

从“人海战术”到“算法指挥”

AI 重构物流全链条

□ 全媒体记者 甘琛

8月26日至28日,第十八届国际交通技术与设备展览会在北京国家会议中心举行。这场以“AI 新时代 交通新未来”为主题的行业盛会,汇聚了国内外交通运输领域的头部企业。以顺丰速递、京东物流、轻舟智航为代表的物流企业,展出了数智化升级的最新成果。从展台传递出的信号清晰而强烈:AI 正从辅助工具变成物流的“大脑”,从预测、决策到执行,全链条的智能化重构已然展开。

数智化决策

大模型让“算力”替代“人力”

走进邮政业专题展区,顺丰与京东物流的展台比邻而立。两家物流巨头的展示虽各有侧重,却不约而同地将“AI 决策”置于最核心的位置——表明物流行业正从“经验驱动”全面转向“算法驱动”。

顺丰展示的是自主打造的“阿朴 AI 智能体集群”。工作人员向观众演示了这一系统的运作逻辑:以客户智能体为核心,实现了从预测、规划、营销、履约到客服的全环节 AI 覆盖。其中预测智能体基于时空预测大模型,日度级预测准确率超过 98%;规划智能体依托自进化物流引擎“运筹”大模型,日均输出数千条优化方案,支撑超十亿个包裹的时效提升。换言之,过去需要数千名调度员协同完成的工作,如今由 AI 在分钟级时间内即可输出最优方案。

几步之外的京东物流展台,则在展会开幕当天抛出了一个颇具分量的消息——正式发布“超脑”大模型 3.0。现场负责人表示,这是物流行业首个从仓储到配送全程由 AI“指挥”的工业级大模型应用集成体。相较 2.0 版本,亿级包裹端到端最优路径规划求解时间从分钟级压缩至秒级。在覆盖超 3600 个仓库、超 60 万多名员工的复杂网络中,系统可在秒级完成亿级包裹的决策更新,车辆自动化调度率达到 86%。

两家物流业巨头都在做同一件事,即让 AI 接管物流的“大脑”工作。顺丰强调从预测到执行的全链路 AI 协同,京东物流则突出工业级大模型的决策效率跃升。虽然技术路径不尽相同,但核心目标高度一致:用算力替代人力,用数据驱动决策。



无人化执行

物理 AI 延伸到物流最后一百米

如果说数智化决策解决的是“怎么想”的问题,那么无人化执行解决的就是“怎么干”的问题。在这一领域,物流企业从不同场景给出了各自的答案。

轻舟智航的展位人头攒动。这家自动驾驶公司首次参加国际交通技术与设备展览会,带来了 L4 级 Robovan 无人物流车,瞄准的是快递配送、即时零售、冷链运输、工业物流等多元场景。在已

落地的同线路运营中,其平均运营成本较人工降低 50% 以上。

京东物流的“超脑”大模型 3.0 则将物理 AI 的触角延伸到了仓库内部和最后一百米。CyberX 物控引擎驱动的“狼族”机器人军团已在多个物流园区 24 小时常态化运行——“异狼”分拣机械臂在产线上完成高强度分拣作业,“独狼”无人配送车不仅在国内多地运营,还已

驶入沙特等海外市场。从仓内到路面,京东物流的物理 AI 正在覆盖物流作业的每一个体力环节。

而在“微场景”领域,顺丰旗下丰巢带来的“丰小柜”及 MRO 管理柜则展示了另一种“无人化”——将智能终端部署到高铁站、机场、工业产线边,提供就近寄件、物资管理服务,柜机每个货道配置高精度重力传感器,称重精度可达 1 克。

全球化与绿色低碳

物流巨头的“大棋局”

当 AI 解决了“怎么想”和“怎么干”的问题之后,物流企业的目光自然投向了更广阔的天地——全球化和可持续发展。

在全球化布局方面,顺丰的展示最为全面。一张巨大的航线网络图铺满了展台背板:110 余架全货机,69 条国际航线,通达全球 130 多个城市;海运量位居全球货代 50 强第 9 位;陆运覆盖欧亚 16 国,国际班列通达 19 国。位于鄂州花湖机场的国际货站具备普货、危险品、贵重物品、冷链等综合处理能力。

一张海陆空铁多维一体的综合物流通道图已然成型。值得注意的是,京东物流的“独狼”无人配送车已在沙特等海外试点运行——这意味着中国物流企业的国际化不只是“运出去”,更是将技术与标准“带出去”。

绿色低碳同样是本届展会的高频词。顺丰展示了“丰和可持续发展管理平台”,并宣布 MSCI ESG 评级提升至 AA 级,为我国快递企业最高评级。通过绿色运输、绿色包装、绿色循环等举措,顺丰希望构建从“收件”到“回收”的全生

命周期绿色管理体系。京东物流的“超脑”大模型 3.0 则通过智能路由优化,在提升效率的同时直接降低碳排放——更短的路径、更高的装载率、更少的空驶,本身就是最有效的减碳方式。

全球化和绿色低碳看似是两个独立的方向,实则互为支撑:国际化布局需要绿色合规作为“通行证”,而绿色技术的规模化应用又依赖全球市场的容量来摊薄成本。顺丰的 110 余架全货机和京东物流的海外无人配送车,正在共同勾勒中国物流企业走向世界的宏大图景。

多式联运高效衔接

湖北炼成中西部物流成本洼地

□ 全媒体记者 王丹宁 通讯员 潘庆芳

8月25日,2026 年加快建设交通强国大会在湖北武汉举行。会上发布的交通强国指数显示,我国交通强国指数达 90.80,较去年稳步提升,在全球主要国家中位列第五。

作为全国交通强国建设重点试点省份,湖北同步交出一份亮眼成绩单——全省 8 项交通强国建设试点任务全部通过验收,其中,湖北省交通运输厅创新打造的“铁水公空”高效衔接模式,入选交通强国建设试点典型案例。

这一模式的背后,是湖北多年来持续推进多式联运体系建设的久久为功。

一箱货的降本之旅

长江阳逻段江面船只往来穿梭。8月20日,一艘满载集装箱的万吨级货轮缓缓靠泊。船上,一只 20 英尺集装箱装载着从比利时经上海水运而来的汽车零部件,即将换乘铁路前往成都。

靠岸后,集装箱被轻巧卸下,落在一辆无人驾驶卡车上,驶向 1.5 公里外的铁路专用线。从船到车,全程耗时不到 15 分钟。

全程运费算下来 8000 元出头,比公路运输省 4773 元,比铁路直达省 1151 元。

这箱货只是一个缩影。阳逻港作为全国首个内河铁路装卸自动化作业场站,通过“港站同场、运输同场、关检同场、信息同场”一体化运作,每标箱综合物流成本下降 1200 元,换装效率提升 30%。宜昌白洋港疏港铁路直连栈桥,单箱转运时间压缩 60% 以上。

武汉多式联运服务中心围绕大宗商品

物流精准发力,“北粮南运”“赶肉下江”两条精品线路已常态化运行。“北粮南运”每吨粮食运费较传统运输方式节约 100 元;“赶肉下江”聚焦冷链品类,单柜物流成本降低超过 2000 元。

目前,湖北省成功创建 8 个国家多式联运示范工程,已通过验收 4 个,创建数量和命名数量均居全国第一。今年上半年,该省完成“一箱制”集装箱铁水联运量 9.17 万标箱,稳居全国内河第一。全省社会物流总费用与 GDP 比率降至 12.7%,低于全国 1.2 个百分点,湖北正成为中西部地区物流成本洼地。

“铁水公空”四网协同发力

降本并非一日之功。多式联运的底层逻辑,是“铁水公空”四网协同发力。

看铁路,湖北省已实现市市通高铁,运营里程达 2671 公里,居全国第四。11 个重要港区全部连通疏港铁路,货物下了船就能上铁轨。

看水运,汉湘桂大通道湖北段“四船闸两航道”工程全部开工,三峡水运新通道也在加快建设。全省高等级航道 2305 公里,居全国内河第二;5 个港口吞吐量突破亿吨,数量居全国内河省份第一。

再说公路,“两纵两横”国家高速主通道改扩建全面推开,沪渝、二广等 10 个项目在建,8 座长江大桥同时施工,创下全国之最。

最后看航空,鄂州花湖机场——世界第四、亚洲第一个专业货运机场,与武汉天河机场形成“双枢纽”格局,122 条航线覆盖全国、通达全球,“一夜达全国、隔日连

世界”已成为现实。

四网协同发力,硬件底座已经成型。而要让这张网真正转起来,政策保障不可或缺——湖北在全国率先将“铁水公空”交通物流枢纽项目纳入省纪委监委专项监督,今年上半年纳入监督的 62 个项目完成投资 511.77 亿元,占比 51.22%,顺利实现“双过半”。省级财政对 4 个通过验收的国家多式联运示范工程各给予 2000 万元补助,叠加高速公路差异化收费政策,持续降低联运成本。

“软联通”打通“肠梗阻”

硬件骨架搭建完毕,只是第一步。“铁水公空”各跑各的,如果没有统一的数据语言和规则标准,依然是“信息孤岛”。

湖北的解法是,建一个能打通各方的公共信息平台——湖北供应链物流公共信息平台。这个平台系全国首创,把铁、水、公、空、仓、邮六个领域的数据聚到了一起——目前归集数据超 97 亿条,整合货车 36 万辆、船舶 9000 余艘、铁路场站和港口码头百余个。供需双方线上对接近 200 万次,交易额突破 109 亿元。

有了数据,还得有“翻译官”。武汉多式联运服务中心被湖北省政府纳入全省七大要素交易服务平台,定位是“要素市场+信用枢纽”。目前,该中心已引入货源企业 408 家,导入联运线路 73 条,完成运量超 270 万吨。

数据流动起来后,金融活水也跟着来了。湖北打通了物流数据向金融信用转化的通道,围绕多式联运场景推出租赁、担保、保理等 11 款供应链金融产品。全



阳逻港。本报资料室供图

省首单多式联运数据保理融资 2000 万元成功落地,有效破解中小物流企业融资难题。

从“试点”走向“样板”

湖北立足基础设施“硬联通”与标准规则“软联通”协同发力,已形成一套覆盖基础设施、技术装备、运输组织和制度规则四大维度的多式联运发展经验体系。

运输组织上的创新尤为突出。比如“长江班列”,将三峡过闸货物运输时间从近 10 天压缩至 3 天内;“汉蓉线”和“西安—武汉港”两条线路,则入选交通运输部集装箱铁水联运品牌线路培育名单。

比运输创新更深远的是规则统一。湖北联合长江航务管理局研究制定《长江流域水运电子运单数据结构与交换规范》,让

长江上跑船的电子运单有了统一“格式”。全省“一单制”覆盖面也在扩大——重点联系企业中“一单制”箱量占比达 12.7%,阳逻港二期更是超过 60%。

硬件上还有一个标志性突破:鄂州花湖机场铁路联络线已建成投用,成为全国首个“货物列车直接开进机场停机坪附近”的空铁联运项目。

湖北省交通运输厅相关负责人表示,下一步将着力强化基础设施物理贯通,推动核心要素数据联通,促进制度标准规则融通,提质做强市场主体培育,进一步打造“铁水公空”高效衔接的多式联运高质量发展新样板。

从“九省通衢”到“九州通衢”,湖北的多式联运实践,正为长江经济带乃至全国内陆地区提供一份可复制、可推广的“湖北方案”。