

547亿吨U型反转 货运量创新高背后的效率密码

证券时报记者 胡敏文

如果说交通网络是国民经济的大小动脉,路网上川流不息的物流则是国民经济的血液。

2024年国务院的政府工作报告中,产业链、供应链再次成为关注重点之一,今年要继续大力推动产业链供应链优化升级,加快国际物流体系建设、实施降低物流成本行动。

从生产到消费,从内贸到外贸,物流贯穿原材料采购、生产制造到终端消费全链条,触及实体经济的细枝末梢。建立在实物流转基础上的货运物流,与人们的工作生活息息相关,其规模和速度更是直观地映照了经济的活跃度。

根据交通运输部数据,2023年全国营业性货运量达到547.5亿吨,同比增长8.1%,再创历史新高。随着社会恢复常态化运行,公路、水路、铁路、民航等四大运输方式的货运量全面企稳回升,增速分别达到了8.7%、9.5%、1%、21%。

商流带动物流,物流支撑商流。那么,如何解读货运物流数据背后的经济状况?不同运输方式的运力几何?物流效率处于怎样的水平?不同维度的货运指标,诠释着经济发展的密码。

2023年货运量创历史新高

过去几年,在新冠疫情和外部复杂环境等冲击下,货运量(以下均指“营业性货运量”)有所下滑。2023年全社会回归常态化运行后,货运业实现恢复性增长,全年货运量已经超过了2019年,总体上走出了一条U型反转曲线。

货运业所承载的实体流动的物品价值持续提升。2014年~2023年,我国社会物流总额由214万亿元增至352万亿元,增幅达到65%(图1)。其中工业品物流总额占比在九成左右,是社会物流的主体。

华东师范大学教授王列辉接受证券时报记者采访时表示,作为全球制造业大国,我国制造业的不断发展对货运量的增长起到了重要作用。随着我国制造业的技术升级和产能扩张,大量的原材料、零部件和成品需要进行运输和配送。再加上积极参与全球贸易合作,加快交通基础设施建设,电子商务普及,这些因素相互作用,共同推动了我国货运量的持续增长。疫情后货运能较快恢复,是我国经济有较高韧性和抗风险能力的体现。

公路货运量占比超七成

不同的货物、不同的需求,通常需要根据不同的运输方式才能达到最佳的运输效果。

一般而言,民航常用于高精尖货物、生鲜货物等高附加值强时效性产品;公路运输机动灵活,可以做到门对门运输,适合短途以及偏远地区的长途货物运输;铁路货运具有大运力、高速度、低成本等特点,适合大宗、单一、长距离货物运输;水路运输运量大、成本低,但是速度较慢,适合长距离大宗货物运输,也是开展国际贸易的主要方式。

近年来,随着工业化、城镇化进程的加快,商品流通、物资分配的需求日益增长,我国公路、水、空四大类型的货运量全面增长,2014年~2023年增速分别达到20.64%、31.29%、57.28%和23.97%。

尽管如此,不同运输方式所承载的货运量存在极大的差异。交通运输部公布的数据显示,2023年,我国公路货运量403.4亿吨,水路货运量93.7亿吨,铁路货运量50.4亿吨,占总货运量的比例分别为73.72%、17.12%、9.15%。而民航货运量735万吨,仅占0.01%,几乎可以忽略不计。数据显示,这种运输结构已经稳定维持了10年以上(图2)。

运输结构植根于产业结构。上海国际航运研究中心分析师赵南阳告诉证券时报记者:“货运本质上在于服务产业的发展。当产业结构存在调整时,货运结构也会逐渐调整,以满足产业结构调整的需求。比如现阶段我国更加注重先进制造业等战略新兴产业发展,由于该行业原材料与终端商品的价值大、运输时效要求高,运输环境更为复杂,那么海运、空运、水路运输模式也应不断升级,配合产业发展。”

水路货运周转量占比54%

如果考虑运输距离,那么各运输方式承载的工作总量又是另一番景象。

以2023年为例,单从货运量来看,公路遥遥领先,占到了货运总量的74%左右,是水路货运量的4倍以上;但货运周转量(指所运货物吨数与其运距的乘积)不到水运的一半(图3)。不仅如此,水路货运周转量的增长速度在四种运输方式中是最高的,2019年~2023年增幅达到25%。

“公路货物的数量很大,但运输距离相对较短,因而货物的周转量较低。相反,尽管水运货物的数量相对较少,但由于运输距离较长,货物在运输过程中的周转量较大。水运货运周转量占比高,一方面反映我国贸易结构中大宗商品比重较大;另一方面,水运是我国连接世界各地的主要方式之一,为国际贸易提供了可靠的运输渠道,正好说明我国贸易全球化的进程在不断加强。”王列辉表示。

2023年国民经济和社会发展统计公报显示



图1:我国社会物流总额和营业性货运量走势

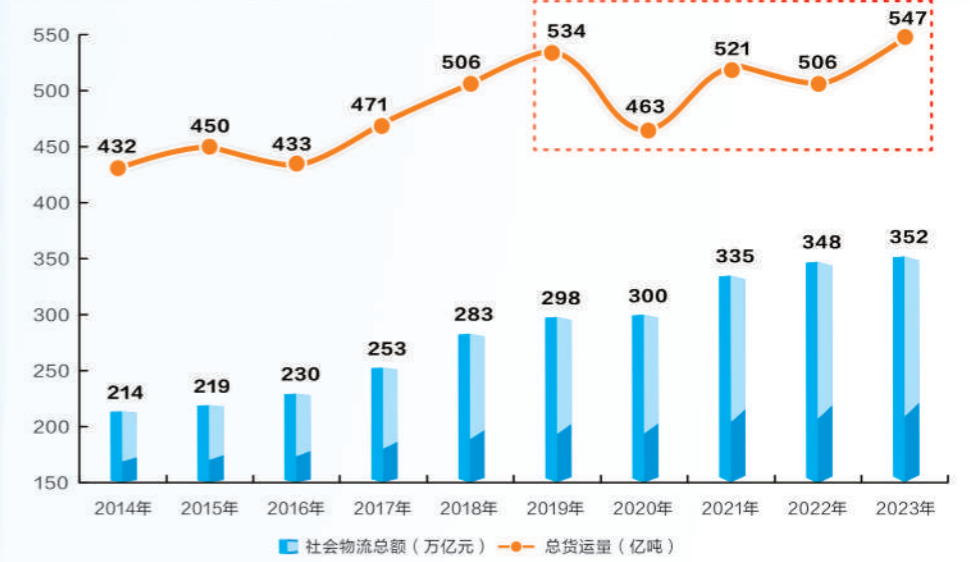


图2:近十年不同运输方式货运量占比



流成本大涨,物流成本占第二产业增加值的比例约达到50%,比中国高出12个百分点(图5)。

何以成就高效物流

一件商品从生产到转移到消费者手中,需要经历原材料采购、制造加工、包装、发货、运输、仓储、配送等多个环节,任何一点堵点都可能影响全局。从单一运输到多样服务,从10年前网购的几日达到现在的次日达、小时达,我国货物运输正在以迅雷不及掩耳之势刷新速度。是什么造就了中国碾压世界的物流体系呢?

这首先要得益于我国发达的交通网络。一眼看去全是泥巴路,出行基本靠双脚,这是改革开放初期我国交通的真实写照。40多年来,我国交通运输综合基础设施加速成网,已建成世界最大的高铁网、高速网、快递网,航空海运通达全球。

交通部数据显示,2022年全国铁路路网密度161.1公里/万平方公里,公路密度55.78公里/万平方公里。在日益完善的交通路网支撑下,我国运输服务能力大幅提升,由本世纪初的约130亿吨跃升至2018年的506亿吨。

其次是技术的加持。物流行业已经广泛应用物联网、云计算、大数据、人工智能等一系列先进的技术手段,可以对物流配送路线进行全面优化,加强车货匹配,降低空载率,提高货物的跟踪和管理,大幅度降低成本,更好地满足客户需求。

产业集聚与物流业的协同效应同样不可小觑。国内产业集群早已大量出现,例如浙江义乌的小商品集群、广东中山的灯具集群、山东青岛的家电集群。“大量产业集群的出现,使得运输上的规模经济得以发挥,单位运输成本下降,从而进一步推动运输需求增加。”王列辉指出。

“产业结构集中,是说一个基地生产销往全国的货物,原料可能是来自于各个地方,拥有把货物销往全国的能力。这中间会出现货物大幅调配,如果运输效率还像几十年前那么慢,是很难形成这种区域性的行业垄断的。”某券商交运行业首席分析师张亮(化名)说,“居民消费端可以清晰感受到,在一个城市你可以买到的东西更丰富了,而产地可能在很远的地方。生产和销售端匹配得比较好,大家基本上感受不到物流对生活、生产带来的阻碍。”

在疫情特殊时期,“保物流”的阶段性举措也极大地确保了货运的通畅。“国务院物流保通保畅工作组在各省都有办公室,24小时值守,运输在哪个点卡住,上报后会及时解决。不合理的阻拦和处罚少了很多。”一位业内人士称。

今年,现代化产业体系和新型生产力被写入政府工作报告,并位居2024年十大工作任务之首,主要围绕推动产业链供应链优化升级等三方面部署工作,充分体现了国家对产业链供应链发展的高度重视。在2024年各省市区政府工作报告中,供应链、物流发展也是其重点工作内容。例如,北京市提出加快“六链五群”产业布局,“一链一策”开展产业链延伸和协同配套;浙江省提出全方位参与共建“一带一路”,优化境外经贸合作布局,扩大中间品贸易,进一步增强产业链供应链韧性和安全性。

当前,我国内外运输通道畅通,货物运输量、外贸吞吐量均超出疫情前的水平,运输效率也得到大幅提高,正释放经济向好的积极信号。

图3:不同运输方式2023年货物运输工作量对比

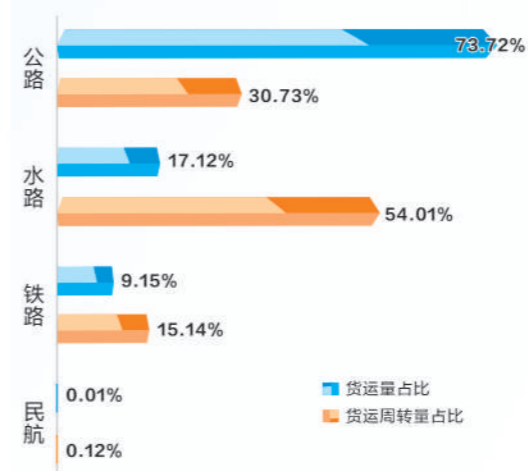


图4:中美物流费率对比(元/吨公里)

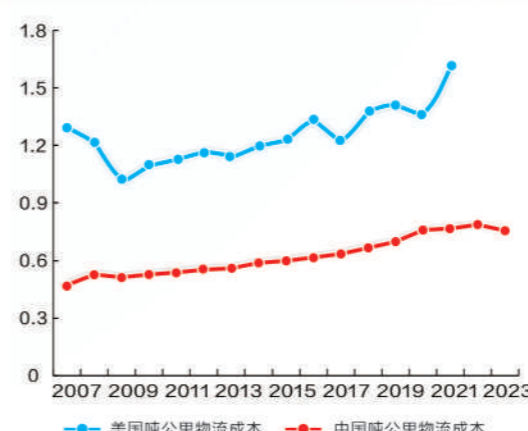
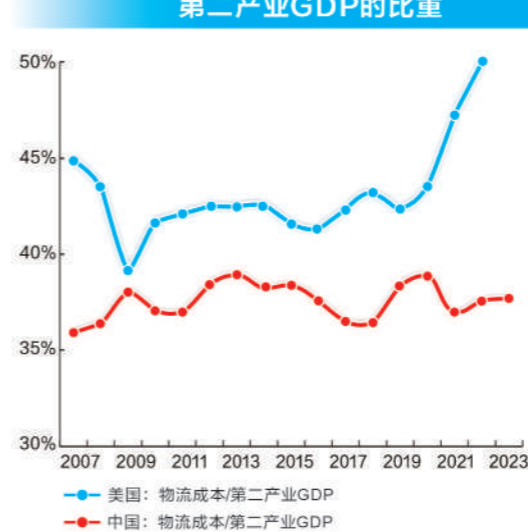


图5:中美物流成本与第二产业GDP的比重



数据来源:Wind 图片来源:时报财经图库、图虫创意 胡敏文/制图

疏通物流堵点难点 畅通经济大循环

证券时报记者 胡敏文

“要想富,先修路”,自古以来交通就是经济发展的命脉。近年来,我国货运物流业发展取得显著成效,但仍存在一些短板,各种运输方式之间恶性竞争、运输资源分散、传统交通工具使用导致了大量尾气排放和噪音污染等问题间见层出,成为我国经济高质量发展发展的阻碍,有待进一步打通。

对此,证券时报记者请教了多位专业人士,寻求解决思路。

一是优化运输结构,倡导高效多式联运。不考虑航空货运,就运输价格而言,一般水路运输是最低的,铁路其次,公路最高。目前各种运输方式之间融合衔接有待进一步顺畅,多式联运“中间一公里”和“最后一公里”效率不高,成本较高,铁路和水运比较优势尚未充分发挥,货物运输过度依赖公路。应强化“公转铁”、“公转水”,支持铁路、公路、航空、水运等开展多种形式合作,发展快速多式联运特别是集装箱多式联运,进一步降低物流成本。

某券商首席交运分析师指出,“铁路货运对标准化要求较高,如果是大宗商品,要为大宗商品专门建立这种装卸货的站。如果散货,就需要有像轮船集装箱一样的标准化运输的产品,然后还要实现站内快速多式联运。标准化产品到站以后快速把它转移到小货车,就近运输到它该去的地方,实现‘最后一公里’的快速运输。如果能够做到标准化,调度非常好的话,高铁快递不失为一种完美的解决方案。”

二是减少流通层级。另一位交运行业分析师告诉记者,“不能像以往一样一味降低单一环节的费率,更应关注提高物流效率,特别是制造业中上游的流通效率。国内商品从最上游的原材料到最终的产成品,经过的环节太多,层层加价,层层库存堆积,中间流转过程中很多环节是无效的。需要让一些龙头企业去整合不同环节的物流资源,进行供应链集约化去中间化,去掉一些中间环节。”

三是引导技术创新。上海国际航运研究中心分析师赵南阳认为,“虽然物流行业的信息化水平在提升,但仍存在数据孤岛、信息系统不兼容等问题,未来要推动数据标准化建设进程,实现供应链、信息链、资金链的有效融合。”

此外,加快形成绿色低碳运输方式也成为大家关注的焦点。从单位周转量能耗来看,公路运输单位能耗位居首位,相较于其他交通运输方式面临更大的减排压力。华东师范大学教授王列辉建议:“一是加快推进运输装备的清洁能源化,探索氢、电融合发展路径,摆脱交通运输领域对传统能源的依赖;二是推动交通运输领域绿色化与数字化融合发展,大力发展智慧出行,提升出行效能,减少能源消费;三是加强交通基础设施绿色建设、养护、运营,打造全寿命周期绿色交通体系。”