

从物流成本看钢价后奥运走势物流师资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/512/2021\\_2022\\_\\_E4\\_BB\\_8E\\_E7\\_89\\_A9\\_E6\\_B5\\_81\\_E6\\_c31\\_512338.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/512/2021_2022__E4_BB_8E_E7_89_A9_E6_B5_81_E6_c31_512338.htm) 近期以来,由于国内油价大幅上涨,导致钢材物流成本急剧上涨,进而缩短资源流通半径,导致钢材价格波动。而由于我国钢铁产业的特殊性,历史上就形成了钢材生产圈和消费圈分离的产业特点,导致物流成本在钢材总消费价格的组成上占有很大的比例。所以物流成本的波动必然影响到钢材价格的走势,这是毫无疑问的。最近召开的奥运会在一定的时间内,出于安保的需要,限制钢材物流,在前期直接拉高了钢材流通的成本,间接拉高了钢材价格。对于奥运以后,钢材价格走势将怎么运行,这是需要仔细研究当前的市场最新变化才能明确奥运后的钢材走势。宏观形势稳中有变 这轮宏观调控是出现在我国加入WTO以后的第一次的上升周期,中国经济跟世界经济结合在一起,国内问题已经国际化;经济问题已经不是经济学家可以解决的问题。宏观调控部门的考核指标不是短期考核,而是长期考核。我国现在处于世界经济大变局的转折点上,世界经济出现了一半是海水、一半是火焰的变局。现在新兴国家和发达国家面临的问题完全不一样,发达国家经济不景气,发展中国家经济又过热,经济变局由此产生。下半年将增强宏观调控预见性、针对性和灵活性,避免出现大的起落。既要保增长,又要治通胀,中国经济要走好这一年,面临着非常严峻的挑战。当前物价上涨的压力较大,压力来自四个方面。第一是国际因素。今年以来世界各国价格普遍上涨,近两个月来,包括发达国家、发展中国家的CPI都在冲高,有些达到了10多年以来的

较高水平。而初级产品，特别是石油和粮食的价格，今年以来增长都在30%以上。据有关国际组织统计，6月份国际能源价格环比还在继续上涨，涨幅为8%。在中国开放度越来越大的情况下，国际因素对我们的影响非常之大。第二，生产资料价格涨幅继续扩大，对CPI也形成了较大的传导压力。5月份工业品出厂价格上涨了8.2%，6月份涨幅进一步扩大到8.8%。而近期成品油和电价的上调，灾后重建形成对建材的需求等，都可能形成价格上涨的新的因素。第三，通货膨胀预期还比较强。虽然近两个月随着居民消费价格水平的回落，社会公众对价格上涨的预期比前一段稳定，但在当前国内外，特别是国外价格上涨较快的形势下，社会公众容易产生对价格继续上涨的预期。第四，下半年价格上涨的翘尾因素还比较高。初步测算，下半年价格翘尾因素将影响居民消费价格上涨1.8个百分点。7月份中国的PPI为10%，是1996年10月开始公布PPI数据以来的最高水平。其中，原材料、燃料、动力购进价格上涨15.4%。对企业而言，PPI上涨的压力则可能是致命的。如果有企业需要在7月购买燃料动力类、黑色金属材料类、有色金属类和化工原料类产品，将不得不接受其购进价格同比分别上涨30.1%、26.9%、2.5%和9.0%的事实。与此相对应的是，1~5月全国规模以上工业企业的利润增幅只有20.9%。利好消息在于，国际原油价格已经从每桶140美元的高位线上大幅下挫至100美元以下，使企业看到了成本回稳的一线曙光。所以下半年的宏观调控将微调当前的政策，适当放开控制过紧的银根，给大部分经营困难的中小企业输血，而且最近的美元走强也将给高油价下的中国企业适当减压，所以在奥运会后的宏观调控将出现一点变化，但是由于政策的滞后效

应,要期待产生具体效果还要等到明年年初。钢材物流模式研究目前,国内钢铁产品大部分还是通过市场流通到达用户手中,钢厂直销力度虽然在加大,但相比5亿吨的产量,直销的比例还比较小。放眼整个钢铁供应链,钢铁物流技术水平明显偏低,主要体现在组织化、标准化和专业化程度低,交易市场和加工配送中心、物流中心布局不合理,物流效率低、成本高。钢铁生产领域外的销售、运输、加工、配送、仓储等物流环节还没有形成通畅的流程,各个环节之间缺乏有效衔接和协调。同时由于物流相关企业信息化程度还较低,物流信息系统相对滞后。据不完全统计,目前我国钢铁贸易流通企业有20万家之多,仅在上海就有6000多家。我国存在大量的钢材交易市场和钢材经销商的情况,与下游产业组织化程度低有密切关系。我国钢材消费主要是大量分散的、规模相对较小的建筑公司、金属加工企业和工程项目,单个用户对钢材需求量少、种类多,而且不确定性大,钢铁企业无法直接满足这些分散的、需求量较小的用户的需求,而交易市场和钢材经销商则通过其集散功能,满足终端用户不同品质、不同材质、不同规格的用钢要求,完成钢材从生产企业到最终用户的转移。国内钢铁物流中心大致可分为三种类型,即产地型、消费型和交通型,或综合上述2~3种的综合型。目前大部分主要为消费型和交通型,靠近消费地区,贴近终端用户,并且交通便利。这些钢铁物流中心首先是钢厂或贸易商自有资源的剪切加工,其次为社会提供外来加工,而其加工业务首先依赖自身贸易的带动。从钢铁物流中心的运营主体来分,大致有两类,即钢厂和贸易商。对钢厂来说,建设钢材加工配送中心或物流基地,能够延伸钢厂产品链,增加

产品的附加值，能够发展更多直供户并贴近直供户，稳定销售渠道，有利于稳固钢厂与用户之间供应链，形成自身完整的供应链体系，结成产业联盟，同时获取更为可观的利润。目前，根据研究,钢材的总物流量是钢产量的6倍。就是说，中国5亿多吨的钢产量，要形成30亿吨的物流总量。若能将物流成本每吨节约10元，将会为整个社会节约至少300亿元。然而，作为全球最大的钢铁生产、贸易、消费市场，钢铁流通却存在诸多问题，其中之一就是钢材产品的跨区域不合理流动。在国内市场上，众多钢材成品是经过贸易商流通至终端用户手中，这中间会出现商家盲目组织资源跨区域流动的现象，直接导致成本增加；还有，同一钢材资源，在同一区域市场内，会出现反复倒手后才送至终端用户手中，中间增加数次物流成本。对于如何降低钢铁物流成本，近年来，国内钢铁贸易企业面临物流集中度低的问题，这种情况在长江口区域，尤其在上海更加突出，造成钢铁物流成本过高。所以要降低物流成本，就要在物流体制机制上下工夫。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](http://www.100test.com)