

完善国家物流枢纽网络，依托现代流通战略支点城市构建若干重要商品骨干流通走廊，支持有条件的地区建设大宗商品资源配置枢纽，健全一体衔接的流通规则和标准，降低全社会物流成本。

当前和今后一个时期,我国正处于全面建设社会主义现代化国家、实现第二个百年奋斗目标的关键时期。构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局,为物流的运行效率、韧性和安全可控水平提出更高要求。物流网纳入“六张网”整体建设规划,这是立足我国经济社会发展阶段、着眼中国式现代化建设全局作出的部署安排,有着深刻的内在逻辑和重要的现实意义。

从发展演进规律看,系统建设物流网是我国经济社会发展的必然结果。改革开放以来,我国从计划经济走向社会主义市场经济,从贫穷弱小的农业国发展成为世界第一制造业大国、第二大经济体,经济总量大幅跃升,产业结构优化升级,国内超大市场规模优势持续显现。这些优势,重塑了生产要素流动方式,产业链供应链组织形态和城乡居民消费模式,带动物流业实现从“物资调拨”到“供应链服务”、从“点对点运输”到“网络化流通”、从“国内流转”到“全球配置”的转变。物流的内涵不断升级,从传统的运输仓储,扩展为贯通生产、分配、流通、消费全流程。物流的价值定位从降低运输仓储成本,拓展为通过供应链优化创造新价值。

从畅通经济循环看,系统建设物流网是推动经济高质量发展、降低全社会物流成本的重要举措。物流网是由物流枢纽节点、骨干通道、装备载具、规则标准、信息数据有机融合的跨区域、跨领域综合性服务系统,是促进商品和资源高效流转的支撑性基础设施体系。做强国内大循环、支撑国际国内双循环,关键在于经济循环畅通无阻。物流网作为连接生产与消费、城市与乡村、东部与中西部、国内与国际的重要载体,是打通循环堵点、提升循环效率的基础工程。2025年我国社会物流总额368.2万亿元,“十四五”期间我国物流总额年均增长5.7%,均高于同期国内经济增长速度。面对庞大的货物流量,亟须提升物流网络通达效率、承载韧性。没有现代化的物流网,就难以实现生产要素的优化配置,难以发挥超大规模市场优势,难以形成供需互促的良性循环。

从统筹发展和安全看,系统建设物流网是应对全球经济格局深刻调整、维护产业链供应链安全的有效路径。当前,世界百年未有之大变局加速演进,全球产业链供应链深度重构,国际环境的不确定性、不稳定性显著上升。自主可控的国际物流通道网络,是保障外贸平稳运行、维护战略物资供应安全的关键支撑。从能源资源到高端零部件,从农产品到民生消费品,跨境物流的通达能力与韧性水平,直接关系产业链供应链的安全稳定。完善现代物流网,优化口岸物流配送、健全海外集散节点、提升跨境物流效能,是增强我国在全球供应链中的话语权和影响力、推进更高水平对外开放的应有之义。

发展数字新基建降低物流成本

谢文宝、曹冲在《湖北经济学院学报》2026年第8期《数字新基建降低物流快速成本的作用机制研究》一文中指出,以5G、人工智能、工业互联网等为代表的新型数字基础设施正深刻重塑经济社会发展格局与生产生活方式。流通体系作为连接生产和消费的关键纽带,其效率高低直接关系到国内大循环的畅通与人民群众的福祉。长期以来,物流成本特别是居民所感知的物流快速成本一直是影响电商消费体验与民生获得感的重要因素。然而,传统降本路径多聚焦于运输工具的改良或仓储设施的扩容,在提升物流配送效率及降低消费者综合成本方面存在瓶颈。数字新基建的迅猛发展为破解这一难题提供了全新范式,通过数据驱动与智能算法,对物流快速体系进行全链路、系统性重构。未来,需强化数字新基建的差异化布局。对于东部沿海地区,重点推进5G、人工智能等高端技术在智慧港口、数字货运平台的应用;对于中西部地区,优先完善网络覆盖和数字平台等新基建;对于枢纽城市,重点建设物流大数据中心和多式联运信息平台,提升物流枢纽的数字化水平。同时,推进物流数字化转型与技术创新,支持传统物流快速设施数字化改造,建设一批智慧物流园区、智能仓储中心和数字货运枢纽。

经过多年建设,我国已初步形成覆盖广泛、层次分明的物流基础设施网络体系和运输服务体系,绿色低碳转型步伐加快。

通道网络体系日益完善。我国已建成全球最大的高速铁路网、高速公路网、世界级港口群和航空运输网,综合立体交通网络为物流运行提供了坚实的物理基础。截至2025年底,国家综合立体交通网主骨架“6轴7廊8通道”建成率达91%,覆盖超过80%的县,形成横连东西、纵贯南北、通达沿海的国民经济主动脉。通道线路方面,“十四五”以来我国交通基础设施规模持续扩容。铁路营业里程约16.5万公里,较“十三五”末增长约12.8%,其中高速铁路突破5万公里,覆盖97%的城区人口50万公里以上的城市,营业里程居全球首位。公路通车里程约558万公里,较“十三五”末增长约7.3%,其中高速公路19.94万公里,增长约23.9%,覆盖范围与通达深度持续领跑全球。内河航道通航里程达12.87万公里,高等级航道网络不断完善。民航定期航班航线5488条,航空服务网络的通达性与均衡性持续增强。

多层次物流枢纽体系基本建成。全国累计布局建设181个国家物流枢纽、105个国家骨干冷链物流基地、2700多个规模以上物流园区,还有大量城市物流中心 and 末端网点。依托100个国家综合交通枢纽城市,支持引导形成63个铁水联运枢纽、76个公铁联运枢纽、43个陆空联运枢纽,直接服务240余个国家级产业园区和产业集群,枢纽对要素集聚、产业联动的辐射带动作用持续释放。

物流服务能力 and 品质不断提高。从物流服务规模 and 能力看,我国物流市场规模全球领先,日均 1.6 亿吨货物在交通线上奔流,每秒钟最多有 8437 个快递包裹被揽收,综合货运总量、港口业务吞吐量、快递业务指标多年稳居世界首位。货运飞机数量从“十三五”末的 186 架增长到 290 架,中欧(亚)班列、西部陆海新通道班列成为亚欧大陆陆路运输的黄金通道,全年开行量分别突破 317 万标箱、142 万标箱,跨境物流的稳定性与时效性显著提升。从物流服务品质和效率看,服务供给从“站到站”加快向“门到门”、即时物流、供应链一体化等高端领域延伸,快递服务全程平均用时从“十三五”末的 58.23 小时降至 2025 年的 51.22 小时,次日达、当日达、小时达等广泛覆盖重点城市。2025 年社会物流总费用与国内生产总值的比率从“十三五”末的 14.7%降至 2025 年的 13.9%,物流降本增效成效持续释放,有效拓

加强贸易企业绿色供应链管理

王露在《知识经济》2026年第21期“双碳”目标下贸易企业绿色供应链管理实施路径一文中指出,绿色供应链管理是降低碳排放贯穿原材料采购、生产加工、物流配送至终端消费的全生命周期,通过全流程环境影响管控实现经济与生态效益协同提升。在推进实现“双碳”目标与全球绿色贸易体系加速构建的双重背景下,绿色供应链管理已成为贸易企业突破发展瓶颈、实现持续增长的重要议题。贸易企业绿色供应链管理具有如下特征:一是跨主体协同性,联动上游供应商、中游物流商及下游客户形成绿色协同网络,突破单一企业管控局限;二是全流程低碳性,围绕各环节碳排放关键节点实施精准管控,构建全链条低碳运营体系;三是合规适配性,对标国内外绿色贸易政策与环保标准,具备应对绿色贸易壁垒的动态调整能力。这三大特征相互关联、互为支撑,共同构成贸易企业绿色供应链管理的运行基础。当前和今后一个时期,针对贸易企业供应链各环节碳排放管控的现实需求,可进一步聚焦数字化转型与共享经济各环节深度融合,探索跨主体数据供应机制,推动碳金融工具多元化应用。同时,锚定国际绿色贸易规则迭代更新,推动贸易企业绿色供应链管理从单点突破迈向全产业链协同,为全球气候治理背景下的贸易可持续发展提供更具适配性的解决方案。

加紧解决短板弱项和突出问题

基础设施的网络规模经济效益尚未充分释放,对产业发展的适应性和支撑力有待提升。我国物流基础设施“有没有”的问题基本解决,但“好不好”“畅不畅”的问题依然突出。从通道看,部分战略通道能力趋紧,中西部地区对外联系通道相对单一,国际物流通道过度依赖东部沿海港口,面向中亚、南亚、东南亚的陆路通道通而不畅,能源、矿产等大宗物资运输通道与产业腹地衔接不深。从枢纽看,物流枢纽与制造业等产业集群融合度不够,“枢纽+产业”联动效应偏弱,部分港口、大型物流园区、重点产业园区铁路专用线接入率不高。不同运输方式场站空间分离,中转装卸环节多、耗时长、成本高,推高了全链条物流成本。

规则标准与数据协同支撑不足,物流一体化运行效能有待提升。与基础设施硬件规模相比,物流运行的规则、信息、标准互联互通对接后,跨运输方式在单证格式、交接检查、责任划分等方面尚未完全统一,多式联运“一单制”仅在部分企业、典型线路推广,一体化运行效率不高。物流基础设施数字化转型滞后,物流园区、仓储设施、运输工具之间的信息互联互通缺乏,制约了物流资源的优化配置和协同运作。虽然部分头部企业在物流数字化转型升级方面取得积极进展,但行业整体还有较大提升空间。

推动公路运输与大数据有机结合

张泽会 在《中国航务周刊》2026年第29期《大数据时代公路运输经济高质量发展研究》一文中指出,公路运输经济是国民经济发展的重要组成部分,公路货运是我国物流细分领域的支柱。随着大数据的广泛应用,信息化技术与公路运输经济发展的关系更加紧密。总体来看,公路运输经济具有如下特点。其一,具有广泛应用性,已形成四通八达的交通运输网络,从大城市到乡村实现全面覆盖;其二,环境依赖性不强,可第一时间通过装卸、停运等降低影响,且调整时间较短;其三,具有较高的使用价值,特别是在抢险救灾过程中,公路运输可更好地将物资运输到指定地点,不受天气、轨道等周围环境影响;其四,成本较低,只需采购或租赁汽车,交通工具投入成本较铁路、航空要低。面向“十五五”,公路运输企业、交通主管部门应抓住数字化改革契机,通过创新运输服务模式、发展绿色交通、强化智慧交通与城市建设等措施,推动公路运输经济高质量发展。具体来说,可以从以下方面发力。一是将经济业态与大数据技术相融合,形成有利于公路运输经济发展的新经济形态。二是利用大数据技术解决信息不对称问题,深入挖掘并满足不同客户的物流需求。三是提升智慧交通与智慧城市建设水平,为公路运输提供更宽广的发展空间。四是增强环保意识,将绿色与增效有机结合。

国际实践经验的启示和借鉴

全球物流格局总体呈现以下趋势。一是数字化重塑物流业态。数字技术正在重构物流的组织方式和商业模式,平台化、网络化、智能化成为物流发展的重要方向。亚马逊、马士基等国际物流巨头纷纷加大数字化投入,构建全球数字物流网络。二是绿色发展成为共识。在全球气候变化影响加剧的背景下,各国推动物流行业绿色低碳转型,低碳物流枢纽等成为国际物流合作的新热点。三是供应链韧性备受关注。受地缘政治冲突等因素影响,全球供应链产业链的脆弱性凸显,各国加强供应链韧性建设,推动供应链多元化、本土化发展。

如,美国加快构建现代化、富有韧性的国家货运体系。统筹全国多式联运货运网络建设,升级改造存量基础设施、完善行业治理规则,持续巩固全球物流竞争优势。出台《2026—2030财年战略规划》《2026年国家货运战略规划》,围绕安全、效率、保障能力、韧性、创新、劳动力六大目标,聚焦公路、铁路、水运、航空、管道全运输方式,统筹货运设施老化、供应链韧性不足、行业人才短缺等问题补齐发展弱项。

又如,欧盟推进物流一体化和绿色化发展。制定统一的物流政策和标准,破除成员国之间的流通壁垒,推动区域内物流一体化协同发展,实现多式联运无缝衔接、资源高效配置。出台《陆路与多式联运国家援助指南》《运输集体豁免条例》,适用范围拓展至铁路、内河航运、可持续多式联运全领域。

国际先进治理经验对我国高质量建设物流网提供了启示借鉴。其一,坚持战略引领,强化顶层设计。将物流网建设纳入国家重大战略规划,坚持市场主导与政府引导相结合,充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,激发物流企业的活力和创造力,同时更好发挥政府作用,加强物流网规划引导和政策支持,完善物流基础设施网络。其二,坚持政策赋能,推动智慧升级。加快物流领域新型基础设施建设,推动物流全链条数字化改造,构建互联互通的物流信息平台。其三,坚持一体融合,提升网络效率。统一多式联运标准规则,完善枢纽集疏运体系,推动“一单制”“一箱制”广泛应用,实现各种运输方式高效衔接。其四,坚持韧性安全,增强保障能力。优化国际物流通道布局,完善应急物流体系,提升关键物流装备自主可控水平,增强物流网络抗风险能力。其五,坚持绿色低碳,促进可持续发展。将绿色理念贯穿物流网规划、建设、运营全过程,推动运输结构调整、装备绿色升级、包装循环利用,构建绿色物流体系。

提升“通道+枢纽+网络”运行效能

“十五五”时期是我国由物流大国迈向物流强国的重要时期。需立足推进“六张网”建设的部署，对标国际经验做法，以基础设施“硬联通”和数据规则“软联通”为重点，系统提升“通道+枢纽+网络”运行效能，推动构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代物流体系。

本版编辑 张静美 编 吴迪 来稿邮箱 jjrbjjzk@163.com

