

构建新物流生态圈 “承运”是关键

中储智运在无车承运人平台模式的基础上延伸引入“运费智能议价功能”，为企业降本增效，帮司机提高收入，助力我国物流行业安全、高效、正规、可持续发展

将无法结算运费。可以说，中储智运平台将有效推动物流运输向标准化、智能化方向发展，可有效治理货车超载等难题。

科技助力转型 创新驱动发展

近两年，无车承运人试点工作有序开展，在取得巨大成效的同时，承受些许阻碍也是在所难免。需要引起业内关注的是，未来的无车承运业态将如何持续发展？

在“互联网+物流”大背景下，无车承运人模式的出现，颠覆了传统认知上物流企业需要有车的观念，给公路货运行业带来了巨大变革。而大数据、智能算法等前沿科技的应用，为无车承运人平台提供了强有力的技术支撑。“互联网+无车承运人”这一模式，对无车承运人的发展起到了极大的推动作用，进而促进整个物流行业的数字化转型。

从模式上看，无车承运人突破了传统道路货运模式，利用互联网技术，与物流信息平台、物流枢纽（园区、服务区等）、电子商务、多式联运、重点物流领域、供应链管理充分融合，形成运贸一体、多业融合的新运输组织结构模式。从业态上看，金融、新消费业务为无车承运人的创新发展注入了新动能，“无车承运人+保险、贷款、重卡租赁、车后服务、网上商城”的业态已初具规模，无车承运人通过服务创新和跨界经营，将逐步构建起一个新物流生态圈。

中央经济工作会议连续几年对降低物流成本提出要求，国务院常务会议多次研究部署物流降本增效工作。得益于党中央、国务院的高度重视，这几年我国物流降本增效取得了阶段性成果，但还有许多潜力可挖。

现阶段，物流供给端的供给与需求端之间存在巨大的错位，以至于物流成本依然较高。无车承运人这一新兴的运营模式在真正的实践过程中还有问题需要解决。“我们应该汲取国外的有益经验，并结合中国物流运输行业的发展实际，充分利用互联网技术，探索出一条具有中国特色、符合新时代发展要求的中国式无车承运人运行模式。”李敬泉说。

李敬泉认为，未来，无车承运人将成为物流行业数字化转型、推动新旧动能转换、促进科技成果落地、改善运输组织结构的重要力量，无车承运人将改变整个物流货运行业的生态格局。中储智运将继续把握货运行业的变革机遇，继续完善重卡集采租赁、互联网金融、保险、油气集采、ETC、在线商城、车后市场等供应链功能生态圈体系，通过资源优势共享与互补，推动产业转型，聚焦更加精准的智慧物流生态圈，为实现物流行业高质量发展赋能，从而满足人民对美好生活的向往。

（本文配图由中储南京智慧物流科技有限公司提供）



中储智运创始人、南京大学工程管理学院副教授李敬泉在2018年全国货运行业年会上演讲。



中储智运与中国重汽集团战略合作签约，同时完成首批50辆重卡新车交付。



2018年5月，中储智运与中国国有企业结构调整基金达成战略合作，成功融资数亿元。

□ 司 情

近年来，我国公路货运市场进入一个以结构调整为主的发展时代，也是一个依赖技术、模式、服务创新以及分工合作更加深入的时代。无车承运人政策的推进符合我国当前市场结构调整的需求，促进了社会分工协作的深化，是顺应我国市场化改革的重要举措。

在我国，“无车承运”概念于2013年提出，并在2016年正式落地，到2017年初经批准的无车承运试点企业达283家。随后，交通运输部对试点企业进行了复核，共有229家无车承运试点企业延续了试点资格，中储南京智慧物流科技有限公司（以下简称“中储智运”）就是其中一家。据了解，作为全国范围内率先探索无车承运人模式、提供货运服务的央企平台，中储智运平台上线以来一直稳步前进，并取得了不俗的成绩。

打破信息孤岛 直击行业痛点

“无车承运人”是指不拥有运输工具，以承运人身份与托运人签订运

输合同、承担承运人的责任和义务，通过委托实际承运人完成运输任务的道路货物运输经营者。中储智运创始人、南京大学工程管理学院副教授李敬泉介绍说：“无车承运人中‘承运’是关键，也是无车承运人平台与物流信息平台的根本区别之所在。这类平台通过线上聚合方式整合全国范围内的货源、车源信息，并作为承运人承担货物运输的安全与义务、承担法律责任。货主将货物交给平台承运，平台将货物委托给可靠的货车司机进行运输，平台在其中同时起到信息中介、货物承运、运输监督的作用。”

与传统配货站、物流信息平台相比较，无车承运人平台既能打破配货站“信息孤岛”的困局，整合全国车货资源，又能解决物流信息平台无法保障的运输安全问题，更能借助物流大数据技术实时全面呈现公路货运动态，进而借助智能车货匹配技术促进对流运输、循环运输的形成。

在行业转型和政策推动下，目前无车承运的产业形态也逐渐清晰。但单一的无车承运人信息平台不能使货主持续获得最合理运输价格，也不能根本解决运输行业的痛点。李敬泉表示，针对我国传统物流行业

的现状与存在的痛点，中储智运在无车承运人平台模式的基础上进行了延伸，引入了运费智能议价功能，是可以突破时空界限的互联网无车承运人电子商务平台。

“运费智能议价功能的设计思路也是为了让整体物流运价市场更加规范透明。货主在平台选择议价挂单的时候，由实际承运司机用户在后台出价，平台则会根据该单线路的过往运价数据，以及该出价司机过往的平台运费数据进行智能测算，在去除恶意竞价和恶意抬价的基础上，向货主推荐更为合理的司机议价。”李敬泉说。

引入智能议价 赋能降本增效

的确，目前整体货运市场仍存在一些竞相压价、恶性竞争、车主缺乏自律与规范等问题。中储智运创新引入运费智能议价功能，既让运价更合理，又有效避免了市场恶性竞争，助力我国物流行业朝着安全、高效、正规的方向发展。

实施创新驱动发展战略，要突出科技创新对供给侧结构性改革和培

育发展新动能的支撑引领作用，加强物流等基础设施网络建设，服务供给体系质量的提升。

李敬泉指出，中储智运平台的重要创新在于利用企业过往多年运营积累的物流交易大数据所形成的智能配对算法。平台会根据不同司机、车辆的历史运输数据和当前运单轨迹精准匹配循环及对流线路订单，让司机可以更好地规划运输线路，通过提升运输效能和返程效率，来降低整体物流运输成本。这样一来，既能够为企业降本增效，又能够帮司机提高收入。

据测算，中储智运上线4年来，累计为货主用户节约物流成本超20亿元。平台已整合近百万专业司机运力（其中活跃运力过半），1万余家运输企业为12,000余家货主会员服务，平台业务覆盖30个省份，辐射全国328个城市，涵盖运输线路近8000条，平均不到8秒成功完成一单交易，平均为货主降低成本10%，司机找货时间缩短28%。

在2017年、2018年交通运输部关于无车承运人试点综合监测评估中，中储智运在近300家无车承运人试点企业中脱颖而出，其交易额、运输量、整合车辆数等指标始终排名

第一。

2018年12月，国家发改委、工业和信息化部、中央网信办共同发布《中国“互联网+”行动发展报告》及《中国共享经济发展报告》，中储智运成功入选“共享经济典型平台”。

中储智运在各项评估中均能拔得头筹，也取决于平台为物流行业以及社会带来的正面效益。李敬泉说，中储智运平台可以有效解决传统物流行业“小、散、乱、差”问题，从而更好地支持实体经济发展；通过互联网平台整合全国范围内的货源、运力资源，打破原有物流行业的“熟人经济”与“物流区域化”限制，形成覆盖全国的货源、运力资源池；此外，平台将个体司机不规范行为损耗的税收转成由企业集中交纳，为规范国家运输市场发票和税源管理、增加税源提供方便。

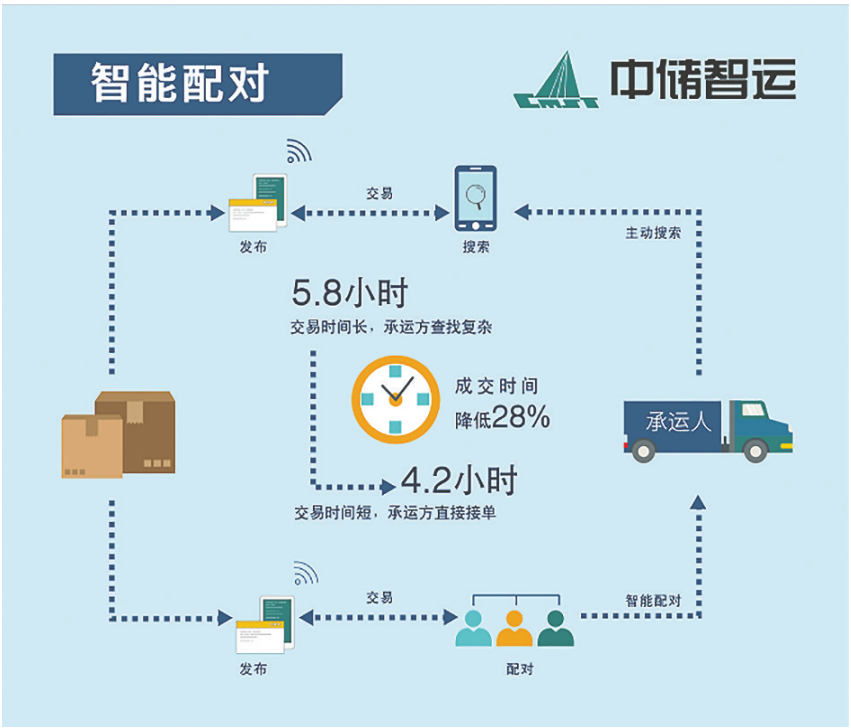
中储智运平台的发货、运单交易机制，使平台天然可以从源头上防止货车超载问题的发生。首先，平台对货物运输进行全程在途监控，货主、卡车司机均无法暗中进行货物加载。其次，平台向卡车司机结算运费时，也仅根据最初司机确认发货时所填写的货物数量进行结算，超载部分



中储智运开展“暖中秋 运团圆”关爱货车司机活动，司机师傅打开“中储智运”APP踊跃参加，领取中秋礼品。



中储智运在江苏淮安金湖设立全国运营呼叫中心，总投资2亿元，未来将形成万人规模客服团队。



中储智运货车智能匹配算法，减少司机找货时间。