

第三方物流信息服务平台

案例指引

中华人民共和国商务部流通业发展司

二〇一四年二月

编委会名单

主 编：向 欣

副 主 编：王选庆 刘 敏

编写成员：张 祥 刘 爼

仇亚童 郭笑捷

任宏伟 金笑天

陈 彬

序言

信息技术是现代物流能够大范围集聚和整合资源、要素，提升竞争和创新能力的关键手段。随着我国经济社会发展水平日益提高和电子商务蓬勃发展，物流行业对通过网络化信息平台整合社会物流资源的需求日益迫切。近年来，在我国东部沿海等一些较发达地区，出现了一批对社会物流资源和信息进行有效整合共享的第三方物流信息服务平台。虽然这些服务平台不一定直接从事第三方物流业务，但通过信息发布、撮合交易、信用担保、融资支持等服务，吸引和集聚海量客户资源，充分发挥市场配置资源的杠杆作用，大幅度降低了供需双方的交易成本，带动了第三方物流组织化程度的提高，推动了物流行业诚信体系的形成和完善，整体上提升了物流行业的信息化、现代化水平。

但是，在各类物流信息服务平台迅速发展的同时，也存在重复建设、信息系统间标准不统一、“信息孤岛”现象严重等问题，制约了物流业的规模化和集约化发展。一方面，各类物流信息服务平台缺乏统一接口，无法互联互通和信息共享，难以形成全国性的网络；另一方面，一些涉及物流领域的公共信息开放不足，增加了企业获取相关信息的成本，也造成大量信息资源的浪费。

党中央、国务院高度重视物流信息化以及信息平台建设工作。2013年5月，汪洋副总理在商务部报送的有关报告上批示：要重点鼓励发展专业化、规模化第三方物流以及采用信息技术整合资源构建多层次服务平台，改善我国的物流水平，也促进降低物流费用。2013年10月，汪洋副总理主持召开了全国部分城市

物流工作座谈会，将提高物流信息化水平作为促进物流业发展的重要举措，要求有基础的城市先行探索，取得经验后向全国推广。

为贯彻落实国务院领导指示精神，商务部将加大工作力度，通过试点、示范和政策支持等手段，促进跨区域的物流信息服务平台合理规划、有序建设和健康发展。2014年，我们将在全国范围内，选择10个左右基础条件好，服务功能全，商业模式新的跨区域物流信息服务平台开展先期试点工作。为配合这项工作的开展，我们编制了《第三方物流信息服务平台案例指引》（以下简称《指引》）。《指引》对第三方物流信息服务平台建设的指导思想、基本原则、建设类型、建设标准、保障措施与考核要求等进行了具体说明，并收录了目前国内经营模式较为先进、取得较好经济社会效益的第三方物流信息平台建设案例，供各级商务主管部门和物流企业参考借鉴。

《指引》在编写过程中，得到了上海商业发展研究院的大力支持，上海、北京、天津、广东、辽宁等地商务主管部门和相关企业为《指引》的编写提供了宝贵素材，在此一并表示感谢！

编委会

2014年2月

目 录

一、第三方物流信息服务平台的概念与建设意义	1
(一) 基本概念	1
(二) 建设意义	1
二、第三方物流信息服务平台建设指导思想与基本原则	2
(一) 指导思想	2
(二) 基本原则	3
三、第三方物流信息服务平台建设需求、系统架构模式、功能与体系结构	3
(一) 需求分析	3
(二) 系统架构模式	4
(三) 平台主要功能	5
四、第三方物流信息服务平台建设模式、建设类型和保障措施	6
(一) 建设模式	6
(二) 建设类型	7
(三) 保障措施	10
五、第三方物流信息服务平台建设标准依据与考核要求	11
(一) 建设标准依据	11
(二) 考核评估	11
附件 1 企业物流信息服务平台案例	12
辽宁奇辉电子服务装备制造业的开放式物流协同服务平台	12
深圳市怡亚通“一站式”供应链管理服务平台	15
上海新跃物流——中小型物流企业公共服务与管理平台	18
林安物流园创新服务的物流园区公共服务平台	22
上海陆交中心陆上货运交易平台	26

神东国际航运一站式服务平台	30
朗华集团跨境物流公共服务平台.....	36
附件 2 行业物流信息服务平台案例.....	40
深圳市物流行业公共服务平台	40
附件 3 跨区域物流信息服务平台案例.....	43
南方现代物流公共信息平台	43

一、第三方物流信息服务平台的概念与建设意义

（一）基本概念

物流信息服务平台是将信息技术、计算机处理技术、网络技术、数据通信技术等先进技术应用于物流信息系统中，按照既定的规则从不同的子系统提取信息，在平台内部对共用物流数据进行融合、处理和挖掘，为平台不同的使用者提供不同层次的基于全系统范围的信息服务和辅助决策，以及相关业务服务等，满足平台用户对共用物流信息的需求，实现物流信息的采集、处理、组织、存储、发布和共享，以达到整合整体物流信息资源、降低整体物流成本和提高整体物流效率的目标。

第三方物流信息服务平台是由第三方组建并运营的专业化、社会化的物流信息服务基础设施，建设主体主要是企业，经营方利用网络通过提供物流信息服务的方式从事物流活动，其作用是利用信息化手段和市场机制配置物流资源。第三方物流信息服务平台服务对象是广大的物流企业和有物流需求的机构或者个人，服务对象众多且服务区域范围广。

（二）建设意义

1. 整合社会物流资源

通过建设物流信息服务平台，加强物流企业与上下游企业之间的合作，形成并优化供应链。物流企业可通过物流信息服务平台迅速对接供求，提供相关物流服务。物流信息服务平台有利于提高社会大量闲置物流资源的利用率，起到调整、调配社会物流资源，优化社会供应链，理顺经济链的重要作用，不但会产生很好的经济效益，而且会产生很好的社会效益。

2. 支持新的经济增长点的形成

第三方物流信息服务平台是一个面向整个物流系统，集成化、智能化的物流信息管理中心。计算机技术、通信技术和互联网技术的不断发展正改变着企业的传统经营模式，以往独立、封闭的经营管理模式已经跟不上现代市场激烈竞争的步伐。随着企业(或其它组织)之间越来越紧密的合作和联系，合作的企业(或组织)从独立、封闭的实体变成合作的团体，形成一个有着共同愿景的战略联盟或网络。物流业已成世界各国公认的新



的经济增长点，现代物流涉及工商企业、物流企业、银行、保险、税务、海关、检验检疫、外贸、交通、信息产业、政府等众多单位与部门，其显著特点是信息集成与先进信息技术的应用，其有效运作离不开物流信息服务平台的支撑。

3. 打破条块分割支撑现代物流系统建设

第三方物流信息服务平台的引入和建设必将给目前处于封闭状态的各个企业或政府部门所拥有的为自身服务的各信息系统带来巨大冲击。我国现阶段物流的特点是各地区、各行业、各部门条块分割、各自为政，导致物流信息系统建设功能重复，数据标准不统一、无法互联互通。通过建设物流信息服务平台，利于打破地区封锁和行业垄断，政府可以获得管理和调控物流业发展的宏观信息，物流企业可以获得物流需求信息和货物跟踪信息，工商企业可以及时获得物流供给信息等。物流信息平台的规划建设已成为现代物流系统建设的重要内容。

4. 推动中小企业物流企业信息化进程

物流信息服务平台的服务对象主要是千家万户的中小企业。平台的运营将带动中小物流企业向现代化、网络化、信息化发展，特别是为中小物流企业实现信息化提供了有效途径。通过对接平台，广大中小企业自觉或不自觉地要对其管理和运营流程进行信息化改造，加强信息化管理，提高员工素质和水平，从而提升经营和管理水平。

第三方物流信息服务平台涉及多个政府管理部门、物流枢纽、物流园区、物流企业、工商企业等，在系统建设中如何保证信息流正确、及时、高效、通畅是构建信息平台的关键因素，同时，如何将大量的共用信息进行组织处理，为相关部门提供共享信息以实现协调工作机制的建立，为各物流企业提供相应共享信息以支持各类功能的实现，都是信息平台发展规划中必须解决的问题。

二、第三方物流信息服务平台建设指导思想与基本原则

（一）指导思想

以降低物流信息和交易成本为出发点，以开放、集聚、集成为指向，充分应用信息化、网络化和大数据技术，结合物流业务的发展特点和趋势，创新商业模式，为广大客户提供从信息查询、交易撮合到结算、融资、保险保理、信用担保、在途监控、技术支持等系列化服务，促进物流资源的优化配置和信息共享。

（二）基本原则

1. 坚持标准、循序渐进

各地要结合本地经济发展水平和城市物流管理需要，贯彻执行国家标准、商务部行业标准和技术指南，科学制定建设方案。重点理顺机制、体制，引进先进管理理念和管理方式，逐步完善第三方物流信息服务平台系统的软硬件系统，逐步扩大覆盖范围和管理领域，建设适应当地发展水平、经济实用的第三方物流信息服务平台。

2. 统筹规划，资源共享

立足于各地区实际情况和经济发展的阶段性特征，制定科学、合理、先进、适用的第三方物流信息服务平台建设规划，整合政府有关部门、协会、企业等信息资源，实现资源共享。

3. 因地制宜，重点突出

根据不同区域、不同行业、不同发展环境和不同发展任务要求，确定各具特色、错位发展的第三方物流信息服务平台类型和运作模式，做好平台运行、维护、安全等关键环节。

4. 技术先进，安全可靠

充分体现等同采用或修改采用国际标准的精神，达到与国际、国家水平的一致性或兼容性。要考虑到目前的信息技术水平，也要对未来信息技术的发展有所预见，能适应信息化应用技术的迅猛发展。平台设计要符合信息系统安全等级要求，能够确保平台的顺利运行。

三、第三方物流信息服务平台建设需求、系统架构模式、功能与体系结构

（一）需求分析

第三方物流信息服务平台参与的主体为政府、企业和用户等，构建物流信息服务平台的目的在于为企业提供信息支撑，为相关行业部门进行物流管理与市场规范化管理提供必要的信息支撑条件；整合全社会微观物流资源，提供不同内容的信息服务，使物流信息成为物流体系的桥梁纽带；使相关行业管理部门与企业群体能进行有效沟通，实现快捷、便利、实时的物流信息交流。



可以从物流企业、工商企业、政府部门三方面调研分析第三方物流信息服务平台信息需求情况：(1)物流企业对物流信息服务的要求：公共物流基础设施资源信息、物流需求信息、物流业务运作信息、物流技术信息、物流咨询服务信息等；(2)工商企业对物流信息服务的要求：物流供应商资料、物流业务交易管理资料、物流流程管理及物流服务价格信息，以及其他增值服务信息等；(3)政府部门对物流信息服务的要求：区域物流运行基本数据处理、区域物流资源整合支持功能、区域物流发展状况分析及其规划支持等。

不同参与单位对第三方物流信息服务平台的信息需求又有以下几方面特点：(1)物流系统内外信息的依赖性：物流企业对公共物流基础设施、交通运输网络等外部信息具有很大的依赖性，要求建立公共信息平台，以提高物流信息获得性和减少信息成本；(2)物流信息需求的差异性：物流企业、使用外购物流的客户和政府主管部门对物流信息的需求是不同的，其差别主要是时间差异性、内容差异性和程度差异性；(3)物流信息交换的复杂性：集成物流服务涉及客户在内的多个经营主体，各主体经济关系、技术应用、换的数据结构、存储形式和接口协议不一样，缺乏标准化，对物流数据共享、物流资源整合带来困难；(4)物流数据共享的有限性：部分物流企业对其特定用户是按封闭系统运行的，物流内部信息与外部共享范畴非常有限。

(二) 系统架构模式

系统架构选择主要是根据城市发展水平和系统建设可支配资金来决定，系统架构一般包括集中式和分布式两种。

(1) 集中式架构设计

总部平台包括场地装修、硬件平台、软件平台和应用系统；分区平台只建设必需的网络设备和场地装修。集中式特点是统一设计、统一建设，投资小，维护方便。

(2) 分布式架构设计

在总部和各分区建立单独的信息平台，包括场地装修、硬件平台、软件平台和应用系统（通过标准的数据接口实现数据交换）。分布式的设计特点是灵活性和独立性较强，各系统在完成核心业务基础上，可根据自身管理灵活扩展。

(三) 平台主要功能

第三方物流信息服务平台应具有以下基本功能：

(1) 信息服务功能。信息服务是物流信息服务平台的基本功能，也是物流信息服务平台在建设初期的核心功能。信息服务主要表现为对各类物流信息提供录入、组织、维护、发布、查询、交流等服务。

(2) 资源整合功能。资源整合功能通过系统接口的标准化将不同系统进行整合；通过物流信息化标准，将分散的、不同标准的信息资源进行整合；根据一定的标准提供开放式的物流应用系统，整合中小物流企业的信息资源。

(3) 在线交易功能。在线交易功能为供需双方提供一个虚拟的交易平台，有利于规范市场运作，整合物流资源，并可确保 B2B 和 B2C 在 WEB 上的安全协作。在线交易的主要功能有：网上报价、网上下单、网上交易、网上结算、网上配载、信息外包和项目招标等，实现网上购物、电视购物与城市配送的有机结合。

(4) 物流作业管理功能。物流信息服务平台不仅为各类物流信息提供共享接口，而且是配套管理系统。可对企业内部、外部资源进行计划与管理，并面向企业供应链的全过程。物流管理功能包括库存控制、国际贸易物流管理、运输工具管理、财务管理等。

(5) 物流增值服务功能。向平台客户提供行政服务、融资服务、保险服务、货物跟踪、通信呼叫、政府监管与应急调度等。

(6) 辅助决策功能。利用“大数据”理念和技术，对物流信息服务平台积累的全面、长期的数据，通过建立物流业务的数学模型，对历史数据进行分析、挖掘，为供应链用户在预测、规划、方案评估等方面提供决策支持。辅助决策支持功能包括：全局或局部物流优化、各级客户地理分析、运输能力模型分析、交通物流资源优化、配送中心能力分析、配送网络方案分析、门到门服务分析优化、联运优化方案分析、代理网点设置优化、物流仿真分析模型、仓储能力分析、仓库选址模型、中转仓库优化方案等。

(7) 支撑保障功能。包括：数据交换中心、系统维护、安全管理、预警分析等。

(四) 平台体系结构

第三方物流信息服务平台的体系结构如图 1 所示。

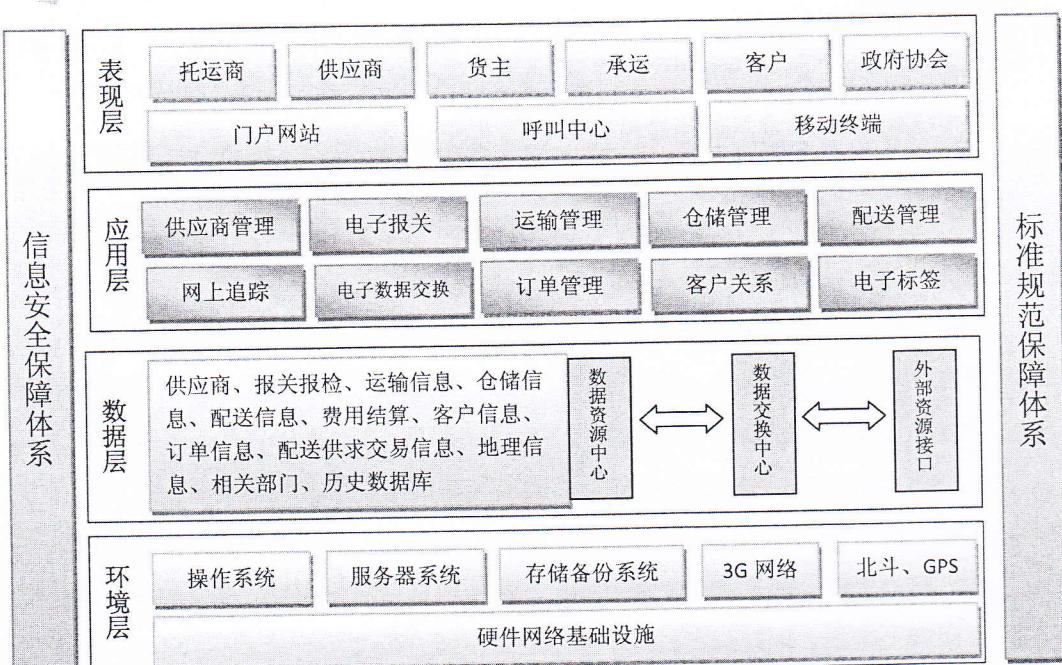


图1 第三方物流信息服务平台的体系结构

四、第三方物流信息服务平台建设模式、建设类型和保障措施

（一）建设模式

在建设中要充分发挥各方作用：

政府统筹规划。政府统筹规划物流公共信息服务平台，明确建设重点，探索形成跨部门、跨行业、跨区域协调工作机制，对第三方物流信息服务平台规划工作进行顶层设计、政策制定和统筹实施。

骨干企业整合资源。依托行业骨干企业，按照统一的发展目标，在充分考虑存量资源基础上，整合社会物流、人力、资金等资源，建设第三方物流信息服务平台体系。

重点企业引领示范。通过分享行业内重点企业在物流信息服务平台建设方面的先进经验，发挥重点企业的示范引领和带动作用，促进物流信息共享范围的扩大，将封闭式平台逐渐转变为第三方物流信息服务平台。

由于第三方物流信息服务平台涉及的业务内容、技术内容比较复杂，要尽量选择有实力，且有大量数字处理能力及有实际研发和实施经验的单位来参与系统建设，方可

较短的时间内高效率、高质量地完成物流信息服务平台建设与运行。根据不同城市发展阶段、项目进展阶段，可采用不同的建设模式，具体分为以下几种情况。

1. 政府主导模式

平台定位为公益性信息门户，平台的规划、建设和运营维护都由政府直接负责。平台建设资金由政府投入大部分，并吸引部分社会资金投入，不以盈利为目标。平台的中心和中心机房由政府投资建设，软件开发、系统集成、终端、监控设备、网络组建及后期升级、维护等由企业投资建设，政府租赁使用。

2. 企业主导模式

平台的规划、建设、运营完全由企业负责，与市场需求的结合度较好，能持续改进服务功能和质量。但是整体规划性不强，投资压力大，平台类型多、接口不统一、信息不共享，过度市场化也易造成重复建设，忽略公共性和公正性。

3. 政府引导、企业主体模式

由政府统筹规划和招标立项，并给予一定的政策或资金引导，大部分资本由社会投入，企业主导实行市场化运作。这样既可以保证平台启动资金，避免重复建设和浪费，又可兼顾平台的公共服务性、中立性和公正性，实现平台功能与市场的紧密结合、持续改善，保证营运的可持续、健康、快速发展。

4. 公私合营（PPP）模式

是指政府与社会企业为提供公共产品或服务而建立的合作关系，以授予特许经营为主要特征。运作模式是由政府和社会企业共同股权投资组建特殊目的的公司（SPV），实行市场化运作，由SPV负责项目设计、融资、建设、运营，形成公益或微盈利、可持续运营模式，待特许经营期满后，SPV终结并将项目移交给政府或社会企业。这种多方共赢的公共产品服务，既缓解政府财政支出压力、促进转变政府职能、发挥市场决定作用、创新预算管理，也拓展了社会企业发展空间、创新融资方式、提供发展机遇。

（二）建设类型

根据物流信息服务平台的服务范围、应用主体、运输方式、服务产业、服务内容，物流信息平台可划分为：

1. 按照运营主体分类，可以分为：

①企业物流信息服务平台。以工商企业、物流企业为建设主体，用于企业内部以及企业供应链上下游之间信息共享的物流信息服务平台，达到提高效率降低成本的目的。



建设方式可以依托供应链核心企业建设，如富基融通的零售供应链（SCM）SaaS 服务平台、怡亚通公司的宇商网；也可由几家企业联合建设，如日本的三大综合商社住友、三井和三菱，共同合作构筑电子物流信息市场，将企业或货主运输物流信息及运输公司可调动的车辆信息上网确认后，双方签订运输合同，这样可以提高车辆的运输效率，节省企业的物流费用，缩短物流费用支付结算时间；对在物流过程中各种货物的运输流动轨迹得以准确了解和把握，将空载率压缩到最小限度，减少车辆流动次数和废气排放量，促进节能环保。

企业级物流信息服务平台，是基于企业核心业务系统整合多方相关业务数据，能够实现准确及时的业务信息发布，支持实时动态的网上交易，结合现代通讯手段提供快捷的短信服务。该平台建设目的是最大限度提升企业的客户服务水平，增强与延伸其核心业务系统的服务范围。企业级的信息平台一般会建立在 ERP 基础上，通过 ERP 系统面向企业提供信息服务，也可逐步建设一些专业系统，如物流业务管理系统、物流企业管理系统、物流电子商务系统和客户服务系统等，最终构成企业的物流信息服务平台。

②物流园区信息服务平台。此类型平台是物流园区信息系统的重要组成部分，它主要为各种类型的用户提供有效的信息交换和传递服务，实现物流园区社会效益和经济效益的显著提高。物流园区的参与主体主要有园区管理中心、物流企业、客户和政府管理机构。该类型中比较典型如苏州物流园区信息服务平台。

2. 按照支撑环境，可以分为：

①港口或口岸物流信息服务平台。口岸物流信息服务平台分为 4 个相互交叉关联的应用领域：供应链管理（SCM）、运输设备及货物跟踪定位（GPS&GIS）、应用托管（ASP）、公共作业资源开放。企业可快速敏捷地在上述开放性资源的基础上进行个性化的物流应用，例如第三方配送物流、企业分销物流、港口航运物流服务等。物流信息服务平台将为以口岸为中心辐射区域内的物流服务性企业及物流客户，提供专业化信息技术支持和服务，以协助建立本地高效的物流作业环境，并使相关企业迅速提升其核心力，构建完整的产业发展方向，使口岸城市成为国际供应链的重要环节。该类型中比较典型的是中国电子口岸。

②行业物流信息服务平台。可以分为钢铁物流、医药物流、农产品物流、家电物流等专业物流信息服务平台，主要用于企业内部以及企业供应链上下游之间的信息共享，协调各行业间信息的处理平台负责提供具有行业特点的物流监管、供求信息以及相关的商业化开发和增值服务，如晋能铁路煤炭信息网、云南粮食物流公共服务平台。

3. 按照服务的空间范围，可以分为：

①城市物流信息服务平台。城市物流信息服务平台是城市级的，而非行业级和企业级，与物流行业信息服务平台的需求和服务具有明显差异。该类平台提供的物流信息服务，不仅要满足物流企业需要，还要满足非物流企业、市民以及政府相关部门的需要。城市物流信息服务平台是依托公共需求开发的商务模型，通过对公共需求从物流信息基础设施、政策支持、流程化服务、业务协同、接入高端或门槛限制型服务系统、业务一体化等层面的分解、分析，研究推出城市物流公共信息平台的商务模型。实体性的部件包括信息交换中心、物流信息网络设施、物流信息安全设施、数据交换和业务协作协议部件、平台增值业务开发支持部件、平台接入系统部件和平台门户等。城市物流信息服务平台中比较典型的是城市配送公共服务平台和城市物流行业公共服务平台，如上海城市配送公共服务平台、深圳物流行业公共服务平台等。

②区域物流信息服务平台。是指利用计算机、网络和通讯等现代信息技术，对区域内物流作业、物流过程和物流管理的相关信息进行采集、分类、筛选、储存、分析、评价、反馈、发布、管理和控制的通用信息交换平台，既满足区域物流发展需要，又符合区域内物流及地理特征，如长江物流网等。

③省级物流公共信息平台。主要发布省级物流政策支撑信息和省物流需求，以及省内各大物流园区和企业用户之间的物流资源和信息，如湖南省物流公共信息服务平台等。

④国家级物流公共信息平台。主要汇集和发布国家层面物流行政管理与服务信息、物流产业的动态信息、国际物流供需信息对接等，如国家交通运输物流公共信息平台。

4. 按运输方式分类，可以分为铁路物流信息服务平台、航空货运信息服务平台、水运信息服务平台、公路运输信息服务平台、多式联运物流信息服务平台等，这些物流信息服务平台对提升运输企业实力、加强运输服务功能、规范运输市场起到积极作用，如广东省航运公共信息服务平台、云南智慧交通信息服务平台等。

除了以上几种主要的分类方法，物流信息服务平台还有其他分类方法，如按照平台是否封闭可以分为：①封闭式平台系统。封闭式平台需依附于线下实体，为组织内或组织间提供封闭式的信息服务。封闭式平台系统拥有特定的公共用户群体，为转移目标服务，模式稳定，不同的平台系统之间不存在市场竞争的情况。②公共物流信息门户。公共物流信息门户以平台模式出现，属于门户类的物流信息服务平台，具有较高的开放性，在服务范围上更趋向多样化，促进更大范围的信息交互。

随着物流服务的专业化与细分化，物流信息服务平台也可以按照特色服务内容分为：类金融服务平台，如常州金融物流宝服务平台；行政服务平台，如上海物流汇等。

（三）保障措施

1. 建立多部门参与的协调机制

建立相关部门联席会议制度，成立项目领导小组与项目日常事务管理机构，形成横向、纵向协调机制，负责第三方物流信息服务平台建设和管理工作指导、统筹规划、标准制定等。将第三方物流信息服务平台作为当地物流规划的一项重要内容，在物流整体规划战略的指导下进行建设，做到符合物流规划的目标和原则，服务于物流规划。加强项目协调与应用推广，鼓励主要行业机构、骨干企业、应用平台的单位（部门）对平台使用进行培训与宣传。

2. 建立物流信息标准体系

组织协调政府、国内外、专业、大型的软件厂商、行业协会及各省市流通行业龙头企业，共同制定基于统一信息总线架构下的技术标准，包括编码标准、接口技术标准、协作过程标准等。推进对已有标准的贯彻和执行，以实现不同的物流信息系统数据的顺利交换，提高物流信息服务平台的利用率。

3. 制定政策法规和配套措施

制定相应的法规和规章制度，规范物流公共信息服务平台在运作过程中涉及的经营管理等问题。设立专项资金支持第三方物流信息服务平台的建设，成立第三方物流信息服务平台管理评审专家组，负责方案评审、技术指导。研究推进第三方物流公共信息服务平台发展的配套措施，如人才引进政策、税收优惠政策、通信费优惠政策等等。

4. 培养物流信息人才

建立有效的人才引进机制，吸引国内优秀的物流信息管理人才。增强企业内部人员物流信息技术的培训；积极与社会教育机构合作，加大物流信息人才培养力度，通过多种途径培养不同层次的人才。

五、第三方物流信息服务平台建设标准依据与考核要求

（一）建设标准依据

目前第三方物流信息服务平台建设可以参考的国家标准有：

GB/T 23830-2009 物流管理信息系统应用开发指南

GBT 18578-2008 城市地理信息系统设计规范

GBT 22263 物流公共信息平台应用开发指南

（二）考核评估

第三方物流信息服务平台考核评估是根据平台建设的总体指导思想，结合各地区的基础条件以及平台的功能定位，同时考虑到运行管理水平，从资源整合效率、创新能力、创新服务和运行管理四个方面进行评估。

1. 资源整合

第三方物流信息服务平台是在我国物流资源相对不足，同时又存在利用效率不高和部门隔阂的情况下提出的，所以资源整合是平台建设发展的基础，可以从整合力度和整合效益两个方面来评估整合的范围和质量。

2. 创新能力

第三方物流信息服务平台应该是“政产学研”合作创新的载体，是国家（区域）创新系统的重要组成部分，因此平台的科技创新能力和商业模式创新能力是平台建设及考核的重要内容之一。评估可以从技术能力和服务功能两个维度进行考察。

3. 创新服务

创新服务是第三方物流信息服务平台的重要功能，是平台公共服务性的体现。因此创新服务的绩效评价在整个评估体系中占主导地位。根据平台建设的主要原则，平台建设要着力于改善创新条件，强化专业化、社会化服务。平台的创新服务功能不能仅仅从看得见的经济效益来考察，还要兼顾社会效益。

4. 运行管理

第三方物流信息服务平台的运行管理是平台健康发展的保障。将完善的基础设施、健全的管理体系及合理的人员匹配作为主要的考核维度，其目的是加强平台建设，促进规范管理。



附件 1 企业物流信息服务平台案例

辽宁奇辉电子服务装备制造业的开放式物流协同服务平台

一、项目基本情况

辽宁奇辉电子系统工程有限公司成立于 1996 年，注册资金 5210 万元，以计算机系统集成、物流平台建设、铁路信息化建设、软件开发等为主营业务。拥有国家批准的系统集成二级资质证书，通过了 ISO9001 质量体系认证和 CMMI（软件能力成熟度）三级评估认证，取得了安全技术防范壹级及消防设计施工三级资质。同时，公司先后与北京交通大学、大连理工大学等多所国内著名高校建立长期合作关系，相继开发并注册登记的软件产品十余项，自主研发系统 30 余个，承接物流信息采集、高清视频监控、货场信息采集等各类项目 521 项。开放式物流协同服务平台项目总投资 1 亿元，基于物联网技术应用，针对物流车辆、仓储、装卸设备以及企业余缺资源等信息整合，实现企业间物流信息共享，节省物流成本，提高物流服务水平。主要建设 GPS 定位系统、预调度系统和信用评估体系，利用“货运通”车载终端，通过物联网和 GPS 技术应用，连接协作平台。

二、项目背景

沈阳市铁西区经过 10 年的搬迁改造和产业升级，实现了工业，特别是装备制造业的规模发展，2012 年实现工业总产值 2700 亿元。未来 10 年将是大力发展生产性服务业，促进由“铁西制造”向“铁西创造”提升的关键时期。促进先进装备制造业与先进的供应链管理体系和先进的物流支撑体系的融合发展显得极为重要和非常紧迫，已成为铁西转变经济增长方式，调整产业结构的必然趋势。通过前期对制造业与物流业联动需求的市场调研表明，目前装备制造业对高水平物流服务的需求与物流业散小乱差的现状矛盾突出。制造业企业非常希望将物流业务实施外包，谋求企业核心竞争力的提升，但物流企业虽然渴望承接制造业的物流外包业务，却受困于自身规模和能力的限制。这就需要创新两业联动模式，集成两业需求资源。对此，辽宁奇辉基于物联网技术开发建设“开放式物流协同服务平台”，用信息化手段，通过提高物流企业、尤其是中小物流企业的服务水平，同时整合制造业物流需求，从而解决制造业与物流业双方需求的矛盾，为制造业提供高效率、低成本、安全透明的高水平物流服务。

三、项目主要内容

针对物流企业研发物流业务管理系统，通过信息化的手段简化物流企业业务流程、提高企业服务水平和工作效率，并为企业提供金融、保险、公共信息等增值服务，并以业务系统为纽带链接各个物流公司，使其成为一个强大的联盟，相互补充、发挥各自的优势，从而具备承接大型工业企业外包物流业务的能力。

针对货运车辆，平台研发“它信”手机应用软件，向车主免费发放智能手机终端，将平台的货运信息有针对性的实时推送给适合的车辆，通过车辆在经营过程中的服务逐渐积累个人的诚信值，从而建立起物流车辆的诚信档案，从最底层、最混乱的群体逐渐规范整个物流行业的秩序，有效杜绝黑车骗货等严重影响物流行业诚信的行为。

针对铁路行业，我们以沈阳局的 12 个货运中心的业务系统为切入点，通过掌握的货源流向、流量信息，大量的货运车辆位置及装载状态信息，解决铁路货运最后一公里运输的难题，帮助铁路百货市场的回归，也为物流企业和工业企业长途货运中提供更为经济的铁路运输。

针对工业企业，平台建设了服务于装备制造业的公共信息平台，包括工业企业通用原材料采购，供应商寄售库存系统，物流信息共享系统以及物流设备共享和交易系统，在保证物流公司为企业提供优质物流服务的前提下，通过信息共享等手段提高设备使用率等，大幅降低物流成本。

四、项目取得成效

（一）经济效益

本项目 2014 年建成，实现年营业收入 2700 万，年均利润总额为 772 万元，投资回收期为 6.84 年，财务内部收益率为 17.97%，财务净现值 1441 元。

（二）社会效益

1. 降低制造业企业经营成本，提高企业利润率。我国工业企业物流成本占工业总产值 16%-20%，平均利润仅为 6.6%。据中物联相关数据显示，物流业务外包能为企业降低运营成本 3-5 个百分点。

2. 为制造业企业增加新的利润增长点。过去制造业企业自有的物流设备，如仓储、卡车、装卸设备等只能是企业的经营成本，闲置率高。本平台通过整合各个企业的物流资源，建立物流资源共享系统，将成本变为企业的利润增长点，通过平台，企业可以出



租或租赁仓库、卡车、装卸设备、特种车辆等物流资源，既减少了企业购置新设备的成本，又提高了原有设备的利用率，创造了新的产值。

3. 促进制造业企业物流业务剥离。制造业企业自身的物流已成为制约企业快速发展的负担，物流业务剥离已成为制造业企业公认的发展趋势。本平台通过对物流资源的整合，为物流部门创造了新的利润增长点，尤其在沈阳制造业企业聚集区，各企业的物流资源被整合到平台上，在客观上为企业物流业务剥离提供了条件，也为各企业物流部门优化组合为一个新的物流主体创造了可能。

4. 链接制造业企业信息平台，支持物流信息在供应链中实时传输。大型制造业企业信息化程度一般比较高，但由于信息不共享等原因，造成一个个的“信息孤岛”。以沈阳装备制造业为例，企业上下游之间（纵向），聚集区企业间（横向）都没有建立有效的信息链接。通过物流公共平台将各个信息孤岛的信息建立实时的互联互通，共享各种资源，提高效率，降低成本；同时也为政府提供有效公共服务提供了条件。未来将推广“货运通”终端车辆3.5万辆，可覆盖沈阳市货运车辆总量的50%以上。

深圳市怡亚通“一站式”供应链管理服务平台

一、项目基本情况

深圳市怡亚通供应链股份有限公司成立于 1997 年。怡亚通是一家专门的一站式供应链管理服务商，所从事的主要业务是为企业、客户提供除其核心产品研发、产品制造及产品销售外，企业供应链管理环节的服务。怡亚通过外包整合承接这些管理服务环节为企业提供包括代理采购、产品营销支持、进出口通关、供应链库存管理 VMI、国际物流中心、流通物流加工、供应链结算配套服务、供应链信息系统等一系列全方位的服务，其业务流程如图 2。

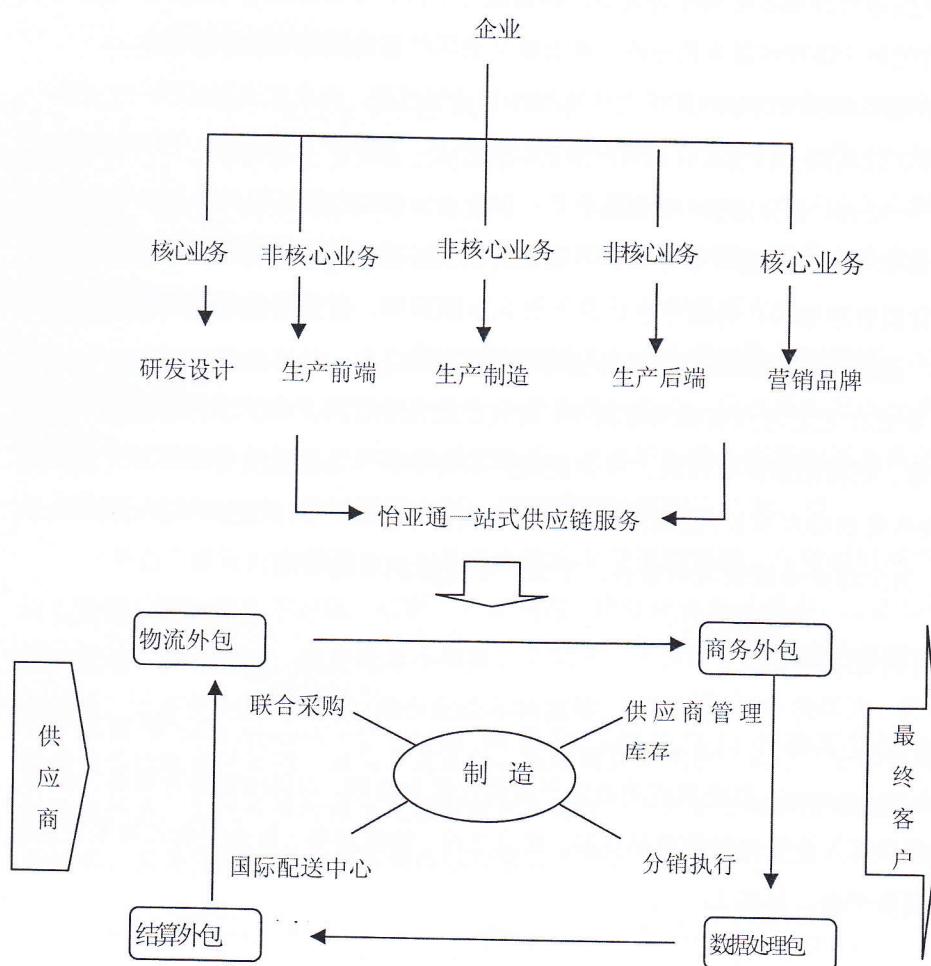


图2 怡亚通业务流程



目前，怡亚通在全国 27 个大城市设立了物流配送中心，成为目前国内最早全面入驻全国保税物流园区的供应链企业。同时已与多家国内、国际知名的公司建立了良好的业务关系，客户包括多家“世界 500 强企业”如 PHILIPS、CISCO、ARROW、英迈国际等，以及清华同方、康佳等国内骨干企业。

二、项目背景

经济全球化的发展推动了现代物流及供应链管理外包服务行业的发展。随着跨国企业将更多的业务转向中国，并通过外包来降低成本，以及中国企业面临降低成本和提高核心竞争力的需要，这使中国的物流及供应链业务发展空间巨大，加上政府的支持和激励，这些因素必将推动公司业务的迅速发展。因此公司将继续深化“一站式供应链管理服务”，把进一步拓展供应链管理服务市场作为重点，锐意成为中国、亚太区及全球资讯科技业具领先地位的全方位供应链管理服务供应商，并为整个地区的客户提供最优质的服务。

公司将在现有的供应链管理系统上开发 B2B 供应链联盟，深化供应链的横向一体化广度与深度，并在此基础上开发了有服务产品的衍生产品，增加产品附加值，努力按照客户的需要提供“一站式、量身定做”的服务产品，创造本公司的比较竞争优势及核心竞争力。

公司在组织结构上侧重发展事业群，包括分公司、项目部、事业部，形成以营运中心为核心的营销管理架构，各级平台、分子公司、项目部、行业事业部共同面对客户实现无缝连接，通过实践形成适合怡亚通发展的组织架构。

怡亚通希望在立足国内市场的前提下，通过已成为自己客户的大量跨国企业，不断延伸服务对象、积极拓展国际市场，在各类海外市场积极寻求新的合作伙伴、扩大合作范围、促进业务量的稳步增长，进而打造百万渠道商的中国第一商业整合平台，做 B2B 的“沃尔玛”，向全球企业提供直供服务，形成一个全球供应链联盟。

三、项目主要内容

怡亚通建设了两个门户网站：宇商网 <http://cn.esunny.com/> 和物流门户 <http://www.eascs.com/>，以交易应用及电子商务社区为基础，以供应链整合服务为核心，为中小企业提供深入企业内部的商品交易、信息交换、物流服务、资金配套以及企业协作的全程电子商务平台，如图 3。

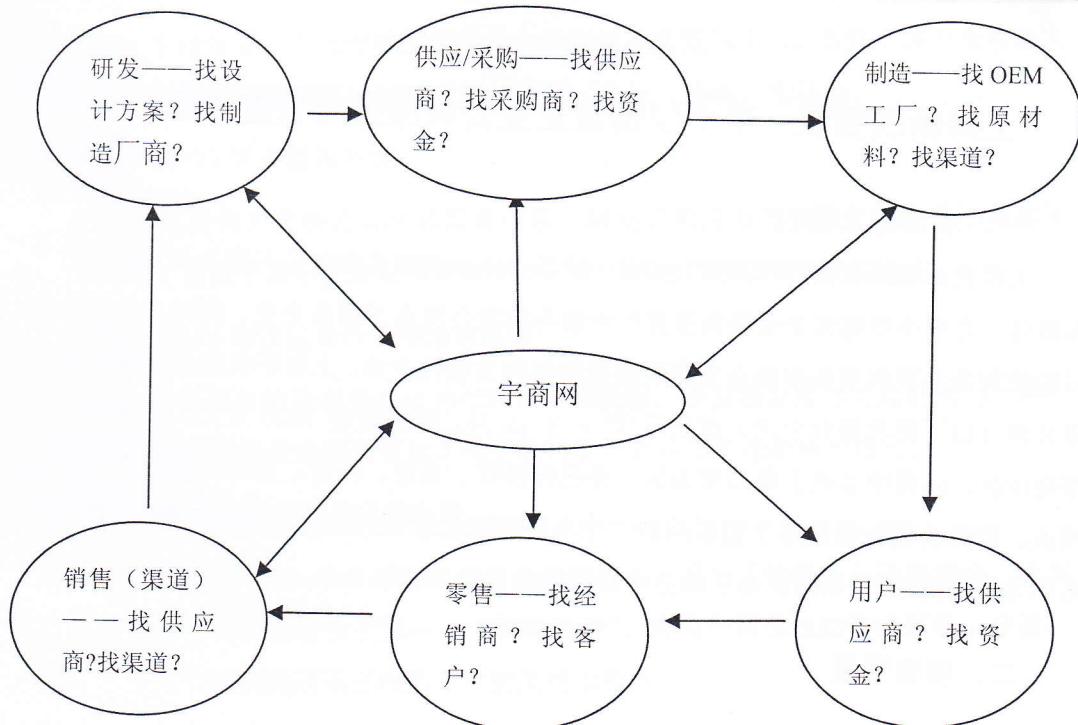


图3 宇商服务模式

四、项目取得成效

怡亚通公司 2012 年营业收入 74.8 亿元，公司通过横向物流功能整合、纵向延伸物流领域和供应链管理提升竞争优势，它对物流企业六流整合（商流、物流、资金流、信息流、技术流、人才流）乃至供应链环境下的“合作、整合、优化”的物流整合模式（CI0）都起到较好的演绎作用。物流企业之间普遍结成战略联盟关系，增强一体化服务能力，提供增值物流服务，通过专业化保持核心业务能力，实施服务经营网络战略。怡亚通提供的是社会物流服务，它的着眼点在于社会物流成本的最小化和自身物流收益的最大化。怡亚通利用最新的现代化技术和供应链运作理念，通过构建扁平化的组织结构，使信息交流更高效，在提升企业竞争力的同时促进社会物流的跨越式发展。

上海新跃物流—中小型物流企业公共服务与管理平台

一、项目基本情况

上海新跃物流企业管理有限公司是一家以“中小型物流企业公共服务与管理平台”为载体，为中小型物流企业提供垂直行业服务的综合性电子商务企业。同时，也是一家以传统服务与现代服务相结合为发展模式的第四方物流企业。上海新跃物流企业管理有限公司（以下简称新跃公司）成立于2006年12月，注册资金1000万元。总部在上海市金山区，运营中心在上海市宝山区，并已在松江、嘉定、闵行、宝山分别开设了营业网点。新跃公司运营的基于物联网的“中小型物流企业公共服务与管理平台”，其品牌名称为“物流汇”。物流汇电子商务平台网址为 www.56hui.com。

二、项目背景

（一）物流企业管理乱

中国的物流企业大约有700多家，他们多数还处于较为传统的管理及经营模式，存在着传统纸质订单、财务管理缺失、供应商管理无序、企业内部管理混乱等问题。小微物流企业要长大，一口吃不成个胖子。要成为跨国公司和大型企业的优质服务商，除了要有符合条件的运力外，信息化管理水平已成为承接项目最为重要的因素。面对上游企业对物流企业提出的物流全程动态监测、货物单元跟踪、货物交接实时报告等要求，小微物流企业一度感到难以适应，无法满足客户的要求，并导致了一些企业失去了原有的客户和订单。所以，只有通过企业自身积极采用信息化的物流管理方式，现代化的物流管理手段，提供客户先进、人性化的现代物流增值服务，才能树立物流企业品牌形象，提升物流企业能级，从而加强物流企业的市场竞争力。

（二）物流企业融资难

中小微物流企业的发展所面临的困难诸多，由于人工、燃油等成本上升，导致了物流企业盈利水平下降，且物流企业集散地和停车场不断向城市边缘转移，也加大了物流企业的运营难度和运营成本，而流动资金短缺、融资难等问题仍制约着企业的发展。

三、项目主要内容

（一）平台简介

新跃公司创新了商业模式，借助大型服务供应商的力量在“物流汇”平台上一起帮

助中小物流企业快速成长。这些大型服务供应商包括“中国工商银行、中国电信、中国石油、中国人寿财险”等。“物流汇”平台目前在线提供的服务和产品共有 47 项，如保险、金融、软件、网站、媒体、培训、呼叫中心，物流公共服务等，基本涵盖了中小物流企业成长过程中各个阶段所需要的服务和产品。在具体操作上，新跃公司是将这些大型服务供应商的服务和产品在“物流汇”平台上进行转化，并整合成中小物流企业用得起，用得好，用得方便的服务和产品，从而达到帮助中小物流企业“降低企业成本，提高运营能级，扩大市场规模，提升企业形象”的目的，真正体现了物流行业的聚合效应，实现了“聚沙成塔”的目的，也寻找到了帮助中小型乃至微型企业发展的路径与方法。

（二）平台功能

1. 降低运营成本

企业运营之初，除了“物流汇”平台提供的企业智能官网及企业证照基本服务外，必不可少的就是保证货物的安全。在“物流汇”平台上提供的即时货物保险产品和服务，是国内多家保险公司在对中小型物流企业的运营特点进行深入研究，对保险公司自身的投保流程和系统进行改造后，为中小型物流企业定制的货物即时投保与理赔的产品和服务。该系统不但能有效地降低物流企业的保费，还降低了物流企业的运营成本，增加了企业的净利润。以一家中小型物流企业每月运输价值 1000 万的货物计算，采用了即时保险产品和服务后，其保费即可节约 5000 元以上。更重要的是能够方便中小型物流企业的投保与减少财产损失，使物流企业由于投保不及时而导致的财产损失降至为零。同时，还简化了物流企业的投保程序，使物流企业投保更加便捷。

2. 提升运营能级

物流企业发展到一定阶段，还是依靠传统的管理模式必将被市场淘汰，信息化的变革是必然趋势。“物流汇”提供的八方物流管理软件，是通过新跃公司研发的 IMS 软件技术平台开发的物流行业专业软件。物流企业无需花费高昂的费用购置软件进行改版和升级，而是向物流汇租用基于 WEB 的定制化软件进行企业运营管理。全面提升物流企业的运营水平和管理能力，使中小型物流企业买得起、用得起，全面加速了中小型物流企业的信息化进程。

八方电调平台是中国电信和新跃公司根据中小型物流企业实际运营状况而研发的车辆和运能电调系统。借助 PTT 在物流企业员工之间和物流企业之间实现全国范围通话对讲，为物流企业和货运司机提供无线移动调度和货物配载服务，物流企业还可以实时对货运司机的运营轨迹进行全程跟踪与监控，并根据需要发出调度命令。它不但改善了



物流企业的服务质量，提升了物流企业的品牌，还切实提升了物流企业的管理水平，降低了运营成本。

3. 扩大市场规模

物流企业通过信息化的管理手段提升运营能级后，物流业务的扩张和企业规模的扩大造成了企业流动资金的紧张，成为企业发展的大瓶颈。为切实解决中小陆运企业贷款难、流动资金紧张的问题，“物流汇”联合工商、银行发布了适合于“物流汇”会员企业的融资服务。“物流汇”作为一个物流行业的公共服务平台在银行与行业内个体企业间搭起了互通的桥梁，就银行方面而言，“物流汇”是企业风险控制的第一道关，且行业客户比单一客户更有价值；就物流公司而言，物流汇是融资贷款的好帮手，原本不可想象的银行大门由“物流汇”帮助他们打开了。与此同时，银行与“物流汇”积极合作创新出更多针对物流行业特点的融资产品，例如，物流汇和工商银行合作，将物流企业信息与银行卡合二为一产生了“物流汇联名卡”，让小微企业在汽车加油等使用中既方便又省钱。同时与多家银行合作设立了物流行业的贷款合作社，为物流行业、物流企业服务，提供优质高效的融资服务。

4. 提升企业形象

新跃公司在服务中小物流企业时感到，物流公司老板和员工往往缺乏自信和从业自豪感。信心比黄金和货币更重要。因此在市经信委，金山区政府的领导下，新跃公司在2009年首先提出将每年的“5.6”日作为“中国物流日”的倡议。至今已经成功举办五届，得到了与会各界嘉宾的高度好评。

新跃公司创办的物流精英杂志，提升物流企业的品牌，增强物流企业的外部影响力和内部凝聚力，并使之成为物流企业市场营销的重要渠道和利器；新跃公司开设的物流精英学院，聘请对物流行业有深入研究的专家教授，为物流企业管理人员举办具有针对性的培训。并对物流企业进行全员的技能、技术培训；新跃公司还通过为物流人定制行业工装、组织物流汇合唱团等多种方式，提高物流企业和物流人的使命感、责任感和自豪感。新跃公司将通过不断聚集和管理物流企业，使现代物流业成为社会与经济发展的强大动力。

四、项目取得成效

新跃公司通过降低小微物流企业的运营成本，提高小微物流企业的信息化管理水平，帮助小微物流企业加强品牌和文化建设，使服务的4000余家小微物流企业的业务

越做越大，落户中国的全球 500 强制造和商业企业中过半数是他们的客户，近 1200 家上市公司依靠他们流转货物，数十家企业已做到上亿元的年营业规模。目前，“物流汇”平台上注册缴费的会员企业已经超过 4000 家，占到上海陆运物流企业总量的 30%。2012 年，通过“物流汇”实现的电子商务交易额超过 30 亿元人民币。新跃公司以颠覆式创新，找到平台经济的有效商业模式，以市场化方式，整合和利用社会资源，进行更大范围的市场资源配置，辐射全国，服务全国。尤其是正在推进的国际航运中心和国际贸易中心建设，在促进商贸流通的同时，更要重视要素市场的建设，充分考虑城市的土地、交通等承载力，以平台经济来降低社会物流成本。

林安物流园创新服务的物流园区公共服务平台

一、项目基本情况

林安物流园由广东林安物流集团创建于 2003 年，结合互联网信息平台林安物流网，位于广州市白云区物流交易重镇太和镇沙太北路，是广东省、市、区重点扶持大型物流超市发展项目，被国家税务部门评为 A 级纳税人；经中国物流和采购联合会授予广州市唯一一家“中国物流实验基地”。由广东林安物流发展有限公司旗下广州商物通网络科技有限公司承办，在 2005 年正式开业，2009 年搭建了完善的林安货运信息服务平台，注册资金 10100 万，是一家为物流公司、货主、车主提供货运物流信息，面向全国的物流综合信息交易平台。

林安物流园创新商业模式，发展电子商务和物联网，在全国率先创立物流交易所、打造公路物流价格指数、推出诚信首赔制度，每年整合约 1 万家物流企业及 100 万辆货车，为 20 多万厂家、商家提供物流服务，加快运转效率和减少空载现象，每辆货车待货时间从平均 72 小时降到 12 小时，大大降低了物流成本。

二、项目背景

物流业是国家十大重点产业调整和振兴规划之一。《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》指出：“优先发展现代服务业，建设以现代服务业和先进制造业双轮驱动的主体产业群，形成产业结构高级化、产业发展集聚化、产业竞争力高端化的现代产业体系。”商务部开展现代物流技术应用与共同配送试点活动，要求加强配送中心建设和流通末端配送网点建设，大力推进信息网络技术和物联网技术在商贸物流领域的应用，实现物流企业与制造业、商贸流通企业的信息对接和共享，提高物流企业的运作效率。

林安物流根据以上要求，针对广州市许多商贸市场以“现场、现货、现款”交易为主，拍卖交易、期货交易等现代化交易方式却很少，而展开了“林安物流配送信息服务”项目的工作。林安物流坚持商业模式创新，大力推行电子商务和物联网，创新出独特的“基地+网络”、“物流+商贸”的商业运作模式，积极开展物流电子商务，探索第三方支付业务和物流结算服务，率先打造公路物流价格指数，率先推出诚信首赔制度，创造性地解决了行业信息不对称、成本高企及诚信缺失等问题，实现了传统物流园区向第四方

高端现代物流企业的转型升级，成为全国物流行业的标杆性企业。

本项目定位与商贸交易市场对接。商贸市场存在人货混杂、货物在市场内交收现象。由于没有一个有效解决货物存放、分发的渠道，不仅场内交通秩序混乱，而且造成周边交通堵塞严重，也严重影响城市管理。因此，商贸批发市场如要解决商流与物流分离，其“最后一公里”必须由物流解决，而物流信息平台是现代物流业发展的核心和动力。

“林安物流配送信息服务”项目就是以林安物流园为基地，建设为制造企业、商贸市场服务的仓储基地和配送中心，大力发展运输、仓储、流通加工、配送等物流服务，并通过信息化与商贸市场对接，由林安物流公共信息平台（www.0256.cn）来调配商贸市场的物流活动，使商贸市场扩大交易规模和辐射能力，提高市场的竞争力。

三、项目主要内容

项目利用林安物流园强大的物流服务基础。林安物流园有第三方物流公司 400 多家进驻，信息经营户 1500 家，向下可覆盖超过 40 万辆的车源，向上链接超过 3 万家各地的工商企业，为家电、小五金、家具、服装鞋帽、农副产品、汽车等“珠三角”优势产业提供物流一体化服务（包括仓储、分拣、配送、融资、保险等）。

林安物流通过信息化与商贸市场对接：客户只需在商贸市场看板下单、契约交易，通过指令在物流园区实行配送，通过物流信息交易平台整合优质专线进行物流操作，货物的分拔、收发、运输、仓储、配送、货物跟踪等业务操作集中在市郊的物流园区，以缓解城市交通压力，借助展贸市场与信息化对接进行撮合和远程配送，再通过物联网技术的有效利用，如利用具有 GPS 功能的手机等移动设备、银联移动 POS 机等提供信息交互、定位、在线支付、货物在线跟踪、实现可视化管理，构建诚信、安全、方便的交易环境，从而减少车辆进入商贸市场。物流园集中仓储和物流配送客户的订货，货物的交收、配送由物流公司完成；专业批发市场专注于从工厂订货、采购，并在市场上展示商品与客户接洽，达到商流与物流分离的目的，两者各取所长、完美结合，可以有效缓解城市交通压力，促进“三现”的商贸市场升级转型为展贸式市场。

（一）以“基地+电子商务”的运行模式，开展“网上+网下”的交易

林安物流采用“物流基地+电子商务”的运作模式，建设物流信息交易市场和网上交易的信息化平台。在提供仓储、物流配送的物流园区基础上，建设中国物流信息交易平台（www.0256.cn），平台以电子商务和网络公共平台为依托，整合国内物流行业资源，打造厂家和商家面向物流供应商的网络物流集中采购渠道、物流供应商面向厂家和商家



的网络营销渠道、物流供应商之间的同行网络共赢合作渠道，建设国内最有影响力的物流行业平台。

（二）通过物联网应用，实行可视化管理，打造诚信、安全体系

在做好“信息平台”的基础上，开展物联网应用，对物流过程实施全程可视化的管理，实现对运送货物和车辆的智能化识别、跟踪、监控，达到降低物流成本，提高服务效率的目标，实现对“万物”进行“高效、节能、安全、环保”的“管、控、营”一体化。

（三）建成车辆交互系统——打造全国网上停车场

利用RFID射频和传感技术，打造全国网上停车场和诚信车队，并通过与中国物流信息交易平台（www.0256.cn）的对接和信息交互，实现与商贸市场的货物运输自动撮合和资源优化配置，并实时查询车辆状态，不仅减少车辆空载，提高配货速度和停车场使用率，还可为企业降低到各停车场找车的运营成本。

（四）建设全国呼叫中心400-8866-956，全国网络实时对接

呼叫中心24小时随叫随到，提供售前咨询、信息转移、投诉受理、信息回访、发货调车、找货发车、代办货物综合险、物流跟踪、物流监管、售后等综合服务。

（五）公路物流价格指数平台的建设

公路物流价格指数平台的编制和发布，为政府和行业主管部门及时准确了解和掌握物流市场动态，预测经济的运行状况，制定行业政策和发展规划提供依据，市交委的信息平台已与公司的公路物流价格指数平台做了对接。该指数通过图表形式直观的向社会大众展现林安物流园的指数行情和价格行情，并提供丰富的行业资讯和市场动态等信息。商贸市场的业主可以掌握近期的运价情况，为企业经营决策提供有效的信息引导，促使企业根据市场情况调整生产规模、经营策略和投资方向，从而促进产业集群转型升级。

（六）为行业提供物流金融服务

为中小物流企业提供建担保和监控职能，解决资金短缺问题，同时提供结算服务，减少“三角债”的现象。

四、项目取得成效

批发市场具有客户众多、品种齐全、货源和信息渠道广的优势，通过与物流信息平

台对接，更能发挥信息资源优势，有利于开展电子商务交易、仓单交易，进一步完善市场的流通组织功能和售后服务功能等。

通过物流信息平台（www.0256.cn）的有效调度，以呼叫中心、招投标中心实现现代化的物流配送，减少中间交易环节、降低物流成本，通过手机支付、电子结算，降低交易风险，真正实现物流业与专业市场的融合发展。

物流信息平台整合海运、空运、汽运、铁运等资源，掌握最新的价格动态，直接与承运商联系，减少中间环节，在保证服务、时效、安全的前提下有效匹配物流资源，减少物流成本，提升企业抗压能力。

通过诚信会员制的管理，验证体系和首赔付制度，以及车讯通实现定人、定车、定货管理，以倡导信息化平台和物联网的应用推进诚信管理体系，使专业市场所发运的货物能溯源跟踪，保护消费者的利益，创造健康、有序、安全、诚信的商业环境，有效解决诚信缺失问题，有利于建立市场信用体系，切实有效解决批发市场“三现”问题，推进商流与物流分离，共同帮助解决城市管理的难题。



上海陆交中心陆上货运交易平台

一、项目基本情况

上海陆交中心 56135 物流服务平台，成立于 2005 年，是由长江经济联合发展集团投资组建的中国最大的物流电子商务平台和物流资源交易平台。2011 年，平台成功引入战略投资者同盛集团，经过多轮增资扩股，目前注册资金为 2.6 亿元人民币。作为全国领先的物流电子商务门户——56135.com 网站，平台坚持“公开、公平、公正”的原则，以“物流管理信息化、物流服务标准化、物流交易网络化、物流资源社会化”为目标，利用 B2B 网上交易模式，整合海量信息资源，既解决了“车、货、库相互找不到”的问题，规范了物流市场、规避了市场风险，又降低了企业物流成本，提高了社会综合效益，也为政府加强陆运市场监管提供了可靠有效的决策依据，促进了整个物流业的健康发展。

截止 2013 年 8 月底，56135 平台已拥有注册会员 12 万，并保持每月 8000 家会员的增长趋势，每日平均访问量超过 180 万人次，每日发布有效交易信息 100 万条，平台为会员单位研发了 20 项拥有独立知识产权的物流标准化软件。56135 平台的网站运营核心指标—PR 值达到 6，在同行网站中位列第一。

二、项目背景

目前，中国公路货运的空载率高达 50%，且行业整体信息化程度较低，货运供需信息的真实性不足。物流存在有海运、空运、铁路运输、河运等多种形式，陆运是唯一可以将它们连接起来的物流形式，而这恰恰是一块短板。电子商务的蓬勃发展，一定离不开陆运配送，而供需不对称的情况又显然跟不上急剧上升的市场需求。在以往，由于物流业信息化程度较低，市场信息不对称，公路货运的空载率高达 50%，往往是单程拉货而回程空置。由于物流企业多数小、散、弱，市场缺乏强大的组织者，货运双方都被货代所挟持，进一步推高了企业的物流成本，也造成企业内部“收回扣”等腐败现象的发生。因此，公司决定建设陆运物流信息网。

三、项目主要内容

（一）56135 公共资讯平台

56135 平台营运至今已经成为信息最全的物流公共资讯平台，并建立国内规模最大的物流企业数据库，企业范围包括海运、空运、仓储、货代、专线等。

（二）56135 供求发布系统

平台通过提供大量物流供应和需求信息，解决了物流服务交易中的信息不对称矛盾，并降低了物流交易信息发布和获取成本，从而降低了社会整体物流成本。

（三）56135 物流运价行情和运价指数

56135 依托平台的资源集成优势和物流交易数据，研发独家发布对政府部门、研究机构、投资者和相关企业提供有参考价值的运价指数和运价指数研究报告。

（四）56 易搜物流专业搜索引擎

56135 平台于 2010 年 6 月在海量信息的基础上，推出了物流行业速度最快、查询资源最丰富的物流资源搜索引擎——“物流易搜”，为用户提供包括物流商机、交易、运价、企业诚信及物流资讯在内的专业物流搜索服务。

（五）56135 物流会员社区

物流会员社区是 56135 物流交易平台于 2010 年 7 月推出的又一大核心服务产品。物流会员社区具有海量资讯，能及时反映社区热点、行业新闻和会员动态，是为 56135 会员提供的一个互动性强、方便及时的大型物流行业交互平台。

（六）56135 撮合交易服务产品

56135 撮合交易为交易双方提供货盘确认、在线询盘、运力资源整合、诚信咨询、交易撮合以及交易跟踪等交易服务。

（七）56135 担保交易服务产品

56135 担保交易（也称合同交易）为交易双方在撮合交易的基础上，提供第三方结算监管平台服务、物流保险和交易后跟踪服务，为交易双方提供货物运输安全和交易风险担保。

（八）56135 “e 管通”系列物流软件产品

“e 管通”系列物流软件产品是经过长期需求分析和市场调研，由专业研发团队经过多年系统研发和实际测试通过的专业物流管理软件。“e 管通”系列是为物流企业量身定制的物流管理信息系统，在规范操作流程的基础上，合理利用资源，从根本上控制



运输成本，创造效益，极大的提高管理过程中的效率。从而全面提升企业的核心竞争力，主要包括物流 e 管通、专线 e 管通、仓储 e 管通、配送 e 管通等一系列产品。

四、项目取得成效

（一）服务于中小微企业

2012 年 12 月，56135 平台旗下产品——56 云平台成功上线。56 云平台旨在为中小微企业提供服务，与服务于大中型企业的 56135 担保交易平台一起，构成 56135 物流服务体系。在 56 云平台上，每个中小微企业都是物流方案的提出者和解决者，同时也是物流资源的生产者和消费者。通过 56 云平台，中小微企业能够最大限度降低物流信息的获取成本和物流资源的交易成本，并能充分提高对物流信息和物流资源的利用率。目前 56 云平台已有会员 2 万人，每日新增会员 150 个，每日发布有效运力与货源信息 2 万条，有效物流云信息达到 50 万条。

搭载于 56 云平台上的 56 云跟踪服务平台，为中小微物流企业及其服务的制造业和流通业企业提供全面精确的物流节点跟踪，使物流服务变得更加可控和可追溯，是实现智慧物流的重要途径之一。

（二）服务于物流电子交易

在 56135 门户网站的基础上，从 2010 年开始，平台进军担保交易领域，经过三年多的探索和实践，目前已经完成 1000 万吨钢铁的运输交易，并成功建立起贯穿集港、理货、委托、竞价、合同、结算、保险、担保、运输跟踪、数据接口等一系列流程的物流电子交易体系。56135 平台担保交易经过 3 年多的发展，利用集约竞价、合同担保、运输管理、资金结算、沟通协调及数据接口等模式，已为不少大型生产资料企业提供了物流电子交易担保服务，带来经济、资源、管理等方面效益。一是经济效益，为物流供需双方提供优质资源，降低双方的合作成本，包括为货主企业有效降低物流成本，为物流企业有效降低服务销售成本。二是资源效益，为物流企业提供更多的运输业务资源；为货主企业提供更多的物流运力资源。三是管理效益，为交易双方提供系统化的统一管理和精细化的节点跟踪；为交易双方提供统一结算，有效降低结算成本，规避资金结算风险，确保安全可控；为交易双方提供统一的系统数据接口，实现更便捷的信息化管理。四是效率效益，能有效提高物流服务的交易效率，提高资金周转效率，加快货物运输进程，提高货物流通效率以及物流供需双方的沟通效率，降低资金成本、库存占用成本。五是安全效益，能规避交易过程的不诚信风险、运输过程中的货损货差和时效风险以及

结算过程中的资金风险。

（三）服务于国际贸易

洋山港集装箱（空箱）运输交易平台，是在上海市政府的领导下，在市交通港口局和市综合保税区管委会的支持、推动下，以陆交中心 56135 物流服务交易平台为基础，共同建设的洋山港集装箱运输交易平台，建成后的平台将实现交易资源规范管理，交易价格公开透明，交易信息网上配对，交易流程科学合理，交易服务安全可靠。项目建成后的主要意义：一是能解决交易过程的信息不对称，提高交易效率和安全性，做到过程能追溯、安全有保证、追责有依据、担保有主体；二是避免 1#卡口的不规范交易行为所带来的各种现象；三是船公司通过交易平台可以节约成本、提高效率，加强对交易过程的有效管理；四是集卡运输单位能通过平台降低成本，对运输业务的计划性和管理得到加强；五是公开的交易模式避免了国家税收的流失；六是可向其他港口或港区复制成功模式。

（四）服务于城市物流配送

上海市城市公共配送服务平台（以下简称“平台”），是在商务部、财政部的支持推动下，由上海市商务委员会联合市发改委、市经信委、市建交委、市公安局和各区政府共同发起，并由上海现有配送服务的龙头企业集团积极参与、共同成立的服务性和功能性项目。目前，平台主要按区县对起运地、目的地进行分类，提供会员企业、货源、运力查询服务，帮助撮合交易、共同配送，相关功能正在拓展完善。

“平台”建设的目的：主要是以现有配送龙头企业优势资源为基础，通过配送模式创新，对现有货源市场和配送服务等社会资源进行整合，促进降低配送成本；通过打造城市公共配送服务的标准化体系和诚信体系，避免配送服务市场的恶意竞争；通过提高城市配送信息化水平、管理服务水平，促进城市物流配送产业升级。

“平台”建设的主要意义：一是整合物流配送供需资源，有效利用城市配送运力和网点资源，解决信息不对称、车货不对接问题，降低社会物流成本；二是利用统一配送、集中配送、共同配送，满足流通小批量、多频次、多品种、快周转的需要，降低企业物流成本；三是优化配送路线，减少配送车辆数量，缓解交通和环境压力，促进节能环保；四是规范物流市场管理，避免恶意竞争、低端同质化竞争；五是促进诚信经营，建立应急物流体系，加强政府对城市配送的指导与监管；六是促进健全市场流通和城市配送服务体系，服务保障民生，提高城市综合管理水平。



神东国际航运一站式服务平台

一、项目基本情况

上海神东船务有限公司是一家具有十多年国际货运代理经验的专业公司，立足航运服务业 14 年，已取得中华人民共和国交通部一级认证的无船承运人资格证书 (MOC-NV01027)。

上海神东船务有限公司运用互联网和现代化平台技术，借鉴世界先进物流管理理念，在连续 7 年信息化的基础上，整合运用公司在该领域十余年精心耕耘建立起来业务合作关系，包括与上海口岸 90%以上船公司、60%以上货代企业的航运业务合作关系，公司与上海浦发银行、宁波通商银行搭建了授信保理平台，形成了来源稳定可靠的口岸数据信息等三大资源，通过与船讯网等第三方公共信息服务运营商合作，创立神东国际航运一站式服务平台（下称“服务平台”），为物流供应链上下游企业提供运价发布、船舶动态、在线订舱、在线报关、Door to Door 物流服务及全程跟踪、在线结算、在线融资等一站式物流解决方案及其它增值服务。

二、项目背景

根据上海市政府建设“国际航运中心”、以科技进步和信息化带动传统航运服务业发展的战略要求，上海神东船务有限公司针对上海中小型航运服务企业（下称“航运服务企业”）存在的信息化程度低下、供应链一体化水平落后、融资难等三大发展瓶颈，提出信息平台建设内容和方案，旨在为航运服务企业提供公共便捷的口岸信息、在线物流运输、在线融资征信等国际航运一站式服务，提升、引领航运服务企业的服务能级，向供应链一体化、航运金融等高端服务转型。

神东国际航运一站式服务平台运用神东船务每月数十万条的用户物流信息和相关资金结算信息，结合港口码头、海关检疫、税收外管等公共机构的业务数据，在数据分析和信息挖掘的基础上，通过自主开发的“即时运价发布，在线结算和客户端”等六个软件系统及其 12 个子系统，实现以下两大功能，为航运服务企业破解三大发展瓶颈。

功能一：利用互联网和现代化平台技术，使神东船务的物流业务操作系统与“服务平台”以及相关的口岸数据三者紧密结合，为用户提供运价查询，在线报关、Door to Door

物流服务、全程货物跟踪、在线结算、个性化信息定制，移动终端等高品质的一站式物流服务，实现物流、信息流、资金流的即时对接与统一，引领神东船务及其用户提升信息化程度和供应链一体化水平，降低物流成本、提高经济效益。

功能二：“服务平台”利用神东船务长期累积的丰富的客户商业信用数据和结算信用数据，与浦发银行、宁波通商银行的信用评价体系对接，通过采集用户在货物出运过程中产生的全部业务数据、结算数据及实时货物状态等信息，为银行提供用户融资的风险控制依据-解决征信难；利用用户出运货物的提单作为抵押依据-破解抵押难、融资难，为用户提供快速、便捷的在线资金服务。

三、项目主要内容

神东国际航运一站式服务平台已建设成为集信息发布、服务交易、结算融资为一体、全部业务流程都实现在线操作的国际航运物流服务平台，在国内具有一定的先进性，主要建设了六个自主开发的软件系统及其 12 个子系统，子系统的建设情况如下所示：

1. 运价查询子系统。该系统可即时免费提供覆盖全国 8 大口岸、全球航线的运价查询并支持实时交易，便捷快速、真实可靠。实现运价信息的实时、透明，用户看到满意的运价即可下单，把复杂的订舱服务变得像网上购物一样便捷，缩短了物流环节，节省了物流成本。
2. 物流动态查询子系统。该系统可 24 小时全天候为用户方便提供全球 GPS 船舶动态跟踪、月度船舶计划表，快速查询，保函大全下载等服务，查询方便，服务到位。
3. 电子订舱子系统。该系统灵活接入 4 种方式的电子订舱，适应用户多种业务需求。整合所有船公司的保函文件，集成订舱过程中的复杂操作，实现全程在线操作，在线完成并单、加拼、批量修改小票、全程货物跟踪、修改记录查询、Freetime 申请等，节约沟通成本，保证信息畅通。
4. 提单在线签发子系统。该系统通过模版创新设计，实现提单在线签发和在线下载，每一票业务的正本提单都会在第一时间扫描上传到平台上，用户可根据需要随时查看、核对、在线签发提单，同时实现提单签发流程和费用结算系统关联制约，避免相关财务风险。
5. 操作信息跟踪子系统。通过该系统，实现“服务平台”操作信息公开、透明、无延迟，用户可在第一时间了解业务操作进程和需要协调解决的事项，节省沟通时间，降低沟通成本，提高工作效率。系统自动记录所有操作过程中的变更信息，让变更有据



可查，一旦发生分歧，可全程还原当票业务的操作流程，清晰可视，简单明了。

6. 货物动态跟踪子系统。通过该系统实现出运货物在预配、进港、海关放行、装船、离港等节点状态的全程在线跟踪和个性化提醒，让用户轻松获取、清楚了解出运货物的相关节点状态及信息提示，提升服务品质，让客户体验到可视化物流的先进与便捷。

7. 电子对账子系统。通过该系统实现“服务平台”与用户之间货物出运费用的在线比对、在线核销、异议账务的在线沟通和解决，大大节省财务管理成本。清晰的对账、开票、核销流程，让客户在第一时间对自己的货物出运成本、业务账单了如指掌。

8. 电子结算子系统。与东方电子支付有限公司系统对接，借用第三方支付通道，实现应收款的在线支付（目前国家政策仅支持人民币第三方支付），客户开通支付权限后，只需要选择要支付的账单，即可通过第三方支付工具在线支付相关费用。

9. 在线报关子系统。顺应海关通关作业无纸化改革要求，通过该系统为用户提供无纸化在线报关。从用户申报到货物放行，所有报关单及随附的纸质单证都转变为电子凭证，用户不需到现场提供纸质单证，通过互联网就可以完成申报、通关全过程。

10. 个性化信息定制子系统。根据用户需求定制各种个性化的运价、货物动态等节点信息，通过邮件或短信予以推送。即使用户并未通过平台出运货物，也能享受同等的信息增值服务。

11. 移动终端服务子系统。通过该系统，可为用户的手机等移动终端，随时提供运价，订单等信息。

12. 吉达宝资金服务子系统。根据客户对于资金的不同需求，吉达宝提供了小额资金垫付服务、浦发银行无抵押信用贷款。银行承兑汇票资金服务等三种不同类型的在线资金服务。用户登陆平台，即可在线实现以下操作：在线签订框架协议、在线申请信用额度、在线审批、在线签订资金服务合同、在线回笼资金，实现资金和单证的全程在线跟踪和管理。

四、项目取得成效

（一）企业效益

自2011年1月开始建设以来，项目紧紧围绕建设目标，通过持续的技术革新和理念创新，通过3年的努力，完成了“服务平台”的建设任务。“服务平台”一是为用户提供了国内同行中功能最完整的专业化海运物流电子订舱平台，二是拓展了拖车服务、仓储服务、报关服务和江海联运、海铁联运、内贸运输等服务内容，为用户快速定制一

一站式物流解决方案，成为国内最便捷的物流解决方案供应商。用户一旦登录，“服务平台”即可根据用户需求，自动生成各类物流解决方案并组织实施，实现从运价与船舶动态查询、订单下达到货物出运及其动态跟踪、提单下载与对账结算等全程电子化操作，首创物流业务操作全程数字化、透明化、可视化，实现了提升航运服务企业信息化程度和供应链一体化水平、发展航运资金融服务、降低物流成本、提高劳动生产力和社会经济效益的项目建设目标。

1. 项目通过整合运用各类公共航运信息，快速提升信息集散速度，扩大信息传播覆盖范围，有效提高公共信息资源的配置使用效率，惠及全国各类用户。用户只需登录平台，即能方便快捷免费获取各类航运信息。平台集散发布的航运信息分为运价信息、船舶信息、操作信息、货物跟踪、结算信息、资金服务、实用工具等七大类 36 个品种。

2. 项目深度发掘市场亟需的物流服务产品，服务范围更加广阔，服务能力迅速提升，市场影响力不断扩大。（1）专业化海运物流订舱平台服务范围覆盖上海、宁波、青岛、天津、大连、深圳、广州、厦门等全国八大口岸和全球 29 条航线；在标准箱的基础上，扩展了特种箱与危险品等特色服务；服务范围由口岸向内陆腹地延伸，除口岸服务外，拓展了江海联运、海铁联运、内贸运输等服务，创造条件积极参与中转集拼、沿海港口与上海港之间的沿海捎带等服务；（2）一站式物流解决方案包括：海运订舱、拖车服务、报关服务、仓储服务、出运方案定制、吉达宝系列资金服务、全程物流跟踪等；（3）项目采用免费注册加盟服务的方式，不断优化用户结构，对接相关外贸电子商务平台，吸引全国各大口岸会员 4500 户和各类物流资源加盟供应商近 40 户，其中长三角客户及异地口岸客户占 40%，贸易公司或直客占 20%。

3. 项目通过不断总结业内航运电商网站的经验教训，实现一站式物流服务操作的全程数字化、透明化、可视化，确保在线物流服务的安全性、规范性与合法性。具体为：价格系统确保了海运费、各类附加费和操作费用报价的真实透明、实时有效；操作系统确保了各项业务费用发生的真实性与完整性；单证管理系统实现了订单、提单等各类重要业务单证的可视化跟踪与查询，确保了各类单证流转的安全性、规范性与合法性；物流助手服务系统提供的快递、船舶、口岸、船公司等信息跟踪，确保了各类航运服务的便捷配套；吉达宝资金服务子系统实现了业务流、数据信息流和资金流的对接统一和可视化，提高了服务产品的资金安全性。

4. 项目通过大胆改革，创新了航运服务企业的商业模式和盈利模式，提升了企业的服务能力和劳动生产力，实现了商业模式创新。航运服务企业传统的商业模式从接受



用户委托订舱到收取服务费形成了一个闭环，“服务平台”运用网络技术，充分发挥平台的集聚和扩散效应，一是将线下单个航运服务企业离散的商业行为从一个闭环集聚成平台化开放式的网链结构，转化成平台的公共服务资源，由此触发的蝴蝶效应，引发了更多的物流服务需求，为平台用户提供了更多的商业机会；二是免费为用户提供各类物流供应商、口岸数据供应商和金融机构的信息资源和平台创新开发的在线航运物流服务和在线资金服务等产品资源，帮助用户和加盟商依托这些资源，快速满足各类物流服务需求，从而提升服务能级，加快实现向现代服务业的转型。

（二）社会效益

服务平台推动神东船务从传统的海运订舱企业转型成为现代化的物流解决方案供应商，同时也产生了积极的社会效益，带动和促进了航运服务企业调结构、提能级、增效益、促转型，吹响了航运服务企业在金融服务支持下协调发展的号角。

1. 有力推动了航运服务企业的信息化发展进程

我们通过免费提供客户端子系统、制订详尽的平台使用培训教程、组建专业培训团队，开通专线答疑电话、开展远程演示、积极走访、互动学习等方式，开展“服务平台”功能的推广演示与普及应用。在试运行阶段，有十余家下游企业参与配合进行了平台的实施测试，通过收集企业反馈情况，改进和完善了系统功能，平台上线后的专题演示培训累计 30 余次。“服务平台”先进的服务理念和快速便捷的操作系统，受到上下游企业欢迎，平台全权负责软件的维护和升级，用户无需购买软件，只要上网登录平台就可进行行业务操作，消除了用户自建系统、自购软件的资金和运维之虞，大大提升用户提高信息化的积极性；海华、中外运、长锦等船公司专程来我司调研平台服务功能和开发经验。截止项目验收，“服务平台”的注册会员达 4500 户，占全部客户的 75%以上。上述举措不仅有效推广了“服务平台”操作系统，普及了在线物流服务理念，同时有力推动了航运服务企业的信息化发展进程。

2. 有效推进了航运服务企业企管水平和劳动生产率水平的提高

“服务平台”制定的在线交易管理制度，加盟商和会员管理办法，在线交易流程规范等，要求用户必须具备相应的企业管理制度与管理能力才能与之衔接；信息发布系统使信息传递速度和准确度大幅提高，在线交易系统标准化的操作规范使差错率大大降低、工作效率不断提高、在线结算系统使财务管理成本随之下降，单位时间内业务人员的业务处理量达到传统方式下的 1.5 倍以上。

3. 努力营造现代物流生态圈，积极引领航运服务企业向现代服务业转型

作为一站式物流解决方案供应商，“服务平台”提供的 12 项服务功能将供应商、制造商、分销商直到最终用户连成一个整体的网链功能结构，用户通过 12 项服务功能的配套使用，增强了为平台所集聚的运输、配送、仓储、融资等环节的各种商业机会提供一站式服务的能力，逐步实现向现代服务业的转型。

“服务平台”将依托 IT 技术和平台技术的进步，建立更完备的数据库，提供更快的访问速度和更强大的数据支持功能及辅助决策功能，通过开发更多的公共产品，不断提升公共性，努力建成第三方物流公共服务平台，为物流制造商、供应商、分销商、航运服务企业直到最终用户提供更好更多的公共产品，努力营造各尽其职、各取所需的现代物流生态圈，完成引领航运服务企业向现代服务业转型的历史使命。



朗华集团跨境物流公共服务平台

一、项目基本情况

朗华集团成立于 2006 年 2 月，注册资金 1 亿元，是一家率先与国际接轨的综合型供应链服务商。经过多年的卓越运营，公司现已开始集团化运作，辖下共有 12 家分、子及控股公司。业务布局以深圳、上海、北京、成都四大城市，以及香港自有仓库、虚拟仓库为集散中心，辐射全国 200 多个大中城市及北美洲、南美洲、南亚、非洲等区域的国家和地区。

目前，集团已成功搭建“供应链平台、外贸平台、金融平台、电商平台、物流平台”五大流通平台。其中，供应链平台植根深圳，面向全球，打造中国原材料进口、技术引进等一体化国际采购平台；外贸平台面向国际市场，承接中国成千上万电商平台产品流通过程中所需要的物流、仓储等服务；金融平台为中小型物流企业、国内知名大专院校的优秀毕业生及行业专才、供应链上下游中小型企业提供金融支持；电商平台运用强大的信息处理技术，为粤港澳地区数万家工厂提供中转平台，最大化、集约化提高其利用率；物流平台专业为供应链上下游企业提供 VMI 分拣、空港地勤、仓储联合等服务。未来，朗华将遵奉“百善孝为先，百事行为先”的精神理念，致力于成为中国与世界经济贸易的资源桥梁，为中国流通行业的健康有序发展提供新的商业思维和服务模式。

二、项目背景

在国际贸易物流运作中，往往同一路程、同一商品的报价通过同一家货运公司的不同代理商，差价可能在 10% 以上，而且对运输过程的货物入舱状况、在途情况等用户完全不知情，这种供需双方信息不对称导致的“不透明”，降低了跨境物流业的客户满意度。因此市场需求推动跨境物流上线，将“物流”作为一项基础服务产品，与电子商务结合，面向众多货主及货运代理，为物流服务的供给方和需求方搭建了在线撮合交易的渠道，并为物流服务的需求方提供多种物流服务选择及一站式服务所需的各项功能。

正是在这种背景下，蜜蜂网（www.cbmfw.com）应运而生。蜜蜂网（www.cbmfw.com）是朗华集团旗下国内领先的跨境物流公共服务平台。它依靠集团强大的跨行业资源协调能力、信息处理技术、专业的服务团队、成熟的运营经验，为中港两地企业，特别是珠

三角地区的进出口贸易企业提供跨境运输、通关、仓储等跨境物流公共服务。蜜蜂网全面整合中港运输和香港仓储资源，实现“要车找蜜蜂，要仓找蜜蜂”的目标，打造一个集电子商务、在线交易、全程跟踪的中港跨境物流服务最佳平台。

三、项目主要内容

蜜蜂网要建成跨境物流服务的公共交易平台，不仅实现供求双方订单对接的信息服务，而且作为公共平台介入客户与加盟商之间的交易，实现目前B2B跨境物流服务平台的改造升级，由信息服务型上升到交易服务型的公共交易平台。

蜜蜂网建设的重点是为新一代的跨境物流公共服务平台添加交易功能，同时具备第三方物流信息平台和传统物流实体公司的优势，既可以实现第三方物流信息平台的供求信息发布、咨询、订单成交等线上信息服务功能，又能够做到传统物流公司的安全、高效、可靠的线下交易服务质量。时效。

蜜蜂网作为一个“方便、快捷、安全”公共交易平台，成为客户需要面对的单一市场主体，满足客户跨境物流业务中的运输、通关、仓储全部服务要求，处理跨境货物运输和仓储过程中的异常保险、售后服务等客户关心的环节，为需要跨境物流服务的客户提供最佳的用户体验。

目前蜜蜂网能提供“中港运输”、“天下良仓”两大产品服务功能。

1. 中港运输服务

打破传统物流运输运营模式，实现中港运输资源（车辆、人员、线路、通关、仓库等）优化，采取自营和开放平台相结合模式，拥有中港运输车辆上千辆，其中自营上百辆。

平台为客户提供在线下单、在线报价、我的订单、快速下单四种功能。所有操作环节均可通过“新手入门”的“客户指南”来完成相关线上操作指引。同时，平台提供的“24小时服务热线”可帮助用户详细了解平台的报价、操作、查询、定制、支付、投诉等功能细节，确保用户全方位了解平台的便捷性和安全性。

2. 天下良仓服务

天下良仓提供香港境内仓储公共交易服务，是为供需双方提供香港境内临时仓储服务的网上交易平台。供应商可以便捷地发布闲置仓信息，提高仓库利用效率，增加收益；用户能够快速方便地查找香港境内闲置仓信息，选择自己满意的闲置仓下单使用。同时，用户还可以通过“高级定制服务”，简单描述货物规格和仓储时间等要求，由系统帮助



提供满足定制需求的闲置仓产品，实现上门收货、仓储、提货送货上门等一站式高级服务。完备的用户信用评价体系、快捷的支付结算方式、热情贴心的客户服务，为用户、供应商提供了便捷、高效、安全的系统保障。

平台整合了香港境内 18 个区的闲置、空置仓储资源信息，分“供应商入口、用户入口”实现信息的登记和查询，所有仓储资源信息汇总到“仓库信息”进行分类。供应商和用户可分别通过系统进行资料注册登记，实现供需双方交叉查询，了解对方的基本信息，确保双方信息对称。所有用户可根据自己的寻仓需要，通过“自选租仓”、“按需租仓”分别进行模糊选择和定制选择，由系统自动生成满足用户需求的仓储资源信息。

四、项目取得成效

蜜蜂网自 2013 年 2 月正式上线运营，业务发展形势良好，初步形成“跨境物流找蜜蜂”的影响力。中港运输平台完成上百台中港车的加盟，形成初具规模的运输服务队伍。香港仓库供应商加盟天下良仓平台也有 100 多个，临时仓储服务覆盖香港核心仓储区域：元朗、屯门（深圳湾口岸），上水（皇岗、文锦渡口岸），荃湾、葵涌（空海运），沙田（新界中心）。

（一）典型成功业务案例

1. 物流公司爆仓，急需额外仓位

深圳 A 公司经常采购大批量的显示屏货物，在香港沙田通过 B 物流公司做仓储。原定春节前有一批 50 个卡板的显示屏需要进口，但报关出现问题，货物需要滞留在港。此批货量也超过出 B 物流公司仓储现有容量，急需要寻找临时仓库。A 公司在天下良仓平台填写简单的货物信息及存仓要求，通过系统自动配匹合适的仓库。最后 A 公司选择了位于粉岭的一个普通仓库，成功将 50 板显示屏货物安置在粉岭仓库。

2. 出口交货受阻，寻找临时仓库

A 企业原计划 2 号安排一批小型设备出口，货物通关到港后需要交给客户 B 指定仓库。因通关异常，货物于 3 号下午才通关，客户 B 未能按期收货而取消此份订单。A 企业努力寻找客户 B 协商的同时，急需寻找仓位搁置货物，保障货物安全。A 企业拨打了天下良仓的客户服务热线试图解决临时仓库的困惑，天下良仓客服了解 A 企业的状况，在屯门提供了一个恒温仓库以收纳滞港的设备。A 企业协商成功后，天下良仓安排本地物流，快速完成 A 企业的送货要求。

（二）发展目标

蜜蜂网的未来发展目标分为几个阶段：

1. 2014 年，建立新界区域总部

地点设立在沙田区，沙田区是新界的中心，在服务范围上辐射新界各区域，是新界的经济中心、居住中心、消费中心，在此地建立区域总部，方便对客户的服务追踪、交流、业务洽谈。建立移动互联服务，从手机端获取订单信息、下单、反馈、跟踪等服务。

2. 2015 年大面积空置仓租赁、仓库买卖平台上线

更大范围的为客户提供线上交易产品，压缩展示及交易成本，提高效率，方便买卖双方促成交易，扁平市场交易环节。中港运输加盟车辆达到 300 台，同时实现手机移动订单量达到 50%以上，体现出平台优势。

3. 2016 年天下良仓闲置仓交易面积达到全香港 5%，超过 150 万平方，营业收入超 10 亿

中港运输平台实现 100%的网上下单与接单工作，掌握超过 10%的中港车运输资源，掌握香港三大经济支柱“物流”的大量资源，构建以香港为中心，辐射亚洲发达国家的物流仓储、运输配送、集中采购、执行分销为主导的国际供应链服务体系。



附件 2 行业物流信息服务平台案例

深圳市物流行业公共服务平台

一、项目基本情况

深圳市物流行业公共服务平台（www.lscma.org.cn）由深圳市物流与供应链管理协会（以下简称“协会”）自筹建设，面向物流行业提供公共服务的专业、中立和开放性平台，2012年获工信部批准建设。平台立足于解决单个企业想做而又无力解决的共性问题，积极致力于为企业加快物流和供应链管理创新及产业发展提供解决共性问题的平台，最大程度地降低企业技术基础投入和供应链管理管控过程中的交易成本，努力实现共性基础资源共享，进而促进供应链管理行业和物流产业新兴领域的快速成长。

二、项目背景

《深圳市现代物流“十二五”规划》中指出深圳物流业要抢占物流技术高端。加强物流系统工程技术、价值工程技术等软件技术开发利用，重点发展条形码技术、无线射频技术、智能标签技术、恒温运输技术、电子数据交换技术等物流技术以及仓库管理系统、全球定位系统等知识系统。加强高端技术和服务标准推广应用，推动低碳物流技术的开发，支持物联网、云计算等物流技术和相关物流设备试点示范，开发建设智能可追溯网络系统、智能配送可视化管理系统、局域性智能控制自动操作系统。

因此，通过平台建设，可以推动物流高端技术的应用，实现政府、物流服务企业、工商企业之间实时、可靠的信息交互，推动物流市场协调、有序、健康地发展，并把分散在不同区域、实力较弱的单一运输与物流企业紧密联系在一起，通过提高物流服务能力，推动物流服务企业从粗放经营向集约经营的转变，增强企业核心竞争力，最终实现信息共享，全网联动，最大限度发挥网络的优势，实现社会资源的最优配置，加速推进现代物流体系的形成和健康发展。

三、项目主要内容

（一）物流信息公共服务平台

物流信息公共服务平台是一个信息交换的介质性平台（图4），为信息需求者提供

各种信息服务与技术服务内容。该系统将分散在政府各个部门、工商和物流企业的信息资源整合在统一的平台之上，进行充分的挖掘、加工和利用，成为开展物流服务交易的信息载体，确保政府与企业之间、企业与企业之间、企业与客户之间进行信息的充分交换与共享，物流管理与生产活动参与各方有机衔接、协调配合，进一步优化资源配置，充分发挥物流公共信息平台在整个物流体系中的作用。重点建设以下特色服务功能：

1. 市场运行监测
2. 物流资源集聚
3. 品牌市场推广
4. 新产品、新技术推广与应用
5. 物流与供应链管理国际合作促进
6. 人才服务

（二）物流实验室

物流实验室是本项目的另一项重要内容。实验室的设立为国内外的先进物流技术、设备提供一个展示、交流、实践与应用的平台，传播最新的物流技术、设备及前沿理论，加快物流技术、设备的创新和应用，提高物流先进技术与设备的应用，促进中小物流企业的发展。实验室主要建设以下内容：

1. 先进物流技术应用
2. 物流信息系统管理应用
3. 先进技术设备展示
4. 物流仿真实验室

四、项目取得成效

本平台2013年10月上线试运营，计划利用三年时间，通过科学规划、重点突破、全面推进、集聚优质社会资源，建设在线服务系统，培育特色服务功能，依托两大主体功能，六大特色服务，组织带动100家优质社会服务机构，立足物流企业需求，以服务中小物流企业为重点，建设面向全市物流的企业开放式公共服务平台。

2013年度主要服务效果：

1. 组织企业对接服务活动45场；
2. 初步形成市场运行监测服务、资源集聚服务、品牌市场推广服务、新产品新技术装



备推广服务、物流与供应链管理国际合作促进服务、人才综合服务等特色服务品种 6 项；

3. 服务企业数量 3000 家(次)以上；
4. 服务满意率 90%以上。

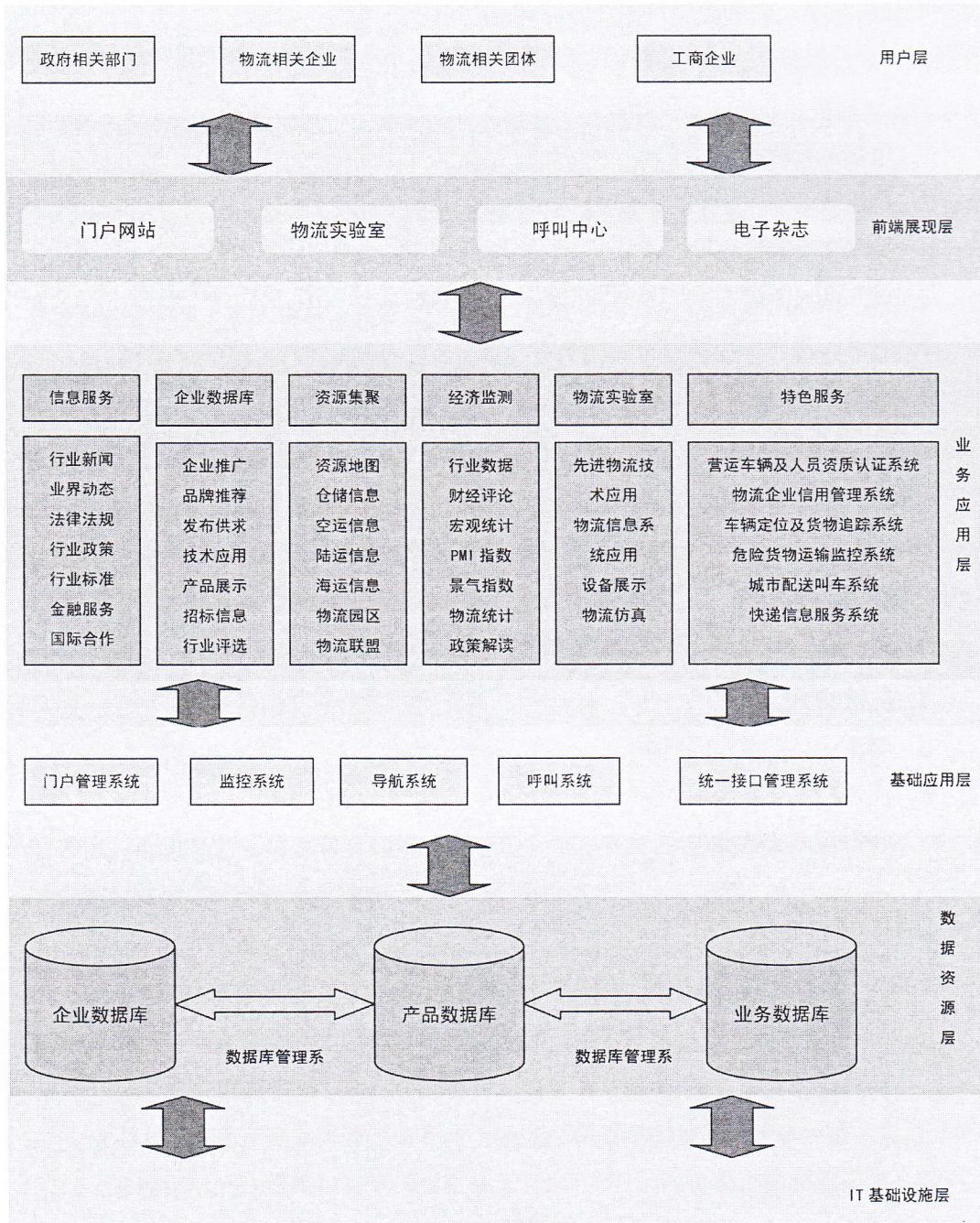


图 4 深圳市物流行业公共服务平台框架结构

附件 3 跨区域物流信息服务平台案例

南方现代物流公共信息平台

一、项目基本情况

南方现代物流公共信息平台（以下简称“南方平台”），利用计算机、网络、通讯、无线射频识别、地理信息系统和卫星导航等现代信息技术，以珠三角地区为基础、泛珠三角地区为依托，对物流作业、物流过程和物流管理的公共环节所涉及的各相关部门物流信息，进行采集、分类、筛选、储存、分析、评价、反馈、发布、管理和控制，实现标准化处理、共享与交换，提供面向区域及公共的信息服务。

南方平台是构造南方地区整体物流现代化发展的共性基础平台，是落实《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008—2020 年）》的重大项目之一。

2008 年 12 月，国务院出台了《珠江三角洲改革发展规划纲要（2008—2020 年）》，明确提出“建设南方现代物流公共信息平台，率先发展‘物联网’，推进基础通信网、应用网和射频感应网的融合。”2010 年，项目建设方案编制和论证工作完成，南方平台启动建设，项目列入“四年大发展”工作方案中十大工程的“珠三角基础设施现代化工程”；2010 年 5 月 24 日，南方现代物流公共信息平台建设项目被正式列入广东省现代产业 500 强项目之现代服务业百强项目之一。2011 年，南方平台完成关键技术突破和标准制定。2012 年，项目建设取得突破性进展：广东省政府成立以副省长为召集人的联席会议制度，成员包括 22 个省直机关、省委办和省厅局及部门地市成员。在项目建设办公室的支持下，2013 年，南方平台完成“一个门户，两个中心，三个数据库”的基础建设，并投入运行（如图 5）。

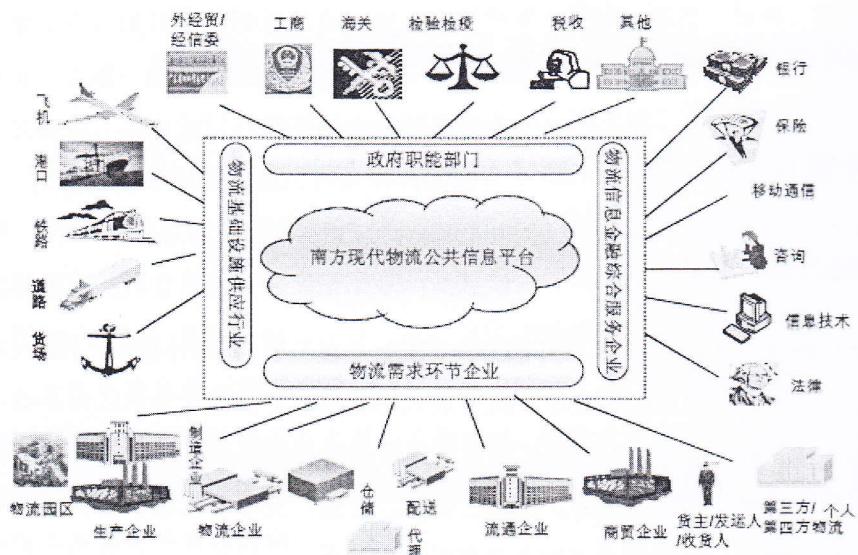


图 5 平台服务对象

二、项目背景

(一) 产业发展的现状

1. 外向型经济与贸易比重大

2012 年广东省外贸进出口总值为 9838.2 亿美元，比 2011 年（下同）增长 7.7%，高于全国增幅 1.5 个百分点，占同期全国外贸总值的 25.4%。其中，出口 5741.4 亿美元，增长 7.9%，与全国出口增速持平，占全国出口总值的 28%；进口 4096.8 亿美元，增长 7.4%，高于全国进口增速 3.1 个百分点，占全国进口总值的 22.5%。此外，一般贸易进出口 3288.6 亿美元，增长 2.5%，加工贸易进出口 5298.6 亿美元，增长 4.4%。2012 年广东外贸顺差 1644.6 亿美元。

2013 年 1—7 月广东省外贸进出口总值为 4 万亿元人民币（折合 6400.8 亿美元），扣除汇率因素（下同）同比增长 18.7%（比 1—6 月回落 2.5 个百分点），高出全国增幅 10.2 个百分点，占同期全国外贸总值的 27.2%。其中，出口 2.29 万亿元人民币（折合 3663.0 亿美元），增长 16%，高出全国出口增速 6.5 个百分点，占全国出口总值的 29.6%；进口 1.71 万亿元人民币（折合 2737.8 亿美元），增长 22.5%，高出全国进口增速 15.2 个百分点，占全国进口总值的 24.6%；贸易顺差 5783.1 亿元人民币（折合 925.2 亿美元）。

2. 制造业成行成市，物流供应链长

珠三角被誉为“世界加工厂”，供应链齐全、辐射泛珠三角地区，目前中小企业总

共约有 70 多万家，占了 95%以上，是市场经济中的主体。当前，珠三角地区中小企业发展迅速，数量已突破 300 万户，已经成为国民经济的重要力量。这些企业特点是供应链环节多，路线长。

3. 华南物流与信息枢纽，地位高

珠三角是中国五大交通枢纽，港口、机场、铁路和公路是我国密度最高的地区之一。广州与北京、上海构成我国三大通讯和互联网国际出口地。

4. 粤港联动和区域一体化发展快

2012 年粤港进出口贸易额（含转口）达 5916.6 亿美元，占同期全省进出口贸易总额的 60.1%，2013 年前 5 个月，粤港进出口贸易额达到 3190 亿美元，按年上涨 46%。香港是广东服务业最重要的外资来源地。2012 年 6 月——2013 年 6 月，我省服务业吸收外商直接投资项目 3711 个，合同利用外资 164 亿美元，实际利用外资 115 亿美元。其中，吸收港资服务业项目 2573 个，合同利用港资 126 亿美元，实际利用港资 79 亿美元，分别占服务业吸收外商直接投资项目的 69%（同比增加 23 个百分点）、占合同利用外资的 77%（同比增加 37 个百分点）、占实际利用外资的 69%（同比增加 24 个百分点）。2013 年上半年，广东新批香港投资服务业项目 1026 个，合同外资 53.18 亿美元，实际吸收外资 40.37 亿美元。广东省的外资目前仍有超过百分之六十是直接来自香港或间接通过香港引进，目前广东省正在筹划建立粤港自由贸易区，希望在发展粤东西北地区的同时，为香港资本和企业创造广阔的广东市场空间。

（二）物流信息化建设存在的问题

珠三角物流信息平台建设存在以下主要问题：

1. 物流与信息基础设施较完善，建有部分物流信息平台，但互联互通较弱、整体服务缺乏（86%需要公共平台）。
2. 企业物流信息化水平参差不齐，供应链可视化不足，开环应用是瓶颈，中小企业（资金、人才缺乏需求大）更依赖公共平台提供统一的信息接入服务（需求迫切）。
3. 政府职能部门环节较多（十余个），需要形成统一的对外服务窗口、减少环节、提高效率、降低接入成本。
4. 粤港澳贸易和物流关联度高，广东外贸依存度高达 155%。据统计，粤出口产品中约有 70%经香港转口，64%的海外买家通过香港到内地进行采购，互联互通关系重大。



三、项目主要内容

（一）架构体系

1. 行政体系架构

平台实现了三级行政体系架构布局，说明如下：

省级：区域统筹体系，信息交换，行业与区域统筹、国家与国际链接；

市级：条块结合体系，高度聚集，主节点建设，应用与基础设施融合；

区县（镇）：基础节点体系，物流园区、基础服务设施，企业应用接入等。

2. 功能体系架构

平台设计了三层功能体系：基础层（支撑）、网络层（连接）和应用层。

基础层以标准化的统一信息交换和国际互联搜索服务为支撑，建设三大基础数据库，实现平台建设、统一协同和核心控制，构造共享基础。以政府相关职能部门的电子政务平台整合为重点，实现省市职能部门物流公共信息平台的共享、快捷、廉价服务。

网络层（连接）以广东省和广州市物联网建设联合行动计划为契机，以广州市为第一平台主节点连接香港节点，建立区域的连接互联网、传感网、通讯网的网络节点和接入体系，再逐步建设粤东和粤西经济圈节点，逐步覆盖珠三角区域。

应用层（专项支持，接入服务）设立八类“一站式”物流运输服务信息平台建设专项，支持建设机场、港口、公路站场、铁路站场、物流园区、电子口岸和中小企业等行业应用公共服务平台，通过“多式联运”等示范工程实现应用推动。

3. 物联网体系架构

平台将物联网分成三个层次，分别是信息获取层、网络接入层和应用服务层。信息获取层主要是通过RFID、传感器网络获取实时信息，网络接入层包括数据库网关、泛在网络和中间件。应用服务层是根据各种应用要求设计的应用服务功能。平台采用的是分布式网络架构体系设计。

（二）建设主要内容

平台功能包括基础功能和增值功能两大部分，功能内容如图6。

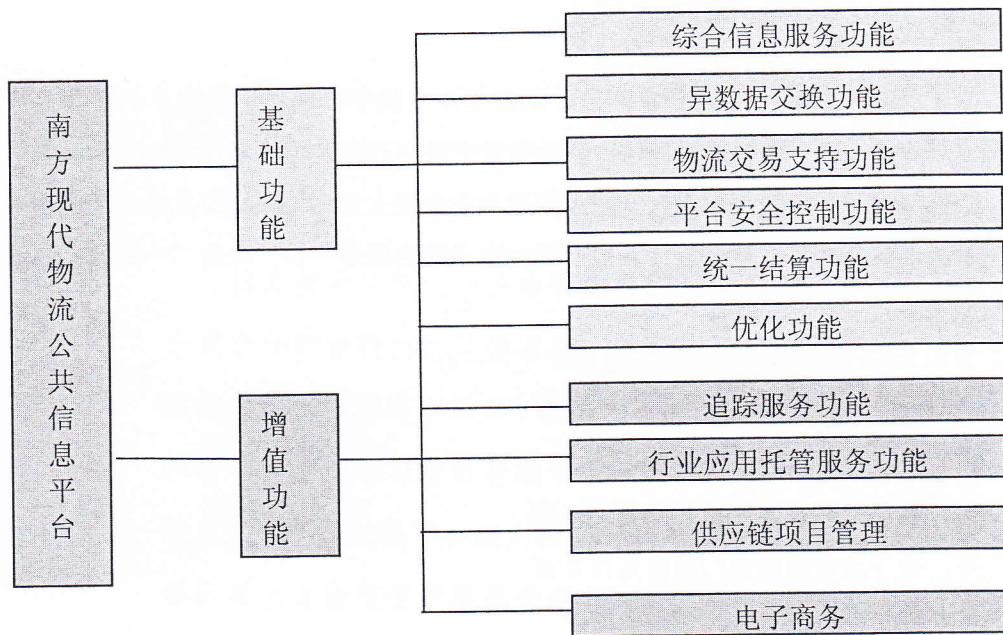


图 6 平台功能

平台信息服务内容包括：

- 职能政务数据交换：实现各部门的信息交换，提高政务审批效率；
- 企业数据交换：解决企业上下流之间数据交换的问题；
- 行业动态数据统计：实现行业动态数据统计，形成多种形式的报告为职能部门、企业提供相关资讯；
- 增值服务：在各数据交换的基础上，开展增值服务，如多式联运、金融衍生服务等；
- 第四方物流：平台通过整合各方资源为客户提供独特的和广泛的供应链解决方案。

建设内容概括起来就是：二个支撑、三个主节点、五个共性关键技术和八类“一站式”行业应用接入平台，如图 7 所示。

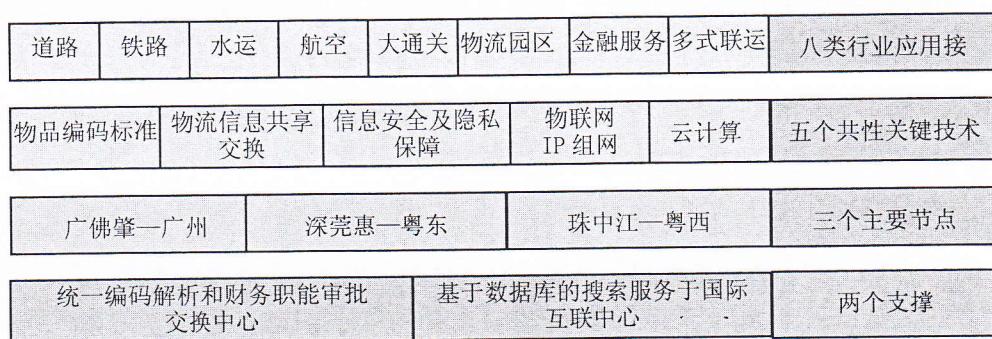


图 7 平台功能内容



1. 二个支撑

二个支撑是指统一编码解析和政务职能审批交换中心和基于数据库的搜索服务与国际互联中心。统一编码解析和政务职能审批交换中心通过构建平台的统一物品编码标准、数据交换标准和接口标准，实现公共信息安全统一管理体系，为八类行业应用平台提供解析与交换服务；通过连接各政府职能电子政务服务平台，构造“一站式”的统一接入服务。

（1）统一编码解析和政务职能审批交换中心

① 解析交换中心功能

解析交换中心实现以下主要功能：

- 物品信息统一解析、交换及认证
- 电子政府职能部门政务连接互通
- 电子商务平台数据交换支持

② 解析交换中心的网络和政务基础

广东省信息中心在全国率先建立起覆盖全省的统一电子政务网络平台，率先建立起覆盖全省、跨越 3 大核心业务、联结 11 个业务部门的社会保障信息系统，全面建设运维全省电子政务数据中心，以及包括省企业信用信息网、省交通安全信息共享系统等多个跨部门、跨业务的信息网络系统。

③ 解析交换中心的两大数据库基础

- 组织机构代码中心

组织机构代码已在银行、税务、统计、社会保险、人事、社团登记、车辆管理、外贸等系统普遍应用，为我省电子政务和电子商务建设提供了重要的基础信息资源。

- 物品编码中心

中国物品编码中心广东分中心于 1990 年经原国家技术监督局批准成立，是中国物品编码中心设在广东的分支机构。目前，全省商品条码系统成员已达 1.8 万余家，约占全国总量的 1/8。

（2）基于数据库的搜索服务与国际互联中心

① 搜索服务与国际互联中心定位

中心是统一搜索和过程解析的基础，以实现物品信息的相关环节异构平台数据交换、空间定位信息查询、过程状态动态追踪、物品物流环节机构权属和解析等服务；建设与港澳台和马来西亚等其它国际物流公共信息平台的物流信息互联互通服务平台。

② 搜索服务主要功能

搜索服务主要功能包括：

- 实现物品的动态过程追踪管理
- 物品静态与动态空间定位查询
- 7×24 的网上物流仓储、运输、交易托管服务
- 云结构的企业网上业务搜索引擎服务
- 电子交易申请与结算和查询等服务
- 粤港澳台、新马日韩等物流信息互联互通
- ③ 搜索服务中心的三大数据库基础
- 空间信息定位数据库

基于空间地理信息数据库运用空间信息采集技术、地理信息系统技术、全球定位系统技术等技术，统一采集城市地理空间信息，并通过空间型关系数据库管理系统对基础空间信息进行安全完善的海量存储。

● 物流过程定义数据库

通过 RFID、卫星导航等技术采集物流运输或物流发生过程等信息，实现物流过程的可追溯管理。

● 在线优化服务数据库

对数据库信息进行收集；根据客户业务特点及数据库状态，制定数据库优化和备份与恢复方案。在这三个数据库基础上，构建统一接口标准的共享交换服务平台，并对平台进行高效管理和集成维护；通过共享交换服务平台搭建各类基础空间信息和物流过程以及在线优化服务等业务应用系统。

2. 三个主节点

三个主节点是指广佛肇-广州、深莞惠-粤东-深圳、珠中江-粤西。以广佛肇-广州为主节点（试点先试先行）率先建设，打开局面，逐步建设其余两个主节点。广州主节点连接香港信息平台，开展示范工程，建立区域的连接互联网、传感网、通讯网“三网融合”的网络节点和接入体系。加强主节点建设，覆盖广州各区的物流信息节点，实现互联网、无线网、通信网“三网融合”，为区县、重点基础设施、物流园区等提供应用接入服务，建成可接入、可演示、可监控的服务平台，形成信息共享圈，促进信息化建设。

主节点建设三大基础能力包括：

(1) 标准规范能力：



服务标准、技术标准、信息标准、管理标准四个大的部分。其中，服务标准最为重要，广州主节点要为广泛的相关组织提供一系列深入的服务。把技术标准、信息标准、管理标准等标准作为其它标准的一类，来支撑主节点平台的服务标准。

(2) 数据计算能力：

接口模块、数据交换模块、安全模块、信息服务模块等。数据中心运维时间：7 x 24 小时；无障阻时间：20000 万小时以上。

(3) 网络接入能力

平台接入方式分为有线接入和无线接入两种。有线接入：光纤、ADSL 等；无线接入：GPRS、WIFI、CDMA、WCDMA、TD-SCDMA 等。主节点与各子平台之间的联接建议用 2 兆以上的光纤专线。DNS 建设，建议采用内和外两个 DNS。

3. 五个共性关键技术

平台建设采用了物品编码标准、物流信息共享交换、信息安全及隐私保障、物联网 IP 组网和云计算等五种共性关键技术。

4. 八类“一站式”行业应用接入平台

“一站式”行业应用接入平台包括南方物流道路、铁路、水运、航空、物流园区、金融衍生服务、多式联运、通关便利化等八类行业应用接入平台。

四、项目取得成效

通过以粤港澳为核心，以珠三角为基础、泛珠三角为依托，构建南方现代物流公共信息平台，旨在打造以广佛肇、深莞惠和珠中江为中心的珠三角物流信息交换中枢网络，提升信息整合、资源共享、供应链优化与自动跟踪的物流环节服务能力。开展工商、税务、海关、外经贸（口岸）、检验检疫等跨部门物流协同管理，推动公共与基础信息资源开发和共享，加快公路、铁路、港口、机场等物流运输系统“一站式”信息建设，完善物流对制造、商贸、消费、公共服务等领域的信息互联互通（形式）。通过本项目，进一步推进南方现代物流公共信息平台与全国性及国际、特别是亚太相关物流公共信息平台的对接，实现物流全球可视化服务、提高效率、降低环节成本，提升行业水平和国际竞争力，最终实现区域提升和产业转型的目标。