



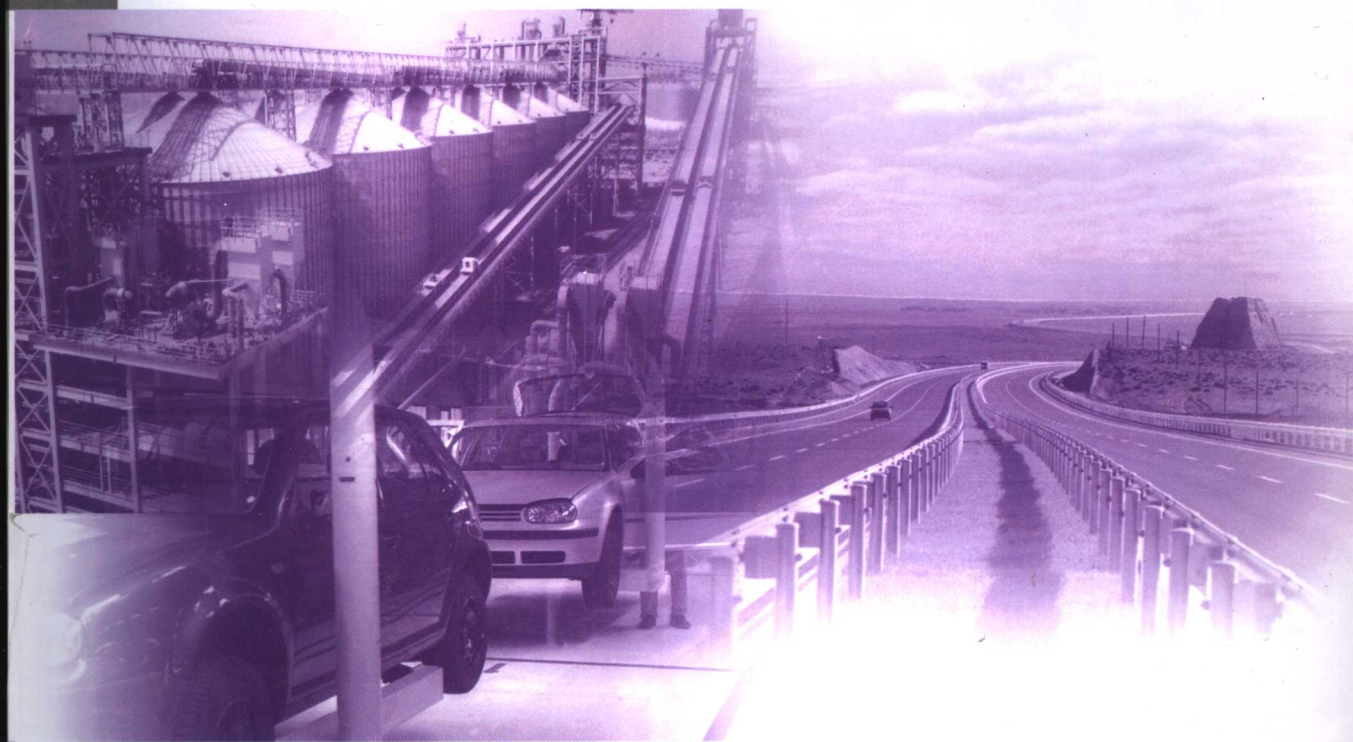
交通职业教育教学指导委员会推荐教材
高职高专院校物流管理专业教学用书

高等职业教育规划教材

WULIU CHENGBEN GUANLI

物流成本管理

● 主 编 李建丽
● 副主编 陈祥义
● 主 审 贾春雷



人民交通出版社
China Communications Press

交通职业教育教学指导委员会推荐教材
高职高专院校物流管理专业教学用书

高等职业教育规划教材

Wuliu Chengben Guanli

物流成本管理

主 编 李建丽
副主编 陈祥义
主 审 贾春雷

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是高等职业教育规划教材,由交通职业教育教学指导委员会交通运输管理专业指导委员会组织编写。主要内容包括:物流成本管理概述、物流成本构成及核算、物流成本预决策管理、物流成本控制、采购物流成本、仓储物流成本、物流运输成本、物流配送成本、客户服务及其他物流成本、物流信息系统成本管理、物流战略成本管理等。

本书通过大量的实践数据、案例引入和案例分析,系统地阐述了物流成本管理的各种方法和最新研究成果,每章后附有案例和思考题,以启发和引导读者思考。

本书是高职高专院校物流管理专业教学用书,也可作为交通领域物流管理专业技能型紧缺人才培养培训工程教材,或作为企业物流管理人员的学习参考书。

图书在版编目(CIP)数据

物流成本管理 / 李建丽主编. —北京:人民交通出版社,
2007.10

ISBN 978-7-114-06727-3

I. 物… II. 李… III. 物流-成本管理 IV. F253.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 118908 号

书 名: 物流成本管理

著 作 者: 李建丽

责任编辑: 袁 方

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.ccpress.com.cn>

销售电话: (010) 85285838, 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: 三河市吉祥印务有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 16

字 数: 394 千

版 次: 2007 年 10 月 第 1 版

印 次: 2007 年 10 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-06727-3

印 数: 0001-3000 册

定 价: 29.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

**交通职业教育教学指导委员会
交通运输管理专业指导委员会**

主 任：鲍贤俊

副 主 任：丁子义

委 员：(按姓氏笔画排序)

王文辉 刘 念 刘三刚 刘德武 孙昭铭 曲学军

朱隆亮 朱新民 张广辉 李锦伟 邹 敏 武德春

施建年 袁炎清 郭沃伟 顾丽亚 梁世翔 曾 剑

曾艳英 裘玉平

编审指导：陈志红

前 言

进入 21 世纪,随着经济全球化的发展,物流业作为国民经济的动脉和基础产业起着愈来愈重要的作用,各级政府和企业都把发展物流业作为提高竞争能力和提高企业核心竞争力的重要手段。现代物流理念、先进的物流技术逐步引入到经济建设和企业经营管理之中。物流业作为一个独立的产业迅速崛起,同时也促进了物流教育的发展。为提高物流运作和管理水平,解决人才制约物流产业发展的瓶颈,加强国际物流、物流管理、仓储配送、物流运输、企业物流、物流营销、物流信息处理等技能型人才的培养,已是推动物流行业发展的关键。

为了实现人才培养目标,适应物流行业的发展要求,贯彻《国务院关于大力发展职业教育的决定》精神,培养面向生产、建设、服务和管理第一线需要的物流行业的高技能人才,推动课程建设与改革,加强教材建设,交通职业教育教学指导委员会交通运输管理专业指导委员会根据物流管理专业人才培养要求,组织全国交通职业技术学院的教师编写了物流管理专业规划教材,供高等职业院校物流管理及其相关专业教学使用。

本套教材全面、系统、科学地阐述了现代物流学的相关理论、方法和应用技术,突出以就业为导向,以能力为本位,以企业工作需求为出发点的职业教育特色,在内容上注重与岗位实际要求紧密结合,与职业资格标准紧密结合,体现了教材的科学性、系统性、应用性、前瞻性和通俗性。既满足了物流管理专业人才培养的需要,也可供物流企业管理和技术人员阅读,还可作为在职人员的培训教材。

《物流成本管理》是高职高专院校物流管理专业规划教材之一,内容包括:物流成本管理概述、物流成本构成及核算、物流成本预决策管理、物流成本控制、采购物流成本、仓储物流成本、物流运输成本、物流配送成本、客户服务及其他物流成本、物流信息系统成本管理、物流战略成本管理等。

参加本书编写工作的有:河南交通职业技术学院李建丽(编写第一、二、十一章)、郑文辉(编写第五、六章)、刘瑞红(编写第十章),四川交通职业技术学院吴秀林(编写第三章),内蒙古大学职业技术学院李春燕(编写第四章),山东交通职业学院陈祥义(编写第七、八章)、韩小霞(编写第九章)。全书由李建丽担任主编,陈祥义担任副主编,内蒙古大学职业技术学院贾春雷担任主审。

本套教材在编写过程中参阅和引用了国内外有关物流科学的论著和资料,无论在参考文献中是否列出,在此,对这些文献的作者和译者表示由衷的感谢和诚挚的谢意。由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,恳请专家和读者给予批评和指正。

交通职业教育教学指导委员会
交通运输管理专业指导委员会

2007.5

目 录

第一章 物流成本管理概述	1
第一节 物流成本的概念	2
第二节 物流成本管理的产生与发展	9
第三节 物流成本管理的重要性	11
第四节 物流成本管理的内容与方法	16
案例分析	20
思考题	20
第二章 物流成本构成及核算	22
第一节 物流成本构成及分类	22
第二节 物流成本核算方法	31
第三节 物流成本核算案例	36
案例分析 1	43
案例分析 2	44
思考题	49
第三章 物流成本预决策管理	50
第一节 物流成本分析	50
第二节 物流成本预测	59
第三节 物流成本决策	65
案例分析	68
思考题	69
第四章 物流成本控制	70
第一节 物流成本控制概述	71
第二节 物流目标成本法	74
第三节 物流标准成本法	81
第四节 物流预算成本控制法	91
案例分析	94
思考题	98
第五章 采购物流成本	99
第一节 采购物流成本管理的意义	100

第二节 采购物流成本构成分析·····	101
第三节 采购物流成本管理的基本程序·····	104
第四节 采购物流成本管理的方法·····	107
案例分析·····	112
思考题·····	113
第六章 仓储物流成本 ·····	114
第一节 仓储物流成本管理的意义·····	115
第二节 仓储物流成本构成分析·····	117
第三节 仓储物流成本管理方法·····	122
案例分析·····	132
思考题·····	133
第七章 物流运输成本 ·····	134
第一节 物流运输成本的构成·····	134
第二节 物流运输成本控制·····	141
案例分析·····	151
思考题·····	153
第八章 物流配送成本 ·····	154
第一节 物流配送成本的构成及计算·····	155
第二节 物流配送中心成本效益分析·····	161
第三节 物流配送成本控制策略·····	167
案例分析·····	172
思考题·····	175
第九章 客户服务及其他物流成本 ·····	176
第一节 客户服务成本·····	177
第二节 包装、流通加工成本 ·····	185
案例分析·····	195
思考题·····	197
第十章 物流信息系统成本管理 ·····	198
第一节 物流信息系统概述·····	200
第二节 物流信息系统成本分析·····	202
第三节 物流信息系统成本效益分析·····	206
案例分析·····	212
思考题·····	216

第十一章 物流战略成本管理 217

第一节 物流战略成本管理方法概述 217

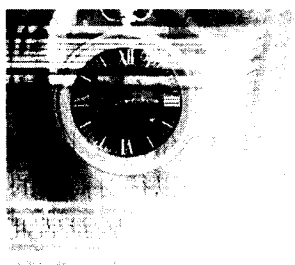
第二节 物流作业成本计算 224

第三节 物流作业成本管理 236

案例分析 241

思考题 243

参考文献 245



第一章 物流成本管理概述

● 知识目标

1. 解释物流成本的概念、物流成本管理的含义,描述物流成本与企业其他成本在性质上的区别;
2. 描述物流成本管理的产生与发展,物流成本管理的重要性,物流成本管理的原则;
3. 描述物流成本的几种重要理论学说,物流成本水平的衡量指标,物流成本管理的内容和方法。

● 技能目标

1. 进行物流成本水平衡量指标的查询和分析操作;
2. 具有物流成本的认识、区别能力,具有物流成本水平的衡量能力;
3. 具有物流成本的几种重要理论学说、物流成本管理内容和方法的阐述能力。

引 言

中国的物流成本现状

发达国家的企业物流成本在销售额中的比重平均在 9.5% ~ 10% 之间,我国企业的物流成本占销售额的比重在 20% ~ 40% 之间;从库存情况来看,中国企业产品的周转周期为 35 ~ 45 天,而国外一些企业的产品库存时间不超过 10 天;中国的仓储量则是美国的 5 倍。另外,中国企业更愿意用自己的车队,但货车空载率达 37% 以上,同时因包装问题而造成的货物损失每年达 150 亿元,货物运输每年损失 500 亿元人民币。据调查,国内粮食从生产区运到销售区的流通费用,占粮食销售价格的 30% ~ 35%,而国外(如加拿大)则是 20% ~ 25%。

中国的物流业与欧美发达国家的发展水平相比,还有一定的差距。2005 年,中国物流总成本占 GDP 的 18.6%,而美国才占 8%;中国物流领域的管理水平和效率还比较低,也说明中国物流成本节约的空间还非常大。

中国物流业要取得成功,必须运用现代物流管理,才能有效地把物流成本降下来。如果中国物流成本占 GDP 的比例降到 15%,每年将为全社会直接节省约 2 400 亿元的物流成本,并为企业和社会带来极为可观的经济利益。



第一节 物流成本的概念

企业管理,从最初的功能管理到20世纪80年代的过程管理及20世纪90年代的供应链管理,企业在不断地调整生产、流通和消费的关系。在此期间,人们逐渐认识到以往对商品的采购、运输、存储、装卸、包装、流通加工等商品物流活动所进行的各个环节的分散管理,虽然可以实现各个环节的局部合理,但却忽视了各环节之间的内在联系,使得各环节之间缺乏协调、相互脱节,难以实现整体合理,且成本很高。而物流管理把商品的运输、仓储、装卸、包装、流通加工、配送、信息等视为一个相互联系、相互制约的有机整体,即对物流进行管理,可有效降低成本,从而产生以往分散管理所不可能产生的整体效益,满足顾客需求。

一、物流成本的概念

2001年美国供应链管理协会对物流的最新定义为:物流是供应链运作中,以满足客户要求为目的,对货物、服务和相关信息在产出地和销售地之间实现高效率 and 低成本的正向和反向的流动和储存所进行的计划、执行和控制的过程。它包括运输、仓储、包装、装卸、配送、信息等诸种活动,涉及企业经济活动的每一个领域。

那么,在物流活动中,为了提供有关的物流服务,所消耗的一切活劳动和物化劳动的货币表现,即为物流成本,也称物流费用。它由三部分构成:商品的物理性活动发生的费用以及从事这些活动所必需的设备、设施的折旧费用;物流信息系统成本即物流信息的采集、传送和处理活动发生的费用以及从事这些活动所必需的设备、设施等硬件和软件的折旧费用;物流行政管理费用等。

由于物流有狭义和广义之分,物流成本也有狭义和广义之别。狭义的物流成本仅指商品被生产出来以后,经过销售进入最终消费的过程中,商品在空间的移动而产生的运输、包装、装卸等费用。广义的物流成本是指生产、流通、消费全过程的物品实体与价值变化而发生的全部费用。即物品从供应商到生产商再到最终消费者全过程物流活动所发生的费用。它具体包括从原材料的采购、供应开始,经过生产制造中的半成品、产成品的仓储、搬运、装卸、包装、运输以及在消费领域发生的验收、分类、仓储、保管、配送、废品回收等发生的所有费用。广义的物流成本是从物流管理一体化的角度,来衡量整个供应链上所有物流活动所发生的费用的,它包括了物流各项活动的成本,如采购成本、仓储成本、运输成本、装卸成本、流通加工成本、包装成本、配送成本、信息系统成本、物流行政管理成本等。现代物流管理呈现出了以实现顾客满意为第一目标,注重整个流通渠道物流行为的合理化,以企业整体最优为目的,重视效率与效果的特点。那么,以往不被人们重视的物流成本就显得尤为重要,物流成本已成为企业参与市场竞争的重要战略资源,它不同于企业其他成本(如生产成本等)。

二、物流成本与企业其他成本在性质上的区别

1. 物流成本是使商品变贵而不追加商品使用价值的费用

物流活动是一种广泛存在的经济活动,企业产品的生产从原材料供应开始,到加工成产成品,直到消费者手中,自始至终都离不开物流活动。在商品经济中,一方面,物流劳动同其他生



产劳动一样,也创造价值,物流成本增加了商品的价值,物流成本也必须在产品销售收入中得到补偿;另一方面,它又不完全等同于其他生产劳动,它并不增加产品的使用价值,相反产品数量和质量往往在物流过程中因丢失、损坏、受潮霉变等而受到负面的影响,甚至有些原材料、产成品等过多滞留在库中,造成资金积压,使资金周转受到影响,造成企业的机会成本增加等。物流成本虽然也是一种必要的耗费,但此种耗费不创造任何新的使用价值,只是利润的一种扣除。

2. 物流成本是以顾客服务需求为基准的

企业要想在市场中赢得竞争地位,就必须尽可能满足客户服务要求。然而,满足客户服务要求的制约因素是经济,而不是技术。企业必须在物流服务成本和客户服务要求之间进行技术经济权衡,这也是物流管理的使命。因此,物流成本不是面向企业产出,而是面向客户服务过程。物流成本的大小就具有了以客户服务需求为基准的相对性特点。这是物流成本与企业其他成本在性质上的根本区别。

3. 物流成本是一个总成本的概念,具有效益背反规律

现代物流是由运输、包装、仓储、装卸及配送等物流活动组成的集合,是一个系统的概念,讲究的是整个系统中各环节的互动关系,要求各环节相互协调、相互配合,使整个系统的运行趋于合理化,满足物流系统的快速、及时的服务目标,要求物流系统总成本的最优,而不是物流系统各功能成本的最优。在物流活动过程中,在现行的会计和财务控制的管理方法下,只是把注意力集中于尽可能使每个物流功能达到最低的成本,而很少或没有人注意到总成本。这会割裂系统各环节的相互关联,难以实现整个物流系统的服务目标。由于各种费用互相关联,必须考虑系统整体的最佳成本,这就决定了物流成本是一个总成本的概念,具有效益背反规律。物流的目标就是在尽可能使总成本最低的情况下,实现既定的物流服务水平。

“效益背反”指的是物流的若干功能要素之间存在着损益矛盾,即某一功能要素的优化和利益发生的同时,必然会在另一个或几个功能要素的利益损失,反之也如此。这是一个此消彼长、此盈彼亏的现象。虽然在许多领域中这种现象都是存在的,但在物流领域,此问题似乎尤为严重,因为,物流成本是一个总成本的概念。物流的效益背反规律如图 1-1 所示。

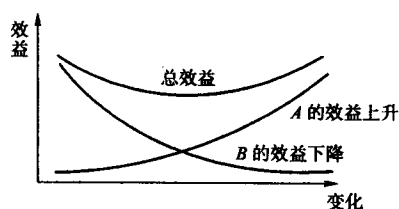


图 1-1 物流的效益背反规律

物流系统的效益背反包括物流成本与服务水平的效益背反和物流各功能活动的效益背反两方面。美国营销专家 P·科特勒指出:“物流的目的必须引进系统效率概念,才能得出较好的定义。”即把物流看成是由多个效益背反的要素所构成的系统,避免为了片面达到某一单一环节的,而损害企业整体利益。

1) 物流成本与服务水平的效益背反

物流服务是要消耗一定的人力、物力和财力的,高水平的物流服务是由高水平的物流成本作保证的。在技术条件一定的情况下,企业物流很难做到既提高了物流服务水平,同时也降低了物流成本。一般来讲,提高物流服务,物流成本即上升,两者之间存在着效益背反,而且,物流服务水平与物流成本之间并非呈现线性关系,即投入相同的物流成本并非可以得到相同的



物流服务增长。如图 1-2 所示。在物流服务处于低水平阶段,增加成本 X ,物流服务水平可以

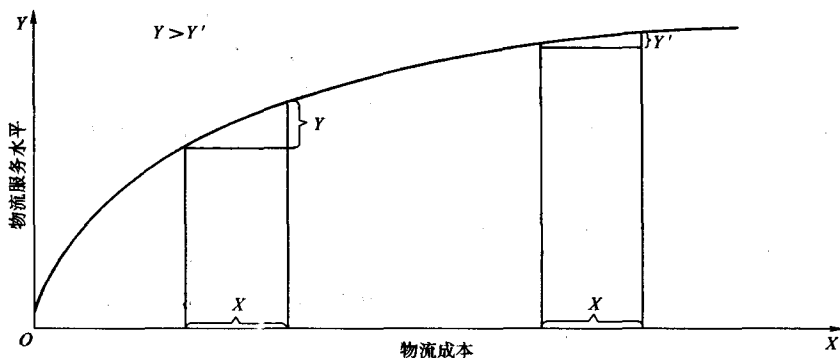


图 1-2 物流服务水平与物流成本的效益背反

得到大幅度的提升,如提升了 Y ,当物流服务达到高水平阶段,增加同样的成本 X ,物流服务水平却增加很少为 Y' ($Y > Y'$)。

与处于竞争状态的其他企业相比,在处于相当高的服务水平的前提下,要想超过竞争对手,维持更高的服务水平就需要有更多的投入。

2) 物流各功能活动的效益背反

现代物流是由运输、包装、仓储、装卸及配送、信息采集与传输等物流活动组成的集合。物流的各项活动处于这样一个相互矛盾的系统之中,即要想较多地达到某个方面的目的,必然会使另外一些方面的目的受到一定的损失,这便是物流各功能活动的效益背反。例如,减少物流网络中仓库的数量并减少库存,必然会使库存补充变得频繁而增加运输的次数,这样降低了库存成本,却使得运输成本增加。又如,将铁路运输改为航空运输,虽然增加了运费,却提高了运输速度,减少了库存,降低了库存费用。再如,包装问题,在产品销售市场和销售价格不变的情况下,假定其他成本要素也不变,那么包装方面每少花一分钱,这一分钱就必然转到收益上来,包装越省,利润则越高。但是,商品一旦进入流通之后,如果包装降低了产品的防护功能,造成了大量损失,就会造成储存、装卸、运输功能要素的工作损失和效益减少。显然,包装活动的效益是以其他功能要素的损失为代价的。我国流通领域每年因包装不善出现的上百亿的商品损失,就是这种“效益背反”的实证。所有这些表明,在设计物流系统时,要综合考虑各方面因素的影响,使整个物流系统达到最优。

4. 物流成本的计算缺乏有效的方法

物流是一个系统工程,具有跨边界和开放性的特点,使得由一系列相互关联的物流活动产生的物流成本,既分布在企业内部的不同职能部门中,又分布在企业外部的不同合作伙伴那里。从企业产品的价值实现过程来看,物流成本既与企业的生产和营销管理有关,又与客户的物流服务要求直接相关。物流成本由于所涉及环节众多、范围大,再加上,在现行财务核算制度的框架内物流成本很难确认和分离。如采购中的运输成本常包含在货物的购入成本之中,厂内运输成本是计入生产成本的,订单处理成本包含在销售费用之中,部分存货持有成本包含在财务费用之中,销售过程中发生的运输费、装卸费、包装费计入营业费用等,使得物流成本在计算范围、对象、内容等测算上还存在一定的障碍。由于,在现有的财务核算制度中无法反映

出物流成本的多少,物流成本的计算缺乏有效的方法,从而使得物流方面的浪费现象严重,直接影响了经济效益。因此,人们还在不断探索着最好的物流成本的计算和管理方法。

三、物流成本的几种重要理论学说

随着人们对物流成本认识程度的不断深入,出现了物流成本的几种重要理论学说。

1. “黑大陆”学说

1962年,世界著名管理学家彼得·德鲁克在《财富》杂志上发表了题为《经济的黑色大陆》一文,他将物流比作“一块未开垦的处女地”,强调应高度重视流通以及流通过程中的物流管理。他曾经指出:“流通是经济领域里的黑暗大陆”。这里彼得·德鲁克虽然泛指的是流通,但是由于流通领域中物流活动的模糊性特别突出,是流通领域中人们认识不清的领域,所以“黑大陆”学说主要是针对物流而言的。“黑大陆”说法主要是指尚未认识、尚未了解的领域。

2. “物流冰山”学说

“物流冰山”学说是日本早稻田大学西泽修教授提出来的。西泽修教授用物流成本具体分析了他彼得·德鲁克的“黑大陆”学说,他在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。他把这种情况比做“物流冰山”。冰山的特点是大部分沉在水面之下,而露出水面的仅仅是冰山的一角。物流便是一座冰山,其中沉在水面以下的是我们看不到的黑色区域,而我们看到的不过是物流成本的一部分,如图1-3所示。

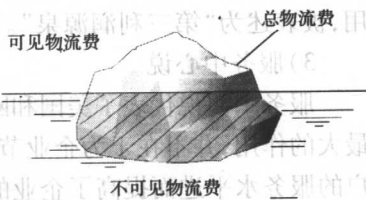


图1-3 物流冰山

根据物流冰山理论,要把隐藏在水面下的物流成本全部核算出来是不可能的。在企业物流管理中,不可能为了建立物流独立核算体系而破坏其他科学成熟的财务会计核算体系。实际上真正需要纳入管理的是有影响的数据。在现实工作中,仍然只应把“冰山浮出水面的一角”作为物流成本核算的对象。如运输成本、仓储成本、保管成本、搬运装卸成本、包装成本、流通加工成本、配送成本、信息管理成本等。

3. “第三利润源”说

在1970年早稻田大学的西泽修教授把他的著作《流通费》(光文社刊印)的副标题写作“不为人知的第三利润源泉”。从此,“第三利润源泉”的提法流传开来。所谓“物流是第三利润源”,是指通过物流合理化降低物流成本,成为继降低劳动力资源和物质资源消耗之后企业获取利润的第三种途径。

第一利润源是在生产领域(物质资源领域),以降低原材料消耗为主。当生产力相对落后、社会产品处于供不应求的历史阶段,由于市场商品匮乏,制造企业无论生产多少产品都能销售出去,于是就大力进行设备更新改造、扩大生产能力、进行规模生产,降低生产成本,以此来创造企业的利润。第二利润源是指人力资源领域,以降低劳务费用为主,当产品充斥市场,转为供大于求,销售产生困难时,也就是第一利润达到一定极限,很难持续发展时,便采取扩大销售的办法寻求新的利润源泉,而扩大销售的方法无非是促销、进一步降低成本、按客户需求进行生产等,其间成本降低的重点落在了人力资源费用上。人力领域最初是廉价劳动,其后则是依靠科技进步提



高劳动生产率,降低人力消耗或采用机械化、自动化来降低劳动耗用,从而降低成本,增加利润,称之为“第二个利润源”。然而,在前两个利润源潜力越来越小,利润开拓越来越困难的情况下,物流领域的潜力被人们所重视,于是出现西泽修教授的“第三利润源泉”说。

4. 其他物流成本学说

除了上述较有影响的物流成本理论学说之外,还有一些物流成本学说。

1) 成本中心说

成本中心说认为,物流在整个企业战略中,只对企业营销活动的成本产生影响。物流是企业成本的重要产生点,因而解决物流的问题,并不只是搞合理化、现代化,不只是为了支持保障其他活动,重要的是通过物流管理和物流的一系列活动降低成本。所以,成本中心既是指主要成本的产生点,又是指降低成本的关注点。物流是“降低成本的宝库”等说法正是这种认识的形象表述。

2) 利润中心说

利润中心说认为,物流可以为企业大量提供直接和间接的利润,是形成企业经营利润的主要活动。非但如此,对于国民经济而言,物流也是国民经济中创利的主要活动。物流的这一作用,被表述为“第三利润源泉”。

3) 服务中心说

服务中心说代表了美国和欧洲等一些国家学者对物流的认识。这种认识认为,物流活动最大的作用,并不在于为企业节约了消耗,降低了成本或增加了利润,而是在于提高企业对客户的服务水平进而提高了企业的竞争能力。它强调其服务保障的职能,通过物流的服务保障,企业以其整体能力压缩成本,增加利润。

4) 系统学说

物流费用的降低当然可以直接体现出物流利润的增加,但物流速度的提高所产生的效益主要表现为生产周期的缩短,企业物资及资金流转速度加快;客户满意度的提高,有利于产品形象和企业形象的优化。因此,物流利润的大部分会间接转移到企业整体效益的提高上,不能仅从物流费用的节省来简单地衡量物流利润,而要从系统的角度来衡量。

5) 战略学说

随着物流的发展,学术界和产业界越来越多的人已逐渐认识到,物流更具有战略性。高效、合理的物流管理,既能够降低企业经营成本,又能为客户提供优质的服务。现代理念认为不应该把物流只看作是支付的费用,而应把它当作资源,看作是一种生产要素加以有效地利用。因此,物流管理日益受到企业的重视,被纳入企业战略管理的范围。

四、物流成本水平的衡量指标

衡量物流成本高低的指标可以从宏观和微观两个角度来加以确定。在国民经济统计中常用的主要有以下几项指标。

1. 社会物流成本占 GDP 的比重

目前,社会物流成本主要包括三大部分:运输成本、保管费用(仓储费用)、物流管理费用。

社会物流成本占 GDP 的比重是衡量社会物流成本水平高低的基本指标,反映了一个地区、一个国家物流管理水平。如物流管理水平高,社会物流成本占 GDP 的比重就低;物流管理



水平低,社会物流成本占 GDP 的比重就高。据权威统计数据显示,目前,物流费用在 GDP 中所占的比重,我国为 18.6%,德国为 7.2%,美国为 8%,欧洲为 11%,印度为 13%。尽管我国已将物流纳入国家经济的重点发展规划,并对物流的发展给予了政策、资金上的大力支持,物流管理取得了一定成效,但我国的物流成本与发达国家相比还存在较大的差距。我国从 1991 年以来社会物流总费用(物流成本)与 GDP 比例(%)如表 1-1 所示。

我国社会物流总费用与 GDP 比例(%)

表 1-1

年 份	社会物流总费用			
	运输费用	保管费用	管理费用	合计
1991	13.3	7.5	3.2	24.0
1992	12.7	7.2	3.1	23.0
1993	12.8	6.6	3.0	22.4
1994	11.6	6.8	3.1	21.4
1995	10.6	7.3	3.2	21.2
1996	10.7	7.2	3.2	21.1
1997	10.4	7.4	3.3	21.1
1998	10.3	6.7	3.2	20.2
1999	10.6	6.0	3.3	19.9
2000	10.1	6.0	3.2	19.4
2001	9.9	5.9	3.1	18.8
2002	10.0	6.1	2.9	18.9
2003	10.4	5.9	2.6	18.9
2004	10.6	5.6	2.6	18.8
2005	10.2	5.8	2.5	18.6

资料来源:中国物流年鉴(2006)。

我国从 1991 年以来社会物流总费用(物流成本)构成(%)如表 1-2 所示。

我国社会物流总费用构成(%)

表 1-2

年 份	运输费用	保管费用	管理费用	社会物流总费用
1991	55.6	31.1	13.3	100
1992	55.1	31.3	13.6	100
1993	57.1	29.3	13.6	100
1994	54.0	31.7	14.3	100
1995	50.1	34.6	15.3	100
1996	50.9	34.1	15.0	100
1997	49.3	34.9	15.8	100
1998	50.9	33.0	16.0	100
1999	53.5	30.0	16.5	100
2000	52.4	31.1	16.6	100



续上表

年 份	运 输 费 用	保 管 费 用	管 理 费 用	社会物流总费用
2001	52.4	31.3	16.2	100
2002	52.8	32.0	15.2	100
2003	54.7	31.4	13.9	100
2004	56.4	29.9	13.6	100
2005	55.0	31.4	13.6	100

资料来源:中国物流年鉴(2006)。

2. 行业物流成本占行业销售收入的比重

行业物流成本占行业销售收入的比重即行业销售物流费用率,这是企业的标杆指标。所谓标杆是指衡量物流水平高低的基准。当某个企业的物流活动效率高于所属行业的平均物流活动效率,物流成本低于所属行业平均的物流费用水平的时候,该企业就有可能因此获得超额利润,物流成本的降低部分就转化为企业的“第三利润”;反之,企业的利润就会下降。

不同的行业,物流成本占销售收入的比重是不同的。一般制造业的物流费用占销售收入的比重要高于非制造业。如我国各行业 2003 年、2004 年的销售物流费用率(销售物流费用占产品销售收入的比率)如表 1-3 所示。

我国各行业销售物流费用率

表 1-3

序 号	行 业	销售物流费用率(%)	
		2003 年	2004 年
1	煤炭行业	11.128	9.913
2	钢铁行业	2.22	2.13
3	石化行业	1.380	1.244
4	化学工业	8.02	7.4
5	机械制造行业	2.9	2.85
6	有色工业行业	2.4	1.7
7	纺织行业	2.74	2.57
8	烟草行业	1.96	1.99
9	水泥行业	6.425	6.544
10	流通行业	2.32	2.43

资料来源:根据第一次全国物流统计调查资料整理而来。

注意:本表中的销售物流费用仅指销售环节的物流费用,不包括采购、生产、回收等环节的物流费用。

美国 Establish 咨询公司是通过《物流成本和服务数据库调查》来获取行业分析数据,进而给出分行业的物流成本占销售额比重之标杆值的。如 2000 年工业耐用品行业为 7.7%;非耐用工业品行业为 9.3%;非耐用消费品行业为 7.6%;制药业为 4.4%,等等。

3. 企业物流成本占销售收入的比重

物流成本占销售收入的比重是用来衡量微观物流成本水平高低的基本指标,Establish 咨询公司测算,美国企业物流成本在 2001 年~2002 年间企业物流成本占销售额的比重为 7.65%,而我国企业的物流成本占销售额的比重在 20%~40%之间。合理地确定企业物流成



本的核算范围及构成,制定出统一的计算标准,使不同企业之间该项指标具有可比性,不仅是计算此指标的基础,也是计算其他衡量指标的关键。

美国经济学家斯通博士研究,美国三大零售企业(沃尔玛、凯马特、西尔斯)商品物流成本占销售额的比例如表 1-4 所示。

美国三大零售企业商品物流成本占销售额的比例

表 1-4

项 目	沃 尔 玛	凯 马 特	西 尔 斯
物流成本占销售额比率(%)	1.3	3.5	5.0
如果按年销售额 250 亿美元计算,则年物流成本总额为	3.25 亿美元	8.75 亿美元	12.5 亿美元

由表 1-4 可以看出,由于沃尔玛物流成本占销售额的比率为 1.3%,相对于凯马特和西尔斯低得多,因此,沃尔玛在零售商品的价格竞争中具有绝对的优势。

4. 物流成本占企业所提供的商品或服务总成本的比重

物流成本占企业所提供的商品或服务的比重,反映了企业物流管理的效率和效益。过高的物流成本比重,说明了企业在提供商品生产或服务的过程中,各物流活动环节的管理缺乏效率和效益。我国国内市场许多商品总成本中,物流费用已占到 20% ~ 40%,而德国物流成本平均占德国工业企业总成本的 11%,占商业企业总成本的 21%。根据日本的统计资料,日本的物流费用约占产品成本的 10% ~ 12%。相比之下,我国物流成本在商品成本中的比重偏高,有待加强物流成本的管理。

第二节 物流成本管理的产生与发展

一、物流成本管理的产生

任何经济活动都不可能是无本经营,物流活动也不例外,然而人们对物流成本的认识却不是随着物流概念而产生的。众所周知,物流的概念是在第二次世界大战期间因军事后勤的需要而提出的,但在当时对军事物资的供应的要求主要是可达性和及时性,并没有将物流成本放在首位。后因以顾客满意为核心的现代市场营销观念的出现,物流被认为在提供顾客服务方面担当了重要角色。1954 年,在美国波士顿工商会议所召开的第 26 次波士顿流通会议上,鲍尔·D·康柏斯发表了题为“物流是市场营销的另一半”的演讲,是物流管理发展的一个里程碑,它不仅对物流的研究和认识起到了推动作用,而且对于物流管理学的形成产生了直接影响。在顾客满意的评价中,商品提供的及时性、成本的大小,是评价顾客满意的重要指标,因为物流活动发生的耗费最终是由顾客买单的,因此,物流成本开始引入人们的视线。

1956 年,哈佛商学院在研究企业怎样使用航空运输来减少库存,降低整个仓储运输成本的问题时,提出了航空货运尽管运输比较高,但由于能够直接向客户进行商品配送,因而节约了货物在库维持费用和仓库管理费用,因此,应当从物流费用总体上来评价运输手段的优缺点。这是第一次在物流管理中引入了整体成本的分析,再加上当时计算机化的模型方法使得物流系统设计成为可能,如选择仓库的位置、确定仓库的数量和库存量、实施物流过程的最优