

普邮干线运输：汽车火车如何取舍

中国邮政集团公司上海研究院 诸英 周聚鸿

邮政网络是邮政的核心竞争力，而干线运输是网络的重要组成部分。当前普邮网干线运输主要有火车和汽车两种方式。火车运输又包括了利用火车客列加挂邮政自备车或租用中铁快运行李车的运邮方式（统称为“客列运输”）以及利用行邮专列、行包专列、行包大列等铁路货运的运邮方式（统称为“专列运输”）。截至去年年底，火车运输占普邮网干线运输总量的比例还很大，其中的客列运输占火车总运量的半数以上。

近十年来，中国社会经济和交通运输环境发生了巨大变化——公路建设迅速，全国高速公路网四通八达，汽车运输的条件明显改善；铁路实施提速、客货分离、政企分开等一系列改革，使长期以来邮政利用火车运输的低成本、快速度等优势逐步减弱。与此同时，邮政业务尤其是国内小包业务的快速发展，对干线运能、时限水平和稳定性的需求进一步提升，而以火车为主的干线运输却呈现出各种被动的局面。当前，现有的各种邮运方式，是否适应外部交通运输环境的发展趋势、满足邮政经营和业务发展的需要？是否符合邮政网络可持续发展的要求？是否符合一流邮政实物传递网的发展目标？这些问题都需要我们重新思考与探讨。

下面从邮政运输的成本、时限、自主性以及的内部生产作业流程优化的影响等四个主要方面入手，对比分析各种运输方式的优劣。

运输成本分析比较

在邮政干线运输中，人们普遍认为火车运输的成本要低于汽车运输，这一认知是基于邮政在自备车的前提下支付给铁路方面较低廉的挂运费，但却忽略了与火车运输相配套的押运人员、自备车折旧维修等其他成本，以及火车站与中心局之间的盘驳成本和转运成本等。

我们对各种运输方式进行同一口径，即采用“中心局—中心局”全成本分析方法进行了重新测算。根据对 2012 年全国一、二级中心局实际发生成本统计分析，按各种运输方式的额定运能进行测算后发现：客列运输中的邮政自备车运输成本最高；其次为汽车运输；租用行李车排名第三；专列运输成本最低。

需要一提的是，随着铁路市场化改革的推进，铁路方面意欲将行李车承租费用大幅提高，租用行李车运输或将成为最为昂贵的运输方式。

运输时限分析比较

与运输成本认识相同的是，人们普遍认为火车运输的时限要优于汽车运输，这一认知同样也忽略了与火车运输、盘驳运输以及所需的转运时间等因素。

根据对现有一级干线邮路的统计分析，从各种运输方式的线上运行速度（运行里程/运行时间）来看，火车运输相对于汽车运输确实有一定的优势，但是大部分一、二级中心局并不在火车客运站附近，进出口两端均需进行火车转运和局站间盘驳作业，出口需耗费 3 小时左右，进口需耗费 2 小时左右。对于行邮专列，除转运与盘驳之外，

因编组需要，铁路方面要求邮政出口邮件在行邮专列开行前 1~5 小时交邮，进口邮件则在到达后 1~5 小时才能交邮，这在很大程度上削弱了专列火车运输的速度优势。因此，若考虑火车运输的转运、局站盘驳以及专列运输提前/延后交邮的时间，汽运、客列、专列三种运输方式的效果时速相差无几。

进一步分析我们发现，由于每条火车邮路的转运、盘驳时间相对固定，对于中短途火车邮路而言，其综合运行速度受转运盘驳的影响较为明显；而对于长途火车邮路，这一影响相对较小。

通过分析我们可以得出结论：汽车运输在中短途方面更具有优势，火车运输在长途运输上仍具有一定优势。

另一方面，由于火车运输只能被动地按照火车开行时刻进行组织，这导致邮政内部生产作业与火车发车之间并不能紧密衔接。经测算，邮件处理完毕后，在中心局或火车转运中心平均积压时长为 15 个小时，影响邮件传递时限。

自主性分析比较

毫无疑问，采用汽车运输，邮政可根据生产作业组织的需要自行组开邮路，确定邮路的到开时间、中途停靠站及停靠时间等，自主性较强。而火车运输的组织和管理都受铁路方面的制约。

火车运输自主性弱突出表现在以下几个方面：一是开行路线不自主。在火车提速、客货分离中，邮政车厢不断被摘挂。二是开行时间、停靠时间不自主，火车晚点改点频繁，导致邮件装卸困难，运能难以

充分利用，邮件质量难以保障，邮件发运计划被迫频繁变动，大大增加了运输组织和管理的难度。三是行邮专列线路规模小，中途不停车，只能点对点运输，业务辐射范围有限，严重阻碍了邮政发展行邮专列运输。

对内部生产影响的分析比较

火车运输尤其是客列运输方式下，邮件必须经过多次装卸和处理，作业环节多，等待时间长，导致大量重复劳动，生产效率低下。

据统计，在全国 65 个有火车接发功能的一、二级中心局中，56 个分拣封发处理场地远离火车转运场地。相比汽车运输，利用火车运输需增加进出口两端的火车转运作业和局站间盘驳作业，对于邮件而言则增加了 6 次装卸作业、1 次转运站分堆和 2 次盘驳运输。同时，客列运输的开行时间、邮袋运输方式受制于铁路方，在很大程度上制约了邮件流水作业、快件快出的实现；客列运输在铁路站台上的装卸条件、装卸方式也难以发挥机械设备的作用。

专列运输除可实现集装化运输之外，但也存在作业环节多、自主性差、不利于邮件流水化作业的问题。汽车运输由于拥有较强的自主性，且没有局站间盘驳等作业环节，则不存在上述问题。

重新规划组织干线运输网

综上分析可知，无论在成本、自主性以及邮政内部生产作业流程的影响方面，汽车运输均优于客列运输；在时限方面，汽车在中短

途运输上拥有优势，在部分长途运输上客列运输优于汽车运输。专列运输虽然具备明显的成本优势，但其时限、自主性、对内部生产作业流程的影响等方面都不具备优势，且存在网络规模小、春节停运等重要制约因素。

通过分析我们看到，未来普邮网的干线运输方式必须进行重大调整，逐步弱化客列运输方式，大力发展汽车运输，探索发展专列运输，组建以汽车运输为主、火车运输为辅、其他运输方式为补充的高效、快速、灵活的干线运输网。运输方式的改革将对整个普邮网带来深刻的影响，与此同时需开展与“以汽车运输方式为主”相适应的网络结构调整，中心局作业流程与能力优化，运输组织管理完善等系统工程才能充分发挥改革的效果。2014年全国邮政网运会之后，《邮政干线运输方式改革实施方案》已经推出，集团公司所确定的“改革火车运输模式、重新规划组织干线运输网”这一重大部署的各项工作目前正在紧张推进中。