青岛首批快递无人车正式上路

主要用于从网点到快递小哥之间接驳，目前还无法完全替代上门派送

在经过一个多月的开放道路试运营之后，8月1日，青岛首批获得道路测试牌照的无人驾驶快递车正式上路。该批快递无人车共10辆，主要用于中转场与网点、网点与小哥区域的接驳，是快递小哥的好帮手，可以帮助物流企业降低40%—60%的物流成本，但并不能完全替代快递小哥的上门派送。

一辆正式上路运行的顺丰快递无人车。

文/片 赵波 李自强
青岛报道

复杂路况下 自主导航、规避障碍

8月1日上午，在青岛市高新区智力岛路1号创业大厦门口，10辆快递无人车整装待发。

记者注意到，此次上路运行的快递无人车共两种车型。两款车都是白色车身，其中一车体标有圆通的字样，另一款车身印有“顺丰”的LOGO，但圆通的快递无人车个头和体形明显比顺丰的要大一号。

记者在一辆顺丰快递无人车旁看到，从车的一侧掀开车厢门，是整个的空旷货厢，里面没有方向盘等驾驶设施，快递物品都可以放在货厢里。每当完成任务或在执行任务过程中，依据出现的情况，车子还能发出“无人车已到达，请快卸货，辛苦了！”“顺丰无人车祝大家心想事成，一帆风顺！”“哥哥姐姐们请让让我吧！”等各种提示音。

8月1日上午9时30分左右，随着一声“青岛市智能网联汽车道路测试——快递无人车配送启动”的指令，快递无人车鱼贯而出，正式在高新区的市政道路上运行。

记者注意到，这批快递无人车接到指令后可以自动导航，在路口实现转弯，也能识别红绿灯和一些不同路况。比如有人出现在快递无人车前时，车子会自动停车。

据了解，顺丰的快递无人车是由新石器公司制造。新石器公共事业部公共事务总经理程飞介绍，该类车型采用了先进的自动驾驶技术，搭载了360度感应设备和高清摄像头，能够实时检测周围环境，确保行驶安全。车辆内置高精度定位系统和智能决策系统，能够在复杂路况下自主导航、规避障碍，并具备红绿灯识别能力。“无人车还配备了多重安全保障系统，包括紧急制动、远程监控和商业保险等，确保在紧急情况下能够迅速响应并妥善处理。”

程飞介绍，目前新石器无人车已实现全天候、全工况及各类气候、天气环境下的完全自动驾驶能力，在全国多个城市实现规模化应用，累计交付部署无人车超2000台。

每车日均最多 可送千件快递

青岛顺丰的工作人员介绍，早在三年前，青岛顺丰便投放了多辆无人车在数家高校封闭道路上测试运营。经过不断优化和升级，无人车早已达到城市道路运行标准。一个多月前，青岛顺丰经批准，投放了十辆无人车在市区多个区域开展快递接驳试运营服务，目前试运营结束，正式上路运营。除了第一批，第二批30辆快递无人车的手续也在审批中，未来青岛顺丰将持续投入200辆，覆盖全青岛。

“无人车最大载货容积大概是3个立方米，载重大概能达到500公斤。这批‘无人车’设计时速可达60公里每小时，满电状态下续航可达100公里。而且在宽度仅为1.5米的窄道，车辆也能灵活通行。每辆无人车预计每天可完成4至6趟投递任务，配送快递量可达600件至1000件。”青岛顺丰营运负责人姜鹏介绍。

据介绍，经过三年的运营测试，青岛顺丰的无人车除了在校园进行派送外，在青岛道路上的无人车主要用于中转场与网点、网点与小哥区域的接驳，并不能完全替代快递小哥。“无人车可以全天24小时随时完成接驳任务，完全可以满足我们各区域之间的接驳需求。并且它是电动的，更加环保，不仅可以有效降低交通事故率，还能减少碳排放。”

姜鹏表示，“根据过去一个多月的统计，现在这十辆无人车在接驳的时效上均有较大幅度提升，在接驳成本上降低了60%。”姜鹏说，除日常运营提升效率之外，无人车在“618”和“双11”等快递高峰期将发挥突出作用。“在快递高峰期，无人车可以24小时内任何时间点往返于网点与小哥之间，满足第一时间的派件需求，大幅度缩减末端派送时长。”

青岛开放121条道路 用于智能网联汽车路测

7月4日，青岛市智能网联汽车道路测试与示范应用联席工作小组发布了《关于公布青岛市智能网联汽车开放测试道路目录(2024年第一批)的通知》，青岛在市南区、市北区等八个区(市)共开放了121条道路用于包括无人驾驶汽车在内的智能网联汽车“路测”，涉及香港中路、东海中路、同安路、铜川路等车流量较大的道路，其中部分道路仅开放特定路段。

根据该通知，相关主体可根据需求从本目录中选取合适道路，向市智能网联汽车道路测试与示范应用联席工作小组申请开展相关活动，进行相关活动的智能网联车辆应当取得临时行驶车号牌或车辆编码，并在指定的道路进行测试。

“这些用于路测道路的设置都是根据企业的需求，后续还会根据企业的需求，不断加大道路的开放力度。”青岛市工业和信息化局交通装备产业处处长卢云峰介绍，“此次快递无人车放在高新区，也是因为高新区代表了高新技术的一个方向，另外高新区车辆相对于主城区车辆也较少，不会给交通带来压力。”

卢云峰表示，这个快递无人车不会替代快递小哥。因为它只是从事快递转运，从快递的上一级节点到菜鸟驿站，实现的是从中转场与网点、网点与小哥区域的接驳。青岛针对无人驾驶载客汽车正在积极进行研判，目前还没有引进的计划，下一步青岛将根据企业需求，加快快递无人车牌照的审批，助力物流企业提高效率，实现降本增效。

济南既有小区增设电动车充电桩可享补贴

2025年年底前，充电端口与车辆保有量的比例争取达到1:3

记者 孟杰 通讯员 李群杰
济南报道

近日，济南市住房和城乡建设局联合8个部门印发《济南市住宅小区电动自行车充电设施和停放场所建设管理指导意见》，提出争取在2025年年底前，住宅小区电动自行车充电端口与电动自行车保有量的比例达到1:3，将对符合条件的既有住宅小区电动车充电桩和停车棚建设给予补贴，并明确电动自行车充电执行民用生活用电价格标准。

据悉，济南是全国开展电动自行车安全隐患全链条整治行动以来，首个针对推进既有小区增设电动自行车停放充电设施制定规范性文件，并对设施建设给予政府资金补贴的城市。

充分利用空间资源 明年底前 符合条件可享补贴

《指导意见》称，新建住宅小区要按照相关规定配建非机动车标准车位，一并设置车棚等遮阳遮雨设施及电动自行车充电设施；既有住宅小区则根据空间资源情况“能建尽建”，在征求业主意见的基础上，可充分利用小区内公共用地或原有非机动车停放场所建设，也可充分利用小区道路或改造绿地建设充电桩和遮风挡雨设施，也可在小区内楼旁、墙边等处建设符合安全规定的简易充电设施。机关、团体、企业、事业单位有条件的可在单位院内利用现有场地按照标准建设充电设施和停放场所，提倡“满电回家”。

按照“谁投资、谁受益”原则，采取补贴方式，鼓励多方参与电动自行车充电设施和停放场所建设。文件印发之日起至2025年12月31日，在既有住宅小区建设8个端口以上的电动自行车充电桩给予600元/个的建设补贴，停车棚按照60元/平方米给予补贴，鼓励电动自行车充电设施建设运营企业为充电设施、附属设备购买保险和为充电居民购买单次充电险。

执行居民用电标准 建设运营企业 不得随意涨价

《指导意见》明确，住宅小区电动自行车充电设施用电价格标准执行山东省居民合表用户电价（现行标准为每千瓦时0.555元），充电电量单独计量，充电设施建设运营企业不得擅自提高供电价格。

住宅小区已经实行“一户一表”的，电网企业应建立电动自行车充电设施建设用电手续办理绿色通道，简化办理流程，提供技术支持，逐步实现已安装的设施全部由电网企业直接供电，减少中间环节。住宅小区未完成“一户一表”改造，由非电网供电主体供电的，电网企业会同街道（镇）或村（居）民委员会协调供电方按照相应电压等级居民用电价格向电动自行车充电设施建设运营企业收取电费，并尽快推动按照我市住宅小区“一户一表”改造政策完成直供电改造。

规范充电收费价格方面，《指导意见》指出，电网企业指导建设运营企业积极申请分时电价政策，引导居民在波谷时段充电，最大限度降低用电费用。指导意见施行后建设的充电设施由街（镇）、村（居）民委员会在征求业主意见后，与建设运营企业签订协议，充电电费和服务费应分别标示、分别计价。指导意见实施以前建设使用的充电设施尽快完成升级改造，原则上自2025年1月1日起全面实现充电电量单独计量。

建设运营企业应在充电场所显著位置公示企业名称、24小时服务电话，并按照明码标价有关规定，单次充电结束后，建设运营企业应当通过微信公众号、小程序等方式，向用户推送计费模式、充电时长、收费金额等信息。

推行数字化管理 规范住宅小区 电动自行车使用

《指导意见》提出，济南将探索建立全市电动自行车充电监管平台，实时监测全市电动自行车充电状态，通过对建设运营企业充电设施的数据接入，监控其运营和服务行为，实现全部充电设施可视化、可管控。

住宅小区管理单位和物业服务企业应加强住宅小区电动自行车停放管理，引导居民使用充电设施为电动自行车充电。

为有效阻止电动自行车进楼停放、充电，《指导意见》还提出，村（居）民委员会和物业服务企业推动居民小区5G+电梯智慧梯控系统或其他电梯智能阻止系统建设，积极扩大安装的覆盖面，有效阻止电动自行车进楼停放、充电。鼓励多层住宅楼道内增设监控系统，重点监控电动车蓄电池入户充电行为。

编辑：蓝峰 美编：马秀霞 组版：刘淼