

闲时送快递？北京地铁商业化打开想象力

错峰配送

据北京市交通委对2023年交通工作计划的解读,北京将从构建快速轨道网、构建轨道上的都市生活、强化网络整体运输效能、突破技术标准障碍、完善轨道网络功能五方面,持续优化提升既有线网。其中提到,将探索利用轨道交通非高峰时段开展物流配送。

无论是对于北京还是对于北京地铁,这一举措都将意义非凡。IPG首席经济学家柏文喜在接受北京商报记者采访时指出,这一计划如果得以实现,除了提高地铁公司收益之外,还能大大提升快递周转速度和降低城市物流成本。

此外,中国物流学会特约研究员、中国交通运输协会快运分会副秘书长解筱文在接受北京商报记者采访时也表示,该举措可以在充分利用城市轨道交通运力资源的同时,通过服务城市物流减少交通拥堵,助力物流绿色化、低碳化发展。

事实上,广州已先于北京一步开始探索“地铁送快递”。2022年7月20日5时45分,首趟变身货运的广州地铁18号线列车便从冼村站缓缓开出,并于6时23分准时抵达位于南沙港区的万顷沙站。当日参与货运任务是18号线的轨道列车。根据安全要求,地铁每天载客之前,都要开行一趟空载的轨道列车,用以检验线路和设备检修质量。

此外,广州地铁先行试点的18号线冼村站和万顷沙站,连接了广州市中心和南沙港区,18号线快线全程只需30分钟左右,夜间地铁物流专车专线,确保了货物运达南沙港区的时效性。

4月19日,北京市交通委解读2023年交通工作计划时提到,将探索利用轨道交通非高峰时段开展物流配送。

在北京之前,广州地铁已于2022年开展了先行先试。不过,有关专家分析认为,相比广州地铁,北京地铁有着更为广泛的网络线路,且安检要求更高,因而在落实中可学习广州的经验,也要根据实际情况进行完善和优化。未来,该计划若实现,也将进一步为全国轨道交通提供新的商业模式和想象空间。

因地制宜

客观来看,北京地铁要展开地铁物流,也需要面临一些实际问题。“未来北京地铁发展地铁物流时,既要加强安全风险管控,确保地铁安全万无一失责任重大,还要不影响物流效率。”解筱文表示,地铁等轨道交通在设计建造中未考虑物流通道等问题,这将给货物转运等工作带来难度,一些站点和通道会出现人货并行的问题,会影响客流秩序,需要创造性解决。

对于这些问题,广州地铁有自己的答卷。根据报道,广州地铁18号线的货运专线开车时间早于正常对外载客的首班车,有效利用



持续优化提升既有线网

了线路闲时的运能,若是在正常的运营时段实现运货,货物将装上靠近列车驾驶室的8号货运专用车厢,该车厢与其他乘客车厢进行了物理区隔,将货物试点运输对乘客的影响降至最低,并且运输途中安排专人进行押运,确保了货物运输安全。

不过,北京地铁与广州地铁并非完全相同,在实现“地铁送快递”上也不能“照抄”。解筱文介绍,北京地铁运营里程为807公里,广州地铁线网里程为621公里,相比之下北京地铁有着更为广泛的网络线路,同时,北京的市区范围更大,且地铁承担着首都服务功能,更强调服务保障性。

眺远营销咨询创始人高承远也向北京商报记者指出,北京地铁覆盖范围更广,也更加

分散,且安检要求更高,在尝试物流配送过程中,可能成本、耗时更高。

解筱文认为,在与广州的比较与学习中还要结合北京的具体情况来制定具体的操作方案并不断完善和优化,争取做到扩展地铁功能和提升地铁效益的同时,不影响地铁所承担的城市客运功能。此外,解筱文建议,“地铁快递不能孤立发展。要积极寻求与高铁快运无缝衔接,进一步把干线运输和城市配送结合起来,实现合作共赢。在新建地铁、城轨站场中,也要做好物流通道及相关配套工程规划建设,推动更高质量发展”。

想象空间

“北京地铁探索非高峰时段物流配送,实际上是地铁商业化的一种路径,相当于

地铁运力‘闲时流量’的多功能探索。”高承远认为,“该计划的提出,是地铁作为公共产品充分市场化的重要探索,如果实现,将为全国的地铁开辟新的商业模式和想象空间。”

北京师范大学政府管理研究院副院长、产业经济中心主任宋向清在接受北京商报记者采访时表示,直接而言,它将使物流配送更加快捷,随之而来的间接影响则是多方面的。“一方面,这种交通运能的调配可能会使地铁沿线,尤其是地铁出口的商业空间进一步得到利用。”宋向清介绍,“另一方面,货物周转量提高,企业补货会更加及时,居民消费也能够更加便利,整个城市的商业活力会进一步提高。”

地铁货运带来的想象空间,既来源于运货这一全新的运输功能,也来源于其丰富的可利用空间。目前,对于具体安排,北京交通委已然给出了一个关键信息:非高峰时段。这一时段有多长?北京地铁相关负责人告诉北京商报记者,北京地铁在上午9点到下午5点之间一般都是平峰。在平峰内,客流量较少,满载率较低,车厢空载情况常见,也给货运提供了极大的利用空间与价值。

“利用地铁、城轨等公共交通非高峰时段进行物流配送,这些创新探索的思路和做法,主要借鉴于中国高铁快运发展的成功实践。”解筱文指出,经过近10年的发展,中国高铁快运从小变大,已经成为中国铁路、中国物流业的知名品牌,走出了中国式现代物流的一条新路,写入了国家“十四五”规划和2035远景目标纲要等多个国家重要规划。

“有理由相信,有了高铁快运的成功模式,在地铁、城轨等系统发展物流业务也一样可以取得成功。”解筱文说。

北京商报记者 金朝力 冉黎黎

X 西街观察 Xijie observation

上海车展的另一扇门

杨月涵

2023年的上海车展,像一道神奇的旋转门。

油电大反转,新能源车大方向走上“C”位,外资车企主客场对调,高管们自动进入“中国时刻”,车展的看点变了,从过去看车看人,到如今看技术看生态看科技。

当上海车展拉起“拥抱汽车行业新时代”的桅杆乘风破浪时,围观者们早就发现这个新时代不简单。

燃油车的时代仿佛结束了,但燃油车企的新时代才刚刚开始。传统老牌车企大象转身在新能源领域大秀肌肉,造车新势力逐渐走向成熟,自主品牌更是向高端市场发起了“总攻”。人头攒动的上海车展是一个窗口,透视汽车的“新老交锋”。

火锅味,从上海车展开幕之前就弥漫开了。上海车展开幕前夕,宝马、奔驰、大众三大德系品牌几乎同时举行的品牌之夜,加速奔向电动化是他们共同的话题。

梅赛德斯-奔驰董事会主席康林松发布自拍并配文“OK回到中国,太OK了”。宝马大中华区总裁兼首席执行官高乐不仅高喊“家在中国”,还表示宝马集团近半个董事会都来了。

亲自指挥,亲自站台,亲自打擂。战事不可谓不激烈,沃尔沃豪言,“新势力会的,我们3年就学会了;我们会的,新势力10年都学不会”。魏牌蓝山则隔空喊话理想,比“500万以内最好的SUV”更好。有人感慨,中国汽车市场从来没有这么“卷”过。

新能源车上位,更像是时代大潮更迭里的新旧动能转换,在这场全球顶级的汽车盛宴上,激起人们对于科技以及未来更多的幻想。

在传统的燃油车时代,受制于技术、资金等方面的掣肘,让我国汽车产业长期徘徊在产业链低端,而新能源的发展为我国汽车产业提供了一个弯道超车的机会。

在政策和市场的双向奔赴中,中国新能源车完成了一场市场大反攻。数据显示,2022年中国新能源汽车渗透率已达到25.6%,提前三年达成目标。

十年里,上海车展变了,从对明星、流量、价格、噱头,转向了对科技、智能、生态的无限追捧。

变化之中,成长肉眼可见。五年前,大众原董事长哈恩判断,如果说汽车工业的昨天来自欧洲,那么汽车工业的明天很可能在中国。而在此次汇集了近百数宝马集团董事会成员的“创想未来之夜”上,宝马集团董事长齐普策直言:“今日中国之动向,将引领明天世界之方向。”

明天能不能在自己手中,自然还有很长的路要走。但至少已经打开了“中国时刻”的大门。正如比亚迪董事长王传福说,电动化的进程在加速,这个时候是看谁的资源多、供应链更完善、推出的产品优势更大,谁就能赢得更大的市场。“现在不是大鱼吃小鱼,而是快鱼吃慢鱼,只有在快的过程中才能超车。”

跌破7元 猪价等暖风

4月19日,中国养猪网生猪(外三元)报价13.99元/公斤,已连续三天跌破7元/斤,不过,较4月18日创下年内新低13.94元/公斤后有所反弹。这个价格也意味着生猪价格已经跌穿普遍8.5元/斤的养殖成本价。

针对近期生猪价格较低情况,有关方面分析认为,目前国内生猪产能总体处于合理充裕水平,生猪价格进一步明显下跌的可能性较小;随着后期猪肉消费稳步恢复,生猪价格有望逐步回升至合理区间。

低位运行

跌破成本价后,生猪养殖进入亏损期。据国家发改委价格监测中心消息,截至4月14日,全国猪料比价4.24,环比下降1.85%。按目前价格及成本推算,未来生猪养殖头均亏损为208.12元。

在生猪成本计算上,广东一位生猪养殖户内人士李宗晖(化名)告诉北京商报记者,普遍情况下生猪养殖成本是8.5元/斤,散户因为养殖技术的不同成本有高低,部分养殖规模大的企业能将成本控制到7元/斤。其中,成本最高的是中大型猪场,没有规模优势、饲料成本高、管理成本高,缺乏大企业核心的降本增效技术,而且容易受到疫病影响,成本相对较高。

按照这种成本计算,当下标重120公斤/头的生猪出栏可能亏损300元左右,二次育肥后150-180公斤/头的生猪亏损则更高。

生猪价格创下新低的同时,猪肉价格也在同步下降。据农业农村部信息中心和山东卓创资讯股份有限公司联合监测,2023年第15周(即2023年4月10日-14日),16省(直辖市)瘦肉型白条猪肉出厂价格总指数的周平均值为17.92元/公斤,环比下跌2.3%,同比上涨7.1%,较上周收窄2.6个百分点。

针对近期生猪价格较低情况,国家发改委新闻发言人孟玮在当天的新闻发布会上表示,今年以来,因市场供应较为充足,猪肉消费阶段性偏弱,生猪价格总体低位运行。近期,国家发改委多次组织有关方面对后期生猪市场形势进行分析研判。

产能过剩

就今年猪价持续走低的情况,李宗晖认为核心原因始终是能繁母猪数量一直高于4100万头的合理存栏之上,仔猪供应和出栏肥猪也都保持在较高水平。

“但大部分养殖户在年初仍对市场十分看好,因而采取了积极补栏的举措。”李宗晖称,2023年初猪价始终低迷,多数养殖户押宝第二、第三季度猪价会反弹,因此大量引入仔猪和进行二次育肥。另外,受前段时间猪瘟影响,大部分养殖户更认为市场上生猪产能将会下降,进而加速补栏,使得原本产能过剩的生猪市场产能进一步过剩。

而实际上,李宗晖认为,其实非洲猪瘟防控已经成为猪企的常规工作,即使出现非洲猪瘟造成损失的情况,如今也可以快速控制,不会再出现过去几年非瘟席卷后“寸草不生”的极端情况。

在生猪整体产能情况下,中国畜牧业协会相关负责人在2023第十九届畜牧饲料科技与经济(全球)高层论坛上表示,目前中国生猪近期产能7亿头以上,加上在建和闲置生猪产能超过10亿头,再算上目标产能可能超过15亿头。该负责人建议,行业应该把步子放缓一些。

与生猪相对的猪肉市场供给同样充裕,中国农业科学院北京畜牧兽医研究所研究员朱增勇指出,一季度猪肉产量1590万吨,同比增长1.9%,猪肉进口53万吨,同比增长37.1%。猪肉供给仍然呈现较充裕的特征,因此春节生猪价格下跌后,2月开始总体呈现低位震荡的现象。

理性出栏

“生猪和猪肉市场一头连着生产、一头连着消费,做好保供稳价工作,既要防止肉价过高增加居民负担,也要防止肉价过低伤害养殖企业积极性。”孟玮表示,近年来,国家发改委不断总结完善生猪猪肉价格调控工作的实践经验,专门出台猪肉储备调节预案,就是希望通过储备调节等手段,推动生猪价格运行在合理区间。针对今年以来生猪价格低位运行的情况,国家发改委及时发布预警信息,会同有关部门于2月份挂牌收储今年第一批2万吨中央猪肉储备,督促指导各地同步收储“托市”。

展望后续供需情况,朱增勇表示,一季度末生猪存栏43094万头,同比增长2%。因此,二季度随着消费回暖,供需将会逐渐向基本平衡转变。仔猪供给量自上年8月开始总体呈现稳中有增,因此下半年生猪供给仍然有保障,同时猪肉进口预计继续保持小幅增加,“全年猪肉供给将会较上年稳中有增”。

就后续价格走向,朱增勇认为,2023年生猪价格将会呈现明显窄幅震荡特征,“随着消费提振,预计4月底开始猪价将震荡反弹,但大幅上涨的可能性很小,预计二季度开始猪价总体将会逐渐温和回暖”。

李宗晖则认为回暖需要的预期更久,“受前期养殖户积极补栏影响,当前产能高峰期尚未来临,上半年行情回暖的可能性不大,需到三季度末,前期积压的产能释放干净后,才会逐步回暖”。

在如何平衡当下和后续供需上,受访者一致建议养殖户理性出栏,不要因寄托于后续行情回暖,再出现集体压栏、集中出栏而导致价格短期内快速下跌的情况。

在政策端,孟玮在当天的会上表示,下一步,国家发改委将继续密切跟踪生猪市场动态;会同有关部门按照猪肉储备调节预案规定,及时开展中央猪肉储备调节工作,必要时加大工作力度,促进生猪市场平稳运行。同时,建议养殖户合理安排生产经营,保持正常出栏补栏节奏。北京商报记者 金朝力 陆珊珊