

本期特稿

高端声音

加快物流集群发展 打造更具国际影响力的港航物流服务中心

物流集群是各种物流活动在地理上的集中和集聚，通过产业链协同合作而形成的物流经济体系。物流集群是物流产业集聚化发展的高级阶段，宁波应借鉴世界发达国家物流集群的成功经验，加快推进物流集群发展，加快形成创新驱动、可持续物流发展的新格局，加快打造更具国际影响力的港航物流服务中心。

周昌林 唐斐 汪小京

一、推进物流集群发展，是宁波打造更具国际影响力的港航物流服务中心的应有之义

依托四通八达的交通区位优势，物流集群形成物流基础设施和活动的集中和集聚，与硅谷IT集群类似，直观上呈现一种经济活动地理集聚现象。在物流集群内部，“协同效应”是集群发展的动力源泉和增长机制，通过物流企业之间相互竞争、协同合作、共享资源和不断创新，提供多样化、高效率的综合物流服务。全球范围来看，发达国家推进物流集群发展，通过延伸产业链两端，打造一体化物流服务体系，从而触发更大规模、更大范围的多元化产业体系发展，成为经济增长的新引擎。对宁波而言，推进物流集群发展，集聚物流核心资源，形成物流集聚、协同、创新发展新格局，对宁波打造更具国际影响力的港航物流服务中心具有重要战略意义。

1、推进物流集群发展，是打造更具国际影响力的港航物流服务中心的重要基石。现代物流作为战略性、基础性产业，是打造更具国际影响力的港航物流服务中心的基础内容。当前，宁波现代物流服务体系较为完善，但发展格局比较分散、协同效应不明显，这是宁波打造更具国际影响力的港航物流服务中心的短板。推进物流集群发展，加快集聚高能级物流服务平台，切实扭转物流产业分散发展格局，强化物流资源集聚后产生协同发展效应，提高港航物流资源全球配置能力，提升港航物流服务中心核心功能，为打造更具国际影响力的港航物流服务中心夯实基石。

2、推进物流集群发展，是建设更具国际影响力的港航物流服务中心的战略路径。协同创新是

物流集群发展的生命力，也是推进更具国际影响力的港航物流服务中心的动力引擎。推进物流集群发展，集聚物流、人才、资本等资源要素，通过技术创新、管理创新、业态创新和商业模式创新等动力机制，促进物流产业规模扩张、价值提升、结构升级，推动更具国际影响力的港航物流服务中心在技术、资本、产业、人才等方面要素集聚，形成物流创新和航运服务创新相互促进格局。

3、推进物流集群发展，是提升港航物流服务中心国际影响力的重要手段。从全球竞争格局来看，新的运输通道和贸易路线拓展将促进全球物流集群布局调整。宁波作为“一带一路”战略支点城市，推进物流集群发展，加快

从“区域性”向“国际性”转变，积极谋求在新的竞争格局中确立和提升枢纽地位，有利于打造和提升更具国际影响力的港航物流服务中心的竞争新优势，在全球化竞争中抢占战略制高点。

二、借鉴世界发达国家物流集群发展经验，为打造更具国际影响力的港航物流服务中心提供它山之石

1、新加坡港口物流集群。新加坡是一个因港而兴的国家，是亚太地区重要的国际贸易、国际金融和国际航运中心。新加坡港口、机场附近均设有自由贸易区(保税区)或物流园区，配备专业的运输、仓储、配送物流

群能够带动其客户企业及产业链上的配套企业进入集群，同时能够带动集群融入全球物流体系，进一步提升集群在全球物流体系中的优势和竞争力。

四是发展物流集群要实现信息互联互通。信息化是物流发展到供应链物流阶段的必然要求，发展物流集群需要提高物流信息化建设水平，实现集群内信息畅通、资源共享。

三、推进世界级物流集群建设，为打造更具国际影响力的港航物流服务中心夯实基础

牢固树立和贯彻落实创新、协

的多式联运体系。

3、建设物流协同创新平台，加快物流产业集群。加快促进物流创新要素集聚，吸引各类新型物流组织，培育龙头物流企业，树立特色品牌，形成结构合理的产业组织结构体系，实现规模经济效应和专业化分工效应。企业是集群的主体，也是提升物流集群竞争力的核心，在积极引进大品牌物流企业的同时，要不断扶持和培育一批本土龙头企业，鼓励其做大做强，并提高其物流综合服务水平，发挥龙头企业带动作用，使其成长为宁波物流集群发展的核心支柱和参与国际竞争的主力。要着力培育多样化、专业化的中小物流企业，引导中小物流企业联盟协作，促进集群集聚发展，形成“核心+外围”型企业布局。要树立宁波物流集群特色品牌，形成集群企业的向心优势，促进集群内部良性竞争，提升物流专业化水平。

4、建设物流功能性平台，搭建供应链物流发展生态圈。抢抓“互联网+”机遇，积极推进国际贸易、航运交易、大宗商品交易和资源配置、跨境电商交易、保税展示交易等一批现代物流功能性平台建设，促进物流生态圈建立，为产业发展、人才集聚提供重要基础。发挥宁波海关特殊监管区对接国内外市场的贸易网络优势，积极推动跨国公司采购配送中心与宁波贸易物流网络的无缝衔接，建立国际贸易物流采购平台。推进宁波国际航运服务中心、宁波航运交易所建设，集聚航运资源要素，丰富完善“海上丝绸之路指数”体系，提升航运金融、航运人才、船舶交易等服务水平。积极推动大宗商品交易平台建设，通过“统一品牌、独立运营”的机制将宁波各交易市场融入平台，形成华东地区乃至全国有重要影响力的商品交易中心和定价中心。培育一批连接国际国内市场、运行规范有序的跨境贸易电子商务综合服务平台，搭建进口商品内销平台，建设全球进口商品交易中心，打造集进口商品展示、保税仓储、分销配送于一体的展示交易平台。加快培育和发展物流交易、信息服务、信用体系、设备租赁、技术服务、人力资源、培训研发、担保质押等新型功能平台和服务机构，为物流企业发展提供多样化的共性服务。

5、建设物流信息化平台，实现物流互联互通。统筹规划各类信息系统资源，合理配置技术资源，推动物流集群信息互通共享，促进现代物流服务提质增效升级。依托宁波现有物流信息化基础，加快物流集群内各行业间管理系统的整合完善，以互联网、物联网技术为手段，促进物流服务可视化、可控化，提高物流集群信息化水平。推进国家交通运输物流公共信息平台浙江区域交换节点(宁波综合示范区)建设，实现跨部门、跨行业、跨区域物流公共信息互联互通。推进物流集群内的物流园区、货运站、仓库、堆场等物流节点，以及GPS运营商、通用软件服务商等物流服务商与国家平台数据进行基础交换和互联互通共享。

6、建设政府服务平台，营造良好政策环境。发挥政府作用，培育物流集群及其维持和提升物流集群的竞争优势，促进物流产业与其他产业的协调发展。立足宁波实际，建立包含支持、引导、发展和监管等多个方面的物流产业政策和集群发展政策，规范行业行为，促进物流集群的发展和壮大。其中，支持性、引导性政策主要从税收、土地、投资、发展环境等角度出发；发展性政策主要鼓励物流企业规模化，发展龙头企业，引进国内外知名物流企业；监管性政策主要从行业规范、市场准入、管理监管等角度出发。加强对物流创新人才培育与引进，营造人才发展良好环境。加强物流集群与高校、科研机构合作，建立“产学研”机制，完善物流人才培养体系，为物流产业的发展提供强有力的人才储备。

(作者单位：市现代物流规划研究院)



图片来源：新华社

完善海陆双向通道网络，对外串联起海上丝绸之路沿线港口城市，对内带动长江流域协调发展和对外开放，实现物流辐射范围

商，集中提供物流服务。全球顶尖的跨国物流企业几乎都在新加坡设有工作机构，形成了高度现代化的物流集群。新加坡物流集群成功的重要因素在于：一是重视物流与临港工业的联动发展。二是良好的政策环境支持。三是重视人才培养、引进和运用。四是重视信息技术创新。

2、美国孟菲斯空港物流集群。孟菲斯是一座著名的国际空港城市，拥有世界第二大的货运机场，国际货运吞吐量仅次于香港机场。作为联邦快递世界转运中心所在地，集聚了UPS、DHL、USPS等航空公司以及400多家卡车货运公司，孟菲斯已经建成了引领国内外经济区发展的航空物流集群。孟菲斯的航空物流集群每年创造的经营收入达286亿美元，其中，95%来自航空货运服务、快递和物流业以及依赖集群发展的制造业、服务业。孟菲斯物流集群成功的重要因素在于：一是优良的位置优势与交通枢纽地位。二是优越的机场设施和政策环境。三是快递行业龙头企业联邦快递的入驻。

3、世界物流集群发展成功经验对宁波的启示
新加坡和孟菲斯物流集群发展的成功经验，带给宁波物流集群发展四点启示：
一是发展物流集群要重视顶层设计。顶层设计是发展物流集群的制高点。如果把发展物流集群比作一场攻坚战，那么顶层设计就是这场战役的总调度、总路线，顶层设计的优劣直接关系到物流集群发展的成败。
二是发展物流集群要强化枢纽地位。物流集群要将完善基础设施作为发展初期的重点和核心，公路、铁路、航空、内陆港、物流园区(中心)等物流基础设施，以及多种运输方式之间的相互衔接和密切合作，将成为影响物流集群发展的关键要素。
三是发展物流集群要加快产业集聚。积极发挥大型龙头企业的引领带动作用，大型龙头企业进入集

调、绿色、开放、共享的新发展理念，以支撑“一带一路”、长江经济带国家战略为引领，围绕“一圈三中心”建设目标，以参与舟山江海联运服务中心及舟山自由贸易港区建设为契机，以物流集群空间载体为基础，以物流协同创新发展为动力，搭建以物流服务为主体、金融、信息服务为配套的供应链物流发展生态圈，形成产业规模大、集聚程度高、创新能力强、产学研有机结合、配套体系完善的世界级物流集群，为打造更具国际影响力的港航物流服务中心夯实基础。

1、加强物流集群顶层设计，引领物流集群发展。在推动物流集群发展过程中，要加快物流管理体制改革的步伐，重点以转变政府职能为核心，以优化物流管理组织结构为抓手，通过机构、职能的合理调整和配置，建立权责一致、分工合理、决策科学、执行顺畅、监督有力的行业主导型物流管理体制。注重顶层设计引领物流集群发展，将规划视作物流集群的生命线，深刻把握物流集群发展规律，立足自身资源禀赋，产业现状、比较优势，科学制定规划，做好物流集群发展的顶层设计和推进方案。

2、建设物流基础设施平台，强化物流集群枢纽地位。加快推进共建共享、高效运作的物流设施平台建设，推进物流节点与物流通道设施建设，提升物流集群在新的运输通道和贸易格局中的枢纽地位。加强物流通道设施建设，着力构建海陆空全球主要港口、路连亚欧大陆、空连东南亚的国际物流通道网络，着力构筑“一纵一横一射”区域物流通道格局。加强物流节点设施建设，着力打造宁波港航物流服务中心，推进舟山保税港区物流园区、宁波空港国际物流园区等物流园区及中西部“无水港”建设，优化并加强集疏运体系建设。依托物流基地枢纽功能，加强各种运输方式无缝衔接，发展海陆联运、水水中转、公水联运等形式多式联运，加快构建立足宁波、依托浙江、面向中西部、对接海内外

相关链接

充分挖掘物流蕴藏的经济效益

关觉在《人民日报》刊文说，物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，物流是国民经济运行不可或缺的重要环节。我国拥有全球最大、最具潜力的物流市场。

根据美国供应链调研与咨询公司统计，2013年中国物流市场占全球物流市场的18.6%，超过美国15.8%的份额。随着经济发展和“一带一路”建设的推进，我国物流量不断增大。但应看到，由于目前人们对物流效益认识不一、计算口径不一，物流活动存在散、乱、小的现象，物流效益还没有充分挖掘出来，造成极大浪费。2014年中国社会物流总费用为10.6万亿元，占当年国内生产总值的16.6%；而美国的物流费用仅约占其国内生产总值的10%。如果中国的物流费用能像美国那样降到占国内生产总值的10%，一年就可节约4.2万亿元。如果把物流业创造和节约两方面的效益都充分挖掘出来，可以超过任何一个行业的效益。

进一步挖掘物流效益是一个系统工程，从当前我国物流业发展实际看，关键是建设并完善物流配送中心。为此，需要注意以下两点：一、进一步提高对仓储的重视程度，在中心城市建设物流配送中心。物流创造效益的关键在于整体化、系统化，其各项功能必须有机结

合在一起，才能把相关经济效益充分挖掘出来。目前，有些人只重视运输而忽视仓储，各种运输设施发展突飞猛进，仓储发展却十分落后，直接影响了物流整体效益。仓储的作用不仅仅是储存商品，还有组织物流的作用，即在仓库所在地建设物流配送中心，通过物流配送中心高效率地组织物流活动，包括生产前配料物流、生产后销售物流、销售后回收物流，实行跨地区、跨部门、跨商圈服务。

二、统筹规划物流配送中心布局，对物流配送企业给予必要扶持。根据经济发展规划，结合交通运输发展，打破地区和部门界限，从大市场、大流通、大贸易出发统筹布局物流配送中心。大部分物流配送中心可以在整合商业、粮食、供销社、物资、外贸等各类仓库的基础上建设，有些关键部位的物流配送中心可以新建。同时应看到，由于物流费用的节约主要体现在提高用户收益上，物流配送企业创造的社会效益大、企业效益小，具有一定的公益性。因此，应采取多种形式扶持物流配送企业发展。比如，可以由国家建成物流配送中心，租赁给物流企业使用；以低息贷款或无息贷款形式支持物流配送中心建设；在物流企业创立后一段时间内减免税收等等。