

武钢在优化物流系统中掘金（上）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_37038.htm

运输业是钢铁行业赖以生存和发展的支撑行业，对运输中运力和运量的动态和相对平衡的有效把握，将有利于实现物流链通畅和物流各环节(或者说物流体系中的各方利益)的"共赢"。优化运输模式 武钢

地处长江中上游地区，年进口铁矿石数量已达到1400万吨，进口铁矿石需要经过几次倒运才能投入生产，大大增加了物流成本和铁矿石损耗，因此，进一步优化武钢进口铁矿石物流系统，对降低铁矿石物流成本和武钢产品成本，提升武钢产品的市场竞争力具有十分重要的意义。

1、合理选择期租时机 在对各类型轮船海运费进行研究的基础上，合理选择期租时机，能有效降低成本。2003年4、5月份，武钢物资供应公司对国际国内的经济形势和浩劫市场进行了充分研究，认为当时的海运费处于相对的低位，且低位徘徊时间不会太久，下半年将会反弹。鉴于此，公司果断抓住时机以平

均7.6USD/T的运价，与澳大利亚铁矿石供应商签订了10船（150万吨）的COA协议，避免了下半年海运费大幅提高给武钢带来的影响。按下半年的市场均价18USD/T计算，此次合理的期租运作，为武钢节约海运费1.29亿元人民币。

2、运输路线与船型优化（1）优化前的运输模式。武钢原有的进口铁矿石运输模式主要有两种。（2）优化后的运输模式。

经过研究和对比，武钢对进口铁矿石运输模式进行了优化，主要体现在增加减载和江海直达两种运输模式上，见图2。

优化后的运输模式在选用单批运输量大（通常其单位运输较

低)的运输工具的同时,减少了一次中转,从而减少了相应的中转费用、损耗和运输时间。从经济效益上分析,减载运输方式和江海直达运输方式的结合是最佳的模式。经测算,与传统的三程运输相比,江海直达运输方式可节约物流费用大约20元/吨,减载运输方式可节约物流费用约10元/吨。

3、存在的问题和机遇。存在的问题,从目前的实际运行情况看,2005年,武钢进口铁矿石1450万吨,其中江海直达为84万吨,减载约170万吨,两种方式的比例都不高。造成这种局面的主要原因是长江港口可以接卸减载至后的Capesize船的码头少,武钢工业港接卸江海直达轮能力有限。因此,武钢优化进口铁矿石物流线路要领先长江沿线码头的同步发展。同时,武钢的发展也可以促进港口的进一步发展,创造“双赢”甚至“多赢”的局面。

机遇:一方面,武钢工业港为了适应武钢长期发展和满足武钢港澳直达运输的要求,完成了对1号码头和2号码头的改造项目,并开始对3号、4号码头进行改造,为当前工作海直达运输方式发展创造了更大的空间;另一方面,随着南通姚港二期工程,上海罗泾港二期工程和太他港的建设,武钢Capesize轮减载运输方式的发展空间将更大。

优化物流系统的思路 近几年,在港口资源和运输资源的日趋短缺的情况下,武钢通过不断开拓中的转港口及对进口铁矿石物流系统进行合理优化与调度,不仅保障了生产需要的进口铁矿石供应,而且大幅降低了物流成本,实现了时间与费用的有效均衡。虽然受港口资源和运输资源等能力约束,武钢通过减载和江海直达的矿石数量有限,但是,利用以上方法,形式上到2004年底,武钢共降低物流成本3.17亿元;采用COA期租方式,降低成本2.21亿元。但是,胡着进口铁矿

石数量的逐年增加，武钢充分认识到了自身地理位置的劣势，进口铁矿石采购的物流成本较高，且线路长，环节多、制约因素多，因此，武钢将通过与国内外各有关港口、航运公司深入合作从以下几个方面推进进口铁矿石物流系统的优化。

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