

2017年第5期

# 全国物流及仓储行业研究月报

2017年5月5日发布

Beijing Unbank Technology Co., Ltd.



北京银联信科技股份有限公司

Beijing Unbank Technology Co., Ltd.



## 目 录

I 宏观经济 .....	5
一、物流行业国际影响因素 .....	5
(一) 美国经济情况 .....	5
(二) 澳大利亚：1 月贸易帐盈余大减 .....	5
(三) 欧盟和日本经济情况 .....	6
二、物流行业国内影响因素 .....	6
(一) 规模以上工业增加值增长情况 .....	6
(二) 能源生产情况 .....	8
(三) 进出口情况分析 .....	9
(四) 固定资产投资情况 .....	10
(五) 社会消费品零售总额 .....	11
三、本月物流及仓储行业重点关注 .....	13
(一) 多部委力促物流业提升服务 .....	13
(二) 合力打造中欧班列国际物流品牌 .....	13
II 公路投资及运输情况分析 .....	15
一、公路行业运行动态 .....	15
(一) 云南构建面向南亚东南亚国际运输大走廊 .....	15
(二) 宁夏撤销所有政府还贷普通公路收费站 .....	16
(三) “一带一路”沿线国家“信息高速公路”有望 2025 年建成 .....	16
(四) 贵阳至黄平高速公路开工，总投资 221.7 亿元 .....	17
(五) 新疆首季公路建设投资近 40 亿元 .....	17
(六) 海南计划“十三五”期间建设 346 公里环岛旅游公路 .....	18
(七) 江苏首个高速公路管理规划出炉“十三五” .....	20
(八) 交通运输部与中国农业银行签署全面合作框架协议 .....	20
III 铁路投资及运输情况分析 .....	21
一、铁路行业运行动态 .....	21
(一) 吉林铁路绘出经济版图“黄金路线” .....	21
(二) 铁路运价市场化改革迈入深水区 .....	22
(三) 京津冀城际铁路发展基金设立，总规模 1000 亿元 .....	23



(四) 巴银铁路计划年内开工建设 .....	24
(五) 中蒙唯一铁路口岸一季度进出口运量增 20% .....	25
<b>IV 航空运输情况分析 .....</b>	<b>26</b>
一、航空行业运行动态 .....	26
(一) 航空物流产业前景向好 .....	26
(二) 航空工业陕飞总装脉动生产线全线正式打通 .....	27
(三) 《民用航空低空空域监视技术应用指导意见》试行 .....	27
(四) 航空工业金城 ETC 智能制造生产线通过验收 .....	28
<b>V 水路运输情况分析 .....</b>	<b>29</b>
一、水运行业运行动态分析 .....	29
(一) 交通运输部推进特定航线江海直达 .....	29
(二) 福建省聚力“一带一路”加快港口建设 .....	29
(三) 浙江港口首季吞吐量破 3.6 亿吨 .....	30
(四) 招商局港口购汕头港 60% 股权增强华南地区港口布局 .....	31
(五) 贵州铜仁：计划 4 年内完成公路、水路建设投资 1400 亿元 .....	31
(六) 淮坊市：建设亿吨综合港口，强综合运输能力 .....	32
<b>VI 物流及仓储行业总体情况分析 .....</b>	<b>34</b>
一、物流及仓储行业运行数据分析 .....	34
(一) 2017 年 3 月中国物流业景气指数为 54.4% 环比回升 .....	34
(二) 2017 年 3 月中国仓储指数为 54.5% .....	35
二、物流及仓储行业运行动态分析 .....	36
(一) 重庆南彭公路保税物流中心（B 型）封关运行 .....	36
(二) 济矿铁水联运物流中心启用 .....	37
(三) 沙县崛起闽中最大的快递物流集散中心 .....	38
(四) 深国际智慧综合物流港落户义乌 .....	39
(五) 山东重工携手普洛斯打造全球新物流园生态系统 .....	39
三、物流及仓储企业运行动态分析 .....	40
(一) 海航物流千亿级现代物流中心落户西安 .....	40
(二) 顺丰控股一季报收 154 亿元 .....	41
(三) 中通电商物流园落户湘江新区 .....	42



(四) 金华速递物流多点布局电商云仓 .....	42
(五) 京东物流瞄准产业链互联网化 .....	43
<b>VII 物流及仓储行业机会风险分析 .....</b>	<b>45</b>



## I 宏观经济

### 一、物流行业国际影响因素

#### (一) 美国经济情况

美国 3 月耐用品订单月率初值上升 0.7%，低于预期上升 1.3%，前值由上升 1.8%修正为上升 2.2%；美国 3 月扣除飞机非国防耐用品装船月率初值上升 0.4%，高于预期上升 0.1%，前值从上升 1%修正为 1.1%。美国扣除飞机非国防耐用品装船月率，为核心资本产品出货量指标，用于计算国内生产总值中的设备支出。

美国 3 月扣除运输耐用品订单月率初值下降 0.2%，低于预期上升 0.4%，前值从上升 0.5%修正为上升 0.7%；美国 3 月扣除飞机非国防耐用品订单月率初值上升 0.2%，低于预期上升 0.5%，前值从下降 0.1%修正为上升 0.1%。

3 月机械设备订单下滑了 0.2%，且制造业金属制品及电脑及电子产品订单也在下降，但电力设备、电器及零部件订单量却有增加。3 月民用飞机订单增加了 0.7%，但机动车辆和零部件订单量却下降了 0.8%，为连续第二个月下降。

石油价格从多年低点复苏，推动了能源行业的设备需求，这有助于提升制造业前景。制造业占美国经济总量的 12%左右，能源业复苏正在支撑制造业发展。

截至 4 月 21 日当周，美国石油钻井平台总计达 688 个，创两年以来最高水平，且钻机平台数连续 14 周增加，页岩油产量增速创逾两年来最快。

企业税率从 35%或以上降至 15%，废除“影响小企业和投资收入”的 3.8%的奥巴马医保税，并将为美国公司实现地区税制的公平化。这在利好企业的同时，还会促进美国经济增长。

#### (二) 澳大利亚：1 月贸易帐盈余大减

澳大利亚 2 月季调后零售销售月率增长 0.7%，预期增长 0.4%，前值修正为增长 0.5%，初值增长 0.4%。

澳大利亚失业率在 2 月份下跌至 6.3%，寻找新工作的人减少。2 月的失业率从 1 月的 6.4%下滑，与分析家的预测相似。1 月失业率为 12 年来最高。当月就业人数增加 15600 人，全职和兼职就业人数分别增加 10300 人和 5300 人。



虽然从数字上来看有所好转，但澳失业率仍是自 2002 年末以来最糟糕的，这显示澳大利亚在经历采矿业红火发展、帮助国家避免经济衰退长达 20 年后，现正面临一次严重的萎缩。

### （三）欧盟和日本经济情况

欧盟委员会预计欧盟各成员国今明两年的经济形势将持续好转。

欧盟冬季经济展望报告指出，欧元区成员国的国内生产总值(GDP)在过去的 15 个月持续增长，就业率以稳健的步伐持续上升，失业率持续下降。个人消费是欧元区经济复苏的主要动力。

欧盟的分析指出，由于欧元区经济 2016 年下半年表现好于预期且 2017 年开局良好，欧元区 2017 年的 GDP 增速有望达到 1.6%，2018 年的增速可能会达到 1.8%。这两个数字较之秋季经济展望报告都有 0.1 个百分点的提升。欧盟今明两年的 GDP 增速将达到 1.8%。

预计经济持续复苏将创造更多的就业机会。欧元区的失业率将从 2016 年的 10%降至 2017 年的 9.6%，2018 年的失业率将达到 9.1%。欧盟的失业率将从 2016 年的 8.5%降至 2017 年的 8.1%，2018 年的失业率将达到 7.8%。

日本 2 月核心消费者物价指数(CPI)料同比上升 0.2%，为 2015 年 4 月上升 0.3%以来的最大升幅。核心 CPI 涵盖油品，但不包括波动剧烈的生鲜食品价格。调查还显示，日本 2 月家庭支出料较上年同期下降 1.7%，为连续第 12 个月下滑。

## 二、物流行业国内影响因素

### （一）规模以上工业增加值增长情况

#### 1、2017 年 3 月中国非制造业商务活动指数为 55.1%

2017 年 3 月份，中国非制造业商务活动指数为 55.1%，比上月上升 0.9 个百分点，升至近三年的高点，非制造业扩张步伐进一步加快。

分行业看，服务业商务活动指数为 54.2%，比上月上升 1.0 个百分点，服务业继续稳中有进。其中零售业、航空运输业、邮政业、互联网及软件信息技术服务、货币金融服务、资本市场服务、保险业等行业商务活动指数均位于 55.0%以上的较高景气区间，业务总量增长较快。道路运输业、餐饮业、房地产业、居民服务及修理业等行业商务活动指数位于临界点以下，业务总量有所回落。建筑业商务活动指数为 60.5%，高于上月 0.4 个百分点，扩张速度有所加快。



新订单指数为 51.9%，比上月上升 0.7 个百分点，持续位于扩张区间，表明非制造业市场需求增速加快。分行业看，服务业新订单指数为 51.7%，比上月上升 1.2 个百分点，位于临界点之上。建筑业新订单指数为 53.3%，虽比上月回落 1.5 个百分点，但仍高于临界点。

投入品价格指数为 52.3%，低于上月 1.4 个百分点，仍位于临界点之上，表明非制造业企业用于生产运营的投入品价格总体水平涨幅继续收窄。分行业看，服务业投入品价格指数为 51.0%，比上月回落 1.2 个百分点。建筑业投入品价格指数为 59.8%，比上月回落 1.8 个百分点。

销售价格指数为 49.7%，比上月下降 1.7 个百分点，落至临界点之下，表明非制造业销售价格总体水平有所下降。分行业看，服务业销售价格指数为 48.9%，比上月下降 2.2 个百分点。建筑业销售价格指数为 54.3%，比上月上升 1.0 个百分点。

从业人员指数为 49.1%，比上月下降 0.6 个百分点，持续低于临界点，表明非制造业从业人员数量继续减少。分行业看，服务业从业人员指数为 48.8%，比上月回升 0.4 个百分点。建筑业从业人员指数为 50.8%，比上月回落 6.3 个百分点。

业务活动预期指数为 61.3%，虽比上月回落 1.1 个百分点，但仍处于高位景气区间。

## 2、2017 年 2 月中国制造业采购经理指数为 51.8%

2017 年 3 月份，中国制造业采购经理指数为 51.8%，连续两个月上升，高于上月 0.2 个百分点，制造业持续保持稳中向好的态势。

分企业规模看，大型企业 PMI 为 53.3%，与上月持平，继续保持平稳扩张；中型企业 PMI 为 50.4%，低于上月 0.1 个百分点，延续扩张态势；小型企业 PMI 为 48.6%，比上月上升 2.2 个百分点，收缩幅度明显收窄。

从分类指数看，在构成制造业 PMI 的 5 个分类指数中，生产指数、新订单指数和供应商配送时间指数高于临界点，从业人员指数位于临界点，原材料库存指数低于临界点。

生产指数为 54.2%，比上月上升 0.5 个百分点，位于扩张区间，表明制造业生产增速继续加快。

新订单指数为 53.3%，高于上月 0.3 个百分点，位于临界点之上，表明制造



业市场需求持续增长。

从业人员指数为 50.0%，比上月上升 0.3 个百分点，位于临界点，表明制造业企业用工量与上月相比变化不大。

原材料库存指数为 48.3%，比上月下降 0.3 个百分点，继续低于临界点，表明制造业主要原材料库存量继续下降。

供应商配送时间指数为 50.3%，虽比上月回落 0.2 个百分点，但仍高于临界点，表明制造业原材料供应商交货时间略有加快。

## （二）能源生产情况

### 一、发电量数据分析

#### 1、发电量增长较快

2017 年 3 月全国发电量为 5168.9 亿千瓦时，同比增长 7.2%。2017 年 1-3 月全国发电量为 14587.2 亿千瓦时，同比增长 6.7%。

#### 2、不同类型电源差异大

##### 1) 火电增速加快，水电降幅收窄

3 月份，火力发电同比增长 7.7%，增速比 1-2 月份加快 0.7 个百分点；受来水情况影响，水力发电同比下降 1.3%，但降幅比 1-2 月份收窄 3.4 个百分点。一季度，火力发电同比增长 7.4%，水力发电同比下降 4.1%。

##### 2) 核能、风力和太阳能发电保持两位数增长

3 月份，核能、风力和太阳能发电同比分别增长 23.0%、12.1% 和 28.7%；一季度，核能、风力和太阳能发电同比分别增长 16.3%、21.8% 和 31.0%。

### 二、一次能源产品产量分析

#### 1、原煤产量增速由负转正

原煤产量同比增速由负转正。3 月份，原煤产量 3.0 亿吨，同比增长 1.9%，是自 2015 年 2 月以来首次增长；一季度，原煤产量 8.1 亿吨，同比下降 0.3%。

价一季度，全国 25 个原煤生产地区中，内蒙古、贵州、云南、陕西、宁夏同比增速超过 5%；其他 20 个地区同比下降，其中江西、湖北、重庆降幅超过 30%，主要是因为三个地区中小型煤矿比例较高，受煤炭行业淘汰落后产能政策的影响较大。3 月份以来，秦皇岛港煤炭价格快速回升。截至 4 月初，5500 大卡煤炭平



仓价每吨 659 元，比 3 月初回升 49 元；5000 大卡每吨 608 元，回升 58 元；4500 大卡每吨 543 元，回升 48 元。

3 月份我国进口煤炭 2209 万吨，环比上升 24.9%，同比增长 12.2%。1-3 月份我国进口煤炭 6471 万吨，同比上升 33.5%。

## 2、原油产量降幅收窄

原油产量降幅收窄。3 月份，原油产量 1657.5 万吨，同比下降 4.6%，降幅比 1-2 月份收窄 3.4 个百分点；一季度，原油产量 4801.8 万吨，同比下降 6.8%，降幅比 2016 年同期扩大 5.0 个百分点。

原油加工量稳定增长。3 月份，原油加工量 4750.5 万吨，同比增长 5.9%，增速比 1-2 月份加快 1.6 个百分点；一季度，原油加工量 13821.6 万吨，同比增长 4.5%，主要成品油中，汽油、煤油、柴油产量同比分别增长 3.6%、9.4%和 3.2%。

## 3、天然气生产加快

天然气生产加快。3 月份，天然气产量 135.8 亿立方米，同比增长 10.5%，增速比 1-2 月份加快 10.5 个百分点，其中，常规天然气同比增长 9.6%，非常规天然气增长 12.8%；一季度，天然气产量 387.4 亿立方米，同比增长 3.4%。

## （三）进出口情况分析

2017 年一季度，我国货物贸易进出口总值 6.2 万亿元人民币，比 2016 年同期（下同）增长 21.8%。其中，出口 3.33 万亿元，增长 14.8%；进口 2.87 万亿元，增长 31.1%；贸易顺差 4549.4 亿元，收窄 35.7%。

3 月份，我国进出口总值 2.3 万亿元，增长 24.2%。其中，出口 12392.6 亿元，增长 22.3%；进口 10749.2 亿元，增长 26.3%；贸易顺差 1643.4 亿元，增长 1.3%。

前 3 个月，我国外贸进出口主要呈现以下特点：

一、一般贸易进出口增长，比重提升。一季度，我国一般贸易进出口 3.49 万亿元，增长 23.2%，占我国进出口总值的 56.2%，比 2016 年同期提升 0.6 个百分点，贸易方式结构有所优化。

二、对部分一带一路沿线国家进出口增长。一季度，我国对俄罗斯、巴基斯坦、波兰、哈萨克斯坦和印度等国进出口分别增长 37%、18.7%、19%、69.3%和 27.7%。同期，我国对欧盟进出口增长 16.9%、对美国进出口增长 21.3%、对东盟进出口增长 25%，3 者合计占我国进出口总值的 41.4%。



三、民营企业进出口占比提升。一季度，我国民营企业进出口 2.28 万亿元，增长 22.5%，占我外贸总值的 36.8%，较 2016 年同期提升 0.2 个百分点。其中，出口 1.49 万亿元，增长 17%，占出口总值的 44.9%，继续保持出口份额居首的地位；进口 7884 亿元，增长 34.7%。

四、机电产品、传统劳动密集型产品仍为出口主力。一季度，我国机电产品出口 1.93 万亿元，增长 15.1%，占我国出口总值的 58.1%。其中，手机出口增长 21.1%，自动数据处理设备出口增长 12.5%。同期，传统劳动密集型产品合计出口 6547 亿元，增长 10.5%，占出口总值的 19.7%。

五、铁矿砂、原油等大宗商品进口量价齐升。一季度，我国进口铁矿砂 2.71 亿吨，增加 12.2%；原油 1.05 亿吨，增加 15%；大豆 1952 万吨，增加 20%；天然气 1503 万吨，增加 4.3%；铜 115 万吨，减少 19.9%；成品油 768 万吨，减少 0.6%。同期，我国进口价格总体上涨 13.5%。其中，铁矿砂进口均价上涨 80.5%，原油上涨 64.7%，成品油上涨 47%，铜上涨 31.3%，大豆上涨 20.6%。

六、3 月中国外贸出口先导指数环比持平。3 月，中国外贸出口先导指数为 40.2，结束连续 4 个月环比上升走势，与上月持平。其中，根据网络问卷调查数据显示，当月，我国出口经理人指数回升 2.2 至 43.8；新增出口订单指数、经理人信心指数、企业综合成本指数分别回升 2.2、3、0.4 至 46.4、50.9、22。

#### （四）固定资产投资情况

2017 年 1-3 月份，全国固定资产投资（不含农户）93777 亿元，同比名义增长 9.2%，增速比 1-2 月份提高 0.3 个百分点。从环比速度看，3 月份固定资产投资（不含农户）增长 0.87%。

分产业看，第一产业投资 2335 亿元，同比增长 19.8%，增速比 1-2 月份提高 0.7 个百分点；第二产业投资 35094 亿元，增长 4.2%，增速提高 1.3 个百分点；第三产业投资 56349 亿元，增长 12.2%，增速与 1-2 月份持平。

第二产业中，工业投资 34601 亿元，同比增长 4.9%，增速比 1-2 月份提高 1.1 个百分点。其中，采矿业投资 1095 亿元，同比下降 7.1%，1-2 月份为增长 4.1%；制造业投资 29325 亿元，增长 5.8%，增速提高 1.5 个百分点；电力、热力、燃气及水生产和供应业投资 4181 亿元，增长 2.6%，增速提高 1.7 个百分点。

第三产业中，基础设施投资（不含电力、热力、燃气及水生产和供应业）18997 亿元，同比增长 23.5%，增速比 1-2 月份回落 3.8 个百分点。其中，水利管理业投资增长 18.3%，增速回落 0.8 个百分点；公共设施管理业投资增长 27.4%，增



速回落 8.4 个百分点；道路运输业投资增长 24.7%，增速提高 3.1 个百分点；铁路运输业投资增长 10.8%，增速回落 1.3 个百分点。

分地区看，东部地区投资 45792 亿元，同比增长 9.7%，增速比 1-2 月份提高 0.7 个百分点；中部地区投资 23941 亿元，增长 11.6%，增速回落 0.4 个百分点；西部地区投资 21726 亿元，增长 9.4%，增速提高 1.5 个百分点；东北地区投资 1721 亿元，下降 15.5%，降幅收窄 2.3 个百分点。

分登记注册类型看，内资企业投资 88702 亿元，同比增长 10%，增速比 1-2 月份提高 0.3 个百分点；港澳台商投资 2605 亿元，下降 2.7%，降幅收窄 0.9 个百分点；外商投资 2263 亿元，增长 0.3%，1-2 月份为下降 2.1%。

从项目隶属关系看，中央项目投资 3219 亿元，同比下降 7.1%，降幅扩大 0.1 个百分点；地方项目投资 90558 亿元，增长 9.9%，增速比 1-2 月份提高 0.4 个百分点。

从施工和新开工项目情况看，施工项目计划总投资 724758 亿元，同比增长 21.7%，增速比 1-2 月份回落 0.3 个百分点；新开工项目计划总投资 62015 亿元，同比下降 6.5%，降幅收窄 1.8 个百分点。

从到位资金情况看，固定资产投资到位资金 106081 亿元，同比下降 2.9%，降幅比 1-2 月份收窄 5.1 个百分点。其中，国家预算资金下降 7.1%，降幅收窄 4.2 个百分点；国内贷款下降 2%，降幅扩大 0.6 个百分点；自筹资金下降 9.8%，降幅收窄 9.2 个百分点；利用外资下降 5.3%，降幅收窄 4.4 个百分点；其他资金增长 24.5%，增速回落 0.9 个百分点。

#### （五）社会消费品零售总额

2017 年 3 月份，全国居民消费价格总水平同比上涨 0.9%。其中，城市上涨 1.0%，农村上涨 0.6%；食品价格下降 4.4%，非食品价格上涨 2.3%；消费品价格下降 0.1%，服务价格上涨 2.7%。一季度，全国居民消费价格总水平比 2016 年同期上涨 1.4%。

3 月份，全国居民消费价格总水平环比下降 0.3%。其中，城市下降 0.3%，农村下降 0.4%；食品价格下降 1.9%，非食品价格上涨 0.1%；消费品价格下降 0.5%，服务价格上涨 0.1%。

##### 1、各类商品及服务价格同比变动情况

3 月份，食品烟酒价格同比下降 2.4%，影响 CPI 下降约 0.74 个百分点。其



中，鲜菜价格下降 27.9%，影响 CPI 下降约 0.95 个百分点；蛋价格下降 11.8%，影响 CPI 下降约 0.07 个百分点；畜肉类价格下降 1.3%，影响 CPI 下降约 0.06 个百分点（猪肉价格下降 3.2%，影响 CPI 下降约 0.09 个百分点）；水产品价格上涨 4.8%，影响 CPI 上涨约 0.09 个百分点；鲜果价格上涨 3.0%，影响 CPI 上涨约 0.05 个百分点；粮食价格上涨 1.4%，影响 CPI 上涨约 0.03 个百分点。

3 月份，其他七大类价格同比均有所上涨。其中，医疗保健、其他用品和服务、居住、教育文化和娱乐、交通和通信、衣着、生活用品及服务价格分别上涨 5.3%、2.9%、2.4%、2.3%、2.0%、1.3%和 0.7%。

在 3 月份 0.9%的居民消费价格总水平同比涨幅中，2016 年价格上涨的翘尾因素约为 0.4 个百分点，新涨价因素约为 0.5 个百分点。

## 2、各类商品及服务价格环比变动情况

3 月份，食品烟酒价格环比下降 1.3%，影响 CPI 环比下降约 0.39 个百分点。其中，鲜菜价格下降 7.9%，影响 CPI 下降约 0.21 个百分点；蛋价格下降 4.0%，影响 CPI 下降约 0.02 个百分点；畜肉类价格下降 2.5%，影响 CPI 下降约 0.12 个百分点（猪肉价格下降 3.5%，影响 CPI 下降约 0.10 个百分点）；鲜果价格下降 1.2%，影响 CPI 下降约 0.02 个百分点；水产品价格下降 0.3%，影响 CPI 下降约 0.01 个百分点。

3 月份，其他七大类价格环比三涨两降两平。其中，衣着、医疗保健、居住价格分别上涨 0.6%、0.5%、0.2%；交通和通信、教育文化和娱乐价格分别下降 0.4%、0.2%；生活用品及服务、其他用品和服务价格持平。



### 三、本月物流及仓储行业重点关注

#### (一) 多部委力促物流业提升服务

4月21日，国家质检总局联合国家发改委、交通运输部等11部门共同出台《关于推动物流服务质量提升工作的指导意见》，提出通过强化物流企业服务质量意识、建立物流服务质量指标体系、健全物流服务质量标准体系等9项重点任务，促进物流业转型升级和健康有序发展。

物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，也是推进质量强国建设的重要领域。近年来，我国物流行业快速增长，服务标准化、规范化、信息化水平不断提高。但是，物流行业质量标准和诚信体系尚不健全，质量管理基础和能力有待提高，大型综合物流企业集团和物流服务品牌比较缺乏，质量竞争力和品牌效应不强，制约了物流行业对国民经济保障和支撑作用的发挥。

此次指导意见聚焦影响物流服务质量的突出问题，以“企业主体、政府推动；创新驱动、质量为本；问题导向、综合施策；试点先行、有序推进；部门联动、社会共建”为基本原则，提出了我国物流业服务质量的发展目标：到2020年，基本建立规范有序、共建共享、运行协调、优质高效的现代物流服务质量治理和促进体系，物流行业服务能力和水平明显提升，优质服务、精品服务比例逐步提高；培育形成一批具有国际竞争力的大型本土物流企业集团和知名物流服务品牌，树立并强化“中国物流”优质服务形象。

#### (二) 合力打造中欧班列国际物流品牌

4月20日，中国、白俄罗斯、德国、哈萨克斯坦、蒙古、波兰、俄罗斯等七国铁路部门签署《关于深化中欧班列合作协议》。立足于服务“一带一路”建设，协议以提高亚欧间铁路货运市场份额、带动沿线国家经济发展和经贸合作为目标，合力打造中欧班列国际物流品牌，努力为中欧班列深化发展提供机制保障。

协议主要内容包括：一是推动铁路基础设施发展规划衔接，打造中欧铁路运输大通道，共同组织安全、畅通、快速、便利和有竞争力的中欧铁路运输；二是加强全程运输组织，加快集装箱作业，采用信息技术，提高班列在各自国家境内的旅行速度；三是推动服务标准统一、信息平台统一，实现全程信息追踪，建立突发情况通报和处理合作机制，保障货物运输安全；四是加强中欧班列营销宣传，扩大班列服务地域，开发新的运输物流产品，推进跨境电商货物、国际邮包、冷链运输发展，促进中欧班列运量持续增长；五是协调沿线国家海关等联检部门，



简化班列货物通关手续，优化铁路口岸站作业，压缩通关时间；六是成立中欧班列运输联合工作组及专家工作组，及时协商解决班列运输过程中的问题。



## II 公路投资及运输情况分析

### 一、公路行业运行动态

#### (一) 云南构建面向南亚东南亚国际运输大走廊

到 2020 年，云南省将基本建成“三横四纵”铁路网和“五纵五横”高速公路主骨架，全省铁路营运里程和高速公路里程分别达 5000 公里和 8000 公里。

根据日前出台的《面向南亚东南亚辐射中心综合交通运输发展规划（2017—2030 年）》等规划，“十三五”期，云南将重点建设多点支撑的地区性综合交通枢纽，包括通往南亚、东南亚两条互联互通国际运输走廊，6 条国内运输大通道（京昆通道、沪昆通道、广昆通道、“一带一路”和长期经济带的连接通道、滇藏通道、沿边通道），1 个国际性综合交通枢纽（昆明国际性综合交通枢纽），3 个全国性综合交通枢纽（曲靖综合交通枢纽、大理综合交通枢纽、红河综合交通枢纽）。

到 2020 年，云南将基本建成“三横四纵”铁路网，全省 16 个市州将全部通铁路（个别市州在建），经济人口大市州（300 万人以上）及旅游重点区域通达高标准铁路；形成“五纵五横”高速公路主骨架，高速公路通达 16 个市州府所在地、人口大县、经济强县、旅游大县和滇中区域所有县；形成“两网络一枢纽”机场格局，通航和在建民用运输机场达 20 个；打通“两出省三出境”水运通道；建成“一中心、多节点”综合交通枢纽系统；建制村实现 100%通达硬化路，村村直接通邮、通客车，快递服务 72 小时准时率超过 80%。

目前，云南共有 58 个高速公路项目、12 个铁路项目在建。国际铁路通道建设方面，中缅铁路清水河口岸出境通道大理至临沧铁路计划 2020 年建成，中老泰铁路玉磨铁路争取 2020 年建成，中缅印铁路芒市至猴桥段争取在“十三五”期开建。



## （二）宁夏撤销所有政府还贷普通公路收费站

4月28日起，宁夏回族自治区撤销现有的全部25个政府还贷普通公路收费站，包括政府还贷一级公路、长大隧道和桥梁。

取消收费后，自治区交通运输厅将会同宁夏交投集团公司和自治区财政厅，通过争取落实中央补贴资金、自治区财政预算资金及公路资产(债务)移交等方式，做好债务化解工作；通过竞聘上岗等方式进行全员内部消化，确保人人有岗位、人人有事干；为避免国有资产流失，对收费站资产采取“四冻结、一调配”的方法，对资产、资金、档案资料和人事调动进行了全面冻结；联合公安等部门提前制定应急保障预案，有效应对撤站之后可能出现的车流量激增情况。

自1988年第一个收费公路项目石嘴山黄河大桥建成，30年来，宁夏共建成政府还贷普通收费公路收费站28个。2016年年底，宁夏已先期撤销3个普通公路、桥梁收费站。

## （三）“一带一路”沿线国家“信息高速公路”有望2025年建成

信息基础设施互联互通是“一带一路”沿线国家“五通”内容之一。中国电信提出规划，2025年“一带一路”沿线主要区域信息高速公路基本建成。为此，中国电信计划未来三到五年投入10亿美元自有资金。

在“一带一路”倡议中提出的11个战略通道、3个区域通道中，除个别区域外，其他12条通道已在覆盖或在规划中计划覆盖。中国电信国际战略实施20余年，已和与中国接壤的14个国家中的12个国家实现陆地光缆直连；建成四条欧亚快线；还有十分丰富的海缆；中国内地和香港、澳门形成事实上的枢纽，能够迅速通达世界上每个地方。目前，中国电信重点推进四大先导性重点项目，包括中老泰陆缆直连通道、中巴信息走廊、丝路光缆、中缅孟印通道。

实际上，由于各国情况不同，信息基础设施互联互通的进程非常艰难。中巴信息走廊以巴基斯坦为核心，连接阿富汗，该项目实施了10年才取得一些进展，有望在2017年实现连通。中老泰通道是大湄公河区域的重要信息通道，有望在2017年正式上线业务。

中国电信向非洲国家提出了建设“八纵八横”骨干光纤网的倡议，这对推进非洲通信基础设施、实现区域互联互通、缩小非洲“数字鸿沟”意义重大。

中国电信打算未来3到5年，投入自有资金10亿美元用于“一带一路”沿线国家和相关国家的信息基础设施互联互通。中国电信的合作项目本着“分享权



益”的原则，不仅让项目合作方共赢，也将惠及当地民生。如“数字哈萨克斯坦”项目，将通过光宽带连接城镇，提高偏远乡村网络覆盖率，造福当地民众。

#### **（四）贵阳至黄平高速公路开工，总投资 221.7 亿元**

4 月 22 日，贵州省高速公路网加密规划重点项目——贵阳至黄平高速公路在黔南州龙里县举行开工仪式，该公路总投资 221.7 亿元，全长 119.957 公里，路基宽 33.5 米，双向六车道，设计时速每小时为 100 公里。

该项目是黔南州牵头开展贵阳至黄平、惠水至平塘、贵阳外环(东环)和荔波至河池(黔南段)等 4 个 305 公里高速公路项目前期工作，项目起点位于贵阳市南明区永乐乡冯家庄，经乌当区偏坡乡，黔南州龙里县醒狮镇、洗马镇，贵定县新巴镇、洛北河乡，福泉市仙桥乡、龙昌镇、陆坪镇，黄平县上塘镇，终点位于黄平县新州镇罗朗村，接余(庆)至凯(里)高速公路罗郎互通。路线全长 119.957 公里，路基宽 33.5 米，双向六车道，设计时速 100 公里，预计总投资 221.7 亿元。全线共有桥梁 97 座 42733 延米、隧道 23 座 22430 延米，桥隧比达 64%，预计建设工期 3 年。

“十三五”时期，黔南州大力实施交通建设“121”工程，拟建设高速公路 1000 公里、国省干线 2000 公里、农村公路 10000 公里。按照贵州省高速公路网加密规划和全省高速公路攻坚决战部署，该州规划实施高速公路 16 条 858 公里。截至目前，已开工平塘至罗甸、三都至独山等 8 条高速公路，建设里程 624 公里，总投资 945 亿元。2017 年下半年，拟开工惠水至平塘、贵阳东外环、开阳至瓮安等 3 条高速公路，建设里程 167 公里，总投资 262 亿元。到 2017 年年底，该州高速公路累计开工项目将达到 11 条，总规模 791 公里，建设规模位居全省第一位。

#### **（五）新疆首季公路建设投资近 40 亿元**

截至 2017 年 3 月底，新疆维吾尔自治区公路建设项目累计完成投资 39.7 亿元，是 2016 年同期完成投资 4.3 亿元的 9.2 倍。

从新疆交通运输厅获悉，新疆交通基础设施项目总体情况进展顺利。

截至 4 月末前，交通基础设施建设项目总数 3352 个，其中 2169 个项目已完成前期工作，784 个项目已招标建设。其中，伊犁哈萨克自治州、昌吉回族自治州和吐鲁番市项目总体进展最多。



2017年新疆交通投资的重点集中在公路建设，投资额高达2000亿元。从增量上看，2017年新疆公路投资相比2016年新增1640亿元，投资力度在新疆交通建设历史上前所未有。

#### （六）海南计划“十三五”期间建设346公里环岛旅游公路

海南省交通运输厅按照省委、省政府部署，结合美丽海南“百千工程”和全域旅游示范省建设要求，精心谋划“十三五”交通发展，一道道靓丽的公路风景线正在琼岛铺展开来，“交通+旅游”融合发展的美丽之梦正在加快编织。

进入“十三五”以来，省交通运输厅认真践行“多规合一”和“全省交通一盘棋”理念。万宁至洋浦、文昌至琼海、琼中至乐东高速公路建设紧张而有序，为助推海南国际旅游岛建设，助力全域旅游，省交通运输厅加快“田”字形高速公路建设步伐，“十三五”期间将开通。

“田”字形高速路网建成后，将贯通海南东西南北中，打通全省交通主动脉，形成贯穿全岛、连接岛内外的立体交通网，市县之间车程时间将控制在两个多小时，实现“两小时交通经济圈”，铺就服务全域旅游的大通道。高速公路建设还将融入绿色理念，提升高速公路服务区综合服务功能。琼中-乐东、文昌-博鳌、万宁-儋州-洋浦3条高速公路均按照交通部绿色公路标准建设，推行生态环保设计，结合社会发展和消费升级，科学设置服务区、停车区、服务站等特色设施。

为服务全域旅游建设，海南省提出注重交通沿线的景观建设，使人走在路上能获得赏心悦目的体验。海南省交通部门积极践行这一理念，依托国省干线公路沿线旅游资源、人文景观和自然环境，利用分布在干线公路上的370多个道班，积极打造公路服务设施和骑行驿站。在“全省交通一盘棋”理念下，海南交通基础设施也不断完善，国省干线通行能力不断提高。2016年以来，海南积极开展创建“五化”示范路，共建成“畅安舒美”的“五化”公路1800多公里，打造了一批特色服务区。

2016年12月7日，国务院印发《“十三五”旅游业发展规划的通知》，提出要重点建设海南环岛风景道等25条国家旅游风景道，实施国家旅游风景道示



范工程，形成品牌化旅游廊道。2017年省政府工作报告中也提出，2017年将开工建设环岛旅游公路项目。

海南环岛旅游公路将于2017年开工建设，计划投资135亿元，穿越沿海12个市县，“像珍珠项链一样，把海南最美丽的景点连接起来。”

“十三五”期间，海南计划建设346公里环岛旅游公路，与国际机场、环岛高速、环岛高铁共同构建“快进漫游”的旅游综合交通网络；构建以公路为先导，以环岛人文景观资源为依托，以互联网技术为支撑，集“吃住行游购娱”为一体新型旅游业态的环岛旅游产品。

海南交通运输厅目前已明确滨海、山地、沿江、文化历史等旅游公路建设理念，公路沿途设有观景平台、房车基地、停车休息区等，行走在环岛旅游公路上，可以欣赏到不同海岸线的地理地貌类型，感受独特的椰风海韵。

全域旅游的示范项目——陵水黎族自治县水口庙至猴岛旅游公路已进入踏勘阶段。这条旅游公路融合黎族风情、疍家文化、陵水角、南湾猴岛等自然及人文景观，集旅游观光、娱乐休闲、民俗文化为一体，建成之后将助推陵水融入全省全域旅游和大三亚旅游经济圈。此外，东郊椰林景观公路、乐东滨海旅游公路等项目也计划2017年6月陆续开建，“十三五”期间将建成通车。

海南省交通运输厅还按照全域旅游和“多规合一”理念，重点推进“农村公路六大工程”，坚持公路建设与生态环保并举，公路发展与美丽乡村联动，构建人、车、路、自然和谐的通行环境。

2016年，为了服务全域旅游建设，海南提出实施美丽海南“百千工程”，依托交通干线建设旅游集聚区，按照“连点成线、织线成网、网开成面、点面皆景”的理念，投资120多亿元建设1.6万公里的“交通扶贫六大工程”以及一批旅游风景道和乡村旅游示范带，连通100个特色产业小镇、1000个美丽乡村。



### （七）江苏首个高速公路管理规划出炉“十三五”

4月18日,《江苏省高速公路管理“十三五”发展规划》正式出炉。根据江苏省规划,到2020年,全省高速公路总里程将达5000公里左右,全省高速路网监测监控覆盖率100%,路网运行实时信息可查询率达100%,ETC车道流量占比将达45%以上。

目前全省高速公路里程达4657公里,应急30分钟内到达率达93.27%,2小时恢复通行率达98%。目前,全省高速路网通车时间超过10年的里程已超过60%,全路网仍有7%左右的清排障需求在30分钟内无法覆盖到,清排障服务能力有待提高。

《江苏省高速公路管理“十三五”发展规划》显示,“十三五”期间,随着京沪高速公路等重点路段的改扩建、连接线的建设和互通布局的完善,高速公路网出口、枢纽和匝道数量将继续增加,高速公路网状特征更加明显。2020年,高速公路客货运输量将分别达到27.2亿人次、14.2亿吨,5年年均增长分别为10.4%、4%。由于江苏省高速公路建设起步较早,到“十三五”末通车时间超过10年的高速公路里程将超过80%,加之受车流量快速增长的影响,要继续保持较高的路况水平,将面临巨大的挑战和压力。“十三五”末,通过高速公路信息数据的共享和开发利用,将建立健全完善的监测感知体系、可靠的通信保障体系、实时的预报预警体系,实现路网“可视、可测、可控、可服务”。到2020年,实现路网监测监控覆盖率100%,路网运行实时信息可查询率达100%,ETC车道流量占比达45%以上。“十三五”末,高速公路路面旧材料回收利用率达100%,循环利用率不低于95%;四成以上的高速公路服务区配备液化天然气加气站,八成以上配备快充充电站。此外,将探索无人机巡查方式,提高巡查覆盖面和紧急出警、紧急处置效率。

### （八）交通运输部与中国农业银行签署全面合作框架协议

4月18日,交通运输部与中国农业银行签署《“十三五”期间全面合作框架协议》,预计“十三五”期,农行将提供不少于6000亿元的意向性信用额度用于支持交通运输发展,其中包括1000亿元用于支持农村公路建设项目,贷款期限可达20至30年。

根据协议,双方将牢固树立新发展理念,进一步拓宽合作领域,支撑国家三大战略,在高速公路、综合运输大通道、国省干线公路、农村公路、综合运输枢纽、港航设施、智能交通、城市交通等重点领域,丰富合作内容、创新合作机制,全面开展合作,推动交通基础设施建设发展目标尽快实现,提高交通运输体系的



综合保障能力，使交通运输发展成果更多更好惠及全体人民，共同为实现全面建成小康社会目标贡献力量。

交通运输部将积极发挥行业主管部门作用，定期或不定期向农行推荐有关项目，加强行业指导，完善监督管理制度，协助农行加强融资主体诚信体系、信用实施环境等方面的建设，积极为农行信贷资金的安全运行和按期收回提供支持。

中国农业银行将充分发挥融资能力强、县域业务广泛、网点遍布城乡等优势，不断加强金融创新，提升服务层次，创新融资方式，提供全面的金融产品及服务，支持符合条件的交通运输企业上市和发行债券，积极推动开展大型交通运输设备设施融资租赁服务业务，为服务国家战略、深化交通运输供给侧结构性改革提供强有力的资金保障支持。

### III 铁路投资及运输情况分析

#### 一、铁路行业运行动态

##### （一）吉林铁路绘出经济版图“黄金路线”

作为城市的基础设施，地方的发展离不开交通运输能力的提高。吉林省将铁路建设放在重要位置，抢抓发展机遇，深化务实合作，加快铁路建设。

2012年，哈大高铁开通，形成了以大连、沈阳、长春、哈尔滨四城市为中心的“1小时交通圈”。哈大高铁的开通，不仅为吉林提供了一种快捷的交通运输方式，更成为吉林融入全国经济的快速通道。2015年，C1012次和谐号列车在人们的欢呼声中，由琿春站驶向长春，结束了琿春不通旅客列车的历史。从此，东北腹地的琿春至长春“东西大动脉”被打通。

截至目前，吉林省基本形成以哈(尔滨)大(连)、琿(春)乌(兰浩特)为“大十字轴”主干，布局合理、连接顺畅、高水平高等级的铁路网络，路网结构不断优化，运输能力大幅提升，群众出行更加便捷。

“大十字”客运专线骨架网四通八达，缩短了时空距离，延伸了发展半径。高速铁路连接区域、覆盖乡村，极大地缩短了区域之间的距离。吉林省东部地区不再遥远，西部地区不再闭塞。



哈大、长吉、吉琿客运专线的开通运营，有力推动了东北地区城市化和区域同城化进程。2016年年底，吉林省铁路营业里程达到5000多公里，位居全国前列。随着哈大、长琿高铁等铁路的投运，全省铁路客运量呈增长趋势，2016年全省客运量达到7566万人次，比上年增长5.7%。

据统计，自2015年9月20日长琿客运专线开通至2016年年底，共发送旅客量1381万人次，日均发送量3万人次，单日最高发送量5.5万人次，日开行动车数52列，平均时间间隔30分钟。长春至琿春客运专线的开通运营，不仅加快了长吉图地区的开发开放，对吉林省融入“一带一路”战略、增进少数民族地区经贸、旅游、文化等交流也具有重要的推动作用。

## （二）铁路运价市场化改革迈入深水区

从4月21日起，东南沿海高铁的车票将不再实行“一刀切”，而是根据各车次的客流状况，呈现差异化价格、有涨有降，中国高铁迎来第一次跨省调价。

东南沿海高铁由上海至杭州、杭州至宁波、宁波至深圳三段组成，全长1600多公里。此次调价受到影响的线路是时速200到250公里的动车组高铁票价，而沪杭、杭甬段时速300公里的高铁票价不在调整范围。

多路段调价后票价出现上涨。沪杭段一等座上调51%，二等座上调14.3%。杭甬段上调幅度最小，一等座上调13.7%，二等座上调12.5%。而宁波至深圳段一等座普遍涨幅超50%，二等座涨幅则在16%—20%。此次票价调整并不是全部涨价，而是根据各车次的客流状况，差异化定价，有涨有降。以深圳北至潮汕的高铁票价为例，调整前二等座票价为89.5元，调整后同样区间，D3108次为107元，涨幅19.6%；D2342次为102元，涨幅14%；D2350次为85元，下调5%；D7406次为73元，下调18.4%。

长期以来，在政企不分的铁路管理体制下，我国铁路的运价改革一拖再拖，作为反映运输价值和运输市场竞争的价格信号长期失真，致使巨大的投资难以收回成本，影响到我国铁路的可持续性发展。自2013年铁路政企分开、成立中国铁路总公司以来，我国铁路体制改革开始加速，铁路运价改革也不断向前推进。

中国铁路总公司成立不久，就启动铁路货运组织改革，希望铁路货运市场化能成为铁路体制改革的突破口。国家发改委分别在2014年2月和12月出台了《关于调整铁路货物运价有关问题的通知》和《关于放开部分铁路运输价格的通知》，提出将铁路货物运价由政府定价改为政府指导价，放开铁路散货快运、铁路包裹运输的价格等。



从铁路货运市场化改革的效果来看，改革打破了原来铁路货运的统一定价、统一收费，赋予铁路运输企业以自主定价权，通过灵活的运价政策，降低了社会物流成本，提高了铁路在物流市场的竞争力，有效地遏制了货运量的下滑势头。

相比铁路货运价格改革，我国对铁路客运改革比较审慎。国家发改委 2015 年 12 月才出台了《关于改革完善高铁动车组旅客票价政策的通知》，赋予了中国铁路总公司对高铁的自主定价权，从 2016 年 1 月 1 日起放开高铁动车票价。但对于其他铁路客运，比如，承担普遍服务职能的普通客运的价格并没有放开。

虽然中国铁路总公司拿到了高铁的自主定价权，但对高铁调价还是比较谨慎。此次之所以选择对东南沿海高铁调价是因为该地区高铁长期执行国家 1997 年批复的高等级快速软座票价标准，明显低于同区段公路票价，造成铁路购票紧张、公路运力利用率不高。这在一定程度上制约了铁路与其他运输方式的合理分工，不利于社会运输资源的合理配置。

毫无疑问，此次东南沿海高铁调价具有试点意义，标志着铁路客运市场化改革又迈出了重要一步，将有助于提升高铁市场化服务意识、优化高铁资源配置、增加铁路运营收入。

目前，高铁调价采取了分步实施的策略，此次高铁调价的是 D 字头的动车组，而 300 到 350 公里时速的 G 字头动车组尚未调整，因而出现了 200 到 250 公里时速高铁与 300 到 350 公里时速高铁的票价倒挂现象。比如，以杭州东至温州南区间段为例，耗时 3 小时 06 分的 D3231 次列车二等座调价后票价为 150 元，而耗时 2 小时 30 分的 G7333 次列车二等座却为 138 元。这也有待下一步高铁客运价格改革加以完善。

最后，中国铁路总公司一家独大，铁路领域的垄断比较突出，与竞争相对充分的公路、民航领域存在较大的区别。对此，应尽快打破中国铁路总公司的垄断，比如，加快“网运分离”，即把具有自然垄断性的国家铁路网基础设施与具有市场竞争性的铁路客货运输分离，并成立几家较大的铁路运营商，同时积极引导民营资本进入铁路运营服务领域，鼓励多家运营商在同一条线路或者平行线路间进行竞争，以竞争来促进高铁运价的改革，让广大旅客享受到质优价廉的高铁服务。

### （三）京津冀城际铁路发展基金设立，总规模 1000 亿元

4 月 18 日，京津冀城际铁路投资有限公司与工商银行、农业银行、中国银行等 12 家机构在北京签约，正式设立京津冀城际铁路发展基金。



京津冀城际铁路发展基金总规模 1000 亿元，初期规模 600 亿元，其中京津冀城际铁路投资有限公司出资 60 亿元，吸引社会资金 540 亿元，基金存续期为 10 年。该基金 70% 的投资可用于京津冀区域内的城际铁路建设，30% 的投资可用于沿线土地综合开发。

京津冀城际铁路发展基金的设立，是贯彻落实《国务院关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》的重要举措，对有效保障京津冀城际铁路建设的资金需求，进一步密切银企之间合作关系，加快京津冀区域城际铁路建设，打造“轨道上的京津冀”具有重要意义。

京津冀城际铁路投资有限公司由京津冀三地政府和中国铁路总公司共同出资成立，负责统筹推进京津冀地区城际铁路项目的投资、建设、运营和沿线资源综合开发。根据国家发改委批复的《京津冀地区城际铁路网规划》，该公司正在按照时序和地方要求，全力推进京唐铁路、京滨铁路、城际铁路联络线、石衡沧港城际、津承城际、京石城际和廊涿固保城际等重点项目的前期工作，其中京唐、京滨铁路、城际铁路联络线一期工程和石衡沧港城际等项目将在 2017 年开工建设。

#### （四）巴银铁路计划年内开工建设

根据盟委行署提出的“把阿拉善打造成为服务丝绸之路经济带和中蒙俄经济走廊重要通道”的建设目标，巴银铁路项目被规划为“十三五”时期建设的重点铁路项目之一。该项目自 2015 年启动以来，先后被列入《国家中长期铁路网规划》《国家“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》《内蒙古自治区国民经济和社会发展的第十三个五年规划纲要》。在盟领导及铁路办的积极努力推动下，目前，巴银铁路项目已被列入 2017 年中国铁路总公司开工计划，这意味着备受关注的巴彦浩特首条铁路将于年内开工建设。据介绍，按照中国铁路总公司确定的时间节点，项目开工前的各项筹备工作正在紧锣密鼓地向前推进中。

巴彦浩特是 12 个盟市中唯一一个不通铁路的盟(市)府所在地。盟府巴彦浩特和宁夏地区山水相连、唇齿相依，蒙元文化和回乡文化彼此相互交融。尤其是一山之隔的银川市，是距离巴彦浩特最近的省会城市，两地商贸往来频繁，民众交往密切，产业优势互补明显，都致力于将旅游产业打造成为各自的支柱产业。加快两地铁路互联互通建设，对进一步推进阿拉善“七网”建设，加强和宁夏沿黄城市群的经济文化交流，推动区域开放合作及融合发展等具有重大意义。



### (五) 中蒙唯一铁路口岸一季度进出口运量增 20%

4 月 24 日，二连浩特铁路口岸运量实现持续走高，一季度进出口运量实现 285.93 万吨，同比增长了 20%。

位于内蒙古自治区的二连浩特铁路口岸是中蒙唯一铁路口岸。2017 年该口岸将启动集二铁路电气化扩能改造工程，提速中国向北开放、连通蒙俄、辐射欧洲的力。

受中国对矿产、林木资源开采管控力度加大及国内矿产资源价格企稳、需求回暖等因素影响，一季度二连浩特铁路口岸从蒙、俄两国进口铁矿石 120.06 万吨、铜矿粉 20.12 万吨、煤炭 40.57 万吨、木材 34.19 万吨，其中煤炭进口实现 100% 的增长，经由集二、京包、集张铁路，辐射中国华北地区。

此外，2017 年前三月，经由二连浩特铁路口岸出入境的中欧班列达 89 列，发站主要为郑州、长沙、苏州等地，去向包括德国汉堡、波兰马拉舍维奇、白俄罗斯布列斯特等欧洲国家和地区，出口商品涵盖轻纺产品、机器配件、通信设备等，回程(进口)商品多为工业机械及其配件等。

针对铁路进出口运量的增长，二连浩特铁路部门重点加强与蒙方铁路部门及联检部门的协调合作，确保每日接入蒙方货物列车 10 列以上，力争全年完成进口运量 1023 万吨。



## IV 航空运输情况分析

### 一、航空行业运行动态

#### (一) 航空物流产业前景向好

近年来，我国高度重视航空产业发展，多次出台了针对性鼓励政策。在此背景下，航空物流产业获得增长契机，前景日益明朗。不过，目前我国航空物流尚处于初级阶段，未来还需要多措并举支持产业发展。在现代物流体系中，航空物流有着独特的市场地位，且凭快速、准时、安全的特点发挥着重要作用。随着国家鼓励航空产业发展，航空物流有望再上台阶，在现代物流体系中起到更大作用。

根据服务区域划分，航空物流可分为国际、国内两个市场；根据货物特征划分，航空物流可分为特种、普通货物运输；根据货物组织形式不同，可分为包机、联合运输等。

自改革开放以来，我国航空物流获得了空前发展，主要体现在航空运输条件的大幅改善，包括货运线路增多、运力加强、货运飞机增加、种类多样化等。与此同时，我国已形成覆盖全国的航空运营网络，并辐射整个亚洲的确，全球航线网络也趋于完善，航空运输能力更加强大，这对于全面建设航空物流体系起着很大作用。

到 2020 年，我国民用机场总数将达到 244 个。届时，航空物流产业将得到更大突破。不过，在取得优异成绩时，航空物流产业还存在不少问题。例如，我国航空物流企业竞争实力普遍不强，各企业之间联动性差，容易导致航空货运工作进展缓慢、延迟时间及积压货物等情况，甚至出现整体链条运营受阻的问题。再如，国外网络布局缓慢，国际竞争力薄弱。航空物流业海外航线不完善、海外航空物流网络不健全，严重阻碍了航空物流企业在国外的的发展，缺乏国际竞争力。

航空物流要从多方面着手提高产业发展水平。首先，建设航空信息物流平台，实现信息共享，大幅提高航空物流效率。其次，整合航空物流资源，构建航空物流产业链，提高市场竞争能力，最大程度降低服务成本和运营成本，这将是航空物流未来发展的重要基础。第三，构建全球航空物流网络，提升航空物流国际竞



争力，加快走出去步伐。只有参与到国际航空物流市场的竞争，我国航空物流企业才能逐渐壮大。

## （二）航空工业陕飞总装脉动生产线全线正式打通

4月中旬，航空工业陕飞总装脉动生产线实现首架机总装交付，这标志着生产线试运行全线打通，也标志着陕飞产能提升取得了重大阶段性成果，为实现一季度“保一争二”目标及首季“开门红”奠定了坚实基础。

2月份，脉动生产线首架运9飞机开始总装。在全新的脉动生产线上，总装厂组织职工加班加点学习新技术，在首架机上进行技术创新，工作效率较以往有了大幅度提升。该条脉动生产线是运9运输机生产能力建设项目的主体内容，于2014年6月开工建设，2016年12月通过竣工验收，内部设置5个站位，采用流水作业的生产方式，大大节省了每一道工序间所消耗的滞留时间。科学合理的生产模式不仅缩短了工作周期，同时也有效提升了产品质量。从第一架飞机生产试运行情况来看，后续一个站位的生产周期有望更进一步提升。

针对生产试运行阶段发现的不足，陕飞还将对总装脉动生产线陆续进行一系列全新的工艺改进。其中包括，激光跟踪仪水平测量、全机自动水平调整、液压管路快速装配、飞机机翼模块化地面装配、自动精密钻孔技术等，这些工艺改进将有效确保运9飞机批产能力的提升。

## （三）《民用航空低空空域监视技术应用指导意见》试行

为落实国务院办公厅《关于促进通用航空业发展的指导意见》，加快推进北斗、ADS-B等新技术在低空空域服务应用，民航局日前发布《民用航空低空空域监视技术应用指导意见》，在民航全行业。

该《民用航空低空空域监视技术应用指导意见》是在民航局通用航空工作领导小组的统一部署与安排下，由民航局空管办组织研究并编制的。该《民用航空低空空域监视技术应用指导意见》在结合国家低空空域管理改革进展情况，紧贴民航局推进北斗国际标准化与民航应用工作，配合低空飞行服务体系要求的基础上，旨在加强对低空空域通用航空活动的监视服务能力，不断提升低空飞行服务水平与质量，为低空空域管理改革工作提供技术支撑，为北斗民航应用形成突破并奠定坚实基础。

监视技术是现代民航运行及空中交通管理的重要技术基础，民航局一直以来都高度重视监视新技术在民航业的应用。近年来，已在运输航空领域基本形成了以雷达、ADS-B为核心的民航监视网络。随着我国通用航空业的迅速发展，用于



低空空域的监视技术不断革新。当前，推进监视新技术在低空空域的应用已具备了基本条件。

该《民用航空低空空域监视技术应用指导意见》的发布，明确了构建以北斗定位信息为核心，兼容各种监视技术的低空空域监视技术服务保障体系的总体目标。确立了“市场主导，政府引导；质量为先，创新驱动；服务大局，面向全球”的基本原则，针对不同的监视类别提出了主要技术应用指南，并提出了相应的监视技术要求和保障措施，将对通航产业界的技术创新、产品研发、实际运行与应用提供更加科学的指导，从而引导我国通航产业规范有序、持续快速的发展。

该《民用航空低空空域监视技术应用指导意见》当前仍处于试行阶段，民航局空管办仍在广泛收集各方意见与建议，以便进一步修改完善，确保《民用航空低空空域监视技术应用指导意见》正式下发时能更加贴近行业实际，引导行业健康发展。

#### （四）航空工业金城 ETC 智能制造生产线通过验收

4月7日，由航空工业金城自主开发建设、具有自主知识产权的首条 ETC 智能制造生产线顺利通过验收。

该智能制造生产线整套系统引入一台六轴机器人，使生产线实现从自动放料、激光打码、自动加工，到扫码检测、清洗、打包入库，基本实现闭环的自动化生产。同时，该系统还有一个全能的生产管控平台，实现生产线的自动化、数字化和信息化。

将 ETC 智能制造生产线打造成为金城智能制造示范生产线，是新时期金城为实现传统制造业转型升级和落实金城“十三五”关于智能制造战略规划的需要。通过对生产设备、制造工艺以及信息系统的一体化改造，金城将实现提升生产效率、规范流程、稳定质量、信息动态管理等目标，同时建立一套适合本企业的以信息化为基础的集计划、采购、制造、质控、仓储等功能于一体的智能制造信息化平台。金城将以此为基础，逐步向其他生产线推广，最终实现金城智能制造战略目标。



## V 水路运输情况分析

### 一、水运行业运行动态分析

#### (一) 交通运输部推进特定航线江海直达

4月末，交通运输部发布《关于推进特定航线江海直达运输发展的意见》，重点从规范制定完善、船型研发应用、港口航道建设、运输市场培育等方面发力，推进江海直达运输发展。

制定完善法规规范是首要任务。《关于推进特定航线江海直达运输发展的意见》明确，将根据特定海域、特定航线的实际情况，制定实施长江经济带特定航线江海直达船舶法定检验暂行规则及建造规范，进一步开展总长65米以下江海直达船舶规范研究，并完善京杭运河等长江水系江海直达过闸船舶主尺度等船型技术要求。

江海直达船型系列研发应用将加速落地。《关于推进特定航线江海直达运输发展的意见》明确，鼓励航运企业与科研院校、设计单位等开展联合攻关，优先推进长江干线至宁波—舟山港2万吨级江海直达散货船等船型研发及应用；稳步发展长江散货直达系列船型和长三角地区集装箱直达系列船型；开展江海直达商品汽车滚装船等前期研究。

交通运输部要求各相关省级交通运输主管部门和海事管理机构加大扶持力度，优先支持江海直达运输相关港口集疏运项目建设，鼓励各地出台发展江海直达运输的资金补助等优惠政策，鼓励港口企业给予江海直达船舶优先靠离泊、优先装卸等支持措施。预计到2020年，我国将建立健全长江经济带江海直达运输法规规范和管理制度，基本形成长江和长三角地区至宁波—舟山港和上海港洋山港区江海直达运输系统。

#### (二) 福建省聚力“一带一路”加快港口建设

作为21世纪海上丝绸之路核心区，2017年，福建省通过实施港航集约提升工程，加强与海上丝绸之路沿线国家和地区在港口建设、口岸通关、物流信息化等方面的合作，构建以福建港口城市为海上合作战略支点、与沿线国家和地区互联互通、安全高效便捷的海陆空运输通道网络。



在推进重点港区集约发展方面，2017 年福建加快湄洲湾航道三期工程、福清湾深水航道二期工程厦门港主航道四期等重点港区深水航道、公共锚地建设，进一步提升重点港湾进港航道的等级规模和通航能力，着力完善重点港区集疏运体系。同时，发挥省港航公司在重点港区建设中的主力军作用，拓展投融资平台功能，创新融资机制和开发模式，吸引社会资本投入港航建设，加大对重点港区岸线的收储力度，加快罗源湾、湄洲湾大宗干散货装卸中转基地集中连片开发建设。

同时，全方位拓展港口货源渠道，陆向延伸“一带”区域，继续扶持吉安、赣州、三明、龙岩、武夷山等陆地港建设，海向延伸海西港口群体和“一路”国家港口。

### （三）浙江港口首季吞吐量破 3.6 亿吨

4 月 24 日，一季度，浙江省港口生产全线飘红，吞吐量突破 3.6 亿吨，其中集装箱吞吐量达 650.1 万标箱，同比分别增长 11.3%、9.6%。

浙江省港航管理局统计数据显示，一季度浙江省海洋港口共完成外贸货物吞吐量 1.2 亿吨，同比增长 10.1%，其中宁波舟山港完成 1.1 亿吨。在内贸集装箱运输方面，国内航线完成集装箱吞吐量 113.7 万标箱，同比增长 23.7%，尤为突出的是，内河集装箱运输量增长迅猛，完成 11.1 万标箱，同比增长 38.8%。煤炭、矿石、石油、天然气等大宗散货吞吐量也全面增长。

2017 年一季度浙江港口生产全线“开门红”离不开其不断推进港口多式联运、推进港航转型升级和港口一体化的努力。

在海铁联运方面，宁波舟山港加强与上海铁路局合作，通过合署办公方式提升铁路班列计划兑现率，启用绍兴和义乌班列循环车底运输，不断优化海铁联运作业方案，海铁联运持续快速增长。新开河南驻马店、四川绵阳海铁联运业务，海铁联运箱量完成 8.27 万标箱，同比增长 82.5%。海河联运方面，湖州航区完成 6.1 万标箱，同比增长 40.7%，3 月份单月完成 2.4 万标箱，创历史新高，重箱实载率达 69.7%。杭甬运河宁波段自通航以来，通航货运量呈跳跃式增长，一季度通航货运量达 46.3 万吨，同比增长 137%。同时，浙江水水中转业务也持续攀升。一季度，宁波舟山港集装箱水水中转量达 159 万标箱，同比增长 21%。

一季度浙江新开国际航线 6 条，使航线总数增加至 235 条，进一步扩大了浙江省海洋港口对外辐射服务能力。同时，在政策上，浙江于 2017 年 1 月 1 日起，对从事内河集装箱运输的船舶免征“四自”航道收费，包括浙北干线航道通行费、杭甬运河所有船闸和三堡船闸的过闸费，使内河集装箱运输快速发展。



目前，浙江港口一体化运营成效也正在显现，呈现海陆统筹、协同发展的良好格局。此外，浙江省海港集团已注册成立内河港口专业平台公司，统筹开展全省内河港口开发建设和运营管理。

#### **（四）招商局港口购汕头港 60% 股权增强华南地区港口布局**

4月10日，招商局港口控股有限公司的全资附属公司招商局港口发展(深圳)有限公司与汕头国资委及汕头港务集团有限公司就认购汕头港的股权事宜订立认购协议。根据认购协议，招商局港口发展须以总代价人民币 54.32 亿万元(相等于约 61.18 亿港元)认购将由汕头港发行的股权。认购完成后，招商局港口发展将持有汕头港 60% 的股权，而汕头港的余下 40% 股权将由汕头国资委持有。同日，招商局港口发展亦就其投资汕头港之事宜订立新公司章程及土地合作协议。

汕头港居福州至广州黄金海岸线中央，东临台湾海峡，距高雄 214 海里，距香港 187 海里，距离国际主航线仅 10 海里，处于泛珠三角经济圈和海西经济带的重要节点，是广东省距离台湾最近的港口，是粤东五市的主要出海口和交通枢纽。汕头港目前在汕头经营五个港区，共有 22 个生产型泊位。2016 年，汕头港共完成吞吐量 2448.5 万吨，其中集装箱完成 116.2 万标箱，比 2015 年同期增长 8.1%。

招商局港口近年来一直在积极开拓并于视为适当时把握收购机会，作为为现有及可持续发展的港口业务有效注入新增长动力的途径之一。该集团投资汕头港将使得其控制目前由汕头港经营位于汕头的港口资产，并将进一步增强其在华南地区的港口网络。

目前，汕头港正通过改造老港区、发展新港区，并由低等级的河口港向高等级深水海港转型。泊位等级提升后，将能够更好的满足大型船舶的靠泊要求，吸引更多货源。

#### **（五）贵州铜仁：计划 4 年内完成公路、水路建设投资 1400 亿元**

2017 年初，铜仁市再次打响交通攻坚大会战，计划 4 年内累计完成公路、水路建设投资 1400 亿元。

迈入“十三五”以来，铜仁抢抓机遇，迅速开展交通大会战，打造铜仁交通发展升级版，实现新跨越，力争把铜仁打造成贵州向东开放桥头堡、内陆开放要地。通过攻坚会战，“十三五”时期完成公路、水路建设投资突破 1400 亿元，在路网建设上取得新突破，实现“一完善、二融合、三提升”的目标。



“一完善”即完善高速公路网络。到“十三五”末高速公路总里程将突破1100公里，形成“4横3纵1环”网络、8个出省通道，高速公路密度达每平方公里6.2公里，位居全省前列，形成现代快捷的交通网络。

“二融合”即实现交通与全域旅游、与城市建设及产业发展相融合，着力打造一批绿色生态旅游廊道，带动旅游产业发展。到“十三五”末，建成550公里干线旅游公路，实现交通与旅游的深度融合。提高城市间的通达能力，建成177公里城市快速干道，实现同城化融合发展和产业聚集发展。建成一批综合客运枢纽和物流园区，完善交通服务功能。

“三提升”即提升国省干线公路等级、提升农村公路通畅水平、提升水运通行能力。到“十三五”末，普通国道二级及以上公路比例达93%，普通省道三级及以上公路比例达73%；县乡公路双车道四级以上公路达51%，50户（或200人）以上大自然村寨通畅率达75%；同时加快实施水运基础设施建设，启动乌江港区 and 锦江航道建设工程，争取国家支持乌江航道等级提升工程，构建水运港口枢纽，改善沿江群众出行。

#### （六）潍坊市：建设亿吨综合港口，强综合运输能力

4月12日，山东省潍坊市交通运输工作会议在潍坊市级机关综合办公大楼召开。会议回顾总结了2016年工作成绩，分析当前面临的形势，安排部署2017年工作任务。

2016年，潍坊市交通局紧紧围绕“打造综合交通物流枢纽城市”目标，实现“十三五”良好开局。交通基础设施建设成就显著，全市交通建设完成投资158.8亿元，投资规模创历年新高，交通服务能力不断增强，行业监管水平不断提升，党建和行业文明建设成果丰硕。但是，也存在交通基础设施总量仍然不足，资金、土地等制约因素加大，公共服务还不能完全适应城乡居民更高水平便捷出行的要求等问题，依法行政能力亟待提高，行业安全生产压力较大。要通过进一步加快发展、深化改革来加以解决，要聚焦交通运输发展“黄金时期”科学定位，着力抢抓新机遇，聚焦综合交通发展方向，着力推进交通运输供给侧结构性改革，聚焦建设人民满意交通根本宗旨，着力提升行业治理和行业服务水平。

2017年是实施“十三五”交通规划的重要一年，也是供给侧结构性改革的深化之年。要围绕建设综合交通枢纽城市这“一个目标”，做到“认真履行经济社会发展先行官职责和使命，在现代综合交通运输体系建设中走在前列，在转型发展、改革创新中走在前列，各项工作都要在全市、全省交通运输系统创先争优、走在前列“三个走在前列”，抓好项目建设、综合运输、行业管理、安全生产、



党的建设“五项重点工作”。突出项目建设，进一步完善综合交通枢纽城市框架，着力构建覆盖全域、互联互通的“大交通、大枢纽、大网络”，切实发挥交通先行先导的引领作用，建设亿吨综合港口、半岛特色机场、现代化铁路网络、交通枢纽物流园区。增强综合运输能力，构建现代化交通服务网络，拓展港口物流功能，着力架设空中桥梁，建设全面开放交通大通道，实施公交优先战略，加快邮政快递业发展。创新发展理念，提升交通行业管理水平，积极稳妥推进行业改革，大力提升行业治理能力，加快发展多式联运，加快建设智慧交通和绿色交通。建设平安交通，确保安全生产持续稳定，加强安全隐患排查整治，巩固夯实交通安全基层基础。加强党的建设，打造交通运输铁军，坚持全面从严治党，抓好党风廉政建设，深化行业文明建设。



## VI 物流及仓储行业总体情况分析

### 一、物流及仓储行业运行数据分析

#### (一) 2017年3月中国物流业景气指数为54.4%环比回升

中国物流与采购联合会发布的2017年3月份中国物流业景气指数为55.4%，较上月回升2.2个百分点；中国仓储指数为54.5%，较上月回升0.5个百分点；中国公路物流运价指数为107.8点，比上月回落1.8%。

3月份，物流业景气指数及各主要业务指数均保持回升态势，供应链上下游企业生产经营活动复苏，生产建设步入常态运行轨道。大宗商品中钢铁、化工、建材、机械设备和民生物资中食品、日用品、医药回升幅度明显，显示出国民经济各主要行业经济活动趋于活跃。同时资金环境转好，企业投资回升，体现了物流行业可持续发展的能力增强。

新订单指数上升，物流需求明显增加。3月份，新订单指数为60%，比上月回升1.9个百分点。显示出物流业需求向好，将保持稳中趋升的态势。从企业类型来看，综合型物流业、运输型物流业和仓储型物流业均保持在50%以上。

平均库存量指数和库存周转次数指数双升。3月份，平均库存量指数回升1.9个百分点，指数为55.1%；库存周转次数指数回升3.9个百分点，回升至56.6%。两项指数双升反映出随着节后生产建设活动加快，供应链上游物流业务活动趋于活跃。

设备利用率指数回升。3月份，设备利用率指数回升2.4个百分点，回升至54.5%。显示出，物流相关设备利用效率明显提高。从企业类型看，综合型、运输型和仓储型物流企业均保持在50%以上的景气区间。

资金周转率指数回升，企业资金情况有所改善。3月份，资金周转率指数为53.3%，比上月回升2个百分点。显示出由于资本市场的活跃带动物流市场业务活动，企业资金情况有所改善。

从新订单指数和业务活动预期指数看，新订单指数回升1.9个百分点，回升



至 60%，业务活动预期指数回升 0.2 个百分点，回升至 65.4%，预示着后期随着供应链上下游企业生产经营活动的全面启动，物流业务活动将进一步回升。

## （二）2017 年 3 月中国仓储指数为 54.5%

2017 年 3 月中国仓储指数为 54.5%，较上月回升 0.5 个百分点，连续十三个月位于扩张区间。各分项指数中，除延伸业务量指数、主营业务成本指数、期末库存指数及企业员工指数较上月有所回落，其余指数均有不同程度的回升。

由 21 类商品组成的 2017 年 3 月期末库存指数为 53.2%，较上月回落 4.7 个百分点，企业继续积极备货。分品种来看，生产资料类商品中，化工类商品库存回升明显，有色、木材、机械设备等品种库存有所下降；生活资料类商品中，医药类库存量大幅回升，食品、家电、日用品、农副产品等品种库存有所下降。

3 月份仓储指数在上月的高位基础上继续小幅回升，涨幅连续四个月扩大，且已经连续十三个月保持在 50% 以上，新订单、业务量和业务活动预期等指数均超过 60%，表明随着生产建设旺季的到来，仓储需求稳步增长，行业保持良好运行态势。在需求释放加快的推动下，期末库存指数较上月有所回落，周转效率大幅回升。此外，业务利润指数继上月转降为升后，3 月份再次回升，表明企业经济效益继续好转。

业务量指数大幅回升。3 月份，业务量指数为 61.0%，较上月大幅回升 13.6 个百分点，反映出生产建设活动步入常季，仓储需求随之回升，仓储业务活动大增。分品种来看，钢材、化工、建材、机械设备等生产资料类商品及食品、日用品、家电、医药等生活资料类商品业务量指数回升幅度较大。

周转效率加快。3 月份，平均库存周转次数指数为 56.9%，较上月回升 8.9 个百分点重回荣枯线以上，反映出仓储行业货物运转加速，进出库活动效率提升。

期末库存指数高位回落。3 月份，期末库存指数为 53.2%，较上月回落 4.7 个百分点，仍位于扩张区间，反映出企业备货积极，采购活动继续增加，库存总量继续走高。

收费价格指数略有回升。3 月份，收费价格指数为 48.7%，较上月回升 1.3 个百分点，但已连续三月位于收缩区间，反映出仓储行业收费价格仍在下行，但降幅有所收窄。

成本和利润继续双双走高。3 月份，主营业务成本指数为 55.3%，较上月回落 0.6 个百分点。业务利润指数为 55.3%，较上月回升 2.0 个百分点，反映出企业成本仍处在上升趋势，但业务利润转降为升已有俩月，表明仓储行业经济效益



继续回暖。

企业用工人数小幅下滑。3月份，企业员工指数为48.2%，较上月回落3.1个百分点，反映出仓储企业用工数量有所下降。

从后期走势来看，新订单指数为60.5%，较上月回升3.9个百分点，连续十三个月保持扩张走势，业务预期活动指数为63.6%，较上月回升5.0个百分点，反映出企业对未来市场信心饱满，后期仓储行业将继续向好发展，经济运行将继续稳中有进。

## 二、物流及仓储行业运行动态分析

### （一）重庆南彭公路保税物流中心（B型）封关运行

4月26日，随着重庆南彭公路保税物流中心(B型)正式封关运行，重庆的商品出口到东南亚，或者东南亚的商品运往重庆，将不再需要到其他地方报关报税，通过B保，两地间货物可实现海关监管下的“直达”，更加的方便快捷。

重庆南彭公路保税物流中心(B型)项目位于中新经济走廊和重庆——东盟国际大通道起点范围重庆公路物流基地内，通过绕城高速、内环快速路和城市快速干道，与重庆寸滩港、空港、果园港快速联系，水陆联运条件优越，交通区位优势明显。

2015年11月25日获国家批复后，经过一年多的建设，于2017年3月10日获得海关总署等四部委的正式验收批复。作为重庆市唯一的公路保税物流中心，B保占地面积达205亩，规划建筑面积约10.5万平方米，总投资约4亿元，包括保税仓库约9万平方米，以及海关查验场、海关监管仓库、综合服务楼、大型停车场等生产服务设施。B保封关运行，标志着重庆继空港保税区、铁路保税区、寸滩保税区后，又一服务开放型经济发展重要平台搭建完毕，今后公铁、公水等联运，对促进重庆全域开放，加快融入国家“一带一路”和长江经济带发展战略，有力提升重庆的对外开放水平。同时，B保的投用，以及今后渝桂合作和通关一体化的推进，将有力推动重庆——东盟国际贸易通道的常态化运行和无缝连接，助推中新(重庆)战略性互联互通示范项目建设，奠定巴南在重庆向南开放中的战略支撑地位。

B保投用后，企业在进出口通关上，将享受两大便利：一是降低进口企业资金成本，企业从境外进口的货物可根据实际需要存放在保税物流中心内，暂不缴纳进口关税和进口环节增值税、消费税等，待完成报关后再缴纳相应税款；二是



加快出口企业资金周转，保税物流中心适用“入仓即退税”政策，出口货物入中心即可申请退税，以此加快企业资金流转。

此外，与其他保税物流中心不同，作为重庆市唯一的公路保税物流中心，B保还拥有自己独特的优势，即在直径2000公里范围内，公路物流具有便捷灵活的特点，更加适合小批量货物的快捷运输和送达，同时，由于不需要再次转运，可实现企业“门对门”的运输，减少时间消耗和货物转运损耗。

以前，惠科所进口的料件主要在寸滩报关，料件从寸滩运往企业还有一段较长距离，而B保投用后，离企业只有10公里距离，通过公路可实现直接通关运输，更加方便快捷。

B保的投用，不仅让企业降本增效，还对巴南加快国际贸易产业集群发展具有重要作用。”由于B保不需直接完税，企业可发展转口贸易；出口企业可直接在B保退税，减少资金的占用，这会加快出口企业的聚集和发展。

因此，今后B保业务将涉及保税仓储、国际物流配送、简单加工、进出口贸易、转口贸易、出口退税、商品展示、跨境电子商务等众多领域，使巴南的国际贸易产业集群全面提速。

目前，B保所具有的复合型优势，受到了众多企业的追捧。京东全球购等项目已签约入驻南彭B保，租仓及办公楼面积共计1.36万平方米。意向入驻企业6个，拟租用面积约1.5万平方米，预计2017年可引进10家以上企业入驻，确保南彭B保正常营运。

B保封关运行后，将加快服务，同时，通过出台相关补贴等政策措施，加快相关产业的聚集，为巴南国际贸易产业集群的发展，和重庆对外开放水平的提升奠定基础。

## （二）济矿铁水联运物流中心启用

4月26日，在位于梁山县刚刚投入使用的济矿京杭铁水联运物流中心内，随着一期铁路专用线工程和煤流系统工程的全部建设完成，4月13日，第一列煤炭列车进入园区翻车卸煤，标志着该物流项目已正式启用。

项目现已建成一台折返式翻车机，同时预留一台折返式C60-C96车型双翻车机，该翻车机是全国最先进的双翻翻车机，能容纳长C60、C70#、C80、C80E、C96型号车皮使用，全天接卸能力在5万吨左右，万吨列车卸车速度快至2.5小时，配有每小时2500-3000吨的堆取料机。下一步，该项目二期将进行码头的建



设，从而实现铁路运输与运河航运的接轨，预计明年 10 月份竣工使用。届时，每年 2 亿吨煤从这里顺运河南下，每吨运费能省二三十元。

济矿集团把煤炭物流项目作为避免单一发展方式、探索多元化经营的重点项目。项目建成后，可通过开展多层次、现代化的煤炭物流服务，实现由单一煤炭购销向流通增值服务转变，提高企业第三产业占比，向资金密集和技术密集型产业发展，加快济矿集团转型升级发展步伐，进一步延伸煤炭产业链条，提高企业综合竞争力，并可实现年营业收入 100 亿元，利润 6 亿元，税收 2 亿元，成为济矿集团新的利润增长点。

### （三）沙县崛起闽中最大的快递物流集散中心

4 月 24 日，位于沙县金沙园的申通、中通快递沙县分拨中心，仅这两个分拨中心，日均分拨快递达 12 万件，辐射三明、南平、龙岩地区。

沙县是全国 100 个、福建省 4 个交通枢纽之一。近年来，随着高速、动车、机场等基础设施的发展，沙县已基本形成铁路、公路、航空、航运“四位一体”立体交通体系。日益突显的交通优势吸引了众多物流运输公司入驻沙县，全县快递物流业迎来了前所未有的发展机遇。

为加速寄递物流企业集中集聚发展，沙县积极推进物流产业园区建设，进一步吸引商贸、货运、仓储等物流企业入驻，打造一批集市场信息、仓储、配送及展示、交易等功能于一体的现代物流基地。同时，以入选电商百佳县、国家电子商务进农村综合示范县为契机，促进快递、电商协同发展，鼓励各品牌快递企业入驻物流产业园区，推动快递企业拓展仓储物流业务，为电商企业提供商品存储、打单、包装、发货及配送一体化服务。

随着快递物流产业蓬勃发展，为了加强监管和服务能力，2017 年，沙县邮政管理局揭牌成立，这也是全市首个、全省第四个县级邮政管理机构，主要负责监管沙县地区邮政与快递企业，寄递行业的服务与安全生产，保障邮政通信与信息安全。

得天独厚的交通优势、物流与电商环境，使沙县寄递行业经营规模日益壮大，如今，闽中最大的快递物流集散中心正在沙县迅速崛起。

目前，沙县已有货运物流企业 44 家，邮政快递企业 43 家，寄递普遍服务网络已全覆盖沙县各街道、乡、镇及行政村。现有各类物流专业园区 9 个，其中闽中快递物流园为全省首个快递专业类物流园区。全县已有中通、天天、韵达等独



立快件分拨中心 8 家，占三明市独立快件分拨中心的 88.9%。全县快递企业日均分拨快递近 30 万件，占三明市日均分拨量 90%以上。

#### （四）深国际智慧综合物流港落户义乌

4 月 20 日，深国际义乌智慧综合物流港项目签约仪式在幸福湖国际会议中心举行，标志着深国际义乌智慧综合物流港项目正式落户义乌市陆港新区。

双方此次合作，既是深国际大力拓展“城市综合物流港”的全国网络化布局的重要战略部署，也是义乌市推动物流发展、提升城市能级的重大举措，是双方共谋发展、实现共赢的一次重要合作。

2017 年以来，义乌市场各项经济指标势头良好，其中跨境电商零售额全国领先。同时，义乌正积极参与“一带一路”陆上丝绸之路、“义甬舟”开放大通道的建设，谋划航空口岸的提格升档。这正是深国际物流与义乌携手发展的机遇，希望双方排出时间表，加快对接，确保项目尽快开工建设。相关部门要牢固树立“最多跑一次”的服务理念，做好保障工作。

此次签约代表了一个起点，深国际将与义乌一起打造一个领先国内并满足市场高速发展与创新需求的综合服务平台，为义乌小商品的集散提供现代仓储(电商云仓)、集运分拨、共同配送等服务。

深国际集团是香港联交所上市的国有红筹公司，由深圳市国资委控股，是深圳市政府物流与收费公路板块的旗舰公司。业务涵盖现代物流、收费公路、产业投资 3 大板块，涉及现代物流基础设施投资、物流服务、港口、高速公路、航空运输等市场领域。深国际义乌智慧综合物流港项目作为首期项目，规划占地 660 亩，计划总投资 20 亿元。

#### （五）山东重工携手普洛斯打造全球新物流园生态系统

2017 年 4 月 20 日，山东重工集团有限公司与普洛斯投资(上海)有限公司签署战略合作协议。围绕现代化物流产业机遇，山东重工与普洛斯拟进行全面战略合作，共同打造新的物流园生态系统商业模式，建设全球范围内最高效的物流园生态圈。

山东重工作为中国综合实力最强的装备制造集团之一，致力于为客户提供装备制造(整车、整机、游艇、动力总成)和智能物流仓储的整体解决方案。其中，凯傲集团作为全球物料搬运系统解决方案的卓越领导者，通过旗下的林德叉车、德马泰克等多个世界知名品牌的产品和服务为客户提供灵活、一站式的存储、充电、搬运、信息系统、自动化及系统集成等整体化物流解决方案；陕西重汽作为



中国领先的重卡企业，为客户提供全方位的物流运输解决方案；旗下金融平台涵盖财务公司、融资租赁公司和产业基金公司等，为客户提供专业高效的金融服务解决方案。

普洛斯是全球领先的现代化物流设施提供商，拥有并管理约 5400 万平方米的物流基础设施，业务遍及中国、日本、美国和巴西的 117 个主要城市，已形成服务于 4000 余家客户的高效物流网络。通过标准设施开发、定制开发、收购与回租等灵活的解决方案，普洛斯致力于为全球最具活力的制造商、零售商和第三方物流公司提供供应链效率提高方案以达成其战略拓展目标，并围绕金融服务与互联网技术应用，打造针对物流企业的服务生态圈。

近年来，伴随全球经济一体化和信息技术的不断发展，现代物流迎来快速发展，目前已成为在全球具有巨大潜力和发展空间的新兴服务产业。未来 20 年，在经济增长和结构升级、城镇化和区域增长新格局、智能制造和电商快递高速发展等因素联合驱动下，中国将成为世界上物流需求增量和物流市场规模最大的国家。

作为全球范围内现代化物流行业的先行者，山东重工和普洛斯在产业资源上均具有较大优势，双方存在广阔的协同空间。通过本次强强联手，双方将集中优势资源，在仓储物流的咨询规划建设及系统集成实施，物流相关装备的供应、租赁和售后服务，土地资源开发，金融服务以及物流产业链公司投资等各个方面开展全面深入的战略合作，共同推动物流园区基础设施建设，建立物流生态系统合作新商业模式，打造全球领先的高效平台型物流生态圈。

### 三、物流及仓储企业运行动态分析

#### （一）海航物流千亿级现代物流中心落户西安

4 月末，海航现代物流正式落户西安西咸新区空港新城。这是陕西招商引资的重要成果，也是海航集团看重西安在“一带一路”建设，特别是中国（陕西）自贸区建设中的发展机遇。根据《陕西物流业发展中长期规划（2015-2020）》，陕西将加快培育壮大物流企业，支持有条件的企业全球布局物流产业链。同时以西咸新区空港新城为依托，打造“中国孟菲斯”，建设面积达 144.18 平方公里的我国唯一的临空经济区。

双方已签署战略合作协议，围绕航空、旅游、物流、实业和金融等领域开展全方位多层次合作。为此，海航在陕成立海航物流集团，首批划转 36 家公司，



2016 年总收入 626 亿元。该集团定位为全球现代物流产业控股集团，围绕航空货运、机场、物流仓储、物流金服、电子商务五大核心业态，发力打造年收入千亿级的世界级现代物流产业集团。目前，公司已推出了上海浦东—西安—阿姆斯特丹—西安货运航线，西安—上海浦东—安克雷奇—芝加哥货运航线正在试运行，成为西安连接欧美的重要货运通道。海航现代物流将继续整合临空产业及仓储资源，以现代仓储为核心构建全球航空货运网络的地面支点，打造面向全球、贯穿物流全程的现代物流 4.0 生态体系，构建集银行、保险、基金等于一体的供应链金融产品及商业模式，为客户提供全方位、一体化的物流管理和服务。

## （二）顺丰控股一季报收 154 亿元

4 月 26 日，顺丰控股公布了 2017 年一季报，这是顺丰控股登陆 A 股以来披露的第二份财报。一个月前，顺丰控股刚刚披露了其重组上市后的首份年报。

据一季报披露，顺丰控股 2017 年一季度实现营业收入 154.71 亿元，同比增长 25.55%；归属于上市公司股东的净利润 7.74 亿元，同比增长 13.76%；扣非后归属于上市公司股东净利润为 7.48 亿元，同比增长 5.79%。

公司正聚焦于长远战略布局和运营质量的优化，虽然近期资源的投放对于一季度的净利润增幅造成了影响，也可能造成短期毛利率的波动，但是这是为了谋求公司的长远利益。与此同时，参股公司顺丰彩(深圳)科技发展有限公司(下称顺丰彩)将于国家体育总局体育彩票中心在即开型彩票代销、系统对接、主题票制定和仓储配送等多个领域开展全方位合作。

顺丰控股此前 2016 年年报显示，公司 2016 年四个季度营业收入分别为 123.22 亿元、137.65 亿元、143.62 亿元和 170.33 亿元。这也反映出了快递行业一、四季度的差异。虽然一季度营收增速较 2016 年四季度有所下滑，但相较于 2016 年 19.5%的营收同比增速，仍有近 6%的增长。

顺丰控股 2017 年一季度毛利率为 20.1%，同 2016 年毛利率 19.7%相比略微上升，但同 2016 年一季度 22.3%的毛利率相比有所下滑。此外，2016 年度顺丰控股归属于上市公司净利润为 41.80 亿元，同比增幅为 279.55%，而 2017 年一季度归属于上市公司股东净利润为 7.74 亿元，同比增幅仅为 13.76%。

对于净利润增幅的巨大差异，279%的增长率是基于 2016 年末剥离一些业务前的净利润计算而来，统计口径并不相同。同比口径下，顺丰 2016 年净利润增长率其实为 112.51%，扣非后净利润增长率为 62.85%。应公司发展策略，在保持公司业务增长的情况下，增大了营运资源的投放以及科技研发的投入，虽然影响了一季度净利润的增幅，单对于公司的未来价值会产生更大贡献。



同时，顺丰控股在一季报中称，预计 2017 年上半年归属于上市公司股东的净利润同比增幅在-7.%到 4.41%之间。

目前顺丰控股正在贯彻快递下乡战略，加强西部和乡村地区的网络覆盖，扩张空运和陆运网络；同时正在加大优化运输网络方面的投入，提升一体化综合物流服务能力；加强科研投入。

### （三）中通电商物流园落户湘江新区

4 月 27 日，湖南湘江新区核心区岳麓科技产业园发布消息，正在举行的“港洽周”上，岳麓科技产业园与中通快递股份有限公司在 2017 年长沙市“一区一廊”暨楼宇招商推介会上签约，中通华中区域总部落户湘江新区，总投资 10 亿元，打造全球顶尖的最新物流配送传递系统。

中通华中区域总部项目名称为中通智慧电商物流园项目，地址位于长潭西高速、学士路、玉莲路、玉荷路四至范围内，总用地面积约 220 亩，将建设电商孵化中心、结算中心、仓储配送中心、智能化分拨中心、综合办公楼等功能区，该项目定位为中通智慧电商华中区域服务中心，规划打造区域物流配送中心、物流大数据中心、金融结算中心。建成后将辐射湖北、江西、贵州、广西等周边 7 个省份，按照游览型的标准打造标杆示范园。项目建设周期为 2 年，预计达产后年收入可达 16.8 亿元。

中通华中区域总部的落户将有利于降低区域物流成本，开发湖南省周边 7 个省份的物流数据，以提升区域商业生态活力，同时，也将为创业者提供低成本的市场开阔渠道以及精准客户需求定位，搭建中通众创发展平台，项目运用先进的物联网管理系统、大数据分析系统、智能化分拣设备，将使本项目成为园区工业旅游定点示范单位，打造物流产业的靓丽名片。

### （四）金华速递物流多点布局电商云仓

截至 4 月中旬，浙江省金华市邮政速递物流分公司康恩贝电商云仓项目日均发货 4000 多件。

3 月 22 日，随着南宁分仓的成功上线运作，金华市分公司以兰溪为源头总仓，以廊坊、西安、沈阳、成都、武汉、南宁为六大枢纽分仓的康恩贝电商云仓项目完成全面布局，实现了邮件运行时效、客户用邮体验、服务品牌和竞争能力的多方面提升。

与金华市分公司合作的康恩贝集团医疗保健品有限公司是浙江康恩贝制药股份有限公司的下属公司。2016 年初，基于康恩贝公司业务规模的扩大，某电



商平台要求康恩贝公司入驻其电商仓储场地。金华市分公司立即将这一情况向浙江省邮政速递物流分公司进行了专题汇报，并结合康恩贝公司经营现状和发展前景，提出了建立电商云仓项目的构想。在浙江速递物流电商分公司和信息技术中心的协助下，2016年10月，以兰溪为源头总仓的康恩贝云仓项目启动。

在项目推进过程中，金华市分公司通过“三步走”，实现双方作业的无缝衔接，切实发挥云仓项目最大效能。第一步，规范仓储运营管理。他们成立各分仓专项运营团队，制定仓储作业流程、工作标准、服务要求、薪酬结算体系等，确定入库管理、库存管理、订单管理、售后管理四项KPI考核指标，由源头总仓负责运营监督。第二步，操作系统有效对接。他们采用省分公司信息中心自主研发的POST-WMS系统，实现与客户E店宝系统的整体对接，以信息技术的支撑更好地指导仓储运营管理。第三步，主动客服，全程跟踪。客服运营团队每日对邮件运营质量进行跟踪，及时处理异常邮件，定期向客户提供运营报表。同时，对于投递前、妥投后以及他人代收的邮件均实行短信通知的方式，及时告知收件人，实现邮件信息的实时跟踪和及时反馈。

下一阶段，金华市分公司将利用微信平台帮助康恩贝公司引流，并将其销售产品引入浙江速递物流旗下商城，以进一步拓宽宣传和销售渠道，深化双方合作。

#### （五）京东物流瞄准产业链互联网化

4月25日，京东集团宣布正式组建京东物流子集团，致力于成为中国商业最重要的基础设施之一。京东物流将致力于降低社会物流成本，提升供应链运营效率，瞄准未来产业链互联网化。在业内看来，现在的物流已经不是运营的范畴了，而是产业链互联网化，电子商务只是渠道互联网化，未来是产业链互联网化，京东将在多个领域做供应链的支撑。

长期以来，中国社会化物流成本居高不下。数据显示，中国社会化物流总费用在GDP中所占的比重为15%左右，几乎是欧美日本等发达国家的两倍。同时，随着零售行业线上线下融合、定制化和精准供给等趋势的日益明显，目前中国的物流行业依然呈现出供应链成本居高不下、社会化物流不健全、旺季客户体验无法保证等新的行业痛点，大量商家在零售业向互联网+的转型中遭遇到供应链方面的巨大挑战。

经过10年布局和发展，京东物流通过自建及合作的方式打造了覆盖全国的涵盖中小件、大件、冷链、跨境、众包物流、城配的六张物流大网，同时，还在全国运营了256个大型仓库，拥有6906个配送站和自提点，自营配送覆盖全国98%的人口。



如今，京东物流基础设施遍布全国，大大降低了商品搬运次数，将中国社会物流成本降低 70%，社会化物流效率提高 2 倍以上。京东通过减少商品的搬运次数和提升库存周转率来降低社会物流成本，提升运营效率。按照传统的商贸流通的规律，中国商品的平均搬运次数为 7 次，而京东物流只需要搬运两次，就可以将商品送达消费者手中。另一方面，京东物流目前的库存周转天数为 32-38 天，而行业中的库存周转天数大概在 60-70 天，是京东的两倍。通过降低库存周转天数，京东物流能够更好的控制成本，提升商品流通的效率。

京东物流不是传统的物流企业和快递公司，而是一个开放的价值网络。通过输出物流云服务，协同快递、运输、仓储服务公司、硬件设备、软件服务公司、金融公司等，在这个价值网络中一同为商家提供仓、运、配、逆向等一体化的供应链服务以及供应链金融、保险和商家数据等服务，真正为商家创造价值。

在业内看来，京东物流是商流、物流一体化的企业，通过商流、物流、金融、保险的结合，真正帮助商家减少货物搬运次数，提升整体供应链的运营效率。京东物流拥有强大的物流云和物流技术，及数据积累和服务能力。京东物流云目前已经向行业伙伴开放服务，无人仓、无人车、无人机为代表的智能物流设备的研发和应用平台也同时能为整体行业服务，京东物流基于前台商流和物流服务本身积累的大量数据，能帮助商家进行更科学的库存部署、路由规划等，在提高消费者体验、提升运营效率的同时，真正实现物流拉动商流，交付带动交易。



## VII 物流及仓储行业机会风险分析

2017 年是实施“十三五”规划的重要一年，也是供给侧结构性改革的深化之年，更是《物流业发展中长期规划（2014-2020）》的承上启下之年。物流业作为支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，面临诸多发展机遇。该国经济运行中的突出矛盾和问题及世界经济的不确定因素，同样影响物流运行。综合各方面因素初步判断，该国物流业 2017 年仍将保持缓中趋稳、稳中向好的基本态势。预计全年全国社会物流总额增速在 6% 左右，社会物流总费用增速在 4% 左右，社会物流总费用与 GDP 的比率继续保持稳中有降态势。从物流需求、供给主体、基础设施、资源要素、发展方式、增长动力和政策环境几方面来看，都将发生深刻变化。

——从物流需求看，随着供给侧结构性改革深入推进，去产能、去库存力度不减，钢铁、煤炭、房地产、建筑业等占比较大大宗商品物流需求增长乏力，将直接影响行业发展基本面。随着消费对 GDP 的贡献占比增加，城镇化水平持续提升，电商、冷链、快递、配送等与消费相关的社会物流需求继续保持中高速增长。随着《中国制造 2025》进入实施阶段，智能制造、服务型制造要求物流业深度融入企业供应链，推动产业转型升级。受汇率调整影响，传统制造业出口竞争力逐步增强，进出口物流需求有望适度复苏，但也会受到国际贸易保护不确定性的制约。

——从供给主体看，随着新一轮治超后续工作和黄标车淘汰工作的推进，黄标车、套牌车、非标车辆加快退出市场，甩挂运输、模块化运输有望得到推广普及，公路货运价格逐步合理回归，市场治理将趋于规范，市场主体将趋于集中。铁路货运改革继续深化，公路运量加快向铁路转移，高铁快递有望走强，铁路货运将会出现结构性、阶段性运力短缺。国家大力推动多式联运，物流园区服务升级和组织联网提升集聚作用，为企业搭建物流枢纽，构建便捷高效的物流服务网络提供新的选择。共享经济模式、平台型企业将获得更多发展机会，物流集群将会加速发展，以物流服务为支撑的产业生态圈逐步形成，市场格局面临新的调整。



——从基础设施看，铁路物流基地加快建设，公路港逐步转型升级，交通物流综合枢纽有序布局，各种运输方式趋于衔接，为多式联运奠定重要基础，公铁联运、海铁联运占比将会增加。该国对外投资超过吸引外资，已成为世界上最大的对外投资国之一，为物流业“走出去”国际化发展创造了条件。中欧班列成为“一带一路”重要物流通道，海外物流市场投入加大，兼并重组战略性的港口、园区等物流资源，打造国际物流服务网络。京津冀交通一体化率先突破，长江经济带综合立体交通走廊建设稳步推进，为区域物流一体化发展提供重要机遇。脱贫攻坚、城乡一体化任务艰巨，为工业品“下行”，农产品“上行”服务的物流网络建设潜力巨大。

——从资源要素看，物流业进入高成本时代。全社会劳动年龄人口增速持续下降，人口数量红利消失，人工成本上升趋势明显，企业“用工荒”加剧，“以机器替代人工”将成为必然选择。物流机械化、自动化、智能化有望加快发展，这对物流从业人员的职业素质提出了更高要求。随着土地节约集约利用严格执行，物流用地指标获取难度增加。原有物流用地随着城市扩张加速缩减，存量物流用地资源紧缺。盘活存量土地资源，编织多层次的节点网络，提升周转效率和集聚效应成为趋势。资本市场依然较为紧张，企业上市难度依然较大，风险投资对于企业盈利要求持续增加。

——从发展方式看，随着原有市场增速放缓，兼并重组将迎来新一轮热潮，强化领先企业竞争优势，市场主体将趋向集中。轻资产的平台、联盟、加盟、合作等发展方式潜力较大，新理念、新模式、新业态不断涌现，也在一定程度上推动市场集约发展。随着需求升级、供给转型，产业融合、供应链整合渐成趋势。大型企业向供应链转型，产业链分工协作持续优化。环境治理压力加大，企业节能减排约束增加，倒逼绿色物流真正落地。

——从增长动力看，新一轮技术革命对行业影响巨大，“大众创业、万众创新”风起云涌，“互联网+”高效物流引导物流业与互联网深度融合，催生大量新的业态和模式。新兴的互联网平台企业将“虚实结合”，从线上深入线下。传统物流企业将加快拥抱互联网，实现业务在线化，加快产业互联网改造，提升发展内生动力。随着人工智能时代的临近，智能化硬件将迎来发展机遇期，物联网、云计算、大数据、区块链在物流领域的应用效果逐步显现，智能仓库、仓储机器人、无人驾驶、无人机配送进入实质性探索阶段。

——从政策环境看，《物流业发展中长期规划（2014—2020）》进入承上启下阶段，各部门进一步深化贯彻落实。无车承运人试点要求税收、保险制度跟进，车型标准化促进组织优化、技术改造和装备升级。行业标准化工作有序推进，物



流安全监管约束将进一步增强。互联网+政务有望得到推进，“放管服”改革将取得新进展。现代物流工作部际联席会议制度将发挥更大作用，物流业政策环境向着发展稳定、竞争有序、治理规范的方向持续改善。

2017 年中央经济工作会议把深入推进“三去一降一补”，作为继续深化供给侧结构性改革的首要任务。指出：“降成本方面，要在减税、降费、降低要素成本上加大工作力度。要降低各类交易成本特别是制度性交易成本，减少审批环节，降低各类中介评估费用，降低企业用能成本，降低物流成本，提高劳动力市场灵活性，推动企业眼睛向内降本增效。”由此可见，降低物流成本仍然是新一年经济工作的重点，更是物流行业企业的责任。同样离不开创新行业管理体制和管理方式，提高政府治理能力和政策实施效力。业内企业迫切要求进一步放松行业管制和政策约束，优化提升服务，切实推动已有各项政策真正落地。重点解决税费、通行、土地、审批等长期制约行业发展的突出问题，并支持新动能、新业态、新模式创新发展。

这些趋势表明，该国物流业仍然处于可以大有作为的战略机遇期。它们要全面贯彻党中央、国务院决策部署，坚持“创新、协调、绿色、开放、共享”的新发展理念，深化供给侧结构性改革，推动物流业向更高水平迈进。

——创新发展。要把创新作为发展第一动力，深入开展理念创新、模式创新、技术创新、业态创新。要把握新一轮科技革命的机遇，落实国家“互联网+”战略部署，推进互联网与物流产业深度融合，引导传统企业加快拥抱互联网，实现线上线下协同发展。要加大技术改造和装备升级投入力度，促进物流机械化、自动化、智能化发展，提升物流生产效率。要逐步向产业链高增长领域和高价值领域延伸，重塑企业竞争优势，为产业转型升级开辟新道路。

——协调发展。要协调稳定与发展、创新与变革的关系，在新的高度上建立新平衡。要促进城乡之间、区域之间、产业链环节之间均衡发展，打破各种运输方式之间、线路与节点之间的衔接障碍，编织全方位、多层次、高效率的物流服务网络。要通过兼并重组等多种方式，加快产业结构调整，优化配置市场资源。要顺应智能制造、服务制造新要求，主动培育“制造强国”所需要的供应链服务。顺应消费个性化、品牌化新要求，提升物流时效体验和智能水平。顺应全面脱贫攻坚、农业现代化要求，建立和完善农村物流服务体系。

——绿色发展。要顺应生态文明建设的新要求，主动推进绿色、低碳和可持续物流发展。要总结推广使用清洁能源，推行绿色运输、绿色仓储、绿色包装和绿色配送，做好资源循环利用，努力减轻物流运作的资源和环境负担。要制定与



绿色物流相关的标准规范，发挥对国际环境治理的影响力。要以节能环保为切入点，促进技术装备升级，提高排放标准，降低能耗水平，以绿色发展引导效率提升，为推进美丽中国建设做出应有贡献。

——开放发展。要配合“一带一路”战略要求，加强沿线国家物流资源布局，发挥物流先导作用。要跟随国内企业“走出去”发展，建设与国际贸易需求相配套的国际物流服务网络，提升国际物流话语权。逐步加强对全球物流、商流、信息流资源的整合，加大全球供应链掌控能力，提升对国际市场的影响力和控制力，做好我国对外开放的物流支撑。

——共享发展。要按照“共享”发展理念，探索“共享经济”新模式，整合供应链、延伸产业链、提升价值链，与上下游企业和客户分享业务模式创新带来的社会经济效益。要加强物流业文化建设，引导企业全面履行社会责任，使全体从业人员能够共享物流业发展的新成果。要关爱卡车司机、仓管人员、收派件员工等一线操作人员，营造平等、和谐、包容的工作环境。要强化技术性人才、职业技能人才的培养，提升从业人员的职业素质，形成人口质量红利，使物流业从业人员在为全社会做出巨大贡献的同时，自身生活水平和社会地位也能够得到相应提高。



## 免责声明

本报告采用公开、合法的信息，由北京银联信科技股份有限公司（简称银联信）的研究人员运用相应的研究方法，对所研究的对象做出相应的评判，代表银联信观点，仅供用户参考，并不构成任何投资建议。投资者须根据情况自行判断，银联信对投资者的投资行为不负任何责任。

银联信力求信息的完整和准确，但是并不保证信息的完整性和准确性；报告中提供的包括但不限于数据、观点、文字等信息不构成任何法律证据。如果报告中的研究对象发生变化，我们将不另行通知。

未获得银联信的书面授权，任何人不得对本报告进行任何形式的发布、复制。如引用、刊发，需注明出处为“北京银联信科技股份有限公司”，且不得对本报告进行有悖原意的删节和修改。