**《城市配送网络体系建设指南》编制说明**

一、工作简况

**（一）制定背景**

城市配送主要体现为面向居民消费、工商企业“最后一公里”的物流活动。随着物流工作的重要性凸显，近年来各级政府日益重视物流行业发展，但在物流供给方面关注较多，比如交通基础设施建设、运输工具等。从整个物流链来看，城市配送是连接消费、实现交换的关键，代表物流的需求。城市配送网络发展滞后，商品配送“最后一公里”的问题尤为突出，已影响到扩大消费和流通效率。同时，城市配送因城市交通压力的加大和需求方的高要求而成为商品供应链条中矛盾比较突出的环节；也是成本陡升、推动物价上涨的重要因素。因此，大力推进城市配送工作，鼓励和推广共同配送等先进模式和组织方式，提升专业配送水平，完善城市配送服务体系，是解决物流“最后一公里”难题，保障城市经济运行、居民生活和物价稳定的重要措施；是降低物流成本、提高流通效率、建设“两型社会”的重要途径。

近几年，国家在城市配送方面做了积极有益的探索：2009年商务部下发了《关于加快我国流通领域现代物流发展的指导意见》，确定了46个流通领域现代物流示范城市；2011年商务部、国家发改委、全国供销总社下发了《商贸物流发展专项规划》；2012年商务部在全国选择了9个城市开展了“推进现代物流技术应用和共同配送综合试点”工作，并给予财政资金支持；在和财政部共同推进现代服务业综合试点过程中，将城市配送作为试点领域支持的一个重要方面，推进试点地区城市配送水平的提高；2018年商务部发布了《城乡高效配送体系建设工作指引》等。随着国家对于城市配送的关注，城市配送服务水平不断提高，城市配送环境发生了很大的变化，但是依然存在城市配送网络资源配置效率低、体系不清晰、管理水平不高等问题。

当前，在我国现有的标准体系中，国家层面尚没有针对城市配送网络体系建设的标准。同时，城市配送网络体系的建设与运营涉及商务部、发改委、交通部等多个管理部门。目前涉及城市配送网络体系的相关标准协同性差，建设缺乏系统的过程控制、质量管理、结果评价标准及运行维护、服务规范，政府绩效考核难，政策效果评价难，城市配送网络体系建设过程中迫切需要有针对性的标准予以指导和引领。因此，基于各地差异考虑，为了更好地推动城市配送网络体系建设的顺利开展和实施，特制定指南标准《城市配送网络体系建设指南》。

**（二）任务来源与起草过程**

《城市配送网络体系建设指南》最早为2015年国家标准化管理委员会质检公益性行业科研专项项目中的标准内容，项目名称为《支撑物流和电子商务发展的30项重要标准研究》（项目编号201510210-06）。在中国仓储与配送协会组织下，由上海商业发展研究院牵头，召开了专家讨论会，共同讨论了城市配送的核心内容与体系，并提出了标准立项的思路，并初步确定了工作组的核心单位标准起草小组的构成方案成员、工作机制、标准分工及时间进度安排。

随后工作组开展深入调研，走访了太原、厦门、成都、上海、兰州等5个城市，与上海智合天下供应链管理有限公司、海博物流有限公司、太原同成配送有限公司等26家企业开展了座谈，了解城市配送网络体系建设情况。标准起草小组在总结了国内城市配送网络体系建设现状的基础上，参考了德国、日本等国家有关规定，结合我国城市共同配送网络体系现实情况，形成了《城市配送网络体系建设指南》初稿。

2018年1月9日批准立项（项目编号20173941-T-322）之后，编制组通过现场会议、通讯会议，广泛征求了包括深圳供应链管理协会、上海市物流协会、上海标准化研究院等协会研究机构专家以及城配企业负责人的意见，对讨论稿进行了3次修订，主要修改的内容有：

1.重新定义了城市配送网络体系；

2.调整了城市配送网络体系规划建设原则；

3.增加了城市配送网络体系节点选址的内容；

4.调整了运营标准要求等。

2018年底形成了标准初稿。为更好的验证标准的内容，2019年年后，起草组根据已经形成标准框架积极组织了行业调研，先后赴北京、上海、河北、江苏、山东、湖南等省市展开调研，对既有的城市配送模式、政府规划思路进行了跟踪了解。在调研中发现，标准初稿中关于城市配送的范围、体系划分的层级、标准使用主体等内容，还需要进一步调整和完善。

2020年后，由于疫情影响，调研和标准研讨工作无法推进，很多城市调研未能及时开展，工作进度受到一定影响。只能通过在线会议的方式尽量推进。2021年底，根据补充调研的内容，对标准进一步进行了完善。并与商务部相关处室进行了汇报。

2022年10月，标准牵头起草单位中国仓储与配送协会邀请商务部流通业发展司供应链发展处、国家发展和改革委员会综合运输研究所等行业主管部门和便利蜂等行业企业在线召开了专家研讨会，确定了城市配送的范围、体系划分的层级、标准使用主体等核心内容。

2022年11月，起草小组核心单位在线召开了研讨会，进一步细化了上一阶段确定的标准内容

2023年2月23日，通过线下方式在上海召开了疫情后首次起草小组讨论会，对标准的内容进行进一步补充和完善，重点对术语定义、标准语言、条款表述等内容进行了内部讨论与意见征集。会后根据会议讨论的内容，做了细化完善，形成了标准征求意见稿初稿。

二、国家标准编制原则、主要内容及其确定依据

**（一）编制原则**

在制定标准的过程中严格遵循规范性、统一性、全面性原则。

1.规范性。文本参照相关现行推荐性国家标准、行业标准，地方规划等，注重标准内容的科学性、协调性、实用性，注重与其他相关标准的协调性。

2.统一性。充分考虑国家对于城市配送网络体系建设高质量发展的要求、现代化物流的发展需要以及行业实际情况，对城市配送各层级的节点及配送通道给出了规划指引。

3.全面性。依据国家政策，注重普适性；充分吸收地方经验，注重实用性；强调通则性，能够进行广度覆盖。

**（二）标准框架**

以城市配送三级网络体系构建目标为主线确立标准框架。在总结的各示范城市成功经验的基础上，确定了城市配送网络体系建设标准的主体框架（见图）。

标准主要架构

术语和定义

总体原则

体系构成

城市配送节点

城市配送通道

组织实施

图1 标准框架体系

**（三）主要内容**

第3章术语中，首先给出了城市配送定义，定义中给出了城市的范围以及城市配送的内涵。同时给出了城市配送网络体系的构成与各组成部门的定义。

第4章中，根据国家对于商贸物流高质量发展的要求、现代化物流的发展需要以及行业实际情况，分别从因地制宜、适度超前、平急结合3个方面，提出了规划的基本原则。

第5章体系构成中按照功能定位，将城市配送网络体系分成了三个层级节点和城市配送通道。同时也给出了不同城市在节点设置时需要考虑的因素及参考标准。

第6、7章是本文的核心部分，对城市配送各层级的节点及配送通道给出了规划指引。

一级城市配送节点的功能应以运输集散、仓储功能为主，兼具应急保供功能。相应，在位置选择上也应主要考虑满足其核心功能，宜优先依托各类型枢纽或物流设施设立，并具备干线运输条件，在设施设备要求方面也应以保障核心功能高效运转为主。

二级城市配送节点功能应以分拣配送为核心功能，以提高运输配送效率，实现城市共同配送为目的。其设置形式除单独设置外，也可因地制宜，选择与一级节点合并设置。其选址主要考虑靠近城市核心功能区或产业聚集区，并具备便捷的城市道路网络条件。设施设备方面除考虑满足现有城市配送功能需求外，同时也对未来城市配送对于新能源配送车辆使用进行了考虑和要求。

三级城市配送节点是城市配送末端的重要节点，功能以末端短距离小批量多批次配送服务为主。按照目前现有的城市配送模式来看，有些城市在三级节点下游还有快递柜、小区代收发货点、楼宇物业代售点、小区便利店团点等业务形态，虽然按照城市配送的定义，该环节也属于城市配送范畴，但是经研究发现，该层级形态复杂，往往与其他城市功能设施结合，很难建立统一的运营主体，无法从城市配送网络规划的层面进行统一约束，因此本标准将该部分内容作为三级节点服务的延伸，在本标准中没有做具体约束。其设施要求主要考虑了小型配送车辆及电动三轮车等停靠及充电条件。

第7章城市通道的要求在起草过程中，进行了多次讨论，因为通道的功能、要求、布设受很多方面因素影响，一是涉及交管部门对于车辆管制、配送车辆对于居民生活影响、道路建设等内容，各城市情况差异较大，现有路网情况、交管政策等都不同，很难给出具体标准，因此，本文件以明确功能、满足需求、预留规划三个方面，对城市配送通道提出了总体的建议。

第8章组织实施，考虑到城市配送网络体系除网络整体布局及硬件要求外，其整体的运行体系、信息化建设等内容也是保障其配送功能有效发挥的重要内容，因此，本文件分别从数据统计检测、各层级信息对接、信息平台建设、运营主体基本条件等方面，给出了建议。

**(四) 指标设定说明**

起草组广泛调研了上海、太原、成都、兰州、厦门和山东等部分城市涉及城配业务的多家企业实际情况，重点对涉及城配业务的起草单位数据进行了采集，取平均值作为指标设定依据。同时，起草组综合考虑了企业网络搭建与城市网络规划之间的差异，初步给出了一二三级节点的配送半径建议。

基于一级城市配送节点具备内外衔接、集散、应急等功能，建设规模对于其功能的发挥影响较大，因此标准给出了一级节点的占地及建筑规模。一级城市配送节点规模参数参照了JT/T 402-2016《公路货运站站级标准及建设要求》中第6章三种主要货运站场的最低占地面积100亩。关于建筑面积的最小值，参照了“通用仓库等级标准化评价”中对于五星级地产仓库的规模要求不小于30000平方米的规定，作为本标准一级节点的建筑规模基本要求。

关于一二级节点合并的建议，按照城市半径和人口规模提出了相关建议。城市半径的选取主要考虑了一级城市配送节点配送半径20km，当城市半径在15km的时候，按照节点在城市外围计算，基本已经覆盖了70%左右的区域，如果再单独设置二级节点，从成本上考虑不科学。考虑到城市范围的不规则性，因此提出兼顾考虑人口参考值，该取值参考了《关于调整城市规模划分标准的通知》Ⅰ型大城市、Ⅱ型大城市的人口划分指标，在调研中发现，Ⅱ型大城市及以下规模城市城市规模一般较小，二级体系通常即可满足城配需求。

三、试验验证的分析、综述报告，技术经济论证，预期的经济效益、社会效益和生态效益

本文件将我国各地城市配送网络体系建设的经验、成果进行标准转化，使城市配送成为可操作的工作实践。标准的发布实施对于指导全国各城市进行城市配送网络规划建设及改造具有重要的指导意义，将有助于促进我国城市配送高质量建设、高效率管理、规范化服务，此标准必将成为城市配送体系建设的重要技术支撑文件。

四、与国际、国外同类标准技术内容的对比情况

本标准系自主制定项目，属国内领先水平。

五、以国际标准为基础的起草情况，以及是否合规引用或者采用国际国外标准，并说明未采用国际标准的原因

未引用或采用国际国外标准。本标准由于属于自主制定项目，未来也将主要服务于国内各城市规划指导，未涉及国外相关内容。

六、与有关法律、行政法规及相关标准的关系

当前，我国现有标准体系中，在国家层面尚未出台与城市配送网络体系建设相关的标准，也未查询到与城市配送相关的标准。目前，商务部出台了涉及城市配送体系建设某一环节或部分的行业标准，如《城市配送统计指标体系及绩效评估方法》标准（SB/T 11069-2013）等，国家标准中也仅出台涉及某一环节的相关标准，如《物流管理信息系统应用开发指南》（GB/T23830-2009）。

本标准编制与相关行业标准、国家标准相协调、相衔接。与现有标准不存在交叉、重复、矛盾。

七、重大分歧意见的处理经过和依据

无。

八、涉及专利的有关说明

无。

九、实施国家标准的要求，以及组织措施、技术措施、过渡期和实施日期的建议等措施建议

建议采取政府部门引导、行业协会推进的方法，通过多种途径进行标准宣贯，并依据标准，组织标准核心起草单位为有需求的单位提供技术支持及咨询服务。

十、其他应当说明的事项

无。