

中国城市 物流竞争力报告

Competitiveness of
City Logistics in China
(CCLC-2024)

2024

新时代物流提质降本增效
与“十五五”现代物流强市战略

2024年12月



同济大学中国交通研究院



新驰管理咨询（上海）有限公司



北京中交兴路车联网科技有限公司 | 车旺大卡

并购家 免费行业报告网

IPOIPO.CN 每日更新 不用注册会员 无广告 永久免费



关于 城市物流竞争力报告

《中国城市物流竞争力报告》是针对我国城市物流发展能力进行评价分析的专业性研究报告，目前已经发布了《中国城市物流竞争力报告（2020）》《中国城市物流竞争力报告（2021）》《中国城市物流竞争力报告（2024）》三期。《中国城市物流竞争力报告（2024）》由同济大学中国交通研究院牵头，联合新驰管理咨询（上海）有限公司、北京中交兴路车联网科技有限公司等单位共同编写完成，以我国346个城市（含直辖市、地级市、自治州、地区、盟以及部分省直管县）为对象，从城市物流吸引力和城市物流辐射力等两大维度，通过构建10个二级指标、37个三级指标组成

的城市物流竞争力评价指标体系，对2023年我国城市物流竞争力进行了量化评价，并针对城市物流发展的区域特征、城市类型和典型案例进行了重点分析。本报告可作为城市人民政府和物流行业主管部门评估区域物流发展状况的依据，也可为各类物流和制造企业的经营和投资提供决策参考。由于学识和时间有限，且受数据可得性、指标覆盖性等影响，报告难免存在不足之处，未来期待与更多伙伴同仁共同推动我国城市物流发展能力提升。

完整报告和详细数据请参阅《中国城市物流竞争力报告（2024）》（人民交通出版社，2024年12月出版）。

目录

- 前言 · 全面开启中国式“物流强市”建设新时代
- 01 · 城市物流竞争力年度述评（2023）
- 02 · 中国城市物流竞争力评价方法论
- 03 · 中国“物流强市”榜单及分布
- 04 · 中国城市物流竞争力地图
- 05 · 中国城市物流竞争力类型
- 06 · 中国“物流强省”榜单及分布
- 07 · 典型战略区域物流竞争力分布
- 08 · 中国城市物流竞争力专项榜单
- 09 · 中国城际间物流流量流向分布
- 10 · “十五五”中国城市物流展望与对策



前言 全面开启中国式“物流强市” 建设新时代

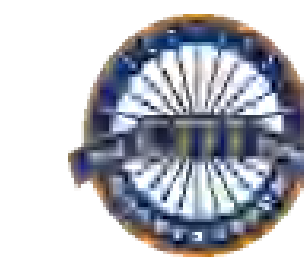
国家战略将构建现代物流体系 提到前所未有的新高度

2024年2月，习近平总书记在主持召开中央财经委员会第四次会议时强调，“物流是实体经济的‘筋络’，联接生产和消费、内贸和外贸，必须有效降低全社会物流成本”。党的二十届三中全会通过《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》，要求降低全社会物流成本，支持有条件的地区建设国际物流枢纽中心和大宗商品资源配置枢纽。

2024年11月，中共中央办公厅、国务院办公厅印发《有效降低全社会物流成本行动方案》，提出5个方面、22项具体行动任务。同月，交通运输部、国家发展改革委印发《交通物流降本提质增效行动计划》，要求加快推进交通物流结构性、系统性、制度性、技术性、综合性、经营性降本提质增效，更好服务经济社会高质量发展。12月，中央经济工作会议要求“大力提振消费、提高投资效益，全方位扩大国内需求”，并提出“实施降低全社会物流成本专项行动”。

构建新发展格局对城市物流体系 提出开放融合的新任务

城市发展格局正在进入“流空间”基础上的城市网络时代，节点城市中物流的流量、流向与流速将影响城市在城市网络中的地位。城市在现代物流网络中的“中心地”和“增长极”地位更加突出，物流能力将带动城市成为融入国内统一大市场的门户接口和国内国际双循环的旋转中枢。由“上规模”向“提质量”转变，成为新时代城市物流枢纽能级提升的新要求。



统筹发展与安全对城市物流韧性 提出更加严峻的新要求

发展和安全对于城市运行同等重要。高频高损冲击成为“新常态”的背景下，提升区域物流供应链韧性逐渐成为共识，城市物流在保供聚群稳链强产中的作用将更加突出。提升城市物流韧性能力，更加关注物流活动的ESG能力，打造可持续和气候友好型物流解决方案，成为“高度不确定性”时代城市物流体系的基本要求。

打造现代化物流强市将成为 提升城市发展能级的新抓手

随着国家综合立体交通网络的完善，国际国内物流大通道越来越便捷，地区之间的交通发展差距不断缩小，而依托健全的物流服务网络发展枢纽经济则正成为未来城市发展的主导策略，河南、河北、云南等省份提出建设“物流强省”，深圳、郑州、临沂、金华、廊坊等多个城市纷纷提出打造现代化“物流强市”战略。





01 城市物流竞争力 年度述评（2023）

中国城市经济发展新特征

以人为本的新型城镇化深入推进

以人为本的新型城镇化战略持续推进。推动城市发展必须由“外延式扩张”为主向“内涵式提质”为主转变。我国常住人口城镇化率从2012年的53.10%提高至2023年的66.16%，“十四五”规划提出的常住人口城镇化率提高到65%的目标已经提前实现，城镇基本公共服务覆盖范围显著扩大，“两横三纵”城镇化战略格局基本形成。

城市群一体化发展明显加快。京津冀协同发展、粤港澳大湾区建设、长三角一体化发展有序推进，成渝地区双城经济圈建设快速发展，长江中游、北部湾、关中平原、兰州—西宁等城市群建立省际协调机制，一批现代化都市圈逐步培育，城市群集聚人口和经济作用持续显现，以县城为重要载体的城镇化建设深入实施，城市数量增加至685个。

城市经济发展动力加速换挡升级

城市经济发展动能提质增效。随着我国由高速增长阶段转向高质量发展阶段，城市经济的增长速度也逐渐放缓。2023年，我国城市生产总值的平均增长率基本与国内生产总值增速保持一致，但是与高速增长阶段相比下滑明显。部分城市仍然维持中高速增长，但是大部分城市都处于提质换挡期。

新旧动能转换加快推进。城市加大力度推动现代化产业体系发展，完整产业体系和全链条产业链更加巩固，实体经济不断壮大，制造业增加值占GDP比重提升至27.8%。战略性新兴产业持续发展，数字经济与先进制造业、现代服务业深度融合，战略性新兴产业增加值年均增长15.8%、占GDP比重超过13%。产业发展向中高端稳步迈进，助推城市经济高质量发展。

城乡常住人口持续中心城市集中

城际人口流动更加便捷。我国城市户籍制度改革



持续深化，城区常住人口300万以下城市的落户限制基本取消，城区常住人口300万以上城市的落户条件大幅放宽，超过1亿农业转移人口和其他常住人口在城镇落户，城镇化空间格局持续优化，城市群主体形态更加巩固，都市圈建设步伐加快，多市加大了对于人才落户的支持力度。

人口更加向大中城市聚集。重庆、上海、北京等17座城市拥有超过1000万人，人口数量处在500万~1000万人、300万~500万人、100万~300万人、100万人以下区间内的城市分别有72个、88个、123个、44个。城市平均人口规模为404万人，中位数是200万~300万人，主体为百万人口大城市。人口规模越大的城市，人口越呈现正增长，反映了人口持续向中心城市集中的趋势。

极端灾害频发影响城市安全运行

极端自然灾害对于城市安全运行产生严重冲击。近年来自然灾害的频率和强度增加，极端高温、持续强降水、雨雪冰冻灾害对城市安全韧性提出挑战。2023年7月底，海河“23·7”流域性特大洪水对京津冀区域物流网络产生了重大冲击。2024年初，湖北、湖南低温雨雪冰冻灾害，造成春运交通受阻、电力供应中断。

全面推进韧性城市建设成为共识。提升应对极端天气灾害的韧性，维持城市的动态安全与可持续发展，已经成为现代城市高质量发展和高水平安全的重要举措。北京、上海、广州、重庆等市将韧性城市建设和韧性理念纳入城市总体规划或城市基础设施发展“十四五”规划，“平急两用”公共基础

设施等韧性城市提升项目启动。

城市经济发展分化问题依然突出

城市经济格局持续分化发展。各城市发展不平衡不充分问题依然比较突出，总体上看，超大城市、特大城市、大城市、中小城市规模差距巨大，超大特大城市经济运行总体回升向好，正在建设具有全球影响力的世界城市。2023年，城市生产总值超过3万亿元、2万亿元、1万亿元的城市分别有5个、4个、27个，集中度进一步提升。346个城市平均经济规模为3613亿元，中位数是1000亿~2000亿元，主体为中等规模城市。中小城市集聚产业和人口不足，潜力没有得到充分发挥。东西部地区城市差距逐步放缓，而南北方地区城市差距不断加大，南北差距大于东西差距将会成为我国区域发展不平衡不充分的主要矛盾。

特大城市率先进入中等发达阶段

区域中心城市经济运行总体回升向好。党的二十大提出了“到2035年，人均国内生产总值迈上新的大台阶，达到中等发达国家水平”的目标。超大特大城市围绕强化中心城市核心功能，在优化城市空间格局、引领带动城市群发展等方面取得一系列重要进展成效，成为中国式现代化的先行区、聚焦点。2023年，我国人均生产总值达到1.27万美元，超过世界人均生产总值水平、达到中等收入水平。部分中心城市已经率先进入中等发达阶段。2023年，全国人均生产总值超过2万美元的城市有32个，地区生产总值超过3000亿美元的

城市有7个，上海、北京两市的经济规模超过6000亿美元，分别位列全球城市的第5位和第7位，相当于比利时或者瑞典的经济总量，成为中国式现代经济强市的发展标杆。但我国城市之间、城乡之间不均衡不协调的特征仍十分突出，仅有11个省份的人均GDP超过全国平均值。

中国城市物流发展新特征

现代物流对于城市高质量发展的引领地位持续提升

随着综合立体交通网络的完善，国际国内物流大通道越来越便捷，现代物流体系的痛点越来越集中于中转和末端两个环节，而这两个环节的空间载体都是城市。以城市为切入点开展现代化物流基础设施多元化能力建设，支撑城市产业升级和枢纽能级提升，将成为构建现代物流体系、支撑新发展格局的重要抓手，对加快建设全国统一大市场、畅通全国大循环、促进国内国际双循环具有重大意义。

现代物流对于城市高水平安全的支撑作用更加突出

城市物流是城市经济社会功能的关键部分，但在百年变局叠加气候变化，世界面临的不确定性持续上升，全球产业链转移、港口大规模拥堵等因素的共同作用下，我国交通物流体系的脆弱性日益凸显，产业链供应链韧性和安全水平面临诸多挑战。为应对这些问题，城市物流模式正朝着多元化发展，“物流即服务”（LaaS）业务、智慧物流等新型物流模式快速发展。城市国有物流资源也在加速整合重组，以优化产业结构、降低物流成本。

城市物流竞争力分化格局进一步扩大

中国的城市物流集群化发展特征依然突出。城市物流发达的城市主要聚集在京津冀、山东半岛、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈、长江中游等城市群。从全国格局来看，中国区域物流格局正进入以北京—天津、上海、广州—深圳、武汉、成都—重庆为顶点的“五极”时代，物流大通道加速促进国内国际双循环。但城市物流竞争力差

距扩大，尤其是中西部城市服务能力落后。为完善城市物流体系，需根据不同城市规模和产业需求，因地制宜制定差异化发展策略。

标杆城市引领中国式“物流强市”建设

物流业的“2.5类”产业属性受到普遍认可。物流业作为2.5类产业，在现代流通体系、国内市场形成、高质量发展和现代化经济体系建设中发挥了重要作用。随着现代化大生产模式的发展，流通环节的时间 and 价值占比超过制造环节，物流成为新型基础设施建设的重点。多个城市提出打造现代化“物流强市”战略，通过完善物流节点体系、推动多式联运、引导国际贸易规则创新等措施，构建与新质生产力相匹配的现代物流体系，提升物流供给能力和服务质量，推进中国式物流现代化的发展。

面向新质生产力打造下一代物流枢纽

城市物流成为新质生产力创新应用的重要场景。城市物流正面临数字化转型和绿色化提升的历史机遇，通过AI大模型、大数据、物联网等技术的融合应用，实现更精准的需求预测和供应链效率提升，“数据二十条”等推动数据要素在供应链数字化平台、智慧仓储等领域的应用，加速城市物流业的智能化改造和数字化转型。同时，城市物流绿色化转型进程加快，政府、行业和社会从ESG治理切入，推动物流园区等基础设施的绿色化改造，推广新能源物流车。

城市低空物流场景迅速落地。深圳、杭州、苏州等多地出台实施方案以支持无人机物流配送，美团、京东、顺丰、大疆等头部企业纷纷发布低空物流无人机产品，“低空+城市物流”将城市空间从二维拓展到三维，有望形成新兴的万亿级市场。



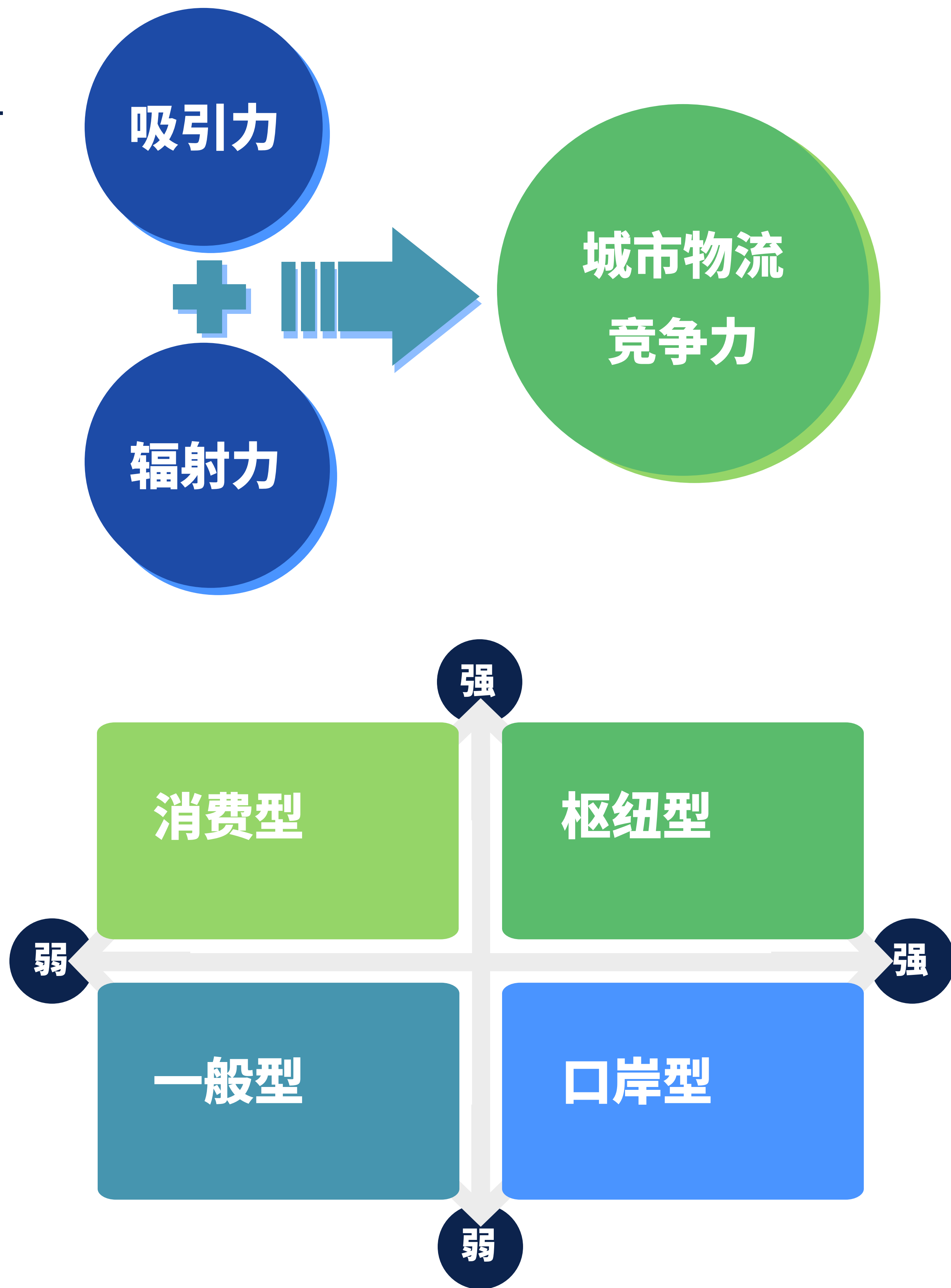


02 中国城市物流竞争力 评价方法论

城市物流竞争力

城市物流竞争力是指城市物流体系吸引周边生产要素聚集和带动城市经济发展的能力。

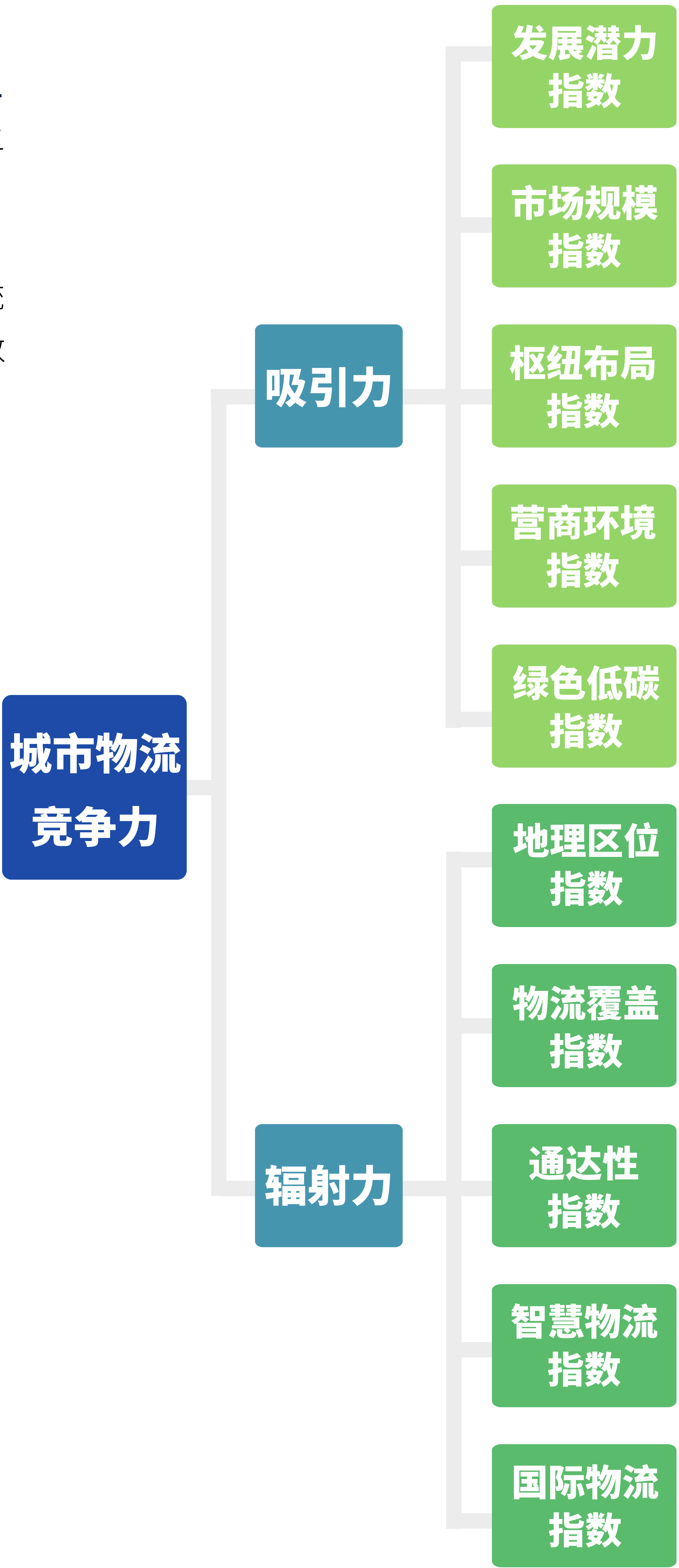
以城市物流吸引力和城市物流辐射力两个维度为依据，我国物流城市类型可以分为枢纽型、消费型、口岸型和一般型等四种，其中消费型城市的物流吸引力强于辐射力，口岸型城市的物流辐射力强于吸引力。



评价指标

经过数据整理和聚类分析，最终确定10个二级指标、37个三级指标。

其中，大数据指标8个、结构化指标8个、统计指标21个，绝大部分统计指标采用2023年数据，部分指标采用2022年数据。





03 中国“物流强市” 榜单及分布

中国“物流强市”榜单涉及城市物流竞争力指数排名前30位的城市，包括4个直辖市、13个副省级城市、6个省会城市和7个地级市。

在物流竞争力指数前10名城市中，7座城市位于东部地区、3座城市位于中西部地区，7座城市位于南方地区、3座城市位于北方地区。在新发展格局下，中西部地区的物流枢纽地位将明显上升。



中国“物流强市”榜单（物流竞争力前30强）

城市	城市物流竞争力指数	排名	城市物流吸引力指数	排名	城市物流辐射力指数	排名
上 海	71.74	1	77.37	1	67.51	1
深 圳	52.62	2	56.49	3	49.71	2
广 州	51.39	3	59.15	2	45.56	3
北 京	41.63	4	52.75	4	33.28	6
重 庆	38.33	5	49.70	5	29.78	11
武 汉	37.34	6	45.95	6	30.88	9
天 津	36.88	7	44.95	7	30.81	10
成 都	36.43	8	42.81	8	31.64	7
杭 州	36.36	9	40.21	10	33.47	5
青 岛	35.41	10	37.26	11	34.03	4
苏 州	33.71	11	42.44	9	27.15	14
郑 州	31.89	12	35.10	14	29.48	12
宁 波	31.38	13	36.15	13	27.79	13
西 安	30.83	14	30.35	18	31.19	8
南 京	30.05	15	36.71	12	25.04	15
长 沙	24.93	16	28.52	22	22.23	17
合 肥	24.76	17	31.51	16	19.69	23
厦 门	24.68	18	29.54	19	21.03	19
东 莞	23.14	19	33.43	15	15.41	36
济 南	22.76	20	25.64	25	20.59	20
福 州	22.69	21	26.81	23	19.59	24
唐 山	21.88	22	18.29	50	24.58	16
无 锡	21.35	23	29.19	21	15.46	35
泉 州	20.97	24	31.16	17	13.31	46
大 连	20.93	25	22.07	31	20.07	22
烟 台	20.89	26	23.33	30	19.06	25
金 华	20.47	27	29.47	20	13.71	42
沈 阳	20.23	28	25.63	26	16.17	31
太 原	19.70	29	18.78	48	20.39	21
石 家 庄	19.50	30	21.77	32	17.80	26



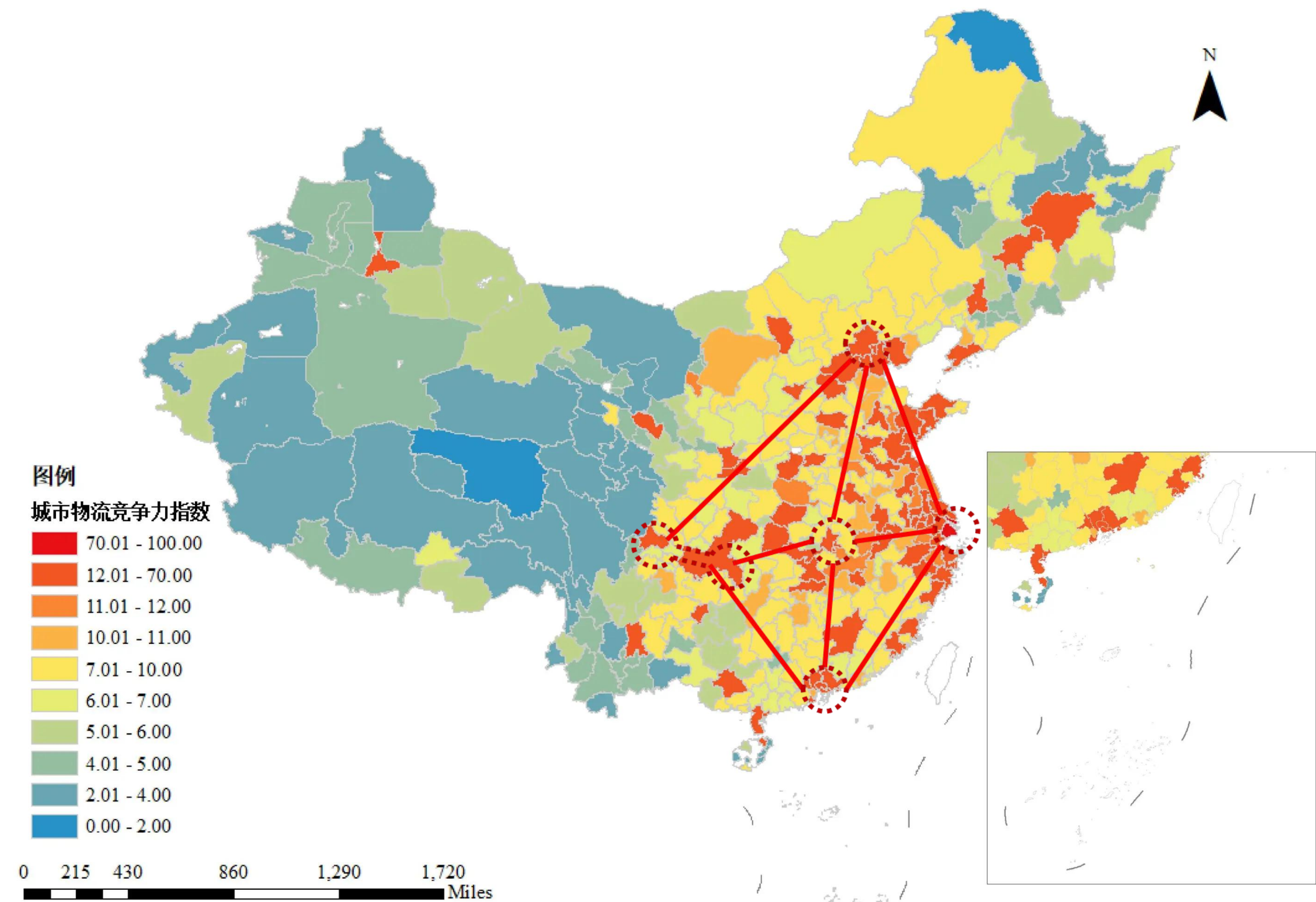
04
中国城市物流竞争力
地图

中国城市物流
集群化发展特征明显

物流发达的城市主要聚集在京津冀、山东半岛、长三角、粤港澳大湾区、成渝双城经济圈、长江中游城市群等城市群，其中京津冀城市群的北京-天津、长三角城市群的上海、粤港澳大湾区的广州-深圳以及成渝双城经济圈的重庆-成都、长江中游城市群的武汉等城市既是枢纽型物流城市，也是国家级物流枢纽，正在成为中国的物流枢纽发展级。沿海物流带、长江物流带、丝绸之路物流带等既是城市之间的物流纽带，也是国家的物流大通道。

中国区域物流格局
正进入“五极”时代

从全国格局来看，与京津冀协同发展、长三角一体化、粤港澳大湾区、成渝双城都市圈、长江中游城市群构成的中国区域发展战略相对应，中国区域物流格局正进入以北京-天津、上海、广州-深圳、武汉、成都-重庆等为顶点的“五极”时代，南北沿海物流带、长江物流带、丝绸之路物流带、西部陆海新通道、京港澳物流通道加速促进国内国外双循环，五个城市顶点构成的“钻石结构”串联起国家现代物流体系。



城市物流竞争力指数分布图



05 中国城市物流竞争力 类型

强枢纽型物流城市

上海属于具有国际竞争力的强枢纽型物流城市，正在建设具有全球引领力的下一代物流枢纽中心。

枢纽型物流城市

广州、深圳、北京、重庆、武汉、天津、成都、苏州、杭州、青岛、南京、宁波、郑州、东莞、合肥等64个城市，具备打造具有全球影响力的国际物流枢纽条件。

消费型物流城市

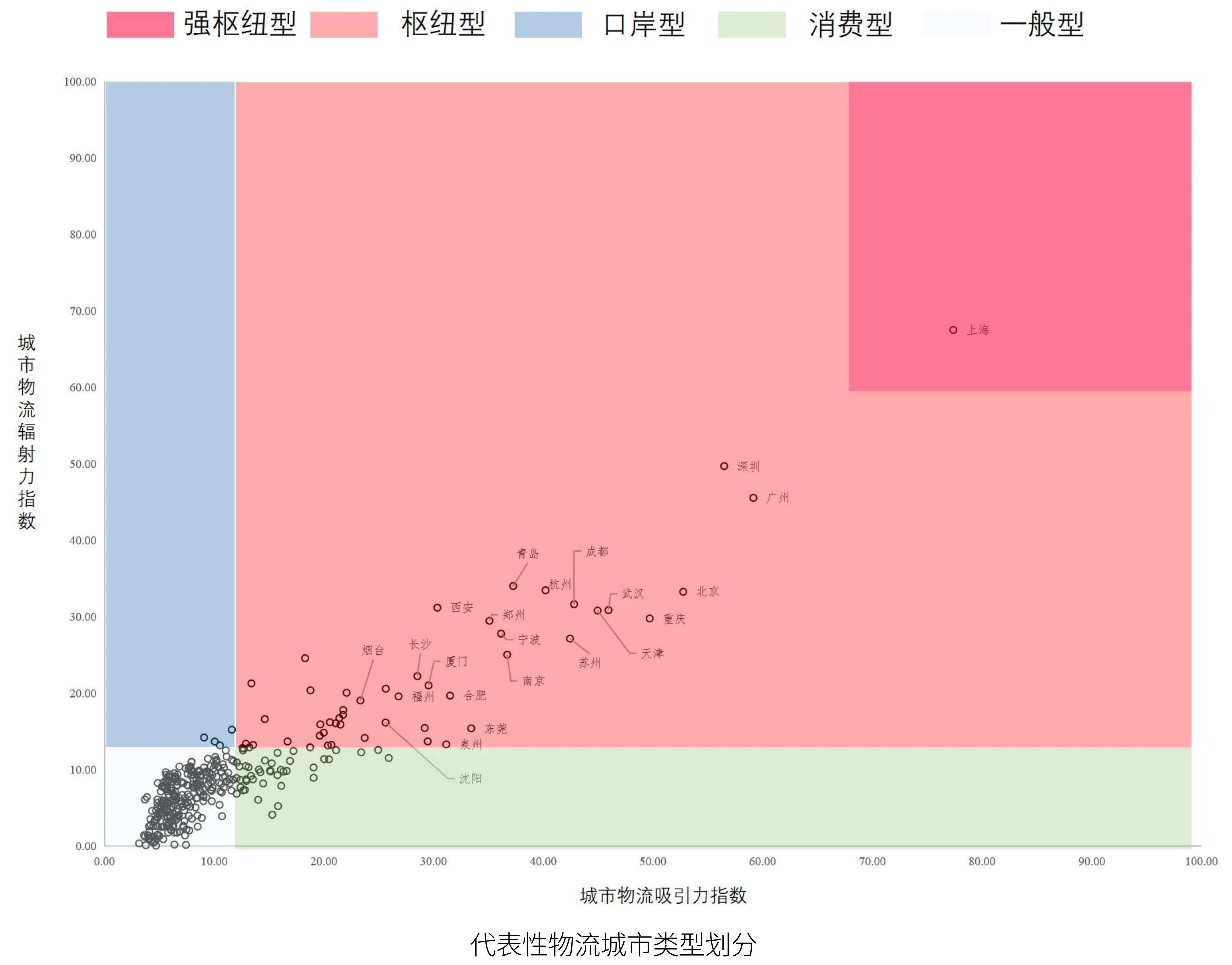
乌鲁木齐、惠州、铜陵、呼和浩特、绍兴等23个城市。

口岸型物流城市

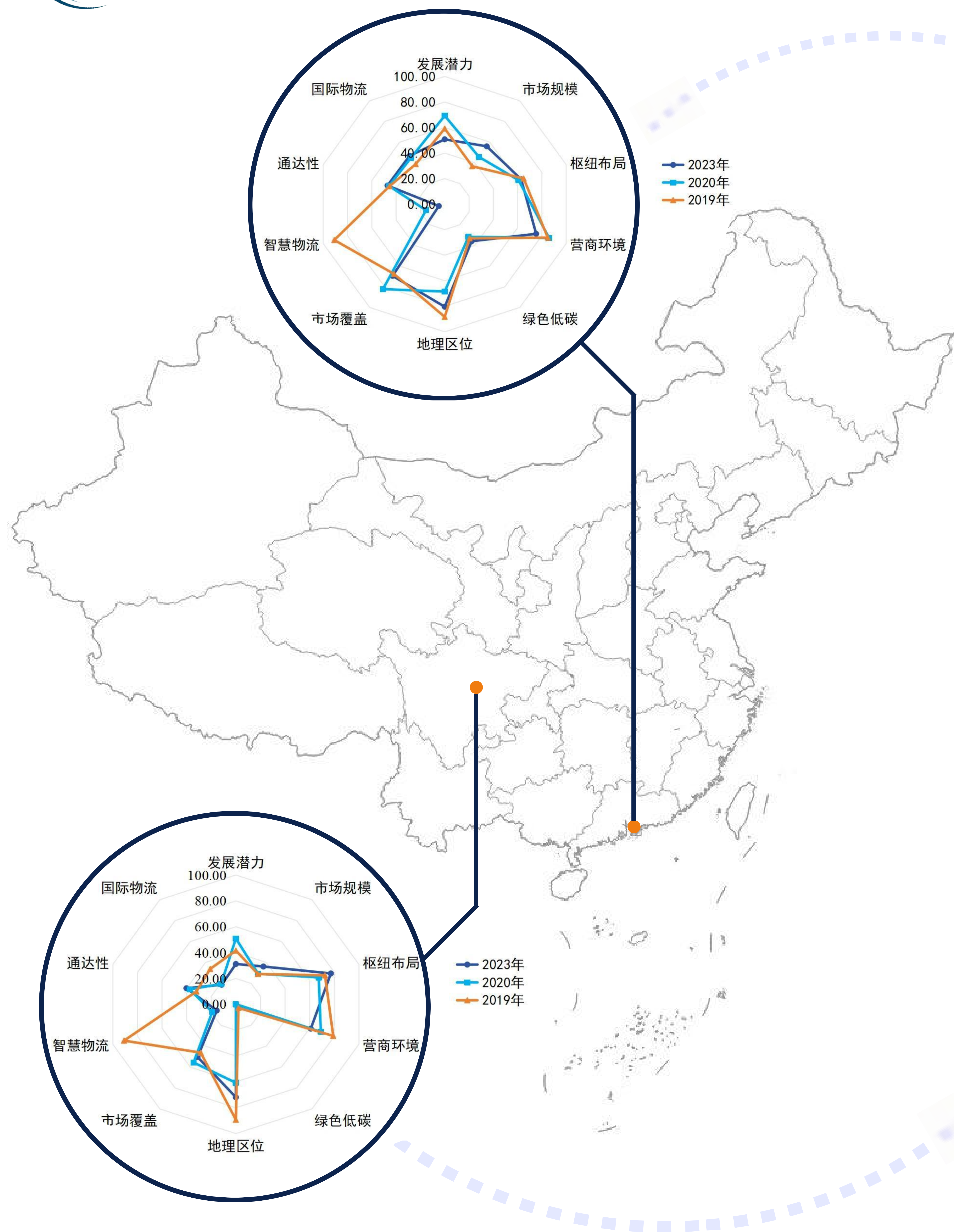
商丘、南阳、淄博、九江、廊坊等23个城市。

一般型物流城市

共236个城市，城市物流吸引力和辐射力均落后于前25%。



物流城市	吸引力	辐射力	代表城市
强枢纽型	★★★★★	★★★★★	上海
枢纽型	★★★★★	★★★★★	广州、深圳、重庆
消费型	★★★★☆	★★★	泰州、临沂、潮州
口岸型	★★★	★★★★☆	日照、镇江、商丘
一般型	★★★	★★★	通化、张家界



52.62

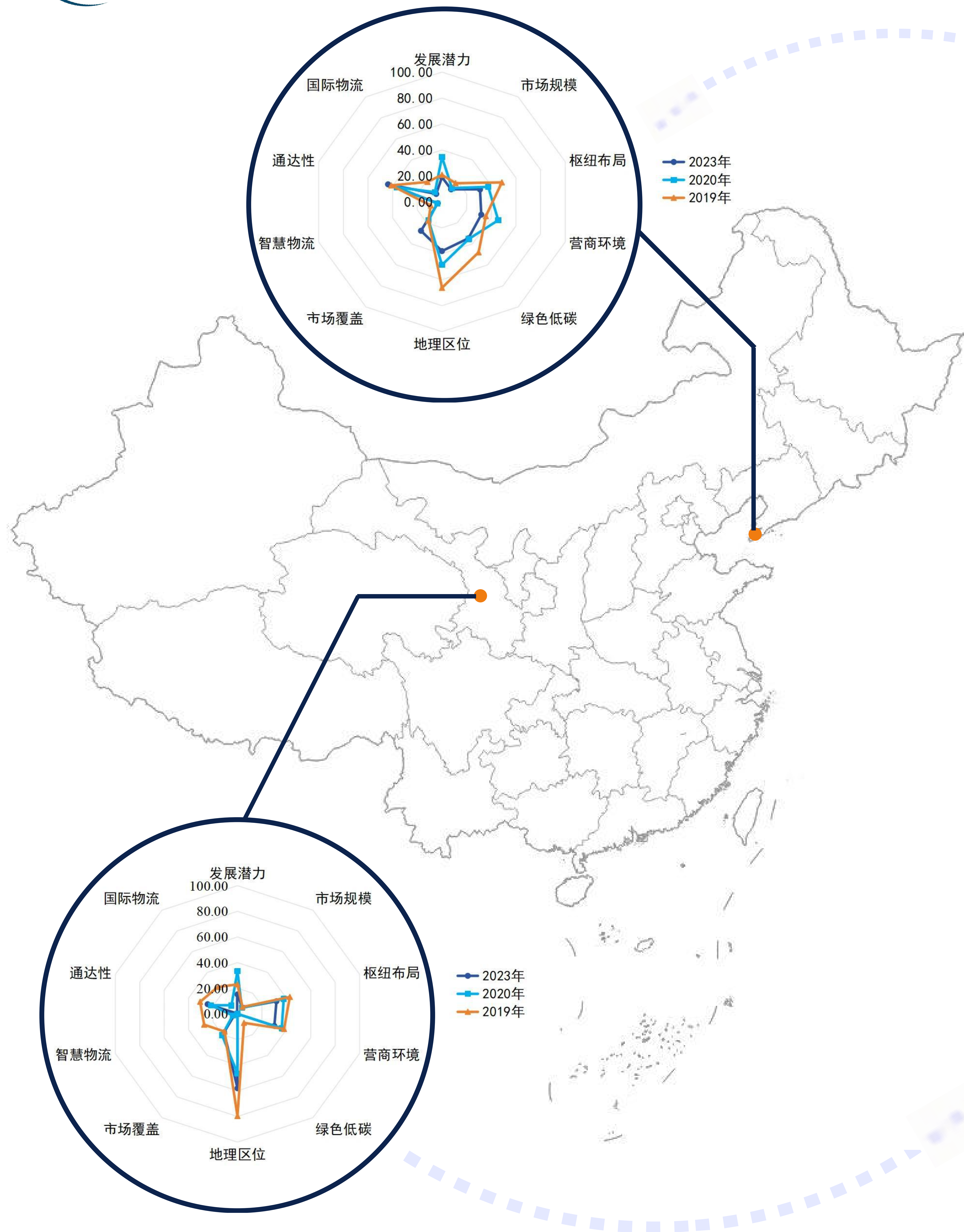
- 城市物流竞争力排名第二位，具有全球重要影响力的物流中心。
- 现代物流成为城市重要支柱型产业，物流业增加值占深圳GDP的比重超过10%。
- 国内知名网络型物流企业均在深圳设立国际分拨中心，是全球重要的供应链物流资源配置中心。
- 城市绿色低碳物流配送发展潜力较大，与中西部城市的物流联系度仍有提升空间。
- 低空物流、跨境电商、航空物流等新质生产力加速布局，“天空之城”加快发展，建设下一代国际物流中心。



36.43

- 城市物流竞争力排名第八位，国家综合立体交通网“四极”之一。
- 加快建设成渝地区双城经济圈，基本建成通达全球、衔接高效、功能完善的国际性综合交通枢纽。
- 空中丝绸之路、国际陆海联运“双走廊”，“四向多廊”全球物流网络健全，国际物流指数处于全国前列。
- 物流枢纽布局和市场覆盖处于国内领先地位，绿色低碳与地理区位方面发展仍有提升空间。
- 打造国际铁路枢纽、国际航空枢纽“双枢纽”，建设泛欧泛亚具有重要影响力的国际门户枢纽城市。





大连

20.93

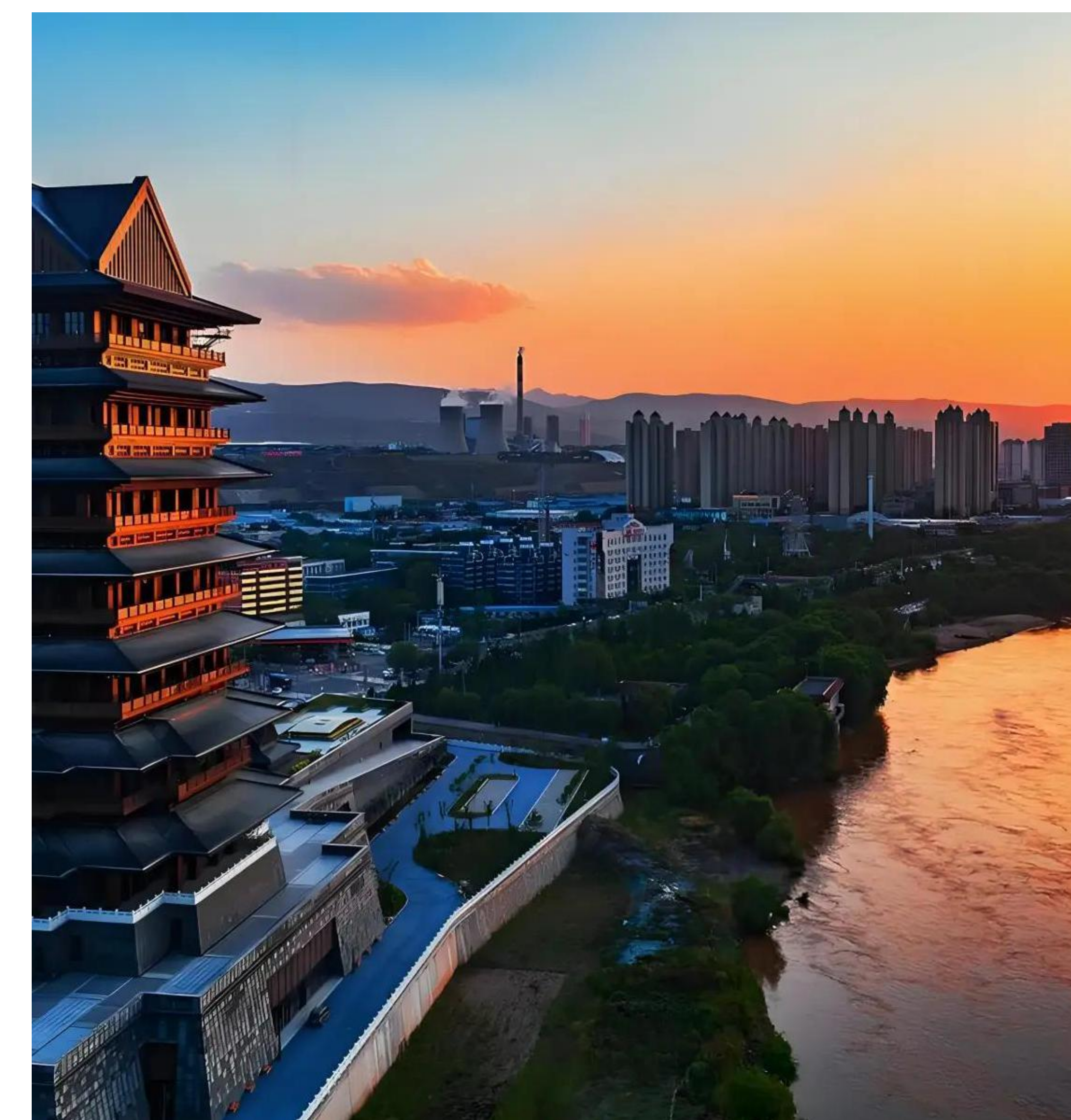
- 城市物流竞争力排名第二十五位，东北亚国际航运中心和国际物流中心。
- 综合物流运输体系健全，海洋经济活跃，大连现代港口集群引领地位突出。
- 在全国物流规划中具有重要地位，市场覆盖指数稳步上升，是国家物流枢纽布局的关键节点。
- 国际通达性和便利性具有较强竞争力，城市物流绿色低碳化发展水平处在全国前列，市场规模仍需进一步扩大。
- 依托国际港航资源，进一步加速国际物流升级转型，打造具有全球影响力的国际航运物流中心。

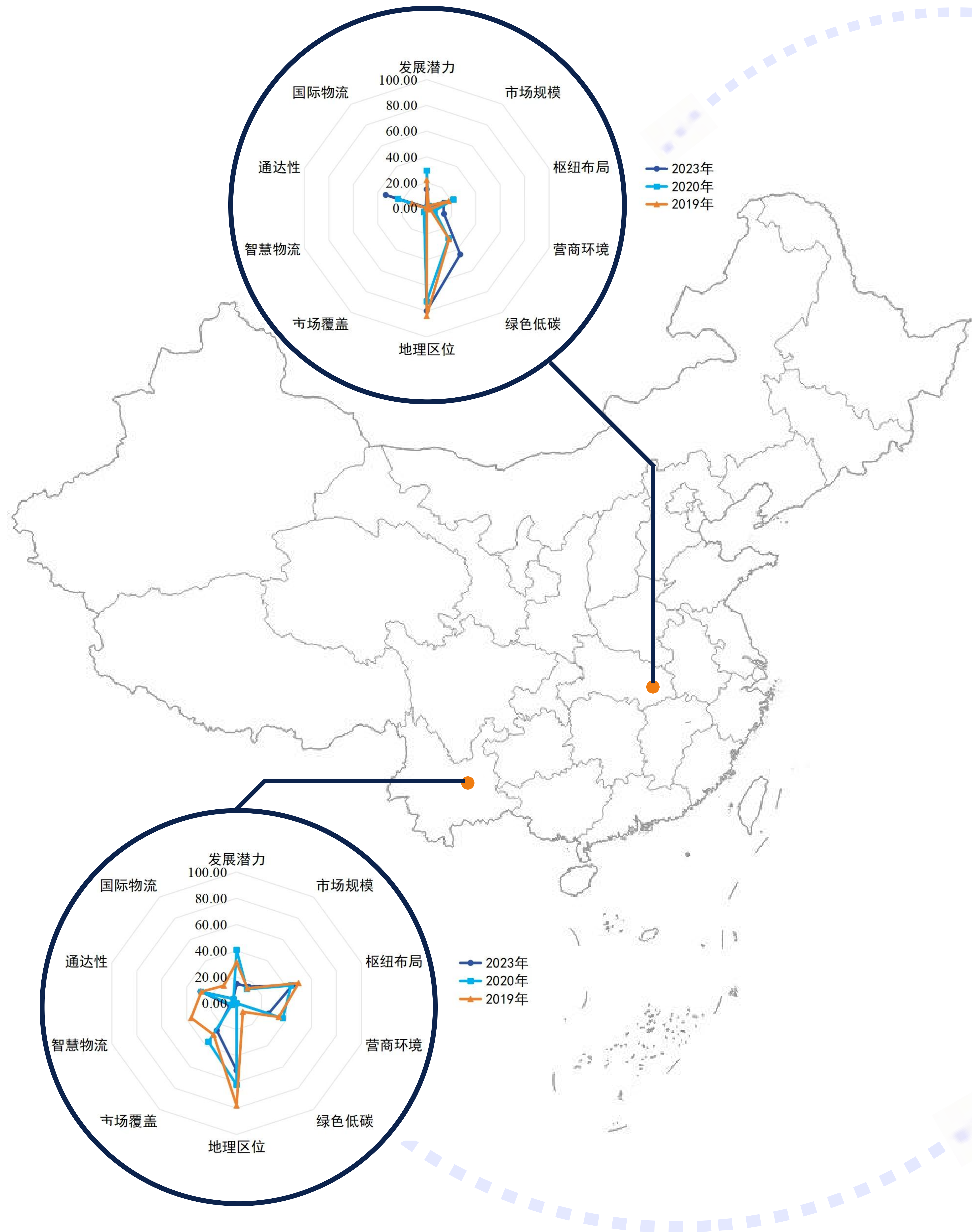


兰州

13.74

- 城市物流竞争力排名第五十四位，全国性综合交通枢纽城市。
- 国家政策持续支持，兰州物流服务水平 and 产业快速发展，物流枢纽地位日益提升。
- 分项指标整体表现均衡，营商环境、市场覆盖、通达性、枢纽布局等指标优势突出。
- 区域物流首位度持续提升，物流营商环境持续改善，在通达性、国际物流方面仍需强化。
- 航空港、铁路港、公路港、信息港“四港”高效联动，空中、陆上、网上、海上“四条丝路”畅通全球，打造国家综合交通物流中心。





鄂州

13.18

- 城市物流竞争力排名第五十九位，专业航空物流枢纽。
- 依托区位优势大力推进专业性货运枢纽机场建设，物流枢纽地位不断提升，城市物流竞争力排名大幅上升。
- 城市多式联运基础良好，在城市区位、绿色低碳、物流通达性等方面处于领先地位，城市物流辐射力优势突出。
- 物流偏好型产业不断聚集，物流市场需求强劲，物流本地市场发展潜力巨大，对周边城市物流的吸引力仍具有一定上升空间。
- 围绕“一核两极多点支撑”的发展格局，打造以航空物流为特色、多式联运高效衔接的现代物流体系，打造国际航空物流枢纽。



昆明

18.23

- 城市物流竞争力排名第三十五位，区域性国际物流枢纽城市。
- 立足区位和开放优势，公水铁空协同发展，加快建设成为面向南亚东南亚的辐射中心。
- 国家重大政策支持，枢纽布局指数优势突出，市场规模指数也处于领先水平，引领昆明物流吸引力不断扩大。
- 以“两型四化”物流体系为依托的多通道、多枢纽特点鲜明，仍存在市场规模需扩大、产业融合需深化等短板。
- 畅通面向印度洋陆海大通道，打造通往南亚、东南亚和环印度洋周边经济圈的世界级物流枢纽经济产业集群。



06
中国“物流强省”
榜单及分布

层级划分	省份	省域物流特征
第一层级	江苏、山东、广东、浙江	物流市场比较发达、物流枢纽分布均衡
第二层级	福建、河北、辽宁、安徽、湖北、河南、湖南、陕西	双中心或者一核多中心型物流布局结构
第三层级	四川、山西	省会城市独强，为单中心枢纽型结构
第四层级	江西、内蒙古、云南、新疆、广西、甘肃、黑龙江、贵州、吉林、海南、宁夏	缺乏物流枢纽
第五层级	青海、西藏	缺乏有竞争力的物流城市

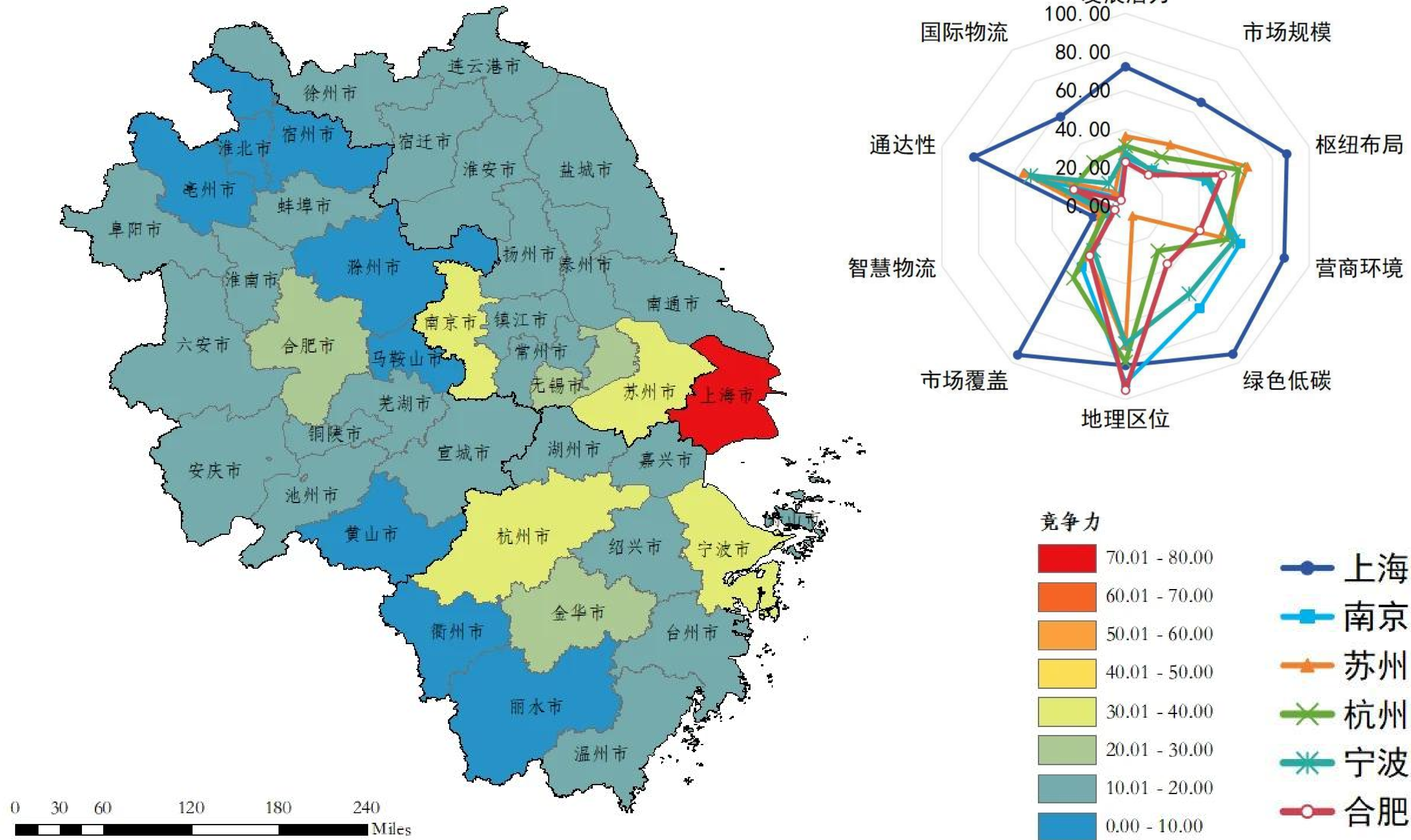


第100名以后



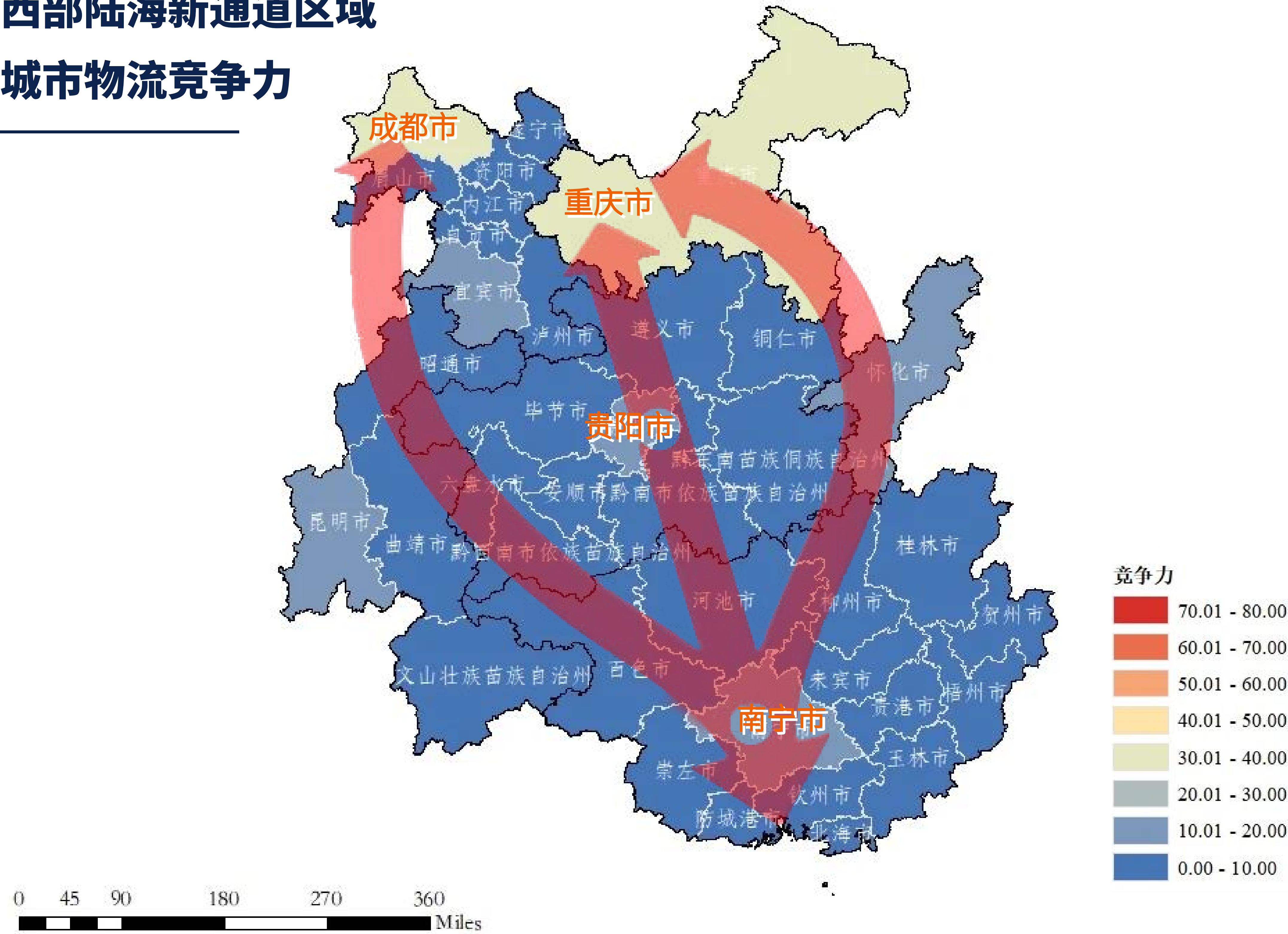
07
典型战略区域
物流竞争力分布

长三角一体化区域
城市物流竞争力分布图

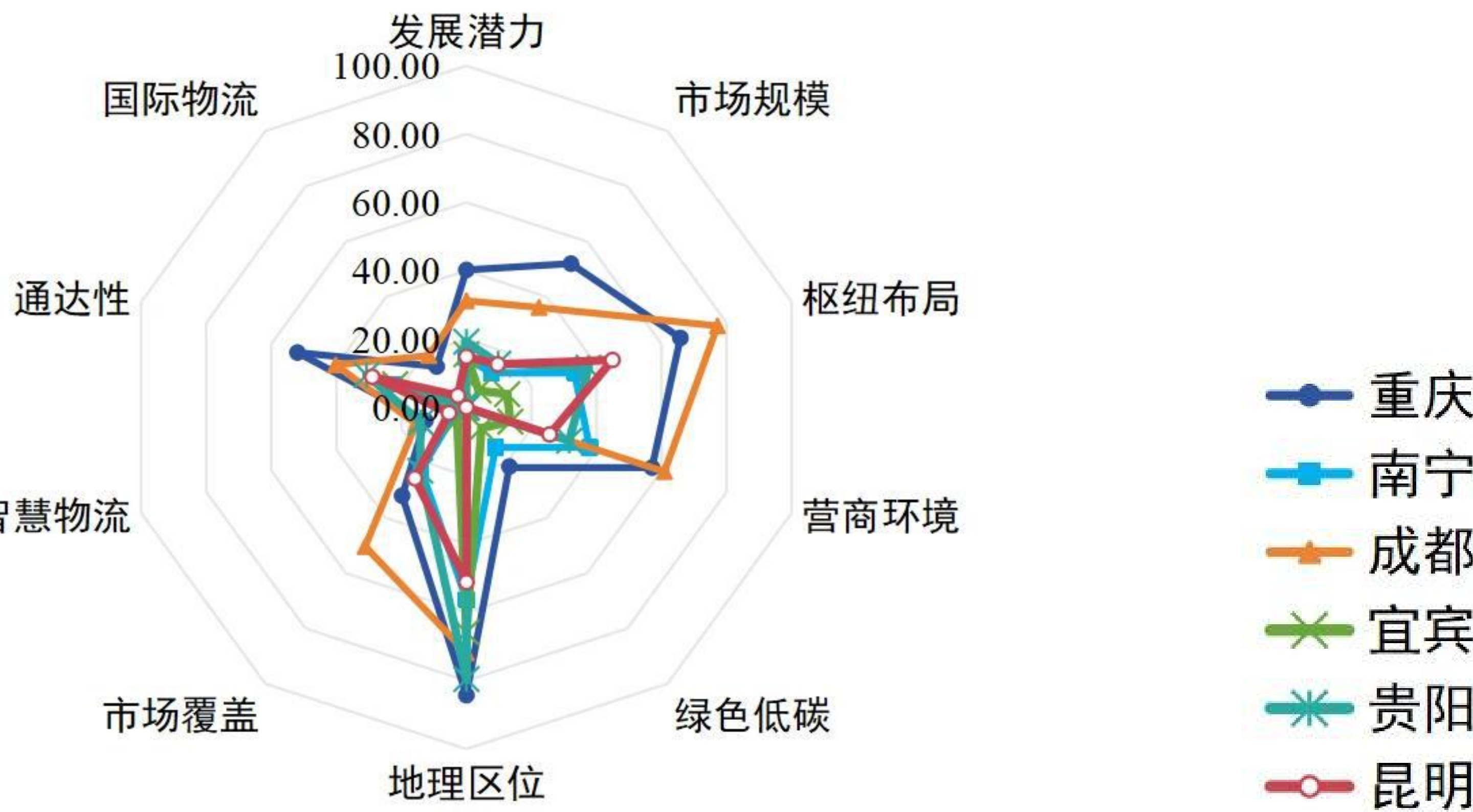


长三角一体化区域物流竞争力分布图

西部陆海新通道区域
城市物流竞争力



西部陆海新通道核覆盖区城市物流竞争力分布图



西部陆海新通道沿线主要城市物流竞争力雷达图

08

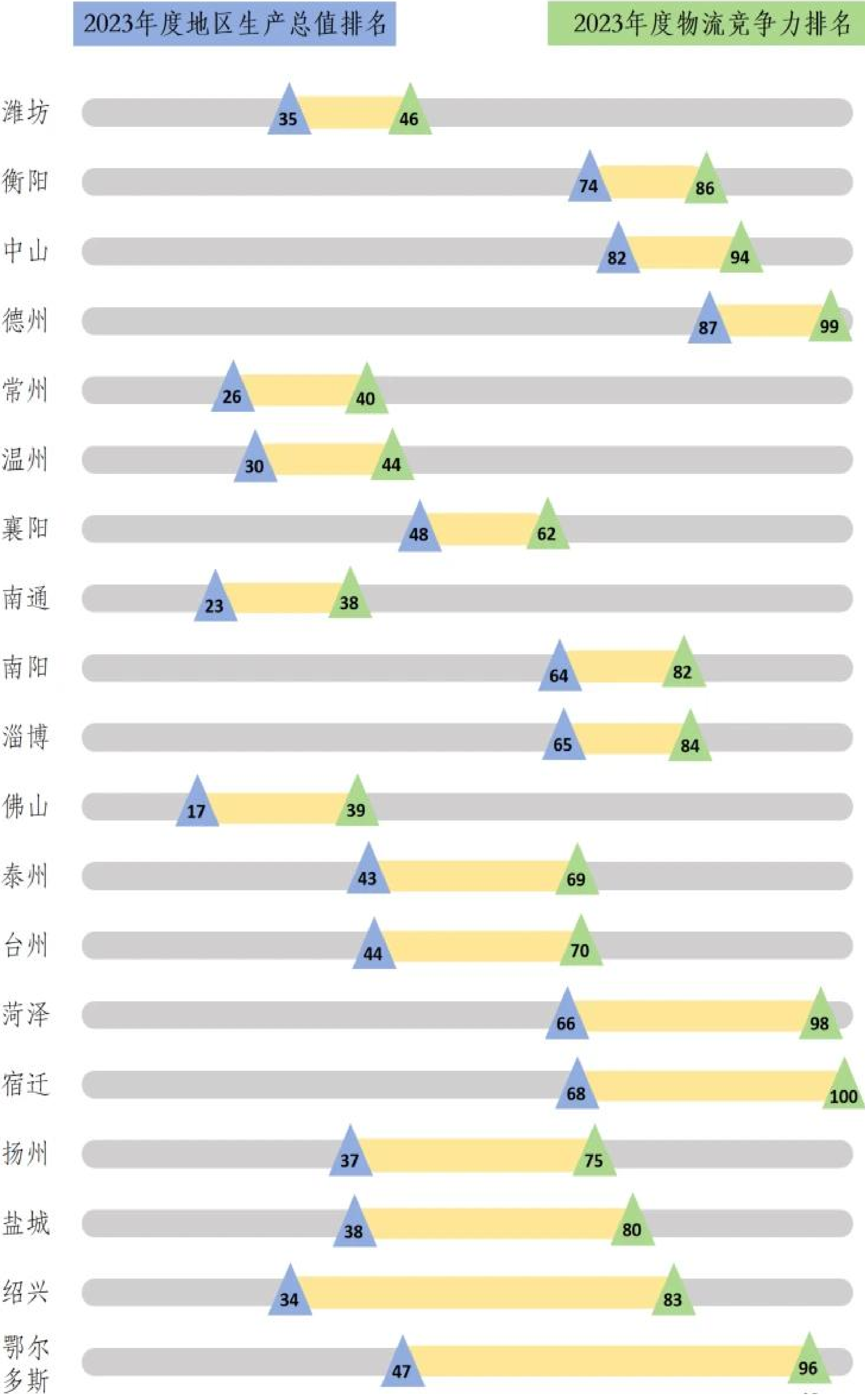
中国城市物流竞争力
专项榜单

经济视角：

谁是最具发展潜力的物流城市？

物流势能指数

以经济排名与城市物流竞争力指数排名的差值代表该城市的相对物流发展潜力。



市场视角：

谁是受欢迎的物流城市？

城市	城市物流竞争力指数	排名	物流市场欢迎度	排名
武汉	37.34	6	97.60	1
上海	71.74	1	94.63	2
深圳	52.62	2	66.07	3
广州	51.39	3	64.43	4
苏州	33.71	11	61.25	5

政策视角：

谁是受政策支持的物流城市？

城市	城市物流竞争力指数	排名	物流政策支持度	排名
广州	51.39	3	89.58	1
天津	36.88	7	86.96	2
武汉	37.34	6	86.58	3
重庆	38.33	5	81.33	4
上海	71.74	1	76.00	5

市场欢迎指数

物流企业网络资源在城市的布局情况反映城市在物流企业中的受欢迎程度。

城市	城市物流竞争力指数	排名	物流市场欢迎度	排名
郑州	31.89	12	60.73	6
天津	36.88	7	60.66	7
成都	36.43	8	59.58	8
北京	41.63	4	49.60	9
杭州	36.36	9	46.93	10

政策支持指数

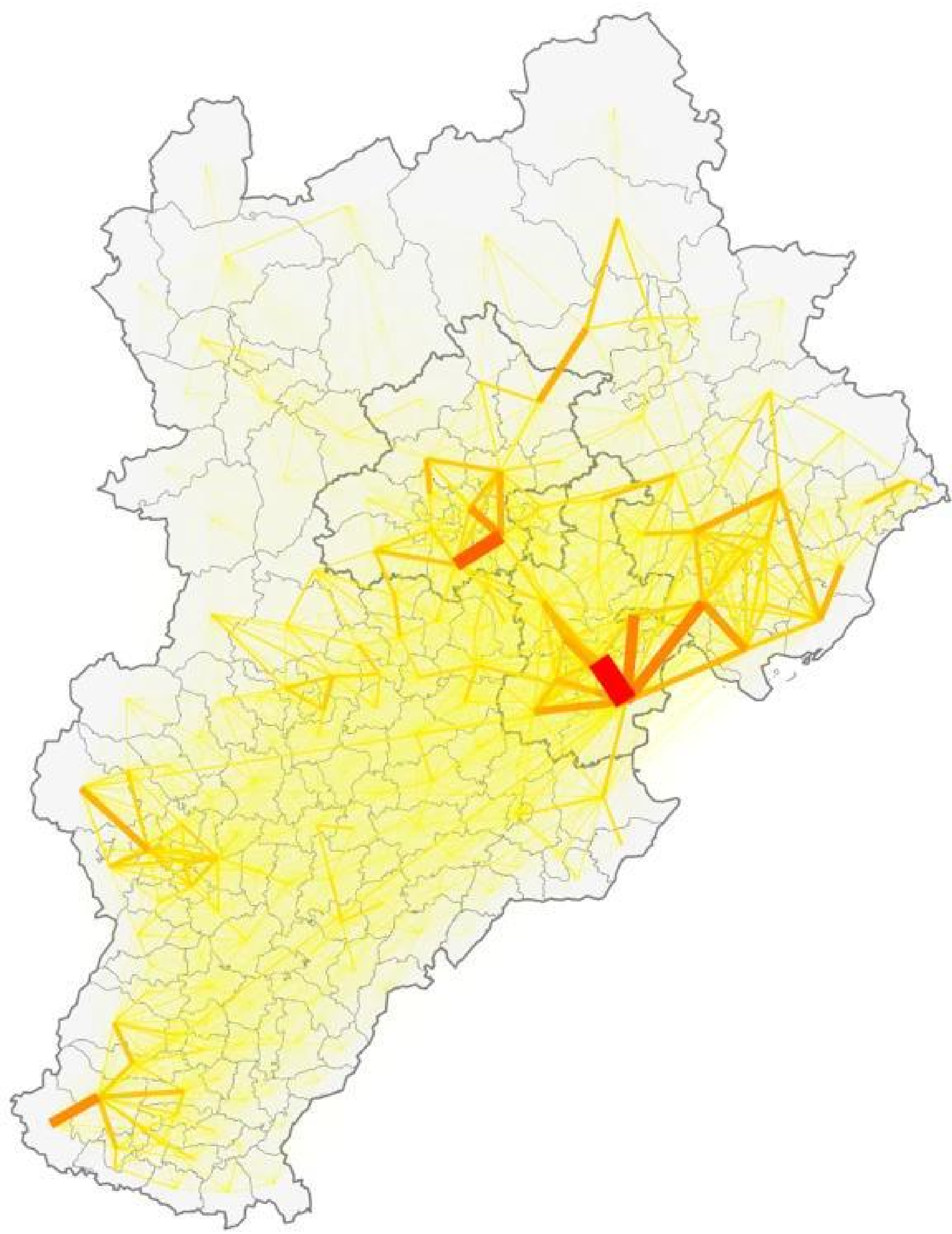
国家和地方物流政策资源在城市的分布情况反映政策对城市物流发展的支持度。

城市	城市物流竞争力指数	排名	物流政策支持度	排名
郑州	31.89	12	75.38	6
南京	30.05	15	74.00	7
西安	30.83	14	73.75	8
深圳	52.62	2	73.67	9
厦门	24.68	18	72.33	10



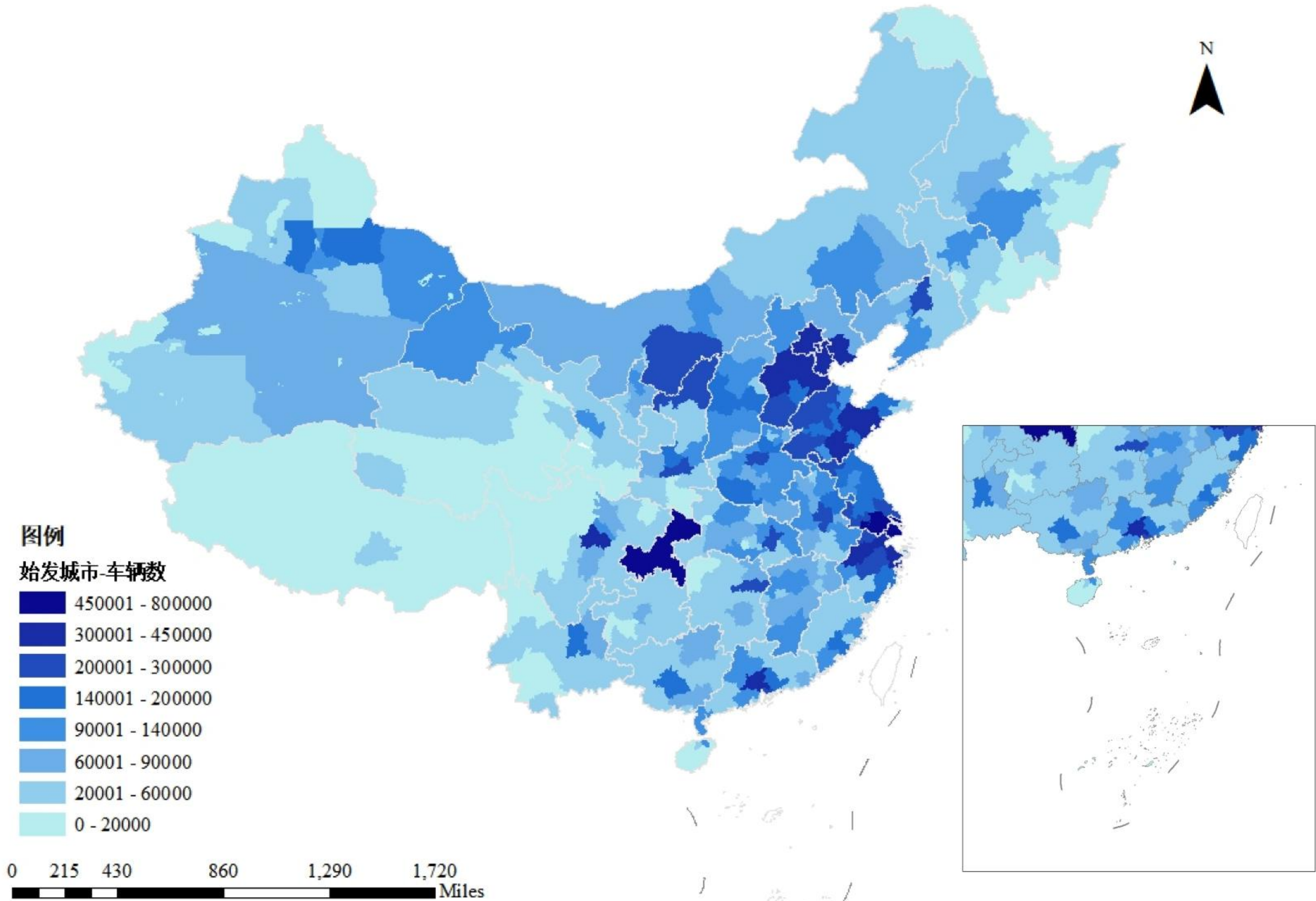
09
中国城际间
物流流向分布

城市间物流联系分布

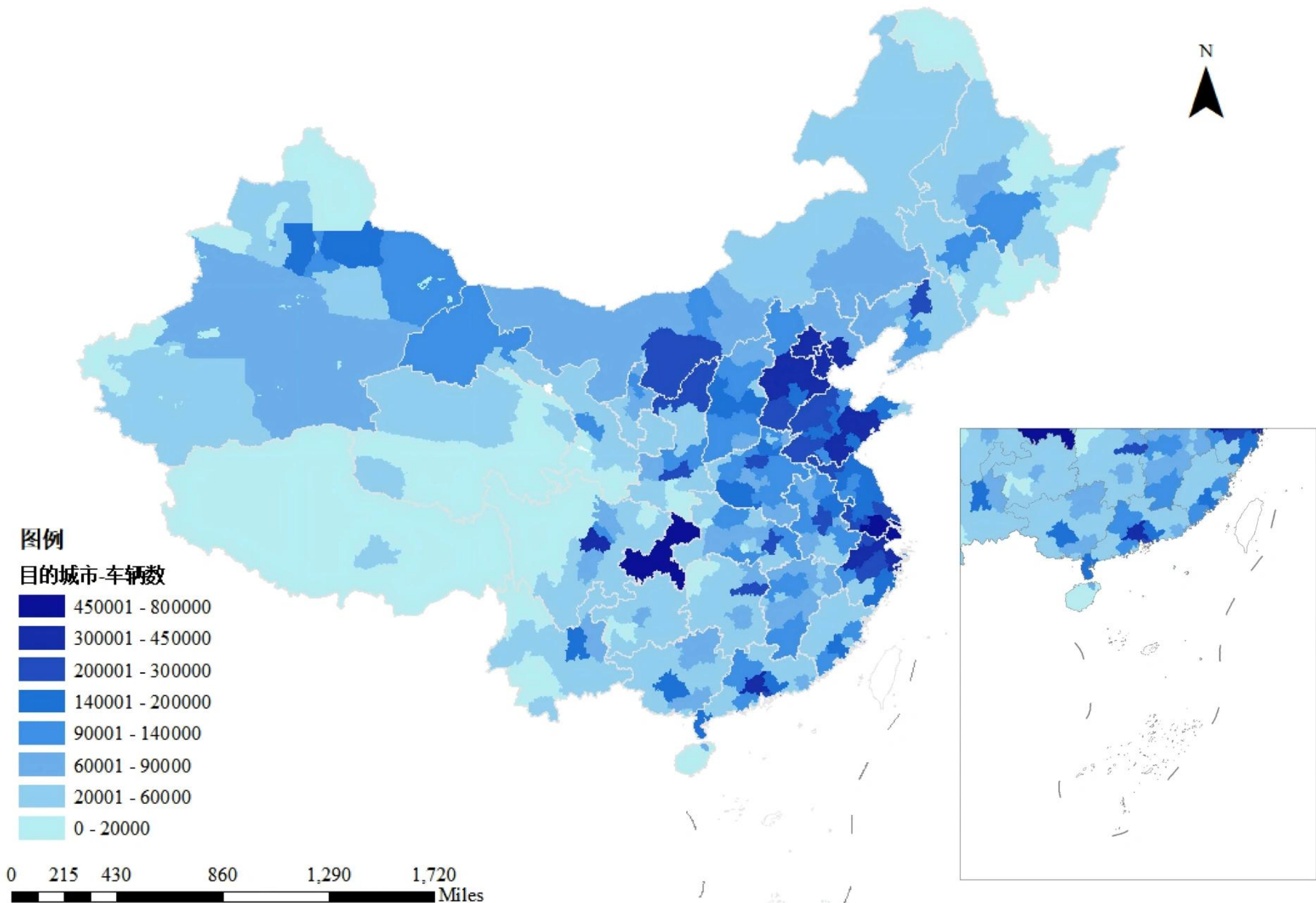


序号	出发地	到达地	7.17—7.26日均量 (往返量之和)
1	天津市 东丽区	天津市 滨海新区	4000—4500
2	北京市 大兴区	北京市 通州区	2500—3000
3	天津市 宁河区	天津市 滨海新区	2000—2500
4	唐山市 丰南区	天津市 滨海新区	2000—2500
5	邯郸市 武安市	邯郸市 涉县	1500—2000
6	北京市 朝阳区	北京市 通州区	1500—2000
7	唐山市 丰南区	唐山市 曹妃甸区	1500—2000
8	天津市 滨海新区	天津市 静海区	1000—1500
9	天津市 北辰区	天津市 滨海新区	1000—1500
10	天津市 津南区	天津市 滨海新区	1000—1500

物流出发/到达城市分布



始发城市车辆分布



到达城市车辆分布



10 “十五五”中国城市物流 展望与对策

“十五五”城市物流发展 面临的新机遇

- 物流战略地位持续提升
- 物流政策支持力度加大
- 物流新质场景不断涌现
- 物流数据要素潜力巨大
- 物流绿色转型成为共识

“十五五”城市物流发展 面临的新挑战

- 物流发展增速放缓
- 降本增效仍需深化
- 两业融合发展滞后
- 保供强链存在短板
- 区际物流竞争激烈
- 极端灾害冲击严重

“十五五”城市物流发展 面临的新要求

- 从增量扩张转向存量优化
- 从指标降本转向全局增效
- 从城际竞争转向区域协同
- 从要素投入转向数智驱动
- 从线性挖潜转向新质场景

新时代城市物流 发展趋势展望

- 新发展格局稳步推进 内陆地区的物流枢纽地位不断提升
- 高质量发展催生物流新需求 细分专业领域发展潜力巨大
- 物流绿色低碳转型持续深化 ESG体系成为物流治理新标配
- 通用大模型加速物流行业变革 数据成为物流新质生产力
- 农村客货邮融合发展深入推进 现代物流体系向县域下沉

新时代建设“物流强市” 的重点任务

- 打造开放物流通道
- 优化城乡物流组织
- 优化物流营商环境
- 提升专业物流服务
- 发展物流偏好产业
- 推进物流数转智改
- 保障物流绿色安全

“十五五”提升城市物流枢纽地位 的对策建议

- 创新交通物流融合规划理念
- 积极打造特色物流产业集群
- 大力培育城市物流新质场景
- 持续强化城市物流网络韧性
- 加快推动物流企业智改数转





附表 中国城市物流竞争力 2023年度榜单

榜单1：2023年中国地区生产总值前50位城市

榜单2：2023年中国地区生产总值增长率前50位城市

榜单3：2023年中国快递业务量前50位城市

榜单4：2023年中国国际快递业务量前50位城市

榜单5：2023年中国常住人口前50位城市

榜单6：2023年中国综合交通覆盖人口规模前50位城市

榜单7：2023年中国铁路班列数发车前50位城市

榜单8：2023年中国国内航班数起飞前50位城市

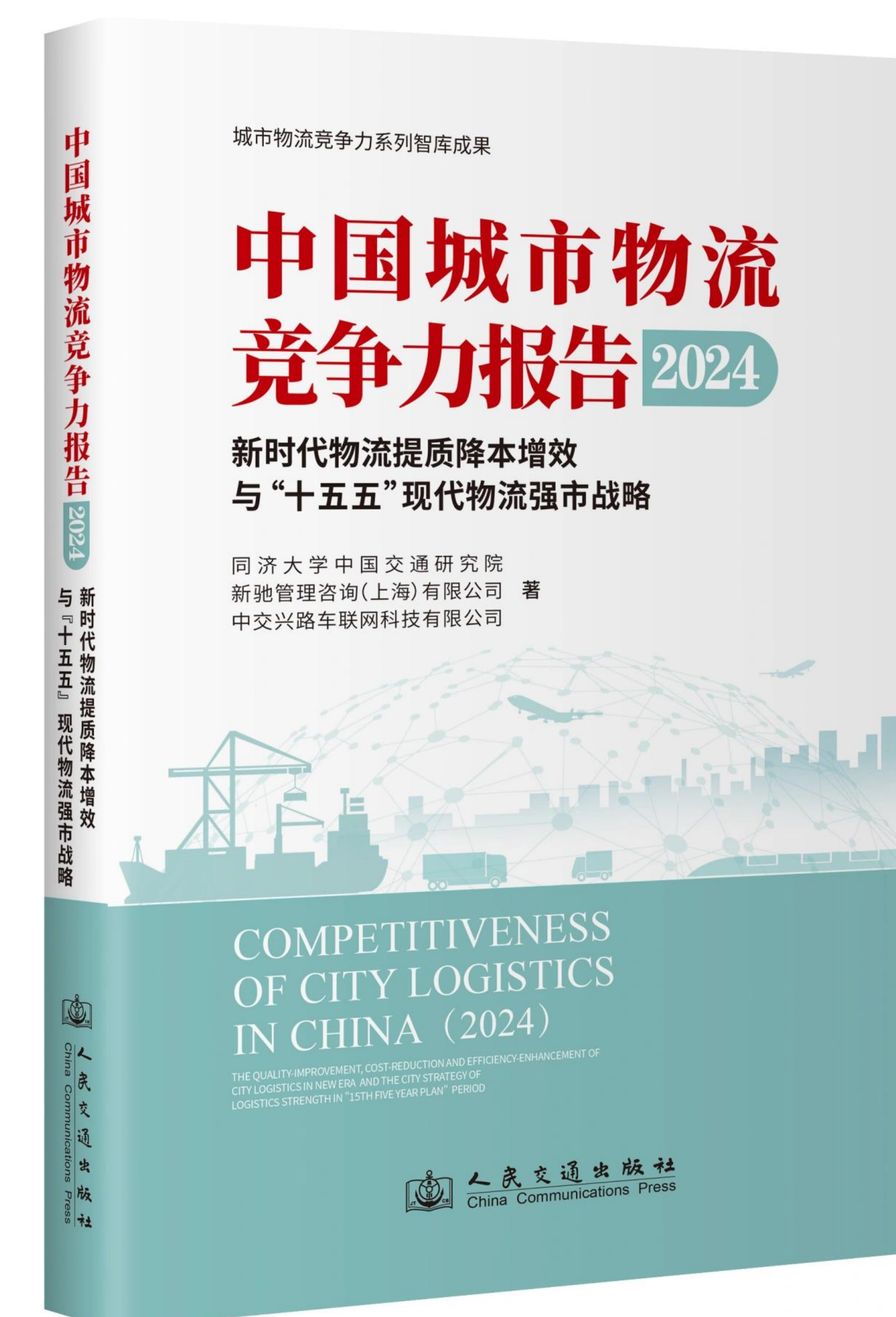
榜单9：2023年中国国际航班数起飞前50位城市

榜单10：2023年中国机场货邮吞吐量前50位城市

榜单11：2023年中国港口外贸货物吞吐量前50位城市

榜单12：2023年中国主要物流政策支持城市分布情况

完整报告请参阅：《中国城市物流竞争力报告（2024）》



人民交通出版社微信旗舰店



人民交通出版社天猫旗舰店



同济大学中国交通研究院

同济大学中国交通研究院是同济大学面向国家交通强国战略需要组建的新型专业智库，是交通运输部新型智库联盟首批理事单位的建设主体，依托同济大学交通运输、经济管理、城市规划、土木工程、电子信息等优势学科的专业技术力量，致力于打造具有国际视野、国内领先的高质量新型开放型大学专业智库，与诸多政府主管部门、研究院所、知名企业建立了紧密的政产学研协同创新机制，在综合交通、智慧交通、韧性交通、交通经济和运输物流等领域承担各类技术咨询服务项目超过200余项。



官方微信及网站
<https://ctit.tongji.edu.cn/>



新驰管理咨询（上海）有限公司

新驰管理咨询（上海）有限公司以“服务政府科学决策、服务企业价值创造”为使命，以建设成为“全国知名的交通运输咨询与科创机构”为愿景，坚持“数字赋能、合作共赢”的发展理念，为各级交通运输管理部门和各类交通运输企业提供交通经济、运输物流、智慧交通等领域的咨询研究、技术研发及成果转化等工作，并围绕公路资产管理、智慧服务区、共享出行智能调度等提供多项数字化应用软件开发和大数据分析服务。



官方微信及网站
www.think-engine.com



北京中交兴路车联网科技有限公司 | 车旺大卡

作为中国领先的物流科技和服务平台企业，中交兴路基于AI、物联网和大数据等前沿科技，构建了商用车车联网平台，以科技赋能物流生态，打造行业智慧化解决方案，让物流更简单。中交兴路旗下的“车旺大卡”作为物流行业头部的移动端平台，拥有1000万APP注册用户，专注服务中小物流企业、车主、职业司机和行业后市场，结合平台化服务和科技能力，围绕物流企业运营全周期提供服务，同时通过流量和用户运营向物流行业品牌方提供商家服务，帮助用户在全经营周期中更加高效、便捷、透明、安全。



官方微信及网站
<https://www.sinoiov.com/>

承接各类物流咨询规划业务，如有需要请联系项目团队。

联系方式：tantanlindar@163.com。

版权所有，未经授权任何人不得复制、修改、转载、摘编或以其他方式使用本报告的全部或部分内容。

部分图片素材来源于网络，如有侵权请联系修改删除。