

物流典型行业协同服务平台研究系列科技著作

物流信息服务模式创新 研究与实践

WULIU XINXI FUWU MOSHI CHUANGXIN YANJIU YU SHIJIAN

纪寿文 李 涛 郑恩梅 谢 芳 等编著

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

物流典型行业协同服务平台研究系列科技著作

物流信息服务模式创新 研究与实践

纪寿文 李 涛 郑恩梅 谢 芳 等编著

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

内 容 简 介

本书基于物流典型行业协同服务平台研究而编写,内容包括理论研究和实践案例两部分。其中,理论研究部分针对物流服务模式创新及新兴业态培育的研究,分析了物流服务特点、演变过程,技术驱动下的物流服务模式创新,以及物流新兴业态培育的影响因素及重点方向。针对物流信息服务模式创新的研究,分析了物流信息服务模式创新驱动力和创新机理,剖析了“互联网+”下物流信息服务类型。实践案例部分以国家交通运输物流公共信息平台“公益+增值”服务模式、边疆区域物流枢纽信息服务模式、东北区域多式联运物流协同作业信息服务模式为案例,分析了物流信息服务模式创新的实践活动。

本书主要面向物流专业的研究生和本科生、国内物流信息服务平台及需要学习了解物流信息服务模式创新相关内容的社会读者。

图书在版编目(CIP)数据

物流信息服务模式创新研究与实践/纪寿文等编著. —北京:
中国铁道出版社, 2016. 11

(物流典型行业协同服务平台研究系列科技著作)

ISBN 978-7-113-22554-4

I. ①物… II. ①纪… III. ①物流-情报服务-
服务模式-研究 IV. ①F253.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 284021 号

书 名: 物流信息服务模式创新研究与实践
作 者: 纪寿文 李 涛 郑恩梅 谢 芳 等编著

策 划: 李小军
责任编辑: 李小军 田银香
封面设计: 刘 颖
封面制作: 白 雪
责任校对: 汤淑梅
责任印制: 郭向伟

读者热线: (010)63550836

出版发行: 中国铁道出版社(100054,北京市西城区右安门西街8号)

网 址: <http://www.51eds.com>

印 刷: 三河市兴达印务有限公司

版 次: 2016年11月第1版 2016年11月第1次印刷

开 本: 710 mm×1 000 mm 1/16 印张: 7.5 字数: 143 千

书 号: ISBN 978-7-113-22554-4

定 价: 29.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书,如有印制质量问题,请与本社教材图书营销部联系调换。电话:(010)63550836

打击盗版举报电话:(010)51873659

前 言

物流信息服务模式是物流信息服务平台可持续发展的核心,也是物流信息化领域关注的热点问题。本书分析“互联网+物流”发展背景下,物流信息服务模式创新的驱动力、创新机理、支撑技术。

全书分为理论研究部分和实践案例部分。其中,理论研究部分针对物流服务模式创新及新兴业态培育的研究,分析了物流服务特点、演变过程,技术驱动下的物流服务模式创新,以及物流新兴业态培育的影响因素及重点方向。针对物流信息服务模式创新的研究,分析了物流信息服务模式创新驱动力和创新机理,剖析了“互联网+”下物流信息服务模式类型。实践案例部分以国家交通运输物流公共信息平台“公益+增值”服务模式、边疆区域物流枢纽信息服务模式、东北区域多式联运物流协同作业信息服务模式为案例,分析了物流信息服务模式创新的实践活动。

本书主要面向物流专业的研究生和本科生、国内物流信息服务平台及需要学习了解物流信息服务模式创新相关内容的社会读者。

本书由北京交通大学纪寿文等编著,具体分工如下:纪寿文(第一章),陈佳娟(第二章),李涛(第三章),李方、韩海航(第四章),郑恩梅(第五章),谢芳、雷凯(第六章)。全书由纪寿文统稿定稿。

本书出版得到了国家科技支撑计划课题《区域物流服务模式与集成技术研究》(编号:2014BAH24F01)的资助,谨表感谢!

本书在编著过程中,参考了国内外同行的著作,一并对其表示感谢!

受编著者水平、时间的限制,本书难免存在疏漏之处,敬请广大读者批评指正。电子邮箱:jishouwen@126.com。

编著者

2016年9月

目 录

第一章 绪 论	1
第一节 研究背景	1
第二节 研究内容	7
第二章 物流服务模式创新及新兴业态培育研究	12
第一节 物流服务内涵和特点	12
第二节 物流服务发展演变	16
第三节 物流服务发展与物流技术创新	18
第四节 物流新兴业态培育	29
第三章 物流信息服务模式创新研究	33
第一节 物流信息服务概念及分类	33
第二节 物流信息服务模式创新机理	35
第三节 “互联网+”下物流信息服务模式研究	41
第四章 国家交通运输物流公共信息平台“公益+增值”服务模式案例	46
第一节 建设背景	46
第二节 平台战略	47
第三节 “公益+增值”服务模式	50
第四节 技术支撑	55
第五节 商业模式	70
第六节 平台绩效	72
第五章 边疆区域物流枢纽信息服务模式案例	76
第一节 建设背景	76
第二节 平台战略	78
第三节 服务内容	79

第四节 技术支撑	90
第五节 商业模式	92
第六节 平台绩效	96
第六章 东北区域多式联运物流协同作业信息服务模式案例	98
第一节 建设背景	98
第二节 平台战略	98
第三节 服务内容	100
第四节 技术支撑	104
第五节 商业模式	110
第六节 平台绩效	111
参考文献	113

第一章 绪 论

第一节 研究背景

一、我国现代物流业发展总体状况

现代物流是指原材料、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、存储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等方面有机结合,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。目前,现代物流发展水平已成为一个国家体现其综合国力的重要标志之一。

物流从其最初实物分配阶段,发展到后来的综合物流管理阶段,再到如今的供应链管理阶段,标志着物流业已从传统物流向现代物流转变。当前,物流业已转入以物流组织和管理体制创新、信息技术应用为特征的多功能集成化、系统化、网络化的现代物流阶段。

物流业已经成为我国基础性、战略性产业。“十二五”时期,我国物流业发展受到党中央、国务院重视,物流政策环境持续向好。物流业保持了中高速增长,物流业增加值占 GDP 比重超过 6%,总体呈现市场规模持续扩大、市场主体加速分化,物流需求逐渐放缓、结构不断优化,提质增效成效初显等基本特征。“十三五”时期物流业将进入以转型升级为主线的发展新阶段。

总体而言,“十二五”期间我国物流业发展总体呈现出以下十大特点:

(1) 市场规模持续扩大

2013 年,中国成为世界物流总量第一大国,中国物流市场占全球物流市场的 18.6%,超过美国 15.8%的水平,成为全球第一大物流市场。“十二五”时期我国社会物流总收入为 34.4 万亿元,是“十一五”时期的 1.8 倍,年均增长 5.6%,成为全球最具成长性的物流市场。同时,各类细分市场规模不断扩大。

(2) 市场主体加速分化

物流企业通过兼并重组、战略调整、联盟合作等多种方式,市场集中度显著提

高。在一些细分领域出现了一批实力雄厚、模式先进、前景看好的大型物流企业。截至 2015 年年底,我国 A 级物流企业总数已达 3 500 多家。其中,5A 级企业 214 家,具有标杆作用的领先物流企业群体成长壮大。

(3) 物流需求随经济下滑逐渐放缓

我国社会物流总额经过 2000 年以来的持续快速增长,自 2012 年以来增速逐年放缓,进入调整转型期。“十二五”时期社会物流总额为 966 万亿元,是“十一五”时期的 2.2 倍,年均增长 8.7%,增速比“十一五”时期回落 12 个百分点,比“十五”时期回落 10 个百分点。

(4) 需求结构加快调整

五年来,单位与居民物品物流总额年均增速接近 30%,并呈持续加快态势。快递快运、电商物流、冷链物流等生活消费性物流保持快速增长,成为市场投资热点。工业物流需求总体下降,特别是钢铁、煤炭、建材等大宗生产资料(俗称“黑货”)物流需求下滑严重,铁路货运量持续下降,铁路货运改革深入推进。

(5) 提质增效成效初显

物流效率明显提升,物流费用增速减缓。生产经营方式向供应链模式转变,2015 年规模以上工业企业库存由上年的增长 6.2% 转为下降 0.1%,存货流动性水平有所提高;融资难、融资贵等问题得到改善,社会物流总费用中利息费用支出比上年下降 2.4%;物流管理水平进一步提升,社会物流总费用中管理费用增速比上年回落近 3 个百分点。

(6) 创新驱动模式变革

“十二五”时期,我国物流企业通过技术创新、管理创新、组织创新,整合优化物流资源。平台模式、优化加盟模式、多元化发展模式、供应链模式、全产业链模式、基地模式、物流 O2O 模式等新的商业模式不断涌现,倒逼传统企业转变观念,加速变革。

(7) 国际物流双向开放

国内企业积极拓展国际市场,参股国际快递企业、投资海外仓储设施、打造物流通关渠道,支持跨境电商发展。中欧班列蓬勃发展,截至 2015 年 10 月底,中欧班列开行已超过 1 000 列。

(8) 基础设施扩容提档

国家加大五大运输方式的基础设施建设力度,年投资增长率超过 20%。至 2015 年年底,我国高速公路和高速铁路里程分别突破 12 万公里和 1.9 万公里,双双居世界第一。水路、航空等运输服务能力稳步增长,高效便捷的综合运输体系初

步成型。以物流园区为支撑的产业生态圈正在逐步形成。

(9) 物流实物量结构调整

2015 年铁路货物发送量同比下降 11.9%，降幅创历史新低；水路、公路、民航货运量增速总体平稳，分别同比增长 3.7%、6.4%、5.2%；快递业务量继续保持高速增长，同比增长 46%。物流实物量结构变化明显，其中，铁路货运量所占比重同比下降 1.4 个百分点，公路货运量则提高 1.5 个百分点。与此同时，铁路与公路、水路等运输方式配合日益紧密。

(10) 信息技术普及应用

“十二五”时期，物联网、云计算、大数据等新兴技术在物流行业得到推广应用。表现为：嵌入物联网技术的物流设施设备快速发展，云计算服务推动广大中小企业信息化建设，大数据分析帮助快递企业预测运力需求。

二、我国物流业发展趋势

“十三五”时期是我国物流业大有作为的重要战略机遇期。总体来看，物流业将从传统依靠成本价格竞争的粗放发展模式进入以转型升级为主线的发展新阶段。主要体现在以下几个方面：

1. 物流运行平稳增长与结构调整优化并存

在供给侧改革及产业升级的带动下，重点领域如快递速运、冷链物流、绿色物流等业态也将加速扩张，有望成为物流发展的亮点。新产业新业态加快孕育并仍将保持迅猛发展。高技术制造业、装备制造业等新产业物流需求将快速增长，电子商务、移动互联网等新业态发展动力仍将较为强劲，所占比重有望快速提升。在国家深化农村改革及“一带一路”等战略的带动下，重点区域如农村物流、国际物流等将加快增长。

2. 物流与相关行业由单一服务向深度融合转变

未来物流业与制造业、批发零售业、农业等各产业将深度融合、互动发展。在重要领域、重点区域、重点专业市场、产业集群区，大力发展推广物流专业化、精细化运行，最大限度地高效集约利用物流资源，保证物流运行高效稳定，促进产业深度融合。

3. 物流由区域性向区域、国内、国际物流协调发展转变

未来，我国物流业一方面完善国内物流服务网络，提升物流业服务地区经济的能力，推动地区经济发展；另一方面，物流业也要顺应全球化的发展趋势，在“一带一路”国家战略的大背景下，打通国际国内物流大通道，完善重要枢纽节点物流基

基础设施网络建设,构建与周边国家、世界其他国家有效衔接的物流网络。支持优势物流企业加强联合,实施“走出去”战略,共同开发周边国家物流市场,打造全球性、有竞争力的物流企业,构筑连接世界的全球物流通道,形成全球物流服务体系。

4. 物流业追求自身发展与促进工商企业协同发展并重

物流业作为服务性产业,要充分发挥连接生产和消费的纽带及渠道作用,通过打造高效物流服务体系,降低供应链上的物流成本,实现自身发展与所服务产业的协同发展。

三、物流信息服务的发展状况

1. 物流信息技术

作为物流信息化的出发点和落脚点,物流信息化技术及装备在物流领域的应用范围越来越广,其对物流业务的支撑也日渐明显。目前,物流信息化技术主要包括条形码技术、射频识别技术(RFID)、地理信息系统(GIS)、全球定位系统(GPS)、北斗系统、物联网技术、云计算技术、大数据技术和移动通信技术等,与之匹配的还有相应的信息化装备。

2. 物流信息平台

物流信息平台是指利用计算机、网络和通信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服务平台,是支撑物流发展的关键基础平台。

(1)国内物流公共信息平台总体建设状况

我国物流公共信息平台正处于蓬勃发展的阶段,具有代表性与规模性的各类物流公共信息平台超过100个,平台的服务行业、服务地域、建设主体、建设模式呈现多样化特征。

按行业划分,主要包括农产品、粮食、医药、钢铁、煤炭、石油等行业的物流公共信息平台。

从交通运输方式划分,包括公路、水路、航空、铁路等物流信息服务平台。如中国铁路95306网、长江航运物流公共信息平台、传化公路港物流平台等。

从服务区域等级划分,物流公共信息平台等级可分为国家、省际、省级、城市级等不同级别。全国性物流信息平台如中国物流与采购网,省级物流公共信息平台较多,全国34个省、自治区、直辖市中,已建立了多达40个省市级物流公共信息平台。

从建设主体看,物流公共信息平台建设主体包括交通运输部门、商务部门(局)、工信委(局)、物流行业协会、物流行业龙头企业、大型信息企业等。从建设模式看,有政府主导型、企业主导型和政企合作型。

(2) 交通运输物流公共信息平台建设状况

按照国家交通运输物流公共信息平台“1+32+nX”体系架构,至2014年已经有14个省、自治区建成了区域(省级)交通运输物流公共信息平台。其中,浙江、黑龙江、安徽、湖南、河南、山西、福建7个省级平台已完成区域交换节点部署,初步实现了数据交换功能。

在已经建成的14个省级交通运输物流公共信息平台中,从平台属性分析,定位为公益型的有1个,占比为7.14%;定位为“公益+增值盈利”型的有13个,占比为92.86%。

总体而言,我国交通运输物流公共信息平台的建设仍处于发展阶段,建设水平良莠不齐,部分平台服务对象种类较单一,提供信息发布、行业资讯、信息交换等服务内容,服务内容创新和商业模式有待深化和探索。

3. 物流信息服务模式

物流信息服务是物流服务的一个部分,它的核心是为物流用户提供相关信息服务。由于物流信息服务属于信息服务的范畴,因此物流信息服务的基本要素与信息服务相同,主要包括信息用户、信息服务内容、信息服务者和信息服务策略四个部分。物流信息服务模式可以定义为以物流信息为研究对象的一种信息服务模式,是在信息用户、服务使用者、服务内容、服务策略四个要素相互作用下产生的特定服务规律。

从信息服务的基本模式可以看出,服务模式的形成是通过四个服务要素的相互作用形成的。在实际应用中,因为相互作用的不同服务要素之间的关系发生变化,形成了不同的服务模式,我国目前主要的物流信息服务模式如下:

(1) 信息主导的物流信息服务模式

信息主导的物流信息服务模式,一般都是直接提供给用户相关物流信息,这些物流信息都是物流活动所需的关键信息,这种服务模式的关系链是“信息用户—服务者—服务内容”。其重点在于物流信息服务内容,一般情况下,信息服务内容是服务过程的核心部分,是保证物流供应链过程顺利高效完成的关键部分,因此这种模式是目前信息服务最主要的模式。

(2) 平台主导的物流信息服务模式

以平台为主导是现代物流应用比较广泛的一种信息服务模式,这种服务模式

主要是借助公共信息平台为用户提供信息服务,这种服务模式的关系链是“信息用户—服务策略—服务内容”。公共信息平台是这种服务模式的关键,对用户的主动性要求比较高,需要用户在服务者构建的物流信息平台上自发地获取信息,因此服务内容比较固定,服务策略具有较强针对性。

(3)需求主导的物流信息服务模式

需求主导的物流信息服务模式主要是根据用户的需求为用户制定特殊的信息服务,这种服务模式要素之间的关系链是“服务者—信息用户—服务策略”。

这种模式的核心是用户的需求,用户需要的服务一般需要定制,这样服务者的作用十分突出。服务者在完成定制的信息服务后,利用相关的服务策略提供给信息用户。在这种模式下,服务者需要对其提供给用户的信息服务直接负责,因此,服务者需要有较高的素质和能力。在物流高度信息化的环境下,用户越来越需要定制化的物流信息服务,因此这种模式也是未来物流信息服务模式发展的主要方向。

随着我国物流信息化建设的不断深入,物流信息化服务模式创新也逐渐向前推进。物流信息化服务模式创新是以信息化产品为纽带,将传统企业生产和发展过程中所需要的多个要素资源进行整合,形成一个系统性产品,变过去向传统企业提供单一信息系统服务方式为向传统企业提供以信息化技术为纽带的系统性、整体性服务。因此,需要将信息、技术、资本、市场、培训和人才等要素进行有机组合,并加快传统企业的信息化进程和应用深度,形成面向传统企业的物流信息化服务模式的创新。

四、现代物流信息服务的发展趋势

随着现代科学技术的迅猛发展和全球经济一体化的趋势加强,数字化、网络化、信息化已成为时代的主要特征。目前,我国物流信息化建设和发展处于良好的战略机遇期,发展前景良好,发展趋势如下:

1. 物流信息资源共享化

物流信息资源共享与最大化利用既是物流信息化的出发点,又是物流信息化的归宿,同时,物流信息的共享与整合也会推动物流行业相关资源和市场的整合。物流信息化也应从国家战略层面进行总体规划,统筹考虑、协调发展,从体制上打破条块分割和区域封锁,从信息资源整合入手,抓好物流资源的整合。

2. 物流信息网络一体化

随着经济全球化以及国际贸易的发展,一些国际大型物流企业开始大力拓展国际市场。而物流全球化的发展趋势,又必然要求跨国公司及时准确地掌握全球

的物流动态信息,调动自己在世界各地的物流网点,构筑起全球一体化的物流信息网络,为客户提供更为优质和完善的服務。

3. 物流信息技术标准化

我国物流信息技术起步较晚,目前尚存在规范不同、标准不一的问题,使得信息管理手段落后,信息传递速度慢、准确性差,难以及时高效地进行信息共享,各模块之间的衔接不顺畅,还会带来物流各个环节相互对接的协调性差,物流设施设备运作效率低等问题,这就要求大力推进我国物流信息技术标准和规范建设,并加强物流信息技术标准和规范与国际标准接轨。

4. 企业物流全面信息化

现阶段多数企业的物流信息化应用还停留在实现单一功能和业务流程信息化的阶段。在未来企业经营发展的过程中,信息化建设将采取逐级递增、共同发展的模式。已经实现单点应用的企业可以尝试将各个点联系起来,拓展到面。已经具备面这个层次的企业则向立体化管理努力,实现企业全程物流的信息化。

5. 信息技术应用深入化

物流信息技术普遍意义上分为基础技术、系统技术、应用技术和安全技术四个部分。包括条码技术、RFID 射频技术、北斗定位技术在内的一系列应用技术,目前在我国物流行业中得到了基本应用,但应用程度不够深入。随着物联网、云计算、大数据技术的发展与成熟,这些新技术在我国企业物流信息化建设中的应用程度会逐渐深入。

6. “互联网+”与物流融合深度化

“互联网+”是把互联网的创新成果与经济社会各领域深度融合,推动技术进步、效率提升和组织变革,提升实体经济创新力和生产力,形成更广泛的以互联网为基础设施和创新要素的经济社会发展新形态。

将互联网与物流相结合,发挥互联网信息集聚优势,聚合各类物流信息资源,能够加快完善物流信息交换开放标准体系,在更广范围内促进物流信息充分共享与互联互通。

第二节 研究内容

一、我国物流信息服务研究现状

信息技术带来物流过程透明化的同时,也进一步扩大了物流网络,使物流网络

呈现出社会化和网络化的特征,而物流信息服务正是物流高度信息化的产物,信息服务与物流管理的协同将带来物流产业新的革命。

近年来,我国各地建设物流信息平台的热情高涨,纷纷开展了物流信息平台的规划和建设。围绕物流服务模式和物流信息服务模式,我国展开了大量的理论研究和应用实践,取得了丰富的成果,概要汇总如下:

1. 物流服务模式方面

胡松、蔺雷、吴贵生在《服务创新的驱动力和模式》一文中,总结了国外学者 Sundbo 和 Gallouj 的研究成果,将服务创新的驱动力分为内部驱动力和外部驱动力两种。内部驱动力包括企业的战略和管理、员工、创新部门和 R&D 部门三个要素。外部驱动力包括轨道和行为者两个要素。该文同时提出了六种服务创新模式:典型的 R&D 模式(工业创新模式)及其进化、服务专业模式、有组织的战略创新模式、配套创新模式、“工匠”模式、网络模式。

梁文宾在《基于 QFD 与 TRIZ 的服务创新方法研究》中,将质量功能展开(QFD)和创造性问题解决理论(TRIZ)应用到服务创新中。文中首先分别介绍了 QFD 和 TRIZ 如何在服务创新中应用,然后将 QFD 和 TRIZ 集成到一起应用到服务创新中,并通过汽车安全气囊、A 印刷公司、大学食堂重建运营等案例加以佐证,取得了不错的效果。

李静在《我国现代物流服务模式及其最新发展前景浅析》中分析了我国现代物流不同发展阶段的服务模式,并阐述了各种服务模式对服务效果的影响,在此基础上提出了一种新的物流服务模式——物流网络服务模式,介绍了物流网络服务模式的特点及优势。

刘丹在《物流业服务创新机理及模式研究》中通过对我国物流业服务创新现状调研,对物流业服务创新提高绩效机理从理论模型和实证的角度进行了研究。从理论上,构建了同质物流服务模型和差异附加模型,并对模型进行求解,根据结果,得出以下三个结论:

(1)当物流企业提供的服务完全同质时,即使只有两个企业也会爆发价格战,竞争的结果只能是每个企业以边际成本作为定价标准,企业没有超额利润,但还有正常利润。

(2)物流企业通过附加服务创新可以获得超额利润。

(3)物流企业在竞争的过程中通过附加服务创新可以提高它的均衡价格。

从实证上,通过构建概念模型,用强迫进入法对调研结果进行回归分析后,得出创新资源投入、服务质量、客户绩效、企业绩效在物流企业服务创新中的作用关系。

孙锐在《论技术创新与商业模式创新的关系》中通过阐述技术创新和模式创新概念内涵的一致性和理论模型,将技术创新与商业模式创新看成是创新系统中受不同因素驱动的多主体共同参与的、复杂的动态创新过程,认为技术与商业模式的协同创新可以更深入、系统地分析创新行为。

2. 物流信息服务模式方面

陈远军在《面向 B2B 电子商务公共平台的第三方物流服务模式研究》中,阐述了构建 B2B 公共平台第三方物流服务模式的必要性、模式的组成要素、功能特点以及模式的作业流程,并以金银岛网为例进行实例分析。

葛禄青、刘仲英在《物流公共信息平台的服务模式》中,归纳和总结了物流公共信息平台的三种服务模式:信息资源共享、物流服务交易、价值链集成,并对平台成功运营的因素进行了分析。

高翔在《公路物流信息平台商业模式探讨》中分析了公路物流信息平台的政治环境、经济环境、社会环境和技术环境,在此基础上提出了四种商业模式:免费撮合+广告和增值服务模式、信息撮合+会员制服务(合同制服务)模式、信息撮合+软件服务模式、紧凑整合型模式。同时,作者对四种模式的影响要素进行了分析,提出了具有中国特色且较为合理的公路物流信息平台商业模式。

金健英在《东盟技术标准信息服务平台建设及服务模式研究》中,对当前东盟技术标准信息服务平台服务模式的创新以及服务模式的转变进行了研究,并提出了服务模式的四个方面转变:由单向服务向双向互动转变,由单个标准向标准、技术法规、合格评定等信息的“一站式”服务转变,由单纯信息服务向提供解决方案转变,由提供原文服务向双语标准信息服务转变。

资武成、廖小刚在《供应链管理视角下我国农产品流通中信息服务模式研究》中,基于供应链管理的视角,对农产品流通中政府主导式信息服务模式、消费者需求式信息服务模式、市场组织结构式信息服务模式、农产品供应商信息服务模式、供应链式信息服务模式进行比较研究,并提出了构建农产品流通中供应链式信息服务模式的对策。

王瑞在《物流公共信息平台构建及运作模式研究》中,阐述了物流与信息流、物流信息化与物流公共信息平台、物流公共信息平台与企业物流信息系统、物流公共信息平台与现代物流之间的关系。从价值流转的角度,将物流信息平台看作一个产品,其价值投入分为建设投入和运营投入两个部分,其价值产出分为直接效益产出和社会效益产出两个部分,通过对平台的投入产出进行分析和成本收益曲线进行描述,从而得出对平台构建和运作模式的动态分析。

王思铭、赵慧明在《标准信息服务平台的建构及服务模式研究》中,对吉林省标准信息平台的三种服务模式(免费服务模式、无偿共性化服务模式、有偿个性化服务模式)进行介绍,并将平台会员分为普通会员、特别会员、高级会员三个级别。

王燕凌在《传统企业的物流信息化服务模式创新》中,针对传统企业,对其物流信息化服务模式创新的路径方法进行了探究,并对广州市进行物流信息化服务建设提出了相关建议。

李干、卜华白在《基于 SNS 的企业自主创新信息服务模式》中,根据 SNS 在信息传播方面的优势,针对当前网络环境下信息需求社会化的趋势,提出基于 SNS 的社会化信息服务模式,并从要素、信息服务流程、信息服务方式三个方面分析社会化信息服务模式的运作机制,并提出应注意信息安全隐患、用户信息素养方面的问题,最后对社会化信息服务模式如何在企业创新决策、创新实施、创新实现、创新扩散等不同阶段开展具体应用进行阐述,以期对企业创新信息服务研发提供参考。

黄永馨在《基于物联网的物流信息服务模式研究》中,提出了物流信息自动采集服务、物流信息自动存储服务、物流信息查询服务、信息跟踪服务等具体物联网环境下的物流信息服务类型,并进一步分析了几种基于物联网的物流信息服务模式,指出现代物流企业可以借助物联网技术革新物流信息服务,发展新的物流信息服务模式,实现物流信息服务行业的模式创新和信息化转型。

王林帅在《区域物流信息平台服务创新机理及测算研究》中,以国家交通运输物流公共信息平台(LOGINK)为例,指出 LOGINK 的服务创新是渐进式创新,提出了服务创新“三维度多动力模型”。对区域物流信息平台的服务创新程度进行了定量测算,利用回归分析法测算了物流规模、产业结构、行业信息化水平、新信息技术、物流技术以及 R&D 投入这 6 个服务创新影响因素的弹性系数。

李聪聪在《国家交通运输物流公共信息平台发展模式转型研究》中,提出该平台的发展模式由“公益型”转向“公益型+增值型”的建议,并通过建立成熟度评价模型和成本收益模型确定国家交通运输物流公共信息平台的合理转型期。运用 PEST 法分析国家交通运输物流公共信息平台未来发展面临的市场宏观环境,并对平台未来的发展提出建议,包括建立可持续发展机制、加强管理组织措施,以及对平台可持续发展给予相应的政策扶持。

张松博在《云南东盟公共物流信息平台服务模式及服务定价研究》中,对云南东盟公共物流信息服务平台进行了研究,分别就其服务模式、服务定价以及平台推广三个方面进行探讨。阐述了“一站式”“网上商城”“物流金融”三种服务模式,使用了一种新的定价方法对平台服务定价进行研究,并为平台提出了线上和线下两

种推广模式。

二、本书研究内容概要

本书主要内容基于国家科技支撑计划课题《区域物流服务模式与集成技术研究》(课题编号:2014BAH24F01)的研究成果,分为理论研究部分和实践案例部分。

其中,理论部分针对物流服务模式创新及新兴业态培育的研究,全面分析了物流服务特点及趋势、服务模式的创新和新兴业态培育的影响因素及服务模式创新和新兴业态培育的支撑技术。进而基于物流信息服务模式创新的内涵与特征,围绕物流信息服务模式创新理论,提出了物流信息服务创新的类型,并对物流信息服务模式创新的驱动力和机理进行了剖析。

实践部分以国家交通运输物流公共信息平台、云南东盟公共物流信息平台、东北海铁联运信息服务平台为实证案例分析了物流信息服务模式创新的实践活动。