



坚持系统思维推动全社会物流成本下降

党的二十届三中全会强调，要完善流通体制，加快发展物联网，健全一体衔接的流通规则和标准，降低全社会物流成本。物流降成本，是降低交易成本、挖掘内需潜力的重要手段，也是促进全国统一大市场

建设、提升我国经济运行效率的必然之义。经过多年努力，我国物流成本不断下降，未来需要进一步理清相关概念标准，解决好统计标准问题，坚持系统思维，从全局角度推进物流降本增效。

推进物流智能化与供应链深度融合

□ 宋 华

经过多年来全社会的共同努力，我国的全社会物流成本已经大为降低，社会物流成本占GDP的比重从2003年的21.4%下降到2023年的14.4%。一方面，这一变化说明我国物流体系建设已经初见成效，主要得益于物流枢纽网络的完善、社会仓储体系的建设、多式联运的发展，以及产业端对物流管理的强化。另一方面，这一数据与发达国家7%—8%的水平相比，仍然具有进一步降低的空间。我国物流成本较高，有我国工业体系庞大、经济处于转型发展期的原因，但有的确需从根本上思考物流成本降低的新思路和新方法。

事实上，从物流成本的构成看，物流成本分为直接物流成本和综合性物流成本。直接物流成本关注的是运输成本、仓储成本和管理成本，这些都是传统的物质商品流动以及时空变化而发生的费用，这类成本的降低主要依靠有形的体系建设和大规模物流资产投资来驱动，但下探空间有限，这也是为什么近几年来我国全社会物流成本一直在14%左右徘徊的原因。而要进一步降低物流成本，就需要从综合性物流成本来思考。综合性物流成本不仅关注因为运输、仓储和管理发生的显性费用，更关注由于环节之间、体系之间不协调、不兼容发生的隐性费用成本以及交易性成本。这些年我国大宗商品领域发生的暴雷事件，都是因为信息不对称、产业数字化程度低、风险大而造成的。因此，要降低这一费用成本就需要从根本上重塑产业与物流的关系，把握物流降低的新质内涵。物流的新质就是物流行业在适应经济社会发展需求过程中，通过引入新技术、新模式、新业态所展现出来的全新特性和核心竞争力。具体而言，我们需要关注并着力推进数智物流、数智供应链以及数智产业链这三个相互交织、互为支撑的关键领域。

数智物流作为现代信息技术与物流业深度融合的结晶，凭借其强大的数字技术和智能技术应用，彻底颠覆了传统物流模式。通过智能化设备、物联网技术、大数据分析、云计算等一系列高科技手段，物流过程变得高度信息化、自动化、智能化和网络化。这些变化也要求我们不仅要对物流环节中的基础节点设施，如港口、车站、仓库等进行全面数字化升级与改造，更要致力于构建一个集“端一边一云”为一体的智能协同管理体系，使物流过程中的每一个细小环节都能实现数字化管控、无缝衔接，在此基础上打造一个覆盖物流全流程、各种应用场景的实时数据监控网络。借助这一网络，我们不仅能实时捕捉和精确控制从货物入库、存储、出库到运输途中每个步骤的操作活动，更能在大数据分析的支持下，实现对物流环境的全景式、精细化、可视化管理。这种对物流动态的敏锐洞察力，有助于大幅度提升物流管理效率，由过去的被动反应转向主动预防，做到对潜在问题的前瞻性预测和警报，从而有效降低因延误、错误或突发事件带来的各类运营风险。因此，数智物流本质上是对物流链整体运行品质的一次升华和跃迁，它的实施要求各个环节、各类物流资源在先进数智技术的赋能下实现深度协同与整合，推动物流行业向纵深方向发展。唯有如此，才能从根本上破解长期以来制约物流成本降低的瓶颈，实现物流效益的最大化和物流生态的持续优化。

除了数智物流这一核心领域外，供应链的数智化转型同样是降低全社会物流成本的关键途径之一。物流成本的削减并非仅限于物流操作本身的精益化和信息流的快速响应，更重要的是，它必须嵌入整个供应链交易结构之中，确保物流活动与采购、生产、销售等其他

供应链环节紧密耦合，形成协同效应。当前，供应链管理中存在标准化程度不足、信息孤岛现象严重、参与者之间交互机制不健全等问题，导致各方在决策时缺乏透明度和互信，使物流成本难以得到有效压缩。为了打破这一局面，就需要通过前沿的数字化技术，如区块链、大数据分析、云计算、物联网等手段，从供应链全局视角出发，系统性优化各个参与方之间的协作关系。通过搭建统一的数智化供应链平台，可以将原本分散、孤立的交易元素如采购合同、发票、物流跟踪记录、产品质量检测报告以及支付结算凭证等关键文档，按照严格的规则逻辑进行一体化管理和多维度校验。这一方面可以促成供应链上下游企业间的高效协同运营，实现资源优化配置；另一方面通过对各类单据的实时追踪和真实性确认，有力保障了商业交易的安全可靠，同时增强了业务流程的合规性。

物流成本的有效削减是一项涵盖多个层面、涉及诸多因素的系统工程，在当前全球产业体系朝高端化、智能化、绿色化快速转型的大背景下，物流行业的发展战略与产业升级的步伐相得益彰，二者紧密结合形成了一体化的数智产业链。在这个进程中，实体经济无论高端制造业还是其他相关领域，都在呼唤物流服务的新质内涵，即更高层次的时效性、准确性和灵活性，以应对日益复杂的制造工艺和多样化的产品需求。随着高端产业对定制化、柔性化物流服务诉求的不断提升，物流行业需与时俱进，通过精细化管理策略和技术手段，精准调配和整合物流资源，以最大限度避免空驶、冗余运输和不必要的库存积压，从而从源头上压低物流成本。与此同时，贯彻绿色可持续发展理念也成为物流行业降低长期成本、顺应时代潮流的必由之路。物流服务商应积极推动清洁能源运输

装备的应用，如电动车、氢能车等，巧妙规划运输线路以降低碳排放，广泛采纳环保型、可循环使用的包装材料，从而在守护生态环境的同时，减少能源损耗。此外，构建多元化的多式联运体系，完善城市绿色配送网络，鼓励资源共享，通过重构和优化运输网络结构，可以有效缩短运输距离，消除非必要的周转与装卸次数，这一系列举措不仅符合绿色物流的发展原则，而且将实实在在地削减物流环节中的不必要开支，最终实现物流成本的持续下降。总之，在产业转型升级的大潮中，物流行业通过深度嵌入高端化、智能化和绿色化三大发展方向，实现与实体产业的共舞共生，共同构筑更高效、更环保、更具韧性的现代供应链生态系统。

由此可见，降低物流成本绝对不是简单地降低仓储、运输、管理这些显而易见的费用，而是需要从产业与物流融合的视角、从体系上供应链上找到物流新质发展之路。当然要实现这一目标，一个健康有序、协调融洽的规范和制度环境不可或缺。这意味着我们必须高度重视并积极推进产业标准和物流要素标准的建立健全，尤其是那些关乎物流效率提升、资源优化配置的标准体系建设。同时，政府和相关部门应当提供一系列有利于产业与物流协同发展的政策支持和制度保障，营造既能激发经营主体活力又能促进多方共赢的政策与制度环境，这样才能确保物流成本的降低不仅仅停留于理论探讨层面，而是能够在实践中得到有力贯彻执行，从而实质性地推动我国物流行业的高质量发展。

（作者系中国人民大学商学院教授、中国物流学会副会长）



近年来，我国物流体系建设取得巨大成效。基础设施建设稳步推进，运输结构持续优化，新业态、新模式迅速发展，物流技术水平大幅提升，物流服务能力得到明显增强。但也必须看到，物流领域发展不平衡不充分的问题依然存在，物流成本仍有下降空间。当前，需抓住新一代信息技术加速应用的契机，采取系统性、全局性思维综合推进物流降本增效。

建立降低全社会物流成本的效率观。物流服务于社会经济运行，必然会耗费成本，并且有其自身的投入与产出关系。随着物流需求的增长及其多元化、多样化要求的提升，物流活动投入也必然会不断扩大。因此，降低全社会物流成本的最终目的应当是提高物流效率，即在保持或者提升服务水平的同时降低成本耗费。社会物流总费用与GDP的比率是衡量物流成本水平或运行效率的重要宏观指标，我国已由2003年的21.4%下降到2023年的14.4%，但欧美发达国家通常在10%以下。直接地，仓储、运输、流通加工等物流活动本身成本水平是其决定因素，但该指标也受到运输距离、库存周转率等因素影响，而这又间接地取决于资源分布、产业布局、行业分工等方面的具体情况。此外，生产企业内部的物流活动不属于社会物流，因而这一指标会随着物流社会化工程度的加深而提高。当然，专业物流企业通常能够达到更高的效率。由此可见，物流降本不仅仅是微观物流企业的成本管理问题，也不完全是行业层面的交通运输体系建设问题，而是涉及跨环节、跨地区衔接过程，乃至物流供给与需求主体间作用匹配关系的全局性问题。

物流降本增效的关键是由“局部优化”向“全局优化”推进。优化交通设施条件、提升物流信息化水平、更新物流技术装备、推动物流标准化建设等都是物流降本增效的有效手段。但些做法发挥作用的途径是不同的：或侧重于减少局部物流运行中的成本耗费，或为实现全局优化提供支撑，或兼而有之。局部优化在推动降本增效的初期能够产生明显效果，但是其作用空间会逐渐缩小，直至形成零和博弈。不难理解，物流本身是以系统化方式运行的，子系统之间的成本会相互转移。典型地，若在多式联运中追求铁路、水路等运输方式的最高效率，而由灵活性较高的公路运输为之配合，则时滞等待、沟通衔接、突发变更等带来的成本就必然转由后者承担。物流又处于国民经济整体这一更大的系统之中，制造业内部分工与分散布局加深了生产与消费之间的时空矛盾，也会将一部分成本转移到物流领域。近年来，我国物流业整体发展水平快速提升，但仍存在区域间、城乡间发展差异，且子领域间、子行业间的市场竞争格局或地位有所不同。这样的情况下更要强调全局优化，通过合作与协同来为降本增效创造新空间，并在更高的全局优化水平上推动新的局部优化。从这一要求来看，现阶段物流降本增效主要有以下三大制约因素。

一是基础设施。物流基础设施具有明显的网络化属性，衔接协同成本是影响整体服务能力的重要因素。目前，各物流节点间的物理联通水平不断提升，但其内部差异仍然制约了整体运行效率的提升。一些场站货物堆场条件有限、吞吐周转能力较弱、自动化水平偏低，难以在物流网络中发挥应有作用。物流行业内数字信息技术运用程度不一、数字资源利用不充分，不少第三方物流公司、物流枢纽、行业主管部门等都建立了信息系统，但彼此间缺乏开放的数据接口；一些中小物流企业因资金、人才受限等原因，数字化应用能力依然较弱，数据孤岛与数字鸿沟问题仍有待解决。

二是管理机制。物流活动不仅具有跨地区经营要求，还涉及仓储、运输、流通加工、终端配送等多项具体业务，其中运输业务又包含多种交通方式。目前，物流企业“一照多址”，分支机构证照异地备案、异地审验等改革正在推进，但不同物流业务仍缺乏统一的行业管理体制，跨物流业务、跨运输方式的投资与经营活动仍面临一定障碍，多元

以系统性全局性思维推进物流降本增效

□ 张 昊

化、规模化协同的实现成本较高。

三是组织方式。将物流活动从生产制造与批零商业中分离出来，并以其相对独立的组织方式来达到优化，是物流业发挥专业化、规模化优势的基础，传统的拼箱运输、共同配送等就集中体现了这一点。在工业品销售环节，线上交易规模的迅速扩大带来了进一步的“商物分流”，为电商自建物流及第三方物流企业运用新技术手段提升整合优化创造了条件。但在农产品流通等领域，传统对手交易形式依然普遍，依附于商流的物流活动组织方式容易带来迂回运输、多次中转、反复装卸等低效率现象。

进一步推动物流降本增效的可行路径。一是进一步深化改革，在持续改进市场监管、税收征管、商事登记方式及优化营商环境的同时，探索建立更为统一、高效的物流行业管理体制，为物流行业实现多业务、全链条整合协同创造更好条件。注重发挥物流行业协会、龙头企业与大型数字化平台企业的作用，建立数据标准化方案，着力构建包括多种运输方式的开放式综合物流信息平台。在此基础上，逐渐与货物收派、车辆调度、货物装卸、港站作业、单证交换等环节的经营主体、管理机构相对接，增强“一单制”“一箱制”等高水平物流服务能力。

二是继续推动物流基础设施升级，完善交通运输网络，补齐物流节点中的短板，并优化物流组织方式。要有针对性地改善铁路场站货物堆场条件、优化公路中转站布局、增强集装箱码头周转能力，为发展集装箱运输、多式联运等做好保障。同时，支持物流企业与生产制造企业、批发零售企业、数字化平台企业等开展深入合作，在此过程中提升多元化、个性化服务水平。鼓励跨领域合作伙伴开展数据共享与综合应用，为跨区域、跨供应链环节的物流活动预测与决策提供基础。同时，加快现代化农产品供应链建设，数字化物流企业应当在组织农产品流通中发挥积极作用。

三是着力推动物流全行业数字化应用升级，可以将推动车站、港口、中转站等物流枢纽的智能化转型作为突破口，在货物进出装卸、集装箱码放等环节实现智能优化，再逐步推进送货接货、集装箱调运匹配、车辆编组、船舶装载、转运衔接等全流程数据接入，以实现更大范围的整合优化。对于物流数字化、规模化发展所需的智力支持，要根据物流行业发展的实际需求培养现代物流人才，支持发展校企联合培养等模式，将理论与实践应用相结合，重点培养同时掌握现代物流技术与数字信息技术且具有综合协调管理能力的复合型人才。

（作者系中国社会科学院财经战略研究院研究员）

化“指标性降本”为“系统性降本”

□ 沈孟如

近年来，党中央、国务院对我国物流行业改革发展高度重视，持续推动物流降本增效工作。自2016年国务院办公厅印发首个物流降本专项行动方案以来，相关部委陆续出台《关于进一步降低物流成本的实施意见》等政策文件，明确提出通过实施降低物流成本行动、完善现代物流体系、调整优化运输结构等途径和策略，推动物流行业提质增效降本，为物流降本工作指明了前进方向，对畅通经济循环、释放内需潜力等具有重要意义。

总体来看，在相关政府部门、行业及企业的共同推动下，我国物流服务质量效益明显提升，结构性降本、技术性降本、经营性降本取得积极成效。具体表现为：运输结构持续优化，铁路、水路在全社会货运量中的占比不断提高，2023年增长至9.2%、17.1%，“公转铁”“公转水”成效明显；运输服务效率不断提升，多地开展“一票制、一单制、一箱制”专项试点；物流基础设施不断完善，产业智能化、绿色化水平有效提升；仓储、装卸、运输方式衔接等效率显著提升，企业财务成本、交易成本有效降低等。

但与此同时，目前我国物流行业仍呈现总体成本偏高、成本核算方法不一致等问题。全社会物流成本是指社会经济运行中物流活动的总成本，涵盖物流直接成本以及一些难以计算的间接成本，而社会物流总费用指的是在物流活动中产生的直接费用总和，二者并不相同。从全社会物流成本核算方法与社会物流总费用的关系上说，目前我国尚未形成统一的物流成本核算标准，且对全社会物流成本和社会物流总费用存在认知误区，核算过程中常常将成本和费用混淆，导致物流成本统计不完全、数据失真，难以精确计算。从单一环节成本与全链条运行成本的关系上说，虽然国内仓储、运输、配送等单一物流环节的物流成本费用水平已达较低水平，但由于制度限制、新技术应用不足、各环节协同不足等问题，物流资源综合运行效率和利用率有待提升，需求和能力存在结构性错配，物流全链条运行成本仍然较高。从运输资源配置和结构性成本的关系上说，一方面运输结构不合理，公路运输占比过高，铁路和水路运输的长距离运输低成本优势尚

未得到发挥；另一方面我国物流网络仍存在薄弱环节，运输方式衔接不畅、多式联运发展受限，同时还存在行业集中度低、运输资源配置效率不高、物流全链条服务能力差等问题，需进一步做好全局性优化。从数字化服务与实体业务需求的关系上说，我国物流行业数智化技术应用水平总体偏低，中小企业信息化水平低、数字化服务能力严重不足，产业链上下游企业和各业务环节间数据互联互通程度不高，“数据壁垒”“信息孤岛”现象显著，与实体物流业务全链条化、集成化、一体化需求不匹配，物流行业数字化服务能力需进一步提升。

因此，物流降本工作不应停留于物流费用等指标表面的变动和对比，而应深入挖掘内在因素，化“指标性降本”为“系统性降本”，由政策、技术、管理等方面多管齐下，从根本上解决社会物流总成本偏高问题，提高物流整体效率，促进物流行业健康发展。

具体地说，在物流成本核算方法上，要推动实现全面化、标准化发展，主要是明确全社会物流成本和社会物流总费用之间的关系，出

台科学合理的物流成本核算办法，提高核算的准确性、全面性和标准化，为制定有效的成本控制和优化策略提供支撑。在物流全链条上，实现一体化、集成化发展，一方面坚持纵向一体，推动单一环节高水平管理向全链条高效化协同延伸；另一方面聚焦横向集成，加强企业间资源共享与合作，构建敏捷、协同、高效的物流网络。在物流产业上，实现数字化、智能化发展，积极以数智化技术赋能物流产业发展，鼓励新技术应用、新装备研发、新理念推广，围绕实际业务需求，打造数字化物流服务，实现科技创新提质增效降本。

