

# 宜宾城市绿色配送发展现状及策略研究

吴斯科 李小芳

(宜宾职业技术学院, 四川 宜宾 644000)

**摘要:** 城市配送是物流业的重要组成部分, 为城市生产生活提供了重要保障, 也是人们对物流感受最深、最直接的环节。随着人们生活水平的不断提高, 城市配送业务量不断攀升, 对城市环境的影响越来越大, 城市绿色配送已成为必然趋势。通过分析宜宾城市绿色配送发展现状, 找出其存在的问题, 从配送基础设施建设、车辆更新改造、车辆通行停靠优化、配送信息交互共享、配送模式优化、推进三产融合及加强配送市场监管等方面提出了城市绿色配送发展的策略。

**关键词:** 配送; 城市配送; 绿色配送; 宜宾

DOI:10.12323/j.issn.1673-0542.2023.01.004

当前, 城市绿色配送发展面临着良好的机遇, 新型城镇化加快发展要求构建集成式配送体系, 产业结构调整优化要求创新配送服务模式, 居民消费升级要求提升配送能力和品质, 区域经济协同发展要求提升配送一体化服务水平, 商业模式创新发展要求提升配送服务质量, 科技进步为城市配送发展提供了手段。

## 1 宜宾城市绿色配送发展现状

### 1.1 城市综合交通网络现状

铁路方面, 宜宾地处“京昆”“兰广”两大重要通道交汇处, 借此区位优势, 宜宾正全面融入国家“八纵八横”高铁网, 畅通铁路货运大通道, 基本形成现代化、绿色化的高铁和普铁货运集散体系。

公路方面, 宜宾市基本形成以高速公路为骨架、一级公路为干线、二级以上公路为次干线、等级公路成网的市域公路网体系。截至2021年底, 宜宾市高速公路通车里程达505千米, 实现县县通高速。

水运方面, 宜宾市将构建以长江干线航道为主, 金沙江、岷江支线航

道为辅的“一干两支、一主多辅”内河水运体系, 规划长江干线达到Ⅱ级航道标准, 岷江、金沙江航道达到Ⅲ级航道标准, 宜宾港规划4个港区和11个作业区。

### 1.2 城市货运枢纽节点现状

目前, 全市建设形成了综合型、仓储型、商贸型等物流园区; 根据城市总体规划和产业布局规划, 宜宾市进一步完善了货运枢纽功能, 目前已建成的货运站场包括宜宾港(水运)、四川安吉现代物流园、宜宾传化公路港(1-3期)、常达物流园区(1-2期), 未来宜宾将加快建设三江新区国际物流园、象鼻公铁物流园、常达物流园(3期)、宜宾高铁快运物流基地等物流枢纽节点。宜宾市现有的物流园区建设逐步完善, 园区未来的发展规划重点突出, 这将为宜宾市货运配送奠定坚实的基础。

### 1.3 车辆通行停靠政策现状

为推进城市绿色配送, 宜宾针对新能源货运车辆出台了相应通行停靠优惠政策。一是及时调整货运车辆限行政策, 为城市开展绿色配送示范提供通行保障。例如, 对于新能源货车,

早晚高峰时段限行, 其他时间段允许通行。二是及时调整通行证办理政策, 为新能源车通行提供便利。例如, 对于核定载质量4500 kg以下、外廓尺寸6000 mm以内的新能源货车无须办理通行证, 允许通行。三是及时调整新能源汽车停车收费优惠政策。全市范围内, 政府公共停车场(点)停放新能源汽车, 2小时内免费, 超过2小时按标准减半征收。

### 1.4 货运配送车辆现状

据统计, 目前宜宾市共有268台新能源货车, 主要分布在邮政快递行业、四川碧水新能源汽车服务有限公司以及各个物流园区。其中邮政快递行业新能源车78辆, 四川碧水新能源汽车服务有限公司实际运营70多辆。

### 1.5 配送组织模式现状

目前, 宜宾市在城市配送发展方面具有代表性的集约化配送运输组织模式有如下6种。

#### 1.5.1 商贸配送服务网络化运作

该模式是指物流企业自建集中配送中心, 为企业分布在各个区县的直营超市提供物流集中配送, 物流企业与科技信息公司合作建立统一的信息

平台,利用信息平台将各个直营店连接起来形成信息网络,同时配送中心与各个直营店之间的配送路线构成配送网络,企业根据配送需求和路程距离选择最佳的配送路线,提供配送服务。代表性企业为宜宾绿源食品有限公司,是宜宾市本土最大的超市品牌。公司建有专属物流配送中心,为公司与加盟商约80家超市以及其他社会组织提供供应链整合及物流配送服务,在宜宾市超市界物流配送中处于领先地位。

### 1.5.2 终端配送产、购、运、销一体化运作

该模式是指物流企业集生产、购买、运输、销售功能于一体,将货物直接送到单位或团体的手中。代表性企业有四川天伦药业有限公司,承担着全市药品“两网”建设的药品配送和基本药物配送。公司药械物流中心建筑面积约20,000平方米,主要为药品、医疗器械生产经营公司提供仓储、进出货、集货、拣选、配送等服务。

### 1.5.3 快递联盟运作,实现同仓共配

快递联盟运作,实现同仓共配是指多家快递公司整合资源,自建标准化的仓配一体处理中心,实现一个仓配中心、一条生产线统一处理。把原来的“小批量多批次”,整合成相对稳定的“大批量多批次”,减少车辆的空载率,避免网点重复建设,降低运输成本。典型代表为南溪区快递服务中心,通过自建标准化的仓配一体处理中心,实现一个仓配中心、一条生产线统一处理申通、圆通、中通、韵达、极兔等的快递货物,快递日吞吐量逾50,000件,极大加快城乡间配送效率的同时降低快递员派件成本。

### 1.5.4 干支衔接紧密,落地配送覆盖密集

干支衔接紧密,落地配送覆盖密集主要是指通过物流园区(货运枢纽)实现干线运输和末端配送的无缝对接,

货物到达物流公司后落地分拨、同城和地县转运,由物流公司进行最终的配送。典型代表为宜宾传化公路港物流有限公司,园区以落地配为主,货物主要来源于川渝两地,经干线运输到达传化公路港,并由支线运输配送至宜宾主城区及区县、乡镇。

### 1.5.5 产业集聚合作配送型

产业集聚合作配送型是指物流公司通过招商引资,引进各个快递公司、物流公司及其他企业入驻园区,共建配送中心,合作完成配送。典型代表为宜宾常达物流园,联合引进邮政、京东、极兔、苏宁易购、德邦、韵达、中通及顺丰等企业共同建立配送中心,打造宜宾市七县三区城市绿色配送体系。

### 1.5.6 特色大型企业生产原料转型绿配

特色大型企业生产原料转型绿配是指具有当地特色的大型企业在生产原料的配送上,由原有的传统能源车置换成新能源车,实现生产原料绿色配送。典型代表为四川安吉现代物流园,物流服务对象主要以服务于五粮液集团白酒产业链的上下游产品及原材料物资等运输,通过整车运输将货物直接送入目的地经销商或者进入物流分仓进行二次配送,以及为五粮液主要经销商客户群体提供电商仓配一体化服务。

## 1.6 市场主体现状

据有关数据统计,目前全市工商在册运营的物流企业600余家,A级物流企业23家。从主营业务收入来看,超亿元的有11家,5000万~1亿元的有2家,2000万~5000万元的有17家,成规模、分批次竞相成长的企业格局已基本形成。

## 2 城市绿色配送存在的难点与问题

### 2.1 城市配送专项规划及政策有待完善

城市绿色货运配送涉及交通、商

务、发改、邮政等多个相关管理部门,但各部门统一协调机制亟待深化;宜宾市目前出台的规划和政策主要以条块为主,关于城市配送的相关规划及政策主要分布在物流业、服务业等相关规划及政策中,系统性的、按照配送需求分布和共同配送理念为导向的整体专项规划及政策还有待完善。

### 2.2 物流龙头企业带动作用有待加强,避免散兵团各自为战

目前,宜宾大部分物流企业主要依靠自己的仓库、配送模式、信息平台等,资源利用效率低,缺乏规模效应,同仓共配等先进配送组织模式仍处于初级阶段,配送标准和运输组织虽各有特色但难以统一,物流龙头企业带动作用有待加强。

### 2.3 部分国有企业传统能源车报废政策有待突破

目前,部分国有企业传统能源车报废存在“国有资产流失”“车辆置换手续审批流程长”等突出问题,但相关政策中对于该方面的相关规定较少,这在一定程度降低了企业置换新能源车的意愿,制约了新能源汽车产业和城市绿色货运配送的发展。

### 2.4 新能源车电池续航能力不足

随着宜宾市新能源汽车产业的集聚,宜宾市新能源车应用不断推广,但新能源车电池续航能力有限,不符合一些企业现有的需求,导致一些企业购置新能源车意愿降低。这不仅制约了企业发展,也不利于宜宾城市绿色货运配送发展。

## 3 城市绿色配送发展策略

### 3.1 加强城市配送枢纽设施规划建设

#### 3.1.1 规划布局城市圈层式货运配送通道

依托城市快速路网络及高速公路、国省道等对外公路干线网络的紧密衔接,构建便捷高效城际配送网络

体系；同时，依托城市快速路网络与城市主干道网络的紧密衔接，构建通畅快捷的市域配送网络体系，优化货运配送通道功能<sup>[1]</sup>。根据宜宾市城市空间布局、产业集群及未来物流发展产生的配送需要，宜宾市配送通道由快速货运配送通道、主要货运配送通道及限制性货运配送通道构成。

快速货运配送通道主要服务宜宾对外交通，承担过境及货运组织功能，连接宜宾市区与成都、重庆、昆明、贵阳，是外围货运进入市域或绕行中心城区的干线通道；主要货运配送通道服务宜宾市域和市区组团间联系，在提升完善综合交通运输大通道功能与布局的基础上，更加重视扩大网络覆盖面和通达深度，形成干支衔接的货运配送通道；限制性货运配送通道连接主要货运配送通道与终端用户，主要位于快速内环以内，包括翠屏区—三江新区—南溪区、叙州区—屏山县、江安县—长宁县、珙县—兴文县、筠连县—高县等城乡配送线路。

### 3.1.2 统筹建设城市配送三级节点网络

一级网络——干支衔接的货运枢纽（物流园区），是联系产业上下游的纽带，是各项物流活动开展的重要载体，具有集中仓储、配送加工、信息交易等功能，满足中心城区居民消费、就近生产、区域生产组织及经营活动所需，如临港物流园、菜坝城市物流园等。

二级网络——城市公共配送中心，以交通运输场站为依托，建立起来的经营社会物流业务的货物集散场所，具有运输、储存、装卸搬运、包装、流通加工、物流信息处理等功能<sup>[2]</sup>。为支撑全市新兴产业发展和传统产业转型升级，依托工业、农业、商贸等产业基地，规划建设一批服务市域物流需求的专业化物流中心，如宜宾传化公路港、宜宾西南农产品冷链物流

港、怡亚通（宜宾）供应链整合中心等。

三级网络——末端公共配送站，以公共配送中心为依托，提供停靠、装卸服务，物品运输途径由二级配送网点运输到配送站，最终由配送站运送至客户手中。重点面向商业网点、商务楼宇、企业及社区居民，建设或改造一批公共货物装卸点和货物集散点、货车停车泊位，鼓励企业在末端配送中加大手持机应用，提升服务效率。

## 3.2 优化城市配送车辆通行管控政策

持续深化新能源配送车辆不限行政策的基础上，健全城市配送运力投放机制，建立多部门合作的城市配送车辆通行管理机制，优化城市配送车辆通行管理政策，推动停靠港湾等建设，鼓励城市装卸货区共享共用，探索解决城市配送“三难”问题<sup>[3]</sup>。

依据城市配送需求现状分布特征及行业未来发展趋势，制定出台城市配送车辆分时、错时、分类通行及停放的调整优化措施。科学合理制定城市货运配送车辆禁止、限制通行的区域和时间，制定城市配送车辆通行证发放规定及办理的条件和程序等，制定新能源物流配送车辆便利通行政策，减少燃油货运配送车辆城区通行证发放数量<sup>[4]</sup>。规划设置城市公共临时停车位或临时停车港湾，在有条件的连锁超市、零售卖场、邮政快递网点、蔬果店铺附近设置城市货运配送车辆专用临时停车泊位，同时设置警示标志和指示标牌。制定新能源汽车充电时停车优惠政策，在政府定价管理的公共公益性停车场，为新能源汽车提供充电服务时给予一定的停车优惠。全力支持新能源汽车产业发展和推广应用。

## 3.3 加快新能源配送车辆标准化改造

### 3.3.1 加强城市配送车辆技术管理，提升标准化专业化水平

建立城市配送车辆标准体系，规

范城市配送车辆外廓尺寸、轴荷、质量限制、技术状况、安全等标准，鼓励发展厢式化、轻量化、专业化城市配送车辆，实行无裸露配送运输。规范配送车辆标志标识内容、大小、位置、颜色、布局形式、车辆编号、作业流程等。有序组织外观及标志标识更新后的城市货运配送车辆向登记地车辆管理所申请变更登记。建立健全城市货运配送车辆能耗统计与排放限值标准。有序引导企业淘汰不符合排放标准和能耗标准的货运配送车辆，积极组织行业协会、运输物流企业发放《汽车驾驶节能操作规范》，并开展员工培训教育，提高城市货运配送驾驶员作业水平和环保意识<sup>[5]</sup>。

### 3.3.2 加大新能源配送车辆推广力度

积极争取新能源城市配送车辆相关专项资金，为全市汽车产业发展提供全面的建设支持、技术研发与产业化支持、应用推广支持。完善城市配送新能源车辆更新政府财政补助方案，通过贷款优惠、购车补贴、通行优先、税收减免等方式引导企业加快新能源城市配送车辆更新。鼓励和支持社会资本参与新能源配送车辆商业运营，探索融资租赁等运营模式创新，利用互联网和大数据推进新能源汽车智能互联运营平台建设。依托大学城科创城市建设，逐步构建完整的人才培养和产品研发体系。

### 3.3.3 加快补气、充电等基础设施建设

依托宜宾市物流节点运量强度与城市配送车辆分布特征，组织开展补气、充电等基础设施布局规划研究。将补气、充换电设施建设和配套电网建设与改造纳入城市规划，实现补气、充换电设施建设规划、电网建设规划与城市规划的有机衔接。加快制定出台充电设施专项建设规划，将推广应用新能源汽车所需的充换电站、充电

桩等基础设施建设纳入总体规划,统一布局,预留空间。引导多方参与补气、充(换)电设施建设及运营维护,创新形成以社会投资为主体、政府投资为补充的投融资架构。探索“固移并举”服务模式,支持实施主体在大型物流园区、城市配送中心、公共停车场、高速公路服务区等优先建设补气、充电设施,并提供移动补电车和可拆卸电池等。推进“互联网+充电基础设施”建设,提高服务智能化水平,提升运营效率和用户体验满意度。

### 3.4 推进城市配送全链条信息交互共享

发挥宜宾市怡亚通、传化公路港、四川安吉物流集团有限公司等核心物流企业资源整合能力,充分应用自动化分拣技术、自动化立体仓库技术、电子数据交换技术、射频技术、卫星定位系统等物流科技手段,加快商贸物流企业信息系统建设,打通物流信息链,实现物流信息全程可追踪。显著提升物流企业信息化、物流装备自动化水平。通过物流信息技术的应用,促进企业转型升级,提高配送效率和服务水平。

建设宜宾市城市城乡物流配送公共信息平台,形成以区域中心城市大数据物流信息公共平台为依托,集信息发布、交易支付、结算、跟踪、信用评价等功能于一体的城乡物流供需信息共享体系<sup>[6]</sup>。通过信息中心共享资源、实施共同配送,降低运营成本,打通物流“最后一公里”。

### 3.5 创新发展城市配送运行组织模式

#### 3.5.1 打造共同配送体系,设立城市共同配送示范区

推广应用物流园区落地配送、连锁经营统一配送、商圈便利店共同配送、专业市场商户共同配送、末端资源共享配送、同仓共配等先进模式,为供应链上游生产商、供应商以及下游经销商、代理商等提供统一仓储和

配送服务<sup>[7]</sup>。

#### 3.5.2 积极发展末端自提配送模式

深入实施“邮政下乡”“快递下乡”和“快递进厂进村”工程,强化邮政快递末端基础设施公共属性,支持邮政、快递因地制宜共建共享城乡邮政、快递综合服务点,布设智能快件箱等。

#### 3.6 推动城市配送绿色低碳持续发展

深入落实碳达峰、碳中和重大战略决策,以怡亚通、传化公路港等拥有全国性业务网络的项目为载体,推动由传统功能向智慧化运营转型。引导宜宾市商贸物流企业增强环保节能意识,开展节能改造,实现新型节能、节水设施设备应用。推动货物包装和物流器具标准化、绿色化、减量化、可循环,全面推进绿色仓储设施设备与技术应用。

#### 3.7 强化城市配送与多产业融合发展

支持区域分拨配送中心探索建立商贸物流一体化运作模式,以及行业运营服务规范,带动区域商贸物流分拨配送规范化、标准化发展。

鼓励区域分拨配送中心与食品饮料、智能终端、高端装备制造、新材料、医疗器械等生产制造企业深化战略合作,建设与制造业企业紧密配套、有效衔接的供应链管理平台,发展入厂物流、线边物流、仓配一体化、订单配送等专业化、定制化物流分拨配送服务,提升制造业与物流业供应链协同能力。

推动区域分拨配送中心与邮政快递资源整合,深化物流与农业融合发展。依托“互联网+”,加强区域专业市场、商贸企业与农户农场、农民专业合作社等衔接。

#### 3.8 强化城市配送领域市场监督管理

推进交通运输、公安、商务、发改、

经信等相关部门,共同完善城市配送相关管理办法,建立服务质量信誉考核制度,加强联合执法,引导企业制定运营服务规范、车辆操作规范等服务标准规范,提高城市绿色货运配送内生发展动力。

## 4 结语

城市绿色货运配送涉及众多行业、部门,是一项复杂的系统工程,需要各部门明确职责分工、加强协同,从资金扶持、土地保障、监督检查、宣传、人才培养等方面不断努力。

### 参考文献

[1]王鸿鹏,初良勇,康文庆.厦门城市物流配送体系构建战略及政策措施[J].综合运输,2010(5):39-43.

[2]刘玲瑞.区域物流网络节点布局规划研究[D].西安:长安大学,2011:16.

[3]市政府办公厅.关于印发南京市城市绿色货运配送示范工程实施方案的通知[J].南京市人民政府公报,2020(4):9-16.

[4]兰州市人民政府办公室.关于印发加快推进兰州市城市绿色货运配送示范工程创建实施方案的通知[J].兰州政报,2019(7):22-25.

[5]西安市人民政府办公厅.关于印发创建国家绿色货运配送示范城市工作方案的通知[J].西安市人民政府公报,2020(7):24-29.

[6]陶君成,潘林,初叶萍.大数据时代城乡物流网络重构研究[J].中国流通经济,2016,30(11):22-32.

[7]钟耀广.优化电商环境下的城市共同配送:基于全国试点城市经验[J].开放导报,2015(5):51-54.

**基金项目:**2022年宜宾职业技术学院人文社科项目“双碳背景下宜宾城市绿色配送发展策略研究”(22RWZD-01)。

**作者简介:**吴斯科(1988—),男,江西萍乡人,硕士研究生,讲师。研究方向:物流与供应链管理。