

# 四川对“互联网+”公路货运物流的探索与实践

李翔

(西南科技大学经济管理学院,四川绵阳 621010)

**摘要:**该文针对国内公路物流货运市场发展存在的问题,以四川为研究对象分析了公路物流信息平台建设和运营所面临的机遇和挑战,探讨借助“互联网+”思维及技术手段实现公路物流资源整合的方法与途径。通过总结与对比四川省四大公路货运物流信息平台在开发、经营与管理方面的经验和教训,提出了重点扶植和培育带动四川、辐射西部、影响全国的公路货运信息平台建设,支撑西部开放高地建设的发展目标。最后从建立公路物流货运平台建设和运营标准、实现公路货运信息平台与其他物流信息平台互联互通、加快示范性“互联网+”公路货运信息平台培育等方面提出了政策保障的建议。

**关键词:**四川;公路货运;互联网+;信息平台

**中图分类号:**F251 **文献标识码:**A **文章编号:**1671-2404(2015)71-0069-07

近年来,中国物流业实现了飞速发展,但是公路货运物流领域小、散、乱及物流货运市场信息的区域化“孤岛”格局却没有得到有效解决,严重制约了中国物流行业健康发展。作为西部综合交通枢纽、西部经济发展的高地的四川省,在互联网+物流领域积极推进与探索,取得了较为丰富的经验和令人瞩目的成绩。本文以四川作为研究对象,探讨借助“互联网+”思维及技术手段实现公路物流资源整合的方法与途径,期望对国内同行有所借鉴。

## 1 当前国内公路货运市场发展现状分析

物流业是基础性、战略性产业,公路货运业是基础的基础。中国运输费用占社会物流总费用的53%左右,其中,公路运输承担着76%的货运量和33%的货物周转量。中国的物流成本居高不下,公路货运占很大比重。当前,公路货运市场竞争不规范,部分企业诚信缺失,企业盈利能力偏弱,严重影响到物流行业的可持续发展。公路货运市场存在以下突出问题:

### 1.1 物流企业、公路货运业规模偏小

目前中国大部分物流企业规模偏小,据中国道路运输协会对80万家货运企业最新调查显示,真正在运营的车辆只有约60%,平均每家货运企业仅拥有2.5辆车,空驶率达40%以上。由于空驶返程占

据了将近一半的运输流量,形成了一个为“空车配货”服务的中介地带。但是,这些传统的货运中介公司之间信息分散、路线单一、价格混乱,甚至恶性竞争,形成了“中介公司不少,空车返程照跑”的奇怪现象。公路货运小、散、弱、差令人堪忧。

### 1.2 物流企业、公路货运企业专业化、信息化水平低

从物流行业整体角度讲,当前物流行业许多车辆装备达不到专业物流的要求。经营模式仍然采用传统的运输方式,物流企业车辆拥有率低,车辆空驶率高。虽然一些大中型企业物流及第三方物流企业信息化意识得到了一定程度的提高,但是这些企业仅仅是围绕自身经营建立个性化信息系统,物流信息区域、点状化程度严重,各自形成信息“孤岛”,无法实现大交通大物流、一体化物流信息资源的整合。

2015年07月04日《国务院关于积极推进“互联网+”行动的指导意见》正式公开发布,提出“互联网+”高效物流的战略部署,物流业将进入以网络化、组织化服务为主的“新常态”。为了整合货运资源,实现资源利用效益最大化,国内出现了一批形式各异的基于公路运输的货运配载信息平台,发布货物运输需求和车辆供给信息,进行货物的拼箱、配货,减少车辆空驶率,获得了一定的经济和社会效益。互联网对运输系统的覆盖也由过去的车辆追踪与定位开始向车队管理、车辆维修、金融服务、车辆智能调度等领域全方位延伸,极大促进了货运领域的发展,使小、散、乱、差的货运领域正在发生巨大变革。但是,物流互联网大幕才刚刚开启,国内公路货

收稿日期:2015-08-20

作者简介:李翔,教授,企业管理硕士生导师,四川省政府聘任物流专家,中国物流学会会员。主要研究方向:物流与供应链管理。

运整体仍存在着许多问题。在“互联网+”背景下,货运行业与互联网的结合,未来将很大程度上影响并改造传统货运行业的生产方式和生态环境。

## 2 四川公路货运市场发展概况与物流产业政策分析

### 2.1 四川公路货运市场发展概况

作为西部综合交通枢纽、西部经济发展的高地,四川公路货运继续保持着持续健康发展的良好势头。2014年全年,四川省公路货运量14.2亿吨,同比下降6.3%,货物周转量1510.5亿吨公里,同比增长18.6%。道路货运转型升级加快,开始大力发展城际货运专线班车、集装箱等专业运输,推进甩挂运输试点。全省新增集装箱车辆111辆,总数达到1651辆。高速公路电子不停车收费系统(ETC)开通运行,ETC专用车道数已达504条,覆盖全省60%的收费站。客服网点达393个,覆盖所有已通高速公路县级以上城市,用户数量近20万户。

目前,全省公路总里程达到27.4万公里,居全国第一位。道路综合运输枢纽和物流园区货运基础设施建设加快推进,成都东客站等6个重点枢纽站建成投运,泸州、德阳等一批客运枢纽站开工建设。四川省物流业呈现出宽领域全方位发展格局,货运组织集约化水平显著增强,公路货运水平正在不断提高。

### 2.2 四川物流发展的产业政策分析

近年来,四川省政府为了加快物流产业发展,推出了一系列积极的政策措施,尤其是针对公路货运物流方面。

(1)2014年9月,四川省出台《四川省现代物流业工作推进方案》,要求形成覆盖全国各大、中城市的公路货运班车网络,打通蓉桂、蓉沪国际陆海联运国际通道以及蓉滇国际陆运通道。

(2)2015年3月,四川省发布《四川省人民政府关于印发四川省物流业发展中长期规划(2015-2020年)的通知》。《规划》要求完善和推广“公路港”物流经验,支持和引导传统公路货运场站转型升级,实现省内专线企业的集约化、信息化和组织化管理,建设交通运输公共物流信息平台,加快推进跨区域、跨行业平台之间有效对接。

(3)2015年3月31日,四川省发布《四川省人民政府办公厅关于印发2015年全省现代物流业发

展工作推进方案的通知》。《方案》要求积极引导企业物流信息系统、行业物流信息平台与四川省物流公共信息平台进行数据对接,建设全省物流大数据中心;支持四川省物流公共信息平台拓展软件定制服务功能,提升中小物流企业信息化水平。

(4)2015年6月,四川省发布《四川省人民政府办公厅关于印发四川省2015年“互联网+”重点工作方案的通知》。《方案》要求加快推进“三个一”通关服务平台建设;加快推进四川省物流公共信息平台信用管理、车联网技术、智能调度、天府云仓等子系统建设,形成交易撮合、支付结算、物流全程跟踪等一体化服务功能,进一步提升物流信息化水平;加快推进企业物流信息系统、行业物流信息平台与四川省物流公共信息平台数据对接,建设全省物流大数据中心。

但是,在推动物流信息化发展方面的政策与措施保障依然存在不足。目前中国还尚未建立货运平台模式相关的建设和运营标准,互联网+物流正在不经意间让很多物流人与物流平台走火入魔。许多物流信息平台“孤岛化”现象严重,物流资源与物流基础设施尚未实现跨区域、跨行业的有效整合与互联互通。

## 3 四川打造公路货运物流信息平台的实践

首先,四川省人民政府成立了西部物流中心建设领导小组,王宁副省长和甘霖副省长担任领导小组负责人,全面推进全省物流业发展,研究部署物流业发展的重大问题等。具体事务由四川省人民政府口岸与物流办公室负责,承担全省物流业发展的综合协调职能,负责推进物流业特别是第三方物流发展问题,并搭建了四川省物流公共信息平台。

四川省内公路货运行业也涌现出如四川宏图物流股份有限公司、四川物联亿达科技有限公司、四川北斗星车联信息技术有限公司等运营货运APP的一大批企业,其中以四川东亨科技的“物流指南”、成都传化公路港物流的易配货等货运APP等为典型代表的物流信息交易平台已成为了公路物流市场整合发展模式的亮点,不断推动四川省现代物流业向信息化转型升级,为西部公路物流高端转型升级以及完善公路物流平台市场综合功能提供助力。

### 3.1 四川省公路物流货运信息平台对比分析

除了上述较为典型的货运信息平台,国内尚有运满满、物流QQ、罗计物流等品牌。大致包括信息网站、信息发布中心、货运信息集散地等三大类主要形式。综观这类货运信息平台,目前存在的主要问题有以下几点:(1)信息失真严重,诚信机制有待完善;(2)在全国区域范围整合物流信息较难,难以实现全国物流信息一盘棋;(3)货运从业人员结构复杂,素质参差不齐,难以形成规范管理;(4)缺乏成

熟的商业模式,货运信息平台难以快速推广;(5)物流网络信息化技术还停留在信息中介与信息展示的界面。

下面以四川境内具有典型代表的四川东亨科技“物流指南”与成都传化公路港物流的易配货、易货嘀、运宝网物流信息平台,从物流信息平台目标用户、功能定位、功能设计、平台特色及优势、社会效益等几个方面进行比较分析,如表1、表2所示:

表1 四川东亨科技“物流指南”公路货运信息平台

比对项目	比对内容
目标用户	对全国范围内中小企业货主与车主
功能定位	全国性的物流信息服务平台和货运电子商务交易平台
功能设计	主要通过对全国范围内中小企业货主与车主信息的搜集、调查与分析,实现线上交易。尤其是针对广大手机客户,可以方便通过手机上网实时查看货运信息,完成在线交易。 四大机制来提供货运信息的安全保障:
运营管理设计	1、实名认证体系 2、诚信保证体系 3、安全货运体系 4、快速查找货运信息
平台模式	1、“物流指南”是一个开放性的平台,能容纳更多的用户实现低成本高效率交易,发布车源、货源信息完全免费,信息交易免费。
特色及优势	2、“物流指南”在技术上采用的是信息自动精准匹配、信息自动推送,可以实现订单整合、自动拼货、路线选择,定时刷新陈旧信息。
社会效益	1、该平台与中国联通、工商银行、农业银行、中国平安保险公司、中国人民财产保险等建立了战略合作关系,及时交付,诚信交易,安全理赔,降低成本。 2、已经得到四川省、市政府的大力支持,和28个省的物流行业协会签订了战略合作协议,全面推广“物流指南”信息平台,引导全国物流企业3000余家上线使用,上线车、货物流信息达5万余条。
建设目标	东亨科技在全国各省区市、地市、区县设立线下实体信息采集引导发布机构与网络信息自动配送系统相结合,快速打造全国物流信息一盘棋,信息全线贯通,信息直达全国各个乡镇,实现货车司机与货物方的实时无缝连接和交易,有效提高物流、车流的目的性和时效性,减少空载,降低物流成本。

表2 传化物流“易配货”、“易货嘀”、“运宝网”三大线上业务物流信息平台

	易配货	易货嘀	运宝网
目标用户	货运代理等物流企业及长途个体货运司机及为主	货主企业、物流企业和同城短途个体货运司机	“物流企业”和“货主企业”
功能定位	物流配货交易平台	同城货车电召平台	生态智能交易平台
功能设计	针对长途货运市场设计的物流信息交易平台以及个体货运司机生活消费入	针对短途货运市场设计的物流信息交易平台,主要满足货主企业与物流企业的“最前一公里”和“最后一公里”的集货和配送需求	提供交易撮合服务,并依托实体公路港为物流企业提供“分拨仓”、“货运班车总站”等基础设施服务,为货主企业提供供应链物流解决方案服务。



平台优势	1、三者都是传化物流旗下的线上业务特色产品,有传化物流有强大的实体平台作为支撑,在会员的发展和线上产品的推广中有先天的优势。
及特色	2、传化物流在全国首创了基于一卡通的诚信体系,率先引入公安专线,极大地保障了司机与货主在交易中的安全。
社会效益	1、全国 17 个省会城市,50 余个枢纽级地市,合计初步签约或接洽了 70 个左右的项目,在浙江、四川、山东、江苏、福建、重庆、天津、黑龙江、吉林、河北、贵州等 11 个省市进行了全省网络布局。 2、平台内入驻中小物流企业 2 000 多家,日均发布货运信息 1.5-1.8 万条,占成都地区货运信息量 95% 以上,平台的年均交易额达到 40 亿,车源货源匹配时间降低到 6-8 个小时。
建设目标	构建“中国公路物流网络运营系统”,通过线上“互联网物流平台”与线下“公路港实体网络”,系统性解决中国公路物流短板问题,提升公路物流效率,降低公路物流成本,打造“物流+互联网+金融服务”为特征的中国公路物流新生态。预计到 2022 年形成全国性的公路港网络,建成 10 枢纽以及 160 基地的全网布局,合计 170 个公路港。

对比这两大品牌的信息化平台产品,传化物流旗下的线上业务产品,有传化物流有强大的实体平台作为支撑,在会员的发展和线上产品的推广中有先天的优势,志在夺取物流实体市场和网络市场的双重胜利。而四川东亨科技通过巧妙的商业模式设计,在全国各省区市、地市、区县设立线下实体信息采集引导发布机构与网络信息自动配送系统相结合,期望以巧制胜,实现货车司机与货物方的实时无缝连接和交易,降低物流成本。这两大品牌,虽然公司实力悬殊、市场定位不同,却各有千秋,都胸怀打造全国物流一盘棋的雄心壮志。

物流信息化管理水平的提高需要依托成熟的信息技术,就必须加强物流行业的信息化平台建设,解决物流信息开放与共享和跨区域应用。

## 3.2 四川打造公路货运信息平台的瓶颈与困难

### 3.2.1 平台缺乏有效的运营方式

同质化竞争、恶性竞争导致许多货运 APP 平台的下载次数、使用人数很少甚至没有,造成了资源的极大浪费,不少货运 APP 都存在类似于“滴滴刷单”的套利行为,制造了虚假的交易繁荣,但行业的本质没有发生改变。由此可见,很多项目对货运行业的改造都停留于表面,没有触及内核,如何设计并合理运营公路货运信息平台是四川打造平台系统的一大瓶颈。

### 3.2.2 个体散户特征的个体司机与车辆的信息化水平还不高

第一个问题出现在一轮匹配环节中。“低、小、散、乱”的运行状态,面对面的熟人交易模式,平时的供求关系不平衡,淡季、旺季的时候差异大,从而

产生了货找不到车,车找不到货的矛盾。第二个是贯穿于运输环节中的空驶问题,这与物流系统不健全、客户对运输的时间要求苛刻、特种货物运输回程配载难度较大等等货源问题都有关系。可以看出,这些行程几乎组成了运输的整个过程,如果能够将这部分行程对接货单,将能大幅提高资源的配置率,降低各方成本。

### 3.2.3 公路信息化与业务管理的融合不足

传统模式下通常是由中介贩卖货主信息给司机,并从中收取 10%-30% 不等的中介费。平台公司的着眼点都在于希望去掉中介提高效率,然而现实情况是,信息资源开发利用程度不高,信息资源共享水平较低,动态信息采集能力相对薄弱。烧钱补贴也许能在前期吸引到货主,而如何长期保持用户黏性才是平台需要进一步思考的问题。

### 3.2.4 屡见不鲜的信任危机

由于市场环境不规范以及从业人员素质参差不齐,缺乏对司机身份的验证,货运安全难以保证。在这种情况下,只做信息连接平台就不够,合理的信用机制建立与完善就变得至关重要。如何尽可能通过审核等方法杜绝事件的发生以及事故产生后的赔付追诉机制,都是平台需要着重考虑的。

### 3.2.5 尚在迷雾中的盈利模式

不断通过融资扩张,而缺少背后的资本与体系支撑,最后的结果只能是资金链始终紧绷,甚至陷入不断地亏损。通过上述问题暂时看来,现阶段各家公司现阶段各家公司都处在解决车货信息匹配的初期,对很多痛点仍没有公认可行的解决方案。除了涉及到车货匹配,为司机提供车辆维修、保养、社交

等服务甚至包括移动端电子支付为核心提供金融服务等等都可能成为旧模式下的新机会。

### 3.2.6 各地信息平台没有形成信息共享机制

目前,不仅四川各个物流货运信息平台各自为政,在全国范围内尚有诸多同类平台竞争角逐。大部分物流系统还处于初级阶段,各地信息平台网络化程度低,呈现分散、独自发展的态势。信息网络与实体网络都没有实现互联互通,更没有实现实体网络与信息网络的对接与融合,给司机与车队带来很多麻烦。

## 4 四川公路物流货运信息平台的发展目标与实现途径

### 4.1 发展目标

四川省公路物流货运信息平台在整合公路货运资源、提高公路物流信息化水平、提升公路物流效率方面,取得了一定成效。若要总体实现信息化、标准化、智能化、集约化转型,借助互联网思维及技术手段和资源整合方法,需要以“组织化、集约化、信息化、标准化、连锁化”为切入点,以促进信息交互和提升服务效率为核心,以立体化物流节点为基地,以网络电商平台为载体,实现公路货运信息平台与其他物流信息平台互联互通,构建开放型资源共享的供应链。促使川内公路物流货运市场由规模化向细分化、个性化、多样化演进,重点扶植和培育几个能够带动四川、辐射西部、影响全国的公路货运信息平台,助力西部公路物流货运行业高端转型升级,完善公路物流信息平台市场综合功能,支撑西部开放高地建设。

### 4.2 实现途径

#### 4.2.1 顺应政策导向,把握市场机会

积极发挥政府的监管、规划、协调引导作用,促进传统公路物流货运平台与互联网平台、信息通信技术融合升级发展。突出市场资源配置的主导作用,鼓励和支持投资主体多元化、平台管理公司化、运营模式市场化。

#### 4.2.2 响应电商新需求,探索公路货运物流新生态

抓住互联网对传统物流产业的重构机遇,响应全省电子商务领域新需求,运用互联网思维、信息化技术来改造升级传统西部公路物流货运信息平台,在公路货运动态信息采集与监控、交通信息资源整合开发与利用、交通运行综合分析辅助决策和交通

信息服务等方面做出有益探索,打造高效的智慧物流系统。

#### 4.2.3 加强物流集聚集约,促进平台高效联动发展

必须坚持创新公路运输物流新平台的整合型发展模式,最大限度地对四川省现有公路货运资源的优化整合,促进物流平台整合服务高效联动,实现公路货运信息平台与其他物流信息平台互联互通,推动西部公路物流货运市场竞争积累向集中化整合加速发展。

#### 4.2.4 鼓励平台创新经营,减少同质化竞争

利用商业模式创新、组织创新、技术创新、管理创新等将四川省内公路货运信息平台之间的竞争从单纯的货源竞争上升为服务、体验的竞争,以满足多层次、个性化的运输服务需要,改变西部传统公路物流货运行业的竞争环境。

#### 4.2.5 新旧有机结合,实现平衡发展

结合川内地区经济发展的实际需要和西部公路物流货运发展的客观规律,加强新兴的物流平台传统物流平台有效衔接。通过信息流带动物流、物流带动商品流、商品流带动资金流,推进新兴公路物流货运信息平台与传统物流平台协同化合作、平衡发展,形成优势互补、协调配套、共同发展的新格局。

#### 4.2.6 突出优质平台,发挥示范带动作用

建立与完善公路物流货运信息平台的考核评价机制,重点培育和扶持一批服务功能完善、物流组织化程度高、公共服务能力强、辐射带动作用大的货运信息平台。对川内发展好的公路物流货运信息平台给予重点关照,促进其做大做强,发挥示范和带动作用,引领四川省物流行业、企业平台迅速向“互联网+物流”升级跨越。

#### 4.2.7 借助资本力量,催化行业加速整合

车货匹配平台、整合社会资源等创新创业的货运物流新型物流企业吸引了众多资本,融资为公路物流货运行业注入强大的新兴增长动力。“互联网+”、公路货运物流、资本通道和集中的成长空间相结合,有助于加快引进先进运营理念和技术,引进高级人才,催化行业加速整合。

## 5 推进四川公路物流货运信息平台建设的政策保障

为促进公路货运物流体系信息化、标准化、智能化、集约化的形成,提升公路货运市场的连锁化、组

织化、集中化程度,推动物流集群化的发展,优化公路物流货运的格局与业务形态,结合四川省经济发展和物流需求,初步建立网络化、智能化、服务化、协同化的西部公路物流货运“互联网+”产业生态体系,让“互联网+”成为西部经济社会创新发展的重要驱动力,参照国家各项指导意见、规划通知、行业条例,建议制定以下保障政策:

### 5.1 国家对四川省“互联网+”公路货运物流创业创新产业的重大项目予以政策支持与保障,为四川打造成西部开放高地提供有力支撑

鉴于目前国内公路货运物流信息平台开发的乱象,国家应当及时出台相关政策正确引导行业发展的方向,避免各个地区在“互联网+”物流的新一轮博弈中出现“群雄逐鹿、走火入魔、两败俱伤”的格局,浪费了宝贵的人力、物力、财力。四川作为在公路货运物流信息平台开发与建设方面所做出了积极探索与实践的优势地区,国家要对四川省“互联网+”公路货运物流创业创新产业的重大项目予以政策支持与保障,为四川打造成西部开放高地提供有力支撑。

### 5.2 将建立公路物流货运平台建设和运营标准纳入四川物流业发展规划与重点工作范畴

四川省人民政府西部物流中心建设领导小组和四川省人民政府口岸与物流办公室在落实“互联网+”高效物流的工作方案时,要将建立公路物流货运平台建设和运营标准纳入四川物流业发展规划与重点工作范畴,对四川省“互联网+”公路货运物流创业创新产业的重大物流项目、物流平台建设、物流技术创新、标准化示范应用等给予重点扶持,以标准来指引行业规范发展、良性竞争。

### 5.3 政策上确保实现公路货运信息平台与其他物流信息平台互联互通

为了彻底改变物流信息平台“孤岛化”现象,建议政府部门出台物流信息网络体系建设的政策措施,实现四川省物流公共信息平台、公路货运信息平台、物流园区信息平台、天府云仓信息平台、快递管理信息平台等互联互通,加快推进企业物流信息系统、行业物流信息平台与四川省物流公共信息平台数据对接,建设全省物流大数据中心。同时构建互通省际、下达市县、兼顾乡村的物流信息互连网络,建立各类可开放数据的对接机制,加快完善物流信息交换开放标准体系,实现物流各个环节和各业务

系统之间的跨行业、跨部门、跨区域的互联互通,全面整合运输企业、营运车辆等运力资源。

### 5.4 从政策上推动示范性“互联网+”公路货运信息平台培育

建议由政府部门牵头制定“互联网+”公路物流货运信息示范平台的认定管理办法。综合考虑规划实施、功能开发、集聚集约、运营管理、模式创新、融资能力等制定平台评价指标,加快建立示范平台的考核与评价机制,规范示范平台的建设考核标准。对示范公路货运信息平台发展情况定期进行综合评估,对发展好的信息平台在项目审批、资金扶持等方面给予重点倾斜。通过平台的不断优化,能够辐射带动四川周边省市,形成西部开发开放新局面,更深入、更广泛、更有效地推动西部开放高地建设。要坚持市场导向的前提下,大力扶持如传化物流和四川东亨科技等有实力和创新性的物流信息平台,将之打造成为具有区域乃至全国影响力的公路货运信息平台。

### 5.5 从政策上推动四川物流大数据中心与“公共云”服务体系建设

建议四川省政府高度重视四川物流大数据中心与“公共云”服务体系建设,充分运用移动互联网、云计算、大数据、物联网等先进技术和理念,加大和推广信息技术应用产品在物流领域的研发和应用,推动互联网产业与传统物流业有机融合,提高公路物流货运平台信息化、标准化、自动化、智能化水平。要以各类信息采集为关键突破口,以信息转换与互用为研发重点,以数据挖掘为应用方向,依托四川省物流公共信息平台与西部物流中心建设,构建物流大数据中心与“公共云”服务体系,为物流行业各个要素方提供有价值的信息服务,解除众多中小物流企业各自为战之苦。

### 5.6 从政策上积极推进公路货运信息平台模式创新,打造平台融资环境

建议政府出台推进公路货运信息平台服务创新、技术创新、发展模式创新和融资模式创新的保障政策。推动服务创新,鼓励公路货运信息平台构建开放型资源共享的供应链管理集成平台,为客户提供一体化、个性化和精益化的供应链物流服务,解决物流平台整合模式在金融、信息、科技高端层面的服务机制和项目创新,用服务创新提升物流平台整合模式功能创新;推动技术创新,积极推进物联网、云



计算、3G、移动互联网等高新技术在物流领域的研发应用,以新技术引领物流服务模式创新;推动发展模式创新,大力发展“物流+交易”、“物流+金融”、“物流+电子商务”等新型业态。积极推进与传统物流园区的协同化运营,促进服务功能的整合,形成线上线下经营网络,建立全省公路货运物流业的联络协调机制;推动融资模式创新,鼓励公路物流货运产业做强融资平台,通过银行贷款、股票上市、发行债券、增资扩股、吸引外资和民间投资等多种途径筹集建设资金,营造多渠道、多层次的投融资环境。

## 6 结束语

本文针对国内公路物流货运市场发展存在的问题,探讨如何以“互联网+物流”的思维及技术手段实现公路物流资源整合的方法与途径。虽然研究案例是以四川为参考对象,但是其分析的情况在国内具有一定的普遍性。四川要始终保持开放型经济领跑西部、追赶东部的发展势头,不断推进内陆开放的跨越提升,就要充分重视物流这个基础性产业,初步建立网络化、智能化、服务化、协同化的西部公路物流货运“互联网+”产业生态体系。在“互联网+物

流”环境下,培育新的增长动力,集成该省新的发展优势,打造覆盖全国的公路物流信息平台,为建设西部经济发展高地注入新的动力和活力,形成西部内陆开放高地跨越提升的新格局。

### 参考文献

- [1] 何黎明.2014年我国物流业发展回顾与2015年展望[EB/OL].(2015-01-06)[2015-08-08].<http://www.chinawuliu.com.cn/lhkhx/201501/16/297616.shtml>.
- [2] 赵健.全国公路物流货运信息平台的定位与探讨[EB/OL].(2015-7-30)[2015-08-09].<http://www.ceccen.com/toutiaoxinwen/1438259340.html>.
- [3] 上海宝山物流商会.【趋势】从物流行业看:“互联网+”的战略[EB/OL].(2015-04-04)[2015-08-10].<http://weixin.niurenqushi.com/article/2015-04-04/2858410.html>.
- [4] 王坚.【政策研究】2014年公路货运行业发展回顾与展望[EB/OL].(2015-04-10)[2015-08-11].[http://mp.weixin.qq.com/s?\\_\\_biz=MjM5NDcwMTI5Mw==&mid=205066506&idx=1&sn=81569dd01caf770972b90782995c9532&3rd=MzA3MDU4NTYzMw==&scene=6#rd](http://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MjM5NDcwMTI5Mw==&mid=205066506&idx=1&sn=81569dd01caf770972b90782995c9532&3rd=MzA3MDU4NTYzMw==&scene=6#rd).

# Exploration and Practice of the "Internet +" Highway Freight Logistics in Sichuan

Li Xiang

(School of Economics and Management, Southwest University of Science and Technology, Mianyang Sichuan Province 621010, China)

**Abstract:** In view of the problems of the development of domestic highway logistics freight market and taking Sichuan as the research object, this paper analyzes the opportunities and challenges of the construction and operation of the highway logistics information platform to explore the methods and ways of realizing the integration of highway logistics resources with the help of "Internet+" thinking and technical means. Through summarizing and comparing the experiences and lessons of the development, operation and management of the four freight logistics information platforms in Sichuan Province, the paper puts forward the goal to foster and cultivate the construction of road freight information platform which can drive Sichuan, influence the western and even the country to support the western highlands open construction. The paper finally puts forward some policy recommendations in the aspects of the establishment of the highway logistics and freight platform construction and operation standards, the achievement of interoperability of highway freight information platform and other logistics information platform, the establishment of exemplary "Internet +" Road Freight Information Platform and other aspects.

**Key words:** Sichuan; highway freight; Internet +; information platform