内部资料

港口视点与研究

（第十一期）

中國港口協會
CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2015年3月

关于港口物流电商化建设情况的调研报告

本期发送范围:

中国港口协会会长、常务副会长、副会长、常务理事、各分支机构秘书处、秘书处各部室

送：交通运输部何建中副部长、部水运局

为了解当前我国港口物流电商化建设情况，促进港口行业转型发展，经中港协七届六次会长会议审议通过并经部水运局同意，中国港口协会组织开展了“港口物流电商化建设情况调研”，分别对上海国际港务（集团）股份有限公司、招商局国际有限公司、广州港集团有限公司、厦门港务控股集团有限公司、青岛港集团有限公司、天津港集团有限公司进行了调研。调研主要围绕着“港口企业物流信息及电子商务平台建设现状”、“港口所在区域政府或第三方机构建设港口物流信息及电子商务平台的情况”、“港口物流电商化发展的必要性、发展过程中的主要瓶颈、未来发展的主要方向、趋势”、“政府和行业组织可以从哪些方面推动港口物流电商化建设与发展”等问题展开。现将调研情况汇总如下。

一、各地电子商务平台建设及发展情况

（一）上海国际港务（集团）股份有限公司

1、上港集团及上海地区主要港口电子商务平台建设情况

（1）上港集团下属各码头公司根据各自业务的需要开发建设了有关业务平台，相互独立，分别对外发布有关业务信息。例如集装箱码头公司网站可以以箱、以提单为单位，查询集装箱实时动态信息、船期表等信息。为提供更为便捷的查询方式，部分下属公司还开发了移动 App 应用。2014 年为进一步规范操作、提高船舶及

装卸效率，上海港生产业务系统进行了内部升级，改变了原先船代向各个码头各自申报的情况，实现了船期一个窗口统一申报、船舶统一调度安排、船舶实时监控。

（2）中转箱平台与长江港航信息平台建设。上海港有相当一部分的出口货源是来自长江流域的驳船中转箱，为了提高客户的服务体验，避免客户在上海港一个码头卸船另一个码头装船的烦恼，集团通过中转箱平台实现长江内所有驳船的统一靠泊安排、中转箱跨港区互拖统一安排、中转箱动态实时查询统一跟踪。今后，中转箱平台将转型升级为长江港航信息平台，进一步规范代理在申报船期时的标准化操作，明确二程船的船名、航次、港口代码标准，便于码头系统集中堆放，降低翻箱率，提高作业效率。

（3）上港集团下属物流企业目前已经开发的电商平台有箱船的实时查询平台、拼箱平台、1港通平台、中转箱平台，这些平台主要以上港物流独立开发为主。其中，中转箱信息网主要提供长江内支线中转箱动态查询、GPS查询及电子账单等功能；“1港通”平台于2015年初上线，基本实现了网上订舱、报关、拖车和货物跟踪等功能，是由传统港口服务向电子商务服务方向转变的一种尝试。

（4）在口岸通关方面，根据上海市政府的有关规定，上海港各相关单位的通关、报关信息必须通过统一平台电子口岸平台进行接

入、传送。上海目前主要由亿通公司建设了 EDI 平台，通过该平台实现与港口、船公司、海关、海事和国检等单位的信息交互，可以查询集装箱的实时动态、报关情况及通关情况等信息。

2、上港集团电子商务平台的主要发展方向

上港集团为适应市场发展需要，提升客户服务能力，转变发展模式，实现由码头运营商向港口物流服务商转变，提出了集约化、电商化发展的新思路。

（1）基于服务的业务统一：为了统一信息发布窗口，上港集团计划对下属各公司业务平台进行整合，开发基于集团层面的业务平台，汇集集团有关业务，包括查询、订舱、申报、电子支付等功能，实现公司业务由线下到线上的转变。2015 年还将实现网上业务受理，通过相关单证的电子化，打通电子支付通道，整合上海港整个业务数据，实现信息的统一查询与跟踪服务。

（2）基于盈利的商业模式的探索：借助互联网技术及相关平台的建设，整合上海港及长江流域的相关资源，积极探索拓展线上线下业务模式，构建以港口为核心的供应链生态圈。2014 年，上港集团下属的国际客运中心已经与万海船运成立合资公司，关注于跨境通业务，通过 020 创新模式线上主题店线下体验店相结合的方式，介入电商领域。

（二）招商局国际有限公司

1、招商局国际下属深圳西部

港区及区域主要电子商务平台建设情况

招商局国际下属的深圳西部港区（蛇口及赤湾码头）信息化程度较高，当前也在积极探索电子商务平台建设，主要的侧重点是运用信息化、互联网技术，通过业务流程的改造，服务的创新，推进码头业务流程的电商化，以提高码头资源的利用效率、为客户提供更便捷高效的服务。目前主要已建、在建平台主要有:

（1）拖车司机微信移动终端（微信公众号：蛇口集装箱码头）。

以往拖车司机提箱需要到码头现场打单窗口进行单证办理，再进入港区提箱等操作，由于港区场地限制，排队时间长，效率低。招商局国际深圳西部港区研发了拖车司机微信移动终端，将原来港区打单窗口业务借助该微信终端转移到了网络后台，拖车司机通过该平台可实现网上预约并获得场位小票信息，突破了码头场地的局限，节约了现场窗口办单、等候的时间，提高了工作效率。目前该套系统注册用户2万多人，在注册用户中的使用率高达90%以上。

（2）招商西部港区驳船服务平台（慧港通）。

该平台是招商局国际开发的用于深圳西部港区驳船服务的电子商务平台（并有移动终端APP），主要功能包括船期预报、舱单处理、码头调度、信息查询等功能，还可以实时掌握船舶动态信息，有利于港口企业合理安

排船舶靠泊计划。平台同时兼具驳船电子商务功能，可实现网上驳船运价发布、舱位及船期发布、运价询盘、采购等功能，有利于同业间信息数据与运力资源共享，提高往来驳船的舱位利用率，降低驳船公司的驳船投放成本。

（3）电子口岸信息平台。深圳东西部港区集装箱业务起步较早，为服务客户，招商局深圳西部港区自行开发了口岸信息平台，实现与口岸单位的互通互联，客户可通过该平台完成报关报检等口岸业务。东部港区则由盐田港开发了盐田港国际物流信息服务平台（易港讯）。此外，在深圳还有中国电子口岸数据中心深圳分中心，目前主要服务于深圳大铲湾港区。深圳电子口岸信息平台建设的优势在于口岸单位信息平台与各港区电子口岸实现了互联互通，但码头承担了相应的建设及维护的费用，并且免费提供服务。

2、招商局国际电子商务平台的主要发展方向

目前，招商局国际目前电子商务建设主要围绕在码头现有业务层面开展，积极推进港口业务电商化建设，同时，也在探索跨境电子商务发展的新途径。

（1）招商局国际层面，正在探索港口业务的电商化发展，并希望借助电商化建设推进招商局国际有限公司由港口硬件资源投资营运商向国际一流的港口综合服务商转变，提升公司的综合服务能力与水平，实现由重资

产型企业向轻资产型企业转变。

（2）在码头层面，西部港区重点以为客户提供更便捷高效的服务为宗旨，从码头业务入手，通过服务创新，将码头对内对外的各项业务由线下搬到线上，推进电商化。目前正在与深圳海关启动阳光口岸服务，运用西部港区的电子通关平台提供更加便捷的通关服务。

（3）借助深圳港口、贸易、自贸区等优势积极发展商品交易平台，包括计划与中粮集团共同开发具有粮食配送功能的信息平台；借助前海保税港区，探索建立红酒交易平台，提供高附加值服务；与多家进口跨境电商合作，参与跨境电商物流业务。

（三）广州港集团有限公司

1、广州港集团及下属各公司电商平台建设情况

广州港集团港口物流电商化的发展仍处于起步阶段，主要功能包括实现港口码头内船舶与货物的作业数据自动采集与控制，为客户及合作伙伴提供港口船、货动态信息网上查询等。在集装箱码头信息服务方面，实现了网上作业预约及业务受理，2015 年拟在 GCT 尝试网上电子支付及帐务核对等服务。目前，各码头公司信息系统各自独立开发，未实现互联互通，在集团层面也未实现整合。

广州港集团在商品贸易平台方面已建有华南煤炭交易平台及黄沙水产电子交易平台等两个电子商务平台。

广州港集团客运公司在珠江游票务系统的基础上，与美团网、拉手网合作网上售票，具备自助打印、网上交易、手机二维码电子船票等功能，深化珠江游电子商务应用。

此外，广州港集团也在积极探索发展跨境电商业务，下属物流有限公司正在与跨境电商平台合作，发挥粤港快线运输、口岸通关及保税仓储等方面优势，开展相关业务。

2、广州港集团电子商务平台的主要发展方向

目前广州推动港口物流电商化建设与发展的几个方面:

（1）积极推进与有关单位信息的互联互通。广州海关正在开发测试“南沙港区关港智能化信息管理平台”，基于南沙港实际，系统开发完成后将实现以下功能：一是有效衔接目前海关使用的各类监管系统；二是建立对集装箱堆场、仓库信息化监管手段，包括对场内集拼、拆卸、集装箱跨区位移的管理；三是规范码头装卸船作业，装卸船清单必须与海关放行信息、舱单信息、理货报告印证比对；四是将海关布控指令下达、查验实施、货物流转搬移等纳入统一管理；五是将所有进出港区货物的放行纳入统一管理，包括舱单互认、吉柜、国际转运货物；针对以上目标，物流系统将对应开发通关管理、业务管理、物流管理、物流数据管理、查验管理、放行管理、查询统计、参数

维护等功能模块。

（2）积极争取政府安排专项资金，优先支持符合条件的电子商务港口、物流企业给予资助。以电子商务企业当年实际缴纳入库的营业税、增值税和企业所得税专项资金给予奖励。加大对电子商务的支持力度，出台相应奖励措施，扶持电商发展。

（四）厦门港务控股集团有限公司

1、厦门港务控股集团有限公司及区域主要电子商务平台建设情况。

厦门港在整合区域内港口后，系统平台主要以福建电子口岸股份有限公司负责建设及运维，现主要运行的平台有:

（1）厦门国际港务信息平台（部分功能处于规划设计阶段）。该平台主要由集装箱业务平台和“智慧闸口”两部分组成。集装箱业务平台主要功能有：**一是**调度管理系统，**二是**码头生产信息动态展示，**三是**安全管理系统，**四是**客户关系管理，**五是**生产实时动态，**六是**统计分析。同时在平台上构建可自定义配置的报表系统，用以支撑针对业务的不同阶段，对各类业务数据和服务指标，从多种业务维度、时间周期进行分类或组合分析。

“智慧闸口”主要功能有：**一是**对外提供集装箱在各物流节点的动态信息查询。**二是**为船代、堆场、拖车、码头等用户提供标准数据接口，在为用户提供相应数据的同时会依据不同用户

需求提供完整、准确、及时的 EIR 数据。三是为码头提供智慧无人闸口的运行提供准确和完整的EIR信息数据。

（2）厦门港国际集装箱运输协作平台（X-Service平台）。2003 年以来，厦门外代通过不断整合企业内部信息化系统，优化业务流程，将船代主要业务环节——订舱、排载、提箱、申报、签单、货运委托、缴费和投保等传统业务流程实现电子商务化。逐步建成了电子排载、电子预申报、自助设备交接单、电子订舱、电子提单核对、电子货运委托、网上支付、网上申报和网上投保等电子商务应用系统。X-Service 平台主要系统由九大系统构成。

（3）福建电子口岸。该平台是福建省委省政府提出建设海峡西岸经济区战略的重要基础设施建设项目，也是福建省大通关及口岸开放规划、福建省港口物流业发展规划、数字福建规划的重要组成部分。经过省市政府和口岸查验部门多年合作共建，平台现以开通运行口岸服务系统 41 个，在建 6 个。

2、厦门港务控股集团电子商务平台的主要发展方向

目前厦门港务控股集团已经将推进港口物流电商化建设上升到集团战略层面，由集团层面进行资源整合和推进。主要包括对内提升集团运营管理效率，对外为客户提供综合信息查询和网上业务办理，实现码头的智慧闸口，同时逐步取消部分的纸面单证，从电子化到无纸

化分步推进，为智慧港口的建设奠定基础。

目前在推进集装箱运输协作平台并同步研发散货运输协作平台。通过建立国际集装箱运输协作平台打破了厦门港传统集装箱运输信息传递的手工作业模式，通过电子信息的无缝连接实现信息的高速传递和最大程度的共享，实现船舶代理环节的排载、申报、EIR 发放等操作全程电子化。该平台集成了船东、船代、货代、拖车公司、场站、码头、银行、保险等多种角色协作，并将各自的业务信息流进行整合归并，形成了一体化的港口物流集成解决方案。该方案的实施将解决港口集装箱物流中信息传递和共享问题。希望通过对现有平台的逐步优化推动港口由目前主要的生产业务型向电子商务型转变。

福建电子口岸计划通过 3-5 年时间的建设，把福建电子口岸建成“覆盖全省两个关检区、唯一的、一步到位的福建电子口岸实体平台”，联接福建省内所有的海关、检验检疫局、海事局、边检等查验部门，及港务局、码头、机场、堆场、拖车公司、船代、货代、报关行等物流管理部门和作业单位、中介代理机构，服务范围覆盖福建全省并延伸到江西、湖南等周边地区（海峡西岸经济区），对接台湾地区信息平台，为外经贸企业、物流企业及口岸查验部门提供一站式服务，使口岸执法管理更加严密、高效，使企业进出

口通关更加有序、便捷，为海峡西岸经济区的建设提供有力支撑，进一步提高福建省对外开放水平和国际竞争力。

（五）青岛港

1、青岛港集团及区域主要电子商务平台建设情况

2003 年，青岛港启动了电商平台的研发。2007 年，为了应对高访问量及增加功能对平台进行了升级改造。当时各口岸部门尚未建立信息平台，青岛港就为各口岸部门在自有平台上建立窗口，使该港口信息平台具备了口岸 EDI 的功能，客户通过港口 EDI 与各口岸单位互联互通，港口与口岸单位信息共享。近年来，随着海关等口岸单位信息化建设加快，各口岸单位都自建了电子信息平台并提供有偿服务，港口 EDI 平台功能一定程度上被取代，口岸单位信息平台也不完全与港口 EDI 平台互联互通信息共享。

在青岛港集团内部信息整合上已经做到各码头间系统对接，各公司数据可统一汇聚到青岛港信息中心数据库，实现了数据管理的整合。青岛港现有主要电子商务平台有:

（1）青岛港物流信息网。是青岛港面向客户的综合物流信息平台，具备船舶货物动态信息查询功能，兼具报关报检功能。

（2）青岛港电子商务网。该网站是在整合青岛港现有业务及服务平台的基础上，建立的面向公众、企业、行业和区域的第三方电子商

务交易与服务平台，是青岛港集团推进电子商务的重要载体。主要功能设计主要包括物流服务（目前主要依托青岛港物流信息网）、信息服务及电子交易等。

（3）中国电子口岸数据中心青岛分中心（海关电子信息平台）。系青岛海关具有独立法人资格的直属事业单位，受海关总署数据中心和青岛海关双重领导。主要职能包括：1）承担中国电子口岸制卡、中国电子口岸应用项目及联网企业技术支持、操作培训、热线值班等职责；2）承担青岛海关业务外网信息系统建设；3）参与地方电子口岸建设。

2、青岛港集团电子商务平台的主要发展方向

当前，青岛港集团正加快推进转型升级，建设现代物流体系，提出打造“第二个青岛港”发展目标，旨在借助互联网思维打造“虚拟青岛港”，为此，青岛港正在加快推进电商化建设。未来将进一步完善和拓展青岛港电子商务平台的功能，分步将船箱货跟踪、业务受理、结算、支付、预约、下单等业务逐步由线下转移到线上，并运用平台拓展港口在物流链方面的有关业务。在码头新业务上，公司已与多家车队、场站签订协议，建设“集疏港智能调度平台”。设计开发了订舱电商平台——海道网，该平台是由青岛港投资建设的以船舶订舱为交易对象的第三方平台，按照规划，可实现电子交易、物流跟踪、上下游物流服务

以及金融保险等服务。

（六）天津港集团有限公司

1、天津港集团有限公司及区域主要电子商务平台建设情况

（1）天津港物流信息网。

天津港自“十一五”起，已开始建设大宗散货的交易中心，有了电商的雏形。“十二五”期间，天津港正式开始了电商的发展。天津港集团和各码头公司为了方便客户信息查询，建立起了天津港物流信息网。该平台优化和整合港口、船公司、箱站、外理、船代、检验检疫局、海关、海事局等用户的信息资源，集网上电子业务、天津港物流业务信息发布和货物跟踪于一体，可以为用户提供个性化服务，是为用户提供信息互动和信息共享的统一应用平台。主要服务内容包括：**一是**关港联动，包括监管查验、国际中转申报、转栈申请批复、内贸货监管、放行信息核销、空箱分拨。**二是**物流服务，包括船舶在线查询、生产服务在线、生产统计查询。**三是**货况跟踪，包含货物信息查询、货物综合查询、舱单查询。**四是** EDI 专栏，包含报文传输日志查询、网上报文收发、下载专区。**五是**物资采供，包含集中招标、拍卖、合同采购、网上商店。

（2）天津港电子商务网

天津港集团投资5000万建设“天津港电子商务网(随行电子商务平台)”。该平台除了具备天津港物流信息网相关的生产业务功能外，还

有订舱、金融、保险、支付、口岸申报一站通，此外还根据天津港物流特点开发了线上无水港、物流配送等板块。

天津港物流信息网与天津港电子商务网的区别在于，前者主要服务于港口的生产业务，而后者则更侧重为客户提供港口生产业务外的增值服务，是未来天津港发展电子商务的主要载体。

2、天津港集团电子商务平台的主要发展方向

天津港集团近期将以统一各码头操作系统为基础，将各码头自行开发的系统集中规划、集中管理，并汇聚各码头信息数据，供客户查询。在电商平台发展上，将进一步完善天津港电子商务网（随行网）的功能，实现港口物流服务全程电商化。此外，借助该平台积极拓展港口贸易板块，探索推进跨境电商及在线贸易发展。

二、各地电子商务平台发展的共同特点

目前，各地港口企业都十分重视信息化、电商化建设，一方面是自身业务发展的需要，推进电商化建设可以提高生产效率，为客户提供更便捷高效的服务；二是借助电商化建设可以推动港口企业由港口硬件资源投资运营商向港口物流服务提供商转型，有助于港口企业向物流链、贸易链延伸；三是港口作为物流重要节点，是货物流、信息流、资金流汇聚的重要节点，具备建立电子商务平台的优势，港口企业与上下游物流服务提供商属共生关系，并且具有品牌、

信用等优势，由港口企业搭建电商平台更能得到市场的认可。

通过调研了解到，各地都在积极创新，此次调研的几家港口集团都已分别在不同方面进行电商化探索，对港口物流电商化的认识不同，发展的侧重点不同，部分港口电商化建设已经走到了行业前列。总结各企业港口物流电商化建设的情况，主要包括以下几个层面内容:

（一）基于港口自身业务的需要而建立的电商平台，包括两个方面:

1、港口内部业务电商平台：即整合现有各码头、各分支机构相对分散独立的信息平台，建立公司层面统一的电子商务平台，实现信息互联互通，业务统一协调、监控、调配等，实现港口装卸仓储主业的电商化建设。

2、外部业务电商平台，即以为客户（各有关业务单位包括货主、政府口岸机构、车队、驳船等上下游企业等）提供更为便捷、高效、经济的港口物流服务为目标，运用信息化技术，通过业务模式创新及流程优化改造，建立基于港口对外业务流程的平台，包括与车队、铁路、船公司等物流单位进行业务交互的 B2B 服务平台，为货主提供服务的B2C服务平台、与政府口岸互联互通的 B2G 业务交互平台。充分发挥港口企业在物流链供应链中整合及优化的重要优势地位，借助信息化技术，改变传统业务模式，实现业务由线下

到线上的转变，推进港口无纸化、网络化、平台化建设，提高服务水平及资源利用效率。

（二）公共港口物流电商交易平台，即发挥港口平台信息、资源汇聚的优势，搭建公共港口物流电商交易平台，即是运用互联网技术，将港口汇聚的信息、服务等资源移植到电商平台上，解决区域内物流服务供求信息不对称的现实问题，使港口经营者突破港口码头实体空间局限，打造“互联网港口社区”，以此间接促进和带动港口业务的繁荣。

（三）公共商品贸易电商平台，即与商品交易中心功能相配套，建设商品贸易线上平台，贸易信息发布、展示、交易等功能，并可与港口物流业务实现互动。目前各地港口正在建设的商品贸易电商平台主要包括两类，一类是大宗商品交易平台，例如煤炭、粮食等交易平台；一类是港口借助保税区、自贸区等优势建立的进口商品展示、交易平台，即保税消费平台。

在推进电商化建设的过程中，各企业也面临着许多共同的困难，主要包括:

1、信息的互联互通，不仅是技术问题，更是理念问题。企业均认为，要推进港口物流电商化建设，要实现上下游各有关单位（航运、铁路、公路运输）信息的互联互通，尤其是与政府及口岸单位之间的互联互通，这是提高港口物流服务信息化水平的关键，也是推进港口

物流电商化建设的难点，在技术上已经可以解决，但需要各部门在发展理念上能够与时俱进。

2、在推进电商化建设过程中，港口企业在业务模式创新方面会遇到许多共同的问题，如业务流程如何改造，运用何种技术手段将服务由线下移到线上，如何解决电子支付问题等许多具体的技术问题。迫切需要加强行业交流，互相学习借鉴。

3、港口电商平台的商业模式值得探讨。港口企业普遍认为，港口电商平台应当能够实现市场化运营，具备自我营运能力，符合市场的需要，这样的平台才有生命力。虽然港口企业都认为这是行业发展的重要趋势，但究竟采取何种商业模式尚无成功经验可借鉴，各自都处于摸索阶段。

三、关于行业推进港口物流电商化建设的意见与建议

推进港口物流电商化建设是港口未来发展的必然选择，也是推进港口行业转型升级的重要方向。推进港口物流电商化建设，需要大量的创新，包括技术创新、业务模式创新再造、理念创新、商业模式的创新等等，许多问题是行业共同面临的，需要行业整体推进。

交通运输部在2014年发布的《关于推进港口转型升级的指导意见》中指出，“港口企业加快建立完善物流信息平台，提供港口物流全过程动态信息服务。鼓励港口企业发展第三方港航信息服务、电子商务服务，延伸港

口物流信息增值服务。”杨传堂部长在2015年全国交通运输工作会议上进一步提出，要“加快便利运输电子口岸信息平台建设，积极推进移动互联网、物联网、大数据等现代信息技术在智慧公路、智慧港口等领域的应用。”因此，作为行业协会有必要将港口物流电商化建设作为促进港口行业转型升级的重要抓手来推进，对此提出意见和建议:

（一）加强行业交流。港口物流电商化属于新生事物，且尚处于起步阶段，迫切需要加强行业交流，既要有国内港口之间的相互学习，也要学习国外港口以及其他行业（如航空业、电商业）的先进经验。建议成立“港口物流电商化促进小组”，作为开展港口物流电商化有关工作的推进主体。

（二）加强对港口物流电商化工作行业性重大问题的研究，包括政策性问题、体制机制问题等等，单靠企业很难实现突破，需要行业整体的推进。例如企业普遍反映的与政府口岸单位之间信息互联互通问题。

（三）进一步调研“港口第三方支付平台”建设的有关问题。第三方支付是港口电商化建设的重要内容，当前各地港口推进电商化建设都面临着支付问题。建立港口第三方支付平台有助于提高交易的便利性，实现港口电商结算由多种支付方式到一站式解决；提高交易的快捷性，保证交易和资金的安全性。此外，第三方支付

平台有助于促进航运业整体信息化水平的提高，促进发展航运金融，有助于推进“两带一路”国家战略的实施，有助于促进港口转型升级。

（四）促进行业合作。在加强行业交流的基础上，促进港口企业之间以及与其他有关企业之间开展多种形式的联合与合作，实现共赢。例如港口企业之间的横向合作，与上下游企业之间的纵向合作等等。

（五）推进行业标准制定。在推进港口物流电商化建设的过程中，将会面临许多标准化的问题，例如技术标准、服务标准等等，行业标准的建立有助于加快行业电商化建设，也有助于充分发挥互联网技术优势。

（六）组织开展港口物流电商化建设相关培训，将先进的理念、技术成果进行行业交流推广。

（七）协助政府部门加大对港口物流电商化建设的推进力度。

1.建议国家交通主管部门加大对港口行业开展物流电商建设方面的政策及资金支持力度。设立专项扶持资金、鼓励、推广示范应用项目。开展电商化建设试点，在试点过程中应鼓励、奖励并推广优秀项目，发挥行业协会作用，对其他未参与的港口企业进行行业指导，吸引更多的港口企业推进电商化建设。

2.建议国家交通主管部门在推进港口物流电商化的过程中，建立起国家层面、行业层面的信息互联互通机

制，包括建立港口与口岸机关各部门间数据的互联互通，交通系统内部（港口与港口、航运、铁路、民航等部门之间）的信息互联互通机制。

3.建议将推进港口物流电商化发展作为交通运输部的课题项目，由我会牵头组织研究，并为国家主管机关制定政策提供决策参考。

中国港口协会

二零一五年三月十一日