

【交通运输与管理】

# 公路货运交易市场现代物流模式及运行机制

牛永亮

(东南大学 交通学院, 江苏 南京 210096)

**摘要:** 公路货运交易业经过 10 多年的发展, 已经形成了具有 43 600 多家经营业户的业态规模, 在公路运输系统中发挥着重要的运输组织、中介服务职能。通过研究货运交易业的现状与发展趋势, 针对目前货运交易业存在的货运市场空间布局无序、交易分割封闭, 综合物流服务能力低等方面的问题, 提出了货运交易空间载体有形化、货运交易层次化、网络化阶段与货运交易服务模式物流化“三阶段”发展的模式及相应的运行机制, 以突破目前分散、封闭的交易运作方式, 促进公路货运交易向可持续的、网络化、物流化方向发展。

**关键词:** 交通运输工程; 交通运输规划与管理; 公路运输; 货运交易; 物流

中图分类号: F542

文献标识码: A

文章编号: 1671-6248(2006)01-0015-04

## Development Pattern and Operation Mechanism of Logistics for Highway Freight Markets

NIU Yong liang

(School of Transportation, Southeast University, Nanjing 210096, Jiangsu, China)

**Abstract:** More than 10 years' highway freight markets in China have been developed into a relatively big size with about 43600 firms, and have played an important roles in organization and intermediation of transportation. This paper researches the situation and trend of this industry, and aims at disordering spatial layout, gradation of freight transaction and capacity of comprehensive logistics, then brings forward "three phase" pattern consisting of constructing spatial architecture, setting up information platform of trade business, developing supply chain logistics for freight agency industry and operation mechanism so as to break through the boundary formed by individual broker or agency, and promote highway freight agency and service industry to sustainable and modern network logistics.

**Key words:** traffic and transportation engineering; planning and managing of transportation; highway transportation; freight transaction agency; logistics

## 0 引言

自 20 世纪 80 年代以来, 社会资本尤其是个体资本开始大量地进入公路运输行业, 社会资本的涌入一方面带来了公路运力供给的大幅度增长, 另一方面使公路运输行业的运力组织形式、规模、经营形式发生了十分深刻的变化, 形成了供大于需、小型化

甚至个体化的卖方公路运输市场。运力组织小型化的结果导致承运人根本无力去组织与承揽货源, 而公路运输业又具有生产与消费同时性的特点, 货源组织是运输生产得以开展的前提条件, 这种货源组织的复杂性与承揽人能力之间的不协调性催生了一种新型的公路运输服务行业, 即公路货运交易行业的出现<sup>[1,2]</sup>。

收稿日期: 2005-10-12

基金项目: 河南省交通科技项目(2001P0101)

作者简介: 牛永亮(1960-), 男, 河南泌阳人, 工学博士研究生。

公路货运交易最先出现的形式是各种各样的运输信息服务部、配载服务部,它们大多是自发形成的,散布于城市各处。这些货运信息服务部一般规模都很小,3~5个工作人员,几部电话,或有几十平方米的营业场地。虽然规模小,但也是从事公路运输服务的独立法人,是货主与运力提供者联系的中介。从根本上来讲,从事公路货运交易服务的各类经营业户的出现与发展,不是计划经济的产物,也不是政府调控市场的产物,而是市场经济催生的产物。

公路货运交易由于它适应了公路运输市场发展的需求,所以发展十分迅速。近年来,这类从事公路货运交易服务的业户已经达到了43600户,对于保证公路运输业的正常运行起到了十分重要的作用。但是,到目前为止,总体来看,无论是游离于有形化市场之外的、还是进驻在市场之内的公路货运经营业户,他们的经营模式还仍然处在小作坊小生产状况,仍然只能在受理有限的车、货范围内完成对车货的撮合,他们为车货提供的服务仍然主要限于为车找到货、为货找到车,而这些与形成统一开放的运输市场,与发展现代物流要求有着相当大的差距。其具体表现为①货物进场交易量少,大部分货物在场外交易;②货运交易市场点多、规模小、服务功能有限,布局不合理;③货运交易市场机制不完善,缺乏有序的引导;④缺乏对车主的安全认证体系;⑤货运交易市场的信息化程度低,货运信息不畅;⑥货运交易市场没有实现网络化运作,组织方式落后,停留在各自分散经营的层面;⑦货运交易市场对外连接功能弱,尤其没有成为公路与其他运输方式之间的纽带;⑧经营业户的客户意识、供应链管理意识薄弱,为客户提供一体化物流服务能力弱<sup>[3,5]</sup>。

因此,改变货运交易业的“散、小、乱、差”落后现象,用先进的物流理念与信息技术改造与整合现有公路货运交易业,推进其模式的更新与升级,更好地为客户提供优质的服务,是当前该行业面临的现实重要问题。为此,本文提出货运交易市场发展的“三阶段”模式及相应的运行机制,旨在探索中国公路货运交易市场实现向现代物流业发展的思路。

## 1 货运交易空间载体的有形化

货运交易空间载体的有形化,包含三方面含义:一是集零为整,将散布于城市各处的公路货运服务部、车辆配载等货运中介经营业户适当集中,形成若干个有形的货运市场,这种市场不仅要做到空间上的有形化、显性化,而且要适当提高市场级的服务能

力;二是要实现有形市场空间布局的合理化,形成一个与当地交通运输需求、与城市交通运输网络特点相适应的货运交易有机系统;三是要从政策、管理等方面入手,促使更多的公路运输劳务交换在货运交易市场中完成,提高进场交易量。

当前,全国各地已建成或自发地形成了一批货运交易市场,据统计全国有形货运市场达到1460个。货运交易市场的出现与兴起,实现了货运交易经营业户在空间上的相对集中,并日益成为车主、货主交换运输劳务的重要场所。货运交易市场具有如下特征和优势:较大面积的停车场所,较强的为车辆、车主或驾驶员服务的资源与能力;建有一定的仓储服务设施,为货物的集散提供设施条件;空间显性、醒目性突出,提高车主、货主使用货运交易市场的方便性与可能性;聚集众多的交易经营业户,为车主、货主实现交易提供更多的选择机会;将分散交易业户分别集中到几个大的货运交易市场,方便管理,塑造公路运输交易的新形象<sup>[6,7]</sup>。

总之,和分散的经营业户模式相比,货运交易市场集中了更多的运输服务要素,提供了更多的运输资源,因而其具有的功能远远地超过了单个经营业户的服务功能。所有这些,使货运交易市场形式具有比分散的经营业户模式更强的服务能力与更多的优越性。促进公路运输交易市场的发展,实现公路货运交易空间的有形化,是货运交易业发展的必要选择,是公路运输交易走向有序化、网络化、物流化的重要一步。

有形货运交易市场形成后,重点在于增加进场交易量,否则有场无市,就会被市场所淘汰。为此,建议采取如下措施。

(1)加强对货运流量、流向的调查与预测,在货运市场交易选点布局上下功夫。通过货运交易市场的空间合理布局,使它具有成为旺市的服务需求条件、交通环境条件、场所条件、货源条件、车源条件。货运交易市场的规划与建设必须服从于城市总体规划布局,一方面要体现靠近货运产生地的原则,能积极为广大的生产制造企业和商业流通企业提供便捷、快速和安全的服务;另一方面又要实现保护环境、缓解城市交通压力的目的。通过分析城市货物的流量、流向进行合理的布局,引导货流重新进行空间上的合理分配。

(2)清理不规范的交易市场或配载点。公路运输主管部门在充分调研货运市场的基础上,应对货运自发形成的交易场所进行整顿清理,重新进行一

次全面的清理登记、依法审批,重点整治各类经营户的经营资质和经营行为,倡导规范化经营;另外,可对自发形成的交易场地进行取缔或通过重新规划和建设对其进行培育和规范。

(3)提供增值服务,吸引货运交易进场。首先,改善货运交易市场的配套设施,通过与工商、税务、公安与海关联合办公等措施为交易双方提供一个有利于降低总体成本,提供进出口代理、仓储、运输“一站式”服务的经营环境;其次,为进场的经营者提供税收、租金及物业管理费等方面的优惠,重点培育市场的人气;第三,健全交易市场的管理机制,形成稳定的经营群体与客户群体,如采用会员制形式。会员制是向场内交易的车辆发放会员卡,此卡一方面具有驾驶员身份验证功能,同时也可实现其他增值服务:车主会员持卡到联网的货运信息交易市场消费可实行优惠,而且对于货物、车辆在此交易过程的安全给予一定的保险,如果在此运输过程中出现事故,可以通过此卡获取一定的保险赔偿。

(4)加强政策与法规的建设,促进货运交易的规范化,保护交易双方的合法权益。

在当前,需要制定必要的政策,减少、避免发生于公路运输中的“崩货”现象,合理解决发生的商务纠纷问题,建立运输价格正常的形成与调控机制,对于促进货运交易业的健康发展是非常必要的。

当前货运交易的核心任务是建立布局合理、具有可持续发展能力的有形市场,提高进场交易量,促进货运交易的规范化,保护交易双方的合法权益。在此阶段,货运交易市场的中介主体仍然是各经营业户,货源与运力还只能在货运经营业户所联系的有限的车源与货源中进行,运输劳务交换还是在分割的交易空间中实现,这种分散的由各货运经营业户封闭的交易空间的经营状况,阻碍着货运交易质量的提高,运输资源得不到有效的整合。所以,突破这种以经营业户所联系的车、货源为范围的分割、封闭的交易空间,实现车源、货源信息的流动,是公路货运交易在发展阶段中需要着力推进和重点解决的问题。

## 2 货运交易层次化、网络化

货运交易网络化的思路是利用计算机技术,实现货运交易范围配载的层次化、网络化,实现车源与货源较好地寻优结合。货运交易层次化、网络化的主要运行方式是:货运交易市场中的车、货配载首先在中介此交易的经营业户或配载点所联系的车源、

货源范围内进行。当车辆或者是货物在这样一个端点无法取得满意的积配时,由经营业户将此数据发往市场内各其他配载端点寻优积配,如果在市场内仍然得不到满意解,则可依次继续向上层提交,寻求在更大范围内实现车、货的寻优结合。例如,某一车辆,寻找异地返程货源,则可以通过这样的网络,将需求信息传递到异地货运交易市场,通过异地端点揽到返程货源<sup>[8]</sup>。

实现这种货运交易的关键在于要建立支持这种跨市场、跨市乃至跨省的车、货寻优结合的计算机信息网络。建立这种网络的办法是依托公用数据网,把地域分布的各货运交易市场的计算机局域网互联起来。其网络结构如图1所示。它具有三层结构,分别是省货运交易所、地市货运交易信息中心、货运交易市场或配载点。

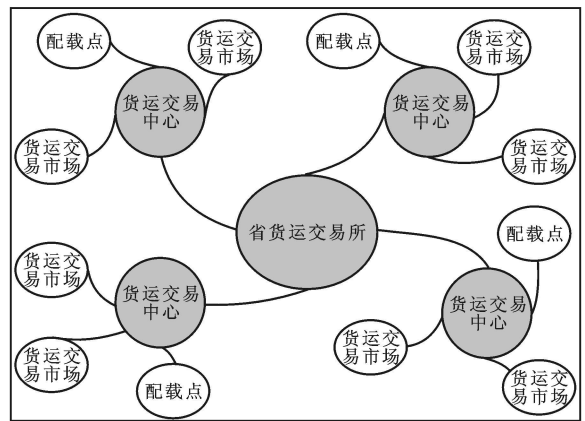


图1 公路货运交易网络

### 2.1 网络层次结构

货运交易市场(配载点)局域网:货运交易市场局域网是由市场内各经营业户的计算机节点互联而成,并且与市场外的货主、车主、铁路、港口、航空、银行、海关等联接起来,形成现代化的基于网络的场内经营业户业务运作平台。交易市场局域网,一方面通过地市货运中心,接入到上层交易网络,同时也可以通过Internet接入到上述系统环境的网络中,从而为经营户与车主、货主和其他运输方式的联系建立起电子通道。

地市货运信息中心:地市货运信息中心是地市内跨市场货运交易的技术支持平台。一般说来,地市货运信息中心应是本地区规模最大、设备最先进、管理最现代化的货运交易市场。它承担市域内货运交易市场与货运配载点互联起来的网络中心任务,支持市域内的车辆、货物优化积配,同时又是市域各互联节点与市外其他节点的通信中心。

省货运交易所:省货运交易所是全省货运交易市场信息的汇集点,是全省货运交易的信息中心,同时是跨市乃至跨省货运交易的信息支持平台。其主要职责是:①为用户提供物流信息和集中交易场所;②接受、汇总和分析交易市场的物流信息,发布道路货运行情及其他相关信息;③设计道路物流信息系统、协议基本格式和货运交易协议格式推荐文本;④跨市货运交易的数据存储、处理与配载中心。

## 2.2 货运交易业务运行机制

利用公共通信数据网,将全省各货运交易市场有机地联系起来,形成高效的数据与信息传递平台。

用户经交易市场注册取得用户卡后,与注册地交易市场签订道路货运交易信息系统货运交易协议。用户凭用户卡可在各交易市场从事道路货运交易活动。交易市场采用协商交易和竞价交易两种方式,并可以自由选择交易市场内交易或在交易市场外交易。交易市场外交易是指在货运交易中心的道路货运交易信息系统联网用户单位和停车场所进行的交易。

交割手续:在交易市场内发生的货运交易,由货物承运人在交易市场办理货运交割,并由该交易市场凭交割单办理相关的运输手续。在交易市场外,由用户单位通过该系统将交易信息传输给交易市场,经交易市场确认并发的电子货运交割单,用户单位根据电子货运交割单向交易市场办理相关的运输手续。

争议处理:交易双方在交易过程中发生争议,可以自由协商解决或者申请交易市场调解,也可依法申请仲裁或者提起诉讼。用户与交易市场发生争议,可以自行协商解决或者申请交易中心调解,也可以依法申请仲裁或者提起诉讼。

自律机制:货运交易中心和各交易市场应当加强协作配合,共同维护物流信息中心运作规范有序地运行,并通过联系会议、合约等形式建立自律机制。

## 2.3 建设策略

### (1) 信息交换与接口标准

货运交易涉及到众多的环节,涉及到数据在多个端点间传递、交换与沟通问题,因此首先要明确网络节点间信息交换的主要内容,统一信息交换的格式,并制定出相应的信息交换标准。主要包括:根据跨端点业务的需求,确定交换信息的内容,设计信息流存储结构;规定各类数据的安全级别与使用权限,对使用数据的用户及可操作的数据内容和范围作出界定;对信息流作出内容与格式的定义,达到网络内

各节点高效共享数据的目的。

### (2) 节点网络

强化货运交易市场级的信息平台建设,这是整个网络的基础环节,也是网络运行是否能取得成效的关键性因素。如何激发运输市场,加强运作平台建设;如何使各经营业户自觉地运用现代化的电子系统来运作业务,需要从政策层面上进行研究,并作出科学的安排。省、市级网络中心的建设,也要创新建设经营方式,用市场的方法来解决如何运作,如何发展的问题。

### (3) 分层配载

配载层次是指车源、货源配载的范围,分别有基本级、市场级、市域级、省域级、跨省级等五级。

基本级配载是指经营业户在其中介的车源、货源所完成的车货配载。市场级配载是指配载是在同一货运交易市场内所完成的。市域级配载是指货运交易的车源、或货源信息分别来自市域内的不同货运交易市场。省域级配载是指进行配载的车源、货源信息来自省内不同的货运交易市场。跨省级是指车源、货源信息来自不同省份的货运市场。

可以预见,实施分层配载可以更好地完成实现车辆、货物的优化积配,并且符合现代经济活动与技术的发展趋势,是突破运输信息、运输市场封闭的关键性机制设计。

这一阶段主要特点是用计算机技术与设备、通信技术与设备打造出公路货运交易的计算平台,实现货运参与各方的便捷的数据信息交流、存储、处理与使用机制,并根据公路货运交易的特点,制定适合这一特点的货运分层配载与交易机制,从而促进货运信息在更大范围的流动,提高货运交易的质量和运输车辆里程利用率与运输的组织化、有序化程度。但在这一阶段,所提供的服务虽然突破了原先所形成的交易壁垒,促进了信息的流动,但整个服务还是停留在较单纯的交易中介层次上。用物流的观点来思考,这种服务模式仍然有发展的空间,也有进一步发展的必要。

## 3 货运交易服务模式物流化

以客户为中心、向客户提供供应链物流服务是现代物流发展的方向。货运交易市场第二阶段发展模式虽然实现了计算机联网,实现了物流需求信息的部分集中,但是由于货运交易的服务内容单一,仍然处在中介状态,对车主与货主所发生的主动

(下转第 23 页)

工程质量利益。

#### 参考文献:

- [1] 郭汉丁. 建设工程质量政府监督管理研究[D]. 天津: 天津大学, 2003.
- [2] 郭汉丁. 论建设工程质量政府阶段监督管理[J]. 长安大学学报: 建筑与环境工程版, 2004, 21(4): 1-3.
- [3] 郭汉刚, 郭汉丁. 浅谈竣工后建设工程质量政府监督管理[J]. 山西建筑, 2005, 31(7): 154-155.
- [4] 郭汉丁, 刘应宗. 论施工前建设工程质量政府监督管理

[J]. 武汉理工大学学报: 信息与管理工程版, 2005, 27(1): 243-246.

- [5] 郭汉丁, 刘应宗. 地基基础工程质量的政府监督管理[J]. 天津大学学报: 社会科学版, 2003, 5(2): 148-151.
- [6] 郭汉丁, 刘应宗. 建设工程环境质量政府监督的探讨[J]. 华中科技大学学报: 城市科学版, 2004, 21(4): 34-38.
- [7] 郭汉丁, 刘应宗. 建设工程环境质量及其问题特征分析[J]. 重庆建筑大学学报: 社会科学版, 2004, 27(1): 106-109.

(上接第 18 页)

作用有限, 主要是牵线搭桥状态, 这种状态从发展物流的角度来看, 仍然具有发展的空间。物流是要求与客户紧密结合, 为客户提供供应链物流服务。因此, 提出货运交易市场发展的第三阶段: 即货运交易物流化阶段。这一阶段的主要发展内容是, 以客户为中心, 以提供供应链物流服务为目标, 通过重组、连锁、兼并和股份化等形式, 将货运交易的主体由原来的经营业户重组成一批以第二阶段建立起来的计算网络为平台的区域性、网络化的具有第四方物流性质的市场联盟。由货运交易经营业户跨区域而形成的第四方物流公司的目标是成立商业实体, 实现对运输资源的整合、资源的优化配置, 拓展业务, 延伸物流服务链条, 为客户提供物流计划、物流控制、仓储、配送等供应链物流服务<sup>[9]</sup>。

对物流需求方来说, 货运交易市场联盟作为一个总的物流代理。其具体运行机制如下: 客户向货运交易市场联盟成员发出物流服务需求。货运交易市场联盟接单, 实现“一票负责制”; 然后联盟根据客户的需求, 在货运交易市场内经营者中间挑选符合要求的经营户(物流提供方); 联盟在履行客户的服务时, 采用虚拟物流联盟的形式。

在加强为客户提供综合物流服务能力建设的同时, 要注意加强对物流全过程的控制与管理, 提高物流服务质量。主要是应用 GPS 系统, 强化对车辆的跟踪、调度与控制, 实现货物运输的全过程实时监控; 应用 EDI 等信息机制, 实现运输单据等数据传递的无纸化、自由化; 开发货运信息系统的身份远程验证功能, 通过系统提供的身份远程验证功能, 确保货物运输安全。

## 4 结 语

目前, 货运交易业已经发展成为具有一定规模的业态, 它在运输业中发挥着运输组织、中介代理的重要作用。本文研究了货运交易业的现状与发展趋势, 提出了使公路货运交易突破目前分散、封闭落后运作模式的“三阶段”发展模式及相应的运行机制与方案, 对于促进货运交易业向可持续化、网络化、物流化方向发展具有重要参考价值。

#### 参考文献:

- [1] 王华春. 道路货运企业资质评定指南[M]. 北京: 人民交通出版社, 2002.
- [2] 索沪生. 公路运输业发展物流服务的研究[J]. 公路交通科技, 2000, 17(3): 13-17.
- [3] 罗 霞, 何明璐. 论现代物流的发展方向[J]. 公路交通科技, 2001, 18(5): 7-10.
- [4] 陈荫三, 吴群琪. 我国发展物流业切入点的思考[J]. 交通运输工程学报, 2001, 1(3): 7-10.
- [5] 路成章. 物流简论及公路运输业发展物流的策略[J]. 公路交通科技, 1999, 16(增刊): 57-60.
- [6] 东南大学运输与物流工程系. 河南省公路运输业向现代物流业转化的模式与对策研究报告[R]. 南京: 东南大学, 2003.
- [7] 杨兆升, 杨庆芳. 传统运输企业向现代物流企业转变的分析与对策[J]. 公路交通科技, 2001, 18(5): 104-105.
- [8] Stanley E F. Logistics Measure and Performance for United States Mexican Mexican Operations Under NAFTA[J]. Transportation Journal, 1995, 34(3): 110-113.
- [9] 张圣忠, 徐 敏, 吴群琪. 论中国道路货物运输供给的结构性失衡[J]. 长安大学学报: 社会科学版, 2005, 7(3): 16-19.