

今年4月初，持续了4月有余的希杰物流（CJ Logistics）快递罢工事件暂时告一段落。

去年，电商业务量激增，希杰物流为扩大自身利润，对快递费用进行了调整，每件快递提高了27美分（约合1.7元）。然而，工人的工资却没有得到改善。工人不满希杰不公待遇，去年6月向全国劳资关系委员会提出诉讼，希杰物流管理层却拒绝与工人讨价还价，称这些人不过是公司雇佣分包商的工人。



（希杰物流2021年财报数据 源CJ官网）

营业增长方面希杰物流业毫无疑问独占鳌头，数据显示，希杰物流2021年的业务增长量较2020年增加了141%，营业利润也达到了4.8%，而第二名的韩进物流营业利润率仅为1.8%。

希杰物流不仅在韩国国内稳坐头把交椅，在国际物流方面也代表韩国闯进国际市场。

二、水路联合铁路，从海洋爬上陆地

到2022年为止，希杰物流服务共覆盖全球40个国家和地区，154个城市。

不同于中国物流企业强化专业细分，如顺丰、通达系专注于快递及快运市场，不做海运和大宗物流，中海海运、中国物流等企业更注重综合物流方面的发展，不做快递及城配等物流。

而希杰物流同时兼顾快递与综合性物流企业，小能送快递，大能运能源。通过这样的发展战略思维，在海外大力发展海运与铁路业务，既能满足大型企业的大宗货物运输，也能满足个人的包裹配送。

（一）掌握海上资源

希杰物流充分利用起韩国的海港优势，从1988年从开设韩国快运釜山码头开始，逐渐发展港口物流，现在韩国已拥有115个泊位、110台起重机等设备、四艘船舶等物流基础设施，遍布韩国的全部13个港口，并在钢、粮食、煤炭、汽车等运输方面都有着不错的经验，散装卸货的韩国国内份额处于第一位，通过这样的海上布局，可以轻松利用海运链接世界100多个国家和地区，进行大宗货物的运输。



（图源 CJ官网）

（三）布局东南亚物流网络

作为新晋世界工厂的越南，励志成为全球五大物流企业的希杰物流自然不会拱手相让。早在2002年希杰物流就进入了越南市场，但是越南市场当时发展缓慢，希杰物流也没有什么大动作。