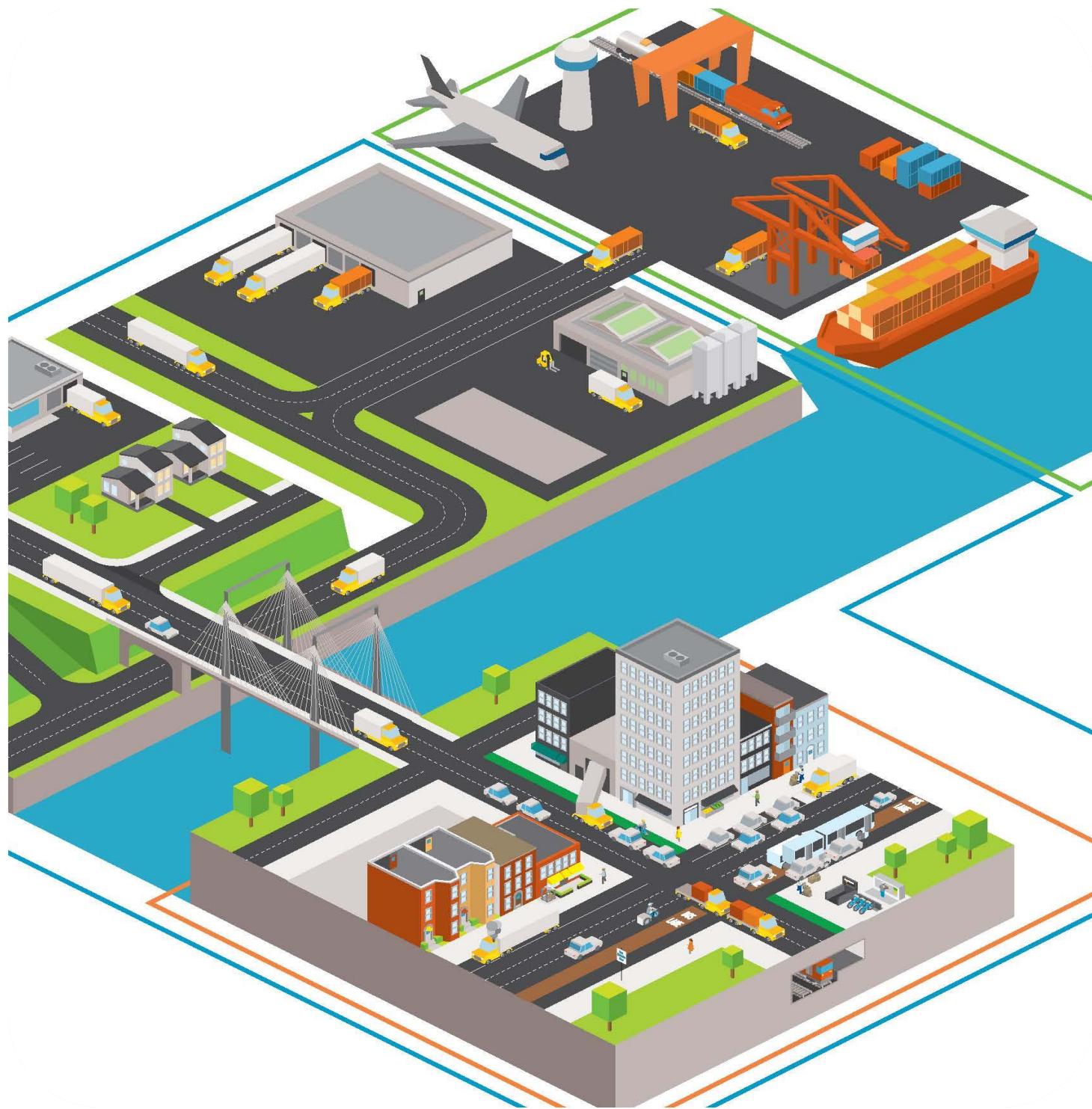


中国城市物流竞争力报告(2021)

疫情冲击下的城市物流韧性经受考验



2022年2月



同济大学中国交通研究院



新驰管理咨询(上海)有限公司



上海脉策数据科技有限公司



交通运输部规划研究院



长安大学运输工程学院



河南省交通规划设计研究院股份有限公司

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）》两期。《中国城市物流竞争力报告（2021）》由同济大学中国交通研究院、新驰管理咨询（上海）有限公司牵头，联合上海脉策数据科技有限公司、长安大学运输工程学院、交通运输部规划研究院、河南省交通规划设计研究院股份有限公司等单位共同编写完成，以我国302个地级及以上城市（含直辖市、大部分地级市、部分自治州）为对象，从城市物流吸引力和城市物流辐射力等多个维度，对国内主要城市的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，报告中难免存在不足之处，未来期待与更多伙伴同仁一起助推我国城市物流发展能力的提升。

完整报告和详细数据请参阅《中国城市物流竞争力报告（2021）》（人民交通出版社，2022年1月出版），以及交互式地图网站：<http://cclc2021.ctit.net.cn/>。

目 录

1. 年度发展述评
2. 中国新一线物流城市
3. 中国城市物流地图
4. 中国城市物流枢纽类型
5. 物流竞争力省域分布格局
6. 疫情冲击下的物流大变局
7. 城市物流韧性经受考验
8. 城市物流发展策略观察
9. 城市物流未来何去何从



1. 年度发展述评

物流是经济的血液，物流枢纽是现代流通体系的加速器、产业要素的聚集地、经济势能的辐射源，主导和支配物流网络的空间流动。2020年的年度关键词是“疫情突发与经济韧性”，考虑疫情导致的经济冲击、物流失序、国际供应链中断等波动和反弹，以及电商购物增长、线上经济爆发、航空货运和中欧班列剧增等结构性变化，《中国城市物流竞争力报告(2021)》的年度主题为：疫情冲击下的城市物流韧性经受考验。

内容涵盖百年变局和世纪疫情叠加冲击下的物流大变局、城市物流承受疫情冲击考验、城市物流竞争力榜单、不同视角下的城市物流发展策略、重点城市物流竞争力深度分析、物流枢纽城市国际经验参考以及城市物流韧性发展趋势展望等核心内容。

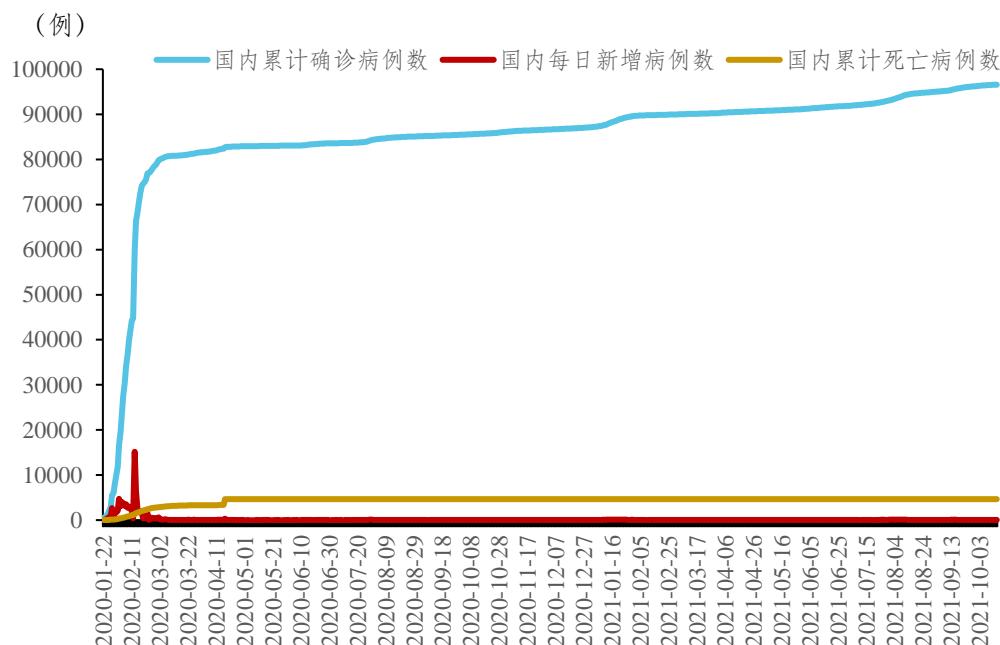


图1：国内新冠肺炎确诊病例变化图

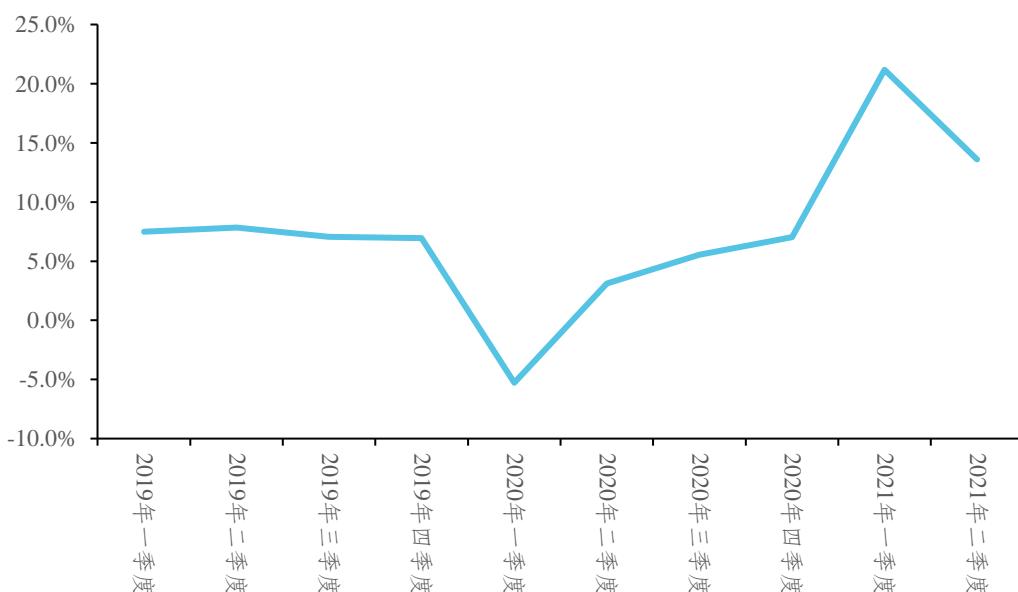


图2：国内经济实现“V”型反转

年度物流发展环境特征

- 疫情防控与复工复产统筹推进
- “双循环”新发展格局稳步推进
- “交通强国”建设号角吹响
- 物流“新基建”加快建设
- 物流“新业态”健康发展

年度物流运行情况特征

- 物流“生命线”作用充分发挥
- 社会物流运行恢复正常
- 社会物流成本保持稳定
- 物流服务秩序基本恢复
- 物流企业成长速度加快
- 物流基础设施稳定提升

2. 中国新一线物流城市

中国新一线物流城市为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个副省级城市和13个地级市。

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，8座城市位于南方地区、2座城市位于北方地区。新发展格局下，中西部地区的物流枢纽地位将明显上升。

表1：中国新一线物流城市（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	73.43	1	77.76	1	68.93	1
深圳	55.60	2	58.98	3	52.10	2
广州	55.20	3	63.27	2	46.81	3
北京	46.05	4	51.32	5	40.56	4
重庆	45.43	5	53.81	4	36.71	6
天津	40.84	6	46.07	7	35.39	9
武汉	40.45	7	44.40	9	36.35	7
成都	40.36	8	45.36	8	35.16	10
苏州	39.36	9	48.26	6	30.10	15
杭州	39.10	10	43.57	10	34.45	11
郑州	38.70	11	41.75	11	35.52	8
西安	37.60	12	35.87	16	39.40	5
南京	36.48	13	40.86	13	31.92	13
宁波	35.43	14	40.89	12	29.75	16
青岛	35.06	15	36.28	15	33.79	12
长沙	33.20	16	35.83	17	30.45	14
合肥	31.36	17	34.69	18	27.89	17
厦门	30.91	18	34.41	20	27.27	19
无锡	30.01	19	34.58	19	25.25	22
东莞	29.98	20	37.66	14	21.99	27
福州	28.77	21	32.15	24	25.26	21
济南	28.60	22	31.88	25	25.20	23
石家庄	27.60	23	28.37	32	26.80	20
金华	26.92	24	33.01	22	20.59	32
沈阳	26.58	25	31.45	26	21.51	29
唐山	25.94	26	24.55	48	27.38	18
泉州	25.83	27	34.31	21	17.00	46
佛山	25.71	28	32.91	23	18.21	42
大连	25.63	29	29.30	27	21.81	28
昆明	25.60	30	28.70	30	22.37	24



3. 中国城市物流地图

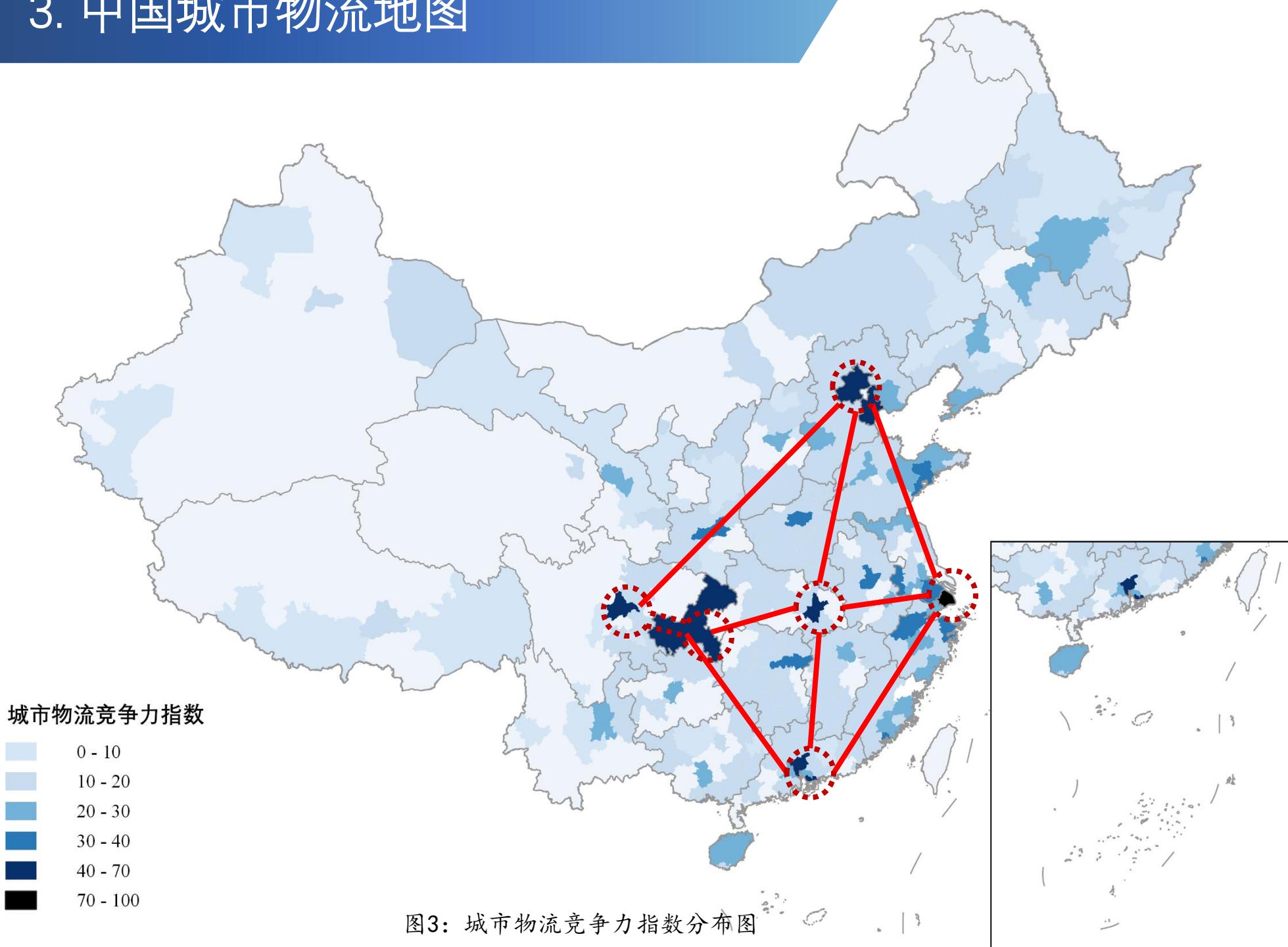


图3：城市物流竞争力指数分布图

中国的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。

4. 中国城市物流枢纽类型

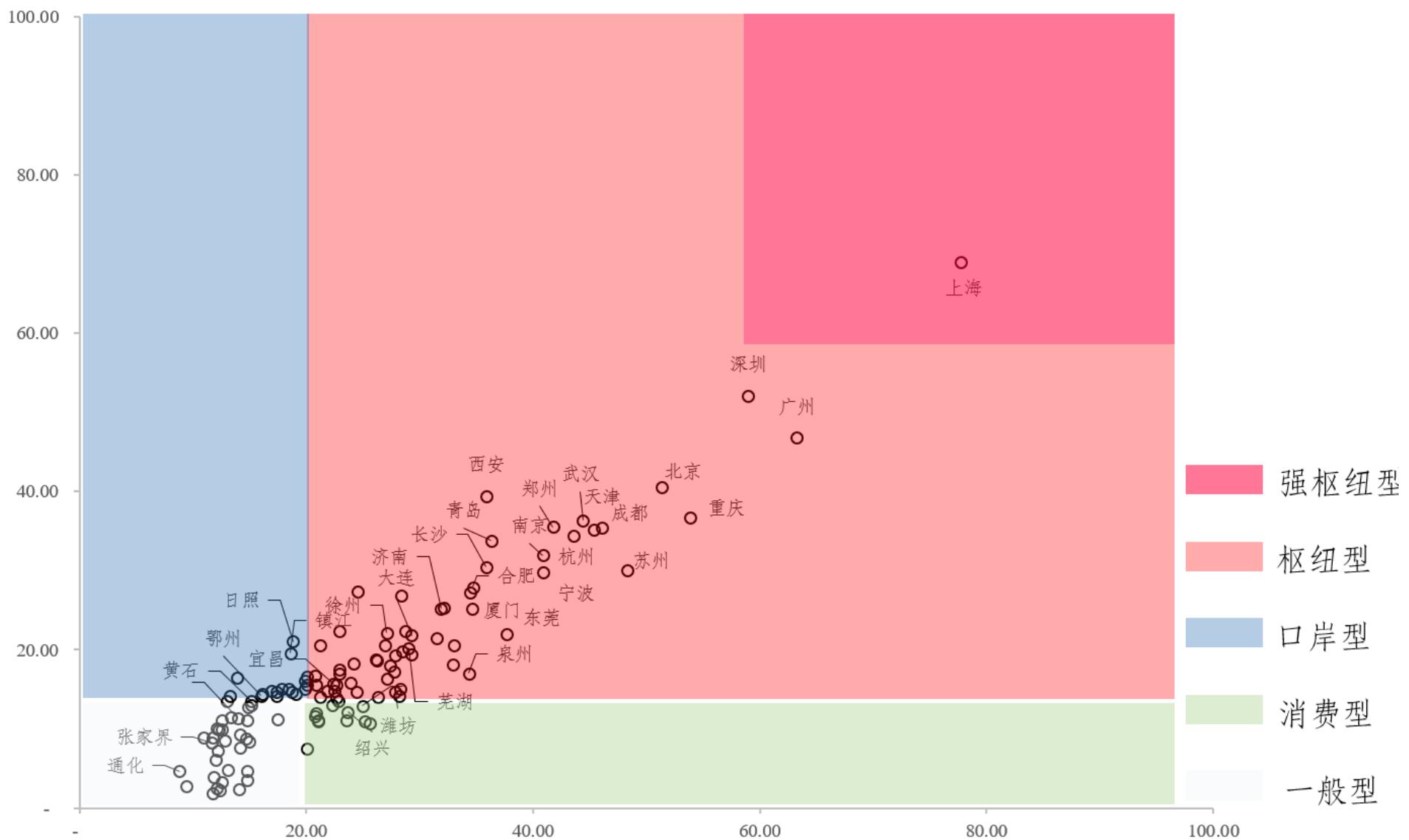


图4：代表性物流城市类型划分

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、湖州
口岸型	○○	○○○○	日照、镇江、商丘
一般型	○○	○○	通化、张家界

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

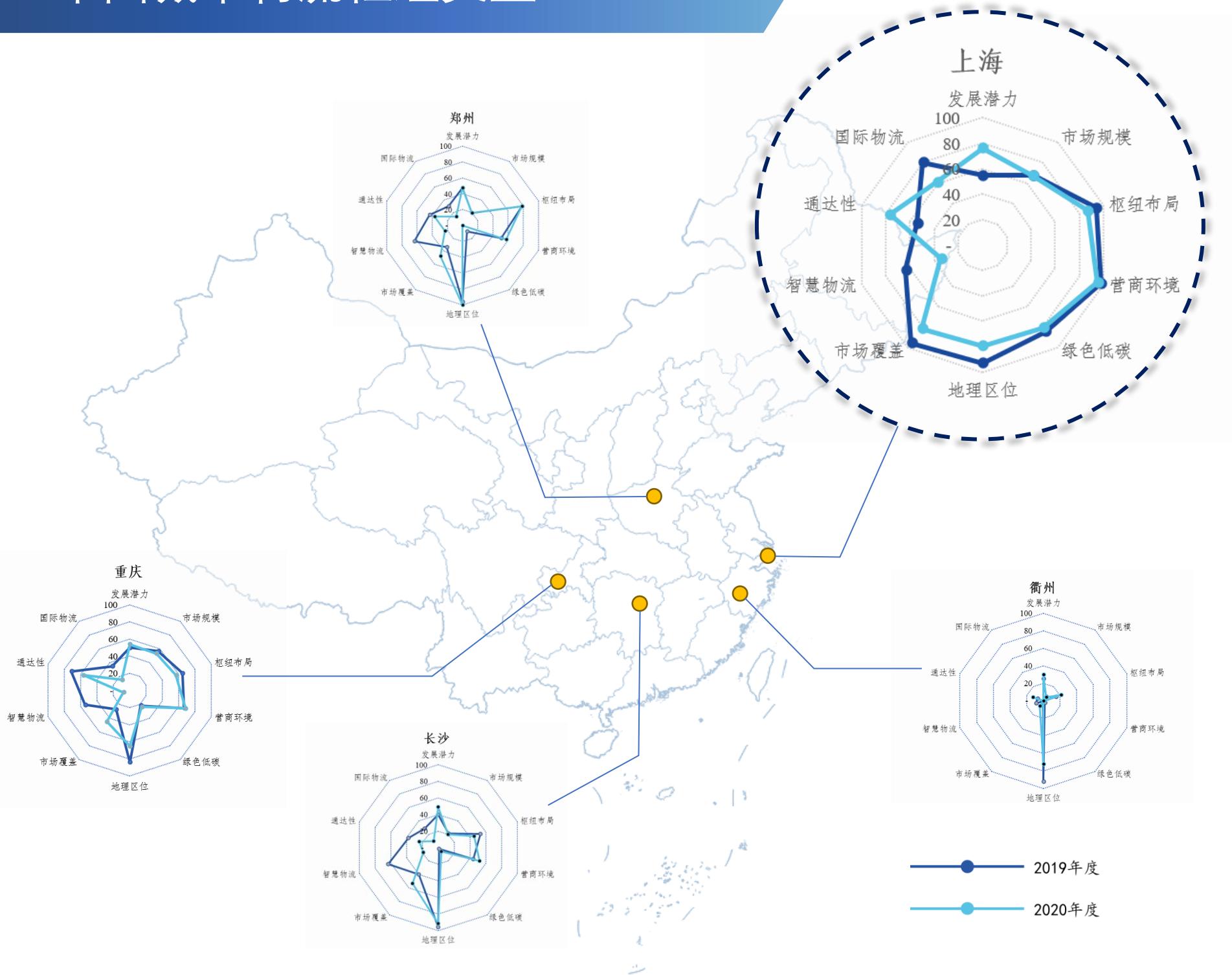
枢纽型物流城市：广州、深圳、重庆、北京、苏州、天津、成都、武汉、杭州、郑州、宁波、南京、东莞、青岛、西安、长沙等58个城市，具备打造具有全球影响力的国际物流枢纽条件

消费型物流城市：泰州、临沂、湖州、台州、盐城等15个城市

口岸型物流城市：日照、镇江、商丘、沧州、淄博等15个城市

一般型物流城市：共213个城市，城市物流吸引力和辐射力均落后于前25%

4. 中国城市物流枢纽类型

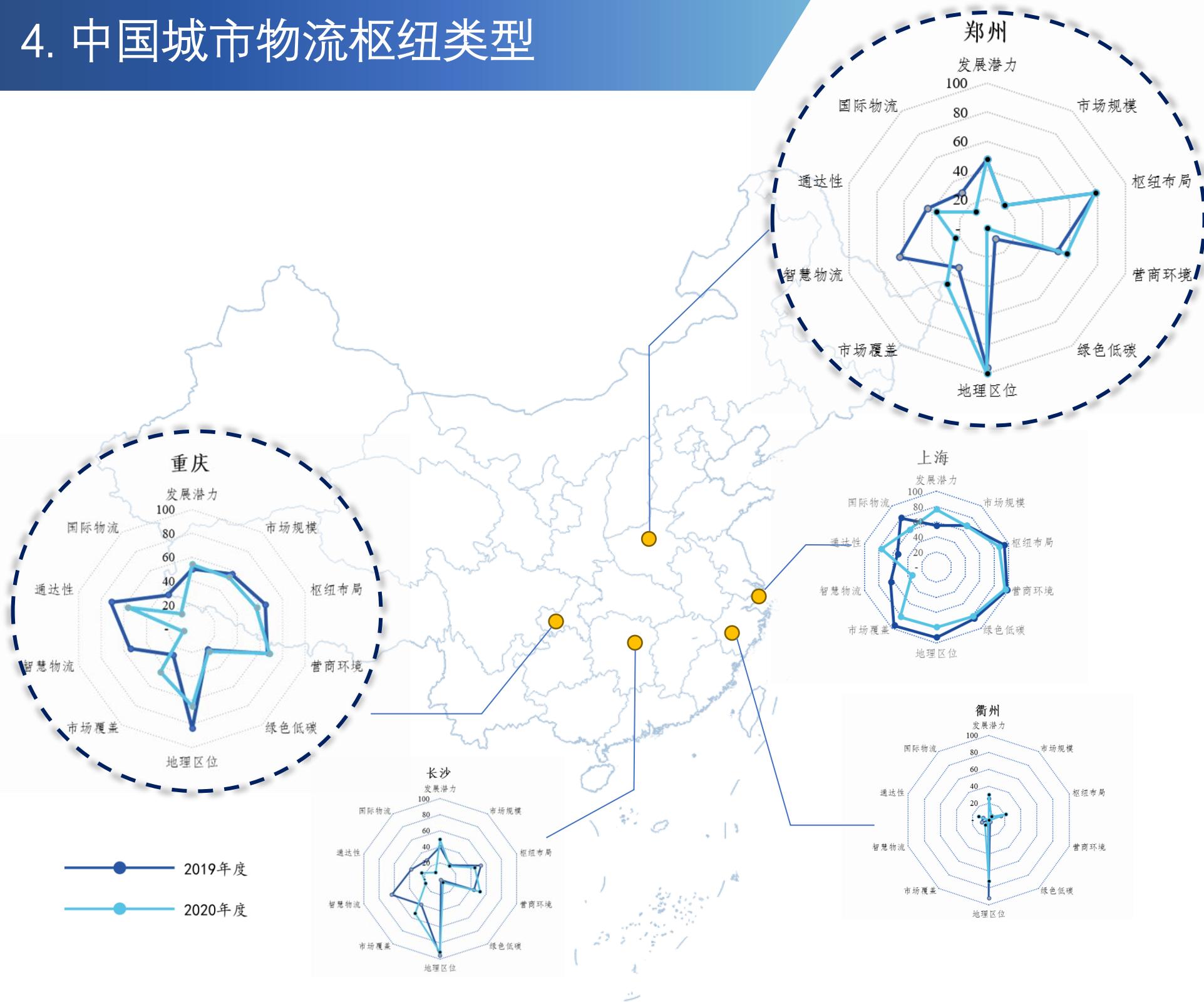


上海：打造全球物流中心

上海
74.34

- 物流综合竞争力最强的城市
- 十项指标得分均处于较高水平，尤其是发展潜力、市场规模、枢纽布局、营商环境、通达性、国际物流均排名全国第一
- 在发达的内外贸带动下，上海市的城市物流规模无论在国内还是全球，均首屈一指
- 全球国际贸易量下降、供应链物流系统混乱，以及进口货物及冷链食品疫情防控等多种因素影响下，辐射力指数受疫情冲击明显。在经济增长、人口流入、营商环境以及物流企业布局等方面的带动下，上海城市物流对于周边要素的聚集效应更加突出
- 上海市已经成为网络型企业总部和国际转运中心的首选地之一，也将进一步吸引外企来华拓展市场

4. 中国城市物流枢纽类型



重庆：打造国家多式联运中心

重庆
45.43

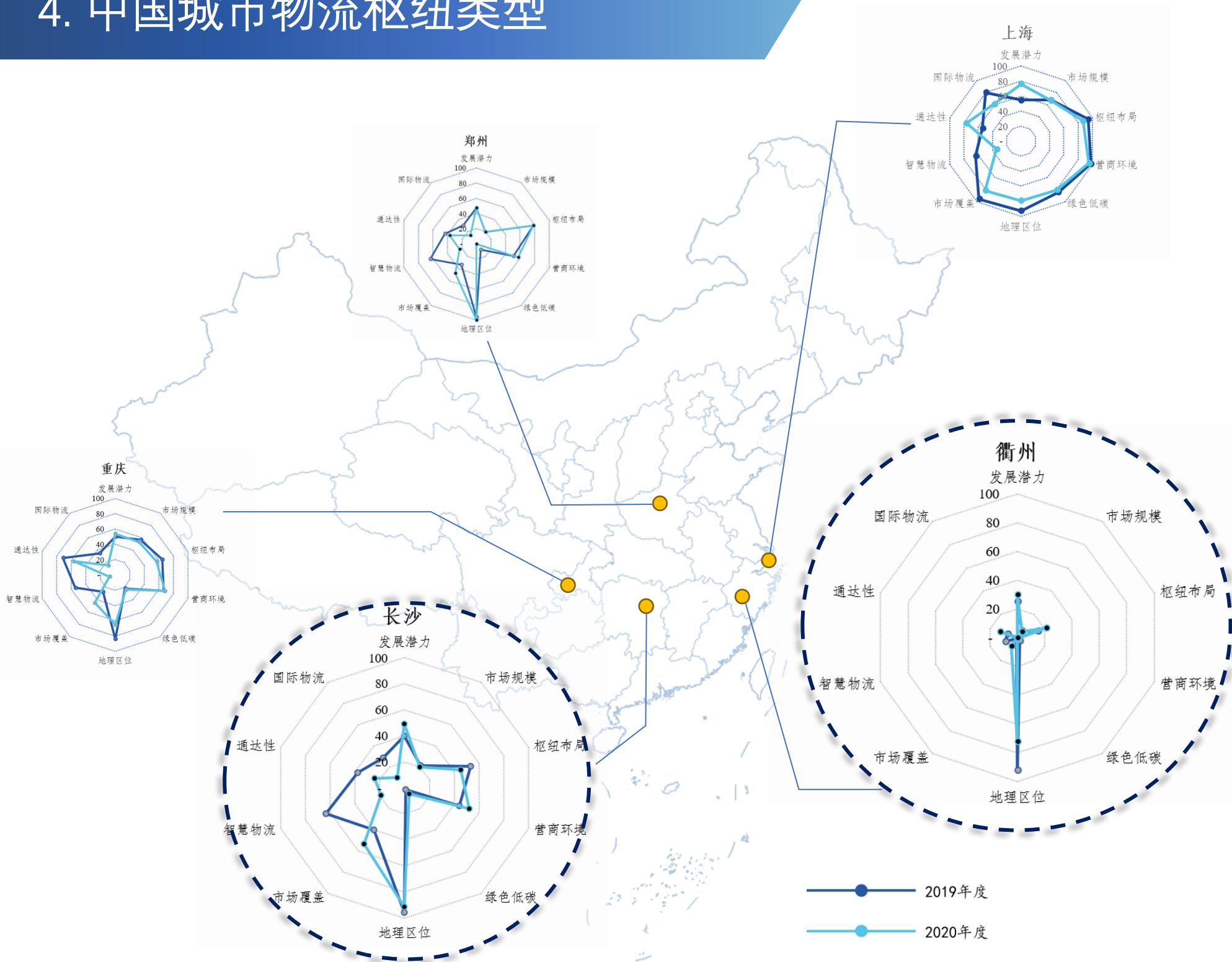
- 内陆城市物流综合竞争力排名第一
- 分项指标表现均衡，其中发展潜力、市场规模、通达性、营商环境等指标表现优异
- 西部陆海新通道的打通以及多式联运体系的快速发展，成功弥补了重庆远离出海口的短板
- 重庆国际物流枢纽园区率先开行中欧班列、开辟陆海新通道，成为我国进出境口岸最多、开行路线最丰富、通道体系最完善的国际货运班列品牌

郑州：打造国家综合交通物流中心

郑州
38.70

- 城市综合竞争力处于第一梯队
- 吸引力和辐射力表现均衡，地理区位、枢纽布局等指标优势突出，通达性、国际物流指标受疫情影响严重
- 得益于郑州市区位优势与综合交通的迅速发展，郑州市地理区位指数排名位于全国第一，仓储规模壮大叠加租金优势，吸引众多物流园区布局郑州
- 作为中部地区唯一空港型国家物流枢纽，已经形成了贯通境内外空中通道和辐射东中西陆路通道

4. 中国城市物流枢纽类型



长沙：打造国家商贸物流枢纽

长沙
33.20

- 省内城市首位度不断提升
- 受疫情影响，辐射力出现较大下滑，通达性、国际物流下滑严重
- 在物流吸引力维度，发展潜力、市场规模、绿色低碳等指标均实现提升
- 作为长株潭城市群的核心城市，在GDP连续超过万亿、常住人口突破千万、中欧班列（长沙）跻身第一方阵等因素共同作用下，长沙市物流业面临广阔的发展空间

衢州：建设四省边际物流中心

衢州
13.07

- 物流综合竞争力处于第三梯队，辐射力大于吸引力
- 衢州充分发挥水陆空交通方式齐全、路网干线交汇、铁水联运通道畅通突出的优势，有利于加快运输结构调整
- 在城市区位、通达性等方面优势明显，对周边城市物流的吸引力还不足，衢州市铁路、水运优势未得到充分发挥，建设四省边际多式联运枢纽具有加大的发展潜力
- 未来需深入融入长三角一体化和义甬舟开放大通道西延格局，发展临港产业、临空产业等枢纽经济和平台经济

5. 物流竞争力省域分布格局

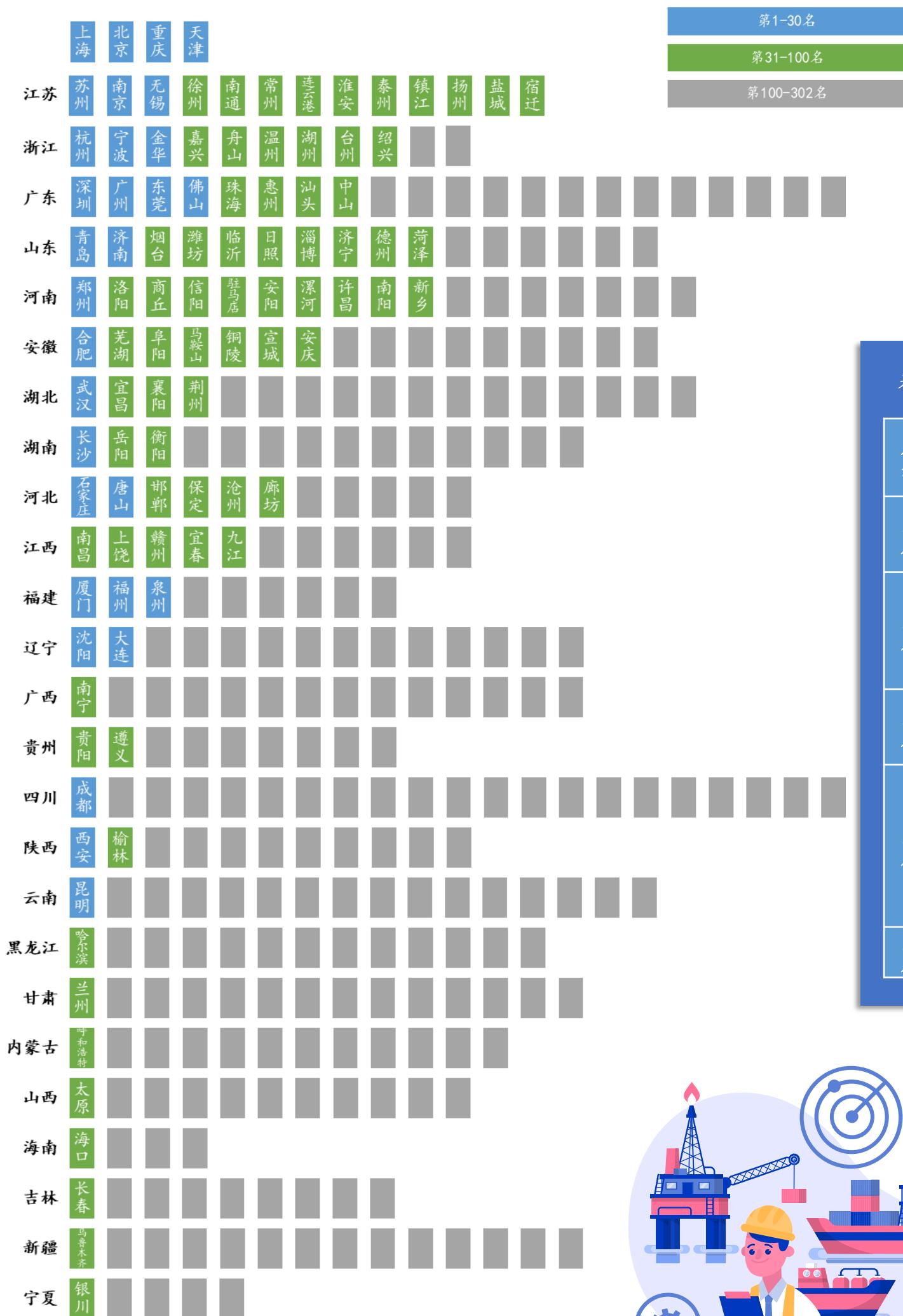


表2：省域物流竞争力层次划分

层级划分	省份	省域物流特征
第一层级	江苏、浙江、广东、山东	物流市场比较发达，物流枢纽分布均衡
第二层级	福建、安徽、河北、河南、湖北、湖南、辽宁、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、云南	省会城市独强，为单中心枢纽型结构
第四层级	黑龙江、山西、江西、广西、贵州、甘肃、内蒙古、海南、吉林、新疆、宁夏	缺乏物流枢纽，为物流欠发达省份
第五层级	青海、西藏	物流不发达省份

图5：城市物流竞争力百强城市省域分布



6. 疫情冲击下的物流大变局

百年变局叠加世纪疫情下经贸体系失序

- 世界面临的不确定性持续上升，全球产业链转移、港口大规模拥堵等加剧了全球物流体系的牛尾效应
- 新冠疫情加速变局之变，长期将会对全球治理体系产生深远影响
- 百年变局叠加世纪疫情，全球产业链断裂风险加大，JIT生产模式和全球价值链加速重构，全球生产布局和网络体系受到冲击

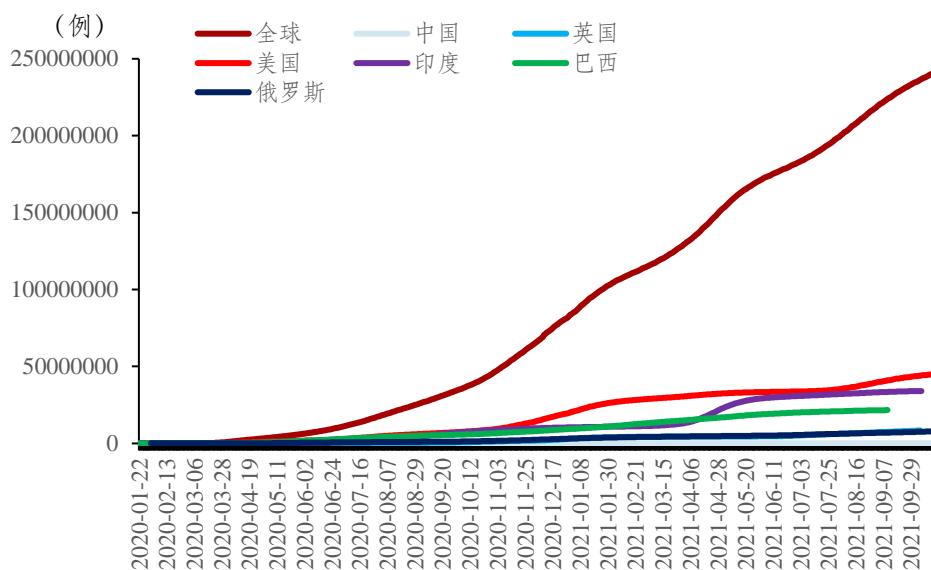


图6：全球及主要国家新冠肺炎累计确诊病例变化图

城市物流枢纽在大变局中发挥压舱石作用

- 物流业发展为改革开放四十年的经济高速增长和国内企业融入全球供应链做出了突出贡献
- 疫情下的供应链物流稳定表现证明了物流服务价值
- 新发展格局下，物流枢纽对城市高质量发展和能级地位提升将发挥更大作用
 - 扩大循环总量
 - 提高循环速度
 - 降低循环成本
 - 提升循环能级

新冠疫情冲击城市物流体系

- 2020年，国内257个城市的确诊病例在100例以下，绝大部分城市的疫情防控效果较为良好
- 长江中游城市群位于我国的经济地理中心，是全国的农产品加工基地和汽车装备制造基地，货运物流总量占到全国的10%左右
- 长江中游城市群是疫情发生严重的地区，疫情初期影响逐渐波及全国的货运物流体系

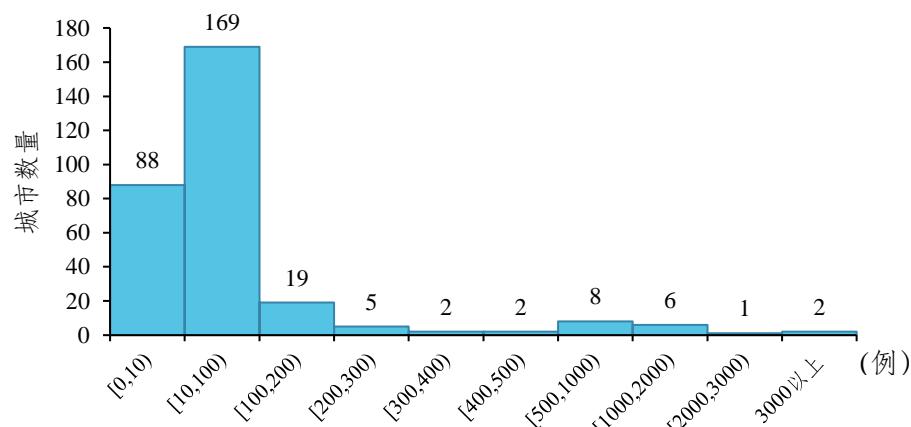


图7：2020年国内城市累计确诊病例数分布区间

物流竞争力指数变动与确诊病例负相关

- 2020年度城市物流竞争力指数与2019年相比，285个城市的竞争力指数出现下降，占比为97.68%
- 物流竞争力指数变动与疫情确诊病例负相关，疫情对于我国城市物流能力产生一定的冲击

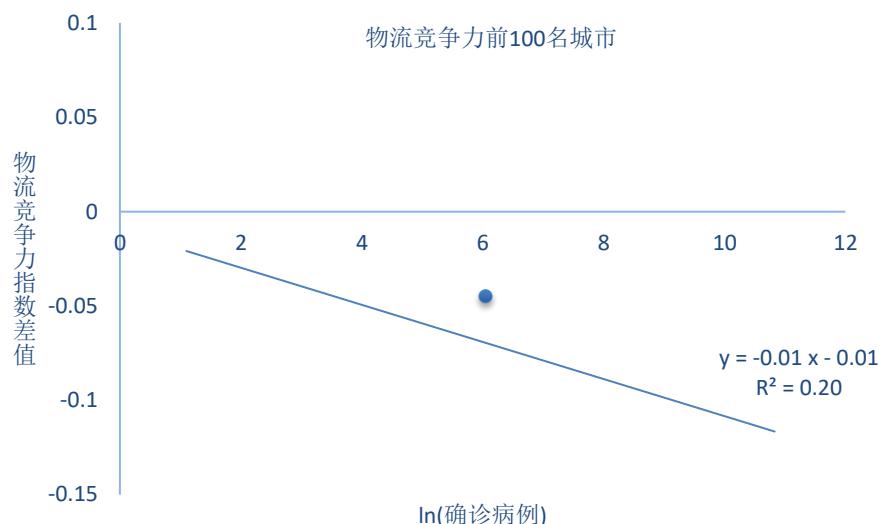


图8：城市物流竞争力年度差值与城市确诊病例散点图

7. 城市物流韧性经受考验

城市物流韧性

- 城市物流网络能够预测和适应不断变化的外部环境，具有较高的稳健性和必要的冗余性，能承受、应对突发事件并实现快速恢复，重点包括常态化物流环境风险评估、外来冲击发生前的预防和准备、面临冲击时对于不良影响的抵御和吸收、运行严重受限时做出响应和适应举措、冲击发生后的快速恢复行动

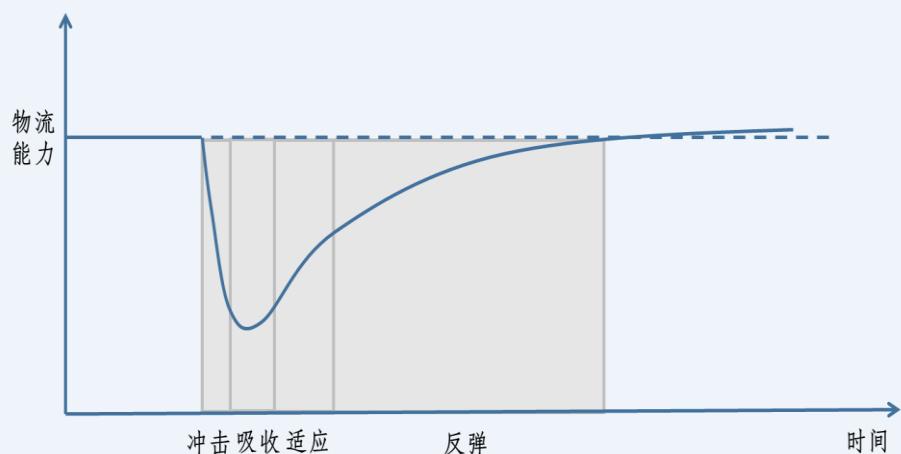


图9：城市物流韧性示意图

物流新一线城市具有较强韧性能力

- 与2019年相比，哈尔滨、徐州、芜湖等3座城市跌出2020年度物流新一线城市，金华、唐山、佛山则首次进入排名前30强
- 深圳超越广州升至第2位，主要是因为消费增长速度相对较快、普查人口净流入带来需求潜力增大、工业基础比较发达、物流企业业务布局选择等因素影响
- 武汉市的城市物流竞争力指数下滑较大，但依然位居国内第7位、内陆第2位

疫情催生城市物流多元化发展

- 物流数字化转型加速推进。电商快递和中欧班列带动下，金华市城市物流竞争力指数增长0.28，排名上升21位
- 港口型物流城市依然发挥主体作用。城市物流竞争力指数前30位，有17个港口型物流城市。其中，14个为沿海港口，3个为内河港口
- 中西部内陆物流枢纽持续崛起。重庆物流竞争力指数位居国内第5位、中西部第1位，郑州、西安排名全国第11位、第12位
- 中欧班列和航空货运的韧性战略价值作用凸显。2020年中欧班列开行1.24万列、发送集装箱113.5万标箱，分别同比增长50%、56%；航空全货机和客改货大幅增加
- 西部陆海新通道物流地位更加突出。北部湾港集装箱吞吐量突破500万标箱，增幅超过30%

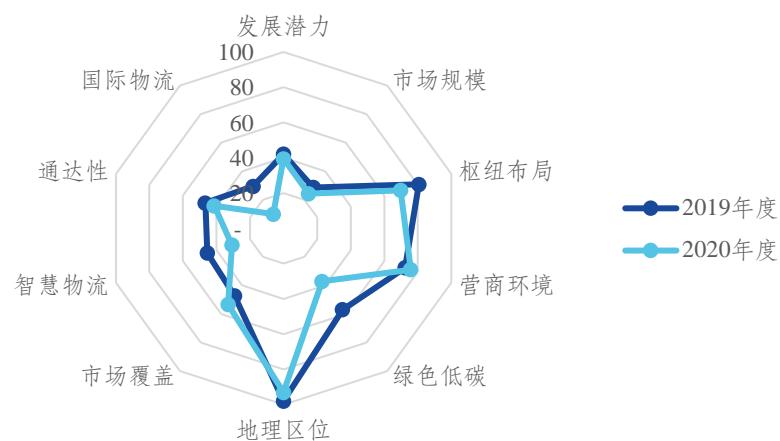


图10：武汉城市物流竞争力二级指数雷达图

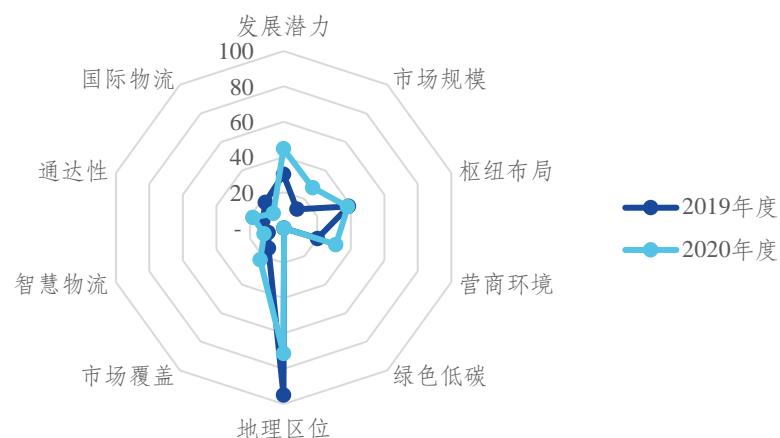


图11：金华城市物流竞争力二级指数雷达图

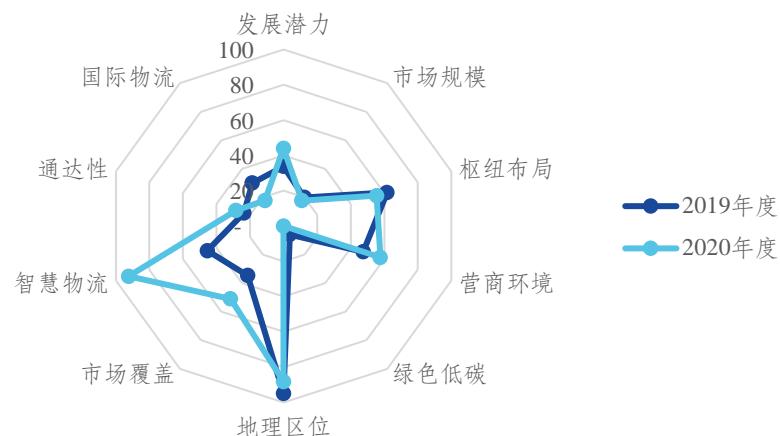


图12：西安城市物流竞争力二级指数雷达图

8. 城市物流发展策略观察

谁是最具发展潜力的物流城市？

 **物流势能指标：**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

- 上海、昆明等91个城市物流势能处于[-10,10)，经济发展与物流综合实力基本协同
- 佛山、盐城、遵义、荆门等72个城市物流势能处于[-40,-10)，需要以经济实力为依托，发挥物流业潜能；漳州、宜宾、绥化、曲靖等37个城市物流势能处于[-130,-40)，物流滞后于经济水平，需加快物流能力建设
- 西安、乌鲁木齐、钦州等62个城市物流势能处于[10,40)，日照、黄石、防城港等38个城市物流势能处于[40,130)，物流能力基本满足当前经济发展的需求，且对于地方经济和产业发展起到重要的拉动作用

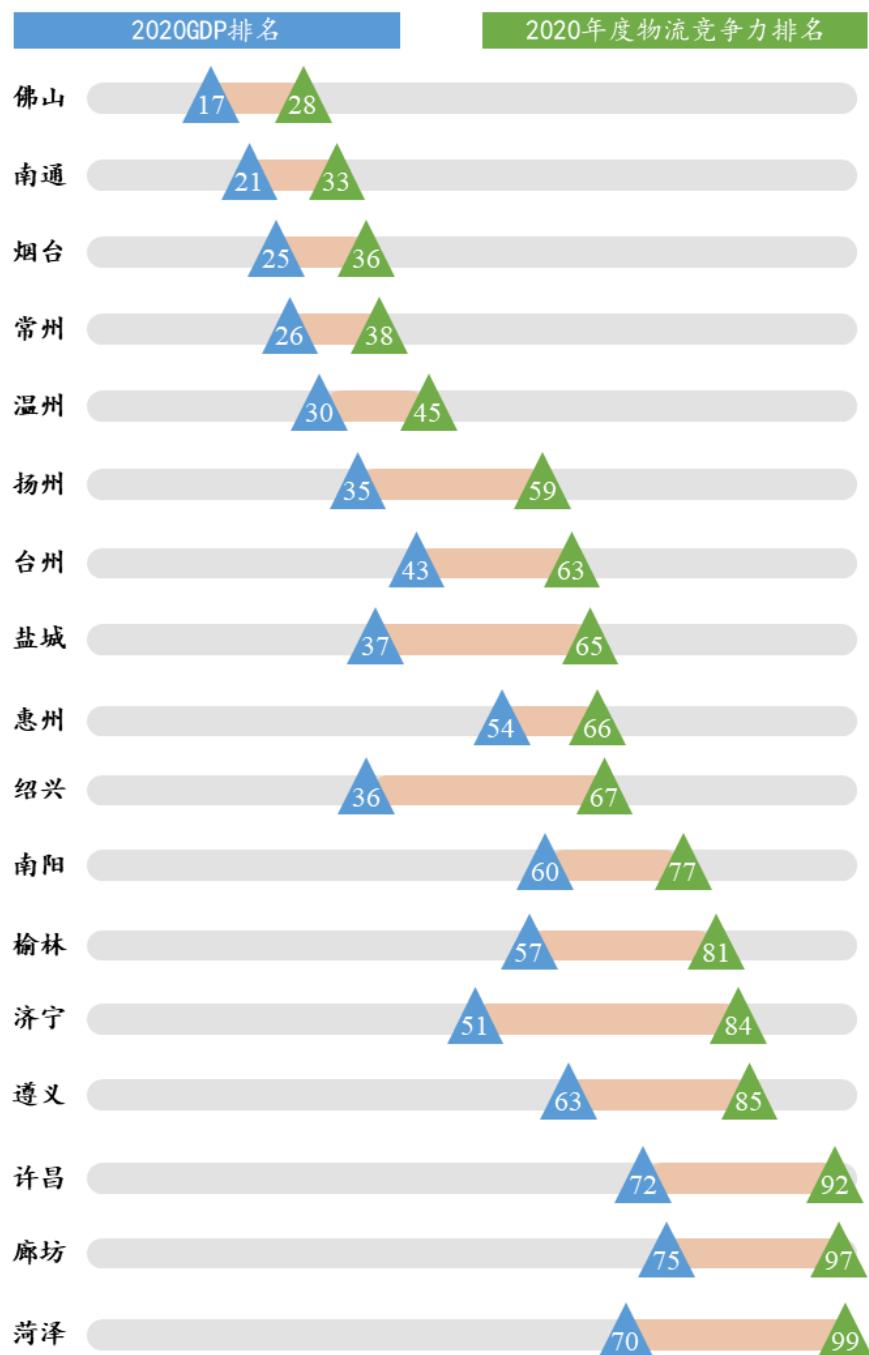


图14：2020年度物流竞争力前百强城市中物流潜力城市

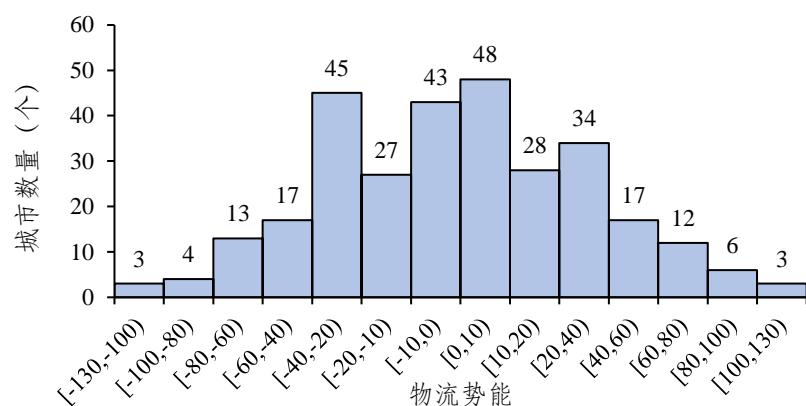


图13：物流势能区间分布图

- 发展重点：[-40,-20)区间共有45个城市，仅次于[0,10)区间，该组城市有机会利用经济发展优势，迅速提升物流综合实力，实现经济发展与物流能力提升的正向良性循环促进

提升经济潜力的物流发展重点

→ 推动物流业与制造业深度融合

工业物流是物流市场需求的主体。工业品物流额占我国社会物流总额接近90%，是物流业的核心组成部分。制造业与物流业联动发展是我国构建现代物流体系的核心内容，随着制造业不断通过技术创新获得持续成长的能力，与之适配的物流行业也需要同步提升以提供更高水平的物流服务

→ 推动城市物流新业态新模式应用

随着居民人均收入的提升以及电子商务、网络购物的高速发展，我国单位与居民物品物流总额实现迅速增长。消费品物流规模的迅速扩大，对于前置仓配送、门店配送、即时配送、网订店取等新业态新模式的发展带来了巨大的机遇。依托商贸物流型枢纽建设，将为城市充分利用消费市场，开展新业态新模式创新，挖掘物流发展潜力提供经验和样板

8. 城市物流发展策略观察

谁是最受企业欢迎的物流城市？

2019 前十强：上海、武汉、郑州、深圳、成都、天津、广州、北京、苏州、长沙

2020 前十强：上海、郑州、深圳、武汉、广州、成都、天津、苏州、西安、北京

表3：2020年度物流市场欢迎度排行榜

城市	城市物流竞争力指数	排名	物流市场欢迎度	排名
上海	73.43	1	93.27	1
郑州	38.70	11	65.30	2
深圳	55.60	2	63.89	3
武汉	40.45	7	62.66	4
广州	55.20	3	55.02	5
成都	40.36	8	50.82	6
天津	40.84	6	48.58	7
苏州	39.36	9	46.88	8
西安	37.60	12	44.96	9
北京	46.05	4	41.39	10
济南	28.60	22	38.66	11
杭州	39.10	10	38.00	12
重庆	45.43	5	37.60	13
青岛	35.06	15	37.00	14
长沙	33.20	16	36.80	15
沈阳	26.58	25	33.00	16
合肥	31.36	17	29.50	17
潍坊	21.40	44	28.70	18
长春	21.87	42	28.40	19
无锡	30.01	19	27.60	20
东莞	29.98	20	27.30	21
石家庄	27.60	23	26.00	22
泉州	25.83	27	25.50	23
太原	22.78	37	23.50	24
宁波	35.43	14	21.70	25
南昌	24.19	34	21.60	26
昆明	25.60	30	21.00	27
襄阳	18.80	58	20.70	28
南京	36.48	13	19.60	29
佛山	25.71	28	19.60	30

市场选择下的城市物流发展比较均衡

- 随着电子商务的发展，大部分网络型企业逐步建立了覆盖全国的物流服务网络，物流服务均等化水平逐步提升。目前，我国已经实现乡镇物流网点的覆盖率达98%，直接投递到村的服务比重超过一半，重点地区快递服务的全程时限缩短到58个小时
- 随着经济发展和用户需求升级，物流企业的服务会逐渐从简单的物流运输升级为定制化、柔性化、敏捷化和网络化的现代物流服务。通过网络化布局与一体化运作，大型网络型企业的建设已经成为带动全国各城市物流市场主体快速发展与物流业务大幅提升的重要力量
- 顺丰区域配送中心布局在北京、沈阳、西安、武汉、成都、上海、广州，分别对应北部沿海、东北地区、黄河中游、长江中游、西南地区、东北沿海、南部沿海七大经济区域经济发展、物流产业最发达的城市之一

8. 城市物流发展策略观察

谁是最受政策支持的城市？



物流政策资源在城市的分布较为集中

少数经济体量较大的城市获得各类物流政策的大力支持

- 在现代物流创新发展城市试点、供应链创新与应用试点、城市绿色货运配送示范工程、城乡高效配送专项行动四项国家试点和示范工程中，广州市均有涉及，天津、上海、青岛、武汉、深圳、上海、青岛、武汉、深圳、天津、青岛、深圳、天津、上海、武汉等15个城市包含三项，沈阳、哈尔滨、南京等18个城市中获得两项，物流优惠政策集聚度较高



物流政策资源分布需要提高均等性

- 前20%的城市获得了近70%的物流政策支持资源，根据对“物流规划层级”“城市优惠/试点”等结构化指标进行量化分析，前10%的城市得分占总分40%-50%，前20%的城市得分约占总分70%。全国有近一半城市，在国家物流规划和大批物流试点示范工程中没有参与度，物流政策的分布不均衡

表4：2020年度物流政策支持度排行榜

城市	城市物流竞争力指数	排名	物流政策支持度	排名
广州	55.20	3	97.22	1
武汉	40.45	7	91.87	2
上海	73.43	1	90.24	3
深圳	55.60	2	89.73	4
天津	40.84	6	88.04	5
重庆	45.43	5	87.67	6
北京	46.05	4	84.93	7
成都	40.36	8	83.52	8
郑州	38.70	11	82.56	9
厦门	30.91	18	82.25	10
青岛	35.06	15	77.49	11
西安	37.60	12	75.26	12
南京	36.48	13	74.84	13
沈阳	26.58	25	72.02	14
乌鲁木齐	19.63	53	71.84	15
大连	25.63	29	70.60	16
宁波	35.43	14	69.19	17
苏州	39.36	9	67.74	18
杭州	39.10	10	66.58	19
哈尔滨	23.81	35	66.32	20
太原	22.78	37	65.13	21
兰州	20.27	49	63.54	22
合肥	31.36	17	62.75	23
长沙	33.20	16	62.73	24
昆明	25.60	30	59.68	25
南宁	21.79	43	57.38	26
金华	26.92	24	57.10	27
济南	28.60	22	56.01	28
福州	28.77	21	54.83	29
赣州	17.46	73	54.03	30

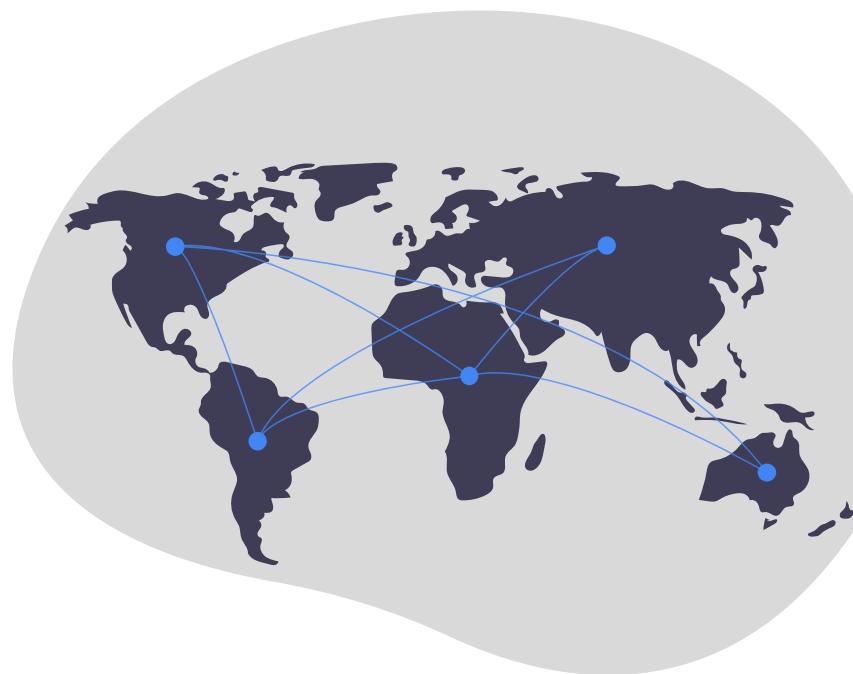
9. 城市物流未来何去何从



百年变局叠加世纪疫情的背景下，国际经贸大循环的不确定性日益增大。我国提出构建国内大循环为主体、国际国内双循环的新发展格局，未来区域发展格局将会发展重大变化，由“通道+枢纽+网络”组成的现代物流体系将在“双循环”新发展格局中发挥更加重要的决定性作用

发展趋势展望

- 后疫情时代的城市物流多元能力储备值得关注
- 新发展格局下的内贸物流市场潜力将充分释放
- 绿色物流和多式联运将持续助推货运结构调整
- 物流降本增效和供应链创新应用持续深化发展
- 无人智能物流逐渐成熟以应对劳动力长期短缺
- 数字化技术应用将继续推动物流业务模式创新
- 国家政策引导推动区域物流一体化融合发展



提升对策建议

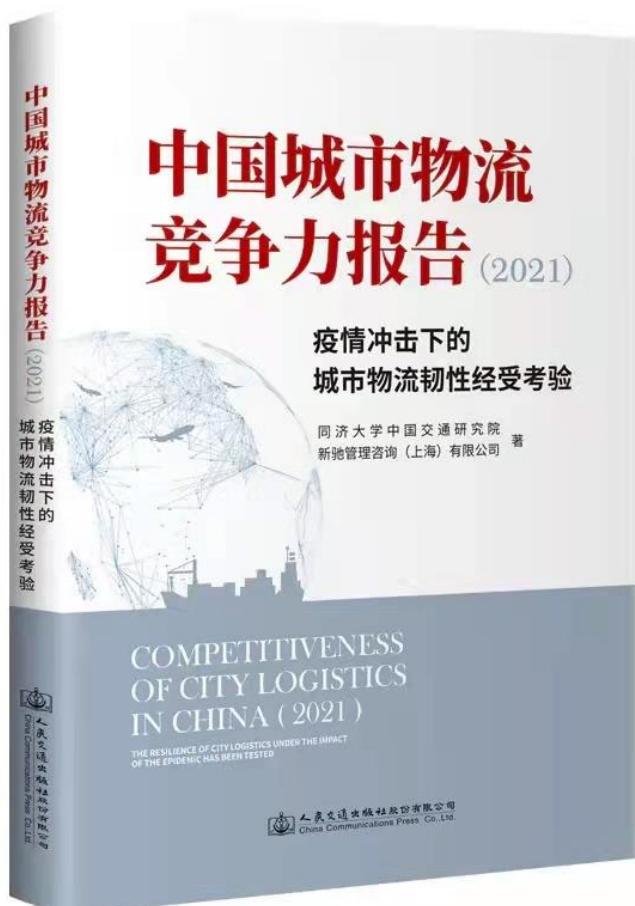
- 完善城市现代物流体系顶层设计
- 依托物流枢纽大力发展枢纽经济
- 大力推动城市物流的数字化转型
- 推进城市物流配送绿色低碳发展
- 强化城市物流网络韧性能力建设

附表：2020年度城市物流榜单

- | | |
|-------|-------------------------|
| 榜单一： | 2020年中国地区生产总值前50位城市 |
| 榜单二： | 2020年中国地区生产总值增长率前50位城市 |
| 榜单三： | 2020年中国快递业务量前50位城市 |
| 榜单四： | 2020年中国国际快递业务量前50位城市 |
| 榜单五： | 2020年中国常住人口前50位城市 |
| 榜单六： | 2020年中国综合交通覆盖人口规模前50位城市 |
| 榜单七： | 2020年中国铁路班列数发车前50位城市 |
| 榜单八： | 2020年中国国内航班数起飞前50位城市 |
| 榜单九： | 2020年中国国际航班数起飞前50位城市 |
| 榜单十： | 2020年中国机场货邮吞吐量前50位城市 |
| 榜单十一： | 2020年中国港口外贸货物吞吐量前50位城市 |
| 榜单十二： | 2020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（2021）》



购书请扫描二维码



人民交通出版社
微信旗舰店



人民交通出版社
天猫旗舰店

附录：《中国城市物流竞争力报告 (2021)》目录

综合篇

引言 百年变局叠加世纪疫情下的城市物流体系重构	2
第一章 疫情冲击下的物流大变局	11
第一节 2020年我国物流发展经济环境分析	11
第二节 2020年我国物流发展政策环境分析	16
第三节 2020年我国物流运行情况分析	18
第二章 城市物流竞争力榜单	23
第一节 城市物流竞争力排名	23
第二节 城市物流竞争力分项指标排名	29
第三章 城市物流竞争力(2021)述评：物流韧性承压	32
第一节 中国城市经济发展格局	32
第二节 中国城市物流竞争力发展格局	37
第三节 中国城市物流竞争力年度对比：物流韧性经受考验	44

方法篇

第四章 城市物流的发展与演变	56
第一节 现代物流的演化与内涵	56
第二节 现代物流与城市高质量发展	60
第三节 新发展格局下的物流枢纽崛起	65
第五章 城市物流竞争力评价指标与方法	70
第一节 城市物流竞争力的内涵	70
第二节 城市物流竞争力评价指标	72
第三节 城市物流竞争力评价方法	77

策略篇

第六章 经济视角：谁是最具发展潜力的物流城市	84
第一节 物流发展潜力城市榜单	84
第二节 物流竞争力与城市经济增长	88
第三节 提升经济潜力的物流发展重点	89
第七章 市场视角：谁是受企业欢迎的物流城市	92
第一节 物流市场欢迎度城市榜单	92
第二节 企业网络优势与城市物流竞争力	94
第三节 提升市场欢迎度的物流发展重点	95
第八章 政策视角：谁是受政策支持的物流城市	97
第一节 物流政策支持度城市榜单	97
第二节 政策资源支持与城市物流竞争力	99
第三节 提升政策支持度的物流发展重点	100

地区篇

第九章 城市物流竞争力省域分布格局分析	106
第一节 中国省域物流竞争力层次划分	106
第二节 中国省域物流竞争力的对比分析	109
第十章 上海市城市物流竞争力分析	121
第一节 城市发展总体情况	121
第二节 上海市物流竞争力专项分析	124
第三节 趋势与展望：打造全球物流中心	128
第十一章 重庆市城市物流竞争力分析	131
第一节 城市发展总体情况	131
第二节 重庆市物流竞争力专项分析	133
第三节 趋势与展望：打造国际多式联运中心	137
第十二章 郑州市城市物流竞争力分析	140
第一节 城市发展总体情况	140
第二节 郑州市物流竞争力专项分析	142
第三节 趋势与展望：打造国家综合交通物流中心	145

第十三章 长沙市城市物流竞争力分析	147
第一节 城市发展总体情况	147
第二节 长沙市物流竞争力专项分析	150
第三节 趋势与展望：打造国家商贸物流枢纽	154
第十四章 衢州市城市物流竞争力分析	157
第一节 城市发展总体情况	157
第二节 衢州市物流竞争力专项分析	159
第三节 趋势与展望：建设四省边际物流中心	162

国际篇

第十五章 中美物流发展对比分析	166
第一节 美国物流业的发展背景	166
第二节 美国物流业的整体情况	170
第三节 中美物流发展情况对比	178
第十六章 航空物流枢纽城市：孟菲斯	183
第一节 孟菲斯基本情况	183
第二节 孟菲斯物流发展历程	185
第三节 孟菲斯物流发展特色	189
第十七章 铁路物流枢纽城市：芝加哥	194
第一节 芝加哥基本情况	194
第二节 芝加哥物流发展历程	197
第三节 芝加哥物流发展特色	202
第十八章 港口物流枢纽城市：杜伊斯堡	205
第一节 杜伊斯堡基本情况	205
第二节 杜伊斯堡物流发展历程	207
第三节 杜伊斯堡物流发展特色	210
第十九章 陆港物流枢纽城市：萨拉戈萨	212
第一节 萨拉戈萨基本情况	212
第二节 萨拉戈萨物流发展现状	214
第三节 萨拉戈萨物流发展特色	216

展望篇

第二十章 城市物流展望与对策：为经济反弹做好韧性物流储备	220
第一节 中国城市物流业的发展趋势展望	220
第二节 提升城市物流枢纽地位的对策建议	224

《中国城市物流竞争力报告（2021）》顾问委员会

- | | |
|-----|--------------------------------------|
| 汪光焘 | 第十一届全国人大环境与资源保护委员会主任委员、国家建设部原部长 |
| 翁孟勇 | 中国公路学会理事长、交通运输部原副部长 |
| 高宏峰 | 中国快递协会会长、交通运输部原副部长 |
| 刘秉镰 | 南开大学教授、经济与社会发展研究院院长、京津冀协同发展专家咨询委员会委员 |
| 李连成 | 国家发展和改革委员会综合运输研究所副所长 |
| 曹允春 | 中国民航大学教授、临空经济研究中心主任 |
| 谭小平 | 招商局集团交通物流部运营协同部总经理 |
| 梅冠群 | 中国国际经济交流中心创新发展研究所所长 |
| 李 弢 | 交通运输部规划研究院城市交通与现代物流研究所副所长 |
| 李 伟 | 阿里云大交通事业部副总经理 |
| 孔庆峰 | 满帮集团研究院政策研究中心主任 |
| 郭斌亮 | 上海脉策数据科技有限公司事业部合伙人 |
| 龙志刚 | 河南省交通规划设计研究院股份有限公司交通运输战略发展研究院院长 |
| 高 博 | 货拉拉安全与政府公共事务部资深政策研究专家 |

《中国城市物流竞争力报告（2021）》编写委员会



主 任：李兴华
同济大学中国交通研究院院长



副主任：王 洵
同济大学中国交通研究院副院长



主 编：林 坦
同济大学中国交通研究院物流中心主任
联系方式：lintan@tongji.edu.cn; 18618411953

执行主编：彭晨鹏 张昕源 李日伟

编写团队：杨悦怡 徐 维 杨 超 唐鹏程 张晓光 成 诚

付 鑫 喻 饶 李 弢 甘家华 郭赞韬 刘 畅

阮 田 刘岳朋 郭宇彤 王 坤 张菁菁

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、科研院所、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。



<https://ctit.tongji.edu.cn/>

官方微信及网站

新驰管理咨询（上海）有限公司



www.think-engine.cn

官方微信及网站

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。