

مشکلات پیش روی باربری آنلاین چیست؟

پیشرفت تکنولوژی، کسب و کارها را به سوی مدرن شدن سوق می‌دهد که حمل و نقل نیز یکی از آن کسب و کارها است. حمل و نقل یا ترابری، بازرگانی میان انسان‌ها است که با رشد اقتصادی رابطه مستقیم دارد.
#۴۷

به گزارش سایت خبری پرسون، صنعت حمل و نقل که امروزه با چاشنی فناوری همراه شده است یکی از محرک‌ها و زیربنای اقتصاد به‌شمار می‌رود. یکی از راه‌های توسعه حمل و نقل، کنار گذاشتن سیستم قدیمی و روی آوردن به باربری آنلاین است. هوشمندسازی سامانه حمل و نقل، بسیاری از مشکلات رانندگان نظیر خالی بازگشتن به مبدا و یافتن بار و غیره را از بین برده است. راننده به طور مستقیم با صاحب بار ارتباط دارد و همین موضوع موجب قطع ید دلالت می‌شود.

برنامه‌های مختلف با ظاهر متفاوت در دسترس صاحبان بار و رانندگان قرار دارد، اما همه ی آن‌ها کار یکسانی انجام می‌دهند. دسترسی در هر زمان و مکان به سامانه اعلام بار و صرفه‌جویی در هزینه و زمان از مزیت‌های باربری آنلاین است.

سامانه اعلام بار فناوری است که موجب بهبود کارایی و ایمنی سامانه حمل و نقل می‌شود. راننده می‌تواند با توجه به نوع بار، مبدأ و مقصد که توسط صاحب بار در سامانه ثبت شده است، بار را انتخاب نماید. صاحب بار هم می‌تواند به صورت آنلاین موقعیت بار را در مسیر پیگیری کند. هم‌چنین رانندگان توانایی رزو بار از مسیر بازگشت به مبدأ دارند و دیگر نگران استهلاک مسیر نیستند.

سامانه اعلام بار شخص واسطه وصل کننده صاحب بار به راننده را حذف می‌کند و دیگر درصدی از هزینه باربری کسر نخواهد شد و این مبلغ مستقیماً به جیب راننده می‌رود. تنها مشکلی که پیش روی موقعیت توسعه بخش باربری آنلاین قرار دارد، یک بام و دو هوای سازمان راهداری است. سازمان راهداری اقداماتی در جهت اتصال صاحب بار و راننده انجام داده است و با معرفی بازارگاه آنلاین و پلتفرم‌های هوشمند موجب تسهیل ارتباط آن‌ها می‌شود، اما این سازمان اجازه صدور برنامه به بازارگاه‌های آنلاین نمی‌دهد.

تنها شرکت‌های باربری می‌توانند مجوز صدور برنامه را صادر کنند. اجازه صدور برنامه الکترونیکی در گرو مجوز شرکت بزرگ می‌باشد.

به بیان دیگر بازارگاه‌های کوچک که ۱۰۰ وسیله نقلیه باری ملکی ندارند و یا نمی‌توانند ۳۰ درصد از سهام خود را به شرکت‌های باربری سراسری واگذار کنند، عملاً ورودشان به این بازار با شکست مواجه است.

با تغییر قوانین و شرایط دست و پاگیر می‌توان اوضاع را بهبود بخشید، اما شرکت‌های باربری بزرگ که اکثر آن‌ها افرادی هستند که در حال حاضر یا سابقاً در سازمان راهداری مشغول به کار هستند یا بازنشسته شده‌اند، عرصه را بر خود تنگ می‌بینند و مخالف اصلاح قوانین هستند.

این موضوع موجب انحصاری شدن بازار موجود در دست باربری‌های بزرگ است.

متوسط نرخ پیمایش ناوگان جاده‌ای در جهان ۱۰۰ هزار کیلومتر است که این رقم سه برابر نرخ پیمایش در ایران است.

حمل و نقل یکی از زیر بناهای اقتصاد به شمار می‌رود و توسعه آن موجب توسعه اقتصادی است. امید است با اصلاح قوانین و خروج از انحصار موجود، شاهد افزایش نرخ پیمایش ناوگان جاده‌ای کشور و تاثیر مثبت آن بر اقتصاد باشیم.