

GONGYINGLIAN JINGZHENG
LI YU JINGJI FAZHAN

供应链竞争力

与 经济发展

熊伟 刘南 著

航空工业出版社

国家“985工程”资助

GONGYINGLIAN JINGZHENG
LI YU JINGJI FAZHANG

供应链竞争力

与 经济发展

熊伟 刘南 等著

航空工业出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

供应链竞争力与经济发展/熊伟等著. —北京: 航空工业出版社, 2005. 12 (2006. 3 重印)

ISBN 7 - 80183 - 696 - 0

I. 供... II. 熊... III. 企业管理—供销管理

IV. F274

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 151226 号

供应链竞争力与经济发展

Gongyinglian Jingzhengli yu Jingji Fazhan

航空工业出版社出版发行

(北京市安定门外小关东里 14 号 100029)

发行部电话: 010 - 64919539 010 - 64978486

北京地质印刷厂印刷

全国各地新华书店经售

2005 年 12 月第 1 版

2006 年 3 月第 1 次印刷

开本: 850 × 1168 1/32

印张: 12. 5

字数: 346 千字

印数: 2001—4000

定价: 28. 00 元

前 言

进入 21 世纪，随着经济全球化的发展，市场的边界不复存在，竞争更加激烈，而且竞争的形式已由企业之间的竞争转变为供应链之间的竞争。因此，供应链管理的重要性正在不断被人们所认识，而作为降低成本、加速流通、获取顾客满意度的重要途径的物流与供应链管理在企业中的地位也逐渐提高。在中国加入 WTO 后，为了应对新形势下的竞争与合作，实现资源在全球供应链上的优化配置和快速流动，我国企业如何在现有的技术和管理的基础上，借鉴学习西方的经验，同时根据我国具体的国情，提高我国企业的物流与供应链管理水平和已经成为了无论是在学术上还是在企业经营管理中，不得不放在重要位置加以认真思考的问题之一。

日本在物流与供应链管理的研究与实践方面是世界上的先驱国家之一，作为世界第二大经济强国，日本的物流虽说是 20 世纪中期从美国引进概念，但无论是物流的发展速度、政府对物流的重视程度、企业对物流的管理实力，还是物流基础设施、物流现代化水平，均不亚于欧美，而且诸如配送中心、物流中心、流

通加工以及物流信息系统等方面还独具特色。而中国的物流和供应链管理相对世界经济强国较为落后，无论是在硬件设施还是软件管理方面均存在不可忽视的差距。作为同样是亚洲国家“一衣带水”的邻邦中国，了解和学习日本先进的物流与供应链管理，对于提高我国企业的物流水平和我们从事相关研究均有一定的参考价值。也正是出于这个目的，浙江大学管理学院与日本在此领域的领头羊之一的爱知学院大学经营管理研究生院开展了国际交流合作，并于2005年9月4日在浙江大学紫金港国际会议中心共同主办，由东忠集团支持，物流与决策优化研究所和浙江大学物流管理专业学会承办了“供应链竞争力与东亚经济发展”国际论坛。

本书以“供应链竞争力与东亚经济发展”国际论坛成果为基础，扩充相关内容而成，展示了中日两国在此领域的最新研究成果。本书立足于从当代经济发展的角度，并特别关注物流在全球竞争战略中日益提高的重要性，在内容上不仅涵盖了东亚共同体与区域经济发展，而且提供了一个新的供应链质量管理领域的研究框架与研究工具，还提示了物流一体化所需的行动、流程与战略。

全书共分四个部分，第一部分以“供应链物流与区域经济发展”为题統合了日本三位专家关于东亚共同体、领导行为论和东亚供应链的前沿信息以及刘南教授的区域经济发展

观；第二部分展示了浙江大学熊伟团队与东忠集团关于“外包供应链质量控制与管理”的合作研究成果；第三部分从“物流管理决策模型与分析”出发介绍了浙江大学物流与决策优化研究所的最新研究动向；最后的第四部分引入了当今世界较为流行的 QFD（质量机能展开）理论作为“供应链物流管理的工具”，并提出其研究的新思路。全书内容丰富，视角宽广，观点新颖，它既可作为从事物流与供应链研究和教学的学者们的研究参考书，也可作为我国各行各业物流管理者们的实践指导书。

参加本书撰写的有：日本爱知学院大学守诚教授（第 2 章）、松原敏浩教授（第 3 章）、饭岛正树教授（第 4 章）；东忠集团丁伟儒总裁和周苗部长（第 6、第 7 章）；浙江大学刘南教授（第 1、第 5、第 10、第 11 章），熊伟教授（第 6、第 7、第 8、第 9、第 15、第 16、第 17、第 18 章），邓明荣副教授（第 12、第 14 章），周耀烈教授（第 9 章）；杭州通创物流咨询有限公司赵成锋首席顾问（第 13 章）。参与本书部分章节撰写的还有：浙江大学研究生龚盛（第 6 章）、邢惠芬（第 7、第 8 章）、李恒（第 9 章）、吴国坚（第 9 章）、郑齐明（第 10 章）、李玉民（第 11 章）、林小芳（第 17 章）和唐钦同学（第 16 章）；宁波理工学院葛洪磊（第 12 章）；杭州摩托罗拉移动通信设备有限公司方玲玲（第 12 章）；浙江省国兴进出口有限公司胡红霞

(第17章)。熊伟负责全书结构的策划、审定和最后统稿。

国务院参事郎志正教授、中国工程院院士刘源张教授和国际质量机能展开组织(ICQFD)赤尾洋二教授对质量机能展开(QFD)的有关内容进行了细心的指导,浙江大学管理学院常务副院长王重鸣教授、副院长贾生华教授、党委副书记王瑞飞、党政办公室主任孙建平对国际论坛及本书的工作给予了有力的支持,在此表示感谢。另外,在此要特别感谢国家“985工程”对本书出版的资助,以及杭州东忠软件有限公司对国际论坛的赞助。

本书的完成,还得衷心感谢中日两国研究者的通力合作,应该说,本书包含了全体著作者及相关人员的心血。在国际论坛的会议组织和本书最后书稿的形成过程中,浙江大学物流管理专业的莫申江、倪斌、刘维明、李景琰、刘光熙、历叶森、陈瑛琚、雷微娜、李旺华同学以及杭州东忠软件有限公司的丁伟可主任、程运球主管、酒井道郎主管、王燕主管、戴洁主管完成了许多相关的工作。本书的出版也得益于李桂云编审的精心策划,以及航空工业出版社的大力支持,在此一并致以衷心的感谢!

在本书写作过程中还得到了来自社会各界的支持、帮助和鼓励,谨在此致以最衷心的感谢。供应链是当代管理全新的理念和模式,涉及范围广、发展速度快。由于本书内容广泛,写作时间

紧迫，作者水平有限，书中难免有错误和不足之处，衷心希望得到批评和指正。

浙江大学管理学院企业管理系教授
浙江大学物流与决策研究所副所长

熊 伟

2005. 10. 10

于浙大求是园

目 录

第一部分 供应链物流与区域经济发展

第 1 章 物流一体化网络与长江三角洲经济发展	(3)
1.1 现代物流与经济发展关系	(3)
1.2 长三角地区经济和物流发展现状	(5)
1.3 如何构建长三角交通、物流一体化网络	(9)
第 2 章 东亚共同体的形成及日中两国的作用	(14)
2.1 东南亚共同体构想诞生的背景	(16)
2.2 对东亚共同体构想的否定看法	(31)
2.3 东亚峰会的问题点及其解决的展望	(40)
2.4 东亚共同体长期合作与开发组织的形成	(48)
参考文献	(51)
第 3 章 企业领导行为论	(52)
3.1 经理人的职能与领导行为	(52)
3.2 领导所必需具备的资质	(57)
3.3 领导影响力的背景	(63)
3.4 领导行为模式论	(66)
3.5 领导行为的情境理论	(71)

3.6 指导性领导行为	(74)
3.7 总结	(76)
第4章 东亚地区的供应链课题与经营革新	(80)
4.1 序	(80)
4.2 日本电子与汽车产业的供应链管理课题	(81)
4.3 供应链管理的课题解决	(85)
4.4 国际制品物流的高速化	(90)
4.5 结束语	(90)
参考文献	(91)
第5章 货运系统设施改善的成本效益分析	(93)
5.1 货运系统设施改善在物流发展中的重要性	(93)
5.2 货运系统设施改善的成本效益分析	(94)
5.3 货运系统设施改善的对策分析	(97)
参考文献	(99)

第二部分 外包供应链质量控制与管理

第6章 外包软件质量保证模式的比较分析	(103)
6.1 软件质量保证模式	(104)
6.2 质量保证模式的理论依据分析	(113)
6.3 软件外包质量管理的特殊性	(117)
6.4 质量保证模式的比较分析	(120)
6.5 总结	(131)
第7章 基于 QFD 的外包软件质量保证技术	(133)
7.1 软件质量保证的现状与问题	(133)

7.2	QFD 原理及质量屋 (HOQ) 概念的拓展	(136)
7.3	QFD 拓展原理的软件描述及其结构化分析 / 设计	(139)
7.4	基于 QFD 理论的外包软件质量保证技术	(148)
第 8 章	顾客满意导向的外包软件质量管理模式	(163)
8.1	我国软件外包的现状与问题	(163)
8.2	具有外包特色的软件质量管理规范——“开发手顺”	(167)
8.3	顾客满意导向的外包软件质量管理模式 (OSQMM)	(172)
8.4	OSQMM 模式的应用	(177)
第 9 章	供应链模式下的产品质量管理策略	(186)
9.1	供应链管理	(186)
9.2	质量管理	(190)
9.3	供应链模式下产品质量管理的问题	(195)
9.4	供应链模式下的产品质量管理策略	(199)
9.5	影响供应链质量管理策略的因素	(201)
9.6	案例分析——飞利浦 (上海) 照明有限公司	(203)
9.7	总结	(212)
	参考文献	(214)
第 10 章	企业外包决策的模型与方法	(216)
10.1	引言	(216)
10.2	企业外包决策模型	(223)
10.3	企业外包决策的过程和方法	(229)

10.4 实证分析	(236)
10.5 主要结论	(242)
参考文献	(243)

第三部分 物流管理决策模型与分析

第11章 现代物流中心选址的新方法：综合决策法	(247)
11.1 物流中心选址决策方法综述	(247)
11.2 物流中心选址的综合决策方法	(248)
11.3 综合决策法物流中心选址决策中的应用	(249)
参考文献	(257)
第12章 分析内外形势，调整企业供应链	(259)
12.1 供应链的整体最优	(259)
12.2 供应链管理最合适的方法	(261)
12.3 因地制宜地调整自身的供应链	(261)
12.4 手机公司调整供应链的过程	(266)
12.5 结论	(274)
参考文献	(275)
第13章 工商企业物流管理策略选择研究	(276)
13.1 当前我国工商企业的物流目标	(276)
13.2 企业物流体系的搭建途径	(277)
13.3 工商企业物流管理策略选择	(279)
13.4 企业物流走向物流企业的有效途径	(286)

第 14 章 库存决策的证据组合方法	(290)
14.1 需求不确定情况下库存量的确定	(291)
14.2 证据理论的方法	(292)
14.3 一个计算实例	(294)
14.4 结束语	(296)
参考文献	(296)

第四部分 供应链竞争力的获取工具 ——质量机能展开 (QFD)

第 15 章 质量机能展开 (QFD) 理论与方法	(299)
15.1 QFD 的起源与发展	(299)
15.2 QFD 的基本概念与应用效果	(306)
15.3 QFD 的方法	(309)
第 16 章 质量屋 (HOQ) 技术	(314)
16.1 质量屋的基本概念	(314)
16.2 质量屋的构造过程	(320)
第 17 章 综合质量机能展开	(348)
17.1 技术展开	(348)
17.2 可靠性展开	(373)
17.3 成本展开	(380)

第一部分

供应链物流与 区域经济发展

第1章 物流一体化网络与长江三角洲经济发展^①

随着长江三角洲（长三角）区域经济的日益发展和融合，长三角已经跻身世界第六大城市圈。世界经济一体化进程的加快使得长三角逐渐成为接轨世界经济的前沿，这要求长三角在经济发展中迅速形成一体化发展的格局，同时，要推进长三角区域经济的一体化发展，实现长江三角洲现代物流业的一体化运行机制、构建物流一体化网络是非常重要的一个环节。

1.1 现代物流与经济发展关系

1.1.1 现代物流在经济发展中作用分析

物流在经济发展的作用表现在：物流的发展为经济增长提供保障，是经济增长的前提条件，经济的增长与发展是以物流的发展为基础的，物流对经济增长起着支撑作用。根据经济增长理论，社会专业分工是经济增长的基本动力之一，而物流的发展是社会专业分工得以实现的前提，能够保证社会专业化分工的正常运行。社会专业化在不同地区的分工，必然带来货物在空间的位移，专业化分工越高，货物的集散在规模上就越大，在空间上就

^① 本章根据第一作者在中国人民政治协商会议上海市委员会主办的“融入长三角，加快上海现代服务业发展”论坛上的发言改编而成。

越广，而物流的作用被解释为克服需求和供给之间的时间性、空间性距离的过程，因此可以说只有完善的物流系统，才能够保证社会专业化分工的实际进行，才能保证货物在空间上的有效配置，从而带来经济增长。

物流对经济增长的基础性作用，用比较恰当的话来描述，可以认为物流是社会经济的主要纽带。社会化大生产是一个复杂的过程，由于社会专业化分工的出现，使得生产、分配、交换和消费是在一个极其广大的空间进行的，并且同样可能存在时间的差异性，只有依靠物流这一纽带，才能将整个复杂过程的各个环节连接起来，使社会化大生产得以实现。完善的物流网络体系是保证社会专业化分工得以实现的前提，物流的发展对经济快速发展起到前提保障的基础性作用。

物流除了对经济增长起支撑作用以外，物流的快速发展还可以刺激经济的进一步增长和发展。物流对经济增长的促进作用体现在以下方面：现代物流的本质是社会分工发展的产物，同时现代物流的发展可以促进分工的进一步深化，从而促进经济的增长；现代物流的发展还可以促进现代化大工业的发展；现代物流的发展可以加快全球经济一体化的进程；现代物流的发展还可以改善投资环境，促进地区招商引资和外资的流入，等等。

1.1.2 经济增长对物流发展的推动作用

现代物流被认为是经济发展到一定阶段的产物，经济发展对现代物流的影响作用一方面体现在经济的大幅增长将带来对物流需求的增加，而物流需求的增加可以推动现代物流的发展，另一方面体现在经济的发展水平决定了现代物流的发展水平。经济的大幅增长，必然导致巨大的物资产品的流动，也就必然导致物流量的增加，这是经济发展的必然规律，也是物流发展的必然规律。20 世纪 50 年代的日本就是通过国民经济的快速发展，从而