

生产型企业自建网络货运平台为何行不通

□ 杨金帅 司倩

2020年堪称网络货运年,从此前的无车承运人试点到资质申办的全面开放,这不仅是中国物流运输行业的一次全面升级,而且也是一场重要的发展变革。网络货运的兴起不仅提升了物流运输效率,也推动了物流行业向智能化、数字化方向发展。

难成降本增效“解决方案”

目前,网络货运平台发展呈现三大趋势:新人局者跃跃欲试,整合收购、兼并重组加速增多,网络货运平台进入战国时代;平台企业从提供单一的运输服务升级为向提供供应链服务发展,专业化、细分化成为必然;网络货运平台向生态平台进化,开展多式联运、后市场、社群等多种服务组合,网络货运平台间的竞争上升为生态间的竞争。

随着一系列网络货运平台政策的出台,为拥有货权的生产型企业的原材料、产品运输带来了更大利好,能够极大满足这些企业的物流需求,并有效提高日常的物流运输效率。同时,基于网络货运的显著优势,以及为满足企业物流需求带来的便利,一些规模生产企业,开始考虑在本地申请网络货运资质,通过购买第三方技术产品或外包的形式自建网络货运平台。

生产型企业之所以选择自建网络货运平台,主要来自于

三个方面的因素。首先是企业自身因素,规模以上生产型企业大多拥有可控的运输公司或车队,这一部分运力需要妥善管理和安置。其次是地方政府鼓励生产型企业创新,自建网络货运平台,是一个选择。最后是行业因素,大量的软件开发公司和团队对外销售基础版的网络货运平台软件技术产品,用看似低成本的“解决方案”,将网络货运平台理解成一种软件技术服务,吸引了大量企业购买。

企业自建网络货运平台的现象,与数年前众多企业跟风自建电商平台的情景几乎同出一辙。然而,事实证明,并非所有的企业都能够在电商平台建设上取得预期目标,类似小米的成功更是屈指可数。

从本质上来看,网络货运平台可以实现对物流资源、要素与服务的信息化、数字化、在线化、智能化,并通过数据的连接、交互、应用与优化组合,实现物流资源与要素的高效配置,通过提质增效的方式降低物流成本,但目前很多生产型企业却将网络货运平台理解成一种税务筹划工具,通过物流进项抵扣的方式来降低成本。

仅通过进项抵扣的方式进行降本,企业本身物流运营能力没有得到实际提高,传统业态中存在的信息费、差价乃至车辆空驶空载等小散乱差的问题得不到解决,运价体系与市场无法充分接轨,并不能根本解决我国企业物流的效率低下

问题。

此外,以生产制造为基础的大型企业兼做互联网科技研发,其既有的管理架构和管理理念也要发生翻天覆地的改革,技术研发投入和专业人才储备,其中的成本无法估量。企业要进行平台化建设的驱动力应该是真正具有内在需求,而不是盲目跟风或者照搬经验。特别是在当前的经济环境下,必须全面考量自身、行业及市场发展趋势,综合评估是否值得投入巨大成本进行平台的自建。

难破税务、成本、技术壁垒

网络货运政策颁布以来,各省市县的交通运输管理部门成为实际的资质审查与管理主体。针对生产制造及物流相对发达的地区,当地政府既希望能借助网络货运平台提升当地物流产业效能,又希望将网络货运业务所产生的税源留在本地财政,因此担心全国性的成熟平台介入会造成本地税源向外省流出。但是仅靠“计划经济式”手段,人为制造税务壁垒,短期看来表面上是实现了税源地本地化,但从长远角度看,却不利于整个物流行业在技术、管理、市场等多方面的转型升级。只依靠本地资源和资金的自我循环,势必限制企业的发展规模,从而陷入故步自封的境地。

同时,这里还忽视了一个重要环节,即自建网络货运平台所产生的边际成本。由于网络货运业务“不见人、不见车、

不见货”的特殊性,对业务真实性的管理尤为重要,这需要平台具备覆盖全国各运输线路的轨迹监控能力、定位能力、在途服务能力、上下游整合能力,其背后运营成本只有通过规模化进行摊销。生产型企业自建网络货运平台看似简单,但是在运营过程中,容易陷入要么大量增加运营成本,要么无法满足合规要求的两难境地。

平台建设的目的是提高物流运输效率,为企业降本增效,而自建平台需要投入大量人力物力财力,过高的建设成本反而增加了企业的额外负担。从运营成本层面看,仅仅为单一企业服务的“平台”无法借助海量业务实现规模效应,其管理运营成本将远高于真正的网络货运平台。从服务成本层面看,网络货运与互联网行业不同,其本身的数字化水平较低,数字基础设施不健全,因此在业态发展初期离不开针对复杂场景的深度服务,建立一支服务团队的成本也将是企业需要重点考虑的问题。且由于自建平台的资源局限性,降本也有限,不能实现整体效益和效能的最大化。

相比较来看,如果仅仅是为了本地化税源的因素,则完全可以通过全国性的平台企业在本地设立子公司或合资公司的形式进行落地。从技术层面而言,网络货运平台的建设涉及复杂的平台流程设计、平台功能的研发,需要应用大数据、算法、人工智能等多种前沿技术支撑平台运营,需要企业具备深厚的技术积累。即便是通过第三方技术开发外包的形式完成了1.0版本开发上线,其后续的维护和及时性及升级成本,对企业经营来说将是资本注入的“无底洞”。

首先,平台的关键不在于技术搭建,而在于如何不断地通过技术研发进行智能化运营,从而推动物流业数字化升级,这需要企业不断投入巨额的研发和管理成本。其次,平台需要足够开放共享,面向不同行业提供第三方的数字化信用背书,而企业自建平台在初期则必然会向企业自身或所在行业进行倾斜,难以兼顾全行业发展。最后,成熟的网络货运体系不仅仅能够助力经济高质量发展,拉动产业数字化升级,也能应用在包括疫情防控、应急救援、供应链金融、车后市场等多维度生态场景中,通过这些复杂场景的应用来进一步促进平台的快速发展,这才是网络货运平台真正的未来趋势。

缺乏公信力基础

目前在物流行业内,一些全国性专业化网络货运平台正在稳步发展,并在行业中起到了先进示范效应,无论是技术实力、平台功能、运营模式,还是行业覆盖、服务体验、网点建设,都取得了长足的进步和领先优势,并且实现了线上线下的深度融合,即用多元化服务补齐网络技术的场景,用网络技术提高应用场景服务的效率。

能在短短几年内做到这样的规模,主要原因是因为平台本身不依赖于任何一个实体产业所带来的第三方信用背书效应。不同规模的企业在与网络货运平台展开合作的时候,不用担心其背后的经营主体是否存在竞争关系,又或者在供应链上下游存在利益关系。而平台本身则可以借助更多维度的大数据分析工具,帮助企业不断地提升物流管理能力、不断降低物流运营成本。假设由某行业的龙头企业自建网络货运平台,就具有很强的排他性,就像是赛道上的“选手”当起了“裁判”,即便是整合同行业存在竞争关系的企业加入平台这一动作,都会非常的困难,因为每个企业的物流数据,恰恰反映了其真实的生产经营状况和业务流向,属于高度敏感的经营数据之一。因此基于企业的社会属性与平台的中立性因素,只有第三方的公共服务平台,既在技术层面保障了货主数据的安全,又在战略模式层面消除了竞争关系,才具备了整合多方资源的公信力基础。这类全国性的成熟网络货运平台具有生产型企业自建平台无法具备的能力。

客观来说,网络货运平台业务的本质是实现真实且高效的物流运力服务交易,各大平台则需要通过交易模式、交易效率、交易规范层面不断的优化升级,从真实物流场景出发,围绕货主和车主的真实需求,创造一条更高效的价值链交互通道。平台与平台之间应当是充分协同的竞合关系,平台之间利用各自优势取长补短,共同为各行业提供多维度的优质服务。未来真正的竞争是生态体系之间的竞争,而非简单的流量竞争。

生产型企业在数字物流转型过程中应当向各大平台提出需求,包括企业自建的物流主体、车队,甚至是长期合作并提供优质服务的个体司机和信息部,都可以通过成熟的网络货运平台一起拥抱新一轮产业互联网红利,多方协同共建,才能让网络货运平台业态发展走上可持续发展的数字快车道。

智库之声

□ 戴庆富

中央财经委员会第八次会议指出,流通体系在国民经济中发挥着基础性作用,构建新发展格局,必须把建设现代流通体系作为一项重要战略任务来抓。的确,在构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局背景下,流通体系在国民经济中发挥着基础性作用,无论国内循环还是国际循环,都离不开高效的现代流通体系。

流通业是个大流通的概念,包含了物流业、金融业、其他服务业等业态,流通体系既包括流通业的整个体系,也包含生产制造业体系、商品市场体系等。其中,供应链是流通业的核心载体,而供应链的核心是物流,作为供应链的基础支撑,物流是供应链硬实力的体现。高效的流通体系需要应用现代信息技术,通过物流和供应链效率的提升去改造传统流通业。

其实,“十三五”以来国家

通效率。以中储智运为例,目前业务已经覆盖全国,涵盖运输线路近20,350条,平均不到7秒成功完成一单交易,平均为货主降低成本10%,司机找货时间减少69%。

第二,网络货运成立的初衷不仅是解决传统物流在货运上的降本增效问题,也为传统物流在经营过程中面临的合规难题找到“突破口”。首先,网络货运平台通过先进的信息技术对物流业务进行高效运作与管理,保证货物安全及高水平的服务品质;其次,网络货运平台合法开票,助力税务合规,引领行业合规发展。中储智运自身研发的智运罗盘、智运千里眼、智运CRM等管理系统,对发货及收货、在途、卸货及收货进行全程可视化跟踪、控制,平台确保并承担运输过程的货物安全、服务、结算、开票。与此同时,中储智运通过与交通运输部及税务部门系统数据对接,为国家规范运输市场发票和税源管理提供抓手,并集中

通堵点 解痛点 建设智慧物流

针对传统流通业的升级改造出台了一系列相关政策,给现代物流业的发展带来机遇。

今年6月,国务院办公厅转发国家发展改革委、交通运输部《关于进一步降低物流成本的实施意见》,明确提出推动降低物流成本与新基建相结合,加快推进新一代国家交通控制网、智慧公路、智慧港口、智慧物流园区等融合型基础设施建设,推广运用5G、物联网、人工智能等新兴技术。

7月15日,国家发展改革委等13部门发文,着力发挥互联网平台对传统产业的赋能和效益倍增作用,打造形成数字经济新实体。开展重大工程布局,支持传统龙头企业、互联网企业打造平台生态,提供信息撮合、交易服务和物流配送等综合服务。

8月6日,交通运输部发布关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见,围绕智慧交通基础设施和智慧物流建设作出系列部署。

由此可见,在5G、工业互联网、人工智能等“新基建”的驱动下,物流行业迎来了前所未有的机遇,加上国家对加快推进新基建频出政策利好,也为科技赋能的智慧物流业发展“加足马力”。

在智慧物流快速发展的同时,仍然面临着行业长期存在且难以攻破的低效率、高成本、信息化程度低等短板,以及供应链建设难以解决的合规信用难题,这些问题在新冠疫情的冲击下已暴露无遗。针对物流业面临的难题,无论是国家层面,还是市场主体都在努力寻求通堵点、解痛点的有效方案。

物流电商平台和网络货运平台依托其在人工智能、物联网、大数据技术等方面的优势,可有效提高大宗货物运输效率、降低运输成本。经过多年的发展,我认为其已经成为破解传统物流短板的优选方案,主要表现在以下几方面。

第一,针对大宗货物运输长期处于各地零散分布、信息不匹配、货车返程空驶、空载浪费严重等问题,物流运力交易平台通过大数据的应用,帮助物流需求方、供给方及其他企业进行物流运力的交易,可以为货主精准匹配车辆,提升车货匹配效率,降低企业成本,提升货车司机收入,有效提高流

代缴司机个人所得税,增加了税源。

第三,网络货运是智慧化运力交易的规范化框架,赋予了运力交易合规的基础,而数字化、标准化、规范化是网络货运平台最基本的特征。现阶段,成熟的网络货运平台正逐渐向供应链公共服务平台延伸,为上下游提供数字化融合解决方案,在提升物流效率的基础上,致力于提升整体供应链的效能。目前,中储智运在网络货运平台模式的基础上进行了创新,引入了“运费智能计价功能”,让货主、司机都可以自由定价与选择,从而成为可以突破时空界限进行货、车智能匹配的运力交易大数据平台。在此基础上,中储智运也将为全行业的物流效能提供数字化“赋能”,逐渐升级,为全行业的供应链运营管理进行“赋能”,并利用区块链技术,构建聚合供应链上下游企业物流、商品交易、支付结算、融资等各类数据元的第三方数字化供应链公共平台,让新一代信息技术能够与各行各业深度融合。

第四,网络货运平台已经不再局限于公路物流基础设施,而是通过技术延伸,并有效地实现多式联动。中储智运也加大了“软系统工程”的投入,包括多式联运系统、国际海运与空运体系等,为我国建立国内外双循环经济提供数字化物流技术支撑。

总体来说,“十三五”时期,现代物流对国民经济的基础性支撑作用和先导性引领作用日益增强。国家针对物流提出的政策也为象中储智运这类物流企业的战略制定、业务创新、技术创新和未来发展指明了方向,并提供了制度保障。

在我国即将进入“十四五”现代化建设的新阶段,大循环、双循环成为我国经济发展的主要方向,这对于现代物流体系的完善发展提出了更高要求。本人建议,围绕新经济、双循环不断深化改革,适应疫情新常态。此外,改革和创新需要符合经济发展规律,一些相关政策的出台既要顶层设计,更要来源于基层的实践探索。

未来,中储智运将做好智慧物流的实践工作,为“十四五”规划建言献策。

(作者系中储智运党委书记、总裁)



“京津冀社会组织跟党走—助力脱贫攻坚行动”成果展示在河北举行

近日,“京津冀社会组织跟党走—助力脱贫攻坚行动”成果展示暨乡村振兴衔接推进会议在保定市顺平县召开。泰康溢彩公益基金会从近千家基金会中脱颖而出,获得“突出贡献单位”荣誉,成为北京市获得表彰的10家社会组织之一。

司倩 摄

徐州经开区 系统集成改革盘活乡村振兴“一盘棋”

□ 周婷婷

江苏省徐州经济技术开发区(以下简称“徐州经开区”)是国家级开发区,是经济社会发展的“主战场”,作为经开区6个镇街中唯一的农业乡镇,徐庄镇集成改革意义重大。徐州经开区党委书记李淑侠明确提出了“三大引领”,即坚持规划引领,打造一二三产融合发展示范区;坚持产业引领,打造开发区经济发展的增长极;坚持党建引领,打造高素质的专业队伍,抢占先机。

今年5月,徐州经开区改革办出台并重点实施了《徐庄镇

“乡村振兴”系统集成改革方案》(以下坚持《方案》),明确了要以改革解难题、激活力、惠民生,为徐州经开区乃至徐州镇域集成改革探索新路径、积累新经验。

“不种可惜,种了也白种。”几年前,徐州经开区徐庄镇圣人窝古村只是个偏僻的贫穷山村,民居破败,大片的樱桃树无人打理。“不种可惜,种了也白种。”“全力实施圣人窝省级特色田园乡村建设,强化旅游功能延伸,彰显村庄特色和历史文化。”《方案》中明确由镇特色田园办牵头,山黄村负责实施。该村人文景点以此连

成串、组成片,便于游客体验。

徐庄镇党委书记刘雷表示,打造集旅游、观光、采摘、休闲于一体的现代生态涵养区,以文旅产业为导流,二产为辅助,三产为收益,一二三产融合联动发展。

事实上,徐庄镇区位优势明显,且周边都为农业大镇,经全面分析,大胆突破,招引了翠鲜园国际物流产业园项目,落实了上级“资本下乡”决策。

翠鲜园国际物流产业园是典型的农村一二三产融合发展项目,项目占地约350亩,分两期建设。二期249亩用地

曾因不符合土地利用总体规划,一时难以获得报批。去年底,徐庄镇抓住政策机遇,协调相关部门出具清单,单独组卷,10天内完成报批,成为全省首例利用该政策获批指标的项目,也为同类型农业乡镇转型发展提供了具体方法和参考路径。

如今,实施综合改革的徐庄镇,土地“醒”了,资源“活”了,乡村“富”了,招商引资动能更“强劲”了。截至目前,全镇22个行政村村均集体经济收入超过50万元。“投资热土”名片愈来愈响,更多发展机遇注入广阔农村天地。

发挥乡情亲情优势,在“招贤令”吸引下,已经在东北地区深耕农业多年的张兆龙回乡,投资成立了徐州圣人窝旅游发展有限公司,镇政府按照1:1的配比帮助他租赁土地1800亩,果树6000余棵,建立起圣人窝樱桃采摘园。在龙田村,占地300余亩的现代葡萄园内,90后大学生陆阳回乡种起高品质葡萄。去年,他人选江苏省“新农精英”人才库。

如今,徐州经开区实施的镇域集成改革,破除了惯性思维、路径依赖,以及深层体制机制障碍,形成更多可复制、可推广的乡村振兴新成果。