

物流师考试综合辅导：第三方物流的经济学意义
物流师考试
PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/606/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E5_B8_88_E8_c31_606523.htm 物流理论是经济学领域中的重要研究课题，在实践中存在着巨大的尚待挖掘的潜能。随着市场竞争的日趋激烈，每一企业都面临着缩短交货期、控制库存、降低成本和改进服务的压力，第三方物流以其独立化、专业化的特征改变了传统的物流模式，并为企业加强JIT管理、提高竞争力创造了条件。这种新的物流模式在经济学上也有其重要意义 如今越来越多的人已将有效的物流管理视为企业获得竞争优势的重要的战略手段。第三方物流具有问世时间短、独立性强、专业化突出等特点，在实践中显示出广阔的发展空间。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，重新考虑新的物流模式的建设问题。

第三方物流为工业企业挖掘第三利润源泉 第三方物流提供了一种新型的物流协作模式，使供应链的小批量库存变得更加经济，而且还能制造出比供方和需方采用自我物流服务系统运作更快捷、更廉价、更安全和更高服务水准的物流服务。对于一般生产企业而言，库存相关成本是企业全部成本的重要组成部分，它由订货处理成本与库存保持费用构成，而这两种成本又是此消彼长的关系，在传统的物流模式中，其矛盾难以调和：订货量越大，单位订货处理成本就越低，但库存保持费用越高；反之，每次订货批量越小，库存保持费用就越低，但单位订货处理成本越高。于是，企业需借助于数学方法求得经济订购量 Q^* 。在第三方物流服务有效发挥作用时，通过信息系统的信息流快速传递与信息共享，通过物流作业现代化使物流配送实现JIT，从而使企业可以实现按订单组织生产，实现按大规模定制组织生产，从而使得企业仓库储存量大幅度降低，而即使仓库中拥有为满足生产连续性而保留的最小库存量，也是按企业订单而组织的原材料采购，从而使不按订单采购的库存量降到零，实现理论上的零库存，进而使库存处理费用与保持费用达到理论上的零。这将促使微观经济学理论发生根本变革。如上所述，随着信息化的发展及电子商务的应用，最终的结果是：企业在降低物流成本中将实现根本性的突破，并带来微观经济学理论的变革，从而也将影响宏观经济理论发

生变化。正因为如此，第三方物流蕴藏着极大的发展潜力，得到了全球诸多企业的普遍关注。目前世界范围内第三方物流业务发展得十分迅猛，欧美等发达国家的物流管理与技术已日臻完善，实现了物流系统设计合理化、仓储管理自动化、运输高效化、装卸分拣机械化、包装标准化、加工配送一体化、信息管理网络化。第三方物流将大幅降低社会物流运作成本。目前，我国物流业的发展尚处于起步阶段，与世界上发达国家的企业相比，尚有很大差距。据有关调查资料统计，目前德国的物流成本已下降到国民生产总值的10%左右，日本则下降到6.5%，而我国的物流成本却占国民生产总值比重20%以上（上述调查资料由于样本与统计口径的不一致，不便于简单比较，也存在较大的误差，仅作为参考比较分析）。而在我国企业的全部物流中，第三方物流所占比重又明显偏低。据中国仓储协会于2000年3~4月对全国范围内的供求状况进行的调查，生产企业原材料的物流中，第三方承担的比例仅为18%，而商业企业物流中第三方承担得更少，仅占总比例的5.9%。这种现象的存在，一方面，说明许多工商企业仍受“大而全、小而全”思想及纵向一体化模式的约束，从“肥水不流外人田”的角度思考问题，宁愿自己设置仓储库房、运输车队、包装和加工车间从事物流活动，宁愿承担高额费用和各种风险，也不愿将业务转包给第三方；另一方面，说明第三方物流在我国还远不成熟，尚缺乏将物流管理单项功能进行集成化、专业化管理的经验，存在着信息不灵准、运输不快捷、仓储设备不完善、服务质量不过关等问题，还没有将制造商与购买方信息集合在一起并快速有效处理的能力。此外，目前第三方物流无论依托的是下游的

零售商业企业还是上游的生产企业，是成为众多零售店铺的配送、加工中心还是立足于生产企业的物流代理，都会面对许多复杂的问题，如合作伙伴为保守经营秘密，不愿将其有关生产及销售的资料、经营中的困难、未来的发展计划、预计生产或销售量等关键信息提供给物流代理方，使物流代理方难以设计出合理的方案。要解决这些问题，需从两方面着手：首先，第三方物流组织必须加强自身建设，应拓宽业务范围，充分运用电子商务技术，建成跨区域甚至跨国界的信息网、储运网，使商流、信息流、存货流、货币流的流向和流速符合国际标准，更符合客户的要求。这就要求第三方物流必须从合作伙伴生产经营中各环节的各种利益角度思考问题，以即时、准确、高效取信于协作对象，使之在物流时间、质量成本、服务等各种因素的对比中，得出有必要与第三方物流合作的结论。其次，生产企业必须转变观念，重新认识第三方物流存在的特殊意义。“JIT”即“Just In Time”的缩写，即时(JIT)物流配送管理是当今世界物流管理的极为重要的理念。生产企业JIT的核心内容就体现在JIT采购、JIT送料、JIT制造和JIT配送几个方面。JIT管理的目的就在于实现零库存、零距离和零运营资本。而第三方物流恰恰能为企业的JIT管理创造条件，通过第三方物流，企业可在更广阔的视角范围内了解各地市场趋势及销售状况，调整生产、经营计划，使自己与第三方物流的关系亲如同一企业，成为相互支持、相互信任、利润均沾的双赢共同体。第三方物流将成为新的经济增长点 经济增长点，又称经济增长极，是经济增长的拉动力量。国民经济的持续发展，必须不断培育新的经济增长点。作为新的增长点，应该是处于成长期的新兴产业，

本身具有强大的市场需求和合理的产出机制，对其他相关产业具有明显的带动作用，通过对新的经济增长点的培育，将会对整个国民经济产生全局性影响。第三方物流产业无疑具有上述的特征，有望成为经济增长点，促进国民经济的快速发展趋势。进入80年代以来，美、日、欧等发达国家开始了一场对各种物流功能、要素进行整合的“物流革命”。首先，是企业内部物流资源整合和一体化，形成了以企业为核心的物流系统，物流管理也随之成为企业内一个独立的职能部门。之后，物流资源整合和一体化扩展到企业之间相互联系、分工协作的整个产业链条，形成了以供应链管理为核心的物流系统，出现了为工商企业和消费者提供专业化服务的“第三方物流企业”。从而现代物流以其加速周转、降低成本、提高质量的系统集成功能，逐步从各经济部门中分离出来，成为一门独立的产业加速发展。目前，美、日、欧等发达国家和地区已经形成了由完善的物流基础设施、高效的物流信息平台 and 比较发达的第三方物流企业组成的社会化物流服务体系，以第三方物流服务为基础的现代物流产业对社会、经济发展的贡献越来越大。据专家统计，美国20年前物流支出占GDP的比重为14.4%，2000年降为10.1%，物流产业的规模已达到1万亿美元。日本在近20年内，物流产业每增长2.6个百分点，经济总量就增加1%。在荷兰，鹿特丹港的直接雇员有13万人，间接雇员达到60万人，该港年产值占荷兰GDP的12%。美国联邦快递全球网络雇员有14.5万人，与全球上百万顾客保持着密切的联系，日处理和配送货物能力达到330万件。美国密歇根州立大学的一项研究表明，目前全球物流市场总额已达到2.89万亿美元。这个巨大的物流市场不但为世界

范围内的生产和建设提供了物质前提和交易保障，而且通过充分实现商品的时间价值和空间价值，使商品的价值和使用价值得以充分实现，并推动着社会生产方式、流通方式以至于人民生活方式的改变。可以说，处于成长与发展时期的以第三方物流服务为基础的现代产业，符合先进生产力发展的要求，已成为衡量一个国家现代化程度和综合国力的重要指标和现代经济的“加速器”。我国蕴藏着发展第三方物流产业的巨大潜力。我国的物流产业属于起步阶段，物流作业成本高、周转慢、库存大、效率低。业内专家估计我国物流成本占GDP比重在20%以上，有资料显示，在我国目前工业企业生产中，直接劳动成本占总成本的比重不到10%，而物流费用占总成本的比重，从帐面看约为40%；2000年我国工业企业流动资金年周转速度为1.62次。而日本制造业的年均周转速度为15至18次，一些知名的跨国连锁企业，如沃尔玛、家乐福等已达到2030次；据统计，到2000年底，我国库存商品沉淀的资金高达4万亿元，占当年GDP近50%。目前国际公认的库存商品与GDP的比例，发达国家一般不超过1%，发展中国家也不过5%；有专家估算，我国仅汽车空驶率就高达37%，一件商品从生产出来到消费者手中，要经过十几次的搬动、装卸，长时间的储存、保管，因此造成的全国物资损耗约在3000亿元以上。要改变上述状况，必须大力发展第三方物流。有资料显示，美国、日本等国家使用第三方物流企业的比例已达30%以上。而在我国的工业企业中，把原材料物流交给第三方物流的占18%，把销售物流交给第三方的仅占16%。这些方面的明显差距，正是我国第三方物流产业发展的巨大潜力。我国目前已经具备了加速发展第三方物流产业的基

本条件。我国物流需求量大，在向“经济大国”迈进的过程中，我国正在成为“物流大国”。在物流基础设施方面也发展很快，按照2000年的统计，我国铁路营业里程5.87万公里，公路里程140.27万公里，内河航道里程11.93万公里，民航里程150.29万公里，管道运输里程2.47万公里；电信网络干线光缆超过30万公里；仅商业、粮食、物资、供销和外贸等流通领域的仓库面积就达3亿多平方米；我国自主开发研制的各种包装设备和搬运机械设备分别多达数百种，仅搬运机械设备制造业的年产值就达400亿至500亿元。这些基础设施的提升改造，整合集成，是发展第三方物流的重要基础和条件。在我国第三方物流市场需求方面，目前第三方物流的市场主体正在形成，据美智管理顾问公司与中国物流与采购联合会的联合调查，2001年我国第三方物流市场规模已经达到400亿元人民币以上，并以每年25%的速度高速增长。另一方面，我国多种所有制形式的第三方物流企业发展较快，主要由三部分组成：第一部分是国际物流企业，如马士基、总统轮船、宅急送等；第二部分是由国内运输、仓储、物资流通及货代等传统企业转变形成的物流企业，如中远、中储、中外运等；第三部分是新兴的专业化物流企业等。发展第三方物流产业，对其他相关产业和国民经济全局带动作用明显。第三方物流从纵向看，涉及运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理以及为以上各个环节提供装备和配套服务的诸多领域，其本身就是一个庞大的系统；从横向看，第三方物流服务几乎涉及国民经济的各个方面，是一个跨行业、跨部门、跨地区的基础性产业，具有强大的经济渗透能力与带动效应。发展我国现代物流产业，将会带动新一轮物

流基础设施、技术改造、技术创新投资；将会带动机械、电子、信息、通讯、互联网络等行业的进一步发展；将会促进我国产业结构、产品结构、企业组织结构的调整与变化；将会推动流通领域的现代化，提升消费服务水平，有利于扩大内需和提高人民生活质量。如上所述，我国第三方物流产业的发展，具有巨大潜力和广阔前景，而且正处于有利时机，只要采取切实措施，消除障碍，调动各方面积极性，制定好促进第三方物流发展政策，第三方物流必将成为国民经济新的增长点。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com