

《物流行业 ESG 信息披露评价规范》（征求意见稿）

编制说明

一、工作简况

随着我国“双碳”战略的深入推进，以及证监会、交易所对上市公司 ESG 信息披露要求的逐步加强，物流行业作为支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，其绿色低碳转型和可持续发展能力备受关注。然而，行业内 ESG 信息披露方面长期存在“三无”困境：**无统一标准、无专业指标、无权威评价**，导致企业披露意愿不强、披露内容随意、信息质量参差不齐，严重影响了投资者决策、政府监管和行业整体形象。

为推动物流行业 ESG 信息披露的规范化、标准化，提升企业透明度和市场竞争力，中国环境新闻工作者协会组织相关单位编制了《物流行业 ESG 信息披露评价规范》（以下简称“本规范”）。

（一）任务来源

为系统解决上述问题，中国环境新闻工作者协会于 2024 年 4 月正式批准本标准立项，并作为归口单位牵头组织编制工作。本标准执笔单位为中国环境记协绿色低碳宣传专委会、《物流时代周刊》杂志社、中国交通运输协会城市物流分会联合国内主要物流及供应链企业、第三方评价机构共同编制完成。本标准旨在解决 ESG 披露标准缺失、评价体系不兼容等痛点。编制过程严格遵循 GB/T 1.1-2020，并引用 GB/T 39197（物质流数据采集）、GB/T 43678（生态系统评估）等 12 项国家标准，通过建立量化可比的物流 ESG 披露指标的技术规范，确保披露内容一致、可比可验证。建立动态更新机制适应政策与技术迭代，以应对全球可持续发展压力、降低风险、增强投资者信任和行业绿色转型。

（二）标准制订的目的和意义

据统计，2024 年我国物流 ESG 市场规模超 50 亿元，但信息披露碎片化严重，制约绿色供应链发展。由于缺乏针对物流行业的适用性评价标准规范，而现有多个国内外评价体系在指标设计、信息采集标准、评价方法等方面又存在较大差异，导致企业在优化资源分配、吸引投资、量化 ESG 绩效等方面出现较大问题，严重制约了企业整体效能的发挥。

经调查，国内外已形成百余个 ESG 信息披露、评价体系，由于缺乏本行业统一、规范的 ESG 信息披露、评价体系，国内物流企业目前所遵循的其他标准体系专业性、适用性不强，影响行业健康发展。为此，发挥行业社团、媒体、代表性企业引领、表率、监督及传播

作用，加紧研究制订更贴近于中国实际、更适应物流行业发展特点的 ESG 信息披露评价框架和指标体系，已迫在眉睫。

本标准的制定旨在实现以下四个核心目的：

1、建立统一标尺，终结“各自为政”：通过构建一套专门针对物流行业的 ESG 信息披露评价指标体系，为所有企业提供清晰、一致的披露框架，解决当前因标准缺失导致的信息不可比问题。

2、引导管理升级，推动“实质绩效”：标准不仅是信息披露的清单，更是企业管理的“体检表”。通过设置涵盖碳排放、循环包装、供应链责任、数据安全等 113 项三级指标，引导企业将 ESG 理念深度融入战略决策和日常运营，从被动披露转向主动管理。

3、响应监管要求，对接“国际话语”：标准内容充分对接了国际可持续准则理事会（ISSB）的披露框架，并兼容 GRI、SASB 等国际主流标准，同时深度融合了我国“乡村振兴”、“一带一路”等国家战略特色场景，帮助企业既满足国内监管合规要求，又能在国际资本市场展现 ESG 竞争力。

3、赋能绿色发展，撬动“资本力量”：规范、透明的 ESG 信息是获得绿色金融支持、吸引责任投资的重要前提。本标准的实施，将有助于金融机构更精准地识别和评估物流企业的可持续发展风险和机遇，引导资本流向绿色、高效的物流企业。

本标准发布实施后，主要用户包括：

物流服务提供商：包括公路运输、铁路运输、水路运输、航空运输、仓储配送等企业。

供应链管理企业：涉及物流、采购、库存管理等一体化服务的企业。

第三方评价机构：为物流企业提供 ESG 信息披露评估服务的认证、咨询和研究机构。

行业协会与监管部门：用于制定行业政策、推动 ESG 信息披露制度建设。

（三）编制过程

本标准编制工作严格遵循 GB/T 1.1—2020《标准化工作导则》的要求，历经预研立项、工作组讨论稿起草、专家研讨、公开意见征集和审查报批等关键环节。

在预研立项阶段，工作组系统分析了物流行业 ESG 信息披露评价的现状与问题，重点研究了以下标准和文件：

国家及行业标准：

GB 3095 环境空气质量标准

GB 8978 污水综合排放标准

GB/T 38538 产业园区基础设施绿色化指标体系及评价方法

GB/T 42340 生态系统评估生态系统格局与质量评价方法
GB/T 32151 系列标准（碳排放核算与报告要求）
GB/T 22900—2022 科学技术研究项目评价通则
YD/T 6208—2024 互联网企业社会责任及 ESG 信息披露指南
《2030 年前碳达峰行动方案》国发〔2021〕23 号
《关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》 国发〔2021〕4 号
《“十四五”现代物流发展规划》国办发〔2022〕17 号
《企业可持续披露准则——基本准则（试行）》财会〔2024〕17 号
《企业环境信息依法披露管理办法》生态环境部〔2021〕第 24 号令
[2024] 沪深北交易所发布《上市公司可持续发展报告编制指南》《上市公司持续监管指引——可持续发展报告》

国际 ESG 披露框架:

- ISSB 可持续披露准则
- GRI（全球报告倡议组织）标准
- SASB（可持续发展会计准则委员会）行业标准
- IFRS（国际财务报告准则基金会）ESG 披露准则

行业实践经验:

- 多家物流企业 ESG 信息披露试点案例
- 第三方评价机构在物流行业 ESG 评估中的实操经验

工作组讨论稿起草阶段，组织 ESG 研究、物流行业协会、物流企业、第三方评价机构等领域专家，围绕标准架构设计、指标体系规范等关键技术内容进行了多轮研讨。第一次专家研讨会重点讨论了物流行业 ESG 信息披露要素及评价规则，采纳了关于根据物流行业特点着重细化和突出 ESG 信息披露指标体系并参考国内外成熟的 ESG 评价体系的建议；第二次研讨会则针对物流行业 ESG 评价指标的划分提出修改建议，最终形成包含 3 个一级指标，23 个二级指标，133 个三级指标的评价体系。

（四）主要参加起草单位和工作组成员所做的工作

本标准编制过程中，各参编单位和工作组成员充分发挥专业优势，分工协作，共同推进标准制定工作。中国环境新闻工作者协会绿色低碳专业委员会作为牵头单位，负责统筹协调标准编制全过程，组织开展了物流行业的实地调研与线上交流，收集整理了行业现状和需求，并主持起草了标准文本初稿。在标准研讨阶段，各参编单位共同组织了 3 次专题研讨会，针

对物流行业 ESG 信息披露重点指标、评价方法和规则等难点问题进行了深入讨论，经过多轮修改完善形成了标准送审稿，确保本标准与其他相关标准的衔接一致。通过各单位的通力合作，最终完成了这项物流行业 ESG 信息披露评价规

二、标准编制原则和主要内容

本标准编制严格遵循 GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第 1 部分：标准化文件的结构和起草规则》的要求，同时结合物流行业的特点与特殊性，确保标准内容的科学性、适用性和可操作性。在编制过程中，参考了 GB 8978、GB 16297、GB 3095、GB 12348 或地方规定的环境功能区环境质量要求，结合物流行业运营特点，构建了包含环境、社会和治理三个维度的三级指标体系。

（一）标准编制遵循主要原则

本标准指标体系设计遵循公平性、科学性、可操作性的动态性原则，既考虑了当前政策要求，又为未来技术发展预留了调整空间。评价方法采用定量与定性相结合的方式，确保评价结果的客观性和可比性，并满足物流行业的实际需求。

原则	具体体现
公平性	统一评价尺度，中小企业可豁免部分扩展指标（如“氢能运输工具占比”）
科学性	指标权重经熵值法测算，环境维度占比 40%反映物流业降碳紧迫性
可操作性	采用“基本-扩展”分级指标（如基本项需披露温室气体排放，扩展项含生物多样性）

评价流程简化高效，避免设置过多繁琐的程序。评价工具和模板需标准化，便于评价人员和被评价企业理解和使用。同时，评价结果具有明确的指导意义，能为物流企业改进 ESG 管理提供具体方向。评价报告采用清晰易懂的语言和可视化表达方式，便于各利益相关方理解使用。

（二）核心指导思想

本标准的指导思想可概括为“一个核心，三个转向”：

- **一个核心：**以提升物流行业整体可持续发展能力和综合竞争力为核心。
- **三个转向：**
 - ✧ 在环境维度，推动从“末端治理”向“全生命周期绿色管理”转向。不仅关注污染物达标排放，更强调从运输、仓储、包装到回收的全链条碳管理和资源循环利用。
 - ✧ 在社会维度，推动从“被动履行责任”向“主动创造价值”转向。将员工福祉、客户隐私、供应链韧性、社区发展视为创造共享价值、构建商业护城河的关键。

◆ 在治理维度，推动从“形式上的合规”向“实质性的有效治理”转向。要求 ESG 管理不再停留在发布报告，而是必须融入企业战略、董事会监督、风险管理与高管薪酬体系，实现治理效能的有效提升。

(三) 核心内容架构

1、总体框架

物流行业 ESG 信息披露评价指标体系采用三级架构设计，总分设置为 100 分。该框架基于多维度绩效评价理论，充分响应国家可持续发展战略和政策调整需求，同时具备动态更新机制以适应行业技术迭代。指标体系涵盖环境（E）、社会（S）和治理（G）三个核心维度，其中环境维度权重占比 40%，社会维度占比 35%，治理维度占比 25%。

- a) 环境维度下设碳足迹管理、绿色技术应用、循环经济、污染控制与废弃物管理、生物多样性保护、环境风险管理 6 个二级指标；
- b) 社会维度下设民生保障、产业赋能、员工关系与权益保障、客户关系与隐私保护、供应链责任、社区参与和发展、供应链韧性、利益相关方 8 个二级指标；
- c) 治理维度下设董事会结构与独立性、高管薪酬与 ESG 挂钩、商业道德与反腐败、风险管理、税务透明、数据安全与隐私保护、兼容国际标准、中国特色场景、案例管理与最佳实践推广 9 个二级指标。

三级指标共计 113 项，均采用量化评价方式，所有三级指标均规定了具体的评价内容和评分说明。物流行业 ESG 评价指标权重分配见表 1。

表 1 物流行业 ESG 评价指标权重分配

一级指标	权重占比	二级指标数量	三级指标数量
环境（E）	40%	6	30
社会（S）	35%	8	39
治理（G）	25%	9	44

2、标准亮点

标准的技术内容是其核心价值所在，主要体现在以下几个方面：

1、开创性的指标体系：本标准构建了国内首个专门针对物流行业的、如此详尽的 ESG 信息披露评价指标体系。其中不乏具有行业突破性的指标，例如：

- **E.1.1 全链路碳核算：**要求企业不仅核算自身的直接排放，还要逐步核算并披露整个供应链上的间接排放，这将对推动全产业链减排产生深远影响。
- **S.1.2 普惠服务生态：**将物流服务的可及性和公平性纳入评价，引导企业关注农村、

边远地区服务网络建设，体现社会责任。

- **G.8 中国特色场景：**创新性地设置了“乡村振兴”、“一带一路物流网络”等指标，使 ESG 评价与国家发展战略紧密结合，具有鲜明的中国特色。

2、清晰可操作的评价流程：标准第 7 章设计的“准备-评价-评审-报告”四阶段评价程序，流程清晰，角色明确，并配套了详细的记录表格和报告模板，极大提升了标准的落地可行性。

3、量化与定性相结合的评价方法：采用加权评分法（见标准第 8 章），将抽象的 ESG 表现转化为直观的分数和等级（AAAA 至 B），便于横向比较和纵向跟踪。同时，在报告中要求对定性指标（如企业文化、管理措施）进行描述性说明，确保评价结果的全面和客观。

三、国外相关法律、法规和标准情况的说明

本标准在编制过程中，对国际 ESG 信息披露框架和标准进行了系统性的对标研究与吸收借鉴，旨在确保其既与国际先进实践接轨，又符合中国国情与物流行业特色。

1. 国际主流框架的借鉴与融合：

CFD（气候相关财务信息披露工作组）框架：本标准在“环境（E）”维度，特别是“碳足迹管理”部分，深度采纳了 TCFD 关于治理、战略、风险管理及指标和目标的核心建议。例如，要求企业披露气候相关风险对业务的影响、应对策略以及低碳转型计划，这直接呼应了 TCFD 的核心理念。

GRI（全球报告倡议组织）标准：作为全球应用最广泛的可持续发展报告标准，GRI 的标准为本标准提供了全面的指标参考。特别是在“社会（S）”和“治理（G）”维度，如员工权益、供应链责任、反腐败等方面，本标准的指标设置与 GRI 标准保持了高度兼容性，并在附录中鼓励企业标注其对应关系，方便国际利益相关方理解。

SASB（可持续发展会计准则委员会）标准：SASB 的“运输与物流”行业标准为本标准提供了重要的行业特异性指标参考。例如，关于燃料管理、运输效率、包装材料等量化指标的设计，均参考了 SASB 的行业重要性议题，确保了评价内容紧扣物流行业的核心环境影响和商业模式。

2、国际法规与政策的趋势响应：

欧盟《可持续发展报告指令》（CSRD）：CSRD 将报告范围从大型上市公司扩展到更多大型企业和上市公司，并引入了更详细的报告要求。本标准前瞻性地考虑了这一趋势，在指标广度和深度上进行了相应设置，为中国物流企业未来应对国际供应链客户的合规要求以及进入欧盟市场奠定了基础。

国际 ESG 评级体系：编制组深入分析了 MSCI、Sustainalytics、CDP 等国际主流 ESG 评级机构对物流企业的评价方法。本标准中关于“数据安全与隐私保护”、“供应链韧性”、“高管薪酬与 ESG 挂钩”等指标，正是为了帮助企业提升在国际评级中的表现，从而降低融资成本，提升国际竞争力。

3. 本土化创新与差异化：

在吸收国际经验的同时，本标准并未简单照搬，而是进行了关键的本土化创新。国际标准多为原则性框架，而本标准提供了**具体、可操作的 113 项三级指标和评分参考**，极大地提升了标准的实用性和可评估性。更重要的是，本标准专门设置了**“中国特色场景（G.8）”**二级指标，将“乡村振兴”、“一带一路”、“民生保障”等国家战略和本土议题实质性纳入评价体系，引导企业将 ESG 实践与国家发展大局相结合，形成了区别于任何国际标准的鲜明中国特色。

四、我国有关现行法律、法规和其他强制性标准的关系

本标准与我国现行法律法规及标准体系紧密衔接、协调一致，并在此基础上进行了细化和拓展。

1. 与法律法规的符合性：

环境领域：标准中的污染控制、碳排放、废弃物管理等要求，完全符合《中华人民共和国环境保护法》《大气污染防治法》以及国家“双碳”政策系列文件的精神。

社会领域：员工权益保障、安全生产、隐私保护等指标，严格遵循《劳动法》《安全生产法》《个人信息保护法》等法律规定。

治理领域：公司治理、商业道德与反腐败等要求，与《公司法》《反不正当竞争法》等法律法规一脉相承。

2. 与现行国家标准的引用与协同：

本标准直接引用了多项关键国家标准，作为其技术依据，避免了重复建设，形成了标准合力。

- **环境核算类：**引用了 **GB/T 32151.12 《温室气体排放核算与报告要求》** 系列标准，为物流企业核算范围一、范围二碳排放提供了方法论基础。
- **绿色评价类：**参考了 **GB/T 35611 《绿色产品评价通则》** 等标准的评价原则，应用于对绿色技术、循环包装的评价。
- **基础设施类：**在绿色仓储方面，引用了 **GB/T 38538 《产业园区基础设施绿色化指标体系及评价方法》**，为物流园区和仓库的绿色建设与改造提供了技术指引。

3. 对现有标准体系的补充与提升：

在标准编制之初，编制组发现，国内虽有部分涉及绿色物流、企业环境信息披露的通用性标准或指导文件，但缺乏一套针对物流行业、覆盖 ESG 三大维度、且具备量化评价功能的专门标准。因此，本标准的核心价值在于：

- ◆ **填补空白：**首次系统性地构建了物流行业 ESG 信息披露与评价的专用规范。
- ◆ **整合提升：**将散见于不同标准、政策文件中的相关要求，整合到一个逻辑自洽的框架内，并加以细化和量化，形成了“1+1>2”的系统效应。
- ◆ **推动落地：**通过明确的评价程序和评分方法，将原则性的要求转化为可测量、可比较、可改进的管理工具，极大地推动了 ESG 理念在物流行业的实质性落地。

五、重大意见分歧的处理结果依据

在整个标准编制过程中，起草组秉持开放、透明、协商一致的原则，通过充分的技术讨论和实证研究，解决了诸多技术性争议，未遗留任何无法协调的重大分歧。

争议一：关于“范围三碳排放”核算的深度与边界

- ◆ **争议点：**有专家建议应强制要求对全供应链（范围三）碳排放进行完整核算和披露；另一方则认为当前行业数据基础薄弱，强制推行难度过大，可能影响标准可行性。
- ◆ **处理结果与依据：**经多轮研讨并参考试点企业反馈，起草组达成共识，采取“分步走”策略。在标准（E.1.1）中，将覆盖范围三核算作为高级别（如 AAAA 级）的要求，并鼓励企业率先从主要供应商和关键运输环节开始试点。同时，明确要求企业披露其范围三核算的边界和方法论，为未来的全面推行预留接口并积累经验。此处理方式平衡了前瞻性与可操作性，获得了专家组的一致认可。

争议二：关于“社会维度”指标权重是否过高

- ◆ **争议点：**有观点认为物流行业环境影响更为突出，社会维度 35% 的权重偏高；另一方则认为物流是劳动密集型和服务型产业，员工权益、客户服务、民生保障等社会效益至关重要。
- ◆ **处理结果与依据：**起草组回顾了前期调研结果，并进行了权重敏感度分析。最终维持了原有权重分配，理由是：该权重分配准确反映了物流行业“人、服务、环境”三位一体的特征，强调社会效益不仅是责任，更是企业核心竞争力和运营韧性的体

现（如稳定的员工队伍、可靠的客户服务、强大的供应链网络）。此结论得到了行业代表和大多数专家的支持。

六、主要内容验证

为确保标准科学、适用，起草组组织了严谨的技术验证工作。

1. 试点验证范围与方法：

选取了 3 家以上具有代表性的物流企业（含 1 家大型综合物流集团、1 家全国性快递公司、1 家区域性城配企业）作为试点单位。

验证方法包括：

- a) **文档符合性审查：**检查企业现有制度、报告与标准要求的差距
- b) **数据可获取性测试：**评估 113 项指标所需数据的可得性与采集成本；
- c) **模拟评分：**由起草组专家依据标准对试点企业进行模拟评价；
- d) **访谈与问卷：**收集试点企业操作人员对标准清晰度、复杂度的反馈。

2. 验证结果与优化：

结果：试点证明，标准框架合理，核心指标（约 85%）数据可获得性强，评价流程清晰。大型企业平均模拟得分为 82 分（AAA 级），中型企业为 68 分（A 级），真实反映了企业间的管理水平差异。

优化调整：根据验证反馈，对标准进行了以下关键优化：

- a) **简化表述：**对部分指标的“评分参考”进行了口语化处理，使其更易理解。
- b) **设置过渡项：**对少数数据基础要求高的指标（如供应链上游的详细碳排放），明确其在首年评价中作为“观察项”或不扣分项，给予企业准备时间。
- c) **强化指导：**在附录中增加了更具操作性的“实施案例”，帮助企业理解如何满足特定指标要求。

验证结果表明，本标准技术要求明确，评价方法可行，能够有效区分不同企业的 ESG 管理水平，具备在全国物流行业推广实施的条件。

七、预期的社会经济效果

本标准的制定与实施，预期将从经济效益、社会效益、环境效益及产业格局四个层面，对物流行业及社会经济产生深远且积极的综合影响。

1、经济效益

降低合规与融资成本：统一的披露标准将显著减少企业在应对不同机构、不同要求的 ESG 问卷与评估时的人力与物力消耗。规范、透明的 ESG 信息将成为企业的“绿色通行证”，有助于其获得绿色信贷、绿色债券等低成本资金，并赢得更多具有 ESG 偏好的投资者青睐。据试点阶段估算，规范化的 ESG 管理可使头部企业的绿色融资效率提升约 15%-20%。

提升运营效率与成本节约：标准引导企业关注能源消耗、资源利用效率和循环经济。通过实施智能调度、新能源车辆、绿色包装等措施，企业可直接降低燃油、电力和包材采购成本。试点企业数据显示，全面优化运输路径和装载率可降低单位运输成本 5%-8%。

创造新的市场机遇：标准的实施将催生一个专业的 ESG 咨询、数据核查、系统开发和评价服务市场，预计可形成年产值数十亿元人民币的新兴技术服务产业链。同时，ESG 表现优异的企业更易进入国际高端客户供应链，获得溢价订单。

2、社会效益

增强民生保障与服务质量：通过“民生保障”、“客户关系与隐私保护”等指标，推动企业完善县乡村物流网络、关怀特殊群体、保护用户数据，有效提升公共服务均等化水平和消费者权益保障，增强人民群众的获得感与安全感。

促进公平就业与员工发展：标准对员工权益、职业健康、多元包容和职业发展的要求，将推动物流行业改善就业环境，提升员工满意度和忠诚度，减少劳资纠纷，塑造“受人尊敬”的行业雇主形象，吸引并留住高素质人才。

提升供应链韧性与国家经济安全：“供应链韧性”指标引导企业建立多元化的供应体系和风险预警机制，这将增强整个物流网络应对自然灾害、地缘政治等突发事件的能力，保障关键物资流通，服务于国家经济安全大局。

3、环境效益

精准助力“双碳”目标实现：通过全链路碳核算和碳强度披露，使物流行业的碳排放变得可测量、可报告、可核查，为国家和行业的碳减排决策提供精准数据支撑。预计标准全面推行后，将推动行业年均碳排放强度下降 3%-5%。

推动资源循环与污染减排：“循环经济”、“污染控制”等指标将直接促进可循环快递箱的应用、包装减量化与废弃物合规处理。据预测，大规模采用循环包装可使行业一次性塑料使用量减少 30%以上。

保护生物多样性：将“生物多样性保护”纳入评价体系，引导企业在物流园区建设和运营中主动规避生态敏感区，并开展生态补偿，最大限度减少对自然环境的干扰。

4、对产业格局与国际竞争力的影响

优化市场竞争格局: 标准的实施将形成“良币驱逐劣币”的效应。ESG 管理规范、信息披露透明的企业将获得更多市场机会和资本青睐，而管理粗放、社会责任缺失的企业将面临更大的竞争压力和淘汰风险，从而加速行业整合与高质量发展。

提升国际竞争力与话语权: 本标准兼容国际框架又具中国特色，为中国物流企业提供了与国际同行同台竞技的“通用语言”。高水平的 ESG 表现将成为中国物流企业出海、参与全球供应链竞争的核心软实力，有助于打破国际贸易中的“绿色壁垒”，提升我国在全球物流与供应链体系中的话语权。

八、贯彻标准的要求、措施建议及设立标准实施过渡期的理由

为确保本标准能够平稳、有效地落地实施，发挥其预期效能，特提出以下贯彻要求和措施建议。

1、贯彻标准的具体要求

系统性与完整性: 企业应将标准作为 ESG 体系建设的总纲，进行顶层设计，确保环境、社会、治理三大维度协同推进，避免“头疼医头、脚疼医脚”。

数据真实性与可靠性: 企业需建立规范的内部数据采集、统计与核验流程，确保披露信息的真实、准确、完整。鼓励引入内部审计或第三方核查机制，为信息披露质量背书。

管理实质性与长期性: 企业应推动 ESG 管理从“报告层面”深入到“业务层面”，将指标要求转化为具体的部门职责、管理流程和绩效考核，实现 ESG 与主营业务的深度融合，并制定长期的持续改进计划。

2、实施措施建议

分类指导，分步推进：

- **第一阶段（示范引领期，标准发布后 6 个月）：** 推动大型上市公司和国有物流企业率先全面执行标准，发挥“头雁效应”。
- **第二阶段（全面推广期，第 7-24 个月）：** 推动所有中型及以上规模物流企业实施标准。可为中小企业提供简化版的《自评手册》和《典型案例集》，降低实施难度。

能力建设与平台支撑：

开展多层次培训: 由归口单位和组织行业协会，面向企业高管、ESG 专员、数据统计人员等开展系列化、差异化的培训。

建设公共服务平台: 建议开发统一的 ESG 数据填报与管理系统，降低企业技术门槛，并逐步实现行业数据的汇聚与分析。

建立专家智库：组建由行业、环境、社会、治理领域专家构成的智库，为企业在实施过程中遇到的疑难问题提供咨询和支持。

政策激励与市场驱动：

- 建议交通运输、商务等主管部门，将 ESG 评价结果作为企业评优评先、申请政府补贴或示范项目的重要参考。
- 鼓励金融机构将企业的 ESG 评级纳入授信审批和利率定价的考量因素。
- 推动大型货主企业在其招标采购中，将供应商的 ESG 表现纳入评价体系。

3、设立标准实施过渡期的理由与建议

建议本标准自正式发布之日起，设置为期 12 个月的实施过渡期。理由如下：

系统改造与数据准备需要时间：企业，特别是中小企业，需要时间来理解标准、调整现有管理系统、建立新的数据采集流程，并对历史数据进行整理核算。

成本消化与资源调配：ESG 信息披露涉及的系统升级、人员培训、可能的外部核查等均会产生成本，企业需要一个财年周期来进行预算规划和资源配置。

人才储备与能力培养：专业的 ESG 管理人才目前在行业内仍属稀缺。过渡期为企业内部培养或外部招聘相关人才提供了缓冲时间。

与生产运营周期相协调：12 个月的周期允许企业在一个完整的会计年度内收集和验证数据，从而生成首份符合规范的、具有年度可比性的 ESG 报告。

在过渡期内，标准归口单位和组织应不强制要求企业执行，而是集中力量开展宣贯、培训和试点总结，为企业提供充分的指导和支持，确保标准在过渡期结束后能够顺利、全面地实施。

九、废止现行有关标准的建议

本标准为首次针对物流行业 ESG 信息披露与评价制定的团体标准，属于填补空白性质的技术规范。在现行国家标准、行业标准体系中，暂无与本标准范围和技术内容完全一致或冲突的标准。因此，**本标准的发布与实施，不涉及对任何现行国家标准、行业标准的废止。**

未来，若国家相关部门基于本标准实践基础，制定发布相应的行业标准或国家标准，本标准起草组将积极配合，并根据标准化主管部门的统一安排和评估结论，适时提出对本标准进行修订、转化或废止的建议。