文章编号：2097-5899(2025)01-0001-05　　**中图分类号**：U2-9　　**文献标识码**：A
DOI：10.16669/j.cnki.issn.2097-5899.202411040002
引用格式：吴云云，冯晓振，苗守庭，等. 铁路物流金融服务的探索与实践[J]. 铁路物流，2025，43(1)：1-5.
WU Yunyun, FENG Xiaozhen, MIAO Shouting, et al. Exploration and Practices of Railway Logistics Finance[J]. Railway Logistics, 2025, 43(1): 1-5.

铁路物流金融服务的探索与实践

吴云云[1]，冯晓振[2]，苗守庭[2]，缑晓磊[3]

(1. 中国国家铁路集团有限公司 货运部，北京 100844；2. 中国国家铁路集团有限公司 财务部，北京 100844；3. 中国铁路投资集团有限公司 金融事业部，北京 100097)

摘　要：近年来企业和地方对铁路企业开展物流金融服务的需求较为迫切，国铁集团与中国建设银行积极合作探索，开展铁路物流金融产品设计和应用。通过阐述物流金融发展情况，分析铁路试点实施的信贷服务、货款结算服务、商品+物流单据质押融资服务3类物流金融服务，研究可能产生的数据风险、信息安全风险、资金支付风险、操作风险、质押监管和信用风险，提出防范措施，总结铁路物流金融服务实施的初步成效，有助于推进“公转铁”运输，促进货运增运上量，降低社会融资和物流成本，为铁路物流金融服务研究提供借鉴。

关键词：铁路物流金融；铁路运费贷；信用证结算；铁路电子提单融资；风险分析及防范

0　引言

2024年2月，中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)与中国建设银行合作，正式启动铁路物流金融服务试点，推出“铁路运费贷”“信用证结算”“铁路单证融资”3项物流金融产品。先期在四川、重庆、云南、广西、湖北等地实施，通过铁路95306物流金融版块在线办理。实施半年多来，铁路物流金融服务成效初显，为铁路货运增运上量和降低社会物流成本作出了积极贡献。

在铁路物流金融研究方面，周坤[1]以铁路押汇为中心，分析清末、北洋政府时期、南京国民政府时期我国物流金融业的兴起与发展；李梦娜[2]立足于铁路企业生产、经营实际情况，分析中储物流、中远物流和中外运物流开展的物流金融模式；武中凯等[3]研究铁路粮食电子商务物流与物流金融协同发展的实践，提出协同运作过程中的关键问题；邵玉华等[4]构建铁路物流金融风险评价指标体系，基于模糊网络分析法评价铁路物流金融风险；王致远[5]分析铁路开展物流金融服务的业务模式，研究目标市场选择，并研究铁路开展物流金融的风险识别。基于上述研究和国铁企业实践，通过分析铁路试点实施的3类物流金融服务，研究铁路物流金融风险分析及防范，可为铁路物流金融服务研究和实践提供参考。

1　物流金融发展情况

1.1　国内外物流企业的实践

物流领域的金融服务主要指物流企业与金融机构合作或通过自营服务，为物流链条上下游企业提供融资和物流延伸服务，有效解决企业资金不足问题，提升物流服务水平。主要方式有：支付业务类，包括资金暂存、资金便捷支付、活期理财等；信用贷款类，包括经营贷、运费贷等；贸易结算类，包括货款代收、货款代付、辅助银行开展托收和信用证结算等；供应链融资类，包括商品质押(静态质押/动态质押)、权力质押(仓单、提单等凭证质押)等质押融资，商业保理等应收账款融资，“保兑仓”等预付款融资；此外，还有融资租赁、保险经纪及其他中间业务等方式。

1.2　铁路企业的前期探索

近年来，企业和地方对铁路企业开展物流金融服

收稿日期：2024-11-04

务的需求较为迫切。围绕现代物流体系建设，中国铁路成都局、武汉局等集团有限公司，以及中铁集装箱运输有限责任公司、中铁快运股份有限公司等铁路专业运输公司先行先试，联合部分金融机构开展初步尝试，包括不涉及融资功能的多式联运“一单制”探索，以及小额贷款、出口托收、进口押汇等金融服务探索。

各铁路企业在前期探索中存在一定困难。一是缺少全路顶层设计和统一规划。部分铁路企业与地方金融机构对接，推出的地域性物流金融产品比较零散，没有统一的产品形式、运作模式、收益方式，难以发挥铁路网络优势。二是没有统一的运作规则和数据平台支撑。部分铁路企业自行研究出台一些承运、交付、运输变更的临时办法，分别建设信息系统，与各方通过签订协议方式开展业务，与既有规章产生冲突，存在潜在风险。三是产品规模小、收益不明显。物流金融产品往往需要匹配一定的运输周期方能体现资金的时间价值；在局管内较小范围内开展的物流金融服务，对客户需求的适配性有限，限制了业务拓展和规模化收益。

2　铁路试点实施的3类物流金融服务

党的二十大报告、二十届三中全会明确提出加快建设交通强国，建设高效顺畅的流通体系，降低社会物流成本。近年来，国家有关部门相继出台了一系列政策措施，支持鼓励铁路运输单证物权化和交通物流领域的金融服务。《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案(2021—2025年)》(国办发〔2021〕54号)提出探索推进国际铁路联运运单、多式联运单证物权化，稳步扩大在“一带一路”倡议运输贸易中的应用范围[6−10]。《关于开展铁路运输单证金融服务试点更好支持跨境贸易发展的通知》(银保监办发〔2022〕82号)明确铁路运输单证金融服务是外贸金融服务的重要组成部分，开展铁路运输单证金融服务，旨在有效控制风险前提下扩大外贸金融服务覆盖面，降低外贸企业综合融资成本，进一步推动跨境贸易发展[11−12]。在此背景下，国铁集团与中国建设银行积极合作探索，开展产品设计、系统对接、规则制定，于2024年初正式推出信贷服务、贸易结算服务、质押融资服务3类物流金融产品。铁路物流金融3类产品如图1所示。

2.1　信贷服务：铁路运费贷

铁路运费贷是为铁路货运客户定制的专项贷款服务，其充分发挥铁路95306大数据赋能优势，通过客户授权将其历史运输数据建模提供给银行，作为辅助信用证明；合作银行向货运客户提供专项贷款，用于客户支付铁路运费等物流费用。合作银行根据客户在铁路的发货规模、发货频次、运量、运费情况，给予客户不同的贷款额度和优惠利率。

铁路运费贷基本流程如图2所示。具体操作方式如下。铁路95306与银行数据直连，由客户在铁路95306平台向银行发起贷款申请，授权铁路95306向银行建模推送其历史发货或收货数据，银行向客户提供定制化额度和利率的授信，该笔授信由客户用于向铁路收款账户定向支付运杂费，支付方式支持预存预付款、网银逐笔支付、电子代扣等。其中，小微企业客户运费贷的审批、支取、使用、退款、还款全过程均可线上办理。

2.2　贸易结算服务：国内/国际信用证结算

货款结算服务的设计初衷是铁路通过与金融机构合作，为客户打造一款支持贸易双方货款结算的产品，由贸易双方约定物流过程中货款的付款方式、付款时间，铁路联合金融机构开展第三方资金暂存、融资和支付。前期通过银行既有的“信用证”产品来初步实现这一功能。

信用证(Letter of Credit，L/C)是开证银行根据申请人(一般是进口商，买方)的要求，向受益人(一般是出口商，卖方)开立的一种有条件的书面付款保证。信

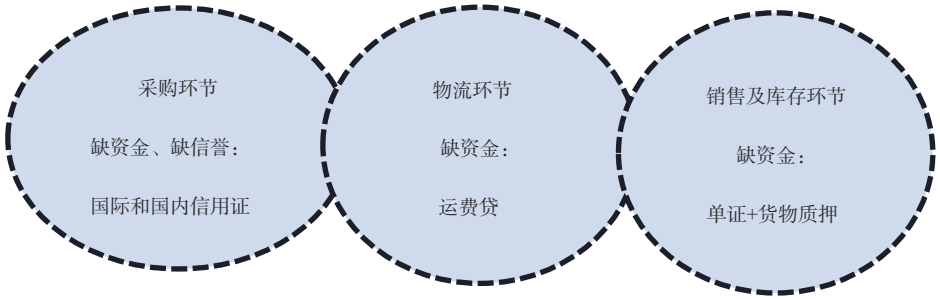


图1　铁路物流金融3类产品

Fig.1　Three types of products of railway logistics finance

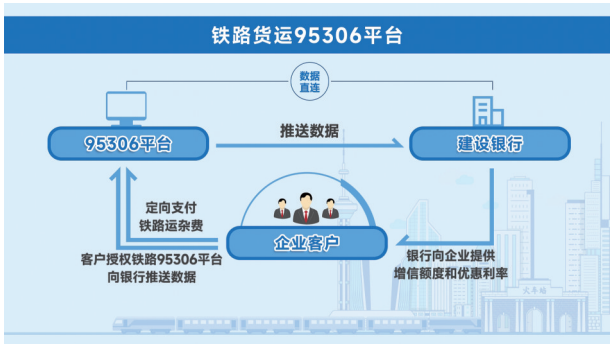


图2　铁路运费贷基本流程

Fig.2　Basic process of railway freight loan



图3　信用证结算服务基本流程

Fig.3　Basic process of settlement by letter of credit service

用证虽然以买卖合同为依据开立，但其一经开出，就成为独立于买卖合同之外的一种契约，不受买卖合同的约束，开证银行及其他参与信用证业务的银行只按信用证的规定办理付款[13-15]。

以铁路运单为跟单凭证的“信用证结算”的创新点在于对传统铁路运输规则的改变。信用证结算在国际贸易海运领域应用较广泛，海运提单可背书、可转让，具有物权属性，能够用于贸易融资。但铁路运输中发货人可取消托运、可变更收货人，实践中难以用铁路运单作为结算依据。为解决这一问题，铁路通过承托双方运输合同约定的方式，对选择用运单作为信用证付款凭证的客户，铁路95306做自动卡控，不再受理对该单运输取消托运和变更收货人或到站的申请。通过运输合同以外的附加约束条款和既有运输规则的突破，在实现运单作为结算依据的同时，采购方(收货人)根据自身信用可以用低于货款的保证金开立信用证，减少资金占用；销售方(发货人)可通过申请应收账款融资等其他金融服务，加速资金回笼。

信用证结算服务基本流程如图3所示。具体操作方式如下。采购方向合作银行申办以铁路运单为跟单凭证的信用证，销售方发货后通过铁路95306向银行推送电子运单(发货证明)，银行办理审单议付。同时，销售方向铁路承诺不取消托运、不变更到站、不变更收货人，铁路95306做好运输卡控，以保障采购方到货。除线上方式办理国内信用证结算外，也在中老铁路(昆明—万象)试点国际信用证结算，以中老铁路国际联运纸质运单作为国际信用证跟单凭证的，托运人需在国际联运纸质运单的“发货人的声明”栏注明信用证单号及“不变更收货人、到站”字样，纸质运单向银行线下提交，银行审单后向销售方付款。

2.3　质押融资服务：铁路电子单证质押

铁路电子单证融资的设计初衷，是为了满足铁路运输及仓储途中的货物融资需求及开展铁路运单物权化探索。按照物权法定原则，物权的种类和内容均由法律作出强制性规定。在我国，《中华人民共和国民法典》第440条规定了仓单、提单可以出质，但铁路运单不能作为权利质押的标的物，不能凭运单实现单证交易。随着中欧班列等国际联运的发展，各地对铁路运单物权化的需求日益强烈，为此，商务部、国家铁路局等部门组织开展研究，并向联合国贸促会、铁路合作组织等提出了国际铁路运单物权化的实施方案。

铁路电子单证融资是比照海运提单，帮助有商品融资需求的客户打造的一款铁路单证＋商品质押融资产品，铁路单证包括铁路运单、仓储单、多式联运单、提单等，可涵盖运输、仓储、配送、多式联运、国际联运等综合物流场景，先期以铁路物流企业开具的电子提单开展尝试。

电子提单＋商品质押融资服务基本流程如图4所示。具体操作方式如下。银行认可铁路物流企业的控货能力，创新推出铁路电子提单＋商品质押融资信贷产品。电子提单由专业运输公司等铁路物流企业作为全程物流提单签发人签发(与既有铁路运输分离，不影响既有运输流程)，客户将具有唯一提货权的电子提单通过铁路95306向银行申请出质。银行或指定的第三方按需对货物品质进行检验，同意出质后将出质通知通过铁路95306推送给提单签发人，提单的持有人转变为银行，银行向客户放款。待客户向银行还款解除质押后，银行将解质信息经铁路95306推送至提单签发人，客户向提单签发人办理提货。

铁路电子提单运用区块链技术，提单签发、出质、流转、解质等过程全部上链，实现电子签名、电子单据各项信息在客户、物流企业、银行、保险等各方的同步记录、实时共享。该项服务能够发挥铁路物流企业在铁路运输、仓储、多式联运等环节全过程控货优



图4　电子提单+商品质押融资服务基本流程

Fig.4　Basic process of electronic bill of lading + commodity pledge financing service

势，盘活客户在途动产及存货，拓展融资渠道。从质押业务的角度看，铁路电子提单融资的创新还在于将传统质押货物“静态仓”延伸为“动态仓”，即货物在静态仓储及运输移动的过程中，都可以作为质押商品。在铁路企业控货下，移动车辆、各个货场和仓库都可被金融机构视作金融监管仓，进而盘活大量的在途货物，延伸货物质押的时间和空间。

3　铁路物流金融风险分析及防范

上述3类铁路物流金融服务对铁路企业而言可能产生的风险包括：数据风险、信息安全风险、资金支付风险、物流控货风险、质押标的价值风险和信用风险等。

3.1　数据风险

在信贷产品中，铁路企业提供的信息是银行向客户授信的基础，铁路需确保客户历史物流信息的真实性、客户数据推送的合法性，还需保护客户商业秘密。在业务开展中，铁路需保证向银行推送的数据为实际发生不可撤销的历史数据，需经过客户在线数据授权，对授权文书进行电子签名。此外，铁路与银行开展联合建模，向银行推送加工后的数据，保护客户商业秘密。

3.2　信息安全风险

铁路需与金融机构建立信息交互机制，交互过程中可能产生信息泄露、信息不当利用等风险。在业务开展中，需保障信息系统安全，制定信息管理和使用规范，对数据访问实施授权管理制度，严格按照客户授权传递和使用信息资源，保障信息系统安全防护软硬件能力。铁路需与金融机构约定信息安全责任、保密义务，并约定相关的违约责任和赔偿办法等。

3.3　资金风险

主要包括在运费贷产品中货运客户取得的运费贷款未及时足额向铁路企业缴纳的风险，退款还款未落实专款专用产生专项贷款挪用风险。需建立铁路、银行、客户三方服务保障机制，确保贷款申请、支取、使用、还款、退款等各环节交互流程畅通、相关信息通知和应急处置机制健全。

3.4　操作风险

贸易结算类产品中，由于现行铁路运单是可变更可撤销的，开展信用证结算后，铁路运单将分为可变更可撤销及不可变更不可撤销的2种铁路运单，增加管理难度和业务风险。铁路需通过系统控制、电子运单线上推送的方式卡控运输过程、限制运单取消和变更，尽可能减少人为操作，避免人工误操作。

3.5　质押监管和信用风险

质押融资中，商品真实性和价值评估由金融机构负责，铁路物流企业需承担的主要是运输、仓储等物流环节的监管责任，业务实施中还可能出现单证伪造、一单多押等风险；此外，质押物的权属随着业务的推进会不断变化，可能会在货物交接、提单所有权变更等关键环节因货物毁损、灭失而发生互相推卸责任的问题。在试点期间，由铁路物流企业作为提单签发人开展电子提单质押时，需强化内部管理办法和各方协议，明确各方责任；需加强物流过程管控，通过电子监控、电子标签等手段实现有效控货。电子提单需通过铁路95306统一流转、统一管理，并通过应用区块链技术实现提单签发人、银行、客户间的信息共享，保证电子提单及过程数据的唯一性、真实性，防止单证篡改、伪造、一单多押等风险发生。还需提前明确为质押物办理保险等问题，通过购买货运险、物流责任险等，进一步转移物流企业风险。

4　铁路物流金融服务实施初步成效

从试点实施情况看，3类物流金融服务得到了市场广泛认可，为促进“公转铁”运输、货运增运上量、降低社会物流成本发挥了积极作用。

4.1　有力推进“公转铁”运输，促进货运增运上量

截至2024年9月底，铁路物流金融服务已累计帮助535家客户取得融资授信，涉及煤炭、钢铁、建材、化肥、粮油、商贸物流等多类企业，小微企业占比近90%。各铁路局集团公司积极与各地建设银行开展联合宣介，互相推介优质客户，吸引企业“公转铁”运输。2024年

3—9月，办理铁路物流金融的客户运量同比增加697万t，增长8.8%，显著高于国铁货运同期增幅。

4.2　为客户提供新的融资载体，助力降低社会物流成本

铁路运费贷2024年6月在全路推广，截至2024年9月底，各类客户企业累计获得授信总额153.5亿元，向铁路支付运费30.3亿元。按大中企业运费贷平均利率3.0%、小微企业平均利率3.8%，以及平均贷款周期6个月测算，与2023年12月金融机构一般贷款加权平均利率4.35%相比，仅已支用部分就为客户节省融资成本近2 000万元。

4.3　发挥铁路管理和服务优势，探索新的物流服务模式

信用证结算、铁路单证融资在中国铁路武汉局、南宁局、成都局、昆明局4个集团有限公司及中铁集装箱运输有限责任公司试点，截至2024年9月底，落地项目11个，融资总额2.7亿元。其中，信用证结算通过铁路货运系统线上控制和运输规则的适应性改变，为贸易双方提供铁路运输新的结算方式，加速销售方资金回笼；铁路单证融资通过铁路控货，盘活物流过程中的存货资产，增加客户的融资渠道，为探索铁路单证物权化和国际铁路运输规则创新提供了商业实践。

5　结束语

未来，铁路物流企业将与合作银行共同优化产品服务，在铁路运费贷全路推广的基础上，做好信用证结算、铁路单证融资的推广应用，争取惠及更多企业客户，探索物流金融服务的更多产品和场景。同时，稳步推进与更多金融机构合作，为客户提供多样化产品服务选择。在此基础上，进一步积累实践案例，探索数据资产经营和数字赋能的更广应用，推动铁路运单物权化、亚欧铁路国际联运及陆上贸易等规则的健全完善。

参考文献：

[1] 周　坤. 近代中国物流金融业的兴起与发展：以铁路押汇为中心[J]. 北京交通大学学报(社会科学版)，2023，22(2)：90-99.
ZHOU Kun. The Rise and Development of Logistics Finance Industry in Modern China：A Research on Documentary Railway Billing Business[J]. Journal of Beijing Jiaotong University (Social Sciences Edition)，2023，22(2)：90-99.

[2] 李梦娜. 铁路物流金融模式及风险评价研究[D]. 兰州：兰州交通大学，2019.

[3] 武中凯，尹传忠. 铁路粮食电子商务物流与物流金融协同发展的探讨[J]. 铁道运输与经济，2016，38(11)：26-29.
WU Zhongkai，YIN Chuanzhong. Study on Coordinating Logistics Finance with E-Commerce in Railway Grain Logistics[J]. Railway Transport and Economy，2016，38(11)：26-29.

[4] 邵玉华，周媛媛，户佐安. 基于模糊网络分析法的铁路物流金融风险研究[J]. 综合运输，2019，41(7)：95-101.
SHAO Yuhua，ZHOU Yuanyuan，HU Zuoan. Research on the Risk of Railway Logistics Finance Based on Fuzzy Analytic Network Process[J]. China Transportation Review，2019，41(7)：95-101.

[5] 王致远. 中国铁路开展物流金融业务问题探讨[J]. 经贸实践，2018(4)：23-24.

[6] 谢晓波. 交通强国背景下数字技术推动智慧物流体系建设探析[J]. 商展经济，2023(8)：121-123.
XIE Xiaobo. Analysis of Digital Technology to Promote the Establishment of Intelligent Logistics Systems in the Context of Building a Transportation Powerhouse[J]. Trade Fair Economy，2023(8)：121-123.

[7] 杨立佳. 现代信息技术下智慧物流与供应链管理的发展趋势探析：评北京理工大学出版社《物流与供应链管理》[J]. 价格理论与实践，2022(10)：217.

[8] 中华人民共和国国务院办公厅. 国务院办公厅关于印发推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案(2021—2025年)的通知[A]. 北京：中华人民共和国国务院办公厅，2021.

[9] 冯淑贞. 国际公铁联运“一单制”运行机理及规则体系设计研究[J]. 物流工程与管理，2023，45(7)：125-128.
FENG Shuzhen. Research on the Operation Mechanism and Rule System Design of “the One-Bill Coverage System” for International Road-Rail Intermodal Transport[J]. Logistics Engineering and Management，2023，45(7)：125-128.

[10] 刘　浩，张　戎，申嘉琪，等. 上海市公铁联运发展策略研究[J]. 铁道运输与经济，2023，45(12)：82-89.
LIU Hao，ZHANG Rong，SHEN Jiaqi，et al. Research on Development Strategy of Road-Rail Intermodal Transport in Shanghai City[J]. Railway Transport and Economy，2023，45(12)：82-89.

[11] 王　燕. 外贸企业利用铁路运输单证融资的实践及建议[J]. 中国外汇，2022(22)：42-44.

[12] 赵海红. 进一步加强铁路运输站段物资计划管理的探析[J]. 铁路采购与物流，2024，19(2)：62-63.

[13] 黄闻涛. 企业合理利用信用证规避进口风险[J]. 现代营销(信息版)，2019(4)：118.

[14] 刘刚仿. 论信用证业务中开证行对开证申请人的权利和义务[J]. 国际商务(对外经济贸易大学学报)，2000(2)：39-43，36.

[15] 陈　苇. 探索国内信用证业务新模式[J]. 中国外汇，2018(5)：66-67.

（责任编辑：李丹丹）

（下转第18页）