

文章编号: 1004-2024(2019)08-0044-05 中图分类号: U294.1 文献标识码: A  
DOI: 10.16669/j.cnki.issn.1004-2024.2019.08.10

# “公转铁”形势下铁路货运市场发展探讨

林婉婷

(中国铁路北京局集团有限公司 北京货运中心, 北京 100071)

**摘要:** 在国家大力推行“公转铁”的新形势下, 现阶段铁路货运具有以大宗类货物为主、受政策导向明显、现代物流转型初见成效等特点, 根据新形势对铁路货运市场的影响, 针对现阶段铁路货运市场存在未完全融入多式联运交通网络、“最后一公里”问题、产品市场适应性不强、信息透明化程度低等不足, 提出完善基础设施建设、扩大集装化运输规模、强化组织协调机制、注重规则制度衔接等短期对策, 以及建设现代化铁路物流基地、搭建信息共享平台、丰富运输产品开发、推出增值服务等中长期对策, 以推动铁路货运市场快速健康发展。

**关键词:** “公转铁”; 铁路货运市场; 运输特点; 基础设施建设; 信息共享平台; 运输产品

随着机动车保有量的持续增加, 机动车尾气污染治理已经成为我国大气污染治理的重中之重。相比而言, 铁路货运的单位货物周转量能耗、单位运量的排放主要污染物, 仅分别为公路货运的 1/7 和 1/13<sup>[1]</sup>。按照中央经济工作会议提出的“调整运输结构”, 即减少公路货运量、增加铁路货运量的要求, 2018 年全国环境保护工作会议提出, 推动大宗物流由公路运输转向铁路运输(以下简称“公转铁”)。在国家大力推行“公转铁”的新形势下, 分析现有政策对铁路货运市场的影响, 明确铁路相较于公路在货物运输方面的不足, 探讨铁路货运市场发展对策, 积极推动铁路货运市场快速健康发展。

## 1 铁路货物运输现状分析

### 1.1 铁路货物运输特点

(1) 货运种类以大宗货物为主。根据国家统计局数据, 目前铁路运输主要货物种类仍以煤、金属矿石等大宗货物为主。以 2018 年为例, 国家铁路主要货物运输量中, 煤炭货运量占 51%, 金属矿石占 13%, 钢铁及有色金属占 6%, 石油占 4%, 焦炭占 3%, 其他占 23%。

(2) 货运量受政策导向明显。根据国家统计局数据, 2012—2018 年, 铁路货运量增长率波动较为明显。结合政策及市场环境, 由于铁路主要货运种类为大宗货物, 2012 年以来大宗货物需求不振, 直接导致铁路货运量持续下降; 2013 年, 我国提出“一带一路”倡议, 铁路货运增长率稍有提升, 为 1.59%; 2015 年, 我国提出“去库存”等五大任务, 铁路货

收稿日期: 2019-06-11

作者简介: 林婉婷(1992—), 女, 山东日照人, 硕士研究生。

基金项目: 中国铁路北京局集团有限公司重大科研课题(2018AY08)

运受到冲击，当年增长率为-13.55%；2017年，“公转铁”概念的提出，使铁路货运得以复苏，当年增长率为9.68%；2018年国家提倡绿色物流，铁路货运量继续上升，增长率为8.46%。对比货物运输总量、铁路货运量、公路货运量的增长率，公路货运量与货运总量增长率保持高度一致，但铁路货运量受货运总量影响较小，主要随政策变化而波动。

(3) 现代物流转型初见成效。为满足客户需求、降低货运成本，铁路积极采取创新运输组织、全面开启接取送达服务、加强物流信息化建设等措施，促进铁路向现代物流企业转型，目前已初见成效。2016—2018年集装箱、商品车、散货快运增长率如表1所示。由表1可以看出，集装箱、商品车、散货快运运输量逐年上升。“敞开受理、实货装车、一口报价、‘门到门’服务”的提出，简化了货运程序，提高了服务质量。95036平台建设、货票电子化等使得铁路与“互联网+”相结合，网上货运受理量超过99%，铁路物资采购平台与招商等线下应用向线上应用快速延伸。

表1 2016—2018年集装箱、商品车、散货快运增长率 %

Tab.1 Growth rate of container, vehicle and bulk express transport in 2016—2018

	2018年	2017年	2016年
集装箱	44.6	47.9	40.0
商品车	25.1	58.0	53.0
散货快运	2.3	9.3	25.0

注：数据来源于中国国家铁路集团有限公司（原中国铁路总公司）2016—2018年统计公报。

## 1.2 “公转铁”下铁路货运市场发展影响

(1) 铁路获得货源回流空间巨大。由于“公转铁”相关政策力度空前，铁路获得货源回流空间巨大，中国国家铁路集团有限公司目标2018年增加货运量2亿t。煤炭等大宗商品的港口集疏运全面使用铁路运输，已经由京津冀及环渤海地区，扩大至山东、长三角地区沿海港口，力争在2019年底前实现主要港口大宗货物铁路运输。公路运输治超行动，致使大宗商品、商品车、零散白货等长途运输成本提高，进而部分货源向成本更加低廉的铁路运输转移。

(2) 铁路货运基础设施建设力度加大。近年来，

铁路固定资产投资偏向于高速铁路建设，对铁路货运基础设施建设相对较少，“公转铁”政策为铁路货运市场带来新的机遇，铁路货运基础设施建设速度明显加快。“公转铁”推进铁水、公铁等多式联运，促进铁路与其他运输方式有效衔接、深度融合，目前交通运输部首批16个、第二批30个试点项目已经确立并发布，逐步引领公、铁、水、航空在基础设施改善、装备技术升级等方面积极探索<sup>[2]</sup>。此外，铁路积极进行货场改造项目，加强原有货场基础设施建设，为承接“公转铁”货源提供有力保障。

(3) 铁路货运经营模式迎来更大挑战。随着公路运输货运量回流铁路运输，铁路货运需求由以大宗商品为主导，向多品种、高附加值商品慢慢转移，促使铁路货运需要改变经营模式，以适应不同商品的货运需求。一方面，“公转铁”促进集装箱、零散白货等在铁路运输中的比重逐年上升，拓展了铁路货运的市场范围，需要重新进行市场定位。另一方面，相较于公路货运，铁路货运在运到时限、灵活性等方面存在的天然劣势，需要通过在运输组织、服务质量、产品多样性、信息共享等方面做出改变加以弥补。

## 1.3 现阶段铁路货运市场存在问题

(1) 多式联运交通网络还未形成。“公转铁”政策为集疏港大宗货物由公路向铁路转移施行铁水联运提供了依据，而目前铁路在融入多式联运交通网络中存在明显不足，主要表现在铁路基础设施不配套、集装箱运力不足、不同交通方式间存在壁垒、信息共享率低等。虽然现阶段铁路通过完善更新基础设施、降低集装箱办理站审批门槛、升级集装化运输手段、货票电子化等方式积极融入多式联运交通体系，但取得明显效果还需要不断实践。

(2) “最后一公里”还未打通。与公路运输能够“门到门”相比，在长途“站到站”的运输中，铁路以环保和成本低廉被政府和客户所支持，然而两端“由发件人到发站”和“由到站到收件人”的运输却十分不便，不可控性增强等原因使得铁路原本的价格优势消失。因此，打通“最后一公里”将是铁路货运吸引公路货源、增强市场竞争力的有力保障。

(3) 铁路货运产品适应性有待加强。供给侧改革

后,市场越来越呈现多样化,“公转铁”政策更是将公路部分货源分流至铁路,越来越多的商品呈现出“多品种、小批量、多批次、短周期”的特点,铁路货运也相继开发了班列、环车、大宗货物直达列车等新产品,但由于这些货运产品在价格浮动、运到时限、货损理赔等方面存在不足,铁路货运产品的运到时限还不能满足商品运输周期短的需求<sup>[3]</sup>。

(4) 信息透明化程度有待提高。信息化时代对信息获取质量提出了更高要求,目前铁路货运市场在信息共享方面还有所欠缺。虽然铁路货运电子商务平台中开通了货车车号查询追踪系统,但能够获取到的信息有限。相比目前公路系统可以查询司机信息进行沟通、GPS 精准定位、预计送达时间等,铁路在信息共享方面仍有较大的提升空间。

(5) 货运能力尚未完全释放。近年来,铁路货运虽然通过调图、提速等方式释放了部分运能,但目前铁路货运能力尚未得到完全释放,闲置运能大部分为高速铁路线路。高铁快运为铁路运能释放带来一定的条件,由于目前尚处于尝试阶段,未能形成成熟的高铁快运产品投放市场,对既有线货运能力释放还没有形成。

## 2 铁路货运市场发展对策分析

### 2.1 短期对策

短期内,“公转铁”政策主要影响集疏港大宗货物运输,铁路市场货源回流也主要以大宗货物为主。长期以来,铁路货运以大宗货物运输为主,占铁路货物运输总量的 70% 以上。因此,短期内“公转铁”政策为铁路市场带来货源回流,并且能够发挥出铁路在大宗货物运输中的优势。拓展铁路货运市场短期思考及对策主要来自基础设施配套程度、集装箱化运输规模、组织协调能力、制度规则衔接等方面,以此推动多式联运发展。

(1) 完善基础设施建设。注重基础设施建设,在装卸线有效长度、货场地面硬化、仓储设施设备和环保抑尘设备等方面进行改善,同时考虑多式联运对装卸设备、场地划分等要求,对现有基础设施进行更新改造。更新改造后的货运场站以铁路运输为

主,兼顾公路运输和水路运输,不仅能够满足货物的基本中转需求,同时能够开展仓储、加工等多方面的物流服务,提高物流运作效率,降低运营成本。

(2) 扩大集装箱化运输规模。集装箱化运输具有装卸效率高、货损货差小、标准化程度高等优点,扩大集装箱化运输规模,有利于提升运输效率、改善服务质量。目前我国铁路集装箱运量仅占铁路货运量的 5.4%,远低于发达国家铁路 30%~40% 的水平,铁路集装箱运输占沿海港口集疏运比例较低,比较优势尚未得到有效发挥<sup>[4]</sup>。因此,应鼓励货运站开办集装箱业务,并给予资金、政策支持,引导煤炭、铁矿等大宗货物入箱运输,确保运输全程无撒漏、无扬尘。根据《“十三五”铁路集装箱多式联运发展规划》,至 2020 年,集装箱运量要达到铁路货运量 20% 左右,其中,集装箱铁水联运量年均增长 10% 以上,推动铁路货运融入多式联运进程。

(3) 强化组织协调机制。铁路内各部门间沟通协调不断加强,合理调整装车去向,聚焦与“公转铁”密切相关的煤炭、钢铁等大宗货物,不断挖潜货运干线运输潜能,扩充核心地区的货运中转辐射能力,积极引流上线。在机、车、线及场地配置上开辟绿色通道,做到站、车、线等资源相互匹配,高效衔接。精准调配运力资源,组织车辆重去重回,加速机车车辆移动,减少机外停车、单机走行和等线时间,提高货车运用效率。铁路与公路、水路建立多方联动机制,就集疏港、“最后一公里”配送等在时间、空间上统一步调,保证货物流转效率及服务质量,推动物流降本增效和交通运输绿色发展<sup>[5]</sup>。

(4) 注重规则制度衔接。现阶段的多式联运看似为多种运输方式的无缝衔接,但实则铁路、公路、水路等不同运输方式在管理体制、运单、载距等方面存在差别。为推动多式联运发展,发挥铁路在大宗货物长途运输方面的优势,需要加强货物交接、合同运单、信息共享、保险理赔等方面的制度对接和统一规范。铁路应重点支持研发和使用大型、高效、节能环保的装卸设备和转运设备,减少无效搬倒,提高装卸效率,实现集装箱共享;促进不同运输方式间货票电子化信息相互提取,实现运单统一、



信息共享；明确运输途中责任边界，规避货损理赔过程中的矛盾纠纷。

## 2.2 中长期对策

长久来看，“公转铁”政策不仅影响大宗货物的运输，同时也促进铁路市场在零散白货方面的拓展。为更加有效持久地承接公路零散货源，同时保障大宗货物运输，铁路应在物流基地建设、信息平台搭建、运输产品开发、增值服务推出等方面作出努力。

(1) 建设现代化铁路物流基地。结合区域经济发展和多式联运物流需求，综合考虑网络布局、辐射范围、市场定位等因素，着力打造集仓储、配送、加工、分拣、客服于一体的智慧型现代化铁路物流基地。与大型制造企业、物流企业等开展合作，吸引企业入驻基地，通过转储中心、物流仓库等方式从源头拉拢货源，同时加强进厂、进园、进港铁路专用线建设，推动解决“最后一公里”问题。建立现代化立体仓库，并配置多种机械化、自动化智能装卸设备，提供个性化、精益化仓储服务，创造物流增值服务。做好物流基地辐射区内客户信息的收集、整理工作，划分出核心客户、一般客户和潜在客户，制定不同营销策略与运输方案。大力推进物联网、无线射频识别(RFID)等信息技术在物流服务中的应用，为铁路现代物流建设增添智慧、智能新元素。

(2) 搭建信息共享平台。基于铁路物流基地，以“互联网+物流基地+核心客户”的思路，依托国家交通运输物流公共信息平台、电子口岸公共平台等现有信息管理系统，打造多式联运信息共享服务平台，使物流信息透明化，提高铁路货运信息化水平。发挥铁路货物运输的比较优势，以多式联运、班列、商品车、集装箱等不同产品为支点，主动与运输市场、公路港、保税港等对接，实现整个基地内商流、信息流、物流、资金流在供应链上的有机融合。平台可以支持客户自身物流追踪、信息交流、数据交换、业务交易等；同时也可以用于铁路及其他物流服务提供者对货运基本数据实时、准确掌握，进而对管理办法加以修订完善，对货运市场加以预测分析，实现信息资源的综合利用。

(3) 丰富运输产品开发。以客户服务为中心，主

动融入生产、消费企业物流供应链，基于市场需求设计开发运输产品。对于稳定、均衡的大宗货物，采取大宗直达、全程物流服务等方式，提供稳定运力保障，保证运到时限；对于时间敏感的零散货源，依托货运代理企业加大营销力度，推行快运货物列车常态化开行；发挥兰州等“一带一路”地区区位优势，集结国际货运班列，加大中欧班列、“点对点”班列等开行力度；根据货物品类特性开行专用列车、混编列车，拓展商品车、易腐商品等高附加值货物运输市场；组织高铁快运抢占电商、快递市场<sup>[6]</sup>。开展“上门取货、现场装箱、送货到家”等特色服务，实行量身定制物流方案，实现从单一运输产品向多品类、定制化、全过程物流服务转变。在政府允许的范围内，发挥铁路经营主体作用，根据市场竞争和营销策略制定产品价格，从市场监管、跟踪评价等角度，规范价格浮动区间，合理利用价格杠杆增运增收。

(4) 推出增值服务。为满足不同客户个性化需求，提升顾客服务体验，开展增值服务成为拓展铁路货运市场的新方向。组建有针对性的增值服务团队，深入货运市场，了解客户需求，推出适用于铁路货运发展的增值服务类型。主要包括信息型增值服务，如运输全程实时可视化追踪服务、配送数据分析及预测、在线帮助等；仓储型增值服务，如保税仓集中报关、优化产品包装、商品贴标签等；承运人型增值服务，如“门到门”一站式服务、退回商品回收运输等<sup>[7]</sup>。优质的增值服务可以增加客户对铁路货运的依附程度，是保持客户忠诚度的有效方法。有特色的增值服务与客户共同形成具有区域特色的产业集群，促进区域经济的快速发展<sup>[8]</sup>。

## 3 结束语

铁路货运市场发展是一个极其复杂的过程，受到政策法规、经济社会等各方面影响。“公转铁”政策的提出，短期内促进大宗货物回流铁路运输，从长期来看，对铁路零散货物运输也存在积极影响。为适应“公转铁”新形势，短期内铁路货运应在基础设施建设、集装化运输程度、组织协调机制、规则制度衔接等方面加以努力，长期则应注重现代化物流

基地建设、信息共享平台搭建、运输产品开发、增值服务推出等方面的发展，更好地适应严峻的市场环境和竞争压力，推动铁路货运市场快速健康发展。

#### 参考文献:

- [1] 蒋梦惟, 林子. 铁总下调货运价格的能与不能[N]. 北京商报, 2017-11-02(02).
- [2] 杨传堂提出: 以五大发展理念统领铁路发展加快推进综合交通运输体系建设[J]. 城市轨道交通研究, 2016, 19(2): 10.
- [3] 陈志朋. 供给侧改革下我国铁路货运发展现代物流思考[J]. 现代商贸工业, 2016, 37(12): 29-31.
- [4] 樊一江. 加快铁路集装箱多式联运发展提高现代综合交通运输体系供给质量和效率[J]. 大陆桥视野, 2017(7): 30-33.
- [5] 肖润谋, 闫晟煜, 陈荫三. 铁路货运市场的定位和政策建议[J]. 综合运输, 2016, 38(4): 25-29.  
XIAO Runmou, YAN Shengyu, CHEN Yinsan. On the Market Orientation and Policy Suggestions of Railway Freight Traffic[J]. Comprehensive Transportation, 2016, 38(4): 25-29.

- [6] 周茵, 迟骋. 经济新常态下铁路货运发展趋势研究[J]. 铁道货运, 2017, 35(12): 40-44.  
ZHOU Yin, CHI Cheng. Study on the Development Trend of Railway Freight Transportation under the New Normal of the Economy[J]. Railway Freight Transport, 2017, 35(12): 40-44.
- [7] 张伯敏. 供给侧改革下铁路从大宗货物向零散快捷货物拓展的思考[J]. 交通运输工程与信息学报, 2016, 14(4): 36-40.  
ZHANG Bomin. Thinking on the Railway Freight Expansion from Bulk Stock to Scattered and Fast Cargoes under the Reform of Supply Side[J]. Journal of Transportation Engineering and Information, 2016, 14(4): 36-40.
- [8] 贾晶. 挖掘增值服务提高物流企业核心竞争力[J]. 商品储运与养护, 2007(1): 23-24, 32.  
JIA Jing. Digging in Incremental Service, Improving Core Competitiveness of Logistics Enterprises[J]. Storage Transportation & Preservation of Commodities, 2007(1): 23-24, 32.

(责任编辑 金颖)

## A Study on the Development Strategies of Railway Freight Transportation with Implementation of the National Transportation Restructuring Policy of “Promoting Railway Instead of Highway Transportation”

LIN Wanting

(Beijing Freight Center, China Railway Beijing Group Co., Ltd., Beijing 100071, China)

**Abstract:** With the implementation of the national transportation restructuring policy of “promoting railway instead of highway transportation”, the salient development characteristics in the railway sector include bulk cargo as its major shipments, being susceptible to national policies and successful initial achievements in its transformation to modern logistics. Based on the influences of the new national policies on the railway freight market, this paper has summarized the development obstacles: incomplete integration into the intermodal transportation network, the “last mile” problem, lack of product competitiveness and low information transparency. To facilitate rapid and healthy growth of the railway freight market, this paper has put forward both short-term and long-term development strategies: in the short run: improving infrastructure, increase the share of container transportation, improving the organization and coordination mechanism and promoting cohesion and consistence in regulations and institutions while in the long run: establishing modern railway logistics parks supported by the information sharing platform, advancing research and development of transportation products and delivering value-added services.

**Keywords:** “Promoting Railway instead of Highway Transportation”; Railway Freight Market; Transportation Characteristics; Infrastructure Construction; Information Sharing Platform; Transportation Products