

现代物流业被列入我省十二个重点产业,不少中小企业谋求转型升级

老蔡的物流梦

■ 本报记者 丁平

从好日子到苦日子

蔡甫庄曾是海南物流行业的成功者,出身贫寒却又极具智慧,白手起家创下一片天空。如今的蔡甫庄却是负债累累,无奈之下,只能抵押房产还债。对蔡甫庄而言,这是一段跌宕起伏的往事。

“我曾经每天都很快”

“在2014年之前,我曾经每天都很快。”蔡甫庄这样总结自己走过的路。2006年,蔡甫庄开办了琼岛物流公司,主要经营海口至儋州、白沙、屯昌等县市的物流业务。刚开始,生意一般,后来生意慢慢好起来,长期客户也发展到600多位,业务逐步稳定。

2009年12月31日,国务院印发《国务院关于推进海南国际旅游岛建设发展的若干意见》。至此,海南国际旅游岛建设正式步入正轨。蔡甫庄的生意也因此开始火了起来,尤其是2010年、2011年,这两年非常挣钱。

蔡甫庄将利润用在再生产方面。“当时,我在海口市丘海大道的华信物流城租了6个铺面,是华信物流城铺面最多的租户。光押金、装修就花了十来万元。那时,每天就是谈客户、发货、收款,日子过得顺畅而又幸福。”蔡甫庄回忆说。

“现在每天都很煎熬”

让蔡甫庄没想到的是,因为内部管理不规范,2013年底,员工携41万元货款“跑路”。

祸不单行,2014年3月,货运车辆发生交通事故。“不仅自己的车报废,货物还赔了几万元,赔对方车辆又赔了10万元,总共赔了40万元左右。”蔡甫庄说,出事的货车是按揭买来的。

“发生员工携款跑路事件,企业诚信受影响,业务越来越少,资金链也断了。”蔡甫庄说,到2014年底,琼岛物流公司拖欠的货款已达近80万元,涉及100多位客户。

随后,亲人的背离,朋友的冷漠,一度让他绝望,“银行贷不到款,非常困难。”

2015年上半年,蔡甫庄打算变卖资产偿还客户货款。“绝不能失信于客户,诚信是经营的基础。”但蔡甫庄又不想离开这个行业,于是,他想了一个折衷的办法,由海口三顺物流股份有限公司注资并购琼岛物流公司,组建“三顺全岛通”物流。

一切又回到起点。“现在,每天得自己开车运货,很累、很苦,也很煎熬。”蔡甫庄说,好在自己一直讲诚信,身边有几个员工一直跟着。

并非个案

在蔡甫庄看来,他的失败固然有人为原因,但更多的是,物流这个行业越来越不好干了。

海南省电商物流行业协会秘书长孟庆余表示认同,传统物流业很多中小企业都处在这种巨大的压力之中。员工卷款而逃、发生车祸等,看似偶然,但并不都是偶然,反映了背后的管理不善。当前海南物流企业正处于由传统物流向现代物流转型升级的过程中,由于物流企业自身管理不规范、融资能力低、设备传统简陋、信息化应用不高、运营成本只升不降等原因,不少中小物流企业举步维艰,“跑路”等乱象时有发生。

仅公开的报道,2014年至今,在海口,已有阿普货运物流公司(经营5年)、倪氏万信通物流公司、东升361物流、速达物流公司(经营8年)、龙鸿物流、乡乡通物流、日通货运公司、亚昌货运公司、昌顺达物流公司等数十家物流公司卷款“跑路”或倒闭关门,涉及资金逾千万元。

扫码看动深读

(见报当日8时更新)



海南日报客户端 南海网专题

视频拍摄:周达延 韦茂金
视频剪辑:韦茂金

核心提示

“您好,蔡总!”

“请不要叫我蔡总,叫我老蔡吧。”6月30日,记者见到蔡甫庄时,刚打开话匣,对方马上对自己的身份作出了更正。

从“蔡总”到“老蔡”——蔡甫庄头衔变化的背后,是一家传统物流企业的变迁之路。他经营了近10年的琼岛物流服务有限公司,因管理不善而濒临倒闭,最终被三顺物流注资并购。

蔡甫庄所面临的困境,在我省物流企业尤其是中小企业中普遍存在。由于管理不善,难以适应市场变化,传统物流企业正面临着转型升级的迫切需求。

现代物流业被列为我省十二个重点产业之一,各项扶持政策相继出台,让不少中小物流企业看到了希望。传统物流业的种种弊端或许能够得到解决,而现在,也许正是一个关键的节点。

传统和现代的碰撞

海南省交通物流协会会长冯学词介绍,传统物流一般指产品出厂或者进入流通后的包装、运输、装卸、仓储,简单地说传统物流仅提供运输和仓储服务,即货物位移服务。“我省物流发展很长一段时间内主要以传统物流服务为主,不能提供系统性服务,服务模式主要是点对点、线到线服务。”正因为此,物流企业在发展中,遇到了不少困惑;困惑中,一些企业已经开始探索转型之路。

“过海”是一道坎

6月7日下午,在秀英港,货车司机王师傅正在对货车做最后的检查。虽然货车只装了约四分之一的货,但他却很高兴:“这次出岛算好的了,能挣个油钱。”

“如果返程拉不到货,在海口住一天,光停车费、食宿就得花200元。因此,司机最多在海口停留两天左右,等两天还拉不到货,就只能空车往回走,如果等到第三天就要赔钱。”王师傅解释。

海南汇盈物流有限公司常年做进出岛物流,公司总经理龚文锋介绍:“海南货物进出的季节性非常明显。一般来说,每年1月至5月,出岛货物

较多,货车空置率较低。但每年6月至12月,出岛货物不多,货车满载货物进岛,出岛时,一些货车就只能空车而回。”他估计,淡季时候,至少有40%以上的货车得空车回内地,资源浪费很大。

冯学词表示,货车运输不均衡的现象确实比较普遍,空载比例高,服务效率低,物流成本也高。

龚文锋给记者介绍了他们公司的破解之道:“公司有十几辆车,我们和岛内一些大企业有合作,每年6月至12月出岛时基本不会空车。1月至5月,物流旺季时,我们再租用社会车辆,扩大运力。”

成本不降反升

作为一个有着数十年经验的“物流老人”,海口富祥顺物流有限公司负责人杨清富觉得:“物流行业越来越难干了。”他介绍,公司2012年的人均工资为2200元/月,今年已经涨至4000元/月。

相比之下,运费却不升反降。“比起2012年,运费下降约20%。”杨清富介绍,“比如一车货,2012年运费是3000元,今年只有2400元。”

海南火车头物流有限公司副总经理余新虎介绍,为了降低物流成本,他们公司正在金鹿工业园推进仓配一体化工作。“目前的情况是客户的仓库在

一个地方,物流公司在另一个地方,客户的货从内地运来要去物流公司提货,再放入自己的仓库,而发货的时候又要从自己仓库提货,再运到物流公司。如果把仓库和物流公司一体化,将大大降低物流成本,节约大量社会资源。”

冯学词介绍,一些传统物流企业正向无车承运人转型。目前,我省海汽运输集团股份有限公司、海南港航物流服务公司、小驿科技(海南)有限公司、海南南洋华远互联网物流有限公司被国家批准为无车承运人试点企业,探索物流创新发展。

“劣币驱逐良币”

6月1日,海口某物流公司昌某某,在运满满平台发布了一条货源信息。司机王某某接受承运,却事后反悔。昌某某认为,“不仅造成我本人失信,也耽误了货主发货时间,公司经济及信用也受到损失。”

其实,这并非个例,近年来,物流公司不诚信事件时有发生。为了加强行业诚信建设,孟庆余介绍,目前,海南省电商物流行业协会建设了诚信建设网,如果有类似纠纷,都可以在上面投诉。

但在杨清富看来,“还得政府部门配合才行。网站只能曝光一些不诚信

行为,却没有强制约束力。如果像银行机构那样,贷款不还,就拉进黑名单,那么,物流行业不诚信事件会少很多。”

杨清富希望政府部门能设置物流进入门槛,“不少物流公司租来门面和运输车,再加一张桌子、一部电话、一台电脑就能开张营业。一方面,正规物流的运费一般要比私人物流高,不少客户会图便宜选择私人物流,长期以往可能会发生‘劣币驱逐良币’现象。另一方面,小、散、弱、乱的物流公司,抗风险能力也差,一旦资金链断掉,根本没有偿还货款的能力,大多数会选择‘跑路’。”

“互联网+”转机

6月3日,海口市商务局、海南省电商物流行业协会共同举办“互联网背景下物流与电商‘变发’趋势研讨会”。

一场与水果行业关系不大的会议,不少南北水果市场老板却赶来现场。会上,南北水果市场一位符姓老板发问:“为什么物流企业不愿意带水果,却找不到物流公司。最后,只得找快递公司邮寄,而快递公司的收费比物流公司高很多。”

实际上,在物流行业“货找不到车”“车找不到货”的现象并不少见。海南省交通运输厅相关处室负责人接受记者采访时也表示:“物流行业存在物流信息化标准化应用水平较低的问题。”

当然,也有不少企业在探索用信息化提高企业效率。

走进海南火车头物流有限公司,尽管货物进出繁忙,记者却见不到传

统仓库里“喊单记货”的热闹场景:经过验收的商品通过电子分拨系统进行分拨,系统接着按照门店订单进行分拨账……“作为中枢神经,我们的管理系统精确调控着商品从入库、分拨、拣货到配送的全环节。”余新虎介绍。

海南火车头物流有限公司2008年成立时,也走过弯路。余新虎说:“受制于当时的技术、资金,公司没有任何现代化的管理系统,车在哪里,回来了才知道,货在哪里,收到了才知道。”

后来,公司在2014年10月与沈阳时创物流管理软件公司达成战略合作,实现“互联网+传统物流”,以安全、高效的信息化平台应对传统物流转型压力。余新虎至今还记得2015年信息化平台上线后的转变:“2008年时,我们还是1条专线,2015年已经做到22条,现在,更是做到30条。”



鸟瞰海口港集装箱码头。近年来,我省物流业发展迅速,传统物流业正在向现代物流业转型升级。 本报记者 袁琛 摄

省第七次党代会报告提出

支持发展保税物流、跨境电商物流等现代物流业,促进海陆空无缝衔接、高效联运



近年来,我省不断加强物流产业结构优化和基础设施建设

- 全省高速公路总里程已达795公里
- “田”字型高速公路网初步成形
- 2016年全省现代物流业

实现增加值约171亿元,全省社会物流总费用约638亿元,占我省GDP比例下降到15.8%

力争到2020年

现代物流业增加值占全省GDP达6.6%左右,第三方物流占社会物流的50%

重大物流设施基本应用新装备、新技术,基本实现标准化管理

制图/陈海冰

“最好的时机”

6月28日,在海南现代物流业投资合作交流会上,省交通运输厅负责人介绍,现代物流业是以现代运输业为重点,以信息技术为支撑,集系统化、信息化、仓储现代化为一体的综合性产业。现代物流业的发展,必将优化产业结构、增强企业发展后劲、提高经济运行质量起到巨大的促进作用。近年来,省委、省政府把现代物流业作为十二个重点产业之一加快推进,物流发展的基础设施建设不断加快。

在冯学词看来,现代物流业推进商流、物流、资金流、信息流融为一体,从体制、机制、服务网络、服务标准等方面实现质的飞跃,有利于解决传统物流业中的种种弊端。

基础设施建设加快

省交通运输厅负责人介绍,近年来,我省不断加强物流产业结构优化和基础设施建设,全省高速公路总里程已达795公里,“田”字型高速路网初步成形。2016年全省现代物流业实现增加值约171亿元,全省社会物流总费用约638亿元,占我省GDP比例下降到15.8%。

近年来,列入我省现代物流业重点项目31个,2015年、2016年分别完成投资约42亿元和66亿元。

记者梳理发现,海口美安物流园区基础设施一期建设已完成,海口林安物流交易信息中心、海口罗牛山冷链物流中心一期项目已经投入运营,海口南北通发物流项目、水产品综合批发市场、现代美居物流园主体工程等已完工;澄迈金马物流园区基础设施建设累计完成投资18亿元,京东海南运营中心一期等项目投入运营,现代粮油加工和农产品物流仓储中心项目一期工程已完工;洋浦华信石油储备基地一期项目、凯森仓储配送中心等项目已经投入运行;三亚南果公益性农产品批发市场一期工程已投入使用。

桎梏正在被打破

采访中,余新虎说,海南火车头物流有限公司仓库投资大,希望政府给实体物流企业在资金方面予以支持。

像海南火车头物流有限公司一样需要资金支持的物流企业还有很多。记者从海南省发改委了解到,2015年以来,省发改委争取7亿元专项建设基金支持海口美兰临空物流中心、琼中湾岭物流园区等项目,较好地促进了产业发展。

更好的消息是,2016年5月,省交通运输厅、省财政厅研究起草《海南现代物流业专项资金管理暂行办法》,通过统筹整合资金,对特色和高成长物流企业、大型物流企业引进等给予奖励,对现代化物流基础设施、标准化设备、信息平台、农产品物流和冷链物流等进行扶持。

采访中,当被问及公司经营目前面临的最大问题是什么时,不少物流企业都指向了同一个困惑——物流人才匮乏,很难招到合适的人才。

孟庆余认为,海南物流正处于传统物流向现代物流转型升级的过程中,物流智能化人才显得格外重要,人才使用直接影响到企业的生命力,海南物流人才极度匮乏。

为了解决这个问题,省交通运输厅制定了重点人才培养方案,计划到2020年培养100多名优秀运输与物流管理专业人才,推动行业健康协调发展。

此前,2016年1月,省交通运输厅推动成立全省现代物流业专家组,加强对全省现代物流业全局性、战略性和前瞻性重大问题的研究,发挥专家人才对物流工作的支撑作用。2016年,省教育厅、行业协会、高职院校和企业等也通过推动产教融合创新人才培养联盟,探索建设政校企联合培养人才新模式。

未来可期

省交通运输厅相关负责人介绍,到2020年,我省将基本建成适应现代物流业发展需要的基础设施和综合运输体系。形成以海口、洋浦为双核心枢纽,以三亚、东方、琼中为次枢纽,形成物流园区、市县物流中心、乡镇货运站辐射末端的全省三级物流设施体系。物流社会化水平、专业化水平将明显提升。全省现代物流业增加值年均增长达10%左右,到2020年现代物流业增加值占全省地区生产总值达6.6%左右,第三方物流占社会物流的50%。重大物流设施基本应用新装备、新技术,基本实现标准化管理。

冯学词认为,有了政府这些政策支持,海南物流业后发优势明显,空间宽广、潜力巨大。

虽然蔡甫庄的“物流梦”又回到了起点,但对他来说,现在可能才是最好的时机。对于未来的发展方向,他认为,要往现代物流转型。“虽然现在没有资金,但以后肯定会越来越好。”

(本报海口7月3日讯)