

单票价格稳中有升 快递企业重塑多元化发展格局

本报记者 于典 张家振 上海报道

“最近网点的单量一直在回升,快件的转运效率也有所提升,我们正在考虑多招几个员工,以应对即将到来的旺季。”日前,上海市某品牌快递网点负责人告诉《中国经营报》记者。

随着下半年传统旺季将至,

快递市场加速回暖

今年下半年以来,快递行业加速复苏的趋势更加明显。

随着快递需求逐步复苏,整个快递市场正处于逐步回暖状态,快递行业上市公司业绩持续增长。

近日,国家邮政局官网发布的《2022年8月中国快递发展指数报告》(以下简称“《报告》”)显示,8月份,中国快递发展指数为311,环比增长12.9%。

《报告》指出,8月快递发展规模稳定增长,主要得益于以下四方面:一是重点地区快递规模迅速恢复;二是农产品上行进入旺季,农村市场规模快速增长;三是电商促销释放消费需求,鲜花、家用电器

单票收入稳定增长

今年以来,多家快递上市公司的单票收入已较2021年同期普遍增长。

随着整体业绩加速提升,快递上市公司单票价格不断上涨也正成为快递行业共同的发展趋势。

据了解,此前很长一段时间,在快递行业大打“价格战”的背景下,为获得更高的市场份额,快递员派送费一度低于1元/件,盈利空间减少导致快递末端网点稳定性受到较大影响,快递员流失、网点承包商出走和快递滞留“爆仓”等现象时有发生。

自2021年以来,多地邮政管理部门开展快递市场秩序整顿,并围绕低价竞争等问题对业内公司进行了约谈,“价格战”开始得到抑制。

记者梳理发现,今年以来,多家快递上市公司的单票收入已较

快递行业也正呈整体持续回暖趋势。从近期快递行业上市公司陆续公布的8月份快递业务经营数据来看,多家快递公司营收和单票价格均同比实现了超过20%的高速增长。其中,顺丰控股的速运物流业务营收最高,达到147亿元;相比之下,申通快递尽管快递业务收入仅为

快递市场加速回暖

今年下半年以来,快递行业加速复苏的趋势更加明显。

随着快递需求逐步复苏,整个快递市场正处于逐步回暖状态,快递行业上市公司业绩持续增长。

近日,国家邮政局官网发布的《2022年8月中国快递发展指数报告》(以下简称“《报告》”)显示,8月份,中国快递发展指数为311,环比增长12.9%。

《报告》指出,8月快递发展规模稳定增长,主要得益于以下四方面:一是重点地区快递规模迅速恢复;二是农产品上行进入旺季,农村市场规模快速增长;三是电商促销释放消费需求,鲜花、家用电器

单票收入稳定增长

今年以来,多家快递上市公司的单票收入已较2021年同期普遍增长。

随着整体业绩加速提升,快递上市公司单票价格不断上涨也正成为快递行业共同的发展趋势。

据了解,此前很长一段时间,在快递行业大打“价格战”的背景下,为获得更高的市场份额,快递员派送费一度低于1元/件,盈利空间减少导致快递末端网点稳定性受到较大影响,快递员流失、网点承包商出走和快递滞留“爆仓”等现象时有发生。

自2021年以来,多地邮政管理部门开展快递市场秩序整顿,并围绕低价竞争等问题对业内公司进行了约谈,“价格战”开始得到抑制。

记者梳理发现,今年以来,多家快递上市公司的单票收入已较

29.62亿元,但同比增幅最高,达到66.36%。

与此同时,单票价格上涨也成为今年快递行业发展的主旋律。业内人士分析认为,快递行业已不再具备打“价格战”的基础,高质量发展正成为行业共识,快递企业应积极进行多元化布局,挖掘第二、第三增长曲线。

快递市场加速回暖

今年下半年以来,快递行业加速复苏的趋势更加明显。

随着快递需求逐步复苏,整个快递市场正处于逐步回暖状态,快递行业上市公司业绩持续增长。

近日,国家邮政局官网发布的《2022年8月中国快递发展指数报告》(以下简称“《报告》”)显示,8月份,中国快递发展指数为311,环比增长12.9%。

《报告》指出,8月快递发展规模稳定增长,主要得益于以下四方面:一是重点地区快递规模迅速恢复;二是农产品上行进入旺季,农村市场规模快速增长;三是电商促销释放消费需求,鲜花、家用电器

单票收入稳定增长

今年以来,多家快递上市公司的单票收入已较2021年同期普遍增长。

随着整体业绩加速提升,快递上市公司单票价格不断上涨也正成为快递行业共同的发展趋势。

据了解,此前很长一段时间,在快递行业大打“价格战”的背景下,为获得更高的市场份额,快递员派送费一度低于1元/件,盈利空间减少导致快递末端网点稳定性受到较大影响,快递员流失、网点承包商出走和快递滞留“爆仓”等现象时有发生。

自2021年以来,多地邮政管理部门开展快递市场秩序整顿,并围绕低价竞争等问题对业内公司进行了约谈,“价格战”开始得到抑制。

记者梳理发现,今年以来,多家快递上市公司的单票收入已较

对于快递企业在多元化方面的布局举措,中国交通运输协会快运分会副会长徐勇表示:“快递企业由专业的快递公司向综合物流公司延伸,也是国际快递巨头前些年的主要发展路径。在我看来,快递企业围绕主业,通过增加流量来进一步完善多元化布局,是当前比较好的选择。”

快递市场加速回暖

今年下半年以来,快递行业加速复苏的趋势更加明显。

随着快递需求逐步复苏,整个快递市场正处于逐步回暖状态,快递行业上市公司业绩持续增长。

近日,国家邮政局官网发布的《2022年8月中国快递发展指数报告》(以下简称“《报告》”)显示,8月份,中国快递发展指数为311,环比增长12.9%。

《报告》指出,8月快递发展规模稳定增长,主要得益于以下四方面:一是重点地区快递规模迅速恢复;二是农产品上行进入旺季,农村市场规模快速增长;三是电商促销释放消费需求,鲜花、家用电器

单票收入稳定增长

今年以来,多家快递上市公司的单票收入已较2021年同期普遍增长。

随着整体业绩加速提升,快递上市公司单票价格不断上涨也正成为快递行业共同的发展趋势。

据了解,此前很长一段时间,在快递行业大打“价格战”的背景下,为获得更高的市场份额,快递员派送费一度低于1元/件,盈利空间减少导致快递末端网点稳定性受到较大影响,快递员流失、网点承包商出走和快递滞留“爆仓”等现象时有发生。

自2021年以来,多地邮政管理部门开展快递市场秩序整顿,并围绕低价竞争等问题对业内公司进行了约谈,“价格战”开始得到抑制。

记者梳理发现,今年以来,多家快递上市公司的单票收入已较



在提升单票价格和利润的同时,快递行业正将发展重点转向多元化布局。图为韵达快递分拣线。

本报资料室/图

多元化、生态圈布局成共识

围绕“生态协同”和“生态体系”搭建方面的投入,极有可能是中通快递未来的投资重点。

在各方共同推动快递行业高质量发展的同时,快递公司多元化布局同样值得关注。

以行业龙头顺丰控股为例,公司正大力开拓预制菜供应链市场。顺丰控股方面表示:“顺丰速运作为快递行业的领跑者,不断深挖客户需求,推出了预制菜行业专属解决方案,依托遍布全国的冷链物流体系和全场景定制化的服务能力,布局预制菜行业,打造预制菜供应链三位一体全方位解决方案,助力企业降本增效,实现对消费终端的安心交付。”

而圆通速递则正加码航空货运。相关资料显示,圆通速递为“通达系”中唯一一家拥有自有航空货运公司的快递企业。圆通速递2022年半年报数据显示,今年上半年,圆通速递国际和圆通航空实现归母净利润合计达1.86亿元。

据介绍,为充分利用遍布全球的服务网络及自有航空等资源,圆通速递也在今年提出将发力国际供应链业务板块,实现国际、航空业务联动、融合发展,深入打造全球供应链一体化。

而中通快递则将发展的重点聚焦在了“生态协同”上。据了解,中通快递已于8月25日宣布完成了融资规模达10亿美元的5年期间可转换优先票据的发行工作。融资资金将主要用于快递业务拓展及产能提

升;投资生态业务,强化生态协同;运营资金及其他一般公司用途。

在业内人士看来,围绕“生态协同”和“生态体系”搭建方面的投入,极有可能是中通快递未来的投资重点。

据了解,围绕快递主业,中通快递的生态圈已主要涵盖国际、快运、云仓、商业、金融、兔喜、传媒、航空、智能和冷链等10大业务板块。“未来快递的竞争一定是生态链的竞争,其实就是资源集聚的竞争;未来快递一定不是单打独斗,一定是‘打群架’。”中通快递创始人、董事长兼首席执行官赖梅松表示。

除了推进业务多元化,快递企业也在积极向海外市场突围,以期获得更大规模的用户市场。

近日,J&T极兔速递集团旗下国际物流板块品牌极兔国际正式推出了“极兔旺宝”,该业务主要为国内寄送至欧美的客户提供跨境轻小件寄递服务,聚焦于解决跨境物流的核心痛点。

J&T极兔速递集团副总裁后军仪表示:“极兔速递成立7年来,除在全球13个国家已建立当地的终端快递网络外,跨境业务也发展迅速,从国际仓储到跨境小包,结合国际贸易特别是跨境电商的发展,不断进行产品和业务的升级,为客户创造最大价值。”

国家级都市圈持续扩容 多地市域铁路建设提速

本报记者 王登海 北京报道

随着我国城镇化的快速发展以及重点城市都市圈的快速成型,国内掀起了加快发展市域(郊)铁路(以下简称“市域铁路”)的高潮。

服务都市圈

自2021年以来,南京、福州、成都、西安等6个国家级都市圈发展规划相继获批。

随着这些重点城市都市圈发展规划的深入实施,完善都市圈轨道交通网络布局,统筹干线铁路、城际铁路、市域铁路、城市轨道交通规划建设,构建一体化、多层次的都市圈内引外联轨道交通运输体系,打造轨道上的都市圈,成为当前亟待解决的重大问题。

其中,市域铁路是连接都市圈中心城市城区和周边城镇组

万亿规模

9月26日,市域铁路成都至眉山线项目开工建设。该项目是国家《成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划》中的重点项目,其实施将进一步强化成都、眉山两市交通联系,加快打造“轨道上的都市圈”。

9月28日,金山至平湖市域铁路浙江段开工建设。该项目是既有上海金山铁路的延伸线,是长三角地区首条跨省(市)建设并接入国家铁路网的快速市域铁路,也是浙沪两省(市)贯彻落实长三角一体化发展战略的标志性重大工程。

在此之前,郑许市域铁路空载试运行,安徽省内的合巢市域铁

9月26日,市域铁路成都至眉山线项目开工建设;9月28日,金山至平湖市域铁路浙江段开工建设……

事实上,2022年以来,全国各地市域铁路获批、招标、开工、运

服务都市圈

团,为通勤客流提供快速度、大运力、公交化运输服务的轨道交通系统。

事实上,近年来,国家层面一直很重视市域铁路的发展,先后出台多个鼓励发展市域铁路的政策。

早在2017年,国务院印发《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》(国发〔2017〕11号),提出要加快建设大城市市域铁路。2017年6月,国家发改委等五部委联合印发《关于促进市域(郊)铁路发展

万亿规模

路和合庐市铁路工程可行性研究及相关专题研究服务挂网招标。

事实上,随着国家相关鼓励政策的出台,各省市发展市域铁路的积极性很高,规划线路规模达上万公里。因此,全国各地市域铁路获批、招标、开工、运行的新闻也层出不穷。

记者了解到,2021年6月,国家发改委印发《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》,提出到2025年,基本建成“轨道上的长三角”,形成干线铁路、城际铁路、市域铁路、城市轨道交通多层次的轨道交通系统。

这是国家层面首次正式提出的多层次轨道交通融合发展规划,其

行的新闻层出不穷。《中国经营报》记者了解到,近年来,国家层面先后出台多项政策,大力支持市域铁路发展,各省市发展市域铁路的积极性很高,规划线路规模达上万公里。

服务都市圈

的指导意见》(发改基础〔2017〕1173号),对市域铁路发展目标、审核体系、规划编制、加强衔接、运营补偿、拓展投融资、综合开发、技术标准、加强实施监管等方面做了进一步明确。

2020年12月,国务院办公厅转发国家发展改革委等单位《关于推动都市圈市域(郊)铁路加快发展意见的通知》,提出在充分利用既有资源的基础上,重点支持京津冀、粤港澳大湾区、长三角、成渝、长江中游等财力有支撑、客

中,规划上海南汇支线、上海奉贤线、金山至平湖线等29条市域铁路,其目标是,市域铁路网的营业里程要达到1000公里,上海大都市圈以及南京、杭州、合肥、宁波都市圈形成半小时到1小时的通勤交通圈。

此后,国家发展改革委、交通运输部联合印发《成渝地区双城经济圈综合交通运输发展规划》(发改基础〔2021〕829号,以下简称《规划》),在市域铁路方面,将推进重庆至合川、重庆至江津、璧山至铜梁等市域铁路建设;规划研究重庆都市圈环线及成都都市圈等市域铁路。

此外,针对京津冀、粤港澳等城

与此同时,统筹干线铁路、城际铁路、市域铁路、城市轨道交通规划建设,构建一体化、多层次的都市圈内引外联轨道交通运输体系,轨道上的都市圈建设也全面铺开。

服务都市圈

流有基础、发展有需求的地区规划建设都市圈市域(郊)铁路,强化都市圈内中心城市城区与周边城镇组团便捷通勤,其他条件适宜地区有序推进。

发展市域铁路,对优化城市功能布局、促进大中小城市和小城镇协调发展、扩大有效投资等具有一举多得之效,有利于发挥中心城市辐射带动作用,有利于扩大公共交通服务供给、有效缓解城市交通拥堵、推进新型城镇化发展。

市群等地区,国家层面也批复了多条市域铁路。

与此同时,有些地方还专门编制市域铁路规划。例如,湖北省提出推动《湖北省都市圈市域(郊)铁路网规划》出台,争取《湖北省都市圈市域(郊)铁路建设规划(一期)》尽快获批。西安都市圈获批之后,陕西省就提出研究编制西安都市圈市域铁路规划。

有数据统计,当前,国内拟规划的市域铁路线路里程约15120公里,其中利用既有线路4195公里,新建线路10925公里,总投资约32414亿元。

“四网融合”

在重点城市都市圈市域铁路建设高歌猛进的同时,推动高速铁路、城际铁路、市域铁路、城市轨道交通“四网融合”也迫在眉睫。

记者了解到,2021年,国家铁路局在系统总结北京、上海、温州、成都、重庆、天津等城市市域铁路建设运营实践经验和科研成果的基础上,组织制定了《市域(郊)铁路设计规范》强制性行业标准,规范和引导市域铁路健康有序发展。

该文件的出台,也明确了不同制式的轨道交通的功能定位。其中,市域铁路主要服务于都市圈、城市市域范围,服务都市圈中心城市城区与周边城镇组团及组团内部的通勤客流为主,服务范围一般在50km~100km;城际铁路主要服务于城市群,侧重于服务城市群范围内城市与城市之间的长距离商务、探亲、旅游等客流,服务范围一般在100km~300km;地铁主要是服务于城市中心城区内部的短距离通勤出行,解决城市内部交通问题,服务范围在50km以内,一般多为30km左右。

与城际铁路相比,市域铁路客流具有潮汐现象,早晚高峰更加明显;采用公改大运输组织方式、行车密度更大、站间距较小(平均站间距在3km左右),设计速度100km/h~

160km/h之间。

与地铁相比,市域铁路站间距更大,设计速度及运营速度更高,运输组织模式更为灵活,舒适性、经济性更高,既可组织“站站停”,也可组织“快慢车”运行,满足乘客不同距离快速通勤需要。

“随着我国都市圈空间范围的拓展,单一功能的轨道交通难以满足不同层次的出行需求,不同制式的轨道交通仍然以独立运营为主。因此,促进轨道交通融合发展,既能集约、节约资源利用,满足人们的差异化出行需求,又能满足都市圈高质量发展需要。”业内专家表示。

“铁路的运营管理归国铁集团,而城市轨道交通规划、建设、运营由地方政府负责,不同轨道交通之间系统制式、技术标准、标识信息、政策法规等不融合、不统一,很难实现资源共享。”上述专家表示,推动轨道交通“四网融合”势必需要打破行政区划、主体之间的壁垒,构建多层次轨道交通融合发展的管理体制机制。此外,要在规划层面,将市域铁路与其他城市轨道交通统筹考虑,避免市域铁路成为路网中的孤岛。

北京已推进轨道交通“四网融合”,实现了北京西站、清河站等的地铁、铁路和市郊铁路的安检互认。