

■筑基谋远：“六张网”建设专题·物流网

物流网：锻造国内国际双循环供应链安全新引擎

□ 中国宏观经济研究院 徐策 中国经济信息网 张浩然

物流直接承载实物要素流动,纵贯生产、流通、消费全链条,联通国内国际两个市场,是实体经济的“筋络”,也是畅通国民经济循环的基础。2026年4月,中央政治局会议提出加强物流网规划建设;8月,国家发展改革委、交通运输部联合印发《物流网建设实施方案》,围绕物流网建设重点环节部署七个方面17项重点任务,物流网建设从规划蓝图转入全面施工阶段。当前,我国物流网络规模全球领先,但同时也存在设施联网性偏弱、多式联运衔接不畅、信息规则分割、网络韧性不足等现实短板。应强化政产企协同效应,打通投资落地堵点,撬动广泛产业发展,以组网成网的整体效能,为国内国际双循环锻造供应链安全新引擎。

一、加快物流网建设是降本攻坚、畅通循环、安全托底的三重战略必然

物流网是“六张网”体系的流通纽带,也是国内国际双循环的供应链核心底座。短期看,全社会物流降本进入结构性攻坚深水区,正从“降费让利”转向“网络重组”,组网升级迎来关键窗口期;中长期看,物流网是支撑强国建设、服务统一大市场与普惠民生的通用基础网络;长远看,内外联通、安全高效的物流网是统筹发展与安全、应对外部环境变化的战略托底。加快物流网建设兼具三重战略价值,是契合我国发展阶段要求的必然选择。

(一)物流降本进入攻坚深水区,组网升级窗口稍纵即逝

物流网投资是当前稳投资、扩内需的关键增量。据研究机构测算,“十五五”时期物流网年均投资规模约5000亿元,且枢纽、通道、装备等“硬投资”的乘数效应可沿产业链传导放大。三峡水运新通道、平陆运河等重大工程接续落地,正形成有效投资的内生机制。物流网联接生产和消费、内贸和外贸,投资一段网络就能激活一片产业,是具有链式放大效应的投资载体。

物流降本已上升为国家议程,“十五五”是推进结构性降本的关键窗口期。从中央财经委员会第四次会议明确“调结构、促改革”的降本路径,到中办、国办印发《有效降低全社会物流成本行动方案》,再到国家发展改革委、交通运输部出台《物流网建设实施方案》(以下简称《实施方案》),降本方略已从压降价格费用转向重组网络结构。降本越到后期,越依赖组网成网的结构性红利,窗口稍纵即逝,不容错过。

物流网建设是破解“单价低、总成本高”矛盾的关键抓手。我国运输、仓储单价与发达国家相比并不算高,但社会物流总成本明显偏高,关键原因是设施联网性弱、服务组织化水平偏低、跨方式换装、跨区域中转沉淀了大量隐性成本。《实施方案》明确推动物流基础设施从“布点畅线”向“成链成网”转型升级,印证当前仍处于“点已布、线已通、网未成”阶段。同时,需求升级与外部风险同步加压:2025年工业机器人物流量同比增长28%、新能源汽车物流量增长25.1%,新兴产业对物流网络的要求越来越高;极端天气、地缘冲突反复暴露的节点中断风险,进一步凸显物流网络韧性的短板。不超前组网,就会在效率、成本、韧性三个维度陷于被动。

(二)物流网是贯通强国建设、统一大市场与普惠民生的通用基础网络

物流网是“六张网”体系中的流通纽带,与其余五网双向赋能:与水网协同拓展内河航运与铁水联运通道,与新型网协同布局零碳运输走廊与充换电补能网络,与新一代通信网协同共建通信导航一体化的智慧物流体系,与算力网协同打造一体化物流调度与大规模应用场景,与城市地下管网协同统筹末端配送与地下空间开发,同时为其余五网建设提供物资运输与供应链充分保障。六网融合越深,物流网价值外溢越充分。

物流网为交通强国、贸易强国、制造强国建设提供底层支撑。我国货物进出口2025年迈过45万亿元大关,连续9年增长,每一单跨境交付都依赖物流网的时效与韧性;2025年工业品物流总额达324.6万亿元,对社会物流总额增长的贡献率达82%,制造业“零库存”、准时化生产都以物流网高效运转为前提。强国建设纵深推进,要求物流网先行成网。

物流网是统一大市场的流通基石,可双向拉动供需、赋能民生。纵深推进全国统一大市场建设,基本要求是“五统一、一开放”,其中“统一市场基础设施”的核心任务,首在打通物流、资金流、信息流,没有成网运行的物流体系,统一大市场就是空中楼阁。同时,物流网把“通道优势”转化为“消费与生产双拉动”。其打通跨区域堵点,让中西部产品顺畅对接全国大市场,补齐冷链与县乡村三级物流短板,让下沉市场

□ 物流网是“六张网”体系的流通纽带,也是国内国际双循环的供应链核心底座。短期看,全社会物流降本进入结构性攻坚深水区,正从“降费让利”转向“网络重组”,组网升级迎来关键窗口期;中长期看,物流网是支撑强国建设、服务统一大市场与普惠民生的通用基础网络;长远看,内外联通、安全高效的物流网是统筹发展与安全、应对外部环境变化的战略托底。加快物流网建设兼具三重战略价值,是契合我国发展阶段要求的必然选择

□ “十五五”时期是我国现代物流网络从“布点畅线”向“成链成网”跃升的关键阶段。《物流网建设实施方案》围绕物流体系关键环节部署的重点任务,整体可归并为枢纽组网协同、通道与城乡网络补短板、国际物流网络织密、数智化绿色化与信息互联互通四大建设方向。据测算,“十五五”时期物流网累计基建投资规模将达3.6万亿元至4.3万亿元

□ 物流网兼具公共服务与产业赋能属性,市场化经营主体参与广泛,投资落地关键在于政产企同向发力;政策层强化政策统筹,夯实投资落地制度支撑;产业层以枢纽通道牵引产业沿网集聚,把物流成本优势转化为产业布局优势;企业层一体化培育组网主体,优化投融资机制创新,形成存量盘活带动增量投资的良性循环

的消费与生产潜力充分释放。

(三)物流网是统筹发展与安全、支撑高水平对外开放的底层能力

物流通道安全已成为大国博弈的前沿变量。红海航运持续受阻,全球贸易“海上咽喉”风险呈现长期化趋势。《“十四五”现代综合交通运输体系规划》已将国际物流供应链安全保障能力列为目标。党的二十届三中全会部署健全提升产业链供应链韧性和安全水平制度。制度框架已经明确,关键在于落实,物流网正是产业链供应链的物理载体,通道畅通则链条稳固,网络自主则循环可控。

高水平开放需要国际物流一体化能力托底。从产品出口迈向产业出海,一体化、网络化、韧性化的国际物流保障日益重要。由沿海、沿骨干通道构成的“黄金大外环”正把大港口和沿边口岸串联成网,《实施方案》专门部署织密国际物流设施网络,就是以境内成网支撑境外成链。同时,物流网是重大风险情景下经济社会正常运转的底线保障:分布式、多路径的网络结构从根本上降低单点故障影响,《实施方案》部署健全重要物资仓储和应急物流设施、补齐“平急两用”短板,正是统筹发展与安全在流通领域的具体落子。

二、“大通道、大网络、大枢纽”加快建设,物流网具备“成链成网”的坚实基础

“十四五”以来,我国物流网建设取得历史性成就,“大通道”加快贯通,“大网络”基本形成、“大枢纽”加快建设,建成若干全球规模最大的运输与寄递网络,“通道+枢纽+网络”运行体系基本形成,为“十五五”物流网从单点布局向功能性组网跃升奠定坚实基础。

(一)国家综合立体交通网主骨架基本贯通

截至2025年底,“6轴7廊8通道”国家综合立体交通网主骨架建成率约91%、基本贯通,连接全国超过80%的县级行政区,服务全国90%左右的经济和人口总量。铁路营业里程约16.5万公里、公路通车里程约55.8万公里、内河航道通航里程12.87万公里;三峡水运新通道已于今年6月正式开工、平陆运河于9月16日建成通航,通道扩容持续加码。大通道贯通为“成链成网”奠定了干线骨架。

(二)全球最大高速铁路网、高速公路网和邮政快递网全面建成

我国已建成全球最大的高速铁路网、高速公路网和邮政快递网:高铁营业里程突破5万公里、占世界总里程70%以上,高速公路里程达19.9万公里,港口规模能力多年保持世界第一,航空服务覆盖全国92.6%的地级行政单元。超过25万条快递服务网络连接42.7万个村级站点和1300多个自动化转运中心,建制村快递服务通达率提前完成“十四五”规划目标。全域覆盖的网络基础,构成了我国独有的组网优势。

(三)“通道+枢纽+网络”运行体系基本形成

全国已布局229个国家物流枢纽,其中181个投入运营,同步建成105个国家骨干冷链物流基地,规模以上物流园区超2700个;37个城市开展国家综合货运枢纽补链强链,重点枢纽货物换装次数缩短至1到2次、多式联运1小时换装率超过85%,沿海港口重要港区铁路进港率达71.6%。枢纽正从“点的集聚”转向“网的组织”,物流网具备了从单点运行向成网协同跃升的节点条件。

三、四大建设方向协同发力,万亿级市场空间加速释放

“十五五”时期是我国现代物流网络从“布点畅线”向“成链成网”跃升的关键阶段。《实施方案》围绕物流体系关键环节部署的重

点任务,整体可归并为枢纽组网协同、通道与城乡网络补短板、国际物流网络织密、数智化绿色化与信息互联互通四大建设方向。据中信证券测算,“十五五”时期物流网累计基建投资规模将达3.6万亿元至4.3万亿元。四大方向协同发力,投资红利将沿产业链层层传导、逐级打开,开辟万亿级产业增长空间。

(一)推进枢纽组网成网,换装接卸与港站改造形成数千亿级确定性市场

枢纽组网是物流网络成链成网的核心支撑。《实施方案》明确在枢纽间加密开行货运班列、班轮、班机,实施国家物流枢纽多式联运工程,配套建设换装接卸、公共仓储、分拨转运等基础设施。

多式联运是枢纽组网降本效能的集中体现。据交通运输部综合测算,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。这一领域正处于高速增长与巨大缺口叠加的阶段。据头豹研究院测算,预计2027年我国多式联运市场规模将达约1.5万亿元、年均复合增长17.4%。伴随枢纽组网推进,换装接卸装备、自动化仓储、港站枢纽改造需求将逐步落地释放。

枢纽组网牵引枢纽与产业融合发展,关联投资带动效应不亚于枢纽本体建设。中央财经委员会第四次会议明确提出统筹规划物流枢纽,优化交通基础设施建设和重大生产力布局,大力发展临空经济、临港经济。依托枢纽组网,可拉动临港制造、临空产业、商贸集散等领域关联投资。全国105个国家骨干冷链物流基地延伸物流加工功能,带动农产品加工、医药流通升级。枢纽信息平台与供应链金融深度融合,将枢纽“流量”转化为产业“留量”。据市场机构测算,我国供应链金融市场资产余额有望从2025年的46.1万亿元增至2030年的67.8万亿元,年均复合增长率约8.02%。

枢纽组网升级正打开多层次投资空间。枢纽间图定班列加密与协同运营机制建设,将催生货运班列组织与网络化运营服务的增量市场;换装效率、铁路进港率向国际先进水平对标提升的过程,将持续释放自动化换装接卸设备与港站改造需求。已投入运营的181个国家物流枢纽仍以单点布局运行为主,推动其从“点的能力”向“网的效能”跃升,将打开存量枢纽资产的价值重估空间。

(二)加快通道扩容与城乡补短板,冷链与末端配送需求确定性最强

通道扩容与城乡补短板是物流网络纵深覆盖的基础支撑。《实施方案》作出两端协同的系统部署:通道端实施铁路货运网络工程、繁忙干线扩能改造、干线航道扩能升级;城乡端引导超大特大城市有序推进城郊大仓基地建设,布局公共配送基地、公共快递驿站,健全县乡村三级物流配送体系。一批重大标志性工程率先落地发力,三峡水运新通道静态投资约772亿元,建成后年通过能力将提升至3.36亿吨。冷链是城乡补短板的焦点赛道。中物联预计2025年全球冷链物流市场规模约2.75万亿元,未来十年复合增长率约13.8%,其中亚太地区是规模最大、增速最快的市场。我国冷链市场可凭借供应链转型升级、共建“一带一路”倡议等发展机遇,三小时冷链供应链网络,充分承接全球市场扩容带来的增长红利。冷链扩容将直接拉动铁路装备、内河船舶、冷链仓储、智能分拣设备等需求。

通道扩容与末端网点加密实现产业链双向传导。通道建设拉动钢铁、水泥等基础材料,以及勘察设计、航道疏浚等工程服务;城乡末端加密激活县域商业体系。商务部数据显示,2025年农村网络零售额首次突破3万亿元,农村物流共同配送比例已超30%。相关建设带动农产品上行供应链、产地预冷、共同配送等业态升级,形成通道经济带动产业集聚、产业集聚拉动货流增长的正向循环。

通道与末端扩能正在释放确定性投资需

求。三峡船闸通过能力趋于饱和,关键通道扩能改造需求持续释放、空间可观;全国主要集装箱作业港区中,铁路专用线进港比例目前仅50%左右,“最后一公里”连接线建设构成千亿级存量改造市场;县域冷链、产地预冷、共同配送等末端设施加密过程,就是下沉市场潜力的释放过程。

(三)织密国际物流设施网络,跨境电商与海外仓打开长期增长空间

织密国际物流设施网络是支撑高水平对外开放的关键依托。《实施方案》将“织密国际物流设施网络”列为七大重点任务之一,明确完善口岸通关、国际联运、国际货站设施,优化中欧班列集结中心、国际道路运输集结中心、国际航空货运枢纽的仓储、分拨、集散功能。跨境电商是拉动国际物流需求的核心引擎。2025年我国跨境电商进出口规模达2.75万亿元,带动海外仓建设超2500个。据国际机构测算,全球跨境电商物流市场规模将由2025年的约1521.6亿美元增至2034年的约1.2万亿美元,年均复合增速为25.75%。为国际货站、集结中心、航空货运设施打开长期需求空间。

国际网络建设牵引高端装备与口岸经济联动升级。在装备层面,船队绿色更新带动高端船舶制造与绿色船用燃料产业链。克拉克森研究统计显示,2025年全球替代燃料船舶新签订单价值791亿美元,占全球新造船投资的43.6%,绿色船型已成为全球造船业核心赛道。我国新接绿色船舶订单国际市场份额达69.2%,全球绿色更新需求正加速转化为国内高端装备订单。在口岸升级层面,口岸功能迭代升级带动跨境电商、市场采购贸易、保税加工等业态蓬勃发展,境内国际物流节点加密为海外仓布局提供组织支撑,境内组网对境外产业链成链配套的带动效应持续放大。

国际物流网络扩容正孕育高成长投资蓝海。推动国际自主运力规模与最大货物贸易国地位的匹配过程,就是船队机队更新的订单释放过程;伴随国内产业出海节奏加快,海外仓、境外集结中心成为高成长性蓝海市场;跨境单证、安检、通关规则每打通一环,跨境物流成本就下降一截,单证电子化与标准互通的制度红利将持续释放。

(四)数智化绿色化双转型,智慧物流迈向万亿级核心赛道

数智化与绿色化双转型是物流网提质升级的核心路径。《实施方案》明确提出建设智慧物流枢纽、智慧物流园区,鼓励发展物流领域人工智能大模型,推进零碳运输走廊和零碳物流园区建设,加快实现单证电子化。

多个细分市场空间正全面展开。中研普华预计:我国智慧物流市场规模将由2023年的约8000亿元增至2029年的2万亿元以上、年均复合增长率约16.50%;低空物流市场规模将由2026年的约1704亿元增至2030年的4371亿元、年均复合增长26.55%。

绿色与数字改造空间同样可观。公路货运是运力改造的母市场,规模高达5万亿元。数字化改造上,预计到2030年,网络货运在公路货运中的渗透率大幅提升至25%以上,办理网络货运经营许可证的企业数量将超过5000家,相关企业接入的社会运力将超过1000万辆,驾驶员数量将超过900万人,线上运费交易规模有望突破1万亿元。绿色运力方面:2026年前8月新能源重卡累计销售19.33万辆、同比增长70%,8月单月渗透率已升至47.43%;交通运输部等十一部门联合印发《推动新能源重卡规模化应用实施方案》,明确到2030年新能源重卡渗透率达40%、保有量突破160万辆,绿色运力替代正从政策驱动转向市场驱动。

数智绿色装备规模化应用,正沿技术链条向上游核心产业传导升级动能。无人化、电动化装备拉动车规级芯片、动力电池、北斗高精度定位等产业链需求;物流大模型成为人工智能落地的优质场景;数据互联互通释放运力匹配、信用评估、供应链金融等数据要素价值,物流数据

资产化正在打开金融服务新空间。

数智绿色改造正形成存量与增量叠加的投资机会。已投运物流园区中,智慧物流设施设备投入平均占比仅12.4%,约三分之一园区虽搭建了信息平台,但缺乏全网系统推进。存量设施数字化改造与增量智慧化建设市场叠加,数据接口打通与平台一体化整合需求将集中释放。“十四五”以来,我国已发布物流领域标准210项,多式联运数据接口全面统一后,标准互通带来的制度红利不亚于技术升级红利。

四、强化政产企三级协同,撬动物流网投资落地增效

物流网兼具公共服务与产业赋能属性,联接生产制造、流通分配、终端消费全环节,市场化经营主体参与广泛、产业带动效应直接。“十五五”时期我国物流网正处于从“布点畅线”向“成链成网”跃升的关键阶段,投资体量大、跨区域协同要求高,传统分散推进模式难以适配系统性建设需求。需构建政策统筹、产业联动、市场创新的协同体系,强化要素保障,放大投资带动效应,激活民间资本活力,推动建设高效落地。

(一)强化政策统筹,夯实投资落地制度支撑

强化规划统筹与要素保障协同,筑牢项目落地的前置基础。推动物流网与其余五网规划衔接协同,实施重大项目清单化管理。编制物流网建设专项实施计划,将枢纽组网、通道扩容等重点领域纳入滚动投资计划,防范网间重复建设与区域同质竞争。将枢纽场站、集疏运通道等纳入国土空间规划重点保障范围,建立低空物流、岸线资源跨部门协调机制。对重大项目开通审批绿色通道,对“平急两用”及应急物流设施实行差别化保障,推动要素资源随项目精准配置。

强化政府资金引导与制度改革联动,释放制度红利与市场空间。统筹用好超长期特别国债、预算内投资、地方专项债等资金渠道,明确跨区域骨干通道央地事权与成本分担机制。资金重点投向跨区域骨干通道、公益性枢纽等市场失灵领域,为社会资本留出清晰可预期的进入空间。深化铁路货运市场化改革,扩大“一单制”“一箱制”覆盖范围。深化通关便利化改革,实现跨境运输一次申报、一单到底,将制度红利切实转化为企业效益。

(二)深化产业联动布局,放大基建投资带动效应

以基建先行牵引产业沿网集聚,推动基础设施与产业集群融合发展。同步规划枢纽经济区、临港经济区、临港产业带与物流网建设,引导制造产能、商贸节点、开放平台沿骨干通道集聚,将物流成本优势转化为产业布局优势。推行“基础设施+产业集群”一体建设模式,新建枢纽与周边产业园区、口岸经济区同步规划落地,避免形成设施孤岛。依托枢纽开放共享集散转运设施与信息平台,带动区域物流与关联产业服务水平整体提升。

以标准统一与规则输出赋能,推动产业链升级与国际化能力同步提升。统一运载单元、单证规则与数据交换标准,以规模化装备更新需求带动高端制造升级。同步推进多式联运经营、供应链设计等生产性服务业,推动基础设施投资沉淀为产业发展能力。支持企业布局国际船舶、海外仓与境外集结中心,培育稳定的国际多式联运线路。推动中国物流标准与电子单证规则国际互认,将通道优势转化为规则优势。

(三)优化投融资机制创新,激活社会资本内生动力

放宽市场准入与培育运营主体并重,提升物流网市场化组织水平。依托“六张网”项目库与投贷联动机制,公开发布项目清单,明确枢纽场站、仓储配送等领域准入范围与参与方式。以特许经营、委托运营引入专业化运营能力,完善使用者付费与绩效付费机制,保障民间资本进得来、留得住、退得出。支持龙头企业组建跨区域枢纽组网运营联盟,赋予网络调度协调权能。引导中小企业专精特新发展,嵌入骨干网络,改善行业“小散弱”格局。

创新金融工具与盘活存量资产并举,构建投资良性循环机制。支持仓储物流、港口码头、物流园区等成熟资产发行基础设施公募RE-ITs,探索特许经营权、收益权证券化。引导开发性金融、保险资金等中长期资本参与枢纽通道建设,形成存量盘活与增量投资互促的良性循环。推广绿色债券、可持续发展挂钩贷款支持数智绿色改造,拓展电子仓单物权凭证功能。依托可信数据开展存贷质押融资,将物流数据转化为信用资产,从根本上改善物流资产回报水平。