

第1章 物流成本管理概述



学习目标 ○○○

● 知识目标

了解物流的功能和环节;掌握物流成本的构成与分类;掌握物流成本管理的前提条件和方法。

● 能力目标

使学生对物流成本管理有一个比较全面的认识;初步了解物流成本分析。

引导案例 美国物流成本管理经验

一、美国物流成本约占国内生产总值(GDP)的10%,成本计算方法独到

美国物流成本占GDP的比重在20世纪90年代保持在11.4%~11.7%范围内,而进入20世纪最后10年,这一比重有了显著下降,由11%以上降到10%左右,但物流成本的绝对数量还在一直上升。

分析发现,美国的物流成本主要由三部分组成:一是库存费用;二是运输费用;三是管理费用。比较近20多年来的变化可以看出,运输成本在GDP中比例大体保持不变,而库存费用比重降低是导致美国物流总成本比例下降的最主要的原因。这一比例由过去接近5%下降到不足4%。由此可见,降低库存成本、加快周转速度是美国现代物流发展的突出成绩。也就是说,利润的源泉更集中在降低库存、加速资金周转方面。

宏观上,美国物流成本包括三个部分,且各自有其测算的办法。

1. 库存费用

库存费用是指花费在保存货物的费用,除了

包括仓储、残损、人力费用及保险和税收费用外,还包括库存占压资金的利息。其中,利息是当年美国商业利率乘以全国商业库存总金额得到的。把库存占压的资金利息加入物流成本,这是现代物流与传统物流费用计算的最大区别,只有这样,降低物流成本和加速资金周转速度才从根本利益上统一起来。

2. 运输费用

运输费用包括公路运输、其他运输方式与货主费用。公路运输包括城市内运送费用与区域间卡车运输费用。其他运输方式包括铁路运输费用、国际国内空运费用、货物代理费用、油气管道运输费用。货主方面的费用包括运输部门运作及装卸费用。近10年来,美国的运输费用占国民生产总值的比重大体为6%,且一直保持着这一比例,说明运输费用与经济的增长是同步的。

3. 管理费用

物流管理费用是按照美国的历史情况由专家确定一个固定比例,乘以库存费用和运输费用的总和得出的。美国的物流管理费用在物流总成本



中比例大体占 4% 左右。

二、美国物流库存周期短

库存周期是另一个反映美国物流效率的指标。美国平均库存的周期在 1996—1998 年间保持在 1.38 个月到 1.40 个月之间,但 1999 年发生了比较显著的变化,库存周期从 1999 年 1 月份的 1.38 个月降低到年底的 1.32 个月,库存周期缩短的原因是由于销售额的增长超过了库存量增长。

三、美国的物流成本管理对我们有三大启示

1. 降低物流成本是提高效益的重要战略措施

美国每年 10 万亿美元的经济规模,如果降低 1% 的成本,就相当多出 1000 亿美元的效益。假设我国是 1 万亿美元的经济规模,如果降低 1% 的物流成本,就等于增长了 100 亿美元的效益。因此,业界普遍认为,我国物流成本下降的空间应该在 10 个百分点或更多,这是一笔巨大的利润源泉。

2. 减少库存支出是降低物流费用的主要来源

美国的实践表明,物流成本中运输部分的比例大体不变,减少库存支出就成为降低物流费用的主要来源。减少库存支出就是要加快资金周转、压缩库存,这与同期美国库存平均周转率降低的现象是吻合的。因此,发展现代物流就是要把目标锁定在加速资金周转、降低库存水平上面。这是核心的考核指标。

3. 物流成本的概念必须拓展

库存支出不仅仅是仓储的保管费用,更重要的是要考虑它所占有的库存资金成本,即库存占压资金的利息。理论上还应该考虑因库存期过长造成的物品贬值、报废等代价,尤其是产品周期短、竞争激烈的行业,如电子、家电等。

思考与讨论

1. 如何降低我国物流成本占 GDP 的比重?
2. 物流成本管理的作用是什么?

重视物流管理就是为了降低物流成本。物流成本对一个国家来说并非一个小数目,它在 GDP 中占有相当的份额,我国的物流成本占 GDP 的比重约 18%,高出发达国家一倍左右,这说明我国的物流成本管理还很低,同时也说明我国物流成本下降的空间很大。

第一节 物流成本概述

一、物流概述

(一) 物流的概念

物流指的是物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要,物流将运输、仓储、装卸搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能有机结合起来。

(二) 物流各环节的基本功能

1. 运输功能

运输是物流各环节中最主要的部分,是物流的关键。有人将运输作为物流的代名词。运输方式有铁路运输、公路运输、船舶运输、航空运输、管道运输等。如果不通过运输将物品送至消费者,等于该产品没有被利用的机会,物品就只有存在价值,而不可能实现其使用价值。因此,没有运输连接生产和消费,生产就失去意义。



广义上的运输可以划分成两段:一段是生产厂到流通据点之间的运输,批量比较大,品种比较单一,运距比较长;另一段是流通据点到用户之间的运输,人们称其为配送。配送即根据用户的要求,将各类物品按不同类别、不同方向和不同用户进行分类、拣选、组配、装箱,并按用户要求的品种、数量配齐后送给用户,其实质在于“配齐”和“送达”。

2. 仓储功能

仓储同样是物流各大环节中十分重要的组成部分。产品离开生产线后到最终消费之前,一般都要有一个存放、保养、维护和管理的过程,是克服季节性、时间性间隔,创造时间效应的活动。虽然人们希望产品生产出来后能马上使用,使物流的时间距离,即存放、保管的时间接近“零”,但这几乎不可能。即便从生产厂到用户的直达运输,在用户那里也要有一段时间的存放过程。另外,为了防止自然灾害、战争、地震等人类不可抗拒事件的发生,还需要建立战略性储备。因此说,仓储的功能不仅不可缺少,而且很有必要。

在经济不发达、市场短缺的时代,仓储往往是长期储存的代名词。随着时代的进步,经济的发展,特别是运用以计算机为核心的信息技术以后,为了减少流通环节,节约物流费用,仓储的作用就发生了根本性的变化,由主要发挥保管功能,转为主要发挥流通功能。

在现代经济社会,经济发达国家的仓库大都变成了物流中心、配送中心、物流据点和流通中心。制造企业经常从这里了解自己的产品流转速度、周转率,从中得出什么产品畅销,什么产品滞销,由此决定该生产什么,不该生产什么等,把保管作为信息源,根据仓储的种种数据决定生产、促进销售。也就是说,仓储还具有信息的功能。

3. 装卸搬运功能

装卸、搬运是将物流各环节连接成一体的接口,是运输、仓储、包装等物流作业得以顺利实现的根本。装卸和搬运质量的好坏、效率的高低是整个物流过程的关键所在。

装卸搬运工具、设施、设备不先进,搬运装卸效率低,物品流转时间就会延长,物品就会破损,就会增大物流成本,影响整个物流过程的质量。装卸搬运环节出了问题,物流其他环节就会停顿。

由于目前我国装卸作业水平、机械化、自动化程度与发达国家相比还有很大差距,不文明装卸造成包装破损、物品丢失现象时有发生,人工费用居高不下,物品破损率一直很高,重视装卸搬运环节显得非常重要。

4. 包装功能

包装可大体划分为两类:一类是工业包装,也叫运输包装或大包装;另一类是商业包装,也叫销售包装或小包装。工业包装的对象有煤炭、矿石、棉花、粮食等。工业包装的原则是便于运输,便于装卸,便于保管,能保质、保量、促销。工业发达的国家在产品阶段还考虑包装的合理性、装卸搬运和运输的效率性以及尊重搬运工人的能力性等。商业包装的目的主要是促进销售,包装精细、考究,以利于宣传,吸引消费者购买。

由此看来,包装的功能和作用也不可低估,注重包装是保证整个物流系统流程顺畅的重要环节之一。



5. 流通加工功能

流通加工是产品从生产到消费过程中的一种加工活动,或者说是一种初加工活动,是社会分工、专业化生产的新形式,是使物品发生物理性变化(如大小、形状、数量等变化)的物流方式。通过流通加工,可以节约材料、提高成品率,保证供货质量和更好地为用户服务。所以,对流通加工的作用同样不可低估。流通加工是物流过程中“质”的升华,使流通向更深层次发展。

6. 配送功能

配送是按用户的订货要求,在物流据点进行分货、配货等工作,并将配好的货物送交收货人。配送是从物流据点至用户的一种特殊送货方式,从送货功能看,其特殊性表现为以下方面。

①从事送货的是专职流通企业,而不是制造企业。

②配送是“中转”型运输,也就是说,它不是单纯的运输或输送,而是运输与其他活动共同构成的组合体。配送中所包含的那一部分运输活动在整个输送过程中是处于“二次输送”“支线输送”“终端输送”的位置,其起止点是物流据点至用户。

③配送是一种“门到门”服务,也就是说,它不是广义概念的组织物品订货、签约、进货及对物品处理分配的供应,而是供给者送货到户式的服务性供应。从服务方式来讲,它是一种“门到门”的服务,可以将物品从物流据点一直送到用户的仓库、车间乃至生产线的起点。

④配送是“配”和“送”的有机结合,配送是在全面配货基础上,完全按用户要求,包括种类、品种搭配、数量、时间等方面的要求所进行的运送。因此,除了各种“运”“送”活动外,还要从事大量分货、配货、配装等工作,是“配”和“送”的有机结合形式。

7. 信息功能

物流信息是连接运输、仓储、装卸搬运、包装各环节的纽带,没有各物流环节信息的通畅和及时供给,就没有物流活动的时间效率和管理效率,也就失去了物流的整体效率。产品从生产到消费过程中的运输数量和品种、库存数量和品种、装卸质量和速度、包装形态和破损率等信息都是物流活动质量和效率的保证,准确掌握物流各环节的状态等信息,是搞好物流管理的先决条件。不断地收集、筛选、加工、研究、分析各类信息,并以此为依据判断生产和销售方向,制定企业经营战略,在国外已经不是新鲜经验。

因此,物流信息功能是物流活动顺畅进行的保障,是物流活动取得高效益的前提,是企业管理和经营决策的依据。充分掌握物流信息,能使企业减少浪费、节约费用、降低成本、提高服务质量,确保企业在激烈的市场竞争中立于不败之地。

当然,在进行企业经营管理时,单单掌握物流信息是不够的,商流信息如销售状况、合同签订、批发与零售等信息,同行业企业商流、物流信息,乃至一个国家的政治、经济、文化信息,包括政治事件、经济政策、重大项目计划,股市、金融、保险、国民经济重要指标等信息,都是企业经营所不可缺少的。



(三) 物流的实质及作用

1. 保值

物流具有保值作用。也就是说,任何物品从生产出来到最终消费,都会产生运输、仓储、包装、装卸搬运等多环节、多次数的物流活动。在这个过程中,物品可能会受潮、腐蚀、被盗、水浸、破损、生锈等。物流的使命就是防止上述现象的发生,保证物品从生产者到消费者移动过程中的质量和数量,使该物品在到达消费者之前使用价值不变。

2. 节省

搞好物流,能够节省自然资源、人力资源和能源,同时也能够节省费用。比如,集装箱化运输可以简化物品包装,节省大量包装用纸和木材;实现机械化装卸作业、仓库保管自动化,能节省大量作业人员,大幅度降低人员开支。例如,被称为“中国物流管理觉醒第一人”的海尔企业集团,加强物流管理,建设起现代化的国际自动化物流中心,仅在 2001 年一年时间内,就将库存占压资金和采购资金从 15 亿元降低到 7 亿元,为企业节省了 8 亿元资金。

3. 缩短距离

物流可以缩短时间间隔、距离间隔和人的间隔。现代化的物流在缩短距离方面的例证举不胜举。随着物流现代化的不断推进,国际运输能力大大加强,极大地促进了国际贸易,使人们逐渐感到这个地球变小了,各大洲的距离更近了。

4. 增强企业竞争力,提高服务水平

在新经济时代,企业之间的竞争越来越激烈。在同样的经济环境下,制造企业(如家电制造企业)相互之间的竞争主要表现在价格、质量、功能、款式、售后服务的竞争上。目前各企业的水平已经没有太大的差别,唯一可比的地方往往是价格。降价是近几年家电行业企业之间主要的竞争手段,降价竞争的后盾是企业总成本的降低,即功能、质量、款式和售后服务以外的成本降低,也就是我们所说物流成本的降低。

国外的生产制造企业很早就认识到了物流是提高企业竞争力的法宝。搞好物流可以实现“零库存”“零距离”和“零流动资金占用”,搞好物流是提高为用户服务质量,构筑企业供应链,增加企业核心竞争力的重要途径。在经济全球化、信息全球化和资本全球化的 21 世纪,企业只有建立现代物流结构,才能在激烈的竞争中求得生存和发展。

5. 加快物品流通,促进经济发展

关于这一点,以配送中心为例子是最有说服力的。如果说计算机的应用为物流信息功能插上了翅膀,那么,配送中心的设立为物品供应提供了广阔的发展空间。有了计算机迅速及时的信息传递和分析,通过配送中心的高效率作业,并将信息反馈给供货方和制造企业,可以形成一个高效率、高能量的物品流通网络,为企业管理决策提供重要依据,同时,能够大大加快物品流通的速度,降低物品的零售价格,提高用户的购买欲望,从而促进物品经济的发展。

(四) 物流合理化目标

物流合理化目标是物流管理的努力方向。它包括距离短、时间少、整合好、质量高、费用



省等五个方面。

1. 距离短

物流是物品的物理性移动。这种移动,即运输、仓储、包装、装卸搬运、流通加工等活动,最理想的目标是“零”。也就是说,不发生物流是最经济的,然而这是不可能办到的,因为凡是“移动”都要产生距离,距离移动的越长,费用越多;距离移动的越短,费用越少。所以物流合理化的目标,首先是距离短。拿运输来说,某种物品在产地消费,能大大节省运输成本,减少能源消耗;在异地消费,若采取直达运输,尽量不中转,避免或减少交叉运输、空车返回,就能做到运距短;若在物品制造企业和供应部门所在的大中城市间采取大批量运输方式,在物品供应部门建配送中心、物流中心,由这些中心向各用户进行配送,同样能杜绝重复运输,缩短运距。例如,现在一些发达国家进行“门到门”“线到线”“点到点”的送货,进一步缩小了运输距离,大幅度减少了运输上的浪费。另外需要说明的是,距离短还包括装卸搬运距离短。

2. 时间少

这里的时间主要指的是物品从离开生产线算起至到最终用户的时间,而不包括从原材料生产、制造、加工生产环节这段时间。也就是说,这里的“时间少”是指物品在途时间要少,比如,运输时间少、仓储时间少、装卸搬运时间少和包装时间少等。如果能尽量压缩仓储时间,就能减少库存费用,节约占压资金,节约生产总成本;装卸搬运实现机械化、自动化作业后,不仅大大缩短了时间、节约了费用、提高了效率,而且通过装卸搬运环节的有效连接,还激活了整体物流过程;在包装环节,使用打包机作业比人工作业不知要快多少倍;现代物流手段之一的模块化包装,也为物流管理的快速化提供了有利条件。所以说,物流时间尽量少,是物流合理化的重要目标之一。

3. 整合好

物流是一个整体性概念,不能单独地把运输称为物流,也不能单独地把仓储称为物流。物流是运输、仓储、包装、装卸搬运、流通加工以及信息的统一体,是这几个功能的有机组合。物流是一个系统,强调的是综合化、整合性。只有这样,才能发挥物流的作用,降低成本、提高效益。单项冒进、“一枝独秀”是不可取的。例如,一个企业全自动化立体仓库建起来了,保管效率大幅度提高了,可是物品包装差,经常散包、破损,或者托盘尺寸和包装尺寸不标准、不统一,造成物流过程混乱、窝工现象不断。那么,建了全自动化立体仓库也只能发挥一个环节的作用,物流整体的效率还是没有太大的提高。再比如,一个企业运输、仓储、包装和装卸搬运四个环节都现代化了,而信息环节落后,造成信息收集少,传递不及时、筛选分析质量差或者计算差错率高等,那么整个物流系统也不能高效运转。

4. 质量高

质量高是物流合理化目标的核心。物流质量高的内容有运输、仓储、包装、装卸搬运和信息各环节本身作业的质量要高,为客户服务的质量要高,物流管理的质量要高等。拿运输和仓储质量来说,送货的数量不能有差错,运送的地址不能有差错,还要保证按时送达;库存保管方面,物品要及时入库、上架、登记,做到库存物品数量准确、货位确切,还应将库存各种



数据及时传送给各有关部门,作为生产和销售依据。物流合理化目标的归结点就是为用户服务。用户是物流的服务对象,物流要按照用户要求的数量、品种,安全及时地将货物送到指定的地点,这是物流合理化目标的主体和实质。物流质量高的另一个方面是物流管理质量。没有高水平的物流管理就没有高水平的物流,物流合理化的目标也就变成一句空话。

5. 费用省

物流合理化目标中,既要求距离短、时间少、整合好、质量高,又要求费用省,这似乎不好理解,实际上它们并不矛盾,如果真正实现了物流现代化,物流费用照样能省。比如,减少交叉运输和空车行驶会节约运输费用;利用计算机进行库存管理,充分发挥信息的功能,可以大幅度降低库存,加快仓库运转,避免物品积压,从而大大节省费用;采取机械化、自动化装卸搬运作业,既能大幅度削减作业人员,又能降低人工费用。这笔开支在国外企业中所占的比例非常高,在我国也会逐渐上升,这方面的潜力很大。

除了以上谈到的五个方面物流合理化目标外,保护环境也是物流合理化目标的重要组成部分,也应视为物流合理化的目标之一。

二、物流成本概述

(一) 物流成本的概念

物流成本是指物流活动中所消耗的物化劳动和活劳动的货币表现。具体地说,它是产品在实物运动过程中,如运输、仓储、包装、装卸搬运、流通加工、配送、信息处理等各个活动中所支出的人力、物力和财力的总和。总之,物流成本是完成诸种物流活动所需的全部费用。

(二) 物流成本的构成

按照物流成本管理和控制的不同角度,物流成本分成社会物流成本、流通企业物流成本和制造企业物流成本。其中,社会物流成本是宏观意义上的物流成本,而流通企业物流成本和制造企业物流成本是微观意义的物流成本。

1. 社会物流成本

社会物流成本是指宏观物流成本。站在社会的角度,进行社会物流的优化,就要考虑物流成本的问题。人们往往用物流成本占 GDP 的比重来衡量一个国家物流管理水平的高低,这种物流成本就是社会物流成本。

宏观物流成本是核算一个国家在一定时期内发生的物流总成本,它是不同性质企业微观物流成本的总和。由于各国之间经济结构不同,发展阶段不同,各国采用的研究统计方法也不同,因此,各国社会物流成本的构成内容及测算指标也不尽一致,各个指标统计口径也无法完全统一。实际上,物流成本占一国 GDP 的比重会因为经济结构、发展阶段、测算指标和统计口径等差异存在。目前,各国物流学术界和实务界普遍认同的一个社会物流成本计算的概念性公式是:

$$\text{物流总成本} = \text{运输成本} + \text{存货持有成本} + \text{物流行政管理成本}$$



基于这个概念性公式,可以认为,社会物流成本由三部分构成,即运输成本、存货持有成本、物流行政管理成本。

2. 流通企业物流成本

流通企业物流成本是指在组织物品的购进、运输、保管、销售等一系列活动中所耗费的人力、物力和财力的货币表现,其基本构成及分类如下。

(1) 流通企业物流成本的基本构成

①人工费用,如企业员工工资、奖金、津贴、福利费等。

②营业费用,如运杂费、能源消耗费用、设施设备折旧费、保险费、办公费、差旅费以及经营过程中的合理消耗(如物品损耗)等。

③财务费用,如支付的贷款利息、手续费、资金的占用费等。

④管理费用,如行政办公费、差旅费、税金等。

⑤物流信息费用,如硬件、软件费用,维护费等。

(2) 流通企业物流成本的分类

物流成本按成本发生的流转环节划分,可分为进货成本、物品储存成本和销售成本。

①进货成本。进货成本是指物品由供货单位到流通企业仓库所发生的运输费、装卸搬运费以及损耗费、包装费、入库验收费和中转单位收取的费用等。

②物品储存成本。物品储存成本是指物流企业在物品保管过程中所开支的转库搬运、检验、挑选整理、维护保养、管理包装等方面的费用及物品的损耗费。

③销售成本。销售成本是指流通企业从物品出库到销售过程中所发生的包装费、手续费、管理费等。

3. 制造企业物流成本

制造企业主要是生产满足市场需求的各种产品。为了进行生产活动,制造企业必须同时进行有关生产要素的购进和产品的销售,同时,为保证产品质量,并为消费者服务,制造企业还要进行产品的返修和废物的回收。因此,生产性企业物流成本是指企业在进行供应、生产、销售、回收等过程中所发生的运输、包装、保管、配送、回收方面的成本。与流通企业相比,制造企业的物流成本大都体现在所生产的产品成本之中,具有与产品成本的不可分割性。其物流成本的基本构成及分类如下。

(1) 制造企业物流成本的基本构成

①人工费用,是指企业从事物流工作的员工工资、奖金、津贴、福利费用。

②采购费用,如运输费、保险费、合理损耗、采购人员的差旅费等。

③仓库保管费用,如仓库的维护保养费、搬运费。

④营业费用,指在物流活动中的能源、材料消耗费,办公费、差旅费、保险费、劳动保护费等。

⑤折旧费,指物流设施、设备维护和折旧费,仓库的折旧费。

⑥产品销售费用,是指在产品销售过程中所发生的物流费用。如销售活动中的运输费、



保险费、搬运费、装卸费、仓储费、配送费等。

⑦物流信息费用,如物流硬件费用、软件费用、维护费用等。

⑧财务费用,如物流活动中的贷款利息、手续费、资金占用费等。

(2) 制造企业物流成本的分类

按物流过程划分,可分为供应物流成本、生产物流成本、退货物流成本、废弃物物流成本。

①供应物流成本。为制造企业提供原材料、零部件或其他物品时,物品在提供者与需求者之间的实体流动发生的费用。

②生产物流成本。生产过程中,原材料、在制品、半成品、产成品等,在企业内部的实体流动发生的费用。

③回收物流成本。不合格物品的返修、退货以及周转使用的包装容器从需方返回到供方所形成的物品实体流动发生的费用。

④废弃物物流成本。将经济活动中失去原有使用价值的物品,根据实际需要进行收集、分类、加工、包装、搬运、储存等,并分送到专门处理场所时所形成的物品实体流动发生的费用。

(三) 物流成本的影响因素

1. 进货方向的选择

进货方向决定了企业货物运输距离的远近,同时也影响着运输工具的选择、进货批量等多个方面。因此,进货方向是决定物流费用水平的一个重要因素。

2. 运输工具的选择

不同的运输工具,费用高低不同,运输能力大小不等。运输工具的选择,一方面取决于所运货物的体积、重量及价值大小,另一方面又取决于企业对某种物品的需求程度及工艺要求。所以,选择运输工具要同时兼顾既保证生产与销售的需要,又要力求物流费用最低两个方面。

3. 存货的控制

无论是制造企业还是流通企业,对存货实行控制,严格把握进货数量、次数和品种,可以减少资金占用、贷款利息支出,降低库存、保管、维护等费用。

4. 物品的保管制度

良好的物品保管、维护、发放制度,可以减少物品的损耗、霉烂、丢失等事故,从而降低物流费用。相反,若在保管过程中,物品损耗、霉烂、丢失等时有发生,物流费用必然增加。

5. 产品废品率

影响物流费用的一个重要方面还在于产品的质量,即产品废品率的高低。生产高质量的产品可杜绝因次品、废品等回收、退货而发生的各种物流费用。

6. 管理费用开支的大小

管理费用与生产和流通没有直接的数量依存关系,但管理费用的大小直接影响着物流



费用的大小,节约办公费、水电费、差旅费等管理费用可以相应地降低物流费用总水平。

7. 资金利用率

企业利用贷款进行生产或流通必然要支付一定的利息(如果是自有资金,则存在机会成本问题),资金利用率的高低,影响着利息支出的大小,从而也影响着物流费用的高低。

总之,影响物流成本的因素还很多,认识每一个影响因素,针对其特性加强管理,可以达到降低物流成本的效果。

第二节 物流成本管理的发展及意义

一、物流成本管理的产生与发展

物流活动必然会带来相应的物流成本,然而最初提出物流管理时并没有将物流成本放在一个重要的位置,这与当时物流管理产生的背景有直接的关系。物流管理是在第二次世界大战期间提出的,其出发点是为美国军队解决一些后勤问题。但是由于在军事上,首先注重的是军用物品供应的可达性和及时性,成本的考虑是放在第二位的,因此在这个阶段物流成本管理没有得到较大的发展。

随着生产技术的发展,产品成本的下降,流通成本问题开始逐渐浮现,分销领域物流成本控制的问题就产生了。同时,由于激烈的市场竞争和物价上涨以及人工成本的提高,使得企业利润率降低,企业已经难以靠提高产品售价来增加利润,要进一步降低产品生产成本也是困难重重。

当人们开始通过加强物流管理来挖掘第三利润源的时候,物流成本的问题也开始引起人们的注意,物流成本管理成了成本管理的一个新的组成部分。目前,物流发展较好的国家有美国和日本,物流成本管理在我国则处于刚刚起步阶段。

从欧美国家的企业物流成本管理的一般发展过程来看,大致经历了物流成本认识阶段、物流项目成本管理阶段、引入物流预算管理制度阶段、物流预算管理制度确立阶段、物流业绩评价制度确立阶段。

在日本,物流技术兴起于20世纪50年代,发展至今已形成了一套完整的体系,由重视功能变为重视成本,进而变为重视服务。物流成本管理一直受到日本物流界的重视,在长期的发展中物流成本与财务结算制度逐步相联结。

我国的物流起步较晚。1979年第一次把“物流”这一概念从日本引到了国内。20世纪80年代初,国有物品部门开始了从宏观角度研究物流。20世纪90年代初,竞争的激烈、业态的多样化导致了流通利润的下降,使得商业系统开始重视物流,特别是连锁经营与物流配送关系的研究。物流成本开始进入初步的研究和试验性管理阶段。进入20世纪90年代后期,国内一些企业内部开始设立专门的物流部门,也开始出现了不同形式的物流企业(大多物流企业是由原运输企业、仓储企业、商业企业或工业企业等改造重组而来),已有少数物流企业开始根据物流理论,按照物流运作规律进行组织与管理,物流成本管理开始组织化。进



入 21 世纪以后,我国物流业发展开始走向国际化、全球化;对物流成本管理理论和方法的研究进入了一个新的阶段,出现了一些关于物流成本管理的专著和论文;一些企业开始引入物流成本预算制度,作为物流环节的运输、储存、装卸搬运等,都有了一些行业的定额指标。通过对物流成本的管理来改善物流流程、降低成本、提高效益,已经成为我国物流业的核心问题。

物流成本管理是管理者在满足客户要求的前提下,在控制物流成本与降低物流成本的过程中所采取的一切手段,目的是以最低的成本达到预期的目的。

二、物流成本管理技术的发展

现今,物流优化技术日益引起人们的重视,其技术也多种多样。按其目的和方法,物流成本管理技术可分为物流成本控制技术和物流成本降低技术两大类。

(一) 物流成本的控制技术

1. 物流成本的局部控制技术

物流成本的局部控制技术是指针对物流的一个或某些局部环节发生费用所采取的成本控制,其任务是探求适合不同环节成本控制的控制指标和控制方式。

2. 物流成本的综合控制技术

物流成本的综合控制技术是指综合系统地优化理论和模型方法,如作业基准成本法(Activity Based Costing,简称 ABC 法)、规划论、存贮论、决策论、人工神经网络法、非线性动力系统方法、随机控制论、模糊控制论等,研究和构造物流成本的动态模型。其任务是从多个角度,利用不同的理论与方法,实现最优组合控制。

(二) 物流成本的降低技术

1. 库存优化技术

根据各种客观环境,运用博弈论建立企业间的激励模型,研究供需双方信息共享的激励机制,降低供应链库存成本。同时,在信息共享的环境下,开发库存决策优化技术,并设计与之相适应的契约机制。

2. 物流延迟技术

在考虑产品技术特点、产品顾客化程度、企业之间的距离、流通渠道的分散程度等因素的条件下,采用多目标规划方法,研究延迟形式选择和分离点定位决策的优化问题。

3. 物流环保技术

从可持续发展的角度看,伴随着大量废弃物对社会经济产生的严重的负面影响以及社会资源的枯竭和自然环境的恶化,人类开始注重环保技术在物流产业的应用,循环物流和绿色物流技术已经应运而生。

4. 物流敏捷技术

敏捷化技术是实现快捷服务,降低物流成本,充分利用物流成本管理的关键技术之一。敏捷化技术主要是利用互联网为核心的信息技术进行电子商务活动和企业资源管理。



三、传统物流成本管理与现代物流成本管理的区别

传统物流成本主要包括企业对外支付的物流费用,如支付的运输费、保管费以及材料的购买费、装卸费等,是物流成本中易于企业核算的一小部分费用。

现代物流成本既包含企业对外的物流费用,又包括企业内部发生的物流费用。企业内部的物流费用包括企业内与物流中心相关的人员费用、设备折旧费用、库存占压资金的利息以及流通过程中的基础设施投资等。其中,把库存占压资金的利息加入物流成本,是现代物流与传统物流费用计算的最大区别。

由于企业内部的物流费用一般会分散统计于制造费用、管理费用和销售费用当中,使得企业难以明确划分和单独核算这一部分物流成本,如何降低这部分物流费用便成为了企业成本管理的重点。

四、我国物流成本管理的意义

物流成本对一个国家来说并非一个小数目,它在 GDP 中占有相当的份额,我国的物流成本占 GDP 的比重要远远高于其他国家,高出发达国家一倍左右,这说明我国的物流成本管理水平还很低,同时也说明我国物流成本下降的潜力很大。

(一)我国物流业的现状

现阶段,我国的物流业还处于起步阶段,物流成本很高。其具体表现在以下几个方面。

1. 运输费用高

数据显示,2010 年我国运输费用占社会物流总费用的比率为 55%。物流成本居高不下,很大程度上是由我国过高的制度成本造成的。一个货运企业的交通费用里,燃油费占 3 成,而路桥费则占到了 7 成。

受利益驱动,我国地方保护主义现象普遍,人为形成市场分割和区域贸易壁垒,流通体系一体化和物品跨区域自由流通受到限制,大流通、大市场格局难以形成。其他地区物品进入到当地,往往要经受各种不公平的排他性市场竞争,这也增加了企业的物流成本。研究表明,中国跨省物品流通所遭受的贸易壁垒,相当于被征收 46% 的“关税”。

同时,我国各地公路收费现象十分普遍。目前,95% 的高速公路、61% 的一级公路、42% 的二级公路都是依靠收费公路政策建设的。为规避高昂的过路费,一些货运公司往往不愿跨省运输,使得产品往往不得不由一个分销商转给另一个分销商。

不管是无奈接受区域贸易壁垒的“直行”,还是通过分销方式的“绕行”,都大大增加了企业的运输成本和管理成本,以至于有些物品出现内销价格高过外销价格的反常现象。

2. 物流费用占 GDP 比重高

国际社会衡量一个国家的物流发展水平主要看该国物流成本占 GDP 的比重,比重越低越先进。2010 年中国物流总费用占 GDP 比重 18% 左右,过高的物流成本导致我国很多物品价格畸高。与我国相比,美国等发达国家物流比重约占 GDP 的 10%,一些中等发达国家



如韩国也仅为 GDP 的 16%，我国物流业水平整体落后明显。

3. 物流成本占产品销售价格的比重高

这一点在初级产品中表现得最为明显，中间产品次之，最终产品又次之。

我国经济处于工业化中期的重工业阶段，拉动煤炭、矿产品等大宗物品的需求和流通规模持续扩大。同时，各地区资源禀赋差异大，区域间经济发展不平衡，形成了内陆地区的传统农业和初加工经济与东南沿海、沿江地区近代工业并存的格局，原材料、能源等货物从中西部输往东部，工业品又从东部运往中西部。产区与销区分离的状态造成“北粮南运”“西棉东调”“北煤南运”“南菜北运”“南水北调”“西油南输”“西电东送”“西气东输”等特有的流通格局。货物大跨度、广范围、长距离的转运，成本自然居高不下。

4. 物流分散管理导致物流成本高

物流运输往往需要公路、铁路、水运、管道、集装箱、港口等多种方式的有机联结。现实是，我国物流业实行以不同运输方式划分的分部门管理体制，涉及内贸、外贸、铁道、交通、民航、邮政、海关、质检等多个部门和运输、仓储、装卸等不同行业。条块分割式的多头管理使得全社会的物流过程分割开来，政策法规相互之间难以协调一致，不同物流网点间难以有效衔接转化，“多式联运”的现代运输方式难以施行，最终造成物流运输费用和管理费用偏高。

5. 税制导致物流成本高

一般来讲，市场化状态下的第三方物流效率远远高于大而全、小而全状态下的第一方和第二方物流效率，企业选择第三方物流将大大降低物流成本。但我国物流业的现行税制存在逆向调节，很大程度上影响了流通业的发展形态和发展模式。

国内流通业以缴纳营业税为主，属于流转税，税收负担随流转环节增加而增加。只要流通企业向外延伸流转环节，继续分工、细化、外包业务，就会产生营业税。企业为了避免重复征税和营业税不能抵扣的缺陷，大多自行发展仓储、运输等。结果是，税制的逆向调节阻碍了第三方物流的发展和物流专业化水平的提升，流通市场化和专业化带来的竞争高效和价格优势无法体现，物流管理费用被推高。

同时，物流企业各环节税率不统一，运输、装卸的营业税税率为 3%，仓储、配送则为 5%，这也影响了企业的一体化运作。

受税制因素影响，目前我国第三方物流占物流市场的比重不到 25%，而日本、美国等发达国家第三方物流服务的比重已超过 70%。

6. 物流企业规模小导致物流成本高

存货规模居高不下，既有宏观方面的原因，也有企业自身的微观原因。我国大多数企业物流规模小、专业化程度低，缺乏信息化的精确管理，企业大多选择以增加库存的方式来支撑市场需求，造成仓储费用及管理费用明显偏高。美国沃尔玛有 2500 多家连锁店与商场，建有 30 个配送中心，配备专用卫星，用于全球店铺的信息传递与运输车辆定位，庞大的计算机系统与所有的供应商联网，大大降低了仓储费用和管理费用。



(二) 我国物流成本管理的意义

物流管理对于降低资源消耗,提高生产效率,增进企业经营效果,降低总体费用的作用已经引起了企业的普遍关注,物流管理正在成为企业的经营职能之一,所有国家都在谋求降低物流成本的途径。同样,我国也开始致力于这方面的研究。实行物流成本管理,降低物流成本,提高效益,对国家与企业都具有非常重要现实和长远的意义。

1. 物流成本管理的宏观意义

从宏观的角度来讲,进行物流成本管理,给行业和企业带来的经济效益体现在以下几个方面。

(1) 提高经济运行质量和总体竞争力

随着经济全球化和信息技术的迅速发展,企业生产资料的获取与产品的营销范围日益扩大,产品生产、物质流通、物品交易及其管理正在不断地发生深刻的变革。物流成本管理水平的高低将直接影响物流成本水平,进而影响产品成本。对于我国工商企业而言,在各国企业都追求客户服务差异化或成本最小化战略时,可以利用高质量的现代物流系统,降低物流成本,改进物流管理,提高企业及其产品参与国际市场活动的竞争力。如果全行业的物流效率普遍提高,物流成本平均水平降低到一个新的水平,那么该行业在国际上的竞争力将得到增强。对于一个地区和行业来说,可以提高其在全国市场的竞争力。

(2) 加速产业结构的调整,支撑新型工业化

我国目前处于工业化中期,加强物流成本管理可以促进区域经济增长方式的转变,引导企业走新型工业化之路,解决二元结构,增加就业,加速城市化建设,实现用信息化带动工业化,用集约式经营来提高效益和效率。

发展物流成本管理是实现新型工业化的强大支撑。加强以物流成本为手段的物流管理可以促进新的产业形态的形成,优化区域产业结构。现代物流产业的本质是第三产业,是现代经济分工和专业化高度发展的产物,将对第三产业的发展起到积极的促进作用。加强物流成本管理还可以促进以城市为中心的区域市场的形成和发展。一般来说,城市是物品集散和加工的中心,而且物流设施和基础建设齐全,消费集中且需求量大,交通与信息发达,城市与周围地区存在不对称性,以其为核心枢纽,辐射周边地区,可以带动其他地域成为一个物品流通整体。

此外,加强物流成本管理,可以降低物品在运输、装卸搬运、仓储等流通环节的损耗。这不但节约物流费用,为社会节约大量的物质财富,同时也可增加在生产领域的投入,创造更多的物质财富,从而增加企业为国家上缴的利税,增加国家资金积累,这也是企业扩大再生产的基础。

2. 物流成本管理的微观意义

(1) 有利于企业系统核算物流成本

在企业管理中物流渗透到各项经营活动之中,物流成本就是用金额评价物流活动的实



际支出费用。现代物流成本是指从原材料供应开始一直到将产成品送达消费者所发生的全部物流费用。由于物流费用没有被列入企业的财务会计制度,制造企业习惯将物流费用计入产品成本,流通企业则把物流费用与物品流通费用混为一谈,因此,无论是制造企业还是流通企业,不仅难以按照物流成本的内涵比较完整地计算出物流成本,而且连已经被生产领域或流通领域分割开来的物流成本也不能单独真实地计算并反映出来。

企业只有对自身物流资源进行优化配置,实施有效管理和正确决策,完整核算物流成本,才能以最小的消耗获得最大的效益。

(2) 有利于物流总成本的降低

物流成本的控制是对成本限额进行预算,将实际成本与目标成本限额加以比较,纠正存在的差异,提高物流活动的经济效益。

单项物流活动成本降低必将导致其他部分成本增加,处理不当,甚至有可能导致总成本的上升。物流总成本分析是进行一体化物流管理的关键,运用总成本分析法可以有效管理和实现真正意义上的降低成本。

物流总成本是企业物流管理的主要指标,但物流总成本本身并不能反映企业物流活动运作的好坏。通过物流总成本的统计分析,使企业可以从全局的角度了解自身的物流运作现状,明确目前关键的瓶颈问题以及突破口,提出解决问题的方法,以提高企业整体的运作绩效。

第三节 物流成本管理的原则、条件、方法

一、物流成本管理的原则

物流成本管理的基本原则可概括为以下五条。

1. 经济性原则

这条原则是指因推行物流成本管理而发生的成本,不应超过因缺少管理而丧失的收益。任何物流活动都要讲求经济效果,也都需付出一定的代价,但这种代价不能太大,不应超过建立这项管理所能节约的成本。

2. 因地制宜原则

因地制宜原则是指成本管理系统必须个别设计,以适合特定企业、部门、岗位和成本项目的实际情况,不可照搬别人的做法。具体说来,即要适合特定企业的特点,要适合特定部门的要求,要适合职务与岗位要求,要适合成本项目的特点。

3. 全员参与原则

任何物流活动都会发生成本,都应在物流成本管理的范围之内。任何物流成本都是人参与物流作业的成本,只能由参与或者有权干预这些活动的人来管理。所以,每个职工都负有成本责任。