

文章编号: 1674—8247(2012)06—0001—04

铁路战略装车点建设与铁路货运集中化发展

汪 彬 黄 勇

(中铁二院成都勘察设计研究院有限责任公司, 成都 610081)

摘 要:铁路战略装车点的建设是铁路货物集中化发展在运输终端上的一种具体表现,是铁路管理体制深化改革深化的要求。文章从战略装车点的科学选址和合理布局,优化和再造铁路货物运输生产流程,监管部门转变观念辅助经营管理等方面阐述推进铁路货运集中化,以适应铁路运输新形势要求。

关键词:铁路战略装车点; 货运集中化; 综合交通运输体系

中图分类号: U294.1 文献标识码: A

Construction of Railway Strategic Loading Point and Centralized Development of Railway Freight Transport

WANG Bin HUANG Yong

(Chengdu Survey and Design Institute Co., Ltd. of CREEC, Chengdu 610081, China)

Abstract: The construction of the railway strategic loading point embodies the centralized development of rail freight transport in terminal areas; it meets the requirement for deepening of railway managerial system reform. From such points as scientific site-election and reasonable layout of railway strategic loading point, optimization and reorganization of railway freight flow structure, as well as prompting supervision departments to sharing management, the paper gives a detailed explanation about how the railway is now centralizing the freight transportation to adapt itself to meet the new demand of railway development.

Key words: railway strategic loading point; centralization of railway freight transport; comprehensive transport system

1 引言

铁路是国家的重要基础设施,是综合运输体系的重要组成部分,具备大能力、低能耗、低污染以及几乎全天候运营等技术经济特点,铁路运输在大量旅客、大宗货物的中长途运输中能够发挥明显优势已成为行业和学术界的共识。长期以来,在我国公路运输和民航运输尚未充分发展的情况下,铁路既承担了大宗重点物资的运输也承担不少零星货物的运输,铁路运输点多、线长、面广是其显著特点。时至今日,铁路运输的市场份额在下降,但铁路运输却更见忙碌,中国铁路已

成为世界上最为繁忙的铁路。铁路市场份额的下降并不意味着铁路成为夕阳产业,而是市场对运输资源的一种正常配置,对于市场来说,本来就存在着几大运输方式内在的协调和互补,这也正是国家建设综合运输体系的动因。

中国经济不能走美国等发达国家的老路,科学发展观的提出更清楚地表明了这一点。低碳、绿色、环保、可持续等经济发展要求已经上升到前所未有的高度,在经济发展必不可少的流通环节特别是运输环节,这样的要求是一致的。正因为如此,在中国,铁路根本不会成为夕阳产业,而依然是国家经济发展的重要保障和基础设施,只是国家经济发展对铁路提出了更高的要求。其中一项具体表现是计划运输和均衡运输现在越来越难以实现,计划运输和均衡运输是铁路科学

收稿日期: 2012-04-20

作者简介: 汪彬(1968-),男,高级工程师。

组织运输生产和充分发挥运输潜力的重要依靠,铁路运输开始消化不良。另一方面,随着城市规模的扩大,很多铁路货运站面临搬迁,一些运量小的货运站面临关闭。铁路应对这样新的要求势必做出调整,其中铁路货运集中化是其主要走向之一,战略装车点的建设是铁路货物集中化发展在运输终端上的一种具体表现。

集中办理货运业务在发达国家铁路运输中已比较普遍,且在很多国家取得了良好的效果。从我国铁路自身的角度看,规模较大的货运站不多,货运站点布局分散,线路运力利用不均衡,运输资源常有浪费的情况。随着铁路网建设的推进,路网规模的扩大和完善,货运布局出现了一定程度上的结构性矛盾,货物集散点能力与铁路线路的输送能力也存在协调问题,这些日渐成为制约我国铁路货物运输发展的重要因素,很大程度上限制了铁路货运的集约性发展,增加了运输组织的难度,给提高运输质量造成了困难。战略装车点就是在这样的背景下随着铁路货物运输组织方法改革和技术装备更新出现的。战略装车点建设对铁路货物运输发展有着明显积极的影响,战略装车点区域货物运输组织、车流组织及运输效益将有很大变化,对我国铁路货物运输变革具有重要现实意义,也具有试点价值。

2 建设铁路战略装车点是铁路管理体制改革的深化

目前铁路宏观管理体制是三级管理,撤销分局之后铁路的管理体制更趋于扁平化。从优化管理的角度看,实行三级管理之后铁路运输生产核心管理部门更接近货运市场。随着铁路运输能力的扩充,以及道路运输的补充,运输终端的强化,物流服务的集中发展是铁路货运集中化的市场背景,货运集中化可以成为铁路货物运输的核心竞争力,这与“门到门”灵活的道路运输明显不同。

我国传统的铁路运输服务模式是一种被动的服务过程,而现代运输过程是一个多元化、全方位、一体化的服务过程。以往的货运营销常常局限于以铁路自身的运输资源,例如运输能力、技术设备为出发点去招揽货源、发掘货主,把货主视做铁路要攻坚的堡垒,在这样的理念下设计销售手段,组织营销。随着市场经济的发展,现在的市场营销观念则必须把关注点放在货主的需求上,按照货主的需求配置运输资源并提供相

应的服务。理念的转变是一个渐变的过程,但却是货运组织变革的关键。过去,铁路依据自身的运输能力、运输方法来组织货源,实际上实行的是“以运定装”,企业进而实行“以运定产”。现在,则必须树立根据货主对运输的需求来设计我们的运输方式,即由计划运输到市场营销转变为市场需求到运输计划再到运输能力和运输产品的开发,为各种货物提供便于流通的服务,体现多样化的市场价值。随着铁路路网规模的扩大和路网质量的提高,线路运输能力也随之提升,尽快扩展“点”的能力和组织直达运输成为满足企业需要和优化铁路运输生产的共同目标。建设铁路战略装车点正是切合了双方的这种共同需求,是铁路管理体制改革的深化。

3 铁路战略装车点是铁路货运集中化发展的一项具体表现

车站是铁路运输生产的基本单位,是一项基础设施,往往布置在特定的地理位置,是各项技术作业的集中场所,配置了相关岗位和工种,铁路运输生产管理也一般以车站为基本管理单元。战略装车点的建设和运营将一定程度上改变这一状况,铁路战略装车点也成为铁路货物运输生产的一个基本单元,成为铁路运输生产管理新的着力点。战略装车点是站段管理中的重点,归口车站管理,一定程度上又独具法人资质和经营资质。由于战略装车点建设在货源集中、市场相对稳定、装车去向统一、运量较大的地方,随着战略装车点吸引力的扩大,以及新的战略装车点的培育和建设,应该说这个过程是铁路“以大带小”逐步实现货运集中化的一项具体表现。

还有一个货运集中化的具体表现是路企直通运输模式。路企直通列车是指由铁路本务机车牵引,组织列车在铁路与企业间直进直出,不在接轨站办理列车交接技术作业的运输组织模式。根据相关统计,目前我国铁路货物发送总量的80%以上发生在与企业接轨的专用铁路和铁路专用线上。一个完整的车辆周转作业过程中,在两端的大客户装卸作业点,装卸作业的停留时间大约占了车辆周转作业过程的1/3,尤其是一些大企业的装卸站,通常都有自己的铁路场站、机车车辆,有自己的专业技术人员,有自己的运输管理办法,导致了长期以来人为分割了完整的铁路运输过程。早有学者指出“开展国铁与企业之间的直通运输,打破既有路企运输组织管理界限,减少机车换挂,整合车

辆作业,实施作业流程再造,实现机车在铁路和企业间的直进直出,抓住当前影响运输效率的主要矛盾,是加快车辆周转,提高运输效率,深入挖潜提效扩能的战略举措。”车流组织优化是路企直通运输组织流程优化的关键环节,而运输组织流程优化是实现路企直通的重要手段。通过实施路企直通运输,可以一定程度上实现货流和列流组织过程的统一,使货物和车辆在站停留时间减少,加快货车周转,缩短货物送达时间。

两项铁路货运集中化发展的战略举措中,偏重战略装车点更是铁路适应市场的一种自我调整和完善,而路企直通则是强化路外合作、实现路内外共赢的一种战略转变,都为货运集中化发展创造了良好条件。

4 铁路战略装车点建设与持续发展策略

截至 2009 年年底,全路已建战略装车点 635 个,约占全路货运站装车点总数的 4.6%,绝大部分为煤炭、冶炼物资、建材、粮食、石油等货物的战略装车点。2009 年货物发送量达到约 11 亿 t,约占全路货物发送总量的 40%。战略装车点的平均装车时间约 5.8 h,平均停时约 10.3 h,比全路平均停时节省 5.1 h。铁道部自 2005 年 5 月 1 日实施专用线接轨行政许可至 2009 年年底,全路共批准 416 条专用线接轨,约 80% 满足整列装车、直通运输条件,专用线设计运量达 13.8 亿 t,平均每条约 332 万 t^[1],铁路战略装车点建设取得了明显的成绩和效果。不过,战略装车点的规划建设和持续发展仍然需要认真研究,特别是做好有发展潜力的装车点的调查和研究,需要考虑如下方面:

(1) 需要科学选址和合理布局并进行充分的市场调查。根据《关于全路建设战略装车点的指导性意见》,战略装车点的选定以稳定的货源条件为基础,大宗物资货源量原则上达到日均 1 列以上,目前单一品类年运量达到 150 万 t 以上的装车点原则上全部纳入全路战略装车点。对目前货源量不大,但具有增长潜力的,应纳入规划,后期建设;对目前货源量虽较大,但处于萎缩状态的,暂不考虑。战略装车点建设不但涉及货物的品类,货物运输的去向,还涉及地方产业规划、货运量波动、其它运输方式竞争等复杂情况,应进行充分的市场调查,并以方便货主、为货主节约运输成本、兼顾铁路运输效益和效率为主要考虑因素进行选址和布局,在规划建设过程中,也应该让客户充分参与。同一区域内战略装车点建设也需和其它装车点系

统考虑,应与出入本区域相关线路和站点能力相匹配。

(2) 优化和再造铁路货物运输生产流程,顺应现代物流发展的潮流,使运输与生产销售更紧密结合。战略装车点应在充分把握货主需要,建立统一和高效的协调机构和对话机制,必要时确定决策和利益分配机制,统一协调装车线和货位等装卸资源,既保障货主的利益也节约资源,发挥集约优势。在路局制定货运计划方案时,应将战略装车点计划做足做够,应根据大客户战略的思路在运力配置上对战略装车点给予倾斜,对运能紧张地区或线路,在货运计划安排上重点保证,行车调度上优先挂运,不断增强战略装车点对吸引范围货源的辐射和吸纳能力。日常调度及日班计划中,结合现车和车流推算,优先组织战略装车点空车配置,争取做到战略装车点整列配空、组织战略装车点货物集中存储和及时装车,做到整列装车,直达运输,取送车和装车过程中,需要调车的时候,如果条件允许,组织本务机车牵引。有附加需求的装车点,可针对客户的实际需要,提供整车配送、仓储保管、甚至包装加工等其它增值服务。

(3) 监管部门需转变观念,辅助战略装车点经营管理。以装卸管理为例,随着铁路取消分局而采取“三级管理”,铁路装卸体制也进行了相应的改革。铁道部对铁路装卸管理体制提出了一系列的政策规定,主要是把铁路货物、行包装卸界定为“与主业相关联但可以划为辅业,也可由主业拥有资产、辅业从事经营或提供劳务的业务”,但强调“具体界定由铁路局负责”。实际上,从整个物流业的角度看,装卸作业虽然相对简单,同样也是物流作业必不可少的功能和环节,在整个物流链上处于衔接和转换的接口地带。在铁路以运输为主的物流业态中,某些情况下装卸作业甚至会成为关键作业环节。在相关的规定下,铁路局成为具体的监管部门,的确需要切实履行运输专业管理职责。就装卸管理而言,不同的地区有不同的具体情况,需要紧密结合市场规律落实监管职责,因为,铁路货物运输不仅仅是“点”上的作业,还有在途的运输。上述铁路部门的相关规定实际上给了战略装车点很大的经营灵活性。在战略装车点的经营过程中,监管部门一定要转变观念,管放结合,以服务质量体现监管和指导。

5 结语

可以预见,随着铁路管理体制改革的推进、技术装

备水平的提升和运输生产手段的现代化发展,铁路货运集中化必将进一步推进。今后,干线铁路可能实现客货分线,形成货运专用通道,实施货运分号运行图,出现依托铁路的运输型物流中心,推进大规模的站点整合、在网经营实体优化、公铁联运和信息渠道扩张以及细密和纵深的客户关系管理,逐步实现货运集中化和铁路运输业的整体现代化。

参考文献:

- [1] 江波,谢海红,徐岚,等. 铁路战略装车点发展策略[J]. 综合运输, 2010(6):36-38.
- Jiang Bo, Xie Haihong, Xu lan, et al. Development Strategy of Railway Strategic Loading Point [J]. Comprehensive Transportation, 2010(6):36-38.
- [2] 铁道部运输局. 关于全路建设战略装车点的指导性意见[J]. 铁道货运, 2006(12):48-50.
- Transport Bureau of Railway Ministry. Guidance on the strategic loading point of the national railway [J]. Railway Freight Transport, 2006(12):48-50.
- [3] 胡松超. 推进铁路货运集约化经营问题的探讨[J]. 铁道货运, 2007(5):12-14.
- Hu Songchao. Discussion on railway freight transport intensive management [J]. Railway Freight Transport, 2007(5):12-14.
- [4] 胡松超,吴方针. 推进点线能力协调适应铁路运输发展[J]. 铁道运输经济, 2006(11):12-13.
- Hu Songchao, Wu Fangzhen. Promotion on Capacity of Railway Lines and Stations [J]. Railway Transport and Economy, 2006(11):12-13.
- [5] 魏波. 战略装车点运营管理机制研究[J]. 铁道货运, 2010(12):27-30.
- Wei Bo. Strategic Loading Point Operation and Management [J]. Railway Freight Transport, 2010(12):27-30.
- [6] 窦随权. 铁路货运市场现状及发展策略分析[J]. 铁道货运, 2007(5):18-21.
- Dou Shuiquan. Railway Freight Transport Market Situation and Development Strategy [J]. Railway Freight Transport, 2007(5):18-21.
- [7] 郭玉华,宗岩,徐利民. 实施战略装车点建设及路企直通运输战略的思考[J]. 铁道运输与经济, 2009(7):10-12.
- Guo Yuhua, Zong Yan, Xu Limin. Thought on the Strategic Loading Point and Railway-enterprises Straight transport [J]. Railway Transport and Economy, 2009(7):10-12.
- [8] 郭涛平,张云芳,郭建民. 洛阳车务段战略装车点建设规划[J]. 铁道运输经济, 2007(1):21-22.
- Guo Taoping, Zhang Yunfang, Guo Jianmin. Strategic Loading Point Construction Plan of Luoyang Train Section [J]. Railway Transport and Economy, 2007(1):21-22.
- [9] 李维平. 培育战略装车点提高铁路运输能力[J]. 铁道运输经济, 2006(11):16-17.
- Li Weiping. Constructing Strategic Loading Point to Promote Capacity of Railways [J]. Railway Transport and Economy, 2006(11):16-17.
- [10] 莫宝民,冯雪莉,李青. 加强东北地区铁路粮食运输能力的探讨[J]. 铁道运输经济, 2006(5):55-56.
- Mo Baomin, Feng Xueli, Li Qing. Discussion on Northeast Railway Transport Capacity for Grain [J]. Railway Transport and Economy, 2006(5):55-56.
- [11] 熊琴. 装车地直达列车编组计划近似优化研究[D]. 北京交通大学, 2006.
- Xiong Qin. Study on Direct Train Formation Plan for Loading Area [D]. Master's Degree Paper of Beijing Jiaotong University. Beijing, 2006.
- [12] 张海涛. 沈阳铁路局战略装车组织的实践与探索[J]. 中国铁路, 2006(9):16-18.
- Zhang Haitao. Practice in and Exploration on Strategic Loading Organization of Shenyang Railway Administration [J]. China Railways, 2006(9):16-18.