

2014年上半年商贸物流运行报告

商务部流通发展司

中国物流信息中心

上半年，商贸物流稳中向好发展。商贸物流需求增速稳中趋升、企业效益有所提高，尤其是电商物流发展态势良好；近年来商贸企业的物流费用率呈现下降趋势，显示出商贸物流效率不断提高。

但与此同时，市场存在分化，大宗商品商贸物流持续低迷，物流服务价格下降；企业资金紧张，经营压力较大；城市改造和扩建导致一些仓储和配送中心外迁，城市配送半径扩大、配送成本提高；消费模式转型提升快，商贸物流发展相对滞后；商贸物流企业“小而散”，制约商贸领域供应链的发展。这些问题值得关注。

一、商贸物流需求稳中趋升

（一）社会消费品零售总额增速稳中趋升

上半年，社会消费品零售总额 12.4 万亿元，同比增长 12.1%，增速较去年同期回落 0.6 个百分点，但比一季度回升 0.1 个百分点。

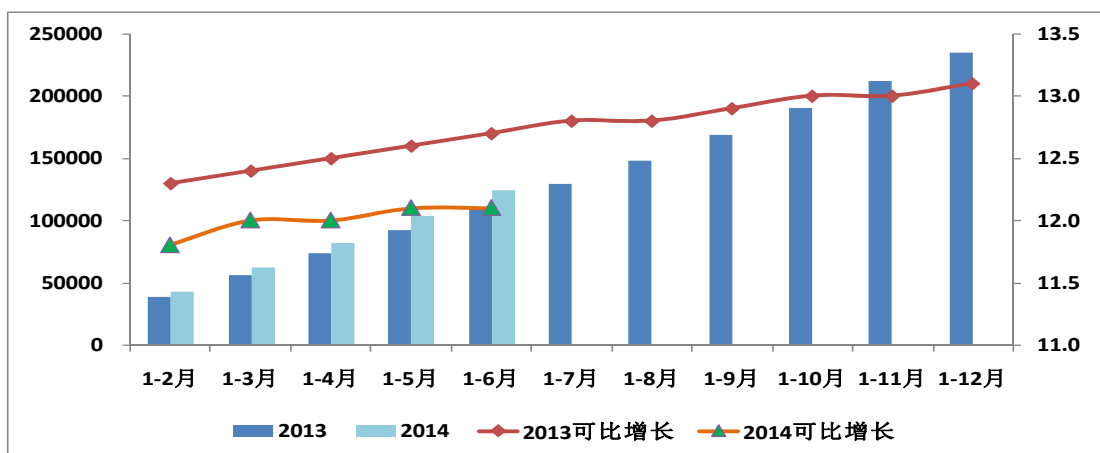


图 1: 2013 年以来社会消费品零售总额及同比增速 单位: 亿元; %

(二) 生产资料销售总额增速止跌趋升

上半年, 生产资料销售总额 28.5 万亿元, 可比增长 9.9%, 增速较去年同期回落 1.6 个百分点, 但比一季度回升 0.3 个百分点。

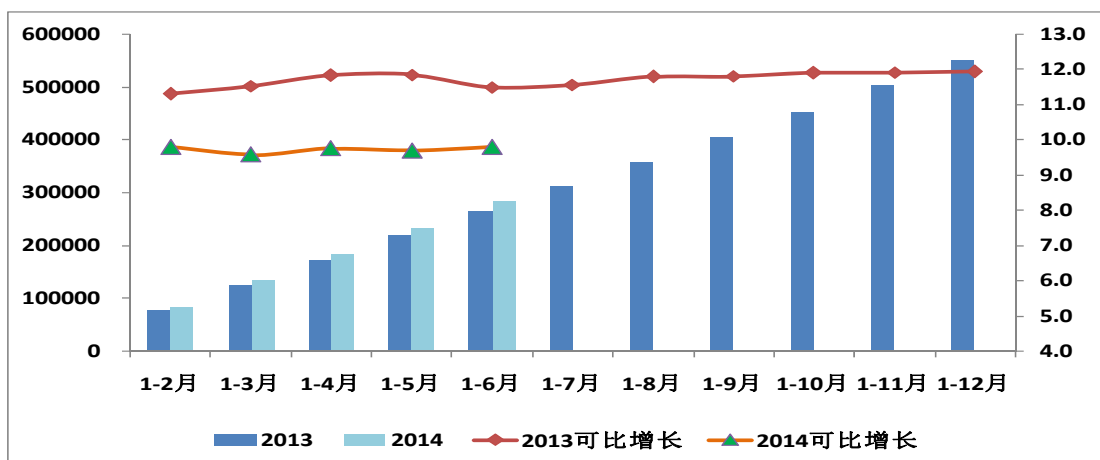


图 2: 2013 年以来生产资料销售总额及可比增速 单位: 亿元; %

(三) 进出口总值同比增速持续回升

上半年, 进出口总值 2.02 万亿美元, 同比增长 1.2%, 增速转降为升, 5 月份以来呈现连续回升态势。

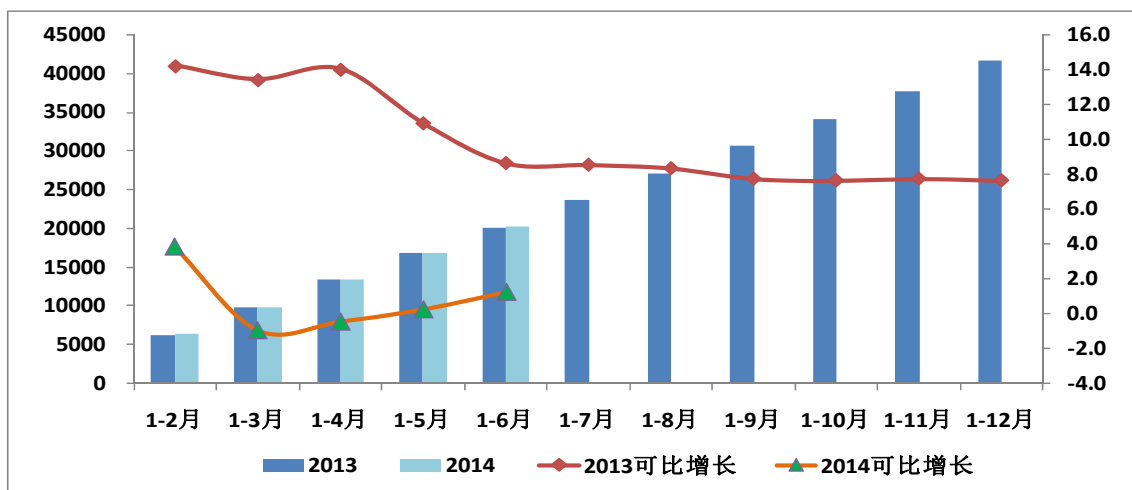


图 3: 2013 年以来进出口总值及同比增速 单位: 亿美元; %

总的来看,上半年,商贸物流需求增速虽然较去年同期有所回落,但仍保持平稳增长;从运行动态来看,二季度以来,呈现稳中趋升的发展态势。

二、商贸物流费用率不断下降

(一) 商贸物流费用率总体呈下降趋势

据中国物流信息中心的重点企业调查,近年来,我国批发零售企业的物流费用率一直低于工业企业的物流费用率,且呈现下降走势(物流费用率=物流费用/销售额*100%,即物流费用占销售额的比重)。

2012 年,重点企业调查显示,我国批发和零售企业的物流费用率为 7.8%,比 2011 年下降 0.2 个百分点,比 2008 年下降 0.5 个百分点,显示出商贸物流效率不断提升。批发零售企业的物流费用率低于工业企业的物流费用率 1.2 个百分点,低于全部企业的物流费用率 0.7

个百分点。

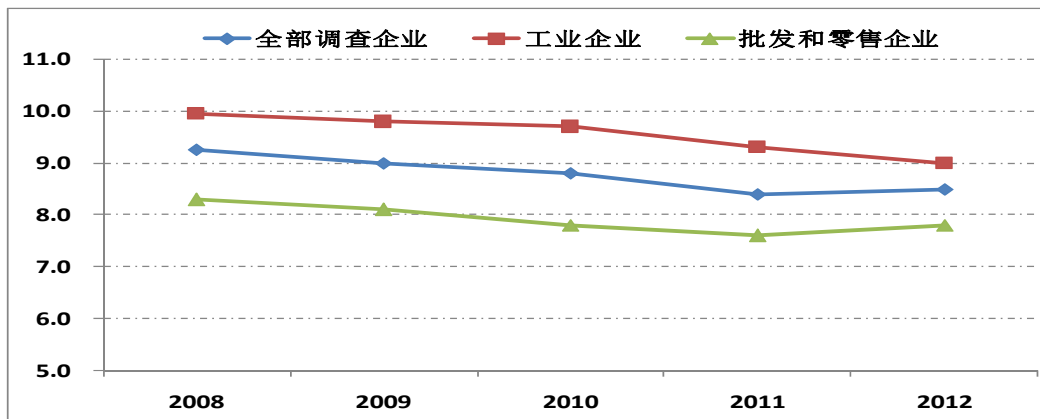


图 4: 2008 年以来工业、批发零售业企业物流成本费用率 单位: %

(二) 重点商贸行业物流费用率比较分析

分行业看，批发业的物流费用率低于零售业物流费用率。2012 年，批发业的物流费用率为 7.7%，低于零售业的物流费用率 0.6 个百分点。

在批发业中，食品、饮料及烟草制品批发与医药及医疗器材批发两个细分行业的物流费用率较高，分别为 10.6%和 9.7%，而农、林、牧产品批发与机械设备、五金交电及电子产品批发两个细分行业的物流费用率较低，分别为 6.8%和 6.2%。

在零售业中，纺织、服装及日用品专门零售、文化、体育用品及器材专门零售、食品、饮料及烟草制品专门零售等三个细分行业的物流费用率较高，分别为 22.3%、20.3%和 16.4%，而综合零售、无店铺及其他零售的物流费用率较低，分别为 12.3%和 7.3%。

表 1: 重点商贸行业物流费用率比较 单位: %

	2012	2011

总计	7.8	7.6
批发业	7.7	7.4
农、林、牧产品批发	6.8	6.3
食品、饮料及烟草制品批发	10.6	11.2
纺织、服装及日用品批发	8.0	8.1
文化、体育用品及器材批发	9.2	8.6
医药及医疗器材批发	9.7	9.5
矿产品、建材及化工产品批发	8.2	7.5
机械设备、五金交电及电子产品批发	6.2	6.2
贸易经纪与代理	9.2	6.5
零售业	8.3	8.2
综合零售	12.3	11.7
食品、饮料及烟草制品专门零售	16.4	15.0
纺织、服装及日用品专门零售	22.3	22.3
文化、体育用品及器材专门零售	20.3	21.8
医药及医疗器材专门零售	12.7	12.8
家用电器及电子产品专门零售	15.3	14.6
无店铺及其他零售	7.3	6.9

三、重点物流企业效益偏弱,但有所好转

(一) 重点物流企业的业务收入较快增长

上半年,重点物流企业经营情况基本稳定,累计实现物流业务收入比去年同期增长 16.3%,保持较快增长态势,但增速较 1-5 月回升 2 个百分点。

分物流企业类型看,综合型物流企业主营业务收入增速最快,仓储型企业增速较慢,运输型企业则有所下降。具体来看,1-6 月份,综合型物流业累计实现物流业务收入同比增长 17.5%;运输型物流业

累计实现物流业务收入同比下降 10.8%；仓储型物流业累计实现物流业务收入同比增长 8.3%。

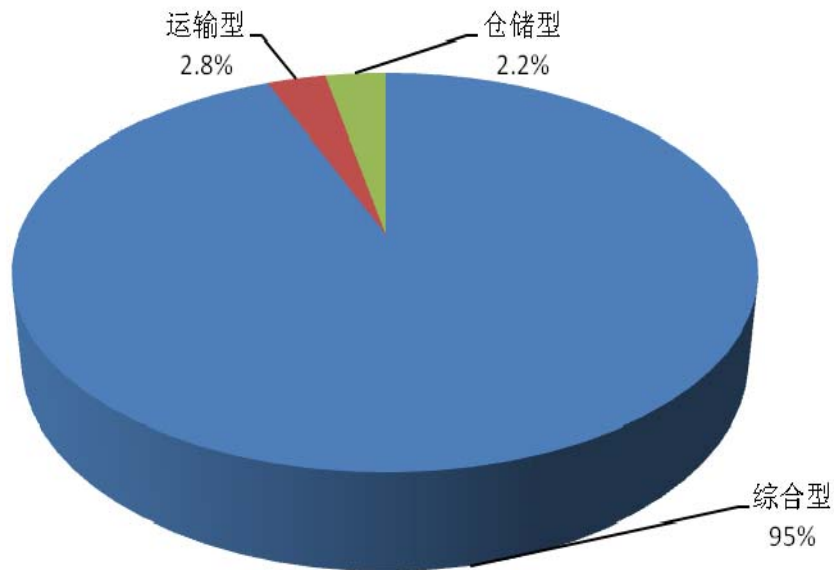


图 5：物流企业分企业类型累计实现物流业务收入占比情况

（二）重点物流企业效益依然偏弱，但有所好转

1、企业利润保持较快增长，盈利企业占比提高

1-6 月份，重点调查物流企业累计实现物流业务利润同比小幅增长 11.2%，增速与 1-5 月基本持平。其中，盈利企业所占比重为 78.9%；亏损企业所占比重为 21.1%，盈利企业所占比重有所提高。

分物流企业类型看，综合型物流业累计实现物流业务利润同比增长了 8.3%；运输型物流业同比下降了 29.1%；仓储型物流业同比增长了 68.8%。

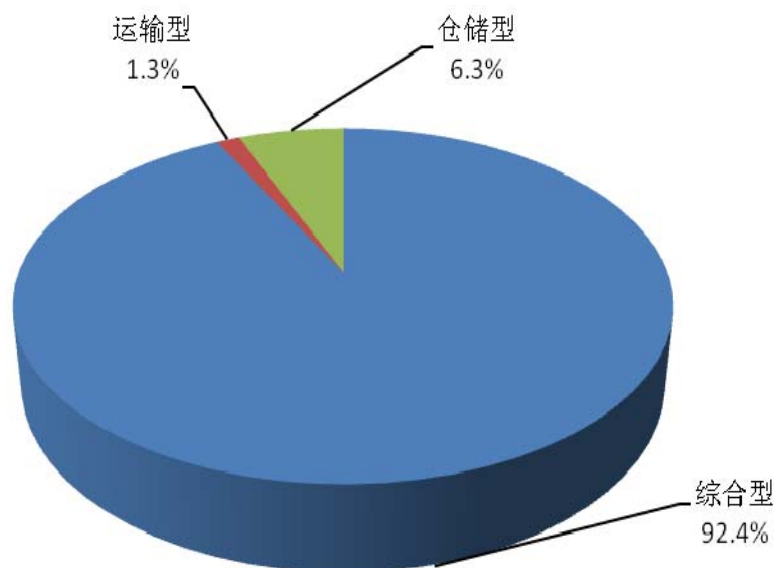


图 6：物流企业分企业类型累计实现物流业务利润占比情况

2、企业效益较一季度略有好转，但弱于去年同期

1-6 月份，重点物流企业收入利润率为 5.6%，比一季度提高 0.4 个百分点，但比 1-5 月下降 0.7 个百分点，也低于去年同期水平。显示出企业效益有所好转，但仍然偏弱。

但与此同时，重点物流企业成本增长快于收入增长，仍面临高成本的经营压力，重点物流企业的效益仍然偏弱。1-6 月份，企业经营成本保持较快增长，增幅高于物流业务收入的增长。重点物流企业物流业务成本累计同比增长 17.0%，增幅比物流业务收入高 0.7 个百分点。企业每百元物流业务收入中的成本构成为 90.4%，比去年同期提高 0.6 个百分点。物流企业经营的成本压力有所加大。

四、商贸物流重点领域运行存在分化

（一）大宗商品商贸物流市场较为低迷，物流服务价格持续下降

上半年，我国 GDP 可比增长 7.4%，二季度虽然好于一季度，国民经济呈现缓中趋稳的发展态势，但与去年同期相比，仍有所回落，回落 0.2 个百分点。在这样的宏观背景下，大宗商品商贸物流市场依旧低迷。

与此同时，大宗商品商贸物流服务价格持续下降、低位运行，进一步增大了企业经营压力。但分品种看，不同品种的物流运行价格也存在较大的差异。

其中，沿海煤炭物流运价下滑明显。6 月份，中国沿海散货煤炭运价指数平均为 961.4 点，环比大幅下降 9.3%。

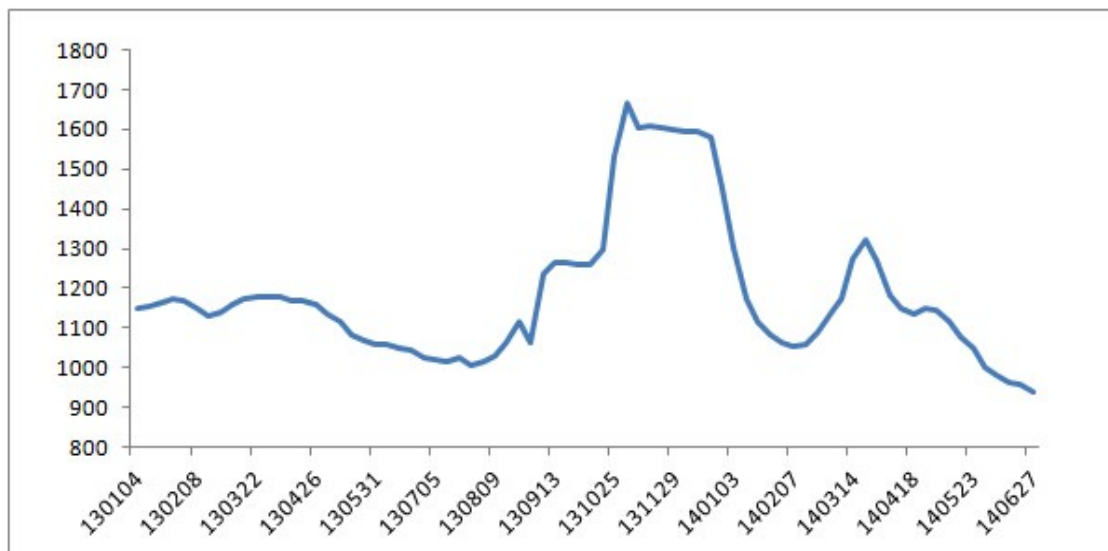


图 7：2013 年以来中国沿海散煤炭运价指数走势变化

成品油物流市场低位平稳运行。6 月份，我国进口成品油 236.0

万吨，国内生产汽油、柴油、煤油分别为 923.9 万吨、1486.6 万吨、251.7 万吨；1-6 月份，累计进口成品油 1526.0 万吨，同比增长下降 29.4%，国内累计生产汽油、柴油、煤油分别为 5351.9 万吨、8556.8 万吨、1441.7 万吨，同比分别 9.5%、0.2%和 21.0%。

6 月份，中国沿海散货成品油运价指数平均为 1215.4 点，与上月基本持平。但从 2013 年以来，中国沿海散货成品油运价指数整体上呈现稳中下降的基本趋势。

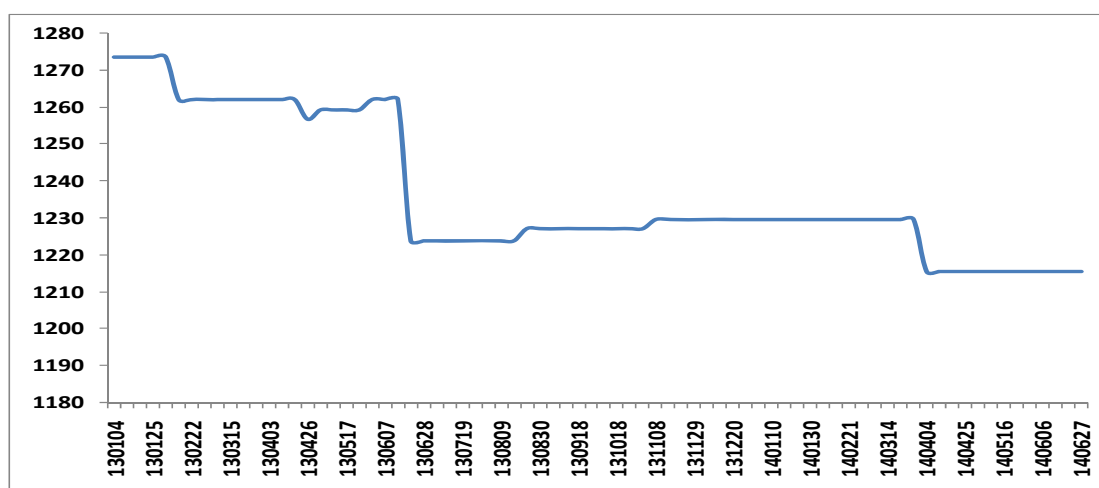


图 8: 2013 年以来中国沿海散成品油运价指数走势变化

汽车物流市场保持较好发展势头。上半年，汽车销售 1168.4 万辆，同比增长 8.4%，增速虽然较去年同期回落了 3.9 个百分点，但总体上保持较快增长。

汽车市场的发展形势带动汽车物流企业保持较好发展态势，重点调查企业主营业务收入及整车发运量保持较快增长。

（二）电商物流快速发展，龙头企业加快自建物流布局

1、电子商务快速增长

上半年，限额以上单位网上零售 1819.0 亿元，增长 56.3%，增速高于社会消费品零售总额增速 44.2 个百分点。一季度以来，增速逐步攀高，呈现快速发展势头。

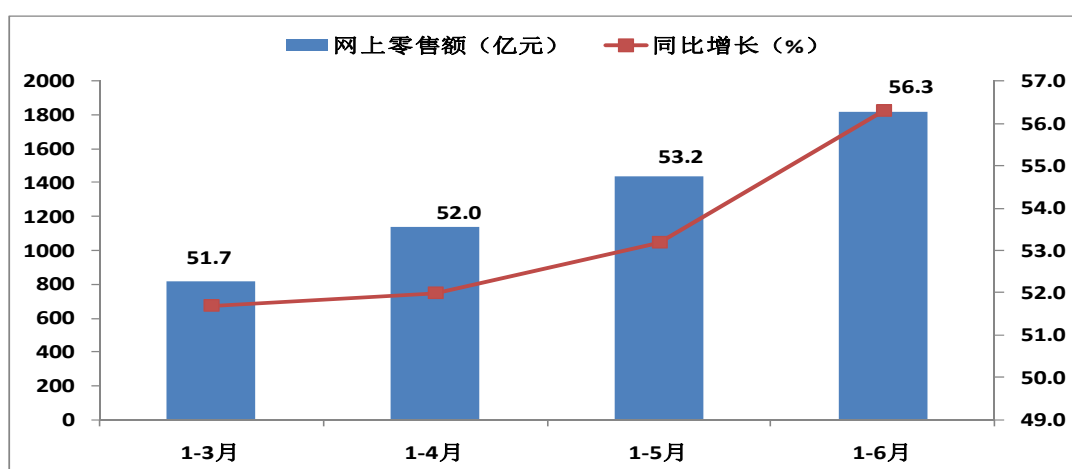


图 9: 2014 年上半年限额以上单位网上零售额及同比增长 单位: 亿元; %

2、快递物流迅猛发展

受电子商务快速发展带动，快递物流保持迅猛发展态势。上半年，全国快递业务量累计完成 59 亿件，同比增长 53.7%。2012 年 5 月份以来，快递业务量累计增速连续两年保持在 50%以上，成为商贸物流领域的发展亮点。

此外，铁路进入快递物流将进一步推动行业发展。国家铁路总公司已经开通了上海——深圳的电商班列；高铁快递也已经覆盖到 45 个城市。

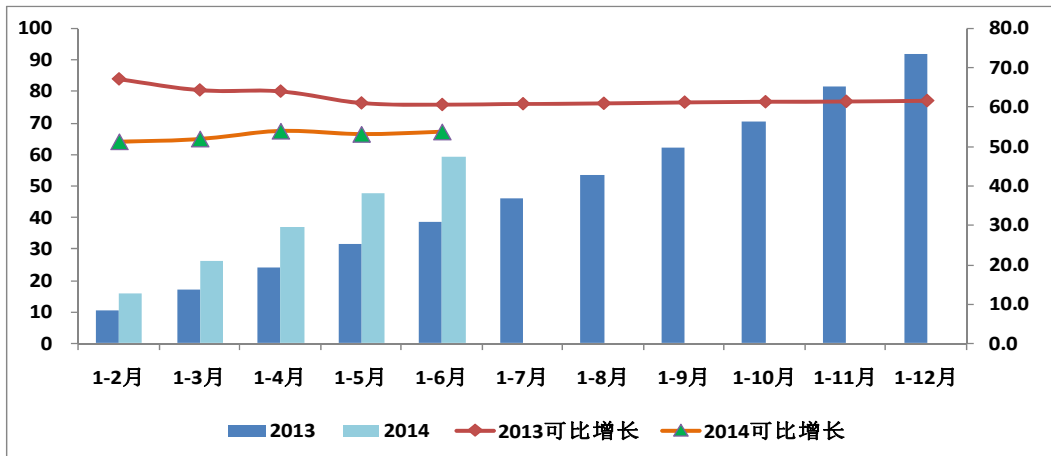


图 10: 2013 年以来全国快递服务企业业务量及同比增速 单位: 亿件; %

3、龙头商贸企业加快自建物流布局

在电子商务快速发展的背景下，一些龙头企业为了占据电商领域商贸物流的制高点，同时也是为了不断提高商贸物流质量、加快响应速度，不断加快自建物流布局。例如，京东自建物流已经覆盖全国近 500 个城市。再比如，阿里巴巴牵头成立的“菜鸟网络”，对电商物流生态将产生越来越重要的影响。

（三）物流金融平台创新性发展，助推物流金融规范化运营

近年来，物流金融快速发展，但上海钢贸事件中的仓单重复抵押等问题暴露了行业存在的不规范经营。

今年以来，企业不断加强物流金融管理，例如，中铁现代物流科技股份有限公司自主开发了《金融物流监管管理系统》，并获得了国家的专利；中物华商国际物流股份有限公司牵头成立了“中国物流金融平台”，解决金融机构与物流体系之间的信息不对称，信用保障体系缺失等问题，能够有效防范信用风险，对于助推物流金融的规范化

运营具有重要意义。

（四）大型连锁零售企业加强物流配送能力建设

近年来，连锁零售企业转型升级加快，其中一个重要方向是，加强现代物流中心建设，强化物流配送能力。从而在更大范围进行集中采购、集中储备和统一配送，形成连锁经营的保障系统，扩大商品市场占有率。

1、物流配送中心基础设施状况分析

根据中国连锁经营协会的调查，在配送中心方面，50%以上的调查样本配送中心面积超过3万平方米，零售企业对配送中心的重视程度和投入力度不断加大；在搬运设备方面，普遍使用了电动平衡重叉车、电动前移式叉车、手动托盘搬运车、电动托盘搬运车等设备。

表 2：各种设备平均使用数量（截止 2013 年底）

种类	平均使用台数（台）
电动平衡重叉车	4.6
电动前移式叉车	13.6
手动托盘搬运车	95.9
电动托盘搬运车	31.7
电动拣选车	11.8

2、配送中心营运能力分析

目前，零售企业一般同时采用多种业态经营，包括便利店、标准超市、大卖场，各种业态门店的平均配送数量存在差异，其中，便利店的平均配送门店数最多，为 952 家；标准超市为 259 家；大卖场为 89 家。

表 3：各种业态门店平均配送数量（截止 2013 年底）

业态	平均配送门店数量
便利店	952
标准超市	259
大卖场	89

3、配送半径与频率分析

在三种业态中，便利店的平均配送半径和配送频率都是最大的。便利店、标准超市和大卖场的平均配送半径分别达到 272.5 千米、218.6 千米和 249.7 千米。

表 4：各种业态门店平均配送半径和频率（截止 2013 年底）

业态	平均配送半径（千米）	平均频率（天）
便利店	272.5	1.71
标准超市	218.6	1.69
大卖场	249.7	1.50

五、商贸物流运行面临的问题

上半年，商贸物流发展稳中向好，但在商贸物流企业经营的过程中，仍存在一些问题值得关注，主要包括企业资金紧张、城市配送成本上升、物流价格低位运行、物流企业“小而散”等等。

（一）企业资金紧张，经营成本较快上涨

一方面，企业资金紧张的问题较为突出。根据中国物流业景气指数调查显示，二季度，物流企业资金周转率指数平均为 49.9%，低于一季度 2.5 个百分点，反映出当前物流企业经营中资金紧张的问题较为突出。另一方面，经营成本较快上涨，尤其是人工成本刚性上涨。前 5 个月，重点物流企业物流业务成本增幅比物流业务收入高 1 个百分点。

（二）城市配送半径扩大，配送成本上升

一方面，既天津、北京相继加大了货运车辆的管理和管控之后，全国各地的城市货车限行越来越严格，造成了城市配送成本的大幅度上升。另一方面，城市改造中，不断将物流企业外推，大幅增加了经营成本。为此，亟需加强城市内配送中心的建设规划。

（三）消费模式转型升级快，商贸物流发展相对滞后

随着人们生活水平不断提高，尤其是在信息化和网络化快速发展的时代背景下，消费行为从原来单纯追求温饱型或数量型，向追求消

费价值多元化、个性化转变。这就要求商贸物流必须着眼于消费者最终需求，提高响应能力和物流效率。然而，在现实中，商贸物流发展相对滞后，物流能力还跟不上消费模式升级步伐，配送效率、配送范围、配送质量还不能完全满足消费者需要，尤其是节假日，配送问题易发多发。

（四）商贸物流企业“小而散”，制约商贸领域供应链的发展

当前，我国商贸物流企业“小而散”的现象依然突出，缺乏品牌优、竞争实力强、连锁网络全、具有国际竞争力的“大而强”企业，整体上不能提供有效的供应链管理服务，也不能有效的参与供应链构建，制约了商贸领域的供应链发展，从而无法满足商贸企业、电子商务的发展需要，这也是我国一些大的商贸企业、电商企业自建物流的重要原因，例如，京东、阿里巴巴、苏宁等都大量自建物流。因此，要切实破除商贸物流企业网络化发展的瓶颈制约，支持企业做大做强；同时，要支持商贸物流平台的发展，积极整合社会物流资源，改变商贸物流企业“小而散”的现状。

（五）物流价格低位运行，企业经营压力较大

二季度以来，物流服务价格持续低位运行，不利于物流企业效益的持续改善。中国物流业景气指数中，物流服务价格指数连续3个月位于50%以下，二季度，该指数的平均值为49.3%，低于一季度3.2个百

分点。从海运市场看，受煤炭等大宗商品需求回落等因素影响，沿海散货运价指数进一步走低，创年内低位；波罗的海干散货运价指数也有所下降。

6 月份，中国沿海散货运价综合指数平均为 941.5 点，较 5 月环比下降 6.4%，较去年同期下降 4.9%；其中，煤炭运价指数平均为 961.4 点，环比大幅下降 9.3%，是带动综合运价指数下降的主要原因。1-6 月份，中国沿海散货运价综合指数累计平均为 1059.8 点，同比上涨 1.5%，涨幅较一季度收窄 2.6 个百分点。

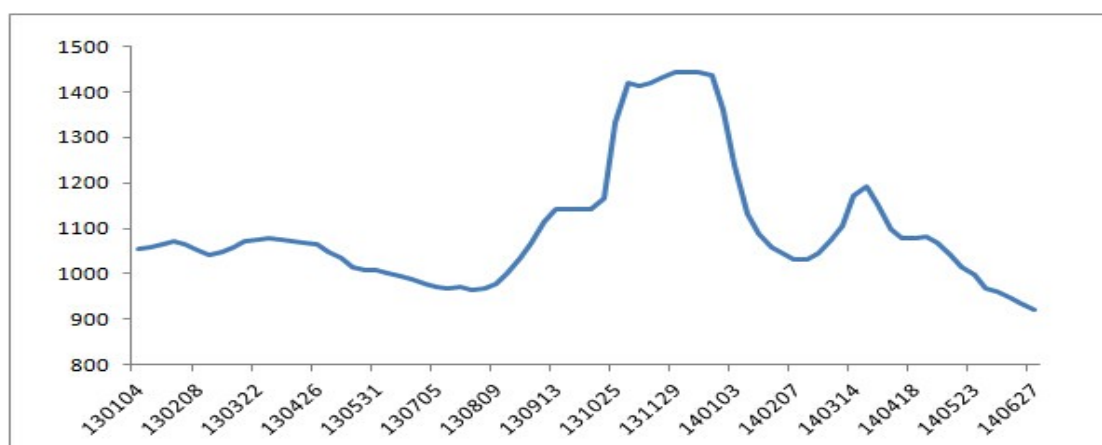


图 11：2013 年以来中国沿海散货综合运价指数走势变化

六、下半年商贸物流运行走势预期稳中向好

下半年，尽管商贸物流运行仍面临一些制约因素，但有利的因素在增多，总体而言，下半年将好于上半年。

（一）宏观经济稳中向好发展

一是国际经济形势持续回暖，行业发展的外部环境趋于改善。今年以来，全球制造业 PMI 一直保持在 50%以上，5、6 月份连续两个月

回升，6 月份回升至 52.7%；全球服务业商务活动指数为 55.8%，连续 21 个月保持增长态势。由此带动我国制造业新出口订单指数连续两个月回升，6 月份回升至 50%以上，7 月份进一步回升 0.5 个百分点，回升至 50.8%。

二是新、旧政策效应叠加，市场增长的内需基础进一步增强。当前，一系列稳增长的政策措施仍在陆续释放。6 月份召开的国务院常务会议又部署了建设综合立体交通走廊、打造长江经济带，讨论通过了《物流业发展中长期规划》，等等。前期已经出台的一些政策，加上目前仍在推出的一些新政策，将会产生叠加效应，在下半年进一步发挥作用，巩固经济趋稳基础。7 月份，中国制造业 PMI 回升至 51.7%，为今年以来的最大升幅，显示出宏观经济增速回升态势基本形成。

（二）物流运行的先行指标有所回升

7 月份，在中国物流业景气指数(LPI)中，业务总量指数为 56.8%，比上月回升 0.1 个百分点。新订单指数、设备利用率指数、库存周转次数指数、从业人员指数均有不同程度的回升。物流业景气指数在较高水平上仍有小幅回升，尤其是分行业看，铁路、道路、水运等运输企业均有所回升，而仓储环节的库存量指数下降、库存周转加快，显示出宏观经济运转加快，物流市场活跃度依然较强，呈现稳中有升的发展态势。企业新订单指数回升 0.7 个百分点、业务活动预期指数回升 2.3 个百分点，预示着后期物流业务活动具备稳中趋升的发展基础。

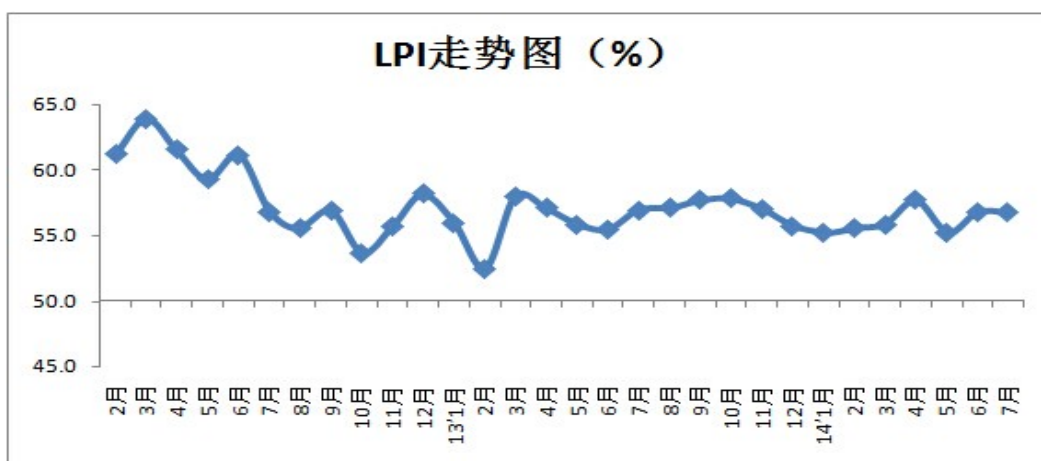


图 12：中国物流业景气指数走势变化

（三）商贸物流运行的基本走势

综合来看，下半年，商贸物流市场将保持稳中向好的发展势头，下半年会好于上半年。随着竞争的加剧，大型商贸企业将进一步加大对物流网络和物流配送的重视和投入。适应信息化、网络化、消费个性化以及电子商务的快速发展趋势，商贸物流的转型升级仍将持续，大企业将进一步强化和优化网络布局，小企业则将借助信息化、通过物流网络平台实现资源整合，预计商贸物流的市场集中度有望进一步提高。

从结构上来看，市场分化趋势仍将延续，以大宗商品为主的商贸物流需求将持续低迷、相关企业仍将面临较大的市场压力；但与此同时，电商物流、与居民消费密切相关的快消品、食品、医药等商贸物流业务仍将保持较快增长。在跨境电子商务快速发展的带动下，跨境商贸物流也将呈现快速发展态势。