

中铁快运物流发展方略 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__E4_B8_AD_E9_93_81_E5_BF_AB_E8_c31_36734.htm 合并重组后的新公司必须充分审视在未来经济可持续发展中可能遇到的问题，研究国家、铁路政策变化给行包运输带来的影响，研究汽油涨价、邮政法实施等引发的变化，研究国内市场开发，研究公路、水运、航空的政策变化，才能实现真正的转变。物流已成为现代社会的一个标志，物流业则成为许多企业降低成本、追求利润最大化、实现经济效益增长的一个重要途径。尽管我国的物流发展还处于初级阶段，物流产业政策、物流技术标准和各项规章制度的制定刚刚起步，但物流业的发展速度已是十分迅猛。2005年，由国家发展和改革委员会牵头，包括铁道部在内的9大部委共同起草了《关于促进我国现代物流发展的意见》，拉开了中国发展现代物流业的序幕。提高企业运营质量、降低流通成本、增加经济效益和增强产品竞争力，已经成为各界对物流业的寄托和企盼。物流已经成为国家经济发展和政府高度关注的一个重要产业。中铁快运股份有限公司董事长、总经理徐海锋表示：“面对国内物流业的方兴未艾，我们不能无动于衷、等闲视之，要按照市场规律看待物流的发展，分析物流发展会给我们的企业带来什么样的机遇，加快向现代物流企业发展的进程。”优势互补中的劣势 中铁行包公司作为铁道部3个专业化运输公司之一，铁道部赋予其行包运输资产管理和路网使用权，公司拥有2448辆行李车和86个直管站行包房资产。原中铁快运公司经过13年的发展，用辛勤的汗水精心打造了中铁快运的市场品牌。新

成立的中铁快运在用工和营销方面，形成了一套行之有效的市场化运作机制。原先两个公司都拥有对方所不具备的优势，新公司仔细分析了这两个公司的各自优势和原有运输产品，对公司未来的发展方向进行了认真思考。原中铁快运在13年中主打小件快递，占总量的75%，其服务对象是运输高附加值、小批量货物和有较高时限要求的零散客户。以零散客户为主的门市经营模式，构成了原中铁快运的经营方式。而中铁行包的运输是以行包房为支点，为客户提供"站到站"服务，其70%以上的货源不是客户到行包房托运，而是掌握在中间商、代理商手里。不能直接掌握货源和客户，是行包房普遍面临的困境。与此同时，国内快递市场向国外开放后，快递产业呈现群雄争斗的局面。国外四大巨头加快其在国内战略的实施，TNT（荷兰邮政）收购华宇集团，FedEx（联邦快递）以4亿美元收购大田集团，UPS（联合包裹）终结了十几年与中外运的合作，23个城市的网络被其用1亿美元买断。这些跨国快递企业都在跃跃欲试分割中国快递市场。原中铁快运在发展过程中，曾经做过行业领头人。但由于国外快递企业的进入和竞争对手的效仿，其原有的市场份额被不断蚕食，快件运输越来越难了。合并后的中铁快运若仍以普通包裹和快递业务作为主要发展方向和赢利模式，发展空间将受到严重制约。从未来两年的发展趋势看，随着全路生产力布局的调整，行包办理站将会逐渐萎缩。2003年6月，铁道部公布的全路行包办理站是2585个，但今天已经低于1600个。中铁快运现有86个车站，虽然仅占总数量的5%，但已负责行包办理量的90%以上，运输收入也突破了80%。特别是客运专线的建成和动车组的开行，意味着沿途没有停站，动车组不再

有行包空间。新公司要保持可持续、快速发展，必须在巩固原有业务基础上，开辟发展新领域。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