

JIANGSU HUAIAN WULIU

GONGGONG XINXI PINGTAI
KAIFA SHEJI JIANSHE YU YUNYING

江苏淮安物流

公共信息平台开发、设计、建设与运营

韦东方 著



电子科技大学出版社

JIANGSU HUAIAN WULIU

GONGGONG XINXI PINGTAI

KAIFA SHEJI JIANSHE YU YUNYING

江苏淮安物流

公共信息平台开发、设计、建设与运营

韦东方 著



电子科技大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

江苏淮安物流公共信息平台开发、设计、建设与运营 /
韦东方著. —成都: 电子科技大学出版社, 2015.9
ISBN 978-7-5647-3279-0

I. ①江… II. ①韦… III. ①物流—管理信息系统—
研究—淮安市 IV. ①F259.22-39

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 220366 号

江苏淮安物流公共信息平台开发、设计、建设与运营

韦东方 著

出 版: 电子科技大学出版社
地 址: 成都市一环路东一段 159 号电子信息产业大厦 (邮编 610051)
策划编辑: 辜守义
责任编辑: 辜守义
主 页: www.uestcp.com.cn
电子邮箱: uestcp@uestcp.com.cn
发 行: 新华书店经销
印 刷: 四川永先数码印刷有限公司
成品尺寸: 185mm×260mm 印张 15 字数 360 千字
版 次: 2015 年 9 月第 1 版
印 次: 2015 年 9 月第 1 次印刷
书 号: ISBN 978-7-5647-3279-0
定 价: 38.00 元

版权所有★侵权必究

- ◆ 本社发行部电话: 028-83202463; 本社邮购电话: 028-83201495。
- ◆ 本书如有缺页、破损、装订错误, 请寄回印刷厂调换。

前 言

物流公共信息平台是为了解决当前我国物流信息化水平不高、资源利用分散、物流服务水平亟待提高等突出问题而提出的重要解决方案之一，是提高营运效率、降低成本、提升客户服务质量的重要手段。物流公共信息平台建设是我国物流信息化基础设施建设的主要内容，将在促进物流资源整合、解决物流信息不畅、提高物流服务整体水平等方面发挥突出作用。

近年来，随着全社会对物流行业的关注和国家相关政策的支持，物流公共信息平台的发展迎来了又一次高峰。据不完全统计，目前全国已建和在建的物流公共信息平台至少上千个，在规划之中的更是不计其数。目前全国很多省市都建立了相应的区域性物流信息平台，如安徽物流信息平台、湖北物流信息平台、浙江物流信息平台、山东交通物流信息平台、长江物流信息平台等。与此同时，许多有一定规模的物流企业也建立了以企业品牌冠名的物流信息网站。这类网站除了对本企业进行宣传之外，也提供物流信息服务。从这些现有物流信息网来看，它们有的已经能初步实现车源、货源、配载等信息的发布、查询、人才招聘、集成 GPRS 系统功能；有的还有物流手机短信功能、网络通话功能等。这些信息类网站的建立无疑为现代物流打开了便捷之门。大多数以企业门户性质出现的网站则各自为阵，以货运线路介绍、企业发展动态、企业文化传播为主，形式相对单一，受众面有限。

在 2009 年 3 月国务院出台的《物流业调整和振兴规划》中，特别提出要加快行业物流公共信息平台建设，建立全国性公路运输信息网络和航空货运公共信息系统，以及其他运输与服务方式的信息网络；推动区域物流信息平台建设，鼓励城市间物流平台的信息共享；提出要加快建设有利于信息资源共享的行业和区域物流公共信息平台项目，重点建设电子口岸、综合运输信息平台、物流资源交易平台和大宗商品交易平台；鼓励企业开展信息发布和信息系统外包等服务业务，建设面向中小企业的物流信息服务平台。

2011 年 6 月国务院出台八项政策促进物流业发展，其中第六条提出“推进物流技术创新和应用：推进物流信息资源开放共享”。

编 者
2015 年 7 月

目 录

第1章 物流公共信息平台概述	(1)
1.1 物流公共信息平台概念与分类	(1)
1.2 物流公共信息平台关键技术与发展趋势	(1)
1.3 国外物流公共信息平台建设与发展现状	(5)
1.4 国内物流公共信息平台建设现状与存在问题	(6)
第2章 物流公共信息平台系统规划与方案设计	(12)
2.1 物流公共信息平台系统规划的可行性研究	(12)
2.2 物流园区管理信息系统需求分析与规划框架	(13)
2.3 物流公共信息平台解决方案	(16)
第3章 基于供应链流程优化的物流园区4PL公共服务平台	(18)
3.1 国内外相关技术的研究、开发现状	(18)
3.2 平台定位及关键技术	(20)
3.3 平台总体设计	(20)
第4章 物流公共信息平台建设与运营管理	(25)
4.1 物流信息平台的建设策略	(25)
4.2 物流信息平台的运营机制	(25)
4.3 物流公共信息平台运营模式	(26)
第5章 淮安物流信息技术公用服务平台需求分析与系统规划	(31)
5.1 淮安市物流发展现状及特点	(31)
5.3 物流信息平台的主要功能与服务对象	(36)
第6章 淮安及周边地区智慧物流公共技术云平台开发与建设规划	(44)
6.1 项目研发	(44)
6.2 实施方案	(51)

2 江苏淮安物流公共信息平台开发、设计、建设与运营

第7章 淮安物流公共信息平台建设及运营管理	(68)
7.1 淮安物流公共信息平台建设	(68)
7.2 淮安物流公共信息平台界面	(70)
7.3 平台“股份制”运营管理模式	(72)
7.4 平台运行管理上的典型做法与工作创新	(73)
第8章 基于 SaaS 模式物流园管理信息系统操作手册	(75)
8.1 功能概述	(75)
8.2 软硬件运行环境	(76)
8.3 系统的安装与配置	(76)
8.4 操作说明	(76)
附录 物流公共信息平台应用开发指南——信息服务管理	(222)
1. 范围	(222)
2. 规范性引用文件	(222)
3. 术语和定义	(222)
后 记	(228)
参考文献	(230)

第 1 章 物流公共信息平台概述

1.1 物流公共信息平台概念与分类

物流公共信息平台作为国务院《物流业调整和振兴规划》中提出的九大重点工程之一，是有效解决我国信息化水平程度偏低、供应链上下游企业之间沟通不畅等导致我国物流业发展水平低下，全社会物流成本偏高等关键问题的重要手段，是建立社会化、专业化、信息化的现代物流服务体系的基础，对促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力具有重要作用。

物流公共信息平台是指基于计算机通信网络技术，提供物流信息、技术、设备等资源共享服务的信息平台。具有整合供应链各环节物流信息、物流监管、物流技术和设备等资源，面向社会用户提供信息服务、管理服务、技术服务和交易服务的基本特征。

从现有的物流信息平台基本职能来看，大约可分为三大类型：一种是物流信息交换平台，一种是物流信息管理平台，还有一种就是物流信息综合平台。第三种平台集物流信息交换和管理为一体，较前两种能够提供更方便、更快捷、更全面的信息服务。

从现有的物流信息平台应用范围来分，可分为：企业级物流公共信息平台（甩挂运输物流公共信息平台）、行业级物流公共信息平台（大宗商品电子商务物流公共信息平台）、区域级物流公共信息平台（港口物流公共信息平台）和政府监管物流公共信息平台（危险品物流公共信息平台）。

从现有的物流信息平台应用层次来分可以分为：物流企业（第二方）物流信息平台、物流园区（第三方）物流信息平台、公用（第四方）物流信息平台。

另外还可以分为城内物流信息平台、城际物流信息平台。

1.2 物流公共信息平台关键技术与发展趋势

1.2.1 面向服务的体系结构技术

面向服务的体系结构（Service - Oriented Architecture, SOA）是一个组件模型，它将应用程序的不同功能单元（称为服务）通过这些服务之间定义良好的接口和契约联系起来。接口是采用中立的方式进行定义的，它应该独立于实现服务的硬件平台、操作系统和编程语言。这使得构建在各种各样的系统中的服务可以使用一种统一和通用的方式进行交互。国家标准化委员会依据 GB/T 1.1 - 2009 的规则提出《信息技术面向服务的体系结构（SOA）应用的总体技术要求》，制定了具体 SOA 应用的技术实现标准、质量测评标

准及工程标准的依据。定义了 SOA 应用概念模型（见图 1-1）。

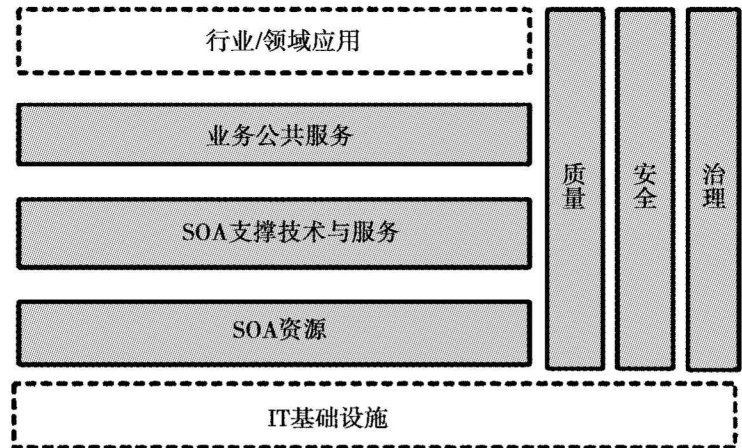


图 1-1 SOA 应用概念模型

SOA 应用概念模型包括 8 个组成部分，分别为：IT 基础设施、SOA 资源、SOA 支撑技术与服务、业务公共服务、行业/领域应用、质量、安全、治理。其中，实线框中部分 SOA 应用概念模型的核心。

SOA 应用概念模型包含 5 个横向部分、3 个纵向部分。横向部分的上层对其下层具有依赖关系；纵向部分对于 SOA 资源、SOA 支撑技术与服务、业务公共服务、行业/领域应用 4 个部分具有约束关系。

1.2.2 基于 MVC 的系统设计模式

MVC 是 Model - View - Controller 的简写。“Model”代表的是应用的业务逻辑（通过 JavaBean, EJB 组件实现），“View”是应用的表示面（由 JSP 页面产生），“Controller”是提供应用的处理过程控制（一般是一个 Servlet），通过这种设计模型把应用逻辑，处理过程和显示逻辑分成不同的组件实现，正是由于此优点，MVC 框架十分有利于大规模 WEB 系统的开发和管理。但采用此模式，开发人员必须重新思考和设计应用结构，同时，由于系统所有的页面和组件必须在 MVC 框架中实现而必须进行附加地开发工作。因此我们将在项目中选择选一个现成的 Struts MVC 框架来进行系统的开发。

Struts 提供了对开发 MVC 系统的底层支持，它采用的主要技术是 Servlet, JSP 和 custom tag library。Struts 框架的处理流程清楚的体现了 MVC 系统的特点，简单的 Struts 组件结构（见图 1-2）。

Struts Controller ActionServlet 处理客户请求，利用配置的 ActionMapping 对象把请求映射到 Action 处理器对象进行处理。Action 处理对象访问 ActionForm 中的数据，处理和响应客户请求，它还调用后台的 Bean 组件，这些组件封装了具体的业务逻辑。Action 处理器对象根据处理结果通知 Controller，Controller 进行下一步的处理。

MVC（模型—视图—控制器）的使用将苏北航务管理处内部权力运行管理模型和平台视图的实现代码相分离，每一种权力的运行管理对于不同的用户具有多种视图表现形式。一旦权力模型改变，视图形式也同时更新。因此该系统设计是按规范化、标准化分层设计，构件化实现。采用软件构件化的开发方式，系统结构分层、实现与业务分离、数

据与逻辑分离，核心做统一的服务接口规范，使用开放标准。从功能上来说，系统比较完备。系统的用户交互采用 Web 界面，提供信息并进行操作，同时通过数据库管理存储信息。系统实现了对信息数据的查询、浏览、管理和编辑等基本操作，利用模块化设计方法，根据用户的需求及维护的易用性与程序的应用，各个部分进行模块化的划分，方便程序的维护与扩展，同时有利于程序功能的复用。

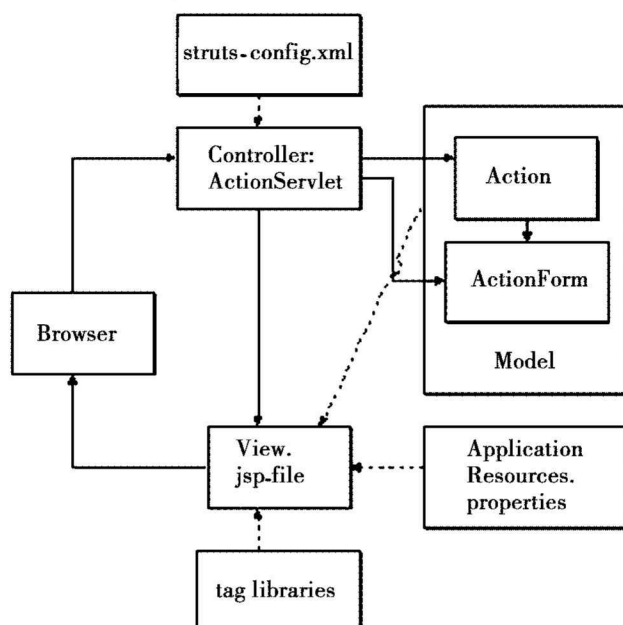


图 1-2 Struts 框架的组件结构图

1.2.3 基于 WEB 服务的数据集成

选择 Hibernate 作为访问各应用系统数据库的中间件：Hibernate 是一个对 JDBC 进行了轻量级封装的中间件，其中 JDBC（Java Data Base Connectivity，java 数据库连接）是 JAVA 执行数据库操作的 API，JDBC 经过长期的发展，实现了对目前所有主流数据库操作的封装，屏蔽了各类数据库的差异，而 Hibernate 在对 JDBC 进行封装的同时也提供了上一小节中所述的 ORM 框架，它可以使用在任何需要使用 JDBC 的场合，因此选用 Hibernate 作为访问本文目标系统的数据库操作中间件，对于目标系统数据集成奠定了可靠的基础。

1.2.4 数据库系统

数据库的选型主要考虑到系统的通用性、兼容性、安全性、稳定性、多用户支持能力、系统升级能力及系统软件开发者的售后服务等一系列因素。用户端管理工具的选用主要从应用系统开发速度、用户友好性、软件与数据库的接口复杂程度等方面来考虑。同时，物流公共服务平台的业务数据必须安全可靠，并且需要 24 小时不间断运行，确保平台内管理处应用的正常运行。平台同时支持 Oracle 和 SQL Server 数据库管理平台。

1.2.5 应用服务器

物流公共服务平台系统采用 B/S（浏览器/服务器）模式，服务器端处理的数据量大，

4 江苏淮安物流公共信息平台开发、设计、建设与运营

承接了绝大部分的信息交换、数据管理等功能，故要求较高的系统性能和稳定性，需要采用符合通用标准的商业软件作为系统支撑平台，其中最为重要的即是为平台内用户提供了应用服务器软件。

从各方面综合考虑，BEA WebLogic 是能够完全满足上述需求的全球领先的应用服务器软件。

凭借其出色的群集技术，BEA WebLogic Server 拥有最高水平的可扩展性和可用性。BEA WebLogic Server 既实现了网页群集，也实现了 EJB 组件群集，而且不需要任何专门的硬件或操作系统支持。网页群集可以实现透明的复制、负载平衡以及表示内容容错，如 Web 购物车；组件群集则处理复杂的复制、负载平衡和 EJB 组件容错，以及状态对象（如 EJB 实体）的恢复。由于 BEA WebLogic Application Server 具有全面的功能、对开放标准的遵从性、多层架构、支持基于组件的开发。

1.2.6 测试工具

选用 APACHE Cactus 作为系统单元测试的基本工具。Cactus 是一个针对 JAVA 服务器端应用的简单的单元测试构架（包括：Servlets、EJBs、Tag Libs、Filters 等），是由 APACHE 组织支助开发的开放源码的项目，已经为业界开发人员使用并认同。Cactus 设计的目的是降低编写服务器端测试代码的周期及成本，它使用 JUnit（APACHE 支持的另一个开放源码项目）为基础并在其上扩充而成。

选用 Astra LoadTest 作为系统功能测试的基本工具。Astra LoadTest 是由 Mercury Interactive 公司开发的 Web 端程序测试工具，具有简单快速的特点。Astra LoadTest 允许用户测试使用几个虚拟用户同时运用 Web 站点上应用，并用支持测试角本的运行。从而有效率的测试出系统在可能出现的各种情况下的实际运行情况。

1.2.7 配置管理工具

选用 Subversion 作为配置管理工具。其主要功能是对项目进行版本控制和源码控制，它能够详细记录一个源码文件从创建到发布的所有修改和版本信息，而且还可以让你查看所有历史记录并对不同时间的源码进行比较分析，恢复代码到某一时刻和版本状态。SVN 具有强大的用户管理权限，可以对每个用户设置 R（Read）、C（Check Out）、A（Add）、D（Destroy）权限，非常适合团队开发。

1.2.8 云技术

物流行业的云计算数据跨地区和跨国传输十分普遍，云计算作为全球信息产业发展大趋势之一，对提高物流业运作效率和加快转变经济发展方式有着重要意义。在 2013 中国物流与采购信息化推进大会暨物流企业 CIO 峰会上，中国物流与采购联合会副会长戴定一表示，新一轮信息技术变革不断兴起的大环境下，云计算或可破解物流行业信息资源开发利用不足的难题，有望成为我国物流业现代化转型过程中新的“引擎”。

1.2.9 物联网技术

物联网是指通过射频识别（RFID）、红外感应器、激光扫描器等信息传感设备，按约

定的协议将任一物品与互联网连接起来进行信息交换和通信,以实现智能化识别、定位、监控和管理的一种网络,具有全面感知、可靠传递和智能处理的特征。物联网将把物流业带入智慧的时代,在物流业中物联网主要应用于如下四大领域:一是基于 RFID 等技术建立的产品的智能可追溯网络系统,如食品的可追溯系统、药品的可追溯系统等等。这些智能的产品可追溯系统为保障食品安全、药品安全提供了坚实的物流保障。二是智能配送的可视化管理网络,这是基于 GPS 卫星导航定位,对物流车辆配送进行实时的、可视化的在线调度与管理的系统。很多先进的物流公司都建立与配备了这一网络系统,以实现物流作业的透明化、可视化管理。三是基于声、光、机、电、移动计算等各项先进技术,建立全自动化的物流配送中心,实现局域内的物流作业的智能控制、自动化操作的网络。如货物拆卸与码垛是码垛机器人,搬运车是激光或电磁到人的无人搬运小车,分拣与输送是自动化的输送分拣线作业、入库与出库作业是自动化的堆垛机自动化的操作,整个物流作业系统与环境完全实现了全自动与智能化,是各项基础集成应用的专业网络系统。四是基于智能配货的物流网络化公共信息平台。此外,企业的智慧供应链等也都属于物联网的应用。

1.3 国外物流公共信息平台建设与发展现状

国外著名的物流公共信息平台与我国的物流公共信息平台的经营主体差别甚远,如欧美的 Transa、Nistevo、GNX、WWER、CPG 等著名的物流公共信息平台,它们主要面向零售商,生产企业。Transa 是由几家消费品生产商组成,CPG 则是由欧洲几家供应商组成,GNX 由几家零售企业组成,如希尔斯·罗巴可、卡夫、雀巢及 Pillsbury 等。美国的物流公共信息平台建设有两种典型模式。

(1) TransCore 模式

TransCore 公司物流货运信息平台包括信息撮合和系统租赁两种模式,提供基于 SAAS 的公共服务模式。信息撮合根据托运人的发货需求对承运人进行公开招标,并对执行情况进行等级评价,通过信用机制约束承运人。系统租赁是指向中小物流企业提供通用的物流信息管理系统,帮助没有开发能力和资金实力的中小企业实现信息化管理,以整合社会资源。信息撮合和系统租赁相辅相成、相互促进,既能保证物流交易的正常进行,又能使企业持续盈利。TransCore 每年物流收入 7000 万美元左右。

(2) Landstar 模式

Landstar 通过自身的信息平台整合大批货代,这些货代通常年收入都在 200 - 1000 万美元, Landstar 通过区域代理发展客户,同时采用紧密型挂靠车辆的管理办法控制车辆资源,以其自身的 IT 实力和资金垫付实力保证业务的正常运转。在托运人下达运输指令时,通过信息平台寻找合适的代理商,促成物流运输交易的完成。每年收入 26 亿美元左右。

1.3.1 美国货运实时信息系统 (FIRST)

美国纽约与新泽西建立的美国货运实时信息系统 FIRST (Freight Information Real-time System of Transport),是为综合的陆运、航运和集装箱码头提供一套特殊的服务,为港口社区创造一个“一站直通”的系统。它始建于 2000 年,网址 <http://www.firstnynj.com>。

FIRST 系统的一些主要特征是:系统由第三方单位为纽约新泽西港务局运行,因此是

6 江苏淮安物流公共信息平台开发、设计、建设与运营

中性系统；提供一个中央数据库，为全港发布 EDI 信息；提供一站式服务的网站，用户可以在网上查阅和收取集装箱和货物动态、电子提货指令、放货信息、船舶和铁路列车抵港信息、公路交通状况等信息；可以全部实时地跟踪和查询船舶——码头——铁路/公路各个环节的货物和货运设备（集装箱、底盘车等）。

1.3.2 欧洲多式联运实时信息平台（INTRARTIP）

欧盟多式联运实时信息平台 INTRARTIP，是一个为用户提供经过筛选和标准化的市场数据适用于多式联运的实时信息平台。该平台将会提供经过选择和标准化的市场数据，包括组织货物的递送和安排预约、交易协会、契约和有关条件、基础设施能力、路径、设备、时间表、关税、递送的可信度等的信息。

1.3.3 韩国综合物流信息系统

综合物流信息系统是指联结制造业、运输公司、仓库业等物流系统参与方的物流信息传递网，不仅处理陆运、海运、空运业务，还处理通关与贸易业务。该系统已经在 1996 年在韩国实施，共分三个阶段：

1996 - 1997 年：综合物流信息网建设阶段，进行基本计划建设与详细设计，中央计算中心与示范服务实施。

1998 - 2000 年：服务扩散阶段，进行商业服务实施与利用活性化。

2000 - 2015 年：超高速化与尖端化阶段，进行电子商务实施与多媒体服务提供。

该系统包括电子数据交换系统，进出口货物信息数据库系统和先进的货物运输信息系统。该平台以国家层面来构建整合物流信息系统，提高国民物流服务，促进物流领域信息化。

1.3.4 新加坡 TradeNet（电子大通关系统）和 TradePalette（物流信息转换平台）

TradeNet 于 1988 年开发成功，让进出口商能在完成全部进出口手续，在网上向多个政府机关申办所有必要的手续签证/许可证。TradePalette 是继 TradeNet 之后开发的全方位物流信息转换平台。它将物流行业内的各类信息汇总到转换平台，授权用户通过简单操作可以共享工作上所需要的数据和信息，实现物流业的广泛协同工作效应。任何物流链上的企业可以登陆系统，实现与任何其他物流服务供应商的直接联系，获得无纸化物流服务。

从国外发展情况看，物流信息平台已应用于运输、贸易等对及时业务、行业整合需求明显的行业，并向物流上下游协同整合方向发展。物流信息平台涉及到的信息技术、网络技术和物流管理技术，其中包括网站建设技术、信息采集技术、信息存储技术、信息系统开发技术等相对成熟。

1.4 国内物流公共信息平台建设现状与存在问题

1.4.1 国内物流信息平台发展情况

2009 年 7 月，浙江、江苏、上海、山东等 11 个省市区的交通运管部门签署了《省际

物流公共信息平台共建协议》。根据协议，各省市区在共同搭建省际物流公共信息平台过程中，将在国家物流信息化标准基础上分工合作，统一信息系统建设中的标准，深化物流公共信息系统建设所涉及的标准建设和应用；共同推动一批物流业务标准化软件的使用，向货运企业推广一批物流管理软件，加快货运企业信息化建设；通过共同构建互相联通的数据交换平台，实现各省市区企业间信息资源共享和信息系统互联，为各省物流企业以及供应链间信息的互联提供服务；共同建设、扶持、推广一批基于统一标准和框架下的物流公共应用平台。2012年以来，交通部召开了物流公共信息平台的标准推进会议，物流公共信息平台的标准化工作进展很快。

目前，全国已有半数以上省区市应用了公路物流配载系统，并逐步向物流信息平台过渡，RFID（射频识别）技术也开始成为交通运输的重点。随着现代物流业越来越多地进入国内资本市场，将完成以物流信息网络平台为支撑的现代仓储业务、现代配送业务、现代货物运输业务的新兴主导业务。

国内已建成或正在筹备建设中的区域物流公共信息平台项目较多，比较具有典型意义的有以下几个省市和地区：北京、江苏、浙江、四川、上海、广东、福建、河南、香港等。

1.4.1.1 北京

北京物流公共信息平台（www.56beijing.org）是在北京市商务委、北京市发改委等政府相关部门的大力支持下，由北京物流协会组织建设北京首发物流枢纽有限公司主导运营的北京第一官方综合物流门户。是北京市政府“十一五”重点规划的三大平台之一。该平台主要提供全方位的物流信息服务，包括物流新闻及物流管理等信息提供，货运信息服务、物流查询快递查询服务、库房信息服务、设备信息服务、人才劳务信息服务。平台一期工程于2009年5月上线运行。

1.4.1.2 江苏

2007年江阴明伦科技有限公司与江苏省江阴市政府合作，首次将政府物流、园区物流、企业物流、个人物流的信息化融为一体，成功研发了“长江物流网”物流综合信息平台（www.cj56w.com），该平台在全国各主要物流节点城市建立中国物流公共信息平台分站，并逐步建设成覆盖全国的中国物流公共信息平台网络体系。“长江物流网”是目前我国物流信息交易量最大的物流信息公共服务平台。

2008年淮安信息职业技术学院与淮安市交通局合作成功研发了淮安物流信息公共服务平台（www.051756.com），为了彻底实现平台的市场化经营与管理，2012年淮安信息职业技术学院又联合淮安市交通局运管处、淮安金网物流园有限公司、江苏淮通物流园有限公司、淮安民贸物流有限公司、淮安翔和翎物流有限公司、淮安海隆物流有限公司、淮安运河运输有限公司等8家单位共同成立了淮安物流信息公共服务平台有限公司。淮安物流信息公共服务平台成功地打造了我国第一个市场化的区域级物流信息公共服务平台。

1.4.1.3 浙江

浙江物流公共信息平台于2011年3月12日由交通运输部与浙江省人民政府签署战略合作协议，部省共建试点示范项目—交通运输物流公共信息共享平台正式升级为国家交通

8 江苏淮安物流公共信息平台开发、设计、建设与运营

运输物流公共信息共享平台（LOGINK，又称物流电子枢纽）。LOGINK 亦代表中方参加东北亚物流信息服务网络（NEAL - NET）建设。

2011 年 12 月 6 日东北亚物流信息服务网络（NEAL - NET）服务接口正式开通，宁波—舟山港、日本东京—横滨港、釜山港 3 个试点港口的集装箱船舶动态信息实现共享，标志着这一国际性物流信息共享合作机制初现成果。实现日本 COLINS、韩国 SP - IDC 等国外物流信息系统等互联。

56110（中国物流货运信息网）是建在浙江省衢州市的向全国货运企业、公路运输企业、铁路运输企业、空运企业、航运企业、专线企业、第三方物流、货代企业、物流服务企业、车辆、货主、个人等对物流有不同需求的各方提供安全、及时和高效的物流信息平台。该平台技术成熟、信息量大，在全国各主要城市都建立了专线服务分站。

1.4.1.4 成都

成都市按照新一轮的城市总体规划、综合交通规划和产业布局规划的思路，满足物流公共信息平台基本特点的基础上，提出了以“一网二平台（物流快速网络、公共物流信息平台、交通运输基础设施平台）、四园区四中心（四个物流园区、四个物流中心）、五十个物流服务站”为主要内容的现代物流业发展框架体系。

成都市物流公共信息平台（<http://www.chengdu56.org>）是在物流业调整振兴规划和国家“十二五”规划背景下，应中国物流信息化发展要求，结合成都现代物流业发展的实际需要，融合云计算、物联网和三网融合等最新一代技术，并具备多项独立知识产权，总投资超亿的现代物流公共信息示范平台。该平台于 2011 年 7 月正式投入运营。成都物流公共信息平台旨在打造立足成都，辐射西南，影响全国的物流公共信息示范平台。平台将服务于物流企业、商贸流通企业、生产制造企业、第三方服务企业及个人，提供“一站式”集成化的物流信息与交易服务。

1.4.1.5 上海

“十五”时期，由上海亿通国际股份有限公司承建并运营的上海口岸“大通关”项目开始启动，上海电子口岸建设上海各大物流园区信息化，企业信息化以及物流知识积累和人才培养等，为物流公共服务平台的建设奠定了良好的基础。“十一五”时期重点推进的四大园区、四大基地（深水港、外高桥、浦东空港、西北综合物流园区；国际汽车城、化学工业区、临港装备制造业、钢铁及冶金产品物流基地）建设。物流与支柱产业和园区发展的结合程度加深，更对公共物流服务平台建设提出了要求。

为配合中国电子口岸系统，在上海市政府组织下，有多家单位共同投资，建立上海“大通关”工程，整合原上海市 EDI 中心、上海港航 EDI 中心和上海经贸网络科技有限公司建立了上海亿通国际股份有限公司，公司成立后开通的亿通网（www.easipass.com）正式开通。这种将关港贸三个平台合而为一个平台的模式在全国尚属首例。

1.4.1.6 广东

粤府办〔2002〕71 号文《广东省现代物流业十五计划》中建设物流信息支撑网络部分，明确提出要推进物流信息平台建设，2003 年出台的《广州现代物流发展规划纲要》提出广州发展现代物流的重点是 2 个平台，其一就是物流信息平台。

根据《深圳市“十五”及2015年现代物流业发展规划》，深圳将形成以国际物流为重点，以区域物流为基础，以城市配送物流为支撑的三大物流体系，将深圳发展成为跨国公司国际采购、国际配送和国际集散基地，建成以远洋运输、航空货运、国际中转、多式联运、批发配送、信息服务等为主体的物流基地。深圳打造物流信息公共平台，将超前国内其他城市近三年。深圳物流信息公用平台项目的规划，使深圳未来物流信息化蓝图展现在世人面前，平台将以深圳数字城市建设总体框架为基础依托，构筑统一的现代物流空间与时间坐标体系结构，包括：网络层、技术层、数据层、保障层（标准、安全等）、管理层、应用层和服务层在内的，以电子身份认证、公共密钥安全体系、电子支付和电子数据交换等为基础的公共物流信息系统。

1.4.1.7 福建

厦门物流信息平台在科技部主办的“2003 北京国际现代物流技术大会及展览会”上荣获“现代物流优秀典型模式奖”。2004 年 6 月，厦门市物流信息平台被科技部列入国家“十五”重大科技攻关项目“面向行业的现代物流应用示范工程”的专题研究之一。日前，该信息平台全面完成了科技攻关专题下达的各项任务和技术、经济指标，并顺利通过由科技部组织的专家验收。在这次大会上，厦门物流信息平台建设从 30 余家参评单位中脱颖而出，成为唯一入选的物流信息化模式。

1.4.1.8 河南

河南省交通运输厅十分重视并积极开展物流信息化的建设，为了促进河南省现代物流业发展，提高地区现代物流服务能力和保障能力，于 2006 年主导创办了河南省物流信息系统“八挂来网”。2008 年 11 月 5 日，交通运输部冯正霖部长亲自带队莅临“八挂来网”视察指导工作。同时，各省份的交通主管部门也多次前往河南进行学习交流。河南省物流公共信息平台的建设目前已经走在行业内物流公共信息平台发展的前沿，其蕴藏的巨大的社会效益和经济效益正逐步显现。

1.4.1.9 香港

2003 年 1 月，香港特区政府发布了委托顾 Accentur 研究的数码贸易运输网络（DTTN）物流公共平台报告。DTTN 是一个提供产业界人士及其相关社区系统间互联性的平台，促进信息流动，提高效率。它将使产业界业务流程互联（BPI）的要求容易实现，并提供一个能促进新的商业机会发展的平台。公共的共享用户平台再加上已定义的标准和协议将会吸引现有的供应商并孕育新行业的发展壮大，包括物流软件的发展、增值服务等。

1.4.2 国内物流信息平台技术应用

1.4.2.1 “云计算”的广泛应用

创物科技将当前最流行的“云计算”技术融入成都物流公共信息平台的搭建之中，将大量用网络连接的计算资源统一管理和调度，构成一个计算资源池向用户按需服务。具有超大规模、虚拟化、可靠安全等独特功能。

1.4.2.2 “智慧物流管理”模式

“物联网”技术的加入为成都物流公共信息平台带来新的血液，通过物联网技术，平

台的信息将会更加迅速、高效。物流管理过程将更加“智能”。

1.4.2.3 区域性的物流企业管理通道

成都物流公共信息平台具备其地域性特点，统一集成物流企业管理系统，便于物流企业更好管理和信息传达。

1.4.3 国内物流信息平台应用特点

1.4.3.1 信息更真实，更权威

政府参与，物流企业加入。成都物流公共信息平台政务信息将具备公信力，物流企业的货源信息、车源信息将最大化的保持真实有效性。

1.4.3.2 “空中高速”的高效率

成都物流公共信息平台在结合以往信息平台搭建的成功经验上，整合优化资源更合理，更科学。其“空中高速”的特点将更加淋漓尽致得到体现，更快的信息传达、共享速度将使物流企业更具备效率。

1.4.4 国内物流信息平台存在的问题

1.4.4.1 如何搭建公共采购平台

开放的公共采购平台是电子商务中一种重要的形式，其难点往往不在于技术问题，在于商业模式的选择上。主要是要解决平台的公共服务与客户个性化需求的关系问题。像采购这样的重要业务，涉及供应商的诚信和支付的控制，企业通常不会全部外包，而是必须建立自己的采购管理系统，但又希望社会的平台能够提供一些基础性、公共性的服务。如何解决这一问题，值得深思。

1.4.4.2 艰难前行的公路货运平台面临新的突破

众所周知，公路货运是目前物流中最落后的领域。问题的难点还在于，公路货运的优点是资源分散，带来了服务方便灵活的特点；但其落后的根源也在于资源的过于分散，造成无序竞争、恶性循环。如何整合之、规范之，形成服务平台体系？这方面的艰苦探索一直在进行。公路货运信息平台是这种努力的一个创新形式，恐怕不能仅从帮车找货、帮货找车的层次来看此事，而是要看到信息平台正催生新的货运业态。可以说公路运输平台是整合标准化服务最基础、最困难的部分，也是公路货运型物流公共信息平台发展的难点。

1.4.4.3 政府如何推进平台建设

各级政府在推进物流信息化的过程中，都把建设公共信息平台放在首位，目前也有成功的典范，例如浙江省交通物流公共信息系统，但毋庸置疑的是，确有许多政府投资的信息平台不成功，浪费很大，甚至至今有些问题并没有完全搞清楚，所以后续的投资可能仍然有很大风险。现在看来核心的矛盾在于：没有政府参与，平台建设很难起步；有了政府参与，将来很难彼此整合。这个矛盾的破解将会大大促进信息平台体系的建设，焦点就是政府如何在平台建设中定好位。

回答这个问题，事实上有两个方面的工作：一是政府运用财政资金建设的平台要严格

依据所赋予的行政职能,从事公共的监管和服务,千万慎入商业领域;二是如何创造环境条件,使得商业资本能够投资信息平台建设,取得市场回报。显然回答这样的问题要比一个具体项目的管理难得多。

总体而言,在我国物流信息化推进过程当中,物流信息平台的建设是一项很重要的内容,无论是《物流业调整和振兴规划》、还是国家工信部推出的物流信息化规划等产业政策中,都明确了对物流公共信息平台建设的支持。但是物流网上交易市场并没有真正形成,对物流公共信息平台的需求还没有产生,所以产生物流信息平台叫好不叫座的现象。

1.4.4.4 技术上的问题

中国物流业近年来受电子商务影响发展极为迅速,但是由于物流中间环节的仓储设施大量处于老旧状态已不符合时代发展需求,导致物流成本地一直居高不下,加强国内自动化仓储建设也就成为业界最重要的规划之一。

而2013年的“双十一”网购狂欢,使全国物流系统面临年度大考。商务部副部长姜增伟12日在全国商贸物流工作会议上提出,要从加强物流标准化、信息化建设等6方面,促进我国商贸物流业的发展。

2013前三季度全国社会物流总额达到145.7万亿元,同比增长9.5%。姜增伟指出,当前我国商贸物流业发展取得积极成效,但仍面临标准化、信息化、专业化水平不高及市场环境有待改善等问题。

2012年初,由于众多物流系统工程项目的纷纷开工,自动化立体库项目建设市场一片繁荣,据不完全统计,2012年建设的具有较大规模的立体仓库在建项目有130多座,截至2012年12月,全国自动化立体库保有量超过1200座。

自动化立体仓库的市场总值已经超过170亿元,根据中国物流技术协会信息中心调研情况,未来几年的自动化仓储市场需求将每年有17%的增长,预计到2015年,自动化立体仓库的市场规模将超过320亿元。

1.4.4.5 客户(企业)的“个性化”服务上的问题

随着先进制造模式的不断渗透和成熟,工业企业正在经历从传统制造方式向先进制造模式转变的关键时期,传统制造方式下的物流体系已经完全不能适应先进制造模式对企业物流所提出的高质量需求。因此,物流的供给与运营必须结合工业企业的需求,在工业企业生产技术与生产模式的牵引下逐步明确与完善。中国工业企业整体现代化程度不高、不齐,对物流服务需求呈现多层次特点,物流服务提供者必须面对多层次的需求来规划物流服务。

1.4.4.6 运营与管理上的问题

北京物流公共信息平台(亦称“北京物流门户”以下简称“平台”www.56beijing.org)是在北京市商务委、北京市发改委等政府相关部门的大力支持下,由北京物流协会组织建设北京首发物流枢纽有限公司主导运营的北京第一官方综合物流门户。平台于2009年组织建设2011年3月正式上线运营,一直秉承“沟通·协作·共赢”的理念,以立足北京覆盖环渤海服务全国为发展目标,致力打造成中国首家物流产业链功能性的综合服务平台。平台自创建以来,曾多次获得交委、发改委、商委及协会等部门的肯定,在业界享有较高的知名度;还曾获得中物采颁发的2010年科技进步二等奖。