

2016年第11期

中国物流行业研究月报

2016年11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	4
一、物流行业国际影响因素	4
(一) 美国经济情况	4
(二) 日本经济情况	4
(三) 欧盟经济情况	5
二、物流行业国内影响因素	5
(一) 中国制造业经理采购指数	5
(二) 工业生产者价格变动情况	8
(三) 居民消费价格变动情况	10
(四) 进出口情况分析	11
三、本月物流及仓储行业重点关注	13
(一) 我国今年快递业业务收入将达到 4000 亿元	13
(二) 中国国际物流发展大会签约近 400 亿 西部地区成投资热土	13
(三) 上海自贸区平行进口汽车产业链打通：保税仓储政策“落地”	14
II 公路投资及运输情况分析	15
一、道路基建投资情况	15
二、公路运输数据分析	15
三、公路行业运行动态	15
(一) 《宁波市公路超限运输管理办法》正式颁布实施	15
(二) 云南 4 条高速公路将于近期开建	15
(三) 发改委批复四川与陕西两公路建设需求 项目投资合计 525 亿	16
III 铁路投资及运输情况分析	17
一、铁路运输数据分析	17
二、铁路行业运行动态	17
(一) 2020 年甘肃省 14 市州全部通铁路	17
(二) 中国交建签下马来西亚东部铁路超 700 亿大单	18
(三) 中国铁路总公司前三季度净亏 56 亿 总负债超 4 万亿	18



IV 航空运输情况分析	20
一、航空行业运行数据分析	20
二、航空行业运行动态	20
(一) 郑州机场提前 2 月超去年总量	20
(二) 南京空港枢纽经济区将打造省级示范物流园区	21
(三) 中国东方航空公司将开辟利马到上海的货运直航	21
V 水路运输情况分析	22
一、水路基建投资情况	22
二、水路行业运行数据分析	22
三、水运行业运行动态分析	22
(一) 温州市水运工程建设固定资产投资将突破 9 亿	22
(二) 浙江省交通集团处置三家水运“僵尸”企业取得重要进展	23
(三) 十堰打造水运“升级版” 助推库区绿色经济蓬勃发展	23
VI 物流及仓储行业总体情况分析	24
一、物流及仓储行业运行数据分析	24
(一) 2016 年 8 月物流行业	24
(二) 2016 年 9 月仓储行业	24
二、物流及仓储行业运行动态分析	26
(一) 潍坊：诸城新添一大型物流仓储配送中心	26
(二) 吴中综保区建成国际物流仓储中心	26
(三) 前 3 季度社会物流总额逾 160 万亿元	27
三、物流及仓储企业运行动态分析	27
(一) 苏宁智慧物流基地正式亮相 日处理包裹可达 181 万件	27
(二) 快递公司抢滩资本市场 未来或形成三巨头	28
(三) 中储粮日照港仓储物流项目一期完工预计 11 月启用	29
VII 物流及仓储行业机会风险分析	30



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 10 月制造业采购经理人指数 (PMI) 初值高于预估和上月终值, 为 2015 年 10 月以来最高。

美国 10 月制造业采购经理人指数 (PMI) 初值为 53.2, 为 2015 年 10 月以来最高, 预估为 51.5, 8 月终值为 51.5。

制造业采购经理人指数反映了美国制造业的综合发展状况。因制造业在美国的 GDP 中占有较大比重, 所以制造业采购经理人指数也是评估美国商业环境和整体经济状况的重要指标。50 是标志该行业萎缩或增长的分水岭。

美国 10 月 MARKIT 制造业产出分项指数初值为 52.3, 8 月终值为 53.8。

美国 10 月 MARKIT 制造业新订单分项指数初值为 54.7, 为 2015 年 10 月以来最高, 9 月终值为 51.1。

美国制造业表现摆脱今年早些时候不佳状态的迹象, 美国制造业第四季度开局表现稳健, 产出和新订单增速均为一年来最快。出口增速因美元上涨而走弱, 制造业对内需的依赖性增加。美国 10 月 Markit 制造业 PMI 初值创 2015 年 10 月以来最高。

(二) 日本经济情况

日本近期经济走势基本平稳并有温和回升, 但消费需求持续疲弱, 实现通胀目标压力仍大。

日本经济内部的消费端需求仍然疲弱, 日本 9 月居民消费价格指数 (CPI) 同比下滑 0.5%, 为连续 7 个月下滑。日本 9 月零售销售同比为下降 1.9%, 低于预期的下降 1.8%。此外, 9 月家庭支出同比下降 2.1%, 但降幅小于预估。

10 月份日本制造业 PMI 数据较为乐观。10 月份日本制造业采购经理人指数 (PMI) 由上月的 50.4 跃升至 51.7, 创今年 1 月以来新高, 并连续第二个月高于 50 的荣枯线。日本 9 月新房开工同比增长 10%, 远高于 5.2% 的预期。显示出日本内需停滞期正在结束、海外需求有所回升的乐观态势。



日本9月份出口额跌幅在缩小，9月份出口额同比下滑6.9%，是今年3月以来最小降幅，远优于上月的9.6%的萎缩幅度以及分析师预估的10.8%的跌幅。日本也由8月份的贸易逆差187亿日元转为9月份的贸易顺差4983亿日元。与此同时，日本9月失业率降至3.0%，就业市场整体有所改善。

此前，9月份的日本央行会议没有继续降息，但推出了新型量化质化宽松（QQE）政策，并引入收益率曲线控制，承诺扩大基础货币水平直至CPI通胀超越2%且稳定在2%上方的目标。日本近期CPI仍为负增长，或会给日本央行货币政策决议增添新压力。

（三）欧盟经济情况

欧元区10月份制造业PMI初值为53.3，环比增长0.7个点，为30个月以来最高；制造业产出指数为54.4，环比增长0.6个点，为10个月以来最高；服务业PMI初值为53.5，环比增长1.3个点，为9个月以来最高；综合PMI初值为53.7，环比增长1.1个点，为10个月以来最高。

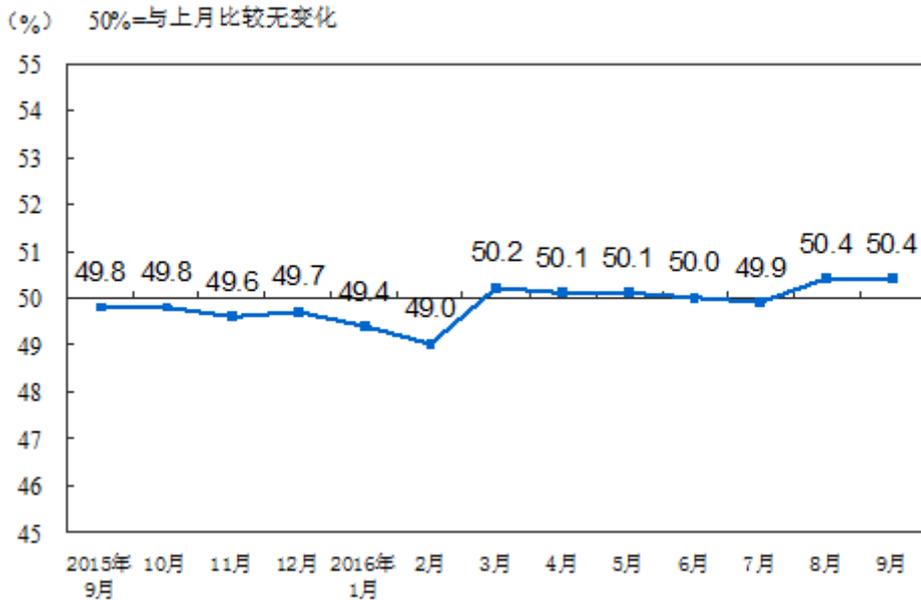
二、物流行业国内影响因素

（一）中国制造业经理采购指数

1、中国制造业采购经理指数与上月持平

2016年9月份，中国制造业采购经理指数（PMI）为50.4%，与上月持平，继续高于临界点。

图表1：中国制造业采购经理指数（PMI）经季节调整



数据来源：中国政府网 银联信

分企业规模看，大型企业 PMI 为 52.6%，比上月上升 0.8 个百分点，持续高于临界点；中型企业 PMI 为 48.2%，低于上月 0.7 个百分点，仍位于临界点以下；小型企业 PMI 为 46.1%，比上月下降 1.3 个百分点，继续位于收缩区间。

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、新订单指数高于临界点，从业人员指数、原材料库存指数、供应商配送时间指数低于临界点。

生产指数为 52.8%，比上月上升 0.2 个百分点，继续高于临界点，表明制造业生产保持平稳增长，增速有所加快。

新订单指数为 50.9%，虽比上月回落 0.4 个百分点，但仍高于临界点，表明制造业市场需求延续扩张态势，增速小幅放缓。

从业人员指数为 48.6%，比上月回升 0.2 个百分点，仍低于临界点，表明制造业企业用工量降幅有所收窄。

原材料库存指数为 47.4%，比上月下降 0.2 个百分点，位于临界点以下，表明制造业主要原材料库存量持续减少。

供应商配送时间指数为 49.9%，比上月下降 0.7 个百分点，微低于临界点，表明制造业原材料供应商交货时间略有放缓。

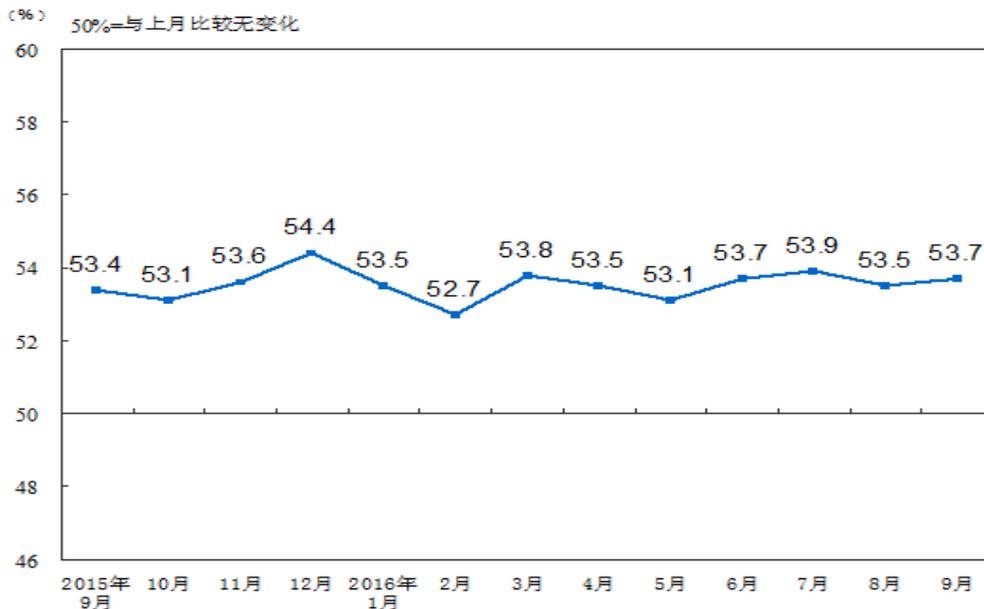
2、非制造业商务活动指数小幅上升

2016 年 9 月份，中国非制造业商务活动指数为 53.7%，比上月小幅上升 0.2



个百分点，连续7个月在53.0%以上景气区间平稳运行，表明非制造业继续保持稳中有升的发展态势。

图表2：中国非制造业商务活动指数（经季节调整）



数据来源：中国政府网 银联信

分行业看，服务业商务活动指数为52.3%，比上月回落0.4个百分点，继续位于临界点之上，服务业延续平稳增长势头，增速小幅回落。其中，零售业、邮政业、住宿业、电信广播电视和卫星传输服务业、互联网及软件信息技术服务业、货币金融服务业商务活动指数处于55.0%以上的较高景气区间，业务总量较快增长。交通运输业、餐饮业、资本市场服务业、社会服务业等行业商务活动指数位于临界点以下，业务总量有所减少。建筑业商务活动指数为61.9%，比上月大幅上升3.7个百分点，建筑业生产经营活动明显加快。

新订单指数为51.4%，比上月上升1.6个百分点，重回扩张区间，为年内高点，表明非制造业市场需求有所回暖。分行业看，服务业新订单指数为50.6%，比上月上升1.0个百分点，结束了连续5个月处于收缩区间的走势，本月升至临界点之上。建筑业新订单指数为55.9%，比上月上升5.1个百分点，持续位于扩张区间。

投入品价格指数为51.7%，比上月回落0.9个百分点，仍高于临界点，表明非制造业企业用于生产运营的投入品价格总体水平继续上涨，但涨幅有所收窄。分行业看，服务业投入品价格指数为51.2%，比上月回落1.1个百分点。建筑业投入品价格指数为54.5%，高于上月0.5个百分点，连续三个月呈现上升走势。



销售价格指数为 50.1%，比上月回落 0.3 个百分点，微高于临界点，表明非制造业销售价格总体水平环比略有上升。分行业看，服务业销售价格指数为 50.0%，比上月回落 0.5 个百分点。建筑业销售价格指数为 51.0%，比上月上升 0.9 个百分点。

从业人员指数为 49.7%，比上月回升 0.6 个百分点，继续位于临界点之下，表明非制造业企业用工量虽有减少，但降幅继续收窄。分行业看，服务业从业人员指数为 49.3%，比上月回升 0.4 个百分点。建筑业从业人员指数为 52.2%，比上月上升 1.6 个百分点。

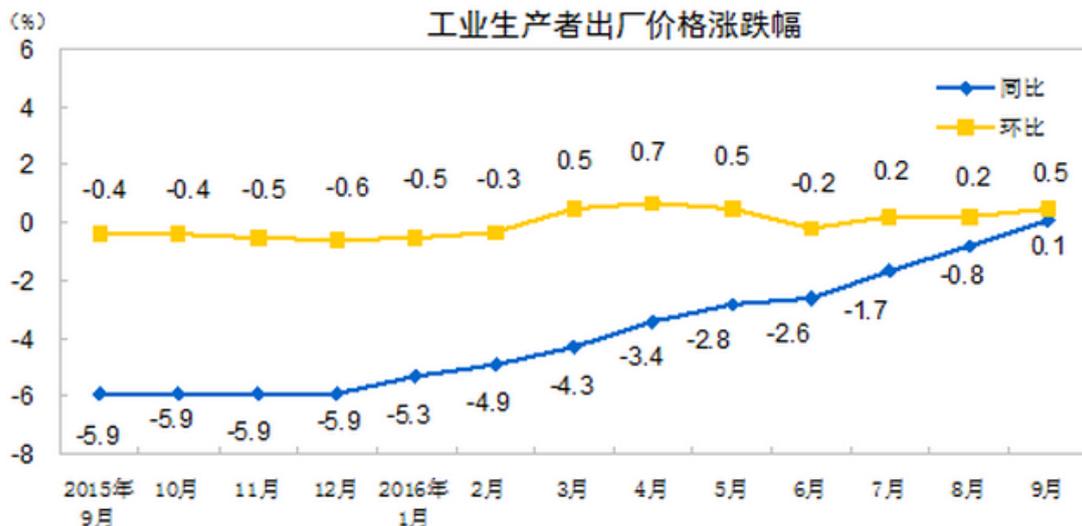
业务活动预期指数为 61.1%，高于上月 1.7 个百分点，创年内新高，持续位于较高景气区间，表明企业对近期市场发展继续保持乐观态度。

(二) 工业生产者价格变动情况

2016 年 9 月份，全国工业生产者出厂价格环比上涨 0.5%，同比上涨 0.1%，同比是自 2012 年 3 月份以来首次由负转正。工业生产者购进价格环比上涨 0.4%，同比下降 0.6%。1-9 月平均，工业生产者出厂价格同比下降 2.9%，工业生产者购进价格同比下降 3.8%。

图表 3：2016 年 9 月工业生产者出厂价格涨跌幅走势

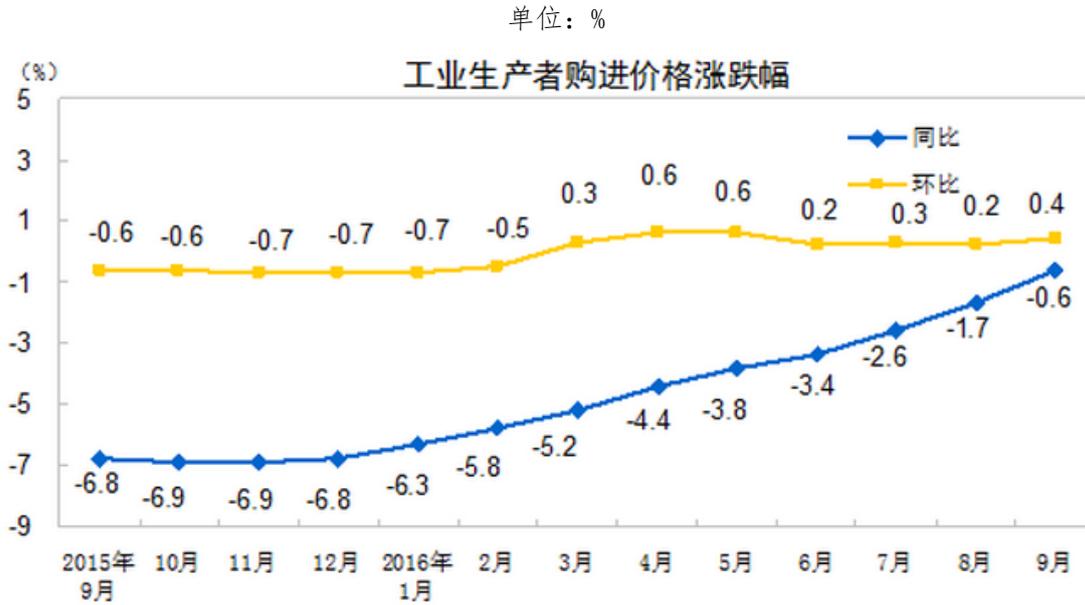
单位：%



数据来源：国家统计局 银联信



图表 4：2016 年 9 月工业生产者购进价格涨跌幅走势



数据来源：国家统计局 银联信

1、工业生产者价格同比变动情况

工业生产者出厂价格中，生产资料价格同比上涨 0.1%，影响全国工业生产者出厂价格总水平上涨约 0.1 个百分点。其中，采掘工业价格上涨 2.1%，原材料工业价格下降 0.2%，加工工业价格上涨 0.1%。生活资料价格同比持平（涨跌幅度为 0，下同）。其中，食品价格上涨 0.3%，衣着价格上涨 0.7%，一般日用品价格上涨 0.5%，耐用消费品价格下降 1.5%。

据测算，在 9 月份 0.1% 的全国工业生产者出厂价格总水平同比涨幅中，去年价格变动的翘尾因素约为 -1.5 个百分点，新涨价因素约为 1.6 个百分点。

工业生产者购进价格中，燃料动力类价格同比下降 1.9%，化工原料类价格下降 1.6%；黑色金属材料类价格上涨 1.8%，有色金属材料及电线类价格上涨 0.3%。

2、工业生产者价格环比变动情况

工业生产者出厂价格中，生产资料价格环比上涨 0.6%，影响全国工业生产者出厂价格总水平上涨约 0.5 个百分点。其中，采掘工业价格上涨 2.9%，原材料工业价格上涨 1.1%，加工工业价格上涨 0.2%。生活资料价格环比持平。其中，食品价格上涨 0.1%，衣着价格上涨 0.2%，一般日用品价格下降 0.2%，耐用消费品价格下降 0.1%。

工业生产者购进价格中，燃料动力类价格环比上涨 1.3%，黑色金属材料类



价格上涨 0.9%，建筑材料及非金属类价格上涨 0.5%，有色金属材料及电线类价格上涨 0.2%。

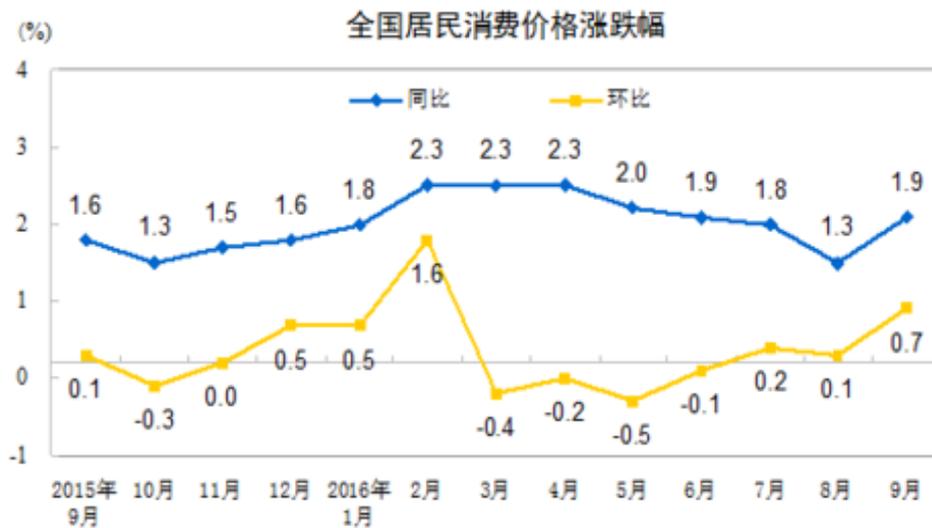
（三）居民消费价格变动情况

2016 年 9 月份，全国居民消费价格总水平同比上涨 1.9%。其中，城市上涨 2.0%，农村上涨 1.6%；食品价格上涨 3.2%，非食品价格上涨 1.6%；消费品价格上涨 1.7%，服务价格上涨 2.4%。

9 月份，全国居民消费价格总水平环比上涨 0.7%。其中，城市上涨 0.7%，农村上涨 0.7%；食品价格上涨 1.7%，非食品价格上涨 0.4%；消费品价格上涨 0.8%，服务价格上涨 0.5%。

图表 5：2016 年 9 月全国居民消费价格涨跌幅

单位：%



数据来源：国家统计局 银联信

1、各类商品及服务价格同比变动情况

9 月份，食品烟酒价格同比上涨 2.7%，影响 CPI 同比上涨约 0.81 个百分点。其中，鲜菜价格上涨 7.5%，影响 CPI 上涨约 0.18 个百分点；鲜果价格上涨 6.7%，影响 CPI 上涨约 0.11 个百分点；水产品价格上涨 6.1%，影响 CPI 上涨约 0.11 个百分点；畜肉类价格上涨 4.4%，影响 CPI 上涨约 0.21 个百分点（猪肉价格上涨 5.8%，影响 CPI 上涨约 0.16 个百分点）；蛋价格下降 4.6%，影响 CPI 下降约 0.03 个百分点。9 月份，其他七大类价格同比六涨一降。其中，其他用品和服务、医疗保健、教育文化和娱乐、居住、衣着、生活用品及服务价格分别上涨 4.4%、



4.3%、2.0%、1.5%、1.2%、0.3%；交通和通信价格下降0.4%。

2、各类商品及服务价格环比变动情况

9月份，食品烟酒价格环比上涨1.2%，影响CPI环比上涨约0.35个百分点。其中，鲜菜价格上涨10.7%，影响CPI上涨约0.25个百分点；蛋价格上涨5.9%，影响CPI上涨约0.03个百分点；鲜果价格上涨5.2%，影响CPI上涨约0.08个百分点；水产品价格下降0.6%，影响CPI下降约0.01个百分点。9月份，其他七大类价格环比六涨一平。其中，教育文化和娱乐、衣着、居住、交通和通信、医疗保健、其他用品和服务价格分别上涨1.2%、0.8%、0.3%、0.3%、0.2%、0.2%；生活用品及服务价格持平。

（四）进出口情况分析

据海关统计，今年前三季度，我国货物贸易进出口总值17.53万亿元人民币，比去年同期（下同）下降1.9%。其中，出口10.06万亿元，下降1.6%；进口7.47万亿元，下降2.3%；贸易顺差2.59万亿元，扩大0.6%。

9月份当月，我国进出口总值2.17万亿元人民币，下降2.4%。其中，出口1.22万亿元，下降5.6%；进口9447.9亿元，增长2.2%；贸易顺差2783.5亿元，收窄25%。

今年前三季度，我国外贸进出口的主要特点：

一、进出口逐季回稳，第三季度进、出口实现同步正增长。前三季度，我国进出口、出口和进口值同比虽仍然下降，但从季度情况看，呈现逐季回稳向好态势。其中，第一季度，我国进出口、出口和进口值分别下降7.2%、6.3%和8.3%；第二季度，进出口、进口值分别下降0.2%和1.3%，出口值增长0.6%；第三季度，进出口、出口和进口值分别增长1.1%、0.4%和2.1%，底部企稳的迹象初步显现。

二、一般贸易进出口增长，比重提升。前三季度，我国一般贸易进出口9.82万亿元，增长0.1%，占同期我国进出口总值的56%，比去年同期提升1.1个百分点，贸易方式结构有所优化。

三、对部分一带一路沿线国家出口增长。前三季度，我国对巴基斯坦、俄罗斯、波兰、孟加拉国和印度等国出口分别增长14.9%、14%、11.7%、9.6%和7.8%。同期，我国对欧盟出口增长1.8%、对美国出口下降1.9%、对东盟出口下降1.9%，3者合计占同期我国出口总值的46.7%。

四、民营企业出口占比继续保持首位。前三季度，我国民营企业进出口6.76



万亿元，增长 4.1%，占我外贸总值的 38.6%。其中，出口 4.68 万亿元，增长 2.3%，占出口总值的 46.5%，超过外商投资企业和国有企业出口比重，继续保持出口份额居首的地位；进口增长 8.5%，延续增长态势。

五、机电产品、传统劳动密集型产品仍为出口主力。前三季度，我国机电产品出口 5.73 万亿元，下降 1.8%，占同期我国出口总值的 57%。其中，医疗仪器及器械出口增长 6.3%，蓄电池出口增长 5.2%，太阳能电池出口增长 2.7%。同期，传统劳动密集型产品合计出口 2.15 万亿元，下降 0.6%，占出口总值的 21.3%。其中，纺织品、玩具和塑料制品出口增长，部分传统产品依然保持良好的竞争优势。

六、铁矿石、原油、铜等大宗商品进口量保持增长，主要进口商品价格保持低位但跌幅较上半年收窄。前三季度，我国进口铁矿石 7.63 亿吨，增长 9.1%；原油 2.84 亿吨，增长 14%；煤 1.8 亿吨，增长 15.2%；铜 379 万吨，增长 11.8%。同期，进口成品油 2150 万吨，下降 7.1%；钢材 983 万吨，增长 1%。同期，我国进口价格总体下跌 5.3%。其中，铁矿石进口均价同比下跌 8.6%，原油下跌 25.9%，成品油下跌 16.9%，煤下跌 14.8%，铜下跌 11.9%，钢材下跌 7.4%，跌幅较上半年均有所收窄。

此外，前三季度我国出口价格总体下跌 2.7%，由此测算，今年前三季度我国贸易价格条件指数为 102.8，意味着我国出口一定数量的商品可以多换回 2.8% 的进口商品，表明我国贸易价格条件继续改善。

七、9 月中国外贸出口先导指数继续回升。自今年 7 月份起，中国外贸出口先导指数已经连续三个月环比回升，到 9 月份为 35.8，这表明四季度出口压力有望减轻。其中，根据网络问卷调查数据显示，9 月份，我国出口经理人指数为 39.9，回升 1.2；新增出口订单指数 40.3，回升 1.9；经理人信心指数 45.5，回升 1。

当前，我国外贸发展仍然存在较大的困难，具体表现在：我国与主要贸易伙伴中的美国、东盟双边贸易分别下降 3.3% 和 0.8%；外商投资企业、国有企业进出口分别下降 4.1% 和 9.8%；加工贸易进出口下降 7%。



三、本月物流及仓储行业重点关注

(一) 我国今年快递业业务收入将达到 4000 亿元

我国快递业正保持高速增长态势，预计今年快递业务总量有望突破 300 亿件，业务收入将达到 4000 亿元，分别增长 50%和 40%以上。

我国快递业经过近 10 多年高速发展，在国民经济体系中地位和影响力与日俱增。快递业已成为推动流通方式转型、点燃消费激情、促进消费升级、拉动经济增长的现代化先导性产业，成为促进就业、改善民生、服务生产生活、优化结构调整的重要力量。

当前，我国快递业发展仍面临诸多困难和问题。粗放式发展、结构性矛盾依旧突出，同质化竞争比较严重，发展环境还需进一步优化。例如，我国制造业供应链深度不够，竞争手段单一，主要靠价格竞争；跨境电商、农村物流服务能力不足等。

随着供给侧结构性改革加快推进，大众创业、万众创新全面深化，快递业相关政策环境持续改善，未来几年将是我国快递业转型升级、提质增效、加快发展的机遇期。新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化和绿色经济的协同推进，一带一路战略实施，将为快递业有效延伸产业链，开辟更加广阔空间。

加快推动快递业转型升级，提升行业服务能力和水平；坚持创新发展，拓展和延伸产业链；优化推进行业发展的政策环境。例如，深化与电子商务协同发展，促进线上线下互动，发展便民利商新业态；积极融入智能制造和个性化定制等制造业新领域；加强与农产品电商及原产地合作，打造生鲜农产品流通新模式；强化大数据、云计算、物联网等信息技术研发，促进“智慧快递”发展等。

(二) 中国国际物流发展大会签约近 400 亿 西部地区成投资热土

第 3 届中国国际物流发展大会落下帷幕，各方累计签约 397.8 亿元。签约项目主要集中于我国西部地区，这折射出我国西部通过加快开放开发，正逐步成为“投资热土”。

中国提出“一带一路”后，让中国西部与世界的距离越来越近。例如，开行了中欧班列，如今从成都到欧洲只需要 10 天。中国西部市场很广阔，会议召开地四川遂宁市都有 380 万人口。如此规模，物流业发展空间很大。

不仅境外专家学者和企业看好我国西部市场，东部企业也正在“掘金”西部。



珠海港控股集团在遂宁市中国西部国际物流港内挂牌成立了办事处。办事处的落地，是“川贵广—南亚国际物流大通道”建设中的重要一环，预计通过2—3年建设，将最终形成一条连通西南内陆和东南沿海、融入海上丝绸之路和“中巴经济走廊”的国际商贸物流大通道。

随着西部大开发战略不断深化、农村经济的兴起，我国物流业可向西向下寻求更广阔的发展空间。加强中西部运力与综合服务平台建设，推进快递企业与农业、供销、商贸企业合作，打造“工业品下乡”和“农村品进城”双向流通渠道。

（三）上海自贸区平行进口汽车产业链打通：保税仓储政策“落地”

中国（上海）自由贸易试验区平行进口汽车保税仓储政策正式“落地”，平行进口汽车保税仓储期限为三个月。

这是继平行进口汽车强制性产品认证（CCC认证）制度实施之后，上海自贸区近期在平行进口汽车领域打通的第二个关键环节，标志着中国消费者期待已久的平行进口汽车产业链终于开始正常运转。

赋予相关企业三个月的保税仓储期限，是有关平行进口汽车海关新政的核心内容，突破了以往汽车进口必须直接在口岸海关办理进口报关、纳税等手续的‘落地征税’政策规定。

三个月保税仓储的起止日期为：自境外入区海关放行之日起至出区进口申报或复运出境之日止，不得延期。

三个月的保税仓储期限可以大大减轻相关汽车进口企业的资金压力，赋予了平行进口汽车业务更多灵活性和自主性。随着平行进口汽车业务进入良性发展轨道，长期以来依靠配额、关税打折等优惠政策生存的“小贸车”，也将纳入平行进口汽车业务范畴。

随着产业链条打通，全国相关取得资质的汽车进口企业通过自贸区平台的平行进口汽车业务规模，今年有望达到15万辆。未来两三年，上海自贸区的业务量有望占据全国平行进口汽车业务总量的30—40%。

目前上海自贸区平行进口汽车大多为产自欧洲国家的高端运动型多用途汽车（即SUV），单车市场销售均价为75万—80万元人民币。随着平行进口汽车产业链打通，更多消费者可以通过平行进口汽车渠道选购自己心仪的汽车，从而进一步激发进口汽车市场活力，助推汽车市场供给侧结构改革。



II 公路投资及运输情况分析

一、道路基建投资情况

前三季度，公路建设完成投资 12412 亿元，同比增长 7.6%，完成进度较去年同期加快 5.3 个百分点。

二、公路运输数据分析

公路客运降幅收窄。完成营业性客运量 116.9 亿人，同比下降 4.9%，其中三季度下降 4.3%，较二季度收窄 2 个百分点。

公路货运增速有所加快。完成货运量 240.4 亿吨，同比增长 4.9%，其中三季度增长 5.9%，较上半年加快 1.4 个百分点。

三、公路行业运行动态

（一）《宁波市公路超限运输管理办法》正式颁布实施

11 月 1 日，《宁波市公路超限运输管理办法》正式颁布实施。该《办法》是全省第一部关于公路超限运输管理的政府规章，也是国内第一部对治超非现场执法做出专门规定的地方政府规章。《办法》共 28 条，在明确管理职责、开展综合治理、创新监管方式、强化执法协同、实行信用监管和法律责任等方面作了具体规定。其主要特点是建立了全天候的超限电子检测设备，进一步强化了政府和部门管理职责，明确了综合治理措施，加强行政机关协同监管。根据《办法》规定，货运车辆超限，不仅车主要受罚，运输企业和货主等都将负连带责任。

（二）云南 4 条高速公路将于近期开建

泸沽湖至宁洱高速公路宁蒍至永胜段、宜良至石林高速公路、镇康（南伞）至耿马（清水河）高速公路，以及临翔至双江高速公路 4 条高速公路将于近期开工建设。



泸沽湖至宁洱高速公路宁蒍至永胜段项目主线全长 102.496 公里，主线按双向四车道高速公路标准建设，设计速度 80 公里/小时，路基宽度为 25.5 米。

宜良至石林高速公路推荐方案路线主线全长 20.146 公里，路基宽 33.5 米，六车道高速公路标准，主线采用设计速度 100 公里/小时，线路连接线长 1.7 公里，路基宽 23/12 米，设计速度 60 公里/小时。

镇康（南伞）至耿马（清水河）高速公路主线和两条连接线组成，主线全长 36.282 公里，路基宽度 25.5 米，设计时速 80 公里/小时。

临翔至双江高速公路将于 2017 年 1 月开始动工，2019 年 12 月竣工，建设总工期 3 年。工程总投资 67.18 亿元。

（三）发改委批复四川与陕西两公路建设需求 项目投资合计 525 亿

1、为完善国家高速公路网，改善区域交通条件，贯彻落实西部大开发战略，推动秦巴山集中连片特困地区脱贫攻坚，促进沿线地区资源开发和经济社会协调发展，同意建设陕西省平利至镇坪（陕渝界）公路。

2、路线起自平利县城关镇龙古村，接在建的平利（鄂陕界）至安康国家高速公路，经曾家镇、镇坪县城、钟宝镇，止于鸡心岭隧道（陕渝界），接拟建的安康至来凤国家高速公路渝境北段，全长约 85.3 公里（含省界鸡心岭隧道陕西段 3.3 公里）。全线在龙古、广佛、曾家、牛头店、镇坪、钟宝 6 处设置互通式立交，预留平利南 1 处互通式立交。同步建设广佛互通连接线约 3.8 公里，以及必要的交通工程和沿线设施。

全线采用双向四车道高速公路标准建设，设计速度 80 公里/小时，路基宽度 25.5 米，桥涵设计汽车荷载等级公路-I 级。广佛互通连接线按照二级公路标准建设。其它技术指标应符合交通运输部颁发的《公路工程技术标准》（JTG B01-2014）中的规定。

三、项目估算总投资约为 114.42 亿元（静态投资 106.25 亿元）。国家安排中央专项建设基金（车购税）30.77 亿元，项目法人安排自有资金 9.28 亿元，共计 40.05 亿元作为项目资本金，约占总投资的 35%，其余资金利用国内银行贷款解决。



III 铁路投资及运输情况分析

一、铁路运输数据分析

前三季度，铁路客运持续较快增长，增速继续保持在两位数，高铁出行比重明显提高。

铁路月度货运量增速由负转正。8月铁路货运量实现32个月以来的首次正增长，9月增速继续加快，日均装车数自5月份以来已连续5个月正增长。

二、铁路行业运行动态

（一）2020年甘肃省14市州全部通铁路

甘肃省人民政府办公厅近日印发《甘肃省“十三五”铁路发展规划》（以下简称《发展规划》）。“十三五”时期，全省铁路建设资金需求超过2500亿元。到2020年，甘肃省将形成以“一心、一轴、两网、三圈、九通道”为主，内联外通、点线结合、对外放射、对内成网的路网结构。全省14个市州全部通铁路，力争省会兰州通往省内大部分市州的旅行时间在2小时以内，各州市之间的旅行时间在6小时以内，省会兰州通往全国大部分中心城市的旅行时间在10小时以内。

《发展规划》明确，到2020年，“丝绸之路”经济带陆桥通道和综合枢纽建设取得突破性进展，甘肃省铁路网主骨架基本建成，实现快速铁路东西贯通，形成快速客运网和大能力货运网，对外通道布局更加完善，铁路营运里程力争达到7200公里，其中快速铁路里程3000公里以上，路网密度150公里/万平方公里。形成以“一心、一轴、两网、三圈、九通道”为主，内联外通、点线结合、对外放射、对内成网的路网结构。全省铁路电气化率达到86%，复线率达到69%。市州铁路覆盖率由目前的85.7%提高到100%，其中市州快速铁路覆盖率达到78.6%，县区铁路覆盖率由目前的49%提高到90%以上。全省14个市州全部通铁路，力争省会兰州通往省内大部分市州的旅行时间在2小时以内，各州市之间的旅行时间在6小时以内，省会兰州通往全国大部分中心城市的旅行时间在10小时以内，届时，甘肃省旅客旅行时间将大幅缩短，全社会人员交流效率将大幅提高，客货运输便捷性、时效性将大幅改善。



“十三五”时期，全省铁路建设资金需求超过 2500 亿元，甘肃省将举全省之力，全力支持铁路建设，努力拓宽筹融资渠道，包括继续积极争取以国家投资为主；多种渠道加大省级财政性资金投入力度；鼓励社会资本参与铁路基础设施建设，凡符合开放条件的项目均鼓励社会资本以独资、合资、控股、参股、BOT+EPC、PPP 等融资方式建设运营，为“十三五”规划项目的落地实施提供有力的资金保障。

（二）中国交建签下马来西亚东部铁路超 700 亿大单

中国交建与马来西亚铁路衔接公司(MRL)在京签署了马来西亚东部沿海铁路项目合同，合同金额约 460 亿马币(折合人民币超 745 亿元)。

这是目前中国交建在境外签署的规模最大的项目，也是迄今为止，中马之间最大的经贸合作项目。

该合同是包括标准电气化铁路设计、采购和施工总承包在内的 EPC 合同。该铁路线路全长约 620 公里，是马来西亚东海岸经济区规划中的重要交通基础设施项目。建成后将构建马来半岛东西方向铁路运输干线。该项目融资或将与中国进出口银行签署，最早有望明年开工。

中国交建 2016 年位居世界 500 强第 110 位，位居 ENR 全球最大 225 家国际承包商第 3 位。

财报显示，今年前三个季度，中国交建实现营收约 2912.23 亿元，同比增长 4.07%；净利约 112.74 亿元，同比增长 12.1%；基本每股收益 0.64 元。

1-9 月，公司新签合同金额为人民币 4753.8 亿元，同比增长 10.10%。其中基建建设业务、设计业务、疏浚业务、装备制造和其他业务签订合同金额分别为 4025.78 亿元、198.46 亿元、264.78 亿元、210.73 亿元、54.05 亿元。

（三）中国铁路总公司前三季度净亏 56 亿 总负债超 4 万亿

近年来，铁总的负债越滚越大，10 月 31 日，中国铁路总公司（铁总）发布的 2016 年三季度审计报告显示，截至 2016 年 9 月 30 日，铁总负债高达 4.30 万亿，较 2015 年年底负债数额继续增加。前三季度铁总收入合计 6394 亿元，利润前三季净亏损 55.77 亿元。

报告显示，前三季度，铁总收入 6394.36 亿元，较去年同期 6577.74 亿元减少 2.79%，其中运输收入合计 4392 亿元。



净亏损较上半年大幅度减少，前三季度净亏损 55.77 亿元，较上半年净亏损 72.95 亿元减少 23.55%，较去年同期净亏损 94.35 亿元，同比大降 40.89%。

发改委日前批复铁总分期发行中国铁路建设债券 3000 亿元，所筹资金 2000 亿元用于铁路建设项目和装备购置，1000 亿元用于债务结构调整。去年发改委给铁总确定的发债规模是 1500 亿元，今年发债规模翻倍。

中国的铁路投资一直处于高位，是基建投资中的主要领域之一。2016 年政府工作报告中提到，今年要完成铁路投资 8000 亿元以上。《铁路“十三五”发展规划征求意见稿》提到，“十三五”期间，铁路固定资产投资规模将达 3.5 万亿至 3.8 万亿元，其中基本建设投资约 3 万亿元，建设新线 3 万公里。至 2020 年，全国铁路营业里程达到 15 万公里，其中高速铁路 3 万公里。



IV 航空运输情况分析

一、航空行业运行数据分析

前三季度，民航客运保持较快增长。完成旅客运输量 3.6 亿人，同比增长 11.2%。民航货运稳步增长。完成货邮运输量 479 万吨，同比增长 4.6%。

二、航空行业运行动态

（一）郑州机场提前 2 月起去年总量

10 月 30 日起，郑州机场开始执行 2016 至 2017 年度冬春航季客运航班换季计划，本航季内郑州新郑国际机场周计划执行航班量达到空前的 3858 架次。为数众多的航空公司之所以在新航季向郑州机场投放运力，就是因为郑州机场航空大枢纽的后发优势越来越明显，吸引力越来越强，最新的统计也再次印证了这一点，截止 10 月 31 日，郑州机场累计完成旅客吞吐量 1734 万人次，同比增长 19%，提前两个月超越去年全年总量（1729.7 万人次）；保障飞机起降 14.8 万架次，同比增长 15%，再创历史最高水平。

河南省机场集团紧紧围绕构建国际化航空枢纽目标，以郑州机场二期工程全面投运为契机，确保了航空客运业务的快速增长，主要表现在：一是运营航空公司持续增加。目前在郑运营的客运航空公司达到 41 家，开通客运航线 165 条，客运通航城市 88 个，基本形成覆盖国内及东亚、东南亚的航线网络。二是航班时刻容量调整提升。通过容量评估使郑州机场航班时刻容量由每小时 33 架次提升至 39 架次，每天可增加航班 100 架次，促进了客运量增速逐步提升，今年 7-10 月份，郑州机场客运单月增速均超过 25%，其中 8 月份增速达到 28.41%，在全国名列前茅。三是基地建设稳步推进。推进西部航空郑州分公司项目落地，引进了祥鹏航空、东海航空在郑设立运营基地；深化与南航河南公司合作，进一步提升基地公司市场份额。四是国际航线实现重大进展。先后引进阿联酋航空、新加坡虎航分别开通郑州至迪拜、郑州至新加坡等直航定期航线，这些直航的国际航线运营效果理想；促使意大利勒奥斯航空开通了郑州至罗马包机航线。根据最新统计，今年 1-10 月份，郑州机场累计完成国际和地区的旅客吞吐量 113 万人次，



同比增长 11.2%。今年 11 月份，郑州机场第一条洲际航线郑州至温哥华将正式启航。

下一步，机场集团将通过“智慧机场”、“文化机场”和“同一个机场”企业文化建设，不断增强航空公司和旅客的认同感和获得感。与此同时，将进一步加大航空运力的引进力度，确保今年 11 月 11 日郑州至温哥华洲际航线正式开航，力争尽快开通郑州至莫斯科国际航线，争取开通郑州至塞班、暹粒及印度德里等国际包机航线，确保郑州机场的行业位次有进一步提升。

（二）南京空港枢纽经济区将打造省级示范物流园区

《南京溧水航空物流园区发展规划》已通过省级专家组评审。该园区建成后将是全省唯一依托空港、立足立体综合交通体系打造的省级示范物流园区，同时也是南京市空港枢纽经济区核心区重要功能型平台。

该园区位于溧水开发区西南部，与禄口国际机场毗邻，周边有宁宣高速、常合高速、宁杭高速、123 省道、243 省道等交通干线通过，以航空、公路为辐射载体。截至去年底园区已入驻企业 40 多家，包括普洛斯、金唯度、嘉民物流、中国物流、空港枢纽经济区核心区等，年运营收入已超 15 亿元。

该园区已明确的战略目标是打造“两港、两中心”，即航空物流港、公路物流港，以及城市配送中心和电商物流中心，形成航空物流集聚，打造立足南京、服务南京都市圈、面向国内国际的长三角重要航空物流枢纽。该园区建设也将加快推动溧水产业转型升级，提升南京物流业辐射力与影响力。

（三）中国东方航空公司将开辟利马到上海的货运直航

秘鲁和中国东方航空公司签署了协议，将开辟利马到上海运送秘鲁产品空中货运的航线。双方决定，11 月 21 日，在中国国家主席习近平参加秘鲁举办的 APEC 会议期间，举行利马到上海的首次试航。



V 水路运输情况分析

一、水路基建投资情况

前三季度，水运建设完成投资 952 亿元，同比下降 5.5%。

二、水路行业运行数据分析

前三季度，水路客运保持稳定，邮轮客运成倍增长。完成客运量 2.1 亿人，同比下降 0.4%。邮轮市场持续火爆，2015 年我国始发邮轮客运量较 2008 年增长了近 40 倍，今年前三季度始发客运量 161 万人，同比增长 96%。

水路货运小幅增长。完成货运量 45.9 亿吨，同比增长 1.6%。1-8 月长江干线货运量增长 6.2%。

前三季度，规模以上港口完成货物吞吐量 87.9 亿吨，同比增长 2.2%，其中三季度增长 2.1%。

外贸快于内贸。外贸吞吐量同比增长 3.6%，内贸吞吐量同比增长 1.6%。

“煤油矿箱”运输全面回升。煤炭：1-8 月外贸进港量同比增长 5.0%，较上半年回升 4.9 个百分点，北方港口下水量下降 3.1%，降幅较上半年收窄 0.3 个百分点。原油、铁矿石：1-8 月外贸进港量同比分别增长 7.3% 和 6.8%。集装箱：前三季度完成吞吐量 1.6 亿标箱，同比增长 3.5%。

三、水运行业运行动态分析

（一）温州市水运工程建设固定资产投资将突破 9 亿

2016 年温州市水运工程建设投资计划 9 亿元，到 10 月份累计完成投资额 83175 万元，为年度计划的 92.42%。

近年来，该市贯彻落实建设“大港口、大物流、大水运”的总体要求，把扩大有效投资，推进水运工程建设作为全年工作的中心任务。2016 年全市共计有



22 个项目纳入年度建设计划，其中 6 个列入省水运建设投资计划的项目于 8 月底均已完成省年度计划。预计全市水运工程建设固定资产投资下月可突破 9 亿元。

（二）浙江省交通集团处置三家水运“僵尸”企业取得重要进展

杭州市中级人民法院下发浙江远洋运输股份有限公司的破产民事裁定书，标志着浙江省交通集团处置三家水运“僵尸”企业取得重要进展。今年以来，省交通集团对旗下水运板块的浙江远洋运输股份有限公司、浙江省海运集团温州海运有限公司、浙江省海运集团台州海运有限公司等三家“僵尸”企业，采取果断措施进行破产重组，重新有效配置各类资源、更加有效保障职工合法权益。

今年 1 至 9 月，全省处置“僵尸企业”453 家，通过兼并重组（包括破产重整）处置 127 家，盘活存量资产 248 亿元，化解银行不良资产 261 亿元，新增产值 135 亿元，新增利税 18 亿元。

（三）十堰打造水运“升级版” 助推库区绿色经济蓬勃发展

近年来，十堰市港航管理局抢抓发展机遇，立足“绿色水运”建设目标，形成了以丹江口库区为中心的 6 大港口、28 个码头、765 公里的航运网，打造水运“升级版”，带动库区绿色经济蓬勃发展。

沧浪海旅游港、太极湖旅游码头、郟阳岛旅游码头、牛头岭物流园区码头、竹山上庸码头等一批港口码头相继开工、建成，“一县一港”的骨架建设已经基本成型。汉江“丹白段”航道整治工程交工运行，基本建成“一主四支”航道网。新增投入 59 座 PE 型遥感遥测太阳能一体化航标和 141 座钢质航标，航道养护质量和服务水平显著提升。

十堰市港航局还组织精干力量进行审批改革攻坚，出色完成“一个科室办审批，一个窗口办审批，一枚印章管审批”的一站式服务目标，得到办事群众的广泛好评。他们还在指导行业发展方面下功夫，培育水运企业 11 家，港口企业 2 家，新增旅游船舶 150 多艘。开辟郟阳岛至太极湖、丹江大坝至小太平洋、郟阳区城关至安阳水上旅游等多条专线。

十堰市港航局坚持把保护核心水源区水质作为政治任务，推动 LNG 试点及船用垃圾回收上岸，开展水面漂浮物定期打捞及水上油污收集，全面提升库区船舶污染防控治理能力，力争实现库区船舶“零污染，零排放”。

“十三五”期间，十堰将启动汉江丹江口库区绿色航运工程，计划建设五大工程全面覆盖丹江口库区。



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) 2016年8月物流行业

2016年9月份中国物流业景气指数为59%较上月回升4.7个百分点；中国仓储指数为50.6%，较上月回落2.4个百分点；中国公路物流运价指数为99.5点，比上月回升2.7%。

9月份，随着“金九银十”的传统生产建设旺季的到来，物流上下游业务活动进一步转旺，物流业景气指数、公路运价指数均有所上升，仓储指数受大宗商品去库存因素影响，有所回落，但仓储业务也保持扩张态势。从品种看，大宗物资中的钢铁、煤炭、木材、机械设备等行业市场供需较为旺盛；与民生相关的食品、家电、纺织、服装、日用品等则受国庆假期来临的带动，呈现需求回升的态势。业务活动预期指数连续回升，显示出企业对后市的信心较为充足。

设备利用率与从业人员指数回升。9月份，受物流需求回升和物流业务量增加带动，设备利用率指数环比回升2.3个百分点，回升至57.2%，从业人员指数为51.6%，环比回升1.8个百分点。

固定资产投资完成额指数回升，物流基础设施趋于改善。9月份，固定资产投资完成额指数为50.3%，回升0.6个百分点，反映出物流运行的基础设施条件呈现改善态势。

平均库存量指数回落，库存周转指数回升。9月份，平均库存量指数为54.8%，较上月回落0.2个百分点，反映出当前仍处于去库存的过程；库存周转次数指数为58.5%，较上月回升4.1个百分点，反映出供应链上下游企业的经济活动较为活跃，库存量仍位于较高水平，库存周转加快，周转效率有所提高。

新订单指数较上月回升3.2个百分点，为56.8%；从后期走势看，业务活动预期指数为60.6%，较上月回升0.1个百分点，预示随着物流运行的需求基础进一步巩固，物流业务活动仍将保持回升态势。

(二) 2016年9月仓储行业

2016年9月中国仓储指数为50.6%，较上月回落2.4个百分点，连续七个月位于扩张区间。各分项指数中，期末库存指数、设施利用率指数、新订单指数及



业务活动预期指数较上月有所回落，延伸业务量指数、收费价格指数及企业员工指数与上月持平，其余指数均有不同程度的回升。

由 21 类商品组成的 2016 年 9 月期末库存指数为 43.3%，较上月回落 8.0 个百分点，库存下降明显。分品种来看，煤炭、有色、建材、化工、钢材等生产资料类商品及食品、服装、纺织品、日用品、农副产品等生活资料类商品周转效率均比较高，且相应库存大幅下降。

9 月份仓储指数虽然回落 2.4 个百分点，但仍保持在荣枯线以上。业务量指数继续回升，达到 4 月份以来最高值，新订单和业务活动预期指数继续高位运行，期末库存大幅下降，周转效率进一步提高。显示随着消费旺季到来，仓储业务活动继续保持活跃，需求在前期高水平的基础上继续保持旺盛格局。此外，本月企业业务利润明显回升，时隔 6 个月再次回到扩张区间，就业连续三个月稳中趋升，也从侧面反映出经济运行趋稳态势增强。

业务量指数继续攀升。9 月份，业务量指数为 53.1%，较上月上升 0.5 个百分点，连续四个月保持在 50% 以上的扩张区间，反映出随着消费旺季的到来，仓储行业需求保持旺盛，业务量继续活跃。分品种来看，煤炭、木材、钢材、机械设备等生产资料类商品及食品、纺织、服装、家电、日用品等生活资料类商品业务量指数表现活跃。

周转效率持续走高。9 月份，平均库存周转次数指数四连升至 58.5%，为近六个月来最高点，且连续七个月保持在 50% 的荣枯线以上，反映出市场消费活动频繁，仓储行业货物运转加快。

期末库存指数、设施利用率指数均回到收缩区间。9 月份，期末库存指数为 43.3%，较上月大幅回落 8.0 个百分点，设施利用率指数为 49.4%，较上月回落 1.9 个百分点，两指数均回到收缩区间，反映出仓储行业出库量多于入库量，库存下降，现有仓储设施能够承担市场需求。

收费价格指数保持稳定。9 月份，收费价格指数为 50.6%，较上月持平，反映出仓储企业相关服务收费价格水平摆脱颓势逐步趋稳，连续两月小幅回升。

业务利润有所起色。9 月份，主营业务成本指数为 53.7%，较上月回升 2.4 个百分点，业务利润指数为 51.8%，与上月回升 3.1 个百分点，反映出业务量的持续增长及收费价格的提升带动仓储行业的利润走高，但成本不断加大的问题仍不容忽视。

企业员工指数近三个月持平。7、8、9 三个月份，企业员工指数均为 50.6%，



反映出仓储行业从业人员的队伍随着市场需求和业务量的不断增长而稳步扩大。

从后期走势来看，新订单指数为 53.1%，连续七个月保持扩张走势，业务预期活动指数为 56.7%，连续五个月保持扩张走势，这俩指数近期的强劲表现反映出未来市场需求仍会稳步回升，行业预期继续向好。

二、物流及仓储行业运行动态分析

（一）潍坊：诸城新添一大型物流仓储配送中心

“乾网坤仓”位于山东省核心地段，坐落于青岛保税区诸城功能区内，该项目占地面积约 200 亩，是同时拥有保税区区内、区外双仓专业的第三方仓储物流服务商。项目一期已建造成现代化大型智能化库房三座，层高 11 米，建筑面积为 14,000 平方米，分为全自动立体仓储区和智能分拣传送打包区，日均出单量达到 5 万单，峰值可达 10 万单。据青建奉凰运营副总闻燕介绍，项目二期已做好规划，仓库层高 24 米，将建设国内一流的高效云仓储管理系统，为客户提供真正意义上的智慧仓库，在满足企业仓储物流的需求的同时，还可提供货物金融质押、物流大数据、项目代运营等多项增值服务。

青建奉凰供应链项目的开仓，标志着项目发展迈入了一个新台阶，该企业将通过自身先进的软件、仓储、物流系统，致力于帮助入驻平台的企业提供专业的云端仓配服务，让客户专注业务，提升效率、降低成本。

同时将借助诸城功能区保税物流中心的政策、功能优势为客户提供包括海外代采、供应链金融、报关及仓储物流、O2O 体验店等全供应链服务。

（二）吴中综保区建成国际物流仓储中心

继吴中综保区进口食品安全监管区通过审批后，苏州铁洋国际物流有限公司在综保区内完成了 6 号、7 号仓库的施工建设。经反复整改测试，仓储中心顺利通过了验收审核，目前已投入正常运行。

新建成的仓库按功能划分为配货区 164 平方米、成品区 519 平方米、恒温仓库室 230 平方米、整理区 128 平方米、隔离区 22 平方米、查验区 32 平方米与留样区 38 平方米。其中，整理区内配有贴唛台、感官室、操作间、工具堆放区，配备了检验检疫和海关监管办公室，满足了食品卫生和快速通关要求。

截至 10 月份，该监管区进口商品种类涵盖了奶粉、奶油、红酒、蜂蜜、咖啡、化妆品等，贸易总额达到约 800 万元，工业总产值和进出口总额呈现明显跳



跃式发展。

（三）前 3 季度社会物流总额逾 160 万亿元

随着我国经济发展进入新常态，物流业发展正步入平稳增长期。今年前 3 季度，全国社会物流总额为 167.4 万亿元，同比增长 6.1%；物流业总收入 5.5 万亿元，同比增长 4.7%。

今年前 3 季度，我国采矿等传统高耗能行业物流需求持续回落，但装备制造业和高新技术产业物流需求加速增长，与消费有关的单位与居民物品物流也继续保持高速增长。

当前我国物流运行质量正进一步提升，特别是多式联动、甩挂运输等先进运输组织方式加快发展；无车承运等新模式、新业态不断涌现；农村物流、电商物流成为发展新亮点。物流业在促进产业结构优化升级和带动区域经济发展中的作用日益突出，但仍面临成本高、效率低、服务能力不足等问题。

针对物流业发展的突出短板，我国正通过加强统筹规划、着力补齐物流短板、积极发展“互联网+”高效物流、推进物流业降本增效、促进交通物流融合发展等，推动物流业转型升级，提升运行质量和效率。

三、物流及仓储企业运行动态分析

（一）苏宁智慧物流基地正式亮相 日处理包裹可达 181 万件

由苏宁打造智慧物流基地——“苏宁云仓”正式登台亮相。自 2013 年从企业物流转型物流企业以来，苏宁物流主要做了三件事：智慧物流践行者、自营物流引领者以及极致服务创造者。而今天亮相的苏宁云仓，集自动化，数据化和规模化于一体，是苏宁物流成果的最前沿展示。

苏宁云仓日处理包裹可达 181 万件，是行业同类仓库处理能力的 4.5 倍以上；拣选效率每人每小时可达 1200 件，是同类最先进仓库的 10 倍以上；单个订单最快可以实现 30 分钟内出库，是行业同类仓库最快处理速度的 5 倍以上；仓库作业人员工作效率得到大幅提高，相比行业同类仓库可减少千人以上。

全新的苏宁云仓结合不同订单作业需求场景，配备了多种先进的智能仓储物流解决方案。在这里，只需一两个管理人员，就可以控制大小件商品的全自动存储与补货操作。

此外，苏宁引进的全球最先进的胜斐迩旋转系统(SCS)的投入使用，可以实



现按订单全自动拣货，除最后从料箱取货外无需人工操作，使得苏宁物流的拣货速度再提高 7 倍。苏宁快递可以将从拣配任务下发到装车发货的时间缩短到平均 40 分钟。

苏宁目前仓储规模总面积将近 500 万 m²，而且 80% 以上为自建仓储。除了此次启用的苏宁云仓，今年 10 月，上海苏宁奉贤物流基地和北京苏宁通州物流基地已经相继进行了全流程自动化升级。未来，苏宁物流还将以南京为范本，在北京、南京、广州、成都、沈阳、武汉、西安、深圳、杭州、重庆、天津等 11 个中心城市，将现有的全国级大仓，升级全流程自动化作业能力。

（二）快递公司抢滩资本市场 未来或形成三巨头

中国五大民营快递公司中，中通快递已在纽交所上市，另外几家快递巨头则纷纷选择了 A 股借壳上市：顺丰作价 433 亿元借壳鼎泰新材、圆通作价 175 亿元借壳大杨创世、韵达作价 180 亿元借壳新海股份以及申通作价 169 亿元借壳艾迪西。

二级市场的股价表现，也从一定程度上反映了资本市场对几大快递公司在 A 股借壳的态度。艾迪西自 2015 年 12 月 14 日复牌后，走势相当疯狂，连拉 13 个涨停，从停牌前的 13.70 元（前复权，下同）一路涨至最高的 47.33 元，区间最大涨幅近 250%。随后，艾迪西股价掉头向下。截至 10 月 31 日收盘，艾迪西报收于 35.49 元。

遇上中国快递“一哥”的鼎泰新材，在 2016 年 5 月 31 日复牌后，股价也是一飞冲天，连拉 12 个涨停板，12 个交易日的累计涨幅达 214.15%，从停牌前的 13.78 元涨至 43.29 元。10 月 17 日，该股还创出盘中新高 56.41 元。截至 10 月 31 日收盘，鼎泰新材报收于 49.34 元。

圆通借壳大杨创世复牌后，表现相对较弱，但也连拉 5 个涨停，从停牌前的 12.52 元涨至最高的 20.55 元，涨幅为 64.14%。截至 10 月 31 日收盘，圆通速递报收于 34.54 元。

新海股份自今年 7 月 15 日复牌之后也连续收获了 7 个涨停板，从停牌前的 20.48 元一路涨到最高的 44.44 元，成功翻倍。截至 10 月 31 日收盘，新海股份报收于 58.38 元。

五家快递公司在 2014 年的营收分别为：顺丰 382.5 亿元、圆通 82.29 亿元、申通 58.74 亿元、韵达 46.66 亿元和中通 39 亿元；2015 年，前述五家公司的营收则分别为 473.1 亿元、120.96 亿元、77.11 亿元、50.53 亿元和 61 亿元。



可以看出，在这五家公司中，中通在过去两年的营收都不理想，在 2014 年更是以 39 亿元排名垫底，2015 年以 61 亿元超越韵达排名第四。净利润方面，2014 年顺丰、圆通、申通、韵达和中通分别实现净利润 10.9 亿元、5.2 亿元、5.9 亿元、4.3 亿元和 4.0 亿元。2015 年，上述五家民营快递公司分别实现净利润 16.23 亿元、7.17 亿元、5.74 亿元、5.33 亿和 13.32 亿元。

通过对五家公司的横向比较和分析，2014 年、2015 年，中通的营收和净利润都不是最高的，甚至 2014 年的净利润排名在五家公司中垫底，但随着业务的不断壮大和电商产业的发展，中通在 2015 年的净利润以 13.32 亿元，在五家公司中排名第二，仅次于顺丰的 16.23 亿元。此外，中通 2015 年的净利润率达到惊人的 25.1%，排名五家公司之首。就 2015 年的快递行业市场份额来看，圆通为 14.7%、中通为 14.3%、申通为 12.4%、韵达为 10.5%、顺丰为 8.2%。

中通如今 820 亿元的市值体现了公司未来的发展及预期。因为从目前来看，国内几家主要的民营快递公司的市场份额基本都在 10%左右，随着市场的竞争和发展，未来可能形成三巨头的行业格局，而这三巨头有可能各自分享 20%~30%的市场份额，如果这样看起来，中通如今 820 亿元的市值，真的不算多。

国内民营快递巨头扎堆上市，会为中国快递行业带来什么影响？金融资深评论人黄立冲告诉记者：“中国快递业将迎来两到三年的内斗，上市后每家快递公司都将面临巨大的业绩增长压力，目前行业内的利润已经压缩到 3%~5%左右，各家快递公司都会牺牲利润、争抢市场份额、满足客户需求，并且大力发展跨境物流市场，这又难以避免地与国际巨头有所竞争。”

（三）中储粮日照港仓储物流项目一期完工预计 11 月启用

总投资 7.5 亿元的中储粮日照港仓储物流项目一期主体建筑完工，预计今年 11 月份实现接粮入仓。

作为日照市规模最大的粮油产业项目，中储粮日照港仓储物流项目建设总规模 53 万吨，分两期实施，一期项目共建设 18 个圆筒存储仓以及相关辅助设施。项目建成后，我港及临港区域仓储能力将跻身全国沿海港口前列。



VII 物流及仓储行业机会风险分析

信息流、资金流、物流是电商运营三条主线，信息流、资金流均能在线上完成，物流成为电子商务链条中的“最后一公里”。从中国物流业现状来看，物流发展的成熟度远不能满足电子商务快速发展的需求，已成为电子商务发展的瓶颈，电子商务的发展将加快我国物流园区建设步伐。物流园区集中了配送中心、货物中转站、仓库等功能主体，能提供综合物流、仓储及其他配套服务，是提供物流综合服务的重要节点，也是重要的城市基础设施。2013 年国家发改委发布的《全国物流园区发展规划》（发改经贸〔2013〕1949 号）共确定一级物流园区布局城市 29 个，二级物流园区布局城市 70 个，并提出到 2020 年基本形成布局合理、规模适度、功能齐全、绿色高效的全国物流园区网络体系的发展目标，因此未来较长时期内仍将是全国物流园区建设高峰期。据中国物流与采购联合会第三次全国物流园区调查，2012 年全国共有各类物流园区 754 个，其中已经运营的 348 个，在建和规划中的分别为 241 个和 165 个。

近年来物流园区投资增势快速上升，各类生产流通企业、物流企业、地产企业、电子商务企业、境外投资商等纷纷加入投资建设行列。物流园区的数量高速增长，市场竞争已经趋于白热化。激烈的市场竞争催生着物流园区运营模式不断创新，优势互补的各方跨界合作、不同地区功能相近的园区跨区域联合运营等迅速展开，物流园区的兼并、重组和整合将更为常见。

另外，云计算、大数据、物联网等技术和“互联网+物流”的应用正在对物流园区的发展产生深刻影响。加快园区传统作业和服务模式的创新和改变，物流园区实体平台与“互联网+物流”的网络化平台的结合及其跨区域整合将进一步加强。例如，“公路港”模式、车货配载虚拟平台模式通过连锁复制迅速扩张，虚拟平台和实体平台逐渐实现融合发展，物流园区正向着多元化、网络化的方向发展。



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。