

高油价围逼厦门物流业酿新局物流师资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/508/2021_2022__E9_AB_98_E6_B2_B9_E4_BB_B7_E5_c31_508983.htm 8月20日，厦门一进出口公司在媒体上发布清算公告，宣布破产。与此同时，坊间传出“众多厦门物流企业处于‘零’利润或负利润”的说法。据不完全统计，厦门经营范围与物流相关的企业多达两三千家。状况真有如此糟糕？是何原因造成的？企业又该怎么应对？记者近日走访厦门物流企业、保税园区及厦门市物流办，一探根底。

提价！每票货运费增3元 “8月起，每票货运费增加3元”，厦门路路发货运有限公司(下称“路路发”)的一邹姓现场负责人告诉记者，这是该公司应对油价飙升的最新举措。邹说，6月20日油价上涨后，他们苦撑一个多月，不得不和附近同行业的七八家货运企业协商涨价，每票增加3元是最终商定的结果。据了解，6月20日，0号柴油大涨近两成，被业内称为“史上最强一次油价上涨”。而从物流行业来看，油价上涨最明显的是运输费用的上涨，而把“物流”当成单纯的“货运”的运输公司，显然成了高油价的“重灾区”。

“高油价的重创，很多货运企业已经撑不住了，干脆卖掉货车，停止营运”，邹告诉记者，以前厦门到福州油费要七八百元，6月20日后，油费已涨到1000多元，人工成本等也一直在涨，可运费却没涨，企业的利润已几乎为零，甚至处于负利润下的苦撑。提价！很多货运企业想以此转嫁油价带来的重创，可一些小企业因客源少，一涨价竞争力减弱，没有客户，无法支撑下去，不得不关门大吉。记者在二手车市场网站上发现，厦门已出现很多货车要转让的信息。邹告诉记者，

很多就是经营不下去的货运企业。让邹庆幸的是，因长久经营，路路发拥有很多固定客源，此次提价，很多客户表示理解接受，一辆货车运载20多吨，货物少则一票(订单)，多则1000多票，能收个3000多元，基本转嫁油价带给他们的危机。而据记者调查，因担心提价失去竞争力，目前，很多货运企业还未采取提价行为，仍处于等待状态。这只是物流业中运输这个环节面临的状况，记者了解到，货代公司也遭遇相同命运，因进出口货物量减少，“僧多粥少”，很多小货代公司因接不到订单而关门。“以往每年的运营旺季在7月来临，今年已到了8月，仍热不起来”，厦门一家国际货代公司纪姓负责人说，她们是美商公司，在海外有固定订单，所以货源没多大波动，但在业务增长量上还是不理想，今年每月业务增长量平均在10%，而根据往年经验，他们的增长应维持在25%左右。种种迹象都表明，受高油价、美元汇率等国际趋势影响，厦门物流行业目前是有些艰难。洗牌!小企业举步维艰“这是厦门物流业的‘阵痛’期，是一种洗牌效果”，面对这不景气状况，厦门市物流办一主要负责人如此看待这场全球性的政策、汇率及油价风波。该负责人介绍，受这种种因素影响，长三角、珠三角一带如广东有很多企业倒闭、内迁，但因企业形态本身不一样，广东加工企业厂房大多租赁，说走就走，而厦门是置地办厂，有固定资产，对厦门物流行业中的一环加工企业影响并不明显。“真要说影响最大的，还是干传统物流的，即运输公司”，该负责人介绍，因为运输公司只做物流环节中的一环即运输，运输车的很大成本之一即油价今年猛涨，导致运输利润空间被严重挤压，同时又没有其他环节可赚取利润，转嫁油价带来的危机，

因此，很多运输公司不得不关门了事。任何行业在市场上发展到一定阶段，都会有个阵痛期，物流行业也是如此。而对于物流行业阵痛期的到来，该负责人认为，最关键的是市场过度竞争的结果，所谓的高油价只是加剧了这一过程。“小时候不读书，大了搞运输”，这是厦门很早流行的一句口头禅，而事实上，也是如此。该负责人说，厦门运输业是爆发性增长模式，像我们常听说的，拿了征地款，买上一部车，就跑起了业务。2000年以后，厦门刮起一阵“物流热”，很多拆迁户纷纷置产货车，搞物流运输，而众多运输公司也纷纷换了个名号，跑起了所谓的“物流”，但实际上，他们的业务仍只是单纯运输。“准入门槛低，大家盲目进市场”，该负责人分析，众多市民涌进了运输业，运输量达到饱和时，“僧多粥少”，便酿成了恶性竞争，一直压低运输价格，而此次油价上涨，这些小企业已没法消化上涨的油价，而大幅降价后要再提价也是难上加难，才沦落到举步维艰境地。记者走访发现，经营多环节的物流企业，虽受油价影响，增速变缓，但仍保持增长趋势，并未像单纯运输业处于艰难境地。很多公司负责人表示，“可从其他环节上获利，消化油价上涨带来的危机”。“现在只是优胜劣汰，资源整合”，对厦门物流业，厦门市物流办有关负责人觉得不必杞人忧天，在这场洗牌下，将会激发出更多优势物流企业，与国外物流企业竞争。他认为，美元汇率、油价问题都只是外部环境，不随己愿，真正关键的还是要加强企业应对市场竞争的能力。他说，如小企业可联盟，优势互补，保证运输业务量，开辟长途货运代理，如远东多式联运等都是运输企业增加附加价值的一种方法。“也就是，我们现在提倡的走现代物流、

综合物流方向。”新局现代物流先行试验区说起现代物流、综合物流，其典型代表就是厦门首个物流园区厦门象屿保税区。不可否认，今年上半年，厦门现代物流园区是在宏观“紧缩与升值”、行业和区域“挤压与竞争”的背景下度过的。“保税区原有支柱物流企业可谓喜忧差异显现”，厦门象屿保税区管理委员会经济发展处副处长曾华温说，今年初以来，国际原料产品价格继续高涨，推进了国内通货膨胀的进一步加剧，国家的宏观紧缩政策和人民币升值同时作用于企业的结果就是，“资金获取困难，运营成本提高，企业出口成本增加、毛利下降。”据象屿集团贸易中心邓总介绍，由于资金成本的提高，今年可能造成企业利润减少1000万元.不少出口企业因汇率风险而主动减少了国外订单。同时，高油价更让物流行业困难加重，效益提升大幅缩水。港务运输公司相关人员透露，由于油价一路高涨，他们的总体运输成本上升了大约20%。“不光价格高，油荒也是问题。”但是，在物流业普遍不景气的呼声中，该园区上半年全区物流营收仍取得了39%的较快增长速度。“新增经济规模，物流业增量增长明显是主要原因之一”，曾华温介绍，目前园区内重点物流企业547家，在全国或全球市场上的业务拓展，让整个园区贸易产品线延长，市场竞争力得以提高。园区内物流企业，做的就是现代物流模式。根据该园区近日发布的上半年经济报表，全区经济上半年仍然保持平稳较快发展势头。如象屿集团贸易中心，上半年棕榈油、鱼粉、乳胶、EVA等产品销售额位居全国五强，靠的就是在全国市场上继续拓展领地。曾华温称，近两年来两百多家新企业的设立或迁入，进一步扩大了全区贸易容量，细分市场挖掘也在不断地深入，

如纺织染料、楼宇对讲系统等有了初步的发展。除了业务上的多环节操作形成优势互补外，信息化的利用以提高管理、服务水平也是现代物流区别传统物流的另一大特点。据介绍，目前园区内的几大物流公司，企业网络化建设正在进一步加强。继速传建立了全国性网络后，联合物流也在上海、广州等设立了较为健全的运营网络，而越海、日通、近铁等作为全国或全球性物流企业在闽厦的节点，充分运用了总部优势，业务拓展取得较好成绩。未来打造区域性物流中心物流强调的就是资源的整合，简单地说，找到适合的方式，在合理的时间，送给合适的人。厦门市物流办负责人说，未来厦门物流企业有两个发展方向，一是专业、差异化，二是综合、多元化。这是针对企业个体，而厦门整体物流规划的目标，则是做区域性物流中心城市。根据规划，厦门将建13个主要物流中心，包括火炬(翔安)保税物流中心、厦门国际物流中心、厦门能源储运物流中心、厦门建材物流中心、厦门危化品综合物流中心、厦门粮食储运物流中心、厦门石材进出口物流集散中心等。同时，还规划发展以保税物流为特征的口岸物流、发展以第三方物流为标志的制造业物流、发展以电子商务为依托的城市、城际配送物流。此外，因厦门的地理口岸优势，未来厦台物流合作也至关重要。在即将提交厦门市政府的规划方案中，厦门市物流办及相关专家建议，构建对台物流服务通道，建立厦台物流合作的对接机制，以厦门象屿、海沧、杏林、浏五店四个物流园区，及厦门国际物流中心、厦门高崎农副产品物流分拨中心等载体为平台，建立厦台物流合作先行试验区，并抓住“三通”机遇，让海沧保税港区、东渡综合保税区对接台湾高雄等自由贸易港区。

“成为承接台湾第三次产业转移的平台”，该负责人说，这一园区在吸引台湾知名航运公司和物流企业入驻的基础上，发展成面向全球市场的采购、中转、分拨、配送等运作的国际物流企业。此外，厦门还将完善物流政策措施，优化物流市场环境。百考试题收集整理"#F8F8F8" 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