

物流经济学

Logistics Economics

纪红任 游战清 刘克胜 田贵平 编著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

物 流 经 济 学

纪红任 游战清 编著
刘克胜 田贵平

机 械 工 业 出 版 社

本书从经济学的基本原理出发,分析物流作业过程的各个环节,将物流现象融入到经济学的体系来进行物流经济学的剖析。全书从物流需求、物流供给等物流市场特性出发,分析了物流生产组织、要素、资本、物流国家垄断、物流成本等经济学特征,并提出了物流准公共物品学说,大胆地给出了中国骨干物流是国家垄断和公共特性相互作用下的产物的结论。最后给出了物流经济学评价以及国际物流经济学概论。

本书是面向广大物流从业工作者的,也可以作为相关学科的教材使用。

图书在版编目(CIP)数据

物流经济学/纪红任等编著. —北京:机械工业出版社,
2007. 1 (2007. 7 重印)
ISBN 978-7-111-20319-3

I. 物... II. 纪... III. 物流—经济学 IV. F252

中国版本图书馆CIP数据核字(2006)第132477号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)

责任编辑:倪少秋 版式设计:霍永明

封面设计:张静 责任印制:王书来

保定市中国画美凯印刷有限公司印刷

2007年7月第1版第2次印刷

185mm×230mm·23.25印张·464千字

标准书号:ISBN 978-7-111-20319-3

定价:35.60元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换

销售服务热线电话:(010) 68326294

购书热线电话:(010) 88379639 88379641 88379643

编辑热线电话:(010) 88379724

封面无防伪标均为盗版

前 言

简单地讲，物流系指物质实体在时间和空间上的流动。物流的基本作业过程包括仓储、运输、装卸搬运、配送与流通加工等。无论物流处于何种具体的作业环节，物流的过程本身是一种经济过程，至少是以经济目的来进行行为驱动的行为或者过程。虽然物流过程本身并不创造物流对象的使用价值，但是可以引起物流对象的价格和价值的变化，因此，可以认为，物流是一种经济行为。

对于最终消费者来讲，物流的价格或者价值往往包含在消费者所购买的商品之中。作为国民生活中的最普遍的经济行为之一，物流服务的好坏、物流成本的高低等等，都会影响到商品的价格，从而影响到企业的经济效益。因此，有必要从经济理论的角度出发，全面地研究物流的经济学特性，更加全面地了解物流，加强物流管理，提高企业的管理效率和经济效率，从而提高物流企业的运营效果。

作为国民生活中普遍存在的一种经济行为，物流存在着客观的社会市场需求，与此相对应，也就存在物流服务的供给市场。和其他经济商品一样，物流也遵循着一定的经济规律。在物流的生产过程中，也要涉及到物质的、资金的、人力的等基本生产要素，对于这些生产要素来讲，也必定遵循要素市场的客观规律。物流企业所追求的同样是企业的经济效益，这就要求物流行为的实施要达成特定的经济效果，实现企业经营效益的最大化。

经济目标作为物流活动的主要目标，受到各种客观因素的制约，包括自然资源、社会环境、经济条件、政府垄断等。这就要求人们在一定的客观环境下，合理配置资源，取得最佳的物流经济效果，最合理地组织和配置物流生产要素使之最大限度地发挥其效用。

物流经济学就是从经济学的基本原理出发，分析物流的作业过程的各个环节，最佳地配置物流生产要素，从而取得最好的物流经济效果的一门综合性学科。物流经济学研究的对象是物流所遵循的经济规律及其运用的理论与方法以及所能够达到·的经济效果。

物流经济学的研究具有很强的综合性，涉及到物流学、经济学、金融学、管理学、运筹学、信息技术等诸多学科，有助于物流企业合理定位自己的企业，最佳配置有限的生产资源，提供给客户最好的服务，同时也给企业带来最大的经济效益。

物流经济学的发展同时也为中国物流的发展提供理性的价值评估手段，现实地遵循物流发展的客观规律，科学地进行物流决策，实现物流价值的自然回归。

IV 物流经济学

中国的物流热虽然已经持续了相当长的一段时间，但是对于物流的研究尚处于对物流现象本身的研究，而将物流提高到经济学的角度来研究却不多见，也没有多少关于这个课题的研究成果。

对物流的数年学习与实践使我接触了物流，对物流炒作和物流融资的历程使我认识了物流，其后数年的经济学学习经历促成了我对物流进行经济学研究的动机。这个动议最早得到了我的同学、中国农业银行的朱家超先生的肯定。后来又得到了北京物资学院崔介何教授、北京科技大学李苏剑教授等物流专家的高度评价。崔、李二位老师给予了许多中肯的甚至是批评性的、建设性的意见。在此表示由衷的感谢。

更为让人感动的是，这个研究动议得到了装甲兵工程学院物流教研室的高度重视，他们组织了专门的研究小组从事该课题的研究。

总之，对物流与经济学以及其他学科的系统学习、理解与实践构成了我们研究的基础。但是，毕竟是一种尝试性的研究，必定存在各种不足与缺陷，请广大读者批评指正。由于可以借鉴的资料和观点十分缺乏，因此，也很难保证本书所阐明的观点都是正确的和全面的，希望能够得到广大读者的谅解和指正。

在本书的内容安排上，我们将物流现象融入到经济学的体系来进行物流经济学的剖析。全书从物流需求、物流供给等物流市场特性出发，分析了物流生产组织、要素、资本、物流国家垄断、物流成本等经济学特征，并提出了物流准公共物品学说，大胆地给出了中国骨干物流是国家垄断和公共特性相互作用下的产物的结论。最后给出了物流经济学评价以及国际物流经济学概论。

本书是面向广大物流从业工作者的，也可以作为相关学科的教材使用。此外，更希望能够为广大企业管理者和决策者带来有益的借鉴作用。

本书由纪红任、游战清、刘克胜、田贵平等编写。参加本书编写工作的还有王铁宁、杨宏伟、裴冬梅、胡波、张宛玲、耿青霞、黄燕、王兵、高岗、徐丹等。

特别感谢总装备部通用装备保障部赵火应、王忱、周德隆、马晓强、张雷等同志以及陈俭、郑博奎、何金生、李勇军、陈本安、杨文钊、向松柏等朋友的支持和帮助。

谨以此书献给所有关爱我们的人、家庭和朋友

任何意见和建议，请电询：yzq5106@sina.com。

游战清

目 录

前言

第一章 物流经济学概论	1	第五章 物流的生产要素市场	149
第一节 物流经济学的基本概念	1	第一节 物流生产的要素	149
第二节 物流的经济学特征	9	第二节 物质要素租赁	152
第三节 物流的变革与发展预测	13	第三节 资金要素融资	157
第四节 现代经济学理论概述	18	第四节 物流的人力资本要素	166
第二章 物流供需理论与预算	31	第五节 建立统一的国家市场	171
分析	31	第六章 物流市场经济特征与	183
第一节 物流需求的市场表征	31	国家垄断	183
第二节 影响物流需求的主要因素	34	第一节 物流的市场经济特征	183
第三节 物流供给与竞争	36	第二节 物流的国家垄断	187
第四节 物流需求预测	40	第七章 物流装备经济学	198
第三章 物流生产理论	58	第一节 物流装备的磨损及设备修理	198
第一节 物流生产形式	58	第二节 物流装备的大修及其	
第二节 不同的物流生产形式之经济		经济评价	201
效果分析	78	第三节 物流装备更新及其经济分析	203
第三节 物流生产与组织	91	第八章 物流创新与物流价值	206
第四章 物流成本管理	95	工程	206
第一节 物流成本概述	95	第一节 物流创新	206
第二节 物流成本研究的目的和意义	98	第二节 物流价值工程	222
第三节 物流成本的含义	101	第九章 物流与国民经济	229
第四节 物流成本计算研究	115	体系	229
第五节 物流成本核算的方式	122	第一节 物流在国民经济中的	
第六节 物流成本计算	128		
第七节 降低物流成本	136		

地位和作用	229		
第二节 物流投资理论	237	第十二章 循环经济与	
第三节 物流市场分析	248	物流	310
第四节 中国物流上市公司	257	第一节 循环经济概述	310
第十章 国际物流经济	260	第二节 循环经济的国际趋势	
第一节 全球经济中的物流	260	和中国实践	319
第二节 全球物流视点:国家主		第三节 循环经济与绿色物流	337
义和完全国际物流	268	第四节 循环经济统计的重要	
第三节 全球经济互连	280	模式——物质流核算	348
第十一章 精益物流简介	294	第十三章 物流公共论	352
第一节 精益物流系统的产生		第一节 公共物品概论	352
及内涵	294	第二节 公共物品的国家责任	356
第二节 精细生产技术	298	第三节 物流的公共物品特性	360
第三节 精益成本管理	302	参考文献	366
第四节 精益物流管理的实例	306		

第一章 物流经济学概论

第一节 物流经济学的基本概念

一、物流经济学研究的必要性与现实性

一般意义上的物流学研究的是“有用的”物质实体在时间和空间上的流动。就物流的过程而言，包括物质实体的仓储、运输、包装、装卸和搬运、配送、流通加工等过程，而从物流与生产的交叉时限来看，又可以分为供应物流（采购物流）、生产物流、销售物流以及回收／废弃物流。物流的实施主体可以是生产企业自身（企业物流），也可以是专业的物流公司，即第三方物流公司。

对于商品而言，整个物流过程是一个物理过程，只改变空间和时间状态，不改变其使用价值。作用于商品上的物流过程的结束，标志着寓含在该商品中的一般劳动量已经发生改变（产生了增值效果），从而导致该商品的实际价格发生改变（由于诸如统一定价等营销策略的存在，表象价格也许不会变，但是其利润会相对发生变化的）。

对于任何一种商品的生命周期而言，势必经历原材料、生产加工、销售与消费、回收或者废弃等过程，这样就将物流的过程分为工业物流（企业物流）、商业物流以及回收与废弃物流三个环节。在这三个不同的环节中，又存在不同的物流功能段，如图1-1所示。这些功能段和围绕这些功能的功能圈就构成了物流的整个资本价值链。

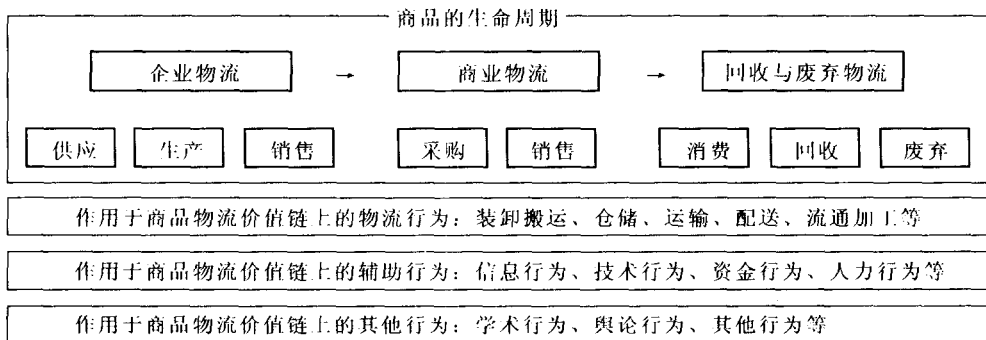


图1-1 商品的生命周期与物流

从上可以看出,物流的根本作用是改变了物质实体的空间和时间状态,从而使物质实体的使用价值得以实现。

对物流行为的完整研究应该分为两个部分。第一部分属于物流学的范畴,研究物流过程本身,研究物流过程的最优解和最合适的装备技术,以图实现最好的物流行为效益和最低的物流行为成本,取得最佳的社会美誉度,提高企业的经济效益;第二部分属于物流经济学的范畴,研究的是物流行为的经济效果,包括物流企业对物流投入的决策、市场的预测、物流资源的最佳配置等等。物流经济学研究的成果可以为物流行为带来更为客观的经济效果,说到底物流生产要素的最佳配置问题。

物流经济学研究的目的是解决物流行为如何取得决策者所希望的最佳的经济目标,其研究的动因主要是由人们在物流活动中遇到的一系列必须解决的实际问题而推动的,这些问题包括市场准入、投入产出预期、物流技术水平、物流需求、物流扩张与物流过剩等。物流经济学是由经济目标来驱动的。

经济目标是物流活动(企业物流或者物流企业)的主要目标,而经济目标的实现又受到各种客观因素包括自然资源、社会资源等条件的限制。这就要求要合理地、有效地配置资源,取得最佳的资源效果。物流经济学的提出也正是为了回答下列这些问题。如在物流活动中,如何最合理地组织生产要素使其发挥最大效用,如何组织和实施物流行为以最大限度地实现预期经济目标等等。

在当今社会经济活动中,没有任何一门学科能够像物流学一样如此紧密地将行为和经济效果联系在一起了。物流依赖于其他行业而存在,为其他行业提供服务,其他行业通过物流实现其行业价值乃至企业价值。经济社会的表象是一个物的社会,其内容是物的价值的实现,这些都必须通过物流过程来最后完成。即使在虚拟的网络社会,在电子商务的环境下,解决信息流、资金流、人员流、商流等问题时,也摆脱不了物流的束缚,所谓的网络可以下载牛奶也不过是未来的一种美好的幻想。

经济概念下的物的价值的实现永远伴随着物流活动的存在,它是如此地依存以至于离开物流的经济活动(物化)根本不可能实现。但是物流行为和经济效果也是相互矛盾的。从顾客的角度上讲,物流行为应该追求较低的价格、完美的服务,而站在物流企业的角度来看,要实现良好的服务就必须以牺牲成本和投入为代价。

物流在实现其经济效果时,还必须受到其他因素的制约,包括社会伦理、道德、环境保护、劳工保护、技术水平、对称信息等等。

我国是世界上最早产生物流意识的国家之一,中国古代的“物流实践”源远流长,中华民族5000年的文明史无处不闪现出“物流思想”的灵光,一项项绝无仅有的伟大的“物流工程”充分展现出先人的智慧,并为世界范围内的物流理论和物流技术的发展奠定了深厚的基础,提供了良好的借鉴。远古的丝绸之路和郑和七下西洋的史篇,是

冲出国门走向世界进行世界范围内物流活动的见证，可以说是世界上最远古的供应链（或者国际大物流）的雏形。京杭大运河、丝绸之路、古栈道、都江堰、石门隧道、驿站等等，都具有物流的雏形，而以大运河和黄河为主体的漕运制度则可以看成是早期的物流网络。在这些早期的所谓的物流工程中，可以看出，主要是出于对经济效果的考虑。

中国现代物流热起源于20世纪90年代末期，直到21世纪初，才掀起了亘古未有的物流热潮，才开始了对物流理论的系统研究。但这种研究大多停留在物流研究的第一个层次——物流过程本身的研究上，而对于物流经济学的系统研究却很少有人涉及。最早的研究物流与经济的著作当属北方工业公司学者王佐先生在1990年所编著的《物流技术经济学》，还有胡怀邦老师编著出版的《物流经济管理》、《物资经济学》等，2003年，由西南交通大学帅斌老师编写的《物流经济学》（讲义）在西南交通大学网络学院试用。2005年，铁道出版社出版的由王国华等主编的《现代物流大全》第一卷也部分地涉及到了物流经济管理的内容。此外，还有少数学者也在其著作或者论文中提出了物流经济学的概念，并加以了论述。由于这些学者大都是在物流的角度上进行的物流经济特性分析，并不能全面地、系统地对物流进行经济学分析，因此，可以说，这些研究都未必是全面的。

本书站在物流和经济这两个角度，力求对物流过程的经济特性作一个比较全面的剖述。但是，正如本书前言所述，书中的观点未必都是正确的或者是恰当的，也很难避免这样或者那样的缺陷。

二、物流经济学研究的对象和基本内容

1. 物流经济学的概念

物流经济学是物流学与经济学的交叉学科，其本质是经济学，是以物流为研究对象的经济学，它是主要研究物流活动中如何遵循经济规律，依据经济目标而对物流行为进行优化，有所为有所不为的一门学科。

物流经济学具有了一般经济学的特点，即最佳地配置有限的经济资源以取得最佳的经济效果。对于物流经济学而言，研究的是实施物流行为所必需的物流资源包括人、财、物的合理配置，从而取得最佳的物流经济效果。

根据以上的描述，似乎可以这样认为，物流的本质是经济效果的实施行为，经济效果的表现需要借助于物流行为来完成。

2. 物流经济学的研究对象

物流经济学研究的对象是物流行为的经济规律及其运转所依据的理论方法。

物流的发展本身依据一定的客观规律，如从简单的起步物流到比较繁复的高端物

流,从普通货场到立体仓库等。物流的发展过程本身必须遵循一定的发展规律。但是任何物流行为也必须遵循经济规律。物流运行所遵循的经济规律以及如何遵循和利用这些经济规律更有效地发展和建设物流,就构成了物流经济学的基本研究对象。在具体应用中,就是如何利用有效的物流资源,取得最佳的经济效果,使其在应用上具有合理性,在效果上具有经济性。

物流过程包含若干个不同的物流环节,不同的物流环节构成了物流经济学研究的不同层面,同时物流又需要作为一个完整的系统来考虑其系统的合理性和经济性。

物流经济管理包含以下内容:

(1) 物流计划管理 物流同国民经济各行业存在密切协作的关系。彼此之间都相互联系、相互制约。物流系统本身又是庞大的关联体系,从流通领域来看,包括场址的选择、保管、运输、包装、流通加工等各环节,都必须有一个严密的计划,才能实现物流整体的合理化,提高物流经济效益。物流计划管理是指从物质生产、分配、交换、消费整个过程的计划管理。也就是说,在物流大系统的计划管理的约束下,对物流过程的每一个环节要进行的科学管理,具体体现在物流系统内各种计划的编制、执行、修正及监督的全过程。社会大生产的发展与物流模式、物流技术的进步又要求物流系统本身具有其合理性、和谐性,也就是追求物流合理化的效果。

(2) 物流统计管理 物流统计是对物流全过程中经济活动的数量研究。物流管理时刻离不开计算、分析,这是科学决策的必备条件之一。物流统计是物流经济管理的基础工作。物流统计管理包括以下内容:

1) 企业核算期内(年、季、月)所需物品订货量、交货量、收入量、支出量、库存量、消耗量及运输、设备的能力和运输量、劳动生产率等指标。

2) 及时分析物流计划执行情况,找出影响物流计划执行的因素,从而促进物流系统内各环节计划的协调、均衡,以保证计划的完成。

3) 分析研究物质生产、分配、交换一直到消费的全过程情况,为节约各种物资消耗、减少浪费、提高劳动效率及经济效益,提供决策支持。

(3) 物流费用管理 在物品流动的全过程,时刻凝结着所消耗的物化劳动和活化劳动。物化劳动的消耗转移到物流产品中的价值。活化劳动又分为两部分:一部分是劳动者为自己劳动所创造的价值,即劳动者的工资部分;另一部分是劳动者为社会劳动所创造的价值,即企业上交的税金和利润等,也就是所谓的剩余价值。

1) 按费用支出形式的物流费用分类。按费用支出形式的物流费用分类方法与会计统计方法相一致。这种方法将物流费用分为本企业支付的物流费用和支付给他人的物流费用两大项。每个项目中又将物流费用详细分解为材料费、人工费、差旅费、维护费用等。运用这种分类方法,其优点是便于检查物流费用在各项日常支出中的数额和所占的

比例,便于分析各项费用水平的变化情况。

2) 按物流活动构成的物流费用分类。这种分类方法是根据物流活动构成的几个基本环节为依据把物流费用大体分为物流环节费用、情报流通费和物流管理费三个方面。物流环节费用包括包装费、运输费、保管费、装卸费、加工费;物流管理费用包括现场物流管理费和机构物流管理费。

3) 按物流范围的物流费用分类。所谓按物流范围的分类,是按着物流的流动过程进行分类。这种分类方法强调物流的先后顺序,便于分析各物流阶段中物流费用情况。它在综合部门具有较大的实用性。

上述分类方法是比较常见的。物流人员可根据企业物流的现状及所要反映的物流费用不同侧面,采用不同的分类方法。而具体采取什么样的分类方法,往往是围绕着如何加强物流管理费的管理、如何降低成本考虑的。

(4) 物流设施管理 物流设施是指物流全过程中为物品流动服务的一切设施,它是物流活动不可缺少的物质基础。物流设施是保证物品以最快速度和最少的耗费保质保量地从生产地进入到消费地的重要前提条件,提高设施管理水平是物流经济管理的重要内容。

1) 交通运输设施。它不仅是联系物流的纽带,也是联系物流与国民经济各部门的桥梁,是保证物流正常进行的前提条件,如果交通运输设施中断、不足,将会影响物流业务活动。因此,不论是生产领域还是流通领域,物流都离不开交通运输设施。当然超出需要、过剩的交通运输设施也是没有必要的。

2) 仓储设施。指储存和保管物品场所,包括在储存和保管场所各种装卸、搬运、堆码等机具设施。仓储设施管理是物流经济管理的重要组成部分。

(5) 物流劳务价格的管理 劳务是指不以实物形式而以劳动活动(包括体力劳动和脑力劳动)形式为他人提供某种服务的活动。狭义的劳务是指同提供服务者并存结果的服务活动,如教师提供的服务。除此之外,广义的劳务还包括裁缝等提供的将结果附着于物质产品中的服务活动。物流劳务即属于此类,它与生产过程紧密相关,如商品的保管、运输、包装等活动,具有生产性。随着社会进步、经济发展和人民生活水平的提高,物流劳务在国民经济中的地位越来越重要。

1) 物流劳务价格的概念。物流劳务价格,即物流企业为用户提供物流劳务所应收取的费用。它是物流企业为补偿物流经营过程中垫付的流通费用,通过测算制订并经上级主管部门批准,向用户收取的费用标准。物流劳务的收费标准主要包括运输费用收费标准,装卸费用收费标准,仓储费用收费标准,代购、代销、代加工、代包装和代托运业务收费标准,租赁业务收费标准等。按照上述各项收费标准,可以直接计算出为用户提供的各种物流劳务应收取的费用。

2) 货物运输与仓储劳务价格的制订。货物运输价格是运输产品(货物的空间位移)的服务价格,它是运输产品价值的货币表现形式。合理制订和及时调整运价,有利于促进国民经济的发展,也有利于运输业自身的建设。货物运价的制订,政策性强、涉及范围广,是一项比较复杂的工作。

货物运价的制订应遵循以下原则:①以运输产品的价值为定价的基准,使运输企业能够补偿成本支出并获取一定的利润,以使其具有自我生存、自我发展的能力;②有利于促进国民经济的发展和繁荣,体现国家的有关方针政策;③有利于促进生产力的合理布局与合理运输,促进各种运输方式的合理分工,扬长避短,共同发展,逐步形成综合运输体系;④有利于高效率地使用各种运输工具,提高车船满载率。

仓储劳务主要与保管、装卸活动有关。仓储劳务价格,主要表现为保管费率与装卸费率的确定。

确定货物保管费率的主要依据是:货物的品种、要求的保管条件、保管货物的价值、保管的场所、保管的季节等。保管费率可分为从量费率与从价费率。所谓从量费率,是指单位体积(m^3)或单位质量(t)的收费标准;所谓从价费率,是指一定金额(如1000元)的货物,在一个保管期内的收费标准。保管费用还可分为基本费率、加成费率和减成费率,以适用于不同的情况。保管费用的计算应是保管费率与保管期的乘积,保管期可以按日、旬、月计算。

确定货物装卸费率的主要依据是:货物的种类、形态、体积、作业难易程度、作业环节、劳动条件、作业时间等。装卸费率主要采用从量费率,即单位质量(t)或单位体积(m^3)的装卸作业应收取的费用。一般装卸车、出入库作业按一般费率计算,对过磅、分类、倒垛等按特殊费用计算;对于长、大、笨重货物的装卸应加成收费。

(6) 物流经济效益管理 物流经济效益是指物流全过程中的经济效益。可以从以下两个方面来理解:

1) 在物流活动中,劳动消耗和劳动成果的对比是始终存在的,也是人们十分关切的。为满足日益增长的社会需要,物流企业就必须在单位产品或服务中,以最少的环节、最短的时间、最少的劳动消耗,生产出更多的劳动成果。

2) 如果仅考虑物流系统的经济效益,而忽视了它对整个社会产生的效益,那就不是全面的观点。例如,某产品产销不对路,生产过剩,可能生产企业的效益不错,但产品积压在流通库中,不能进入消费领域,产品的价值不能得到最终实现,这个产品的经济效益得不到社会的承认,实质上是一种浪费。这就要求物流企业要在本系统中以最少的劳动消耗取得较大的效益,还必须在保证社会再生产发展方面下功夫。有时物流企业不能够取得最大效益,但是,可能社会效益是很大的。就是说要从物流企业和物流系统中要效益,另一方面,也要从社会的效益方面看效益。

物流经济效益的基本指标,包括劳动消耗、劳动占用和劳动成果三部分。在同一时期内,可以用既定的劳动消耗或劳动占用来衡量劳动成果的大小。

无论哪个企业或单位,都把物流合理化看成物流部门的事,这似乎是常识。然而,这是错误的。物流的大部分责任不在物流部门,而是在发生物流的部门,即制造和销售部门。物流部门的责任是劝导和规范制造和销售部门重视物流合理化,而实施物流合理化的责任在制造和销售部门。

从决定物流成本的方法中不难理解,成本是实际物流活动状态的反映,物流活动实际状态不同,成本的差别很大。物流的实际状态可以以物流系统作为代名词,物流系统的构成方法,又能改变物流成本的大小。例如:销售物流的设计,一般由销售部门决定,如何设计取决于销售政策。具体来说:订货批量,订货后几天配送,有库存几天的用料,这类与库存量有关的问题等,这些统称为“顾客服务水平”,只有决定了服务水平,才能决定物流系统的应有状态。物流系统的状态一旦决定,物流成本的60%~70%也算定局,就变成不可变的固定费用。也就是说,除非改变销售政策,否则是不变的。作为物流部门,只能从物流合理化方面提出合理化的建议。

物流部门的责任,也就是应起的作用,一是提供能满足要求的所有前提条件;二是研究开发最合理的物流系统,并维持该系统的经济效益。即负责以最低的成本,维持一定程度的顾客服务水平。物流合理化不仅是物流部门的事情,也是销售和制造生产物流部门所应该负责的领域。物流合理化应明确合理化责任范围,是包括生产销售部门还是只局限于物流部门本身范围内。

提高经济效益途径是多方面的,凡是影响物流过程的有关因素,例如:物流各环节生产水平,生产力配置,产、供、运、销的平衡衔接,物流网点的布局,运输的合理化,物流体制改革以及物流企业的经营、管理水平、劳动生产率、资金占用率,等等,都影响着成本的构成和经济效益的提高。总之,物流经济效率是物流成本构成、物流经营管理的综合反映,提高经济效益是加强物资经济管理,实现物流合理化的重要目的之一。

(7) 物流活动的经济核算 物流活动进行经济核算,既是社会化大生产和商品经济的客观要求,也是企业经营的客观要求。

经济核算,即借助一定的计量方法,通过各种核算形式,对生产经营过程的劳动占用、劳动消耗和劳动成果进行记录、计算、分析和对比,追求以较少的劳动占用和劳动消耗,取得较大的生产经营成果。

物流活动的内容决定了物流活动经济核算的内容,主要有:①物流成本核算,即对物流过程的各种消耗进行核算;②资金核算,即对物流活动所垫支资金进行核算;③生产经营成果核算等。

为了对物流经济活动进行监督和指导,一般通过下面三种形式进行物流经济核算:

1) 会计核算。会计核算即以货币形式记录、计算和分析物流过程中的劳动消耗、劳动占用和经济效果的一种核算形式。通过价值核算,可对各种物流要素的使用情况进行全面监督,促使企业厉行节约,获得更大经济效益;促使物流活动中严格遵守国家财经纪律和财务制度。

2) 统计核算。统计核算即以实物量、价值量、劳动量等为计量单位,反映物流活动经济动态的一种核算形式。它属于数量核算,特点是适应性强,通过对物流经济活动的数量分析,找出物流活动的规律,及时反映各项物流经济指标完成情况,为其进行决策提供准确的依据。

3) 业务核算。业务核算即以价值、实物等计量单位,反映某项物流经济活动的一种核算形式。它是根据各物流部门的需要,从各种角度,通过直接观察和特定计量方法,对某项具体物流业务活动进行记录、整理、汇总和计算。业务核算直接反映物流活动动态,为改进、考核物流业务提供第一手资料。它既是会计核算和统计核算的基础,又是两者的必要补充。

以上三方面的核算均属于专业核算,是由专职人员进行的。除此之外,还有群众核算,是由直接从事物流活动的职工进行的局部的、简单的经济核算,是职工参加工商企业民主管理的一种形式。

(8) 物流企业经济活动分析 经济活动分析是物流企业经济管理的一个重要环节,是进行科学管理的主要方法之一。所谓经济活动分析,是以经济核算提供的资料为依据,经过深入调查研究,对企业全部或局部经营活动的过程与结果进行分析和评价,以揭示矛盾,找出原因,提出措施,改进工作,提高企业的经济效益。经济活动分析,应遵循实事求是的原则、辩证分析的原则和全面分析的原则。物流企业经济活动分析的内容主要包括:劳动效率分析,资金分析,费用分析,利润分析等。

经济活动分析按分析的要求可分为综合分析、专题分析和项目分析;按分析的时间可分为定期分析、日常分析、事前分析和事后分析;按分析的范围可分为整体分析、抽样分析和典型分析。

物流企业经济分析用的方法很多。比较常用的有对比分析法、因素分析法、盈亏转折点分析法和实地调查分析法等等。

3. 本书的内容体系

本书遵循物流发展自身的客观规律,注重物流的经济形态,从以下几个大方面来对物流经济学进行研究:

(1) 物流的基本经济学原理 以物流系统为一个整体,介绍物流的社会需求规律、社会供给原理以及物流资源的合理配置,物流成本的构成与价格的确定、物流的社会竞

争等经济学基本方法。物流的目的是经济企图，就是要以最少的成本获取最大的经济效益，因此，物流的经济学研究必须研究物流市场的一般经济规律。这也是整个物流经济学研究的基础。

(2) 物流的经济学效果 经济学中，经济效果的评价是非常重要的，这可以用来评价物流系统资源配置的合理性，并及时给予调整和修正，使其达到最佳的经济效果。

(3) 物流资本市场 在众多上市公司中，老牌的物流公司成为资本构成比较好，业务比较稳定的资源。近年来的中国宏观经济调整在短期意义上对为数不少的企业造成了影响，但是，对于物流行业甚至是其边缘企业（如物流装备）却影响甚微。这也说明，物流遵循其本身的发展规律。

(4) 物流社会学说 从整个社会的角度也就是从宏观经济的角度来考虑物流的经济规律。中国物流的社会性表现在物流的自然社会性和政治社会性。物流的自然社会性表明物流特别是社会公众物流包括各种快递、货运代理等必须面向较大的社会群体才能取得良好的市场效果和客户效果。而物流的政治社会性则是指由于各种历史原因造成的国家／行业物流垄断，造成的不公平的竞争格局。当然，随着社会的进步和发展，物流的政治社会性会进一步淡化，最终完全市场化。

(5) 国际物流学 全球化的经济要求全球化的物流体系，这就是国际物流。从约翰内斯堡快运物品到北京首都机场不会超过2天，而在机场通关可能需要一个星期。全球化的物流系统需要全球经济互联网络的支持。

(6) 物流的新动向 结合社会经济发展新的动向，介绍了循环经济物流、精益物流等新的物流发展趋势。

(7) 物流的公共特征 提出了物流具有典型的公共物品的特征，我国目前对这部分公共物品的管理和运营特点，存在的问题，探讨了可能解决的办法。

第二节 物流的经济学特征

一、物流的经济学价值

当今主流经济学理论是市场经济学，我们的社会正在朝着成熟的市场经济社会小心翼翼地迈进。作为世界市场经济蓬勃发展的新世纪，几乎所有的宏观经济主体——国家都是在市场经济的运作方式下生存和发展。不管西方还是东方，已经形成了一个共识，即市场经济是实现资源最佳配置的经济形式。因此，从市场经济供求运动的角度分析物流，有助于对人类的经济活动规律及社会经济的发展有进一步的认识。

1. 物流的市场价值

在整个商品流通过程中,商流结束的标志一定是物流的过程完成。和商流相比较,商流代表的是法律意义上的实物所有权的转移,而物流的完成则是实物实际控制权的转移。

作为经济学概念的商品,是使用价值和价值的统一体。商品的市场供求活动实际是物质流和价值流运动,即商品流通过程实际包括两种流程。首先表现为“实体流通”(简称“物流”),即商品的实体运动过程,它是通过运输、储存及其他机构的配合来完成的。商品物流的内容包括了商品的包装、运输、装卸、储存、养护等活动,反映商品在时间和空间上的变换。商品流通的另一过程是“交易流程”或称之为“所有权流程”(简称“商流”),即商品的所有权转移过程。它是通过一次或多次交易活动,使商品价值形式发生变化,将商品的所有权逐次转移,最后到达消费者或使用者手中。

物流的基本特征是实物的流通,即使用价值的流转。而商流的本质特征则是商品价值的流转,即商品所有权的转移。在商品经济条件下,物流与商流一般是统一的,即商流是物流的前提,物流实现商流。正是物流与商流的辩证统一运动,推动所有商品(生产、生活、物质和精神等)的交易行为,促成了各行各业、不同种类、各个层次和大小不等的市场,并由这种市场交易的网络形成了商品交换的供求运动和供求运动的渠道。正如琼·罗宾逊所说,市场是买主和卖主的聚会。买卖双方在各级网点、网站从事着交换财富的活动。随着世界经济的发展,商品交易出现高频率、大范围的特征,引起现代物流的高速、多层次、大范围和信息流错综复杂宽带运行的趋势,同时也引发了物流业的巨大变革。既然现代物流发展是商品市场供求运行的结果,那么现代物流变化的内在依据和变动根源应该从供求运行主体的利益行为开始分析。

2. 对物流的市场需求

从工业化和后工业化经济发展历程可以看出,需求是带动商品经济发展的根本因素。在市场经济理论中,企业需求、居民消费需求、政府采购、出口需求构成国民经济的总和,这种内需和外需拉动国民经济的增长。需求变动不仅带动经济增长,而且促进产业结构的调整、升级,进而引导物流的发展。

在人们各种各样的需求中,物质需求是最根本的,只有满足了最基本的衣、食、住、行等生活需求,才能谈及更上一层的精神需求。基本的物质需求需要通过各种实物的交换来实现,地域差异、行业差异、生活层次需求等等,都促成了商品使用价值的大转移,促成了商品价值的实现。在市场经济条件下,物流不断缓解着生产和需求之间的矛盾,通过商品交换形式,广泛开展地际、省际、国际间的经济交流和贸易往来,建立和发展各部门、各行业的横向联系互通有无,沟通市场供与求。