

物流分公司 2009-2020 年业务发展规划

一、 业务现状

我分公司于 1999 年在天津经济技术开发区注册成立了“天津 XXXX 国际货运代理有限公司”，该公司获得了国家经贸部颁发的国际货运一级代理的证书，主要承接与石油设备相关的进出口业务。2001 年起作为 XXXX 公司运保部，逐渐将工作重心转移到本公司货物运输业务上。截至 2008 年我分公司已向欧美、中亚、亚非等地出口百余台钻机、万余吨管材。通过多年努力，我分公司已初步建立物流操作模式，掌握海陆空多种运输资源，形成了一系列业务操作规范。现我分公司已成为保障公司出口业务顺利完成的重要部门。

（一） 发展现状

1、 发展沿革

我分公司于 1999 年在天津经济技术开发区注册成立了“天津 XXXX 国际货运代理有限公司”，自 2001 年起作为运保部负责开展 XXXX 公司内外部运输保险业务。01-02 年主要以外部业务为主，承接长城、物装、CNODC 等公司的进出口业务。自 03 年起，本公司内部业务量逐步增多，由 03 年的 27,733 万美元出口额增长至现今的 236,286.15 万美元。我分公司也于 08 年由原来的运保部更名为物流分公司。

2、 业务分工：

现共有员工 39 人，其中 5 人具有研究生学历（俄语 1 人、法语 2 人），21 人具有大学本科学历（西班牙语 1 人、法语 2 人）。我分

公司员工按年龄可分为老、中、青三类，有 10 人已考取国际货运代理从业资格证，其中中青年年龄段的员工占全分公司员工 80%，已成为我分公司的业务主要力量。

3、 财务状况

(1) 2002 年以来财务指标增长趋势

资产负债表							单位：万元
项目	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年
流动资产							
其中：应收账款							
预付账款							
其他应收款							
固定资产原值							
资产总计							
流动负债							
其中：应付账款							
预收账款							
长期负债							
负债总计							
所有者权益							

资产从 2001 年 1355 万元上涨至 2008 年 27829 万元 ,上涨 1950.80%。

所有者权益从 2001 年 568 万元上涨至 2008 年 2242 万元，上涨 74.67%。

损益表							单位：万元
项目	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年
主营业务收入							

主营业务成本
毛利
营业税金
销售费用
管理费用
财务费用
利润总额
所得税
净利润

主营业务收入从 2001 年 4294 万元上涨至 2008 年 222569 万元，上涨 5083.26%。

利润总额从 2001 年 52 万元上涨至 2008 年 2269 万元，上涨 4263.46%。

(2) 近三年财务指标情况

资产负债表 单位:万元

项目	2006 年	2007 年	2008 年
流动资产			
其中:应收账款			
预付账款			
其他应收款			
固定资产原值			
资产总计			
流动负债			
其中:应付账款			
预收账款			
长期负债			
负债总计			
所有者权益			

损益表 单位:万元

项目	2006 年	2007 年	2008 年
主营业务收入			
主营业务成本			
毛利			
营业税金			
销售费用			
管理费用			
财务费用			

利润总额			
所得税			
净利润			

4、业务状况

---从发货量的绝对值、增长率、人均等方面的统计

(1) 2001 年以来发货量增长趋势

单位：万美元

		2008 年	2007 年	2006 年	2005 年	2004 年	2003 年	2002 年
CPTDC								
外部	出口							
	进口							
	小计							
总计								

2008 发货合同金额总计 278316.64 万美元，比 2007 年增长 95.25%，比 2006 年增长 228.59%，比 2005 年增长 349.62%，比 2004 年增长 452.05%。

2005 年发货合同金额总计 61900 万美元，比 2004 年增长 22.78%，比 2003 年增长 51.03%，比 2002 年增长 159.14%。

(2) 近三年签约情况

---从地区发货情况

2006 年发货量为 350929.72 尺码吨，2007 年发货量为 571810.33

尺码吨 ,2008 年发货量为 1751497.47 尺码吨 ,比 07 增长了 206.31% ,
比 06 年增长了 399.10% ,

执行的主要项目有 :

06 年阿尔及利亚 ADRAR 成品油运输项目、尼日尔沙漠运输项目 ;

07 年哈萨克压缩机运输项目、亚非部阿尔及利亚防腐管项目 ;

08 年积极参与并圆满完成了委内瑞拉 PDVSA 首批 13 台钻机、中哈油管道二期(393 公里 , 3800 车次)、阿尔及利亚省事燃气管道项目(2288 公里 , 98927 吨)、印度加氢反应器的运输工作 , 中亚天然气管道 (1809 公里 , 23000 车次) 尼日尔阿克戴姆油田建设物资动迁 (共发运 4 船 , 1607 车次 , 114000 运费吨) 阿姆河右岸气田开发项目。

---运输方式 (铁路、海运、空运、国际联运)

我分公司涉及的运输涵盖了海、路、空等多种方式的国际联运 , 其中占绝大部分的是海运和铁路运输。

印度加氢反应器的运输工作:

尼日尔阿克戴姆油田建设物资动迁 :

一、路线选择

2006 年我们选择的运输路线是 : 先海运到贝宁科土努港 , 陆运

中转到 AGADEZ。今年我们对运输路线重新进行了考察，发现科士努港近年港口拥堵，运送粮食的船舶比较多，船舶等待靠港时间长，有时船舶要在锚地等待 10 多天，由于港口过于繁忙，港口没有足够的堆场、仓库存放大批量货物。与科士努港相距约 130 公里的洛美港，散杂货吞吐量较少，在吊装设备、仓储场地等条件也优于科士努港，因此我们最终确定了海运到多哥洛美港，再陆运中转到迪法的运输路线。内陆运输穿越多哥、贝宁，全程约 2500 公里。

二、运输执行

物资的种类繁多，我们对各种货物提出了严格的包装要求，并到各单位检查运输包装。尤其对 2006 年货损较严重的吨袋装的泥浆材料和水泥，我们要求贵重的泥浆材料装集装箱，其他的使用质量好的吨袋包装，厂家运输到起运港已经发生破损的，要求厂家换货，同时我们对起运港和目的港的装卸提出了具体的操作要求。此次运输的 5105 吨袋货物，共破损 85 吨袋，破损率为 1.67%。根据国内运输统计资料显示，吨袋货物在国内运输 1 次装卸的破损率为 1-2%。而此次运输从港口装船到最终目的地至少经过 3 次装卸。

报关方式分为一般贸易、工程承包等、工程承包还要分临时、永久出口。我们在货物发运之前就安排专人和当地清关代理及政府机构进行逐步深入、层层落实的调研沟通工作，以扎实勤奋的工作确保了清关工作的顺利完成。

动迁单位对其物资的运输顺序有严格要求，我们要求发货单位在唛头上喷涂不同色标，区分内陆运输的缓急，同时在目的港卸船时要求将根据色标将货物存放在不同场地，以保证货物按顺序发运。

顺畅的通讯及 24 小时严密的武装护卫。多哥和贝宁路段全程警察护卫，尼日尔从 MARADI 到目的地迪法军队护送。车队队长每天报告行驶位置及车况。

工程车和加油车的后勤保障。3 台加油车在港口内直接给车辆加油。本车队配备的一辆工程车，随车 4 名修理师及工具和药品，在途中处理突发事件，对车辆进行检查、维护和紧急修理。

三、运输中的困难及对策

1、路况复杂、运距长、跨国运输及当地政府及运输公司现状令我们的运输工作步履维艰。

此动迁项目为跨国运输全程 2500 公里，尼日尔国的运输车辆车况很差，但根据当地运输协会的规定，3 分之 2 的运输车辆必须使用尼日尔的车，其他 3 分之 1 使用多哥和贝宁的车辆。第一船货物开始内陆运输时，是雨季的末期，道路泥泞使车辆行驶存在较大风险。

对策：

- 尽量择车况较好的车辆，监督港口和司机严格做好车辆的检查（针对车况）及货物配载、棒扎加固合理性的检查。
- 给予每个编组的故障车辆高度重视。我们根据每日信息提醒并要求承运人尽快修复。

2、项目开始时，卡车司机因为车辆调配和拖欠工资等问题罢工。我们立即协调代理公司出面向司机做出解释和承诺，以最快的速度疏散人群、降低负面影响令每一编组能够按计划完成运输任务。

3、由于尼日尔国家相当落后，当地司机文化水平极低，对于我们反复强调的各种要求、各种注意事项他们难免顾此失彼，甚至置若

罔闻。

对策：

- 发运前对于货物的绑扎加固进行严格的检查，并在编组行进期间建立针对于车况及绑扎加固的每日检查制度，及时发现安全隐患，采取相应措施。
- 2) 对于司机的身体情况和精神状态也要求编组领队和保安人员予以高度重视，规定每天行驶不超过 8 个小时。

4、动迁物资货量大、品种复杂，港口发运、边境和目的地清点交接工作量很大、条件非常艰苦。

洛美港口装车量大,洛美港口工作组人员每天在港口清点货物，监督装车，检查绑扎加固，现场工作时间长。

边境工作组协助监督边境的转关，不断的往返于贝宁和尼日尔边境。

迪法工作组人员坚持每天现场工作，与 CNPC NIGER、长城、测井等现场代表逐车、逐件货物进行检查、备注，对车辆和货物逐件拍照留存，每车签发交接单，针对不同的货物清点交接特点，项目组人员都提前做出预案，在货物交接前与甲方仓储负责人进行沟通并达成一致，以便积极配合甲方提早安排好人员、场地、和机力，令卸货交接工作在安全、准确的前提下，从快从速完成。