

2015 物流发展总体情况概述

趋势

2016 年物流关键词

【多式联运】

多式联运一直是国家政策支持物流形式,通过多式联运可以有效提高物流效率,减少物流成本支出。在多式联运中,已经出现明显脉络的是海铁联运,目前一些港口企业已经开始通过内陆港的形式扩展海铁联运的覆盖范围,而中国铁路总公司也已经在一些区域开设了海铁联运的试点。同时,多式联运已经进入了交通部制定的“十三五”规划中,未来将着力突破多式联运发展中政策制度、标准规范不统一的瓶颈,依托物流大通道开展试点示范。

【众包物流】

众包物流日渐成为城市配送的发展方向,在人人快递开始涉及众包物流的时候,引起了社会和政府方面的关注,到目前,包括菜鸟、京东、美团都开始尝试众包物流的形式来解决O2O配送的难题。目前的众包物流形式更多是一种尝试的状态,尚未大范围普及,整个体系还有很多不确定的地方,政策对这一领域也缺乏明确的规定,但这一配送模式对于终端物流带来的可能依然值得关注。

【车货匹配】

车货匹配实际上与众包物流同源,都是近年来共享经济思维下的产物,不同的是,目前的车货匹配普遍涉及的是B2B领域。2015年,车货匹配已经成为物流领域热门的问题,从干线到终端,整个链条已经铺开。2016年,车货匹配必然会进入快速扩张的一年,在整个模式已经反复验证并具有落地能力后,车货匹配模式将会在全国范围内进行新一轮扩张。

【云仓储】

云仓储是近年来新兴的概念,脱胎于“云技术”理念,云仓储最大的意义在于它能够提供给中小企业更为便捷和智能的供应链管理,大型企业在全国各地普遍有仓储配送能力,而中小企业对于这一需求则格外旺盛。目前,国家对于中小企业的扶持意愿不断加强,解决中小企业的物流仓储问题应该是题中之义。

【物流巨头】

在相当长的一段时间里,物流领域格局森严,快递的负责快递,干线的负责干线,近年来却有打破这一格局的趋势。在快递行业里,顺丰早已开始了干线普货运输,同时冷链物流、医药物流业务也已经开展。而在零担行业里,像德邦和全峰这样横跨快递、零担两个市场的企业也在逐渐发展。在快递和零担两个公司集中度较高的领域里,势必会站起一两家物流行业的巨头,他们将涉及物流的大部分领域,形成一个完整的网络。

【农村物流】

农村物流的热点由来已久,但是具体推行的进程并不快,目前快递企业中仅有邮政在县级以下的行政区域拥有完整的覆盖能力。城市快递市场逐渐呈现饱和的状态,而农村市场空间依然存在,农村物流并不仅仅是农村快递,除此之外,农产品的物流体系也是物流企业应该考虑的,我国农产品腐损率高,与整体物流效率和标准化息息相关,在农产品精品化的趋势下,这一状况应该得到改善。

【专线转型】

众多中小专线企业长期以来扮演着极为重要的角色,支撑起了国家公路运输的大量需求;专线转型也并不是一个新话题,然而这一话题的紧迫性到了2015年才格外突显。整体经济形势的变化让一部分专线的资金压力瞬间加大,单个企业薄弱的资金链条难以承受业务下滑和代付贷款的风险。目前已经出现专线联盟、专线平台,甚至是区域性的大型专线企业都有可能成为中小专线企业的发展方向。另外,深耕行业需求,做垂直化的专业运输也可能是专线企业的发展方向,在2016年,相信会有更多的专线企业做出决定和改变。

前言:

2014—2015年,物流行业的发展呈现不平衡的状态,一方面受整体经济形势的影响,物流行业整体增长放缓,甚至在2015年个别月份中,出现了下滑的迹象。另一方面,在零担、快递和同城领域,相关企业正在实现快速增长,同时资本的大量进入也让一些创业型公司得以在多个城市开展业务。

在此次的物流企业100强评选中,也遵循了目前物流行业整体发展的趋势,在“零担、快递、航运、空运、园区”等传统板块以外,设立了“互联网+物流”的榜单,选取了融资程度和业务开展程度较好的20家创业型企业。

此次的物流企业100强榜单遵循了一些传统的评选方式,诸如企业的运力、业务量等数据,同时也增加了一些新的评选方式,比如快递行业中“2015年双十一业务量”与“国家邮政局申诉率”等数据也成为考核的标准。

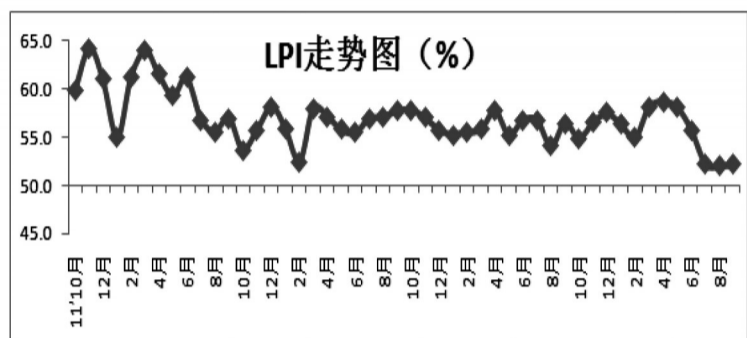
尽管物流行业正在逐步与资本、技术等要素加速融合,但应该看到的是,在目前整体物流行业的发展中,信息化和标准化程度依然较低,而这也将成为下一个阶段物流行业发展的重点。在“十三五”规划中,有关于车型标准化、信息平台建设等内容也被提及,成为下一阶段物流业发展的重要内容。

1. 总体稳定,局部下滑

2015年的物流整体情况经历了1—5月稳定期,6—9月的下滑期,到10月出现了小幅的回升,整体情况依然处于稳定波动的状态。

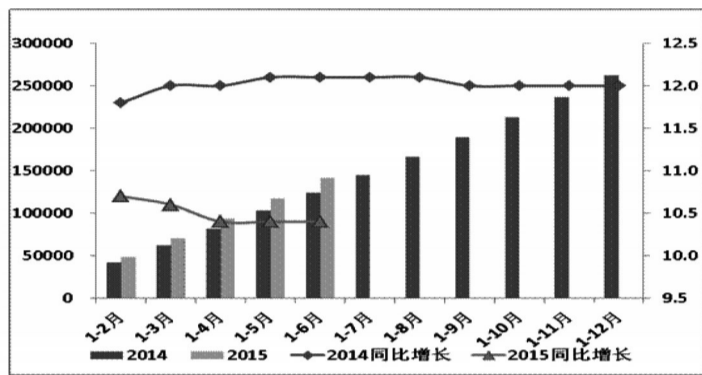
1—5月,物流景气指数(LPI)维持在55%上下,最低点出现在2月,LPI为54.9%;从6月开始,持续到9月的3个月时间中,LPI出现了较大幅度的下滑,维持在52%以上;10月出现了小幅回升,LPI为53.5%。

出现波动的原因除了季节性变化,与制造业、进出口等多项经济因素影响有关。



数据来源:中国物流与采购联合会
图1:2012年10月—2015年9月 LPI走势图

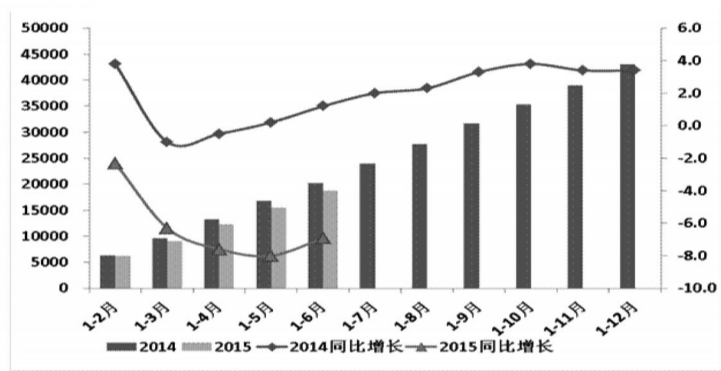
分点;同期,上半年生产资料销售总额同比增长8.4%,增速较去年同期回落1.5个百分点。



资料来源:国家统计局

图3:生产资料销售总额及同比增速 单位:亿元;%

同样出现下滑的还有进出口总值的下降,2015年1—6月,进出口总值115316亿元人民币,同比下降6.9%。其中,出口65722亿元人民币,增长0.9%;进口49594亿元人民币,下降15.5%。



资料来源:海关总署

图4:进出口总值及同比增速 单位:亿美元;%

2015年6月、7月重点指数对比			
	2015年6月	2015年7月	环比
业务总量	55.7	58.0	-2.3
新订单	53.7	57.1	-3.4
库存周转次数	48.7	49.5	-0.8
设备利用率	51.2	56.2	-5.0
从业人员	49.9	54.4	-4.5

数据来源:中国物流与采购联合会
图2:2015年6月、7月重点指数情况对比

1—10月,全国社会物流总额为181.9万亿元,按可比价格计算,同比增长5.7%,增速较1—9月回落0.1个百分点,增速比去年同期回落2.6个百分点。

其中,工业品物流总额169.2万亿元,同比增长6.1%,增速比1—9月回落0.1个百分点,比去年同期回落2.3个百分点;进口货物物流总额8.5万亿元,同比下降1.3%,降幅比1—9月收窄0.1个百分点;再生资源物流总额同比增长18.4%,增速比1—9月回升1.1个百分点。

1—10月物流市场规模增速小幅回落,物流业总收入6.0万亿元,同比增长5.0%,增速比1—9月回落0.1个百分点,比1—6月回落0.3个百分点。

1—10月,社会物流总费用规模为8.3万亿元,同比增长4.0%,增速比1—9月回落0.1个百分点。

从结构看,运输费用4.2万亿元,同比增长3.6%,占社会物流总费用的比重为50.9%;保管费用3.0万亿元,同比增长4.1%,占社会物流总费用的比重为35.5%;管理费用1.1万亿元,同比增长5.2%,占社会物流总费用的比重为13.6%。

2. 制造业与进出口等多因素影响

物流作为社会经济环境整体情况的一个重要反映,与制造业、进出口等多个因素息息相关,而这些因素在2015年表现的持续乏力,也是今年物流行业增速放缓的重要原因。

2015年上半年,社会消费品零售总额与生产资料销售总额增速双双出现下滑。1—6月,社会消费品零售总额14.2万亿元,同比增长10.4%,增速较去年同期回落1.7个百

作为与物流行业关联紧密的制造业,在2015年呈现了与物流类似的发展轨迹。2015年1—2月,制造业采购经理指数出现季节性的低迷,低于50%,3—7月维持在50%以上,8—10月又连续3个月低于50%枯荣线。

3. 企业利润提高,商贸物流突显

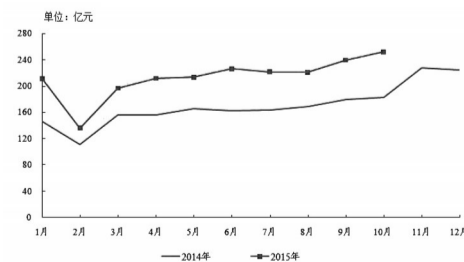
2015年1—5月,重点调查物流企业累计实现物流业务利润同比增长7.5%,实现了较快增长。其中,盈利企业所占比重为82.5%,亏损企业所占比重为17.5%。在主营业务收入规模出现下降的情况下,主营业务利润实现增长,反映出企业转型加快,盈利能力有所增强。

不同类型的物流企业在业务利润增长上也有不同的表现。其中,综合型物流企业累计实现物流业务利润同比增长9.7%;运输型物流业同比下降55%;仓储型物流业同比下降22.9%。

对于相关企业利润增长主要来自于运营成本的下降,主要是2015年以来成品油的价格下调。2015年1—5月,重点物流企业成本同比下降10.6%,降幅高于物流企业业务收入3.7个百分点,物流企业每百元收入中成本占比为79.3%,低于去年同期水平3.3个百分点。

值得注意的是,在整个物流行业中,商贸物流的发展一枝独秀,2015年1—10月,单位与居民物品物流总额同比增长33.3%,增速比1—9月提高0.5个百分点。与工业品物流、进口货物物流增速放缓的情形形成鲜明对比。

在商贸物流中,与电商结合最为紧密的快递领域依然维持了近年来高速增长态势。2015年1—10月,邮政企业和全国快递服务企业业务收入(不包括邮政储蓄银行直接营业收入)累计完成3201.9亿元,同比增长24.6%;业务总量累计完成3911.8亿元,同比增长35.3%。



资料来源:国家邮政局

图5:2014、2015年快递业务收入情况对比

