

春运高峰 铁路经济的拥挤与落寞

实习记者 李成成 报道

一年一度的春运如期而至,各交通枢纽、交通方式开始拥堵尤其是铁路。随着网上订票方式的兴起,各种刷票神器日益突出,春运铁路再次成为大家聚焦的中心。一票难求现象仍然存在,铁路旅客数量有增无减,极具中国特色的春运经济开始凸显。与此同时,高铁、普铁概念股也升温并活跃起来。

春节是我们一年中最渴盼的节日,在这个传承千年的节日里,无论如何也要回家,思乡盼归的心情激动而急迫。辞旧迎新本该和家人一起开心度过的。所以,无论春运里回家的路途多艰难,也抵挡不住对家园的向往和企盼。中国人都有着强烈的春节情结,所以我们可以抛却一切,只为能和亲人团圆,只为能红红火火地闹新春。因此,春运期间所有的拥堵、所有的艰辛都可以在家人面前烟消云散。

2013 年春运现状

2013 年春运从 1 月 26 日开始至 3 月 6 日结束,共计 40 天。春运期间预计全国旅客发送量将达到 34.07 亿人次,比上年春运实际完成增长 8.6%,其中道路约 31.04 亿人次,同比增长 9%;水运约 4308 万人次,同比增长 1.5%;民航约 3550 万人次,同比增长 5.2%;铁路约 2.25 亿人次,同比增长 4.6%,增加 993 万人。(见表 1-5)

据铁道部网站消息称,今年春运期间,全国预计日均发送旅客 561 万人,其中高峰日将达到 695 万人左右。由于今年春节相对去年较晚,节前学生客流高峰出现在 1 月中下旬,与探亲、务工的客流正好错峰,客流相对平稳。而节后学生返校高峰将于节后探亲、民工第一客流高峰重叠,比去年节后的客流更加集中。

中国铁道部 1 月 27 日披露,26 日春运首日全国铁路发送旅客 525.6 万人次,较去年春运首日有所增长。共开列车 4516 列,其中临时旅客列出 385 列,运输秩序良好。

统计显示,1 月 26 日,北京铁路局发送旅客 61.2 万人次,同比增长 6.6%。为方便广大旅客出行,北京铁路局 1027 名春运志愿者正式上岗,分别在北京站、北京西站、北京南站、天津站、石家庄站等 15 个地市级以上车站及涉及高铁车站,为广大旅客提供乘降帮扶、购票取票引导和秩序维护等服务。同时,为老幼病残孕等重点旅客提供实名制验票、进站、乘车的“一站式”服务。

据铁道部消息,今年春运与往年有些不同。首先,从去年 12 月 27 日起,铁道部开始集中优先办理春运农民工团体往返票。受理的农民工团体往返票的乘车日期为行程 1 月 26 日至 2 月 8 日,返程为 2 月 13 日至 2 月 28 日。车站还设立了农民工团体往返票受理窗口,以方便农民工购票。

另外,车票的预售期也从以往的 15 天延长到 20 天。通过电话订票的旅客,从今年 1 月 1 日起可到全国任一车站窗口或代售点取票。而今年的网上订票,虽仍是一票难求,却不似去年那么拥堵,各种刷票插件相继地出现。

同时,铁路部门还增开了部分普通旅客列车,春运期间,统筹新线、高铁局部成网和既有有线资源,采取增开列出、内部挖掘、北车南支等措施,最大限度地增加客运能力。且全国铁路日均安排开行

621 对绿皮车,占客车总数的 24.2%,尽量满足农民工出行需要。

中国特色春运经济

铁路因其性价比高,运距长,连续性等特点,受到人们的青睐。即使春运时一票难求,大多数人依旧选择火车这项交通工具。近 20 年来,从每单位营运里程旅客周转量来看,铁路上升 113%,公路上升 47%;从每单位营运里程货运量来看,铁路上升 54%,公路却下降 13%。这表明,铁路在运输行业经济中占有越来越重要的地位。而春运是铁路一年一度的最高潮,对经济的影响可观。

随着春运期间客流量的大量出现,铁路周围附属的餐饮、副食等行业的营业额也因此大为提高。面对拥挤不堪的火车与火车站,人们对食物的高需求必然导致周边地区经济的发展。而火车内的餐厅、食品也会被大量消费,尤其是土特产即使价格上涨,依旧会大卖。这无疑会对经济的发展有一定影响。

春运神器带来中国特色春运经济。春运神器老四样——零食、泡面、扑克、马扎,以及现在新兴起的号称“硬座必备”的“鸵鸟枕”、名为硬座宝的睡眠支架、瞬间让站票变硬座的便携式折叠纸凳等,这些被炒得火热的“春运神器”,在网上卖得沸沸扬扬,淘宝上有家卖鸵鸟枕得小店一个月竟然卖出上千件。春节为了回家,很多人会不惜代价,所以便诞生出这一件件的神器,也为我们带来了极具中国特色的春运经济。

春运期间,为缓解购票拥挤、排长龙的问题,而推出网上购票方式。网上购票不仅未能缓解巨大的购票压力,反而使人们在网络上依旧出现购票难得问题,这引来不少非议。由此,各个公司相继推出所谓的“刷票神器”的购票插件,也对经济有了一定的推动作用。比如人民网等因此在 A 股上开始活跃并受人关注。

铁路客流量呈增长趋势

铁路是长途旅客选择最多的交通方式,尤其是春运这段时间。虽然紧张,但无论是客流量还是货运量皆呈增长的趋势。有关部门和专家预测 2013 年春运旅客量将达到 2.25 亿人次,比上年增长。

近几年,铁路运量和投资都在不断的增长,2012 年旅客发送量比 2011 年增长 4.8%,2011 年比 2010 年增长 12.5%,虽然涨势有放缓的趋势,但依旧在不断的上涨。货运发送量在去年有下降的趋势,往年都呈现增长态势。而春运期间的旅客发送量持续增长,2012 年与 2011 年基本持平。有关部门预计今年春运相较去年会有所增长。

据这几年的统计数据,春运的旅客量占全年客运量的 10%以上。面对着拥挤不堪的春运,近段时间,社会上一些呼声逐渐高涨,有呼吁站票平价的,有说解决拥堵问题票价应上涨的。

对此有关经济学家认为,目前,火车票价远远不能覆盖运输成本,火车客运实际上扮演着准公共品的角色,如果把铁路部门看作是理性经济人,则其开展客运服务是

得不偿失的,所以春运往往是作为政治任务来完成,通过价格上涨利润提高来平衡供给的办法行不通。而且,春运经济具有短期需求爆发式增长的特点,若仅仅为了满足这部分需求而大幅度增加供给,必然会带来资源在平时的严重浪费。

面对每年铁路旅客逐年增长的情况,有关专家称,还是应加大投资力度,完善并提高铁路设备和铁路配置,才能从根本上解决火车拥堵的问题。

2013 铁路投资力度不减

据海通证券铁路设备行业报表中显示,2012 年 1-11 月生产 1462 台机车,同比下滑 30.3%;生产 52454 台货车,同比下滑 9.4%;1-11 月生产 6762 台客车,同比上升 35.6%。2012 年 10 月 26 日,铁道部 2012 年第二次货车招标中,招标 1 万辆敞车、5000 辆棚车,金额约 65 亿元,此次招标可保证 2012 年年底和今年年初各货车生产饱满。

2012 年 1-11 月,货运数据同比转正、客运继续稳步上升。其中,11 月全国铁路日均发送货物 1092 万吨,同比上升 9.37 万吨,上升 0.87%;全国铁路日均发送旅客 472.83 万人,同比上升 70.50 万人,上升 17.52%。我国高铁客运增速、动车组上座率等超过行业原有预期,铁道部运输企业的改革开始有条件逐步推进,若成功推进则将带动货车、动车组等的长期旺盛需求。

随着国外经济逐步复苏,2012 年,中国南车首次出口大功率机车至欧洲,且前苏联国家铁路货车和机车需求旺盛,我们对未来铁路设备出口报以良好的预期。因此,行业人士对 2013 年的投资前景,持乐观态度。

在 2013 年铁道部部长盛光祖在全国铁路工作会议上宣布,铁道部计划 2013 年安排固定资产投资 6500 亿元,其中基本建设投资 5200 亿元、投产新线 5200 公里以上。业内人士普遍看好“高铁”概念企业预期增长空间。(见表 6)

可以看到,自 09 年、10 年的投资规模增长较快,11 年的固定资产投资较上一年少得多,12 年又有所增长。据 2013 年铁道部部长宣布,计划 2013 年安排固定资产投资 6500 亿元,较去年有所增长,但涨势微小。

转向高铁这种更为轻便、快捷的交通方式,高铁的建筑速度逐渐加快为铁路板块带来回暖的契机。在此情况之下,有关机构便对铁路板块做出向好的判断。其中,中金公司于近期发布的研报便看好铁路板块,并认为经历了 2012 年基本面和政策面的停滞不前,2013 年铁路行业将会迎来回暖机会,维持对铁路行业的“推荐”评级,且预计行业在 2013 年整体上会有 10%—20%的上升空间。

春运影响下的铁路股

每年春运带来空前的人流量,公路、铁路、航空、水运各种交通行业都引来一年中最大的高潮,特别是铁路,“一票难求”、“排长龙”等拥挤状况让人望而生畏。虽然每年铁道部都称亏损巨大,由此引来的与铁路相关的个股却引来大家

的关注。

网上订票的新型方式的出现,购票长龙从售票点转移到网络上,于是网上刷票迎来前所未有的火爆。各种被誉为神器的购票插件相继产生,也给股市注入了新的活力。服务于铁路订票系统的太极股份(002368.SZ),在因重组事件停牌的同时,也备受市场的关注。人民网(603000.SH)也因推出火车抢票软件而受到密切的关注。

铁路的拥挤,对从事铁路物流的公司也将有一定的促进作用。春运人流量的增大势必也会带来物流量的增加,大秦铁路(601006.SH)、广深铁路(601333.SH)、铁龙物流(600125.SH)和国恒铁路(000594.SZ)等铁路物流物流公司有可能在春运期间获得一定的正面影响,从而活跃于股市。

春运期间,铁路的极度繁忙有目共睹,在此情况之下,高铁建设速度也由此加快。高铁以快捷的优势对缓解春运铁路的压力做出了重大贡献。因此,中国证券报认为,与之相关的鼎汉技术(300011.BJ)、晋亿实业(601002.SH)等高铁概念股在春运中再度活跃的可能性很大。其中,汉鼎技术是集高铁、普通铁路以及地铁幸好电源市场份额都位于行业前列的龙头公司,随着春运的到来和高铁概念股的活跃,有望再度获得市场的密切关注。

海通证券对重点上市公司投资评级:铁路投资复苏带来 3 类个股投资机会。股价高弹性个股:晋亿实业(601002.SH)、晋车西轴(600495.SH)、时代新材(600458.SH);12 年业绩增长概率高的个股:北方创业(600967.SH)、晋车西轴(600495.SH);业绩弹性小,估值修复个股:中国北车(601299.SH)、中国南车(601766.SH)。

铁路股在春运期间活跃,大部分股份呈现增长趋势,如大秦铁路(601001.SH),从去年年底开始一路攀升。也有些股份如中国南车(601766.SH)有下滑的迹象,但铁路股的大趋势是上涨的。业内人士预测,随着铁路运输需求的增加、铁路投资的加大,铁路股将迎来较好的发展环境。

话说春运铁路

春运期间,各种方式的购票仍然无法避免购票难的现状。跟随网上订票而来的抢票软件,也让抢不到票的普通人大呼不公。然而就算有抢票软件也依然不尽如人意。有网友告诉记者,他本以为用抢票软件买票要方便一些,没想到却只买到无座票,将近二十个小时的车程要一直站着,实在太痛苦。

在火车站,记者也看到拿着列车票走出来的旅客,满脸笑容洋溢;拿到火车票,心里就踏实了。激动、幸福、满足的快乐感溢满心里。也有人在网上抒发自己的喜悦之情:终于买到票了,终于可以回家过年了。只要能买到火车票,就算车上拥挤,也不在乎。能回家比什么都好。

而铁道部相关部门也表示,春运难,难在购票。但是有些乘客花了很多精力和时间才订到票,最后或是不来取票、或是退票,乘客一会儿买票一会儿退票,也就导致铁道部一会儿没票一会儿又有票,让我们很尴尬。据统计,近段时间,北京每日退票大约在 3 万张以上,上海也是在万张以上。



涨还是不涨 铁路的运价疑惑

李卓 报道

近日,有媒体引用来自铁道部人士的消息称,2013 年,不仅铁路货运价格有望进一步提高,已经 18 年未作调整的客运票价今年内也有可能进行上调。

截至 1 月 31 日,铁道部尚未对上述消息作出官方回应。

价格涨幅扩大引担忧

虽然没有铁道部的官方回应,多数分析人士仍认为,铁道部的高负债率及铁路

运营成本的不断升高,是促使调整客货运价的动力所在。

最直接的压力在于,至去年最新一期债券发行前,铁道债累计发行 6187 亿元,已兑付的仅 167 亿元,意味着尚未到期的 6020 亿元债务在存续期内,每年仅利息就要支付约 280 亿元。

2012 年 5 月,国家发改委和铁道部联合发布消息,对全国实行统一运价的铁路货运线价格进行调整,货物平均运价水平每吨公里提高“1 分钱”,这已经是 2003 年

以来,国家第八次上调铁路货运价格。令外界恐慌的是,与 2011 年 4 月铁路货物统一运价平均每吨公里提高“0.2 分”相比,此次价格调整的涨幅是上一次的整整 5 倍。

相比公路、航空运输,铁路运量增幅最慢。刘斌认为,如果持续不停地涨价并因此而丧失自身的竞争优势,即便铁路运量依然紧张,也会是个很糟糕的事情,更不符合国家“改善运输结构,发展低能耗运输方式”的目标。

普通客票应体现公益性

在铁路客货运价上调预期强烈的背景下,“如何调”又成为另一个争论的焦点。接受记者采访的多名业内人士表示,铁路调价伤害的是支付能力最弱的群体。

针对最为敏感的客运票价,有人士建议,普通车次的票价调整和高铁票价的调整应该进行区分,因为普通车次更多地承担着铁路运输的公益性,需要保障低收入人群的出行要求。与之相对应,客运票价的

适度上调对乘坐高铁的旅客影响不会很大。

“乘坐高铁的人可以选择去乘飞机,用上调的价格交给市场发挥更大的运力调配作用,未尝不可。”一位业内人士认为。有相关数据显示,铁路基本运价 18 年没有调整,每人每公里为 5.86 分,这种低运价在一定程度上导致客流向铁路集中。

而在运力配置问题上,“被高铁”是一种侵害公众利益、典型的垄断企业行为,“被高铁”的运价上调自然是不合理的。