

四中全会精神在基层

从降本到增值 物流业锚定“十五五”发展新航向

中经记者 郭琛 石英婧
玉溪 上海报道

在云南省玉溪市，中老铁路化念站几公里外，大化产业园区铁路专用线正在加速建设，施工现场到处都是捣固车、挖掘机等大型设备，工人们也在紧锣密鼓地铺设铁轨。

加快建设国家物流枢纽

“玉溪市作为国内面向南亚、东南亚的重要产品供应地，物流基础设施与服务体系不断完善。”

大化产业园区铁路专用线大体呈南北走向，线路正线长9.2公里，铺轨长度27.5公里，分线接至玉昆钢铁厂、仙福钢铁厂，项目估算总投资约18.47亿元。

大化产业园区管委会相关负责人告诉记者，上述专用线主要承担大化产业园区、新平产业园区与昆明市及昆明以远地区的货物交流，对打通铁路运输“最后一公里”，提高作业效率，实现“路企直通”运输，改善园区交通运输条件，降低园区内企业货物运输成本，增强市场竞争力具有重要意义。

2025年6月，国家发展改革委公布了30个国家物流枢纽建设名单，

挖掘物流价值势在必行

“十五五”期间，物流产业需要解决的问题是价值创造。

日前发布的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》(以下简称“十五五”规划建议)明确提出，加快构建“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。物流行业作为连接产业链供应链、贯通国内外市场的关键纽带，其战略价值被提升至新高度。

在国家发展改革委此前召开的新闻发布会上，国家发展改革委政策研究室副主任、新闻发言人李超表示，物流是实体经济的“经络”，有效降低全社会物流成本，有

《中国经营报》记者现场采访了解到，玉溪国家物流枢纽由研和片区、化念片区构成，拟规划建设空间约9.8平方公里，两片区通过中老(玉磨)铁路和昆磨高速衔接。其中，化念片区围绕大宗生产物资集散需求，设置大宗物资堆存加工区、成品钢加工周转区、回收

物资堆存区等六大功能区。

众多国家物流枢纽正在加快建设，成为助推我国物流产业迈上新台阶的重要基石。据中国物流与采购联合会党委书记、会长蔡进透露，“十四五”期间，我国社会物流总额规模将超过370万亿元，有望达到380万亿元，5年间平均增速

约5%。

多名受访业内人士表示，物流市场快速发展，将在建设全国统一大市场过程中起到积极的支撑作用。不过，物流产业过去发展更多依赖降低成本，“十五五”期间应该通过场景创新、模式创新等举措提升产业价值。

智能化促进高质量发展

“要推动物流业高质量发展，首当其冲的是智能化和数字化。”

在汪鸣看来，“十五五”的关键词是培育和发展新质生产力，场景创新、模式创新和价值创造应该成为“十五五”期间推动物流发展的重要命题。

2025年11月，国务院办公厅发布的《关于加快场景培育和开放推动新场景大规模应用的实施意见》提出，加快智慧公路、智慧港航、智慧物流枢纽、智慧物流园区等发展。探索与新技术、新业态相结合的物流新模式和公铁、水水、铁水智慧联运新场景。加强仓配运智能一体化、数字孪生等技术应用，创新无人运输、无人装卸、无人配送、智慧仓储等应用场景。

“要推动物流业高质量发展，首当其冲的是智能化和数字化。”蔡进告诉记者，过去，我国物流市场是大批量、少批次、高库存的模式，现在碎片化、小批量、多批次、低库存正成为市场需求的常态。在这个变化过程中，传统的信息化手段已经不再适用，需要通过数字化来实现碎片化的整合、优化和协同。

蔡进分析认为，物流业数字化转型不是在环节上的简单应用，而是从根本上将先进技术和现代化生产组织方式有机结合，实现生产方式的转型升级。

方式向供应链转型，供应链的本质就是创造价值。”在蔡进看来，供应链由“供应”和“链”组成，“供应”首先要从供给侧创造价值，通过“链”把价值传导到客户手里，再通过客户消费来实现价值、放大价值。

“供应链的本质，就是创造价值、传递价值、实现价值和放大价值的完整过程。因此，在推动有效降低全社会物流成本的基础上，物流最根本的是通过向供应链转型升级，来提升价值创造能力。”蔡进强调。

汪鸣表示，“十五五”期间，物流产业需要解决的问题是价值创造。

美国平均运价是我国的4倍，仓储服务价格是我国的5倍，但其社会物流成本与GDP比例却比我国低5—6个百分点。

“价值就在这5—6个百分点里面，但不是继续靠规模来实现，而是在规模的基础上实现物流自身价值的创造，帮助制造业和消费领域获得规模红利。”

“在‘十五五’规划建议中，有一个非常重要的表述——新需求引领新供给，新供给创造新需求。所以，物流业需要在‘十五五’期间完成一次脱胎换骨的创新。”汪鸣强调。

美国平均运价是我国的4倍，仓储服务价格是我国的5倍，但其社会物流成本与GDP比例却比我国低5—6个百分点。“价值就在这5—6个百分点里面，但不是继续靠规模来实现，而是在规模的基础上实现物流自身价值的创造，帮助制造业和消费领域获得规模红利。”

“在‘十五五’规划建议中，有一个非常重要的表述——新需求引领新供给，新供给创造新需求。所以，物流业需要在‘十五五’期间完成一次脱胎换骨的创新。”汪鸣强调。

美国平均运价是我国的4倍，仓储服务价格是我国的5倍，但其社会物流成本与GDP比例却比我国低5—6个百分点。“价值就在这5—6个百分点里面，但不是继续靠规模来实现，而是在规模的基础上实现物流自身价值的创造，帮助制造业和消费领域获得规模红利。”

“在‘十五五’规划建议中，有一个非常重要的表述——新需求引领新供给，新供给创造新需求。所以，物流业需要在‘十五五’期间完成一次脱胎换骨的创新。”汪鸣强调。

美国平均运价是我国的4倍，仓储服务价格是我国的5倍，但其社会物流成本与GDP比例却比我国低5—6个百分点。“价值就在这5—6个百分点里面，但不是继续靠规模来实现，而是在规模的基础上实现物流自身价值的创造，帮助制造业和消费领域获得规模红利。”

“在‘十五五’规划建议中，有一个非常重要的表述——新需求引领新供给，新供给创造新需求。所以，物流业需要在‘十五五’期间完成一次脱胎换骨的创新。”汪鸣强调。

美国平均运价是我国的4倍，仓储服务价格是我国的5倍，但其社会物流成本与GDP比例却比我国低5—6个百分点。“价值就在这5—6个百分点里面，但不是继续靠规模来实现，而是在规模的基础上实现物流自身价值的创造，帮助制造业和消费领域获得规模红利。”

人形机器人商用化“拐点时刻”降临 多地卡位万亿级新蓝海

中经记者 方超 张家振 上海报道

作为具身智能理想载体的人形机器人，正迎来前所未有的商业化“拐点时刻”。

TrendForce日前发布的趋势预测称，2026年将是人形机器人迈向商用化的关键一年，全球出货量预估年增逾7倍、突破5万台。“2026年，将是人形机器人正式进入以AI为驱动、以应用为核心的产业新阶段。”

《中国经营报》记者注意到，在迎来产业化、商业化落地关键节点后，人形机器人作为发展新质生产力的关键领域，近年来获得了从国家到地方层面的大力支持。“十五五”规划建议明确“前瞻布局未来产业”，其中就包括具身智能。

政策层面全力支持，万亿赛道“一触即发”。上海市、南京市、杭州市、芜湖市等地纷纷出台规划，宣布打造人形机器人产业高地。12月3日，浙江省“十五五”规划建议对外发布，提出聚焦人形机器人、脑机接口等领域。杭州市也提出，到2029年，当地人形机器人产业规模达到500亿元，打造一批通用人形、柔性人形、增强人形等杭研杭产的世界级机器人品牌。

“多地集中布局人形机器人赛道，首要驱动因素来自国家战略对未来产业的明确指引。”一位不愿具名的行业分析师向记者表示，在各地发展人形机器人产业过程中，政策需要从“拼补贴、拼园区”，转向“拼能力、拼场景、拼标准”。

上海杭州南京等地抢先押注

从舞台上的花哨表演到融入千行百业，曾经在科幻电影中大量现身的人形机器人，正徐徐拉开“黄金年代”的大幕。

“人形机器人是继计算机、智能手机、新能源汽车后的潜在颠覆性产品，对生产生活方式与全球产业格局具有重塑效应。”在上述分析师看来，这意味着，发展人形机器人产业既能形成整机与零部件的新产业增量，又能以“通用自动化能力”改造既有制造业体系，从而同时服务稳增长与结构

打造多元化示范应用场景

在全国多地竞相打造人形机器人产业高地的大背景下，长三角地区最受外界瞩目。

产业通数显示，截至2025年9月底，长三角地区共有8686家人形机器人企业，在所有城市群中位居第一。中商产业数据则显示，中国人形机器人产业呈现出明显的区域分化特征，其中，长三角地区综合实力最为突出，在产业规模、产业链完整度、集聚度及资本活跃度方面均居首位。

“长三角地区发力的比较优势来自‘整机—零部件—场景—标

警惕“一哄而上”同质化竞争

不过，在多地发力人形机器人产业的同时，当前也面临着核心部件国产化率待提升、技术标准不统一等“拦路虎”。

“核心部件国产化率偏低的关键症结在于精密制造与系统级可靠性工程短板，突破口在‘整机牵引的强链补链’。”上述分析师建议，“以整机企业牵头组建创新联合体，把国产部件导入整机真实工况进行寿命与失效机理验证，并用首台套政

策与检测认证体系形成‘可用—好用—敢用’的制度化通道。”

记者在采访中获悉，多地正多措并举，助力人形机器人企业攻坚技术壁垒。南京市工信局相关负责人表示，南京市加快推进机器人领域科技创新和成果转化，实现13所重点高校全覆盖对接，征集发布相关成果超120项。

芜湖市鸠江区相关部门负责人向记者介绍，当地正实施四项重大工程，其中排在第一位的便是“核心技术攻坚工程”。“我们将支持企业开展‘揭榜挂帅’技术攻关，联合高校突破核心部件与‘感知—认知—执行’闭环技术。”

在业内人士看来，除了应对技术、应用等层面的难题外，为推动人形机器人产业实现高质量发展，各地还应力避同质化竞争，逐步形成自身的差异化优势。

11月27日，国家发展改革委

定位‘科技竞争新高地、未来产业新赛道、经济发展新引擎’。地方规划同频共振，本质是围绕国家提出的‘应用牵引、整机带动、软硬协同、生态培育’路径，组织产业资源，也与‘技术拐点与成本拐点叠加’时代来临密切相关。”

根据南京市工信局相关负责人向记者提供的资料，埃斯顿酷等企业已推出一批人形机器人整机产品。杭州经信局相关负责人向记者表示，近年来，杭州市凭借在人工智

能、云计算、5G领域的先发优势，培育出一大批以“杭州六小龙”为代表的创新型领军企业。

“2025年上半年，杭州市智能机器人实现工业总产值87.2亿元，同比增长26.5%，实现了跨越式增长。”上述杭州经信局相关负责人向记者提供的资料显示，当地主要依托西湖、滨江、萧山、余杭4个重点区县打造“工字型”产业带，积极引导人形机器人、具身智能机器人、核心零部件及软件算法企业。

据杭州市经信局上述负责人介绍，在当地，人形机器人“宾小新”已加入滨江区公安局“滨江机器”队伍，承担巡逻、应急响应等任务；Pepper机器人已在主城区杭州师范大学东城中学等学校广泛应用，开展辅助教学与互动工作。

力，减少对单一整机项目的同向竞争，通过跨省域协同形成“零部件—系统—整机—集成应用”的稳定分工机制。“建议地方将财政工具更多用于‘揭榜挂帅’任务、首台套验证、标准与认证、重大场景采购与数据闭环建设，并以可靠性、可维护性、单位任务成本、事故率与停机率等指标进行穿透式考核，形成对企业真实能力的筛选机制。”

“避免‘一哄而上’的关键是以区域比较优势做产业链分工，而非重复押注整机项目。”上述分析师建议，各地将资源更多投向“中试验证、检验检测、训练场与数据采集、关键共性工艺平台”等公共能



玉溪国家物流枢纽大化产业园区铁路专用线正在加快建设。 郭阳琛/摄影

智能化促进高质量发展

“要推动物流业高质量发展，首当其冲的是智能化和数字化。”

在汪鸣看来，“十五五”的关键词是培育和发展新质生产力，场景创新、模式创新和价值创造应该成为“十五五”期间推动物流发展的重要命题。

2025年11月，国务院办公厅发布的《关于加快场景培育和开放推动新场景大规模应用的实施意见》提出，加快智慧公路、智慧港航、智慧物流枢纽、智慧物流园区等发展。探索与新技术、新业态相结合的物流新模式和公铁、水水、铁水智慧联运新场景。加强仓配运智能一体化、数字孪生等技术应用，创新无人运输、无人装卸、无人配送、智慧仓储等应用场景。

“要推动物流业高质量发展，首当其冲的是智能化和数字化。”蔡进告诉记者，过去，我国物流市场是大批量、少批次、高库存的模式，现在碎片化、小批量、多批次、低库存正成为市场需求的常态。在这个变化过程中，传统的信息化手段已经不再适用，需要通过数字化来实现碎片化的整合、优化和协同。

蔡进分析认为，物流业数字化转型不是在环节上的简单应用，而是从根本上将先进技术和现代化生产组织方式有机结合，实现生产方式的转型升级。

美国平均运价是我国的4倍，仓储服务价格是我国的5倍，但其社会物流成本与GDP比例却比我国低5—6个百分点。“价值就在这5—6个百分点里面，但不是继续靠规模来实现，而是在规模的基础上实现物流自身价值的创造，帮助制造业和消费领域获得规模红利。”

“在‘十五五’规划建议中，有一个非常重要的表述——新需求引领新供给，新供给创造新需求。所以，物流业需要在‘十五五’期间完成一次脱胎换骨的创新。”汪鸣强调。

美国平均运价是我国的4倍，仓储服务价格是我国的5倍，但其社会物流成本与GDP比例却比我国低5—6个百分点。“价值就在这5—6个百分点里面，但不是继续靠规模来实现，而是在规模的基础上实现物流自身价值的创造，帮助制造业和消费领域获得规模红利。”