# 从运煤通道到物流枢纽

## ——来自山西的调查

本报记者 梁 婧

**物流是实体经济的“筋络”。作为国家综合能源基地，山西跳出铁路运煤的老路，推动传统货运向现代综合物流转型。物流总包直达厂区、铁水联运“一单制”通江达海、特色班列奔向世界……铁轨之上，昔日运煤通道变身物流枢纽，通道优势转化为发展动能，助力资源型地区加快转型。**





一列重载列车行驶在大秦铁路上。 姚文龙摄(中经视觉)

有效降低全社会物流成本，是畅通国民经济循环的重要举措。在山西，铁路物流既是能源保供的战略通道，也是区域产业突围、实体经济降本增效的关键依托。地处山西的中国铁路太原局集团有限公司，拥有以大秦铁路为代表的重载干线，其物流转型的成色，直接关系内陆地区通道优势能否转化为发展优势。

重载通道奔流不息，改革考题接踵而至。铁路如何跳出“单一运煤”的路径依赖？传统货运怎样从运力承运商升级为全链条物流服务商？面对“晋字号”产品外运不畅、流转成本偏高、中小企业资金承压等痛点，铁路物流能否通过改革破局？近期，记者深入一线调研，在一趟趟重载列车、一箱箱联运货物、一次次供需对接中，探寻山西现代综合物流体系系统性变革的实践密码。

### 创新服务提效率

煤车向海，点亮26个省份的万家灯火；货轮归港，点燃三晋大地的转型炉火。能源保供的“压舱石”，就是由这一趟趟列车垒起来的。

煤的流向，连着国家的能源大局。大秦铁路湖东站股道纵横，一列列重载列车依次排开，静候发车指令。高峰时段，每13分钟就有一趟重载列车从这里驶向渤海之滨，车流密如贯珠。

大秦铁路被誉为“中国重载第一路”，西起晋北煤海大同，东抵渤海港口秦皇岛，年运输煤炭约4亿吨，用户群覆盖26个省份。对山西而言，这是资源输出的“黄金通道”；对国家而言，这是能源安全棋盘上的关键一子。

为提升煤炭运输服务效率，国铁太原局在大力发展物流总包的基础上，创新开展“港前置”发端交收、“库前移”点单保供，有效打通产运销协同链条，实现供需两端精准匹配。

“我们与河港国际物流公司合作，在红进塔站设立发端交收港，将港口功能前移到发运端，让客户在发运站台就可交货，实现港口功能前置、压缩物流成本，有效解决下水煤炭垛位周转缓慢、港口堆存压力大的难题。”大同铁路物流中心营销部主任靳锐说。

靳锐介绍，“库前移”即在港口、下游到端建立仓配基地，把上游企业产品库前移至下游需求端，缓解上游企业、站台仓储压力，支持下游企业小批量、点单式采购，减少企业资金占用。目前，迁安北、遵化北、滦南、迁西、菱角山、曹妃甸等铁路站区已布局“库前移”仓配基地，吸纳疆煤、蒙煤、晋煤及周边汽运煤炭进场掺配后发运，有效解决客户配煤资源不足、场地受限的难题。

此外，为提高电煤保供精准度，国铁太原局深化路地、路企协同联动，建立覆盖600余家电煤发运企业的“一企一档”动态数据库，量身定制“运力+服务+信息”综合方案。

“我们不再简单询问‘需要运多少煤’，而是主动靠前研判、协助梳理供应链潜在问题，协同优化全流程运输组织方案。”靳锐说。

8月22日，首列经山西本地掺配调质的疆煤专列从应县站经纬通达专用线驶出，经大秦铁路奔赴秦皇岛港，标志着“疆煤入晋、掺配调质、集运出海”一体化物流通道打通。

为满足下游企业对煤炭热值、灰分、硫分等指标的差异化要求，适应煤炭掺配需求增长的实际，国铁太原局推动煤炭储运体系建设，依托10座储煤基地、700万吨储煤能力，开展煤炭掺配增值业务，通过“铁路进、铁路出”，打通从煤炭产地到晋北储配基地、经港口直达沿海电厂的完整物流链条。

“仓储基地可实现不同煤源灵活掺配调剂，有效平抑煤炭供需阶段性波动，丰富了大秦铁路货源品类。”靳锐告诉记者，“铁路—仓储—掺配—铁路—港口”一体化物流链条，有效助力铁路优化货源结构、释放运输潜力。

渤海之滨，港区同样繁忙。载着晋地煤焦的列车接踵抵港，卸完货的空箱就地承接疏港矿料，“重去重回”的物流循环在海港与三晋腹地间持续流转。2025年，国铁太原局完成疏港运量2241万吨，同比增加237.9万吨。

煤流东去，昼夜不歇。这条大动脉上奔涌的，不只是每年4亿吨的煤炭，更是国家能源安全的承诺与山西转型突围的底气。

### 放下身段闯市场

从“管理”转向“服务”、从“货运”转向“物流”、从“坐商”转向“行商”，国铁太原局主动求变，闯出铁路货运组织改革新路。

“观念上的转变，让我们放下身段，走向市场倾听客户需求。”太原铁路物流中心营销员石映俊说。这一转变，是国铁太原局推进现代物流体系建设的生动注脚。

2024年，太原、大同铁路物流中心相继挂牌成立；2026年，国铁太原局物流事业部组建完成。至此，国铁太原局依托物流事业部、2个物流中心、35个物流营业部、197个物流营业室四级物流组织体系，全面优化整合铁路物流资源，实行资源统一利用、业务统一管理、市场统一开发，汇聚起拓展铁路物流市场、服务实体经济发展的合力。

组织架构重塑，带动货源组织发生根本性转变。以往更多是“等货上门”。如今，国铁太原局以物流总包为抓手，推动货源开发从坐等客户发货转向主动对接市场。

铁路物流总包服务，是铁路部门依托干线运输优势，整合各类社会物流资源，为客户提供从工厂到终端门店的门到门一站式全程物流服务。在铁路干线运输基础上，配套两端公路短驳、仓储、装卸、金融、信息等综合物流服务，为客户提供个性化、专业化的物流运输方案。

全程物流解决方案，为企业带来看得见、摸得着的实惠。

“以前铁路只负责把货运到，现在还帮我们协调汽运短驳、铁路专用线、港口、仓储等各环节。和铁路合作，让我们省力又省心。”厦门国贸物流有限公司区域副总经理许亮说。

许亮介绍，该公司过去煤炭采购在货源组织、中转衔接等环节存在诸多堵点，运输链条长、成本管控难度大。如今，和铁路部门签订物流总包后实现源头直采，运输全程一体化统筹，供应链更加稳定高效。自今年5月达成合作以来，该企业已发运煤炭31.9万吨。

“为与厦门国贸达成物流总包合作，我们反复调研产品采购、中转、出海等环节，打磨多版物流方案。同时，统筹核算各环节成本，为客户提供一站式报价与全程跟踪服务。”靳锐说。

项目谈得成，靠的是方案；客户留得住，靠的是机制。不仅要把市场做实，更要把服务做细。“按照‘一企一代表’模式，我们建立起覆盖600多家生产制造企业的客户服务和市场监测体系，出台客户关系、市场调查、项目制营销等管理制度，健全完善激励考核机制，有效调动营销人员开拓市场的积极性。”国铁太原局物流事业部副总经理尹俊峰说。



图为太原铁路物流中心孝义金晖铁路专用线焦炭装车作业现场。 高 崑摄(中经视觉)

改革成效直观体现在数据中：2025年，国铁太原局以物流总包模式完成货运量19469万吨，有效降低全社会综合物流成本。坚持稳“黑”增“白”战略，统筹大宗基本盘与白货增量市场，2026年1月至9月，非煤主要品类发运7443万吨，占比同比提升1.9%。这场发端于组织体系的变革，正推动国铁太原局从“运力承运商”走向“全链条物流服务商”。

### 一单到底通江海

一单到底，江海无界。当“企业跑腿”变成“数据跑路”，铁路运输就不再是简单的货物位移，而是深度嵌入产业链的资金流、信息流。

货源结构变了，运输方式也得跟着变。煤焦出山、白货出海，传统的分段运输已追不上产业奔跑的速度。

10月21日，载有106个集装箱、共计2450吨优质焦炭的多式联运专列从清涧站山西阳光焦化集团股份有限公司专用铁路驶出，运抵山东龙拱港后，无缝衔接水运发往江苏常州。

这条“清涧—龙拱港—常州”多式联运“一单制”通道自2025年4月开通以来，已累计发运焦炭65.5万吨，在山西焦化行业形成了示范效应，全省焦炭铁路运输占比由3年前的30%跃升至85%。

依托丰富的煤炭资源，山西集聚起规模庞大的焦化产业。多式联运“一单制”破解了焦炭长途外运难题，畅通了出省出海通道，推动资源优势转化为产业优势、经济优势。

一次委托、一单到底、一箱到底、一次结算，“一单制”运输的优势在哪里？

国铁太原局物流事业部白货物流部经理田源给出答案——

货主只需在铁路95306平台填报运单信息，系统便可自动完成水运订舱、铁路订车两项操作。由铁路运输企业接收集装箱货物并一次性收取全程物流费用，货物经铁水联运运抵到达港并进行疏港作业后交付给收货人。全程运输轨迹可在线追溯，为生产经营提供稳定预期。

“以前是‘企业跑腿’，托运需要对接铁路、港口、航运公司多个部门；现在是‘数据跑路’，只需在95306平台提交一次请求，便能享受高效便捷的铁海联运服务。”这是太谷化肥承运方铁峰集装箱运输有限公司负责人赵春峰对“一单制”最直观的感受。

太谷化肥是太原铁路物流中心首个多式联运“一单制”项目。满载化肥的集装箱班列自太谷站驶出，经京唐港中转海运抵达厦门港。“‘一单制’改变了过去‘分段签单、多方结算’的繁琐流程，单据流转效率提升60%以上。”赵春峰告诉记者。

如今，国铁太原局“一单制”运输已覆盖粮食、化工、矿产等多个品类，在摸索中起步、在实践中扩容。今年1月至9月，国铁太原局累计完成铁水联运“一单制”货物49498箱、122.7万吨，对降低全社会物流成本作用显著。

冶炼行业产品运量大、资金占用周期长，运输融资成本高、审批链条长、办理环节多，这些是长期制约行业发展的痛点。

山西焦化股份有限公司是全国线上首单“铁路运费票”业务的受益者。公司相关负责人对这款物流金融新产品赞不绝口：“过去大额运费集中支出，对我们现金流考验很大。‘铁路运费票’实现了运费远期结算，有效减轻了资金周转压力。”

“铁路运费票”是国铁集团联合商业银行推出的铁路物流金融产品。它依托铁路95306平台，将前置运费支出转为弹性远期结算，把“先缴费、后发货”转变为“先运货、后付款”，帮助发运企业有效盘活经营性现金流。

国铁太原局联合11家金融机构，走访调研430余家企业，全面摸排企业运量规模、融资需求等核心诉求，并通过专题培训、线下走访等方式，扩大物流金融产品宣传覆盖面，为企业提供精准咨询服务。

截至2026年10月21日，国铁太原局累计为60家企业办理物流金融产品，共缓解企业资金压力42277.5万元。

### 班列助力双循环

通道通了，格局就打开了。改革的下半场，是让更多“晋字号”产品驶向全国、走向世界。

当前，山西持续优化提升传统产业，培育壮大新兴产业和未来产业，加快建设国家重要能源原材料基地、特色装备和先进制造基地。国铁太原局立足晋煤、焦化、钢铁、新能源等产业货运需求，打造谱系化铁路物流产品，开行一批特色班列、快运专线。

山西“三晋通”快运班列服务重点物资运输；罐式集装箱硫酸专列为危化品“公转铁”搭建安全高效物流通道；煤运通道大准线牛奶专列开辟乳制品长途稳定外运新路径；山西晋南至河北邯郸“钢铁专列”精准对接华北钢铁企业原料需求……

目前，国铁太原局已开通10余条快货班线，覆盖钢材、化工、农产品、汽车配件等多元化非煤货运产品。

“钢材市场价格变化快、波动大，运输时效直接关系产品市场竞争力。晋蒙‘次日达’钢铁班列将运输时间从过去的6天左右压缩至1天，有效缓解企业库存压力。”山西建邦钢铁物流公司总经理畅海龙介绍。

打造特色专业镇，是山西振兴制造业、促进产业聚集、做强县域经济的重要抓手。

围绕清徐老陈醋、祁县玻璃器皿、应县陶瓷等省级专业镇企业运输需求，国铁太原局以集装箱运输为抓手，创新构建“专业镇+现代物流+通关贸易便利化”联动模式，为特色产品开辟经济实惠、高效便捷的快速物流新通道。

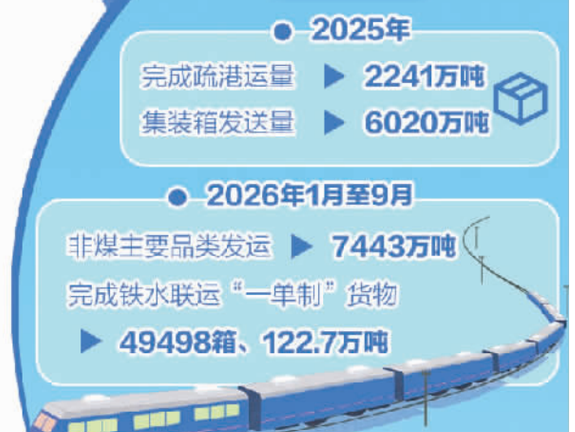
“集装箱运输品类不断完善，反映出铁路围绕市场变化，在运输效率、服务能力等方面的系统性提升。”国铁太原局物流事业部白货物流部副经理王刚兵说。

10月16日，一列中欧班列满载汽车零配件、陶瓷制品等货物，从中鼎物流园驶出，奔向白俄罗斯。至此，国铁太原局累计开行1000列去程中欧班列。

自2017年2月开出首趟中欧班列以来，国铁太原局中欧班列运输品类不断丰富，推动更多“晋字号”产品走向世界。货品从最初的重型装备、铸件、车轮、不锈钢等重工业产品，逐步拓展至家电、光伏组件、农副产品等多元品类，助力外贸企业降低物流成本，推动山西外向型经济提质升级。

在一系列特色班列带动下，国铁太原局集装箱运量显著提升，2025年累计完成6020万吨，运量占比已由2020年的2.9%提升至2025年的7.6%。今年以来，已先后16次打破单日装箱纪录。

从一列列煤车守护万家灯火，到中欧班列联通国内国际，铁轨丈量的不只是里程，更是转型的深度与开放的广度。物流总包走进车间、一单制跨过江海、特色班列奔向世界，这份写在铁轨上的答卷，是资源型地区转型的“山西答案”，也为全国铁路货运改革提供了生动样本。




千里铁轨手记

在山西铁路一线调研，记者看到了体制改革、运力升级、路网迭代的生动实践。但若跳出一地建设成效、单一运输数据，站在全国立体交通布局、国内大循环的视角来看，山西铁路变革还有更深层价值。

长久以来，外界对山西铁路的印象，是重载通道、能源干线，是服务全国保供的重要运输底座。过去铁路建设的核心，重在“运得出、运得足”，解决的是物资输送的刚性需求。而当下正在推进的铁路系统性改革，正在重新改写这套传统逻辑。

这场变革的核心亮点，是铁路从“线性通道”向“战略枢纽”的根本性转身。

随着国家综合交通枢纽布局持续落地，山西的区位价值被重新激活。联结东西、贯通南北的地理优势，不再只服务于能源单向输出，而是转化为要素流通、产业联动、内外互通的战略优势。铁路改革打破了客货失衡、路径单一的旧格局，通过优化运输结构、完善多式联运、打通内外通道，让三晋铁轨真正嵌入全国统一大市场之中。

这是内陆省份突破发展桎梏的典型探索。不少内陆地区困于区位局限、流通壁垒，长期处在产业链、流通链末端。山西以铁路改革为突破口，用交通之变破解内陆之困，用路网重构区位价值，为中西部内陆省份双向开放提供了可借鉴的实践样本。

从全国视角来看，山西铁路升级是国家优化区域布局、均衡流通格局、夯实经济循环底盘的关键落子。它补齐了华北内陆流通短板，畅通了跨区域要素流转通道，让南北互通、东西互济的全国交通网络更加通畅、立体。

铁轨无声，见证时代蝶变。昔日万里茶路贯通中外，今朝千里铁轨融通山海。山西铁路的迭代革新，不只是一条线路的升级，更是一场格局之变、思维之变、开放之变。车轮滚滚向前，承载的不只是一地发展，更是全国经济循环、区域协同发展的全新未来。

本版编辑 闫伟奇 美 编 王子萱