



编者按

郑州航空港区上升为国家战略，“东方陆港”项目启动，完善的铁路网、高速公路网……看中郑州的区位优势和政策优势，菜鸟骨干网、新加坡丰树(郑州)物流园、京东一级电商运营中心、顺丰电商产业园等国内外知名物流企业、电商大佬纷纷落户郑州，而和这些“高大上”的物流企业相比，郑州本土的物流企业却默默无闻。郑州本土物流发展现状如何，在外来企业的冲击和河南快速发展的情况下，如何突出重围呢？

“啥都在涨，成本翻番，唯一不变的是运价” 现在物流大鳄又来抢地盘 中小物流企业遭遇“寒冬”



运价近6年未变 | ▶
利润率逐步下滑

“尽管郑州拥有区域交通优势，但这并没有转化为本土物流企业的优势。车来车往，并没有留下什么。”河南工业大学管理学院物流管理系主任、物流研究中心副主任王焰说。本土的物流企业大都临近批发市场，分布在郑州东南部，具体说是在南四环与中州大道交叉口附近区域。在郑州东南部分，现有专线物流公司、中小型物流公司上千家。这些区域城市改造较晚一些，物流也相对集中，交通较为便捷，厂矿企业、公司客户发货相对方便。

说到企业利润，郑州坤通物流总经理耿开学说，随着城市框架拉大，场地、房租租金都在增加，人力资源成本也在增加，油价也在上涨，唯一没有变化的就是运价。其中人工成本从5年前的每月1500元到如今的每月3000元，翻了一番，同时价格翻一番的还有油价。“唯独运价，可以说近6年没有变化，这就使得利润率不断下滑，目前利润率仅为6%，和西安、合肥等城市8%~9%的利润率相比，低了2到3个百分点。”耿开学说，这也使得企业生存起来更加困难。

物流高地 | ▶ 国内外知名企业向河南聚集

自古有言：“得中原者得天下。”这句话放在物流行业上同样适用。对于物流行业“群雄逐鹿中原”的原因，区位优势明显和运营成本低是两大主因。

陇海线、京广线交会于此，全省铁路运营里程超4000公里。高速公路通车总里程突破5800公里，连续7年保持全国第一；郑州新郑国际机场已被国家确定为全国八大区域枢纽机场之一，开通出入境航线45条，通航18个国家和地区，每周出入境航班200多架次；国际陆港建设启动，把郑州打造成国家一类口岸、多式联运服务中心、中欧班列货运中心、智慧物流信息中心，打造成丝绸之路经济带国际物流中心、全球领先的国际中转多式联运中心大枢纽；E贸

易叩开买全球卖全球的大门，使得国内外多家网商、电商、物流商、支付企业等慕名而来……

除了区位优势，河南省委、省政府也把物流业的发展放到了非常重要的位置，《河南省物流业发展三年行动计划》中提出，要在3年内进一步强化中心、优化节点、完善设施、提升功能。力争到2016年，全省物流业增加值达到2400亿元。河南发展物流的政策优势也进一步显现，这些对物流大鳄争先落户郑州有着巨大的吸引力。

国际物流业四大巨头齐聚郑州，苏宁、京东、菜鸟、顺丰……等先后落户郑州，郑州已经成为名符其实的物流高地。

DHL全球货运把郑州作为其在中国的五大物流基地之一，FedEX、TNT、UPS落子郑州……国际物流巨头齐聚河南；苏宁郑州物流基地动工、顺丰速递与航空港区签订协议、京东投资30亿在高新区建中原运营中心……电商大佬密集布局河南。对河南的物流业来说，他们的到来注入了新鲜的血液，助力河南成为国际物流高地。而对于更多的河南物流企业，则意味着狼来了。面对“高大上”的物流大鳄和已经持续5年多下滑的利润，本土物流企业纷纷感叹“进入了寒冬”。

郑州晚报记者 徐智慧
实习生 邓雯/文
郑州晚报记者 马健/图

内外交困 | ▶ 本土物流面临寒冬

“散、乱、差、小，起步晚，利润低，信息封闭，客户匮乏，人才稀缺，多为中小企业”，这是大家对河南本土物流企业的一致印象。面对信息化程度高、管理先进、资金雄厚的国内外物流巨头，本土企业的实力根本不能与之相抗衡。

郑州现代正和物流有限公司作为本土物流的第一梯队成员，目前发展趋势良好，该公司总经理李瑞霞说，国内外知名物流企业进驻郑州后，本土企业面临着很大的冲击。第一是先进的现代物流理念对传统物流企业经营模式的冲击，国内外知名物流企业拥有成熟完善的市场调研、营销策略和管理团队，能更快更好地把握物流行业趋势和动态，从而占领先机取得竞争优势；第二，国内外知名物流企业的资本优势对现有物流市场的格局造成影响，这些大企业拥有雄厚的财力支撑，有能力获取更广泛的物流资源；第三，反映在管理和服务上，大企业的现代企业经营管理体制更加健全，信息化水平较高，因此能为上下游企业和消费者提供更加优质的物流服务。

此外，本土企业还受大都市发展过程中，物流经济带向外扩展的影响和国内经济增速放缓的影响。在这内外交困的局面中，郑州本土物流企业只有突破，才能有更好更长足的发展。

每天20多个电话咨询 | ▶ 来的人寥寥无几

虽然坐守郑州这块物流业的“风水宝地”，郑州鑫宇物流有限公司总经理刘军宝怎么也乐不起来。

几乎每天，刘军宝一有时间都要登录58同城、赶集网，进行招工。“虽然一天能接到20多个咨询电话，可来的人寥寥无几。”刘军宝说，“一线工人辛苦，工作时间不固定，劳动强度大。而且我们那边现在的环境也不好，很多人一打电话就问有没有节假日，住的地方有没有空调。即使有人愿意来试试，可干不了几天就辞了，大家都不愿意干。”说到这里，刘军宝既无奈又头疼。

和刘军宝有同样苦恼的绝不仅仅是个例，整个物流行业都存在着招工难，留不住人的局面。物流行业工作的强度和环境影响了比其他行业更缺人，更难留住人。其实在10年前，物流企业开出一线工人不包吃住每月450元工资也不愁招不到人；5年前每个月1200~1500元也不存在招人难问题。到了现在，最低3000元，平均3500元包吃住还是没人愿意干。“我们知道这个工资他们去干其他轻松点儿的活也行，但是我们实在不敢再涨工资，因为利润太低了。”对此，大家都是一肚子苦水。

