

浅谈铁路物流效益

康桂凡¹ 王德昌²

1 辽宁铁道职业技术学院 辽宁锦州 121000

2 沈阳铁路局集团公司 辽宁沈阳 121000

摘 要: 本文针对铁路各级多经企业、合资物流公司、民营物流公司等近三十年的经营和运作情况,全面细致地阐述了铁路物流谋求利润的渠道和模式,为进一步深化铁路改革指明了改革的方向和措施。

关键词: 铁路物流;利润来源;改革;措施

引言:

铁路物流的利润来源有铁路运费、其他费用、技术服务费、配装收益、运费下浮、装卸费和场地费下浮、国家政策红利、公关协调费、全过程物流增值、铁路物流新产品开发、四流合一等。

1. 铁路运费

铁路长途运输费用的计算是一个相对复杂的过程,它涉及多个因素,包括货物重量、运输距离、运输方式以及货物的性质等。

1.1 基本运费计算

基本运费是铁路长途运输费用的主要组成部分,其计算方式通常基于货物重量、运输距离以及运价率。

货物重量: 货物的实际重量是计算运费的基础。在铁路运输中,通常按照货物的净重(即去除包装后的重量)来计算。

运输距离: 运输距离是指货物从起点站到终点站的实际里程。这个距离会直接影响运费的累积。

运价率: 运价率是根据货物的性质、品类以及运输方式而定的。不同种类的货物,其运价率也会有所不同。一般来说,大宗货物的运价率相对较低,而高附加值、易损的货物运价率则较高。

基本运费的计算公式为:基本运费 = 货物重量 × 运输距离 × 运价率。

1.2 其他费用

除了基本运费外,铁路长途运输还可能涉及其他费用,如装卸费、保险费、保价费、仓储费等。这些费用的计算方式因具体情况而异,通常根据铁路运输管理部门的规定

执行。

装卸费: 主要取决于货物的特性与装卸难度。

保险费: 如果托运人希望为货物投保,则需要支付相应的保险费。

保价费: 托运人可以选择对货物进行保价,一旦货物在运输过程中发生损坏或丢失,铁路部门将按照保价金额进行赔偿。

仓储费: 当货物到达目的站后,若收货人未能及时提货,在车站存放期间就需缴纳暂存费。

1.3 总运费计算

总运费是基本运费与其他费用之和。在计算总运费时,需要确保所有费用的计算都是准确的,并且符合铁路运输管理部门的规定。

铁路长途运输费用的计算是一个涉及多个因素的过程。为了确保计算的准确性,金顺速运建议托运人在计算运费前,先了解铁路部门的运价政策,并咨询专业人士的意见。同时,托运人也应关注铁路部门的运价调整通知,以确保使用的是准确的运价数据进行成本估算。

由兰州西站某厂专用线装运 40t 家电,用 60t 棚车一辆,按整车分卸办理。第一分卸站金昌卸 10t,第二分卸站酒泉卸 25t,最终到达柳园卸 5t,派押运人 2 名押运,上门取货,取货里程 5km。计算运输费用。

兰州西至金昌站运价里程 366km;兰州西至酒泉站运价里程 737km;兰州西至柳园站运价里程 1056km。

【解答】家电运价号为整车 6 号运价号。基价 1 为 26.00 元/吨,基价 2 为 0.138 元/吨公里。运费 = (26+0.138×1056)×60=10303.70 元

印花税 $=10303.70 \times 3/10000=3.10$ 元

押运人乘车费 $=3 \times 1056/100 \times 2=66.00$ 元

分卸作业费 $=80 \times 2=160.00$ 元

接取送达费 $=13 \times 40=520$ 元

技术服务费

在铁路运费的基础上加价从昆明东站发运生铁一车，到达广州东站，使用车辆 P_{60} ，运费 18164.60 元，加收技术服务费 1500.00 元/辆。如果每月为客户发运 500 车，则物流公司每月可盈利 75.00 万元。

3. 配装出效益

(1) 佛山站到成都北站，家用电器 235 立方米，重量 54 吨，整车单一品名，需要两辆 P_{60} （容积 120 立方米），运费合计 47424.60 元。

(2) 佛山站到成都北站，瓷砖，60 吨，35 立方米，整车单一品名，需要一辆 P_{60} ，运费合计 19165.40 元。

(3) 合理配装

我们可以选用 2 辆 P_{60} （容积 135 立方米），计费重量 116 吨，容积 270 立方米，运费合计 45843.78 万元（按 6 号运价率），而 (1) 和 (2) 中，货物总重 $54+60=114$ （吨）；

货物总体积 $=235+35=270$ （立方米）

因此，两辆就可以完成前面三辆车的任务，巧装满载出奇迹，产生的利润 $=(47424.60+19165.40)-45843.78=20746.22$ （元）。

珠海市吉泰物流有限公司仅此一项，广州分公司年获利润高达 2000 万元。

4. 运费下浮

为了增强铁路在综合运输中的竞争力，吸引货源，扩大铁路市场份额，给予铁路运费下浮。从佛山使用 P_{60} 运送家用电器一辆到成都北，运费为 23712.30 元/车，如果申请到运价下浮 48%，则运费为 12639.10 元/车，因此，如果仍收取客户的全额运费，则每车净增利润为 11073.20 元/车，如果物流公司年发送量为 10000 车，则该物流公司仅此运价下浮一项，利润高达 1.1 亿元。

5. 装卸费、场地费

下浮铁路装卸费是由两部分构成，也即，装卸费 = 卸火车费用 + 装汽车费用。物流公司可以与铁路卸车站协商，实现汽车与火车的对装，装卸费 = 卸火车费用，装卸费实现了减半，也就实现了物流公司利润增加了一个装汽车的费用。

用。经与铁路卸车站的协商可以实现装卸费和场地费的价格下浮，从而实现物流公司利润的提升。

6. 国家政策红利

2007 年山东出现了大型禽类瘟疫，国家践行“三农”精神，出台政策：减免山东铁路发运外地的冻鸡、冻鸭减免铁路建设基金 1。大型运输代理商仅此一项，盈利 4000 多万元。

7. 公关协调费

在铁路运输旺季、春运期间，铁路货物运输能力紧张，为了确保客户的货物能够准确、及时的发运，需要协调国铁集团、现铁路局集团公司和铁路物流中心，向客户收取运力公关协调费，部分用于公关协调，剩下的费用也就成为物流公司的利润。

8. 开展全过程物流

开展铁路物流的公司，最开始都是开展铁路站到站的运输，而且，最安全、简洁的是铁路“车板到车板”的运输，也即火车车底板接货，铁路车底板交货。80 年代中期到 20 世纪末，铁路货场大门口前倒卖火车皮的铁路代办都是采取这种形式。随着我国改革开放，经济的繁荣发展，对铁路的物流需求越来越大，铁路代办的门槛很低，铁路代办越来越多，特别是很多大型物流公司开始参与进来，竞争越来越激烈，出现了“大鱼吃小鱼”、“好鱼吃病鱼”、“快鱼吃慢鱼”的良性竞争阶段，纷纷开展了“铁路站到站”的服务，之后，又开展“门—铁路发站—铁路到站”的服务，再之后，又开展了“门—铁路发站—铁路到站—门”的全过程物流服务。客户的需求就是物流公司努力的方向，对待客户的货物如同自己的眼睛一样爱护。为客户每增加一项服务，利润就增加一项，客户越离不开相应的物流公司，随着“门到门”全过程物流服务的实现，不但利润翻了几翻，客户也成为物流公司的终身客户。

9. 铁路物流新产品开发

铁路物流由单车发运→成组发运→铁路车辆包租→成列发运→开行“五定班列”→开行“行包专列”→打造“战略装车点”等。开展铁路物流，必须紧紧依托铁路改革的新政策，收取政策红利，新增铁路物流的大项目，实现物流公司跨越的发展。

10. 商流、物流、资金流和信息流等四流合一

随着物流的运作和发展，物流公司和客户间相互信任，

客户委托物流公司代为组织货源，物流公司由客户的运输代理商成为客户的贸易商和运输代理商的双重身份，随着物流公司发展和壮大，物流公司创建了相应的工厂、种植园和大型养殖农场等，直接生产客户所需的商品，完全控制商品的前端，甚至有的物流公司将合作客户方吃掉，将商品的后端也收归到自己的麾下，不但实现物流的全过程，也实现了商流的全过程，由单一的物流公司升级为集物流和商流的复合型公司，并且，随着信息流和资金流的加持，物流公司最终实现了集商流、物流、资金流和信息流等四流合一的综合性公司，实现“鲤鱼跃龙门”般的发展，利润比单一的物流公司翻了几倍，甚至几十倍。

铁路近二十年的改革仅限皮毛，即换汤不换药式的改革，必须进一步全面深化改革。我国铁路货运收入还仅仅停留在运费、装卸费和堆场费上，未能开展延伸服务。存在问题如下：

1、铁路开发的物流新产品都是为他人做嫁衣，铁路自身的收入并没有增加，因为铁路未开展全过程的物流。

2、铁路的运价下浮政策未能受惠于铁路的源头客户，因此，铁路运量未能增加。

3、铁路现有的管理体制不能适应中国特色的市场经济，物流管理水平低下，经营上严重亏损。

铁路必须向体制改革要效益，全力融入高水平社会主义市场经济体制，进一步全面深化改革，铁路货运的出路分两步走：

第一步 将铁路货运剥离出铁路主业，成立独立的铁路货运集团公司。

第二步 并购。铁路货运集团公司被中国先进的物流公司并购，全速推进铁路货运改造，实现中国式铁路物流现代化。

随着铁路改革的深化，铁路货运的收益必将在十年内实现“翻两番”的目标。

参考文献：

- [1] 叶飞. 铁路物流基地经营绩效评价指标体系优化研究 [J]. 铁道运输与经济, 2020, 42(10): 21-26.
- [2] 宋逸婵. 提高铁路运输经济效益的有效路径 [J]. 中国物流与采购, 2023(19): 117-118
- [3] 赵静. 铁路物流成本管理与控制策略研究 [J]. 中国物流与采购, 2023(20): 117-118
- [4] 李卫民. 铁路现代物流统计体系构建研究 [J]. 铁道运输与经济, 2019(41): 46-51
- [5] 宋云. 铁路物流基地统计数据分析方法探讨 [J]. 铁道货运, 2019, 37(5): 1-6