

新 驰 观 察

2023 年第 1 期（总第 16 期）

2023 年 2 月 9 日

主要国家防疫政策调整后 交通运输发展情况及对我国的启示

自 2023 年 1 月 8 日起，我国新冠病毒感染由“乙类甲管”调整为“乙类乙管”。1 月 30 日，世卫组织发布声明称，新冠疫情仍然构成“国际关注的突发公共卫生事件”。防疫政策调整带动交通运输行业快速回温，但是疫情传播的风险挑战仍然较大，并带来了中长期影响。美国、日本、新加坡等国家放松管控后交通运输行业的变化情况，可为我国交通运输行业提供参考，应对防控政策调整期间和后疫情时代行业发展的新趋势。

一、海外疫情放开后迎来多轮感染高峰，直接影响边际递减

（一）“疫后新常态”：多轮阶段性感染高峰

日本：根据疫情严峻程度适时调整管控政策，管控放松后出现多轮确诊人数高峰，感染高峰持续时间在 1-2 个月。

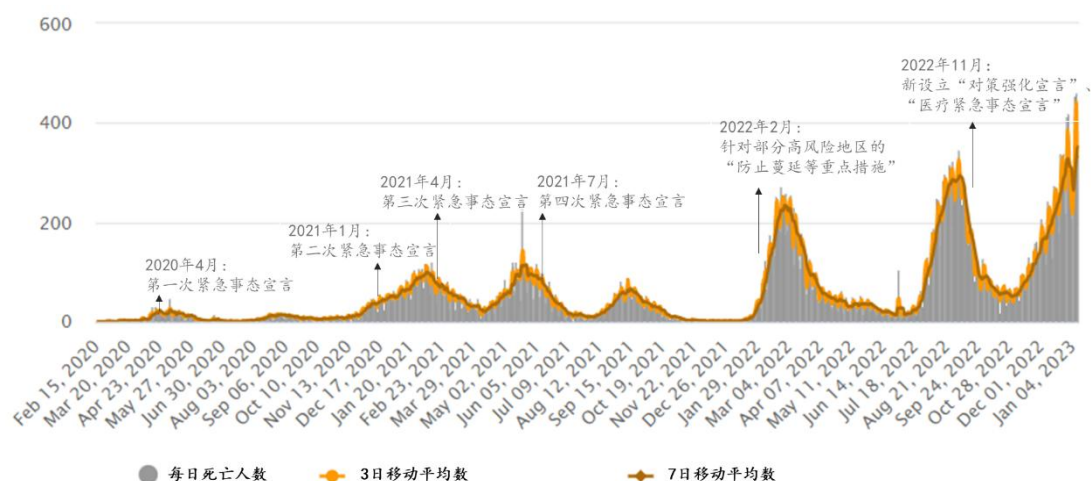


图1 日本防控政策及新冠死亡人数变化情况

美国：2020 年实施“居家令”“口罩令”等防控措施，2021 年开始逐步放松管控，2022 年后未出现感染高峰。

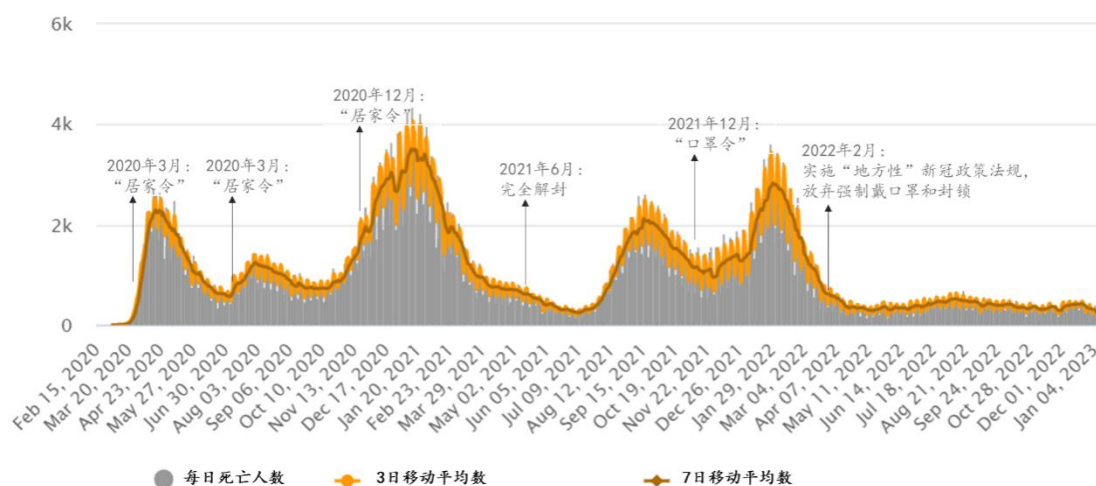


图2 美国防控政策及新冠死亡人数变化情况

注：图示为全美死亡人，防控政策以加利福利亚州为例

新加坡： 2021 年提出打造“对新冠更具适应性的国家”，放宽管控措施后出现多个感染高峰，持续时间为 2-3 个月。

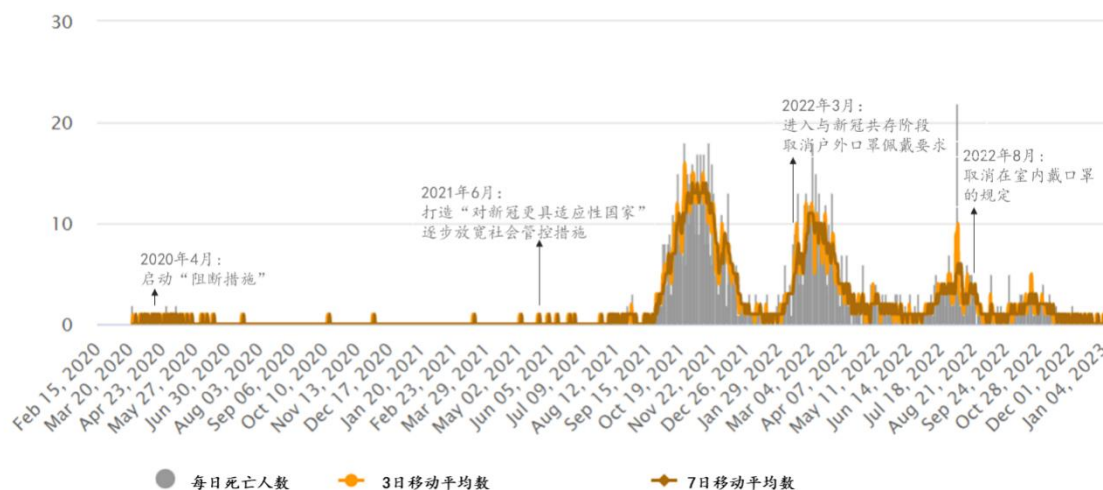


图3 新加坡防控政策及新冠死亡人数变化情况

韩国：2022 年 4 月宣布下调新冠传染病等级，首次出现单日死亡病例数超过 100 人，后续死亡波峰逐渐压平。

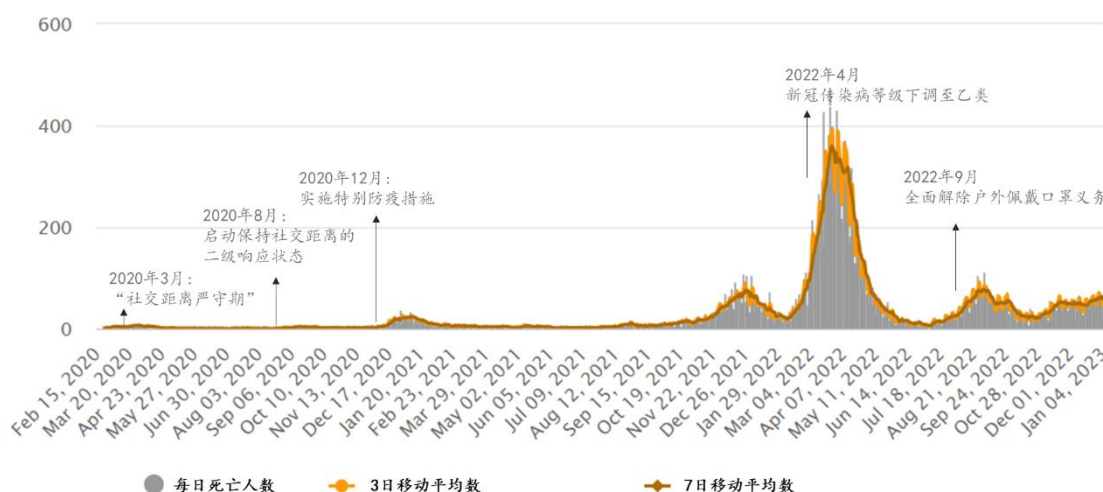


图4 韩国防控政策及新冠死亡人数变化情况

数据来源：worldometer

（二）感染高峰直接冲击效果边际递减

从韩国、新加坡等国家的经验来看，进入共存阶段后的第一个感染高峰也是单日死亡病例数最高的，后续感染高峰的峰值逐步递减。第一轮感染高峰导致的短时间内大量人员确诊，医疗资

源紧张，也猛烈冲击了居民出行、零售以及餐饮活动等。随着居民对于病毒认知的提升以及相关医疗资源的完善，恐慌情绪回落，后续感染高峰影响边际减弱。韩国、新加坡均在经过 2-3 轮感染高峰后实现了疫情平稳。

（三）长期新冠（Long Covid）影响劳动力市场

新冠病毒对于人体的影响仍然处于不断研究观察阶段，长期新冠（Long Covid）可能会持续影响个人工作、上学、参与社区生活与日常活动的的能力。美国有多达 1600 万劳动年龄人口受新冠后遗症（Long Covid）影响，其中可能有 200-400 万人因新冠而没有处于工作状态。我国的交通工程建设和运输物流行业仍属于劳动密集型行业，未来一段时期从事交通运输行业的劳动力数量也将受到冲击。长期新冠（Long Covid）的影响不仅体现在对个人健康以及劳动力市场，同时疫情对消费习惯、商业模式的重新塑造在后疫情时代也将持续，包括居家办公、视频会议、网上购物、供应链本地化等等趋势均会对客货运交通需求结构产生重要影响。

二、海外疫情放开后交通运输行业迅速复苏，尚未达到疫情前水平

（一）主要国家防疫政策调整后的交通运输发展情况

1. 美国：疫情扰动凸显物流服务短板，带动成本上涨

受新冠疫情影响，2020 年美国商业活动萎缩导致物流活动减少。2021 年防控措施放开后，美国物流需求迅速回升，伴随

随着社会环境恶化、供应链危机等因素暴露出美国物流体系短板，全年物流成本增长 22.4%，物流全行业的完全准时率下降到 90% 以下，美国港口出现“史上最严重拥堵”危机，美国供应链危机加快暴露。2021 年 2 月拜登签署了《美国供应链行政令》，指示联邦各部门协同努力，以关键产品和必需品为核心，建立更具韧性和更加安全的供应链，同步推出一万亿美元基建法案以改善供应链基础设施。

表 1 美国物流成本变化情况

年份	国内生产总值（GDP）	美国商业物流成本（USBLC）	USBLC 占 GDP 比重
2019 年	21.43 万亿美元	1.65 万亿美元	7.6%
2020 年	20.94 万亿美元	1.56 万亿美元	7.4%
2021 年	23.00 万亿美元	1.85 万亿美元	8.0%

2. 新加坡：保持国际运输通道开放，全力维持国际交通枢纽地位

由于本地市场相对较小，全力保障港口和机场等国际交通枢纽稳定运转是新加坡疫情防控的重点。2021 年，新加坡港保持 7x24 小时全天候开放，提供包括船员换班、海空疫苗接种演习和海员疫苗接种计划在内的服务，港口吞吐量在 2021 年创下历史新高。新加坡国际航空运输受冲击明显，2020 年全年客运量减少 83%、货运量减少 23%。通过“疫苗接种者旅游通道”计划、拓展航空货运合作伙伴等方式，机场客运量缓慢恢复，货运吞吐量在疫苗、医药等运输需求带动下实现了快速增长。2022 年前

十个月，樟宜机场客运量恢复至疫情前 42%，飞机起降架次恢复至 53%，机场连通性恢复至 82%。

3. 日本：疫情影响叠加政府引导，出行规模明显减少

疫情爆发以来，日本政府城市交通客运量明显减少。在政府放松管控措施后，由于出行理念、工作方式变化，短期内客运量仍然难以恢复至疫情前水平。为支持交通运输企业发展，日本政府采取了包括企业经营补贴、员工工资补助、出台相关法律保障中小交通企业可持续发展等措施。日本《地域公共交通活化再生法》于 2020 年 11 月 27 日完成了修订，在偏远区域常规公交运营、客货混装等方面出台了相应的措施政策。

（二）新冠疫情对于交通运输发展的中长期影响

公共交通受到大幅冲击。针对美国、日本、中国、德国的抽样调查显示，居民选择“轨道、公交、出租车”出行方式意愿降低，“私家车、自行车、步行”等出行方式明显增加。日本首都圈居家办公比例由 2019 年 18.8%提升至 2021 年 42.1%，日本 16 家大型轨道运营企业及 171 家城市公共汽电车企业 2021 年客流量仅恢复至 2019 年同期的 70%-80%，出租车恢复至 50%-60%。2020 年英国自行车骑行增长量超过了过去 20 年的总和，政府也同步推出了 20 亿英镑的积极出行计划，用于修建高质量自行车道、推动步行等。新加坡市内通勤规模在全面“共存”后也仅为疫情前 60%-70%，2021 年汽车保有量辆却达 98.88 万辆，创下历来新高。

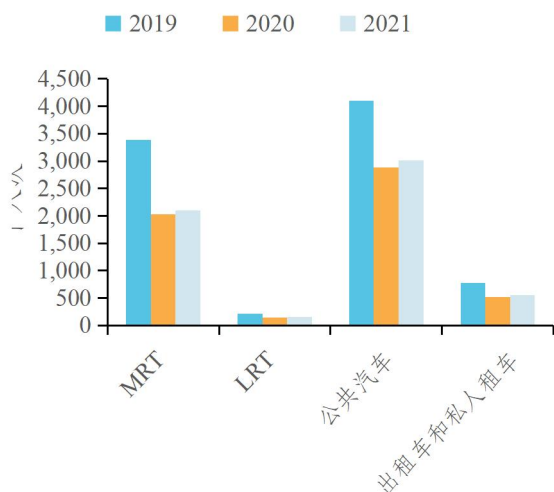


图5 新加坡城市客运变化情况

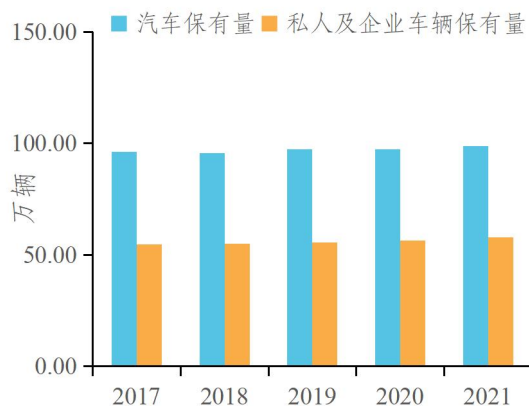


图6 新加坡汽车保有量变化情况

不同运输方式恢复周期和程度不一。从客货运输角度来看，感染风险、旅行限制等因素对旅客出行需求抑制明显，恢复到疫情前水平整体上需要2-3年或者更长时间。国际航协预测，全球客运量将在2024-2025年恢复至疫情前水平。货物运输在疫情期间表现了更强的韧性，仅在疫情感染高峰出现小幅下降，疫情得到有效控制后将得到迅速恢复，甚至超越疫情前水平。从运输方式角度来看，铁路、水路货运受影响相对较小，公路、民航货运影响相对较大。2022年4月新加坡放开后，机场出入境人数呈现了一个显著上升，4月出入境人数达到191.6万人，相较于3月上升了68.9%。

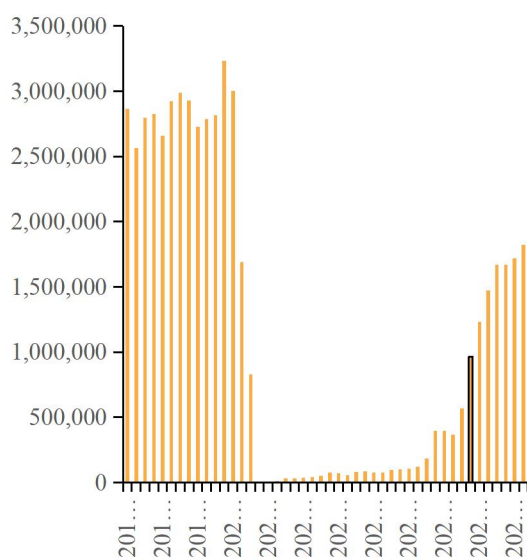


图 7 新加坡入境人数（人次）变化情况

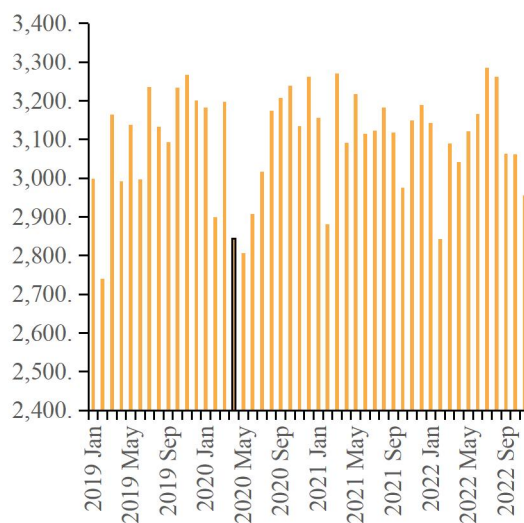


图 8 新加坡集装箱吞吐量（千 TEU）变化情况

交通数字化转型加速推进。智慧物流的升级转型在新冠疫情场景下的应用价值逐渐凸显，加速了交通运输领域数字化发展趋势。物流企业积极运用大数据、人工智能、5G 等新技术，推广无接触式的新配送模式和无人机自动分拣等为代表的智慧物流设备。Tractia 调研数据显示，2022 年全球仓储和物流自动化的投资从 2018 年 83 亿美元攀升至 308 亿美元。德国利用人工智能技术，对车货匹配、车辆调度、运输路线展开优化，同时也在各地积极部署数字孪生技术到物流行业中，提前对整个供应链进行优化与改进。

国际多式联运资源加速整合。疫情风险刺激带动了国际运输行业的整合化、社会化、协同化和平台化。航运企业通过兼并与收购进行了横向整合，积极布局航空货运、码头运营和地面物流服务业务。新加坡樟宜机场集团（CAG）与新加坡港口运营商

（PSA）在海空转运方面开展合作，优化新加坡的货运流程。马士基 2021 年收购了多家电子商务物流公司，并成立航空货运公司，开通中美空运航线。1996 年至 2022 年，排名前 20 的航运承运人的集装箱运力份额从 48% 提升至 91%，最大的四家承运人掌控了超过半数的全球运力。

三、后疫情时代我国交通运输行业发展的对策建议

2022 年末以来，我国各省份已经梯次渡过第一轮疫情流行高峰期。春节假期国内出游及国际出行同比均大幅增长，春节国内旅游出同比增长 23.1%，恢复至 2019 年同期的 88.6%。为了更好地应对疫情防控放开后交通运输行业面临的需求增长、感染冲击等场景，建议可从以下方面进行准备。

（一）支持公共交通运营企业发展

疫情期间，对公路客运交通冲击明显，公共交通运营企业亏损现象普遍，客流流失比例高达 20%-30%，尤其是偏远地区客运量呈现断崖式下降。建议进一步加大对于公路客运尤其是公共交通的支持力度，建立中央和地方政府共同承担的长效补贴机制，并特别向中小城镇的公共交通和农村客运线路进行倾斜，帮助企业度过危机。针对城乡客运，鼓励客货混合运营，提升运营效益。针对后续可能面临的感染冲击，鼓励企业积极推动员工疫苗接种工作，建立员工轮岗备岗和安全上岗制度，杜绝司机带病上岗带来的安全隐患。

（二）把握跨境物流、快递电商等后疫情时代发展机遇

快递行业在疫情期间实现了快速增长，2023 年随着疫情影响收敛、消费端和生产端复苏，行业增速有望恢复至 15-20% 区间。面对行业增长机遇，我国交通运输行业应积极开展业务能力提升，提升运营效率和数字化转型，通过开展海外仓布局、整合海外供应链、定制化提供一站式的跨境物流综合服务等，实现业务规模由大到强的转变。

（三）高度重视港口和航运企业运营风险防范

2022 年下半年以来，全球港口和航运业正在进入下行期间，加之中国出口明显放缓，国内港口和航运企业运营压力明显增加。面对未来的需求不确定性、运价大幅波动、运营成本上升以及潜在的供应链中断危机，国内港口和航运业一方面应积极融入区域性贸易组织，如深化 RCEP 框架下的东南亚国际航运网络；另一方面，需要充分利用电子商务发展带来的机遇，加速数字化转型，建立更加便利化的国际海运解决方案，建立具有韧性和可持续性的海运供应链。

报告执笔人：

彭晨鹏、林坦

编辑：徐静怡

地址：上海市杨浦区国康路 100 号
