

现代企业

XIANDAI QIYE WULIU
CHENGBEN KONGZHI YANJIU

物流成本控制研究

■ 陈正林 著



中国地质大学出版社
ZHONGGUO DIZHI DAXUE CHUBANSHE

现代企业物流成本控制研究

XIANDAI QIYE WULIU CHENGBEN KONGZHI YANJIU

陈正林 著



中国地质大学出版社
ZHONGGUO DIZHI DAXUE CHUBANSHE

内容提要

面对因竞争和市场需求多变而导致的物流成本不断上涨的现实,越来越多的企业开始重视物流问题,并将管理的视角由企业内部逐渐扩展至整个供应链。本书从物流成本内涵、物流成本控制的基础理论、控制机制、物流规划和成本核算等方面深入分析了现代企业物流成本控制的理论基础,对神龙汽车公司的物流成本控制实践进行了案例研究,并进一步检验了供应链管理影响上市公司财务绩效的作用机制。

在对现代企业物流成本控制理论进行深入分析的基础上,本书既有将理论与实践相结合的个案研究,又有将个案推广至制造行业的大样本分析,使理论推导与实证分析达成了有机结合。

图书在版编目(CIP)数据

现代企业物流成本控制研究/陈正林著. —武汉:中国地质大学出版社,2014.12

ISBN 978-7-5625-3002-2

I. ①现…

II. ①陈…

III. ①企业管理-物流-成本管理-研究

IV. ①F273.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 293079 号

现代企业物流成本控制研究

陈正林 著

责任编辑:马严 张琰 选题策划:毕克成

责任校对:张咏梅

出版发行:中国地质大学出版社

邮政编码:430074

(武汉市洪山区鲁磨路 388 号)

电 话:(027)67883511 传真:67883580

E-mail:cbb@cug.edu.cn

经 销:全国新华书店

<http://www.cugp.cug.edu.cn>

开本:880 毫米×1 230 毫米 1/32

字数:216 千字 印张:7.5

版次:2014 年 12 月第 1 版

印次:2014 年 12 月第 1 次印刷

印刷:武汉三新大洋数字出版技术有限公司

印数:1—300 册

ISBN 978-7-5625-3002-2

定价:38.00 元

如有印装质量问题请与印刷厂联系调换

前言

2003年9月,当我拜著名会计学家郭道扬教授为师之初,郭教授就高瞻远瞩地指出:“物流成本管理将是会计学未来的发展重点之一。”自此,我以物流成本管理作为博士论文的研究方向,开始了将成本管理与物流管理相结合的探索。本书是在我博士论文及后续研究成果的基础上修改而成,它得到了国家社科基金一般项目(09BJY013)和国家社科基金重大项目(11&ZD145)的支持。

本书试图从会计学的角度研究企业物流成本的管理问题,重点探讨物流成本的发生机制与控制机制。企业物流成本的发生具有时空广泛性,从时间上看,包括工厂和仓库选址、产品物流工艺设计、原材料采购、生产物资储运和产成品销售等环节;从空间看,涉及企业内部各部门,以及与上下游企业之间的物流协调。同时,企业物流总成本的各构成要素之间存在背反性,所以直到目前人们对其发生规律仍然知之甚少。实务中,尽管越来越多的企业意识到物流成本控制的重要性,并为之付出了不懈的努力,但企业对其管理仍然处于“摸着石头过河”的阶段。这一论断最直接的证据就是:到目前为止,作者未见任何企业能够完整地界定其物流成本的构成并对其进行全面核算。正因为如此,尽管本书以案例研究的方式分析了神龙汽车公司物流成本控制的经验

与不足,但由于会计数据的缺乏,本书未能将物流成本控制的模式推及一般企业。

随着物流管理向供应链管理的演化,人们将物流与资金流、信息流的管理相结合,以便更全面地控制企业的综合成本。本书第八章利用我国制造业 674 家上市公司总共 2108 个观测样本实证检验了供应链管理对企业绩效的影响,结果显示:供应链集成能够降低公司的经营成本、提高资产使用效率,并提高企业的综合效益。因此,供应链管理对企业的经营战略和具体管理行为产生了根本性的影响。本书的独特之处有两点:一是在供应链管理的大背景下研究企业的物流成本控制问题;二是将供应链作为影响企业财务决策的重要因素纳入到实证模型。

在本书即将付印、发行之际,回顾十余年的探索之路,我感慨良多,内心充满了感激之情。首先,我要感谢我的恩师郭道扬教授,是他以史学家深邃的慧眼为我指明了研究方向,是他给予了我无微不至的关怀和精心指导;其次,我要感谢台湾大汉技术学院赖家瑞博士和神龙汽车公司宋秀丽、陆薇高级工程师,他们在资料收集方面给予了我极大的帮助;同时,感谢中国地质大学出版社马严编辑在本书出版过程中耐心而细致的工作;最后,我要感谢我的妻子王彧博士和女儿陈王奕,尤其还要感谢我的父母、岳父母,是他们的亲情给了我战胜困难的勇气和动力。

陈正林

2014 年 11 月于武昌

目录

第一章 导 论	(1)
第一节 研究的意义与学术价值	(1)
一、研究意义	(1)
二、研究的学术价值	(4)
第二节 国内外研究现状评述	(5)
一、物流的内涵	(5)
二、企业物流的战略定位	(12)
三、物流成本的概念	(13)
四、物流成本的特征	(19)
五、物流成本的分类	(22)
六、物流成本的生成机理	(25)
七、物流成本的控制	(29)
第三节 研究框架与创新点	(35)
一、研究框架	(35)
二、研究的创新点	(35)
第四节 研究的方法和基本约定	(37)
第二章 企业物流成本控制基础理论研究	(39)
第一节 企业本质理论研究	(39)

一、新古典企业理论·····	(39)
二、现代企业理论·····	(40)
三、利益相关者理论·····	(44)
第二节 价值理论研究·····	(47)
一、价值的本质·····	(47)
二、顾客价值理论·····	(51)
三、价值链理论·····	(53)
第三节 供应链理论研究·····	(56)
一、供应链理论的产生基础·····	(56)
二、供应链管理的概念·····	(59)
三、供应链管理背景下的物流管理·····	(62)
第四节 本章小结·····	(64)
第三章 企业物流成本生成机制研究·····	(67)
第一节 单项物流功能成本的生成机制·····	(67)
一、订货成本·····	(67)
二、包装成本·····	(68)
三、装卸搬运成本·····	(69)
四、运输成本·····	(70)
五、库存成本·····	(71)
六、信息成本·····	(73)
第二节 物流总成本的生成机制·····	(74)
一、企业产品性质和供销环境特性分析·····	(74)
二、物流战略模式选择·····	(77)

第三节 本章小结	(80)
第四章 企业物流成本控制机制研究	(82)
第一节 控制原理分析	(82)
第二节 成本控制的内涵分析	(85)
第三节 成本控制方法的比较研究	(86)
一、传统成本控制方法及其缺陷分析	(86)
二、现代成本控制方法	(92)
三、各种成本控制方法之间的关系	(95)
第四节 物流成本控制机制分析	(97)
一、控制主体	(97)
二、控制对象	(98)
三、控制目标	(98)
四、控制方法	(99)
五、信息反馈	(99)
第五节 基于供应链管理的企业物流成本控制机制	(100)
一、通过供应链组织集成降低物流成本中的交易成本	(100)
二、通过信息集成提高物流运作效率	(101)
三、通过物流集成降低企业的物流运行成本	(101)
四、通过资金流集成降低物流中的财务成本	(102)
五、通过决策集成降低物流成本	(102)
第六节 本章小结	(104)
第五章 企业物流模式规划	(106)
第一节 物流基础技术和物流模式的抉择机制	(106)

一、物流基础技术	(106)
二、物流模式的抉择机制	(112)
第二节 供应物流模式	(114)
一、经济订货批量模式	(115)
二、供应商管理库存模式	(121)
三、集配模式	(122)
第三节 生产物流模式	(124)
一、推动式生产物流模式	(126)
二、拉动式生产物流模式	(127)
第四节 销售物流模式	(128)
一、“制造商—分销商—用户”销售模式下的物流模式 ..	(128)
二、“制造商—用户”销售模式下的物流模式	(130)
第五节 本章小结	(131)
第六章 企业物流成本核算	(132)
第一节 物流成本会计核算存在的问题	(132)
一、对物流成本性质的认识模糊不清	(132)
二、对物流成本不进行独立核算	(133)
第二节 物流成本核算方法	(133)
一、作业成本法的产生背景	(134)
二、作业成本法的研究现状	(135)
三、作业成本法的核算原理	(137)
四、作业成本法所涉及到的基本概念	(138)
五、作业成本法应用于物流成本核算的必要性分析	(143)

六、物流成本核算的具体过程	(145)
第三节 本章小结	(152)
第七章 神龙公司物流成本控制的案例分析与研究	(154)
第一节 神龙公司的物流系统	(154)
一、神龙公司的物流组织	(155)
二、神龙公司的物流基础设施	(157)
第二节 神龙公司的物流管理	(160)
一、供应物流管理	(162)
二、生产物流管理	(167)
三、新车销售物流管理	(174)
第三节 神龙公司物流成本核算	(176)
一、物流成本账户设置	(176)
二、物流成本的分配方法	(180)
三、物流成本模型	(181)
第四节 神龙公司物流成本控制存在的问题与对策	(181)
第八章 供应链集成影响上市公司财务绩效的实证研究	(186)
第一节 引 言	(186)
第二节 理论分析和研究假设	(188)
第三节 研究设计	(193)
一、样本选取与数据来源	(193)
二、主要变量定义	(194)
三、模型设计	(198)
第四节 实证分析	(198)

一、描述性统计	(198)
二、检验结果	(201)
三、稳定性检验	(203)
第五节 研究结论与启示	(207)
第九章 研究结论	(209)
参考文献	(214)

第一章 导 论

企业存在与发展的意义就在于能够为利益相关者带来价值增值,而价值来源于顾客。所以,在最大限度地为顾客创造价值的同时,尽可能节约价值的耗费是企业管理的永恒主题。物流管理的改善既能创造顾客价值,又能为企业节约成本,因而研究物流合理化及其成本控制具有重要的理论和现实意义。

第一节 研究的意义与学术价值

一、研究意义

过去,企业成本管理的重点主要集中在企业内部的生产领域^①,物流被认为只是连接生产与销售的一种辅助职能,物流成本控制并没有引起人们的足够重视。第二次世界大战以后,随着技术的飞速发展、经济规模的急剧扩张和生产社会化程度的快速提高,经济全球化日益明显,产品性能和价格日益趋同,竞争空前激烈,跨地区乃至全球采购和销售成为企业的必然选择,物流成本

^①过去人们认为只有生产领域才能创造利润,流通领域只会消耗资源产生费用,因此,他们主要强调生产领域的成本管理,尤其是强调生产过程中原材料的节约和劳动率的提高,价值工程(VE)和泰勒的标准作业是其典型代表。在此阶段,人们把在生产过程中节约物质消耗而增加的利润称作“第一利润”,而把降低活劳动消耗而增加的利润称作“第二利润”。日本物流专家西泽修于1971年提出节约物流投入也能大幅增加企业的利润,并将由此增加的利润称为“第三利润”,将物流领域称为“第三利润源泉”。

的快速上升成为国际贸易和跨国公司发展的最直接障碍。与此同时,日益明显的个性化和快速化消费倾向使企业的物流量越来越大,物流的复杂程度也越来越高,日益增加的物流成本成为企业利润增长的新的“拦路虎”。于是,物流成本问题便逐渐引起人们的关注。

与美国、日本等发达国家相比,我国对物流成本问题研究起步晚,政策和措施不到位,从而导致我国目前的物流成本比发达国家高得多。从宏观方面看,2011年我国工业企业物流费用率为9.3%,批发和零售业企业物流费用率为7.6%(中国物流与采购联合会,2012)。与之形成鲜明对比的是,2011年日本企业物流费用率为4.9%,美国企业物流费用率为7.7%。2012年全国社会物流总成本中,运输费用4.9万亿元,占社会物流总成本的比重为52.5%;管理费用1.2万亿元,占社会物流总费用的比重为12.3%;保管费用3.3万亿元,占社会物流总费用的比重为35.2%。2013年我国社会物流总费用为10.2万亿元,社会物流总费用占GDP的18.0%(国家发展改革委员会等,2014)。从微观方面看,2014年5月29日世界航运巨头马士基发布的《马士基集团在中国影响力报告》显示,发达国家的企业物流成本占产成品成本的10%~15%,而中国物流成本高得惊人,物流成本可达生产成本的30%~40%。表1-1显示了我国部分行业的物流成本构成及其比率。

表1-1的数据说明,目前我国的物流成本,无论是宏观的还是微观的,都比发达国家高得多。有人做过这样的假设:如果我国能将物流成本占国民生产总值的比例降低一个百分点,那么每年就能够节约5667亿的物流支出!由此看来,物流成本的节约是名副其实的“第三利润源泉”。

表 1-1 部分行业物流成本构成及其比率

物流成本构成 及比率 行业	物流成本占 销售收入的 百分比(%)	运输成本占 物流总成本 的比例(%)	保管成本占 物流总成本 的比例(%)	管理成本占 物流总成本 的比例(%)	配送、流通 加工、包装 成本占物流 总成本的 比例(%)
食品行业	5.6	53.8	34.3	11.9	
金属制品业	8.6	63.4	2.8	19.9	4.9
石油加工行业	6.9	52.0	28.7	19.3	
医药制造业	11.6	41.8	11.4	13	9.2

注：该数据根据《现代物流报》2014年1月17日第A04版的报道整理得出。

面对如此诱人的“第三利润源泉”，人们当然不会视而不见，沃尔玛、戴尔等跨国企业通过物流成本控制已经取得了丰厚的回报，我国海尔集团通过创新物流管理，实现了洗衣机生产部制成品零库存的目标^①，而整个集团取得了降低呆滞物品量 73.8%、减少仓库面积 50%、减少库存资金 67% 的骄人业绩（靳伟，2003）。然而，与实务界的积极行动形成鲜明对照的是理论界，特别是我国理论界，目前为止对物流成本控制的研究尚处于零散引进的阶段，“作为探讨物流成本问题前提的物流成本概念，至今在物流界或会计界似乎缺乏研究”（邵瑞庆，2006）。

近年来，我国政府高度重视我国物流成本过高问题，中央提出了降低流通成本的要求。2012年下半年，政府颁布了两个关于流通业的重要文件：《国内贸易发展“十二五”规划》和《关于深

^①中国中央电视台：“新闻联播”，2006年5月3日。

化流通体制改革加快流通产业发展的意见》(国发[2012]39号)。中共中央政治局在2012年底召开的会议明确提出要降低流通成本。国务院总理李克强在2014年的全国人大会议上作政府工作报告时指出,要深化流通体制改革,清除妨碍全国统一市场的各种关卡,降低流通成本,促进物流配送、快递业和网络购物发展,充分释放十几亿人口蕴藏的巨大消费潜力。国务院于2014年9月16日印发《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》(国发[2014]42号),提出一系列的政策措施,以期在2020年将物流成本占GDP的比例降低至16%左右。

可见,物流成本控制不仅仅是影响企业经济效益的问题,更涉及到全国的经济大局。正是基于这样的现实,本书选取物流成本控制作为研究主题,希望能在物流成本控制的理论研究方面有所突破。

二、研究的学术价值

本书以现代制造企业的物流成本问题为研究对象,构建了企业物流成本控制的理论框架。首先从会计的角度分析了物流成本概念的内涵,并以企业理论、价值理论、供应链理论为基础,总结分析了这些理论对物流成本控制的指导作用。在此基础上,提出物流成本控制并非物流成本节约,而是以成本-价值率作为判断物流成本效益的基本工具,分析了物流成本产生的机制,构建了物流成本的控制系统,以实际案例检验理论的实际作用,最后通过大样本回归的方式检验了供应链集成对中国制造业上市公司绩效的作用机制,因而该项研究具有一定的学术价值和现实指导意义。

第二节 国内外研究现状评述

目前国内外关于物流的研究,主要集中在两个方面:一是从物流技术的角度来研究如何通过物流技术的改进提高物流效率;二是从物流经济的角度来研究如何提高物流效益,当然两者也存在密切的关联关系。本书主要从经济性角度进行研究。

一、物流的内涵

从字面上看,“物流”就是“物的流动”^①。从物流发展史看,随着人们认识的不断深入,物流的内涵处在一个不断扩展和深化的过程之中。本书首先从研究物流的内涵入手,以便明确物流的内涵。

20 世纪以前,由于生产力水平较低,加之交通和通信的不便,大多数商品的生产和销售都局限在一定的区域之内,物流活动少、复杂程度低,物流成本占商品总成本的比例也低,所以物流问题在当时并没有引起人们的注意。1901 年,John Growell 在美国政府的“农产品流通的产业委员会报告”中讨论了农产品流通成本和各种影响因素,这被认为是揭开了人类对物流认识的序幕。1915 年 Arch Shaw 首次用到物流(Physical Distribution)一词,虽然他没有明确物流的含义,但他指出:“物流是一个不同于需求创造的问题……流通领域的许多重大损失都是因为需求与

^①汉语中“物流”与“物流管理”是两个不同含义的词,但在物流理念“原产地”的美国却常常将两者混用,也许他们都是从物流管理的角度来研究物流(徐寿波:《关于物流科学理论的几个问题(续)》,《北方交通大学学报》(社会科学版)2003 年第 3 期)。基于此,本部分在引用美国的相关文献时对两者也未作区分。

实物供应之间缺乏协调(引起的)。”如今,学者们一般将 Physical Distribution 视为传统的物流概念,“传统的 Physical Distribution 是指通过寻找低成本的解决方案将产品从工厂送到客户手中”(Philip Kotler, Gary Armstrong, 2001),是销售过程中产品从企业流向客户的过程,因而当时将物流理解为“实物流通”“实物配送”“实物分销”或“实体分销”等。

“二战”期间,大量物质和人员的调动使当时的美国军方开始研究战争后勤问题,可以认为这是现代物流研究的起点。“二战”结束后,军队后勤管理理论被应用于企业实践,这时人们认为物流是“把完成品从生产线的终点有效地移动到消费者手里的活动,有时也包括从原材料的供给源到生产线的移动。”(美国实物配送管理委员会, National Council of Physical Distribution Management, NCPDM, 1960)。可见,当时对物流的理解仅仅局限于产品的送出,偶尔也指原材料的输入。此后不久(1962年),NCPDM 修改了对物流的定义,该委员会指出:“物流是为迎合顾客需求而对原材料、半成品、产成品及相关信息从产地到消费地高效率、低成本的流动和储存。”这一定义将物流界定为原材料、半成品、产成品等有形物品的流动过程,物流信息管理也被纳入物流的范畴。同时,该定义强调物流是有目的性的活动,物流并不依附于生产,物流的目的是高效率、低成本地满足顾客的需求;物流不仅包括物的“流动”过程,而且包含物的“储存”这一特殊的“流动”过程。可见,NCPDM 1962年所定义的物流内涵大大地超越了两年前它所界定的物流内涵。

1956年10月,日本派考察团到美国学习物流技术,该考察团回国后在考察报告中将 Physical Distribution 译为“物理性流通”,这是现在使用的“物流”一词的起源(汤浅和夫,1986)。1965