

济铁“自降身段”陶博会上摆摊揽生意

上门收件，铁路试水散货快运



▲铁路货运改革的启动，在物流业引起震动。
见习记者 李虎 摄

A 除售票外，最重要的是招揽货运客户



▲“铁老大”主动上门服务，让客户倍感温暖。 见习记者 李虎 摄

见习记者 李虎

9月6日上午，正在参观第13届中国(淄博)国际陶瓷博览会的张国辉，惊讶地看到了济南铁路局的货运展台。张国辉是淄博城东建陶有限公司销售经理，看到济铁货运的身影，他眼前一亮，经过洽谈，他很快与济铁达成了全年300个集装箱、共计1500吨货物的运输意向。

铁路运输周转效率低，在淄博做瓷砖生意的大多数老板都对此有同感。张国辉告诉记者，淄博当地的陶瓷企业对铁路运输的需求还是相当大的，但是选择铁路的并不是很多。

这主要是因为铁路货运收费项目繁多，手续复杂，整个货运过程缺乏效率。过去下了订单后，还要等铁路部门的运输计划，最多时要等40多天。“除非特别长的线路，否则一般选公路。”这次通过深入地洽谈和了解，张国辉由衷地赞叹：“铁路货运改革启动后，我们的运输更加省事！”

在淄博陶博会上，济铁展台前人头攒动，工作人员正热情地讲解。“您只需要登录12306网站，点击‘我要发货’，在表格上填写相关信息后提报，剩余的事情就由我们负责了。”济南铁路局货运营销中心的工作人员，现场指导展商使用12306铁路客户服务中心网站办理货运业务。

记者了解到，这是济南铁路局首次走进大型博览会。除销售火车票外，设立展台最重要的目的就是招揽货运客户。

据济南铁路局货运营销处客服部部长张廷伦介绍，货运改革后，铁路货运部门改变了过去各类展会从不做准备的做法，此次提前为陶博会准备了300个集装箱，还专门加开了“快运直达班列”，这次是特地到展会上抢市场的。

展会期间，淄博车务段的工作人员不光忙着签订运输意向协议，还到各个展台上和参展商就他们的运输需求进行交流。淄博车务段副段长王世军

说，过去铁路货运是坐商，货主有货要运就来找他们，他们对货主的需求并不是十分了解。“借着这次陶博会，我们也是想听听货主实际的需求，看看我们还有哪些工作能够改进，以便吸引更多的货主。”

截至9月8日，济南铁路局陶博会货运营销中心共和30家参展商达成运输意向，共计30余万吨各类货物，货运期限从9月持续到年底，济南铁路局货运部门将根据客户需求发送。

B 上门收货，覆盖“最后一公里”空白

伴随着陶博会的开幕，鲁中地区首家无轨货运火车站于9月6日正式入驻淄博财富陶瓷城工业园。工业园区内的货主只要“一个电话”，无轨站服务人员即可为客户提供“一条龙”服务，全部办理“门到门”的货物运输，省去了货主跑站申请、短搬、上货等一系列手续。

工作人员上门办理“快运直达班列”，货物随到随走让公司垫付资金的周转效率提高了一半以上。而且，铁路货运还取消了装车服务费和叉排费，货主每次装一车60吨的货物平均能省下320元左右。

“像是成都、乌鲁木齐还有云贵地区这样的长距离运输，现在通过‘快运直达班

列’运输后能够实现淄博到这些地区的点到点运输。到乌鲁木齐的货运时间从原来的15天缩短到7天，到成都原来最快8天，现在只需4天。这速度赶上公路了，不但货运周期缩短了，粗略算起来一吨还能节省200多元的运输成本。”淄博金蝉贸易有限公司销售经理助理张兴华说。

C 涨价在即，部分货源或推向公路货运

今年8月19日，国务院发布《关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》，将铁路货运价格由政府定价改为政府指导价，增加运价弹性。按照国务院对铁路投融资改革要求，下一步将考虑按照铁路与公路保持合理比

价关系的原则，制定合理货运价格，建立铁路价格随公路变动的机制。

近日，国家发改委人士透露，铁路货运价格改革将按市场化方向逐步推进，最新的方案是近期先以政府指导价为主，提价区间在3分钱左右，

按惯例将会明年年初实行，但也不排除因国家加大改革力度今年内就提价的可能。

该人士表示，目前的方案是按照与公路运价1:3的水平调整铁路运价，按公路平均0.49元/吨公里计算，铁路货运最高限价估计会设定为平均每吨每

公里0.16元，较目前平均0.13元的水平，提高3分钱。

业内人士分析，目前煤炭等大宗资源品行业不景气，铁路货运量增长十分有限，加之各种交通运输方式之间竞争激烈，如果铁路运价继续提高，将把部分货源推向公路货运。

背景资料

铁路货运改革6月已启动

见习记者 李虎

今年6月15日，中国铁路总公司正式实施货运组织改革，推动铁路货运全面走向市场，实现铁路货运加快向现代物流转变。

这次铁路货运组织改革主要有四方面重大变化：一是改革货运受理方式。简化手续，拓宽渠道，敞开受理，随到随办，给广大客户提供最直接、最方便、最快捷的服务。二是改革运输组织方式。根据客户的运输需求编制运输计划，及时安排装运，提高运输效率。三是清理规范货运收费。严格执行国家的运价政策，坚持依法合规、公开透明收费。四是大力发展铁路“门到门”全程物流服务。构建“门到门”接取送达网络，实行“门到门”全程“一口价”收费。

此次改革，铁路总公司向广大客户作出“简化受理、随到随办、规范收费、热情服务”的“四句话”承诺。

延伸阅读

部分省份推出“高铁快递”

见习记者 李虎

铁路货运改革启动后，沈阳、郑州、成都等相继推出了“高铁快递”业务，实现了快件的当日发送，当日到达。早在2011年底，广铁集团就已开始尝试高铁快递业务，之后与顺丰、EMS等合作，在武广高铁广州南至长沙南之间尝试高铁快递。

据相关人士介绍，由于高铁列车和动车组列车都没有行李车，没有办法像普通列车那样大量运载小件物品，对货物要求也较高。高铁快递在速度上的优势是公路快递无法比拟的，其收费也较高。

业内人士分析，高铁快递业务暂时不会对快递行业产生很大的冲击，目前主要是想抢占航空快运份额。

“营改增”后物流税负增120%

见习记者 李虎

根据近日国家发改委发布的相关数据和经济形势研讨结果，今年上半年，物流业发展形势不容乐观，总体运行“稳中偏弱”，社会物流总费用占GDP比率依然高达18%。记者了解到，物流企业普遍面临成本上升、人员短缺、资金紧张的问题。

由于物流企业的人工成本占经营成本的绝大部分，而在增值税体制下，人工成本得不到抵扣，物流企业实际税负不降反升。企业普遍反映，货物运输服务税率上调过高，企业税负将大幅增加，据测算平均增长120%左右。

由于物流行业融资渠道较为单一，资金压力也将进一步加大。自有资金难以满足建设和运营要求，物流企业普遍存在融资瓶颈。

业内人士分析，下半年行业发展面临的国内外宏观经济环境不容乐观，人工成本刚性上涨，资金紧张、人才短缺问题仍将存在。在目前的行业运行态势下，政策、金融支持将在行业发展中发挥重要作用。