

文章编号: 1002-0268 (2004) 04-0114-05

公路货运枢纽站属性分析与发展模式重构

徐双应
(长安大学 陕西 西安 710064)

摘要: 本文通过分析我国公路货运站发展历程与存在形式, 揭示了公路货运站与公路运输供给系统之间的内在联系及货运站的本质属性; 并运用物流理论的观点与方法, 阐明了公路货运站物流活动特性; 进而以进一步发挥公路货运站带动公路运输业向物流高级化发展的作用为目标, 对货运站的物流活动流程进行了重新认识与设计, 涉及到零担运输、多式联运、货运交易与外包工商企业物流等方面, 从而系统地构造了公路货运站新发展模式。实践证明, 货运站新发展模式有助于货运站和公路运输业向物流现代化方向发展。

关键词: 公路货运站; 物流; 发展模式; 运输规划

中图分类号: U492 **文献标识码:** A

Analysis of Attributes and Development Model Reconstruction of Highway Freight Terminal

XU Shuang-ying
(Chang'an University, Shaanxi Xi'an 710064, China)

Abstract: This paper, by analyzing the development process and existence form of highway freight terminal in China (HFT), identifies HFT's inherent relations with highway transportation system and HFT's attributes. And it also, by applying the theory of logistics, clarifies the character of HFT's logistics activities. Furthermore, aiming HFT's goal at leading highway transportation industry into advanced logistics stage, this study reconsiders and redesigns the procedures of logistics activities of HFT, involving the LTL, intermodal transportation, freight forwarder service and storage and delivery, and accordingly reconstruct the development model of HFT. Practice has proved that this new model may facilitate HFT to proceed into advanced logistics stage.

Key words: Highway freight transportation station; Logistics; Development model; Transportation plan

0 引言

公路货运枢纽站是公路运输枢纽包括公路主枢纽的重要组成部分。近 10 年来, 在交通部“三主一支持”交通长远发展战略的指导下, 我国公路货运站枢纽站建设得到了较快发展, 为道路运输系统效率与效益的提高、更好地满足货运运输需求与降低全社会的物流成本作出了有益的贡献。但近年来, 物流热在我国升温, 物流园区、第三方物流、物流中心等概念成为全社会关注的热点, 而货运站似乎淹没在这股物流

大潮之中, 货运站建设明显地停滞不前。

由于生产与流通的地域范围不断扩大, 国内统一市场的形成与经济的全球化, 也由于信息技术的发展与管理理念的创新, 运输与物流已经进入高级化时代, 赋予了货运站物流实践活动更多的最新内容, 并体现在服务项目、营销观念等多方面。因此, 必须在把握货运站的本质属性的基础上, 顺应物流发展的大趋势, 对货运站所从事的物流活动进行重新的认识与设计, 并寻找新的发展空间, 以实现公路货运站的可持续发展, 为全社会提供更加优质的物流与运输服

务。它不仅关系到货运站建设的继续推进、而且对现已建成的货运站生存与发展乃至整个道路运输系统的健康发展都将产生重要的影响。

1 货运站的形式

我国公路货运站从萌芽发展到今天,由专业货运站包括零担货运站、集装箱中转站与有形化公路货运市场,发展到了综合形态即公路货运枢纽站。

(1) 零担货运站

我国最早的货运站,是以零担站形式出现的。我国汽车零担货运大约起源于上世纪30年代左右。从上世纪30年代至50年代初,我国极少数的公路主线上开办了少量的汽车零担货运;到上世纪60、70年代中期,我国大多数省(区)都开办了汽车零担货运业务,出现了邻近两省(区)的省际零担运输,并开始建立独立的零担仓库或货运站;上世纪80年代中期,汽车零担得到了较快的发展,初步形成了以零担站为节点的独立的汽车零担网络运输体系,如1986年,江苏省零担货运周转量占总公路货运周转量的32%。上世纪80年代后期以来,公路零担运输发生了结构性变化,虽然总量规模相对下降,但局部重要线路上的零担运输仍然呈现良好的发展态势,公路零担运输正以不同于过去的经济技术特征在新的经济社会环境下继续向前发展。

(2) 公路集装箱中转站

集装箱运输是以集装箱为单位从事货物运输的一种先进的运输生产方式,它所引发的运输方式上的革命,形成了目前迅速发展的大规模的国际国内多式联运。在多式联运过程中,无论是公铁水联运方式,还是公铁、公水等其它多式联运方式,公路运输都是多式联运中不可或缺的重要环节。多式联运的发展,带动与促进了集装箱公路中转站的发展。到目前,全国已建成内陆中转站、货运站100余个,在全国形成了初具规模的公路集疏体系。

(3) 公路有形运输市场

上世纪90年代以后,以建立统一、开放、竞争、有序的道路运输市场为目标,在全国各地涌现出两种性质相同(近),但运行方式各异的新型公路货运站场,一是以货运资源在空间上的聚集为主要特征的货运交易市场,二是以货运信息交易为主要特征的货运电子商务(货运信息交易所)。前者从硬件上看主要是停车场与众多的运输信息服务部的聚集,但实质上它是将原本分散的众多运输资源通过这种有形的市场聚集在一起,实现运输规模与集约化经营,是当前道

路运输一种行之有效的组织方式;而后者,它主要是通过计算机网络将分散的运力、货源等运输资源联系起来,实现货源与运力的无缝联接,为货物适时找到运输的车辆、为车辆适时找到需运的货物,从而架起运力与货源之间的沟通与交易的桥梁。

目前,货运站正由单一功能的专业站形态向综合形态发展。这种实现了零担站、集装箱中转站、有形化货运市场的综合,融运输组织功能、中转与装卸储运功能、中介代理功能、通信信息功能、辅助服务功能于一体的枢纽货运站,是当前货运站发展的主要形式。

2 货运站属性

分析上述货运站的存在与发展形态可以得知,尽管货运站有不同的存在形态并且服务内容也不相同,但本质属性是一致的,即货运站始终是综合运输网络尤其是公路运输网络中的节点,是运输链条上的衔接与支撑环节;始终是与公路运输车辆联系在一起,服务于公路运输运力供给系统,并且是公路运力系统与货源及其它运输资源的接口部分。这是公路货运枢纽站区别于其它类型物流中心的本质属性所在。具体地讲,货运站的本质属性体现在如下几个方面。

(1) 运输网络节点属性

公路货运站所服务的货物运输主要以集装箱与零担货物运输为主,公路货运站是集装箱运输网络尤其是零担货物运输网络的节点。零担货物以及适箱货物通过货运站的一次托运受理,即可通过公路、水路、铁路等两种以上的交通运输工具的运送,或同种运输工具的两程以上的运送,从而到达运送目的地。

(2) 运输市场属性

货运站是公路货物运输市场的有形化的载体,是公路货物运输交易实现的空间场所。它通过为车找货,为货找车,实现运力与运输对象即货物的优化结合,起到一手托两家的中介作用。

(3) 运力组织与服务特性

公路货运站是公路运输资源即公路运输车辆的聚集场所,虽然货运站可以不直接拥有运力,但它以合同或制度的方式,以利益为联系纽带,同众多的运力保持联系,为公路运输车辆提供配载、停车、维修等多种服务。

(4) 物流据点属性

公路货运站通过拥有零担库、中转库、集装箱拆装作业库、仓储库、堆场与货棚,可以实现货物的短期存放与中转,甚至可以与流通环节相结合,发展仓

储配送，从而使货运站具有了物流据点的属性。

(5) 物流平台属性

货运站作为公共的物流资源，可以吸引第三方物流企业进站，为他们的物流活动提供全方面的资源支持与服务，包括仓储、堆箱、拆箱、停车、装卸、配送、通信与信息、商务（银行、法律、报关报检、会务）等，从而使货运站具有了物流平台属性。

3 货运站物流活动特性

众所周知，发生物流活动的行业包括交通运输、储运、货代、流通加工和配送等行业，整个物流体系是上述各行业内物流系统的集成。交通运输行业内物流活动的特征主要是用综合运输的方式实现货物的空间转移，并包含与之配套的辅助作业，如货物的接取送达、装卸搬运、仓储（这种仓储的目的是为了实现货物的集拼与分送）、联运等，其区别于其他行业的物流活动的主要标志是它以实现货物的空间位置改变为目标，而辅助环节如仓储等是为实现这一目标的必要辅助与衔接。储运行业的物流活动主要集中在以解决生产与销售过程连续性为主要目的物品储存管理上，兼有与之相关的运输等功能；货运代理是一手托两家，是货主与车主联系的纽带，专门从事货物托运和货运委托业务；流通加工、配送行业是商品流通领域中的物流增值服务。

尽管物流涉及的行业较多，但运输业始终是从事物流活动的主要行业，其次为仓储。在美国物流成本中运输成本的比重达到 59.6%（1999 年），是用于物流的最大费用支出，仓储费用是仅次于运输费用的物流开支，通常占物流成本的 30%~36%，与运输费用合计约占到物流费用的 95%以上。

结合货运站本质属性与物流活动领域可以看出，货运站是物流活动的综合环节，是运输、货代、仓储、配送、乃至流通加工等物流活动的综合体。不过，从整体上来说，上述各种物流活动在货运站的业务中所占的份额是有差别的，由于运输网络节点是货运站的本质属性，而且运输是物流活动的最主要内容，所以货运站物流活动最主要的内容仍然在运输方面，发展集装箱运输与零担运输仍然是货运站的主要方面，货运站的物流活动实践也充分地证明了这一点；以公路货运交易为主要内容的货运代理，对于提高公路运输业的组织化程度与运输效率，极具现实意义，同样是货运站业务发展的优先领域。同时应充分发挥货运站与公路运输车辆联系紧密及公路运输面广、灵活机动、小批量的特点，带动与促进公路运力

向更广阔的物流业务发展，尤其是向流通领域的仓储配送业发展。

4 传统业务再造

4.1 货运交易

我国道路运输市场经营主体呈现多元化态势，但不是现代化大生产所要求的投资主体多元化、经营主体集约化，这种过度分散的组织形式无法形成整体竞争力。如河北省全省 28.6 万个经营业户中，平均每个业户只有 1.43 辆营运车；又如黑龙江，截止 2001 年底，道路货物运输经营业户 75 872 家，而货运企业只有 360 家，全省货运车辆 117 911 辆，平均每个业户不足 1.6 辆，个体车辆 62 192 辆，占总量的 53%。运输信息服务或曰货运交易，是整合我国十分分散的公路运输资源的必要运输组织形式，在目前或今后相当长的一个时间内，仍具强大的生命力。

目前，我国货运交易的实现主要是以有形市场为载体，众多的从事信息与配载服务的经营业户在此聚集，由此形成一个有形的货运交易平台。如据统计，西安现有道路货运服务企业 200 家，其中经营范围为道路货运配载信息服务的有 72 家，配载的有 105 家（如表 1 所示）。这种有形化的货运市场由于适应了当前道路运输的需要，由此均取得了较好的经营业绩。

西安市道路货运服务企业经营范围结构表

表 1

序号	经营范围	企业(户)
1	仓储、理货、中转、货运信息	1
2	车辆服务、普通货运、货运信息	1
3	代收代发、仓储配送	1
4	道路货运配载信息服务、普通货运	1
5	道路商品汽车发送	1
6	货物运输、代办托运、仓储、中转	1
7	货运代理(航空)	1
8	货运配载信息	1
9	货运配载信息、配载	1
10	货运站场综合服务、普通货运	1
11	配载、仓储、包装、理货、配送	1
12	普通货运、货运场综合服务	1
13	普通货运、货运代理、仓储、配载信息	1
14	运输、信息、仓储、理货、中转、包装	1
15	站场服务、公路客货运输、仓储理货、货物配载	1
16	仓储、理货	2
17	配载、货代	2
18	货运代理	4
19	道路货运配载信息服务	72
20	配载	105

注：资料来源于西安处运管处。

从长远看，应该用现代物流的理念来改造与升级货运市场的组织与运作方式，特别要强调用信息技术

的运用与用一体化的经营思想贯彻, 延伸服务链条, 为货主与车主提供更加一体化的综合运输服务, 把业务从集中于交易向物流的全过程延伸, 从而大大提高此类货运站的物流综合服务水平。

4.2 零担快运

零担货物运输是传统的公路运输项目。随着经济的发展, 人民生活水平的提高, 小批量、多品种、高时效、附加值高的货物会越来越多, 因此在运输的组织上应适应这类货物的特点, 采用多环节协作与一体化整合, 实现货运的高速、高效, 达到运输限时快速化目标, 这是现代综合物流理念在这一传统物流领域内的实现形式与必然要求。

零担货运的发展, 有两个主要的方向, 一是拓展服务链条, 从车站到车站的服务延伸到门到门服务, 通过有效的货物聚集与送达机制, 实现零担货物迅速方便地从千家万户向货运站的聚集或从货运站到收货人处的分送。二是缩短货物从货源点到终点的流动时间, 干线距离在 800km 以内的, 24h 内运达; 干线距离在 1 600km 以内的, 48h 以内运达; 在 3 000km 以内的在 72h 完成全部运输过程^[3]。

道路运输业只要对原有的零担货运在经营方式、服务内容和服务的及时与快速性等方面进行适当的改造与充实, 就可使企业获得良好的经济效益。因此, 快件货运是道路运输企业开发现代物流业务的一个重要切入点^[6]。

4.3 多式联运

货物从源点到终点的位移, 一般来讲, 公路运输是必要的运输环节。无论是铁路、水运, 还是航空, 都是表现为直线运输, 即铁路是车站到车站、水运是港口到港口、航空是机场到机场, 它们都离不开公路的衔接与集散。如辽宁省^[3], 通过调查分析全省货运量 63 281 万 t, 主要分为三个部分, 其主要部分为货物始发量即货物初始运输量占 63.1%, 这部分货运量包括: 一是全省主要支柱产业的公路货物运输量 10 774 万 t, 占全省货运量的 17%; 二是省辖区内的铁路发送量 12 523 万 t, 可以认定是由公路运输连接转运而完成的, 占全省货运量的 19.8%; 三是港口吞吐量 13 665 万 t, 有 80% 的货运量由公路运输承载接转占全省货运量的 17.3%; 四是省内的几大集贸市场年货运量 5 695 万 t, 占全省货运量的 9%。其次是货物的接转运输量即货物通过仓储、分检、包装、零售而发生的再次运输量; 然后是地产自销, 以产成品直接进入消费的产品运输量, 这两部分共占全省货运量的 36.9%。这一数字, 充分说明了公路运

输与其它运输方式的衔接作用。

多式联运中的集装箱运输, 是多式联运中的重要运输组织形式。无论是国内集装箱运输还是国际集装箱运输, 都具有环节多, 运输过程相对复杂的特点, 尤其是国际集装箱运输, 还涉及到报关、报检等诸多环节。在国际集装箱多式联运链中, 公路中转站作为港口码头、铁路货站向腹地延伸的后方基地和运输枢纽, 对促进外贸运输的发展和缓解码头前沿、车站货场的压力等方面, 都起着关键的作用, 也是内陆腹地运输中的一个重要作业点。

集装箱运输要向综合物流发展, 一是要实现物流过程的一体化与合作伙伴的整体化; 二是要促进集装箱运输的信息化, 更好地把物流的各个环节衔接起来, 更好地计划、管理与控制商流、物流、资金流, 提高物流服务的综合水平。

5 向外包企业物流发展

上世纪 80 年代以来, 欧美国家的工商企业物流主要由第三方物流企业来完成, 如 1997 年, 主要的英国零售商业已控制了 94% 的工程配送 (从配送中心到商店), 其中将近 47% 配送通过外协完成。在欧洲, 2001 年 1 290 亿欧元的物流服务市场, 约 25% 的业务由第三方物流承担。在美国与日本, 工商企业的供应链物流也更多地外包给第三方物流企业。而公路货运站传统业务主要是以社会物流为主, 向外包企业物流发展, 融入到工商企业物流供应链之中, 为工商企业的原料供应, 尤其是产成品提供符合企业需求的仓储配送服务, 是货运站向外包企业物流的重要方面。

外包物流能否取得成功的关键在于客户群的建立, 而不同种类的工商业, 其物流特性具有较大的差异性, 体现在物品类型、需要的包装与运输条件、流向、流量、流动方式、运距与货物价值、可取得的物流业务收入等的不同, 而同种行业物流却具有某种相似性, 在这种意义上说, 物流客户的选择首先是行业的选择。

上世纪 90 年代美国国内物流中附加值最高的物品在电子、计算机、通讯领域, 货值量在各行业中居第 1 位, 而总的货运量居第 33 位, 是 1993 年至 1997 年增长量最快的产业领域, 也是近年来许多著名的国际物流企业得以迅速成长的重要利润增长点; 排在第 2 至 15 位的商品各类依次是汽车车辆与配件、混合产品、机械、皮革及纺织品、食品及油脂、金属材料及半成品、塑料与橡胶、印刷品、混合货物、金属制

品、医疗产品、汽油及航空燃料、化工产品、肉、鱼、海鲜及制品，如图 1 所示。

从形成企业收入的角度看，选择那些流动范围大、环节多、流量大，且附加值高的供应链物流作为

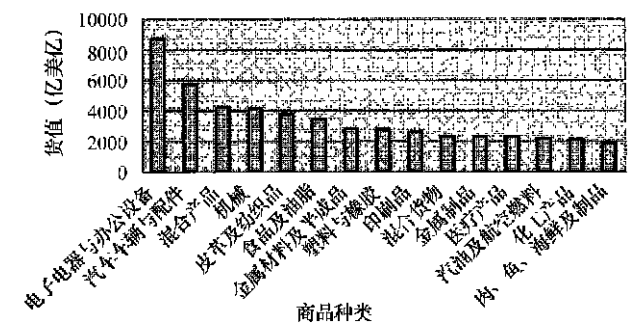


图 1 美国货值前 15 位的商品货值量

货运站仓储配送的物流面向，相对投入的成本较低，再加上按货值计算的保险费，往往可以获得较高的物流服务利润。另外，与处于快速发展阶段之行业的物流客户合作，可以减少物流企业客户的开发成本，而且可以随着该客户业务量的上升使自己提供服务的销

售收入不断提高。当然，这种选择是双向的，物流企业选择物流客户，反过来，物流客户对物流企业同样有选择。有高附加值货物的物流客户在选择物流企业时十分严格，要求很高，只有那些有较强实力、服务水平高、信誉良好的物流企业才容易被选中。

参考文献:

[1] 徐双应. 公路货运枢纽站经济模拟与评价 [J]. 西安公路交通大学学报, 1995, 15 (4): 90—93.

[2] 林祖乙, 等主编. 国际集装箱运输 [M]. 北京: 人民交通出版社, 1997.

[3] 徐双应. 中国公路快速货运系统的初步研究 [J]. 西安公路交通大学学报, 1998, 18 (增 B): 204—209.

[4] 徐双应, 等. 韩城货运站工程可行性研究报告 [R]. 长安大学, 2003.

[5] 辽宁省货运量调查组. 辽宁省货运量调查报告 [R]. 辽宁省货运量调查组, 2000.

[6] 王盈嘉. 道路运输企业发展现代物流的途径和需要妥善处理几个关系. 面向 21 世纪的中国道路运输-2002 年中国道路运输发展论坛论文集 [C]. 人民交通出版社, 2002.