

武钢在优化物流系统中掘金（下）PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/37/2021\\_2022\\_\\_E6\\_AD\\_A6\\_E9\\_92\\_A2\\_E5\\_9C\\_A8\\_E4\\_c31\\_37037.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/37/2021_2022__E6_AD_A6_E9_92_A2_E5_9C_A8_E4_c31_37037.htm)

1、在运输路线方面，坚持以宁波港口为主，其他港口为辅的布局。武钢进口矿石的主要线路：武钢地处长江中游，从经济角度分析，选择长江口附近的港口卸运进口矿石是最适合的，马迹山港是宝钢的自有码头，主要接卸宝钢自己的矿石；上海绿华山港是过驳平台，缺少堆场的缓冲，装卸能力有限。因此，武钢90%的进口矿石通过宁波北仑港中转，“国外港口北仑港水水联运进长江”成为武钢当然的进口矿石物流主线路。武钢进口矿石的辅助线路：在北方地区，拥有一些优良的深水码头，如青岛港、日照港。近两年，由于辆匆匆钢铁企业对进口铁矿石需要的急剧增长，主要海港进口铁矿石拥堵善尤其严重。因此，考虑运输路线的综合物流成本海运费 港口费 滞期费 转动费，武钢将部分进口矿石运送到青岛港，日照港或其他南方港口接卸，再中转进长江或用铁路运至武钢，“国外港口青岛港/日照港水水联运进长江/铁路运输到武钢”成为武钢重要的港口资源战略补充。通过北京、南方港口的物流系统补充，不仅可以减少海轮滞港时间，节约大量的滞期费，而且可以将采购的进口铁矿石迅速回运武钢，确保生产工艺正常用料。由此可见，宁波北仑港是武钢最重要的战略合作伙伴，北仑港的主线路地位不可动摇。同时，北方线路如青岛港、日照港等，南方线路如湛江港、包括正在发展中的漳州港，都是对武钢物流线路的重要补充。北方、南方两条线路同时具有水路转运的条件，虽然每条线路以及线路上各节

点的配套能力有不同的优缺点，但面临复杂多变的市场环境，武钢可以优化整合或修订各线路的缺陷点，形成多条线路的合理流向并发挥各自优势。

2、在运输模式方面，不断加大减载和江海直达运输运输量，并推进江海直达轮大型化。南通姚二期工程、上海罗泾港二期工程、太仓港的建设，为武钢加大Capesize轮减载运输创造了良机，武钢将在相关方的支持下，适时加大减载运输量。江海直达轮的大型化不仅提高了装港和卸港的效率，而且运输组织的操作性更强。随着长江黄金水道貌岸然治理工程的推进，疏浚后的长江航道再利于大型船的航行，船运公司应根据长江航道的实际情况，建造万吨级的江海直达船。

3、继续选择合理的期租时机。在对各类型轮船海运费等相关信息进行全面收信和深入研究的基础上，科学决策、合理选择期租时机，有效降低进口铁矿石物流成本。

4、合理安排港口和运输资源。在现有的港口资源、运输资源和时间等系统限制范围内，科学地进行港口和运输资源安排，充分挖掘进口铁矿石物流系统优化潜能，最大限度地降低进口铁矿石物流成本。进口铁矿石物流系统优化是复杂的系统工程，武钢将积极与国内外各有关港口、铁路和各类运输公司进行认真研讨，深入合作，形成多赢、互动的关系，共同提高，共同发展，为推进进口铁矿石线路的优化、地一步降低进口铁矿石物流成本做出贡献。

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](http://www.100test.com)