



成都信息工程大学
Chengdu University of Information Technology



四川省哲学社会科学重点研究基地（扩展）

四川省电子商务与现代物流研究中心
Sichuan research center of e-commerce and modern logistics

电商物流动态



E-Commerce &
Modern Logistics

2021年 03期

第一部分：政策理论

一、国家政策及解读

（一）《国家物流枢纽网络建设实施方案(2021-2025 年)》

2021 年 7 月,为贯彻落实党中央、国务院有关决策部署,高质量推进“十四五”时期国家物流枢纽建设工作,推动形成以国家物流枢纽为核心的骨干物流基础设施网络和骨干多式联运体系,支撑构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局,国家发展改革委印发《国家物流枢纽网络建设实施方案(2021-2025 年)》(发改经贸〔2021〕956 号,简称《方案》)。

《方案》指出,“十四五”期间将聚焦打造“通道+枢纽+网络”现代物流运行体系。一方面,围绕推动存量国家物流枢纽高质量发展,整合优化存量物流设施,强化多式联运组织能力,促进国家物流枢纽互联成网,推动完善以国家物流枢纽为支撑的“轴辐式”物流服务体系;培育发展枢纽经济通道经济,打造经济和产业发展走廊。另一方面,围绕加快健全国家物流枢纽网络,按照“成熟一个、落地一个”原则,稳步推进 120 个左右国家物流枢纽布局建设;支持城市群内国家物流枢纽共建共享共用和一体化衔接,强化都市圈物流网点体系与国家物流枢纽网络有机衔接、协同联动。

《方案》要求,各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团发展改革委要会同相关部门指导国家物流枢纽承载城市人民政府对照《国家物流枢纽布局和建设规划》要求,加大国家物流枢纽培育力度,科学编制国家物流枢纽建设方案,及时择优遴选各方面条件较为成熟的物流枢纽参与申报(每年 5 月 31 日前报送国家发展改革委,其中 2021 年申报截止时间为 8 月 20 日)。同时,协调推动国家物流枢纽相关政策落实,不断优化枢纽建设发展环境,加大政策支持力度。

《方案》明确,国家发展改革委将会同有关方面加强对已纳入年度建设名单的国家物流枢纽建设运行情况动态监测和评估,推动完善枢纽培育和发展工作协调机制,统筹推进枢纽布局建设工作。同时,结合实际适时调整优化国家物流枢纽承载城市布局,重点补齐内陆地区枢纽短板,优化沿海地区枢纽布局,推动国家物流枢纽网络区域均衡布局。

（二）《关于加快发展外贸新业态新模式的意见》

2021 年 7 月,国务院办公厅发布《关于加快发展外贸新业态新模式的意见》(以下简称《意见》)。

《意见》提出积极支持运用新技术新工具赋能外贸发展。

1. 推广数字智能技术应用。运用数字技术和数字工具,推动外贸全流

程各环节优化提升。

2. 完善跨境电商发展支持政策。在全国适用跨境电商企业对企业(B2B)直接出口、跨境电商出口海外仓监管模式,完善配套政策。

3. 扎实推进跨境电子商务综合试验区建设。扩大跨境电子商务综合试验区(以下简称综试区)试点范围。

4. 培育一批优秀海外仓企业。鼓励传统外贸企业、跨境电商和物流企业等参与海外仓建设,提高海外仓数字化、智能化水平,促进中小微企业借船出海,带动国内品牌、双创产品拓展国际市场空间。

5. 善覆盖全球的海外仓网络。支持企业加快重点市场海外仓布局,完善全球服务网络,建立中国品牌的运输销售渠道。

《意见》还提到持续推动传统外贸转型升级。

1. 提升传统外贸数字化水平。支持传统外贸企业运用云计算、人工智能、虚拟现实等先进技术,加强研发设计,开展智能化、个性化、定制化生产。鼓励企业探索建设外贸新业态大数据实验室。

2. 优化市场采购贸易方式政策框架。完善市场采购贸易方式试点动态调整机制,设置综合评价指标,更好发挥试点区域示范引领作用。

3. 进一步优化市场采购贸易综合管理系统,实现源头可溯、风险可控、责任可究。继续执行好海关简化申报、市场采购贸易方式出口的货物免征增

值税等试点政策,优化通关流程。扩大市场采购贸易预包装食品出口试点范围。对在市场采购贸易综合管理系统备案且可追溯交易真实性的市场采购贸易收入,引导银行提供更为便捷的金融服务。

（三）《关于印发<商贸物流高质量发展专项行动计划(2021-2025 年)>的通知》

2021 年 8 月,商务部、发展改革委、财政部、自然资源部、住房城乡建设部、交通运输部、海关总署、市场监管总局、邮政局等九部门联合发布《关于印发<商贸物流高质量发展专项行动计划(2021-2025 年)>的通知》(以下简称《通知》)。

《通知》提出了十二项重点工程:

1. 优化商贸物流网络布局。加强商贸物流网络与国家综合运输大通道及国家物流枢纽衔接,提升全国性、区域性商贸物流节点城市集聚辐射能力。

2. 建设城乡高效配送体系。强化综合物流园区、配送(分拨)中心服务城乡商贸的干线接卸、前置仓储、分拣配送能力,促进干线运输与城乡配送高效衔接。鼓励有条件的城市搭建城乡配送公共信息服务平台,推动城乡配送车辆“统一车型、统一标识、统一管理、统一标准”。

3. 促进区域商贸物流一体化。围绕国家区域重大战略、区域协调发展战略实施,支持京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈等

重点区域探索建立商贸物流一体化工作机制，提升区域内城市群、都市圈商贸物流规划、政策、标准和管理协同水平。

4. 提升商贸物流标准化水平。加快标准托盘(1200mm×1000mm)、标准物流周转箱(筐)等物流载具推广应用，支持叉车、货架、月台、运输车辆等上下游物流设施设备标准化改造。应用全球统一编码标识(GS1)，拓展标准托盘、周转箱(筐)信息承载功能，推动托盘条码与商品条码、箱码、物流单元代码关联衔接。

5. 推广应用现代信息技术。推动5G、大数据、物联网、人工智能等现代信息技术与商贸物流全场景融合应用，提升商贸物流全流程、全要素资源数字化水平。探索应用标准电子货单。

6. 发展商贸物流新业态新模式。鼓励批发、零售、电商、餐饮、进出口等商贸服务企业与物流企业深化合作，优化业务流程和渠道管理，促进自营物流与第三方物流协调发展。

7. 提升供应链物流管理水平。鼓励商贸企业、物流企业通过签订中长期合同、股权投资等方式建立长期合作关系，将物流服务深度嵌入供应链体系，提升市场需求响应能力和供应链协同效率。

8. 加快推进冷链物流发展。加强冷链物流规划，布局建设一批国家骨干冷链物流基地，支持大型农产品批发市场、进出口口岸等建设改造冷冻

冷藏仓储设施，推广应用移动冷库、恒温冷藏车、冷藏箱等新型冷链设施设备。

9. 健全绿色物流体系。鼓励使用可循环利用环保包材，减少物流过程中的二次包装，推动货物包装和物流器具绿色化、减量化、可循环。大力推广节能和清洁能源运输工具与物流装备，引导物流配送企业使用新能源车辆或清洁能源车辆。发展绿色仓储，支持节能环保型仓储设施建设。

10. 保障国际物流畅通。支持优势企业参与国际物流基础设施投资和国际道路运输合作，畅通国际物流通道。

11. 推进跨境通关便利化。深入推进口岸通关一体化改革，巩固压缩整体通关时间成效。全面推进“两步申报”“提前申报”等便利化措施，提高通关效率。

12. 培育商贸物流骨干企业。支持和鼓励符合条件的商贸企业、物流企业通过兼并重组、上市融资、联盟合作等方式优化整合资源、扩大业务规模，开展技术创新和商业模式创新。

（四）《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》

2021年8月，国家发展改革委印发《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》（以下简称《实施方案》），并指出：大力推动《西部陆海新通道总体规划》（以下简称《总体规划》）贯彻落实，加强西部陆海新通道与共建“一带一路”和长江经济带发展、海南全面深化改革开放

放等区域重大战略对接，强化成渝地区双城经济圈与北部湾城市群战略联动，加快基础设施建设，创新运营组织模式，优化交通物流结构。到 2025 年，基本建成经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道。

与总体规划相比，《实施方案》在结构和内容上保持了延续性，但在思路、目标任务等方面突出了“加大力度”“高质量”“共建共享”等。紧密结合通道发展实际，根据通道新情况、新要求，提出了推进任务落实的新路径、新方法，力求更好指导通道发展。具体来说主要体现在四个“着力”。

1. 着力补齐主通道和枢纽建设短板弱项。《总体规划》提出建设自重庆（成都）至北部湾出海口三条通路，打造重庆物流和运营组织中心、成都国家重要商贸物流中心和广西北部湾国际门户港等沿线重要枢纽。经过多年建设，主通道和节点枢纽功能不断提升，基础设施网络持续完善，但铁路干线瓶颈制约、港口设施和服务能力短板弱项等问题依然存在。随着通道建设不断深入，沿线运输量不断增长，现有瓶颈“卡脖子”效应将愈发明显，原有的工作力度和进度难以适应通道高质量发展需要。为此，《实施方案》提出重点围绕主通道和重要枢纽，有针对性地进一步加快补齐基础设施短板，力求全面提升通道运行效率和能级。

2. 着力提高通道运输组织和物流质量效益。《总体规划》提出了加强物流运输组织、提升多式联运效率和质量、积极发展特色物流等工作任务。

《总体规划》实施两年来，通道运行效率质量不断提升，运行组织所面临的主要矛盾转移到如何结合通道腹地经济条件和区位特点，创新物流模式，更好提升铁海联运、国际班轮、跨境班列班车等重点业务服务水平，打造西部陆海新通道班列班轮品牌上。《实施方案》在铁海联运、国际班列班车、航线航班组织等方面提出了更高要求，明确了重点努力方向，突出要加强通道跨区域协同联动与共建共享通道运营组织平台，全面提升通道总体运行效率。

3. 着力降低成本和优化服务。《总体规划》中提出了推动通关便利化相关任务，但对通道优服降费相关内容涉及不多。《总体规划》印发实施以来，通道沿线国际贸易“单一窗口”应用范围不断拓展，“一单制”试点逐渐铺开，口岸通关时间大幅压缩，但在降低通道综合物流成本和进一步提升综合服务水平上，尚有许多工作要做，运输成本高于中东部地区、专业化服务水平不高等问题仍然存在。

《实施方案》提出全面清理通道运行收费环节，推动港口、铁路站场等运营主体和口岸优服提质降费，强调继续深入推进“一单制”，强化口岸功能，培育冷链、大宗商品等专业化物流服务，进一步改善通关便利化水平，

为持续提升通道综合服务水平提供了指引。

4. 着力推进通道融合开放发展。

《总体规划》提出通过发展国际合作园区、推动新旧动能转换，打造陆港经济区，发展航运、航空经济并改善营商环境等措施，促进通道与区域经济融合发展。通过多年建设，国内国际合作园区建设不断推进，临港、临空经济区开始起步，但与规划所设定的目标相比，差距仍很大。《实施方案》提出，加快培育通道经济增长极、加快资源要素和产业聚集，拓展服务业态并联动沿线产业园区、边境经济合作区，打造若干枢纽经济区，强调参与周边国家和地区物流枢纽节点建设、拓展境外服务网络，衔接国际合作机制推进周边国家合作，强调充分利用国际协定和平台，加强产业链合作、壮大国际合作园区和经济合作区。系列措施扭住了通道未来进一步扩大开放、共建共享的牛鼻子。

（五）《交通运输领域新型基础设施建设行动方案(2021-2025 年)》

2021 年 9 月，交通运输部印发《交通运输领域新型基础设施建设行动方案(2021-2025 年)》。

《方案》对加快建设交通强国，推动交通运输领域新型基础设施建设，提供了明确的发展方向。

《方案》指出，到 2025 年，打造一批交通新基建重点工程，形成一批可复制推广的应用场景，制修订一批技术标准规范，促进交通基础设施网

与运输服务网、信息网、能源网融合发展，精准感知、精确分析、精细管理和精心服务能力显著增强，智能管理深度应用，一体服务广泛覆盖，交通基础设施运行效率、安全水平和服务质量有效提升。

《方案》指出，未来五年主要包含智慧公路建设行动、智慧航道建设行动、智慧港口建设行动、智慧枢纽建设行动、交通信息基础设施建设行动、交通创新基础设施建设行动、标准规范完善行动七大任务，以及智慧公路重点工程、智慧航道重点工程、智慧港口重点工程、智慧枢纽重点工程、打造综合交通运输“数据大脑”五大专栏。

智慧公路建设行动共包含提升公路智能化管理水平与提升公路智慧化服务水平两个方面。

1. 提升公路智能化管理水平。其主要内容是，推动公路感知网络与公路基础设施建设养护工程同步规划、同步实施，提升公路基础设施全要素、全周期数字化水平。增强在役基础设施检测监测、评估预警能力。

开展对跨江跨海跨峡谷等长大桥梁结构健康的实时监测，提升特长隧道、隧道群结构灾害、机电故障、交通事故及周边环境风险等监测预警和应急处置技术应用水平。

建设监测、调度、管控、应急、服务一体的智慧路网平台，深化大数据应用，实现视频监控集成管理、事件自动识别、智能监测与预警、分车

道管控、实时交通诱导和路网协同调度等功能。

2. 提升公路智慧化服务水平。其主要内容是，推广交通突发事件信息的精准推送和伴随式出行服务，在团雾、冰冻多发区域研究推进车道级雾天行车诱导、消冰除雪等应用，支持重点路段全天候通行。推进高速公路电子不停车收费（ETC）系统应用，推进与公路运行监测等数据融合，全面提升公路信息服务水平。

准确定位车辆位置，提供“一键式”智能应急救援服务。提升服务区智能化水平，完善智能感知设施，为充换电设施建设提供便利，建设服务区综合信息平台，实现大数据在运营管理、安全应急、信息服务等应用。逐步丰富车路协同应用场景。

除此之外，智慧航道建设行动共包含提升航道运行保障能力、提升航道协同监管能力、提高航道综合服务能力三个方面；智慧港口建设行动共包含推进码头作业装备自动化、建设港口智慧物流服务平台两方面内容；智慧枢纽建设行动共包含推动综合客运枢纽智能化建设、推动货运枢纽（物流园区）智能化建设两个方面。

（六）《关于进一步做好当前商务领域促消费重点工作的通知》

2021 年 9 月，商务部发布《关于进一步做好当前商务领域促消费重点工作的通知》（以下简称《通知》）

《通知》指出要加力稳住大宗消费重点消费并提出了多项措施。

《通知》提到要发展新业态新模式新场景。支持传统商业企业加快数字化、智能化改造和跨界融合，鼓励发展智慧商店、无接触配送、到家服务等，推进线上线下更广更深融合。

《通知》还提到促进跨境电商进口健康持续创新发展。充分发挥中国国际进口博览会、中国进出口商品交易会等重要展会平台作用，扩大优质消费品进口。鼓励大型商贸流通企业、电商平台设置进口产品销售专柜、专区，促进进口商品销售。

二、四川省（市）政策及解读

《关于进一步做好当前商务领域促消费重点工作的通知》

2021 年 9 月，为加快推进现代物流业发展，根据国家《“十四五”现代物流发展规划》和《四川省国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，省发展改革委、省交通运输厅联合印发《四川省“十四五”现代物流发展规划》（以下简称《规划》）。

当前，我国进入全面建设社会主义现代化新发展阶段，人民对美好生活的向往促进消费升级，促使物流业提高服务质量和效率。物流市场规模效益明显提升、交通基础设施持续完善、物流通道体系日趋健全、物流设施布局逐步完善、市场主题不断壮大、物流

发展环境逐步优化。

在此背景下,《规划》提出到 2025 年,基本形成内外联通、安全高效、智慧绿色、经济便捷、融合联动的现代物流服务体系,力争将我省建设成为连接“一带一路”、长江经济带的西部物流供应链中心和全国物流高质量发展示范区。

根据目标,《规划》提出了多方面的措施:

1. 优化空间布局,构建“一核、两翼、四区”。

(1) 做强一核。成渝地区双城经济圈建设为战略引领,将成都都市圈打造成为全国物流发展的重要增长极和极具竞争力的国际物流枢纽,带动全省物流业高质量发展;

(2) 拓展两翼。拓展东北联动翼(绵阳、遂宁)充分发挥绵阳科技城的技术优势,推进绵阳科技物流产业园建设,积极发展智慧物流、保税物流、跨境电商物流等。建设联动成都都市圈与川东北物流发展区的核心纽带。西南联动翼(乐山、雅安)建设联动成都都市圈与川南、川西北、攀西物流发展区的核心纽带;

(3) 发展四区。川南物流发展区(自贡、泸州、内江、宜宾)、川东北物流发展区(广元、南充、广安、达州、巴中)、攀西物流发展区(攀枝花、凉山)、川西北物流发展区(阿坝、甘孜)。

2. 通过加快铁路建设、完善公路路网、提升航空枢纽能级、补齐水运

设施短板来完善交通基础设施。在铁路建设方面,突破高速铁路瓶颈制约,推进成达万、成自宜、成渝中线、渝昆、西渝等高速铁路建设,建设川藏、西成、成昆扩能等铁路通道;在公路建设方面,加密川黔、川滇、川陕、川渝省际通道,力争高速公路大通道达到 37 条;在物流枢纽方面,加快建设西部陆海新通道、推进中欧班列高质量发展、打造国际航空货运通道来畅通国际物流通道。通过建设国家物流枢纽、打造区域物流枢纽、布局物流园区来打造物流枢纽网络;在建设智慧物流设施方面,要补齐智慧物流基础设施短板、加强智慧化技术装备应用。

在航空方面,建设国际航空货运枢纽。加快形成“腹舱+全货机”协同发展的航空货运格局。培育全货运基地航空公司。引导国际知名大型航空公司聚集发展,打造“成都快捷中转”全球航空货运品牌。加快发展电子信息、生物医药、跨境电商等适空产业,为航空物流发展提供稳定货源;发展支线航空物流基地。形成以天府国际机场和双流国际机场为核心、支线机场为骨干支撑的“2+14”航空货运网络体系。支持绵阳、泸州、宜宾、广元、南充等机场增加国内直飞航线和经停成都的国际航班,大力发展腹舱带货。支持九寨黄龙、红原机场发展成为川西地区航空货运集散中心。

第二部分：前沿动态

一、物流行业现状

（一）2021 年全国前三季度物流运行状况

前三季度，疫情防控和经济社会发展统筹推进，我国经济保持稳步恢复，发展质量进一步提高。在此背景下，物流恢复态势持续，主要指标保持在较快增长区间。社会物流总额超过 230 万亿元，结构调整稳步推进，行业运行质量效益持续提升，物流企业预期向好。全年预计社会物流总额增长 10% 左右。

物流需求保持恢复增长，发展韧性较强。前三季度，全国社会物流总额 234.5 万亿元，按可比价格计算，同比增长 11.4%，增速比上年同期提高 9.4 个百分点，两年年均增长 6.6%。从累计数据来看，物流需求规模超过 230 万亿且年内均保持 10% 以上的较快增长，显示今年以来物流需求总体保持恢复态势，规模及增速均高于疫情前同期水平。从环比数据来看，前三季度、三季度分别比上半年、二季度回落 4.3 和 3.5 个百分点。综合来看，尽管三季度受到疫情散发、极端天气、区域限产限电等复杂因素影响，物流需求总体仍保持较快增长，展现了较强的韧性和活力。

物流需求结构继续改善，新动能持续活跃。工业与消费仍是物流需求恢复增长的主要支撑。从社会物流总额结构看，工业物流总体保持恢复态

势；进口物流需求量进一步回落；与民生相关的网上零售、电商物流需求增势良好。从变化看，前三季度农产品物流、工业物流、居民物流对社会物流总额增长的贡献率比上半年均有不同程度提高。其中，工业物流拉动社会物流总额增长超过 10 个百分点，物流需求恢复基础进一步夯实；农产品、居民物流需求贡献率比上半年提高 0.6 个，农产品物流、消费物流需求平稳增长是拉动整体需求增长的主要动力。

工业品物流需求增势平稳。前三季度，工业品物流总额同比增长 11.8%，两年平均增速为 6.4%，与疫情前水平相当。从当月来看，同比增长 3.1%，仍保持平稳增长。综合来看，进入三季度特别是 8、9 月份，工业生产受主动调控、原材料价格高位上涨以及基数升高等因素叠加影响，物流需求增速明显放缓。

从工业物流结构看，制造业增长 12.5%，两年平均增速为 7.0%，对工业生产恢复形成有力支撑。从各细分行业看，装备制造业和高技术制造业引领作用显著，同比分别增长 16.2%、20.1%，明显高于其他行业板块；两年平均增速超过 10%，均高于疫情前同期水平 4 个百分点以上。

进口物流量进一步回落。前三季度，进口物流量同比下降 0.6%；9 月当月进口物流量下降 7.4%，自 6 月起连续 4 个月有所下降。受到国际大宗商品价格高位及部分领域限产等因素影

响，进口物流需求量进一步放缓。

从不同货类看，进口需求量分化明显。一是价格因素对大宗进口量的支撑有所减弱，部分大宗商品进口量不同程度回落。前三季度，我国铁矿砂进口量下降 3%；原油下降 6.8%；铜下降 19.5%。二是消费支撑部分农副产品、汽车进口数量稳中有升，粮食、蔬果、汽车进口量累计增速均在 10% 左右。三是高新技术产品、机电产品进口量维持高速增长，机床、集成电路进口数量累计增长超过 30%。

单位与居民物流总额持续向好。前三季度，单位与居民物品物流总额同比增长 13.8%，两年平均增长 13.4%。新业态、新动能持续拉动消费物流需求快速增长，网上零售、电商物流增势持续向好。从价值量来看，全国实物商品网上零售额同比增长 15.2%，两年平均增长 15.3%，继续保持快速增长。从实物量来看，全国快递服务企业业务量累计同比增长 36.7%。

物流市场活力持续回升，规模保持较快增长。前三季度，物流业总收入 8.7 万亿元，同比增长 17.6%。从年内情况看，物流市场规模、增速均高于疫情前 2019 年同期水平，两年年均增速保持 8-10% 的中高速增长。显示物流市场恢复稳中向好，市场信心不断提振。

物流行业景气水平显著回升，新动能引领作用凸显。前三季度，中国物流业景气指数平均为 53.4%，总体处于较高景气区间。进入三季度，受到

季节性因素影响，7、8 月景气指数有较大幅度回落，9 月止跌回升，景气水平回升至高位景气区间。行业运行体现以下几个方面特点：

1. 供需两端同步恢复。9 月份，业务量和新订单指数为 54.0% 和 53.3%，比上月回升 4.5 和 4.4 个百分点，显示出物流供需同步恢复，物流市场订单增加，业务需求旺盛。

2. 新动能引领作用突出。电商物流、快递物流指数均有不同程度回升。9 月电商物流总业务量指数环比回升 2.4 个点；中国快递物流指数环比回升 0.9 个百分点。显示新业态、新动能行业供需扩张较快，行业延续良好发展态势。

3. 大型企业引领作用明显。从企业规模看，大、中、小、微企业普遍回升，特别是大型物流企业回升幅度较大，引领行业发展稳中向好。

海运价格高位运行，公路物流价格稳中趋缓。今年以来，物流供需持续恢复改善，服务价格总体处于较高水平，截至 9 月物流服务价格平均指数同比提高 2.2 个百分点。

从不同运输方式来看，三季度海运市场需求总体向好，干散货、集装箱运力偏紧，价格指数持续高位运行。前三季度中国沿海散货运价指数平均为 1252.76 点，同比增长 25.9%；中国出口集装箱运价指数平均为 1961.0 点，同比增长 169.1%。公路物流市场总体平稳，运价基本平稳，9 月小幅回调。前三季度中国公路物流运价指数平均

100.0%，同比增长 1.7%。

物流市场主体活力增强，盈利水平平稳中有升。今年以来，物流行业发展稳中有进，物流企业经营状况稳步改善，利润保持稳定增长态势。1-8 月份，重点调查物流企业物流业务收入同比增长 35.1%，利润同比增长 46.1%，收入利润率为 4.2%，比前期略有提升。1-8 月份物流企业效益状况主要呈现以下特点：

1. 大型物流企业利润增长明显较快。1-8 月份，大型物流企业利润同比增长超过 50%，收入利润率超过 5.5%，增速及利润水平均高于全部调查企业平均水平。

2. 单位费用有所下降，企业亏损面持续缩小。1-8 月份，物流企业每百元物流收入中的成本同比下降 0.7%，推动物流企业利润保持稳定增长、亏损面持续缩小。8 月末，调查物流企业亏损企业占比较前期下降 3 个百分点。

物流运行成本居高不下，供应链修复尚需时日。前三季度，社会物流总费用 12.1 万亿元，比上年增长 15.0%，增速较上半年明显回落。从长期来看，社会物流总费用与 GDP 的比率为 14.7%，略高于疫情前 2019 年同期水平。显示供应链上下游仍处在修复期，物流运行尚未恢复至正常水平，单位成本水平仍居高不下。从短期来看，与上年同期疫情期间相比，物流运行效率有所改善，供应链韧性不断提高，成为支撑国民经济恢复的稳定力量。从物流成本各环节来看，体现在以下

两个方面：

1. 物流运行有力支撑实物量运输流转。前三季度，物流运行为经济恢复增长提供了强有力支撑，国内国际双循环相互促进。从国内需求看，全社会货运量、货运周转量仍保持 10% 以上的快速增长，公铁水航各运输方式基本保持协调发展。从国际看，中欧班列等联运方式的快速发展有力支撑了全球供应链的顺畅运转。前三季度中欧班列累计开行 1.13 万列、发送 109.3 万标箱，分别增加 29%、37%。

在此背景下，相关的运输环节费用增速 18.3%。从不同运输方式来看，水上运输因部分区域运力不足、供不应求，相关费用快速增长，增速超 30%；铁路、公路运输费用则保持平稳增长，增速在 10% 左右。

2. 物流运行助推产业链、资金链周转加快。三季度以来，仓储物流行业持续在较高景气水平运行，产业链物流、资金链运转效率与同期明显加快。数据显示，规模以上工业企业资金使用效率有所提升，企业回款压力有所减轻，资金周转速度同比加快。8 月末，规模以上工业企业应收账款平均回收期、产成品存货周转天数分别为同比分别减少 4.4 天、1.8 天。在此背景下，相关物流仓储环节总体趋于改善，资金占用成本、仓储成本增长 10% 左右，增速比上半年有较大回落。

综合来看，前三季度我国宏观经济保持了稳定恢复的态势。进入三季度以后，国内外风险挑战增多，全球

疫情扩散蔓延，世界经济恢复势头有所放缓，国际大宗商品价格高位运行，国内部分地区受到疫情、汛情的多重冲击，经济转型调整压力有所显现。面对复杂局面，我国物流展现了强劲的韧性和巨大的潜力，行业发展总体向好，市场规模稳步提升，运行质量效益持续提升，为国内国际双循环的构建、产业链供应链的安全提供有力保障。同时也要看，物流恢复基础尚不牢固，行业发展仍存在以下问题：

1. 中小物流企业经营面临多重困境。今年以来，物流行业积极转型升级，企业着力提质增效，整体盈利水平逐步回升。但收入利润率水平仍与上游行业存在较大差距（规模以上工业企业收入利润率仍 7% 左右）。其中特别是中小物流企业整体议价能力偏弱，加之疫情以来需求恢复缓慢，原材料及劳动力成本上涨、资金紧张等因素影响，多数企业长期处于微利经营，面临多重困难。

2. 行业劳动力供需存在结构性失衡。作为劳动密集型行业，物流行业就业需求量总体较大。疫情以来，物流市场波动存在不可预期性，导致部分一线用工（如货运司机、生产物流作业人员）需求量有所波动，造成阶段性、结构性的招工难、供给不足现象。

3. 社会库存整体高位，上下游企业盈利承压。二季度以来，工业企业产成品库存增速持续加快，加之大宗商品价格持续高位运行，企业生产资

料被动补货增加，综合来看库存整体处于高位，部分领域企业周转压力进一步加大。8 月末规模以上工业企业产成品存货周转天数虽较前期有所改善，但仍高于疫情前的 2019 年同期的水平。

从全年走势来看，四季度全球经济复苏和疫情发展仍然存在较多的不确定因素，但经济恢复仍有较强支撑。供给端，主动调控、限产限电、能源供给紧张在四季度有望改善。需求端，生产制造或将延续恢复态势，消费相关的新业态、新动能仍有望维持较快增长。

在此背景下，物流产业将保持稳中有进的发展态势，从业务活动预期指数看，业务活动预期指数回升至 60% 以上高位，物流行业长期向好的基本面没有改变，企业对物流市场恢复保持乐观。综合来看，预计全年物流需求有望保持中高速增长，社会物流总额全年增长在 10% 左右。

（二）2021 年全国前三季度物流运行状况

2021 年前三季度，全省经济运行稳中加固、稳中提质。物流行业保持平稳发展，行业预期高企，社会物流总费用与 GDP 的比率持续下降。

前三季度，物流需求增势平稳。全省社会物流总额达到 72745.8 亿元，按可比价格计算（下同），同比增长 13.2%，两年平均增长 6.3%、比上半年高 0.1 个百分点。

从结构来看，工业品物流总额 40585.3 亿元、同比增长 11.3%，两年

平均增长 4.9%、较上半年回落 1.6 个百分点， 占全省社会物流总额的比重为 55.8%。进口货物物流总额 22626.7 亿元、同比增长 19.9%，两年平均增长 8.4%， 占全省社会物流总额的比重为 31.1%。单位与居民物品物流总额 2145.5 亿元、同比增长 1.8%，两年平均增长 10.7%。农产品物流总额 7274.5 亿元、同比增长 7.6%，两年平均增长 6.5%。再生资源物流总额 113.9 亿元、同比增长 19.0%，两年平均增长 8.2%。

前三季度，物流收入持续增加， 全省物流业实现总收入 4178.1 亿元、同比增长 23.1%，两年平均增长 8.8%。从结构看，运输环节收入占物流总收入的比重为 74.6%，保管环节收入占物流总收入的比重为 11.4%。

前三季度，物流运行费用上涨。 全省社会物流总费用 5765.0 亿元、同比增长 21.7%，两年平均增长 4.2%、比上半年回落 0.5 个百分点。

从结构看，运输费用 4091.1 亿元、同比增长 21.5%，两年平均增长 3.0%、比上半年回落 0.8 个百分点， 占社会物流总费用的比重为 71.0%。保管费用 1216.5 亿元、同比增长 22.9%，两年平均增长 7.6%、比上半年增加 0.5 个百分点， 占社会物流总费用的比重为 21.1%。管理费用 457.4 亿元、同比增长 20.5%，两年平均增长 6.6%、比上半年增加 0.4 个百分点， 占社会物流总费用的比重为 7.9%。

全省社会物流总费用与 GDP 的比率为 14.8%，比上半年下降 0.2 个百分

点。

前三季度，物流行业景气水平明显提高。四川物流业景气指数 58.0%，比全国高 4.6 个百分点，比上半年提高 1.2 个百分点，行业景气度持续走高。

二、电商行业现状

（一）2021 年全国前三季度电商运行状况

前三季度，全国网上零售额达 9.19 万亿元，同比增长 18.5%；其中，实物商品网上零售额 7.50 万亿元，同比增长 15.2%， 占社会消费品零售总额的比重为 23.6%， 对社零总额增长的贡献率为 22.1%，连续 6 个月稳步提升。

前三季度，超半数重点商务大数据监测品类增速加快，监测的 18 类商品中，10 类商品增速加快，其中，通讯器材、电子出版物及音像制品、汽车类商品同比分别增长 12.3%、11.5%和 2.7%，增速比 1-8 月分别加快 3.9、1.8 和 1.6 个百分点。9 月，通讯器材、烟酒、家用电器和音像器材同比分别增长 43.1%、33.6%和 11.0%。

前三季度，农村电商持续增长 全国农村网络零售额 14293.1 亿元，同比增长 16.3%， 全国农产品网络零售额 3043.9 亿元，同比增长 1.5%，增速比 1-8 月加快 0.9 个百分点。

前三季度，跨境电商发展态势良好我国跨境电商进出口增长 20.1%。商务大数据对重点跨境电商

进口平台监测显示，原产自日本、美国、韩国的商品进口额排名前三。

（二）2021 年四川省前三季度电商运行状况

2021 年前三季度，四川实现网络交易额 29753.8 亿元，同比增长 13.7%，其中网络零售额 5075.3 亿元，同比增长 26.5%。

在网络零售额中，实物型网络零售额 2881.7 亿元，同比增长 22.5%，服务型网络零售额 2193.7 亿元，同比增长 32.1%。

农村网络零售额 1370.1 亿元，同比增长 41.2%，农产品网络零售额 268.4 亿元，同比增长 25.7%。

网络交易方面，2021 年 1-9 月，分地域看，成都、绵阳和内江分别实现网络交易额 20529.0 亿元、2369.8 亿元和 615.7 亿元，占比分别为 69.0%、8.0%和 2.1%，位列市（州）前三。

网络零售方面，2021 年 1-9 月，分地域看，成都、乐山和绵阳分别实现网络零售额 3536.7 亿元、229.4 亿元和 186.2 亿元，占比分别为 69.7%、4.5%和 3.7%，位列市（州）前三。

实物型网络零售方面，2021 年 1-9 月，分地域看，成都、绵阳和德阳分别实现网络零售额 2108.3 亿元、130.4 亿元和 96.0 亿元，占比分别为 73.2%、4.5%和 3.3%，位列市（州）前三。

服务型网络零售方面，2021 年

1-9 月，分地域看，成都、乐山和绵阳分别实现网络零售额 1428.4 亿元、159.2 亿元和 55.8 亿元，占比分别为 65.1%、7.3%和 2.5%，位列市（州）前三。

2021 年前三季度，实物型网络零售中，食品保健、3C 数码和服装鞋包居实物型行业前三，分别实现网络零售额 788.8 亿元、490.5 亿元和 362.4 亿元，占比分别为 27.4%、17.0%和 12.6%。

2021 年前三季度，服务型网络零售中，在线旅游、在线餐饮和生活服务居服务型行业前三，分别实现网络零售额 738.0 亿元、677.2 亿元和 273.0 亿元，占比分别为 33.6%、30.9%和 12.4%。

三、行业热词解读

（一）低碳物流

低碳物流也称“绿色物流”自哥本哈根会议以来，世界各地纷纷提出环保、绿色、低碳的概念，主要是为了应对环境污染所带来日益严重的气候问题。全球化的“低碳革命”正在兴起，人类也将因此进入低碳新纪元，即以“低能耗、低污染、低排放”为基础的全新时代。

在今年“两会”上，关于推动我国低碳经济发展的提案”被列为一号文件，一时间“低碳之风”可谓无所不在。而物流作为高端服务业的发展，也必须走低碳化道路，着力发展绿色物流服务、低碳物流和智能信息化。

在此背景下,“低碳物流”也备受关注。物流作为能源消耗量较大的行业,低碳物流理应受到国家以及企业的重视。对企业而言,‘低碳’将是一个新的发展机遇,同时也是全世界物流企业所应肩负的责任。

而目前,我国物流业发展较为粗放,社会化、专业化水平低,经济增长所付出的物流成本较高。我国全社会物流费用支出占国内生产总值的比重接近 20%,而美国、日本少于 10%,中等发达国家平均约为 16%。

(二) 数字物流

数字物流也称为“第五方物流”,是指在商贸的实际运作中应用互联网技术去支持整个物流服务链,并且能组合相关的执行成员协同为企业的物流需求提供高效服务。

在百年变局与世纪疫情叠加的当下,社会经济各方面都加速向数字化转型迈进,物流数字数据健康新生态刚刚起步,持续推进物流的数字化转型是当今要务。

通过对数字系统的创新性建设,实现物流数据及时性和准确性,以对物流的过程进行准确的数字化描述,从而更合理的利用空间、优化资源;更高效、可靠地处理货物与人员之间的复杂问题。

数字物流将是信息、运输、仓储、库存、装卸搬运以及包装等物流活动综合起来的一种新型的集成式数字化物流,数据及数据的积累,数据的整合与分析,在物流的装备

制造,综合解决方案的制定中越来越显得重要,比如前置仓,比如智能快递车,都需要数据的积累与数据的预测。在数字技术驱动的新浪潮下,数字化设备也层出不穷。

物流数字生态最根本的目的,是通过数字技术的应用真正创造价值,即支撑物流实体经济降本、提质增效,绿色发展。

“以客户为中心”是数字物流的战略路线重要一环,数字化转型不仅对现有业务进行持续的质量升级和效率升级,而且更加关注用户体验,因为客户体验决定了未来产业发展趋势。

第三部分：中心工作

一、学术交流

中心成员彭岚教授参加四川省高等教育学会 2021 年分支机构工作会议

2021 年 7 月 7 日，四川省高等教育学会 2021 年分支机构工作会议在成都顺利召开，四川省电子商务与现代物流研究中心成员彭岚教授和研究生舒佳华参会。

会议中，四川省高等教育学会会长唐小我对学会近来的工作以及未来发展的方向作了系统阐述，并强调学

会以后的工作中心将逐渐下移，会更加注重各分支机构的发展与进步；学会秘书长赵锦葵详细介绍了学会各分支机构的运作状况，并结合省巡视组对学会的意见和建议，对未来工作开展提出了新要求；学会办公室主任罗凤曼详细介绍了近期需要开展的工作内容，并督促各分支机构一定要及时完成。

本次会议对学会上半年工作进行了系统总结，还为学会未来的发展指明了方向，开启了新的篇章，必将有力促进高等教育学会与各分支机构的协同发展。



图 1 会议现场

二、人才培养

（一）成都信息工程大学物流学院 2021 级研究生导师见面会

9 月 18 日上午 9:00-10:00，物流学院在 L1213 举行 2021 级研究生导师见面会活动。参加本次活动的有物流学院全体研究生导师、谢清明、刘春玉、王学东、2021 研究生和部分 2020 级研究生。

本次见面会由分管研究生工作的副院长彭岚教授主持。他热情地欢迎了新同学的加入并简单的介绍了各位导师。随后，谢清明书记进行了致词，表达了对学生的期望和目标、分享了作为研究生的学习方法，同时还专门讲述了研究生体育锻炼、身体健康方面的问题。

首先导师代表廖伟副教授发表了

讲话，她讲述了对成都信息工程大学研究生的定位、培育目标，并提醒了学术道德与学风建设的重要性。其次新生代表丁方岚同学和老生代表吴高海同学也进行了发言，丁同学让我们看到了朝气蓬勃、勇敢追梦的 2021 级新生，吴学长给我们带来了满满的干货分享。再次，王学东老师和刘春玉老师给我们介绍了学生教学管理工作。

最后，施莉院长进行了总结，希望我们 2021 级研究生都能在导师团队的带领下学业有成，成为物流学院的骄傲，共建物流学院的美好明天。

本次研究生导师见面会有利于加强学生与老师之间的了解，同时也让同学们更加了解物流学院的特色方向以及导师团队，提升了整个物流学院的凝聚力。



图 2 见面会现场

（二）成都信息工程大学物流学院发布“百蝶杯”第七届全国大学生物流仿真设计大赛校内选拔的通知

为了贯彻落实《教育部关于加快建设高水平本科教育全面提高人才培养能力意见》和《教育部等九部门关于印发职业教育提质培优行动计划（2020—2023 年的通知》相关精神，积极回应“数字要素驱动”、“数字化效率提升”的行业新定位,应对物流业数字化转型对人才培养提出的新挑战，培养学生的批判性和创造性思维，激发创新创业灵感，以促进大学生的全面发展和适应社会需要为宗旨，以培养创新精神和实践能力为核心，推动高等教育教学改革和实验教学中心的建设与发展，实现高等教育人才培养水平的整体提升。中国物流生产力促进中心经研究决定举办“百蝶杯”第七届全国大学生物流仿真设计大赛。

根据大赛组织需求,为了让更多同学了解并积极参加该项活动,并代表学校取得最好的成绩，特地组织校内选拔和统一报名。现将大赛相关事宜通知如下：

参赛对象有：

1. 本次竞赛活动面向全校同学，以 3 人结成一个队伍参赛，报名时需确定一名选手为参赛队队长。
2. 比赛以队为单位，队员不得同时加入多个参赛队。组队可跨年级、专业，但不得跨校。
3. 每队可邀请 1-2 名教师作为本队指导教师。

比赛内容以物流相关知识为主，内容涵盖物流仿真设计、物流建模、模拟运营、方案设计等方面。

选手们在指定时间内参加组织的物流知识竞赛。

校内报名截止时间是 2021 年 10 月 7 日。

线上测试时间是 2021 年 10 月 10 日左右（具体未定）。

本次大赛不设置奖项。队伍总分排名最高的前两支队伍，将代表学校出征正式比赛。

报名方式为加入 QQ 群（群号：933807263），自行进行组队，把昵称改为年级+专业+姓名，并以队为单位填写报名登记表（队长填第一位）。

（三）成都信息工程大学物流学院发布 2021 年（第一届）四川省大学生物流设计大赛校内选拔的通知

为贯彻落实《四川省人民政府办公厅关于深化高等学校创新创业教育改革的实施意见》（川办发〔2015〕64 号）精神，切实增强大学生创新精神和实践能力，推动全省高校物流管理与工程类等相关专业大力改革人才培养模式、教学内容和教学方法手段，加快高素质物流人才队伍建设，满足物流企业对人才的需求。为省内高校搭建广泛的物流教学和研究交流平台，建立向社会群众宣传和普及物流知识的平台，更好地培养物流人才，服务物流业高质量发展，四川省教育厅组织举办 2021 年（第一届）四川省大学生物流设计大赛。

根据大赛组织需求，为了让更多优秀同学了解并积极参加该项活动，取得最好的竞赛成绩，特举办校内选拔赛，推选 5 支优秀队伍参加省赛。现将相关事宜及要求通知如下：

参赛对象为正式录取的全日制物流类及相关专业本科在校生。比赛以队为单位，每队 5 人，且每队至少包含 2 名物流类专业（物流管理、物流工程、供应链管理）学生，队员不得同时加入多支参赛队。组队可跨年级、专业，但不得跨校。每队可邀请 1-2 名教师作为指导教师。

竞赛主要是运用物流管理、物流工程、供应链管理以及其他领域知识，基于《2021 年（第一届）四川省大学生物流设计大赛案例》开展解决方案的设计，大赛案例根据物流行业及相关企业资料数据编写。参赛队伍根据大赛案例自主确定领域和方向，并形成方案的设计思路。学院将组织相关老师对方案思路进行集中评审，评选出 5 支优秀队伍代表学校参加 2021 年（第一届）四川省大学生物流设计大赛。

校内报名截止时间是 2021 年 10 月 7 日。方案思路请提交到 QQ 邮箱（3061576468@qq.com）。

校内交流方加入是 QQ 群（群号：318422013），自行进行组队，把昵称改为队伍名+队员姓名，并以队为单位填写报名登记表发邮箱。