

看铁路货运三招降成本

物流是实体经济的“经络”，连通生产与消费，关乎民生与发展。降低全社会物流成本，能够为经济发展“舒筋活血”。

2024年11月印发的《有效降低全社会物流成本行动方案》提出，到2027年，货物运输结构进一步优化，铁路货运量、

铁路货运周转量占比力争分别提高至11%、23%左右，港口集装箱铁水联运量保持较快增长。

随着降低全社会物流成本专项行动的实施，铁路部门推出了哪些新举措，对降低物流成本有何好处？

铁路「总包」省心省力

7月2日13时30分，载着石粉等货物的32108次货物列车从广西贵港站驶向钦州港东站。到港后，这批石粉将换乘海运班轮发往越南海防。这是广西开出的首趟多式联运物流总包外贸货物列车，标志着“贵港—钦州—海防”多式联运新模式正式启运。

在此次石粉运输项目中，国铁南宁局湛江铁路物流中心负责协调公路、港口、海关、海运等运输相关单位，通过汽车将石粉从武宣运往贵港站，再转铁路发往钦州港，无缝衔接国际海运航线发往越南海防港，实现了“一次委托、一箱到底、一次结算”，全程运输时间较传统模式缩短约5%左右。

“采用铁路多式联运物流总包的方式发运出口货物，基本不需要我们跟公路、海运等逐一沟通协调一些单证交接、短驳运输、货物换装等事项，我们只要对接铁路部门就能基本解决所有问题，而且还能全程追踪货物去向，这样既省心又省力，同时还降低物流成本。”广西晟皓物流有限公司总经理陈国柱说。

铁路运输，最大优势是运量大、成本低，但在铁路干线和货运场站以外，衔接厂区、门店的前后“一公里”短途接驳成为“公转铁”的瓶颈。“别小看这‘一公里’，每趟单程的短驳运输都意味着一次额外的装货和卸货，其中涉及很多物料、人工以及可能发生的损耗。”国铁呼和浩特局包头铁路物流中心营销部副主任张贺介绍。

以前，铁路部门只负责干线运输。如今，推广物流总包后，铁路部门将为客户量身设计物流最优解决方案，解决短驳运输难题，并提供储存、装卸、搬运、包装等服务，从而实现“门到门”“生产线到生产线”“厂—站—库—经销商店”的效果，帮客户降低综合物流服务成本。

有专家总结，与传统运输方式相比，铁路部门推出的多式联运物流总包外贸运输服务具有“一次委托、一箱到底、一次结算”的特点，减少客户与公路、铁路等各环节多个承运人逐一沟通协调单证交接、短驳运输、货物换装等的麻烦，客户还可全程追踪货物去向，极大提升了运输效率，有效压缩了综合物流成本。

不仅如此，依托物流总包，铁路部门还对内部货运组织进行了优化。以往，货物运输涉及装卸、调度等多个部门，从提交货物运输申请到发车，一般需要4天左右。实施物流总包后，铁路部门内部实行合署统一办公，每个作业环节都有人员盯控，确保货物1日内发出。

国铁集团数据显示，前5月共签订物流总包合同655个，合同运量9.79亿吨。以国铁呼和浩特局为例，其已与包钢、中煤等企业签订“总对总”物流总包服务合同，签约物流总包项目68个，锁定合同运量11488万吨。

“提前锁定运量，有利于我们提前安排货运运输，提升线路使用效率。”国铁呼和浩特局货运部工作人员杜慧介绍，得益于此，前5月，国铁呼和浩特局货物发送量完成11123万吨，同比增加1143.8万吨。

“开展物流总包业务，就是把铁路的网络优势和企业的产能优势发挥到最大，降低物流成本，提高物流效率。”国铁集团货运部有关负责人说。



海铁联运作业现场。

近日，在哈尔滨铁路物流中心绥化站管内的一条铁路专用线上，一列满载357吨麦芽糖浆的集装箱班列发往辽宁省营口港。这是中国铁路哈尔滨局集团有限公司今年为企业开行的首趟物流总包“一单制”铁海联运班列。这条“铁路+海运”无缝衔接的快线通道，真正实现了“一次委托、一单到底、全程联运”的物流新模式。

此次物流总包“一单制”铁海联运模式，实现了多式联运服务的突破。客户只需通过95306平台提交一次运输申请，即可完成铁路、港口、船运全链条业务办理，彻底解决了传统多式联运中环节割裂、手续繁杂的痛点。

“过去发运需要我们反复与各方沟通，每个环节都要单独处理，不仅手续繁琐，还容易出现信息误差和沟通不畅的问题。现在一个平台就能搞定所有业务，运费结算也清晰明了，真正实现了降本增效！”青岛嘉得通物流有限公司驻吴天办事处负责人说。

不过，要想实现“一单制”可不简单。统一标准是前提。实现多式联运“一单制”，关键在于实现铁路运输与水路运输的系统对接、数据流通。这一过程中，难题可不少。

“举个简单的例子，同样是椰汁饮料，在铁路系统里货物品名叫椰子汁，在航运公司的系统里叫椰汁，命名不同、标准不一，就无法实现数据对接。”中铁集装箱运输有限责任公司多式联运部部长冯铁斌说。

为此，铁路部门新搭建了一套海运订舱系统，提供“翻译”功能，解决了数万条货物品名、港口码头名称等基础数据的转换互认难题。

改革报价是关键。“一单制”的突出特点在于实现了一单到底、一次结算。为适应“一单制”条件下的报价需求，铁路部门将过去的事后报价改为实时报价，让用户在选择运输方式时，就能清晰地看到运输价格。

今年2月底，国铁集团与中谷物流、信风海运、安通物流、泛亚航运4家航运企业签订合作协议，联手开展集装箱多式联运“一单制”运输服务。

多式联运“一单制”，除了便捷客户，还能大

幅提升效率、降低成本。

“系统对接后，船公司不仅可以提前预留舱位、安排船期，而且对于集港、装卸工作也能事先安排，提升效率。”信风（宁波）海运物流有限公司有关负责人说。

同时，铁路部门为推动“一单制”运输，组织空箱调配、车辆配空、编组挂运，根据船期倒排列车开行计划，保障各环节无缝衔接。

数据显示，江西樟树至辽宁营口多式联运，采用“一单制”运输后，全程运输时间相比原来缩短了5天，运费降低了10%。

据统计，铁路部门已开发多式联运“一单制”产品119个。



中哈物流基地。

“运费贷”降低融资成本



金融演算。 摄图网供图

资金使用成本。

但目前“铁路运费贷”仅适用于“运费支付”，尚未覆盖仓储、装卸、配送等环节的综合金融服务需求，场景适配度有待增强。其合作范围对地方中小银行覆盖度不高，限制了区域

企业的融资渠道选择。“有关部门应在产品丰富性、覆盖广度等方面持续优化，进一步释放铁路物流金融的制度红利与平台价值。”北京交通大学经济管理学院物流管理系博士后柳阳认为。

展望未来，随着铁路物流与数字金融深度融合，铁路物流金融服务正朝着更加智能化、生态化和国际化的方向演进。

日前，中世联（大连）国际物流有限公司在大连地区率先实现了数字铁路运费贷的落地应用。中世联（大连）国际物流有限公司负责人王强表示：“华夏银行数字铁路运费贷的快速放款和灵活还款方式，使我们能够在旺季更高效地调配资金，提升运营效率。这种创新的金融服务模式，为我们解决了资金周转的燃眉之急，也为企业的长期发展提供了有力支持。”

华夏银行大连分行有关负责人介绍，华夏银行大连分行联合沈阳铁路局集团有限公司大连铁路物流中心，落地数字铁路运费贷业务，为区域铁路物流产业链企业带来了全新的融资体验。

有专家认为，在风险控制方面，应构建数字化、动态化的风险管理体系，同时突破单一金融产品，打造“物流+金融+数据”融合发展的新生态。在共建“一带一路”、推进中欧班列等国际物流通道持续拓展的背景下，铁路物流金融服务急需与国际贸易规则对接，打造高水平开放型金融服务体系。