

Reflections on the Development of Logistics in Western China

Zhihua Li

Transportation Bureau of Qingshen County, Sichuan Province, Qingshen, Sichuan, 620400, China

Abstract

As China enters the 15th Five-Year Plan period, this critical phase presents a pivotal opportunity for western logistics to achieve leapfrog development and catch up with eastern counterparts. However, compared to developed eastern regions, western logistics still faces significant gaps in infrastructure, organizational efficiency, information connectivity, and cross-regional collaboration. These challenges stem from geographical constraints, institutional barriers, and insufficient innovation momentum. To address these issues, western logistics must prioritize infrastructure upgrades (including transportation and warehousing), dismantle administrative and industry barriers, innovate multimodal transport systems and supply chain models, and comprehensively enhance operational efficiency and organizational capabilities. Simultaneously, digital transformation should drive traditional logistics through information empowerment. This initiative aims to garner broader attention and consensus, pooling collective wisdom to propose strategies for improving quality and efficiency in western logistics, ultimately propelling it into a new era of intensive, networked, and intelligent development.

Keywords

Western Logistics; Domestic and International Economy; Infrastructure Planning

中国西部物流发展之路思考

李治桦

四川省青神县交通运输局, 中国·四川 青神 620400

摘要

当前即将步入“十五五”时期,这也是西部地区物流行业实现跨越式发展、迎头追赶的关键阶段。与东部发达地区相比,西部物流仍存在基础设施薄弱、组织化程度不高、信息联通不畅、跨区域协同不足等明显差距。造成这些差距的原因,既包括地理条件的制约,也涉及体制机制障碍和创新发展动能的不足。面对新形势,西部物流亟需通过加强交通、仓储等基础设施建设,打破行政与行业壁垒,创新多式联运和供应链组织模式,全面提升物流运行效率与组织化水平。同时,应积极推进数字化以信息赋能驱动传统物流转型升级。希望借此引发更多关注与共鸣,凝聚各方智慧,共同为西部物流提质增效建言献策,助力西部物流走向集约化、网络化、智慧化的高质量发展新阶段。

关键词

西部物流 国内国际经济 基础设施规划

1 引言

近年来,在国内国际经济双循环战略布局下,随着社会经济迅猛发展,我国物流业发展势头强劲,为促进形成国内强大市场,推动国家经济高质量、高速发展提供了重要支撑。

据国家邮政局统计数据:

2024年,我国东、中、西部地区快递业务收入比重分别为74.8%、14.9%和10.3%,快递业务量比重分别为72.4%、18.7%和8.9%。东部地区完成快递业务收入

10502.9亿元,同比增长12.2%;完成快递业务量1267.1亿件,同比增长18.1%。中部地区完成快递业务收2092.8亿元,同比增长18.2%;完成快递业务量328.0亿件,同比增长30.0%。西部地区完成快递业务收入1437.9亿元,同比增长19.5%;完成快递业务量155.8亿件,同比增长34.4%。

2025年上半年,东、中、西部地区快递业务收入比重分别为74.0%、15.5%和10.5%,快递业务量比重分别为71.6%、19.3%和9.1%。

从以上数据可以看出,西部地区(重庆、四川、云南、贵州、广西、陕西、甘肃、宁夏、青海、新疆、西藏、内蒙古等12个省、自治区、直辖市)不管是业务总量、人均业务量和收入同东部和中部地区相比,均存在较大的差距。西部业务量最大的四川省2025年上半年完成248371.3万件,

【作者简介】李治桦(1973-),男,中国四川眉山人,本科,经济师,安全工程师,从事经济管理研究。

占东部浙江省1614384.3万件的15.38%，业务量最小的西藏自治区完成1732万件，仅占浙江省的0.1%。

究其原因，从现状来看，西部地区地广人稀经济相对不发达是一部分原因，物流基础设施薄弱，物流网络不够完善，尤其是在偏远地区和边远地区，快递服务覆盖率较低。其次，在运输效率方面，分拨配送环节存在“瓶颈”，导致资源浪费和成本上升。再次，信息化程度不足，物流数据互联互通机制不健全，难以实现精准管理和高效调度。此外，行业壁垒和利益协调问题使得统一管理推进缓慢，导致物流成本居高不下。部分西部地区省市也“荣登”物流“鄙视链榜”——很多购物平台因物流费用高打出了“新疆、西藏、内蒙、青海、甘肃、宁夏等地区不包邮”的口号，既降低了当地的购物需求，也变相制约了当地经济的流通发展。

2022年5月17日，国务院办公厅以国办发〔2022〕17号印发了《“十四五”现代物流发展规划》，这是指导我国物流业“十四五”期间发展的总纲。党的二十届三中全会围绕推进中国式现代化进一步深化改革对交通物流领域提出了推进结构性、系统性、制度性、技术性、经营性降本提质增效的要求。中办、国办于2024年11月27日印发了《有效降低全社会物流成本行动方案》，指导我国物流业进一步提质增效，支撑国家经济的高质量发展。这也是西部地区物流业发展的一次重要机遇，提质增效本质上是在物流行业高质量发展的基础实现的，应看到西部地区物流业发展水平同发达地区巨大差距的同时也是西部物流行业发展的巨大空间。当前也即将进入“十五五”规划发展时期，谋划西部物流行业的发展刻不容缓。

如何走出西部物流发展的困境，笔者从一名基层交通人的角度思考西部地区物流业的发展方向和路径，供大家参考，不足之处，请予指正。

2 着力加强西部物流基础设施规划建设，加快形成“通道+枢纽+网络”布局

物流基础设施是承载物流发展的基础，同东部、中部发达地区物流基础设施相比，西部地区基础设施相对薄弱，信息化、智能化、数字化、共享化、绿色化、程度不足，这也西部地区物流业重要短板。同时，西部地区地域辽阔，各省份之间因地理环境差异，民族生活习俗、理念不同，物流发展现状上也存在众多差异。应因地制宜，制定不同的发展战略。

首先，西部各省份应依托全国综合交通网络通道建设进一步规划建设和完善省级物流枢纽，以多中心、网络化为主形态提升枢纽辐射范围和服务能力，强化枢纽同市县物流中心和园区等节点的联系和联动。西部各地区应立足实情，突出西部特色，如地广人稀，水运不发达的西部省份，重点应打造依托铁路、航空等快速大容量运输方式形成的空港、

车站等货运集散地建设物流枢纽，大力发展空铁、公铁等多式联运；有周边国家接壤的西部省份，突出国际视野。依托国家“一带一路”战略，跨国铁路、公路、水运建设，大力开展国际物流运输枢纽建设，扩大对外贸易和影响力，辐射周边国家。形成一个区域不同货运结构的多物流枢纽并存的局面。

其次，在加强物流枢纽建设的同时，加强基层物流基础设施服务设施建设，丰富和畅通物流末梢毛细血管。2025年，全国共设立村级寄递物流综合服务站(村邮站)42.7万处，(2025年国家统计局年报全国63.7万个行政村，自然村329.7万个)，未设立村级寄递物流综合服务站的行政村和自然村仍绝大部分存在西部地区，打通物流通道“最后一公里”仍将是西部地区未来的一项重要任务。西部偏远地区乡镇应依托乡镇客运站、供销社等基层基础设施建设基层物流服务站，完善物流设施设备和信息化技术，实现共享共用，一站多能，深化物流基层服务能力和水平，推动农村资源、产业流通，带动乡村经济振兴和发展。

再是开展物流行业基础设施的补短板行动。信息化、智能化飞速发展下的物流行业，西部地区不能掉队。西部地区应瞄准新一代信息技术、人工智能、新能源新材料等科技前沿，对标东部发达省市，扎实推动大数据、互联网、人工智能等与物流行业深度融合，推进数据资源赋能物流行业发展。发展“互联网+”高效物流，推动具备条件的环境开展智能分拣、无人机(车)递送、智能收投等各类物流场景应用。

深化物流园区与当地产业布局同步规划建设，西部地区物流中心、物流园区一级的规划建设与当地产业链嵌入深度不足仍是主要问题，园区功能定位不足，大部分停留在传统意义上的物流运输服务上，为生产企业、农产品提供流通加工、包装、仓储、回收等物流服务未能绑定嵌入并上升为供应链服务管理上，导致园区服务功能不足、设施设备等资源浪费等问题。且园区之间在行政区划内相对各自运营，如省一级有物流枢纽，市一级有物流中心，区县一级有物流园区，但未形成层级，导致仓储、运输等各类信息共享不足，造成资源利用不足，无法形成合力，发挥大物流的效用。这也是目前“干支仓配一体化”施行不到位的重要原因。应深挖物流园区潜能，最大限度发挥园区在生产链、供应链中的服务能力和功能。

3 破除物流行业壁垒，构建统一开放的物流市场，真正实现降本增效

随着社会经济的发展，各类物流组织如雨后春笋般发展壮大，通过竞争、整合资源形成当前多家全国型(国际性)物流巨头企业占据绝对快递总量的局面。各企业有着各自的经营理念、业务规程和各自的利益诉求，在国家提出构建建立统一大市场的要求下，存在着明显的行业壁垒，这也是物流行业节约资源，提升效益的一大障碍。如，按中办、

国办印发的《有效降低全社会物流成本行动方案》，实行统仓统配，在现实中很难实现，笔者所在市的一个区县于2024年上半年用行政的手段在组织全县物流企业进驻物流园区试点实行统仓统配，结果因入驻物流企业经营管理、平台终端不兼容、服务水平、人员素质参差不齐，利益无法调和和分配等原因，仅半年左右时间就草草收场，回归到原来各自条状经营管理的模式。实行统仓统配、共建车（船）队是降低物流成本的有效措施，但前提是必须打破物流行业的壁垒，让各物流企业之间开放信息数据，物流平台之间能有效通用，这需要从国家层面进行整合，所有平台企业开展标准化、通用化建设和改造，为开展统仓统配，实现资源共享、物流降本增效打下基础。

4 创新物流组织模式，提高物流组织化程度和效率，促进物流与产业融合创新，协同衔接和要素保障

结合当地实情利用可用资源开展创新是物流行业发展的一条重要道路，只有不断创新，才能摸索出最适合当地物流发展的道路。如探索发展高铁物流，利用高铁快速的特点，加挂货物车厢。但需解决停车时短、快速装卸的问题，应建立货物上高铁的包装、装卸、接驳标准问题。

理顺物流枢纽、物流中心、物流园区层级关系，推动物流园区间形成物流通道，解决干支仓配运输智能一体化的问题。

解决分拨配送“僵化”的问题，如临近区县的快递，虽短短的几十公里，也都要先进入省一级物流中心分拨，造成了资源（成本、时间）的浪费。建议建立区域中心，“物流导航”选择最优路径，确保就近分拨。

发展乡村物流，让农产品走出去、让城市工业产品走进农村，打通国内循环。发展不同形式的农村物流：充分发挥农村客运网络覆盖广、通达深的优势推广农村客运车辆带运快递；发展货运班车，实现农产品外运和农资、工业品“下乡”双向奔赴。在偏远人口聚集山区试点无人机配送和收投，发展低空物流经济。

5 推进物流数据开放互联

信息时代下，信息就是效率，推进物流数据开放互联是提高物流效率的重要途径。以公路、铁路、水路、航空、海关等部门和单位公共数据资源共享和开发利用为核心，整合物流与信息流、资金流，建立部门物流数据资源动态互联机制，支持各类经营主体数据对接，形成可持续发展模式。建立物流公共数据资源开放互联机制，加强安全风险防范，

完善数据授权管理和运营机制。建立健全企业物流数据采集、提取、应用、保护等机制，促进企业物流数据要素市场化流通。

当前，中华民族伟大复兴战略全局与世界百年未有之大变局历史性交汇，新冠肺炎疫情、俄乌冲突影响广泛深远，全球产业链供应链加速重构，要求现代物流对内主动适应社会主要矛盾变化，更好发挥连接生产消费、畅通国内大循环的支撑作用；对外妥善应对错综复杂国际环境带来的新挑战，为推动国际经贸合作、培育国际竞争新优势提供有力保障。

新一轮科技革命要求加快现代物流技术创新与业态升级。现代信息技术、新型智慧装备广泛应用，既为物流创新发展注入新活力，也要求加快现代物流数字化、网络化、智慧化赋能，打造科技含量高、创新能力强的智慧物流新模式。

西部地区物流的发展，面临即将进入“十五五”期间，需要地方立足现状和地方特色前瞻规划，积极向交通运输部和中央献计献策。交通运输部和中央收集调研进行顶层统筹设计规划，从构建全国统一物流大市场的角度，开展制度建立完善、政策引导（如探索制定分类补贴政策，对西部偏远地区进行物流费用补贴；试点发展智能化配货，开展甩挂运输；对附带邮件的货运车辆减免过路费等形式，拉动盘活西部偏远地区物流运输市场），全国物流一盘棋，推动整个行业跨区域统筹布局，跨方式一体衔接，跨领域协同发展。

西部物流发展之路，是由传统物流向现代化物流迈进之路，更是打造区域经济增长点、推动国内循环与全球竞争的重要支撑。通过基础设施建设、信息化赋能、模式创新和政策协同等多维度努力，西部地区必将在国家物流体系中占据重要地位，为实现中华民族伟大复兴贡献力量。必将大有作为，大有可为，未来可期！

参考文献

- [1] 我国东、中、西部地区快递业务数据来源—交通运输部（官网）—数据—邮政—《国家邮政局公布2025年上半年邮政行业运行情况》、《2024年邮政行业发展统计公报》
- [2] 《“十四五”现代物流发展规划》（国办发〔2022〕17号）《有效降低全社会物流成本行动方案》
- [3] 李亚冰.构建现代物流体系畅通经济发展血脉[N].承德日报,2025-08-17(002).DOI:10.28058/n.cnki.ncdbr.2025.001388.
- [4] 曹敏,黄钰凌.苏仙区智慧物流推动内需扩容[N].郴州日报,2025-08-27(003).
- [5] 邵光强.数字孪生技术驱动下智慧物流与区域经济协同发展的研究[J].中国商论,2025,34(15):108-111.DOI:10.19699/j.cnki.issn2096-0298.2025.15.108.