

铁路企业管理论坛丛书

2015

中国高铁发展实践与走出去战略

2015 The Development Practice and Export-oriented Strategy of China High-speed Railway



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

铁路企业管理论坛丛书

2015 中国高铁发展 实践与走出去战略

铁路企业管理论坛丛书编委会 编

中国铁道出版社

2016·北京

图书在版编目(CIP)数据

2015 中国高铁发展实践与走出去战略/《铁路企业管理论坛丛书》编委会编. —北京:中国铁道出版社, 2016. 3

ISBN 978-7-113-21459-3

I. ①2… II. ①铁… III. ①高速铁路—发展—中国—文集 IV. ①U238—53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 027729 号

书 名: 铁路企业管理论坛丛书
2015 中国高铁发展实践与走出去战略
作 者: 铁路企业管理论坛丛书编委会 编

责任编辑: 靳 岭
封面设计: 郑春鹏
责任校对: 王 杰
责任印制: 郭向伟

出版发行: 中国铁道出版社(100054, 北京市西城区右安门西街8号)
网 址: <http://www.tdpress.com>
印 刷: 中国铁道出版社印刷厂
版 次: 2016 年 3 月第 1 版 2016 年 3 月第 1 次印刷
开 本: 880 mm × 1 230 mm 1/32 印张: 9.5 字数: 283 千
书 号: ISBN 978-7-113-21459-3
定 价: 42.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书, 如有印制质量问题, 请与本社读者服务部联系调换。

电 话: (010) 51873174 (发行部)

打击盗版举报电话: 市电 (010) 51873659, 路电 (021) 73659, 传真 (010) 63549480

铁路企业管理论坛丛书编委会

主 任：李诗坤

副 主 任：刘晓宇 张 腾

委 员：王建民 刘贵学 邓长久 张晓峰

执 行 主 编：刘贵学

执行副主编：王建民

序

为认真贯彻党中央、国务院关于“要推动高铁等装备制造业走向世界”的部署,认真落实中国铁路总公司党组关于“着眼我国铁路建设、运营的实际需要,加大铁路技术创新的力度,形成完善的技术标准体系,全面提高铁路技术创新水平,服务国家对外开放大局”的要求,铁道企协与铁路总工会、铁道团委联合举办了以“中国高铁发展实践与走出去战略”为主题的铁路企业管理论坛。

经各级企协认真组织、指导、筛选、把关,共征集论文、调研报告 196 篇。经铁道企协、铁路总工会、铁道团委评审,从中选出 42 篇优秀文稿,编辑出版《2015 中国高铁发展实践与走出去战略》一书。

在优选的 42 篇论文中,撰文作者紧扣“中国高铁发展实践与走出去战略”这个主题,从本单位的实际入笔,着眼大局,统筹思考,突出研究探索了 9 个理论和实践问题:①兰州铁路局杨龙、呼和浩特铁路局郭继承、武广客专公司高军的 3 篇论文,探索了新常态下铁路面临的机遇和挑战。机遇是:为铁路改革发展提供了良好的政策环境,为加快铁路建设创造了更为有利的条件,为铁路运输企业转型发展提供了新的动力,为铁路走出去提出了创新思路。挑战是:市场拓展的难度加大,

服务面临更高要求,经营压力继续增大,高铁运输安全面临新的考验。②郑州铁路局张炜、上海铁路局曲思源的2篇论文,研究了中国铁路从普速、提速、快速到高速的发展历程和布局优化。中国铁路六次大提速为高铁的发展奠定了基础,高铁的发展拉动着中国铁路发生历史性的变革,也使普速、快速、高速三个层面的客运产品的布局合理调整,不断优化,更加适合国情、路情和客情。③北京铁路局张景利、郑州铁路局应明、太原铁路局赵龙的3篇论文,分析了中国高铁发展的优势与价值。整体优势突出表现在:技术先进、经济便宜、资源节约、环保低碳、安全可靠、性价比高等方面。社会价值主要表现在:有利于交通运输业的整体布局,拉动国民经济持续发展;有利于促进民族大团结,维护社会和谐稳定;有利于缩小区域差异,实现优势区位互助互补;有利于加快构建资源节约型、环境友好型社会,增强可持续发展能力等。④北京铁路局范露瑞、郑州铁路局张琦、武汉铁路局万晓的3篇论文,论述了高铁站车服务的便捷性、自由化、人性化、差异化,全面提升了高铁客运服务的品质,推动铁路客运服务水平再上新的台阶。⑤太原铁路局任光军的论文,从强化安全风险理念、牢固树立安全风险意识、严格落实安全作业标准、努力提高设备质量、大力提升人员素质等方面,论述了继续深化安全风险管理,确保高铁运输安全万无一失的重要性和紧迫性。⑥郑州铁路局龚莹、呼和浩特铁路局卢晶、太原铁路局宋钢、南宁铁路局赵东的4篇论文,阐明了新形势下铁路产品走向国门、抢占国际市场的战略意义:促进我国经济发展的客观需要,推进我国技术升级的必然要求,充分利用国际市场和资源的优势选择,提升我国国际地位与形象的时代风范。⑦哈尔滨铁

路局王鹏、上海铁路局吕小庆、乌鲁木齐铁路局薛建新的3篇论文,总结了开通中亚、中欧货运班列的实践和四个方面的成功经验:多年走出去运营经验的积累,是开行中欧、中俄班列的基础;中俄及相应国铁路部门的精诚合作,是推动中欧、中俄班列的关键;全方位的货源集中与支撑,是做强中欧、中俄班列的保证;开展整体物流合作,实施灵活运价政策,是活化中欧、中俄班列的政策支持。⑧上海铁路局王培华、施伯良的2篇论文,阐述了努力适应合作国的国情和自贸区的实际,通过建立完善风险评估体系、谨慎选择国家和地区、以开放包容姿态融合目标国文化、加大中国铁路属地化人才培养力度等方法,切实规避走出去的政治风险、经济风险、技术风险、法律风险、环境风险和文化风险,努力提高经济效益和社会效益。⑨北京铁路局刘吉林、上海铁路局王兆善、《人民铁道》报社王好生的3篇论文,论述了党组织、工会和共青团、文化建设和思想政治工作的重要性 and 必要性。在中国高铁及铁路产品走出去的实践中,把党组织的政治核心作用、工会的桥梁纽带作用、共青团的生力军作用、文化建设和思想政治工作的支撑保证作用,融入铁路企业经营管理的全过程,促进核心价值观的落地生根,为培育企业核心竞争力提供精神动力和智力支持。

京津城际高速铁路自2008年8月1日投入运营开始,到2014年底,仅用7年时间,中国高铁营业里程达1.6万公里,是世界上高铁发展最快、系统技术最全、集成能力最强、运营里程最长、运营速度最高、在建规模最大的国家。高铁动车每间隔3分钟即可开出一趟,动力强大;可以全天候运行,基本不受雨雪雾的影响;采取公交化的运行模式,旅客可以随到随

走;属于新型绿色交通工具,非常适应节能减排的要求。中国高铁在扩大运输能力,提高经济效益,促进运输市场调整,节省时间价值,促进区域经济发展等方面发挥了重要作用。如今,高铁动车如同一条靓丽壮观的风景线,驰骋祖国大地,开始走向世界。中国铁路货运班列已经开通中欧、中俄线路,有序推进,稳步发展,对促进欧洲各国、俄罗斯和中国企业的发展做出了积极贡献。

2015年是铁路企业管理论坛创办的第10年。铁道企协工作者在牵头组织以“中国高铁发展实践与走出去战略”为主题的铁路企业管理论坛的同时,围绕“我谈十年铁路企业管理论坛”这个附设的主题,系统思考,撰写论文。现选择铁道企协李诗坤、刘贵学和上海铁路局企协陆志华的署名文章,一并刊发。

中国铁道企业管理协会

2015年12月

目 录

开通中欧、中俄班列的实践与战略展望	哈尔滨铁路局满洲里站 王 鹏 马 巍	1
中国高铁发展的整体优势与存在不足	哈尔滨铁路局牡丹江客运段 马玉影 孙立斌	7
构筑东北高速铁路网 助力“龙江陆海丝绸之路经济带”发展	哈尔滨铁路局党校 周满英 王欣欣	13
充分发挥党组织、工会、共青团和思想政治工作在高铁发展、走出去战略中的作用	北京铁路局怀柔北机务段党委 刘吉林	19
中国高铁发展的整体优势和社会价值分析	北京铁路局研发中心 张景利 薛 超	25
高铁服务品质内涵及品牌战略定位	北京铁路局天津客运段 刘 方	32
便捷性、自助性、人性化、差异化服务是动车组服务的基本要求	北京铁路局客运处 范露端	41
充分利用铁路客服中心,努力办好 12306 网站,为旅客提供便捷、快捷、准确的信息服务	北京铁路局研发中心 张景利 张强强	47
中国高铁“走出去”的经济意义	呼和浩特铁路局党校 卢 晶	52

适应新常态 推进铁路运输企业转型升级

..... 呼和浩特铁路局党校 郭继承	58
在新常态下局属企业“走出去”的思考	
..... 太原铁路局电务处 宋钢	
..... 太原电务器材厂 周俊伟	63
提升动车组设计制造质量 努力提高服务品质	
..... 太原铁路局永济机车监造项目部 田泽鹏	69
中国高铁技术先进、安全可靠、性价比高的分析与研究	
..... 太原铁路局信息技术所 赵 龙	75
加强安全风险管控 确保高铁运行安全	
..... 太原铁路局太原电务段 任光军	82
高铁动卧夕发朝至列车运营组织分析	
..... 上海铁路局运输处 曲思源	88
铁路创新发展应着力加强自主创新文化建设	
..... 上海铁路局党校 王兆善	99
利用自贸区政策加快铁路“走出去”的研究与思考	
..... 上海铁路局企法处 鲍伯良 陆志华	106
中国铁路“走出去”面临的风险与规避对策	
..... 上海铁路局党校 王培华	112
义乌中欧班列开通的实践与展望	
..... 金华货运中心义乌经营部 吕小庆	116
高铁车站 Wi-Fi 系统对客运服务的影响与价值	
..... 南昌铁路局鹰潭车站 龙丽苏	122
浅谈高铁车站 Wi-Fi 系统对客运服务的价值与影响	
..... 广州铁路局客运处 张茜文	128
升级组织模式 提升服务品牌 全面推进“三个出行”工作常态化	
..... 武汉铁路局武昌车站 万 晓	135

立足创新求突破 精细服务谱新篇

..... 武汉铁路局武汉客运段 朱程章 140

高铁快运货物运输实践与展望

..... 郑州铁路局客运处 沈 懿 145

中国铁路从普速、提速、快速到高速的发展研究

..... 郑州铁路局洛阳车站洛北站区 张 炜 151

中欧班列开行对站修带来的问题与对策

..... 郑州铁路局郑州北车辆段 王 路 156

浅析中国高铁发展的整体优势和社会价值

..... 郑州铁路局新乡供电段新乡东供电车间 应 明 161

新常态经济下铁路走出国门占领国际市场的战略意义

..... 郑州铁路局洛阳生活段 龚 莹 165

中国高铁发展的整体优势和社会价值分析

..... 郑州铁路局郑州客运段 170

便捷性、自助性、人性化、差异化服务是动车组服务的基本要求

..... 郑州铁路局郑州客运段 张 琦 177

发挥中国高铁优势 抢占国际高铁市场

..... 南宁铁路局梧州货运中心 赵 东 182

高铁想要“走出去”，“丰羽”才是硬道理

..... 昆明铁路局广通供电段 黑光平 188

新常态下中国铁路面临的机遇挑战与任务

..... 兰州铁路局车辆段 杨 龙 191

关于中国高铁走出国门综合分析

..... 兰州铁路局 王泽贤 196

乌局开行中欧班列、中亚班列的实践与战略展望(上篇)

..... 乌鲁木齐铁路局 薛建新 203

乌局开行中欧班列、中亚班列的实践与战略展望(下篇)

..... 乌鲁木齐铁路局 薛建新 211

铁路开行国际班列的组织管理

..... 乌鲁木齐铁路局 白建平 217

国外高铁市场规模及市场准入分析

..... 通号(北京)轨道工业集团有限公司企业发展部 张 飞 226

推动“装备+技术走出去”,打造中国通号“新名片”

..... 通号物资集团有限公司国际合作部 刘 溪 234

“一带一路”战略下甘肃省发展铁路集装箱国际联运分析

..... 中铁集装箱运输有限责任公司兰州分公司 张泉山 244

中国高铁“走出去”工程建设面临的机遇和挑战

..... 武广铁路客运专线公司 高 军 250

繁荣铁路特色企业文化 培育“走出去”核心竞争力

..... 《人民铁道》报社 王好生 257

关于铁路企业管理论坛的几个问题

..... 中国铁道企业管理协会 李诗坤 刘贵学 264

办好铁路企业管理论坛 努力提升智力服务水平

..... 上海铁路局企业管理与法律事务处 陆志华 277

其他征文目录..... 281

开通中欧、中俄班列的实践与战略展望

哈尔滨铁路局局长 王 鹏 马 巍

十八届三中全会通过的《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》明确指出,要“推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设,形成全方位开放新格局”。抓住国家推行“一带一路”方针的历史性机遇,与俄罗斯远东西伯利亚大铁路衔接,瞄准货运新兴市场,提高铁路在高附加值货运市场竞争力,全面组织中欧、中俄班列,具有战略性深远影响。

一、开行中欧、中俄班列的意义和作用

开行中欧、中俄班列对于促进外向型产业集聚发展,对进一步扩大全方位开放,实现开放型经济新突破有重要意义,也是培育新的经济增长点,实施经济转型的战略选择。

1. 落实国家全面开放战略的重要举措

结合国家“一带一路”总体规划,我国正在构建以丝绸之路经济带北线面向中亚、辐射欧洲,南线中巴经济走廊连接南亚、西亚及非洲大陆的向西开放;以 21 世纪海上丝绸之路建立中国—东盟自贸区升级版和蒙中印缅经济走廊对接中印两大市场,打造世界经济新引擎的向南开放;以内蒙古、东北地区面向蒙古、俄罗斯的向北开放以及上海自贸区面向全球的向东开放。以东北地区面向俄罗斯等开行中欧、中俄班列,正是聚集发展外向型产业,落实国家全方位开放战略的突破性举措,也是构建东部陆海丝绸之路经济带的核心支撑,由此东北地区可以紧跟新一轮改革开放,进而大大强化第一亚欧大陆桥中的国际枢纽地位和作用。

2. 打造经济发展转型升级的必然选择

开行中欧、中俄班列,培育开放型产业集群,依托中欧、中俄班列在物流成本和物流效率上的优势,通过物流环境营造所带来的联动效应,可以强力吸引面向亚欧大陆的外向型及其配套产业再集聚,可以更好承接沿海外向型产业转移,可以加快实现传统对俄经贸的转型升级,培育面向亚欧大陆、东北亚的增量产业集群。同时,改变现代服务规模小、水平低的现状,为产业升级发展提供新的增长引擎,并在新的增长模式中实现发展方式的转变和产业结构的调整升级。

3. 实现由末端运输向枢纽物流的可行路径

对于满洲里铁路口岸站乃至所属的哈尔滨铁路局,一直处于国内货物物流网络的末端,运输结构出多进少,在很大程度上限制物流发展格局,使经济发展存在天然的物流“瓶颈”约束。开行中欧、中俄班列带动建设国际物流枢纽基地,进行货源组织创新,打通向北、西进的国际大通道,势必提升国际、国内双向物流组织能力,在吸引我国内陆和沿海港口发往欧洲的货物集中并转移出境的同时,通过产业布局调整和欧洲货物的回程运输,必将促进转型升级为承接亚欧大陆桥的国际物流枢纽,实现由国内末端运输向国际枢纽物流的战略转型。

二、开行中欧、中俄班列的现状和成绩

随着世界经济一体化进程的加快,亚欧大陆一体化的快速发展,亚欧大陆国际铁路运输发展迅速,已开行多个国际班列。与俄罗斯后贝加尔濒临的满洲里铁路口岸站对中欧、中俄班列的开行历史已有见证,而如今更是中欧、中俄国际大物流的必经通道。

1. 多年运营积累是开行中欧、中俄班列的基础

满洲里站自1901年建站以来,已有百年历史,位于连接欧亚大陆滨洲线铁路最西端,是我国最大的铁路口岸,距离俄罗斯国境线仅9.68公里。自20世纪50年代中苏开办国际联运业务以来就是我国陆路对外贸易的重要窗口,2007年主要从事中欧、中俄间集装箱班列运输的俄罗斯“远东陆桥公司”登陆中国,该公司由俄铁物流有限公司(RZD Logistics)控股,主要依托西伯利亚大陆桥,经满洲里出境,以集装箱站到站的直接运输组织方式,开行多条自中国内陆城市至东欧、中

欧、中俄及西欧国家班列。经过多年的运营积累,现班列产品逐渐丰富,运量稳定增长。仅2013年其主要开行班列线路已有上海/天津—满洲里—杜伊斯堡班列、上海/天津—满洲里—布达佩斯班列、营口—满洲里—杜伊斯堡及苏州—满洲里—华沙班列,运量稳定增长。经满洲里出境的中欧、中俄通道,全程11 000公里,国内市场覆盖城市包括:上海、天津、大连、北京、长春、沈阳、青岛、苏州等多个一线、二线城市,欧洲市场覆盖国家包括德国、奥地利、匈牙利、罗马尼亚、捷克、斯洛伐克、波兰等。该通道是唯一实现东西双向运输的班列通道,据统计2012年该通道东向西方向班列开行950列,西向东方向开行200列。

2. 中俄铁路合作是推动中欧、中俄班列的关键

中俄铁路双方十分重视利用“东部大通道”开展跨境运输,建立了密切的协调机制。俄罗斯铁路近年来受国际金融危机后期影响,承受着货源不足的困扰,东北地区哈尔滨铁路局抓住俄铁渴求货源的心理,以“共同下浮价格面对海运、共同压缩时限面对航空”为宗旨,在与俄铁不同层次的工作会晤中号召结成竞争同盟共同面对海航等运输方式,充分调动俄铁并对中欧、中俄班列的远运距、高收入率积极性。多次召开产品推介会,宣传西伯利亚大通道运输优势。现中俄双方已在对方国境站互设咨询服务中心,其目的就是把各自的服务链条延伸至境外。以该中心为依托,对班列在境外的通关、集结、换装等情况实施实时监控。目前哈尔滨铁路局正在筹建“哈尔滨铁路局国际物流中心”,专门负责中俄铁路东部大通道跨境运输工作,包括受理客户咨询、开展物流代理、通报运输价格、设计运输方案、组织跨国合作等业务。俄铁也成立了发展欧洲班列办公室,与哈尔滨铁路局直接对接,双方建立起长效沟通机制、定期会晤制度。

3. 全方位货源支撑是做强中欧、中俄班列的保证

目前主要从以下几个渠道组织货源,开行跨境班列的运行。一是环渤海港口货源。以天津新港、大连港、营口港到俄罗斯、欧洲货源为主。哈尔滨铁路局与北京铁路局、沈阳铁路局通力合作,多次就开行港口经哈尔滨铁路局出境的中欧、中俄班列进行广泛交流,获得大量运输商机。仅2014年8月份开行中欧、中俄(沈满欧)班列10列(营口港、

大连港至俄罗斯或欧洲国家),中欧、中俄(津满欧)班列3列(天津港至俄罗斯或欧洲国家)。自9月份起中欧、中俄(沈满欧)班列稳定在每周5列,中欧、中俄(津满欧)班列每周1列。二是扩充进口货源。2014年7月31日,成功开出德国过境俄罗斯经满洲里进口到达沈阳东宝马汽车配件班列1列。通过培育宝马汽车配件运输项目的实践,打造一个横跨欧亚的进口班列优质服务平台,以吸引更多的欧洲海运货物转移到铁路运输上来。继而8月份开行中欧、中俄(哈沈)班列4列,9月份铁路进口运量达到900 TEU/月(每周2—3列)。三是吸引“长三角、珠三角”及重庆内陆货源。2014年以来中欧、中俄(苏满欧)班列(苏州西经满洲里过境俄罗斯到波兰华沙或斯洛伐克布拉格等地)基本保持在每月3列。中俄(粤满俄)班列从深圳、东莞、三水西、广州四个城市组织货源。以这两趟班列为载体,有利推动“长三角”“珠三角”出口俄欧货源通过东部大通道运输。2014年重庆力帆汽车集团出口俄罗斯的“中俄班列(渝满俄)”8列经满洲里口岸运输,已成功实现中俄班列“一票运输多车”新模式。四是全力组织零散货源。充分发挥满洲里口岸站作用,集结出口俄罗斯、欧洲零散箱、零散货物,组织开行始发的班列和成组集装箱。经与俄铁协商在俄口岸站集结中方集装箱,在俄境内按班列组织。2014年7月24日在满洲里站集结的首列中俄班列,满载54个40英尺标准集装箱顺利出境,经由俄罗斯、乌克兰,直抵斯洛伐克。五是初步尝试电商。2014年12月30日,首个运送互联网商品的40英尺集装箱在哈尔滨内陆港承运,2015年1月2日抵达满洲里站后出境。2015年1季度北京—莫斯科国际旅客列车行李车运输电邮达成协议,组织试运并进入常态化。综上所述,仅2014年中欧、中俄班列经哈尔滨铁路局过境已累计271列。

三、开行中欧、中俄班列的战略和展望

开展中欧、中俄班列对于一个地区、企业乃至全国经济都有强大的带动作用。因此,必须抓住“一带一路”的历史性机遇,克服困难,迎接挑战,挖掘运输时限短,性价比高,服务优良的通道优势,完成中欧、中俄班列战略部署,实现共赢。

1. 开展整体物流合作

不断发展的运输结构使我们认识到,社会化、专业化是现代物流发展趋势。铁路作为综合交通运输骨干,具备强大的专业化能力,不仅能为大宗货物、零散货物提供个性化及定制的运输产品,还能够充分发挥物流基础设施网络优势,提供仓储、配送等全程物流服务。因此,铁路作为供应链服务商,只有进一步加强铁路物流与制造企业深化战略合作,承揽企业整体物流外包业务,减轻企业物流负担,探索建立与新型工业化发展相适应的制造业物流服务体系,才能促进和保障中欧、中俄班列不断地延伸与发展。

2. 实施灵活运价政策

在中欧、中俄班列开行以来实践的过程中发现,铁路在与公路、海运流失的大量出口货源竞争中缺乏灵活的价格竞争优势。如果这一问题解决,将公路、海运货源争取过来,由海运特别是公路回流的出口货源不仅可以增加铁路出口运输收入,而且可以借此斩断公路运输出口货物至国境站后返空对进口运量的流失,困扰铁路多年的进口货物落地加工后由汽车返空“捎脚”问题将大为改观。《国际货协》等国际联运规章明确规定,国际联运货物在国内段执行所在国国内规章的规定,现行的国际联运出口货物国内段价格硬性政策极大地降低了铁路自身的竞争力,亟待解决。

3. 搭建中俄信息平台

积极参与互联网商品经济,尝试使用铁路运输互联网电商产品。建立对外商贸平台,收集掌握各企业产购销情况,通过商贸平台与铁路物流平台的对接,搭建中俄双语的公共信息平台,实现信息共享、资源共享,让客户一目了然地知道国际联运怎么做,找谁去做,可以享受哪些服务,具体的价格和运到时限等信息。实现进出口货物在中俄通道的顺畅运输,以此将更能大力推动中欧、中俄班列的开行。

4. 压缩货物运行时限

中欧、中俄班列的长远发展,不仅要在境内段,比如哈尔滨铁路局、沈阳铁路局、北京铁路局等通力合作共同铺画直达班列运行线,压缩运行时间;境外段,还要协调,比如俄铁从后贝加尔至莫斯科以及到波兰