

物流师考试综合辅导：物流基地浅谈物流师考试 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__E7_89_A9_E6_B5_81_E5_B8_88_E8_c31_645527.htm id="qqdd"

class="wwxx"> 物流基地作为物流业发展到一定阶段时产生的新兴物流集疏方式，在日本、德国等发达国家已经得到了快速发展。在我国，随着传统储运业向市场化及现代物流业方向的发展转变，国家有关主管部门开始制定了促进物流基地发展的宏观政策，一些发达地区和省份也纷纷开始筹建物流基地。然而，对于物流基地的规划建设和运营管理，我们还缺乏经验，尚未有完善、有效的做法可以借鉴。本文分析研究了德国、日本等发达国家在物流基地建设中的经验和做法，希望能为我国的物流实践工作提供有益的借鉴。物流基地的产生在德国乃至整个欧洲，日益激烈的市场竞争迫使各个企业在生产及销售环节尽力降低成本及费用支出。尤其是在订购原材料到向客户分发最终产品的供应链环节，节约成本的强烈要求带来了发展物流产业的巨大机遇。随着物流产业的兴起，原来相互分割，缺乏合作的仓储、运输、批发等传统企业逐渐走向联合，专业性的物流配送经营实体及基地——货物配送转运中心应运而生。伴随着物流业的进一步发展，各个企业都逐渐意识到配送转运中心分散建设、各自为战带来的资源浪费，各级政府也发现这种方式不利于充分发挥城市的总体规划功能。物流基地作为物流业发展到一定阶段的必然产物，在日本、德国等物流业较为发达的国家和地区相继出现。物流基地在日本称为物流园区（Distribution Park），在德国被称为货运村（Freight Village），虽然名称不

同，各国的定义表述也不完全一样，但是它们的建设目的，服务功能基本相同的。物流基地的区位选择和空间布局 物流基地的功能和服务特性决定了物流基地大都布局在城市边缘、交通条件较好、用地充足的地方。为吸引配送转运中心等物流企业在此集聚，物流基地在空间布局时还需考虑物流市场需求、地价、交通设施、劳动力成本、环境等经济、社会、自然条件因素。德国在全国范围内布置"货运村"时主要考虑以下四方面因素：一是至少可以实现两种以上运输方式连接，特别是公路和铁路两种方式；二是选择交通枢纽中心地带，使物流基地网络与运输枢纽网络相适应；三是经济合理性，包括较低的地价区位，数量充足、素质较高的劳动力条件等，以实现成员企业的利益追求。四是符合环境保护与生态平衡的要求。物流基地的占地规模较大，一般以仓储、运输、加工等用地为主，同时还包括一定的与之配套的信息、咨询、维修、综合服务等设施用地。日本是最早建立物流基地的国家，自1965年至今已建成20个大规模的物流基地，平均占地74公顷；荷兰统计的14个物流基地，平均占地44.8公顷；比利时的Cargovil物流基地占地75公顷。德国的一些物流基地的占地规模较大，如不莱梅的货运村占地在100公顷以上。

物流基地的建设和经营 物流基地建设在日本的历史稍长，而在西方国家也属于近10年发展起来新事物，它作为现代物流业发展的一个新趋势，目前仍处于迅速发展过程之中。建设较早的日本东京物流基地是以缓解城市交通压力为主要目的而兴建的，建设中采取的具体措施有：政府牵头确定市政规划，在城市的市郊边缘带、内环线外或城市之间的主要干道附近，规划有利于未来具体配套设施建设的地块作为物

流基地。将基地内的地块以生地价格出售给不同类型的物流行业协会，这些协会再以股份制的形式在其内部会员中招募资金，用来购买土地和建造物流设施，若资金不足政府可提供长期低息贷款。政府对已确定的物流基地积极加快交通设施的配套建设，在促进物流企业发展的同时，促使物流基地的地价和房产升值，使投资者得到回报。与日本的建设方针和经验不同，在德国，政府对“货运村”这类物流基地的规划和建设遵循：联邦政府统筹规划，州政府、市政府扶持建设，公司化经营管理，入驻企业自主经营的发展模式，具体内容如下：联邦政府统筹规划。联邦政府在统筹考虑交通干线、主枢纽规划的基础上，通过广泛调查生产力布局、物流分布现状，根据各种运输方式衔接的可能，在全国范围内规划物流基地的空间布局、用地规模与未来发展。为引导各州按统一规划建设物流基地，德国交通主管部门还对符合规划的物流基地给予资助或提供贷款担保。州政府、市政府扶持建设。物流基地对地区经济有明显的带动和促进作用，作为政府总是希望这类地区能充分实现其公共服务职能，而并非追求单纯的盈利目的。因此，在物流基地的建设和运营过程中，州及地方市政府扮演了主要投资人的角色。例如位于德国中部图林根州州府Erfurt市郊的图林根物流基地，其建设投资比例为：市政府占42.5%，州经济开发部占35.5%，联邦铁路〔DB〕占14.7%，行业协会占7.3%。企业化经营管理。物流基地的运营管理经历了由公益组织管理到有限公司管理两个阶段。在德国一般认为，企业化的管理方式比行政化的管理方式更为有效率。负责管理物流基地的有限公司受投资人的共同委托，负责基地的生地购买，基础设施及配套设施建设

，以及基地建成后的地产出售、租赁、物业管理和信息服务等。由于基地的投资人主要是政府或政府经济组织，所以公司的经营方针不以盈利为主要目标，而主要侧重于平衡资金，实现管理和服务职能。图林根物流基地的管理有限公司由4人组成，公司的业务包括销售、宣传和物业管理三大块，公司还负责代表企业与政府打交道，负责兴建综合服务中心、维修保养厂、加油站、清洗站等公共服务设施，为成员企业提供信息、咨询、维修服务等。基地内的道路、下水等市政工程设施的维修、养护由市政公司负责，享受与普通市区同等的公共服务并缴纳相关费用。入驻企业自主经营。入驻企业自主经营、照章纳税，依据自身经营需要建设相应的库房、堆场、车间、转运站，配备相关的机械设备和辅助设施。

物流基地的发展前景 物流基地出现以后，对使用基地的企业乃至邻近城市都产生了巨大的经济和社会效益，主要表现在：
：减轻了物流对城市交通的压力；减小物流对城市环境的不利影响；提高物流经营的规模效益；满足仓库建设大型化发展趋势的要求；满足货物联运发展的需求。物流基地的出现极大地促进了日德等国家物流业的快速发展，根据德国权威机构的研究，未来10年，既使在日本、德国这样运输业高度发达的国家，物流基地的建设仍将处于蓬勃发展时期。在我国，物流业的发展正在起步，深圳、成都等物流业较为发达的城市对物流基地的建设已经开始了大量积极有益的理论探索和实践尝试，如深圳拟投资1500亿元建设物流中心，成都拟建八里庄仓储物流中心项目等。随着这些物流基地的规划与建设，我国的物流产业必将迎来又一个崭新的发展机遇。

把物流师站点加入收藏夹 欢迎进入：2009年物流师课程免费

试听 更多信息请访问：百考试题物流师论坛 欢迎免费体验：
百考试题物流师在线考试中心 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