



最新现代高等物流教育系列

孙家庆 编著

物流风险管理

Risk Management for Logistics

FE 东北财经大学出版社
Dongbei University of Finance & Economics Press



最新现代高等物流教育系列

孙家庆 编著

物流风险管理

FE 东北财经大学出版社
Dongbei University of Finance & Economics Press

大连

© 孙家庆 2009

图书在版编目 (CIP) 数据

物流风险管理 / 孙家庆编著. — 大连 : 东北财经大学出版社, 2009. 8

(最新现代高等物流教育系列)

ISBN 978 - 7 - 81122 - 721 - 5

I. 物… II. 孙… III. 物流 - 风险管理 - 高等学校 - 教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 120683 号

东北财经大学出版社出版

(大连市黑石礁尖山街 217 号 邮政编码 116025)

总编室: (0411) 84710523

营销部: (0411) 84710711

网 址: [http: //www. dufep. cn](http://www.dufep.cn)

读者信箱: [dufep @ dufe. edu. cn](mailto:dufep@dufe.edu.cn)

大连图腾彩色印刷有限公司印刷 东北财经大学出版社发行

幅面尺寸: 170mm × 240mm 字数: 380 千字 印张: 18 插页: 2

2009 年 8 月第 1 版

2009 年 8 月第 1 次印刷

责任编辑: 郭 洁

责任校对: 孙 萍 王 娟

封面设计: 冀贵收

版式设计: 钟福建

ISBN 978 - 7 - 81122 - 721 - 5

定价: 28.00 元

前言

现代物流行业被誉为“21 世纪最具发展潜力的行业”之一,已成为许多国家、地区、城市的重要产业。而现代物流学科也已成为一门新兴的充满生机与活力的学科。

然而,现代物流业毕竟是一个新兴产业,有许多体制、机制、管理与经营模式都还处于完善之中。而作为一门新兴的学科,现代物流学科的许多理论、方法及实践自然地尚处于探索之中。以风险管理研究为例,随着世界经济国际化、金融全球化的发展,随着科技进步、技术创新、金融创新和市场竞争的日益激烈,物流企业无不面临着前所未有的风险管理的挑战,构建企业全面风险管理体系已成为 21 世纪物流企业管理发展的新趋势。另一方面,现代物流作为一个跨地区、跨行业、跨部门的开放系统,连接着国民经济的运输、仓储、包装、装卸搬运、流通加工、配送、信息等诸多环节,这使得物流企业的风险具有其特殊性,也就决定了现有以金融机构、工商企业为研究和应用对象的风险管理理论,很难指导解决目前物流企业所面临的风险问题。此外,尽管风险管理的思想起源于国外、发展于国外,并且在不断创新,但因我国在经济体制、市场体制、国家制度、国家文化等方面独具特色,因此,发轫于外国的风险管理思想和理念应当结合我国的企业实际加以丰富和进行理论与实践创新,以形成具有“中国特色”的本土企业风险管理理念,以及应对风险的管理战略与策略。正是在这一大背景下,我们前瞻性地开展了针对我国物流企业的风险管理研究,并结合多年物流企业风险管理的实践经验,编写出版这样一本以物流企业为研究与应用对象的风险管理论著(教材),以期对教学与实务有所裨益。

本书初步构建了融“战略—管理—运作”于一体的物流风险管理体系,并力图体现以下特点:

(1) 内容全面、重点突出。本书共分八章,包括物流风险管理理论与方法、物流市场风险管理、物流信用风险管理、物流战略风险管理、物流操作风险管理、物流法律风险管理、物流金融风险管理、物流项目招投标风险管理,基本涵盖了物流领域所有风险管理的重点与难点问题。

(2) 实务性强。本书突破了一般风险管理书籍偏重于概念的套路,以相关案例导入的方式,直接切入风险管理的最核心主题,引领读者从对风险管理单纯的理论认识一步步进入到操作实施的体系之中。本书作者搜集了物流实践中发生的具有

一定的代表性和典型性的案例,以这些案例为依托,全面地展现了物流实践中所面临的风险与防范策略。

(3) 可读性强。本书图文并茂、脉络清晰,既有较多的图、表、流程,也在每章首列出了学习目标、导入案例,且每章后设置了诸如单选、多选、判断、简答等各类习题,同时也安排了相应的案例分析,以帮助读者掌握所学的知识。同时,本书还配有电子课件、各章习题参考答案等,任课教师可以登录 [http:// www. dufep. cn](http://www.dufep.cn) 免费下载。

(4) 适用性强。本书可作为物流管理及相关专业的本科生、研究生(包括 MBA、EMBA)的风险管理课程教材,也可用于相关企业各类管理人员的培训。

本书作为辽宁省紧缺本科(物流管理、物流工程专业)人才培养基地建设项目的成果之一,在写作过程中得益于许多专家学者及朋友的指导与帮助,在此向这些专家和学者表示衷心感谢。同时,对我的同事唐丽敏副教授参与部分章节的编写,以及王小慧、刘瀛寰、谷飞、张丽丽、李思雯、任平华、赵鑫、孙巍、孔百灵、郑建、张文、任向文、杨杰、韦政等研究生协助查阅资料 and 进行文字核对表示衷心感谢。

由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,敬请同行专家和广大读者批评指正。

孙家庆

2009年5月·大连海事大学

目 录

第1章 物流风险管理理论与方法

□ 学习目标	1
□ 导入案例	2
1.1 物流风险	3
1.2 物流风险管理体系设计与实施	12
1.3 物流风险的识别与评价	24
1.4 物流风险管理策略与解决方案	34
1.5 物流风险管理监控与改进	41
□ 思考与练习	44
□ 案例分析	44

第2章 物流市场风险管理

□ 学习目标	46
□ 导入案例	47
2.1 物流市场风险	47
2.2 物流燃油成本波动风险管理	50
2.3 海运价格波动风险管理	58
2.4 国际物流汇率风险管理	63
□ 思考与练习	68
□ 案例分析	69

第3章 物流信用风险管理

□ 学习目标	71
□ 导入案例	72
3.1 物流信用	72
3.2 物流信用风险	80
3.3 物流信用风险管理体系与流程设计	90
3.4 物流客户信用评估	97
3.5 物流信用政策设计	100

3.6 物流应收款管理流程设计·····	109
□ 思考与练习·····	114
□ 案例分析·····	115

第4章 物流战略风险管理

□ 学习目标·····	117
□ 导入案例·····	118
4.1 物流战略风险·····	118
4.2 物流战略风险管理方案设计与实施·····	121
4.3 物流战略联盟与外包风险管理·····	126
□ 思考与练习·····	136
□ 案例分析·····	137

第5章 物流操作风险管理

□ 学习目标·····	139
□ 导入案例·····	140
5.1 物流操作风险管理方案设计与实施·····	141
5.2 物流销售人员风险管理·····	148
5.3 物流大客户流失风险防范·····	153
5.4 物流服务质量控制·····	159
5.5 物流事故防范·····	167
□ 思考与练习·····	176
□ 案例分析·····	177

第6章 物流法律风险管理

□ 学习目标·····	178
□ 导入案例·····	179
6.1 物流法律风险管理概述·····	179
6.2 物流合同风险管理·····	185
6.3 物流责任风险管理·····	194
□ 思考与练习·····	202
□ 案例分析·····	203

第7章 物流金融风险管理

□ 学习目标·····	205
□ 导入案例·····	206

7.1 物流金融概述·····	206
7.2 物流代收代垫款业务风险管理·····	208
7.3 物流质押监管业务风险管理·····	212
7.4 仓单业务风险管理·····	225
☐ 思考与练习 ·····	233
☐ 案例分析 ·····	233

第8章 物流项目招投标风险管理

☐ 学习目标 ·····	235
☐ 导入案例 ·····	236
8.1 物流项目概述·····	237
8.2 物流项目招标风险管理·····	241
8.3 物流项目投标风险管理·····	251
8.4 物流项目投标决策风险管理·····	258
8.5 物流项目投标报价风险管理·····	263
附录：编制投标书常见错误辨别 ·····	272
☐ 思考与练习 ·····	277
☐ 案例分析 ·····	278

主要参考文献 ·····	279
--------------	-----



物流风险管理“门坎”因素分析

王平 2001 年 12 月 1 日 (“国家” 公共) (国家) 国家

第 1 章

物流风险管理理论与方法

学习目标

- 了解风险、物流风险的概念以及国内外风险管理的起源与发展。
- 熟悉全面风险管理的含义以及风险管理的三个基本框架。
- 掌握风险识别和评价的方法，风险管理策略及解决方案，风险管理的监控及持续改进。

导入案例

从中海集团“财务门”看风险管理

中国海运(集团)总公司(简称“中海集团”)成立于1997年7月1日,总部设在上海市东大名路700号。中海集团是中央直接领导和管理的国有骨干企业之一,是以航运为主业的跨国经营、跨行业、跨地区、跨所有制的特大型综合性企业集团。中海集团为主营业务设有集装箱、海运、货运、客运、特种运输等专业化船队;正在开展汽车船运和LNG业务;相关业务形成码头经营、综合物流、船舶代理、环球空运、船舶修造、船员管理、集装箱制造、供应贸易、金融投资、信息技术等产业体系。中海集团在全球85个国家和地区设有北美、欧洲、中国香港、东南亚、韩国、西亚六个控股公司和日本株式会社、澳大利亚代理有限公司;境外产业下属90多家公司、代理处、代表处,营销网点总计超过300多个。中海集团拥有各类船舶430艘,1650万载重吨,集装箱箱位44万标准箱;集团年货物运输完成量超过3.3亿吨、950万标准箱,在国家能源和进出口贸易中发挥了重要的运输支持和保障作用。中海集团驻韩国釜山公司为中海集团韩国控股公司下属企业,主营集装箱,同时还包括油轮、干散货等业务。统计数据显示,中海集团在韩国釜山港的集装箱吞吐量在20万TEU(标准箱)左右,要略高于中远集团在当地的业务量,是华北、东北地区在内到美国洛杉矶或者欧洲航线的出口中转站。

2008年4月13日,中海集团驻韩国釜山公司的巨额运费收入及部分投资款,在春节前后查出被公司内部人员非法截留转移,目前已确认的抽逃资金总金额大约4000万美元(约合人民币3亿元),这些资金被分成一百多次逐步挪出公司账户,主要是通过通过对中海集团驻韩国釜山公司包括运费在内的各种日常经营现金流进行非法截留而实现的,目前主要涉案人员中海集团韩国控股的财务部负责人兼审计员李克江在逃。

在相关风险管理文化环境缺位的情况下,中海集团同时缺乏有效的内部控制措施和人员安排。这是导致此次事件发生的重要原因之一。

(1) 中海集团内部控制制度有薄弱之处。2006年6月,中海集团就曾将所获得的银行短期贷款(近25亿人民币)违规进行股市投资。在2007年被查出后,中海集团被中国银监会通报批评,国务院国资委也在当年对公司予以降分处理的通报。在如此短的时间内,接连发生如此重大的财务事件,不能不说中海集团在内部控制和风险管理上存在欠缺与薄弱之处。

(2) 中海集团内部控制程序仍存在可改进之处。根据公布的资料,在中海集团的全球发展战略中,一度把业务重点放在中国周边市场,也就是东南亚和日韩等地。韩国控股公司作为最重要的海外分支机构,中海集团也不是没有采取内控措施。例如,中海集团宣传部人士就称:“所有海外分公司的设立和日常决策权都在中海集团,下属的上市公司或者分公司均只有执行权。”然而,这种控制并不完善、具体。首先,此次事件的主要涉案人员李克江既是财务部负责人又是审计员,稍微对会计知识有所了解的人士都知道这违反了内部控制中“不相容职务分离”的原则。试想,中海集团韩国控股公司存在财务舞弊行为,而李克江作为审计人员不可能去披露自己的财务舞弊案。其次,中海集团的资金和财务制度存在问题。有报道称:“据知情人士透露,中海集团所有驻海外的财务体制是:控股公司掌控下属企业的全部财务和资金结算。”即,中海集团的总部并不对韩国控股公司下属公司的财务和资金进行全面的控制。如果这是真的,无疑为不法人员挪用或盗取控股资金提供了方便。作为韩国控股公司的财务负责人,李克江选择最终下手的是釜山公司,因为“釜山公司为中海集团韩国控股公司下属企业”。他正是利用了公司内控制度上的这种缺陷。业内一位驻芝加哥的货代公司财务经理孙女士称,从财务上来说,运费是航运公司的主营收入,而一般像中海这样的大集团在海外的分公司如果是全资子公司,通常都采取独立核算制度,只需要报年

账或者大账,不需要报明细账,有些公司甚至连现金流都不用向总部汇报,“如果没有涉及到上市公司,一般也不会有总部对海外分公司的定期审计,这就导致了海外公司存在做假账的可能性。”孙女士同时表示,做假账的手段有很多种,比如虚报费用、发票开大和供应商内外勾结,这些都有可能将利润做低,如果缺乏一个比较定期的审计或者财务监管制度,一般总公司总是到审核年终报表时才会发现问题。另外,危机处理不及时。按理,有了第一次“资金门”危机,中海集团就应在最短时间内针对事件的起因、可能的趋向及影响作出预测,并迅速作出应急反应,但据报道,中海集团对此事在年前就已经“有所耳闻”,但真正立案、集团层面全面介入自查是2008年春节前后才开始的。

令人高兴的是,2008年4月1日,中海集团设立集团风险控制和管理委员会,委员会主任由中海集团总裁李绍德担任,委员会副主任由集团副总裁林建清担任;委员会成员的阵容同样强大,包括集团副总裁王大雄和张国发,集团总法律顾问沈满堂、集团企管部总经理叶小健等。集团企管部为集团风险控制和管理工作的牵头和职能部门,现行的委员会下设工作小组,其主要职责是:根据委员会确定的方针、政策和任务,具体协调、处理企业经营发展和日常管理中的有关涉及风险控制和管理事项;具体组织落实风险控制和管理有关事项;按照业务分管原则,实施对集团下属单位风险控制和管理事项的监督指导。虽然中海集团在该风险管理委员会成立不久后即再次爆出财务丑闻,但公司正在对近百家海外分公司和代理办事处进行大检查,主要针对资金往来,尤其是应收账款是否及时到账等日常运营资金流的状况。这项工作“预计要到2008年6月份才可全面完成”。在短时期经历了两起严重的财务丑闻后,这些具体措施有益于中海集团加大改革力度,进一步完善内控制度。

蚁穴虽小,可毁巨堤。许多大的风险无不由一些看似不起眼的疏忽引起,而这些疏忽之所以产生,根本就在于内控失灵。比如,人为的制度破坏、制度的不规范、法人治理结构的不完善、信息的不畅通、风险转移体系的缺失、缺少风险管理专业人才等。因此,中国企业必须学会用国际惯例来进行风险管理;必须建立完善的风险转移体系;必须建立机构高层人员的约束机制;必须建立风险管理人才体系。

同时,也应该看到,现代物流活动处于跨区域的“开放空间”,而且也无法提供便于控制的“有形产品”,这使得现代物流的风险控制有其特殊性,需要以专门的理论为后盾。让我们从了解物流风险开始吧。

(本案例根据《基于中海集团金山公司资金抽逃的思考》一文修改而成,原文请查询 <http://www.reiscontrol.com.cn/>)

1.1 物流风险

1.1.1 风险

1. 风险的含义与构成要素

(1) 风险的含义

风险是一个非常宽泛、常用的词汇,在英语中,通常用 risk 表示。自 20 世纪以来,人们开始从不同的角度对风险进行广泛的研究。由于对风险定义理解角度的不

同,从而产生了关于风险的不同学说,因此,作为经济学、管理学、社会学等众多学科研究对象的风险,在经济学家、决策理论家和保险学者等中间至今尚无一个适用于各个领域的一致公认的定义。归纳目前有关风险的数十种定义,可分成两大类:狭义上的风险与广义上的风险。

①狭义上的风险,是指损失发生的可能性。这是传统上的定义,它强调风险的不利后果,以告诫人们提高警惕并采取防范对策。

②广义上的风险,是指实际结果与预期结果的偏离。这种偏离的结果既可能是损失,也可能是收益。此定义强调风险既是机会又是威胁,是机会与威胁的矛盾统一体。正是风险蕴含的机会诱使人们从事各种活动,以求得到额外的报酬;而风险蕴含的威胁,则唤醒人们的警觉,设法回避、减轻、转移或分散风险。

(2) 风险的构成要素

风险的构成要素是构成风险存在与否的基本条件,包括风险因素、风险事故、风险损失。

①风险因素(hazard)。也称风险条件,是指风险事故发生的潜在原因,是造成损失的间接的或内在的原因。

根据其性质,通常将风险因素分成实质性风险因素或物理的风险因素(physical hazard)、道德风险因素(moral hazard)和心理风险因素(mentality hazard)三种。

实质风险因素,属于有形因素,是指能够引起或增加损失机会或损失程度的物质条件。比如,失灵的刹车系统、恶劣的气候、易燃物品、露营的篝火、人们的气质和体质等等。实质风险因素有时可由人控制,有时人却无法控制。

道德风险因素,属于无形因素,是人们在精神上或心理上的因素所产生的各种潜在的情况或态度,即因人们的不正当行为、缺乏道义、进行欺诈、恶意中伤等道德因素的作用而发生事故并造成损害的隐患。换言之,这是指增加事故的频度和程度的个人性格。道德风险因素与人的不正当社会行为和个人的品德修养有关,常常表现为不良企图或恶意行为,故意促使风险事故发生或损失扩大。

心理风险因素是指由于人主观上的疏忽或过失,导致增加风险事故发生的机会或扩大损失程度。

尽管心理风险因素与道德风险因素都是一种无形的风险因素,都与人密切相关,但是,二者还是有所不同。道德风险因素强调的是人的故意或恶行,心理风险因素强调的是人的无意或疏忽。因此,心理风险可以视为广义的道德风险。

②风险事故(peril)。也称风险事件,是指引起损失的直接或外在的原因,是使风险造成损失的可能性转化为现实性的媒介,也就是说风险是通过风险事故的发生来导致损失的。比如,贷款呆账引起贷款损失,贷款呆账就是风险事故。

③风险损失(loss or damage)。是指非故意的、非计划的和非预期的财产或经济价值减少。它包括财产损失(loss of property)、收入损失(loss of income)、费用损失(loss due to unexpected expenses)和责任损失(loss associated with legal liability claims)四种。

风险构成要素之间的相互关系

①风险因素、风险事故、风险损失三者之间的关系如图1—1所示。风险因素引发风险事故，风险事故导致风险损失，即实际结果与预期结果的差异，这就是风险。

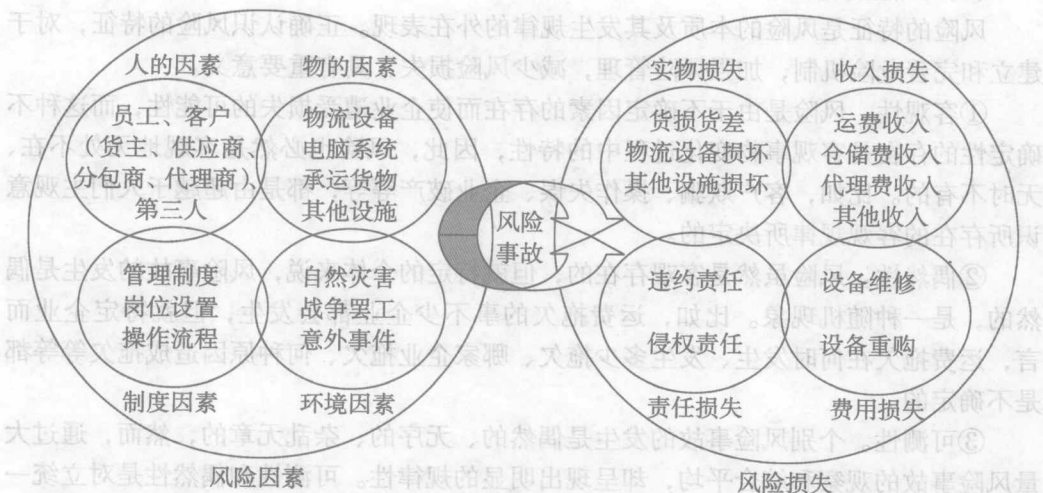


图1—1 风险因素、风险事故、风险损失的内容及其关系示意图

②风险因素、风险事故、风险损失之间存在着一种渐进的过渡过程（参见图1—2）。风险从因素发展到损失存在着不同的中间阶段，而每个中间阶段只要阻止其条件的成就，就可以避免其进入下一阶段或至少推迟、缓解最终损失的程度。这是因为，任一具体风险事故的发生，必是诸多风险因素和其他因素共同作用的结果，而且每一因素的作用时间、作用点、作用方向和顺序、作用强度等都必须满足一定的条件，而每一因素的出现，其相互间又无任何联系，许多因素的出现本身就是偶然的。

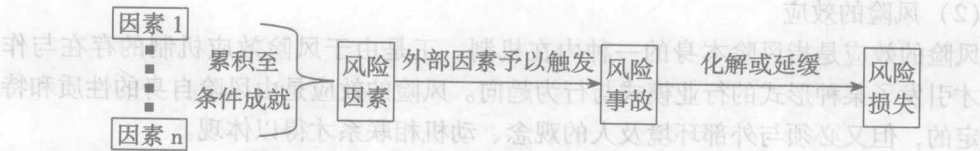


图1—2 风险形成过程示意图

③风险因素与风险事故可以相互转化。例如，经营者无能（风险因素）使企业倒闭（风险事故）。然而，如果经营者无能是由于外部不可控的因素造成的，外部不可控因素才是风险因素，经营者无能就成为风险事故。

【思考1—1】某物流公司接受货主委托后，安排司机将货物从工厂拖至集装箱货运站。在运送途中，因该司机酒后驾车而逆向行驶，导致与另外一辆载运货物的汽车相撞，造成双方车毁人亡。试分析该事件中的风险因素、风险事故及损失的构成。如果查明事故是因为司机喝的酒的质量有问题所致，则风险因素、风险事故及损失的构成有无变化？为什么？

④风险事故发生的频率与损失的程度具有反比关系，即风险事故发生概率较高的

风险,其风险损失的程度一般较低;而风险事故发生概率较低的风险,其风险损失的程度一般较高。

2. 风险的特征与效应

(1) 风险的特征

风险的特征是风险的本质及其发生规律的外在表现。正确认识风险的特征,对于建立和完善危险机制,加强风险管理,减少风险损失,具有重要意义。

①客观性。风险是由于不确定因素的存在而使企业遭受损失的可能性,而这种不确定性的存在是客观事物变化过程中的特性,因此,风险也必然是客观地无处不在、无时不有的。比如,客户欺骗、操作失误、企业破产等等,都是由超越于人们主观意识所存在的客观规律所决定的。

②偶然性。风险虽然是客观存在的,但就特定的个体来说,风险事故的发生是偶然的,是一种随机现象。比如,运费拖欠的事不少企业都会发生,但就特定企业而言,运费拖欠在何时发生、发生多少拖欠、哪家企业拖欠、何种原因造成拖欠等等都是不确定的。

③可测性。个别风险事故的发生是偶然的、无序的、杂乱无章的,然而,通过大量风险事故的观察和综合平均,却呈现出明显的规律性。可测性和偶然性是对立统一的一对矛盾,用统计方法去处理大量相对独立的偶发风险事故资料,就可以抵消掉那些由偶然因素作用引起的数理差异,发现其固有的运动规律。大量风险发生的可测性,是风险管理这一学科产生和发展的基础。

④双重性。风险的双重性也称为投机性,是指绝大多数风险具有两面性,既存在损失的可能性,也存在获利的可能性。风险的这一特性有助于我们全面把握风险的实质。即:既要看到风险的危害性,提高对风险的控制能力,实现风险的消除、转化或降低;也要加强对风险规律的探索和研究,准确把握时机,进行科学决策,获取风险报酬,促进企业快速成长。

(2) 风险的效应

风险的效应是指风险本身的一种内在机制。正是由于风险效应机制的存在与作用,才引发了某种形式的行业模式与行为趋向。风险的效应是由风险自身的性质和特征决定的,但又必须与外部环境及人的观念、动机相联系才得以体现。

①诱惑效应。诱惑效应的形成是风险利益作为一种外部刺激使人们萌发了某种动机,进而作出了某种风险选择并导致风险行为。风险利益并不是现实的利益,而是一种可能的利益,只有在实现风险目标之后才能获得。

②约束效应。风险约束是指当人们受到外界某种危险信号的刺激后,所作出的回避危险的选择以及采取的回避行为。风险约束所产生的威慑、抑制和阻碍作用就是风险的约束效应。

③平衡效应。风险一方面具有诱惑效应,驱使人们作出某种风险选择;另一方面又具有约束效应,对人们的选择和行为产生某种威慑和抑制作用。每一种风险必然同时存在着这两种效应的相互冲突、相互抵消,其相互作用的结果是平衡效应。在平衡

过程中,当风险诱惑力大于约束力,则会促使人们作出风险选择,开始冒险行为;当约束力大于诱惑力,人们会放弃风险选择与冒险行业;如果两种作用力相等,人们就会处于犹豫不决、无所适从的状态,需要新的动力或影响才能作出选择。

由此可见,平衡效应实质上是人们对诱惑效应与约束效应进行认识、比较、权衡的过程,即是一个观念过程、思想过程、判断过程和选择过程。在现实生活中,平衡效应发生作用的过程就是人们对经济风险的利益与风险进行认识、判断、比较和权衡的过程。

3. 风险的分类

由于风险及其特征是如此复杂,风险承受主体(国家、企业、个人)又是各不相同,因此,关于风险的认定、分类一直没有一个权威性的定论。限于篇幅,以下介绍常见的几种分类:

(1) 按风险的性质分类

①静态风险(static risk),是在社会经济运行正常的情况下,由于纯自然力量的不规则运动和人们的错误判断、失常行为导致的风险。它包括地震、灾害等由于自然原因引发的风险和一些火灾、破产、经营不善等由于疏忽引发的风险以及放火、欺诈、呆账等不道德因素造成的风险。

②动态风险(dynamic risk),是指以社会经济结构变动为直接原因的风险。比如,消费需要、价格变动带来的风险,由组织结构、产业结构变动与技术生命周期缩短等因素变化所引发的风险。

(2) 按风险的后果分类

①纯粹风险(pure risk),是指不能带来机会、无获得利益可能的风险。纯粹风险只有两种可能的后果,造成损失或不造成损失。

②投机风险(speculative risk),是指既能带来机会、获得利益,又隐含威胁、造成损失的风险。投机风险有三种可能的后果:造成损失、不造成损失和获得利益。

纯粹风险、投机风险与静态风险、动态风险的分类不完全重复,也不是同一个标准。不过,由于纯粹风险和静态风险,投机风险与动态风险几乎包括同样的情况,所以彼此可以替换。

(3) 按风险产生的原因分类

①自然风险(natural risk),是指因自然力的不规则变化所引起的物理化学现象而导致的物质损毁与人员伤亡,比如,风暴、洪水等。这类风险往往具有不可抗拒性,但人们可以采取一定的措施进行控制以减少风险损失。

②人为风险,是指由于人们的行为以及各种政治、经济活动引起的风险。一般包括行为风险、经济风险、政治风险和技术风险等。

行为风险是指由于个人或组织的过失、疏忽、恶意等不当行为所造成的风险。经济风险是指人们在从事的生产经营活动中,由于管理不善、市场预测失误、价格波动较大、供求关系发生变化等导致经济损失的风险。

政治风险(political risk),是指由于政局变化、政权更替、战争、动乱等政治因

素而蒙受的各种损失。

技术风险 (technical risk), 是指由于科学技术发展的副作用而带来的各种损失, 如各种污染物质、核物质渗透等所致的损失。

(4) 按风险损害的对象分类

①财产风险 (property risk), 是指货物财产发生毁损、灭失和贬值的风险。

②人身风险 (personal risk), 是指由于人的疾病、伤残、死亡所产生的风险。

③责任风险 (liability risk), 是指由于组织或个人的行为违背了法律、合同或道义的规定, 给他人造成财产损失或人身伤害的风险。

(5) 按是否涉及决策者的主观心理感受分类

①主观风险 (subjective risk), 是指人的心理意识到的风险, 是一种一般难以正确测定的风险。比如, 企业家的浪费、企业核算上公司经理的不当投机、员工的无能或疏忽、客户无力偿还欠款等等。

②客观风险 (objective risk), 是指客观存在的、可以观察到和可以测量的风险。一般难以正确测定风险形成的原因。

(6) 按风险发生的范围分类

①系统风险 (systematic risk), 是指与整个经济体系和市场相关的风险。它通常包括自然风险、市场风险、政治风险、金融风险等。系统风险通常是由于通货膨胀、经济危机、政治动乱、特大自然灾害所致。系统风险通常对所有企业均有不同程度的影响, 而且最终为企业主体所承担, 因此, 系统风险也被称为基本风险 (fundamental risk) 或外部风险。决定系统风险的因素主要来自两个方面: 一是市场运作的基本机制, 包括支付系统、清算中心、市场制度、企业制度; 二是在现有体制下具体企业对风险的合理承担。

②非系统风险 (non-systematic risk), 是指对某一特定或某些企业产生影响的风险。它通常包括能力风险、协作风险、投资风险等。非系统风险仅与企业自身有关, 是由企业自身原因造成的风险, 因此, 它也被称为特殊风险 (particular risk)、特定风险 (specific risk) 或内部风险。

1.1.2 物流风险

1. 物流风险的含义、成因与分类

(1) 物流风险的含义

物流风险系指发生在物流领域内的风险。相应的, 参照前述风险的定义, 就物流企业而言, 物流企业风险可定义为未来的不确定性对物流企业实现其经营目标的影响。

由于本书的目的在于分析物流企业经营中将面临的风险以及如何对其进行管理。因此, 如不做特殊说明, 本书以下所称的物流风险是指物流企业所面临的风险。

(2) 物流风险的成因

一般来说,物流企业风险的成因有如下三种:

①客观条件变化引起的不确定性。客观条件变化的不确定性,是指社会政治、政策、宏观经济和自然环境等方面存在的不确定性,它是导致企业风险的客观原因。

②主观认识的局限性。由于自然和社会运动的不规则性,经济活动的复杂性和经营主体的经验和能力的局限性,经营主体不可能完全准确地预见客观事物的变化,因而风险的存在不可避免。

③控制能力的有限性。有时,经营主体对某些风险虽然已有认识和预计,但囿于技术条件和能力不能采取有效措施加以防范和控制。因此,控制能力的有限性与主观认识的局限性一样是风险产生的主观原因。

(3) 物流风险的分类

前述对风险的分类方法在很大程度上也适合于物流企业风险的分类。当然还可以有其他多种分类。

①按层次划分:战略层风险、管理层风险、操作层风险。

②按职能划分:营销风险、运营风险、财务风险、人力资源风险、安全风险、法律风险等。

③按内外环境划分:外部风险、内部风险。

④按业务内容划分:运输风险、仓储风险、物流金融风险等。

【思考1—2】请参照图1—3及风险的分类,说明物流企业面临哪些风险?

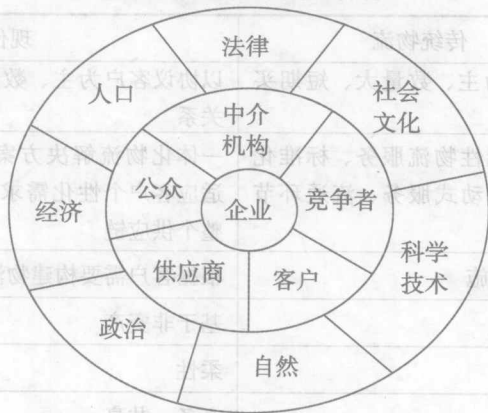


图1—3 物流企业环境系统

基于目前物流企业的实际,本书主要阐述以下风险的理论与实践:物流市场风险、物流信用风险、物流战略风险、物流操作风险、物流法律风险、物流金融风险、物流项目招投标风险等。

2. 物流风险的特点

物流风险除了具有一般风险的特点之外,还有自己的特点。

(1) 传统物流与其他行业风险的比较。表1—1显示了传统物流与制造业的相关