

网络货运平台风险分析及评估模型构建

■ 易烽丽

(江西续通供应链管理有限公司, 江西 南昌, 330000)

网络货运平台的兴起和持续性发展促使我国物流行业经济效益提升,也推动着传统物流模式向智能化、服务化及现代化物流模式转变,在整合配置运输资源方面,网络货运更具优势,其货物运输效率高,再加上相关政策支持,目前网络货运也具有良好的发展前景。但网络货运业务全流程中仍存在各种风险,如监管风险、操作风险等,这些风险在一定程度上制约了网络货运平台向前发展。而在明确网络货运平台风险类型前提下,如何合理构建风险评估模型,是各相关人员需要考虑的问题。

一、促进网络货运发展的相关政策

科学技术水平不断提高使得大数据、云计算及物联网等相关技术发展愈发完善,这些技术被广泛应用于各行业领域中,其中网络货运是集上述各种先进技术于一体的现代化货物运输模式,线下业务线上化是网络货运平台的显著特征。2015年,国家逐渐开始针对网络货运出台一系列相关政策,其目的是通过实现线下业务线上化进一步加快传统商贸行业的转型发展,升级与优化现有业务流程,以互联网平台为依托,推进“无车承运人”新业态发展。为实现“无运输工具承运业务”发展,政府提出整改针对交通运输服务的增值税缴纳形式,意图利用税收优惠政策鼓励网络货运发展,进而达到促进物流行业降本增效目的。近些年,税务局联合相关各级组织开展纳税服务优化工作,细化网络货运办税流程,为小规模货物运输企业缴纳增值税提供便利,同时允许网络货运平台为个体司机提供开具发票服务,解决传统货物运输业务链中无法开具发票的问题。与此同时,国家为加强运输安全管理,提出优化无车承运人发展环境条件建议,持续推动我国网络货运规范化发展,并对现有税收保险政策加以完善,为实现网络货运可持续发展提供基础保障。

二、网络货运平台基本内容及常见风险类型

(一)网络货运平台

以互联网技术为依托,整合配置现有运输资源,网络货运平台企业经营者与货物托运人签订运

输合同,合同双方在既定期限内依法履行彼此的职责和义务,货物运输则由承运人负责完成,承运人承担运输合同内明示的责任。

在原有道路货物运输模式下,主要由物流公司与个体司机两个主体共同组成,在实际道路货物运输经营活动开展过程中,双方均不能开具发票。一般情况下,作为承运方的物流公司由挂靠的公司提供开票,其中上游企业(货主)支付货物的运输费用,运输费用经常会被物流公司隐私处置后再支付给个体司机(车辆运输)。

基于网络货运平台,在平台功能作用的支持下,将原有业务流程中的上游企业、物流公司及个体司机进行关联,上游企业可通过网络货运平台发布货物运输需求信息,再由平台分配货物运输需求并提供给物流公司下属个体司机。在原有货物运输业务流程中,个体司机无法开具发票,这一问题可通过网络货运平台解决并将开具的发票提供给物流公司,构建线上货物运输体系,实现流程业务管理,提高网络货运业务开展的透明度。

在全流程业务管理模式,网络货运平台可以实现线下业务线上化发展的目标,将业务链条中的运输资源进行整合配合,可切实弥补传统货物运输模式下的各种弊端。在构建符合新时代发展趋势的线上运输交易市场体制中,业务链条上各主体均发挥着各自的作用。

(二)网络货运平台风险类型

随着经济与科学技术不断发展,并在国家出台的相关政策扶持下,人工智能、大数据、云计算及物联网等其他先进技术被广泛应用于各行业领域中,也为网络货运平台发展创造了十分有利的条件。从整体上看,网络货运平台的发展在一定程度上可以有效改善传统货物运输环境,解决物流行业一直存在的规模小、布局分散及管理混乱等问题。但当中同样伴随着诸多风险,且风险存在于整个货物运输全流程中。网络货运平台风险类型主要表现在以下方面。

第一,监管风险。监管风险是由四个部分组成。一是,所承运业务真实性风险。业务真实是

指,真实发生的业务活动。业务信息、业务合同、业务资金、业务发票及货物运输轨迹这五方面的信息都要保证真实可信。其中业务信息属于业务真实的核心要素,网络货运平台企业必须严格遵守国家相关规定,将每笔货物运单的车辆行驶轨迹、卸货地点及运输时间等进行明示,且要具有可追溯性。二是过账刷票风险。相关监管机构无法对网络货运平台的资金结算、代收货款等流程进行监管。通常情况下,每笔运单在完成后,运单费用将在线下集中支付给中间人,再由中间人将费用转付给实际承运人,这为部分不法人员进行刷票提供了可操作空间。三是虚假抵扣风险。现金结算一直是货运行业常用的资金支付方式,但同时也存在虚假抵扣现象,如买卖发票、油卡抵运费等,若提供的票据不符合相关规定,容易出现税务混乱问题,且极易诱发相关风险隐患。四是协议风险。为避免平台与运输参与方的合法权益受到侵害,一般情况下,在平台上双方签订的监管协议中均会明确各自责任与义务。但在此过程中,若双方签订的合同规范性缺失,或者合同中没有明确责任信息,将会引发一系列法律纠纷,均要承担由此带来的风险。

第二,操作风险。操作风险是由两个部分组成:一是平台资质审核不严风险,部分网络货运平台为了提高自身经济效益,对加入平台的运输参与方信用资质并没有进行严格审核,入驻平台的标准也设置得相对模糊,运单信息缺少精细化检查等,均会产生一定风险;二是信息管理风险,核实、整理及保护数据是网络货运平台必须承担的责任,当发生虚假信息、信息被恶意泄露等问题时,均会引发相应风险。

第三,货物安全风险。货物安全风险是由两个部分组成:一是货损风险,货物损坏是在运输货物过程中较为常见的现象,如货物数量不足、货物被污染及货物损坏严重等,而网络货运平台作为货物运输业务责任主体,需要对已损坏的货物进行相应赔偿,二是货物丢失风险,货物丢失同样也是网络货运平台运输业务中出现频率较高的问题,这一问题如果发生,网络货运平台不仅要承担相应赔偿,同时也会影响平台自身信誉。

三、基于网络货运平台的风险评估模型构建

(一)明确评价指标建立层次结构模型

通过分析网络货运平台常见风险类型,引发上述各种风险的因素来自多个方面,且影响因素具有一定综合性。而不同的风险类型对网络货运平台

正常运营造成的负面影响也有较大差异性,若想有效控制和预防平台风险,在实际评估网络货运平台风险时,应侧重和关注平台自身管理的优化与完善,降低潜在风险隐患发生概率。另外,由于无法直接量化网络货运平台发生各类风险时产生的影响,笔者将采用层次分析法客观评估网络货运平台风险。监管风险、操作风险及货物安全风险是网络货运平台常见风险类型,将其作为评价指标体系构建切入点,同时将评估风险指标细化,以下是八种风险指标:承担业务真实性风险、过账刷票风险、虚假抵扣风险、协议风险、平台审核不严风险、信息管理风险、货损风险与货物丢失风险。明确影响网络货运平台风险的评价指标后,进入层次结构模型建立阶段,将网络货运平台风险设立为层次结构模型的目标层,而上述八种风险指标内容则设立为层次结构模型的准则层,并根据各网络货运平台类型构成层次结构模型的方案层。

(二)准则层评价指标对目标层的权重系数确定

基于层次结构模型准则层中八项风险评价指标,分析与对比实际网络货运平台业务活动开展过程中可能出现的风险因素及可能产生的负面影响,以此来确定评分值。结合评价指标相互对比的评分值结果,利用 MATLAB 对各项指标的目标层权重系数进行计算与检验;根据网络货运平台风险综合评价数据信息,依照风险权重系数大小对其进行排序:所承担业务真实性风险>过账刷票风险>平台审核不严风险>协议风险>信息管理风险>货物丢失风险>货损风险。

(三)风险评价指标及数据分析

通过对比各网络货运平台构成的方案,基于不同风险指标,构成方案不同产生的风险影响因素也有较大差异,利用 MATLAB 对网络货运平台八项风险评价指标中产生的数据进行计算,并选用加权平均法对总评价指标权重系数精准计算,对照各网络货运平台构成方案中各指标大小完成排序,在此基础上获得最终风险综合评价结果。确认评估结果中最小风险综合评估值的网络货运平台,则表示与该网络货运平台建立业务合作,可以最大程度上保障参与运输方和平台的合法权益,降低运输业务开展过程中各类风险发生概率。

四、加强网络货运平台风险防范的有效措施

(一)明确主体责任范畴

网络货运平台除了要承担整合配置运输资源的责任外,同时也要做好行业秩序维护工作,明确

网络货运平台主体责任范畴,严格按照相关法律法规开展业务活动,重点加强网络货运平台内部管理,加强运输业务安全保障,减少各类风险在全流程业务中发生率。网络货运平台应与相关部门加强联系,目的是发挥相关部门职能作用,强化对入驻平台的承运人与托运人的身份信息审核及运输车辆监管,切实做到货物运输业务开展时保证“人车一致”。与此同时,将先进科技手段融入平台责任机制中。例如,应用大数据与人工智能技术,对开展的货物运输业务进行全程录音,并提供行程分享、信息核实、AR识别货物及一键报警等功能服务,保护合同双方彼此合法权益,促进网络货运平台管理精细化发展。或者基于货运业务全流程透明化原则,利用移动通信技术、APP等方式跟踪运单轨迹,建立全方位监控货物运输的闭环系统,保障货物运输安全,降低货物安全风险。另外,精准落实宣传教育,由平台组织参与运输方进行培训,帮助各方主体了解风险类型及风险发生带来的严重影响,以此不断提高风险防范意识,保障网络货运平台运营安全。规范平台内部管理制度,明晰运输货物流程,切实发挥先进技术优势,提高网络货运平台运营水平,从根本上保证货物运输交易的真实性,有效规避监控风险、操作风险及货物安全风险,借助风险评估模型分析各类风险因素对平台运营产生的负面影响,提出有针对性的风险防范措施,强化平台风险监控。

(二)加强平台涉税信息监管

网络货运平台的发展,虽然在一定程度上可以有效改善传统物流行业的业务环境,但由于平台运营模式的特殊性,也伴随着诸多风险,威胁着平台与参与运输方的合法权益。特别是涉税风险,其直接关系到网络货运平台自身经营是否合法、合规,除了要掌握与网络货运发展的相关政策动态变化,还要注重通过风险评估模型分析网络货运平台涉税风险,进一步加强对平台涉税信息监管。例如,在明确网络货运平台各方主体相关义务的前提下,利用数字技术搭建数字化税收信息平台,目的是实现网络货运平台内部数据共享,保证业务税收信息真实性及提高网络货运平台征税透明度。具体操作如下,首先,结合目前网络货运平台风险防范要求,对现行用户注册机制加以健全和完善,进一步加强平台涉税信息监管,实现涉税实际承运人信息规范化管理,采集实际承运人税收信息数据,并在相应数据库中存储,以便随时调取货物运输信息与

发票信息等,为验证业务真实性提供参考依据。其次,践行涉税信息监管机制,如在实际开展业务运输过程中,针对货运业务涉及的税务信息数据进行监管,做到从源头上把控网络货运平台涉税信息,提高平台涉税业务开展透明度;最后,融合信息技术推进平台会计核算与财务管理信息化建设,完善电子发票报销功能,将平台资金结算与代收货款等流程进行精细化管控,并与地方税务部门建立良好沟通关系,时刻关注税收政策变化,从而提高平台涉税信息监管成效。降本增效是网络货运平台持续发展的核心要素之一,部分平台具备较强的技术研发能力,能够充分利用数据共享技术,不断提高平台与托运方信息化管理能力,有效减少运营成本投入。平台将数据实时共享与地方税务部门的税务系统进行对接,满足税务部门实时查看相关数据信息需求,可实现对平台业务流程的全动态管控,提升平台涉税信息监管有效性,并从根本上确保平台业务的真实性,在最大程度上保障托运方和实际承运人的合法权益,同时平台也要按照政策要求作出调整,实现合规合法经营。

五、结束语

综上所述,网络货运平台进入常态化发展阶段,为促进物流行业向数字化、智能化发展提供了良好条件,但由于部分网络货运平台存在经营不规范问题,致使整个业务流程极易出现风险隐患,同时也不利于我国物流行业健康化发展。本文结合各类风险对网络货运平台产生的影响,提出有针对性的管控措施,以期优化平台业务管理,实现网络货运业务效益最大化。

【作者简介】易烽丽(1984—),女,江西萍乡人,本科,中级会计师/高级管理会计师,江西续通供应链管理有限公司,研究方向为社区团购配送业务与灵活用工及网络货运融合。