

德国铁老大的物流演义 PDF转换可能丢失图片或格式，建议
阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/36/2021_2022__E5_BE_B7_E5_9B_BD_E9_93_81_E8_c31_36694.htm 收购伯灵顿，使一直隐于辛克、施廷内斯等知名物流企业身后的德国物流巨头德国铁路现于人前，这不仅是百年企业私有化改革的重要一步，而且是其日渐成形的全球网络的重要组成部分。德国铁老大的物流演义 2005年10月，当业界传出伯灵顿环球（Bax Global）被出售的消息，紧接着又传出其收购者来自德国的时候，人们纷纷猜测，莫非刚刚收购了英运（EXEL）的德国邮政再次出手了？一个多月后，当整个收购已尘埃落定，人们惊讶地发现，这次事件的主角并非德国邮政，而是名不见经传的德国铁路。改革受阻物流出击 有着150多年历史的德国铁路公司是德国政府的国有企业。1994年，当东西德合并之后，德国铁路开始从联邦政府中逐渐脱离出来，开始私有化改革。由于政府的不断干涉，企业内部意见不一，以及各处各样的历史原因，德国铁路的私有化道路走得并不顺畅，现在仍处于改革的最后阶段。按照最早期的构想，德国铁路的上市时间原定为2005年。同国的德国邮政在私有化改革十年后就实现了上市，但德国铁路由于连续几年的亏损和高额债务，让上市计划一拖再拖，最终成为泡影。对于德国铁路来说，其客运业务的发展严重阻碍了它的改革进程。德国客运市场已连续四年萎缩，而且随着越来越多廉价航空公司的出现，德国铁路在长途客运方面的市场份额也在不断减少，这也是德国铁路连续三年总亏损超过8亿欧元的关键原因（2001年亏损2.04亿、2002年4.54亿、2003年1.72亿）。另外，作为国有企

业，德国铁路的改革过程也受到政府的干涉，要完全脱离政府存在很大的困难。当客运业务不断受挫，德国铁路把目光投向了物流市场。2003年10月，德国邮政收购了德国物流巨头施廷内斯（Stinnes），并把原来旗下的货运公司（DB Cargo）整合到施廷内斯中。施廷内斯使德国铁路的货运量增加，在2003年就贡献了2.88亿的营业收入，大大弥补了德国铁路的损失，及时扭转了德国铁路的亏损趋势。在此次收购伯灵顿事件以前，很多人对德国铁路都知之甚少，因为其物流业务都是通过辛克物流（Schenker）（也被称为“全球货运”）进行的。辛克物流是世界知名的国际货代企业和第三方物流公司，在去年全球第三方物流收益榜上高居第二，其业务范围涵盖货代、物流整合服务、供应链管理方案，甚至奥运、展会等特殊的物流服务。更因其多次承接奥运物流而扬名国际物流界。德国铁路与辛克物流之间渊源颇深。有着130年历史的辛克起源于奥地利维也纳，1928年把总部搬到德国首都柏林，1931年被德国铁路收购，直到1991年。在这60年里，辛克依靠德国铁路的支持和帮助，从一个立足欧洲的运输公司，发展成全球领先的物流巨头。1991年，由于业务的调整，德国铁路把辛克出售给了施廷内斯。12年后，德国铁路又把整个施廷内斯买回来了。德国铁路公司高管哈特默特梅登称：“自从出售辛克以后，我们感到相当后悔，一直想把它买回来，现在我们终于实现了。”在收购施廷内斯后，德国铁路把所有的物流业务都整合到施廷内斯之下，当然也包括辛克。现在，施廷内斯已成为欧洲第一的铁路运输和陆上交通公司，国际海运排名第三，国际空运排名第五，国际展会物流更是高居第一。施廷内斯旗下的业务主要分为四大块：

辛克、货运物流部（Freight Logistics）、联合运输部（Intermodal）和铁路运输部（Railion）。辛克的业务量占施廷内斯总营业额超过50%。辛克内部又划分为四大部门，主营普货定时运送和特殊货物流通的喷气货运（SCHENKERjetcargo）部门，负责与航空产业对接的物流设计和服务的航空系统（SCHENKER aeroparts systems）部门，为船主、船公司和造船商提供专门的服务的海运（SCHENKERmarine）部门，还有新开发的喷气快递（SCHENKERjetxpress业务部门，进行门到门的快递配送。辛克还是国际奥委会的指定货代商。据统计，雅典奥运会期间，辛克为奥运处理的空运货物超过2000吨、海运集装箱1000个、欧洲各地往来的满载货车1000辆。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com