大连物流企业经历大浪淘沙物流师资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/539/2021_2022__E5_A4_A7_E8_BF_9E_E7_89_A9_E6_c31_539260.htm 包先生关上窗，努力不让寒风吹进他的办公室。然而，整个航运业的寒冬却是谁也抵挡不住的，“行情差了，生意不好做了。”包先生套用《天下无贼》中的经典台词，努力化解着自己内心深处的痛苦和无奈。航运业是典型的与全球贸易高度相关的周期性行业。过去几年，在经济高速发展的带动下，航运业一片繁荣。然而，自去年开始的金融危机以来，全球经济持续下滑，航运业紧跟着进入了冬天。和包先生一样，对于数万生存在航运物流产业链下的人们来说，相拥取暖，抱团过冬，成为这个冬天的主题。物流企业经历大浪淘沙“2008年物流业的生意太不好做了！”“2008年物流业的生意太不好做了！”包先生在大连经营着一家物流公司。他郁闷地对记者说，“从去年10月份开始，仅仅3个月，公司的业务量竟比上一年同期下降一半。我在欧洲的一个客户中有6家工厂不是倒闭就是停工，他们还欠着我10多万美元的运输费！”包先生表示，他几乎每周都能听到有公司关门的消息。包先生从1995年开始做物流的，在这十多年间，整个物流业的数个大起大落他都经历过，“就是从来没有看到行情像现在这么糟糕的！”包先生说道，“我们公司主要是做欧美出口业务的国际货代，上个月还可以出口200多个集装箱，现在只能出口100多个了。”外贸业务减少，让包先生开始将目光转向国内，他手下的不少员工也开始做起了内贸经纪人，“原来市场行情好的时候，大家都把目光往外看，其实，国内市场是很大的。

”包先生告诉记者，目前他周围已经有不少航运企业开始重视内贸航线了。曾有船零租金租给货运公司“过去是订单找我们，现在是我们满世界找订单”白女士在大连一家出口贸易公司任副总经理，她在此次金融危机对航运产业链的冲击感触很深。“过去是订单找我们，现在是我们满世界找订单，原来客户还可以负担一定运费，现在一分钱都不拿。”白女士所在的公司业务遍及欧美几大航线，但金融危机后，她的业务量也同样缩小了。“2008年以前，每年利润上千万不成问题，去年就明显不行，以6月份为分水岭，上半年挣的钱，全都用来补贴下半年的亏损，今年可能还要继续下去。”白女士告诉记者，不久前曾有一艘散货船以“零租金”的价格租给了一家与她有业务来往的货运公司，后者仅需承担单程的燃油和港口费用。“航线的班期是固定的，到了出发日子，即使一个船空着，也要照样出发，因此有的船东就想出了这样的办法，至少自己能少赔一点。”白女士回忆说，“在一年前，情况完全两样，要够实力才能租到船只。”大连口岸吞吐量仍保持增长“大连受欧美金融危机影响没有南方那么强烈。”作为大连市政府指定的大连口岸公共信息平台，大连口岸物流网掌握的数据、信息颇具权威。该网站市场总监张迈告诉记者，从去年下半年开始，大连口岸的吞吐量的增长率便出现了下降的趋势。“只是增长率降了，至少还在增长。”张迈说。“其实全国范围来看，早在去年6月开始，以珠三角为代表的南方地区便开始了下滑，北方地区真正开始受影响是在10月以后。”张迈解释说，“南方企业以出口加工业为主，对欧美订单的反应最为敏感，而北方地区，以大连为例，依托东北老工业基地和粮食产区，主要出口

初级产品，如农产品(13.95,0.28,2.05%,吧)、木制品、海产品等等，因此受影响小。同时，大连的出口贸易有40%的份额是日韩，因此受欧美金融危机影响也没有南方那么强烈。”张迈介绍说，以欧洲线为例，金融危机前，2008年上半年，每个40米长的标准集装箱的运费高达2100美元左右，而2008年九十月间，运费最低时曾跌破700美元，仅是高峰期的三分之一。根据行业普遍观点，反映航运业景气程度的波罗的海干散货指数(BDI)在3000点左右时，航运行业的盈亏大致平衡，而1月5日公布的波罗的海干散货指数(BDI)报收于773点，这意味着在该点位，市场上超过三分之二的船东处于亏损状态。不乏经营良好未受影响企业“在略显低迷的市场中，也不乏经营良好、未受影响的企业。”据上海航运交易所信息部2008年12月26日公布的中国出口集装箱运输市场评述显示，国内出口货量持续萎缩，市场运价继续下行。其中，欧美航线运价尽管已跌至历史低位，但随着燃油附加费的下调，市场运价在有限的空间中继续下行；最严重的是日本航线，上海口岸至日本航线的出口货量，船舶平均舱位利用率不到60%。对此，张迈表示，物流航运公司生存状况有时并不是公司规模决定的，货主的组织货源能力和业务量多少往往起了决定性作用，“在略显低迷的市场中，也不乏经营良好、未受影响的企业。”山东海丰航运大连分公司的刘慧君在接受记者采访时就表示，“我们的对日订单从每年3月到次年3月，相对稳定，加上出口的大米等货源稳定，因此没有受到什么影响。”不过在采访最后，刘慧君也不无担忧地表示，“3月份以后就难说了”。内贸航线将是一个新的增长点“相信经过一段时间的转变，航运业将迎来新的发展机遇。

” 寒冬已经来了，如何过去，成为摆在整个行业面前的问题，为此一些船务公司已经开始采取措施，有的关闭航线，有的采取共舱操作，甚至是共箱操作的形式。包先生告诉记者，他的公司现在和另外两家船务公司合作，共同经营一条航线。“有一家自己有船，另一家和我们一样，船只都是业务红火的时候租来的，现在我们两家把租来的船退了，用那家自有的船只运输，货物占舱率各占30%。” 展望2009年的航运业市场，张迈表示“不容乐观”。对此他提出了两点建议，首先，要努力扩大“适箱货”的范围，“例如粮食，以往都是走干散货运输，货损率高，如果能包装好进入集装箱，但到岸后不用二次装卸。” 其次，可以充分利用东北铁路网建立内陆港，把货物就地办手续，然后从大连出口。看到很多物流公司纷纷将视角转向内贸航线，张迈乐观地表示，“在国家拉动内需的大方针下，相信在经过一段时间的转变过程后，物流航运业将会迎来新的发展机遇。估计在2009年下半年到2010年左右，内贸航线将是一个新的增长点。

” "#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