



21世纪立体化高职高专规划教材·财经系列

现代物流概论

袁俊胜 何洲娥 主 编

程晓栋 杨 梅 任玉洁 颜 飞 副主编



南京大学出版社



21 世纪立体化高职高专规划教材·财经系列

现代物流概论

袁俊胜 何洲娥 主 编
程晓栋 杨 梅 任玉洁 颜 飞 副主编

南京大学出版社

内 容 简 介

随着科学技术的不断进步,人们对现代物流知识的认知也在不断增强,新知识、新观念、新方法不断涌现,对现代物流教学提出了更高的要求,为此我们编写了《现代物流概论》。

本书对现代物流的理论和方法做了比较全面、系统的阐述,且每个项目都有案例分析和大量的习题,从而增强了本书的理论性、实用性和可操作性。本书主要内容包括:概述,物流系统及系统要素构成,现代物流活动的功能要素及运作管理,物流形式,第三方物流与第四方物流,物流服务与物流质量管理,物流成本管理,电子商务与物流,供应链管理,逆向物流、回收物流和绿色物流,现代物流技术11个项目。

本书既可以作为高职高专院校及应用型高等院校的物流管理专业、市场营销专业、电子商务专业及相关专业的教材,也可以作为物流从业者的参考读物。

图书在版编目(CIP)数据

现代物流概论 / 袁俊胜, 何洲娥主编. -- 南京 :
南京大学出版社, 2013.12

21 世纪立体化高职高专规划教材. 财经系列

ISBN 978-7-305-12559-1

I. ①现… II. ①袁… ②何… III. ①物流—高等职业
教育—教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 298847 号

出版发行 南京大学出版社

社 址 南京市汉口路 22 号

邮 编 210093

网 址 <http://www.NjupCo.com>

出版人 左 健

丛 书 名 21 世纪立体化高职高专规划教材·财经系列

书 名 现代物流概论

主 编 袁俊胜 何洲娥

策划编辑 刘丹丹

责任编辑 文幼章 唐甜甜

编辑热线 010-62010948

审读编辑 顾其兵

照 排 北京创智时代图文设计工作室

印 刷 常州市武进第三印刷有限公司

开 本 787×1092 1/16 印张 14.5 字数 361 千

版 次 2013 年 12 月第 1 版 2013 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-305-12559-1

定 价 28.00 元

发行热线 025-83594756 83686452

电子邮箱 Press@NjupCo.com

Sales@NjupCo.com (市场部)

* 版权所有, 侵权必究

* 凡购买南大版图书, 如有印装质量问题, 请与所购图书销售部门联系调换

前言

物流学科是一门综合学科,涉及管理学、工程学、经济学、信息学、社会学,也涉及标准学科与法学、环保工程学。随着我国社会经济的发展,人们越来越认识到现代物流产业对国民经济的发展和企业经济效益的提高的重要作用。各级政府的相关部门和市场意识敏锐的企业都已经把物流作为提高企业核心竞争力的重要手段,把现代物流理念、技术和经营管理模式引入到国家、地区经济建设和企业经营管理之中。

为了满足现代物流教学的需要,我们编写了这本《现代物流概论》。本书对现代物流的理论和方法做了比较全面、系统的阐述,并附有大量习题和案例分析,增强了本书的理论性、实用性和可操作性。

本书由袁俊胜和何洲娥担任主编,负责全书的结构框架的设计及统稿工作;程晓栋、杨梅、任玉洁、颜飞担任副主编;参与编写的还有刘建宇、袁超、刘召云、李玮、杨阳、王桂庆、杨春艳、武超、陈静、邓振华、吴云、骆岩、许广宇。

在本书的编写过程中,我们借鉴了现代物流管理领域的部分著作、研究成果及相关案例,在此向有关作者和单位表示感谢。由于编者水平有限,书中存在不足之处恳请广大读者批评指正。

编 者

目 录

模块1 现代物流基本理论

项目1 概述 / 2

- 任务 1.1 物流的概念 / 5
- 任务 1.2 物流的基本理论 / 8
- 任务 1.3 物流的分类 / 12
- 任务 1.4 物流的功能与作用 / 14
- 任务 1.5 国外物流行业的现状与我国物流行业的现状与发展趋势 / 20

项目2 流系统及系统要素构成 / 26

- 任务 2.1 系统及系统管理 / 28
- 任务 2.2 物流系统 / 31
- 任务 2.3 物流系统分析 / 37
- 任务 2.4 物流系统规划 / 45

项目3 现代物流活动的功能要素及运作管理 / 51

- 任务 3.1 运输管理 / 53
- 任务 3.2 储存及现代仓储技术 / 58
- 任务 3.3 配送与配送中心管理 / 62
- 任务 3.4 现代包装及集装箱化 / 65
- 任务 3.5 装卸搬运管理 / 69
- 任务 3.6 流通加工管理 / 74
- 任务 3.7 物流信息与物流信息技术的应用 / 77

项目4 物流形式 / 84

- 任务 4.1 企业物流 / 87
- 任务 4.2 城市物流 / 90
- 任务 4.3 区域物流 / 92
- 任务 4.4 国际物流 / 95

模块2 现代物流实务

项目5 第三方物流与第四方物流 / 104

- 任务 5.1 第三方物流概述 / 106
- 任务 5.2 物流外包 / 110
- 任务 5.3 第三方物流企业 / 114
- 任务 5.4 第四方物流 / 118

项目6 物流服务与物流质量管理 / 127

- 任务 6.1 物流服务概述 / 129
- 任务 6.2 物流服务的分类 / 130
- 任务 6.3 物流服务质量的内容及测量 / 133
- 任务 6.4 物流服务质量的管理措施 / 135

项目7 物流成本管理 / 142

- 任务 7.1 物流成本的概念、特征、构成及分类 / 145
- 任务 7.2 物流成本计算的基本方法 / 149
- 任务 7.3 物流成本管理方法——量本利分析法 / 154
- 任务 7.4 物流成本控制策略 / 156

项目8 电子商务与物流 / 162

- 任务 8.1 电子商务与物流的关系 / 165
- 任务 8.2 电子商务物流的概念 / 169
- 任务 8.3 电子商务物流的特点及发展趋势 / 170

项目9 供应链管理 / 181

- 任务 9.1 供应链概述 / 183
- 任务 9.2 供应链管理概述 / 186
- 任务 9.3 物流网络与供应链管理 / 188



项目 10 逆向物流、回收物流和绿色物流 / 193

任务 10.1 逆向物流 / 195

任务 10.2 回收物流 / 196

任务 10.3 可再生资源的回收和利用 / 198

任务 10.4 废弃物物流 / 200

任务 10.5 绿色物流 / 204

项目 11 现代物流技术 / 213

任务 11.1 现代物流技术概述 / 215

任务 11.2 我国现代物流技术的应用 / 217

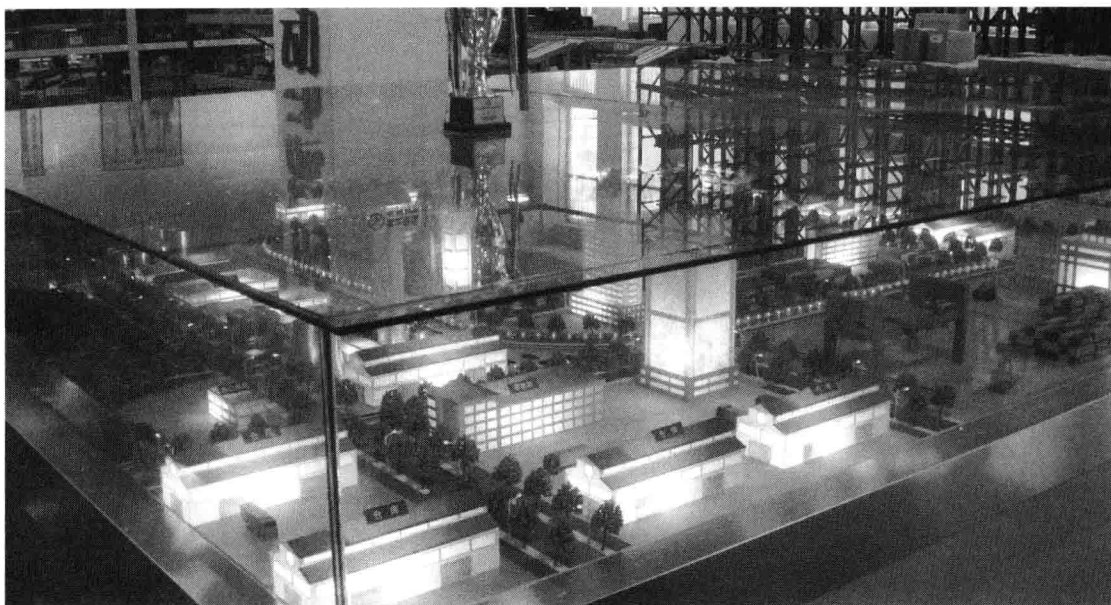
参考文献 / 223

模块 1
现代物流基本理论



项目 1

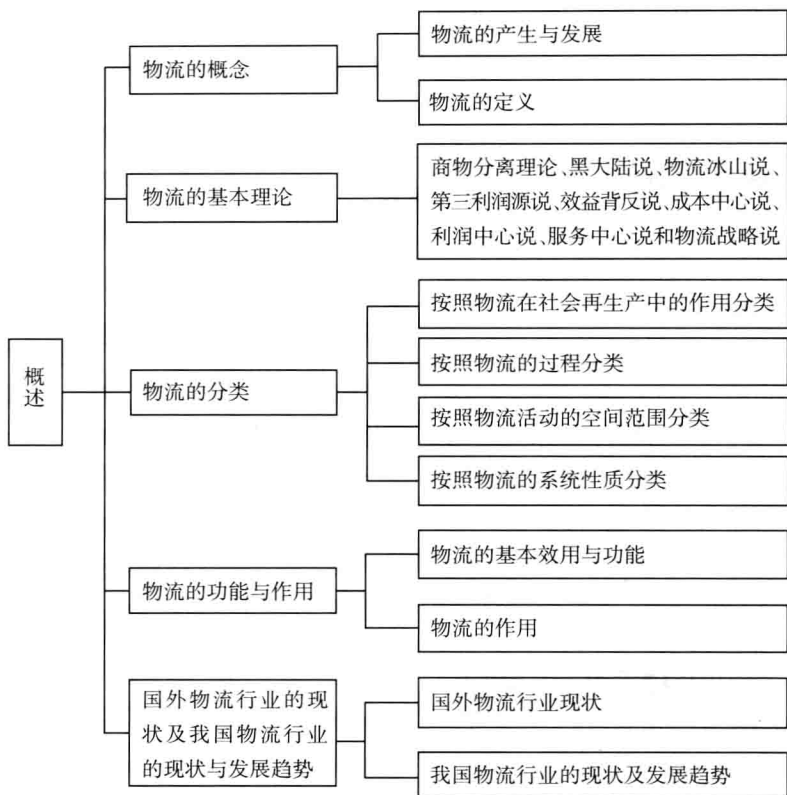
概述



学习导航

- 掌握物流的基本概念,了解物流概念的演变历史。
- 了解物流的基本理论与学说。
- 理解物流的分类。
- 掌握物流的功能与作用。
- 了解国内外物流行业的现状及我国物流行业的发展趋势。

本项目知识框架



案例导入 海尔进军物流行业

海尔是我国乃至世界上很有影响力的家电制造厂商。从1999年开始,海尔大力发展自己的物流能力,成立了专门的物流推进部门。短短几年时间,物流部取得了显著的成绩,打响了“海尔物流”这一金字招牌,在我国的物流领域树立起了海尔物流这面旗帜,对企业的发展起到了积极的推动作用。

20世纪60年代,企业间竞争的主要因素是成本;到70年代,竞争的主要因素转变为质量;进入80年代以后,企业竞争的主要因素就变成了时间。这里说的时间主要是指交货期和响应周期。用户不但要求厂家要按时交货,而且要求的交货期越来越短,这就对生产制造企业提出了越来越高的要求。一般而言,生产制造企业的物流业务要么自己做,要么让其合作伙伴——专业的第三方物流公司来做。

尽管海尔在“三个转移”的思路中提出了“从制造业向服务业转移”的产业方向,但是,海尔目前仍然是一个制造企业,因此,不能像有些国外的跨国公司那样,把生产和分销全部外包。如果海尔也将自己的生产部分外包,那么将可以省去在物流方面的大量投入。例如海尔为了其整个物流系统的顺利运作所建立的仓库、立体库和各个物流节点设施,以及为了公司物流网络的效率而搭建的现代化物流信息平台等。那么,海尔为什么不向发达国家的制造商那样与专业的物流公司合作,由物流公司来承担物流业务呢?总体来看,主要有以下几个方面的原因。



1. 我国的第三方物流尚未成熟。

无论是第三方物流,还是第四方物流,在中国发展都尚需时日。我国的物流行业是近几年才热起来的,被社会所重视的时间并不长,虽然已经加大了这方面的投入,但目前还无法形成完整的服务体系。

2. 物流外包存在一个“度”的问题。

无论是传统物流,还是现代供应链条件下的系统性物流运作,物流外包总是有限度的,不能认为物流外包无所不能。一个企业总有能够外包的部分和不能够外包的部分。如果将物流无限延伸就会涉及企业的商业机密,如从采购计划中可以分析出企业的生产经营计划、新产品开发等商业机密。尤其是在中国目前信用制度并不十分健全的情况下,企业生产经营的机密性信息是不能轻易透露给合作伙伴的。

3. 海尔对物流服务的要求目前没有企业能完成。

企业外部物流可以外包,但是企业内部的物流也可以外包吗?显然,在目前条件下是不现实的。首先,没有哪个企业有能力为海尔做物流。以用于国际市场的国际采购为例,由于外贸和外汇制度,中间环节必然产生关税,这样,就会占用更多的资金,加大成本。其次,国内能够独立完成国际采购和物流,并且可以在网上交易的企业也是凤毛麟角。

4. 海尔自身发展物流的需要。

中国的大型企业和在中国本地化的外国知名企业不同,来自发达国家的企业拥有物流方面的人才和经验,一些国内的物流企业也是在国外大型跨国企业的指导下才发展起来的,如宝供物流。而国内的企业,包括海尔在内,在发展物流之前,是没有物流人才和相关经验的。如果海尔自己不做物流,那么,海尔的物流就会和许多国内企业一样停留在概念上,就不能培养人才和积累经验。

现在,市场上的消费需求向着个性化、多样化的方向发展,为了适应这种消费倾向,企业建立快速的柔性化的生产方式就很重要,与之相适应的原材料的及时供应、产成品能及时地送达消费者手中等物流作业活动的效率,就成为非常重要的环节,关系着企业的命运。为了适应这种消费需求的转变,海尔一直在进行企业流程再造,要把整个企业网全放在服务业的角度来处理业务,来组织企业的生产经营活动,一切以订单为根据,按照订单进行生产。如果海尔在其规模不断扩大的时候,还坚持以前的物流作业方式,不以现代的物流观念来建立物流体系,并在此基础上整合企业乃至社会上的物流资源,就必然会影响其物流运作的效率,最终影响其发展。

那么,海尔自己做物流就一定能成功吗?当然我们一时还无法给这个问题下一个永恒性的结论,这要依据海尔物流在实际运作中对企业的贡献来判断。但在海尔强化企业物流作业以后的效果来看是成功的,它产生了积极的效应。仅以采购这一方面来看,在整合以前,各事业部都是自己采购,物流部成立以后施行集团统一采购,直接效果是降低了集团对外采购成本,间接效果是择优采购带来了零部件产品质量的整体提高,库存减少。其中,零部件仓库存放面积就减少了32万平方米,相当于减少了43个足球场的面积;每年减少仓库租赁费用5200多万元。同时,企业的原材料供应商从1998年的2200多家减少到1999年的不到900家,国际化供货方的比例为71.3%,其中有50多家供应商是世界500强企业。与此同



时,集团流动资产的周转速度加快了,1999年为118天,2000年为91天,2001年为79天。



知识导读

任务 1.1 物流的概念

随着传统的企业利润源泉逐渐枯竭,被视为第三方利润源泉的物流日益成为企业界、学术界和政府关注的焦点。物流作为国民经济中一个非常重要的领域,体现着一种新的企业思维模式和运营方式。物流管理的实施对于提高企业的竞争力具有重要的作用。物流科学自产生以来已显示出它的强大生命力,成为当代最活跃、最有影响的新学科。

1.1.1 物流的产生与发展

1. 物流的产生

物流概念的产生经过了一个漫长而曲折的过程。大多数专家都认为“物流”(physical distribution)一词最早出现在美国。

20世纪初,一些发达的资本主义国家出现了生产过剩与需求相对不足的经济危机,市场竞争的加剧使人们开始关注分销工作,萌发了物流的概念。1915年美国营销学者阿奇·萧(A.W.Shaw)在《市场分销中的若干问题》(Some Problems in Market Distribution)一书中,首次提出了physical distribution(缩写PD)的概念,有人将它译成“实体分销”,也有人译成“物流”。后来,美国另一位营销学者克拉克(F.E.Clerk)于1924年在《市场营销原理》(Principle of Marketing)一书中也使用了物流概念。

物流是一种古老而又平常的活动。自从人类社会有了商品交换,就有了物流活动,如仓储、运输、装卸、搬运等,但是将物流作为一门科学,从系统的观点进行研究,还是近几十年来的事情。

具体地说,是在第二次世界大战末期,从美国的军事后勤部门的研究成果开始的。第二次世界大战期间,由于前线变动很快,出现了如何组织军需品的供给,各供应基地、中转基地、前线供应点如何合理分配,如何确定最优的运输路线等问题,于是美国军队围绕战争期间军需物资的供应建立了现代军事后勤(logistics),即战略物资的生产、采购、运输、仓储及配送等全过程的管理,从而形成了一门“后勤管理”(logistics management)学科。这一系列的问题研究导致了现在的物流学科的出现。二战后,“后勤管理”理论在很多经济活动中被引用。因此,至今欧美还广泛地把物流学称为“后勤学”。现在,欧美很多国家在定义物流概念时更多地使用logistics,而不是physical distribution。

20世纪50年代,物流概念被引进到日本。日本十分重视学习西方的科学技术,日本流通技术考察团在考察美国时引入了物流观念,1958年该考察团对日本国内的物流状况进行了调查,大大推动了对日本物流的研究。到了1965年,“物流”一词已被日本理论界和产业界普遍接受,并将其解释为“物的流通”、“实物流通”的简称。



2. 物流在中国的发展历程

我国于20世纪80年代初从日本引进了“物流”这个词汇,在这之前,中国没有物流的概念,只有流通业、运输业和邮政业等与物流密切相关的行业。随着理论界对物流理论研究的加深及企业界大量的物流实践活动,人们对物流的认识也在不断加深。物流概念引入中国大体经历了3个阶段,如图1.1所示。

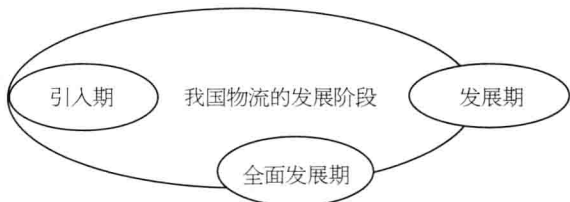


图1.1 我国物流的发展阶段

第一阶段,20世纪80年代初至90年代初:引入期。

此阶段一方面从欧美市场营销理论的引入,开始接触物流的概念;另一方面从日本市场营销理论的引入,开始接触物流的概念。当时,人们将物流解释为“物资资料或商品的实体运动过程”,这种解释是与商品的价值运动过程(简称“商流”)相对应的一个概念。在相当长的一段时间里,理论界和实业界在物资或商品的实体流通意义上使用“物流”的概念,在物资或商品的价值流通意义上使用“商流”的概念。尽管当时在中国还尚未形成“物流”的概念,但是类似物流的行业是客观存在的,如中国的储运业就与国外的物流业很相似。由于这个时期中国的经济体制正处于转轨时期,真正意义上的现代物流尚未形成,因此引入传统物流(physical distribution)的概念更适合中国的国情。

第二阶段,20世纪90年代中期至90年代末期:发展期。

此阶段一方面由于对外开放力度加大,大量跨国公司进入中国,将现代物流(logistics)的理念传播给中国;另一方面大量“三资”企业的生产和制造活动开始本地化,对现代物流产生了需求。于是,一批传统储运企业开始向开展综合物流业务的现代物流企业转型。

第三阶段,20世纪末至今:全面发展期。

世纪之交的中国经济,一方面由于世界经济一体化进程的推进,国际政治、经济、技术和管理对中国经济产生了深刻的影响,促进了中国物流业的发展;另一方面由于中国市场经济体制建设的进程加快,现代物流发展的客观需求和市场环境已基本具备。现代物流开始在中国进入全面发展的新阶段。

1.1.2 物流的定义

1. 国外关于物流的定义

尽管物流概念已被广泛使用,但是,对于物流概念的理解,因为所处的立场不同而有所差异。到目前为止,日本和美国有关的经济组织对物流概念下的定义如下。



(1) 美国营销协会对物流的定义(20世纪50年代)

物流是对生产阶段到消费或利用阶段物资的移动及货物处理活动的管理。

(2) 日本通产省物流调查会对物流的定义(20世纪60年代)

物流是制品从生产地到最终消费者的物理性转移活动,具体由包装、装卸、运输、保管及信息等活动组成。

(3) 美国物流管理协会对物流的定义(20世纪80年代)

物流是将原材料、半成品及产品,由生产地送达消费地的所有流通活动。其内容包括用户服务、需求预测、情报信息联系、物料搬运、订单处理、选址、采购、包装、运输、装卸、废弃物处理及仓储管理。

(4) 美国物流管理协会对物流的定义(20世纪90年代)

物流是为满足消费者需求而进行的原材料、半成品、最终产品及相关信息,从起始地到消费地的有效流动与储存的计划、实施与控制的过程。

2. 我国有关物流的定义

我国不同版本的物流教科书,对物流的定义也各不相同。

王之泰教授1995年6月在《现代物流学》中对物流的定义做如下描述:物流是物质资料从供应者到需求者的物理性运动,主要创造时间价值和场所价值,有时也创造一定加工价值的活动。

崔介何教授1997年8月在《物流学概论》中对物流的定义做如下描述:物流是物质资料从供应者到需要者的物理性流动,是创造时间和空间价值的经济活动。

为了适应物流发展的需要,原国家国内贸易局组织部分专家、学者编写了《物流术语》一书,其中的物流术语已作为中华人民共和国国家标准GB 1834—2001,于2001年4月正式颁布,2001年8月1日起实施。在《物流术语》一书中,对物流概念做出如下描述:物流(logistics)是指物品从供应地向接收地的实体流动过程。它根据实际需要,将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送及信息处理等基本功能实施有机结合。

在这里需要指出,我们现在所说的“物流”一词,最初的英语词汇是PD,它是指产成品在销售领域的物流活动,即销售物流。在物流范围逐步扩大后,现在普遍使用的是logistics一词。我国学者在两者的翻译上,没有区别地同样翻译成了物流,这可能会导致对物流概念的理解上产生一些偏差。logistics如果直接译成汉语,应该是“后勤”的意思,但是,如果使用“后勤”一词代替物流也不是很准确,而且同样会存在理解上的偏差。因此,在没有找到更合适的词汇的情况下,沿用“物流”来表达logistics一词的含义,但要特别注意物流概念本身内涵的变化。

以上对物流定义的表述方法虽然有所不同,但这些概念描述有如下共同点。

① 物流的研究对象是贯穿生产领域和流通领域的一切产品流及有关的信息流,研究的目的是对其进行科学的计划、管理与控制。

② 物流的作用是将产品由供给主体向需求主体转移(包括物品的废弃与还原),在这一转移过程中创造空间价值和时间价值。

③ 物流活动包括运输、仓储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送及信息服务等主要功能活动。



任务1.2 物流的基本理论

在物流科学的形成和发展过程中,出现了许多重要的理论学说。这些理论学说对于物流科学的逐步成熟和完善起到了重要的作用,对物流生产实践也具有指导意义,典型的有如下几个。

1. 商物分离理论

商品从生产领域到消费领域的转移过程称为商品流通。在这个过程中,有商流和物流两个方面的活动:一是商品价值的转移,即商品所有权的转移;另一个是商品使用价值的转移,即商品实体转移。我们把前者称为商流,把后者称为物流。商流和物流的统一,构成了商品流通。

(1) 物流与商流的关系

商流是物质资料所有权的转移,通过解决生产和消费的社会间隔问题,创造所有权价值,是一种非物理性的移动。以空调的生产销售来看商流的概念,在空调出厂销售之前,所有权是生产厂家的,批发给销售商后,所有权转移到销售商手中,当销售商把空调批发给商店后,所有权又转移到商店,而当商店把空调卖给消费者后,所有权就属于消费者了。这种买卖交易的过程使空调的所有权几次发生了转移,这几次的转移过程就是商流。

伴随着商流同时进行的是物流活动,物流通过运输、保管、包装、装卸、流通加工、配送和信息处理七大流通环节,解决生产与消费的场所间隔和时间间隔问题,创造场所效益和时间效益,如空调出厂后的包装、装卸、运输、保管及这一系列过程中必不可少的信息传递过程即物流。

(2) 商物分离

所谓商物分离,是指流通中的商业流通和实物流通各自按照自己的规律和渠道独立运动。商物分离是物流科学赖以生存的先决条件。

尽管商流和物流的关系非常密切,但是它们各自具有不同的活动内容和规律。在现实经济生活中,进行商品交易活动的地点,往往不是商品实物流通的最佳路线的必经之处。如果商品的交易过程和实物的运动过程路线完全一致,往往会发生实物流路路线的迂回、倒流、重复等不合理现象,造成资源和运力的浪费。商流一般要经过一定的经营环节来进行业务活动;而物流则不受经营环节的限制,它可以根据商品的种类、数量、交货要求、运输条件等,使商品尽可能由产地通过最少的环节,以最短的物流路线,按时保质地送到用户手中,以达到降低物流费用、提高经济效益的目的。

综上所述,在合理组织流通活动时,实行商物分离的原则是提高社会效益的客观需要,也是企业现代化发展的需要。

(3) 商物分离的形式

商物分离一般有以下几种情况。

① 商流在前,物流在后。商品的预购就属于这种情况。实行商品预购,先由买卖双方进行交易活动,如签订合同、交付订金等,这时商品可能还没生产出来,等商品生产出来后,才从产地运到购买者手中,这其中伴随着商品的包装、装卸、运输、保管等物流活动。其他如



期货交易、商业结算等都属于这种情况。

② 物流在前,商流在后。商品的赊销就属于这种情况。赊销时,买者先取得商品,之后再付货款;商品先进行包装、装卸、运输等物流活动,过一段时间才进行付款和结算,这样,商流就是在物流之后完成的。其他如分期付款等也属于这种情况。

③ 商流迂回,物流直达。在商流中,产品的所有权多次易手,但产品实体可能从最初的售卖者直接送达至最终的购买者。例如,商品交换中的三方当事人采用“三角”结算的方式,就会造成商流迂回、物流直达的情况。

④ 只有商流,没有物流。至少有以下两种情况:一种是建筑物、房产的买卖,如一幢大楼可以经过多次的交易,所有权发生多次的转移,但是却没有物的流通;另一种情况是商品的投机买卖活动,在这一活动中,由商品变为货币和由货币变为商品可以进行多次,由一个投机者手里转移到另一个投机者手里,商流不断地进行,但商品却可以躺在仓库里不发生物流。

⑤ 只有物流,没有商流。例如,捐赠、赠与行为就属于这种情况。

商物分离形式如图1.2所示。

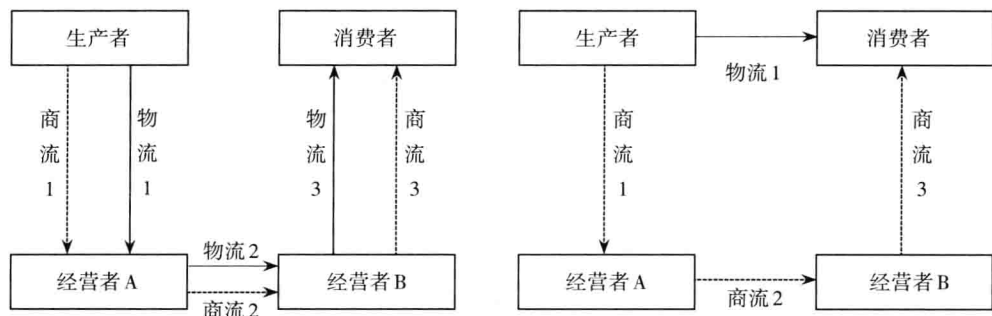


图1.2 商物分离示意

2. 黑大陆说

1962年著名的管理学权威P.F.德鲁克在《财富》杂志发表了《经济的黑暗大陆》一文。文中指出:消费者支付的商品价格中,约有50%是与商品流通有关费用,所以流通是“经济领域的黑暗大陆”。

“黑大陆”主要是指尚未被认识、了解的区域,本意是指在“黑大陆”中,如果理论研究和实践探索照亮了这块黑土地,那么摆在人们面前的可能是一片不毛之地,也可能是一片宝藏之地。德鲁克所说的“黑大陆”泛指的是流通,但是,由于流通领域中物流活动的模糊性尤其突出,所以物流是流通领域中人们认识不清的领域。黑大陆说现在主要针对物流而言,意指我们对于物流领域的理论研究和生产实践缺乏必要的研究和了解。

3. 物流冰山说

物流冰山说是日本早稻田大学西泽修教授提出来的。他在专门研究物流成本时发现,现行的财务会计制度和会计核算方法都不可能掌握物流费用的实际情况,因而人们对物流费用的了解是一片空白,甚至有很大的虚假性,他把这种情况比作“物流冰山”。露出海面的冰山只是冰山的一角,而潜藏在海水下面的冰山主体却看不见,海水中的冰山才是物流费用



的主要部分,而我们看到的不过是物流费用的一部分。西泽修通过具体分析物流成本论证了德鲁克的黑大陆说。事实证明,物流领域的很多方面对我们而言还是不清楚的,黑大陆和冰山的水下部分正是物流尚待开发的领域,是物流的潜力所在,如图1.3所示。

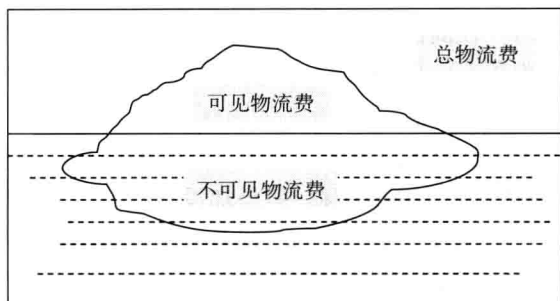


图1.3 物流冰山

在传统的企业会计科目中,只把支付给外部运输业、仓库企业的费用列入成本,实际上这些费用在整个物流费用中犹如冰山上的一角。因为物流基础设施建设费,企业利用自己的车辆运输,利用自己的仓库保管货物,由自己的工人进行包装、装卸等费用都没有计入物流费用科目内。一般来说,企业向外部支付的物流费只是很小的一部分,大量支出的是企业内部发生的各种物流费用。

4. 第三利润源说

“第三利润源”的说法主要出自日本。西泽修教授在他的著作《物流——降低成本的关键》中谈到企业的利润源泉随着时代的发展和企业经营重点的转移而变化。日本在1950年因受到美国的经济援助和技术支持,很快实现了企业机械化、自动化生产。当时,日本正处于工业化大生产时期,企业的经营重点放在了降低制造成本上,这便是日本自第二次世界大战后企业经营的第一利润源。然而,依靠自动化生产手段制造出来的大量产品,导致了产品在市场上泛滥,于是产生了促进大量销售的需求。于是,1955年日本从美国引进了市场营销技术,由此迎来了市场营销时代。这一时期,企业为了顺应日本政府经济高速增长的政策,把增加销售额作为企业的经营重点。这便是日本自第二次世界大战后企业经营的第二个利润源。从1965年起,日本政府开始重视物流。1970年开始,日本进入了物流发展时代。这一时期,降低制造成本已经达到极限,增加销售额也已经走到尽头,日本迫切希望寻求新的利润源,物流成本的降低使其成为当时企业经营的第三个利润源。

第三利润源理论基于以下两个前提条件。

① 物流可以完全从流通中分化出来并独立运行,有自身目标和管理方法,能对其进行独立判断。

② 物流和其他独立的经营活动一样,不是总体的成本构成因素,而是单独盈利因素,物流可以成为“利润中心”型的独立系统。

“第三利润源”的提出是对物流潜力及效益的肯定,不仅将物流当成企业的支持性活动,而且强调其可能带来的经济效益。



5. 效益背反说

效益背反指的是物流的若干功能要素之间存在着矛盾,即某一个功能要素的优化和利益发生的同时,必然会导致另一个或另几个功能要素的利益损失,反之也如此,如图1.4所示。这是一种此消彼长、此盈彼亏的现象,虽然在许多领域中都存在着这种现象,但是在物流领域中,这个问题尤为严重。

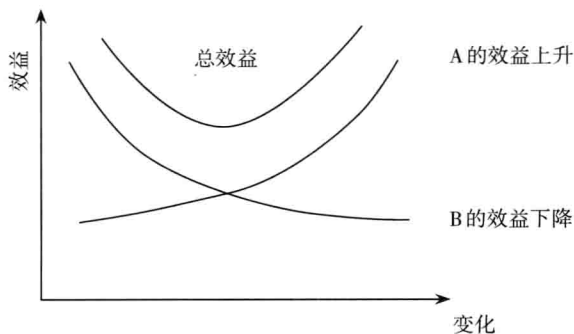


图1.4 效益背反和总体效益

效益背反是物流领域内的普遍性现象,如包装问题,假定其他成本因素不变,包装越省,利润则越高。但是,一旦商品进入流通领域之后,因节省包装而降低了产品的防护效果,就会造成储存、装卸、运输工作环境的劣化,进而导致效益大减。显然,包装活动的效益是以及其他功能的损失为代价的。我国流通领域每年因包装不善出现的上百亿元的商品损失,就是效益背反的实证。

在认识效益背反的规律之后,应寻求解决和克服各功能要素之间出现的效益背反现象,将包装、运输、保管等功能要素的有机联系寻找出来,从整体上认识物流,进而有效解决效益背反现象。

6. 成本中心说

成本中心说是指物流只对企业营销活动的成本发生影响。物流是企业成本的重要产生点,因而解决物流的问题,主要是通过物流管理和物流的一系列活动降低成本。因此,物流中心说是将物流部门当成成本中心,把物流活动当成产生成本活动的一种看法。

7. 利润中心说

利润中心说是指物流可以提供大量直接和间接的利润,是形成企业经营利润的主要活动。也就是说,物流也是国民经济中创利的主要活动。物流的这一作用,也被表述为“第三个利润源”。

8. 服务中心说

服务中心说代表了美国和欧洲等一些学者对物流的认识。这种理论认为,物流活动最大的作用并不是为企业节约了消耗、降低了成本或增加了利润,而是通过企业对用户的服务