



陕西铁路物流集团有限公司

信息参考

2019年 5月10日 第13期

内部资料 注意保存



- 西安局调整部分路段煤炭运费
- 陕西煤业从资源开发商向清洁能源服务商转变
- 各大运煤通道并驾齐驱
- 铁路与物流如何结合？

+

目 录

运营情况	3
运输情况	3
项目建设	3
安全环保	4
上层声音	5
习近平在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的主旨演讲	5
陕西煤业从资源开发商向清洁能源服务商转变	13
市场前景	16
上月市场综述	16
本月分析预测	17
政策导读	18
西安局调整部分路段煤炭运费	18
行业聚焦	20
各大运煤通道并驾齐驱	20
物流将迎黄金新 10 年，但这项决定竞争格局的技术你必须掌握！	22
蒙华铁路进“四电”冲刺阶段 开通后将缓解陕北煤炭运输瓶颈	24
铁路物流	26
铁路与物流如何结合？	26
观点荟萃	30

运营情况

运输情况

煤炭发运：四月份，铁路物流集团共发运煤炭 268 万吨，较去年同期增加 29 万吨，同比增加 12%；年累计 896 万吨，较去年同期增加 3 万吨。

物流贸易：四月份，榆横铁路发运煤炭 17.7 万吨，实现物流贸易收入 8324 万元；年累计 39.21 万吨，实现物流贸易收入 2.01 亿；完成 2019 年目标值的 20%。

四月份，西平物流发运煤炭 1.72 万吨，实现物流贸易收入 1008 万元；年累计 5.27 万吨，实现物流贸易收入 3042 万元；完成 2019 年目标值的 20%

项目建设

靖神铁路：四月份完成投资 4.53 亿元，今年完成 10.19 亿元，开累完成 93.21 亿元。

冯红铁路：四月份完成投资 117 万元；今年完成 933 万元。
形象进度：永新沟特大桥于 4 月 16 日开工建设，神木隧道 3 号斜井 4 月 14 日复工。

榆横铁路：四月份完成投资 2435 万元；T 梁架设 34 孔，已经架设完毕，线路铺架也已经完工。完成液化厂至转水庙区

间接触网支柱组立整正；液化厂至转水庙区间承力索、接触线架设 2.67km。

安全环保

一季度各单位未发生无一般 C 类及以上铁路交通事故；无人员重伤及以上事故和重大涉险责任事故；无一般及以上火灾事故；无 IV 级（一般）及以上环境污染责任事故，无一般 D 类铁路交通事故。

上层声音

习近平在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的 主旨演讲

上午好！“春秋多佳日，登高赋新诗。”在这个春意盎然的美好时节，我很高兴同各位嘉宾一道，共同出席第二届“一带一路”国际合作高峰论坛。首先，我谨代表中国政府和中国人民，并以我个人的名义，对各位来宾表示热烈的欢迎！

两年前，我们在这里举行首届高峰论坛，规划政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通的合作蓝图。今天，来自世界各地的朋友再次聚首。我期待着同大家一起，登高望远，携手前行，共同开创共建“一带一路”的美好未来。

同事们、朋友们！

共建“一带一路”倡议，目的是聚焦互联互通，深化务实合作，携手应对人类面临的各种风险挑战，实现互利共赢、共同发展。在各方共同努力下，“六廊六路多国多港”的互联互通架构基本形成，一大批合作项目落地生根，首届高峰论坛的各项成果顺利落实，150多个国家和国际组织同中国签署共建“一带一路”合作协议。共建“一带一路”倡议同联合国、东盟、非盟、欧盟、欧亚经济联盟等国际和地区组织的发展和合

作规划对接，同各国发展战略对接。从亚欧大陆到非洲、美洲、大洋洲，共建“一带一路”为世界经济增长开辟了新空间，为国际贸易和投资搭建了新平台，为完善全球经济治理拓展了新实践，为增进各国民生福祉作出了新贡献，成为共同的机遇之路、繁荣之路。事实证明，共建“一带一路”不仅为世界各国发展提供了新机遇，也为中国开放发展开辟了新天地。

中国古人说：“万物得其本者生，百事得其道者成。”共建“一带一路”，顺应经济全球化的历史潮流，顺应全球治理体系变革的时代要求，顺应各国人民过上更好日子的强烈愿望。面向未来，我们要聚焦重点、深耕细作，共同绘制精谨细腻的“工笔画”，推动共建“一带一路”沿着高质量发展方向不断前进。

——我们要秉持共商共建共享原则，倡导多边主义，大家的事大家商量着办，推动各方各施所长、各尽所能，通过双边合作、三方合作、多边合作等各种形式，把大家的优势和潜能充分发挥出来，聚沙成塔、积水成渊。

——我们要坚持开放、绿色、廉洁理念，不搞封闭排他的小圈子，把绿色作为底色，推动绿色基础设施建设、绿色投资、绿色金融，保护好我们赖以生存的共同家园，坚持一切合作都在阳光下运作，共同以零容忍态度打击腐败。我们发起了《廉洁丝绸之路北京倡议》，愿同各方共建风清气正的丝绸之路。

——我们要努力实现高标准、惠民生、可持续目标，引入各方普遍支持的规则标准，推动企业在项目建设、运营、采购、招投标等环节按照普遍接受的国际规则标准进行，同时要尊重各国法律法规。要坚持以人民为中心的发展思想，聚焦消除贫困、增加就业、改善民生，让共建“一带一路”成果更好惠及全体人民，为当地经济社会发展作出实实在在的贡献，同时确保商业和财政上的可持续性，做到善始善终、善作善成。

同事们、朋友们！

共建“一带一路”，关键是互联互通。我们应该构建全球互联互通伙伴关系，实现共同发展繁荣。我相信，只要大家齐心协力、守望相助，即使相隔万水千山，也一定能够走出一条互利共赢的康庄大道。

基础设施是互联互通的基石，也是许多国家发展面临的瓶颈。建设高质量、可持续、抗风险、价格合理、包容可及的基础设施，有利于各国充分发挥资源禀赋，更好融入全球供应链、产业链、价值链，实现联动发展。中国将同各方继续努力，构建以新亚欧大陆桥等经济走廊为引领，以中欧班列、陆海新通道等大通道和信息高速路为骨架，以铁路、港口、管网等为依托的互联互通网络。我们将继续发挥共建“一带一路”专项贷款、丝路基金、各类专项投资基金的作用，发展丝路主题债券，支持多边开发融资合作中心有效运作。我们欢迎多边

和各国金融机构参与共建“一带一路”投融资，鼓励开展第三方市场合作，通过多方参与实现共同受益的目标。

商品、资金、技术、人员流通，可以为经济增长提供强劲动力和广阔空间。“河海不择细流，故能就其深。”如果人为阻断江河的流入，再大的海，迟早都有干涸的一天。我们要促进贸易和投资自由化便利化，旗帜鲜明反对保护主义，推动经济全球化朝着更加开放、包容、普惠、平衡、共赢的方向发展。我们将同更多国家商签高标准自由贸易协定，加强海关、税收、审计监管等领域合作，建立共建“一带一路”税收征管合作机制，加快推广“经认证的经营者”国际互认合作。我们还制定了《“一带一路”融资指导原则》，发布了《“一带一路”债务可持续性分析框架》，为共建“一带一路”融资合作提供指南。中方今年将举办第二届中国国际进口博览会，为各方进入中国市场搭建更广阔平台。

创新就是生产力，企业赖之以强，国家赖之以盛。我们要顺应第四次工业革命发展趋势，共同把握数字化、网络化、智能化发展机遇，共同探索新技术、新业态、新模式，探寻新的增长动能和发展路径，建设数字丝绸之路、创新丝绸之路。中国将继续实施共建“一带一路”科技创新行动计划，同各方一道推进科技人文交流、共建联合实验室、科技园区合作、技术转移四大举措。我们将积极实施创新人才交流项目，未来5年

支持 5000 人次中外方创新人才开展交流、培训、合作研究。我们还将支持各国企业合作推进信息通信基础设施建设，提升网络互联互通水平。

发展不平衡是当今世界最大的不平衡。在共建“一带一路”过程中，要始终从发展的视角看问题，将可持续发展理念融入项目选择、实施、管理的方方面面。我们要致力于加强国际发展合作，为发展中国家营造更多发展机遇和空间，帮助他们摆脱贫困，实现可持续发展。为此，我们同各方共建“一带一路”可持续城市联盟、绿色发展国际联盟，制定《“一带一路”绿色投资原则》，发起“关爱儿童、共享发展，促进可持续发展目标实现”合作倡议。我们启动共建“一带一路”生态环保大数据服务平台，将继续实施绿色丝路使者计划，并同有关国家一道，实施“一带一路”应对气候变化南南合作计划。我们还将深化农业、卫生、减灾、水资源等领域合作，同联合国在发展领域加强合作，努力缩小发展差距。

我们要积极架设不同文明互学互鉴的桥梁，深入开展教育、科学、文化、体育、旅游、卫生、考古等各领域人文合作，加强议会、政党、民间组织往来，密切妇女、青年、残疾人等群体交流，形成多元互动的人文交流格局。未来 5 年，中国将邀请共建“一带一路”国家的政党、智库、民间组织等 1 万名代表来华交流。我们将鼓励和支持沿线国家社会组织广泛开展民

生合作，联合开展一系列环保、反腐败等领域培训项目，深化各领域人力资源开发合作。我们将持续实施“丝绸之路”中国政府奖学金项目，举办“一带一路”青年创意与遗产论坛、青年学生“汉语桥”夏令营等活动。我们还将设立共建“一带一路”国际智库合作委员会、新闻合作联盟等机制，汇聚各方智慧和力量。

同事们、朋友们！

今年是中华人民共和国成立70周年。70年前，中国人民历经几代人上下求索，终于在中国共产党领导下建立了新中国，中国人民从此站了起来，中国人民的命运从此掌握在了自己手中。

历经70年艰苦奋斗，中国人民立足本国国情，在实践中不断探索前进方向，开辟了中国特色社会主义道路。今天的中国，已经站在新的历史起点上。我们深知，尽管成就辉煌，但前方还有一座座山峰需要翻越，还有一个个险滩等待跋涉。我们将继续沿着中国特色社会主义道路大步向前，坚持全面深化改革，坚持高质量发展，坚持扩大对外开放，坚持走和平发展道路，推动构建人类命运共同体。

下一步，中国将采取一系列重大改革开放举措，加强制度性、结构性安排，促进更高水平对外开放。

第一，更广领域扩大外资市场准入。公平竞争能够提高效率、带来繁荣。中国已实施准入前国民待遇加负面清单管理模式，未来将继续大幅缩减负面清单，推动现代服务业、制造业、农业全方位对外开放，并在更多领域允许外资控股或独资经营。我们将新布局一批自由贸易试验区，加快探索建设自由贸易港。我们将加快制定配套法规，确保严格实施《外商投资法》。我们将以公平竞争、开放合作推动国内供给侧结构性改革，有效淘汰落后和过剩产能，提高供给体系质量和效率。

第二，更大力度加强知识产权保护国际合作。没有创新就没有进步。加强知识产权保护，不仅是维护内外资企业合法权益的需要，更是推进创新型国家建设、推动高质量发展的内在要求。中国将着力营造尊重知识价值的营商环境，全面完善知识产权保护法律体系，大力强化执法，加强对外国知识产权人合法权益的保护，杜绝强制技术转让，完善商业秘密保护，依法严厉打击知识产权侵权行为。中国愿同世界各国加强知识产权保护合作，创造良好创新生态环境，推动同各国在市场化法治化原则基础上开展技术交流合作。

第三，更大规模增加商品和服务进口。中国既是“世界工厂”，也是“世界市场”。中国有世界上规模最大、成长最快的中等收入群体，消费增长潜力巨大。为满足人民日益增长的物质文化生活需要，增加消费者选择和福利，我们将进一步降

低关税水平，消除各种非关税壁垒，不断开大中国市场大门，欢迎来自世界各国的高质量产品。我们不刻意追求贸易顺差，愿意进口更多国外有竞争力的优质农产品、制成品和服务，促进贸易平衡发展。

第四，更加有效实施国际宏观经济政策协调。全球化的经济需要全球化的治理。中国将加强同世界各主要经济体的宏观政策协调，努力创造正面外溢效应，共同促进世界经济强劲、可持续、平衡、包容增长。中国不搞以邻为壑的汇率贬值，将不断完善人民币汇率形成机制，使市场在资源配置中起决定性作用，保持人民币汇率在合理均衡水平上的基本稳定，促进世界经济稳定。规则和信用是国际治理体系有效运转的基石，也是国际经贸关系发展的前提。中国积极支持和参与世贸组织改革，共同构建更高水平的国际经贸规则。

第五，更加重视对外开放政策贯彻落实。中国人历来讲求“一诺千金”。我们高度重视履行同各国达成的多边和双边经贸协议，加强法治政府、诚信政府建设，建立有约束的国际协议履约执行机制，按照扩大开放的需要修改完善法律法规，在行政许可、市场监管等方面规范各级政府行为，清理废除妨碍公平竞争、扭曲市场的不合理规定、补贴和做法，公平对待所有企业和经营者，完善市场化、法治化、便利化的营商环境。

中国扩大开放的举措，是根据中国改革发展客观需要作出的自主选择，这有利于推动经济高质量发展，有利于满足人民对美好生活的向往，有利于世界和平、稳定、发展。我们也希望世界各国创造良好投资环境，平等对待中国企业、留学生和学者，为他们正常开展国际交流合作活动提供公平友善的环境。我们坚信，一个更加开放的中国，将同世界形成更加良性的互动，带来更加进步和繁荣的中国和世界。

同事们、朋友们！

让我们携起手来，一起播撒合作的种子，共同收获发展的果实，让各国人民更加幸福，让世界更加美好！

祝本次高峰论坛圆满成功！

谢谢大家。

陕西煤业从资源开发商向清洁能源服务商转变

2018年，陕西煤业净利润109.93亿元。自2014年上市后，陕西煤业快速跳出“挖煤赔本，卖煤折价”的窘境，5年累计实现净利润228亿元，净资产收益率、全员工效均位居我国煤炭上市公司第一，并逐步实现从煤炭资源开发商向清洁能源服务商的转变。

上市以来，陕西煤业经历了煤炭行业和资本市场的跌宕起伏。通过两次资产重组，陕西煤业剥离产能合计 1615 万吨，现有生产矿井 19 对，平均产能 666 万吨，其中千万吨以上矿井 4 对、500 万吨至 1000 万吨矿井 8 对，95%以上的产能集中在彬黄、陕北矿区，产能结构进一步优化。与此同时，陕西煤业通过全面预算管理、智慧矿井建设、无人值守技术应用等举措，不断提高矿井的生产效率和煤炭资源回收率，提升全员工效。目前，公司人均煤炭年产量 3695 吨，人员工效居煤炭行业首位，煤炭生产成本仅 196.46 元/吨，处于煤炭行业上市公司最低水平。

陕西煤业坚持以科技创新引领企业发展，取得了一批领跑世界的煤炭工业科技成果。在黄陵矿业建成全国首个智能化无人开采工作面后，陕西煤业顺利完成了 4 个智能化工作面生产任务，实现了从薄煤层、中厚煤层到厚煤层的智能化开采全覆盖。“大采高智能化综采技术”达到国际领先水平。110、N00 采煤工法，实现了我国第三次矿业技术变革。智慧化矿山、瓦斯零排放等科学技术的应用，让矿工“穿着西装、打着领带，坐在地面采煤”的梦想成为现实。

在国家严控煤炭新增产能的大背景下，陕西煤业还积极利用产能置换的政策，把发展的目光投向全国。2017年，陕西煤业与重庆市携手开创了跨省份产能置换合作的先河，陕煤入渝加快推进。2018年，陕煤入渝达849万吨，占到重庆电煤份额的三分之一；到2020年陕煤入渝预计突破1000万吨。随着陕西煤业从煤炭资源开发商向清洁能源服务商转变，企业市场竞争力、影响力、控制力显著增强。企业下属的陕西煤炭交易中心是服务西部地区煤炭等大宗商品交易的省属第三方平台企业。截至目前，交易中心累计实现煤炭网上交易量10.7亿吨，成为我国网上交易量与实物交割量最大的煤炭现货交易市场之一。

市场前景

上月市场综述



四月份，沿海煤市呈供需双弱走势。供给端，陕蒙地区持续保持安监高压，煤炭产量释放受限；晋北煤炭受影响稍小一点，但受大秦线检修影响，上游发运力不从心，煤炭供给减少。下游方面，沿海电厂对所辖机组进行停机检修，电厂耗煤数量减少。整个四月份，环渤海港口煤炭库存保持稳

定，煤炭调进、调出保持平衡，港口市场煤价格先涨后跌，但总体趋向稳定。

本月分析预测

五月份预计沿海煤炭市场将迎来供需双高走势，环渤海运煤港口将迎来红五月。首先，供给方面将积极发力，五月份，大秦线恢复正常运转，太原路局会开足马力，全力加快煤炭发运，弥补任务亏欠，日均运量会增加至 125-130 万吨，大量优质煤炭集中供应给秦皇岛、京唐等环渤海港口。受内蒙、陕西煤炭安监力度加大影响，朔黄线、蒙冀线煤炭外运主要依赖主力煤企，中小煤矿发运量不会出现大幅增加，优质煤继续处于紧张状况；预计朔黄线、蒙冀线外运量保持稳步小幅增长态势，但基本能满足下游用煤需求和港口装船。

同时基础设施投资将继续加快，基建、工程机械仍将向好，沿海六大电厂日耗会迅速恢复至 65-70 万吨，用煤需求超预期；此外，下游非电用煤需求拉动强劲，水泥、建材等错峰生产的行业煤炭采购积极，我国华东、华南地区煤炭需求将较四月份出现一定幅度增加，煤炭市场将现峰回路转。

政策导读

西安局调整部分路段煤炭运费

据陕西有关媒体消息，自 2019 年 4 月 26 日 18 时起，西安铁路局取消对管内各站发往除成都局、昆明局之外的其他到局整车煤炭运费上浮 10% 的政策。

分析认为，此项政策可有效降低山东、河南、湖南、湖北、江西、广东等区域市场煤炭用户的综合到厂价，在一定程度上降低了省外用煤企业成本，对进一步增大陕煤铁路运力基数，提高省外中长协用户兑现起到一定的积极作用。

之前有市场消息称，为了提振货运量，中国铁路总公司（下称中铁总）发布《中国铁路总公司关于优化部分地区货运价格策略的通知》，部分路局和线路下调矿石和煤炭运价，各路局可自主确定的最高下调幅度达 30%。

《通知》涉及下调运价的大宗货物包括，中国铁路太原局集团有限公司（下称太原铁路局）冯家川、蔡家崖、兴县、临县北、孟门站及西安局集团公司榆林以北各站，经瓦日铁

路（山西吕梁市兴县瓦塘镇到山东日照港的铁路）发往日照南、梁山北站的煤炭；中国铁路沈阳局集团有限公司（下称沈阳铁路局）发往中国铁路哈尔滨局集团有限公司（下称哈尔滨铁路局）管内的金属矿石。

《通知》明确，上述煤炭和金属矿石的运价下浮幅度不超过 30%，具体运价由上述线路的发货路局自主确定。

据来自西安铁路局的消息显示，自 2019 年 4 月 26 日 18 时起，西安铁路局对管内各站发往除成都局、昆明局之外的其他到局整车煤炭运费价差系数原上浮 10%的政策取消。经测算，运价调整后，榆林销售公司从神木西站发往济南局、郑州局运费平均每吨下降 15-20 元左右，发往武汉局、上海局运费平均每吨下降 20-28 元左右。

陕煤运销铜川分公司发往郑州局运费平均每吨下降 10-15 元左右，发往武汉局、广州局运费平均每吨下降 15-20 元左右。此项政策可有效降低山东、河南、湖南、湖北、江西、广东等区域市场煤炭用户的综合到厂价，在一定程度上降低了省外用煤企业成本，对进一步增大陕煤铁路运力基数，提高省外中长协用户兑现起到一定的积极作用。

行业聚焦

各大运煤通道并驾齐驱

在煤炭运输“公转铁”加快调整，铁路运输压力加大，也为铁路增加优质资源和开辟新客户提供了先决条件。“大秦线-秦皇岛港”、“朔黄-黄骅港”、“蒙冀线-曹妃甸港”等三大运煤通道分别外运优质晋北煤、神华煤和蒙西煤炭，将在“西煤东调”和“北煤南运”中发挥更加重要的作用。

去年，大秦线完成货物运量 4.51 亿吨，同比增长 4.3%，而秦皇岛港完成煤炭吞吐量 2.03 亿吨，占大秦线运量的 45%。今年一季度，大秦线完成货物运量 1.097 亿吨，其配套港口秦皇岛煤炭吞吐量同比去年略有减少，而另一个配套港口：京唐三港煤炭发运量同比增长 360 万吨，但秦皇岛港煤炭吞吐量在北方港口中仍排在第一位。

随着经济企稳回升、煤炭需求增长，以及煤矿先进产能释放、铁路运量增加等利好因素带动下，沿海煤炭运输市场供需双高再现。考虑到煤炭发运的安全性和及时性，确保下游用户的可靠供应，以及促使沿海煤炭运输更加均衡，铁总全力增加

“第一运煤通道”的煤炭运量，国家能源、伊泰等煤企将主要资源调回“大秦线-秦皇岛港”运煤通道；此外，秦皇岛港地理位置重要、堆场面积大、集疏运条件优越，在平抑煤炭价格、平衡煤炭市场供需关系方面发挥着重要作用；秦皇岛港煤运主枢纽港重要地位更加突出，铁总也将集中大秦线主要优质资源，供应给秦皇岛港。

随着准池线的开通运营，朔黄线运量大增；去年，朔黄铁路发展公司完成总运量 3.16 亿吨，同比增长 2.7%；其中，年煤炭运量首次突破 3 亿吨。其配套港口—黄骅港完成煤炭吞吐量 2.03 亿吨，首次突破 2 亿吨大关；依靠黄万线供应煤炭的天津神华煤码头完成煤炭吞吐量 4510 万吨。但“第二煤运通道”下水港口也存在难以克服的弱点，在煤船集中到港的情况下，黄骅港堆场小、存煤能力少等情况会进一步显现，预计未来黄骅港煤炭发运量锁定在 2-2.1 亿吨左右，不会有大的突破；天津港神华煤码头完成煤炭吞吐量也会稳定在 4500 万吨左右。

蒙冀线开通运营后，受新线收费高以及铁路运距远等因素影响，蒙冀线竞争优势并不明显，但在朔黄、大秦线及配套港口煤炭运量增量空间有限的情况下，蒙冀线及配套港口—曹妃甸港将成为发展重点。去年，蒙冀线完成货物运量 5405 万吨，

今年一季度，蒙冀线日发运量保持在 20 万吨左右。一季度，蒙冀线配套港口—曹妃甸三港完成煤炭运量同比增长 1400 万吨，预计今年曹妃甸四港煤炭运量将达到 1.8 亿吨。

物流将迎黄金新 10 年，但这项决定竞争格局的技术你必须掌握！

随着物联网、大数据、云计算、人工智能等前沿技术的发展，今天我们已不得不去思考技术对商业变革、供应链与物流发展的影响。

商业变革上，无论是阿里的新零售、京东的无界零售，还是苏宁的智慧零售，他们在零售新商业体系的探索与孵化其实都离不开数字化技术的驱动。

在供应链与物流的发展上，我们能看到各参与方都在发生一些积极地改变。比如从消费端越来越丰富的场景设计、需求挖掘与数据收集，到零售端的逐步全面线上化，至后端供应链体系的可视、协同，并驱动按需设计与生产，最终形成一体化、数字化，支持对客户需求高效、准确、即时反应的新供应链体系。

供应链的数字化迭代

传统经销模式



B2C模式



数字化供应链



数字化技术的发展带来商业和供应链革命，但归根结底还是依托于“数据”。“数据”从何而来？物联网、5G时代的来临，让万物互联成为了可能，更让以往物理世界的“物”，转化成可描述的“数据”。其中一个重要的特征，就是在数据产生的源头，完成数据的获取、传输和处理，实现物理世界到数字世界的映射和反馈，创造全新的商业价值和供应链变革。

而对于物流行业来说，物联网技术本身是一种连接工具，可以让工厂、仓储、干线、末端、车辆、人员、货物、门店等全物流要素连接起来，然后才能叠加人工智能、算

法等技术，把货物、车辆、人员、仓库、门店……进行数字化，在这些基础上，整个行业进行升级，让数字化变为智能化，驱动整个物流业从人力密集型向技术密集型转型。

蒙华铁路进“四电”冲刺阶段 开通后将缓解陕北煤炭运输瓶颈

蒙西至华中地区铁路煤运通道(简称蒙华铁路)作为国家重点铁路工程，是世界上一次建成最长的重载煤运铁路。目前，该工程建设已全面进入通信、信号、电力和接触网施工冲刺阶段。

据了解，蒙华铁路在陕西境内全长 320 多公里，从内蒙古鄂尔多斯进入陕西省，途经榆林、延安、渭南三市，设有 9 座车站。其中，中铁武汉电气化局机电分公司承建了蒙华铁路陕西麻洞川至山西河津西的通信、信号、电力、牵引供电、接触网及相关工程。

据项目经理李志亮介绍，目前蒙华铁路 MHSD-1 标段接触网专业下部工程已全部完成，进入上部施工；通信、信号专业

电缆已敷设完毕，设备安装工作逐步到位；电力变电专业基础施工收尾，即将进入设备就位安装阶段。

据了解，蒙华铁路通车后，年运输能力将达到 2 亿吨，将有效解决陕西榆神、榆横矿区的煤炭外运需求，缓解陕北地区煤炭运输瓶颈，对促进区域经济发展意义重大。

铁路物流

铁路与物流如何结合？

一、概念

铁路物流 (Railway Logistics) 是依托铁路的点、线集合，发挥基础设施和生产运营两个层面的网络经济特征，联结供给主体和需求主体，根据铁路资源配置和优化条件，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等功能有机结合，是物品从供应地向接受地实体流动的计划、实施与控制的过程。

二、发展历程

我国铁路物流的发展大致经历了三个阶段，一是以传统货运场站发展为主的萌芽起步期。这一阶段的发展以传统货运场站为主、多经物流基地为辅，在公路运输迅速崛起的背景下，形成了优化既有货运场站布局、拓展货场服务功能的发展特色，但并未形成自上而下、具有全局指导性的统一布局优化方案，拓展服务功能多从提升自身收益的角度出发，“以客户为中心”的服务理念尚未形成。二是以集装箱中心站、大型

装卸车点等具有物流发展理念的节点为主的探索发展期。铁路物流的表现形式不断丰富，三大专业运输公司构建了一批具有现代物流发展理念的物流节点，形成了多元化发展的特点。但受经营体制的影响，不同经营主体所规划建设的不同物流节点间缺乏有效的沟通与合作，重复建设、资源利用不足等现象开始出现，如何规范引导既有节点向着合理化、可持续方向发展成为摆在铁路系统面前的重要问题。三是铁路物流中心布局规划方案提出标志着进入系统发展期。2011年，铁道部在前期研究与探索的基础上，制定并发布了《铁路“十二五”物流发展规划》。明确提出了我国铁路物流中心布局方案，要求“十二五”期间在规划的全国性42个铁路物流节点城市、区域性98个铁路物流节点城市，建设80个左右一级铁路综合物流中心、160个左右二级铁路综合物流中心、300个左右专业型铁路物流中心。《规划》既指明了铁路货场向现代物流中心转型的发展方向，又为各铁路局开展铁路物流中心选址规划提供了可遵循的宏观布局依据。2012年以来，各铁路局和专业运输公司针对铁路物流中心的设计、建设与运营服务等后续重点工作展开了系统性的实践。

三、发展趋势

1. 物流中心建设将向合理化方向发展

全面开展物流中心信息化建设。以信息化和拓展现代物流服务功能为重点，重新审视、调整公司各货场的定位、布局、分工和功能设置，更新货场设计理念，加快建成现代化的铁路物流中心和联运中转设施，大力发展海铁联运、公铁联运等为主的多式联运，增强各种运输方式物流设施的衔接和配套，促进完善综合运输网络布局，从而提高物流资源使用效率和物流整体运行效率。加速形成铁路物流中心综合服务平台，进一步加快铁路物流网络资源集聚，促进铁路物流规模化、集约化发展。

2. 服务功能将向多样化方向发展

全面推进服务多样化。面对客户全程物流服务需求，铁路物流中心将强化运送、装卸、包装、仓储、配送、信息管理等功能的供应链管理与衔接，并且对物流运输实行功能系统化、组织一体化的综合管理，最大程度地为顾客提供全过程、综合性、高质量的增值服务，从而满足顾客多方面的需求。同时，铁路物流中心将积极拓展新的服务范围和经营项目，不断提高铁路运输经营层次和利润水平，将铁路货运从原来的交通运输节点转变为内涵更广、层次更高的物流网络节点。

3. 业务办理将向电子化方向发展

全面深化货运组织改革。改进货运受理方式，做到“简化手续、拓宽渠道、敞开受理、随到随办”，给客户提供最直接、最方便、最快捷的服务。从而使传统的铁路货运站繁琐的现场办理到电子商务下的“我要发货”一键受理，业务受理进一步向电子化方向发展，并通过铁路物流中心内相关管理系统与12306有效连接，可实现快速响应客户需求、增加客户满意度。同时作业内容和服务方式将由客户决定，铁路物流中心组织开展以铁路运输为主的多式联运服务。在整个过程中还需要按照客户要求提供包装、流通加工、信息处理等多种物流增值服务。

4. 全程物流服务能力将会显著提升

全面推进全程物流服务。铁路运输业务深入客户供应链，结合客户产销节奏设计服务内容。全程物流要重点突破“站到门”“门到站”的运输配送阶段，同时深入分析客户的需求，利用自身运输、仓储以及社会物流资源，为客户提供便利、高效、不易被替代的全程物流服务。同时加快铁路物流中心的网络化经营，积极对接全国性、网络化的大型制造、商贸等企业，

承担其他物流企业难以实现的全程物流业务，展开深入联动，灵活采用整合手段进一步提升铁路物流中心网络的广度和服务能力，并在实践中不断完善全程物流服务的网络分析、开发等方案解决能力，灵活应对不同客户对全程物流的需求。

观点荟萃

京东物流“大象”起舞

自 2007 年决定自建配送队伍的那天起，京东物流就一直处于巨大争议之中。

这种争议不仅在于对当年的互联网企业来说，物流这种相对低级、简单的体力劳动，完全不符合互联网商业的“性感”逻辑；同时因为自建物流的“烧钱”和可以预见的长年亏损也注定将在相当长一段时期成为企业的巨大“包袱”。

刘强东近期的一封《致全体配送员的一封信》，再次将这种争议推向了高潮。

据刘强东内部信首次对外披露，京东物流 2018 年全年亏损超过 23 个亿，这已经是第十二个年头亏损了。这还不包括内部结算盈余（京东零售的内部订单），也就是说，如果扣除

内部结算，京东物流去年亏损总额超过 28 亿。而如果再这么亏下去，京东物流融来的钱只够亏两年的。

犹如一声炸雷。质疑、冷眼和嘲笑蜂拥而至，一点不亚于京东 12 年前首次提出要建立自己配送队伍时所引发舆论上的“血雨腥风”。

不可否认的是，在过去很长的时间里，京东物流的 B2C 自营模式，加上浩浩荡荡人力大军构建的物流和配送业务，京东虽然在中国互联网杀出了一条“血路”，但依然面临模式“过重”和可扩展性问题。

但也正是在这样的巨大争议之中，京东从一个小柜台成长为市值超 400 亿美元的行业巨擘，京东物流亦长成了中国乃至全球物流领域一头不可忽视的“大象”。

而今，京东物流求变的信号已十分明显：从独立到开放，背后是京东物流一系列网络能力、运营模式、组织和产品架构等配套调整，配送员调薪引发的风波只是“盲人摸象”。不过，刘强东的内部信背后又的确是京东物流面临的转型阵痛。究竟，“大象”能否顺利转身？又能否华丽起舞？

“烧钱”： 烧出来的用户体验和护城河

京东物流的长年巨亏，其实早已是业内公开的秘密。为什么坚持？这可能真的要从刘强东“地板闹钟的故事”开始。

十余年前的社会化物流条件和服务能力，几乎 70%多的投诉来自物流，当时还亲自睡地板、做“接线员”的刘强东深知要保证用户体验，就要投资物流。

也正是在这样的背景下，2007 年，在获得来自徐新主导的今日资本的首轮 1000 万美元融资后，京东决定建立自己的配送队伍。即便当时几乎所有的媒体、同行都不看好。

至于当时是怎么力排众议、说服的投资人。据刘强东此前回忆称他当时的道理也很简单：“我说我们建立配送队伍不是为了花钱，是为了管理，比拼的不是资金。而且关键是用户体验，我要把投诉率大幅降下来。”据说，徐新听后说，你试试吧。当时对刘强东的要求是：不要超过 10 个城市，有了数据再决定要不要进军全国。

而后来，到现在，正如众所周知的，京东物流已经进军全国所有的区县了。投资物流提升的用户体验显然在京东的开疆扩土中扮演了不可或缺的角色，也赢得了投资人的认可。

事实上，刘强东也早在十多年前就已经想明白了京东物流“烧钱”的逻辑和价值。

据刘强东在《我的创业史》中回忆说，烧钱有两种烧法：“一种是把钱扔到水里去，那是对投资人不负责任的行为。京东烧钱是建大量的物流中心和信息系统，不是把钱扔到水里去，而是实实在在转化成了公司未来的核心竞争力，转化成了用户体验不断提升。

刘强东不止一次在内外部坚定表态，为用户体验烧钱——值得。

以 2010 年京东物流推出“211 限时达”为例，几乎所有人都不相信，包括京东内部人都一度认为不可能做到。因为即便亚马逊也是 2013 年才在美国四个城市做当日达的测试，京东物流比亚马逊提早了 3 年推出。而今，“当日达”几乎已为成行业标配。

此外，4 月 24 日，国家邮政局一季度行业数据发布，顺丰、京东物流满意度领先。不过，这样的消息外界似乎早已习以为常。毕竟，在过去、当前，甚至未来很长一段时间，顺丰、京东物流在这个官方发布的满意度排名中一直处于“霸榜”模式。在外界认知里，顺丰、京东物流早已经成为中国快递物流服务市场的“标兵”。

显然，十年后再回头看，今天大家都已经发现了投资物流的价值。而当前的用户体验正是京东的“护城河”。

放眼今天整个中国的快递业确实有巨大的进步，这其中很重要的因素不得不承认是因为京东物流这样的存在，逼迫着市场上的其他快递公司和物流企业快速提升他们的用户体验。毕竟，对消费者来说，他们并不关注什么系统、成本和效率，消费者要的就是正品行货、价格便宜、服务要好。因此，未来真正的竞争始终都将体现在消费体验上。

求变：从企业物流到物流企业

虽然京东物流“烧钱”的初衷是为了保障前端用户体验，但也是从一开始，京东就明确做物流并不是跟市场上的快递公司相比，而是为供应链服务的。未来，京东是以零售为基础的技术服务公司；京东物流则是在技术基础上的供应链服务公司。

不过，B2C 商业模式的“过重”和可扩展性问题，在美国最大的电子商务公司亚马逊身上也已经缠绕了 20 多年。某种程度上，因为长期无法避免的亏损，京东和亚马逊堪称一对“难兄难弟”。而未来出路一定是模式求变。

自京东对外提出基于消费变革和技术更新带来的“第四次零售革命”后，就明确了“零售基础设施”的定位。而反馈到商品流动方面，物流也在从自有走向公共服务。

无论是亚马逊推出的 FBA (Fulfillment by Amazon)、京东的开放物流，都是把专业的第三方物流服务覆盖到客户端，实现了规模经济和效率提升。

“十年树木”，现在也是到了变革的时候了。

2016 年 11 月，京东集团推出新品牌“京东物流”，正式宣布“京东物流”面向社会开放三大服务体系；2017 年 4 月，京东物流宣布独立运营。

2018 年，京东物流正式推出京东供应链、京东快递、京东冷链、京东速运、京东跨境、京东云仓六大全新产品体系，并开始发力面向社会的第三方个人寄递业务。最新数据显示，京东已开通 50 个城市的个人快递服务，满足消费者寄送包裹的需求。

为什么要变？一方面确实是刘强东说的资金压力，亏损不是长久之计，但这不是根本，顶多只是变革的加速器。

事实上，京东从 2017 年开始进行战略调整，从零售走向“零售+零售基础设施服务”。在这场深层次的变革和战略转型中，京东物流是零售基础设施服务和核心组成部分，对于京东的未来相当关键。

京东物流过去 15 年打造的成熟基础设施，以及智能供应链服务优势，不仅已经成为京东业务和收入成长的引擎，也具备了对外开外、成为平台型基础设施的能力。

现在最大的考验就是京东物流究竟能不能一鼓作气，将变革持续坚定地深入下去。

变革最难的在哪？这从近期打破快递员的“大锅饭”调薪引发的轩然大波或许可以窥见一二。

尽管对一家企业来讲，“控成本”本无可厚非。但其实，正如刘强东所言，配送员调薪不是以降薪为目的，这是京东物流从“企业物流”转向“物流企业”的必然选择。

对此，中国物流学会特约研究员杨达卿认为，客观看，这的确是京东物流的一个必然选择。京东在 2007 年自建物流体系是为了提高服务体验，那时候还是第一方物流，旱涝保收，没有市场竞争压力，独立转型后成为第三方物流公司后，其人力体系到运营体系都要通过改革从而符合市场竞争。

快递物流咨询网首席顾问徐勇也强调，计件薪酬的模式虽然很原始，但更加公平，鼓励多劳多得，这是一种让企业更加有狼性的做法，思路是对的。

不过显然，京东物流整个体系从运营转经营过程中间，对企业文化、经营思路和意识的重新打造也是相对比较痛苦的。特别是对于基层的一线员工，企业发展思路上的变化肯定会对他们固有的工作经验、工作方式方法产生很大冲击，思想上也会有一些冲突。这个无法避免，也是京东物流求变必然要经历的阵痛。

进击：“大象”起舞值得期待

从2018年初京东物流获得25亿美元物流领域有史以来最大一笔融资也可以看出，外界对京东物流求变和独立发展的更大空间是给予厚望和肯定的。

钟鼎创投合伙人尹军平在“2018全球智能物流峰会”上直言——未来十年京东物流在物流领域有机会超越顺丰、通达系等物流公司。

而从京东2018年财报数据看，当下，京东物流变革已然开局向好。

京东2018年财报显示，以开放物流业务为代表的物流及其他服务收入同比大幅增长142%，远超预期。同时，物流技术的创新与投入也在降本增效上取得了明显的成果，2018年

Q4 的财报显示，京东履约费用占净收入的比例达到 6.6%，实现历史最低值。

在京东集团副总裁、京东物流规划发展负责人傅兵看来，供应链服务是京东物流的核心优势，这种优势在于能为客户提供全面的高品质、高性价比的产品，满足不同行业、不同规模的客户的多样化需求。当然，从当下做起，京东物流最迫切的仍是三件事。

2019 年年会上，京东物流 CEO 王振辉明确了“体验为本、效率制胜”的核心发展战略，2019 年，京东物流将重点围绕三大必赢之战：提升网络效率和标准服务能力、健全全面供应链服务能力、强化科技领先和平台化能力，聚焦供应链、快递、云+科技三大业务板块。

再长远来看，变革最重要的在哪？伙伴、共生。

按照京东物流公开的愿景是要成为全球供应链基础设施服务商，而要做物流基础设施，不太可能一家独立完成。从未来长期来看，借助对外赋能，进行平台化搭建会是京东物流工作的重点。比如，未来 5 年，京东物流将携手社会各界共建的全球智能供应链基础网络（GSSC）。

“但是我们跟其它的企业不一样的地方，我们是通过自己能力的建设，形成我们的系统、能力等等，然后再对外赋能。另外，我们非常重视强强联手，比如和中远海运合作成立合资公司，搭建端到端综合国际供应链服务平台；比如和达达合作推出同城特瞬送，最快 30 分钟送达。”傅兵如是认为。

可以看到的是，尽管过去京东不惜耗费巨资自建仓储和物流的偏执，让京东物流长期遭遇亏损的质疑。但品控和物流体验的提升，最终让京东迅速成长。更重要，大概两三年之后，京东会进入到“第三条增长曲线”，主要是以技术拉动和供应链服务为核心的增长推动点。

图注：京东物流武汉亚一中的地狼机器人仓，分拣 AGV 正在繁忙工作。目前京东物流已在全国投用最大规模机器人仓群，数量超过 50 个。

因此，于京东的未来而言，物流仍至关重要。

不过，2018 年以来，在一级市场资金短缺成为共识的背景下，物流领域的投资热度却一直不减。不止京东，亚马逊、阿里、腾讯等互联网巨头频频加码。

京东与阿里过去十几年的博弈与厮杀，一度被称作是中国互联网史上最艰苦卓绝的一场战争。现如今，互联网经济下半

场已经开场，伴随供应链升级的零售变革，京东物流的独立和开放也将不可避免再次面临一场艰苦卓绝的市场博弈。可以肯定的是，大象“转身”不易；但“大象”起舞，值得期待。