



智慧货运论坛
高效和绿色城市货运
总结报告

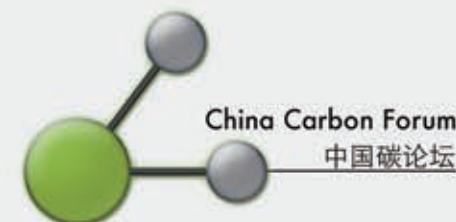


关于智慧货运论坛

智慧货运论坛旨在促进可持续绿色和高效货运在中国的发展。本论坛聚合政府部门、行业协会以及在物流货运行业有影响力的大型货主和运输企业共同参与，进一步探讨中国在实现绿色和可持续货运中面临的挑战并提出相关的解决方案。智慧货运系列论坛由智慧货运中国负责整体组织策划，期待与中国货运业发展的其他主要领导者携手合作，为实现以下目标做出努力：

- 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共享和协作
- 展示绿色货主、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、措施和绿色可持续货运发展解决方案。

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 高效和绿色城市货运 总结报告

2019年4月26日，智慧货运论坛—高效和绿色城市货运在北京王府井丽亭酒店成功举办。本次论坛由智慧货运中国专家委员会指导，由智慧货运中国与北京交通发展研究院，落基山研究所联合主办，能源基金会、宜家中国、斯堪尼亚中国提供赞助支持。

宜家中国、联想中国等大型货主企业代表，招商集团中外运、UPS、顺丰等运输企业代表，协力集团、地上铁等新能源汽车相关企业，智慧货运中国专家委员会专家以及中国物流与采购联合会、中国道路运输协会、交通运输部规划研究院、北京交通发展研究院、落基山研究所、

世界资源研究所、德国国际合作机构、中国碳论坛等行业协会和研究机构代表参加了此次论坛。
(详细会议信息参见附录会议背景和日程)

北京地区高效和绿色货运发展的政策背景：

发展规划方面：
《北京市物流专项规划》期限为2017年至2035年，明确到2035年的发展目标和物流节点空间布局。近期到2020年，远景展望到2050年。规划的主要依据为：

- 1、《京津冀协同发展规划纲要》（2015年印发）
 - 2、《北京城市总体规划（2016年—2035年）》（2017年批复）
 - 3、《物流业降本增效专项行动方案（2016年—2018年）》（2016年印发）
 - 4、《北京市“十三五”时期物流业发展规划》（2016年印发）
 - 5、《北京市“十三五”时期邮政业发展规划》（2016年印发）
- 北京物流节点空间布局立足京津冀协同发展的国家战略，围绕保障城市功能运转、服务居民日常





生活、支撑高精尖经济结构的物流功能定位，着力打造：“大型综合物流园区（物流基地）+物流中心+配送中心”+“末端网点”的“3+1”城市物流节点网络体系。

未来北京物流节点空间布局结构可以概括为圈层式、网络化、多层次、多类型。圈层式是指物流节点从城市中心出发按照半径10公里、30公里和50公里的距离进行布置。

基于专项规划的具体内容我们可以理解北京市的疏解政策，不可能让新专项规划的大量合规物流设施引入劳动密集型作业；北京土地、人工的高成本，以及市场化的竞争格局，开启了自动化装备、智能化技术的应用窗口；北京各区政府对高科技有很高的诉求，特别是基于物流土地供给的硬性要求下。北京物流的主要发展方向应该是“仓配一体化”。

环境保护方面：

北京环保政策对物流的影响也很严峻，根据《北京市“十三五”时期大气污染防治规划》的要求，北京在2018年9月21日起在北京六环路范围内设立货车低排放区域，国三柴油货车全天禁止在六环路上及以内道路通行。根据《北京市打赢蓝天保卫战三



年行动计划》要求2020年，全市新能源车保有量达到40万辆左右。到2020年，邮政、城市快递、轻型环卫车辆（4.5吨以下）基本为电动车，办理货车通行证的轻型物流配送车辆（4.5吨以下）基本为电动车，在中心城区和城市副中心使用的公交车辆为电动车。

运输结构调整方面：

为响应2018年9月17日，

“国务院办公厅关于印发《推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）》的通知”国办发〔2018〕91号。同年12月27日北京市政府办公厅印发了《北京市推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）》的通知，提出以大宗生产生活物资“公转铁”为主攻方向，以具备铁路接入条件的物流设施、工矿企业和铁路货场为主要区域，本着“铁路优先、公路优化、宜铁则铁、宜公则公”的原则，“试点先行、远近结合、综合施策、创新突破”，扎实推进运输结构调整工作落实见效，促进公、铁、水、航多元融合发展，打造现代化综合交通运输体系，为打好污染防治攻坚战、打赢蓝天保卫战提供坚实保障。其目标在于将以公路为主的货运通道向铁路物流通道转移，核心问题为

聚焦解决如何形成商贸通道和铁路设施融合的空间形态

北京市是特殊的城市，发展物流需要高度关注政策的变化，城市的规划和市场导向！

基于本次论坛充分的讨论和丰富的观点，现得出对政府、货主企业和运输企业的下一步建议如下。

给政府的建议：

新时代城市配送的管理思路是建立起高效便捷、协同共享、智能创新、绿色环保的城市配送物流体系。逐步形成以专业化和规模化第三方物流为主体、以标准化配送运输工具和城市物流基础设施为载体、以现代信息和物流技术为支撑的城市配送物流格局。

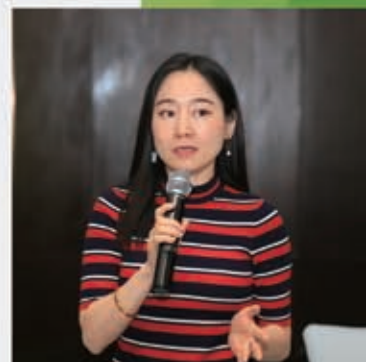
具体建议如下：

1. 体制创新：在国家和地方层面建立多政府部门合作体制，开展部级联席会议，在地方层面成立城市物流工作领导小组，联合多部门协同工作。
2. 管理机制创新：建立科学高效的准入，退出，监管，诚信，安全和应急机制。
3. 物流政策创新：建立城市物流政策框架涵盖基础设施建设，配送车辆通行，城市物流组织，城市物流技术，物流节能环保，物流综合保障等方面。

4. 协同利益相关方如货主企业，收货企业，配送企业，行业协会，城市居民共同沟通合作。

对货主企业的建议：

1. 关于货运模式的创新和新装备应用：如联合供应链物流服务提供商和下游运输企业发展甩挂运输，多式联运如公铁联运公水联运，带板运输，使用单元化集装箱，试点电动数字卡车等。
2. 依托行业协会和第三方公益机构，组织货主，配送企业，收货人加强协调，推动共同配送的发展。
3. 仓库管理，建立标准立体化仓库，应用窄巷道叉车系统，智能AGV拣选系统，整箱及拆零拣选系统，使用智能搬运机器人，开发环保可回收托盘。
4. 协同物流服务提供商倡导并实施运输精益化管理，仓库精益化管理，用多种工具与方法发现问题，找出提升方向，优化现行管理。





对物流企业的建议

具体建议如下：

1. 在北京刚性环保政策的要求下关注北京市城市配送电动车的发展和路权政策：谨慎当前对国V柴油车的投入。
2. 仓库自动化设施：基于寸土寸金的北京土地，最大限度的提升仓库的堆存率，降低人工操作成本和提升效率。
3. 信息化能力：不具备信息化能力的物流公司将难以入局北京市场，信息化也成为北京市场物流企业未来竞争的核心能力。
4. 专业人才：培养引进智能化、自动化的高级蓝领工人；信息化工程师；高级物流管理人员。

附录1：北京市城市配送发展趋势背景资料

物流业是融合运输业、仓储业、货代业和信息业的复合型服务产业。近二十年来，北京市物流业飞速发展，物流业成为首都经济领域中需求最旺盛、发展最活跃的产业之一。但是北京市物流体系处于相对“原生态”和“低效自平衡”，长期野蛮生长带来发展质量问题、环境问题和交通问题非常突出，难以满足服务新时期的城市发展要求，近年

来各级文件从体系规划、环境保护、质量提升等方面都对北京市新物流体系建设提出了新要求。

一、发展规划方面

京津冀协同发展是国家重大发展战略，有序疏解北京非首都功能、建设城市副中心，北京市已进入全新发展时期。与此同时，北京市修订了城市总体规划，提出坚持以人为本、可持续发展的思路。确定了一主一副两轴多点空间格局，进一步明确四个中心的定位，将综合交通承载能力作为城市发展的约束条件。

2017年9月29日，北京市发布了《北京城市总体规划（2016年—2035年）》，规划明确了以生活服务型物流为重点的定位，解决了摇摆不定的问题，为本市物流体系重构明确了方向。

《北京市物流专项规划》中提出以规划为抓手，落实“大型综合物流园区（物流基地）+物流中心+配送中心”+“末端网点”的“3+1”城市物流节点网络体系，通过总规、控规、详规等约束和落实四级物流设施用地。

《北京市物流三年提升行动计划》中提出坚持问题导向与目标导向，针对北京物流存在的高

端与小散乱两极分化严重、仓储设施无序建设、配送体系不完善、运输方式单一、车辆通行限制较多等问题，按照服务首都四个中心城市战略定位和落实城市总规的要求，着力打造安全、高效、绿色、智慧物流体系。

专栏一

《北京城市总体规划（2016年—2035年）》

“推进区域性物流基地和区域性专业市场疏解。严禁在三环路内新建和扩建物流仓储设施。”

“构建便捷、智能、高效的物流配送体系。推动快递网点、便民服务点、自助寄递柜、网购服务站等物流服务终端设施建设，完善邮政普遍服务体系。”

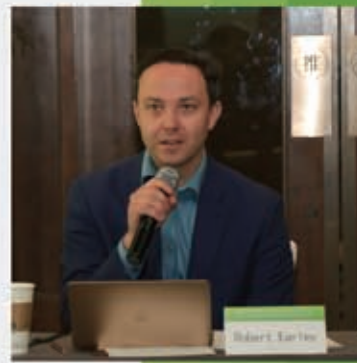
“完善物流配送模式，提升物流配送的整体效益，构建由物流基地、专业物流园区、配送中心、末端配送点组成的城乡公共物流配送设施体系。规范城市末端配送组织，形成多功能集约化的物流配送终端网络。优化整合民航、铁路、公路物流设施布局，实现专业化运输。”

二、环境方面的要求

重型柴油车尾气引起的大气污染使货运问题受到前所未有关

注。城市物流需要全方位改变以形成绿色集约化发展模式，大力发展应用新能源汽车和降低重型柴油车的排放强度。

2018年6月27日国务院发布《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，提出应认真落实党中央、国务院决策部署和全国生态环境保护大会要求，坚持新发展理念，坚持全民共治、源头防治、标本兼治，以京津冀及周边地区等区域（以下称重点区域）为重点，持续开展大气污染防治行动，综合运用经济、法律、技术和必要的行政手段，大力调整优化产业结构、能源结构、运输结构和用地结构，强化区域联防联控，狠抓秋冬季污染治理，统筹兼顾、系统谋划、精准施策，坚决打赢蓝天保卫战，实现环境效益、经济效益和社会效益多赢。同年9月7日，北京市发布《北京市打赢蓝天保卫战三年行动计划》，指出应以生态文明建设为统领，以细颗粒物（PM2.5）治理为重点，以精治为手段、共治为基础、法治为保障，聚焦柴油货车等重点防治领域，优化调整运输结构、产业结构、能源结构和用地结构，强化区域联防联控，着力加强城市精细化管理，全面推动绿色发展，坚决打赢蓝



天保卫战，为建设国际一流的和谐宜居之都提供有力支撑。

除打赢蓝天保卫战三年行动计划之外，国家和北京在生态文明建设和大气污染防治方面也发布了对应的工作要点和行动计划，对环境保护提出了新要求。

《京津冀及周边地区2018—2019年秋冬季大气污染综合治理攻坚行动方案》指出：坚持问题导向，立足于产业结构、能源结构、运输结构和用地结构调整优化，以推进清洁取暖、公转铁、企业提标升级改造为重点，巩固“散乱污”企业综合整治成果，狠抓柴油货车、工业炉窑和挥发性有机物（VOCs）专项整治，加强区域联防联控，有效应对重污染天气，严格督察问责，深入推进秋冬季大气污染综合治理攻坚行动。

专栏二

推进重型柴油车治理的相关行动计划

1. 国务院关于印发《打赢蓝天保卫战三年行动计划》的通知 国发〔2018〕22号
2. 《柴油货车污染治理攻坚战行动计划》（环大气〔2018〕179号）
3. 《京津冀及周边地区

2018—2019年秋冬季大气污染综合治理攻坚行动方案》

4. 中共北京市委生态文明建设委员会关于印发《北京市生态文明建设委员会2019年工作要点》的通知 京生态文明委〔2019〕2号
5. 北京市人民政府办公厅关于印发《北京市蓝天保卫战2018年行动计划》的通知 京政法〔2018〕9号
6. 北京市人民政府关于印发《北京市打赢蓝天保卫战三年行动计划》的通知 京政法〔2018〕22号
7. 北京市打赢蓝天保卫战三年行动计划2018年重点任务措施和京津冀及周边地区2018—2019年秋冬季大气污染综合治理攻坚行动北京市任务细化分解方案
8. 北京市柴油货车污染治理攻坚战行动计划

三、运输结构调整

2018年9月17日，“国务院办公厅关于印发《推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）》的通知”国办发〔2018〕91号。提出应牢固树立和贯彻落实新发展理念，按照高质量发展要求，标本兼治、综合施策，政策引导、市场驱动，重点突破、系统推进，以深化交通运输供给

侧结构性改革为主线，以京津冀及周边地区、长三角地区、汾渭平原等区域（以下称重点区域）为主战场，以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，不断完善综合运输网络，切实提高运输组织水平，减少公路运输量，增加铁路运输量，加快建设现代综合交通运输体系，有力支撑打赢蓝天保卫战、打好污染防治攻坚战，更好服务建设交通强国和决胜全面建成小康社会。

同年12月27日北京市政府办公厅印发了《北京市推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）》的通知，提出以大宗生产生活物资“公转铁”为主攻方向，以具备铁路接入条件的物流设施、工矿企业和铁路货场为主要区域，本着“铁路优先、公路优化、宜铁则铁、宜公则公”的原则，“试点先行、远近结合、综合施策、创新突破”，扎实推进运输结构调整工作落实见效，促进公、铁、水、航多元融合发展，打造现代化综合交通运输体系，为打好污染防治攻坚战、打赢蓝天保卫战提供坚实保障。其目标在于将以公路为主的货运通道向铁路物流通道转移，核心问题为聚焦解决如何形成商贸通道和铁路设施融合的空间形态。

四、推进新能源车应用

（一）补贴方面：

2019年3月26日，财政部等四部委发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2019〕138号），明确2019年新能源汽车国家和地方购置补贴要求和标准。补贴标准方面，2019年新能源汽车购置补贴比2018年降低50%，并要求地方完善政策，取消地方购置补贴。政策实施中，2019年3月26日—2019年6月25日为过渡期，过渡期内购车国家补贴标准为2018年的80%，2019年7月1日后，按照新办法标准执行。

《北京市污染防治攻坚战2019年行动计划》中提出2019年4月底前，市交通委、市公安局、市商务局组织制定新能源货车通行便利的鼓励政策。市交通委会同市财政局，以减少车用柴油消耗量为目标，研究制订激励新能源货车使用的相关政策。

（二）发展目标方面：

《打赢蓝天保卫战三年行动计划》中提出加快推进城市建成区新增和更新的轻型物流配送车辆使用新能源或清洁能源汽车，重点区域使用比例达到80%。《京津冀及周边地区2018—2019年秋冬季大气污染综合治理攻



坚》中提出各城市要制定营运车船结构升级三年行动方案，确保2020年城市建成区轻型物流配送车辆中新能源和国六排放标准清洁能源汽车的比例达到80%。

北京市级文件《北京市打赢蓝天保卫战三年行动计划》中提出2018年底前，由市科委牵头，会同市交通委等部门和单位，研究制定以推进柴油车电动化为重点的新能源车推广实施方案，到2020年全市新能源车保有量达到40万辆左右。制定新能源货车可持续运营的鼓励性政策。推进新增和更新的轻型物流配送车辆基本采用电动车；到2020年，办理货车通行证的轻型物流配送车辆（4.5吨以下）基本为电动车。《2018—2019年北京市秋冬季大气污染综合治理攻坚》中提出按照2020年全市新能源车保有量达到40万辆左右的目标，2018年底前，研究制定以推进柴油车电动化为重点的新一轮（2018—2020年）新能源车推广专项实施方案，确保2020年中心城区和城市副中心内轻型物流配送车辆中新能源和国六排放标准清洁能源汽车的比例达到80%。

（三）通行权方面：

《国家发展改革委、中央网信办、工业和信息化部、公安

部、财政部、商务部等关于推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见》中提出，“落实新能源货车差异化通行管理政策，提供通行便利，扩大通行范围，对纯电动轻型货车少限行甚至不限行。”

《北京市打赢蓝天保卫战三年行动计划》（京政发〔2018〕22号）明确要求“研究制定新能源货车路权通行政策”、“到2020年，办理货车通行证的轻型物流配送车辆（4.5吨以下）基本为电动车”。

《北京市新能源智能汽车推广应用行动计划（2018—2020年）》提出应完善配套政策。“持续完善政策体系，实现科技创新、财政补贴、车辆调控、通行差异化等政策的协同。研究提出差异化的通行管理办法，完善通行政策，依法规范车辆管理和使用。物流车方面，研究制定三年物流行动提升计划，新能源货车路权通行、可持续运营的鼓励性政策”。

《2018—2019年北京市秋冬季攻坚方案》中提出“市公安局公安交通管理局牵头，组织市商务委、市交通委等相关部门，研究制定新能源货车路权通行政策，并组织实施”。

专栏三

新能源货车通行权国内经验介绍

在新能源货车路权方面，自2016年起，天津、上海、重庆、深圳、成都等国内城市纷纷开始探索和实践纯电动货车路权优先政策，促进新能源汽车在货运领域的快速发展。其中上海和深圳的管理模式较为典型，分别代表了对纯电动货车增发通行证和全面放开纯电动货车路权两种模式。

上海市在不调整汽柴油货车市区通行证管理模式和发放规模的基础上，自2016年起对纯电动货车增发3000张通行证，证件每年换发一次。该政策实施后，纯电动货车增量从2015、2016年的约1000辆增加到2017年的6000辆。因纯电动货车通行证数量基本固定，而车辆数量快速攀升，获得通行证的概率逐年降低，2016年的情况是企业拥有纯电动货车即可得到通行证，2017年平均每10辆车可得到4张通行证，2018年该概率降至20%。同步开展的车辆实时运行监测表明，无证车辆闲置、持证车辆运行效率不高问题较为明显，存量汽柴油货车更新为纯电动货车也没有得到有效推动。下一步，上海市计划以运行效率监测分析结果作为新能源货车证件发放依

据，还将逐步增发纯电动货车通行证，调减汽柴油货车通行证数量。

深圳市为扶持新能源汽车产业发展，全面放开纯电动货车路权。自2016年起，在深圳市公安交管系统完成电子备案登记且提供实时运行监测数据的深圳号牌纯电动轻型、微型货车均可日间通行（深南大道部分路段除外）。该政策实施后，纯电动货车年增量从2015、2016年的约5000辆增加到2017、2018年的2万余辆，但存量汽柴油货车更新为纯电动货车也未得到有效推动。深圳市租赁企业保有的新能源货车占比高达98%，普遍属于重资产运营企业。因新能源货车保有量快速增加，造成运力市场供给过剩，车辆闲置率高达35%，部分企业经营难以为继。





（四）降本增效方面：

《关于推进北京市物流业降本增效的实施意见》中提出物流业是融合运输、仓储、信息等产业的复合型现代服务业，是支撑国民经济发展与城市运行保障的基础性、战略性产业。降低物流成本，提高运行效率，是落实首都城市战略定位和建设国际一流的和谐宜居之都的客观要求，是推进供给侧结构性改革的重要内容，是扩大有效投资、促进城乡居民消费的重要手段，是减弱瓶颈制约、补齐薄弱短板、提高社会经济运行效率的重要途径。应牢固树立“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，以落

实首都城市战略定位、建设国际一流的和谐宜居之都目标为主线，响应构建高精尖经济结构的要求，立足服务供给侧结构性改革，坚持深化改革、创新驱动、协同联动，以创新体制机制为动力，以推广应用先进技术和手段为支撑，以完善落实物流管理和支持政策为路径，加快推进物流服务和业态创新，克服资源约束制约，优化物流资源配置，完善城市物流保障体系，推动全市物流业降本增效、提高生活性服务业品质，努力建设标准化、信息化、网络化、集约化、智能化的现代物流体系。



附录2: 论坛背景和日程
智慧货运论坛
高效和绿色城市货运

中国经济的高速发展以及城市化进程的加速正在给城市带来日益严峻的挑战, 社会、经济和技术变革正在重新塑造城市和人民生活的面貌。如何建立一个安全、清洁、高效、宜居和可持续发展的城市成为政策决策者面临的重要课题。

高效的货运对城市经济的发展, 对商业投资机会和居民生产生活产生巨大的影响, 在很大程度上, 货运是维系一个城市正常运作的血脉。然而, 城市经济的飞速发展和人口的增长对货运带来重大挑战, 城市货运对环境和社会带来了巨大负面影响, 这包括交通拥堵, 空气污染, 温室气体排放, 交通死亡, 噪音等各个方面。

城市货运直到最近还经常被城市规划和政府忽视, 在很多地方还没有很好地融入到城市的交通运输、土地使用和经济发展战略中。目前, 国内三线以上城市基本采取“一刀切”的限制货运车辆进城交通管制措施。各地“限货”城市基本采取通行证管理制度, 货运车辆进城普遍受到通行时间和区域的限制, 且限制通行区域范围不断扩大, 大大影响了通行效率, 配送成本居高不下。

以京津冀地区为例, 规划完善城市物流网点布局, 科学制定配送车辆通行规则, 缓解城市物流“最后一公里”难题成为北京及周边地区的重要挑战。如何改善城市配送车辆准入管理, 变堵为疏, 为配送车辆释放路权, 实行规范车辆选型、规定时间路段、取消进城通行证的改革措施, 允许符合标准的新能源货车城市通行等成为一个政府和行业都非常关注的话题。

智慧货运论坛系列之高效和绿色城市货运研讨会将聚集政府部门, 货主企业和供应链运输企业, 行业协会和技术提供方等主要利益相关方, 将就京津冀地区城市配送中面临的共同挑战, 政策实施的重点, 行业应对过程中的可行性解决方案等做深入探讨。

本次论坛由智慧货运中国专家委员会指导, 智慧货运中国, 北京交通发展研究院, 落基山研究所联合主办, 能源基金会、宜家中国、斯堪尼亚中国提供赞助支持。

参会人员:

本次论坛拟邀请人员:

政府部门

北京交通发展研究院
交通运输部规划研究院

大型货主

宜家中国
沃尔玛中国
喜力中国
耐克中国
联想集团
H&M中国

大型物流服务提供商和运输企业

顺丰物流
货拉拉
普洛斯
狮桥集团
3e智运
UPS
地上铁
中外运物流华北有限公司
神华集团
上海神东船务
上海全盛供应链管理有限公司
上海贝业新兄弟供应链管理有限公司
青岛国兴物流有限公司

行业协会、发展和研究机构

中国道路运输协会(CRTA)
中国物流与采购联合会(CFLP)
能源基金会中国(EFC)
落基山研究所(RMI)
德国国际合作机构(GIZ)
世界资源研究所(WRI)

智慧货运中心专家委成员

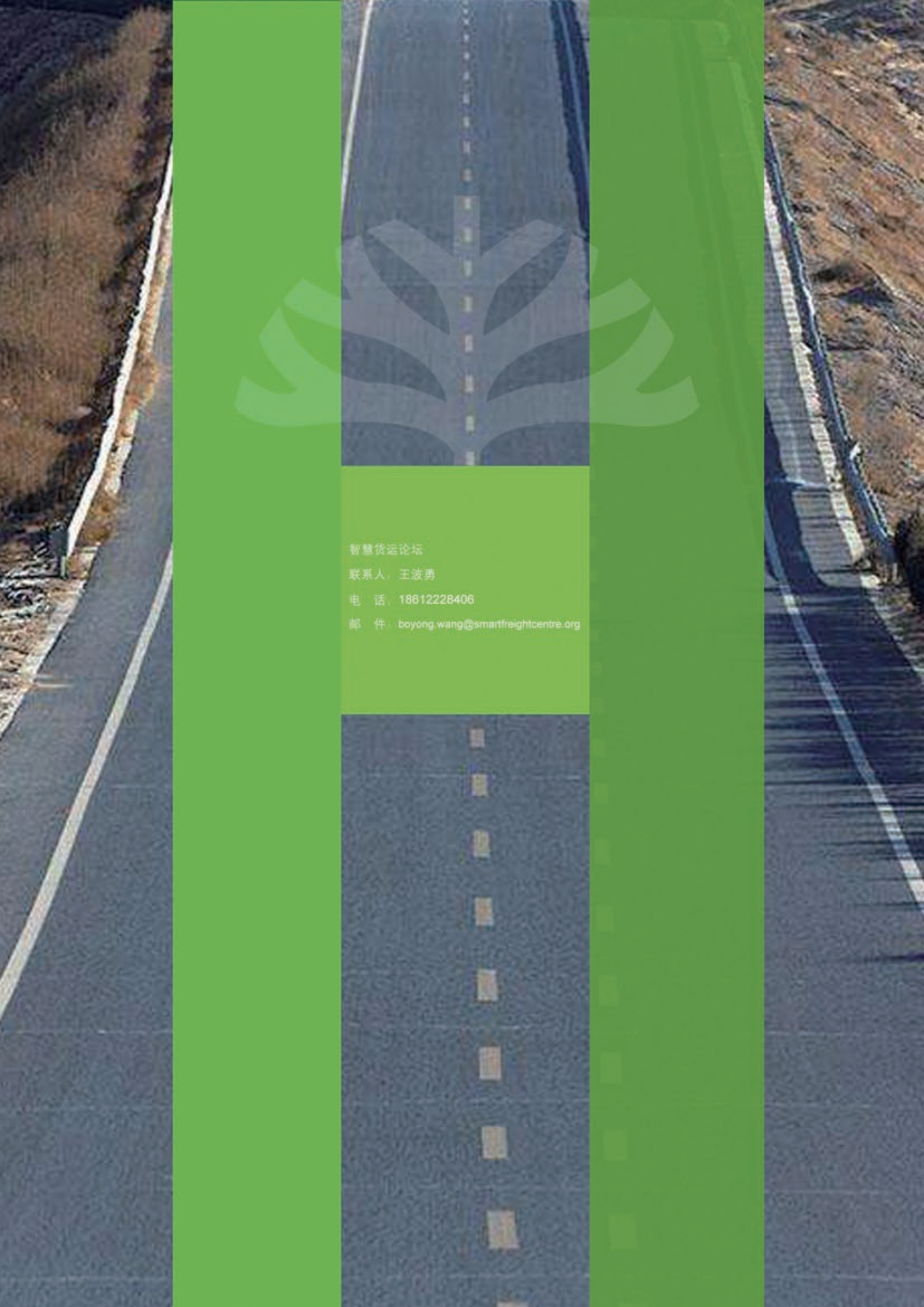
中国物流与采购联合会政策研究室: 周志成 主任
中外运物流华北有限公司: 刘亮 总经理
斯堪尼亚中国: Mats Harborn, 何墨池 执行董事
中远海运科技(北京)公司: 黄大雷 高级顾问
清华大学工业工程系: 赵磊 博士
智慧货运中国专家委: 彭艳 主席
深圳凯卓立液压设备股份有限公司总经理: 王坚
交通部公路科学研究院: 阳冬波 博士

高效和绿色城市货运论坛日程

时间: 2019年4月26日 地点: 王府井丽亭酒店二层会议室(北京东城区金宝街97号)

9:00-9:30	致辞/介绍 会议主持: 智慧货运中国 主任 王波勇
9:30-10:00	我国城市货运的政策问题和挑战 中国物流与采购联合会 政研室主任 周志成
10:00-10:30	京津冀运输结构调整的政策与挑战 交通运输部规划研究院 室主任/高工/博士 吴睿
10:30-11:00	北京市城市配送发展趋势及关键问题 <ul style="list-style-type: none"> • 运输结构调整的关键问题思考 • 新能源车应用的措施方向思考 北京交通发展研究院节能减排中心 马皓
11:00-11:20	茶歇及合影
11:20-12:00	大城市困境下的绿色配送难题 深圳市凯卓立液压设备股份有限公司 总经理 王坚
12:00-13:00	午餐
13:00-13:30	深圳市发展绿色配送经验和问题挑战 落基山研究所 交通组研究员 王喆
13:30-14:00	货主企业对绿色可持续供应链发展的思考: 如何从货主企业的角度促进高效绿色的城市货运发展 联想集团中国区物流经理 吴琨
14:00-14:30	宜家京津冀地区城市配送面临的挑战和解决方案的建议 宜家亚太大陆总经理 金臣佳
14:30-15:00	北京城市货运发展面临的问题和对解决方案的思考 中外运物流华北有限公司 总经理 刘亮
15:00-15:30	城市货运中供应链配送优化 清华大学工业工程系: 赵磊 博士
15:30-16:30	关注问题讨论: 投资方向的问题 <ul style="list-style-type: none"> • 对新能源车(电动汽车)的官方的路权政策什么时候可以明确? • 如果新能源车进入6环以内也同样需要办理许可证, 会有许可证的数量限制吗? 物流规划用地选址方向的问题 <ul style="list-style-type: none"> • 大概在哪个区域规划的是未来的物流中心(智能化、铁路资源覆盖等) 现有资源处置方向的问题 • 对于外埠牌照车辆(8吨)的中重型柴油车, 未来的政策走向大概是什么样的 • 北京的限行政策会对天津和河北产生哪些连带的推动作用? 主持: 智慧货运中国 主任 王波勇
16:30-17:00	讨论总结 结束语和下一步行动建议



An aerial photograph of a two-lane asphalt road with a dashed white center line and solid white edge lines. The road is flanked by dry, brownish vegetation. A large, semi-transparent green vertical bar covers the center of the image. Overlaid on this bar is a stylized, light-colored plant logo with multiple leaves. In the center of the green bar, there is white text providing contact information for the Smart Freight Centre.

智慧货运论坛

联系人：王波勇

电 话：18612228406

邮 件：boyong.wang@smartfreightcentre.org