上年同期增长 69.00%；发生营业成本 3,225,313.54 万元，比上年同期增长 69.58%。实现归属于上市公司股东净利润 14,809.48 万元，比上年同期增长 21.19%，归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 14,079.18 万元，比上年同期增长 43.22%。2021 年上半年，公司实现主营业务收入 3,309,198.50 万元，同比增长 69.07%。其中，仓储业务收入 40,872.64 万元，同比增加 31.89%；进出库收入 28,246.17 万元，同比增加 8.91%；配送运输业务收入 1,176,268.55 万元，同比增长 43.60%；集装箱业务收入 4,451.34 万元，同比减少 17.59%；现货市场收入 10,035.44 万元，同比增加 36.05%；国际货代收入 118,158.27 万元，同比增加 114.13%，商品流通业务收入 1,917,602.51 万元，同比增长 91.46%。

表 14 2021 年上半年中储发展股份有限公司主要财务数据

| 主要会计数据        | 2021年上半年(万元) | 上年同期(万元)  | 同比增减(%) |
|---------------|--------------|-----------|---------|
| 营业收入          | 3312639.9    | 1960187.2 | 69.0    |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 14809.5      | 12220.1   | 21.2    |
| 经营活动产生的现金流量净额 | -111222.9    | -144650.9 | 不适用     |
|               | 2021年上半年(万元) | 上年度末(万元)  | 同比增减(%) |
| 归属于上市公司股东的净资产 | 1187129.1    | 1172586.7 | 1.2     |
| 总资产           | 2451662.6    | 2114279.9 | 16.0    |

数据来源：中储发展股份有限公司 2021 年半年度报告

**钢铁板块业务方面**，中储股份西安分公司提升中储钢超供应链一体化服务平台影响力。一是强化资源开发力度，平台资源快速聚集。二是着力提升工业材业务占比，上半年工业材销售 25.7 万吨，增幅 86%。三是拓展异地网络布局，中储钢超业务已在十四个城市开展，上半年新增重庆、郑州、格尔木办事处。四是加强开展直发业务，西安区域 1-6 月，直发宏达建材 7.5 万吨，形成了新的业务增长点。

中储股份大连分公司持续完善钢材市场经营。依托“物流运力交易共享平台”与“网络货运平台”，构建全程高效协同可追溯的第三方“供应链公共服务平台”，为客户提供网络货运、托盘租赁、供应链金融以及数据服务。上半年，钢材吞吐量 70.6 万吨，入驻客户 150 余家，钢材库存份额占据整个大连地区市场 80%左右。

中储股份无锡物流中心持续坚持大客户战略。深挖供应链客户潜力，优化定制业务流程，提供放心、省心、贴心服务，增强客户粘性。上半年，太钢到达物资约 70 万吨，较去年同期增加 15.3 万吨，持续开发仓配一体化项目，通过业务增值赋能，上半年，累计为太钢运输卷板 9.5 万吨。

中储南京物流有限公司加大物流业务开发力度。上半年，物流业务实现吞吐量 181 万吨，其中 3 月吞吐量 39.6 万吨，创历史新高。

**有色板块业务方面**，中储股份无锡物流中心精准营销引货源。梳理铝锭到货客户的客户结构及货源流向，因势利导，争取货源，不断提高客户到货比例，上半年，完成铝锭入库 62 万吨。中国诚通商品贸易有限公司业务规模有效增长，通过为客户提供保价、点价等服务，加大销售力度，全力以赴稳定区域市场，同时持续加强与大型企业的合作，上半年累计开发新用户 105 家，实现销售 1.8 万吨，总体经营规模较上年同期增长 22%。截至目前，“中储易有色”平台供应链管理系统已完成系统调研和设计阶段工作，11 个功能模块已完成 1-7 模块的研发，并完成已开发模块的现场培训工作。

**塑化板块业务方面**，青州中储物流有限公司加强货源开发，抓好主业创收。积极开发新货源，巩固和发展与中石油等集团大客户的战略合作关系，上半年塑化吞吐量 61.7 万吨，橡胶吞吐量 5.7 万吨。中储股份青岛分公司橡塑业务保持良好发展态势。面对库容紧张的压力，最大限度调整仓容结构满足客户的仓储需求，新增青岛保税区近 1 万平方米独门独院输出管理库，上半年塑化吞吐量 58.8 万吨，橡胶吞吐量 8.4 万吨。咸阳物流中心继续围绕橡胶、塑化产品线开展供应链业务，中标中石油西北化工销售分公司西安地区仓储保管项目，并围绕该核心客户的上下游开展供应链业务，与其上下游 17 家橡塑类客户建立合作关系，上半年橡塑吞吐量 6 万吨，橡塑业务在陕西地区的影响力进一步增强。中储京科“货兑宝”平台自上线以来，累计完成有效注册认证企业 291 家。上半年，完成有效注册认证企业 151 家，其中贸易企业 130 家，生产企业 8 家，仓储企业 6 家，金融企业 7 家；完成上线仓库 7 家，面积 82 万平方米，上线产品有塑化、橡胶和钢铁三个品类，并且青岛和胶州仓库完成了塑料和钢铁客户的金融试单。5 月，“货兑宝”平台与中国农业银行物联网系统实现对接，“货兑宝”平台的物联网系统成为农业银行首个完成系统对接的物联网平台；中储京科报送的“货兑宝平台数字化区块链电子仓单应用”业务方案，荣获 2021 年度供应链金融创新应用优秀案例；6 月，中储京科荣获“中国产业区块链企业 50 强”。

**中储智运方面**，中储智运业务持续发展。2021 年上半年，中储智运共实现营业收入 125.44 亿元，同比增长 51.04%；总成交吨位 12917 万吨，同比增长 46.74%；总成交单数 329 万单，同比增长 41.84%；新增高级会员 19.21 万个；新增货主 3021 家。

**期货交割方面**，中储股份无锡物流中心期货交割呈亮点，上半年期货业务交割 15.2 万吨，其中铝锭 3.6 万吨，铅锭 3.7 万吨，铜 2 万吨，不锈钢 5.9 万吨。中储南京物流有限公

司大力发展铁合金期货交割业务，上半年铁合金到货 5.39 万吨，注册仓单 4.3 万吨，同比增加 0.65 万吨，库容一直保持在满仓状态。中储股份新港分公司建立起稳定的铁合金现货仓储货源，上半年铁合金注册仓单 3.14 万吨，期、现货吞吐量 4.57 万吨，均超去年同期水平。向郑交所申请调增硅铁和锰硅两个品种库容至 2.5 万吨。公司作为上期所合作历史最悠久的交割仓库运营商，专业能力受到上期所的高度认可，于 4 月 1 日获批成为上期所唯一一家仓储公司会员。

**海外业务方面**，近两年，受新冠疫情及“逆全球化”思潮影响，国际物流、人员往来受限，全球供应链受阻，市场环境不确定不稳定性增强，为 HB 公司经营带来不利影响，造成连续亏损。公司对 HB 公司的扭亏工作高度重视，纳入到重点亏损子企业范畴专项治理。今年以来，公司持续跟踪督促 HB 扭亏方案执行。推动跨区域营销、结构调整，发展精矿业务，改变仓库租约形式，退出低利用率仓库，合并仓储空间，优化固定成本，增强抗风险能力与综合竞争力。HB 中国公司的综合竞争力大幅提升。HB 中国公司 2021 年 2 月获得上期所 INE 国际铜期货指定交割仓库资格，核定库容 3 万吨，并于 3 月份迎来首次交割。新的业务资格意味着在中国保税区内，HB 中国公司的业务功能从大宗商品保税现货存储，进一步拓展至保税期货交割。同时，以 INE 国际铜作为重点突破品种，针对不同需求的市场参与者，集合“中储-HB”双品牌功能优势，为客户串联起境内/境外、保税/非保税业务联动，真正打通境内、境外双向物流通道。截至 6 月末，HB 中国公司 INE 国际铜仓单注册量 8449 吨，占总注册量的 28.6。

### 5.3.3.3 后续发展战略

**大宗供应链方面**，中储控股将持续加快钢超市网点布局，依托物流功能优势，拓展全国供应链服务网络。持续完善商业模式，营造服务环境，培育交易市场氛围；深入研究加工客户产业链条，借助交易、仓储、加工、公铁联运综合优势，以点到面逐步扩展服务内容；形成服务钢厂的一体化运作方案。抓住洛阳、衡阳等城市建设和区位变化，加快钢材市场建设；围绕市场需求，以轻资产方式加快业务布局。深化与上游铝厂合作，围绕目标客户，加大营销力度；充分了解终端、次终端需求，采取措施提升下游客户接货能力；关注货主动态、地域价格差，发挥综合优势，引导货源投放。

**中储智运方面**，中储控股将继续做好煤炭、水泥等重点产业，央企、大型国有企业以及生态圈产品的市场营销；顺应双循环新格局趋势，利用两个市场两种资源，发挥平台聚集优势，拓展多式联运；丰富技术输出方式，满足不同客户平台需求；发挥大区作用，挖掘潜在优质合作方，建设服务站网点，布局业务薄弱区域。提高营销人员综合能力、中后台衔接能力，通过服务模式与制度改善，激发营销团队积极性。加大技术研发投入，围绕数字物流、供应链基础设施和解决方案迭代升级系统，探索建设供应链管理平台；广泛吸纳优秀科技人才，打造核心研发团队；加强 AI 算法、物联网 IOT、区块链等前瞻技术研究应用，以前瞻技术研究基地为目标，推进上海全国研发中心建设。

**期货交割方面**，中储控股将继续巩固与三大期交所的合作关系；跟踪设库、期货品种上市进度，积极扩展和争取交割库数量、库容以及新交割品种；加强工作对接，以优质服务服务三大客户。配合上期所推进海外设库进程。狠抓 HB 公司亏损治理，落实重点措施；高度关注国外疫情风险以及地缘政治、经贸政策变化对 HB 公司经营的影响，及时调整策略。

**消费品物流方面**，在现有基础上，中储控股将继续结合市场结构和发展前景，遴选细分领域，有意识培育，逐步形成中储消费品物流的差异化优势。搭建网仓客户服务和信息处理平台，加快线上线下全渠道信息平台建设。借助现有合作项目，延伸服务链条，逐步建立起专业化的团队、运营能力和可复制的业务模式。加强大客户、仓配一体化客户开发力度，提高业务质量和盈利水平。总结智能云仓经验，提高机械化、自动化水平。

除此之外，中储控股将**坚持需求导向，全力以赴推进平台建设**。推进钢超市仓储管理软件及网仓系统研发，推广“中储钢超”线上零售功能，提高平台销售规模。加快铝平台云仓系统推广和智慧网络构建，广泛吸引平台参与企业，实现仓储资源互联互通，凝聚合力扩大仓储规模。启动易有色平台项目，先期研发供应链管控体系与风险管理体系，实现对资金、票据、货物、定价等的即时数据采集、分析，与业务审批流程和财务系统集成。扩大塑化仓储管理系统覆盖范围，探索自建基于 CFCA 的 RA 业务体系。**紧盯目标，开展项目投资与建设**，做好铁西物流基地项目前期，洛阳商业地块、南京滨江 E 库开工建设，以及洛阳综合物流产业园、中储恒科物联网系统有限公司称重物联网产业园、中储郑州物流有限公司物流及物联网示范项目、中国储运（郑州）物流产业园项目、中储河南巩义物流基地项目、河北中储石家庄物流中心、中储山西综合物流园项目、中储辽宁物流产业园项目等项目管控，新港分公司港口仓储分拨中心、西部国际钢铁物流基地项目的收尾工。

### 5.3.4 圆通速递有限公司

#### 5.3.4.1 企业简介

圆通速递股份有限公司（以下简称“公司”或“圆通速递”）创建于 2000 年 5 月 28 日，经过十六年的发展，已成为一家集速递、航空、电子商务等业务为一体的大型企业集团，形成了集团化、网络化、规模化、品牌化经营的新格局，为客户提供一站式服务。2010 年底，成立上海圆通蛟龙投资发展（集团）有限公司，标志着圆通向集团化迈出了更加坚实的一步。

公司是国内领先的综合性快递物流运营商，以快递服务为核心，围绕客户需求提供代收货款、仓配一体等物流延伸服务。公司以自营的枢纽转运中心和扁平的终端加盟网络为基础，积极拓展末端网点、优化网络建设，不断提升网络覆盖广度和密度、提高时效水平、提升服务质量，为客户提供最具性价比的快递服务。截至 2021 年上半年，公司快递服务网络覆盖全国 31 个省、自治区和直辖市，地级以上城市已基本实现全覆盖，县级以上城市覆盖率达 97.33%，乡镇、村组区域快递服务网络拓展良好；截至 2021 年上半年，公司加盟商数量 4,936

家，末端网点 34,490 个；公司在全国范围拥有自营枢纽转运中心 75 个；公司全网干线运输车辆超 6,000 辆，其中自有干线运输车辆 4,033 辆，自有航空机队数量 10 架；2021 年 6 月，公司抢抓国际业务发展机遇，持续深化国际化发展战略，国际货物运输代理业务相对稳定，公司不断加强国际快递业务和货物运输代理业务间的互补与协同，通过自建或合作等方式积极拓展全球快递服务网络；同时，公司发挥自有航空优势，加快海外航线网络覆盖，积极引进中大型、长航程全货机，深度拓展自有航空的商业化运营，并加强圆通速递国际与圆通航空的联动与协同，梳理、优化和升级跨境物流产品与服务链路，打造更为全面高效的关务能力，深度参与全球供应链建设，国际综合服务能力逐步提升。

### 5.3.4.2 经营情况

2021 年上半年，公司坚持以客户体验为中心，坚定深耕快递主业，紧密围绕行业发展和市场需求，持续推进全面数字化转型，深化落实服务质量战略，加大核心资源投入，聚焦深化成本管控，打造差异化产品与服务体系，业务发展稳健良好。2021 年上半年公司业务完成量 74.11 亿件，同比增长 50.14%，占全国快递服务企业业务量的 15.01%，较 2020 年同期提升 0.44 个百分点，市场占有率稳步提升；2021 年上半年公司实现营业收入 194.95 亿元，较 2020 年同期增长 33.70%；2021 年上半年公司实现归属于母公司股东净利润 6.46 亿元。2021 年 6 月，公司运用数字化管理工具，深化服务质量战略定位，不断提升精细化管理水平，加盟网络稳定拓展，服务质量持续向好，快递业务客户投诉率明显下降；同时，公司积极参与和践行全球供应链建设，稳步拓展全球快递综合服务网络，强化自有航空等优势资源，并加快自有航空和国际货代、快递业务的融合互补，综合服务能力持续提升。

表 15 2021 年上半年圆通速递股份有限公司主要财务数据

| 主要会计数据        | 2021 年上半年 (万元) | 上年同期 (万元) | 同比增减 (%) |
|---------------|----------------|-----------|----------|
| 营业收入          | 1949503.0      | 1458100.3 | 33.7     |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 64562.3        | 97090.1   | -33.5    |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 85721.8        | 122968.0  | -30.3    |
|               | 2021 年上半年 (万元) | 上年度末 (万元) | 同比增减 (%) |
| 归属于上市公司股东的净资产 | 1730560.9      | 1712949.4 | 1.0      |
| 总资产           | 2777102.4      | 2642915.2 | 5.1      |

数据来源：圆通速递股份有限公司 2021 年半年度报告

2021 年上半年，公司深入攻坚快件服务全链路时效管理，首先持续完善覆盖总部、省管理区、转运中心等快件时效组织保障体系，将全程时长细分为揽派时长、转运时长等，划清各业务环节及主体责任，进一步细化绩效考核指标；其次，公司借助数字化工具加强部分快递服务产品的精准分析和管控，并增强对转运中心和末端网点的管控能力，智能分析揽派时长，集中改善转运、签收环节影响时效的各项因素，提升末端网点揽派时效。同时，公司实时动态调整中转路由，减少中转次数，并构建覆盖全网车辆、驾驶员的监控系统，提升干线运输时效，实现干线运输车辆到达和转运中心操作有效、准点衔接，公司全面、精准监

控转运中心分拣、装卸等环节，减少快件中转停留时间。截至报告期末，公司揽派、转运时长持续下降，全程时长较去年同期缩短近 4 小时。

2021 年上半年，公司强化全面数字化转型赋能产品升级，提升客户粘性。首先，公司深度挖掘市场差异化需求，在现有网络和产品体系下，推进部分时效精准的快递产品市场拓展，完善客户分层、产品升级，逐步建立差异化、多元化的客户层级与产品体系，精准匹配客户日益多元的快递产品与服务需求，增强公司议价能力，促进市场深度拓展。其次，公司深化、完善市场营销各项举措，实施精准营销，并持续向合作伙伴和其上游客户推广客户管家应用，通过其为客户提供面单打印、一键发货、订单跟踪、快件查询、质量监控、货物渠道、店铺运营、快件流向和产品结构等物流、商业全场景一站式服务，提升了客户运营管理效率和快递物流服务体验，增强客户粘性。截至 2021 年 6 月底，客户管家已覆盖淘宝、天猫、拼多多、蘑菇街、微店、国美在线等多个电商平台的商家客户，日活跃用户稳定增加。同时，公司依托全网现有加盟网络、转运中心的场地、仓库等优势资源，逐步打造数据驱动的仓配一体平台，积极开拓仓配业务；公司全面对接第三方平台、拓展直播带货等新兴市场，鼓励和促进末端网点、终端门店多元赋能，转化商业流量为快件增量，积极拓展消费者零散件和逆向物流市场，引入快件增量。公司不断完善“圆通速递”微信公众号和小程序，便利客户快捷下单，并配套派前电联、预约寄件和专属客服等举措，增强散单揽派服务能力，提升个人客户服务感知，增强客户粘性。

2021 年上半年，公司持续加大转运中心、自动化设备、自有运输车辆等基础设施的建设和投入，网络核心资产掌控力和综合服务能力进一步增强。截至 2021 年 6 月底，公司共拥有自营枢纽转运中心 75 个。2021 年 6 月，公司完成北京、青岛、武汉、新余、宁波、海口等多个枢纽转运中心的改造、扩建计划，为进一步优化路由、提升快件时效与服务质量等奠定了坚实基础。公司在转运中心、城配中心等加大自动化分拣设备等先进设备布局，并试点、推广机械臂等设备，实现无人供包、无人拉包，分拣操作效率大幅提升，对人工的依赖逐步降低。截至 2021 年 6 月末，公司在转运中心、城配中心等共布局完成自动化分拣设备 140 套。2021 年 6 月，公司持续加大自有干线运输车辆购置，提升甩挂车辆、大型运输车辆比例，夯实公司自有运能基础，并强化车辆创新管理模式，加强运输车辆精细化管控。截至 2021 年 6 月末，公司自有干线运输车辆达 4,033 辆。

2021 年上半年，公司聚焦成本精准管控，全网一体降本增效 2021 年上半年，公司聚焦和深化成本管控各项举措，以数字化管理工具为抓手，精准管控全链路、全流程各项成本，实现全网一体降本增效。公司加强区域内转运车型的统一调配，推进车辆管理模式创新，提高自有运输车辆和社会车辆的综合利用率，推进运输价格公开化、透明化管理，公司干线运输议价能力和管理能力进一步提升；公司综合区域业务量、运力平衡、转运中心和城配中心布局等因素，动态优化干线路由；公司逐步统筹转运中心与加盟商、加盟商与加盟商之间的运力资源调配，推广无缝对接，并在部分区域精准调度航空腹舱资源，快件中转与回流次数

明显减少。同时，公司全面细化装载考核机制，建立并完善装载质量考核，提升双边运输车辆、大型运输车辆及甩挂车辆占比，加强车辆装卸现场管理，并推广返程空仓营销，着力提升干线运输车辆单车装载票数。截至报告期末，公司干线运输车辆单车装载票数较去年同期提升超 20%。公司运输成本各项管控举措深化落实，在成品油价格回升和高速公路收费减免等税费优惠政策取消的影响下，2021 年上半年公司单票运输成本 0.51 元，较去年同期相对持平。

2021 年上半年，公司继续深化加盟网络服务与管理，改善加盟网络服务理念和方式，通过运营、客服、管理及市场等标准化体系建设助力加盟网络稳定健康发展。首先，为适应全网和区域内业务规模、市场结构及竞争格局的变化，践行“快递进村”工程，公司科学、适度、动态和良性调整加盟商结构、规模、数量，拓展乡镇、村组网络覆盖密度，截至 2021 年上半年末，公司在全国范围内拥有加盟商 4,936 家，末端网点 34,490 个。其次，公司持续建设共享建包中心等，推进前置操作、驿站直送等新配送体系建设，并扩大物料、设备等集采品类，在全网内全面推广小型智能化分拣系统，加大加盟商运力统筹范围及密度，支持加盟商降低操作和运输运营成本；公司在全网范围内推进统一客服、智能客服建设，健全共享客服团队并实行区域属地化管理，强化智能化、移动化终端应用打造移动客服，提升加盟商及全网服务效率和质量。公司推动加盟商场地、设备、形象、操作等的规范化、标准化、制度化建设，提升加盟商服务形象，改善客户品牌认知。公司逐步完善网点管家、移动客服、全链路管控和客户管家等信息系统，推动加盟商业务运营、服务质量全方位可视可控，并为加盟商提供人力资源、财务、业务等方面的培训，2021 年上半年，公司通过现场、视频等形式为加盟网络提供业务、财务、安全生产等培训共计超 170 场；公司推进法务、税务和信息运维团队共享，提升加盟网络整体的管理能力和治理水平。

2021 年上半年，公司持续加大配送终端建设，增强“最后一公里”服务能力。2021 年 6 月，公司综合区域业务量、周边商业、社区/校园人流等因素，科学合理化布局，广泛吸纳社会资源，在全国范围内因地制宜推广建设圆通妈妈驿站，鼓励加盟商合作建立菜鸟驿站、第三方驿站或智能快递柜等；并积极响应国家政策号召，深入践行“快递进村”工程，提升乡镇、村组区域终端覆盖密度，截至 2021 年 6 月底，公司在全国范围内共拥有超 53,000 个终端门店，城市和乡村的多元化配送终端体系进一步完善，精准满足了客户差异化、个性化的快件服务需求，报告期末，公司快件入库入柜比例提升至 56%以上，配送效率明显提高。

2021 年上半年，圆通速递国际充分发挥其遍布全球的网络和资源优势，为海内外客户提供包机、运输等服务，国际货物运输代理业务维持稳定发展；同时，圆通速递国际综合其覆盖全球的物流骨干网络和本土化站点资源等，聚焦越南、新加坡、马来西亚、南美等国家和地区，运用自建、加盟、合资、合作或收购等多种方式拓展国际快递服务网络，充分挖掘该等国家及地区的物流服务需求。2021 年 6 月，公司依托全球运输网络及本土化海外仓等资源，加强同跨境电商平台等的合作力度，并搭建覆盖全国重点专业市场的销售体系，集中

主要力量开发覆盖东北亚、东南亚和欧洲等的专线产品与服务，搭建、优化了中国—日本、中国—欧洲、中国—澳大利亚等超 20 条跨境物流链路，自建专线快递、经济快递、全球标准快递等多元化国际快递产品体系初具雏形。公司利用海外仓资源，拓展国际转运业务，并逐步建立、完善大客户营销与客户服务团队和机制，推出覆盖医药、航空航天材料、智能制造及电子产品等行业的供应链合同物流产品，开拓全链路供应链物流产品；公司在杭州、嘉兴、深圳、吉隆坡、悉尼等海内外重点口岸加强关务能力建设，全方位增强公司通关能力。同时，公司不断加强数字化、智能化信息系统研发优化，推动国际业务逐步数字化、智能化运营，提升全链路服务能力。2021 年上半年，公司积极抢抓国际航空货运市场发展机遇，充分发挥自有航空优势，积极制定和执行中大型、长航程全货机引进计划，逐步调整机队规模和结构，加快海外航线网络覆盖，深度拓展自有航空的商业化运营，并强化与国际货物运输代理、国际快递等业务的融合发展，增强货运航空全球化服务能力，为自有航空参与全球供应链建设奠定坚实基础。截至 2021 年 6 月底，公司自有航空机队数量 10 架，其中波音 757-200 共 6 架，波音 737-300 共 4 架。2021 年 6 月，圆通航空开通、运行了盐城—首尔、盐城—大阪、青岛—东京成田、烟台—东京、烟台—大阪、昆明—达卡、昆明—金奈、昆明—拉合尔、昆明—卡拉奇、西安—达卡、义乌—马尼拉、长沙—马尼拉、杭州—首尔、杭州—大阪等多条国际航线，自有航空使用效率和运行能力明显提升。

#### 5.3.4.3 后续发展战略

圆通速递定位于互联网信息技术的快递平台，致力于成为全球领先的综合性快递物流运营商和供应链集成商，秉承“中国人的快递，世界因我们触手可得”的发展愿景，以“诚信守法”为立企之基，坚持“诚信、创新、共建、共享”的核心价值观，构建圆通网络生态命运共同体，以“提质增效、变革创新”为行动指南，注重绿色安全，打造品质圆通、科技圆通、绿色圆通、德善圆通。圆通速递坚定深耕快递主业，不断拓展、夯实快递服务网络，完善国内、国际综合服务体系，并全面推进数字化转型，落实服务质量战略，重点提升服务质量和客户体验。圆通速递以电商快递为基础，强化与科技创新等资源的深度融合，集聚优势资源，增强人才、系统、网络的专业化能力，完善多层次产品体系，打造高品质、高时效的快递产品与服务，并加大研发投入，提升圆通速递科研实力，构建物流信息共享体系，实现各种资源的深度融合，服务市场，协调资源，推动圆通速递运营数字化、智能化、自动化，打造以科技与信息技术为主要驱动力的智慧圆通，提升圆通速递综合服务能力。

**深耕快递主业，夯实市场核心竞争力。**圆通速递将持续深耕快递主业，根据行业发展、市场竞争及客户消费理念等制定并落实服务质量战略，并不断推进管理变革，通过持续完善组织保障、管理体系、绩效评价、考核指标等建立科学有效的管控体系，并依托核心的信息化系统优势，打造先进信息化管理工具，实现圆通速递服务质量的科学、有效、实时管理；圆通速递将细化服务质量指标管理，全面加强客户服务能力建设和寄递安全保障，多措并举推进全链路时效的精细化管理，提高快件揽收、中转、配送效率，优化快件全程时效，重点

关注和提升客户服务体验，增强客户粘性，实现管理高效、服务优质、客户满意的良性循环，培育和夯实服务质量核心竞争力。

**以快递服务为核心，构筑快递物流新体系。**圆通速递秉承“快递+”的战略模式，以快递服务为核心，积极探索多元化战略布局，构筑快递物流新体系。圆通速递将根据客户需求、市场发展及行业动态，不断扩展产品及服务范围，完善多层次产品体系，为广大消费者提供高品质、高时效的快件寄递产品与服务。圆通速递将通过自营、合作、参股、收购等多种方式积极拓展冷链、城市配送等产品，打造仓配、冷链产品与城市配送服务，全方位满足客户及消费者的个性化、差异化、定制化需要，增强综合服务能力，打造圆通网络生态命运共同体。

**深化国际化发展战略，国际国内融合发展。**圆通速递致力于打造全球供应链一体化，增强圆通速递全球化综合服务能力，将紧跟“一带一路”建设，深入践行“快递出海”工程，持续多维深化已具有先发竞争优势的国际化布局，通过自建自营、战略合作等方式迅速拓展圆通速递全球网络覆盖、完善海外网络布局、加强国际业务人才梯队建设。圆通速递将发展多式联运，结合圆通航空、中欧班列等优势运能资源，增强圆通速递关键资源掌控力、议价能力，以“运全球，送全球”为宗旨助力中国电商、携手中国制造走出去，并积极引进来，助力圆通速递在东南亚、欧洲等“一带一路”沿线国家或地区打造极具性价比的跨境物流全链路产品与服务。同时，圆通速递将集聚优势资源，深度参与、打造全球供应链一体化，致力于为海内外客户提供清关便捷、时效优良、服务稳定的综合物流服务，并实现国际国内融合共生、持续健康发展。

**推进全面数字化转型，科技创新引领智慧发展。**圆通速递顺应智慧物流发展趋势，贯彻科技引领战略，高度重视科技与信息技术研发与发展，全面推进数字化转型，圆通速递不断向数字化、智慧化企业转型，以科技与信息技术为引领，打造智慧圆通，实现创新发展。圆通速递持续加大研发投入，不断凝聚具有创新精神的专业研发团队，借鉴国内外先进经验，应用物联网、云计算、大数据、人工智能等新技术，打通各板块信息化系统，联通各板块信息端口，实现全网全过程数字化运作和智能化管控。圆通速递将以提升数字化、信息化、自动化为主线，进一步增强快件全生命周期可视可控能力，提升内部运营的安全和效率，并为全链路的信息数据采集、产业链上下游的信息交互提供支持和保障，全面实现物流、信息流、关务流、资金流合一；圆通速递致力于逐步建立起大数据分析技术与能力，在保障数据安全的前提下，将圆通速递运营过程中产生的大数据转化为实际生产力，逐步实现业务流程与圆通速递管理的智能化和智慧化转变；圆通速递将推动运营操作自动化、数字化发展，利用高校合作实现产学研联动，推动技术创新在圆通速递实际运营场景中落实执行，推动圆通速递业务标准化、智能化实现跨越式发展。

## 6 物流业未来发展趋势展望

### 6.1 宏观经济形势预测

#### 6.1.1 全球经济形势展望

展望 2022 年，全球经济增速将逐渐回落至常态，供应链瓶颈加剧通胀压力，全球“滞胀”风险加大，主要经济体财政支持力度减弱，货币政策收紧，全球流动性面临拐点，金融市场存在波动风险。根据 2022 年 1 月 25 日国际货币基金组织(IMF)发布的《世界经济展望报告》，预计 2022 年全球经济将增长 4.4%，较 2021 年 10 月份预测值下调 0.5 个百分点。具体来看，发达经济体经济 2022 年预计将增长 3.9%，较此前预测值下调 0.6 个百分点，2023 年经济增速上调 0.4 个百分点至 2.6%；新兴市场和发展中经济体经济 2022 年预计将增长 4.8%，较此前预测值下调 0.3 个百分点，2023 年经济增速上调 0.1 个百分点至 4.7%。2022 年全球经济状况与此前预期相比更加脆弱，原因包括变异新冠病毒奥密克戎毒株广泛传播导致全球各经济体重新出台限制人员流动措施，受乌克兰危机影响，能源、小麦、玉米等大宗商品价格飙升，将加剧许多国家的通胀压力；实体经济也受到影响，出现贸易收缩、消费者信心下挫、购买力下降等。此外，高通胀下不少经济体货币政策收紧速度可能加快，新兴市场可能面临金融环境收紧和企业信心下滑的双重压力。预计到 2023 年抑制经济增长的各项因素将逐步消解，经济表现将会回暖。

从主要国家和地区来看：**美国增长动能不足，经济复苏可能走弱。**2022 年 1 月美国 CPI 同比增长 7.5%，更是续创 1982 年以来美国最大同比涨幅。通胀持续高企，主要受到消费者需求旺盛、全球供应短缺、劳动力不足以及货币宽松的政策影响，将在短期持续拖累经济动能，美国经济面临的供给扰动不断。IMF 预测 2022 年美国经济增长速度下调 1.2 个百分点至 4.0%。**欧盟经济将继续复苏，并将在 2022 年持续强劲扩张。**IMF 预计欧盟经济在 2022 年和 2023 年经济将分别增长 4.0%和 2.8%，而 2021 年秋季其对 2022 年经济增长的预测值为 4.3%。此前，IMF 2022 年 1 月份公布的《世界经济展望报告》显示，预计欧元区 2022 年经济增长 3.9%，比前一次预测调降 0.4 个百分点，而欧元区 2023 年的经济增速将放缓至 2.5%。欧盟经济增长预期遭遇下调，与域内供应链瓶颈、能源价格高企以及俄乌地缘政治关系紧张等多重因素影响下高度不确定性紧密关联。此外欧盟经济仍受全球供需波动影响，能源价格飙升也是一个严重问题，特别是对脆弱家庭和中小企业造成冲击。欧盟委员会也在其最新增长展望中表示，能源价格飙升将对今年欧洲经济造成比预期“更持久的拖累”，并推高通胀。**相对欧美而言，日本经济复苏较为迟缓。**日本央行 2022 年 1 月 18 日发布的《经济与物价展望报告》指出，日本服务业压力、供给侧制约正在缓解，外需带动出口保持增长，加之宽松货币政策及财政刺激计划等因素支持，日本经济正逐步恢复，并将 2022 财年经济增速预测由 2.9%上调至 3.8%。报告预计，随着能源及原材料价格上涨影响转嫁至消费端，2022 财年日本物价

涨幅将逐步扩大，报告将 2022 财年日本通胀预期由此前的 0.9%上调至 1.1%，侧面显示日本通胀正在修复进程中。根据 IMF 的预测，2022 年发达经济体中仅有日本经济增速小幅上调 0.1 个百分点。**部分新兴经济体经济和金融脆弱性上升。**其中阿根廷、土耳其、巴西、俄罗斯等新兴经济体通胀压力高企。为应对高通胀和资本外流压力，巴西、土耳其、俄罗斯、墨西哥、泰国已率先加息，但加息并不一定能有效阻止资本外流和货币贬值，还可能加深经济衰退。此外，阿根廷、土耳其等新兴经济体外债规模较大、外汇储备水平较低，面临较大的债务清偿压力。在内需低迷、供给不足、通胀高企、货币贬值下，部分新兴经济体经济滞胀、债务危机和货币危机风险将明显上升。

综合来看，鉴于疫情影响仍将持续、前期货币和财政刺激措施大量退出、供应链问题在短期内仍难解决以及经济预期开始转弱，预计 2022 年全球经济复苏可能放缓。2022 年全球经济复苏将继续分化，发达经济体经济复苏放缓，但仍将好于新兴经济体。

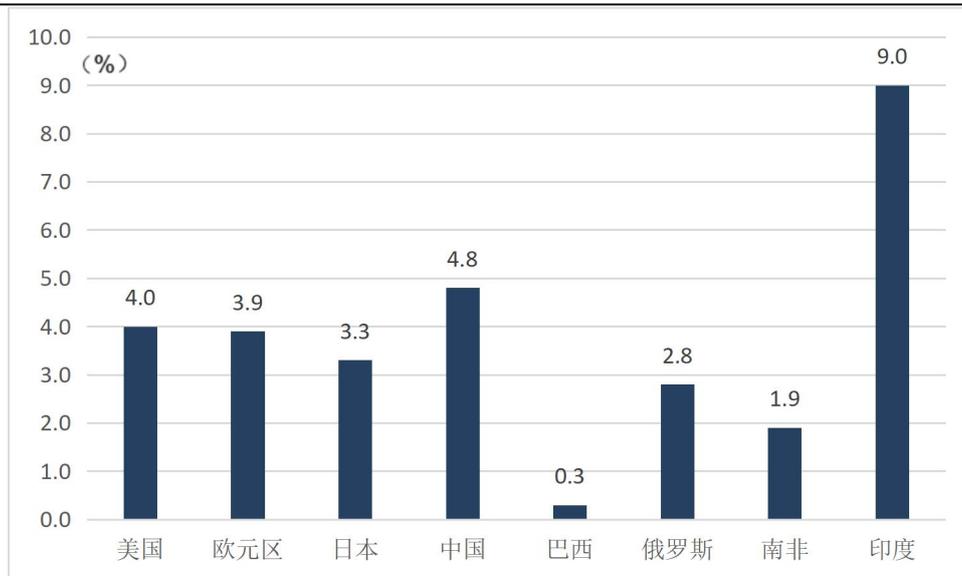
表 16 2022 年全球经济增速预测概览

单位：%

| 分类                 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年预测值 | 与 2021 年 10 月《世界经济展望》预测值的差异 |
|--------------------|--------|--------|-----------|-----------------------------|
| <b>世界</b>          | -3.1   | 5.9    | 4.4       | -0.5                        |
| <b>发达经济体</b>       | -4.5   | 5      | 3.9       | -0.6                        |
| 美国                 | -3.4   | 5.6    | 4.0       | -1.2                        |
| 欧元区                | -6.4   | 5.2    | 3.9       | -0.4                        |
| 日本                 | -4.5   | 1.6    | 3.3       | 0.1                         |
| <b>新兴市场和发展中经济体</b> | -2.0   | 6.5    | 4.8       | -0.3                        |
| 中国                 | 2.3    | 8.1    | 4.8       | -0.8                        |
| 巴西                 | -3.9   | 4.7    | 0.3       | -1.2                        |
| 俄罗斯                | -2.7   | 4.5    | 2.8       | -0.1                        |
| 南非                 | -6.4   | 4.6    | 1.9       | -0.3                        |
| 印度                 | -7.3   | 9.0    | 9.0       | 0.5                         |

数据来源：IMF2022 年 1 月发布《世界经济展望报告》

图 41 2022 年主要经济体 GDP 增长率预测



数据来源：IMF

### 6.1.2 我国经济形势预测

展望 2022 年，世纪疫情冲击下，百年变局加速演进，外部环境更趋复杂严峻。我国经济发展面临需求收缩、供给冲击、预期转弱三重压力，但同时我国经济韧性强，长期向好的基本面不会改变。预计我国经济增长将呈现前稍低后略高趋势，全年 GDP 增速为 5.5% 左右。

具体来看，**投资方面**，我国制造业投资仍有基础保持较快增长，但受基数影响增速绝对水平或略有下降，基建投资在适度超前以及前期政策成效显现带动下增速将企稳回升，并发挥一定的逆周期调节作用。其次，2022 年“十四五”规划中一些重大项目陆续开工，“两新一重”基础设施建设稳步推进以及“适度超前开展基础设施投资”的政策定调，均有利于提升基础设施建设投资增速。**房地产方面**，房地产投资惯性下滑后才会逐步企稳，我国“房住不炒”的总基调未改变。**消费方面**，随着国民经济的日益回暖、国内应急防范能力的提高、企业经营状况的不断改善、线下消费场景的不断放开，叠加从中央到地方出台的国内国际双循环、促消费等政策提振市场，国内消费市场明显改善。根据中科院预测，预计 2022 年我国最终消费将保持持续增长，同比名义增速为 5.4%-7.0%，是拉动经济增长的主要动力。**出口方面**，在全球疫情得到一定的控制、世界经济缓慢复苏、我国经济稳定增长的基准情景下，预计 2022 年我国进出口仍将具有韧性，但增速边际放缓，总额约为 6.41 万亿美元，同比增长约 6.14%。根据中科院预测，其中：出口额约为 3.58 万亿美元，同比增长约 6.79%，全球疫情短期内难言乐观，我国的防疫优势和产业链优势有望继续保持，且 RCEP 已正式生效，出口的韧性仍较强；预计进口额约为 2.83 万亿美元，同比增长约 5.33%；贸易顺差约为 0.75 万亿美元。**价格方面**，2022 年我国物价保持平稳运行具有坚实基础，CPI 延续温和上涨态势，PPI 涨幅可能逐步回落，上下游价格走势将更趋协调。在不出现较大变数的前提下，根据 2021 年的形势，预计 2022 年 CPI 在食品价格拉动下恢复性上涨 1.5% 左右，工业消费品预计

涨幅收窄、服务业价格低位徘徊；PPI 在高基数、煤炭钢铁供给改善、油价趋于回落的影响下全年预计同比增长 2.2%左右，两者收敛趋势或贯穿全年。

综合来看，2022 年在发达经济体经济恢复放缓、全球通胀压力大、主要央行货币政策收紧、海外疫情防控不明、全球供应链修复缓慢以及百年变局加速演进的背景下，我国经济发展的外部环境的复杂性和不确定性依旧较高。预计我国宏观经济将在“稳”的总基调下，进行深度结构优化，经济发展质量或将得到提升。

## 6.2 行业发展趋势预测

### 6.2.1 物流“降本增效”仍是国家和行业的关注重点

作为社会平稳运行和国民经济发展必不可少的关键环节，当前阶段下我国物流行业发展总体仍较为粗犷，资源配置不平衡、供需关系不协调、基础设施过剩、企业运营成本过高等问题仍较为突出，人工、土地等资源的使用效率仍有待提高。与此同时，由于我国物流市场竞争较为激烈，企业盲目追求规模效益、产品服务同质化、恶性削价竞争等现象持续损害市场营商环境，在很大程度上限制了行业整体的健康可持续发展。在此状况下，物流行业整体“降本增效”长期以来始终是政府和市场参与者、投资者的重要关注点。

近年来，我国物流行业“降本增效”改革取得实质性成果，社会物流运行成本保持稳步下降，但部分领域高耗能、高成本、低效率等问题仍较为突出，难以适应建设现代化经济体系、推动高质量发展的要求。在新冠肺炎疫情影响下，社会物流运行状况受到严重干扰，运行成本出现阶段性上升，暴露出我国物流业发展总体仍较为粗犷，精细化程度不够，各领域之间难以做到高效衔接，抗风险能力较弱等短板和缺陷。2022 年乃至未来长期一段时间，推动物流业提质增效，降低物流综合成本仍然是我国物流业发展的重点所在。**一**是要继续加大交通运输基础设施建设投入，完善国家综合立体交通网，推动物流行业数字化、智能化、高速化发展，提高现代供应链发展水平，提高物流运行整体效率；继续加快布局物流枢纽网络，推进示范物流园区工程以强化实现多式联运无缝对接。**二**是要大力引导推进多式联运改革，将公路运输、铁路运输、水路运输重点线路联网成片，形成网络效应，优化运输结构。**三**是要为货运物流“降税减负”，深入落实减税降费措施，降低物流税费成本，落实税费优惠政策，降低公路通行成本，铁路、航空货运成本，规范海运口岸收费。**四**是要继续培育骨干物流企业，鼓励大型物流企业市场化兼并重组。从长期来看，国家将持续从各个层面和角度推动我国物流业“降本增效”改革，充分发挥物流业对国民经济转型升级、可持续发展的重要支撑作用。**五**是要进一步完善物流标准规范体系，推广应用符合国家标准的海运车辆、内河船舶船型等。

### 6.2.2 多式联运推动运输结构调整

大力发展多式联运，是推进运输结构调整、促进物流业降本增效的主要举措，也是推动

国际贸易便利化的基础工程。同时，多式联运也是提高运输效率、降低运输成本的重要手段之一。目前我国多式联运货运量在货运总量中占比远低于发达国家水平，在很大程度上造成货物损耗和货运效率低下等问题。为改变这一现状，自 2016 年起交通运输部和国家发改委开展了多式联运示范工程，到 2020 年第四批示范工程基本投入建设，2022 年国家将继续加强货运物流行业融合多式联运深入发展。

随着“铁水”联运、“公铁”联运业务加速发展，运输方式间的协同性明显提升。2021 年全年完成集装箱多式联运量 620 万标准箱，开通联运线路 450 条，年均增速在 15% 左右，明显高于港口集装箱增长水平。随着“运贸一体化”、“仓贸一体化”模式广泛应用于货运物流领域，为多式联运提供更多发展空间，多式联运在存量市场基础上，增量需求的带动效应也将开始显现。《关于加快推进铁路专用线建设的指导意见》、《关于进一步降低物流成本的实施意见》等政策相继出台后，我国公路货运需求将持续减少，货运物流行业将充分发挥铁路运输在综合货运体系中的重要作用，推进铁路与港口、物流园区和企业进行快速对接，多式联运已成为运输结构调整的重要助推力。进入 2022 年后，随着《关于做好 2021 年降成本重点工作的通知》等政策相继落地实施，我国货物运输结构将进一步得到调整和优化。国家将持续引导推进多式联运示范工程重点线路联网成片、提质增效，最终形成网络效应，推动我国物流行业整体全面化、协调化发展，保障国内产业链、国际贸易循环畅通。

### 6.2.3 铁路货运将继续保持平稳发展

新冠病毒变种奥密克戎在全国多地小规模爆发，对铁路货运业带来一定不利影响。但相比其他运输形式，铁路货运由于人员密集性较低且在运输过程中通常不进入人员密集区域，再加上其本身运量大、价格低、能源消耗低、资源占用少等自身特征，运输调整空间较大，因此受疫情影响也较为有限。当前阶段下我国宏观经济复苏态势稳固，各个行业、各个省市“十四五”发展规划相继出台，生产建设活动有序推进，为铁路货运提供有力支撑。在国家铁路集团的调控和引导下，铁路运输“以货补客”供给侧改革深入完善，空车、空箱调配与有效货源结合效率不断提升，货运增量行动与货运营销工作持续发力。我国铁路运输以“六线六区域”为重点，大力发展集装箱多式联运业务，全力承接港口疏港物资公转铁运量，不断加大北煤南运、西煤东运力度。再配合以铁路专用线建设，全国沿海主要港口、大宗货物年运量 150 万吨以上的大型工矿企业、新建物流园区将大范围实现水铁联运、公铁转运无缝对接。铁路运输“最后一公里”问题将得到有效解决，运输成本将得到有效遏制，运输效率将得到显著提高。预计在 2022 年奥密克戎疫情得到有效控制后，铁路货运供需两端将继续保持旺盛态势，大宗货物运输将继续保持平稳增长，铁路货运量及货运周转量将继续攀高，铁路货运将继续保持平稳发展。

### 6.2.4 公路货运市场将继续向疫情前正常发展轨道靠拢

当前阶段下，我国经济运行保持在合理区间，工业生产活动持续回暖，货运、物流市场

需求保持高速增长。随着全国各地“十四五”建设加快推进，以煤炭、铁矿石、粮食、木材等大宗货物为主的公路货运需求将继续向疫情前正常轨道靠拢，货运量及货物周转量将继续保持平稳增长水平。在产业发展相关政策的推动下，公路货运市场与制造业之间的协调性持续改善，二者在供应链全链条上的战略合作进程将加快推进，公路运输凭借其机动、灵活、便捷的运输优势，行业增值水平将继续提高。2020 年我国脱贫攻坚事业取得了举世瞩目的成就，现行标准下全国贫困人口全部实现脱贫，农村居民人均可支配收入明显增长，带动农村地区消费水平“从量到质”全面提升。与此同时“四好农村路”建设由量到质持续推进，农村公路运输网络密集程度和通达程度逐步完善，将全面带动农村货运、农村物流市场快速发展。总体来看，预计 2022 年我国公路货运业将延续之前的平稳发展状态，公路货运供需两端平衡性将进一步得到提升，市场整体将继续向疫情前正常发展轨道靠拢。

### 6.2.5 沿海大宗散货运输需求将保持平稳增长

2022 年，国内宏观经济复苏态势稳固，工业生产运行平稳，预计大宗散货运输需求将保持平稳增长。在国内煤炭供给趋于宽松、船舶周转效率提高、部分外贸船转回国内等综合因素共同作用下，预计市场有效运力将获得释放，运力规模继续保持低位增长。**从煤炭运输来看**，受国际能源价格波动、国内煤炭产能大幅减少、沿海制造业煤电需求过大等多方面因素影响，我国煤炭价格出现大幅上涨现象。2021 年 10 月份国家相关部门迅速推进煤炭增产保供稳价工作，推动煤炭优质产能加快释放，煤炭供需形势得到显著改善。随后，国家相关部门和主要产煤省区筛选出近 200 处符合安全增产保供条件的煤矿列入应急保供名单，推动大量优质煤炭产能加快释放，预计 2022 年我国煤炭产量将保持小幅增长，煤炭供应保障能力将继续增强。**从铁矿石运输来看**，由于高耗能行业生产受能耗“双控”影响较为明显，冬奥会制约错峰生产，再加上季节性淡季全国基建项目减少，沿江、沿海钢厂产能下降，钢材需求将在 2022 年 1 季度出现阶段性回落。但随着全国各地各地“十四五”建设规划相继落地并正式启动实施，从全年来看预计铁矿石、水泥等建材运输需求将有所增长。**从原油运输来看**，受炼化产能结构调整等因素影响，进口原油中转需求将进一步减弱，但海洋油运输需求将小幅上涨，预计沿海原油运输市场总体将保持稳定，运价不会产生大幅波动。**从成品油运输来看**，受国内沿海炼化产能布局进一步完善、成品油消费需求增长乏力影响，国内沿海成品油运输航线格局将有所调整，预计运价将延续 2021 年末的下跌态势。

### 6.2.6 疫情发展状况仍然是影响我国出口集装箱运输市场的关键性因素

2021 年，新冠变异毒株奥密克戎在全球范围内蔓延，对欧美等重要经济体供应链稳定造成严重影响。我国由于施行“动态清零”防疫战略，疫情控制状况总体良好稳定，经济结构调整稳步推进，高质量发展取得显著成效，经济发展呈现出强大的修复能力和旺盛活力。欧美多国供应链因奥密克戎疫情大范围扩散而恶化，生产恢复不及预期，对中国制造业商品需求持续扩大，我国出口订单猛增，拉动国内工业、制造业产量上升，预计 2022 年集装箱运输市场将呈平稳增长态势，市场运价平稳上行。但值得注意的是，境外疫情发展状况仍然

是影响我国出口集装箱运输市场的关键性因素。一旦奥密克戎疫情防控状况失控，境外主要港口出现大规模压港拥堵，将会对全球海洋运输供应链的稳定畅通和运力的有效供给造成冲击性影响，进而影响班轮公司的现货市场运价。我国出口日用品等商品附加值总体较低、利润微薄，高昂的运输成本对大量中小企业造成经营压力，一旦运价大幅拉高，将会对我国低端制造业形成较为明显的负面影响。除此之外，当前东南亚国家由于疫情原因产能严重缩水，北美、欧洲等市场不得不将部分贸易进口源头转移向中国，一旦东南亚国家疫情状况改善产能恢复后，将迅速夺回大量贸易订单，对我国外贸出口带来较大的不确定性和风险。

### 6.2.7 航空货运市场占有率有望进一步提升

航空运输业主要以旅客运输为主，新冠肺炎疫情爆发后行业受疫情影响在所有运输方式中最为严重，民航企业经营压力持续加大。在此情况下，民航局推出了促进行业恢复发展的一揽子政策，迅速进行了“客改货”运输供给侧改革，持续优化货运航线航班审批、许可相关制度规则，促进航空运输业全货机运输保持较快增长。2022年1月10日召开的全国民航工作会议中指出，2021年我国民航共完成货邮运输量732万吨，同比提高8.2%，恢复至2019年的97.2%，航空货邮运输市场已基本恢复至疫情前水平。在此趋势下，预计2022年我国航空货运境内、外市场规模将持续增长，市场占有率有望进一步提升。

### 6.2.8 仓储行业智能化发展前进广阔

随着我国经济快速发展，居民消费需求不断增长，商业活动愈加频繁，物流仓储需求持续升级，向多样化、个性化方向演变，催动智能仓储行业的迅速发展。近年来，国家高度关注智能物流体系建设，密集出台相关政策与规划，以科技为导向，通过软硬件结合方式促进物流各环节智能化发展。在硬件方面，加强仓储、分拣、运输、分配等环节的智能化设备的研发和应用，提升物流过程中的智能水平；在软件方面，利用大数据、物联网、云计算、人工智能等新兴技术改善物流信息管理体系，全面推进新时代智慧物流体系建设。

当前状况下，我国仓储业正处于自动化和集成自动化发展阶段，对于存量巨大、存货品种繁多的仓储中心而言，如何有效提高仓库利用率，保持高效货物周转，实施精确存货控制等问题始终是行业难点所在。智能化仓储一方面能够有效节省空间和人力资源；另一方面也能显著提高仓储、搬运、进出库等作业效率，越来越受到大型仓储企业重视。已有包括拣货机器人、AGV小车、电子标签拣货系统、全自动立体库等多种仓储信息管理系统和智能仓储硬件应用在全球各大仓储企业中。

随着仓储业基础设施建设不断完善，尤其是与工业互联网、人工智能等“新基建”不断深入融合，仓储服务信息化、数字化、智能化升级将会是未来行业发展的重要方向和必然趋势，将持续带动行业提高运行效率，控制运行损耗，持续降低运行成本，推动我国仓储业精细化、专业化、国际化发展。现代化仓储对于货物的进出库、存储、分拣、包装、配送及其信息服务的高效管控具有较高要求，在此情况下，自动分拣技术、光导技术、射频识别技术、

声控技术等智能化仓储科技手段和设备的需求将会出现较大增长。

### 6.2.9 快递服务市场逐步从“高数量”向“高质量”发展方向转变

“十三五”以来，我国快递业保持高速增长，除 2017 年外每年增长量均超过 100 亿件。自 2014 年起，我国快递业务量已连续 8 年稳居世界第一，2021 年我国快递业务量更是突破 1000 亿件（快递业务收入突破万亿元），超过美、日、欧等发达经济体总和，成为全球快递增长的主要动力。在消费升级、产业升级驱动和服务业领跑的大背景下，快递服务行业具有较大发展潜力和空间。

但与此同时，当前我国快递服务业发展不平衡、不充分状况十分明显，行业总体规模大、发展速度快，但发展质量较低，优势不足。部分企业为了抢占市场份额，联合电商平台以低价搅乱快递服务市场环境，在行业内制造、参与“价格战”，市场出现了主体持续扩容、量件持续增长但是单价持续压低的恶性循环现象，行业发展内部隐性消耗严重，各大快递头部企业利润率均有所压低，中、小型快递企业则面临较大的生存压力，短期内快递服务市场无法解除非自然竞争风险，市场急需加大规范管理。当前阶段下，防范快递服务市场不正当竞争，反对损害行业利益、损害员工利益、损害消费者利益的恶性商业行为是行业发展的重要目标。基于此，国家邮政局于 2022 年 1 月 7 日发布了《快递市场管理办法（修订草案）》公开征求意见，预示着我国快递服务市场从“高数量”转变为“高质量”发展已成为必然趋势。行业及监管部门将通过服务质量较差、制造或参与恶性竞争的民营快递企业施加压力，逐步清理市场“劣币”，维护市场健康、公平、可持续发展环境，全面带动快递服务市场在 2022 年逐步进入规范化、精细化、专业化、高质量发展阶段，引导中国快递行业回归良性发展轨道。

### 6.2.10 绿色物流发展已上升为国家行动

绿色物流是指通过充分利用物流资源，采用先进的物流技术，合理规划和实施运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等物流活动，降低物流对环境影响的过程。长期以来，我国物流生产活动对能源消耗量较大，在环保监管日趋严格的大背景下，国家对物流行业整体绿色低碳发展的要求十分明确，国务院于 2021 年 10 月印发的《2030 年前碳达峰行动方案》中已将交通运输绿色低碳行动纳入“碳达峰十大行动”。国家发改委、交通运输部、国家邮政局等有关部门也共同提出要加快绿色物流发展，带动上下游企业发展绿色供应链，绿色物流已上升为国家行动。水路货运方面，将继续响应国际海事组织“限硫令”要求，推动船舶大面积加装脱硫装置或使用 LNG（液化天然气）等清洁能源以减少船舶尾气硫化物排放。港口物流方面，将大力推进港口岸电设施建设，降低船舶靠港污染排放，保护港口及其周边城市生态环境。公路货运方面，将持续加大新能源货运车辆投入，继续优化运输线路，提高“点对点”、“门对门”服务标准。快递物流方面，将加快推进邮件快件包装绿色转型，规范邮件快递包装行为，严格监管快递过度包装和随意包装，推动企业落实主体

责任。总体而言，国家将更加侧重于建立完善绿色物流标准体系，提升物流行业绿色治理工作效率，以技术创新和模式创新驱动物流行业环境友好型新业态。

## 7 投资机会与风险分析

### 7.1 投资机会分析

#### 7.3.1 农村快递服务市场进入高速发展轨道

2020年，我国脱贫攻坚事业取得了举世瞩目的成就，现行标准下全国贫困人口全部实现脱贫，农村居民人均可支配收入明显增长，带动农村地区消费水平“从量到质”全面提升。随着“快递下乡”工程持续推进，全国乡镇快递网点覆盖率不断扩大，农村快递末端网络建设逐步完善，我国农村地区在交通运输和邮政快递深度融合的趋势下已成为我国快递物流行业的全新发展方向和增长点。

农村物流作为现代物流体系的末端环节，是农业生产资料供应、农产品及农村消费品流通的基础保障，对于农村地区的生产活动而言至关重要。从政策扶持力度来看，近年来，农村快递物流服务越来越受到国家重视，政策导向也更加明确。先是2019年初政府工作报告提出要“促进线上线下消费融合发展，健全农村流通网络，支持电商和快递发展”。随后2020年交通运输部、国家邮政局等多部门联合印发了《关于深化交通运输与邮政快递融合推进农村物流高质量发展的意见》，对改善我国农村地区物流需求规模小、布局分散，物流组织难度大、配送成本高、企业经营效益差等问题和困境提出了指导性意见。至2021年，国务院办公厅发布了《关于加快农村寄递物流体系建设的意见》，通过市场与政府共同带动，发挥农村邮政的网络优势，充分利用农村各类末端配送资源，有效统筹寄递物流与农村电商、交通运输等协同发展，着力解决农村地区农产品出村进城和消费品下乡进村的问题，为农村寄递物流体系建设指明了方向与路径。2022年1季度，山西、辽宁、黑龙江、江苏、福建等地纷纷出台政策支持农村快递物流发展，加快农村寄递物流体系建设，推进“快递进村”工程，提高农村物流达标县、镇级服务站建设覆盖率，整合农村物流资源和资金，引导大型商贸流通企业渠道下沉，打造农村快递物流品牌。一系列政策表明，在城市快递物流市场日趋饱和的情况下，农村或偏远地区的价值将愈发凸显。

从农村电子商务发展角度来看，自2014年起，商务部会同财政部、国务院扶贫办等部门连续6年开展电子商务进农村综合示范工作，推动全国农村电子商务发展。商务部统计数据显示，截至2021年，我国农村地区互联网普及率为57.6%，较2020年提升1.7个百分点；我国农村电商市场规模达到37211.05亿元，较2020年同比增长18%，有力促进了农村电子商务事业发展。随着“快递下乡”、“快递进村”工程持续推进，全国多地纷纷实现快递服务建制村全覆盖。在农村居民收入不断增长，政府资金保障逐步到位，电商、物流企业平台搭建日趋完善的共同作用下，我国农村快递市场需求潜力将持续得到有效释放，业务量将保持高速增长态势，农村快递服务市场将进入高速发展轨道。

### 7.3.2 网络货运存在较大成长空间

我国公路货运具有万亿级的庞大市场规模，运输服务质量和效率仍有极大的挖掘空间。我国公路货运行业具有明显的市场集中度较低和服务同质化程度较高特征，在此情况下，数字化赋能的网络货运市场必然具备高速成长的潜力和较为广阔的成长空间。

发展网络货运，一方面有助于提高公路货运效率；另一方面也有助于与进一步满足货主、货运从业人员、平台等市场各方需求。从网络货运基本运行情况来看，据交通运输部所发布的《2021 年度网络货运行业运行基本情况》相关数据显示，截止 2021 年底，全国共有 1968 家网络货运企业，其中 2021 年 4 季度增加了 213 家；全年完成运单量 6912 万单，同比增长 290%，其中 4 季度完成 2411 万单，单季环比增长 45%。网络货运行业整合社会运力 360 万辆，渗透率为 30.72%，相比前三季度 25.35% 进一步提升 5 个百分点。从数据中可以看出，当前状况下我国网络货运行业发展蓬勃，市场增速较高，总体呈现出快速发展态势和旺盛的生命力。与此同时，网络货运市场渗透率仅为 30%，具备较大的提升空间。在此情况下，随着商业模式逐渐成熟和完善，合规化进程逐步推进，预计网络货运渗透率有望进一步提升，行业发展存在较大的成长空间。

### 7.3.3 粤港澳大湾区投资面广阔

粤港澳大湾区由香港、澳门两个特别行政区和广东省广州、深圳、珠海、佛山、惠州、东莞、中山、江门、肇庆（珠三角九市）组成，总面积 5.6 万平方公里，总人口多达 7000 万人。2017 年 7 月 1 日，习近平出席《深化粤港澳合作 推进大湾区建设框架协议》签署仪式，正式开始对大湾区进行战略投资建设。为推动粤港澳大湾区高质量发展，交通运输相关部门积极推动综合交通运输通道建设，推动粤港澳大湾区加快形成现代化交通运输体系，支撑大湾区经济社会发展和对外开放，加快构建西江航运干线等广东出省通道，全力构筑大湾区快速交通网。从发展定位角度来看，粤港澳大湾区具有不可替代的地理区位优势，港口航运业的发展是大湾区的重要经济支柱和增长点，是推动我国世界一流港口建设和交通运输强国建设的重要“试验田”。随着南沙自贸片区保税优惠政策、启运港退税等国际航运新政落地，粤港澳大湾区国际航运核心产业链已基本成型，促进大湾区内循环和面向世界的外循环相互助力共同发展，推动大湾区持续保持高水平开放。投资机会上，应重点关注国家相关发展规划，结合《粤港澳大湾区发展规划纲要》、《关于推进海事服务粤港澳大湾区发展的意见》等政策导向，一方面可以选择吞吐量较大，腹地经济实力较强，运营主体经验丰富，码头建设和配套设施专业化水平高的港口进行投资，另一方面可以关注常驻粤港澳大湾区、与大湾区周边产业进行深度捆绑的航运及物流企业。

### 7.3.4 跨境电商协同跨境物流市场蓬勃发展

跨境电商是指本国与境外的交易主体，通过电子商务平台达成交易，并通过跨境物流及异地仓储送达商品，从而完成交易的一种国际商业活动。在全球化进程不断加快的背景下，

电商、物流国际化已成为加强各国之间商贸往来的必然要求。随着电子商务与跨境物流深度融合，全球消费者对我国商品的消费需求持续依赖，我国跨境电商行业发展迅猛，市场需求日益旺盛，从 2015 年起始终保持高速增长态势。2020 年新冠肺炎疫情爆发后，全球各国受防疫措施影响，居民消费购物“线下转线上”趋势明显，为我国跨境电商领域带来全新的发展机遇。国家统计局相关资料显示，作为全球最大商品供应地和全球最大消费市场，2021 年我国跨境电子商务市场规模整体达到 14.6 万亿元人民币，过去 5 年间的年复合增长率约为 18%。与此同时，传统跨境贸易活动逐步向线上转移，渗透率呈现逐年上升趋势，2021 年跨境电商整体渗透率达到 40% 左右。受益于跨境电商行业的迅猛发展，我国跨境物流基础服务和设施进一步完善，跨境物流市场规模逐年增长。据安永相关测算，2021 年中国跨境电商物流市场规模预计高达 2.5 万亿元人民币。

从跨境出口物流市场来看，受益于海外需求增长、外贸发展转型、国家政策支持、电子商务流量红利爆发等多方面有利因素，我国出口电商的交易金额占比已经达到整体市场规模的 80% 左右。据安永相关测算，2021 年出口电商预计交易规模将超过 11 万亿元，而跨境电商出口物流市场规模也达到了 1.9 万亿元人民币，处于快速成长时期。未来，全球跨境电商消费渗透率的提升将进一步带动中国跨境出口电商物流的发展。

从跨境进口物流市场来看，我国进口电商虽然市场规模仅为出口电商的约 1/4，但市场发展同样处于高速增长阶段。随着我国人均可支配收入持续增长，居民消费结构不断优化，消费质量和消费追求不断提高，带动进口电商市场需求增长，从而带动跨境进口物流市场增长。国家统计局相关资料显示，2021 年我国进口电商交易规模约为 3.1 万亿元，过去 5 年间的年复合增长率达到 25%。进入 2022 年，国内宏观经济复苏更加牢固，国家双循环政策加快推进，预计进口电商市场规模将进一步升高，带动进口物流市场规模协同增长。

### 7.3.5 物流科技领域值得长期关注

在现代化物流模式中，物流服务质量与物流科技水平呈相互依赖、相互促进的“螺旋式升级”状态。近年来，我国大力支持发展物流科技，国家有关部门在物流硬件设备、软件基础等领域密集出台了一系列引导性、支持性政策，全方位鼓励物流科技在运输、仓储、配送等各个环节深度融合发展。我国物流行业不断加快智能化转型速度，各企业龙头围绕人工智能、物联网、大数据、区块链等前沿技术，驱动整个物流业从人力密集型向资本、技术密集型转型。

随着科技与物流行业深度融合广泛应用，物流信息化、智能化等科技领域成为近年来的行业投资热点，值得投资者和市场参与者长期关注。运联智库统计数据显示，2021 年全年物流科技领域共发生 113 起投融资事件，披露金额超过 260 亿元，创历史新高。从细分领域投融资事件分布看，智慧物流细分领域是行业投融资事件集中领域，共发生 44 起投融资事件；物流信息化共发生投融资事件 21 起，物流智能车共发生投融资事件 19 起。从细分领域

投融资披露金额看，智能物流车单笔融资金额高，智慧物流紧随其后。从整体来看，我国物流科技应用投入水平与美国、德国等物流发达国家相比仍有不小差距，物流科技市场存在较大增长潜力。随着物流科技的发展和应用，未来我国物流骨干网络之间配送会去人力化，提高货物中转效率，达到有效调配和分拣，不仅提高物流供应链效率，而且节约成本。预计2022年，物流科技仍将是资本关注的重点，和物流各个环节相关的科技企业在未来将会获得更多更密集的融资机会，物流智能车、智慧仓储、无人机运输、车联网、机器人等领域将迎来全面发展。

除此之外，当前我国物流行业正面临劳动力供给紧张这一状况，对劳动力依赖程度较高的企业越容易受到较大影响。再加上近年来人力成本不断攀升，用工难现象日益显著。在此情况下，少人化、无人化的物流场景应用变革势在必行。物流行业将加强自身智能化建设，一方面有助于行业整体减少运营成本，提升服务效率和服务质量；一方面可以强化行业有效应对突发状况和极端状况的综合能力。可以肯定的是，经过此次疫情的催化作用下，我国物流行业将进一步加速智能化转型发展。

### 7.3.6 冷链物流市场需求不断增长

“冷链”全称为冷藏冷冻供应链，即保持低温控制的供应链。冷链是一套贯穿原材料供应、生产、贮藏、运输、销售等一系列物流环节之中的维持产品在一定低温范围内的供应链系统，以延长和确保产品的保存期限。冷链货物通常具有易腐烂的特性，常见的冷链产品包括农产品、水产品、冷冻食品、化学品、药物、易受温度影响的电子元器件等。近年来我国消费市场随着经济增长不断升级，人们对生活品质的追求也在不断升级，尤其是对新鲜食品和药品的需求出现爆发式增长。随着全球各地越来越多的生产制造商在世界范围内布局和扩大供应链，食品已具备面向全世界流通的条件基础，行业对于冷链物流的需求也在不断增长。据中关村绿色冷链物流产业联盟测算，至2025年我国冷链物流市场规模将突破5500亿元，市场发展空间相当可观。作为生鲜产品生产、消费和进出口贸易大国，近年来我国农业生产与现代化物流之间的衔接越来越紧密，跨城乡、跨区域、跨境物流环境越来越成熟，企业在冷链供应链各环节的投入和布局越来越迅速，对未来我国冷链物流市场规模扩张起到强有力的支撑作用。

与欧美发达国家相比，我国冷链物流发展目前尚处于起步阶段。一边是升级和增长的市场需求，另一边是冷链物流网络分布不均衡、冷链基础设施建设不全面等行业状况。随着冷链物流细分化、专业化发展，在仓储到运输的各环节中，第三方冷链服务、冷链物流供应链服务以及其他附加服务的价值将会凸显，其市场空间值得投资者关注。

### 7.3.7 物流金融领域发展前景广阔

物流金融是指在面向物流业的运营过程，通过应用和开发各种金融产品，有效地组织和调节物流领域中货币资金的运动。这些资金运动包括发生在物流过程中的各种存款、贷款、

投资、租赁、保险、信托、抵押、有价证券发行与交易，以及金融机构所办理的各类涉及物流业的中间业务等。同欧美发达国家相比，我国物流金融发展较为缓慢，物流金融生态圈亟需更多主体参与及协同构建。《中国物流金融创新实践白皮书(2019)》表明，在不断发展和升级的过程中，我国物流金融正在经历从“中心化”向“生态化”转型。物流业务数据化、数据资产化、资产价值化特征愈发明显，当前我国物流金融仍有很大发展空间有待挖掘。《中国物流金融创新实践白皮书(2020)》表明，随着新技术特别是物联网的发展，存货融资业务的数字化、智能化有了更好的技术支撑，同时法律和行业规范也逐步完善，越来越多的供应链企业、仓储物流公司、科技型企业联合前瞻性的银行又开始创新并开展存货融资业务，构建基于电子仓单的存货融资体系又成为中国供应链金融的一大趋势。

把物流作为风险控制点和行业入口，开展供应链金融已成为当前阶段下物流行业和金融行业协同发展的必然趋势。物流作为供应链的重要组成部分，与供应链密不可分，而且是信息链、数据链的关键环节，通过物流控制货权，为企业开展供应链金融业务提供了条件。从近年来我国物流供应链市场整体看，物流金融占比仍然较低。据埃森哲预测，我国物流金融在 2030 年将会占整个物流供应链行业的 15%，规模将达到 3.75 万亿美元。未来，掌握物流数据，提供风控模型，做好风控管理的物流供应链金融公司会有广阔的发展前景。

## 7.2 投资风险分析

### 7.2.1 奥密克戎疫情冲击

物流业作为人员密集型服务行业，广泛存在于社会经济各个领域。一旦出现突发公共卫生状况，一方面容易对人民的生命财产安全造成重大损害；另一方面市场供需两端将迅速萎缩，行业运行将不可避免地受到冲击。进入 2020 年下半年后，我国取得了显著的抗疫成果。但随着新冠病毒变种奥密克戎在全球大范围扩散，我国多个地区也出现了疫情反复状况，对当地乃至周边地区造成了诸如生产叫停、交通管制、地区封锁、人员隔离等不利影响，严重拖累物流运行效率，加重物流运行成本，阻碍物流经济活动。截至 2022 年 3 月 13 日，全国 31 个省（自治区、直辖市）和新疆生产建设兵团累计报告接种新冠病毒疫苗 319323.6 万剂次，为全球疫情防控做出表率 and 积极贡献，但仍未达到疫苗全面接种目标。与此同时，截至 2022 年 3 月 15 日，国内现有确诊病例达到 250557 例。国内疫情反复再加上境外输入风险，为我国物流行业发展带来一定的不确定性和风险。

### 7.2.2 物流企业经营成本持续上涨 行业整体微利运营

奥密克戎疫情在全球范围内尚未得到有效控制，国际政治、贸易形势复杂多变，能源价格升高和供应链中断等风险催发大范围通货膨胀；国内经济发展下行压力仍然较大，存在需求收缩、供给冲击、预期转弱等多方面考验。在此情况下，常态化疫情防控成本、原材料成本、劳动力成本、环保成本等多方面因素共同推高了第三方物流运输、仓储物流、快递服务

等企业的经营成本。中国物流信息中心相关数据显示，2021年1-11月，国内重点物流企业业务成本增长高达33.0%，已连续多月保持高位增长。除此之外，企业资金成本涨幅居高不下，资金回款压力仍然较大。根据中国物流信息中心营商调查报告显示，有超过70%的物流企业平均账期超过1个月，11月末应收账款回收期比上年延长5%左右，周转效率连续两年有所下降。尽管2021年在物流需求及服务价格的带动下行业利润有所反弹，但国内物流行业长期微利运营的发展状况没有得到根本性扭转。2021年1-11月，国内重点物流企业收入利润率为4.3%，比上年同期提高0.5个百分点，仍然低于疫情前5%左右的正常水平。与上游工业企业相比，物流行业整体盈利水平、恢复力度仍然较低，应当受到投资者、市场参与者的重视和关注。

### 7.2.3 集装箱短缺造成的供应链紊乱

集装箱运输是通过对货物进行标准化装载，以实现全球范围内的水路、港口、铁路等综合交通完成单一或多式联运的现代化运输体系。就海运物流而言，通过集装箱，全球贸易具有了有效处理大量消费品、服装、零部件和其他原材料运输的能力，同时也使远洋运输成本大幅降低。可以说，集装箱供需状况已成为国际贸易和全球供应链中的关键环节。

2020年初，突如其来的新冠肺炎疫情对全球供应链造成了极大冲击。相比越南等亚洲其他制造业国家，中国采取了积极的防疫政策，率先对疫情蔓延进行了全面控制，社会经济生产活动大面积重启复苏，对外贸易形势稳中向好，进出口展现出较强韧性，各主要航线出口集装箱运输需求持续增长。据交通运输部数据显示，2021年，我国港口货物吞吐量完成155.5亿吨，同比增长6.8%，港口集装箱吞吐量完成2.8亿标箱，同比增长7.0%，港口货物吞吐量和集装箱吞吐量均居于世界首位。进入2022年，预计在中国大陆主要航线上，境内外各主要班轮公司投入舱位数将在不同程度上保持增长，存在较大的集装箱运力需求。

但与此同时，境外疫情防控长期处于反复状态，在新冠变种病毒奥密克戎的冲击下，欧、美、东南亚等地区确诊病例数间歇性反弹，对全球海运物流供应链的稳定畅通产生较为长期的影响，再加上“俄乌”冲突全面爆发，全球供应链各个环节仍然存在极大的不稳定性。从美国来看，随着中国率先对疫情蔓延进行有效控制，美国大量贸易订单从越南等国向中国转移，中美之间海运需求快速增长。在此情况下，北美地区出现了极为严重的港口拥堵状况，大量集装箱随船舶一同滞留在港口无法流通，中美航线运行效率和空箱周转率长期处于较低水平。从欧洲来看，“俄乌”冲突全面爆发后，欧洲对俄罗斯采取了制裁措施，港口不再接收转运到俄罗斯的货物，大量从俄罗斯运来和计划要运往俄罗斯的集装箱被滞留在港口。再加上奥密克戎疫情扩散，西北欧恶劣天气频发，导致港口码头生产运行出现大面积停工，进一步加剧了欧洲港口拥堵状况。而中国方面，受全球范围内集装箱流通周转不畅、空箱回调缓慢影响，最严重的时候海运空箱缺口高达200万标准集装箱。在集装箱极度短缺的状况下，中美、中欧运力大幅萎缩，航运效率大幅降低，大量出口货物长期滞留仓库，严重影响供应链运行。

长期来看，在亚太地区规模最大的自由贸易协定 RCEP 生效后，亚洲区域内的经贸往来将密切，带动海陆贸易运输需求增长。但与此同时，预计全球供应链紧张状况在 2022 年内仍难以得到实质性缓解，“俄乌”冲突局势又将在一定程度上加剧全球供应链紊乱。建议投资者和市场参与者密切追踪和关注海运运输运力供给状况，及时发现并避免由集装箱供给短缺而造成的供应链波动风险。

#### 7.2.4 物流从业人员存在结构性缺口

在新冠病毒变种奥密克戎的影响下，物流市场波动及疫情防控政策存在较大的不可预期性，导致物流行业从业人员尤其是一线员工用工需求出现大幅波动，造成阶段性、结构性的招工难、供给不足现象。根据中国物流信息中心营商调查报告显示，有 40.3% 的企业表示物流基层操作员工方面在用工紧张。劳动密集型的物流行业，诸如货车司机、船员、快递员等领域用工存在普遍短缺。社科院报告指出，因疫情防控限制、投诉纠纷、缺少保障及职业发展等问题，快递配送人员从业不足 1 年者占 39%，1-2 年占 31.2%，2-3 年占 12.1%，5-6 年占 5.9%，7 年以上占比仅为 11.9%，短期从业特征明显，基层工作人员缺口较大。尽管这些领域用工薪酬不断上涨，但物流行业从业人员供给仍存在较为明显的结构性缺口，在一定程度上制约了物流行业平稳健康发展。

#### 7.2.5 规模化物流市场需求难以判断

我国物流行业尤其是专业化物流发展起步较晚，行业生态整体较为复杂。受国情影响，我国大量企业偏爱“大而全”、“小而全”的经营组织方式，从原材料采购到产品销售过程中的一系列物流活动主要依靠企业内部组织的服务自给完成。由中国仓储协会进行的调查报告显示，截止 2021 年 1 季度，我国生产企业原材料物流的执行主体主要为供货方，占比达到 46%；成品销售物流中，由第三方物流企业单独承担的仅占 16.1%。多数企业内部拥有较高的物流设施保有率，53% 的生产型企业、40% 的商业型企业拥有自己的车队；60% 的生产企业、45% 的商业企业拥有自己的配套仓库；3% 的大型企业拥有铁专用线。此外，我国大量企业也都在致力于发展自己的物流业，并对外提供物流服务。

复杂交错的行业生态，容易对规模化的专业物流市场需求判断形成误导性作用。新冠肺炎疫情爆发前，大量物流企业对需求空间的判断与实际中的市场需求存在较大差异，盲目进行大规模、大范围的物流基础设施重复建设，导致物流资源有效利用率极低，在很大程度上加重了企业的运营成本，在疫情的冲击下严重拖累了企业生产和发展。总体来看，对于专业物流市场需求的判断，不仅仅是行业内企业、同时也是投资者需要谨慎对待的方面。

#### 7.2.6 快递服务市场价格竞争加快企业淘汰

长期以来国家经济飞速发展，居民消费水平不断提高，网络购物消费需求持续扩大，我国快递服务市场也迎来持续性高速增长。2020 年新冠肺炎疫情爆发后，居民消费习惯“线

下转线上”趋势明显，在疫情的催化作用下，民营快递企业之间竞争日益激烈。部分企业为了抢占市场份额，联合电商平台以低价搅乱快递服务市场环境，在行业内制造、参与“价格战”，市场出现了主体持续扩容、量件持续增长但是单价持续压低的恶性循环现象。为此，北京、浙江、广东等地先后发布监管通知，着力整治低于成本价格提供快递服务、擅自进行二次或多次收费、不按约定进行快递服务等行业违规现象，极兔速递、百世快递等民营快递企业均因低价倾销受到有关部门严厉处罚，但行业“价格战”现象总体仍较为普遍，难以得到全面扼制。

在行业价格竞争的影响下，市场两极分化现象较为明显。一方面，顺丰、京东、通达系等行业龙头企业凭借其全面的物流网络、强大的成本控制能力和先进的物流科技，市场占有率不断提升；另一方面，行业内也有众多企业由于管理不善，市场份额受到蚕食，再加上近年来人工成本不断攀升，盈利空间不断压缩，在越发激烈的市场竞争中生存和发展面临极大困难。自 2019 年以来，除中小型企业外，如风达、全峰、远成、亚风等早期成立的快递物流企业均因市场竞争相继倒闭，曾经行业巨头“四通一达”中的百世快递由于经营状况持续恶化出现大面积闭店状况。

当前阶段下，我国快递服务市场集中化趋势明显，市场份额正在加速向那些物流网络较为完整、管理能力较为突出、科技投入力量巨大的企业聚集。在头部企业为追求销售市场总量进行激烈竞争的同时，行业中大多数快递物流企业难以形成自身有效的产品和服务竞争力，生存空间将受到极大限制。再加上新冠肺炎疫情反复冲击，快递企业长期性的低利润模式将造成一些运营不当的企业出现创收不增利乃至盈利持续下滑的状况，最终导致一批规模较小、竞争力较弱、经营不善的快递服务企业被市场淘汰。