

内容摘要: 本文分析 2022 年广东运输和邮政电信行业运行情况，分析货运和经济增长的关系，并预判 2023 年发展走势。

关键词: 2022 年 运输 邮政 电信 运行

2022年，广东运输市场供需两端承压，货物周转量实现低速增长，其余主要运输指标均为负增长，货运量和经济发展关系处于深度解耦阶段，客运市场波动较大且持续低位运行；邮政电信行业方面，电信业务保持稳定增长，快递行业面临增速换挡期。初步核算，2022年广东交通运输、仓储和邮政业实现增加值4040.91亿元，比上年下降5.6%；规模以上交通运输、仓储和邮政业企业营业收入11122.10亿元，下降2.7%。预判2023年运输生产总体呈现“先缓后稳”的恢复发展态势。

一、运行情况

（一）货运市场运行情况。

2022年，广东货运市场全年低位运行，货物周转量实现正增长。全省完成货运量36.42亿吨，同比下降8.6%；完成货物周转量28438.54亿吨公里，增长0.1%。一季度是传统货运淡季，市场呈现季节性波动，随着运输保通保畅工作持续发力，货运降幅逐步收窄运行企稳，全年货运量、货物周转量降幅分别比上半年收窄0.6个、1.4个百分点。（见图1）

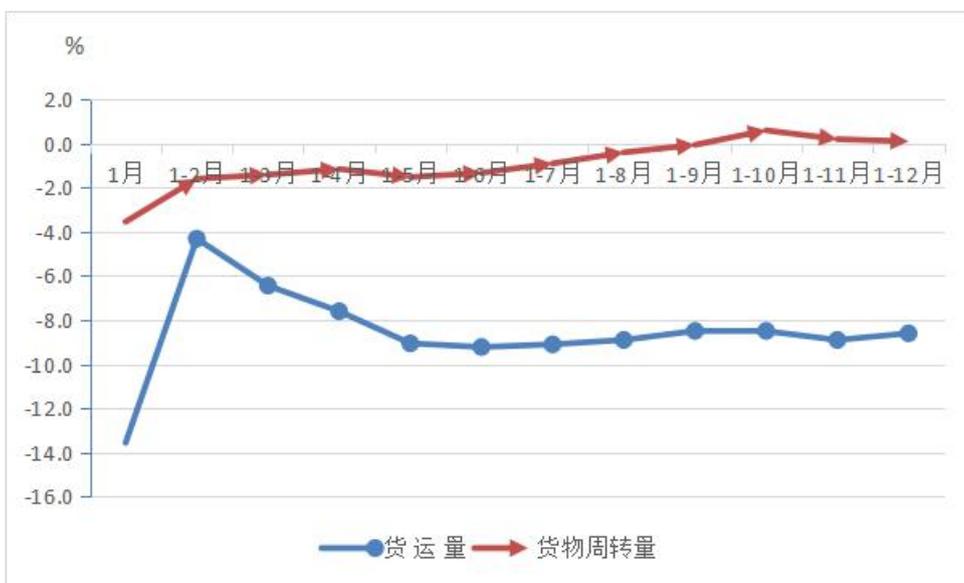


图 1 2022 年广东货运量和货物周转量增速

1. 水路货物周转量平均运距明显拉长。2022 年水路完成货运量 9.76 亿吨，同比下降 8.9%；完成货物周转量 25005.04 亿吨公里，增长 1.3%，增幅比 2019 年回落 0.1 个百分点。水路货物周转量平均运距 2561.3 公里，比 2019 年增长 13.3%，水运在长距离运输上的优势进一步发挥，拉动全省货物周转量增速 1.1 个百分点。从全年走势来看，水路货运市场走势基本和往年一致，上半年为传统货运淡季，受台风降雨等因素影响，水路货物周转量持续负增长但降幅逐步收窄，至 7 月实现增长 0.3%，下半年增幅逐步提高，10 月在圣诞备货期的带动下增长 8.4%，为月度同比增幅最高值。

2. 铁路货物周转量正增长。2022 年，铁路完成货运量 9374 万吨，同比下降 4.5%；完成货物周转量 362.74 亿吨公里，增长 0.1%。中国铁路广州局集团货运增势较好，货运量增速高于全国

铁路平均水平。近年来，中国铁路广州局集团不断推出包括中欧班列、电商班列、“散改集”粮食班列等货运新模式新产品，扭转了2016年以前的负增长态势，2017年后货运量增幅多数年份保持在10%左右，2022年在钢铁及有色金属、石油、化工品的带动下，完成货运量6612万吨，占全省铁路货运量的70.5%，增长5.4%，增幅高于全国铁路货运量1.1个百分点，拉动全省铁路货运增长3.4个百分点；完成货物周转量314.50亿吨公里，增长2.6%，拉动全省铁路货物周转量2.2个百分点。

3. 货运和经济增长处于深度解耦关系。货运量和经济发展关系从耦合到解耦的转变是普遍规律。以货运量为被解释变量，不变价地区生产总值（GDP）为解释变量，通过构建局部线性回归模型计算广东货运经济弹性，可以发现，2013—2018年，弹性系数处于0.8—1.6之间，表明货运和经济发展处于耦合状态，2019年以后，货运量增速回落幅度大于GDP增速回落幅度，弹性系数从0.9下降至2022年的负0.2，表明货运量和经济发展关系从耦合状态转为负解耦状态，且解耦程度逐步加深，货运量与经济之间的紧密关系发生了趋势性改变（见图2）。上述解耦现象主要受两个方面因素影响，一是经济结构不断优化，产业布局日趋完善，经济发展对物质资源或能源的依赖程度降低，2022年广东货物生成密度2.8吨/万元，比2015年降低41.3%；二是进入新常态后经济增长放缓，同时受疫情因素影响货运下降速度较快，存在冲散货运与经济关系的短期效应，导致弹性曲线下降

较快。

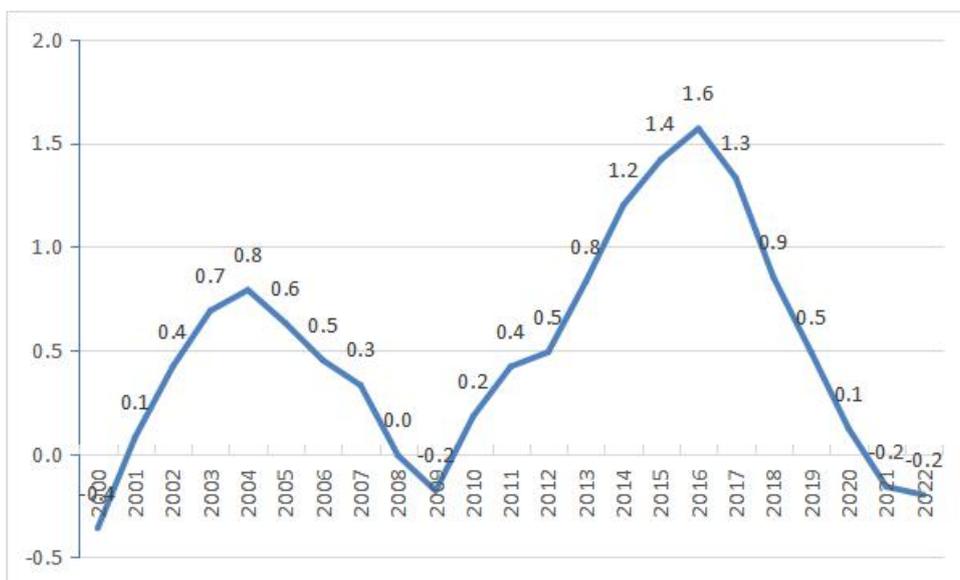


图 2 2000 年以来广东货运量对地区生产总值的弹性系数

(二) 客运市场受疫情影响较深。

2022 年，广东完成客运量 4.75 亿人，同比下降 23.5%；旅客周转量 1621.35 亿人公里，下降 31.1%。客运市场全年运行波动较大，分月看，4 月、5 月客运量和旅客周转量降幅落入谷底，下降幅度超过 45%，6 月以后疫情形势总体好转，客运市场逐步恢复，11 月受本地疫情影响客运量又下降至 38.6%。（见图 3）

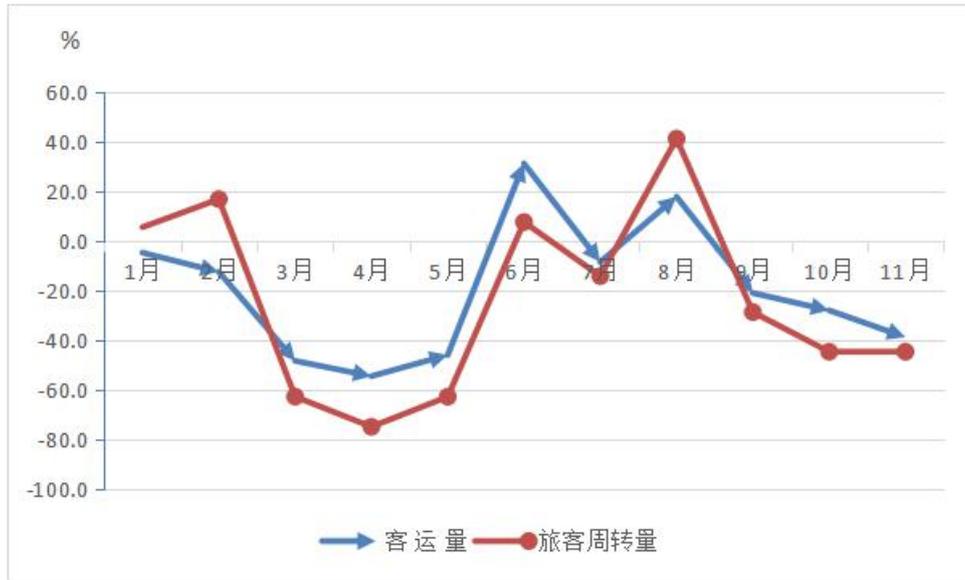


图3 2022年广东客运量和旅客周转量月度增速

1. 疫情对跨区域出行影响大，高铁、民航客运量占比短期下降。高铁、民航是跨区域公共交通出行的主力军，疫情影响下，长距离出行严重受限，铁路民航客运量占比呈现短期下降趋势。2022年，高铁、民航客运量分别为1.51亿人、0.55亿人，同比下降25.8%、39.0%；旅客周转量408.17亿人公里、898.40亿人公里，下降18.0%、36.3%。2022年高铁、民航客运量合计占全省客运量的43.3%，比上年回落3.9个百分点，改变了2015年以来比重持续提高的发展态势。预计2023年高铁民航客运量占比会重新回归上升趋势，公众出行从“走得了”继续向“走得好”转变的长期趋势不会改变。（见图4）

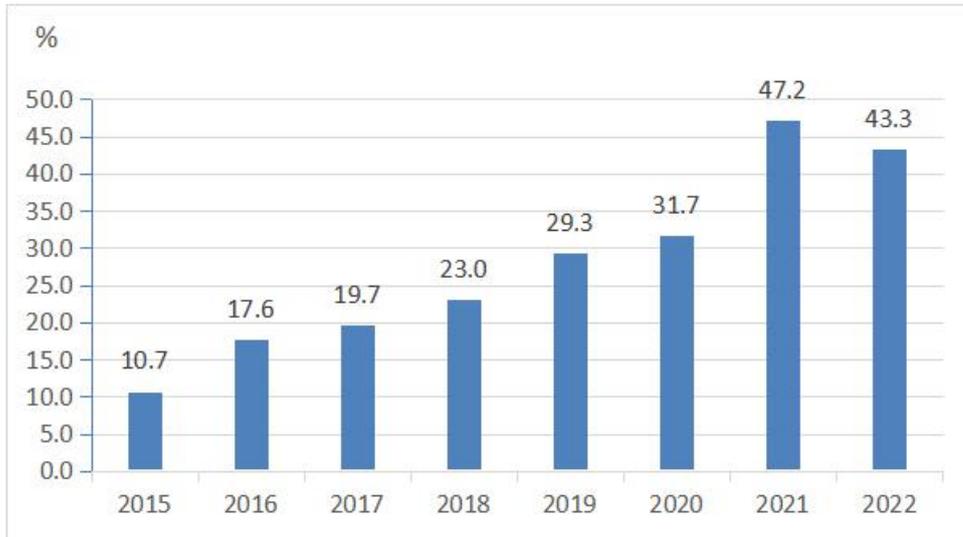


图 4 2013—2022 年高铁、民航客运量占比

2. 疫情降低居民出行意愿，客运市场持续萎缩。2022 年，广东客运量和旅客周转量规模均为 2021 年的六成、2019 年的三成，客运市场规模持续萎缩。从月度客运量数据看，4 月和 11 月，省内疫情较为严峻，当月客运量分别为 2957 万人、2946 万人，客运量规模约为 2022 年平时月份的六成，分别为全年次低、最低。

3. 12 月客运总体未有明显改善，不同客运方式恢复趋势不一。12 月，受防疫政策优化后短期冲击影响，客运量 3263 万人，同比下降 30.2%，但比 11 月增长 10.8%。不同客运方式差异明显。感染人数快速增加，短距离出行减少，公路客运、城市客运量环比下降。12 月，公路客运量、广深城市客运量分别为 1866 万人、39768 万人，环比分别下降 4.6%、1.0%，客运规模分别为当年的次低值、最低值。相反，“二十条”、“新十条”实施后部分异地务工人员、高校学生提前返乡，跨区域长距离出行显著恢复，12

月高铁、民航客运量分别为 823 万人、383 万人，环比分别增长 41.4%、44.5%。

（三）港口货运增速回落，下半年集装箱航运市场调整明显。

2022 年全球能源供应趋紧，广东港口货运中煤炭、石油、天然气及制品的外贸进港量、矿建材料吞吐量均有不同程度下降，全年完成港口货物吞吐量 20.48 亿吨，同比下降 2.3%，降幅比上年扩大 5.9 个百分点；完成港口集装箱吞吐量 7064.83 万 TEU，下降 0.2%，降幅比上年扩大 5.4 个百分点。

1. 集装箱内贸降幅收窄，外需收缩致海运价格大幅回落。

2022 年，广东完成集装箱内贸吞吐量 2653 万 TEU，同比下降 7.8%，降幅比上半年收窄 5.7 个百分点；完成集装箱外贸吞吐量 4412 万 TEU，增长 5.1%，增幅比上半年回落 2.2 个百分点，比上年回落 2.1 个百分点。运价上，中国出口集装箱运价指数 7 月份之前延续上年热度，运价维持高位，下半年欧美主要国家流动性下降，消费者支出减少，集装箱航运市场行情持续调整，12 月运价比 7 月下跌约六成，但仍高于疫情前水平。（见图 5）



图5 2022年中国出口集装箱运价指数和内外贸集装箱增速

2. 12月部分主要港口货物吞吐量增长较快。12月防疫政策优化，港口装卸效率逐步恢复正常，积压货物得到较快处理，港口货物吞吐量、集装箱吞吐量同比分别增长4.1%、11.2%。其中，深圳港、湛江港完成港口货物吞吐量2828万吨、2237万吨，同比增长15.5%、6.1%，环比增长23.9%、3.9%。集装箱方面，深圳港、湛江港完成吞吐量319.6万TEU、17.5万TEU，同比增长26.3%、33.8%，环比增长20.3%、29.9%。

(四) 邮政行业增幅回落，电信行业依然保持较高增速

1. 受疫情影响珠三角核心区邮政业务总量回落明显。2022年，广东完成邮政业务总量3112.87亿元（按2020年不变价计算），同比增长3.0%，增幅比上年回落22.9个百分点。分区域看，珠三角核心区受疫情影响较大，仅增长1.1%；东翼、西翼和北部生态发展区分别增长10.4%、21.2%和8.7%。

2. 快递业务量突破 300 亿大关，增速面临换挡期。2022 年，在需求走弱、供给冲击、预期转弱三重因素的影响下，广东完成快递业务量 301.36 亿件，同比增长 2.3%。从近十年发展趋势看，2022 年快递业务量增幅比上年回落 30.4 个百分点，改变了 2017 年以来 30%左右快速增长态势，预计 2023 年在行业发展日趋成熟的情况下，增速较难重回 30%区间，面临增速换挡期。（见图 6）



图 6 2013—2022 年快递业务量和增速

3. 电信业务量稳定增长。2022 年，广东完成电信业务总量 1959.66 亿元（按 2021 年不变价计算，增速为可比口径，下同），同比增长 19.0%，增幅比前三季度回落 0.2 个百分点；实现电信业务收入 1971.61 亿元，增长 6.7%，增幅比前三季度回落 0.1 个百分点。分地市看，广州、深圳、东莞、佛山拉动力较强，分别完成电信业务量 399.76 亿元、412.75 亿元、211.06 亿元、156.21 亿元，增长 18.8%、15.6%、16.9%、20.7%，四市电信业务量合计占全省总量的 60.2%，分别拉动电信业务总量增幅 3.8

个、3.4个、1.9个、1.6个百分点。

4. 5G用户占比近四成，增速高位回落，互联网用户增幅高于疫情前水平。经过近两年的高速发展，2022年全省5G移动电话用户数规模日趋壮大，达6351.70万户，占全部移动电话用户的38.1%；由于基数不断抬高，增幅逐季回落，一季度、上半年、前三季度和全年分别增长120.0%、88.8%、66.4%、55.1%。互联网用户增幅高于疫情前水平，互联网流量增幅高位回落。2022年全省固定互联网宽带接入期末用户4628.72万户，增长8.2%，移动互联网期末用户15097.28万户，增长0.2%，增幅分别比2019年提高5.5个、8.4个百分点；固定互联网宽带接入流量1429.3亿GB，增长28.3%，移动互联网接入流量295.60亿GB，增长19.8%，增幅分别比2019年回落25.1个、42.7个百分点。

二、2023年走势研判

疫情是影响运输邮政行业的最主要因素。2023年，随着疫情影响减弱，预计行业基本面迎来修复，运输生产总体呈现“先缓后快”的恢复发展态势，一季度缓慢恢复，二季度主要运输指标有望明显改善。从货运方面看，三年疫情影响和经济下行对货运行业的运力人力造成影响，行业周期延长，整体恢复需要一定时间，在稳经济稳就业等一揽子政策、“双区”和横琴、前海、南沙三个重大平台建设的带动下，预计货运二季度将重回平稳增长。从客运方面看，相关数据显示，2023年1月客运规模仍未恢复至2019年水平，春运后客运恢复程度主要取决于商务、旅

游、长途探亲等出行的恢复程度。新的一年，邮政行业已进入到相对平稳发展阶段，逐渐从高速增长转向中低速增长，由粗放型发展转向高质量发展；电信行业依然可以保持相对稳定的增长速度。

提出如下建议：一是迅速消除疫情因素影响，尽快恢复国际客货运输通道、推动运力人力恢复，保证正常生产生活秩序；二是基于货运量和经济增长关系从耦合到深度解耦的转变，要加快推进交通运输高质量发展，全面推进货物运输转型升级，推动行业从“规模速度型”转向“质量效率型”，优化存量资源配置，减少重复投资建设，保证优质增量供给；三是加快多式联运发展，推进大宗物资运输“公转铁、公转水”，推进粤港澳大湾区铁水联运、江海联运发展，壮大多式联运市场主体，创新多式联运组织模式，推动运输结构继续优化调整。

供稿单位：服务业统计处

撰 稿：余昭君

责任编辑：张云锐