

物流汽运转型路在何方

——来自江西省高安市的调查

本报记者 赖永峰 刘兴



近年来,我国物流汽运行业呈现出“车多货少”的局面,怎样解决成长的烦恼、转型的困惑,是行业内共同面临的课题。江西省高安市运力规模大、从业人员多,物流汽运行业是其支柱产业。面对挑战,高安市积极引导挂靠企业向实体物流企业转型,一方面向外寻找更优货源,另一方面向内引入新动能,探索更高质量的发展道路。

江西省高安市是全国四大汽车运输县市之一,有“中国物流汽运之都”之称,拥有物流汽运公司5000多家,货车保有量15万辆,运力313万吨,物流汽运产业年营业额1200亿元,从业人员20万人。

近年来,物流汽运行业发展面临诸多变化:一方面,全国货运行业同质化竞争严重,产业结构单一,行业管理水平不高等问题日益突出;另一方面,受大型物流企业平台挤压,中小企业由于现代物流经营理念、技术开发水平、产品营销能力等方面较为欠缺,生存空间越来越小。面对多重困难,传统“物流汽运之都”如何转型升级、寻找出路?

向实体物流转型

“我这辆解放牌牵引车花了40多万元,首付10万元,在公司贷款30多万元。”陈旗座是一名“80后”司机,最近他贷款买了一辆新车,挂靠公司为其办理好相关手续。

为了早点还清贷款,车一到手,陈旗座就迫不及待地寻找货源。向熟人、打电话、查网络,只要算下来有钱赚,他就接活。陈旗座说:“现在行情不太好,我们个体运输户要是不拼命干就没办法按时还贷款。”

近年来,受需求收缩、供给不平衡、预期转弱等因素影响,无论是长途干线运输市场,还是短途工程运输市场均呈下滑趋势。

桃源物流负责人周鹏说:“司机有车无货导致他们无法按时还贷款,挂靠公司经营困难,甚至面临资金链断裂的风险,我们公司就有两次差点倒闭。”

伴随着行业变迁,传统挂靠模式难以为继,探索转型升级之路迫在眉睫。为了引导汽运产业健康有序发展,高安市走企业、访司机,深入一线收集问题,摸清症结所在,寻找产业转型升级、发展壮大的出路。

在当地职能部门和物流企业看来,运力是高安市物流汽运的突出优势,把握好货源这个关键点,实现由纯挂靠企业向实体物流企业转型,是高安市物流汽运寻求突破的关键。

汽运企业向实体物流转型,需要在接受司机挂靠的同时为他们解决货源问题。高安市对转型成功的企业给予“财园信贷通”融资支持,对获得国家4A级、5A级物流资质的企业给予一次性奖励10万元,鼓励汽运企业加快转型。

赣粤五星运输有限公司创办已经15年有余,挂靠着800多辆车。在转型以前,70%的司机不能按时还贷款,欠款金额最高时达到6000多万元,公司一度举步维艰。

在利好政策助力下,赣粤五星成功转型。该公司负责人伍建军介绍,转型后,他们获得了400万元“财园信贷通”融资支持,组建了一支拥有100多辆牵引车的专业运输团队。随着业务量不断增加,不少司机带车加入团队,实现了天天有货运、有钱赚。

自从加入赣粤五星运输有限公司,司机金小荣的运输线路固定,再也不用东奔西跑找货源了。前不久,他驾驶货车从江西新余市装满蘑菇后启程前往广州市,历经10小时车程,货物安全送达目的地。短暂休整后,他又从广州市运输水果到南昌市。这次来回用了2天时间,赚了2000多元。

高安市货运汽车产业基地管委会党委委员、副主任陈传奇介绍,桃源物流是由纯挂靠向实体物流转型较为成功的案例,较早获得国家4A级物流公司等资质,目前他们立足本地货源,将目光投向江西省外甚至国外货源。

周鹏认为,货源稳定且货值较高才称得上是好货源。他将合作目光瞄准实力雄厚的大企业,将货源品类锁定新能源领域产品。得益于企业10多年积累的口碑,他们相继成功竞标中国铝业、中国铝业、宇泽新能源等企业的物流承运项目。2023年,公司物流营业收入达1.12亿元,同比增长21.5%。

高安市货运汽车产业基地管委会党委书记胡艳云说,以前挂靠公司的主要业务是办证、贷款和保险。向实体物流转型后,汽运公司承担起具体货源运输业务,核心业务变成货源平台、结算、汽车后市场等。

目前,高安市已经有100余家企业成功转型实体物流,4A级以上物流企业数量占江西省的40%。在大力引导本土企业向实体物流转型的同时,还引进了顺丰、壹米滴客、中通、百世、跨越等国内行业头部企业落户,发挥“鲑鱼效应”激活市场,倒逼本土更多企业转型升级。

与此同时,高安市还启动了占地1600亩的仓储物流产业园建设,积极推动传统汽运企业利用自身运力优势拓展智慧物流、园区仓储、城市配送、零担速递等业务,广运行(江西)公司、正广通科技公司分别投资10亿元的智慧物流公路港等项目也即将签约落户高安仓储物流产业园。

加快数字化进程

在高安建筑陶瓷产业基地,货车司机胡波正排队等待装车。“上午从南昌龙头岗码头运了一车玉米到南昌,通过公司平台调配,下午回程拉一车瓷砖到南昌。”常年跑龙头岗到南昌线路的胡波算了笔账,“如果放空车回南昌,每吨只能赚2元。现在回程也有货拉,每吨可以多赚28元。”

“以前因为网络不发达无法掌握信息,所以运输过程中存在空载、迂回等问题。这些情况不仅使得司机赚不到钱,还增加了企业的物流成本和时间。”胡波对此感受颇深。

网络数字化的发展促进了数据的共享和利用,为物流行业带来了更多便利和机会,使得物流运输更加智能、快捷和安全。

2021年,江西天安供应链有限公司投入200多万元开发网络货运平台。作为高安市首批成功申请到



江西省高安市

被称为“中国物流汽运之都”

拥有物流汽运公司 5000多家

货车保有量 15万辆

运力 313万吨

网络货运牌照的企业,该公司通过大数据平台梳理整合,精准对接有物流需求的企业和货车司机,减少单边运输与空驶运力,有效提高效率。

“网络货运平台上线后,我们的车辆空驶率从之前的70%下降到50%。在平台上司机运输的货物种类、吨数和行驶路线一清二楚,方便实时监管。”江西天安供应链有限公司董事长胡煜介绍,传统物流多采用线下交易,货车司机大多自行开票,如今在平台代开发票,能确保物流运输发票的真实性,减少税务风险的同时也增加了当地政府的税收收入。

面对新经济、新业态的爆发式增长,高安市抓住机遇,聚焦“车跑世界、云聚高安”目标,通过互联网、物联网和大数据平台,对人、车、货资源进行有效整合,实现网络化、平台化,规范行业税收管理,促进行业健康发展。

借助数字化转型,天安供应链公司2023年网络货运平台营业收入达3000多万元,3年内实现10倍增长。公司获得了180万元数字经济专项补贴,成长为国家级科技型中小企业,创新型中小企业等,今年计划投资4000万元,建设占地面积19亩的数字物流总部经济园区。

物流汽运的数字化转型离不开当地政府强有力的支持。早在2015年,高安市就着手规划建设数字物流产业园,先后出台了《高安扶持发展汽运物流产业的实施意见》《高安市加快数字经济产业发展奖励扶持办法》《高安市数字经济招商工作方案》等一系列文件,加大对数字物流企业和平台的扶持力度,并设立1亿元的商贸物流产业发展基金和2000万元的数字经济集聚区建设专项资金,引进一批行业内知名数字物流平台企业落户。

目前,高安市拥有顺丰等38家数字物流骨干企业,企业规模均位居行业领先地位。2023年7月,高安数字物流产业园被评为江西省第三批数字经济集聚区。

江西顺丰智达网络科技有限公司车辆管理员游梦颖说:“我们与外部车队合作,顺丰提供货源和平台,再借助数字化赋能实现聚合运力和降本增效。”

顺丰公司投资30亿元打造顺丰运力平台项目,吸纳5000辆车上线,承接顺丰速运3000多条自有陆运线路任务,通过车队管理的

系统化建设有效保障公司运营。2023年,顺丰在高安市实现税收3000多万元。

近年来,当地坚持以科技创新推动江西省商贸物流产业高质量发展。2022年,高安成为江西省商贸物流产业科技创新联合体牵头单位,与多家高校、科研机构保持战略合作关系,制定产学研协同创新奖励办法,配套产业基金。同年,赢彻科技首批400辆L3级别无人驾驶重卡在高安上线。

陈传奇介绍,以华洋信息、路安通科技为代表的科技企业,运用北斗导航、卫星定位、车载终端等物联网、车联网技术,助力企业进行商用车运营数据分析、开发和运用。TMS、OMS、车货匹配APP、智能辅助驾驶、主动安全防御系统等在园区得到广泛应用。

目前,高安市已初步形成以物联网技术和场景应用为核心的数字物流产业赛道,聚集了各类互联网物流及信息科技企业1039家,其中国家4A级物流企业57家,省级服务业龙头企业6家,网络货运企业8家,平台上线营运车辆200万台次,年营业额超30亿元,税收超1亿元。

延伸产业链条

钢板裁剪、电焊缝合、喷漆上色……在江西常立专用汽车制造有限公司生产车间,工人们有条不紊地进行作业。公司负责人何海军忙着用手机拍摄视频,以便客户及时掌握生产进度。

“虽然我们处在汽运产业链前端,但商用车销售市场走势反向制约着公司挂车、专用车、车厢的订单量。”何海军深知产业链供需关系对公司发展的影响,“2021年以来,商用车市场销量急剧下滑,整个汽运产业链受到了不同程度的冲击,公司的订单量相比最高峰时期减少了一半”。

受宏观经济、政策环境、业态调整等多重因素影响,高安市物流汽运产业发展面临挑战,由此引发的连锁反应波及整个产业链。产业如何向新而生是必须直面的问题。

“经过40多年发展,高安市已经形成专用车生产、商用车销售、

图为高安国际会展中心。近年来,高安市大力发展会展经济,举办中国商用车及配套产业博览会,推动商用车产业发展。(资料图片)

高安市物流汽运产业

年营业额 1200亿元

从业人员 20万人

汽车零部件、车辆检测维修、二手车销售、车辆整备再制造、二手车报废与拆解等产业链条。”胡艳云说,“依托相对完备的产业链优势,我们大力延伸补强产业链条,积极寻求突围路径。”

在产业上游链端,抓住商用车轻量化、专用车升级换代等机遇,大力引进科技含量高、市场需求大的专用车智能制造项目,并扶持高安本土专用车生产企业上规模、上档次,向智能、系统、高效发展迈进。目前,高安市6家专用车生产企业获得工信部备案,常立专用车、保捷致远专用车、新振兴挂车、陆骏挂车4家企业获得国家专用车产品资质。

何海军告诉记者,得益于政策支持,公司的产能规模、技术含量都得到一定提升,目前挂车、专用车、车厢订单量有所回暖。

抓住新能源产业风口,高安市大力引进新能源商用车生产制造及销售项目,科学布局换电、充电、储能装置等基础设施建设。宁德时代、沃尔沃、吉利等新能源卡车生产制造及运营配套项目正在洽谈中。

此外,高安市积极推动新车市场和商用车行业复苏。高安市二手商用车流通协会会长郑文平表示,商用车流通处在汽运产业链的中端环节,对上下游产业链影响很大。优化升级商用车流通有利于相关配套产业发展。

当地大力发展会展经济,通过积极申报举办全国商用车行业大会、全国二手商用车大会、城市物流年会、中国商用车及配套产业博览会以及各类行业专题研讨会、交流会,不断提升高安汽运物流在业内的话语权和知名度,让会展经济成为推动商用车产业发展的重要载体,进而反哺整个产业链。2022年年底,中国商用车及配套产业博览会在高安市召开,期间成交各类商用车3800余辆。

胡艳云介绍,近几年,高安市相继建成了国内一流、业内标杆的卡车展销中心、商用车会展中心,通过提供专班服务、开辟绿色通道,车辆上户过户办理“最快当天、最长次日”。

目前,高安市已有3家企业取得二手车出口资质,每年出口二手车1000多辆,金额达1.5亿美元。“所有出口的二手商用车,首先要在我们的整备车间进行维修保养以及性能检测,还要通过政府部门检测,确保没有质量问题。”高安市正广通进出口有限公司负责人吴晓明说,高安市出口的二手车在非洲很受欢迎,不仅质量优良而且提供售后质保。

关于下一步的发展,郑文平表示,高安市把眼光投向二手车后市场,通过政府引导、行业协会牵头、企业合作模式,集车辆保险、金融、维修、保养、整备、拆解等于一体,全力构建平台化、体系化、服务化、品牌化、数字化的二手车后市场。

此外,高安市积极引导金融机构针对汽运产业的特点,开发并推出符合汽运产业发展的金融产品,加大对企业资金的支持,助力汽运产业发展。

点评

三头并进跑出加速度

郑文平

受公转铁、公转水、多式联运、企业降本增效等诸多因素影响,汽运物流行业发展面临诸多挑战,想要实现高质量发展,需要政府主导、协会引领、企业促进三头并进,助力跑出加速度。

推动产业链供应链深度融合。加快发展物流枢纽经济、通道经济、平台经济、门户经济,融入发展产业链供应链体系,形成“现代技术+要素聚集+效率规模”新产业生态系统。从产品服务、价值分析入手,创新汽车物流企业增值模式,充分发挥现代汽车物流投资少、灵活便捷,中短途运输快、效率高、成本低等优势,通过优化资源整合、打造企业物流网络服务体系,制定行业标准、做好成本控制核算、加强信息化数字化建设、加强物流作业动态管理等措施,不断提升汽运物流企业的运营管理水平。

加快抢占数字物流新风口。当前,互联网大潮方兴未艾,如何让汽运物流产业做到传统

与现代相结合、线上与线下相结合,是当前亟需找准的突破口。要瞄准网络货运新方向,通过物联网、大数据平台等,有效整合人、车、货资源,实现网络化、平台化管理,在数字物流这一新赛道上跑出加速度。

大力发展新能源汽车及配套产业。新能源汽车能有效降低物流企业运营成本,助推汽运物流产业节能降耗、绿色发展。在火电、钢铁、煤炭、焦化等行业和物流园区推广新能源中重型货车,发展零排放货运车队;加快国内新能源汽车及配套项目培育,推动新能源汽车制造、锂电池、电芯、电机等产业聚集,推进充电桩、换电站、储能设施等基础配套设施建设在全国物流枢纽和物流战略支点的布局;抓住商用车轻量化、专用车升级换代的窗口期,打造一批智能、系统、高效的新能源汽运物流龙头企业。

(作者系高安市汽运产业协会负责人)



作为全国重要的商用车产业聚集地,高安市商用车市场规模庞大。(资料图片)