

2017 年公路零担物流发展方向展望

■ 周建德

随着无车承运人试点、城乡物流配送的大力开展，公路货运行业迎来了转型升级的广阔市场机遇。回顾 2016 年，在零担物流领域里发生了很多大事，如德邦上市已受理、安能做快递、中通突做快运……2017 年公路零担物流会如何发展？笔者认为，2017 年公路零担物流将着重向以下几方面发展突破：

共享物流平台 将成为一个驱动力

在 2016 年，平台化的企业都在小心翼翼地前行着：悄然打下基础，在不称霸的感召之下，2017 年将会迎来一波爆发期。与此同时，也将会经历一场生与死的考验，正所谓考验内功的时候来临了，露出真面目的时刻到来了，有招活着，没招死去。

末端争霸之战将持续

末端为王不为过，末端的争霸还将继续上演，适者生存，优胜劣汰的态势，在末端将会显得尤为明显。一大波强势企业入驻，一大波企业湮没隐退，正所谓成也萧何败也萧何。新政下的三个产业政策，将会改变行业规则。从营改增迫使部分企业物流外包，到 9.21 治理从源头，从生产开始抓起，再到无车承运人，这一波的企业将会迎来真枪实弹的



火拼，考验能力、考验实力的时候到来了，产业政策将助力行业改变和升级。

快递、快运、零担 将成为无界限的产品

有钱的小主多了，搅局者也就多了，产品之间的界限也会越来越模糊化。三个层级的分级即将开始，分水岭一旦形成，行业将会彻底改变。随着资本纷纷进入市场，未来行业的

血雨腥风和多元化将成为主流。上了市的需要不断注入新鲜的血液，从而提升股东的和股民的信心；没有上市的需要不断吸引资本的关注，不断地跨界发展，不断地打破行业的潜规则。

运力市场继续火爆

9.21 政策的推行，终于给了运力成为主人的一次机会。2016 年的“双十一”，运力更

是赚足了大众的眼球，从民营大车队到资本大车队、产业大车队，再到专线的线路大车队，运力模式真可谓百花齐放、百家争鸣。有货的成为了牛人，有整合能力的成为了王者，有钱的成为了受益者，一个繁花似锦的运力市场必将持续火爆，究其根本，无非是源于各家所占据的市场份额的比例，少得确实可怜。

格局很难快速形成，割据继续

伴随着各路豪强纷纷招兵买马，2017 年的市场割据将会面临新一轮的大战。一场没有硝烟的战争已经开始，随着资本强势助推，大型集团纷纷成立投资部，大有学习 DHL、UPS 的味道。收购整合占为己有，注资成为业务中的一部分，以购买和投资产业的方式，将形成具有强烈集团特色的产业联盟。

黑马继续显现

在过去的 2016 年黑马已经显现，跨越物流、壹米滴客、全峰快递、区域好专线，一匹匹黑马横空出世，惊艳四座。

标准化成为下一个风口

标准化的运作，循环化的使用，将成为下一个投资的风口。比如托盘的循环使用，这是一个讲了很多的故事，但是在不久的将来，将成为不可小视的力量。

(鲍柳)

治超政策， 或将推动重卡业发展

■ 李智

今年 2 月份，9 家重卡企业增幅超过 100%，重卡行业已经从小跑变成了狂奔！在这其中，治超新规的推动作用不可小觑！

由于重型卡车在运输、物流等方面占据重要位置，因此，重卡市场成为经济发展的助推器和国民经济的晴雨表。一般而言，重卡高景气意味着社会经济发展良好，反之重卡销量下滑则意味着经济发展下行。

国内重卡市场近期行情可是“火起来了”。2017 开年首月，重卡销量达到 8.2 万辆，比去年同期的 3.68 万辆大幅增长 122%，创下了最近 6 年来首月销量历史新高。

繁忙的重卡经销商

位于上海市宝山区兰岗路 276 号的上海中集车辆物流装备园，是上海几家最大的重卡经销商聚集地之一。在重卡经销商集中区域，园区道路两旁以及经销商店面四周停满了各种类型的重卡车辆，那些属于经销商或客户的小轿车只能见缝插针地停放。

上海集鑫销售服务中心是园区内较大的一家重卡经销商，该经销商销售产品为中国重汽生产的各类型重卡车辆。繁忙，就是这几个月园区重卡销售员的典型特征。他虽然不太认可“火爆”、“卖疯了”这些词，但也承认的确是比之前好卖了。但他也说，“我们的车都没涨价。”

在另一家较大重卡经销商上海华英陕汽汽车销售公司处，一位正在咨询车辆报价的客户告诉记者，他自己有私人车队来从事运输业务，目前希望购买 4-5 辆重卡来满足自身钢板运输业务量的增加。这位客户并未当场下单，他觉得陕汽的车价格还是有点贵了，还需要考虑考虑。

据华英陕汽的销售员介绍，公司 2 月份的重卡销量近 500 辆，相比于去年同期增加约 50%，目前的订单数量还不错，不过提车时间达到 50 天；而在优惠价格方面他则表示虽然目前在售重卡有几千元的优惠，但由于今年陕汽重卡价格上涨，实际上优惠比例反而略有下降。

上海中集华骏车辆有限公司销售的重卡也卖得不错，一位销售主管表示，目前公司订单情况火爆，提车时间快的话 1 个月，慢的话甚至需要 3 个月。上海德隆汽车销售有限公司（一汽解放一级经销商）销售人员告诉记者，他的一个客户去年 12 月份订的车，至今都没能提到车。

在中集华骏那位销售主管看来，最近 4 个月重卡销售火爆的原因是国家“921 治超新规”催生的市场繁荣。陆陆续续的销售人员也表示，治超新规实施后，物流公司以及私人车队不得不更换新车来弥补运力的下降。

德隆汽车以及陆陆续汽车虽然在园区不算大经销商，但客户也包括德邦、圆通这样的物流公司，一次性最高订单数量达到 300 辆，不过会采取一年内分批提车的形式。

治超依旧很严

“921 治超新规”被最多次提到。2016 年 8 月份交通部、发改委、工信部、公安部、国家质检总局五部联合制定了《整治公路货车违法超限超载行为专项行动方案》。在去年 9 月 21 日起在全国各地禁止“双排车”的通行，而根据机构调研的结果，新规对物流车有效运力下降 20% 左右，导致公路运费上涨 30% 左右，催化了物流车新购的需求。

上海安杰货物运输有限公司近期新购买了 10 辆重卡。这家公司主要运送塑料以及板材，新增车辆的原因就是受“921 治超新规”影响，无法再按之前的模式运货，必须增加车辆来平衡运力。

主营重卡的山西太原天星汽车销售有限公司的李经理介绍道：“现在治超依旧很严，没人敢超载，超载被抓到会要求现场卸车，还要罚钱扣分。罚钱影响不大，主要是扣分这个让司机很害怕。”

“治超依然严格，而且是从源头上制止超载问题的，现在不管是物流公司还是煤矿上，都不敢给货车多装货，最多就是标载，所以说这边的这些货车根本就没什么机会超载。”主营青岛解放的山东省青岛海乾汽车销售服务有限公司总经理陈兵说道。

记者通过对近 20 家经销商调查得知，目前，大多数地区的治超力度依然没有松懈的势头，而且治超已经取得了非常明显的效果。

政策对重卡市场带来的影响，直接而明显，相信每个货运从业人员都感同身受。其实，除了政策原因，今年的投资环境还有不少利好因素，旧车换新以及业务发展需要也是常见理由。上海旌华物流有限公司的一位司机告诉记者，公司近期新购买了 3 辆重卡，去年 10 月份订车，已于 1 月份提车使用。新增原因主要是公司运输的工业用品的业务量有所提高。德隆汽车的一位销售人员则表示旧车换新是重要因素，其接待的客户大多数均是拥有重卡车辆已经使用了 5-7 年，需要更换新车。

(董建伟)

2020 年我国民用运输机场将达 260 个

记者 3 月 16 日从国家发展改革委了解到，到 2020 年，我国民用运输机场数量达 260 个左右，北京新机场、成都新机场等一批重大项目将建成投产，枢纽机场设施能力进一步提升，一批支线机场投入使用。

根据国家发展改革委、民航局联合印发的《全国民用运输机场布局规划》，到 2025 年，我国将建成覆盖广泛、分布合理、功能完善、集约环保的现代化机场体系，形成 3 大

世界级机场群、10 个国际枢纽、29 个区域枢纽。京津冀、长三角、珠三角世界级机场群形成并快速发展，北京、上海、广州机场国际枢纽竞争力明显加强，成都、昆明、深圳、重庆、西安、乌鲁木齐、哈尔滨等国际枢纽作用显著增强，航空运输服务覆盖面进一步扩大。

根据规划，我国将完善华北、东北、华东、中南、西南、西北六大机场群，到 2025 年，在现有（含在建）机场基础上，新增布局

机场 136 个，全国民用运输机场规划布局 370 个（规划建成约 320 个）。

截至 2015 年底，我国共有民用运输机场 207 个。2015 年，全国民用运输机场旅客吞吐量、货邮吞吐量和飞机起降量分别达 9.1 亿人次、1409 万吨和 857 万架次。

根据规划，展望 2030 年，我国机场布局进一步完善，覆盖面进一步扩大，服务水平持续提升。

(安蓓)

焦点

为啥连提 4 年超限超载入刑？ 全国人大代表、河南省交通运输厅厅长张琼直抒胸臆

全国两会期间，将超限超载入刑也是一些代表委员关注的话题。全国人大代表、河南省交通运输厅厅长张琼就已连续四年就此提出议案，积极建言将货运车辆严重超限超载运输行为作为危险驾驶罪的一种情形。

据现代物流报报道，在接受记者采访时，张琼也欢迎包括卡车司机等群体针对议案提出自己的想法，只有大家群策群力，才能彻底解决问题；至于源头治超如何落地，她认为难点不少，但是多方协力，便有望更好得以实现。

严重超限超载理应入刑！ 张琼为何对其如此坚持？

原因之一：容易引发交通事故。

先来看一组数据：2016 年，全国人大《道路交通安全法》执法检查报告指出，2006 年至 2015 年，在货车肇事的重特大交通事故中，因超限超载引发的约占 60%。

而在从事交通运输管理工作当中，张琼一定也会对这些事故印象深刻。所以，由其提出将严重超限超载纳入危险驾驶罪的一种情形，依照常理判断实在是自然而然的事。

原因之二：扰乱正常市场秩序。

依据中国公路物流运价指数（具体包含不同车辆类型、不同区域以及各主要线路的公路物流运价，数据来源于 1000 多家企业超过 200 万辆货车）的有关统计显示：

与 2013 年比，2016 年全国居民消费价格上涨了 5.5%，而公路运价降低了 12.4%。这就不禁令人好奇，为何二者竟成反比？但是，如果进一步推敲不难想到，或许正是超限超载压低了运价，形成了恶性竞争的价格战。

原因之三：超限率高破坏力大。

近年来，高速公路货车超限率集中在 50% 以内，整体超限率呈下降趋势。有关数据也指明：2016 年超限率 50% 以上占比为 0.7%，这在众多运输车辆中所占比重很小。但就是这样低比重的超限超载车辆，杀伤力却惊人。据介绍，超限超载率 100% 时刹车距离增加约 60%。可见，该数值与事故风险恰成正比。

原因之四：公共财产损失惨重。

据测算，车辆超限超载率 30% 时，公路养护费要增加 200%；承运人超限超载运输获利 1 元，公路建设养护要多花 100 元。而据不完全统计，全国每年因此增加养护维修费超过 100 亿元。



●在河南代表团驻地，全国人大代表、河南省交通运输厅厅长张琼接受采访

而当车辆超过标载 100% 时，货车行驶沥青路面 1 次相当于标载行驶 256 次。目前，我国高速公路沥青路面设计使用年限 15 年，然而，少数路面使用年限已经缩短为 2-3 年。

原因之五：严重超员超速入刑。

2015 年 11 月 1 日，《中华人民共和国刑法修正案（九）》正式实施，道路运输“三超”中的严重超员和严重超速均纳入刑法追究责任，这为严重超限超载运输入刑提供了契机。

也是基于此，张琼认为，是时候发起议案，“修改刑法‘第一百三十三条之一’，将货运车辆严重超限超载运输行为作为危险驾驶罪的一种情形”了。而针对严重超员和超速的惩罚，正是此番修改刑法可以借鉴的。

原因之六：惩戒不严威慑不足。

我国治超主要依据《公路法》等法律法规，治理方法包括：行政手段主要是卸货、处罚等；经济手段是计重收费。一些严重超限超载运输如未造成明显严重危害结果，无法追究刑责。由于违法成本低，在利益驱使下，一些车主肆意超限超载。而超限超载入刑在国外已有先例，我国将之入刑，将会对超限超载运输实现有力威慑，提高违法成本，达到长效治理目的。

堪称终极解决方案提出！ 一旦入刑将成治超王牌？

首先，基于以上种种原因，张琼提出：建议刑法“第一百三十三条之一”第一款增加第五项：“从事货物运输，未经许可严重超限超载的。”

其次，张琼还在议案中提出：将第二款修改为“机动车所有人、管理人对前款第三项、第四项、第五项行为负有直接责任的，依



照前款的规定处罚。”

而记者也了解到：“第一百三十三条之一”具体包括：在道路上驾驶机动车，有下列情形之一的，处拘役，并处罚金：

①追逐竞驶，情节恶劣的；

②醉酒驾驶机动车的；

③从事校车业务或者旅客运输，严重超过额定乘员载客，或者严重超过规定时速行驶的；

④违反危险化学品安全管理规定运输危险化学品，危及公共安全的。

此次，张琼的第一条建议，便是在此四条措施后加入第五项内容“从事货物运输，未经许可严重超限超载的”。

至于张琼提出修改的“第二款”为“机动车所有人、管理人对前款第三项、第四项行为负有直接责任的，依照前款的规定处罚。”

其中，前面提及的“前款”即为第一条建议所涉及修改内容，修改后则是将张琼第一条建议中拟增加的第五项内容列入了“责任范围”。

记者认为，治超是一场持久战，也是个系统工程，其涉及到的管理部门多，相关企业和个体也多，总有千丝万缕的利益关系需要理顺。而站在严厉治超的角度去看，严重超限超载入刑其实也已得到不少运输企业和卡车司机支持，他们只是期待，政策要具公平性，各地执法标准能做到一碗水端平。

此外，针对一超四罚、源头治超等，卡车司机也很期待，毕竟治超的压力不能他们独担。只是，如何真将上述措施更好落地，还待有关部门协力，采取有效行动。

当然，最后不得不说的是，在治超过程中出现的执法不公或不当等情况，同样需要引起有关部门注意。不能一条鱼腥了一锅汤，好好的治超经被他们给念歪了。