今天收货 明日运到 齐鲁一日达

济铁首开环线货物快运列车

3日凌晨2时21分和4时38分,80641/2次和80612/1次货物列车从济西站开出,分别向东、西两个方向驶去,济南铁路局首次开行了东西两条环线货物快运列车,标志着济南铁路局从此正式跨入铁路快速物流新时代。

本报记者 宋磊 通讯员 刘毅华

济铁货物快运列车运行示意图

快运列车:

从“站到站”到“门到门”服务

据了解,济铁货物快运列车是济南铁路局适应市场需求,为零散货物运输量身定制的铁路货运新产品。该列车按照“五固定”(固定车次、固定编组、固定运行区段、固定机车牵引、固定站台作业)方式,像客运列车一样,定点、定时间,提供“站到站”、“门到站”、“站到门”,甚至“门到门”等服务。

开行的环线货物快运列车以济西站为中心站,9月3日至5日先期开行管内东环、西环货物快运列车各1列;自9月6日开始,将增开管内东环、西环货物快运列车至各两列。“我们将按照市场需求和集货能力,逐步增加快运列车开行数量。”济南铁路局相关工作人员表示。

经停站点:

省内57个货运站全覆盖

据介绍,济西站为两条环线的出发、终到站。列车24小时之内往返一趟,“今天收货,最晚明天就能运到,省内将实现一日到达。”济南铁路局相关工作人员介绍说,东环线沿胶济、蓝烟、胶新、兖石、京沪线环形运行,途经淄博、潍坊、青岛、烟台、临沂、泰安等市;西环线沿邯济、京九、菏兖、京沪、新泰、张东、胶济线环形运行,途经聊城、菏泽、济宁、枣庄、东营等市,涵盖了山东省全境的57个货运车站。

济南铁路局相关负责人告诉记者,针对货物快运列车主要货源为小件零散货源的实际,随车配备8名装卸人员、适用小件货物的集装化设备和适合集装化装卸的电动叉车等作业机具,提高站台装车组织和到站装卸车作业效率。同时建立货物快运信息平台,根据装卸作业量实际,灵活采取“随车装卸和地面装卸”相结合的组织方式,降低劳动强度、提高装卸效率、大大压缩了装卸时间。

“搭车”运输:

有货即停车 零散货物上火车

货物快运环线列车运到时限短、安全保障强、更加市场化,一改过去铁路货运只办理大宗和整车运输业务,零散货物和小批量货物“搭车”运输比较困难的状况,有货即安排停车,当日收货,次日发货,24小时内即可运到,有的货物还当天收货,当天运到,实现齐鲁快运一日达,既满足了铁路沿线企业灵活分散的运输需求,也为物流企业提供了安全便捷的绿色物流大通道。

据统计,9月3日开行的两趟济铁货物快运环线列车共承运了62.21吨、3172件货物,其中不仅有锅炉配件、化工净水剂等工业产品,也有啤酒、矿泉水、电动车、快运包裹等与人民群众生活息息相关的日用品。

“积少成多,集腋成裘,无论大小。”现场组织装卸的铁路人员告诉记者,铁路的物流集疏能力强大,长距离、大运量、快捷、方便的优势明显,可以更快、更好地满足人民群众对各种各样品类、运输距离长短不同货物的迫切需求。

延伸阅读

到一个车站收一次货

铁老大从“店小二”再变“小货郎”

济铁相关负责人表示,铁路货运由过去依靠计划组织运输,变为按市场需求运输,是一场意义深远的“革命”。铁路部门对货运受理、收费、物流服务等进行全面改革,简化受理、随到随办。

本报记者 宋磊

“我觉得,此次铁路局开行货物快运列车,是继以前的‘铁老大’变身‘店小二’后,铁路部门的再次华丽变身。”济南铁路局相关负责人说,“为零散货物和小批量货物的运输提供门到门的服务,挨个车站去收货,很像以前的‘小货郎’,挨家挨户地去收货。”

该负责人的话道出了许多人的心声。淄博丰盛海外代购公司总经理郑金厂高兴地说:“铁路运输安全有保障,办理业务方便,运输速度快捷,半天时间就送到门,更加快了企业资金流动。”

3日3点52分,80641/2次列车接到调度命令,停靠在马尚车站,随车的装卸人员迅即下车,将站台上的800件20吨货物往车上搬运。11点07分,列车停在娄山站,一个多小时后,这批货送到了客户指定地点。

从2013年6月15日开始,中国铁路总公司开始实施被称为“关系铁路生存与发展大局”的货运组织改革,迈出了走向市场化的关键一步。

济铁相关负责人表示,铁路货运由过去依靠计划组织运输,变为按市场需求运输,是一场意义深远的“革命”。铁路部门对货运受理、运输组织、货运收费、物流服务等方面进行全面改革:简化受理、随到随办、规范收费、热情服务。

3日凌晨,济南铁路局的职工帮货主往货物快运列车上搬运货物。 通讯员 张勇 摄

一位货主曾经告诉记者,她的货物都是采用集装箱办理。“以前发货时,天天都给铁路部门打电话,咨询货物运到哪儿了,现在自己上网查就可以了,跟快递公司查询流程一样方便。”

据了解,济南铁路局的整车、零担等货运业务实现了网络在线查询。在泺口货运中心,所有集装箱业务均可实现网上查询。

从9月3日凌晨开始,济南铁路局东西两条环线货物快运列车的开行,标志着济南铁路局从此正式跨入铁路快速物流新时代。每趟环线货运快速列车都配装卸工、小件货物集装化设备和适合集装化装卸的电动叉车等作业机具,提高站台装车组织和到站装卸车作业效率,到一个车站收一次货,“铁老大”继俯身变“店小二”后,再次放低姿态,变身“小货郎”。

铁路发力“最后一公里”

本报记者 宋磊

济南铁路局相关负责人告诉记者,对于沿线各站的货主来说,今后不必再跑到车站办理各种繁琐的业务,“以前办理货运业务,货主需要到站办各种手续,还不一定有车。现在好了,将来每天好几趟车,而且随时有车,还能到货主家里接货送货上门,解决了‘最后一公里’的问题。”

山东零散货物货源丰富、需求旺盛,物流市场发展前景广阔,提升铁路运输份额的空间很大,而运量大、污染小的铁路货运被物流行业称之为“绿色物流”。

立足于山东货运市场发展的现状,济南铁路局充分利用各条铁路干支线的运力资源,优化运输组织方式,此次推出的货物快运列车,将全局57个货运营业站和155个无轨站(代办网点)作为零散货物快运办理站,负责快运业务办理,构建起了覆盖山东省所有市、区(县)的零散货物快运营销网络,并大力推行客户代表上门服务,最大程度为集结零散货源创造条件。

据一位货主介绍,随着铁路部门货运改革的深入,他现在跑业务受理越来越方便,铁路部门的服务方式也更加多样。

据了解,济南铁路局按照“实货制”运输,实现直接受理、敞开受理、“一口价”的要求,对所有不同体积、不同重量的货物,只要不违反国家法律法规,一律敞开受理,最大程度地办理零散货物业务。整合铁路内部和外部资源,完善接取送达配送网络,为客户设计提供“站到站”、“门到站”、“站到门”及“门到门”等多种服务菜单。

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为,铁路部门这次开行环线货物快运列车,是货运改革深入的创新,更贴近市场。

据测算,铁路货运的运输成本比公路运输低得多,公路承担长途货运不经济、不利于节能减排,大运量、长距离的货物运输应该由铁路部门承担。公路、铁路、水运和航空应发挥自身优势,多发展公铁联运、水铁联运,建设均衡完善的综合交通运输体系。