

铁路货运与现代物流融合发展

丁万斌

(中国铁路总公司,北京 100844)

摘要:在经济发展新常态下加快推进铁路货运与各种交通方式优势互补、融合发展,既是构建现代综合交通运输体系的必然要求,也是降低社会综合物流成本、服务经济社会发展的迫切需要。对新常态下铁路货运与现代物流融合发展的重要性、面临的形势和存在的问题进行了分析与论证,揭示了铁路货运与现代物流融合发展的丰富内涵。从注重顶层设计、持续深化铁路货运改革迈出新步伐,增强支撑保障能力、补齐物流设施短板取得新进展,源头治理消除“物流孤岛”、发展多式联合运输实现新突破,打造铁路物流信息“云平台”、加强信息化建设提升新格局,发展“互联网+”破解“最后一公里”难题、铁路物流发展实现新业态等5个方面,对推进铁路货运与现代物流融合发展的实践进行了梳理和总结。在此基础上,提出加强铁路货运与现代物流融合发展的对策与路径:坚持思维导向,树立发展铁路现代物流强基达标提质增效的坚定信念;坚持市场导向,不断增强国铁企业的市场竞争力;坚持目标导向,做大做强铁路物流市场,为经济社会发展提供服务保障;坚持问题导向,加快解决当前铁路物流融合发展中存在的突出问题;坚持考核激励导向,充分调动铁路现代物流经营创效的内生活力和持续动力。研究表明,应推动铁路货运与现代物流融合发展,实现合作竞争、优势互补、互利共赢,才能打造深度融合的物流新业态,走出一条具有中国特色的铁路运输与现代物流融合发展的道路。

关键词:铁路;现代物流;融合发展;运输产品;新常态

中图分类号:F532;F259.23 **文献标志码:**A **文章编号:**1671-6248(2018)01-0028-10

Integration development of railway freight and modern logistics

DING Wan-bin

(China Railways Cooperation, Beijing 100844, China)

Abstract: Under the new normal status of economic development, accelerating the complement and

收稿日期:2017-08-21

作者简介:丁万斌(1976-),男,河北怀安人,高级工程师。

integration of rail freight and various modes of transportation is important. This is not only an inevitable requirement for building a modern comprehensive transportation system, but also an urgent need for reducing the cost of social comprehensive logistics and serving social economic development. Under the new normal, this article analyzed the importance of integration development of modern logistics for railway freight, the current situation and exiting problems, and then revealed the abundant connotation of the integration development of railway freight and modern logistics. The research summarized the practices which promoting the integration development of railway freight and modern logistics from the following 5 perspectives: the focus on top-level design and the new steps for continuously promoting the reform of railway freight, the new progress of enhancing support capacity and complementing the shortcomings of logistics facilities, the elimination of “logistics island” from source and the realization of new break by developing multi-modal transport, the construction of information “cloud platform” for railway logistics and the enhancement of new pattern by strengthening information construction, the solution of “last kilometer” by developing “Internet +” and the realization of new industry format of the development of railway logistics. On these basis, the research put forward some countermeasures and ways to enhance the development of integration of railway freight and modern logistics: persisting thinking-oriented and establishing a firm conviction that developing railway logistics to achieve quality enhancement, persisting market-oriented and continuously improving the market competition of state-owned railway enterprise, persisting goal-oriented and providing service support for the development of social economy by enlarging and strengthening railway market, persisting problem-oriented and solving the current outstanding issues within the integration development of railway logistics, persisting award-oriented and fully mobilizing the inner energy and lasting motivation within the operation of railway modern logistics. This research shows that the integration development of railway freight and modern logistics should be promoted so as to realize a cooperative competition by each other, a complement result from each other, a mutual benefit for each other. Therefore, a fully integrated new logistics industry format could be created and the road that the integration development of railway freight and modern logistics with Chinese characteristics could be tracked.

Key words: railway; modern logistics; integration development; transportation products; new normal

根据《国家标准物流术语》的定义,物流是指物品从供应地向接受地的实体流动过程,并根据实际需要,将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、回收、信息处理等基本功能实行的有机结合。因此,物流服务的主要任务是通过运输来改变物的时间和空间状态^[1]。关于铁路货运融合现代物流发展,已有文献对其融合发展的必然性、可行性等进行了相关研究:加快铁路货运向现代物流转型发展是中国综合交通运输体系与现代物流建设和铁路货运改革发展的客观需要,也是提升物流行业竞

争力、加快铁路物流转型发展的重要战略举措^[2];论述了铁路货运发展现代物流的基本趋势,对建立铁路货运网络化物流体系、整合铁路货运多元化物流资源、完善铁路货运标准化业务流程的物流模式进行了探索;运用集约化、物流化、协同化理论,对铁路货运发展现代物流的路径进行了相关研究;通过完善适应现代物流发展的营销机制,实现铁路运输的专业化、服务手段和服务内容的多样化、业务办理的便捷化,做到对内外各业务环节的一体化衔接,提高铁路物流节点间的作业效率和协同服务水

平,实现集疏运一体化货运组织协同、路企直通协同、路港作业协同,以消除铁路货运的信息孤岛和信息断点,实现铁路内部、铁路与其他运输方式、铁路与客户间信息交互和生产协同,从而满足社会物流需求^[3]。党的十九大作出了“中国特色社会主义进入新时代”的重大判断,这对铁路运输与现代物流融合发展具有重大指导意义。从发展阶段来看,这是一个由“适应发展”迈向“引领发展”的新时代;从发展方式来看,这是一个由“高速度增长”转向“高质量发展”的新时代;也是经济发展新常态下深化供给侧结构性改革的客观要求,是铁路运输与现代物流融合发展的必然趋势。当前,中国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段,经济发展进入新常态,主要体现为三大特征:在“速度”方面,“从高速增长转为中高速增长”;在“结构”方面,“经济结构不断优化升级”,在“动力”方面,“从要素驱动、投资驱动转向创新驱动”^[4],经济发展方式、经贸流通方式、生活消费形式等随之发生深刻变化。信息技术快速迭代、新经济新业态不断涌现,正在推动和引导铁路运输需求发生结构性的改变,“单打独斗”“闭门造车”已经难以有效满足新的需求。新时代,在铁路科技进步和生产力水平大幅度提升、信息化高度发达、交通运输市场竞争激烈、多种交通方式融合发展的情况下,在经济发展新常态和现代信息技术不断创新的背景下,融合以“跨”突破原有边界,目前已蔓延至经济社会的各个领域,铁路货运与现代物流融合发展已是大势所趋。习近平总书记强调,融合发展关键在“融为一体、合而为一”。在经济发展新常态下,做好铁路货运与现代物流融合发展这篇大文章,需要充分发挥铁路“绿色运输工具”、节能环保、安全便捷、全天候等比较优势,强化铁路在综合交通运输体系中的骨干作用,做强做优做大国铁企业,更好地服务经济社会发展。因此,推进铁路运输与现代物流融合发展势在必行,在新时代亟待尽快取得新突破。基于此,本文在深入推进铁路供给侧结构性改革的背景下,对推进铁路货运与现代物流融合发展的实践进行了深入研究,并在此基础上提出了加强铁路货运与现代物流融合发展的对策与路径,进一步提升铁路货运与其

他交通运输方式融合发展的质量和效益水平,积极探索并走出一条具有中国特色的铁路运输与现代物流融合发展的道路。

一、新常态下铁路货运与现代物流融合发展面临的形势

(一) 铁路供给侧改革的迫切要求

第一,从物流经济运行状况分析。近年来,随着中国经济发展方式转变、产业结构不断优化升级,目前中国已成为全球最具成长性的物流市场。2016年全国社会物流总额229.7万亿元,按可比价格计算,比上年增长6.1%,增速比上年提高0.3个百分点^[5];社会物流总费用11.1万亿元,比上年增长2.9%,增速虽比上年提高0.1个百分点,但明显低于社会物流总额GDP增速,继续保持低速增长;其中,运输费用6.0万亿元,增长3.3%,增速比上年提高0.2个百分点^[5]。虽然社会物流总量持续增长,但受中国产业结构调整及能源政策实施的影响,铁路货源结构出现重大变化,传统的煤炭、冶炼等大宗物资运输逐年减少,铁路货运份额逐年下降。2013年全国铁路货运(含行包)总发送量完成39.67亿吨^[6];2014年全国铁路货运总发送量完成38.13亿吨,比上年减少1.54亿吨、下降3.9%^[7];2015年全国铁路货运总发送量完成33.58亿吨,比上年减少4.55亿吨,下降11.9%^[8];2016年,以集装箱为代表的白货运输需求呈现强劲态势,物流业进入了转型升级的新阶段,铁路货运企稳回升,全国铁路货运总发送量完成33.32亿吨,比上年减少0.26亿吨,下降0.8%^[9],完成货物周转量占全社会货运总量的18.51%;即使如此,铁路取得的货运收入也仅占全社会物流运输总费用的5%,铁路货运在运输市场所占的小份额及货运收入与其大运力的优势并不匹配,与铁路在综合交通体系中的骨干地位也不相称。2017年以来,货运市场活跃程度提高,货运增速全面回升,基本恢复到2013年之前水平,2017年前三季度全社会货运量(不含管道)完成343.28亿吨,同比增长10.5%,其中,铁路同比增长14.4%,增速较上半年同期回落0.8个百分点^[10]。因此,向全品类物流发展并与现代物流融合,争取

分割更大的货运市场“蛋糕”,成为铁路货运供给侧改革的迫切要求。

第二,从物流行业竞争状况分析。近年来,公路、水运及民航等其他交通运输方式发展迅速,社会物流市场竞争空前激烈。2017 年上半年,中国交通运输主要指标全面向好,全社会货运量(不含管道)完成 217.05 亿吨,同比增长 10%,其中铁路同比增长 15.1%,公路同比增长 9.9%,水路同比增长 7.5%,民航同比增长 5.1%^[11],货运量指标持续向好,货运市场活跃程度提高。激烈的市场竞争促进了物流产品供给侧和消费需求侧紧密对接,促进了各种运输方式在竞争中合作、在优势互补中实现互利共赢。而铁路作为交通运输网的骨干,加强与其他交通运输方式融合,其劣势将得到弥补,优势会得到充分发挥,拓展物流市场潜力巨大。

(二) 路网规模不断扩大和物流基地相继投产

经过多年的持续投资,中国铁路运输建设成效显著,到 2016 年底,全国铁路营业里程达 12.4 万公里^[9],其中高铁 2.2 万公里以上,铁路运能大幅增加。中国的高速铁路营业里程、城市轨道交通运营里程、沿海港口万吨级及以上泊位数量均居世界第一,空间覆盖度和网络通达性大幅提升。中国已拥有世界上最现代化的铁路网和最发达的高铁网,内畅外联的交通基础设施网络,为各种运输方式从竞争和独立发展转向融合发展提供了坚实的基础,也为拉动经济增长、促进区域协调发展发挥了重要支撑作用。铁路货运与现代物流融合迈出重要步伐,现代化铁路物流基地建设全面展开,按照铁路物流基地布局建设规划,铁路将建成 208 个一级和二级铁路物流基地,形成覆盖广泛、层次清晰、功能完善的集装箱、商品汽车、零散快运等专业运输及口岸、冷链物流网络^[12],路网规模不断扩大和铁路物流基地相继建成投产。目前,中国铁路客运周转量、货运发送量、换算周转量、运输密度等主要运输指标均位居世界第一,运输质量和运输效率世界领先,为发展铁路现代物流提供了良好的硬件支撑和基础保障。

(三) 铁路物流发展的短板

第一,“硬件”上,铁路物流配套设施存在短板,

主要表现在:铁路存在部分通道区段性瓶颈制约,点线能力不匹配,“前后一公里”衔接不顺畅;铁路物流基地建设与市场需求有差距,未能形成与地方物流园区、厂矿、港口的有效接驳,导致货源辐射面不广;既有铁路货场、作业站周边交通不能满足物流运输需求,影响装卸车效率;部分货场设备设施老化、功能不足,部分物流基地到发、取送及调车能力不配套,不能适应现代物流发展需要。

第二,“软件”上,铁路物流有效供给水平不高。铁路物流供给理念、供给质量、供给服务与现代物流市场多样化、差异化、便捷化、精益化、个性化需求还有较大差距。根据 95306 电话回访客户等统计数据,受访客户对铁路货运时限长、货损概率大、理赔时间长且手续繁琐、运力不足、运输费用高、价格信息公示不够等问题反映比较集中,部分客户对铁路物流服务体验不佳,导致铁路客户不断流失。如何调整铁路物流产品结构升级,不断增强铁路供给对物流市场需求变化的适应性和灵活性,不断提升物流服务品质,有效增强市场竞争力,面临许多新的课题和挑战。

第三,铁路运输与现代物流“融合”上,铁路物流与其他交通方式衔接不紧、合作不深。如铁水联运涉及港口、船运公司、拖车公司、铁路车站等多个环节,作业层面多,目前尚处于发展阶段,还存在信息沟通现代化程度不够、缺乏标准的作业流程和统一平台等问题。虽然部分铁路物流与港口签订了长期战略合作协议,但实际涉及到的水运、公路、铁路尚未形成“一票包干”的铁水一单制。在社会物流需求多元化和个性化发展的新趋势下,铁路能否在全社会激烈的物流市场竞争中进一步开拓增长新空间,构建跨界融合发展增长极,取决于铁路与其他交通方式的衔接程度和融合深度。

二、铁路货运与现代物流融合发展的实践探索

(一) 准确把握铁路货运与现代物流融合发展的丰富内涵

在经济发展新常态下,铁路向现代物流转型发展,就是要以满足客户需求为目标,依托铁路成网

运营优势和低成本、长距离、全天候、节能环保的行业特征,从传统铁路货运拓展为多种交通方式融合互补的物流全过程服务,不断强化铁路安全便捷、低成本、全天候、绿色环保的优势,充分发挥铁路在综合交通体系中的骨干作用,为客户提供“全品类物流、全流程服务、全方位经营、全过程管理”的高品质服务。这就要求铁路既要充分发挥国民经济大动脉的作用和国家重要交通基础设施的基础性、先导性、服务性的作用,为服务经济社会发展提供可靠的物流服务保障,又要满足经济发展方式转变对铁路物流组织、经营质量、信息服务等方面提出的新要求,在加强多种交通方式合作衔接、优势互补和深度融合上下功夫,通过对铁路货运的经营理念、业务流程、管理机制进行重塑和再造,使整个营销体系更加突出客户导向,整个铁路物流营销体系更加突出客户导向,运输分工更加合理匹配,运输组织更加便捷高效,物流网络布局更加合理,信息技术和财政金融等服务手段及保障功能更加完备^[13],各项物流活动协调和配合更加完善有序,实现铁水、铁公、铁空等多式联运融合发展。

(二) 注重顶层设计,持续深化铁路货运改革迈出新步伐

第一,国家政策保障构建了铁路货运与现代物流融合发展良好的市场环境。2016年6月10日,国务院办公厅转发国家发改委《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》(以下简称《方案》),对推动交通物流融合发展作出总体部署。《方案》强调,要完善体制机制、加强政策保障、优化市场环境、统筹规划建设、创新体制机制、加大政策支持、打通衔接一体的全链条交通物流体系,构建资源共享的交通物流平台,创建协同联动的交通物流新模式,营造交通物流融合发展良好的市场环境。《方案》还特别强调,要推动铁路运输企业积极向现代物流企业转型。到2018年,交通与物流融合发展要取得明显成效,全国80%左右的主要港口和大型物流园区引入铁路,集装箱铁水联运量年均增长10%以上;到2020年,建成设施一体衔接、信息互联互通、市场公平有序、运行安全高效的交通物流发展新体系。集装箱铁水联运量年均增长10%以上,铁路集装箱装车比率提高至15%以上^[1]。

《方案》的出台,为构建物流融合发展良好的市场环境提供了政策保障,指明了发展方向。

第二,铁路总公司以转型应对挑战,坚持融合发展、合作共赢理念,积极探索具有中国特色的铁路现代物流发展方式。坚持把加快推进铁路现代物流发展作为重大战略任务来抓,一方面,着力解决当前铁路货运在办理方式、市场营销、运力保障、装卸组织、接取送达、运到时限、价格管理、设施设备、信息支撑、服务质量等方面的突出问题;另一方面,加强顶层设计,解决好转变经营方式中的系统性、根本性、深层次问题。铁路总公司出台了《关于加快推进铁路现代物流发展的意见》《铁路物流基地布局规划及2015~2017年建设计划》等一系列指导性文件和实施办法,明确了“开展全品类物流、提供全流程服务、开展全方位经营、实行全过程管理”^[5]的总体思路,确定了向现代物流转型“努力建成国内领先、世界一流的现代物流企业”的发展目标,努力稳定和扩大大宗货物运输市场份额,大力发展集装箱、特货运输、快运业务和多式联运,加快推进转型步伐。

第三,铁路局积极承担经营主体责任。铁路运输是发展铁路现代物流的重要依托,各铁路局积极适应现代物流发展需要,紧扣“强基达标、提质增效”工作主题,加快货运转型步伐,强力推进铁路现代物流发展落地。武汉铁路局围绕把武汉打造成为长江经济带多式联运中心,主动融入国家“一带一路”布局,建设吴家山等1个国际物流中心和3个国际物流副中心,开辟通向亚欧的5条跨境通道,开行中欧班列64列,构建了放眼国际的货运新格局;与船运、港口深度合作,全年开行铁水联运集装箱班列58列、铁海联运班列79列,开辟了货运营销新空间。哈尔滨铁路局积极推进与社会物流融合发展,吸引460家社会物流企业入驻铁路货场,以社会物流为前店,以铁路运力为后厂,发挥社会物流的集货优势,以管内9个站段接取送达业务外包中铁快运为契机,广泛吸引零散货源;推进与大客户融合发展,开行中欧班列,开发国际物流;推进与其他交通方式融合发展,自行开发了“火车头多式联运平台”,与大连港、营口港、丹东港、锦州港等港口和中远海等船务公司洽谈合作组建营运平台,从铁海联运入手,向公铁联运、空铁联运延伸,迈出铁路物

流融合发展的新步伐。

(三) 增强支撑保障能力, 补齐物流设施短板

铁路把加强与物流相关的受理、仓储、装卸、配送等配套基础设施建设, 作为发展现代物流的“硬件”支撑, 围绕增强保障能力、提升运行效率, 全力补齐短板, 加快构建高效衔接、货畅其流的铁路现代物流网。铁路总公司按照国家战略和产业布局调整, 合理规划全国性、区域性、地区性三级铁路物流基础设施, 建设 33 个一级铁路物流基地和 175 个^[6]二级铁路物流基地服务于国家级、区域级流通节点城市。各铁路局结合地方区域发展规划, 统筹安排受理点、作业站、中心站 3 个等级的铁路物流基础设施建设; 将铁路线路延伸至货源集散地, 充分利用全路既有的 330 多个集装箱场站, 实现铁路物流体系对货源的有效覆盖; 主动与生产厂家等开展多方合作, 加快进港、进园、进厂专用线建设, 畅通“前后一公里”。

(四) 从源头治理消除“物流孤岛”, 发展多式联合运输

多式联运具有产业链条长、资源利用率高、综合效益好的优势和特点。在 2016 年交通运输部、铁路总公司等 18 个部门联合发布《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》, 为加快多式联运发展, 构建高效畅通的多式联运体系指明了方向。铁路部门充分发挥自身的比较优势, 用好物流基地、货运枢纽等节点功能, 构建“通道 + 节点”铁路物流服务网络, 大力发展铁路主导的多式联运体系。第一, 加快建设铁路物流基地和多式联运枢纽, 加快发展具备海关、国检功能的内陆港, 积极参与多式联运示范工程建设工作, 参与铁路货场周边道路畅通工程、港口集疏运体系建设工作。第二, 坚持在地方经济和物流发展的总体规划中, 不断完善铁路物流网络, 建设专用线, 促进铁路货运场站联通企业、联通港口、联通园区, 从源头上消除“物流孤岛”问题。第三, 坚持与国内外大型物流企业开展战略合作, 充分利用其先进运作模式和优质客户资源, 变以往零散开发为整体布局、系统开发, 把铁路货场打造成现代化多式联运物流中心, 提高资源利用率和投入产出效益。第四, 不断增加集装箱办理站

数量, 扩大集装箱办理站规模, 扩大班列开行数量, 提高集装箱平车、专用装卸机械等装备配套能力。第五, 大力开发海铁、沿江、公铁联运产品, 从运输组织、运营管理、产品设计及营销、相关基础设施配套等方面与其他运输方式加强合作, 推进海运箱与铁路箱互使互用。第六, 推进与海关、质检、港口等多式联运相关方的信息交换, 不断提高多式联运效率和服务质量。

太原铁路局以建设全国性多式联运“枢纽”——中鼎核心物流园为抓手, 打造包括铁路港、多式联运港和信息服务港在内的“4 区 11 港”, 构建“中鼎物流”公路运输车队, 建立空铁合作办理点和山西无水港, 借助“路网 + 物流节点”推进“地网”建设, 依托“云计算、大数据”实施“天网”工程, 构建“铁路 + 公路 + 水运 + 航空”“一体化”运输链条、“运输 + 仓储 + 加工 + 配送”“一体化”物流链条、“生产 + 商贸 + 信息 + 金融”“一体化”产业链条, 成功开行中欧班列、铁水联运班列, 货物吞吐量日均突破 5 000 吨^[13], 形成了铁路主导、多种交通方式融合发展的物流经营新业态, 中鼎物流园被纳入全国多式联运示范工程培育项目, 得到了社会各界认可。南昌铁路局按照“政府投资、铁路运营、合作共赢”模式, 推动集海关、边检、检疫等功能于一体的赣州港铁路专用线及物流基地建设, 建成南康站直通南康家具产业物流园区专用线, 解决了铁路运输与国家重点扶持的特色产业家具市场接驳不畅的问题。以此专用线为依托, 以南康家具市场为平台, 建立赣州港物流基地, 被列入国家对外开放一类口岸, 成为“赣粤闽湘”四省公铁海空多式联运物流节点。

(五) 打造铁路物流信息云平台, 加强信息化建设

铁路把实施“互联网 + ”、拓展电子商务物流作为铁路货运与现代物流融合发展的重要战略, 依托互联网、大数据构建智慧高效的全路性互联网经营服务平台, 加快推进铁路货运市场信息化建设^[14]。第一, 实现 95306 网上营业厅在全路上线, 设置“我要发货、常客户办理、保价理赔、建议投诉、运费查

询、货物追踪、快运班列、货运资讯、铁路局特色货运”等服务版块,实现了集装箱运输、零散快运、高铁行包、普通行包、到达配送等货运全程网上受理。第二,推进网上营业厅国家联运版块上线,实现国际联运运单信息、装车信息以及口岸站编组信息的对外交换。第三,推进市场监测系统建设,物流市场动态变化分析功能入驻 95306 系统,实时采集各种运输方式运量、运价信息,推进铁路与厂矿企业对接、其他运输方式和物流企业信息互联互通,补齐接取送达、运到时限、装卸组织等方面的信息短板,不断提高铁路对全程物流的控制力。北京铁路局推出“京津冀货物快运列车”,办理京津冀区域“门到门”“门到站”“站到门”“站到站”全程物流服务,形成覆盖和辐射京津冀全部市区县敞开收货、便捷安全的物流网络体系,改变了过去铁路货运只办理大宗和整车运输业务的状况,可以为零散货物和小批量货物提供综合物流服务,对只有几吨、几十公斤的货物也“来者不拒”,满足了京津冀地区中小企业灵活分散的运输需求,同时也为物流企业提供了安全便捷的绿色物流通道^[15]。

（六）发展“互联网+”，破解“最后一公里”难题

如何做好铁路物流“最后一公里”运输,是兑现铁路物流服务承诺的关键。铁路在推进现代物流发展过程中,运用“互联网+”思维,以需求为导向梳理业务链和管理链,解决铁路物流两端运输运力不足、时效性差、成本过高的难题。西安铁路局借鉴“滴滴出行”运作理念,研发了“铁e达”货物接取送达系统。该系统由接取送达信息管理平台、手机 APP 平台、微信公众号平台、无车承运人平台等 4 个子平台构成。第一,接取送达信息管理平台,由铁路内部管理人员使用,主要实现运力管理、运价管理、调度管理、订单管理、订单处理、订单跟踪、车货智能配载、交付验证、考核评价、质量监控、统计结算等 11 项功能。第二,手机 APP 平台,由司机使用,主要实现订单提醒、在线接单、在线竞单、作业处理、订单统计、订单跟踪、线路导航、拍照上传等

功能。第三,微信公众号平台,面向客户和司机,提供在线发货、运价查询、站点查询、在线投诉、运力中心、订单查询、订单统计、在线对账、轨迹查询、运费结算等 12 项功能。第四,无车承运人平台,对接交通运输部监测系统,面向社会承运无车承运业务,通过信息技术盘活各车站及周边区域的货源及运力,拓展铁路运输、公路运输、同城配送及公铁联运等业务。其运作流程是:根据铁路接取送达系统的订单,由系统程序进行智能配载和优化整合,并按照系统定价规则生成相应运价,再推送给“运力池”中的司机(社会运力资源);司机使用手机 APP 在平台上抢单,先抢先得;铁路对货物流转进行全流程追踪,并对承运司机进行监督考核,保证货物安全,控制接取送达时限。“铁e达”系统将铁路、货主、汽车司机各方需求有效衔接,统筹利用社会资源,在解决铁路物流“最后一公里”问题上取得了新突破。“铁e达”自 2016 年 7 月运作以来,“入池”车辆 1 475 辆,运力较以往提高 5 倍,接取送达业务量同比增长 23%;货主体验明显改善,客户满意度由过去的 59% 提高至 95%^[16]。

三、进一步加强铁路货运与现代物流融合发展的对策

（一）坚持思维导向，树立发展铁路物流强基达标提质增效的坚定信念

2017 年,国务院发布《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》,提出了加快现代综合交通运输体系建设,实现不同交通运输方式融合发展的明确要求。“十三五”是交通运输基础设施发展、服务水平提高和转型发展的黄金时期,是综合交通运输基础设施加速成网、国铁企业加快转型升级、现代治理能力持续提升、现代综合交通运输体系加快构建、交通强国铁路先行的黄金机遇期,是国铁企业处于支撑全面建成小康社会的攻坚期、优化网络布局的关键期、提质增效升级的转型期,也是铁路推进供给侧结构性改革、实现“强基达标、提质增效”

的攻坚期。铁路作为综合交通体系和综合物流体系的骨干、节能环保的“绿色交通工具”,具有安全便捷、低成本、全天候的明显优势。第一,要充分发挥绿色环保、高效便捷优势,树立合作理念和融合发展意识,把铁路的速度优势、运量优势、网络优势,与社会物流企业的集配送优势紧密结合起来,实现优势互补、资源共享、合作共赢。第二,要抓住解放思想、转变观念这一总开关,要清醒地认识到,铁路现代物流融合发展不是自己关起门来搞建设,而是要充分尊重物流市场规律,把握物流市场特点,紧跟物流市场前沿,把铁路物流产品供给和用户实际需求结合作为融合发展的重中之重,不断更新铁路物流供给产品观念,不断树立合作理念和融合发展意识。第三,要深入查找思想观念上存在的不适应问题,从“铁路主导+行业合作”的角度全面理解现代物流全新“生态”,树立包容开放、跨界联动、合作共赢的新观念,敢闯善创、融合发展的新思维,推动铁路与公路、水运等多种交通方式融合发展,做到互联互通、有机衔接、优势互补、接续运输,努力向社会提供速度更快、成本更低、绿色环保的高品质物流服务,整体提升铁路运输网络化、信息化、快捷化水平,为更好地服务经济社会发展、决胜全面建成小康社会作贡献^[17-21]。

(二) 坚持市场导向,不断增强铁路现代物流企业的市场竞争力

主动对接市场,是实现铁路运输与现代物流融合发展、实现铁路货运提质增效的现实需要。只有积极适应市场需求变化,把运输收入蛋糕做大,铁路物流经营才能有更大的市场和空间。在推进铁路货运企业向现代物流转型过程中,要坚持以市场需求为导向,努力解决供给侧结构性问题,适应新常态下消费升级、物流需求多样化和个性化发展趋势,在产品方案、产品设计、改进服务等方面充分吸收社会各届的意见和建议,不断完善铁路物流产品设计、拓展物流服务功能、推出优质物流产品,构建铁路物流跨界融合发展增长极。要为客户提供差异化运到时限服务,提高货物运输快速性和准时

性;既要稳定大宗货源、又要向着高附加值全品类物流发展的方向转变;突破铁路将货运组织和物流服务割裂的传统思维局限,向物流全环节拓展和全过程管理方向转变;借鉴社会大型物流公司先进的管理理念,适应新时代社会主要矛盾变化,进一步优化铁路运输供给结构,提高铁路运输供给质量,更加重视客户对铁路物流服务的体验,提升社会公众对铁路物流的认可度和满意度,努力降低全社会物流成本,更好地满足人民群众对现代物流服务的需求^[22-25]。

(三) 坚持目标导向,做大做强铁路物流市场

围绕把铁路总公司转型为“市场化、国际化的铁路物流总部企业,努力建成国内领先、世界一流的现代物流企业”,以及把铁路局转型为“区域内最具市场竞争力的物流企业”的目标,深化铁路运输供给侧结构性改革,加快推进铁路货运向现代物流转型发展。加快构建“通道+节点”铁路物流服务网络,依托互联网、大数据构建智慧高效的物流信息网络平台,促进物流、信息流、资金流向铁路聚集,全面打造铁路现代物流生态圈;加快完善铁路物流基础设施,形成功能完善、覆盖全国的铁路物流服务网络;加快建立面向市场和企业、衔接生产与流通的铁路货运产品供给模式,为企业提供定制化货运产品,增加铁路货运产品有效供给;全面拓展敞开受理方式,完善接取送达服务体系,打通铁路“门到门”物流服务的“最后一公里”,不断改善用户体验;实行市场化定价机制,充分发挥铁路低成本的优势和价格杠杆作用,不断提高铁路物流市场竞争力;围绕大宗物资、多式联运、专业物流、快捷快运、中欧班列等板块,大力发展铁路主导的多式联运体系,加强铁路与公路、港口、航空等各种交通方式的有效衔接,更好地开拓和发展集装箱、商品汽车、冷链物流运输,真正把铁路物流做强做优做大,努力为经济社会发展提供高品质的物流服务保障,更好地满足人民日益增长的美好生活需要,为实现全社会的创新、协调、绿色、开放、共享发展作贡献^[26]。

(四) 坚持问题导向,加快解决铁路物流发展中的突出问题

当前铁路运输领域的主要矛盾已由原来的运能严重不足、无法满足正常运输需求,逐步转化为人民日益增长的美好生活需要与不平衡不充分的运输供给之间的矛盾。要针对铁路物流发展过程中暴露出来的铁路运输供给不平衡不充分的问题和点线能力不匹配、物流设施不配套、“前后一公里”衔接不顺畅等设施区域性和结构性突出矛盾等“硬件”“软件”短板和区域性、结构性突出矛盾,坚持问题导向,加强与地方政府在多式联运总体规划方面的沟通衔接和超前介入,有针对性地解决好深层次问题,加强更具操作性的跨区域运输协作机制建设、更具灵活性和针对性的货运定价机制建设、更具快捷运输要求的装备设施建设、更适应现代物流发展的物流信息系统建设、更具激励约束效应的考核机制建设,大力发展“互联网+铁路运输+港口+公路+航空”的现代物流发展模式,加强枢纽、联络线、物流基地、多式联运配套项目的建设,真正实现打通物流业发展的“最后一公里”,推动铁路运输与现代物流一体化、集装化、网络化、社会化、智能化融合发展。

(五) 坚持考核激励导向,充分调动铁路物流经营创效的活力

目前,铁路物流供给的经营压力还没有等强传递,物流市场经营积极性有待进一步提高。要加大物流经营业绩挂钩激励考核力度,健全完善以客户满意度调查、客户投诉、第三方评价及内部检查为核心的物流服务质量综合评价体系,建立健全考核激励机制,加强铁路货运收入率、项目收支利、劳动生产率等专项分析和工效挂钩考核,真正将营销业绩与单位和个人收入和评先等指标挂钩,干得好的多拿奖金、任务完成不好的工资收入可以“零增长”或负增长,彻底杜绝“干多干少一个样”的大锅饭现象,以经济杠杆激发货运系统干部职工开拓市场增收创效的活力。要实施差异化的区域运价方针政策,增加运输效率、保价额度等指标权重,结合多式

联运全程物流模式的实际特点,实施各参与环节按比例收益分成政策,运用好经济杠杆,提高各方参与多式联运物流发展的积极性。

四、结语

推动铁路货运与现代物流融合发展,做强做优做大铁路物流市场,是一项艰巨的任务,任重道远。本文分析了新常态下铁路与现代物流融合发展面临的新形势与新挑战,剖析了推进铁路运输与现代物流“融合发展、合作共赢”的实践,提出坚持问题导向、思维导向、市场导向、考核激励导向和目标导向,加强铁路与现代物流融合发展的思考与建议,为不断深化铁路运输供给侧结构性改革、准确把握物流市场规律,做到与市场同频共振,打造深度融合的物流新业态提供了有益借鉴和实用参考。本文在研究中也存在一定的不足,随着新时代社会主要矛盾变化,铁路运输与现代物流如何在适应铁路运输主要矛盾变化的情况下实现融合发展,如何进一步发挥铁路主导作用,进一步完善铁路现代物流产品体系,大力发展海铁联运、江铁联运和集装箱运输,加大商品汽车、冷链物流等专业物流市场开发力度,不断为物流融合发展拓展更为广阔的空间,有效增加物流产品供给,促进全社会物流效益和质量持续提升,尚有大量工作要做。当前,中国经济发展进入了新时代,推动铁路货运与现代物流融合的高质量发展,是保持经济持续健康发展的必然要求,是适应中国社会主要矛盾变化和全面建成小康社会、全面建设社会主义现代化国家的必然要求,也是遵循经济规律发展的必然要求。国内和国际物流市场潜力巨大、前景广阔,铁路如果能够抓住国家调整运输结构、打好防止污染攻坚战的政策机遇,加强与其他交通方式的融合发展,有效增加铁路货运产品有效供给,为降低社会物流综合成本多作贡献,必将大有可为,迎来铁路运输与现代物流融合发展的春天。这就需要铁路行业在实践中进一步开拓思路,不断探索,适应经济新常态要求,推进铁路运输与现代物流在服务链、运输链、

产业链方面的深度融合,推进铁路运输与现代物流优势互补、资源共享、合作共赢,在实践中走出一条具有中国特色的铁路运输与现代物流融合发展的道路,为实现“人便其行、货畅其流”,更好地服务人民群众和经济社会发展作出积极贡献。

参考文献:

- [1] 郭玉华. 铁路货运发展现代物流的研究[J]. 铁道运输与经济,2010,32(2):10-13
- [2] 毛锡锋. 铁路货运向现代物流转型的策略研究[J]. 人力资源管理:学术版,2010(5):235-235.
- [3] 盛彬. 铁路货运发展现代物流的研究[J]. 中国科技博览,2015(9):285-285
- [4] 吴秋余,陆娅楠,王珂,等. 推动中国经济高质量发展,“七个坚持”最重要[N]. 人民日报,2017-12-21(2).
- [5] 国家发展改革委,中国物流与采购联合会. 2016 年全国物流运行情况通报[EB/OL]. (2017-03-16)[2017-09-08]. <http://www.ndrc.gov.cn/>.
- [6] 国家铁路局. 2013 年铁道统计公报[EB/OL]. (2014-04-10)[2017-09-10]. http://www.nra.gov.cn/xwzx/zlzx/hytj/201404/t20140410_5830.shtml.
- [7] 国家铁路局. 2014 年铁道统计公报[EB/OL]. (2015-04-27)[2017-09-10]. http://www.nra.gov.cn/xwzx/zlzx/hytj/201504/t20150427_13281.shtml.
- [8] 国家铁路局. 2015 年铁道统计公报[EB/OL]. (2016-03-03)[2017-09-10]. http://www.nra.gov.cn/xwzx/zlzx/hytj/201603/t20160303_21466.shtml.
- [9] 国家铁路局. 2016 年铁道统计公报[EB/OL]. (2017-03-24)[2017-09-10]. http://www.nra.gov.cn/xwzx/zlzx/hytj/201703/t20170324_36083.shtml.
- [10] 刘文华,贺兴东. 增长依旧,但增速放缓苗头值得关注(前三季度交通运输形势分析)[J]. 综合运输,2017(21):1-8.
- [11] 王淑伟,贺兴东. 运输指标全面向好,经济企稳基础更加坚实[J]. 综合运输,2017(11):1-8.
- [12] 中国铁路总公司. 中国铁路总公司关于印发《铁路物

- 流基地布局规划及 2015~2017 年建设计划》的通知:铁总统计[2015]232 号[R]. 北京:中国铁路总公司,2015.
- [13] 樊康屹,熊万红. 由铁路主导的多式联运天地有多大?——关于太原局向运输物流型企业转型发展的调查[N]. 人民铁道报,2017-03-15(A1).
- [14] 国务院办公厅. 国务院办公厅关于转发国家发展改革委营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案的通知:国办发[2016]43 号[R]. 北京:国务院办公厅,2016.
- [15] 姚润萍. 京津冀货物快运”列车运送货物突破百万吨[EB/OL]. (2015-10-13)[2017-09-08]. http://news.xinhuanet.com/politics/2015-10/13/c_128311852.htm.
- [16] 唐茹,王连生. “铁 e 达”打通货运“最后一公里”[N]. 人民铁道报,2016-12-14(A2).
- [17] 王德荣. 完善现代综合交通运输体系推动交通物流融合发展[N]. 中国经济导报,2016-07-08(2).
- [18] 史元超. 加快发展铁路接取送达业务的思考[J]. 铁道货运,2017,35(4):18-20.
- [19] 高岩. 铁路与现代综合交通运输体系融合发展刍议[J]. 理论学习与探索,2017(3):41-43.
- [20] 李庆伟. 新常态下铁路运输向现代物流转型发展的路径[J]. 铁道货运,2016,34(12):5-8.
- [21] 陆勇. 铁路向现代物流转型发展的分析与思考[J]. 铁道运输与经济,2015,37(11):1-4.
- [22] 王楠楠. “融合发展”进行时[J]. 交通建设与管理,2017(3):36-41.
- [23] 胡耀平. 铁路货运融合现代物流的发展模式探讨[J]. 智能城市,2016(12):112-113.
- [24] 王连春. 铁路货运发展现代物流的探讨[J]. 铁道货运,2007(12):1-3.
- [25] 刘志强. 补上短板,迈向交通强国[N]. 人民日报,2017-12-11(17).
- [26] 陈治亚,陈维亚. 第三方物流的规模经济性和发展策略研究[J]. 商业经济与管理,2007(7):3-7.