读书笔记2：《物流集群》读书笔记第三章

书的第三章标题为物流集群的地理特性，作者主要通过通过对荷兰、新加坡、巴拿马、孟菲斯大型物流集群的分析阐述形成物流集群的特点。我看到了书本上提到的新加坡物流业发展，面积不大的新加坡能处理全球1/5的海运集装箱，占据全球原油供应的半壁江山。这让人不禁想要深入了解，为什么这些地方可以成为物流集群地呢？

本书总结的因素为：中心区位、成本、地理捷径、多运输模式纽带、气候以及一些重要的后天因素（如政府、金融、人才等等）。

以新加坡为例。地理与设施方面，新加坡坐落于马来半岛南侧，这个国家几乎没有任何自然资源。但新加坡成为了全球最繁忙的中转港。这里是太平洋沿岸东亚经济体，南亚国家，和来往于亚欧之间的船只通过苏伊士运河的自然交汇点。1819年，托马斯史丹佛莱佛士爵士选择新加坡作为英国贸易基地就因为其良好的地理位置、港口水深。此外，新加坡地处赤道，几乎没有极端天气，能够保障运输的可靠性。其良好的气候也促使东西方各国来此集合。

在政府政策方面，新加坡政府和机构的持续投资完善也保证了其持续成为全球物流重要集群。此外，物流产业集群是需要大量实物资产作为基础的。这其中就有不少需要政府规划，投资，并受到法律法规管制的，甚至需要政府协调的。政府在做城市规划的时候就需要考虑发展物流集群所需的大量土地，良好的深水港、码头，机场，四通八达的交通要道等。还有需要发展物流集群的启动资金，鼓励性投融资和贷款政策，税收优惠，奖励和补贴机制等。在这些方面，可以说新加坡政府都做的很好。

在人才与教育方面，在许多物流集群里，在核心产业崛起后，都是由学术机构支持了集群的进一步发展，新加坡港务局成立的PSA培训学院，新加坡国立大学设立了物流培养专业，这些都有利于物流理论的进一步研究与发展，并用于实践。

由此可见，新加坡能够成为物流集群地，物流产业能够成为其支柱产业是具有得天独厚的条件的，但同时也离不开新加坡政府的后天培养。新加坡发现了自己的产业发展优势，这值得很多国家学习。