文章编号：2097-5899(2025)10-0011-06　　**中图分类号**：U294　　**文献标识码**：A
DOI：10.16669/j.cnki.issn.2097-5899.202506070001
引用格式：徐进立，黄俊波，胡浩东，等. 发挥铁路专用线降低物流成本作用的对策研究[J]. 铁路物流，2025，43(10)：11-16.
XU Jinli，HUANG Junbo，HU Haodong，et al. Countermeasures for Leveraging Railway Sidings in Reducing Logistics Costs[J]. Railway Logistics，2025，43(10)：11-16.

发挥铁路专用线降低物流成本作用的对策研究

徐进立[1]，黄俊波[1]，胡浩东[2]，彭坤云[2]

(1. 中国铁路上海局集团有限公司 物流事业部，上海　200071；2. 中国铁路上海局集团有限公司徐州铁路物流中心，江苏 徐州　221000)

摘　要：在加快构建新发展格局、推动高质量发展的背景下，降低物流成本成为社会各领域各环节的目标。铁路专用线运输是铁路运输的重要组成部分，是铁路物流网络连接大型煤炭、钢铁、港口等企业的重要纽带，降低铁路专用线的各项成本，对降低全社会物流成本至关重要。研究立足于上海局集团公司，分析了长三角地区铁路专用线运营服务的现状和存在问题，从铁路专用线建设、制度管理、运营成本等方面，针对性提出了降低物流成本对策，对长三角地区铁路专用线良性发展和铁路物流增运上量具有重要意义。

关键词：降低；物流成本；铁路专用线；运营服务；对策

铁路专用线、专用铁路(以下简称“专用线”)是对国家铁路路网的重要补充，主要服务于工矿企业、港口、物流园区等大宗货物运输需求，承担“最后一公里”衔接任务[1]。2019年至2024年，中国铁路上海局集团有限公司(以下简称“上海局集团公司”)累计发送货物11.59亿t，其中专用线发送9.2亿t，占比高达79.3%；到达货物15.57亿t，其中专用线到达货物11.2亿t，占比高达72%；专用线发送与到达合计占比达75.1%。由此可见，降低专用线物流成本对于铁路货物运输降本提质增效至关重要，是降低全社会物流成本的关键环节。

1　专用线运营现状分析

1.1　专用线布局与规模

上海局集团公司管内专用线布局广泛，主要集中在工业发达、物流需求旺盛的区域。在长三角地区，以安徽、江苏等省份为核心，分布着大量服务于发电、钢铁、煤炭、港口等行业的专用线，绝大部分专用线产权均属大型国有企业，民间资本投资建设的专用线占比较低。

2025年，上海局集团公司共计189个车站接轨412条铁路专用线，其中专用线313条，专用铁路99条。按照运营状态划分，运营专用线298条，非运营专用线114条。按照专用线使用性质划分，A类(专用线企业声明仅办理本企业货物发到业务)专用线155条，B类(专用线企业声明在与客户签订协议后，可办理非本企业货物发到业务)专用线183条，C类(专用线企业声明敞开办理非本企业货物发到业务)专用线74条，D类(专用线企业声明敞开办理非本企业货物发到业务，且将专用线物流服务项目及费用标准对外公布并执行)专用线0条。上海局集团公司专用线主要覆盖江苏、浙江、上海、安徽“三省一市”，少数专用线覆盖到河南省境内。上海局集团公司专用线情况如表1所示。

1.2　专用线运输品类及运量

上海局集团公司专用线运输的货物种类丰富多样，涵盖了钢铁、煤炭、矿石、化工产品、建材、粮食、

收稿日期：2025-06-07　**修订日期**：2025-08-30

表1　上海局集团公司专用线情况　　条

Tab.1　Railway sidings overview of China Railway Shanghai Group Co., Ltd.

地区	主要品类	A类	B类	C类	D类
安徽	煤炭、焦炭、钢材、油品、粮食	82	77	22	0
江苏	钢铁、煤炭、集装箱	47	56	40	0
浙江	化工、集装箱	19	27	6	0
上海	钢铁、集装箱	7	22	5	0
河南	油品、煤炭	0	1	1	0

集装箱等多个品类。其中，钢铁、煤炭、矿石等大宗货物是专用线运输的主要品类[2]。例如，中新钢铁集团通过专用线每年运输的铁矿石、煤炭等原材料以及钢材产品数量巨大，在其企业物流运输中占据主导地位。随着区域经济的发展和产业结构的调整，化工产品、粮食等货物的运输量也呈现出增长趋势。

2019年以来，上海局集团公司管内共建成30条专用线，太仓港、郑蒲港、龙潭港、东灶港、吕四港及通海港等重要港口均实现专用线进出港。受“公转铁”、环保等政策驱动，专用线货物运量占上海局集团公司全年货运量七成以上，呈递增态势。主要客户为淮河能源(集团)股份有限公司、淮北矿业(集团)有限责任公司、中煤新集能源股份有限公司、安徽省皖北煤电集团有限责任公司、永城煤电集团有限责任公司、河南神火集团有限公司等矿业集团和宁波港集团有限公司、连云港港口集团有限公司、南京港(集团)有限公司、南通港(港口)集团有限公司等港口集团。上海局集团公司2019—2024年专用线货物运量统计如图1所示。

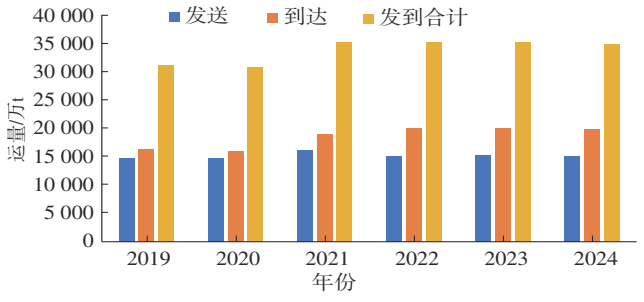


图1　上海局集团公司2019—2024年专用线货物运量统计图

Fig.1　Freight volume statistics of railway sidings of China Railway Shanghai Group Co., Ltd. from 2019 to 2024

1.3　专用线代运营代维护

按照“服务自愿”和“四不准”原则，2025年1季度，专用线企业同上海局集团公司各铁路物流中心共计签署298条专用线运输协议，其中193家专用线企业委托上海局集团公司对专用线进行代运营代维护，费用约2亿元。根据2025年统计数据，大部分专用线年度代运营代维护费用不超过100万元，少数专用线代运营代维护费用占企业运营成本较高。专用线代运营代维护费用区间占比如图2所示。从上海局集团公司各专业系统来看，车务系统专用线代运营代维护费用占比较高，专用线各专业系统费用占比如图3所示。

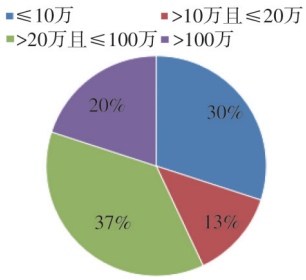


图2　专用线代运营代维护费用区间占比

Fig.2　Proportion of cost ranges for outsourced operation & maintenance of railway sidings

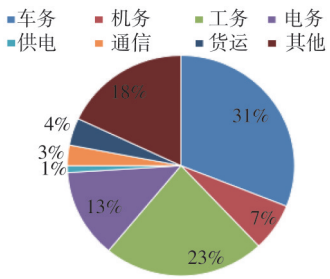


图3　专用线各专业系统费用占比

Fig.3　Cost proportion of professional systems for railway sidings

2　专用线在降低物流成本方面存在的问题

2.1　专用线建设周期长和成本高

建设周期长和成本高是专用线建设阶段面临的主要问题，专用线全生命周期由规划、设计、建设、运营、报废等阶段组成，其中在规划、设计以及接轨办理等环节，涉及政府、铁路、设计院等多部门，需要进行各项论证和审批，耗时较长。以设计周期为例，需经历预可研、可研、初步设计、施工图等多个环节和程序，在一定程度上影响了专用线的建设开通阶段进度[3]。在建设费用上，据测算每公里普通铁路占地16 666.67 m^2，每公里专用线建设费用高达2 000万～5 000万元，平均每条专用线投资近3亿元。在运营管理阶段，相关固定资产折旧和设施设备养护将占专用

线企业运营成本主要部分，是主要支出项，是影响专用线经营效益的主要因素。

2.2　专用线服务标准有待完善

为规范专用线运营服务，压缩专用线运维成本，提升铁路物流服务能力，降低社会物流成本，2024年中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)下发了《铁路专用线运营服务管理办法》(铁货〔2024〕107号)、《铁路专用线运营服务管理办法补充规定》(铁货〔2024〕157号)及《铁路专用线运输协议》(企法函〔2024〕6号)等文件，对专用线运营服务进行明确。上海局集团公司按照不高于市场价的原则制定了《中国铁路上海局集团有限公司非路产专用线代运营代维护收费办法》(上铁办货〔2024〕48号)，并在95306网站对外公布。上海局集团公司授权铁路物流中心同专用线企业签订专用线运输协议，专用线企业根据自身需求自主选择代运营和代维护服务。

目前，少数专用线企业反映，专用线收费存在“一刀切”、维保质量缺少标准等情况。例如，新开通专用线和老旧专用线收费标准一致，但设施设备良好的专用线与状态不良的专用线每年养护投入不同，缺乏个性化减免收费。又如，铁路维保单位和专用线企业对设施设备更换、维保等存在不同意见，维保单位认为，设备达到使用年限应进行更换；但专用线企业认为，设备未坏还可以继续使用。

2.3　专用线企业服务意识不足

随着物流市场变化，客户选择运输方式较多。部分专用线企业还存在服务意识不强、等货上门、运输时效较长等情况。例如，海铁联运、铁水联运等对运输时效要求较高的物流项目，专用线在装车、挂运、交接等环节不能及时组织时，将严重影响运输时效，若赶不上船期，很容易造成客户违约[4]。另外，少数“线中线”专用线企业需要缴纳较高线路使用费，才能使用前端专用线走行线，致使专用线运输成本增加。例如上海大屯能源股份有限公司江苏分公司专用铁路末端还接轨徐州国运港务有限公司、徐州芭田生态有限公司、丰县货场等专用线。以芭田作业区为例，60 t棚车货物从芭田经大屯铁路到国家铁路沙塘接轨站，自备机车牵引取送，计费距离62 km。客户需缴纳运费、取送车费及印花税，合计1 550元，运费约25.8元/t。

2025年，上海局集团公司管内C类专用线仅74条，占全部专用线17.9%，暂无D类专用线。另外，由于专用线企业物流服务项目和费用标准等信息未面向社会公布，客户有发到货物需求，却无渠道查询相关服务信息，致使专用线企业潜在货源流失。

2.4　专用线信息化、智能化改造滞后

专用线建成后，企业安排更新改造项目较少，一般为轨道系统、仓库雨棚、装卸设备、信号设备等设备设施的更新，在信息化、智能化领域投入较少，导致信息化程度不高，效率低下。许多专用线仍采用传统的人工调度和管理方式，缺乏智能化的运输管理信息系统(TMIS)、物联网等技术手段，难以实现实时监控和优化调度。专用线在建成后，往往仅进行基础维保，而缺乏对电力机车、自动化装卸等设备的投入。例如，传统内燃机车能耗高、污染大，而电力机车虽然初期投资较高，但长期运营成本更低，环保效益显著。然而，由于资金限制和观念滞后，许多专用线企业仍沿用老旧设备，导致运营成本居高不下。

2.5　铁路相关费用较高

2024年11月，国铁集团货运部发布了《国铁集团货运部关于优化货车延期占用费有关事项的通知》(货价函〔2024〕73号)，其中对铁路原因导致的货车占用时间进行免除，并将费率由4档简化为2档，货车延期占用费费率如表2所示。如果专用线装卸车时间低于或高于最低免费占用时间标准，节省与超过免费占用时间标准的时间可以旬为计费周期进行互相抵扣。国铁集团优化货车延期占用费的举措在一定程度上降低了专用线企业物流成本，但在灵活性和减免范围方面还存在一定的不足。例如，核减时间需要人工上传资料，对于装卸车作业量较大的专用线，需耗费较大的人力资源成本。另外，铁路内部不同专业生产组织系统和95306网站数据互联互通还存在壁垒，不利于快捷高效地进行专用线占用时间扣除。

表2　货车延期占用费费率表　元/h

Tab.2　Rate schedule for extended occupation fees of freight cars

车种 \ 计费时间	1~24 h	24 h（不含）以上
机械冷藏车	10	20
罐车	6.5	13
其他货车	5.7	11.4
D型长大货物车	6.5	

2024年，上海局集团公司专用线货车延期占用费约1.3亿元，平均每条专用线支出约43.6万元。主要是因为专用线企业作业效率较低，受人工、设备、货物

性质、集中发到等因素影响，部分专用线装卸车组织耗时较长，超过专用线最低免费占用时间标准，货车延期占用费占企业运营成本较高，不利于企业增运上量。

当前，专用线取送车里程计算方法执行的是原铁道部2005年下发的《铁路货物运价规则》（铁运〔2005〕46号），“应自车站中心线起算，到交接地点或专用线最长线路终端止，里程往返合计(不足1 km的尾数进整为1 km)，取车不另收费”。部分专用线线路区间存在厂前站，专用线企业自备机车到国家铁路接轨站进行取送车，额外增加了专用线企业取送车成本。另外，路企直通推广后，部分车辆不经过国家铁路接轨站到发线，而取送车里程仍然按照从车站中心里程计算，收费里程超过实际里程，也增加了专用线运输成本。

3　发挥专用线降低物流成本作用的对策

3.1　缩短专用线建设周期，降低建设成本

在规划方面，需要加强统筹协同，将铁路专用线建设纳入路网发展及地方产业升级规划，合理布局铁路网络和专用线[5]。例如，在新建客货共线、货运专线铁路时，同步做好专用线线路走向和接轨条件的论证，避免后期修改导致建设周期延长。经过充分调研，确定建设规模，防止盲目建设造成资源浪费，对大型专用线采取分期有序建设，预留扩建空间和接口，有效分担企业财务压力。

建立政府、铁路和专用线企业之间联系机制，确定牵头部门。例如省、市级层面成立由分管领导牵头的“铁路专用线建设推进领导小组”，确定重大项目推进，采用在线审批监管平台，实现信息共享、限期办结、全程可溯，统筹协调解决规划、审批、用地、拆迁、接轨、融资等跨部门、跨层级的重大问题，解决专用线企业协调难度大的问题，大幅压缩审批时间。推行多评合一模式，把生态、噪音、安全等评估融合，缩短评估周期。

施工建设采用设计施工总承包模式，覆盖设计、采购、施工全过程，降低投资总额并缩短建设周期。合理降低建设标准，在保障安全前提下节约建设成本。目前，专用线设计主要依据《铁路专用线设计规范(试行)》（TB 10638—2019），适用于设计速度不大于80 km/h的新建及改建标准轨距铁路专用线设计。随着工程行业发展和新材料应用，设计要求可进一步放宽。例如，线路曲线半径规范要求最低300 m，专用线速度低于40 km/h时，最小曲线半径可降为200 m[6]。又如，钢轨要求使用50 kg/m的规格，对于年运量较小的专用线，可降低规格，选用43 kg/m规格钢轨，也可选用再用轨等方式，降低专用线建设成本。

3.2　完善相关标准和制度

铁路监管部门要加快转变政府职能，加强铁路专用线运营服务和代运营代维护质量标准体系建设，从专用线建设、接轨、线路开通、货运业务开通、运营及报废等方面，构建一整套铁路专用线运营标准服务体系。国铁集团应对专用线代运营代维护出台相应的指导意见，发布全路统一的专用线维修养护质量标准，便于铁路局集团公司执行。目前，专用线代运营代维护费用占专用线运营成本比重较大，应结合专用线企业实际情况，确定合理的收费标准[7]。代运营代维护收费标准建议综合考虑线路开通时间、线路和设备新旧程度、维修保养的难度等因素，采取阶梯收费方式，合理确定收费标准。譬如，新开通的线路，维保难度小、消耗工时低，收费标准应相应降低或收费总额进行适当下浮。对设备老旧、维修频次高的专用线可采取定期和不定期检查维修相结合方式，按照“保证运输安全、满足运输必须”的原则，尽量减少维保检查频次，合理确定维保工作量。

另外，也可采取“以量换价”模式，督促专用线企业增运上量，减少物流成本，实现路企共赢。对发到货物运量较大的专用线，因其对铁路增运上量贡献大，可相应减免部分代运营代维护费用。也可根据专用线发到货物运量、运输收入、货运收入等指标，明确代运营代维护上下浮动区间，传递铁路经营压力，实现增运上量，提升铁路运输市场份额。

3.3　多措并举降低运维成本

专用线企业可通过互联网、线上线下推介会等形式，多方面宣传专用线运输服务，吸引社会企业到专用线发到货物，提升专用线使用效率。对于运输生产、仓储能力富余的专用线，可积极申请调整为D类专用线，通过在95306网站发布专用线基本信息、仓储、装卸等收费标准，明确服务项目，敞开受理，进一步提升专用线的运输服务体验。其次，整合费用并降低专用线区段运输成本，可采取总包模式，将专用线仓储、装卸、短驳等费用进行总包，一站式一口价服务客户，降低专用线区段运输费用。再次，进港专用线一方面加强与港口企业合作，开发水铁联运项目，进一步降低运输成本；另一方面加强与铁路合作，寻求运价支持，量价互保。

另外，专用线企业也可通过招标方式，委托具有资质的第三方企业进行专用线代运营代维护，降低运

维支出。例如，2024年之前，徐州丰县货场委托上海大屯能源股份有限公司江苏分公司进行专用线代运营代维护，年费用约1 678万元。2024年之后，徐州丰县货场通过招标方式吸引社会企业进行投标，最终中标方中铁一局集团新运工程有限公司以年1 380万元中标丰县货场代运营代维护，年减少298万元的代维费，降低了专用线运维成本。

3.4　加快专用线信息化、智能化改造

通过引入智能运输管理系统、大数据分析和人工智能技术[8]，优化专用线的运输调度，提高运输组织效率。政府和企业应加大对电力机车、新能源牵引设备的投入，通过财政补贴、税收优惠等方式降低企业设备更新成本。同时，建立电力机车维修保养体系，延长设备使用寿命，降低长期运营成本。铁路监管部门可制定专用线智能化改造的行业规范，推动5G、物联网、自动化装卸等技术的标准化应用。鼓励企业与科研机构合作，开发适用于专用线的智能装备，提高整体装备技术水平[9]。

3.5　进一步降低货车延期占用费

专用线企业应深挖内部运输组织潜力，通过加强生产作业组织，采用集装化运输，预先组织充足人力和装卸机具进行装卸车作业，减少装卸时间，提升装卸效率。当装卸等设备出现故障，应及时抢修或换用其他设备进行替代。专用线企业应及时联系上、下游发到客户，均衡货物发到，防止因线路或装卸车能力不足造成车辆积压，致使货车占用时间增加，产生不必要的货车延期占用费。另外，专用线企业因各种客观原因无法在国铁集团最低免费占用时间标准内进行装卸车作业，且货车延期占用费远远大于同行或同期历史水平，铁路可通过现场写实等方式延长专用线最低免费占用时间，实现货车延期占用费减免[10]。

货车延期占用费本质上是对超过免费占用时间标准额外占用国家铁路货车所增加成本的补偿，国铁集团可在优化货车延期占用费基础上再进一步降低费率。以50辆敞车超过国铁集团最低免费占用时间标准24 h为例，专用线企业将被收取货车延期占用费高达6 840元。通过进一步降低费率，压缩专用线运营成本，提升专用线企业经营活力，更大程度应对物流市场变化风险，实现企业可持续发展。扩大减免范围，简化减免手续，把自然灾害、恶劣天气等非人为因素纳入扣除范围，进一步降低企业运输成本。铁路可采用信息化手段，以减少人为干预的方式进行减免，将货运站系统、铁路货运生产作业与管控平台、车辆车号等信息系统与95306网站进行数据共享，实现减免信息自动审核为主，人工审核为辅，从而最大程度上降低专用线企业运营成本，提升专用线运营服务水平。

4　结束语

专用线作为铁路货物集疏运的重要设施，是实现货物“门到门”运输的重要条件。研究针对上海局集团公司专用线在降低物流成本方面存在的问题，提出通过降低专用线建设成本、完善标准制度、压缩运维成本、提升专用线服务能力，以发挥路网综合效能，从而降低全社会物流成本。充分发挥专用线降低物流成本的作用，既是提升经济运行效率的现实需求，也是推进交通强国建设的战略选择。随着政策支持、技术创新、管理提质，专用线将成为降低物流成本的关键环节，为经济高质量发展注入新动能。

参考文献：

[1] 刘　浩，申嘉琪，张　戎．“公转铁”背景下铁路货运市场化定价策略[J]. 铁道货运，2022，40(10)：54-60.
LIU Hao，SHEN Jiaqi，ZHANG Rong. Market-Oriented Pricing Strategy of Railway Freight under the Background of Modal Shift from Road to Rail[J]. Railway Freight Transport，2022，40(10)：54-60.

[2] 谢　杰. 朔黄铁路物流发展策略研究[J]. 铁道货运，2023，41(5)：52-58.
XIE Jie. Research on Logistics Development Strategy of Shuozhou-Huanghua Railway[J]. Railway Freight Transport，2023，41(5)：52-58.

[3] 徐　鹏. 我国铁路专用线“投建营”一体化模式研究[J]. 铁道经济研究，2025(1)：46-56.
XU Peng. Integration Mode of “Investment，Construction and Operation” of Dedicated Railway Lines in China[J]. Railway Economics Research，2025(1)：46-56.

[4] 吴云强，张　戎. 上海港集装箱海铁联运发展对策研究[J]. 铁道货运，2024，42(7)：24-30.
WU Yunqiang，ZHANG Rong. Development Countermeasure of Sea-Rail Intermodal Transportation of Containers in Shanghai Port[J]. Railway Freight Transport，2024，42(7)：24-30.

[5] 孔庆玮. 铁路专用线作业流程协同优化研究与实践[J]. 铁道货运，2024，42(12)：17-26.
KONG Qingwei. Collaborative Optimization of Operation Process for Railway Special Lines[J]. Railway Freight Transport，2024，42(12)：17-26.

[6] 杨秀林. 小半径曲线铁路人工铺轨施工技术研究[J]. 运输经理世界，2025(7)：166-168.

[7] 刘国欢. 铁路专用线自主运营模式下运输成本分析及运价策略：以黄石山南铁路为例[J]. 交通企业管理，2025，40(2)：86-88.
LIU Guohuan. Research on Transportation Costs and Freight Strategy under the Self Operated Mode of Railway Dedicated Lines：Taking

Huangshi Local Railway as an Example[J]. Transportation Enterprise Management，2025，40(2)：86-88.

[8] 王盛铭. 人工智能在专用线铁路运输调度优化中的应用[J]. 中国航务周刊，2025(25)：81-83.

[9] 王淑平，尹卫兵，周质钢，等. 钢铁企业铁水运输纯电机车应用的经济性、配置选型及智能化效益分析[J]. 安徽冶金科技职业学院学报，2025，35(2)：55-59.
WANG Shuping，YIN Weibing，ZHOU Zhigang，et al. Economic Analysis，Configuration Selection and Intelligent Benefit Analysis of Pure Electric Locomotive Application in Iron and Steel Enterprise's Hot Metal Transportation[J]. Journal of Anhui Vocational College of Metallurgy and Technology，2025，35(2)：55-59.

[10] 高　斌. 加强铁路专用线运营管理发展对策[J]. 智慧轨道交通，2025，62(1)：97-100.
GAO Bin. Countermeasures to Strengthen the Development of Operational Management of Railway Dedicated Lines[J]. Intelligent Rail Transit，2025，62(1)：97-100.

（责任编辑：魏　然）

Countermeasures for Leveraging Railway Sidings in Reducing Logistics Costs

XU Jinli[1]，HUANG Junbo[1]，HU Haodong[2]，PENG Kunyun[2]

(1. Logistics Business Department，China Railway Shanghai Group Co.，Ltd.，Shanghai 200071，China；2. Xuzhou Railway Logistics Center，China Railway Shanghai Group Co.，Ltd.，Xuzhou 221000，Jiangsu，China)

Abstract: In response to expedite new development patterns and promote high-quality growth, lowering logistics costs has become a goal for all sectors and segments of society. As an important component of railway transportation, railway sidings are also part of the railway logistics network, connecting giants in such fields as coal, steel, and port. Lowering various costs of railway sidings is crucial for the logistics cost reduction of the whole society. Based on the China Railway Shanghai Group Co., Ltd., the current state and existing issues of railway sidings operation services in the Yangtze River Delta region were analyzed. From perspectives of railway sidings construction, institutional management, and operational costs, the targeted strategies were proposed to reduce logistics costs. These insights are of significant importance for the healthy development of railway sidings in the Yangtze River Delta region and for increasing railway logistics volume.

Keywords: Reduction; Logistics Cost; Railway Siding; Operation Service; Strategy

（上接第5页）

Exploration on Reform and Practice of Railway Logistics Division of China Railway Shanghai Group Co., Ltd.

DU Jianbo

(Logistics Business Department，China Railway Shanghai Group Co.，Ltd.，Shanghai 200071，China)

Abstract: In order to explore the efficient implementation path of the transformation of railway freight transportation to modern logistics in the new era, an organizational management and service innovation system that adapts to the development needs of modern logistics was established, and the reform pilot of the logistics division of China Railway Shanghai Group Co., Ltd. was taken as the research object. Combined with the strategic deployment of China Railway Shanghai Group Co., Ltd. to accelerate the construction of a modern logistics system for railways, this paper systematically analyzed the action route of deepening the reform of the logistics organizational system at the level of railway group company from four dimensions: organizational restructuring, market-oriented mechanism innovation, product and service upgrading, and multi-dimensional digital intelligence empowerment. Research has shown that building a flat and specialized organizational system, establishing a market-oriented operation mechanism that simulates the operation of legal entities and matches their rights and responsibilities, creating lineage-based and high-quality logistics products and services, and strengthening digital information empowerment, will effectively stimulate the vitality of logistics operations, improve market response speed and service quality, and continuously empower and accelerate the organizational transformation of the entire railway freight system.

Keywords: Railway Logistics; Reform of Business Division; Market-Oriented Operation; Organizational Restructuring; Digital Empowerment