



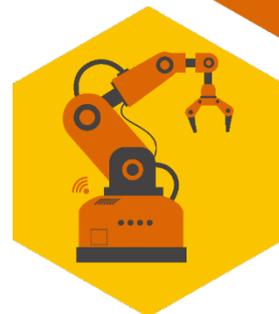
普华永道

2022年中国物流行业
并购交易活动回顾及未来展望：

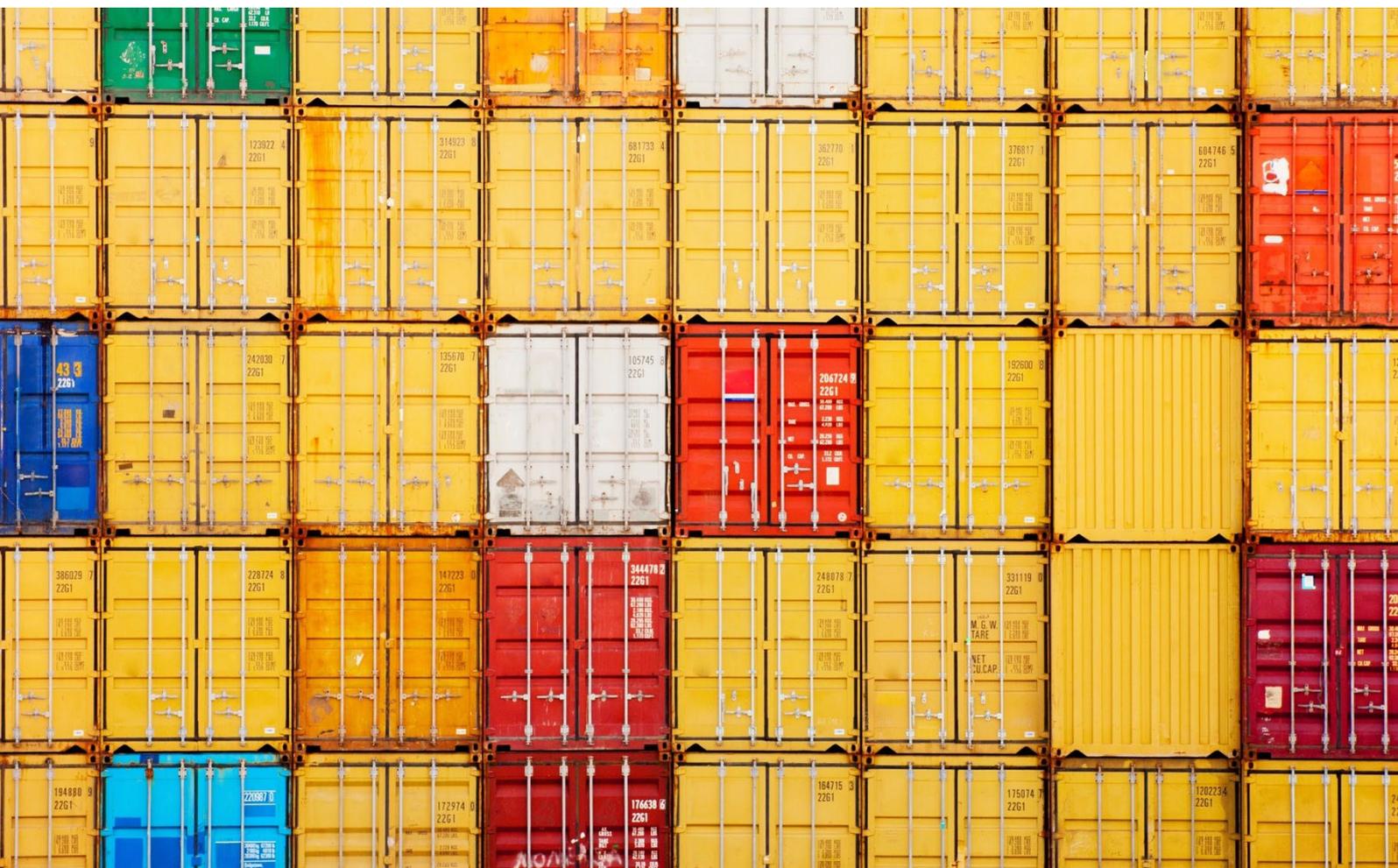
数智与整合并举 稳中求进越周期



目录



2022年中国物流行业发展速览	03
2022年中国物流行业投资并购趋势总览	06
2022年中国物流行业投资并购趋势回顾	09
• 细分领域并购交易趋势	10
• 交易量级分布	18
• 交易轮次分布	19
• 投资者类型分布	21
• 交易区域分布	25
• 重大交易及IPO表现速览	28
中国物流行业趋势与展望	31



数据说明

报告中所列示数据说明

- 报告中数据除注明外均基于清科、投中、汤森路透、Mergermarket等公开消息，以及普华永道分析收集的其他信息；
- 清科、投中、汤森路透仅记录对外公布的交易，但有些已对外公布的交易有可能无法完成；
- 部分交易未披露交易金额、投资方等信息，一定程度上影响了报告分析的全面性和趋势；
- 报告中提及的交易数量仅指对外公布交易的数量，交易金额只包含已披露金额的交易。除特殊注明外，不包括未披露金额的交易；
- “国内”数据指发生在中国大陆、香港特别行政区、澳门特别行政区、台湾地区的交易数据；
- “出境”数据指投资方在国内，但标的主要业务在其他海外国家或地区的交易；
- 报告基于各交易发生所在年份12月31日当日，交易币种对人民币的汇率进行折算。

行业范畴说明

近年来，物流企业呈现跨赛道经营的趋势，本报告对标的进行领域划分时综合考量具体业务范围、营收来源等特点。各个领域的涉及赛道范畴简略如下。请注意，如下分类标准主要基于普华永道对于行业在政策法规、交易特征，以及行业未来发展趋势上的理解而确定，不代表行业标准分类。

- 快递快运：包括快递/包裹、零担物流及整车运输等领域；
- 物流仓储：以自建或租赁库房、场地，来提供储存、保管等服务；
- 城市新零售物流：城市配送（含冷链）、城市仓配一体、即时物流、最后一公里、跨境电商物流等领域；
- 物流智能信息化：如物流仓储及运输设备自动化智能化，物流信息系统数智化、物流业务智能平台等领域；
- 综合物流：多业务经营的物流企业，及航空货运物流、水路海运物流、货运代理、供应链管理服务、化工等特种物流等。



2022年中国物流行业

发展速览

2022年中国物流行业运行发展速览

疫情冲击、需求收缩、预期转弱等多重压力下，中国物流行业迎难而上、稳中求进

2022年，在国内疫情反复、内需收缩、外需不振等因素影响下，中国物流行业攻坚克难，顺利完成保通保畅，物流网络化、智能化、信息化工程稳步开展，中国式现代物流体系建设持续推进。2022年，中国物流总额增长3.4%至347.6万亿元，社会物流总费用同比增长约4.4%至约17.8万亿元。

在充满不确定性的VUCA时代，中国物流行业经受住一系列考验，在社会经济运行的先导性、基础性、战略性的基石地位不断巩固，2022年呈现出如下的新趋势、新热点：

- 国务院建立“物流保通保畅工作领导小组”并成立相应领导小组办公室，推动各单位关注运输与物流业运行情况，及时出台政策与措施维护产业链供应链安全稳定。
- 行业聚集效应加速显现，各细分领域末位淘汰加速进行。业内规模型物流企业数量逆势增长，截止至2022年年底全国A级物流企业超过8,600家，同比增加约600家，物流行业市场集中度快速提升。
- “快递进村”工程加快推进，全年累计建成约990个县级寄递公共配送中心、27.8万个村级快递服务站点，快递服务覆盖全国95%的建制村。

- 海运市场于下半年特别是第四季度开始步入调整期，集装箱海运运费从高位大幅回落。海外需求的减弱及运价的走低为众多跨境物流企业带来巨大挑战，行业竞争加剧，末位淘汰加速进行。
- 赛道融合加速，各领域业务边界渐趋模糊，领先企业加速整合向综合物流服务商迭代；在“一带一路”发展倡议下，众多领先物流企业以打造跨境全链路综合物流服务商为目标，多地域多业务布局以扩大服务影响力。
- ESG与绿色低碳日渐突出，“公转铁、公转水”、多式联运等绿色物流运行模式广泛推广实施；物流与新能源加速融合，越来越多物流企业将屋顶光伏、新能源设备纳入业务发展的关键组成部分。

“稳产稳链，逆境奋发”。2022年是中国“十四五”规划承上启下的关键之年，从中央至地方对物流行业出台了一系列助企纾困、支持发展的政策措施，为中国式现代物流体系立足新时代、推动高质量发展指明了道路，为中国式现代化物流体系的建设注入了新力量、新动能。

2022年影响中国物流行业的关键系列政策文件概览



说明：VUCA时代指充满易变性、不确定性、复杂性、模糊性的时代，VUCA分别是volatile, uncertain, complex, ambiguous的缩写。

数据来源：国家发展及改革委员会、中物联及普华永道分析

2022年中国物流行业运行发展速览（续）

2022年，“需求收缩、供给冲击、预期转弱”三重压力持续显现，叠加疫情反复的干扰，本年度中国整体并购交易市场面临较大挑战，交易规模与数量均呈现较大幅度的调整。物流行业并购交易市场亦跟随大市转弱，行业内巨型、大型交易大幅减少，交易活跃度显著回落。

2022年，中国物流行业共发生110宗并购交易，同比大幅减少80宗，交易数量跌回到2019年以前的水平；交易金额较2021年大幅下降74%至584亿元，跌至2016年之外的第二低水平。物流智能信息化、综合物流等并购交易较为活跃，但快递快运、城市新零售物流等则降至历史低位。投资者决策均渐趋谨慎，各轮次的交易数量和金额均有所下降。

“百舸争流，奋楫者先”。展望2023年，尽管全球经济复苏之路充满荆棘挑战，通胀压力及利率高企持续影响海外订单需求，但随着疫情防控政策的重大调整，强韧性、高潜力的国内经济将逐步走出疫情阴霾，开启复苏之路。中国物流行业将在充满不确定性的VUCA时代中，开启新的征程。

产业投资者造势而进，以并购整合提升跨赛道跨区域的端到端综合物流服务能力，加快抢占市场份额；头部技术企业将在资本持续支持下加速新兴技术的开发与商业化落地，以及成熟技术的迭代与推广实施，抓住机遇实现跨越发展。在金融和产业投资者的密切关注与助力下，中国物流行业末位淘汰将加速进行，各细分领域的竞争格局将迎来持续调整，市场集中度将进一步提升。

普华永道相信，在《“十四五”现代物流发展规划》等一系列政策指引的支持下，在行业资源加速整合、市场需求逐步复苏、数智化迭代升级以及资本持续助力等驱动下，中国物流行业将迎难而上，穿越周期低谷，迈入高质量发展之路，朝着2025年基本建成“供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色”的现代物流体系而进发。





2022年中国物流行业

投资并购趋势总览

投资并购趋势总览

2022年中国物流行业投资并购趋势总览

交易金额

巨型、大型交易的减少以及交易活跃度的回落，使得2022年交易金额较2021年大幅下降

74%至**584**亿元，
跌至2016年之外的第二低水平。

交易数量

全球经济复苏的不确定性叠加新冠疫情反复等因素影响，2022年交易数量减少

80宗至**110**宗，
跌回至2019年以前的水平。

平均交易额

因大型交易数量的减少，平均交易额（不含巨型交易）从2021年的7亿元下降至约

5亿元，
是2016年以来的最低水平。



巨/大型交易

巨/大型交易大幅减少，全年完成

16宗10亿元以上的大型交易，
较2021年减少**27**宗，主要发生在物流仓储、港口物流、货运代理等领域。

2022年 中国物流行业 并购交易总览

交易轮次

投资者决策渐趋谨慎、观望，各轮次交易数量和金额绝对值均显著减少，但“股权收购”的交易数量和金额在总量的占比显著增加，分别为

35%和**62%**。

热门领域

物流智能信息化在2022年热度依旧，50宗的交易数量使其在总数的占比从2021年

39%增至**45%**。

其次为综合物流、其他物流服务。



关键投资方

投资者活跃度均出现不同程度的下降，金融投资者单独发起62宗

交易，同比下降**40%**。

产业投资者成为交易金额主要来源，贡献70%的份额。

热点区域

江浙沪、粤港澳、北京是并购交易的活跃地区，合计贡献国内交

易数量和金额的**74%**和

73%。



数据来源：清科、投中、Thomson Reuters及普华永道分析

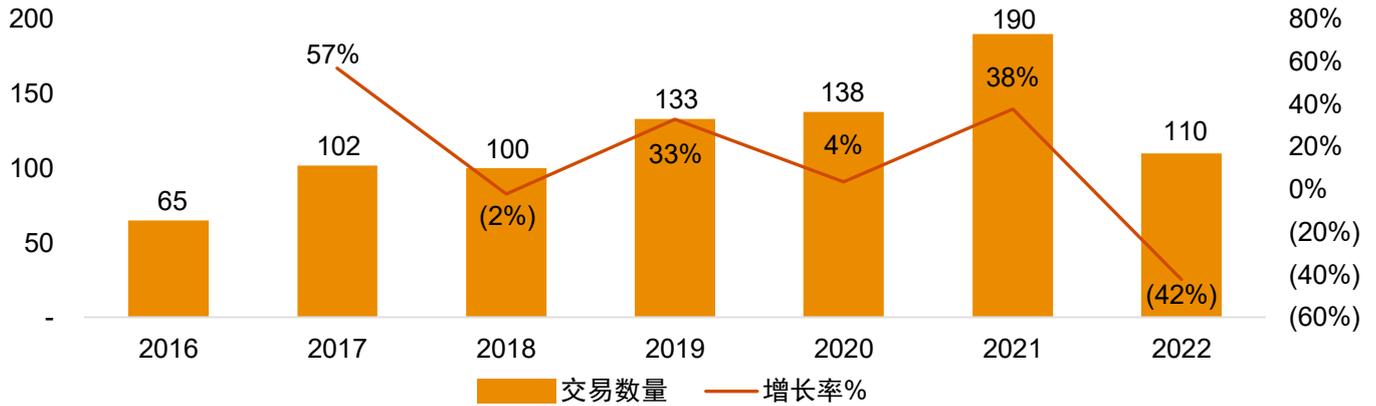
注：1、除特别说明外，本报告不包括未披露金额及交易金额1,000万元以下的交易。

2、按每宗交易的交易金额划分为如下四类交易：巨型交易（100亿元及以上）、大型交易（10亿至100亿元）、中型交易（1亿至10亿元）、小型交易（1000万至1亿元）。

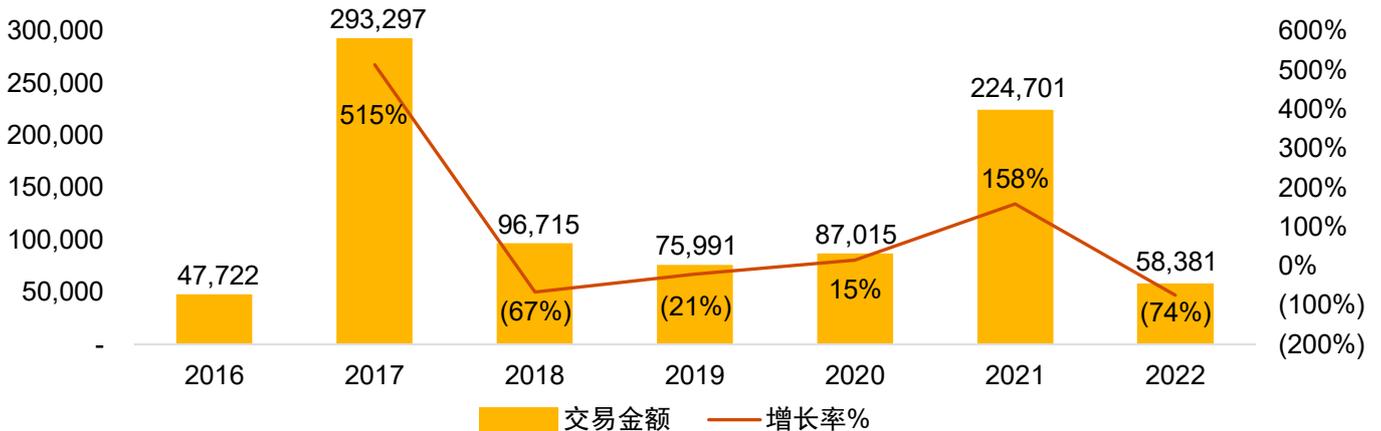
概要

交易市场在2021年高峰后迎来回调，数智物流与行业整合并驾齐驱

交易数量速览（宗）



交易规模速览（人民币百万元）



投资意愿聚焦物流智能信息化，多领域并购整合加速

- 受地缘政治局势持续紧张、环球经济复苏不确定性增加，以及新冠疫情反复等因素影响，2022年中国物流行业主要细分领域的并购交易金额和数量均较2021年的高峰有较大幅度减少。
- 在投资者有限的投资意愿中，物流智能信息化产生50宗交易，交易活跃度继续领跑全行业。综合物流相关交易数量减少过半，并以股权收购等整合型交易为主。快递快运、物流仓储产生的大型交易，使竞争格局渐趋集中和聚集，并购交易机会持续减少。“其他物流服务”领域投资并购保持平稳，港务/航务管理、铁路货运等细分赛道整合加速。

交易规模渐趋中小型化，产业投资者成为中坚力量

- 在美联储持续加息、政经环境充满不确定性的2022年，投资者风险厌恶水平显著增加，交易量级转向至中小型，大型交易数量大幅减少。投资者对于企业估值预期趋于谨慎，2022年整体平均交易额小幅下探，投资并购的规模渐趋中、小型化。
- 2022年，产业投资者成为并购交易的中坚力量，由其单独参与的交易贡献了70%的交易金额，达到409亿元，其中物流企业是主力军。在此影响下，与行业并购整合相关的成熟期交易数量和金额占比走高，股权收购相关的交易金额占总金额比例增至62%，其中综合物流、快递快运、物流仓储是热点领域。

数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析
注释：除特别说明外，本报告不包括未披露金额及交易金额1,000万元以下的并购交易。



2022年中国物流行业

投资并购趋势回顾

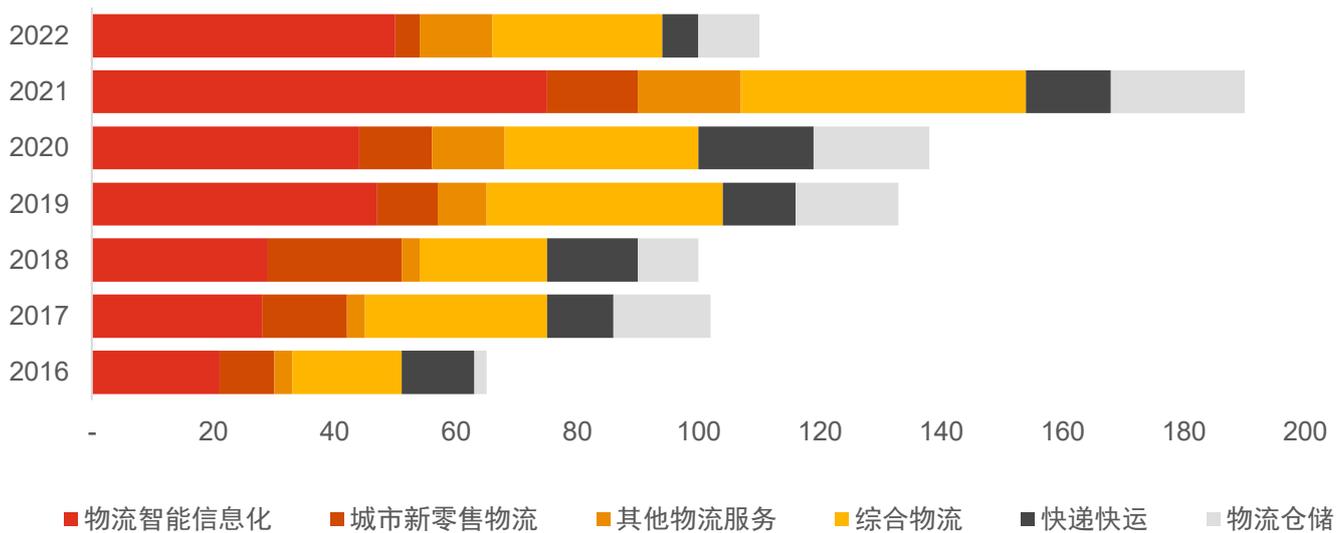
细分领域并购交易趋势

总览

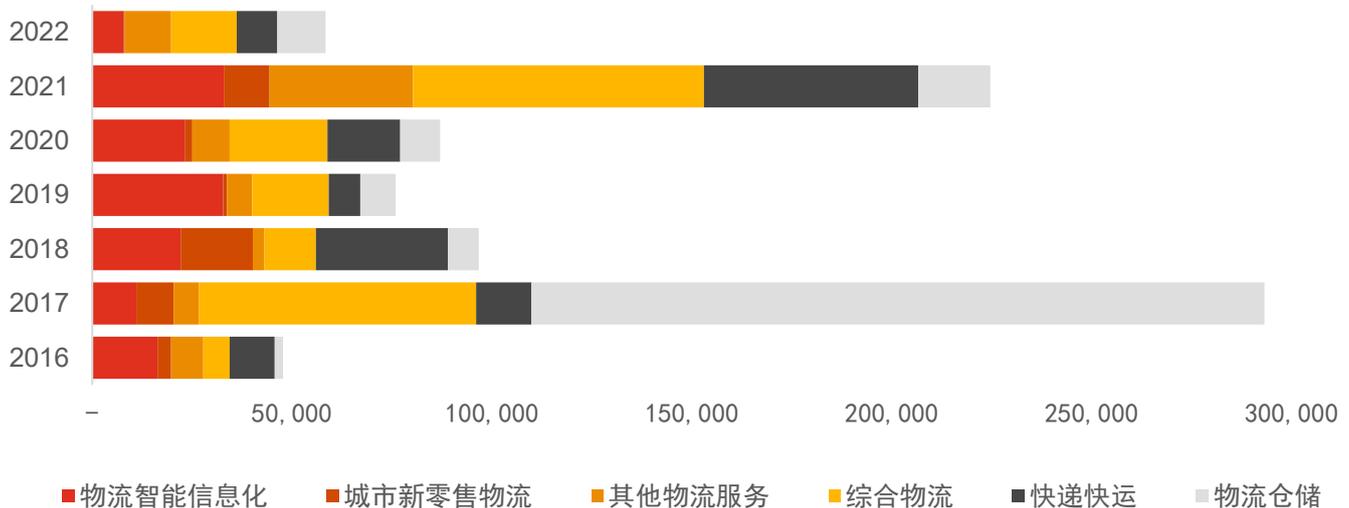
半数投资并购集中在物流智能信息化领域，综合物流等领域并购整合持续



各细分领域的投资并购数量（宗）



各细分领域的投资并购金额（人民币百万元）



数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

总览

物流智能信息化 – 交易活跃度蝉联冠军

- 用工难度增加、效率竞争加剧等因素作用下，物流智能信息化领域在充满不确定性的大环境下持续受到关注。
- 2022年，物流智能信息化领域发生50宗交易，同比减少25宗，但交易数量在全行业占比增至45%。投资者在有限的投资意愿中对物流智能信息化仍保持较高的兴趣。详情参见12-13页。

综合物流 – 收购类交易活跃，行业整合加速

- 2022年，投资者对综合物流的关注度有所下降，全年产生28宗交易，涉及金额较2021年下降77%至164亿元。其中，18宗为股权收购。头部企业抓住机遇在综合物流领域逆势开展并购整合，提升竞争力以抢占市场份额。详情参见14-15页。

快递快运 – 寡头格局巩固，业务跨界融合一体

- 快递快运领域竞争渐趋寡头，竞争格局持续巩固，交易数量和交易金额大幅减少，全年完成6宗交易共约101亿元，主要为京东物流收购德邦快递，以及聚盟共建、鸭嘴兽等企业的新一轮融资。详情参见16-17页。

物流仓储 – 竞争格局趋稳，交易机会渐少

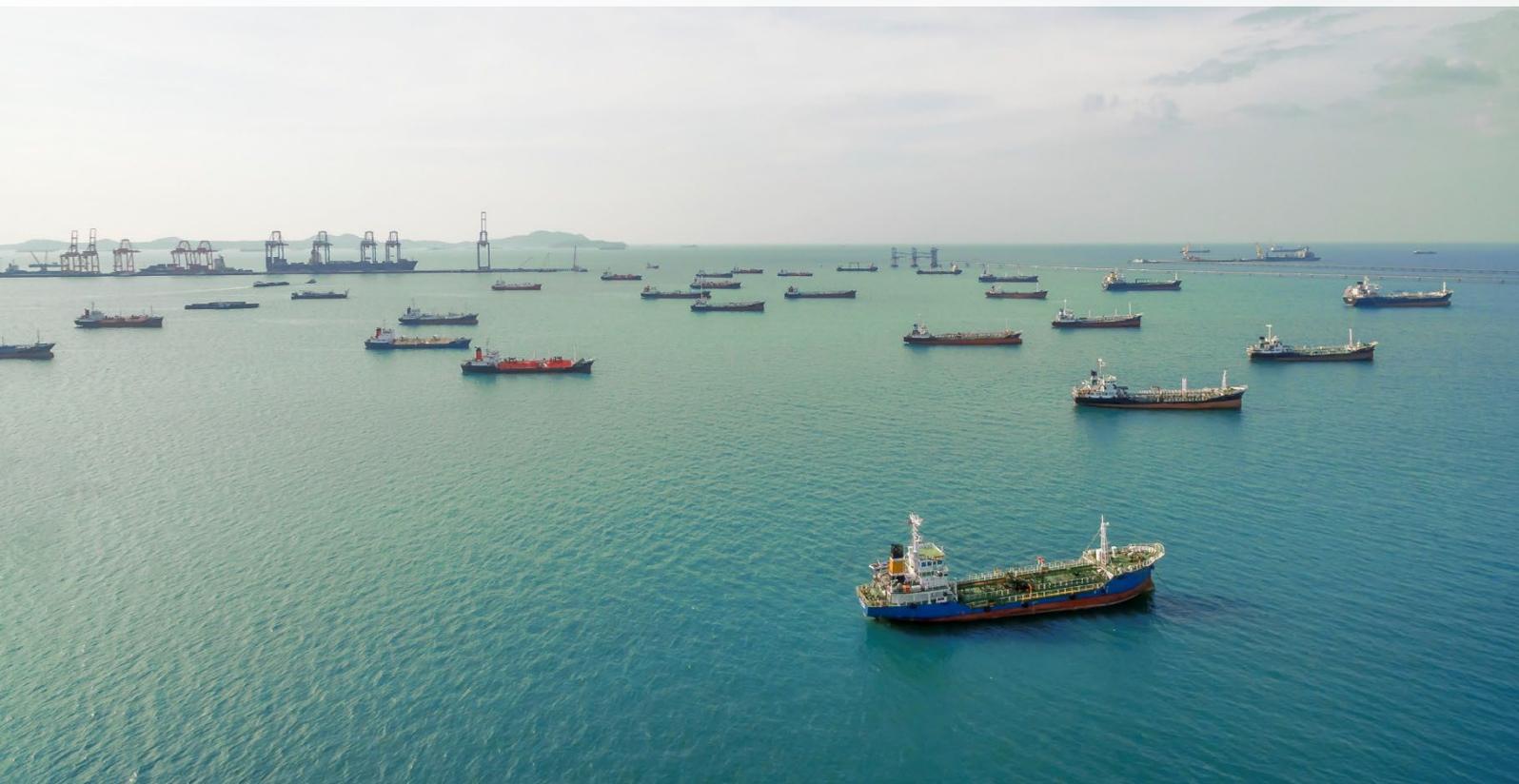
- 凭借收益稳定、风险较低的特点，物流仓储在充满不确定性的环境下备受追捧，但由于行业格局渐趋稳定，并购交易机会持续减少。2022年发生10宗交易涉及金额121亿元，同比分别减少55%和33%。代表性交易包括华平投资、高瓴投资等机构投资京东产发和华润物流收购嘉里建设香港两处货仓等。

城市新零售物流 – 多重因素叠加，投资热度下降

- 受1) 2021年头部企业已获得大额融资；2) 已上市企业的资本市场表现不理想；3) 业务区域化带来的抗风险能力不足等多重因素影响，2022年投资者对城市新零售物流领域的投资关注度显著回落，全年仅发生4宗交易，涉及金额约3.2亿元。

其他物流服务 – 赛道整合加速

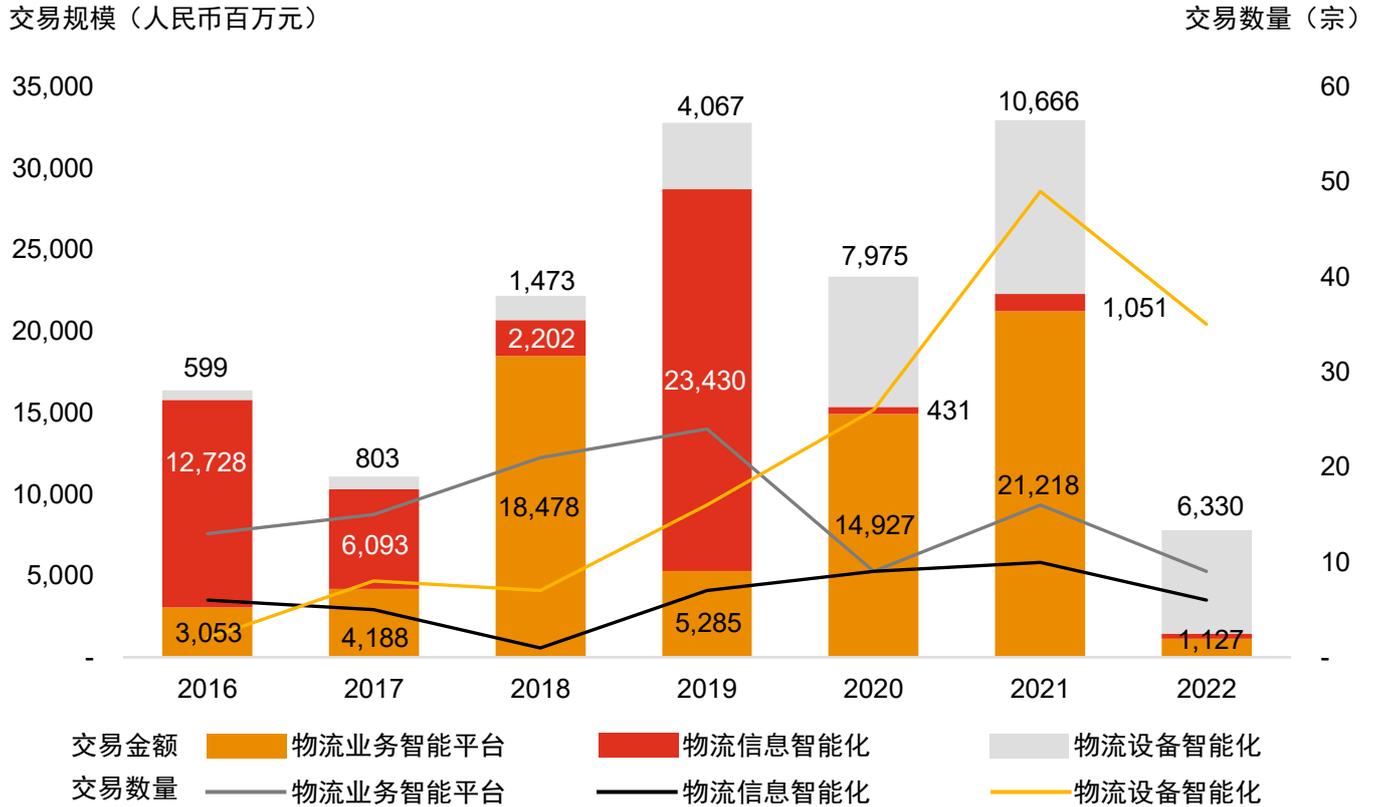
- 其他物流服务包括港务/航务管理、铁路货运等细分赛道，该领域主要由产业投资者主导。2022年12宗交易中，8宗为港务/航务管理赛道的产业投资者并购，国内港口赛道行业整合加速。



物流智能信息化领域

物流设备智能化持续领跑，运输设备自动化、仓储环境智能化成为关键方向

物流智能信息化并购交易趋势



物流设备智能化

- 在新的用工环境下，中国物流行业持续面临劳动力紧缺、用工成本增加等问题，而商流环境的变化持续催生对自动化、智能化物流设备需求的增加。
- 因此，即使在投资环境大幅降温的2022年，自动化、智能化相关的物流设备智能化赛道仍受到青睐。交易数量虽回落至35宗，但仍远高于2021年以外的其他年份；交易金额虽较2021年峰值减少41%至63亿元，但仍处于历史中上水平。
- 设备自动化、仓储无人智能化等业务方向的领先企业较受欢迎，交易轮次分布在B轮及以后的成长期，代表性融资企业如赢彻科技、劦微机器人、极智嘉、海柔创新、凯乐士等。

物流业务智能平台

- 在经历2021年投资并购高峰后，物流业务智能平台在2022年热度有所回落，交易数量同比减半至9宗，交易金额则同比减少95%至约11亿元，代表性交易为中储智运约7.6亿元的大额融资。
- 随着“平台经济”再次受到社会各界的重视，以及商流和物流企业对“降本增效”提出更高的要求，在垂直行业或区域市场的物流业务智能平台龙头或仍受到投资者关注。

物流信息智能化

- 物流信息智能化在交易数量、交易金额均小于物流设备智能化、物流业务智能平台两个细分赛道。2022年共发生6笔交易，涉及金额仅3.4亿元，代表性交易如海管家的B轮一亿元融资。

数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

物流智能信息化领域（续）

2018年至2022年中国物流行业物流智能信息化领域部分重要交易

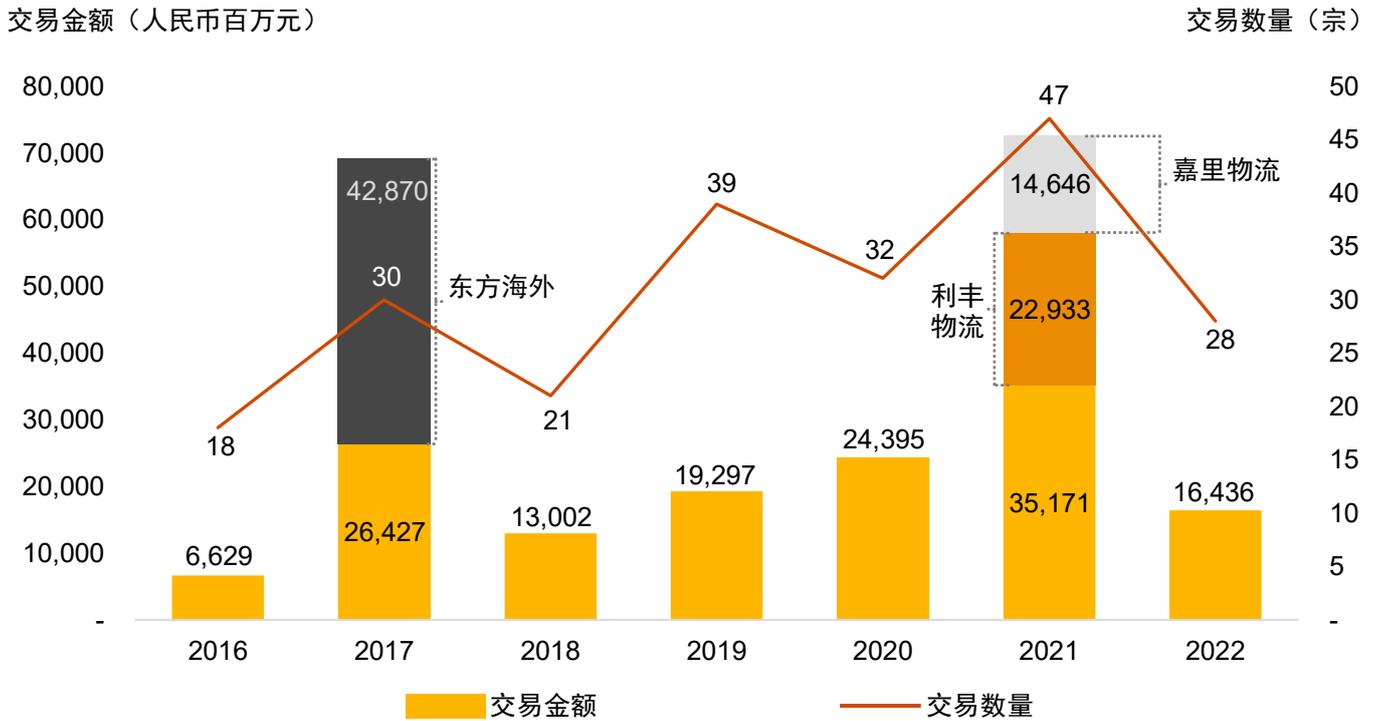
融资时间	标的企业	投资方	交易金额	交易类型
2022年2月	赢彻科技	红杉中国、君联资本、周大福企业有限公司、沅柏资本、物产中大集团股份有限公司、美团、蔚来资本、斯道资本、博华资本等	1.88亿美元	B+轮
2022年3月	中储智运	混改基金、江苏国源新能源、粤高资本、远海基金等	7.61亿元	战略投资/增资
2022年8月	极智嘉	英特尔资本、祥峰成长基金、清悦资本等	1亿美元	E轮
2022年7月	视比特机器人	经纬创投、迪策投资（湖南钢铁集团战略投资）、招商兴湘、弘德投资、中金资本、和玉资本、同威资本等	3亿元	B轮
2021年9月	海柔创新	今日资本、红杉中国、五源资本、源码资本、联想之星、零一创投、华登国际等	超2亿美元	C&D轮
2021年8月	赢彻科技	京东物流、美团、太盟投资集团、斯道资本、德邦快递、IDG资本、国投招商、隐山资本、宁德时代、钟鼎资本、蔚来资本等	2.7亿美元	B轮
2021年1月	货拉拉	红杉资本、高瓴领投、博裕、老虎、维恩资本、D1 Capital等	15亿美元	F轮
2021年1月	滴滴货运	淡马锡、CPE源峰、IDG资本、龙门投资、隐山资本、碧桂园创投、云锋基金、鼎珮投资VMS等	15亿美元	A轮
2020年12月	货拉拉	红杉资本、高瓴资本、顺为资本等	5.15亿美元	E轮
2020年12月	快仓机器人	凯傲集团、P7 Ventures、交银国际、申万宏源等	亿级美元	C+轮
2020年11月	满帮集团	软银愿景基金、红杉资本、璞米、富达等	17亿美元	战略投资/增资
2020年11月	图森未来	Navistar、Traton Group、VectolQ等	3.5亿美元	E轮
2020年3月	音飞储存	景德镇陶文旅集团	12.39亿元	股权收购
2019年11月	菜鸟网络	阿里巴巴等	233亿元	战略投资/增资
2019年9月	图森未来	UPS、鼎晖资本、万都等	1.2亿美元	D2轮
2019年7月	极智嘉	Golden Gate Ventures、D1、华平投资等	超1.5亿美元	C1轮
2019年2月	Flexport	软银愿景基金、DST Global、顺丰控股、Cherubic Ventures等	10亿美元	B轮
2019年2月	货拉拉	高瓴资本、红杉资本、钟鼎资本、PV Capital、顺为资本等	3亿美元	D轮
2018年12月	中交兴路	蚂蚁金服、北京车联网产业发展基金	7亿元	战略投资/增资
2018年12月	福佑卡车	中银投资、经纬中国、PAC基金	1.7亿美元	D轮
2018年11月	极智嘉	华平资本、火山石资本等	1.5亿美元	B轮
2018年10月	G7	厚朴投资、宽带资本、普洛斯、中银投资、腾讯投资等	3.2亿美元	D轮
2018年7月	快狗速运	菜鸟网络、华新致远、中俄投资基金等	2.5亿美元	战略投资/增资
2018年4月	满帮集团	国新基金、软银愿景基金、谷歌资本、法拉龙资本、Baillie Gifford & Co等	19亿美元	E轮

数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

综合物流领域

产业投资推动物流行业整合，并购交易集中在供应链物流和货运代理领域

综合物流交易金额及数量



投资活跃度回落，交易数量与规模降至历史低位

- 在环球地缘政治摩擦加剧、境内疫情持续反复的背景下，综合物流领域投资者在2022年调整原有活跃、积极的投资心态，风险关注度有所提升。
- 2022年产生28宗并购交易涉及金额约164亿元，剔除2021年两笔巨型交易后，交易数量和交易金额同比分别下降38%及53%，回落至历史期间的较低水平。

制造业景气度待提振，供应链物流并购交易减少

- 复杂多变的境内外环境给中国制造业的平稳发展带来挑战，国内采购经理人指数PMI持续低迷。受此影响，一体化、柔性物流体系的业务环境和并购交易环境均受到较大的冲击。
- 2022年，供应链物流赛道的交易数量降至9笔，交易金额同比大幅下降86%至约46亿元，交易金额低于2016年以来的历史均值。

海运价格回调，货运代理并购整合加速

- 经历2021年物流并购交易大年后，伴随着海空运价格的持续走低，货运代理赛道进入调整期。拥有较强经济实力的国内龙头企业在逆境中抓住机会加速并购整合，扩展业务版图，强化逆周期的抗风险能力。
- 2022年，货运代理产生了8宗并购交易，维持2021年投资热度，交易金额约75亿元。代表性交易包括嘉里物流收购Topocean、海程邦达收购加拿大空运货代Haptrans等。

以行业整合为目标，产业投资者聚焦成熟机会

- 综合物流领域的投资者多为产业投资者，2022年发生的28笔交易中，产业投资者参与了20宗，占比达71%。综合物流领域多以“战略投资/增资”和“股权收购”等为主，部分领先产业投资者在不确定的环境下通过兼并收购拓展业务版图，提升综合服务能力。

数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

综合物流领域（续）

2017年至2022年中国物流行业综合物流领域部分重要交易

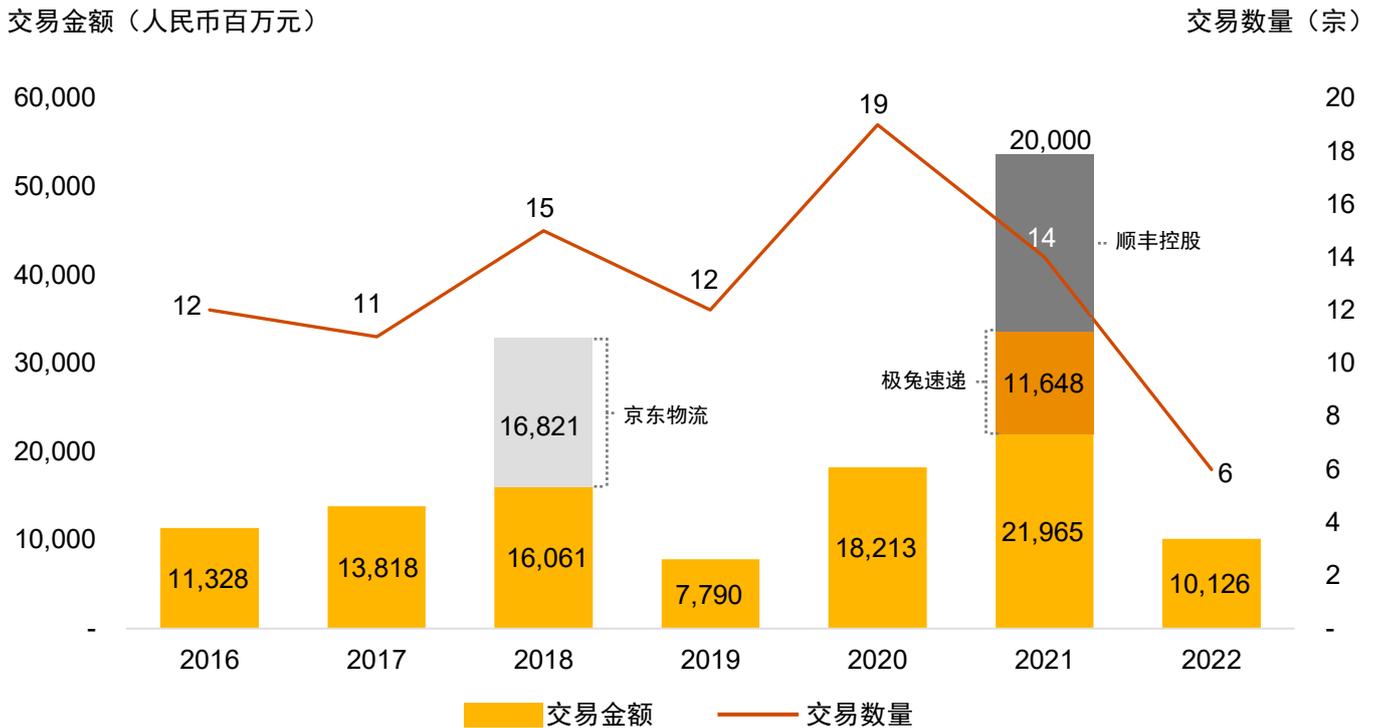
融资时间	标的企业	投资方	交易金额	交易类型
2022年6月	嘉峰国际货运	嘉里物流	59.24亿港元	股权收购
2022年5月	厦门象屿	招商局集团有限公司、山东省港口集团有限公司、厦门象屿集团有限公司等	35亿元	战略投资/增资
2022年2月	Topocean	KLN Investment (US) LLC(嘉里物流子公司)	2.4亿美元	股权收购
2022年5月	Haptrans	海程邦达	2,775万加元	股权收购
2021年12月	利丰物流	马士基集团	36亿美元	股权收购
2021年2月	嘉里物流	顺丰控股	176亿港元	股权收购
2021年2月	爱派克斯 Apex	瑞士德迅集团	约11-12亿瑞士法郎	股权收购
2020年12月	南航物流	普洛斯隐山资本、钟鼎资本、国改双百基金、君联逸格、中国外运、中金启辰和中金浦成等	5.13亿美元	战略投资/增资
2020年11月	国货航	中国国新、深国际、菜鸟网络等	48.52亿元	战略投资/增资
2020年3月	中远海能	沪东中华、远洋海运、大船重工等	51亿元	战略投资/增资
2020年1月	招商轮船	财通基金、诺安基金、易方达基金、摩根大通证券、四川璞信产融投资、工银瑞信、大船重工、招商局轮船	36.1亿元	战略投资/增资
2019年6月	利丰物流	淡马锡	3亿美元	股权收购
2019年2月	敦豪北京	顺丰控股	27.5亿元	战略投资/增资
2019年2月	敦豪香港	顺丰控股	27.5亿元	战略投资/增资
2019年1月	准时达	中国人寿、IDG资本、上海中金资本、中铁中基、钛信资本、元禾原点等	24亿元	A轮
2018年7月	东方海外国际	Crest Apex、融实国际、PSD Investco	9.47亿美元	股权收购
2018年4月	中铁物流	海通创新资本	10亿元	战略投资/增资
2018年3月	中化国际物流	君正集团	34.5亿元	战略投资/增资
2017年9月	CWT	海航控股	13.99亿新元	战略投资/增资
2017年7月	东方海外国际	中远海控、上港集团	484.56亿港元	战略投资/增资

数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

快递快运领域

竞争格局渐趋巩固，交易活跃度降至历史低位

快递快运并购交易趋势



交易数量降至历史新低，投资者关注度持续下降

- 快递快运领域涵盖快递/包裹、零担物流、整车物流等细分赛道。在快递/包裹竞争格局渐趋稳定后，投资并购则主要发生在剩余两个赛道。不明朗的宏观政经环境，已上市类似公司未如理想的股价表现，使得投资者调整投资决策方向，投资活跃度跌至历史低位。
- 2022年，快递快运领域发生6宗交易，涉及金额为101亿元，较2021年分别显著下降57%及81%，剔除2021年顺丰控股和极兔快递的两笔巨型交易，则分别下降50%及54%。
- 2022年，快递快运领域平均交易金额为17亿元，较2021年的38亿元下降56%。在复杂多变的大环境以及二级资本市场影响下，投资者估值预期渐趋谨慎。

巨头企业跨界补链，领先企业仍受青睐

- 相较于2021年发生9笔巨/大型交易，2022年仅发生1笔大型交易，为京东物流收购德邦快递。2022年3月，京东物流以近90亿元实现对德邦快递的控股权收购，该笔交易的金额占快递快运领域全年交易金额的89%。通过这一交易，京东物流完善了其全国快运物流体系，提升了对B端客户的服务能力，巩固了在快递快运领域的领先地位，改变了国内快递快运领域竞争格局。
- 2022年剩余5宗交易中，4宗来自于金融投资者，融资轮次集中在B轮或C轮，融资企业包括聚盟共建、鸭嘴兽等领先企业。凭借良好的业务规模，领先企业在逆境中赢得了投资机构的认可，获得新资金以在特殊时期中抢占市场份额。

数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

快递快运领域（续）

2016年至2022年中国物流行业快递快运领域部分重要交易

融资时间	标的企业	投资方	交易金额	交易类型	核心业务类型
2022年3月	德邦物流	京东物流	89.76亿元	股权收购	快递包裹
2022年3月	聚盟共建	泓华资本、IDG资本等	1亿美元	B2轮	零担物流
2022年7月	鸭嘴兽	中金资本、复容投资、明势资本、顺为资本等	3.3亿元	C轮	整车及其他
2021年12月	百世快递	极兔速递	68亿元	股权收购	快递包裹
2021年12月	圆通速递	诺德基金、嘉实基金、广东德汇、财通基金、共同基金、高毅资产、中信证券、南方基金等	38亿元	战略投资/增资	快递包裹
2021年11月	顺丰控股	易方达基金、太平洋人寿保险、施罗德投资、财通基金、远致瑞信投资等	200亿元	战略投资/增资	快递包裹
2021年8月	极兔速递	未披露	2.5亿美元	战略投资/增资	快递包裹
2021年4月	极兔速递	博裕资本、红杉资本、高瓴资本等	18亿美元	战略投资/增资	快递包裹
2021年2月	安能物流	CPE源峰、大湾区共同家园基金、新创建集团、六脉资本、华盖资本	约3亿美元	战略投资/增资	零担物流
2020年9月	圆通速递	阿里巴巴	66亿元	股权收购	快递包裹
2020年8月	跨越速运	京东物流	30亿元	股权收购	零担物流
2020年6月	百世物流	阿里巴巴	1.5亿美元	战略投资/增资	快递包裹
2020年5月	德邦股份	韵达股份	6.14亿元	战略投资/增资	零担物流
2020年5月	德坤供应链	中银投资、天壹天时投资	5亿元	B轮	零担物流
2020年2月	顺丰快运	CCP、鼎晖新嘉、Genuine、Sonics II、君联景铄等	3亿美元	战略投资/增资	零担物流
2020年2月	壹米滴答	嘉里物流、长三角中银资本基金、远洋资本现代物流股权投资基金、天壹资本、普洛斯	近10亿元	D+轮	零担物流
2020年1月	安能物流	大钲资本	超过3亿美元	F轮	零担物流
2019年3月	申通快递	阿里巴巴	46.65亿元	股权收购	快递包裹
2019年1月	壹米滴答	博裕三期基金、厚朴投资、普洛斯、苏州源启、Well Spring Captial等	18亿元	D轮	零担物流
2018年6月	中通快递	阿里巴巴、菜鸟网络	13.8亿美元	战略投资/增资	快递包裹
2018年4月	壹米滴答	远洋资本、厚朴投资、普洛斯、源码资本	5亿元	C轮	零担物流
2018年4月	韵达股份	中国人寿、嘉实基金、兴全基金、国寿资产、平安资产等	39.15亿元	战略投资/增资	快递包裹
2018年3月	新邦物流	顺丰控股	17亿元	战略投资/增资	零担物流
2018年2月	京东物流	高瓴资本、红杉中国、招商局集团、腾讯、中国人寿等	25亿美元	战略投资/增资	快递包裹
2017年8月	顺丰控股	中原资产、泰达宏利基金、国寿尚信益元投资、霍尔果斯航信投资等	80亿元	战略投资/增资	快递包裹
2017年7月	新加坡邮政	阿里巴巴	1.87亿新加坡元	战略投资/增资	快递包裹
2017年1月	天天快递	苏宁云商	29.75亿元	股权收购	快递包裹
2017年1月	日日顺物流	阿里巴巴	18.57亿港元	股权收购	零担物流

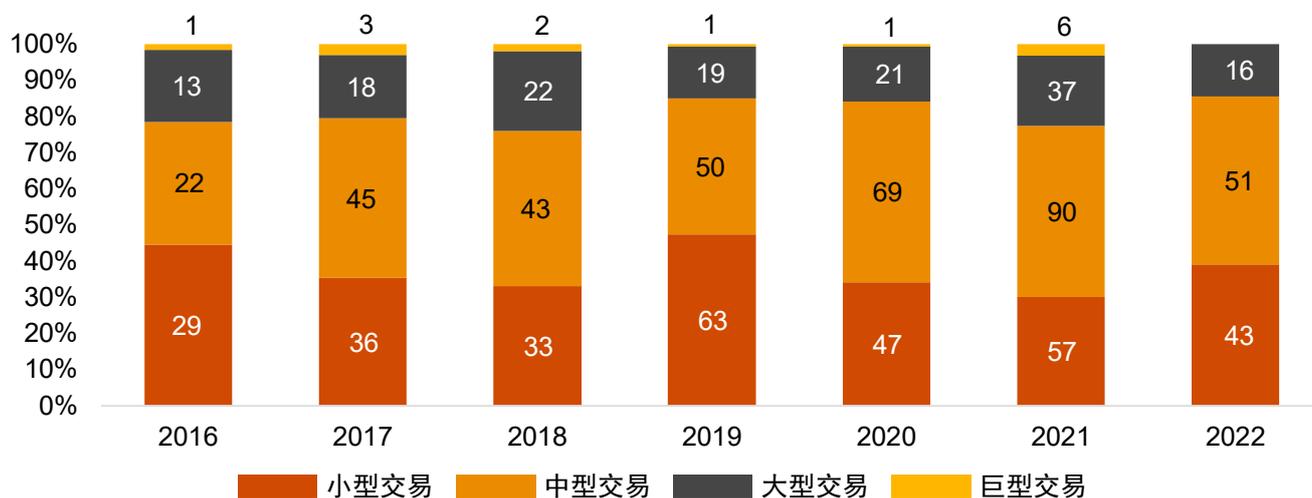
数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

交易量级分布

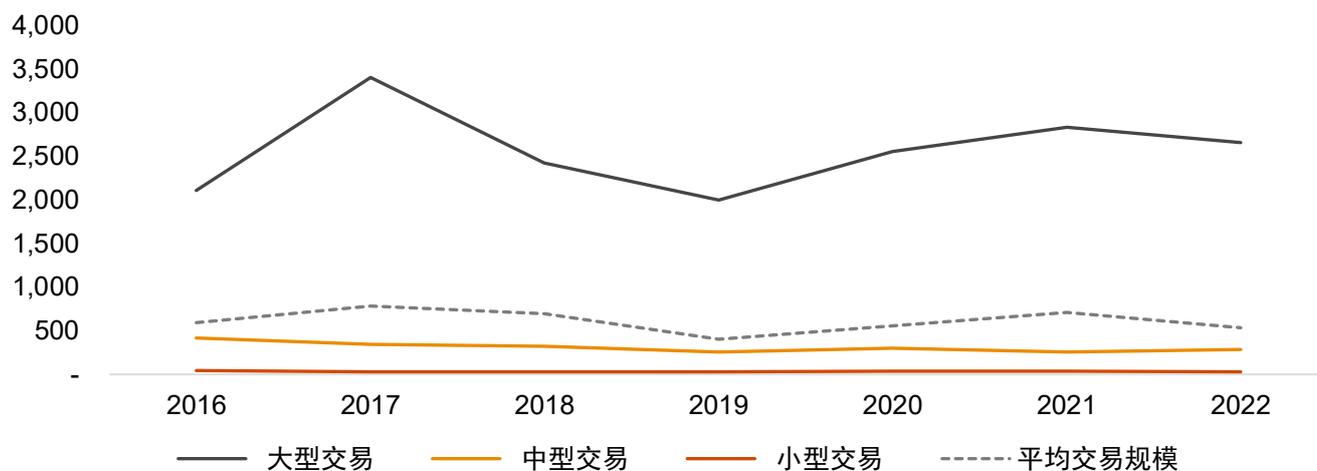
投资者风险厌恶水平提升，复杂政治经济环境影响下交易量级渐趋中小型化



交易量级的数量分布（宗）



百亿元以下交易平均成交额变动（人民币百万元）



交易量级转向至中小型

- 经过2021年并购交易大年后，投资者在境内外经济环境不明朗、国内疫情反复的2022年观望气氛渐趋浓厚，风险厌恶水平有所提升，交易量级从中大型交易转向至中小型交易。
- 2022年，110宗交易中有约51宗为中型交易，43宗为小型交易，二者合计贡献85%的交易数量，较2021年的77%显著增加。2022年仅完成16宗10亿元以上的大型交易，较2021年减少27宗，在2022年整体交易数量的占比仅为15%，跌回至2020年的水平。

平均交易额小幅下探

- 受美联储持续加息、不尽理想的资本市场环境等因素影响，投资者对物流企业的估值定价倾向谨慎，包括控股权收购相关的交易。
- 2022年，大型交易的平均交易额为26.57亿元，较2021年的28.32亿元减少约1.75亿元。受此影响，2022年整体平均交易额（剔除巨型交易）较2021年的7.06亿元下降25%至约5.31亿元。在股权收购尤其是控股权收购为主的2022年，平均交易金额的下降或暗示着物流行业经历着激烈、残酷的并购整合。

数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

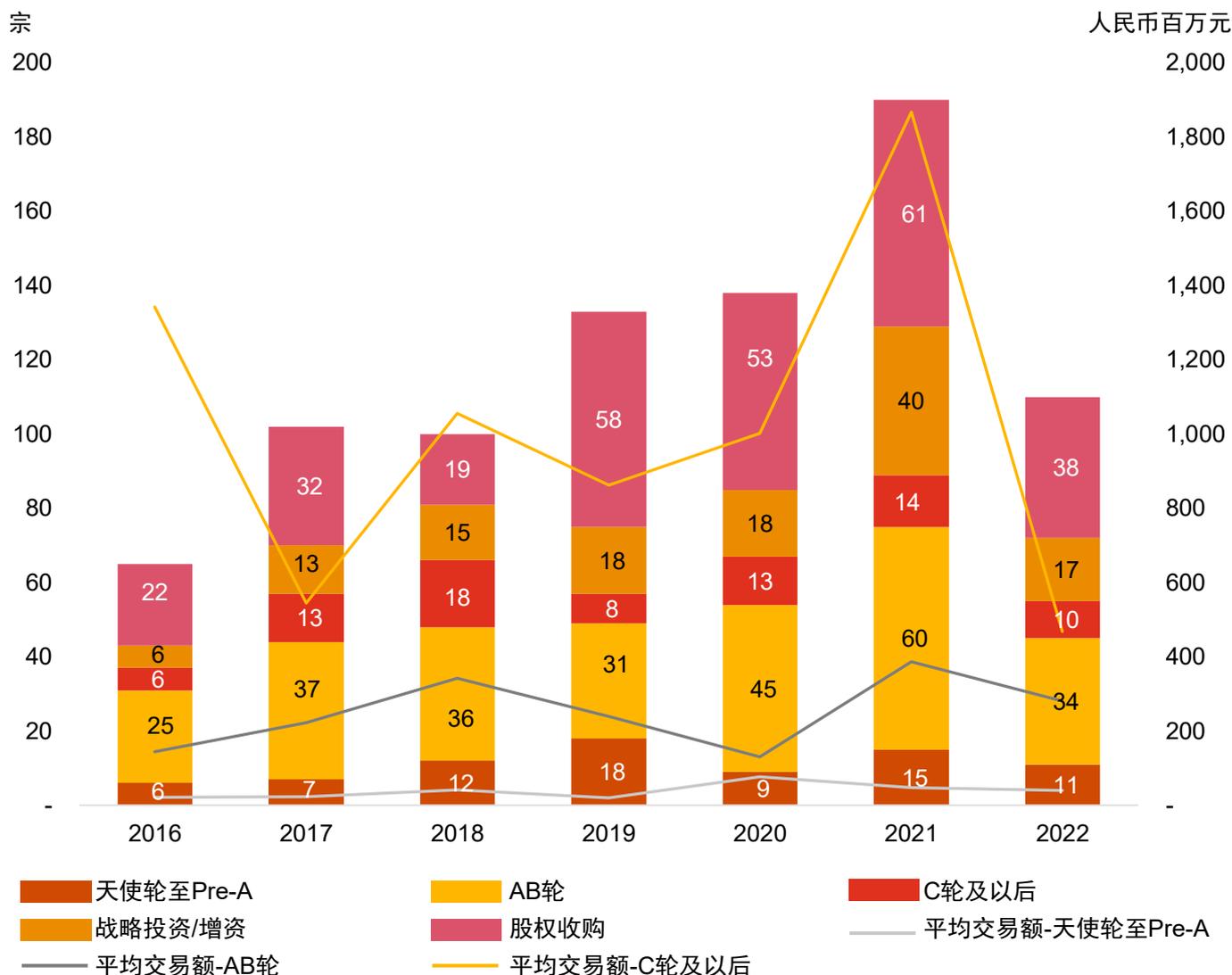
说明：按交易金额划分为如下四类交易：巨型交易（100亿元及以上）、大型交易（10亿至100亿元）、中型交易（1亿至10亿元）、小型交易（1000万至1亿元）。

交易轮次分布

平均交易额转向走低，成熟期交易的金额占比大幅提升



交易轮次数量分布及平均交易额趋势



主要轮次的平均交易额回调向下

- 在交易量级转向中小型的趋势下，2022年物流行业主要交易轮次的平均交易额亦出现不同程度的回调。其中，“C轮及以上”的平均交易额从2021年的18.7亿元大幅下降75%至4.7亿元，显示2022年部分成长期企业获得的融资规模远小于2021年，投资者决策渐趋谨慎，估值预期亦显著回落。
- 2022年各轮次的交易数量同比均有不同幅度的减少，其中以“C轮及以上”和“股权收购”两个轮次降幅较低，分别为29%和38%。财务投资者加大关注规模或技术领先企业，产业投资者则积极开展并购整合，确定性与战略整合成为本年并购交易的关键要素。

数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

说明：为减少偶发性巨型交易对平均交易额的影响，上图所示的平均交易额均不含相应百亿级巨型交易。

交易轮次分布（续）

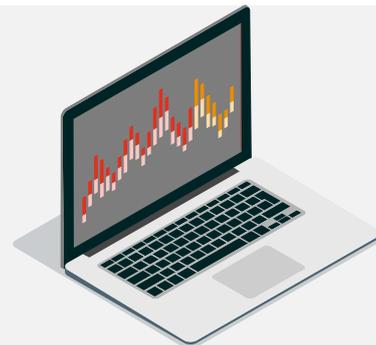
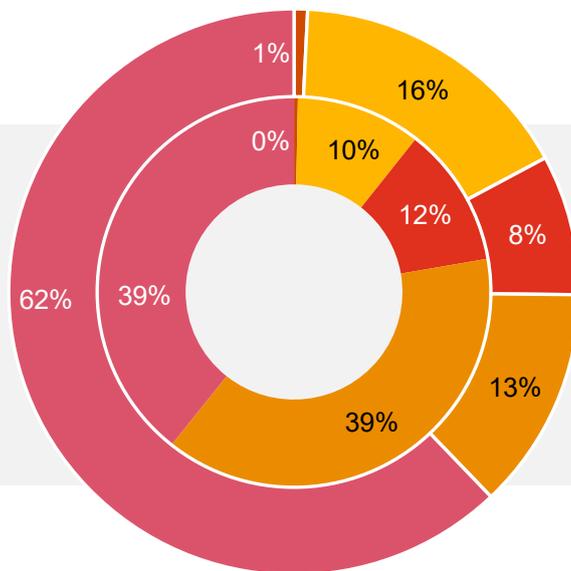
平均交易额转向走低，成熟期交易的金额占比大幅提升



各轮次交易金额占比情况

内环：2021年

外环：2022年



天使轮至Pre-A AB轮 C轮及以后 战略投资/增资 股权收购

整合加速，股权收购占比提升

- 2022年，各轮次交易数量于总数量的占比虽与2021年基本相近，但因“股权收购”的平均交易额保持平稳，“股权收购”轮次的交易金额约为363亿元，在总金额占比大幅提升至62%。行业并购整合已成为2022年中国物流行业并购交易市场的重要特征。
- 交易金额占比增加的另一轮次为“AB轮”，从2021年的10%增至16%，其中以B轮融资为增长主力。在复杂多变的环境下，部分商业模式清晰且具有一定体量的领先成长期企业仍受到投资者的青睐。



数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

说明：为减少偶发性巨型交易对平均交易额的影响，上图所示的平均交易额均不含相应百亿级巨型交易。

投资者类型分布

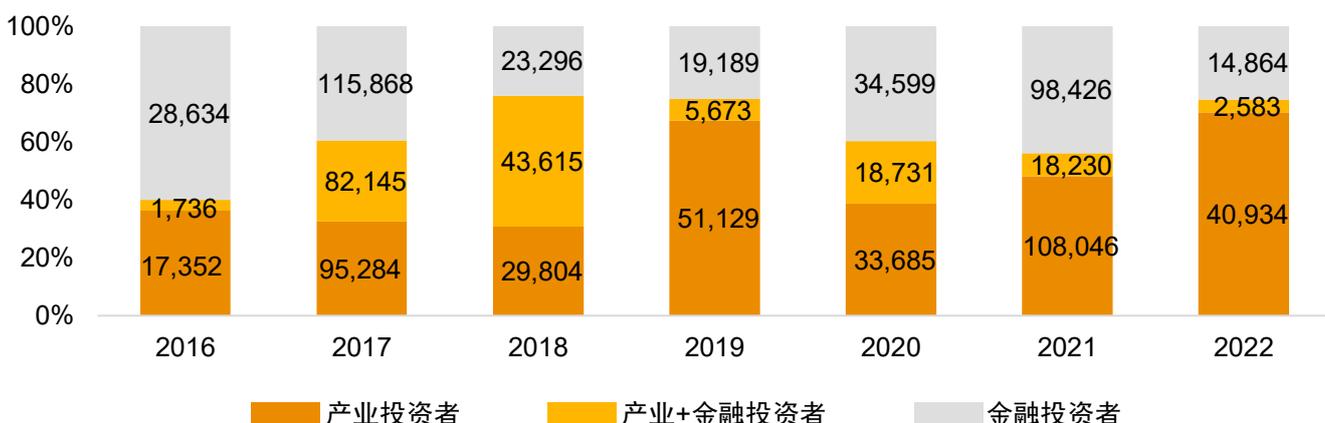
总览

产业投资者加大力度开展行业并购整合，金融投资者渐趋谨慎投资金额占比显著回落

各类投资者的交易数量趋势（宗）



各类投资者的交易金额占比变化（人民币百万元）



投资者渐趋谨慎，聚焦部分热点赛道

- 2022年特殊的宏观环境给所有投资者均带来较大的影响，产业、金融投资者的风险关注度提升，投资并购步伐放慢。产业和金融投资者分别单独参与的交易分别约39宗和62宗，较2021年分别减少41%和40%。
- 产业投资者全力挖掘综合物流、物流仓储的机会，两个领域分别贡献18宗和7宗交易；金融投资者则聚焦物流智能信息化领域并参与了44宗交易，该领域的交易贡献了金融投资者交易数量的71%。

产业投资者稳步推进并购整合，成为交易的中坚力量

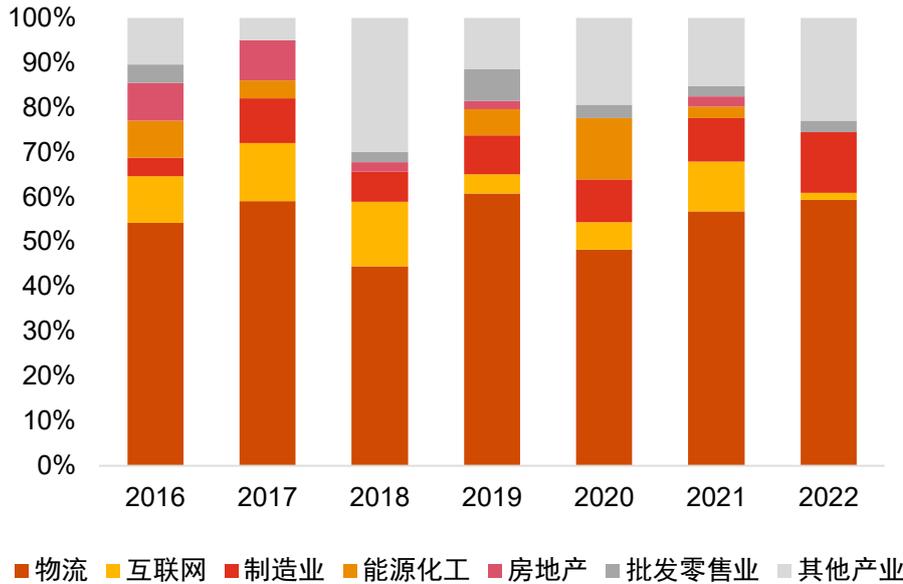
- 在投资者交易数量走低、市场估值持续调整的背景下，产业投资者成为2022年交易金额的主要贡献力量，由其单独参与的交易贡献了全年总交易金额的70%，达到409亿元。
- 综合物流、快递快运及物流仓储是产业投资者重点投资以开展行业整合的领域。2022年，三者的交易金额分别为156亿元、90亿元及63亿元，在产业投资者当年交易金额的占比分别达到38%、22%和15%。

数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

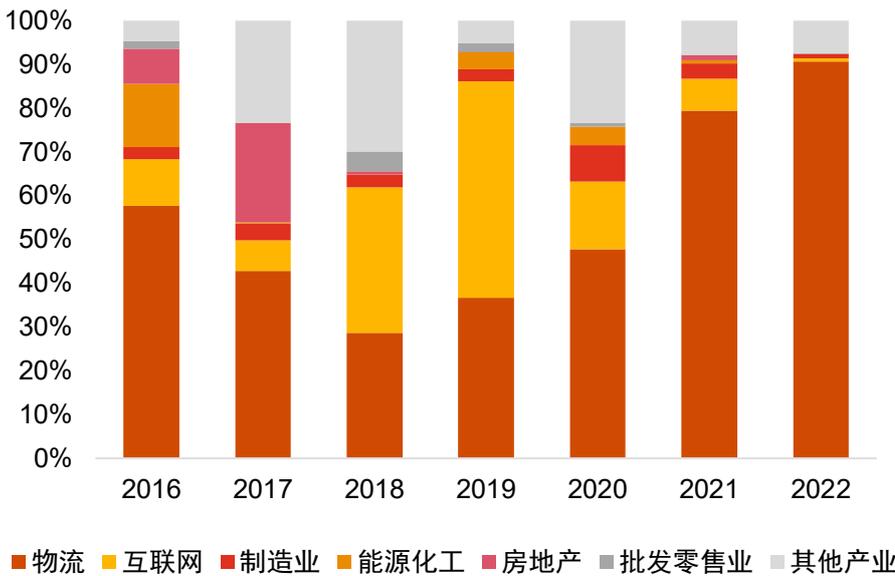
产业投资者行业分布

物流企业投资并购以期整合行业，交易金额占产业投资者总额的占比大幅提升

产业投资者行业分布情况-按交易数量



产业投资者行业分布情况-按交易金额



产业投资者变化趋势

- 受境内外宏观环境不确定性增加等因素影响，多数非物流行业的产业投资者在2022年面临较大经营挑战，大幅减少或暂缓对物流行业的投资并购。
- 2022年，非物流企业约参与了19宗交易，贡献约9%的交易金额，在交易数量和金额上的占比均有所回落。物流企业成为2022年产业投资的中坚力量。

物流行业投资者

- 领先物流企业在逆势中密切留意并购机遇，适时采取行动以推动竞争格局的整合，实现业务护城河以及整体竞争力的提升。
- 2022年，物流企业投资者参与了29宗并购交易，占非金融投资者参与数量的59%，涉及金额约395亿元，在非金融投资者相关交易总额的占比达到91%，相关占比较2021年均有所增加。物流行业并购整合正加速进行，领先物流企业在综合物流、物流仓储等细分领域攻城略池，行业集中度进一步提升。

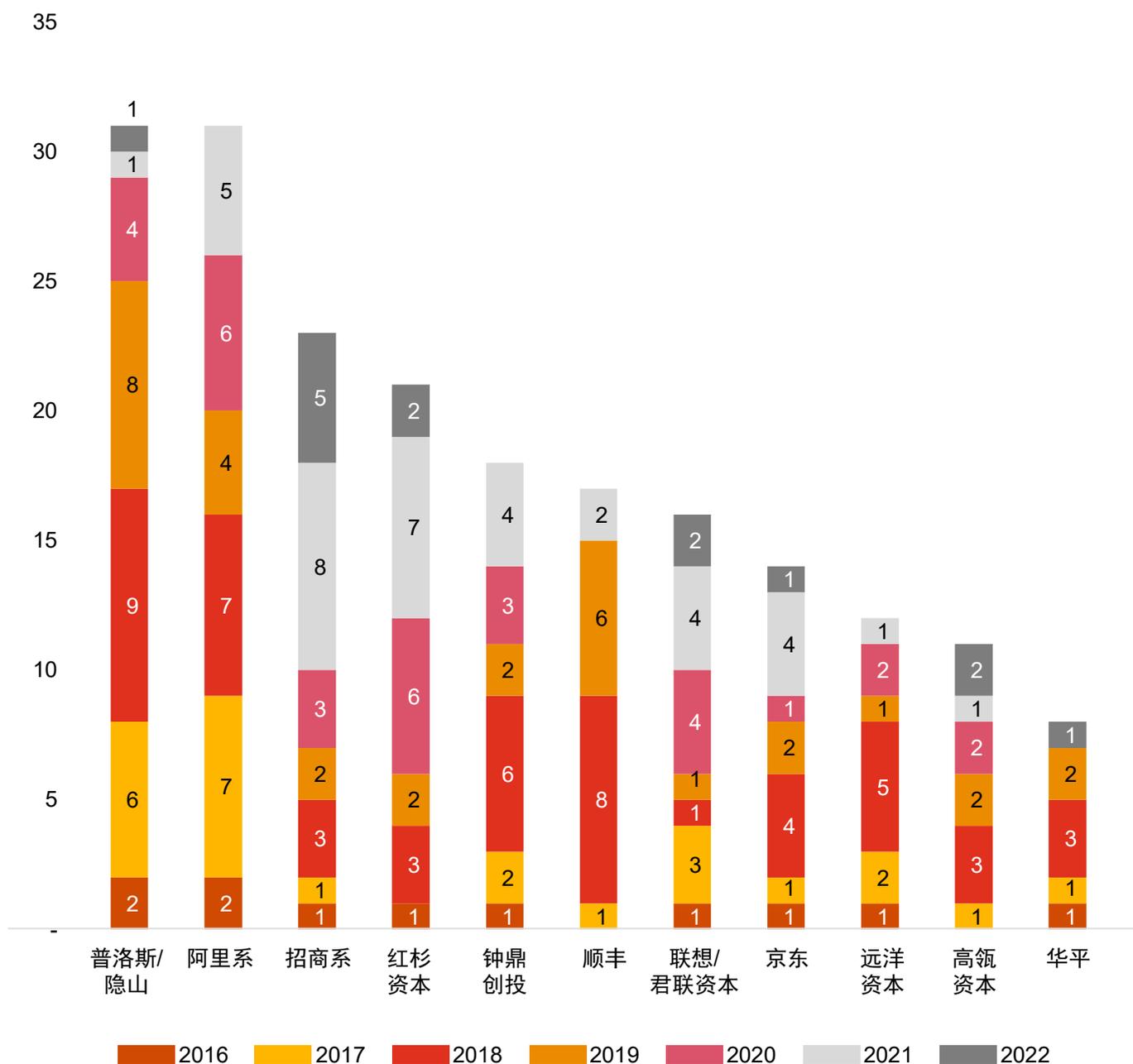
制造业投资者

- 参与数量第二位的产业投资者则是制造业企业，全年共参与7宗并购交易涉及金额约4.6亿元，综合物流是主要投资细分领域。
- 作为制造业的关键上游，物流体系的稳定运行直接影响了制造业企业的生产经营效益。商流企业通过跨界切入物流行业以加强商流与物流的深度融合，推动一体化物流供应链体系的建设。

数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

活跃投资者概览

2016年 - 2022年活跃投资者累计交易宗数（宗）



数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

活跃投资者概览（续）

招商系（招商局资本、招商局创投等）

- 招商系在2022年继续保持以往年度的投资热度，合计参与了5宗投资并购，本年最为活跃的投资机构。综合物流、物流智能信息化等是其重点布局领域。在2016年至2022年间参与的23宗交易中，8宗为物流智能信息化领域，5宗为综合物流领域。



红杉中国

- 2022年红杉中国对物流行业的投资次数有所回落，参与了2宗并购交易，为对物流智能信息化领域领先企业海柔创新和赢彻科技的投资。物流智能信息化一直是红杉中国的主要关注领域，2016年至2022年的21宗投资并购中，14宗为物流智能信息化领域。



高瓴资本

- 高瓴资本在中国物流行业持续进行稳定的投资布局，2022年参与了2宗交易，投资标的分别为京东产发和蓝海机器人。2016年至2022年间，高瓴资本共参与11宗物流行业的投资并购，物流智能信息化是其最为看重的领域，涉及7宗交易，包括对满帮、货拉拉等的投资。



联想/君联资本

- 联想/君联资本是国内物流行业活跃的投资机构，从2020年起每年均参与2-4宗交易。其中，2022年参与了2宗，投资标的分别为赢彻科技和逗号科技。物流智能信息化是其重点发力方向，2016年至2022年参与的16宗并购交易中，有10宗投向该领域。

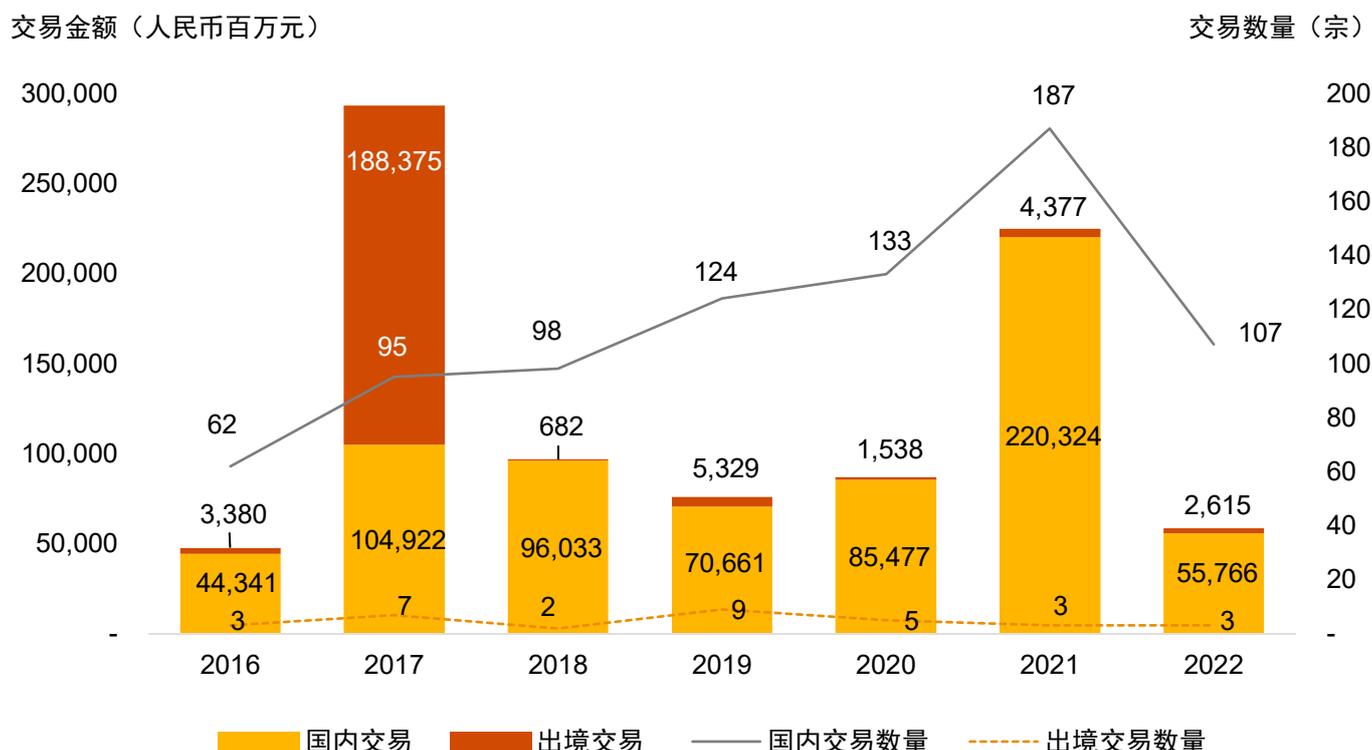


交易区域分布

总览

国内交易约占2022年整体交易数量和金额的97%，出境交易以综合物流领域为主

国内及出境交易规模及数量



国内交易仍是主轴，入境交易转入低迷

- 2022年，中国物流行业的并购交易以国内交易为主，107宗的国内交易中包括了104宗本地交易和3宗入境交易，交易金额分别为545亿元和26亿元。受疫情影响及国外需求减弱等因素影响，2022年的本地交易和入境交易的数量跌回至2019年以前的水平。
- 受到环球地缘政治环境复杂多变、国内疫情反复等因素影响，2022年的3笔入境交易均为财务投资者的参股型投资，与2021年以控股型交易为主的特征有较大变化，交易金额从346亿元降至13亿元，入境交易在2022年转入低迷。
- 国内交易热点地区主要集中在江浙沪、粤港澳和北京三个区域，三者合计贡献了国内交易中74%的交易金额和73%的交易数量，详情可见26-27页。

出境交易平淡如水，期待后续复苏回暖

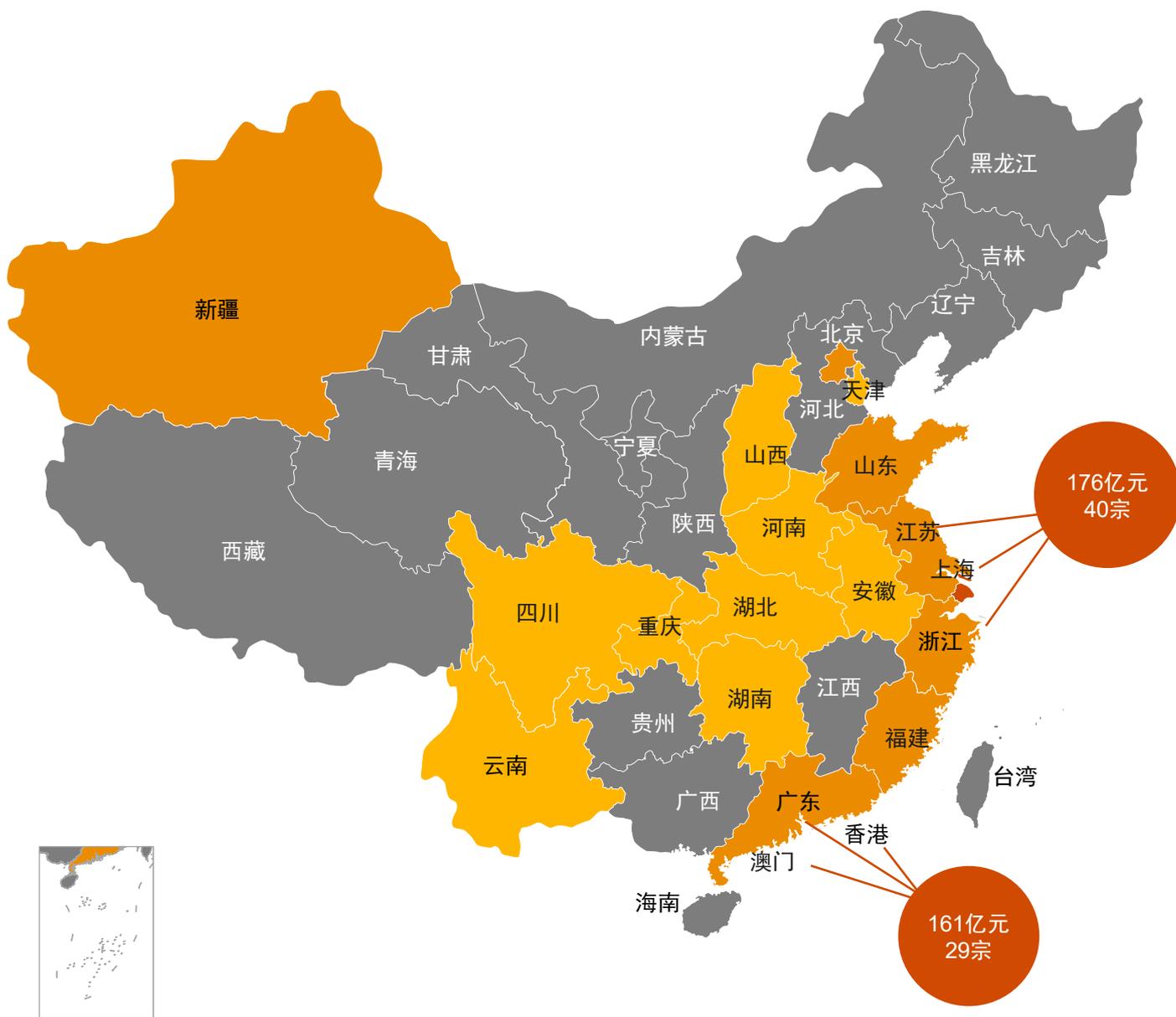
- 与入境交易类似，受到国内疫情防控、全球经济不明朗等因素影响，2022年的出境交易继续处于低位水平，全年仅有3笔交易，交易金额同比下降40%至26亿元。标的集中在北美洲的综合物流企业，如嘉里物流旗下企业收购美国知名货代Topocean、海程邦达收购加拿大领先货代企业Haptrans等。
- 随着2022年底国内新冠疫情防控措施的放开，跨境人员流动逐步恢复，出境交易有望复苏回暖。国内领先物流企业将根据国内外生产供应链的调整、国外消费需求的变化，积极通过合资、参股、控股等多种形式网罗契合自身发展的标的企业，其中东南亚、北美、欧洲或将成为热门地区，跨境货运代理、海外本地一体化物流供应链服务将是热门赛道。

数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

说明：国内交易指国内及国外的投资者对国内标的企业的投资。出境交易指国内投资者对国外标的企业的投资。

国内交易区域分布

江浙沪、粤港澳、北京是三大热门地区，发生交易的省份较2021年减少3个至18个



南沙群岛

2022年各地区交易金额

- 百亿元以上
- 十亿元至百亿元间
- 十亿元以下
- 统计范围内无交易

数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

说明：国内交易指国内及国外的投资者对国内标的企业的投资。出境交易指国内投资者对国外标的企业的投资。

国内交易区域分布（续）

地区	2022年				2021年			
	交易金额	占比	交易数量	占比	交易金额	占比	交易数量	占比
江浙沪	17,591	32%	40	37%	85,272	39%	82	43%
上海	11,340	20%	14	13%	54,593	25%	44	23%
浙江	3,136	6%	18	17%	25,776	12%	19	10%
江苏	3,116	6%	8	7%	4,903	2%	19	10%
粤港澳	16,071	29%	29	27%	102,169	47%	45	24%
广东	3,436	6%	22	21%	61,756	28%	35	19%
香港	12,635	23%	7	6%	40,413	19%	10	5%
北京	7,693	14%	9	8%	18,049	8%	22	12%
福建	4,421	8%	4	4%	1,698	1%	3	2%
新疆	4,281	8%	2	0%	-	-	-	-
山东	2,649	5%	6	4%	1,542	1%	6	3%
其他	3,060	5%	17	16%	11,593	5%	29	16%
合计	55,766	100%	107	100%	220,324	100%	187	100%

江浙沪 – 交易金额跃居全国第一

- 受德邦快递、赢彻科技、中储智运等多笔大中型交易推动，江浙沪地区在2022年共发生40宗交易，交易金额约176亿元，交易金额领先粤港澳位居全国第一。从交易数量来看，江浙沪地区的交易集中在物流智能信息化、综合物流等领域，其中物流智能信息化领域约有23宗交易，占该地区交易数量的56%。

粤港澳 – 大型交易减少导致交易金额锐减

- 因缺乏重大交易加持，2022年粤港澳地区的交易金额从2021年的高峰大幅回落至约161亿元，其中广东地区交易金额仅有约34亿元，同比大幅减少94%。由于货运代理、物流仓储等领域产生多笔重大交易，香港地区的交易金额达到约126亿元，交易金额位居全国第一。粤港澳地区的投资热点集中在物流智能信息化、综合物流以及物流仓储三大领域，交易数量分别为11宗、9宗和4宗。

北京 – 交易高度集中于物流智能信息化领域

- 2022年，北京地区全年发生9宗交易涉及金额约77亿元，其中物流智能信息化领域贡献7宗。凭借人才、技术和资金等领域的优势，北京地区的物流智能信息化企业颇为领先，长期受到境内外投资者关注。



数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

说明：国内交易指国内及国外的投资者对国内标的企业的投资。出境交易指国内投资者对国外标的企业的投资。

重大交易及IPO表现速览

2022及2021年中国物流行业年度重大交易事件

2022年物流行业重大并购交易事件

标的公司	细分领域	交易金额（百万元）	占比	投资者类型	交易轮次
德邦快递	快递快运	8,976	15.37%	产业投资者	股权收购
京东产发	物流仓储	5,099	8.73%	金融投资者	B轮
嘉峰国际货运	综合物流	5,043	8.64%	产业投资者	股权收购
嘉里建设两处货仓资产	物流仓储	3,924	6.72%	产业投资者	股权收购
森达美港	其他物流服务	1,920	3.29%	产业投资者	股权收购
Topocean	货运代理	1,520	2.60%	产业投资者	战略投资/增资
龙翔集团	综合物流	1,261	2.16%	产业投资者	战略投资/增资
赢彻科技	物流智能信息化	1,189	2.04%	产业及金融投资者	B+轮
太古地产香港物流仓储	物流仓储	980	1.68%	产业投资者	股权收购
中储智运	物流智能信息化	761	1.30%	金融投资者	D轮
	小计	30,672	52.54%		

2021年物流行业重大并购交易事件

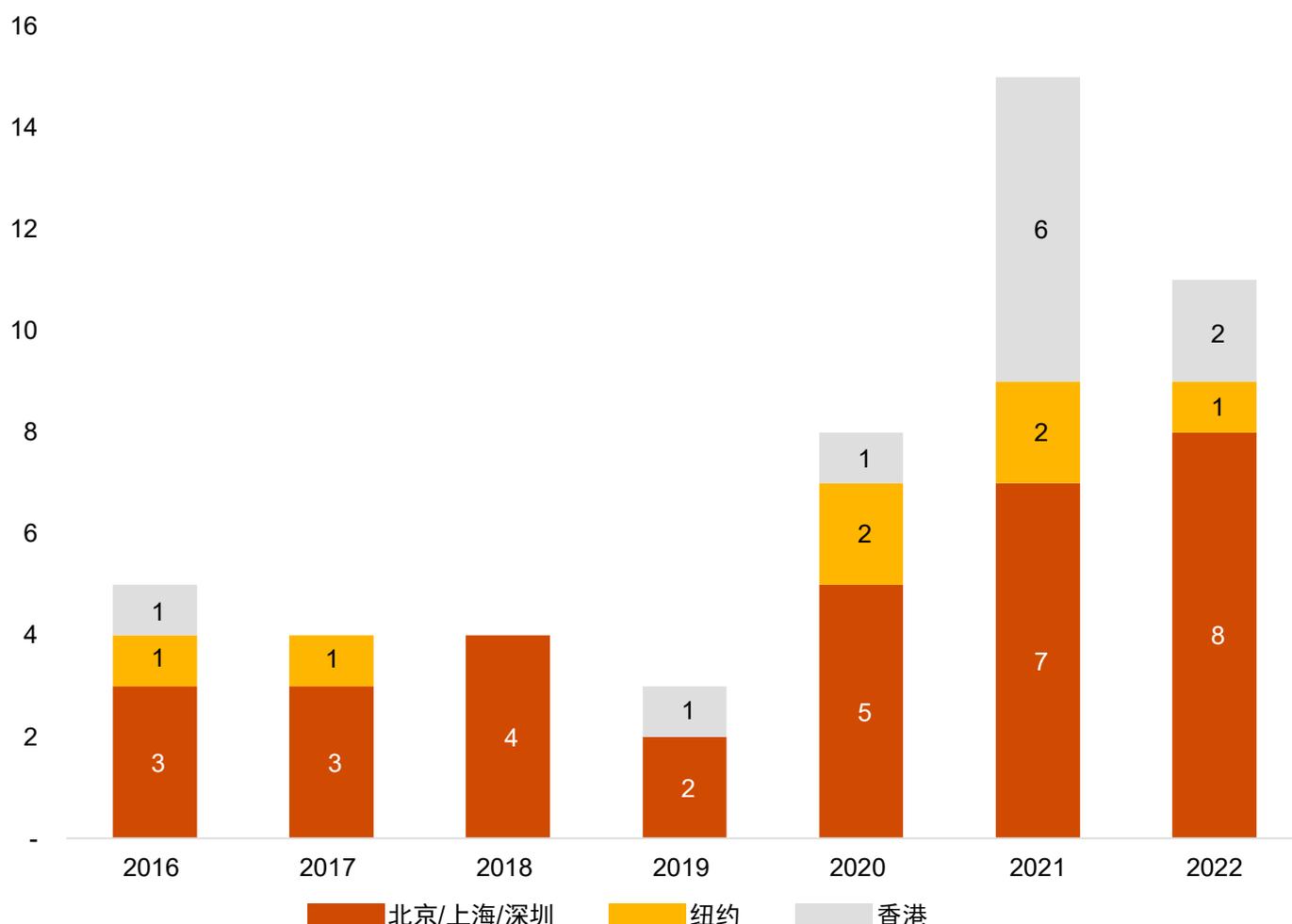
标的公司	细分领域	交易金额（百万元）	占比	投资者类型	交易轮次
利丰物流	综合物流	22,933	10.21%	产业投资者	股权收购
顺丰控股	快递快运	20,000	8.90%	金融投资者	战略投资/增资
嘉里物流	综合物流	14,646	6.52%	产业投资者	股权收购
宁波港	其他物流服务	14,442	6.43%	产业投资者	战略投资/增资
极兔速递	快递快运	11,648	5.18%	金融投资者	战略投资/增资
招商港口	其他物流服务	11,136	4.96%	产业投资者	战略投资/增资
滴滴货运	物流智能信息化	9,727	4.33%	金融投资者	A轮
货拉拉	物流智能信息化	9,725	4.33%	金融投资者	F轮
爱派克斯Apex	综合物流	7,915	3.52%	产业投资者	股权收购
百世快递	快递快运	6,800	3.03%	产业投资者	股权收购
	小计	128,972	57.41%		

数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析
说明：上述占比为各交易额于各年度总交易金额中的占比。

2022年中国物流企业上市情况

中国物流企业上市热度有所回落，北交所的成立为领先企业拓宽了上市路径

2016-2022年上市/交表物流企业的交易所地点分布



- 2022年中国物流行业共有11家新上市/交表企业，IPO公司数量虽不及2021年但仍处于历史高位。2021年下半年北交所的成立，拓宽了中国物流企业融资渠道，2022年共有两家综合物流企业在北交所上市。
- 与2021年相似，2022年新上市的中国物流企业大多来自综合物流和物流智能信息化领域，分别有7家和4家。相关领域在上市成功率的良好表现，反哺、推动了这些细分领域在一级市场投资并购热度，为这些领域的领先企业带来更多融资机会。
- 2023年，在充满不确定性的全球经济复苏之路上，投资者不可避免将采取更为审慎的态度对待潜在投资机会，包括Pre-IPO轮融资。伴随着各细分领域领先企业的渐趋成熟、国内资本市场全面注册制改革的落实，以及资本市场对新科技属性企业的支持，预计2023年及未来一段时间仍将陆续有头部物流企业走向上市，推动中国物流行业在“降本、增效、提质”之路上继续前行。

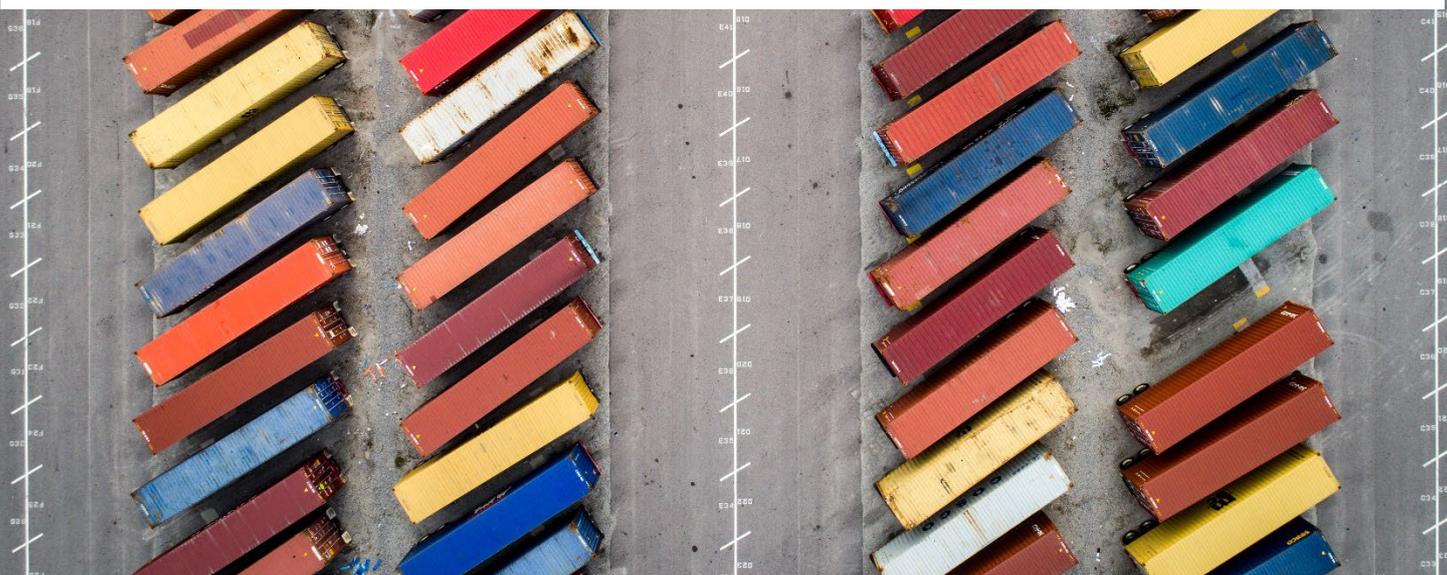
数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析

2022年中国物流企业上市情况（续）

中国物流企业上市热度有所回落，北交所的成立为领先企业拓宽了上市路径

2022年中国物流行业部分上市/交表企业一览

上市企业	细分领域	交易所	上市/交表时间	上市前部分机构投资者
华光源海	综合物流	北交所	2022年12月	国信证券、华金证券、国泰君安等
国航远洋	综合物流	北交所	2022年12月	君潭资本、国航远洋投资、连捷投资等
宁波远洋	综合物流	上交所	2022年12月	富浙资本管理等
洲际船务	综合物流	港交所	2022年11月	湖州吴兴、国电海运、Danube Bridge Shipping等
昆船智能	物流智能信息化	深交所	2022年11月	中国国有资本风险投资基金等
科捷智能	物流智能信息化	上交所	2022年9月	顺丰投资、易元投资、日日顺创智投资、科捷投资、金丰博润、汇智翔顺等
大健云仓	物流智能信息化	纳斯达克	2022年8月	元禾控股、京东等
快狗打车	物流智能信息化	港交所	2022年6月	阿里巴巴（淘宝）、腾讯、红杉资本中国、瑞银等
井松智能	物流智能信息化	上交所	2022年6月	安元基金、中小企业发展基金、华贸投资、凌志投资等
永泰运	物流智能信息化	深交所	2022年4月	浙江财通资本、上海乾蔚资产管理有限公司、众汇投资等
兴通股份	综合物流	上交所	2022年3月	和海投资、明诚致慧、钟鼎投资五号、日盈投资等



数据来源：投中数据、汤森路透、清科数据、Mergermarket及普华永道分析



中国物流行业

趋势与展望

行业趋势与展望

物流智能信息化、综合物流

物流智能信息化

政策引导

- 《“十四五”数字经济发展规划》全文12处提到物流，10处提到供应链，着重描绘智慧物流与数字供应链发展新蓝图，提出“大力发展智慧物流”、“打造智慧供应链体系”等。
- 《“十四五”现代物流发展规划》强调通过数字化科技赋能物流行业发展，鼓励加快物流数字化转型，推进物流智慧化改造，促进物流网络化升级。

发展背景

- 大数据、自动化、物联网等技术日渐成熟，ChatGPT、Stable Diffusion等AIGC、NLP新技术大放异彩；行业供需结构持续调整，物流用工短缺加剧，物流行业竞争格局进入新阶段。

发展方向

- 物流智能信息化始终是中国物流行业的明珠，未来将继续响应中国物流行业的发展需求，在高质量发展之路上前行。
- 数字孪生、物流空间大模型，运输及包装设备智能化、自主化、绿电化，以及网络业务平台垂直化等将成为重要发展方向，实现物流全链路数字化与自主智能化，推动物流各环节的降本、增效、提质。

投资展望

- 最受关注的细分领域之一。新能源+、智能设备自主化、新兴数智化信息技术、网络业务平台垂直化、AIGC大模型应用等或是热点赛道。
- 技术迭代发展与投资者风险厌恶水平改变的双重作用下，交易轮次或逐步调整，交易量级短期内恐难以回到2021年的高峰。
- 金融投资者仍将是主力，领先企业的上市进展及已上市企业的股价表现，将对投资者的积极性和估值预期产生直接影响。“全面注册制”对“物流+科技”带来的影响值得关注。

综合物流

政策引导

- 2023年初《政府工作报告》将“加快建设现代化产业体系”、“完善现代物流体系”列入年度工作重点。
- 《“十四五”现代物流发展规划》发布，鼓励物流企业通过兼并重组、联盟合作等方式进行资源优化整合，培育一批具有国际竞争力的现代物流企业。

发展背景

- 新消费、高端制造业的持续发展，对柔性供应链、一体化物流供应链服务提出更多需求。
- 在“双循环”、“一带一路”倡议及RCEP等的推动下，电子、消费品、汽车等商流企业的全球化布局为跨境物流服务的带来新增长点。

发展方向

- 海外需求疲软和海空运市场持续低迷将给货运代理带来重大影响，末位淘汰、并购整合将成为主基调，赛道格局或持续处于变化之中。
- 商流企业生产体系持续调整，产业链、供应商趋于区域化、多元化，物流供应链企业因时而动，顺应国家政策强链、补链，强化一体化供应链服务。
- 数字化成为综合物流企业的竞争基石，领先企业以此构建差异化优势，实现链条整合、成本压降、服务增效、效率提升等。

投资展望

- 继续成为交易规模较高的细分领域之一。投资者主要为快递快运、综合物流的领先企业，国有企业或将成为主力军。股权收购、产业链并购整合将是这一领域主要的交易特征。
- 国内部分行业的产业链全球化布局，推动国内物流供应链体系走出去。领先企业将通过参股、合资等方式参与其中，海外投资或将增加。
- 特种物流，如化工物流、光伏/风电设备物流、生物医药物流等，将跟随化工新材料、新能源、生命健康等产业的蓬勃发展而愈发受到关注。

快递快运、物流仓储及城市新零售物流

快递快运

发展背景

- 竞争格局趋于稳定，行业增速放缓；部分新进入者尚处于成长初期，短期内难以产生巨大影响。
- 头部企业或顺应行业趋势开展业务跨界开发拓展，或将专注于跨界并购后的业务整合，以创造交易价值。

发展方向

- 农村等下沉市场的消费潜力将持续释放，各地加快推进农村电商发展，推动地标农产品销售上行。行业将继续乘“快递进村”工程东风，进一步完善全国快递快运网络体系。
- 加速转型成为综合物流服务商。一线快递快运企业结合自身发展择优跨界，通过并购拓展等方式，提升对制造业、流通业企业等B端客户的服务能力。

投资展望

- 以产业投资者主导产业链整合为主。从快递物流向上下游延展拓展，跨界控股收购其他细分领域头部企业，以成为一体化的综合物流服务企业。
- 以多种入股方式介入到领先物流设备或信息系统企业，如新能源运输设备、智能分拣设备、下一代包装设备等领域，提升服务的技术竞争力。

物流仓储

政策引导

- 商务部《绿色仓储与配送要求及评估》国家标准开始实施，对物流仓储提出绿色要求。
- 工信部、发改委、国家能源局等诸多文件连续出台，鼓励具备条件的企业和物流园区加快发展屋顶分布式光伏、分散式风电等新能源项目，为物流仓储领域发展指引新方向。

发展背景

- 物流仓储资产与分布式光伏相结合已成为新热潮，尤其是冷库资产。物流园区的特点很好支持了分布式光伏发电；分布式光伏系统清洁高效、经济效益，天然支持了物流仓储工业用电的需求。
- 地缘政治摩擦加剧以及美联储的持续加息，或将促使部分海外另类资产管理机构审视、评估国内物流仓储资产的收益情况。

发展方向

- 物流仓储绿色化趋势日渐明朗，物流仓储园区低碳零碳趋势将持续加快落地实施，绿色仓储或成为市场竞争的新领域。
- 物流仓储仍将是中国物流行业最关键、抢手的资产类别。VUCA时代之下，部分领先企业的并购整合或使得细分领域的竞争格局出现变化。

投资展望

- 核心地区和新物流枢纽的成熟高标库资产、冷库资产将成为投资并购热门。
- 地缘政治摩擦的变化，及美联储加息步伐的调整，或对境外资金在国内仓储资产的布局产生影响。部分海外物流地产企业或因自身资金需求等因素而调整所持的国内资产组合。
- “双碳”背景下，ESG投资实践的持续深化或将带来对绿色物流仓储投资机会的关注。

城市新零售物流

政策引导

- 《“十四五”冷链物流发展规划》发布，推动冷链物流高质量发展。
- 《关于支持加快农产品供应链体系建设进一步促进冷链物流发展的通知》发布，支持加快农产品供应链体系建设。

发展背景及方向

- 在预制菜产业发展迅猛、新消费理念的持续、农产品供销冷链需求增加，以及海外冷冻/冷鲜食品重新入境等因素影响下，冷链物流的关注度或将提升。

投资展望

- 部分龙头物流企业或将跨界切入冷链物流赛道，并购热门地区或关键行业的领先冷链物流企业。
- 为巩固交付质量，商流企业或将加大对领先冷链物流企业的投资，增强一体化综合供应链的竞争力。



洞悉趋势， 普华永道助您创造交易的价值

普华永道深耕物流行业数十载，为众多领先的物流企业及投资机构提供量身定制的全方位解决方案。在物流行业整体向集中化、综合化和智能信息化发展的趋势下，普华永道将继续助力投资者解决重要问题，实现物流行业并购交易中的价值创造。

- 以专业的投资并购服务能力和广泛的行业资源脉络，开展对各物流细分领域市场竞争格局的分析，**助力物流企业设定忠于自身发展战略意图的并购交易方案**，为物流企业进入新业务、新市场保驾护航。
- 以丰富、跨领域的物流行业并购交易服务经验，**发现并购交易中的经营、财务、税务、信息等领域的重要问题**，挖掘并购交易的价值亮点和风险，助力企业通过外延式发展稳步扩大市场份额。
- 以系统、合理的解决方案协助致力成为综合物流服务商的产业投资者恰当地处理各项业务的成本、费用的分配，实现**准确的分析并购交易所创造的价值水平**，提升收购业务与原有业务的战略协同效应。
- 以前瞻的数据分析系统和领先的大数据分析能力，助力投资者在**智能信息化浪潮下洞察海量数据的内在规律**，挖掘企业经营的价值和风险所在，助力投资者实现并购交易的价值创造。



数据收集方法

与免责声明

本报告及新闻稿所列的数据可能会与前期新闻稿中的数据有所出入。主要有三方面原因造成：交易确定或完成时，所参考数据库或会定期更新其历史数据；普华永道剔除了部分在本质上不是控制权的转移，而是更接近于公司内部重组的交易；普华永道之前的数据另有来源。



已包括交易

- 收购上市及非上市企业所导致的控制权变化
- 对上市及非上市企业的投资（至少5%所有权）
- 公司合并
- 杠杆收购，管理层收购，管理层卖出
- 企业私有化
- 要约收购
- 通过上市分拆全资子公司
- 由于剥离公司、部门及营业资产，导致母公司层面控制权变化
- 反向收购
- 重新注资
- 合资公司整体买入
- 合资
- 破产接收或破产处置及拍卖
- 定向股份 (Tracking stock)
- 上市公司退市交易

未包括交易

- 个人物业中的房地产
- 传闻的交易
- 在未收购100%股权时发售的收购额外股权的期权
- 商标使用权的购买
- 土地资产收购
- 基金市场股本募集
- 共同基金的股份购买
- 非企业私有化过程中，在公开市场回购或注销上市公司股份
- 资产负债表重组或内部重组
- 新建项目投资
- 非公开的交易

联络我们



廖伟宁

运输与物流行业主管合伙人
普华永道中国
+852 2289 2348
tracey.liao@hk.pwc.com



张锐

运输与物流行业
交易服务主管合伙人
普华永道中国
+86 (20) 3819 2274
roger.zhang@cn.pwc.com



黄念慈

运输与物流行业
审计合伙人
普华永道中国
+852 2289 2897
elizabeth.nt.wong@hk.pwc.com



叶永辉

交易服务合伙人
普华永道中国
+852 2289 1892
waldemar.wf.jap@hk.pwc.com



李俊伟

交易服务合伙人
普华永道中国
+86 (21) 2323 3638
weekley.li@cn.pwc.com



朱焕发

交易服务高级经理
普华永道中国
+86 (20) 3819 2506
Frank.h.zhu@cn.pwc.com

本文仅为提供一般性信息之目的，不应用于替代专业咨询者提供的咨询意见。

©2023普华永道。版权所有。普华永道系指普华永道网络及/或普华永道网络中各自独立的成员机构。
详情请进入www.pwc.com/structure。