

中国绿色货运行动

货主与货运企业研讨座谈会

会议报告



2015 年 12 月

只要在引用中注明出处，这份出版物的全部或部分内容可以用于教育或其它非营利目的而不须版权人的特别批准。如果有刊物引用了本中心的出版物，我们希望能收到一份该刊物的副本。未经书面申请许可，此出版物不可用于销售或其它任何商业目的。

免责声明

本出版物中所表达的观点来自亚洲清洁空气中心的工作人员、顾问和管理专家，不代表会议主办方的意见。本中心不担保出版物中所引用数据的准确性，也不对使用这些数据的后果承担任何责任。

联系

亚洲清洁空气中心中国办公室

电话：010-85326172

邮箱：china@cleanairasia.org

地址：北京市朝阳区秀水街 1 号建国门外外交公寓 11-152

网址：<http://cleanairasia.org/>, <http://www.cleanairasia.cn/>

关于亚洲清洁空气中心

亚洲清洁空气中心（前身为亚洲城市清洁空气行动中心）通过把知识转化为政策和行动，减少来自交通、能源与其他行业的大气污染与温室气体排放，改善空气质量，打造宜居城市。

亚洲清洁空气中心作为亚洲领先的空气质量管理网络，成立于 2001 年，由亚洲开发银行、世界银行和美国国际开发署共同发起，自 2007 年开始作为一个独立的非营利组织运营。亚洲清洁空气中心在马尼拉、北京和德里设有办公室，并且拥有八个国家（中国、印度、印度尼西亚、尼泊尔、巴基斯坦、菲律宾、斯里兰卡和越南）的网络，是联合国认可的合作伙伴机构，在亚洲和世界各地拥有 250 多个机构会员。

亚洲清洁空气中心通过知识和伙伴关系，帮助亚洲 1000 多个城市和国家政府了解问题，识别有效的政策和措施。我们开展的四个项目分别是：空气质量与气候变化，低碳城市发展，清洁燃料与车辆，以及绿色货运与物流。

两年一届的“更好的空气质量”（BAQ）大会是亚洲清洁空气中心的旗舰盛会，它将决策者、专家和各利益相关方齐聚一堂，相互沟通、学习和分享空气质量管理经验。以往的 BAQ 大会证明该盛会能够影响政策，发起新项目并建立合作伙伴关系。

目录

目录.....	2
1. 会议简介.....	1
2. 研讨内容.....	2
2.1 交通部致辞.....	2
2.2 中国绿色货运行动概览.....	2
2.3 全球绿色货运进展.....	3
2.4 圆桌讨论—货主与货运企业参与.....	5
3. 要点总结.....	10
附件 1 – 参会代表.....	11
附件 2 – 会议日程.....	14

1. 会议简介

中国绿色货运行动 (CGFI) 于 2012 年 4 月正式启动，旨在推动中国道路货运行业的节能减排。该项目通过政府、企业、发展机构和其他主要利益方的共同努力，支持货运企业实践绿色技术、绿色管理和绿色驾驶。出于以下考虑，CGFI 将货主参与列为第四阶段的工作重点：第一，货主企业是绿色货运产业链的关键环节，是促进货运企业采取节能减排行动的重要推动力之一。第二，CGFI 行动已经成功纳入了多个利益相关方，在第四期将在货主参与方面再进一步，可以推动 CGFI 覆盖到货运行业的全产业链环节。第三，CGFI 在 2015 年会全面发布已经编制的绿色货运技术与企业标准，并开始征集申请和进入认证程序，为货主企业甄选节能减排的承运方提供了基础。第四，CGFI 开始着手考虑节能减排的量化，这也为货主企业参与提供了激励和行业对标的机制。

货主与货运企业研讨座谈会于 2015 年 11 月 5 日在北京召开，旨在促进货主企业参与到 CGFI 中，通过货主的力量推进货运企业自愿践行 CGFI 的两项绿色标准，最终促成绿色货运企业与绿色货主引领道路货运市场发展的先进格局。为了促进全产业链的绿色发展，本次会议同时邀请了货主企业、货运企业、相关政府单位、研究单位和国际机构共同参与研讨 (参会代表详见附件 1)。

2. 研讨内容

本次会议以座谈形式为主，包括中国绿色货运行动介绍，全球绿色货运进展分享，以及围绕绿色货运商业动力、绿色货运项目的价值定位、货主与物流供应商的角色三大议题展开的圆桌讨论。

2.1 交通部致辞

交通运输部，运输服务司，货运与物流管理处处长战榆林先生代表交通部做会议致辞。战先生强调绿色货运行动的多方参与特点，通过政府、企业(货主、承运人)、行业协会、研究机构等不同相关方的合作与努力才能实现更大的目标——货运行业的可持续发展。

当前中国整体经济发展都面临转型，更加强调增长的可持续；而从道路货运企业来说也需要规范发展，同样要考虑社会责任。中国绿色货运行动企业可以成为领先企业的俱乐部，让希望承担更多社会责任的企业参与进来，一方面从自身做起（例如提高货运组织效率），另一方面为整个行业起到带头作用。而政府也需要发挥好规范市场发展的作用，让这些企业有公平的竞争环境，让有竞争力的企业还有余力去做更好的绿色选择。交通部也与中国道路运输协会及其它组织合作共同推动绿色货运的活动，克服困难，正在找一些突破口——第一个就是节能减排的量化，以及设定目标或行业标杆。希望在领先企业参与下先推动起来，相信后面发展速度不会太慢。

2.2 中国绿色货运行动概览

中国道路运输协会，国际合作部主任，张光合先生介绍了中国绿色货运行动的总体情况，包括行业背景、已经开展的工作和未来计划。

中国道路货运行业有对国民经济发展贡献大、从业人员众多、贴近民生的特点，这个行业本身发展也遇到过度竞争带来的诸多问题，市场组织化程度不高，需要向专业化车辆、标准化车型、轻量化设计转变，此外“互联网+”等新型服务产品应用程度有限。

在交通运输业当中，道路运输的石油消耗量占到的全国成品油消耗量的 30%，而且在我国的能源消耗结构当中，占比仍在不断上升；另一方面，中国的道路货运车辆能耗的利用效率和国外相比是相对偏低的，与比较好的国家相比，甚至能差到 1 倍以上；货运在各种运输方式中对主要污染物排放的贡献率高达 60% 以上——交通运输行业特别是货运行业的耗能与排放形势严峻。

绿色货运行动旨在帮助行业提质增效，转型升级，通过绿色的管理，绿色的技术和绿色的价值推动行业的节能减排工作。CGFI 远期目标包括：第一，通过合作伙伴关系建立起行业良性发展的机制；第二，让所有参与的企业都能够受益，比如说货运企业可以提升核心竞争力，货主企业能够找到放心的货运企业并建立战略合作的关系；第三是让越来越多的企业运营状况特别是绿色指标（节能减排）不断进步，能够透明化；第四是要让货运产业链为绿色货运发展所做出的努力得到社会公众的认可，树立绿色货主和货运行业良好的形象。CGFI 近期（1-2 年）开展与计划实施包括：（1）绿色企业认证——在 2016 年度完成两批认证，其后进行发布和推广；（2）绿色技术的升级，制定出绿色货运技术征集方案，发布首批绿色技术名单；（3）货主与货运企业合作，参与行动的方案，在本年度发布一批绿色货主名单；（4）碳足迹的统计与评价，借鉴国际经验，结合中国政府道路货运领域碳交易政策要求，提早准备；（5）树立品牌形象，坚持办好年度绿色货运研讨会，进行 CGFI 品牌认证，特别是绿色技术、绿色货运企业、绿色货主企业，绿色物流企业，以及相应的参与方；（6）绿色货运城市试点，首批城市将集中在京津冀、长三角、珠三角等城市群。

中国绿色货运行动自 2012 年以来，得到了各方的认可，成为一个跨行业的大型公益的活动平台，成为连接政府与企业，国际和国内，货运全产业链的重要载体。中国绿色货运行动有效的引导了优秀的货运企业转型升级，积极的推动货运业相关行业之间合作与共赢，并且不断的吸引社会公众对行动的一些关注，成为推动行业可持续发展的一个非常重要的第三方力量。张先生代表行动办公室向货主企业、货运企业和车辆装备制造企业和产业链相关机构的支持和参与，特别是到会的代表表示感谢。

2.3 全球绿色货运进展

■ 美国 SmartWay 介绍

美国环保局（USEPA）Buddy Polovick 先生介绍了中美绿色货运领域合作开展工作的历程，以及美国 SmartWay 在货运行业发挥的积极作用。

美国环保局与中国政府机构、行业协会与国际组织合作，在中国城市、省份、国家的代表性绿色货运试点项目、实践和倡导中都发挥了积极的作用，包括中国绿色货运行动项目、广东省绿色货运示范项目和广州绿色卡车试点项目；并将在中美气候变化工作组框架下继续保持合作。

美国的货运行业特征与中国非常相似，货运占总燃油消耗量和温室气体排放量的 25% 以上，货运是交通运输业温室气体排放增长最快的来源。货运行业是美国经济的重要基石，也面临不断变化的新需求：客户和消费者意识提升要求企业承担更多环境社会责任；投资

方、贷款方及保险公司要求评估气候风险和商机；能源价格上涨使得企业需要尽量节能减少相应的能耗成本（占运营成本 38%）；供应链的全球化也增加了碳排放报告要求。

在这样的背景下美国的绿色货运国家项目 SmartWay 应运而生，最开始只有 15 个合作伙伴，USEPA 不断与企业沟通，了解并满足他们的需求。其中货主的主要需求包括：可用于优化承运人选择、供应链绩效、碳管理与碳减排的数据；用数据进行对标与报告的能力、数据使用、严格的数据质量控制的信誉；进行数据分享的中立方和分享机制；公平竞争的环境；品牌树立、市场推广、颁奖等形式对企业的认可与激励。

经过十多年的努力，自 2004 年起，SmartWay 的规模已经扩大到 3000 个合作伙伴，在美国和加拿大获得货运行业的广泛支持，涵盖了很多财富 500 强货主企业，在美国 SmartWay 承运商拥有 10% 的货运车辆。自 2004 年起，SmartWay 合作伙伴共减少/节约：6170 万吨 CO₂，107 万吨 NO_x，4.3 万吨 PM，1.443 亿桶石油和 61 亿加仑燃油，和 206 亿美元的燃油成本。

■ 智慧货运中心介绍

智慧货运中心（SFC）执行总监 Sophie Punte 女士介绍了 SFC 在全球及中国的工作概括。SFC 为全球性非盈利组织，致力于促进货运行业提高燃油效率，减少碳排放量。主要的工作领域包括三方面：通过领导力框架带动产业领导力发展，并且将行业项目提升到全球水平；通过全球物流排放委员会（GLEC）创建一个通用的方法，用来计算全球供应链上的物流碳排放量；开展中国绿色卡车项目，促进整个行业采用经过验证的技术和其他措施。

领导力框架旨在通过政策、伙伴关系和计划实现行业内大规模行动和创新，最终带来商业（政策影响、竞争力、商标认可）、社会（气候、空气污染、环境、社会经济效益等）双重价值。目前绿色货运相关的行动与组织很多，希望能够在此框架下共同协作。

GLEC 创建的方法整合现有的空运、陆运、海运排放评估方法并填补空白，形成一个通用的计算标准，也使得公司之间可以对标和比较，实现提升供应链、减少碳排放的最终目标。

中国绿色卡车项目的开展主要有 3 个步骤：(1) 确定技术/措施、市场细分、关键参与者、壁垒；(2) 借助市场壁垒解决方案开发并测试商业模式；(3) 将合作伙伴和利益相关方团结在一起，共同开发联合实施方案，加快承运商应用。其中在北京的案例已经取得了

积极的进展进入试点阶段，北京交通节能减排中心、北京运输企业、轮胎代理商与 SFC 共同签订四方协议，并制订了试点企业奖励方案。

■ 亚洲绿色货运组织介绍

亚洲绿色货运组织 (GFA) 的负责人 Stephan Schablinski 先生介绍了亚洲绿色货运组织开展的工作。GFA 是行业合作网络 (设立于新加坡的非盈利组织) ，致力于在亚太地区推动可持续的道路运输，类似于北美地区的 SmartWay 与欧洲绿色货运组织 (GFE) ，从而提高货运行业燃油效率，减少二氧化碳排放量，并降低物流成本。

亚洲货运行业有卡车分散、运营成本高的特点，在亚洲机动车保有量中卡车仅占 9% ，但其 CO₂ 排放量却占整个道路交通排放的 54% 。亚洲绿色货运组织希望能够为行业提供可持续发展的支持，主要的工作包括四个方面：(1) 在亚洲各国实施自愿性的绿色行业标准；(2) 货主与运输企业认证，为遵循绿色行业标准的企业贴标；(3) 创建绿色行业生态系统，使得货主可以登录到数据库，并有意识地进行“绿色”采购决策；(4) 最佳实践与绿色技术信息分享。

货运企业可因绿色实践而最终受益，获得达到 GFA 绿色标准的实际激励。该排名基于企业承诺的绿色货运实践行动，GFA 的标识系统为其提供认证 (分四个等级) 。“一叶”意味着企业践行了绿色货运的最低要求；“四叶”意味着是达到了绿色货运的标准杰出企业，是真正的可持续发展行业先锋。货主或道路货运服务买方将通过这个系统获取更高效物流服务，并在运输货物时实现更小环境足迹 (排放量) 。他们在行业里也将被认可为践行最佳实践的服务供应商。最后，Stephan 先生介绍了贴标申请的具体程序。

2.4 圆桌讨论—货主与货运企业参与

■ 绿色货运的商业动力

该环节的讨论议题为绿色货运的商业动力，探讨货主与物流供应商加入中国绿色货运的推动力，绿色货运驱动因素如何融合在绿色供应链中，以及改善货运效率、减排的障碍三个主题。

讨论分析结果显示 (如图 1) ，货主与物流供应商加入绿色货运行动的最大动力来自企业承担社会责任、提升企业声誉与形象的需求，绿色货运技术节油效果带来的成本节约，以及客户要求 (特别是高端客户的要求) 。此外，政策影响与行业发展趋势也一定程度上会成为推动企业践行绿色货运的因素，特别是行业领先企业很注重未来发展趋势和方向。

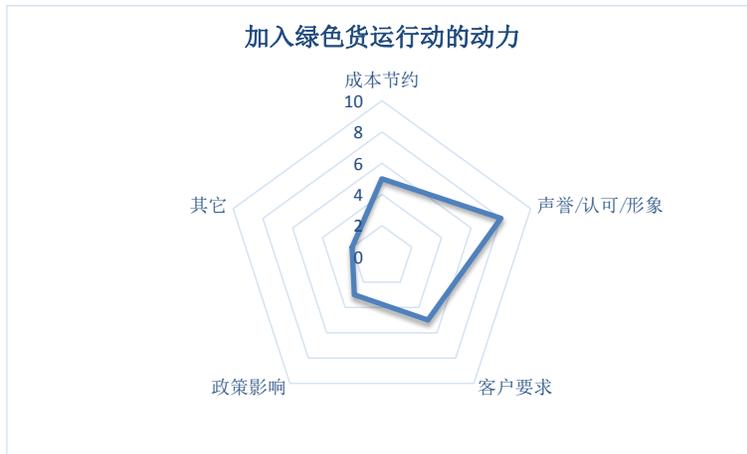


图 1 企业加入绿色货运行动的动力

参会货主代表与货运企业认为通过企业能耗、排放绩效数据对比，将排放与货运物流采购相结合（例如在物流采购招标时作为加分项）能够有效地将货运驱动因素融合在绿色供应链中，链接货主与供应商（如图 2）。



图 2 货运驱动因素如何融合在绿色供应链中

目前在中国推动货运行业改善能源效率、实现减排仍然面临诸多挑战，其中最大的障碍来自于成本约束——特别是货主采购物流服务时通常第一考虑因素为价格，没有行之有效的方法既能实现环保又可以节约费用；而货运企业虽然可以从节油效益抵消绿色货运技术投入成本，但高额的初始投资仍然让大部分中小型企业望而却步（需要注意的是，中国货运行业高度分散，物流服务供应商以中小型企业 and 个体司机为主）。其次，缺乏标准

化、可靠的能耗与排放评价方法和真实数据标杆也阻碍了绿色货运的落地和推进，因为企业不清楚具体的效果是什么、行业水平情况以及自身应该制定多高的目标。此外，目前政府部门多头管理（环保部门、交通部门及发改委），难以形成政策合力，也没有统一的约束性政策要求和标准（见图 3）。

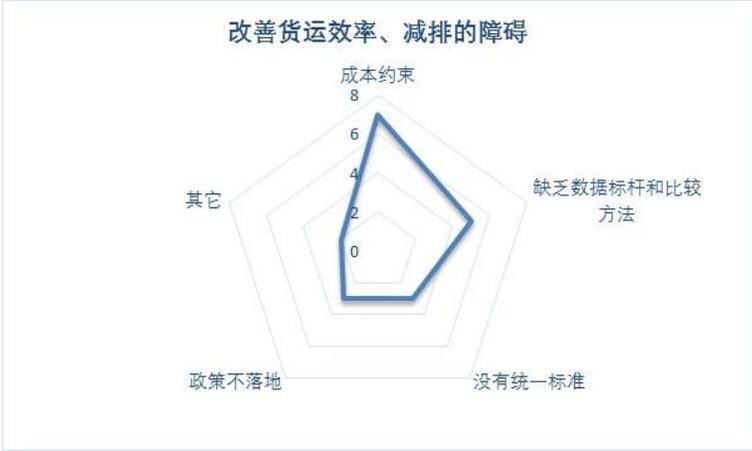


图 3 改善货运效率、减排的障碍

■ 绿色货运项目的价值定位

该环节主要探讨了中国绿色货运项目的价值定位，包括应该为货主及物流服务供应商提供的支持、需要优先开展的工作事项，以及参会货主和货运企业是否认可项目存在的价值。

参与讨论的货主与货运企业代表都充分肯定了 CGFI 项目的价值与推动中国绿色货运发展的积极作用。企业需要 CGFI 为企业提供认可机制（例如为领先企业贴标、在相关活动推广），评估数据的方法（或与企业现有评估方法对接），以及如何践行绿色货运的具体方案，包括技术方案以及在 CGFI 项目下不同相关方的参与方案；此外，参会代表还希望能够获取绿色货运项目材料、如何参与、以及绿色供应商信息等其他支持（见图 4）。

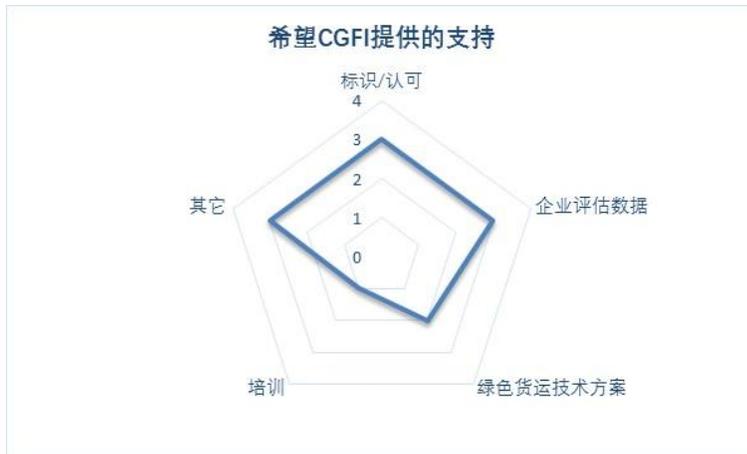


图 4 希望 CGFI 提供的支持

从货主与物流供应商的角度，开展绿色货运在当前阶段最重要的应该是加强宣传，提升所有利益相关方（政府、货主、物流企业、货运企业等）对绿色货运理念的认可，扩展 CGFI 项目本身的行业影响力。此外，比较重要的三个方面是：(1) 建立统一的能耗与排放评估方法，或者为企业提供测算排放数据的工具；(2) 获得政府政策的支持；(3) 建立相关方交流、合作的平台，除了货运行业本身，也应该考虑纳入货主所在不同行业协会的力量，营造公平的行业竞争环境。

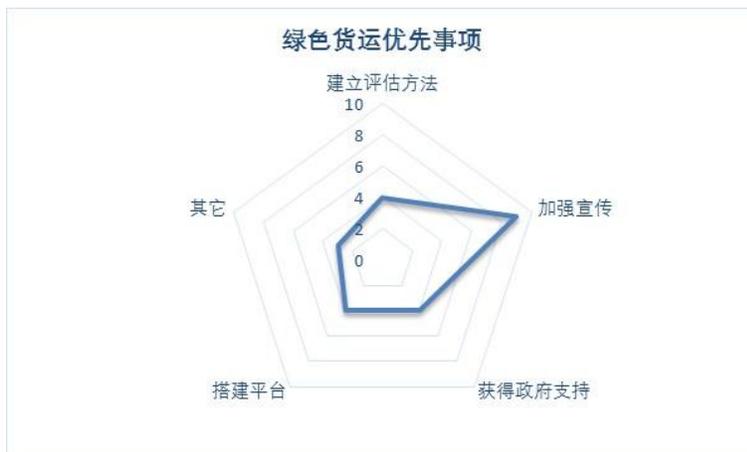


图 5 绿色货运优先事项

■ 货主与物流供应商的角色

在推进中国绿色货运行动的工作进程中，CGFI 项目合作方深切感受到广大货主企业对促进行业节能减排，实现绿色可持续发展，承担社会和企业责任的热情；意识到需要推动整个产业链价值升级；在协商解决中国货运行动面临的污染重、效率低、恶性竞争激烈等问题时具有重大现实意义。在推进 CGFI 进程中，货主企业对具体工作的参与，以及对整个行业价值和产业发展方向引导方面将会发挥重要作用。CGFI 的国际合作伙伴美国环境部以及 Smartway 和其他国际发展组织也对货主企业的参与展示了浓厚兴趣。美国环保局的代表 Buddy 先生基于美国实践经验建议货主可参与的方式包括：

- 承诺更多的采用 CGFI 认证的绿色承运商；
- 在货运合同中倾向于 CGFI 认证的绿色承运商；
- 促使更多非 CGFI 承运商加入该行动；
- 支持承运商提高效率的努力；
- 选择更高级别的绿色承运商；
- 促进同行的加入；
- 公开表示进行货运减排；
- 追踪、报告、减少碳排放；
- 与其它货主合作，拼货、回程；
- 考虑其它货运方式；
- 实施减少包装、工作时间外配送等运营策略。

参与圆桌讨论的货主企业代表均表示，在满足成本、运输安全与效率等同等要求的情况下，会将货运企业的节能减排绩效作为加分项，优先考虑绿色承运人，并支持中国绿色货运行动推广、绿色货主和绿色承运人的品牌宣传活动。也有企业表示希望看到同行加入绿色货运行动，这将有助于营造公平的行业竞争环境。目前，不少货主企业都已经通过实际行动支持绿色货运，例如监控运输排放情况、与其它货主拼货、鼓励物流服务供应商采取节能减排的绿色措施。目前已有的绿色货运促进项目与平台侧重点不一样，重要的是建立起各方的长效合作机制，而企业则会相应选择与自身需求最为密切的伙伴开展合作。

3. 要点总结

绿色货运行动具有多方参与特点，通过政府、企业(货主、承运人)、行业协会、研究机构等不同相关方的合作与努力才能实现更大的目标——货运行业的可持续发展。货主与货运企业的参与对于中国绿色货运的发展和推进来说都非常重要。CGFI 将货主参与列为第四阶段的工作重点，并计划发布一批绿色货主企业名单。

在此背景下货主与货运企业研讨座谈会召开，旨在促进货主企业参与到 CGFI 中，通过货主的力量推进货运企业自愿践行 CGFI 的两项绿色标准，最终促成绿色货运企业与绿色货主引领道路货运市场发展的先进格局。本次会议以座谈形式为主，围绕绿色货运商业动力、绿色货运项目的价值定位、货主与物流供应商的角色三大议题展开圆桌讨论。以下为主要讨论内容总结：

- 货主与物流供应商加入绿色货运行动的最大动力来自企业承担社会责任、提升企业声誉与形象的需求，绿色货运技术节油效果带来的成本节约，以及客户要求（特别是高端客户的要求）；
- 通过企业能耗、排放绩效数据对比，将排放与货运物流采购相结合（例如在物流采购招标时作为加分项）能够有效地将货运驱动因素融合在绿色供应链中；
- 目前在中国推动货运行业改善能源效率、实现减排仍然面临诸多挑战，其中最大的障碍来自于成本约束，其次为缺乏标准化、可靠的能耗与排放评价方法和数据标杆，还有缺乏有效落地的政策和统一标准；
- 参与讨论的货主与货运企业代表都充分肯定了 CGFI 项目的价值与推动中国绿色货运发展的积极作用，企业需要 CGFI 为企业提供认可机制、评估数据的方法、以及如何践行绿色货运的具体方案；
- 开展绿色货运在当前阶段最重要的应该是加强宣传，提升所有利益相关方对绿色货运理念的认可，扩展 CGFI 项目本身的行业影响力；
- 与会货主企业代表均表示会优先考虑绿色承运人，在满足成本、运输安全与效率等同等要求的情况下，会将货运企业的节能减排绩效作为加分项，并支持中国绿色货运行动推广、绿色货主和绿色承运人的品牌宣传活动，目前，不少货主企业都已经通过实际行动支持绿色货运，例如监控运输排放情况、与其它货主拼货、鼓励物流服务供应商采取节能减排的绿色措施。

附件 1 – 参会代表

机构	职务	姓名
交通运输部	运输服务司货运与物流管理处 处长	战榆林
美国环保署	交通运输合作伙伴关系	Buddy Polovick
环保部机动车排污监控中心	副研究员	王燕军
宜家	亚太地区交通与服务部	Andy Yang
宜家	运输经理	Shirley Xu
佳能(中国)有限公司	亚洲 SCM 物流部主管	王辉
联想	物流高级经理	高伟
广州宝洁有限公司	商务运营	侯敏
广州宝洁有限公司	商务运营	张华萍
广州宝洁有限公司	商务运营	王子川
上海鄂尔多斯工业技术有限公司	科研助理	郭慧敏
敦豪速递公司	公共政策副总裁	Tony Chen
联合包裹速递服务公司	公共事务部经理	张岩
新杰物流	首席执行官	Wang Jian
中外运久凌储运有限公司	副总经理	邵长丰
中外运久凌储运有限公司	部门经理	曹鹏
中国外运长航集团有限公司	节能减排经理	于大万
中国外运股份有限公司	主管	魏滨
招商局物流集团北京有限公司	副总经理	单君

招商局物流集团北京有限公司	运输部经理	刘明亮
北京外运物流中心	副总经理	张兵
世能达物流(天津)有限公司	经理助理	Bonnie Wang
许昌万里运输集团股份有限公司	副总经理	王抒惠
许昌万里运输集团股份有限公司	经理	刘华仑
万里运业股份有限公司	副总经理	韩军喜
北京祥龙物流(集团)有限公司	总工	魏振民
北京正丰易科环保技术研究中心有限公司	主任	陈文明
北京京津港国际物流有限公司	助理	李捷
虹迪股份	副总裁	卢洁
虹迪股份	经理	王紫豪
中国物流与采购联合会研究室	副主任	周志成
中国物流与采购联合会研究室	职员	杨淞程
落基山研究所	高级交通专家	Dave Mullaney
落基山研究所	经理	Joshua Agenbroad
Carbon War Room	物流运营经理	Galen Hon
中国绿色货运行动合作方		
能源基金会中国	交通项目主任	龚慧明
能源基金会中国	高级项目经理	辛焰
中国道路运输协会	国际合作部主任	张光合
中国道路运输协会	国际合作部副主任	高兮

亚洲清洁空气中心	中国区总监	付璐
亚洲清洁空气中心	空气质量专家	万薇
亚洲清洁空气中心	传播官员	王秋霞
亚洲清洁空气中心	总监助理	刘明明
智慧货运中心	执行总监	Sophie Punte
智慧货运中心	总监 (全球物流排放委员会)	Alan Lewis
智慧货运中心	技术经理 (全球物流排放委员会)	Suzanne Greene
智慧货运中心	货运战略总监	王波勇
智慧货运中心	项目协调人	苏莉
智慧货运中心	高级专家 (中国绿色货运行动专家组)	彭艳
亚洲绿色货运组织		Stephan Schablinski
交通运输部公路科学研究院	助理研究员	李泉
交通运输部公路科学研究院	研究实习员	高润泽
北京市交通行业节能减排中心	工程师	蔡静
北京市交通行业节能减排中心	工程师	张明辉
德国国际合作机构	项目经理	李静竹
德国国际合作机构	项目官员	赵燕玲

附件 2 – 会议日程

8:30-8:45	注册
8:45 -9:05	开幕致辞-交通部 <ul style="list-style-type: none"> • 中国道路货运行业现状 • 中国绿色货运行动介绍 • 交通部对开展中国绿色货运行动的支持与期望
9:05 – 9:55	中国绿色货运行动 (CGFI) 概览 – 现状、规划与货主参与 中国道路运输协会，亚洲清洁空气中心 <ul style="list-style-type: none"> • 目标 • 架构与内容 • 未来规划 <ul style="list-style-type: none"> • 技术认证 • 碳足迹计算与绩效指标 • 城市网络及参与 • 品牌宣传 • 企业角色，如何吸引承运人、货主和技术供应商
9:55 – 10:55	全球绿色货运进展 <ul style="list-style-type: none"> • SmartWay – Buddy Polovick，美国环保署 (20 分钟) • 智慧货运中心，Sophie Punte (20 分钟) • 亚洲绿色货运组织，Stephan Schablinski (20 分钟)
10:55 – 11:10	茶歇
11:10 – 12:20	第一部分：绿色货运商业动力-货主与物流供应商
12:20 – 13:30	午餐
13:30 – 14:40	第二部分：货主与物流供应商对绿色货运项目期望的价值定位
14:40 – 14:55	茶歇
14:55 – 16:05	第三部分：货主与物流供应商在中国绿色货运行动中的角色
16:05 – 16:20	茶歇
16:20 – 17:05	第四部分：开放式讨论
17:05 –17:20	总结 – 亚洲清洁空气中心