

# 长三角铁路物流如何降本增效

本报记者 李治国 薛海燕 梁睿 李景

物流是实体经济的“筋络”，有效降低全社会物流成本，是建设全国统一大市场的重要组成部分。作为我国经济发展最活跃、开放程度最高的区域之一，长三角地区物流体系在规模与效率上具有显著优势。随着现代物流体系建设不断深入，如何进一步优化运输模式，实现“物畅其流”？一场钢轨上的物流变革，正在重塑区域经济流通格局，加快长三角地区统一大市场建设步伐。

物流一头连着生产、一头连着消费，是现代化产业体系的重要组成部分。近年来，长三角地区持续深化铁路物流改革，一张覆盖更广、效率更高、成本更低的物流网络为长三角一体化高质量发展提供更加坚实的支撑。

“铁路物流在降低全社会物流成本方面具备优势。”上海海事大学物流科学与工程研究院副院长何军良说，“据测算，我国铁路、水运、公路单位周转量运价比约1:0.13:2.6，能耗比约1:0.7:5.2，碳排放比约1:1.3:10.9。将中长距离公路货运转向铁路，可产生显著的经济与社会效益。”

中国铁路上海局集团有限公司物流事业部总经理杜建波表示，中国铁路上海局集团有限公司（简称“上铁集团”）深入推进现代物流体系建设，以市场需求为导向，瞄准长三角区域综合物流降本增效开展了一系列探索实践。

## 密路网强节点畅循环

在长三角铁路货运的“神经中枢”——上海南翔编组站，这里通过提前24小时优化编组计划，今年前三季度保障铁路芦潮港中心站集装箱运量81.3万标箱，同比增长18.4%。“以前调车机折返要2小时，现在50分钟就能衔接，芦潮港的海铁联运班列从每天4对增至20对。”在南翔编组站调度车间，车间副主任蔡文良指着“局站一体化”车流共享平台告诉记者。

基础设施的“最后一公里”问题，曾是制约物流发展的关键瓶颈。多年来，上铁集团在联网、补网、强链的基础上，以打通“微循环”为突破口，加快铁路物流基础设施建设。“现在通了海铁联运班列，走衢宁铁路，可以直接抵达宁波舟山港，运输时效较传统汽运模式压缩40%，企业物流成本降低15%以上。”浙江松阳县企业锐奇鞋业负责人应祖远告诉记者。衢宁铁路海铁联运新线正加速成为辐射浙江遂昌、云和等周边县市的最佳物流新通道。

这一变化源于长三角地区铁路网持续加密。随着沪苏湖高铁、甬金铁路等新线投入运营，长三角地区铁路运营里程已突破1.5万公里。其中，高铁承担主要客运任务，为普速铁路释放出充足货运空间。以沪宁通道为例，京沪高铁、沪宁城际、沪宁沿江高铁承担绝大部分客运需求，令既有京沪铁路货运能力大幅提升，更高效承接长三角地区商品运输任务。

路网是支撑，场站是基础。上铁集团主动融入地方经济与物流发展规划，积极推动铁路物流场站布局与地方综合物流产业体系深度融合，实现地级城市二级以上铁路物流基地全覆盖。

今年6月27日，满载光伏板、日用百货等货物的81114次班列驶向宁波舟山港，标志着国内首个混行模式自动驾驶试验铁路场站——苏溪集装箱办理站开通启用。“该站构建了以‘铁路装卸线+远控轨道式龙门吊+堆场自动化轨道式龙门吊+智能平面运输车’为核心，融合全流程数字化管理的先进作业场景，开创了国内混行模式铁路场站自动驾驶的先河。”杭州铁路物流中心副主任厉劲松说。

这是上铁集团加大基础设施投入力度，提升装卸效率和货运能力的一个缩影。他们通过升级建设物流基地、建设专用线、开展“短平快”技改等“组合拳”，为货运上量提供支撑，提升区域物流效率。

在打通铁路运输连接物流园区、企业和港口的“最后一公里”方面，铁路专用线有着明显优势。安徽是全国新能源汽车产量大



省，为给“安徽制造”的汽车走向世界铺就更高效完善的物流网络，上铁集团主动对接汽车企业，推进铁路专用线进企进港，将汽车“开进”火车。

在大别山北麓，凭借新建的货物装卸线和机车走行线，皖西运量最大的首矿大昌金属材料有限公司专用线助力装卸效率提升1倍多，年铁路运输能力突破1200万吨；该区段货物运输时间由6小时压缩至4小时，实现路企无缝对接。

上铁集团还注重信息化智慧化建设，以科技促生产，向科技要效率。近年来，他们立足现有场地，通过“短平快”技改升级软硬件。在浙江金华南物流基地，投入使用集装箱智能场站管理系统实现集装箱定位、装卸全流程图形化操作，在场站规模不变的情况下，综合效率提升30%以上。

今年上半年，上铁集团改造56个海铁联运内陆场站。在长三角地区铁路版图上，铁路货运线路营业里程已超7600公里，铁路线如毛细血管般深入各个角落，其中办理货运业务的铁路车站近300座，货场和物流基地超160个，还结合产业特点建成300余条专用线以及30个商品车车点。

从厂矿企业的原材料运输到产业集群的供应链支撑，从内陆腹地的货物集散到通江达海的联运通道，上铁集团正以密集的铁路网络为骨架，编织出一张覆盖广泛、高效衔接的物流巨网，让货物在长三角大地上畅行无阻，更向着海洋深处延伸拓展。

## 创新供给提高适配性

传统运输存在服务产品单一、灵活性不足等问题。对此，长三角地区铁路立足当前市场需求，开展服务供给模式创新。

2014年11月18日，首趟义乌至马德里班列鸣笛启程，一条横贯亚欧大陆的“经贸动脉”就此打通。11年间，长三角地区中欧班列实现从“一列”到“万列”的跨越，上铁集团以“班列+多式联运+物流总包”的谱系化服务，为区域产业出海与供应链稳定注入强劲动力。

“以前发光伏组件到新疆，得找铁路、公路好几家供应商。”合肥协鑫集成新能源科技有限公司物流负责人彭大春说，“现在铁路开了专列，2天就能到乌兰乌苏站，成本还降了20%。”这一变化，正是上铁集团以班列为核心融入区域物流网络的生动体现。目前，上铁集团已形成“97列海铁班列+58列跨局班列+14条中欧中亚班列”的物流产品矩阵，覆盖光伏、汽车、汽配等关键领域。

8月23日，南京铁路物流中心常州东货场开出首列集装箱光伏板专列驶向新疆。这



动车组列车从沪苏通长江公铁大桥上驶过。  
许丛军摄

## 优化服务融入供应链

“以前我们经常主动跑铁路问运力，现在营销经理每周上门对接需求，设计物流方案。”在昆山三一重机有限公司微挖智能工厂，企业物流负责人拿着敲定的运输计划高兴地说。这是长三角铁路从“坐商”转向“行商”、深化供应链服务的写照。

今年以来，长三角地区铁路持续深化铁路物流改革，以企业需求为导向，通过主动营销、金融赋能、提升效能，推动服务从单一运输向全链条供应链伙伴转型。

7月的一天，合肥铁路物流中心安庆北营业室主任王卫东第3次来到中外运安徽分公司货场。“之前客户反映零散发运效率低，我们就设计了安庆北至上海芦潮港的‘点到点’铁海联运班列。”王卫东说。7月22日，首趟列车顺利开行，运输时间减少一半，帮助这家公司当月发货量较上半年月均增长3倍。

这样的主动营销在长三角地区遍地开花。上铁集团物流事业部分管副总经理陈登科表示，他们构建“集团公司+总对总+物流中心区域营销”两级团队，组建15个板块营销组、82个项目组，120多名营销人员深入企业生产一线。

“我们开发了‘客户电子地图’，动态更新1300家客户信息，营销人员用手机能实时上传走访记录。”陈登科介绍，今年上半年，两级团队累计走访客户300余次，新增合作企业47家，真正把服务送到企业“家门口”。

除了主动营销，创新金融服务也助力企业成长与产业升级。“没想到铁路运费贷这么便利！”3月份，上海冠磊供应链有限公司总经理邱在锋收到来自华夏银行的30万元贷款。这是华夏银行全路首笔“铁路运费贷”，用低成本融资方案解决了企业运营资金问题。

今年以来，上铁集团陆续与多家金融机构对接洽谈，目前可在10家银行申请办理“铁路运费贷”“信用证结算”“铁路单证融资”3款物流金融产品；还与浦发银行开展多轮次商谈，通过附加运用客户保证条款，实现运费贷利率首次降低至2.5%。

在长三角铁路物流体系中，运输组织的流程衔接与效率提升始终是重点。如今，上铁集团通过优化作业流程、推行区域集中管理、消除环节结合部“梗塞”等举措，精准调控压缩作业时间，有效控制物流运输周期，推动运输效能显著提升。

在合肥派河港铁路物流基地，操作员罗克林轻推控制杆，巨大的龙门吊精准移动，一个装载着新能源汽车配件的集装箱被平稳放置在货运列车上。“新龙门吊投用后，效率翻番。如今，这座物流基地已成为‘合肥造’新能源汽车出海的关键起点。”现场作业把关的合肥物流中心合肥经营部派河港营业室班组长、党支部书记陈义说。以此为圆心，10公里范围内聚集着合肥市七成先进制造企业，工业总产值超7000亿元。

合肥车务段的“流动调车组”同样为效率提速。以往，合九线庐江、桐城等站白天取送车频繁，影响装车效率。实施区域运输集中管理后，该段整合3个站的调车组，成立“流动调车组”夜间集中取送空重车。合肥车务段调车指导刘敏说，这样不耽误货运部门白天装卸车作业，调车劳动生产率显著提高。

从合肥派河港的高效门吊，到“皖甬欧”精品线路，再到主动上门的营销服务，长三角地区铁路正以“供应链伙伴”的新身份，深度融入区域产业发展。

中办、国办印发的《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

铁路货运量占比  
力争提高至

铁路货运周转量占比  
力争提高至

11%

23%左右

夯实  
查手记

当前，我国正加快构建全国统一大市场，推动资源要素高效流动和区域协调发展。作为连接生产与消费的“血脉网络”，物流基础设施的建设水平与运行效率直接关系到全社会物流成本与供应链韧性。尤其是铁路、公路等骨干物流网络，亟须强化基础设施、优化运营模式，为实现“物畅其流”提供坚实支撑。

建设统一大市场，首先要解决物流网络的贯通性问题。我国高铁网和高速公路网建设成果显著，但在部分区域，铁路“最后一公里”问题仍较突出。需持续推进铁路进港口、进园区、进企业，推动形成“干线联动、万点互通”的物流节点体系。

基础设施不仅要建好，更要用好。需大力推进铁路、公路等物流节点的数字化、智能化改造。推广智能调度系统、自动化装卸设备、无人集卡等智慧物流技术，实现车辆与货源精准匹配、作业流程全程可控。

建设统一大市场还要打破运输方式之间的壁垒。铁路、公路、水运、航空应加强协同，构建“宜铁则铁、宜公则公、宜水则水”的高效联运体系。铁路在中长距离、大宗货物运输中具备成本优势，可以进一步提高其在货运结构中的占比，推动“一单制”服务，实现“一次委托、一箱到底、一次结算”，降低企业对接复杂度，提升全链条物流效率。

在国家层面，应加强跨部门、跨区域协调，统一标准规范。鼓励铁路与地方共建物流枢纽，推动资金、数据等要素向高效物流项目倾斜；完善物流金融、信用体系建设，为企业提供低成本、高效率的融资与结算服务。物流企业应主动转型，从传统运输服务向全程供应链解决方案升级。通过“班列+多式联运+物流总包”等谱系化服务，为企业定制物流方案，提供金融、仓储、配送等增值服务。

物流基础设施是建设全国统一大市场的“底座工程”。只有夯实铁路网基础、提升运行智能、优化服务供给，才能真正实现降本增效，推动形成“通道+枢纽+网络”的现代物流体系。要继续以铁路为骨干、公路为基础、水运和航空为协同，构建覆盖全国、连通全球、集约高效、智慧绿色的物流网络，为经济高质量发展注入强劲动力。



在铁路芦潮港中心站内，一列货车正在编组。  
唐红星摄