



以下，但现在价格已翻一番都不止，他的4.2米冷藏车加满一箱柴油从800元上涨至1600多元。他算了一笔账，自己的冷藏车每公里油耗约1.48元，叠加高速过路费0.45元/公里，运输成本已达1.93元/公里，而现在平台上的订单每公里运输价就2元出头。如果空跑去接货地的距离稍微远一点，那一趟就可能赔钱。

由于每月仍需还6000多元的货车贷款，这位货车司机不得不硬撑着，否则“早就不做这一行了”。他采取的举措是，接单时更加谨慎，尽量只接长距离、时效性要求高的订单，只有这样运输价能更高一点。当然，这也意味着更多的运输风险和身体疲劳。

货车司机垂直类交流互助社区“卡友地带”副总经理柯大为说，自己购车在各个平台上接单的散户司机，需要全部承担油价上涨成本。目前的运输单价已经快接近运输成本线，所以这两年大批货车司机离开行业或者短期内暂停跑单以等待油价下跌。

有业内人士透露，今年3月以来，国内一些去往疫情严重区域的运价出现畸高，比如从江苏盐城到上海约400公里，以前单程运费只有三四千元，但如今6.8米货车的运费涨到了1万元。但高运费的背后，是运输从业者要承担更高的风险，需要面对运输受阻、绕路、回程放空以及隔离等一系列不确定因素，因此很多司机担忧得不偿失，在这样的短期利益面前选择了放弃，并没有就此获得这样所谓的“红利”。

与中高风险地区情况截然不同的是，国内多数非疫情地区的运价不但没有上涨，反而有所下探。疫

目前国内0号柴油价格较去年同期上涨近三成，这意味着物流车队需要显著提高运费，才能平抑油费增加带来的额外成本。

情期间货运量的不断萎缩，让很多车主面临着巨大的生存压力，出现了争抢订单、竞相压价的现象。有卡车司机表示，公路货运行业长期以来处于供大于求的局面，因此运价不断走低是必然趋势。如今，随着油价上涨、运营成本增加，卡车司机也许只有极其微薄的收入，甚至无钱可赚。

运输企业“压力山大”

一些个体散户货车司机在巨大的成本压力下，选择加入货运公司，这样可以由公司层面承担成本，虽然运单价格低一些，但收入有一定保障。然而油价上涨，同样让运输企业背负了成本上涨的巨大压力。

清华大学互联网产业研究院副院长兼物流产业研究中心主任刘大成表示，综合来看，油价占比能占到物流企业成本的30%，一旦涨价，对于企业的运营成本的提高是非常直接的。

目前国内0号柴油价格较去年同期上涨近三成，这意味着物流车队需要显著提高运费，才能平抑油费增加带来的额外成本。

去年10月，深圳、广州、上海、温州等地区交通运输行业协会就紧急发布运价上调公告。当时广州集装箱运输协会表示，鉴于新冠肺炎

疫情全球影响，海运费连续增长十余倍，同时导致集运企业车辆出勤率大幅降低，各项营运成本持续增长，特别是柴油价格持续增长，集装箱运输企业已不堪重负。而上海交通运输行业协会集装箱分会也指出，“据测算：每百公里油费实际上浮70%，运费需增加21%才能平抑增加的成本，这使集运企业已无法承担”。

运输成本是快递行业的主要成本之一，甚至占到运营成本的50%，而燃油成本又是运输成本的重要组成部分，因此油价的上涨，快递业是极其敏感的。据悉，一般来说，在快递业务运输成本中，燃油占30%左右。如果燃油价格上涨15%，快递企业的运输成本大约上涨4.5%。在主要上市快递企业的财报中，几乎都将燃油价格上涨作为主要风险之一。

2012年，92号油价也曾一路上涨冲上8元/升的高位并维持近一年。当年3月，宅急送对外公布的数据是，油耗占宅急送总体成本约为20%，油价上涨导致宅急送成本总体上涨约2%。那一年，数家快递公司上涨了运输价格。

中通快递、顺丰控股等企业表示将通过油品集中采购、提前采购，以及网络规划、车辆运行模式的优化等多种举措来抵御油价增长过快风险。京东物流也已在全国布局投