

2017年第10期

全国物流行业研究月报

2017年10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	6
(三) 居民消费价格变动情况	7
(四) 进出口情况分析	10
二、财政货币政策	12
(一) 财政政策	12
(二) 货币政策	13
三、本月物流行业重点关注	14
(一) 发改委印发《关于对运输物流行业严重违法失信市场主体及其有 关人员实施联合惩戒的合作备忘录》的通知	14
(二) 《促进道路货运行业健康稳定发展行动计划（2017-2020 年）》	15
(三) 《工业电子商务发展三年行动计划》	15
II 公路投资及运输情况分析	18
一、公路交通运输运行情况	18
(一) 公路基建投资情况	18
(二) 公路运输数据分析	18
二、公路行业运行动态	18
(一) 新疆：兵团首条高速公路开建 全长 250.96 公里	18
(二) 山东：10 月起柴油货车不能进出港口运输煤炭	19
(三) 《中国公路货运市场研究》报告发布 智能技术成物流业提效根 基	19
(四) 新疆公路建设项目累计完成投资 1273.27 亿元	20
III 铁路投资及运输情况分析	22
一、铁路交通运输业运行情况	22
(一) 铁路基建投资情况	22
(二) 铁路运输数据分析	22



二、铁路行业运行动态	22
(一) 铁路布局京津冀物流枢纽.....	22
(二) 青藏铁路网在建多条重大项目投资过半.....	23
(三) 郑州东三环上跨陇海铁路主线通车.....	24
IV 航空运输情况分析	25
一、航空交通运输行业运行情况	25
二、航空行业运行动态	25
(一) 四川航空接收其首架空客 A320neo 飞机.....	25
(二) 民航局推动通勤航空试点工作.....	26
(三) 四大航发布半年财报合计盈利 115.88 亿元.....	26
(四) 北京新机场综合交通中心主体封顶 2019 年通航	27
V 水路运输情况分析	29
一、水运行业运行情况	29
二、水运行业运行动态分析	29
(一) 湖北推进绿色航运发展.....	29
(二) 区域互联互通 中国—东盟推进港口城市合作网络建设.....	29
(三) 航运市场“战争”开始 下单造船为“战争”造“武器”.....	31
VI 物流行业总体情况分析	32
一、物流行业运行数据分析	32
(一) 2017 年 8 月中国物流业景气指数	32
(二) 2017 年 8 月中国仓储指数	33
二、物流行业运行动态分析	34
(一) 8 月全国快递业务量完成 32.6 亿件 同比增 29.4%.....	34
(二) 供应链成物流业转型方向 物流费用率或将降至 5%.....	35
(三) 京津两地签署多项冷链物流产业合作项目.....	37
(四) 广东省黄圃镇打造珠西现代物流产业高地.....	38
三、物流企业运行动态分析	41
(一) 菜鸟双 11 重磅推出 将投 15 亿补贴智能仓配商家和物流企业.....	41
(二) 阿里巴巴增持菜鸟 未来五年再投 1000 亿建设全球物流网络.....	41



(三) 唯品会晒无人车 电商巨头开启智慧物流较量.....	42
VI 物流行业机会风险分析	43



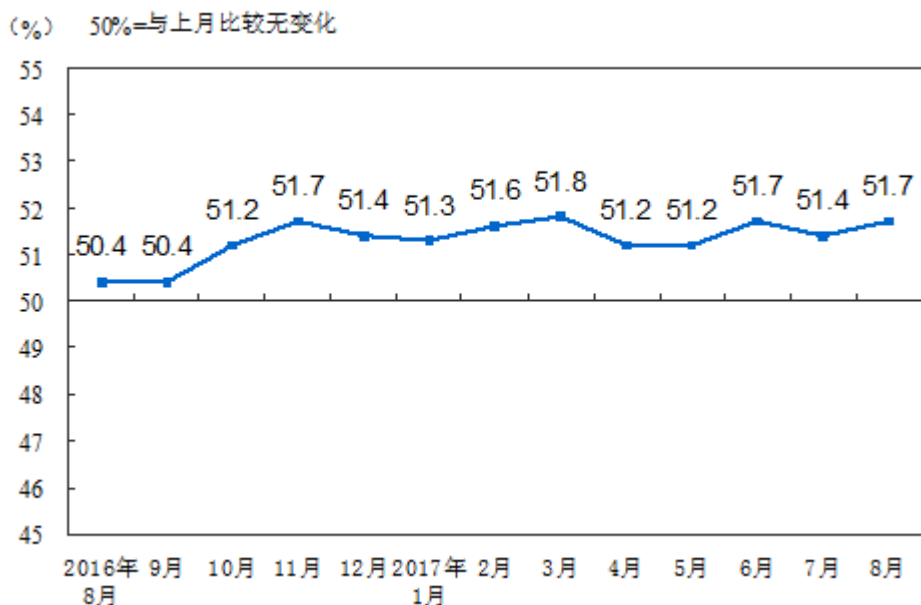
I 宏观经济

一、物流行业国内影响因素

（一）中国制造业经理采购指数

2017 年 8 月份，中国制造业采购经理指数（PMI）为 51.7%，比上月上升 0.3 个百分点，制造业总体保持稳中向好的发展态势。

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 52.8%，比上月微降 0.1 个百分点；中型企业 PMI 为 51.0%，比上月上升 1.4 个百分点，重回扩张区间；小型企业 PMI 为 49.1%，比上月回升 0.2 个百分点。

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，原材料库存指数、从业人员指数和供应商配送时间指数低于临界点。

生产指数为 54.1%，比上月上升 0.6 个百分点，继续位于临界点之上，表明制造业生产增速有所加快。



新订单指数为 53.1%，比上月上升 0.3 个百分点，持续位于临界点之上，表明制造业市场需求进一步改善。

原材料库存指数为 48.3%，比上月下降 0.2 个百分点，低于临界点，表明制造业主要原材料库存量继续下降。

从业人员指数为 49.1%，比上月下降 0.1 个百分点，低于临界点，表明制造业企业用工量有所减少。

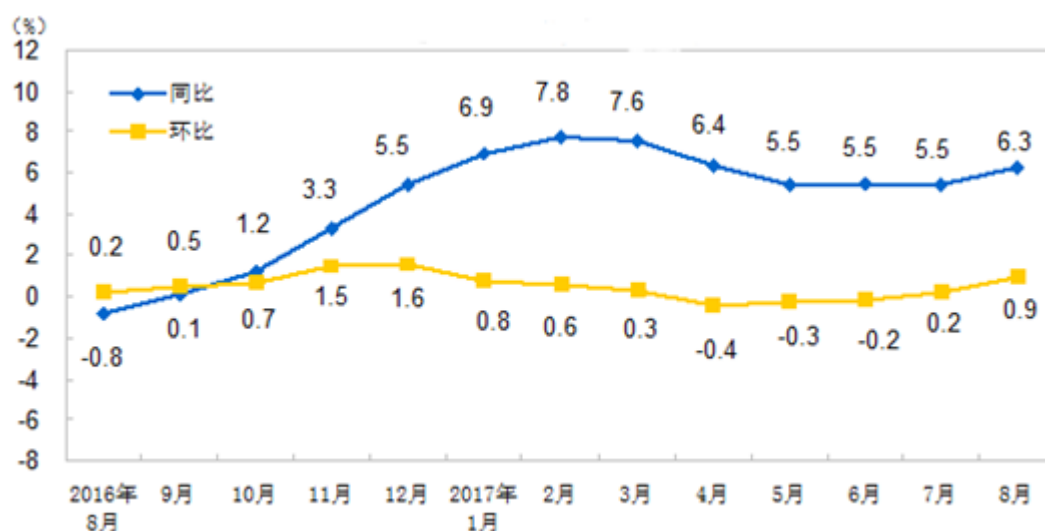
供应商配送时间指数为 49.3%，比上月下降 0.8 个百分点，落至临界点以下，表明制造业原材料供应商交货时间有所放缓。

（二）工业生产者价格变动情况

2017 年 8 月份，全国工业生产者出厂价格同比上涨 6.3%，环比上涨 0.9%。工业生产者购进价格同比上涨 7.7%，环比上涨 0.8%。1-8 月平均，工业生产者出厂价格同比上涨 6.4%，工业生产者购进价格同比上涨 8.4%。

图表 2：2017 年 8 月工业生产者出厂价格涨跌幅走势

单位：%

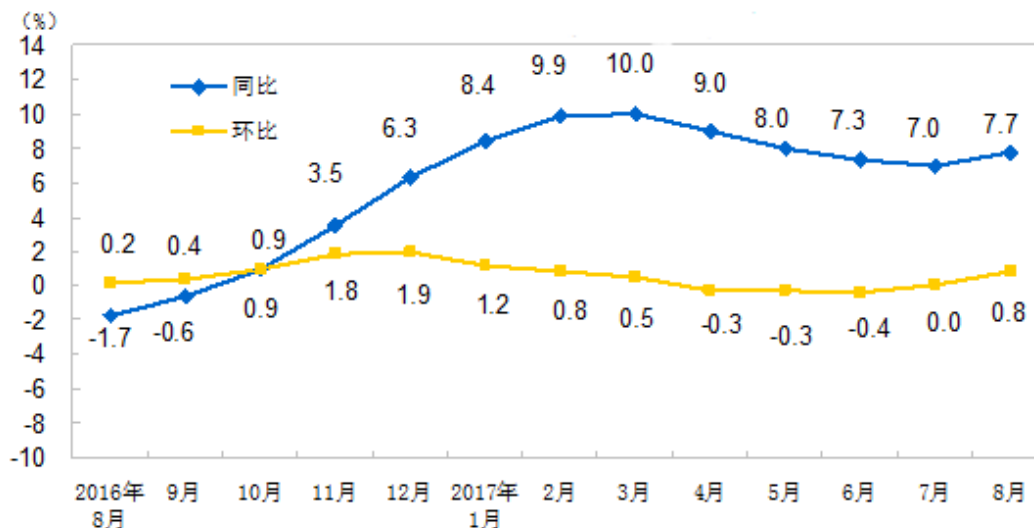




数据来源：国家统计局 银联信

图表 3：2017 年 8 月工业生产者购进价格涨跌幅走势

单位：%



数据来源：国家统计局 银联信

工业生产者出厂价格中，生产资料价格同比上涨 8.3%，影响工业生产者出厂价格总水平上涨约 6.1 个百分点。其中，采掘工业价格上涨 18.2%，原材料工业价格上涨 11.0%，加工工业价格上涨 6.4%。生活资料价格同比上涨 0.6%，影响工业生产者出厂价格总水平上涨约 0.2 个百分点。其中，食品价格上涨 0.7%，衣着价格上涨 1.4%，一般日用品价格上涨 0.8%，耐用消费品价格持平。

工业生产者购进价格中，黑色金属材料类价格同比上涨 15.4%，有色金属材料及电线类价格上涨 15.3%，燃料动力类价格上涨 11.8%，建筑材料及非金属类价格上涨 9.5%。

工业生产者出厂价格中，生产资料价格环比上涨 1.2%，影响工业生产者出厂价格总水平上涨约 0.9 个百分点。其中，采掘工业价格上涨 1.8%，原材料工业价格上涨 1.7%，加工工业价格上涨 1.0%。生活资料价格环比上涨 0.1%。其中，食品价格上涨 0.3%，衣着价格持平，一般日用品价格上涨 0.2%，耐用消费品价格下降 0.1%。

工业生产者购进价格中，有色金属材料及电线类价格环比上涨 2.5%，黑色金属材料类价格上涨 2.4%，燃料动力类价格上涨 0.7%。

（三）居民消费价格变动情况

2017 年 8 月份，全国居民消费价格同比上涨 1.8%。其中，城市上涨 1.9%，

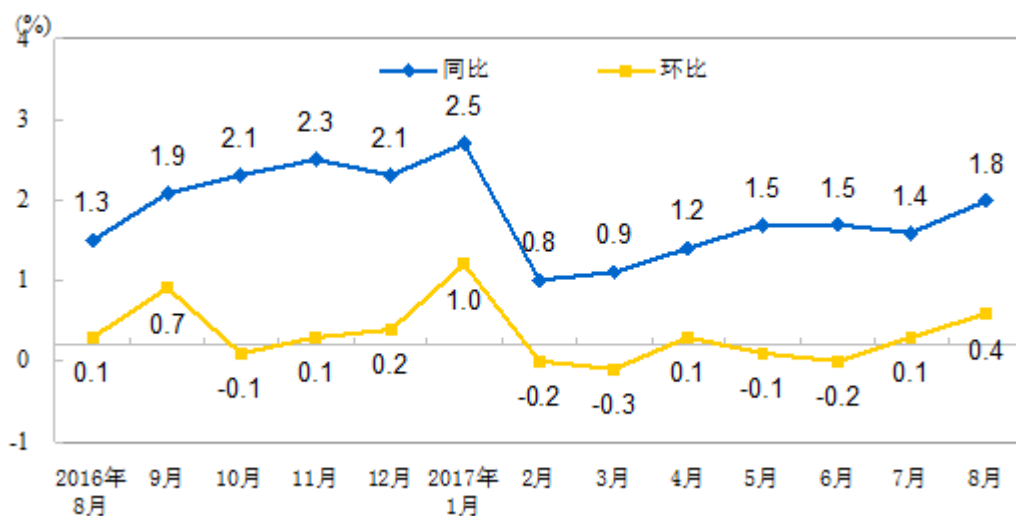


农村上涨 1.5%；食品价格下降 0.2%，非食品价格上涨 2.3%；消费品价格上涨 1.0%，服务价格上涨 3.1%。1-8 月平均，全国居民消费价格总水平比去年同期上涨 1.5%。

8 月份，全国居民消费价格环比上涨 0.4%。其中，城市上涨 0.4%，农村上涨 0.5%；食品价格上涨 1.2%，非食品价格上涨 0.2%；消费品价格上涨 0.5%，服务价格上涨 0.2%。

图表 4：2017 年 8 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

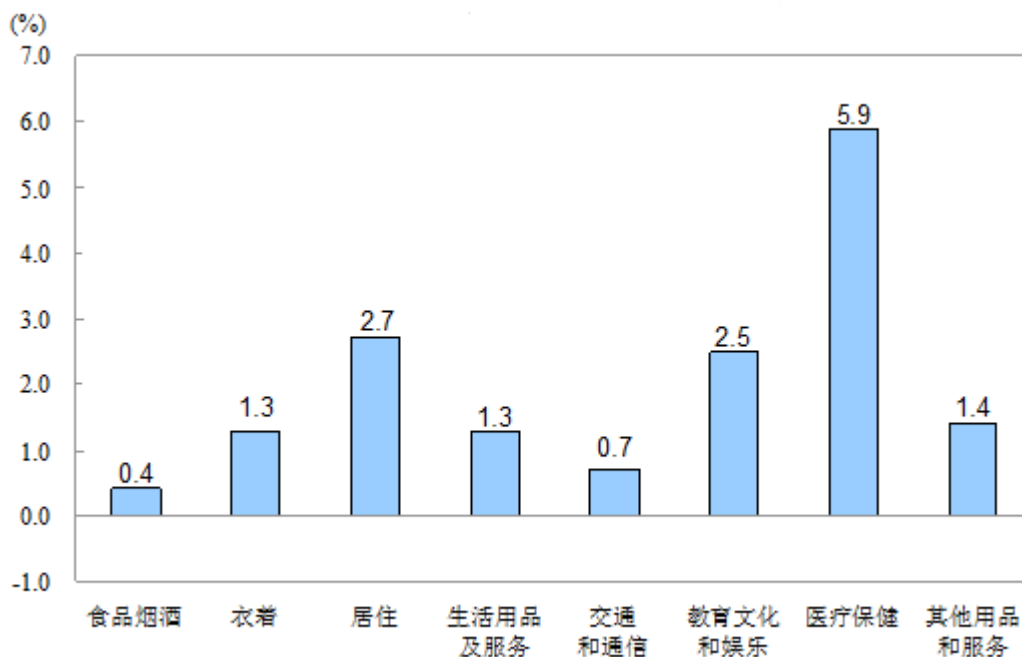
8 月份，食品烟酒价格同比上涨 0.4%，影响 CPI 上涨约 0.13 个百分点。其中，鲜菜价格上涨 9.7%，影响 CPI 上涨约 0.22 个百分点；蛋类价格上涨 4.3%，影响 CPI 上涨约 0.03 个百分点；水产品价格上涨 3.8%，影响 CPI 上涨约 0.07 个百分点；粮食价格上涨 1.6%，影响 CPI 上涨约 0.03 个百分点；畜肉类价格下降 8.4%，影响 CPI 下降约 0.42 个百分点（猪肉价格下降 13.4%，影响 CPI 下降约 0.39 个百分点）。

8 月份，其他七大类价格同比均有所上涨。其中，医疗保健、居住、教育文化和娱乐价格分别上涨 5.9%、2.7%和 2.5%，其他用品和服务价格上涨 1.4%，衣着、生活用品及服务价格均上涨 1.3%，交通和通信价格上涨 0.7%。



图表 5：8 月份居民销售价格分类别同比涨跌幅

单位：%



数据来源：国家统计局 银联信

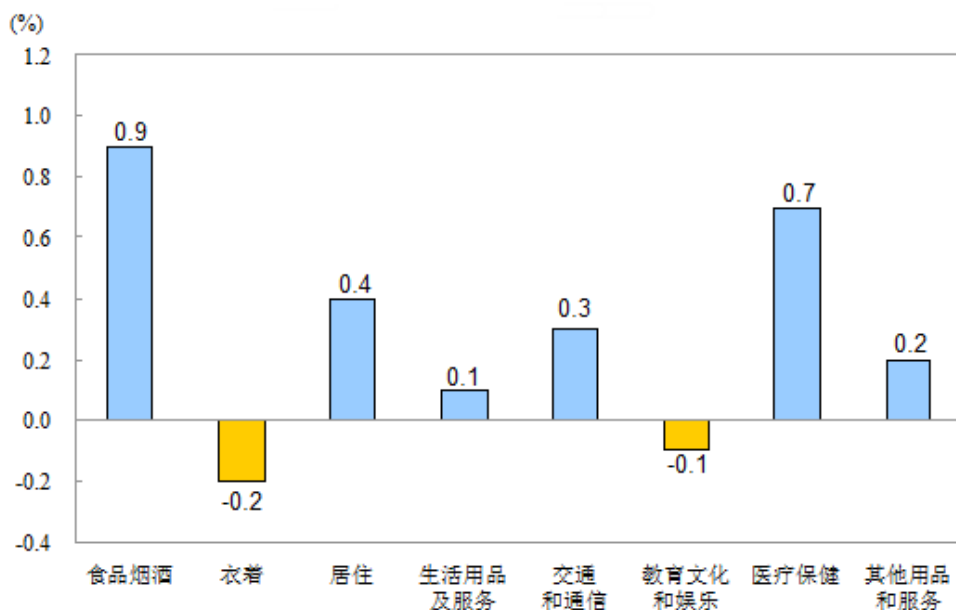
2. 各类商品及服务价格环比变动情况

8 月份，食品烟酒价格环比上涨 0.9%。其中，蛋类价格上涨 13.5%，影响 CPI 上涨约 0.07 个百分点；鲜菜价格上涨 8.5%，影响 CPI 上涨约 0.20 个百分点；畜肉类价格上涨 0.7%，影响 CPI 上涨约 0.03 个百分点（猪肉价格上涨 1.3%，影响 CPI 上涨约 0.03 个百分点）；鲜果价格下降 4.2%，影响 CPI 下降约 0.07 个百分点；水产品价格下降 1.1%，影响 CPI 下降约 0.02 个百分点。

8 月份，其他七大类价格环比五涨二降。其中，医疗保健、居住、交通和通信价格分别上涨 0.7%、0.4%和 0.3%，其他用品和服务、生活用品及服务价格分别上涨 0.2%和 0.1%；衣着、教育文化和娱乐价格分别下降 0.2%和 0.1%。

图表 6：8 月份居民消费价格分类别环比涨跌幅

单位：%



数据来源：国家统计局 银联信

（四）进出口情况分析

据海关统计，今年前 8 个月，我国货物贸易进出口总值 17.83 万亿元人民币，比去年同期（下同）增长 17.1%。其中，出口 9.85 万亿元，增长 13%；进口 7.98 万亿元，增长 22.5%；贸易顺差 1.87 万亿元，收窄 15.1%。

8 月份，我国进出口总值 2.41 万亿元，增长 10.1%。其中，出口 1.35 万亿元，增长 6.9%；进口 1.06 万亿元，增长 14.4%；贸易顺差 2865 亿元，收窄 14%。

一般贸易进出口增长，比重提升。前 8 个月，我国一般贸易进出口 10.12 万亿元，增长 17.9%，占我国进出口总值的 56.7%，比去年同期提升 0.4 个百分点；其中，出口 5.39 万亿元，增长 11.6%；进口 4.73 万亿元，增长 26%；贸易顺差 6503.7 亿元，收窄 39.1%。同期，加工贸易进出口 5.08 万亿元，增长 13.8%，占 28.5%，比去年同期下滑 0.8 个百分点；其中，出口 3.24 万亿元，增长 12.4%；进口 1.84 万亿元，增长 16.2%；贸易顺差 1.4 万亿元，扩大 7.7%。此外，我国以海关特殊监管方式进出口 1.83 万亿元，增长 14.4%，占我国进出口总值的 10.3%。其中出口 5818.3 亿元，增长 3.6%，占出口总值的 5.9%；进口 1.25 万亿元，增长 20.1%，占进口总值的 15.7%。

对欧美日东盟等市场进出口增长。前 8 个月，中国与欧盟贸易总值 2.71 万亿元，增长 16.1%。中美贸易总值为 2.53 万亿元，增长 19.1%。前 8 个月，我与



东盟双边贸易总额为 2.2 万亿元，增长 19.9%。中日贸易总值 1.32 万亿元，增长 15.4%。

民营企业进出口占比提升。前 8 个月，我国民营企业进出口 6.87 万亿元，增长 18.3%，占我国进出口总值的 38.5%，较去年同期提升 0.4 个百分点。其中，出口 4.62 万亿元，增长 15.4%，占出口总值的 46.9%，继续保持出口份额居首的地位；进口 2.25 万亿元，增长 24.6%，占进口总值的 28.1%。同期，外商投资企业进出口 7.92 万亿元，增长 13.6%，占我国进出口总值的 44.4%。其中，出口 4.2 万亿元，增长 10.9%，占出口总值的 42.6%；进口 3.72 万亿元，增长 16.9%，占进口总值的 46.6%。此外，国有企业进出口 2.99 万亿元，增长 24.3%，占我国进出口总值的 16.7%。其中，出口 1.03 万亿元，增长 11.4%，占出口总值的 10.5%；进口 1.96 万亿元，增长 32.4%，占进口总值的 24.5%。

机电产品、传统劳动密集型产品仍为出口主力。前 8 个月，我国机电产品出口 5.63 万亿元，增长 13.4%，占出口总值的 57.1%。其中，电器及电子产品出口 2.45 万亿元，增长 11%；机械设备 1.67 万亿元，增长 14.9%。同期，服装出口 7088.4 亿元，增长 4.9%；纺织品 4947 亿元，增长 7.1%；鞋类 2260.5 亿元，增长 10.6%；家具 2234.6 亿元，增长 10.6%；塑料制品 1728.6 亿元，增长 16.3%；箱包 1215.6 亿元，增长 16%；玩具 1029 亿元，增长 55.9%；上述 7 大类劳动密集型产品合计出口 2.05 万亿元，增长 10%，占出口总值的 20.8%。此外，肥料出口 1714 万吨，减少 4.9%；钢材 5447 万吨，减少 28.5%；汽车 63 万辆，增加 44.4%。

铁矿砂、原油和天然气等大宗商品进口量价齐升。前 8 个月，我国进口铁矿砂 7.14 亿吨，增加 6.7%，进口均价为每吨 494 元，上涨 41.9%；原油 2.81 亿吨，增加 12.2%，进口均价为每吨 2573.2 元，上涨 35.3%；成品油 2011 万吨，增加 2.8%，进口均价为每吨 3231 元，上涨 29.1%；天然气 4246 万吨，增加 25.5%，进口均价为每吨 2244.3 元，上涨 12.7%；初级形状的塑料 1845 万吨，增加 11.6%，进口均价为每吨 1.15 万元，上涨 10.4%；未锻轧铜及铜材 301 万吨，减少 12.7%，进口均价为每吨 4.36 万元，上涨 28.4%。此外，机电产品进口 3.61 万亿元，增长 14.5%；其中汽车 80 万辆，增加 20.3%。

中国外贸出口先导指数环比持平。8 月，中国外贸出口先导指数为 41.9，与上月基本持平。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为 44.7，较上月下滑 0.2；新增出口订单指数、出口企业综合成本指数均下滑 0.6 至 47.8、22.6，出口经理人信心指数回升 0.3 至 50.9。



二、财政货币政策

(一) 财政政策

1. 一般公共预算收入情况

8 月份, 全国一般公共预算收入 10652 亿元, 同比增长 7.2%^[①]。其中, 中央一般公共预算收入 5106 亿元, 同比增长 6.2%; 地方一般公共预算本级收入 5546 亿元, 同比增长 8.2%。全国一般公共预算收入中的税收收入 8907 亿元, 同比增长 16%, 比上半年和 7 月份增幅都有所提高, 主要是经济运行平稳向好、价格上涨等因素带动; 非税收入 1745 亿元, 同比下降 22.5%, 主要是去年同月基数较高。

主要收入项目情况如下:

(1) 国内增值税 3908 亿元, 同比增长 19.3%。其中, 改征增值税增长 13.6%。

(2) 国内消费税 856 亿元, 同比增长 2.9%。

(3) 企业所得税 801 亿元, 同比增长 23.5%, 主要是去年同月基数较低(增长 5.4%)。

(4) 个人所得税 868 亿元, 同比增长 18.7%, 主要是居民收入增长及股利、股息、红利所得增加等影响。

(5) 进口货物增值税、消费税 1361 亿元, 同比增长 19.1%; 关税 264 亿元, 同比增长 8.4%。

(6) 出口退税 1042 亿元, 同比增长 18.8%。

(7) 城市维护建设税 320 亿元, 同比增长 23.6%。

(8) 车辆购置税 291 亿元, 同比增长 30.9%。

(9) 印花税 175 亿元, 同比下降 8.9%。其中, 证券交易印花税 93 亿元, 同比下降 29.1%。

(10) 资源税 111 亿元, 同比增长 62.7%。主要是部分矿产品价格上涨。

(11) 土地和房地产相关税收中, 契税 414 亿元, 同比增长 15.5%; 土地增值税 322 亿元, 同比增长 13.2%; 房产税 75 亿元, 同比增长 13.1%; 城镇土地使用税 58 亿元, 同比下降 15.8%; 耕地占用税 60 亿元, 同比下降 41.6%。

(12) 车船税、船舶吨税、烟叶税等税收收入 63 亿元, 同比增长 10.2%。



1-8 月累计，全国一般公共预算收入 121415 亿元，同比增长 9.8%。其中，中央一般公共预算收入 57506 亿元，同比增长 9.3%^{〔②〕}，为年初预算的 73.2%；地方一般公共预算本级收入 63909 亿元，同比增长 10.2%，为年初代编预算的 71%。全国一般公共预算收入中的税收收入 103410 亿元，同比增长 11.6%；非税收入 18005 亿元，同比增长 0.1%。

2. 一般公共预算支出情况

8 月份，全国一般公共预算支出 14647 亿元，同比增长 2.9%。其中，中央一般公共预算本级支出 2289 亿元，同比增长 5.7%；地方一般公共预算支出 12358 亿元，同比增长 2.4%。支出增幅较低，主要是加快支出进度，部分支出在前期体现。

1-8 月累计，全国一般公共预算支出 131627 亿元，同比增长 13.1%。其中，中央一般公共预算本级支出 18812 亿元，同比增长 8.6%，为年初预算的 63.6%，比去年同期进度提高 0.3 个百分点；地方一般公共预算支出 112815 亿元，同比增长 13.9%，为年初代编预算的 68.5%，比去年同期进度提高 3.9 个百分点。

从主要支出项目情况看：教育支出 18915 亿元，增长 14.6%；科学技术支出 3809 亿元，增长 18%；文化体育与传媒支出 1793 亿元，增长 14.2%；社会保障和就业支出 17558 亿元，增长 21.5%；医疗卫生与计划生育支出 10314 亿元，增长 15.4%；城乡社区支出 14050 亿元，增长 13.3%；农林水支出 11567 亿元，增长 9.9%；交通运输支出 7307 亿元，增长 6.2%；住房保障支出 4192 亿元，增长 4.4%；债务付息支出 4330 亿元，增长 33.1%。

（二）货币政策

1. 广义货币增长 8.9%，狭义货币增长 14%

8 月末，广义货币(M2)余额 164.52 万亿元，同比增长 8.9%，增速分别比上月末和上年同期低 0.3 个和 2.5 个百分点；狭义货币(M1)余额 51.81 万亿元，同比增长 14%，增速分别比上月末和上年同期低 1.3 个和 11.3 个百分点；流通中货币(M0)余额 6.76 万亿元，同比增长 6.5%。当月净投放现金 422 亿元。

2. 8 月份人民币贷款增加 1.09 万亿元，外币贷款减少 52 亿美元

8 月末，本外币贷款余额 121.99 万亿元，同比增长 12.6%。月末人民币贷款余额 116.49 万亿元，同比增长 13.2%，增速与上月末持平，比上年同期高 0.2 个百分点。当月人民币贷款增加 1.09 万亿元，同比多增 1433 亿元。分部门看，住户部门贷款增加 6635 亿元，其中，短期贷款增加 2165 亿元，中长期贷款增加



4470 亿元；非金融企业及机关团体贷款增加 4830 亿元，其中，短期贷款增加 695 亿元，中长期贷款增加 3639 亿元，票据融资增加 318 亿元；非银行业金融机构贷款减少 513 亿元。月末，外币贷款余额 8327 亿美元，同比增长 2.8%。当月外币贷款减少 52 亿美元。

3. 8 月份人民币存款增加 1.36 万亿元，外币存款减少 70 亿美元

8 月末，本外币存款余额 167.04 万亿元，同比增长 9.3%。月末人民币存款余额 161.84 万亿元，同比增长 9%，增速分别比上月末和上年同期低 0.4 个和 1.8 个百分点。当月人民币存款增加 1.36 万亿元，同比少增 4121 亿元。其中，住户存款增加 2590 亿元，非金融企业存款增加 6069 亿元，财政性存款减少 3900 亿元，非银行业金融机构存款增加 3384 亿元。月末，外币存款余额 7876 亿美元，同比增长 21.6%。当月外币存款减少 70 亿美元。

4. 8 月份银行间人民币市场同业拆借月加权平均利率为 2.96%，质押式债券回购月加权平均利率为 3.09%

8 月份银行间人民币市场以拆借、现券和回购方式合计成交 74.7 万亿元，日均成交 3.25 万亿元，日均成交比上年同期下降 14.9%。其中，同业拆借日均成交同比下降 41.8%，现券日均成交同比下降 28.7%，质押式回购日均成交同比下降 6.6%。

8 月份同业拆借加权平均利率为 2.96%，分别比上月和上年同期高 0.14 个和 0.84 个百分点；质押式回购加权平均利率为 3.09%，分别比上月和上年同期高 0.19 个和 0.97 个百分点。

5. 当月跨境贸易人民币结算业务发生 3582 亿元，直接投资人民币结算业务发生 1483 亿元

2017 年 8 月，以人民币进行结算的跨境货物贸易、服务贸易及其他经常项目、对外直接投资、外商直接投资分别发生 2538 亿元、1044 亿元、363 亿元、1120 亿元。

三、本月物流行业重点关注

（一）发改委印发《关于对运输物流行业严重违法失信市场主体及其有关人员实施联合惩戒的合作备忘录》的通知

联合惩戒对象：违反运输物流行业相关法律、法规、规章及规范性文件规定，



违背诚实守信原则，经政府行政管理部门认定存在严重违法失信行为并被列入运输物流行业“黑名单”的市场主体及负有直接责任的法定代表人、企业负责人、挂靠货车实际所有人及相关人员。本备忘录所指的运输物流行业市场主体为从事运输、仓储、配送、代理、包装、流通加工、快递、信息服务等物流相关业务的企业和个体工商户。

联合惩戒的措施：除对失信主体依法依规予以处罚外，各相关部门还依照有关规定，对联合惩戒对象采取其他一种或多种惩戒措施，包括准入和支持方面、监管方面、金融方面、从业资格、社会形象方面的措施。

联合惩戒的实施方式：国家发展改革委通过全国信用信息共享平台定期向参与失信联合惩戒的部门和单位提供运输物流行业严重违法失信“黑名单”。相关部门根据本备忘录约定的内容对“黑名单”中的失信主体实施惩戒。逐步建立惩戒效果定期通报机制，有条件的部门定期将联合惩戒实施情况通过全国信用信息共享平台共享。涉及地方事权的，由签署部门和单位将“黑名单”推送给地方相关部门，地方部门按照本备忘录内容实施联合惩戒。

（二）《促进道路货运行业健康稳定发展行动计划（2017-2020 年）》

9 月 19 日，交通运输部等十四个部门印发《促进道路货运行业健康稳定发展行动计划（2017-2020 年）》，提出“十三五”期间，通过深化新一轮改革创新、破解多方面政策瓶颈，引导发展壮大一批龙头骨干企业、提升稳定一支较高素质从业队伍，道路货运行业对物流降本增效、社会新增就业、经济转型升级的支撑保障更加有力。

2018 年底前，完成降本减负 10 件实事，推动政策落地并取得实质性进展。制度性交易成本大幅降低，货车司机生产生活条件显著改善，货运业户的获得感和货车司机的归属感持续增强，行业平稳发展的基础更加牢固。

2020 年底前，提质增效各项工作任务全面推进，行业改革创新取得突破性进展。市场组织化程度明显提高，龙头骨干企业加快成长；市场主体结构明显优化；低水平落后运能有序淘汰更新，车型标准化水平显著提升；先进运输组织模式广泛推广，道路货运比较优势得到有效发挥；“互联网+货运”新业态不断涌现，资源集约利用效率稳步提高。

（三）《工业电子商务发展三年行动计划》

工业电子商务是电子商务在工业流通、生产、服务全流程的深化应用，是工业领域基于网络交易的新型经济活动。发展工业电子商务，有利于激发企业创新



活力、拓展市场发展空间、创新经营管理模式、优化资源配置效率，是制造业数字化、网络化、智能化的重要引擎，是制造业转型升级的重要抓手，是制造业新旧动能转换的重要途径。为大力推动工业电子商务创新发展，工信部制订了《工业电子商务发展三年行动计划》。

基本原则：坚持创新引领。围绕大型工业企业采购销售模式的在线化、网络化、协同化，创新交易、营销、物流和管理模式，深刻把握工业电子商务平台功能多元化、服务精细化发展趋势，引领资源配置方式、产业组织形态和区域发展模式创新。

坚持变革转型。围绕产品、服务、资源和能力的在线交易和开放共享，基于电子商务开展个性化定制、发展服务型制造、促进创业创新，培育新产品、新模式和新业态，推动工业企业生产方式、组织方式和管理体系变革。

坚持分业施策。深刻把握电子商务在不同行业、环节的扩散规律和融合方式，结合工业行业信息化基础、产业特征、市场环境的差异性，完善工业电子商务推进机制和政策体系，加快形成多元化的电子商务发展模式。

坚持优化环境。大力推进机制创新、管理创新和服务创新，通过开展试点示范、夯实基础设施、完善投融资机制、强化安全和信用保障，加快建立安全可信、规范有序的工业电子商务发展环境。

总体目标：到 2020 年，工业电子商务应用进一步普及深化，建成一批资源富集、功能多元、服务精细的工业电子商务平台，工业电子商务支撑服务体系不断完善，发展环境进一步优化，线上线下融合水平逐步提升，形成开放、规范、诚信、安全的工业电子商务产业生态。

——工业电子商务普及应用不断深入。规模以上工业企业电子商务采购额达到 9 万亿元、电子商务销售额达到 11 万亿元，重点行业骨干企业电子商务普及率达到 60%，成为激发企业创新活力的重要引擎。

——工业电子商务平台服务水平持续提升。培育一批优势突出、功能完善、能力开放的工业电子商务平台，平台专业化、精细化水平逐步提升，成为带动企业提质增效、促进制造业转型升级、培育区域产业新生态的重要载体。

——工业电子商务支撑服务体系基本形成。围绕工业电子商务共性需求和关键环节，加快形成物流体系高效便捷、网络设施高速泛在、标准规范体系完善、交易保障机制安全可控的工业电子商务支撑服务体系。

——工业电子商务发展环境日趋完善。工业电子商务发展的政策和工作体系



不断完善，形成更加浓厚的工业电子商务应用氛围，营造健康、诚信、有序、安全的工业电子商务发展环境。



II 公路投资及运输情况分析

一、公路交通运输运行情况

（一）公路基建投资情况

1-8 月，公路建设完成投资 13097 亿元，同比增长 26.7%，完成全年 1.65 万亿元投资目标的 79.4%，高速公路、普通国省道、农村公路分别完成投资 5368 亿元、4739 亿元和 2990 亿元，同比分别增长 15.3%、25.2%和 58.0%，新改建农村公路 18.1 万公里，完成全年 20 万公里任务目标的 90.3%。

分区域看，东、中、西部地区分别完成投资 3932 亿元、2472 亿元、6693 亿元，同比增长 34.1%、8.8%、30.4%。

（二）公路运输数据分析

公路货运增速进一步加快，8 月，公路货运量增长 12.2%；1-8 月全国公路累计完成货运量 232.07 亿吨，同比增长 10.6%。

二、公路行业运行动态

（一）新疆：兵团首条高速公路开建 全长 250.96 公里

9 月 22 日，兵团第一条高速公路——第十师巴音托海-184 团-第八师 149 团公路正式开工建设，标志着兵团实现了高速公路的零突破。

第十师巴音托海-184 团-第八师 149 团（东阜城镇）公路项目，路线全长 250.96km，项目总投资 74 亿元。

项目起点位于巴音托海接 G3014 与 G217/S318 的交叉口，终点位于第八师 149 团（东阜城镇）接 S204 线。公路建设标准为一级公路，设计速度 100km/h。

该项目是兵团交通局“十三五”交通发展规划的 18 个重点项目之一，也是兵团交通基础设施建设首次采用 PPP 的建设模式。

项目建成后，自南向北实现第八师石河子市、昌吉州、塔城地区、第十师北



屯市等重要城镇节点的联系，为沿线城镇之间的互通互联提供便捷通道，同时也是丝绸之路经济带中通道与北通道的重要连接线。

（二）山东：10月起柴油货车不能进出港口运输煤炭

山东省交通运输厅等三部门近日联合印发《关于加强重型柴油车污染管控的通知》，规定自10月1日起，环渤海各港口企业不再签订柴油货车运输集疏港煤炭合同，运输煤炭的柴油货车一律不得进出港区。

该通知规定，要进一步提升港口区域内的铁路运输比例。10月1日起仍然使用柴油货车运输集疏港煤炭的，港航管理部门将责令港口企业暂停煤炭装卸作业，并在2个月内完成整改。整改期间，海事部门将不允许煤炭运输船舶靠港作业，道路运输管理部门将注销承运车辆道路运输证。

针对陆路运输中的重型柴油货车，该通知要求，山东省内7个“京津冀大气污染传输通道城市”的公安、交通运输、环保等部门将在重型柴油货车主要通行道路、物流货运通道等，每天开展联合执法。公安部门负责路面拦车，环保部门负责现场人工检测，对经检测超标的车辆由交通运输部门督促维修，环保部门督促整改、复检。其他城市每月也将定期组织相关检查。

此外，山东还将利用信息化手段监管重型柴油货车。11月1日起，公安部门将利用卡口系统对闯入限行区域的重型柴油货车进行抓拍取证，并利用机动车缉查布控系统、黑烟抓拍系统和交警执法站，对排放黑烟等明显可视排气污染物和逾期未检的重型柴油货车进行实时预警、快速拦截，对现场查处的重型柴油货车，依法进行处罚。

（三）《中国公路货运市场研究》报告发布 智能技术成物流业提效根基

9月19日，《中国公路货运市场研究》发布，报告指出，中国物流行业正面临着提升效率的关键难题，而以大数据为基础的智能化管理工具和技术手段是帮助中国物流企业提升效率的关键。

报告显示，中国公路货运整体周转量为610百亿吨公里，重型卡车保有量超过500万辆，轻中型卡车保有量超过1400万辆，市场规模超过5万亿人民币，已成为世界第一大公路运输市场。与之相比，中国物流行业的效率却并不高，物流费用占GDP的16%，同发达国家10%的水平相比差距很大。

相比近年来高速发展的快递业，公路货运行业的发展相对缓慢。在整体市场增长不温不火的情况下，优秀的运营效率将对物流企业至关重要。通过研究，发现运用大数据管理能够大幅提升运营水平，帮助企业降本提效。如果物流企业不



能充分把握数字技术红利，他们将错失一次快速增长的机会。

物联网技术是智慧物流的基础。过去，物流行业的效率提升主要靠不断地优化设施，比如车辆、仓储，投入是非常大的。如果物流行业要进一步提升运营效率，则需要拥有实时数据支持和大数据处理能力，也就是一个基于数字化、可视化升级到如今的智能化物联网服务平台。

目前中国物流汽运市场的总体格局呈现三大特征，一是以京津、长三角、珠三角和成渝为枢纽的运输网络已经成型。二是线路繁忙，但是平均速度普遍偏低。三是拥堵情况普遍存在并日趋严重，且具有较高的随机性。

中国的拥堵情况具有一定客观原因，如汽车保有量增长的速度超越了公路承载能力的提升。但在车队实际运行中，物流企业可以通过路由动态规划优化路径选择，规避拥堵，提高效率。动态路由规划从拥堵预判、路线调整和拥堵成因分析的角度大幅度降低了车队在拥堵方面的风险。通过对车辆位置及行驶速度的分析，数据平台可以即时发现拥堵并对车队进行提前警告，并通过路径规划、实时语音交互等手段引导车队选择最优的行驶路线，从而大幅度提升运作效率。此外，对拥堵路段司机反馈的整合也能够协助交通管理部门对拥堵成因进行及时分析，加快对拥堵的处理速度。

物流企业在进一步布局优化枢纽与运输网络时，应充分考虑各大区域的物流中心分布形态的实际情况及差异化；利用物联网、大数据等分析工具对路线进行动态规划，更合理地规避拥堵，提升物流时效与效益；扩大车队规模进行规模化运营是降低成本的关键之一；利用数字化手段实时监测车况并精确管理驾驶行为，是提升车队效益的另一关键。

人工智能技术的发展，为智慧物流带来了重大机遇。未来，物流发展应充分应用大数据智能、群体智能等新一代人工智能技术，打造智能物流系统平台，从而实现提效降本。

（四）新疆公路建设项目累计完成投资 1273.27 亿元

截至 9 月 15 日，今年新疆交通建设项目累计完成投资 1273.27 亿元，是去年全年完成投资额（360 亿元）的 3.5 倍，开创了新疆交通建设的历史。今年，新疆交通建设项目 4347 个、总投资 8212 亿元，计划完成投资 2006 亿元。

从 5 月份开始，新疆交通建设投资呈逐月递增趋势，7 月份完成 300 亿元，8 月份完成 408 亿元，特别是进入 9 月份后，平均每天完成 15 亿元以上的投资。



全疆交通建设势头迅猛、节节攀高，目前已有 3376 个项目全面开工，45 个 PPP 项目已签订投资协议。在开工的项目中，自治区本级项目开工率 94.64%，完成投资 184.65 亿元。各地州市及兵团项目加快推进。

当前，全疆交通建设已进入施工高峰期，天山南北建设热火朝天，各地抓住施工黄金期，努力推进建设进度。

截至 9 月 15 日，塔城地区完成交通基础设施建设投资 77.12 亿元，完成率 129%，是全疆第一个完成交通基础设施建设全年投资任务的地州，完成率在全疆领先。在生产调度会上，塔城地区荣获“特别贡献奖”，获得 1000 万元奖励。

自治区交通运输厅拿出 1 亿元，奖励在综合考核中成绩较好的 7 个地州市，以鼓励各地州市加大交通基础设施建设力度。

目前，全疆交通项目建设势头强劲、态势良好，交通建设者将大干五十天，喜迎十九大，力促建设任务早日完成。



III 铁路投资及运输情况分析

一、铁路交通运输业运行情况

（一）铁路基建投资情况

1-8 月，铁路完成固定资产投资 4537 亿元，同比增长 4.7%。

（二）铁路运输数据分析

1-8 月全国铁路累计完成货运量 24.43 亿吨，同比增长 15.3%。8 月份全国铁路完成货运量 3.16 亿吨，同比增长 13.1%。

二、铁路行业运行动态

（一）铁路布局京津冀物流枢纽

“京津冀”地区是我国经济发展最具潜力的区域之一，也是交通物流网络最为密集的区域之一。铁路部门发挥既有线铁路路网优势，不仅是铁路助力京津冀区域协同发展的“助推器”，同时也极大缓解了区域内公路运输压力，降低企业物流成本，实现低碳环保绿色出行的新动力。铁路部门利用自身优势涉足物流领域，将京津冀打造成为物流枢纽。截至目前，北京铁路局已建成开通货物快运作业站 76 个，办理站 185 个，无轨站 35 个，覆盖京津冀区域内 200 多个县市地区。

1. 涉足物流转变理念

根据用户不同需求，铁路部门以满足市场需求为导向，对普快货物班列细化分类为：快速集装箱、中欧、中亚、铁水联运集装箱、普快货物班列等 5 类班列。

铁路在开好货运班列的基础上，适时推出特需货物列车、“点到点”快速货物列车等，陆续开行京津冀区域内直达沈阳、呼和浩特、广铁、成都、昆明、乌鲁木齐、青藏等方向的特需货物列车及“点到点”快速货物列车，满足个性化、差异化需求，实现货物列车市场化、定制化开行，实现零散货源由公路向铁路运输的回归，为用户降低运输及物流成本的同时，缓解区域和全国公路交通压力，减少汽运造成的空气污染。



2. 物流网络覆盖京津冀

铁路部门以南仓站为零散货运中心站，先后开行南北环及京九京津冀快运列车。北环快运列车将北京、塘沽、唐山、承德、张家口和廊坊地区有效连接；南环快运列车将北京、廊坊、保定、石家庄、邢台、邯郸、衡水、德州、沧州和天津地区有效覆盖；京九快运列车将永清、霸州、任丘和衡水地区连接起来，基本形成覆盖了京津冀 200 多个县市地区，并逐步形成向外不断延伸辐射区域的快速货运网络。

同时，铁路部门还开办“点对中”业务站点 19 个，通过京津冀快运站点直接发到外局或本局中心站的货运组织方式，可缓解环线和南仓中心站作业压力，提高部分快运站零散货物发送能力，压缩货物运输时间降低物流成本。数据显示，截至目前，通过京津冀货物快运运输货物的用户累计达到 58068 家，受惠客户覆盖京津冀广大区域。

3. 开行电商快递班列

铁路部门开拓市场、整合路网优势和资源，先后开行京沪、京广两趟电商快递班列，共计装车 2.2 万车，发送货物 40 万吨。在此基础上，开展门到门接取送达服务，组建起拥有 944 辆车辆的运输队伍，实现货物运输“最后一公里”无缝衔接。

随着物流市场对环保、节约和高效运输理念的普及和深入，铁路推出“钢材打捆、包件上盘、散货入箱”运输新模式，为用户选择集装化运输。目前，钢材运输基本实现 100%集装化。

（二）青藏铁路网在建多条重大项目投资过半

格库铁路起自青海省格尔木市，经青海省茫崖行委，新疆维吾尔自治区若羌县、尉犁县，至库尔勒市，全长约 1213.7 公里，其中青海省境内正线全长 489.567 公里，总投资 137.95 亿元(人民币，下同)，建设总工期为 5 年，设计行车速度为每小时 120 公里，先期开工段于 2014 年 12 月开工建设。

目前全线站前和站后工程均已全面开工，格库铁路(青海段)铺架长轨开累完成 151.806 公里，完成设计的 24.04%。截至 2017 年 9 月底，开累完成投资 75.8 亿元，占总投资的 54.95%。

格库铁路是中国通往西亚、地中海和黑海地区的陆路运输大通道，对完善中国西部地区尤其是青海和新疆两省区的铁路网结构，进一步推动丝绸之路经济带



和青海、新疆两省区经济社会发展，促进沿线地区经贸往来、资源开发及巩固国防安全等方面具有重要意义。

敦格铁路(敦煌至格尔木)设计为 I 级单线电气化铁路并预留复线条件，其中青海段长 245.09 公里，总投资 54.38 亿元，设计时速为每小时 120 公里，截至 2017 年 9 月底，开累完成投资 52.16 亿元，占总投资的 95.92%。

目前敦格铁路青海段已全线贯通，剩余工程(青甘省界至马海段)计划与甘肃省境内工程同步开通运营。

青藏铁路公司此前表示，敦格铁路建成后将串起新疆、甘肃、青海、西藏四省区，并一举填补了这一区域的路网空白，成为西北铁路网重要的交通通道之一，对完善西部路网布局，释放铁路运输能力，促进甘、青、新、藏四省区对外经济文化交流和发展对外贸易，加快柴达木盆地资源开发，带动西部地区旅游业发展。

于 2015 年 12 月 28 日开工建设的青藏铁路(格尔木至拉萨段)扩能改造工程项目总投资 37.278 亿元，其中青海省境内 15.1253 亿元，西藏境内 22.1527 亿元。线路全长 1136.338 公里，全线总工期为 30 个月。

该工程涉及站线铺轨 58.86 公里，铺道岔 168 组，新增车站 13 个(青海境内 6 个，西藏境内 7 个)既有车站延长到发线 8 个(青海境内 5 个，西藏境内 3 个)；拉萨西货场扩能改造 1 个以及生产及办公房屋 40126 平方米等。

截至目前青藏铁路(格尔木至拉萨段)扩能改造工程已建设并开通 12 座车站，开累完成投资 28.5 亿元，占总投资的 76.45%。

青藏铁路(格尔木至拉萨段)扩能改造工程扩完成后，青藏铁路上所运行货车通行速度、货运能力将得到大幅改善，客运火车的速度也将得到一定提高。

(三) 郑州东三环上跨陇海铁路主线通车

9 月 26 日，郑州东三环(107 辅道)上跨陇海铁路工程主线建成通车，由西三环、南三环、北三环和东三环(107 辅道)构成的郑州市“大三环”快速路系统，正式实现闭合，画了一个漂亮圆满的快速圈；与此同时，将南三环与东三环(107 辅道)无缝对接的郑州市南三环东延线工程，也实现地面主线试通车，司机朋友无论走高架还是地面道路，都可以从西三环直达东三环(107 辅道)，并直通京港澳高速南三环站。



IV 航空运输情况分析

一、航空交通运输行业运行情况

1-8 月，民航建设累计完成固定资产投资 520 亿元，同比增长 20.9%。

1-8 月全国民航累计完成货运量 445 万吨，同比增长 6.3%。

二、航空行业运行动态

（一）四川航空接收其首架空客 A320neo 飞机

中国最大的全空客机队航空公司四川航空日前接收了其首架空客 A320neo 飞机。四川航空目前运营着 126 架空客飞机，包括 116 架 A320 系列飞机和 10 架 A330 系列飞机。

四川航空的这架 A320neo 飞机配备普惠静洁动力 PW1100G 发动机，采用舒适的两级客舱布局，共有 8 个商务舱和 150 个经济舱座位。该飞机将投入四川航空的国内和国际航线运营。

四川航空与空中客车的合作始于 1995 年，当年四川航空接收了中国内地第一架空客 A320 飞机，该飞机当时独树一帜的电传操纵系统也得以第一次在中国内地出现。2009 年，四川航空在天津接收了空客天津 A320 系列飞机总装线总装的第一架 A320 飞机。2010 年，四川航空引进其第一架 A330 飞机，积极拓展国际市场。此外，四川航空于 2016 年宣布以租赁方式引进 4 架 A350-900 飞机，用于执飞其国际远程航线。

A320neo 系列飞机采用了包括新一代发动机和鲨鳍小翼在内的最新科技，单座燃油消耗降低 20%，并可降低 50% 的噪声水平。从 2010 年项目启动至今，A320neo 系列飞机共获得了 90 多家客户超过 5000 架的确认订单，牢牢占据同级别飞机 60% 的市场份额。



（二）民航局推动通勤航空试点工作

8月28-29日，民航局局长冯正霖率工作组赴内蒙古阿拉善调研通勤航空试点工作。期间，冯正霖试乘了内蒙古通航“阿拉善左旗—阿拉善右旗”往返航线，内蒙古通航“空中国王”350飞机执行了本次试乘任务。

冯正霖表示，推进通用航空和运输航空两翼齐飞是民航局“十三五”期间重要的发展战略。和通用航空一样，通勤航空目前仍处于起步阶段。作为我国首个通勤航空试点，阿拉善通勤航空以其快捷便利的优势，极大地满足阿拉善人民群众出行的需要，成为当地大众化的出行方式，践行了“发展为了人民”的理念。同时，也拉动了阿拉善与区内外多地航空旅游市场的对接发展，成为推动地区经济发展的着力点，成绩显著。

为进一步推动并做好下一步通勤航空试点工作，冯正霖提出四点建议：一是要用长远的眼光看通勤航空发展。要看到通勤航空对经济社会的积极作用，要综合考虑人民群众需求、社会资本支撑和政府财政能力三方面的综合效应，实事求是，实现通勤航空的可持续发展。二是要加强安全监管体系建设，逐步建立一套区别于运输航空的安全规章标准体系。坚持“放管结合、以放为主”的新思路，在实现机场基本功能和保证航空安全的前提下，进一步优化管理方式，提高管理效率，探索新的监管模式。三要丰富引进机型的种类，以满足不同的航线需求。鼓励优先购买和引进国产飞机，加快国产飞机的改进与优化，帮助国产飞机走得更快更好，进而促进我国航空运输发展。四要找准定位，充分发挥通勤机场的使用效率。通勤机场建设要结合自身功能定位，充分发挥机场功能，切勿贪大求全。对于达到运输机场标准的机场，要积极支持其改造升级，避免资源浪费。

目前，阿拉善开通了左旗至呼和浩特、天津、西安、包头、鄂尔多斯、巴彦淖尔、中卫、银川、右旗、额济纳旗的航线航班，盟外通达城市8个，总体运行平稳。开航以来至2017年8月22日，3个通勤机场共保障运输飞行18960架次，完成旅客吞吐量413902人次。

（三）四大航发布半年财报合计盈利115.88亿元

近日，中国四大航空公司纷纷发布2017年半年财报，数据显示，2017年上半年，四大航合计盈利115.88亿元，高于去年同期的114.96亿元。

国航、东航、南航和海航上半年分别实现净利润33.26亿元、43.47亿元、27.68亿元和11.47亿元。其中，国航、南航和海航的净利润均较去年同期有所回调；东航的净利润同比增长幅度较大，达到34.46%，也成为上半年经营业绩最好的国内航空公司。



今年上半年，海航完成了对天津航空的股权收购，东航卖出了持有的东航物流的 100% 的股权，前者给海航带来了营业收入、旅客运输量均超过 50% 的增长，后者则给东航带来了 17.54 亿元的投资收益。

上半年影响上市航空公司业绩的最大因素在于上涨的燃油价格。国航、东航、南航的财报中都介绍了燃油价格上涨造成的营业成本飙升。航油价格上涨使得国航油料成本同比增加 39.02 亿元，增幅达到 40.11%。东航称，平均油价同比增长 38.16%，使得其航油成本增加了 33.53 亿元。南航的航油成本比去年同期上升了 50.13%，达到 154.02 亿元，带动营业成本同比增长 19.68%。而在过去一段时间困扰上市航企的汇兑损失，则因为人民币上半年的升值而变成了汇兑收益，但仍难以抵挡航油价格上涨对业绩的杀伤力。

四大航上半年一方面在稳步做好经营工作，另一方面在全力提高运行品质。截至 6 月底，南航连续保障了 212 个月的飞行安全和 276 个月的空防安全，继续保持着中国航空公司最好的安全纪录。海航则被德国安全评价机构 JACDEC 评选为世界最安全航空公司第 3 名。国航在全流程自助服务、航班延误保障、机上娱乐系统、中转服务上均有较大突破，东航、海航升级了旗下的地面贵宾室，四大航在信息化建设上也都在全力推进。

（四）北京新机场综合交通中心主体封顶 2019 年通航

8 月 30 日，北京新机场综合交通中心（停车楼及综合服务楼）工程主体结构实现全面封顶。综合交通中心工程是北京新机场航站区工程的重要组成部分，由地下轨道交通北段、停车楼、综合服务楼三大部分组成，位于主航站楼北侧，总建筑面积 50.3 万平方米。

北京新机场综合交通中心工程于 2016 年 5 月 9 日开工建设，截至目前，共使用混凝土 54 万立方米，钢筋 12.6 万吨。北京新机场方面称，综合交通中心是北京新机场这个枢纽中的核心，是大型综合交通枢纽定位得以实现的关键工程，也是临空经济的起点。它通过对高铁、地铁、城铁等轨道以及高速公路的功能融合和高效集散，实现航空性换乘服务、航站楼内外服务的互联互通，切实增强了新机场对经济社会发展的辐射范围。

根据设计，不停站高速列车将以时速 250 千米在航站楼正下方穿过，北京新机场综合交通中心工程使用了整块混凝土隔震楼板来抵消列车穿过产生的震动，确保安全。同时，在综合服务楼部分，采用防屈曲支撑钢结构体系，以屈曲约束支撑作为“结构保险丝构件”，有效避免结构在大震中发生严重损伤。经严密检查，工作人员只需对受影响的“保险丝构件”进行局部更换，就能很好地解决维



护问题。在践行绿色理念方面，综合服务楼采用双层呼吸式幕墙实现绿色节能。经测算，双层呼吸式幕墙可降低建筑综合用能源消耗的 30%-50%。

下一步，综合交通中心工程将进行钢结构、金属屋面和玻璃幕墙施工。根据总体计划，北京新机场航站楼整体将于 2017 年底实现封顶封围；2018 年底实现新机场主体工程完工，2019 年建成通航。



V 水路运输情况分析

一、水运行业运行情况

1-8 月全国水路累计完成货运量 43.39 亿吨，同比增长 6.8%。

二、水运行业运行动态分析

（一）湖北推进绿色航运发展

湖北省交通运输厅近日下发《关于印发引导推进湖北省港口和船舶污染物接收转运处置设施建设实施方案的通知》，采取“以奖代补”政策推进港口船舶防污染，初步测算补助资金将达 1 亿元。

长江湖北段流程 1062 公里，占长江干线通航里程约三分之一。航运具有低消耗、低排放、低污染、节约资源能源的绿色天然优势，但 10 万艘各类船舶常年在长江航行，造成的船舶尾气排放，含油废水、生活污水和垃圾直排等污染问题日益凸显。

《方案》提出，按照“属地政府主导、港口企业主体、以奖代补奖励、分步实施推进”的原则，湖北省交通运输厅对各市（州）人民政府发布的《港口和船舶污染物接收转运处置设施建设方案》中属于港区范围内的接收转运处置船舶油污污水设施、船舶生活污水生活垃圾设施、危险化学品洗舱站分别按 80%、60%、50%进行补助，对港口岸电设施在申请交通运输部补助的基础上配套补助 20%。

湖北交通运输厅相关负责人表示，2020 年前，各市（州）要按每年不低于 25%的进度，加快完成建设任务；将加大督促检查和考核问责力度，确保全面完成“水十条”列入的港口船舶防污染目标任务，以实际行动落实长江经济带“共抓大保护”要求。

（二）区域互联互通 中国—东盟推进港口城市合作网络建设

近日，在广西南宁举行的中国—东盟港口城市合作网络工作会议上，广西壮族自治区副主席张晓钦表示，合作网络得到了泰国、马来西亚、新加坡、缅甸等东南亚国家的积极响应，覆盖面越来越广。



以钦州为核心基地的中国—东盟港口城市合作网络,是加强中国—东盟海上互联互通的重大举措,2013 年以来,各方通力合作,携手共建,从机制建立到港口对接、基地建设、服务支撑等方面都取得了积极进展。

港口城市合作网络工作机制已经初步建立,中国与东盟各国共同讨论了合作网络《愿景与行动》和《合作办法》两个指导性文件。海上航线不断加密,中国港口至东盟国家港口班轮航线超过 150 条,其中北部湾已经开通至东盟各国的港口航线达到 14 条。

港口投资合作持续升温,一批中国企业积极参与东盟港口建设运营,广西北部湾国际港务集团 2014 年入股马来西亚的关丹港,2017 年初,北部湾港又与文莱的公司合作投资运营文莱港。同时,临港产业合作日益深化,中国已在东盟 7 个国家建立了 28 个境外经贸合作区,建立临港友好城市 40 多对。

中国和东盟之间的互联互通,港口是重要的贸易推动因素。文莱政府在努力促进经济多元化以吸引外资,北部湾也希望能够寻找更多投资机遇,促进工业活动,形成一个完整的生态体系,文莱的合资企业正在计划投资建设工业园和物流园。

产业是港口发展的重要基础。目前中国已在东盟 7 个国家建立了境外经贸合作区,比如西哈努克港经济特区、泰中罗勇工业园等等。上汽通用五菱在印尼的生产基地也已经投产。

为了实现东盟的发展,产业、物流、枢纽、自贸区的发展需加强。中国与马来西亚港口合作已经如火如荼。“一带一路”倡议下,中国和马来西亚于 2015 年宣布成立中国—马来西亚港口联盟,包括 12 个中国港口和 9 个马来西亚港口。江作汉说,港口合作为东盟与中国之间的互联互通不断注入动力,一旦产业发展形成规模,双边合作还将进入新的阶段。

随着合作的深入,中国与东盟通关便利化水平明显提升,提高通关效率、促进关检标准协调正从共识走向行动。合作网络建设加快推进,使更多的港口和港口城市、航运物流企业等从中受益,日益成为中国—东盟合作的新平台。

中国与新加坡大力推进“渝桂新”南向通道建设。新加坡、广西、重庆三方的企业组建了合资公司,成功运营了重庆至广西北部湾港集装箱班列,目前新加坡正与广西共同加快建设新加坡(广西南宁)物流产业园。同时,广西与重庆、贵州、甘肃建立了四省份联席会议制度,并与新加坡签署了两国四方合作协议,新增了强大动力。



缅甸希望能够建立更多的国际港口的合作，促进缅甸与其他国家的互联互通，中国-东盟港口城市合作网络为缅甸提供了一个非常好的基础，可以更多地促进缅甸航运发展。

会议发起成立了中国—东盟港口城市合作网络理事会的倡议。合作网络建设向发展期迈出坚实步伐，开辟了广阔的合作空间。

（三）航运市场“战争”开始 下单造船为“战争”造“武器”

继达飞轮船在中国船厂下单订造多至 9 艘 2.2 万 TEU 型船后不久，地中海航运确定将在韩国船厂下单订造 11 艘 2.2 万 TEU 型船。地中海航运还考虑将其现有的一些 1.4 万 TEU 型船加长，改装为 1.7 万 TEU 型船。总之，看来在 2018 年和 2019 年市场将迎来一个超大型船投入使用的高潮，于是“运力过剩”又将成为重点议题。当然，这些年“运力过剩”始终是行业的焦点，不过在近一年的市场复苏时期，人们的视线刚刚有机会从此处移开一会。

一方面，业界把这两批订单看做是市场复苏的确证；另一方面，也担忧这是新一轮运力过剩的开端。在这批新船陆续交付的 2018 年、2019 年，集运市场将引来更残酷的厮杀，这几乎是毫无疑问的事。不过，这次参与的企业少了，阵营更大了，激烈程度也相应会更甚。这是新的市场格局背景上，各巨头进行的正面搏杀。

从经营角度看，在市场迅速回暖而新船造价依然处于低谷的时期，不投资订造新船显然会错失建立成本优势的良机。按目前这批 2.2 万 TEU 型船造价每艘约 1.4 亿美元计算，平均单箱运力造价不到 6500 美元。而马士基航运在 2012 年订造全球首艘 1.8 万 TEU 型船价格达 1.8 亿美元，单箱造价 1 万美元。中海集运在 2015 年订造 6 艘 2.1 万 TEU 型船的单箱造价为 6667 美元。达飞轮船此前在中国船厂的 2.2 万 TEU 型船造价甚至比中海集运 2.1 万 TEU 型船的价格还低。另一方面，船舶建造的管理、资金、物料、人工、技术和专利等成本支出有相对固定的要求，不可能无限制下滑。所以，目前超大型集装箱船的建造价格正处在历史地位，这样的判断应该是成立的。

市场竞争，本质上是成本的竞争，或者全面一点说是同等服务水平上的成本竞争。基于此，在船价稳定前提下，按市场趋势，会出现更多大船订单。

至于业界担忧的“运力过剩”，按市场竞争的原理，完全可以看作是竞争手段，而不仅是令人“厌烦”的市场状态。在全球金融危机发生至今的这些年，业界应该已经能够认识到，“运力过剩”是竞争性市场的常态，“运力平衡”才是



不正常的状态,它或者是高度垄断的市场状态或者干脆就是假想的市场状态。“运力过剩”既是企业竞争的手段,也是市场进行淘汰的动力。

从今年下半年到明年下半年,预计新增 11.5%的集装箱船运力进入亚欧集装箱运输航线。同时,与今年下半年相比,2019 年下半年 2M 的运力将增长 3.2%; THE 将增长 11.9%; 海洋联盟将增长 24.6%。鉴于需求仅增长 5%,亚欧线在不减少每周服务航次的情况下,不大可能消化额外增长的运力。然而,最终究竟谁的航线关闭?谁被“平衡”掉?“战争”已经开始了。造船,造超级巨轮,是为“战争”打造“武器”。

VI 物流行业总体情况分析

一、物流行业运行数据分析

(一) 2017 年 8 月中国物流业景气指数

8 月份,物流业景气指数呈现周期性回落,但仍保持在 50%以上。从需求上看,以居民消费为主的电商物流继续保持回升。生产建设方面,钢材、化工、建材仍保持活跃态势。经济运行趋势向好,受行业相关政策的支持,资金周转速率加快,企业经营情况有所改善。

新订单指数回升,市场需求增势提速。8 月份,新订单指数为 53.5%,较上月回升 0.6 个百分点,显示出传统生产建设旺季的临近,供应链上下游企业的物流需求进一步增大。

平均库存量指数下降,库存周转指数高位回落。8 月份,平均库存量指数为 50.4%,较上月回落 1.4 个百分点,反映出上游企业处于去库存化阶段,流通环节库存呈下降趋势;库存周转次数指数为 52.1%,较上月回落 0.3 个百分点,反映出供应链上下游企业的经济活动仍然较为活跃。

从业人员指数回升,物流就业形势平稳。8 月份,从业人员指数回升 1.1 个百分点,回升至 50.9%,显示出近两个月受农忙和高温等因素影响,部分物流企业存在少量用工缺口,但物流行业整体就业形势稳定。

从后期走势看,业务活动预期指数和新订单指数分别位于 58.7%和 53.5%,预示随着物流运行的需求基础进一步巩固,物流业务活动仍将延续平稳走势。



（二）2017 年 8 月中国仓储指数

2017 年 8 月中国仓储指数为 51.6%，较上月回落 2.0 个百分点。各分项指数中，设施利用率指数较上月有所回落，平均库存周转次数指数与上月持平，其余指数均有不同程度的回升。

由 21 类商品组成的 2017 年 8 月期末库存指数为 50.5%，较上月回升 1.5 个百分点，库存水平低位小幅升高。分品种来看，生产资料类商品中，钢材、化工类商品库存有所下降，有色、建材等品种库存回升明显；生活资料类商品中，家电、日用品、农副产品类商品库存下降，食品类库存量较上月大幅回升。

仓储指数在 7 月份小幅回落后，8 月份即现回升，再次升至荣枯线以上，表明仓储行业平稳增长的趋势已经确立。本月各分项指数均保持在扩张区间，仓储业务活动活跃，周转保持高效，库存水平仍处于低位，企业利润大幅回升，劳动力供应偏紧的现象也有所缓解，新订单指数和业务预期指数高位运行，未来需求仍然十分可观。综合来看，仓储行业整体向好，市场供需两旺、淡季不淡，经济运行稳中趋升。

业务量加速扩张。8 月份，业务量指数为 54.2%，较上月回升 2.7 个百分点，连续六个月位于扩张区间，反映出仓储行业业务活动保持较快增长态势。分品种来看，钢材、化工、建材等生产资料类商品及服装、纺织品、食品等生活资料类商品业务量较上月大幅增加。

周转效率保持稳定。8 月份，平均库存周转次数指数为 50.0%，与上月持平，反映出周转效率继续保持上月较高水平，商品仍是快进快出。分品种来看，钢材、化工等生产资料类商品及服装类等生活资料类商品周转效率较上月有所加快。

期末库存低位回升。8 月份，期末库存指数为 50.5%，较上月回升 1.5 个百分点，重回扩张区间，反映出库存总量较上月有所提高，但总体仍处于低位水平。

收费价格指数回归扩张区间。8 月份，收费价格指数为 52.1%，较上月回升 2.6 个百分点，重回扩张区间，反映出仓储行业收费价格本月有所提高。

企业效益有所好转。8 月份，主营业务成本指数为 52.1%，较上月回升 0.6 个百分点，成本继续小幅增加。业务利润指数为 53.1%，较上月大幅回升 8.0 个百分点，且超过了主营业务成本指数，反映出利润的增速大于成本的增速，仓储行业经济效益有所好转。

企业员工指数回升。8 月份，企业员工指数为 50.5%，较上月回升了 2.0 个百分点，再次回到扩张区间，反映受农忙等因素造成的劳动力偏紧问题有所缓解。



从后期走势来看，新订单指数为 55.2%，较上月回升 4.2 个百分点，连续十八个月保持扩张走势，业务预期活动指数为 55.7%，较上月回升 0.3 个百分点，两项指数均保持高位运行，反映出市场对行业后市预期依旧持乐观态度。

二、物流行业运行动态分析

（一）8 月全国快递业务量完成 32.6 亿件 同比增 29.4%

8 月，全国快递服务企业业务量完成 32.6 亿件，同比增长 29.4%；业务收入完成 404 亿元，同比增长 27.2%。

1-8 月份，邮政行业业务收入（不包括邮政储蓄银行直接营业收入）累计完成 4108.3 亿元，同比增长 24%；业务总量累计完成 5866.2 亿元，同比增长 32.8%。

8 月份，全行业业务收入完成 532.6 亿元，同比增长 25.6%；业务总量完成 791.8 亿元，同比增长 33%。

1-8 月，邮政服务业务总量累计完成 1084.4 亿元，同比增长 26.5%；邮政寄递服务业务量累计完成 156.5 亿件，同比增长 0.9%；邮政寄递服务业务收入累计完成 230.3 亿元，同比增长 12.7%。

8 月份，邮政服务业务总量完成 138.4 亿元，同比增长 27.7%；邮政寄递服务业务量完成 20.1 亿件，同比增长 8.2%；邮政寄递服务业务收入完成 28.3 亿元，同比增长 19.8%。

1-8 月，全国快递服务企业业务量累计完成 237.9 亿件，同比增长 30.2%；业务收入累计完成 2976.9 亿元，同比增长 27%。其中，同城业务量累计完成 55.6 亿件，同比增长 25.1%；异地业务量累计完成 177.4 亿件，同比增长 31.9%；国际/港澳台业务量累计完成 4.9 亿件，同比增长 31.1%。

8 月，全国快递服务企业业务量完成 32.6 亿件，同比增长 29.4%；业务收入完成 404 亿元，同比增长 27.2%。

1-8 月，同城、异地、国际/港澳台快递业务量分别占全部快递业务量的 23.4%、74.5%和 2.1%；业务收入分别占全部快递收入的 14.6%、50.9%和 10.9%。与去年同期相比，同城快递业务量的比重下降 0.9 个百分点，异地快递业务量的比重上升 0.9 个百分点，国际/港澳台业务量的比重基本持平。

1-8 月，东、中、西部地区快递业务量比重分别为 81%、11.7%和 7.3%，业务收入比重分别为 81%、10.8%和 8.2%。与去年同期相比，东部地区快递业务量



比重下降了 0.1 个百分点，快递业务收入比重下降了 0.2 个百分点；中部地区快递业务量比重下降了 0.1 个百分点，快递业务收入比重上升了 0.1 个百分点；西部地区快递业务量比重上升了 0.2 个百分点，快递业务收入比重上升了 0.1 个百分点。

1-8 月，快递与包裹服务品牌集中度指数 CR8 为 78，较 1-7 月上升了 0.2。

（二）供应链成物流业转型方向 物流费用率或将降至 5%

9 月 9 日，国务院发展研究中心市场经济研究所所长王微在中国 500 强企业高峰论坛上表示，随着中国经济发展和消费水平的提升，流通领域已经走到了变革前沿。中国物流业正处在转型的路口，探索行业发展的新方向成为当务之急。

全球新一轮科技革命和产业变革正在兴起，在此背景下，以互联网、大数据为代表的新一代信息技术；以高速铁路、航空航天技术、智能交通为代表的新一代交通技术；以新能源为代表的能源技术，正在改变着全球经济的运行格局，给我国物流产业的升级带来了巨大空间，而供应链体系建设则把物流业提升至供应链发展阶段，并建立起物流、商流、资金流和信息流“四流合一”的发展模式。

深圳市怡亚通供应链股份有限公司董事长周国辉介绍，供应链的整合与升级将有效降低流通成本，扩大市场需求。以传统消费品领域为例，目前我国的品牌商超过 10 万个，分销商不低于 50 万家，经销商不低于 500 万家？在传统的“品牌商-代理商-商店-消费者”流通模式下，每家公司都要打造自己经销商和分销商体系，不仅品牌充分过剩、供过于求，重复投资严重，且各个环节间还容易形成信息隔阂。因此，只有供应链变革才能改变中国流通行业“散、乱、穷、小”的局面。

目前全球供应链在全球贸易中的占比接近 80%，其中包括约 12 万亿美元的中间产品和服务贸易。而英国市场调查机构马基特公司今年 2 月发布的报告显示，中国已跃居“全球供应链中心”，以供应链为基础的新一轮要素资源整合，正在中国的城市间循序展开。

事实上，早在 8 月中旬，商务部就与财政部联合发布了《关于开展供应链体系建设工作的通知》（以下简称《通知》），要在天津、上海、重庆、深圳、青岛、郑州、西安等 17 个重点城市开展供应链体系建设。

《通知》指出，供应链体系建设的首批重点城市应积极发挥辐射带动作用，形成城市间联动互动局面，提高区域供应链标准化、信息化、协同化水平，促进提质增效降本。主要任务包括：推广物流标准化，促进供应链上下游相衔接；



以标准托盘及其循环共用为主线，重点在快消品、农产品、药品、电商等领域，推动物流链的单元化、标准化；建设和完善各类供应链平台，提高供应链协同效率；以平台为核心完善供应链体系，增强供应链协同和整合能力，创新流通组织方式，提高流通集约化水平；建设重要产品追溯体系，提高供应链产品质量和保障能力。

同时，《通知》还明确提出，用中央服务业发展专项资金支持供应链体系建设，主要立足于弥补市场失灵，做好基础性、公共性工作，发挥中央财政资金对社会资本的引导作用，支持供应链体系中薄弱环节和关键领域的建设。

对此，中国物流与采购联合会原常务副会长丁俊发表示，供应链正在改变世界，它是深化供给侧结构性改革的重要一环，供应链的形成将提高国家的综合竞争力，推动产业优化与产品结构调整，推进产业从粗放经营向集约经营转变，促进产业升级。

供应链是指生产与流通过程中涉及将产品与服务提供给最终用户的上游与下游企业所形成的网链结构；而供应链管理指的是，利用计算机网络技术，全面规划供应链的商流、物流、信息流、资金流等，并进行计划、组织、协调与控制。

供应链主打的不是外延扩张，加大硬件投资力度，而是追求内涵提升，通过优化整合，使各种存量资源得到有效利用。通过流程再造，素质提升，降本增效。通过跨界融合，优势互补，打造命运共同体，合作共赢。通过实施供应链管理，到 2025 年，将中国物流总成本与 GDP 的比率从目前的 16% 降至 10% 左右，企业的物流费用率从目前的 8.3% 降至 5% 左右。

降本增效是供给侧结构性改革要达到的目标之一，而实施供应链管理，是降本增效的根本出路。据悉，根据欧美国家的研究，一个企业如果只是简单地以第三方物流替代自营物流，借助第三方的规模效应和营运特点，可节约成本 5%；如果利用第三方的网络优势进行资源整合，部分改进原有物流流程，可节约成本 5% 至 10%；如果通过第三方物流根据需要对物流流程进行重组，使第三方物流延伸至整个供应链，可取得 10% 至 20% 的成本节约。

欧美国家推出供应链管理模型与供应链绩效模型软件，并得到广泛应用后，物流业与其他产业的融合度明显增强，降本增效十分明显。国外世界 500 强企业中约有 80% 制定了企业的供应链战略，而供应链战略正成为这些企业增强竞争力的主要标志。



（三）京津两地签署多项冷链物流产业合作项目

8月28日，“京津冷链物流产业合作对接会暨天津冷链物流推介会”在京召开，多家北京和天津企业分别签署了产品经销，冷冻冷藏存储及货物管理服务，进口贸易及冷冻品托管服务，以及通关、报检、仓储等服务合作项目。

由北京市商务委、天津市商务委共同举办的本次京津冷链物流产业合作对接会暨天津冷链物流推介会，旨在推进京津冀协同发展，落实《环首都1小时鲜活农产品流通圈规划》，充分发挥天津独特的区位、口岸、腹地及创新优势，进一步推进京津间冷链物流一体化，服务首都市场。

天津冷库功能齐全、标准高，处于国内领先水平。截至2016年底，天津5000吨以上的规模（库容）冷库达42座，总建筑面积125.9万平方米，总建筑容积318.1万立方米（“立方米”以下简称“吨”），有效仓储库容总和140.02万吨，流通加工场地7.8万平方米。冷库库容位居全国第五名，人均冷库保有量全国第二。全市冷链运输车辆2289辆，规模以上冷链运输企业27家。具备备案检验检疫、国家储备、保税等特许经营权的冷库15座，主要储存禽肉品、水产品、黄油、奶酪的冷冻库（-25至-18℃）库容达到116.41万吨，储存果蔬类冷藏库（-5至5℃）和保鲜库（0至5℃）库容达到20万吨，储存红酒、巧克力等产品恒温库（5至15℃）库容近3万吨。通过ISO 9001国际质量管理体系认证冷库12座、通过ISO 14001环境管理体系认证2座、通过OHSAS 18001职业健康管理体系认证2座。

天津冷链物流产业重要集聚区主要分布于沿海物流发展带与京津走廊物流发展带，在保障本市供应的同时亦可满足首都居民生活和消费需求，对构建环首都1小时鲜活农产品物流圈，提高环首都鲜活农产品的物流服务能力，保障首都社会生活稳定和健康发展，带动区域协同发展具有支撑作用。

为深入实施京津冀协同发展国家战略，发挥自身优势，天津正与北京在冷链物流规划、政策、标准、项目、产业等五个方面加强协同，为首都人民的菜篮子做好服务：

一是加快落实《环首都1小时鲜活农产品流通圈规划》。加快流通圈“外层”规划中涉及天津的12个项目的建设。目前，天津港首农冷藏集装箱堆场、万吨级冷库、分拣加工中心，华锐全日冷链运营中心，海鼎宏冷链物流，港强清真产业园，物流邦京津冀共同配送服务平台，天津冷链物流服务平台等7个项目已全面启动。其余5个项目也在已经开始筹备。

二是推进京津间冷链物流一体化。在规划方面，目前天津正在编制《天津市



冷链物流发展规划（2018-2025）》，规划将根据天津市冷链物流的现有基础及区位优势，综合考虑未来京津冀市场的发展潜力，进一步优化冷链产业的空间布局，并与《环首都1小时鲜活农产品流通圈规划》衔接，力争通过8年的努力，建立“全程温控、标准健全、绿色安全、应用广泛”的服务京津冀的冷链物流服务体系。在标准方面，加快推动以天津市冷链储运销地方标准为基础的京津冀三地八项冷链物流区域标准年底前正式发布实施。在政策方面，将打破区域界限，在物流供应链试点中支持跨区域联动项目，即在北京注册法人但在天津有实体的非法人机构，也可享受政策资金支持。

三是推动口岸贸易通关便利化促进冷链品快速通关。在现有便利化措施的基础上，将进一步发挥天津自贸试验区的优势，大力开展政策创新，再造冷链商品通关流程，打造进出口绿色通道。

（四）广东省黄圃镇打造珠西现代物流产业高地

黄圃镇地处中山北部，西北与佛山顺德接壤，东北与广州南沙相邻，位居粤港澳大湾区城市群几何中心，与广州、深圳、香港等同处1小时交通圈内。在中山市组团发展定位中，东北部组团被确定为“珠江西岸先进装备制造产业带重要基地、现代物流枢纽和生态农业功能区”，其中市级现代物流业发展平台就落户在黄圃镇。

发展现代物流产业必须交通先行，当前南沙港铁路、黄圃快线、新沙二桥等一批重点交通项目正在如火如荼建设中，这些项目落成后，黄圃镇将成为全市唯一具备“公、铁、水”联运优势的镇区，以交通优势培育产业优势，从而彻底打通区域发展“任督二脉”。

1. 完善交通布局：建成全市唯一“公、铁、水”联运枢纽

南沙港铁路洪奇沥大桥主墩双壁钢围堰，按原定方案试吊、绞锚就位、下放、围堰成功，顺利完成吊装下放。这标志着南沙港铁路全线第一个控制性工期节点顺利实现，跨洪奇沥水道特大桥主桥由桩基础施工转入承台、墩柱施工，为下一步主桥钢桁梁的架设奠定了坚实的基础。

南沙港铁路项目起自江门广珠铁路鹤山站，终于南沙新区南沙港站，全长约80公里，中山段长30.4公里，投资约60亿元，属国家一级货运铁路，在黄圃镇设置中山境内的唯一货物站场。南沙港铁路中山段已于2016年10月开工建设，全线预计2020年建成通车。



作为中山的北大门，黄圃镇毗邻广佛都市圈和南沙自贸区，包括南沙港铁路在内，在建和将建的广中江高速公路、加二线、黄圃快线、东部外环高速公路等快速路网，将大大提升黄圃的区位优势，加上黄圃港货运码头和南沙港铁路在中山境内设立唯一的货运站场，黄圃镇将成为全市唯一集“公、铁、水”多式联运于一体的综合性交通枢纽，区位优势更加凸显。

面对重大发展机遇，黄圃镇将充分发挥位于珠中江和广佛肇两大经济圈桥头堡的区位优势，依托“一港一铁四路”的立体交通枢纽优势，以水路、陆路、铁路多式联运综合型现代物流网络为依托，以黄圃港临港产业集聚区为平台，以临港产业集聚发展为支撑，以货运代理、集装箱多式联运、物流基础设施和信息平台建设为重点坚持高起点规划、高标准建设、高门槛引进，着力打造珠江西岸规模最大的现代物流产业园。

2. 重塑区域优势：让中山货物搭上“中欧快线”

在区域经济学中，一个地区的区位条件包括自然、经济、文化等多种因素；而所谓区位优势，则是指企业在投资区位上具有的选择优势，即可供投资地区是否在某些方面具备比较优势，投资区位的选择要受到生产要素和市场的地理分布、运输成本和投资环境等诸多因素的影响。

对黄圃镇而言，地处珠江西岸家电产业带“黄金走廊”，家电产业制造基础殷实，集群度高，家电产业链配套完整，截至目前，全镇拥有 1100 多家家电及配套企业，家电企业产值超过 300 亿元，本身已经具备产业基础配套优势。

而交通条件的改善，则让黄圃镇成为全市唯一的“公、铁、水”联运枢纽，最大限度延伸经济发展半径，降低生产物流成本，促进创新要素聚集，进而重塑区域发展优势。

对内而言，黄圃快线建成后，到主城区的行车时间将缩短至半个小时以内，黄圃镇将纳入主城区“半小时”生活圈。黄圃快线工程自 2013 年 4 月正式开工建设，共分为 6 个标段，目前岭栏路至南叁公路段正在进行路面施工，争取年底完工通车，整体工程计划 2018 年年底完成主线建设。

于外而言，南沙港铁路将改变中山没有货运铁路的历史，也承载着全市企业通过中欧铁路走向世界的梦想。2017 年中山市政府工作报告提出，以黄圃港区为依托，连接南沙港铁路黄圃货运站，打造连接欧洲快线的水铁联运、公铁联运物流中心，形成一个快速、便捷、安全、低成本的运输通道，让中山的货物顺利搭上“中欧快线”。



另一方面，作为中山“一港五区”重要部分的黄圃港，去年底正式对外开放，将有效促进中山港口资源的均衡发展。黄圃港位于中山市北面，主要辐射周边黄圃、南头、东凤、阜沙、叁角等镇区及顺德容桂，为区域内家电产品、食品行业、装备制造业等各类货场的出口和内贸运输提供服务，将大大降低本地企业运输成本，提高物流效率。对于进出口需求极大的企业而言，黄圃港外贸航线开通后，可以直接从“家门口”快捷出货，既省时间又省钱。

3. 依托市级平台：精准招商促高端产业项目落地

“大平台带动大发展，统筹全市资源在各组团打造重大产业平台”被写入2017年中山市政府工作报告重点工作第一项，这也成为当前全市经济工作的重中之重，其中现代物流业发展平台即落户在黄圃镇。

因此，黄圃镇迎来了重大发展机遇。中山市现代物流业平台位于黄圃镇吴栏村，东至洪奇沥水道，南至黄圃水道，西至吴栏村，北至大魁河，规划总用地面积约10586.12亩(折合7.06平方公里)。按照发展规划，中山市现代物流业平台将依托“一港一铁四路”的多式联运交通枢纽优势，重点发展多式联运、特色突出的现代物流产业以及临港工业制造产业。

黄圃镇以“大交通、大港口、大物流”为重点，着力打造“公、铁、水”多式联运的立体交通平台，四通八达的陆路水路“大交通”格局逐渐成型，将极大有利于该镇与广佛地区，尤其是南沙自贸片区的交通对接，从而更好地承接广州、佛山的产业辐射，进一步紧密与南沙自贸片区的经济来往，为黄圃镇和东北组团，乃至中山未来发展带来更大空间和机遇。

当前黄圃镇以市级现代物流业发展平台建设为抓手，正大力开展精准招商，整合政策、土地、人才等各种资源要素向优质项目大力倾斜，以临港装备、轨道交通装备、重点供应链集成、智能化物流装备、物流科技应用作为招商重点，引进一批技术含量高、发展前景好、产业带动力强的旗舰型龙头型项目，全面推动物流产业提挡升级。

目前，投资额约5亿元的万科物流项目已正式落户黄圃，尚有众多客商争相到黄圃考察，安博、丰树、嘉民等国内外一大批优质的现代物流、先进装备制造项目纷纷意向落户黄圃，黄圃物流业及临港产业发展前景非常乐观。



三、物流企业运行动态分析

（一）菜鸟双 11 重磅推出 将投 15 亿补贴智能仓配商家和物流企业

随着 2017 年天猫双 11 临近，在国家邮政局的支持下，中国快递协会、菜鸟网络与各大快递企业一道在上海举行双 11 物流动员会，全行业共同筹划天猫双 11 物流准备事宜，迎接全新的世界纪录。根据预测，今年双 11 期间（11.11-11.16）全行业的快递处理总量将达到新的量级，预计会超过 10 亿件。

随着快递总量高速增长，今年双 11 将是全行业智慧物流全面升级和规模化应用的一次大考，超级机器人仓集体亮相、最后 100 米的多元化配送、全球首批“绿仓”投入使用，都会成为今年的亮点。

此外，今年双 11 菜鸟将投入 15 亿元，在智能仓配领域补贴商家和物流伙伴，鼓励将商品更多布局在距离消费者最近的地方，为消费者提供更好的服务。

按照预计，菜鸟将会协同全行业超过 300 万的快递人员，协调干线车辆、航空包机等资源都将出现超过 30% 的增长。

（二）阿里巴巴增持菜鸟 未来五年再投 1000 亿建设全球物流网络

阿里巴巴集团 9 月 26 日宣布，为进一步推进新零售战略，将增持旗下菜鸟网络的股份，并将在已投入数百亿元的基础上，未来五年继续投入 1000 亿元，加快建设全球领先的物流网络，实现中国 24 小时、全球 72 小时必达，为全球消费者提供最好的物流体验，并进一步推动中国社会物流总成本的降低。

按照协议，此次阿里巴巴将投资菜鸟网络 53 亿元人民币。增资后，阿里巴巴持有菜鸟股权将从原来的 47% 增加到 51%，并新增一个董事席位，从而占董事会 7 个席位中的 4 席。

阿里巴巴表示，未来 1000 亿元投入除了继续投资数据技术等领域的研发，还将主要用于和物流伙伴共同推进智能仓库、智能配送、全球超级物流枢纽等核心领域建设，对于物流网络的建设将继续轻重有度，以解决客户问题、提升社会物流效率为目标。

阿里巴巴将为全球消费者提供普惠、极致的物流体验。对菜鸟的增持和持续加大在物流领域投资，体现出阿里致力于提供给用户最好物流体验的决心。随着新零售战略的推进，阿里巴巴将更大程度上加强生态中的商业和物流能力，在物流关键领域加大投入，打造服务于中国乃至全球的高效物流网络。阿里巴巴将继续加深和物流合作伙伴的合作，共同致力于新的目标。



（三）唯品会晒无人车 电商巨头开启智慧物流较量

唯品会在物流创新业务的布局上急追猛赶。在日前举办的 2017 人工智能发展大会上，唯品会首次将新近研发的智能快递无人车推向台前。唯品会表示，未来将进一步加大对无人车的投入，完善“最后一公里”的终端配送问题。分析认为，此次唯品会无人车的亮相，也证明未来唯品会的吸睛点将不再局限于惊喜式营销。

物流装备智能化已被视为物流行业发展的大势所趋，究其原因，在于它能够提升企业的运营效率。唯品会智能快递无人车拥有支持 20 个可以自由组合的快递储存空间，兼容唯品会目前所有包裹的箱型，相当于一个快递员正常的单程工作量。北京商报记者获悉，唯品会无人车项目已进入试运行阶段，能够独立完成包括自动规划最优路线、自主导航、智能避障等过程。事实上，自 2015 年收购并自建快递配送体系以来，唯品会持续加码物流领域布局。唯品会半年报显示，当前 95% 的订单是由旗下自营物流体系品骏物流配送完成。唯品会高级副总裁唐倚智也表示，公司将继续加大对仓储物流的智能化、自动化投入，通过研发智能搬运机器人、堆垛机、履带输送等技术，提高分拣和输送效率。

可以注意到，随着唯品会无人车的亮相，在网络零售 B2C 市场排名靠前的几大电商巨头都已有了各自在智慧物流领域的布局。对物流智能化装备真正投入商用话题的探讨，仍显得为时尚早。国家邮政局发展研究中心处长方玺曾在 2017（第三届）互联网+物流格局论坛上表示，以无人车、无人机、无人仓为代表的“三无”技术使用变得普遍，节省了物流企业的人力资源，并提高了快递效率。但需要注意的是，“三无”技术的发展仍面临着来自政策管制、商业模式、安全及标准、技术支持等多方面因素的掣肘，无人技术在快递行业的发展仍处于初级阶段。



VI 物流行业机会风险分析

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、建筑业等占比较大的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。



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。

