

新业态背景下传统道路货运企业转型升级网络 货运研究

王振斌

安徽财经大学, 中国·安徽 蚌埠 233000

【摘要】对公路货运来说,属于我国比较重要的货物市场。随着社会的发展,全国公路物流数量将会逐步增加。在全国物流总额的比例中,占比将会逐步提高。而中央国务院也将越来越重视物流和推动互联网+物流新业态的开发研究,强调要培育道路物流的新型业态。基于此,本文主要对以新业态作为切入点,提出了网络货运的基本要求,探析了我国道路货运企业的运行模式,对传统道路货运企业转型升级网络货运进行了研究,以利于对互联网+的物流新业态发展进行规范。

【关键词】新业态;道路货运企业;转型升级;网络货运

Research on the Transformation and Upgrading of Traditional Road Freight Enterprises Under the Background of New Business Forms

Wang Zhenbin

Anhui University of Finance and Economics, Bengbu 233000, Anhui, China

[Abstract] For road freight, it belongs to a more important cargo market in China. With the development of the society, the number of highway logistics in China will gradually increase. In the proportion of the national total logistics volume, the proportion will gradually increase. The Central Committee and The State Council will also pay more and more attention to logistics and promote the development of new forms of Internet + logistics, emphasizing the need to cultivate new forms of road logistics. Based on this, this paper mainly puts forward the basic requirements of network freight with the new form of road freight enterprises, analyzes the operation mode of the road freight enterprises in China, and studies the transformation and upgrading of network freight, so as to standardize the development of the new logistics forms of Internet +.

[Key words] New business form; road freight enterprises; transformation and upgrading; network freight

引言

对于网络货运而言,主要是指经营者利用网络平台来对道路运输的网络资源进行分享与整合,同时利用承运人身份与托运人对道路物流合同内容作出规定,并委派实际的承运人来进行道路物流的运输,履行实际承运人责任的道路物流运输经营活动形式。在互联网+的大背景下,互联网物流也属于道路运输行业的新兴趋势。通过对大数据进行深度挖掘,也就可以对零散的物流资源进行高效整合以及配置,对传统货运行业信息不对称的所带来的问题进行解决。因此,我们也就有必要进行新业态背景之下传统道路货运企业转型升级网络货运的研究。

1 网络货运的基本要求

1.1 注重运力整合加强降本增效

经相关研究我们可以发现,目前中国共有约1300万台物流汽车,约有2000万货车驾驶员,3000万的公路物流从业人员。其中,近九五的物流汽车属于个体司机。而且,中国物流GDP的占比也会更高。到二零一八年,物流支出将在GDP当中会占有大约百分之十四,而在二零一九年仅前三个季度的总物流会占有大约百分之十四。所以,发展物流时也就应该注意降本增效。但要想真正实现降本增效,也就必须整合运输资源。而在运输资源中,个体道路货车的运力资源也将会发挥出非常关键的作用,因此必须运用一定的管理方式和政策把相对零散的个体道路司机运力资源加以整合。

从二零零四年以后,尽管说挂靠企业已经拥有了相应的货运资格,但却仍然无法充分发挥出运输的职能,也就无法发挥物流资源整合的价值。而无车承运人和互联网物流平台,都是希望对道路物流力资源的整合问题加以处理,并期望利用整合资源来实现降本增效。所以,互联网物流也就必须重视促进道路物流资源的整合以及有效运用,加强运力整合以及降本增效^[1]。

1.2 利用相应平台整合运力资源

近几年来,人工智能、大数据等技术正在不断发展。而且在2020年,中共中央常务委员会也会表明需要加快建设5G网络,数据中心等新兴的基础设施。而对新兴基础设施建设而言,主要是以5G技术、物联网等为代表的新型基础设施。而通过对这些新型基础设施进行搭建,这正可以为中国现代网络货运平台经济发展奠定了良好的技术基础。而如果要想真正地对运力资源进行整合,也就需要将分布于各处的运力资源进行统筹管理和调配利用。但在现如今,最关键的难题便是统筹。如果想要将运力资源从空间层面上都集中到同一个领域,并不能够服务于分布化的运输需要。所以,在运力资源分布相当广泛的前提下,也就必须利用网络来建立平台,使得运力资源也能够聚集在平台之中。通过利用这些技术,也能够使散落在各处的运力资源能够聚集在平台之中,进行数据更新以及数据共享。这一方式和传统物流的业务特点将会保持一致,所以网络货运也将更强调通过利用网络平台的方式,来把分散的运力资

源加以集成, 从而实现降本增效。

1.3 注重道路货运企业高质量发展

其实, 挂靠方式属于对运力资源加以整合的一个方式。但是, 挂靠方式无法推动物流业务的高效开展。究其根源, 主要还是由于车辆确实是挂在货运企业旗下, 对外仍是以驾驶员个人身份进行开展物流运营, 并不能充分发挥其整体对外开展物流服务、利用运力优势的功能。但是, 国家将会真正建立无车承运人的网络货运平台。通过采用这样的技术, 也就可以更加集约化的利用物流优势, 达到就近调车、优化路线规划等功效, 确保道路货运产业能够获得高效的发展^[2]。

2 我国道路货运企业运行模式

目前, 中国道路货运公司的经营运营模式, 一般为零担专线物流公司直接向货主进行提货, 而当货运超过了规定总量或是到了规定的班车日期而必须出发时, 专线公司便会利用车货匹配平台在规定日期内去往集货地点并完成装车发货。而恰恰由于各个司机缺乏道路货运的资质, 也就根本无法进行道路货车的经营。所以, 公司虽然一般将其都挂靠到了具体的道路货运公司之下, 不过挂靠企业一般也并没有开展具体的道路货运经营工作, 而只是向企业提供了道路物流经营的资质。而作为动力方的司机, 也一直都是保持比较分散的地位。而且, 在中国的不少小型合同货运公司, 也都会比较强调与固定的企业合作进行运送。而这一些合同货运公司公司运力来源也大致包括了两种方式, 分别为固定运力以及非固定运力。对固定运力来说, 主要是公司和司机之间签订合同, 而驾驶员会承诺将优先解决合作运输公司的货运需要。而对于非固定运力而言, 则主要是合同货运公司在固定运力严重缺失的情形下, 使用车货匹配平台来临时对运力进行寻找。

3 新业态背景下传统道路货运企业转型升级网络货运的研究

3.1 获得网络货运资质的物流企业转型升级研究

3.1.1 承运服务角度

要想在新业态背景之下, 将传统道路货运企业转型升级为网络货运, 那这就必须强调对自身的物流业务水平的提升。对于网络货运公司而言, 在把物流信息进行集成, 物流业务进行提升的流程中, 重点在于形成物流业务的供应链, 而这一链的供给侧就是各类物流运力; 链条的需求侧是对各种类型物流业务的需求者。而网络货运公司则是链条的链主, 与早期的挂靠公司拥有着很大的差异。网络货运公司必须直接面对业务的主要对象, 并直接对物流服务运营加以负责。在这样的状况下, 网络货运公司的物流服务能力将变得尤为重要。企业如果缺乏较高的物流服务能力, 也就将无法更为合理的对物流客户要求适应, 也不能让客户拥有更高的满意程度^[3]。

3.1.2 资源整合角度

从资源整合角度来分析, 在新业态背景之下, 传统道路货运企业要想转型升级为网络货运, 更加专注于实现企业资源整合能力的有效提高。而网络货运办法的进一步发展, 也正是希望通过利用传统企业零散运力, 使得整理出的运力资源可以满足社会物流的现实需求并进行配套业务, 以此使得社会物流的运力资源可以更为集约化, 实现了降本增效的目标。如此, 网上的物流

企业人员和资源整合能力也将会尤为重要。因此公司就必须进一步地对企业的资源整合能力加以提升, 这样才可以满足网络货运办法的基本需求, 也可以实现社会物流效率的有效提高。

3.1.3 平台运营角度

在新业态背景之下, 要想保证传统道路货运企业可以朝着网络货运的方向进行转型升级。那么, 从平台运营角度进行分析, 就必须着眼于提升公司的业务流程优化水平。对于互联网物流平台而言, 则比较强调平台化的运营, 并加强吸纳以及利用优势, 里面蕴含着物流资源与需求资源, 并同时也在这二个资源间搭建了互动的渠道。和一般的物流公司相比较, 在这个模式下的管理流程将会比较复杂, 流程问题也会比较多, 如不能很有效的加以管理, 不仅无法对仓储需求方和配送业务需求方实现有效地衔接, 而且会提高公司的运营成本。所以, 在这一流程当中, 公司业务操作的优化能力也将会越来越关键。网络货运公司也只能采取一定的措施来达到企业业务流程优化能力的有效提升, 才能够对网上物流公司业务操作的业务流程做出调整。

3.2 未获得网络货运资质的道路货运企业发展研究

对于网络物流经营许可证而言, 会对道路货运企业的建设规模及经营实力等方面产生相应的要求。但并不是全部的道路货运企业都能够取得网上物流经营许可证, 对没有取得网上物流资格的道路货运企业而言, 需要对核心竞争力的概念进行引入。对于公司核心竞争力而言, 主要就是指可以给公司提供竞争优势的资源及其资源调配方式。通过核心竞争力来形成动力, 那么公司就将能够在越来越激烈的市场竞争当中占有一席之地, 并使商品和服务的价格在一定阶段内得以提升^[4]。

通过结合核心竞争力的理念, 对于还没有取得网络物流经营许可证的道路货运公司来说, 也就可以注重于其转型提升, 同时需要识别并且明确企业核心竞争力, 从而专注于企业的基础经营管理。在这一流程中, 也就能细化客户维度以及服务优势的维度。也就是必须专注于服务某一种市场, 又或是专注于提供某一项服务。不仅如此, 也就是必须注重于和获得网上物流资格的道路物流公司开展合作, 从而成为网络货运公司的主要物流资源提供商抑或是客户, 从而聚焦行业和市场, 成为具有自身优势的公司。

4 结束语

总而言之, 在网络货运办法当中会鼓励网络货运经营者利用多种先进技术来进行资源整合。因此, 我们也就需要对传统道路货运企业转型升级网络货运进行分析, 以利于保证道路货运企业在市场当中脱颖而出, 逐渐实现网络货运的目标。

参考文献:

- [1] 汪标. “网络货运”新业态发展契机下道路货运行业转型升级研究[J]. 物流科技, 2021, 44(10): 75-77.
- [2] 董娜, 卢岩. 网络平台道路货运企业服务能力评估指标体系研究[J]. 交通运输研究, 2020, 6(05): 111-119.
- [3] 顾志强. 浅析道路货运企业的科技创新[J]. 交通与运输, 2017, 33(03): 69-70.
- [4] 李勇. 推进冶金道路运输企业转型升级的探索与实践[J]. 管理观察, 2018(02): 33-35.
- [5] 张勤. 探析传统道路货运企业转型的若干问题[J]. 经贸实践, 2017, (04): 141-142.