



智慧货运论坛
打造安全、合规和可持续的运输服务
总结报告



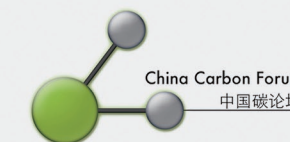


关于智慧货运论坛

智慧货运论坛旨在推动高效、可持续和绿色货运在中国的发展。2019年智慧货运论坛系列由智慧货运中国策划组织，由能源基金会、中国物流与采购联合会、宜家、斯堪尼亚支持并与其他致力于物流和货运行业智慧低碳发展的合作伙伴携手合作以达成下列目标：

- 促进关键合作伙伴之间在智慧货运和绿色可持续高效发展方面的信息经验共享和协作
- 展示行业领袖（即绿色货主、物流服务提供商和运输企业）在可持续和绿色高效货运方面取得的进展
- 介绍政策和监管趋势，讨论行业发展路径，共同探讨绿色节能技术装备、措施和解决方案
- 探讨共同合作项目的意向

论坛主要合作伙伴



报告免责声明

该报告所表述的发现、解释和结论基于报告撰写人以及合作伙伴通过可靠渠道所搜集的信息，并尽可能保证可靠、准确和完整。智慧货运中国不保证文件信息的准确性和完整性，并不对文中出现的错误、删节或因使用此文件而导致的损失负责。



智慧货运论坛 - 安全、合规和可持续的运输服务

Smart Freight Forum - Safe, Compliant, and Sustainable Carrier Service



本次论坛：

智慧货运论坛——货主企业对话和打造安全、合规和可持续的运输服务于2019年8月1日在上海成功举办。本次论坛由智慧货运中国专家委员会指导，智慧货运中心与中国物流与采购联合会公路货运分会联合主办，能源基金会、宜家中国、斯堪尼亚中国、耐克中国提供赞助支持。宜家中国等货主企业以及斯堪尼亚中国、威伯科等技术服务商代表以及能源基金会、德国国际合作机构等发展机构代表共40多人参加此次论坛。

本次论坛分为两个环节，上午为货主企业对话，下午为“打造安全、合规和可持续的运输服务”主题论坛。本次论坛采取了开放式讨论的方式，聚焦可持续发展的经验、挑战和应对畅所欲言，取得了良好成效。会议总结如下：





参会货主在货运绿色可持续发展方面的实践经验

1. “公转铁、公转水”多式联运实践

宜家东莞集疏港项目重新设计运输组织方案，将原来干线陆路柴油车运输改为水路驳船运输，在保证时效的前提下降低运输成本，缓解了陆路集疏运拥堵问题，减少了运输碳排放水平。

宜家在广州到成都的干线运输线路上用铁路集装箱运输替代公路运输，淘汰不合规的17.5米运输车型，通过运输需求管理和运输组织设计，保证在物流成本不增加的基础上减少碳排放水平。

联想通过运输需求管理，将时效要求不高的产品线的长途运输方式改为铁路运输，有效节省了运输成本，减少了运输碳排放。

2. 运输可视化装置、系统建设和管理实践

宜家开发了运输可视化平台，借助货车北斗导航系统实时查看车

辆轨迹，打破了运输“黑箱”，降低了车辆失联风险，也节省了信息沟通成本，仓库员工只要看到车辆到达门口就可以去安排卸货，避免了额外的沟通。

联想存在大量零担运输业务，在运输管理过程中随车使用可移动的货物跟踪定位装置，一个追踪器对应一个订单，可以把追踪器拆下来，放到下一趟运输业务上，实现对货物运输的全程可视化管理。

3. 可控的两级承运商管理实践

耐克在运输合同里明确规定只允许一级承包，不可再次转包，承运商要提供车辆具体信息，并强化车辆调度管理，有效降低了运输层层分包导致的失控风险。

联想直接管理到二级承运商，对二级承运商规定相关要求和开展考核，降低了实际承运风险。



4. 电动重卡和电动物流配送车应用实践

宜家在港口短驳场景投入使用电动重卡，通过融资租赁等方式降低一次性投入成本和运营风险，目前基本能够覆盖成本，同时降低碳排放水平。

宜家和H&M推动电动物流配送车应用，并将电动车使用纳入招标要求和保价体系，指导和引导承运商正确使用电动车，电动车与柴油车的比率不断提升。

5. 车辆轻量化技术应用实践

宜家与车辆装备企业合作创新，使用轻量化技术开发新车型降低车辆自重，这样在保证车货总重不超重的情况下能够多装货，降低了自身运输成本。

6. 高效的车队管理系统实践

耐克要求承运商必须自己拥有TMS的系统，并与耐克的TMS系统进行数据对接，这样可以及时了解订单货物的实时情况，保证订单按照计划履约。

目前，车队管理系统日益强大，可以在车辆油耗管理、货物装载测算、司机行为管理、车辆维护保养、路径优化等方面为货主企业提供相关技术支持。

参会货主在运输可持续发展方面的挑战

1. 缺乏有公信力的可持续货运第三方评价标准

货主企业每次吸纳新承运商加入后，需要从头开始对其进行可持续方面的达标及合规培训，以期尽快符合企业可持续发展方面的要求，占用了货主企业大量的时间和精力。同时，货主企业对于承运商可持续方面的标准很难做到“一刀切”，不同承运商在不同的场景下节能减排压力和难度不同，需要予以区别对待。此外，缺乏共用的碳排放测量工具，缺乏可靠的承运商减排数据来源，缺乏共同认可的可持续发展指标、无法有效进行企业间碳排放横向比较，难以客观衡量货主企业在可持续发展方面的基本情况和改进成效。



2. 层层分包格局导致可持续货运要求难以落地

货运行业存在多级分包客观情况，货主企业将运输业务外包给承运商，承运商由于运力不足或调拨需要，往往将部分运输任务分包给下一级承运商，下一级承运商有可能继续分包。由于外包层级较多，货主企业对承运商的控制力往往逐步减弱，相互间信任难以建立，导致货主提出的可持续发展要求难以落地。货主直接管理的第一级承运商如果是绿色的，传递到下一级承运商就是青绿色，再到下一级就是浅绿色的，最后层层传递有可能最终是黄色甚至是不合规的。

3. 运输链路信息不透明导致供应链可视化不足

层层分包的运输格局往往存在运输链路信息不透明问题，一些下级承运商不愿意与货主或上级承运商对接数据或者根本就没有运输管理系统，运输链路存在“黑箱”和“断点”，导致供应链可视化不足，难以进行流程优化和整合。货主企业无法对承运商实施有效监管，运输过程中的时效情况、交通事故、突发事件等难以及时反馈，增加了供应链不确定性风险。大量存在的个体司机一旦出现违法扣货、骗货等行为，存在巨大的经济损失风险。





4. 可持续发展与企业成本效益考核的矛盾冲突

可持续发展需要一定投入，或者初期需要一定投入，这将增加企业一定成本费用，如果在整个供应链上的成本控制、时效提升、服务改善等方面没有得到改善，将会直接影响到产品市场竞争力，存在可持续发展与企业成本效益的矛盾。在一定程度上，仅考虑可持续发展而不考虑成本效益改善是不现实的。

5. 缺乏可持续货运的政策沟通机制和政府影响力

近年来，国家重视环境保护和可持续发展，多部门出台了“一带一路”、“运输结构调整”、“柴油车污染防治”、“超限超载治理”等多项与可持续发展相关的政策措施，对货主企业运输物流规划与管理产生了重要影响，一些紧跟政策走向的企业通过及时调整策略已经享受到了红利，但是大部分货主企业对政策的敏感度不强，也缺乏有效的政策沟通机制，往往属于被动反应，增加了运输结构调整的难度与供应链的不确定性风险。

6. 缺乏可持续货运的经验交流机制和合作共享平台

货主企业在可持续发展的各个领域都作了积极探索，但是缺乏相互间常态化的沟通交流机制，很难互通有无，分享经验，在一定程度上加大了单个企业可持续推广的难度和失败风险。同时，货主企业之间、货主企业供应链上下游缺乏正式的合作共享平台，在资源、运力、技术、模式等方面难以进行有效合作，无法共享优质运力、单边线路、闲置仓库等资源，难以平抑过高的信息搜寻成本、技术研发成本和业务运作成本，实现企业间的互惠互利，降低可持续发展的初始启动风险。





运输合规与可持续发展之间存在矛盾

可持续发展的前提是运输合规性，运输不合规将会给货主企业带来违规风险，也背离了可持续发展的基本要求。但是，由于政策法规制定不合理，违规成本较低，在货运领域普遍存在不合规现象，出现法不责众的问题。目前，运输市场不合规车辆占比较大，成本优势强，货主企业合规成本较高，如果仅仅采购合规运力将大大增加采购成本，也会面临无车可用的问题，严重影响企业竞争力，甚至会影响到正常的社会保障供应。但是，运输合规发展是必然趋势，也是可持续发展的必然要求。随着国家运输合规要求的逐步完善，政策执行的逐步加严，特别是发挥货主企业的积极主动性，通过与政府建立正常的沟通协调机制，一起重新定义和优化合规范畴，运输合规与可持续发展的差距总体会越来越小，关键是合理社会预期，保持合适的推进节奏，对行业合规发展给予一定的宽容和理解。这对货主企业积极参与社会治理、主动防范违规风险提出了挑战。

运输合规对可持续发展的风险与挑战

1. 卡车司机疲劳驾驶、超速驾驶风险

据中物联公路货运分会《货车司机从业状况调查报告》显示，每天驾驶时间10小时以上的司机已达样本总数的三分之二以上，占比为67.53%，超过其他行业的日常工作时间。其中，行驶时间达到12小时以上的司机占比也超过三分之一，达38.56%。许多超过1千公里的长途货车由原来的2个司机改为1个司机驾驶，有可能要连续开10个小时再休息，增加了疲劳驾驶的风险，也加大了交通事故引起的货损导致无法及时交付的风险。

2. 车辆非法改装和超载超限风险

2016年开展的整治公路货车违法超限超载行为专项行动重点查处货运车辆超载行为，取得了积极成效。但是对于车辆非法改装出现的超长、超宽、超高的超限行为没有明确下一步治理安排，导致行业预期不明朗，企业无所适从。一些企业趁机改装车辆以增加车辆容积，





车辆超限问题愈演愈烈，不仅导致货运市场价格低迷，而且大大增加了交通运输安全风险。一些地方陆续开展车辆超限治理，企业存在超限车辆被查扣，要求卸载导致的不确定性风险。此外，一些承运商存在将不同货主的两车货物装到一辆车上的操作，导致车辆超重产生违规和处罚风险。

3. 价格不合理竞争风险

由于运力市场普遍存在不合规现象，导致“劣币驱逐良币”，出现不合理的价格竞争。违规企业通过不断违规做大容积可以进一步拉低报价，扰乱了正常的运价形成机制。随着合规要求的逐步执行，存在合规价格和不合规价格的博弈和冲突，合规价格如果上涨过快，对货主企业成本管控将带来较大压力和挑战。

4. 车辆环保达标风险

2018年12月30日，生态环境部等十一个部门联合发布了《柴油货车污染治理攻坚战行动计划》。要求加快老旧车辆淘汰和深度治理。我国柴油车按排放国三及以下标准的车辆占53.6%，淘汰更新压力较

大。各地加大了货运车辆淘汰和限制通行政策，鼓励新能源物流车辆城市通行，对于货主企业承运商的车辆环保动态管理提出了要求和挑战。

5. 油价波动的风险

由于市场上对油价波动难以合理预估，无法准确测算下一年度成本，如果油价波动过大，会对货主或承运商带来难以预计的不确定性损失。

培育品质运力是践行绿色可持续发展的要求

中物联公路货运分会开展的“星级车队”评选，从规模、效率、绿色、安全、诚信、信息化等六个维度对承运商进行了划分，评选出了一批市场认可的车队承运商企业。随着货主企业需求不断提升，承运商从装备现代化、模式高效化、赋能智慧化、管理专业化、发展生态化五个方面打造“品质运力”，提升承运商自身竞争力。其中，对于绿色可持续的追求是“品质运力”的必要保证，也为整个供应链的绿色化发展奠定了基础。在绿色可持续方面，承运商管理还缺乏客观的评价指标体系，也缺乏后续在绿色可持续方面的持续性培训指导和交流合作。而货主对运输企业在安全、合规和可持续发展努力的认可和积极参与是推动行业高效绿色发展的重要驱动力。





对于打造合规和可持续运输服务的合作需求

1. 搭建合作共享的智慧货运联盟

加强货主和其他利益相关方的联系沟通，建立一个“信息的交换渠道”，提升到“信息的共享平台”，最后成为“互利互惠的联盟生态”，在信息、业务、资源、技术、模式等层面开展深入合作，发挥货主企业影响力，共同推进行业合规和可持续发展。

2. 编制绿色可持续货运评估指标

依托中国物流与采购联合会，由智慧货运中心和货主企业发起，在智慧货运联盟秘书处协调下，从选择绿色可持续承运商的需求出发，根据绿色可持续发展的不同维度设计评估指标，帮助货主选择符合要求的承运商，同时帮助承运商持续改善提升绿色可持续的运输服务水平。

3. 培育和引领建设绿色可持续发展品质运力

根据绿色可持续货运评估指标形成高效和绿色品质运力资源池，为货主企业共享运力资源、深化协同合作奠定基础。货主联盟和品质运力形成良性互动，共筑协同共享的运输生态圈。

4. 探寻客观的公路运输价格模型

以行业协会牵头，通过对数据模型报价、行业标杆企业报价和物流信息平台报价三个维度采集信息，建立标杆运输服务价格模型，行业提供相对公正可参考的指导价格。通过行业协会、政府机构、货主企业和发展机构的共同努力，初步搭建公正、中立的中国公路运价指标。



下一步的工作安排计划

1. 启动智慧货运联盟建设

智慧货运中心将与能源基金会、中国物流与采购联合会、目前智慧货运论坛资助方宜家、斯堪尼亚、耐克、H&M、联想等货主企业一起，协商并确定联盟章程、战略方向、管理架构、工作计划等具体安排。

- 草拟联盟章程并确认创始成员
- 制定联盟战略和管理架构
- 起草联盟2020-2023工作计划

2. 启动编制绿色可持续货运评估标准

中国物流和采购联合会与智慧货运中心，协同本次会议表达参与意向的货主企业：

- 组建标准工作项目小组，争取项目资金支持；
- 在货主联盟中开展调研，搜集企业标准和相关举措；
- 研究制订绿色可持续货运评估指标和认证办法，在联盟中进行试点应用；
- 将绿色可持续货运评估指标逐步在行业推广，为货主企业选择绿色车队，为政府部门进行环保决策，为行业发展优化市场环境提供重要支撑。

3. 启动客观公正运输价格模型体系的调研和可行性研究

- 进一步了解货主和行业对模型体系的诉求和期待
- 调研欧美货运市场价格体系的现状、建设经验和运营状况
- 召开利益相关方研讨会，确定可行性研究范围和目标并做出行动建议





智慧货运论坛

联系人：王波勇

电 话：18612228406

邮 件：boyong.wang@smartfreightcentre.org

