

# 对宁东铁路落实公转铁战略的实践和思考

张 杰

宁夏西部创业公司 宁夏回族自治区银川市 750001

**摘要:** 宁东铁路西与包兰铁路大坝站接轨, 东与中太银铁路梅花井站接轨, 北与内蒙古三新铁路上海庙站接轨, 运营里程300公里。主要承担宁东能源化工基地煤炭、石油产品、化工产品和电解铝原材料及产品的铁路运输任务。十三五以来宁东铁路公司持续推进公转铁战略, 货运增量显著, 企业经营效益持续提升。

**关键词:** 公转铁; 现代物流; 数字化转型

## 一、宁东铁路在落实“公转铁”战略方面的举措

### 1. 铁路网络不断完善, 保障能力大幅提高

十三五期间宁东铁路建成运营了银星二井煤矿、宋新庄煤矿、枣泉电厂、鸳鸯湖电厂二期、煤制油、长城能化、焜龙油品、灵武陆港等十余条铁路专用线, 新增铁路专用线里程43公里。截止2020年底, 与宁东铁路网干线接轨的专用线达35条(详见宁东铁路专用线概况表), 专用线里程53公里。实现了宁东铁路网与宁东大部分大型煤矿、电厂、工业园区高效联通和无缝衔接, 充分发挥了铁路运输骨干作用。尤其是在新冠疫情、极端天气期间, 面对公路货运“停摆”和电厂用煤“告急”的严峻形势, 宁东铁路聚焦保产业链供应链稳定, 积极开展保供专项行动, 上下联动、以变应变、危中转机, 千方百计打通堵点、补上断点, 确保供应链稳定, 为宁东基地发展提供了可靠的运输保障。

车站	专用铁路专用线简称	发送货物	到达货物
大沙沟	大坝电厂专用铁路	/	煤炭
	大坝电厂三期专用线	/	煤炭
	大坝四期专用线	/	煤炭
横沟	灵武电厂专用线	/	煤炭
古窑子	宝塔专用线	石油(危)	石油(危)
	宝塔西区专用线	石油、化工(危)	石油、化工(危)
	工化专用线	石油、化工(危)	石油、化工(危)
	灵新矿专用线	煤炭	/
	枣泉电厂专用线	/	煤炭
羊场湾	羊场湾矿装车线	煤炭	/
枣泉	枣泉矿装车线	煤炭	/
宁东北	宁煤煤化工卸车线	/	煤炭
	宁煤甲醇专用线	甲醇(危)	甲醇(危)
	宁煤烯烃专用线	/	
	宁煤烯烃二期专用线	/	聚丙、乙烯
	宁煤煤制油油品专用线	石油(危)	石油(危)
	宁煤煤制油卸煤专用线	/	煤炭

车站	专用铁路专用线简称	发送货物	到达货物
鸳鸯湖	焜龙油品专用线	石油、化工(危)	石油、化工(危)
	东来油品专用线	石油、化工(危)	石油、化工(危)
梅园	鸳鸯湖电厂专用线	/	煤炭
	梅花井矿装车线	煤炭	/
石槽村	石槽村矿装车线		/
红柳	红柳矿装车线	煤炭	/
		煤炭	/
红梁子	双马矿装车线	煤炭	/
老庄子	金凤矿装车线	煤炭	/
宋新庄	宋新庄矿装车线	煤炭	/
冯记沟	银星二井矿专用线	煤炭	/
鸭子荡	青铝专用铁路	铝锭	氧化铝、石油焦
	水洞沟电厂专用线	/	煤炭
	任家庄矿专用线	煤炭	/
	货物线有效长	集装箱及非煤	集装箱及非煤
范家庄	宝丰专用铁路	焦炭、聚丙烯	煤炭
长城南	长城能化专用线	化工(危)	煤炭、化工(危)
清水营	清水营矿专用线	煤炭	/
灵武东	陆港专用线	集装箱及非煤	集装箱及非煤

### 2. 货运增量显著, 企业经营效益提升

十三五期间, 宁东铁路深入贯彻落实习近平总书记生态文明建设思想以及党中央“调整运输结构, 减少公路运输量, 增加铁路运输量”的决策部署。奋勇践行“交通强国, 铁路先行”的历史使命。深化运输供给侧结构性改革, 扩大铁路有效供给。宁东铁路逐渐形成了以管内煤炭运输为主, 外省煤进宁为重要补充, 以油品、化工产品等非煤货物为辅的多元化运输格局。2016年宁东铁路完成运量2885万吨, 2017年全年完成货物运量3784万吨, 2018年完成运量4504万吨, 2019年完成运量

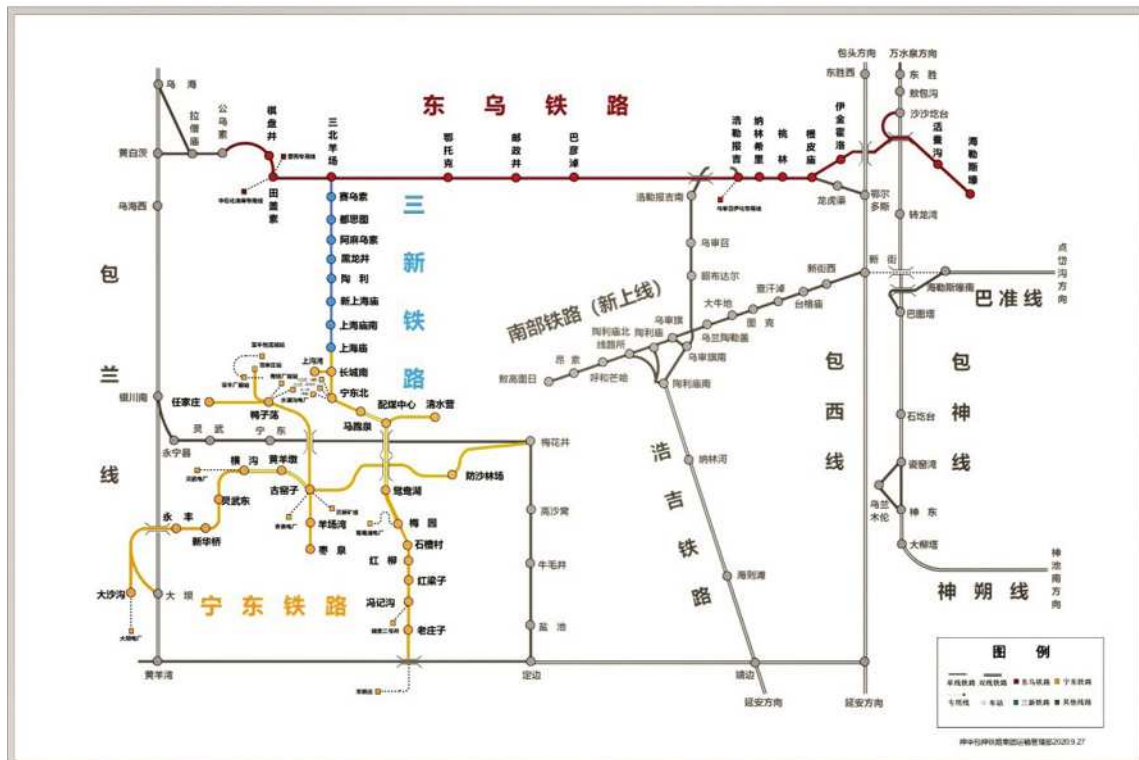
4907万吨, 2020年完成运量5300万。近五年宁东铁路运量实现了逐年400-900万吨的增长, 铁路货运量占比从2016年占宁东地区货运总量的30%左右提升到2020年的50%以上。

### 3. 外运通道功能充分发挥, 助力地方经济发展

十三五期间宁东铁路依托区位优势形成了内通外联的运输网络(详见宁东铁路及周边辐射路网分布图)。加强与兰州铁路局、呼和局、西安局、内蒙古三新铁路、

东乌铁路、包神铁路的沟通协作, 本着“立足长远、服务社会、市场主导、优势互补、共同发展”的原则, 共同开发铁路运输市场, 优化服务流程, 促进了国铁、地铁和企业共赢发展。随着宁夏煤炭资源由输出为主逐步转为煤炭内消, 并存在着每年约4000万吨的煤炭缺口。宁东铁路公司利用完善的外运通道, 积极推进蒙煤进宁、陕煤进宁业务。十三五期间完成外煤进宁运量2777万吨, 补齐区内煤炭缺口, 助力地方经济稳定发展。

宁东铁路及周边辐射路网分布图



## 二、宁东铁路落实“公转铁”战略中面临的困难

### 1. 铁路运输网络急需完善

宁东铁路公司已经分别于国家铁路包兰线大坝站、太中银铁路梅花井站, 内蒙古三新铁路上海庙站接轨, 拥有了较好的路网条件。但随着宁东基地煤炭供给条件的改变和基地内企业的进一步增加, 宁东铁路需要着力继续补强完善路网。目前存在跨省区的地方铁路与地方(合资)铁路间接轨存在一定壁垒, 产业协同不够, 存在着较大的运力闲置和重复建设问题和部分企业对修建专用线积极性不高的问题。

### 2. 国地铁直通势在必行

因宁东铁路与国铁办理一票直通仍存在一定壁垒性, 如何办、找谁办、谁批准缺乏规章支持, 短时间难以实现一票直通。故目前宁东基地的产品外运, 采取了国地铁换票运输的方式, 产生了货运手续重复办理、远程办

理, 计费、交费手续繁琐的“最后一厘米”问题, 造成企业物流发运成本居高不下, 造成零散客户和非煤货源大量流失到公路运输。

### 3. 数字化转型迫在眉睫

宁东铁路公司目前依旧是进行着最基础的货物运输, 未形成全过程物流服务, 缺少整合物流资源的数字化平台, 尚未形成“线上下单、线下运输、到厂即用”的现代化物流服务方式。在信息化建设方面, 缺少整合物流资源的数字化平台, 急需推进向现代物流企业转型。

## 三、落实“公转铁”向现代物流企业转型的建议

### 1. 建设完善物流网络系统

十四五期间宁东铁路应进一步完善宁东铁路网, 加快建设对外运输通道, 强化既有通道, 有序推进宁东基地铁路专用线建设。重点完成与宁东铁路上宁线与内蒙

古南部铁路鄂上线在上海庙东站的接轨,以形成宁东基地与内蒙古乌审旗煤化基地间的直线连接通道。完成宁东铁路鸳鸯老线与太中银铁路汪水塘站的接轨,主要承担宁东基地企业与太中银沿线地区的货物交流,并联通宁东能源化工基地与太阳山园区间的协同发站。促成国电投临河电厂、国家能源方家庄电厂和宁东化工新材料园区等重点企业的接轨。按照分区布局、充分利用既有线路、货场、园区的理念加速建设完善集装箱、危险品、煤炭3大物流园区。通过园区建设,实现货源分区集结,铁路集中运输、特需运输的运输组织模式。以物流基地为载体建设线下的营销窗口,以窗口促营销。

## 2. 加速推进国地铁直通运输

宁东地区国地铁联合运输和地方铁路间运输,物流成本居高不下的不仅是“最后一公里”的问题,更重要的是货运手续重复办理、远程办理、多次办理,产生的在计费、交费手续繁琐的“最后一厘米”问题。围绕着党中央、国务院提出的“调整运输结构,增加铁路运量,打响蓝天保卫战”的要求,2018年铁路总公司出台并实施了新的《铁路货物运输清算办法》,着力打造国铁各铁路局间,国家铁路与合资、地方铁路间公平公正的交易平台。宁东铁路应抓住有利时机,积极推进国地铁间直通运输,将宁东铁路运输网络通过一票直通的模式融入国家铁路运输网络,消除国地铁换票运输产生的“最后一厘米”问题,真正发挥国铁承运清算办法的导向作用,国地铁协同共同提高铁路运输份额。

## 3. 打造数字化多式联运平台

“公转铁”进一步升级的关键是加快向现代物流企业转型,提高多式联运的份额。十四五期间应将数字化转型上升为公司战略任务,借助物联网、大数据、云计算、区块链、5G、人工智能等新技术,构建基于多式联运的物流平台,推广应用在线采购、车货匹配、云仓储等新业态、新场景,实现在线业务受理、可视化跟踪查询、电子票据、结算办理、电子支付、货物交付和客户管理、智能营销等一站式服务流程。打造线上多式联运平台与线下窗口服务的双平台发展模式。

## 四、结束语

运输市场的竞争已经从运输方式间的竞争转变为运输链条间的竞争,谁能整合资源搭建起并控制好完整高效的运输链条,谁就是运输服务的主导者,而不再论谁的资产巨大或运输距离更长。宁东铁路应抓住国家双碳减排和公转铁的历史机遇,积极推进由传统铁路运输企业向现代物流企业转型,努力建成西北地区领先的现代物流龙头企业。

## 参考文献:

- [1]李默涵.浅谈新形势下如何有效推进运输“公转铁”发展[A].工程技术。
- [2]荣朝和.应将综合交通协调权,特别是规划职能交归交通运输主管部门[J].中国公路。
- [3]李阳春.论铁路运输企业发展现代物流战略转型与组织变革[J].铁道运输与经济。