

2017年第8期

全国物流行业研究月报

2017年8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.....	8
二、财政货币政策	11
(一) 财政政策.....	11
(二) 货币政策.....	13
三、本月物流及仓储行业重点关注	15
(一) 《快递暂行条例(征求意见稿)》	15
(二) 《重庆市永川区现代物流业发展“十三五”规划》	16
II 公路投资及运输情况分析	19
一、公路交通运输运行情况	19
(一) 公路基建投资情况.....	19
(二) 公路运输数据分析.....	19
二、公路行业运行动态	19
(一) 浙江台州将建首条民间资本控股城市道路.....	19
(二) 陕西榆林计划完成 127 公里大中修工程.....	19
(三) 福建首个多位一体村路管养基地落地永安.....	20
(四) 山东莱芜城区大外环采用 PPP 融资.....	20
(五) 京新高速三期步入快速建设阶段.....	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) 济南至莱芜铁路项目风险评估公示.....	22
(二) 赣深高铁赣州至塘厦段初步设计获批.....	23



(三) 广铁集团开行全路首趟食品集装箱快运专列.....	24
(四) 怀邵衡铁路岩鹰鞍隧道贯通.....	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) 江西鼓励民企参建通用机场.....	25
(二) 海航系公司 28 亿美国并购终止 未获美方监管通过.....	25
(三) 计划投资 8.7 亿 滨州北海通用机场 10 月起开工.....	27
(四) 浙江台州通用机场将开建 2018 年底正式运营	27
(五) 2017 年上半年中南地区机场运输生产持续增长	28
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) 安徽省市共推新汴河全线通航.....	29
(二) 福州成为第五个中国邮轮旅游发展实验区.....	29
(三) 青岛港再添新港区 海港陆港无缝对接.....	30
(四) 无人货物运输船开发联盟在沪成立.....	30
(五) 江苏推进内河船型标准化步伐加快 年底将完成 200 艘液化天然 气运输船改建.....	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 6 月中国物流业景气指数	32
(二) 2017 年 6 月中国仓储指数	33
二、物流行业运行动态分析	33
(一) 物流业开启资本竞赛.....	33
(二) 我国首条智慧物流快线投入运行 行业进入高速爆发期.....	34
(三) 物流企业首夺支付牌照筑交易闭环.....	35
(四) 电商跃居成都仓储物流需求首位.....	37
(五) 发改委就推进物流降本增效征求意见 聚焦智能物流.....	38



三、物流企业运行动态分析	39
（一）巨星科技推出“无人仓库”智能物流系统.....	39
（二）万全物流拟出资 3 百万美元在新加坡设子公司.....	39
（三）京东无人机飞行服务中心启幕.....	40
（四）钢联物流挂牌新三板 2016 年度营收 3.81 亿	42
（五）济海物流仓储项目启动试运营.....	42
 VII 物流行业机会风险分析	 43



I 宏观经济

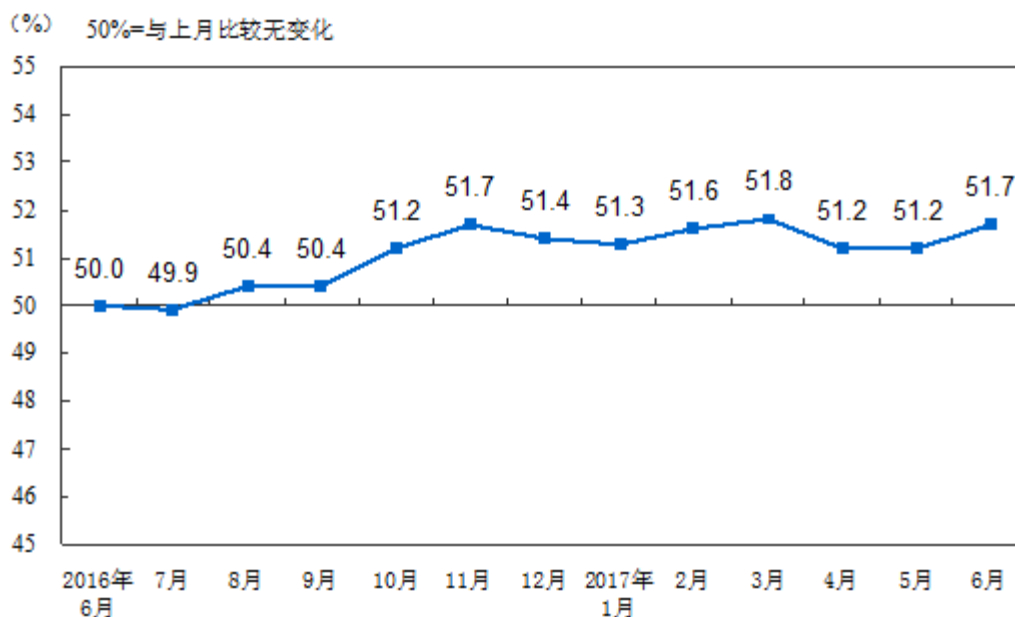
一、物流行业国内影响因素

（一）中国制造业经理采购指数

2017 年 6 月份，中国制造业采购经理指数（PMI）为 51.7%，比上月上升 0.5 个百分点，制造业扩张步伐有所加快。

图表 1：制造业 PMI 指数（经季节调整）

单位：%



数据来源：国家统计局 银联信

分企业规模看，大型企业 PMI 为 52.7%，比上月上升 1.5 个百分点，持续高于临界点；中型企业 PMI 为 50.5%，低于上月 0.8 个百分点，继续位于扩张区间；小型企业 PMI 为 50.1%，虽比上月回落 0.9 个百分点，但仍位于临界点之上。

从分类指数看，在构成制造业 PMI 的 5 个分类指数中，生产指数和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 54.4%，高于上月 1.0 个百分点，处于扩张区间，表明制造业生产继续保持增长，增速有所加快。



新订单指数为 53.1%，比上月上升 0.8 个百分点，位于临界点之上，表明制造业市场需求稳中有升。

原材料库存指数为 48.6%，比上月回升 0.1 个百分点，仍位于临界点以下，表明制造业主要原材料库存量继续减少。

从业人员指数为 49.0%，比上月回落 0.4 个百分点，持续低于临界点，表明制造业企业用工量有所减少。

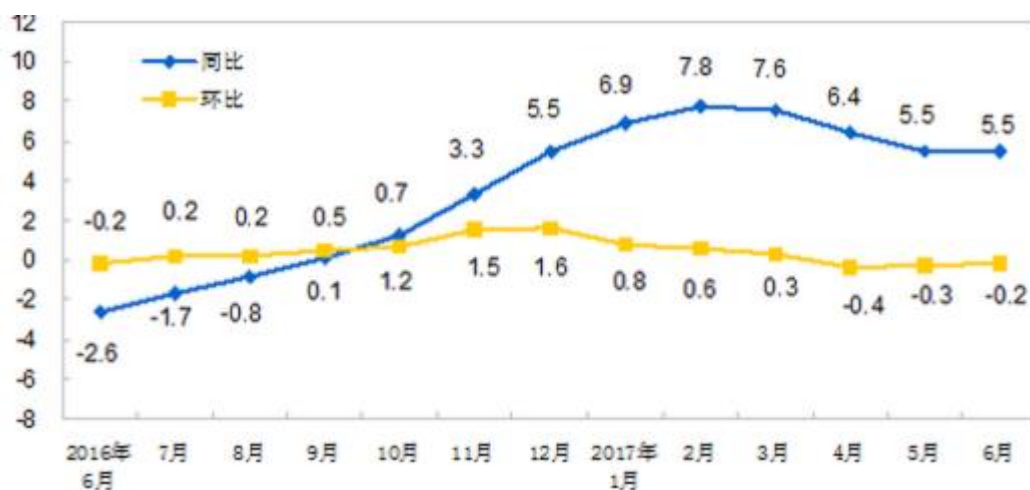
供应商配送时间指数为 49.9%，比上月下降 0.3 个百分点，落至临界点以下，表明制造业原材料供应商交货时间环比略有放缓。

（二）工业生产者价格变动情况

2017 年 6 月份，全国工业生产者出厂价格同比上涨 5.5%，环比下降 0.2%。工业生产者购进价格同比上涨 7.3%，环比下降 0.4%。上半年，工业生产者出厂价格同比上涨 6.6%，工业生产者购进价格同比上涨 8.7%。

图表 2：2017 年 6 月工业生产者出厂价格涨跌幅走势

单位：%

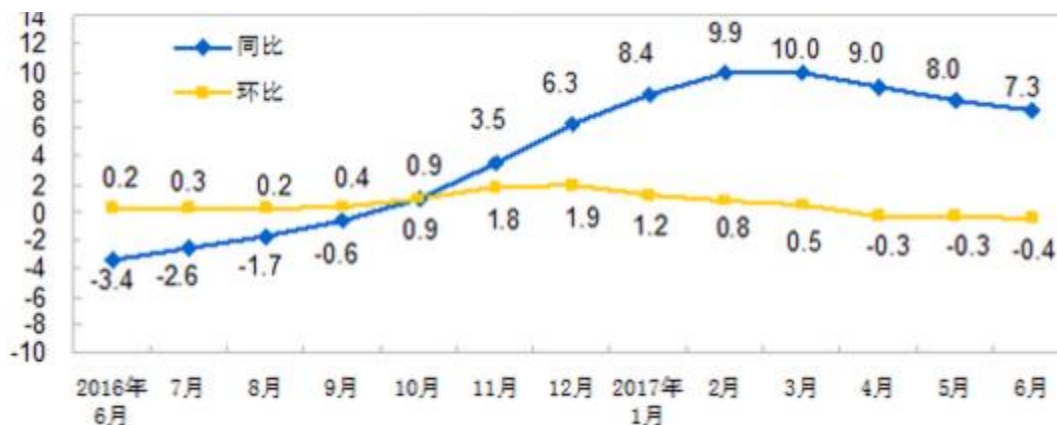




数据来源：国家统计局 银联信

图表 3：2017 年 6 月工业生产者购进价格涨跌幅走势

单位：%



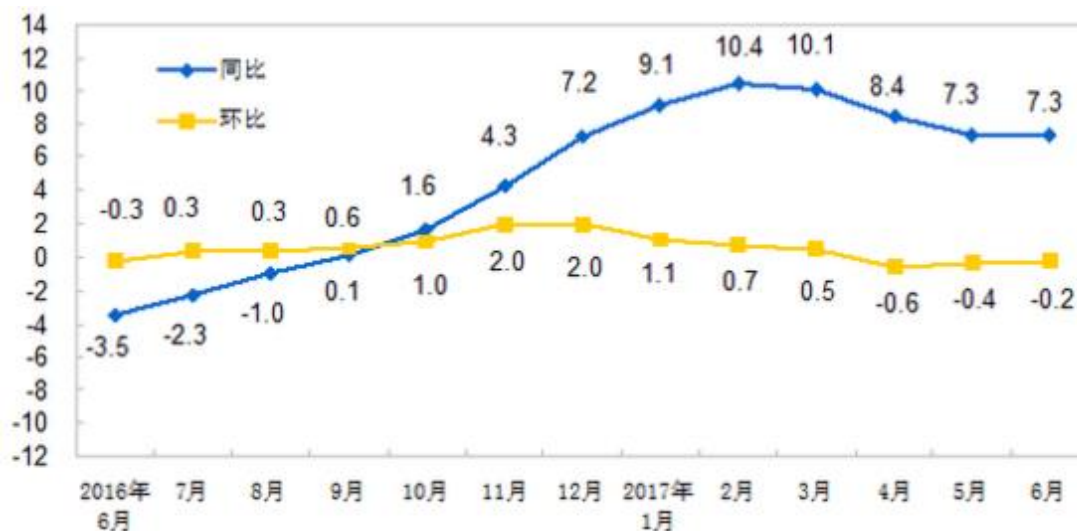
数据来源：国家统计局 银联信

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 7.3%，影响工业生产者出厂价格总水平上涨约 5.4 个百分点。其中，采掘工业价格上涨 18.3%，原材料工业价格上涨 10.0%，加工工业价格上涨 5.4%。生活资料价格同比上涨 0.5%，影响工业生产者出厂价格总水平上涨约 0.1 个百分点。其中，食品价格上涨 0.1%，衣着价格上涨 1.3%，一般日用品价格上涨 1.0%，耐用消费品价格上涨 0.1%。

图表 4：2017 年 6 月生产资料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 5：2017 年 6 月生活资料出厂价格涨跌幅走势

单位：%



数据来源：国家统计局 银联信

工业生产者购进价格中，有色金属材料及电线类价格同比上涨 14.1%，黑色金属材料类价格上涨 13.7%，燃料动力类价格上涨 12.5%，建筑材料及非金属类价格上涨 8.6%。

2、工业生产者价格环比变动情况

工业生产者出厂价格中，生产资料价格环比下降 0.2%，影响工业生产者出厂价格总水平下降约 0.2 个百分点。其中，采掘工业价格下降 1.7%，原材料工业价格下降 0.7%，加工工业价格上涨 0.1%。生活资料价格环比下降 0.1%。其中，食品和耐用消费品价格均下降 0.2%，衣着和一般日用品价格均持平（涨跌幅度为 0）。

工业生产者购进价格中，燃料动力类价格环比下降 1.2%，黑色金属材料类价格下降 1.1%；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 0.3%。

（三）居民消费价格变动情况

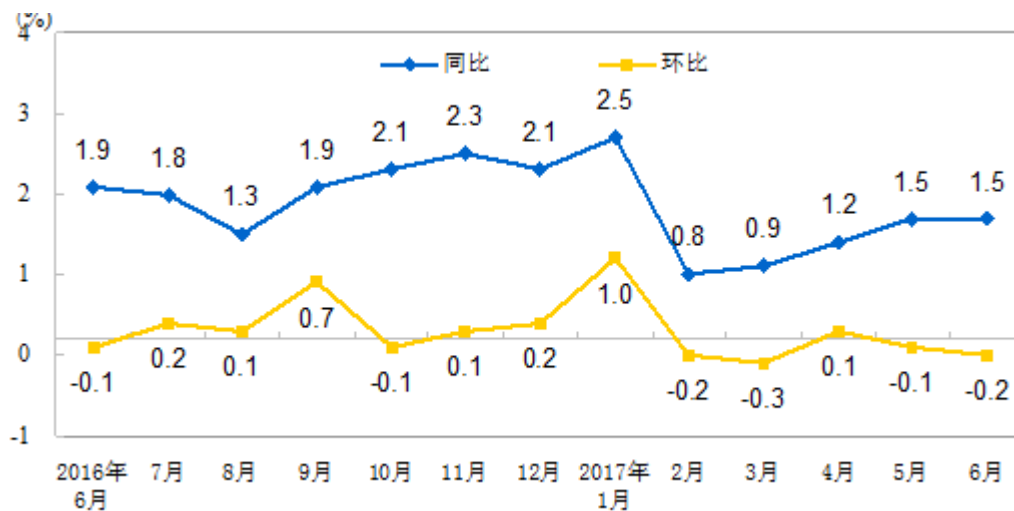
2017 年 6 月份，全国居民消费价格同比上涨 1.5%。其中，城市上涨 1.7%，农村上涨 1.0%；食品价格下降 1.2%，非食品价格上涨 2.2%；消费品价格上涨 0.6%，服务价格上涨 3.0%。上半年，全国居民消费价格总水平比 2016 年同期上涨 1.4%。

6 月份，全国居民消费价格环比下降 0.2%。其中，城市下降 0.1%，农村下降 0.2%；食品价格下降 1.0%，非食品价格上涨 0.1%；消费品价格下降 0.4%，服务价格上涨 0.3%。



图表 6：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

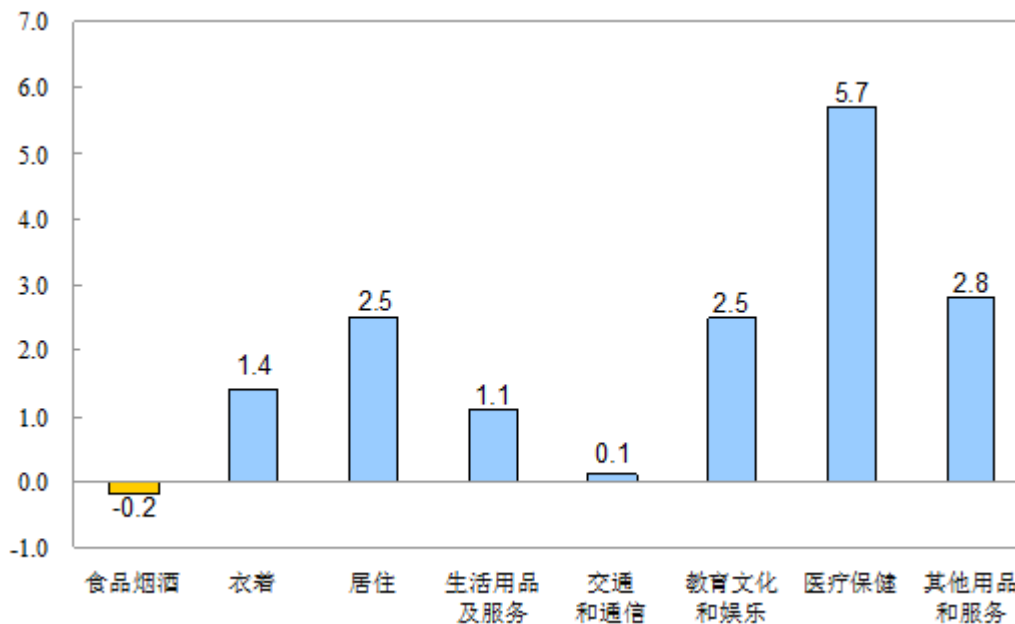
6月份，食品烟酒价格同比下降0.2%，影响CPI下降约0.06个百分点。其中，畜肉类价格下降10.5%，影响CPI下降约0.53个百分点（猪肉价格下降16.7%，影响CPI下降约0.51个百分点）；蛋价格下降9.3%，影响CPI下降约0.05个百分点；鲜果价格上涨9.9%，影响CPI上涨约0.16个百分点；鲜菜价格上涨5.8%，影响CPI上涨约0.12个百分点；水产品价格上涨5.1%，影响CPI上涨约0.09个百分点；粮食价格上涨1.5%，影响CPI上涨约0.03个百分点。

6月份，其他七大类价格同比均有所上涨。其中，医疗保健价格上涨5.7%，其他用品和服务价格上涨2.8%，居住、教育文化和娱乐价格均上涨2.5%，衣着、生活用品及服务、交通和通信价格分别上涨1.4%、1.1%和0.1%。



图表 7：6 月份居民消费价格分类别同比涨跌幅

单位：%



数据来源：国家统计局 银联信

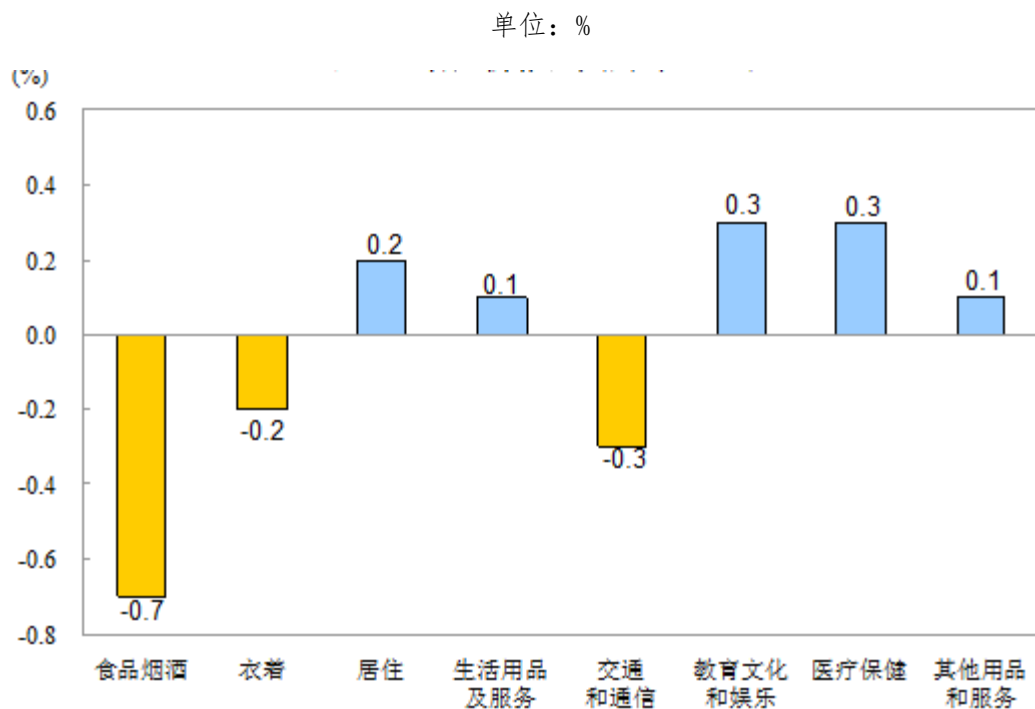
2、各类商品及服务价格环比变动情况

6 月份，食品烟酒价格环比下降 0.7%，影响 CPI 环比下降约 0.19 个百分点。其中，鲜果价格下降 4.2%，影响 CPI 下降约 0.08 个百分点；畜肉类价格下降 2.2%，影响 CPI 下降约 0.10 个百分点（猪肉价格下降 3.4%，影响 CPI 下降约 0.09 个百分点）；鲜菜价格下降 1.1%，影响 CPI 下降约 0.02 个百分点；水产品价格下降 0.5%，影响 CPI 下降约 0.01 个百分点；蛋价格上涨 4.9%，影响 CPI 上涨约 0.02 个百分点。

6 月份，其他七大类价格环比五涨二降。其中，教育文化和娱乐、医疗保健价格均上涨 0.3%，居住价格上涨 0.2%，生活用品及服务、其他用品和服务价格均上涨 0.1%；交通和通信、衣着价格分别下降 0.3%、0.2%。



图表 8：6 月份居民消费价格分类别环比涨跌幅



数据来源：国家统计局 银联信

二、财政货币政策

（一）财政政策

1. 全国一般公共预算收支情况

（1）一般公共预算收入情况

6 月份，全国一般公共预算收入 17082 亿元，同比增长 8.9%。其中，中央一般公共预算收入 7568 亿元，同比增长 10.7%；地方一般公共预算本级收入 9514 亿元，同比增长 7.4%。全国一般公共预算收入中的税收收入 13720 亿元，同比增长 12%；非税收入 3362 亿元，同比下降 2.4%。

1-6 月累计，全国一般公共预算收入 94306 亿元，同比增长 9.8%。其中，中央一般公共预算收入 43891 亿元，同比增长 9.6%，为年初预算的 55.8%；地方一般公共预算本级收入 50415 亿元，同比增长 10%，为年初代编预算的 56%。全国一般公共预算收入中的税收收入 80074 亿元，同比增长 10.9%；非税收入 14232 亿元，同比增长 4.4%。

主要收入项目情况如下：



(1) 国内增值税 28815 亿元，同比增长 2.2%。其中，受全面推开营改增试点翘尾减收以及 2016 年同期各地清缴营业税导致的高基数等影响，改征增值税下降 19.4%；受相关产品价格上涨、部分行业销售收入快速增长等影响，工业增值税、商业增值税分别增长 21.9%、30.4%。

(2) 国内消费税 5849 亿元，同比增长 7.1%。

(3) 企业所得税 21210 亿元，同比增长 15.6%。主要受企业利润较快增长带动。

(4) 个人所得税 6753 亿元，同比增长 18.6%。主要是居民收入增长、财产转让所得增加等带动。

(5) 进口货物增值税、消费税 7701 亿元，同比增长 34%；关税 1458 亿元，同比增长 21.2%。

(6) 出口退税 7141 亿元，同比增长 23.1%。主要是出口增长较快以及上年基数较低。

(7) 城市维护建设税 2187 亿元，同比增长 0.6%。

(8) 车辆购置税 1552 亿元，同比增长 22.8%。

(9) 印花税 1197 亿元，同比增长 1.6%。其中，证券交易印花税 618 亿元，同比下降 8.8%。

(10) 资源税 699 亿元，同比增长 58.2%。主要是部分矿产品价格上涨，以及 2016 年 7 月 1 日起全面推开资源税改革、对绝大多数矿产品实行从价计征带来翘尾增收。

(11) 土地和房地产相关税收中，契税 2564 亿元，同比增长 18.5%；土地增值税 2920 亿元，同比增长 23.9%；房产税 1389 亿元，同比增长 18.8%；耕地占用税 1173 亿元，同比增长 8%；城镇土地使用税 1312 亿元，同比增长 14.2%。

(12) 车船税、船舶吨税、烟叶税等税收收入 436 亿元，同比增长 8.7%。

总体上看，上半年全国财政收入较快增长，是我国经济运行总体平稳、稳中向好的综合反映，也是工业品价格上涨、企业盈利状况改善、进口价量齐升等多重因素共同作用的结果。



(2) 一般公共预算支出情况

6 月份, 全国一般公共预算支出 27016 亿元, 同比增长 19.1%。其中, 中央一般公共预算本级支出 3030 亿元, 同比增长 10.2%; 地方一般公共预算支出 23986 亿元, 同比增长 20.3%。

1-6 月累计, 全国一般公共预算支出 103483 亿元, 同比增长 15.8%。其中, 中央一般公共预算本级支出 14196 亿元, 同比增长 9.5%; 地方一般公共预算支出 89287 亿元, 同比增长 16.9%。财政支出进度加快, 中央财政支出为年初预算的 48%, 地方财政支出为年初代编预算的 54.2%, 分别比 2016 年同期进度提高 0.6 个和 4.4 个百分点。

2017 年以来, 各级财政部门认真落实党中央、国务院决策部署, 实施更加积极有效的财政政策, 推进财政资金统筹使用, 及时拨付下达财政资金, 切实保障各项重点支出需要。从主要支出项目情况看: 教育支出 15346 亿元, 增长 17.2%; 科学技术支出 2905 亿元, 增长 22.7%; 文化体育与传媒支出 1272 亿元, 增长 10.3%; 社会保障和就业支出 14803 亿元, 增长 24.6%; 医疗卫生与计划生育支出 8623 亿元, 增长 18.2%; 城乡社区支出 11892 亿元, 增长 20.1%; 农林水支出 8060 亿元, 增长 10%; 交通运输支出 5507 亿元, 增长 4.4%; 住房保障支出 2967 亿元, 增长 8.7%; 债务付息支出 3075 亿元, 增长 31%。

2. 全国政府性基金收支情况

(1) 政府性基金收入情况

1-6 月累计, 全国政府性基金预算收入 22969 亿元, 同比增长 27.8%。分中央和地方看, 中央政府性基金预算收入 1965 亿元, 同比增长 2.1%; 地方政府性基金预算本级收入 21004 亿元, 同比增长 30.9%, 其中国有土地使用权出让收入 18836 亿元, 同比增长 34%。

(2) 政府性基金支出情况

1-6 月累计, 全国政府性基金预算支出 20491 亿元, 同比增长 24.6%。分中央和地方看, 中央政府性基金预算本级支出 842 亿元, 同比增长 19.5%; 地方政府性基金预算相关支出 19649 亿元, 同比增长 24.9%, 其中国有土地使用权出让收入相关支出 17392 亿元, 同比增长 24.9%。

(二) 货币政策

1、广义货币增长 9.4%, 狭义货币增长 15%



6月末, 广义货币(M2)余额 163.13 万亿元, 同比增长 9.4%, 增速分别比上月末和上年同期低 0.2 个和 2.4 个百分点; 狭义货币(M1)余额 51.02 万亿元, 同比增长 15%, 增速分别比上月末和上年同期低 2 个和 9.6 个百分点; 流通中货币(M0)余额 6.7 万亿元, 同比增长 6.6%。上半年净回笼现金 1326 亿元。

2、上半年人民币贷款增加 7.97 万亿元, 外币贷款增加 469 亿美元

6月末, 本外币贷款余额 120.21 万亿元, 同比增长 12.7%。月末人民币贷款余额 114.57 万亿元, 同比增长 12.9%, 增速与上月末持平, 比上年同期低 1.4 个百分点。

上半年人民币贷款增加 7.97 万亿元, 同比多增 4362 亿元。分部门看, 住户部门贷款增加 3.77 万亿元, 其中, 短期贷款增加 9527 亿元, 中长期贷款增加 2.82 万亿元; 非金融企业及机关团体贷款增加 4.43 万亿元, 其中, 短期贷款增加 1.64 万亿元, 中长期贷款增加 4.21 万亿元, 票据融资减少 1.59 万亿元; 非银行业金融机构贷款减少 2487 亿元。6 月份, 人民币贷款增加 1.54 万亿元, 同比多增 1533 亿元。

6月末, 外币贷款余额 8327 亿美元, 同比增长 6.1%。上半年外币贷款增加 469 亿美元, 同比多增 921 亿美元。6 月份, 外币贷款增加 126 亿美元, 同比多增 76 亿美元。

3、上半年人民币存款增加 9.07 万亿元, 外币存款增加 801 亿美元

6月末, 本外币存款余额 165.04 万亿元, 同比增长 9.6%。月末人民币存款余额 159.66 万亿元, 同比增长 9.2%, 增速与上月末持平, 比上年同期低 1.7 个百分点。

上半年人民币存款增加 9.07 万亿元, 同比少增 1.46 万亿元。其中, 住户存款增加 3.94 万亿元, 非金融企业存款增加 1.45 万亿元, 财政性存款增加 4164 亿元, 非银行业金融机构存款增加 1.03 万亿元。6 月份, 人民币存款增加 2.64 万亿元, 同比多增 1856 亿元。

6月末, 外币存款余额 7931 亿美元, 同比增长 20.9%。上半年外币存款增加 801 亿美元, 同比多增 513 亿美元。6 月份, 外币存款增加 141 亿美元, 同比多增 159 亿美元。

4、6 月份银行间人民币市场同业拆借月加权平均利率为 2.94%, 质押式债券回购月加权平均利率为 3.03%



上半年银行间人民币市场以拆借、现券和回购方式合计成交 359.11 万亿元，日均成交 2.92 万亿元，日均成交比上年同期下降 8.2%。其中，同业拆借日均成交同比下降 14.1%，现券日均成交同比下降 21.9%，质押式回购日均成交同比下降 2.8%。

6 月份同业拆借加权平均利率为 2.94%，分别比上月和上年同期高 0.06 个和 0.8 个百分点；质押式回购加权平均利率为 3.03%，分别比上月和上年同期高 0.1 个和 0.92 个百分点。

5、国家外汇储备余额 3.06 万亿美元

6 月末，国家外汇储备余额为 3.06 万亿美元。6 月末，人民币汇率为 1 美元兑 6.7744 元人民币。

6、上半年跨境贸易人民币结算业务发生 2.15 万亿元，直接投资人民币结算业务发生 5700 亿元

2017 年上半年，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 1.65 万亿元、5058 亿元、1514 亿元、4186 亿元。

三、本月物流及仓储行业重点关注

（一）《快递暂行条例(征求意见稿)》

7 月 24 日，国务院法制办发布《快递暂行条例(征求意见稿)》公开征求意见通知。意见稿针对实名寄件作出了有关规定，若快递业务的企业收寄快件未查验寄件人身份并登记身份信息，或者发现寄件人提供身份信息不实仍予收寄，将根据情况依法给予治安管理处罚或者承担赔偿责任。《快递暂行条例》正式颁发实施后，将是快递行业诞生以来出台的首个专题性法律文件。

7 月 19 日，国家邮政局研究起草的《快递行业信用管理暂行办法(征求意见稿)》面向社会公开征求意见，根据征求意见稿，贩卖、非法提供或者泄露用户个人信息或者使用寄递服务信息累计 500 条以上的，属于严重失信行为，年度信用评定得分为零分，直接列为失信个人。而企业因管理不善，造成重大安全事故，单次致使 3 人以上死亡，或者 10 人以上重伤，或者因企业自身原因单次造成快件丢失、损毁 5000 件以上的，本年度信用评定得分为零分，直接列为失信企业。



7月12日，李克强总理主持召开国务院常务会议，决定将已审议的《快递条例(草案)》向社会公开征求意见。草案规定了简化快递布局设点手续、提供车辆通行停靠便利以降低物流成本等措施，明确了快递服务规则和寄递安全责任，并强调保护消费者和快递从业者合法权益，对加盟经营、损失赔偿、用户信息安全保障等作了规范。

2015年11月16日，国务院法制办公室就《快递条例(征求意见稿)》公开征求意见公布征求意见稿具体内容。2017年，《快递条例》被列入国务院2017年立法工作计划。

(二) 《重庆市永川区现代物流业发展“十三五”规划》

7月24日，永川区政府印发了《重庆市永川区现代物流业发展“十三五”规划》(下称通知)。通知指出，永川现代物流业发展要重点突出，以点带面。紧抓现代物流业发展新趋势和新变化，结合永川区优势资源，突出多式联运和供应链物流等特色服务领域的发展，通过重点建设2大物流园区和3大物流中心，加快重大物流基础设施建设，推动现代物流业全面发展。

“2+3+N”空间布局

根据永川发展定位，立足永川区现有交通、资源和区位优势，依托永川过境高速公路形成的高速公路环线，紧抓水运和航空货运优势，围绕周边产业和市场集群，“十三五”期间，规划形成“2+3+N”物流发展空间布局，着力构建以2大物流园区为核心、3大物流中心为辅助、N个物流配送点为补充的物流发展体系，大力发展生产物流、商贸物流、智慧物流、城乡配送物流等。

2 大物流园区

1. 港桥现代物流园区：重点发展大宗物资和集装箱物流，主要满足成渝经济区、滇黔地区大宗物资水陆转运物流需求以及永川区再生资源综合利用、特色轻工、新型建材、进境木材等产业的物流需求，立足重庆，辐射川南、滇黔等地区。根据园区内现有物流通道条件和产业发展布局，将园区分为朱沱和松溉两个片区，形成“一园两片区”的空间布局，规划物流仓储用地面积230公顷。到2020年，建成物流仓储用地面积150公顷，年货运量达到1000万吨。其中，朱沱片区：规划物流仓储用地面积180公顷。到2020年，建成物流仓储用地面积120公顷，年货运量达到700万吨。松溉片区：规划物流仓储用地面积50公顷。到2020年，建成物流仓储用地面积30公顷，年货运量达到300万吨。

2. 大安航空物流园：着力构建以仓储配送、多式联运、物资分拨、临港加工、



信息服务等功能于一体的国际货运航空港，重点发展航空、快递和应急物流，主要满足重庆、四川、滇东北、黔北等地区的航空货运物流需求，立足重庆，面向西南，服务全国。根据园区交通和未来产业发展情况，规划物流仓储用地面积 70 公顷。到 2020 年，建成物流仓储用地面积 45 公顷，年货运量达到 320 万吨。

3 大物流中心

根据永川产业发展及区位优势，规划物流仓储用地面积 165 公顷。到 2020 年，建成物流仓储用地面积 45 公顷，年货运量达到 470 万吨。

1. 凤凰湖供应链物流中心：规划物流仓储用地面积 70 公顷。到 2020 年末，启动该片区建设。重点发展生产配送物流和智慧物流，主要服务永川和周边地区的专业性和生产性物流需求。

2. 三教建材物流中心：规划物流仓储用地面积 70 公顷。到 2020 年，建成物流仓储用地面积 20 公顷，年货运量达到 150 万吨。重点发展建材配送物流，主要满足三教工业园、永川北部地区和周边区域的物流需求。

3. 青峰商贸物流中心：规划物流仓储用地面积 25 公顷。到 2020 年，建成物流仓储用地面积 25 公顷，年货运量达到 320 万吨。

重点发展商贸物流和农产品物流，主要服务永川及重庆西部、川东和黔北等地区的物流需求。

N 个物流配送点

结合 2 大物流园区和 3 大物流中心，以全区高速公路网络和干线公路网路为支撑，根据交通基础设施、人口集聚和重点产业布局情况，对供销社、邮政等农村物流资源进行整合，设立 N 个具备城乡配送功能、主要服务本区域生产生活需要的配送型物流网点，建立区、镇、村物流快递配送体系，促进“工业品下乡、农产品进城”，实现永川区物流配送体系的全域覆盖。

完善物流交通体系

按照“2+3+N”物流空间布局，以干线铁路、高速公路、干线公路、水运航道、航空等为骨架，构建公、铁、水、空等多种运输方式并存、高效畅通的物流通道网络。

高速公路：实施并完成九永高速公路和永川至泸州高速公路建设，力争开工建设大足至永川至江津高速公路，境内形成“一环八射”高速公路骨架。物流园区与高速公路连接线。实施港桥大道、兴城大道、Y043 双大路、XA27 何津路、



X432 盛朱路、黄瓜山旅游公路等连接线建设；结合高速公路建设，同步建成永川西、永川南、陈食、观音寺等 9 条高速公路互通连接线 33.4 公里，提升物流园区的通达能力。

普通国省道：实施永川至大足、永川至泸州、沙湾至隆顺、隆顺至花果、城区至临江、永川至璧山等 21 条普通国省道改造共 435 公里。其中：升级改造 286 公里，路面改造 149 公里，力争普通国道基本达到二级、普通省道基本达到三级，实现永川至重庆主城及泸州东西方向至少有一条一级公路，永川至铜梁、大足、江津 3 个方向至少有一条二级公路，强化国道省道公路对物流发展的交通支撑功能。

农村公路：新改建农村公路 1200 公里，其中：改建县乡公路 100 公里、新改建撤并村公路 700 公里、新改建农村联网公路 200 公里、窄路面改造 200 公里。

铁路：开工建设港口新城铁路专线并力争建成，到 2020 年，新增铁路通车里程 50 公里，铁路通车里程达到 122 公里；同时，力争开工建设成渝铁路扩能改造工程；结合成渝铁路扩能改造，同步建成城西、凤凰湖、松溉 3 个铁路站，提升铁路运输能力。

水运：按照二级航道标准实施长江航道永川段整治工程，航道全长 21.5 公里，通过整治，使永川港岸线从 9 公里增到 15 公里以上，常年可通过 2000 吨级以上船舶；实施永川港区朱沱作业区(一期)建设，新建 3000 吨级泊位 5 个，新增吞吐能力 500 万吨；实施永川港区松溉作业区建设，续建 3000 吨级泊位 2 个，新增吞吐能力 150 万吨；实施大陆新港码头建设，新建 1000 吨级散货泊位(兼顾 3000 吨级)1 个、1000 吨级件杂货泊位(兼顾 3000 吨级)1 个。到 2020 年，永川港口货物吞吐能力达到 1000 万吨。

航空：实施大安通用机场建设，新建 1 条 1000 米跑道、16 个停机位(10 架 B 类固定翼飞机和 6 架直升机)的站坪、航管综合楼以及空管、供水、供电等配套设施，飞行区指标 2B；启动永川国际货运机场建设，跑道长度为 2600 米，飞行区指标 4C。



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

1-6 月，公路建设累计完成固定资产投资 8976 亿元，同比增长 28.9%，分区域看，东、中、西部地区分别完成投资 2778 亿元、1721 亿元、4477 亿元，同比增长 43.1%、16.0%、26.6%。

（二）公路运输数据分析

2017 年上半年全国公路累计完成货运量 166.98 亿吨，同比增长 9.9%。6 月份全国公路完成货运量 32 亿吨，同比增长 12.4%。

二、公路行业运行动态

（一）浙江台州将建首条民间资本控股城市道路

近日，浙江台州市路桥区海城路工程及市政配套 PPP 项目公布评标结果，浙江腾达建设集团股份有限公司为中标单位。海城路是浙江省首个民间资本控股的城市主干道 PPP 项目。

海城路全称为台州湾循环经济产业集聚区路桥至椒江沿海公路，项目长 17 公里，总投资 34.1 亿元，横贯东西、连通海城，起点位于台州中心大道与路桥北环线交叉口，经路桥、椒江、开发区、集聚区，形成 20 分钟直达内环线的快速通道。

（二）陕西榆林计划完成 127 公里大中修工程

近日，陕西省榆林市公路管理局召开 2017 年国省干线公路建设施工现场会，明确全年的建设任务，全力推进公路项目建设。

会上提出，2017 年榆林市干线公路大中修工程共计 127 公里，预防性养护工程 70 公里，计划完成项目 6 个。其中，307 国道路网改造工程吴堡至绥德段约 40 公里，位于吕梁山区集中连片特困地区，是交通运输部重点扶贫和督办的



建设项目，计划于 2017 年年底完工。

在现场观摩交流环节，榆林市公路管理局通过查找工程在安全、质量、进度中存在的问题与不足，要求各项目办对工程重点环节进行严格控制，全面推进干线公路品质工程建设，切实提高工程专业化管理水平。

（三）福建首个多位一体村路管养基地落地永安

近日，福建省永安市建成全省首个集交通公安联合治超站、交通建设质量监督站、农村公路养护应急中心和公路绿化培育中心为一体的农村公路综合管养基地。

其中，交通建设质量监督站、农村公路养护应急中心和公路绿化培育中心采取与企业合作的方式运作，通过无偿提供基地使用，降低社会企业运营成本。

基地实现了交通执法、质量监督管理、农村公路管护队伍的联合办公，整合了农村公路管养资源，加强了管养部门的联动合作，为提升农村公路管养水平提供了良好的条件。

（四）山东莱芜城区大外环采用 PPP 融资

近日，山东省莱芜市启动城区大外环路工程建设。该工程首次采取 PPP 融资模式。

城区大外环路工程全长 62.2 公里，其中东环 14.2 公里，南环 17.7 公里、西环 15.4 公里、北环 14.9 公里，全线需建设大中桥 26 座，分离立交桥 6 座。贯穿莱城区、钢城区、高新区、经济开发区和农高区，连接 4 条高速公路，5 条国省干线公路。项目投资概算 27 亿元。

工程建成后，将有效引导 341 国道、234 省道过境交通出行，消除其穿城区的状况，对合理组织、疏导过境交通和城市内部交通，减少城市交通压力和交通拥挤，改善、提升城市交通环境和行车条件具有重要意义。

（五）京新高速三期步入快速建设阶段

作为国家高速公路网规划北京至乌鲁木齐高速公路的重要组成部分，京新高速公路三期工程已步入快速建设阶段，预计 2018 年 9 月底建成通车，届时将实现冀晋蒙跨区域线路贯通。

京新高速公路三期工程起于张家口市宣化区胶泥湾枢纽互通，止于该市怀安县西洋河村西北侧冀晋省界处，路线全长 63.1 公里，采用双向 6 车道高速公路



标准建设，设计时速 100 公里，沿线途经宣化区塔儿村乡、江家屯乡和怀安县左卫镇、第六屯乡、柴沟堡镇、渡口堡乡 6 个乡镇，与京新高速公路山西段顺接。



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

2017 年上半年铁路完成固定资产投资 3125 亿元，同比增长 1.9%

（二）铁路运输数据分析

2017 年 6 月份全国铁路完成货运量 2.99 亿吨，同比增长 16.3%。2017 年上半年全国铁路累计完成货运量 18.17 亿吨，同比增长 15.3%。

二、铁路行业运行动态

（一）济南至莱芜铁路项目风险评估公示

《新建铁路济南至莱芜铁路项目(济南段)社会稳定风险评估公众参与公示》近日发布。

公示显示，济南至莱芜铁路项目济南境内线路起于济南东客站，止于南山寨隧道进口(CK53+500)；新建正线建筑长度 52.189km；桥梁 22 座，22.599km；隧道 15 座，20.39km；桥隧总长 42.989km，桥隧比例 82.4%。济南段共设 3 个车站，分别为济南东客站、港沟站、章丘南站。线路等级为客运专线，设计行车速度目标值 350 公里/小时。

线路自济南东客站向东引出，上跨在建济青高铁、石济客专后于东绕城高速（京沪高速）前拐向南，沿东绕城高速西侧依次上跨工业北路、既有胶济铁路、世纪大道、经十东路后于万达地块与高速公路之间潘庄村设港沟站，同时预留规划济南至泰安铁路接轨条件；线路出港沟站后于港沟镇东侧上跨东绕城高速（主跨 1-136m 连续梁）、济莱高速（京沪高速）后折向东，并沿济莱高速南侧并行高速穿冶河村隧道（L-3160m）、寨山隧道（L-4950m）至章丘沙湾村设章丘南站；出站后线路拐向南，止于南山寨隧道进口(CK53+500)。项目估算总额为 87.8 亿元。



2017 年 2 月第一次公示时，济莱城铁线路等级为客运专线设计行车速度目标值 250 公里/小时，如今设计车速提高，这意味着济莱城铁跑完全程不到 20 分钟。

（二）赣深高铁赣州至塘厦段初步设计获批

日前，赣粤两省联合中国铁路总公司以铁总鉴函[2017]528 号文批复赣深客专线(以下简称“赣深高铁”)赣州至塘厦段初步设计。该初步设计的批复为项目年内全线开工建设奠定了基础。

进展：设计获批东莞写入“十三五”交通规划

赣深高铁途经省内河源市、惠州市、东莞市、深圳市，境内长约 295.6 公里，设计时速 350 公里。其中，东莞段路线长约 28 公里，仅在东莞境内设一个站，站点位置位于塘厦林村社区，目前暂定名为东莞南站。

从东莞市的轨道交通规划示意图可以看到，赣深高铁东莞段还预留了松山湖支线(东莞支线)和南沙高铁支线，由此一来，塘厦将成为东莞市一个重要的交通枢纽，将全面带动区域经济发展。按建设工期计算，这条高铁线路有望于 2020 年通车，“建成后，到时不用 2 个小时就可从东莞到江西赣州了。”

7 月 3 日，东莞市人民政府印发了《东莞市综合交通运输体系发展“十三五”规划》，十三五规划期限内要建成通车的有两条，分别是赣深高铁和深茂铁路，正在建设中的广深港高铁和赣深高铁都经过东莞，也都列入了东莞十三五交通规划的项目库，是东莞“十三五”的重点建设项目。

未来：将建立北部高铁综合服务区

赣深高铁塘厦站位于该镇林村东方红村，东莞新一轮的园区统筹片区联动协调发展规划中，塘厦高铁站地区作为东南临深片区唯一的先行发展区被单独提出，为塘厦的发展带来无限的前景。塘厦镇提出了“一城两园三区”的工作思路，其中“三区”中就有北部高铁综合服务区，以赣深高铁塘厦枢纽带动周边城市配套建设。

在赣深高铁与市内轨道交通对接方面，与赣深高铁塘厦站距离最近的就是东莞地铁 1 号线。按照规划，“十三五”期末，东莞将力争实现地铁 1 号线与广州深圳的地铁对接，对此，东莞市发改局正组织设计单位研究市内轨道交通线路与塘厦站接驳的方案。



（三）广铁集团开行全路首趟食品集装箱快运专列

7月21日11时48分，一列满载糖果糕点的铁路集装箱快运专列缓缓驶出东莞石龙铁路货场，经过21个小时的运行后抵达武汉。这趟由广州铁路（集团）公司、东莞徐记食品有限公司联合开行的“徐福记号”货运专列，系全路首趟食品集装箱快运专列。

2016年以前，徐福记产品主要通过公路运输销往全国各地。2016年以来，广铁集团货运部门上门服务，为该公司提供了量身定制的服务，得到了客户认可。该公司决定逐步将货物从公路运输转移到铁路运输。广铁集团组织开行东莞石龙至江村区段短途班列，将徐福记食品运到广州江村站后，再加挂到该站发出的各趟快运班列，送达全国各地。经过一段时间的运输，该公司感受到了铁路的优质服务，进一步加大铁路运输力度。

2017年，该公司进一步提升铁路发货量，并将以前的散装班列升级为食品专列。徐福记产品从东莞到湖北，散装班列运输需要6至7天，而食品专列运输只需要3至4天，时间缩短一半左右。

使用铁路专列运输，一年可节约成本近千万元，还减少了产品装卸次数，有效降低了货损。下一步，该公司还将开行东莞往河南、天津、北京等方向食品集装箱快运专列。

（四）怀邵衡铁路岩鹰鞍隧道贯通

7月12日，湖南怀（化）邵（阳）衡（阳）铁路岩鹰鞍隧道胜利贯通，为年底完成隧道无砟轨道施工奠定了基础。

怀邵衡铁路岩鹰鞍隧道全长5302米，是国内罕见断层隧道，有10处断层带。怀邵衡铁路全长318公里，总投资324亿元，为设计时速200公里的客货共线国家Ⅰ级铁路，预计2018年建成通车。怀邵衡铁路建成后，将成为沪昆高铁通道与京广高铁通道间重要的连接通道，对改善区域交通运输条件，加快沿线地区旅游、矿产资源开发，促进区域经济社会发展具有重要作用。



IV 航空运输情况分析

一、航空交通运输行业运行情况

上半年民航建设累计完成固定资产投资 420 亿元，同比增长 25.7%。6 月份全国民航完成货运量 58 万吨，同比增长 8.4%。上半年全国民航累计完成货运量 329 万吨，同比增长 5.1%。

二、航空行业运行动态

（一）江西鼓励民企参建通用机场

近日发布的《江西省通用机场布局规划（2016—2030 年）》（简称《规划》）明确，到 2020 年，江西省将建成 20 个以上通用机场，覆盖地级城市、通用航空研发制造集聚区、农产品主产区、主要林区和 5A 级旅游景区，初步形成布局合理的通用机场体系。

《规划》明确，江西将对符合规划的项目安排省市两级资金支持，优先补助承担应急救援、农林作业等社会公益性服务的通用机场，鼓励民营企业参与建设，支持通过 PPP 模式及民间基金等形式吸引社会资本推进通用机场、起降点基础设施建设。

江西按照 50 公里覆盖半径，在充分利用运输机场开展通航服务的基础上，按照节约土地和空域资源等原则，制定了近期和远期规划方案。2016 年至 2020 年，将新建南昌新建区、九江修水、景德镇高新区等 27 个通用机场，完善已有支线运输机场，完善通用航空设施，开展通航业务。迁建南昌青云谱机场至瑶湖场址。2021 年至 2030 年，将新建南昌进贤、上饶婺源等 25 个通用机场，充分利用已有支线运输机场，完善设施开展业务，鹰潭、赣州龙南、九江修水等 3 个通用机场适时转化为运输机场。

（二）海航系公司 28 亿美国并购终止 未获美方监管通过

7 月 25 日，据美国机上娱乐系统供应商 Global Eagle Entertainment Inc. 披露的 SEC 文件显示，因未能及时取得美国外资投资委员会 (CFIUS) 的许可，GEE



终止了与海航集团旗下公司——北京喜乐航科技股份有限公司(BeijingShareco Technologies Co.，以下简称喜乐航)的投资协议。

喜乐航在 2016 年 11 月 9 日披露，该公司全资子公司 Shareco Group of America, Inc.(以下简称“Share America”)以支付现金方式，通过认购 GEE 新发行的股份及部分要约收购 GEE 股东所持有的部分股份，合计获得 GEE34.90% 股份(交易完成后，喜乐航将成为 GEE 第一大股东)。截至该重组预案公告之日，喜乐航与标的公司及交易对方已签订相关的框架协议。本次交易购买标的资产的成交金额预计在 4.15 亿美元，约为 28.06 亿元人民币(以 2016 年 10 月 31 日中国银行人民币美元中间价汇率计 6.7641)。

该公告称，公司拟通过债务融资及商业银行借款方式募集资金，以支付现金方式通过全资子公司 Share America 获得 GEE 34.90%的股份。本次交易完成后，公司与 GEE 在技术与实力上将形成优势互补和合力，公司整体竞争力将大幅度提升。同时公司可在卫星波段采购和娱乐内容等方面和 GEE 公司形成强协同效应。双方的结合将全面提升公司的国际竞争力和品牌效应。

喜乐航出于公司未来发展战略的需要于 2016 年设立了境外子公司 Shareco America，用于境外并购投资业务。本次交易标的公司所在地位于美国，喜乐航通过位于美国特拉华州的全资子公司 Shareco America 进行本次重大资产重组的具体实施，有利于提高本次交易的实施效率和便利性。

该公司成立于 2012 年 8 月，总部位于首都北京，是海航集团旗下专注天地互联技术开发和客舱生态平台运营的科技公司，是国内目前该领域第一家也是唯一一家非上市公司。

目前，喜乐航的客舱生态平台已登陆海南航空、首都航空、天津航空、扬子江航空、桂林航空、长安航空、奥凯航空等约 10 家航空公司的机队，覆盖 200 余架飞机，月均服务乘客四百多万人次。

据喜乐航披露文件，GEE 是美国 NASDAQ 股票市场挂牌企业，具备为航空公司提供航空互联网全链条服务的核心能力，涵盖内容服务、连接服务、数字媒体解决方案及航空公司运营数据解决方案等。GEE 已服务于全球 200 余家航空公司，安装、运营飞机超过 700 架，年覆盖旅客数约 1.5 亿。公司在北美、亚洲、中东、欧洲、非洲、大洋洲和南美均已完成网络布局。GEE 是目前世界上最大的航空内容服务分发商，提供包括电影、电视、音频、游戏等在内的各种航空版权内容，特别在游戏领域处于绝对垄断地位。



（三）计划投资 8.7 亿 滨州北海通用机场 10 月起开工

山东滨州北海通用航空机场按 A2 类通用机场规划建设，机场规划总占地 2309 亩，一期用地 1309 亩。总建筑面积约 97300 平方米，一期主要建设（1B）非仪表目视飞机跑道、候机楼、航管楼、露天停机坪、飞机库、应急救援中心、油料库等。机场建成后能够满足公共应急救援、培训、销售、竞技飞行和航空游览等需要；期扩建飞机跑道 3C，能够满足公务机航行要求。

机场计划建设工期自 2017 年 10 月起至 2018 年 12 月竣工。总工期约 420 天，计划总投资 8.7 亿元人民币。

滨州市发改委在市政协十一届一次会议第 215 号提案中就已经提到按照时任山东省省长郭树清同志关于北海应当重点发展通用航空产业的指示要求。为促进滨州市及北海通用航空产业发展，北海经济开发区成立了推进通航工作领导小组。北海通用航空机场选址及飞行程序设计完成，勘察、环评报告正在编制中。北部战区和民航局就项目选址的可行性给予了初步认可和肯定。

北海通用机场拟选址位于疏港路以南、经六路以东北海经济技术开发区通用航空产业园内，7 月 26 日将正式召开选址评审会。

（四）浙江台州通用机场将开建 2018 年底正式运营

7 月 19 日，浙江台州湾通用机场选址通过专家审查，2018 年建成运营后将会对该市无人机航空小镇建设和传统产业升级等发挥重要推动作用。

台州是浙江省乃至长三角地区重要的制造业基地，高端模具、汽摩配、机床设备等特色产业发达，拥有 49 个国家级工业生产基地，36 个特色产业集群，48 家上市公司。十三五期间，该市把大力发展航空产业作为经济转型升级的重要抓手，相继引进了中国航天科技十一院的彩虹系列无人机、北航长鹰无人机，规划建设 3.97 平方公里无人机航空小镇，着力打造台州千亿通用航空产业集群。台州市政府副秘书长应正南介绍说，预计到 2019 年底全市可实现“无人机及航空制造业产值 180 亿元，小镇相关服务业产值 20 亿元”的目标，通用机场的建设将为台州市建设千亿通用航空产业集群提供基础支撑。

台州湾通航机场总投资 3.5 亿元，跑道近期规划建设 800 米，远期 1350 米，2018 年底正式建成运营。



（五）2017 年上半年中南地区机场运输生产持续增长

2017 年上半年中南地区机场完成旅客吞吐量 13450.7 万人、货邮吞吐量 200.8 万吨、起降架次 129.1 万架次，同比分别增长 15.9%、7.8%、11.3%。其中旅客吞吐量增速高于全行业 2.4 个百分点，国际航线旅客吞吐量完成 1231.7 万人，同比增长 17.9%，高于国内 2.2 个百分点。

2017 年上半年中南地区机场旅客运输生产总体保持良好发展态势。在“春运”刚性需求及“黄金周”假期效应、会展活动的共同促进下，上半年中南地区机场旅客吞吐量同比增长 15.9%。从航线结构看，国内增速提高，国际增速放缓。其中国内航线客运生产增速大幅提高，同比累计增长 15.7%，增幅和 2016 年相比，提高了 8.9 个百分点；国际航线客运生产增幅开始放缓，同比增长 17.9%，和 2016 年相比，下降了 11.9 个百分点。上半年国内航线旅客吞吐量累计完成 1.2 亿人次；国际航线旅客吞吐量累计完成 1231.7 万人。

2017 年上半年中南地区机场货邮运输生产呈稳定增长态势。从航线结构看，国际航线货运生产增幅持续提升，国内航线货运生产持续下降。其中国际航线货邮生产同比增长 16.6%，和 2016 年相比，提升 1.4 个百分点，国内航线货邮生产同比增长 3.4%，和 2016 年相比，下降了 0.9 个百分点。上半年国际航线货邮吞吐量累计分别完成 126.7 万吨，同比增长 16.6%，高于国内 13.2 个百分点。



V 水路运输情况分析

一、水运行业运行情况

水路建设累计完成固定资产投资 562 亿元，同比下降 4.2%6 月份全国水路完成货运量 5.91 亿吨，同比增长 7.5%。上半年全国水路累计完成货运量 31.9 亿吨，同比增长 7.5%。

二、水运行业运行动态分析

（一）安徽省市共推新汴河全线通航

安徽省交通运输厅已与宿州市政府签订新汴河航道整治工程省市共建协议，标志着新汴河航道整治工程进入实质性推进阶段。

新汴河上与沱河、肖滩新河、滩河引河相通，下与江苏洪泽湖相连，是连通皖北和苏北地区的重要河流，但目前尚不具备全线通航条件。打通新汴河航道，对改善皖北地区的交通状况、提升区域经济开放度意义重大：加快新汴河航道复航，并建成高等级航道，可使皖北地区通过连接洪泽湖通达京杭运河，打造皖北地区沟通东部地区的水运快捷通道，对加快皖北振兴具有重要支撑作用。

即将实施的新汴河航道安徽段整治工程是安徽规划的高等级航道项目，也是全省“十三五”水运重点建设项目。该项目起自宿州市西北的七岭，流经宿州埇桥区、灵璧县、泗县，终于江苏省泗洪县团结闸，全长 111 公里。规划按四级航道标准整治，重建团结、宿县船闸，新建灵璧船闸，并将改造一批阻碍通航的桥梁，该项目已列入省政府重点调度项目。

（二）福州成为第五个中国邮轮旅游发展实验区

近日，国家旅游局发文同意在福州设立“中国邮轮旅游发展实验区”，福州因此成为继上海、天津、深圳、青岛之后全国第五个获批“中国邮轮旅游发展实验区”的城市。

福州邮轮旅游发展实验区位于长乐松下港，东临东海，北邻福州滨海新城与下沙滨海度假区，西接福清元洪投资区，规划总面积 5.5 平方公里。实验区内海、



陆、空、轨等交通网络齐备，距离福州长乐国际机场仅 18 公里，未来可通过福平高铁线路连接平潭国际旅游岛，通过轨道交通连接福州市区。

根据规划，福州邮轮旅游发展实验区将以推进完善邮轮产业政策体系、促进母港建设管理能力、提升邮轮产业服务质量、培育本土邮轮服务质量、扩大邮轮经济产出水平等方面为主要内容，在重点领域加强研究，探索试验。

（三）青岛港再添新港区 海港陆港无缝对接

近日，“青岛港即墨港区”签约暨揭牌仪式在即墨举行，标志着青岛港将逐步实现与青岛国际陆港全方位无缝隙对接，携手谱写多式联运新篇章。

近年来，青岛港大力实施金融、互联网、国际化等战略，通过加快布局运营内陆港区，大力发展海铁联运，将优势港航资源要素全方位注入当地区域外向型经济发展体系中，为内陆腹地广大进出口客户构筑了更加便捷高效、低成本的物流通道。截至目前已设立和运营 10 个内陆港区，开通海铁联运线路 34 条，海铁联运箱量连续两年位居全国港口首位，2017 年有望突破 60 万标箱、同比劲增 50% 以上。

位于即墨市的青岛国际陆港交通区位优势明显，以构筑公铁海空“四位一体”多式联运国际物流通道为发展定位，重点打造济铁即墨综合物流园、跨境电商小镇、跨境贸易电商产业园等功能板块，助力构筑大通关格局，形成大物流集聚引领效应。

青岛港此次与国际陆港合作，成立“青岛港即墨港区”，通过“即黄”小循环专列使国际陆港与青岛港实现物流、信息等资源无缝隙对接，既可缓解青岛港的疏运压力又可以让国际陆港成为具有码头进出口功能的胶东半岛地区重要的综合性内陆港区。“青岛港即墨港区”设立运营后，实现进出口“直通直入的模式”，出口企业的商品可在国际陆港就地通关出口，经“即黄”小循环专列直达前湾港前沿码头，大幅减少通关环节，降低通关时间，同时降低企业物流成本，大大提高企业竞争力。

（四）无人货物运输船开发联盟在沪成立

日前，无人货物运输船开发联盟成立大会暨第一次理事会在上海召开。来自海航科技集团、中国船级社（CCS）、美国船级社（ABS）、中国舰船研究设计中心、沪东中华造船集团有限公司、中国船舶及海洋工程设计院（708 所）、罗尔斯-罗伊斯船舶、上海船用柴油机研究所（711 所）、瓦锡兰中国有限公司的代表出席大会，并见证联盟章程的签字仪式。



联盟理事会决议通过了 2017 年工作计划的有关提案，作为国内首个无人货物运输船领域的合作组织，联盟的成立标志着我国海洋货物运输船无人化变革的序幕拉开。

该联盟由海航科技集团和 CCS 推动，联合国内外五家单位共同发起成立。联盟将发挥成员单位的各自优势，通过整合国内外先进技术，研制具备自主航行能力的无人货物运输船，并进行市场化推广，从而推动智能航运的发展。

近年来，随着船舶数字化、智能化技术的发展，无人货物运输船将会成为未来航运发展的新趋势。无人货物运输船开发联盟不仅将促进船舶设计和运营格局的改变，还将促进无人货物运输船所涉及的技术、法规和标准体系的建立。

结合在规范标准及船舶智能化领域的积累，CCS 将通过无人船开发工作进一步推动行业的智能化技术发展和创新。CCS 副总裁孙峰在会上表示，CCS 已经启动无人船相关规范标准研究工作，并将积极推动法规的修订。

（五）江苏推进内河船型标准化步伐加快 年底将完成 200 艘液化天然气运输船改建

江苏将加快推进相关工作，确保船舶拆解改造及示范船建造目标任务按期完成。

“十二五”时期，该省船型标准化实施进度位列长江水系十四省（市）之首。2016 年初至 2017 年 6 月 30 日，江苏省批准拆解改造船舶 2658 艘，已完工 2004 艘。其中：批准拆解过闸小吨位船舶 882 艘，已完工 662 艘；拆解改造单壳液货危险品船舶 39 艘，已完工 26 艘；拆解老旧运输船舶 1605 艘，已完工 1230 艘；批准现有船舶防污染改造船舶 132 艘，已完工 86 艘。全省批准拆解改造船舶应发放政府补助资金 3.68 亿元，其中中央财政补助资金 1.84 亿元；已发放政府补助资金约 2.64 亿元，其中中央财政补助资金 1.32 亿元。

下一阶段，江苏各地将加大过闸小吨位船舶、单壳液货危险品船舶、老旧运输船舶及生活污水排放不达标船舶拆解改造力度，重点保障申请拆解单壳化学品船及 600 载重吨以上单壳油船的船厂船台、设施设备、施工人员等拆解资源及补助资金，最大程度地消除上述船舶安全隐患。同时，把 LNG 动力示范船改建工作作为促进水运绿色发展的重要举措，按照工作目标，主动作为、积极推进，确保 12 月 31 日前 200 艘 LNG 船舶改建工作全部完工。



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 6 月中国物流业景气指数

2017 年 6 月份中国物流业景气指数为 55.8%较上月回落 1.9 个百分点；中国仓储指数为 52.7%，较上月回升 0.3 个百分点；中国公路物流运价指数为 107.0 点，比上月回升 0.69%；中国电商物流运行指数同比指数为 123.2 点，比上月回升 2.1 点。

6 月份，物流业景气指数略有回落，但仍在景气区间高位运行，反映出当前物流运行继续保持活跃。分产品看，矿产品、化工、建材、机械制造等继续保持增长；受电商企业年中促销活动拉动，食品、化妆品、日用品等与民生相关的产品物流需求增加，快递快运等行业呈现加快增长的趋势。

新订单指数回落，物流需求增势减弱。6 月份，新订单指数为 54.9%，较上月回落 2.5 个百分点，显示出，受夏季高温多雨等季节性因素影响，经济社会运行中的物流需求增势有所减弱，但依然保持在较高水平。

设备利用率指数下降，但仍保持在增长区间。6 月份，设备利用率指数较上月回落 0.7 个百分点，保持在 53.1%的增长区间，显示出物流相关业务活动仍较活跃。

物流服务价格回升，整体水平依然偏低。6 月份，物流服务价格指数为 49.8%，位于 50%荣枯线以下，显示出物流企业服务价格整体水平依然偏低。

固定资产投资完成额指数回升，物流基础设施趋于改善。6 月份，固定资产投资完成额指数回升 0.8 个百分点，为 54.2%，反映出物流运行的基础设施条件呈现持续改善态势。

从后期走势看，业务活动预期指数和新订单指数分别为 57%和 54.9%，较上月分别回落了 3 个百分点和 2.5 个百分点，预示随着高温和雨季等季节性因素影响加大，物流活动增长势头将继续有所放缓。



（二）2017 年 6 月中国仓储指数

2017 年 6 月中国仓储指数为 52.7%，较上月回升 0.3 个百分点，连续十六个月位于扩张区间。各分项指数中，业务量指数与上月持平，业务利润指数、期末库存指数、企业员工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 6 月期末库存指数为 53.1%，较上月回升 3.6 个百分点，企业备货活动增加。分品种来看，生产资料类商品中，矿产品类商品库存回升明显，建材、矿产品、化工、机械设备等品种库存回升明显；生活资料类商品中，食品类、纺织品类商品库存回升，家电类库存量有所下降。

二、物流行业运行动态分析

（一）物流业开启资本竞赛

生于草莽的物流业在搭乘电商飞速发展的进程中已经逐步走向规模化、市场化、智能化和精细化。新零售这一风口的到来，也给物流业带来更广阔的发展机会与探索可能性。在这一新经济形势下，我国快递业继续保持高速增长。国家邮政局数据显示，2017 年上半年邮政服务业务总量累计完成 809.5 亿元，同比增长 25.5%；从 2017 年二季度起，中国已常态化进入单日快递“亿件时代”。

1、开启资本竞争

在物流业快速增长的背景下，2017 年上半年陆续有快递企业奔赴资本市场。1 月韵达速递在深交所挂牌上市，2 月顺丰速运在深交所敲钟。至此“三通一达”全部上市。同时，德邦物流进入 IPO 排队、百世物流 6 月向美国证券交易所提交 IPO 申请。一系列的上市进程意味着我国大型物流与快递企业几乎全部启动上市计划。而上市后的企业主体，在行业规模持续扩大但利润降低的机会与挑战下，走进资本竞争时代。

国内已经上市的快递公司有顺丰、申通、中通、圆通和韵达。到目前为止，从业务量上看，中通领先于加盟制为主体的快递企业。由于德邦很快也将在交易所挂牌上市，邮政也在加速混改，这样以来 8 家主要快递企业基本上完成了上市目标，但德邦的快递份额体量较小，未来可能会出现“7+1”的新格局。

不过，伴随着行业发展日渐成熟，我国快递行业需求开始进入降速期。国家邮政局数据显示，2017 年 1-5 月，我国快递服务企业业务量累计完成 139.1 亿件，同比增长 30.3%，增速大幅低于 2016 年同期 56.7%的水平。与此同时，低价



竞争、人员成本上涨等众多问题仍是摆在快递企业面前的隐疾。早在 2012 年，我国快递平均单价为 18.6 元，这一数据在 2016 年已降到 12.7 元，持续五年连续下滑。

此时，业界传出担忧的声音，称“突如其来”的资金实际上让多数快递企业很难好好“消化”，也可能导致上市后的企业不作为。阿里巴巴董事局主席马云曾表示，快递企业融资后，应该把钱用到技术和人才上去，而不是把钱用到在市场上的拼杀。

值得关注的是，国有企业可能很快会介入快递行业，对于民营企业来说，短时间内的市场空间已经不多，接下来将步入精细化运作。

2、获得政策扶持

2017 年上半年，我国物流行业史无前例的受到政策层面的关注，在短短不到半年时间内，物流行业多次被国务院发文提及，包括六项减税政策鼓励物流企业建设仓储设施，发文降低物流成本，将快递条例列入国务院立法计划等。其中，《快递暂行条例》进入征求意见阶段，这也是涉及快递行业全国规格最高的法律文件，同时也是全国第一个专题性的快递法律文件。

此前，国家曾鼓励快递企业向制造业探索互相融合，有业内人士分析称，目前我国生产制造企业自身物流效率普遍较低，而这也是导致这类物流费用过高的原因之一，建议把双方资源剥离，让制造业做好制造的工作，现有的自身物流资源可以交给更专业的物流团队建设，更好地利用资源，专业的人做专业的事，才是未来的发展趋势。

不过，我国快递行业虽然发展迅速，但大多内资快递企业核心竞争能力不强、运作效率偏低，需要通过技术装备提升、不断向技术装备层面发力支撑整个行业的可持续发展，在这一过程中，政府应发挥政策引导、税收政策支持作用，建立专项资金扶持快递智能化；作为快递企业，要加快通过向智能化转型升级提升自身的竞争力，而不是通过价格战提升自身的市场份额。

（二）我国首条智慧物流快线投入运行 行业进入高速爆发期

近日，我国首条智慧物流快线首期建设项目在广东省茂名市新安镇竣工运行。“智运快线”样板全长 15 公里，通过“专线索轨+穿梭机器人”运输，力求实现货品当天送达、同城一小时到货的目标；之后，借助四通八达的低空“高速路”、智能穿梭机器人自动驾驶系统、后台自动数字化控制等，实现更大范围、更远距离的区域联网，有效地实现货物专线运输的智慧化、自动化。



智能物流一直是我国重点扶持的方向，国务院已多次出台相关文件扶持智能物流发展。机构指出，在工业 4.0 的智能工厂框架中，智能物流是连接制造端和客户端的核心环节。因国内企业在智能物流行业的技术积累好于工业 4.0 其它领域，目前已经得到大量的推广与运用，特别是得益于电商、冷链需求爆发，智能物流在电子商务、第三方物流、全冷链生鲜配送等环节产生明显的效应，在分拣速度、管理软件平台、出入库速度、管理效率和用户体验的需求方面有巨大的改变。

2017 年，中国智慧物流系统市场规模将超过千亿元，通过发展智能智慧物流降低物流成本尚有很大空间。

（三）物流企业首夺支付牌照筑交易闭环

近日，国内公路物流龙头企业传化智联发布公告称，其下属公司传化支付此前向中国人民银行申请的互联网支付、移动电话支付、预付卡发行与受理业务（仅限于线上实名支付账户充值）三张第三方支付牌照已悉数获批。

面对万亿级物流市场，谁先拿下支付牌照，谁将率先构筑起物流闭环，从而改变物流金融生态。而随着物流交易数据沉淀进一步完善，物流业有望在更充分的大数据应用中“降本增效”。

传化抢先构筑物流业交易闭环

互联网时代，对 O2O 平台来说，构筑交易闭环的重要性不言而喻，而支付牌照又是构筑交易闭环的重中之重。正是因为具有对内能沉淀资金、打造现金蓄水池，对外又能保证用户数据和交易数据不外泄的优点，支付业务越来越受重视并逐渐成为企业的标配。

但另一方面，如此重要的支付牌照却越来越难以企及。自 2011 年 5 月央行发放首批 27 家第三方支付牌照至今，国内目前共有 247 张有效支付牌照，但近年来批设新牌照的速度逐年下降，2015 年 3 月至 2017 年 6 月期间甚至没有批设过新的第三方支付牌照。与此同时，市场上至今已有 24 家机构由于存在严重违规行为或涉及业务合并而被注销支付牌照。

如此重要而稀缺的资源自然十分“金贵”。此前，为了获得支付牌照、构筑交易闭环，京东、平安、海尔、万达、小米等三十多家公司陆续通过收购支付企业“曲线”拿到支付牌照。2017 年 6 月初，国美控股旗下港股上市公司国美金融科技宣布，以 7.2 亿元收购银盈通支付有限公司，得到了银盈通手中业务类型和范围为“预付卡发行与受理（仅限北京市、山西省、云南省、贵州省）和互联网



支付（全国）”的支付牌照。

在业界看来，传化支付此番能靠自身力量而非收购取得三张支付牌照，显示出其聚焦物流业支付场景的模式得到认可。手握支付牌照的传化智联将率先在物流业构筑涵盖货主、物流企业、货运司机、商户等全覆盖、全场景、全流程的支付闭环，而这或将加速改变物流业的金融生态。

物流支付剑指四个万亿级市场

当前我国 3000 万卡车司机的生活消费、娱乐等市场规模超过 1.1 万亿元；2000 万辆卡车等物流装备的升级、汽修汽配市场的规模超过 1.7 万亿元。此外，还有每年 200 万亿元的物资调度市场以及 10 万亿元的物流运输、仓储市场。这意味着，如果能在物流业构筑起覆盖 B 端、C 端的交易闭环，将会在上述四个万亿级市场中占据有利地位。

以传化为例，其在国内多地布局的公路港城市物流中心，目前已有 14 个落地传化支付业务，并正在逐步实现公路港支付无现金场景的全覆盖。其中，在成都公路港，目前日人流量已达到 5 万人次。在这样的“物流小镇”，每天仅货车司机的吃、住就能产生近千万元的流水。

而在物流业 B 端，国内目前有 80 万家专线零担物流公司，其中 70% 存在代收货款服务，有多达 1 万亿的资金长期滞留在专线物流公司的账户上。在代收货款量最多的郑州、西安、上海、沈阳等地，传化支付已与 20 多家物流企业展开合作，如河南诚通物流和陕西富达物流等，通过传化支付的智能代收付业务，实现了代收货款的“当日达”。

除了遍布全国公路港城市物流中心的多类消费场景，传化旗下干线 O2O 平台“陆鲸”和城市物流无车承运人“易货嘀”两个互联网物流平台的线上数据和业务，还能不断衍生支付业务并将物流、金融数据串联起来，进一步扩大“物流+金融”的版图。

“物流+金融”助推物流业“降本增效”

在业界看来，物流业在加速互联网金融“渗透”的同时，也将加速完善大数据沉淀，亦能推动物流业沿着“信息高速公路”加快实现“降本增效”。

此前，为促进物流业“降本增效”，交通运输部曾出台了一系列政策措施，并表示要重点做好四方面工作。其中，明确提出要“积极推进‘互联网+’高效物流，强化信息技术支撑、鼓励新业态发展，促进物流业技术性‘降本增效’”。



物流支付数据的整合，将使物流业大数据更加完整，有利于呈现更精准的物流业务信息和客户需求画像，带动企业提供更为多元化的物流服务，同时自营支付渠道也将减少物流交易步骤，这既能提升客户体验，也将有效降低物流交易成本。

事实上，虽然当下物流业“互联网+”转型成果显著，但目前大多聚焦于车货匹配类应用领域，而很少发力物流消费等专业金融场景的应用开发。因此，传化支付获取支付牌照并率先抢占物流支付领域先机，将推动物流 O2O 全流程补上关键的支付环节，生成具有重要价值的消费数据沉淀，从而推动物流业基于更完整的大数据链条来不断实现自我进化。

未来物流业将是“物流+互联网+金融”的生态系统，能够进一步为宏观经济、区域经济、行业发展以及个体企业的决策提供服务，物流业的发展也将展开更大想象空间。

（四）电商跃居成都仓储物流需求首位

近年来，成都作为中国“一带一路”战略的节点城市、内陆地区的仓储物流枢纽城市备受全球关注。

电商及第三方物流主导成都仓储物流市场需求

成都是电商企业布局内陆物流体系的节点枢纽城市，发挥着多数电商华西地区的区域分拨中心功能，因此电商在蓉仓储需求过去几年快速增长。统计层面，电商对成都高标库的需求贡献率从 2015 年 21% 已增长至 2017 年 37%，超过第三方物流及传统零售业，跃居各行业首位。另一方面，以服务电商为主的第三方物流租户同样是仓储需求的主要支撑，其贡献率仅次于电商。相反，传统零售业与以汽车零部件为代表的制造业的需求量近年增速乏力，因此其贡献率呈下滑态势。

双流、龙泉目前是成都最大、最成熟的两大仓储物流区域市场，第三方物流分别占上述两大板块总去化面积的 48%、41%。城北新都、青白江板块电商的需求占比分别高达 48%、59%，同时菜鸟、京东两大电商平台在新都均已拿地发展自建仓库。

中资企业是成都仓储物流需求的首要支撑

由于电商是成都仓储需求的首要来源，而大型电商多为中资企业，中资企业在需求端的贡献率高达 73%。与仓储开发主要由普洛斯等外资跨国开发企业主导



不同，仓储需求仅有 27%来自外企，主要集中于传统零售业和制造业。其中法国的超市运营商、德国的制造业厂商需求在外资租户中排名前列。

15,000 平方米以内租户占比高达 2/3，而 30,000 平方米以上大面积需求成市场重点关注对象。京东、菜鸟等大型电商集团在蓉已承租仓储面积及未来自建自用仓储面积同样不可限量，显示出成都仓储物流市场发展的巨大潜力。

2013 年，成都高标准仓储物流市场步入快速发展的阶段。普洛斯作为首个进入成都发展高标准仓储设施的外资开发商，常年占据成都市场份额头把交椅。截至 2016 年末，普洛斯的市场份额高达 30%，平安、安博、嘉民、宝湾在蓉扩张步伐紧随其后。2017-2018 两年，丰树、万科在双流、龙泉开发的高标库将建成交付，意味着市场将迎来两个新开发企业。

成都是中国内陆地区的物流节点枢纽城市。以普洛斯为代表的国际开发商长期青睐成都、投资成都，带动成都高标库总存量不断攀升，目前仅次于长三角上海、苏州，位居全国第三位。国家“一带一路”战略及四川自贸区的批复将成都与国际市场更为紧密地联系起来，带动仓储物流需求进一步增长。未来，成都的交通物流枢纽地位将得以进一步巩固，支撑“一带一路”战略，构筑内陆对外开发高地。

（五）发改委就推进物流降本增效征求意见 聚焦智能物流

7 月 10 日从国家发改委获悉，国家发改委就《关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》征求意见，旨在进一步推进物流降本增效，促进实体经济健康发展。此次公开征求意见的时间为 2017 年 7 月 10 日至 2017 年 7 月 21 日。

意见稿中提出，深化“放管服”改革，激发物流运营主体活力；加大降税清费力度，切实减轻企业负担；加强重点领域和薄弱环节建设，提升物流综合服务能力；加快推进物流仓储信息化标准化智能化，提高全链条运行效率；深化联动融合，促进产业协同发展；打通信息互联渠道，发挥信息共享效用；推进体制机制改革，营造优良营商环境。

意见稿还提出，加强对物流发展的规划和用地支持。研究制定指导意见，进一步发挥城乡规划对物流业发展的支持和保障作用。布局和完善一批国家级物流枢纽。加强与交通基础设施配套衔接的物流基础设施建设。结合编制国家级物流枢纽布局和建设规划，布局和完善一批具有多式联运功能、支撑保障区域和产业经济发展的综合物流枢纽，并在规划和用地上给予重点保障。推动多式联运、甩挂运输发展取得突破。做好第二批多式联运示范工作，大力推广集装箱多式联运，



积极发展厢式半挂车多式联运，有序发展驮背运输，力争 2017 年年内开通驮背多式联运试验线路。完善城乡物流网络节点。支持地方建设城市共同配送中心、智能快件箱、智能信包箱等，缓解通行压力，提高配送效率。

在拓展物流企业融资渠道方面，意见稿提出支持符合条件的国有企业、金融机构、大型物流企业集团等设立现代物流产业发展投资基金，按照市场化原则运作，加强重要节点物流基础设施建设，支持应用新技术新模式的轻资产物流企业发展。鼓励银行业金融机构开发支持物流业发展的供应链金融产品和融资服务方案，通过完善供应链信息系统研发，实现对供应链上下游客户的内外部信用评级、综合金融服务、系统性风险管理。支持银行依法探索扩大与物流公司的电子化系统合作。

在智能化和互联网+方面，意见提出，推广应用高效便捷物流新模式。依托互联网、大数据、云计算等先进信息技术，大力发展“互联网+”车货匹配、“互联网+”运力优化、“互联网+”运输协同、“互联网+”仓储交易等新模式、新业态。加大政策支持力度，培育一批骨干龙头企业，深入推进无车承运人试点工作，通过搭建互联网平台，创新物流资源配置方式，扩大资源配置范围，实现货运供需信息对接和实时共享，减少迂回、空驶运输和物流资源闲置。

开展仓储智能化试点示范。结合国家智能化仓储物流基地示范工作，推广应用先进信息技术及装备，加快智能化发展步伐，提升仓储、运输、分拣、包装等作业效率和仓储管理水平，降低仓储管理成本。

三、物流企业运行动态分析

（一）巨星科技推出“无人仓库”智能物流系统

巨星科技推出全新仓储物流系统“STAR SYSTEM”，包括仓储物流拣选与补货两部分，是巨星科技子公司浙江国自机器人技术有限公司自主研发，且全球首创的智能仓储物流解决方案。公司的智能板块今后将呈现爆发式增长，预计 2017 年公司智能装备产业收入占主营业务比例将达到 15%左右。

（二）万全物流拟出资 3 百万美元在新加坡设子公司

万全现代物流股份有限公司（以下简称“万全物流”）发布公告称，拟设立全资子公司万全物流（新加坡）有限公司（暂定名），注册地址为新加坡莱佛士坊 80 号大华银行大厦 1 座，注册资本为 300 万美元。



公开资料显示，万全物流成立于 2002 年 8 月，并于 2015 年 9 月 16 日正式挂牌新三板。该公司总部位于福州，并在北京、上海、南京、杭州、厦门、深圳等地设有子公司和分支机构，目前服务网络已经从福建延伸到全国其他重点城市。

福州是一座历史悠久的港口城市，福州港作为中国沿海 20 个主枢纽港之一，已经与世界上 40 多个国家和地区的港口开展了贸易往来。诞生于福州的万全物流，其核心业务是海运运输服务，目前已经发展成为包括第三方物流服务、供应链贸易服务的现代化综合物流企业。

作为国际物流主要的运输方式之一，海运在世界贸易中长期以来扮演着举足轻重的角色。在客户资源方面，万全物流先后与美国、加拿大、澳大利亚等国家，以及地中海、中东等地区的各国代理商、船东和客户建立了业务关系。

在国内外向型经济和“一带一路”战略的大背景下，物流企业“走出去”已成趋势。万全物流在公告中指出，此次在海外设立全资子公司，是为了实质性地拓展海外市场，提升业内影响力，提高公司的综合竞争力。

正在谋求转型发展的万全物流，近期在管理模式上的重要举措就是引进了“阿米巴经营管理模式”。这一管理模式源自日本著名企业京瓷株式会社，“阿米巴”（拉丁语）指的是“变形虫”，它可以随外界环境变化而变化，适应能力特别强。企业采用这种模式，就是要拥有“变形”的能力，灵活适应市场的变化。

（三）京东无人机飞行服务中心启幕

继 6 月 6 日京东全国智慧物流运营调度中心启用后，7 月 26 日，京东在江苏宿迁召开了发布会，宣布京东无人机飞行服务中心（以下简称京东飞服）正式启用。京东无人机飞行服务中心隶属于京东 X 事业部，该中心集无人机研发测试、运营调度、维护保养、人才培养、物流配送等多项功能于一体，是全球首个智慧物流运营调度中心，同时也是智慧物流高精尖无人机人才培养和输送基地。

发布会上除正式启用京东飞行服务中心外，还向媒体与嘉宾介绍了飞服中心的培训机构在京东智慧物流中的人才战略，以及京东飞服中心所培养的新型职业——“飞服师”。

京东飞行服务中心的启用，不仅对于京东智慧物流体系有着重大助力作用，同时还对整个无人机行业产生重大影响。无人机物流能够大幅提高运输时效，降低运输成本。同时京东飞服对于无人机行业人才的培养与输出，也为社会就业提供了新的需求入口。



人才战略部署 打造无人机行业黄埔军校

京东飞服是经中国航空器拥有者及驾驶员协会(AOPA)审定合格的专业级培训基地,具有无人机驾驶员职业资格认证能力,同时拥有多旋翼、直升机等多机型的培训机构,是全国唯一具备物流无人机应用培训能力的培训机构。京东飞服中心在课程设置,人才选拔,职业规划等方面已经具备了国际化的专业水准。

京东飞服中心同时是京东智慧物流体系中高精尖无人机人才的培养与输出平台。一来京东飞服为京东内部人才提供了转型和升级的通道,同时为京东无人机全国常态化运营培养和储备专业技术人才。二来京东飞服将面向社会招募和培养,为整个智慧物流领域,乃至整个无人机行业培养和输送专业人才。京东飞服通过“人才培养”加上“人才输出”的模式打造京东无人机人才体系的基座,进而构建完整的融研发、操作、维修、保养、地勤等于一体的完整人才培育体系。

新型职业升级 飞服师开创职业蓝海

京东飞服将培育的专业人才称之为飞服师。飞服师相较于传统无人机飞手来说,是具有系统性知识体系,更加专业的技术型人才。无人机飞服师将负责无人机的研发测试、航线规划、运营调度、维修保养等工作。一名合格的飞服师,可以在需求的行业当中,架设完整的无人机工作体系。飞服师不仅能够在物流领域获得较大的发展,而且在地质勘探、环境保护、林区植物保护、公安巡防、影视拍摄等领域都能够发挥巨大的作用,是各行业急需的新型人才。

京东飞服领先的技术、以及优质教育资源,使得学习成为飞服师这一职业,有着门槛低、成长快、就业易的多方面优势。不仅满足了行业对于人才需求的高速增长,形成职业蓝海,同时也促使无人机应用领域高速发展。

无人机领航 京东飞服助力智慧物流发展

京东飞服隶属于专门从事智慧物流技术开发的京东集团X事业部,是京东部署未来智慧物流体系的重要一环。京东飞服将进一步推动无人机成为智慧物流配送体系中的重要组成部分,目前京东无人机正在积极布局包含干线、支线、末端配送的无人机三级物流网络,末端配送已经在全国多个省市实现常态化运营,有效的解决了无人机落地应用难题,以及乡镇以及偏远地区“最后一公里”送货难题。同时京东也正在研发载重300公斤-2吨、航程500公里以上的中大型无人机,在国内多个省市地区规划通航机场建设,逐步构建天地一体的无人机智慧物流网络。



本次京东无人机飞行服务中心的启用，便印证了京东的智慧物流战略正在有条不紊的推进当中。

（四）钢联物流挂牌新三板 2016 年度营收 3.81 亿

全国中小企业股份转让系统公告显示，上海钢联物流股份有限公司的挂牌申请获得批准，并挂牌。

公告显示，钢联物流 2015 年度、2016 年 1-8 月、2016 年度营业收入分别为 3.57 亿元、2.41 亿元、3.81 亿元；净利润分别为 28.42 万元、1,118.83 万元、1,416.11 万元。

钢联物流股票转让采取协议转让方式，其主办券商为东吴证券，会计事务所为安永华明会计师事务所(特殊普通合伙)，律师事务所为上海虹桥正瀚律师事务所。

此外，钢联物流股票转让采取协议转让方式，其主办券商为东吴证券，会计事务所为安永华明会计师事务所(特殊普通合伙)，律师事务所为上海虹桥正瀚律师事务所。

上海钢联物流有限公司于 2003 年成立，钢联物流参股大宗物流 B2B 平台“运钢网”，运钢网则由上海星商投资有限公司（上海复星集团控股公司）和上海钢联物流有限公司（宝钢集团核心物流供应商）共同创办。

此外，钢联物流为宝钢股份、宝钢不锈、宝钢国际及其终端客户提供了上亿吨的物流服务，实现了对全国主要大中城市的水陆联运网络覆盖，建立了沿海、沿长江各港口城市的水路运输航线和大中城市的陆运运输干线。2015 年汽运和水路运输总量达 1865 万吨（其中汽运量 1287 万吨，水运量 578 万吨）。

上海钢联的逻辑是，不是其他平台为钢银电商服务，而是包含钢银电商在内所有 B2B 平台为行业服务。包括上海钢联我的钢铁网、钢银电商、运钢网等等，这些平台沉淀下来的数据，为钢铁行业服务——交易是钢铁行业的一部分。

（五）济海物流仓储项目启动试运营

6 月 20 日，济海物流项目第一期项目建设基本完成，正式启动试运营，济海物流项目分仓储项目和码头项目两部分建设，总投资 22 亿元，建设用地 1265 亩，分三期进行建设经营。目前，该项目已完成投资近 2 亿元，仓储项目已完成 17 栋平房仓库及 6 个食用油罐建设。二期项目建设准备开始，码头项目正在向省政府积极申报。预计 2020 年底可全部完工。



VII 物流行业机会风险分析

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、高效率的物流服务体系。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。