

物流集群新主张

——专访供应链管理专家尤西·谢菲

本刊记者 | 李颖 责编 | 朱爱华

他山之石，可以攻玉。当前我国物流业正处转型升级之际，国外物流产业、物流集群的创新发展和促进政策，提供了成熟和宝贵的经验及路径。而物流集群到底是什么样的业态？尤西·谢菲（Yossi Sheffi）在《物流集群》一书中给予了答案。

Q&A

Q=《物流时代周刊》

A= 尤西·谢菲

物流集群

Q: 在您看来，物流集群包含哪些因素？

A: 物流集群属于一种特定类型的集群，它包括提供各种物流服务的公司，如第三方物流服务商（3PL）、承运人或企业、仓储公司和货运代理；还包括相关公司的物流业务部门，如零售商、制造商（包括新产品和售后零部件）和分销商的配送业务部门。此外，还包括一些物流成本比重较大的企业营运机构。

成功的物流集群需要一定的地理特性，如中心区位和政府对于重要基础设施的投资，以及适当的劳动力资源、信息和通信技术设施、强大的金

融服务与有竞争力的监管机制。

许多地方开发物流集群主要有4个原因：首先，发达国家的物流业能弥补制造业流失的就业机会；其次，由于运输和配送技术、经济等原因，物流业不太容易被“离岸外包”；再者，物流集群是其他需要特定物流功能行业的“基础设施”；最后，物流业不能依赖单一的产业链，物流集群服务于多个行业，因此更容易抵御和适应某一行业的兴衰给本地经济带来的风险和影响。

Q: 物流集群还表现出了哪些地理特性？

A: 事实上，由于运输技术和经济性原因，货物运输通常需要在某一中心点进行集中和整合后再进行运输，而不是起点和目的地之间的直达运输。这些运输整合中心往往与重要的交通基础设施密不可分，

如港口和主干道交叉口。随着经济全球化速度加快，全球物流体系效率也在逐步提高。而物流集群提高了全球运输和仓储系统效率，促进了外包、国际贸易和全球化，反过来又产生了更大的全球贸易量，促进大型、高效的物流集群的发展。例如，荷兰、新加坡、巴拿马、孟菲斯等都是典型的代表。

通过研究这几个地区和城市物流业的发展状况发现，集群没有明显的边界，没有中央权威式管理，是物流企业、设施的群体，也是物流密集型业务。同时，物流集群是可扩展的，通常包含多个园区及一系列物流相关的其他设施。例如，樟宜机场旁边有新加坡航空物流园，另外，新加坡港务集团运营着大型港口巴西班让，它们都是新加坡物流集群的物流园。



良好运作的物流集群可以创造“五赢”的局面：工人有好工作，民众有低成本的生活必需品，集群所在地区实现经济集约增长，集群企业获得利润，我们赖以生存的环境可持续发展。



——尤西·谢菲

同时，集群也可以是跨行政区域或管辖边界的。这些物流集群的历史说明，自然地理和气候为物流的发展做出了很大的贡献。其中，中心区位、地理成本消减和地理捷径、多式联运货场、气候条件等因素也正在促进物流集群的形成。

集群优势明显

Q: 在您看来，物流集群具备哪些优势？

A: 像其他产业集群一样，物流集群有着同类活动高度密集带来的各种优势。此外，每个物流集群也有其自身独有的优势。其中许多优势来源于集群内运输及物流设施的可互换性。

相对于那些不在集群内的物流设施，物流集群可以给租户提供两个类别的运营优势。首先，承运人在货运量的地区之间（即物流集群之间）承运货物时，其运输技术和成本结构可以为集群里的货主有效地降低货运成本和提供更好的服务。由此，承运人可以吸引更多的货主和促进集群的发展，也让承运人经营更有效率。

第二，在物流集群中，很多配送作业都相距不远，可以实现设施共享，最大限度地利用仓储空间，可以彼此相互促进，提高服务水平。

这两个因素都可以产生放大效应，形成相互促进的格局，集群越发展，其吸引力越大；集群吸引力越大，越有利于集群更快地发展。

此外，集群还体现出其他方面的优势，例如在整合作业优势方面，集群承运人的转运枢纽是物流集群发展的天然地点。这种枢纽有些是围绕着特定承运人的业务而开展，比如联邦快递在孟菲斯、UPS在路易斯维尔、DHL在莱比锡哈勒等。



集群的直达优势，体现在直达运输为货主提供了更短的在途时间，较少的路径错误，较低的发运处理作业损坏率。货主面临的挑战是攒够货量，装满运输工具，使得直达运输有经济性。

不管什么产业，集群的优势之一是引导供应商更加靠近他们的客户。物流集群中有大量的货物存在，带动大量承运人为这些集群服务，甚至让承运人把他们的营运中心或终端都搬到集群。

物流作业所具有的非专业化、可替代性，是一把双刃剑。一方面，可互换的资产和货物处理能力设定了一个残酷的成本竞争环境，限制了运输和物流服务商的利润空间；另一方面，互换性也意味着运输和

物流供应商能够共享资源，提高各自的业务水平。

此外，集群的规模弱化了货流量的波动，方便承运人预测成本，也使货主得到可预见的运价。这些优势多数来源于物流集群能够吸引众多的承运人，并创造了竞争性的环境。此外，物流集群有大量多样化的产品，意味着一家公司处在高峰期时，另一家公司正处在低谷期，让物流资产的共享得以实现。如果商业环境变化，物流集群还可以提供长期调整的机会。

Q: 物流集群的优势显而易见，目前发展现状如何？随着经济的发展趋势，是否需要更多的物流集群？

A: 目前，在世界范围内物流集群将继续呈发展态势，部分是由电商



带动的，但不仅限于电商。即便国际贸易出现下滑趋势，但为地方服务的物流集群将继续发挥重要作用。

我在拉丁美洲做了大量工作，那里的物流集群尚在发展中，还不太完善。即使在发展中国家，这也证明了物流集群的重要性。很多情况下，这些集群激励和促进着周围地区基础设施的发展和改善。

政府的强大作用

Q: 在您看来，政府在物流集群在发展过程中发挥了什么作用？

A: 事实上，物流是重资本产业，需要大量的实物资产作为基础。其中，启动资金、长期维护资金等都需要得政府的支持，并受到政府法规的制约。

首先，物流依靠政府对交通设施的投资，如公路、港口、机场和铁路；第二，政府控制土地的使用，城市规划、区划法规和建设批文直接影响私人对物流园区、多式联运场站和仓库等物流资产的投资；第三，政府提供直接、间接的激励手段，鼓励新资产的开发和私人投资，给特定领域或地区带来“好工作”；第四，政府提供“软”的公共产品，如教育机构，以及促进劳动力资源开发的其他组织；最后，政府通过完善贸易法规、税收政策、移民法律、环保措施和其他措施，营造了有利于地区物流发展的环境。

此外，在不同地区之间和集群内部的关系处理上，政府也扮演着重要的角色。在集群的物流业务往来与跨境贸易中，政府发挥着作用。政府可通过与其他国家建立联系、签订贸易协定、规范货物流通、运输工具和跨境资金结算等方式，在贸易活动中发挥作用，既可以很好地促进自由贸易，也可以进行限制。

其实，地方政府吸引企业投资并让其实现赢利，反过来又为当地政府提供了税收基础和经济动力，让当地政府有资源和义务继续投资这个地区及产业集群。此前出现过许多政府为盈利性公司提供不当补贴的现象，若将这些补贴花在物流集群上，且运用得当，就是相当不错的投资。在许多案例中，物流集群的发展可以将低价值、未充分利用的土地，变成具有很高价值、税源不断增长的资产。

Q: 事实上，中国许多城市也在推进这一方面的规划与建设，但面临着诸如运营资金紧张、铁路公路海运接驳不畅、园区管理等问题。在您看来，除去上述谈到的内容，政府还

有哪些可以去做的工作？

A: 在中国，不少省份或者直辖市在没有一个清晰的商业案例的前提下就启动开发建设，最终造成一个个失败的项目。当然，也并不是无解，在启动项目之前要确保有值得借鉴的商业案例和多产业支持。此外，在这些项目落地之前，中央政府可通过执行严格的审批程序来发挥积极的调控作用

放眼于未来

Q: 未来，物流集群将呈现出怎样的发展趋势？

A: 作为全球经济活力的重要标志，物流集群仍处在不断发展变化中，新的集群层出不穷，老的集群“改头换面”，甚至走向衰亡。新兴市场的经济发展，基础设施的不断变化、令人担忧的环境问题，以及日新月异的技术创新，都在影响着全球贸易规模和总体流向，进一步推动物流集群的发展和演变。但总体来看，物流的重要性和集中度都在提升。

Q: 在您看来，全球物流行业的未来发展趋势如何？将在哪些方面有重要突破？

A: 如果3D打印技术发展良好，配送的性质有可能会改变，从而带动整个物流行业的变革。当然，上面提及的其他技术也有可能产生重大影响。另外一个因素就是地域政治气候。如果国家之间的开放度降低，关税增加，贸易环境将受到牵连，物流行业同样会收到影响。□

上图：随着世界航运业的繁荣和马六甲海峡航运的繁忙，新加坡的作用和地位越来越重要。新加坡政府一贯重视发挥港口优势，从国家战略层面长远规划港口发展，不断提升港口基础设施水平。