

德国铁路货运发展对我国铁路物流中心的启示

迟 骋

(中国铁道科学研究院 运输及经济研究所, 北京 100081)

摘 要: 在分析德国铁路货运改革和货运中心发展现状的基础上, 研究德国铁路货运的发展特点, 分别从铁路组织机构改革、经营服务理念、拓展物流业务等方面, 探讨促使德国物流快速发展的主要原因。通过对德国铁路货运中心和货运改革经验的总结, 进而提出对我国铁路物流中心的启示。

关键词: 铁路物流中心; 现代物流; 多式联运

铁路运输企业作为交通运输网络的骨干和中坚力量, 在国民经济中有着重要的战略地位, 因此, 大多数国家针对铁路采用集中式管理模式。然而, 随着经济的发展, 货主对货物运输的需求不断提高, 在其他运输方式快速发展的同时, 铁路货运的发展却相对滞后。许多国家为改变铁路的被动局面, 开始进行铁路改革, 转换经营模式, 开展现代物流业务。在众多现代物流业较发达的国家中, 德国相对于美国和日本而言, 与我国铁路货运有更多的相同点, 其经验更值得我们借鉴。

1 德国铁路货运现状分析

1.1 德国铁路货运改革

由于特殊的历史原因, 东德、西德于1990年合并统一。1994年德国铁路开始整合, 原西德的联邦铁路公司与原东德的国家铁路公司合并重组为德国铁路公司, 从此德国铁路进入新的发展阶段。

在组织机构上, 德国铁路货运进行了一系列改

革。1991年1月1日德国铁路控股公司(Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, DB AG)成立了自主经营的德国铁路货运公司(Deutsche Bahn Cargo Aktiengesellschaft, DB Cargo AG, 以下简称德铁货运公司)。2001年6月, 德铁货运公司将物流服务部门划归装车运输部, 以便更好地为该部门各市场单元提供物流运输方面的支持; 2004年6月, 德铁货运已形成15个不同地区的德国铁路货运中心和6个运输管理公司; 2006年, 德国铁路又单独成立了物流部, 探索出一条德式“门到门”公铁联运方法, 促进了德国铁路物流和多式联运的发展^[1]。在物流业运作上, 德国铁路采取收购和兼并的措施, 以弥补自己物流运作方面经验的缺乏。收购和兼并加剧了德国铁路的扩张, 使德国铁路一跃成为全球第二大物流集团。

1.2 德国铁路货运中心发展现状

为满足未来货运市场的需求并促进多式联运的发展, 德国铁路提出建设铁路货运中心, 这在一定程度上可以提高铁路在货运市场的盈利, 同时可以缓解公路的压力, 减少环境污染。西德第一个货运中心——不来梅货运中心于1984年建成, 此后德国铁路坚持对货运中心不断进行规划和建设, 到1992年, 合并后的德国整体规划了28个货运中心, 至2008年, 德国已规划了40个货运中心, 其中, 33个货运中心已经建成并投入使用, 经过二十多年的发展, 德国铁路已经初步形成了覆盖面广泛的货运中心体系。

德国铁路货运中心的建设和运营模式与德国国情息息相关, 主要体现在以下几个方面。

(1) 加强货运中心的建设。目前, 已经建成的33个货运中心中, 有11个是以PPP模式为依托建立起来

的货运中心,其余22个为私人投资建设。由于货运中心自身的特性,目前国外普遍采用PPP模式。PPP是英文Public-Private Partnerships的简写,中文直译为“公私合伙制”。简而言之PPP模式就是指公共部门通过与私人建立伙伴关系提供公共产品或服务的一种方式。不同国家PPP模式具有不同特点。德国的模式是“政府统筹规划—州政府、当地政府扶持—企业化经营—入驻企业自主经营”。在货运中心建成后,德国政府采用参股的形式,成立不以盈利为目的的发展公司,为园区内入驻企业服务。

(2) 重视多式联运的发展。德国铁路建设货运中心的初期就考虑在连接多种交通方式的枢纽地区发展货运中心,同时重视发展多式联运。目前德国的多式联运运作卓有成效,已形成独有的德式多式联运方法。

(3) 注重仓储设施的建设。德国非常注重仓储设施设备的建设,如德国鲁尔工业区的哈根卷钢现代化物流仓储中心,该仓储中心可以为附近的客户提供从运输、仓储到订购、配送的整套物流服务。这里的仓储中心已经不是传统意义上的仓库,而是一种流通型的现代化的仓储中心。该中心内部全部实现计算机管理,保证在1小时内配送发货。同时德国许多仓储设备都内设GPS导航系统,客户可以随时了解自己的货物在仓库内的情况。

货运中心的建设对于德国物流业的发展、整合各种交通运输资源和推动当地的经济发展都起到十分重要的作用。在世界现代物流业的发展中,德国是欧洲物流发展最好的国家,在货运中心的建设方面目前处于世界领先地位,有很多值得我国借鉴的经验。

1.3 德国铁路货运中心发展的特点

(1) 铁路经营主体更注重客户需求。经过一系列的改革,德国铁路的主要经营管理者发生了质的改变。许多管理者系商人出身,而非铁路行业出身,他们的经营理念淡薄了铁路运输事业的社会效益,更加重视铁路货运所产生的经济效益,所以在德国铁路的管理上,表现最为突出的就是“以客户需求为主”的服务理念。这种经营模式从一个侧面阻碍了铁路作为公益事业的发展进程,但是却大大促进了铁路物流业的发展。2001年德国建成了极具代表性的“杜伊斯堡客户服务中心”^[1],以为客户提供更便捷、更优质的服务为宗旨,这更加快了德国铁路物流业的发展。

(2) 提高专用线和货运点的信息化水平。经过一系列的改革,德国很多的铁路基础设施归为私有。这对一些设备的使用情况产生了非常不利的影响。如德国将全部货场卖给比利时的ABX公司,ABX公司仅留下极少数货场仍然从事铁路业务,其他的转为他用。铁路货场的大量减少对德国铁路货运业务影响较大,面对这种状况,德铁货运公司及时采取应对措施,为铁路运输业务专用线和货运点免费提供计算机软件,并免费维修和保养,通过货主使用铁路货运程序,达到通过德国铁路组织货物运输的目的,提高了专用线、货运点的信息化水平,为物流列车的快速发展奠定了技术基础。

(3) 通过收购和兼并的方式做到快速进入物流业。随着经济的发展和货主对运输需求的变化,德国铁路通过收购和兼并的方法,在扩大铁路货运业务的同时开始进入物流业。德国铁路采用这种方式在充分利用现有物流公司物流网络的同时,吸取其先进的物流运作经验,迅速成为具有专业水准的物流服务供应商。

(4) 成立专门的物流公司集中发展现代物流。德国铁路除了铁路运输外,还涉及公路运输,拥有专门的卡车危险货物运输公司,组建了以国内铁路运输、国际铁路运输、公路运输和联运为支柱的货运集团公司——“欧洲之门”集团^[2]。它拥有29家分公司,作业领域涉及港口集装箱转运、铁路运输代理、国际货物运输、仓库配送,甚至还有大型机械设备维修等等,同时,它还拥有专业的人才和世界一流的集装箱装卸设备,努力为客户提供物流服务的整体解决方案。

2 对我国铁路物流中心建设的启示

我国铁路已经开展了多年的物流服务,但真正的物流中心还没有完全形成,初具物流中心雏形的也数量不多,多为地方性物流中心。目前已开始规划设计以铁路货运站为主要依托的地方性物流中心或区域性物流中心,甚至开始了铁路物流园区的规划设计和建设。我国铁路物流中心不应仅仅将业务局限在铁路上,而是可以将其理解为主要依托铁路的多式联运中心。在德国铁路物流发展的整体经验中,主要有如下几点可供借鉴。

(1) 铁路物流中心的建设模式和经营模式可以采

用PPP模式。目前,除了德国,其他物流业比较发达的国家也基本采用PPP模式。这种模式已经成功运作了多个项目,德国不来梅货运中心就是典型的例子。由于物流中心的建设需要投入大量的资本,同时在土地购置、周边交通状况等方面需要政府统一规划和协调,因此,可采取由多家私人企业与政府合作共同投资的方式来完成铁路物流中心的建设。这种模式比较适合我国铁路现状,有利于我国铁路货运站的物流化改革。我们在借鉴PPP模式进行具体实施时,可以在融资方式、管理方式上考虑我国本身的特点,例如参与投资建设的私营企业可以尽量放开准入政策,政府从一定程度上给予一定的扶持,针对物流中心的管理可以加入更多的市场因素,这里要正确把握政府部门参与的尺度。PPP是建设模式同时也是一种经营模式,从为社会服务的角度建议我国铁路物流中心的经营模式也采取PPP模式,根据不同地区铁路物流中心的规模、辐射范围不同,可以适当调整政府和企业的角色。

(2)在充分利用原有货运站的基础上,通过兼并和收购的方式快速进入物流业。德国铁路通过大量的收购和兼并,包揽了众多已经成型的物流企业、公路运输公司,利用最短的时间形成覆盖广泛的物流网络,为德国铁路发展多式联运创造了条件。我国铁路物流中心的建设也可以借鉴德国的经验,根据不同地区的特点,采用兼并和收购的方式,吸收具有潜力的公路运输公司和物流公司,借鉴其成型的现代物流管理方式和物流网络,借此加速我国铁路物流中心的发展,同时有利于发展公—铁联运,为我国集装箱的发展创造条件。

(3)大力发展“公—铁—港口—航空”多式联运。目前我国的多式联运主要是针对集装箱展开的,德国铁路开展的“门到门”运输已经形成了德国特色,如“一票到底”、“公铁协议”都是德国的特色产品。我们可以借鉴德国“门到门”运输的一些经验,例如与联运的运输企业签订协议,保障优先使用运输设备开展联运,同时,要加强多式联运的信息化建设,使各运输方式之间的数据共享和反馈,提高多式联运的效率。还应通过培训提高企业人员的服务意识,以及企业参与联运的积极性,以加快我国多式联运的发展。

(4)转变经营理念——“以客户需求为中心”。德

国杜伊斯堡客户服务中心是“以客户需求为中心”的最具代表性的体现。由于受计划经济体制的影响,我国铁路缺乏市场机制,因此,我国铁路运输企业应该由过去的“以运营为中心”转变为“以客户需求为中心”的经营理念,从客户需求着手,建立专门的客户服务部门,提高铁路货运的服务水平,使货运服务更专业化、现代化和人性化,提高顾客满意度。

(5)重视物流标准化相关建设。德国是最先提出物流标准化的国家。纵观当前国内铁路物流业的现状,不难发现我国物流标准化滞后,主要表现在各种车辆装备、装卸设备标准之间不能有效衔接,与其他运输方式之间的装备标准不统一,影响了多式联运的发展;物流包装标准与设施标准之间协调差;代表物流现代化程度的信息化标准也滞后等等。物流标准化是一个具有前瞻性的提法,当初集装箱发展的时候标准化的发展受到了一些阻力,导致现在很多国家都存在两套以上的标准,致使很多集装箱装卸设备不能共用,影响作业效率,限制集装箱多式联运站的发展。因此从整体考虑,物流需要提倡和重视标准化建设,主要从设备标准化、管理标准化和技术标准化三个方面着手。

(6)更新改造仓储设备,建设现代流通型仓储设施。大型流通型仓库是德国铁路货运中心做的比较好的一个方面,采用先进的装卸、堆垛设备,建立高台式仓库,有效利用仓储面积和容积,同时提高信息化操作水平,实行自动分拣,开展包装、配送等其他物流服务。我国铁路物流中心应在原有货运站的基础上,充分考虑物流成本,将原有仓储设备改建成流通型仓储设施,引进先进的技术设备,提高铁路仓储设备的机械化和自动化,增加物流相关服务项目,实现改建成成本最小化、配送准确率最高化的现代流通型仓库。

参考文献:

- [1] 张 诚.德国铁路货运向现代物流拓展现状及启示[J].企业经济,2008(11):12-14.
- [2] 丁传芳.德国铁路物流运输[J].铁路技术监督,2004(8):38-40.

收稿日期:2009-08-03

责任编辑:冯姗姗