

文章编号: 1003-1421(2026)10-0144-11

引用格式: 杨宜佳. 铁路快运物流网建设的战略方位与路径探索[J]. 铁路运输与经济, 2026, 48(10): 144-154.

YANG Yijia. Strategic Orientation and Path Exploration for Development of Railway Express Logistics Network[J]. Railway Transport and Economy, 2026, 48(10): 144-154.

铁路快运物流网建设的战略方位与路径探索

杨宜佳^{1, 2}

(1. 国家发展和改革委员会 综合运输研究所, 北京 100038; 2. 中国宏观经济研究院
综合运输研究所, 北京 100038)

摘 要: 铁路快运物流网建设是铁路货运向现代物流转型的关键举措, 也是降低全社会物流成本、服务全国统一大市场建设的战略选择。在梳理现状成效、分析战略形势、识别堵点卡点的基础上, 提出应把握“十五五”时期将超大规模路网优势转化为高质量快运服务能力的关键窗口期, 立足国家“六张网”中物流网战略部署, 推动铁路快运物流网实现4个转变。围绕上述思路, 明确分阶段的建设目标, 构建“设施网—运行网—信息网—生态网”四位一体的建设框架, 加快破除铁路快运物流网建设的堵点卡点, 统筹推进通道网络优化、枢纽场站升级、运输组织创新、平台生态构建、协同机制突破等重点任务, 为“十五五”时期加快构建适配现代化经济体系的铁路快运物流网提供参考。

关键词: 铁路快运; 物流网; 网络货运平台; “六张网”建设; 门到门服务

中图分类号: U294 **文献标识码:** A **DOI:** 10.16668/j.cnki.issn.1003-1421.20260713002

Strategic Orientation and Path Exploration for Development of Railway Express Logistics Network

YANG Yijia^{1, 2}

(1. Institute of Comprehensive Transportation, National Development and Reform Commission, Beijing 100038, China;
2. Institute of Comprehensive Transportation, Chinese Academy of Macroeconomic Research, Beijing 100038, China)

Abstract: The development of a railway express logistics network is a key measure for transforming railway freight into modern logistics and a strategic choice for reducing logistics costs across society and supporting the development of a unified national market. Based on a review of current development and achievements, an analysis of the strategic context, and the identification of bottlenecks and constraints, this paper proposes seizing the critical window during the 15th Five-Year Plan period to translate the advantages of the ultra-large-scale railway network into the capacity to provide high-quality express services. Based on the strategic deployment of the logistics network as part of the national “Six Networks” initiative, it also proposes promoting four transformations in the railway express logistics network. Following this approach, this paper defines phased development objectives and constructs a four-in-one development framework comprising “infrastructure network, operation network, information network, and ecosystem network.” It proposes accelerating efforts to remove bottlenecks and constraints in the development of the railway express logistics network and coordinating key tasks, including corridor network optimization, hub and station upgrading, transport organization

收稿日期: 2026-07-13

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(P2025X005)

innovation, platform ecosystem development, and improvements in collaborative mechanisms, thus providing a reference for accelerating the development of a railway express logistics network suited to the modernized economic system during the 15th Five-Year Plan period.

Keywords: Railway Express Freight; Logistics Network; Network Freight Platform; “Six Networks” Development; Door-to-Door Service

0 引言

铁路快运物流依托铁路干线网络,服务高时效、高附加值货物跨区域流通,是铁路货运向现代物流转型的重要方向。2023年以来,国家层面密集部署降低全社会物流成本的政策举措,铁路作为综合交通运输体系的骨干,被赋予“结构性降本”的战略重任。2026年4月,中共中央政治局会议提出加强“六张网”建设,明确将物流网纳入现代化基础设施体系布局^[1]。《中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》(以下简称《“十五五”规划纲要》)进一步提出“推进铁路体制改革”“推动普速铁路升级改造”等任务,为铁路快运物流发展提供了最新政策指引。

近年来,中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)深入实施铁路物流体系升级改造工程,推动铁路快运物流在运行网络拓展、物流枢纽建设、经营主体培育、组织模式创新等方面取得积极成效。铁路快运物流网是以高速铁路和普速铁路为干线、以快运物流基地和快运办理站为节点、以网络货运平台为信息中枢,通过整合公路接取送达资源,构建覆盖全国、贯通城乡的快捷货物门到门物流服务的网络体系^[2]。但客观来看,其建设仍处于爬坡期,网络覆盖联通不足,“前后一公里”集配接驳不畅,市场化运营机制与灵活定价能力有待增强,“站到站”干线优势尚未充分转化为“门到门”全程服务优势。

围绕铁路快运物流发展,既有研究从“货运向物流转型”“货运产品升级”等角度展开探讨^[3-5],并在高铁快运网络货流分配、快运基地布局、轴辐式网络优化等方面形成系列成果^[6-9],为铁路快运物流网的规划与运营提供了理论支撑,但既有研究多聚焦于具体技术方案或产品设计。本研究立足铁路快运物流实践与国家宏观战略部署,将铁路快运物流网建设置于国家物流现代化整体框架中,分析其战略方位与建设路径,探讨面向支撑国家发展战略的

铁路快运物流网建设框架、运行逻辑与重点任务。

1 铁路快运物流发展态势

1.1 发展阶段演进

结合外部环境变化与政策要求调整,铁路快运物流发展历程可划分为3个阶段,铁路快运物流发展阶段及标志性事件如表1所示。先行探索期(2012年以前):中铁快运股份有限公司(以下简称“中铁快运”)成立,组织开行了行包专列、特快行邮专列和集装箱五定班列,为铁路货运多样化发展和邮政业务拓展提供了支撑^[2],但开行区域有限、市场拓展不足,一度开行量不断下降,在此阶段发展思路开始由传统运输业转向现代物流业。持续成长期(2013—2022年):2013年铁路货运组织改革后,电商班列、高铁快运、物流总包等产品逐渐丰富,快运服务体系开始搭建,车辆装备、场站改造、物流中心规划及数字化平台建设持续投入,但快运物流仍作为“副业”发展,铁路系统难以适应电商快递高效、灵活、大批量服务要求,快捷货运市场份额不高。高质量发展期(2023年至今):国家政策密集出台,高铁快运服务网点加快拓展,“高铁极速达”“高铁生鲜急送”等限时服务成为热门品牌,但仍以高铁快运为“排头兵”,整体依托“客运捎带”模式发展零散快运,普速铁路快运发展滞后,规模化、系统化的铁路快运物流网络尚未形成。总体来看,“十五五”是铁路能力释放和快运物流发展的关键转型期与战略机遇期。

1.2 政策推进脉络

铁路快运物流政策体系围绕深化体制机制改革、铁路货运改革、促进快捷货运发展和推动快运物流转型4个维度持续完善,政策导向从原则性指导走向系统性部署,铁路货运物流领域主要政策文件如表2所示。

(1) 铁路体制改革。2013年铁路政企分开迈出历史性步伐,此后国务院相继出台文件推进投融资体制改革、运价机制完善和放开竞争性业务。

表 1 铁路快运物流发展阶段及标志性事件
Tab.1 Development stages and milestone events in railway express logistics

阶段	背景	时间	标志性事件	意义
先行探索期	改革开放催生跨区域流通需求，传统铁路货运向专业化快运延伸	20 世纪 60 年代	开行首列供港鲜活冷冻快运直达列车	铁路快运业务雏形初现
		1992 年	开办小批量货物随行李车运输业务	零散白货快运模式起步
		2003 年	组建三大专业货运公司	开启市场化快运组织变革
		2011 年	发布首个铁路物流专项规划《铁路“十二五”物流发展规划》(铁运〔2011〕169 号)	确立向现代物流转型方向
持续成长期	电商快递需求加速释放，物流业上升为战略性新兴产业	2013 年	启动货运组织改革	推出差异化快运班列，对接零散白货市场
		2014 年	发布《物流业发展中长期规划(2014—2020 年)》(国发〔2014〕42 号)	物流业定位为基础性、战略性产业
		2014 年	中铁快运在 20 城市开通高速铁路快递业务	高铁快运进入市场化运营阶段
		2015 年	发布《关于加快推进铁路现代物流发展的意见》(铁总运〔2015〕132 号)	明确探索末端配送、高铁快运等融合方向
高质量发展期	国家高位部署降低全社会物流成本，铁路市场化改革全面提速	2023 年	发布《关于加快铁路现代物流体系建设的意见》(铁办〔2023〕97 号)	系统推进铁路货运向现代物流转型
		2023 年	广元高铁快运物流基地建成投用	首个专业化高铁快运物流基地
		2023 年	开行成昆高铁快运专列	首次整列高速铁路动车组批量运输试点
		2024 年	发布《有效降低全社会物流成本行动方案》	国家层面明确“促进铁路货运向铁路物流转型”

2024 年党的二十届三中全会明确“推进铁路自然垄断环节独立运营和竞争性环节市场化改革”，铁路体制改革进入深水区。但早期政策指导性强而约束力不足，铁路部门缺乏细化落实方案，关键性资源垄断地位长期存在，公平竞争监管规则尚未完全建立，在快运领域直接表现为跨局组织调度环节多、运输清算规则不清晰、全链条服务响应能力不足，中铁快运市场化竞争力较公路物流企业仍有差距。

(2) 铁路货运改革。2013 年铁路实施货运组织改革，适应“小、快、零”白货需求。2018 年原中国铁路总公司实施货运增量行动，聚焦大宗货物“公转铁”。2024 年国务院常务会议专题研究降低全社会物流成本，进一步深化铁路货运改革。政策重心从大宗增量向物流提质转变，全路 40 个铁路物流中心有序运行，运价市场化改革持续推进，但面向快运物流的系统性组织重构尚在探索中。

(3) 铁路快捷货运发展。2014 年首次提出探索利用高速铁路发展快件运输，此后《中长期铁路网规划》《推进运输结构调整三年行动计划》等逐步深化。2020 年前多为原则性表述，之后《新时代交通强国铁路先行规划纲要》明确“全国 123 快货物流圈”目标，“十四五”现代物流专项规划对高铁快运网络布局、产品创新作出系统安排，政策层级与力度显著增强。

(4) 铁路快运物流转型。企业层面，2023 年国铁集团印发《关于加快铁路现代物流体系建设的意见》，统筹推进实施物流经营改革创新、产品品牌创建提质、物流装备系统创新、物流场站转型升级、运输组织优化提升、物流信息数智改造六项工程^[10]；国家层面，2024 年《有效降低全社会物流成本行动方案》首次明确“促进铁路货运向铁路物流转型”，部署制定货运市场改革方案、改革运输调度组织方式、探索用好高铁快运功能等任务，将铁路快运物流上升为国家战略层面的系统性工程，为高质量转型提供顶层设计和行动指引。

1.3 发展现状成效

1.3.1 快运网络资源持续拓展

“八纵八横”高速铁路网织密，快运潜力持续释放。截至 2025 年底，全国铁路营业里程达 16.5 万 km，其中高速铁路超 5 万 km，覆盖 97.2% 的 50 万人口以上城市，跨区域 500 km 2 h 可达、2 000 km 8 h 可达。跨局货运班列开行达 424 列，快速班列 193 列，其中广州至上海、北京，成都至上海、广州等 6 列高品质货运班列串联起主要经济区域，打造快捷物流示范线^[11]。运力资源形成多元格局，高速铁路载客车、确认车成为高铁快运主力，特快、快速、普速班列及行李车构成普速网络补充。2025 年“双 11”期间，日均安排超 1 700 列高速铁路载客动车组参与

表2 铁路货运物流领域主要政策文件
Tab.2 Major policy documents on railway freight logistics

政策	时间	文件	相关表述
铁路体制机制改革	2013年8月	《关于改革铁路投融资体制 加快推进铁路建设的意见》(国发〔2013〕33号)	推进铁路投融资体制改革,完善运价机制
	2015年7月	《关于进一步鼓励和扩大社会资本投资建设铁路的实施意见》(发改基础〔2015〕1610号)	促进市场竞争,推动体制机制创新
	2018年10月	《推进运输结构调整三年行动计划(2018—2020年)》(国办发〔2018〕91号)	深化铁路运价市场化改革,建立健全灵活调整机制
	2019年12月	《中共中央 国务院关于营造更好发展环境支持民营企业改革发展的意见》(中发〔2019〕49号)	铁路领域放开竞争性业务
	2020年5月	《关于进一步降低物流成本实施意见的通知》(国办发〔2020〕10号)	开展铁路市场化改革综合试点
	2022年5月	《“十四五”现代物流发展规划》(国办发〔2022〕17号)	深化铁路货运市场化改革,推进运输组织等体制机制改革
	2024年7月	《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》	推进铁路自然垄断环节独立运营和竞争性环节市场化改革
	2025年1月	《中共中央办公厅 国务院办公厅关于加快建设统一开放的交通运输市场的意见》	推进铁路竞争性环节市场化改革
铁路货运改革	2016年9月	《物流业降本增效专项行动方案(2016—2018年)》(国办发〔2016〕69号)	深化铁路货运改革,推动国铁与地方铁路衔接
	2017年8月	《关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》(国办发〔2017〕73号)	推动解决铁路运输“最后一公里”
	2023年12月	《国铁企业改革深化提升行动实施方案(2023—2025年)》(铁发改〔2023〕151号)	统筹实施118项改革措施
铁路快捷货运发展	2014年9月	《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》(国发〔2014〕42号)	探索利用高速铁路资源发展快件运输
	2016年7月	《中长期铁路网规划》(发改基础〔2016〕1536号)	发展高铁快运和零散货物快捷运输
	2016年9月	《物流业降本增效专项行动方案(2016—2018年)》(国办发〔2016〕69号)	发展高铁快运及电商班列
	2017年8月	《关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》(国办发〔2017〕73号)	探索发展高铁快运物流,支持高速铁路、快递联动发展
	2018年10月	《推进运输结构调整三年行动计划(2018—2020年)》(国办发〔2018〕91号)	构建快捷货运班列网络,提供门到门全程物流服务
	2020年8月	《新时代交通强国铁路先行规划纲要》(铁发改〔2020〕129号)	研发快捷货运专用车辆,强化铁路运输和两端配送有机衔接,构建“全国123快货物流圈”
	2021年12月	《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)	大力发展铁路快运,加快技术装备研发
	2022年5月	《“十四五”现代物流发展规划》(国办发〔2022〕17号)	完善铁路快运网络,创新高铁快运服务
铁路快运物流发展	2020年5月	《关于进一步降低物流成本实施意见的通知》(国办发〔2020〕10号)	推动物流信息开放共享,破除多式联运“中梗阻”,完善物流标准规范体系
	2023年8月	《关于加快铁路现代物流体系建设的意见》(铁办〔2023〕97号)	系统推进铁路现代物流体系建设
	2024年11月	《有效降低全社会物流成本行动方案》	促进铁路货运向铁路物流转型,探索用好高铁快运功能
	2024年11月	《交通物流降本提质增效行动计划》(交运发〔2024〕135号)	创新高铁快运模式,支持高速铁路物流装备研发
	2025年1月	《中共中央办公厅 国务院办公厅关于加快建设统一开放的交通运输市场的意见》	积极发展铁路快运

快件运输,运力同比增长10%。

1.3.2 快运物流枢纽加快建设

铁路客货运场站快运功能改造有序推进。截至2025年底,全国高铁快运业务办理站达340个,行包车站营业部183个^[12]。“高铁急送”服务拓展至196个主要城市,实现跨城4 h“门到门”送达^[13]。多省市将高铁快运物流基地纳入“十四五”发展规

划,2023年3月全国首个高铁快运物流基地——广元川陕甘基地建成投用,东莞(石龙)物流中心、广州大田国际铁路货运中心等区域性枢纽不断完善。全国已建成一二级铁路物流基地超160个,布局快运仓储设施超20万m²。

1.3.3 快运经营主体加快培育

中铁快运经营稳中向好,形成高铁快运、货运

物流、行包快运等业务板块,2025年经营收入突破120亿元。中铁快运持续深化与头部快递企业合作,整合铁路干线与同城配送网络。2018年与顺丰控股股份有限公司(以下简称“顺丰控股”)旗下公司合资成立中铁顺丰国际快运有限公司(以下简称“中铁顺丰”),推出“高铁极速达”服务;2021年与京东物流股份有限公司(以下简称“京东物流”)旗下公司合资成立中铁京东物流有限公司,推出“高铁京尊达”业务,打造首个人驻火车站的智享快递营业部。2023年多方合作成功推动成昆高铁快运专列试点,线路运行1年间,累计对开列车325趟、发运货物3.2万t,日均超85t^[14]。据顺丰控股2025年度报告,中铁顺丰日均利用高速铁路运行线达964条、发货量超2400t^[15],有效保障时效型产品快速转运。

1.3.4 快运组织模式不断创新

高铁快运已形成货运动车组专列(客运列车改造后常态开行)、确认车开行(非客运时段)、客运捎带(非高峰时段)、客货混编等多种组织模式;普铁快运形成区域循环、跨区域直达、管内行包特快等差异化模式。国铁集团不断创新组织方式,开行“点对点”农副产品专列、集装箱特色快运专列,发展“乡间地头+高铁快运+城市配送”模式,助力乡村振兴和特色农产品外运。2025年,铁路部门在主要经济区域间开行普铁快运示范班列,通过客车化开行提升线路时效,全程时间较普通货运班列压缩约30%,北京—广州全程仅约30h,客户物流成本较公路降低约15%~20%^[16]。

1.3.5 快运物流产品体系丰富完善

铁路快运已形成分层服务矩阵。“高铁急送”主打跨城当日达,“专人送”满足高保密需求,“批量达”服务规模化快件运输,同时拓展医药冷链“定温达”“定时达”、生鲜“高铁+电商”、重大赛事物流等场景化服务,开发高速铁路宠物托运、便民寄件柜、遗失物品快送、“轻装行”门到站行李托运等便民创新服务产品。2025年,全路白货运量完成4.6亿t、同比增长7.2%,快运班列运量同比增长24.5%^[17]。

1.3.6 网络货运平台取得突破

中国铁路网络货运物流平台于2024年6月全路推广应用,与铁路95306系统贯通,同步上线“国铁物联”App,吸引社会汽运资源承接两端接取送

达业务,推动铁路货运从“站到站”向“门到门”转型。平台通过线上询价、竞价抢单、阳光招采等模式降低两端运输成本,结算周期从55d压缩至8d。2025年7月,《关于加强中国铁路网络货运物流平台运营管理有关事项的通知》(铁货函〔2025〕224号)发布,为平台规范化运营管理提供制度保障。截至2025年底,平台入驻社会车辆约20万辆,其中新能源车超1万辆,完成全程物流运量约3.5亿t,服务覆盖18个铁路局集团公司、40个物流中心及2800余个作业站点,构建起“干线铁路+新能源重卡”绿色接驳网络^[17]。

1.4 快运市场需求

1.4.1 扩大内需与消费升级共振,快运需求加速释放

扩大内需战略纵深推进,消费市场持续回暖,为快运物流提供了强劲需求支撑。2025年全国快递业务量完成1989.5亿件、同比增长13.6%,业务收入1.5万亿元、同比增长6.5%,快递市场增势稳固。消费结构升级与线上渗透率提升,带动医药冷链、生鲜长途运输、跨境电商等高品质高时效品类占比持续攀升。据行业分析,高铁快运适运品类潜在需求约占快递业务总量的20%,随着“十五五”时期扩大内需政策发力,普铁快运市场亦面临需求焕新窗口期。

1.4.2 需求品质升级与新业态开辟增量空间,结构性供给缺口亟待弥合

快运市场需求正从“运得出”向“运得好”升级,快捷货运品类日趋多元,对全程可视化、定制化方案及准时可靠服务提出更高要求。2025年冷链物流市场规模达5567.1亿元、同比增长3.8%,需求总量3.8亿t、同比增长4.5%。与此同时,跨城即时物流加速崛起,商务函件、紧急标书、生物医药等“小时级”送达需求,对铁路干线与城市配送网络的衔接效率形成新挑战。然而,铁路冷链在食品冷链运输中占比不足2%,需求升级与供给不足之间的结构性缺口,正是市场驱动力所在。

2 铁路快运物流网建设的战略导向与形势要求

铁路快运物流历经多年发展已积累较好基础,但整体仍处于从“站到站”向“门到门”转型的爬坡期。面向“十五五”国家物流网建设新部署和降低

全社会物流成本新要求，铁路快运物流发展视野须从企业层面产品升级上升至国家层面构建系统性、规模化、网络化的快运物流网，以更高站位推动铁路深度融入国家物流体系，发挥骨干引领作用。

2.1 国家战略导向

2.1.1 服务“六张网”建设大局，强化铁路骨干功能引领现代化物流网升级

2026年中共中央政治局会议明确提出将物流网纳入“六张网”战略布局，标志着物流基础设施从行业建设上升为国家现代化基础设施体系核心组成^[18]。物流网作为衔接生产、流通、消费的基础性载体，核心在于“补网强链提质”，推动物流从“有”到“好”、从“通”到“畅”的系统升级^[19]。《“十五五”规划纲要》明确基本建成“八纵八横”高速铁路主通道，并提出推进交通基础设施更新改造和铁路体制改革，为高铁快运开辟增量空间，也为铁路快运市场化运营提供了制度松绑预期。铁路快运物流网应锚定国家物流网中长距离快运干线骨架功能，构建覆盖全国、贯通城乡的快运物流骨干网络，形成差异化供给能力。服务中国式现代化建设，要求铁路将超大规模路网优势转化为高质量快运服务能力，从“提供物流产品”转向“构建快运网络并引领国家物流现代化”，更好发挥骨干作用服务经济社会发展、满足人民高品质需求^[20]。

2.1.2 落实降低全社会物流成本硬约束，发挥铁路助推结构性降本战略作用

降低全社会物流成本是提高经济运行效率、推动高质量发展的迫切要求。2024年《有效降低全社会物流成本行动方案》明确提出，到2027年铁路货运量占比提高至11%、货物周转量占比提高至23%左右，并首次提出“促进铁路货运向铁路物流转型”。2025年铁路通过运价下浮为企业降低运费910亿元，但降本的更优路径在于发挥铁路大运量、低排放、低成本优势，推动适宜中长距离运输的白货有序转移至铁路，实现运输结构系统性优化。铁路快运物流网正是这一战略逻辑的落地载体，要求铁路在挖掘快运潜力之外，深度融合衔接产业园区、仓储物流基地等社会物流要素，发展为促进全社会物流高效运行的链接体与助推器，优化物流资源配置、提高供应链组织水平，实现全链条降本和

综合效益提升。

2.1.3 纵深推进全国统一大市场建设，加快消除铁路市场化改革堵点卡点

全国统一大市场建设要求打破区域和运输方式壁垒，铁路网络的统一性、标准性使其天然具备基础支撑条件。2025年铁水联运集装箱量达1 738万TEU、同比增长15.1%，成为助推多式联运网络升级的重要支撑^[17]。然而，铁路快运物流在稳定性、时效性、便捷性等方面与市场需求仍存较大差距，深层原因在于铁路货运市场化改革尚未系统到位、运价灵活性不足、现行“人劳财计”制度与现代企业制度不相适应^[21]。深化铁路改革应精准发力，完善费用清算和收益分配规则，加快建立市场化、法治化、国际化经营机制，以制度突破为铁路快运物流网建设奠定基础。

2.1.4 把握发展新质生产力战略机遇，以数智化赋能铁路快运物流网弯道超车

创新驱动发展战略要求以新质生产力赋能传统产业升级。铁路货运领域新质生产力培育相对滞后，与水运港口自动化、公路自动驾驶等相比步伐偏慢。当前，CR450动车组已发布，时速350 km高速货运动车组已下线，利用既有CRH2A动车组改造的时速250 km高铁快运列车已投入运营，为高铁快运规模化发展提供了装备基础。铁路应以快运物流作为培育新质生产力的关键领域，加快突破传统组织模式、经营方式、设施设备和平台技术等制约，前瞻性谋划高速货运动车组试验运营，统筹普铁快运提质升级，加快大数据、人工智能在运力匹配、路径优化、线上结算等场景应用，探索“高铁+低空”等新业态，以创新驱动铁路货运发展变革。

2.2 行业发展形势

2.2.1 铁路货运经营面临增运增收压力，快运物流网是开辟新增长极的战略选择

铁路货运经过多年增量行动已接近饱和，为落实降低全社会物流成本要求，传统大宗及集装箱货运价格有所下浮，叠加人口趋势下客运需求或将达峰，铁路亟需自我“造血”开辟新增长空间。白货快运物流需求持续快速增长，附加值高、市场化程度深，是铁路增运增收最具潜力的方向。构建铁路快运物流网，正是以系统性、网络化的供给能力对

接这一需求的关键举措。

2.2.2 现代物流发展逻辑深刻变革，网络规模经济成为铁路快运物流网建设的根本内核

我国物流业已从依靠市场规模扩张的增量增收阶段，进入提质增效的高质量发展新阶段，提高全要素生产率成为核心动能^[22]。现代物流的竞争优势不再取决于单一运输方式的速度或价格，而取决于网络的覆盖广度、连接密度与响应柔性。铁路快运物流网建设正是从“站到站”的单一产品供给转向“门到门”的网络化服务供给，通过场站枢纽功能升级补齐仓储、配送、转运等物流功能，通过发挥铁路骨干作用深度融合各运输方式，实现全社会物流资源的最优配置，最终向服务区域经济增长转型，实现枢纽经济、通道经济等更高形态的价值创造。

3 铁路快运物流网建设的堵点卡点

受铁路网运高度融合的体制特征、市场化经营机制不活、安全考核刚性约束等因素制约，铁路快运物流在运行时效、经济成本和多式联运衔接等方面，较已形成网络化、规模化优势的公路及民航系统仍有明显差距。面向国家“六张网”中物流网建设的战略要求，构建专业化、系统化、规模化的铁路快运物流网仍面临多重制约，堵点卡点集中体现在设施网络、运行组织、市场协同和体制机制4个层面。

3.1 设施网络层面：场站功能与载运装备制约网络化发展

3.1.1 场站设施适货化改造滞后

既有高铁车站在设计时未考虑货运功能，缺乏专用物流通道、装卸设备和货物暂存场所，站台承压能力不足，无法停靠大型转运车辆，目前以人力推车、站内电梯等“蚂蚁搬家”式转运为主，作业效率低且与客运存在干扰。铁路货场快运装卸仍依赖人工分拣，自动化水平较低。高铁车站多位于市区、货车限行，与快递企业分拣场所有一定距离，公路短驳成本高且耗时。

3.1.2 载运装备体系不适用

铁路快运仍以客运捎带、确认车模式为主，客运列车门窄、载货空间小、缺乏冷链条件，难以适应快运“单件轻、件数多”的装卸需求。快运集装箱与公路末端货运装卸不衔接，集装箱化不足制约装卸

和安检效率。专业货运动车组尚未规模化投运，运载工具谱系尚未形成，难以支撑快运物流网规模化运行。

3.2 运行组织层面：信息化、时效性与标准化瓶颈突出

3.2.1 信息化服务能力不强

铁路货运信息系统多面向内部作业，对外服务功能不完善，货运资源信息较为封闭，“订车计划”“满轴开行”等传统组织方式流程慢、周期长，难以适应快递企业时效要求。铁路与快递企业间信息交互不畅、单证不统一，沟通衔接成本较高。即便运营较好的成昆高铁快运专列，仍面临货源不足、动车“动不起来”的困境，货源组织能力已成为制约快运物流网络效益的关键短板。

3.2.2 “门到门”时效与经济性不足

高铁快运价格竞争力不足，普铁快运全程时效仍存在短板。据公开信息，高铁快运“站到站”批量运输价格约2~4元/kg，较公路整车运输缺乏竞争力，成昆高铁快运专列仍需地方政府补贴运营，综合成本优势尚不突出，制约规模化发展。普铁快运部分线路时效近年有所改善，但整体仍有提升空间。受制于既有线客货混跑、调度优先级偏低，班列正点率和运行稳定性难以满足“准时达”要求。跨局协调环节多、审批链条长，在途运输时间长，两端接驳衔接不畅，进一步削弱全程时效竞争力^[21]。

3.2.3 多式联运标准化滞后

标准化是铁路快运网络化规模化发展的主要抓手。当前，高速铁路货运综合枢纽建设标准、运输载具多式联运标准、装卸设施设备标准、作业流程标准、货运信息化标准等尚处于空白或探索阶段，制约快运物流网络的互联互通和规模效应形成。例如，适用高铁快运的小型集装袋、专用集装箱的容积与社会快递不匹配，套装前需平衡集装容量；社会快递集装袋和专用箱又不适用高铁快运车厢。

3.3 市场协同层面：经营主体合作模式不清晰

3.3.1 路企运力供需不匹配

“客运捎带”模式下运力缺口大，大运能货运动车组尚未充分投运。铁路运网需“一盘棋”统筹调度，运力常因战略物资运输、应急保障和客运波动等因素动态调整，难以完全满足快递企业长期稳

定的白货运输需求。

3.3.2 路企收益分配机制不完善

铁路部门与顺丰控股、京东物流等快递企业合作利益分成机制不够灵活，当前多采用简单的批发价格契约，缺乏适应多式联运特征的收益共享机制，各方成本分担与利润分配尚缺乏制度化的协调规则，铁路企业拓展高铁快运业务仍有待机制创新。

3.3.3 路地合作模式不明晰

专业化快运物流基地建设不足，尽管高铁快运物流基地规划建设被纳入全国多个省市的“十四五”规划，但实际建设涉及路地多方主体，由于合作模式不清晰、收益分配不明确，社会资本参与积极性受限，资金短缺问题日益凸显，影响快运物流网络节点布局落地。

3.4 体制机制层面：市场化改革尚未系统到位

3.4.1 客货一体化运营机制协调复杂

铁路网运高度融合，使路网垄断性与运营竞争性、路网公益性与运营商业性相互掣肘。运输定价调价机制不够灵活，适应市场能力欠缺。既有快运产品大多基于客运体系，运营规则、制度、技术标准等按“客运捎带”模式或客车化班列要求设置，既不适用大宗货物运输条件，也无法与客运系统安全规章兼容，专业化快运物流体系尚未形成。

3.4.2 跨局运输组织协调困难

快运组织涉及干线、路权、车次、收益等多方问题，不同路局间白货的品类安全、包装载运、收益机制等标准存在差异，跨局调度决策主观性较强，快运线路往往依赖到发两端铁路局集团公司的紧密合作才能开行，难以形成全网协同效应。

3.4.3 安全“红线”约束与市场化发展矛盾突出

客货混跑、安全第一原则下，快运货物在路企发运环节重复安检、开箱查验等问题制约运输时效，“前置仓”等改进手段也难以充分发挥作用。铁路运输安全考核刚性强，运输、经营、安全等层面需协调发展，在安全保障与市场拓展之间尚未形成有效平衡。

4 铁路快运物流网建设思路、目标与重点任务

《“十五五”规划纲要》提出构建现代化基础

设施体系，明确推进补网强链提质、完善高速铁路网络和推动普速铁路升级改造，为铁路快运物流网建设提供了顶层指引。立足国家“六张网”中物流网建设部署和降低全社会物流成本目标任务，铁路快运物流网建设应以既有基础为依托，聚焦设施网、运行网、信息网、生态网4个维度系统推进，加快构建适配分散化白货需求的集成网络^[23]，推动铁路从“提供物流产品”向“构建快运网络并引领国家物流现代化”的战略转型。

4.1 发展思路

铁路快运物流网建设应遵循网络化发展规律，以网络效应催生质变跃升^[24-25]，加快实现4个转变。一是战略定位上，由“补充者”向“引领者”转变。铁路快运物流不应视为大宗货运的补充业务，而是铁路物流现代化的主战场。以自身网络完善为国家物流网提供骨架支撑，以白货“公转铁”持续深化为绿色物流提供示范，引领国家物流网现代化升级。二是发展路径上，由“产品设计”向“网络构建”转变。不局限于企业视角下的产品优化，更要加快构建适配分散化白货需求的集成网络，促进通道、枢纽、平台、产品在“网络化”框架下协同推进。三是价值创造上，以“场景驱动”取代“价格竞争”。跳出以价格让利为主要手段的同质化竞争，转向以场景为导向深度嵌入产业链供应链，精准匹配客户多样化需求，量身定制全程物流方案。依托网络货运平台积累的运价、货流和客户行为数据，精准识别潜在场景、预判需求变化，在提升服务品质中创造增量价值。四是发展生态上，以数智化赋能重塑运营模式。将数据作为核心生产要素，推动铁路服务从“运输供给”向“综合物流服务”延伸，强化铁路资源整合，提供供应链金融、信息追踪、库存管理等增值服务，构建“通道+枢纽+网络+平台”协同生态。

4.2 发展目标

以设施网为基础、运行网为支撑、信息网为中枢、生态网为牵引，分阶段建设现代化铁路快运物流网。到2030年，基本建成基础设施联通、装备先进适用、组织高效协同、产品丰富多元、信息智慧互联的铁路快运物流网，为降低全社会物流成本、服务中国式现代化建设提供坚实保障。一是设

施网络更好联通。高铁快运物流基地基本覆盖主要经济圈，一二级铁路物流基地与主要高速铁路客运站适货化改造基本完成，枢纽集疏运效率不断提高。快运载运装备形成谱系化体系，专业货运动车组投运。二是服务能力显著增强。跨局快运班列常态化、公交化开行，普铁快运网络组织能力明显提升，“门到门”全程时效持续改善，“全国123快货物流圈”加快形成。三是市场份额持续提升。快运产品供给持续优化，高附加值货物铁路运量占比稳步提升，铁路快运在快递市场中份额持续增长，服务区域协调发展、乡村振兴等战略支撑作用更加明显。四是经营机制更加顺畅。适应快运物流体系的组织、财务、考核制度更加健全，具备全程经营能力的快运物流企业不断壮大，“通道+枢纽+网络+平台”运行格局基本形成。到2035年，建成更高水平的世界一流铁路企业，形成设施完备、运行高效、信息畅联、生态融合的现代化铁路快运物流网，在国家物流网中的骨干引领作用充分发挥。

4.3 重点任务

4.3.1 打造协同的铁路物流设施网

(1) 优化快运通道网络布局。完善铁路物流基地规划布局，根据市场需求和区域物流节点分布，优化调整一二级铁路物流基地规划，明确差异化功能定位。形成时速350 km高速铁路货运、时速200 km动车组、时速160 km特快/快速/普速班列的梯次快运网络，在城市群、经济圈等快运需求密集区域率先构建高效衔接的干线运输通道。借鉴成昆、郑渝高铁快运专线经验，打造国家级铁路快运示范线路。

(2) 加快枢纽场站适货化改造。统筹电商快递、冷链生鲜等货运需求量大的区域，优先推进铁路场站适货化改造，优化场站规模、功能布局、设施设备、作业条件。加快推进厦门国际港、廊坊临空经济区等高铁快运物流基地建设，实现高速铁路、普速铁路、民航、公路多种方式功能集成。配置机械化、自动化物流作业设备，提升仓储、分拣、配送、流通加工等物流服务功能。

(3) 盘活存量资源。梳理全路线路、货运场站、高速铁路车站、列车车底利用情况。对地处城市中心发展受限及运量小、功能弱、区位差的铁路货场，主动沟通地方政府，采用土地置换等方式选

址新建。对“退役”客运动车组进行适货化改造，提高地板承重、加大加高车门，逐步释放铁路快运干线运力。

4.3.2 构建高效的铁路物流运行网

(1) 优化快运运输组织模式。推行客车化开行模式，编制快运班列全程运行时刻，实行按图行车，明确装车站至卸车站全程运行时刻和取送车作业标准。干线运输采取“轴辐式”与“点对点”结合，减少列车编解次数和停留时间。对有时效需求的货物组织开行定制化快运列车。借鉴郑州编组站智慧调度经验，优化全路网列车开行调度系统，统筹季节性大宗货运保障和电商黄金周等快运旺季，智慧配置运力资源。

(2) 建立全程时限保障机制。完善三级物流调度体系，对运输生产和物流服务实行一体化组织、全过程管控。参照客车正晚点考核办法，建立覆盖快运班列始发终到、途中运行等环节的正晚点监督、考核机制。统筹考虑能力紧张区段的客货运输安排，对有稳定市场需求的产品，在运行线铺画、运输组织等方面优先保障。

(3) 推进载运装备先进适用。研发时速160 km集装箱平车、大容积棚车，满足电商快递市场快速化、大容积装载需求。统筹推进客运动车组货运功能改造和货运动车组专列研发，逐步形成运载工具谱系。持续开发专用集装器具和可通过铁路安检识别的打包带等配套装备。

(4) 优化安检流程。针对白货品类多、安检严格等问题，优化智能识别安检系统，推行“白名单”“黑名单”制度，加强铁路与快递物流企业信息共享，实现安检前置与协同查验，利用智能安检设备、铁路部门与物流企业互派人员监督等手段，避免重复查验、掏装，确保全流程高效安全。

4.3.3 建立畅联的铁路信息服务网

(1) 做强中国铁路网络货运物流平台。优化两端集疏运体系，强化铁路资源与社会运力整合，持续扩大“运力池”。完善95306平台班列订舱、全程物流网上办理功能，打造一站式物流服务平台。推进AI大模型与智能调度，优化运力匹配和路径规划。完善数字化结算服务体系，巩固“三免”政策，优化实时结算体验，推动平台向智慧供应链解决方

案提供商转型。

(2) 推进物流信息互联互通。推动铁路与公路、航空等部门数据资源共享,完善铁路数据授权管理和运营机制。依托95306建设铁路货运数据交换平台,针对市场共性需求发布通用数据接口,提高货物运单、在途信息等数据可及性。推进与航司、专用线、物流企业、大客户的数据交换,推动快捷货物多式联运流程再造。

4.3.4 形成融合的铁路物流生态网

(1) 构建谱系化快运产品体系。打造高铁快运、普铁快运、多联快车、跨境班列等品牌产品。高铁快运对标“冷、鲜、精、急”高端市场,做强“高铁急送”品牌。多联快车按照“干线班列+两端集配”模式,打造500 km内1 d、1 000 km内2 d、2 000 km内3 d快货物流圈。深耕医药冷链、季节性生鲜助农、重大赛事、会展物流等细分市场,挖掘便民服务场景,开发多样化班列产品。

(2) 优化经营合作与利益分配机制。建立健全跨局协同机制,理顺中铁快运与铁路局集团公司的利益分成关系。深化与顺丰控股、京东物流等头部企业合作,构建“运仓配”一体化全程物流服务模式。探索与地方政府在基础设施项目方面合作模式,吸引社会资本参与。建立更加灵活的快运运价机制和收费清算机制。

(3) 完善标准规范体系。构建全路一体的专业化铁路快运物流服务规章、制度、标准。加快制定快运枢纽作业规范、接取送达服务标准、多式联运单证标准、信息数据交换标准。推动铁路、公路、快递、仓储等多行业统一接口、协同作业,为衔接低空物流预留接口。

(4) 强化主体培育与人才支撑。加快培育规模化经营、现代化管理的铁路快运物流市场经营主体,推进组织架构、考核体系、人才结构等方面系统性调整。鼓励建立多方人才挂职培养通道,加快培育“铁路+物流+AI”复合型人才,发展兼具铁路运输组织、物流市场运作、数字技术应用能力的人才梯队。

5 结束语

铁路快运物流网建设的实质是发展逻辑从“产品思维”向“网络思维”的根本转换。本研究将

“降本”“统一大市场”等国家战略命题嵌入铁路快运物流发展分析框架,揭示铁路快运从“运输工具”向“物流骨干网络”跃升的内在机理,以网络化规模经济为理论内核,构建适配分散化白货需求、实现全链条贯通与全要素融合的铁路快运集成网络。未来,还可以在枢纽场站建设运营、网络平台商业模式创新、多式联运协同机制完善、市场化经营主体培育等方面深化研究,推动铁路快运物流网在国家物流现代化进程中发挥更大作用。

参考文献:

- [1] 刘志强. 统筹建设、动态推进“六张网”[N]. 人民日报, 2026-05-25(2).
- [2] 帅 斌, 孙宗胜. 我国铁路快捷货物运输发展历程与研究进展[J]. 铁道运输与经济, 2025, 47(5): 1-15, 84.
SHUAI Bin, SUN Zongsheng. Development History and Research Progress of Railway Express Freight Transportation in China[J]. Railway Transport and Economy, 2025, 47(5): 1-15, 84.
- [3] 郭竹学. 关于铁路物流运输组织管理创新的研究[J]. 铁道运输与经济, 2015, 37(5): 1-8.
GUO Zhuxue. Study on Management Innovation of Railway Logistic Transport Organization[J]. Railway Transport and Economy, 2015, 37(5): 1-8.
- [4] 刘启钢, 丁小东, 周凌云, 等. 高铁快运市场定位及产品谱系设计[J]. 铁道运输与经济, 2016, 38(2): 12-16.
LIU Qigang, DING Xiaodong, ZHOU Lingyun, et al. Market Positioning and Product Spectrum Design of High Speed Railway Express[J]. Railway Transport and Economy, 2016, 38(2): 12-16.
- [5] 周凌云, 李光明, 陈 诚, 等. 高铁快运物流体系架构设计及实施策略研究[J]. 铁路物流, 2025, 43(1): 6-11.
ZHOU Lingyun, LI Guangming, CHEN Cheng, et al. Architecture Design and Implementation Strategies of High Speed Railway Express Logistics System[J]. Railway Logistics, 2025, 43(1): 6-11.
- [6] 陈星瀚, 海雨之霖, 郎茂祥, 等. 基于多种运输组织模式的铁路快捷物流网络货流分配问题研究[J]. 铁道运输与经济, 2024, 46(12): 1-9.
CHEN Xinghan, HAI Yuzhilin, LANG Maoxiang, et al. Railway Express Logistics Network Cargo Flow Distribution Based on Multiple Transportation Organization Modes[J].

- Railway Transport and Economy, 2024, 46(12): 1-9.
- [7] 李东颖, 王力, 朱晓宁, 等. 高速铁路快运末端货物取送一体化优化研究[J]. 铁道学报, 2024, 46(6): 11-21.
- LI Dongying, WANG Li, ZHU Xiaoning, et al. Research on Optimization of Terminal Cargo Integrated Pickup and Delivery for High Speed Railway Express[J]. Journal of the China Railway Society, 2024, 46(6): 11-21.
- [8] 许植深, 王涵晴, 席江月, 等. 多场景下规模化高铁快运基地布局方案研究[J]. 铁道运输与经济, 2025, 47(2): 45-56.
- XU Zhishen, WANG Hanqing, XI Jiangyue, et al. Layouts of Large-Scale High Speed Rail Express Base under Multiple Scenarios[J]. Railway Transport and Economy, 2025, 47(2): 45-56.
- [9] 熊纯, 李海鹰, 庞子恒, 等. 基于轴辐式网络的高铁快运通达性研究[J]. 铁道运输与经济, 2026, 48(1): 120-129.
- XIONG Chun, LI Haiying, PANG Ziheng, et al. Research on Accessibility of High Speed Rail Express Based on Hub-and-Spoke Network[J]. Railway Transport and Economy, 2026, 48(1): 120-129.
- [10] 韩伯领. 铁路现代物流体系架构设计及实施路径研究[J]. 铁道运输与经济, 2024, 46(3): 1-10.
- HAN Boling. Research on Architecture Design and Implementation Path of Modern Railway Logistics System[J]. Railway Transport and Economy, 2024, 46(3): 1-10.
- [11] 李欢, 荣志远. 中国国家铁路集团有限公司召开2026年工作会议[N]. 人民铁道, 2026-01-06(1).
- [12] 高莹, 罗刚, 安桐, 等. 新服务 新模式 新亮点: 2025年中铁快运公司创新升级侧记[N]. 人民铁道, 2026-01-08(1).
- [13] 周琼. 铁路启动“双11”网购高峰期快件运输服务[N]. 人民铁道, 2025-11-04(1).
- [14] 宋佳伶, 张菁. 成都至昆明间高铁快运列车运行一周年[N]. 人民铁道, 2024-07-16(1).
- [15] 杨建光. 科技赋能高铁快运创新构筑物流新生态[N]. 人民铁道, 2025-09-24(1).
- [16] 王召杰. 铁路快捷物流示范班列成功开行[N]. 人民铁道, 2025-01-07(1).
- [17] 郑晨. 改革赋能 澎湃经济发展活力[N]. 人民铁道, 2026-01-05(1).
- [18] 韩鑫. 现代物流网怎么建[N]. 人民日报, 2026-06-23(3).
- [19] 李心萍, 韩鑫, 王云杉. “六张网”构建现代化基础设施体系[N]. 人民日报, 2026-07-05(1).
- [20] 谢雨蓉, 李卫波. “十五五”时期交通基础设施高质量发展研究[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2026, 25(1): 40-47.
- XIE Yurong, LI Weibo. On High-Quality Development of Transportation Infrastructure during the 15th Five-Year Plan Period[J]. Journal of Beijing Jiaotong University (Social Sciences Edition), 2026, 25(1): 40-47.
- [21] 中华人民共和国国家发展和改革委员会. 更好发挥铁路在有效降低全社会物流成本中的重要作用[EB/OL]. [2026-07-01]. <https://mp.weixin.qq.com/s/mkirus5Z3poQ2UIXvNdhdA>.
- [22] 汪鸣, 陆成云. 推进现代物流提质增效降本[N]. 经济日报, 2024-02-06(1).
- [23] 荣朝和, 李星潺, 张改平, 等. 论铁路货运物流化转型的方向与改革思路[J]. 交通运输研究, 2025, 11(2): 1-18.
- RONG Chaohe, LI Xingchan, ZHANG Gaiping, et al. Logistics-Oriented Transformation of Railway Freight: Directions and Reform Strategies[J]. Transport Research, 2025, 11(2): 1-18.
- [24] 谢立伟, 席江浩, 王荧荧. 高铁物流促进现代物流新质生产力发展的机制与路径研究[J]. 区域经济评论, 2025(6): 60-66.
- XIE Liwei, XI Jianghao, WANG Yingying. Research on the Mechanism and Path of High Speed Rail Logistics Promoting the Development of New Quality Productive Forces in Modern Logistics[J]. Regional Economic Review, 2025(6): 60-66.
- [25] 施路, 任冲, 唐文建, 等. 西部地区高铁快运发展策略研究[J]. 铁路物流, 2025, 43(8): 14-19.
- SHI Lu, REN Chong, TANG Wenjian, et al. Development Strategy for High Speed Rail Express in Western Region[J]. Railway Logistics, 2025, 43(8): 14-19.

(责任编辑 李丹丹)