

潜力巨大 京沪穗蓉等物流枢纽城市当“红”不让

■ 李铭

节点聚集： 穗渝沪货运量位居全国前三

最直观的数据是货运量指标,2016年,在4个直辖市和15个副省级城市中,广州、重庆、上海货运量位列前三,分别达到11.2亿吨、10.7亿吨和8.9亿吨。另外,广州和上海2016年交通运输、仓储和邮政业生产总值分别达到1377.42亿元和1160.27亿元,均高于其他城市。从广州、重庆、上海三地区位来看,它们均位于关键性交通枢纽,是货物运输的中转地。同时上海和广州经济总量在全国城市中位居前列,重庆也是全国经济增速最快的城市。

此外,在其他副省级以上城市中,天津、成都、武汉、宁波、南京、深圳、杭州、青岛、厦门等城市2016年货运量均在2.5亿吨以上,均具备辐射全国的物流能力。

《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》提出,统筹推进交通枢纽与物流节点布局,并提出建设北京-天津等全国性综合交通物流枢纽,石家庄等区域性综合交通物流枢纽。

目前货物运输向中心城市或枢纽城市聚集的特点也在凸显。粗略计算比较,2016年,北京、上海、天津、重庆4个直辖市以及成都、深圳等12个副省级城市(济南、长春、大连未公布数据)货运量之和达到约71亿吨。而去年全年,我国货物运输总量440亿吨,上述16



京沪穗物流及相关行业投资快马加鞭,成都紧随其后,希冀后来居上。数据显示,2016年,我国物流相关行业(包括交通运输、仓储、邮政业)投资额达到53628亿元,同比增长9.5%,高于当年全国固定资产投资8.1%的增速。其中,北京、上海、广州、成都等物流枢纽城市去年在物流上的固定资产投资增速均在10%以上,部分城市甚至达到20%。值得一提的是,成都等地后发优势明显,物流业增加值增速超过京沪。

个城市货运量约占到全国总量的16%。

空间转移： 成都武汉物流业增速超京沪

事实上,从仓库面积也可窥城市物流竞争能力。

据仲量联行提供的数据,截至2017年二季度,上海、天津、成都、深圳4个城市已建成高标准物流仓库面积分别达到642.1万、338.7万、294万、290万平方米,位居主要城市前列。仲量联行数据还显示,上海、天津、成都、深圳、广州、北京、沈阳、重庆、青岛、南京、武汉、西安、宁波、杭州这14个城市高标准物流仓库平均价格为0.97元/平方米/天。而且,价格级差已经开始显现,截至2017年二季度,在仓库供应面积充足的天津和成都价格分别为0.9和0.8元/平方米/天,而由于地价较高等因素,深圳、上海、广州、北京四个城市仓库价格已经分别达到1.4、1.3、1.2、1.2元/平

方米/天。

一般而言,随着这些城市仓储成本上升,中转性货物的储存可能会更多向周边仓储价格更低的城市转移。比如上海货运规模位居前列,但是2016年也同比下降了2.8%。“十二五”期间,上海物流业增加值年均增长7.96%。

相比之下,成都、武汉在“十二五”期间物流总额和增加值增速均快于上海和北京。例如成都社会物流总额年均增长16.3%,物流业增加值年均增长17%。

瞄准未来： 多个城市明确物流发展目标

在物流领域的投资,预示着城市未来的物流竞争能力。

据了解,物流业包括交通运输、仓储、邮政等多个领域,在热点城市中,该领域产值一般占到城市GDP的5%到7%左右。2016年,全国交通运输、仓储和邮政业固定资产投资同比增长9.5%。而在上述主要城市中,物流方

面的投资积极性颇高,投资增速大幅高于全国平均水平。2016年,北京、上海、广州在交通运输、仓储和邮政业上的固定资产投资分别达到995.6亿元、944.86亿元和807.4亿元,分别同比增长了17.2%、18.9%和20.2%。

而交通运输、仓储和邮政业固定资产投资增速高于全国总体水平的城市还包括深圳(12%)、西安(16%)、成都(10.1%)等。

同时,从某种意义上说,未来城市竞争也将很大程度决定于城市物流水平的高低。例如成都已经提出,到2020年,航空货邮吞吐量超过110万吨,其国际货邮量15万吨以上;国际(地区)航线总数达100条以上,其中直飞航线70条以上,“蓉欧+”国际铁路货运班列年度开行量达2000列以上,每年新增公路货运班线15条以上,城际公路货运班线总数达400条以上。

另据了解,在布局物流规模增量翻番的同时,成都、重庆、武汉等城市均在其物流业“十三五”规划中提到,通过优化空间布局、打造智慧绿色物流等方式提升物流效率。

京津冀一体化 拥有广阔前景的 公路货运

■ 高鹏

近日,记者走访京津冀沿线了解获悉,公路路网的建设让京津冀三地沟通起来更加便利,不仅让诸多的企业受益,同时普通百姓也受益匪浅,最直观的感受就是京津冀三地的物流越来越发达。

在位于北京通州区马驹桥的京东配货中心,京东营销平台华北地区负责人沈振正在忙碌着的自动化配送线路边上给记者介绍。据了解,由于这里距离北京辐射京津冀地区的高速公路网非常近,因此从这里配送的货物到达京津冀三地基本上能达到半日达,最远的也能做到次日达。现场工作人员李德宁介绍说:“每天有十几个批次,天津的话目前主要是做两个点,一个是中午的11点半,再就是晚上的2点半,这两个点,就是做彻底的清场。我们都是为了保211,就唐山、秦皇岛、石家庄这些是保次日达的,廊坊、沧州的这些,我们是保211的,就是你中午11点下的单,下午就送到了。”

同样,得益于路京津冀网建设的发展,物流企业货物运输所走的路线有了进一步优化,而路由的优化,也让物流时间大大缩短,对于客户而言就是能在最短的时间里收到自己订的货物。对于这一点,物流企业申通公司感受比较深。北京申通总经理办公室主任熊军介绍说:“京津冀这边我们在13、14年做过一个目标要求,控制在48小时之内送达,也就是这个件取件到送达时间不超过48小时,但是后来经过测算之后,这个时间大概需要两年时间,这个时效已经基本上得到控制和提升。经过了两年的摸索和优化之后,我们现在整个京津冀的这个时效也是基本上能够控制在45小时以内。”

也正是随着近几年全国公路建设提速,像申通这样的大型物流企业已经达数百家,与之配套的物流集散基地也越来越多,基本上覆盖了国内主要的物流通道。

在这些大型传统物流企业蓬勃发展的同时,还有一些小型的物流企业也在依靠发达的道路交通网,进行着另类的物流,这就是门对门的城市配送。

天津交通集团正通物流公司就是一家进行城市配送的物流企业。据正通物流公司总经理王昌伟介绍,正是依托路网的发达,像正通公司这样小体量的公司可以不用周转基地,直接进行货物配送,减少中间环节:“我们就想做一个城市的平行舱,因为现在不管是物流配送也好,还是同城快递,都会把货物收到以后,都会有一个中转分拨这么一个过程,我们恰恰打造的就是一个高效、及时、便捷的这么一块,把货物承接完了以后,在最短的时间内,直接配送,从时间上、效率上能够达到最快,效果最好。”

随着京津冀一体化的建设,以及京津冀三地交通越来越方便,目前正通物流正在尝试着把这种城市配送发展到京津冀三地。目前他们已经把触角伸向了与天津毗邻的唐山。王昌伟介绍说:“现在我们的业务不仅仅限于天津市六区的这种配送,这些年逐步地以天津市内六区的配送为主,在向周边的新四区在延伸,同时这这几年的发展,我们有一些做一些医药配送,特别是食品配送,我们现在已经延伸到河北省,往唐山,每天一个往返的食品配送。”

重庆第二个 国家级铁路物流中心 计划年底投运

8月16日,记者从重庆市江津区政府有关部门获悉,重庆第二个国家级铁路物流中心——小岚垭铁路物流中心一期工程将于2017年底竣工投运,总运能1000万吨/年。

最新的《重庆市中长期铁路网规划(2016-2030年)》显示,重庆将在2030年前全面建成团结村、小岚垭2个国家级铁路物流中心,白市驿、南彭、木耳、龙盛4个区域性物流中心以及其他9个地区性物流中心。届时重庆将形成“2+4+9”货运枢纽体系,成为西南地区的铁路物流中心;重庆枢纽货运能力将得到极大提升,可以有效满足铁路货运需求,适应重庆产业发展。

“目前小岚垭铁路物流中心一期工程已经完成了85%的建设项目,预计年底就可以建成投入运营。”江津区政府有关部门负责人告诉记者,新建的小岚垭铁路物流中心作为全国性货运中心站,其项目位于重庆市江津区珞璜工业园B区,由成都铁路局和江津区共同投资建设,项目总投资45亿元,占地3600亩,主要建设内容为铁路枢纽货场改造及配套功能设施建设。

项目一期工程到发货运量1000万吨,计划2017年12月底前建成投入使用,远期将建成年到发货运量1500万吨的铁路枢纽。项目建成后同步配套大型仓储物流园项目,重点发展机电、建材、钢铁、煤炭等大宗物资的中转、储存、发到物流服务项目,吞吐能力仅次于团结村铁路集装站中心站,与珞璜工业园相辅相成、互为支撑,同时与团结村铁路中心形成南北互补格局。(王胜)

焦点关注

“怼上”国三加装DPF,卡车司机为生存与公平维权

■ 董建伟

山东省委办公厅、省政府办公厅日前联合印发《2017年环境保护突出问题综合整治攻坚方案》,从今年8月1日起,未安装颗粒物捕集器(DPF)的国三排放标准重型柴油营运货车将不予环检。

对山东本地卡车司机而言,这一政策的出炉猝不及防,从《方案》发布到执行,不过10天左右。记者致电山东环保厅,截至8月11日上午尚未得到确认。即便上述消息属实,8、9月应当进行环保检测却未安装DPF的国三重型柴油营运货车,也仅是检测日期延至9月30日。两个月过后,情况如何依旧无从知晓。卡车司机维权之路,注定未到终点。

而在现代物流报记者采访时,山东枣庄的卡车司机牛峰(化名)有着相同看法,并总结车友心声:卡车司机支持环保,反对国三加装DPF;不只涉及安装、维护等费用,更困难以达到预期减排效果,甚至影响车辆性能,增加运营成本。

卡友诉求能否撤销DPF加装 昂贵价格着实令人一筹莫展

据牛师傅介绍:目前,枣庄地区车辆已可正常环检,但距维权成功还很远;卡车司机诉求简单、直接,即撤销国三重型货车加装DPF这一政策,从根本上解决司机无力承担加装、维护DPF费用等问题。

其一,DPF售价有高低,司机购买并不便宜。

保护环境人人有责,卡车司机同样支持环保,但DPF价格昂贵也是实情。“外面800-1000块的东西,卖给我们20000多块起步,有的甚至达到40000甚至50000块!”牛师傅告诉记者。

为此,记者打开淘宝搜索,柴油车DPF最低售价600元,最高售价37000元,价差十分明显。记者致电山东省委办公厅、山东省机动车排气污染监控中心等机构,想要进一步了解情况,或未有明确答复,或电话无法接通。

其二,皆知价格决定质量,然而费用无力承担。

深圳市贝特斯净化设备有限公司市场部总监唐萍在接受记者采访时指出,产品价格与质量相关,广大车主需慎重选择DPF供应商。DPF陶瓷载体厂家与贵金属涂覆量等因素会影响DPF过滤效率、价格及产品寿命,排量越大DPF价格越贵,但保养周期较长。



国二车黄改绿或是前车之鉴 国三车加装DPF效果恐不济

卡车司机注重自身收益,但如加装DPF可以彻底治理雾霾等大气污染问题,他们不会吝惜自己的钱袋。牛师傅也称,即使价格贵到20000、50000块,他也接受。但是,加装DPF真能有此疗效?牛师傅认为,答案或是否定。

其一,DPF加装并非首次,国二黄改绿曾尝试。

据牛师傅讲,几年前,国二黄改绿安装DPF,当时费用高达20000或50000元以上,但效果甚微。国二车排放积碳很多,DPF捕捉能力越强,越易堵塞。后来,很多司机都将装好的DPF拆下来。可以说,这是国三加装DPF的前车之鉴。

而据唐萍介绍,在用车加装DPF产品质量与技术路线比较成熟,当初部分省市国二黄改绿时加装DPF未达预期效果,原因或是以下五点:一是加装DPF的原车排放太差,加装前后没有及时维修好烧机油或原排烟度值较大的车辆;二是使用不合格柴油(特别含硫超标的柴油)使得排污增加及涂覆了贵金属的DOC与DPF中毒失效,无法满足低温再生;三是用户对DPF产品的应用与使用条件不了解;四是没有及时做好DPF清洁保养工作;五是加装的DPF过滤容量偏小不能完全满足车辆排量要求。

其二,车辆性能反受拖累,适配性需放第一位。

国四、国五货车并未安装DPF,DPF应是国六货车标配,强行将该系统加于国三重型货车身上,牛师傅感到不解。在他看来,排气

筒和发动机排量设计应有一定比例,加装DPF间接造成更改,车辆动力性、经济性难免受到影响。

来自主机厂的行业专家刘飞(化名)也对记者分析,不可否认DPF可以捕捉、减少颗粒物,但其负面效应确也存在。发动机、整车是一体式开发,国三车加装DPF无形中使排气背压升高,发动机排气不畅,这时动力将受损,油耗反而更高。

面对加装DPF政策积极维权 卡车司机此举的确有法可依

关于DPF安装,卡车司机抱怨诸多,有人反映并不清楚怎么安装,去哪安装。但DPF安装不是一个充分市场化的行业,能提供产品和服务的厂商有限,车主选择余地很小,具有自然垄断性。有关部门如指定安装渠道,将涉嫌违法,而且,加装DPF背后还有不少法律问题亟待关注。

首先,强制安装DPF,合法性、合理性有待商榷。

法律人士杨一(化名)在接受记者采访时表示,从山东目前做法来看,强制安装DPF加重了车主负担,须有强有力的立法支撑,否则涉嫌违法。但目前还未看到有公开的立法规范做出规定。而不安装DPF不能通过审验,不能通过审验车辆就不能上路行驶,这涉及到行政许可的问题。事实上,机动车在登记上牌时并没有安装DPF要求,所以只要是合法登记车辆就有权上路行驶。

其次,强制安装DPF,程序正当性有待商榷。

杨一指出,从目前公开的信息来看,山东

强制安装DPF并未充分征求车主、司机的意见,也未充分征求其他阶层和群体的意见,仿佛一夜之间出台一个政策,而且是损害广大车主利益的政策,很难说程序是正当的。

再次,实际操作层面,DPF作用缺乏科学和技术支撑。

杨一告诉记者,依据公开信息显示,DPF和发动机的匹配对厂家来说也是一项技术难题,DPF加装后作用多大,缺乏数据支持。对车主来说,车辆出厂合格、使用合规,如今要求安装DPF,利益必然受损,可以依法维权。

五大方案解决DPF加装难题 如何践行反而更难

维权实属万不得已,只希望引起重视。眼下,枣庄市一位副市长和当地环保局有关领导已承诺给出答复。牛师傅不抱太大希望,预计结果仅是延期执行。但对加装DPF政策执行,他和几位受访者均提出了各自建议。

其一,行使权力,申请补偿。

正如杨一所述,卡车司机面对这类情况,申领补偿款有法可依。但有一点需要注意,即便提供补偿款,可能只是一次性发放。后期维修和安装新DPF费用,仍要车主自行承担。

其二,厂家召回,负责加装。

牛师傅认为,针对DPF安装,参考国外经验,应由厂家对设备进行召回,然后进行升级改造。司机最初购买的是可以投入运营的合格车辆,此后政策调整带来的损失,不能每每都由司机承担。

其三,充分验证,全面适配。

刘飞向记者建议,确保加装DPF赢得支持,就要确保其能从根本上做到节能减排。首先需要更充分试验论证,结合整车厂、发动机厂做好产品适配性,通过加装前后的各项指标对比,以数据说话。

其四,确保合法,避免处罚。

当前,针对非法改装的严查严控力度加强,据牛师傅介绍,只将油箱自小改大,都会因非法改装而被罚款。所以,当车辆加上DPF,有关部门需要统一认定其不在非法改装范围。倘若改后再遭罚款,对司机则太不公平。

其五,提升意识,做好维护。

唐萍认为,安装DPF后,要想产品有效正常使用3年以上,又能实现环保要求,需选择合格供应商提供产品,不以低价格作采购唯一要素;选择国四以上低硫柴油,含硫量应小于50ppm,告别低质低价燃油;3-6万公里需拆卸DPF,做一次彻底清洁保养工作。