

2020 年 1-6 月大宗商品物流市场运行情况报告

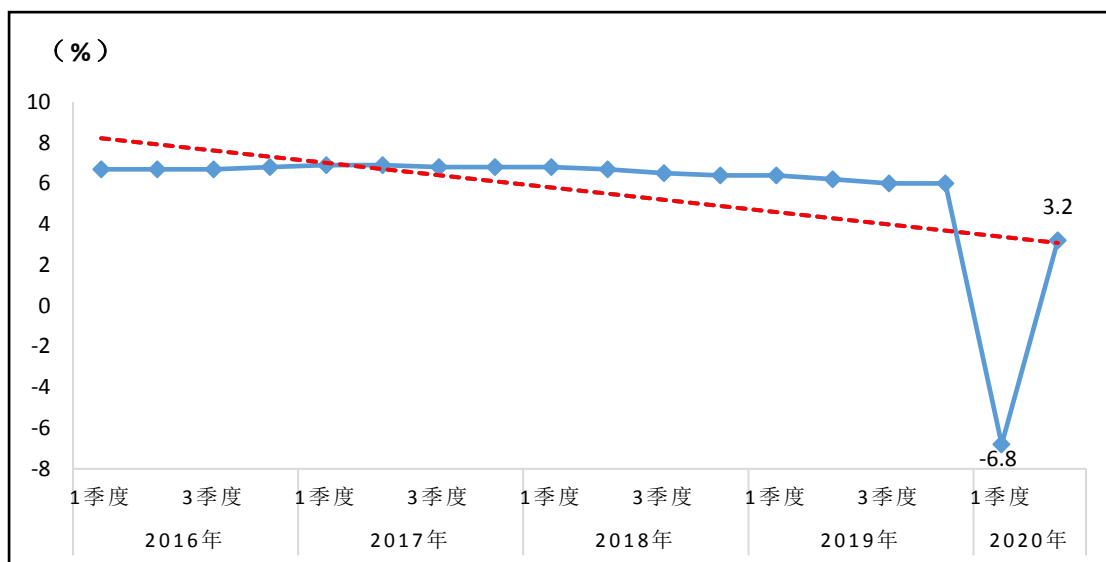
一、 2020 年 1-6 月份宏观经济运行及运输市场发展概况

(一) 宏观经济运行情况

今年以来，中国经济运行工作受到多因素的制约，整体经济发展迎来重大挑战。在新型冠状病毒肺炎疫情及外部环境的冲击下，2020 年一季度 GDP 增速大幅回落，经济活动受到极大限制。在以习近平同志为核心的党中央的坚强领导下，全国人民坚决贯彻落实中央、国务院的各项决策部署，取得了防疫工作与复工复产复商工作的双重胜利，三次产业有序恢复。经济发展过程中，紧紧围绕“六稳”“六保”，各项工作有力推进，切实稳住了经济发展基本盘。2020 年 1-6 月份经济呈现总体回稳、由负转正，经济运行稳步复苏，基本民生保障有力，市场预期总体向好，社会发展大局稳定。

1、 经济增长由负转正，向好趋势未变

图 1 2016-2020 近五年季度 GDP 增速变化图



数据来源：国家统计局

2020 年 1-6 月份，中国 GDP 为 456614 亿元，按不变价格计算，同比下降 1.6%。

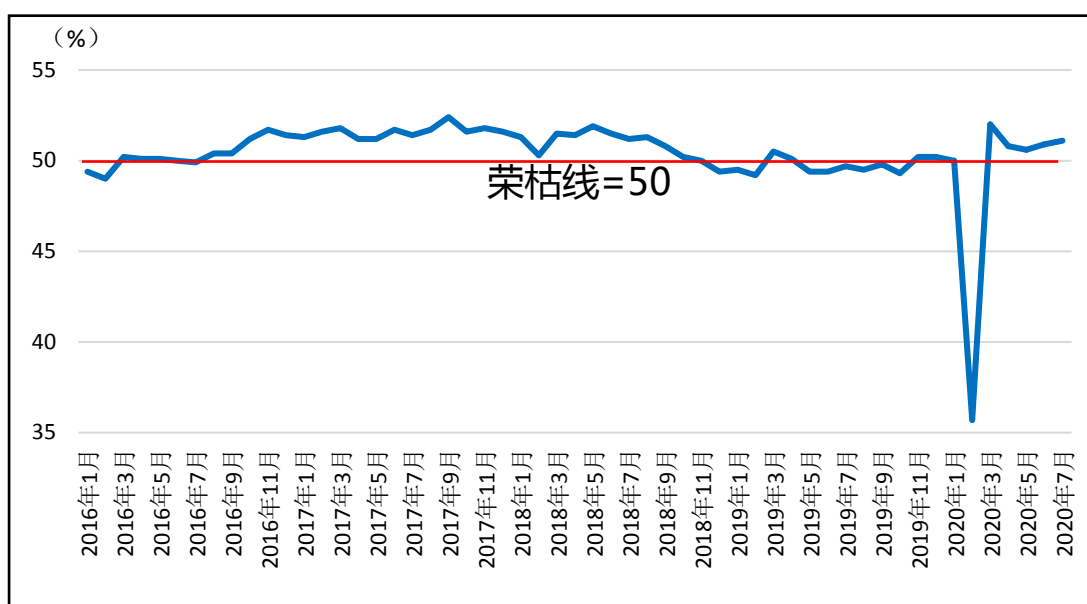
分季度看，一季度同比下降 6.8%，二季度增长 3.2%，环比增加 10 个百分点。

分产业看，第一产业增长值 26053 亿元，同比增长 0.9%；第二产业增长值 172759 亿元，同比下降 1.9%；第三产业增长值 257802 亿元，同比下降 1.6%。

2、 制造业 PMI 连续 4 个月回暖

国家统计局发布的 6 月份中国制造业采购经理指数 (PMI) 为 50.9%，较上月上升 0.3 个百分点，连续 4 个月位于景气区间，经济恢复势头进一步巩固。在调查的 21 个行业中，有 14 个行业 PMI 高于临界点，较上月增加 5 个。非制造业商务活动指数为 54.4%，高于上月 0.8 个百分点，连续四个月回升。

图 2 2016-2020 年 PMI 走势变化情况



数据来源：国家统计局

3、 固定资产投资降幅明显收窄

随着统筹推进疫情防控和经济社会发展成效显现，三大需求对 GDP 拉动作用稳步改善，共同拉动经济实现了正增长。数据显示，2020 年 1-6 月份全国固定资产投资额 26.4 万亿元，同比下降 3.1%。但整个二季度固定资产投资额恢复较快，环比一季度增长 113.6%，同比增速也快于往年水平。

房地产作为全国固定资产投资中重要组成部分，2020 年 1-6 月份，全国房地产开发投资 62780 亿元，同比增长 1.9%，增速环比增长 9.6 个百分点。全国商品房销售面积 97536 万平方米，同比下降 7.6%。房地产在拉动 GDP 增长中仍发挥重要作用，但终端销售压力逐渐显现。

4、 货物进出口好于预期

2020 年 1-6 月份，中国货物进出口总额 142379 亿元，同比下降 3.2%。其中，出口总额 77134 亿元，同比下降 3.0%；进口总额 65245 亿元，同比下降 3.3%，进出口相抵，贸易顺差 11889 亿元。上半年外贸进出口好于预期，6 月份出口、进口双双实现正增长。

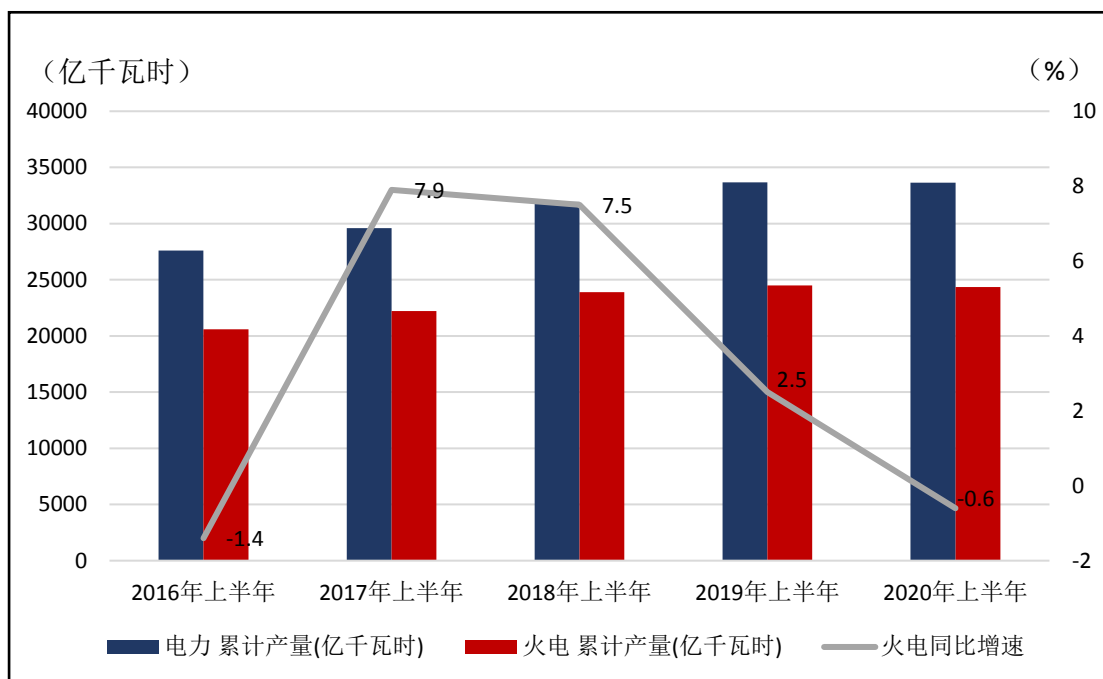
5、 煤炭供应稳定，社会需求偏弱运行

原煤生产保持稳定。6 月份，中国原煤产量 3.3 亿吨，同比下降 1.2%，降幅比上月扩大 1.1 个百分点； 1-6 月份，中国原煤产量累计 18.1 亿吨，同比增长 0.6%。

煤炭进口有所增加。6 月份，进口煤炭 2529 万吨，环比增长 323 万吨，同比下降 6.7%； 1-6 月份，累计进口煤炭 1.74 亿吨，同比增长 12.7%。

电力需求小幅回落，二季度有所恢复。6 月份，全国发电量 6304 亿千瓦时，同比增长 6.5%，2020 年 1-6 月份，全国累计发电量 33644.8，同比下降 1.4%。但 2020 年 1-6 月份火力发电量运行情况较差。数据显示，2020 年 1-6 月份，全国火力发电量 24343 亿千瓦时，同比下降 0.6%，抑制煤炭需求的释放。

图 3 近五年 1-6 月份全国火电发电量及增速变化



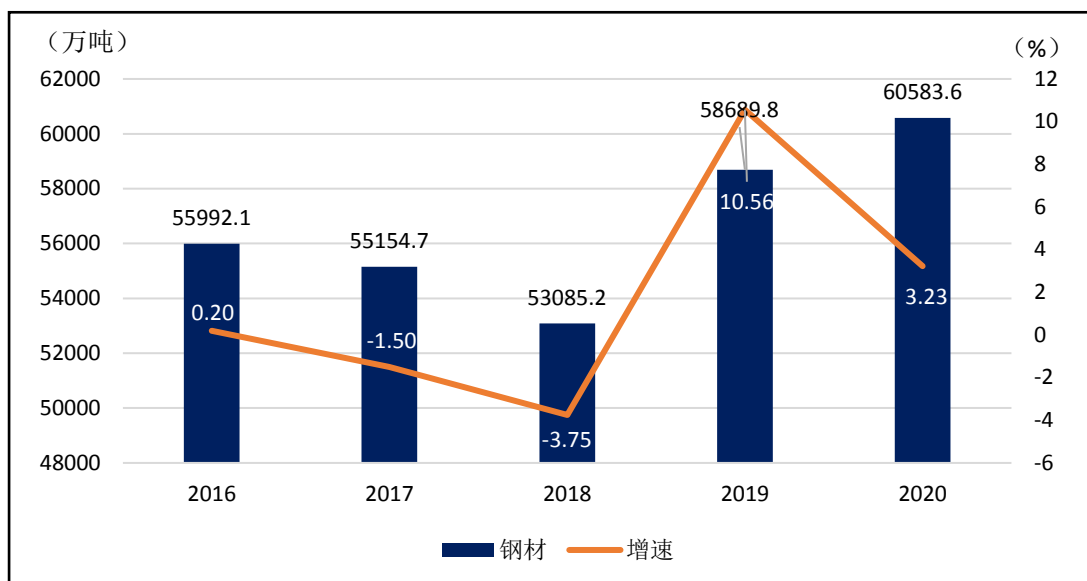
数据来源：国家统计局

钢材产量增速放缓。2020 年 1—6 月份，中国生铁、粗钢、钢材产量分别为 4.33 亿吨、4.99 亿吨和 6.06 亿吨，同比分别增长 2.2%、1.4%和 3.23%。2020 年 1-6 月份与 2019 年 1-6 月份相比，生铁、粗钢、钢材产量均同比增长。

表 1 2020 年 1-6 月份同期生铁、粗钢、钢材产量及增长变化情况

年份	生铁		粗钢		钢材	
	产量（亿吨）	同比（%）	产量（亿吨）	同比（%）	产量（亿吨）	同比（%）
2019	4.04	7.9	4.92	9.9	5.87	10.56
2020	4.33	2.2	4.99	1.4	6.06	3.23

图 4 近五年 1-6 月份成材产量及增速变化



数据来源：国家统计局

(二) 中国运输市场发展概况

1. 2020 年 1-6 月货运市场总量情况

2020 年 1-6 月份,国内各主要运输方式运输货物总量累计 198.7 亿吨,同比下降 7.8%。货运周转量总计 87809.79 亿吨公里,同比下降 6.8%。受疫情影响,整体运输市场与 2019 年同期相比偏弱运行。总体公路运输方式占到全国货运总量的 72.1%,是国内主要的货物运输方式,而民航运输方式体量最小,并且受疫情影响,货运量与周转量的同比降幅远高于其他运输方式。

表 2 2020 年 1-6 月份各运输方式货物运输总量及周转量情况

运输方式	货物运输量 (亿吨)	同比增长 (%)	货运周转量 (亿吨公里)	同比增长 (%)
铁路	21.0	1.9	14093.08	-2.1
公路	143.2	-9.0	25185.46	-7.8
水路	34.4	-8.0	48422.79	-7.6
民航	0.03	-14.8	108.46	-12.7
总计	198.7	-7.8	87809.79	-6.8

数据来源：国家统计局

◇ 铁路运输

2020 年 1-6 月份,铁路运输量 21.0 亿吨,同比增长 1.9%。铁路货物周转量 14093.08 亿吨公里,同比下降 2.1%。与其他运输方式相比,铁路在货物承运中表现相对稳定。

◇ 公路运输

2020 年 1-6 月份,公路运输量 143.2 亿吨,同比下降 9.0%。公路货物周转量 25185.46 亿吨公里,同比下降 7.8%。

◇ 水路运输

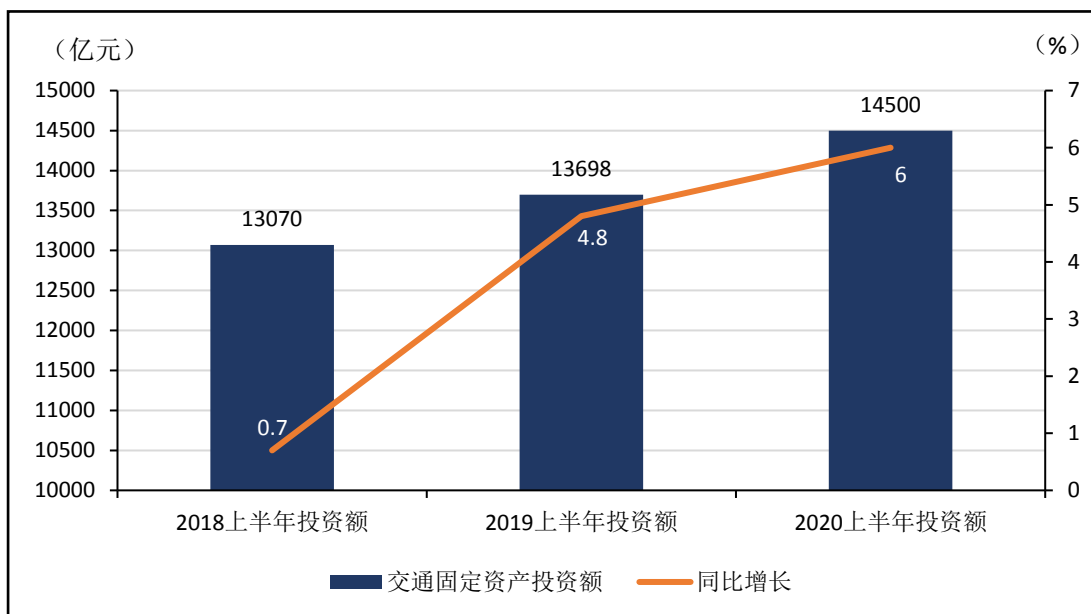
2020 年 1-6 月份,水路运输量 34.4 亿吨,同比下降 14.8%。水运货物周转量 48422.79

亿吨公里，同比下降 7.6%。

2. 各运输方式建设情况

2020 年 1-6 月份，交通固定资产投资完成 1.45 万亿元，同比增长 6.0%，增速较 2019 年同期增长 1.2 个百分点。分季度看，尽管受疫情影响，一季度交通固定资产投资完成额同比下降 22.5%，但二季度恢复较快，环比增速达 21.8%。

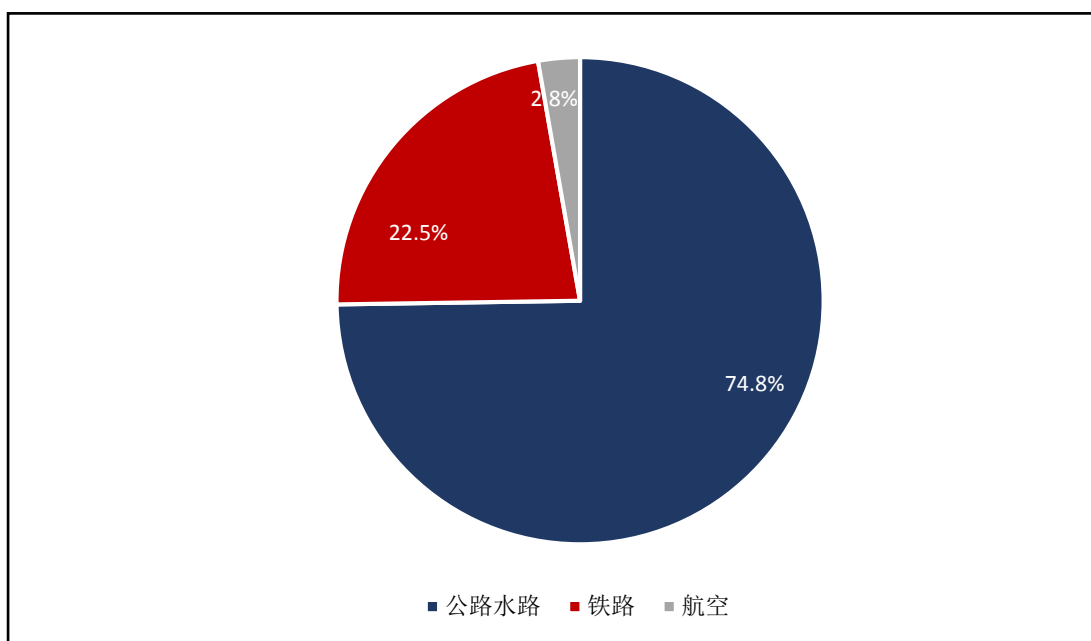
图 5 2018-2020 年 1-6 月份交通固定资产投资情况



数据来源：交通运输部

在各运输方式投资方面，2020 年 1-6 月份主要交通方式的投资额同比增长 6%。其中，公路水路运输投资 10839 亿元，占比 74.8%，同比增长 7.8%；铁路运输投资 3258.6 亿元，占比 22.5%，同比增长 1.8%；航空运输投资 401 亿元，占比 2.7%，同比下降 6.7%。

图 6 2020 年 1-6 月份交通固定资产投资额（亿元）



数据来源：交通运输部

下半年，交通运输部将继续着力扩大固定资产有效投资，积极谋划和推进一批交通重大项目建设，包括川藏铁路、京雄高速北京段、深中通道等服务国家重大战略的项目等。

二、 2020 年 1-6 月份大宗商品汽运市场概况与区域市场分析

（一） 2020 年 1-6 月份中国主要大宗商品生产情况

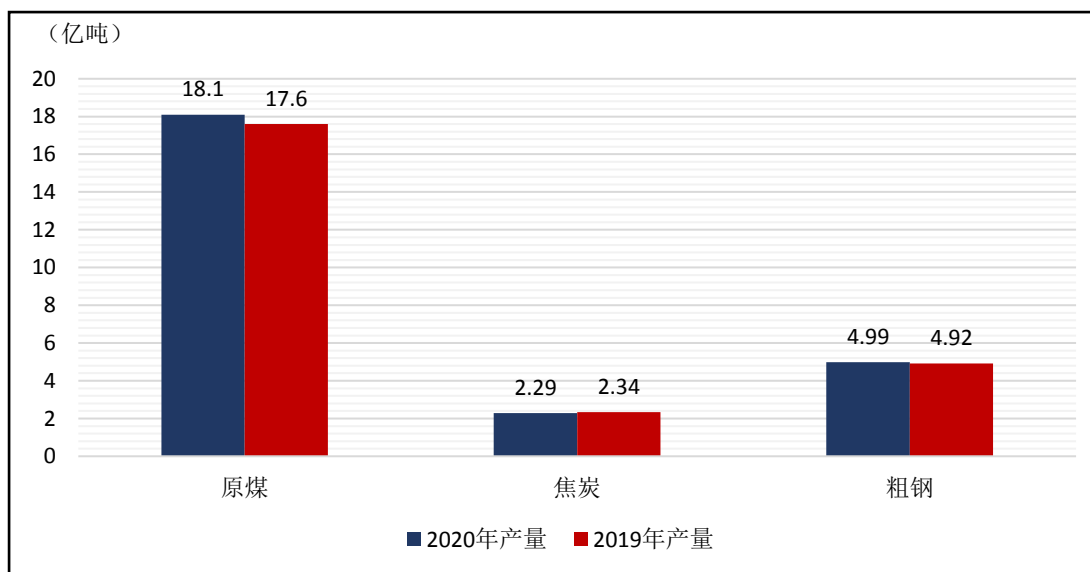
随着 2020 年经济发展的外部环境不断恶化，中国能源使用更多倾向于内部供应，1-6 月份煤炭生产基本保持了较好的势头，保供应举措保证得到有效落实。数据显示，2020 年 1-6 月份，全国原煤产量 18.1 亿吨，同比增长 2.8%；2020 年 1-6 月份全国焦炭产量达到 2.29 亿吨，同比下降 2.1%；2020 年 1-6 月份全国粗钢产量 4.99 亿吨，同比增长 1.4%。

表 2 2019 年 1-6 月与 2020 年 1-6 月份主要大宗商品产量对比

品种	2020 年产量（亿吨）	2019 年产量（亿吨）	同比增长（%）
原煤	18.1	17.6	2.8
焦炭	2.29	2.34	-2.1
粗钢	4.99	4.92	1.4
总量	25.38	24.86	2.1

数据来源：国家统计局

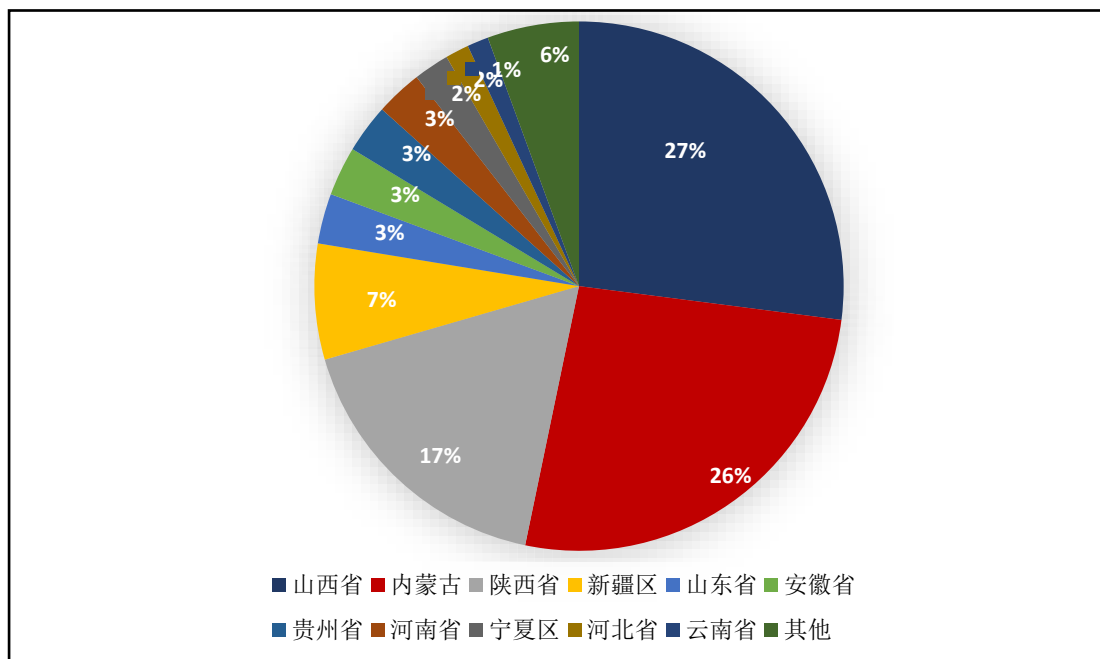
图 7 2019 年 1-6 月与 2020 年 1-6 月份主要大宗商品产量



根据数据统计，中国大宗商品(煤焦钢)总量达到 25.38 亿吨，较 2019 年同比增长 2.1%。因此从大宗商品运输体量上看，尽管 1-6 月份受到疫情影响较大，但 2020 年全国运输市场规模较去年稳步扩大。特别是山西、陕西、内蒙古三大省份，煤炭、焦炭产量比重最高，对煤炭和焦炭的运输需求巨大。

2020 年 1-6 月份，全国规模以上原煤产量完成 18.1 亿吨，同比增长 0.6%。分省份看，1-6 月份山西省原煤产量跃居全国第一，达到 4.88 亿吨，占到全国原煤总产量的 22%，山西、内蒙古、陕西三省原煤产量共计 12.73 亿吨，占到全国的 70%，晋陕蒙地区在全国煤炭生产运输过程中占据重要地位。

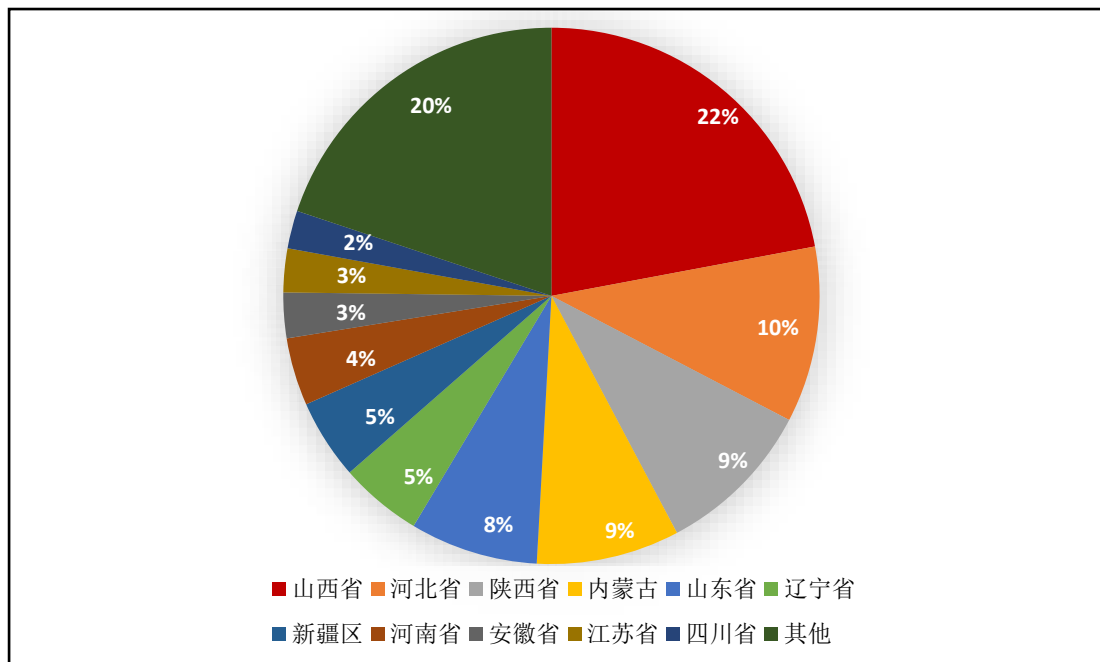
图 8 2020 年 1-6 月份主要产煤省份生产原煤情况



数据来源：国家统计局

焦炭方面，1-6 月份山西省焦炭产量全国第一，达 5042.4 万吨，占全国焦炭总产量的 22%，山西、内蒙古、河北、陕西四省焦炭总产量 11634.5 万吨，占到全国的 50.9%。晋陕蒙冀地区在全国焦炭生产运输过程中占据重要地位。

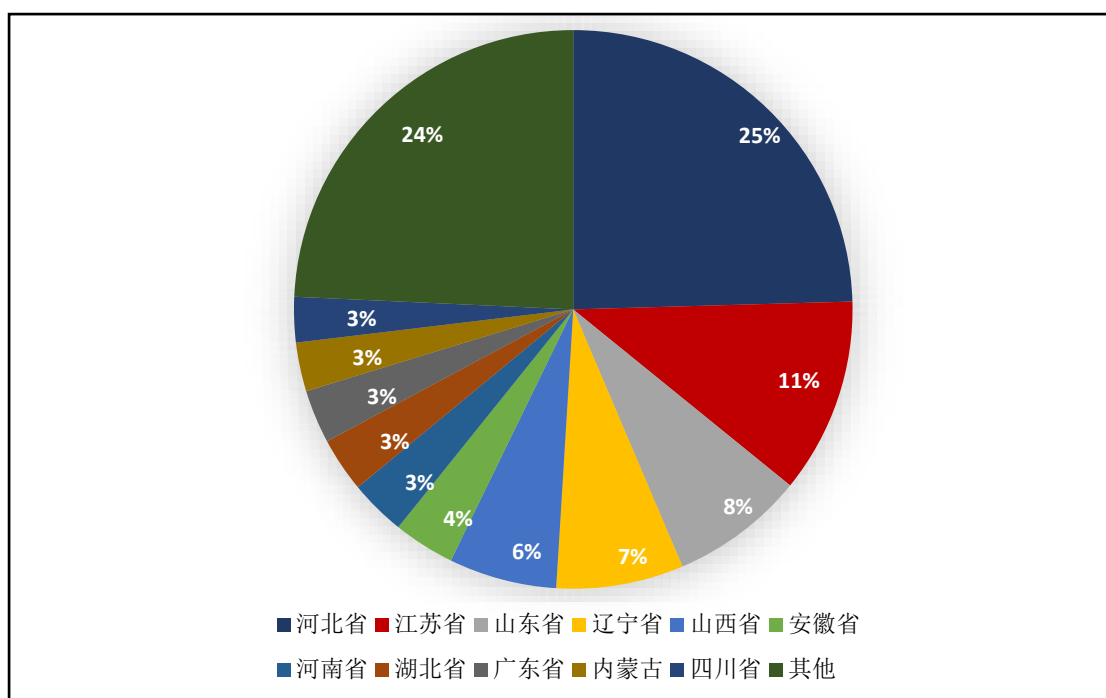
图 9 2020 年 1-6 月份各省份生产焦炭情况



数据来源：国家统计局

2020 年 1-6 月份，河北省粗钢产量 1.23 亿吨，占到全国粗钢总产量的 25%，河北、江苏、山东三省粗钢产量位居全国前三，占全国总产量的对 43.6%。煤炭、焦炭等炉料需求巨大。因此河北、山东、江苏等地也成为煤焦产品的主要下游消费地，对大宗商品的运输需求巨大。

图 10 2020 年 1-6 月份各省份粗钢生产情况



数据来源：国家统计局

(二) 2020 年 1-6 月份重点区域大宗商品物流市场分析

1、 重点区域煤焦货运总量

作为全国主要大宗商品主产地，晋陕蒙三地大宗商品物流占比较高，大部分煤炭资源流向河北、山东、河南等下游消费地，在全国煤炭物流运输市场中占据最重要的地位。

2020 年 1-6 月份，晋陕蒙三省原煤总产量达到 12.73 亿吨，占到全国总量的 70%，同比增长 0.1%。其中，山西、陕西两省煤炭产量同比去年出现较大涨幅，内蒙古煤炭产量同比出现下降。山西省 1-6 月份原煤产量同比增长 2.1%至 4.88 亿吨，陕西煤炭产量同比增长 16.8%至 3.12 亿吨，而内蒙古主产区则受“煤管票”的影响、供应出现较大幅度下降，1-6 月份同比减少 8.8%，仅为 4.73 亿吨。综合来看，晋陕蒙主产地原煤生产基本与去年同期持平，略有涨幅。

表 3 2019 年 1-6 月与 2020 年 1-6 月份主要煤炭主产区原煤生产对比及运输情况

地区	2020 年产量 (亿吨)	2019 年产量 (亿吨)	同比增长 (%)	原煤运输量	
				公路 (亿 吨)	铁路 (亿 吨)
山西	4.88	4.77	2.1	2.43	2.45
陕西	3.12	2.67	16.8	1.54	1.58
内蒙古	4.73	5.19	-8.8	2.24	2.49
合计	12.73	12.63	0.1	6.21	6.52

数据来源：快成物流根据公开资料测算

晋陕蒙三省焦炭总产量达到 9208.7 万吨，占到全国总量的 40.2%，同比增长 6.9%。其中山西省焦炭产量同比增长 1.9%至 5042.4 万吨，陕西焦炭产量同比下降 3.5%至 2192.6 万

吨，内蒙古焦炭产量同比增长 5%至 1973.7 万吨。

表 4 2019 年 1-6 月与 2020 年 1-6 月份主要焦炭主产区生产及运输情况对比

地区	2020 年份产量 (万吨)	2019 年份产量 (万吨)	同比增长 (%)	焦炭运输量	
				公路 (万吨)	铁路 (万吨)
山西	5042.4	4948.4	1.9	3640.6	1401.8
陕西	2192.6	2317.8	-3.5	1836.2	356.4
内蒙古	1973.7	1879.7	5	1565	408.7
合计	9208.7	9145.9	6.9	7041.8	2166.9

数据来源：快成物流根据公开资料测算

2020 年 1-6 月份，整体受疫情影响，产区生产受限，主要铁路干线运力没有得到有效发挥，大秦线实际运输情况没有达到去年同期水平，并且不及设计运能的 50%。特别是在今年汽运费大幅下降的基础上，货主发货更偏好于汽运方式。

表 5 2020 年 1-6 月份晋陕蒙煤焦主产区汽运市场规模

年份	原煤 (亿吨)	焦炭 (亿吨)	运量规模 (亿吨)
2020	12.73	0.92	13.65

数据来源：快成物流测算

按照晋陕蒙 2020 年 1-6 月份的实际生产情况，晋陕蒙三省煤炭产量总计 12.73 亿吨，焦炭产量总计 0.92 亿吨，在煤焦运输市场中，总运量规模在 13.65 亿吨，同比增长 0.8%。

2、 各省份大宗商品运输市场分析

1) 山西省物流市场分析

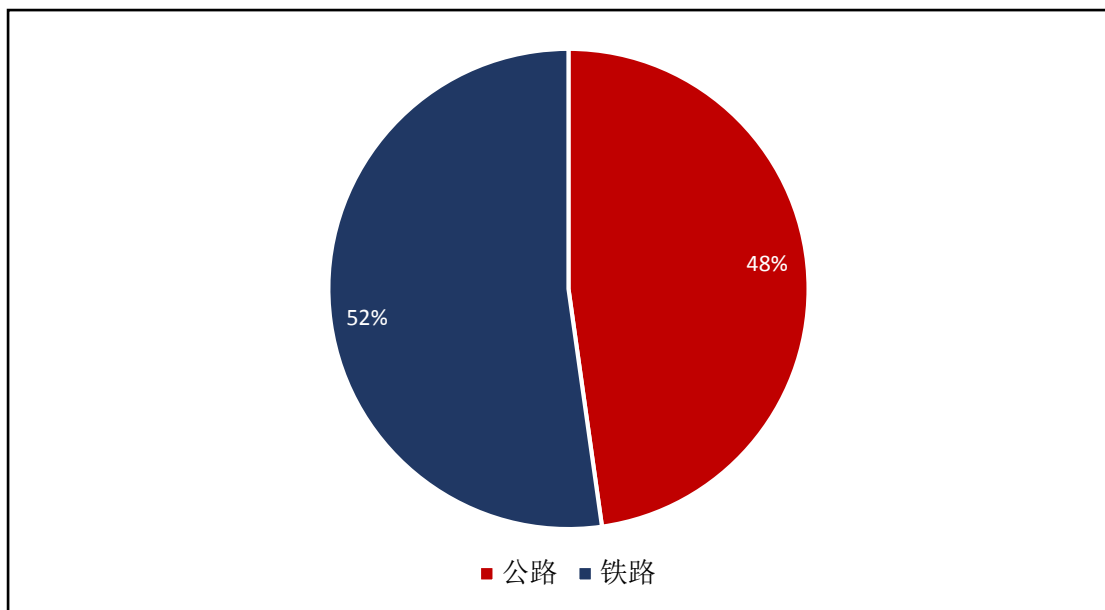
山西省作为全国最大的煤炭生产基地以及焦炭生产基地，为全国各地提供着原料供应，作为始发地，每年的公路运输体量巨大，市场规模与日俱增。数据显示，2020 年 1-6 月份山西省煤焦总产量在 5.69 亿吨，同比增长 2.5%，其中原煤产量 4.88 亿吨，同比增长 2.3%；焦炭产量 0.5 亿吨，同比增长 1.9%。根据测算，目前山西省大宗商品公路运输总量大约在 2.87 亿吨左右，铁路运量大约在 2.81 亿吨左右。

表 6 2019 年 1-6 月与 2020 年 1-6 月份山西省主要大宗商品运输情况对比

货物	2020 年 1-6 月份 (亿 吨)	2019 年 1-6 月份 (亿 吨)	同比增长 (%)	物流规模	
				公路 (亿吨)	铁路 (亿吨)
原煤	4.88	4.77	2.3	2.18	2.70
焦炭	0.50	0.49	1.9	0.39	0.11
合计	5.69	5.55	2.5	2.87	2.81

数据来源：快成物流根据公开数据测算

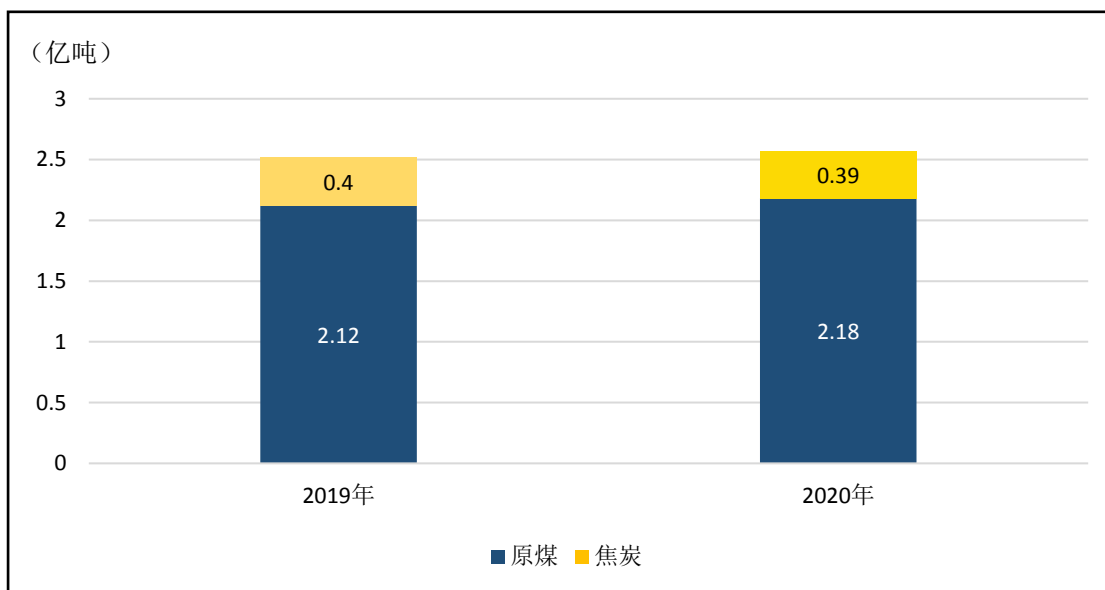
图 11 山西省主要煤炭运输方式



a) 山西省不同货物品种公路运量

2020 年 1-6 月份，山西省煤炭、焦炭总产量 5.69 亿吨，同比增长 2.5%。按照山西省交通运输方式的特征测算，2020 年山西煤炭公路运量在 2.18 亿吨左右，焦炭公路运量 0.39 亿吨左右，两者总计 2.87 亿吨，同比增长 2%。

图 12 山西省不同货物公路运量及增长变化情况

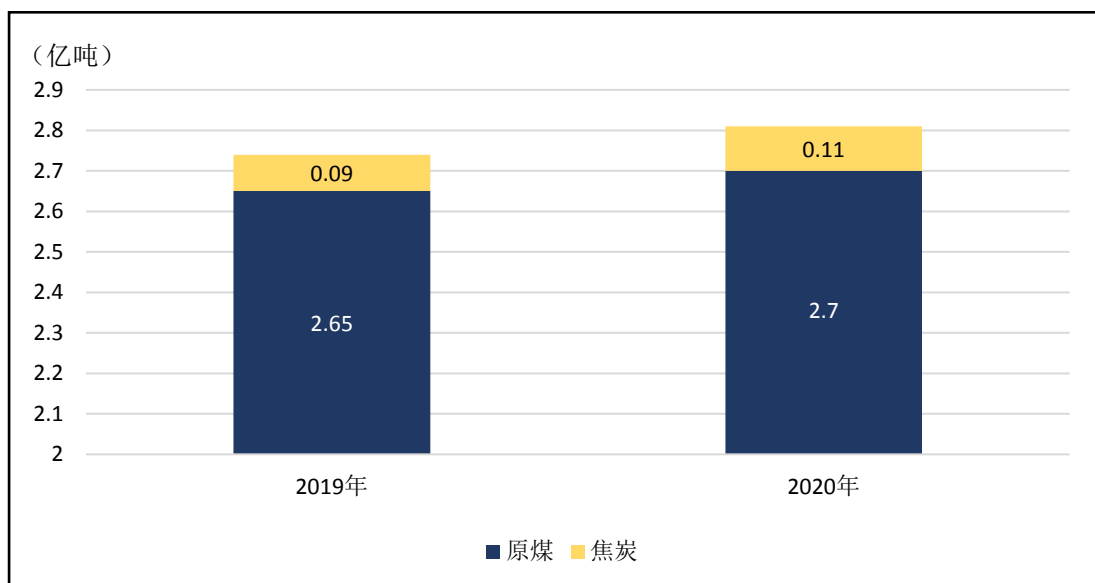


数据来源：快成物流测算

b) 山西省不同货物品种铁路运量

2020 年 1-6 月份，受疫情影响，大秦线完成煤炭运输 18763 万吨，同比下降 14%。并且随着瓦日线等货物承运能力的提升，预计今年 1-6 月份，山西省煤炭铁路运输 2.81 亿吨，同比 2.6%。其中煤炭 2.7 亿吨，焦炭 0.11 亿吨，同比分别增长 1.9%、22.2%。

图 13 山西省不同货物铁路运量及增长变化情况



数据来源：快成物流测算

1) 内蒙古物流市场分析

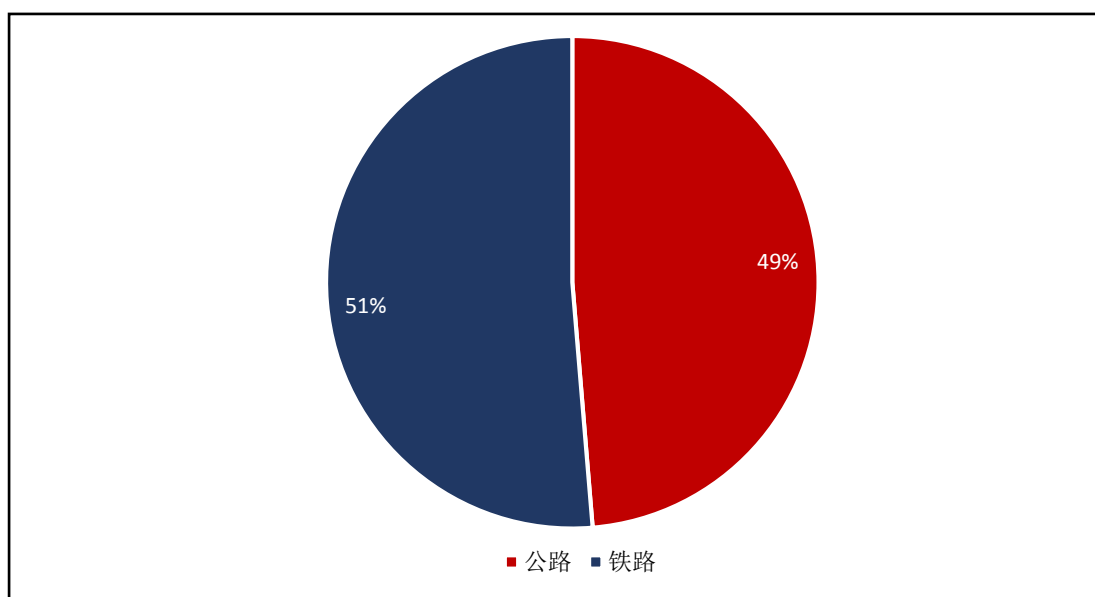
内蒙古是全国最大的煤炭生产省份，今年受“煤管票”、“倒查 20 年”等原因，产量出现明显下降，区域内最大的生产基地鄂尔多斯市 2020 年 1-6 月份煤炭产量 2.96 亿吨，占到全省煤炭产量的 62.6%，同比下降 12.3%，降幅水平较内蒙古其他地市较大。

表 7 2019 年 1-6 月与 2020 年 1-6 月份内蒙古主要大宗商品运输情况对比

货物	2020 年 (亿吨)	2019 年 (亿吨)	同比增长 (%)	物流规模	
				公路 (亿吨)	铁路 (亿吨)
原煤	4.73	5.19	-8.8	2.24	2.49
焦炭	0.20	0.19	5	0.16	0.04
合计	4.93	5.38	-8.4	2.40	2.53

数据来源：快成物流根据公开数据测算

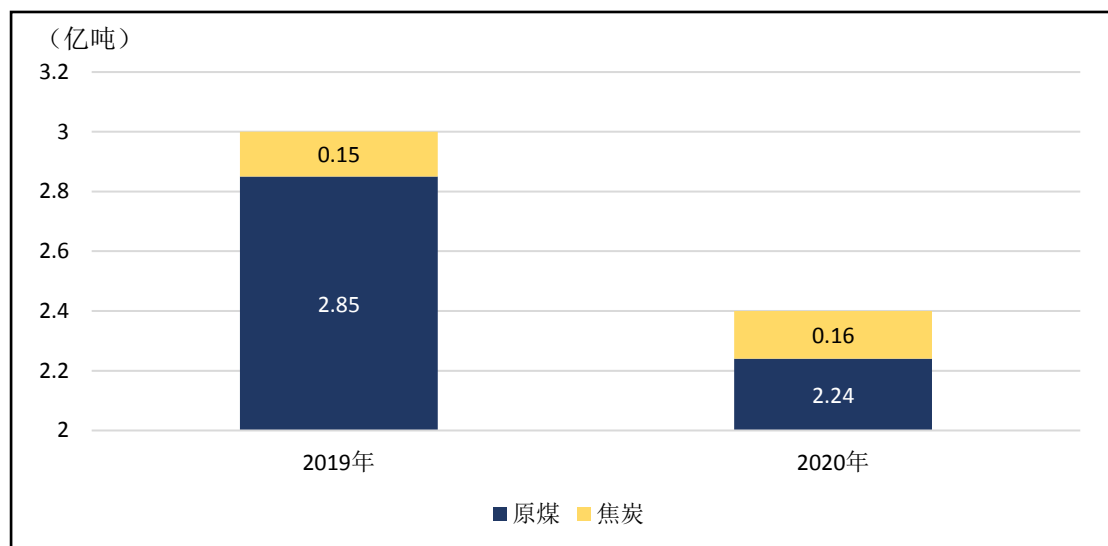
图 14 内蒙古主要煤炭资源输运方式



a) 内蒙古不同货物品种公路运量

2020 年 1-6 月份，内蒙古煤炭、焦炭总产量 4.93 亿吨，同比下降-8.4%。按照内蒙古交通运输方式的特征测算，2020 年内蒙古煤炭公路运量在 2.24 亿吨左右，焦炭公路运量 0.16 亿吨左右，两者总计 2.4 亿吨，运量同比下降 20%。

图 15 内蒙古不同货物公路运量及增长变化情况

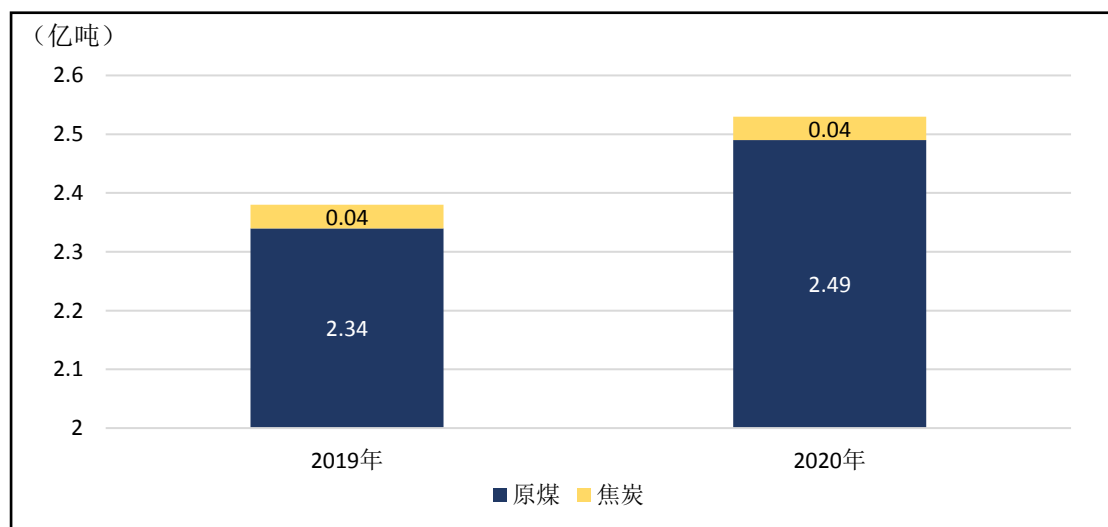


数据来源：快成物流测算

b) 内蒙古不同货物品种铁路运量

2020 年，随着浩吉铁路承运能力的不断增强，内蒙古煤炭外运将又增加一条铁路主动脉，用于连接内蒙古主产地与华中消费地的联系。资料显示，2020 年 1-6 月份，浩吉铁路煤炭运输量 976.28 万吨，承运能力不断提高。同时今年 1-6 月份，汽运市场被打压严重，司机拉运减少。

图 16 内蒙古不同货物铁路运量及增长变化情况



数据来源：快成物流测算

2) 陕西物流市场分析

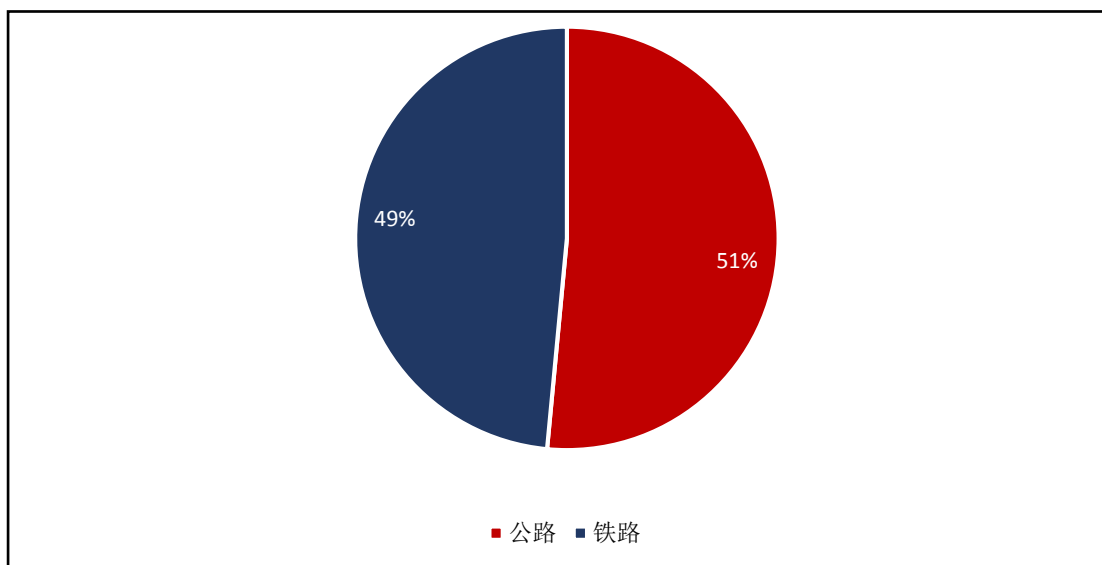
陕西是全国重要的煤炭生产省份，区域内有世界七大煤田之一的神府煤田。2020 年 1-6 月份，陕西煤炭产量 3.12 亿吨，同比增长 16.8%。其中榆林地区煤炭产量 2.36 亿吨，占陕西省煤炭总产量的 75.6%，同比增长 24%。与山西与内蒙古相比，陕西省，特别是榆林市的煤炭产量保持了良好的增长势头。

表 8 2019 年 1-6 月与 2020 年 1-6 月份陕西主要大宗商品运输情况对比

货物	2020 年（亿吨）	2019 年（亿吨）	同比增长（%）	物流规模	
				公路（亿吨）	铁路（亿吨）
原煤	3.12	2.67	16.8	1.54	1.58
焦炭	0.22	0.23	-3.5	0.18	0.04
合计	3.34	2.9	15.2	1.72	1.62

数据来源：快成物流根据公开数据测算

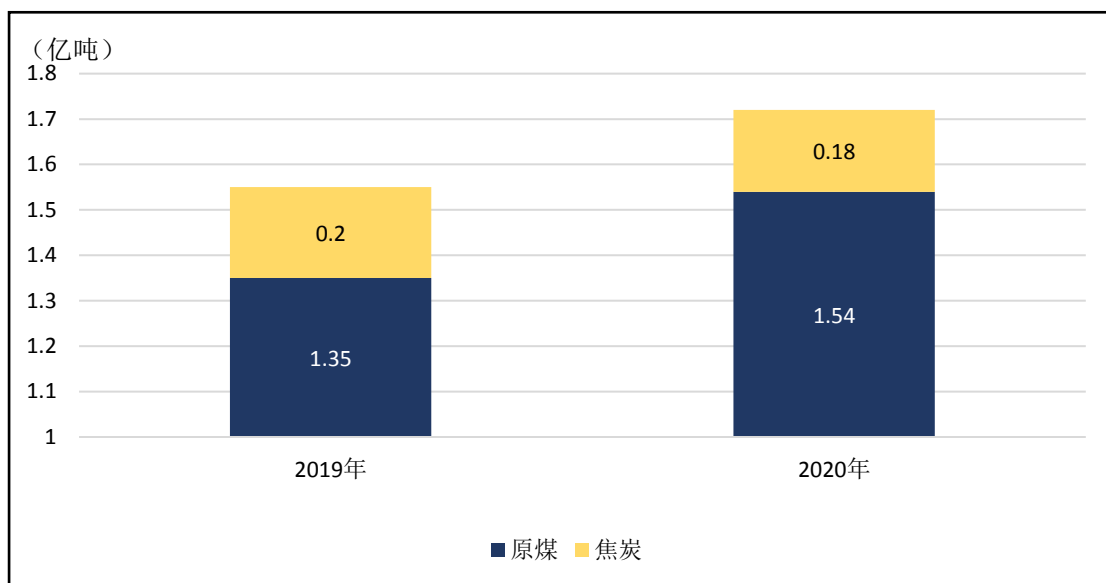
图 17 陕西煤炭资源输运方式占比



a) 陕西省不同货物品种公路运量

2020 年 1-6 月份，陕西中小煤矿在疫情影响下，复工率不足 70%，煤炭运输量大幅收紧。随着疫情影响逐渐消退，在确保煤炭供应，推动企业复工复产的情况下，榆林地区煤炭生产保持较高增速，各地运输车辆流入榆林。按照陕西省交通运输方式的特征测算，1-6 月份，陕西煤炭公路运量在 1.54 亿吨左右，焦炭公路运量 0.18 亿吨左右，两者总计 1.72 亿吨，运量同比增长 10.9%。

图 18 陕西省不同货物公路运量及增长变化情况

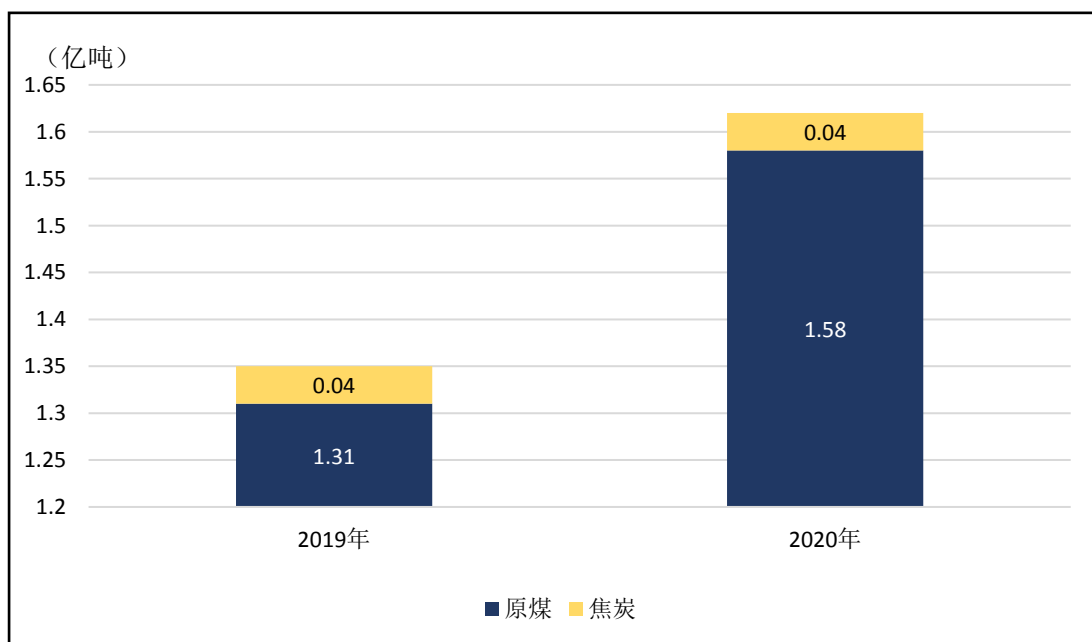


数据来源：快成物流测算

b) 陕西省不同货物品种铁路运量

2020年1-6月份，陕西煤炭铁路情况运行良好。西安铁路局统计的数据显示，1-6月份共计运输煤炭10287.3万吨，同比增长20.9%，并且在刚运行不久的浩吉铁路976.3万吨的煤炭运输中，陕西发运占比92.8%，达到905.8万吨，铁路承运能力不算增强。根据公开资料预计，2020年1-6月份，陕西煤炭铁路运输量1.58亿吨，同比增长20.6%，焦炭铁路发运几无变化。

图 19 陕西省不同货物铁路运量及增长变化情况



数据来源：快成物流测算

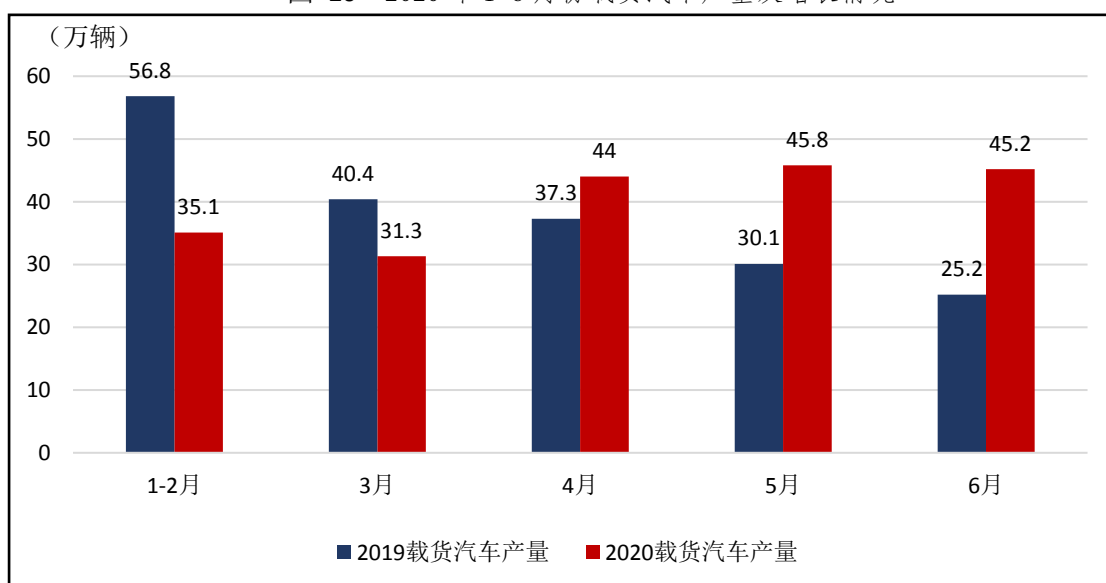
综合来看，晋陕蒙煤焦主产地生产情况良好，尽管受到疫情影响，但整体产量略高与2019年同期水平。各省份之间差异较为明显。内蒙古地区产量降幅较大，陕西省产量大增，山西省相对稳定。对于运输市场而言，由于全国不断加大铁路线路的投资，并要求主产区煤

焦出省运输均采用铁路方式，使得汽运市场一定程度上受到挤压。但由于铁路投资周期长、支线辐射范围有限、周转次数较多、配套设施不够完善等多种原因，公路运输在大宗商品运输过程中仍占据重要地位。未来，以铁路枢纽为中心，周围中短途汽运将获得更加长远的发展。

(三) 2020 年 1-6 月份大宗商品公路运力现状

相关数据显示，截止 2020 年 6 月，中国载货汽车保有量达 2944 万辆，新注册登记量创历史新高，占汽车总量的 10.9%。2020 年 1-6 月份，新注册登记载货汽车达 188 万辆，与去年同期相比，增长 13 万辆，危险货物运输车保有量达 60.4 万辆，较去年同期增长 2.8 万辆，增长 4.86%。

图 20 2020 年 1-6 月份载货汽车产量及增长情况



数据来源：国家统计局

2020 年 1-6 月，载货汽车累计生产 201.4 万辆，同比增长 6.1%，其中 6 月份增长幅度最大，同比去年增长 79.4%。载货车市场供应水平整体充足。

2020 年 1-6 月份卡车累计销售 220.0 万辆，同比增长 10.8%。1-6 月重卡累计销售 81.6 万辆，同比增长 24.4%，其中重卡 6 月销售 16.9 万辆，同比增长 63.3%。总体来看，今年全年重卡市场累计销量大概率达到 140 万辆。

分企业来看，2020 年 1-6 月，重卡汽车销量排名前十企业依次为一汽解放、东风公司、陕汽集团、中国重汽、福田汽车、上汽红岩、江淮重卡、大运重卡、徐工重卡、华菱重卡。车辆社会运力供应相对稳定。

相关数据显示，全国约有 1500 万辆载货汽车，3000 万货车司机，平均每天在途货运量 8400 万余吨，他们平均每年为每人运输 22 吨货物，货运总量占全社会的 76%。但是，今年是打赢“蓝天保卫战”的攻坚年，也是国三及以下柴油货车淘汰的关键节点。全国多地也出台了淘汰污染货车规定，2020 年 12 月底之前，全国尚在运行的近百万辆国三车将被彻底清零，而数量更为庞大的国四货车也面临逐步淘汰。

部分省份已经明确了今年的淘汰任务。按照国务院“打赢蓝天保卫战”要求，2020 年底，京津冀及周边地区、汾渭平原淘汰国三及以下排放标准营运中型和重型柴油货车 100 万

辆以上。截至 2019 年底，重点区域国三及以下中重型柴油货车保有量 92 万辆，已完成淘汰量 56 万辆，2020 年仍有 44 万辆国三及以下中重型柴油货车要淘汰；河南和山东两省先后发布淘汰国三及以下排放标准营运柴油货车工作实施方案，方案明确提出了 2020 年国三淘汰目标，据统计河南和山东两省待淘汰国三车辆近 49 万辆。

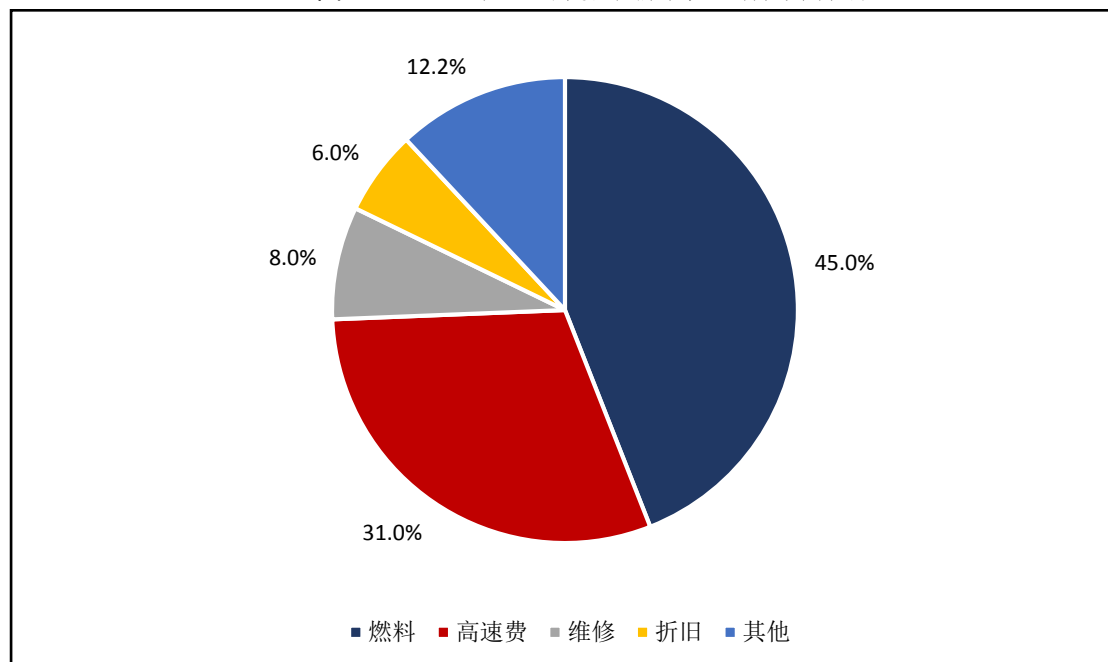
如果近百万辆国三车加上国四车被淘汰的话，今年市场预计将迎来几十万辆的新需求。

三、 2020 年 1-6 月份公路运输成本分析

在全国的车辆运行过程中，燃料油气、高速费用、车辆维修、车辆折旧等因素占车辆运输成本的绝大部分。按照市场公开数据统计的结果显示，燃料油气在车辆通行成本中的占比达到 24.6%，是影响运输费用的最大因素。

2020 年 1-6 月份，由于受国际油价的扰动，油气价格大幅下跌，国内成品油价和气价降至近几年的最低价，国内车辆通行成本大幅下降。

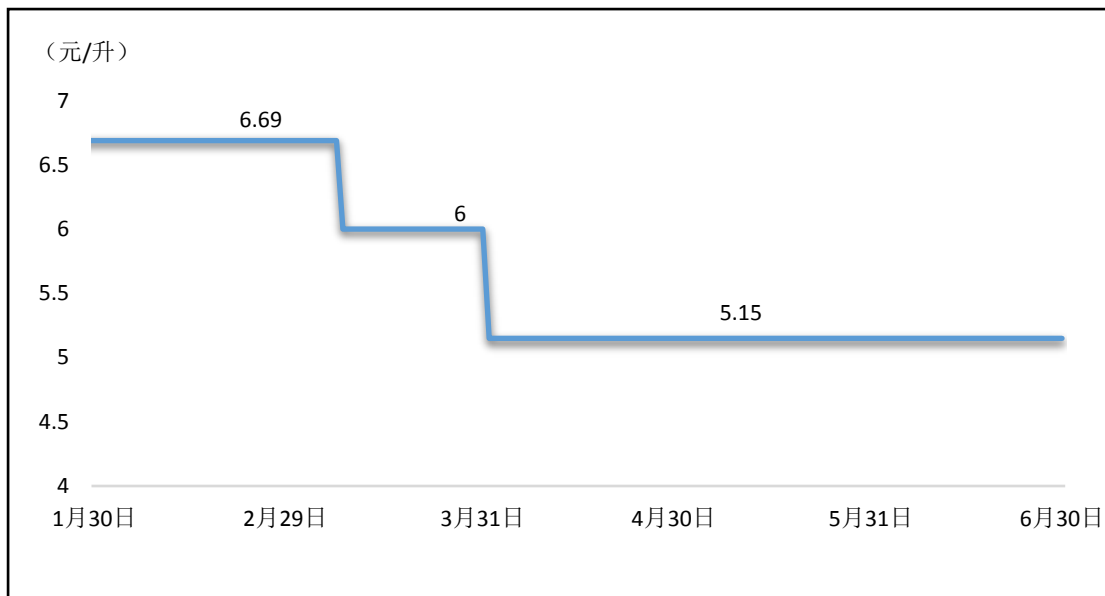
图 21 2020 年 1-6 月份车辆单次通行成本分析



数据来源：公开资料整理

（一） 柴油价格变动

图 22 山西省 0#柴油价格

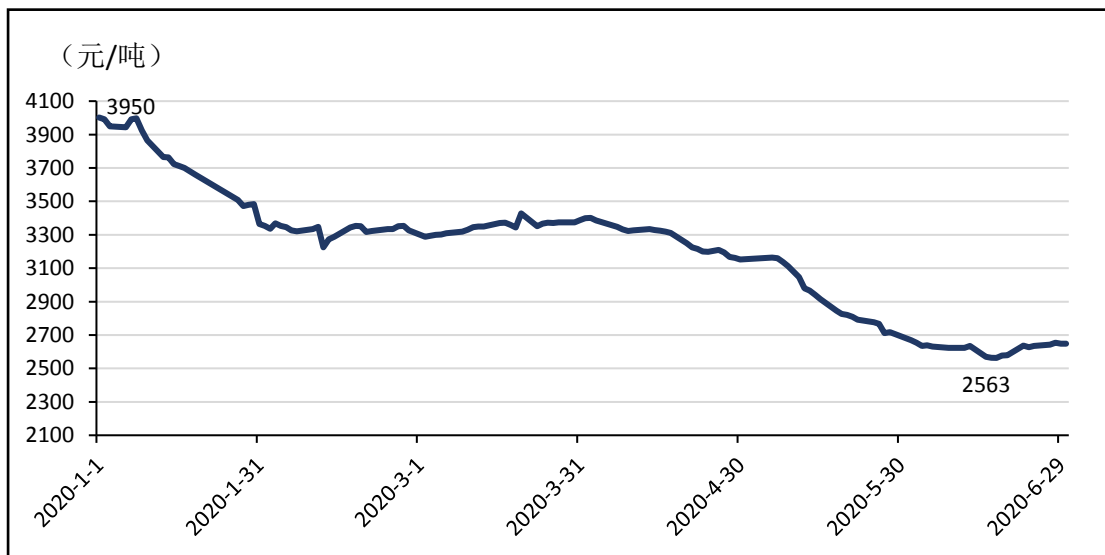


数据来源：金投网

2020 年 1-6 月份，国内油品价格经历大幅下跌，受国际原油价格波动影响，国内柴油价格大幅下跌。以山西省 0#柴油价格为例，1 月份时为 6.69 元/升，截止到 6 月底，0#柴油价格跌至 5.15 元/升，降幅 23%。车辆燃油成本大幅下降。

(二) LNG 价格变动

图 23 2020 年 1-6 月份 LNG 价格的走势



数据来源：公开资料整理

2020 年 1-6 月份，国内 LNG 价格迎来大幅下跌，车辆加气成本出现较大幅度的下降。截止 6 月中旬，LNG 价格最低点达到 2563 元/吨，较 1 月初最高点的 3950 元/吨，下降 35.1%。LNG 价格的下跌，导致了车辆通行成本的减低，间接压低了司机运费。司机为了增加收入，反过来又去寻找价格更低的加气站，导致中小汽站之间的恶性竞争，这也是 1-6 月份，LNG 价格持续不断下跌，几乎没有回调的重要原因。

(三) 车辆高速通行费变化

2020年2月17日，国家为防范疫情影响，方便车辆通行，对全国高速公路实施免收费政策，一直延续到5月6日。期间，车辆通行成本大幅下降，以神木到武安为例，高速公路通行费用在1800元左右，占到单次车辆运行总成本的32.7%左右。由于车辆通行成本的大幅下降，运费价格也同步下跌。根据快成物流调研结果显示，在高速免费期间，由于通行费用的下降，神木到武安的线路运费下降50%左右。

表 9 高速通行费对汽运费的影响

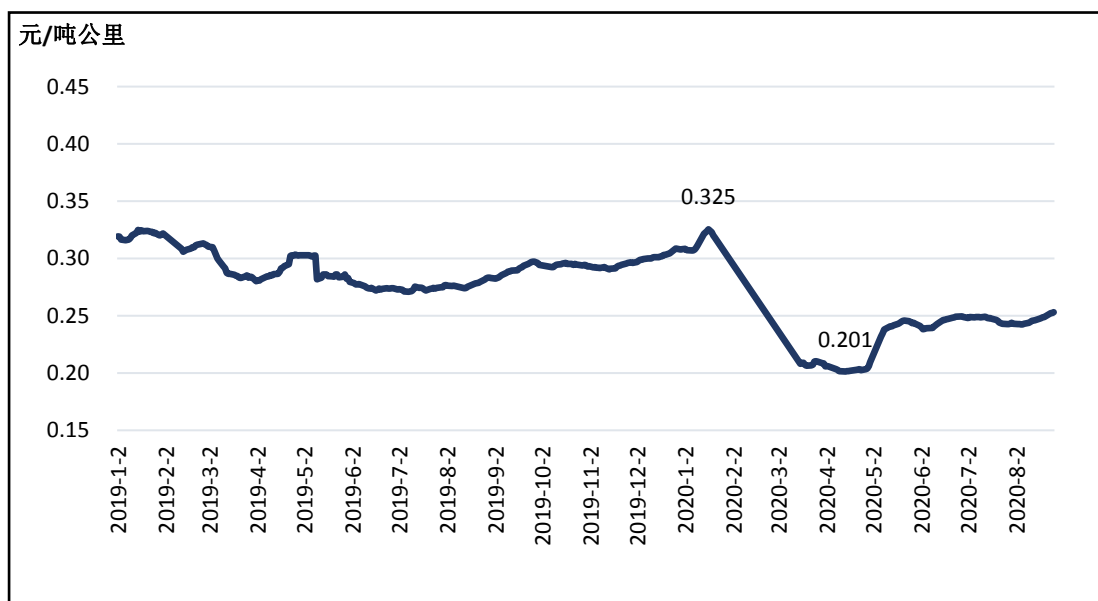
线路：神木——武安							
免费前	油价	高速费1	其他	总成本1	运费1	总运费1（30吨货物计算）	总利润（不变）
	2000	1800	500	4300	180-210	5400-6300	1100-2000
免费后理论价格	油价	高速费2	其他	总成本2	运费2	总运费2	总利润（不变）
	2000	0	500	2500	120-150	3600-4500	1100-2000
免费后实际价格	油价	高速费2	其他	总成本2	运费2	总运费2	总利润
	2000	0	500	2500	100-120	3000-3600	500-1100

四、 2020年1-6月份大宗商品运费市场走势分析

（一） 1-6月份公路运费普遍下跌

2020年疫情爆发后，物流市场出现大面积停摆，运输活动被限制，随着防疫工作的逐步开展，国家为鼓励物流市场的恢复，采取了高速公路免费通行政策。叠加汽运市场运力相对过剩以及油气成本的大幅下跌，汽运市场迎来运费的大幅下跌。根据山西快成物流的数据统计，煤炭主产地的平均吨公里运价由1月份的0.325元/吨公里，下降至4月份最低点的0.201元/吨公里，降幅最高达到38.2%。2019年1-6月份吨公里运费平均值为0.296元/吨公里，2020年1-6月份吨公里运费平均值为0.241元/吨公里，降幅18.6%。

图 24 2020年煤炭主产区吨公里运价走势图



数据来源：快成物流统计 （备注：区域运价指数以煤炭主产地吕梁、榆林、鄂尔多斯三地重点线路的长途、中途、短途的吨公里汽运价为标的物。在2020年1-6月份疫情大肆传

播的情况下，全国煤焦运输市场几乎停摆，吕梁、榆林、鄂尔多斯三地吨公里运价指数均呈现断崖式的下跌，随后在4月中旬开始逐步回升。5月初高速公路恢复收费之后，汽运费价格迎来一波上涨，三地的吨公里运费指数均反映出市场运费的变化趋势，为各市场主体提供信息决策依据。具体数据以及信息采集人员计算得出，如想了解详情，请拨打 0351-5616503)

2020年初至春节假期前，煤矿陆续发布放假通知，司机也随着春节的临近陆续停工，市场运力偏紧，加之降雪天气导致的道路通行不畅，使得汽运价格上涨；

春节假期期间，下游用煤需求减小，产地煤矿放假停产，市场供需两弱，汽运价格出现下降；

在疫情爆发后，上游煤矿及下游煤企复产复工情况不甚理想，而物流市场也出现大面积停摆，运输活动被限制。2月17日，在交通运输部发布全国收费公路免收车辆通行费的通知后，货主或是物流企业在成本核算时纷纷去掉了通行费这一项，这也导致汽运价格出现“断崖式下跌”。根据山西快成物流的数据统计，煤炭主产地的平均吨公里运价由1月份的0.325元/吨公里，下降至3月份下旬时的低点0.207元/吨公里，降幅达到0.118元/吨公里。

3月下旬起，随着疫情逐步得到控制，下游煤企复产复工情况开始好转，物流市场限制减少，汽运价格跌幅收窄。煤炭主产地的平均吨公里运价由0.207元/吨公里降至最低点0.201元/吨公里，降幅0.006元/吨公里。

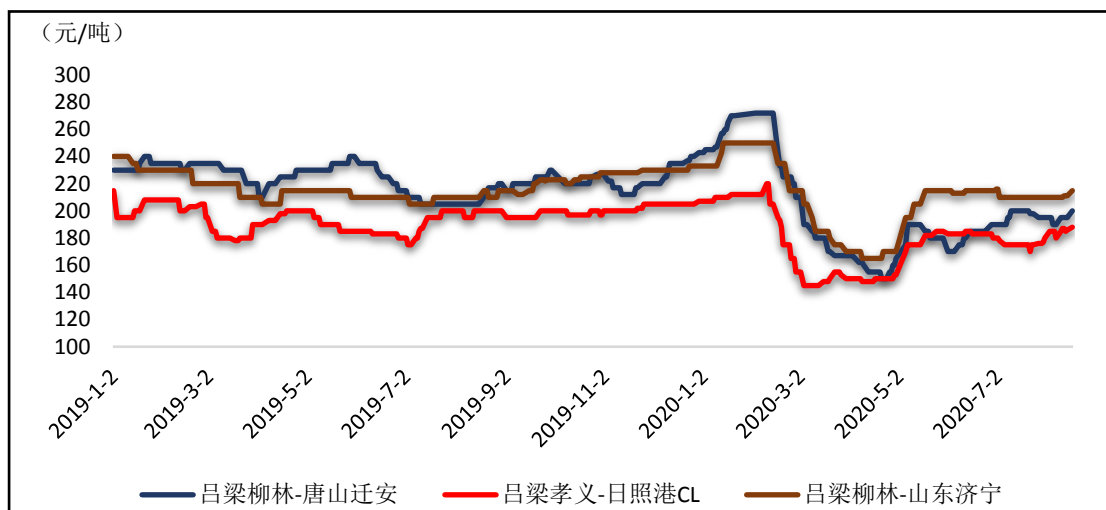
4月中下旬期间，多个省份开始高速公路联网收费系统测试的消息以及《关于高速公路收费系统切换方案》的征求意见稿在网络上流传。关于高速即将恢复收费的市场情绪不断发酵，下游煤企掀抢运潮，汽运价格开始迎来上涨；

5月6日起高速公路正式恢复收费，尽管市场上曾短暂的出现货主、物流企业、司机之间的博弈局面，但随着高速通行费用的增加以及下游煤企复产复工用煤需求的加大，汽运价格继续上涨。受制于油气成本的降低，涨幅不及预期，难以恢复至去年同期水平。

(二) 重点线路运费市场变化——快成运价指数

山西、陕西、内蒙古三省作为全国重点煤焦生产基地，外运线路的汽运一直是市场关心的重点。快成物流依托网络货运平台真实、实时、持续的交易数据，通过对数据进行整合、分析，构建大宗商品运价指数体系，旨在及时准确反映每日大宗商品在主要运输线路上的实际成交价格以及价格波动情况，从而反映大宗商品的供需情况。

图 25 快成物流重点线路运价指数走势



数据来源：快成物流

重点线路运价指数是针对焦煤、焦炭的主产地—吕梁进行运价指数设计，该指数包括 CL 运价指数、CCL1 运价指数、CCL2 运价指数，旨在真实、及时、准确反映每日产地焦煤、焦炭运输市场的真实成交价格和价格波动情况。

CL 指数：以吕梁市孝义市到山东省日照港焦炭线路汽运价为标的物；

CCL1 指数：以吕梁市柳林县到唐山市迁安市焦煤线路汽运价为标的物；

CCL2 指数：以吕梁市柳林县到山东省济宁市焦煤线路汽运价为标的物；

根据快成物流重点线路的运价指数看，公路运费变化受货运市场影响较大，同时也是对货运市场变化的及时反映。

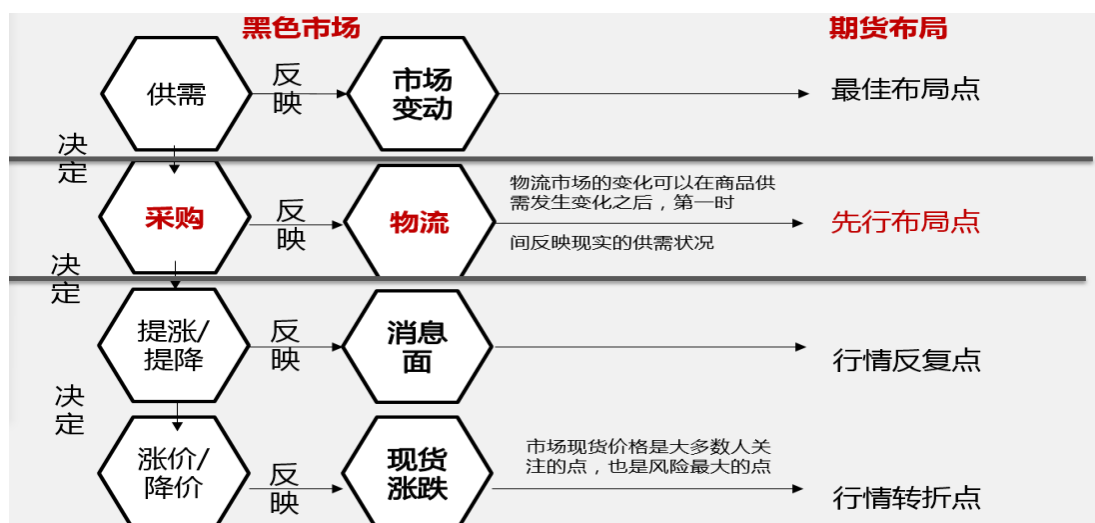
2020 年 1 月下旬至 4 月中下旬，受疫情因素影响，下游煤企开工率一般，用煤需求较小，叠加高速免费政策的影响，汽运价格呈下降趋势，且降幅较大。4 月下旬，随着疫情逐步得到控制，下游用煤企业需求有所释放，同时市场上关于高速即将恢复收费的消息传出，下游采购、组织发运情绪明显改善，汽运价格止跌转涨。5 月 6 日高速公路正式恢复收费后，汽运成本增加。在动力煤市场旺季因素的驱动下，下游补库积极性增强，带动汽运价格的上涨。

（三）重点线路历史数据库——快成物流运价数据库

目前从快成 1200 多万条的线路数据库中，按照煤焦市场重点上下游区域分布，可跟踪 100 多条线路的历史线路数据。包含山西各地市外运线路、陕西榆林外运线路、内蒙古鄂尔多斯外运线路，山西省内中途线路，口岸发往内地的线路等。可满足不同客户类型的特色化需求。

煤炭研究主要关注煤炭供需结构的变化，而煤炭供给与需求存在空间上的差异。供需失衡引发煤炭价格的变动，而经过一段时间价格机制的影响又使得煤炭供需结构市场重归平衡，这样周而复始，给了煤炭市场足够的投机空间。

图 26 物流大数据在黑色产业链中的位置及作用



物流在煤炭市场的重要地位体现在：供需失衡的过程中，上下游会通过控制采购量来应对市场变化，而运价与运量的变化还能反映市场供需再平衡的进程，用以指导接下来的市场研究。由于物流市场对商品市场具有密切的关联性，运输市场的价格变动对商品市场具有极强的研究意义。

五、 2020 年 1-6 月份运输市场政策与影响

物流，作为国民经济发展的动脉和基础产业，起着连接供给与需求、生产与消费的重要作用。在新冠疫情这样的特殊时期，尽量减少人员聚集和接触成为防控重要手段，封城、隔离等措施让人的流动急剧减少，但商品流动的需求却在急剧增加。抗疫防疫、生产生活物资的庞大配送需求，让物流的作用前所未有的凸显。而且物流连接着生产和消费的两端，一方面保障基本生产，一方面促进消费，将疫情隔离对经济运行的影响，降至最低。而在疫情缓解之后，在加快复工复产、促进经济复苏方面，物流同样是“先行官”，必须打通物流行业的大动脉，才能更好的发展经济。物流作为经济流通、社会流动、生活保障不可或缺的供应链基础设施，更是支撑着疫情防控和经济社会发展两条“战线”。

因此，不管是“抗疫”时期，还是复工复产发展经济，稳民生物流是保百姓幸福的基石。物流业支撑各类产业复产稳链是落实“六保”工作的基础，也是推进“六稳”工作的基础。在抗疫期间，交通运输部、工业和信息化部、商务部、财政部等横向联动，合推复工复产富有成效，为常态化抗疫提供了充足的政策保障。

（一）2020 年 1-6 月份公路运输相关政策

日期	文件	目标
2018/6/24	中共中央、国务院发布《关于全面加强生态环境保护坚决打好污染防治攻坚战的意见》	到 2020 年，生态环境质量总体改善，主要污染物排放总量大幅减少，具体指标其中包括：二氧化硫、氮氧化物排放量比 2015 年减少 15%以上，化学需氧量、氨氮排放量减少 10%以上。
2018/7/23	《坚决打好工业和通信业污染防治攻坚战三年行动计划》	打好柴油货车污染治理攻坚战。2020 年底前，在京津冀及周边地区、汾渭平原淘汰国三及以下运营中重型柴油货车 100 万辆。

2019/5/21	《深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案》	从2020年1月1日起,统一按车(轴)型收费,并确保不增长货车通行费总体负担,同步实施封闭式高速公路收费站入口不停车称重检测。
2019/9/6	交通运输部 国家税务总局关于印发《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》的通知	从2020年1月1日起,试点企业可按照《办法》规定要求,申请经营范围为“网络货运”的道路运输经营许可;县级负有道路运输监督管理职责的机构应按照《办法》,对符合相关条件要求的试点企业,换发道路运输经营许可证。未纳入交通运输部网络货运试点范围的经营者,可按照《办法》申请经营许可,依法依规从事网络货运经营。
2020/2/8	交通运输部《关于贯彻落实习近平总书记重要指示精神统筹做好疫情防控加快公路水运工程复工开工建设加大交通投资力度的通知》	1、加快公路水运工程复工 2、全面完成年度目标任务:结合“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展、雄安新区建设、长三角区域一体化发展、粤港澳大湾区发展、黄河流域生态保护和高质量发展等,提前启动一批服务国家重大战略实施、符合“十四五”规划方向、符合投资政策的建设项目,确保投资精准有效。 3、各地交通运输主管部门和各有关单位要加强资金保障,着力破解普通国省道融资问题。
2020/2/15	《交通运输部关于新冠肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费的通知》	从2020年2月17日0时起,免收全国收费公路车辆通行费。
2020/2/18	《工业和信息化部办公厅关于运用新一代信息技术支撑服务疫情防控和复工复产工作的通知》	运用新一代信息技术加快企业复工复产:支持互联网交通、物流、快递等生产性服务企业率先复工复产。支持工业电子商务企业和物流企业高效协同,运用互联网、大数据、区块链等技术完善智慧物流体系,打通生产生活物资流通堵点,保障生产资料和生活用品有效供给。
2020/2/27	《国家发展改革委办公厅 民政部办公厅关于积极发挥行业协会商会作用 支持民营中小企业复工复产的通知》	创新推广新模式新业态。帮助行业企业尤其是民营中小企业充分利用互联网、人工智能、大数据等技术实现智能生产、线上销售、远程服务、网络办公,提升信息化管理水平。在行业内推广无接触式服务、“不下车式”运输等新方式,促进行业实现转型升级。

2020/3/18	《关于印发〈中小企业数字化赋能专项行动方案〉的通知》	强化供应链对接平台支撑。建设产业供应链对接平台，打造线上采购、分销流通模式，为中小企业提供原材料匹配、返工人员共享、自动化生产线配置、模具资源互助、防护物资采购、销售和物流资源对接等服务。基于工业互联网平台，促进中小企业深度融入大企业的供应链、创新链。
2020/4/10	《关于进一步做好供应链创新与应用试点工作的通知》	重点做好加强供应链安全建设、加快推进供应链数字化和智能化发展、促进稳定全球供应链、助力决战决胜脱贫攻坚和充分利用供应链金融服务实体经济等五个方面工作。
2020/4/26	交通运输部办公厅《关于充分发挥全国道路货运车辆公共监管与服务平台作用支撑行业高质量发展的意见》	加快货运平台技术升级与数据质量提升，强化货运数据综合应用与货运平台运行保障，努力将平台打造成面向现代化运输服务体系，核心技术自主可控，满足全方位、全天候、精准化监管需求的新一代数字化安全监管平台和行业服务平台。
2020/4/28	交通运输部《关于恢复收费公路收费的公告》	自2020年5月6日零时起，经依法批准的收费公路恢复收费（含收费桥梁和隧道）。
2020/4/30	工业和信息化部办公厅《关于深入推进移动物联网全面发展的通知》	推进移动物联网应用发展。围绕产业数字化、治理智能化、生活智慧化三大方向推动移动物联网创新发展。深化移动物联网在工业制造、仓储物流、智慧农业、智慧医疗等领域应用，推动设备联网数据采集，提升生产效率。
2020/5/12	交通运输部办公厅征求《关于深入推进公路工程技术创新工作的意见（征求意见稿）》	推广智慧公路技术：推动统一的公路数据标准，形成涵盖建管养运全过程的数据库，研究建立统一规范的公路数据平台。加大不停车收费技术推广应用力度，推动不停车支付技术的多场景应用。加快推进智能感知、5G通信、高精度定位和边缘计算等技术在公路工程和路网管理中的应用，推动车路协同技术发展和智慧公路建设，推动形成自主可控的完整产业链。大力推进北斗卫星导航系统在公路基础设施的系统应用。推动区块链技术在公路工程信息管理、灾害预防、应急救援等方面的应用。

（二） 政策对公路运输市场的影响

1、 提升运输效率，推动物流行业降本增效

统一按车(轴)型收费政策,以及同步实施封闭式高速公路收费站入口不停车称重检测,加之目前 ETC 不停车收费的大力推广,能够有力的杜绝超限车辆上高速,有利于实现货车不停车快捷通行,运输效率大幅提高,也能更加环保。

新收费标准着重强调车辆的满载状态,空载车辆也会因为价格问题不愿意上高速,鼓励车队或者物流公司尽量减少货车空返,因此,高速公路的承载效率将会大幅提高。但是,按

轴收费之后，有很多运输场景的高速费用反而出现上涨，再加上运输行业车多货少的现状，注定了大多数卡友会面对空载、半载的情况，放空跑高速显然是赔本的买卖，因此从降成本角度而言，最好的方式就是不走高速公路。当过多的车辆拥挤到国道和省道上之后，必然造成拥堵，密集区域走走停停，频繁起步和刹车，不仅降低了运输效率而且增长了油耗。相关部门应该考虑对5轴和6轴半挂车高速收费标准进行重新测算，出台相关政策，鼓励运输效率高、时效性高的运输车型回归高速公路，只有这样，才能为国道和省道分流，提高总体运输效率，实现按轴收费的初衷。对于中小型物流公司来说，与提供运力管理系统平台合作，通过这些平台来降低自身的运力管理成本也不失为明智之举。

疫情防控期间免收收费公路车辆通行费政策的推出，一方面加快高速收费站的车辆通行效率，减少车辆间的接触机会，有助于更好地服务疫情防控工作；另一方面能够对冲一部分疫情对物流行业的影响，降低运输企业的通行成本，实打实减轻物流企业负担；同时也能更好的促进上下游企业复工复产，保障经济持续健康稳定发展。

2、保障司机利益，稳定社会运力

交通部开始在全国范围内进行道路运输价格调查，更像是对当时会议纲领的延伸与实施。从前期的调查到数据汇总，再到结合各地的特殊情况进行宏观调控，制定出货运行业的最低运价。这不失为一个保护运价、保障卡友生计的好办法。一定程度上也可以稳定司机的就业，保证物流市场有充足的社会运力。

3、为新能源货车带来机遇

2020年绿色物流发展也是年内政策重点，尤其是今年以来，“生态优先、绿色发展”被不断强调，加快绿色转型成为诸多产业的共识，因而绿色物流是现代物流可持续发展的必然，也是企业最大限度降低经营成本的必由之路。而柴油货车在年底前淘汰已经迫在眉睫，这就要求大幅提升运输装备清洁化水平，而且随着国家对于环保的要求越来越高，在公路货运行业，使用新能源物流重型货车已成为发展趋势，运输车辆更新正在向燃气车和新能源运输车转移，据悉，国七排放标准已准备提上日程，这将为新能源物流重型货车带来新的发展机遇。

4、助推管理服务现代化，推动现代物流与数字物流的建设

物流业作为基础性、战略性、先导性产业，具有产业复合型特点，此次疫情带来了一次社会对物流行业的深刻审视——真正能打硬仗的优秀物流企业，不仅仅要具备一定的市场规模、优秀的应急响应水平等，更是能整合优势、驾驭优势并形成供应链综合能力的企业。显而易见的是，在如今的互联网时代，物流企业转型为网络货运平台已成为势不可挡的趋势，互联网大数据技术与专业化物流服务的深度结合，是提升全行业物流效能，实现整个供应链企业共享共赢的必经之路。

六、快成物流——大宗商品流通全链条综合性数字物流科技型企业

山西快成物流科技有限公司成立于2017年1月，是山西省本土大宗商品流通全链条综合性数字物流科技型企业，依托物流大数据基础，为大宗商品行业提供物流全链条解决方案。

通过三年的发展，快成平台共整合社会车辆51余万台，司机47余万人，累计承运货物3.6亿吨，营收267亿，在国家交通部的统计数据中，快成物流大宗商品货运量居全国第一，其他指标稳居全国前三，各项指标均位居全省第一。

快成物流秉承四服务三平台两中心一实体“线上+线下，云+端”的4321立体发展模式，紧跟新一代信息技术应用步伐，提供四个维度的服务，包括物流车货智能匹配服务、企业智

慧升级技术服务、供应链金融服务、大数据应用及衍生咨询服务。在线上打造了三大应用平台——物流公共服务平台，在线供应链金融服务平台，物流综合新型消费平台；通过大数据中心和物联网技术中心的支撑，将企业发货、运力匹配、进场装货、在途监管、运费结算等多环节打通，协同联动实体经济制造业、物流运输业、新型消费业、金融服务业、信息咨询服务等产业，形成相互依托，相互促进的数字物流“新业态”。经3年发展，快成物流已成功走出山西，不断扩展市场，辐射全国十八个省市自治区，成为山西转型改革发展的践行者与数字物流排头兵，跻身全国大宗商品流通数据行业第一方阵，位列中国民营物流企业前10强与国家“5A”级网络货运平台等荣誉称号。

未来三年，快成物流平台交易额有望达千亿，并积极寻求与各地政府深度合作，励志成为数字物流产业升级过程中，理念一流，模式一流，科技一流，管理一流，业绩一流，服务一流的大宗商品流通产业领军者。