

2017年第4期

全国物流及仓储行业研究月报

2017年4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	6
(三) 欧盟和日本经济情况	6
二、物流行业国内影响因素	7
(一) 规模以上工业增加值增长情况	7
(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	11
(五) 社会消费品零售总额	13
三、本月物流及仓储行业重点关注	14
(一) 交通部: 完善农村物流网 村级服务点可收寄快递	14
(二) “十三五”我国重点支持农产品冷链物流体系建设	14
II 公路投资及运输情况分析	16
一、公路行业运行动态	16
(一) 农村公路建设养护资金 实行专款专用	16
(二) 今年河北省高速公路建设将投资 335 亿元	16
(三) 前两月公路建设累计完成固定资产投资同比增长 36%	17
(四) 郴州市 42 个景区将修建 121 公里旅游通景公路	17
(五) 宁夏 6.62 亿元投入农村公路建设及路网改善	18
(六) 湖北去年完成农村公路新改建工程 1.38 万公里	18
(七) 包头市今年将实施 公路重点项目 22 个	20
(八) 黑龙江: 以建设人民满意公路为目标 2017 年普通公路建设计划 投资超百亿	21
III 铁路投资及运输情况分析	22
一、铁路行业运行动态	22
(一) 铁路运价接连上调 铁路行业改革步伐或加快	22
(二) “铁路经济产业区”蓝图浮出水面	22



(三) 2016 年铁路完成投资 8015 亿 营业里程 12.4 万公里.....	25
(四) 太原铁路局调整运价 到港煤炭运价小涨.....	25
(五) 上海铁路局：铁路建设再掀高潮 年内开工 12 个项目.....	26
IV 航空运输情况分析	27
一、航空行业运行动态.....	27
(一) 南方航空：向美航发行 2.7 亿股 H 股 锁定期 3 年.....	27
(二) 浙江计划建设 10 个航空特色小镇.....	27
(三) 甘肃：“十三五”通用航空发展规划出台.....	28
(四) 四川拟建超 500 个通用机场 鼓励社会资本参与建设.....	29
V 水路运输情况分析	31
一、水运行业运行动态分析.....	31
(一) 港口吞吐量回暖 水运建设将提速.....	31
(二) 嘉兴：今年水运建设将投入 17 亿元 打造高等级航道.....	31
(三) 湖北 45 个交通重点建设项目集中开工 总投资达 260 亿元.....	32
(四) 2016 年，崇左市水运固定资产投资过亿元，超额完成任务.....	33
(五) 交通部：今年 1-2 月我国公路水路完成固定资产投资 1726 亿元... ..	33
(六) 河南将投资 87 亿元 建设通江达海水通道.....	34
VI 物流及仓储行业总体情况分析	36
一、物流及仓储行业运行数据分析.....	36
(一) 2017 年 2 月中国物流业景气指数为 53.2%环比回升	36
(二) 2017 年 2 月中国仓储指数为 54.0%	36
二、物流及仓储行业运行动态分析.....	38
(一) 黑龙江省邮政局出台《快递服务质量提升联席会议制度》.....	38
(二) 2017 年 2 月份福建省物流业景气指数 (LPI) 54.8%.....	38
(三) 兰州铁路局加快“丝绸之路经济带”甘肃黄金段建设.....	40
(四) 阿里、中兴、中国联通打造物联网区块链框架.....	41
(五) 2016 年我国物流总额 230 万亿 居民快递增速大涨	41
三、物流及仓储企业运行动态分析.....	42
(一) 河南机场集团与中通合建航空快递集散分拨中心.....	42
(二) 德邦物流拟上市 快递业务毛利还不及韵达 1/6	42



(三) 江苏银行与顺丰速运建立伙伴关系 共享资源.....	45
(四) 申通地铁 2016 年净利 5194 万元 同比下滑逾两成.....	46
(五) 菜鸟联合 6 家快递企业打造绿色物流基金.....	47
VII 物流及仓储行业机会风险分析	48



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 2 月耐用品订单月率初值上升 1.7%，好于预期，且装船数据表现尤为抢眼——该数据飙升 1.0%，因对机械和电器设备的需求旺盛，表明美国第一季度商业投资将加速。

美国 2 月耐用品订单月率初值上升 1.7%，高于预期上升 1.3%，前值由上升 2.0%修正为上升 2.3%；美国 2 月扣除飞机非国防耐用品装船月率初值上升 1%，远高于预期上升 0.2%，前值从下降 0.4%修正为下降 0.3%。

美国 2 月扣除运输耐用品订单月率初值上升 0.4%，低于预期上升 0.6%，前值从持平修正为上升 0.2%；美国 2 月扣除飞机非国防耐用品订单月率初值下降 0.1%，低于预期上升 0.5%，前值从下降 0.1%修正为上升 0.1%。

分项数据则显示，2 月交通运输设备需求暴涨了 4.3%，这抵消了核心资本产品订单的下滑，并抬升了从面包机到飞机的整体耐用品订单量，这也意味着 1.7% 的新增订单月率将持续三年或更久。

此外，电力设备、电器及零部件订单量增长了 2.2%，增幅创 7 个月以来最大。2 月民用飞机订单还猛增了 47.6%，波音公司在其网站上表示，上月收到了 43 架飞机订单，高于 1 月的 26 架。但 2 月机动车辆和零部件订单则下降了 0.8%，且国防飞机订单量也下降了 12.8%。

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。

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。占美国经济总量 12%左右的制造业，目前还受到了特朗普政府为企业减税、提高基础设施支出和废除某些规章制度承诺的提振。且美联储上周也描述企业投资，出现了“稳定增长点”。

预计在美国去年四季度增长率达 1.9%后，今年一季度设备支出将出现回升。不过，这可能不足以抵消消费支出放缓和贸易赤字扩大对经济增长的拖累。亚特



兰大联储预计，去年四季度经济录得 1.9%速增后，今年一季度经济增速料为 0.9%。

（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，由于欧元区经济去年下半年表现好于预期且今年开局良好，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 2 月中国非制造业商务活动指数为 54.2%

2017 年 2 月份，中国非制造业商务活动指数为 54.2%，比上月回落 0.4 个百分点，总体延续较快增长的运行态势。

2017 年 2 月中国非制造业商务活动指数为 54.2%²

分行业看，服务业商务活动指数为 53.2%，比上月回落 0.3 个百分点，服务业运行总体平稳。其中铁路运输业、电信广播电视和卫星传输服务、互联网及软件信息技术服务、货币金融服务、保险业等行业商务活动指数均持续位于 55.0% 以上的较高景气区间。零售业、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低于临界点，业务总量有所减少。建筑业商务活动指数为 60.1%，虽比上月回落 1.0 个百分点，但仍保持在高位景气区间。

新订单指数为 51.2%，比上月微落 0.1 个百分点，位于临界点之上，表明非制造业市场需求保持增长态势，增速略有回落。分行业看，服务业新订单指数为 50.5%，比上月上升 0.2 个百分点，继续高于临界点。建筑业新订单指数为 54.8%，虽比上月回落 2.3 个百分点，但仍位于扩张区间。

投入品价格指数为 53.7%，比上月回落 1.4 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攀升，但涨幅有所减小。分行业看，服务业投入品价格指数为 52.2%，比上月回落 2.7 个百分点。建筑业投入品价格指数为 61.6%，比上月上升 5.1 个百分点。

销售价格指数为 51.4%，比上月上升 0.4 个百分点，继续处于扩张区间，表明非制造业销售价格总体水平持续上升，涨幅有所加大。分行业看，服务业销售价格指数为 51.1%，比上月上升 0.5 个百分点。建筑业销售价格指数为 53.3%，比上月上升 0.4 个百分点。

从业人员指数为 49.7%，比上月下降 0.1 个百分点，连续两个月低于临界点，表明非制造业企业从业人员数量有所减少。分行业看，服务业从业人员指数为 48.4%，比上月下降 0.2 个百分点。建筑业从业人员指数为 57.1%，比上月上升 0.9 个百分点。

业务活动预期指数为 62.4%，比上月上升 3.5 个百分点，位于高位景气区间。

2、2017 年 2 月中国制造业采购经理指数为 54.2%



2017 年 2 月份，中国非制造业商务活动指数为 54.2%，比上月回落 0.4 个百分点，总体延续较快增长的运行态势。

分企业规模看，大型企业 PMI 为 53.3%，比上月上升 0.6 个百分点，持续高于临界点；中型企业 PMI 为 50.5%，低于上月 0.3 个百分点，连续两个月位于临界点以上；小型企业 PMI 为 46.4%，与上月持平，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、新订单指数和供应商配送时间指数高于临界点，从业人员指数和原材料库存指数低于临界点。

生产指数为 53.7%，比上月上升 0.6 个百分点，高于临界点，表明制造业生产活动趋于活跃。

新订单指数为 53.0%，高于上月 0.2 个百分点，位于临界点之上，表明制造业市场需求进一步改善。

从业人员指数为 49.7%，比上月回升 0.5 个百分点，低于临界点，表明制造业企业用工量降幅继续收窄。

原材料库存指数为 48.6%，高于上月 0.6 个百分点，持续低于临界点，表明制造业主要原材料库存量下降幅度减小。

供应商配送时间指数为 50.5%，比上月上升 0.7 个百分点，升至临界点以上，表明制造业原材料供应商交货时间有所加快。

（二）能源生产情况

一、发电量数据分析

1、发电量增长较快

1-2 月份，发电量 9315 亿 kWh，同比增长 6.3%，增速比上年同期加快 6.0 个百分点。日均发电量 157.9 万 kWh，同比增长 8.1%。

2、不同类型电源差异大

1) 火电增长较快，水电同比下降。

火力发电量 7280 亿 kWh，增长 7.0%，水力发电量 1229 亿 kWh，下降 4.7%。冬季(2016 年 12 月-2017 年 2 月)全国平均降水量 38.0mm，比常年同期(40.8mm)偏少 7%。受此影响，1-2 月份，火力发电同比增长 7.0%，增速与上年 12 月份基本持平；水力发电同比下降 4.7%，降幅比上年 12 月份扩大 1.0 个百分点。



2) 核能、风能和太阳能发电保持较快增长

1-2 月份，核能、风能和太阳能发电保持两位数增速，同比分别增长 12.4%、26.9%和 29.6%，核电、太阳能发电增速较 2016 年有所回落。

二、一次能源产品产量分析

1、原煤产量降幅明显收窄，价格止跌回升，进口保持高速增长

原煤产量降幅明显收窄。1-2 月份，原煤产量 5.1 亿吨，同比下降 1.7%，降幅比上年同期收窄 4.7 个百分点。日均产量 859.0 万吨，与上年同期基本持平（2016 年为闰年，2 月份为 29 天）。

价格止跌回升。年初以来，随着供暖用煤高峰的结束，煤炭行业进入传统淡季，秦皇岛港煤炭价格 2 持续下降。截至 2 月 20 日，与年初相比，5500、5000 和 4500 大卡煤炭平仓价每吨分别下降了 27 元、25 元和 21 元。受 2 月全国降水偏少、火电增速较快的影响，近两周价格又有小幅回升，3 月 6 日 5500、5000、4500 大卡煤炭平仓价每吨分别比 2 月 20 日回升 8 元、15 元、22 元。

进口保持高速增长。1-2 月份，煤炭进口 4261 万吨，同比增长 48.5%，延续了去年以来的高速增长态势。

2、原油产量继续下降

原油产量继续下降，进口增长较快。1-2 月份，原油产量 3144.4 万吨，同比下降 8.0%，已连续 14 个报告期下降；进口 6578 万吨，同比增长 12.5%。今年以来，国际原油价格（布伦特现货离岸价格）已稳定在 50 美元/桶以上，但由于国内油田开采成本的客观情况，“以进顶产”依然存在。

原油加工量平稳增长。1-2 月份，原油加工量同比增长 4.3%，日均加工量 153.8 万吨。主要成品油中，汽油、煤油、柴油产量同比分别增长 4.3%、11.8%和 1.6%。

3、天然气产量平稳

1-2 月份，天然气产量 251.5 亿立方米，与上年同期持平；日均产量同比增长 1.7%；进口 1074 万吨，同比增长 7.5%。

（三）进出口情况分析

今年前 2 个月，我国进出口总值 3.89 万亿元人民币，比去年同期（下同）增长 20.6%。其中，出口 2.09 万亿元，增长 11%；进口 1.8 万亿元，增长 34.2%；



贸易顺差 2936.5 亿元，收窄 46.1%。

2 月份，我国进出口总值 1.71 万亿元，增长 21.9%。其中，出口 8263.2 亿元，增长 4.2%；进口 8866.8 亿元，增长 44.7%；贸易逆差 603.6 亿元，去年同期贸易顺差 1805 亿元。

前 2 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。前 2 个月，我国一般贸易进出口 2.18 万亿元，增长 20.5%，占我外贸总值的 56%，与去年同期基本持平。其中出口 1.11 万亿元，增长 5.4%，占出口总值的 53.1%；进口 1.07 万亿元，增长 41.5%，占进口总值的 59.4%；一般贸易项下顺差 438.7 亿元，收窄 85.4%。同期，我国加工贸易进出口 1.12 万亿元，增长 15.5%，占我外贸总值的 28.9%，比去年同期回落 1.3 个百分点。其中出口 7156.2 亿元，增长 14.3%，占出口总值的 34.2%；进口 4083.2 亿元，增长 17.8%，占进口总值的 22.7%；加工贸易项下顺差 3073 亿元，扩大 10%。

此外，我国以海关特殊监管方式进出口 4222.8 亿元，增长 31.3%，占我外贸总值的 10.9%。其中出口 1299.2 亿元，增长 11.9%，占出口总值的 6.2%；进口 2923.6 亿元，增长 42.3%，占进口总值的 16.3%。

二、对欧美日东盟等市场进出口增长。前 2 个月，欧盟为我国第一大贸易伙伴，中欧贸易总值 5830.2 亿元，增长 15%，占我外贸总值的 15%。其中，我对欧盟出口 3565.9 亿元，增长 8.7%；自欧盟进口 2264.3 亿元，增长 26.4%；对欧贸易顺差 1301.6 亿元，收窄 12.6%。美国为我国第二大贸易伙伴，中美贸易总值为 5473.1 亿元，增长 18.9%，占我外贸总值的 14.1%。其中，我对美国出口 3837.8 亿元，增长 11.5%；自美国进口 1635.3 亿元，增长 41%；对美贸易顺差 2202.5 亿元，收窄 3.5%。

前 2 个月，东盟为我国第三大贸易伙伴，与东盟贸易总值为 4748.2 亿元，增长 24.2%，占我外贸总值的 12.2%。其中，我对东盟出口 2552.3 亿元，增长 14.7%；自东盟进口 2195.9 亿元，增长 37.4%；对东盟贸易顺差 356.4 亿元，收窄 43.2%。日本为我国第四大贸易伙伴，中日贸易总值为 2942.9 亿元，增长 20.1%，占我外贸总值的 7.6%。其中，对日本出口 1392.6 亿元，增长 9.1%；自日本进口 1550.3 亿元，增长 32%；对日贸易逆差 157.7 亿元。

三、民营企业、外商投资企业和国有企业进出口均增长。前 2 个月，民营企业进出口 1.42 万亿元，增长 18.8%，占我外贸总值的 36.5%，较去年同期下降



0.6个百分点。其中，出口 9344 亿元，增长 10.1%，占出口总值的 44.7%；进口 4863.4 亿元，增长 40.1%，占进口总值的 27%。同期，外商投资企业进出口 1.76 万亿元，增长 17.3%，占我外贸总值的 45.1%。其中，出口 9224.4 亿元，增长 11.7%，占出口总值的 44.1%；进口 8327.5 亿元，增长 24.1%，占进口总值的 46.3%。

此外，国有企业进出口 6998.6 亿元，增长 35.6%，占我外贸总值的 18%。其中，出口 2331.8 亿元，增长 11.9%，占出口总值的 11.1%；进口 4666.8 亿元，增长 51.7%，占进口总值的 26%。

四、机电产品出口增长，纺织服装等部分传统劳动密集型产品出口下降。前 2 个月，我国机电产品出口 1.22 万亿元，增长 13.8%，占出口总值的 58.4%。其中，电器及电子产品出口 5384.8 亿元，增长 14.4%；机械设备 3513.7 亿元，增长 10.2%。同期，服装出口 1433.3 亿元，下降 4.4%；纺织品 979.9 亿元，下降 0.6%；鞋类 509.6 亿元，增长 4%；家具 485.6 亿元，下降 0.7%；塑料制品 354.4 亿元，增长 12.6%；箱包 246.5 亿元，增长 7%；玩具 169.9 亿元，增长 34.3%；上述 7 大类劳动密集型产品合计出口 4179.2 亿元，增长 1.1%，占出口总值的 20%。此外，肥料出口 330 万吨，减少 13%；钢材 1317 万吨，减少 25.7%；汽车 12 万辆，增加 35.8%。

五、铁矿砂、原油、煤等主要大宗商品进口量价齐升。前 2 个月，我国进口铁矿砂 1.75 亿吨，增加 12.6%，进口均价为每吨 532.1 元，上涨 83.7%；原油 6578 万吨，增加 12.5%，进口均价为每吨 2673.6 元，上涨 60.5%；煤 4261 万吨，增加 48.5%，进口均价为每吨 640.7 元，上涨 1.1 倍；成品油 498 万吨，减少 5.9%，进口均价为每吨 3305.6 元，上涨 48.6%；初级形状的塑料 472 万吨，增加 30.9%，进口均价为每吨 1.12 万元，上涨 9.7%；钢材 218 万吨，增加 17.6%，进口均价为每吨 6993.2 元，上涨 6.3%；未锻轧铜及铜材 72 万吨，减少 15.8%，进口均价为每吨 4.31 万元，上涨 31.5%。

此外，机电产品进口 7794.6 亿元，增长 22.2%；其中汽车 16 万辆，增加 41.3%。

六、外贸出口先导指数继续上升。2 月，中国外贸出口先导指数为 40.2，较上月上升 1.2。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 0.1 至 41.6；新增出口订单指数、经理人信心指数分别回升 0.2、0.6 至 44.1、47.8，企业综合成本指数回落 1.2 至 21.6。

（四）固定资产投资情况

2017 年 1-2 月份，全国固定资产投资（不含农户）41378 亿元，同比增长 8.9%，增速比去年全年提高 0.8 个百分点。从环比速度看，2 月份固定资产投资（不含



农户)增长 0.77%。

分产业看，第一产业投资 886 亿元，同比增长 19.1%，增速比去年全年回落 2 个百分点；第二产业投资 14496 亿元，增长 2.9%，增速回落 0.6 个百分点；第三产业投资 25996 亿元，增长 12.2%，增速提高 1.3 个百分点。

第二产业中，工业投资 14302 亿元，同比增长 3.8%，增速比去年全年提高 0.2 个百分点；其中，采矿业投资 407 亿元，增长 4.1%，去年全年为下降 20.4%；制造业投资 12160 亿元，增长 4.3%，增速提高 0.1 个百分点；电力、热力、燃气及水生产和供应业投资 1736 亿元，增长 0.9%，增速回落 10.4 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)8315 亿元，同比增长 27.3%，增速比去年全年提高 9.9 个百分点。其中，水利管理业投资增长 19.1%，增速回落 1.3 个百分点；公共设施管理业投资增长 35.8%，增速提高 12.9 个百分点；道路运输业投资增长 21.6%，增速提高 6.5 个百分点；铁路运输业投资增长 12.1%，去年全年为下降 0.2%。

分地区看，东部地区投资 21222 亿元，同比增长 9%，增速比去年全年回落 0.1 个百分点；中部地区投资 10047 亿元，增长 12%，增速持平；西部地区投资 9405 亿元，增长 7.9%，增速回落 4.3 个百分点；东北地区投资 435 亿元，下降 17.8%，降幅收窄 5.7 个百分点。

分登记注册类型看，内资企业投资 38943 亿元，同比增长 9.7%，增速比去年全年提高 1.9 个百分点；港澳台商投资 1292 亿元，下降 3.6%，去年全年为增长 18.5%；外商投资 1045 亿元，下降 2.1%，去年全年为增长 12.4%。

从项目隶属关系看，中央项目投资 1403 亿元，同比下降 7%，去年全年为增长 4.9%；地方项目投资 39975 亿元，增长 9.5%，增速比去年全年提高 1.2 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 587537 亿元，同比增长 22%，增速比去年全年提高 12 个百分点；新开工项目计划总投资 20130 亿元，下降 8.3%，去年全年为增长 20.9%。

从到位资金情况看，固定资产投资到位资金 54575 亿元，同比下降 8%，去年全年为增长 5.8%。其中，国家预算资金下降 11.3%，去年全年为增长 17.1%；国内贷款下降 1.4%，去年全年为增长 9.9%；自筹资金下降 19%，降幅比去年全年扩大 18.9 个百分点；利用外资下降 9.7%，降幅收窄 10.8 个百分点；其他资金增长 25.4%，增速回落 5.2 个百分点。



（五）社会消费品零售总额

2017 年 2 月份，全国居民消费价格总水平同比上涨 0.8%。其中，城市上涨 0.9%，农村上涨 0.6%；食品价格下降 4.3%，非食品价格上涨 2.2%；消费品价格下降 0.1%，服务价格上涨 2.4%。1-2 月平均，全国居民消费价格总水平比去年同期上涨 1.7%。

2 月份，全国居民消费价格总水平环比下降 0.2%。其中，城市下降 0.2%，农村下降 0.1%；食品价格下降 0.6%，非食品价格下降 0.1%；消费品价格下降 0.1%，服务价格下降 0.3%。

1、各类商品及服务价格同比变动情况

2 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 26.0%，影响 CPI 下降约 0.94 个百分点；蛋价格下降 14.9%，影响 CPI 下降约 0.09 个百分点；畜肉类价格下降 0.1%（猪肉价格下降 0.9%，影响 CPI 下降约 0.03 个百分点）；水产品价格上涨 2.2%，影响 CPI 上涨约 0.04 个百分点；鲜果价格上涨 2.1%，影响 CPI 上涨约 0.04 个百分点；粮食价格上涨 1.2%，影响 CPI 上涨约 0.02 个百分点。

2 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 5.1%、3.1%、2.5%、1.8%、1.7%、1.2%和 0.5%。

在 2 月份 0.8%的居民消费价格总水平同比涨幅中，去年价格上涨的翘尾因素约为 0，新涨价因素约为 0.8 个百分点。

2、各类商品及服务价格环比变动情况

2 月份，食品烟酒价格环比下降 0.3%，影响 CPI 环比下降约 0.10 个百分点。其中，蛋价格下降 6.2%，影响 CPI 下降约 0.03 个百分点；鲜菜价格下降 5.4%，影响 CPI 下降约 0.15 个百分点；畜肉类价格下降 0.9%，影响 CPI 下降约 0.04 个百分点（猪肉价格下降 1.6%，影响 CPI 下降约 0.05 个百分点）；鲜果价格上涨 4.1%，影响 CPI 上涨约 0.07 个百分点；水产品价格上涨 1.8%，影响 CPI 上涨约 0.03 个百分点。

2 月份，其他七大类价格环比两涨三降两平。其中，居住、医疗保健价格分别上涨 0.4%、0.3%；教育文化和娱乐、交通和通信、衣着价格分别下降 0.9%、0.4%、0.3%；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）交通部：完善农村物流网 村级服务点可收寄快递

针对农村物流网络节点体系效率低下、运行成本较高等现状，交通部发布《关于进一步加强农村物流网络节点体系建设的通知》。

各地交通运输主管部门要推动现有交通运输、商贸流通、邮政快递等网络设施融合发展，加快建成一批农村物流功能突出、服务“三农”效益显著的网络节点。

下一步重点工作包括：节点布局方面，建设改造县级农村物流中心，加强与商贸市场、农资中心等衔接与融合；利用行政村内的农家店等，建设村级农村物流服务点。

县级农村物流中心应设置运输组织、信息交易、仓储服务、快递电商等功能区块；乡镇农村物流服务站和村级农村物流服务点应涵盖快递收寄、电商服务等基本功能。

（二）“十三五”我国重点支持农产品冷链物流体系建设

“十三五”期间我国将大力推进农业现代化建设，确保建成 8 亿亩高标准农田、改造 4300 座大型灌区、提升农业机械化达 70% 以上，同时在农产品现代物流体系建设上取得突破。

加快建设农产品现代物流体系已经上升到国家层面，日渐引起政府的高度关注。“十三五”是全面建成小康社会的关键阶段，推进农业现代化是全面建成小康社会的必然要求。近年来我国建成了东北、环渤海、长江中下游物流通道。下一步，将重点支持农产品的冷链物流体系建设，适应大量生鲜农产品运输需要，扶持一批大型冷链物流企业。

自 2010 年国家发展改革委颁布《农产品冷链物流发展规划》之后，我国冷链物流行业便进入了高速发展的五年。截至 2015 年年底，我国冷链物流市场总额超过 3.6 万亿元，全国冷库总保有量接近 4000 万吨，超额完成规划目标。

而近年来，我国政策上鼓励、标准上完善，不断给予冷链物流行业发展的利好信号。今年 6 月份，财政部、商务部联合发布了《关于中央财政支持冷链物流发展的工作通知》，其中将山东、河南、重庆、宁波、新疆、河北、广东、四川、青海、宁夏等 10 个地区列为示范省（区）市，对相关冷链项目建设给予资金支



持。此外，商务部于今年还发布了《商务部办公厅国家标准化管理委员会办公室关于开展农产品冷链流通标准化示范工作的通知》，决定和国家标准化管理委员会办公室一起开展农产品冷链流通标准化示范工作。

除政策推动和标准引导之外，生鲜电商市场需求的激增也在推动冷链物流行业攀升至产业风口。市场需求强烈，政府鼓励支持，而短期内大环境不会改变，可以说，我国冷链物流产业迎来了发展的黄金时期。



II 公路投资及运输情况分析

一、公路行业运行动态

（一）农村公路建设养护资金 实行专款专用

为促进农村公路建管养运协调发展，满足农民群众出行需求，借鉴外省市立法经验，制定出台《四川省农村公路条例》非常必要和紧迫。

为缓解农村公路建设养护资金缺乏问题，《条例（草案）》设专章对资金保障进行了明确：明确建立以政府公共财政投入为主的资金保障机制；明确多渠道筹集资金，鼓励社会筹资用于农村公路建设养护；对农村公路资金监管进行了明确，规定农村公路建设养护资金实行专款专用。

村道是农村公路重要组成部分，四川省村道占农村公路总里程的 68%。村道主要解决当地村民出行需求，其资金来源是上级政府补助资金和村民自筹。鉴于村道的特殊性，《条例（草案）》明确将村道纳入农村公路的调整范畴，并对村道做了较为具体的规定：适当简化了村道的建设程序，明确村道建设项目可以不编制工可报告，由县级交通部门无偿提供设计文件，社会捐资、村民投劳的村道建设项目不适宜招标的，可以不招标。鉴于我省农村公路中村道数量多、分布广、线路长，在村道上违法堆物、违法建房、人为破坏、超限运输等现象时有发生，《条例（草案）》对村道路政管理作了具体规定：明确村道的管理主体，由县级公路管理机构具体负责，并规定了村道建筑控制区范围，禁止在村道相关区域范围内从事采矿、爆破等危及村道安全的活动，还在法律责任部分规定了对违反村道路政管理行为相应的行政处罚。

（二）今年河北省高速公路建设将投资 335 亿元

今年，河北省计划投资 335 亿元用于高速公路建设。



今年河北省将推进太行山高速等 17 条段、988 公里续建项目建设，确保荣乌高速及沿海高速曹妃甸支线 2 条段、64 公里建成通车，力争京秦高速等 3 条段、58 公里主体建成，确保津石高速等 4 条段、348 公里开工建设，力争京新至京藏高速联络线等 4 条段、172 公里开工建设，加快推进北京新机场北线高速廊坊段等 6 条段、480 公里前期工作。

在高速公路的建设管理上，河北省公布了 10 条管控底线。其中包括工程品质不低于我省已建成运营的口碑好的高速公路、通车后不发生桥头跳车且路面 8 年不中修、不发生较大及以上生产安全责任事故、严格过程计量支付、全面完成投资及通车任务等。

（三）前两月公路建设累计完成固定资产投资同比增长 36%

今年 1-2 月，公路建设累计完成固定资产投资 1601 亿元，同比增长 36%，分区域看，东、中、西部地区分别完成投资 500 亿元、319 亿元、783 亿元，同比增长 47.3%、29.6%、32.1%；铁路完成固定资产投资 417 亿元，同比增长 0.2%；水路建设累计完成固定资产投资 105 亿元，同比增长 2.8%；民航建设累计完成固定资产投资 95 亿元，同比增长 18.7%。

（四）郴州市 42 个景区将修建 121 公里旅游通景公路

湖南省交通运输厅网站发布了《湖南省旅游通景公路“十三五”发展规划》，我市共有 28 个评级景区和 14 个未评级景区的 121.22 公里纳入全省旅游通景公路建设规划，总投资达 3.44 亿元。

近年来，为适应旅游市场的发展，全市公路部门主动作为，在干线公路、农村公路建设的规划、立项等方面，积极与全域旅游发展规划对接，根据轻重缓急稳步推进公路升级提质改造，大力提升路网等级和通达深度。

由于受地形复杂，农村公路基础薄弱、建设难度大、造价高等诸多因素制约，我市早些年实施的一大批农村公路通乡、通达工程只能本着就路修路、先通后畅的原则实施，虽然基本满足了广大人民群众出行，但是技术等级低、安保设施不齐全，很多路段超期服役，已经难以满足形势发展的需求。目前郴州市 42 个旅游景区需要改造的公路总里程为 141.37 公里，其中二级公路 12.73 公里、三级公路 2.92 公里、四级公路 94.52 公里、等外公路 31.20 公里。

郴州市作为全省区域旅游发展规划的增长极，东江湖休闲度假旅游区纳入了全省 12 个重点旅游功能区建设规划。“十三五”期间，按照重点解决 A 级景区交通问题、基本满足非 A 级景区开发要求的总体目标，评了等级的景区至少有宽度



不小于 5 米的公路与之相连，这意味着制约旅游景区发展的“最后一公里”将被打通。

（五）宁夏 6.62 亿元投入农村公路建设及路网改善

宁夏回族自治区交通运输厅分片区下达宁夏农村公路建设及路网改善补贴资金 6.62 亿元，加快宁夏农村交通基础设施建设，改善贫困地区交通发展条件。侧重支持盐池、隆德、彭阳、泾源 4 个今年脱贫摘帽重点县农村公路建设。

交通厅下达中南部 9 个贫困县（区）农村公路补贴资金 41601 万元，其中建制村（贫困村）通硬化路 40393 万元，撤并建制村通硬化路资金 708 万元，窄路基路面农村公路改造资金 500 万元，侧重支持盐池、隆德、彭阳、泾源 4 个今年脱贫摘帽重点县农村公路建设。

此外，交通厅还下达中北部各市县（区）农村公路补贴资金 16979 万元，其中建制村通硬化路 325 公里，补贴资金 15687 万元；撤并建制村通硬化路 30 公里，补贴资金 1292 万元。同时，安排农村公路路网改善工程 1 个，为固原市区至六盘山长征景区旅游公路，着力形成固原市旅游小环线，项目全长 50.6 公里，三级公路标准建设，总投资 5.6 亿元，安排补助资金 7620 万元。

（六）湖北去年完成农村公路新改建工程 1.38 万公里

近年来，湖北交通运输事业取得了长足的进展，特别是城市、城际交通运输网络发展迅速。但是与此同时，在部分农村地区，路网不健全、通行条件差等问题依然存在。

截止 2016 年底，湖北农村公路里程达到 22.6 万公里，占全省公路通车总里程的 86.9%，其中，等级公路里程达到 21.6 万公里，全省乡镇、行政村的公路通畅率达到 100%，通客车率达到 100%，农民群出行更加方便快捷。

政府主导，确保农村公路建设强力推进

2016 年，全省完成农村公路新改建 1.38 万公里，重点实施了撤并村通畅、窄路面加宽、自然村通畅、精准扶贫产业路等村级公路改造工程。不断优化农村交通运输网络格局，积极推进与高速公路进出口、重要旅游公路等相衔接的公路网建设，促进区域公路协调发展，突出农村公路对城镇化建设、产业布局发展等



的支撑带动作用，补齐路网短板，逐步打通断头路、改建瓶颈路、畅通出口路，建设注重短板领域和薄弱环节的建设，重点推进交通精准扶贫脱贫以农村公路为主的“扶贫小康路”，推进以完善安全防护设施的“455”工程为抓手，加固改造危桥和消除隐患为重点的“平安路”、以旅游和绿色产业支撑等为主的“产业路”建设，打通湖北农村公路建设的“最后一公里”。

建养并重，不断创新发展模式

坚持建设、养护、管理并重的原则，统筹考虑规划、建设、养护、运营全过程。2016年，各级地方政府投入农村公路养护资金约6.8亿元，以县级重要经济线路、旅游公路等路段为主，实行有路必养。加强对农村公路特别危险路段整治，完成安保工程2233公里，实施危桥改造194座，1.1万延米，改善了湖北农村公路的安全状况和通行条件，为保障农村公路安全畅通和群众出行提供了保障。

政策引导，保持农村公路健康发展

一是建立健全农村公路发展机制。我厅制定了《关于推进“四好农村路”建设的实施方案》，以“把农村公路建好、管好、护号、运营好”为总目标，转变发展思路和发展方式，提升质量安全水平，促进建管养运协调发展，提高新建农村公路交工验收合格率、县级农村管理机构设置率，建立健全农村公路管理规章制度，实现农村公路路网结构明显优化，质量效益明显提升，养护管理全面加强，有效保护路产路权，完善农村客运和物流体系，形成城乡交通一体化格局，适应全面建成小康社会和新型城镇化要求。

二是加大农村公路建设工程质量监管力度。去年，我厅制定了《关于推行农村公路建设“八公开”制度的实施意见》，主动公开建设计划、补助政策、招投标、施工管理、质量管理、资金使用、工程验收和考评结果等八项内容，同步建成内容科学、系统配套、管理有效的公开制度和管理办法，采取媒体公开和现场公开等多种方式，主动接受群众监督，不断改进工作作风，规范农村公路建设管理，提高建设管理水平和质量。



三是提升农村公路应急处置能力。去年夏天，湖北遭遇了特大暴雨的袭击，全省农村公路灾毁损失严重，省委省政府高度重视、迅速指示，我厅立即行动，制定灾后重建方案，通过“创建百条示范路、重建千座连心桥、改建万里扶贫路”，积极开展恢复重建，确保今年上半年，全面完成灾毁路段路面建设、桥梁建设工程，保障人民群众安全、快捷出行。

规范运营管理，健全农村客运发展长效机制

按照省委办公厅、省政府办公厅转发的《关于巩固“村村通客车”成果建立农村客运发展长效机制的意见》，不断完善农村客货运输发展体系，稳步推进通往行政村、重要居民聚居区、产业园区的公路形成区域循环，不断提升农村公路的通行条件，保持农村客运的稳定运行，建立健全与农村公路发展相适应、与城市公交协调发展的农村客运网络，创建一批农村客运示范品牌，不断提升城乡一体化的农村客运服务水平。

（七）包头市今年将实施 公路重点项目 22 个

今年包头市将实施公路重点项目 22 个，包括 5 个高速公路项目、5 个国道项目、3 个省道项目、7 个旅游公路（县道）项目、2 个黄河通道桥项目，全长 1511 公里，今年完工通车 809 公里，年内计划完成投资 76 亿元。

进入 3 月份以来，包头市部分公路建设项目人员及机械陆续进场，正在进行施工前的准备工作；部分公路重点工程项目正在积极办理前期手续，上半年将陆续开工建设。

今年，包头市实施包括一个高速出口枢纽和一条高速公路环线及三条“县县通高速”公路在内的 5 个高速公路项目，建设总里程 203 公里，总投资 89.6 亿元，年内计划完成投资 30.7 亿元。一个高速出口枢纽即 G6 高速青山互通工程，4 月份开工，10 月份建成通车。一条高速公路环线即包头西南环高速，5 月份开工，年内完成征拆和路基工程，完工后与建成的北环线（G6 高速）、东南环线（G65 包树高速）形成包头外环高速公路，环线总长 164 公里，成为过境包头的快速通道。三条“县县通高速”公路总投资 67 亿元，在全区率先实现“县县通高速公路”目标。



国道项目 4 项，总投资 67 亿元；省道项目 3 项，总投资 44.85 亿元；此外，还实施 7 个旅游公路项目，建设总里程 550 公里，总投资 27.5 亿元，年内计划全部建成通车，实现全市重要旅游景点、景区全覆盖；新规划建设 2 个跨市域黄河大桥通道项目，全长 81 公里，总投资 50.4 亿元，年内完成前期手续并开工建设。

按照“三年会战，五年领先”的奋斗目标，包头市不断完善“十字”主骨架高速公路网、“二环五纵八横”干线公路网和“一环、十通道、二十一连接”旅游公路网，加快推进环城、沿黄、旅游、出口、跨河五大通道建设，加快立体综合交通枢纽建设，着力构建呼包鄂协同发展区域交通一体化，以优异成绩迎接党的十九大胜利召开，庆祝自治区成立 70 周年。

（八）黑龙江：以建设人民满意公路为目标 2017 年普通公路建设计划投资超百亿

黑龙江省明确了 2017 年全省普通公路建设投资计划和具体工作任务，并对抓好建设和管理工作提出了具体的指导意见。

2017 年全省普通公路建设计划投资 103.8 亿元，其中国省道改造项目交工 253 公里，续建 815 公里，投资 71.7 亿元；危桥计划改造 330 座 3.75 亿元、投资安全生命防护工程 3.45 亿元；建设农村公路 4000 公里，投资 24.9 亿元；国省干线公路建设养护示范路 700 公里，公路技术状况指数（MQI）达到 80，县乡公路计划完成倚望路率 68.8%、58.9%；全省普通国省干线公路车辆超限率控制在 2%以下。

，在项目建设上，要全面规范项目前期工作，按照“开车不等客”原则，所有计划要争取在一季度完成上报或下达，地方政府、法人单位尽快确定建设模式，4 月底前要完成施工图批复、招投标等各项准备工作，逾期未达到前期工作要求的项目将不予安排，坚决实现 5 月份全面开工建设。在项目管理上，要全面启动为期三年的全省公路“品质工程”示范创建工作，做到以质量、安全为中心，以建设法制化、规范化建设市场为目标，以管理规范、施工标准化为抓手，以信用评价体系为保障，建立工作督办、约谈机制，按照突出重点、先易后难、量力而行的原则，逐项目研究，按实际情况分期推出，保证项目资金来源，力争建设一批叫得响、用得住的品质工程示范项目，确保工程质量安全、进度目标的实现。会议特别提出，要立即启动绿色公路建设、续建项目，近期将形成意见全力推动。在创新建设模式上，以 PPP 建设模式为契机，总结经验和教训，在全省普通公路建设中，争取进一步推行实践，努力缓解地方建设资金紧张状况，切实保证工程



建设质量和水平。同时强调，要强化项目建设“落在地方、服务地方”的思想认识，督促引导沿线地方政府为项目建设创造良好环境。

III 铁路投资及运输情况分析

一、铁路行业运行动态

（一）铁路运价接连上调 铁路行业改革步伐或加快

大秦铁路决定自3月24日18时起，对管内实行国家铁路统一运价率的营业线的整车煤炭运价水平恢复至基准运价率9.80分/吨公里；大秦、京原、丰沙大铁路本线煤炭运价水平恢复至基准运价率10.01分/吨公里，整体提价幅度约11%。另据铁总公告，从4月21日起，东南沿海高铁时速200-250公里动车组列车票价将上调，涨幅10%-20%。

大秦线此次提价幅度11%远小于公路运价提价30%，沿海高铁提价后很多区段二等座票价仍明显低于公路客运价格。因此，调价对运量影响甚微。铁路煤运及客运价格陆续上调，显示出运价市场化步伐正在加快，这将有利于提升铁路投资回报率，进而吸引更多民间资本、多元化资金进入铁路领域，推动铁路行业改革。

中国铁路总公司公布了票价改革方案，将于4月21日起对东南沿海运行时速在200-250公里的动车组进行提价，主要涉及杭甬段及甬深段铁路，其中二等座涨幅25%-30%；一等座涨幅65%-70%。这是铁总获得高铁定价权后首次提价，未来不排除有继续提价的可能。

加速市场化、开启混改正是今年铁路的主要任务之一。在今年的全国铁路工作会议中，铁总明确了混改计划，包括理顺交通部-铁路局-铁总-路局的政令体系，推进铁路混改，推进铁路资产经营，加大土地为主的综合经营，调整普客票价等。在券商看来，铁路公司化改革、投融资体制改革和资产证券化是未来投资机会的核心。

（二）“铁路经济产业区”蓝图浮出水面

“广州铁路经济产业区”规划蓝图浮出水面。这份规划由广州铁路货运中心、广东省广物物流（集团）有限公司、白云区白云湖街道办事处等单位调研后初步



形成。三家单位既有属地基层政府、也有国有企业和铁路运输公司。可以说，这份规划含金量不可小觑。

“广州铁路经济产业区”计划选址于白云区中西部，具体位于南接华南快速路（三期）、北至流溪河、东临广花公路、西靠石井大道，规划涉及面积 8.8 平方公里。该区域正是白云区“十三五”规划中重点发展的先进制造业和现代物流区。

“广州铁路经济产业区”暂定由大朗铁路集装箱站、广物物流白云分公司以及白云湖街道部分区域等三部分组成。

白云湖街道物流业发达。据不完全统计，街道华南快速路（三期）以北一带区域集聚有数十家小型物流公司，街道办事处有强烈意愿借助铁路经济产业区改变现状。

大朗铁路集装箱站拥有 11 条铁路货运线，每天收发超过 400 个车皮货物，运输量处于满负荷运转。

广物物流白云分公司转型升级也较为迫切。广物物流白云分公司迫切希望转型升级为运输“白货”为主。特别是广州首趟中欧班列从此地出发，铁路经济产业区对其吸引力很大。

目前该规划还只限于探讨大朗铁路集装箱站、广物物流白云分公司、白云湖街道三家单位，随着位于江高镇的大田铁路集装箱中心站开始启动规划，未来这份规划蓝图或将面临着进一步调整。

德国弗劳恩霍夫物流研究院曾就广州铁路货物吞吐量与重庆西部物流园作过对比，广州是后者的 5 倍还多，因此广州铁路经济产业区建设具有现实意义。

成立平台运营公司开发运营

广州铁路经济产业区将如何建设及运作？

假设铁路运输是一条“扁担”，货物收、发就是扁担上两个“筐”，广州铁路经济产业区便是要做大做强两个“筐”。

目前广州铁路经济产业区定位为打造集铁路物流、现代仓储、保税物流、金融物流、城市配送、海关口岸、物流社区、货运配载、中欧跨境商品和 O2O 跨境贸易于一体的产业区。

也就是说，未来广州的铁路集装箱货物将在此聚集、交易、中转，铁路集装箱站不再单纯为货物交易做“嫁衣”，而是把创税极为丰富的交易部分留在此地。



根据规划，广州铁路经济产业区将广物物流白云分公司定为起步区（占地1500亩），设想实施“2171布局”，即两港、一核、七区、一拓展区。

其中，“两港”是建国际铁路港、智慧公路港，未来实现铁公联运，有效解决货运“最后一公里”问题；“一核”是国际商贸服务中心，发展智慧物流、研发孵化、购物展览等功能；“七区”包含快递物流区、农产品交易区、家具建材交易区、皮革交易区、五金机电交易区、电商产业区，实现物流业与制造业同步发展，把货物交易功能前移到此；“一拓展区”是体验经济区，设想引进铁路旅游项目，集公共交通和旅游购物于一体，此举可吸引大量客流量。

广物物流副总裁黄淦斌介绍，起步区将按照“政府主导、企业主体、市场运作”的原则运营，未来可成立管委会集聚各方资源，同时广物控股成立平台运营公司开发运作。

促广州融入国家“一带一路”战略

起步区“2171布局”规划设计“精美”，铁路经济产业区起步区之外的功能拓展区将如何发展？

据了解，功能拓展区将根据业务的发展择机启动，按照现代物流生态圈的标准进一步完善8.8平方公里的功能布局。

目前，广物物流除了开通直通俄罗斯的中欧班列之外，还打算打通中欧德国物流通道和直通塔吉克斯坦的中亚专列。

如果另外两条国际班列申请下来，功能拓展区将申请相关职能审批部门（海关、检验检疫等）进驻产业区，同步申请国家“一带一路”丝路基金等专项资金扶持。

去年9月份，位于白云区的广物物流白云分公司园内两幢旧仓库正在加快改建中，未来将建成海关和国检部门办公场所。目前改建项目已经完工。该办公场所是为当前的中欧班列常态化运作所作的配套设施。

中铁集装箱运输有限公司等货源组织方已着手在境外组建营销团队，积极组织回程班列运输货源。预计从2017年起，将组织每周1列（50个40英尺集装箱）回程班列进口货源，进一步降低班列运营成本的同时，推动地方进出口贸易，增加政府关税收入。

“随着中欧、中亚国际班列常态化运作后，我们希望能够将欧洲和中亚的优质货物也运回广州，届时铁路经济产业区将成为比海运更加快捷的跨境货物交易



场所。”白云湖街道负责人说，“届时广州通过经济区联结重点货运枢纽，充分融入国家 一带一路 战略，有效实现产业升级。

（三）2016 年铁路完成投资 8015 亿 营业里程 12.4 万公里

国家铁路局发布《2016 年铁道统计公报》（以下简称《公报》）。《公报》指出，2016 年，全国铁路固定资产投资完成 8015 亿元，投产新线 3281 公里；全国铁路营业里程达到 12.4 万公里，比上年增长 2.5%；全国铁路机车拥有量为 2.1 万台，比上年增加 87 台；全国铁路客车拥有量为 7.1 万辆，比上年增加 0.3 万辆；全国铁路货车拥有量为 76.4 万辆。

去年铁路完成投资 8015 亿 营业里程 12.4 万公里

2016 年，全国铁路固定资产投资完成 8015 亿元，投产新线 3281 公里，其中高速铁路 1903 公里。

在路网规模方面，全国铁路营业里程达到 12.4 万公里，比上年增长 2.5%。全国铁路路网密度 129.2 公里/万平方公里，比上年增加 3.2 公里/万平方公里。其中，复线里程 6.8 万公里，比上年增长 5.2%，复线率 54.9%，比上年提高 1.4 个百分点；电气化里程 8.0 万公里，比上年增长 7.4%，电化率 64.8%，比上年提高 3.0 个百分点。西部地区铁路营业里程 5.0 万公里，比上年增加 2230.9 公里，增长 4.6%。

在移动装备方面，全国铁路机车拥有量为 2.1 万台，比上年增加 87 台，其中，内燃机车占 41.8%，比上年下降 0.9 个百分点，电力机车占 58.1%，比上年提高 0.9 个百分点。全国铁路客车拥有量为 7.1 万辆，比上年增加 0.3 万辆。其中，动车组 2586 标准组、20688 辆，比上年增加 380 标准组、3040 辆。全国铁路货车拥有量为 76.4 万辆。

（四）太原铁路局调整运价 到港煤炭运价小涨

太原铁路局下发《太原铁路局关于调整部分货物运输价格的通知》，宣布对实行统一运价营业线的太原局管内整车煤炭运输运价水平恢复至国家规定的基准运价率（含国铁控股合资铁路）。

大秦、京原、丰沙大铁路本线煤炭运输运价恢复至国家规定的基础运价率。孝柳线发送至太原局管内整车洗精煤运价恢复为 0.315 元/吨公里，原煤及其他煤炭运价恢复为 0.285 元/吨公里。



《通知》表示，各车务段要密切关注市场价格变化，发挥铁路价格的积极引导作用，严格执行铁路总公司及路局有关收费政策，严禁价外收费。

该价格从 2017 年 3 月 24 日 18:00 时起执行。

此次基本运价的恢复，相当于大秦铁路(行情 7.43 +3.92%, 买入)上涨 1 分/吨公里。

本次大秦线铁路运费涨 1 分/吨公里，折算成煤价约为：山西煤涨价 7 元/吨，蒙煤涨价 12 元/吨。

大秦线涨一分，短期来看，市场情绪得以释放，利好对已发到北方港口，还未销售的煤炭；不过长远来看，发运和利润或将有所萎缩，预计大秦铁路年收入将增加 40 亿。

(五) 上海铁路局：铁路建设再掀高潮 年内开工 12 个项目

上海铁路局今年铁路建设将再掀高潮，年内开工建设 12 个项目、投资规模约 2262 亿元，全年在建项目投资 792 亿元。

上海局将围绕打造沿海、京沪、京港和陆桥、沿江、沪昆高速铁路主通道，大力拓展东部、中部高速铁路连接线，加快发展长三角地区城际铁路网，完善长三角地区普速铁路网，并按照“客内货外”的原则，完善上海、南京、杭州、合肥铁路综合枢纽。

该局全面推动建设领域落实“强基达标、提质增效”工作主题，下功夫提升工程品质。他们纵深推进项目标准化管理，搭建标准化达标、创优考评等平台，每个项目分专业培育标准化示范基地，再以点带面向全项目推广，提升参建单位标准化管理水平；从严管理桥梁、隧道、站场改造等专业性较强工程建设，督促施工单位组建专业化队伍，实施专业化管理，严把质量关。

该局还强化重点领域技术攻关，深入开展 BIM 技术研究，推广大型铁路客站站外幕墙维护设施成套技术等新技术应用，提升全局项目建设整体质量。



IV 航空运输情况分析

一、航空行业运行动态

（一）南方航空：向美航发行 2.7 亿股 H 股 锁定期 3 年

南方航空与美国航空公司签署《股份认购协议》，美国航空公司将以 155,328 万港元认购公司新发行的 H 股股票 270,606,272 股。

公司于 2017 年 3 月 27 日在广州市与美国航空签署了《股份认购协议》。美国航空将以 155,328 万港元认购公司新发行的 H 股股票 270,606,272 股，发行价格为 5.74 港元/股。H 股发行完成后，美国航空持股占本公司 H 股股本的约 8.83% 及全部股本的约 2.68%。在符合相关法律法规的条件下，南方航空董事会将委任一名美国航空提名的人士作为南方航空董事会的观察员。该名董事会观察员在董事会中不享有投票权，但可列席所有董事会会议，并负有适用于其他董事会成员的相同的保密、内幕交易限制、利益冲突政策及程序等义务。在特定条件下，未经南方航空书面同意，美国航空不得在认购完成后 3 年内处置其本次认购的 H 股股票。双方还拟在代码共享、联运协议、人员/经验交流、销售、旅客忠诚度计划、机场设施共享等领域开展合作。

（二）浙江计划建设 10 个航空特色小镇

浙江出台了《浙江省航空产业“十三五”发展规划》。该《规划》明确了浙江航空产业未来发展的思路，将以构建航空全产业链为出发点，以市场培育为着力点，重点实施“12105”战略。

“1”是打造一个以大飞机为核心的舟山航空产业园。依托波音 737 飞机完工和交付中心项目在舟山落户，谋划、引进、落地一批航空产业高端制造项目，通过整合资源，夯实基础，力争将舟山打造成全国领先的航空高端研发制造基地。

“2”是争创杭州、宁波两个国家级临空经济示范区。依托杭州萧山国际机场、宁波栎社国际机场两大运输机场，通过产业集聚、功能提升、设施共建等，创建成为国家级临空经济示范区。



“10”是培育10个左右航空特色小镇。围绕航空先进制造、航空运营服务、通航旅游休闲、飞行运动体验等领域，促进产业、文化、旅游融合发展，重点建设10个左右航空特色小镇。

“5”是实施500亿元航空投资项目。航空制造和航空服务并举，重点聚焦航空产业关键环节，加大国际国内合作，强化招商引资，推进落实和超前谋划一批航空重大项目，力争实现500亿元项目投资。

根据《规划》，浙江将加快通用航空与旅游、体育的深度融合，并支持通用航空俱乐部、爱好者协会等社会团体发展，进一步完善航空产业市场生态体系。依托通用机场与军民融合重大项目建设，重点建设建德航空小镇、平湖九龙山空空运动小镇等。

《规划》提出，浙江航空产业的目标是到2020年形成年产大飞机100架、通用飞机500架、大中型无人机1000架以上能力，航空制造业产值达到1000亿元，通航运营服务业营收突破100亿元。到2025年，实现航空制造业产值3000亿元，通航运营服务业营收突破500亿元。

（三）甘肃：“十三五”通用航空发展规划出台

甘肃省人民政府办公厅印发《甘肃省“十三五”通用航空发展规划》，提出整合现有航空资源，优化全省通用航空机场布局，加快通用机场建设，力争使甘肃成为丝绸之路上通用航空重要节点、国际知名航空运动基地。

根据《规划》，甘肃将在“十三五”期间建通用机场25个，其中一类机场8个、二类机场6个、三类机场11个，力争实现全省65%的县级行政单元能在陆路交通60公里或1小时车程内享受到通用航空服务。利用现有和新建机场，重点开展商务服务、低空旅游、生产作业、应急救援等业务，到2020年，实现年产值4亿元。加快空管、航油等配套规划建设，构建通用航空器研发、设计、制造和维修体系；开展通用航空器展销、保险、托管、租赁等。

为了保障《规划》顺利实施，甘肃省将成立省通用航空发展领导小组，加强对通用航空机场建设和产业发展的统筹和指导，明确省内通用航空建设、投资、运营及监管等各环节的主体责任。市州政府和省民航机场管理部门将加强对通用机场建设和安全运营的监管，建立通用机场运营管理体制，加快培养通用航空专业技术人才。各市州政府将优先保障通航机场建设供地指标，并完善市政配套设施。



（四）四川拟建超 500 个通用机场 鼓励社会资本参与建设

《四川省通用机场布局规划(2016—2030 年)》正式出炉，这是四川省首个通用机场规划。按照《规划》，2020 年二类及以上通用机场覆盖所有市(州)，2025 年网络初成，2030 年通用航空服务基本覆盖省内所有县级行政单元。

《规划》提出，二类及以上通用机场，根据全省五大经济区发展定位、经济社会、资源禀赋、产业基础等，分别构建五大通用机场群。

成都平原通用机场群总数 29 个，以成都平原经济区为服务重点，提供公务商务出行、低空旅游、飞行培训、通用飞机组装及试飞等服务，促进该区域对接国家“一带一路”、长江经济带战略，改善内陆开放环境，促进产业转型升级。

川南通用机场群总数 14 个，以川南经济区为服务重点，提供航空产业发展支撑、短途客货运、航空护林等通用航空服务。

川东北通用机场群总数 16 个，以川东北经济区为服务重点，提供短途客货运、农林作业、低空旅游、航空运动、飞行培训等通用航空服务。

攀西通用机场群总数 8 个，以攀西经济区为服务重点，主要为特色农产品运输、航空护林、工业作业等提供通用航空服务。

川西北通用机场群总数 21 个，以川西北生态经济区为服务重点，主要提供短途客货运、低空旅游、航空护林、牧业作业、应急救援等通用航空服务，打造川西北短途运输示范区，开通九寨—康定—亚丁—红原低空旅游环线。

同时，按需布局建设若干用于自然灾害救援、紧急事件处置、城市消防、警务飞行、低空旅游、农林作业或供商业和个人使用等用途的三类通用机场，争取达到每千平方公里 1 个以上(约 500 个以上)。

配套保障设施方面，将在成都平原地区、川南地区、川东北地区、攀西地区、川西北地区分别选择一个综合型通用机场规划建设飞行服务站，负责该区域的飞行服务。在成都双流国际机场、成都天府国际机场等运输机场临空经济区规划建设通用航空维修基地，在规划建设通用航空产业园的通用机场逐步构建专业型的通用航空维修基地。具有公商务飞行保障功能的通用机场配套建设商务型固定运营基地，以短途客货运、作业飞行等功能为主的通用机场配套建设一般型固定运营基地。

《规划》提出，创新通用航空基础设施建设投融资模式。一是结合国家政策和资金支持，研究设立省级通用航空发展基金和出台相应支持政策，促进全省通



用机场的建设。二是探索投融资方式，推动全省通用机场及低空空域监视等配套设施建设。三是构建多层次的、多渠道的、责任清晰的投融资模式，鼓励社会资本参与通用航空基础设施建设。



V 水路运输情况分析

一、水运行业运行动态分析

（一）港口吞吐量回暖 水运建设将提速

基建提速、“丝绸之路”热炒地图、海外工程大增、亚洲博鳌论坛与 5 月“一带一路”峰会，为近日“一带一路”的活跃提供了多重利好支撑。3 月 24 日，以连云港为核心龙头的交运港口板块揭竿而起，“一带一路”炒作路径再扩散。

港口吞吐量回暖、水运建设将提速

国际贸易出现回暖，港口吞吐量同比出现上涨。2 月，全国港口货物吞吐量增速较 1 月增加 5.8%至 10.1%，增速提升明显。除春节错期因素以外，港口吞吐量增速改善还受益于全国进出口回暖：1 月和 2 月，全国实现进出口总额分别同比增长 11.4%和 15.8%，增速大幅转正。

今年前两个月公路水路完成固定资产投资 1726 亿元，同比增长 33.9%，完成全年 1.8 万亿元投资目标的 9.6%。其中，水运建设完成投资 105 亿元，同比增长 2.8%。此外，作为反映国际间贸易情况的领先指数，波罗的海干散货运价指数（BDI）更是一再“飙升”。BDI 指数的回暖，对于港口行业来说，无疑是一个直接的利好。在“一带一路”战略推进背景下，港口作为水陆货物中转枢纽，将明显受益于“一带一路”战略实施所带来的货物中转需求提升，主题投资价值有望进一步凸显。

事实上，从 2016 年三季报数据来看，受港际竞争加剧、经济下滑等多重因素影响，港口股业绩状况可谓表现平平，仅珠海港、南京港、重庆港九、北部湾港、深赤湾 A、天津港等实现了收益净增长。

（二）嘉兴：今年水运建设将投入 17 亿元 打造高等级航道

今年，我市水运建设将投入近 17 亿元，加快高等级航道网建设，从而推进内河水运复兴。

在杭平申航道秀洲段与海宁段的交界地方，正在建设杭平申航道沪昆铁路改建工程，这里将建设一座 3.3 公里长的特大型桥梁。今后，沪昆铁路的列车将从



正在建设的这座高架桥上飞驰而过，桥下就是通行千吨级货船的杭平申线。该工程总投资 6.2 亿元，是杭平申线航道单体投资最大、施工难度最高的节点工程，由于桥墩距离正在运行的沪昆铁路只有 25 米，施工工艺要求十分严格，例如，桩基采取钻孔浇筑的方式，避免正常打桩对铁路路基产生震动。大桥建成后，新老铁路的接驳也更为关键。

杭平申线航道改造工程全长 116 公里，于 2012 年年底动工，今年基本建成平湖段、海盐段。

全年我市将投入水运建设资金 17 亿元，新增可通行千吨级货船的三级航道 16 公里，加快建设高等级航道网。

（三）湖北 45 个交通重点建设项目集中开工 总投资达 260 亿元

湖北省 45 个交通重点建设项目集中开工，总投资达 260 亿元。

本次集中开工的重点项目中，高速公路有武汉四环线北湖至建设段（东段）、武深高速公路嘉鱼北段等 2 个项目；普通公路有远安县盘古至棚镇一级公路盘古段、G347 浠水巴河至黄州陶店公路巴河特大桥、黄冈市 G106 国道三台河大桥重建等 25 个国省道干线公路项目及危桥重建项目，建设总里程 561 公里；水运建设有汉江蔡甸汉阳闸至南岸嘴航道整治工程、荆州煤炭储配基地一期工程等项目 10 个；物流站场有武汉（江夏）德邦物流产业园、潜江高铁新区综合客运换乘中心等项目 8 个。

为贯彻落实省政府下达的“十三五”规划目标任务，省交通运输厅确定今年为“重大项目开工年”，成立 8 个重点工作督办组，由厅领导带队，专人专班对重点项目进行全面督导、跟踪督办和协调服务，通过巡检督办、分析通报、驻点督办、发函约谈等形式，解决重点难点问题，加快推进项目前期工作，实施清单管理，倒排时间节点，确保“十三五”规划完工项目有充足、合理的建设周期，促进项目建设目标均衡推进。继一季度集中开工一批重点项目后，年内还将开工武汉城市圈环线大随至汉十段、武汉至大悟、武汉至阳新等高速公路项目，力争年底已建和在建高速公路达到 7500 公里，为实现“十三五”高速公路建设目标奠定基础。

部分重点项目简介

武汉四环线北湖至建设段（东段）

项目路线起于福银高速公路武汉绕城段北湖互通，终点与四环线青山长江公路大桥段相接，建设里程 7.638 公里，投资 25.32 亿元，双向 8 车道，设计车速



为 100 公里/小时，计划 2019 年建成通车。该项目是武汉市四环线最晚开工建设的一段，对四环线画圆起着重要的作用。

武深高速公路嘉鱼北段

项目是国家公路网中武汉至深圳高速公路（编号 G4E）的一段，起于江夏区与嘉鱼县交界处的金水河，止于嘉鱼县新街镇蜀山村，全长 21.124 公里，全程高架桥梁，投资 37.4 亿元，双向六车道，设计速度 100 公里/小时，计划 2019 年建成通车。武汉至深圳高速公路我省其余路段均已建成，本项目建成后对完善湖北区域高速公路布局、加强其与珠三角经济区互联互通、缓解京港澳高速公路通行压力具有重要意义。

（四）2016 年，崇左市水运固定资产投资过亿元，超额完成任务

2016 年，崇左市水运固定资产投资过亿元，超额完成任务。全年完成水运固定资产投资 11631 万元，完成自治区下达目标任务的 116.3%。其中崇左港中心港区濠湍作业区完成固定资产投资 10081 万元，目前正在开展水工主体工程灌注桩施工、后方陆域及道路堆场碾压回填；左江崇左至南宁（宋村三江口）III 级航道工程完成固定资产投资 1550 万元，目前正在开展配套工程、信息化工程建设，配套工程崇左航道站建设项目的建筑设计方案、施工图设计文件等审查工作已经完成，正在办理施工招投标手续，计划 2017 年一季度开工建设。

（五）交通部：今年 1-2 月我国公路水路完成固定资产投资 1726 亿元

今年前两个月，交通运输主要指标继续呈现向好发展态势，客运结构持续优化，货运量、港口吞吐量等主要指标增速有所加快，固定资产投资完成进度快于预期。

1 月至 2 月，公路水路完成固定资产投资 1726 亿元，同比增长 33.9%，完成全年 1.8 万亿元投资目标的 9.6%，完成进度较去年同期加快 3 个百分点。其中，公路建设完成投资 1601 亿元，同比增长 36%，新改建农村公路 14223 公里，完成全年 20 万公里任务目标的 7.1%；水运建设完成投资 105 亿元，同比增长 2.8%。

今年前两个月，铁路、公路、水路、民航完成营业性客运量 32.8 亿人次，增速由 2016 年全年下降 1.2% 转为同比增长 0.2%。其中，私家车出行持续快速增长，1 月至 2 月高速公路 7 座及以下小客车流量同比增速达 14%。铁路、公路、水路、民航完成营业性货运量 59.3 亿吨，同比增长 8.2%，增速较去年全年加快 2.6 个百分点。其中，公路货运量增长 7.5%，水路货运量增长 8.3%。规模以上港口完成货物吞吐量 19.4 亿吨，同比增长 7.7%，增速较 2016 年全年加快 4 个



百分点，其中外贸吞吐量增长 6.4%、内贸吞吐量增长 8.3%。完成集装箱吞吐量 3428 万标箱，同比增长 5.8%。

（六）河南将投资 87 亿元 建设通江达海水上通道

“十三五”期间河南将大力加强内河水运网建设，投资 87 亿元建设通江达海的水上通道。河南省作为一个内陆省份，非水网地区，为什么要提出这个计划？这个计划有多少合理性、可行性？带着这些疑问，记者对河南省交通运输厅航务局局长王东进行了专访。

通海基础 共有河流 493 条 史上曾“千帆竞航下江南”

大力发展水路交通，发挥水运所具有的运价低、运能大、污染小、占地少、投资省、适合大宗货物长距离运输的比较优势，是我省对外开放的需要，更是我省发展循环、低碳经济，建设资源节约型、环境友好型社会，承接产业转移，实施节能减排，建设综合交通运输的重要举措。

河南省内河水运发展历史悠久，曾呈现“百舸争流天津卫，千帆竞航下江南”的盛景。20 世纪 60 年代末，河南有 27 条河流可以通江达海，通航里程 6100 多公里，水运运量占全社会总运量的 48%。

我省共有河流 493 条，河道总里程 26245 公里。一些河流具有发展内河水运优越的自然条件。沙颍河向上深入到豫西南资源腹地，横贯京广、京九两大干线铁路；淮河上连宁西铁路，横穿京九干线；唐白河自北向南流经豫鄂两省，是我省能直接融入长江水系的一条重要水运通道。沙颍河、淮河水运通道的建设，将实现中原城市群与皖江经济带、长江经济带更好的衔接。唐白河航道的建设，将形成一条沟通武汉城市群与中原城市群、长江经济带的水运大通道。

我省规划开发建设淮河干流以信阳息县为起点的淮河航道、沙颍河以平顶山为起点的沙颍河航道、唐河以南阳社旗为起点的唐河航道。

现实实践 周口、信阳 已实现通江达海

2009 年，我省境内的淮河淮滨以下、沙颍河周口以下航道已实现全年通航。周口、信阳已实现通江达海，我省已拥有两条沟通华东和长三角水网地区的水上运输通道。“十三五”期间，我省将继续开发建设淮河信阳息县以下、沙颍河平顶山以下和唐河航道。项目的实施，将实现平顶山、漯河、南阳等地区通江达海。

政策支持 内河水运发展 上升为国家战略

国务院颁布《关于加快长江等内河水运发展的意见》后，内河水运发展上升



为国家战略，内河水运建设步伐明显加快。2012 年 7 月省政府出台了《河南省人民政府关于加快我省内河水运发展的实施意见》。河南省交通运输厅也制定下发了《关于贯彻落实〈河南省人民政府关于加快我省内河水运发展的实施意见〉精神的通知》。

针对沙颍河航道建设，省政府高度重视，成立省级建设项目指挥部，整体推进沙颍河水运工程建设。

到“十三五”末通航里程达到 1855 公里

“十三五”期间，重点改扩建沙颍河、淮河、唐白河等内河水运工程，建设内河航道 304 公里，新增港口泊位 42 个，到“十三五”末通航里程达到 1855 公里。我省规划全面加快以“内河水运骨架体系、港口物流运输体系、安全监管与应急搜救体系、船舶检验与船员管理体系、航务海事智能化应用体系和内河水运绿色发展体系”为核心的“6 个体系”建设，形成上与铁路、公路等主通道和主枢纽相连接，与能源产业基地相衔接，下与淮河水系、长江水系等水网地区相贯通的“上连下通”内河水运发展格局。

沙颍河周口以下、淮河淮滨以下实现全年通航

目前，我省淮河水系的沙颍河周口以下、淮河淮滨以下航道已实现全年通航，并可通江达海。沙颍河周口以下、淮河淮滨以下可常年通航 500 吨级单船、万吨船舶拖队的能力。沙颍河周口以下 2009 年实现常年通航后，港口吞吐（装卸）量持续保持较大幅度的增长，从 2009 年 50 万吨达到 2016 年的 771 万吨，8 年增长 15 倍多。水路运输在区域综合运输体系所占比重逐年增加，助推区域经济社会发展的作用日益显现。



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 2 月中国物流业景气指数为 53.2%环比回升

中国物流与采购联合会 2 日发布的 2017 年 2 月份中国物流业景气指数为 53.2%，较上月回升 0.7 个百分点。分析认为，这反映中国物流经济运行总体平稳。

统计数据显示，2 月份，新订单指数为 58.1%，虽然比上月回落 0.9 个百分点，但仍然连续五个月位于 55%以上高景气区间运行；从业人员指数回升 3.3 个百分点，回升至 51.9%；设备利用率指数回升 1.1 个百分点，回升至 52.1%。

2 月份新订单指数保持高位，物流需求旺盛，显示出物流业需求向好，将保持稳中趋升的态势。从区域和企业类型看，均保持在景气区间运行；从业人员指数回升，企业用工压力缓解，显示出随着春节过后属于劳动密集型产业的物流行业吸纳就业的能力增强，但因人工成本增长过快等因素影响，企业仍面临用工难的压力；设备利用率指数回升，显示出受业务量增加的带动，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。

2 月份，中国物流业景气指数回升，显示出供应链上下游的物流业务活动趋于活跃，反映出物流经济运行总体平稳。从中国仓储指数看，与民生相关的服装、农副产品和与生产建设相关的化工、有色金属等大宗商品的仓储活动明显加快。新订单指数和业务活动预期指数高位运行，3 月份进入中国传统的生产建设旺季，预示随着生产建设活动正常进行，后市预期趋稳。

（二）2017 年 2 月中国仓储指数为 54.0%

2017 年 2 月中国仓储指数为 54.0%，较上月回升 3.0 个百分点，连续十二个月位于扩张区间。各分项指数中，新订单指数、延伸业务量指数、业务利润指数、主营业务成本指数、期末库存指数及业务活动预期指数较上月有所回升，其余指



数均有不同程度的回落。

由 21 类商品组成的 2017 年 2 月期末库存指数为 57.9%，较上月大幅回升 8.6 个百分点，企业备货增加。分品种来看，生产资料类商品中，钢材、有色、化工等商品库存有所回升，煤炭库存有所下降；生活资料类商品中，家电、日用品、农副产品、医药库存量有所回升，食品库存有所下降。

仓储指数在经历了前两个月的小幅回落后，2 月份回升 3 个百分点至 54% 的高位，表明春节假期过后，仓储业务活动逐渐恢复。为迎接消费旺季的到来，同时应对受去产能影响价格继续上涨的预期，企业提前备货，本月期末库存指数大幅回升。此外，业务利润指数显著增长，时隔五个月再次回到荣枯线以上，企业员工指数连续八个月位于扩张区间，表明企业经济效益有所好转，发展潜力增加。新订单指数和业务活动预期指数继续保持高位，后期随着天气转暖，开工率回升，仓储业务活动将更加活跃。

业务量指数小幅回落。2 月份，业务量指数为 47.4%，较上月小幅回落 0.5 个百分点，反映出仓储行业在农历正月期间业务活动并未充分展开，行业活动进入三月份后将逐步回复常态。分品种来看，煤炭、木材、机械设备等生产资料类商品及食品、纺织品、家电、医药等生活资料类商品业务量指数回落幅度较大。

周转效率下滑。2 月份，平均库存周转次数指数为 48.0%，较上月回落 2.0 个百分点至荣枯线以下，反映出仓储行业本月业务活动较少，货物周转减慢。

期末库存指数大幅回升。2 月份，期末库存指数为 57.9%，较上月回升 8.6 个百分点，反映出随着生产建设旺季的临近，仓储行业备货量明显增加。

收费价格小幅下行。2 月份，收费价格指数为 47.4%，较上月回落 0.5 个百分点，连续两月位于收缩区间，反映出春节假期前后仓储行业收费价格略有下降。

成本和利润双双走高。2 月份，主营业务成本指数为 55.9%，较上月回升 5.2 个百分点。业务利润指数为 53.3%，较上月回升 8.2 个百分点，反映出企业成本上升趋势仍在，但经济效益已略有改善。

企业员工队伍稳定。2 月份，企业员工指数为 51.3%，较上月回落 0.1 个百分点，但仍位于扩张区间，反映出仓储企业用工数量继续稳中小升。

从后期走势来看，新订单指数为 56.6%，连续十二个月保持扩张走势，业务预期活动指数为 58.6%，较上月回升 2.3 个百分点，反映出生产建设旺季的到来会加速释放市场需求，带动整体供应链转向活跃，仓储行业预期向好。



二、物流及仓储行业运行动态分析

（一）黑龙江省邮政局出台《快递服务质量提升联席会议制度》

为建立政府、行业协会、企业和社会公众共同参与的综合协调机制，推动全省快递服务质量稳步提升，黑龙江省邮政管理局制定出台《快递服务质量提升联席会议制度》。

联席会议的主要职责是综合评价各品牌快递企业服务质量水平，主要品牌快递企业服务质量水平，对全省主要品牌企业申诉率、满意率进行排名，通报分析存在的问题，听取意见建议，研讨提升服务质量措施，提出整改意见，解读有关监管政策等。联席会议由省局办公室、市场监管处、省邮政业消费者申诉中心、省快递协会、各品牌快递企业在黑龙江总部组成，必要时将邀请省工商行政管理部门、消费者协会等其他单位以及媒体和消费者代表参加。

将根据联席会议制度，及时向企业和社会公开各品牌快递企业快递服务质量变化情况，并纳入快递业信用管理评定指标体系，通过与工商行政管理等部门信息共享，发挥联合惩戒机制作用，切实提升快递服务质量。

（二）2017 年 2 月份福建省物流业景气指数（LPI）54.8%

2 月份，福建省物流业景气指数（LPI）为 54.8%，较上月回升 0.1 个百分点。12 个单项指数“三升九降”，固定资产投资完成额指数、业务活动预期指数、从业人员指数均有不同程度回升；平均库存量指数、库存周转次数指数、物流服务价格指数、新订单（客户需求）指数、资金周转率指数、业务总量指数、主营业务成本指数（逆指标）、主营业务利润指数、设备利用率指数均有不同程度回落（见表）。其中主营业务利润指数回落超过 4.0 个百分点。

1、新订单指数回落，显示物流需求略有放缓。2 月份新订单指数为 55.2%，比上月回落 0.2 个百分点。分行业看，主要是运输业新订单指数较上月回落 1.4 个百分点，为 55.3%；装卸搬运和代理业新订单指数较上月回升 0.1 个百分点，为 54.9%；仓储业新订单指数较上月回升 6.5 个百分点，为 52.5%。分 A 级企业看，主要是 5A 级企业新订单指数较上月回落 4.5 个百分点，为 61.0%；4A 级企业新订单指数较上月回落 5.8 个百分点，为 53.7%；仅有 3A 级企业新订单指数较上月回升 1.7 个百分点，为 55.4%。分区域看，内陆地区新订单指数为 46.1%，较上月回落 9.7 个百分点；沿海地区新订单指数为 56.2%，较上月回升 0.9 个百分点。



2、业务总量指数回落，物流业务规模增势减弱。2 月份，业务总量指数为 55.6%，较上月略回落 0.1 个百分点。分行业看，主要是装卸搬运和代理业业务总量指数较上月回落 1.8 个百分点，为 53.5%；仓储业业务总量指数较上月回落 1.0 个百分点，为 57.4%。分 A 级企业看，主要是 5A 级企业业务总量指数较上月回落 1.0 个百分点，为 71.4%；4A 级企业业务总量指数较上月回落 5.2 个百分点，为 58.9%；仅有 3A 级企业业务总量指数较上月持平，为 56.1%。分区域看，沿海地区业务总量指数为 56.4%，较上月回落 0.1 个百分点；内陆地区业务总量指数为 49.1%，较上月回落 0.2 个百分点。

3、从业人员指数回升，就业状况有所好转。随着春节长假的结束，外来务工人员逐渐回城，物流企业用工压力缓解。2 月份从业人员指数较上月回升 0.8 个百分点，为 54.3%。分行业看，主要是装卸搬运和代理业从业人员指数较上月回升 7.0 个百分点，为 55.4%；运输业从业人员指数较上月回落 0.6 个百分点，为 53.3%；仓储业从业人员指数较上月回落 2.1 个百分点，为 57.8%。分 A 级企业看，主要是 5A 级企业从业人员指数较上月回升 5.7 个百分点，为 50.3%；3A 级企业从业人员指数较上月回升 5.2 个百分点，为 56.4%；仅有 4A 级企业从业人员指数较上月回落 12.0 个百分点，为 49.8%。分区域看，沿海地区从业人员指数较上月回升 1.6 个百分点，为 55.0%；内陆地区从业人员指数较上月回落 6.5 个百分点，为 48.4%。

4、物流服务价格指数、业务利润指数与主营业务成本指数下降，利润指数回落幅度高于成本指数。2 月份，物流服务价格指数为 53.7%，比上月回落 0.6 个百分点；受业务总量指数与物流服务价格回落影响，主营业务利润指数持续回落至 50%荣枯线下，比上月回落 4.9 个百分点，为 45.0%；主营业务成本指数回落 0.9 个百分点，为 53.5%，利润指数回落幅度高于成本指数 4.0 个百分点，表示企业经营压力又有所加大。

5、平均库存量指数低位运行，库存周转次数指数持续回落。2 月份，平均库存量指数为 47.7%，较上月回落 0.4 个百分点，反映出上游企业处于去库存化阶段，流通环节库存积压有所下降；库存周转次数指数为 50.6%，较上月回落 0.6 个百分点，表明受春节长假影响，库存周转状况有所放缓。

6、资金周转率指数持续回落，仍处于较高景气区间，资金环境仍较为宽松。2 月份，资金周转率指数为 55.8%，较上月回落 0.4 个百分点，依然位于 55.0%以上的较高景气区间，反映出当前经济运行中的资金环境仍较为宽松。



从后期走势看，新订单指数回落 0.2 个百分点，为 55.2%；业务活动预期指数较上月回升 0.7 个百分点，为 54.0%，预示着物流经营活动将继续保持向好态势。

（三）兰州铁路局加快“丝绸之路经济带”甘肃黄金段建设

2016 年兰州铁路局不断扩充西部路网规模，全力加快“丝绸之路经济带”甘肃黄金段建设。围绕甘肃“6873”交通突破行动，着力打造甘肃“兰州国际化枢纽中心和现代物流经济走廊、文化传承旅游走廊、发达完善快速走廊、保障有力安全走廊”，推进兰州、白银、武威、金昌、张掖实现“五市同城化”。勇担推进西部铁路发展历史重任，盯前期、抓在建、保开通，2016 年 12 月 26 日提前实现了兰渝铁路岷县至广元段的开通运营，结束了甘肃陇南地区没有铁路的历史；12 月 22 日开通运营干武二线，有效释放了兰新铁路运输能力；积极推进前期项目，中卫至兰州铁路客运专线项目可研报告已批复，金昌、平凉、陇西等物流中心顺利开工。2016 年完成基本建设投资 317.12 亿元，其中甘肃境内 212.84 亿元，推动甘肃铁路建设步入了快车道。

2017 年，兰州铁路局将全面落实甘肃省委、省政府和铁路总公司党组的总体部署，突出“强基达标、提质增效”工作主题，聚力打造安全、质量、人才“三大工程”；深入推进供给侧改革，全面加快现代化建设，努力构建创新型、开放型、智慧型兰州局，为促进甘肃经济社会发展不懈努力。重点抓好以下几项工作：一是精心打造兰新高铁标准示范线。按照世界一流高铁的标准，以实现安全管理达标、设备质量达标、队伍素质达标和产品供给优化、服务质量优化、经营管理优化的“三达标、三优化”为目标，把兰新高铁打造成质量最可靠的安全线、形象最亮丽的品牌线和效益最丰厚的经济线，进一步推动沿线城市快速发展。二是全力推动客运转型升级。扩大动车组列车供给，推进高铁列车公交化开行，加大兰州、嘉峪关等城市间点对点列车开行力度；动态丰富“列车+”内涵，全面拓展车站电子休闲、健身休闲、餐饮休闲等高品质服务项目供给；将铁路客运与旅游、广告、餐饮、站车商业等四大领域深度融合，全力助推甘肃旅游文化产业升级。三是持续深化铁路货运改革。积极推进“走出去、大交通、智物流、深服务”，全面开发大宗协议、物流总包、定制化运输等系列产品，加快集装箱接取送达网络建设，加大散货快运市场开发力度，建立中欧班列综合服务体系；以 95306 货运网站为载体，探索建立信息汇集、共享、监测等功能为一体的公共服务平台，为区域经济发展提供优质便捷服务。四是科学有序推进铁路建设。坚持抓早超前，强化目标导向，举全局之力确保宝兰客专、兰渝铁路年内全线开通运营，全面兑现敦格铁路、银西高铁等在建项目节点目标；加快推进西宁至成都、兰州至张掖



三四线、平凉至庆阳铁路等 5 个前期项目；大力推进嘉峪关、白银等物流中心建设，着力打造中欧班列的编组站和中心枢纽，为促进区域协调发展、扶贫脱贫攻坚和新型城镇化建设提供有力保障。

（四）阿里、中兴、中国联通打造物联网区块链框架

中国电商巨头阿里巴巴集团、跨国电信公司中兴、中国联通以及中国工业和信息化部即将联合起来共同打造一个物联网区块链框架。

这些公司已经接触了联合国负责国际电信事务的专门机构——国际电信联盟。

这些公司已经确认了当前物联网发展当中面临的障碍。其中包括连接成本过高且过于集中，扩展性较低，网络存在漏洞等等。

这些公司认为，区块链与物联网的结合可以解决上述问题，二者的结合带来的最大益处包括提升信任、安全加密、成本降低，以及提升操作速度。中国电商巨头阿里巴巴集团、跨国电信公司中兴、中国联通以及中国工业和信息化部即将联合起来共同打造一个物联网区块链框架。

（五）2016 年我国物流总额 230 万亿 居民快递增速大涨

2016 年，我国社会物流总额 229.7 万亿元，同比增长 6.1%，增速比上年提高 0.3 个百分点。不过，记者梳理发现，几大物流品种的增速出现了冷热不均的态势，其中，增幅提高最多的当属单位与居民物品物流总额，即运输中的行李、快递寄递物品、搬家搬迁物品等，同比增长 42.8%，增幅较去年同比提高 7.3 个百分点。而工业品物流总额增幅却同比回落 0.1 个百分点，再生资源总额增幅同比回落高达 11.5 个百分点，农产品也回落 0.8 个百分点。

去年以来，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。

我国物流行业仍然面临成本高、效率低、服务能力不足等问题，针对物流业发展的突出短板，未来还需要通过加强统筹规划、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) 河南机场集团与中通合建航空快递集散分拨中心

河南省机场集团有限公司与中通快递股份有限公司签订战略合作协议仪式在河南省人民政府举行，河南省省委常委、常务副省长翁杰明应邀鉴签并会见了中通快递股份有限公司董事长兼总裁赖梅松一行，根据协议，双方将共同打造航空快递集散分拨中心。

要与河南省机场集团一起，充分发挥各方优势，在郑州机场大力开展航空快递运输业务，积极布局国际快邮件、跨境电商和冷链物流等新兴市场，力争于2017年8月开工建设建设合资专属货站，探讨组建成立货运航空公司，进一步扩大航空快递运输规模，将郑州机场打造成为辐射国内、联接国际的航空快递集散分拨中心，实现中通快递全球一流综合物流服务商的战略目标。

目前，郑州机场航空货运规模持续扩大，2016年累计完成货邮吞吐量达45.7万吨，国内机场排名位第7位，基本形成了横跨欧美亚三大经济区、覆盖全球主要经济体的枢纽航线网络，国际航空货运枢纽的强势地位基本形成，航空运输综合带动作用也日益增强。

此次机场集团与中通快递合作的项目将进一步提升我省航空快递业快速发展，加快推进我省物流产业结构调整 and 转型升级，形成以航空快递发展带动航空物流和航空经济发展的良好局面，进一步提升郑州航空港经济综合实验区发展水平。

中通快递股份有限公司创建于2002年5月，是集快递、物流和电商于一体的大型集团公司，注册商标“中通”、“zto”。中通快递现拥有员工10余万人，服务网点5000余个，分拨中心59个，运输、派送车辆18000多辆。主要服务项目包括国内快递、国际快递、物流配送与仓储等，为客户提供“门到门”服务和限时(当天件、次晨达、次日达等)服务。中通快递综合实力位居国内物流快递企业前列，于2016年10月27日在纽约证券交易所正式挂牌交易。“十二五”期间，中通公司年均业务量复合增速为80%，市场占有率从2011年的7%提升至2015年的14%，增速居国内第2位；2016年快递业务总量位居国内全行业前列。

(二) 德邦物流拟上市 快递业务毛利还不及韵达 1/6

3月16日，沉寂一年的德邦物流再次吹响了IPO的号角。这是继顺丰、圆通等公司后，又一家对资本市场产生兴趣的快递公司。



目前，德邦物流的两大业务分别是公路快运业务以及快递业务。

自 2013 年以来，德邦一直尝试两条腿走路，继续发力国内公路快运——零担业务的同时，还在 2013 年 11 月上线了快递业务，主要是 3 斤到 60 斤重货快递业务。德邦截至去年底，快递业务收入达 40.9 亿元。

不过从招股书来看，德邦的主营业务并不好过，2014 年到 2016 年其营收复合增长率达 27.29%，不过归属净利润复合增长率却为-10.24%。从具体业务看，其传统零担业 2016 年毛利率同比下降，平均单价下滑；新的快递业务则面临着同行激烈竞争，为抢市场和发力电商件，平均单价也逐年下滑。

发行后实控人身家或超 60 亿

德邦由两位发起人成立，崔维星持股 5%，德邦控股持股 80.36%。崔维星同时也是德邦控股的第一大股东，目前合计持有德邦控股 48.96%的股份。

本次发行计划不超过 1.5 亿股，发行后总股本不超过 10.1 亿股，募集资金为 29.88 亿元。粗略计算，德邦物流的估值约在 200 亿元。若按全部发行计算，崔维星直接及间接合计持有发行人 3.37 亿股股份，占发行后总股本的比例是 33.04%，身家大约为 66.08 亿元。

零担运输指的是，把运往一个地方的多家客户的货，通过配载的手段，达到一辆车的基本载运能力，然后运送到该地方，再在当地分发给各个客户的运输方式。“零”在这里是“零散”的意思。

目前，德邦物流的主要零担业务为卡航业务、精准汽运业务和精准城运业务。卡航业务是指，客户在选择该业务后，其货物可以获得同线路的优先配载，保证第一时间到达，这类业务的运输距离通常在 480 公里以上。

截至去年底数据，零担业务为德邦物流贡献了超过 60%的营收。

在 2015 年及 2016 年，精准卡航/城运收入规模同比分别增长仅有 5.85%和 5.91%，这主要是受平均单价下降影响，2015 年和 2016 年连续两年平均单价分别同比下降 5.93%、3.66%。

同时，2015 年和 2016 年精准汽运收入同比增长 4.57%和 11.79%——精准汽运 2015 年平均单价也下滑了 15.66%，2016 年增长 11.79%是因货量同比增长 20.89%，而同期平均单价下滑 7.69%。

2015 年和 2016 年，前述业务单价下跌对主营业务收入增长的贡献率分别为 -8.47 亿元和 -4.76 亿元。对此，德邦表示，报告期内大力开展“大票产品”业



务，占到了零担发货总量的 32.43%，大票业务价格低还有折扣，影响了单价。同时，德邦也承认，零担市场竞争加剧背景下的大客户折扣等措施也是单价下跌的原因。

毛利率下滑成主营业务隐痛

报告期内，德邦物流的业绩在 2015 年经历了一个急速下滑，2015 年，德邦的营业收入同比增长 23.14%，营业利润则大幅下跌 41.80%，至 2.79 亿元。2016 年，德邦物流的营业利润攀升至 3.04 亿元。

三年来，公司综合毛利率已从 2014 年 17.77% 下滑至 2016 年底的 13.41%。

事实上，主营业务增速疲软和净利润波动频繁背后，是传统零担业务毛利下滑的隐痛。

2014 年，德邦的零担业务毛利率向好，整个快运业务的毛利率为 19.90%，同期顺丰的快递业务毛利率也只有 17.25%。该年度，德邦精准卡航/城运业务的毛利率曾高达 24.91%。

至 2016 年，德邦零担业务的毛利率全面下滑，精准卡航/城运业务的毛利率下降到 23.78%，精准汽运受到的冲击更大，从 2014 年的 10.41% 下降到 3.25%。事实上，2016 年，德邦所有业务的综合毛利率为 13.41%，远低于 2014 年的 17.77%。

对于精准卡航/城运业务与精准汽运业务毛利率在 2016 年下降的原因，德邦表示，此前推广合伙人网点建设，由合伙人承揽的该业务占比达到了 4.07%。由于合伙人收费模式不同于直营网络，因而对整体单价产生了一定影响。同时，单价下跌幅度大于成本下跌，这也影响了毛利率水平。

虽然零担业务毛利率下滑，本次德邦拟募集资金 29.88 亿元，其中计划使用 17.13 亿元用于零担车辆购置项目。

招股书中，德邦在报告期内逐步倚重外请车辆来提升运力。2016 年，德邦外请车运力为 63.66%，同比增加了 83.24%。2014 年，德邦的外请车运力仅为 43.79%。

德邦快递业务毛利率为韵达的 1/6

2013 年 11 月，德邦上线了快递业务——主要是 3 斤到 60 斤重货快递业务。到了 2016 年，德邦的营业收入为 170 亿元，其中，快递业务的营业收入和毛利为 40.96 亿元和 2.06 亿元。



与此同时，公司快递业务单价也从 2014 年的 2.86 元/吨公里，下滑至 2.42 元/吨公里。

根据招股书解释，这基于公司抢占市场的需要，其快递业务的增幅在 2015 年达 260.75%，2016 年达 130.81%。

快递业务平均单价下滑也因电商件业务占比增加——电商件相对较轻，定价较低。

与传统的快递企业相比，德邦的快递业务规模落后，不过在快递业务营收增幅上德邦领先。

2016 年，顺丰、中通、申通和韵达分别实现营收 574.83 亿元、97.89 亿元、99.82 亿元和 73.61 亿元，同比增长 21.51%、60.8%、29.45%和 45.66%，归属净利分别为 41.8 亿元、21.65 亿元、12.62 亿元和 11.76 亿元，同比增长 112.51%、76.8%、64.97%和 120.63%。

德邦物流快递业务毛利率为 5.03%。然而，这样的毛利率仍大大低于竞争对手。2015 年，顺丰、圆通和韵达三家的毛利率分别为 19.78%、13.42%和 31.08%。

德邦认为，伴随规模效益的逐渐体现，毛利率会逐步提升。

快递物流资讯网首席顾问徐勇对新京报记者表示，国际上，专业快递公司向包括零担物流在内的综合物流企业转型，是一个发展趋势，比如美国的联邦快递等。不过，国际上的零担企业转型做快递的案例是比较少见的。

目前快递市场主要分为商务市场和电商快递市场，前者主要由顺丰主导，后者包括三通一达。德邦未来将面临市场定位的选择，前者市场有限，后者可能也面临同质化竞争的问题。

（三）江苏银行与顺丰速运建立伙伴关系 共享资源

江苏银行股份有限公司（简称江苏银行）与顺丰速运有限公司（简称顺丰速运）在深圳签署合作协议，建立合作伙伴关系，将推动双方在现代物流服务、互联网金融、跨境金融、个人金融等领域开展全方位的深入合作，同时积极探索跨境供应链、区块链以及全球资产管理等创新业务的合作模式，以适应当今世界发展新趋势。

近年来江苏银行积极拥抱互联网，不断推动创新转型发展，逐步构建起了境内外、本外币一体化的综合金融服务体系。江苏银行依托大数据领域的先发优势，



在互联网创新方面取得丰硕成果。去年 8 月 A 股上市以来，江苏银行取得了快速发展，2016 年末总资产规模达 1.6 万亿元，净利润保持较快增长。

顺丰速运作为国内知名的民营快递企业，自 1993 年成立以来，逐渐成长为集速运、商业、仓配物流、供应链和金融服务于一体的现代物流综合服务巨头。同时，顺丰速运已走出国门，业务全面覆盖亚、欧、美各洲。今年 2 月 24 日顺丰速运在深交所举行重组更名暨上市仪式，正式登陆 A 股市场。

此次江苏银行与顺丰速运合作伙伴关系的达成，双方将基于共同利益，共享资源，发挥各自的专业优势，联合推动金融创新、服务创新。

（四）申通地铁 2016 年净利 5194 万元 同比下滑逾两成

申通地铁公布的年报显示，公司 2016 年共实现净利润 51,942,158.00 元，较上年 68,965,233.43 元同比下滑 24.68%。公司称，净利润的减少主要因为票务收入减少以及运营成本的增加。

披露显示，在一号线运营方面，申通地铁统计的 2016 年地铁一号线总客流同比基本持平，较上年同期微降 0.1%，其中本线客流下降 8.2%，换乘客流上升 9.3%，公司认为其原因主要是由于上海轨交路网规模进一步扩大，路网换乘模式更加趋于成熟，换乘选择路径更加多样化；迪斯尼自 2016 年 6 月中旬开园，到目前为止对一号线客流的提升影响并不明显，未达预期；随着全路网客流保持持续稳定增长，使得一号线换乘客流增幅明显，但线路平均乘距缩短，同时平均票价有所下降，降幅 3.3%，2016 年平均票价为 2.07 元。

融资租赁业务方面，融资租赁公司实现营业收入约为 5231 万元，相比上年同期增长 13.22%，净利润约为 2789 万元，相比上年同期增长 32.48%。

投资板块，2015 年 3 月，公司完成对上海轨道交通上盖物业股权投资基金合伙企业（有限合伙）第一笔出资 3.5 亿元的缴纳，剩余出资的缴纳将根据项目实际资金需求进度确定。报告期内收到上海轨道交通上盖物业股权投资基金合伙企业投资收益合计 2775.5 万元。

此外，分红情况为，每 10 股派发现金红利 0.35 元（含税），共计派发现金红利 16,708,366.68 元，占合并报表中归属于上市公司普通股股东的净利润的比率 32.17%。



（五）菜鸟联合 6 家快递企业打造绿色物流基金

中国首个物流环保公益基金——菜鸟绿色联盟公益基金在京成立。该基金由菜鸟网络、阿里巴巴公益基金会、中华环境保护基金会发起，圆通、中通、申通、韵达、百世、天天等 6 家快递公司共同出资成立。未来，基金计划投入 3 亿元，用于开展绿色物流、绿色消费、绿色供应链等方面的研究、倡导和推动。

基金成立会上，在生产、流通、仓储、消费和回收等环节，我国电子商务领域还存在资源能源浪费现象。推进绿色包装、绿色采购、绿色物流、绿色回收，大幅减少生产和流通过程中的资源消耗和污染物排放已经显得尤为紧迫。菜鸟网络、“三通一达”、百世、天天、阿里巴巴公益基金会与中华环境保护基金会合作，以行业联合的形式，对推动物流行业转型发展、开发绿色供应链是有益尝试。

快递业高速增长的同时，快递包装中“大材小用”、过度包装的现象比较严重，回收使用率极低。据悉，菜鸟网络在推动快递物流行业绿色转型方面早有尝试。2016 年 6 月，菜鸟网络联合全球 32 家物流合作伙伴启动“绿动计划”，截至目前已进行多项环保创新改进，推出了 100%可生物降解的快递包装袋和无胶带环保纸箱，有近 50 万绿色包裹送达消费者手中。



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。该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。