现代物流体系推进中欧班列与“丝路海运”协同发展

沈铁打造路港企一体化物流体系

一声汽笛，划破沈阳国际港的晨雾。龙门吊起落间，满载“中国制造”的集装箱精准落位。又一列中欧班列驶出（沈阳）集结中心，向着8000公里外的莫斯科疾驰而去。今年以来，辽宁省中欧班列累计开行726列，发送货物73722标箱，同比分别增长16.7%、15.0%，位居东北第一、全国前列。

一列开往广州的直达快捷物流班列整装待发。38小时、时速120公里、较普通货运班列用时压缩30%左右——这组来自国铁沈阳局谱系化物流产品体系的数据，标注着东北铁路物流改革的新速度。

今年前9个月，国铁沈阳局累计完成货物发送量25262万吨，一张立足东北、辐射国内核心经济区与亚欧大陆的现代物流网络加速铺展。

国铁沈阳局把现代物流体系改革放到高质量共建“一带一路”、服务新时代东北全面振兴的政治高度来谋划，立足地处对接东北亚、沟通欧亚大陆桥重要海陆门户的区位优势，以深化铁路物流市场化改革为动力，加快构建路港企一体化全程物流体系。从“运大宗”到“运价值”，从“站到站”到“门到门”，一场关乎效率、成本与开放能级的深层次变革，正在万里铁道线上落地见效。



今年前9个月，沈铁货物发送量25262万吨。 国铁沈阳局供图



辽宁铁海联运运量全国第二

东北的粮食、钢铁、矿产等大宗货物要走出去，通道效率是第一道考题。国铁沈阳局把路网补强与港口衔接作为改革的先手棋，持续推进线路扩能、电气化改造，拆除优化20处制约通行效率的老旧道口，大连、营口、丹东等五大港区实现铁路专用线全覆盖，从船舶靠岸到列车发出全程最短仅需6小时。

今年1至9月，铁水联运完成148万标箱，同比增长12.1%；集疏港铁路占比达到49.1%，同比提升2个百分点。2025年，辽宁铁海联运运量突破200万标箱，同比增长12%，位列全国第二。数字背后，是“出海口”离厂区越来越近的现实改变。

港口端的堵点打通了，线路端的网络同步加密。今年以来，国铁沈阳局积极推进铁路专用线进企入园，2022年以来新开通铁路专用线7条，年度新增铁路货运量1473万吨，让产成品和原材料“门到门”运输有了更坚实的支点。通道的“硬联通”，就是这样一项一项从堵点上打通、从节点上连通的。

产业需要什么 铁路保障什么

改革的成色，最终要由市场来检验。国铁沈阳局跳出“有什么运什么”的惯性，转向“产业需要什么、铁路保障什么”，形成谱系化物流产品体系。

为此，国铁沈阳局开行蒲河至广州直达快捷物流班列，开通鲅鱼圈北站至蒲河、沈阳东往返班列。与此同时，打造“班列+班轮”铁海快线59条，推出“竞价订舱、量价挂钩”优惠政策。还持续开通冷藏班列、矿泉水专列、城际货运专线等特色线路，覆盖生鲜、建材、机电、矿产等多品类货物运输。大连至沈阳冷藏班列实现客车化运行，水果、冻肉等生鲜物资10小时即可抵达销售终端。

“北粮南运”战场上，变化同样深刻。国铁沈阳局主动对接济南、上海和广州局，打通东北粮食直达山东、两广、江苏通道，今年1至9月，直达以上地区粮食运量889万吨，同比增量545万吨。会同济南局推动散粮车整列直达运输，采用“一站直达”模式，减少编组站中转作业，今年累计开行散粮跨局直达列车63列。从直达班列到散粮专列，从“北粮南运”到冷藏班列，一条条特色线路、一趟趟定制班列，背后是物流供给与产业需求的精准咬合。

推广“一单制”运输模式

改革进入深水区，难的不是修一条线、开一趟车，而是让铁路、港口、企业从简单的业务衔接走向全链条一体化运转。

国铁沈阳局创新构建路港企一体化全程物流体系，以鞍钢集团为试点，搭建生产运输信息平台，实施计划一体、指挥一体、作业一体、考核一体的运输组织新模式。灵山站班计划兑现率由91%提升至98%，框架箱作业由2.5小时压缩至1小时以内，鞍钢集团厂内车辆停时缩短1.6小时，鞍钢集团铁路运量达7945万吨，实现运量和效率双提升。

不仅如此，在全路率先开展粕类危险货物集装箱运输试验，首次使用通用集装箱试运豆粕、玉米胚芽粕，形成安全高效的运输方案，为全路扩大豆粕铁路运输提供了可复制、可推广的实践路径。

自主制订台架式卷钢箱运输方案，满足钢铁企业需求，该箱型已在辽宁、吉林省内大型钢铁企业规模化使用，实现成组或整列运输，装车作业效率明显提高。推广C70E-A循环车组运输模式，采取定点装车、定线循环运输模式，累计开行循环车组2362列。

针对鞍钢、本钢卷钢座架安放、回送、维修、仓储导致物流成本支出过大的问题，将钢座架固定在C70E车体，开行钢厂至港口“重去重回”循环专组，累计为企业节约成本1062万元。携手港口、船舶公司推广“一单制”运输模式，实现一次委托、一份单证、一次结算、一箱到底的铁海联运新模式，有效降低企业物流成本。从“各管一段”到“共算一笔账”，协同的红利正在沿着供应链向企业端传导。

中欧班列开行数量东北第一

现代物流体系改革，不仅要服务国内大循环，更要在国内国际双循环的坐标系中找准方位。中欧班列（沈阳）集结中心作为东北地区唯一的国家级集结中心，自2023年正式运营以来，累计往返开行班列突破2400列，运输货物超25万标箱，服务国内外企业2000余家，班列开行数量稳居东北第一。单日最高往返开行9列，实现了跨越式增长。

班列抵达俄罗斯约需12天，较海运时效提升3倍，成本仅为空运的五分之一。集结中心已形成连接满洲里、绥芬河等六大口岸的运输通道，网络覆盖俄罗斯、德国等20个国家的50余座城市，承运商品超5000种，构建起稳定的跨境物流供应链。

效率的跃升，根植于制度型开放的探路。国铁沈阳局自主研发的铁路物流信息平台实现海关、铁路、企业三方数据实时共享，全国首创将海关监管规则嵌入场站作业流程，通关效率提升50%以上。集结中心不再只是货物的“集散地”，更成为规则衔接、服务集成的“开放枢纽”。

站在新的起点上，国铁沈阳局正按照高质量共建“一带一路”的部署要求，加强集成融合推动“硬联通”，加强合作创新推动“软联通”，加强共建共享推动“心联通”，推进中欧班列与“丝路海运”协同发展。钢铁驼队向西，陆海黄金线向南，一条以铁路为脊梁的现代物流体系，正在为东北深度融入共建“一带一路”、以高水平开放推进高质量发展，铺就更坚实、更鲜活的现实路基。

李振村