

2025年全社会物流成本有望降低3000亿元 降本增效再加力 “流动中国”显活力

■ 人民日报记者 韩鑫

物流是实体经济的“筋络”。2024年12月举行的中央经济工作会议提出,实施降低全社会物流成本专项行动。

近年来,我国社会物流成本水平总体保持下降态势,社会物流总费用与GDP的比率由2012年的18%下降到2023年的14.4%,即每创造100元GDP所支出的物流费用,从18元降至14.4元。

作为现代物流体系的重要组成和关键环节,交通运输行业如何推动全社会物流成本持续下降?怎样充分发挥综合交通运输优势,更好助力物流降本增效?记者采访了交通运输部有关负责人及多家物流企业。

空中:货物高效“换乘”
地面:铁水联运“提速”

1月19日18时,一架满载服装的全货机从越南河内落地湖北鄂州花湖国际机场,经过几小时停留后,货物转乘顺丰航空于次日凌晨飞往郑州。通过“空空中转”,整个转运时间不超过11小时,物流效率大幅提升。

“空空中转”是指干支机场联动,将进口货物以空运联运形式快速转至国内干线,通过吸引货源、快速拼单、用足舱位,缓解货机航班回程无货、少货难题;同时,借助航空互认,简化手续、“一单到底”,为跨境高附加值航空货物提供高效、便捷的物流服务。

以“孟加拉国达卡—鄂州—韩国仁川”航线为例,货物从花湖国际机场出港时为服装辅料,从达卡回程时变为成衣,再经由花湖国际机场转运至目的地仁川。经鄂州中转后,整体物流运输成本下降超20%,货物周转时间减少2—3天。“‘空空中转’不仅物流降本增效明显,也让花湖国际机场深度融入全球供应链体系。”机场有关负责人介绍,自去年8月份启动中转项目以来,截至2024年底,国际货物中转量已超4000吨。

空中,货物高效“换乘”;地面,铁水联运“提速”。

从宁波舟山港始发的“嘉华宁波”轮,满载宁德时代和比亚迪电池等货物,于1月24日凌晨驶抵德国威廉港,仅用26天。

“中国造”快速出海的背后,是一次“海铁联运”与“中欧快航”的强强联手。集装箱货物中,还有江西企业生产的家具。它们由江西赣州起运,经铁路运至宁波舟山港穿山港区后,再坐“中欧快航”一站直达德国。

“开通‘中欧快航’,使宁波舟山港始发货物可以水路‘点对点’直达欧洲,货物在途时间由38天缩短至26天;借助海铁联运,货物到港不换乘便可直接登船,有效降低物流成本。”宁波舟山港有关负责人说,2024年,宁波舟山港完成集装箱海铁联运业务量超180万标准箱,同比实现两位数增长。下一步将推进多条海铁联运线路与“中欧快航”结合,不断拓展物流降本增效空间。

“作为支撑交通物流降本提质增效的重要内容,近年来,深入推进运输结构调整优化工作取得积极成效。”交通运输部运输服务司有关负责



人介绍。

基础设施“硬联通”持续深化。西部陆海新通道、长江经济带物流通道、中部多式联运通道等互联互通重点推进;铁路专用线加快进厂矿、进码头、进园区,铁路运输“前后一公里”不断打通……锚定重点通道、关键节点,一系列举措加快部署。

规则标准“软联通”不断创新。高铁快运、双层集装箱班列、多联快车等组织模式竞相涌现;多式联运“一单制”“一箱制”更加完善……聚焦堵点卡点、薄弱环节,各地区各部门持续发力。

数据显示,2024年,全国集装箱铁水联运量约1150万标准箱,同比增长约15%。其中,西部陆海新通道铁海联运班列累计运输货物达96万标准箱,连续7年增长。

网络货运:平台精准匹配供需
供应链:整合仓储运输配送等

随着人工智能、物联网等新一代信息技术与现代物流深度融合,网络货运、智慧物流等新模式,正为推进交通物流降本增效创造新可能。

“临近春节,进入出货高峰期,平均每天要外发6到8车货。”浙江绍兴如润纺织品公司总经理傅叶飞算了一笔账,自己“养”司机,每月不仅增加约3万元成本,还存在返程空驶情况,货运效率较低。使用互联网货车车辆后,车货快速智能匹配,运输成本降低近70%,货运效率提高超50%。

货拉拉平台数据显示,在绍兴柯桥,纺织品货运订单占全部订单的70%以上,其中50公里以内的货运订单接近90%,网络货运平台有力支撑产业链上下游企业紧密协同。

“利用人工智能技术精准匹配供需两侧,能有效减少货主与司机之间的信息差,既改善了传统货运‘小散乱’情况,也助力降低社会物流成

本。”货拉拉集团首席技术官张浩说,2024年,货拉拉平台平均每天匹配186万笔订单,货运需求配对率达92%。

网络货运平台发展方兴未艾,全国3286家网络货运企业,接入货运车辆超800万辆,连接起730多万名驾驶员。与传统运输方式相比,网络货运平均等货时间由2—3天缩短至8—10小时,交易成本下降6%—8%。

“2025年,更多传统物流企业将加快向现代供应链转型升级,物流业与制造业进一步融合,不断拓展物流降本的深度和广度。”交通运输部科学研究院现代物流中心研究员董娜说。

依托京东物流供应链体系,小家电企业谷格实现了“春节不打烊”。“过去‘一仓发全国’,时效慢、成本高;现在‘多区域分仓’,货品入库分配至全国八仓,接到订单就能就近发货。”公司创始人郑成军说,接入京东物流后,多个平台店铺的平均送货时长缩减8小时,“未来打算缩减仓储面积,还能省下不少成本。”

京东物流凭借遍及全国的3600多个仓库,通过整合仓储、运输、配送等各个环节,累计为超10万家企业提供一体化供应链服务,助力服装、家电等多个行业降低物流成本。

智慧物流等新业态新模式,正不断汇聚成交通物流发展的新质生产力。交通运输部将会同相关部门,加快推进交通物流数智化发展,一方面推动交通基础设施数字化转型升级,完善网络货运、低空物流等标准规范;另一方面促进数字技术与交通物流各场景深度融合,有序推进无人车、无人机示范应用,为交通物流降本增效持续注入新动能。

调结构:推进公转铁、公转水
疏堵点:开发利用公共数据资源

日益增长的社会物流需求,有力服务支撑国

民经济稳中向好。2024年,全年货运量约565亿吨,日均1.5亿吨,同比增长约3.5%。

新的一年,物流降本增效仍有较大空间。“随着一揽子增量政策加快落地,我国社会物流需求有望得到提振,物流运行将保持稳健增长态势。

■ 颜少君

物流是实体经济的“筋络”,联接生产和消费、内贸和外贸。继2023年中央经济工作会议提出有效降低全社会物流成本,2024年中央经济工作会议进一步提出“实施降低全社会物流成本专项行动”,一系列安排部署旨在持续增强产业核心竞争力、提高经济运行效率。

社会物流成本水平是国民经济发展质量和综合竞争力的集中体现。降低全社会物流成本有利于商品和服务在各个环节更加顺畅地流动,提高资源配置效率,促进经济循环畅通;有利于打破产业间壁垒,促进产业转型升级与协同融合,形成完整的产业链供应链体系;有利于提高产品竞争力,使行业、企业更好参与全球经济合作与竞争,提升在全球产业链和供应链中的地位。

社会物流成本不等于物流直接成本,而是指国民经济各方面用于社会物流活动的各项费用支出。通常各国用社会物流总费用与GDP的比率来衡量经济运行中投入的物流费用水平,影响这一比率的主要因素是经济结构与经济水平。因此,有效降低全社会物流成本既不是简单地降低物流价格,也不是挤压各方利润水平,而是在质量升级、效率提高上下功夫,更加聚焦质量效益、结构优化、创新引领、补齐短板和制度完善,创造增量空间。需把降低全社会物流成本作为推动现代物流高质量发展的首要工作,大力实施降低全社会物流成本专项行动,同时着力发展现代物流新技术新业态新模式,围绕关键领域和薄弱环节精准施策,补齐短板弱项,优化物流发展环境,提升经济循环的效率和效益。

构建现代物流体系是有效降低全社会物流成本的核心目标。近年来,我国高度重视现代物流业发展。物流通道、物流枢纽、物流末端网络等基础设施不断完善,沿海沿海物流走廊、西部陆海新通道等战略骨干通道建设加快推进,全国沿海港口和长江干线主要港口的铁路进港率已超90%。截至目前,全国共有152个国家物流枢纽承载城市,已分批布局建设229个国家物流枢纽,86个国家骨干冷链物流基地,累计建设33.78万个“一点多能、一站多用”的村级寄递物流综合服务站。同时,大数据、人工智能等加速推动物流智能化、信息化、绿色化技术创新应用,供应链协同深入推进,物流成本持续降低。最新统计数据显示,2024年我国社会物流总费用与GDP的比率为14.1%,比上年下降0.3个百分点,降至2006年正式建立统计以来的最低水平。

构建现代物流体系是一个复杂的系统工程,需准确把握发展趋势,紧扣现代物流运行体系建设要求,完善现代物流服务体系 and 现代商贸流通体系,有效降低全社会物流成本,推动现代物流高质量发展。

一是强化现代物流基础设施支撑,加快构建“通道+枢纽+网络”的现代物流运行体系。依托国家综合立体交通网规划建设,布局“四横五纵”国内物流大通道。积极适应高质量共建“一带一路”和扩大高水平对外开放要求,围绕拓展“陆海空网”开放通道,构建与周边国家互联互通的国际物流大通道。深入推进国家物流枢纽建设,优化功能布局,推动区域物流资源优化整合。强化物流基础设施互联互通和信息共享,支持各类物流园区、物流中心、配送设施、专业市场等与国家物流枢纽对接互联形成物流枢纽网络,构建形成内联外畅、高效便捷的“通道+枢纽+网络”现代物流运行体系,畅通内外循环。

二是以服务实体经济和畅通经济循环为出发点,完善现代物流服务体系。围绕实体经济发展,加快物流数字化改造、智慧化升级和服务创新,补齐专业物流短板,培育物流新模式、新业态,完善集约高效的现代物流服务体系。发挥现代物流联接生产和消费的作用,推动现代物流与现代农业、先进制造业和现代服务业在更高水平上融合发展。依托大数据中心等新型基础设施,提高物流网络对经济要素高效流动的支持能力,推动跨区域资源整合、产业链联动和价值协同创造,构建以区域一体化发展为导向的交通运输布局、生产力布局、产业布局,推动产业集群化发展,持续增强产业发展竞争力。

三是围绕更好满足城乡居民生活需要,完善现代商贸流通体系。适应扩大内需、消费升级趋势,充分发挥物流业在现代流通体系中的战略支撑保障作用,优化城乡商贸物流基础设施,健全分级配送体系,实现干线、支线物流和末端配送有机衔接、一体化运作,不断降低循环成本,提升循环质量。加快补齐区域间、城乡间物流设施和服务方面短板,加快构建冷链物流体系和应急物流体系,鼓励物流企业与商贸企业深化合作,推进线上线下、内外贸融合创新,打造数字化、智慧化、开放型现代商贸流通体系,强化优质消费品供给和服务保障。

(作者系中国国际经济交流中心研究员)

《经济日报》(2025年2月12日第10版)

推进市场设施高标准联通,加快提升多式联运服务水平——

为统一大市场建设提供交通运输保障

■ 经济日报记者 齐慧

不久前,满载300台新能源小汽车的出口专列从中国铁路西安局集团有限公司西安国际港站驶出,标志着“中国造”商品汽车出口专列开行突破5000列。专列出发后,先到达连云港墟沟北站,随后在连云港滚装船码头再“乘坐”轮船,约25天后到达墨西哥。

这就是典型的“水运+铁路”运输模式,是多式联运的主要方式之一。国家发展改革委印发的《全国统一大市场建设指引(试行)》中明确要求,要推进市场设施高标准联通,加快提升多式联运服务水平。

为何要提升多式联运服务水平?对建设全国统一大市场有何作用?

专家表示,统一开放的交通运输市场是有效衔接供需、促进国民经济循环畅通的重要基础,是建设全国统一大市场的重要组成部分。多式联运将不同的运输方式有机组合,构成连续的、综合性的一体化货物运输,能有效提升运输效率、降低物流成本,推动全国统一大市场建设。

据交通运输部综合测算,现阶段我国多式联运量占全社会货运量比重每提高1个百分点,可降低全社会物流总费用约0.9个百分点,节约成本支出1000亿元左右。大多数多式联运线路运输费用低于公路直达运输费用,成本平均降低约30%。

从实际情况来看,各地交通部门积极推动多式联运,取得良好效果。

铁路是大宗货物运输的主要交通方式,也是开展多式联运的重点。2024年以来,中国铁路汉局集团有限公司围绕铁水、公转铁等多式联运班列,持续优化运输组织,加强与海关、边检、企

业等沟通协调,开辟“绿色通道”。同时,积极推动沿江疏港铁路建设,使湖北省内与铁路联通的主要港口不断增加。2024年,中国铁路武汉局铁水联运发送量同比增长16.5%。

交通运输部政策研究室主任刘鹏飞介绍,从全国范围看,我国货物多式联运和旅客联程运输取得积极成效。截至2024年11月底,全国港口集装箱铁水联运量完成1063万标箱,同比增长15%左右;空铁联运“一次购票、一次支付”覆盖70多个中转城市,1200多个铁路车站、200多个机场,全国枢纽机场轨道交通接入率超70%,30多个铁路枢纽实现铁路旅客换乘城市轨道交通安检流程优化。

“多式联运已成为我国供应链体系的重要组成部分,成为物流业头号工程,也是物流产业转型升级创新发展的重要领域。”中国集装箱行业协会常务副会长李牧原介绍。

当前,我国多式联运发展还存在一些短板弱项。交通运输部规划研究院城市交通与现代物流研究所副所长甘家华介绍,目前我国仍以单一运输方式物流园区为主,规模化、专业化多式联运枢纽占比不足30%,设施集中布局、枢纽与生产力布局衔接、功能综合配套等亟待加强。由于一体化衔接不足,导致中转换装环节成本占总成本超三成。

同时,部门间、企业间多式联运信息互联互通机制不健全,“信息孤岛”“数据断链”现象较为普遍,企业获取信息成本高、时效性差,综合利用率低。铁路信息共享难,制约了多式联运“一单制”发展,影响交通物流效率。

此外,随着多式联运不断深入发展,服务规则、技术标准、法律法规等“软条件”制约日益凸显,已成为阻碍多式联运发展的“硬隔离”。

为此,中办国办去年12月份印发的《关于加

快建设统一开放的交通运输市场的意见》,专门提出要健全多式联运运行体系。以联网、补网、强链为重点,适度超前开展交通基础设施建设,加快建设国家综合立体交通网主骨架,提升国家综合货运枢纽能力。严格交通基础设施关停关闭程序。积极发展铁路(高铁)快运、甩挂运输、网络货运、江海直达、水水中转等运输组织模式,加快铁水、公铁、空陆等多式联运发展。

《全国统一大市场建设指引(试行)》也提出,要强化综合交通网络有机衔接,加快建设国家综合立体交通网主骨架,统筹布局城乡融合、区域联通、安全高效、智慧协同的通信、能源、物流等基础设施,健全一体衔接的流通规则和标准。

专家表示,上述文件将为多式联运发展营造更好的政策环境,完善多式联运运行体系,优化交通运输市场要素资源配置,助力全国统一大市场建设。

此外,推动“一单制”等规则协调和互认,也是推动多式联运发展的重要手段。“近年来,国铁集团组织中铁集装箱公司与航运企业密切协作,大力推动集装箱多式联运‘一单制’运输。”中国国家铁路集团有限公司货运部负责人介绍。与传统的多式联运业务相比,“一单制”运输具有“一次委托、一单到底、一箱到底、一次结算”的特点。实行“一单制”运输,有助于进一步推动铁路运输与水运深度融合,提升综合运输效率和服务品质,助力有效降低社会物流成本,为现代物流体系建设注入新动能。

刘鹏飞表示,“下一步,交通运输部将会同有关部门抓好各项重点任务的贯彻落实,确保各项工作任务落到实处、见到成效,让人民群众和经营主体可感可知、为全国统一大市场建设提供更好

的交通运输保障。”

《经济日报》(2025年2月9日第2版)

有效降低全社会物流成本