

从德国经验看广西物流业发展物流师考试 PDF转换可能丢失
图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/645/2021_2022__E4_BB_8E_E5_BE_B7_E5_9B_BD_E7_c31_645012.htm id="wwcc"

class="eeww"> 物流是指货物从供给方向需求方有组织的流动。物流的表象是运输，物流的本质是整合资源，物流的灵魂是集零为整，物流的业务核心在物流园区，物流的效率在于信息技术的应用，物流的竞争力在于多式联运的组合。德国是世界物流业最发达的国家之一，其物流业发展经验值得借鉴。德国物流业发展的成功经验 一是充分发挥德国居于“欧洲心脏”的区位优势，打造欧洲物流中心，把区位优势变成交通优势，把交通优势变成物流优势，把物流优势变成经济优势，物流生产力发挥到最大化。二是联邦政府制定全国物流业发展规划并负责实施，为物流业发展创造了统一、高效、透明、有序的宏观环境。所有公路、铁路、港口、机场等运输基础设施均由政府投资建设，联邦政府确定全国大的物流园区布局，各州政府和地方政府围绕规划项目做好选址、征地工作，并负责连通物流中心的道路、铁路的建设。没有政府驱动的重复建设。三是十分注重政府、企业、高校、协会等的合作，港口、机场等重要基础设施都由政府控股或参股，很多项目是政府、企业、大学共同合作完成，形成优势互补的协同效应和联合作战的强大力量。四是强调多种运输方式组合，实现无缝衔接。在港口、机场、物流园区等普遍建设两种以上运输方式连接和转运设施，将传统的分散、独立的公、铁、水等运输资源有效整合成有机联系的系统，为提高企业供应链管理的灵活性创造了条件。五是高度重视人

才培养，注重自主研发。很多高等专科学校开设了物流专业，还为物流企业在职人员提供物流培训。很多物流公司都有自主研发的技术软件，研发人员又是高级管理人员，技术先进而且适用。德国物流与广西物流发展的根本区别与现实启迪一是自然成长与主动跨越之间的区别。德国的物流是经过几百年发展不断完善和创新达到今天的水平，十分扎实，比如汉堡港已经有800年的发展历史，软件硬件体制机制都发育得很健全，成为强大的经济力量。而在广西，我们不能等待市场长期缓慢的发育，我们希望把德国港口800年的发展成果缩短在8年完成，实现跨越发展，这要求我们一方面要有长远的科学的谋划，另一方面必须按经济规律办事，真正吸收发达国家的先进经验，同时又不能盲目照搬，要深入探索符合广西实际的现代物流加快发展的道路。二是满足市场呼唤与主动呼唤市场的区别。德国物流是因为无数个工业企业有很多货物要流，产业发展对物流不断提出新的更高的诉求，无数企业的物流“解决方案”就形成了整个德国的物流总体水平。在广西经济落后地区，更多的驱动不是因为企业需要提出物流解决方案，而是政府需要加快经济发展，希望把物流发展作为经济发展的一剂良药，但在市场上连物流的主体、物流的社会需求都还没有健全，需要政府创造条件来加以培育。德国的物流是经济发展的结果，而广西的物流是要作为经济发展的措施。所以我们不仅要研究物流技术问题，而且要研究物流政策问题，不仅要解决现有市场主体的发展困难，而且要想办法创造出更多的市场主体。三是后工业时代与后发展地区的区别。德国是世界经济最发达的国家之一，工业化已经完成并早已进入后工业时代，本国只保留高端的制

造业生产，对低附加值、劳动密集型的低端工业品需求主要通过物流业高效地汇集和整合世界资源来完成，因此德国的物流业某种程度上具有代替本国生产的功能。而且经济发展中人口、生产、消费、进口、出口基本上稳定，物流业发展的角色明确、发展平稳。而广西在中国还仍属于经济后发展地区，经济规模小、工业实力弱、消费水平低，物流既要为工业生产服务，同时又要带动经济增长。经济中人口突然膨胀，产业突然引进，物流突然增长，不定因素太多，物流承担的任务更重、面临的挑战更多，因此我们需要更好地制定物流发展战略性规划和战术性规划，形成物流发展的规划体系，有效指导物流业发展，使物流业真正成为带动经济发展的战略引擎。

四是人力资源成本过高和拚劳动力资源的区别。德国的劳动力成本很高，凡是需要用人力的地方都想法用机器代替，减少人力是降低成本的措施，这促进了物流的技术进步和社会化水平的提高。而广西劳动力廉价，增加人力是降低成本的措施，自给自足小生产也是降低成本的措施，我们物流社会化水平低、技术水平低、规模化程度低都源自于此，所以我们需要不断突破全社会经济发展现状来推动物流现代化发展。

对加快广西物流业发展的建议

- 1、把物流业作为强化广西对东盟经济地位的战略抓手。发展物流业不仅对促进基础设施建设、提高产业竞争力、优化产业结构、扩大就业、带动区域经济发展等有重要作用，对于广西的经济发展还具有特殊重要的战略意义。广西与全国其他省区相比，一个国家级的无可替代的题材就是海陆连接东盟，是中国-东盟合作的前沿和窗口。有了东盟概念，就有广西的独特价值。中国-东盟自由贸易区建成后，货物贸易担当重要角色，

而货物贸易的基本条件就是物流条件。有了完善的物流设施和物流体系，才能形成发达的贸易体系。广西要加强对东盟公路、铁路、港口、机场、物流园区等物流基础设施建设，同时加强对东盟物流资源的整合和物流链的设计，形成中国-东盟重要商品集散中心和贸易物流的主要通道，可以说这个中心和通道建立起来，就确立了广西对东盟的物流地位，物流地位决定了广西对东盟的贸易地位、经济地位和政治地位。

2、制定完善高层次物流业发展总体规划。目前，对物流业发展制定了不少的规划，也不乏支持政策，但这些规划和政策往往都是单个部门、出点小钱、找个小设计院、应急模式搞出来的，难以有效指导全区物流业当前和长远发展。由于现代物流业产业关联度强，几乎涵盖一、二、三产的所有领域和部门，是国民经济综合性最强的产业之一，因此必须制定一个高层次、高质量的物流总体规划来统揽。规划既要把物流放在广西国民经济和社会发展的总体战略中定位，在经济全球化和区域经济一体化趋势下谋划，还要提出具体的物流要素布局建设方案。规划既要成为发展总纲，也要成为操作蓝图。

3、进一步加强物流基础设施建设。正是因为物流业产业关联度高、物流基础设施投资规模大，所以重大物流基础设施必须要以政府为主进行规划建设。要树立物流基础设施规划、建设、运营的系统化理念，从全广西甚至从服务“三南”的角度综合考虑公路、铁路、港口、航空、园区、仓储等物流基础设施的空间布局，形成交通枢纽和集散中心，促进资源共享，不为修路而修路，不为圈地而建园，避免重复建设和内耗竞争，实现物流效率和效益最大化。

4、培植和引进龙头物流企业融入世界物流体系。目前广西物流

企业情况基本上是：传统业务单一功能的多，增值服务技术含量少；夫妻店兄弟坊小打小闹的多，规模化龙头企业少；零担配送坐家待客的多，物流链整合或合同物流的少；蹬三轮扛麻包文盲大老粗多，专业技术人才少；勉强维持随时转业的多，特色突出赢利大户少。广西应该借助中国-东盟自由贸易区建设和北部湾纳入国家战略的机遇，积极引进国际大物流公司来设点，把广西的物流设施和特色货物纳入其国际物流链，成为国际物流体系中的一环，带动广西本地物流企业在经营理念、管理方式、业务联系等方面逐步与国际大公司看齐，形成能服务于我们自己的国民经济和社会发展，又能参与国际竞争的物流企业，引领广西的物流业走向现代化。

把货代员站点加入收藏夹 欢迎进入：2009年货代考试课程
免费试听 点击进入免费体验：百考试题货代在线考试中心
更多信息请访问：百考试题货代考试、百考试题论坛货代考试
100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问
www.100test.com