

市场竞争趋势与投资战略分析报告



物流行业

(2020-2021 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

2021年3月

要点提示

- ★ **社会物流总额低速增长，行业复苏动力强大。**2020 年新冠肺炎疫情大规模爆发后，对国内物流产业链整体造成了严重影响，上半年社会物流运行状况明显恶化。进入下半年后，随着国内经济迅速进入“V”字型修复通道，为物流业注入强大的复苏动力，行业需求持续回暖，社会物流总额保持平稳增长。中国物流信息中心数据显示，2020 年 1-11 月，全社会物流总额达到 266.2 万亿元，按可比价格计算同比增长 5.7%，增速较上年同期回落 0.7 个百分点。工业物流活动稳步复苏，与消费、民生相关的物流需求较为旺盛，电商、网上零售等新动能继续发挥带动作用，市场供需两端关系不断改善，市场活力进一步增强，业务收入增长加快，社会物流活跃度和运行效率持续改善。
- ★ **货物运输市场进入恢复通道，总体受疫情影响较为严重。**2020 年初，在人流、物流受到严格限制的情况下，我国货运市场供需两端迅速萎缩，全社会货运量及货物周转量大幅下降。2 季度在强有力的政策保障下，货运市场运行有所好转，进入下半年，随着疫情得到实质性控制，宏观经济运行全面改善，社会经济活动全面复苏，工业生产活动全面重启，内、外贸运输需求迅速扩大，我国货运市场也逐步进入恢复通道，货运量及货物周转量平稳回升。但总体来看，2020 年我国货运市场受疫情冲击较为严重，全年运行状况与疫情前相比仍存在明显差距。
- ★ **仓储行业发展出现新变化，总体发展保持平稳。**2020 年，仓储业固定资产投资增速重新回归正增长，在新冠肺炎疫情影响下行业运行状况和需求结构有所改变，以医疗用品和民生物资为主的仓储市场需求呈爆发式增长，全年仓储指数运行状况呈先抑后扬走势。总体来看，2020 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在进入下半年后逐渐消退，行业回暖趋势明显，基本回归到疫情前正常发展水平。
- ★ **新冠肺炎疫情催化作用明显，快递业务量持续高速增长。**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，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，成为拉动消费和促进生产的重要力量。2020 年我国快递业务量突破 800 亿件大关，完成 833.6 亿件，同比增长 31.2%；快递业务收入累计完成 8795.4 亿元，同比增长 17.3%。快递业务量规模连续七年位列世界第一，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。
- ★ **全球各经济体复苏力度存在较大的差异，物流行业将迎来全新的发展机遇。**展望 2021 年，全球经济复苏的前景依然具有“超乎寻常的”不确定性。各经济体复苏力度存在较大的差异，复苏前景主要取决于医疗干预程度及政策支持的有效性等。就我国而言，由于 2020 年新冠肺炎疫情控制成果显著，2021 年经济运行有望进入快速恢复通道，制造业投资增速有望继续提升，消费修复还将进一步加快，出口继续保持在较高水平，国家经济整体发展形势向好。在此背景下，2021 年我国物流行业也将迎来全新的发展机遇。

行业“降本增效”力度加强，物流业与制造业深度融合，多式联运推动运输结构调整等发展趋势将带动物流行业整体健康、有序、可持续发展。作为政府稳增长、稳投资的重点领域，跨境物流、电商物流、冷链物流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	8
1.1 行业概述.....	8
1.1.1 行业定义.....	8
1.1.2 细分行业.....	8
1.2 行业发展的主要特征.....	9
1.2.1 行业所处生命周期.....	9
1.2.2 行业垄断程度.....	10
1.2.3 市场供求关系.....	10
1.2.4 产业依赖度.....	10
1.2.5 行业技术水平.....	11
1.3 产业链分析.....	11
1.3.1 上游产业.....	12
1.3.2 中游产业.....	12
1.3.3 下游产业.....	12
2 行业发展环境分析	13
2.1 宏观经济环境分析.....	13
2.1.1 全球经济形势分析.....	13
2.1.2 我国经济形势分析.....	15
2.2 产业政策环境分析.....	17
2.2.1 综合物流重点政策.....	18
2.2.2 货运物流重点政策.....	21
2.2.3 邮政快递重点政策.....	27
2.2.4 冷链物流重点政策.....	33
2.2.5 地方物流重点政策.....	35
3 行业整体运行情况	38
3.1 社会物流总额低速增长.....	38
3.2 物流总收入低速增长 景气度略微回落.....	40
3.3 行业固定资产投资增速有所放缓.....	41
3.4 物流运输服务价格先抑后扬.....	42
4 物流细分市场运行情况分析	45
4.1 货运市场运行情况分析.....	45
4.1.1 货运市场总体运行情况.....	45
4.1.2 铁路货运市场运行情况分析.....	46
4.1.3 公路货运市场运行情况分析.....	48
4.1.4 水路货运市场运行情况分析.....	50
4.1.5 航空货运市场运行情况分析.....	53
4.2 仓储服务市场运行情况分析.....	55
4.2.1 仓储业固定资产投资增速重新回归正增长.....	55
4.2.2 仓储物流指数有所回落.....	56
4.2.3 物流仓库基础设施建设加快.....	57
4.3 快递服务市场运行情况分析.....	57

4.3.1	快递业持续景气发展 继续保持高速增长.....	58
4.3.2	异地快递占主流 国际及港澳台业务量高速增长.....	59
4.3.3	中部地区快递业务量及收入持续上升.....	60
5	行业竞争格局分析.....	64
5.1	行业整体竞争格局.....	64
5.1.1	按服务对象.....	64
5.1.2	按企业性质.....	65
5.2	细分市场竞争格局.....	65
5.2.1	货运物流市场竞争格局.....	65
5.2.2	仓储服务市场竞争格局.....	67
5.2.3	快递服务市场竞争格局.....	69
5.3	重点企业竞争力分析.....	71
5.3.1	中远海运控股股份有限公司.....	71
5.3.2	上海交运集团股份有限公司.....	73
5.3.3	中储发展股份有限公司.....	76
5.3.4	圆通速递有限公司.....	78
6	物流业未来发展趋势展望.....	82
6.1	宏观经济形势预测.....	82
6.1.1	全球经济形势展望.....	82
6.1.2	我国经济形势预测.....	83
6.2	行业发展趋势预测.....	84
6.2.1	行业“降本增效”力度继续加强.....	84
6.2.2	物流业与制造业有机融合.....	85
6.2.3	多式联运推动运输结构调整.....	85
6.2.4	铁路运输市场化改革加快推进.....	85
6.2.5	智能物流和绿色物流共同发展.....	86
6.2.6	冷链物流企业加快转型升级.....	86
6.3	细分行业发展趋势预测.....	86
6.3.1	货运物流行业发展趋势预测.....	86
6.3.2	仓储业发展趋势展望.....	88
6.3.3	快递物流行业发展趋势展望.....	89
7	投资机会与风险分析.....	92
7.1	投资环境与机会分析.....	92
7.2	投资风险分析.....	93
7.3	投资建议.....	94

图目录

图 1	物流行业生命周期曲线.....	9
图 2	2020 年相关国家 GDP 增速.....	14
图 3	2010 年-2020 主要新兴经济体国内生产总值同比增长率.....	14
图 4	2010 年-2020 年国内生产总值及三次产业同比增长率变化趋势.....	16
图 5	2012 年-2020 年 11 月年我国社会物流总额及同比增长变动趋势比较.....	38
图 6	2013-2020 年前三季度物流业总收入运行状况.....	40
图 7	2019 年 12 月-2020 年 12 月物流景气指数运行情况.....	41

图 8	2012-2020 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.....	42
图 9	2019 年 12 月-2020 年 12 月公路物流运价指数走势.....	42
图 10	2018 年 12 月-2020 年 12 月中国沿海（散货）综合运价指数走势.....	43
图 11	2014-2020 年全社会货运量及同比增速变化趋势.....	45
图 12	2014-2020 年全社会货物周转量及同比增长变动趋势比较.....	46
图 13	2014-2020 年铁路货运量及同比增速变化趋势.....	47
图 14	2014-2020 年铁路货运周转量及同比增速变化趋势.....	47
图 15	2014-2020 年公路货运量及同比增速变化趋势.....	49
图 16	2014-2020 年公路货运周转量及同比增速变化趋势.....	49
图 17	2014-2020 年水路货运量及同比增速变化趋势.....	51
图 18	2014-2020 年水路货运周转量及同比增速变化趋势.....	51
图 19	2019-2020 年港口货物吞吐量完成情况.....	52
图 20	2019-2020 年港口集装箱吞吐量完成情况.....	53
图 21	2014-2020 年航空货运量及其增长速度.....	54
图 22	2014-2020 年航空货物周转量及其增长速度.....	54
图 23	2009-2020 年仓储业固定资产投资增长速度.....	55
图 24	2018 年 12 月-2020 年 12 月仓储指数运行情况.....	56
图 25	2015-2020 年快递业业务总量及增长情况.....	58
图 26	2015-2020 年快递业业务收入及增长情况.....	58
图 27	2016-2020 年快递业务量比较.....	59
图 28	2020 年快递业业务量构成情况.....	60
图 29	2020 年快递业业务收入构成情况.....	60
图 30	2020 年分区域快递业务量构成情况.....	61
图 31	2020 年分区域快递业务收入构成情况.....	62
图 32	按服务对象分物流行业竞争格局.....	64
图 33	2014-2020 年除航空运输外各运输方式货运量占全社会货运量比重变化走势.....	66
图 34	2014-2020 年除航空运输外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.....	67
图 35	仓储服务市场竞争格局.....	68
图 36	2013 年-2020 年 10 月中国快递服务品牌集中度指数运行情况.....	69
图 37	2020 年上半年我国民营快递代表企业市场占有率水平.....	70
图 38	2021、2022 年世界经济增长趋势预测.....	82
图 39	2014-2020 年物流行业融资数量及融资金额情况.....	92

表目录

表 1	2008 年-2020 年各产业国内生产总值及同比增长情况.....	15
表 2	2020 年国家骨干冷链物流基地建设名单.....	34
表 3	2012 年-2020 年 11 月社会物流总额及其增长速度.....	38
表 4	2014-2020 年全社会货运量及同比增速情况.....	45
表 5	2014-2020 年铁路货运及同比增速情况.....	47
表 6	2014-2020 年公路货运及同比增速情况.....	48
表 7	2014-2020 年水路货运及同比增速情况.....	51
表 8	2014-2020 年航空货运及同比增速情况.....	54
表 9	2016-2020 年分地区快递业务量比重变化情况.....	61

表 10	2016-2020 年分地区快递业务收入比重变化情况.....	61
表 11	2020 年分省市快递服务企业业务量和业务收入情况.....	62
表 12	按参与者性质划分物流业竞争格局.....	65
表 13	2014-2020 年货运市场各运输方式占比情况.....	66
表 14	第三方仓储服务市场竞争优势分析.....	68
表 15	快递行业阵营格局.....	70
表 16	中远海运控股股份有限公司简介.....	72
表 17	中远海运 2020 年半年报主要会计数据.....	72
表 18	上海交运集团股份有限公司简介.....	74
表 19	交运股份 2020 年半年报主要会计数据.....	74
表 20	中储发展股份有限公司简介.....	76
表 21	中储股份 2020 年半年报主要会计数据.....	77
表 22	圆通速递股份有限公司简介.....	79
表 23	圆通速递 2020 年半年报主要会计数据.....	79

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的物品移动。

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二方物流，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

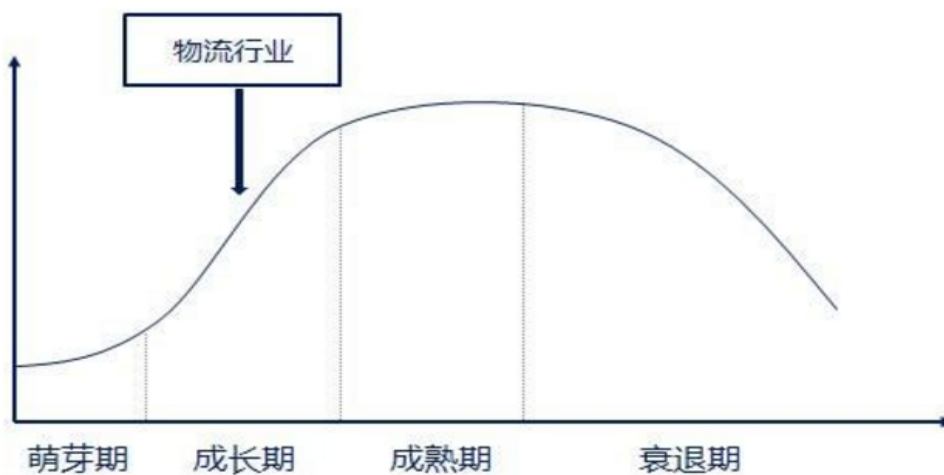
物流。

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，是现代社会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，国研网行业研究部加工整理

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

2020年，新冠疫情席卷全球，对各经济体的生产制造、消费投资、社会治理、民众信心等造成全方位冲击，全球经济陷入“大萧条”以来最严重衰退。欧美经济在2020年均陷入深度衰退中，虽然2020年下半年持续复苏，但是因为二次疫情和变异毒株的冲击，经济修复放缓，欧洲经济更是面临二次探底的风险。疫苗的接种进展为当前经济复苏的核心影响因素，当疫苗广泛接种有效缓解疫情形势后，欧美日等经济体经济将会进入强劲复苏期。根据国际货币基金组织(IMF)于2021年1月26日所发布的《世界经济展望报告》显示，预计2020年全球经济萎缩3.5%。较2020年10月《世界经济展望报告》预测值高0.9个百分点，这反映了2020年下半年全球经济总体复苏势头强于预期。

具体来看，进入2020年以来，新冠肺炎疫情取代全球贸易争端，成为全球最核心的系统性风险，当前依然制约着经济的复苏。根据中国银行研究院发布的《全球经济金融展望报告(2021年)》指出，2020年全球经济表现出以下特征：

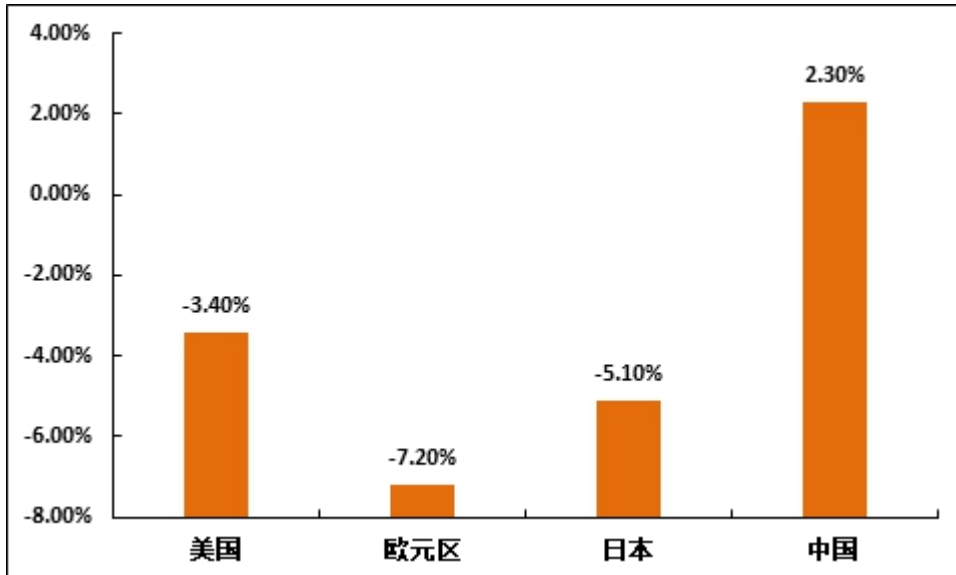
2020年上半年，疫情相继在东亚、欧美、拉美、非洲等地区蔓延，各经济体采取的防控措施阻断了人员、资本、货物、技术、服务等自由流动，社会恐慌情绪严重，经济运行面临供需萎缩与金融动荡的双重冲击。其中，2020年2季度国际商品贸易和服务贸易分别下降21%和30%，上半年全球跨境直接投资(FDI)同比下降49%。受此影响，全球经济大幅下行，2020年1、2季度GDP增速(环比折年率，下同)分别为-10.9%、-18.9%。

2020年下半年，伴随着部分经济体疫情形势好转、推动复工复产，加上史无前例的纾困政策发挥作用，全球经济开始触底回升。供给方面，摩根大通全球综合PMI指数自7月以来已连续四个月位于荣枯线上方，制造业、服务业景气度均有所改善，其中，制造业新订单指数10月已回升至55。需求方面，OECD消费者信心指数反弹，主要国家零售销售额同比增速上升；部分国家国内商旅等出行需求增加，2020年10月亚洲、北美航班恢复率分别回升至60%和40%以上，中国航班恢复率达到96%；制造业出口订单开始增加，世界贸易量连续四个月环比上升，全球贸易同比萎缩程度大幅收窄。然而，随着4季度疫情反弹，部分经济体消费、出口已显示出放缓迹象。预计，2020年3、4季度全球GDP增速将分别为29.5%和-5.3%。整体来看，全球经济在2020年经历了大起大落，全年GDP增速为-4.9%，同比下降7.4个百分点。

从主要国家来看，美国经济复苏动能略显疲软。美国商务部经济分析局公布数据显示，2020年美国全年GDP萎缩3.5%，为2009年以来首次下降，3.5%的跌幅创二战以来最差。欧

洲经济活动受挫，复苏预期推迟。据欧盟统计局 2021 年 2 月 2 日发布的初步数据显示，欧元区 19 国 2020 年国内生产总值（GDP）较前一年下滑 6.8%，欧盟 27 国 GDP 下滑 6.4%。日本经济继续维持温和反弹。据日本内阁府发布统计数据显示，日本 2020 年国内生产总值 GDP 较 2019 年萎缩了 4.8%，下滑幅度仅次于 2009 年的 5.7%，11 年来首次呈现负增长。

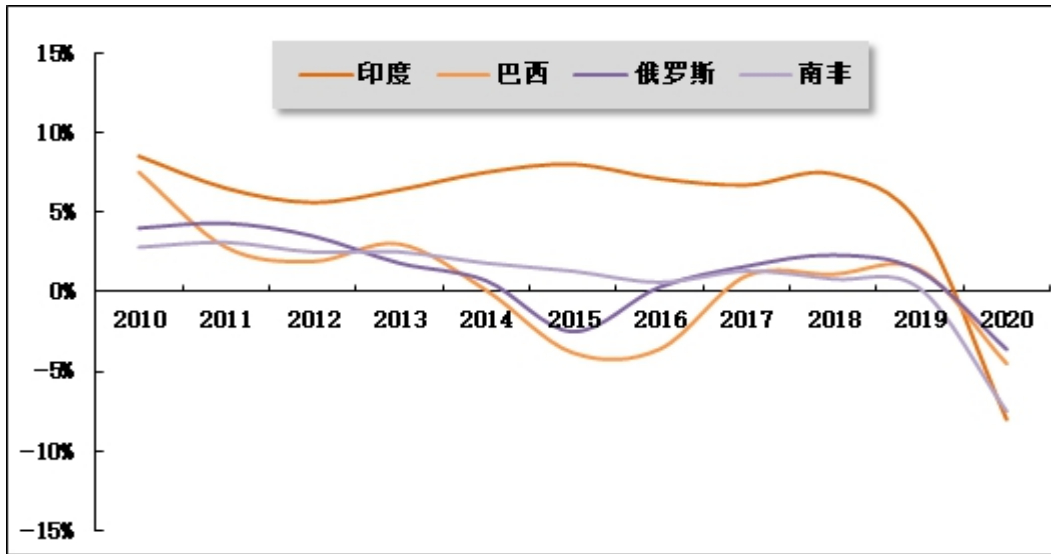
图 2 2020 年相关国家 GDP 增速



数据来源：国际货币基金组织 2021 年 1 月《世界经济展望》，国研网行业研究部加工整理

从新兴市场表现来看，仍面临较大不确定性。受疫情影响，投资者对新兴市场资产需求下降，加速了部分新兴市场货币贬值，拉美国家货币贬值幅度大，而疫情控制较好的部分亚洲新兴市场货币小幅升值。未来，金融市场总体将延续趋稳态势，但是地缘政治、刺激政策潜在风险等负面因素不容小觑。新兴市场或将出现资本外流，拉美外部融资需求较高的国家将更加脆弱。这主要是由于经济衰退、利率下降影响了其对外资的吸引力；逆全球化削弱了其参与全球价值链（特别是传统制造业）关键环节的竞争力。疫情也导致新兴经济体财政支出和赤字上升，限制了其宽松政策的空间。

图 3 2010 年-2020 主要新兴经济体国内生产总值同比增长率



数据来源：网络公开数据，国研网行业研究部加工整理

2.1.2 我国经济形势分析

2020年，我国统筹疫情防控和经济社会发展取得重大成果，我国经济运行持续稳定恢复，就业民生保障有力，经济社会发展主要目标任务完成情况好于预期，在世界主要经济体中率先实现正增长，经济总量迈上百万亿元新台阶。国家统计局数据显示，初步核算，2020年国内生产总值1015986亿元，按可比价格计算，比上年增长2.3%。分季度看，一季度同比下降6.8%，二季度增长3.2%，三季度增长4.9%，四季度增长6.5%。分产业看，第一产业增加值77754亿元，比上年增长3.0%；第二产业增加值384255亿元，增长2.6%；第三产业增加值553977亿元，增长2.1%。

表 1 2008年-2020年各产业国内生产总值及同比增长情况

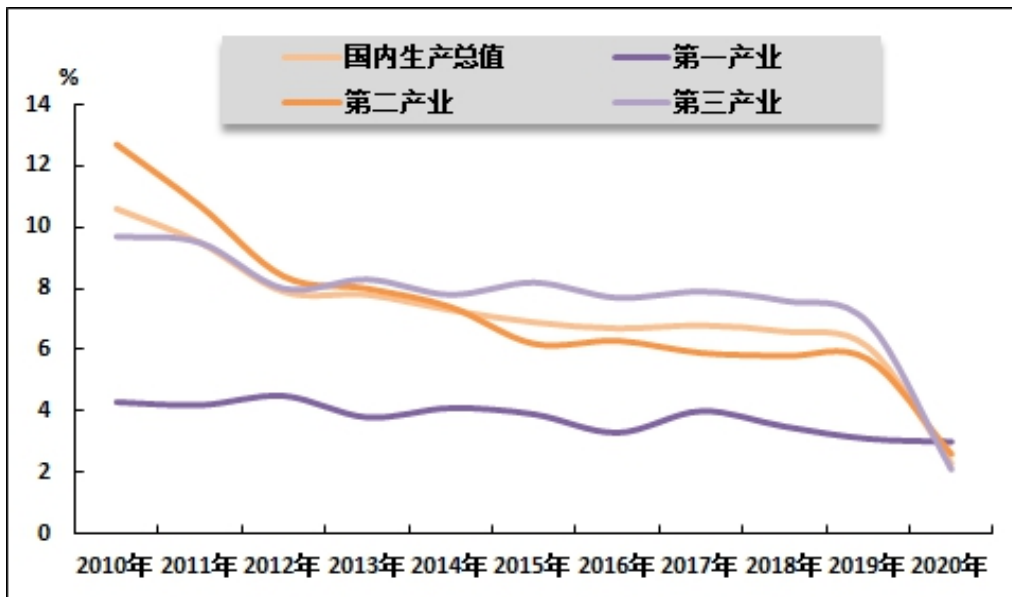
单位：亿元，%

时间	国内生产总值		第一产业		第二产业		第三产业	
	绝对数	同比增长	绝对数	同比增长	绝对数	同比增长	绝对数	同比增长
2010年	413030	10.6	39363	4.3	191630	12.7	182038	9.7
2011年	489301	9.5	46163	4.2	227039	10.7	216099	9.5
2012年	540367	7.9	50902	4.5	244643	8.4	244822	8.0
2013年	595244	7.8	55329	3.8	261956	8	277959	8.3
2014年	643974	7.3	58344	4.1	277572	7.4	308059	7.8
2015年	689052	6.9	60862	3.9	282040	6.2	346150	8.2
2016年	740061	6.7	60139	3.3	296548	6.3	383374	7.7

2017年	820754	6.8	62100	4.0	332743	5.9	425912	7.9
2018年	900310	6.6	64734	3.5	366001	5.8	469575	7.6
2019年	990865	6.1	70467	3.1	386165	5.7	534233	6.9
2020年	1015986	2.3	77754	3.0	384255	2.6	553977	2.1

数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 4 2010年-2020年国内生产总值及三次产业同比增长率变化趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

固定资产投资稳步回升，高技术产业和社会领域投资增长较快。2020年全国固定资产投资（不含农户）518907亿元，比上年增长2.9%。分领域看，基础设施投资增长0.9%，制造业投资下降2.2%，房地产开发投资增长7.0%。全国商品房销售面积176086万平方米，增长2.6%；商品房销售额173613亿元，增长8.7%。三次产业投资增速全部转正，其中第一产业投资增长19.5%，第二产业投资增长0.1%，第三产业投资增长3.6%。民间投资289264亿元，增长1.0%。高技术产业投资增长10.6%，快于全部投资7.7个百分点，其中高技术制造业和高技术服务业投资分别增长11.5%和9.1%。高技术制造业中，医药制造业、计算机及办公设备制造业投资分别增长28.4%、22.4%；高技术服务业中，电子商务服务业、信息服务业投资分别增长20.2%、15.2%。社会领域投资增长11.9%，快于全部投资9.0个百分点，其中卫生、教育投资分别增长29.9%和12.3%。12月份，固定资产投资环比增长2.32%。

工业生产持续发展，高技术制造业和装备制造业较快增长。2020年全国规模以上工业增加值比上年增长2.8%。分经济类型看，国有控股企业增加值增长2.2%；股份制企业增长3.0%，外商及港澳台商投资企业增长2.4%；私营企业增长3.7%。分三大门类看，采矿业增

加值增长 0.5%，制造业增长 3.4%，电力、热力、燃气及水生产和供应业增长 2.0%。高技术制造业和装备制造业增加值分别比上年增长 7.1%、6.6%，增速分别比规模以上工业快 4.3、3.8 个百分点。从产品产量看，工业机器人、新能源汽车、集成电路、微型计算机设备同比分别增长 19.1%、17.3%、16.2%、12.7%。

粮食产量再创新高，生猪生产持续较快恢复。2020 年全国粮食总产量 66949 万吨，比上年增长 0.9%，增产 565 万吨。其中，夏粮产量 14286 万吨，增长 0.9%；早稻产量 2729 万吨，增长 3.9%；秋粮产量 49934 万吨，增长 0.7%。分品种看，稻谷产量 21186 万吨，增长 1.1%；小麦产量 13425 万吨，增长 0.5%；玉米产量 26067 万吨，持平略减；大豆产量 1960 万吨，增长 8.3%。全年猪牛羊禽肉产量 7639 万吨，比上年下降 0.1%。其中，牛肉产量 672 万吨，增长 0.8%；羊肉产量 492 万吨，增长 1.0%；禽肉产量 2361 万吨，增长 5.5%；禽蛋产量 3468 万吨，增长 4.8%；牛奶产量 3440 万吨，增长 7.5%；猪肉产量 4113 万吨，下降 3.3%。2020 年末，生猪存栏、能繁殖母猪存栏比上年末分别增长 31.0%、35.1%。

服务业逐步恢复，现代服务业增势良好。2020 年全国服务业生产指数与上年持平。信息传输、软件和信息技术服务业，金融业增加值分别增长 16.9%、7.0%，增速分别快于第三产业 14.8、4.9 个百分点。

市场销售较快恢复，消费升级类商品销售增速加快。2020 年社会消费品零售总额 391981 亿元，比上年下降 3.9%。其中，限额以上单位消费品零售额 143323 亿元，下降 1.9%。按经营单位所在地分，城镇消费品零售额 339119 亿元，下降 4.0%；乡村消费品零售额 52862 亿元，下降 3.2%。按消费类型分，餐饮收入 39527 亿元，下降 16.6%；商品零售 352453 亿元，下降 2.3%。

对外贸易实现正增长，贸易结构持续优化。2020 年货物进出口总额 321557 亿元，比上年增长 1.9%。其中，出口 179326 亿元，增长 4.0%；进口 142231 亿元，下降 0.7%。进出口相抵，顺差为 37096 亿元。机电产品出口增长 6%，占出口总额的 59.4%，比上年提高 1.1 个百分点。一般贸易进出口占进出口总额的比重为 59.9%，比上年提高 0.9 个百分点。民营企业进出口增长 11.1%，占进出口总额的比重为 46.6%，比上年提高 3.9 个百分点。

居民收入增长与经济增长基本同步。2020 年，全国居民人均可支配收入 32189 元，比上年名义增长 4.7%。扣除价格因素后，全国居民人均可支配收入实际增长 2.1%，与经济增长基本同步。2020 年全国居民人均收入比 2010 年增加一倍。扣除价格因素后，2011 年—2020 年全国居民人均可支配收入年均实际增长 7.2%，十年累计实际增长 100.8%，即全国居民人均可支配收入比 2010 年增加了一倍。

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

动物物流行业发展进入量质齐升阶段。2020 年我国物流业发展政策环境持续改善，从强化物流基础设施建设到多措并举降本增效、再到建立现代供应链体系以及推动智慧物流发展，利好政策持续发力助推物流行业迈向更为规范、快速的发展道路。

2.2.1 综合物流重点政策

2.2.1.1 《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》出台

在新冠疫情大规模爆发后，国家紧急对交通运输实行了严格的、全方位的管制措施。由于货物运输活动广泛存在于社会经济各个领域，物流行业不可避免地受到冲击性影响。基于此，为深入贯彻习近平总书记重要讲话精神，全面落实党中央、国务院各项决策部署，统筹推进疫情防控和经济社会发展交通运输各项工作，切实当好“先行官”，更好地支撑经济平稳运行，交通运输部于 2020 年 3 月 5 日印发了《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》（以下简称“《意见》”）。

《意见》对于接下来我国物流行业发展提出四个关键点。一是打通“大动脉”、畅通“微循环”。加快恢复交通运输秩序，全力确保物流畅通。全面保障运输通道干线和“毛细血管”畅通，取消对货车正常通行的限制，严禁限制船舶靠港和港口装卸作业，力争实现货物运输“零阻碍”。继续落实应急物资公路运输“三不一优先”和水路运输“四优先”举措，全力保障农资等生产生活物资运输和邮政快递、城市配送正常运营。发挥综合运输组合效率，强化与铁路、民航的协作。加大转运力度，切实解决“出村”“进城”两端问题。二是立足当前、着眼长远，坚决打赢交通脱贫攻坚战。持续巩固脱贫攻坚成果，加快推动“四好农村路”高质量发展，更好服务乡村振兴战略。深化农村公路管理养护体制改革，大力推进“路长制”。积极争取地方财政和涉农资金整合政策支持，因地制宜实施较大人口规模自然村（组）通硬化路建设，推动交通建设项目更多向进村入户倾斜。三是多措并举、主动帮扶，切实减轻企业负担。积极服务实体经济发展。全面落实好疫情防控期间免收收费公路车辆通行费政策。持续推进运输结构调整、大件运输跨省并联许可、运输领域资质和证照管理优化等工作，进一步减轻实体经济企业负担。巩固落实港口已有降费措施，进一步降低港口收费，鼓励港口企业视情减免库场使用费等费用。畅通国际运输通道，稳定国际道路运输和国际海运，强化中欧班列运行保障，支撑外贸产业链、供应链畅通运转。努力帮扶交通运输企业。对执行应急运输保障任务的交通运输企业提供支持。加大对收费公路经营管理单位的支持保障力度，推动解决免收通行费后公路交通面临的债务、养护资金等困难。四是统筹兼顾、久久为功，全面推进改革发展稳定各项工作。加快建设交通强国。全面落实《交通强国建设纲要》，扎实做好试点示范，加快编制国家综合立体交通网规划纲要（2021—2050 年），统筹研究重大工程、重大改革、重大政策，并做好与“十四五”规划的有效衔接。抓紧推进川藏铁路等重大项目规划建设。做好粤港澳、长三角、黄河流域等地区综合立体交通网规划编制工作。

对于 2020 年我国经济发展而言，在理想状况下疫情能够在二季度得到有效控制，随后全国经济社会活动逐渐回暖，重新步入正轨。即便如此，由于此次疫情影响面十分广泛，再加上国家对于缓解疫情所采取的应对措施力度巨大，疫情对于我国物流市场所造成的冲击将持续较长一段时间。《意见》出台后，在不违背疫情防控原则下，对保障物流畅通，提升物流运行效率，推动农村物流发展，降低物流企业经营成本，扩大行业“降本增效”成果，加强交通强国建设等方面起到了积极、科学、全面的规范性指导作用，为我国物流行业突破疫情封锁争取时间，助力行业整体率先恢复到疫情爆发前的正常状态，进而带动全国各行各业复苏回暖，起到经济发展“先行官”作用。

2.2.1.2 发改委联合交通运输部印发《关于进一步降低物流成本的实施意见》

近年来，国家陆续出台了一系列降低物流运行成本的政策措施，取得了积极成效。随着管理模式的变革和物流科技的进步，社会物流成本水平保持稳步下降，但与高质量发展要求和国际横向对比，我国物流运行成本高、运行效率低下等问题仍然突出，服务实体经济能力有待进一步提升。新冠疫情爆发后，社会物流成本出现阶段性上升，难以适应建设现代化经济体系、推动高质量发展的要求。为贯彻落实党中央、国务院关于统筹疫情防控和经济社会发展的决策部署，进一步降低物流成本、提升物流效率，国家发展改革委联合交通运输部于 2020 年 6 月 2 日印发了《关于进一步降低物流成本的实施意见》（以下简称“《意见》”）。

总体来看，《意见》重点从三个方面提出要求。一是**注重运输、保管和管理多环节共同发力，实现全链条成本最低**。物流具有点多、线长、面广等特点，涉及生产、销售、运输、配送、管理等环节，是典型的复合型产业。降低物流成本关键在于实现物流全链条成本最低。从我国物流总费用构成来看，物流保管和管理费用上涨较快，2018 年我国保管和管理费用同比分别增长了 13.8%和 13.5%，这是我国物流成本水平偏高的主要原因。针对上述问题，《意见》明确提出：要培育骨干物流企业，提高企业的综合服务能力 and 国际竞争力。提高现代供应链发展水平，促进现代供应链与农业、工业、商贸流通业等融合创新。上述举措将有利于进一步强化上下游环节协同联动，实现物流全链条成本最低。

二是**注重减轻物流企业负担和降低物流成本相结合**。近年来，在降低物流成本工作过程中，社会上有观点认为，“降低物流成本就是要降低物流服务的价格、压缩物流企业的利润”。根据 2019 年专题调研情况来看，我国大部分传统物流企业、交通运输企业已普遍处于微利状态，平均利润率不足 5%，抗风险能力较弱。要进一步挖掘降低物流成本的潜力，持续降低物流成本，就要在推动降低物流企业成本方面下功夫。《意见》明确提出，要降低物流企业用地成本，对物流重大项目建设用地指标予以重点保障。要降低融资成本，加大政府资金投入和信贷服务力度。要持续降低企业税费成本，研究出台继续实施大宗商品仓储用地城镇土地使用税减半征收政策的细则、持续降低交通运输领域收费。这些举措落地实施，将有效缓解物流企业用地难、用地贵、融资难等问题，实现降低物流企业成本向降低企业物流成本传导。

三是“数量型降成本”和“效率型降成本”并重。减税降费直接减轻企业负担是企业感受最直接、效果最明显的降成本举措，受到广大物流企业的欢迎。但随着减税降费工作持续推进，降本“增量”空间在压缩，释放的红利逐步减弱，推动降低物流成本取得新的突破，需要在提高物流效率，降低时间成本、制度性成本方面发力。

为落实《意见》要求，有关部门将开展五项具体工作。一是**推进结构性降本**。以多式联运为突破口，以基础设施联网优化为基础，加快推进运输结构调整，构建“宜铁则铁、宜公则公、宜水则水”的局面，降低综合运输成本。二是**推进制度性降本**。进一步推进简政放权，优化物流营商环境，切实降低制度性交易成本。重点巩固和扩大交通运输领域降费成果，推进运输领域资质证照电子化办理，提升大件运输跨省并联许可效率，推动危险品货物便利化运输。三是**推进技术性降本**。推进交通运输新型基础设施建设，鼓励以“互联网+”、大数据、云计算等为代表的新一代信息技术应用，着力提高装备设备数字化、智能化水平，提升设施设备运行效率。将推动提升港站枢纽、载运工具、标准化货物等要素数字化水平，加快北斗卫星导航系统行业应用，持续推进智慧港口等建设。四是**推进管理性降本**。提升物流组织集约化水平。将持续深化城市绿色配送示范工程，引导地方根据发展实际，精准制定城市配送车辆通行管控政策。完善冷链运输标准和规范，提高冷链物流车辆技术装备水平，提高冷链运输服务品质。持续推进交邮融合，完善县、乡、村三级农村物流服务体系建设。五是**推进服务性降本**。优化服务和保障功能，不断增强企业获得感。重点构建以信用为基础的新型监管机制，推进信用信息互联、评价互认、奖惩联动、信用修复互通的跨区域信用监管应用。

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。在《意见》引导下，一方面我国物流行业供给侧改革将全面进入新的发展阶段，“降本增效”成果将进一步显现和扩大；另一方面我国物流行业区域之间、城乡之间、领域之间的发展差距将会逐步缩小，行业治理体系将会不断加以完善，行业发展状况不平衡、不充分等问题也将得到有效改善。《意见》的一系列强有力措施对于推动我国物流行业转型升级具有重要的指导性作用，有助于推动我国物流行业现代化、高质量发展，进而促进物流业发挥好对国民经济转型升级、可持续发展的重要支撑作用。

2.2.1.3 《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》出台

制造业是国民经济发展不可或缺的主体，是全社会物流总需求的主要来源。随着我国物流业和制造业融合发展的趋势不断增强，物流业作为支撑国民经济发展的基础性、战略性价值不断凸显。在日益复杂的市场竞争环境下，物流已从附属服务转变为提高制造企业市场竞争力，降低成本挖掘利润空间的重要环节，物流企业与制造企业间风险共担、利益共享的联动融合发展格局正在形成。为贯彻落实党中央、国务院关于推动高质量发展的决策部署，做

好“六稳”工作，落实“六保”任务，进一步推动物流业制造业深度融合、创新发展，推进物流降本增效，促进制造业转型升级，国家发展改革委会同工业和信息化部、交通运输部、铁路局、民航局、邮政局等 13 个部门和单位于 2020 年 8 月 22 日联合印发了《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》（以下简称“《方案》”）。

《方案》提出，到 2025 年，物流业在促进实体经济降本增效、供应链协同、制造业高质量发展等方面作用显著增强。探索建立符合我国国情的物流业制造业融合发展模式，制造业供应链协同发展水平大幅提升，精细化、高品质物流服务供给能力明显增强，主要制造业领域物流费用率不断下降；培育形成一批物流业制造业融合发展标杆企业，引领带动物流业制造业融合水平显著提升；初步建立制造业物流成本核算统计体系，对制造业物流成本水平变化的评估监测更加及时准确。

《方案》按照“紧扣关键环节、突出重点领域”的总体思路，针对物流业制造业融合发展存在的主要问题，系统提出 11 方面发展任务。一方面，从企业主体、设施设备、业务流程、标准规范、信息资源等 5 个关键环节，对促进物流业制造业全方位融合提出明确要求，推动解决制约物流业制造业深度融合的主要障碍和“中梗阻”；另一方面，聚焦大宗商品物流、生产物流、消费物流、绿色物流、国际物流、应急物流等 6 个重点领域，明确了推动物流业制造业深度融合、创新发展的主攻方向。

相比物流发达国家而言，我国物流产业总体发展仍较为粗犷，具体表现为物流企业专业化服务能力较弱，难以有效适应制造业发展需求；物流枢纽、物流园区与产业园区布局统筹不够，不能实现有机衔接和协同联动；制造业领域存量物流资源整合和开放程度不足，制造企业内部物流成本相对较高等多个方面。《方案》的出台旨在加强物流业与制造业之间的联动性和协调性，促进物流业与制造业在供应链全链条上的战略合作、相互渗透、共同发展，进一步提高物流业和制造业双方的市场竞争力和增值水平。《方案》中的各项重点任务切实推进后，一方面有利于保持产业链供应链稳定，推动形成以国内大循环为主体、国内、国际双循环相互促进的全新发展格局；另一方面有助于推进物流产业“降本增效”改革，缓解物流企业经营压力，提升物流企业服务水平，改善物流行业营商环境，促进物流业与制造业深度融合、协同发展。

2.2.2 货运物流重点政策

2.2.2.1 《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》出台

作为全球海洋贸易大国，国家始终高度重视海运业的发展。国务院于 2014 年印发了《关于促进海运业健康发展的若干意见》，将海运业发展上升为国家战略，为我国海运业发展奠定基础。习近平总书记考察上海洋山港时强调，“经济强国必定是海洋强国、航运强国”、“经济要发展，国家要强大，交通特别是海运首先要强起来”，为海运业发展明确了国家经济发展的战略定位。2019 年 9 月，国务院印发《交通强国建设纲要》，为新时代海运业高

质量发展指明了方向。为深入贯彻党的十九大提出的高质量发展的要求和习近平总书记关于海运业发展的重要指示精神，落实《交通强国建设纲要》，推动海运业高质量发展，指导我国海运业更长远发展，交通运输部联合国家发展改革委、工业和信息化部、财政部、商务部、海关总署和税务总局于2020年2月3日印发了《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》（以下简称“《意见》”）。

《意见》对2025年、2035年和2050年提出了分阶段目标。明确到2025年，基本建成海运业高质量发展体系，服务品质和安全绿色智能发展水平明显提高，综合竞争力、创新能力显著增强，参与国际海运治理能力明显提升。到2035年，全面建成海运业高质量发展体系，绿色智能水平和综合竞争力居世界前列，安全发展水平和服务保障能力达到世界先进水平，基本实现海运治理体系和治理能力现代化，在交通强国建设中当好先行。到2050年，海运业发展水平位居世界前列，全面实现海运治理体系和治理能力现代化，全面服务社会主义现代化强国建设和人民美好生活需要。

《意见》提出了6方面主要任务。一是**装备先进适用、运输便捷高效**。针对我国海运船队规模结构不够优化，海运服务网络有待完善，海运客货运服务品质有待提升等问题，《意见》提出了建设现代化海运船队、完善全球海运服务网络、提升客货运服务品质等重点任务。二是**市场充满活力、服务功能完备**。针对我国海运企业综合竞争力不强，运输服务保障能力有待提升，现代航运服务业发展滞后等问题，《意见》提出了深化海运企业改革、支持企业协同发展、加快补齐航运服务业短板等重点任务。三是**绿色低碳发展、智慧创新引领**。针对船舶用能结构不优、污染防治水平有待提升，创新驱动能力不强等问题，《意见》提出了优化用能结构、加强船舶污染防治、增强创新驱动能力等重点任务。四是**安全保障可靠、应急迅速有效**。针对海运业安全基础仍不牢固，安全风险防控和应急响应能力有待提升等问题，《意见》提出了着力强化船舶安全管理、健全安全生产体系、提升应急处置能力等重点任务。五是**开放创新发展、合作互利共赢**。针对服务“21世纪海上丝绸之路”建设、海运业政策制度创新和参与国际海运治理不够等问题，《意见》提出了推进“21世纪海上丝绸之路”建设、深化政策和制度创新、积极参与国际海运事务等重点任务。六是**治理体系更加完善，治理能力显著提升**。针对海运业治理体系有待完善，人才队伍建设和中国特色海运文化传承有待加强等问题，《意见》提出了完善海运业制度体系、加强人才队伍建设、传承创新中国特色海运文化等重点任务。

《意见》出台后，将以我国海运业供给侧结构性改革为主线，弥补我国海运业发展短板，优化海运物流服务水平，加快形成海运业高质量发展体系。一方面将加快推进上海国际航运中心建设，促进大连、天津、厦门等区域国际航运中心发展，发挥我国海洋运输的主力军作用，加强全球贸易互联互通，推进“21世纪海上丝绸之路”建设；另一方面有助于加强我国参与国际海洋运输治理能力，加强我国海洋运输综合发展水平和国际竞争力，为国家海运强国以及交通强国战略奠定基础。

2.2.2.2 交通运输部联合发展改革委印发《关于阶段性降低港口收费标准等事项的通知》

新冠肺炎疫情爆发后，诸如停止生产、关闭工厂等限制性措施将严重影响中国经济产出。受到安全生产难度较大、员工返工率较低等客观原因限制，预计在接下来很长时间内全国各地都将面临工厂开工率较低、劳动力资源短缺等问题，最终将会冲击中国乃至全球供应链平衡，冲击水上货运市场需求，对港口航运业造成了沉重打击。为深入贯彻习近平总书记关于统筹推进新冠肺炎疫情防控和经济社会发展重要讲话精神，落实 2020 年 3 月 3 日国务院常务会议有关降低港口等环节收费标准的决策部署，交通运输部联合国家发展改革委于 2020 年 3 月 6 日印发《关于阶段性降低港口收费标准等事项的通知》（以下简称“《通知》”）。

《通知》的主要内容分为三个方面。一是**阶段性降低政府定价港口经营服务性收费标准**。2020 年 3 月 1 日至 6 月 30 日，将政府定价的货物港务费和港口设施保安费收费标准分别降低 20%，预计港口企业为货主企业减轻负担 3.8 亿元；取消非油轮货船强制应急响应服务及收费。同时鼓励各地结合本地实际，疫情防控期间加大收费优惠力度。二是**加强上下游合作，共克时艰**。加强港航企业和货主之间的对接和协作，推动建立降费传导机制，形成利益共同体。鼓励港口经营人对受疫情影响严重的小微企业，继续给予减免库场使用费等优惠。引导班轮公司合理调整海运收费价格结构，鼓励采用包干费收取。三是**将降费政策落到实处**。加强国际海运、港口市场监管，依法调查违规行为，配合有关部门加大查处力度，规范海运、港口收费行为，落实降费政策。督促港航企业和相关单位落实口岸经营服务性收费目录清单和公示制度。

《通知》明确采取阶段性降低政府定价的港口经营服务性收费标准等措施，降低货主企业和船公司物流成本，促进口岸营商环境优化，推动物流业产业链协同复工复产。在明确的政策指导下，我国港口航运业乃至整个物流行业“降本增效”将进一步得到落实，港口航运企业生存发展压力将有所缓解，与制造业企业的融合程度将进一步加深；有助于改善行业整体运行效率，提升行业整体服务水平，推动我国港口航运业高质量、可持续发展。

2.2.2.3 交通运输部印发《内河航运发展纲要》

以长江、珠江、淮河等水系为主体的内河航运发展对于激发我国经济发展活力具有十分重要的现实意义。自 2011 年国务院出台《关于长江等内河水运发展的意见》以来，内河航运在助推国家战略实施和综合物流运输体系建设中的地位与作用更加突出。为贯彻落实交通强国建设战略部署，推动内河航运高质量发展，服务国家战略实施，助力中国特色社会主义现代化强国建设，交通运输部于 2020 年 6 月 4 日印发了《内河航运发展纲要》（以下简称“《纲要》”）。

《纲要》的重点内容分为三个部分。总体要求方面，《纲要》明确以高质量发展为导向，科学开发利用和保护内河航运资源、充分发挥内河航运比较优势等主要思路，提出 2035 年、2050 年建设现代化内河航运体系的相关发展目标。其中千吨级航道达到 2.5 万公里，主要

是引领内河航道的规模化发展。内河货物周转量占全社会比重达 9%，主要是引导内河航运在运输结构调整、综合运输体系中发挥更加突出的作用。主要任务方面，《纲要》提出建设干支衔接江海联通的内河航道体系、打造集约高效功能协同的现代化港口、构建经济高效衔接融合的航运服务体系、践行资源节约环境友好的绿色发展方式、构筑功能完善能力充分的航运安全体系、强化创新引领技术先进的航运科技保障、传承弘扬历史悠久内涵丰富的航运文化、构建多方共建共治共享的现代行业治理体系共 8 条发展任务。保障措施方面，《纲要》提出加强党的领导、加强政策支持、强化示范引领等三个方面的保障措施。

就我国当前状况而言，内河航运在综合物流体系中的作用尚未充分发挥，离经济社会发展对于内河航运的要求尚存在一定差距。《纲要》的出台，将进一步发挥我国内河航运具有运能大、占地少、能耗低、污染小等多方面优势，进一步扩大我国内河航运建设与发展的成效，进而加强具备“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代化综合物流体系建设，为我国交通强国建设战略注入内河动力。

2.2.2.4 货邮飞行航班时刻配置首份政策出台

近年来，我国航空物流迅速发展，保持良好态势，但总体而言航空货邮发展仍落后于航空客运发展。2020 年新冠疫情在全球范围内大规模爆发，航空货运在防疫物资及救援物资运输环节发挥了重要作用。在国家的政策支持下，我国航空货运能力短时间内得到较大提升。据有关数据统计，2020 年夏航季，全国周均定期航班时刻数为 223321 个，对比 2019 年夏航季全国周均定期航班时刻数增长了 5.74%。其中，货邮时刻量同比 2019 夏航季增加约 50%，全国机场零时至六时新增的货邮时刻数为 2802 个/周。

但与此同时，航空货运市场全货机数量不足、货运航线网络布局不均衡、国际航空货运市场份额小、整体竞争力弱等问题和短板也迅速暴露。为弥补我国航空货邮运行短板，加强我国航空运输业整体实力和综合竞争力，全面贯彻党中央、国务院关于促进现代物流业发展的决策部署，落实民航局党组关于促进物流业的工作部署，民航局于 2020 年 8 月 12 日印发《货邮飞行航班时刻配置政策》（以下简称“《政策》”），于 2020 年 10 月 25 日起正式施行。

从主要内容来看，《政策》在原有货邮飞行航班时刻配置的基础上，按照主辅协调机场、非协调机场和货邮功能较强的机场分类，实施差异化的货邮飞行航班时刻配置窗口。一是航班时刻主协调机场和航班时刻辅协调机场 22 点至次日 8 点，按照客货飞行同等对待的原则协调配置货邮飞行航班时刻，以进一步提高货邮飞机日利用率和机场货邮服务设施利用率。6 点至 8 点可以安排货邮飞行进港航班时刻，22 点至 24 点可以安排货邮飞行出港航班时刻。二是货运功能较强的枢纽机场（如北京大兴机场、深圳宝安机场、杭州萧山机场、天津滨海机场、南京禄口机场、郑州新郑机场等），可适当安排早 8 点至晚 22 点货邮飞行航班时刻，用于国际地区货邮航班飞行，进一步满足货邮航空运输企业国际长途货邮运输的航线网路布

局需求，促进我国国际航空货运能力提升。三是航班时刻非协调机场，全时段按照客货飞行同等对待的原则，协调配置货邮飞行航班时刻。

《政策》是民航局专门针对货邮飞行航班时刻配置出台的首份政策，一方面增加了货邮航班时刻供给，另一方面拉长了货邮飞行航班时刻安排窗口，旨在根据机场的不同功能定位和航班时刻供需矛盾程度，实施分类量化和差异化的货邮飞行航班时刻配置政策。《政策》落地施行后，将有利于进一步提高货邮飞机日利用率和机场货邮服务设施设备利用率，降低航空货运成本，提升航空货邮运输效率，提升我国国际航空货邮运输能力，进而增强我国航空物流行业整体国际竞争力。

2.2.2.5 交通运输部发布《国际航空运输价格管理规定》

二十一世纪以来，全球航空运输业迅猛发展，欧美主要发达国家在航空运输价格管理方面大多推行放松管制政策。就我国而言，党的十九大报告提出要加快价格市场化改革，强化价格监管，维护公平竞争。为深入贯彻落实国家“放管服”和优化营商环境的总体要求，给快速发展的国际航空运输提供公平、透明、便捷的市场环境，交通运输部于2020年10月9日发布了《国际航空运输价格管理规定》（以下简称《规定》），于2021年1月1日起正式实施。

《规定》的主要内容有三个方面。一是**明确管理方式**。《规定》明确国际航空运价按照我国政府与外国政府签订的航空运输协定、协议，分别实行核准管理或者备案管理；核准或者备案的范围分别为旅客公布运价中的旅客普通运价和货物公布运价中的普通货物运价。对于协定、协议未要求核准或备案的国际运价，交由航空运输企业自主决定。为便于企业执行，《规定》要求民航局定期发布、更新适用核准、备案管理的国家目录。二是**明确管理流程**。《规定》明确了核准、备案需报送的相关材料，按照“放管服”改革要求细化了报送流程，规定了民航局的办理时限。对已核准或备案的国际航空运价作出调整的，需重新报请核准或备案。三是**明确监管要求**。按照加强和规范事中事后监管要求，《规定》明确民航行政机关要建立监督管理机制，对国际航空运价核准、备案活动依法进行监督管理。同时，规定了相应的监管措施以及企业的配合义务。对违反《规定》的行为根据情节轻重设置了法律责任。

新冠肺炎疫情爆发以来，全球供应链遭受沉重打击，国际航空运力紧张状况频发，导致航空货运市场运价波动起伏较大，冲击市场稳定性。《规定》在借鉴他国国际航空运价管理经验的基础上，从完善国际航空运价管理政策的实际需要出发，以转变政府职能、深化简政放权、创新监管等方式来规范我国国际航空运输价格管理，为我国航空运输市场创造健康有序的营商环境。《规定》的出台和实施意味着我国国际航空运价管理方式升级，对于抑制航空货运市场价格波动，加强我国航空货运业综合发展水平，提升行业整体国际竞争力而言具有重要的实质性意义。

2.2.2.6 交通运输部修订《港口经营管理规定》

近年来，随着交通运输“放管服”改革不断深化，特别是《优化营商环境条例》于2020年1月正式实施，对优化港口营商环境提出了更高要求，需对相关条款进行修改完善，进一步放宽港口经营限制，增强港口经营活力，更好服务构建国内新发展格局。为落实国务院深化“放管服”改革以及《安全生产法》、《水污染防治法》、《大气污染防治法》等相关法律法规的最新要求，补充完善港口安全生产、绿色发展等制度内容，交通运输部对旧有的《港口经营管理规定》进行新一轮修订，于2020年12月31日出台了《关于修改〈港口经营管理规定〉的决定》，将于2021年2月1日起正式实施。

交通运输部此次对《港口经营管理规定》的修改主要从以下四个角度出发：

放宽港口经营限制，优化港口营商环境。一是打破拖轮经营者需在港口所在地注册的条件限制，推动形成全国统一的拖轮市场。二是落实国务院《关于加快推进全国一体化在线政务服务平台建设的指导意见》（国发〔2018〕27号），不再强制要求港口经营人提交书面材料，同时简化港口经营延续申请材料，便利相对人。三是按照“证照分离”改革要求，港口经营许可时限从30日压缩到20日，许可变更和企业登记变更不再绑定。四是要求经营服务收费项目和收费标准多渠道公开，保障港口经营公平透明。

强化港口污染防治，推动港口绿色发展。一是依法落实国家关于推进船舶靠港使用岸电的有关要求，在港口经营许可条件中依法增补对岸电设施的要求，并根据实际情况进一步细化明确港口污水预处理设施的类别，鼓励港口经营人优先使用清洁能源、新能源，以源头加强污染防治。二是明确港口经营人船舶污染物接收设施配置责任和接收义务，以及与城市公共转运处置设施有效衔接的要求，满足污染物接收处置需求。

加强港口风险防范和安全管理，切实保障经营安全。一是因港口大型机械受风力影响较大，安全风险高，要求港口经营人落实相关防风措施。二是压实企业安全生产主体责任，加强港口安全生产制度建设和从业人员管理。三是加强作业管理，要求港口经营人接靠船舶不得超过码头功能等级，装载作业、旅客登船不得超过载货和载客定额，沿海港口经营人不得为超航区内河船舶提供装卸服务。四是加强危险货物过程管理，明确作业委托人的信息告知和船舶提供适装证书义务，港口经营人发现夹带、匿报、谎报危险货物或者对于不符合适装证书明确的危险货物范围的，不得提供服务或装卸作业，按要求及时报告相关部门。五是完善港口应急管理，结合新冠肺炎疫情防控实际，明确优先安排突发事件处置和关系国计民生的紧急运输任务；细化应急物资配备、培训演练、预案修订与衔接要求。六是落实反恐防范要求，规定港口经营人对旅客及其行李、物品、车辆进行安全检查。

加强港口监督管理，保障制度有效实施。一方面强化信用监管措施，明确港口行政管理部门信用信息录入职责和渠道；另一方面对港口经营人安全生产等新增义务依法设定处罚。

港口是综合交通运输枢纽，也是经济社会发展的战略资源和重要支撑。旧有的《港口经营管理规定》自 2009 年颁布以来，对规范港口经营行为、促进港口优化升级、支撑经济高质量发展发挥了重要作用。但随着我国港口航运业近年来不断发展，国际贸易形势不断变化，旧有的规定已难以满足新形势下的发展需求。此次交通运输部对《港口经营管理规定》进行新一轮修订，将重点提升我国港口营商环境，继续放宽港口经营限制，继续落实港口安全生产、绿色生产理念。新规为港口经营者提供了更宽松灵活的生产经营条件，完善了相关监管措施，一方面有利于激发我国港口业市场活力，另一方面也将进一步规范行业经营行为，为促进我国港口高质量发展带来积极影响。

2.2.3 邮政快递重点政策

2.2.3.1 《邮政强国建设行动纲要》发布

当前，我国邮政业规模增速处于国际领先水平。2019 年我国快递业务量突破 600 亿件，稳居世界第一。行业收入占国内生产总值的比重接近 1%，年支撑网上零售额超过 8 万亿元，支撑跨境网络零售额 4400 亿元，支撑制造业产值超过 1 万亿元，支撑工业品下乡和农产品进城超过 8700 亿元。邮政业持续快速增长的良好态势，为国民经济和社会发展做出了重要贡献，为我国从邮政大国迈向邮政强国创造了发展条件、奠定了坚实基础。

虽然近年来我国邮政业发展取得了很大成果，但与实现行业“更高质量、更有效率、更加普惠、更可持续发展”的要求相比仍然存在一定差距。整体来看，我国邮政业城乡区域发展仍然不够平衡，在畅通经济循环方面的作用发挥还不充分，邮政普遍服务发展与人民期待还有差距，行业中高端供给不足，国际服务体系短板突出，绿色、安全发展水平还有很大提升空间，市场主体综合实力还有不小差距，参与全球邮政业治理的能力还有待提升。为贯彻落实中央关于《交通强国建设纲要》部署，国家邮政局于 2020 年 3 月 26 日发布了《邮政强国建设行动纲要》（以下简称“《纲要》”）。

《纲要》提出，**到 2020 年**，全面完成邮政业发展“十三五”规划各项任务，建成与小康社会相适应的现代邮政业。**到 2035 年**，基本建成邮政强国。实现网络通达全球化、设施设备智能化、发展方式集约化、服务供给多元化，基本实现行业治理体系和治理能力现代化。邮政业规模体量和高质量发展大幅跃升。基本达到国内重点城市 1 天、周边国家主要城市 3 天和全球主要城市 5 天的寄递时限水平。邮政企业运营规模位居全球邮政前列，快递形成若干家万亿级企业集团，行业收入占国内生产总值的比重与发达国家相当，部分地区和重点领域发展水平达到世界前列。**到本世纪中叶**，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的邮政强国，全面实现行业治理体系和治理能力现代化。中国邮政业具备全球化网络、提供全产业链服务，普惠水平、规模质量、综合贡献位居世界前列。

《纲要》提出的战略任务主要围绕建设高质量服务供给体系、打造可持续产业生态体系和完善现代化行业治理体系三个方面展开。在**建设高质量服务供给体系**方面，《纲要》提出

了4个方面的任务。一是加强基础网络建设。提出构建综合立体、通达全球、智能高效、安全便捷的服务网络体系，加快“空铁公水”和“骨干-枢纽-末端”寄递网络建设，鼓励同业和跨界运输、仓储、分拨、配送等资源共享。二是提升公共服务水平。提出巩固发展邮政事业，突出邮政中“政”的要求。与时俱进调整邮政普遍服务内涵与标准，强化邮政综合服务平台功能，提升均等化水平。进一步提高党报党刊投递服务水平，切实做好特殊服务。三是推进快递扩容增效。推动快递向更多满足生产性服务需求、高端高价值服务需求、线上线下一体化服务需求拓展。推动城乡区域协调发展，推进快递普惠发展，落实国家区域发展战略，建设协同发展示范区。四是支持市场多元发展。提出推动邮政企业混合所有制改革，提高快递产业集中度，鼓励外资快递发展，支持平台型集团型企业发展。加快国际化发展，提升国际通关水平，协同先进制造和科技企业出海。在**打造可持续产业生态体系方面**，《纲要》提出了3个方面的任务。一是拓宽“寄递+”领域。提出在民生方面大力拓展代办和政务寄递服务，助力乡村振兴，服务教育、健康、养老、文化、旅游、体育等产业。在生产方面提升服务农村电商、跨境电商、智能制造、零售新业态等的质量和水平，带动关联产业发展。支持即时递送等新业态新模式发展。二是加快科技创新步伐。提出推进科研体系、标准体系建设，加快产业数字化转型，完善数据资源体系，拓展人工智能、区块链等重点技术应用范围，形成数据驱动发展的新形态。三是加快建设绿色邮政。提出完善绿色发展机制，建立与绿色理念相适应的快递包装法律体系、标准体系、政策体系。通过优化运输组织、升级运输装备、推广绿色建筑等方式，实现设施设备结构性减排。在**完善现代化行业治理体系方面**，《纲要》提出了3个方面的任务。一是提升政府治理能力。提出加强规范制度建设，推动行业各项制度更加成熟更加定型，推动构建从中央到地方权责清晰、依法监管、运转顺畅的工作体系。提升治理的公正性、精准性和有效性，推进数字政府建设，增强“互联网+监管”动能。二是营造良好市场环境。提出建设统一开放、公平竞争的高标准邮政市场体系，强化竞争政策基础地位。建设具有鲜明时代特色的邮政文化，大力弘扬“小蜜蜂”精神，关心爱护基层员工和“快递小哥”。三是推进治理协同创新。提出形成“大寄递”治理格局，构建齐抓共管、协同高效的寄递市场监管机制，包容审慎监管行业新业态新模式，深度参与国际事务，加强国际交流合作。加强安全体系建设，坚持依法治理、源头治理、综合治理。健全共建共治机制，积极培育和发展行业社会组织，扩大社会参与渠道，丰富公众参与方式。

对内而言，由于邮政业贯通农业、工业和服务业，融合物品递送、信息交流、资金融通等多方面功能，因此建设邮政强国是建设现代化经济体系的重要支撑。在新的形势下，《纲要》将引导和规范我国邮政业在畅通经济循环、创新驱动发展、培育增长动能、促进均衡协调、推进绿色开放等方面发挥更大作用，进而产生全新的经济增长点，带动我国经济平稳运行。对外而言，邮政业在构建全球供应链等方面具有重要作用，《纲要》发布后，有助于引导我国邮政业积极参与“一带一路”建设和开放型经济体系建设，助力全球供应链、产业链、价值链的融合与创新发展。

2.2.3.2 《关于深入推进电子商务与快递物流协同发展的通知》发布

在新冠肺炎疫情爆发过程中，我国物流需求结构快速向卫生健康用品、主副食品大幅转移，相关商品的需求量、订单量成倍增长，电子商务和快递物流在保障居民生活必需品供应方面发挥了重要作用。同时，网络消费和寄递服务需求急剧释放，电子商务和快递物流协同发展的必要性更加凸显。为进一步加强电子商务与快递物流协同发展，商务部办公厅和国家邮政局办公室于2020年4月14日联合下达了《关于深入推进电子商务与快递物流协同发展的通知》（以下简称“《通知》”）。

《通知》的主要内容包含四个方面，一是着力解决电商配送“最后一公里”问题。明确智能快件箱、快递末端综合服务场所的公共属性，将智能快件箱、快递末端综合服务场所纳入公共服务设施相关规划，提供用地保障、财政补贴等配套措施。鼓励电商、快递等企业与实体店、小区物业等开展末端配送服务合作。完善末端配送新业态监管，进一步释放快递市场活力。要协调相关部门，在做好社区防疫工作的基础上，完善无接触投递等配套设施，逐步允许快递员进小区投递，畅通快递末端服务渠道。二是加快推动快递车辆便利通行。统筹协调交通、公安等部门，推动出台保障快递车辆通行的政策措施，支持快递车辆通行和作业。疫情期间，确保邮件快件调得出、运得进，切实保障居民生活必需品的正常销售流通。完善城市邮政快递车辆的配送停靠、装卸等作业设施，对新能源车落实差别化通行管理政策。三是加强农村快递物流体系建设。在快递通达乡镇的基础上，试点推进“快递进村”工程。继续扩大电子商务进农村覆盖面，推动工业品下乡、农产品上行。统筹电商、邮政、快递、交通运输等企业农村网络资源，鼓励企业加强合作，推广集约配送、共用网点、统仓统配等模式，健全县乡村三级物流配送体系。推进城乡高效配送专项行动，完善农村配送网络。四是深化先进信息技术在电商和快递物流领域应用。指导电商企业与快递物流企业加强业务联动和精准对接，加强大数据、云计算、机器人等现代信息技术和装备应用，推广库存前置、智能分仓、仓配一体化等服务，提高供应链协同效率。支持发展智能服务，不断满足无人车、无人机配送等新需求。

在疫情之下，电商物流企业对于居民生活的基础性保障作用凸显。从应急物流方面来看，各电商物流企业通过开通应急热线和特别通道等方式，积极调配资源，充分保障运力，在运送救援物资方面发挥了自身优势，做出了重要贡献。从民生方面来看，天猫、京东、苏宁、多点、物美等多家电商平台企业充分发挥各自的供应链网络优势。通过加强前端采购、干线运输、末端配送、质量控制等方式，在很大程度上保障了商品满足率和民生活需要。促进电子商务与快递物流协同发展，一方面有利于对物流需求和结构变化进行准确预判，另一方面有助于提升电商和物流企业的服务质量和效率，激发企业活力。在加强疫情防控、保障民生需求、促进快递物流市场发展等方面都具有实质性意义。

2.2.3.3 国务院发布《关于同意在雄安新区等 46 个城市和地区设立跨境电子商务综合试验区的批复》

近年来，国家不断深入推进电商物流产业转型升级，开展电子商务品牌建设，引导跨境电子商务全面发展，先后于 2015 年 3 月至 2019 年 12 月成立四批共 59 个跨境电子商务综合试验区。这些综合试验区对我国电子商务在制度、管理和服务等方面的创新发展方面具有极高的借鉴价值，对于全方位打造我国跨境电子商务产业链和生态链建设具有实质性意义。在此基础上，为适应新型商业模式发展的要求，进一步加强跨境电子商务自由化、便利化、规范化发展建设，国务院于 2020 年 5 月 6 日发布了《关于同意在雄安新区等 46 个城市和地区设立跨境电子商务综合试验区的批复》（以下简称“《批复》”），同意在雄安新区等 46 个城市地区设立跨境电子商务综合试验区。

这 46 个跨境电子商务综合试验区为：雄安新区、大同市、满洲里市、营口市、盘锦市、吉林市、黑河市、常州市、连云港市、淮安市、盐城市、宿迁市、湖州市、嘉兴市、衢州市、台州市、丽水市、安庆市、漳州市、莆田市、龙岩市、九江市、东营市、潍坊市、临沂市、南阳市、宜昌市、湘潭市、郴州市、梅州市、惠州市、中山市、江门市、湛江市、茂名市、肇庆市、崇左市、三亚市、德阳市、绵阳市、遵义市、德宏傣族景颇族自治州、延安市、天水市、西宁市、乌鲁木齐市。

《批复》还指出，这一批跨境电子商务综合试验区应复制推广前四批综合试验区成熟经验做法，推动产业转型升级，开展品牌建设，引导跨境电子商务全面发展，全力以赴稳住外贸外资基本盘，推进贸易高质量发展。同时，要保障国家安全、网络安全、交易安全、国门生物安全、进出口商品质量和有效防范交易风险，坚持在发展中规范、在规范中发展，为各类市场主体公平参与市场竞争创造良好的营商环境。

第五批跨境电子商务综合试验区相较前四批而言城市数量更多，地域分布更为广泛，进一步加密我国“网上丝绸之路”建设。在推进“一带一路”建设过程中，综合试验区与丝绸之路经济带和海上丝绸之路建设形成线上线下协调配合格局，为“一带一路”建设注入新的增长动力。新一批跨境电子商务综合试验区建设完成后，一方面将有助于加快我国外贸转型发展，推动我国外贸持续增长；另一方面也将起到拉动内需增长和刺激进口消费等作用。就企业层面而言，综合试验区建设将帮助企业以较低的成本与国际市场进行对接，在很大程度上减轻我国中、小、微型外贸企业经营成本负担，为我国外贸企业“走出去”提供全新平台。

2.2.3.4 邮政局印发《关于开展“快递进村”试点工作的通知》

国家邮政局于 2014 年启动了“快递下乡”工程。6 年来，我国快递服务网络不断健全，快递服务深入农民生活，为农产品进城和工业品下乡畅通了流通渠道。2019 年底，全国 96.6% 的乡镇已经建有快递网点，26 个省（区、市）实现了乡镇快递网点全覆盖。县、乡两级服务网络的建立，使快递进村具备了现实的基础。2020 年《政府工作报告》提出，要“支持

快递、电商进农村”，助力精准脱贫和乡村振兴。国家邮政局启动“快递进村”工程，并制定《“快递进村”三年行动方案（2020-2022年）》，明确到2022年年底，符合条件的建制村基本实现“村村通快递”。为深入贯彻习近平总书记关于发展农村电子商务和快递业务的重要指示精神，落实政府工作报告“支持电商、快递进农村”的要求，加强农村快递物流体系建设，有效助力精准脱贫和乡村振兴，国家邮政局办公室于2020年7月7日印发《关于开展“快递进村”试点工作的通知》（以下简称“《通知》”），决定在6个省（区）和15个市（州）组织开展“快递进村”试点工作。

6个省级试点为河北、内蒙古、黑龙江、江苏、安徽、青海。15个市级试点为太原、吉林、济宁、驻马店、黄冈、郴州、防城港、海口、资阳、黔南、玉溪、西安、延安、银川、哈密。开展此项工作的目的是在试点地区形成可落地、可复制、可推广的农村快递发展经验，推动快递服务直投到村，基本实现有条件的地区“村村通快递”。以试点工作带动全国“快递进村”工程更快、更好推进。

《通知》中提到试点内容主要包含三个方面。一是**健全基础网络**，统筹推进县、乡、村三级快递物流体系建设，畅通城乡双向流通渠道。着力通过布网点、优线路、强服务等措施，在巩固乡镇快递网点覆盖的基础上，重点推进快递服务直投到村。二是**优化发展环境**，推动农村快递末端基础设施地方事权有效落地，加大政府在农村快递发展上的投入，创造有利于农村快递发展的规划、政策、制度环境。三是**推动融合发展**，结合地方实际，推动农村快递与邮政、交通、电商、供销合作等领域资源共享、设施共建。大力推进农村快递与电商协同发展，打造服务农产品上行的“直通车”。四是提升服务质效，加强农村快递服务监管，督促企业履行服务承诺。提升农村快递网点生存能力，保障农村快递网络稳定。依法打击农村快递违规行为，维护市场秩序和用户合法权益。

《通知》坚持以市场主导、政府引导，统筹规划、创新监管，因地制宜、突出特色为基本原则，强调结合试点地区经济社会发展水平和资源禀赋，探索适合本地农村快递的发展路径，形成各具特色的发展模式。《通知》发布后，一方面有助于在6个省（区）和15个市（州）试点地区形成可落地、可复制、可推广的农村快递发展经验，推动电商、快递服务直投到村，打通物流的“最后一公里”，基本实现有条件的地区“村村通快递”；另一方面将会以试点工作带动全国“快递进村”工程更快、更好推进，形成可落地、可复制、可推广的农村快递发展经验，为全国农村快递物流体系建设起到示范性作用，进而实现拓展农村消费、改善广大农村人民群众生活水平的重要发展目标。

2.2.3.5 《关于加快推进快递包装绿色转型的意见》出台

近年来，随着我国邮政快递业持续高速发展，快递服务市场规模不断扩大，据国家统计局数据显示，2019年全国快递业务量超过635亿件，2020年全国快递业务量超过830亿件。在行业高速发展的同时，邮件快件包装用量激增造成的资源消耗和环境污染问题日益凸显，

给我国环保事业发展带来较大压力，引起党中央国务院和社会各界的广泛关注。为扎实推进快递包装绿色治理，完善顶层设计，健全法规标准和政策体系，强化监督管理和试点示范，国家发展改革委、国家邮政局等八部门于2020年11月30日联合出台了《关于加快推进快递包装绿色转型的意见》（以下简称《意见》）。

《意见》提出，到2022年，快递包装领域法律法规体系进一步健全，基本形成快递包装治理的激励约束机制；制定实施快递包装材料无害化强制性国家标准，全面建立统一规范、约束有力的快递绿色包装标准体系；电商和快递规范管理普遍推行，电商快件不再二次包装比例达到85%，可循环快递包装应用规模达700万个，快递包装标准化、绿色化、循环化水平明显提升。到2025年，快递包装领域全面建立与绿色理念相适应的法律、标准和政策体系，形成贯穿快递包装生产、使用、回收、处置全链条的治理长效机制；电商快件基本实现不再二次包装，可循环快递包装应用规模达1000万个，包装减量和绿色循环的新模式、新业态取得重大进展，快递包装基本实现绿色转型。

《意见》明确，要加快推进各项重点工作。**一是**健全快递包装法律法规体系，明确市场主体法律责任和政府监管责任；加强标准化工作顶层设计，完善快递包装相关标准。**二是**推进快递包装材料源头减量，提升快递包装产品规范化水平，减少电商商品在寄递环节的二次包装。**三是**加强电商和快递规范管理，严格快递操作规范，推行绿色供应链。**四是**推广可循环包装，培育新型模式，开展可循环快递包装规模化应用试点示范。**五是**规范快递包装废弃物回收和处置，推行绿色设计，提升包装物可回收性能；结合实施生活垃圾分类，做好快递包装废弃物的分类投放和清运处置。

《意见》指出，要加快完善支撑保障体系。加强快递包装治理监督执法，强化刚性约束。完善投资、信贷、债券、税收等综合性政策，加大对绿色快递物流和配送体系建设、绿色和循环快递包装生产应用等项目的支持力度。强化科技支撑，鼓励快递绿色包装技术攻关和成果转化。

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。《意见》突出绿色发展理念，着眼于快递包装全链条提出具有针对性的具体措施，有利于完善快递包装标准体系、加强顶层管理、强化绿色治理、推进可循环快递包装应用；有利于提升绿色治理工作效率，以技术创新和模式创新驱动快递包装绿色转型；有利于企业开发应用新技术、新产品，培育发展快递包装新业态。总体来看，《意见》充分体现了我国绿色物流高质量发展理念，对我国扎实推进快递包装绿色治理、健全法规标准和政策体系、强化监督管理和试点示范等方面具有实质性的意义和作用。

2.2.4 冷链物流重点政策

2.2.4.1 发改委印发《关于开展首批国家骨干冷链物流基地建设工作的通知》

冷链物流对于生鲜农产品的生命周期而言具有决定性作用，因为冷链技术是用于保存和保证它们在储存或运输过程中具备可用性的重要手段。随着经济增长，近年来我国消费市场不断升级，对于冷链物流的需求也在不断增长。相关预测数据显示，2020 年我国冷链物流行业的市场规模或将达到 5000 亿元，年复合增速超过 20%。为贯彻落实党中央、国务院关于实施城乡冷链物流设施补短板工程的决策部署，推动提升冷链物流发展水平，发改委于 2020 年 3 月 16 日印发了《关于开展首批国家骨干冷链物流基地建设工作的通知》（以下简称“《通知》”）。

《通知》提出，要以构建国家层面的骨干冷链物流基础设施网络为目标，以整合存量冷链物流资源为主线，重点向高附加值生鲜农产品（包括果蔬、畜禽、奶制品、水产品、花卉等）优势产区和集散地，依托存量冷链物流基础设施群建设一批国家骨干冷链物流基地，整合集聚冷链物流市场供需、存量设施以及农产品流通、生产加工等上下游产业资源，提高冷链物流规模化、集约化、组织化、网络化水平，支持生鲜农产品产业化发展，促进城乡居民消费升级。

《通知》要求，国家骨干冷链物流基地的申报主体为地级市人民政府，申报单位要求必须满足产业基础较好、存量设施为主、集中连片布局、企业主导实施四项基本条件。此外，拟申报的国家骨干冷链物流基地总占地面积原则上不少于 500 亩，其中冷链物流相关设施占比达到 60%以上，且以连片集中布局为主，分散布局的互补功能设施原则上不超过 2 个。新疆、西藏、四省藏区等可适当放宽。

《通知》明确，每个参与申报的骨干冷链物流基地可同时申报不超过 3 个建设项目。发改委将通过中央预算内投资等渠道，对首批国家骨干冷链物流基地范围内符合条件的项目建设予以支持，加强基地的冷链物流综合服务能力。支持范围包括公共服务型冷库、配套基础设施以及其他相关配套设施。

发展冷链物流，一方面可以满足城市多元化的需求，另一方面可以帮助农村实现农产品销售和推广，从而达成双赢。《通知》立足于我国城乡之间、区域之间、群体之间的多样化特征以及冷链物流发展的多样化需求，从我国冷链物流发展的实际环境出发，着力于弥补我国冷链物流基础设施建设不完整这一短板，改善冷链物流区域间发展不平衡这一状况。一旦我国冷链物流基础设施建设达到较高水准，将有助于扩大高品质生鲜农产品市场供给，促进城乡居民消费升级，进而提升冷链物流服务水平，最终实现冷链物流高质量发展。

2.2.4.2 十七个国家骨干冷链物流基地名单公布

进入 21 世纪后，随着我国物流环境不断改善，居民消费水平不断提高，以生鲜产品为

主要货种的冷链物流得到了长足的发展。从市场规模来看，在消费需求刺激、企业投入和政策带动多重作用下，2012 年我国冷链物流市场规模首次突破千亿级别，2013 年至 2018 年国内冷链物流市场规模始终保持两位数高速增长，预计 2020 年将达到 4000 万亿水平。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。但与此同时，相比物流发达国家而言，我国冷链物流产业发展仍处于初级阶段，仍然存在冷链体系不健全、网络分布不均衡、信息化自动化水平较低、冷链基础设施建设不全面、冷链应用率较低等问题和短板。为贯彻落实党中央、国务院关于城乡冷链物流设施补短板和建设国家骨干冷链物流基地的决策部署，国家发展改革委于 2020 年 7 月 7 日印发《关于做好 2020 年国家骨干冷链物流基地建设工作的通知》（以下简称“《通知》”）。《通知》首先公布了 2020 年 17 个国家骨干冷链物流基地建设名单：

表 2 2020 年国家骨干冷链物流基地建设名单

所在地	国家骨干物流冷链基地
北京	平谷国家骨干物流冷链基地
山西	晋中国家骨干物流冷链基地
内蒙古	巴彦淖尔国家骨干物流冷链基地
辽宁	营口国家骨干物流冷链基地
江苏	苏州国家骨干物流冷链基地
浙江	舟山国家骨干物流冷链基地
安徽	合肥国家骨干物流冷链基地
福建	福州国家骨干物流冷链基地
山东	济南国家骨干物流冷链基地
河南	郑州国家骨干物流冷链基地
湖北	武汉国家骨干物流冷链基地

湖南	怀化国家骨干物流冷链基地
广东	东莞国家骨干物流冷链基地
四川	自贡国家骨干物流冷链基地
云南	昆明国家骨干物流冷链基地
陕西	宝鸡国家骨干物流冷链基地
青岛	西海岸新区国家骨干物流冷链基地

资料来源：国研网行业研究部加工整理

《通知》要求，入选 2020 年度建设名单的国家骨干冷链物流基地既要进一步加强冷链物流设施设备改造，促进业务流程和经营模式创新，不断提高冷链物流服务能力 and 效率；又要发挥好示范引领作用，结合实际先行先试，为以后年度国家骨干冷链物流基地建设探索经验，同时重点从能力提升、资源整合、互联互通、规范发展、食品安全等方面做好国家骨干冷链物流基地建设工作。相关省级发展改革部门要认真指导地方政府部门以及国家骨干冷链物流基地建设运营企业抓好抓实抓细各项建设工作，并会同相关部门建立日常工作协调机制，及时发现并推动解决国家骨干冷链物流基地建设中出现的突出问题，为提高冷链物流发展水平，培育新的经济增长点，促进形成强大国内市场奠定坚实基础，为“一带一路”建设、长江经济带建设等重大国家战略以及脱贫攻坚提供有力支撑。

《通知》提出下一步要统筹利用相关政策和资金渠道支持国家骨干冷链物流基地范围内的相关项目建设，建立动态调整和退出机制，会同有关方面加强对国家骨干冷链物流基地运行情况的监测。《通知》下达后，一方面将会奠定新成立的十七个国家骨干冷链物流基地的建设基础，全面带动基地辐射地区冷链物流产业发展，为区域经济提供新的增长点和发展方向；另一方面将会促进国家骨干冷链物流基地之间交流借鉴，进而及时研究和解决冷链物流基地建设中存在的突出共性问题和发展短板，为国家骨干冷链物流基地建设创造良好环境，为我国冷链物流发展起到引导性和示范性作用。

2.2.5 地方物流重点政策

2.2.5.1 2035 年全面建成天津北方国际航运枢纽

作为京津冀地区的海上门户，天津北方国际航运枢纽是以天津港为中心的国际性综合交通枢纽，是服务“一带一路”建设和陆海双向开放的重要节点。近年来，天津北方国际航运枢纽加快转型升级并取得积极成效，正由高速增长转入高质量发展阶段，但仍存在港口功能布局不尽合理、综合服务功能不强、智慧化绿色化水平不高、港城关系缺乏统筹问题。为推

动天津北方国际航运枢纽继续向高质量方向发展，更好支撑国家重大战略实施，国家发展改革委和交通运输部于2020年8月1日联合印发《关于加快天津北方国际航运枢纽建设的意见》（以下简称“《意见》”）。

《意见》提出了2个阶段性发展目标：到2025年，天津作为北方国际航运枢纽的地位更加凸显，国际航运中心排名进入前20位，港口货物吞吐量达到5.6亿吨，集装箱吞吐量达到2200万标箱，集疏运体系基本完善，多式联运发展取得显著成效，智慧港口、绿色港口建设实现重大突破，口岸营商环境和航运服务水平明显提升。到2035年，全面建成智慧绿色、安全高效、繁荣创新、港城融合的天津北方国际航运枢纽，天津港成为世界一流港口，国际航运中心排名进一步提升，集装箱吞吐量力争达到3000万标箱。

《意见》明确提出四个战略定位：**一是京津冀协同发展的重要支撑。**以津冀港口协同发展推动世界级港口群建设，促进区域产业合理布局和转型升级，成为推进新时代滨海新区高质量发展、京津冀世界级城市群建设的重要支撑。**二是服务“一带一路”的重要支点。**加强海上通道与中蒙俄、新亚欧大陆桥走廊的互动联系，深化与沿线国家的务实合作，成为促进陆海内外联动、东西双向互济的北方重要支点。**三是陆海深度融合的重要平台。**大力推进集装箱运输发展，积极发展以海铁联运为核心的多式联运，提升参与区域经济一体化的广度和深度，成为港口、物流与经济深度融合的重要平台。**四是现代化的国际航运枢纽。**对标世界一流港口，大力推进智慧港口、绿色港口建设，加快天津自贸试验区政策制度创新，持续改善口岸营商环境，增强国际物流供应链的资源配置能力，努力建设世界一流的现代化国际枢纽港。

《意见》坚持战略引领、问题导向、目标导向的基本原则，提出了天津北方国际航运枢纽建设的七大主要任务：**一是推进港口合理分工；二是精准完善基础设施；三是创新多式联运体系；四是提升开放服务水平；五是大力提升智能化水平；六是促进安全绿色发展；七是促进港城融合发展。**

作为“铁、公、水、航、邮”交通运输全要素城市，天津建设交通强市具有明显区位优势 and 良好发展基础。《意见》围绕北方国际航运核心区建设，其目的在于补充天津港基础设施短板，优化港口功能，提高多式联运衔接效率，加强区域港口协同发展能力，提升综合物流服务水平，引导天航运枢纽向智慧化、绿色化方向发展。《意见》的出台，对于推进天津北方国际航运枢纽高质量发展，保障产业链供应链稳定，增强天津港国际竞争力，推动京津冀协同发展和雄安新区建设，促进华北西北地区高质量发展，推动形成国内国际双循环相互促进的新格局等多方面具有重要意义。

2.2.5.2 五部委联合制定《关于促进粤港澳大湾区邮政业发展的实施意见》

建设粤港澳大湾区是新时代推动形成全面开放新格局的新尝试，是推动“一国两制”事业发展的新实践。建设粤港澳大湾区为邮政业发展提供了重要机遇，对于密切内地与港澳邮

政快递交流合作，推动邮政行业高质量发展，促进邮政业深化改革、扩大开放具有重要意义。为深入贯彻习近平总书记关于粤港澳大湾区建设重要讲话精神，落实《粤港澳大湾区发展规划纲要》相关部署，国家邮政局于 2020 年 12 月 21 日联合国家发展改革委、交通运输部、商务部、海关总署制定了《关于促进粤港澳大湾区邮政业发展的实施意见》（以下简称《意见》）。

《意见》全面对标对表《粤港澳大湾区发展规划纲要》，全面贯彻“一国两制”方针，强调发挥三地各自比较优势，促进互利合作共赢。提出了将粤港澳大湾区建设成为全国邮政业创新发展引领区、融合发展示范区、绿色发展样板区、开放发展试验区的总体目标。并分两个阶段提出发展目标，即：到 2025 年，基本形成与国际一流湾区和世界级城市群框架相匹配的寄递服务体系。到 2035 年，全面建成创新驱动、便捷高效、绿色共享、开放融合的粤港澳大湾区寄递服务体系。

《意见》提出了九项主要任务：**一是构建畅通高效寄递网络。**加快构建国际集散能力强、国内辐射范围广、区域联通水平高的大湾区寄递网络。**二是树立高端优质服务标杆。**加强合作，构建大湾区错位发展、优势互补、协作配套的服务格局。**三是推动创新驱动转型发展。**支持产业数字化转型和数字产业化发展，促进邮政业创新要素自由流动和区域融通。**四是打造产业协同发展高地。**深入推进快递物流与电子商务、先进制造业、现代农业协同发展，构建智慧高效、安全绿色、协同一体的寄递物流供应链体系。**五是培育壮大多元市场主体。**支持粤港澳邮政企业紧密合作，培育世界级企业，推动形成多元主体竞合市场格局。**六是优化湾区开放发展环境。**总结中国（广东）自由贸易试验区范围内国际快递业务许可审批事项下放试点经验。提升通关便利，大力发展跨境寄递服务。**七是推进绿色低碳循环发展。**树立绿色用邮理念，对接港澳的绿色发展规划，推进邮件快件包装绿色化、减量化和可循环。**八是完善安全应急管理体系。**坚守安全底线，有效保障寄递渠道安全，提升应急协作水平。**九是推动人才文化交流互动。**深入推进“人才强邮”工程，建立大湾区邮政文化交流平台，支持发行大湾区相关题材邮票和举办集邮展览。

《意见》按照服务国家战略，总结行业发展思路，在实现粤、港、澳三地邮政物流共赢的目标导向下，从基础网络、服务质效、科技创新、产业协同、企业培育、开放开发、绿色发展、安全应急、人才文化等多个方面共同发力促进粤港澳大湾区邮政业开启全新发展格局。在《意见》指导下，港珠澳大桥的道路运输能力、大湾区世界级港口群的水路运输能力、香港、广州、深圳国际枢纽机场的航空运输能力将得到充分发挥。凭借粤港澳大湾区覆盖全面、快速高效的物流网络，粤港澳三地邮政运输和处理的协同效应也将得到全面凸显，进而加快实现大湾区形成与国际一流湾区和世界级城市群框架相匹配的寄递服务体系，推动粤港澳三地邮政业乃至物流业整体实现共进共赢、全面发展。

3 行业整体运行情况

3.1 社会物流总额低速增长

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。2020年新冠肺炎疫情大规模爆发后，对国内物流产业链整体造成了严重影响，上半年社会物流运行状况有所恶化。进入下半年，国内宏观经济和物流运行基本恢复常态，物流需求持续回暖，社会物流总额保持平稳增长。具体来看，工业物流活动稳步复苏，与消费、民生相关的物流需求较为旺盛，电商、网上零售等新动能继续发挥带动作用，物流市场供需两端关系不断改善，市场活力进一步增强，业务收入增长加快，社会物流活跃度和运行效率继续改善。

2020年我国作为全球抗疫最成功的国家，率先实现经济生产活动全面重启，物流运行继续向高质量方向发展。中国物流信息中心数据显示，2020年1-11月，全社会物流总额达到266.2万亿元，按可比价格计算同比增长3.0%，增速较上年同期回落2.8个百分点。分季度看，2020年1季度达到56.0万亿元，同比下降7.5%；上半年达到123.4万亿元，同比下降0.5%；3季度达到202.5万亿元，同比增长2.0%。

表 3 2012年-2020年11月社会物流总额及其增长速度

年份	社会物流总额（万亿元）	同比增长（%）
2012年	177.3	9.8
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11月	266.2	3.0

数据来源：中国物流与采购联合会，国研网行业研究部加工整理

图 5 2012年-2020年11月我国社会物流总额及同比增长变动趋势比较



数据来源：中国物流与采购联合会，国研网行业研究部加工整理

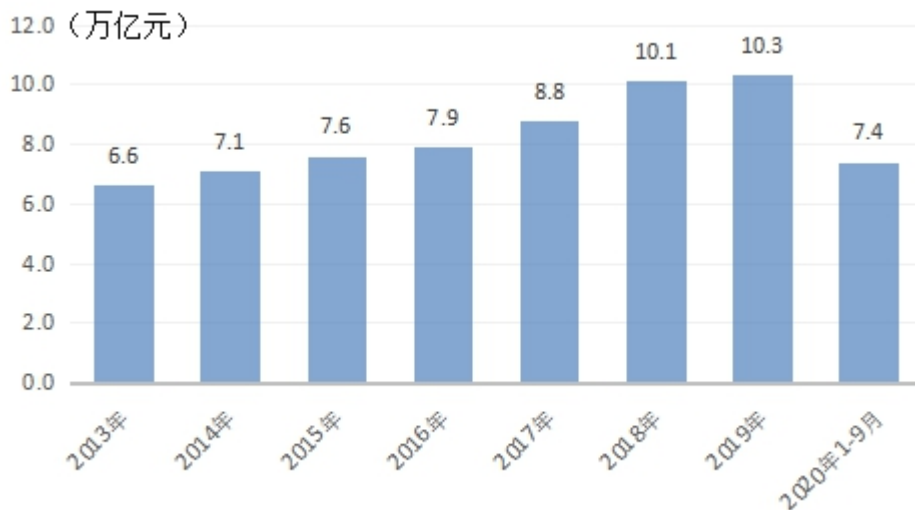
社会物流总额构成方面，2020年前三季度，**工业品物流总额**按可比价格计算累计同比增长1.2%，累计增速较上年同期回落4.4个百分点。分季度看，1季度工业品物流总额同比下降8.4%，2季度同比增长4.4%，3季度同比增长5.8%，呈逐季回升态势。**进口货物物流总额**按可比价格计算累计同比增长9.4%，增速较上年同期加快5.4个百分点。其中，大宗商品及机电设备进口量增速有不同程度提升，农产品进口量增长也有所提高，肉类、粮食、水产品、水果等进口保障力度增大。中国物流信息中心统计数据显示，2020年前三季度钢材、未锻轧铜及铜材、原油进口量同比分别增长72.2%、41.2%、12.7%，集成电路增长23.0%，农产品中肉类与粮食分别增长72.1%和24.9%。从数据中可以看出，在国内社会经济活动持续复苏的带动作用下，我国进口物流需求保持在较高水平，与民生相关的进口物流需求规模保持快速增长。**单位与居民物品物流总额**按可比价格计算累计同比增长12.9%，增速较上年同期放缓3.5个百分点。受疫情影响人们的消费习惯有所改变，线上购物规模持续扩大，与之相关的物流需求增速明显加快。中国物流信息中心统计数据显示，2020年前三季度全国实物商品网上零售额同比增长15.3%，增速明显高于同期社会消费品零售总额；快递业务量超过560亿件，较上年同期大幅增长27.9%。

从社会物流运行成本来看，2020年我国社会物流运行成本继续下降，运输效率有所提升。中国物流与采购联合会公布的数据显示，2020年社会物流总费用14.9万亿元，同比增长2.0%，增速较上年同期放缓5.3个百分点。社会物流总费用与GDP的比率为14.7%，与上年基本持平。从结构看，运输费用7.8万亿元，增长0.1%；保管费用5.1万亿元，增长3.9%；管理费用1.9万亿元，增长1.3%。社会物流总费用总体上保持增长趋势，但社会物流运行成本增速有所放缓，表明随着管理模式的发展和物流科技的进步，行业“降本增效”取得一定效果。行业降费、减税相关政策持续落地生效后，物流运行效率持续提升，企业营商环境持续改善，物流运行成本有所回落。

3.2 物流总收入低速增长 景气度略微回落

2020 年上半年，在新冠肺炎疫情影响下市场需求迅速萎缩，行业发展受阻。下半年随着疫情防控取得积极成效，社会经济活动逐步恢复正常，物流市场规模迅速向往年正常水平靠拢。截至 2020 年前三季度，我国物流业总收入为 7.4 万亿元，邮政快递业市场表现较为突出。在新冠肺炎疫情的催化作用下，线上消费需求迅速爆发，电商、快递行业市场规模不断扩张，增速明显高于物流业总收入增长，对物流行业增长恢复的带动作用进一步凸显。

图 6 2013-2020 年前三季度物流业总收入运行状况

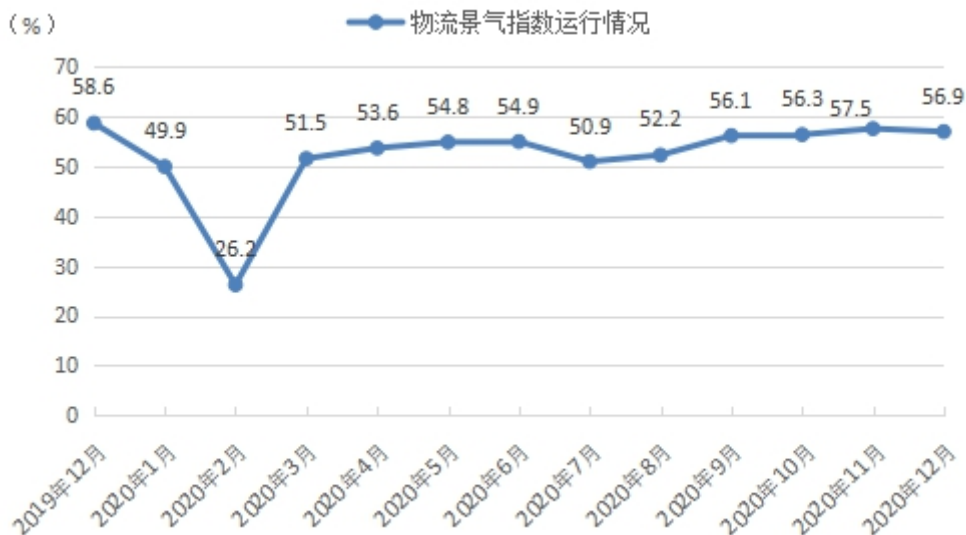


数据来源：中国物流信息中心，国研网行业研究部加工整理

2020 年，物流业景气略微回落。年初在行业传统淡季和新冠肺炎疫情双重影响下景气指数大幅下滑，进入 2 季度后运行状况恢复平稳，全年总体处于景气区间。中国物流信息中心数据显示，2020 年中国物流景气指数均值为 51.7%，较上年均值回落 1.8 个百分点。具体来看，**2020 年 1 季度**，由于物流活动广泛存在于社会经济各个领域，在疫情大规模爆发后，物流行业不可避免地受到一定冲击。与此同时，由于春节期间本就是我国物流行业的传统淡季，因此行业内一些重要指标运行情况的变化并不仅仅是受到疫情影响，而是在淡季大环境和疫情双重影响下所产生的结果。截至 2020 年 1 季度末，中国物流业景气指数均值为 42.5%，处于收缩区间。但在 3 月份随着疫情防控成效不断显现，复工复产加快推进，物流需求降幅收窄，物流景气程度重回扩张区间，物流行业出现复苏迹象。**2 季度**，国内疫情防控取得实质性成效，新冠疫情对社会经济的影响逐渐消退，大部分行业供应链两端迅速回暖，工厂生产活动迅速重启，制造业及民生物流需求恢复增长，物流行业延续了 1 季度末的复苏态势，4、5、6 月均保持在扩张区间。截至 2020 年 2 季度末，物流行业景气指数为 54.9%，较 1 季度末回升 3.4 个百分点，较上年同期升高 3.0 个百分点；2 季度景气指数均值为 54.4%，重新回到扩张区间，较 1 季度均值回升 11.9 个百分点。**3 季度**，由于国内疫情控制效果良

好，大部分行业供应链各个节点运行保持平稳，工厂生产活动有序进行，制造业及民生物流需求迅速回暖，物流行业各细分领域发展总体较为稳定。总体来看，7、8、9月物流行业景气指数均保持在扩张区间，其中9月份在“双节”带动下指数出现较大幅度升高。截至2020年3季度末，物流行业景气指数为56.1%，较2季度末回升1.2个百分点，较上年同期升高2.3个百分点；3季度景气指数均值为53.1%，继续维持在扩张区间，较2季度均值回落1.3个百分点。**4季度**，物流行业供应链上下游经济活动保持活跃，市场需求旺盛，物流活动继续回暖，各细分领域发展总体较为稳定，行业呈现出稳中向好的特点。按月份来看，10、11、12月物流行业景气指数均保持在扩张区间且维持在全年较高水平。截至2020年4季度末，物流行业景气指数为56.9%，较3季度末升高0.8个百分点，较上年同期回落1.7个百分点；4季度景气指数均值为56.9%，继续维持在扩张区间，较3季度均值回升3.8个百分点

图 7 2019年12月-2020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，国研网行业研究部加工整理

3.3 行业固定资产投资增速有所放缓

2020年受新冠肺炎疫情影响，物流行业主要指标出现较大波动，特别经过年初大幅下降后持续恢复，总体呈现“先降后升”走势。固定资产投资率先补齐缺口，实现较快增长。交通运输部部长李小鹏2021年全国交通运输工作会议介绍，2020年全国实现了交通固定资产投资逆势增长。预计全年投产铁路营业里程4585公里，其中高铁2416公里，新改（扩）建高速公路12713公里，新增城市轨道交通运营里程1100公里。预计2021年全年完成交通固定资产投资2.4万亿元左右。交通运输部新闻发言人吴春耕在新闻发布会上表示，2020年预计完成交通固定资产投资3.48万亿元，其中公路水路预计完成投资2.59万亿元，完成全年1.8万亿元投资目标任务的143.8%，超额完成目标任务。

国家统计局数据显示，2020 年交通运输、仓储和邮政业完成固定资产投资同比增长 1.4%，增速较上年放缓 2.0 个百分点，连续三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 8 2012-2020 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

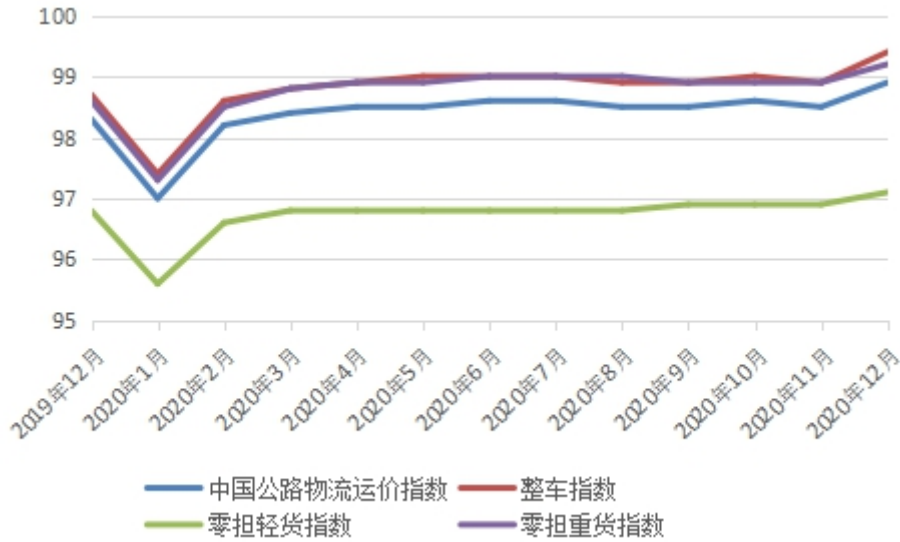


数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

3.4 物流运输服务价格先抑后扬

2020 年初，在传统节假日以及新冠肺炎疫情双重影响下，公路货物运输运价出现季节性下滑。进入 2 月份后，虽然在疫情影响下工厂停工停产，公路货运需求萎缩，但与此同时抗疫物资和民生物资需求明显扩大，公路货运保障民生需求的重要优势得到充分发挥，再加上交通管制导致全国公路货运运力紧张，运价逐步上涨，综合影响下 2020 年运价走势总体呈先抑后扬走势。中国物流信息中心数据显示，2020 年中国公路物流价格指数年均值为 98.4 点，较 2019 年提高 0.7 点。从分车型指数看，各车型指数均呈平稳上行态势。其中，以大宗商品及区域运输为主的整车指数全年均值为 98.8 点，较 2019 年均提高 0.7 点。零担轻货指数均值为 96.7 点，较 2019 年提高 0.4 点；零担重货指数平均为 98.8 点，较 2019 年均值提高 0.8 点。

图 9 2019 年 12 月-2020 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，国研网行业研究部加工整理

2020年初，新冠肺炎疫情在世界范围内大规模爆发，全球产业链受到沉重打击，工业生产停滞，煤炭、矿石等散货需求降至冰点，市场运力大量闲置，我国水路货运市场也不可避免地遭受巨大影响，货运量及货物周转量大幅萎缩，运价迅速下行。进入二季度中期后，随着国内疫情放控取得实质性成效，企业生产活动逐步回暖，一系列经济刺激政策落地施行，基建项目加快推进，我国经济内生动力不断催生，用电耗煤量不断增加，铁矿石及建材需求量稳步增长，带动货运量持续回升，市场运力闲置状况得到明显改善，拉动市场运价攀升。2020年我国沿海散货运价起伏波动较大，总体呈先抑后扬走势。上海航运交易所公布数据显示，截至2020年12月31日，中国沿海散货运价指数收报1324.44点。2020年全年沿海散货运价指数均值为1039.1点，较2019年均值回落20.9点。

图 10 2018年12月-2020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，国研网行业研究部加工整理

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

2020 年以来新冠肺炎疫情大范围爆发后，迅速成为全球最核心的系统性风险，成为经济增长最大的阻力。年初在人流、物流受到严格限制的情况下，我国货运市场供需两端迅速萎缩，全社会货运量及货物周转量大幅下降。2 季度在强有力的政策保障下，货运市场运行有所好转，铁路运输业和水路运输业凭借自身人员密集程度较低、运输过程不经过人口密集区域、运输线路稳定、运输量大、成本较低等优势带动货运市场企稳反弹。进入下半年，随着疫情得到实质性控制，宏观经济运行全面改善，社会经济活动全面复苏，工业生产活动全面重启，内、外贸运输需求迅速扩大，我国货运市场也逐步进入恢复通道，货运量及货物周转量平稳回升。但总体来看，2020 年我国货运市场受疫情冲击较为严重，全年运行状况与疫情前相比仍存在明显差距。国家统计局数据显示，2020 年，全国主要运输方式实现货运量 463.4 亿吨，同比下降 13.2%，而上年同期为同比增长 3.6%；实现货物周转量 196618.3 亿吨公里，同比下降 6.0%，而上年同期为同比增长 2.2%。

表 4 2014-2020 年全社会货运量及同比增速情况

	货运量（亿吨）	同比增速（%）	货物周转量（亿吨公里）	同比增速（%）
2014 年	416.7	1.7	181667.7	8.1
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	191373.2	5.8
2018 年	515.3	7.2	199589.1	3.7
2019 年	534.0	3.6	209137.0	2.2
2020 年	463.4	-13.2	196618.3	-6.0

数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 11 2014-2020 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，国研网行业研究部加工整理

图 12 2014-2020 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，国研网行业研究部加工整理

4.1.2 铁路货运市场运行情况分析

2020年初，在新冠肺炎疫情冲击下，人流、物流活动受到极大限制，工厂进入停工停产状态，大宗散货运输需求陷入冰点，铁路运输货运量及货物周转量大幅萎缩。但由于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，在所有货运物流方式中受疫情影响最小。再加上铁路货运运量大、成本低、运输线路稳定等优势，在进入2季度后货运回暖趋势明显。下半年疫情得到有效控制，内、外贸运输需求继续保持旺盛态势，中欧班列运行稳中有进，再加上交通运输供给侧改革的持续推进，国家不断加强和深入完善铁路运输调整，铁路货运状况进入复苏通道，货运量及货物周转量稳中有升，基本延续了2017

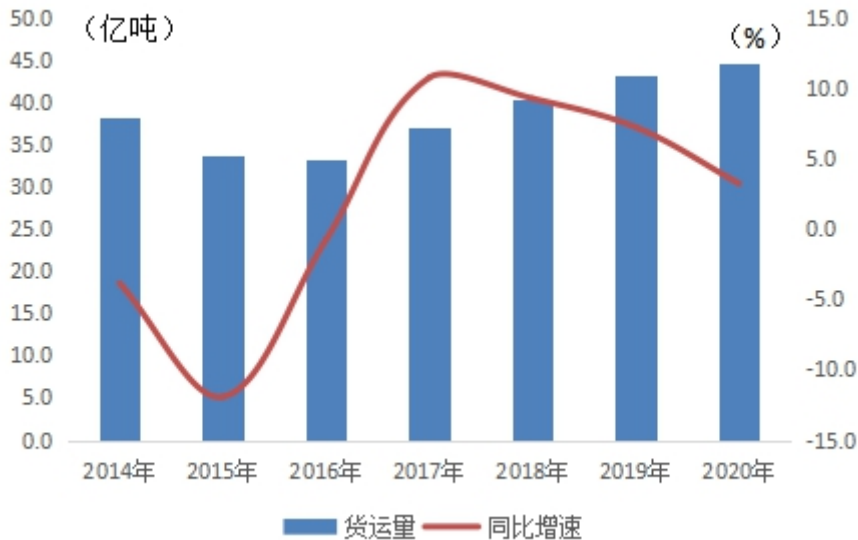
年以来的增长势头。国家统计局及交通运输部数据显示，2020年，全国铁路完成货运量 44.6 亿吨，同比增长 3.2%，增速较上年同期回落 4.0 个百分点；实现货物周转量 30371.8 亿吨公里，同比增长 1.0%，增速较上年同期回落 3.4 个百分点。

表 5 2014-2020 年铁路货运及同比增速情况

	货运量 (亿吨)	同比增速 (%)	货物周转量 (亿吨公里)	同比增速 (%)
2014 年	38.1	-3.9	27530.2	-5.6
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

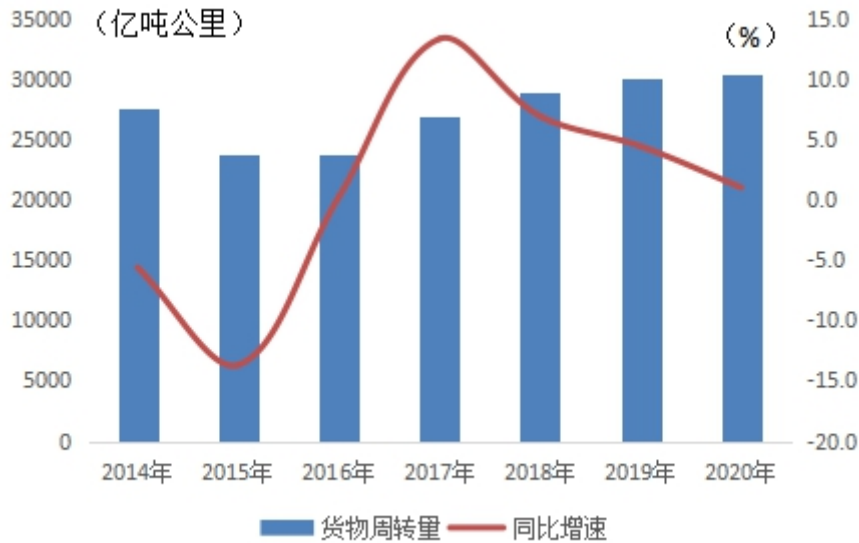
数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 13 2014-2020 年铁路货运量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 14 2014-2020 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，国研网行业研究部加工整理

4.1.3 公路货运市场运行情况分析

2020年新冠肺炎疫情爆发后，为了全面控制公共卫生状况，保障人民生命财产安全，国家迅速采取了诸如工厂停产、基建停止、交通管制、地区封锁等限制性措施，严重影响我国生产制造、商业贸易、物流运输等各环节的经济生产活动。尽管全国各地工厂于2月上旬起陆续恢复生产，但由于受到安全生产难度较大、员工返工率较低等客观原因限制，在很长一段时间内全国各地都存在劳动力资源短缺、工厂开工率较低、复工复产进度较慢等问题，冲击我国乃至全球供应链平衡，公路货运市场也不可避免地受到沉重打击。再加上我国交通运输行业运力供给过剩状况较为严重，在疫情影响下，货运市场供需不平衡状况凸显，货物运输量大幅萎缩，市场整体运行水平与往年同期相比具有明显差距。

进入2季度后，国家提出扎实做好“六稳”工作，落实“六保”任务，随着《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。

总体来看，2020年我国公路货物运输市场在新冠肺炎疫情的沉重打击下出现较大降幅。国家统计局数据显示，2020年，全国公路完成货运量342.6亿吨，同比下降17.6%，上年同期为同比增长5.1；完成货物周转量60171.85亿吨公里，同比下降19.6，上年同期为同比增长5.0。

表 6 2014-2020 年公路货运及同比增速情况

	货运量 (亿吨)	同比增速 (%)	货物周转量 (亿吨公里)	同比增速 (%)
2014年	311.3	1.2	56846.9	2.0
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

数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 15 2014-2020 年公路货运量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 16 2014-2020 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，国研网行业研究部加工整理

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

2020年初新冠肺炎疫情爆发后，为了全面控制公共卫生状况，保障人民生命财产安全，国家迅速采取了诸如工厂停产、基建停止、交通管制、地区封锁等限制性措施，严重影响我国生产制造、商业贸易、物流运输等各环节的经济生产活动。尽管全国各地工厂于2月上旬起陆续恢复生产，但由于受到安全生产难度较大、员工返工率较低等客观原因限制，在很长一段时间内全国各地都存在劳动力资源短缺、工厂开工率较低、复工复产进度较慢等问题，冲击我国乃至全球供应链平衡，水路货运市场也不可避免地受到沉重打击，航运货运需求迅速萎缩，货物运输量大幅减少，大量运力处于闲置状态，市场整体运行水平与往年同期相比具有明显差距。

进入2季度后，国家提出扎实做好“六稳”工作，落实“六保”任务，随着《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。进入下半年，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。

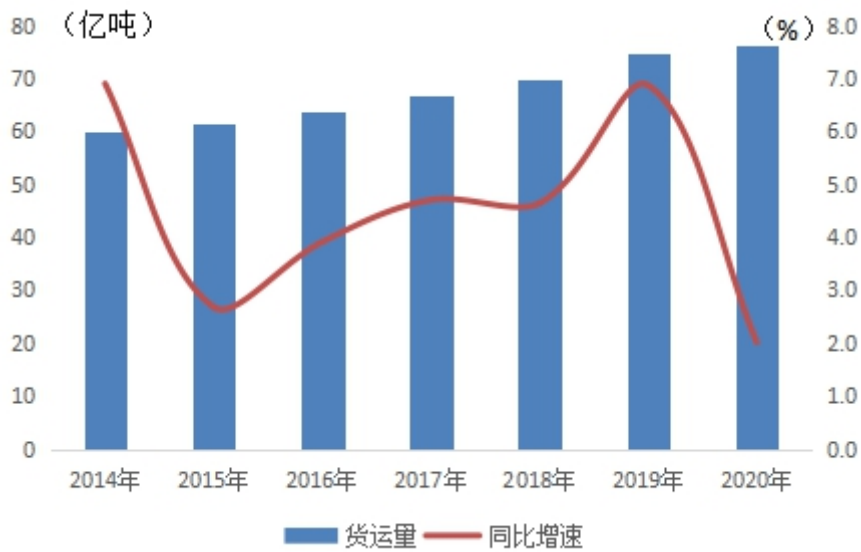
总体来看，2020年我国水路货物运输市场受新冠肺炎疫情影响较大，货运量及货物周转量增速明显下滑。国家统计局数据显示，2020年全国水路完成货运量76.2亿吨，同比增长2.0%，增速较2019年放缓4.9个百分点；完成货物周转量105834.4亿吨公里，同比增长1.8，增速较2019年放缓3.2个百分点。

表 7 2014-2020 年水路货运及同比增速情况

	货运量 (亿吨)	同比增速 (%)	货物周转量 (亿吨公里)	同比增速 (%)
2014 年	59.8	6.9	92774.6	16.8
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	99303.6	0.7
2019 年	74.7	6.9	103963.0	5.0
2020 年	76.2	2.0	105834.4	1.8

数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 17 2014-2020 年水路货运量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 18 2014-2020 年水路货运周转量及同比增速变化趋势



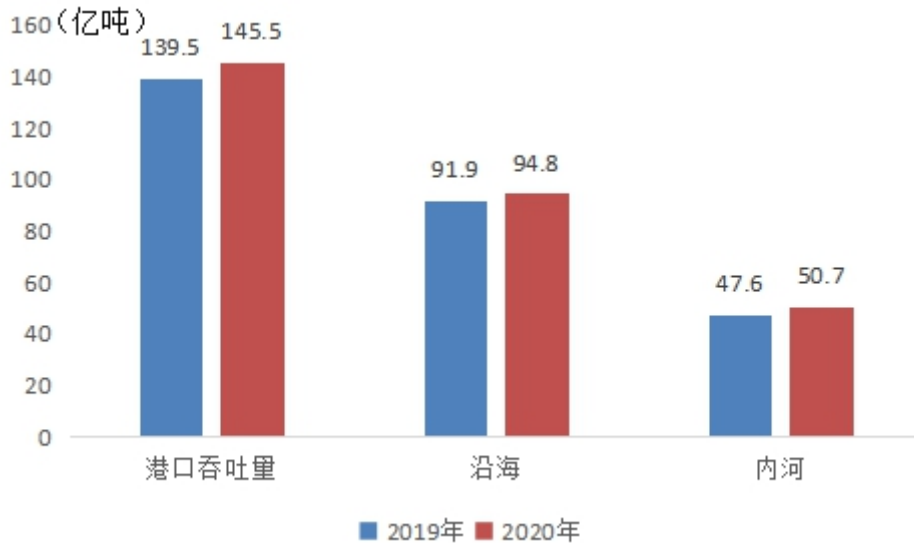
数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

4.1.4.2 全国港口吞吐量完成情况

2020年初，在新冠疫情冲击下，工厂生产活动被迫停止，国内外贸易环境迅速恶化，在防疫措施下港口运输受阻，规模以上港口货物吞吐量和集装箱吞吐量均呈负增长态势。进入2季度后，随着新冠疫情影响逐渐减弱，工厂生产活动逐渐恢复，国内外贸易环境明显改善，港口经济生产活动稳步复苏，港口物流需求明显回暖，全国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量先后恢复增长且增速不断加快。至年末，冬季极端天气在一定程度上对港口生产活动造成阻碍，但总体来看港口物流需求呈现出强有力的回暖态势。

从货物吞吐量完成情况来看，交通运输部数据显示，2020年，全国港口完成货物吞吐量145.5亿吨，同比增长4.3%，增速较上年回落1.4个百分点。其中，沿海港口完成94.80亿吨，同比增长3.2%；内河港口完成50.70亿吨，同比增长6.4%。全国港口完成外贸货物吞吐量44.96亿吨，比上年增长4.0%。其中，沿海港口完成40.04亿吨，同比增长3.9%；内河港口完成4.91亿吨，同比增长5.5%。

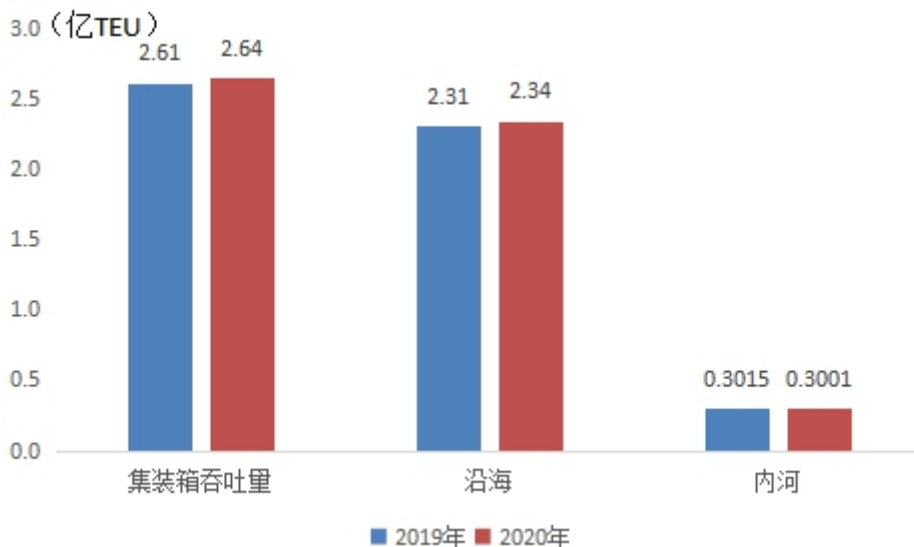
图 19 2019-2020 年港口货物吞吐量完成情况



数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

从集装箱吞吐量完成情况来看，交通运输部数据显示，2020年，全国港口完成集装箱吞吐量 2.64 亿 TEU，同比增长 1.2%，增速较上年回落 3.2 个百分点。其中，沿海港口完成 2.34 亿 TEU，同比增长 1.5%；内河港口完成 3001 万 TEU，同比下降 0.5%。

图 20 2019-2020 年港口集装箱吞吐量完成情况



数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

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

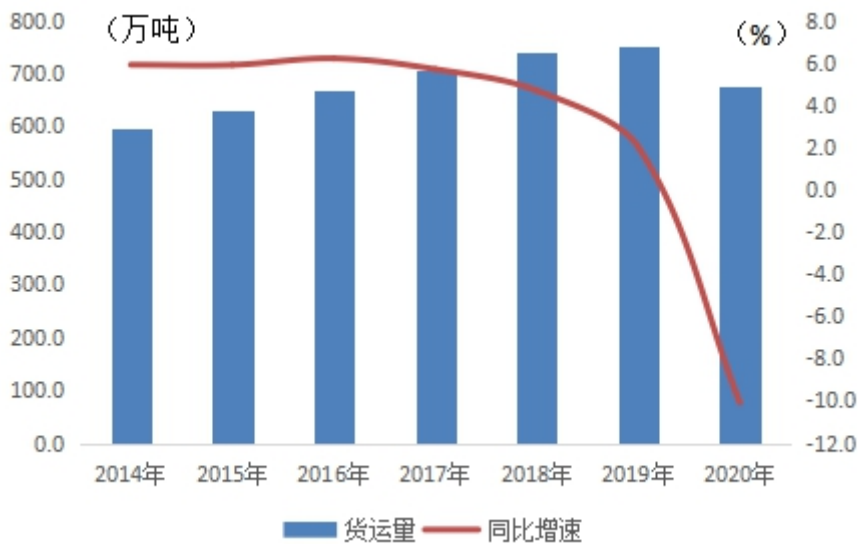
列数大幅增加，有力支撑了我国进出口生产企业复工复产。但从整体来看，作为人员密集型行业，航空运输业受新冠肺炎冲击较为严重，企业经营压力巨大，短期内难以恢复至疫情前正常水平，行业发展仍面临较大挑战。国家统计局数据显示，2020年，民航运输完成货运量677万吨，同比下降10.1%，上年同期为同比增长2.0；完成货物周转量240.2亿吨公里，同比下降8.7%，上年同期为同比增长0.3。

表 8 2014-2020 年航空货运及同比增速情况

	货运量 (万吨)	同比增速 (%)	货物周转量 (亿吨公里)	同比增速 (%)
2014 年	594	5.9	187.8	10.3
2015 年	629	5.9	208.1	10.8
2016 年	668	6.2	225.5	6.9
2017 年	706	5.7	243.6	9.5
2018 年	739	4.7	262.5	7.7
2019 年	753	2.0	263.2	0.3
2020 年	677	-10.1	240.2	-8.7

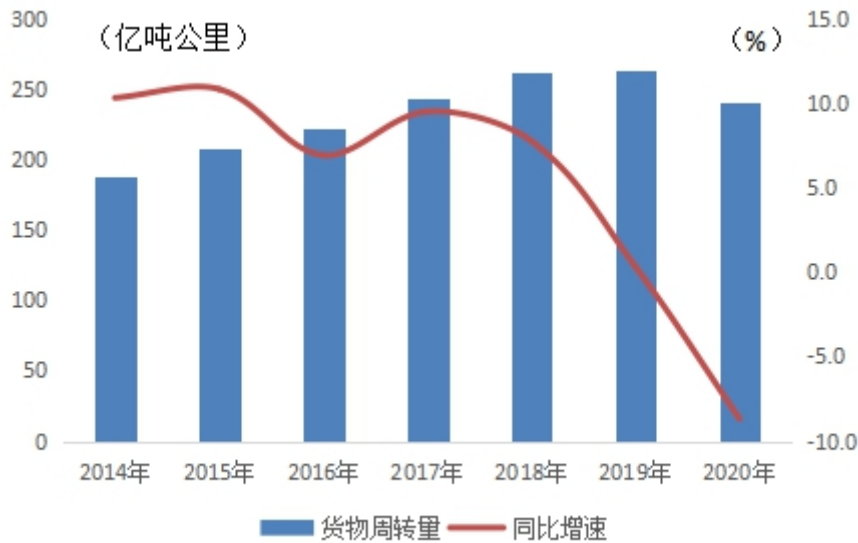
数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 21 2014-2020 年航空货运量及其增长速度



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 22 2014-2020 年航空货物周转量及其增长速度



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

4.2 仓储服务市场运行情况分析

2020年，仓储业固定资产投资增速重新回归正增长，在新冠肺炎疫情疫情影响下行业运行状况和需求结构有所改变，以医疗用品和民生物资为主的仓储市场需求呈爆发式增长，全年仓储指数运行状况呈先抑后扬走势。总体来看，2020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在进入下半年后逐渐消退，行业回暖趋势明显，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重新回归正增长

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，仓储业固定资产投资重新回归正增长。国家统计局数据显示，2020年，仓储业固定资产投资同比增长9.9%，而2019年为同比下降7.7%。

图 23 2009-2020 年仓储业固定资产投资增长速度



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

4.2.2 仓储物流指数有所回落

仓储在国民经济中占有重要的地位和作用。近年来，我国宏观经济稳中有变，仓储行业发展也出现了新变化。一方面市场规模稳中趋缓，行业需求整体趋弱，企业盈利能力下滑；另一方面行业成本增速减缓、商品库存压力下降、企业预期状况良好。2020年新冠肺炎疫情爆发，在很大程度上改变了我国仓储行业运行状况和市场需求。从中国仓储指数来看，2020年3月份在新冠肺炎疫情冲击下，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。但进入3月份后，随着疫情防控措施高效实行，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。至年末，随着国内抗疫取得积极成效，生产经济活动稳步复苏，仓储服务需求持续回暖，各月均保持在扩张区间。2020年全年仓储指数均值为50.9%，与2019年相比降低1.6个百分点。

图 24 2018 年 12 月-2020 年 12 月仓储指数运行情况



数据来源：中国物流信息中心，国研网行业研究部加工整理

4.2.3 物流仓库基础设施建设加快

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。

据中国物流与采购联合会、中国物流学会所发布的《第五次全国物流园区（基地）调查报告（2018）》数据显示，2018 年全国包括运营、在建和规划的各类物流园区共计 1638 家，较 2015 年的 1210 家增长 428 家。三年间，我国物流园区个数年均增长 10.7%。其中，在运营的有 1113 家，占比 68%；在建的有 325 家，占比 20%；在规划中的有 200 家，占比 12%。冷链等新兴物流基础设施持续改善，冷库总面积超 696 万 m²，占仓库总量 2.73%，冷库面积持续增长但总量仍然不足。

4.3 快递服务市场运行情况分析

近年来，我国在智慧物流领域的发展成效显著，无人机、机器人等各项快递科技蓬勃发展。通过大数据、物联网、人工智能等应用，打造智慧物流供应链，提升整个物流行业的效率，已成为物流行业发展的新趋势。2020 年，我国快递业务量突破 800 亿件，随着网购规模的不断扩大，中国的快递市场超过美日欧总和，中国也成为占据全世界快递行业半壁江山的、名副其实的“快递大国”。

4.3.1 快递业持续景气发展 继续保持高速增长

“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 7 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，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。

快递业务量持续增长。国家邮政局统计数据显示，2020 年，我国快递服务企业业务量累计完成 833.6 亿件，同比增长 31.2%。其中，同城业务量累计完成 121.7 亿件，同比增长 10.2%；异地业务量累计完成 693.6 亿件，同比增长 35.9%；国际及港澳台业务量累计完成 18.4 亿件，同比增长 27.7%。

伴随业务量高速增长，快递业务收入也相应保持高速增长。国家邮政局统计数据显示，2020 年，我国快递业务收入累计完成 8795.4 亿元，同比增长 17.3%。其中，同城业务量累计完成 121.7 亿件，同比增长 10.2%；异地业务量累计完成 693.6 亿件，同比增长 35.9%；国际及港澳台业务量累计完成 18.4 亿件，同比增长 27.7%。

图 25 2015-2020 年快递业业务总量及增长情况



数据来源：国家邮政局，国研网行业研究部加工整理

图 26 2015-2020 年快递业业务收入及增长情况

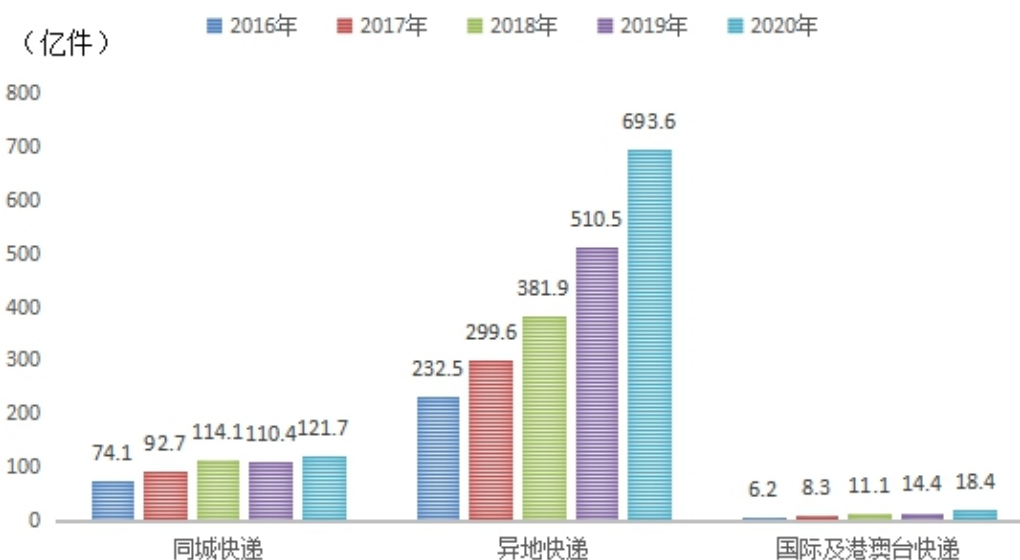


数据来源：国家邮政局，国研网行业研究部加工整理

4.3.2 异地快递占主流 国际及港澳台业务量高速增长

跨境电商蓬勃发展，异地快递及国际及港澳台业务量高速增长。2020 年，快递行业同城业务量累计完成 121.7 亿件，同比增长 10.2%；异地业务量累计完成 693.6 亿件，同比大幅增长 35.9%；国际及港澳台业务量累计完成 18.4 亿件，同比大幅增长 27.8%。随着跨境电商业务兴起，跨境物流体系日益成熟，跨境物流成本大幅降低，跨境包裹业务量也随之快速增长。

图 27 2016-2020 年快递业务量比较

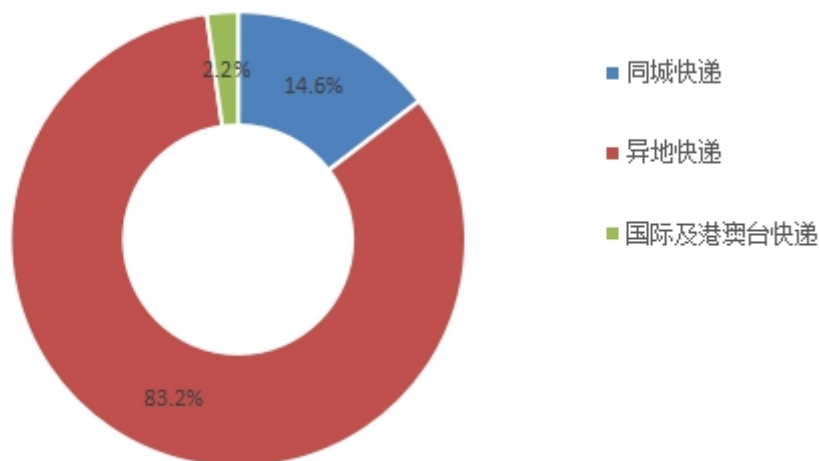


数据来源：国家邮政局，国研网行业研究部加工整理

异地快递业务继续占据主导地位。国家邮政局公布数据显示，2020 年，同城、异地、

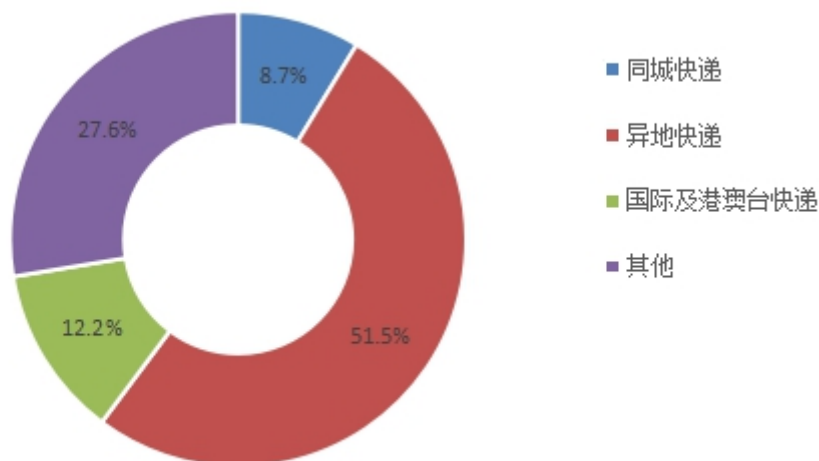
国际/港澳台快递业务量分别占全部快递业务量的 14.4%、83.2%和 2.2%；业务收入分别占全部快递收入的 8.7%、51.5%和 12.2%。与去年同期相比，同城快递业务量的比重下降 2.8 个百分点，异地快递业务量的比重上升 2.8 个百分点，国际/港澳台业务量的比重基本持平。

图 28 2020 年快递业业务量构成情况



数据来源：国家邮政局，国研网行业研究部加工整理

图 29 2020 年快递业业务收入构成情况



数据来源：国家邮政局，国研网行业研究部加工整理

4.3.3 中部地区快递业务量及收入持续上升

分地区来看，2020 年，东、中、西部地区快递业务量比重分别为 79.4%、13.3%和 7.3%；业务收入比重分别为 79.6%、11.9%和 8.5%。与去年同期相比，东部地区快递业务量比重下

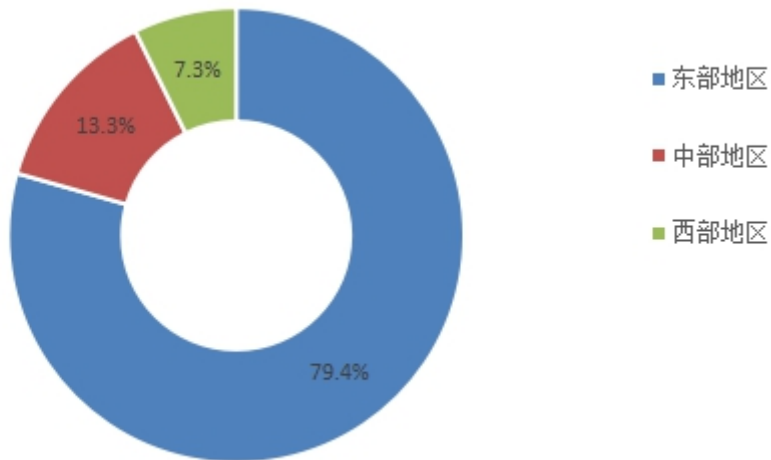
降 0.3 个百分点，快递业务收入比重下降 0.6 个百分点；中部地区快递业务量比重上升 0.4 个百分点，快递业务收入比重上升 0.6 个百分点；西部地区快递业务量比重下降 0.1 个百分点，快递业务收入比重基本持平。

表 9 2016-2020 年分地区快递业务量比重变化情况

年份	快递业务量比重 (%)		
	东部地区	中部地区	西部地区
2016 年	80.9	11.9	7.2
2017 年	81.1	11.6	7.3
2018 年	79.9	12.3	7.7
2019 年	79.7	12.9	7.4
2020 年	79.4	13.3	7.3

数据来源：国家邮政局，国研网行业研究部加工整理

图 30 2020 年分区域快递业务量构成情况



数据来源：国家邮政局，国研网行业研究部加工整理

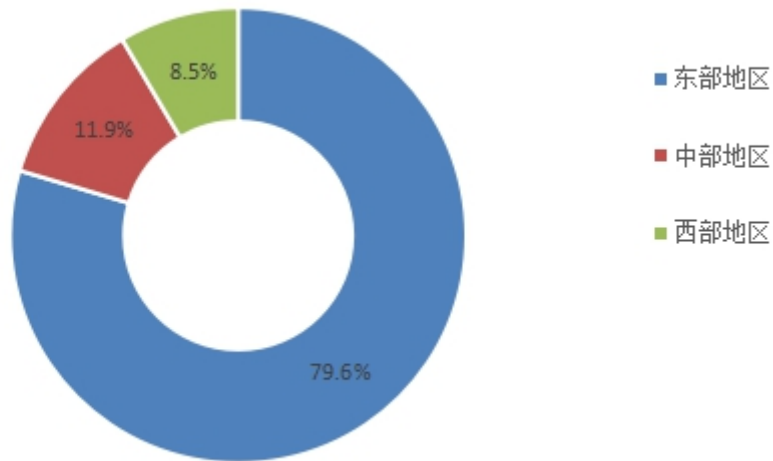
表 10 2016-2020 年分地区快递业务收入比重变化情况

年份	快递业务收入比重 (%)		
	东部地区	中部地区	西部地区
2016 年	81.1	10.7	8.2
2017 年	80.9	10.8	8.3

2018 年	80.0	11.2	8.8
2019 年	80.2	11.3	8.5
2020 年	79.6	11.9	8.5

数据来源：国家邮政局，国研网行业研究部加工整理

图 31 2020 年分区域快递业务收入构成情况



数据来源：国家邮政局，国研网行业研究部加工整理

具体来看，2020 年，在新冠肺炎疫情的催化作用下，线下消费需求低迷，线上消费需求激增，全国所有省市快递业务量比上年均有所增长，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、福建、上海、河南、北京和安徽；快递业务量同比增速位居前三甲的省市依次为河北、宁夏和山西；快递业务收入同比增速位居前三甲的省市依次为河北、江西和山西。

表 11 2020 年分省市快递服务企业业务量和业务收入情况

	快递业务量累计（万件）	同比增长	快递收入累计	同比增长
		(%)	(万元)	(%)
全国	8335789.4	31.2	87954342.4	17.3
北京	238221.3	4.2	3311861.9	-2.4
天津	92767.4	33.0	1156021.0	20.6
河北	370249.8	60.7	3349963.6	38.2
山西	53583.6	47.2	670926.3	35.8
内蒙古	19557.6	37.1	421324.3	27.9
辽宁	111978.0	40.8	1314083.2	26.5

吉林	44693.6	45.8	607349.2	25.7
黑龙江	45522.3	29.7	701295.4	16.4
上海	336330.7	7.3	14281909.1	10.8
江苏	697680.5	21.5	7089350.4	14.5
浙江	1794621.1	35.3	10706012.3	17.3
安徽	220228.2	42.5	1749872.7	26.5
福建	343189.8	31.0	3025580.4	16.8
江西	112004.3	44.1	1146634.8	36.0
山东	415174.2	43.7	3695896.9	28.2
河南	310004.9	46.9	2490462.5	32.0
湖北	178505.5	5.9	1786869.8	2.8
湖南	147131.6	42.7	1296865.0	28.5
广东	2208179.5	31.4	21824938.3	18.1
广西	77882.2	38.1	902427.6	20.9
海南	11012.2	35.2	239119.9	29.4
重庆	73105.4	32.1	830284.2	17.9
四川	215158.9	20.1	2231638.1	9.6
贵州	28157.0	14.5	522105.3	13.2
云南	62974.1	45.9	737532.4	28.0
西藏	1139.0	30.3	35309.0	22.1
陕西	91749.8	25.9	1033251.8	23.9
甘肃	13823.5	33.3	297864.3	31.6
青海	2359.5	24.4	76808.1	28.4
宁夏	7317.8	49.6	118260.1	24.7
新疆	11486.2	16.0	302524.9	7.8

数据来源：国家邮政局，国研网行业研究部加工整理

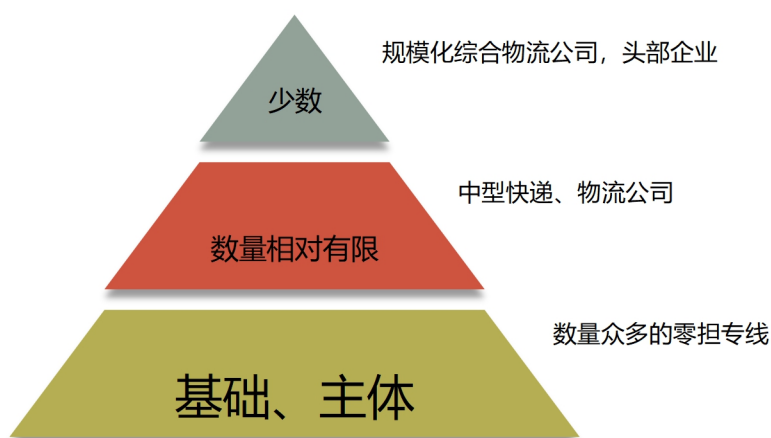
5 行业竞争格局分析

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 32 按服务对象分物流行业竞争格局



资料来源：国研网行业研究部加工整理

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 12 按参与者性质划分物流业竞争格局

类别	代表企业	优势	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	国际网络薄弱；发展战略较不清晰
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；国际网络较为薄弱

资料来源：国研网行业研究部加工整理

5.2 细分市场竞争格局

5.2.1 货运物流市场竞争格局

当前，我国货运物流市场主要包括铁路运输、道路运输、水路运输及航空运输四大重点细分市场。从行业整体层面看，货运物流市场的竞争主要体现在各种运输方式对于市场份额的争夺。一方面，各运输方式之间在运输功能上具有一定的可替代性，因此会造成子行业之间的激烈竞争；另一方面，由于在运输成本、速度、运输能力、机动性、能耗、通用性等方面的差异，每种运输方式都会形成一定的竞争壁垒，在部分细分市场各自都能占据一定的份额。由此来看，我国交通运输业整体上可视为垄断竞争市场，是各运输方式之间既相互竞争、又相互协作的一种市场运行状态，而运输市场竞争格局也将随着各子行业的发展变化而不断

调整。

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。但近年来由于我国运输结构调整加快推进，多式联运等新型运输方式飞速发展，再加上环境保护需求日益凸显，公路货运市场占比有下降趋势。铁路运输受“一带一路”等政策提振，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，2020 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 9.62%、73.93%、16.43%、0.01%，与上年同期相比，铁路提高 1.41 个百分点，公路降低 3.87 个百分点，水运提高 2.46 个百分点，航空基本持平。

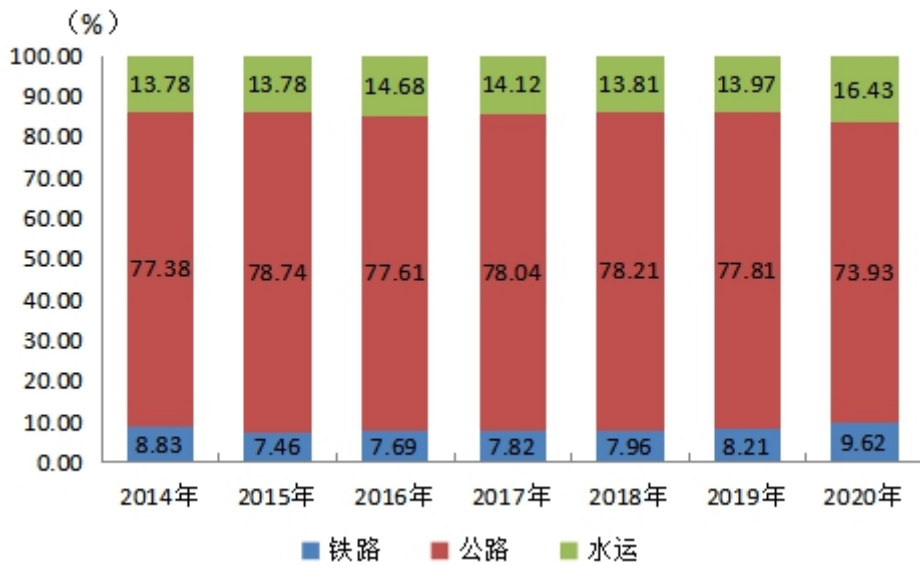
从全社会货物周转量构成来看，水运及铁路的长距离运输优势特征充分体现，其中水运货物周转量占全社会货物周转量比重长期以来始终保持在 50% 左右。相比之下，公路运输在运距方面不占据优势。再加上新冠肺炎疫情爆发后，公路运输受交通管制影响明显大于铁路运输和水路运输，因此货物周转量占全社会货物周转量比重明显下降。根据国家统计局相关数据测算，2020 年，铁路、公路、水运、航空完成的货物周转量占全社会货物周转量比重分别为 15.45%、30.60%、53.83%、0.12%，与上年同期相比，铁路提高 1.02 个百分点，公路降低 5.16 个百分点，水运提高 4.14 个百分点，航空基本持平。

表 13 2014-2020 年货运市场各运输方式占比情况

时间	货运量占比 (%)					货物周转量占比 (%)				
	铁路	公路	水运	航空	合计	铁路	公路	水运	航空	合计
2014 年	8.83	77.38	13.78	0.01	100	15.23	33.83	50.84	0.10	100
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	8.21	77.81	13.97	0.01	100	14.42	35.76	49.69	0.13	100
2020 年	9.62	73.93	16.43	0.01	100	15.45	30.60	53.83	0.12	100

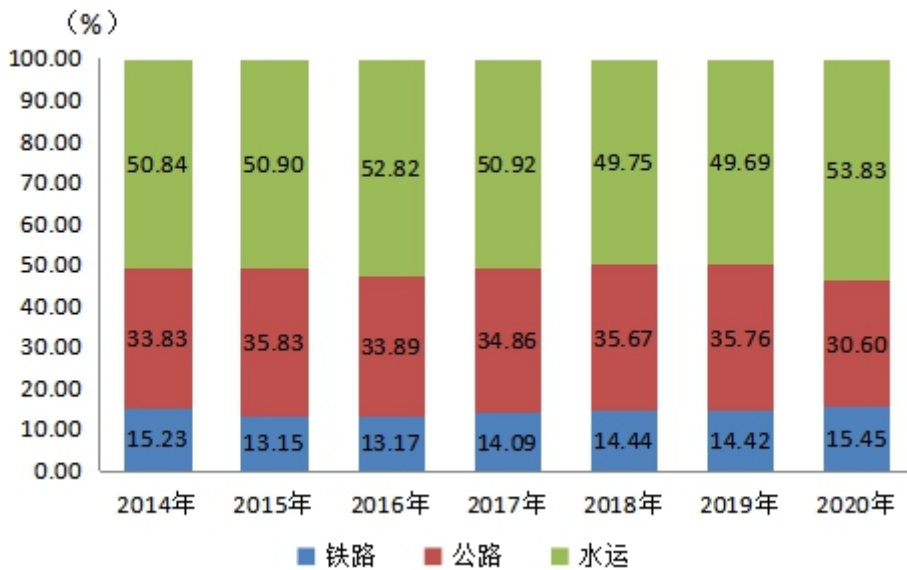
数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 33 2014-2020 年除航空运输外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，国研网行业研究部加工整理

图 34 2014-2020 年除航空运输外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

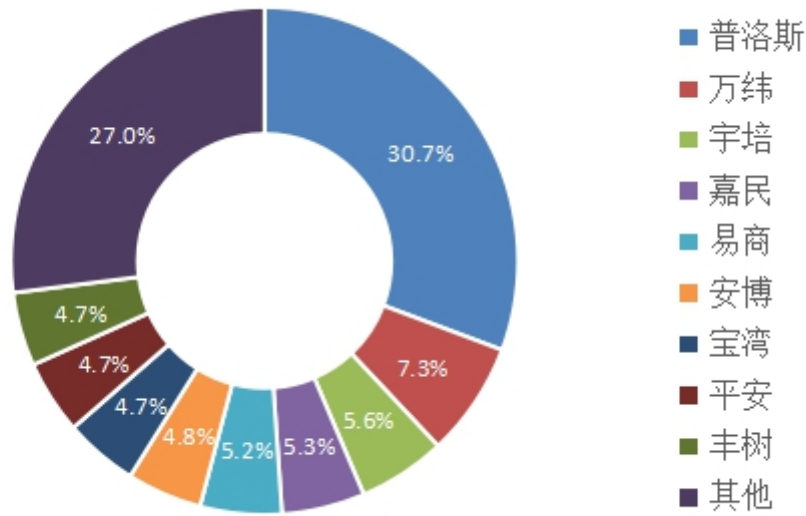


数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

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，普洛斯占到 30.7% 的市场份额，在行业竞争中处于绝对优势，市场寡头竞争较为明显。

图 35 仓储服务市场竞争格局



数据来源：前瞻产业研究院，国研网行业研究部加工整理

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 14 第三方仓储服务市场竞争优势分析

企业类型	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：前瞻产业研究院，国研网行业研究部加工整理

从区域分布来看，高标准仓库分布以长三角都市圈、珠三角都市圈、京津冀都市圈和为

主。产业与消费是物流地产行业最重要两大需求。目前高标准仓储设施的布局也与经济、人口等指标密切相关。目前存量的高标准仓库布局中以三大都市圈为主，长三角区域最多，仅上海就有接近 600 万方的存量。长三角区域是中国经济最为活跃的区域之一，地处平原地带，交通网络密布，电商经济发达，对物流地产的需求大。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 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，市场集中度呈逐年下降趋势。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，到 2019 年快递行业 CR8 高达 82.5%。截止至 2020 年 1-10 月中国快递与包裹服务品牌集中度指数 CR8 为 82.7%，表明占据国内快递市场前八席位的企业，其占有的市场份额还在持续扩大。但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 36 2013 年-2020 年 10 月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，国研网行业研究部加工整理

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。

表 15 快递行业阵营格局

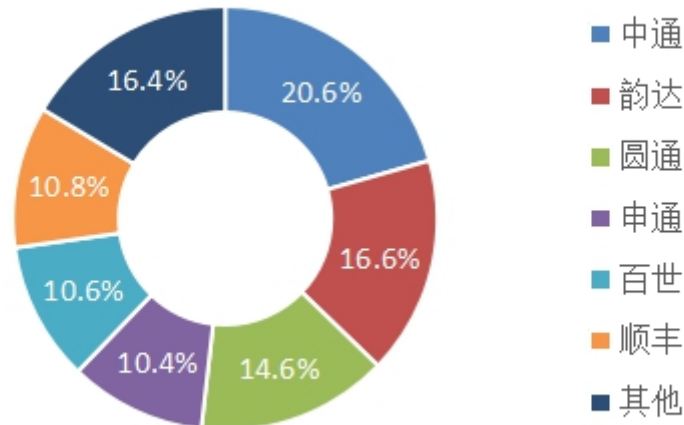
快递业性质	代表企业
国家性质	中国邮政（EMS）、民航快递（CAE）、中铁快运（CRE）
民用快递	申通、圆通、中通、百世汇通、顺丰速运等
外资性质	敦豪（DHL）、天地快运（TNT）、联合包裹（UPS）、高保物流（GLEX）等
电商自营快递	京东快递、苏宁物流、唯品会等
同城快递	饿了么、闪送、人人快递等

资料来源：国研网行业研究部加工整理

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。

民营快递市场，四通一达市场占有率升降不一，顺丰有所提高。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 2020 年上半年，中通快递持续领跑，市场占有率为 20.6%，较上年同期提高 1.3 个百分点；韵达市场占有率为 16.6%，较上年同期提高 1.0 个百分点；圆通市场占有率为 14.6%，较上年同期提高 0.9 个百分点；申通市场占有率为 10.4%，较上年同期降低 0.4 个百分点；百世市场占有率为 10.6%，较上年同期降低 1.1 个百分点；顺丰市场占有率为 10.8%，较上年同期提高 3.5 个百分点。

图 37 2020 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，国研网行业研究部加工整理

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，现阶段在我国电商业务快速发展的促进下，“三通一达”（中通、圆通、申通、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。以顺丰和 EMS 高端服务为商务间运输的快递企业，在快递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

中远海运控股股份有限公司是中国远洋运输（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：中远海运集装箱运输有限公司（简称“中远海运集运”）100%权益；中远海运港口有限公司约 43.9% 权益。2020 年上半年，突如其来的新冠肺炎疫情，对全球经济与贸易造成了广泛的负面影响，也对集装箱航运市场形成较大冲击。据航运咨询机构德鲁里统计，2020 年上半年全球集装箱货运量预计将同比下降 10.2%。2020 年上半年，中远海控充分发挥自身作为全球第三大班轮公司的规模领先优势，持续优化全球航线网络布局，着力构建更加稳定的供应链体系，

将船队规模领先优势不断转化成客户服务优势。报告期内，公司双品牌集装箱船队完成货运量 1,184.57 万标准箱，同比下降 4.93%。其中，中远海运集运完成货运量 855.92 万标准箱，同比下降 5.79%；东方海外货柜完成货运量 328.65 万标准箱，同比下降 2.61%。中远海运港口完成总吞吐量 5,763.42 万标准箱，同比下降 3.56%。报告期内，公司所在的海洋联盟，成功推出了 DAY4 产品，截至期末共涉及联盟 39 条航线、328 艘船舶、约 385 万标准箱运力，进一步优化了公司东西航线、南北航线和区域航线格局，增强了客户服务能力。

表 16 中远海运控股股份有限公司简介

经营范围	国际船舶普通货物运输；国际船舶集装箱运输；国际集装箱班轮运输；国际船舶代理；国内沿海及长江中下游普通货船、外贸集装箱内支线班轮运输；实业项目投资与管理；码头投资；海上、陆路国际货运代理业务；国内陆路货运代理；船舶与集装箱生产、销售、租赁、维修；仓储、装卸；运输方案设计；信息服务。
主营业务	集装箱航运、码头和集装箱租赁。其中，中远海运集运，主要经营国际、国内海上集装箱运输服务及相关业务。中远海运港口主要从事集装箱和散杂货码头的装卸和堆存业务。

资料来源：国研网行业研究部加工整理

5.3.1.2 经营情况

经营效益良好。2020 年上半年，面对新冠疫情蔓延和全球经济衰退带来的严峻挑战，中远海控在努力保障全体船岸员工生命健康的同时，积极克服外界不利因素，以“聚焦高质量发展、聚焦突破性发展、聚焦“一体化发展”为指引，以打造运力航线网络、端到端物流网络、信息系统网络“三网合一”战略新格局为目标，积极防范化解疫情风险，努力推动复工复产，全力保障全球集装箱物流供应链平稳运行，期内取得较好业绩。2020 年 1-6 月份，中远海控实现营业收入 740.53 亿元，同比增长 2.71%，实现归母净利润 11.37 亿元，期内经营现金净流入 114.38 亿元。

表 17 中远海运 2020 年半年报主要会计数据

单位：亿元、%

指标	2019 年 1-6 月	2020 年 1-6 月	同比增减
营业收入（亿元）	721.01	740.53	2.71
营业成本（亿元）	642.32	671.29	4.51
归属于上市公司股东的净利润（亿元）	12.37	11.37	-8.09

经营活动产生的现金流量净额	94.67	114.38	20.82
---------------	-------	--------	-------

数据来源：中远海运控股 2020 年半年度报告，国研网行业研究部加工整理

2020 年上半年，公司主动顺应产业链格局变化，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和营销部署。虽然面临疫情的严峻挑战，但公司双品牌船队在第三国市场的箱量保持稳定，第三国箱量占外贸总箱量的比例由 2019 年底的 37.0% 进一步提升至 38.6%。公司全球化发展的基础进一步夯实，抵御市场局部风险和阶段风险的能力持续提升。

5.3.1.3 竞争力分析

中远海运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。截至 2020 年 6 月底，公司旗下自营集装箱船队运力约 297 万标准箱，据 Alphaliner 统计船队运力规模排名继续位居世界第三。同时，持续推进全球化码头布局，据德鲁里 2019 年报告显示公司旗下集装箱码头 2018 年总吞吐量排名蝉联世界第一。公司充分发挥整体规模优势，持续提升服务品质，保持公司产品在标准化、专业性，以及低成本等方面的竞争优势，更好地满足客户多元化的需求。

中远海运坚持以全球化眼光和国际化思维，持续推进全球化战略。聚焦世界贸易格局变化，灵活调整服务网络布局，把握新兴经济体发展和中国扩大进口市场机遇，积极顺应“一带一路”倡议及中国企业“走出去”战略深入推进，充分发挥收购东方海外国际后的规模优势与协同效应，不断提升公司的盈利能力和抗风险能力。集装箱航运业务方面，公司积极践行“双品牌”战略，充分整合全球资源，积极应对中美贸易摩擦，灵活调控全球运力布局，加大对新兴市场、第三国市场和区域市场的运力倾斜，不断夯实全球化发展基础，实现更全面的地理覆盖，更均衡的航线网络。同时，公司设有覆盖全球范围的集装箱航运销售、服务网点约 700 个，共计经营 274 条国际航线（含国际支线）、58 条中国沿海航线，以及 88 条珠江三角洲和长江支线，经营的船队在全球约 105 个国家和地区的 356 个港口均有挂靠。

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 2019 年末，公司旗下中远海运港口在全球 36 个港口投资 48 个集装箱码头，共营运 290 个泊位，包括 197 个集装箱泊位，总设计年处理能力达 1.13 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“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快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。

表 18 上海交运集团股份有限公司简介

经营范围	国有资产授权范围内的资产经营管理，水陆交通运输，实业投资，国内贸易（除专项规定），产权经纪。
主营业务	道路货运与物流服务、道路客运与旅游服务、汽车零部件制造与销售服务、乘用车销售与汽车后服务。

资料来源：国研网行业研究部加工整理

5.3.2.2 经营情况

2020 年上半年，公司一手做好疫情防控，一手抓好复工复产，调整运营模式，积极应对影响，努力把疫情造成的损失降到最低。2020 年上半年，公司完成营业收入 32.54 亿元，完成归属于上市公司股东的净利润-1.58 亿元。

从道路货运与物流服务来看，积极保障重点防控物资的稳定供应，做好城市民生物资日常配送。完成罗氏医药物流运输项目、拜尔医药、上药等配送项目新一轮招标。宝钢 BPO 项目稳定增长，湛江 B00 项目积极推进，城市冷链配送业务努力克服疫情影响，参与搭建了“享运共配城市物流服务平台”。截至 2020 年 6 月底，道路货运与物流服务完成主营业务收入 12.24 亿元。

2020 年上半年，新冠肺炎疫情对公司造成明显冲击，公司主要业务均受到疫情影响，物流企业上下游产业链、供应链恢复缓慢，汽车产业仍显疲态，特别是客运旅游企业客源急剧萎缩，行业整体呈现低迷状态。下半年，宏观环境依然有很多不确定因素，消费恢复总体缓慢，市场需求回暖仍有待时日，物流、旅游等产业仍面临较大挑战。

表 19 交运股份 2020 年半年报主要会计数据

单位：亿元、%

年份	2019 年 1-6 月	2020 年 1-6 月	同比增减
营业收入	41.72	32.54	-22.0
营业成本	38.45	31.92	-17.0
归属于上市公司股东的净利润	0.50	-1.58	-

经营活动产生的现金流量净额	2.07	1.11	-46.2
---------------	------	------	-------

数据来源：交运股份 2020 年半年报，国研网行业研究部加工整理

公司将统筹疫情防控和经济发展，聚焦主业，稳住基本盘，积极应对面临的不利局面。道路货运与物流服务将加强汽车零部件物流转型，扩大医药物流中心规模，延伸钢铁物流产业链，增强冷链配送竞争力。道路客运与旅游服务将关注客流情况，优化客运线路，加大定制班线推广，加强长三角道路客运企业密切合作。汽车零部件制造与销售服务将加强市场拓展力度，强化采购、生产、成本管控力度，遏制被动局面。乘用车销售与汽车后服务将紧贴市场需求，加强营销策划，利用线上线下渠道，优化客户体验，提高销售效益。

5.3.2.3 竞争力分析

道路货运与物流服务方面，公司覆盖生产制造领域的制造物流、城市公共物流领域的化工物流和环保物流、工程物流领域的大件及工程物流、商贸流通领域的口岸物流和城市冷链及配送物流、贸易代理领域的跨境贸易及货运代理等多种业态，通过多年的深耕合作和自身运作，有比较稳定的客户群体。主要客户有：商飞、电气、隧道、宝钢、沪东船厂、大众、通用、安吉、延锋、罗氏、上药、国药、罗森、华润万家、全家、盒马、海底捞、无印良品、中石化易捷超市等企业。公司开发建设基于“互联网+物流”的物流管理综合信息平台，实现对司机、车辆、订单、物流过程的可视化管控，实现企业经营管理大数据的综合应用，有效提升车辆使用效率，强化车辆安全监管，科学降低运营成本。主要对手集中在社会公共物流、快递公司、合同物流和国际性公司竞争。

道路客运与旅游服务方面，公司下属车站遍布上海城区主要的交通枢纽集散点，将规模效益发挥到了最大化，方便了城区居民能够就近出行。有比较明显的规模优势，拥有丰富的线路资源。由于私家车、高铁、航空的冲击，消费模式的升级，传统的客运量在逐步萎缩，公司将通过旅游客源充实省际客运量，并利用先进的信息化、智能化手段对传统的长途客运模式进行改造，形成集信息化、智能化、社会化为一体的新型现代长途客运模式。主要对手是商旅客运企业。

汽车零部件制造与销售服务方面，公司主要从事汽车自动变速箱换挡机构、发动机连杆、汽车座椅骨架、仪表盘托架、汽车座椅调角器、高速列车座椅骨架等等零件的冲压、焊接、加工、制造等，拥有一定产品开发能力、工艺开发能力和试验开发能力。受汽车行业整体行情的影响，销售收入有所下降。主要客户为上汽通用、上汽大众、上汽汽车、吉利汽车、长安福特等汽车制造商。公司在自动变速器离合器总成和发动机连杆产品领域已确立了行业的技术领先地位。在车身及车身附件总成产品领域在深拉深件方面技术领先，为上海三大车身及车身附件总成产品制造商之一。汽车座椅骨架产品领域为国内最具规模的制造商之一。拥有各类可实现精密制造和装配，技术性能达到国际或国内先进水平的制造系统，制造系统较为完善，综合制造能力较强。但抵抗市场风险能力仍有不足，比较依赖本地市场，市场需求

较为集中，产品市场占有率总体上呈下降趋势。公司将发挥在技术、设备等方面的优势，增强市场竞争力，积极应对其他零部件制造厂商竞争。

乘用车销售与汽车后服务方面，公司以 4S 店为基本经营模式的经营网络，核心业态包括汽车销售、汽车维修、汽车养护、汽车保险、汽车检测等；延伸主营业态包括汽车配件、汽车美容、二手车经营、汽车租赁、汽车俱乐部等。服务品牌涵盖了一汽奥迪、volvo、上汽大众、一汽大众、上汽斯柯达、广汽丰田、广汽菲克、一汽马自达、上汽荣威等。在汽车销售市场竞争进一步加剧、普遍降价销售策略的格局中，公司新车销售量、销售收入面临不小挑战。在维修技术运用上，公司有着丰厚的技术积淀，也配备了最新的汽车维修设备及故障诊断设备。公司将着力在突破品牌壁垒、整合资源、实现集团化的议价能力等方面加大工作力度。主要对手是汽车经销商、综合服务商。

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“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。

表 20 中储发展股份有限公司简介

经营范围	<p>商品储存、加工、维修、包装、代展、检验；库场设备租赁；商品物资批发、零售；汽车（含小轿车）及配件销售；起重运输设备制造、维修；物资配送；货运代理；报关业务；物业管理；电机及电器修理；包装机械、电子产品、自动化控制系统和相关产品（含配件）的设计、生产、销售；上述范围的技术咨询、服务；组织完成涉及我国公路、水路、铁路运输的国际集装箱多式联运业务；货物装卸、搬倒业务；冶金炉料、矿产品批发兼零售；自营和代理各类商品和技术的进出口（国家限定公司经营或禁止进出口的商品和技术除外）；橡胶批发；国际货运代理；集装箱吊装、验货拆箱、装箱、拼箱；网上销售钢材；动产监管；纸品、纸浆、木浆的销售；化肥、有机肥、生物肥、复合肥、苜蓿草（饲料）的销售（危险品除外）；化工产品（危险化学品除外）销售；食用农产品：大麦的销售；木材的销售；集装箱维修；限分支机构经营：成品油、棉花、化工产品储存、销售；市场经营及管理服务；普通货运、货物专用运输（集装箱）；煤炭批发；焦炭批发；自有房屋租赁；限分支机构经营：粮食、食用油批发；限分支机构经营：煤炭零售；限分支机构经营：停车服务；货物专用运输（冷藏保鲜）；限分支机构经营：货运站（场）综合服务；重油、渣油、预包装食品的销售；乳制品销售。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）</p>
主	<p>综合物流：（1）仓储业务（2）运输配送（3）现货市场（4）期货交割业务（5）国际货代业务（6）</p>

营 业 务	加工制造业务
	大宗商品供应链
	金融物流
	物流地产
	其他业务

资料来源：国研网行业研究部加工整理

5.3.3.2 经营情况

2020 年上半年，中储股份以习近平新时代中国特色社会主义思想 and 十九大精神为指导，深入学习贯彻习近平总书记关于疫情防控和复工复产等一系列重要讲话精神，统筹把握疫情防控和复工复产两个大局。公司认真贯彻落实国资委和集团各项决策部署，坚持疫情防控与生产经营两手抓，尽最大努力把疫情对生产经营的影响降到最低，并取得了一定成效。2020 年上半年，公司实现利润总额（合并）12,953.88 万元，比上年同期减少 32.38%；净利润（合并）10,065.02 万元，比上年同期减少 32.40%。营业总收入 1,961,063.32 万元，比上年同期减少 8.16%；发生营业成本 1,901,941.26 万元，比上年同期减少 8.18%。公司实现主营业务收入 1,957,308.86 万元，同比减少 8.08%。其中，仓储业务收入 30,989.45 万元，同比减少 9.18%；进出库收入 25,936.51 万元，同比减少 13.89%；配送运输业务收入 819,125.56 万元，同比增长 22.41%；集装箱业务收入 5,401.41 万元，同比减少 15.63%；现货市场收入 7,376.13 万元，同比减少 18.67%；金融物流收入 223.65 万元，同比减少 46.65%，商品流通业务收入 1,001,572.50 万元，同比减少 25.82%。

表 21 中储股份 2020 年半年报主要会计数据

单位：亿元、%

年份	2019 年 1-6 月	2020 年 1-6 月	同比增减
营业收入	213.47	196.11	-8.16
营业成本	207.15	190.19	-8.18
归属于上市公司股东的净利润	1.64	1.22	-25.68
经营活动产生的现金流量净额	-2.26	-14.47	-

数据来源：中储股份 2020 年半年报，国研网行业研究部加工整理

面对前所未有的新冠疫情，在诚通集团正确领导和大力支持下，中储股份上下齐心，迅速行动，严格落实疫情防控措施，有节奏复工复产，取得两手抓、两不误的切实效果；积极投身抗疫保供一线，竭尽所能作出贡献；扎实开展提质增效专项行动，推进平台建设，调整财务结构，优化管控，转型升级取得坚实步伐。

5.3.3.3 竞争力分析

中储股份仓储网络覆盖亚洲、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，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。中国实体网络覆盖北京、上海、天津、江苏、山东、湖北、湖南、广东、四川、河北、河南、陕西、山西、辽宁等地，拥有土地面积 600 多万平米，年吞吐能力 6000 万吨。公司拥有 40 多条专用线，累计长度 32 公里，具备公、铁运输转换的重要条件；公司天津、青岛、上海等地区分子公司拥有靠近港口的优势，无锡、南京等地区分公司拥有货运码头，有利于形成水、公、铁运输方式的转换及联运。

中储股份是一家同时拥有国内外主要期货交易所交割库资质全牌照的企业，在国内期现货品种中，铜、铝、镍、白银、橡胶等均占有较高市场份额。公司控股子公司英国 Henry Bath & Son Limited 集团有色金属业务量在 LME 排名第六，库存占 LME 全球交易 4.6%。

为更深层次、更广范围、更大力度推动国有企业深化改革，国务院国有企业改革领导小组决定选取百余户中央企业子企业和百余户地方国有骨干企业，在 2018-2020 年期间实施国企改革“双百行动”，中储股份已被纳入“双百企业”名单，正按照备案通过的综合改革实施方案扎实推进各项工作。中储股份旗下的中储智运被中国诚通批准为综合改革试点单位，中储智运在混改过程中拥有更多的自主决策权，运营和管理更加贴近市场化。

根据中储股份未来发展战略方面，其下属中储智运拟积极响应国家高质量发展的号召与供给侧结构性改革的主线，将前沿现代物流管理理论与尖端物流数据分析相结合，利用移动互联网、云计算、大数据、人工智能等技术，搭建中储智运物流运力议价交易共享平台，平台通过“运费议价机制”以及完整和透明的交易结构，实现货主和司机的精准配对，最大限度地降低货运成本，打造精准物流服务生态圈，助推物流行业实现“降本增效”。

公司以 50 多年的经验为基础，秉持“中国放心库”的诚信理念，诚信经营，获得市场广泛信赖。多年来，中储股份积累了一定规模的客户资源，为业务的稳定和发展提供了保证。特别是中储智运的运作与原有仓储网络形成互动，为客户开发打下了良好基础。

5.3.4 圆通速递有限公司

5.3.4.1 企业简介

圆通速递有限公司（以下简称“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。截至 2019 年 6 月末，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 97.3%；公司加盟商数量 3856 家，末端网点 31302 个，

终端门店超过 47000 个；公司在全国范围拥有自营枢纽转运中心 68 个，自营城配中心 5 个；自有干线运输车辆 1572 辆，自有航空机队数量达 12 架。此外，公司大力推进国际化发展战略，不断加大对海外快递服务网络的布局，目前已形成覆盖中国、欧洲、北美、东南亚、东亚等国家和地区的全球物流骨干网络，在全球 17 个国家和地区拥有公司实体，在全球拥有 53 个自建站点，业务范围覆盖超过 150 个国家、超过 2000 条国际航线。

表 22 圆通速递股份有限公司简介

经营范围	国内、国际快递：从事道路、航空、水路国际货物运输代理业务；普通货物仓储；国内航空运输代理；汽车租赁服务；供应链管理服务等。
主营业务	综合性快递物流服务

资料来源：国研网行业研究部加工整理

5.3.4.2 经营情况

2020 年上半年，在新冠肺炎疫情影响下，公司严格落实各项防控举措，积极组织复工复产，坚定深耕快递主业，紧密围绕行业发展和市场需求，深化落实服务质量战略，加大核心资源投入，精耕细作成本管控，业务发展稳健向好。2020 年上半年公司业务完成量 49.36 亿件，同比增长 29.79%，占全国快递服务企业业务量的 14.57%，较 2019 年同期提升 0.87 个百分点，市场占有率稳步提升；2020 年上半年公司实现营业收入 145.81 亿元，较 2019 年同期增长 4.50%；2020 年上半年公司实现归属于母公司股东净利润 9.71 亿元，较 2019 年同期增长 12.55%。其中，2020 年二季度公司实现归属于母公司股东净利润 7.00 亿元，较 2019 年同期增长 40.63%。

表 23 圆通速递 2020 年半年报主要会计数据

单位：亿元、%

年份	2019 年 1-6 月	2020 年 1-6 月	同比增减
营业收入	139.53	145.81	4.50
营业成本	122.32	128.85	5.34
归属于上市公司股东的净利润	8.63	9.71	12.55
经营活动产生的现金流量净额	10.97	12.30	12.13

数据来源：圆通速递 2020 年半年报，国研网行业研究部加工整理

2020 年上半年公司持续加大转运中心、自动化设备、运能体系等核心资源投入力度，网络核心资产掌控力及综合服务能力进一步增强。截至 2020 年 6 月底，公司共拥有自营枢纽转运中心 73 个。2020 年上半年，公司完成上海、宁海、长春等多个枢纽转运中心的改造、扩建计划，为提升公司枢纽转运中心的现代化、智能化水平，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。公司加快推进转运中心、城配中心布局自动化分拣系统、自动分配器（含摆臂、摆轮）等先进设备，提升全网中转操作的效率和稳定性，降低对人工的依赖。截至 2020 年 6 月底，公司累计完成安装近 4,700 台自动分配器（含摆臂、摆轮），在转运中心、城配中心及建包中心共布局完成自动化分拣设备 92 套。2020 年上半年，公司根据区域发展及业务量情况，持续投入自有运输车辆，提升甩挂车辆、大型运输车辆比例，夯实公司自有运能基础，增强公司运能管控能力，提升运营管理效率。截至 2020 年 6 月底，公司自有干线运输车辆达 2,002 辆。

5.3.4.3 竞争力分析

公司搭建了完善的与合作伙伴和谐共生的快递业务平台，采用枢纽转运中心自营化和末端加盟网络扁平化的运营模式，有效保障了公司对整体快递服务网络的管控平衡能力，同时可以根据行业动态及企业现状，及时灵活地进行管理调整以协调平衡全网利益。上述运营优势是公司快递服务网络多年来保持较强稳定性和较高灵活度的重要基。

公司快递服务网络以高效管控的枢纽转运中心为骨干，通达全国的航空、汽运、铁路运输网络实现快递在转运中心间的集中快速中转，并通过扁平化的加盟商及终端网络进行快递服务“最后一公里”的揽收与派送。经过十九年的发展，公司已形成了覆盖全面、高效稳定的快递服务网络。2015 年 10 月，公司全资子公司圆通航空正式开航运营，公司成为国内仅有的两家拥有自有航空公司的民营快递企业之一。截至 2020 年 6 月底，公司自有机队数量 12 架，其中，波音 757-200 共 5 架，波音 737-300 共 7 架。2020 年上半年，公司自有航空深入开拓国内、国际航线，积极开展商业化运营。截至 2020 年 6 月底，公司开通、运行了烟台—大阪、西安—达卡、杭州—吉隆坡雪邦、昆明—拉合尔、石家庄—澳门—马尼拉、杭州—马尼拉、西安—曼谷等多条国际航线，航线范围已基本覆盖东南亚、东北亚等区域，为公司参与国内外快递物流市场竞争奠定了坚实基础；同时，公司充分利用自有航空提供综合物流服务，积极拓展第三方客户，开展商业化运营，进一步提高了公司自有航空的利用率与运营效率，降低自有航空的运营成本，提升了自有航空的盈利能力。

公司自 2009 年起持续投入大量资金开发拥有自主知识产权的快递服务运营系统——“金刚系统”，现已具备对其独立开发及升级的能力，系统功能与公司业务发展实现了高度匹配；公司以此系统为底层数据系统，开发了全链路管控系统，并形成了包括“管理驾驶舱”、“网点管家”、“行者系统”、“客户管家”、“自动化分拣系统”等核心系统、平台，覆盖揽收、中转、派送、客服等全业务流程，实现了对快件流转全生命周期的信息监控、跟踪及资源调度，为公司服务质量、成本管控、网络管理等提供了有效抓手，公司日常监控与考核单元逐步细化、精确，管控边界进一步延伸，业务运营数字化、信息化、智能化水平明显提升。

公司深度践行国际化发展战略，不断加大对海外快递服务网络的布局。公司控股子公司

圆通速递国际经过 20 多年的发展，已形成完善的国际网络布局，其在全球 17 个国家和地区拥有公司实体，在全球拥有 46 个自建站点，业务范围覆盖超过 150 个国家、超过 2,000 条国际航线。公司近年来加强与圆通速递国际业务和品牌的融合，通过设立子公司或快递业务团队的模式逐步拓展国际网络覆盖和市场，快速提升了公司全球网络覆盖率，公司亦综合优势资源，逐步打造、优化和升级覆盖东南亚、东亚、欧洲等“一带一路”沿线国家或地区的跨境物流全链路产品与服务。圆通的国际化有明显特点：一是与“一带一路”的大战略紧密结合，善于借势借力；二是更注重为行业搭建公共平台，不求“独行快”而更求“众行远”；三是善于通过资本市场渠道，以资本层面的整合为切入口。综合来看，圆通在民营快递市场具有较强的竞争优势。

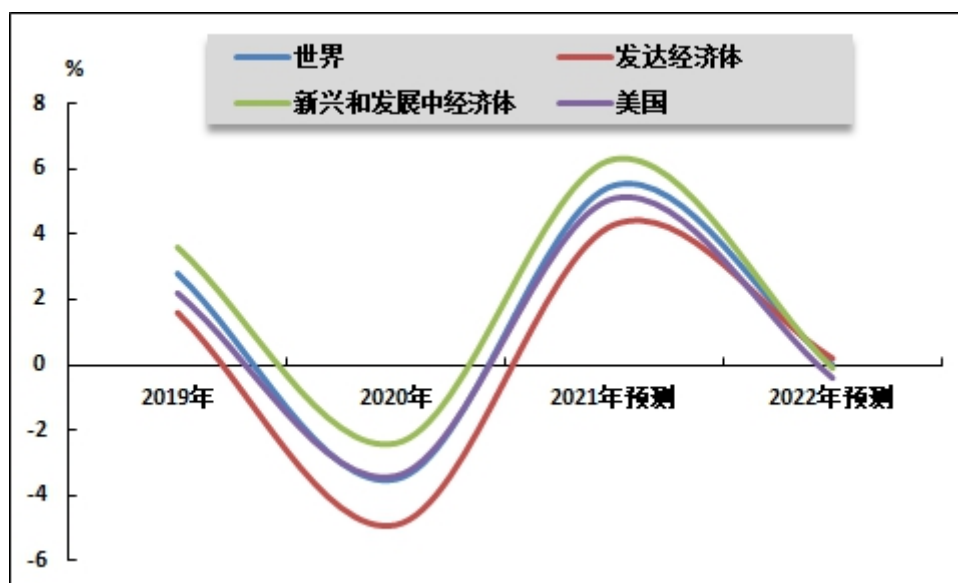
6 物流业未来发展趋势展望

6.1 宏观经济形势预测

6.1.1 全球经济形势展望

展望 2021 年，全球经济复苏的前景依然具有“超乎寻常的”不确定性，如果疫苗进一步推广且有更多有效的政策支持，那么，全球经济活动将得到进一步提振；但如果疫苗推广缓慢、新冠病毒突变或过早退出政策支持，全球经济复苏前景将恶化；同时，各经济体复苏力度存在较大的差异，复苏前景主要取决于医疗干预程度及政策支持的有效性等。根据国际货币基金组织(IMF)于 2021 年 1 月 26 日发布的《世界经济展望报告》显示，预计 2021 年全球经济增长 5.5%，并预计 2022 年全球经济增长 4.2%。其中，发达经济体经济 2021 年预计增长 4.3%，新兴市场和发展中经济体预计增长 6.3%，比此前的预测分别上调了 0.4 个百分点和 0.3 个百分点。此外，全球贸易有望与全球经济同步复苏。国际货币基金组织预计 2021 年全球贸易额有望增长 8.1%，2022 年增长 6.3%，但服务贸易的复苏可能将慢于商品贸易，反映出疫情下跨境旅游和商务旅行低迷。

图 38 2021、2022 年世界经济增长趋势预测



数据来源：国际货币基金组织 2021 年 1 月《世界经济展望》，国研网行业研究部加工整理

从主要国家和地区来看，美国经济有望强复苏，2021 年美国将重点解决疫情和经济复苏问题，2021 年美国经济复苏将为主旋律，会持续进行。同时，美国将会再度推出万亿的财政刺激措施，拜登 2 万亿美元基建计划将正式走上前台，基建计划主要投向振兴美国制造业 7000 亿美元、新基建 4000 亿美元、传统基建 700 亿美元等。随着拜登 1.9 万亿美元的疫情纾困计划，叠加 2 万亿美元的基建计划，如果成功落地，将有效扩张美国总需求，叠加美

国疫苗接种不断加速，美国将进入供需两旺的经济强复苏阶段。根据 Markit 2021 年 1 月 23 日公布主要经济体 PMI 初值，美国 PMI 明显好于预期，服务业 PMI 亦再次回升。数据显示，美国 2021 年 1 月 Markit 制造业 PMI 初值 59.1，明显好于预期值 56.5 和前值 57.1；2021 年 1 月份美国服务业 PMI 初值 57.5，也显著好于预期值 53.6。**欧洲受二次疫情影响，欧洲经济衰退程度要严重于美国，并且面临二次探底风险，经济复苏的步伐也是偏缓慢。**未来，欧洲央行将会维持宽松的货币政策以应对，继续加码财政刺激的可能性相对较小。此外，2021 年 1 月份欧元区 PMI 大体符合预期，明显低于美国 PMI 表现，反映欧洲经济修复动能低于美国。欧元区 2021 年 1 月制造业 PMI 初值为 54.7，与预期值 54.5 基本一致，略低于前值 55.2；服务业 PMI 初值为 45，与预期值 44.5 基本一致，略低于前值 46.4。欧元区 PMI 水平明显低于美国，反映欧洲经济动能弱于美国。**日本经济有望实现缓慢复苏。**受新冠肺炎疫情影响，日本 2020 年经济遭受明显影响，在此背景下，日本中央银行、政府官员、日本经济类智库及企业近期对 2021 年该国经济发展趋势提出预测研判，普遍认为日本经济有望在 2021 年实现一定程度的复苏，但复苏势头缓慢，实际经济前景将在很大程度上取决于疫情走势。从长期面来看，日本政府可能继续采取多种政策，重点推动日本经济“电子化”及“绿色发展”。**新兴市场和发展中经济体的复苏路径预计也将出现分化。**预计我国与其他国家的复苏态势将出现明显差异。我国疫情防控取得明显成效，同时为应对疫情加大了公共投资，央行也提供了流动性支持，这些都推动了经济的强劲复苏。在新兴市场和发展中经济体中，石油出口国和依赖旅游业的经济体将面临尤为严峻的形势，这是因为跨境出行预计要较长时间才能恢复正常，且石油价格的前景低迷。

6.1.2 我国经济形势预测

展望 2021 年，预计我国经济继续稳步复苏，GDP 回归潜在增长水平。我国制造业投资增速有望继续提升，并主导经济复苏的步伐。同时，消费修复还将进一步加快，出口继续保持较高水平，叠加 2020 年较低基数，预计 2021 年 GDP 同比增速有望达到 8.5%-9.0%。根据国际货币基金组织(IMF)于 2021 年 1 月 26 日发布的《世界经济展望报告》预计，在有效的疫情遏制措施、强有力的公共投资和央行流动性支持下，中国经济 2021 年有望增长 8.1%。另外，据世界银行组织发布于 2021 年 1 月发布的《全球经济展望》报告预计，中国的经济增速在 2021 年将攀升至 7.9%。

具体来看，**投资方面，制造业投资将持续回暖。**随着经济持续复苏，投资结构趋向优化。工业企业利润正增长和持续改善，内生地提高了企业投资能力；加上疫苗普及，国外疫情逐步遏制，全球经济复苏共振，国内制造业投资回补空间将进一步打开。预计 2021 年制造业投资有望接棒传统基建投资和房地产投资，成为经济复苏主导力量。其中，基建投资将适度加快，基于 2020 年专项债发行规模达历史峰值，相关资金和投资项目将在 2021 年逐步落地，由此将推动基建投资增速小幅提升。与此同时，考虑到 2021 年是“十四五”开局之年，预计从国家到地方将陆续出台新基建相关鼓励政策，由此将带动全国多地出现发力新基

建之势。消费方面，在经济修复和促消费政策带动下，2021年居民消费具备提升空间。随着经济复苏步伐的加快，就业和居民可支配收入将持续改善，为消费的回升提供内在动力；低基数效应抬升2021年消费增速；餐饮等线下消费正常化将成为消费提升的重要力量。进出口方面，全球贸易阶段性繁荣可期，将正向拉动我国出口。疫苗落地后，海外经济复苏步伐有望加快，短期内全球面临供给紧平衡，加之美国大选尘埃落地，全球贸易阶段性繁荣可期，预计2021年出口仍将保持强劲势头。另外，随着国内需求显著回升，制造业投资增速提升，人民币汇率保持高位等，都对进口起到明显推动作用。价格水平整体温和，CPI前低后稳，PPI稳步回升。CPI方面，考虑到猪肉价格高基数和生猪存栏量大幅增加，2021年上半年猪肉价格或将有明显回落，相应CPI同比也将持续走低；此外，随着服务业生产和需求持续改善，非食品CPI将小幅回升。综合来看，预计2021年CPI整体平稳。PPI方面，随着2021年全球经济共振复苏，将带动大宗商品价格大概率保持上涨势头，由此预计PPI稳步回升。综合来看，2021年我国经济整体发展形势向好，随着我国步入“十四五”新发展格局，加之国内优越的市场空间和已形成的产业链生态系统，将推动我国经济稳步复苏。

6.2 行业发展趋势预测

6.2.1 行业“降本增效”力度继续加强

当前状况下，我国物流运行成本仍然处于高位，在很大程度上限制了物流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、城乡之间物流发展差距仍然较大，供应链管理、第三方物流运输、仓储物流等方面仍然存在成本过高的问题，控制物流成本成为行业整体发展的核心关键。

近年来，随着物流行业“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。2020年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。在“十四五”开局之年，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。2021年，国家一是将继续加大物流基础设施建设投入，特别是以技术创新为驱动的新基建将与行业形成更为紧密的结合，推动行业数字化、智能化、高速化发展，提高现代供应链发展水平；二是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；三是继续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。五是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。

6.2.2 物流业与制造业有机融合

我国物流行业步入全新发展阶段，社会经济服务能力不断提高，打通供应链、协调产业链、创造价值链作用持续有效发挥，物流业和制造业融合发展的趋势不断增强。2020 年我国物流 50 强企业共实现物流业务收入 1.1 万亿元，同比增长 15%。物流企业与汽车、家电、化工、冶金、医药、烟草等制造业深度融合，形成一批服务能力较强、质量较高，专业化程度较深的行业标杆。

《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》的出台，针对物流业制造业融合发展提出系统性建议。在政策引导下，物流业与制造业之间的联动性和协调性将持续加强，制造业存量物流资源将持续得到整合和利用。在以国内大循环为主体，国内、国际双循环相互促进的全新发展格局下，物流业与制造业有望在供应链全链条上加强有机融合，全面打开战略合作、相互渗透、利益共享、风险共担、协同发展的双赢局面。

6.2.3 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，2021 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“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》等政策相继落地实施后，预计 2021 年我国公路货运需求将继续减少，多式联运将成为运输结构调整的重要助推力。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，进一步调整和优化我国货物运输结构，推动我国物流行业整体全面化、协调化发展。

6.2.4 铁路运输市场化改革加快推进

相比其他运输方式，铁路运输具有运量大、成本低、安全性高、环保等优势。我国铁路货运基础设施布局基本都围绕煤炭、矿石等国家重点物资，作为国民经济大动脉和综合交通运输体系骨干，长期以来在促进经济建设和服务国家战略中发挥了重要作用。随着近年来国家经济增长进入高质量发展阶段，对资源、原材料的依赖性和需求有所下降，铁路货运供需两端不平衡问题日益凸显。再加上国内产业、消费结构持续调整升级，高附加值货物运输需求持续加大，具有高时效、短周期、多品种、小批量、多批次等特征的快捷运输市场日益兴起，为适应市场货源需求变化，铁路货运业加快运输结构调整，扩大有效运输供给将会是行业发展的重要方向。2021 年及未来较长一段时间，中国铁路总公司混改将持续推进，将会

有更多的物流企业参与铁路货运市场化改革，在货运价格、枢纽基地、技术装备、运输组织、数据共享等领域加强深度合作，积极创新高铁快递、零担快运、冷链班列、中欧班列、集装箱多式联运等市场化运作。

6.2.5 智能物流和绿色物流共同发展

近年来，我国大力支持发展智能物流，并出台了一系列利好政策，推进物流产业自动化升级。在政策鼓励推动下，我国的智慧物流发展迅猛。通过测算，预计 2020 年我国智能物流行业市场规模或将接近 6000 亿元。作为稳增长、稳投资的重点领域，智慧型物流园区投资规模将进一步加大，巨大的市场规模预示着智能物流进入了黄金时代。

与此同时，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。从政策层面来看，国家发改委等有关部门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。《关于加快推进快递包装绿色转型的意见》等一系列绿色物流政策出台后，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。

6.2.6 冷链物流企业加快转型升级

随着国内疫情得到全面控制，冷链物流市场规模不断扩大，冷链物流企业加快转型升级是行业发展的必然趋势。具体来看，一是服务链条与生产、加工、流通等环节对接将更加紧密，从单一服务逐步向个性化增值服务转型，从传统冷链服务向综合物流服务商转型。二是冷链物流、设备制造、生产加工、平台信息等不同类型的企业将逐步向集约化、规模化方向发展，形成优势互补、资源共享、互利共赢、风险共担的“联盟”化发展模式。三是冷链技术与设备升级将继续推进，信息资源将得到深入挖掘，“一站式”冷链物流服务将逐渐成型和完善。在国家大力支持和政策促进引导的共同作用下，冷链物流行业将迎来创新式发展，企业也将通过不断升级服务能力和服务质量来提升其行业竞争力。

6.3 细分行业发展趋势预测

6.3.1 货运物流行业发展趋势预测

当前我国的发展目标是在“十四五”规划的开局之年确保经济运行实现良好开局，作为带动经济增长的关键服务性行业，货运物流业也将迎来全新发展。

铁路货运方面，从国内角度来看，随着全国各地社会经济活动稳步复苏，宏观经济总体向好，生产建设活动加快推进，铁矿石、煤炭、粮食等大宗货物运输需求逐步恢复至往年同期正常水平，预计 2021 年我国铁路货运市场将延续自 2020 年 3 季度以来的增长态势。由于铁路运输具有运量大、成本低，效率高、受疫情及极端天气影响较小等优势，随着基础设施

建设不断完善，多式联运衔接程度不断加深，“公转铁”、“水转铁”规模将进一步扩大，促进铁路运输需求增长。值得注意的是，2021年作为“十四五”规划的开局之年，全国各地产生大量新增和重启的生产建设活动，将带动煤炭生产和消费量形成明显增长。铁路运输作为我国稳定煤炭供应的重要环节，在国家推动大宗货物绿色运输的变革下，煤炭产销运格局将逐步改变，煤炭生产将进一步向主产区集中，煤炭运输向铁路运输集中的趋势将继续加快。从外贸运输角度来看，在全球疫情爆发所引发的贸易环境恶化的背景下，中欧班列实现逆势增长。2020年，中欧班列年度开行数量首次突破1万列，单月开行均稳定在1000列以上，不断刷新自2011年开行以来的最高水平。与此同时，中欧班列开行规模持续扩大，国内累计开行超过百列的城市增加至29个，通达欧洲城市90多个，涉及20余个国家，运输覆盖范围持续扩大，综合重箱率不断增长，回程重箱率显著提高。在此基础上，预计2021年，中欧班列仍将持续保持强劲势头，带动我国外贸铁路运输市场高速发展。相比其它货物运输形式，铁路货运市场将在“后疫情时代”率先迎来全面恢复。

公路货运方面，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。2021年，我国工业、农业生产活动继续加快恢复，大宗货物公路运输需求将逐步向往年正常水平靠拢。随着社会经济活动恢复正常，公路货运市场与制造业之间的联动性和协调性将有所加强，二者在供应链全链条上的战略合作进程将加快推进，公路货运业增值水平将继续提高。但从行业发展趋势来看，交通运输供给侧改革依旧是国家重要发展目标。由于我国运输结构调整加快推进，多式联运等新型运输方式飞速发展，将会继续对道路货运市场起到分流作用。再加上环境保护需求日益凸显，长期来看我国公路货运市场占比下降趋势不会改变。随着多式联运、城市配送、物流下乡、冷链物流等业态以及智慧交通、区块链技术现代交通要素的深化发展，我国公路货运业将向需求多样化、物流高效化、服务优质化方向发展。

水路运输方面，大宗干散货运输市场方面，从煤炭运输市场来看，2020年，我国清洁能源投资保持高速增长，相比之下火力发电投资明显萎缩，再加上终端部门散煤利用量持续下降，预计2021年火力发电空间将在一定程度上受到挤压，煤炭运价走势将趋于平稳。从铁矿石运输市场来看，2021年作为“十四五”开局之年，预计中国经济和固定资产投资将保持较高增速，基础设施建设、房地产、汽车等产业将是扩大内需的基础，铁矿石需求基本面向好，进口量将保持增长。但与此同时，全球铁矿石市场供求矛盾仍然存在，铁矿石价格将继续抬高，对我国沿海铁矿石运输市场带来不利影响。综合影响下预计2021年铁矿石运输市场运价将出现小幅上行。从油品运输市场来看，一方面随着我国油气体制改革不断深入推进，石油石化领域加快开放市场，原油进口量将延续之前的增长态势；另一方面由于国内成品油市场供需不平衡状况尚未得到有效解决，在国内“双循环”发展的基调下，成品油运输需求将继续延续2020年下半年以来的回暖态势。

集装箱运输市场方面，2020 年新冠肺炎疫情在全球大范围蔓延后，大量航线运力基于对市场的悲观预测而撤出市场。我国作为世界重要经济体和进出口贸易大国，作为新冠肺炎疫情防控最成功的国家，海洋运输生产活动率先恢复正常，带动多条航线货运量及运价持续上涨。2020 年中国经济增速达到 2.3%，是全球主要经济体中唯一实现正增长的国家。强大的经济修复能力和经济发展活力凸显，将继续带动集装箱运输市场保持较快增长。

航空货运方面，从国际角度来看，新冠肺炎疫情在世界各国大范围蔓延后，全球零售出现了明显的线下转线上趋势，境外医疗物资及民生货物需求高速增长，为我国航空货运国际市场带来极大的发展空间。中国民航局数据显示，2020 年 1-11 月，中国民航国际航线货运量为 199.9 万吨，占比 33%，首次达到货运总量三成水平。随着近年来我国外贸发展取得极大突破，居民消费水平不断升级，冷链物流、跨境物流需求不断增长，我国航空货运国际市场规模将持续扩大，市场占有率将继续提升。从国内角度来看，2021 年是“十四五”规划的开局之年，在构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局下，我国作为全球主要经济体中疫情防控最成功的国家，国内经济和对外贸易将持续保持活力，航空货运市场也将继续保持稳中有进的发展趋势。在发改委、交通运输部、民航局等部门相继出台的一系列强有力的政策调控下，我国航空货运运力将得到全面保障，货运枢纽网络继续加以完善，基础设施建设加速推进，企业运营负担继续减轻，我国航空货运行业全产业链化趋势及优势将逐步凸显。

6.3.2 仓储业发展趋势展望

2020 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在进入下半年后逐渐消退，行业回暖趋势明显，基本回归到疫情前正常发展水平。

仓储智能化发展是必然趋势。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。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。

电商企业对公共型物流仓储租赁需求保持增长。近年来，我国网上零售额占社会消费品零售总额的比重逐年上涨，从 2014 年的 10.6% 上升至 2020 年的 24.9%，七年间比重翻倍。2020 年受到新冠肺炎疫情影响，居民线下消费受阻，线上消费的优势、附着性和延续性明显体现。在零售行业线上线下不断深入融合的趋势下人们依赖线上的消费惯性已经形成，这

样的消费惯性将会为我国电子商务市场带来规模庞大的需求量，电商企业对公共型物流仓储的租赁需求也将随之不断提升。

“降本增效”仍然是仓储行业发展重点。仓储服务市场是决定物流行业发展的关键因素，就目前而言我国仓储行业发展仍然较为落后，存在资源配置不平衡、供需关系不协调、企业运营成本过高等问题。基于此，“降本增效”仍然是接下来我国仓储行业乃至物流行业整体的工作重心。在相关政策的引导下，配合以仓储行业智能化发展，行业内人工、土地等资源的使用将会不断减少，仓储乃至整个物流行业费用将继续得到控制，仓储企业预期情况将继续得到改善。经过一系列调整后，我国仓储行业将进入高速发展通道，仓储服务市场所蕴含的巨大发展潜力将进一步得到挖掘，进而带动整个物流行业的平稳快速发展。

6.3.3 快递物流行业发展趋势展望

“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 7 年稳居世界第一，2020 年更是突破 800 亿件，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背景下，快递物流行业具有较大发展潜力和空间，未来将呈现出更为迅速和多样化的变革及转型。总体来看，未来行业将呈现以下几点趋势：

受疫情影响传统淡季市场需求明显区别于往年。通常情况下，春节前后乃至整个 1 季度是我国快递服务市场传统淡季，然而在全社会共同参与疫情防控的特殊状况下我国快递服务市场发生明显变化。从需求端来看，由于此前新冠肺炎疫情在河北、北京、沈阳、上海等地出现小规模扩散，全社会响应国家号召，通力严控疫情，减少人员流动，鼓励“就地过年”，极大地刺激了以民生日用品为主的快递服务市场需求。从供给端来看，各大快递服务企业也相继提出“备战春节不打烊”，在从业人员数量供给、产业链各端衔接配合程度、快递物流效率等方面均保持在旺季高水平状态。在供需两端的共同作用下，再加上电商积极开展促销活动，2021 年春节假期明显区别于往年春节假期。国家邮政局统计数据显示，仅 2 月 11 日（除夕）至 2 月 15 日，全国累计揽收和投递快递包裹多达 3.65 亿件，同比增速高达 224%。预计 2021 年 1 季度整体将区别于往年同期，叠加低基数效应，快递服务市场需求将迎来前所未有的高速增长。

农村快递物流进入高速发展轨道。农村物流是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。近年来，农村快递物流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。政策力度

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。

截至 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。

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 2020 年上半年，中国农村网民数量突破 2.5 亿，农村电商突破 1300 万家，综合示范工作累计支持了 1180 个农村物流示范县，已经实现对全国 832 个国家级贫困县的全覆盖，有力促进了农村电子商务事业发展。在政策科学引导，政府大力扶持，企业积极参与的共同协作下，2021 年乃至未来在农村电子商务的带动作用，我国农村快递服务市场将进入高速发展轨道。

中国有望成为全球最大跨境 B2C 消费市场。随着全球化进程不断加快，物流国际化已成为加强各国之间商贸往来的必然要求，跨境快递物流服务也越来越受到全球各国的广泛关注。随着境内外快递物流基础设施不断完善，全球人民消费水平和消费结构不断升级，跨境电商进入快速发展阶段。据阿里研究院与埃森哲联合发布的《全球跨境 B2C 电商趋势报告》测算，全球跨境 B2C 电商的市场规模由 2014 年的 2300 亿美元升至 2020 年的接近 1 万亿美元，跨境 B2C 电商消费者总数将由 2014 年的 3.09 亿人增加到 2020 年的超过 9 亿人，年均增幅超过 21%，逐渐形成庞大的消费群体。其中，以中国为核心的亚太地区以 53.6% 的新增交易额贡献度位居首位，中国有望成为全球最大跨境 B2C 消费市场。

企业层面，阿里和京东正在构筑商流、物流、资金流三流合一的数字化供应链大闭环，也分别加快在全球各个国家的全网布局；申通也提出发力海外业务，将重点围绕打造全球口岸事业部、空运干线事业部、全球运行中心等方面；顺丰也正在加快提升供应链能力，希望成为能够提供综合物流解决方案的超级物流平台。行业对海外战略的重视程度不断加深，积极开拓国外市场需求已成为我国电商服务市场和快递服务市场寻求增长的重要方向。一旦境外疫情得到控制，2021 年乃至未来一段时间我国跨境物流全球化供应链布局必将加速推进，冷链物流、配送服务乃至仓储等配套服务企业都将迅速跟进，新兴市场深耕和国际快递网络构建将会是行业的重要增长点和全新赛道。

快递物流智能化转型加速。近年来，我国快递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、区块链及人脸识别等前沿技术，驱动整个快递业从人力密集型向资本、技术密集型转型。随着这些技术的发展和运用，无人机、无人货车、智能机器人等将投入快递物流经济活动中。未来中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。

在诸如此次新冠疫情爆发等极端环境下，快递物流行业必将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，基于少人化、无人化的物流场景应用变革势在必行。快递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，我国快递物流行业将进一步加速智能化转型发展。

7 投资机会与风险分析

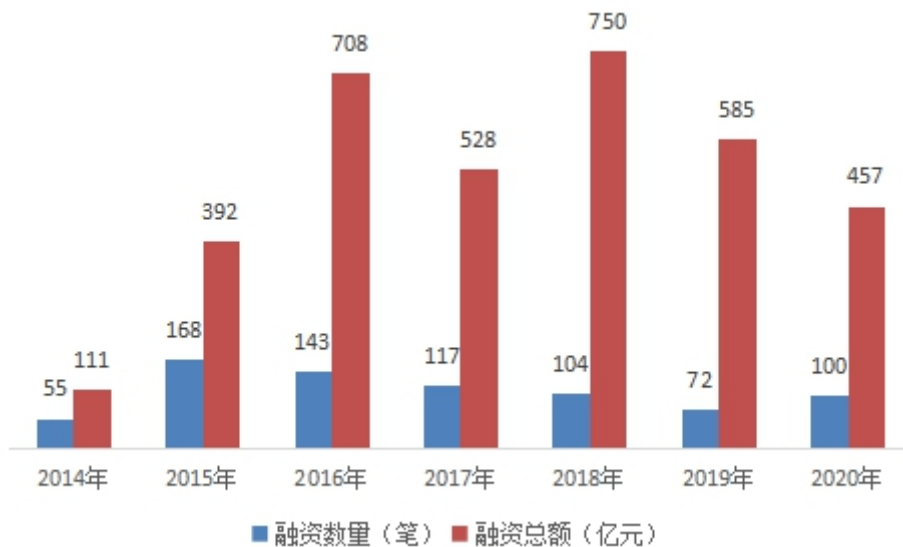
7.1 投资环境与机会分析

政策环境持续优化。作为支撑国民经济的基础性、战略性产业，一直以来物流业的发展均受到了国家的高度关注。2020年，物流行业再次被写入政府工作报告，并提出了一系列影响物流运输及商用车行业的重点政策，涉及物流枢纽和物流通道建设、提高跨境物流服务水平、发展科技物流、加强现代物流基础设施建设等相关内容，这将进一步推动我国物流行业整体向前发展。物流已连续七年被写入政府工作报告，显示出国家对物流产业发展的高度重视，未来随着物流仓储用地税收优惠范围扩大、物流降本增效力度加强等政策利好的落地，物流行业外部发展环境将进一步优化，行业近年来规模、盈利的高增速态势有望持续。

资本更多关注细分市场。从2018年开始，物流行业的融资总额进入下行通道，2020年在新冠肺炎疫情冲击下延续了之前的下行趋势。运联智库统计数据显示，2020年，物流产业融资案例100起，较2019年72起有所增加；融资总额近457亿元，较2019年585亿元有所下降。整体融资额在下降，但融资案例数量有所增加，造成这一现象最主要的原因是资本在流向物流业务本身之外，也在关注物流行业衍生产业中的更多细分市场。

零担快运市场表现较为突出，行业格局产生一定变动。从细分领域来看，2020年货运平台、零担快运、生鲜供应链、物流技术及车后市场得到资本密集投入。其中，安能、顺丰快运、壹米滴答等零担快运行业巨头在年初分别获得10亿元级别的融资，有助于这些企业更好地应对经济环境不确定性，加快资源整合和布局。此外，在疫情催化作用下，行业格局产生一定变动，与民生密切相关的同城货运、生鲜冷链等物流需求被明显放大。

图 39 2014-2020 年物流行业融资数量及融资金额情况



数据来源：国研网行业研究部加工整理

7.2 投资风险分析

物流行业生态复杂，重复及盲目投资现象严重。我国物流行业由于发展起步较晚，目前仍然存在极大的发展空间。但从另一个角度来看，以工业企业为典型，“大而全”、“小而全”的商业模式是我国当前大多数企业的发展模式。我国物流市场分别有 36%和 46%的原材料物流由企业自身和供应方企业承担，而由专业物流企业承担的部分仅占市场的 18%。产品销售方面，24%的产品销售物流由企业自理，60%是企业与第三方共同承担，由第三方物流企业单独承担的仅占 16%。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、39%的商业型企业拥有自己的车队；59%的生产企业、44%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，许多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。综上所述，我国物流行业生态较为复杂，尚未形成规模化的专业物流市场需求。

近年来，许多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，对企业生产和发展造成极大影响。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。

快递物流市场两极分化明显，价格竞争加快企业淘汰。在经历了数年的爆发式增长后，我国快递行业进入了行业整合阶段，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。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，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。需要引起投资者注意的是，近年来我国快递市场上价格竞争趋势明显，销售市场追求总量竞争，头部企业之间竞争尤其激烈。行业中大多数快递物流企业在激烈的市场竞争中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。预计未来几年，行业价格竞争所带来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、经营不善的快递物流企业被市场淘汰。

新冠肺炎疫情反复。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。但在河北、北京、沈阳、上海等地纷纷出现疫情反复状况，对当地乃至周边地区造成了诸如停止生产、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 2021 年 2 月底，我国接种新冠疫苗累计超过 5200 多万剂次，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。国内疫情反复再加上境外输入风险，为我国“后疫情时代”开局之年物流行业发展带来一定的不确定性。

7.3 投资建议

跨境物流领域。跨境物流即国际物流，是指通过海上运输、航空运输、铁路运输以及联运等方式将货物从一个国家或地区运送到另外一个国家或地区，从而完成货物实体从供应地向接受地的流动过程。进入 2021 年后，全球公共卫生状况在疫苗推广作用下有望得到改善，产业链各端运行逐渐复苏，国际化物流将持续发挥支撑各国商贸往来的重要作用。

“十三五”期间，我国工业增加值由 23.5 万亿元增加到 31.3 万亿元，至 2021 年已连续 11 年成为世界最大的制造业国家。在此强有力的支撑作用下，国内众多物流行业头部企业加快补充和完善覆盖全球的高效服务网络，逐步完成海外自动化仓储中心的布局，加强国际智能物流管理体系建设。可以说，中国物流企业将逐渐构建在海外的智能化、集约化的国际竞争优势，跨境物流领域拥有巨大的投资空间。

电商物流领域。新冠疫情爆发初期，我国物流行业不可避免地受到冲击性影响，但与此同时，电商物流企业对于居民生活的基础性保障作用得到凸显。从民生方面来看，天猫、京东、多点、物美等多家电商平台企业充分发挥各自的供应链网络优势，通过加强前端采购、干线运输、末端配送、质量控制等方式，在很大程度上保障了商品满足率和居民生活需要。在疫情得到有效控制后，仍有相当一部分人群将疫情期间的电商消费习惯保留下来，再加上近年来我国零售行业线上线下不断深入融合，线上消费的优势、附着性和延续性明显体现。2021 年随着社会经济活动平稳复苏，电商物流行业将迎来新一轮发展。

冷链物流领域。“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。

物流智能装备制造领域。目前，全球前三大物流仓储系统提供商大福(DAIFUKU)、胜斐尔(SSI Schaefer)、德马泰克(DEMITIC)的收入规模均超过了百亿元人民币并且保持着稳定增长的速度。目前国内高端市场(电商、第三方物流等)仍然为德马泰克、胜斐尔等外资品牌控制；中低端市场(汽车、烟草等)基本实现了进口替代，出现了一批以北起、北自、昆船、新松、今天国际为代表的本土龙头企业。在技术升级的强烈需求下，近年来和物流相关的技术企业获得了较多的融资机会，典型的如无人机、仓储机器人、物联网、无人驾驶卡车等。其中为车服务的智慧物联网公司G7更是获得了多轮注资。未来，具有技术优势的企业仍将是资本青睐对象。智慧云仓、无人机运输、车联网、机器人等智慧物流也将迎来发展。总体来看，我国物流智能装备市场空间庞大，有待进一步挖掘。

物流金融领域。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。

把物流作为风险控制点和行业入口，开展供应链金融。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2015年整体物流供应链市场看，物流金融占比还比较低。据埃森哲预测，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好的表现。