

“十四五”新征程 网络货运为构建现代物流体系添动能

立足新起点,奋进新征程。“十四五”期间,物流业在国民经济中的产业地位将进一步提升。《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》对物流发展、供应链创新高度重视,明确提出构建现代物流体系。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。

网络货运肩负新使命

数据显示,2020年1—12月,全国社会物流总额为300.1万亿元,按可比价格计算,同比增长3.5%。由此可见,我国已经成为名副其实的物流大国,但还不是物流强国。专家指出,尽管我国物流业近年来取得突飞猛进的发展,但流通成本较高,流通结构不合理、资源设施较“散”等问题依然存在。构建现代物流体系需继续深化供给侧结构性改革,补齐行业短板,加快转型升级,加大技术、服务、模式等创新力度,不断满足经济社会发展需求。

中储智运创始人李敬泉教授认为,构建现代物流体系需要可以维护流通体系正常运转的政策和完善的制度,公平、阳光的竞争环境,同时更需要科技的加持。

构建现代物流体系,亟需实现我国物流行业由“量变”到“质变”的过渡,真正解决行业痛点。其中,网络货运平台作为互联网+物流的成功探索,将传统物流行业与互联网的深度融合,让整个物流运输过程透明、高效,通过智能匹配技术的运用实现更加高质量、高效率、低成本的现代物流模式,在现代物流体系建设中发挥重要价值。截至2020年,网络货运新业态整合货运车辆超过200万辆,五年来累计降低物流成本超过4800亿元。

此前,国务院新闻办公室举行新闻发布会介绍交通运输“十



三五”发展成就时,也重点提及网络货运为物流降本增效做出的突出贡献。

在切实完成降本增效目的基础上,网络货运平台以大数据、人工智能、北斗等先进技术助力传统物流向数字物流转型。同时,网络货运可以帮助企业在车辆调度、运途监测、货物管理和税务合规等实现高效、规范、智能操作,促进物流业规范有序的发展。

网络货运有效解决了运输过程的安全性、信息的真实性问题,做到网络上虚拟的运输行为与实体运输有同样的法律地位。既降低了货主的物流成本,又能够保证货物安全,从根本上解决了近几年互联网+物流过程中过度虚拟化的问题。

谈及网络货运的价值,李敬泉介绍说,“网络货运平台的价值主要体现在能否给客户创造价值,通过给客户创造价值来体现自身的价值,这一点很重要。平台获得了利益回报,但是消费者没有获得利益回报,我认为这样

的平台是没有生命力的。而网络货运平台就是通过给上游的托运人和下游的实际承运人创造价值,来撬动各行各业的发展,进而被消费者、被市场认可。”

网络货运落实新要求

可见,构建现代流通体系,网络货运平台的价值不仅体现在其助力物流业降本增效的能力,还体现在其保障运输安全、高效的同时也承担了运输的责任,更体现在平台被消费者、被市场认可后可持续的价值创造。不过,构建现代流通体系对网络货运平台也提出了新要求。

首先,网络货运平台的标准如何定义?目前,对于网络平台要解决什么问题,为客户带来什么价值还不是太清晰。去年是网络货运平台元年,在政策的支持下,越来越多的物流企业申请了网络货运经营许可证,可部分企业并不具备网络货运平台的经营能力。

中国物流与采购联合会网络事业部主任、物流信息服务平台分会秘书长晏庆华指出,网络货运应具备三个特点:一是经营者依托互联网平台,既是承运人,又是托运方;二是物流企业,也是物流的电子商务平台;三是有大数据属性。值得注意的是,只做信息撮合不属于网络货运形态。

其次,政府要把控网络货运平台的真伪。在把握其运营模式的前提下,对网络货运平台运营本质做出甄别,找到不符合网络货运属性的平台。

网络货运平台合规经营最基本的就是四流合一,四流合一的真实性能保证业务的真实性。以中储智运为例,其基于对业务流程的优化设计、信息技术的高度集成和各种资源要素的有效聚集,四流合一的基础上,实现了业务流、信息流、资金流、票据流、货物轨迹流的无缝衔接和融合,实现了更进一步的“五流合一”。

最后,网络货运平台需要一定的技术门槛。一家物流企业

想要正式转型网络货运平台,从系统开发、技术储备、资料整理到获得网络货运许可证的整个过程都要求较高,但仍有部分平台企业存在技术实力、人才储备不足的问题,导致行业良莠不齐。

构建现代物流体系,网络货运平台一方面要发挥平台化、网络化优势,有力促进生产服务业与制造业的融合联动;另一方面应持续发展数字化、智能化技术,实现要素流动可视、可追、可控。

中国交通运输协会副会长褚飞跃指出,网络货运作为时代机遇,必将会推动新基建、新科技与网络货运技术相融合,重塑网络货运运营发展机制,以高质量网络货运平台发展带动经济高效运转。

总体来看,机遇和挑战并存,激发网络货运平台潜能,平台需把握新发展阶段、明确现代物流发展新方位,展现物流新作为。

(来源:中国网)

交通运输领域多项指标世界第一 “十四五”力推现代物流

我国交通运输行业明年的工作重心已经明确,将优化综合立体交通网络、发展现代物流、提升服务供给质量、构建统一开放的交通运输市场。

这也是“十四五”开局之年以及加快建设交通强国开局之年,交通运输行业的投资和政策着力点。

据悉,“2021年全国交通运输工作会议”正在加紧筹备,将安排部署2021年及“十四五”时期交通运输重点工作。按往年惯例,这个全国性的交通运输工作会议通常在12月底召开。

在国务院新闻办近日举行的

新闻发布会上,交通运输部副部长刘小明表示,中国交通从根本上改变了基础薄弱、整体落后的面貌,进入了高质量发展的新时代,下一步将“构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系”。

“我国已经建成了交通大国,正加快向交通强国迈进。”发布会上,刘小明列举了基础设施、运输服务、交通科技三个方面的事实。

在交通基础设施方面,我国交通基础设施已从“连线成片”到“基本成网”。截至2019年底,全国城市道路总长度达到45.9万公里。最突出的表现就是综合交通

基础设施基本实现网络化,进一步打通了国家运输大动脉。

在运输服务方面,我国已从“走得了”到“走得好”。刘小明介绍,中国是世界上运输最繁忙的国家之一。2019年,全社会完成客运量176亿人次,完成货运量462亿吨,平均每天有4822万人次和1.27亿吨货物处于交通运输中。网约车覆盖全国400多个城市,平台日均使用量超过2000万人次。快递业务量完成635亿件,近10年年均增长39.1%,业务量跃居世界第一,相当于每天有约1.74亿件快递。

“农村地区通公路、通客车、

通邮政,让6亿农民‘出门水泥路,抬脚上客车’。”刘小明说,交通运输部助推广大农民脱贫致富奔小康,为加快推进农业农村现代化提供了有力支撑,有力支撑了中国减贫,客观上也为世界减贫作出了重大贡献。

在交通科技方面,刘小明介绍,我国已从“跟跑”到“跟跑、并跑、领跑”并行。高速铁路、高寒铁路、高原铁路、重载铁路技术已经达到了世界领先水平,特殊地质公路建设技术攻克世界级难题,超大型桥隧技术、港口航道技术以及大型机场工程建设技术领先全球。“复兴号”动车组、C919大

型客机、振华港机等一批国产交通装备标注了“中国制造”的新高度,洋山港集装箱和自动化码头引领全球。

国务院新闻办发布的《中国交通的可持续发展》白皮书介绍,截至2019年底,全国铁路营业里程13.9万公里,其中高铁超过3.5万公里,位居世界第一;公路里程501.3万公里,其中高速公路15万公里,跃居世界第一;生产性码头泊位2.3万个,其中万吨级及以上泊位数量2520个,内河航道通航里程12.7万公里,也是世界第一。

(来源:《经济参考报》)