

中国高铁货运：后来居上，大有可为

文/朱昌锋 整理/本刊记者 何中花



朱昌锋

朱昌锋，中国国家铁路集团有限公司铁路货运安全风险管理专家，甘肃省领军人才，兰州交通大学交通运输学院副院长、博士生导师。

瞰中国960万平方公里辽阔大地，一条条弯曲绵延的“长龙”纵横交错。视野放大到每条“长龙”身上，它们载着来自五湖四海的旅客前往世界各地，它们运着成千上万吨货物送至各目的地。

在客运能力日益成熟的今天，中国高铁的货运现状和未来是怎样的？本刊专访中国国家铁路集团有限公司铁路货运安全风险管理专家、甘肃省领军人才、兰州交通大学交通运输学院博士生导师朱昌锋副院长，共同探讨中国高铁货运事业的发展。

助力：高铁赋予物流更多可能性

记者：近年来，作为我国名片的高铁得到持续快速发展，不仅提升了铁路客运能力，也释放了铁路运输能力，中国发展高铁货运有何意义？应如何定义高铁货运？

朱昌锋：自新中国成立以来的近60年时间里，我国铁路一直处于低速徘徊的状态。近年来，铁路网尤其是高铁的持续快速发展，不仅解决了“一票难求”的问

题，促进了城市群和经济带的高速演化及GDP的增长，而且在国家运输结构调整、打赢蓝天保卫战的背景下，包括高铁货运在内的铁路货运面临着非常有利的发展环境和机遇。但是，随着物流业、电商以及快递业等的快速发展，铁路也面临着航空等运输方式在白货市场领域的严峻挑战。当然，高铁的发展在改变我国客运结构的同时，也正在助力我国物流业的发展。铁路应充分利用高铁边际效益，开展运输供给侧结构性改革，优化铁路货运产品结构。

就现阶段而言，高铁货运是指依靠高铁的速度及网络化优势，通过运用高铁现有设施或改进相关设施，开展具有时效性强、附加值高等特性的“适高货物”（适合于高铁运输的货物）的高品质运输业务。

记者：高铁货运与高铁客运有哪些区别？为何我国高铁普遍常见的更多是客运服务？

朱昌锋：这主要是运输服务对象上的不同。一个是服务旅客运输，具有明显的公益性特点；另一个是服务货物运输，具有较强的价格敏感性。两者在运输基础设施及运输装备要求、运输组织方法、服务要求和标准等方面存在很大的差异性。

至于我国高铁常见的是客运服务，这是由于最初的高铁建设主要考虑的是最基本的服务需求和目标市场——服务客运。当然，随着高铁网络的演化及物流业发展，如果在同一高铁网上同时开展两种运输服务业务，将面临高铁客运与高铁货运以何种组织形式协调发展的问题。

记者：2014年初，高铁快运在



高铁的发展在改变我国客运结构的同时，也正在助力我国物流业的发展。铁路应充分利用高铁边际效益，开展运输供给侧结构性改革，优化铁路货运产品结构。



京沪高铁上试运行，同年4月1日，高铁快运正式开通运营，现已遍布全国500多个城市。相比传统的铁路货运服务，高铁货运主要有哪些特征？

朱昌锋：随着我国经济的转型发展及物流业的快速发展，铁路货运面临进一步的改革与调整，必须尽快融入并适应物流体系的要求。我国高铁虽然已经开展了相关快捷货运模式实践，但从长远发展的层面来看，高铁货运目前仍然属于一种探索阶段的货运组织模式。

相比传统的铁路货运而言，首先，时效性强是高铁货运的主要特点，例如现阶段运营的“当日达”、“次晨达”以及“次日达”等，就具有非常明显的时效性；其次是货运产品结构上的差异性，受目前静态设施及动态装备的制约，目前只能开展具有时效性强、附加值高等特性的“适高货物”；第三是运输组织模式及运输组织方法上具有很大的差异性，对于“适高货物”而言，高铁货运能够达到传统货运难以达到的运输品质。同时，传统铁路货运与高铁货运在运输价格、反应市场的灵敏度等方面也存在很大的差异性。

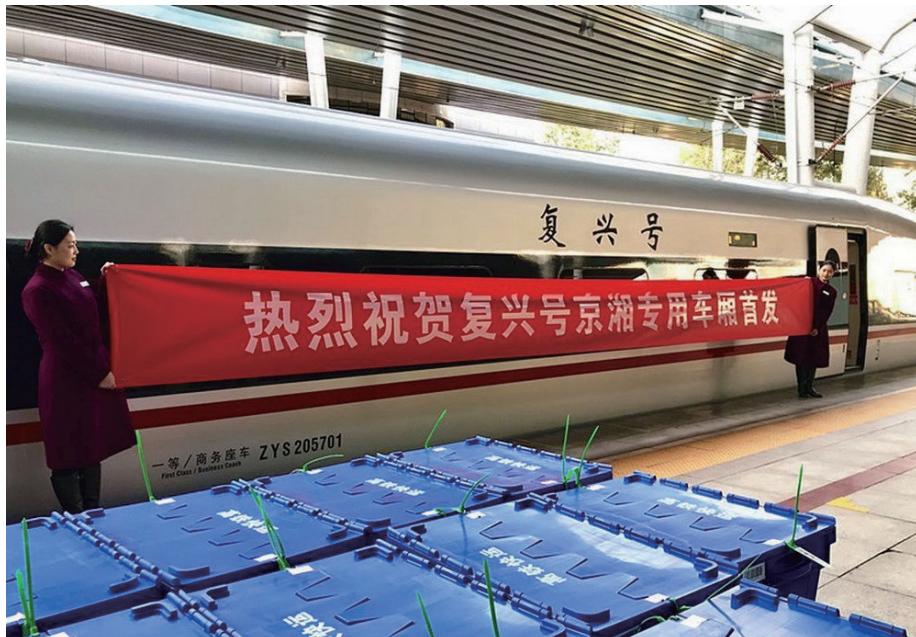
储能：中国高铁货运潜力逐步激发

记者：最早推广高速铁路的法国，其高铁货运形式主要是客车和货车完全分开行驶。从国际范围来看，高铁货运主要有哪些形式？中国采用的是哪一种？为什么？

朱昌锋：国外高速铁路发展货运的模式主要包括：客货车辆在同一高铁列车、旅客和货物列车分别在可连挂或独立运营的高铁列车中，以及旅客列车和货物列车独立共线运行这三种模式。

例如美国曾采取上述第一种方式，开行的Talgo XXI型摆式列车；法国曾采取TGV邮专列和Sernam200包裹专列两种模式，均在夜间运行。其中TGV邮专列通过移除旅客车厢有关设备，由法国铁路（SNCF）与法国邮政（La Poste）联合推出的产品，但由于该列车的运行与维修天窗冲突以及货物运量下降，2015年停止服务；而Sernam200包裹专列是对普通列车改造后运营在高铁线路上。德国Parcel InterCity产品是德国邮政DHL与德铁DB Cargo联合推出，由101系列机车和Sgss-y703系列或Sdggmrs739系列高速集装箱车组成，采取基于固定时刻表的夜间运营模式。意大利Mercitalia Fast产品由国家铁路公司（Trenitalia）出资推出，由两台牵引机车E.404.514和516组成，为高速旅客列车改造而成的12辆编组，车厢内拥有该易于循环运用并能拆解、折叠、套装、便于回送的货物集装工具，服务于意大利和欧洲各地货运和物流。

受客运需求的影响尤其是随着我国经济的转型发展演化，我国高铁于2014年才推出货物快运业务，其主体是中铁快运股份有限公司，主要采取高铁载客动车组的大件行李处和座椅空隙等空间、预留不售票车厢装载货物、高铁



复兴号首开双十一高铁货运专用车厢（来源：央视网）

确认列车发送快递等模式。就我个人的看法而言，受高铁货运动车组尚未投产运营、高铁场站设施以及运输组织模式等诸多条件限制，上述模式只能是高铁货运发展的过渡模式。

记者：自2014年开始，中国国家铁路集团有限公司推出高铁快运业务，起初侧重时效性极高及贵重物品，推出了“当日达”和“次日达”等服务。随后，广铁集团也推出了“次晨达”“即日达”等“高铁快递”业务。目前我国高铁货运处于一个什么样的水平？发展高铁货运有哪些制约？

朱昌锋：我前面已经谈过，受场站设施装备、运输组织模式以及投入产出博弈等复杂因素的影响，我国高铁货运虽已经取得了快速的发展，但仍然与“适高货物”市场的需求与期望尚存在一定的差距，只能说在初期探索阶段徘徊，随着电商以及快递业务的进一步发

展，高铁货运的相关问题尚需进一步研究。

至于发展高铁货运有哪些制约，我从两个层面分析：

一方面，如果仅从简单的运输方式层面看，高铁发展货运不仅要制约于静态场站设施、动态车辆装备，还要受到运输组织模式的创新，同时也要考虑投入与产出的博弈。但从目前的实际情况看，首先，现有的高铁站缺乏物流快速通道，制约批量货物运输；第二，在高铁货运动车组尚未投产运营之前，如仅采取目前的模式，货物在站装卸时间是一关键的制约要素；第三，如果高铁货运动车组投产运营，共线运营条件下的运输组织办法、运营时间以及维修天窗等相关问题亟待解决。

另一方面，从社会物流供应链的层面看，目前我国铁路货运正在从运输生产型企业向运输物流企业转型，但物流企业却已经开始从传统物流形态向智慧型供应链转化。作为国民经济大动脉的铁路，必须融入物流供应链的网络

化发展，这不仅影响铁路整体货运，也对高铁货运发展产生一定的制约性影响。

记者：快递咨询网首席顾问徐勇曾在接受媒体采访时表示，现在高铁还处于“运人划算运货不划算”的阶段，且运力资源非常有限。对此，您怎么看？

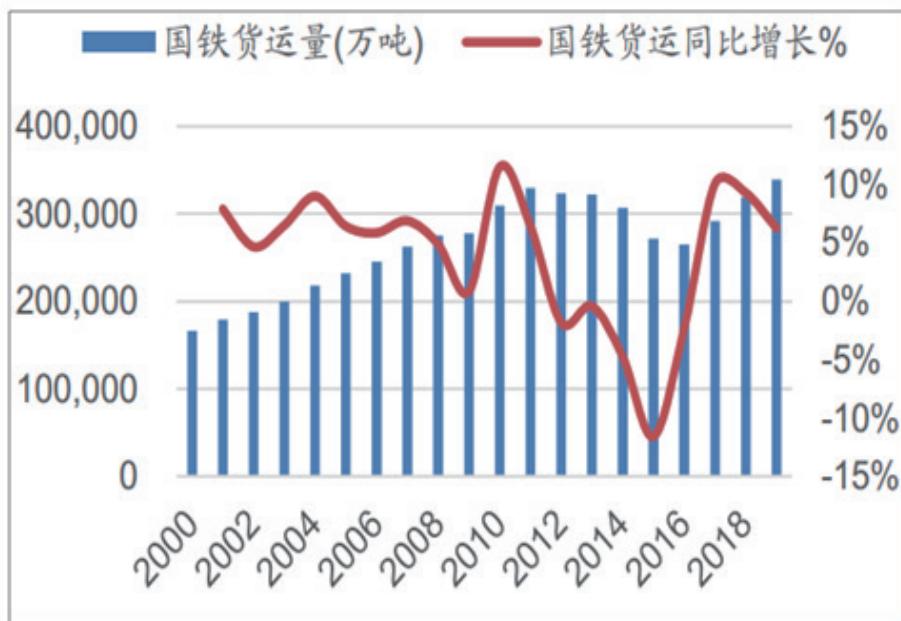
朱昌锋：我不否认这种看法，但必须明确以下几个方面的问题：一是这种看法仅站在运输企业的角度来看高铁快运的纯经济效益，如从社会总体效应看，还应考虑各种运输方式碳排放等非期望产出，在运输结构调整背景下，必须得考虑这一点；二是运力资源的问题，由于高铁运行时间（主要是白天运行）、高铁货运动车组尚未投产运营以及货源组织等方面的限制，只能说，高铁货运的潜能还没有被完全激发出来。

创新：满足市场多元化运输需求

记者：据了解，德国拥有欧洲最长的铁路运输网，且铁路货运发达，先后尝试过货运动车组、机车牵引列车等列车配置形式，以及自主开行、合作开行等运作模式。这对我国发展高铁货运有哪些启示？

朱昌锋：首先应该加强与大型快递物流公司等的合作，可以考虑采取铁路自主开行、与有资质的物流企业合作开行等多种方式，融合发挥铁路的高铁网络、物流企业货源组织和配送网络的各方优势，尽快将铁路货运融入物流供应链的网络化发展，并联合上下游资源，形成可融合的铁路新产业链生态。

其次，据有关方面报道，我国高



国铁货运量和增速（来源：公开资料整理）

铁货运动车组已经研发成功，应借鉴法国、德国、意大利等国家在高铁货运领域的经验与成功案例，通过进一步优化维修天窗与列车运行之间的相互影响关系以及铁路网上的并行径路，构建适合我国高铁发展的货运动车组开行模式、开行计划以及运输组织办法。

第三，通过充分运用集装化设备，进一步提高小批量快捷货物在已建成高铁站的货物装卸效率，以适应目前已经开展的高铁货运模式。从长远角度看，应重视一体化的高效率站场设计及作业条件的前瞻性规划，实现与其他运输方式、主要合作企业间的无缝衔接，进一步提升货运动车组的运营效果与高铁货运潜能。

记者：数据显示，截至2018年上半年，顺丰已开通高铁线路77条。除此之外，京东、邮政、中通、申通等多家快递公司纷纷加入高铁货运行列。未来，高铁货运将如何改变中国的物流行业？

朱昌锋：从各种运输方式的优势看，公路运输具有灵活的短途配送优势，而高铁和航空在中长距离货运方面具有相当的优势。从社会物流系统分析，高铁与航空、公路货运之间，既是竞争对手也是联盟伙伴。虽受场站作业等条件制约，高铁快运还处于探索阶段，但凭借发达高铁网、受天气影响小及全天候、绿色安全等突出优势，已在助力我国物流业的发展。

近年来，顺丰、京东以及申通、中通等快递物流公司与中铁快运已经开展了多方面的货运合作，尤其是与顺丰、京东携手推出的顺丰高铁极速达、高铁顺手寄服务、高铁生鲜递、高铁京尊达等品牌产品，已经对航空、公路产生一定的影响。随着未来高铁货运动车组的投产运营以及高铁货运模式的不断创新，不仅有助于进一步完善我国的快运物流体系，推动物流业低碳环保、协调共享的快速发展，同时也必将形成附加值高、时效性强的货运在各种运输方式之间的竞争局面与分担率。

记者：随着社会需求的不断增加、中国支线航空的发展、未来大型货运无人机的应用以及空运和陆运联运体系的发展，我国高铁货运将会面临哪些新的挑战？该如何应对？

朱昌锋：就各种运输方式而言，在任何时期，其竞争带来的挑战是必然存在的，关键是如何提高自身的科技创新，构建适应时代发展要求的服务品牌及质量。如果进一步发展高铁货运，如何尽快将铁路货运融入物流供应链的网络化发展、通过优化运输组织模式以形成满足市场需求的多元化运输产品质量，这将是未来高铁货运面临的挑战。

首先，不论是《国务院办公厅关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》中提出的“要进一步提高铁路货运量占全国货运总量的比重，探索发展高铁快运物流，支持高铁、快递联动发展”，还是运输结构调整等国家政策等，均说明铁路货运发展的重要地位，也必定会带动高铁货运的发展，我国高铁要很好地利用这一有利的政策环境。其次，应该加强与有资质物流企业的合作，尽快将铁路货运融入物流供应链的网络化发展，提升自己在各种运输方式中的竞争力。第三，应进一步创新高铁货运组织模式，推出满足市场需求的多元化高铁货运产品。**个人**