

中国物流业发展的新动力新机遇新模式

丁俊发

(中国物流与采购联合会,北京市 100045)

摘要:为更好地适应中国特色社会主义市场经济发展的新要求,推动中国物流业转型发展与产业提升,必须以实体经济的革命性变革为前提,基于经济全球化与国内经济建设的新格局,根据我国面临的新形势新任务,寻求物流业发展的新动力、新机遇、新模式。我国物流业在发展过程中要处理好市场、政府、行业协会、企业四者之间的关系,形成“市场导向、政府推动、行业自律、企业运作”的特色物流业发展模式。物流企业在市场中要积极寻求自己新的定位,勇于创新,确立以“社会责任、以人为本、改革创新”为精髓的发展战略与企业文化,构建企业核心竞争力。同时要积极发展物流教育,提升企业家与职业经理人水平,缓解物流人才短缺矛盾,满足我国物流业发展的需要。

关键词:中国;物流业;新动力;新机遇;新模式

中图分类号:F252

文献标识码:A

文章编号:1007-8266(2014)02-0009-07

自1978年引进“物流”这一概念开始,我国物流业的发展经历了三个阶段。1978~2000年的二十多年,是引进、消化、吸收、探索与初步发展阶段;2001~2010年的十年是物流业大发展时期,即加入世界贸易组织(WTO)以后的黄金十年;2011~2020年的十年,是转型发展与产业提升的十年。

2013年11月12日结束的党的十八届三中全会,号召在新的历史起点上全面深化改革,进一步解放思想,解放和发展社会生产力,解放和增强社会活力,坚决破除各方面的体制机制弊端,努力开拓中国特色社会主义事业更加广阔的前景。中国物流业的发展要从经济全球化与国内经济建设的新格局出发,去寻找发展的新动力、新机遇、新模式。

一、认清中国物流业发展面临的形势与任务

1. 五大问题。按照辩证唯物主义的观点,只有找到主要矛盾与矛盾的主要方面,并寻求解决矛盾的方法,事物才能前进。在中国经济处于大变革的时期,物流业各种矛盾错综复杂,需要我们冷静地去思考。本人认为主要存在以下五大矛盾,即五大问题。

(1)全社会物流粗放式发展,尚未进入集约化

发展阶段。这集中表现为物流总成本与GDP的比率一直在18%左右徘徊,而根据其他国家在工业化中后期的经验,理想的比率为13%,我国的差距还很大。这既反映了我国整个国民经济结构的不合理与粗放式经营,也反映了我国物流业发展得还不充分,这也是国家提出改变我国经济发展方式的重要原因。如果我国能够达到这一水平,就可以减少物流成本两万亿元,而如果不采取有力措施,即便到2020年可能也难以实现。

(2)社会物流总需求与总供给双不足。这一方面反映了整个社会的社会化、专业化程度还很低,许多企业还停留于“大而全”、“小而全”的商业模式,非核心竞争力外包还没有形成气候;另一方面反映了物流业还不能完全满足社会的需求,特别是高端需求。“菜鸟网络”的出现就是一个典型的例子。在《中国供应链管理蓝皮书(2013)》中,平安银行提供的《2012年中国供应链管理调查报告》可充分说明这一点。

(3)地区之间、行业之间、城乡之间、国内物流与进出口物流之间的发展不平衡,不协调。这与整个国民经济发展的不平衡有关,也说明物流业作为一盘棋还没有完全走活,作为一张网还没有全面贯通。

(4)物流业基础设施投入不少,但综合效益不

高。综合运输体系、信息化网络、物流园区、物流中心、配送中心区域布局等还存在很多问题,使商流、物流、信息流、资金流四大通道建设受阻。

(5)物流业发展的外部环境仍需改善。物流法制建设跟不上,市场秩序不规范,物流行业多头管理,条块分割,不少政策不能落地,加大了物流业的管理成本。

2. 五大机遇与挑战。中国物流业是一个战略性朝阳产业,党中央与国务院高度重视。最近,习近平总书记任在山东考察时指出,物流业处在生产与消费之间,要加快信息化与标准化建设,这项事业大有可为。汪洋副总理也就如何加快物流业发展提出了重要意见。党的十八届三中全会为物流业发展提供了一个大好机遇,我们必须牢牢抓住。

(1)党的十八届三中全会发出了进一步深化全面改革的动员令,吹响了中华民族伟大复兴的冲锋号。会议指出,建设统一开放、竞争有序的市场体系,是市场在资源配置中起决定性作用的基础,而物流市场是整个市场的组成部分,这就给物流业发展提供了一个新的动力和机遇。从现在开始,对政府与市场的关系将会作出重大调整,我们必须清醒地认识到这一点。

(2)坚定不移地转变经济发展方式,发展仍是硬道理。“两个翻番”、“新四化”、“全面实现小康社会”,中国经济发展的基本面并未改变,仍然处于稳定增长的区间,到2020年,年平均GDP增长率保持在7%左右。经济总量的稳定增长,特别是投资的平稳增长,给物流业发展奠定了一个比较坚实的基础。

(3)我国是全球最大的发展中国家,是第二大经济体、第二大消费国、第一大出口国、第二大进口国,全球供应链战略的实施,特别是沿边开放战略的实施,如东南亚自贸区、东北亚自贸区、上合组织、新丝绸之路经济带、欧亚大陆桥、南亚经济区等,为物流业发展提供了一个更加广阔的空间。

(4)物流业发展从数量型向质量型转变,从物流大国向物流强国进军。到2020年,物流总成本占GDP的比率应达到16%以下,物流业增加值占GDP比重将在当前基础上增加两个百分点,A级物流企业将达到上万家,形成一批具有国际竞争力的物流核心团队。

(5)物流业从粗放式经营向集约化经营转变。提高物流业科技含量,发展并广泛应用移动互联网、物联网、大数据、云计算,向物流管理与物流工

程要效益。

二、物流业的发展要以实体经济的革命性变革为前提

吴敬琏是我国著名的经济学家,在推动我国市场化改革方面发挥了重要作用。他非常关注我国物流业的发展,2013年2月曾为《中国供应链管理蓝皮书(2013)》写序,这篇不到2000字的序可以说是我国物流经济学研究中具有深远影响的一篇论文。

1. 揭示了现代物流兴起的背景。他指出,“随着分工的深化,人们之间的相互依赖关系加深,他们之间的交易关系越频繁,交易成本也就随之增加”,“这样,降低交易成本就成为一项具有决定意义的任务”。越来越多的制造业需要把非核心竞争力外包,如将供应链设计、订单管理、元器件采购供应、仓储、报关、运输等工作委托给第三方物流企业或本企业的物流部门去处理。现代物流业及其应用的供应链管理正是在降低交易成本的迫切要求下应运而生的。物流业作为服务产业,随着制造业、农业、流通业、建筑业的发展而发展,变化而变化,它们之间是一种互依互动的关系。

2. 揭示了三十多年来全球实体经济革命性变化的核心内涵。吴敬琏指出,三十多年来,全球制造业、流通业、农业已经发生了革命性的变化,而这个变化的核心内容是,随着分工的高度发展以及信息网络技术的迅猛发展,企业之间的竞争演变为供应链之间的竞争,许多企业从单个企业生产和销售活动的组织者演变为链条的组织者和资源的集成者,这是20世纪末以来全世界与各国大规模产业重组的重要内容,对所有实体经济而言都是一场革命。他认为,对于这种巨大的革命性变革,我国的企业家理念转换较慢,实践跟进不够,在经济全球化的今天,供应链管理的落后而明显地表现出来。本人认为,对于这一点,还没有引起各级政府和经济界足够的重视,弄不好会错失时机。

3. 阐述了供应链管理的本质特征。吴敬琏认为:“所谓供应链管理,就是把生产过程从原材料和零部件采购、运输加工、分销直到最终把产品送到客户手中,作为一个环环相扣的完整链条,通过用现代信息技术武装起来的计划、控制、协调等经营活动,实现整个供应链的系统优化和它各个环节之间的高效率的信息交换,达到成本最低、服务

最好的目标。一体化供应链物流管理的精髓是实现信息化,通过信息化实现物流快捷高效配送与整个生产过程的整合,大大降低交易成本。”吴敬琏一直把降低交易成本作为目标。2012年,我国物流总成本与GDP的比率是18%,确实任重道远。

4. 指出降低交易成本特别是物流成本,是我国转变经济发展方式的重要任务。吴敬琏指出,“目前中国经济运行面临的一个重大问题是:虽然拥有工资成本低廉、素质良好的劳动力,产品的制造成本(转型成本)很低,但总成本的另外一个组成部分——交易成本却很高。而且制造成本必然会随着经济的发展和工资水平的提高而上升。中国的交易成本过高,除了是由于市场制度还没有完全建立,经济活动缺乏规范,经济行为缺乏诚信等原因外,流通业的效率低下也是一个重要原因。这样,如何通过交易有关的各行业的现代化,降低交易成本,以提升本土企业的竞争力,便成为一个亟待解决的问题。由此看来,如何提高与交易有关的行业,包括制造业、农业、商贸业和物流业的效率,便成为一项十分紧迫的任务。”

本人认为,以上四个方面,吴敬琏同志言简意明,分析得十分透彻,针对性极强,这是一种对传统商业模式颠覆性的思维。如果我国所有企业都能有这样的认识,并积极探索,我国的实体经济将发生一个革命性的变化,这是我国转变经济发展方式的必然选择,对我国现代物流业而言也是一个巨大的挑战,一个难得的机遇。面对这种挑战,我国物流业要自强,要创新,要迅速转变自身发展方式,只有如此才能适应中国特色社会主义市场经济发展的新要求。

三、创新中国特色的物流业发展模式

本人之前讲过,我国物流业的发展路径或者说我国物流业的发展模式,可以总结为四点,即“市场导向、政府推动、行业自律、企业运作”。这就是说,要处理好市场、政府、行业协会、企业四者之间的关系。这四者间的关系处理好了,就能发挥正能量;这四者间的关系处理不好,就会产生负能量。党的十八届三中全会对建设中国特色社会主义市场经济体制提出了新的思路,物流业必须在创新中实现产业提升。

1. 市场导向。我国的物流业是市场导向型产

业,因为它是一个完全开放的竞争性行业。全球现代物流业的兴起主要基于三大原因:一是经济全球化,形成了全球采购、全球生产、全球流通、全球消费的格局;二是社会分工进一步细化,商品与服务交易成本上升,非核心竞争力外包成为一种趋势,物流业有了迅猛发展的土壤;三是信息网络技术发展,成为现代物流业特别是供应链管理发展的有力支撑。所以,现代物流业的发展是一种市场需求。自从我国1978年实施改革开放政策以来,特别是2001年加入世界贸易组织以来,物流业的快速发展本质上是市场的一种需求,市场的力量是一种根本的主要的动力,是决定性因素。今后,我国物流业的发展要更多依赖市场去配置资源,去整合、重组,从而形成新的市场格局。对于这一点,我们必须要有个正确的认识,要快速跟进,不要再守株待兔了。综观日本、德国等国家的经验,政府主要是进行方向引导,创造环境,绝对不能去干预物流业的运作。

2. 政府推动。我国是政府推动物流业发展力度最大的国家。我国由于物流业起步晚,实施政府推动是一个十分正确的选择。政府推动主要干三件事:一是制定规划,出台政策,为物流业发展提供一个良好的外部环境;二是建立一个统一高效的物流业行政管理体制,降低物流业管理成本;三是培养人才,为物流业发展增强后劲。本人认为,在推动物流业发展方面,我国政府的确做了大量的工作,有些还卓有成效,是开创性的。但存在的问题也十分明显:一是在国务院及各省市形成了“九龙治水”的局面,没有形成合力。本人一直呼吁,应当在国家发展和改革委员会或交通运输部成立一个物流发展局。二是由于物流业是一个复合型产业,涉及到方方面面,协调难度大,这是一个客观事实,导致我们制定的一些规划以及出台的一些政策不少还停留在文件上,没有落到实处,这就需要建立一种督查制度,严格责任制。三是政府缺少经验,想抓却不知道如何去抓,对物流业特别是供应链管理一知半解,没有吃透,也就无从下手。本人建议,国家行政学院也可以开办省部级、司局级物流班。总之,我国物流业的发展,需要政府进一步发挥作用。

3. 行业自律。由于我国还不是一个完全的法治国家,而政府对于如何抓好物流业又缺乏经验,在这种情况下,行业协会就发挥了不可替代的作

用,一方面可以为政府献计献策,另一方面可以规范行业的行为,起桥梁和纽带的作用。在这方面,中国物流与采购联合会以及各省市区的物流行业组织起到了十分重要的作用。但由于物流企业发展很快,细分加速,而法律法规建设与行业标准化建设跟不上,导致物流市场运作不规范,市场秩序有些混乱,市场集中度低,物流企业模式单一,效率差。在经济下行的压力下,不少物流企业特别是小微企业,税费重,融资难,处于苦苦挣扎之中。也有一些物流企业转型升级,走上了创新之路,但对它们的经验缺少总结与推广。随着政府职能的转变,政企分开,行业协会、商会将承担更大的责任。

4. 企业运作。我国物流业的发展,物流企业与企业物流是运作主体,我国物流业发展得好坏,我国物流业的水准与实力,所衡量的对象就是它们。现在我们有中国物流与采购联合会的“中国物流企业 50 强”排序,有中国交通运输协会的“中国物流企业 100 强”排序,但都缺乏物流企业竞争力指标体系。我们有了物流企业分类国家标准与 A 级企业综合评估指标,但还远远不能适应物流业现代化发展的需要。目前,制造业大量外包的是运输与仓储,尚未实现两业融合的供应链管理,这是我国物流企业发展最大的瓶颈约束,使物流企业无法做大做强。所以,研究物流业的发展要跳出物流看物流,需要一些“异想天开”的人物,需要具有颠覆性思维,需要我国的自主知识产权。

四、创新是物流企业永恒的动力

党的十八大提出了创新驱动战略,党的十八届三中全会进一步提出了明确要求,为物流企业发展指明了方向。

欧洲工商管理学院知名教授钱·金和他的妻子勒妮·莫博涅经过 15 年的潜心研究,于 2005 年 2 月由哈佛商学院出版社出版了他们的专著《蓝海战略》,在全世界引起了巨大的反响,先后获得了《华尔街日报》畅销书、美国全国畅销书、全球畅销书的称号,已被翻译成 27 种文字,打破了哈佛商学院出版社有史以来出售国际版权的记录。

《蓝海战略》之所以会风靡全球,主要是因为它从战略、战术角度颠覆了传统思维模式,给了人们一个全新的视角,开辟了一个新的天地。《蓝海战略》把人的生存空间特别是企业家的生存空间或者叫

市场空间,区分为“红海”与“蓝海”。所谓“红海”,就是当今存在的所有产业,即我们已知的市场空间,这个市场里挤满了人,为了自我生存与发展进行着血腥的竞争,水质浑浊,营养缺乏;所谓“蓝海”,就是跳出“红海”去寻找新的市场空间,或者在“红海”中创造出新的价值。作者提出了重建市场边界、注重全局而非数字、超越现有需求、遵循合理的战略顺序、克服组织障碍、将战略执行建成战略的一部分等制定与执行“蓝海战略”的六项原则。

本人认为,“蓝海战略”对于改变我国物流业发展现状、打破传统物流思维模式特别重要,是中央提出的创新驱动战略的重要组成部分。从国家层面讲,寻求新的经济增长极,就是一种“蓝海战略”,如辽宁沿海经济带、上海自由贸易区、中原经济区、北部湾经济区、宁夏内陆开放型经济区、成渝经济区、海峡西岸经济区、丝绸之路经济带等。从产业层面讲,新能源、新材料、生物工程、云计算、物联网、大数据、电子商务、海洋经济等都属于“蓝海战略”。从物流业层面讲,“蓝海战略”主要体现在两个方面:一是创新物流业新的发展空间,如电商物流、供应链金融、服务供应链、物流平台运营商、厂内物流、代理采购、农产品加工增值物流、可再生资源回收物流等;二是立足“红海”,实现价值创新、模式创新、技术创新、组织创新、功能创新。目前,我国经济下行压力加大,物流业发展环境并不理想,许多物流企业特别是小微企业在“红海”的恶性竞争中已无立足之地,提升、转型已经成为一种必然的选择。

在《中国供应链管理蓝皮书(2013)》中,由何明珂教授带领团队编写的《世界 500 强与供应链管理》介绍了苹果电脑、三星电子、戴尔电脑、沃尔玛、联合包裹服务公司(UPS)、联邦快递(FedEx)、德国邮政等 16 个世界 500 强企业的创新之路;由吴清一教授带领团队编写的《德国供应链管理的实践》介绍了大众汽车、西门子、麦德龙等八家知名企业的创新之举。日本的不少综合商社,如三井、三菱、丸红等,其成功之道就在于它们是一种可以根据市场变化而变化的“软体动物”与“变形金刚”。最近本人去青岛海尔集团考察,海尔集团物流总经理王正刚对本人讲述了海尔集团进行的物流创新,同时介绍了海尔集团的“三无”理念,即管理无边界、企业无领导、供应链无尺度,让本人大开眼界。马云提出的“菜鸟网络”,一石激起千层浪,不能不说是一种典型的创新思维。《中国供应链管理

蓝皮书(2013)》介绍的2011~2013年的59个案例都有许多创新思维,这是一个非常好的兆头。

以前,本人曾经讲过,我国的物流业正处于“三大”时期,即大发展、大变革、大调整时期。今后5~10年,将有一批物流企业在竞争中被淘汰,物流的市场化进程将进一步推进,物流的市场秩序将进一步规范,物流业的集中度将较快提高,几个具有国际影响力的物流企业将初步形成。所有物流企业都要在市场中寻求并调整到一个新的定位,确立自己的发展战略与企业文化,中国物流业的新格局将日益显现。

五、进行物流企业文化建设

2011年党中央作出了关于加强文化建设的决定,提出要进一步确立全民族的核心价值观。习近平同志提出了要实现中华民族伟大复兴的中国梦的论述,党的十八届三中全会又提出了建设社会主义文化强国的号召,更是把文化建设提到了一个新高度。国家之间、民族之间、企业之间有各种实力的较量,但其根本在于文化力的较量,一个国家、一个民族、一个企业如果连共同的价值取向都没有,那就不可能成为一个强大的国家、一个强大的民族、一个强大的企业。

什么是企业文化?企业文化是一个企业向公众竖起的一面旗帜,企业文化往往是一个企业的灵魂、价值取向和精神支柱,企业文化是现代企业管理制度与哲学理念的融合、创新和飞跃。一个优秀的企业必须拥有优秀的文化,谁拥有文化优势,谁就拥有竞争优势。企业文化已经成为企业的核心竞争力,是企业生生不息的源泉。

我国的文化底蕴非常深厚,历史上的儒家文化、道家文化、佛教文化,提倡敬业爱国、义利两全、诚实守信、克勤克俭、同修仁德、厚德载物、社会和谐,这些都是企业文化的宝贵营养。建国以来,企业中形成的“三老四严”、“铁人精神”、“两参一改三结合”等,也成了企业文化的重要精华。改革开放以来,随着我国社会主义市场经济的发展,随着我国与世界的接轨以及国内外环境的变化,我国企业文化加速发展,其内涵更加丰富多彩。

物流企业虽然起步较晚,但已经到了提出建设物流文化的时候了,企业文化必将成为物流企业不可缺少的核心竞争力。

我国企业特别是物流企业应该具有什么样的企业文化,其精髓是什么?本人认为,可以归纳为

三个部分,即社会责任、以人为本、改革创新。

1. 社会责任。提高企业的经营业绩,引导企业的经营方向,把企业经济利益与社会利益紧密结合起来,与上下游企业合作共赢,为社会就业与实现和谐社会作出贡献,这是企业义不容辞的社会责任。华为技术有限公司副董事长任正非说过这样一句话:“我天天思考的都是失败,对成功视而不见,也没有什么荣誉感、自豪感,有的只是危机感。”这就是一种非常强烈的社会责任意识。

2. 以人为本。企业是员工的集合,企业的行为是员工活动的集成,这一特点体现了企业必须人格化、人性化的本质。如何尊重员工、关心员工、鼓励员工、规范员工行为,发扬团队精神、进取精神,已经成为十分重要的企业文化。阿里巴巴集团董事长马云说过这样一句话:“我们必须学会尊重和了解别人,很多时候发现我们缺的不是钙,而是爱。”上海有个物流企业叫德邦,全国有一万多名职工,大多是农民出身,公司每月从个人工资中扣下100元,再由公司补贴100元,共200元,每月寄给他们在农村的父母。另外,他们每年都组织员工到海南岛、云南等地举行集体婚礼,是名副其实的“家文化”。

3. 改革创新。中国企业成长于由计划经济向市场经济过渡的转轨期,发展在全球经济一体化推进期与中国实现“新四化”的关键期,这一时期充满着环境变化的复杂性与竞争加剧的压力,企业在复杂多变的环境中必须建立一种自己的文化,以适应改革深化与不断创新的需要。改革创新是许多企业提出的共同理念,它反映了一种潮流,因为改革是企业发展的动力,创新是企业发展的根本。

六、把物流人才战略放在首位

《国家中长期人才发展规划纲要(2010~2020年)》明确提出了中国人才强国战略,指出“人才是指具有一定的专业知识或专门技能,进行创造性劳动并对社会作出贡献的人,是人力资源中能力和素质较高的劳动者。人才是我国经济社会发展的第一资源”。《国家中长期人才发展规划纲要(2010~2020年)》把人才分成了五类:一是党政人才队伍;二是企业经营管理人才队伍;三是专业技术人才队伍;四是高技能人才队伍;五是农村实用人才队伍。在企业经营管理人才队伍中,提出要“以战略企业家和职业经理人为重点,加快推进企业经营管理人

才职业化、市场化、专业化和国际化,培养造就一大批具有全球战略眼光、市场开拓精神、管理创新能力和社会责任感的优秀企业家和一支高水平的企业经营管理人才队伍”。到2015年,企业经营管理人才总量达到3500万人,到2020年,企业经营管理人才总量达到4200万人,培养和造就100名左右能够引领中国企业跻身世界500强的战略企业家。

《国家中长期人才发展规划纲要(2010~2020年)》对企业经营管理人才提出了两个概念:一是战略企业家,二是职业经理人,并且要实施“四化”,即职业化、市场化、专业化、国际化。大家知道,长期以来,企业的经营管理人员等同于政府的党政干部,实行任命制,是典型的官本位,乌纱帽掌握在上级手中,企业经营管理人才的能力不能在市场上自由买卖。改革开放以来,随着人力资本市场的出现,这种状况已经有所改变,但在中央文件中明确提到这两类人,并要求其职业化、市场化,这是国家人才政策的重大转变,对大学教育也将产生重大影响。根据中国企业家调查系统的统计,1993年,85.8%的企业经营管理人才的任职方式是“主管部门任命”,仅有3.8%是“董事会任命”,到2012年,由董事会任命的比例提高到了80%以上。

从理论上讲,企业家与职业经理人是不同的,但在实际中他们之间的区别又是模糊的,特别是在中国。2011年11月1日正式实施的中华人民共和国国家标准《职业经理人相关术语》,对企业家与职业经理人作出了如下定义:“企业家是一种社会认可的荣誉称号。一般是指由企业出资人或企业出资人代表产生的杰出的创业者,他们是对企业设立和战略发展起决定性作用的经营管理人才,在企业中一般处于雇主地位。”“职业经理人是受雇于企业,担任不同层级的领导和管理职务,承担相应的义务和责任,从事经营管理活动,以此为职业的人才。”

从以上定义我们可以看到,企业具有两个基本特征:一是出资人中的杰出创业者,并对企业设立与战略发展起决定性作用;二是得到社会公认。而职业经理人只是董事会雇用的中高级管理人员,并且在社会上以此为职业,他们是凭能力、凭业绩吃饭的人,他们是企业的“保姆”,用他们的能力促使企业发展,提高竞争力,并获取利润。中国的大学,凡属于管理学科的,人才培养的方向应当是职业经理人。

回顾从英国工业革命开始的全世界企业发展史可以发现,在不同的阶段,企业家与职业经理人

起着不同的作用。纵观企业管理的全部历史,可将其大致划分为经验管理、科学管理、文化管理三个阶段,从而实现了企业所有权与经营权分离以及对物的管理到对人的管理的两次飞跃。18世纪40年代以前,所有企业基本上都是企业主管理,所有权与经营权一体化。1841年10月15日,美国马萨诸塞州的铁路发生了一起两列客车迎头相撞的事故,社会公众反映强烈,认为铁路企业主没有能力管好企业,并在州议会的推动下,对企业管理制度进行改革,选择有能力的人来担任企业的管理者,于是世界上诞生了第一位职业经理人。

以美国为代表的全球职业经理人制度大致经历了三个发展阶段。第一阶段(1841~1925年),从业主经营逐步转变为聘用经理人经营,形成了近代公司制占主导的格局;第二阶段(1925~1960年),80%以上的企业聘用职业经理人,职业经理层形成,近代公司制向现代企业制度过渡;第三阶段(1960年至今),随着信息化时代的推进、供应链管理时代的到来、企业文化在管理中地位的提升,对职业经理人的要求越来越高,职业经理人制度出现了新的演变,并逐步走向成熟。

《财富》杂志每年公布世界500强排行榜,人们在关注企业的同时,更关注这些企业的CEO,即职业经理人。比如苹果公司的史蒂夫·乔布斯以他的智慧和能力,创造了平板电脑的一个时代。再如日本丰田公司的大野耐一、美国通用汽车公司的理查德·瓦格纳、日本三井公司的上岛重二、美国宝洁公司的德克·雅格、美国戴尔电脑公司的迈克尔·戴尔、美国高盛公司的鲍伯·罗宾、德国西门子的冯比尔、美国通用电器公司的杰克·韦尔奇、韩国三星公司的李健熙、美国微软公司的比尔·盖茨等,都是职业经理人的杰出代表。

企业的成败,在很多情况下取决于企业家与职业经理人的水平。上海交通大学的吴晓波教授出版了两本书,名叫《大败局》,非常有名。他的第一本书剖析了十个企业,第二本书剖析了九个企业从生到死的失败教训。根据他的分析,导致企业失败的主要原因是企业家缺乏三大基因:一是普遍缺乏道德感和人文关怀意识;二是普遍缺乏对规律和秩序的尊重;三是普遍缺乏系统的职业精神。他还认为,成长中的中国企业家和职业经理人,在个人素质上存在四个方面的问题:一是重于进攻疏于防守;二是在领导方法上一般属于强制型

(家长式)、辅导型(父爱、母爱)、领导型(亲力亲为),而缺少民主型和愿景型;三是面向国内外市场的创新不足,缺少品牌、技术和渠道能力;四是成就动机非常强烈,欲望过大,容易导致冒进、草率决策。

2007年,中国企业家调查系统对企业家追求的目标进行了统计,其中排在前八位的分别是:(1)追求卓越企业;(2)增加员工收入;(3)回报服务社会;(4)重视股东利益;(5)美满幸福家庭;(6)个人财富积累;(7)享受生活;(8)社会地位。这的确反映了当前中国企业家与职业经理人的现实。

企业家与职业经理人需要具备什么样的能力呢?美国企业管理大师史考特·帕瑞博士提出了MAP管理才能评价指标体系,共包括12项基础能力,可归纳为四大类,即工作能力、认知能力、沟通能力、领导能力。在2007年中国企业家调查系统对企业家能力进行的调查中,排在前列的分别是:决策能力、行业与专业知识、个人品德威望、识人用人能力、社会责任感、预见能力、沟通能力。国务院国有资产监督管理委员会职业经理研究中心提出,职业经理人必须具备九大能力,即领导能力、决策能力、沟通能力、文化魅力、危机管理能力、制定竞争战略能力、运用人力资本能力、融资理财能力、制定营销方略能力。

这些能力的培养要从学校开始,要在工作岗位上逐步积累,成功和失败的经验都是能力积累中不可缺少的。

张瑞敏、柳传志、王石、马云、王健林、鲁冠球、

张朝阳、牛耕生、李彦宏、任正非等知名企业家,是在不同阶段成长起来的成功企业家,但他们都具有一个共同点,即具有冒险精神、创新精神、敬业精神、合作精神、宽容精神、英雄主义精神,这就是一个成功企业家的精气神。

2001年,中国物流人才教育工程开始启动,经过十多年的努力,在教育部的大力支持下,在物流类专业教学指导委员会的努力下,在众多高校、大专、中专及培训机构的辛勤耕耘下,无论是学历教育还是在职培训,都取得了长足进步,在一定程度上缓解了物流人才短缺的矛盾。但与物流发展实际的需要相比,我们还存在很大的差距,必须以党的十八届三中全会精神为动力,开创物流教育的新局面。

[作者简介]丁俊发(1940-),男,江苏省张家港市人,著名流通经济学家,中国物流与采购联合会首席顾问,中国市场学会副会长,中国物流学会首席顾问,中国海事仲裁委员会副主任,中国贸促会物流行业分会会长,东北亚物流学会名誉会长等,国务院政府特殊津贴专家,教授,研究员,主编或独著著作10余部。曾任国家内贸局副局长,中国物流学会常务副会长,中国物流与采购联合会常务副会长,曾获部级科技进步一等奖三次,国家图书奖一次,2007年被韩国物流学会授予“国际物流贡献奖”,2008年被中国物流与采购联合会授予“中国物流改革开放30年突出贡献人物”荣誉称号,2009年被中国市场学会、中国商经学会等部门授予“建国60年中国流通发展与改革杰出贡献奖”。主要研究方向为流通经济学、消费经济学、现代物流。

责任编辑:陈诗静

The New Driving Forces, Opportunity and Pattern of China's Logistics Industry Development

DING Jun-fa

(China Federation of Logistics and Purchasing, Beijing100045, China)

Abstract: To better adapt to the new requirement imposed by the development of socialism market economy with Chinese characteristics, promote the transformation and development of China's logistics industry and the industrial improvement, we must seek for the new driving forces, new opportunity and new pattern of development taking the revolutionary reform of real economy as the precondition, taking the new pattern of economic globalization and domestic economic construction as the basis and according to the new situation and task facing China's logistics industry. In developing China's logistics industry, we should strike a balance among market, government, industrial associations and enterprises, and form the development pattern with Chinese characteristics, namely "market-oriented, government promotion, industrial self-discipline, and enterprise operation". The logistic enterprises should find their own new position in market, do a better job in innovation, formulate the development strategy and corporate cultural taking social responsibilities, people-oriented, reform and innovation as the essence, and enhance the enterprises' core competitiveness. At the same time, we should improve the level of entrepreneur and professional managers, alleviate the shortage of logistic professionals and meet the requirement of China's logistics industry development.

Key words: China; logistics industry; new driving forces; new opportunity; new pattern