

文章编号: 1005-0523(2006)03-0005-04

我国铁路介入第三方物流业的可行性分析

郭家堂¹, 舒彩霞²

(1. 华东交通大学 机电工程学院; 2. 华东交通大学 外国语学院, 江西 南昌 330013)

摘要: 从我国第三方物流发展与铁路运输的现状出发, 分析了我国铁路介入第三方物流业的可行性, 并提出了建立中心辐射式铁路物流管理体制、积极扩展仓储业与建立管理配送中心、强化信息管理、加强服务质量与创新、成本与定价对策等对策, 使铁路在第三方物流中占据主导地位。

关键词: 铁路; 第三方物流; 可行性; 对策

中图分类号: F530.7

文献标识码: A

被誉为“第三利润源泉”的现代物流业, 是改造和提升传统流通业、运输业和邮政服务业的必由之路。随着铁路改革的逐步展开, 国内许多学者呼吁我国铁路应该积极介入第三方物流业, 但由于现代物流业将运输、装卸、搬运、储存、包装、流通加工、配送和信息处理等七大基本功能整合集成为一个有机的无缝系统, 它与传统的铁路货运代理企业存在着本质的区别, 因此应从我国第三方物流发展与铁路运输的现状出发, 分析我国铁路介入第三方物流业的可行性及其对策。

1 我国第三方物流发展与铁路运输的现状

1.1 我国第三方物流发展现状

目前, 我国第三方物流尚处于发展初期, 市场格局正发生较大的变化, 传统运输业和仓储业的主导地位逐渐减弱, 新兴物流企业、外资物流企业市场份额越来越大, 许多工商企业的内部物流部门也开始向第三方物流转变。但是从供给角度看, 我国目前第三方物流业提供的功能服务仍然集中于传统物流服务项目。近两三年来, 第三方物流的市场份额不断增大, 根据中国现代物流发展报告课题组

一项问卷调查结果显示(如表1), 我国第三方物流有着广阔的市场前景。推动我国第三方物流发展的因素有:(1)随着中国加入WTO, 越来越多的跨国公司将业务转向我国, 其中有90%左右的外资企业都选择物流外包, 成为我国第三方物流市场的重要客源;(2)国内企业也面临着降低成本的需求, 从而增加了对第三方物流的需求;(3)市场环境的改善和政府的激励措施将进一步促进第三方物流的迅速发展。

表1 第三方物流在我国的发展前景

观点	所占比例
非常乐观, 将是未来物流服务的主要形式	34.2%
较好, 但需要长时间来转变需求观念	62.4%
非常悲观, 第三方物流不适合我国国情	0
不确定	3.4%
合计	100%

资料来源: 文献[2]

1.2 我国铁路运输的现状

目前, 我国铁路提速延展里程达到16 500千米以上, 提速网络基本覆盖了全国主要地区。新增的固定冷藏快运专列和集装箱快运专列标志着我国铁路货物运输装备已开始向专业化、快速化方向发

收稿日期: 2006-03-11

作者简介: 郭家堂(1982-), 男, 浙江龙泉人。

展,随着铁路客运专线的相继建设与运营,铁路运输呈现客货分线的发展趋势,使中长距离的通道运输能力得到提高.

铁路运输在中国物流业中体现着主导地位:

(1)铁路运输是联系国民经济各部门和各地区的重要纽带;(2)铁路运输的合理布局有利于调整产业结构和生产布局;(3)铁路在国民经济中居战略地位,一定程度上铁路运输制约着国民经济的发展.

2 铁路介入第三方物流业的可行性

2.1 拥有庞大的网络信息系统

2003年底,铁道部耗资百亿建成了运输管理信息系统(TMIS).这个运输管理信息系统(TMIS)主要包括确报、货票、运输计划、车辆、编组站、货运站、区段站、分局调度、货车实时追踪、机车实时追踪、集装箱实时追踪、日常运输统计车流推算、军交运输等子系统.简单地讲就是通过建立全路计算机网络,将全路部、局、主要站段的计算机设备联成一个整体,从而实现全路近50万辆货车、1万多台机车、2万多列列车、几十万个集装箱及所运货物实施追踪管理.计算机系统可以随时提供任何一辆货车、一台机车、一列列车、一个集袋箱及所运货物的地点及设备的技术状态,并预见它们3天内的动态变化,随时提供车流的动态变化情况,特别是预见编组站、分界口、限制口的车流变化,为铁路系统运输指挥人员提供及时、准确、完整的动态信息和决策方案,这是铁路介入物流业实施JIT(just-in-time)策略最大的优势,同时该系统也为均衡运输优化提供了可能性,而第三方物流企业的运输成本一直在企业总成本占主要部分,且往往因为调度不善而居高不下,铁路可以依托现有的运输管理信息系统在竞争中降低成本.

2.2 规模强大的运营网

铁路已遍布全国各省市自治区,以京广线、京沪线、京九线、京哈线、太焦—焦枝—枝柳线、宝成一成昆线、成渝—川黔线等为纵贯南北的主要铁路干线;以滨洲—滨绥线、京通—京包—包兰线、陇海—兰新线、沪杭—浙赣—湘黔—贵昆线等为横贯东西的主要铁路干线.这些南北和东西的大干线与另外一些干线互相交叉,形成了联系全国的铁路干线网.这个干线网再通过一些地方线(支线)、联络线、专用线等铁路将全国的主要工矿城镇、农林牧生产

基地联成一体.在铁路干线的交叉点上又形成了北京、天津、沈阳、哈尔滨、石家庄、郑州、武汉、株洲、广州、济南、徐州、南京、上海、兰州、成都、重庆、贵阳、柳州等主要铁路枢纽.规模庞大、分布合理的铁路网骨架对于大批量、中远距离的物流运输具有明显的技术经济优势,能在各主要货流方向提供强大通道运输能力,且铁路拥有众多的边境口岸、港口,具备国际物流的潜力,是构建集装箱海陆多式联运系统的有效载体.

2.3 运输优势明显

铁路载运量大,运价低(在中国,其运输成本仅高于海运,同长江运输不相上下),受气候季节变化影响小,运输过程中列车的走行速度与技术速度相差不大,而且其技术速度仅次于航空,已经投入运营的高速铁路列车技术速度达到200 km/h.铁路行车速度的提高,大大增强了它的竞争力.

2.4 人才潜能大

物流学科是一门综合学科,涉及管理学、工程学、经济学、信息学、社会学,也涉及到标准科学与法学、环保工程等,它要求从业人员知识面广,对文理工知识都要有所掌握,但是一般偏重于理工科,因为许多物流知识都是由理工科方面知识来支撑的,如进行货运配载,规划合理的运载路线,加强工作流程的合理顺畅等,铁路部门现在的组成人员中学理工科的占了很大的比重,这些人员可以通过继续教育、职业教育和物流岗位的培训等方式很好地挖掘他们的物流管理潜能.

3 铁路介入第三方物流业的对策

3.1 建立中心辐射式铁路物流管理体制^[6]

为了搞好铁路物流管理,保证运输生产,贯彻和落实铁道部“把住源头,净化渠道”精神,探索高效、灵活、适应性强的铁路物流管理体制迫在眉睫.

建立中心辐射式铁路物流管理体制是目前国内有些专家的建议,笔者认为有很大的借鉴意义,如图1所示,该中心的最高权利机构是会员大会,实行董事会领导下的总裁经理负责制,董事会下设会员资格委员会、物流管理行为监督委员会、物资市场管理委员会、物流纠纷仲裁委员会、发展战略委员会等专业委员会负责制定方针政策,确保铁路物流管理中心的规范发展;总裁经理负责制承担铁路物流管理中心的各种职能,而且在该体制中实行会员制、注册制和保证金制度等,从利益驱动上,从

组织机制上解决目前铁路物流管理中存在的问题,较好地满足铁路运输生产的要求,能够比较灵活地适应铁路物资流通行业发展的需要。

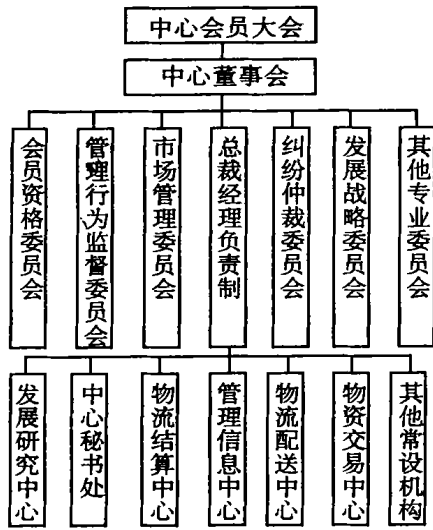


图1 铁路物流管理中心组成示意图

3.2 积极扩展仓储业,建立管理配送中心

运输与仓储构成了现代第三方物流体系的主要节点,其发展状况在一定程度上决定着物流整体运行效率,铁路要在第三方物流中发挥主导地位,不但要发挥自身的运输优势,同时还应积极地扩展存储业务,这样可以减少流通环节和简化作业过程,优化供应链,提高信息化水平及综合能力。

现阶段铁路企业的物资管理方式,基本上是以本地区单兵作战的分散型配送为主,全社会或跨地区的采购配送、调拨调剂中心还不多见,缺乏组织、协调、平衡、管理等协调部门。物资供销储运的经营范围窄,物资配送范围小,单兵作战满足不了社会生产企业的的所有需求。所以,急需建立跨地区的行业专业物流综合管理配送协调中心,最大限度地利用企业内部和社会的资源,推进向专业物流企业转化的进程。

3.3 强化信息管理

信息具有举足轻重的作用,它是制定计划、作出决策的根据,是确定和完成降储增效指标的依据,是解开原料互供企业间债务链的钥匙,是建立需方联合体,向“第三利润源”要效益的媒体。强化铁路物流的信息管理,应从以下几方面入手:一是树立全员信息观念,让“兵马未动,信息先行”的观念深深扎根在全体员工心中;二是加强信息工作的组织,提高信息利用率,加强组织建设,建立健全信息收集、整理、储备、传递、反馈制度,并根据实际情况不断完善和提高,同时提高人们对信息资源的加

工、分析和综合利用能力;三是合理利用运输管理信息系统(TMIS),信息增值的基本规律之一就是“时效性”原则,因为只有它才能反映迅速变化的市场动态,“时效性”原则要求信息必须在适当的时候投放于作用的对象,否则就不能或难以充分发挥增值作用,因此可以利用铁路现有运输管理系统(TMIS)发挥信息的时效性。

3.4 加强服务质量与创新

铁路介入第三方物流业向用户提供的不是有形产品,而是一种服务,它创造物品的空间效用,并以空间效用为主,辅以多种增值服务功能,满足用户的需求。所以铁路介入第三方物流业必须重视服务质量与创新的加强。可以从以下三方面进行考虑:第一,保证传统物流服务项目,满足客户的信息服务,金融服务等增值服务要求;第二,建立相应的制度,有效地管理服务质量与创新;第三,紧紧围绕客户进行服务创新,满足客户需要。通过设计、提供超前的服务产品,把客户的需求、口味和眼界引领到一个新的方向,提升到一个新的高度,使铁路始终在争取客户的竞争中掌握主动权。

3.5 降低成本与合理定价

铁路运价低是吸引客户的主要因素,为此铁路应通过合理的管理、路线规划、车辆调度等手段进一步降低成本:(1)确定最佳物流路径。这样不仅缩短了物流平均路程,扩大物流直达比例,而且还可以减少物流结点(库存点),从而不仅降低途中费用,如运输费,而且还能降低结点成本,如保管费;(2)实现物流规模化,提高运载工具及仓储保管的利用率及周转率,从而降低成本费用,提高人均劳动生产率;(3)实现物流现代化,如装卸运输的机械化、集装箱化及托盘化,提高物流的速度,降低途中费用,减少不必要的意外损耗;(4)建立物流信息管理系统,以便维持合理的库存,降低结点费用,提高发送效率,降低发送费用,并且能够搜集和分析相关的物流情报,促使高层领导及时调整有关策略方针^[4]。

根据服务内容不同,以基价加附加价的形式合理定价:(1)普通货物实行分等计价,以一等货物为基础,其他等级货物在基价的基础上加成计价;(2)集装箱标准箱按不同规格的基本运价执行;(3)其他货物运价参考相关运输方式的有关规定执行。

3.6 优化现有的资源,挖潜扩能

物流是近几年刚刚兴起的产业,而我国现有的铁路构建远远在此之前,为此铁路必须优化现有的

路网,以便适应物流发展的需求.应该综合考虑物流中心的规划、物流节点的选址、运输线路与场站的设计与规划等一系列综合因素,对一批旧线采取“短平快”措施,改造“瓶颈”区段,缓解“限制口”的紧张状况;采取科教兴路,以牵引力和信息技术为主,实现技术上的创新突破,提高铁路运输能力;加大专业化、快速化进程,实现客货分线,快速发展高速铁路.

铁路发展第三方物流也同样面临着人才需求的问题,为此铁路一方面应该加强内部人员的培养,挖掘内部巨大的人才潜能;另一方面应积极与原铁道部直属的院校和其他院校开展学、研相结合的物流合作.

总之,铁路应该从我国第三方物流发展与铁路运输的现状出发,分析自身的优势,积极介入第三

方物流的发展,并且占据主导地位,用信息化带动物流的现代化.

参考文献:

- [1] 吴清一. 物流管理[M]. 北京:中国物质出版社,2003.
- [2] 国家发展和改革委员会经济运营局,南开大学现代物流研究中心. 中国现代物流发展报告(2003年)[M]. 北京:机械工业出版社,2004.
- [3] 张声书,佐伯弘治(日). 中国现代物流研究[M]. 北京:中国物资出版社,1998.
- [4] 张德坤. 浅议物流成本管理[J]. 上海会计,1998(7):22-23.
- [5] 张 诚. 我国铁路物流人才需求与培养问题的思考[J]. 铁道运输与经济,2005(5):20-23.
- [6] 胡双增,詹荷生,吴俊,宋光森. 中心辐射式铁路物流管理体制的探讨[J]. 物流技术与应用 1998(3):13-17.

Feasibility of China Railway Joining the Third Partner Logistics and Countermeasures

GUO Jia-tang¹, SHU Cai-xia²

(1. School of Mechanical Engineering, East China Jiaotong University, Nanchang 330013; 2. School of foreign Language, East China Jiaotong University, Nanchang 330013, China)

Abstract: Starting from the present situation of the development of the third partner logistics (3PLS) and railway transportation in China, this paper analyses the feasibility of China railway joining 3PLS, and suggests some countermeasures, such as establishing a central radiation model of railway logistics management system, enhancing information management, improving the quality of service and advocate innovation, reducing the cost and rationalize the price, to ensure that railway plays the leading role in the third partner logistics.

Key words: railway; the third partner logistics; feasibility; countermeasure