



Logistics competitiveness

中国物流业发展六个问题的思考

丁俊发
研究员

中国物流与采购联合会顾问
国务院政府津贴专家
商务部特聘内贸流通专家

目录

一、中国要不要坚定的跨入供应链管理时代？

二、中国如何冲破18%这一红线

三、在国民经济下行压力下物流企业如何应对

四、如何评价《物流业调整和振兴规划》的成效

五、今后5-10年中国物流业发展的总趋势

六、要不要讲物流生产力与物流竞争力

一、中国要不要坚定的跨入供应链管理时代？

1.1 全球物流业进入供应链管理时代



2005年，美国物流协会更名为美国供应链管理专业协会，标志着全球物流业进入供应链管理时代，物流成为供应链的一部分。全球供应链、城市供应链、产业供应链、企业供应链已提到日程，人们越来越明白克里斯多夫讲的现在不存在一个企业与另一个企业的竞争，存在的只是一个供应链与另一个供应链的竞争，这一时代已经来临。

1.2 物流和供应链管理扮演怎样的角色

“在经济全球化的今天，全球供应链战略已成为跨国公司的头号战略，优化供应链管理已成为成功企业的重要标志，实施与不断优化供应链管理已成为中国企业的必然选择。”（《中国供应链管理蓝皮书（2011）》序）

——著名经济学家樊纲

“在未来的发展过程中，中国独特的地理经济格局如何变化，很大程度上将决定于物流和供应链管理扮演怎样的角色。”

——著名经济学家樊纲



1.3 供应链管理的重要性

- ◆ **“推动物流企业与生产、商贸企业互动发展，促进供应链各环节有机结合” “支持物流企业与制造企业合作，参与制造企业的供应链管理”。**

————— 2009年国务院发布的《物流业调整和振兴规划》以及2012年物流国9条

- ◆ **把“大力推广并优化供应链管理”作为创新流通发展方式的首要任务**

————— 2012年《国务院关于深化流通体制改革加快流通产业发展的意见》

- ◆ **胡锦涛同志2011与2012年在亚太经合组织领导人非正式会议上明确提出“深化全球供应链合作”与“建立可靠的供应链”。**

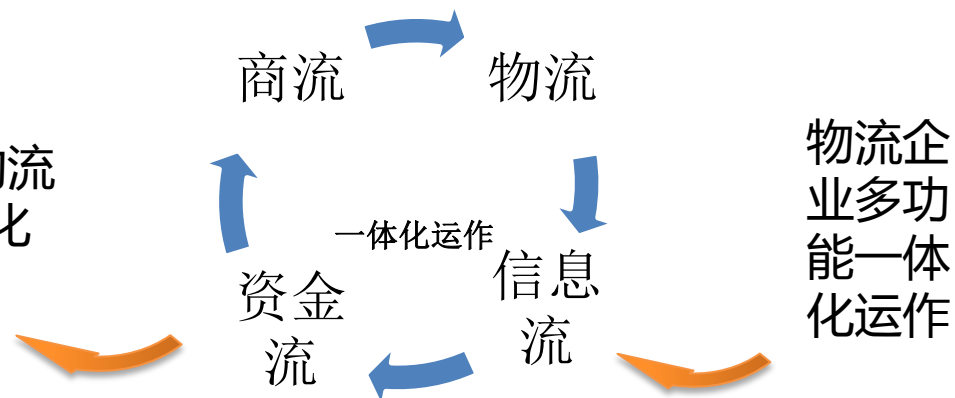
我们必须快速行动！

1.4 我们必须快速行动！

物流价值

物流成本

整个供应链的流程改进与优化



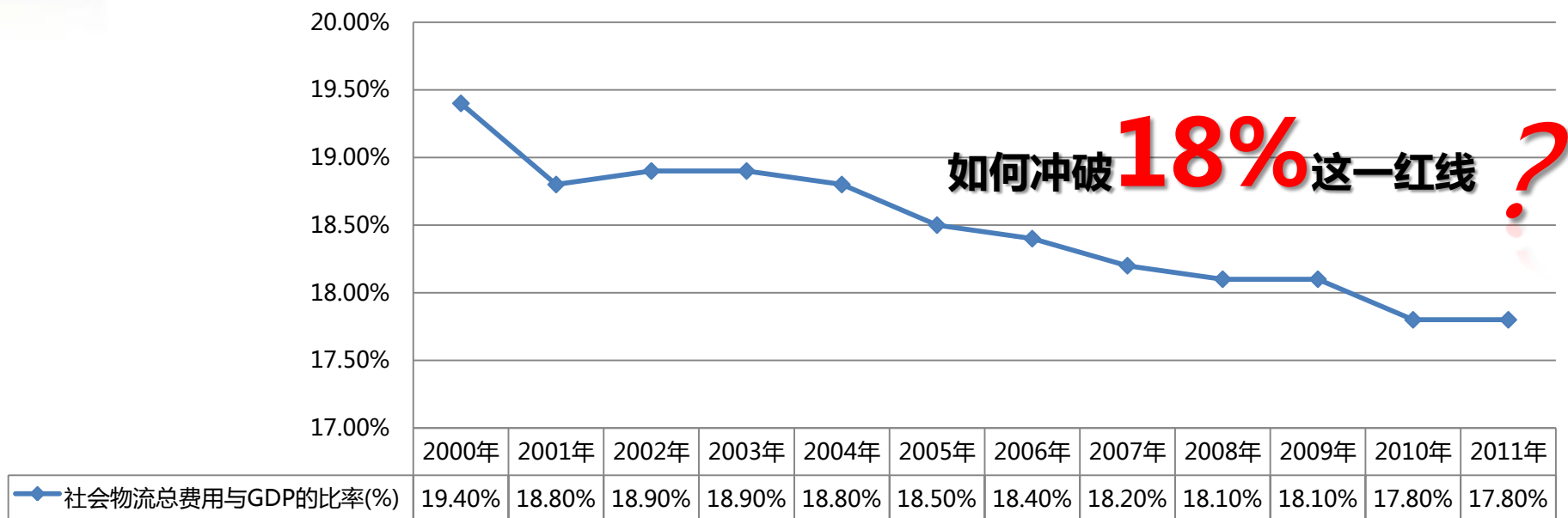
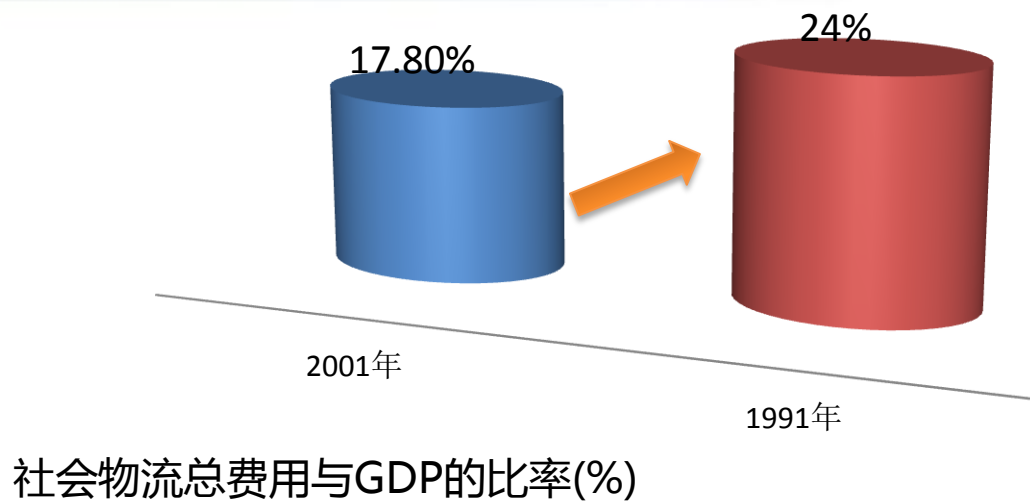
物流的价值，主要体现在为服务的产业降低物流成本，而成本的降低，绝不是体现在某个环节上，而是体现在整个供应链的流程上，只有不断改进与优化流程，才能取得最佳效益。这就需要商流、物流、信息流、资金流的一体化运作，需要物流企业的多功能一体化运作。

目前，工业、农业、流通业、建筑业物流需求的释放不仅速度慢，且不全面，大都集中在销售物流环节。而物流企业功能不全，专业化服务水平不高。所以，需要双方共同努力才能解决问题。

国民经济下行压力加大，对制造业、建筑业、流通业都造成极为不利的影响，在这种情况下，都在寻求新的发展模式，都在积聚后劲，都在降低成本上下功夫，这就为推广与优化供应链管理提供了一个绝佳的好时机。

二、中国如何冲破18%这一红线

2.1 18%左右成了一条很难跨越的红线



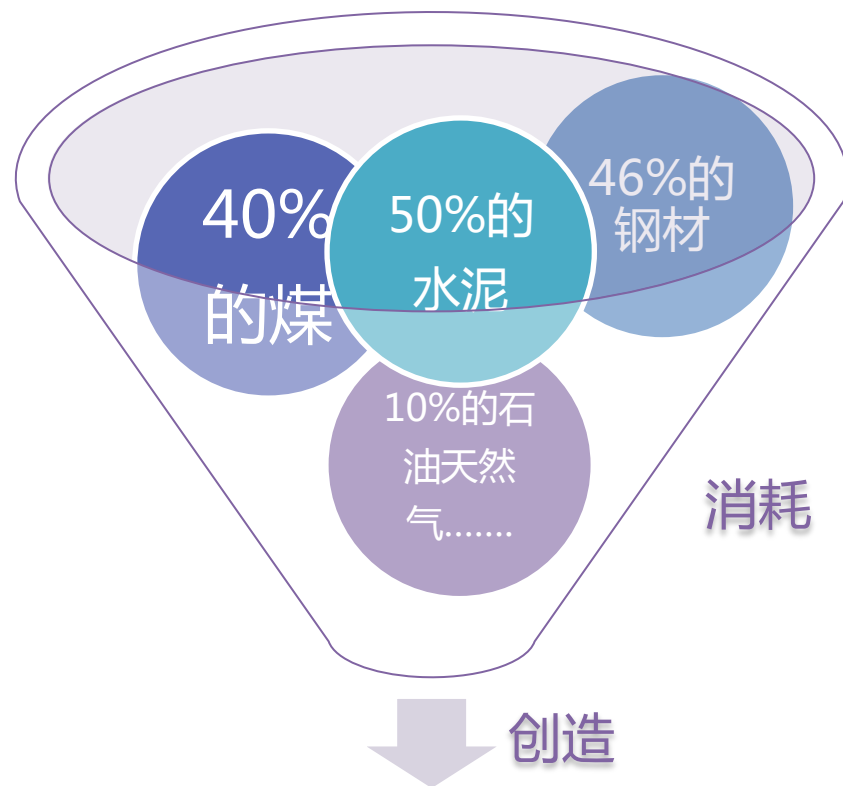
2.1 18%左右成了一条很难跨越的红线

- 中国物流总成本与GDP的比率，1991年为24%，到2011年下降到17.8%，这是一大进步，但我们发现，从2001年开始到2011年，11年这一比率一直徘徊在18%左右。2001年为18.8%，2009年为18.1%，到2010年才下降至17.8%。18%左右成了一条很难跨越的红线，这是为什么？许多领导同志这样问我。是政府不重视，不，中国物流业的政府推动是全世界出名的，已经超过日本。是公路运输的乱收费乱罚款，不，那不是物流成本高的主要矛盾。是油价上涨的推动，不，油价上涨是全球性的。是人力成本上升过快，不，发达国家人力成本比我们高出好几倍。这个不是，那个还不是，到底是什么原因呢？我认为根本原因有两条：
 - 一是中国经济发展的粗放性经营没有根本改变，仍然依靠拼物力、人力、财力而不是靠科技力发展经济。
 - 二是中国经济结构极不合理，服务业欠发达，比例过低。

2.2 物流成本能高

美国从1980年至1999年的20年间，物流总费用与GDP的比率从16.5%下降至9.9%，为什么？究其原因，主要是美国的服务经济在这20年中得到快速发展，经济结构发生重大变化，服务经济在国民经济中已占主要地位。中国如果不调整经济结构，加快服务业的发展，物流总成本与GDP的比率很难有较大幅度的下降。

当然，我并不是要大家去消极等待集约化经营时期的到来，与经济结构调整的完成，在这一漫长过程中，我们要主动地从各方面去降低物流成本，从一件一件事抓起，这本身就是一个系统工程，不可能一蹴而就，也不可能一锤定音，但我们要抓住主要矛盾与主要矛盾方面，要有所发现，有所作为，有所突破。



中国创造9%的全世界GDP

三、在国民经济下行压力下物流企业如何应对

3.1 物流总费用增速表

年份	GDP增速	物流总额增速	物流增加值增速	货运总量增速	物流总费用增速
2005年	11.30%	25.60%	13.90%	6.70%	12.90%
2006年	12.70%	23.70%	15.10%	8.90%	13.50%
2007年	14.20%	26.20%	22.50%	10.70%	18.20%
2008年	9.60%	19.60%	20.10%	9.30%	16.20%
2009年	9.20%	7.40%	7.30%	7.80%	7.20%
2010年	10.40%	15%	13.10%	13.40%	16.70%
2011年	9.20%	12.30%	13.90%	13.70%	18.50%
2012上半年	7, 8%	10%	10.30%	-	11.90%

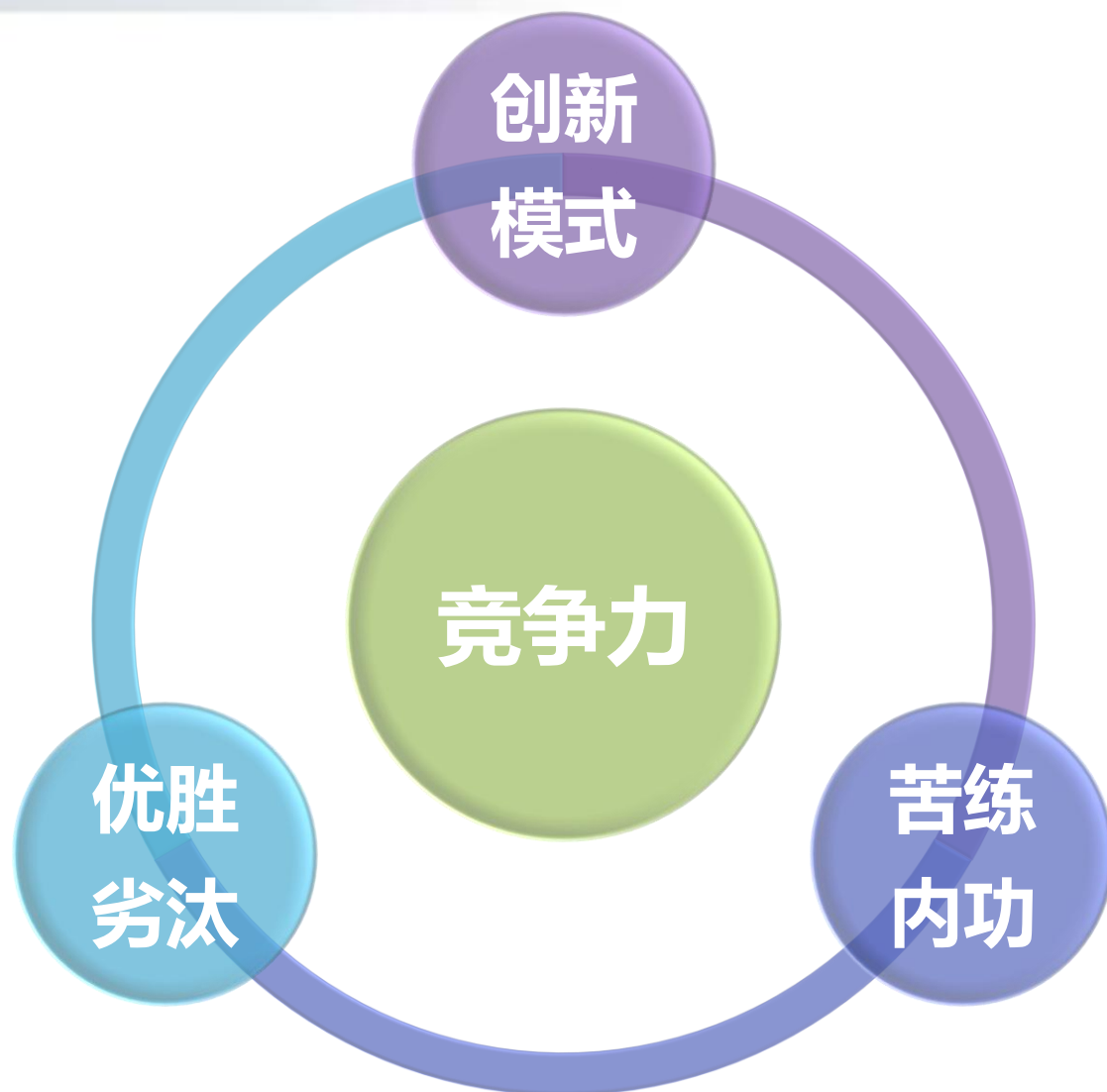
3.2 物流总费用增速分析

- 从这张表说明，物流业各项宏观指标的增速与GDP的增速完全一致，所以，GDP的下行压力，对物流业的压力特别大。根据我个人的分析，由于受国际大环境的影响，也由于中国经济结构调整自身的要求，中国今后5-10年，GDP不可能出现二位数字，达不到1979至2011年均增长9.9%，更达不到1997-2011年年均增长10.4%的水平，但也不会跌到很低的水平，一定会保持在8%左右的增长率，对全世界来讲，还是高速。
- 根据中国物流信息中心的分析，在国民经济下行压力下，社会物流需求趋缓，物流服务价格低位运行，物流企业效率回落，成本上升，利润下降。

3.3 创新模式，优胜劣汰，苦练内功

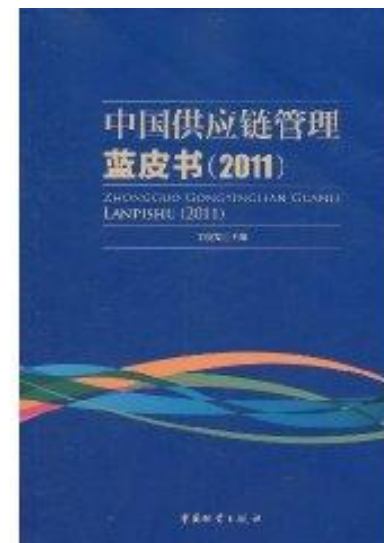
□ 根据中国物流信息中心的分析，在国民经济下行压力下，社会物流需求趋缓，物流服务价格低位运行，物流企业效率回落，成本上升，利润下降。

□ 大部分物流企业日子不好过。怎么办？我只有三句话，一叫创新模式，二叫优胜劣汰，三叫苦练内功。到“十二五”末，中国物流企业的重新洗牌将基本结束。



3.4 从模仿阶段走向创新阶段

中国物流业也将从模仿阶段走向创新阶段。从两年《中国供应链管理蓝皮书》的45个案例中，以及我这几年所接触到的企业看，大家各有高招，在理论创新、模式创新、结构创新、文化创新、技术创新上都有新的进展。我们的董事长、总经理不那么浮躁了，在冷静的思考问题，在努力学习，在认真总结经验，我看到了无限的希望。



理论
创新



模式
创新



结构
创新



文化
创新



技术
创新



四、如何评价《物流业调整和振兴规划》的成效

注：2009年3月10日国务院发布的《物流业调整和振兴规划》作为应对全球金融危机出台的十大振兴产业之一，执行期为三年，已到期。如何评价三年的成效？我主要讲三点看法。

第一、历史意义

第一、这一文件的出台，对中国物流业的发展是一件里程碑的大事，具有深远的历史意义。

正如文件所述：“制定实施物流业调整和振兴规划，不仅是促进物流业自身平稳较快发展和产业调整升级的需要，也是服务和支撑其他产业的调整和发展、扩大消费和吸收就业的需要，对于促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力具有重要意义。”我认为这一目标基本实现了。



第二、从整体讲，执行是好的，但不尽理想

由于物流业“十一五”才作为一个产业列入国家规划，各级政府如何管理缺乏经验，加上物流业是一个涉及领域较广的复合型产业，协调难度大，所以规划中所列任务可以分成三类，一类叫基本完成，二类叫刚刚起步或正在执行，三类叫还未运作

- ◆ 十项任务都在推进，进展良好。
- ◆ 九项重点工程都有动作，成效参差不齐。
- ◆ 七项专项规划、九大物流区域、21个全国性物流节点城市与17个区域性物流节点城市、十大物流通道相对迟后一些。
- ◆ 有利于物流业发展的相关政策措施也已陆续出台。

因此，从整体讲，执行是好的，但不尽理想。

规划中所列任务可以分成三类

一类基本完成

二类刚起步
正在执行

三类还未运作

第三、在《规划》执行过程中的问题

由于物流业在《规划》执行过程中，出现了一些新问题，有些问题还比较严重，正如温家宝总理所讲的，不仅是市场秩序的问题，更重要的是体制性约束。

我认为三个问题值得注意：

- 一是政府各部门并没有完全形成合力，我希望在发改委设一个物流发展局。
- 二是物流发展的制度性建设迟后，包括税费制度，使物流市场不透明，不规范。
- 三是物流业发展由于制造业、农业、流通业、建筑业等企业理念转换未完成，还未形成全方位推进，全局性运转的局面，物流运作主体、客体、载体以及供方需方都不成熟。我希望后面出台的物流规划要进行顶层设计、科学发展，便于操作。

五、今后5-10年中国物流业发展的总趋势

5.1 影响“十二五”中国物流业发展有十大因素

影响“十二五”中国物流业发展有十大因素：

- 第一、GDP增长速度
- 第二、经济结构调整
- 第三、消费拉动
- 第四、节能减排
- 第五、新的区域经济规划
- 第六、产业物流的推进与细分
- 第七、物流政策的出台
- 第八、金融资本进入
- 第九、物联网应用
- 第十、供应链管理推进

物联网应用

供应链管理推进

物流政策的出台

金融资本进入

产业物流的推进与
细分

新的区域经济规划

消费拉动

节能减排

GDP增长速度

经济结构调整

5.2 未来五至十年物流业发展的总趋势

从物流业发展的总趋势上，未来五至十年，我认为主要是以下五个方面：

- (1) 产业物流外包与物流企业多功能一体化运作。
- (2) 信息技术与供应链管理成为现代物流业的核心。
- (3) 综合运输体系与现代仓储配送体系成为物流业的基石。
- (4) 以城市为中心的物流与城乡一体化、内外贸一体化物流成为物流业的总框架
- (5) 发展、变革、调整成为“十二五”中国物流业的一条红线，发展是核心，调整是主线，变革是动力。

六、要不要讲物流生产力与物流竞争力

6.1 物流是生产力

从传统观念讲，工业生产、农业生产创造财富，所以是生产力。认为服务业不创造财富，所以不是生产力，这完全是一种极为错误的观点。

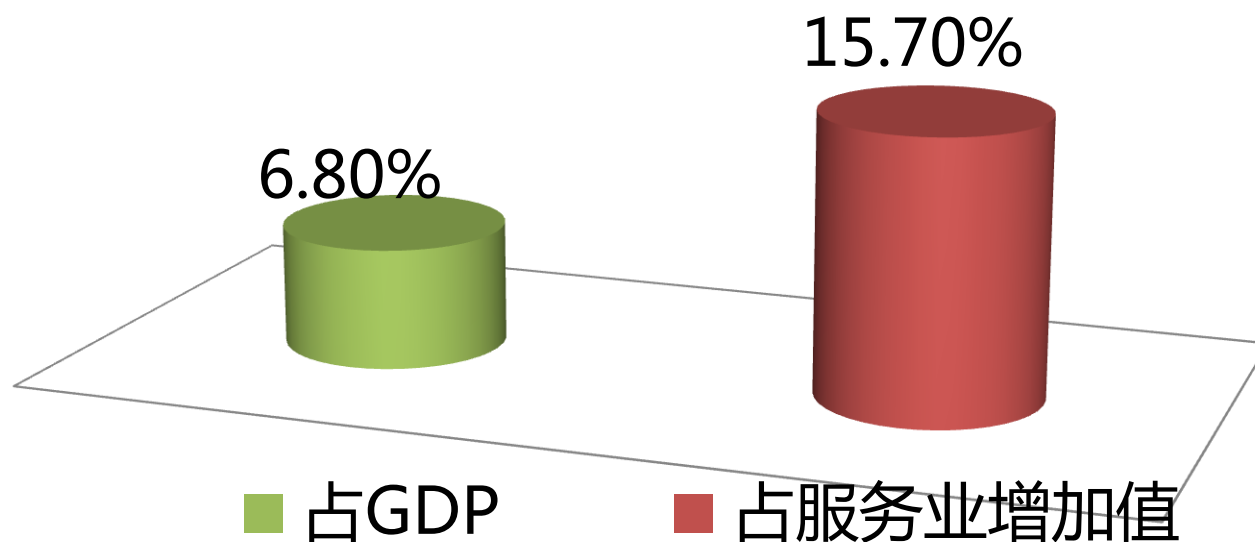
“我们现在正处于‘服务经济’之中，即在世界历史上，我们第一次成为这样的国家，在其中一半以上的就业人口，不再从事食品、服装、住房、汽车和其它有形产品生产。”

——美国经济学家富克斯（V.Fuchs）

1968年提出这一观点

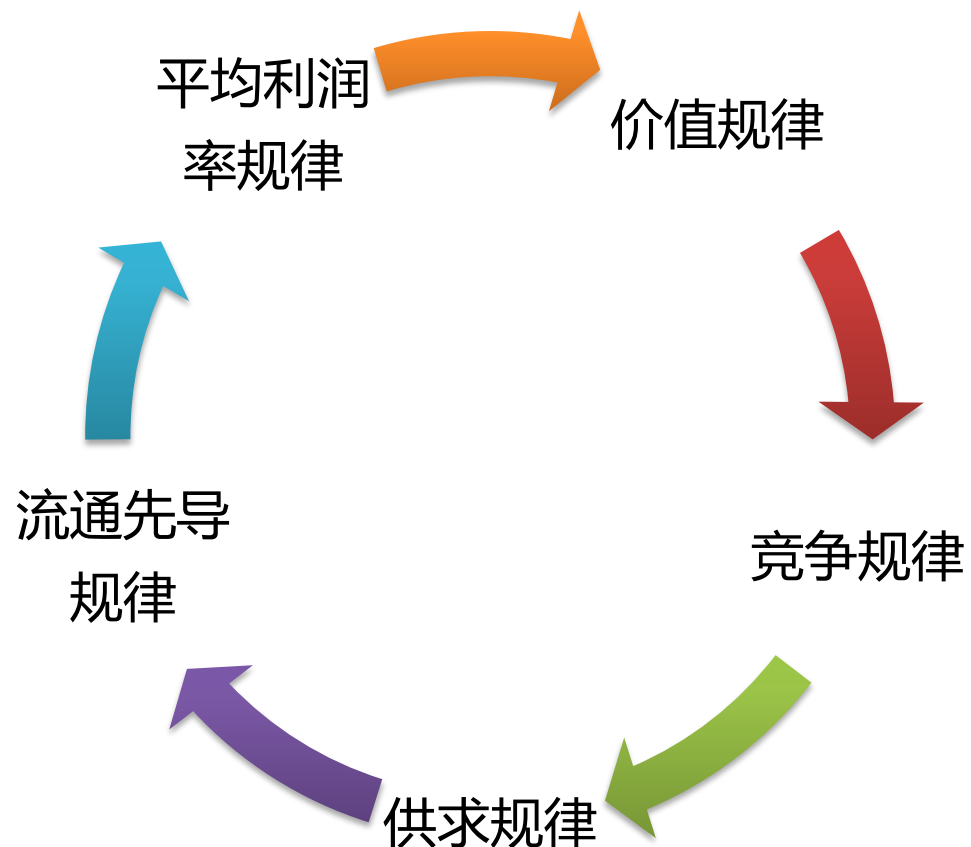
这一预言，在美国等发达国家早已实现，从事服务经济的就业人数超过一半以上，服务产业在国民经济总值中占了大多数。

6.1 物流是生产力

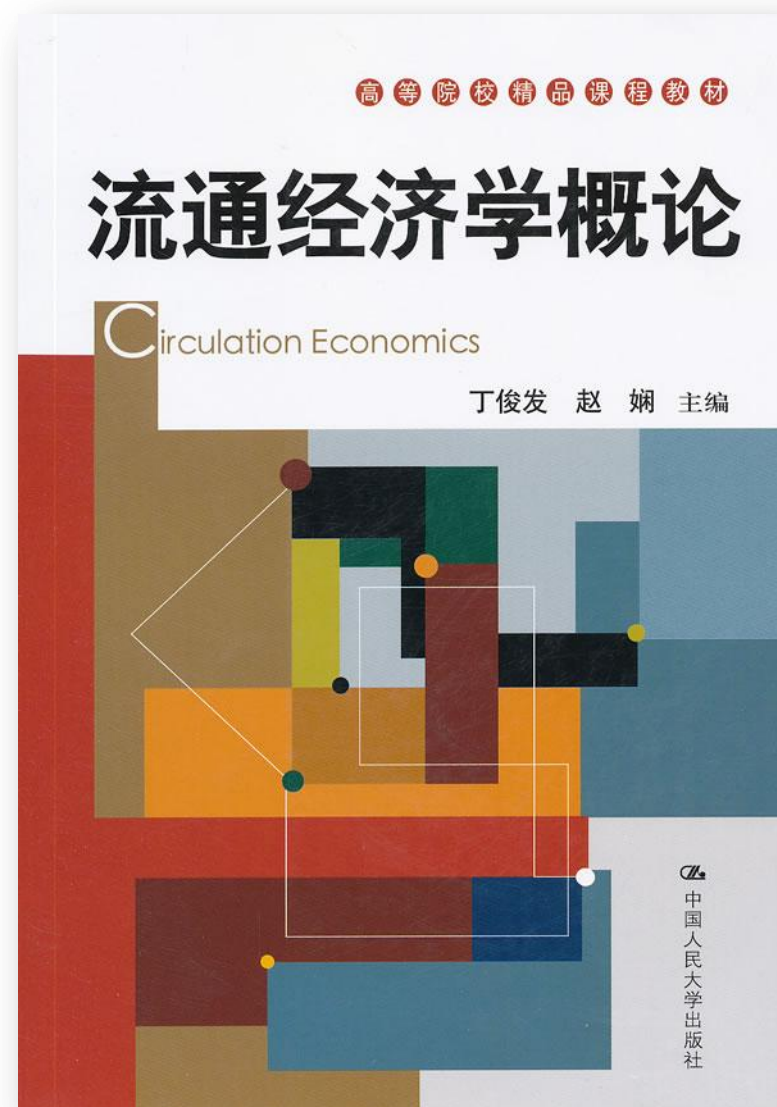


2011年，中国物流业增加值为3.2万亿，占GDP的6.8%，占服务业增加值的15.7%，物流也是生产力，这是不容置疑的。既然物流是生产力，就必然讲投入产出，既然物流是生产力，就必然有竞争，有优胜劣汰，这是一个必然的规律。

6.2 流通经济的五大规律



《流通经济学概论》，讲到流通经济的五大规律，即价值规律、竞争规律、供求规律、流通先导规律，平均利润率规律。物流业也一样，遵循这五个规律运行。



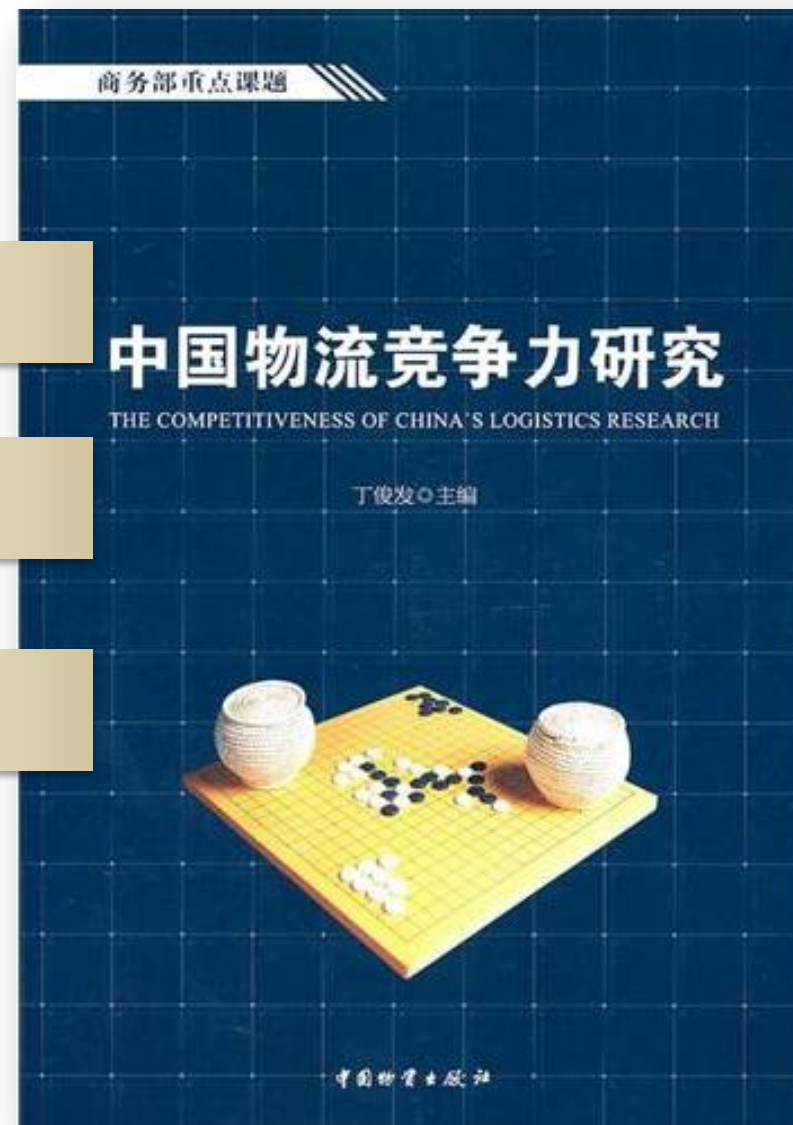
6.3 中国物流竞争力

国家竞争力

城市竞争力

企业竞争力

2010年我与陈功玉、鞠颂东、崔介何教授共同完成了商务部下达的“中国物流竞争力研究”，研究报告分为国家竞争力、城市竞争力与企业竞争力，初步设立了三个竞争力的不同指标体系。



6.4 城市物流竞争力

- ◆ 我本想做进一步研究，编辑出版《城市物流竞争力蓝皮书》，特别是物流节点城市的物流发展形成一个竞争的格局，看来这一工作只能由年轻人来完成，我希望政府部门给予支持。
- ◆ 中国的经济建设以城市为中心，物流的发展也是以城市为中心，所以物流业的竞争将以城市为战场展开，物流能力也成了城市综合实力的标志之一，我希望城市的书记们、市长们，企业的老总们都有一个清醒的认识，去共同完成历史赋予我们的责任！



Logistics competitiveness

谢谢！

丁俊发
研究员

中国物流与采购联合会顾问
国务院政府津贴专家
商务部特聘内贸流通专家