思考与讨论：无车承运人的实质是什么？哪种模式更有价值？

无车承运人两年试点即将结束，接下来无车承运人认定将会走向常态化还是继续摸索？两年试点下来，多种业态都在尝试无车承运人的模式，那么，无车承运人的实质到底是什么？无车承运人的价值体现在哪里？哪种模式长远来看更有价值？在这里想发起一个讨论。

无车承运人的实质是什么？

按照百度百科定义：无车承运人是由美国truck broker（货车经纪人）这一词汇演变而来，是[无船承运人](https://baike.baidu.com/item/%E6%97%A0%E8%88%B9%E6%89%BF%E8%BF%90%E4%BA%BA/918783)在陆地的延伸。“无车承运人”指的是不拥有车辆而从事货物运输的个人或单位。“无车承运人”具有双重身份，对于真正的托运人来说，其是承运人；但是对于实际承运人而言，其又是[托运人](https://baike.baidu.com/item/%E6%89%98%E8%BF%90%E4%BA%BA/6070126)。“无车承运人”一般不从事具体的[运输](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%90%E8%BE%93/777918)业务，只从事运输组织、货物分拨、[运输方式](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%90%E8%BE%93%E6%96%B9%E5%BC%8F/5627219)和[运输线路](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%90%E8%BE%93%E7%BA%BF%E8%B7%AF/12803471)的选择等工作，其收入来源主要是[规模化](https://baike.baidu.com/item/%E8%A7%84%E6%A8%A1%E5%8C%96/1623652)的“批发”运输而产生的运费差价。

**从这个定义分析来看，其实我们现在说的“无车承运人”本身就是一个矛盾的概念，既然“无车”，如何“承运”？英语“truck broker”实际是指“货车经纪人”而非“无车承运人”；概念的含混意味着实践起来模式方向的多样化；但从无车承运人这样一个概念来看，实际的潜在需求是其从事主体要从事“承运”，实现物流运输的一定价值。**

所以，这么看来，**无车承运人的实质就是能在物流供应链条的某一环或若干环节中提供一定价值的个体或组织；而物流供应链是相对于实际承运人--车主或司机的上、下游各主体及各环节，包括物流平台、第三方物流公司、专线公司、车货匹配平台、车后服务单位以及订单撮合、调度、在途跟踪、支付结算、物流金融、车后服务等环节；因为物流业务特别是运输业务是围绕运力（狭义指车）开展的，所以，物流供应链也就是运力供应链。**

哪种无车承运人模式在未来较长时期更优？

谈到模式优劣、争论，我不禁想到历史上关于什么是社会主义及社会主义优越性的争论；社会主义经历了法国巴黎公社空想社会主义、马克思关于社会主义的理论、苏联的国家社会主义以及中国社会主义道路的探索，最后社会主义属邓公开创的社会主义初级阶段、有中国特色的社会主义理论和实践最成功；社会主义理论及模式的实践，这对我们认识无车承运人概念及无车承运人模式探索有借鉴意义：怎样认识本质，理论联系实际，实践检验标准，特色化。

**我们上面探讨了无车承运人的实质及表现形式，无论是第三方物流公司，或者是基于撮合的模式的车货匹配平台，还是基于互联网的无车承运人平台……最后都要求有和上级监管部门数据对接、接受监督的能力（**国家主管部门要对无车承运人进行数据监管，是因为这个行业还不规范，法律法规还不健全，这在较长时期来看必然存在。

**），所以说，无车承运人，当前及较长时期都会是一种互联网化、供应链化的公司存在形态。**

这么多的无车承运人模式，哪种无车承运人模式更优？更能适应国家监管和行业本质；今天只讨论两种可监管、互联网特质的无车承运人模式

**一：无车承运人是车货匹配的延伸**

这种模式认为无车承运人就是在原来车货匹配的基础上，提供供需信息撮合，供需双方达成合作，实现业绩流水；或者做深一点，可能在后继的调度、在途跟踪、支付、结算某个或某些环节提供服务和价值。

这是留存下来少数几家互联网物流平台的无车承运人模式，从表现形式来看，业务流水很大，相应的货源的流动、车资源的流动也很多，供方和需方都是一个暂时性的长尾市场，是典型的淘宝平台的C端经营模式，其特点是感性，如果能在机制和技术上实现有效匹配，可以解决一些相对低价值的业务匹配。

**现在判断，由车货匹配平台延伸来的无车承运人模式的价值是有限的，长尾市场的业务感性化、数据极大化占据了车货匹配为主的无车承运平台主要精力，从长远来看，并不能实现无车承运人的真正价值。**

**二：无车承运人是运力供应链的实现形式**

**无车承运人最后的执行主体是车，车其实是个小B单位，围绕车存在一个供应链条，也就是上面说的运力供应链；这种模式的无车承运人就是基于互联网物流平台，创造出为承运人服务的运力供应链，为无车承运业务提供价值；无车承运人最后体现为运力供应链的能力。**

**相较于车货匹配长尾市场C端业务感性化、随机化的特点，提供运力供应链的无车承运人属于B端业务；B端业务的特点是理性、专业化；从物流运输的本质来看，虽然实际承运人车主或司机是个体人，但要让承运业务包括无车承运业务顺利开展，就要围绕车开展运力供应链的服务，无论是买车、养车、车后还是业务撮合、运输管理、支付结算、金融保险，都要能体现B端业务的理性、专业化的态度和能力。**

**所以，这么看来，无车承运人后继发展，能提供运力供应链服务的基于互联网的物流平台可能机会更大一些。**

小结

所以，**无车承运人的实质就是能在物流供应链条的某一环或若干环节中提供一定价值的个体或组织**；无车承运人的价值应该是一个价值链条，包括信息撮合、运输跟踪、支付结算、物流金融、车后服务等功能，满足其中某个或某些，都是实现了承运的价值，也是无车承运人价值的所在。

相较于车货匹配的无车承运人模式，基于互联网平台能提供运力供应链服务的无车承运人模式是未来一定时期内实现行业专业化、可持续化的更优模式。

**关于无车承运人的实质和优秀模式，你怎么看？欢迎讨论。**