

## 中国物流学会兼职副会长 天津德利得供应链管理股份有限公司运营总监恽绵： 物流企业自己要有供应链技术



《北京商报》：身处物流行业，疫情期间您有何亲身感受？

恽绵：在疫情初期，物流环境和物流操作上都遇到了困境，包括封路、航班减少、各个地区进行隔离限行等，员工也较难复工。其次，物流企业付款周期变长。我们公司在1-8月，付款周期在一部分区域从106天延长至163天，账期增长50%，应收账款增长超30%。现金流断流，而运营操作方面花费的成本比过去高，所以成本大幅增加。因此，在那个时候，物流企业均在思考如何回收资金、降低成本、保住员工，想出各种面对疫情、法律、市场风险的措施。

值得欣慰的是，政府在物流领域的对应措施非常及时，出台了上百项政策，例如减免社保、高速公路免费、中小微企业金融支持政策等，实实在在地降低了物流企业的成本，又补充了现金流，达成了很好的效果。

到了10月，我们能看到当前行业状况已经大幅恢复。只要经济恢复了，物流也会恢复。长假期间人们的消费、旅游热情高涨，各地的限制措施也没有那么多了，在这

个时期，人们信心的恢复非常重要。

其次，政府相关部门正在解决物流行业的营商环境，包括政策和管理问题，这都是非常好的。物流行业承担着重要的就业作用，疫情期间，很多物流公司努力不裁员，大家在集体降薪等情形下共渡难关。

《北京商报》：您认为疫情让物流行业的哪些环节发生了明显变化？

恽绵：这次疫情对物流影响非常大，包括市场和客户方面。对于制造业客户而言，由于封闭措施造成供应链断裂，有的零部件无法运输进来，以至于无法生产产品，对制造业来说造成了很大的生产困难。而物流企业在这样的情形下服务几乎停滞。

在商贸领域，由于线上消费激增，电子商务快速拉动了快递、即时物流的增长。因此，对于快递、快运业务，企业能保持较好的发展态势，然而对于部分专业物流企业来说，市场的大幅变化造成了较多困难。所以物流行业本身适应市场的能力，也在这次疫情中显现出来。

《北京商报》：物流企业该如何适应这

样的变化？

恽绵：在过去，物流企业跟着客户走，客户要降低成本、布局全国网络、供应链一体化，物流企业就会相继完成，但现在看来，物流企业在疫情中发挥了比客户预期中更高的作用。

从客户角度看，疫情供应链风险很大，降本增效是客户做供应链的基本策略，所以物流企业会想办法扩规模、降成本，但通过此次疫情大家发现，当以规模效应来降低成本时，供应链就比较单一和脆弱，一旦某个供应商的某个园区被封闭，客户的生产将无法进行。所以客户需求会从低成本、效率化向柔性化、高安全发展。因此，物流企业将开始进入供应链优化中，和客户共同研究业务。

比如2018年，我们为客户提供CT机设备运输至医院的服务。由于设备需要上楼安装，所以医院会寻找相关企业进行服务。然而一旦出现搬运不慎，就会发生摔落事故。于是我们提出了“运输和就位一体化”的服务，西门子的工程师会与我们一起安装，从而提高客户的效率。

在2018年下半年，我们进行员工培训。2019年12月，我们共有14个安装技术员通过了西门子设备安装考核，能持证上岗。疫情期间，由于隔离原因，工程师无法安装，所以我们的技术员在各个医院发挥了作用。物流行业和客户之间会从甲乙方的合同关系，上升为供应链合作的关系。

同时，物流企业自己要有供应链技术、不断创新的机制。我们有一款减震气囊，它能代替减震汽车降低成本，又能大幅降低客户精密仪器的破损。信息技术并不是越高越好，而是越适合自己越好。

《北京商报》：您如何看待当前智能技术在物流领域的普及率？

恽绵：智能技术目前在国内还不太成熟，像自动化立体仓库技术已经实操十多年，模式非常成熟，而现在像机器人分拣等在近几年才开始做，普及率不广，能用在电商物流领域，主要是电商包裹较小，重量相似，所以容易标准化。而企业客户的服务很多是个性化的，因此这类技术的应用场景还不全。我认为未来智能技术有较大发展空间，不过我们需要先走向装卸机械化，再走向智能化。