

“公转铁”：交通运输结构大洗牌



△港口货物集疏“公改铁”如火如荼。

日前，海南省人民政府办公厅印发关于《海南省推进运输结构调整工作实施方案》(以下简称《方案》)的通知。

《方案》明确，海南省将以深化交通运输供给侧结构性改革为主线，以推进大宗货物运输“公转铁”“公转水”为主攻方向，不断完善综合运输

网络，加快建设现代综合交通运输体系，为海南省自由贸易试验区和中国特色自贸港建设提供有力支撑。到2020年，海南货物运输结构明显优化，铁路、水路承担的大宗货物运输量明显提高，重点港口铁路集疏运量、集装箱多式联运量和航空货运量明显增长，运输结构调整取得明显成效。

A

打通铁路进港“最后一公里”

根据《方案》，海南将推进海南干线铁路既有扩能改造，充分挖掘与利用既有铁路资源，提高干线铁路通行能力，释放货运功能；加快推进西环铁路货运改造项目，支持海口南铁路货运站按照综合物流基地要求进行建设，推进水尾站、叉河站、东方八所站、三亚天涯站等铁路货运站建设，完善全岛铁路物流通道体系。

同时，加快推进集疏港铁路规划建设。加强港区集疏港铁路与干线铁路和货运站场的衔接，加快港区铁路装卸站及配套设施建设，尽快打通铁路进港“最后一公里”。加快推进海口港马村港区、洋浦港专用铁路规划建设。推进八所港疏港铁路改造工程，协调推进八所港码头一线开通和煤炭装车楼设施建设，提升八所港煤炭疏港能力。

《方案》指出，海南将推动大宗货物集疏港运输向铁路转移，加强集疏港运输结构优化，充分发挥铁路运输的比较优势，推动大宗货物集疏港向铁路转移。进一步加强煤炭、矿建材料疏港和铁矿石集港运输管理，到2020年，八所港煤炭疏港铁路运输比例大幅提升，八所港铁矿石集港原则上实现主要改由铁路运输。

B

加快集装箱多式联运发展

《方案》明确，海南将统筹规划港口码头建设规模和功能布局，加快大型专业化码头、深水航道建设，重点推进海口港马村港区集装箱码头前期工作和湛海铁路专用码头、洋浦港深水航道工程等项目，提升海口、洋浦港口基础设施服务能力；逐步完善新海港区滚装运输服务设施，提高琼州海峡运输效率，保障陆岛通道安全畅通；加快集装箱航运业务发展；研究制定海南集装箱航线发展战略规划，加快发展集装箱“水水中转”“水陆中转”业务，努力将洋浦打造成为国际海陆贸易新通道航运枢纽。

同时，海南将指导海口、三亚、洋浦等推进国家物流枢纽规划建设，加快重点货运枢纽、快物流枢纽建设；不断完善港口、机场、铁路货运站、物流园区的多式联运功能，促进公路、水运、铁路、航空等不同运输方式间的联通和衔接；鼓励重点港口和铁路货运企业应用多式联运快速换装专用设备；积极推广应用集装箱、厢式半挂车等标准化运载单元，提高公路集装箱货车和厢式车的比例。

《方案》强调，将加快集装箱多式联运发展。为此，海南将结合海南港口水运为主的特点，发挥西环铁路干线运输和公路短途接驳的优势，优化发展海公铁联运组织方式，协调推进海口至三亚天涯站集装箱联运业务。加快推进铁路货物集装化、零散货物快速化运输，推进“东盟—海口—沿海”多式联运线路建设；推进海口热带农产品集装箱运输，积极发展冷链集装箱、厢式半挂车、铁路商品车运输等组织模式。此外，探索与广东等铁路沿线省市合作，探索开行集装箱铁路货运班列。

C

发展“互联网+”车船货匹配

根据《方案》，海南将提升物流信息服务水平，加快港口物流信息服务平台升级，促进港口、航运企业和第三方物流等企业加强合作，促进港口、航运、仓储运输等资源对接、集装箱定位跟踪等综合信息服务；鼓励和支持“互联网+”车船货匹配、城乡配送物流服务平台、冷链物流信息服务平台建设；探索以海口城市共同配送公共服务信息平台为重点，逐步建立完善城市物流配送综合服务平台。

同时，海南还将加强多式联运公共信息互联互通，包括：加快重点港口、铁路、机场多式联运信息平台建

设，加强与海关等部门的合作，协助做好海关多式联运监管系统试点推广工作等等；不断完善全省物流监管服务平台建设，整合对接港口、民航、铁路、快递等物流行业信息和业务资源，实现互联互通。

《方案》指出，将鼓励“互联网+货运物流”新业态发展，依据交通运输部相关政策规范，大力发展网络平台道路货物运输经营企业。

《方案》强调，至2020年，力争培育1-2家具有综合服务能力强、物流运输效率高、运营管理规范的网络平台道路货物运输经营企业。

刚刚步入2019年，铁路部门又有新动作。

日前，由中国铁路北京局集团有限公司和锦绣大地共同打造的首个绿色物流配送基地，在北京货运中心大红门营业部西货场揭牌。这是铁路系统和农业企业充分利用铁路绿色运输的优势，试点“公转铁”替代汽运方式，联手打造的一个农产品供应链基地枢纽和城市集配中心。

近年来，国家提出要“调整运输结构，增加铁路运输量，减少公路运输量”，这“一增一减”体现了交通运输业向着更加专业化的目标协同发展，同时，对于实现交通运输业的环保目标、缓解道路交通压力都大有裨益。

据测算，北京农产品年消耗量约为2200万吨，以往的汽车运输能耗高、污染大，“公转铁”后，每年京津冀地区将减少二氧化碳排放量62.65万吨，同时每年减少进入京津冀地区30吨货车73万辆次，减少北京地区2吨货车1100万辆次，一定程度上能够缓解道路交通压力。

但是，不可否认的是，这“一增一减”也会给公路运输带来不小的挑战。

8万重卡需求不翼而飞

从2017年开始，交通运输部、生态环境保护部等国家相关部门密集出台政策，严控公路超载运输，扩大港口集疏运改为铁路、水路等运输的范围，这对上百万辆公路运输车来说有不小影响。

2018年7月，国务院印发《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，优化调整货物运输结构，大幅提升铁路货运比例。

2018年10月，国务院办公厅印发《推进运输结构调整三年行动计划(2018-2020年)》，推进大宗货物运输“公转铁、公转水”，2019年起，将在全国范围实施铁路运能提升、水运系统升级、公路货运治理、多式联运提速、信息资源整合、城市绿色配送等六大行动。

在“公转铁”范围不断扩大的趋势下，传统道路运输行业应如何转型？原本已经步履维艰的公路运输市场会不会雪上加霜？

答案是：会！

以单车运力30吨、单月单车运输数15趟计算，4.4亿吨等同于大约8万辆重卡一年的运力。也就是说，该项政策在未来两年，预期会压缩掉8万辆重卡的运输需求。以国内重卡450万辆(400-500的中间值)的保有量来计算，未来将有2%左右的重卡运力资源闲置。“公转铁”后，就说天津这一个城市，每年将减少运煤大货车约200万辆次。

铁路、水路运输其路线决定其无法辐射到支线物流网络，挤占的必定是干线陆运的市场份额，而干线运输又是陆运利润较高的一个板块。同时还要注意，450万辆重卡的保有量中，很大一部分是不会涉入干线运输的工程车。所以，这个政策对于陆运，尤其是干线陆运的影响将远大于数据的预期。

对干线陆运影响大，支线未来就是安全的领域吗？

业界人士的答案是未必！随着铁运、水运对干线陆运挤压效应，将会释放一部分运力到支线陆运市场，其竞争也将逐渐增大，毕竟各级物流的之前的压力是互相传导的。

在京津冀及周边、沿海重要港区推进“公转铁”，对这些地区从事拉煤、拉矿、拉钢铁的货车司机产生不小的打击。运煤车大多都采用11-13米长度的对开门专用货厢，适用于运输散装货物，若要长途配货还需要重新置换新挂车，这无疑是一个巨大的投入和门槛。

这不仅是对煤运司机是个巨大考验，整

个公路物流都面临严峻考验。

平衡运输结构势在必行

既然会给道路运输带给如此的冲击，那为何“公转铁”还势在必行？

目前，我国已成为全世界运输最繁忙的国家。近年来，我国在推进多式联运、甩挂运输、无车承运等一系列运输组织管理方式的调整，但从目前情况来看，依然存在不少问题。

公路货运量在全社会货运中占比过高，2008年-2017年，公路货运量占比由47.1%上升到78%，铁路货运量虽然有所增加，但占比却由13.2%下降到7.8%。2008年的铁路货运量是33亿吨，到2017年的铁路货运量是36.9亿吨，增加了11%。但公路货运量增加近1倍，增加了91%。

中物联公路分会张东介绍，改革开放前市场化程度不足，铁路是典型计划经济的高效组织方式，因此在社会中运输市场结构份额中比例较高，占货物发送量的比例稳定在百分之三四十。改革开放后，铁路运输份额占比下降。如今经济发展进入新常态，2012-2013年我国铁路比例进一步下降，甚至低于沿海和内河航运。2017年在国家政策推进下，加之煤炭运输影响，使铁路运量略有回升，占比达到7.9%，较最低谷2016年铁路运输占比的7.5%，运输结构的失衡问题表现非常明显。但运输方式的比较优势在于周转量，铁路的主导地位一直持续到2008年前后，一直在40%以上，在国民经济中具有较高的位置，随后将不断下降。2008-2017年这十年来，铁路的货物发送量和周转量年均负增长不到2%，而公路、水运、民航、管道的增长速度均在5%、6%以上，公路货物发送量的增长速度甚至达到8%，周转率达到了26.5%，此外公路的平均运距一直在延长，铁路的平均运距一直在下降，因此可以充分看出运输市场结构不平衡问题较为突出。

从全社会看，交通运输行业既是能耗大户，也是排放大户，公路货运车辆特别是中重型的柴油货车尾气排放是主要的大气污染源之一。

最近发布的《中国机动车环境管理年报(2018)》显示，2017年柴油货车保有量仅占全国汽车保有量的7.8%，但氮氧化物的排放占了57.3%，颗粒物的排放占了77.8%，而且研究也表明，铁路单位货物周转量的能耗和污染物的排放仅为公路的七分之一和三分之一，一个是15%，一个是8%。所以，无论从能耗还是从排放来说，铁路比公路在长距离运输方面都有很大优势。

在中国物流学会常务理事李长宏看来，“公转铁”就是要充分发挥铁路运输的规模经济优势和绿色环保优势。

公路运输机会犹在

但是，道路运输的机会同样存在。业界人士认为，一个行业越来越难并不见得因为市场萧条，而是部分经营者没有能及时转型。

在长途大宗物资运输过程中，要以铁水为主、公路作为衔接，但现在公铁、公水之间“连而不畅、邻而不接”和“最后一公里”问题突出。

特别是对于大型生产企业，铁路、水路“最后一公里”在厂区、园区进不去，最后必须通过公路驳接驳。

另一方面，铁运或者是水运的不可控因素和风险其实是高于公路运输的，诸如火车占道、大风大浪等有可能导致配送滞延或误

者货物受损等，也正因为灵活性不足，配送时间、货物到达率等都很难准确预测。公路运输相较二者来说，运输线路可即时调整，风险也小于海运，因此对很多追求时效的货主企业来说，公路运输仍是最佳选择。而真正能够承担多式联运经营者，能够整合多种方式、发挥整体效益的运营组织方目前在国内不多。在这一领域，公路运输企业、车主存在一定的效益挖掘空间，把公路运输在整个运输链的优势发挥到极致，通过中短途运输，重点做好铁路、水路公路自身的衔接，做好配送。

在黄骅港区从事大宗货物运输的货车司机王亮也认为，尽管现在国家有关政策对公路运输来说有些影响。但货运终究离不开公路运输，火车不能把货送到家门口，卸货、配送也需要使用汽车。

另一方面，居民消费对于生鲜、快递配送的需求在持续增加，城市内冷链、短途运输需求连续多年呈上涨的趋势，且预期依然看涨。这也是今后陆运从业者可着重关注的一个业务增长点。

路网与货场改造是铁运难点

即便在货运市场中，铁总具有一定的比较优势，为适应市场化发展也在积极加快混改步伐，但有业内专家表示，“公转铁”对于铁总来说，其未必会笑。

事实上，铁路货运战场能力的提升会受到一定约束，尤其是受到城区内既有货场周边城市规划的束缚。

清华大学互联网产业研究院副院长刘大成以北京局成功运行的首趟“公转铁”绿色建材专列为例进行分析。他认为，一旦提升运力，北京五环内仅有大红门、百子湾、丰台西和黄村四个既有货场，货场内部面积只有35.21万平方米，既有货场很难支撑如此大规模的货运及周转，同时也会造成铁路货场周边道路产生新的“肠梗阻”。

目前，北京市铁路货运占比仅不到3%，按照铁路提高运能规划，在现有条件下也仅仅能提升一倍，即不到6%。这种增长对于“公转铁”运输结构调整是杯水车薪，而提升铁路运能的关键，不在于铁路内部通过资本和技术快速提升的路网线路运力，关键在于铁路无法掌控的铁路货场仓配能力的提升。

还有，就目前情况而言，铁总真正能够适应“公转铁”的自身资源与能力还有待调整，其路网与货场都需要进行改造，短期内实现比较鲜明的进展存在一定困难，要想实现既定目标更是不易。无法掌控的铁路货场周边城市的整体规划。

要想把货源从公路方面抢回来，除了国家政策扶持外，铁总确实还需要多方面努力。尽管有政策红利，但更应适应市场机制，因为这毕竟是核心。

业界建议，铁总不仅要把铁路路网作为自己的资源，更要把相关接收达的外围公路货运资源进行有效整合，针对用户需求，开发定制化产品，以提高运输效率。在末端配送方面，铁总应该发挥自身的核心优势，与地方政府、民营企业、专业物流公司及金融资本运营单位进行有效整合，形成产业生态圈。

“该公路运的公路运，该铁路运的铁路运。”刘大成表示，调整运输方式的核心不仅仅在于分工，更在于相互之间的有效合作，公、铁、水各有其优势，也各有其适应的资源条件，只有在三者分工明确的前提下，坚持有效合作，才能降低物流成本，实现高效率服务，从而满足不同市场需求。(本报综合报道)

完善全岛铁路货运物流通道体系

海南出台方案调整运输结构

全媒体记者 龙巍



让货主“转”得心甘情愿

□ 陆民敏

理论上说，铁路在安全、快捷、节能、环保上具有十分显著的优势，大宗货物运输铁路应该是主力。但货主算的是经济账，只有费用更低更合理的运输方式，才会更受青睐。为何过去运输领域会出现“公路火、铁路冷”的现象？很大程度上还是源于价格这个风向标的失灵。

一方面，公路运输不同程度存在着车辆非法改装、超限超载以及过度竞争的问题，所以造成铁路运价和公路运价倒挂，降低了铁路的比较优势；另一方面，铁路运输部分收费标准过高，甚至存在强制服务、不合理收费等现象，让货主用不起、不敢用。

想让货主心甘情愿将货物“公转铁”，还是要充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，以市场的力量、价格的杠杆去推动这项工作，这需要在市场规范方面双管齐下。在公路运输领域，要切实治理超载超限、低价竞争的行为，让其价格回到应有水平，而在铁路运输领域，则应建立更加灵活、让企业实惠受益的价格机制，使公铁联运的全程运费至少不低于公路运输“门到门”运费，并提升服务水平，真正体现出铁路运输的优势，让大宗货物主动“公转铁”。

但加快推进运输结构调整，不是简单地让货物在铁路与公路之间实现“一增一减”，更重

要的在于倒逼各种运输方式各司其职、提档升级，着力构建“宜铁则铁、宜水则水、宜公则公”的综合运输服务格局。

我们在强调铁路运输便利实惠的同时，不能忽视公路运输灵活机动的优势。未来，在调整运输结构的大背景下，公路运输应多关注多式联运中的“最后一公里”和短途运输，并通过推广智能化运输、无车承运人等新技术新模式，绽放出新的活力，从而在大宗货物运量缩减的同时，及时有效地做大短途运输、小批量运输的“蛋糕”，把各种运输方式的比较优势充分发挥出来，这样，我国综合运输能力就会再上一个新台阶。

△上图为海口港。海南港航供图