

魏际刚：中国物流业发展的现状、问题与趋势

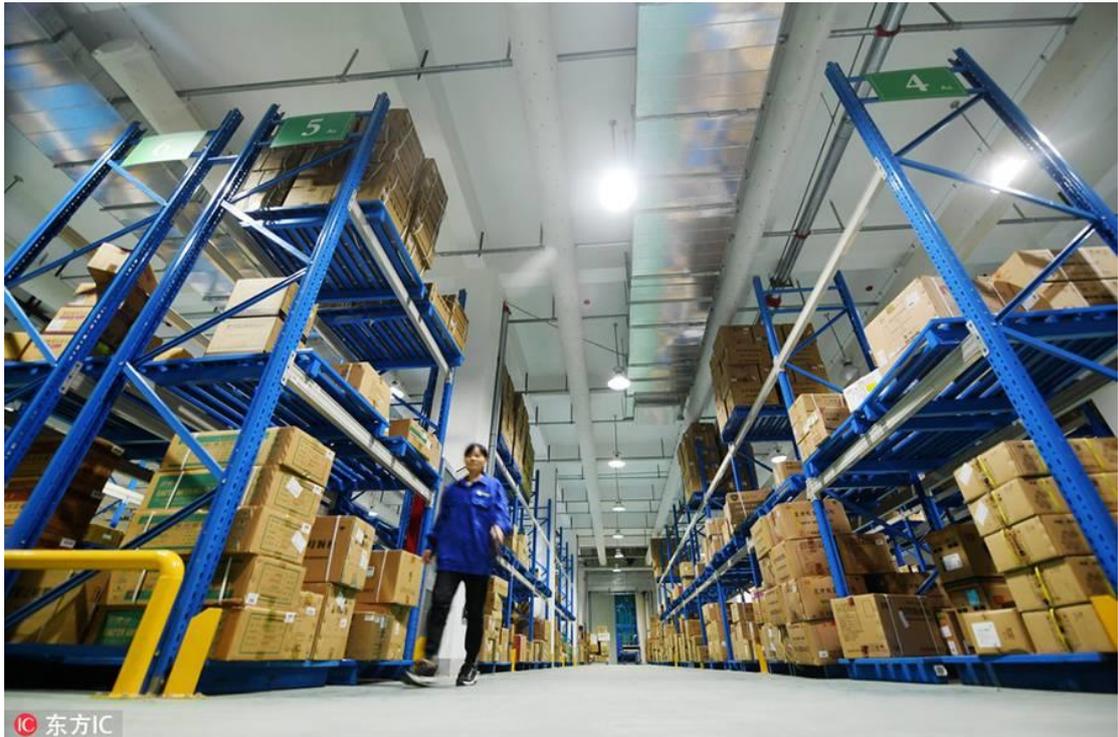
物流综合

国家邮政局发展研究中心

魏际刚

2019-01-09 · 15:08

[亿欧导读] 未来十至二十年，是中国物流业发展的重大战略机遇期，也是优化升级、竞争力提升和企业大规模走出去的重要时期。



© 东方IC

图片来自“东方IC”

经过改革开放以来 40 年的持续快速发展，中国已经成为有全球影响力的物流大国和全球最大的物流市场。中国物流业规模虽大，但绩效并不理想。大而不强、全球连接能力弱、现代化程度不高，物流成本偏高、质量效益不佳，中高

端、体系化、集约式物流服务与供应链服务等严重不足，传统运作模式难以为继等问题突出。"十三五"及未来更长时期，中国的工业化、信息化、市场化、城镇化、全球化、绿色化进程将深入推进，物流业发展的需求、技术供给、制度、资源环境以及国际格局会发生重大变化，要求中国物流业朝着安全、高效、便利、自动化、信息化、数字化、网络化、智能化、精细化、绿色化、全球化等方向发展。

一、中国物流业发展的基本现状

（一）中国是全球物流大国

经过三十多年发展，物流业已经成为国民经济的支柱产业和重要的现代服务业。2013年，中国物流市场规模首次超过美国，成为全球第一。2017年，全国社会物流总额达到252.8万亿元。2017年，全国铁路货物发送36.89亿吨，公路货运量368.69亿吨，水路货运量66.78亿吨，民航货邮运输量705.80万吨。全国铁路货物周转量26962.2亿吨公里，公路货物周转量66771.5亿吨公里，水路货物周转量98611.3亿吨公里，民航243.5亿吨公里。规模以上港口货物吞吐量126.72亿吨，全国规模以上港口集装箱吞吐量为2.38亿TEU（标箱），全国规模以上快递服务企业业务量完成400.6亿件，快递日业务量突破10974万件。**铁路货物发送量、铁路货物周转量、公路货运量、港口吞吐量、集装箱吞吐量、快递量均居世界第一，民航货运量居世界第二。**

在规模快速扩展的同时，物流能力有很大提升。2017年，全国铁路营业里程达到12.7万公里，其中高速铁路运营里程达到2.5万公里，居世界第一位；全国公路总里程达到477.35万公里，其中高速公路通车里程13.65万公里，居世界第一；全国内河航道里程达到12.7万公里，其中高等级航道1.25万公里；全国规模以上港口万吨级泊位达2366个；全国民航机场达到229个。截至2016年底，全国营业性通用（常温）仓库面积达近10亿平方米，各种类型的物流园区不断涌现。物流基础设施的大发展为物流能力的提升奠定了坚实的基础。

（二）物流市场开放程度高

改革开放之初，跨国物流企业就开始进入中国。20世纪八、九十年代，先后有联邦快递、敦豪、天地物流、联合包裹、马士基等跨国物流企业在中国建立合资企业。中国入世后，物流业进一步扩大开放。2006年起，外资企业在中国可自行设立分销网络，独立经营物流业务。凭借规模、资金、技术和管理等优势，跨国物流企业已从原先主要以合资为主逐步走向独资，从单一业务走向综合物流业务，从集中于中心城市物流业务向构筑全国性物流网络展开。例如，联邦快递在广州白云机场设立亚太转运中心，联合包裹在香港、上海、深圳设立航空转运中心，天地物流在上海、北京、香港设立微型转运枢纽，敦豪设立香港转运中心和上海北亚转运枢纽。开放的中国物流市场成为世界物流市场的重要组成部分，成为跨国企业竞逐的焦点。2014年9月，中国全面开放国内包裹快递市场，对符合许可条件的外资快递企业，按核定业务范围和经营地域

发放经营许可。引进来的同时，国内物流企业国际化也迈出一定步伐，加大开拓国际物流业务和海外布局布点力度。

(三) 物流业发展不平衡

受经济、生产力、基础设施、市场化程度、信息化水平、需求等因素的影响，物流业呈现东部发展快，中西部发展慢，城市物流相对发达，农村物流滞后且水平低的局面。以快递为例，2017年，东中西快递业务收入的比重分别为80.9%、10.8%、8.3%，业务量比重分别为81.0%、11.7%、7.3%。物流企业、物流设施、物流活动高度集中在交通、信息更为发达的大中城市。

从社会物流总额的绝对值构成来看，工业品物流总额占社会物流总额的比重从2001年的82.8%增长到2017年的92.8%，**工业物流在国民经济发展中占据主导地位，是推动社会物流总额增长的主要动力。**与消费市场紧密连接、竞争激烈、技术水平要求较高的家电、日用化工、烟草、医药、汽车、连锁零售和电子商务等行业物流需求旺盛，特别是快递业呈现超高速发展。居于产业链上游、资本密集型的农产品与农资、钢材、煤炭、矿石等大宗物资物流发展相对滞后。

(四) 已形成多元化物流发展格局

物流已经形成多种所有制并存、多元主体竞争、多层次服务共生的格局。从所有制看，国有、民营和外资三足鼎立；从需求看，既有民生需求，也有来自农

工商等产业需求；从提供主体看，既有传统企业，也有专业化企业和新兴企业。在近些年物流业重要性日益显现的态势下，社会资本纷纷进入物流领域。服务产品和服务模式日趋呈现多样性，第三方、第四方、供应链、平台、联盟、O2O、众筹等多种经营模式加快发展。服务空间分布上有同城、区域、全国、跨境等多种类型。服务时限上有“限时达、当日递、次晨达、次日递”等多种类型。物流企业不断开拓业务范围，开展代收货款、上门取件、代客报关、代客仓储、代上保险、代发广告、签单返回等时效业务和增值服务；冷链、跨境包裹、社区代收货、智能快递箱、校园快递、农村快递等新兴和专业化业务不断涌现。物流业与电子商务交叉渗透融合进程加快。物流服务竞争方式日趋多样化、差异化，竞争形态发生了很大变化。电商物流、快递快运、物流地产、冷链物流、航空物流、物联网等细分市场成为投资关注点。一些物流企业开始进军物流电商领域。

(五) 物流服务科技水平有较大提升

与过去科技含量较低的状况相比，目前物流行业信息化建设有一定进展，物流集成化和自动化水平有较大提升。物流行业自身技术进步较快，信息化程度不断增强。高速铁路、高速船舶、自动化立体仓库、自动分拣设备、智能物流设备等现代物流装备进入快速发展期，物流企业普遍使用手持终端、车辆卫星定位技术、电子条码、无线靶枪等，互联网、车联网、物联网、大数据、云计算等技术加快应用，信息网络技术与物流业进一步加快融合，信息网络技术对物流业务的支持能力进一步增强，物流供需匹配 APP 系统受到重视。

(六) 物流产业组织结构有所优化

截至 2016 年底，按照国家标准，经评估认定的 A 级物流企业超过 4000 家。

由中国物流与采购联合会、中国物流信息中心组织的《2016 年度中国物流企业 50 强排名》，榜上 50 家企业物流业务收入合计共达 8299 亿元，物流企业 50 强门槛达到 28.5 亿元。快递、电商、零担、医药、物流地产等细分物流市场品牌集中、企业集聚、市场集约的趋势进一步显现。在公路零担市场，加盟型网络依托资本和技术优势，集聚了一批小微物流企业，货运市场集约化步伐加快。

二、中国物流业发展的主要问题

中国已成为物流大国，但还不是物流强国，物流绩效并不理想。成本高、效率低、集约化水平不高、产业支撑度不足，诚信、标准、人才、安全、环保等

“软实力”不强，尚不能满足现代物流国际竞争的需要。物流整体市场环境较为严峻，产业间联动发展空间巨大，物流企业经营压力持续加大，收入利润率低。地方保护、不正当竞争、诚信体系缺失等问题依然存在，资金短缺、人才短缺问题难以缓解，创新驱动的内生机制尚未建立。与此同时，国家支持物流业发展的诸多政策有待落实，相关问题还没有实质性改善。这些对我国物流业进一步发展提出了严峻挑战。

(一) 物流绩效有待提高

近年来，全社会物流总费用占 GDP 比重有所下降，但仍然较高。据国家发展改革委、国家统计局等部门联合发布的数据显示，2017 年中国社会物流总费用为 12.1 万亿元，同比增长 9.2%；社会物流总费用与 GDP 的比率为 14.6%，比上年下降 0.3 个百分点。但仍然远高于发达国家 8%-9%的水平。

物流绩效不高的原因是多方面的，突出表现为以下几个方面：

一是物流系统性不强，网络化程度较低。中国物流系统性和综合性不强，运输结构不合理，网络化和组织化程度较低，呈现分散、各自发展的态势，基础设施的配套性、兼容性较弱，末端网络薄弱。“干、支、末”与“物流枢纽、物流园区、物流中心、配送中心、终端网点”等构成的物流网络很不完善，干线之间、干线支线之间、干线、支线与配送之间、支线与末端之间均存在许多薄弱环节。物理基础设施网络、信息网络、运营网络尚在形成之中。公共物流基础设施、社会化物流基础设施、企业自营物流基础设施之间的比例不尽合理。高效便捷、能力充分、衔接顺畅、结构优化、布局合理的综合交通运输体系尚未形成，综合交通运输枢纽建设滞后，难以实现合理分工和有效衔接，沿海和内陆集疏运体系不配套；一些地方物流园区、物流中心盲目大量兴建情况严重，造成闲置浪费；仓储设施资源分布在不同行业 and 部门，缺乏有效整合；铁路在综合交通运输中的优势未得到充分发挥，铁路货运份额比重明显偏小。

二是物流基础设施结构性短缺。中国物流基础设施相对滞后，存在结构性短缺，现代化设施比重低，不能满足现代物流发展要求。现代化仓储、多式联运转运等设施不足，高效、顺畅、便捷的综合交通运输网络尚不健全，布局合

理、功能完善的物流园区体系尚未建立，物流基础设施之间不配套，难以有效衔接。大量煤炭中长途运输依赖公路，造成大量优质能源的消耗和运输成本的增加；部分沿江通道高等级航道占比低，网络化程度不高；航空货运基础设施发展总体不足；仓储建设严重滞后，仓库面积大大低于发达国家水平，全国公共通用仓库建设缓慢且“带病作业”，存在重大安全隐患。

三是第三方物流和供应链服务发展不足。中国第三方物流服务功能单一，市场意识不强，不能满足客户多方位服务需求。第三方物流企业多是由功能单一的运输企业、仓储企业转型而来，经营规模小，综合化程度较低，在管理、技术及服务范围上整体水平不高，不能为企业提供完整的供应链服务。服务水平低，服务成本较高，影响了第三方物流服务效率。大多数第三方物流企业技术装备和管理手段比较落后，服务网络和信息系统不健全，供应链建设和管理服务水平低，很难适应现代物流追求动态运作、快速响应的要求。运行体制不畅，政企职责不分，部门管理中条块分割、分割运营及制度束缚问题突出，物流组织化程度低，一定程度上肢解了物流资源社会化配置综合效益，制约了第三方物流产业发展。

四是物流信息化和智能化滞后。与国际先进水平相比，中国在物流信息化、智能化长期发展战略上尚未形成体系，整体规划能力低。物流信息化建设相对缓慢，行业信息化标准、规范不健全，信息类专业人才相对缺乏；信息资源缺乏统筹开发，共享率低，更新速度慢。物流信息化整体应用水平尚处于较低层次，特别是中小物流企业的信息化水平很低，先进的信息技术应用较少，应用范围有限，信息化对企业运营生产环节的渗入层次较低。缺乏开放式公共物流

信息平台体系，缺乏统一的快速反应物流管理信息平台，尚未实现信息共享、一体化服务。物流企业对自身的信息化发展缺乏规划，缺乏覆盖整个企业的、全面集成的信息系统。物流各环节信息化、智能化程度偏低，信息沟通不畅，造成库存、运力浪费，没有发挥“信息流”主导“物品流”的作用。

五是物流业与相关产业联动不足。物流业与制造业、农业、商贸业、电子商务联动不足，物流速度慢、成本高、渠道不畅、模式陈旧，严重制约了制造业由大变强、解决三农问题、推动商贸服务和电子商务的持续发展等进程。集疏运一体化等物流资源的整合和利用的规划、实施难度和成本相对较高，相关产业与物流业不同程度、层次的供需结构性矛盾普遍存在，与物流业联动信息化平台和技术应用滞后，未能充分发挥对联动发展的促进作用。相关行业的物流外包程度相对较低，开放程度有待提高；自营物流退出成本较高，物流外包的风险较难控制，物流外包的服务范围尚待进一步明确。物流业与相关产业联动发展的综合环境落后于中国经济和社会发展的需求和速度，如物流企业深度介入制造业的战略性考虑和能力缺乏，制造业核心竞争力的国际化战略性选择及其物流业务分离和外包的动力不足等。

(二) 物流业整体创新能力弱

物流业整体创新相比于创新活跃的生产制造环节和交易环节严重滞后。物流企业缺乏创新动力，研发投入低，商业模式创新、组织创新、技术创新、管理创新等滞后，尚未进入“创新驱动”的发展新阶段。国内物流企业的组织惯性现象普遍，对已有的物流服务体系优化升级意愿不强。此外，国内物流企业的创

新面临来自跨国公司的技术壁垒、资金壁垒、外部资源壁垒、管理壁垒，来自国内环境对企业进入的限制壁垒，以及企业自身对创新的阻碍，如技术依赖等。这些壁垒严重阻碍了物流企业的创新发展。

(三) 物流国际化水平低

中国全球连接能力不强，国际资源整合能力弱，国际竞争力弱，缺乏国际战略通道和战略支点，缺乏全球物流治理能力，滞后于全球化发展进程，物流的国际化能力亟待提升。与中国高速增长的国际贸易相比，物流业尚未形成与之匹配的全球物流和供应链体系，国际市场份额很低，进出口所需的物流服务很大程度需要依赖国外跨国物流企业。中国的国际物流企业规模偏小，不仅缺乏规模优势，难以承担大型业务项目，而且附加值低，业务面单一，难以形成齐全的物流产业链。麦肯锡的研究表明，美国和德国是全球连接能力最强的国家，中国的全球连接能力只有它们的一半。

例如，中国国际海运在全球海运市场中控制力弱，国际海运运力规模仅相当于德国、日本的 2/3，外贸进出口海上运输承运仅为 1/4。中国对主要国际海运通道影响力小。从中国国际航空货运网络、国际快递网络、跨境仓储配送体系的建设看，目前还处于起步阶段。中国在国际物流服务标准制定上缺乏话语权。中国的产品出口已经覆盖 220 多个国家和地区，但中国尚无一家物流企业具有全球递达能力，而 UPS、FedEx、DHL 等国际快递巨头具有全球递达能力，其物流网络覆盖 220 多个国家和地区。

(四) 规范有序的物流市场尚未形成

许多物流企业经营不规范，服务意识淡薄，法律意识不强，诚信体系严重缺乏。统一开放、公平竞争、规范有序的物流市场远未形成。一些地方针对物流企业的乱收费、乱罚款问题突出。信用体系建设滞后，物流业从业人员整体素质有待进一步提升。跨国物流企业在用地、税收等方面得到一些地方政府的诸多优惠，享受超国民待遇。物流市场的进入与退出、竞争规则基本上无统一法律法规可循，对社会性的物流服务缺乏有效的外部约束，不正当市场竞争难以避免。

(五) 物流不可持续和安全问题突出

公路、航空、铁路、水路等运输方式的资源、能源、土地等消耗和大规模排放问题突出。无效运输、不合理运输、过度包装等问题严重，造成城市交通压力的加大和资源能源的浪费；物流企业缺乏绿色低碳的物流管理理念，节能环保意识不强，物流作业清洁技术和设备投入不足，循环物流、逆向物流等发展滞后，资源能源利用效率低，物流过程对环境造成的危害较大。超载、超速、驾驶员操作不当以及报废车辆继续行驶造成的严重人身安全和货物损害事故经常发生，货物在运输途中遭遇作业人员乱抛乱扔、私拆偷拿，危化品仓储管理薄弱，给企业和国家带来重大损失。信息安全水平很低，物流信息和快递信息泄露时常发生，部分物流企业对用户信息不能执行严格保密制度，存在内部人员利用信息谋利的情况，造成用户信息和个人隐私泄露，信息安全形势不容乐观。

特别是物流业（网）点多，（涉及）面广，（业务）量大，劳动密集程度高（人员众多），服务对象和从业人员有较强流动性和非特定性，服务频次高，服务人货分离等诸多特点，使其容易成为不法分子实施犯罪或获取犯罪工具的重要渠道。不法分子可隐匿个人真实身份，利用物流渠道非法递送枪支弹药、爆炸物品、毒品、易制毒化学品、政治非法出版物、宗教极端宣传品、淫秽物品、假币、假公章等，甚至还有恐怖分子和个人极端分子利用该渠道非法传递、交易作案工具。这些行为直接威胁到了公共安全和社会安全，甚至国家安全。

另外，食品、药品等民生物流问题突出。食品物流对专业性、技术性、配送功能的要求高，在中国还处于起步阶段，与西方国家尚有较大差距。中国的农产品物流冷链在技术上和环节上与发达国家差距较大，食品物流过程冷链供应不足，物流成本过高。中国的农产品物流多以常温物流或自然形态物流形式为主，由于缺乏冷冻冷藏设备和技术，水果、蔬菜等农产品在采摘、运输、储存等物流环节上损失率高。食品物流基础设施建设落后，基础投入严重不足，专用仓库、恒温仓库、冷冻、冷藏仓库、生鲜加工配送中心、自动化立体仓库等数量很有限。在食品物流技术研究及应用方面，中国的冷冻冷藏保鲜技术水平落后于发达国家。中国药品物流的总体水平同样停留在初级阶段，片面重视对物流功能的发展，强调运输、配送、库存管理等个别物流功能的实现，未能从功能整合和综合管理的角度发挥物流对企业的作用，一体化综合物流管理能力不足。

（六）物流应急能力薄弱

中国现有应急物流保障系统抗风险性较差，应急能力薄弱。在应对各类重大突发性事件时，难以做到“第一时间”应急物资的保障。由于传统物流经营互相封闭，割裂了物流各方面的联系，衔接不顺畅，难以及时满足应急保障的需要。现有长期形成的物流定式和以单纯追求经济效益最大化为驱动力的物流模式不利于应急物流的实现，要实现应急物流时间效益最大化，必须有相应的应急机制为基础。现行的应急物流保障机制以行政命令为主要手段，不计物流运作成本，并且应急物流指挥体系不完善、配送指标体系不健全，配送方式欠灵活，交通运输存在较大问题，军地物流服务保障各自为政。应急快速反应机制不健全，社会及部门间缺乏联动互动机制，缺乏所需的基础数据库支持，灾害现场状况恶化和应急技术装备严重不足，集权式应急物流系统模式低效运作。没有形成完善的应急物流预案体系，应急采购制度不健全，国家级救灾物资储备仓库布局不合理和应急衔接不畅。应急物流中应急物资的筹措、储存、运输和补给整个链条运作的整体性和系统性差，应急物资管理条块分割，导致反应能力差。

(七) 物流人力资源保障弱

中国物流人力资源总量和层次均不高，物流从业人员在学历结构、职称结构和技术等级结构等方面均与发达国家存在较大差距。物流人力资源后期培养力度不够，物流企业只重视现有人力资源的使用，对人才培养的重视和投入不够。物流人力资源培养结构不合理，以物流科技创新和知识型物流人才为核心的教育体系尚未形成，在学校教育方面和职业培训方面，都不能很好地满足物流企业对物流人才的需求。物流教育条件存在一些不合理因素，物流职业认证制度

不完善，培训项目和层次有待进一步提高，师资队伍建设有待加强。物流人力资源缺乏科学合理的战略性规划，企业员工缺少职业生涯规划，造成企业整体管理水平不高和发展后劲不足，严重制约了企业的发展。

(八) 物流体制机制法律政策等尚不完善

一是物流管理体制和治理能力弱。政府与物流市场主体组织管理界限不清，亟待明确。政府对全国物流业发展的总体思路不够明晰，对物流业在国民经济中的地位、发展模式、发展重点、产业体系、科学体系等重大问题还需深入研究。作为物流市场主体组织，由于受所有制形式、行业的限制，市场竞争机会不同，导致物流市场主体组织的发展不平衡。**国有物流企业相较于民营物流企业在铁路、公路、航空、海洋、信息、金融等重要物流资源方面竞争优势较大。**中国物流业的管理权限涉及多个部门、多个行业，涉及中央与地方各级政府，物流管理权限部门分割、条块分割的现象极为突出，不同部门间、地区间缺乏有效协调，阻碍物流业发展的体制机制障碍仍未打破。国家至今尚没有统一的物流发展主管部门，对物流业缺乏全国性的交通运输、仓储管理、信息网络等总体规划，也未能实现对物流网络的统一布局，对物流业的管理和治理呈多元化的分散方式。这种自成一统、地区封锁和市场分割的模式极大地削弱了对物流业的管理和治理能力。

二是物流法律法规和政策不完善。中国物流立法相对滞后，现行的物流法律法规大多从计划经济体制中沿用下来，难以适应物流国际化发展的需要，更难以适应市场经济环境下现代物流发展的需要。相关法律法规体系普遍在技术上缺

乏对物流实践工作的调整作用和具体指导，微观约束能力和宏观调控能力不足。从法律效力上来看，中国现行的物流法律法规直接具有操作性的层次较低，法律效力不强，价值目标难以协调。各部委、地方制定颁布的各类物流法规和政策，在具体运用中缺乏普遍适用性，多数只适合作为物流主体进行物流活动的参照性依据，带有地方、部门分割色彩，不利于从宏观上引导物流产业的发展，也缺乏对物流主体行为必要的制约作用。法律法规之间存在重复规定和相互冲突等问题，缺乏系统性和衔接性，难以充分发挥规范和调节作用。众多的物流活动环节使得调整物流的政策法规散见于各行业主管部门出于各自利益而制定的部门法中，形成了多头而分散的局面。对物流市场的准入条件缺乏统一法律规范，对物流企业的准入门槛设置较低，针对物流企业的市场准入和资质问题的立法亟须完善。

三、中国物流业发展面临的形势与趋势

未来十至二十年，是中国物流业发展的重大战略机遇期，也是优化升级、竞争力提升和企业大规模走出去的重要时期。

（一）经济规模与贸易扩张、结构转换与升级给物流业发展带来深刻影响

中国未来一、二十年将成为世界第一大经济体，由此将成为物流需求增量和物流市场规模最大的国家。未来一、二十年，中国将基本实现工业化，工业化推进过程中工业体系仍将有较大发展，大宗能源、原材料和主要商品的大规模运输方式和物流需求仍将旺盛。同时，产业结构将从“二、三、一”进入到

“三、二、一”阶段，服务业和工业一道共同推动中国经济增长。产业结构的变化和逐步升级，生产方式的变化，将带来“短、小、轻、薄”商品以及小批量、多频次、灵活多变的物流需求快速增加。**2030年，中国将成为全球贸易巨人，中国与主要经济体、新兴经济体、发展中国家的贸易会进一步提升，中国的国际物流规模会有更大扩张。**中国从中等收入迈向高收入国家，中产阶级规模的进一步扩大，广大居民消费的水平、心理、方式和结构的变化，要求物流发展更加注重服务质量、效率、品牌、特色、个性和体验，基于更高时间和空间价值的物流需求会越来越大。**初步估计，2020、2030年电子商务产生的日快递量将分别突破1亿件和2亿件。**向工业化后期迈进将使综合物流成为时代潮流。

（二）新型城市化、区域一体化及区域增长新格局对物流空间分布、效率、获得性等提出更高要求

中国正经历着规模宏大的城市化，推动着物流活动集中于城市群、城市带、大中小城市和城际间，不断增加的物流量、机动车量以及能源短缺、环境污染、交通拥堵和道路安全等问题，迫切需提升城市内、城际间物流效率，构建符合“以人为本、城乡统筹、大中小城市相协调”的新型城市化要求，建设功能强大、高效集约的城市物流和配送体系。区域经济协调发展以及一体化要求将加快区域物流一体化，构建有利于东中西协调发展的物流服务体系。中西部区域增长新格局，要求中西部加快物流业发展，改变物流业长期制约中西部地区发展的状况。**未来网络零售市场除了在沿海发达地区、一二线城市继续保持稳健增长外，还将呈现出由沿海地区向内陆地区逐渐渗透，由一二线城市向三四**

线城市及县域渗透的趋势。随着网络零售市场的渠道下沉，三四线城市、县乡镇、农村电子商务将发展迅猛，将对农村和三四线城市及县乡镇的电子商务物流发展提出更大更高的需求。

(三) 全球化纵深发展和开放新格局推动物流市场深刻调整

全球化推动中国与世界经济的关系和相互作用日益加深，要求中国与世界各国间有更好的交通运输、物流、通信、信息等基础设施连接。中国除与发达经济体继续保持密切经贸往来外，与新兴经济体以及发展中国家的贸易增长将会成为新的亮点，贸易格局的变化将带动国际物流活动此消彼长。中长期看，中国国际贸易仍将有稳健增长，带动中国国际物流继续较快发展，尤其是跨境电子商务物流会有更快发展。

中国扩大对外开放推动物流市场朝着更高层次的竞争发展。丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路为中国物流业走向世界、中国连接世界带来巨大机遇。**更加开放和不断升级的物流市场将使以价格作为主要竞争手段的状况有所改变，服务、品牌、创新、社会责任等非价格竞争方式将会得到加强，专业性国际物流企业和基于专业化基础上的综合性国际物流企业将会得到更大发展。**跨国物流企业将深度渗透中国的传统物流领域。激烈竞争的物流市场将推动物流领域的兼并重组持续发生，各种形式的物流联盟不断涌现，预计会出现超大规模跨国物流企业集团或联盟，市场集中度会进一步提高。由于国际经济新秩序尚未完全建立，随着中国物流企业走向世界进程的加快，国际贸易摩擦和各种形式的壁垒有可能增加。在全球化纵深发展的同时，中国周边与全球地缘政治形势

依然十分复杂，物流与供应链安全将受到贸易保护主义、恐怖主义、极端主义、分裂主义等方面的挑战。

(四) 新技术突破和信息网络技术的广泛应用促进物流业升级

交通运输、物流、先进制造、信息网络、新能源、新材料、生物科技等领域在孕育新的技术突破，高速铁路、大型高速船舶、绿色航空、电动汽车和新能源汽车、无人驾驶、智能交通、智能仓储、智能分拣、新材料技术、节能环保技术、物联网、下一代信息网络、现代管理、计算科学等将在物流领域得到更加广泛的推广和应用，互联网、移动互联、大数据、云计算、物联网、人工智能等将与物流业深度融合，这些都对物流业升级带来重大促进作用。未来，物流技术创新将显著反映出安全、快速、便利、大型化、自动化、信息化、数字化、网络化、智能化、个性化、多样化、人性化、精细化、绿色化和节能化等时代性特点。

(五) 可持续发展和要素成本上升等驱动物流发展转型

未来一、二十年，中国物流能源消耗仍处于快速增长期，对液体燃料需求将大幅增加。由于物流企业运营所需的能源、劳动力、土地价格持续上涨，加之服务价格偏低、融资环境不佳等影响，依赖“高投入、高消耗、高排放、低产出、低效益、低科技含量”的传统物流运作模式将难以为继，面临着降低成本、提高效率、可持续发展的转型要求。另外，安全意识将更加深入人心，政府、企业和消费者会更加重视物流安全，确保运输安全、仓储安全、装卸安

