

中国供应链管理 蓝皮书(2014)

ZHONGGUO GONGYINGLIAN GUANLI
LANPISHU (2014)

丁俊发◎主编



中国财富出版社
CHINA FORTUNE PRESS

中国供应链管理 蓝皮书

(2014)

主 编 丁俊发

副主编 汪 鸣 陈功玉 宋 华 李正平 田学军

策 划 北京中物联物流规划研究院丁俊发工作室

浙江供应链协会

香港冯氏集团

亚洲物流与供应链管理协会（ACSC）

《现代物流报》报社

中国财富出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国供应链管理蓝皮书. 2014 / 丁俊发主编. —北京: 中国财富出版社, 2014. 5
ISBN 978 - 7 - 5047 - 5203 - 1

I. ①中… II. ①丁… III. ①供应链管理—研究报告—中国—2014 IV. ①F259. 22

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 092991 号

策划编辑 马 军

责任印制 何崇杭

责任编辑 邢有涛 杨 璐

责任校对 饶莉莉

出版发行 中国财富出版社 (原中国物资出版社)

社 址 北京市丰台区南四环西路 188 号 5 区 20 楼

邮政编码 100070

电 话 010 - 52227568 (发行部)

010 - 52227588 转 307 (总编室)

010 - 68589540 (读者服务部)

010 - 52227588 转 305 (质检部)

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

经 销 新华书店

印 刷 北京京都六环印刷厂

书 号 ISBN 978 - 7 - 5047 - 5203 - 1 / F · 2148

开 本 787mm × 1092mm 1/16

版 次 2014 年 5 月第 1 版

印 张 30 彩 插 2

印 次 2014 年 5 月第 1 次印刷

字 数 717 千字

定 价 120.00 元

版权所有 · 侵权必究 · 印装差错 · 负责调换

中国供应链管理蓝皮书（2014）

编委会

学术顾问：

吴敬琏 著名经济学家，国务院发展研究中心研究员

冯国经 著名经济学家，香港冯氏集团主席、博士

樊 纲 著名经济学家，中国体制改革研究会副会长、深圳综合开发研究院院长、教授

魏 杰 著名经济学家，清华大学经济管理学院教授、博士生导师

编委会主任：

丁俊发 中国物流与采购联合会顾问、国务院政府特殊津贴专家、研究员

编委会副主任：

洪水坤 中国诚通集团总裁

吴清一 北京科技大学物流研究所所长、教授

王宗喜 解放军后勤指挥学院教授、少将、博士生导师

何明珂 北京工商大学国际部主任、教授

戴定一 中国物流学会常务副会长、研究员

朱道立 上海交通大学特聘教授、博士生导师

张家敏 全国政协委员、香港冯氏集团利丰研究中心董事总经理

姜超峰 中国物资储运协会会长

鞠颂东 北京交通大学教授、博士生导师

马士华 华中科技大学教授、博士生导师

翁心刚 北京物资学院副校长、教授

王国文 中国综合开发研究院（中国·深圳）物流与供应链管理研究所所长、博士

李锦莹 北京中物联物流规划研究院院长

许建华 浙江供应链协会会长

蔡远游 亚洲物流与供应链管理协会（ACSC）副主席兼秘书长

赵成峰 浙江供应链协会常务副会长

张 炜 《现代物流报》副社长

编委（排名不分先后）：

杨永福 中山大学教授、博士生导师

林至颖 冯氏集团华南首席代表兼总经理

刘 斌 中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司采购管理部总经理

汤红顺 深圳市中兴供应链有限公司总经理

夏 良 宁波阿凡达供应链有限公司董事长

颜建宏 厦门弘信国际物流有限公司常务副总经理

胡奇俊 中捷环洲供应链集团常务副总经理

张 晔 上海易贸集团总裁

高会恩 北京福田物流有限公司总经理

赵 明 北京众诚一家供应链管理有限公司董事长

王和平 河北顺邦物流有限公司董事长

李金玲 卓志供应链集团董秘兼市场总监

许绍明 安利（中国）日用品有限公司大中华营运副总裁

肖利华 特步集团副总裁兼电子商务总经理

刘景福 中物华商国际物流股份有限公司总经理

刘 宇 沱沱工社供应链中心总经理

肖 烨 六和万福一体化公司总经理

张中民 北京中物联物流规划研究院副院长、供应链管理研究所所长

王庆东 北京泛华建设集团有限公司副总裁

编委会办公室：

主 任：马 军 中国财富出版社物流图书出版分社主编、博士

副主任：周雪松 中国物流与采购联合会培训部主任

缪姬蓉 浙江供应链协会秘书长

杨向红 浙江供应链协会常务副秘书长

徐 军 物流搜索网总经理

侯俊杰 北京中物联物流规划研究院丁俊发工作室高级助理

参加编写的人员还有（以姓氏笔画为序）：

王来、王俭廷、王福寿、亢林贵、卢慧玲、田媛、朱泯静、伍卓萍、刘伟华、杨天清、杨枫、杨鸿鹏、李玉民、李世珍、李肖钢、李海军、李雪莲、肖卜、吴朝生、余鹏飞、沈银萍、陆成云、陈德光、林汉贝、林丽、周谊、郑邦兴、侯筱玲、夏忠辉、柴立琴、葛伟民、葛雷、耿翠翠、盛刻索、韩功华、潘笋

序

(2014 版)

我国自十一届三中全会实行改革开放以来，对如何建立有中国特色的社会主义市场经济体制进行了大胆的探索，“摸着石头过河”已经历了 30 多个年头。既有成功的喜悦，也有惨痛的教训。现在已进入社会与经济体制改革的深水区，已到达经济发展方式转型的关键期。十八届三中全会对下一步深化改革与经济发展进行了顶层设计，将开创一个新的历史时期。

长期以来，我国的国民经济增长和企业发展是依靠低成本生存和发展的，但自 2005 年以来，我国企业的总体生产成本正在急速上升，我国经济开始进入高成本时期，这主要有以下六个方面的原因：

第一，能源价格上升；

第二，原材料涨价；

第三，交通运输趋紧；

第四，土地和环保成本提高；

第五，第一轮人口红利已基本消失，带动人力资源价格上涨；

第六，国际大宗商品价格波动，贸易保护主义抬头，进出口需求受阻。

粗放的经济发展方式，必然带来资源约束、成本约束、生态约束，严重影响整体经济的运行效率与质量。随着高成本时代的到来，企业必须调整自己的经营战略，政府也必须调整宏观调控手段。为此，我们应采取以下有针对性的措施。

第一，转变经济发展方式。要从原来主要依靠投资与出口的增长方式转向消费、投资、出口并重的增长方式，充分发挥消费的基础作用、投资的关键作用、出口的支撑作用，千方百计提高经济的运行质量。

第二，实施创新驱动战略，推进技术进步。只要能给企业带来新价值的创新，就是技术创新。要把核心创新与非核心创新相结合。国家是科学创新中心，企业是技术创新中心，组织是技术创新的前提。中国千方百计要从制造业大国走向制造业强国。

第三，调整产业结构。当前中国的经济结构有很大的问题。从短期来看，两个产业的问题最严重：一个是房地产业，一个是服务业。对这两个产业进行调整是短期内最能够发挥作用的。房地产业背后是一个利益问题，它根本不是一个价格平均的问题，我们现在搞绝对化、“一刀切”是不行的，应该分类指导、区别对待。我国的服务行业正逐渐从劳动密集型、资本密集型向知识密集型过渡，发展越来越依赖于技术、知识和人力资

本，以知识和技术为主的、高附加值的知识密集型的服务行业发展会十分迅速。在这一背景下，以服务为主导的产业供应链发展成为典型。实践证明，在世界经济发展中，服务业是增长最快的行业，越来越多的生产企业由提供产品向提供产品和服务转变，进而再向提供服务解决方案转变，服务化已成为制造业发展的重要方向，制造产业呈现出以服务为主导的发展新趋势。

从中长期来看，结构调整也是两个产业，一个是制造业，一个是战略性新兴产业。这两个产业对中长期增长有巨大意义。从制造业来说，我国现在仅仅是一个传统制造业大国，而不是现代制造业强国。现在制造业市场已被美国和欧盟这两大经济体瓜分。从未来增长角度来看，必须重视对现代制造业的发展，才能对传统制造业进行转型。许多传统制造企业从销售产品到销售服务，通过服务创造差异化优势，最终是通过提供比竞争对手更好的服务来吸引消费者。越来越多优秀的生产企业从“以生产为中心”向“以服务为中心”过渡。一方面，制造业和服务业的界限越来越模糊，最为明显的是通信产品，某些信息产品也可以像制造业一样进行批量生产；另一方面，制造业部门的功能也日趋服务化，以服务为导向的制造业还体现在越来越多的制造业务进行“外包”。

另外，一个中长期要发展的重要产业是战略性新兴产业。战略性新兴产业涉及：节能环保、新兴信息产业、生物产业、新能源、新能源汽车、高端装备制造业和新材料七个方面。从中长期来看，战略性新兴产业既是战略性的又是新兴的，在未来将有巨大的发展空间。

对中国经济进行深度调整都离不开供应链管理，因为当今世界的产业发展需要站在供应链管理的高度来考虑，这是发达国家经济发展实践所验证的。与传统的管理模式不同，供应链管理包括从原材料采购到最终消费整个过程中上下游所发生的与商流、物流、信息流、资金流相关的所有活动。

以制造业为例，我国的制造企业在供应链管理上面临着“牛鞭效应”困境，这个现象在中国很普遍。这是结构性的问题，是供应链中无法回避的问题。我国的制造业处于全球产业链的末端，市场需求的一点变化，给我们带来的骚扰却是放大的。这就要求我国的传统制造业从重视产品转向关注产品的整个生命周期，包括市场调研、产品研发、制造、营销、服务。从而实现整个供应链的信息管理，提高整个供应链的敏捷性与可视化。

为了克服资源约束、成本约束、需求约束，我国的制造企业必须对供应链进行有效的整合和管理，加强与上下游企业的协作，建立协同供应链，降低内外部供应链成本。通过信息技术，实现对采购、仓储、运输和配送等过程的有效规划、控制与管理。我认为，供应链管理是中国改变经济发展方式的必然选择。

近年来，供应链管理发生了一些新的变化：第一，从产品整合到上下游企业整合；第二，从企业内部资源整合到社会资源整合；第三，从注重市场价格到注重价值链；第四，从设计产品到设计与优化流程；第五，从技术创新到模式创新；第六，从单个企业管理到整个供应链协同管理。但从总体讲，中国的供应链管理刚刚起步，还比较落后，要引起经济界的高度关注。

为了更专业、更全面地介绍国际供应链管理理论研究的最新成果和成功实践，总结中国的供应链管理发展所取得的成就，特别是介绍各行各业一些企业供应链管理的优秀案例，中国物流与采购联合会顾问丁俊发研究员组织知名高校、科研单位、优秀案例企业参加，每年编写一本《中国供应链管理蓝皮书》，为我国供应链管理的理论研究和实践应用，提供了权威性的资料 and 知识。这是一本不可多得的精品图书，它填补了我国供应链管理类图书的空白。

魏 杰
2014 年春节

序

中国经济发展与供应链集成

(2011 版)

2008 年,由美国次贷危机引发的全球金融危机惊心动魄,在全世界的共同努力下,取得了阶段性成果,没有引发像 1930 年那样的全球大萧条。2010 年,中国率先复苏,世界各国也开始出现企稳迹象。但我们不能过于乐观,世界经济发展的不确定因素太多,美国、欧盟、日本三大经济体许多问题还没有完全暴露,所以这个复苏过程相当漫长。这个复苏过程对中国来说是一个非常重要的战略机遇期,我们必须抓住。从 2009 年和 2010 年的实际情况来看,中国政府应对全球金融危机所采取的措施起到了较好的效果,但其并不是十全十美,有正面影响,也一定有负面影响,从战略到策略还需要调整。中央提出,要以科学发展为主题,改变经济发展方式为主线,调整经济结构为主攻方向,我们要做的工作的确很多,很繁重。

比如调整经济结构。三次产业结构失衡,国务院要求加快服务业发展,特别是金融、交通、物流、商贸服务等产业,这是完全正确的,中国也到了服务业快速发展的时期。但中国有一个实际情况,就是工业化还没完成,中国还没有从制造业大国到制造业强国。世界制造业中心先是在欧洲,后来到美国,又到日本,现在转移到中国。这次金融危机发达国家都在反思一个问题,即虚拟经济与实体经济的关系问题,美国又开始强调制造业的发展。所以,中国的经济结构不可能马上跟美国一样,服务业占 70%,那样中国经济就麻烦了,这是一个循序渐进的过程。

又如城镇化,这里涉及城乡关系,现在中国城镇化水平还比较低,在工业化过程中,已有 1.5 亿农民进了城,还有大量农民要转移,所以中国的城镇化非常快,很多小的城市已经变成了中型城市,中型城市变成了大城市,有些城市已经变成了城市群、城市网络。城市化发展,使基础设施的建设提上了日程。基础设施建设非常重要,政府必须要考虑怎样进一步来满足这种日益增长所带来的城市需求。按国际经验,实现工业化,农村劳动力要从 30% 下降到 10%。为了实现这一目标,中国每年需要新增岗位 800 万 ~ 1000 万,要用 20 ~ 30 年才能完成,这对中国是必须面对的一个挑战。

又如经济发展速度。中国已进入一个新的稳定增长期,但这个稳定增长绝不是回到过热增长,而是 8% ~ 9% 的增长,重点要放在改变经济发展方式,提高国民经济发展的质量。中国经济发展已不是需求约束,而是资源、环境约束。中国许多资源还很缺乏,

如石油、铁矿石等，中国必须与其他国家合作，通过进出口进行互补。

又如消费拉动。中国投资率太高，消费率太低，特别是居民消费率。中国目前的状况靠消费拉动不了现实，为了应对全球金融危机，只好靠政府加大投资来刺激经济，为了扩大消费，也出台了家电下乡、政府补贴等措施，但这不是促进消费的长效机制，消费涉及分配体制、工资制度、信贷政策等，这是一个比较复杂的问题，但必须解决。

又如东部、中部、西部的问题。中国经济先在东部发展，其中一个很重要的原因就是靠海，进出口物资要从海上来、海上走，物流费用低，供应链容易集成。但中部需要更多的发展空间，中央提出了东北振兴、西部大开发、中部崛起的战略，把经济发展的重心做适当的调整，内地也可以发展起来，但带来一个很大的问题就是物流费用问题，经营成本太高，这就要求加快交通运输基础设施建设，发展高速铁路，建设高速公路，优化内河航道，振兴航空事业，改变“蜀道难，难于上青天”的状况。中国目前储蓄率高，外汇储备多，国家财政有这个实力。

以上列举了一些中国经济的宏观问题，但这些问题多与现代物流业密不可分，与产业发展的供应链管理密不可分。要调整经济结构，而物流业是一个非常重要的生产性服务业，国际上把它称为国民经济发展的加速器。要改变中国经济发展方式，改善资源型约束，离不开进出口贸易，这就离不开国际物流。国际物流不仅是价格的竞争，更重要的是物流综合成本的竞争，物流服务能力的竞争。资源和能源是经济增长的引擎，也是动力。物流成本的降低，实际是提升了产业的竞争力和国家的竞争力。要城镇化，不仅要搞基本建设，发展工业、农业、服务业，更重要的是要保证居民的生活需求，物流要发挥为生产建设与人民生活服务的功能。

物流之所以重要，也跟中国区域发展不平衡的问题息息相关。随着现代化的进程，经济地理格局的变化，区域经济的发展，将导致人口的重新分布。对于大陆型的国家，它们在实现现代化的过程中，80%的人口都会迁徙到沿海的城市，美国、加拿大、澳大利亚以及其他的现代化国家都是如此。俄罗斯的情况有些不同，其有着自己的特点，因为历史的渊源不一样，计划经济体制对人口分布和工业分布有影响。但是中国的情况与上述国家又有所不同，沿海地区优先发展，而且还将继续发展，因为水运、海运在扮演着非常重要的角色。在未来的发展过程中，中国独特的地理经济格局如何变化，很大程度上将取决于物流和供应链管理扮演怎样的角色。如何把沿海的物流优势变成全国的物流优势，国务院发布的《物流业调整和振兴规划》给我们指明了方向，我们要为此做出努力。

在经济全球化的今天，全球供应链战略已成为跨国公司的头号战略，优化供应链管理已成为成功企业的重要标志。实施与不断优化供应链管理也已成为中国企业的必然选择。

为了普及供应链管理的基本理念，介绍国际上供应链管理理论研究的最新成果与成功实践，总结中国加入 WTO 以来供应链管理发展的成果，特别是介绍各行各业一些企业的优秀案例，由中国物流与采购联合会北京中物联物流规划研究院牵头，组织知名高校、

研究部门、优秀案例企业参加，编写了《中国供应链管理蓝皮书》，填补了国内空白。《中国供应链管理蓝皮书》是研究供应链管理的必备工具，是物流研究生、高级物流师的必读教材，是企业家实施供应链管理的必选著作，它融理论与实践于一体，将成为中国供应链管理的有力推动者，将成为中外供应链管理交流的广阔平台。

樊 纲

2011 年 3 月 3 日

序

(2012 版)

随着全球经济形势转变，经济愈趋全球化，全球供应链也在不断进化。从亨利·福特的“T型车生产模式”时代到最新的全球供应链网络系统，我们见证了从最简单的单个企业制造，到如今通过高效的投资和流畅的跨境贸易，以及网络化生产过程，从而创造更高价值。以苹果手机为例，全球供应链网络使专业化分工及大规模生产可以在全球范围内实现。产品设计可以在世界上最合适的研发基地（美国加州）展开，融资可以在世界上最合适的金融中心（美国纽约）实现，零部件可以在世界任何一个合适的生产基地生产（中国及亚洲其他制造业基地），再通过复杂的物流网络运送到世界任何一个合适的组装基地装配，最终产品在世界任何一个合适的销售基地发售给遍布全球的当地消费者。这个全球分工精细、紧密合作、规模巨大的供应链网络大大提高了生产效率，创造了大量就业、价值和激发创新。

全球供应链的发展趋势，有以下数点值得留意，因为它们可能改变三十年来形成的一些模式：

首先，亚洲的消费和高附加值产业可能会不断增长，而美国的高端制造业由于美国新能源的良好前景及运输成本的上升，可能回归本土。全球设计及消费、全球制造可能更符合未来趋势。

其次，日本福岛地震与核事故、泰国水灾等的发生，更突显出一时一地的灾害对周边地区以至全球，均可造成深远影响。因此，全球供应链地理位置分布将更趋多元，将巩固实体经济的全球化趋势，但也会改变过去单一关注成本而忽视各类风险的管理模式。

此外，全球多功能产业链发展创新的需求将提升通信技术、信息技术和交通技术的不断更新换代，不仅会巩固实体经济的全球化，也将使经济及贸易的国界变得更为模糊，而地理、人口及制度环境可能成为更重要的经济与企业发展因素。还有，由于新兴经济体巨大的人口规模，自然资源及可消耗能源的限制，企业及国家将不得不更加关注生产和消费的可持续性发展，这对全球供应链将来的分布与演变带来不确定因素，同时带来各种挑战及机会。

最后，金融及贸易监管与政策等宏观环境，对实体经济的冲击将越来越频繁及严重，国家及企业需要更加关注全球治理的问题，特别需要从国际政治、国际关系、国际经济、文化等各方面协调努力，维护我们正在享受的相对比较开放的国际贸易环境。

中国作为全球第二大经济体系，对于推动自由贸易体系发展、稳定全球经济，有着

举足轻重的作用。由见于此，国家的“十二五”规划强调刺激内需，以改变过往依赖出口支撑经济增长的情况。

在国家层面，发展内需市场和鼓励更高增值，改善以往“重生产、轻流通”的状况，减低交易成本，是追求更为平衡以及可持续发展经济发展模式的必然方向，也是应对上述全球供应链发展趋势的重要策略。

在企业层面，面对激烈的全球竞争、日益严格的环保和企业责任要求，企业一方面必须运用供应链管理，以迅速行动提供质优价廉的产品，来满足瞬息万变的顾客需求，才能在国际市场上屹立不倒。而中国的企业更要顺应国家扩大内需的大势，做好战略部署，把握商机，配合内外贸一体化、扩大内需的国策，方能在瞬息万变的经贸环境中生存。而新世纪中国企业要与时俱进，则要注意以下七个供应链概念：

(1) 以顾客为中心，以市场需求为原动力。以需求拉动供应的生产和流通模式，不但能快速地响应市场的变化、迅速满足消费者需求，而且可以减少因产品过时而要减价促销的风险，有利减少库存，促进企业资金流转，并增加企业赢利。

(2) 强调企业应专注于核心业务，建立核心竞争力，在供应链上明确定位，将非核心业务外判。这样，企业才能够更有效地集中利用资源，强化主业，并通过企业间的合作增加业务的弹性。

(3) 各企业紧密合作，共担风险，共享利益。从原料供货商到最终用户，供应链上成员除了追求自身利益外，还应该共同去追求供应链整体的竞争力和赢利能力。通过合作减少各环节的交易成本，有效提升供应链的长期竞争力。

(4) 设计工作流程、实物流程、信息流程和资金流程并持之有效执行、检讨和不断改进，将各个流程有机地结合，提升供应链的整体效率。

(5) 利用信息系统优化供应链的运作。利用先进的信息系统，使供应链各成员更快速地获得信息和处理信息，及时就最新的市场变化作出适当反应，从而使供应链做到实时回馈，以配合顾客的要求。

(6) 缩短产品完成时间，使生产尽量贴近实时需求。使供应链各环节的企业实现按需生产，响应瞬息万变的市场，以减少存货积压的风险。

(7) 减省在采购、库存、运输等环节的成本。通过企业合作和流程整合使供应链更有效率，提升企业以及整条供应链的竞争力。

可以说，现在企业与企业之间的竞争已发展为供应链与供应链之间的竞争。一件产品的价值是由整条供应链所创造的，该件产品的竞争力，实质上体现了整条供应链上各个环节的整体竞争力。当最终客户选择一件产品，整条供应链上的成员都会受惠；如果最终客户不要这件产品，整条供应链上的成员都会有损失。

供应链管理是一套企业的管理哲学，其实可以引申到任何行业。因此，供应链管理不单在各制造业成为提升竞争力的重要手段，对第三产业的发展亦举足轻重。而本书广泛讨论了供应链管理的一些重要部分，包括供应链管理的精神，如以顾客为中心、专注发展核心业务和企业之间紧密合作等，贯彻可以为业界订立经营方针提供参考。而涉及流程的管理和信息系统的內容，则为供应链管理提供了确切可行的方法。总而言之，

供应链管理的主要目标，就是缩短产品完成时间，使生产贴近实时需求和减省环节之间的成本，使整条供应链的竞争力得以提升，并在激烈的国际市场竞争中屹立不倒。相信 2012 年度《中国供应链管理蓝皮书》中的一些理论和企业实践的经验，在加深读者对供应链管理的了解之余，亦可使业界人士就企业如何加强竞争力、应对新世纪全球竞争等方面获得启发。

利丰集团主席 冯国经博士

2012 年 3 月 10 日

序

(2013 版)

最近 30 年来，全球制造业、流通业、农业发生了革命性的变化。这种变化的核心内容，是由于分工的高度和信息网络技术的迅猛发展，使企业之间的竞争演变为供应链之间的竞争，也使许多企业从单个企业生产和销售活动的组织者演变为链条的组织者和集成者。然而直到最近，中国企业对这种发展还跟进得很不够。中国供应链管理方面的落后在全球金融危机以来所遭遇的冲击中已经明显地表现出来。因此，发展现代物流业，把供应链管理确定为发展新的流通方式的首要任务，就变得十分紧迫。

现代经济学的鼻祖亚当·斯密早就指出，分工是经济效率提高的主要原动力。特别是第二次世界大战结束以后，越来越多的制造业企业把非本企业核心业务的作业“外包”（outsourcing）出去。企业越来越专注于自己核心能力（如某项产品的研发、生产、营销等）的发挥，而把非核心产品外包给其他供应商去生产。

诺贝尔经济学奖获得者道格拉斯·诺斯把生产的总成本划分为转型成本（transformation costs，也就是实现马克思所说的“物质变换”成本，或人们通常所说的制造成本）和交易成本（transaction costs，包括获取市场信息的成本、订立合同的成本、执行合同的成本等）两个部分。分工的深化大大降低了生产产品的转型成本；然而，随着分工的深化，人们之间的相互依赖关系加深，他们之间的交易关系越频繁，交易成本也就随之增加。诺斯指出，到 20 世纪 70 年代末，美国国民收入中有近一半属于交易费用。这样，降低交易成本就成为一项具有决定意义的任务。现代物流业及其应用的供应链管理正是降低交易成本的迫切要求下应运而生的。

在价值链细分的情况下，有大量的流通组织工作，如供应链设计、订单管理、元器件采购供应、仓储、报关、运输等工作需要由主营企业自己的物流部门或者委托给第三方物流企业去处理。这样，就发展起一系列高效的物流管理技术，涌现出一大批以高效的供应链管理（Supply Chain Management, SCM）作为自己的核心竞争力的企业，以至于供应链管理已经成为现代管理学的一个重要分支。

所谓供应链管理，就是把生产过程从原材料和零部件采购、运输加工、分销直到最终把产品送到客户手中，作为一个环环相扣的完整链条，通过用现代信息技术武装起来的计划、控制、协调等经营活动，实现整个供应链的系统优化和它的各个环节之间的高效率的信息交换，达到成本最低、服务最好的目标。一体化供应链物流管理的精髓是实现信息化，通过信息化实现物流的快捷高效的配送和整个生产过程的整合，大大降低交

易成本。这种管理思维，已经在许多企业中得到应用，收到巨大的效益。当前制造业、流通业由单个企业的物流管理到一体化的供应链管理的革命，极大地降低了全社会的交易成本，提高了各产业的生产效率，成为 20 世纪末大规模产业重组的重要内容。所以，著名的物流专家马丁·克里斯多弗（Martin Christopher）提出：“21 世纪的竞争将是供应链与供应链之间的竞争。”

目前中国经济运行面临的一个重大问题是：虽然拥有工资成本低廉、素质良好的劳动力，产品的制造成本（转型成本）很低，但总成本的另一个组成部分——交易成本却很高。而且制造成本必然会随着经济的发展和工资水平的提高而上升。中国的交易成本过高，除了是由于市场制度还没有完全建立，经济活动缺乏规范，经济行为人缺乏诚信等原因外，流通业的效率低下也是一个重要原因。这样，如何通过与交易有关的各行业的现代化，降低交易成本，以提升本土企业的竞争力，便成为一个亟待解决的问题。由此看来，如何提高内地与交易有关的行业，包括制造业、农业、商贸业和物流业的效率，便成为一项十分紧迫的任务。

本书不但辑录了有关供应链管理的理论文献，还搜集了若干企业提升供应链管理的经验总结，值得在推进流通现代化的实践中进行探索和创新的企业学习参考。

吴敬琏

2013 年 2 月 28 日

目 录

第一篇 综合运输体系与供应链管理

第一章 综合运输体系与供应链管理的关系	3
第一节 综合运输体系概述	3
第二节 供应链管理概述	7
第三节 综合运输体系与供应链管理的关系	10
第二章 新时期综合运输体系发展	14
第一节 综合交通体系发展现状	14
第二节 综合运输体系发展面临的环境及影响	18
第三节 新时期我国综合运输体系发展的主要任务	27
第三章 新时期综合运输体系发展与供应链管理	32
第一节 多层次交通通道网络与供应链管理	32
第二节 综合运输枢纽建设与供应链管理	36
第三节 运输服务发展与供应链管理	39

第二篇 城镇化与供应链管理

第一章 城镇化与城镇新兴产业	45
第一节 城镇化促进农业现代化	45
第二节 城镇化带动新型工业化	46
第三节 城镇化催生城市服务产业化	49
第四节 城市化的产业分工与供应链管理	51
第二章 城镇化基础设施建设中的供应链管理	53
第一节 城镇化基础设施建设中的技术支持	53
第二节 城镇化基础设施建设中的资金流	55
第三节 城镇化基础设施建设中的物流	57
第四节 城镇化基础设施建设中的信息流	57
第五节 城镇化基础设施建设中的资金流、物流、信息流一体化管理	58