



►货场一片繁忙的景象。(资料片)

## 济南铁路局聊城车务段货运改革： 4条货运专列拉来万箱大订单

本报记者 沈振

### 开通货物班列 拉来万箱订单

随着铁路货运改革的不断深入,铁路货运的服务意识不断增强。在此背景下,今年以来,济南铁路局聊城车务段先后开通了4条货运直通班列,该段的货运业务,不断高速增长。这些货运班列不仅给车站拉来万箱大订单,带动地区内9成以上的货物出口全部依靠铁路,还将周边省市的货源源源不断地吸引过来。

▼4月26日,菏泽至黄岛间开通首列集装箱货物快运班列。该列车按照“五固定”的方式开行,使行程时间比以前缩短近三分之二,开启了鲁西南与山东半岛之间的铁路快速物流新时代。

祖士华 马星魁 摄

进入2015年以来,聊城市临清火车站站长李涌异常忙碌,除了忙该站的客运业务外,货运业务也占据了他非常多的时间。

李涌的忙碌,可以从今年前四个月临清火车站发送的货运车数报表上体现出来。1月份临清火车站发送货物956车,2月份为1298车,3月份1272车,4月份为1106车。连续四个月的发车数平均在1000车以上,这在今年以前,李涌“想都不敢想”。

临清市位于聊城市西北,该市工业产品的主要出口方向是东南亚地区,主要以有轴承、三合模板、蛋白粉等产品。一直以来,走公路运输将货物运到黄岛港,是临清最为主要的运输方式。如何改变现有的运输格局,扩大铁路运输的货物量,一直困扰着临清站。

在李涌看来,目前临清站的货运能够达到如此的规模,主要是得益于近年来铁路开展的货运改革。此次改革,使得铁路部门对货运业务有了全新的认识,完全改变以往等、靠的经营思路。“只要是货主提出的运输要求,我们就必须想办法完成。”李涌告诉记者,就是在这种服务意识下,临清站的货运量才出现了爆发式增长。

速度是物流企业的生命线。然而一直以来,由于铁路自身原因,临清到黄岛港479公里的距离,铁路需要走3天才能到达,而公路运输只需要10多个小时。“3天和10个小时相比,谁都会选择公路。”李涌说。

“每天30车集装箱发往黄岛港,20小时以内送到,能接吗?”2014年6月份,一张大订单摆在

临清站面前。然而,能不能保证时效,是摆在临清站面前的一大难题。为了提高货运服务质量,留住订单,聊城车务段在现有运输条件下,专门开通了临清至黄岛港的货运班列,同时还给与货运一口价的优惠服务。“开通班列后,我们的运输时间完全保证压缩在15小时以内,极大地提高了运输效率。”李涌告诉记者,正在班列的开通带动下,临清站的货运量才出现了如此大提高。

随着,临清站货运班列的服务水平不断提高,临清地区甚至临清周边地区的货运,也开始逐渐选择铁路运输。今年3月份,临清地区最大的物流企业,临清清港国际物流公司与临清火车站达成了初步协议,将自己所有的业务全部转向铁路运输。据了解,该企业目前的年发送量在10000箱以上,而这也是临清站签订的规模最大的一单订单。

### 地区9成出口货物 走铁路运输

临清火车站开通货运班列,不仅给临清站拉来了实实在在的货运量,同时还推动了当地物流企业的发展。

“我们现在每天都能保证发送20车货物,业务量已经翻倍。”清港物流业务主管赵凤华对于目前企业的发展势头非常高兴。赵凤华告诉记者,去年7月份之前,由铁路运输效率太慢,虽然价格优惠,但清港物流出口业务全部是通过公路运输经黄岛港出海。“三天才能到,我们都得饿死。”

据了解,目前每辆货车由临清到黄岛港若全程高速,仅通行费就在1000元以上。当地企业

为了节约成本,一般选择高速和一般公路结合的运输方式,而通行费依然在500元以上。如果加上车辆磨损以及人工等成本,一辆货车一趟的运输成本就在4000元以上,而这不包括遇到交通事故等意外的损失。“一旦碰到雨雪等恶劣天气,他们的运输成本也要增长很多。”

去年6月份,铁路推出了货运服务改革以及货运班列的开通,使得运输效率大大提高,这给当地企业另一种可供选择的运输方式。据测算,同样一车货物,通过铁路运输可为企业节约30%的运输成本。同时,铁路24小时以及全年无休的运输特点更是物流企业所看重的优势。

临清物流总经理王明合告诉记者,随着铁路货运的效率不断提高,公司的业务也在不断增长,今年2月份以来,临清物流的货运班列已经由之前的每周3列增长至现在的每周6列。目前,该公司业务量已经比去年同期增长了一倍,占到了临清地区物流量的一半以上。“节约运输成本,对于物流企业的发展来说至关重要”王明合说。

选择改变运输方式的企业不仅仅是临清物流一家公司,据了解,目前临清地区90%的出口货物都是通过铁路运输。不仅如此,临清周边的省市的货源,也在不断地涌向临清火车站。

### 铁路运输或将改变 现有运输格局

临清火车站目前的货运发展,只是今年以来整个鲁西南地区货运发展的一个缩影。

根据聊城车务段货运部门的数据,截至4月30日,聊城车务段下属的鲁西南各车站累计发送货物418.7万吨,完成上半年计划的127%,运输收入达5.14亿元,比进度计划超出1.5亿元,日均发送货物92车,而去年同期仅为21车。同时,继开通临清至黄岛港,聊城至乌北两天货运班列后,今年4月份,聊城车务段又新开通菏泽、曹县、阳谷至黄岛港的三条货运班列。

在整体经济环境不景气的背景下,铁路货运能取得如此的成绩,在聊城车务段货运中心营销物流部部长刘彬的眼里,铁路货运服务改革后的运输效率大幅提高是关键因素。刘彬表示,随着铁路大力发展集装运输,一直以来困扰铁路运输发展的货物破损以及被盗问题,得到了有效的改善。同时,目前铁路运输也实现货品实时跟踪,让企业可随时掌握物流信息,改变了以往企业对铁路运输的看法。

“我们能给企业提供一口价运输政策,价格下浮50%。”刘彬认为,这给当地企业削减成本带来了实实在在的效益。刘彬表示,目前我国国内整体运输成本偏高,这是在经济下滑压力增大背景下,制约企业发展的重要因素。而目前,随着铁路货运的效率不断提高,其低廉的运输成本以及安全、环保的运输方式将逐渐被企业认可。

“随着铁路运输的不断发展,我国现有的运输格局将会发生重大变革。”刘彬对未来充满信心。

