文章编号：2097-5899(2025)04-0023-05　　**中图分类号**：U294.1+3　　**文献标识码**：A
DOI：10.16669/j.cnki.issn.2097-5899.202401180001
引用格式：罗莹，黄玮青，陈娅娜，等. 铁路货运承运清算模式下运价高出部分对非国铁运输企业的影响分析[J]. 铁路物流，2025，43(4)：23-27.
LUO Ying，HUANG Weiqing，CHEN Ya'na，et al. Impact of Freight Rate Excess on Non-National Railway Transportation Enterprises under Carrier-Based Settlement Mode of Railway Freight Transport[J]. Railway Logistics，2025，43(4)：23-27.

铁路货运承运清算模式下运价高出部分对非国铁运输企业的影响分析

罗　莹[1]，黄玮青[2]，陈娅娜[1]，朱加发[1]，罗志勇[3]

(1. 中国铁道科学研究院集团有限公司 运输及经济研究所，北京　100081；2. 中国国家铁路集团有限公司 货运部，北京　100844；3. 中国铁路北京局集团有限公司 北京铁路物流中心，北京　100089)

摘　要：铁路货运对我国货运市场发挥着不可替代的关键作用，为建立公平、公开、公正的铁路货运清算环境，稳步扩大铁路货运市场份额，国铁集团于2018年在全路实行承运制清算改革，承运制清算模式一直沿用至今。基于目前铁路货运承运制清算规则中对运价高出部分的清算原则，通过实际调研与实例测算，研究发现当地方铁路公司作为承运企业进行发送作业时，在不同情形下存在因运价高出部分造成承运清算盈利极端化的现象，进而影响运输链条上其他铁路运输企业合作的积极性，不利于整体货运市场的健康有序发展。基于此，提出对运价高出部分的清算规则进行优化的建议，实行科学合理的清算方式，使各运输企业的运输成本在不同运输条件下都能得到合理补偿，进而提高铁路运输企业的经营效益和揽货积极性。

关键词：铁路货运；承运清算；运价高出；非国铁运输企业；影响分析

0　引言

纵观我国铁路清算规则的发展模式，每个时期的清算办法均根据当时的铁路运输现状有过不同程度的调整。自新中国成立以来至今，铁路清算模式主要经历了从“管内归己，直通分配”到目前的“收入来自市场，旅客运输、专业运输承运结算，普通货物分段计算，提供服务相互清算”的发展过程。为建立公平、公开、公正的铁路货运清算环境，稳步扩大铁路货运市场份额，铁路运输企业充分适应改革发展的步伐和货运市场的变化，2018年原中国铁路总公司开启推动承运制清算改革的工作，其清算模式一直沿用至今。2020年2月3日，《中国铁路财务清算体系管理规定》(铁财〔2020〕27号)正式印发，该文件是中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)根据《财政部关于中国铁路总公司公司制改革有关事项的批复》(财建〔2019〕315号)和国铁集团章程共同制定的。文件中进一步明确了铁路管理权责、财务清算体系构成及清算办法等，为进一步完善铁路市场化清算体系提出新要求，有助于加快铁路运输企业法治化、市场化的经营步伐，积极推进现代企业制度的构建，加强铁路运输企业现代化治理体系和治理能力水平的提升。

从国内既有研究来看，孙敏等[1]从当前铁路客货运输清算政策的制定主体、清算模式、清算规则、清算机构及配套保障等角度出发，分析得出铁路行业运输收入清算存在的主要问题为行业清算规则制定主体的合规性不足及部分清算项目的设置与行业现状不符。马长青[2]以我国铁路新的承运制清算政策为基础，结合铁路清算政策的发展和现状研究，剖析我国铁路清算政策，提出铁路局集团公司作为国铁集团下属自主经

收稿日期：2024-01-18
基金项目：中国国家铁路集团有限公司科技研究开发计划课题(P2023X029)

营企业在铁路清算过程中的需求。李一丁[3]比照铁路货运定价机制与铁路运输进款清算模式，搭建承运清算模型以适用于中国铁路上海局集团有限公司(以下简称“上海局集团公司”)的运输结构。薛梅[4]剖析铁路货运承运制清算模式的影响因素，从铁路货运承运制清算改革的角度剖析合资铁路出资人收入受铁路承运制改革的影响及应对策略。杜卫萍[5]以中国铁路昆明局集团有限公司为例，分析货物运价号、货物质量、运价里程、运输方式及计费径路等对铁路货运承运清算盈余的影响。陈亮等[6]基于承运清算模式，对铁路货物运输货运成本区间、变动成本区间及清算盈余区间变动范围开展测算，并得出铁路货运可参照货运线路的繁忙程度，在实施竞争性一口价策略时给出下浮区间的结论。彭怀涛等[7]分析承运制清算模式下货运盈亏的影响因素，并提出优化建议。史德耀[8]基于货运承运清算模式下货运价格管理的影响作用机理，遵循市场化定价中有序竞争、市场比价、效益优先、统筹运用的基本原则，提出推动市场化清算改革综合施策的建议。李建良等[9]运用模拟计算方法，研究承运清算办法试行前后漯阜合资铁路的实际运行情况，同时发现，在货运承运清算模式下，有利于提高铁路货运整体效益，促进铁路市场化可持续性发展。苗春艳[10]在全面解读铁路货运承运制清算办法的基础上，解析实际清算中产生的问题，同时提出建议。唐天祥等[11]阐明新的清算办法对不同类型铁路运输企业产生的影响，并从国铁集团、铁路局集团公司和站段层面提出如何消除新清算办法对铁路运输企业的不利影响，进一步完善清算办法和提高实施效果。综上，多数学者重点针对我国铁路货运承运清算模式制定原则、制定目标、影响因素等方面开展研究，且内容较为丰富，但大多以理论分析为主，针对具体清算过程中存在的问题研究相对匮乏。

前期通过调研不同铁路运输企业发现，在当前铁路货运承运制清算模式下，存在部分地方铁路运输企业作为承运企业进行揽货发送作业时，针对运价高出部分的清算规则，会受当地政府批复运价、营运里程等因素的影响，出现盈利或亏损极端化的现象，进而妨碍运输链条上其他铁路运输企业合作的积极性，不利于整体货运市场的健康有序发展。为此，基于铁路货运承运制清算规则中对运价高出部分的清算原则，开展实例测算，分析当承运企业为地方铁路公司进行发送作业时的盈亏现象，提出应对运价高出部分的清算规则进行优化的建议。

1　承运清算模式下运价高出部分的清算规则

1.1　运价高出部分计算原则

按照《铁路货物运输进款清算办法(试行)》(铁总财〔2019〕19号)(以下简称“19号文”)规定，现行铁路货运业务实行承运制清算模式，参与承运清算的企业覆盖范围涉及不同性质的运输企业。作为铁路货物运输的承运企业将会取得全程货物运输费用的进款，并按计费工作量和清算单价向提供铁路货物运输的服务企业(中转、到达企业)支付费用。铁路货运承运制清算模式如表1所示。

目前，货运价格包含货物运费、货运杂费和铁路建设基金3项基本费用，在清算规则方面，分配原则包括：一是对于货物运费进款部分，清算给承运企业，运价高出部分清算给线路所属企业；二是对于货物运输杂费，主要针对提供服务企业，包含车站杂费和两端服务2项费用，严格遵循“谁提供服务、收入清算给谁”原则，清算给提供服务企业；三是铁路建设基金，不参与铁路货运清算规则。其中，按照“原则一”将运价高出部分清算给线路所属企业时，承运企业需向

表1　铁路货运承运制清算模式

Tab.1　Settlement mode of railway freight transport system

货运进款内容	
货物运费	基本运价部分清算给承运企业，运价高出部分清算给线路所属企业
货物运输杂费	清算给提供服务企业(谁提供服务、收入清算给谁)
铁路建设基金	不参与清算，全额上缴国铁集团，由国铁集团统一汇缴财政部
货运进款清算项目	
承运企业付费清算	机车牵引费、线路使用费、车辆服务费、到达服务费、综合服务费
提供服务企业清算	机车牵引服务收入、线路使用费收入、车辆服务费收入、到达服务收入、中转服务收入、空车走行服务收入、集装箱使用服务费收入、篷布使用服务费收入
其他项目清算	货车使用费、接触网使用费及电费、长交路轮乘费

提供服务企业支付的费用有机车牵引费、线路使用费、车辆服务费、到达服务费、综合服务费5项，所支付的费用根据计费工作量和清算单价按票对提供服务的铁路运输企业付费，各项费用计算规则如下。

（1）机车牵引费。主要用于补偿机车牵引服务成本支出，计算公式为承运企业按票计费工作量乘对应线路所属企业机车牵引费清算单价，由承运企业向提供机车牵引服务的铁路运输企业支付费用。

（2）线路使用费。主要用于补偿铁路运输作业环节中工务、电务、通信等基础设施服务成本支出，计算公式为承运企业按票计费工作量乘统一线路使用费清算单价，由承运企业向提供线路服务的铁路运输企业支付费用。

（3）车辆服务费。主要用于补偿车辆服务企业的货车使用费，计算公式为承运企业按票以计费工作量乘车辆服务费的清算单价，由承运企业向提供重车车辆服务的铁路运输企业支付费用。

（4）到达服务费。主要用于补偿到达作业服务成本支出，计算公式为承运企业按票以计费工作量乘对应到达服务费清算单价，由承运企业向提供到达服务的铁路运输企业支付费用。

（5）综合服务费。主要用于弥补铁路货物作业环节中车辆中转、空车走行、集装箱和篷布使用等相成本支出，计算公式为承运企业按票以取得的货物运费进款乘清算比例，由承运企业按票以取得的货物运费进款和统一综合服务费清算比例通过国铁集团清算平台支付费用。

1.2　运价高出部分计算方法

国铁集团19号文规定，运价高出部分清算计算步骤包括分段处理、运价水平计算、按票对比、运价高出部分计算4步。

（1）分段处理。对货物运单记载的运费(不含铁路建设基金)和计费货物周转量按运输企业性质不同进行分段。分段范围包括国铁统一运价区段(含执行国铁统一运价的合资铁路公司区段，下同)、国铁特价线区段、合资铁路公司区段(不含执行国铁统一运价的合资铁路公司区段，下同)、铁路上市公司区段、地方铁路公司区段。国铁统一运价区段全程为一个区段，其他区段每个企业为一个区段，不产生运费的港站里程不纳入分段。

（2）运价水平计算。在分段处理的基础上，按票计算各区段实际运价水平。

国铁统一运价区段实际运价水平＝国铁统一运费收入÷国铁统一运价区段计费货物周转量　(1)

其他区段实际运价水平(分企业)＝本企业运费收入÷本企业对应区段计费货物周转量　(2)

（3）按票对比。按票以各货物运输区间的最低实际运价为基准运价，并计算出各运输区间的运价高出部分。

基准运价水平＝min(国铁统一运价区段、国铁特价线区段、合资铁路公司区段、铁路上市公司区段、地方铁路公司区段实际运价水平)　(3)

各区段单位运价高出部分＝各区段实际运价水平−基准运价水平　(4)

（4）运价高出部分计算。运价高出部分按票以各区段单位运价高出部分乘对应计费货物周转量计算。

运价高出部分＝∑(每票本企业单位运价高出部分×每票本企业计费货物周转量)　(5)

2　案例分析

假设某地方铁路企业作为承运企业，从A站以整车运输方式发送货物至B站，运输品类为煤炭，整列26车、每车70 t，共计1 820 t。其中，途经非国铁运营线路(即地方铁路线路)和国铁运营线路2部分，当2种线路里程占比不同时，会对承运企业的盈亏情况带来不同的影响，具体情形分析如下。

2.1　情形1：非国铁线路里程占比较低

假设本单货物从A站发送至B站，全程运输距离为806 km，其中，途经国铁线路里程756 km，非国铁线路里程50 km，非国铁线路里程占比仅为6%。

（1）分段计算运费。煤炭运输在国铁线路执行国铁统一4号运价计算规则，按铁路货物运价规则，基价1为16.3元/t，基价2为0.098元/(t·km)。地方铁路线路根据当地政府批复运价，运价水平执行0.18元/(t·km)。各线路运费计算情况如下。国铁线路运费＝(16.3＋0.098×756)×1 820＝164 506元。非国铁线路运费＝0.18×50×1 820＝16 380元。

（2）分段运价水平测算。根据公式(1)和(2)，测算不同线路区段的运价水平。国铁线路运价水平＝164 506÷(756×1 820)＝0.12元/(t·km)。非国铁线路运价水平＝16 380÷(50×1 820)＝0.18元/(t·km)。基于基准运价选取原则，得出基准运价水平为国铁运价0.12元/(t·km)。

（3）运价高出部分计算。在确定出基准运价水平的基础上，计算其他区段线路运价水平及运费的高出部分。高出运价水平＝0.18－0.12＝0.06元/(t·km)。运费高出部分＝0.06×50×1 820＝5 460元。

（4）对外支付5项费用计算。对外支付5项费用测算结果如表2所示，其中5项付费项目计算中所涉及的牵引总重、车辆公里等指标均取平均值进行测算。

表2　对外支付5项费用测算结果　　元

Tab.2　Calculation results of 5 external payment expenses

费用项目	机车牵引费	线路使用费	车辆服务费	到达服务费	综合服务费
金额	83 801	35 381	18 870	11 921	10 927

（5）测算结果。从上述测算结果可知，本次运输地方铁路公司收取运费180 886元，向沿途运输企业付费总计161 899元，得到地方铁路公司A站承运到B站煤炭可以实现毛利18 987元，比本段运费16 380元高出2 607元，高出部分是作为承运企业的地方铁路公司从国铁企业所获取的盈利。可以看出，当非国铁线路里程占比较低，且承运企业为非国铁运输企业时，由于受运价水平、线路里程的双重作用影响，地方铁路运输企业盈利增长。

2.2　情形2：非国铁线路里程占比较高

若国铁线路里程为226 km，非国铁线路里程为325 km，非国铁线路里程占比59%，全程共计551 km，其余运输方式及运输条件与情形1保持一致，按照上述相同的测算步骤，计算出地方铁路公司盈利23 900元。可以看出，当非国铁线路里程占比较高，且承运企业为非国铁运输企业时，地方铁路运输企业盈利较大。

以上案例的2种情形测算结果均显示，当承运企业为非国铁运输企业时，由于部分地方铁路执行特殊运价政策，不执行国铁统一运价水平，同时，受国铁线路运价水平“递远递减”的双重作用影响，部分地方铁路运输企业会出现低投入高收益的现象，在一定程度上会影响整个运输过程中其他企业的积极性，不利于货运市场的有序健康发展，对铁路运输企业提高货运市场份额、提升企业经营效益产生一定的阻碍。

3　结束语

在市场化和企业化经营的双重运作背景下，实行铁路货运承运制清算模式，对各铁路运输企业积极开拓市场、科学合理定价、促进经营效益提升均具有积极的促进作用[12]。研究重点分析在承运制货运清算规则中，非国铁运输企业受运价高出部分产生的影响，当承运企业为地方铁路公司进行发送作业时，会存在因高出部分造成的承运清算盈利极端化现象的发生。为此，建议对运价高出部分的清算规则进行优化，实行科学合理的清算方式，使各运输企业的运输成本在不同运输条件下都能得到合理补偿，获得公平收益。

参考文献：

[1] 孙　敏，崔永梅，赵健梅，等. 铁路行业运输收入清算机制优化研究[J]. 北京交通大学学报(社会科学版)，2023，22(2)：100-106，116.
SUN Min，CUI Yongmei，ZHAO Jianmei，et al. Study on Liquidation Mechanism Optimization of the Railway Industry Transportation Revenue[J]. Journal of Beijing Jiaotong University (Social Sciences Edition)，2023，22(2)：100-106，116.

[2] 马长青. 铁路局集团公司级货运清算收入测算分析模型的构建与应用[J]. 铁道运输与经济，2023，45(10)：148-155.
MA Changqing. Construction and Application of Calculation and Analysis Model of Freight Liquidation Revenue of Railway Group Companies[J]. Railway Transport and Economy，2023，45(10)：148-155.

[3] 李一丁. 承运清算模式下的铁路货运营销研究[J]. 铁道经济研究，2021(5)：18-22.
LI Yiding. Research on the Marketing of Freight Railway Based on Carrier Clearing[J]. Railway Economics Research，2021(5)：18-22.

[4] 薛　梅. 铁路货运承运制清算改革解析及其对合资铁路投资方收益的影响及对策研究[J]. 中国商论，2020(24)：45-46.

[5] 杜卫萍. 货运承运清算模式下铁路运输生产经营策略研究[J]. 铁道货运，2020，38(11)：6-11.
DU Weiping. A Study on Business Strategies of Railway Freight Transportation under Carrier Clearing Mode[J]. Railway Freight Transport，2020，38(11)：6-11.

[6] 陈　亮，朱学武，唐天祥，等. 基于铁路货运承运清算模式的竞争性一口价探讨[J]. 铁道货运，2020，38(1)：1-7，58.
CHEN Liang，ZHU Xuewu，TANG Tianxiang，et al. A Study on the Calculation of the Competitive Pricing Based on the Railway Freight Carrier Liquidation Model[J]. Railway Freight Transport，2020，38(1)：1-7，58.

[7] 彭怀涛，郭利田. 承运制清算改革对铁路货运的影响探析[J]. 理论学习与探索，2020(1)：58-61.
PENG Huaitao，GUO Litian. Analysis of the Influence of the Reform of the Carrier System Liquidation on the Railway Freight Transportation[J]. Theory Studying and Exploration，2020(1)：58-61.

[8] 史德耀. 铁路货运承运清算模式下市场化定价研究[J]. 铁道货运，2019，37(10)：21-25.
SHI Deyao. A Study on the Strategies to Implement the Markett-Pricing Policy with Railway Freight Carrier Liquidation System[J]. Railway Freight Transport，2019，37(10)：21-25.

[9] 李建良，王佳丽. 铁路货物承运清算模式改革与运营效率关系研究：兼析价格在铁路货运清算损益中的作用[J]. 价格理论与实践，2019(12)：71-74.
LI Jianliang，WANG Jiali. Research on the Relationship between the

Reform of Railway Freight Transport and Clearing Model and Operational Efficiency: Also Analyze the Role of Price in the Profit and Loss of Railway Freight Liquidation[J]. Price: Theory & Practice, 2019(12): 71-74.

[10] 苗春艳. 对铁路运输系统实施新货运清算办法的几点思考[J]. 内蒙古煤炭经济，2018(14)：65-66，157.
MIAO Chunyan. Thoughts on Implementing New Freight Settlement Method in Railway Transportation System[J]. Inner Mongolia Coal Economy, 2018(14): 65-66, 157.

[11] 唐天祥，邓祥安，莫文莉. 新清算办法对铁路货运的影响及对策[J]. 中国铁路，2018(12)：54-59.
TANG Tianxiang, DENG Xiang'an, MO Wenli. Impacts of New Settlement Rules on Railway Freight Transport and Solutions[J]. China Railway, 2018(12): 54-59.

[12] 赵　晨，彭　志，刘　禹，等. 我国铁路运输进款清算办法的演变、启示及思考[J]. 铁道运输与经济，2023，45(12)：140-145.
ZHAO Chen, PENG Zhi, LIU Yu, et al. Evolution, Enlightenment and Thinking of China Railway Transport Income Settlement Rules[J]. Railway Transport and Economy, 2023, 45(12): 140-145.

（责任编辑：李丹丹）

Impact of Freight Rate Excess on Non-National Railway Transportation Enterprises under Carrier-Based Settlement Mode of Railway Freight Transport

LUO Ying[1], HUANG Weiqing[2], CHEN Ya'na[1], ZHU Jiafa[1], LUO Zhiyong[3]

(1. Transportation & Economics Research Institute, China Academy of Railway Sciences Corporation Limited, Beijing 100081, China; 2. Freight Department, China State Railway Group Co., Ltd., Beijing 100844, China; 3. Beijing Railway Logistics Center, China Railway Beijing Group Co., Ltd., Beijing 100089, China)

Abstract: Railway freight transport plays a crucial role in China's freight market. In order to establish a fair, open, and just environment for railway freight settlement and steadily expand the market share of railway freight, China Railway Group implemented a carrier-based settlement reform throughout the railway system in 2018, and this settlement mode is still used. Based on the current carrier-based settlement principles for the freight rate excess in the railway freight transport system, practical research and case studies have revealed that when local railway companies act as carriers for shipping operations, there may be extreme profit margins caused by the freight rate excess in different situations, which in turn affects the cooperation enthusiasm of other railway transport companies in the transportation chain and is not conducive to the healthy and orderly development of the overall freight market. On this basis, optimizing the settlement rules for the freight rate excess and implementing a scientific and reasonable settlement method are proposed so that the transportation costs of various transportation enterprises can be reasonably compensated under different transportation conditions, improving the operational benefits and enthusiasm of railway transportation enterprises in acting as carriers.

Keywords: Railway Freight; Freight Settlement; Freight Rate Excess; Non-National Railway Transportation Enterprise; Impact Analysis