读书笔记2

1. 物流集群的地理特性

运输和仓储是最基础的物流服务，使贸易成为可能。1776年，亚当·斯密基于劳动生产率分析，提出了绝对优势理论，认为如果各国专注于绝对优势和开展自由贸易，所有国家可以同时达到致富的目的。比较优势的概念下，哪怕其中一方可以比另一方用更少的资源生产所有的商品，跨地域贸易也可给交易各方创造价值。比较优势的意思是，相对于其他产品，一方（国家、地区等）可以以最高的效率生产某一种产品。这个概念是由英国政治经济学家大卫·李嘉图提出的。

有趣的是，斯密和李嘉图的分析都没有包括物流成本。贸易需要两个基本的物流要素：运输和仓储，它们的成本必须加到货物的价格中。首先，商品必须从产地运到消费地。第二，货物可能需要仓储，因为：①生产和消费的速度不一样；②运输技术和运输经济需要使用大型、按批次出货的模式；③供给和需求的不确定性；④为利用不同时间和空间的价格差获利提供可能。显然，如果运输（以及相关的仓储）成本相对于商品的价格很高，就不会有贸易。

由于运输技术和经济性的原因，货物运输通常需要在某一中心点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。因为货流通过这些中心，许多其他的物流服务如仓储和分销配送自然迁移到这些地方，通常这些地方会发展为成熟的物流集群。由于过去几个世纪对物流活动的需求大幅度增长，特别是20世纪晚期的全球化带来的加速度，物流集群的规模、重要性和经济影响都有长足的发展。在很大程度上，全球化发展是全球物流体系效率提高产生的结果。因此，物流集群提高了全球运输和仓储系统的效率，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。

通常，由于不同运输模式的特点、时间衔接和其他因素，这样的运输节点也可用于仓储和配送活动，使这些地方成为重要的物流中心。