

XIANDAI WULIU PINGJIA TAXI GOUJIAN

现代物流评价体系构建

理论方法与实证分析

张立华 李 南 杨 淼◎著



知识产权出版社

全国百佳图书出版单位

本书出版得到河北省高等学校人文社会科学研究项目资助，项目名称“京津冀
城市化—经济—生态环境共生协调机制研究”（项目编号：SD171057）

XIANDAI WULIU PINGJIA TIXI GOUJIAN

现代物流评价体系构建

理论方法与实证分析

张立华 李 南 杨 淼◎著



知识产权出版社

全国百佳图书出版单位

图书在版编目 (CIP) 数据

现代物流评价体系构建: 理论方法与实证分析/张立华, 李南, 杨森著. —北京: 知识产权出版社, 2017. 9

ISBN 978 - 7 - 5130 - 2807 - 3

I. ①现… II. ①张…②李…③杨… III. ①物流—经济评价—研究 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 142977 号

内容提要

本书从经济发展的崭新视角去重新审视现代物流体系, 从理论和实证两方面出发, 深入剖析了现代物流与经济发展的影响机制, 从点 (物流节点)、线 (交通线路) 的物流体系结构去分析现代物流系统规划与建设运营, 结合实证分析探讨现代物流的研究方法与工具。

责任编辑: 李海波

责任出版: 孙婷婷

现代物流评价体系构建——理论方法与实证分析

XIANDAI WULIU PINGJIA TIXI GOUJIAN——LILUN FANGFA YU SHIZHENG FENXI

张立华 李 南 杨 森 著

出版发行: 知识产权出版社有限责任公司

网 址: <http://www.ipph.cn>

电 话: 010 - 82004826

<http://www.laichushu.com>

社 址: 北京市海淀区气象路 50 号院

邮 编: 100081

责编电话: 010 - 82000860 转 8582

责编邮箱: 277199578@qq.com

发行电话: 010 - 82000860 转 8101

发行传真: 010 - 82000893

印 刷: 北京中献拓方科技发展有限公司

经 销: 各大网上书店、新华书店及相关专业书店

开 本: 720mm × 1000mm 1/16

印 张: 13

版 次: 2017 年 9 月第 1 版

印 次: 2017 年 9 月第 1 次印刷

字 数: 210 千字

定 价: 42.00 元

ISBN 978 - 7 - 5130 - 2807 - 3

出版权专有 侵权必究

如有印装质量问题, 本社负责调换。

前 言

物流业已成为国际经济体系的重要组成部分。现代物流是经济全球化的产物，也是推动经济全球化的重要服务业。近年来，世界现代物流业呈稳步增长态势，欧洲、美国、日本成为当前全球范围内的重要物流基地。

现代物流系统是指以传统物流系统为基础，以现代科技技术和先进的科学理论为支撑的物流系统。现代科技技术包括硬技术和软技术两个方面，硬技术指组织物资实物流动所涉及的各种机械设备、运输工具、仓储建筑、战场设施以及服务的计算机、通信设备网络，如集装系统机械制造技术、自动货架系统制造技术、旋转数码选址技术等；软技术是指组成高效率的物流系统而使用的系统工程技术、技术经济技术、价值工程技术和信息技术等。推动传统物流向现代物流转变的先进科学管理理论主要有供应链管理理论、集成化物流管理理论和物流管理整合理论，这些理论都为现代物流的产生和发展起到了巨大的推动和催化作用。

本书是奉献给新世纪的，希望它能促进现代物流指标体系构建预评价的提高。本书从经济发展的崭新视角去重新审视现代物流体系，从理论和实证两方面出发，深入剖析了现代物流与经济发展的影响机制，从点（物流节点）、线（交通路线）的物流体系结构去分析现代物流系统规划与建设运营，结合实证分析探讨现代物流的研究方法与工具，并得出了以下结论。

（1）港口物流能力各评价指标之间并非独立而是相互影响、相互关联的，片面地提高单个能力指标的水平并不一定能直接提升港口物流能力，甚至可能适得其反。相反，把握各指标之间的相互影响与因果关系，准确定位关键指标和影响因素，才是有效增强港口物流能力的关键所在。

（2）针对当前我国城市物流业存在的体制问题，物流业刚处于起步阶段的现状，我国有必要研究建立一个行业物流主管部门，统一组织、领导、协调

相关部门的工作，做好总体的物流规划，制定规范的物流产业发展政策。

(3) 仓储型物流企业在我国出现比较晚，科学合理的绩效评价指标体系有限，因此构建一套具有可操作性、有效的绩效评价指标体系十分必要，对于提升企业经营管理水平具有巨大益处。绩效评价体系一般是比较复杂的，仓储型物流企业尤其如此，必须从多个角度进行考核，才可能得到科学合理的评价。

(4) 绿色物流的关键所在，不仅依赖绿色物流观念的树立、绿色物流经营的推行，更离不开绿色物流技术的应用和开发。没有现代物流技术的发展，就没有现代物流的立身之地。

(5) 物流企业人力资源生态系统健康发展因素各指标之间也是相互影响、相互关联的，片面地提高单个能力指标的水平并不一定能直接提升物流企业人力资源生态系统健康发展水平，应该把握各指标之间的相互影响与因果关系，准确定位关键影响因素和指标，才能促进和增强物流企业人力资源生态系统的健康发展。

目 录

第1章 绪论	1
1.1 研究背景	1
1.2 研究意义	4
1.3 发展现代物流的必要性	6
1.4 研究方法	8
第2章 现代物流概念的界定和经济学分析	10
2.1 传统物流概念	10
2.2 现代物流的概念	12
2.2.1 现代物流概念	12
2.2.2 现代物流概念的延伸	17
2.2.3 现代物流产业的特征	18
2.2.4 现代物流的发展趋势	19
2.3 现代物流评价相关理论	22
2.3.1 港口物流评价指标体系研究现状	22
2.3.2 港口物流评价指标遴选方法的研究现状	22
2.3.3 城市物流评价	23
2.3.4 绿色物流评价	24
2.3.5 物流绩效评价研究	26
2.3.6 逆向物流评价研究	27
2.3.7 物流成本评价	28
第3章 港口物流绩效评价——以河北省为例	31
3.1 港口物流的含义和特征	32



3.1.1 港口物流的含义	32
3.1.2 港口物流的特征	34
3.2 港口物流与经济发展的关系	35
3.3 港口物流的发展趋势	37
3.4 港口物流能力评价指标体系的构建原则	37
3.5 结构方程模型 (SEM) 概述	40
3.5.1 结构方程模型特点	40
3.5.2 结构方程模型拟合优度检验	42
3.6 河北省港口物流能力评价指标体系的建立和求解	43
3.6.1 河北省港口物流能力评价指标体系的建立	43
3.6.2 河北省港口物流能力评价模型的构建与求解	45
3.6.3 实证研究	45
3.6.4 结论	47
第4章 城市物流发展能力评价——以河北省为例	48
4.1 城市物流的相关理论	48
4.1.1 城市物流的概念	48
4.1.2 城市物流的特点	49
4.1.3 城市物流与区域经济的合理化	50
4.1.4 推进城市物流发展的意义	52
4.2 城市物流发展水平评价指标体系的构建原则	53
4.3 因子分析法简介	55
4.3.1 因子分析法定义	55
4.3.2 因子分析法的基本原理	57
4.3.3 模型的统计意义	58
4.3.4 因子分析法的计算步骤	59
4.4 河北省城市物流发展能力指标体系的选择	63
4.4.1 利用因子分析法建立数据模型的过程	63
4.4.2 计算各因子得分和综合因子得分	66
4.5 政策建议	67

第5章 仓储物流企业绩效评价	70
5.1 仓储物流业及其特征	71
5.2 仓储物流的主要功能	72
5.3 模糊综合评价法简介	73
5.3.1 一级模糊多目标决策的数学模型	73
5.3.2 多级模糊多目标决策	75
5.4 仓储型物流企业绩效评价指标的构建	77
5.5 仓储型物流企业绩效评价	79
5.5.1 仓储型物流企业的绩效评价方法	79
5.5.2 综合绩效评价	80
5.6 提高仓储型物流企业绩效的对策	83
第6章 绿色物流评价	85
6.1 绿色物流简介	85
6.1.1 绿色物流的概念	86
6.1.2 绿色物流的特征	86
6.2 绿色物流发展的起因	88
6.3 绿色物流系统管理	90
6.4 绿色物流系统构成要素	92
6.4.1 功能要素	92
6.4.2 行为主体	94
6.5 基于云模型的综合评判模型	94
6.5.1 云模型的基本概念	95
6.5.2 云模型的数字特征	95
6.5.3 云发生器	96
6.6 基于云模型的物流企业绿色物流评价	97
6.6.1 物流企业绿色物流评价实例分析	99
6.6.2 我国绿色物流发展的对策建议	102
第7章 社会物流成本优化控制评价研究——以某钢铁企业为例	105
7.1 物流成本相关理论	105

7.1.1	物流成本概念	105
7.1.2	物流成本特点	106
7.1.3	计算条件	107
7.1.4	核算方法	108
7.2	价值工程介绍	110
7.2.1	价值工程基本理论原理	110
7.2.2	提高价值的途径	110
7.2.3	价值工程用于多方案优选的特点	111
7.2.4	构建价值评价模型	111
7.3	区间数指标权重确定的熵值法原理与算法	112
7.4	实例分析	114
7.4.1	功能系数的计算	114
7.4.2	成本系数的计算	115
7.4.3	价值系数的计算	116
7.4.4	计算目标成本	117
第8章	物流成本与经济发展评价	118
8.1	基于灰色关联分析的我国现代物流成本评价	118
8.1.1	灰色关联分析理论	119
8.1.2	基于改进的灰色关联分析的社会物流成本内涵	127
8.1.3	灰色斜率关联度的改进模型	128
8.1.4	中国社会物流成本的实证研究	129
8.1.5	结论	131
8.2	我国现代物流成本与 GDP 关系的评价研究	132
8.2.1	计量理论与模型	133
8.2.2	关于拟合优度检验与方程总体显著性检验关系的讨论	135
8.2.3	向量自回归模型	136
8.2.4	虚假回归与趋势平稳	137
8.2.5	格兰杰 (Granger) 因果关系检验	138
8.2.6	向量自回归模型 (VAR 模型)	139

8.2.7 脉冲响应函数	140
8.2.8 方差分解	140
8.2.9 Johansen 协整检验	140
8.2.10 数据说明	141
第9章 物流企业人力资源管理评价	147
9.1 物流企业人力资源管理绩效评价	147
9.1.1 计算各指标权重系数	148
9.1.2 价指标的定性定量转化及综合评价	150
9.2 钢铁物流企业人力资源生态系统健康评价研究	151
9.2.1 企业人力资源生态系统影响因素指标体系设计	151
9.2.2 数据来源及处理	153
9.2.3 模型假设	156
9.2.4 物流企业人力资源生态系统健康评价影响因素模型求解	157
第10章 逆向物流综合评价	160
10.1 国内外逆向物流概念界定	160
10.1.1 国外逆向物流概念界定	160
10.1.2 国内逆向物流概念界定	162
10.1.3 逆向物流驱动因素	162
10.2 基于 Vague 集的旅游逆向物流评价方法研究	164
10.2.1 Vague 集评价模型构建的基本原理	164
10.2.2 构建 Vague 集评价模型	166
10.2.3 基于 Vague 集的旅游逆向物流综合效益评价	166
10.3 基于群组序关系的报废汽车逆向物流综合效益评价	170
10.3.1 群组序关系相关理论	170
10.3.2 指标体系建立的原则	171
10.3.3 报废汽车逆向物流综合效益评价实证研究	172
10.3.4 计算单因素评价矩阵	175
10.3.5 计算该企业逆向物流综合效益的模糊评价综合得分	176



第 11 章 港口物流与临港产业共生性评价——以河北省为例	178
11.1 产业共生性文献综述	178
11.2 河北省港口物流与临港产业共生性的实证研究	180
11.2.1 变量的选择	180
11.2.2 计算各临港产业与港口物流的灰关联系数	181
11.2.3 港口物流与临港产业的协整分析	182
11.3 结论	184
参考文献	186

第1章 绪论

现代物流业已成为推动国民经济发展的支柱性产业之一。现代物流作为一种先进的组织形式和管理技术,越来越成为企业生存乃至国家发展的新的经济增长点和利润源泉。其发展也已成为衡量一个国家综合国力的重要标志。现代物流经济以现代物流产业为支撑,是降低资源消耗、提高劳动生产率之后的第三利润源。现代物流经济带动国民经济以较高的速度增长,现代物流产业作为独立的产业部门,越来越受到政府及专家的广泛关注。

1.1 研究背景

现代科学技术的迅猛发展和全球经济一体化加快,导致各国家(地区)都面临前所未有的机遇和挑战。

2001年,国家经济贸易委员会、铁道部、交通部、信息产业部、对外贸易经济合作部、中国民用航空总局联合下发了《关于加快我国现代物流发展的若干意见》(简称旧《意见》)的通知,明确指出:随着经济全球化和信息技术的迅速发展,企业生产资料的获取与产品营销范围日趋扩大,社会生产、物资流通、商品交易及其管理方式正在并将继续发生深刻的变革。与此相适应,被普遍认为是企业在降低物质消耗、提高劳动生产率以外的“第三利润源”的现代物流业正在世界范围内广泛兴起。旧《意见》对现代物流进行了定义,现代物流泛指原材料、产成品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程。它将运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等方面有机结合,形成完整的供应链,为用户提供多功能、一体化的综合性服务。另外,对我国现代物流的进程作出了明确的解释,指出我国现代物流发展正处于起步阶段,与先进国家相比尚有很大差距,但市场潜力和发展前景十分广阔。加快我国现代物

流发展,对于优化资源配置、调整经济结构、改善投资环境、增强综合国力和企业竞争能力、提高经济运行质量与效益、实现可持续发展战略、推进我国经济体制与经济增长方式的根本性转变,具有非常重要而深远的意义。

2004年8月25日,经国务院批准,国家发改委、商务部、公安部、铁道部、交通部、海关总署、国家税务总局、中国民用航空总局和国家工商行政管理总局9部委联合发布了《关于促进我国现代物流业发展的意见》(简称新《意见》)。该新《意见》是继2001年3月由国家经贸委等6部委联合发布《关于加快我国现代物流发展的若干意见》以来又一个十分重要的文件,是对旧《意见》的进一步完善。由于近几年我国社会经济环境发生了较大变化,物流业发展也日新月异,旧《意见》中的一些规则已不适应物流业的新发展。

新《意见》的出台,是各方面共同努力的结果。其中,2003年7月全国政协组建的“现代物流专题调研组”在先后对我国现代物流发展最快的长江三角洲、珠江三角洲和环渤海及中部地区等10个省、市、自治区的30多家企业进行调研后,于2003年11月形成了《关于我国现代物流情况的调研报告》。新《意见》的出台,势必为进一步推进我国现代物流业的发展,在全国范围内尽快形成物畅其流、快捷准时、经济合理、用户满意的社会化、专业化的现代物流服务体系发挥重要的作用。

2006年通过的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》在“加快发展服务业”中单列一节,提出:推广现代物流管理技术,促进企业内部物流社会化,实现企业物资采购、生产组织、产品销售和再生资源回收的系列化运作。培育专业化物流企业,积极发展第三方物流。建立物流标准化体系,加强物流新技术开发利用,推进物流信息化。加强物流基础设施整合,建设大型物流枢纽,发展区域性物流中心。

2007年党的十七大明确提出要加快现代物流业发展。现代物流作为一种先进的组织方式和管理技术,被广泛地认为“是企业除了降低物资消耗、提高劳动生产率以外的又一个可以增加利润的方式”,即“第三利润源”,在国民经济和社会发展中发挥着越来越重要的作用。此外,2007年3月19日,国务院发布了《关于加快发展服务业的若干意见》,指出提升物流的专业化、社会化水平,大力发展第三方物流;并指出深化铁路、民航等服务行业改革,放宽市场准入,引入竞争机制,推进国有资产重组,实现投资主体多元化。

2008年,《商务部关于加快我国流通领域现代物流发展的指导意见》中指出,加快我国流通领域现代物流发展,有利于提高流通效率,降低流通成本,促进城乡和地区间商品流通,更好地发挥现代流通业在国民经济社会发展中的先导性作用;有利于调整优化流通产业结构,带动相关产业发展,转变经济发展方式,提高流通业对国民经济的贡献率;有利于提升流通企业核心竞争力,推动流通企业“走出去”,适应经济全球化和竞争国际化的需要;有利于形成安全通畅、舒适便捷的消费服务环境,满足人民群众生活改善、消费升级的需求;有利于扩大就业,改善民生,减轻资源和环境压力,为构建和谐社会与全面建设小康社会作出贡献。

近年来,党中央、国务院十分重视现代物流业的发展,制定了一系列鼓励和支持发展的政策措施,取得明显成效,流通领域内的现代物流获得长足发展。但是,由于长期以来缺乏资金投入和相关政策支持,流通领域内的现代物流仍处于较低的发展水平,成为制约我国流通现代化的“瓶颈”。突出表现为物流需求社会化程度不高,物流企业服务水平较低,国际化经营实力相对较差,对外投资规模小,各类批发市场物流功能较弱,农村物流体系不健全,城市物流配送体系不配套,物流管理和技术相对落后,专业人才供应难以满足需求,法律、法规建设相对滞后,物流发展的制度和政策环境需要进一步完善等。因此,地方各级商务主管部门亟须进一步提高认识,转变发展观念,充分认识发展流通领域现代物流的重要性和必要性,在认真做好规划的前提下,因地制宜,开拓创新,促进流通领域现代物流又好又快发展。

鉴于当时世界金融危机持续演化,并引起全球性的经济衰退,也造成中国经济增长速度放缓,2008年第四季度中国政府又正式提出“十大产业振兴规划”,并于2009年审议通过了《物流业调整和振兴规划》。这是我国第一个物流专项规划,将促进物流业发展上升到国家战略层面。其中明确指出:调整和振兴物流业是应对国际金融危机的重要手段、适应经济全球化趋势的客观要求和发展国民经济的必要条件。可见,现代物流业在社会经济发展中的地位已不可取代。

2011年8月,国办发布《关于促进物流业健康发展政策措施的意见》强调:第一,切实减轻物流企业税收负担;第二,加大对物流业的土地政策支持力度;第三,促进物流车辆便利通行;第四,加快物流管理体制改革;第五,

鼓励整合物流设施资源；第六，推进物流技术创新和应用；第七，加大对物流业的投入；第八，优先发展农产品物流业；第九，加强组织协调。2012年，以落实物流“国九条”为主线的政策和规划相继出台，这些充分显示了我国政府对现代物流业的重视和扶持。

1.2 研究意义

物流基础设施的完善使得新资源的开发与已有资源的有效分配变为可能。它可以通过扩大原材料的供给范围、产品销售市场、与交通运输相关的工业的发展为经济的发展注入动力。运输的成本和单位的运输距离呈正比，而与单位的运输量呈反比。因此若商品与运输的距离不变，单位运输量成本依照运输方式来划分的话，水运是最便宜的，其次则是公路和铁路运输。但是运输费用的确定并不是单单取决于运输方式，还需要考虑装卸货物成本。除上述的成本因素之外，商品的容积、强度与重量以及单位容积重量的价格对运输方式具有很大的影响，而且也直接决定了地区经济的运输结构与物流结构。另外，交通运输基础设施的发展扩大了社会分工范围，并以这种分工为基础形成经济区。经济区指至少拥有一个经济中心，围绕着这个经济中心形成稳定的经济关系，具有从事某类产品或者专门行业的生产经营活动，而且和同层次其他的经济区以及上层次的经济区有着密切的联系，和下属的经济区域间也有着分工或者合作的关系。总体来说，交通运输条件越发达、专业分工越完善的区域，其经济区的规模越大。

我国的整个物流业目前尚处于生命周期的起步阶段，但显示出强劲的发展势头。从产业的三个规定性来看，已基本符合条件。如果能从这一时期就开始重视物流体系的评估与分析，我国的物流业一定会发展壮大起来。现代物流业对经济的推动作用主要表现在以下几个方面。

(1) 有利于降低企业成本，增强市场反应能力。

在传统的物流行业中，企业各个部门按照职能设立。物流从属于生产，一切以生产为中心。物流包装、加工、运输、储存以及保管的功能归各个不同的职能部门管理。物流成本不可能单列出来进行核算，因此就无法控制物流成本。这一时期，企业降低成本的关键在于生产和销售这两个阶段。近年来伴随

着生活水平的提高、市场竞争的加剧,人们的消费方式发生了很大的改变。具有差异性的商品更受人们的青睐,使得流行商品的生命周期变短。消费方式的变化对企业经济活动具有深远影响。生产厂商不能像以往那样预测商品的流程度,以致将生产建立在对市场预测的基础上成为不可能。为此,厂商们实施了以品牌和服务为中心的战略,实现物流的专业化与市场化,使得物流业既要求效率也能够促进生产销售战略的迅速转换与调整,进而促进了物流功能的整合,突出了商品的空间位移效率与物流的成本核算。而且信息技术在物流中的应用提高了物流服务的效率,能够实现企业的零库存目标。企业投入的流动资金快速周转,降低了资金被长期占用的风险,提高了企业盈利。市场化的运作机制、物流企业与物流功能的整合使得现代物流变成许多线路与节点组成的稳定而又紧密的网络,提高了整个企业和网络的效益。

(2) 有利于形成新的产业形态,优化区域产业结构。

一个地区产业的发展包括新兴产业的兴起、产业结构调整以及合理的布局等。社会的经济活动是由许多产业活动组成的,产业间的关系与比例组成了产业结构。如果要保持产业间以及产业内部的正常活动,就必须通过一定方式使得各个企业与各产业紧紧联系起来,接着在企业和产业间进行资金、人员以及信息等资源的交流。物流业属于第三产业中的流通服务业,在社会经济活动中占有重要地位。按照现代的物流理念,现代社会物流资源已经相当丰富,关键在于如何去统一思想,加大资源整合的力度,将各企业系统化地组织起来。通过对物流资源的整合,发挥物流的规模效应以及整体优势,向着规模化、信息化与专业化的方向发展,预示着新兴产业的兴起以及产业结构的优化。

(3) 现代物流对区域经济增长方式的影响。

现代物流对区域经济增长方式的重要影响,主要体现在现代物流的发展可以通过降低交易成本带来经济增长方式的转变。如上文所述,现代物流之所以能够显著降低交易成本,主要是因为现代物流服务提供者的主体是由诸多节点和线路组成的网络体系,以点状松散存在的要素组成物流网络后,原来点和点、要素和要素之间偶然的、随机的关系随之变成网络成员之间的稳定的、紧密的联系。一个结构稳定、高效运作的物流网络,不仅可以减少组成要素之间的磨损和交易成本,减少用户使用网络资源和要素的成本,还可以放大各要素的功能,提高要素和整个网络的效益,实现 $1+1>2$ 的作用。

(4) 提升区域经济竞争力。

按照“三力体系”，区域经济的竞争力主要有核心竞争力、基础竞争力和环境竞争力。发展区域物流可以提高企业管理水平，增强企业的竞争力，这属于核心竞争力的范畴；物流投入的加大必然增加基础设施的建设，这又会增加基础竞争力；全球化进程的加快，使得国内各区域基础设施状况的整体改善和以优惠政策为代表的各地区投资环境差异日益缩小，原有的政策、环境优势正在被削弱，而发达的现代物流业正是区域经济中心新的经济增长点，有利于为我国创造良好的投资环境，形成所在区域新的环境竞争力。

但是也应该看到，现在我国的物流市场还存在不少的问题，如市场竞争混乱、粗放式竞争激烈、服务功能单一等。随着今后服务市场包括物流市场的逐步开放，我国物流市场会受到巨大的冲击。再加上我国物流市场还不完善，大部分物流企业是从原来功能单一的储运业转行而来，多数物流企业未形成核心竞争力，竞争对手之间的模仿相对容易。企业的技术水平与管理水平不高，缺乏公认的物流服务标准，企业之间是一种粗放式为主的竞争格局。还有近期掀起的物流热潮，许多外围企业盲目跟风，走进了“都去发展物流”“都去找物流要利润”的误区，从而导致物流企业数量猛增，低价恶性竞争，严重扰乱了市场秩序，造成物流企业业绩普遍不佳，发展后劲不足。

因此，建立我国市场现代物流业发展水平评价指标体系是非常有必要的。一方面，可以对我国物流业进行科学评价和定量分析，能够准确把握物流业整体发展水平和发展进程，找出物流业发展过程中存在的优势、差距和问题，为我国物流业跨越式发展的目标、步骤和举措提供科学依据；另一方面，我国市场现代物流业发展水平评价指标体系的建立，能使政府决策管理部门全面、及时、准确地调查了解全国物流业的运作效率、外部环境及均衡发展程度，从而为政府决策部门进行宏观决策和管理提供基础信息。

1.3 发展现代物流的必要性

随着世界经济的持续发展和科学技术的突飞猛进，现代物流作为现代经济的重要组成部分和工业化进程中最为经济合理的综合服务模式，正在全球范围内迅速发展。我国政府有关部门和广大企业经过改革开放 30 多年的经济高速