

文章编号:1671-8879(2005)03-0062-04

道路快速货运组织方式

马天山, 何朝平

(长安大学 经济与管理学院, 陕西 西安 710064)

摘 要:在分析道路快速货运的运营模式的基础上,对比分析了国内外道路快速货运运营组织方式,认为国内外道路快速货运的差距主要体现在零担快运的运营组织方式上。为避免快速货运出现快在中间、慢在两头的现象,应优化货运站工作组织。并从企业制度设计、车辆运行组织等方面提出了中国发展道路快速货运的途径。

关键词:交通工程;道路快速货运;组织;管理;运营模式

中图分类号:F540 **文献标识码:**A

Road-express organization mode

MA Tian-shan, HE Chao-ping

(School of Economy and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, China)

Abstract: Based on the analysis of operation mode of the road-express, the operation mode of the road-express in China was compared with the one in other countries. It was pointed out that the difference lies in part load road-express, therefore, the work organization of freight transportation station should be optimized so as to avoid the phenomenon of fast in main line transportation but not agile in distribution. Some suggestions were presented from the view of enterprise system designing and vehicle operation organization establishment of the road-express enterprise to promote the development of the road-express in China. 3 figs, 9 refs.

Key words: traffic engineering; road-express; organization; management; operation mode

0 引言

道路快速货运是在高等级公路形成一定规模后产生的。道路快速货运是以高等级公路为载体,以高附加值、高时效性货物为主要对象,以先进运输工具和通信方式手段,以集约化、网络化经营为主体的现代道路货运组织方式,旨在为用户提供快速、经济、安全、便利的运输服务^[1,2]。中国入世以后,随着道路货运领域中市场准入壁垒的逐渐解除,主导国际快运市场的 UPS、DHL、FedEx、TNT 等企业纷纷进入中国市场;同时,以宅急送为典型代表的民

营企业在道路快速货运领域开始崛起。当前,道路快速货运业在取得更加广阔的市场空间的同时,也面临前所未有的挑战和竞争压力。

本文从道路快速货运运营组织方式的角度展开分析,提出要使中国零担快运发展上新台阶,应优化货运站工作组织,并从政策法规规范、企业制度设计、车辆运行组织等方面提出了道路快速货运的发展思路。

1 道路快速货运的运营模式

根据承运货物的种类、运量和对运输的要求,道

收稿日期:2004-04-07

作者简介:马天山(1956-),男,山西沁源人,长安大学教授。

路快速货运的营运方式可分为4类,即零担快运、整车快运、特快专运和客车捎运^[3~9]。

其中零担快运指托运人一次托运货物计费重量3 t 及以下的货物运输;整车快运指托运人一次托运货物计费重3 t 以上或不足3 t,但其性质、体积、形状需要一辆汽车运输;特快专运为应托运人的要求,采取即托即运的形式;而客车捎运是利用客车行李舱捎带道路快运货物。道路快速货运以零担快运、整车快运为主要营运方式,尤以零担快运为主。

1.1 零担快运

零担快运的基本流程由货物受理及取货服务、发货站装卸分拣作业、干线货物运输、收货站装卸分拣作业、送货服务及货物送达5个环节构成,见图1。

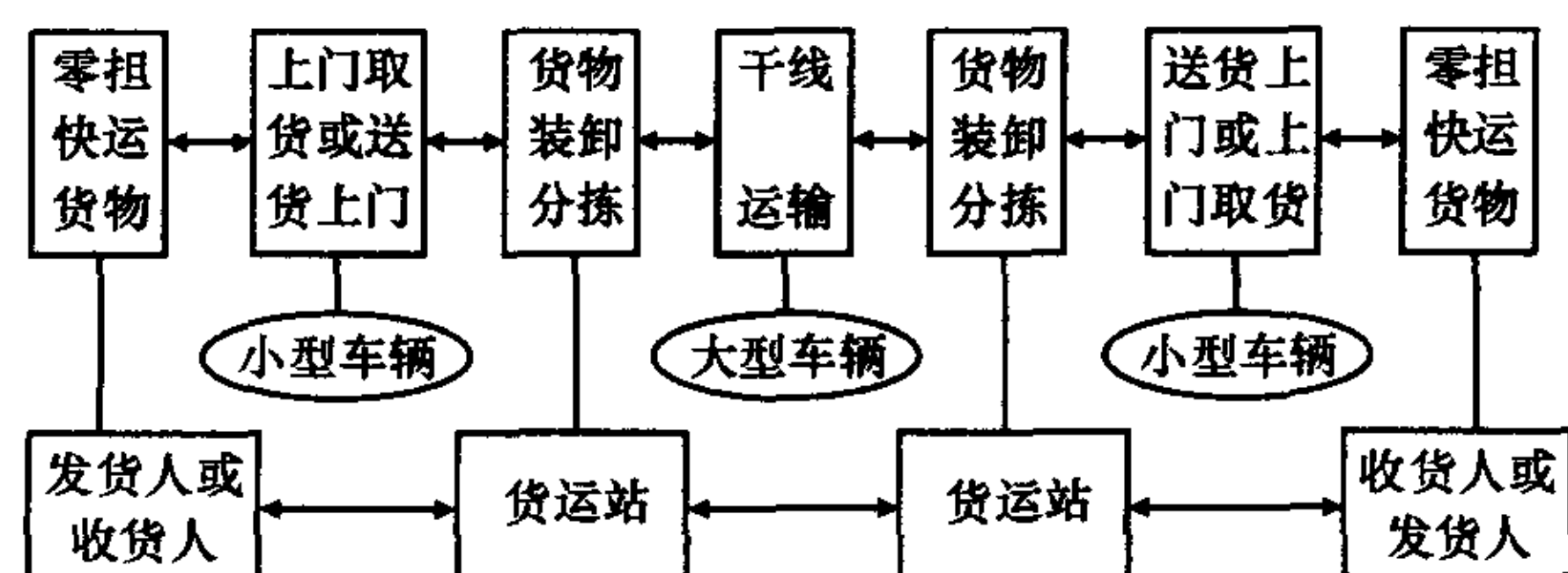


图1 零担快运运营模式

(1)货物受理及取货服务。发货人将所运货物的种类、运量、体积以及运输要求等信息通知货运站或受理点,货运站或受理点在接到货运服务要求后,派出取货车辆上门受理,完成取货业务手续,并由小型货运车辆将货物送到货运站。

(2)发货站装卸分拣作业。货运站汇集并查验所收到的货物,利用站内的装卸分拣设施设备,按照货物的流向进行分拣处理,并将货物装入干线运输车辆。

(3)干线货物运输。干线运输车辆装载货物后,依据线路、班次安排,将货物由发货站运到收货站。

(4)收货站装卸分拣作业。收货站接到干线运输车辆送达的货物后,查验货物,并利用站内装卸和分拣设施设备,按照货物的分送区域进行分拣处理。将同一分送区域内的货物装入负责对应分送区域的小型送货车辆。

(5)送货服务及货物送达。小型送货车辆将按照对应的配送区域分工,将货物送到收货人手中。

1.2 整车快运

与零担快运运营模式相比,整车快运的基本流程简化了货运站装卸分拣作业环节,货物直接由发货人处运达收货人处,完成直达门到门运输。其基本流程如图2。由图2可看出:整车快运和零担快

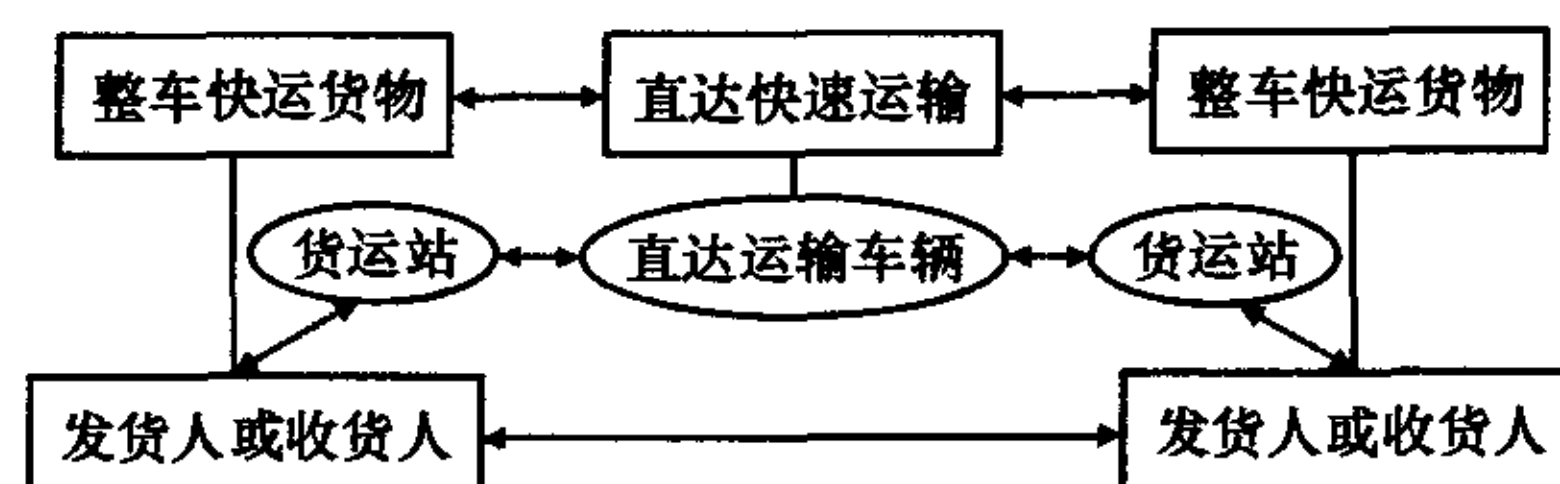


图2 整车快运运营模式

运的运营模式是可逆的。

2 道路快速货运的运营组织方式

2.1 国外道路快速货运的运营组织方式

(1)时间协调。以澳大利亚 TNT 公司为例,在短途运输中,“集”在下午,“散”在上午。上门取货的驾驶员下午5时左右回到货运站,卸货分拣后装入长途运输车辆,接着干线运输在夜间进行,即下午6点至第二天早上7、8点左右,行程可达1 000 km。每天上午,长途运输车辆抵达货运站,卸货分拣后由短途运输车辆送货上门。

(2)拖挂运输。为了最大限度地利用道路设施,更经济地使用车辆,从事干线运输的长途运输车辆可采用30 t 以上的汽车列车,由于汽车列车运输生产率高、装载量大,营运成本较相同装载量的货运单车低得多,作为一种先进的车辆运行组织方式,拖挂运输得到广泛应用。

(3)双班运输及多班运输。干线运输中,为了最大限度地发挥车辆作用,一种有效的方法是“换人不换车”,即开展双班运输及多班运输。1个驾驶员工作8 h或10 h后,在特定地点由另1个驾驶员接替继续运行,原驾驶员下车休息(或同车配备的数名驾驶员轮换工作或休息)。

2.2 国内外运营组织方式分析

(1)短途取送。中国已开展道路快速货运的企业,有些配备了少数车辆进行配送,有些仍需发货人或收货人自行送货或提货。一些企业即使配备了车辆,也仅应用户要求提供配送服务。而国外道路快速货运的常见做法是配备专门车辆进行取送服务,从而最大限度地方便用户,防止了“快在中间、慢在两头”现象的出现。

(2)驾驶员职责。中国驾驶员一般只负责驾驶车辆,但国外道路快速货运负责取送业务的驾驶员的工作不限于此。在取货过程中,负责取货点的装车作业和货运站内的卸货作业;在送货过程中,负责货运站内的装车作业和送达后的卸货作业。UPS的工程师还研究了动作和功效的关系,分析从包裹分拣到配送这一流程的每一个步骤。UPS要求驾驶员按照精确“编排”的340个动作行事。

(3)配送网络。中国道路快速货运开展较好的区域主要集中在路网条件较好的长江三角洲地区、环渤海湾地区、珠江三角洲地区。而国外的配送网络遍布全国各地,范围涉及生活的各个方面。如日本的宅急送受理店随处可见,快速货运服务甚至包括在旅游和电视购物等“无店销售”服务之中。

在 2020 年前后中国将完成“三主一支持”系统的建设。“五纵七横”国道主干线系统建成后,随着交通量的增长,安全保障、通讯信息和服务设施的逐步完善,车辆行驶速度可以比现有国道平均车速提高一倍以上,开展整车快运的条件日趋完善,与国外没有太大差异,差距主要在零担快运方面。

2.3 货运站工作组织

道路快速货运要实现“干线运输快速化、短途运输及时化”。根据上面的分析,国内外道路快速货运的差距主要集中在短途接取送达服务的及时性方面,要提高零担快运的运输效率,必须加强货运站工作组织。货运站的工作流程(图 3)大致为:

(1)顾客通过电话、网络与顾客服务室联系,顾客服务室记录货物的种类、重量、包装、取货地址和运输要求等信息后,由取货信息室通过计算机传送给车辆调度室。

(2)车辆调度室通过双向无线电话、GPS 系统与短途运输驾驶员联系,将收集到的取货信息通知有关的驾驶员,调度短途运输车辆上门取货。

(3)短途运输车辆取货回来后,先将货单送至货单分类室,然后将货物送至装卸分拣大厅,以便根据收货人所在地区分类,交由长途运输车辆进行干线运输。

(4)干线运输完成后,先将货物送到装卸分拣大厅,将货单交货单分类室,货单分类室传送送货信息到车辆调度室,车辆调度室将货单交给对应配送区域内的短途运输驾驶员,由短途运输车辆送货上门。

(5)装卸分拣大厅主要根据货单,按货物流向进行分类,并完成货物装卸作业。

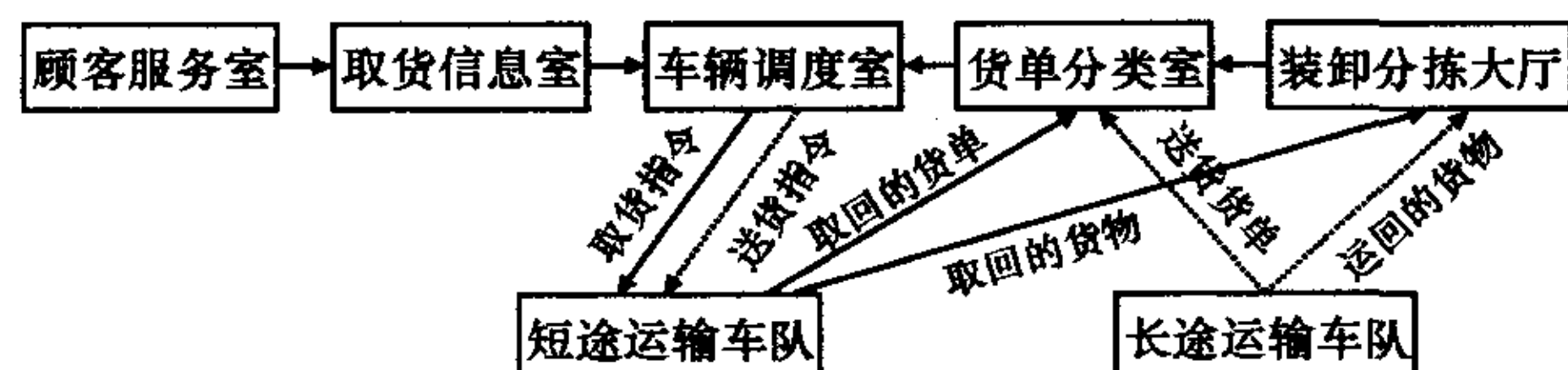


图 3 货运站工作流程

3 中国发展道路快速货运的途径

3.1 健全行业规范培育快运市场

中国应尽快制订以《道路运输法》为主体的法律

法规体系,引导道路快速货运健康发展。行业主管部门在此基础上制定市场经营行为规范和标准,对道路快速货运企业的市场准入、经营范围、线路审批、市场监督等方面要严格管理,有效实施对运力规模与结构、运输站场布局 and 规划、运价制订与调整等的宏观调控,促进“统一、开放、竞争、有序”的全中国性道路快速货运市场的形成。在具体实施上,可采取项目可行性研究、价格听证会的形式。

3.2 按照现代企业制度组建快运集团

要引导、激励和扶植运输企业特别是国有大中型运输企业改变生产观念,有计划、有步骤地完成企业改制,由粗放化经营向集约化经营转变,要按照现代企业制度的规范要求,以产权关系为纽带,实现资产重组,组建跨区域的大型运输集团,逐步建立起“产权明晰、责任明确、政企分开、管理科学”的制度,成为自负盈亏、自主经营、自我约束、自我发展的经济实体,形成以追求利益最大化的激励机制和考虑投资、经营风险的约束机制为核心内容的经营机制。

3.3 建立干线运输公司,优化利益分配

干线运输公司是集团的全资子公司,主要从事各货运中心站之间的干线运输,根据网络覆盖范围内的货流情况配备结构性能合理的高速运输车辆,统一组织货源,科学调度车辆,杜绝各货运站自备运力组织干线运输引起的车辆实载率过低的现象。

道路快速货运集团实行集权与分权相结合的经营管理体制,实行战略性决策集中,同时适度分权,把多元化经营与专业化管理结合起来,并将利益分配与业绩挂钩,如对集团领导实行年薪制,年薪水平与企业创利水平挂钩;对组货人员实行组货创利提成奖励制;对驾驶员实行车次创利提成奖励制。

3.4 应用现代物流技术

道路快速货运是一种资金和技术密集型的运输组织方式,设施设备的技术水平对运输效率和服务水平具有较大的影响。首先,应根据道路快速货运的要求,及早对货运站的工艺技术、内部格局及配套设备进行研究,研制、开发和试验先进、高效、适用的货运站装卸、搬运、分拣、配送设备;其次,要鼓励生产和使用速度高、能耗低、动力性好、性能优良的大吨位厢式货车以及汽车列车;此外,应尽早进行与道路快速货运有关的通讯信息技术 GPS、EDI、MIS 的开发工作,实施对货物的自动识别和动态追踪以及单证、票据的电子传输,完成车辆调度、员工管理、财务核算等功能。

3.5 加强车辆运行组织

应推广车辆运行先进的组织方式,如拖挂运输、双班运输,提高车辆生产率,并加强货源组织,开展双程和循环运输。

要做到装卸劳动力组织固定化、技术专门化,并科学地制定装卸作业时间定额,加强装卸工作组织的计划性,并配备相应的装卸设施,努力实现装卸机械化甚至自动化。

3.6 提高从业人员素质

管理层要求掌握现代企业经营管理和物流运作方面的知识,业务人员要求熟练操作站场配套设施和办公设备,组货人员要求具备市场营销和供应链管理方面的技能,驾驶员要求能够独立完成取送货过程中的业务交接。因此,应组织有关人员进行道路快速货运运营组织和技术操作业务培训,以提高企业的服务水平。

4 结 语

道路快速货运的服务对象具有小批量、多批次、高附加值、高时效性和流向分散的特点。这就决定了道路快速货运以零担快运、整车快运为主要营运方式,尤以零担快运为主。只有加强道路快速货运的运营组织,才能防止“快在中间,慢在两头”现象的出现。同时,必须有强有力的政策支持,在不断提高道路快速货运生产力要素质量和现代化水平的同时,引导企业公平竞争,严格市场监管,制订切实可行的行业制度和法规,促进道路快速货运业健康、有序发展。

参考文献:

References:

[1] 杨松发. 论我国公路快速货运系统的发展模式[D]. 北京:北京工业大学,2001.
YANG Song-fa. Developing mode of highway express freight transportation system in China[D]. Beijing: Beijing University of Technology, 2001.

[2] 吕延昌. 开发公路货运新领域——公路快速货运[J]. 济南交通高等专科学校学报,2000,8(2):21—24.
LU Yan-chang. Developing new field in road freight——road-express[J]. Journal of Ji'nan Communications College, 2000,8(2):21—24.

[3] 路成章. 公路交通经济范畴内若干问题的研究:燃油税/资金—运输/物流[M]. 北京:人民交通出版社,2001.
LU Cheng-zhang. Research about highway transportation economy: fuel tax/capital-transportation-logistics [M]. Beijing: People's Communication Press, 2001.

[4] 关 键. 浅议道路快运的经营[J]. 综合运输,2000,(7):17—18.
GUAN Jian. Discussion about the management of road-express[J]. Comprehensive Transportation, 2000,(7): 17—18.

[5] 崔 勇. 浅谈快速货运系统[J]. 综合运输,1999,(11): 28—29.
CUI Yong. Discussion about the express freight transportation system[J]. Comprehensive Transportation, 1999,(11):28—29.

[6] 王 炼,陈荫三. 开展快速货运业务问题探讨[J]. 长安大学学报(自然科学版),2002,22(1):53—54.
WANG Lian, CHEN Yin-san. The discussion of express freight transportation management production [J]. Journal of Chang'an University (Natural Science Edition), 2002,22(1):53—54.

[7] 鲍香台,李旭宏,何 杰. 公路快速货运系统发展现状及政策建议[J]. 东南大学学报(自然科学版),2003,33(6):782—787.
BAO Xiang-tai, LI Xu-hong, HE Jie. Developing condition and suggestions of policy of the highway high-speed freight transportation system [J]. Journal of Southeast University (Natural Science Edition), 2003, 33(6):782—787.

[8] 冯芬玲,李夏苗,谭仲平. 铁路货运集中化的经济分析[J]. 交通运输工程学报,2003,3(1):105—107.
FENG Fen-ling, LI Xia-miao, TAN Zhong-ping. Economic analysis of railway freight transport integration [J]. Journal of Traffic and Transportation Engineering, 2003,3(1):105—107.

[9] 赵建有,胡大伟,杨新征,等. 公路货物运输动态跟踪系统体系框架[J]. 长安大学学报(自然科学版),2003,23(5):83—86.
ZHAO Jian-you, HU Da-wei, YANG Xin-zheng, et al. Frame of road freight transport dynamic tracking system[J]. Journal of Chang'an University (Natural Science Edition), 2003,23(5):83—86.