物流改革多年了，为何仍这样落后？

这个题目是有感而发，不仅来自于媒体上的报道、大会小会上的讲演者的感慨，也来自于我的切身体验；几个月前，我想发个跨城的大包裹物流，从我之前了解到的讯息，这一块已有几家物流公司涉足较长时间，但真正要去联系他们去发货，发现现实情况远远不如宣传的那样，还是十分的落后（详见拙文《大包裹物流市场服务体验及思考》）。大包裹领域的问题完全可以照搬到物流的其它细分领域，无论是整车运输、零担运输、车货匹配、仓储、装卸，物流主体是3PL、专线、信息部、司机或物流软件，虽改革了多年，但现实仍是落后局面。

**多年来物流的改革与发展**

* 国家、主管部门层面

无论是执政党、国务院还是交通运输部、发改委、商务部、铁路局、邮政局等主管部门，这么多年来特别是十二五以来，关于物流和流通领域的政策、规划和实施方案是十分地密集、和有针对性，但政策年年有、多次强调，但在执行落地时，还有许多博弈，还要靠时间去沉淀。

* 行业协会层面

中物联、交通运输协会等为代表，多年来，也在辅助政府调研、提供理论支持、帮助政策宣导、制定标准上做了许多的努力，促进行业标准化、规范化和交流起到一定的作用。

* VC为代表的投资界

特别是近几年来，VC看中国内物流市场的巨大潜力，纷纷投巨资扶持创业者、有想法的物流企业、物流人士甚至互联网跨界人士，利用互联网和新兴技术、强大的资本力量，做物流平台、APP、大数据平台，已期能改变行业，同时也能获得丰厚的投资回报。但短期内还未看到明显改变行业格局的事件。

* 国内外物流企业层面

以UPS、Fedex、DHL、TNT、罗宾逊物流、嘉里、韩进、达飞为代表的国际快递、海运、综合物流企业来中国多年，从早期限于政策和国内企业合资，到独资，带来了国外先进的物流理念、运营经验，培育市场多年。

国内的招商局物流、中外运、中海、中集、铁路总公司、航空货运等国有企业以及德邦、远成、宝供、大田、佳吉、华宇等民营企业，近三十年以来，通过学习国外物流理论及运营经验，结合自身企业特色，也总结、推动着我国物流改革前进之路。表现尤其突出的是以顺丰、三通一达为代表的快递企业，经历了四面楚歌的窘迫困境，抓住电子商务和互联网红利，短短二十余年，发展成一个个巨无霸企业，其发展的历程、改革的路尤其值得借鉴。

* 理论界、学界

关于物流理念、技术、趋势的研究，理论界每年关于物流的博士、硕士论文众多，每年物流的国际、国内会议、论坛也有数百场；大学里开放物流专业也已多年，每年培养多少万的大学生，但这些大学生，三两年后还继续从事物流的不多，这又是为什么？

所以，从上面各行、各界来看，其实，大家不是不关注物流行业，也一直在对物流进行着改革；但到今天，大家还是觉得物流“小散乱差”；大家都发现了问题，从不同层面给出了解决方案，但为何物流仍这样落后？

我认为主要的原因，还是大家都只是动嘴了，真正动手、沉下去改造这个行业的还是太少了。

**改革方案止于上层，缺少细致调研**

从政府、主管部门、行业协会甚至企业集团层面来看，出发点一定是好的，想为民、为企业谋福利，促进行业和企业发展，但许多政策、规划、方案的制定，还是存在本位主义、好大喜功、追求政绩，或脱离实际、可执行性差，或过于庞大、可操作性不强，或者督导、跟进缺乏，好的政策、方案最后不了了之；或者只是一厢情愿，缺乏拥护；根源还是在于，没有真正进行细致调研、掌握一手资料、权衡各方利益、分析环境，故而，政策、方案的生命力差。

**迎合投资人，未了解、解决真正痛点**

财务自由的天使投资人，外来的成熟VC、PE，国内的投资人，手握重资，急切想找到需求急迫、市场大、可改造空间大的行业，物流完全满足这些条件，投资物流成了各路投资人热点；不同于互联网和技术的虚拟化和直接，物流江湖水十分的深，链条长，套路多，这些被投资人不会全盘或者也无能力（特别是跨境做物流的人士）展示给投资人，行业前景是有的，痛点也很多，但许多说出来、展现出来的都是浅层的，比如车货匹配的低效率；但真正物流行业的痛点：行业营商环境、政商环境、生产力的个体化、基层操作现状等，大家都回避去面对。

**改革止于高管，只提高管理效率**

许多物流行业的所谓改革，其实是迎合掌握话语权的高层，大家对现状会达成共识，大家止步于真正的硬骨头，大家在任期内只想作改良，让自己的管理更有效率，让自己对老板、对投资人展示更漂亮的数据，能降低一定的运营成本而不去管是否会对整个供应链甚至社会效率有影响，因为个体的运营效率提升一定是零和或单赢游戏，货主降低了采购成本同时供应商成本一定上升；所以，表面的车货匹配效率提升了，运输链条一定程度的协同，信息化管理仪表盘让日常管理更一目了然等等，对于生态链条、对供应链、对行业，一定是几家欢喜几家忧，行业普遍只自扫门前雪，行业所谓的营商环境、政商环境怎会好起来？大家只关注当下和眼前。

**所有改革，未真正走进运营和操作层面**

以上物流生态圈的分析，可以看到，这些掌握话语权的决策层、政策制定者，普遍地只是走马观花，未深入到一线基层，政策的制定也好，方案的规划也罢；没有人会真正地去跟货车司机送一天的货，没有人会去观察一天操作人员工作的细节，没有人去调查一家物流公司真正的账期、税负、进项和抵扣项数据，没有领导去跟进跑一趟京珠高速、调查治超各地不一致、执法不严、权钱交易的问题；所以，上有政策千条，领导自认为呕心沥血，但真正的改革却难以推进。

**如何更好地改革物流落后局面？**

* **改变观念，物流改革要先为基层服务**

思想决定行动，所以首先，我们各级政策制订者、有志改革物流行业现状的资本界、行业人士，要坚定从改革基层出发，基层是细胞，只有改革和改变基层的问题，才能带来整个机体的健康、有序发展；这是科学观和方法论。

* **深入基层，了解真正需求**

无论是政府领导、行业协会或企业高层，都要发挥我党“没有调查就没有发言权、实事求是”精神，一定要深入到基层，跟跟车、发发货、看看实际数据、多和基层聊聊、问问制约企业发展实际的问题，这样，无论是最后制定的政策、规划或方案，或做一个物流产品，才能接地气，解决行业根本问题，真正改革物流落后局面。

所以，我号召，有志于改革中国物流的同仁们，走到基层去，了解真正的问题，以啃硬骨头的勇气，服务基层，解决根本性、实际的问题！

后记：物流的落后局面，当下欠缺的未能深入基层发现问题、解决问题只是一方面，其它的还有政商环境因素、营商环境因素，甚至还和人性、传统有关系，是个综合、复杂的原因；但本文从关注基层、解决一线问题作为解决物流落后状况的一个维度，也是基于实际所谓的物流落后，毕竟更多地表现在一线的操作、运营环节，物流政策制订、管理机构甚至物流总部大都在CBD、繁华地带，最起码在物质层面是不落后的，所以，关注物流，更多地请关注基层。