

产经观察

引导大宗货物长距离运输转向铁路、水路

“公转铁”把握好节奏和力度

本报记者 刘志强

调整运输结构,提升运输效率,降低物流成本,是近年来交通供给侧结构性改革的一件大事,也关系到我国实体经济竞争力的提升。去年4月2日,中央财经委员会第一次会议提出,要调整运输结构,减少公路运输量,增加铁路运输量。去年6月27日召开的国务院常务会议又作出部署,要求循序渐进、突出重点,优化交通运输结构,更好发挥铁路在大宗物资运输、长距离运输中的骨干作用。

运治理、多式联运提速等“六大行动”;目标则是以大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向,通过三年集中攻坚,实现全国铁路货运量较2017年增加11亿吨(增长30%)、水路货运量较2017年增加5亿吨(增长7.5%)、沿海港口大宗货物公路运输量减少4.4亿吨。为此,交通运输部会同铁路、民航等部门成立了运输结构调整工作组,合力推动此项工作。

运输结构调整势在必行

过多大宗货物长距离运输由公路运输完成,加重了环境污染、提升了安全风险

2018年,全社会完成506亿吨货运量,我国已经连续多年成为世界上运输最为繁忙的国家。

不过,在货运总量不断攀升的同时,结构不优的短板也正在凸显。据统计,2017年,我国全社会货运周转量中,公路、铁路占比分别为48.6%、19.6%,与一些发达国家相比,公路占比高出4个百分点、铁路占比约低10个百分点,运输结构调整优化空间很大。

“公路运输具有便捷、快速、价格实惠等优势,在大多数国家都占据主流。同时也要看到,当前我国公路承担了过多煤炭、钢铁、粮食等大宗货物长距离运输任务,而这类运输往往更适合运量大、能耗低、排放少、污染小的铁路和水路。”交通运输部规划研究院环境资源所所长徐洪磊道出了运输结构的关键短板。

运输结构不优的根子在哪里呢?一方面,交通基础设施不够完善,让一些货物在铁路上“走不了”“走不好”。

过去10多年来,高速公路在我国迅猛发展,也助力公路货运实现大幅增长。相形之下,铁路发展“重客轻货”,货运设施发展略显滞后,部分区域铁路运输能力仍然不足。此外,由于过去各种运输方式之间规划协调不够,一些地方的港口、铁路与公路“连而不畅、邻而不接”,导致货物倒装次数过多、拉低了运输效率。不少货物在铁路上“走不通、走不顺”,只好转向公路。

另一方面,货运市场价格不尽合理,让一些短途运输企业“不想走”铁路。

“成本是企业生命线,运货当然选择更便宜的。”在河北省唐山市,迁安九江线材公司总经理助理王丰告诉记者算了一笔账:同样从150公里外的曹妃甸码头运送矿石到厂区,若走公路,运价为32元/吨;若走铁路,运价为39.8元/吨,加上将货物从最近的铁路货运站用汽车短倒至厂区的费用(9元/吨),总运价达48.8元/吨,比公路高出不少。

不过,当运距拉长至800公里以上时,铁路则显示出其优势。从天津港运送矿石至山西省临汾市某钢铁企业,运距约965公里,公路运费约248元/吨,铁路运费约245元/吨。

应当如何看待公路、铁路运输间的运价差异呢?有合理的一面——灵活、便捷的公路天然适合中短途运输;运量大、环节多的铁路则更适合大宗商品长距离运输。

也有待改进的一面——一来,铁路运费本身有降低的空间。二来,当前公路运价并不合理。在我国各种运输方式中,公路运输的市场化程度最高,但行业集中度也最低,具有“多、小、散、弱”等特点,九成以上为个体经营。一些运输户为了“多拉快跑”,不惜非法改装、超限超载,使行业陷入了低价竞争,也让公路铁路运价产生倒挂,降低了铁路运输的比较优势。

如此看来,“减少公路运输量,增加铁路运输量”绝非简单的“加减法”,而是一道牵扯到统筹规划、完善硬件、理顺价格等问题的复杂“方程式”。唯有多管齐下、多措并举,方能见到实效。

难,也得改!改革箭在弦上,已经不得不发。长期以来,运输结构不优既降低了运输效率、推高了物流成本,也加重了环境污染、提升了安全风险。《中国机动车环境管理年报(2018)》显示,2017年,我国柴油货车保有量近1700万辆,仅占全国汽车保有量的7.8%,但氮氧化物、颗粒物的排放量却分别占汽车排放总量的57.3%、77.8%。相比之下,铁路单位货物周转量的能耗和污染物排放,仅为公路的1/7、1/13。此外,近10年来全国因超限超载违法引发的重特大交通事故也是触目惊心。正如交通运输部副部长刘小明所说,加快运输结构调整是实现交通运输高质量发展的必然要求,也是打好污染防治攻坚战的重要举措,一举多得。

去年9月,国务院办公厅正式印发《推进运输结构调整三年行动计划(2018—2020年)》(简称“行动计划”),提出了明确的任务与目标——任务涵盖铁路运输提升、公路货

多方发力提升铁路运能 加快集疏港铁路、铁路专用线建设,全面提升干线铁路运输能力

调整运输结构,首要的是提升铁路运能,做好承接运量转移的准备。“行动计划”对此开出“药方”:提升主要物流通道干线铁路运输能力;加快大型工矿企业和物流园区铁路专用线建设;推进集疏港铁路建设。

各相关部门和地方政府多措并举、多点推进,正使铁路运能有效提升。——打造港口集疏运体系,畅通铁路与港口间的“最后一公里”,引导更多大宗货物走上铁路。

唐山港曹妃甸港区,我国最大的矿石接卸港,每年有超过1亿吨进口铁矿石由这里下船。长期以来,90%以上矿石选择的是公路疏港。附近疏港公路上,经常出现重载货车排成长龙、缓慢前行、尘土飞扬的场景,柴油机排放的废气更是时常弥漫在港口上空。交通拥堵的景象、空气污染的烦恼正随着去年以来唐曹铁路等疏港通道的完工与装卸能力的提升而逐渐远去。来到曹妃甸港区矿石码头铁路场站,传送带正将刚从远洋船舶上卸下的矿石转至列车车厢上。算上捆绑、堵漏等作业环节,3个半小时便可将3700吨矿石装入一节55节车厢的列车,相当于80辆重载卡车的运量。

据统计,2018年,唐山港利用铁路装车发运疏港铁矿石1538万吨,是2017年的2.4倍。今年以来,疏港铁路日均装车发运18.3列,比去日均增加7.8列。而到2020年,唐山钢铁企业的疏港矿石运输将全部实现“公转铁”。根据“行动计划”,我国将加快推进港口集疏运铁路建设,到2020年,全国沿海重要港区铁路进港率将大幅提高。

——建设工矿企业铁路专用线,畅通铁路与企业间的“最后一公里”,吸引更多企业选择铁路。

“转了一圈,也没看见什么大货车吧!”来到位于迁安市的首钢股份公司,副总经理李景超指着沙盘告诉记者,从进料到炼钢、炼铁、热轧,铁路专用线几乎串起了厂区每个车间,专用线还延伸至附近的沙河驿铁路货运站,而接入国家铁路网,直通100多公里外的曹妃甸港区,“这样一来,矿石到港后可一路坐着火车到达厂区,免去了倒装环节,节省了不少成本。”目前,该企业八成购进的矿粉、煤炭,三成外发的钢材成品都采取了铁路运输。

“行动计划”提出,到2020年,全国大宗货物年货运量150万吨以上的大型工矿企业和新建物流园区,铁路专用线接入比例达到80%以上。交通运输部等部门也制定了实施方案,确定在京津冀及周边地区建成及开工建设铁路专用线项目143条。目前,唐山市为推进此项工作,已经拿出6亿元资金,吸引企业共同出资25.6亿元,组建“蓝天基金”,专门用于改扩建、新建共计21条铁路专用线,力争年内全部完工。

——在疏通两头“毛细血管”的同时,也采取措施健壮“主动脉”,提升干线铁路运输能力。

去年7月,中国铁路总公司(现中国国家铁路集团有限公司)制定了为期三年的货运增量行动方案。一年来,他们紧紧盯住供需矛盾最突出的重点通道、重点区域做文章:充分发挥大秦、唐呼、瓦日等重点煤运通道作用,增加西煤东运、北煤南运的运量;以环渤海及山东、苏北沿海港口为重点,大幅增加疏港矿石铁路运量;以铁海联运、江铁联运、国际联运为重点,积极发展集装箱多式联运。

2018年,铁路运能提升行动初显成效:全国铁路货物发送量完成40.25亿吨,同比增运



3.37亿吨,增长9.1%。其中京津冀及周边地区增长10.8%,汾渭平原增长11.4%,增幅较为明显。

“公转铁”依旧任重道远 下一步仍要深入治理货车超限超载,加快铁路市场化改革,使公铁运价形成合理比价

交通运输部是一盘“大棋”。如果说基础设施的完善,为“公转铁”提供了硬件支撑,那么,要让一家企业心甘情愿地将货物送往铁路,则离不开价格杠杆的有效撬动。

从公路一端来看,行业要加快转型升级,回归合理运价。

“别人超载,我也得超载。没被罚我就赚了,别逮住就‘认栽’,不然咱竞争不过别人啊。一些货主为了节省物流成本,也默许司机‘坏规矩’。”山东货运司机夏勇认为,多数司机真心希望国家彻底解决超限超载问题,“如果大家都严格遵守规矩,同样的货需要的车会更多,活儿也更多。”

只有遏制低价竞争,才能打破恶性循环、恢复市场秩序。去年以来,我国各地深入开展了公路货车超限超载治理,使全国高速公路运输车辆平均超限超载率已降至5%,既降低了安全风险,也推动公路运价逐步回归合理水平。

同时也要看到,公路货运行业牵扯面广、人数众多——目前,我国共有营运货车近1400万辆、从业人员2100万人。“我们既要坚定不移地推进‘公转铁’,也要把握好其节奏与力度。”交通运输部运输服务司副司长王绣春表示,将及时了解“公转铁”带来的运力需求变化和企业发展状况,通过发展“互联网+货运”、城市绿色配送、甩挂运输、冷链物流等新模式新业态,切实维护行业健康稳定发展。

从铁路一端来看,须加快市场化改革,进一步提升服务的性价比。

2017年至2018年,下调电气化附加费、

2017年,我国柴油货车保有量仅占全国汽车保有量的7.8% 氮氧化物、颗粒物的排放量却分别占汽车排放总量的57.3%、77.8%

铁路单位货物周转量的能耗和污染物排放,仅为公路的1/7、1/13

结构调整须久久为功 公路货运行业要加快转型升级,回归合理运价 铁路货运要加快市场化改革,提升服务水平 多式联运体系要加快构建,更好发挥各种运输方式的组合效率

2018年 全国铁路货物发送量完成40.25亿吨 同比增运3.37亿吨,增长9.1%

数据来源:交通运输部

调整货运杂费等相关收费、取消自备车过轨技术检查费、根据增值税变化相应下浮货物运价;今年4月1日起,取消或降低10项货运杂费,将降低的增值税部分全部让利给客户;5月31日起,降低铁路专用线代运、自备机车货车检修服务收费标准……这两年,中国铁路先后推出一系列降费措施,持续向货主让利。

也有一些受访企业表示,把铁路货运杂费的降幅分摊到百万吨级的运量上,按吨公里计的单位运费下降并不明显,更期待铁路通过“量价互保”“一口价”等优惠政策进一步让利。同时要提升组织水平、提高运输时效性,更好满足市场需求。

对此,中国国家铁路集团有限公司表示,将持续推进运价市场化改革,完善价格形成和调整机制,继续清理、规范、简化货运收费项目和标准,认真落实明码标价公示制度。也有专家建议,针对运价下浮造成的收入减少,可参照公益性运输对铁路运输企业给予适当支持,从而使铁路企业有足够能力提升其管理与服务水平。

从长远看,推进“公转铁”,须用好价格杠杆、发挥市场作用,但从近期看,要尽快见到效果,仍要辅以必要的行政、财税手段。一些地方也做了些探索。在唐山,从去年10月起,符合环保要求且采用铁路疏港方式的钢铁企业可在政府分配错峰生产任务时,获得更多的生产配额。当地政府还协调了港口码头企业,对这类钢铁企业实行减免港杂费等优惠政策。

此外,加快构建多式联运体系也是运输结构调整的重要方面。“行动计划”已提出“利用车购税资金、中央基建投资等现有资金,统筹推进公铁联运、海铁联运等多式联运发展”“到2020年底,基本建成全国多式联运公共信息平台”等政策,这些举措也将有力提高综合交通运输体系的组合效率。

“我们将利用经济、市场和必要的行政手段,建立完善政策引导机制,加强不同运输方式的统筹规划建设和一体化组织,推动形成合理的比价关系,使货主企业更愿走铁路和水运。”刘小明表示,运输结构调整工作是一场大仗、硬仗,也是苦仗,既要集中力量、攻坚克难,确保完成三年“行动计划”,也要标本兼治、综合施策,加快建立长效机制。

观察台 前不久,大白兔奶糖尝试进军护肤日化市场,颇具“网红”气质的香水、沐浴露一经问世,便受到追捧。其母品牌冠生园将这样的尝试概括为“守得住经典,当得了网红。” 无独有偶,以出售智能手机起家的小米公司在推出吸油烟机、燃气灶等家居用品后,最近新鲜“航线”,生产“巨能写”中性笔。

“跨界”需要练好内功

只有企业将保有的核心竞争力与全新的市场需求有效嫁接起来,才能在跨界竞争中赢得主动

从“大白兔”和“小米”的跨界实践来看,前者致力于让“老字号”保持年轻态,通过向时尚品类跨出关键一步,拉近产品与新一代主流消费群体的距离。对于冠生园这类传统企业而言,跨界成为企业转型、突破瓶颈的重要渠道,而从奶酪转向香水,变的是品类,不变的是对味道的精准把握和品牌积淀。

再看互联网企业“小米”,无论是近年来向家居、服饰拓展边界,还是眼下再次对准文具开疆拓土,看似出招没有什么章法,背后潜藏着的“爆款”商业模式却始终未变:通过整合上下游的人、货、厂等资源来打造新型科技消费品,以“爆款”产生流量,再以流量带动“爆款”,从而在陌生领域迅速占领市场。

反观失败的“跨界”,以某玩具制造商为例,自创立以来一路高歌猛进,但21世纪初,却在未掌握新领域运作规律的前提下,贸然进入服装配饰、主题乐园和网络游戏等行业,导致销售额连年下滑,一度陷入发展困境。

由此看来,企业有效跨界的本质其实是守正出新,这里的“正”,可以是传统老字号历经岁月沉淀的精湛技艺,也可以是新兴企业在互联网浪潮中摸索出的商业模式,无论是哪一种,都是企业核心竞争力的延伸。只有企业将保有的核心竞争力与全新的市场需求有效嫁接起来,才能在跨界竞争中赢得主动。

红海的边缘可能是一片蓝海,要顺利通往蓝海,就需要企业家们明辨自身优势,练好内功,乘风破浪当好舵手。好风凭借力,送我上青云。随着中国经济转向高质量发展阶段,通过跨界融合塑造新产业新业态新模式,正成为培育新发展动能的重要手段。有这样的天时,企业跨界融合的步子不妨迈得再坚定一些!

资讯速递

国资委确定今年央企经营目标

本报电 日前,国务院国资委与中央企业签订经营业绩责任书,明确2019年度中央企业净利润目标比上年增长9%。国资委党委书记、主任郝鹏表示,今年以来,中央企业积极应对复杂形势,采取了一系列扎实有效措施,经济效益总体保持稳定增长,运营质量持续提升,国际化经营稳步推进,党的建设明显加强,为完成全年任务打下了良好基础。来自财政部的数据显示,今年1—5月,中央企业利润总额达9565.8亿元,同比增长9.2%。(张金子)

超大直径盾构机“振兴号”下线

本报电 日前,将穿越复合地层的超大直径泥水盾构机“振兴号”在中国交建天和常熟基地下线。“振兴号”将应用于南京市和燕路过江通道工程,穿越岩溶地质和断裂带。该过江通道全长2976米,施工水压达0.79兆帕,是目前国内在建穿越长江最复杂、最困难的大直径隧道。为此,“振兴号”采用了自主技术和多项国产核心零部件,其刀盘直径达15.03米,总长135米,总重量达4000吨,采用了国际领先的全智能化管片拼装系统、智能化远程安全监控系统、绿色环保管路延长装置、泥水分层逆流循环技术等。(任明朝)

本版责编:刘志强 版式设计:郭祥