



公共部门如何促进高效和可持续的城市物流？

随着城市发展，城市物流日益复杂，公共部门在制定货运政策以促进货物运输的可持续和高效方面发挥着至关重要的作用。

本文为政策制定者提出了十条可操作的建议，以制定框架、加强治理，并实施平衡城市物流经济效率与环境和社會目标的操作措施。

公共权力机构应该在引导城市货运战略和管理中扮演什么角色？

01 在地方层面与区域合作设计全面的城区货运策略。 城市政府应将货运物流纳入其城市可持续发展和交通计划中。这包括通过货运高效用地（FELUs）制定配送时间、街道空间使用和减排的指导方针。城市货运策略必须在平衡私人利益相关者的利益的同时，确保创新与公共利益和社会需求保持一致，包括可持续性和宜居性。当不同市镇合并为一个较大的都市区时，地方当局应与邻近市镇和区域参与者协调努力，以确保对物流挑战采取一致的方法。

02 建立国家框架，以指导城市货运政策，同时尊重地方特殊性。

各国政府应制定明确统一的框架，以确保城市货运融入各级治理的空间规划和交通战略中。这些框架有助于促进可持续土地使用，鼓励

货运枢纽，并为城市货运领域的颠覆性创新做好准备，包括自动化。为促进私营部门合规并减少不必要的监管负担，国家当局应努力在地方、区域和国家层面垂直协调政策，以及在不同城市之间横向协调政策。然而，这种协调必须对特定的背景差异保持敏感，特别是在地方层面，那里往往会出现独特的挑战和政策回应。利益相关者之间的开放对话至关重要，以确保国家目标与地方优先事项和实际状况相平衡。

03 为多样城市间的数据收集和共享创建治理结构

货运利益相关方。 政策制定者需要建立指导方针，以实现现有公开数据的更好利用，同时确保必要的新数据在公共和私营实体之间收集和共享。例如，一个国家级数据共享中心可以帮助提高效率，促进创新，同时确保隐私和安全标准。地方政府和企业随后可以利用这些数据就物流运营做出明智的决策。

04 建立各级政府在城市货运动态方面的内部专业知识。城市

规划部门应创建专业的货运团队，并推进城市物流和数据分析的在职培训。这些专业知识可以使部门能够应对城市物流挑战，熟练利用货运数据，并确保

任何货运策略都基于对物流动态的扎实了解。

哪些政策可以确保更高效的城市场景物流运作？

05 促进共用及混合用途物流设施的建设。 地方和国家级别的当局应鼓励发展多功能物流枢纽（例如，零售、商业和物流），以优化空间利用、促进资源共享并降低排放。当局应关注监管方面，并将建设、运营和管理委托给私营部门。这些设施应战略高效地与主要交通基础设施连接，重点强调更可持续的运输方式。在管理高流量、长距离的入城物流时，还应考虑多模式物流枢纽。

06 促进建立可持续模式选择的包裹自提点

可用。随着对电子商务和家庭配送需求的日益增长，建立一套交通便利的取货点网络——可通过步行、自行车或公共交通方式到达——可以帮助减少失败配送，降低车辆交通，并减少排放。然而，对交通和排放的净影响取决于这些取货点的距离有多近、使用它们的便利性，以及消费者是否有活跃和可持续的公共交通选择。距离过远的包裹寄存柜可能会无意中诱使用私家车，并加剧拥堵。将取货网络与消费者现有的或未来的出行模式相结合将提高其利用率，并促进物流提供商与当地企业之间的合作将有助于成功实施这一方案。

07 实施动态路缘空间管理政策，并激励非高峰时段配送。

政策制定者可以通过采取措施，根据一天中的时间和需求重新分配人行道空间，来提高货运效率。在可行的情况下，各市政府可以投资于提供装卸区可用性和状态实时数据的技术，这可以减少驾驶员的停车寻找时间和行驶距离。政策还应该推广非高峰时段配送，以缓解白天拥堵并减少排放，优先考虑更清洁、更安静的车队，以最大限度减少干扰。

有哪些措施可以提升城市货运运营的可持续性？

08 在选定城市区域实施访问限制，同时平衡企业和其他公共空间用户的需求。 将城市的部分区域宣布为禁区

某些类型的车辆可以加速向更清洁、空间占用更小的车队转型。它还可以通过提高装载率来减少货运量。然而，通行限制必须在协调受影响的当地企业、货运承运人和收货人的同时制定，以考虑他们的需求，并确保货物能够得到充足通行。此外，必须实施有效监管以防止限制规避和城市拥堵。

09 确保供应交通的适当可访问性和路由。 政府应确保城市区域便于供应车辆通行，同时谨慎权衡效率需求与周边社区带来的不便和生活质量问题。这可以通过战略路线规划来实现，将货运车辆引导至指定走廊，并最大限度地减少对住宅区域的影响。此外，地方当局必须考虑这些路线如何与更大的基础设施整合，以确保与区域和国家供应链的连接。

10 促进城市物流车队向更清洁、更可持续的车辆进行可持续转型。 各级政府应努力推动城市物流向更可持续的车辆队转型。这包括优先考虑低排放和零排放车辆（例如电动、人力），但也包括尺寸适宜以解决低负载率和拥堵问题的车辆。低排放区、车队升级财政激励和充电基础设施建设等政策都可以提供向更清洁、尽可能更小的车辆替代方案过渡的激励。

参考文献

itf (2024), “城市物流的最终前沿：解决最后一米”，第131号，经合组织出版，巴黎。
<https://www.itf-oecd.org/final-frontier-urban-logistics>

ITF (2024), “城市物流枢纽：总结与结论” *ITF圆桌会议报告*，第195号，经合组织出版局，巴黎。
<https://doi.org/10.1787/da4dee9f-en>

ITF (2022), 《契合城市之道：为美好城市重新分配空间》 *国际运输论坛政策文件*，第100号，经济合作与发展组织出版社，巴黎。
<https://doi.org/10.1787/5593d3e2-en>

ITF (2022), “货运空间竞赛：抑制城市货运交付的影响” *国际运输论坛政策文件*，第109号，经合组织出版局，巴黎。
<https://doi.org/10.1787/61fdaaee-en>

itf (2021), “清洁车辆：实现有弹性的技术转型” *国际运输论坛政策文件*，第90号，经合组织出版局，巴黎。
<https://doi.org/10.1787/08cb5e7e-en>

ITF (2018), 《共享城市：管理人行道》 *国际运输论坛政策文件*，第56号，经合组织出版局，巴黎。
<https://doi.org/10.1787/3af82772-en>