

# 物流信息化呼唤体制机制保障

——关于东北亚物流信息服务网络建设

文 / 张平平

东北亚物流信息服务网络(NEAL-NET)是基于中国物流信息系统、韩国海运港湾物流信息中心和日本集装箱物流信息系统而建立的跨国物流信息服务网络,同时也是国际上第一个在物流信息化方面成立的政府间合作机制,亟需加强相关体制机制的配套

物流信息化是交通大物流建设的中中之重,是促进传统运输业向现代物流业转型的关键所在,并在物流业与制造业、商贸业相融合、提升物流业整体服务水平和效能等方面扮演重要角色。2010年12月2日,中国交通运输部、日本国土交通省和韩国国土海洋部在杭州签署了《东北亚物流信息服务网络合作机制谅解备忘录》,并举行了揭牌及网站开通仪式,这标志着中日韩三国在物流信息互联互通、基本信息共享、物流信息标准化合作方面取得了实质性进展。网络的启动将进一步促进浙江物流信息化的发展,并对浙江的对外经济贸易及交流与合作产生积极影响,同时网络的建设发展也需要体制机制方面的配套支撑。

## (一)东北亚物流信息服务网络的发展成效显著

东北亚物流信息服务网络(NEAL-NET)是基于中国物流信息系统、韩国海运港湾物流信息中心和日本集装箱物流信息系统而建立的跨国物流信息服务网络,同时也是国际上第一个在物流信息化方面成立的政府间合作机制。东北亚经济圈是继欧盟、北美自由贸易区、东盟、非盟、APEC、OECD等之后的又一新兴的国际区域经济一体化发展地区,这一地区的GDP总量约占全球的18%,贸易总额约占全球的14%,而且还在进一步增长中。这一地区拥有亚洲最长的贸易链、

物流链和运输链,中国已成为韩国、日本的最大贸易伙伴,日本和韩国则分别为中国第三、第四大贸易伙伴。区域经济与贸易的发展,有赖于物流业发展的推动力,而跨国建立物流服务共享平台,长期来一直是一个国际物流领域的难点课题,东北亚物流信息服务网络在这一方面创造性地迈出了第一步,走在了全球众多区域经济合作组织或一体化区域的前列。东北亚信息服务网络的发展成效体现在三个方面:

一是东北亚物流信息服务网络合作快速发展,为今后三国间物流信息联网服务及效益奠定了基础。2010年5月13日,第三届中日韩运输及物流部长会议上三国部长一致同意在发展无缝物流体系方面,建立基于互联网的三国物流高速平台并成立“东北亚物流信息服务网络”。从构想的提出到这一信息服务网络在杭州正式成立不到200天。在中日韩三国物流协作中,浙江牵头努力打造的交通物流公共信息共享平台成为了重要的纽带。该平台目前实现了技术开发、数据交换、软件成果展示、运行动态监测等功能。全国拥有道路营运货车906万辆、水上运输船舶



中国交通运输部副部长翁孟勇(左一)、浙江省副省长王建满(右一)、日本国土交通省大臣官房技术总括审议官染矢隆一(左二)、韩国国土海洋部物流政策官金汉

17.7万艘,平台建成并在全国内推广后,能有效提高运输工具的组织水平,提高运输效率,节约能源。据测算,平台每年可给浙江省带来物流效益20亿元、社会效益600亿元,远期建设充分共享后全国可减少物流总费用有望达到上千亿元,产生社会效益近万亿元。平台已上升为国家交通物流公共信息共享平台,并成为我国打造“东北亚物流信息服务网络(NEAL-NET)”建设的基础。

二是东北亚物流信息服务网络具有实质性合作内容,并建立了相关的保障机制。东北亚物流信息服务网是国际性、非盈利的物流信息互联、交换和共享技术交流与应用的合作机制,它实质是一个信息交换的枢纽,同时也是三国间构建区域物流枢纽的重要组织部分,其目标与内容非

常明确,即共享三国的船舶进出港信息和港湾之间集装箱运输信息,并推动物流信息标准化、开展技术研发、促进技术交换、教育和物流信息系统的推广。目前三国正在推动集装箱货物跟踪合作项目,中国港口协会、青岛港和宁波港,韩国釜山、仁川和光阳港,以及日本东京港务局、横滨港务局、博多港和下关港参与该项目。青岛港、宁波港、釜山港分别列 2009 年全球港口吞吐量的第 8、第 10 和第 5 位,东京港也是日本第一大港。合作以试点的形式,货物跟踪项目将首先覆盖日本东京港和中国宁波港,并确定了其他 7 条试点运行线路。网络成员由各国物流行业管理部门、协会、港口、物流企业、IT 企业、研究机构及大专院校等单位组成,中、韩方各 20 家左右,日方 15 家。三方建立密切的合作交流机制,以技术文件交换、专家讨论会等形式,不断推动合作项目向前发展。

三是东北亚物流信息服务网络是三国政府间合作的成果,并成为服务网络未来发展的强大推动力。在东北亚地区建立一个信息交换与共享的服务网络,是中日韩三国交通与物流部长级会议商定的重大举措,也是落实三国政府间协议的具体行动。目前东亚地区仍是全球最具经济活力的地区,经济规模在全球仅次于欧盟和北美,近年来东北亚地区的经济增长速度年均超过 3%,欧盟只有 1.5% 左右,北美自由贸易区低于 1%。中日韩三国经贸活动又是东北亚、亚洲乃至世界经济活动的重要组成部分。2009 年三国 10.7 万亿美元的国内生产总值占亚洲的 65% 以上,中日韩贸易总额近 2000 亿美元。东北亚物流信息服务网络是在后危机时期发展背景下,通过政府建设的物流运输公共信息平台,促进各种运输方式有效衔接,逐步实现货运“无缝衔接”,形成一个便捷、通畅、高效、安全的无缝物流体系。

## (二) 东北亚物流信息服务网络的合作发展有利的因素,同时也存在一定的体制机制障碍

政府的政策、资金支持形成了网络建设的良好环境。2009 年,国务院发布了物

流业调整与振兴规划,明确要以物流业的发展来服务和支撑其他产业的调整与发展,进而促进整个产业结构调整、转变经济发展方式。在 2010 年的浙江省政府工作报告中,提出重点构筑大宗商品交易平台、海陆联动集疏运网络、金融和信息支撑的“三位一体”港口物流服务体系,以传统港口向现代港口特别是港口物流方向转型,推进港航强省、海洋经济发展。2009 年底,交通运输部与浙江省人民政府签定了共同促进浙江省交通物流发展的会谈纪要,支持浙江省交通大物流建设发展战略的实施和深化,并将交通物流公共信息平台建设作为试点项目,平台累计投入建设资金达 4800 万元。到 2015 年,平台将基本完成全国 30 个服务器建设任务,推出 20 个通用软件,连接 30 个国内主流物流信息服务商和相关系统。

东北亚物流信息服务网络是一个政府重视、定位准确、方向明确的公共信平台,其建设任务繁重,下一步主要工作中日韩之间信息的互联互通以及国内的辐射,其中涉及到十分复杂的技术工作、组织工作和协调工作,国内要实现从现有的 16 个省份的联网扩展到 30 个省份,要与水运、铁路、航空等其他运输行业的物流信息系统联网,整合各种类型的大型物流园区、物流企业的信息系统,还要考虑今后的运行体制、机制和信息运行规则等。

从建设体制上看,东北亚物流信息服务网络与中国 LOGINK 都具有过渡性、虚拟性。从投入机制上看,目前平台的投入主要依靠部省共建项目,还没有固定的、常态的投入机制,资金来源存在不稳定性。从运行机制上看,由于三国物流信息化发展具体情况千差万别,还需要进一步协调完善相关的运行机制。

## (三) 加强相关体制机制的配套,为东北亚物流信息服务网络的发展创造有利条件

信息化是物流的灵魂,物流信息化,即物流信息公共平台的建设和应用,具有加快多式联运发展、提升运输安全、整合

供应链、强化行业联合、区域合作、降低物流成本、推动经济转型、改善和保护环境、实现节能减排等作用,网络合作机制的发展潜力巨大、前景广阔。为实现东北亚地区物流信息的交换和共享,达到提升中日韩乃至东北亚地区物流信息化整体水平的目标,当务之急是建立一个稳定的资金投入机制。为确保网络的正常运转,还应在机构设置、人员编制上予以加强,解决办公室场所等实实在在的问题。

东北亚物流信息服务“网络”与“合作机制”都是中性的名称,若使用类似“合作机构”或“合作组织”,将面临复杂的报批程序及至少 2-3 年的组建时间。中方支持 NEAL-NET 的 LOGINK 也是虚拟的,尚处于应用服务的起步阶段,如此以往将不利于网络合作机制的健康发展。东北亚物流信息服务网络是一个跨国界的物流公共服务平台,是信息服务枢纽,因此从体制上更需要一个公共的、非赢利的、实体的事业机构来支撑发展。

该网络具有非营利性、公共服务的特点,还要进一步制定完善物流公共信息运行保障机制。应建立一个加快实现项目合作“行动线路图”及互联互通标准对接的运行机制,如项目组机制、例会机制等;需要建立一个确保网络发展方向性的运行机制,保证所提供的信息服务“公正、及时、免费、安全、高效”;需要进一步完善理事会规则框架下的一系列运行制度,如轮值制度、报告制度、费用承担制度、成果共享制度等等。

东北亚物流信息服务网络能在短时间完成构建并成为第一个此类的政府间合作机制,得益于各方对物流信息化作用及发展规律的认识,也是各方政府及相关部门全力推进、企业及各类其他机构通力协作的结果,相信在今后的发展过程中,以完善的协调机制、充分的保障机制、合理的运营机制为基础,东北亚物流信息服务网络必将在促进我国物流信息化的对外交流与合作、国内物流信息化能力与水平的提升、传统交通运输业向现代物流业转型等方面起到良好的推动作用。

(作者单位:浙江省道路运输管理局)