



2021年度中国公路货运

景气度CEO调查报告

中国物流与采购联合会
公路货运分会

2022年1月

报告摘要

1.公路货运企业收入和货量规模总体有所增长。

2.细分领域分化加剧。网络货运新业态保持较快增长，消费带动城市配送稳步增长，零担快运基本稳定，传统零担专线业务收缩，整车运输和货运代理收入和规模有所下滑。

3.不同规模的公路货运企业苦乐不均，中小企业抗风险能力堪忧，生存压力加大。规模企业收入和货量总体双增长，中小规模企业收入和货量下行压力加大。

4.公路货运市场运价总体呈下降态势。城市配送和零担快运具有一定的价格控制力，中小企业进入门槛低、市场主体多、谈判能力弱，普遍反映运价下滑，成为运输链条上受挤压大的一环。

5.公路货运企业反映经营成本普遍增长，总体超过收入规模增长速度，其中反映油价、司机工资等项上涨的占比较多。企业“用工难”与个体司机“难退出”形成矛盾。

6.公路货运企业普遍反映利润下滑或持平。中小规模企业反映亏损的占比最多，有引发市场供给不稳定的风险。

7.公路货运经营人反映用工人数总体增长的占比较多，反映就业人数下滑较多的是零担快运、零担专线、整车运输（车队）等细分实体经营市场。

8.公路货运经营人资产投资更加谨慎。但受环保政策持续切换影响，企业被动投资更新车辆，平均车龄大幅度减少，车辆整体运力过剩局面没有缓解。

9.公路货运经营负责人总体反映通行顺畅度、执法规范度、政务便利度、市场合规度、竞争公平度有所提升，市场化、法治化、

国际化的营商环境持续改善，针对企业反映的车辆“通行难”、“办证难”、“限高多”，执法“不讲理”，政务“不便利”，竞争“不公平”等问题，有关部门出台具体政策措施且取得实际成效，政策获得感增强，受到行业企业的普遍好评。但是企业反映车辆超载超限、低价竞争、疲劳驾驶等问题依然存在，影响到公路货运企业可持续发展和货车司机权益保障。

10.对2022年，公路货运经营负责人预期谨慎乐观，62.4%的经营人预计业务规模将会出现增长，不同市场和企业规模分化继续加大。规模化集约化企业总体选择战略扩张，将通过业务扩张、兼并重组、联盟合作等多种方式抢占市场份额，中小企业专注“专精特新”，对后市发展持续看好。

目 录

第一章 企业基本情况	1
第二章 企业经营情况	4
2.1 收入货量有所增长.....	4
2.2 市场运价总体下滑.....	8
2.3 经营成本持续增长.....	9
2.4 企业利润水平下滑.....	10
2.5 企业用工出现分化.....	12
2.6 资产投入更加谨慎.....	14
第三章 企业政策获得感反馈情况	17
3.1 通行顺畅度总体提升.....	17
3.2 执法规范度显著改善.....	18
3.3 政务便利度稳步改进.....	19
3.4 市场合规度有待提升.....	20
3.5 竞争公平度基本稳定.....	20
第四章 2022 年公路货运行业展望	22

为反映2021年度公路货运市场景气度，洞察行业发展趋势，指导企业经营决策，2021年底，中物联公路货运分会邀请100位公路货运各领域的经营负责人（CEO、CMO、运营总监），开展了“2021年度公路货运景气度CEO调查”。

第一章 企业基本情况

被调查CEO所在企业业务覆盖细分领域主要集中在整车运输（车队）、合同物流（货运代理）、网络货运（无车承运）3个领域，占比分别为61.4%、41.6%、33.7%；专用运输和城市配送占比持平，均为16.8%；还有零担快运与零担专线，分别为13.9%和11.9%；货运场站占比最少为8.9%。

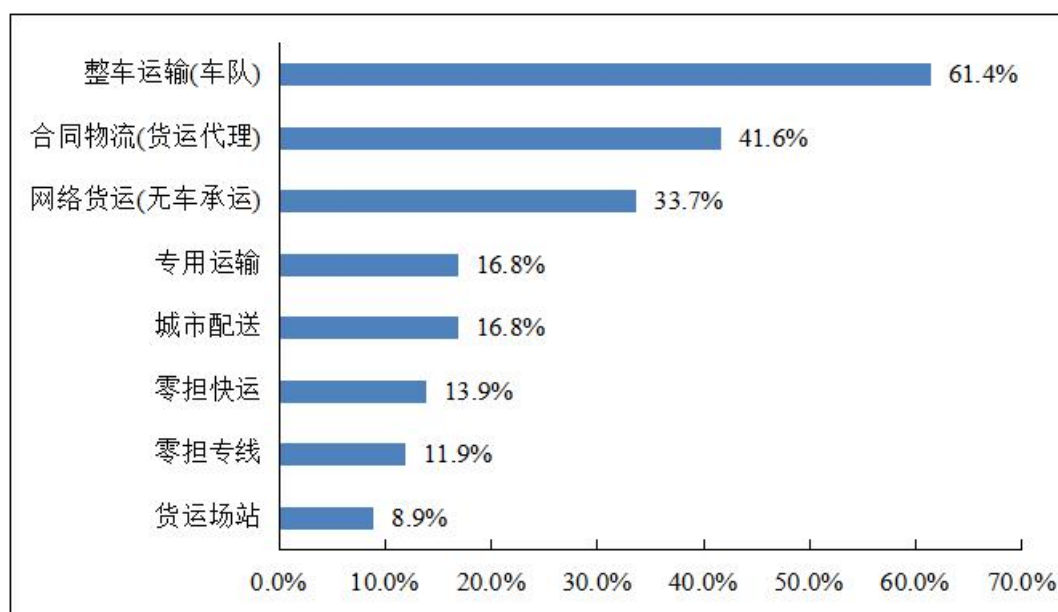


图1 被调查CEO所在企业主要细分市场分布情况

（注：专用运输为集装箱、冷藏保鲜设备、罐式容器、大件等）

被调查CEO所在企业2021年收入规模在20亿以上的占比最多，达到39.6%，其中，有一半的从事网络货运业务，占比较多；其次为3000万-3亿元企业，占比为26.7%，主要是从事整车运输（车队）业务；总体规模在10亿-20亿之间的企业占比为16.8%，主要是从事合

同物流（货运代理）和网络货运业务。10亿以下规模和10亿以上规模的占比基本持平。

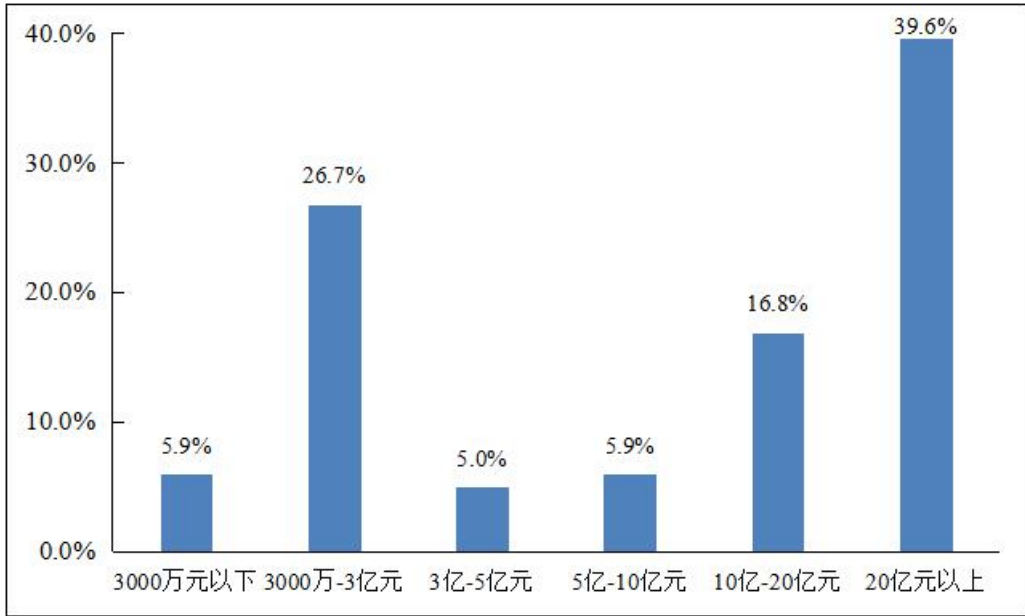


图2 被调查CEO所在企业总体规模分布情况

第二章 企业经营情况

2.1 收入货量有所增长

被调查CEO反映2021年收入规模总体有所增长。调查数据显示，60.4%的被调查CEO反映所在企业收入规模较上年增长，40%左右的企业反映收入较上年持平或下滑。

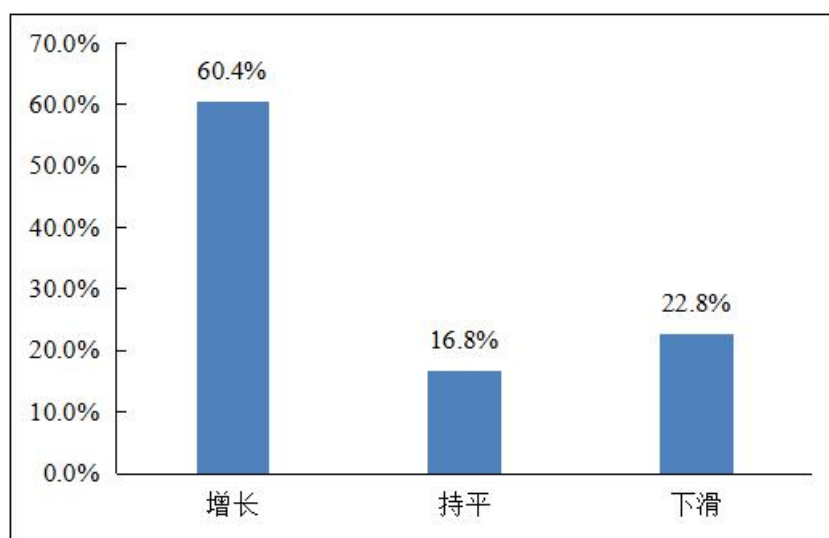


图3 被调查企业收入规模较上年变化情况

从细分领域看，网络货运企业反映收入增长的占比最多，达到82.4%。随着2020年网络货运平台道路运输许可正式实施，截至2021年前三季度，全国共有1755家网络货运平台。第三季度完成运单1657.6万单，环比增长30.0%。今年以来，满帮集团上市，维天运通、福佑卡车、货拉拉等加快上市步伐，网络货运由于新业态轻资产业务模式的特点保持较快增长态势，是为数不多保持增长的物流细分领域。

城市配送企业反映收入增长的占比排第二，达到70.6%。随着双循环新发展格局的提出，最终消费对国民经济的贡献持续增长，前三季度，最终消费支出对经济增长贡献率为64.8%。此外，国民收入水平提升对城市配送需求特别是快递包裹、冷链物流等配送时效要求提升，利好城市配送发展。

从反映收入下滑的细分领域看，整车运输、零担快运、零担专线、合同物流企业反映收入下滑的均超过20%，其中，零担专线反映下滑的占比最多，达到三分之一。受全球疫情持续影响，国际国内制造业供应链加快调整，中小制造企业订单减少，导致相配套的零担专线需求收缩。而零担快运市场集中度提升，市场抗压能力强，渗透蚕食专线市场也加剧专线需求下滑。

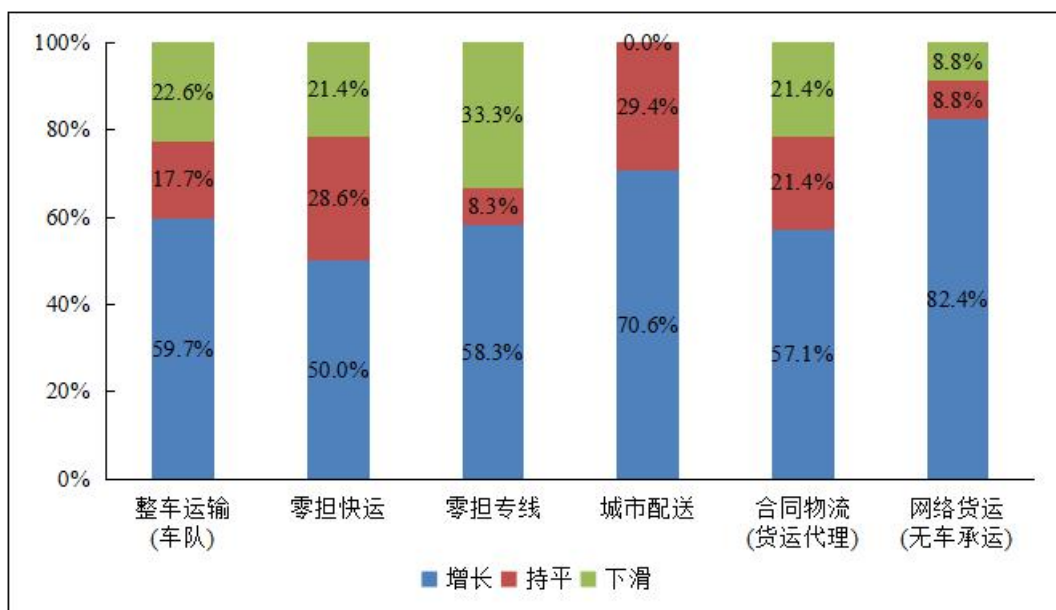


图4 2021年企业细分领域收入规模较上年变化情况

从收入规模看，出现收入规模越大，收入增长越多的现象。10-20亿以上收入规模的企业反映收入增长的占66.7%，20亿以上的占84.2%，主要是10亿以上收入规模的超过一半的企业是网络货运企业。占公路货运市场较多的零担专线、整车运输（车队）、合同物流（货运代理）等企业收入大部分在10亿以下。10亿以下反映收入规模下滑的占比较多，其中收入在3000万以下的中小企业反映下滑的占比最多，达到四分之三，3000万到5亿收入规模的反映下滑的超过4成，且业务较为单一。反映业务单一的中小规模企业受需求收缩影响，抗风险能力弱于规模企业。

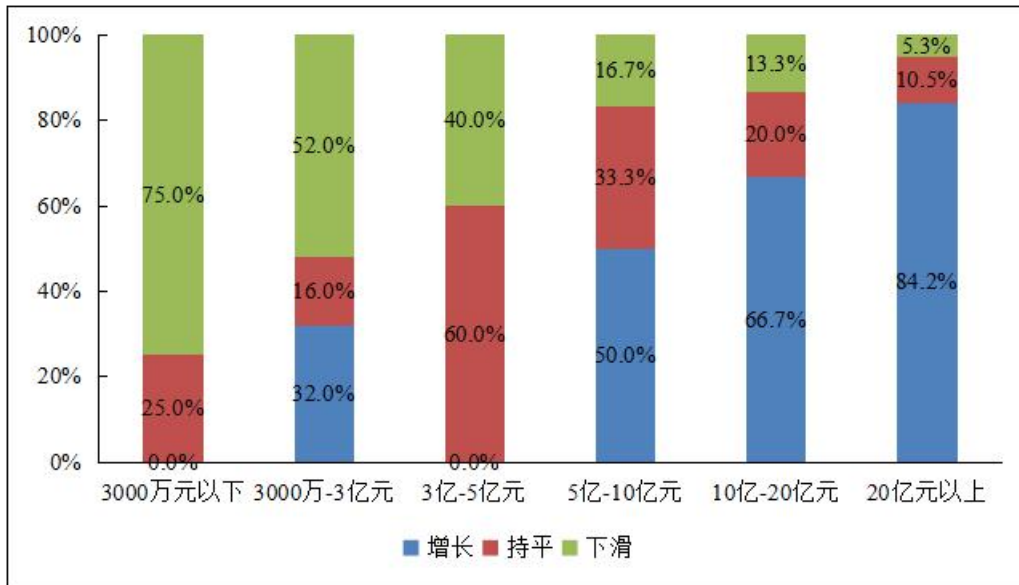


图5 2021年不同企业规模反馈收入规模较上年变化情况

货量规模情况与收入类似，调查数据显示，六成以上的被调查CEO反映所在企业2021年货量规模较上年出现增长。其中，网络货运企业反映货量增长的超过八成，城市配送企业货量增长的超过七成。

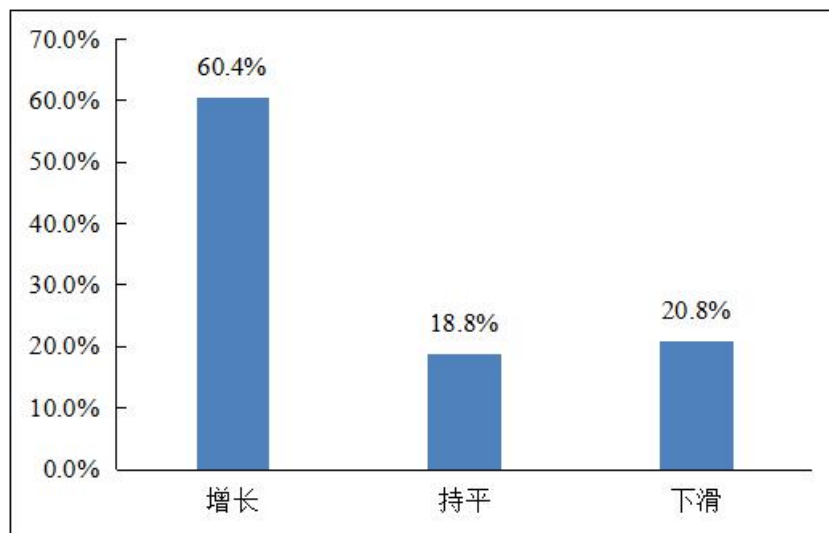


图6 被调查企业货量规模较上年变化情况

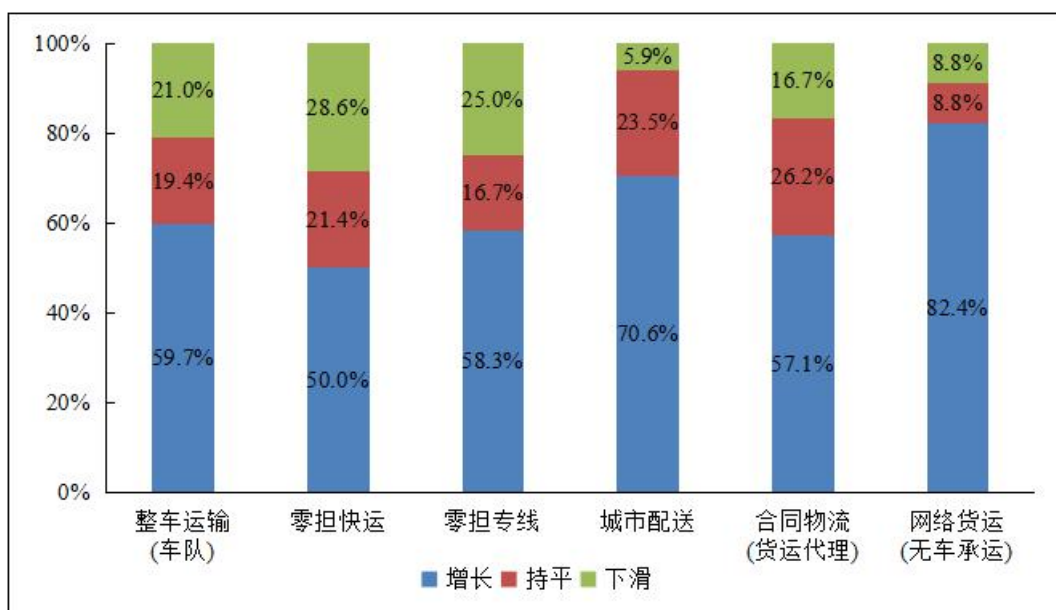


图7 2021年企业细分领域货量规模较上年变化情况

从企业规模看，仍然显示出收入越高货量增长越高、收入越少货量下滑越高的情况。其中，5亿以下规模企业货量下滑较为严重，3000万以下的中小企业反映货量下滑的占到75%，3000万-5亿元的货量下滑的超过五成，中小规模货运企业下行压力严峻。

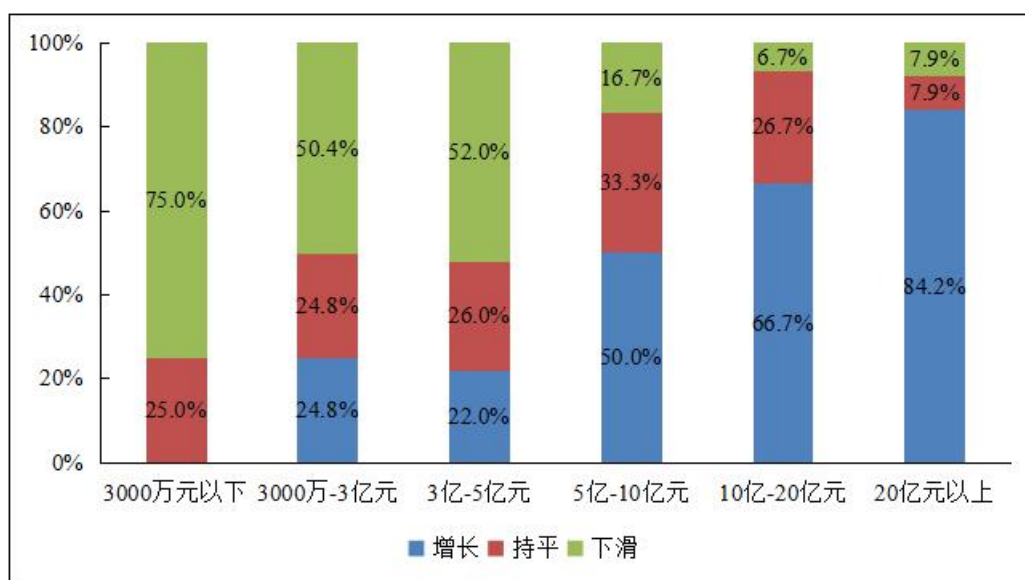


图8 2021年不同规模企业反馈货量较上年变化情况

2.2 市场运价总体下滑

被调查CEO反映公路货运市场运价总体呈下降态势。调查数据显示，45.5%的被调查CEO反映市场运价较上年下降，还有25.7%的认为运价持平。

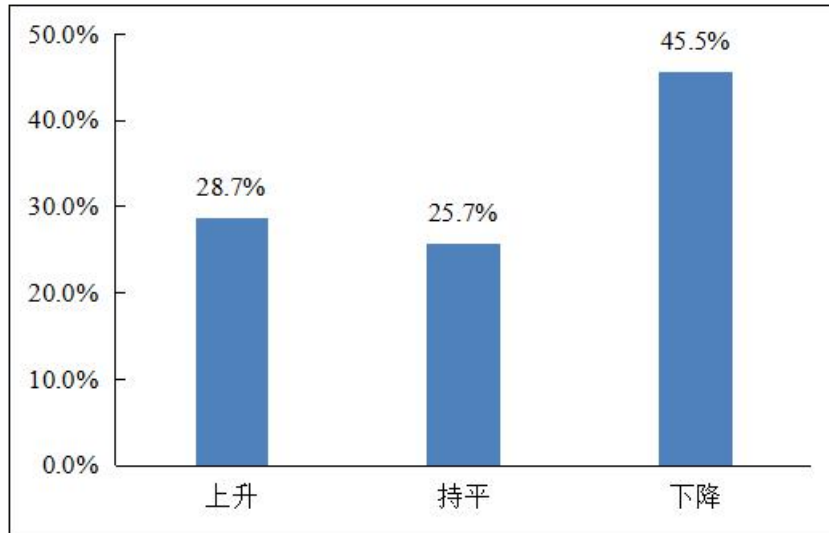


图9 被调查企业细分市场总体运价较上年变化情况

从细分领域看，城市配送和零担快运相比其他业务运价下滑幅度较低，面向终端消费业务对价格敏感度不强，具有一定的价格抗压力。

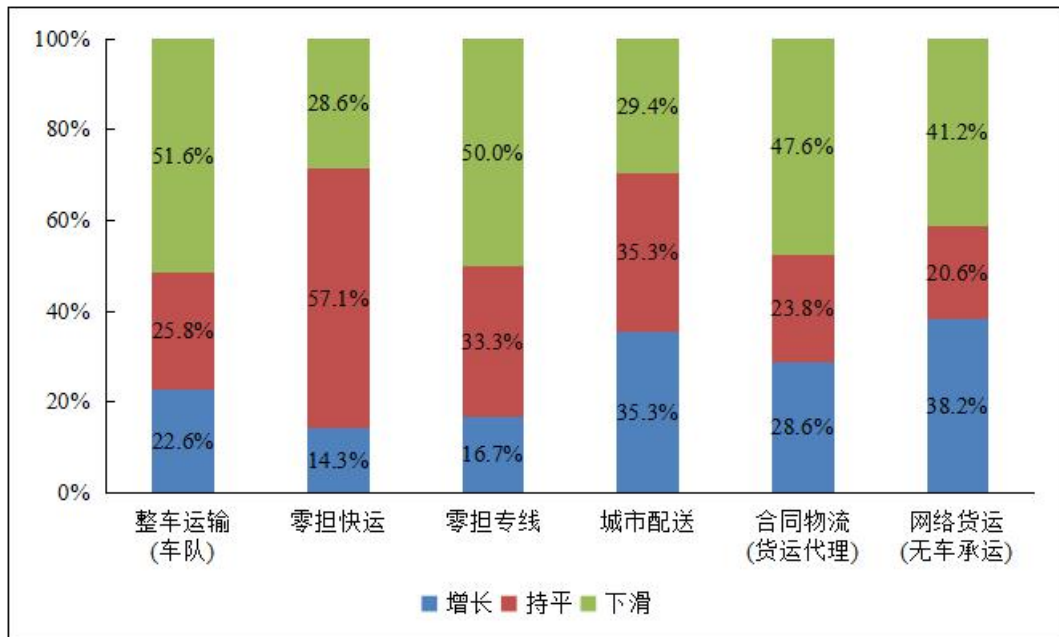


图10 2021年企业细分领域总体运价较上年变化情况

从企业规模看，出现明显分化趋势。5亿以上反映价格增长和持平的占比较多，而5亿以下企业普遍反映运价下滑，中小规模企业业务单一、进入门槛低、价格谈判能力不强，成为运输链条上受挤压大的一环。

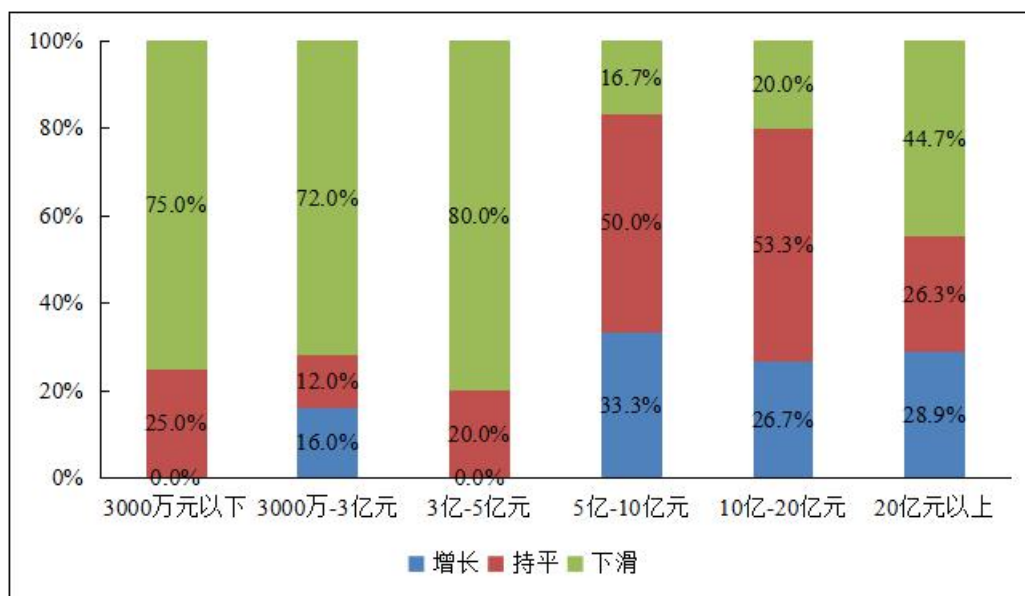


图11 2021年不同规模企业所在细分领域总体运价较上年变化情况

2.3 经营成本持续增长

被调查CEO普遍反映所在企业经营成本增长，且超过收入规模增长增速。调查数据显示，78.2%的CEO表示所在企业2021年经营成本较上年有所增长，总体接近八成。

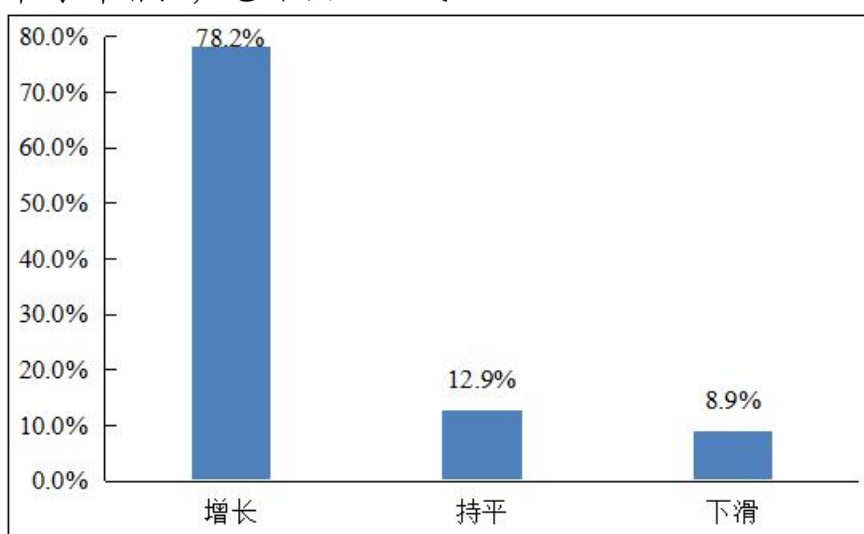


图12 被调查企业经营成本较上年变化情况

截至12月13日最新一轮调价，2021年国内成品油零售限价呈现“十四涨四跌四搁浅”的格局。柴油价格较年初累计每吨上调1295元。北京市柴油最高零售价格为8295元，较年初上涨16.8%。由于10月份国际油价波动剧烈，从行业普遍使用的地炼批发价格看，10月份单月大幅上涨近40%，合计每升就上涨了2元，出现批零倒挂和加油站惜售现象，实际承运企业短期内出现全面亏损。对于没有油价联动机制的中小企业更是雪上加霜，面临“干一天亏一天”的境地。随着年底国际油价逐步下调，国内油价连续两次下调，各地地炼批发价格大幅下降，阶段性缓解了成本压力，但是油价成本上涨依然超过过去几年水平。

此外，企业普遍反映司机“用工荒”，据中物联发布的《2021年货车司机从业状况调查报告》显示，货车司机年龄总体偏大，35岁以下的占25.5%，其中25岁以下的仅为1.4%，与上次调查相比年轻货车司机占比明显下滑，行业难以吸引年轻从业者加入，“用工难”“用工贵”如影随形。同时，由于较低的市场进入门槛，加上金融公司低首付甚至“零首付”政策，司机调查显示，近7成的个体司机需要偿还贷款，由于较大的还贷压力，即使持续亏损也无法退出市场，在一定程度上导致进入企业的雇佣司机越发紧缺。2021年11月，16部门印发《关于加强货车司机权益保障工作的意见》（以下简称司机权益保障意见）提出，规范汽车金融产品管理，显示车贷乱象已经引起有关部门重视。

2.4 企业利润水平下滑

被调查CEO反映所在企业利润普遍下滑或持平。调查数据显示，45.5%的CEO反映所在企业2021年企业利润较上年出现下滑，25.7%的反映利润持平，反映增长的不到三成。

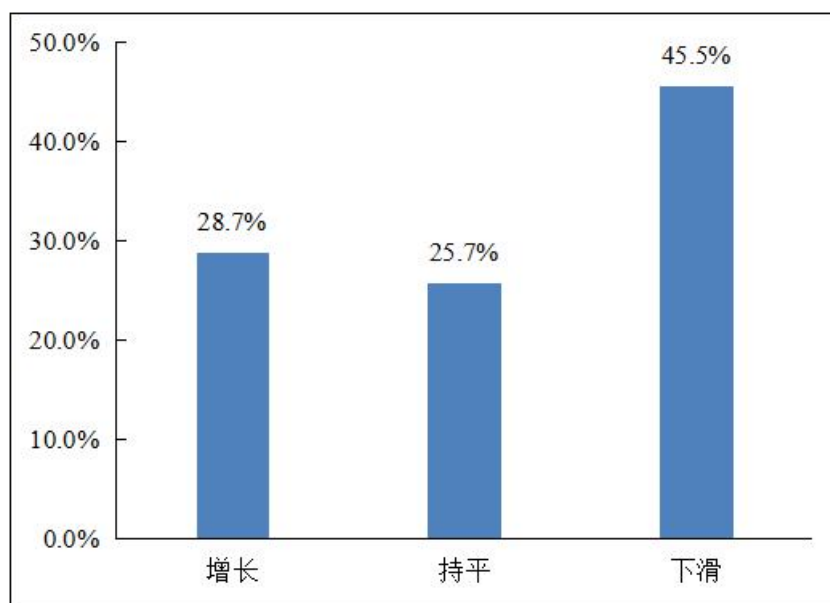


图13 被调查企业利润水平较上年变化情况

从细分领域看，与终端消费紧密相关的城市配送相对利润下滑幅度较低，显示较强的抗跌能力。零担专线市场反映利润下滑的占比最多达到三分之二，主要是受成本上涨、价格下滑较多影响。整车运输（车队）与合同物流（货运代理）反映利润下滑的也在五成左右，企业生存压力明显加大。

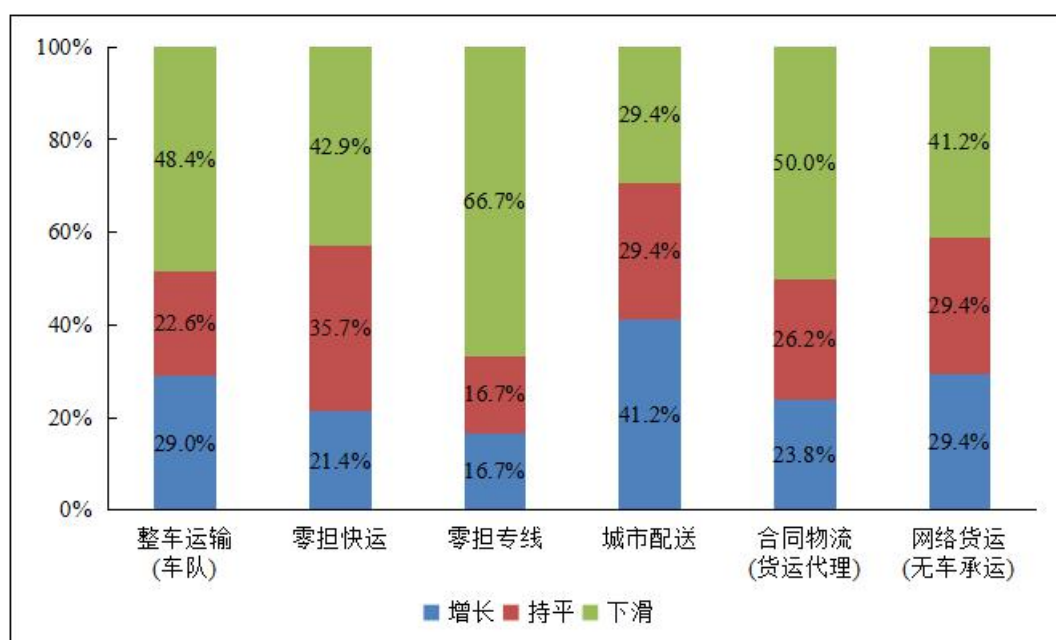


图14 2021年企业细分领域利润水平较上年变化情况

从企业规模看，中小规模企业利润下滑更加严重，收入规模5亿以下中小规模企业反映利润下滑的超过7成，而10亿以上反映下滑的

基本在三分之一左右。反映在市场不景气的背景下，规模企业抗压能力更强，而中小规模企业压力更大。由于公路货运市场最终承运的往往是大量中小规模企业，如果出现大面积亏损将引发市场供给不稳定的风险。

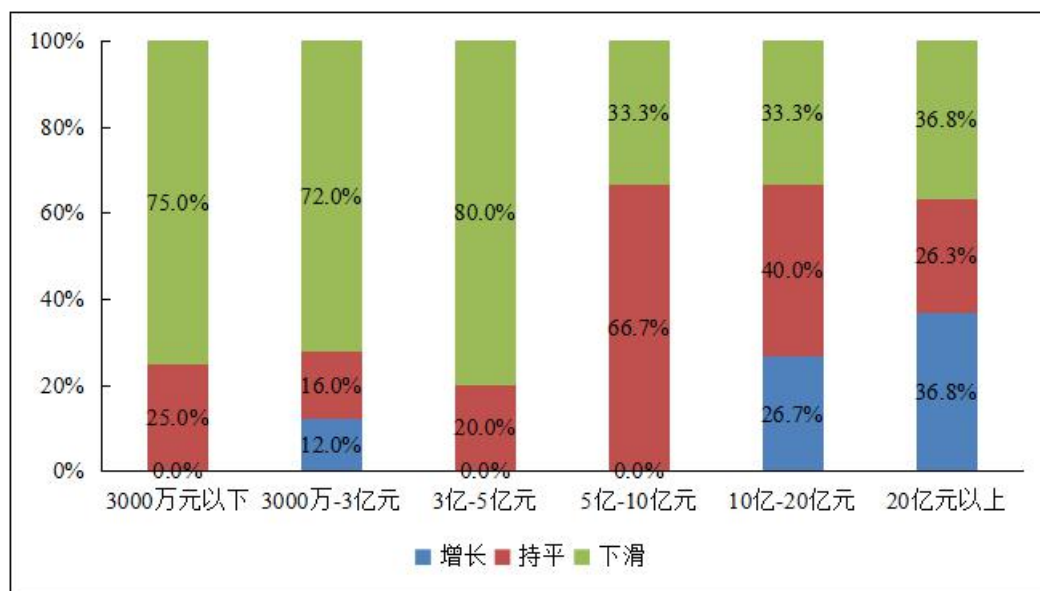


图15 2021年不同规模企业利润水平较上年变化情况

2.5 企业用工出现分化

被调查CEO反映所在企业用工人数总体增长。调查数据显示，46.5%的被调查CEO反映企业2021年就业人数较上年有所增长，但是也有2成以上的反映就业人数减少。

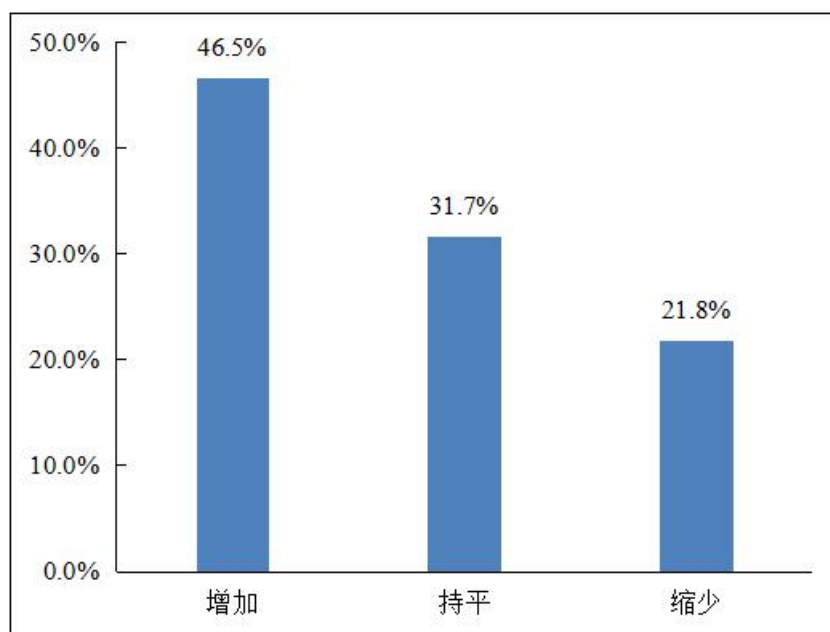


图16 被调查企业就业人数较上年变化情况

从细分领域看，网络货运企业反映就业增长的占比最多，超过六成，但由于轻资产模式的特点，绝对就业人数占比很低；还有城市配送和合同物流，随着需求稳定和业务增长反映就业人数增长的占比接近五成。反映就业人数下滑较多的零担快运、零担专线、整车运输（车队）基本在四分之一左右。一方面，随着机械化、自动化设备替代，零担快运等领域出现用工替代，另一方面，业务增量下滑也导致整车运输、零担专线用工减少。

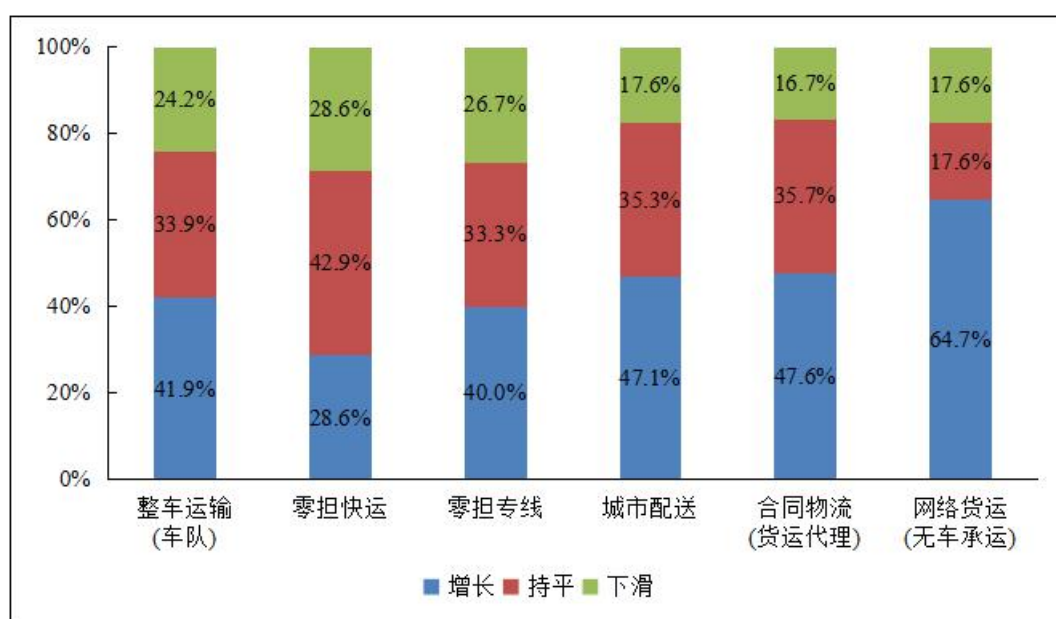


图17 2021年企业细分领域就业人数较上年变化情况

从企业规模看，收入在20亿以上的企业反映就业增加的占比较多，超过六成（这部分主要是网络货运企业的影响）；收入在3000万以下的中小企业反映就业人数下滑的占比较多，达到75%，反映中小企业往往通过减少人工来应对收入成本压力。

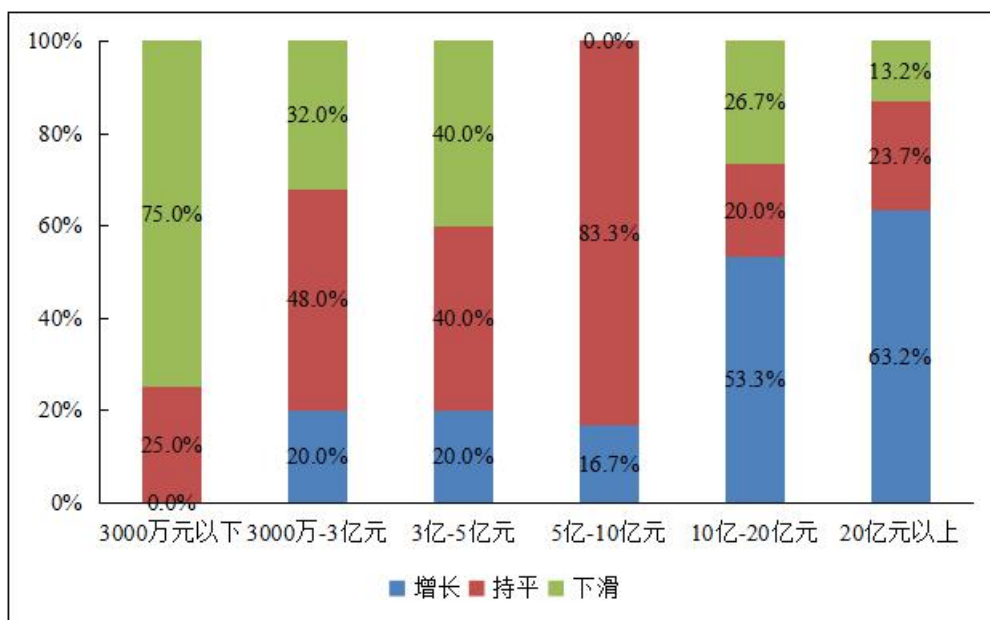


图18 2021年不同规模企业就业人数较上年变化情况

2.6 资产投入更加谨慎

被调查CEO反映资产投资更加谨慎。调查数据显示，被调查CEO反映资产投资较上年有所增长和持平的均占到37.6%，反映收缩的占24.8%，总体较为均衡。

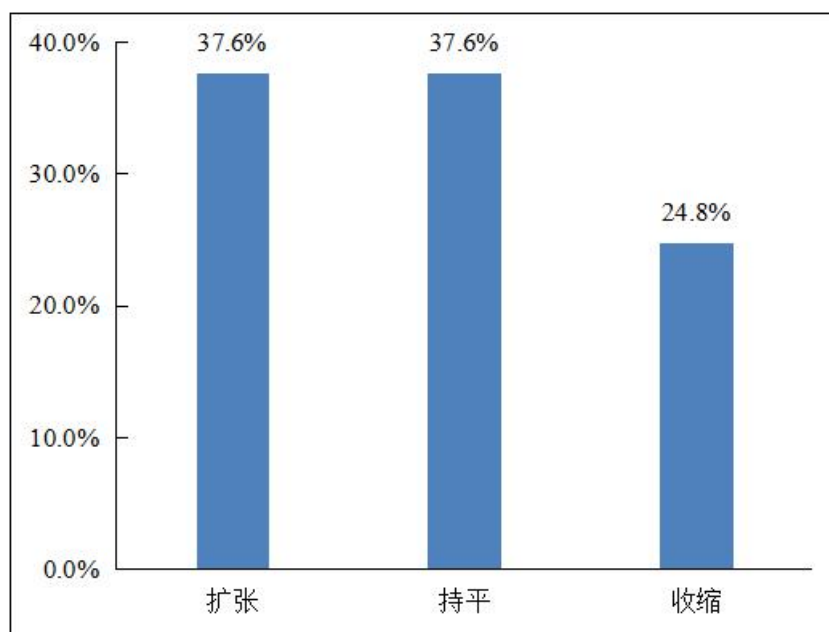


图19 被调查企业资产投资较上年变化情况

从细分领域看，与消费相关的城市配送企业投入资产扩张的占比最多，达到47.1%，网络货运新业态反映投资扩张的占到44.1%，规模化网络型的零担快运反映扩张的占到38.6%，分列前三位。而零担专线、整车运输（车队）和合同物流（货运代理）反映投资紧缩的占比较多，分别达到33.3%、25.8%和21.4%。不同领域的投资动作的日益分化。

2021年7月1日起，重型柴油车辆执行国六排放标准，大量企业超前投资，导致上半年透支了市场需求，下半年出现断崖式下滑。11月货车销售29万辆，同比下降31.9%。其中，重卡销售5.1万辆，大幅下降62.3%，出现“七连降”。即使如此，全年货车销量仍有望超过400万辆，车辆投资连续多年保持较高水平，平均车龄大幅减少到不足2.68年（2021中国公路货运发展蓝皮书），车辆过剩局面没有缓解。

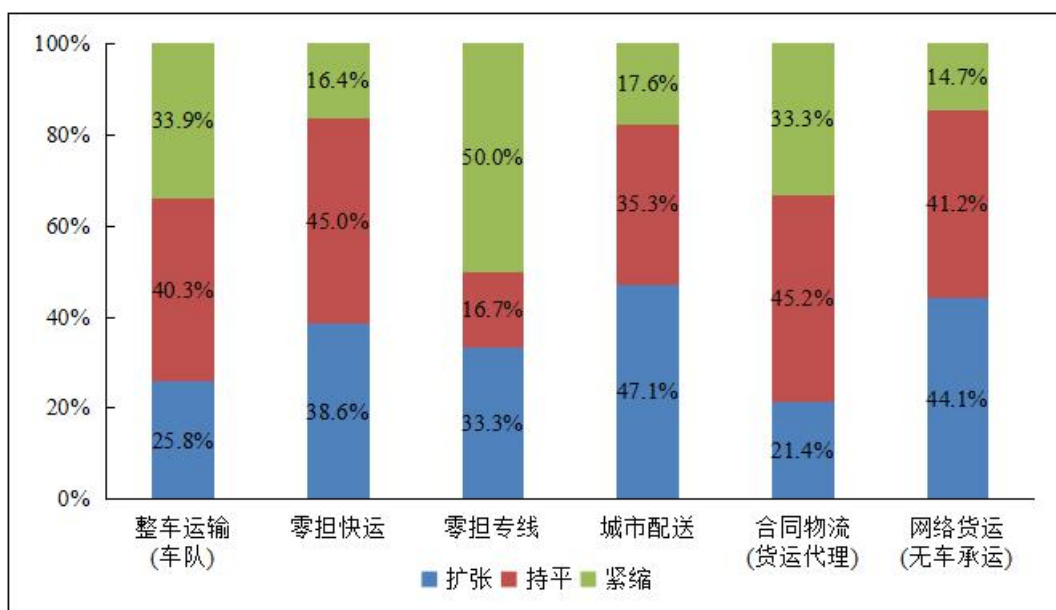


图20 2021年企业细分领域资产投资较上年变化情况

从企业规模看，收入规模在5亿以下的中小规模企业资产投资紧缩的占比较多，基本在五成左右。而5亿以上的企业投资更加主动，反映投资扩张的占比较多，基本在4成以上。

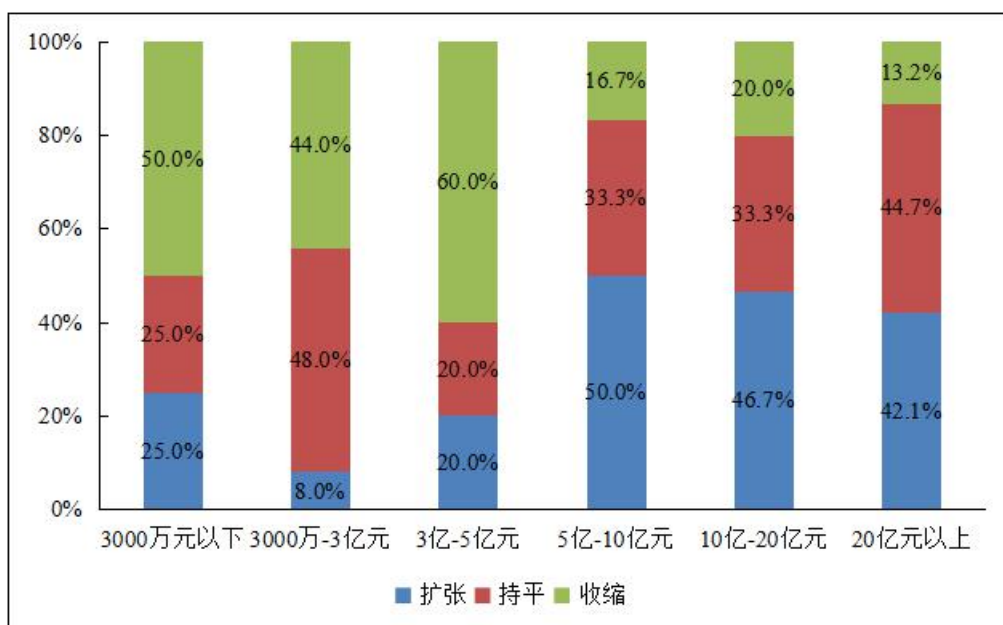


图21 2021年不同规模企业资产投资较上年变化情况

第三章 企业政策获得感反馈情况

3.1 通行顺畅度总体提升

2021年初，公安部交管局出台了《关于优化和改进城市配送货车通行管理工作的指导意见》，提出严禁采取全城24小时禁止货车通行的“一刀切”式措施，落实新能源货车差异化管理措施，完善通行证(码)管理制度。截止到10月底，全国已有245个城市推行网上核发货车电子通行码，越来越多的城市对新能源货车提供通行便利，国务院大督查也对24小时禁行、通行证难办等问题进行了曝光，城市货车进城通行环境得到较大改善。此外，交通运输部等四部门联合开展坚决整治违规设置妨碍货车通行的道路限高限宽设施和检查卡点工作，开通“前路无限”微信小程序查询和举报渠道，得到行业和社会的好评。

调查数据反馈，42.6%的CEO认为通行顺畅度得到改善，仅有10.9%的认为有所不便。从细分市场看，城市配送企业反映通行顺畅度更加便利的占比为52.9%，显示城市车辆通行环境总体日趋便利。但是，也有企业反映部分城市通行证办理难问题。一些城市以环保名义“一刀切”地要求进城货车全部使用新能源难度较大，环保限行范围有所扩大等。部分钢铁企业曲解了生态环境部等五部门共同发布的《关于推进实施钢铁行业超低排放的意见》（环大气〔2019〕35号），禁止国五及以下排放货车入厂。

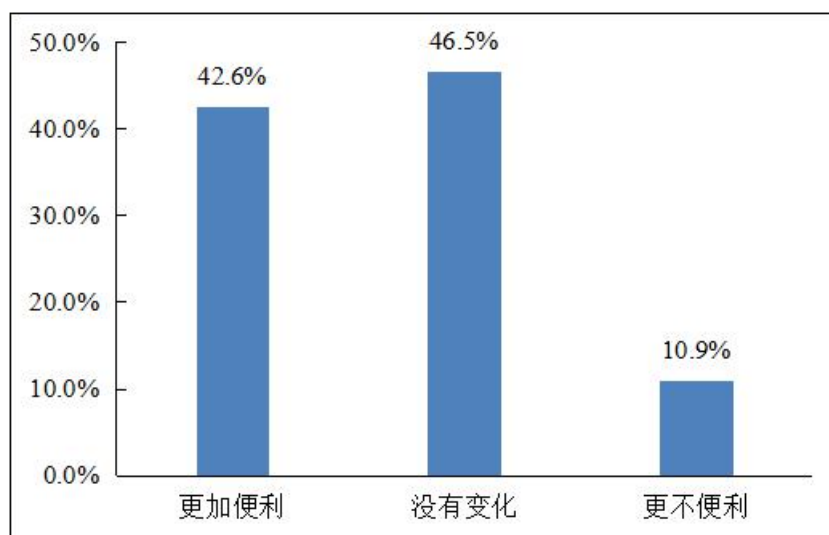


图22 2021年通行顺畅度较去年变化情况

3.2 执法规范度显著改善

2021年是交通运输规范执法年，4月份，交通运输部出台《交通运输执法领域突出问题专项整治行动方案》，决定自2021年5月至10月，在全国交通运输行政执法队伍集中开展交通运输执法领域突出问题专项整治行动。6月份交通运输部印发《关于严格规范公正文明执法的意见》，并提出了交通运输行政执法人员职业道德规范、交通运输行政执法禁令和交通运输行政执法人员风纪规范等具体要求。11月，交通运输部印发《关于建立交通运输行政执法规范化长效机制的意见》，并公布《交通运输领域轻微违法行为依法免于处罚高频事项清单（试行）》，确保严格规范公正文明执法。此外，年初交通运输部还印发了《关于进一步加强治理公路车辆超限超载联合执法常态化制度化工作的通知（征求意见稿）》，拟进一步规范超限超载联合执法。

调查数据显示，71.3%的CEO反映执法规范对有所改善，规范执法取得显著成效。从细分市场看，以干线运输为主的整车运输（车队）反映执法规范度提升的占72.6%，反映原来反映问题较多的干线公路执法环境进一步改善。但是也有企业反映，对于一些违规行为“不作为”问题出现，车辆运输车等超限超载治理出现反弹苗头。

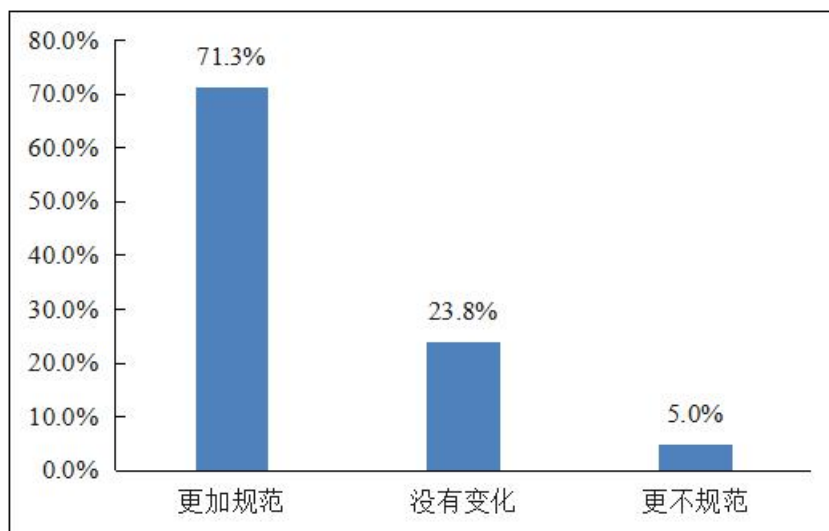


图23 2021年执法规范度较去年变化情况

3.3 政务便利度稳步改进

2021年，有关部门加大简政放权力度。除了网上申请通行码，驾驶证、营运证等电子证照得到进一步推广。7月份，交通运输部公布全国7000多个“三检合一”检测机构名单，这意味着从2018年到2021年，“三检合一”终于全面落地实施。此外，车辆异地年审年检基本落地。

调查数据显示，64.4%的CEO反映政务条件更加便利，超过六成。但是也有企业反映车辆异地年审等还存在一些具体障碍。

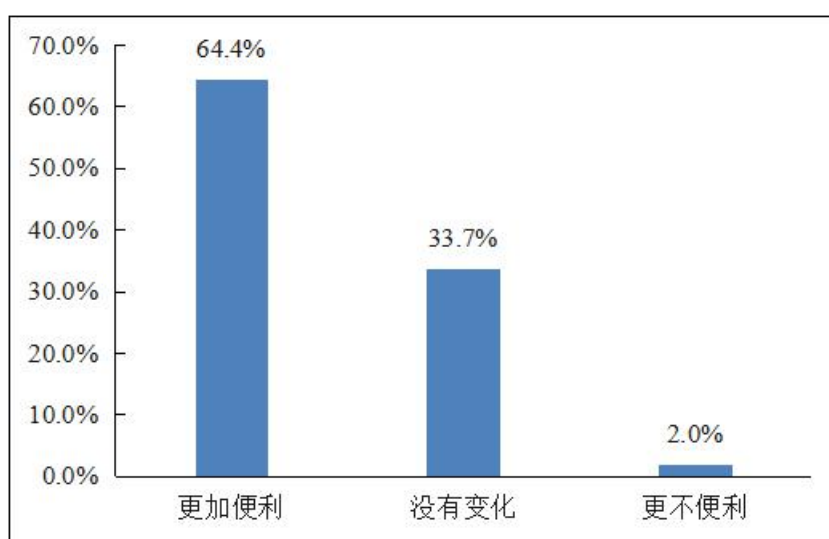


图24 2021年政务便利度较去年变化情况

3.4 市场合规度有待提升

2021年，工业和信息化部、公安部联合发布了《关于进一步加强轻型货车、小微型载客汽车生产和登记管理工作的通知》（征求意见稿），要求提高轻型货车安全技术要求并严格登记管理，推进在用“大吨小标”轻型货车治理，为下一步轻型货车合规化提出了政策方向。5月份，交通运输部等四部门正式启动常压液体危险货物罐车治理，这是继车辆运输车治理后车型标准化的第二类目标车型，也预示着下一阶段对于超长低平板半挂车和超长集装箱半挂车治理即将启动。

调查数据显示，66.3%的CEO认为所在市场更加合规。但是也有企业反映，部分领域货车半挂车超限问题较为普遍，车辆安装尾板没有按照公告正确选型存在使用风险。还有大量个体司机采取挂靠形式，由于无法提供运输发票，导致企业增值税进项不足，存在一定财务风险。

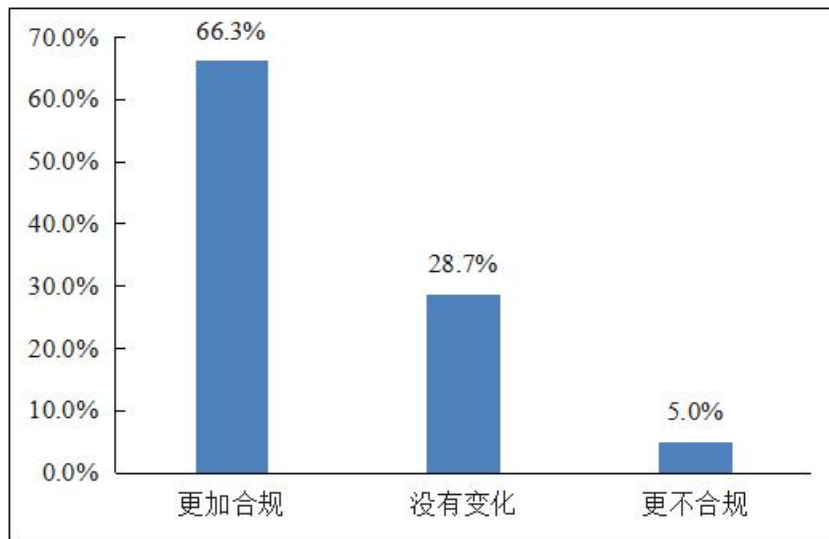


图25 2021年市场合规度较去年变化情况

3.5 竞争公平度基本稳定

2021年，交通运输部等16部门联合发布《关于加强货车司机权益保障工作的意见》，除要求严格执法外，重点提出要规范网络货

运新业态经营行为。5月份，交通运输部等交通运输新业态协同监管部门际联席会议8家成员单位对10家交通运输新业态平台公司进行联合约谈，并提出了具体整改要求。此外，司机权益保障意见也提出，指导道路货运经营者、货主企业及寄递物流企业，依法依规科学确定货车司机工作时间、工作量、劳动强度，合理确定货物送达时限，保障货车司机休息权益。

调查数据显示，47.5%的CEO认为市场公平度没有变化，39.6%的认为市场更加公平，但是也有12.9%的认为市场更加不公平。相对来看，实际承担运输任务的整车运输、零担运输企业反映不公平的较多。调研显示，部分领域车辆超限运输愈演愈烈，增加了安全风险，也导致“劣币驱逐良币”现象。一些特种车辆通过申请临时牌照进入普货市场，装载容积是普通货车的1.5-2倍，明显存在不公平竞争。公路货运企业实际账期过长，垫资压力过大。还有加油站不能够直接开具增值税专用发票，企业预存油卡沉淀资金过多。一些平台上的中小企业和个体司机反映运价过低，收费抽成较多，难以覆盖正常运输成本。

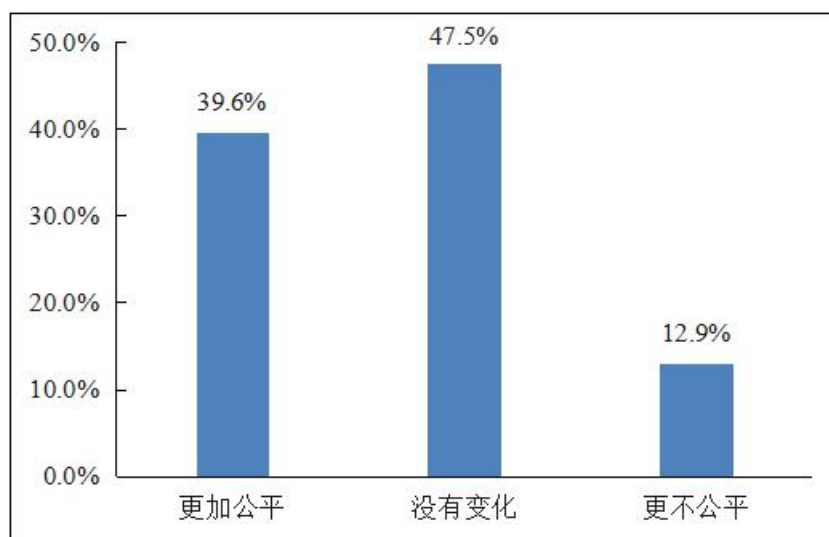


图26 2021年市场公平度较去年变化情况

第四章 2022年公路货运行业展望

2022年，多种因素叠加，公路货运CEO对行业景气度保持谨慎乐观。

调查数据显示，62.4%的CEO预计所在企业2022年业务规模出现增长，认为持平和下滑的分别占20.8%和16.8%，在两成以内。从细分领域看，城市配送预期规模增长的占比较多，其次为零担快运，其他领域也超过半数，零担专线预期增长偏弱。从企业规模看，中小企业预期相对保守，但是大型规模企业和平台预期较为乐观，20亿以上收入规模的预期增长的占比超过八成。

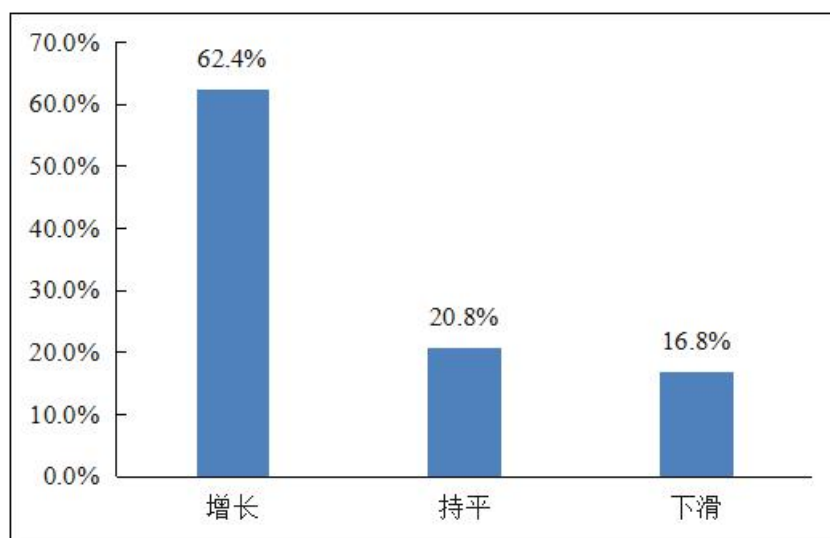


图27 被调查CEO对所在企业2022年业务规模预期情况

调查数据显示，65.3%的CEO认为预计所在企业业务收入出现增长，认为下滑和持平的分别占17.8%和16.8%，同样不到两成。从细分领域和收入规模看，与业务规模预期有相同结果，但是与业务规模相比，收入预期增长的占比有所减少，显示行业发展可能存在“增量不增收”的局面。

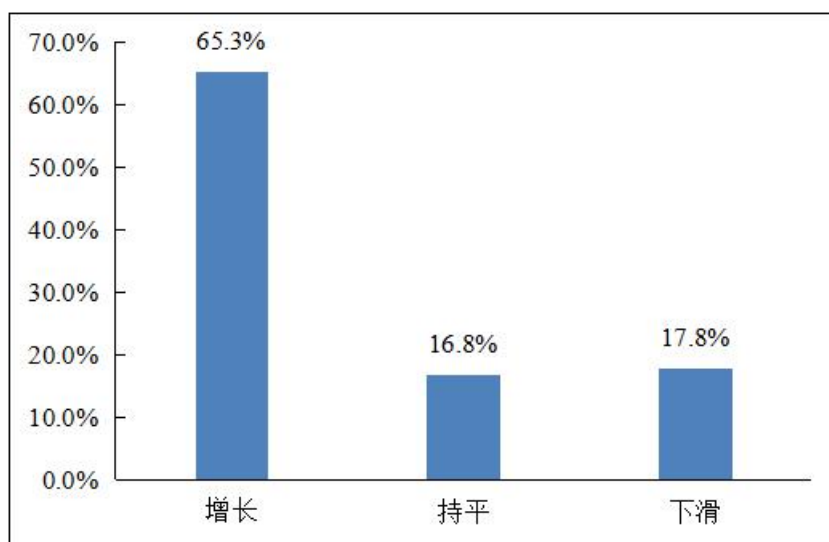


图28 被调查CEO对所在企业2022年业务收入预期情况

被调查CEO对于所在企业2022年的战略选择总体谨慎扩张。调查数据显示，50.5%的CEO对于企业战略选择仍持扩张态度，但是也有32.7%的是持平态度，还有16.8%的选择紧缩应对。从细分领域看，城市配送选择扩张的占比较多，而零担专线选择收缩的占比最多，反映市场预期分化态势。从企业规模看，中小企业选择收缩的占比明显高于其他企业，而20亿以上的规模企业选择扩张的占比最多、选择收缩的占比最少。

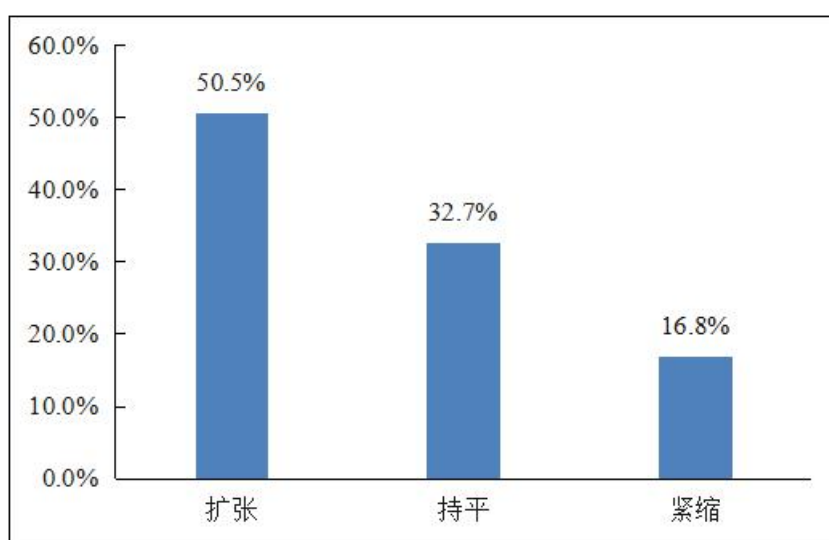


图29 被调查CEO对所在企业2022年的战略选择情况

2021年，公路货运行业在疫情多点散发与经济发展结构转型升级过程中中渡过了攻坚克难的一年。后疫情时代市场需求收缩、格局调整、增速放缓，行业总体下行压力加大。

2022年，我们将迈入“十四五”规划全面实施的新阶段。《“十四五”现代物流发展规划》即将出台，道路货运行业高质量发展部际联席会议将谋划制定推动行业高质量发展的有关政策，行业营商环境将进一步得到改善。公路货运行业将在分化调整中持续迈向高质量发展之路。

从需求侧看，随着国内外疫情逐步企稳，供应链重构和调整步伐加快，“中国制造”向“中国创造”升级，“十四五”相关规划密集实施，城市群、都市圈、大通道将加快投资发力，基础设施投资适度超前，枢纽经济稳步发展，物流布局与调整先行，将有望带动基础设施、生产制造等货运需求回升，利好整车运输、货运代理及整个公路货运行业领域；居民收入水平提升、预期企稳也将带动消费需求加快增长，对物流服务体验提出更高要求，继续利好城市配送、零担快运等领域，带动各个货运细分领域的市场企稳和增长。

从供给侧看，规模化集约化网络化的公路货运企业具有一定的风险抵御能力，能够主动应对市场波动，在市场低谷期，通过业务扩张、兼并重组、联盟合作等多种方式扩大市场份额，持续积蓄势能。随着市场企稳复苏，较强的市场竞争力带动扩张速度加快，有利于公路货运市场集中度逐步提升；中小企业抗风险能力较弱，但是凭借“船小好调头”的优势调整方向、精准定位，抓住市场轮动转换的机会，适应客户体验需求升级的要求，加大专有技术和能力建设，将在“精专特新”领域将迎来良好机遇。

从技术条件看，数字经济、平台经济已经深刻影响公路货运行业，货运物流数字化转型将逐步进入新阶段。网络货运从简单的双

边撮合向产业互联网延伸，开始形成技术赋能的重要战场。未来在垂直的钢铁、煤炭、冷链、快销、家电等领域，物流集成商将是推动物流全流程的数字化转型的主要力量之一，再造行业细分市场和垂直领域，达到帮助实体经济提质增效降本的目的。越来越多的技术服务商持续赋能中小企业和个体司机，帮助提高效率的同时改变传统管理模式，助力中小企业数字化转型。随着主机厂L2级自动驾驶全面推开，L3级自动驾驶将加快推广，有望尽快投入商业化运营。L4级自动驾驶随着测试牌照和测试场逐步落地，将选择与一些头部企业和重点场站开展落地合作，自动驾驶商业化进程提速。

从环保约束看，绿色低碳对公路货运行业将进入全面影响的实质性阶段。交通运输绿色低碳行动纳入“碳达峰十大行动”之一，相关行动方案将正式出台。城市配送新能源物流车将加快推广，由于新能源车补贴继续退坡，城市便利通行政策将成为重要的政策手段，但也要警惕一些地方和工矿企业出现的环保“一刀切”的问题。长途干线运输技术路径将以电动重卡换电模式和氢能源燃料电池为主，地方运营补贴将加快出台。随着重型货车国六排放标准正式实施，天然气重型货车将实施新国标，货运车辆将越来越“绿色”。随着国务院办公厅印发《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025年）》，提出到2025年，多式联运发展水平明显提升，基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局，全国铁路和水路货运量比2020年分别增长10%和12%左右，并出台六方面政策措施，将对未来一个阶段推动运输结构调整，助力碳中和碳达峰提供新的方向。

2022年度中物联公路货运分会会议、活动、报告安排

会议名称	时间	地点	会议规模
2021年（第六届）全国货运物流行业年会暨中国（天津）货运物流数智化转型高峰论坛	4月初	天津	600人
2022物流强国智库论坛	待定	北京	200人
2022年第四届公路运力大会	7-8月	待定	500人
2022年物流业与制造业融合创新发展工作会	7-8月	待定	500人
2022年（第七届）全国货运物流行业年会	11月	待定	600人
活动名称	期次	地点	对象
2022年“智运中国行”	3-4期	北京 上海 深圳 郑州	会员企业、装备企业、 数字化转型服务商
报告名称	发布时间	发行量	对象
2021年中国公路货运发展报告	3月启动	500册	会员
2021年中国公路货运CEO景气度调查	1月启动		会员
2021年中国公路货运企业经营状况调查	2月启动		会员
2021年星级车队发展报告	4月	1000册	会员
2021年中国公路货运车队经营状况调查	2月启动		会员
2021年公路货运车队运价和成本调查	3月启动		会员
2021年中国公路车型标准化调查（拟）	4月启动		会员
中国货运物流数字化转型报告（待发）	4月	1000册	会员企业、装备企业、 数字化平台企业
人工智能货运物流网络报告（待发）	4月	1000册	会员

本报告由中物联公路货运分会撰写，若有转载请联系作者。

作者：周志成（010-83775690/13661368763） 唐香香（01083775692/18613860187）

樊容（010-83775703/13910916055） 胡纾娜（010-83775706/18618306525）

联系地址：北京市丰台区丽泽路16号院2号楼1207室

联系邮箱：glhyfh56@163.com