

新 驰 观 察

2024 年第 5 期（总第 30 期）

2024 年 2 月 2 日

从世界银行物流绩效指数（LPI）看国际物流发展趋势

在气候变化、地缘政治冲突等多重因素的共同作用下，全球供应链紊乱问题愈演愈烈，世界多国陷入供应短缺困局，国际物流韧性及其对国家安全的影响越发引人关注。习近平总书记在第三届“一带一路高峰论坛”的开幕演讲中指出，中方将加快推进中欧班列高质量发展，参与跨里海国际运输走廊建设，办好中欧班列国际合作论坛，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。物流绩效指数（LPI）是各国了解自身物流表现的重要基准工具。根据世界银行发布的第七期《联接以竞争》物流绩效指数报告（LPI 2023），全球 139 个国家和地区的物流绩效整体有所改善，我国 LPI 综合得分及排名总体呈上升趋势，但在综合得分、指标分数及排名等方面与主要发达国家和地区相比仍有较大差距。此外，低绩效国家与高绩效国家之间的 LPI 得分差距略有扩大；内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的 LPI 得分受制于脆弱的连通性；端到端数字化对于提升供应链可靠性至关重要；绿色物流在需求方和监管方的双重压力下加快兴起。

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 21 日，世界银行发布了用以衡量各国快速、可靠跨境运输货物能力的物流绩效指数报告，分析了全球贸易物流的最新发展趋势、面临的挑战及 139 个国家和地区的 LPI 综合得分和各指标分数。报告显示，世界各国的 LPI 综合得分总体保持稳定或有所改善，我国 LPI 综合得分及单项指标分数有所上升，但与世界主要发达国家和地区相比仍有较大差距。

（一）全球各国 LPI 得分总体呈稳中有升态势

2018 年以来，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。

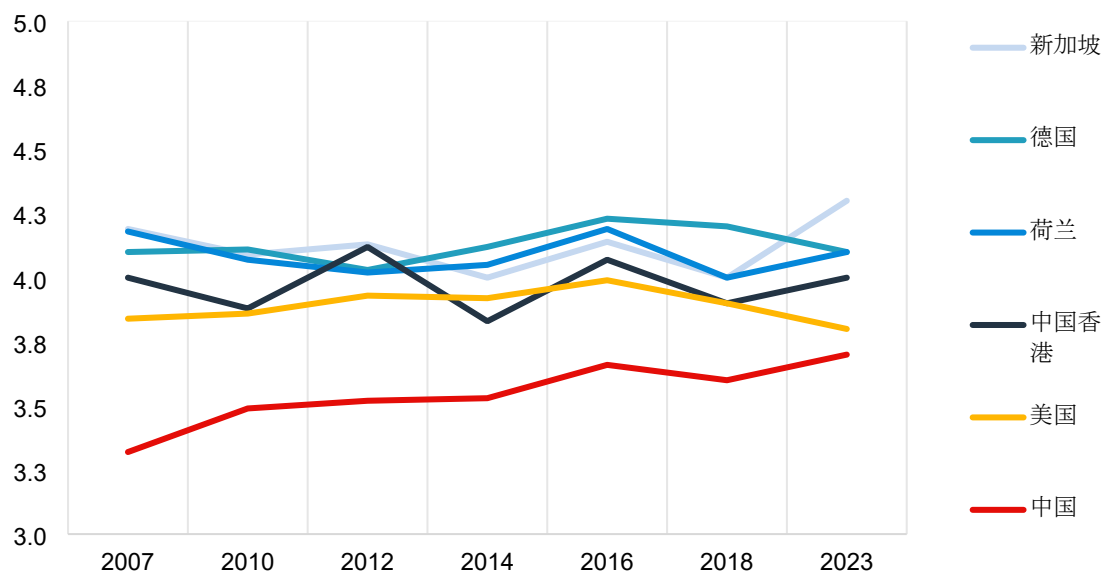


图 1 2007—2023 年世界主要国家和地区 LPI 变化情况

数据来源：世界银行-世界发展指标数据库

与 2018 年物流绩效指数相比，新加坡 LPI 综合得分在 2023 年达到 4.3，超越德国位居榜首，除“及时性”之外的其他五项指标分数均有提高。其中，“基础设施”和“国际货物运输”的分数分别提高至 4.6（第 1 名）、4.0（第 2 名）。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，以 4.1 的 LPI 综合得分进入前三强。中国香港的“国际货物运输”“物流能力与质量”“跟踪与追踪”获得了更高分数，在其他指标分数与 2018 年持平的情况下，LPI 综合得分提高至 4.0。与之相对，美国、德国的部分单项指标分数较 2018 年显著减少，LPI 综合得分及排名随之下降。

（二）我国 LPI 得分及排名较疫情之前大幅提升

世界银行发布物流绩效指数以来，我国的 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，其余四项指标分数均较 2018 年有所增加，LPI 综合得分提升至 3.7、进入前二十强，在中高等收入国家中处于领先地位。

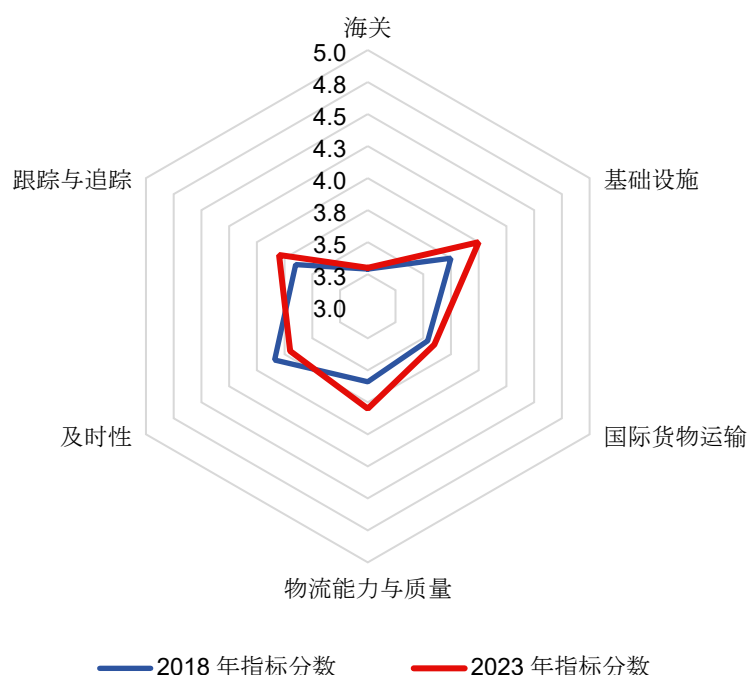


图 2 近两次我国 LPI 单项指标分数的变化情况

数据来源：世界银行-2018 年物流绩效指数报告、2023 年物流绩效指数报告

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相比仍有较大差距。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）和“物流能力与质量”（第 20 名）三项指标进入单项排名的前二十位，“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，但其排名与位居榜首的新加坡及排在第 3 位的德国、荷兰、美国等发达国家和地区相比差距极大。改善“海关”分数对于提高 LPI 综合得分非常重要，我国“海关”分数与上期持平，但和新加坡存在近 0.9 分的差距。“及时性”分数的下降，进一步拉开了我国与主要发达国家和地区之间的分数和排名差距。

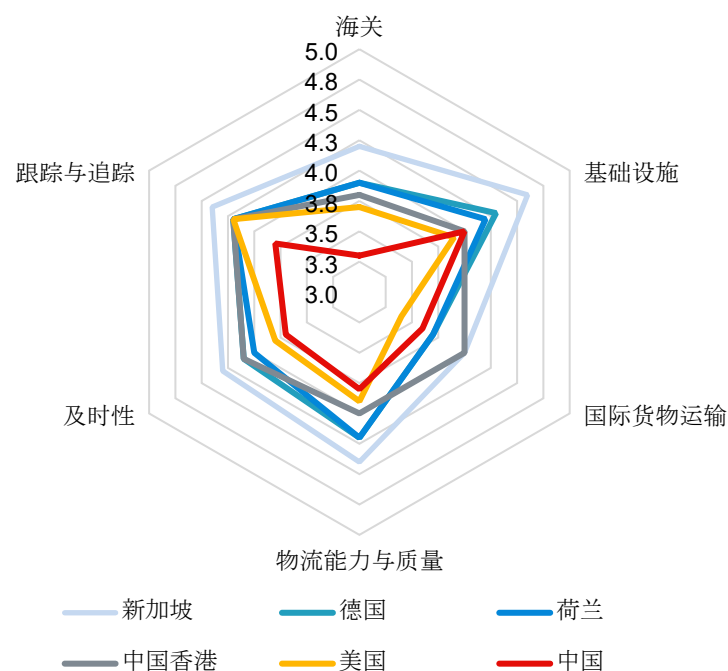


图 3 2023 年我国与世界主要发达国家和地区的 LPI 单项指标分数对比

数据来源：世界银行-2023 年物流绩效指数报告

二、后疫情时代国际物流发展的主要趋势

（一）物流绩效整体有所改善，但得分差距略有扩大

在世界经济环境面临更多不确定性和挑战性的情况下，报告所涵盖国家和地区的 LPI 得分总体保持稳定或有所提高，物流绩效改善。从概率密度分布图中可以看出，2023 年落在 3.5 分附近的国家和地区较以往明显增多，如泰国（3.5）和以色列（3.6）在 2023 年进入 3.5 分及以上的区间范围。低绩效国家和地区的 LPI 平均得分随着时间推移而上升，概率密度函数在 2 到 3 之间的峰值与 2018 年相比显著下降。然而，仍有部分低绩效国家的 LPI 综合得分未见明显提升，使 LPI 平均得分与高绩效国家之间的差

距进一步扩大。

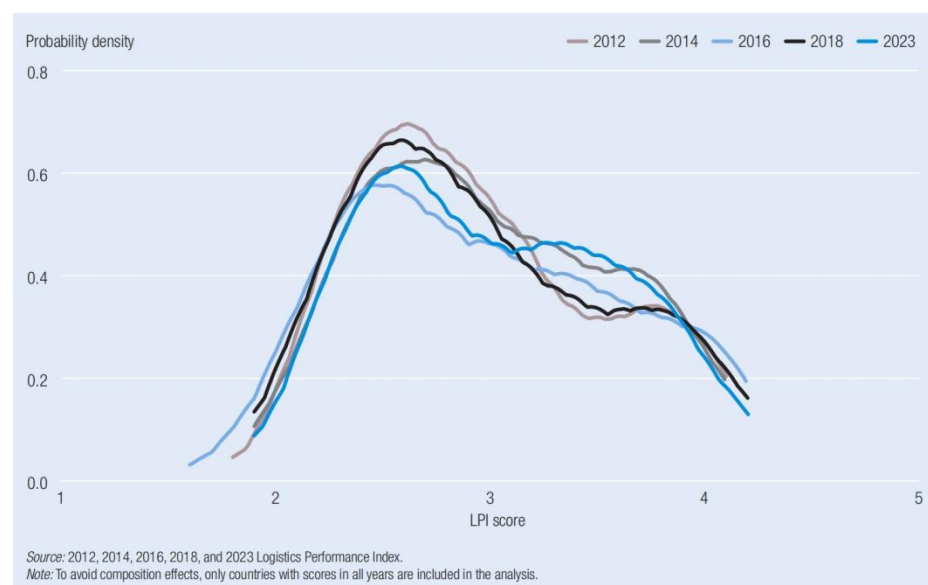


图 4 2012—2023 年 LPI 分数的概率密度分布

来源：世界银行-2023 年物流绩效指数报告

（二）内陆和小岛屿发展中国家受制于脆弱的连通性

国家和地区的物流绩效与其连通性密切相关。集装箱海运、空运和邮政领域的运输连接数量是连通性的衡量指标，主要受驱动于国家和地区的规模经济和全球地理网络。由于经济规模较小、对外联系较少，内陆发展中国家和小岛屿发展中国家大多依赖转运来进入主要市场，物流绩效提升受限。根据联合国贸发会（UNCTAD）发布的《世界海运评论（2023 年）》，非洲、印度洋及加勒比地区小岛屿发展中国家的班轮运输连通性指数（LSCI）在新冠肺炎疫情期间有所下降。受直接挂靠港数量减少影响，巴哈马群岛、毛里求斯等小岛屿发展中国家尚未从疫情期间的衰退中恢复过来，LSCI 低于疫情之前的水平。

表 1 连通性的关键绩效指标

Indicator	Source	Definition
<i>Connectivity</i>		
Maritime connectivity	MDS Transmodal	Number of partner countries accessible through direct service
Aviation connectivity	Cargo iQ	Number of direct air connections (countries)
Postal connectivity	Universal Postal Union	Number of international postal connections (countries)

来源：世界银行-2023 年物流绩效指数报告

（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，可以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，对于提升供应链的可靠性和敏捷性至关重要。根据 LPI 2023，印度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%，维沙卡帕特南（Visakhapatnam）的停留时间从 2015 年的 32.4 天下降至 2019 年的 5.3 天，LPI 综合得分从 3.2 大幅提高至 3.4，进入全球前四十强。

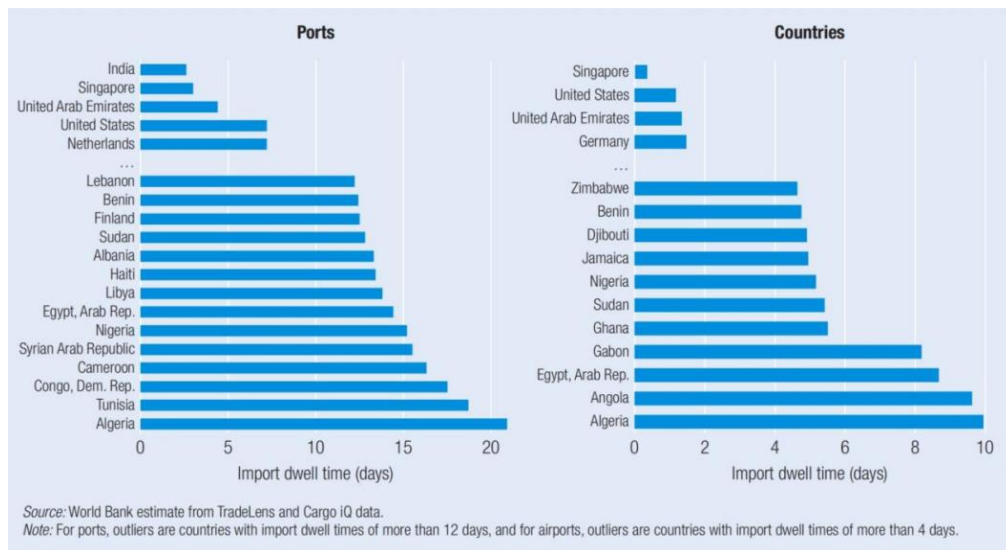


图 5 2022 年 3 月至 10 月部分港口和国家的进口停留时间及异常值

来源：世界银行-2023 年物流绩效指数报告

（四）对环境可持续性的需求和监管压力越来越大

物流业是可持续发展的重要环节，环境可持续的物流选择在减少供应链碳足迹、保持贸易畅通上发挥着重要作用。托运人群体的绿色物流需求普遍存在且日益增长，在高收入国家和地区表现得尤为明显，75%的托运人在向这些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 4 月 25 日，欧盟理事会正式通过了“Fit for 55”2030 一揽子气候计划中的数项关键立法。同年 5 月，欧盟指令 Directive （EU） 2023/959 发布，规定从 2024 年起将航运业纳入欧盟碳排放交易体系（EU ETS），5000 总吨以上、以商业目的运输货物或旅客的各类船舶需要为排放付费。同年 10 月，欧洲理事会通过了修订后的《ReFuelEU 航空法规》，要求燃料供应商分销可持续航空燃料（SAF），并设想随着时间的推移不断增

加 SAF 的份额，减少航空业的碳足迹。来自需求方和监管方的双重压力，对物流业加快绿色低碳转型提出了更高要求。对于政策制定者来说，寻找可实施的“绿色物流”政策正变得越来越重要。

报告执笔人：

徐静怡

编辑：徐静怡

地址：上海市杨浦区国康路 100 号
