

# 万国邮联《2020年邮政发展综合指数(2IPD)报告》解析

□编译 刘音磊

万国邮联《2020年邮政发展综合指数(2IPD)报告》透视行业现状与未来,为2020年全球邮政发展状况提供了分析基准。报告认为邮政事业在促进现代社会经济发展中具有重要作用,全球运营商构成世界上最庞大的传播和通信基础设施网络之一,拥有大约65.6万个邮局和523万名员工,价廉、高效和普遍的邮政服务大大降低了经济主体之间的交易成本。从这个意义上说,邮政部门为实现联合国可持续发展目标(SDGs)作出了积极贡献。

本报告汇集万国邮联大数据(2020年内的超过51亿条记录)、国家官方邮政统计和万国邮联的重要访谈调查,评估了170个国家邮政发展的综合图景,并重点关注传统邮政运营商在新冠肺炎疫情影响下的表现。为政策制定者、监管机构 and 运营商提供了评估一个国家邮政发展水平的工具。

## 2IPD年度区域结果分析

邮政发展差距持续存在。万国邮联从2017年开始每年发布2IPD排名。2020年全球平均得分为35.6分,较2019年的得分35.2略升。瑞士位居榜首,紧随其后的是奥地利、德国、荷兰和日本,前十名大多是发达经济体。要进入前十,各国平均得分至少

为77.9分(2018和2019年分别为76.3和72.88分),这表明存在一群表现一流的服务商,而且他们的进步在不断增加。

2020年的排名同样显示了持续的“地区异质性”(见图1),分数的分散程度持续升高,衡量各国表现平均值的

区域离散度变异系数(简称“变异系数”)从2018年的60%略微上升到2020年的66%。这揭示了所谓日益扩大的“邮政发展鸿沟”,即各国和地区在实现更高绩效的道路上继续存在分歧。随着新冠肺炎疫情的影响蔓延,这种情况预计会加剧。

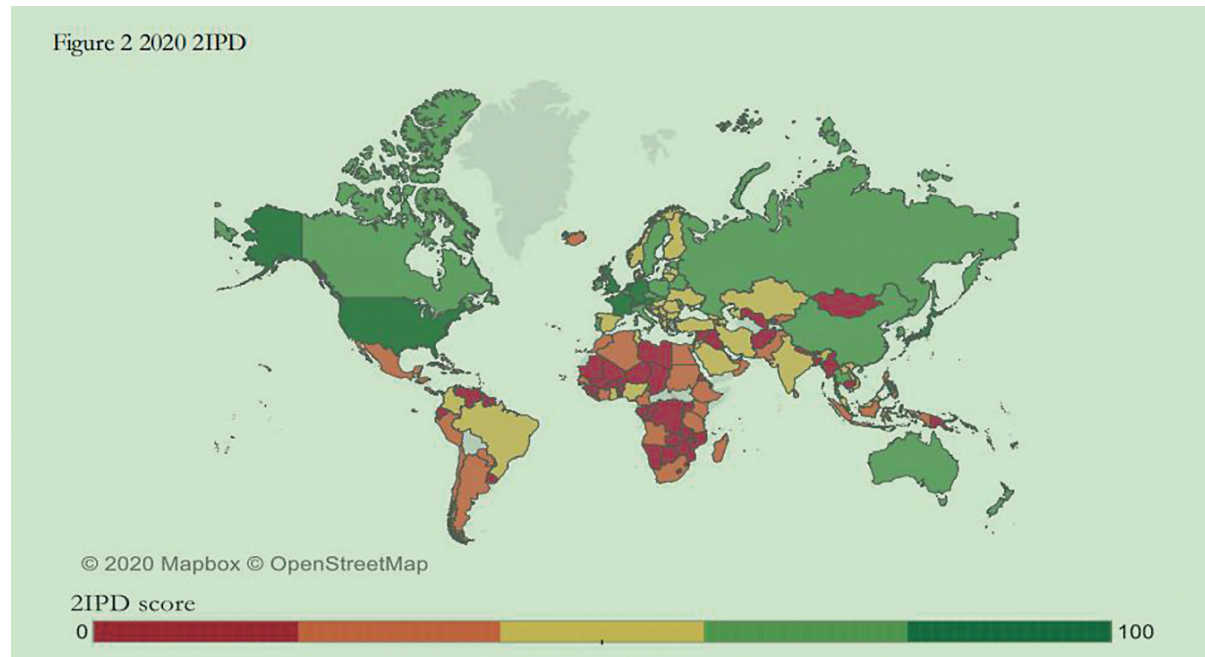


图1:万国邮联2020年2IPD全球分布 资料来源:摘自2020年2IPD报告。  
注:五种颜色代表0-20、20-40、40-60、60-80、80-100的分值。

工业化国家(ICs)仍然是平均水平最高的地区(70.6分),其次是东欧和独联体(51.2分)、亚太(30分)、阿拉伯地区(28.5分)、拉丁美洲和加勒比地区(22.6分)和非洲(19.8分)。区域之间的发展差异已经显而易见,但各区域内的分数差距更大,最好的和最差的经营商表现之间的分数差距超过70分。

**表现冠军国家。**尽管它们中存在一些不平等,在所有区域中,却是最同质的一组,分数相对于区域平均值的变异系数为25%。自该报告2017年发布的第一期排名以来,瑞士保住了第一名的位置,在邮政发展的各个方面都有均衡和卓越的表现。排名第二的是奥地利(总分95.3分),与去年相比上升了4位,距离瑞士不足5分,这也是亚军第一次如此接近榜首。实际上,除葡萄牙一个国外,其余10国的排名相对稳定。从第43名跃升至第22名,葡萄牙凭借可靠性、通达性和运营弹性的提高取得了最快的进步。

ICs地区的优势集中体现在可靠性和通达性,能够为用户提供通达、便捷和高效稳定的快递服务。在运营弹性方面也取得了一些进展,平均得分从69增加到76。虽然所有支柱指数都远高于

于全球平均水平,竞争性仍然是阻碍ICs发展中最弱的,不但会影响区域性增长动能,从而还将影响整个行业。

**表现优秀国家。**东欧和独联体(51.2分),平均得分进一步提高,表现出相对强劲的邮政发展水平。区域内同质性也很强,变异系数为27%。波兰仍是该地区的地区第一名,全球排名第13位。匈牙利在区域内进展明显,排名第32位,比去年上升了9位。可靠性历来是该地区的核心比较优势,而运营弹性(另一个该地区传统优势)则取得了进一步的发展。

**表现一般国家。**亚太(30分)是差异化最明显的区域,变异系数最高,接近73%,有着“同一区域,两种速度”的表现。该地区既包括表现非常出色的国家,例如新加坡(第10位)和中国(第18位),也包括全球排名垫底的较小国家(所罗门群岛、巴布亚新几内亚和萨摩亚)。经济规模和发展方面的巨大差异是造成邮政区域发展多样化的关键因素。

阿拉伯地区(28.5分)的邮政发展活力在过去几年不断增强,良性市场竞争促进行业发展。突尼斯仍是该地区的第一名(全球排名第46位),其次是沙特阿拉伯。值得一提的是,阿尔及利亚

(排名第73位)在过去一年中取得了巨大进步,是全球排名上升最快的国家,上升了46位。相比之下,以地缘政治问题为主的桎梏正在阻碍阿拉伯地区邮政发展水平的可持续性。该地区的互联网普及率相对较低,邮政运营商若要看看到电子商务对其服务的需求扩大,还有很长的路要走,同时这也意味着互联网物流服务蓝海市场将对区域内的邮政竞争性发展水平产生积极的影响。

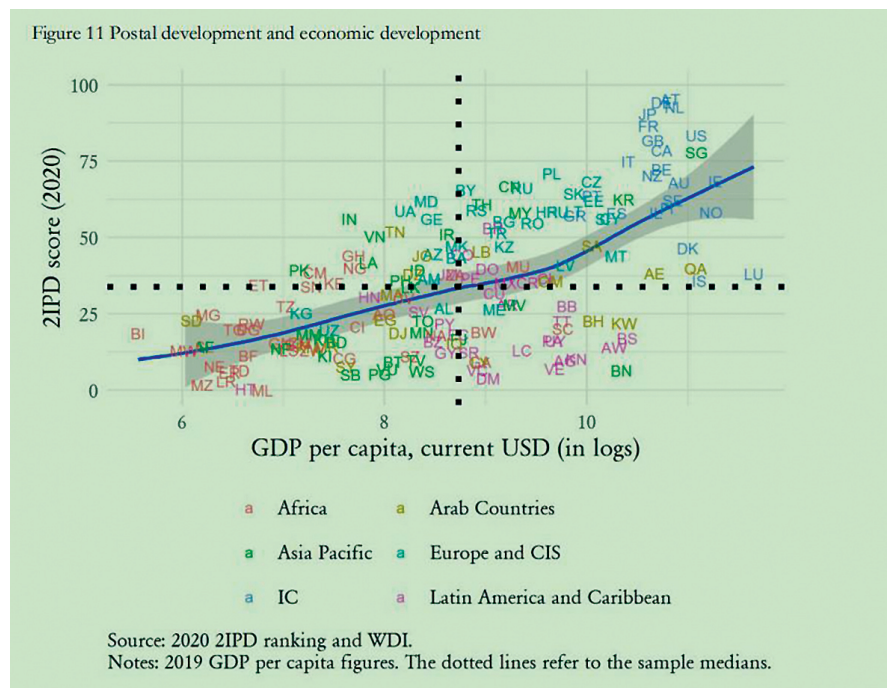
**表现最不发达国家。**拉美和加勒比地区(22.6分)是形势最具挑战性的地区之一。虽然平均分数仍然非常稳定,但与其经济发展水平相比,该地区是最差的。巴西重新夺回了区域第一的位置(全球排名第45位,上升了8位),相比之下,许多加勒比国家仍在区域和全球排名中垫底。

非洲(19.8分)平均得分在2020年略有下降,尽管处于一个相对低的水平,但在所有支柱指数方面都相当稳定。加纳目前在该地区排名最高,全球排名第57位,其次是毛里求斯(第63位)和尼日利亚(第64位)。改善和提升服务质量被看作未来邮政发展的助推器,将会进一步转化为更高的可靠性和通达性。

## 新冠肺炎疫情对邮政发展影响

为了弄清楚新冠肺炎疫情冲击对邮政发展的影响,通过比较各国在疫情最严重2020全年的经济和邮政表现数据是否高于全球中位数,报告发现邮政与经济发展/动荡相互交织,发达经济体的邮政服务在疫情期间的表现也较为发达(见图2),并得出五大洞察。

**图2:2IPD各国排名和人均GDP**  
资料来源:摘自2020年2IPD报告。  
注:虚线代表全球人均GDP和2IPD得分的中位数。



**洞察一:**经济增长与邮政发展之间呈现正相关的关系。但这两个变量之间的关系不是线性的,事实上,诸多发达国家的邮政发展水平往往比其人均GDP水平要更高。相比之下,发展中国家的邮政运营商表现往往不如本国的经济发展水平,例如拉美和加勒比地区。这种发展离散与本报告前一节提到的区域内邮政发展分化的症状一致。

**洞察二:**邮政发展不平衡差距长期存在。发展中国家的邮政服务更容易受到外部冲击的影响,连同新冠肺炎疫情更加剧对实体经济的严重冲击和邮政服务发生重大动荡。

**洞察三:**疫情对邮政运营商的中长期影响不可低估。在本报告发布之际,国际物流网络的连通性尚未完全恢复,一些国家将难以恢复到危机前的规模。此

次危机也让尚处在“邮政发展鸿沟”弥合区域的运营商,对建立域内便捷、域外通达网络的需求更加迫切和艰难。

**洞察四:**邮政发展将继续高度依赖电子商务贸易增长对国家经济拉动和物流需求促进的积极作用。随着越来越多的邮政运营商显现出对电商包裹物流的依赖,未来提高邮政服务长期竞争性的关键方法是吸引和留住海内外电商与互联网客户、重视投递及时性和满意度。在危机前已经建立“弹性”商业模式的运营商将会表现得更好。

**洞察五:**后疫情时代,由于各国的起步条件不尽相同,邮政发展的道路也会有所不同,这就加强了未来在知识共享、共同标准和技术等领域的国际创新和合作的重要性。

## 2IPD指数

“邮政发展综合指数(2IPD)”是一个比较指数,从服务“四大支柱指数”(见表)方面:可靠性、通达性、竞争性和运营弹性,综合考察世界邮政的发展状况(2020年已有173个国家纳入了排行)。

“四大支柱”指数致力于全面反映特定地区的邮政服务情况,提供均衡的邮政业发展表现,而非只专注于运营(例如投递层面),战略(例如业务组合管理)或社会服务(例如普惠金融)。比较指数的分析方法利用整合统计大数据和算法从而提取有用的信息并形成结论,每个被评估国家的总体得分在0(最低)到100(最高)之间。

万国邮联在进行比较指数的统计分析和结果应用时,遵循以下原则:  
一个国家的排名由相对于其他国家下同一指标类型的比较相对分数决定;将邮政发展与该国的区域地位

万国邮联2IPD四大支柱指数表	
四大支柱指数	指数定义和说明
可靠性 (Reliability)	反映了投递速度和服务质量预期方面的表现,包含实体邮政服务中的关键产品(邮政信件、邮政包裹和特快专递)。
通达性 (Relevance)	反映了邮政运营商的国际网络广度和深度,通过合作伙伴网络和国际交换的数量来综合评估其全球物流供应链的连接能力。
竞争性 (Reach)	反映了客户对邮政运营服务商所提供邮政服务产品的需求强度。通过比较被评估产品与行业内该类产品的需求领先邮政公司,也考虑到诸如国际交易的数目和邮局数目等因素。
运营弹性 (Resilience)	反映了邮政运营商经营收入来源的多样化程度、技术和管理创新以及提供广泛和包容性邮政服务的能力。

资料来源:摘自2020年2IPD报告。

## 3月全球航空货运需求较疫情前增长4.4%

国际航空运输协会(IATA,以下简称“国际航协”)2021年3月全球航空货运定期数据报告,航空货运需求继续超过新冠肺炎疫情前水平,比2019年3月增长4.4%。3月货运需求量达到了自1990年定期报告以来的最高水平,需求环比2021年2月增长0.4%,但增速低于上月。

全球航空货运需求(按照货运吨公里或“CTKs”)同比2019年3月增长4.4%,环比2021年2月增长0.4%。增长率环比放缓,与2019年2月相比,需求增长9.2%。亚太和非洲航空公司与2月相比表现较弱,3月增长放缓。

全球货运运力(按照可用货运吨公里计算,或“ACTKs”)在3月持续复苏,环比增长5.6%。尽管如此,由于客机持续停飞,运力仍远低于疫情前水平(2019年3月)低11.7%。航空公司继续使用专用货机来弥补腹舱运力不足。与2019年同期相比,

2021年3月,专用货机的国际运力增长20.6%,客机腹舱货运运力下降38.4%。

国际航协理事兼首席执行官表示:“航空货运仍然是航空业的亮点。需求在3月达到历史最高水平,与疫情前水平(2019年3月)相比增长4.4%。航空公司正在采取一切措施满足所需的运力。这场危机表明,航空货运可以通过迅速创新来应对根本性的挑战。即使大部分的客运航班仍然停飞,也能满足日益增长的需求。航空业需要在危机后保持这一势头,通过数字化推动航空业保持长期效率。”

其中,亚太航空公司与2019年同期相比,2021年3月国际航空货运需求下降0.3%。与上月相比,与亚洲相关的大多数贸易通道的表现略有疲软。该地区的国际运力仍然有限,与2019年3月相比下降20.7%。但国际载货率最高,为78.4%。

北美航空公司与2019年同期相比,今

年3月国际需求增长14.5%。强劲表现反映美国经济复苏。第一季度,美国GDP年增长6.4%,高于去年第四季度(4.3%),美国经济近乎恢复至疫情前水平。航空货运经营环境向好;PMI新出口订单升至2007年以来最高水平。国际运力比2019年3月增长1.8%。

欧洲航空公司与2019年同期相比,今年3月需求增长0.7%。经营状况改善和出口订单恢复拉动需求积极增长。与2019年3月相比,2021年3月,国际运力下降17%。

中东航空公司与2019年3月相比,2021年3月国际货运量增长9.2%。与上月相比,中东地区航空公司需求增长最为强劲,增长4.4%。在该地区的主要国际航线中,中东—北美和中东—亚洲航线增长最为出色,3月需求分别比2019年3月增长28%和17%。但与2019年同期相比,3月国

际运力下降12.4%。

拉美航空公司与2019年同期相比,今年3月份国际货运量下降23.6%;在所有地区中表现最弱。与其他地区相比,拉美航空货运需求的驱动力仍然相对较弱。与2019年3月相比,国际运力下降46.0%。

非洲航空公司与2019年同期相比,今年3月货运需求增长24.6%,是所有地区中增长最强劲的,亚非贸易通道的强劲扩张也推动了需求的强劲增长。3月,国际运力比2019年3月下降2.1%。

(摘自国家邮政局网站)

