

国家高职骨干院校重点专业建设教材

物流成本管理

周 杰 黄天齐 主编



科学出版社

国家高职骨干院校重点专业建设教材

物流成本管理

主 编 周 杰 黄天齐

副主编 李俊霞 张晓艳 陈祥兰

科学出版社

北 京

内 容 简 介

本书是面向物流企业和工业、商业企业的物流成本管理岗位群而设置的专业课程。根据成本管理岗位群所处的载体和情境,本书分为七篇。第一篇为物流成本的基本认知篇,第二篇至第五篇分别为工业企业、商业企业、运输型物流企业、仓储型物流企业的物流成本管理篇,第六篇和第七篇为各企业通用的财务分析和数据统计篇。

本书适用于高职高专物流管理专业有志于从事财会类、文职类岗位的学生,以及财会类专业有志于进入物流行业的人员,还可作为企业在职培训相关员工的参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

物流成本管理/周杰,黄天齐主编. —北京:科学出版社,2015

国家高职骨干院校重点专业建设教材

ISBN 978-7-03-042909-4

I. ①物… II. ①周… ②黄… III. ①物流-成本管理-高等职业教育-教材 IV. ①F253.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 000499 号

责任编辑:李淑丽 / 责任校对:胡小洁

责任印制:霍 兵 / 封面设计:华路天然工作室

科学出版社 出版

北京东黄城根北街 16 号

邮政编码:100717

<http://www.sciencep.com>

三河市骏杰印刷有限公司 印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2015 年 1 月第 一 版 开本:787×1092 1/16

2015 年 1 月第一次印刷 印张:19

字数:456 000

定价:42.00 元

(如有印装质量问题,我社负责调换)

前言

为贯彻落实《国家中长期教育改革和发展规划纲要（2010—2020年）》，推行工学结合、校企合作的人才培养模式，宜宾职业技术学院在“国家骨干高职院校建设”项目中，依托与五粮液集团有限公司合作共建的“五粮液技术学院”这一创新体制，开发了物流管理专业核心课程的系列教材。

国家骨干职业技术学院建设的重要使命之一，就是创新校企合作办学的体制机制。在这一改革背景下，宜宾职业技术学院与五粮液集团公司下属的安吉物流公司，以及宜宾港、欣联物流、邮政物流、四通物流等企业共同建设物流管理专业。专业的建设重点是课程，课程教学的物化之一就是教材。结合职业教育的项目化教学法，校企双方共同开发了以岗位能力为本位、以企业物流管理业务为项目载体的教材。

本书主要有以下特点：

（1）课程内容根据企业岗位工作能力的培养需求来开发。

课程面向物流企业或企业物流部门的成本管理岗位群，包括物流业务的会计工作岗位、费用结算/出纳岗位、成本核算岗位、财务主管岗位、文员岗位、统计岗位。同时，课程也支撑物流其他岗位群从成本角度出发所进行的业务优化工作。

以能力培养为本位，真正实现学生做项目为主线，进行做前学、做中学、做后学。

（2）本书内容以项目为元素来构建，进行了项目素材、任务和知识的重构与编排。

项目教学以企业真实业务为载体，融合技能、知识、素质，实现学生“做学一体化”。书中80%以上的项目是工作型，而非学习型项目。在项目教学过程中，学生行动的比例超过50%。

本书内容的选取与构建过程：岗位工作能力分析—根据能力目标设计项目—校企合作共建项目素材—设计任务目标、梳理任务知识和拓展知识—项目归类整合。

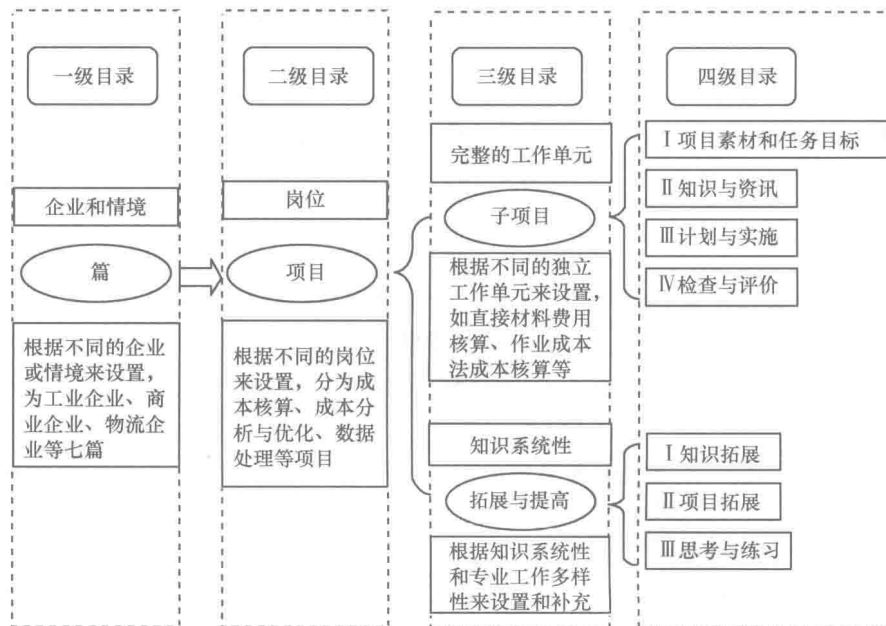
（3）知识学习的循序渐进方式，感性认知和理性学习相结合。

本书知识的逻辑思路：以能力培养为根本目标—通过任务导向的项目实施来培养能力—在“做”中得到感性认识来深度“学”知识、练技术、切实培养素质—在“拓展与提高”环节中来理性地构建知识体系完整性。

本书减少知识的绝对数量，提高知识的内化效果；突出任务必备知识，兼顾知识系统性和拓展性；在项目实施中感性学习知识和技术，在项目拓展中理性构建知识系统、培养专业素养，体现知识从具体到抽象的学习过程。

这不是一本学术严谨、知识结构严密的教材，而是一本从企业业务需求载体出发，以能力培养为目标，能让学生“做”起来的教材学材融合体。

本书由宜宾职业技术学院物流管理教学中心联合企业人员和兄弟院校教师共同完成。由宜宾职业技术学院周杰、黄天齐任主编，进行全书的统稿与修改，四川安吉物流集团有限公司财务部长、子公司安仕吉副总裁朱建波协助开发各项目所需的素材，并提供编写建议。四



川化工职业技术学院的窦宇老师编写第一篇, 宜宾职业技术学院黄丽老师编写第二篇, 李俊霞老师编写第三、第四篇, 张晓艳老师编写第五篇, 黄天齐、陈祥兰老师编写第六、第七篇。

在编写的过程中, 我们参阅了大量同行专家的有关资料、著作及案例, 在此, 特向相关作者表示衷心的感谢。同时也得到了合作企业的大力支持和帮助, 在此一并表示感谢。

由于编者水平有限, 书中难免有不妥和疏漏之处, 敬请读者批评指正。

编 者

2014 年 9 月

目 录

第一篇 物流成本管理现状和改革趋势认知.....	1
子项目一 宏观物流成本认知与趋势学习.....	1
子项目二 行业物流成本认知与趋势学习.....	8
子项目三 企业物流成本认知与趋势学习	13
拓展和提高	19
第二篇 工业企业物流成本管理	24
项目一 工业企业物流成本核算	24
子项目一 工业企业物流成本项目设置与分析	24
子项目二 工业企业实地调研	27
子项目三 显性成本的财务会计核算	30
子项目四 隐性成本的管理会计核算	32
子项目五 应用作业成本法进行成本核算	36
拓展和提高	45
项目二 工业企业物流成本分析与优化	53
子项目一 制造企业物流成本案例分析	53
子项目二 库存成本控制策略设计	62
子项目三 物资采购成本策略优化	66
拓展和提高	72
第三篇 商业企业物流成本管理	84
项目一 商业企业物流成本核算	84
拓展和提高	98
项目二 商业企业物流成本优化.....	103
子项目一 商业企业库存需求预测.....	104
子项目二 商业企业存储策略设计.....	106
子项目三 物流成本预算.....	108
子项目四 物流成本控制.....	114
拓展和提高.....	117
第四篇 运输型物流企业成本管理.....	125
项目一 公路运输成本核算.....	125
子项目一 直接材料费用的核算.....	125
子项目二 直接人工费用的核算.....	131
子项目三 辅助费用的核算.....	133
子项目四 营运间接费用的归集与分配.....	140
拓展和提高.....	143
项目二 其他运输方式成本的核算.....	149



子项目一 铁路运输成本的核算	149
子项目二 航空运输成本的核算	153
子项目三 水路运输成本的核算	156
拓展和提高	160
项目三 运输成本的分析与优化	167
子项目一 运输方式的合理选择	167
子项目二 运输最短路径选择	171
拓展和提高	176
第五篇 仓储型物流企业成本管理	183
项目一 物流仓储环节成本核算	183
子项目一 仓储成本的核算	183
子项目二 仓储收入账务和税务处理	186
拓展和提高	189
项目二 物流装卸环节成本核算	195
子项目一 装卸搬运成本的核算	195
子项目二 装卸搬运收入账务和税务处理	198
拓展和提高	199
项目三 仓储业务成本优化	203
子项目一 仓储业务成本分析与优化	204
子项目二 仓储业务成本优化与价格决策	208
拓展和提高	216
第六篇 物流成本综合分析与决策	221
项目一 物流成本综合案例分析	221
拓展和提高	232
项目二 物流成本性态分析与可行性分析	236
子项目一 新订单价格分析	236
子项目二 对某项物流业务进行盈亏平衡分析	238
子项目三 新增业务项目技术经济分析	241
子项目四 编制物流项目可行性分析报告	245
拓展和提高	248
第七篇 物流数据统计与分析	250
项目一 数据计算与处理	250
子项目一 工资数据计算	250
子项目二 连锁企业分类汇总	258
子项目三 资金时间价值转换	267
拓展和提高	275
项目二 数据分析与规划求解	278
子项目一 运输费用的自动结算	279
子项目二 重心法选址优化	283
子项目三 需求量的回归预测分析	285
拓展和提高	290
参考文献	297

第一篇 物流成本管理现状和改革趋势认知

随着现代物流的迅速发展，物流管理特别是物流成本管理，日益成为企业各项管理的中心任务之一。“物流是经济的黑暗大陆”“第三利润源”“物流成本冰山说”等观点都说明了物流成本越来越受企业的重视。物流成本管理是通过成本去管理物流，即管理的对象是物流而不是成本，那么物流成本有哪些具体的表现形态、有哪些基本规律、对物流行业和企业有什么重要意义？在本篇中，这些问题将得到解答。

项目导言：物流成本的管理与控制是进行物流管理的基础，降低物流成本是企业物流合理化的目标。我国的物流成本管理还处于初级阶段，要实现系统化、科学化的管理还需要做进一步的努力。从宏观的角度看，降低物流成本会给行业和社会带来经济效益，从微观的角度看，降低物流成本也会给企业利润带来增长。

项目概述：

项目名称	物流成本管理现状和改革趋势认知
项目岗位	学习型项目，不对应具体岗位
项目素材	经典企业案例材料、物流成本领域数据和图表
核心技能	数字敏感性；分析和绘制图表；认识成本的正确思维方式；沟通和表达
能力目标	根据不同企业实际情况，认识物流成本，分析其管理上的问题，给出改进建议
知识目标	物流成本的概念及构成；物流成本管理的基本内容与任务；物流成本领域的基本原理；第三利润源、效益背反、成本削减的乘数效益、物流冰山学说
素质目标	成本意识、数字敏感性、吃苦耐劳的研究精神、图表方式的表达

子项目一 宏观物流成本认知与趋势学习

I 项目素材和任务目标

物流作为生产性服务业，与制造业等各个产业有着紧密的联系。同时，物流作为商贸业的重要组成部分，对商贸业也起着至关重要的影响。总的来说，物流成本在国内生产总值（gross domestic product, GDP）中占有较大的比例，物流成本的高低，直接影响一个社会的经济运行效率（图 1-1 和图 1-2）。降低物流成本是提高效益的重要措施，如果一个国家每年的经济规模为 10 万亿美元，那么降低 1% 的物流成本，就相当于多出 1 000 亿美元的效益；如果是 1 万亿美元的经济规模，那么降低 1% 的物流成本就等于增长了 100 亿美元的效益。

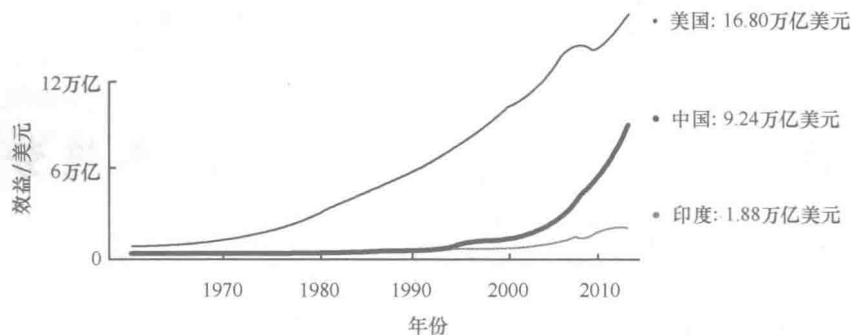


图 1-1 中、美、印三国 GDP 对比图

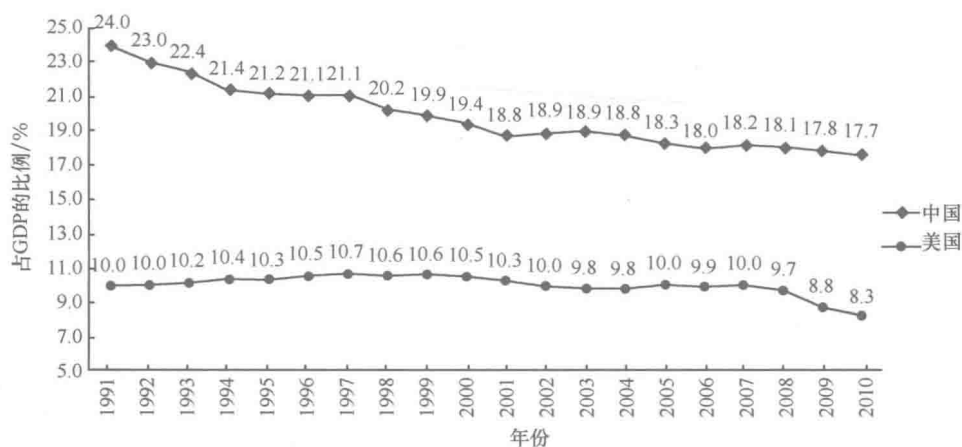


图 1-2 中美物流成本占 GDP 的比例

美国的物流成本管理对我国物流业有重要启示。21 世纪初，美国对其社会物流的成本数据进行过一次大范围的详细统计，相关数据如图 1-3、图 1-4 和表 1-1 所示。

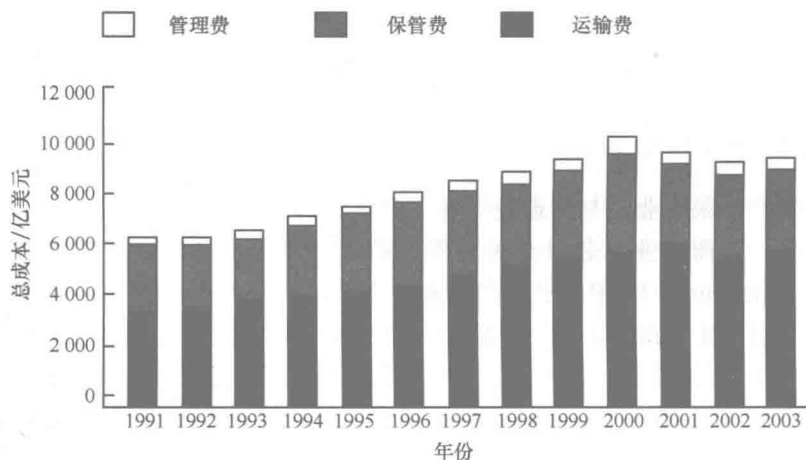


图 1-3 美国社会物流总成本的推移

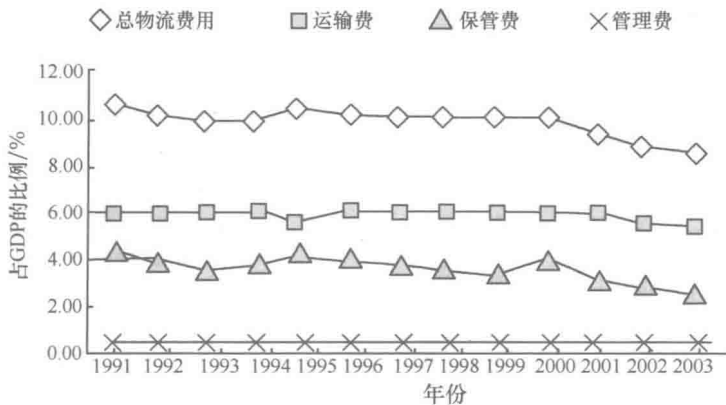


图 1-4 美国各类物流成本占 GDP 比例的推移

最新数据显示，我国物流总成本长期降不下来，而物流企业盈利能力却普遍偏低。据统计，我国全社会物流总费用占 GDP 的比例维持在 18% 左右，难以下降。这一比例高于美国、日本和德国的 9.5 个百分点左右；高于全球平均水平约 6.5 个百分点；高于“金砖”国家印度和巴西五六个百分点。

对此，我国物流与采购联合会专家认为，核心问题是物流费用高、效率低，导致“社会物流成本偏高”与“物流企业盈利能力偏低”相并存。

首先，经济处于发展阶段是物流费用偏高的基础性原因。目前，我国总体上仍处于工业化中期阶段，服务业欠发达、工业产品附加值偏低。我国与发达国家相比，实现同样多的商品销售额、耗费同样多的物流费用，但所创造的增加值明显偏低，从而导致物流费用占 GDP 的比例偏高。

其次，生产方式粗放是我国物流费用偏高的重要原因。生产方式仍以“大批量、规模化”为主，导致生产和需求不能有效衔接、资源周转偏慢、社会库存居高不下。2012 年，我国工业企业存货率为 9.4%，远高于发达国家 5% 左右的水平。

最后，流通模式粗放与物流费用偏高密切相关。社会资源周转慢、环节多、费用高。例如，我国海铁联运比例远低于全球平均水平，目前国际上港口集装箱的海铁联运比例通常在 20% 左右，美国为 40%，而我国仅为 2.6% 左右。我国工业企业流动资产周转次数不到 3 次，远低于日本和德国 9 次左右的水平。

任务一：分析“物流费用占 GDP 的比例”这一经济指标的意义，对比我国与美国的数据；分析“物流业增加值”指标的含义，并比较两个指标。

任务二：对以上美国物流行业的图表和数据进行分析，总结美国物流成本统计的特点，总结美国物流业发展的趋势和经验，分析我国物流行业能否借鉴美国的经验。

任务三：讨论为什么说现代物流的核心考核指标是加速资金周转率、降低库存水平。查找相关文章和资料，搜集类似“提高海铁联运比例”“提高存货周转速率”等降低物流成本的具体措施。每小组完成 5 条措施的搜集工作，并准备相关描述材料。

表 1-1 存货持有成本占存货价值的比例

项目	比例/%
保险	0.25
仓储	0.25
税费	0.50
运输	0.50
搬运	2.50
贬值	5.00
利息	6.00
过时	10.00
总计	25.00



II 知识与资讯

一、物流成本的定义

在物流过程中,为了提供有关服务,要占用和耗费一定的活劳动和物化劳动,这些活劳动和物化劳动的货币表现,即物流成本。

1. 生产企业的物流活动(围绕订单)及物流成本构成

生产企业的物流活动包括如下几项。

销售:客户服务水平核定、订单信息处理、商品定价、销售费用确定。

计划:物料分拨、存储、进料进货。

采购:数量、时间、价格、地点。

运输:计划制定、包装要求确定、调度、费用确定。

库存:入库、搬运、包装、储存保管。

生产:物料零部件、质量、过程信息。

生产企业的物流成本构成如图 1-5 所示。

2. 流通企业的物流成本构成

流通企业物流成本是指在组织物品的购进、运输、仓储、销售等一系列活动中所消耗的人力、物力、财力的货币表现。它的构成如图 1-6 所示。

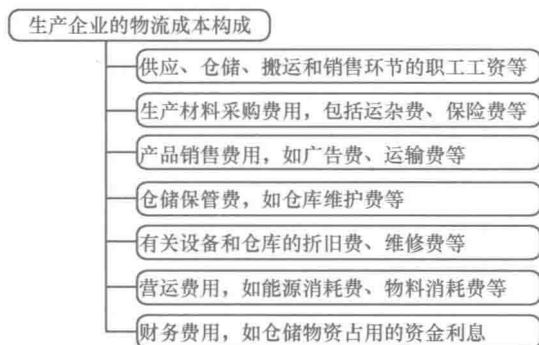


图 1-5 生产企业的物流成本构成

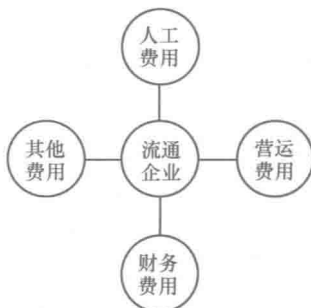


图 1-6 流通企业的物流成本构成

企业物流成本的构成包括产、供、销三个环节,以及人工费、管理费、材料费、信息处理费、损耗费、折旧费、保险费、维护费、利息支出费等形态。

阅读材料:

《企业物流成本构成与计算》(GB/T 20523—2006)(节选)

1. 范围

本标准规定了物流成本计算对象、物流成本构成、物流成本计算思路和方法等内容。

本标准针对企业物流成本计算工作,适用于所有在国家工商管理部门注册的生产流通(包括物流)企业。

2. 规范性引用文件

下列标准中的条款通过本标准的引用而成为本标准的条款。凡是注日期的引用文件,其随后所有的修改单(不包括勘误的内容)或修订版均不适用于本标准,然而,鼓励根据本标准达成协议的各方研究是否可使用这些文件的最新版本。凡是不注日期的引用文件,其最新

版本适用于本标准。

3. 物流成本内涵及计算对象

3.1 物流成本内涵

物流成本指物流活动中所消耗的物化劳动和活劳动的货币表现,即产品在包装、运输、储存、装卸搬运、流通加工、物流信息、物流管理等过程中所耗费的人力、物力和财力的总和,以及与存货有关的资金占用成本、物品损耗成本、保险和税收成本。

本标准中与存货有关的资金占用成本包括负债融资所发生的利息支出,即显性成本和占用自有资金所产生的机会成本,即隐性成本两部分内容。

3.2 物流成本计算对象

本标准中以物流成本项目、物流范围和物流成本支付形态作为物流成本计算对象。

3.2.1 成本项目类别物流成本

成本项目类别物流成本指以物流成本项目作为物流成本计算对象,具体包括物流功能成本和存货相关成本。其中,物流功能成本指在包装、运输、仓储、装卸搬运、流通加工、物流信息和物流管理过程中所发生的物流成本;存货相关成本指企业在物流活动过程中所发生的与存货有关的资金占用成本、物品损耗成本、保险和税收成本。

3.2.2 范围类别物流成本

范围类别物流成本指以物流活动的范围作为物流成本计算对象,具体包括供应物流、企业内物流、销售物流、回收物流和废弃物流等不同阶段所发生的各项成本支出。

3.2.3 形态类别物流成本

形态类别物流成本指以物流成本的支付形态作为物流成本计算对象,具体包括委托物流成本和企业内部物流成本。其中,企业内部物流成本的支付形态具体包括材料费、人工费、维护费、一般经费和特别经费。

4. 物流成本构成

按成本项目划分,物流成本由物流功能成本和存货相关成本构成。其中,物流功能成本包括物流活动过程中所发生的包装成本、运输成本、仓储成本、装卸搬运成本、流通加工成本、物流信息成本和物流管理成本;存货相关成本包括企业在物流活动过程中所发生的与存货有关的资金占用成本、物品损耗成本、保险和税收成本。具体内容如表 1-2 所示。

表 1-2 企业物流成本项目构成表

成本项目			内容说明
物流功能成本	物流运作成本	运输成本	一定时期内,企业为完成货物运输业务而发生的全部费用,包括从事货物运输业务的人员费用,车辆(包括其他运输工具)的燃料费、折旧费、维修保养费、租赁费、养路费、过路费、年检费、事故损失费及相关税金等
		仓储成本	一定时期内,企业为完成货物储存业务而发生的全部费用,包括仓储业务人员费用,仓储设施的折旧费、维修保养费、水电费、燃料与动力消耗等
		包装成本	一定时期内,企业为完成货物包装业务而发生的全部费用,包括包装业务人员费用,包装材料消耗,包装设施折旧费、维修保养费,包装技术设计、实施费用及包装标记的设计、印刷等辅助费用



续表

成本项目			内容说明
物流功能成本	物流运作成本	装卸搬运成本	一定时期内, 企业为完成装卸搬运业务而发生的全部费用, 包括装卸搬运业务人员费用, 装卸搬运设施折旧费、维修保养费、燃料与动力消耗等
		流通加工成本	一定时期内, 企业为完成货物流通加工业务而发生的全部费用, 包括流通加工业务人员费用, 流通加工材料消耗, 加工设施折旧费、维修保养费, 燃料与动力消耗费等
	物流信息成本		一定时期内, 企业为采集、传输、处理物流信息而发生的全部费用, 指与订货处理、储存管理、客户服务有关费用, 具体包括物流信息人员费用, 软硬件折旧费、维护保养费, 通信费等
	物流管理成本		一定时期内, 企业物流管理部门及物流作业现场所发生的管理费用, 具体包括管理人员费用, 差旅费、办公费、会议费等
存货相关成本	资金占用成本		一定时期内, 企业在物流活动过程中负债融资所发生的利息支出 (显性成本) 和占用内部资金所发生的机会成本 (隐性成本)
	物品损耗成本		一定时期内, 企业在物流活动过程中所发生的物品跌价、损耗、毁损、盘亏等损失
	保险和税收成本		一定时期内, 企业支付的与存货相关的财产保险费及因购进和销售物品应缴纳的税金

二、物流成本管理的意义

物流不是一个直接产生利润的事物, 主要的使命是保证产值实现的情况下降低成本。国际社会是以物流成本占 GDP 的比例这一指标来衡量一个国家的物流发展水平的, 物流活动的成本在 GDP 中占有相当的份额 (图 1-7)。从宏观的角度来说, 物流成本管理的意义在于降低成本, 增加社会财富。

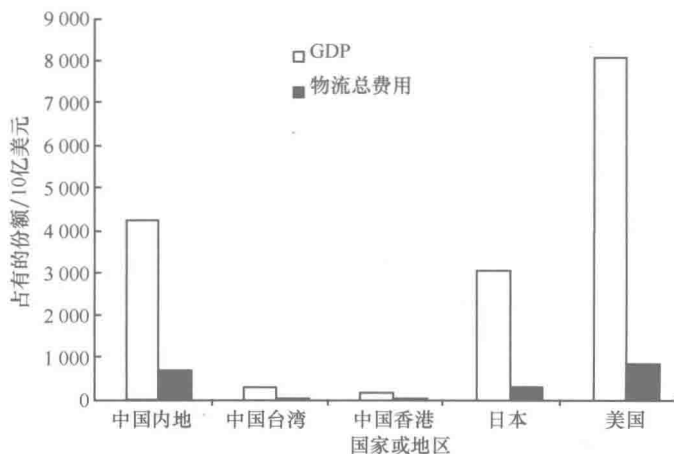


图 1-7 不同国家或地区物流总费用占 GDP 的比例

三、物流成本冰山说

日本早稻田大学的西泽修最早提出物流成本冰山说理论, 如图 1-8 所示。

外付物流费用只不过是企业整个物流成本的冰山一角。

- (1) 会计核算制度没有考虑物流成本。
- (2) 物流成本计算范围太大。



(3) 物流成本计算对象不明晰。

(4) 选择哪几种费用列入物流成本。

同样，管理大师德鲁克曾有类似的描述：“流通是经济领域里的黑暗大陆”。

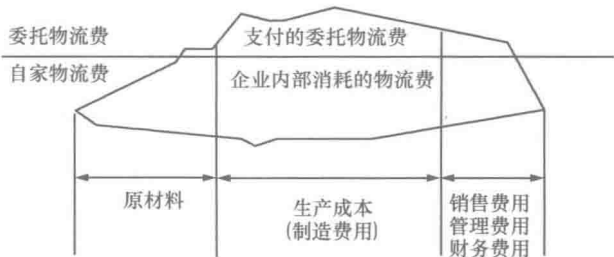


图 1-8 物流成本冰山说

四、第三利润源学说

“第三利润源”学说最初是由日本早稻田大学教授西泽修提出的，是对物流潜力及效益的描述。

(1) 第一利润源——劳动对象和生产。

(2) 第二利润源——劳动者和销售。

(3) 第三利润源——流通领域，挖掘劳动工具的潜力，同时注重劳动对象与劳动者的潜力。

基于“第三利润源”学说的观点，物流活动能够被作为单独盈利的区域，成为“利润中心”。有效的物流服务可以给生产或商业企业创造更好的盈利机会，成为企业的“第三利润源”。

五、物流业增加值的概念

物流业增加值由交通运输物流业增加值、仓储物流业增加值、批发物流业增加值、配送加工包装物流业增加值和邮政物流业增加值构成。它是物流业在一定时期内通过物流活动为社会提供的最终成果的货币表现，是衡量相关物流企业经营业绩及经济发展水平的重要依据，在此基础上进行分析并得出的结论具有重要的现实意义。当前物流业的理论界普遍认为，现代物流是经济发展的加速器，即认为现代物流的发展伴随现代物流供给能力的提高，物流供给能力的提高能够促进经济的增长。物流能力的提高直接表现为物流业的发展，而物流产业增加值是反映物流业发展的核心指标。

物流业增加值等于物流业的总产值扣除中间投入后的余额，反映了物流业对国内生产总值的贡献。增加值包括固定资产的折旧、劳动者报酬、生产税净额、营业盈余等。我国物流业增加值变化数据表如表 1-3 所示。

表 1-3 我国物流业增加值变化数据表

年份	物流业增加值/亿元	同比增减情况/%
2012 (鲍新中, 2006)	35 000	9.1
2011	32 000	13.9
2010	27 000	13.1
2009	23 100	7.3
2008	19 965	15.4
2007	16 981	20.3
2006	14 120	12.5



III 计划与实施

实施方式 (独立/团队)	行动内容 (分析、讨论、计算、填表、编制、陈述等)	任务成果 (票据、表格、图表、报告、方案、PPT)
学生在老师的引导下独立思考完成	通过分析素材的内容完成任务,分小组讨论讲解,教师指导点评	制作 PPT、演示纸等成果,按组别进行公开成果汇报

IV 检查与评价

任务一:分析“物流费用占 GDP 的比例”这一经济指标的意义,对比我国与美国的数据;分析“物流业增加值”指标的含义,并比较两个指标。

物流费用占 GDP 的比例说明了一个国家或地区创造产值所要消耗的物流费用情况。一般来说,该指标越高,说明物流运行效率越低,物流发展水平越低。物流业增加值表示的是物流创造的价值增值,而不是消耗的成本。两个指标的比较类似于工业总值和工业增加值的概念,一个反映总量情况,一个反映增值情况。

从我国和美国关于该指标的对比可以看出,我国物流总成本可以降低的空间还有很大,随着 GDP 的增长,我国物流总成本和相应的运输等其他方面的成本也会随着增加,而且增加幅度比同时期的美国的增加幅度要大。这主要是因为两国的产业结构不同,而且物流业承担者结构不同。在产业结构方面,我国第三产业占 GDP 的比例不到 50%,而美国第三产业与 GDP 比值基本上都是在 70%以上,第一、第二产业需要大量物流活动支持,相对而言第三产业对物流活动的依赖程度较低,第一、第二产业物流成本远高出第三产业产生的物流成本;在物流业承担者结构方面,我国物流业的承担者主要是第一、第二方货主企业,第三方物流企业承担比例相对较低不到 25%,而美国第三方物流占据了较大的市场份额,靠第一、第二方货主企业的非专业化的“自给自足”物流活动,物流效率低,物流成本高,第三方物流企业提供专业化物流服务,物流成本相对较低。

任务二:运输成本和管理成本比例较稳定,造成总成本下降的是保管成本。我国提高物流业发展水平,降低物流成本,也应借鉴这一经验,重点从降低保管成本这一路径去努力。降低保管成本的主要途径就是加速资金周转率、降低库存水平。

任务三:库存高除了造成储存成本以外,还会产生大量的隐性成本,如贬值、利息等项(表 1-1)。通过物流冰山学说,我们应意识到在企业传统会计体系中,这些成本并没有反映出来,也没有得到良好的控制和管理。这些隐形成本的降低,就必须依赖资金周转率的提高和库存水平的降低。

子项目二 行业物流成本认知与趋势学习

I 项目素材和任务目标

素材一 示例

不同行业的物流费用与流通过费用的占比如图 1-9 所示。

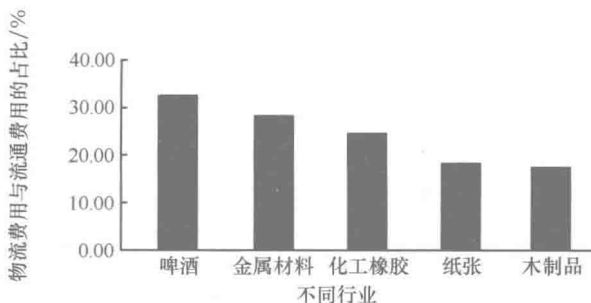


图 1-9 不同行业的物流费用与流通费用的占比

素材二 纺织行业物流成本数据调查情况

调查企业汇总数据显示,2011年纺织业物流费用率为11.4%,同比下降0.8个百分点,比调查的全部工业企业高2.1个百分点。按调查的纺织业物流费用率水平推算,2011年我国纺织业较上年同期相比可节约物流费用约300亿元。

受欧债危机恶化、金融市场动荡等因素影响,国际经济形势不乐观,美国、日本、欧盟的纺织品服装进口市场需求相对疲弱,而且来自印度及东南亚各国的市场竞争日益加剧。我国纺织业出口形势呈现增速逐渐下滑的趋势。数据显示,2011年1~11月我国纺织类服装出口同比增速较1~4月低约6个百分点。受此影响,纺织企业库存水平居高不下。重点企业物流统计调查数据显示,2011年,纺织业库存成本占比为43.7%,比工业行业35.4%的水平高出8.3个百分点。从纺织业物流的各项成本构成来看,2011年仓储成本占总成本的5.1%,同比提高0.4个百分点。

数据显示,在2011年纺织业物流成本构成中,运输成本占比最高,为51.3%,虽然较2010年略有下降,但仍然超过了总成本的一半。以棉纺织行业为例,据业内人士统计,1吨棉花从新疆到内地的运费约占其生产成本的2.7%。除运费之外,不同运输方式之间的连接也会产生大量的装卸、仓储成本,而且目前我国棉花装卸搬运作业机械化、自动化程度很低,野蛮装卸搬运经常造成包装破损,不但会使棉花受到污染,还增加了人力、物力成本。管理成本占比20.2%,同比下降0.9个百分点。现代企业的竞争不再是单个企业的竞争,而是要寻求供应链的共赢,只有更加重视各个物流结点相互协作,才能达到整个供应链的物流效益最大化。近年来,越来越多的纺织企业开始逐步探索供应链上的协同合作,以期提高效率,降低管理成本。利息成本占比9.7%,比去年同期提高2个百分点,涨幅较为明显。2011年央行三次上调贷款利率,增加了企业的利息成本。

2011年,我国纺织业物流外包率为39.0%,比2010年提高6.4个百分点,但仍处于较低水平。纺织企业对外支付的物流成本占物流总成本的35.5%,在物流总成本同比增加10.5个百分点的情况下,对外支付的物流成本反而同比下降3.5个百分点。在我国,纺织业是一个传统行业。目前来看,纺织业物流也是以传统的自营模式为主,加工环节多,物流范围广。企业面对复杂的物流环境,不得不在采购环节和销售环节耗费大量的精力和财力去做自己不擅长的事情,导致运输成本和仓储成本居高不下。我国纺织业发展到现阶段,在资源领域和人力领域可以获得的利润源已经越来越有限。因此,纺织企业应重点开发物流这个“第三利润源”,使调整结构、转型升级、专注于核心竞争力变成企业发展的主旋律。随着纺织业物流现代化、专业化水平的不断提升,纺织企业正逐步加大物流外包的比例,将企业不



擅长的业务外包出去,能够减少投入,降低成本和风险,突出企业真正的优势,使纺织业尽快走出“大而不强”的困境。

素材三 水泥行业物流成本数据调查情况

调查企业汇总数据显示,2011年钢铁行业物流成本费的比例较2010年分别上升1.7个百分点和0.8个百分点。同时,行业自身特点决定了物流成本费用率整体偏高。从构成看,水泥行业物流费用主要来自运输。而在诸多的运输方式中,汽车运输所占的比例较大。由于汽运的费用要普遍高于其他运输方式,所以在一定程度上推高了该行业的物流费用。并且,水泥产品的不易储存的特性,导致水泥销售存在运输半径的问题,区域限制较为明显,不利于通过规模效应的扩大来降低运输成本。

物流外包率下降明显。2011年,水泥企业对外支付的物流成本同比回落14%,物流外包率明显降低,由前两年的40%左右回落至25%左右的水平。我们认为,水泥行业物流外包率的下降与行业逐步展开的兼并重组有很大的关系。“十二五”期间,随着我国经济增长的逐步转型,水泥行业发展重点也从规模扩张转向控制市场份额上来。尤其是在市场需求存在不确定性的情况下,行业发展更注重通过兼并重组等方式整合市场资源,提升行业的集中度,增强企业对市场的控制力。截至2011年,海螺集团、渤海集团等国内前十家企业水泥产量达5.53亿吨,占水泥总产量的26.5%,比2010年提高1.2个百分点。而前十大水泥集团覆盖产能的市场占有率已经达到41%,显示行业的产能集中度有明显提升。随着行业集中度的提升,大的企业集团控制市场的能力逐步增强。除了在价格控制力度上有所提升外,更为明显的特点就是,大型水泥集团自办物流,将原材料运输与产品配送一体化。在满足自身需要的同时,也为客户提供物流服务。在这样的情况下,水泥行业的物流外包率自然随之下降。

素材四 钢铁行业物流成本数据调查情况

2011年,我国钢铁生产量增幅虽有所回落,但物流规模依然巨大,其中粗钢产量6.8亿吨,比上年同期增长11.4%,增幅回落2.3个百分点。与此同时,伴随需求持续增长,2011年钢材价格有所上涨,比上年同期增长近10%。钢铁物流总额约达6.3万亿元,同比增长23.5%,增幅提高2.1个百分点,处于工业行业较高水平。

2011年规模以上钢铁企业物流成本比上年增加890亿元,增幅减少30亿元。其中,运输成本比上年同期下降近10%;管理成本增长18.4%;保管成本下降5.1%,直接影响企业物流成本下降1.8个百分点。在保管成本中,利息成本增长40%,仓储成本增长9.6%。

调查企业汇总数据显示,在物流成本构成中,运输成本占51.8%,比上年同期下降1.8个百分点;保管成本占36.8%,提高0.6个百分点;管理成本占11.4%,提高2.4个百分点。2011年,钢铁企业运输成本控制相对有效,企业一方面保证运输效率,不断加强监管,统筹运力,合理安排运输路线;另一方面从运费核算入手,计算最优运量,节省油耗。在保管成本中,仓储成本占4.1%,利息成本占10.7%,配送、流通加工、包装成本占16.2%。从保管成本细项变化情况看,利息成本增速较高,占比提高3.7个百分点,一方面受到国家从紧货币政策影响,另一方面企业资金占用多且周转缓慢,2011年钢铁企业流动资产周转次数仅为2.8次;此外钢铁企业铁矿石与产成品库存量大,2011年钢铁企业存货比上年增长9.6%,仓储成本占比提高0.6个百分点。

钢铁企业物流外包比例不断提高,推动了企业物流效率的提升。2011年,对外支付的