

中国产业研究报告·物流与采购

·中国物流与采购联合会系列报告·

中国物流发展报告



中国物流与采购联合会
China Federation of Logistics & Purchasing

中国物流学会
China Society of Logistics

China Logistics Development Report (2018—2019)

·中国物流与采购联合会系列报告·

中国物流发展报告



中国物流与采购联合会
China Federation of Logistics & Purchasing

中国物流学会
China Society of Logistics

China Logistics Development Report (2018—2019)

中国财富出版社

China Fortune Press

图书在版编目 (CIP) 数据

中国物流发展报告. 2018—2019 / 中国物流与采购联合会, 中国物流学会编. —北京: 中国财富出版社, 2019. 6

ISBN 978 - 7 - 5047 - 6895 - 7

I. ①中… II. ①中… ②中… III. ①物流—经济发展—研究报告—中国—2018—2019
IV. ①F259. 22

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2019) 第 085193 号

策划编辑 王 靖

责任编辑 邢有涛 王 靖

责任印制 尚立业

责任校对 杨小静

责任发行 敬 东

出版发行 中国财富出版社

社 址 北京市丰台区南四环西路 188 号 5 区 20 楼

邮政编码 100070

电 话 010 - 52227588 转 2048/2028 (发行部)

010 - 52227588 转 321 (总编室)

010 - 52227588 转 100 (读者服务部)

010 - 52227588 转 305 (质检部)

网 址 <http://www.cfpress.com.cn>

经 销 新华书店

印 刷 北京京都六环印刷厂

书 号 ISBN 978 - 7 - 5047 - 6895 - 7/F · 3028

开 本 787mm × 1092mm 1/16

版 次 2019 年 6 月第 1 版

印 张 30.25

印 次 2019 年 6 月第 1 次印刷

字 数 609 千字

定 价 160.00 元

版权所有 · 侵权必究 · 印装差错 · 负责调换

《中国物流发展报告》(2018—2019)

编委会

- 主任委员：何黎明 中国物流与采购联合会会长
中国物流学会会长
- 委员：崔忠付 中国物流与采购联合会副会长兼秘书长
中国物流学会副会长兼秘书长
- 任豪祥 中国物流与采购联合会副会长
中国物流学会副会长
- 蔡进 中国物流与采购联合会副会长
中国物流学会副会长
- 贺登才 中国物流与采购联合会副会长
中国物流学会副会长(执行)
- 余平 中国物流与采购联合会党委副书记

《中国物流发展报告》(2018—2019)

特约撰稿人

(按姓氏拼音排序)

- 曹允春 中国民航大学临空经济研究中心主任
- 陈凯 中国物流与采购联合会物流园区专委会
- 陈征 中国物流与采购联合会公路货运分会秘书长助理
- 陈悠超 上海国际航运研究中心航运研究室市场分析师
- 冯耕中 西安交通大学管理学院院长、教授、博士生导师
- 郭肇明 中国物流与采购联合会教育培训部主任
- 韩永生 天津科技大学物流工程系教授
- 侯海云 鞍钢股份有限公司物流管理中心副总经理
- 黄定政 国防大学联合勤务学院
- 李弢 交通运输部规划研究院综合运输研究所副所长
- 李红梅 中国物流与采购联合会标准化工作部主任
- 李倩雯 上海国际航运研究中心航运研究室主任助理
- 李勇昭 中储发展股份有限公司副总经理、中国物资储运协会会长
- 刘伟华 天津大学管理与经济学部教授、博导
- 刘宇航 中国物流与采购联合会危化品物流分会秘书长
- 秦玉鸣 中国物流与采购联合会冷链物流专业委员会秘书长、医药物流分会副会长
- 邵斐 上海国际航运研究中心国际航运研究室航运市场分析师
- 施伟 中国物流与采购联合会服装物流分会副秘书长
- 孙熙军 中国物流与采购联合会托盘专业委员会秘书长
- 唐文全 联想集团中国区物流高级经理
- 田征 大连海事大学教授
- 万莹 中国物流与采购联合会电商物流与快递分会秘书长
- 王继祥 《物流技术与应用》杂志顾问
- 吴志华 南京财经大学营销与物流管理学院教授、博导
- 肖和森 中国物流与采购联合会物流金融专业委员会副会长

- 谢文卿 上海国际航运研究中心
徐 勇 快递物流咨询网首席顾问
晏庆华 中国物流与采购联合会网络事业部主任
杨达卿 掌链传媒物流与供应链研究中心
张晋姝 中国物流与采购联合会汽车物流分会秘书长助理兼研究中心主任
张晓东 北京交通大学交通运输学院副教授
郑静文 上海国际航运研究中心主任助理
周志成 中国物流与采购联合会研究室主任

《中国物流发展报告》(2018—2019)

编辑人员

主 编：贺登才

副 主 编：周志成

联系方式：中国物流与采购联合会研究室：010 - 83775690

网 址：中国物流与采购网

电子信箱：zhouzhicheng56@vip.163.com

打造高质量物流服务体系 迈向“物流强国”建设新征程

——2018年我国物流业发展回顾与2019年展望
(代前言)

2018年,受国内外形势变化影响,我国物流业面临严峻挑战,下行压力有所加大。广大物流企业和从业人员迎难而上、扎实工作,深入推进供给侧结构性改革,培育产业新动能,提升供给质量,满足日益增长的社会物流需求,物流运行呈现总体平稳、稳中有进的基本态势。

今后一段时期,我国物流业仍处于重要的战略机遇期。展望2019年,我国物流业将运行在合理区间,长期向好的态势不会改变。我们将围绕“物流强国”目标,努力建设高质量物流服务体系。

一、2018年我国物流业发展回顾

2018年是我国物流业贯彻党的十九大精神的开局之年,也是推进物流高质量发展的一年。经过一年的努力,我国物流业实现平稳增长,呈现出一些新的特点。

(一) 总体运行稳中趋缓

经济下行压力传导到物流业。2018年,我国GDP(国内生产总值)首次超过90万亿元,同比增长6.6%,增速较上年回落0.2个百分点。中国制造业采购经理人指数(PMI)均值为50.9%,虽仍处于扩张区间,但是进入下半年,PMI指数连续下滑,12月PMI指数落入50%以下的收缩区间,经济下行压力加大。受需求偏弱和经济增速放缓的影响,物流运行呈稳中趋缓态势。据中国物流与采购联合会统计显示,全年社会物流总额为283.1万亿元,按可比价格计算,同比增长6.4%,增幅较上年回落0.2个百分点。且下半年增速明显低

于上半年，需求规模保持适度增长，增长压力有所加大。中国物流与采购联合会发布的中国物流景气指数全年均值为53.8%，较上年小幅回落，中国公路物流运价指数、公路货运效率指数、仓储指数、快递物流指数、电商物流指数等行业指数均较上年有不同程度下滑，指数波动频率和幅度加大，行业下行压力有所增强。

（二）需求结构持续优化

消费品物流成为重要驱动力。全年社会消费品零售总额突破38万亿元，消费对经济增长的贡献率达76.2%，消费日益成为经济增长主动力。其中，实物商品网上零售额占社消零总额的比例达18.4%，成为消费增长的“亮点”。消费贡献持续增强，带动消费品物流快速增长。全年单位与居民物品物流总额7万亿元，可比增长22.8%，远高于社会物流总额平均增速。电商物流继续保持高速增长，电商物流指数中总业务量指数全年均值为132.4，反映电商物流业务规模较上年增长超过三成。受消费物流带动，全年快递业务量实现507亿件，同比增长26.6%。零担快运、大车队、仓储配送、冷链物流、即时物流等与消费和电商相关的物流领域保持较快增长势头。消费物流引领行业变革，新零售驱动物流模式创新，“网上下单、门店发货”的前置仓模式、“数据打通、仓库共享”的协同仓模式改变传统市场竞争格局，有效降低物流成本、提升物流时效和增强客户体验，支撑形成国内强大市场。

工业品物流向价值链上游延伸。全年全国规模以上工业增加值增长6.2%，总体保持在合理区间。其中，高技术制造业、装备制造业等保持较快增长速度。总体来看，工业物流仍然是社会物流主要需求来源。全年工业品物流总额256.8万亿元，占社会物流总额的90.7%，较上年可比增长6.2%。其中，高新技术和装备制造业物流需求保持较快增长，汽车物流、IT（信息技术）物流、家电物流等物流领域处于领先水平。2018年交通运输制造业、电器机械制造业和电子通信技术制造业物流需求分别增长13.8%、10.1%和10.5%。制造企业物流外包规模扩大，程度加深，供应链物流成为趋势，精益物流、线边物流、物流控制塔等现代物流模式得到推

广，运输、仓储等单环节的物流外包逐步向全链条的集成外包转变，物流一体化、专业化、可视化水平提升，对制造企业降本增效作用持续增强。2018年，工业和信息化部鼓励服务型制造，一批服务型制造示范企业和示范项目聚焦供应链物流，现代物流业与制造业深度融合，助力制造业高质量发展。

进口货物物流增速有所放缓。全年货物进出口总额30.5万亿元，首破30万亿元，比上年增长9.7%，出口额、进口额均创历史新高纪录。但是贸易顺差大幅收窄，进出口货物贸易不平衡减弱，进出口货物物流增速放缓较为明显。2018年进口货物物流总额为14.1万亿元，同比增长3.7%，增速较上年回落5个百分点。

（三）社会物流总费用略有上升

社会物流总费用略有上升。2018年，全年社会物流总费用为13.3万亿元，同比增长9.8%，增速较上年提高0.7个百分点。社会物流总费用与GDP的比率为14.8%，较上年略有上升，其中保管费用和管理费用是推高物流总费用的重要因素。

运输费用明显回落。据中国物流与采购联合会统计显示，全年运输费用6.9万亿元，同比增长6.5%，增速较上年下滑4.3个百分点，运输费用与GDP的比率为7.7%，较上年下降0.3个百分点。分析原因，主要是货源增速放缓和运输结构调整。全年货物运输总量515亿吨，同比增长7.1%，增速较上年下滑2.2个百分点。其中，铁路货运量完成40.3亿吨，同比增长9.2%，继续保持较高增长速度。国务院办公厅印发《推进运输结构调整三年行动计划》，提出实施铁路运能提升、公路货运治理、多式联运提升等六大行动。“公转铁”力度持续加大。环渤海地区、山东省、长三角地区沿海主要港口和唐山港、黄骅港的煤炭集港实现由铁路或水路运输，全年主要港口疏港矿石运量完成3.11亿吨，同比增长11.2%。多式联运渐成结构调整共识，第三批多式联运示范工程项目名单发布。截止到2018年年底，铁路集装箱业务同比增长33.4%，7个主要集装箱铁水联运港口铁水联运量同比增长25%，多式联运成为运输结构调整的重要着力点，助力降低社会物流成本。

保管与管理费用有所上涨。全年保管费用4.6万亿元，同比增长13.8%，增速较上年提高7.1个百分点。保管费用占GDP的5.1%，较上年提高0.4个百分点。管理费用1.8万亿元，同比增长13.5%，增速较上年提高5.1个百分点。管理费用与GDP的比率为2%，较上年提高0.1个百分点，保管与管理费用快速扩张，成为物流成本增速较快的主要原因。保管费用中，资金占用成本增长12.3%，增速较上年提高9.6个百分点，反映了当前实体经济中融资难、融资贵，资金使用效率偏低，存货资金周转速率不高。仓储成本增长13.3%，增速较上年同期有所加快。主要是受物流用地难、用地贵影响，仓储租金总体上涨。此外，配送成本、流通加工成本、包装成本等保管费用以及人工成本等管理费用均保持较快增长，推高物流保管和管理费用。受存货成本增长压力影响，企业降低库存积极性较高，供应商管理库存、零库存、统仓统配等库存管理模式逐步得到推广。下一阶段，降低保管和管理费用将成为物流降本增效的重点方向。

（四）物流企业集中度增强

企业兼并重组做大做强。随着资本市场的发展，兼并重组正在成为物流企业补齐短板、跨越式发展的重要手段。2018年，中远海控完成收购东方海外，有望成为全球第三大集装箱运营企业。顺丰收购DHL（敦豪航空货运公司）在华供应链业务，加速向综合物流服务商转型。深圳投控入股怡亚通，打造高端服务产业集群。万科物流并购太古冷链，布局全国冷链物流版图。天地华宇并入上汽物流板块，向综合物流服务提供商全面转型。中铁快运与顺丰组建合资公司发力高铁快运，铁路混改走向深入。中国邮政寄递事业部成立，南航集团组建货运物流企业等。龙头物流企业兼并重组活跃，优化自身战略布局和业务架构，加快向多元化、专业化和规模化转型。

市场集中度稳步提升。目前，全国物流相关法人单位数已近40万家。一批综合实力强、引领作用大的龙头企业加速成长，在航运、电商、快递、汽车、冷链等细分市场领域，出现了一批超越或达到世界领先水平的标杆企业。截至2019年2月，全国A级物流

企业达 5025 家，其中代表国内最高水平的 5A 物流企业 310 家。在细分物流领域，星级冷链物流企业 60 家，星级车队企业 118 家。“中国物流企业 50 强”主营业务收入超 1 万亿元，进入门槛增加到 29.6 亿元，市场集中度进一步提高。

（五）物流新动能引领变革

智慧物流创新迎来变革。物流互联网全面连接物流资源，推动物流“在线化”发展。2018 年，全国动态监控货运车辆超过 570 万辆。菜鸟启动物流物联网（IoT）战略，推动物流数据化转型。物流大数据加快应用，顺丰联合多家公司成立供应链大数据平台，深度挖掘行业数据价值。物流无人技术逐步推广，部分城市开展无人驾驶货车道路测试，“无人机、无人车、无人仓、无人配送、无人码头”等创新应用走在世界前列。“语音助手、单证识别、深度学习”等人工智能技术得到应用，区块链技术应用在物流行业开始启动。物流企业“数字化”转型提速。流程可视化、操作自动化和决策智能化水平成为重点。“互联网+”物流促进“协同化”模式创新。无车承运试点企业取得积极成效，骨干物流信息平台加快发展，产业“平台化”趋势显现。以中国外运为代表的物流企业开启智慧物流战略，以全面数字化转型为基础开展运营模式、商业模式、组织模式的全方位重构，推出“运易通”等一批社会化物流平台，推动产业智慧化转型之路。越来越多的物流企业加入智慧物流行列，“数字驱动、协同共享”的产业生态体系逐步完善，产业互联网迎来快速发展期。

供应链新动能逐步发力。2018 年，商务部等 7 部门和中国物流与采购联合会开展供应链创新与应用试点，55 个城市列入试点城市，266 家企业纳入试点企业名单。越来越多的制造企业、商贸企业和物流企业加快向供应链转型发展。例如，海尔集团在以用户需求为中心的理念下，以工业互联网平台为基础提供社会化服务，使广大中小制造企业享受智能制造服务，助力提升产业链水平。据中国物流与采购联合会（简称中物联）与工业和信息化部 2018 年联合调研显示，我国部分领先企业已处在供应链外部协同阶段。从平均水平来看，我国

企业仍普遍处于从内部集成到管理普及的较低水平发展阶段，供应链创新与应用还刚刚起步，发展潜力和市场空间巨大。

（六）物流基础设施建设提速

交通与物流基础设施补短板。2018年交通固定资产投资完成3.18万亿元。铁路营业里程将超过13万公里，高速公路通车里程超过14万公里，沿海万吨级泊位超过2400个，综合交通运输网络加快完善。2018年，据中国物流与采购联合会调查统计，全国运营、在建和规划的各类物流园区超过1600个。近年来，物流枢纽建设受到重视，湖北省和顺丰筹资新建的湖北鄂州民用机场正式获批，建成后有望成为亚太区第一个、全球第四个专业货运枢纽。经国务院同意，国家发展改革委、交通运输部会同相关部门发布了《国家物流枢纽布局和建设规划》，落实党的十九大关于加强物流等基础设施网络建设的决策部署，科学推进国家物流枢纽布局和建设。计划到2020年和2025年，分别确定30个和150个左右国家物流枢纽，为建设国家物流枢纽网络奠定良好基础。

物流设施网络化发展渐成趋势。国家发展改革委、自然资源部、住房城乡建设部公布第二批27家示范物流园区名单，物流园区逐步向连锁化、品牌化、智慧化发展。传化智联加强网络业务发展，打造共享班车和物流联盟，搭建全国干线运输网络体系。中物联牵头成立的百驿物联搭建社会化服务平台，推动物流园区间互联互通。物流企业网络建设力度加大，主要快递快运企业基本建成覆盖城市和农村的快递物流服务网络。阿里计划投资千亿元建设国家智能物流骨干网，提出国内24小时、全球72小时送达的目标。国际物流网络受到重视，物流海外仓和国际仓加快网络建设。物流网络成为“一带一路”倡议重要支撑，沿线物流通道和枢纽布局建设力度加大。2018年，国内已有59个城市开通了中欧班列，全年开行超过6000列。物流通道和园区枢纽联动融合，编织覆盖全国和全球的协同物流网络，打造“通道+枢纽+网络”的现代物流运行体系。

（七）行业营商环境持续改善

供给侧结构性改革深入推进。简政减税降费政策相继出台和逐步落地。5月16日，国务院总理李克强主持召开国务院常务会议，确定进一步降低实体经济物流成本的措施，提出3个方面9项具体政策。其中，物流企业承租的大宗商品仓储设施用地减半征收城镇土地使用税，挂车减半征收车辆购置税，货车年审、年检和尾气排放检验“三检合一”，取消4.5吨及以下普通货运从业资格证的和车辆营运证，对货运车辆推行跨省异地检验，推动取消高速公路省界收费站等政策措施已经逐步实施。《快递暂行条例》正式出台、降低物流成本成为国务院大督查重点内容、车辆运输车治理工作圆满结束、交通运输业增值税税率调整、出入境检验检疫划入海关总署、外商投资道路运输业立项审批取消、优化跨省大件运输并联许可、规范公路治超执法行为、绿色货运示范城市创建、规范和优化城市配送车辆通行进一步规范等政策出台，公平开放、竞争有序的物流行业营商环境持续优化。中国物流与采购联合会作为行业社团组织，积极发挥桥梁和纽带作用，反映行业诉求，参与政府决策，为改善物流行业营商环境发挥着越来越大的作用。

（八）基础性工作稳步推进

教育培训、统计、标准、诚信等基础性工作有新进展。目前，全国已有610多所本科院校和近2000所中、高职院校开设了物流专业，在校生规模达50万人。已有60万人参加了物流、采购等职业能力等级培训与认证，多层次、全方位、高素质的物流人才队伍成长壮大。自2004年10月物流统计制度建立以来，已形成社会物流统计、物流业景气指数、公路运价指数、仓储指数、电商指数、快递指数等指数系列。中国制造业采购经理人指数（PMI）已成为国内知名、世界有影响力的观察中国经济走向的“风向标”。自2003年9月全国物流标准化技术委员会建立以来，已制定并发布国家标准68项、行业标准52项、团体标准15项。自2007年建立物流企业信用评价制度以来，共评出A级信用企业648家。目前，中

国物流与采购联合会在物流服务平台、即时配送等细分领域建立行业非诚信名单机制，强化行业规范自律，引导提升行业治理水平。

二、2019 年我国物流业发展展望

当前，我国经济运行稳中有变、变中有忧，物流业发展面临的国内外形势正在发生深刻而复杂的变化。自 2018 年 12 月以来，中国制造业 PMI 指数连续 3 个月低于 50%，虽然有春节因素影响，但是指数水平总体低于上年同期，表明经济下行压力仍然较大。受此影响，物流规模增速将有所放缓，一些制约行业发展的长期性、结构性矛盾将集中显现，结构调整阵痛持续增强，新旧动能转换相互交织，下行压力是行业面临的突出问题。

从不利因素来看，主要包括以下五方面。

一是国际形势影响市场预期。当前，世界经济不稳定、不确定因素增加，特别是中美贸易摩擦对企业信心和市场预期影响不可忽视，国际贸易波动幅度可能加大，国际供应链体系将加快重构，对国际航运、国际货代等领域带来直接影响，也将对国内物流需求产生一定冲击。目前，衡量国际贸易水平的波罗的海干散货运价指数（BDI）持续回落，表明国际贸易摩擦持续发酵对全球贸易和全球物流产生一定负面影响。

二是国内市场需求增速放缓。国内消费需求虽保持较快增长，但是增速有所下滑，社会消费品零售总额增速多年来首次低于 10%，且实物消费增速低于服务消费增速，直接影响到社会物流需求增长。快递业虽然仍保持较高增速，但是增速已连续几年呈放缓态势。此外，房地产开发投资增长受销售放缓和市场调控影响，增速可能持续放缓，制造业投资特别是民间投资，受投资信心和利润放缓影响有继续放缓可能，将对社会物流需求增长带来不利影响。

三是物流成本高、效率低问题依然严峻。企业成本上涨压力依然较大。资金、人工、能源等要素成本增长较快。物流用地难、用地贵问题日益尖锐，特别是在特大型、大中型城市，服务国内市场的物流配套设施紧缺，拉高社会仓储成本。物流运输价格持续低

迷，公路货运价格已经跌至近5年来最低水平。由于各种运输方式衔接不畅，中间环节多、损耗大，降低运输成本难度加大。企业物流成本分散在产业链各个环节，物流服务质量总体偏低，一体化解决方案设计能力和专业化物流服务能力有待提高。

四是环保治理压力持续加大。随着污染防治攻坚战初战告捷，下一步将针对突出问题打好重点战役。按照国务院部署，运输结构调整将持续推进，2020年采暖季前，沿海主要港口和唐山港、黄骅港的矿石、焦炭等大宗货物原则上将改由铁路或水路运输。同时，重点地区将淘汰“国三”及以下排放柴油货车100万辆以上，“公转铁”力度将持续加大。柴油货车污染治理攻坚战进入实施阶段，以高污染高排放柴油货车为重点，将建立实施最严格的机动车“全防全控”环境监管制度。柴油车“国六”排放标准正式发布，各地加大车辆环保限行力度，“国三”及以下营运柴油货车面临提前淘汰，城市电动货车替换仍面临通行压力，货车通行难尚未有效缓解。

五是营商环境有待持续改善。目前，“放管服”改革进入深水区，行业治理难度日益增加，简政放权之后的放管结合、优化服务还有待深化和创新。物流业管理涉及部门多、协调难度大，与一体化运作、网络化经营的物流运行模式不相适应。近年来，各部门出台了一系列政策措施，但存在落实不到位、推进速度慢、地方协调难等问题。新兴的“互联网+”物流领域出现的新问题，传统的监管模式已经跟不上时代需要，也对物流业治理体系和治理能力现代化提出了新课题。

从有利因素来看，主要包括以下三方面。

一是物流先导作用逐步显现。当前，服务业对GDP增长的贡献率达到了近60%，物流业作为重要的服务产业，基础性、战略性地位逐步巩固，先导性作用开始显现。党的十九大报告首次将物流基础设施等同于水利、铁路、公路、电网等网络建设，进一步提升了物流产业地位。继全国物流园区规划之后，政府有关部门首次出台《国家物流枢纽布局和建设规划》，要求规划建设一批国家级物流枢纽。加快推进要素集聚和资源整合，充分发挥在全国物流网络中的关键节点、重要平台和骨干枢纽作用，实现区域物流格局与产业布局重塑，

将有效支撑“一带一路”“京津冀协同发展”“长江经济带”等国家战略落地，促进区域协调发展，培育新的经济增长极。

二是产业链升级面临机遇。国际贸易摩擦对我国带来严峻挑战的同时也有重要机遇。我国产业链仍处于全球价值链的中低端，供应链掌控能力不足是重要因素。最近一期世界银行发布的全球供应链绩效指标（LPI），中国排名27位，与世界发达国家还有一定差距。全球经济已经进入供应链时代，掌控现代供应链体系是体现国家竞争力的重要标志，也是现代化经济体系建设的应有之义。国际贸易摩擦加剧要求我们重新审视国家供应链体系安全，防范供应链风险，推动先进制造业与现代服务业深度融合，重构国家供应链体系。下一阶段，随着国家供应链试点城市、试点企业工作推进，将逐步提升产业链水平，有效支撑实体经济，助力经济高质量发展。

三是科技发展孕育发展新动能。新一轮产业革命、技术革命深入推进，成为行业发展的强大引擎。物联网、云计算、大数据、人工智能、区块链等一些重大技术与产业深度融合，创造行业新业态，“互联网+”物流模式不断创新。数字经济引领创新发展，产业互联网深入推进，将改变传统物流运作方式和商业模式，行业新动能不断培育壮大。当然，面对新一轮技术革命，传统物流企业的观念转变和战略转型速度稍显不足。如何推动广大物流企业拥抱互联网，全面实现物流数字化、智能化改造，加入智慧物流生态体系的构建，形成“数字驱动、协同共享”的产业新生态是下一步面临的新机遇。

总体来看，我国物流业仍然处于重要的战略机遇期。面对国内外形势和各种因素叠加，我国物流业下行压力较大，保持平稳增长的难度将更大。预计2019年我国物流业仍将运行在合理区间，社会物流运行效率将继续保持平稳。

2019年是新中国成立70周年，也是决胜全面建成小康社会的关键之年。在新的形势下，我们要坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，加大改革开放力度，围绕“物流强国”的目标，建设现代物流服务新体系，引导物流降本增效向提质增效转变，深入挖掘需求创造