

物流经济学

Logistics Economics

喻小贤 编著
陆松福



人民交通出版社

China Communications Press

高等学校物流专业、经管专业指定教材

Logistics Economics
物流经济学

喻小贤 陆松福 编著



人民交通出版社

China Communications Press

内 容 提 要

本书以物流经济为主线,共分 14 章,主要内容包括:物流经济学概论,物流系统经济分析,物流需求与物流供给,物流市场,物流成本与价格,运输经济,库存经济,装卸搬运、流通加工与包装经济,配送经济,物流信息经济,第三方物流经济,物流业管理体制,物流政策,以及物流业与可持续发展。

本书通过研究物流活动的各种经济关系,包括物流市场理论及宏观、微观物流经济体系等,试图探索物流经济的内在规律,求得物流系统运作更加优化、经济合理。其结构科学,叙述严谨,表述流畅,是高校物流管理、物流工程专业的指定教材,也可作为经管专业、外贸管理专业及广大物流从业人员的辅助教材和研究参考书。

图书在版编目 (CIP) 数据

物流经济学/喻小贤等编著. —北京:人民交通出版社,
2007.3

ISBN 978-7-114-06426-5

I. 物... II. 喻... III. 物流-经济学-高等学校-教材
IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 025861 号

书 名: 物流经济学

著 作 者: 喻小贤 陆松福

责任编辑: 张 森

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)85285858, 85285995

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京鑫正大印刷有限公司

开 本: 787×980 1/16

印 张: 22.5

字 数: 479 千

版 次: 2007 年 3 月第 1 版

印 次: 2007 年 3 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-06426-5

印 数: 0001—3000 册

定 价: 40.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

我国加入 WTO 以来,随着国民经济的持续发展,我国物流业呈快速发展的势头。2005 年,我国物流业占当年 GDP 的 6.7%,占服务业全部增加值的 16.5%,物流业对经济发展作用进一步增强。同时,我国社会物流总费用与 GDP 比例呈逐渐下降的趋势,由 2000 年的 19.4%下降到 2005 年的 18.6%,表明物流经济效益逐步提高。

随着经济全球化和信息技术的迅速发展,被称为“第三利润源”的现代物流业在世界范围内广泛兴起。在西方掀起的放松管制和传统企业回归主业、集中力量于核心业务中,大量专业从事第三方物流服务的产生并发展起来,物流的经济性也更加充分地展示其魅力。

美国著名管理学家 P.F.德鲁克把物流业称之为“黑大陆”。日本早稻田大学西泽修教授把物流看作是一座冰山,人们只看到了水面上的冰山,淹没在水下面的冰山更大。国际上,物流业已被认为是国民经济发展的动脉和基础产业,成为衡量一国现代化程度和综合国力的重要标志之一,被喻为经济发展的加速器。

我们认为,如何加快我国的物流业发展,迫切需要科学的理论来指导物流实践。在此,我们做了一定的尝试,编写了《物流经济学》一书。

物流经济学是研究一定的物流系统内,与物流活动有关的经济关系,是综合运用宏观经济学、微观经济学、产业经济学、工程经济学、物流学、运筹学等相关学科理论,研究物流资源优化配置、物流市场的供给与需求、宏观物流产业的发展等问题的一门应用科学。同时物流经济学也研究微观物流活动的经济问题,为企业微观物流活动的科学化、合理化、最优化提供理论指导。

物流经济学作为一门综合性与交叉性的应用经济学,其研究所涉及的范围和对象有国民经济增长与物流的关系,物流市场需求与供给,物流的空间价值和时间的价值,物流模式的优化与选择,运输、仓储、装卸搬运、流通加工、包装、配送、物流信息化等物流运作的经济性和整个物流系统的优化和资源配置问题,物流业业态发展趋势,物流政策与体制等。

物流是国民经济的基础,同时对实现资源配置具有重要的作用。物流以本身的宏观效益支持国民经济的运行,改善国民经济的运行方式和结构。因此物

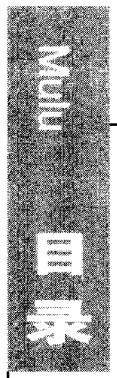
流经济学科的研究必将促使国民经济向更加合理的、协调的方向发展,使物流系统更加优化,物流活动更加经济。

本书以物流经济为主线,分为四个部分:第一部分为引论,包括物流经济学概论、物流系统经济分析;第二部分为物流市场基本理论,包括物流需求与物流供给、物流市场、物流成本与价格;第三部分为微观物流经济,包括运输经济、库存经济、装卸搬运与流通加工经济、配送经济、物流信息经济、第三方物流经济;第四部分为宏观物流经济,包括物流业管理体制、物流政策、物流可持续发展。本书结构科学,叙述严谨,表述流畅。可作为高校物流管理、物流工程专业的教材,也可作为经管专业、外贸管理专业及广大物流从业人员的选用教材和研究参考书。

本书由喻小贤老师任主编,陆松福老师任副主编。全书共十四章,第一、二、六、七章由喻小贤老师撰写,第三、四、五由陆松福老师撰写,第十一章由陆松福、吴鼎新老师撰写,第八、九、十二章由罗建锋老师撰写,第十、十四章由周凌云老师撰写,第十三章由栾琨老师撰写。全书由喻小贤老师统稿并修改。

本书在编撰过程中,参阅引用了大量的文献资料,在此谨向相关的专家、学者表示衷心的感谢。

由于编写人员水平有限,时间仓促,书中缺点、错误在所难免,恳望读者批评指正。



第一章 物流经济学概论	1
第一节 物流经济学的性质与特点	1
第二节 物流经济学的研究对象	3
第三节 物流经济学的研究意义与研究方法	9
复习思考题	15
第二章 物流系统经济分析	17
第一节 物流相关概念	17
第二节 物流系统	30
第三节 物流经济效益	35
复习思考题	43
第三章 物流需求与物流供给	44
第一节 物流需求概述	44
第二节 物流需求分析	53
第三节 物流供给概述	59
第四节 物流供给分析	63
复习思考题	67
第四章 物流市场	71
第一节 物流市场概述	71
第二节 物流市场结构	73
第三节 物流市场运行机制	80
第四节 物流供需均衡分析	87
复习思考题	91
第五章 物流成本与价格	97
第一节 物流成本概述	97

第二节 物流成本分析	102
第三节 物流定价理论与定价方法	109
复习思考题	123
第六章 运输经济	125
第一节 运输概述	125
第二节 运输方式及选择	131
第三节 运输经济性分析	138
第四节 运输优化的基本方法	147
第五节 供应链管理环境下的运输经济优化	153
复习思考题	155
第七章 库存经济	156
第一节 库存概述	156
第二节 库存成本	163
第三节 确定性条件下的库存经济分析	166
第四节 供应链管理环境下的库存经济分析	169
复习思考题	181
第八章 装卸搬运、流通加工与包装经济	185
第一节 装卸搬运经济	185
第二节 流通加工经济	191
第三节 包装经济分析	199
复习思考题	204
第九章 配送经济	206
第一节 配送概述	206
第二节 配送成本分析	213
第三节 配送经济分析	219
第四节 配送优化的基本方法	226
复习思考题	228
第十章 物流信息经济	231
第一节 物流信息概述	231
第二节 物流信息的经济分析	239

第三节 物流信息技术与物流信息系统的经济性分析·····	244
复习思考题·····	252
第十一章 第三方物流经济·····	254
第一节 第三方物流概述·····	254
第二节 第三方物流产生与发展的必然性·····	261
第三节 第三方物流的经济性分析·····	266
第四节 第三方物流供需分析·····	276
第五节 第三方物流的发展——第四方物流·····	282
复习思考题·····	288
第十二章 物流业管理体制·····	292
第一节 西方物流业管理体制概述·····	292
第二节 我国物流业管理体制现状、问题及对策·····	296
复习思考题·····	302
第十三章 物流政策·····	303
第一节 物流政策概述·····	303
第二节 国外物流政策的演变·····	308
第三节 我国物流政策的探讨·····	313
复习思考题·····	327
第十四章 物流业与可持续发展·····	328
第一节 物流业的发展·····	328
第二节 物流业的可持续发展·····	334
第三节 我国物流业的可持续发展·····	345
复习思考题·····	348
参考文献·····	349

物流经济学概论

物流活动伴随着人类生产与交换而产生。生产资料和生活资料的生产与耗用往往存在时间和空间上的差异,人们需要将物品运送至特定地点存储起来以供再生产、交换和消费。从古埃及修建金字塔的宏大工程到横跨亚欧大陆的丝绸之路,人类在创造文明的过程中也不断发展着物流。

随着经济全球化和信息技术的迅速发展,被称为“第三利润源”的现代物流业在世界范围内广泛兴起。现代物流泛指原材料、产成品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程,是运输、仓储、装卸搬运、加工、包装、配送、信息等方面有机结合,形成了完整的物料供应链,为用户提供多功能、一体化的综合性服务。现代物流业已成为 21 世纪的新兴产业和国民经济新的增长点。发展现代物流业对于增强综合国力,调整优化经济结构,降低物流成本,提高经济效益,增强企业的竞争力和发展电子商务具有极其重要的意义。

第一节 物流经济学的性质与特点

一、物流经济学概念

物流是“物”和“流”两个基本要素组成的。物流中的“物”,是指一切可以进行物理性位置移动的那一部分物质资料。物流中的“流”,是指物理性运动,这种运动又称之为位移。但物流的概念并非是“物”和“流”简单的叠加,而是具有更深广的含义,并随着人类物流活动的发展而不断深化。

最初的物流概念主要侧重于商品物质的移动,是单向的物资流通过程,即商品从制造商手中转移到客户和最终用户手中,而没有考虑商品消费后包装物或包装材料等废弃物的回收以及退货所产生的物流,物流只是作为连接生产和消费的手段,是生产销售活动的附属行为,从而忽视了物流对生产和销售在战略上的能动作用。现代物流的概念强调物流是为了

实现顾客满意,连接供给主体和需求主体,克服空间和时间阻碍的有效、快速的商品流动经济活动过程。它包括供应物流、生产物流、销售物流、回收物流和废弃物流等。物流的使命是以高质量的产品和服务在准确的时间、以良好的状态(高效率、低成本)送达客户要求的地点,实现客户和企业双赢的价值贡献。

现代物流可以认为是将运输、仓储、装卸搬运、加工、包装、配送、信息等方面有机结合的供应链,是物流、信息流、资金流、技术流和业务流的有机统一。信息技术将传统上分离的运输、仓储、装卸搬运、加工、包装、配送等物流作业环节整合成一个整体,使得物流管理能有效地监控相关的一切物品在位移过程中的位置、数量和路径,提高了运输效率,缩短了中间储存的中转时间。以互联网为信息平台的信息流,极大地加快了物流信息的传递速度,使物品流通环节、方式科学化和最优化,极大地降低了物流成本和费用。

现代物流作为一门新兴的综合性学科,源自于军事。第二次世界大战期间,美英盟军为保证全球作战的需要,对军用物资的运输、补给、调配等进行全面管理,为战争的胜利提供了物资保障,第二次世界大战的胜利,是物流科学的萌芽,也是物流系统的发展和巨大成功。二战后,物流管理的方法被引入工业部门和商业部门,其范围涉及原材料的流通、分配、运输、采购与库存控制、储存、分销、顾客服务等方面。先进的工商企业愈发重视加强物流管理,并视之为“第三利润泉”。随着全球化竞争的加剧和信息技术的飞速发展,在西方掀起的放松管制和传统企业回归主业、集中力量于核心业务中,大量专业从事第三方物流服务的企业产生并发展起来。

物流经济学就是研究一定的物流系统内,与物流活动有关的经济关系,是综合运用宏观经济学、微观经济学、产业经济学、工程经济学、物流学、运筹学等相关学科理论,研究物流资源优化配置、物流市场的供给与需求、宏观物流产业的发展、物流产业组织形态演变规律、物流产业增长等问题的一门应用科学。它以宏观经济学、产业经济学和中国宏观物流问题的关注为基础,以深度分析宏观物流发展趋势及物流产业发展政策为特色,致力于探索和建立经济发展中的物流理论体系,研究物流产业发展政策及其同国家宏观经济政策的关系,对物流业发展提出决策建议;同时又以微观经济学、技术经济学等为基础,关注微观物流活动的经济问题,为企业微观物流活动的科学化、合理化、最优化提供理论指导。

二、物流经济学的特点

作为一门应用经济学,除具有一般经济学的特点外,物流经济学还有自身的一些特点,主要有:

1. 综合性

物流经济学主要是从劳动消耗的观点来评价各种物流活动,而劳动消耗是经济学的研究范畴,因此物流经济学是一门经济科学;同时,物流经济学必须在物流技术开发、应用、完善中指导物流活动,使其造福于人类,因此物流经济学又有自然科学的属性。这决定了物流

经济学是根据现代物流技术和国民经济发展的需要,逐渐从自然科学技术和社会经济科学的发展过程中相互交叉形成和发展起来的一门综合性学科,是现代物流学和技术经济学、微观经济学、宏观经济学等经济学理论相融合的交叉性学科。它既要研究与物流有关的各种物流活动的特征,了解相关的物流技术,掌握物流活动的过程,又要从经济的角度来研究物流活动过程,使物流系统的总成本最小,收益最大。

2. 应用性

物流经济学研究大量的物流系统资源优化配置、物流市场的供给与需求、宏观物流产业的发展与增长等问题,需要综合运用相关学科的理论,包括宏观经济学、微观经济学、技术经济学、信息经济学、运筹学、物流学、物流运筹学等。这些学科相互联系、互为交叉。物流经济学强调物流市场供需均衡,物流运输、库存,装卸搬运、流通加工、包装、配送和物流信息经济性。

3. 系统性

根据现代物流学的原理,物流系统是由运输、储存、装卸搬运、流通加工、包装、配送与信息处理等物流环节组成的系统。物流经济学是用系统分析的思想和方法研究整个物流系统的经济问题,是从全局出发,通过对物流子系统的分析,追求整个物流系统的总体优化。

4. 定量与定性分析相结合

定性分析和定量分析是物流经济学的主要分析方法。通过对物流系统的问题进行定性和定量分析,方案比较,实现整个物流系统的最优经济效果。

第二节 物流经济学的研究对象

物流经济学作为一门综合性与交叉性的应用经济学,其研究所涉及的范围和对象有国民经济增长与物流的关系,物流市场需求与供给,物流的空间价值和时间的价值,物流模式的优化与选择,运输、仓储、装卸搬运、流通加工、包装、配送、物流信息化等物流环节运作的经济性和整个物流系统的优化和资源配置问题,物流业业态发展趋势,物流政策与体制等。

下面就主要方面作一简要介绍。

一、物流市场的需求与供应

物流需求分析是将物流需求与产生需求的社会经济活动进行相关分析的过程。由于物流活动日益渗透到生产、流通、消费整个社会经济活动过程之中,与社会经济的发展存在着密切的联系,是社会经济活动的重要组成部分,因而物流需求与社会经济发展有着密切的相关性,社会经济发展是影响物流需求的主要因素。由于物流服务的多样性、物流需求主体的

广泛性和物流需求的潜在性,因此,对物流需求的分析是多层面的,包括物流需求的数量、时间、空间、结构和层次等,从物流需求的运输量、仓储量、配送量、流通加工量等方面进行多层次分析。

物流需求分析的目的在于为社会物流活动提供物流能力供给,不断满足物流需求,以保证物流服务的供给与需求之间的相对平衡,使社会物流活动保持较高的效率与效益。在一定时期内,当物流能力供给不能满足这种需求时,将对需求产生抑制作用;当物流能力供给超过这种需求时,不可避免地造成物流供给的浪费。因此,物流需求是物流能力供给的前提,物流需求分析的社会经济意义亦在于此。借助于定性和定量的分析手段,了解社会经济活动对于物流能力供给的需求强度,进行有效的物流需求管理,引导社会投资有目的地进入物流服务领域,将有利于合理规划、建设物流基础设施,改进物流供给系统,提高物流资源的配置效率和效益。

从物流的发展规律来看,现代物流服务的需求包括量和质两个方面,即从物流规模和物流服务质量中综合反映出物流的总体需求。物流规模是物流活动中运输、储存、包装、装卸搬运和流通加工等物流作业量的总和。当前在没有系统的社会物流量统计的情况下,由于货物运输是物流过程中实现位移的中心环节,用货物运输量的变化趋势来衡量社会物流规模的变化趋势最接近实际。物流服务质量是物流服务效果的综合反映,可以用物流时间、物流费用、物流效率来衡量,其变化突出表现在减少物流时间、降低物流成本、提高物流效率等方面。为了清晰地反映社会经济活动对物流活动的需求,在物流需求分析中还应考虑物流需求的地域范围、渠道特性、时间的准确性、物流供应链的稳定性以及顾客服务的可得性、作业绩效和可靠性等方面。

在当前我国经济发展水平仍然落后的情况下,在物流规模继续增长、物流服务质量需要提高、物流需求结构不断发展的条件下,要使物流需求与供给相适应,除设法提高物流服务的供给总量及质量外,还应引入物流合理化的理念,加强物流需求管理,即最大限度地控制货物的不合理流动,如通过发展区域物流系统,使区域内及区域间的物流基础布局合理,适应生产力的布局,减少原材料、制成品在产地与消费地之间的双向流动量。要加快我国西部地区的经济发展,改变目前东西部地区之间物流的不平衡和不合理现象,加快建设重要的物流基础设施,使物流的合理化组织具有功能强大的物流中心等设施为依托。重视物流需求分析、加强物流需求管理,能有效引导投资,避免物流设施建设及服务行为的一哄而上,对减少浪费现象具有现实的指导意义。

二、物流的时空价值分析

物流可以创造出时间价值和空间(场所)价值,包括物流加工作业中所创造的加工附加值。物流不是“物”和“流”的简单统一,生产、分配、交换、消费的物质运动过程是时间和空间的统一。“时间是金钱”是物流真实的反映。商品在不同时间不同地点具有不同价格,因此时间差别和场所区别给物流带来了“时间价值”和“场所价值”;物流过程中不同场所,根据专

业化分工和场所优势所从事的补充性的加工作业也会形成劳动对象的附加值。另外,物流的加速一定会节约商品在流通领域里的时间,这会节约流通费用,又会加快资金周转,带来经济效益。现代科学技术在物流领域里的应用,大大加快了物流的速度,节约了时间。比如集装箱、条码、网络信息等新技术的应用和推广,加快了物流速度,使现代物流创造出了前所未有的时间价值。物流不仅存在时间特征,而且具有向高价值区流动趋向。在竞争的市场经济中,商品总是向价值高的场所流动。无论是从集中生产场所流向分散的需求场所,还是从分散生产场所流向集中需求场所的物流,追求场所价值是区域间、国际间物流发展的主要因素之一,也是物流产业链不断延伸的根本所在。

三、物流资源的优化配置

物流经济学是运用经济学、物流学原理和数学工具研究现代物流各环节的流转规律,寻求获得最大的空间时间效益的经济学科。物流资源的优化配置是物流经济学的核心内容,物流经济学的主要任务就是运用交易费用理论、边际成本理论、运筹学理论、技术经济学理论、物流学理论以及数学等工具,研究运输、库存、仓储、配送、等环节的经济问题,以指导物流企业缩短流通时间,减少物品库存、降低资金积压、节约运输费用,降低物流各环节的运作成本,实现物流综合成本的最小化,节约社会资源,提高社会经济效益。

从物流交易费用和物流时空价值论分析,就不难看到流通领域蕴藏着提高经济效益的无穷潜力和丰厚的利润源,发展前景十分可观,这是当今世界范围内物流蓬勃发展的基本原因。早在 20 世纪 60 年代,美国经济学家彼得·杜克拉就预言,物流业是每个国家经济增长的“黑大陆”,是“降低成本的最后边界”,是降低资源消耗、提高劳动生产率之后的“第三利润源”,是“一块未被开垦的处女地”。这是对物流潜力和效益的描述与估价。当今经济发达国家物流业的发展已充分证明了这一结论。

据美国学者估算,美国工业界每年花费的流通费用高达几千亿美元,只要能降低 10%,一年就可节约流通费用几百亿美元。他们称物流业是“一块经济界的黑大陆”,是不无道理的。

物流经济学就是要研究、提示物流领域这块经济“黑大陆”,挖掘“降低成本的最后边界”和企业的“第三利润源”。

四、物流模式的经济性

现代企业生产社会化的发展趋势要求社会化的大物流与之相适应,同时为社会化的大物流创造条件。社会化的大物流已拓展到包装、配货、加工、配送、信息处理等多项增值服务,从而涉及到生产、流通和消费的全过程。应当承认,随着大机器工业的到来,工业时代精细的分工相对于早期农业、手工业式的粗放经营,是一种历史性的进步。亚当·斯密以来的许多经济学家的各种经济理论与各国经济发展的实践都证明了精细分工在提高生产效率方面所体现出的巨大优势。然而,现代生产企业却又在时效性受到制约的另一面反映这种精

细分工所存在的问题。在这种分工体系下,每一组织或职能部门只是完整流程的一部分,各组织部门被限定在从事专门业务活动的特定单元之中,各单元间的联系与沟通受到各种条件的限制,其结果是各组织部门“只顾自扫门前雪,不管他人瓦上霜”。表面上看这种分工在各业务单元中是合理而高效的,但事实上一个原本应为完整的业务流程却被若干个职能部门分割得支离破碎,高额的物流成本使得企业的生产与流通存在着巨大的浪费。这些问题的存在迫使人们在社会化大生产的总体框架下,重新考虑物流模式的经济问题。

横向物流协同化,就是指同产业或不同产业的企业之间就物流管理达成协调、统一运营的机制。就产业内部而言,不同的企业之间为了有效地开展物流服务,降低高额物流成本,有必要进行相互之间的沟通,通过配送中心,使企业之间的物流管理协调配合,以共同实现规模效益。这种产业内部横向物流协同化表现为两种形式:一是承认并保留各企业原有的配送中心,通过配送中心间的沟通或联合,实行商品的集中配送和处理;二是各企业放弃自建配送中心,通过共同配送中心的建立,来实现物流管理的效率性和集中化。比较而言,不同产业间进行的物流协调,更容易被不同的企业所接受。因为这些企业分属于不同的产业,不存在直接的竞争替代性,因而既能保证物流集中处理的规模经济性,又能有效地维护各企业的经济利益以及经营战略的有效实施。

纵向物流协同,则是指处于流通渠道不同阶段的企业相互协调、相互合作,为实现共同利益链接而成的物流管理系统。其主要形式有供应商与生产商之间的物流协作,生产商与批发商之间的物流协作和批发商与零售商之间的物流协作。生产商与批发商之间的物流协作可根据二者之间的力量对比,分为生产商主导型的物流管理系统和批发商主导型的物流管理系统。在生产商力量较强的产业,为强化批发物流机能或实现批发中心的效率化,多由生产商自设批发中心,代行批发功能,或利用自己的信息网络,对批发企业多频度、小单位配送服务给予支援。批发商与零售商之间的物流协作也有不同的主导类型。当零售商力量强大时,往往建立自己的物流中心,批发商经销的商品必须经由该中心再向各商场或店铺进行配送。这种零售商主导型的物流中心,多见于大型的百货商店、购物中心及目前发展势头迅猛的巨型超市。而对于中小型零售企业而言,则通常借助于实力雄厚的批发商所建立的物流中心,实现销售商品的即时配送。

五、物流业态的演变

物流经济学主要从供求因素变化出发,结合物流发展的外部环境演变和物流业内生长机理,来研究物流产业的业态变化,目的是为企业选择适合的物流业态提供理论依据,提高物流产业的运作效率。

需求的增长和变动是物流业态变动的最主要因素。影响物流业态的需求因素主要是顾客的特征、购买频率、购买习惯、消费偏好。当代不同物流部门(如:百货、建材等)的大型超市,正是迎合当今人们“一站式购买”、“消闲与娱乐式购买”等需求观念而发展起来的。而今后物流业的发展也依然不会偏离需求的变化,无论是企业还是居民,与其需求相关的诸多因

素,如方便快捷条件、时间期限、购物环境、地区位置、偏好变动等,以及人们的收入、心理、观念乃至精神的变化,都是物流业创新和发展所应该密切关注和考虑的需求因素。

影响物流业态的另一重要因素——供给因素,主要是产品的性质、产品的技术性和复杂性、公司的特性等。从供给因素的变化看,科技新成果物化为一代又一代新产品,加快了商品结构的更新转化的步伐,各种新产品层出不穷,新科技革命推动着经济的发展和市场经济的繁荣,同时也更新着人们的消费观念和偏好,由此导致市场与消费结构以前所未有的速度、节奏和周期进行变动,并带动了物流业态的变革,从物流体系中最能体现现代物流业态变化的零售业分析看,零售业的组织结构趋向于大型化(或集团化)和大企业化。流通领域中的这种变化虽然可以用生产理论中的规模经济给予解释,但更多的是从人们需求的变化中寻找物流业态变化的印记。零售业从过去的专业店、百货商店发展到今天的专业超级商店、超级商场、连锁店、配送中心等业态的变化,是与买方市场条件下消费者偏好和需求变动紧密相关的,现代消费者的消费重点正在从物质消费转化为时间、空间、服务和附加价值的消费。消费者不仅要求购物方便,而且要求一次购齐所需物品,要求购物环境幽雅。需求的这种变化只有零售业大型化才能做到。零售业的大型化为采取先进的管理技术提供了条件,节约了时间和空间,节省了寻找费用。向消费者提供更完全的信息,增强市场透明度,可大大提升大型市场的信誉和品牌,在节省商品的流通费用和大幅度增加市场销售额的双向变动中,在激烈竞争中获取了规模经济。但是零售组织的大型化对追求购物便利性、舒适性、高选择性和文化性相统一的消费者来说,还有不尽如人意之处,故一种把存货、超市、专业店等多种业态有机集中在一起的商业形式已经应运而生。可以预测,消费者心理个性化、消费行为多样化必然带来业态的不断推陈出新。一些流通企业为回避风险,还会开展多业态的经营,实行业态差异化的经营战略。

随着信息化的加快,物流信息化规范了物流设施的运营效率性和物流产业的竞争力。

六、物流信息经济性

现代物流最具鲜明特点的是高新科技在物流中的应用。以电子技术、信息技术为核心的新技术改造着传统物流设施、经营手段和经营方式;计算机和网络进入物流管理,开设网址,树立网络形象,实现了实时管理,做到“瞬间反应”、“即刻决断”,使产—供—销三方信息反馈的时间差、地区差缩小到最低限度,最大限度地实现着物流的时空价值。电子导购、大型屏幕广告、价格显示器、邮电购物等各种新的推销和购物形式的出现,最大限度地节约了寻找费用、信息和交易费用,使传统的百货商店现金销售和消费形式发生了革命性的变化。实践证明,电子信息技术是现代物流生存的基础,在未来年代,谁能在物流管理中有效地使用信息技术,生成、分析处理信息,谁就能在物流竞争中获得巨大成功。

美国、日本、荷兰、新加坡等物流先进国家,早在 20 世纪 80 年代初开始对物流内部进行信息化。为了使在物流活动所产生的许多信息的流通简单化,必须在物流运营中采用尖端通信技术和电子文件交流(EDI)等物流内部信息化,这样才能使参与物流活动的所有主体

可以有效交流信息。近年来在全世界范围蓬勃兴起的“互联网络”正把世界推向“网络经济”,并把任何一个“网络经济”的参与者推向“全球性经营”的台阶。一个具有全球规模的网络社会正在加速形成。现代物流系统的全球化,将预示着国际性公司的“国家旗帜”不再鲜明,国际间的“经济距离”逐渐缩短,消费者的“国籍”已不再明显,信息化将无孔不入。由此决定了物流信息化将是构建未来物流产业竞争力的焦点,信息化已成为物流产业发展的决定性因素。物流经济学将从经济角度研究、回答物流信息化实践中提出的问题,为物流信息化提供理论指导。

七、物流体制与政策问题

物流产业的发展不仅仅要有充分的市场需求基础、活跃的市场主体以及完善的物流设施,更为重要的是要有适应物流产业发展的体制环境、政策环境,以保证市场机制能够充分发挥作用并使各种物流活动规范有序地进行,促进物流产业健康有序发展。

当前,影响我国物流产业发展的政策与体制障碍主要有条块分割的管理模式,部门、行业 and 地方的保护倾向,以及缺乏明确、有效的政策措施。由于各种运输方式的多头管理和相互分割,各种运输方式长期以来呈现分立发展的局面,不同运输方式在运输组织方式、服务规范、技术及装备标准等方面存在较大差距,使得物流企业很难根据市场需要选择合理的运输服务方式,许多企业只能利用单一的运输方式来开展物流服务,而以多式联运为基础的许多现代化物流服务方式还难以开展。

在条块分割、多头管理的模式下,各种基础设施的规划和建设缺乏必要的协调,一是导致大量的重复建设和过度竞争,例如公路主干网络与铁路网络的平行发展,各地争相建设港口、机场等现象;二是涉及到各种运输方式之间、国家运输系统与地方运输系统之间、不同地区运输系统之间相互衔接的枢纽设施和有关服务设施建设方面缺乏投入,对物流产业发展有重要影响的各种综合性货运枢纽、物流基地、物流中心建设发展十分缓慢。这种“重线路、轻结点”式的发展,既造成了资源的极大浪费,也影响着整个物流系统的协调发展。

在多头管理、分段管理的体制下,受部门、地方利益牵制,现行政策法规数量虽多,但相互之间有矛盾且难以协调一致。在价格政策方面,以多式联运的价格和收费政策为例,集装箱运输采取的是新线新价、优质优价的价格政策,而件杂散货运输还采用国家定价方式,故集装箱运输价格有时明显高于件杂散货的运价。如 20 英尺集装箱铁路运价比铁路整车运输价格高 70% 左右,非常不利于集装箱运输这种先进运输方式的发展,也直接影响了以多式联运为基础的各种物流服务的发展。在税收政策上也存在不利于物流企业发展的因素,如运输企业从事运输服务的营业税为 3%,而物流企业或仓储企业、批发企业在转向物流服务并从事经营性运输服务时,营业税为 5%。在投资政策上,政府对基础设施等硬件投入较大,但在物流教育、技术创新、开发与研究、市场宣传等方面投入和资助则明显不足。

物流产业具有高度的产业综合性、复合性,决定了物流体制、物流政策研究工作必然要顾及和协调各个产业领域的不同特点与要求。物流经济学对物流体制、物流政策的研究,就

是要以物流技术、物流管理、物流服务、物流信息等物流活动所包含的理论要素、内容以及之间的相关联系为重点展开,在物流立法、市场准入、合理税收、土地利用、交通管制、鼓励第三方物流企业发展等方面的各个层面上,研究如何完善物流体制和如何制定各类配套政策,使物流经济学的学术研究与政策研究更加契合。

第三节 物流经济学的研究意义与研究方法

物流是一个过程,物流经济学的核心在于在于以最低的物流成本为用户创造最满意的效用。这就要求物流的每一项活动在为顾客创造价值的同时,也为企业自身及供应链上的合作伙伴创造价值。物流经济学所创造的价值体现在商品的时间和地点效用,及保证顾客在需要的时候能方便地获取商品。

一、物流经济学研究意义

美国著名管理学家 P. F. 德鲁克把物流业称之为“黑大陆”。其含义是:一是物流业尚未开发,是一片未开发的处女地;二是情况不明,因而尚未有正确认识。也有的学者将物流业称为“第三利润的源泉”,这是对物流潜力和效益的描述与估价。日本早稻田大学西泽修教授把物流看作是一座冰山,人们只看到了水面上的冰山,淹没在水下面的冰山更大。国际上,物流产业已被认为是国民经济发展的动脉和基础产业,成为衡量一国现代化程度和综合国力的重要标志之一,被喻为经济发展的加速器。因此,对物流经济学进行研究具有十分重要的意义,至少体现在以下几方面:

1. 物流经济学有助于人们更全面地认识物流业这一块“黑大陆”,更有效地挖掘“第三利润源”

早在 20 世纪 60 年代,美国经济学家彼得·杜克拉就预言,物流业是每个国家经济增长的“黑大陆”,是“降低成本的最后边界”,是降低资源消耗、提高劳动生产率之后的“第三利润源”,是“一块未被开垦的处女地”。物流经济学理论从物流交易费用和物流时空价值分析出发,论证了物流业存在着丰厚的利润。

物流经济学认为,商品在不同时间不同地点具有不同价格,因此时间差别和场所区别给物流带来了“时间价值”和“场所价值”;物流过程中不同场所,根据专业化分工和场所优势所从事的补充性的加工作业也会形成劳动对象的附加值。另外,物流的加速一定会节约商品在流通领域里的时间,这会节约流通费用,又会加快资金周转,带来经济效益。现代科学技术在物流领域里的应用,大大加快了物流的速度,节约了时间。比如集装箱、条码、网络信息等新技术的应用和推广,加快了物流速度,使现代物流创造出了前所未有的时间价值。物流可以创造出时间价值和场所价值,包括物流加工作业中所创造的加工附加值。

物流不仅存在时间特征,而且具有向高价值区流动趋向。在竞争的市场经济中,商品总