

# 新 驰 观 察

2023 年第 9 期（总第 24 期）

2023 年 12 月 7 日

---

## “一带一路”沿线国际物流特征 及深化合作的对策建议

世界银行发布的物流绩效指数（LPI）是了解全球物流趋势和效率的重要基准工具。根据最新一期《联接以竞争：物流绩效指数 2023》报告，全球物流总体表现出相当的韧性，“一带一路”沿线国家 LPI 得分整体有所改善，但差距略有扩大。我国物流绩效较疫情前大幅提升，排在全球第 19 位、创历史新高，但与主要发达国家相比仍存在较大差距。贯彻落实习近平总书记在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的主旨演讲要求，合力共建“一带一路”国际物流新通道，对于保障国家产业链供应链安全稳定具有战略意义。

### 一、疫情期间世界各国物流绩效普遍具有韧性能力

2023 年 4 月，世界银行发布了最新的贸易物流绩效报告《Connecting to Compete 2023: The Logistics Performance Index and Its Indicators》（LPI 2023）。报告显示，世界各国 LPI 得分总体保持稳定或有所提升，“一带一路”沿线国家的 LPI 得分整体

改善，我国 LPI 得分及各细分指标分数虽然有所上升，但与世界主要发达国家相比仍存在较大差距。

### （一）全球各国 LPI 得分总体呈稳中有升态势

虽然疫情和局部区域摩擦等因素导致世界经济复苏前景黯淡，但全球 139 个国家和地区的 LPI 得分总体表现出相当的韧性。其中，高收入国家和地区持续占据领先地位，甚至在综合得分和排名方面较 2018 年有所提升。

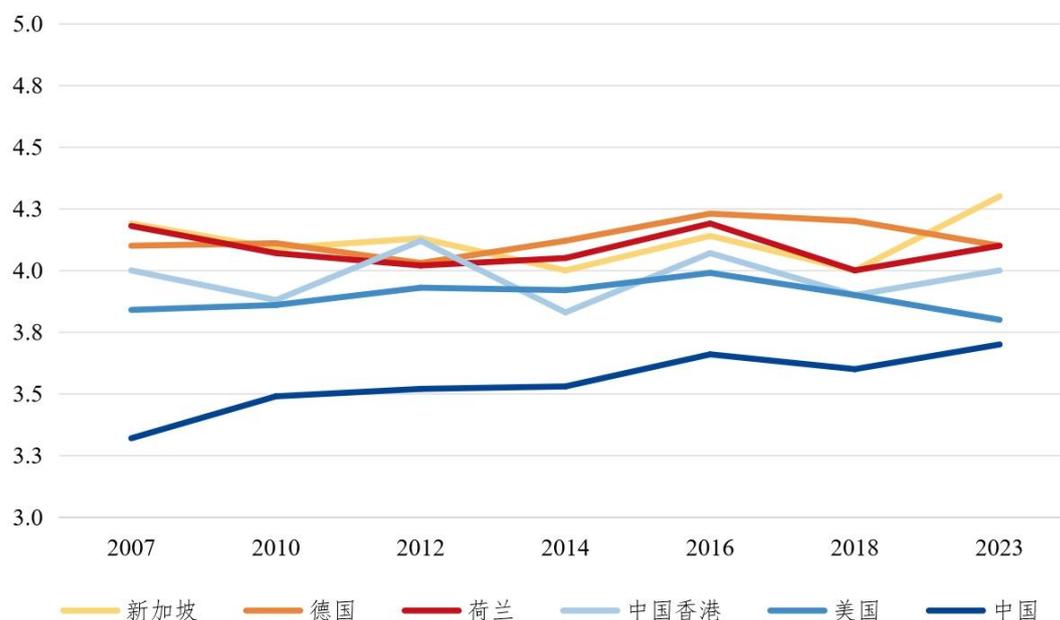


图 1 2007-2023 年世界主要国家和地区 LPI 得分的变化情况

与上一期《物流绩效指数报告》（LPI 2018）相比，新加坡 2023 年 LPI 综合得分达到 4.3，超越德国跃升第一，除“及时性”之外的其他单项指标得分均有提高。荷兰受疫情冲击影响，物流“及时性”分数减少，但凭借世界领先的“物流能力与质量”和“跟踪与追踪”能力，LPI 综合得分达到 4.1、进入世界前三。中国香港在“物流能力与质量”“跟踪与追踪”能力方面获得了

更高评分，综合得分回升至 4.0（世界第七）。与之相对，美国、德国的部分单项指标得分较 2018 年显著减少，LPI 综合得分及排名随之下降。

## （二）“一带一路”沿线国家 LPI 得分整体有所改善

报告所涵盖“一带一路”沿线国家的 LPI 得分总体有所改善。多数国家和地区的 LPI 综合得分表现强劲，落在 3.4 分附近的国家和地区较以往明显增多，如立陶宛（3.4）、马来西亚（3.6）和希腊（3.7）凭借“基础设施”等四项及以上指标分数的提升，2023 年 LPI 排名大幅提高。津巴布韦（2.5）、巴布亚新几内亚（2.7）等低绩效国家和地区 LPI 平均得分也随着时间推移而上升，仅有阿富汗（1.9）等少数冲突动荡频发的国家和地区 LPI 得分未见提升。

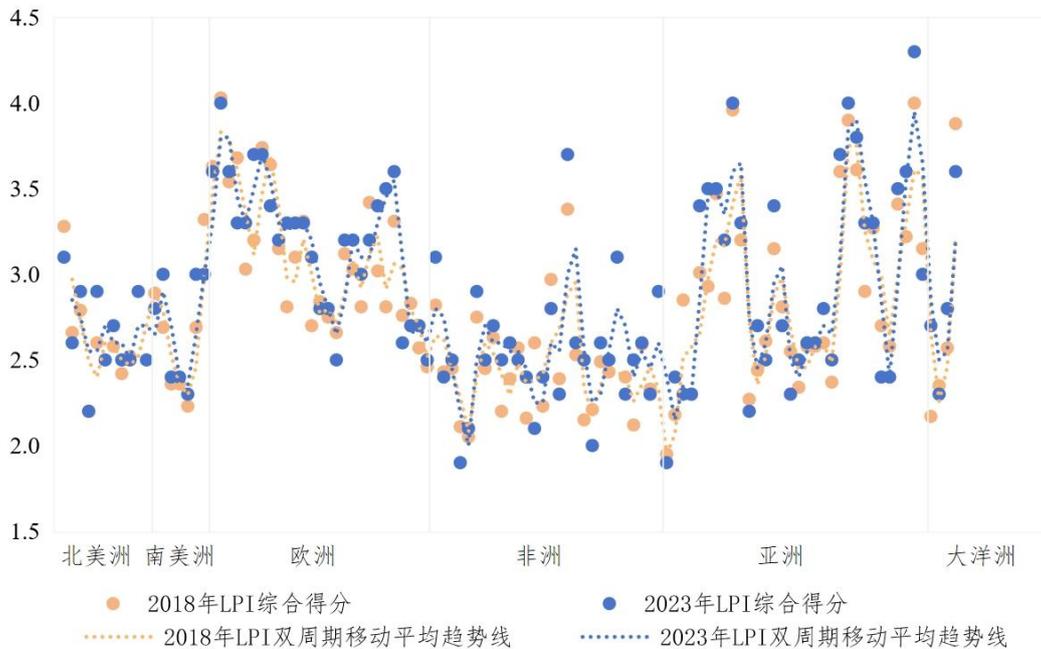


图 2 近两次“一带一路”沿线国家 LPI 得分的变化情况

### （三）我国 LPI 得分及排名较疫情前大幅提升

从 2007 年到 2023 年，我国 LPI 综合得分及排名总体呈上升趋势，2018 年排在全球第 26 位。2023 年，除“及时性”分数下降、“海关”分数持平外，我国“基础设施”“国际货物运输”“物流能力与质量”“跟踪与追踪”的得分均较 2018 年有所增加，LPI 综合得分提升至 3.7 分（第 19 名），在中高等收入国家中处于领先地位。

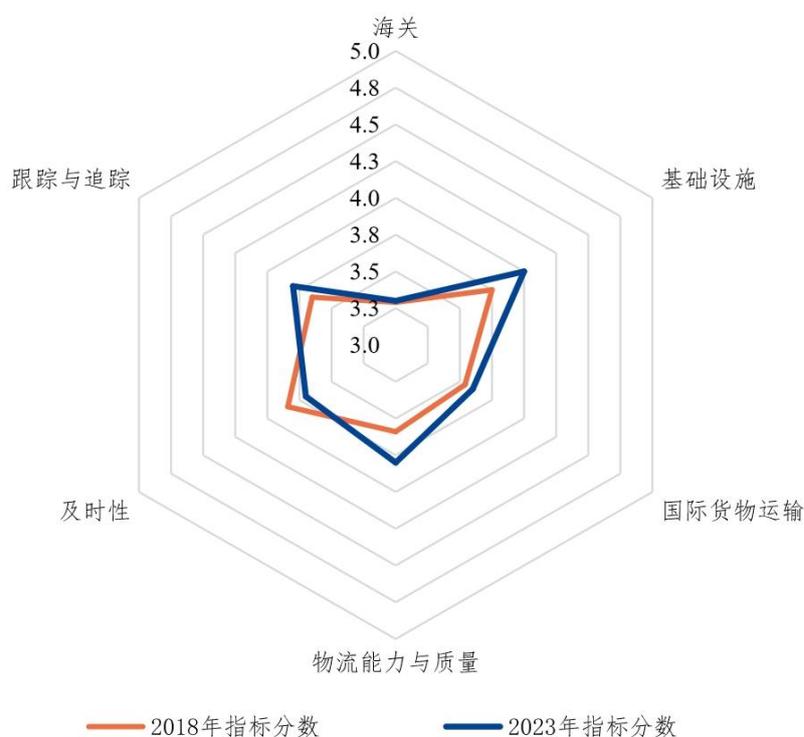


图 3 近两次我国 LPI 单项指标分数的变化情况

但从综合得分及排名来看，我国与新加坡、丹麦、瑞士等高收入国家和地区仍有较大差距。从单项指标来看，我国仅有“基础设施”（第 14 名）、“国际货物运输”（第 14 名）、“物流能力与质量”（第 20 名）三项指标进入单项排名的前二十强，“跟踪与追踪”（第 23 名）、“及时性”（第 30 名）和“海关”

（第 31 名）均排在二十名开外。其中，“跟踪与追踪”在分数上有所增加，但其排名与新加坡、德国、荷兰、美国等发达国家相比差距极大。改善“海关”分数对于提高 LPI 综合得分非常重要，我国的“海关”得分与上期持平，但和新加坡差距显著。“及时性”分数的下降，进一步拉开了我国与主要发达国家之间的分数和排名差距。

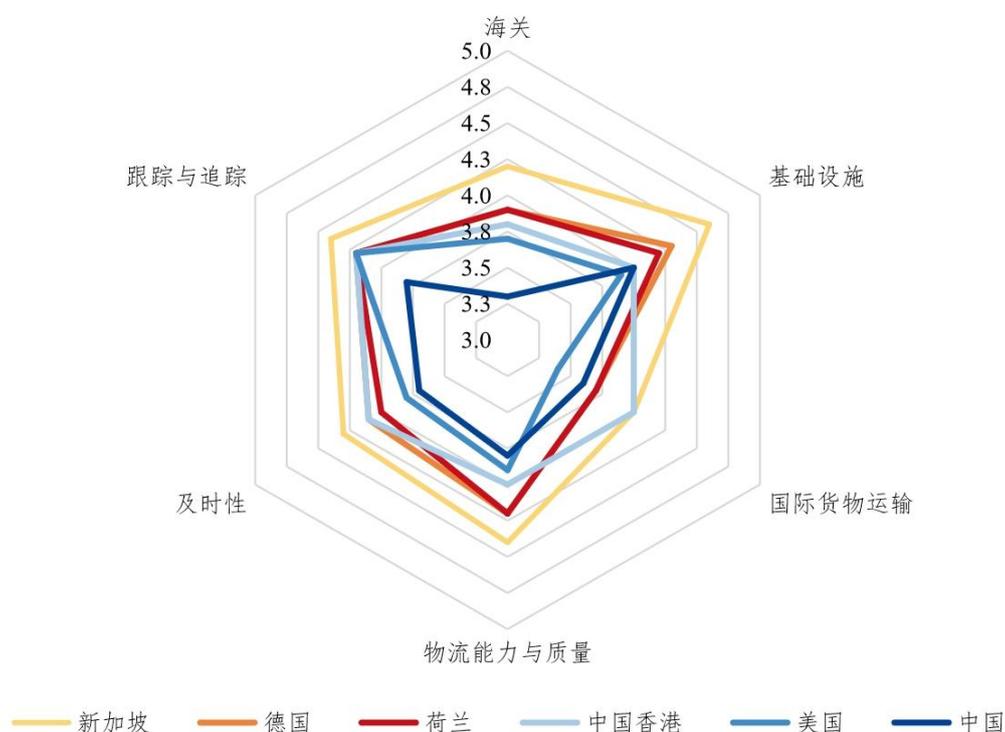


图 4 2023 年我国与主要发达国家和地区的 LPI 单项指标分数对比

## 二、后疫情时代“一带一路”国际物流发展的主要趋势

### （一）物流绩效呈双驼峰式起伏分布，差距略有扩大

从南北美洲开始自西向东，“一带一路”沿线国家的物流绩效呈现“低—高一低—高一低”双驼峰式起伏分布。其中，一“峰”位于奥地利（4.0）、波兰（3.6）、希腊（3.7）等中南欧高收入国家、波罗的海三国（爱沙尼亚、拉脱维亚、立陶宛）及阿联酋

(4.0)、卡塔尔(3.5)等国内局势相对稳定的海湾国家,另一“峰”位于新加坡(4.3)、马来西亚(3.6)、泰国(3.5)等东南亚高收入和中高等收入国家,LPI综合得分均达到3.4及以上的区间范围,最高分数(4.3)较2018年提升了近0.3分。三处“低谷”分别位于拉丁美洲与加勒比海地区、非洲的低收入和中等收入国家,东亚经济圈和欧洲经济圈中间的广大腹地国家,以及巴布亚新几内亚、所罗门群岛、斐济等美拉尼西亚群岛国家,LPI综合得分集中分布在2.0-3.0的区间范围内,最低分数(1.9)较2018年下降了近0.1分,与高绩效国家之间的差距略有扩大。

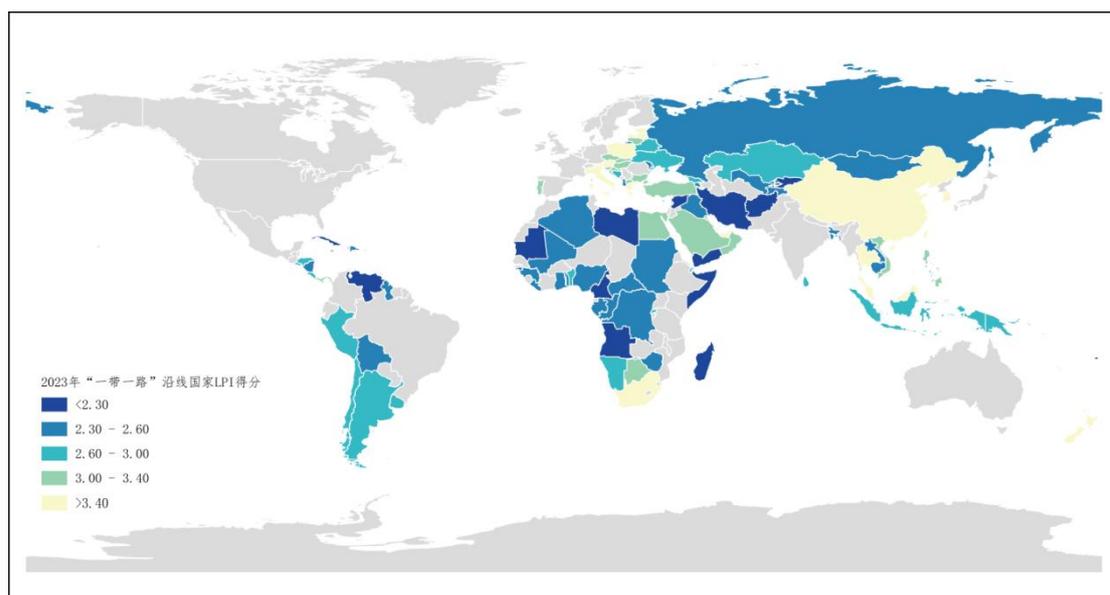


图5 2023年“一带一路”沿线国家LPI得分的分布情况

## (二) 内陆和小岛屿发展中国家受到脆弱连通性的影响

内陆发展中国家(LLDC)和小岛屿发展中国家(SIDS)大多依赖转运来进入主要市场,不仅需要更长的贸易时间,而且极易受到额外延误和供应链不可靠性的影响,物流绩效提升受限。

“一带一路”沿线国家所涵盖的LLDC和SIDS分别约占各自总

数的 90.63%、50%。在报告所涵盖的“一带一路”沿线国家中，除新加坡、博茨瓦纳、北马其顿之外的内陆和小岛屿发展中国家 LPI 得分均不超过 3.0，且仅有巴布亚新几内亚、津巴布韦、中非、所罗门群岛和几内亚比绍的 LPI 得分较 2018 年显著提升，多数国家 LPI 得分提升幅度较小或有所下降。

### **（三）端到端数字化对于提升供应链可靠性至关重要**

疫情期间的国际货物运输延误主要发生在海港、机场和多式联运环节。针对以上环节采取简化清关流程、投资港口或机场基础设施、采用数字化技术等措施，有助于提升供应链的可靠性。其中，端到端数字化能够实现供应链流程的实时可视性，减少延迟、缓解中断，对于提升供应链的可靠性和敏捷性至关重要。根据 LPI 2023，部分新兴经济体利用供应链可视性平台和射频识别技术（RFID），为收货人提供在途货物的可视化追踪，使港口延迟时间较发达国家缩短了约 70%，LPI 综合得分大幅提高。但“一带一路”沿线国家大多存在港口规模较小、基础设施条件差、管理制度松散等问题，加上海洋灾害对港口运营的冲击，端到端数字化推行缓慢，供应链可靠性受到延迟、中断的影响。

### **（四）对环境可持续性的需求和监管压力越来越大**

托运人群体的绿色物流需求普遍存在且日益增长，75%的托运人在向高收入国家和地区出口时寻求环保运输方式。与此同时，航空、公路和海运领域的环保监管压力不断加大。2023 年 6 月，欧盟“Fit for 55”一揽子气候计划中关于将航运业纳入碳排

放交易体系（ETS）的法案正式生效，并将于 2024 年 1 月 1 日开始实施。同年 7 月，国际海事组织（IMO）海上环境保护委员会第 80 次会议（MEPC 80）审议通过了《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》，明确将“到 2030 年，国际海运温室气体年度排放总量比 2008 年至少降低 20%，并力争降低 30%”作为指示性校核点，对船公司提出了采用低碳技术或燃料的要求。来自需求方和监管方的双重压力，使得“一带一路”沿线国家物流发展面临绩效提升与减排转型的双重挑战。

### **三、后疫情时代推动“一带一路”国际物流合作发展的对策建议**

习近平总书记在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的主旨演讲提出，构建“一带一路”立体互联互通网络，会同各方搭建以铁路、公路直达运输为支撑的亚欧大陆物流新通道。为保证我国国际产业链供应链安全稳定，建议以“一带一路”国际物流体系建设为核心，围绕通道建设、供应链数字化、绿色物流、风险评估等方面强化我国国际物流能力。

#### **（一）加快推动“一带一路”国际多式联运通道建设**

加快建设连通“一带一路”沿线国家、辐射全球经济圈的多式联运通道。以中欧班列为依托，深入推进与“一带一路”沿线国家政府间合作机制建设，借助亚洲基础设施投资银行（AIIB）、丝路基金、基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）等投融资渠道，完善国际物流枢纽节点和集疏运网络体系，推动中欧班

列国内拥堵路段升级改造和重点口岸站扩能改造。以国际产能和境外经贸合作区为基地布局建设一批海外仓，调整中欧班列线路及班次密度，持续实施扩编增吨措施，加强国际公铁联运、海铁联运统筹规划，支持开展“全程时刻表+”分拨模式等新模式、“中欧班列+跨境电商”等新业态创新。加快西部陆海新通道综合冷链物流集散基地、临空物流产业园和“空中走廊”建设，支持在海关监管作业场所开展组货业务及内外贸货物混编运输业务，推动西部陆海新通道与中欧班列、长江黄金水道之间的衔接互通，共建“一带一路”陆海空双向开放的“金色纽带”，推动“空中丝绸之路”高质量发展。

## （二）积极引导共建国际供应链物流数字化生态

积极引导“一带一路”沿线国际物流业参与方共同搭建以客户为中心的国际物流生态圈。统筹考虑国际信息标准和行业发展需要，推进国际集装箱货物流转三大纸质单证（设备交接单、装箱单、提货单）及国际公路运输公约（TIR）业务电子化，健全国际多式联运单证格式、数据交换等方面的技术标准，利用数据接口、应用程序编程接口等技术，加快对接、系统整合不同运输环节的信息数据及服务系统，推动圈内各参与方之间的信息集成、资源共享。深化国际贸易“单一窗口”建设，通过数据标准化、云计算实现“一站式”全场景联接，与国家“单一窗口”及由国际海事组织（IMO）推出、并将于2024年强制实施的海事单一窗口（MSWs）形成有机衔接，探索“通关+物流”等新型

服务模式、拓展特色服务功能，引导跨境贸易相关业务通过“单一窗口”渠道统一办理，提高国际物流“一单制”数字化效率。推进我国与共建“一带一路”国家通关监管合作和信息互换，积极对接《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）中的贸易便利化相关规则，推动“单一窗口”与境外互联互通。

### （三）大力推动“一带一路”国际物流绿色可持续发展

积极参与双多边区域绿色物流合作及治理体系建设，共建区域绿色物流示范区。稳固壮大“一带一路”绿色发展国际联盟，搭建区域绿色物流技术交流平台，加强绿色清洁能源合作和技术交流，推动我国新能源物流装备技术“走出去”，助力“一带一路”国家建设光伏电站等绿色物流基础设施。在履行《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）、《巴黎协定》和《2023年IMO船舶温室气体（GHG）减排战略》的同时，推动构建关于促进区域绿色物流发展的沟通对话机制，积极参与国际绿色物流规则制定，加大南南合作投入，为小岛屿发展中国家、最不发达国家等欠发达地区物流业实现绿色转型提供技术和资金援助，采取区域性措施，与RCEP成员国等周边国家共同打造绿色物流示范区。

### （四）开展主要国别国际物流供应链风险评估工作

定期开展“一带一路”沿线国家物流供应链风险评估工作，明确影响物流供应链运转的关键因素及可能由此产生的风险，建立评价指标体系及模型，全面评估“一带一路”沿线主要国家物流供应链可能面临的主要风险，按风险的发生概率和影响程度划

分优先级，制定应急处理预案，并根据实际情况进行动态完善。根据各国的风险评估结果，及时调整、完善相关领域规划，加强政策引导，培育一批在物流、港航等专业领域具有国际竞争力和话语权的领军企业，优化区域通道布局，拓展国际物流服务网络。

报告执笔人：

徐静怡、林坦

---

编辑：徐静怡

地址：上海市杨浦区国康路 100 号

---