

纽约引进新型货运系统



图二、城市道路需求增长显著，货运效率受到影响

Nick Michell 在城市规划会议上与纽约交通运输部政策副总监 Michael Replogle 关于改善纽约货运系统进行会谈。

一、改善纽约货运系统的效率有多重要？主要的障碍有哪些？

纽约作为全球的中心城区，改善其货运系统是至关重要的。大型民营物流企业正在革新效率，但这对于小型货车司机却很难做到。障碍来源于难以改变的陈旧的法律，在竞争当局与支离破碎的治理间艰难的挣扎。但作为大都市，我们正利用数据、技术、合作进步来支持智慧交通管理。

城市道路需求显著增长，货运效率受到影响。2010 至 2015 年间，城市新增人口 370,000 人，就业岗位 520,000 个。2000 年至今，旅游业激增了 61%，游客数量达到 5800 万人。城市建设如火如荼，一项纪录显示，2015 年批准新建住宅 56,000 户。自 2010 年起，新增办公空间近 1100 万平方英尺（100 万平方米）。

纽约通过充分利用现有轨道交通运力，鼓励步行和自行车出行来应对相应的交通需求增长。结果，2015 年进入曼哈顿南 60 号街道的车辆数照比 2010 年减少 4.5 万辆，下降了 6%。同期内，轨道交通日均客流增长 22%，达到 570 万人次/天，自行车出行增长 54%，达到 77.8 万人次/天，步行活动增加 10%。总的来看，去往曼哈顿的出行，87%的人采用公共交通、步行或自行车出行，仅有 13%的人使用私家车或出租车。

在没有降低整个车辆通行能力的基础上，新增的公交、自行车和行人基础设施均已布设到位。但路边和街道的竞争依旧是漫长而艰难的。随着城市吸引更多的游客、就业人员、居民，人行道与人行横道的人流量将溢出。随着越来越多的建设工程会增加车道封闭，因此会降低行驶速度。有证据显示从寻找出租车到使用软件叫车的转变会增加巡游车数量，尤其在曼哈顿市中心。

所有的这些都给货物运输效率带来压力。而货物几乎全部依靠货运车辆。随着网络购物的增长，货运量稳步提升。在过去 5 年间居民包裹数量增长 30%。由于路边经常会被市政服务车辆、故障车辆、非法停车占用，因此货运车辆经常双排停车。这种双排停车又会降低车道通行能力，引起交通拥堵。



图三、纽约市交通运输部政策副总监

二、考虑到额外的人工成本，说服企业在闲时配送困难么？

许多企业希望及时配送并承诺送达时间。高额的日间配送和停车罚款费用已经纳入企业的成本。的确，在纽约仅有 5%的配送是在非高峰时期，也就是晚 7 点至凌晨 6 点，进行的。对于某些企业，闲时配送需要额外配备人员，但许多食品零售商已经在没有增加人员条件下进行了夜间配送。

三分之一的纽约商业设施都有他们各自信任的供应商在无人值守的情况下进行自助闲时配送。大量的实践可减少自助闲时配送的风险，例如锁门，使用电子门卫，快递交付储存柜，基于激光束的虚拟配送

笼。在实践中，有 20% 多的曼哈顿货运车辆期望适度的进行自助闲时配送尝试。

在 2009 至 2013 年间，纽约采用公私合营模式进行闲时配送项目，对 400 家同意进行闲时配送的商业机构给予一次性 1000 美元到 2000 美元的现金激励。这些企业占曼哈顿食品和零售行业的 2%。他们几乎都在持续采用闲时配送。在纽约闲时配送项目试点的收货方中，88% 的企业对该项目的印象表示非常满意或满意。因为该项目降低了成本并提高运输效率，货车司机和配送企业管理者同样对该项目表示满意。

闲时配送同样存在障碍，比如建筑物租约中禁止夜间配送，配送人员控制货运电梯运行，居民担心噪音问题。但这些问题常常可以通过低噪声设备和管理，编制建筑物配送规划，与利益相关者建立伙伴关系等来解决。

为了帮助缓解拥堵，减轻污染，纽约目前正在扩大闲时配送项目。目标在未来两年达到 900 家机构。

三、开展数据驱动的货运路径优化及和运输规范有多哪些要点？

纽约城市交通战略规划 2016 中一项重要主题是利用数据和技术来更好的支持路边和街道管理。我们正在利用新建数据编制全市货运规划来完善货运路径和运输规范。同时我们即将完成一项关于全市商业停车场的调查，以此来指导新的停车规划。我们正在探索利用固定或移动摄像头、传感器、图像分析等新技术去测算路边占用、双排停车、装卸区，同时检测偏航或超重货车、行驶车速以及交通安全问题。这将对规划和组织提供支持，也帮助我们修改路边管理条例。这还可以利用新技术去实现交通警察实时执法。



图四、5%的配送是在非高峰时期进行的——晚7点至凌晨6点，

四、怎样在改善效率的同时降低环境足迹并提升宜居水平？

改善效率对提升旅客和货物机动性是十分必要的，同时还要提升宜居水平和环境质量，这不能靠单一战略实现。我们需要智慧物流规划来避免不必要、代价高的出行。我们需要采用更高效、实用的运输模式，鼓励选择铁水联运+最后一公里配送系统。我需要利用远程信息处理、制定管理规范 and 奖励等更高效的措施来管理有限的街道和路边空间。我们需要鼓励使用清洁能源车辆、电动车以及更长远的自动驾驶技术来提升现有交通的效率。未来数十年，随着该过程的推进，越来越先进的货运和客运自动化技术将有益于城市的宜居性、公平性以及生态环境。

五、城市是否应该加强交流，互相学习？城市机动性指标有什么帮助？有什么是纽约可以做的？

在近 40 年的从业生涯中，我认为解决城市交通难题的最好方法是学习世界上各个城市是如何处理的。我们可以从其他城市的实践中获得收获，并且可以探求为什么同一策略在某些城市会比其他城市更有效。

在发布最新版的纽约城市交通战略规划和相关的温室气体行动战略后，我们收到了大量城市机动化指标。显然，纽约在降低车辆使用和人均二氧化碳排放方面领先于美洲其他城市，但从全球范围看，纽约却滞后于一些欧洲和亚洲同等城市。我们正在向世界最佳范例学习，并期待有机会加强信息交换。