

东方天地港探访记：解码中国物流企业的“链”式突围

车行至嘉兴秀洲区，一片银灰色的建筑群在旷野中徐徐铺展，占地约1500亩的东方天地港建筑群在午后的光线下泛着金属般的质感。

今年5月底，圆通集团投资打造的东方天地港正式开港，首条国际货运航线同日启航。目前，港区日均进出港操作量已达380万票，驻场人员约2000人。中国证券报记者在现场看到，硕大的航空货站内，普货、快件、跨境电商等多品类分区运转高效且有序。

更关键的是，这里并非一座普通的机场货站。据现场工作人员介绍，“港区一体、二三级货站直连”的物理布局，让报关、查验、放行在一个连片区域内一次完成，关键环节自动化率超过70%。

其背后深意实则指向国际视野。按照圆通集团旗下圆通航空总裁徐家明的说法，东方天地港规划设计时的定位是95%服务国际航班。开港至今，嘉兴至布达佩斯、芝加哥等国际货运航线相继开通。一座由民营快递物流企业建设运营的国际物流航空港，正在长三角的几何中心加速成形。

“未来，全球贸易互联互通的重要性将进一步凸显，安全、快速、稳定、互联互通的物流供应链体系将成为共同需求。”在圆通集团董事长、圆通速递董事局主席喻渭蛟看来，全球供应链正进入一个更强调强链补链和协同发展的阶段，企业之间、产业链之间以及不同国家和地区物流网络之间的合作，将越来越成为推动贸易发展的重要基础。

● 本报记者 乔翔

通道之变

当下，全球供应链正在经历一场深刻的逻辑切换。

国际采购与供应管理联盟全球主席、中国物流与采购联合会会长蔡进表示：“全球供应链正由过去单一追求成本效率，转向效率、安全、韧性多重目标的再平衡。”

这一判断并不抽象。在当前多重不确定性叠加的大背景下，过去数十年基于成本最优原则构建的全球供应链体系正在被重新审视。越来越多的企业开始意识到，供应链的韧性与安全不是成本项，而是竞争力。

喻渭蛟用一句话概括了这一趋势对企业的影响：“产业链上下游、国内国际供应链、物流链将加快强强联合、协同整合，这是一道必答题。”

换言之，从各自发展到互联互通，供应链的组织逻辑正在发生根本性变化。

变化最先出现在运输方式层面。国际物流多式联运长期面临一个尴尬的现实：



东方天地港 本报记者 乔翔 摄

不同运输方式之间的衔接成本，往往抵消了联运本身带来的效率优势。

“真正的多式联运不能只是不同运输方式的简单组合，而是要实现一次委托、全程组织、一单到底，从传统‘港到港’进一步延伸到‘门到门、手交手’，并贯通仓储、干线运输、末端配送、关务等环节。”对此，喻渭蛟有着清晰的认知。

“市场需要‘公铁海空’无缝衔接、一次委托、一单到底的全程联运，要真正打通最后一百米。”喻渭蛟说。

圆通速递副总裁葛程捷在接受记者采访时亦对此做了操作层面的阐释。“我们所说的多式联运是指多种联运方式组成的物流产品，这可以为企业带来更大的客户辐射面，同时也满足了客户在特定时间段出现的一些需求。”葛程捷举例称：“例如卡空联运，公司最近有一个物流产品，从华东或华南集货到乌兹别克斯坦塔什干，再通过土耳其其航空空运到欧洲。”

值得关注的是，这一企业层面的探索与政策顶层设计形成了共振。今年9月底，交通运输部等12部门联合印发《推动多式联运高质量发展 优化调整运输结构攻坚行动方案（2026－2030年）》，明确提出到2030年，多式联运制度标准基本健全，“一单制”“一箱制”广泛应用。政策的方向与市场的需求正在形成合力。

在此背景下，东方天地港并不满足于做一个“中转站”，而是试图通过港区一体化的物理布局及多式联运功能设计，将不同运输方式的衔接成本压缩到极致，从而实现综合物流服务成本降低25%至30%这一目标。

枢纽之变

通道解决的是“怎么运”的问题，枢纽解决的则是“在哪里聚”的问题。

蔡进认为，“物链全球”的本质，不是把货物送到更多的地方，而是让流动本身创造更大的确定性。“枢通天下”的关键，不在于节点数量的多寡，而在于每一个枢纽能否成为抵御波动的锚点。

这一判断将枢纽的价值坐标从规模扩张转向韧性锻造。圆通对东方天地港的定位——链接全球的战略支点、畅通国内国际双循环的重要引擎、共同做大供应链事业的新平台，恰是对这一判断

的实践回应。

三个定位层层递进：支点是自身的，引擎是行业的，平台是生态的。

这种枢纽思维的背后，有着清晰的国际对标逻辑。行业人士表示，国际巨头的实践表明，一个强大的核心枢纽，是构建全球供应链服务能力的必要前提。

徐家明告诉记者：“从国际对标角度看，对圆通而言，在国际化道路上一定要有自己的平台，这个平台就是嘉兴，为此我们还需要付出更多的努力。”

对于圆通未来国际化布局，喻渭蛟给出了较为清晰的发展目标。

“目前，圆通已经在浙江、北京、上海为合作伙伴设立综合服务中心，并加强与中国贸促会、海外商协会等机构的协同，为国内国际客户‘引进来，走出去’提供综合服务。”喻渭蛟明确表示，将用3年左右的时间实现“中国联世界”，用3至5年实现“世界联世界”，用10年左右时间打造全球知名的综合性国际供应链集成商。

这一战略正稳健推进。葛程捷明确表示，已将国际供应链物流服务作为“第二增长曲线”来推进，在人力资源、投资以及战略层面都给予明显倾斜。

按照规划，东方天地港到2030年航线数量将达到55条，机队规模扩展至69架，年吞吐量达到110万吨。

将视野拉宽，这一路径并非圆通独有。顺丰参与投建并运营亚洲第一大航空货运枢纽——鄂州货运枢纽。截至2025年底，已累计开通59条国内货运航线和22条国际货运航线。公司2025年在鄂州货运枢纽的国际货运吞吐量较2024年同期增长85%；菜鸟以“全球72小时达”为愿景，以马来西亚吉隆坡等地为核心枢纽，在全球多地布局跨境仓和分拨中心。

中国物流企业的全球化正在从“单点突破”走向“体系竞争”，而枢纽正是体系竞争的核心变量。

生态之变

一座枢纽能否真正发挥价值，最终取决于它能否嵌入产业链的肌理之中。

喻渭蛟对此有一个精准概括。“从单一的快递物流服务向‘产业链供应链+’发展，这一趋势不可逆转。”喻渭蛟认为，未来的物流企业将不再只是提供单一运

输服务，而是进一步深入产业链上下游，为客户提供全链路、定制化、一站式供应链服务。

这种逻辑，在东方天地港的运营中已有具体落地。30万平方米的航空货站涵盖国内、国际和跨境电商专用货站，普货、快件、邮件、跨境电商、冷链、危化品全品类一站处理。

科技是支撑这一产业逻辑的关键变量。关于科技对行业的影响，喻渭蛟判断，快递物流供应链正在从数字化加快向智能化、无人化和绿色化演进，人工智能将成为未来行业变革的重要驱动力。

“人工智能技术将重构管理的信息底座、决策方式和组织模式，科技已经成为快递物流供应链的核心支撑和引擎。”喻渭蛟表示，圆通正在与合作伙伴探索打造国内国际共享、开放协同的数字化基础设施，希望通过科技进一步帮助社会和客户提质、降本、增效。

“圆通已经积累了三年多的人工智能应用经验，并且在这方面做了很多应用。目前，数字员工参与日常工作的程度非常高。此外，组织架构的扁平化让管理人员可以直接管理车辆、员工和设备，效率大幅提升。”葛程捷说。

而在国际供应链体系中，对于关务这一跨境物流的“硬骨头”，喻渭蛟认为，当前国际物流运输效率不断提升，但不同国家和地区之间的通关规则、流程和标准仍存在差异，由此产生的时间和成本，已成为影响全球供应链效率的重要因素。

“关务的便捷性，是全球供应链稳定、安全发展绕不过去的坎，也是物流提质降本增效的重要一环。”喻渭蛟表示，未来，随着国际海关监管合作与互认机制不断完善，智慧海关、智能边境、智享联通等合作持续推进，跨境货物流动有望进一步向更加安全、便捷、高效的方向发展。

不过，通往“世界联世界”的路并非一蹴而就。喻渭蛟在回顾圆通发展历程时说：“挖井挖不到水，不是井里没水，是你挖得不够深。”

站在东方天地港，眼前的这座枢纽，或许正是圆通挖了二十多年之后，终于凿出的那口“深井”。对东方天地港而言，未来还有很长的路要走，在后续验证过程中，需持续保持向下扎根的定力以及向外连接的韧劲。

上市公司三季报披露进入加速期 绩优股获青睐

● 本报记者 董涛

A股上市公司三季报披露进入加速期。Wind数据显示，截至10月21日收盘，累计有150家上市公司披露三季报，其中98家公司前三季度净利润实现同比增长。宁德时代、福耀玻璃、海光信息、海康威视、藏格矿业、中国巨石等行业龙头股三季报备受市场关注。以迪安诊断为代表的部分业绩表现亮眼的上市公司在三季报披露后，股价出现明显大涨。

受访机构人士表示，AI算力从“资本开支故事”进入“报表利润兑现期”是此轮三季报的核心主线之一。PCB、半导体测试等细分行业同步爆发，且订单可见度已延伸到第四季度。建议关注AI算力等三季报业绩可验证性较强的方向。

行业龙头三季报受关注

近期，多家行业龙头股对外发布三季报。10月20日晚，宁德时代发布2026年三季报。前三季度，公司共实现营业收入4421.37亿元，同比增长56.19%；实现归属于上市公司股东的净利润645.3亿元，同比增长31.6%。其中，第三季度共实现营业收入1652.21亿元，同比增长58.58%；实现归属于上市公司股东的净利润212.46亿元，同比增长14.54%。

国产CPU龙头海光信息10月19日晚间公告，公司第三季度营业收入为58.56亿元，同比增长45.46%；归属于上市公司股东的净利润为10.48亿元，同比增长37.90%。前三季度营业收入为149.55亿元，同比增长57.58%；归属于上市公司股东的净利润为28.47亿元，同比增长45.12%。业绩增长主要受人工智能产业快速发展等因素带动，国内高端芯片需求持续攀升，公司持续加大研发投入，在高端芯片市场具有竞争优势。

受益于下游AI产业发展、需求旺盛，电子布相关上市公司业绩向好。电子布头部企业中国巨石10月19日晚间公告称，第三季度营业收入为69.19亿元，同比增长44.30%；归属于上市公司股东的净利润为24.12亿元，同比增长173.80%。前三季度营业收入为180.78亿元，同比增长30.02%；归属于上市公司股东的净利润为53.46亿元，同比增长108.15%。业绩变动主要系公司产品销量增长、价格上升所致。

海康威视2026年前三季度共实现营业收入约740.44亿元，同比增长12.6%；实现归属于上市公司股东的净利润约129.11亿元，同比增长38.55%；归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润约126.96亿元，同比增长41.52%。海康威视表示，公司过去两年提质增效的努力，在人效、费效等财务指标上得到充分体现。从对毛利润额增量的贡献率看，创新业务依然是重要的增长点。

藏格矿业2026年前三季度共实现营业收入33.20亿元，同比增长38.23%；归母净利润为61.09亿元，同比增长122.09%。对于公司盈利结构及未来增长动力，藏格矿业董事会秘书李瑞雪在业绩说明会上表示，巨龙铜业为公司贡献了可观的投资收益和现金分红，但公司钾、锂自有主业具备独立的盈利基础。锂价回至10万元/吨，公司碳酸锂单吨毛利可能收窄但仍会为正。

绩优股受资金追捧

部分业绩表现亮眼的上市公司在三季报披露后，股价出现明显大涨。

10月19日晚，迪安诊断对外披露2026年三季报，公司第三季度共实现营业收入26.35亿元，同比增长0.23%；归属于上市公司股东的净利润为2.50亿元，同比增长438.03%。前三季度营业收入为74.09亿元，同比下降2.07%；归属于上市公司股东的净利润为4.82亿元，同比增长750.28%。报告期内，公司多措并举夯实经营基本盘，积极开拓优质增量客户，持续优化业务结构，经营取得积极成效：一是营业收入逐季改善，经营修复态势稳步显现；二是深化战略业务布局，持续提升高价值业务营收占比，前三季度新增精准中心10家，累计达120家，相关业务额同比增长45%；三是持续拓展高价值客户，前三季度新签客户1237家，市场份额进一步提升；四是全面深化精细化管理，公司通过搭建区域一体化运营体系、实施供应链集中化管理降本增效、持续优化组织效能等方式，推动综合毛利率同比提升1.35个百分点。受此影响，10月20日，迪安诊断股价涨停。

苏州龙杰10月20日晚间披露2026年三季报，亮眼的业绩兑现获得市场资金认可，公司股票10月21日开盘后快速封板，收获涨停。财报显示，公司前三季度实现营业收入15.68亿元，同比增长36.91%；实现归属于上市公司股东的净利润1.16亿元，同比增长113.12%。分季度看，第三季度盈利加速特征显著，单季归母净利润为6172.78万元，同比增幅达189.28%。公司表示，业绩增长主要得益于化纤行业供需格局改善，下游需求扩容，同时产品结构优化，高附加值产品占比提升，盈利能力持续修复。

AI赋能产业发展

中国企业资本联盟副理事长柏文喜表示，AI算力从“资本开支故事”进入“报表利润兑现期”是此轮三季报核心主线之一。PCB、半导体测试等细分行业同步爆发，且订单可见度已延伸到第四季度。

国泰海通证券分析认为，在全球产业链深度重构的背景下，中国企业对自主创新潜力的深挖，为抢占产业制高点夯实了根基。AI作为新一轮产业革命的引擎，动能强劲、辐射领域空前广阔。A股上市公司三季报业绩有望延续高增长态势，结构上，科技与资源行业双轮景气驱动的格局将进一步强化。

对于AI赋能医药行业，中信建投证券在研报中表示，AI重塑了制药行业的底层逻辑，并助力其商业化突破。传统制药行业面临高投入、长周期、低功率率的困境。AI技术已全面渗透至靶点识别、虚拟筛选、全新设计、ADMET预测以及自动化合成等制药核心环节，有效破解了传统高通量物理盲筛的通量极限，大幅提升了制药效率与成功率。全球AI制药市场2025年规模约24.9亿美元，2035年有望突破460亿美元。中国市场增速与全球同步，有望成为最具确定性的增量市场之一。当前，AI制药产业链已经演化为以平台和技术中台为核心，上中下游深度协同的网状赋能体系，并呈现出多种商业模式兼容并进的发展趋势。

“聪明的车”加快上路 智能网联汽车产业商业化落地提速

● 本报记者 李媛媛

10月21日，以“汇智聚能 网联无限——稳步迈进自动驾驶新时代”为主题的2026世界智能网联汽车大会开幕。随着技术迭代与场景加速拓展，智能网联汽车渗透率快速提升，组合驾驶辅助正加速迈向高级别自动驾驶。工信部副部长辛国斌表示，智能网联汽车产业正处于技术攻坚与商业化落地并行推进的关键窗口期。与会嘉宾认为，自动驾驶技术上半场是“技术突破”，而下半场是如何走进千家万户并实现商业化闭环。

渗透率突破70% 产业化步伐加快

我国L2级组合驾驶辅助功能已实现大规模量产装车，L3级、L4级自动驾驶测试验证与产业化步伐不断加快。Robotaxi、智慧物流、矿区、机场等多场景自动驾驶示范应用有序落地。

“聪明的车”加速上路。工信部数据显示，从2020年到2025年，我国乘用车组合驾

驶辅助功能搭载率从16.2%提升至64.9%。

中国科学技术协会名誉主席万钢表示，随着新型传感器和系统成本下探及AI大模型技术加速赋能，2026年上半年我国乘用车新车L2级组合驾驶辅助功能搭载率超过70%，预计2030年将达到95%以上。

各家企业正积极稳妥推进智能网联汽车产业化落地。以东风汽车为例，东风汽车总经理冯长军表示，在乘用车领域，公司自研的天元驾驶系统、天元座舱已量产上车，自主品牌新能源汽车的组合驾驶辅助系统搭载率已达90%；在商用车领域，东风无人集装箱运输卡车在武汉阳逻港实现复杂场景的全天候高效稳定运营，无人物流车在十堰实现山区道路常态化安全运行。

万钢表示，高级别自动驾驶技术加速落地。截至2026年上半年，全国已开放测试道路5.7万公里，发放测试示范牌照超2万张，累计测试里程超2.2亿公里，预期到2030年，L3级自动驾驶渗透率将超过35%。

值得一提的是，与会嘉宾关于L3级自动驾驶技术规模化落地有了更明确的时间点预测。Momenta CEO曹旭东判断，2027

年至2028年是L3级、L4级自动驾驶渗透率大幅提升的重要拐点。在中国长安汽车集团总经理赵非看来，2027年将实现L3级自动驾驶量产，2028年将实现L4级自动驾驶商业化运营。

筑牢安全底线 加快场景推广

智能网联汽车加快走向真实场景，对产品本质安全、系统可靠性、跨域协同治理和国际规则对接提出更高的要求。

有嘉宾认为，统筹发展与安全、推动技术创新与产业应用协同共进，已成为全球汽车产业共同的时代命题。同时，筑牢高级别自动驾驶安全底线成为共识。

万钢表示，安全始终是自动驾驶的第一要务。要秉持创新与安全并重原则，完善不同级别自动驾驶汽车产品测试标准，搭建虚实结合测试认证体系，强化安全评估体系，推进智能网联汽车设计运行标准化建设。同时，建立覆盖典型场景、复杂工况、长尾场景等的数据库，推动跨企业车端数据、路侧数据高效汇聚，构建脱敏脱密的