



# 2014 十大预测看中国





Gordon Orr(欧高敦)以个人名义发布对中国的年度预测已持续多年。岁末年初，他再度为我们奉上今年的十大预测。

### 1.两大关键词：提高生产力和技术颠覆力

中国的劳动力成本今年涨 10%，高企的地价迫使企业不得不迁离市中心，某些城市甚至因为水电价格太高而实施定量配给，资本成本不断走高，尤其是国企。总体而言，所有的要素价格都是越来越贵，但激烈的竞争加上普遍存在的产能过剩，使得企业无法将增加的成本转嫁给消费者。

如何纾困？唯有提高生产力。企业殚精竭虑意欲寻找全世界的最佳实践，这可以解释为什么现今高管海外行是真刀实枪的考察，而非过往打着幌子的国际观光。

注重提高生产力远不止制造业，农业也不甘落后。大型农场的涌现提速，推动了农业机械化，高效的灌溉技术，同时农民也能够贷到款购买优质种子。至于服务业，想想吧，其所有成本中上升最快的就是劳动力价格了，

只有长期保持生产力优势的企业才会胜出。

无论哪个行业，或多或少都感受到了技术的颠覆性冲击，这将有利于企业以小投入实现大产出，并有望催生全新的商业模式。过去二十年中，中国银行业依靠的是增设网点实现发展。如果民营银行审批被放开，是否可能出现纯数字化的商业模式，在避免实体网点昂贵成本的同时提供各类服务？中国消费者对网银持何种态度？回答是肯定的，仅从网络购物的热情就能断定。

## 2.首席信息官（CIO）炙手可热

技术是个微妙的词。一方面，在面向消费者的技术服务和产品上中国遥遥领先各国，这里有全球最大的电商市场，互联网和社交媒体生态系统亦极其活跃。另一方面，在商务技术的有效应用方面却大为逊色。麦肯锡最近的调研问卷显示，中国企业的主流看法是，IT 部门的作用只是保障运营，而非提升业务增长。不夸张地打个比方，要在中国国企里找出首席信息官无异于大海捞针。

好在 CIO 的春天终于来了。提高生产力的紧迫性使得技术首次成为众多高管团队的首要工作。企业要应对千头万绪的事宜：现有流程数字化，削减人工成本，利用网络接触消费者，供应链转型，再塑业务模式。问题在于，在中国，既懂业务又懂技术的领导凤毛麟角。2014 年，CIO 们的薪酬将大涨，因为他们成了公司的大管家，从统一 IT 和业务战略，到打造强大的 IT 部门，再到应用云计算或大数据等新技术，无不需要 CIO 们的运筹帷幄。

## 3.政府的重点从保增长转向保就业

新的一年，中国政府的重点从经济增长转向创造就业。要素价格（包括工资）上涨，提高生产力势在必行，再加上颠覆性技术，两者合力使得就业形势前所未有的严峻。雪上加霜的是，当下急需创造大量就业机会，因为每年的大学毕业生高达百万。虽然极少数跨国公司将现有制造基地迁离中国，但其新增产能大多迁出中国。与此同时，它们正大举投资于自动化。比如，富士康通常在春节后大规模招工。从去年起，富士康宣布不再招收初级工，相应缺口由自动化和老员工填补。虽然该公司的招工人数去年仍有增长（受益于苹果的 iPhone 5S 和 5C 代工订单）。从长期来看，大规模推广机器人势必缩减人工需求。总之，许多制造企业，不论跨国企业还是中国企业，都在以更少的投入图谋更大的产出。

那么，随着技术对服务业和销售模式的颠覆性冲击，当在线消费成为主流，传统零售业数以百万计的岗位将何去何从？几百万保险销售员将何去何从？几百万的银行柜台职员又将何去何从？甚至于 B2B 公司的销售也感觉到了技术的替代作用，越来越多的大学毕业生面临着就业难，很可能通过各种方式表达不满情绪。最后，国有企业不但需要提高绩效和资本使用效率，正面应对市场带来的各种挑战，同时必须完成就业指标，还不能裁掉冗员。政府和企业总是宣称国企是铁饭碗，因此也很难说裁就裁。

#### 4. 物流业并购案全面开花

物流业的明天会更美。国资巨头将称霸资本密集型物流，如航运、港口、收费公路、铁路和机场；小型民企则专注于道路运输业。物流业的成本在中国非常高。当今中国物流业年营收高达 5000 亿美元，正是引入资本、

运营最佳实践和行业整合的大好时机。在提高生产力的压力下，相关趋势在快递、仓储和冷链等领域已快速显现。物流业的很多部门已对民营企业 and 外企开放，竞争正日趋激烈。

### 5. 建筑质量低下成为焦点问题

虽然中国的地标性楼宇堪称建筑奇迹，足以彰显世界级品质和能效，不幸的是，这些只是个案。过去三十年建造的居民楼和办公楼建筑技术落后，而且老化严重。某些城市已经逼近临界点：不乏楼龄仅二十年的建筑出现了严重的质量问题。其中，许多楼宇需要彻底翻修，甚至推倒重建。谁来埋单？老百姓穷尽一生的积蓄购房，到头来却发现住在危房里，可能还无法转售。这样的局面如何收场？随着大批重建，民众针对开发商，甚至地方政府的抗议声浪或许将此起彼伏。

### 6. 高铁建设加码

七年前，当中国投产高铁时，一些人认为实属劳民伤财。然而事实胜于雄辩：受益于有竞争力的票价，高铁的日均乘客数从 2007 年的 25 万稳步攀升至 2013 年的 130 万。高铁的需求被显著低估了。现在，每 15 分钟就有一班沪宁城际列车。高铁催生了商业和零售业集群不断聚拢，也改变着

**预览已结束，完整报告链接和二维码如下：**

[https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1\\_46928](https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_46928)

