

智库圆桌(第70期·总359期)

有效降低全社会物流成本

物流在畅通国内大循环、发展现代化产业体系中发挥着重要基础支撑作用，降低全社会物流成本是提高经济运行效率的重要举措。近年来，随着一系列政策措施发力显效，我国社会物流成本稳步下降，2024年社会物流总费用与国内生产总值（GDP）的比率降至14.1%。党的二十届四中全会审议通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划的建议》提出，健全一体衔接的流通规则和标准，高标准联通市场设施，降低全社会物流成本。本期特邀专家围绕相关问题进行研讨。

在促改革中深挖降成本潜力

为降低全社会物流成本，我国进行了哪些方面的体制改革？成效如何？

王杨堃（中国宏观经济研究院运输所交通运输技术发展中心主任、研究员）：党的十八大以来，我国持续推动降低实体经济运行的物流成本，出台了《物流业降本增效专项行动方案（2016—2018年）》《关于进一步降低物流成本、提升实体经济运行效率的政策文件》。2024年，中办、国办印发《有效降低全社会物流成本行动方案》，着力解决制约物流降成本的结构性、体制性矛盾。今年11月，国家发展改革委等部门印发《关于推动物流数据开放互联、有效降低全社会物流成本的实施方案》，明确推动建立物流数据资源开放互联机制。

从相关政策举措的演进脉络看，呈现以下特点。一是从降低某些突出环节的显性成本到降低全链条的系统性成本。例如，早期政策侧重于通过简政放权、降税清费等方式直接降低企业负担，后续政策则更加注重通过优化运输结构、加强设施衔接、深化体制机制改革、保障要素供给等全局性举措来降低运输、仓储、管理及资金占用等综合成本。二是从相对偏重压减成本到降本提质增效并重，进一步强调通过促进物流与产业融合创新、健全物流运行网络、推进物流数智化绿色化标准化等举措提升物流服务的整体质效。

三是从加大传统要素的政策性支持到强化传统及新型要素的精细化制度化保障，不仅对要素支持的重点领域进行细化，且进一步强调加大数据、人才等要素支持，特别是将数据提升到核心生产要素的高度，发布《国家物流公共数据共享开放清单（2025）》，通过保障举措打破“信息孤岛”。

物流降成本的主要途径是调结构、促改革。在深化体制机制改革上，主要着力在铁路、公路及物流数据等领域打通堵点卡点。

一是推进铁路重点领域改革，围绕铁路货运向铁路物流转型，在场站物流经营、铁路运输与调度生产方式、价格及清算机制、专用线规划建设及使用、过轨运输便利化等方面，实施若干提升供需适配性的改革举措。

例如，在改革铁路运输与调度生产方式方面，国铁集团开发铁水联运“一单制”物流产品，今年前三季度累计发送铁水联运集装箱货物1277.8万标箱，同比增长16.9%。11月，国铁沈阳局开行山东方向散粮专列，运输时间缩短2天到3天，综合物流成本较公路运输大幅降低。

二是推动公路货运市场治理和改革，重点在超限超载超标排放治理、跨区域及城市通行等方面，实施更加精准化、差异化的政策举措。今年，广东全面推广高速公路差异化收费，省属国有交通企业全资和控股高速公路对使用ETC支付通行费的合法装载货车实行通行费八五折收费。湖北交投集团继续并调整部分高速公路差异化收费政策，襄阳多个路段被纳入优惠范围，如在谷城至竹溪高速路段，针对山区物资运输难题，对在相关路

段收费站进出且连续行驶百公里以上的3至6类ETC货车，在现有政策基础上再实行40%的通行费优惠。

三是推进物流数据开放互联，主要在物流公共数据开放互联、数据授权管理和运营、企业物流数据市场化流通等方面建立健全体制机制。广东推进建立农产品冷链大数据中心，汇聚产业链数据，实现智能分析决策、信息公开共享共用。得益于上海洋山港与相关港口物流数据的打通，进口牛肉一般能提前3天抵达武汉消费者餐桌，并有效降低每个货柜的综合物流成本。

我国在降低物流成本方面的相关改革仍在持续深入推进，涉及的重点领域包括调整行业结构、打破部门壁垒和重塑商业模式等，正在形成推进物流与实体经济更好融合发展的内生驱动力，并日渐增强各类经营主体获得感。

从全国的整体实践效果看，今年前三季度，我国社会物流总费用14.2万亿元，与GDP的比率为14.0%，继续保持有统计以来最低水平。其中，运输费用8.1万亿元、管理费用1.6万亿元，与GDP比率均与去年同期基本持平；保管费用4.5万亿元，与GDP比率同比下降0.1个百分点。国家铁路累计发送货物30.3亿吨、日均装车18.53万车，同比分别增长3.4%、4.3%。从重点行业实践效果看，国铁集团在京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝等主要经济区域间开行快捷物流示范班列，运输时效较普通货运班列压缩30%左右。交通运输部联合有关部门开展交通运输新业态平台收费治理工作，有关行业协会组织主要货运平台企业签署自律公约，发布货主实名制、保障运费及时结算等多项公开承诺，推动构建运营风险共担、利益合理分配、各方互利共赢的货运市场格局。



畅通经济大动脉与物流微循环

我国不断健全和完善国家物流枢纽与通道网络，在建设现代物流基础设施以及多式联运体系等方面取得怎样的进展？

李强（交通运输部规划研究院城市交通与现代物流研究所所长、蓝海研究院首席物流专家）：物流是畅通国民经济循环、提升产业核心竞争力的重要支撑。健全完善的交通物流基础设施是现代物流体系高效运行的基石，经济高效的运输组织模式有效促进现代物流体系实现物畅其流。近年来，我国交通物流基础设施不断完善，运输组织模式日益优化。当前，物流体系正经历一场深刻的效率变革，悄然重塑着实体经济的“经络”。

一方面，优化物流网络，畅通经济大动脉，不断完善的交通物流基础设施保障了现代物流的便捷与高效。

全国“通道+枢纽+网络”的现代物流运行体系不断完善，综合立体交通网总里程超600万公里，“6轴7廊8通道”主骨架建成率与GDP的比率为14.0%，比去年下降0.1个百分点。

另一方面，创新运输组织模式，畅通物流微循环，不断优化的运输组织模式有效降低了全社会物流成本。各地深入实施交通物流降本提质增效行动，推动多式联运、城乡物流组织模式转型和效率提升。2024年，全国全社会物流成本降低约4000亿元，其中交通运输成本降低约2800亿元。

多式联运“一单制”打破壁垒促高效。2024年，我国集装箱多式联运量同比增长15.6%，全国主要港口集装箱铁水联运量同比增长16.5%，多式联运重点联系企业通过“一单制”完成的箱量占集装箱多式联运量的比例约8%。浙江推进海港、陆港、空港、信息港“四港联动”，打通班轮、仓库、码头等百余个系统，汇集大量物流数据，多式联运订舱效率显著提升。福建厦门促进多式联运“一单制”试点和推广，通过整合港口、铁路等资源，实现一次委托、一次付费、一单到底的全程服务，极大缩短了物流运输时间。

绿色配送进一步畅通城市物流。各地积极发展集中配送、末端共同配送等模式。江苏苏州充分整合利用城市周边大型公共货运枢纽、城内物流园区和物流中心，优化城市内末端共同配送节点，推动形成有机衔接、功能清晰的绿色货运配送网络体系，有效提升了城市货运配送的运行效率。

农村寄递物流体系着力打通“最后一公里”。全国超1500个县开展农村寄递物流融合业务，开通线路1.3万多条，建成综合服务站点14.5万余个，每年通过寄递物流运送的邮件快件超10亿件。湖南汨罗市整合现有资源，创新“电商物流+村邮站”等模式，畅通农村末端物流循环网络，带动农产品销售，助力农民增收。江西永修县构建全域覆盖的农村物流服务体系，发展客货同网、集中分拣、统仓共配服务模式，实现物流资源的集约高效利用，推动农村物流下行、上行快递单件运送成本大幅下降。

当前，物流降本增效尚存在一些堵点卡点。例如，部分枢纽场站和重要通道能力不足，各运输方式间信息互联共享机制还不健全，专业化、网络化、智能化物流供应链尚需完善。未来，需重点在运输结构优化调整、物流数据开放互联、物流数智化绿色化升级等方面持续发力，深入推进现代物流高质量发展。

今年前三季度

我国社会物流总费用为
14.2万亿元
与GDP的比率为
14.0%
较去年同期
下降0.1个百分点

数据来源：国家发展改革委、交通运输部



数智化赋能物流降本增效

我国在物流数智化发展方面进行了哪些探索？未来如何更好以数智化驱动物流降本增效？

孙启鹏（长安大学经济与管理学院院长、教授）：中国物流与采购联合会数据显示，2024年社会物流总费用与GDP比率为14.1%，比去年下降0.3个百分点。当前，我国推动新一代信息技术与物流深度融合，物流供应链人工智能整体渗透率不断提高，数智化已成为物流降本增效的重要途径。

技术赋能物流数智化发展。无人运输车、无人仓等正加快在物流领域推广应用。通过引入物联网传感器、智能货架等设备，实现货物、设备、环境的智能感知。物流智能调度、路径优化与动态监控，实现全链路管控。末端配送环节规模化应用智能快递柜等设备，有效提升“最后一公里”配送效率。京东物流亚洲一号北京智能产业园内，智能搬运机器人等设备快速进行货物搬运和分拣，园区日均出库商品约30万件。

数据开放互联打通物流信息壁垒。从《国家物流枢纽布局和建设规划》“数据要素×”三年行动计划（2024—2026年）》到《关于推动物流数据开放互联、有效降低全社会物流成本的实施方案》等文件发布，我国不断完善政策支撑体系，并从夯实物流数据开放互联基础、推动物流公共数据开放互联、促进企业物流数据市场化流通等方面持续发力。

用等方面精准发力，促进物流数据全链条流通。

智能融合重塑物流运营生态体系。人工智能技术从单点应用向全链路渗透，促进物流业向智能化迈进，在需求预测等环节的广泛应用，使智能决策系统成为“智慧大脑”。通过与细分场景深度结合，催生定制化解决方案。智能装备的规模化应用，推动作业模式革新。

在数智技术驱动下，物流业新模式新业态不断涌现。

平台化运营重构交易方式。平台经济不断发展，涌现出网络货运等平台，通过数据聚合与算法匹配，将分散的运力资源整合为高效协同的数字化网络，将社会物流资源的利用率提升到新高度。

智能化管理重塑运营范式。从智能仓储、智能码头到多式联运的路径优化，智能算法正在替代传统经验决策。例如，中国物流集团发布“流云”大模型，可智能调用多源运力数据，生成多式联运方案，并进行运力匹配、路径规划。

立体化运力拓展服务边界。空运、陆运与无人机配送正在融合为全新的立体化运力网络，通过空地协同的模式创新，为生鲜运输、即时配送以及山区、应急配送等不同场景提供全新解决方案。顺丰在广东、四川、江西等地发展无人机物流商业运行，不断改善物流服务体验。

共享化模式增强配置效能。“共享资源+按需付费”的云仓模式开始兴起，重构仓储逻辑。通过将所有仓库的库存数据实时上传至云端，实现智能库存预测、自动化分拣调度和跨区域资源协同，最

大限度释放闲置仓储资源的价值。云仓模式不仅降低了运营成本，还提升了资源利用效率。通过共享云仓模式，浙江义乌小商品市场中小商户物流成本降低约25%。

一体化服务开启协同新模式。龙头企业搭建供应链数字化平台，打通采购、制造、运输、仓储、配送等环节数据，从提供单一物流服务向提供仓、运、配等一体化供应链服务转变。

在推动数智化发展过程中，我国物流业也面临一些需要破解的难题。例如，数据标准不统一，技术应用成本高，区域发展不均衡等，未来需从以下方面重点发力。

一是健全数据标准体系与共享机制。“十五五”规划建议提出，健全数据要素基础制度，建设开放共享安全的全国一体化数据市场。需加快完善物流数据标准，深化国家物流枢纽信息平台建设，拓展数据覆盖范围，提升共享效率，健全安全保障机制，平衡数据开放与隐私保护，激发数据要素活力。

二是加大关键核心技术攻关力度。鼓励企业与高校、科研机构合作，加大对智能物流装备、人工智能调度系统等技术的研发投入。支持国产物流软件、硬件产品推广应用，培育一批掌握核心自主知识产权的龙头企业。

三是推动数智化技术应用场景扩容。继续完善智能仓储网络、无人配送体系，拓展现的应用场景。加强智慧港口、码头建设，实现港区智能调度、无人运输与全域感知，提升多式联运协同效率。加大农村物流数智化投入，建设县域物流数据平台，推广无人机、无人车配送，完善农村物流网络。支持中西部地区物流数智化基础设施建设，增强在智能物流枢纽等方面的发展实力。