

疫情对物流影响几何？

证券研究报告

2022年03月23日

● 核心结论

本轮疫情暴发以来，多地防控措施升级，居民出行和货物流通都受到一定影响，我们从高频数据角度观察疫情对交通运输和物流行业的影响程度。

3月公路物流同比回落显著，疫情严重省份降幅较大。截至21日，全国3月整车货运流量指数日均值同比增长2.6%，较1-2月6.2%的增速大幅回落，显示疫情对货运量的影响较为明显。分省数据来看，3月吉林、河北等受疫情影响较为严重省份整车货运流量指数同比回落幅度较大。

货物枢纽吞吐量增速明显放缓。截至21日，3月全国主要公共物流园区的吞吐量指数日均值为105.9，同比下降14.9%，较1-2月同比增速回落4.6个百分点；3月主要快递企业分拨中心的吞吐量指数日均值为99.8，同比下降14.8%，降幅较1-2月扩大5.1个百分点。

疫情影响下多个城市交通拥堵指数明显下降。受本轮疫情影响较为严重的城市3月以来拥堵情况均显著低于2021年、2019年同期。将今年3月以来的拥堵延时指数平均值与2021、2019两年同期均值进行对比可得，在本轮疫情中市内交通运输受影响最严重的城市依次为长春(-23.04%)、上海(-17.61%)、廊坊(-17.48%)、深圳(-16.90%)、青岛(-10.31%)。

北方四港煤炭调入量未有明显变化。从北方四港煤炭调入量上来看，疫情对煤炭港口运输的影响并不显著。今年3月以来北方四港合计铁路调入量同比增长5%，我们认为或与国家进一步落实保供稳价工作有关。

疫情或放大物流行业存在的结构性问题。1) 常态化防控政策会增加物流企业经营的**成本压力**。在“动态清零”政策未发生变化的情况下，常态化疫情防控成本必然会推高物流企业经营成本。据中国物流与采购联合会披露数据，2021年1-11月，我国重点物流企业物流业务成本增长33.0%，连续多月保持高位增长。2) 疫情影响下**劳动力结构性缺口放大**。受疫情影响等因素的影响，近年来物流一线员工面临短缺情况。根据营商调查报告显示，有40.3%的企业表示物流基层操作员工方面在用工紧张。疫情影响下，物流行业的结构性失业问题或将继续存在。

风险提示：国内疫情超预期；稳增长政策力度及效果不及预期。

分析师



张静静 S0800521080002



13716190679



zhangjingjing@research.xbmail.com.cn



宋进朝 S0800521090001



15701005636



songjinchao@research.xbmail.com.cn

相关研究

索引

内容目录

一、3月公路物流同比回落显著，疫情严重省份降幅较大.....	3
二、货物枢纽吞吐量增速明显放缓.....	4
三、疫情影响下多个城市交通拥堵指数明显下降.....	5
四、北方四港煤炭调入量未有明显变化.....	7
五、疫情或放大物流行业存在的结构性问题.....	7
六、风险提示.....	8

图表目录

图1：整车公路物流指数及同比增速.....	3
图2：分省整车货运流量指数与全国货运流量指数相对增速.....	4
图3：部分受疫情影响严重省份与全国整车货运流量指数之差呈回落趋势.....	4
图4：公共物流园吞吐量指数及同比增速.....	5
图5：主要快递企业分拨中心吞吐量指数及同比增速.....	5
图6：天津拥堵延时指数.....	5
图7：廊坊拥堵延时指数.....	5
图8：长春拥堵延时指数.....	6
图9：上海拥堵延时指数.....	6
图10：青岛拥堵延时指数.....	6
图11：深圳拥堵延时指数.....	6
图12：北京拥堵延时指数.....	6
图13：泉州拥堵延时指数.....	6
图14：北方四港煤炭调入量（万吨）.....	7
图15：就业人员调查失业率（%）.....	8

本轮疫情暴发以来，多地防控措施升级，居民出行和货物流通都受到了一定影响，我们尝试从高频数据角度观察疫情对交通运输和物流行业的影响程度。

一、3月公路物流同比回落显著，疫情严重省份降幅较大

货运周转情况通常可以反映整体的经济活跃度，我们可以通过整车货运流量指数来判断3月以来货物流通受疫情影响的程度。截至21日，全国3月整车货运流量指数日均值为115.5，同比增长2.6%，较1-2月6.2%的增速大幅回落，显示疫情对货运量的影响较为明显。

图1：整车公路物流指数及同比增速

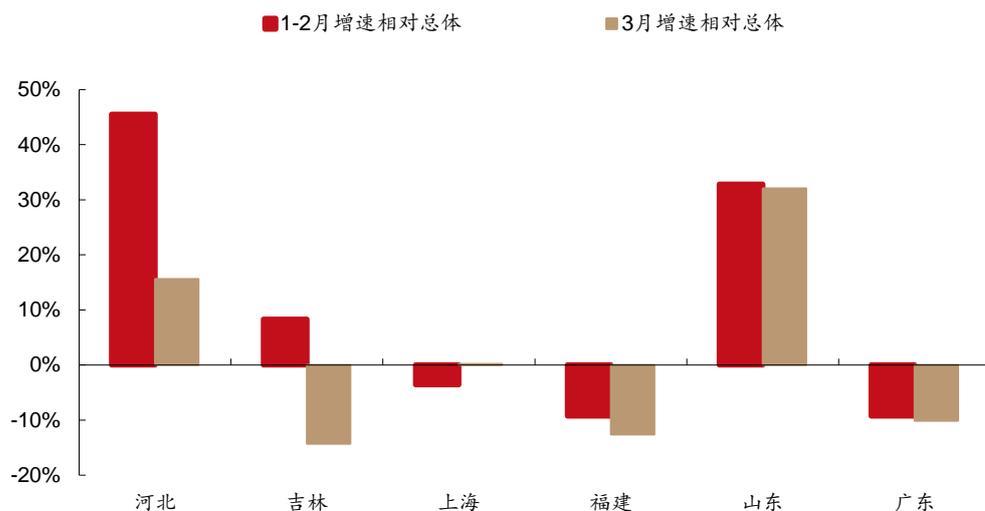


资料来源：Wind，西部证券研发中心

从分省数据来看，3月吉林、河北等等受疫情影响较为严重省份整车货运流量指数同比回落幅度较大。其中，河北由1-2月的41.9%下降至3月的25.8%，吉林由1-2月的4.6%下降至3月的-4.0%。和全国整车货运流量指数做差，3月吉林、河北等疫情较为严重省份该指标降幅更为明显，具体如图2所示。

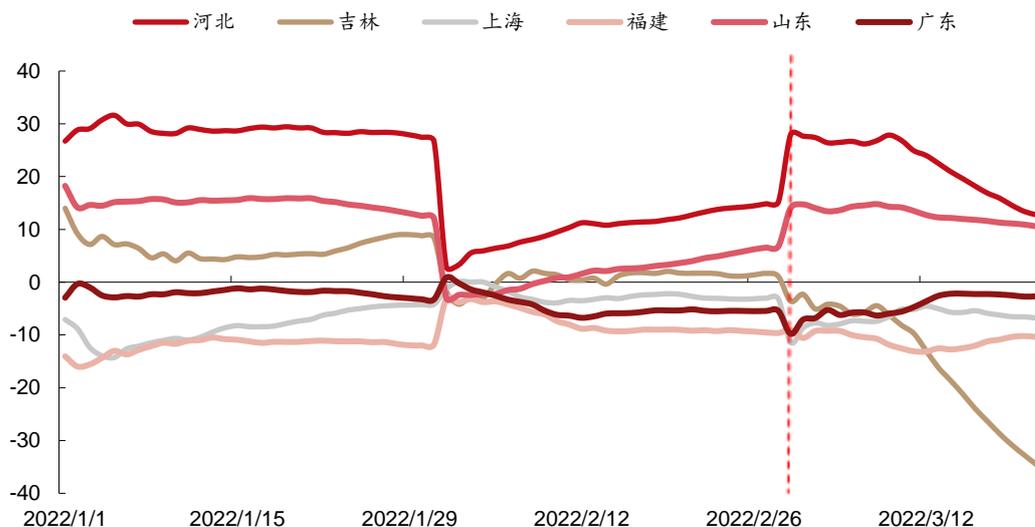
此外，从部分受疫情影响严重省份与全国整车货运流量指数之差的趋势变化也可以看出，该指标在经历2月短暂的缓慢回升之后，随着3月疫情在全国的逐步扩散，开始掉头向下，这一点在本轮新增确诊病例数最多的吉林省体现得尤为明显。

图2：分省整车货运流量指数与全国货运流量指数相对增速



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图3：部分受疫情影响严重省份与全国整车货运流量指数之差呈回落趋势



资料来源：Wind，西部证券研发中心

二、货物枢纽吞吐量增速明显放缓

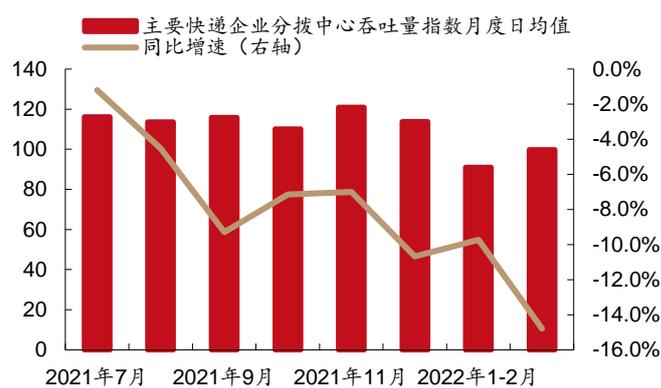
疫情及由此带来的管控措施，会阻滞货物的跨区域流通，延缓货物交付时间，这一点在货物枢纽体现得比较明显。我们可以观察到，截至21日，3月全国主要公共物流园区的吞吐量指数日均值为105.9，同比下降14.9%，较1-2月同比增速回落4.6个百分点；3月主要快递企业分拨中心的吞吐量指数日均值为99.8，同比下降14.8%，降幅较1-2月扩大5.1个百分点。

图4：公共物流园吞吐量指数及同比增速



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图5：主要快递企业分拨中心吞吐量指数及同比增速

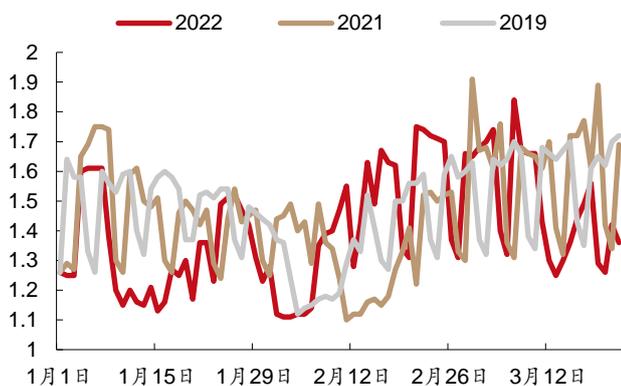


资料来源：Wind，西部证券研发中心

三、疫情影响下多个城市交通拥堵指数明显下降

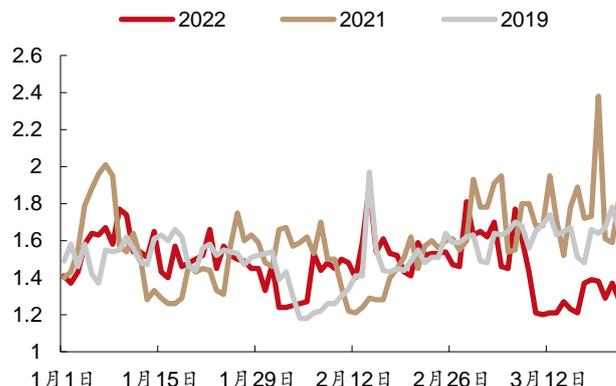
交通运输方面来看，城市拥堵延时指数为城市居民平均一次出行实际旅行时间与自由状态下旅行时间的比值，能够用来观测城市拥堵情况。由下图可知，受本轮疫情影响较为严重的城市3月以来拥堵情况均显著低于2021年、2019年同期。将今年3月以来的拥堵延时指数平均值与2021、2019两年同期均值进行对比可得，在本轮疫情中市内交通运输受影响最严重的城市依次为长春(-23.04%)、上海(-17.61%)、廊坊(-17.48%)、深圳(-16.90%)、青岛(-10.31%)。

图6：天津拥堵延时指数



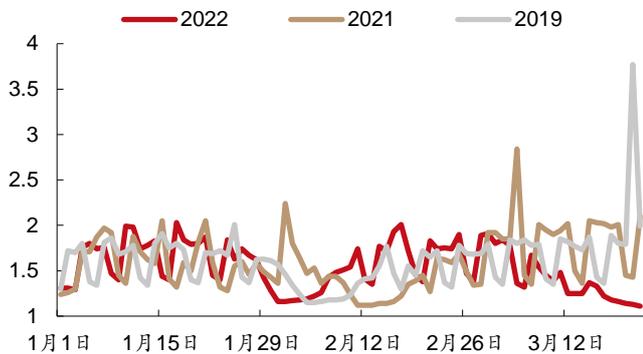
资料来源：Wind，西部证券研发中心

图7：廊坊拥堵延时指数



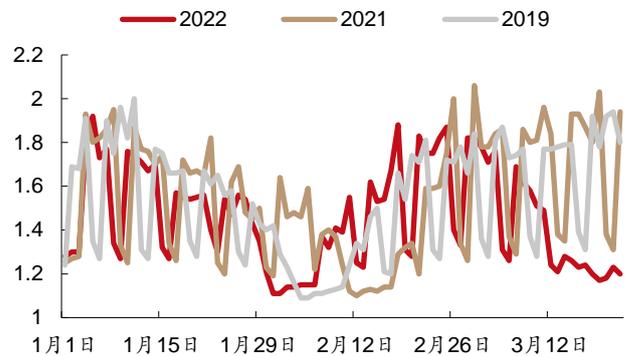
资料来源：Wind，西部证券研发中心

图 8：长春拥堵延时指数



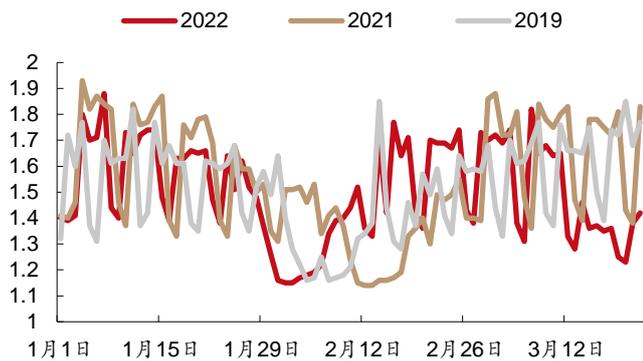
资料来源：Wind，西部证券研发中心

图 9：上海拥堵延时指数



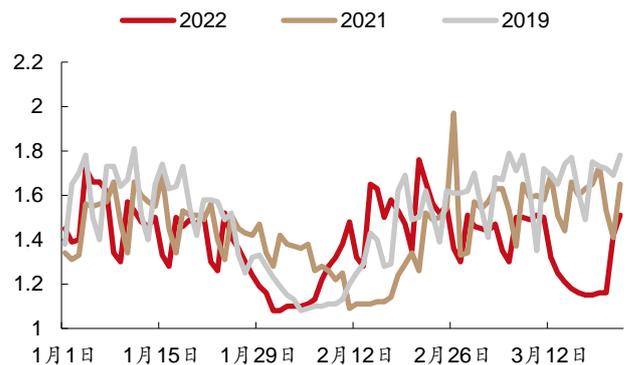
资料来源：Wind，西部证券研发中心

图 10：青岛拥堵延时指数



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图 11：深圳拥堵延时指数



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图 12：北京拥堵延时指数

图 13：泉州拥堵延时指数

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_39673



云报告
https://www.yunbaogao.cn

云报告
https://www.yunbaogao.cn

云报告
https://www.yunbaogao.cn