

单票价格稳中有升

竞夺“后千亿件时代” 快递物流业“两进一出”保通保畅

本报记者 杨让晨 张振 上海报道

总建筑面积21.5万平方米，拥有近百个进出港卸货口，可以同时容纳超过300辆快递车进行操作，操作场地内配置了多套矩阵摆轮、交叉带等自动化设备。10月26日，申通快递股份有限公司(以下简称“申通快递”，002468.SZ)在河北省廊坊市固安县大清河园区设立的华北转运中心已正式启用。

作为申通快递2022年以及有

业务量规模居全球首位

快递服务支撑的网上商品零售额占社会消费品零售额的比重超过了四分之一。

十年来，我国快递物流业发生了翻天覆地的变化，实现了持续高速增长。

根据国家邮政局统计，2014年，我国快递业务量完成139.6亿件，最高日处理量超过1亿件，业务量首次超越美国，成为全球第一快递大国。

此外，我国邮政快递业的业务收入已从2012年的1980.9亿元增长至2021年的12642.3亿元，年均增幅达22.9%；快递业务量也从57亿件增长至1083亿件，正式进入“千亿件时代”，业务量规模自2014年至今已连续8年位居世界第一位。

另据最新统计数据，今年前9月，全国快递服务企业业务量累计

史以来最大的产能建设项目，将极大地提升申通快递在华北区域的运营产能。“华北转运中心场地投入使用后，申通快递在华北区域开设有近百条线路，可以直接连接全国大多数地区，能够推动产能迈向日均5000万单的大关。”申通快递方面表示。

这也是我国快递物流业加快数字化转型步伐，不断提升产能和服务能力的一个缩影。

党的二十大报告提出，在建

设交通强国的同时，还要加快发展物联网，建设高效顺畅的流通体系，降低物流成本。快递物流专家赵小敏在接受《中国经营报》记者采访时表示，“快递行业发展的最终目的是促进实体产业全方位融合。对于快递行业而言，更大的‘蛋糕’体现在制造业等实体经济方面，我国快递行业还需要进一步完善高效服务体系，通过高质量发展助力产业链供应链稳定。”

不过，我国快递物流的成本等方面还有很大优化空间。中国交通运输协会快运分会副会长徐勇在接受记者采访时表示，目前快递和物流间的界限已开始模糊，“快递化”是物流业发展的趋势。“未来，快递物流业需进一步优化中西部地区和南北地区的产业结构布局，提升产业集中度和资源共享的信息化水平，在降低物流成本等方面发挥更大作用。”



快递企业正加快推进快递“两进一出”(进村进厂出海)战略。图为中通快递综合物流团队开进米其林中心仓并提供定制化产品和解决方案。
本报资料室/图

深入推进“两进一出”工程

国家层面深入推进乡村振兴战略、“两进一出”工程等，为快递物流企业未来的发展指明了方向。

2021年12月，国家邮政局发布的《“十四五”快递业发展规划》(以下简称“《规划》”)指出，要以深化供给侧结构性改革为主线，推进“两进一出”工程(快递进村、进厂和出海)，提升服务直销，推动服务和技术创新，带动行业转型升级。《规划》还明确了“十四五”时期快递业发展的主要指标：到2025年，快递业务量将达到1500亿件，快递业务收入将达到1.5万亿元；在服务深度和绿色发展方面，建制村快递服务通达率和可循环快递包装保有量将分别达到90%以上和突破1000万个。

完成800.1亿件，同比增长4.2%；业务收入累计完成7688.9亿元，同比增长3.5%。与此同时，快递服务支撑的网上商品零售额占社会消费品零售额的比重超过了四分之一。

随着今年“双十一”开启预售，快递物流企业开始提前发力，在加大基础设施建设与投入的同时，保持运力稳定。据申通快递日前发布的“双十一”物流保障方案，今年“双十一”期间，申通快递将在全国30座城市中加码送货上门服务，同时当次日达率将达到95%以上。

据介绍，今年是申通快递推进“三年百亿”产能提升计划的第一年，将实施82个产能项目，投产面

积超过100万平方米，其中53个产能提升项目已完工投产，预计今年底的常态吞吐产能将拓展至5000万件/日。

“未来三年，公司将投入百亿元资金用于固定资产投资、设备升级等重大产能项目。”申通快递方面表示，“申通快递未来将聚焦快递主赛道，坚定实施‘三年百亿’产能提升计划，精耕细作产品和网络，通过更具性价比的服务赢得市场和客户。”

对于我国快递物流业取得的发展成绩，徐勇告诉记者，过去十年，我国民营快递企业的市场份额迅速提升，目前业务量的市场份额已达到90%以上。

在全球快递市场也是起到了示范和引领作用。”

除快递进村外，快递企业也正积极推动快递进厂和快递出海。相关资料显示，截至目前，中通快递旗下的中通国际在东南亚五国的服务覆盖率已达85%以上。其中，在老挝，中通冷链线路2021年上半年已正式使用自营车队；在越南，已开通的一级网点超过120个，服务覆盖率达95%，河内分拨中心也已正式投入使用。

中通快递方面表示，经历多年深耕细作，中通国际已逐渐形成了

快递行业市场份额在快速增长的同时，经济实惠的快递价格也带动了电商网购交易量的迅猛增长。徐勇表示，快递行业取得一系列发展成就，首先要归功于立法保障。“快递行业相关法律的制定和实施为快递企业的合法经营提供了保障，为行业的规范发展奠定了法律基础。”

赵小敏也表示，过去十年，用户和企业享受到了快递物流行业高速发展的红利。而从全球角度来看，我国的快递行业规模效应排名靠前，取得了一系列发展成绩。“不过，目前来看，我国的快递行业正处于由量到质的转化过程中。”

“扩大网点布局，提升干线运力、新增分拨中心、开辟国际专线、提高清关效率、拓展海外仓储、连接本土配送”等“点线面协同”的供应链一体化服务布局。

赵小敏告诉记者，国家层面深入推进乡村振兴战略、“两进一出”工程等，为快递物流企业未来的发展指明了方向。由于这类企业在发展过程中有一定的局限性，希望借助政策推动，能够帮助快递物流企业在未来五年取得更大的发展成绩，诞生更多千亿元以上市值的大型快递物流企业。

构建行业新发展格局

未来5年，快递业要脚踏实地发展，积极参与构建全国统一大市场等战略。

我国的快递业未来还需要向品牌化、智能化、人性化、全球化等方向延伸。

“这也是快递业做大做强的标志。”徐勇告诉记者，快递企业要以品牌化为导向，扭转现在国内快递市场以价格为导向的发展趋势，不断提升服务质量、降低劳动强度；人性化要注重提升消费者满意度，利用价格杠杆满足对多样化交付方式的需求，全球化则需要推动自主品牌快递加速出海，布局海外市场。

以品牌化为例，徐勇表示，我国快递品牌较多，产业集中度较低，在全球的影响力还需要进一步提升。“由于国内的快递品牌众多，产能提升迅速导致阶段性过剩等问题，在同质化竞争中易引发‘价格战’，失去对电商的议价权。这也影响了快递企业打造国际一流快递品牌的进程，同时在末端配送等环节的人性化不足。”

赵小敏则告诉记者，无人机、无人仓储、自动化、智能化等是快递物流行业未来投入的重点方向。“快递物流行

业除自身的投入外，还包括上下游的投入，例如冷链仓储等，也会带动快递行业上下游的高速发展，这是一体化的。”

赵小敏表示，未来5年，快递业要脚踏实地发展，积极参与构建全国统一大市场等战略。“随着快递行业并购融合提速，围绕高质量发展这一大主题，积极构建全方位、一体化、多链条的发展格局。”

中通快递董事长赖梅松也表示，中通快递将坚决贯彻落实党的二十大报告精神要求，深入推进“两进一出”工程，坚持绿色发展，提升基层权益保障，更好融入生产、分配、流通、消费各个环节，在畅通双循环、服务实体经济、降低物流成本方面发挥更大作用。

申通快递方面也表示，将聚焦快递主赛道，坚持“聚焦经营、服务赋能及打造有质量的单量”的经营策略，持续加码产能投入建设，全面推动数字化转型升级等将继续成为公司业绩增长的主要驱动力，不断推动公司业务量及市场份额的增长。

公路铁路民航水运齐头并进 交通强国战略铺就经济腾飞基石

本报记者 郭阳琛 张振 上海报道

交通是经济发展、人文交流的重要脉络和纽带。

《中国经营报》记者注意到，十年来，我国已成为世界上运输最繁忙的国家之一，正加快建设“八纵八横”高速铁路主通道、“71118”国家高速公路主线、世界级港口群、世界级机场群，综合交通网突破600万公里，呈现出公

路、铁路、民航、水运齐头并进的良好态势。

“交通强国”也被写进了党的二十大报告。报告提出，建设现代化产业体系，坚持把发展经济的着力点放在实体经济上，推进新型工业化，加快建设制造强国、质量强国、航天强国、交通强国、网络强国、数字中国。

交通强国战略也铺就了经济腾飞的基石。“我国综合交通服务

能力大幅提高，人民群众获得感明显增强。”在“中国这十年”系列主题新闻发布会上，交通运输部副部长徐成光表示，回望这十年，我国交通运输事业取得了历史性成就，发生了历史性变革，办成了过去想办而没有办成的大事，建成了过去想建而没有建成的一大批重点工程，迎来了由交通大国向交通强国的历史性跨越，有力保障了第一个百年奋斗目标的实现。

党的二十大报告提出，全面推进乡村振兴。坚持农业农村优先发展，坚持城乡融合发展，畅通城乡要素流动。扎实推动乡村产业、人才、文化、生态、组织振兴。

而在交通运输领域，我国农村公路网络基本形成，也成为推进乡村振兴的关键一环。徐成光表示，十年来，国家在农村公路领域累计投入车购税资金7433亿元，其中用于贫困地区的投资就达5068亿元，累计新建改建农村公路约253万公里，解决了1040个乡镇、10.5万个建制村通硬化路的难题，农村公路的总里程十年净增了90多万公里。

“农村公路的路况水平也在不断提高。”据徐成光介绍，我国建立了覆盖县乡村三级的“路长制”，到2021年底，我国农村公路路面的铺装率、列养率、优良中等路率分别增加到89.8%、99.5%和87.4%，和干线公路的服务能力水平基本相当。

打造世界级机场群、港口群

十年来，我国民航业也在加速腾飞。相关数据显示，早在2019年，民航运输的总周转量、旅客运输量都超过了2012年的2倍，货邮运输量为2012年的1.3倍，航空服务网络覆盖全国92%的地级行政单元、88%的人口、93%的经济总量。

这与航空枢纽、机场群的建设密不可分。2019年9月25日，北京大兴国际机场正式通航。同日，随着中国联合航空最后一架位于南苑机场的调机飞机起飞，南苑机场正式结束民航运营。

两年后的2021年，成都天府国际机场正式通航，让成都市一跃成为中国内地第三个拥有双国际机场的城市。在新机场的加持下，今年1~9月，成都航空枢纽完成国际(地区)货运航班6299架次、货邮吞吐量16.8万吨，同比分别增长57.2%、52.5%。

中国民用航空局副局长董志

毅表示，围绕服务国家区域发展战略，大力推动了京津冀、长三角、粤港澳大湾区和成渝世界级机场群的建设，四大机场群已初具雏形。全国已基本建成北京、上海、广州、成都、西安等10大国际航空枢纽，29个区域枢纽等组成的现代化机场体系。同时，我国已与128个国家和地区签署了双边航空运输协定，开通国际航线895条。

十年来，我国也基本建成了长三角、京津冀、粤港澳等世界级的港口群。

徐成光表示，到2021年底，我国内河航道的通航里程达12.8万公里，其中高等级航道超过1.6万公里，拥有生产用码头泊位20867个，万吨级及以上的泊位2659个。依托主要干线航道和港口群形成的经济带、城市群，都是我国经济最具活力的地区。

相关统计数据显示，2021年，在全球货物吞吐量前50大港口

中，中国占据了28席，长三角地区港口独揽10席。而作为长三角地区的龙头城市，上海市也一直在向世界一流的国际航运中心迈进。

10月13日发布的新一轮《上海市交通发展白皮书》(以下简称“《白皮书》”)提出，将进一步提升上海国际航运中心影响力，增强双循环链接能力。同时推进上海国际航运中心从“基本建成”向“全面建成”迈进，进一步增强全球资源配置能力。

按照《白皮书》提出的规划目标，上海市将巩固提升辐射全球的航运枢纽港地位，协同构建长三角世界级港口群一体化治理体系，提升集装箱枢纽港服务能力与效率；推动既有港区功能布局调整，加强优质岸线规划储备。未来，上海港设施能力满足年集装箱吞吐量5500万标准箱；上海港港口连接度保持全球领先，集装箱国际中转率13%。

问题。同时，部分数据要素的感知和采集能力不足，也成为了智慧化发展中的瓶颈。

普华永道分析认为，未来各行业将从标准和体系构建出发，建立全要素数据字典，明确全要素数据采集范围，规范各数据采集精度，确保数据的实时性，通过推动“标准+应用”的示范项目落地，系统性地开展交通基础设施数字化、智慧化提升。

“政府及企业各参与方需找准定位，各司其职。”普华永道进一步阐释道，政府负责政策牵引、标准制定、有效监管；企业通过新技术的研发，构建开放包容的技术平台，打造可持续的业务模式，寻求全新商业模式和新增长点，从而实现多方共赢，共同推进智慧交通基础设施未来发展。

铁路公路新增超百万公里

今年1月8日，随着两趟首发列车同时从浙江省台州站、嵊州新昌站开出，分别驶向杭州、温岭方向，我国首条民营控股高铁杭台高铁正式开通运营。该项目总投资约450亿元，由复星集团牵头的民营联合体与国铁集团、浙江省共同投资建设，实现了杭州市至台州市“一小时交通圈”。

呼啸往来的高铁列车，正成为长三角城市群之间最强的“黏合剂”，为区域各要素快速流动提供强大支撑。9月底，首批通过“高铁快运”的阳澄湖螃蟹登上G7159次列车，中午12:07从苏州站发出，38分钟后到达上海虹桥站。在“高铁快运”的加持下，阳澄湖螃蟹从原产地苏州市到达上海市的百姓厨房，全程最快只需4个小时。

“通过建设‘轨道上的长三角’，我们三省一市的重要城市之间形成了高铁‘1小时交通圈’。在我们‘包邮区’里，在一个城市

生活、在另一个城市工作，在这个省份上班、在另一个省份度周末，已经完全变成了现实。”10月18日，浙江省委常委、宣传部部长在党的二十大新闻中心第二场集体采访中表示。

“轨道上的长三角”也是我国大力建设铁路、公路的缩影。有关数据显示，2012年到2021年底，我国铁路、公路增加里程约110万公里，相当于绕行地球赤道27圈半，高速铁路、高速公路对20万以上人口城市的覆盖率均超过了95%。

国家铁路局副局长安路生表示，十年来，铁路固定资产投资累计超过了7万亿元，增产里程5.2万公里。到2021年底，全国铁路营业里程达到了15万公里，其中高铁4万公里。铁路已经覆盖了全国81%的县，高铁通达93%的50万人口以上城市，基本形成了布局合理、覆盖广泛、层次分明、安全高效的铁路网络。

在政策引领、技术推动的新时代背景下，智慧交通正成为我国迈向交通强国的必经之路和发力重点。

2021年10月14日，第二届联合国可持续交通大会在北京召开。国家主席习近平在发表主旨讲话时强调：“坚持创新驱动，增强发展动能。当今世界正在经历新一轮科技革命和产业变革，数字经济、人工智能等新技术、新业态已成为实现经济社会发展的强大技术支撑。要大力发展智慧交通和智慧物流，推动大数据、互联网、人工智能、区块链等新技术与交通行业深度融合，使人享其行、物畅其流。”

《交通强国建设纲要》也指出，要大力发展智慧交通。推动大数据、互联网、人工智能、区块链、超级计算等新技术与交通行业深度融合，构建泛在先进的交通信息基础设施；构建综合交通大数据中心体系，深化交通公共服务和电子政务发展；推进北斗卫星导航系统应用。不过，《数字交通“十四五”发展规划》也提出，我国在数字交通领域目前还存在“数据基础依然薄弱，数据采集能力难以满足发展需要，动态感知的范围较窄、深度不够”等主要问题。

“要想实现智慧化，首先要完成数字化升级改造，打造全面感知系统。”普华永道分析称，目前，中国智慧交通基础设施数字化升级中仍存在较为显著的“余缺并存”问题。同时，部分数据要素的感知和采集能力不足，也成为了智慧化发展中的瓶颈。

普华永道分析认为，未来各行业将从标准和体系构建出发，建立全要素数据字典，明确全要素数据采集范围，规范各数据采集精度，确保数据的实时性，通过推动“标准+应用”的示范项目落地，系统性地开展交通基础设施数字化、智慧化提升。