

仓储物流永远在路上

文 / 姜超峰

2011年,我去日本访问,发现日本的普通仓库建设已基本停滞,但冷库建设却在大规模地发展,在东京湾,在东扇岛,都有大的冷库群出现。2016年10月,又去日本访问,日本专家告诉我,日本的普通仓库建设又有新的发展。例如日本通运公司到2016年3月底,拥有的仓库数比2006年增加115%,建筑面积增加了203%。不仅如此,日本单体仓库面积也在增加,由2009年的平均建筑面积1.2万平方米增加到2013年的1.4万平方米。2015年,东京地区至少增加了40个大型物流设施,最大的一个单体面积46755平方米。问及仓库建设增加的原因,日本同行告诉我们,一是仓储技术和物流业态的发展,原有的仓库已经不能适应业务的需要,比如仓库的面积、层高、跨度、抗震、节能等方面都需要改进。二是电商的发展,要求仓库布局重新调整,更加接近消费地,更加适应宅配的需求。三是城市的不断扩张,迫使物流设施不断向外前移。仓库群距中心城区的距离已经达到50公里。

2016年12月,我去韩国参加一个国际物流论坛,顺路参观了汉城的仁川空港物流园区,那里也新建了大规模的仓库群,主要从事进出口商品的存储保管、分拨集散业务。在跨境电商保税仓库,货机上卸下的货物,直接进入分拣传送带,海关商检通过扫描设备进行货物查验。没有问题的,由各货代公司装盘缠膜装车,很是流畅。在这个仓库群里,停车场的面积远大于库房面积。

随着多批次、少批量、多品种、快速度的发展,日本货物运输的平均单件货物重量10年间减少了67%。装卸搬运设备的销售额与仓储面积同步增加,仓储高速分拣、可视化程度大大增加。在最新的分拣设备中,取送机的运行速度为400米,自动化仓库的高度,最高可达40米,每小时可取送2200个货箱。

我国的仓储业经过10多年的高速发展,已经拥有大约14亿平方米的仓储设施。根据第三次全国经济普查,2013年全国仓储业总资产16878.6亿元,比2003年的2578.6亿元增加14300亿元。2014年仓储业投资5158.7亿元,比上

年增长22.8%,2015年投资6619.9亿元,增长28.3%。2016.1~10月投资5672.95亿元,比上年同期增长6.5%。这组数据表明:我国的仓储业自2006年以来投资累计已达32333亿元。如果减掉1.5万亿的土地、设备费用,每平方米库房造价按1000元计算,全国仓储建筑面积在17.3亿平方米左右,再扣除3亿平方米城市扩张的仓库拆迁,14亿平方米应该可信;仓储业投资自2016年起增速下降,从28.3%降到6.5%,说明仓储供应的饱和度在增加。从我的现场观察看,已建成的仓储设施中,设备投资远远没有到位,规划功能还有很多没有实现。填平补齐的投资还需要上万亿元;东中西部的差距、发达地区与落后地区的差距还很大,有很多地级市连一栋现代化的仓储设施也没有。

仓储已成为现代物流中的重要环节。这不仅仅因为几乎所有的物流增值服务都需要在仓储设施里进行,还因为仓储业务不断适应物流形态和物流技术的发展。供大于求的市场要求各供应方库存前移,以便快速响应市场需求。大企业的产销地遍布全国,要求有全国性的仓储公司提供同一标准的服务。所有的电商平台都需要全国甚至全球布局仓储系统,只有这样才能保证货物快速送达。仓储业面临的挑战是:单一仓库向网络性仓库转变,仓库网络为王;单一功能的仓库向多功能仓库转变,多元服务才能满足客户需求;存储性仓库向流通型仓库转变,快速的分拣配送能力是仓储企业的基本能力;大的物流园区要与中小型配送中心和配送站点有机结合,需要有效的交通连接;仓库要成为多式联运的主要节点,联运的装备要齐全,如站台、装卸搬运设备、包装、铁路线、叉车、托盘、货架、集装箱、包装机等;仓储规划要纳入城市规划,物流节点要与城市发展配套;仓库的布局与运输配送线路的优化相结合,不断降低成本,提高效率;仓库要适应绿色物流的要求,为清洁能源的使用提供条件。

仓储的改革如此之多,仓储物流永远在路上。■

