

浅论冶金企业运输模式发展分析

郭保锋¹ 秦 伟²

安阳钢铁股份有限公司运输部 河南 安阳 455000

摘要: 冶金企业的生产成本, 随着市场、原燃料价效、对标、交流, 正实现日益的透明化, 而物流管理已成为企业降低成本、提高服务质量、增强竞争优势的新领域和突破点, 物流运输在现代冶金企业中的作用越来越大、地位越来越重要, 找到适合冶金企业自身发展的物流运输模式对策已迫在眉睫, 应以此为契机, 探索物流运输如何更好地服务钢铁主体!

关键词: 现代冶金企业; 物流运输; 模式; 探索

引言: 随着钢铁企业大规模整合开展, 大的联合钢铁企业模式凸显, 像宝武、河钢、山钢、华菱等。但随之钢铁主体的精干、高效, 现代化水平的不断提升, 长期以“保钢保运”为己任的运输单位, 对运输、服务提出了更高的要求。在此情况下, 冶金运输单位要想永保活力, 立于不败之地, 必须发挥自身优势, 立足钢铁主体, 积极探索适应冶金企业发展的物流模式。

1 铁路物流发展现状

1.1 国家铁路物流发展现状

铁路运输在我国国民经济中占有重要的地位, 作为全国综合交通体系骨干行业, 经过多年的建设与发展, 基础设施建设的大量投入, 社会对各项基础能源的需求大幅度增加, 因此, 导致对铁路货物运输的服务水平和生产能力产生了新的、较高的要求。据统计, 全国铁路总里程已经由2007年初的7.7万公里扩展到2021年底的15万公里, 其中高铁超过4万公里, 大功率和谐型电力机车、载重70吨级以上重载货车得到广泛使用, 铁路运力显著提升。与公路等其他运输方式相比, 铁路在运输距离、运输费用、持续性、全天候、绿色环保等方面具有优势, 是现代物流的重要组成部分。随着近年来经济政策变化、产业结构调整及转型升级, 我国经济发展进入新常态, 社会物流需求和物流结构发生深刻变化, 传统的铁路运输方式难以满足现代物流发展的需要, 主要存在的问题是铁路运输零散货物的市场份额较低; 配套保障体系有待健全。针对问题, 我国铁路物流亟需加快推进现代化物流转型发展, 积极推进铁路供给侧改革, 提升铁路物流竞争力。一是不断优化运输品类结构, 在传统大宗工业品(煤炭、铁矿石、钢材、焦炭和石油等)运输的基础上, 进一步重视零散物流需求; 二是大力发展多式联运, 实现以现代化物流园区为核心、以铁路干线运输为基础、以公路区域运输为延伸的多方协同发展的物流网络服务体系, 实现多种运输方式良好衔接, 降低社会物流服务成本。

1.2 冶金企业物流发展现状

1956年是我国冶金工业发展史上具有重大意义的一年。在这之前, 钢铁工业的建设是完全按照苏联的模式进行的。1956年新成立的冶金工业部开始认真探索按照中国国情发展

冶金工业的新路子。就这样, 中国的钢铁工业冲破了苏联发展钢铁企业的老框框, 探索出了一条中国式的发展新路子一大中小三结合之路。1957年冶金工业部在《第一个五年计划基本总结与第二个五年计划建设安排(草案)》中, 正式提出了钢铁工业建设“三大五中十八小”的战略部署。一大批“十八小”钢铁企业以及地方办的“罗汉”们, 几经波折, 跌倒了再爬起来, 绝大部分都在历史的磨难中发展壮大, 成为地方经济的支柱。2007年, 安钢和济钢均已进入千万吨级大钢的行列^[1]。

同钢铁企业发展起来的冶金铁路运输, 也取得了令人骄傲的业绩。1958至1967年的初期阶段, 冶金运输业务范围主要包括铁路运输、公路运输及装卸搬运等。1968至1977年属稳步成长阶段, 冶金运输铁路线路、机车动力等设备设施, 逐步到位, 资产增加迅速, 铁路运输总量也在不断攀升。1978至1987年, 冶金运输属于全面提升阶段。这期间, 随着颁布了作业技术规范要求, 制定出站管细则和行车组织规程, 使得铁路运输管理再上新台阶。1988至1997年间, 冶金运输大力开展基础设施建设, 踏入稳定发展阶段。进入90年代, 随着信号楼、机车库、冶金车库等基础性建筑设施先后建成投用, 同时, 无线调车、6502电气集中等项目的实施, 进一步加强了铁路运输保障能力。1998至2007年间, 冶金运输逐渐走向机车内燃化、车辆大型化、线路重轨化、信号微机化、调车无线化、管理信息化的“六化”发展的大格局。2008至今, 钢铁行业曾一度持续低迷, 冶金运输也积极相应号召, 着力打造突出降本打造成本最低的“效益铁运”, 实现了跨越式的发展。

2 冶金企业铁路物流存在的问题

据业内统计, 我国有46家钢铁企业分布在省会和各类型城市。这种特殊的地理位置不仅限制了钢铁企业的发展, 也给铁路物流带来了巨大压力。城市钢铁企业铁路物流运输多呈现出线性分布、星式布局的特点。造成的原因是因为城市钢铁企业, 可拓展的空间有限, 仅能原址扩建或拆除后建。钢铁企业的总图规划, 大部分都是先考虑主体设备再规划铁路, 给铁路运输的后续能力优化和运行效率提升, 带来不小的困难。存在的主要问题:

(1) 运输资源有限。一些内陆型的钢铁企业,大宗原燃料运输主要依靠铁路,而做为铁路与企业到达物资的交接站。不仅服务于钢铁企业,还要服务一些周边企业或者物流园区。同时还担负着管内各站的车辆集结、解体 and 编组工作。这就意味着大家都需要抢占有限的运输资源,那么谁的作业效率更高或者周转效率更快,就意味着能够接收或者说抢占更多的运力资源。

(2) 铁路布局受限。受城市钢铁企业客观条件的限制,造成厂内铁路运输保产单线路多、区域单咽喉多、折返运行进路多、一批次作业车数少,这些条件,造成无法进行大规模的装、卸车作业。必须依靠频繁的倒调作业和无功作业,才能满足接卸、外发重载化的需求。从而保证国铁线路的运行顺畅,确保到达和外发的需求。

(3) 设备检修受制。因为钢铁企业的总图规划,大部分都是先考虑主体设备建设再规划铁路,这就造成部分钢铁企业铁路运输的设备存在一些非标设计,像30度交叉、十字交叉、三开道岔、大规模小于9#的道岔运用。曲线半径小于180的线路等,加之这些地点处于咽喉区域或者单线,这些都给后续的设备检修带来制约^[2]。

3 冶金企业运输模式发展分析

3.1 大物流运输模式分析

随着钢铁企业整合的逐步深入,大物流运输模式也正在初具雏形。做为物流活动的信息化、运输化、仓储化、装卸化、配送化等关键环节。在大物流运输中,可以通过统一的采购、统一的运输、统一的装卸、统一的储存、统一的配送。在统一中将资源进行整合,从而争取更大的优惠政策,降低生产物流成本。但是这需要高度的信息集中化、强有力的运输保障和足够场地的仓储周转做为支撑。目前全国新建的钢铁企业或者搬迁重建的钢铁企业,从规划布局开始,就具有先天的运输优势,大宗原燃料到达港口后,可以通过皮带机直接运送至大型的封闭料场,通过二次混匀,再向前道工序进行供应,直接成品进行外发。所以,这也正是为什么大物流只是初具雏形的原因。但是,一批物流园区却抓住了运输发展的时期,欣欣向荣的发展起来。

3.2 专业化运输模式分析

与大物流运输组织不相同,专业化的物流运输模式会是城市钢铁企业今后发展的另一个方向。因为不是任何企业都有能力支撑或者发展大物流运输模式,打通信息与现场实际的制约瓶颈。为了能够最大限度的降低物流成本,提升企业效益。那么专业化的运输模式就是发展的另一个方向。安钢在这一方面就走到了前列,通过部分运输资源的优化整合或者新建,立足现场周转实际,钢铁企业可以根据倒推模型,结合现场实际指导进行采购和组织发运,这样可以最佳的结合需求和现场的实际,实现“以卸定采、以存定发、以发定到、以到定卸”,最大限度的打通中间瓶颈问题。“以计划服务生产、以现场服务计划”,最大程度的减少中间等待环节。以精益化管理实现计划流程的标准化,最大限度的挖掘运输潜力,提高周转效率,减少延期占用。同时通过双渡线以及增加牵出线的方式,盘活厂内运输制约瓶颈,才能更大程度上,缓解和释放铁路运输周转能力。通过形成区域化、模块化的生产运输网络,实现快进快出的周转模式,用速度代替量的制约与不足。从而达到快发、快到、快接、快进、快卸、快供、快拉、快对、快装、快发的周转循环模式^[3]。用铁路的高周转指导生产的高标准。根据企业发展的需求,最大化的发挥铁路运输的专业化功能,从而实现大物流的功能保障。

4 结束语

上述浅显的现状和模式分析,仅是从工作实际出发的一些思考。各行业或者企业的情况不一样,不能偏一概全。唯有找到适合自身发展的路径,最大化的合理压缩运输成本、提升经济效益,坚持到底、提升执行才是最终发展的王道。唯有企业和政府共同努力,才能推动我国运输行业的健康有序发展。

参考文献:

[1]冶金运输企业向现代物流企业转化的思考 张琳《科学与财富》2018年第20期

[2]大物流运输通道发展对策 康凤伟

[3]三大五中十八小回眸二五时期的钢铁工业战略布局 余杨