

货物运输高歌猛进 铁路快运钢需强劲

■ 魏峰

伴着刚刚升起的晨曦,刚刚值完夜班的北京铁路石家庄南站主任高永胜在货场检查完货车的装卸情况之后,急匆匆地赶回到自己的办公室,“8月21日北京铁路局下发了《2017年第三阶段调整列车运行图的通知》,其中旅客列车调整图自2017年9月21日零时起实行,特快和快速货运班列调整图自2017年9月21日零时起实行,其他货物列车调整图自2017年9月20日18时起实行。”高永胜一边看着调图通知一边向记者解释着:“根据总公司运输经营工作安排,运输市场需求和运力资源变化,此次调图把部分班列做了调整,减少一些中途站的作业,压缩运行时限,提升运输的质量。”

货物快运高歌猛进

“按照班列开行的速度等级,将班列划分为160公里/小时特快班列,120公里/小时快速班列,80公里/小时普快班列三大类;其中快速班列包括:中欧班列、快速货物班列、多式联运快速班列(原快速集装箱班列)及其他按120公里/小时速度等级开行的班列;普快班列包括:中亚班列、多式联运普快班列(原铁水联运集装箱班列)、普快货物班列及其他80公里/小时速度等级开行的班列;现大宗直达货物列车纳入普快班列序列管理。”高主任向记者解释着班列的速度与等级关系。据统计,三年前京津冀地区开通货物列车,北京铁路局已为近6万客户发送零散快运货物1.59亿件,货物快运覆盖京津冀200多个县、市、地区。大到钢材,小到10公斤杂粮,京津冀铁路货物快运为沿线的小微企业、普通市民提供了价廉物美的“铁路快递”新选择。

2014年7月19日,京津冀货物快运列车开行,为京津冀地区中短途零散货物和小批量货物提供“快运直达”,满足京津冀地区中小企业灵活分散的运输需求。据介绍,北京铁路局以南仓站为零散货运中心站,先后开行了南北环及京九京津冀快运列车。北环快运列车将北京、塘沽、唐山、承德、张家口和廊坊地区连接起来;南环快运列车则将北京、廊坊、保定、石家庄、邢台、邯郸、衡水、德州、沧州和天津地区全覆盖;京九快运列车将永清、霸州、任丘和衡水地区串连起来,基本覆盖了京津冀200多个县市地区,并逐步形成向外不断延伸辐射的快速货运网络。同时,北京铁路局还开办“点对点”业务站点19个,即通过京津冀快运站点直接发到外局或本局中心站的方式,缓解环线 and 南仓中心站作业压力,提高部分快运站零散货物发送能力。“本次调图中,多式联运快速班列7列,新增2列,较现方案增加2列。”高主任表示,2017年上半年,北京铁路局石家庄南站日均装车147车,日均卸车211.7车,货物发送吨累计完成152.2万吨。在铁路货运传统依赖的煤炭等大宗货



物市场低迷的情况下,零散商品快递发送量逐年增加,一个巨大的市场呈现在运输业面前,铁路货物快运业务推出市场,并经营出自己的特色,打下了自己的市场,为铁路货运改革迈出重要一步。

国际班列异军突起

“在本次调图中,中欧班列8列,较现方案保持不变;中亚班列6列,新增1列,较现方案增加1列;增开霍尔果斯-保定X9040次,经京广线运行。”高主任向记者透露了一下统计数据,中欧班列自2011年开行以来增长迅猛,截至2017年9月7日,已经累计开行突破5000列。高主任向记者解释,中欧班列是指按固定车次、线路、班期和全程运行时刻开行,往来于中国与欧洲及“一带一路”沿线各国的集装箱国际铁路联运班列。目前,依托新亚欧大陆桥和西伯利亚大陆桥,已形成西、中、东三条中欧铁路运输通道。

据中铁总统计数据,2016年中欧班列共开行1702列,比2013年(全年开行80列)大幅增长2027.5%。2017年一季度,中欧班列开行593列,同比增长175%;回程班列198列,同比增长187%。

“2016年7月8日,邢台制造的中亚国际货运班列从河北省沙河市货场启动,驶向目的地——乌兹别克斯坦首都塔什干,这是京津冀区域首列直通中亚的货运班列,它标志着邢台市外向型经济发展迈上了一个新台阶。”高主任说,邢台-塔什干“好望角”中亚国际货物列车的开行,标志着邢台地区经济社会发展尤其是外向型经济发展迈上了一个新台阶,中亚国际货物列车的开行对于促进邢台地区集装箱国际联运功能布局的全面升级、助推京津冀综合交通运输体系的建设将起到重要的推动作用。

“好望角”中亚国际货运班列始自邢台,直达乌兹别克斯坦首都塔什干,全程5000余公里,运行周期为8天,是目前中亚货运最快速度,在京津冀地区尚属首列。下一步,在实现常态运营的基础上,“好望角”班列将由中亚逐步延伸至西亚、欧洲国家。2013年11月首发的中亚班列“长安号”,源源不断将“中国制造”运出国门,已成为丝绸之路经济带上的重要贸易纽带和衔接中亚、贯通东西的国际物流大通道。“随着市场需求的不断提升,中亚班列开行密度也在不断提高,自2015年开通以来,目前班列开行频次由每周列逐渐增加到每周三列。”高主任欣喜地向记者表示。

“计划到2017年底,河北省将完成多式联运集装箱班列15万标箱,地方铁路货运量达到2.9亿吨;到2020年结束时,完成多式联运集装箱班列50万标箱,地方铁路货运量4亿吨。”高主任表示,在前一段时间出台的《河北省强化交通运输领域污染防治专项实施方案》中提出,要大力发展多式联运。多式联运是一种组织形式,指由两种及以上交通工具相互衔接、转运而共同完成运输。特点是产业链条长、资源利用率高、综合成本低。河北省要创建多式联运示范工程,加快建设综合交通运输体系,推动交通运输业节能减排。同时河北省要大力发展铁路货运,整合邯郸、邢

铁路快运带来钢需

台、石家庄区域内钢铁、煤炭企业所辖的铁路资源,形成区域地方铁路网。

《京津冀地区城际铁路网规划》提出,以“京津塘”“京保石”“京唐秦”三大通道为主轴,以北京、天津、石家庄三大城市为核心,形成“四纵四横一环”为骨架的城际铁路网络,将新建24条3450公里城际铁路网,形成“四纵四横一环”格局。京津冀间将有5条高铁,分别是京沪高铁、京津高铁、京滨高铁、京津第二城际高铁、北京新机场高铁(北京到新机场-天津)。

从我国高铁发展看,2016年底我国高速铁路里程已达2.2万公里,跃居世界第一,初步形成了“四纵四横”高速铁路网络;远期我国高速铁路网将达4.5万公里,形成“八纵八横”高速铁路主通道。国务院印发的《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》中提出,计划到2020年,高速铁路覆盖80%以上城区的常住人口100万以上的城市,铁路、高速公路、民航运输机场基本覆盖城区常住人口20万以上的城市。到2020年,高速铁路将覆盖超过113个大城市(包括超大城市)。

据有关专家保守测算,1条设计时速为250公里的客运专线,其每公里建设成本在0.87亿元左右,预计2017~2020年我国新增高铁投资规模约为6960亿元;2017~2025年新增高铁投资规模约为13920亿元;2017~2030年新增高铁投资规模约为20010亿元。据统计,我国铁路基本建设投资每亿元耗钢量已由前几年的0.32万吨上升到0.333万吨。据此推算,2017~2030年由于新增高铁建设而产生的耗钢量将达6660万吨,京津冀铁路快运的高速发展必然将带来极大的钢铁需求。

14部委发文 促道路货运行业发展 完善城市物流配送体系

■ 刘铭

9月20日,记者从交通运输部获悉,交通运输部等14部委印发《促进道路货运行业健康稳定发展行动计划(2017~2020年)》,旨在切实推进道路货运行业转型升级,实现行业持续健康稳定发展。

计划提出,“十三五”期间,通过深化新一轮改革创新,破解多方面政策瓶颈,引导发展壮大一批龙头企业、提升稳定一支较高素质从业队伍,道路货运行业对物流降本增效、社会新增就业、经济转型升级的支撑保障更加有力。

2018年底前,完成降本减负10件实事,推动政策落地并取得实质性进展。制度性交易成本大幅降低,货车司机生产生活条件显著改善,货运业户的获得感和货车司机的归属感持续增强,行业平稳发展的基础更加牢固。

2020年底前,提质增效各项工作任务全面推进,行业改革创新取得突破性进展。市场组织化程度明显提高,龙头企业加快成长;市场主体结构明显优化;低水平落后产能有序淘汰更新,车型标准化水平显著提升;先进运输组织模式广泛推广,道路货运比较优势得到有效发挥;“互联网+货运”新业态不断涌现,资源集约利用效率稳步提高。

完善城市物流配送体系。以中心城市为重点,推动建立“交通运输主管部门负责需求管理和运力调控、公安交通管理部门负责通行管控”的协同工作机制。加强城市配送车辆技术管理,对于符合标准的新能源配送车辆给予通行便利。支持在城市周边统筹布局规划和建设一批具有干支衔接功能并组织开展共同配送的大型公共物流配送综合体,同步优化城市内末端共同配送节点。组织开展城市绿色物流配送试点。

优化收费公路通行费政策。在具备条件的省份和路段,组织开展高速公路分时段差异化收费试点。推广货车使用电子不停车收费系统(ETC)非现金支付方式,省级人民政府可根据本地区实际,对使用ETC非现金支付并符合相关要求的货运车辆给予适当通行费优惠。严格执行鲜活农产品运输“绿色通道”政策,免收整车合法装载运输鲜活农产品车辆通行费。

规范培育现代物流市场新主体。鼓励道路货运企业通过组织创新、技术创新等做大做强,加快向多式联运经营人、现代物流服务商转型发展。深入推进无车承运人试点工作,提升无车承运人资源整合能力,强化全程运输责任,组织试点政策评估和制度研究,制定出台无车承运人管理办法和运营服务规范。鼓励中小货运企业联盟发展,支持以资产重组、资源共享等为纽带组建联盟实体,引导创新企业联盟组织模式和运行机制。

中国成世界第一大公路运输市场

9月19日,贝恩公司和智慧物联网公司G7联合发布《中国公路货运市场研究》报告指出,中国公路货运市场规模超过5万亿人民币,已成为世界第一大公路运输市场。中国物流行业正面临着提升效率的关键问题,以大数据为基础的智能化管理和技术手段可以帮助中国物流企业提升效率。

报告显示,中国公路货运整体周转量为610百亿吨公里,市场规模超过5万亿,成为世界第一大公路运输市场。与之相比,中国物流行业的效率却并不高,物流费用占GDP的16%,同发达国家10%的水平有一定差距。贝恩和G7建议,企业可利用物联网、大数据等分析工具对路线进行动态规划,提升物流时效与效益。

(陈兴)

新版《河北省道路运输条例》将实施

日前,记者从河北省政府新闻办召开的《河北省交通运输条例》(以下简称《条例》)解读及宣传贯彻情况新闻发布会上获悉,《河北省道路运输条例》将于11月1日起正式施行。记者了解到,《条例》共七章七十二条,体现了五大创新:即建立京津冀区域协作机制,强化道路安全生产;优先发展城市公共交通;加强行业节能环保;注重深化放管服改革。

会上,河北省交通运输厅副巡视员赵同安对《条例》进行了解读。关于京津冀协作机制如何实施,赵同安指出,京津冀协调发展是国家重大发展战略,《条例》专门设置了京津冀区域协作一章,对京津冀区域协作进行了规范,明确要求在政策统筹、协调机制、联合执法、联合科研等方面加强与北京市、天津市的协作,促进道路运输区域协作和发展。

目前,京津冀交通运输部门建立了京津冀交通运输行政执法合作机制,联合印发了《京津冀交通运输行政执法合作办法》,同时继续推进交通一卡通工程和京津冀客联网售票一体化。9月底,京津冀道路客联网售票服务向社会推出,届时三地将实现客运站窗口、代理售票点、网站、手机APP、微信等多渠道票务信息查询和购票服务。

(黄岗)

同城速递新商机 快服务4小时同城当日达

■ 邓拓 李俊

“即时送,没那么急,次日达又有点晚;用闪送太贵,用顺丰太慢。”虽然市场上同城当日达跑腿已经遍布,但介于即时送与传统快递次日达之间的需求,有时也很难找到合心意的配送方式。

近日,快服务上线的同城当日达业务给市场上这一空白带来曙光,以“上午发下午到,下午发晚上到”为口号,定位4小时的配送服务,采用城市环形无人中转站点模式运转,是在目前的同城速递细分市场寻得的“新商机”。

那么,在同城速递平台林立的行业内,快服务的同城当日达如何运营?4小时用户群体市场到底能有多大?这个新商机真的靠谱吗?

同城速递新商机 4小时市场暂空白

快服务CEO冯勇,曾是百度地图、百度贴吧的首席架构师,在他看来,目前的同城速递市场,是多个细分配送场景并行的局面。

以配送时间划分,首先是以顺丰、圆通、韵达等传统快递公司为主的次日晨达、次日达等同城配送服务;其次是围绕3公里的即时配送,以美团、饿了么、达达、点我达等为主,30分钟送达为标配;最后是以闪送、UU跑腿、快服务等为主60分钟送达全城专人直送业务。

在这几类同城速递业务中,快服务同城当日达瞄准的是当前市场上还未被完全挖掘的4小时的同城速递服务,即实现“上午收件下午送达,下午收件晚上送达”的场景需求,用户可通过APP、微信、电话等方式提交订单,收件时间可延迟至下午4点,同样是同城当日达,其费用却与顺丰同城次日达相同。

据冯勇介绍,快服务自2015年成立后,首先从二三线城市发展,从事同城配送服务,之所以选择切入同城速递4小时配送,是在经过实践后发现平台90%的订单都与取送东西有关,场景化的长尾需求只占10%左右,因此冯勇在经过考虑后,认为专注标准化的同



城取送业务才是出路。目前,快服务提供即时专人直送和同城当日达两项服务,已在全国200座城市开展业务。

设无人值守站点 中转车“环形”巡航

同城4小时送达,与传统快递次日达相比,在时间上要求更高,成本也要高。事实上,不少传统快递公司也在尝试做同城当日达,但苦于对周转灵活度要求,运营成本高的难题,都没有做出好的成绩,那么快服务是如何保证时效?

这也是其运营模式创新所在,在城市周转方面,快服务同城当日达由无人值守的智能中转柜、中转车、配送员等几个因素组成。

快服务选择在城市中建立环形干线网络,每3到5公里设置一个无人值守的智能柜中转站,配送员就近揽收快件投放智能柜,中转车辆以每2小时在城市干线站点巡航一

周的方式分配快件,末端配送员通过APP与智能柜连接,实现货物的分拣中转。

传统快递公司的配送逻辑,是从用户到末端站点再到城区网点,运往城市分拨中心,继续往目标站点分配,是一个“金字塔”形状。而快服务采用中转车辆不间断循环,使得快速送达灵活、快捷,确保送达时效,快服务的接单时间可以延迟至下午四点。

据了解,整个环形运营模式,都以云端为载体,其业务模式由智能路由引擎打造同城物流大脑,连接移动分拣技术、无人值守智能中转柜、末端派送系统等四个模块组成。

夹缝中生存 快服务定位市场有多大?

4小时送达的用户市场到底有多大?据了解,目前,快服务主要以专人直送和同城当日达两种配送方式,主要服务于水果生鲜、鲜花蛋糕、写字楼商务件、同城微商等客户,其在

同城当日达业务主要面向的还是C端用户的取送,介于即时速递和传统快递的夹击中,快服务的用户市场有多大?未来如果有大鳄公司强势入局,快服务会不会受到威胁?

冯勇介绍,快服务同城当日达的用户主要来自同城客群和电商客群。目前,同城当日达用户主要是此前专人直送积累的同城C端、小B端的客户群体;未来随着环形干线网络逐步完善的布局,将要打造一个大同城的概念,与生鲜电商、海外购等目标商户合作,定位更大范围、更大单量规模的同城当日达电商客群。目前正在打通京津冀城市群,未来将继续开展长三角、长湘潭、珠三角等城市群大同城当日达。

在新零售风口下,企业配送需求更加精准和场景化,对时效的要求更加严格,在他看来,这也是快服务的一个潜力市场,冯勇表示,公司计划明年80%的订单来自同城当日达业务,20%来自专人直送业务,加快同城当日达业务的发展。