被高铁改变的物流

物流业被称为“第三利润源泉”，是经济发展的基础性产业。但高昂的物流成本现已成为我国经济提质转型的障碍。

近年来，我国高铁事业快速发展，进而释放了大量既有线路运能，为降低物流成本提供了可能。在这一背景下，中国铁路于2013年6月启动货运组织改革，推动铁路货运加快向现代物流转变。高铁快递、电商班列、货物快运等一系列面向大众市场的产品推出，有效降低了全社会物流成本，提高了资源利用效率，为改善我国物流结构提供了契机。

借着高铁建设的“春风”，我国的物流产业正快步向前。

铁路货运必大市场

本报记者 王轶辰

2月6日，春运进入第三天。临近春节，昔日人山人海的广州林安物流园交易中心内冷清了许多。但广铁集团广州货运中心业务员周天竺依然忙着跑上跑下，为前来咨询的货主答疑解惑，她身上的铁路制服在这个停满汽运卡车的物流园里格外显眼。

“快过年了，不少物流公司都停办了运输业务，但我们南方货物快运列车在春节期间也能做到保时保点，找我们合作的客户越来越多。”周天竺告诉记者，把铁路零单货运受理点开进远离货运站的物流园内，这在以前想都不敢想。

近年来，随着我国大批高铁线路相继开通运营，高铁网越织越密，这让既有线路的铁路运能不断释放。为此，广铁集团推出了货物快运、电商班列、高铁快递等一系列面向大众市场的货运产品，并把上百个货物受理窗口开到了物流市场的最前沿。

“随着铁路运能的释放，我们原来想做但没有能力做的事情，现在终于实现了。”广铁集团货运处副处长张轶弘介绍说，京广高铁开通后，仅武汉至广州南段就为京广既有线释放了约3000万吨的货物运能。

与前些年相比，今天广铁集团不仅货物运能更充足了，而且货物运输的产品也更丰富，运输效率也更高，提供给货主的选择也更丰富。

2月6日22时，记者来到广铁集团棠溪货场时，这里依然灯火通明。

装卸工在站台上来回穿梭，广州市冠龙物流公司董事长李崇高正盘点着即将发往上海的货物。“这是要赶在春节前发往上海的一批食品，走的是铁路零散货物快运班列，今晚装车，明天凌晨发车，后天上午就可到达上海闵行，全程仅需35个小时左右，非常便捷。”自称“铁迷”的李崇高去年得知这条铁路货运快车开通后，就放弃了自己已渐成规模的汽运业务，改由铁路快运操作。

在另一个站台，子承父业专营铁路物流的广州万发物流公司总裁龚成龙也在紧张地指挥着工人们装卸货物，以免错过凌晨发往哈尔滨的货物快车。他边走边对记者说，“这趟列车的时速高达120公里，我们运送的产品里有大量的海鲜，对时间要求严格。从中国的南端运到最北边，这么长的距离，只有铁路运输既能保障时效又价格低廉。随着铁路货改的深入，我的公司一定会越来越有竞争力。”

“能保证时效性的货物运输产品，容易受到市场的青睐。”广州货运中心主任蒋运华感慨道。

在距离棠溪货场80公里外的广铁石龙货场，运行时速高达160公里的电商班列整装待发。“目前电商班列共编挂90节火车车厢，每节车厢可以装运160方、23吨货物，开通后直接逼停了电商和快递公司270辆9.6米的大型货运汽车。”中铁快运运营总监黄健介绍说，由于铁路运输具有低价、安全、准点等优势，成功开发了顺丰、申通、圆通、京东、当当等电商、快递企业客户，现在京广间的车皮已经不够用了。

自2014年7月起，广铁集团在广州至北京、上海间每日开行3趟运行时速为160公里的电商班列，其中X104次广州至北京全程仅需18个小时，比普通旅客列车速度还快。以2014年11月为例，当月3趟电商班列日编组共46车，日均装42车，装车上线率超过90%，直接创收超过2000万元。

市场前景同样被看好的还有近年兴起的高铁快递业务。从2012年3月份开始，广铁集团充分挖掘高铁运能，尝试利用每天清早（4:45开行）的第一趟高铁检查确认车（不载客）装运快递货物。由于市场各方反响良好，从2014年4月15日起，该集团进一步扩展至广州南、深圳北、长沙南等8个高铁站正式开办面向全国的高铁快运业务。

以今年1月为例，除了高铁检查确认车，广铁集团发往全国各地的高铁快递货物达到4.1万多件，是开办之初的95倍，营业收入是开办之初的83倍。目前，已经有多家快递服务企业在与广铁集团洽谈高铁货物快递合作事宜。

专家表示，广铁一系列铁路运输改革新举措，意味着铁路系统尝试利用新的运输组织方式和铁路价格优势构建全程物流体系，由此突围散货快运市场。此举将改变泛珠三角区域物流市场格局，有效降低社会特别是小微企业物流成本，对促进区域经济转型升级，提质增效发挥重要作用。

图① 2014年4月1日起，北京、广州等20个城市陆续推出“当日达”3项高铁快递业务。图为中铁快运沈阳集散中心工作人员在为开通新业务做准备。 远 舟摄

图② 春运期间，沈阳铁路局高铁快运的工作人员从凌晨就开始工作。 本报记者 齐 慧摄

图③ 2014年12月，工人在中铁快运北京配送中心进行配送。 本报记者 齐 慧摄

观 察

铁路物流不唱“独角戏”

王轶辰

随着高铁联网释放大量运能、铁路货运组织改革的持续深入，铁路主动创新服务走向市场参与竞争，极大加快了社会物流运转效率，降低了社会物流成本，为物流业和经济转型升级提供了有力支撑。但社会物流是个大舞台，铁路物流这出“独角戏”唱得再好，如果不能与其他物流方式合理分工、积极协作，也无法发挥最大的综合效益。

我国交通事业经过近10多年的快速发展，公路、铁路、民航等多种运输方式都具备了相当的规模。但长期以来，我国各种运输方式分散发展，缺乏有机衔接，物流结构不尽合理，综合运输多式联运系统发展缓慢，这是影响整体物流效率、成本的基础性问题。

在大物流的发展形势下，货物运输要求速度快、损失少、费用低。因此，我们就要在一些关键运输节点引导产业结构调整，充分发挥公路、铁路、水路等多种运输方式的各自优势，推动多式联运，构建综合运输网络，发挥交通运输综合网络的最大效率，继而实现最佳的经济效益。

在公路铁路联运上，要充分发挥铁路骨干运输的优势，利用公路灵活多变、快速的特点，规避铁路与公路各自劣势，建成以铁路干线运输为依托的公路铁路联运的大物流操作平台。其中，铁路主要承担干线运输和仓储功能；公路运输则承担货物的提取、配送，是公铁联运的最初和最终环节，可以有效破除“最后一公里”难题。

而在水路铁路联运上，则应坚持港口铁路直接衔接。铁路通到码头前沿，集装箱码头的后方应建设运行速度快、能够保证双层集装箱列车开行的铁路。同时，水路铁路双方还需建立协调联系机制，逐步实现港口和铁路生产调度合署办公，统一相关软硬件技术标准，共同提高港区铁路装卸作业能力，同步提高运输作业效率。此外，考虑到陆港的要求，要把海关检疫检验保税等部门完善起来，使港口货物到达内地以及内地货物出港都更加便捷。

我与高铁

高铁食品可放心享用

济铁旅服公司配餐中心 申庆均

我是济铁旅服公司济西配餐中心配送队长申庆均。我的工作就是为火车上的旅客提供食品。为保证旅客乘坐高铁能有个舒适的旅程，我们会及时为列车配足各类食品。

去年年底，新的列车运行图实施，动车组列车开行范围进一步扩大。动车组列车增开、旅客增加，伴随而来的是为动车组配餐工作任务的加大。比如，济南西站针对今年春运客流高峰，适时增开5对临时动车组，加上客流较多，我们每列车预计每天要多送20吨食品。

每趟动车组的销售人员不同，售货情况不同，每趟动车组客流方向不同，旅客习俗、需求也不同。为满足旅客需求，我每天都要认真梳理每趟动车组的销售情况。比如，G38次上有位“扒鸡销售大王”，每次销售扒鸡量比别的动车组多。因此，配餐中心就要在这趟动车组上多备一些扒鸡，确保供应。

对于高铁上的食品，旅客们尽管放心食用。我们在食品加工过程中，水洗、切丁等程序都是由不锈钢专业食品加工机械完成。每个制作房间都有独立的应用功能，菜品的传递也有专门的传递口。一份份盒饭从生产线到运营线再送到旅客手里，每个环节我们都认真把关，一份盒饭需要经过12道程序，3层质检，才能送到旅客手里。

（文 心整理）

更多高铁一线调查报道请扫二维码

案 例

川味腊肉“坐”上高铁

本报记者 齐 慧

腊月里，伴随着缕缕炊烟，腊肉的香味飘满了四川的田间地头。

2月1日一大早，四川省万源市火车站货运主任陈家芬，就接到了一批发往北京的腊肉货单。这500斤腊肉是市民唐乐胜老人寄给在北京开餐馆儿子的。唐乐胜说，儿子在北京开的餐馆主打招牌菜就是炒腊肉，生意一直不错。自从儿子在北京开餐馆以来，他已经记不清往北京寄运了多少次腊肉了。比来比去，还是用火车发货省时省钱。

如今，腊肉作为一种地方特产渐渐得到了各地人的喜爱。2014年9月，西安铁路局“三秦货物快运”列车的开行，让腊肉也搭上了从小乡村到大城市的“快车道”。“一个电话、上门取送”的“一条龙”服务，“门到门”、“门到站”等多种运输方式，以及相对低廉的运输价格，让“三秦货物快运”列车受到当地群众的欢迎。

用火车快递四川腊肉不仅拉近了乡村与城市的距离，也结束了务工子弟“背着腊肉挤春运”的尴尬历史。据统计，今年1月份以来，西安铁路局一些车站通过“三秦货物快运”列车办理腊肉运输的顾客较以前增加了5倍。

去年8月1日，2014年第100列中欧班列从郑州圃田集装箱中心站开出，前往德国汉堡。 本报记者 齐 慧摄

高铁快运心里有底

本报记者 齐 慧

临近春节，多数物流公司逐渐进入“春节模式”，这时铁路运输全天候的特点就凸显出来，高铁快运更是受到货主的欢迎。

“我们代理的红酒在哈尔滨等城市畅销。春运以来，北方雪雾天气多，公路物流不给力，很难保证及时供货，但大连动车营业部的服务依然安全、准时。春运期间，我们准备向各城市发送10吨左右的洋酒，用高铁运输我们心里有底了。”大连拉蒙酒业负责人告诉记者。

在沈阳，记者了解到高铁快件受理非常方便，客户只要拨打客服电话，工作人员就能上门办理。“2013年哈大高铁开通后，沈阳铁路局适应市场需求，审时度势，推出了高铁快运业务，及时组建了行包快运中心专门开展高铁快递。”负责高铁快运业务的行包快运中心副总经理杜剑华说。

高铁快运主要是通过动车组列车开展城际间小件快速运输，目前有3种经营方式，一是动检车协议运输，有效释放运能，利用动检车空车体压道检测线路，与申通物流公司等单位强强联手，合作共赢，利用动检车在沈阳、长春、大连间运送信件等物品；二是载客动车组急特件运输，根据货主需求，随时随地通过最近车次在最短时间内将货物运到目的地；三是定时运输，满足固定客户需要，指定固定车次固定到站定时开展运送服务。

经过两年的发展，沈阳铁路局高铁快运经营规模逐渐壮大，发送量每年成倍增长。目前，他们的业务已经遍及东北3省，并在大连、沈阳、长春、吉林等主要城市设立了专门营业机构和办理窗口。

高铁快运最突出的特点是“快”。杜剑华说，旅客列车行李包裹运到时限是以天来计算的，高铁快运却是以小时来计算的。比如，沈阳发往鞍山、海城、辽阳等地的运到时限为1小时内，发往大连、长春、锦州等地的运到时限为1小时到2小时，这就大大促进了高铁沿线城市的物资往来，进一步拉近了城市间的距离。

中欧班列架起“桥梁”

本报记者 祝君壁

公元115年，在悠扬的驼铃声中，张骞出使西域，踏出了一条震古烁今的世界级贸易走廊——古丝绸之路。现在，随着长达1.6万公里的高铁释放了普铁线路运能，中欧班列作为经贸交流的新使者续写传奇，打开了我国中原地区通向欧洲的又一扇大门。

2013年7月18日，随着一声汽笛长鸣，中欧班列（郑州至汉堡）80601次列车满载着41节集装箱，自郑州圃田集装箱中心站开出，沿着新丝绸之路一路西行，到2014年8月1日，从郑州已开出100列中欧班列。郑州铁路局货运营销中心副主任王小东告诉记者，随着国家“一带一路”的持续推进，从中国开往欧洲的货运列车变得更加忙碌。

“我们现在争取到了固定线路、固定编组、固定开行时间，以满足货运组织、运输组织和品牌化建设的需要。而这在有高铁之前是不可想象的。”王小东说，“以前，就那么一条往西去的铁路线，国内的客货运输需求都满足不了，更不用说往国外运输了。”

目前，郑州至汉堡中欧班列其货物重量占国内“中欧班列”的三分之二，货值、频次占国内“中欧班列”的三分之一。“郑州开往德国汉堡的班列，比海运节约25天，比空运节约运费20%到80%，为社会提供了高效的物流通道。”王小东说。

张璐是郑州市一家外贸企业的经理，德国的一个客户给了他公司一个大订单，但是要求必须在18天内交货。如果走海运的话，需要30多天，肯定赶不上交货时间；走空运，扣除运费后企业根本赚不了多少钱。经与德国客户沟通，这批货物走铁路运输。仅这一项，张璐就为公司节约了50万元。

本版编辑 刘志奇 许跃芝 董庆森 美编 高 妍 吴 迪