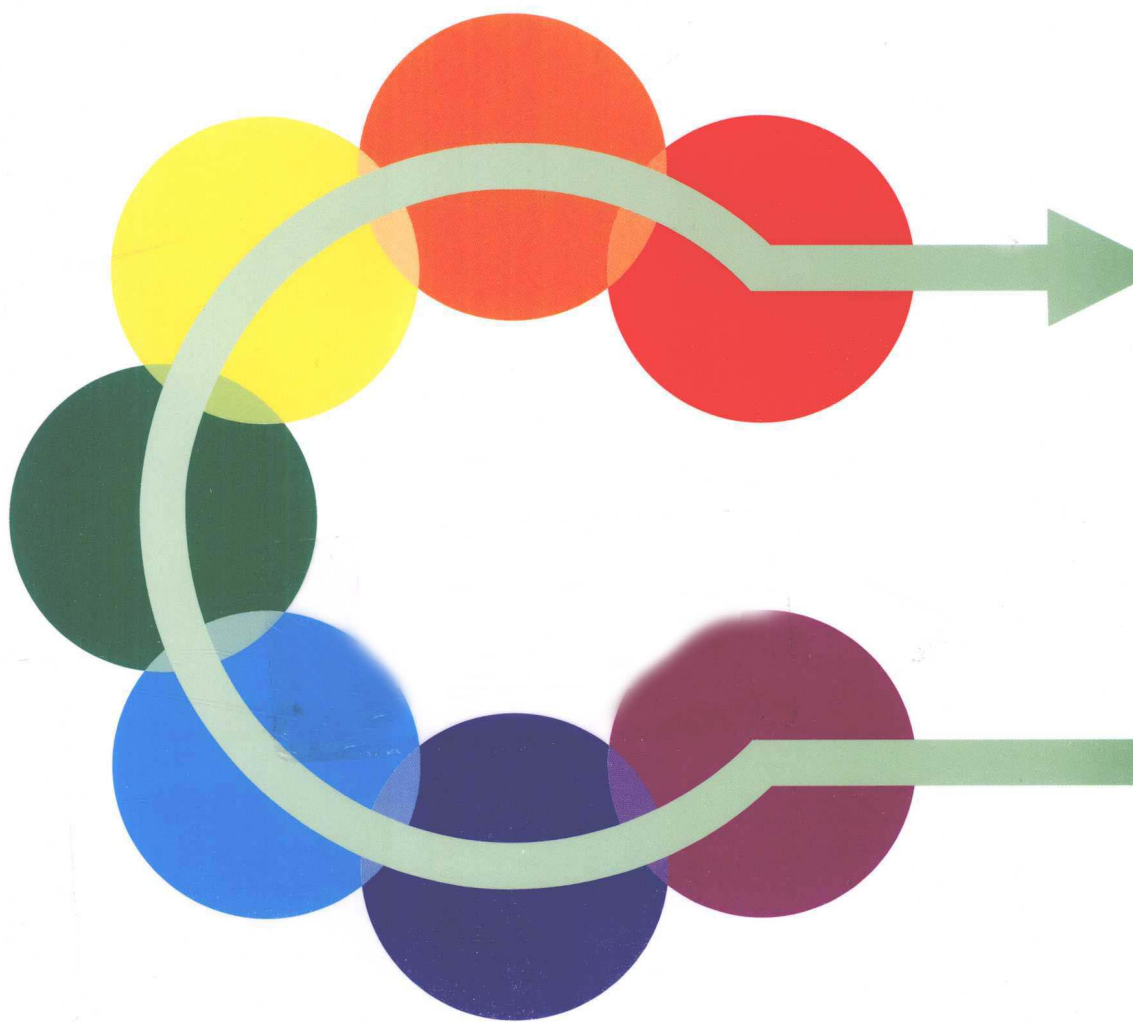


LOGISTICS COST MANAGEMENT

物流成本管理

张国健 李艳萍 主编



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

物流成本管理

张国健 李艳萍 主编



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

物流成本管理 / 张国健, 李艳萍主编. —北京: 经济管理出版社, 2011.1

ISBN 978-7-5096-1014-5

I. ①物… II. ①张… ②李… III. ①企业管理—物流—成本管理 IV. ①F273.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 108699 号

出版发行: 经济管理出版社

北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 11 层

电话: (010) 51915602 邮编: 100038

印刷: 三河市海波印务有限公司

经销: 新华书店

组稿编辑: 王光艳

责任编辑: 王光艳 邱永辉

技术编辑: 黄 铎

责任校对: 郭 佳

720mm × 1000mm/16

15.75 印张 302 千字

2011 年 3 月第 1 版

2011 年 3 月第 1 次印刷

印数: 1 - 6000 册

定价: 30.00 元

书号: ISBN 978-7-5096-1014-5

· 版权所有 翻印必究 ·

凡购本社图书, 如有印装错误, 由本社读者服务部

负责调换。联系地址: 北京阜外月坛北小街 2 号

电话: (010) 68022974 邮编: 100836

前 言

随着市场竞争的不断加剧,企业中“第一个利润源”(原材料)和“第二个利润源”(人力资源)所能提供的利润空间在不断地下降,寻找新的利润增长点成为企业发展的关键。物流作为经济活动的重要支持要素,在世界范围内,已成为一个充满生机并且蕴涵巨大发展潜力的产业,是构筑企业核心竞争力的基础和“第三个利润源”。努力降低物流成本是提高企业经济效益的重要途径。

国际社会衡量一个国家的物流发展水平主要看该国物流成本占 GDP 的比重,比重越低越先进。当前,我国企业的物流成本占 GDP 的比重仍然高达 20% 以上,而美国等发达国家物流成本占 GDP 的比重为 10%,一些中等发达国家如韩国也仅为 GDP 的 16%。因此,我国的物流成本存在着较大的降低空间,国外著名的物流公司正是看到了中国物流产业如此巨大的利润空间,才纷纷抢滩我国物流市场的。由此看来,加强物流成本的管理对我国企业来说刻不容缓。鉴于此,为了提高我国企业的物流成本的管理水平,帮助学生掌握物流成本管理的职业知识和职业技能,我们编写了《物流成本管理》教材。

在教材编写中,我们对《物流成本管理》课程进行了基于物流成本管理工作过程和工作内容的课程开发,精心设计了七个学习情境内容,在对每一个学习情境进行描述的基础上,通过案例引入和分析,提出课程学习的知识和能力目标的要求,通过完成每个情境下的工作任务来组织项目的实施。在课业的设计上,精心设计了能提高学生实际业务操作能力的实训项目。此外,为了拓展学生的专业外语能力,在附录部分还将物流成本管理的专业英文词汇做了标注。

本教材与同类教材相比具有如下特色:第一,站在企业的角度,从物流成本计算、分析、决策和控制等方面入手,力图探索出适应我国企业物流成本管理的新途径和新方法,为我国企业有效地进行物流成本管理与控制提供理论和实践的指导,该教材的应用性、实用性强。第二,采用定量与定性、现实问题与解决方案相结合的方法,试图从会计学与物流学相结合的角度来探讨物流成本管理问题,针对性强。第三,用系统论的观点和原理,从采购、运输、仓储、配送、流通加工、装卸搬运、包装、物流信息等方面来具体研究物流成本的管理方法,操作性强。



张国健、李艳萍教授任本书主编，负责教材的整体设计和统稿；陈瑞勇、王维红任副主编，协助主编对教材进行修改和完善。参加本书编写的人员有刘秀荣、王维红、李艳萍、张国健、贾建萍、陈宝领、张璟媛、金祥志、陈瑞勇。高级会计师李文茹、曹阳对本书的设计提出了很多有益的建议，辜位清对教材的内容进行了审定。

本书可作为高等院校物流、会计和经济管理各专业教材，也可作为在职企业经营管理人员的学习参考书。

编写中，我们参考了有关专家、学者的论著、资料等，在此一并深表感谢。由于编者水平有限，加之新设计的情景教材的结构尚有许多不成熟和待完善之处，恳请读者批评指正。

编 者

2011年1月

目 录

总 论	1
案 例 引 入	1
情 境 描 述	2
知 识 拓 展	17
内 容 小 结	19
课 业 训 练	19
情境一 采购成本管理	23
案 例 引 入	23
情 境 描 述	24
能 力 目 标	28
项 目 实 施	29
知 识 拓 展	49
内 容 小 结	51
课 业 训 练	51
情境二 运输成本管理	55
案 例 引 入	55
情 境 描 述	56
能 力 目 标	59
项 目 实 施	60
知 识 拓 展	81
内 容 小 结	84
课 业 训 练	84
情境三 仓储成本管理	89
案 例 引 入	89
情 境 描 述	90
能 力 目 标	93
项 目 实 施	94
知 识 拓 展	118
内 容 小 结	119
课 业 训 练	119

情境四 装卸搬运成本管理	123
案例引入	123
情境描述	124
能力目标	126
项目实施	127
知识拓展	141
内容小结	142
课业训练	142
情境五 包装成本管理	145
案例引入	145
情境描述	146
能力目标	149
项目实施	149
知识拓展	167
内容小结	168
课业训练	168
情境六 流通加工成本管理	172
案例引入	172
情境描述	173
能力目标	176
项目实施	176
知识拓展	197
内容小结	200
课业训练	200
情境七 配送成本管理	205
案例引入	205
情境描述	206
能力目标	209
项目实施	210
知识拓展	232
内容小结	234
课业训练	234
附录	239
附录 I 物流英文词汇	239
附录 II 公路普通货物运价分等表	243
参考文献	246

总 论

物流作为一种先进的组织方式和管理技术，被广泛认为是企业在降低物资消耗、提高劳动生产率以外的重要利润源泉，在国民经济和社会发展中发挥着重要作用。

随着市场竞争的日益激烈，现代企业的经营组织已越来越显示出新的特点，经营过程中一些独立的生产和销售由其他实体来承担，地区性产品的需求量增加，客户的个性化服务要求多，企业的压力越来越大。企业需要极大程度地改进经营过程和向客户提供产品的过程，在改善企业自身的经营机能的同时，努力改进由提供产品到客户服务整个过程中的各种管理行为，提高客户的满意度，降低企业的总成本，因此，企业必须要将物流管理提升到核心竞争力的新高度。物流管理正在成为企业的经营管理职能之一，物流成本管理是企业物流管理的核心，为此，所有国家都在谋求降低物流成本的途径。专家们认为“物流既是主要成本的产生点，又是降低成本的关注点”，“物流是降低成本的宝库”。企业对于物流的关心首先是从关心物流成本开始的，所以，加强企业物流成本管理对于降低企业的物流成本、提高物流活动的经济效益有着十分重要的意义。

从某种程度上说，现代物流水平也已成为一个国家综合国力的重要标志。控制物流成本、减少物流费用，应是提高我国国民经济整体水平的重要手段。物流产业作为引人瞩目的新兴产业，是未来新的经济增长点和“第三个利润源”，而保证这一利润实现的关键就是进行物流成本管理，有效降低企业的物流成本。

案 例 引 入

物流成本的重要性

你在超市里花6元钱买一瓶饮料时，你也许不太注意，这6元钱里包含了人工成本、原材料成本以及物流成本，最后才是一瓶饮料的利润。其实，这瓶饮料的制造成本（也就是将人工成本和原材料的费用加在一起），只不过4元左



右,利润不过几毛钱,而相比之下,物流的成本却超过了1元钱。一瓶饮料在仓储、运输上消耗的费用能够占到销售价格的20%~30%。事实上,物流成本已经成为企业生产成本中不可忽视的一笔消耗。

随着市场竞争的日益加剧,原材料、劳动力成本利润空间日益狭小,劳动生产率的潜力空间也有限,加工制造领域的利润趋薄,靠降低原材料消耗、劳动力成本或大力提高制造环节的劳动生产率来获取更大的利润已较为困难。因此,商品生产和流通中的物流环节成为继劳动力、自然资源之后的“第三个利润源”,而保证这一利润源实现的关键是降低物流成本。

情境描述

一、物流成本概述

物流成本是衡量物流运作绩效的重要工具,也是物流研究的重点内容之一。物流成本的研究已经越来越引起企业界和物流学术界的重视,物流成本直接影响了企业的经济效益。

1. 物流成本的概念

在物流过程中,为了提供有关服务,开展各项业务活动,必然要占用和消耗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,即为物流成本,也称为物流费用。因此,物流成本是指物流活动中所消耗的物化劳动和活劳动的货币表现。具体包括货物在包装、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。物流成本是物流的核心概念之一,整个物流技术和物流管理的发展过程就是不断追求物流成本降低的过程。因此,任何企业都需要把物流成本管理纳入企业生产经营过程进行战略性思考。

利用物流成本对物流进行管理,这是由物流成本本身具有的三个特性决定的。

(1) 成本能真实地反映物流活动的实际情况。企业的物流活动中若出现不合理现象,物流成本就会增大;相反,当物流活动是合理的活动时,则物流成本自然减少,这些都是实际情况的反映。企业应及时发现问题,准确评估管理水平。

(2) 成本能成为评价所有活动的共同尺度。即通过金额评价各项活动,得出不同的结果,从成本上反映出来就是成本有差异,所有的活动都可以用成本这个统一的尺度来掌握,能够在统一场合进行比较分析。

(3) 物流成本与服务之间存在二律背反关系。物流活动中各要素成本间交

替损益的状态,使人们无法以某一环节活动的优劣和某一单项指标的高低去评价物流系统的合理性。而物流服务与成本之间的协调,物流各项活动成本之间的相互影响,最终都将体现在物流总成本上,因此,从本质上说,所有的物流活动最终都是能够变成成本加以掌握的。

2. 物流成本的构成与分类

物流成本涉及范围广、构成内容复杂。因此,为了进行物流成本的计算,首先应确定计算口径,并对物流成本的构成进行分析。按不同的物流费用集合以及考察问题的切入点不同,计算物流成本,可按物流成本项目、物流成本产生的范围、物流成本支付形态、物流成本性态这四种类型分别进行。

(1) 按物流成本项目分类。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。按这种方法分类是为了考察物流成本由哪些项目构成。企业物流成本项目构成的具体内容,如表0-1所示。

表0-1 企业物流成本项目构成

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、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、包装设施的折旧费、维修保养费、包装技术设计、实施费用以及包装标记的设计、印刷等辅助费用
		装卸搬运成本	一定时期内,企业为完成货物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、装卸搬运设施的折旧费、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、加工设施的折旧费、维修保养费、燃料与动力消耗等
	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、客户服务水平有关的费用。具体包括物流信息人员费用、软硬件折旧费、维修保养费、通信费等

续表

成本项目		内容说明
物流功能成本	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以及因购进和销售物品应缴纳的税金支出

(2) 按物流成本产生的范围分类。按物流成本产生的范围划分, 物流成本由供应物流成本、企业内物流成本、销售物流成本、回收物流成本以及废弃物流成本构成。具体内容, 如表 0-2 所示。这种方法强调物流的先后顺序, 因而便于分析各个物流阶段中的物流成本情况, 这种分类方法对专项物流部门、综合性物流部门具有较强的实用性。

表 0-2 企业物流成本的范围构成

成本范围	内容说明
供应物流成本	指经过采购活动, 将企业所需原材料(生产资料)从供给者的仓库运回企业仓库的物流过程中所发生的物流费用
企业内物流成本	指从原材料进入企业仓库开始, 经过出库、制造形成产品以及产品进入成品库, 直到产品从成品库出库为止的物流过程中所发生的物流费用
销售物流成本	指为了进行销售, 产品从成品仓库运动开始, 经过流通环节的加工制造, 直到运至中间商的仓库或消费者手中为止的物流活动过程中所发生的物流费用
回收物流成本	指退货、返修物品和周转使用的包装容器等从需方返回供方的物流活动过程中所发生的物流费用
废弃物流成本	指经济活动中失去原有使用价值的物品根据实际需要进行收集、分类、加工、包装、搬运、储存等, 并分送到专门处理场所的物流活动过程中所发生的物流费用

(3) 按物流成本支付的形态分类。按物流成本支付形态划分, 企业物流总成本由内部物流成本和委托物流成本构成。企业内部物流成本是指企业在供应、销售、退货等阶段, 因运输、包装、搬运、整理等发生的由企业自行支付的物流成本。内部物流成本按支付形态分为材料费、人工费、维护费、一般经费和

特别经费。委托物流成本是指委托外部企业从事物流活动的所有开支。具体内容如表 0-3 所示。这种分类方法与财务会计统计分类方法一致。

表 0-3 企业物流成本支付形态的构成

成本支付形态		内容说明
内部 物流 成本	材料费	资材费、工具费、器具费等
	人工费	工资、福利、奖金、津贴、补贴、住房公积金等
	维护费	土地、建筑物及各类物流设施设备的折旧费、维护维修费、租赁费、保险费、税金、燃料与动力消耗费等
	一般经费	办公费、差旅费、会议费、通信费、水电费、煤气费等
	特别经费	存货资金占用费、物品消耗费、存货保险费和税费
委托物流成本		企业向外部物流机构所支付的各项费用

(4) 按物流成本性态分类。成本性态也称为成本习性,指的是成本与业务量之间的依存关系。物流成本按性态特征,可划分为变动成本和固定成本。

1) 变动成本。变动成本是指其发生总额随业务量(如购进量、购进次数、配送量、配送次数)的增减变化而近似呈正比例增减变化的成本,如采购成本、订货费用、运输费用等。应注意的是,此处指的是成本总额而非单位成本。对于变动成本,若从单位业务量的成本数据来看,它又是固定的,不受业务增减变动的影响。

2) 固定成本。固定成本指在一定时期和一定的业务量范围内,其成本总额保持稳定,与业务量的变化无关的成本,如按直线法计算的固定资产折旧费、管理人员的工资、租金等。需要注意的是,固定成本的总额只在一定时期和一定业务量范围内才是固定的,如果业务量超过了相关范围,固定成本也会发生变动。同时,对于固定成本分摊到每一单位业务量上的数额,只要业务量没有超出固定成本能负担的相关业务量范围,则它的单位业务量固定成本会随着业务量的增加而降低。

此外,还有一类被称为混合成本,它既不与产量的变化呈正比例变化,也非保持不变,而是随产量的增减变动而适当变动,受变动成本影响较大的称为半变动成本,受固定成本的特征影响较大的称为半固定成本,习惯上统称为混合成本。在物流系统的运营过程中,混合成本所占的比重比较大,可按一定的方法将混合成本分解成变动成本与固定成本两部分。该分类方法主要在研究成本与业务量之间的依存关系时,对于挖掘企业内部潜力,加强成本控制和管理科学性,提升企业经济效益具有重要的意义。



上述四种分类方法是物流成本主要的分类方法。在实际的物流成本管理中, 管理人员也可以根据本企业实际的物流情况和所要分析的物流状况的不同角度或侧面, 灵活采用多种不同的分类方法进行物流成本的计算和分析。

3. 物流成本的特征

物流被称作“第三个利润源”, 在物流领域降低成本有很大的潜力, 特别是在物流水平不高的国家, 物流成本在企业销售成本中占了很大的比例, 因此, 加强对物流活动的管理和控制以及降低企业各种物流费用有着非常重要的意义。要加强物流成本管理, 应该首先认识物流成本的一般特征及在当今企业活动中的影响因素。

物流成本作为企业成本的组成部分, 除了具备一般成本所有的特征(如消耗性、可量化、可比较等), 更具有计算要素难以确定、隐含性、成本削减的乘数效应、效益背反性及界定和核算的复杂性特征。

(1) 物流成本的计算要素难以确定。企业对外公布的财务统计数据中的物流费用, 所反映的只是物流成本的一部分, 有相当数量的物流费用是不可见的。这一特征产生的原因如下:

1) 物流成本的计算范围太广。主要包括: 供应物流, 工厂内物流, 从工厂到仓库、配送中心的物流, 从配送中心到商店的物流等。这么广的范围, 涉及的单位多, 牵扯的面也广, 很容易漏掉其中的某一部分, 如果出现漏算物流费用的情况, 计算结果将会相差甚远。

2) 以不同的对象计算物流成本, 结果相差很大。按照国家标准规定的物流的定义, 物流涉及的过程较多。在以物流的过程为对象计算物流成本时, 哪些过程应该作为成本的计算对象, 哪些过程不应该作为成本的计算对象, 难以确定。只将运输和保管费用计入物流成本和将运输、保管、装卸、包装、流通加工以及信息传递等物流各个过程发生的费用以及各物流过程中间协调费用全部计入物流成本进行计算, 两者的计算结果差别极大。

3) 确定哪些费用应该列入物流成本计算中, 有一定的难度。例如, 向外部支付的运输费、保管费、装卸费等费用一般都容易列入物流成本; 而本企业内部发生的物流费用, 如与物流相关的人工费、物流设施建设费、设备购置费, 以及折旧费、维修费、电费、燃料费等是否也列入物流成本中? 这些费用都与物流费用的大小直接相关。因而, 物流费用犹如一座海里的冰山, 露出水面的仅是冰山的一角。

4) 从销售的关联性角度看, 相关的物流与非物流费用较难界定。例如, 促销费用、过量服务所额外支出的费用、过量进货、过量生产等产生的库存费用等一般与标准费用混在一起, 给物流成本的计算和管理增加了很大的难度。

(2) 物流成本的隐含性。物流成本的隐含性表现在两方面：一是在现行会计核算制度中并没有单独核算物流成本的项目，而是将物流成本分解到其他成本中，因此很难全面地了解物流成本的真实情况；二是大量的物流成本被疏漏掉了，在物流成本中，比如，运输费用、包装材料费用、保管费用、装卸搬运费等一些物流费用支出可以依据单证和计算的显性成本反映出来，但是还有大量的隐性物流成本并不能直接反映出来，如库存商品占用资金的利息费用、物流设施设备的闲置损耗等都不能很清楚地体现出来，在进行物流成本核算时容易将这些隐性成本漏掉。由于物流成本核算项目的这种隐性特点，因而造成了物流成本核算的不准确、不全面。

(3) 物流成本削减的乘数效应。乘数效应是一个变量的变化以乘数加速度的方式而引起最终量的增加。物流成本的升降对企业利润，尤其是对利润率是以乘数效应发生作用的，即物流成本的下降可以使企业利润率成倍增长，物流成本的上升也可使企业利润率明显地下降。假定销售额为 100 万元，物流成本为 10 万元，利润率为 10%，如物流成本下降 1 万元就会带来 1 万元的直接利润，为了获得 1 万元利润，销售额就应为 10 万元，即降低 1 万元的物流成本和销售 10 万元的商品带来的利润是一样的。由于降低 1 万元的物流成本，使企业利润增加了 1 万元，因而企业利润率将增加到 11%。

(4) 物流成本的效益背反。“背反现象”常称为“交替损益”现象，即改变系统中任何一个要素，会影响其他要素的改变。物流的若干功能要素之间存在着损益的矛盾，也就是说某一个功能要素的优化和利益发生的同时，必然会存在另一个或另几个功能要素的利益损失；反之亦如此。这是一种此长彼消，此盈彼亏的现象，在物流领域中，这个现象尤其严重。

(5) 物流成本界定和核算的复杂性。由于物流活动是伴随着企业生产和销售活动而发生的，涉及面广，关联性强，因而导致很多成本项目都无法准确地区分物流成本的内容。而且，企业现行的会计核算制度是按照劳动力和产品来分摊成本的，物流成本被列入到不同的成本费用项目中，如在“材料采购”、“管理费用”、“销售费用”及“财务费用”等账户中进行核算，没有单独的成本项目，因此，很难全面地了解物流成本的信息及构成。如企业购买原材料所支付的各项物流运输费用、采购费用等都归集在原材料成本中，与物流有关的利息计入“财务费用”，厂内运输成本通常被计入“生产成本”。

二、物流成本相关理论学说

1. “黑大陆”学说

1962 年，世界著名的管理学家彼得·德鲁克在《财富》杂志上发表了题为



《经济的黑色大陆》一文，他将物流比做“一块未开垦的处女地”，强调应高度重视流通及流通过程中的物流管理。他认为，“流通是经济领域的黑暗大陆”。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，因而“黑大陆”学说主要是针对物流而言的。

“黑大陆”的含义是指尚未认识、尚未了解，在“黑大陆”中，如果理论研究和实践探索照亮了这块“黑大陆”，那么摆在人们面前的可能是一片不毛之地，也可能是一片宝藏之地。“黑大陆”学说是 20 世纪经济学界存在的愚昧的一种反对和批判，指出在当时资本主义繁荣和发达的状况下，科学技术、经济发展都远无止境；“黑大陆”学说也是对物流本身的正确评价：这个领域未知的东西还很多，理论和实践皆不成熟。从某种意义上说，“黑大陆”学说是战略分析的结论，这一学说对于研究物流领域起到了启迪和动员作用。

2. “物流冰山”学说

“物流冰山”说是日本早稻田大学西泽修教授提出的。他在研究物流成本时发现，先期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以下，这是我们看不到的黑色区域，而我们看到的只不过是冰山露出水面的那一部分而已。

西泽修教授用物流成本具体分析彼得·德鲁克的“黑大陆”学说。事实证明，物流领域的方方面面对我们而言还是不清楚的，“黑大陆”和“冰山”的水下部分乃是物流尚待开发的领域，也是物流的潜力所在。

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。传统的会计体系不仅没有提供足够的物流成本分摊数据，而且也没有这个必要。在现实工作中，仍然只是把“冰山浮出水面的一角”作为物流成本核算的对象。主要的核算内容是：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、物流信息管理成本等。在许多企业中，包装成本仍然是单独核算，并没有进入物流成本核算体系中，如图 0-1 所示。

3. “第三个利润源”学说

“第三个利润源”学说也是日本早稻田大学教授、日本物流成本学说的权威学者西泽修在 1970 年提出的。

从历史发展来看，人类历史上曾经有过两个大量提供利润的领域：第一个是资源领域；第二个是人力领域。在资源领域，起初是依靠对廉价原材料、燃料的掠夺或获得来增加利润，其后则是依靠科技进步，节约消耗、节约代用、

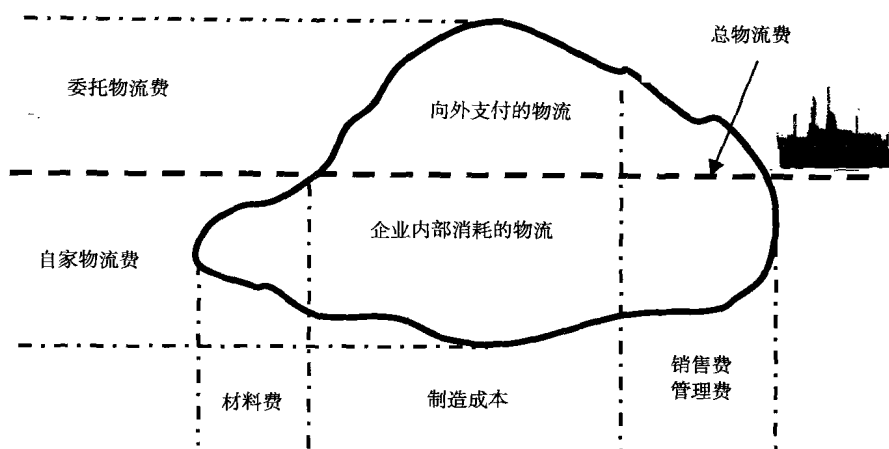


图 0-1 “物流冰山”图

综合利用、回收利用乃至大量人工合成资源而获取高额利润，这一领域习惯称为“第一个利润源”。在人力领域，最初是依靠廉价劳动来增加利润，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，这一领域习惯称为“第二个利润源”。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，按时间序列排为“第三个利润源”。

这三个利润源注重于生产力的不同要素：第一个利润源的挖掘对象是生产力要素中的劳动对象；第二个利润源的挖掘对象是生产力要素中的劳动者；第三个利润源则主要挖掘生产力要素中劳动工具的潜力，与此同时又挖掘劳动对象和劳动者的潜力，因而更具有全面性。

4. “效益背反”说

“效益背反”是物流领域中非常普遍的现象，是这一领域中内部矛盾的反映和表现。“背反”现象也称为“交替损益”现象，是指物流的若干功能要素之间存在着损益的矛盾。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”。

高水平的物流服务是由高水平的物流成本作保证的。在没有较大的技术进步的情况下，物流企业很难做到既提高了物流服务水平，又降低了物流成本。一般来讲，提高物流服务水平，物流成本即上升，两者之间存在着“效益背反”，如图 0-2 所示。

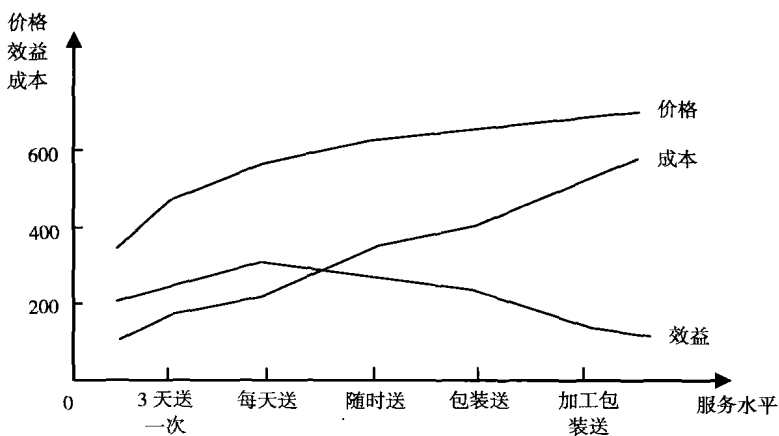


图 0-2 物流服务与物流成本的“效益背反”

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，物流的各项活动处于一个相互矛盾的系统，要想更好地达到某个方面的目的，必然会使另一方面受到一定的损失，这便是物流各功能活动的“效益背反”。例如，包装问题，在产品销售市场和销售价格皆不变的前提下，假定其他成本因素也不变，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，一旦商品进入流通之后，如果简省的包装降低了产品的防护效果，造成了大量损失，就会造成储存、装卸、运输功能要素的工作劣化和效益大减，显然，包装活动的效益是以其他的损失为代价的；我国流通领域每年因包装不善出现的上百亿元的商品损失，就是这种“效益背反”的实证。

5. 其他物流成本学说

其他物流成本学说包括：成本中心说、利润中心说、服务中心说、战略说和系统说。这些学说实际上是对物流系统起什么作用、达到什么目的的不同认识、不同观念，因而也派生出不同的管理方法。

(1) 成本中心说。成本中心说是指物流在整个企业战略中，只对企业营销活动的成本发生影响，物流是企业成本的重要产生点，因而，解决物流的问题，并不是要搞合理化、现代化，不在于支持、保障其他活动，而主要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。显然，成本中心说没有将物流放在主要位置，更没有把其放在企业发展战略的主角地位，改进物流，如果其目标只是在于降低成本，这势必也会影响物流本身的战略发展。当然，成本和利润是相关的，成本和企业生存也是