

Research on Green and High-Quality Development of Logistics Distribution in Chengdu under the New Development Phase

Qinyi Liu

Beijing Huayun Traffic Consulting Development Company, Beijing, 100038, China

Abstract

Logistics distribution, as the core component of modern logistics systems, constitutes not merely the physical transportation of goods but serves as the central driving force of logistics networks. Under the imperative of reducing costs and enhancing efficiency in the logistics industry during the new era, Chengdu's status as a critical logistics hub in Southwest China endows the optimization and upgrading of its logistics distribution system with significant strategic importance for regional economic development. This paper takes Chengdu's logistics distribution as its research object, focusing on four key dimensions: the urban logistics distribution network architecture, logistics distribution models, vehicle traffic management policies, and the intelligence level of logistics distribution. Drawing upon advanced experiences from forerunner cities such as Shenzhen and Hangzhou, it proposes green and high-quality development pathways for logistics distribution that align with Chengdu's actual conditions.

Keywords

logistics distribution; urban logistics systems; green logistics transformation

新时期成都市物流配送绿色高质量发展研究

刘沁怡

北京华运交通咨询有限公司, 中国·北京 100038

摘要

物流配送作为现代物流的核心环节,不仅仅是简单的货物传送,更是物流网络的核心驱动力。在新时期推动物流业降本增效的背景下,成都市作为西南地区的重要物流枢纽,其物流配送体系的优化与升级对区域经济发展具有重要的战略意义。本文以成都市物流配送为研究对象,重点聚焦城市物流配送网络体系、物流配送模式、物流配送车辆通行管理政策以及物流配送智能化水平等方面内容,参考借鉴了深圳、杭州等先发城市的先进经验,提出了符合成都市实际情况的物流配送绿色高质量发展路径。

关键词

物流配送; 城市物流; 绿色物流

1 引言

物流配送是推动城市发展的重要支撑,是人民幸福生活的保障^[1]。为促进物流业降本增效,推动城市货运配送绿色高效发展,交通运输部联合公安部、商务部发布了《关于组织开展城市绿色货运配送示范工程的通知》(交办运〔2017〕191号),提出从统筹规划建设城市货运配送节点网络,优化完善城市配送车辆便利通行政策,加快标准化新能源城市货运配送车辆推广应用,推进城市货运配送全链条信息交互共享,引导和鼓励城市货运配送组织模式创新五个方面进行城市绿色货运配送示范工程建设。为积极响应国家相关要求,成都切实推进绿色货运配送示范工程关键措施落地实施,绿色货运配送取得阶段性成果,2021年8月,成都

被授予“绿色货运配送示范城市”称号。但随着成都迈入中国式现代化城市发展新阶段,当前物流配送与城市发展新形势不尽适应,亟需进一步深化研究。因此,本报告在摸清成都市物流配送现状的基础上,参考北京、深圳、杭州^[2-4]等城市的先进经验做法,针对性提出了成都市物流配送进一步绿色高质量发展的对策建议。

2 发展现状

2.1 绿色货运配送示范工程建设初具成效

2017-2020年期间,成都市围绕“绿色货运配送示范工程”开展三年攻坚建设,切实推进绿色货运配送示范工程关键措施落地实施,推动大型公共配送中心建设实施,并通过优化新能源货车通行政策、出台燃料电池汽车购置补贴政策 and 加氢站建设补贴政策等,促进新能源配送车辆推广应用,同时强化对示范工作的运行监测评估,有效推动城市配送绿色高效发展,为城市共同配送发展营造良好氛围。2021年8

【作者简介】刘沁怡(1997-),女,中国四川眉山人,硕士,工程师,从事物流规划研究。

月,经交通运输部、公安部、商务部联合组织验收,成都被授予了“绿色货运配送示范城市”称号,绿色货运配送取得阶段性成效。

2.2 物流网络体系不断优化

成都市在“三个做优做强”“产业建圈强链”等战略部署下,物流节点不断优化调整,基本形成功能差异协同、业务无缝衔接的“5港6中心”^①物流枢纽体系。大力引导第三方物流企业、物流地产商共同建设运营城市共同配送中心,投入标准化仓储设施150万平方米,建立城区配送服务站约5664个,目前已初步形成“物流枢纽+共同配送中心+城乡末端配送公共站点”三级城市配送网络节点体系。

2.3 加快新能源配送车辆更新推广

2017年,成都市印发《成都市新能源车三年推广应用实施方案(2017-2019)》和《充电基础设施三年建设实施方案(2017-2019年)》,加快新能源车推广。经过几年发展,截至目前,全市累计推广新能源物流车7.3万辆,其中年内新增1.3万辆,物流车新能源化率97%,位居全国前列,提前超额完成《成都市促进新能源汽车产业发展的实施意见》中“到2025年城市物流配送车电动化率80%”的目标。同步加速淘汰国Ⅲ及以下排放标准货车,年均淘汰量近2万辆,货车能源结构持续优化。

2.4 发展先进城市物流配送组织模式

一是逐步构建“外集内配”城市物流模式。成都在城市外围规划建设“5港6中心”的物流集中发展区和共同配送中心,实现货物集中配送、共同配送。二是鼓励企业发展先进配送组织模式。目前成都市商贸流通试点企业已基本已实现普货商品的共同配送、集中配送、夜间配送,据统计,欧尚、永辉、老邻居等试点企业,通过共同(集中、夜间)配送模式配送至中心城区商贸流通企业门店的货运量占其中心城区全部商品配送货运总量的平均比例为86%。

2.5 货车通行管控不断精准

一是管理手段日益优化。2021年《成都市货车电子通行码管理办法》实施以来,货车“电子通行码”逐步取代货运汽车城区道路行驶证(俗称“入城证”),大大简化了货车通行码的办理程序,且“电子通行码”申领范围与数量随着新能源货车适配车型的增加而不断优化。二是管控力度逐渐加强。当前管控范围已从三环扩大到“5+1”区域,管控时间从早、晚高峰扩大到白天全天,管控措施从单一的车型管控(黄牌车)扩大到车辆属地管控、排放标准管控等。

3 主要问题

3.1 物流配送体系有待完善

一是物流配送节点体系不健全。由于“干支衔接型货

运枢纽(物流园区)+公共配送中心+末端配送站点”三级物流配送体系专项规划缺位,以及共同配送中心和末端配送公共站点统一建设标准缺失,使得成都市配送节点体系混乱,各级节点之间缺少紧密协调与协同;同时区域级物流园区(中心)功能布局不完善,如农副产业园相对集中的成都市西北地区,缺少大型物流枢纽支撑,不利于西北地区产业发展。

二是物流配送通道体系不健全。由于五环路、成龙大道、汽车城大道、大件路等快速路尚未按规划建成或通行能力不足,现有物流通道体系不能很好满足大型物流节点与主城区之间、现有多式联运货运枢纽与产业功能区之间的快速联络需求。如货运量较大的龙泉公路物流中心和青白江铁路物流港,由于缺乏专用的进城货运快速通道,导致周边道路交通拥堵严重。

3.2 先进物流配送模式尚未全面推广

一是先进配送模式尚未推广。成都市拥有良好的低空经济条件,但无人配送的应用场景尚未得到有效开发,与深圳等先发城市存在一定差距,深圳无人机产业已经形成了完整产业链,拥有大疆创新、顺丰丰翼科技等1500余家无人机企业。

二是物流企业在绿色配送上缺乏行动力。成都市作为超大规模城市,具有较高物流需求,但由于物流企业绿色物流意识薄弱,在物流配送各个环节的碳惠参与积极性不高(如绿色包装使用率和回收率均偏低),使得全市因城市物流配送产生了大量的能源消耗和碳排放。

3.3 城市配送车辆停行政策有待进一步完善

一是物流配送车辆停放管理有待规范。由于货车装卸泊位配建标准缺失,全市普遍缺乏专用的货车装卸泊位,物流配送车辆主要依托道路临停,“停靠难、装卸难”问题突出,且安全隐患大。

二是针对非必要货车的通行管控有待进一步加强。目前全市货车管控措施主要集中在绕城以内及高新南绕城外部分区域^②,外围二、三圈层各区(市)县各自为政进行货车通行管理,货车通行管控现行政策缺乏“全市一盘棋”统筹考虑,与当前城市发展、产业发展不相适应。同时,目前主要高快速路存在大量过境货车(10%-15%)、高污染高排放货车(3%)以及外籍货车(15%-20%)等非必要通行货车,高污高排车辆限行对象有待加码。

3.4 物流配送智能化程度偏低

物流配送智能化程度偏低,物流配送效率不高。成都市公共物流配送信息化平台并未实际投入使用,物流资源配置效率不高,加之城市道路拥堵影响,物流配送准时性不高,为市民带来不便。

^①5港:双流航空物流港、天府航空物流港、青白江铁路物流港、蒲江铁路物流港、东部新区国际铁路物流港;6中心:龙泉产业物流中心、龙泉公路物流中心、金堂铁路物流中心、新津铁路物流中心、简阳产业物流中心、简州产业物流中心。

^②[成都绕城高速(G4202,不含)以南、剑南大道(含)、天府五街(含)、天府大道中段(含)、天华二路(含)、世纪城南路(含)、世纪城路(含)、世纪城东路(含)、科华南路(含)合围区域]内的所有道路行驶。

4 经验借鉴

4.1 围绕增强城市服务能级，完善物流配送网络体系

深圳市按照打造全国性综合交通物流枢纽的定位要求，完善枢纽集疏运系统，充分考虑城市产业空间分布现状、产业发展趋势、市政交通设施、生态环境容量等因素，坚持用地集约、产业集聚、空间协调原则，按照“有序外迁区域性、生产性物流，加强市内生活物流设施配建，提升综合物流枢纽功能，实现东、中、西均衡化布局”的总体布局思路，优化干线运输、区域配送、末端网点布局，形成深圳现代物流业“对外物流枢纽+城市物流转运中心+社区物流配送站”三级功能节点体系。

4.2 围绕服务保障民生需求，健全绿色先进配送组织模式

深圳市作为全国低空经济发展的先锋城市，创新运营组织模式，大力发展“集中配送、共同配送、智慧配送、绿色配送”，出台《深圳市低空经济产业创新发展实施方案（2022-2025年）》，推进低空智能基础融合设施建设，支持企业开展无人机末端智能配送，目前全市拥有大疆创新、顺丰丰翼科技等1500余家无人机企业，产值占全国约七成。

4.3 围绕精细化治理，提高城市配送车辆通行便利

上海市严格限制外籍货车通行，每日7时至20时，禁止外籍货车在特定区域和道路通行；严格管控本地货车，工作日7时至20时禁止本市号牌货车（特殊货车除外）在特定区域和道路通行；严管高排放、高污染车辆通行，全天24小时禁止国Ⅲ及以下柴油货车在上海绕城高速（含）以内道路通行。

4.4 围绕统筹货运配送资源，提升物流配送智能化、标准化水平

北京市2022年建成“北京市智慧货运综合服务平台”，服务覆盖危险货物道路运输电子运单、危险货物运输联合备案、网络货运信息监测、新能源货车运营数据接入等多项内容，大大提高物资运输的通行管控效率。

5 对策建议

5.1 完善城市物流配送网络体系

一是完善物流配送节点体系。加快“5港6中心N基地”物流节点功能建设，提升物流配送服务能力。优化完善物流节点空间布局，开展成都西北区域大型物流节点建设的必要性研究，支撑成都西北地区产业发展。加快编制《成都市三级物流配送体系专项规划》，依托现有“5港6中心N基地”，根据10-15公里配送半径，规划布局共同配送中心，尽可能实现对各城区的一次性配送直接覆盖；优化城乡末端配送站点布局，鼓励建设集零售、配送和便民服务等多功能于一体的末端配送站点。

二是加强物流配送通道建设。加快五环路贯通工程，推动成龙大道与汽车城大道立体化改造工程，启动大件路线位外移研究工作，补全市域高快速物流通道网，建设形成大型物流节点与主城区之间、现有多式联运货运枢纽与产业功

能区之间的快速通道体系，提高物流运输效率。

三是完善城市配送车辆装卸货停靠配套设施。建议将货车专用车位配建要求纳入城市停车配建标准；重点围绕货流密集地区，积极推动城市货运配送车辆临时装卸停靠点建设，并在货流密集地区及其周围道路临时停车区域，鼓励大型商超、零售卖场、工业园区等主要货物集散装卸区适度开放共享停车资源。

5.2 鼓励物流绿色配送组织模式创新

一是加快无人配送应用场景建设。建议研究制定《成都市智能末端配送创新发展实施方案》，推动无人机、无人车、智能机器人应用于末端智能配送。其中针对无人机末端智能配送，结合现有低空产业优势出台相关鼓励政策，支持企业开展无人机末端智能配送，推进低空智能基础融合设施建设，加快形成基于无人机的城市低空物流网络。

二是充分发挥物流头部企业示范作用。物流头部企业应统一使用低能耗、低排放运载工具；积极开展“绿色包装共享”“绿色回收”活动，提高托盘等标准化工具和包装物的循环利用水平，构建逆向物流体系^[5]。

5.3 优化物流配送车辆通行管理政策

一是保障城市配送车辆的通行便利。落实《成都市人民政府办公厅关于印发成都市优化交通结构促进城市绿色低碳发展行动方案、成都市优化交通运输结构促进城市绿色低碳发展政策措施的通知》（成办发[2022]46号）文件，继续实施新能源货车不限号、不限行、停车优惠等交通管理政策。

二是强化非必要货车通行管控。按照“绕过境、限外籍、禁高排”原则，强化过境货车和外地货车通行管理，并研究出台全域限黄、限国Ⅲ通行管理政策，以加大非必要货车通行管控力度。按照“客货分离、外集内配、同侧进出”组织原则，对中心城区内的必要货运需求实施分类差异化管理策略。

5.4 促进“互联网+”与物流业融合发展

加快城市物流配送公共信息平台及物流配送各子系统建设。积极推进物流信息共享互通、物流基础设施互联互通与联网监控，构建面向公共的智能物流配送调配系统，实现车辆与物流配送中心、仓储设施的互联网无缝对接，有效整合物流统一配送、共同配送需求。此外，系统要实现与市级综合交通信息指挥中心互通、互用，加强行业监管，提高城市物流配送管理和决策水平。

参考文献

- [1] 刘浩乾.基于共同配送模式的物流基础设施建设研究[J].中国航空,2023,(37):58-60.
- [2] 李婧.绿色物流理念下城市配送体系创新与实践[J].通化师范学院学报,2024,45(11):105-108.
- [3] 庞立伟.关于新零售下城市物流配送发展的深思[J].营销界,2020,(05):87-88.
- [4] 城市货运车辆场景应用与公共治理(下)[J].汽车与配件,2020,(16):65-69.
- [5] 陈梓语.基于博弈论的城市末端共同配送决策研究[D].北京邮电大学,2023.