

# 快递电动车时速禁超 15 公里

快递专用电动三轮车国标公开征求意见 整车质量要求小于 200 公斤

以后可能不是什么车都能送快递了,而必须是:最高时速不大于 15 公里,整车质量小于 200 公斤,且一次充电后,续航里程不小于 60 公里。近日,国家邮政管理局发布国家强制性标准《快递专用电动三轮车技术要求》(征求意见稿),并公开征求意见。

这是我国出台的首份专门针对快递行业车辆的国家强制性标准。根据这个标准,某快递公司负责人说,这样的速度堪比自行车,影响配送时效。而且公司 400 辆快递车至少在续航能力方面都不达标。另一家规模较大的快递公司负责人说,按照这个标准,公司 1000 多辆快递车,没有一个能达标。

北京交通大学物流研究院副院长王耀球则表示,规范标准有助于规范快递车,减少其违规操作,并减少由快递三轮车引发交通事故的可能性。



## 焦点 1 最高时速不能超过 15 公里

企业:速度堪比自行车,运送快递无法保证“准点准时”

意见稿对最高车速、整车质量等技术指标做出了细化规定。值得注意的是,意见稿规定,快递三轮车最高车速不应大于 15 公里/小时。同时规定,快递车启动时不应加速过快,4 秒内起步加速应不大于 5 公里/小时。

某快递企业相关负责人表示,这样的速度堪比自行车,影响配送时效。他说,目前,快递车时速约 30 公里,标准中的最高车速下降一半。

对于限速规定,标准起草组解释,快递三轮车在非机动车道上行驶,又带有一定重量

的厢体,车速过快不仅会对其他车辆造成潜在威胁,也会给快递员的自身安全以及快件安全带来隐患。

此外,起草组认为,考虑到其他交通参与者的安全,尤其在居民小区等人员密集的地方,快递三轮车启动时不应加速过快。

但这样的速度是否能满足快递企业的需求?上述快递企业负责人告诉记者,这样的速度能保证安全,但运送快递却很难保证“准点准时”。原本半小时的送货时间,可能被延长至 1 个小时。“对运送冷链

产品影响更大”,他说,“冷链商品需在中午前送出去,如果太晚,再好的冷链措施也无法满足需求”。

相关专家认为,限速是各方面博弈的结果,但目前,路面的电动三轮车速度大多高于这个速度。

王耀球认为,快递车需行驶在非机动车道上,如果时速超过 15 公里,可能对行人等造成伤害。

中国快递协会原副秘书长、永驿物联智库负责人邵钟林认为,需考虑道路的承受能力,也需满足快递运送的要求。

## ■ 释疑

统一标准是否意味着不禁行?

专家:符合国标的快递车,政府应给予通行条件

此次即将出台快递专用电动三轮车强制性标准,是否意味着,快递车辆将摆脱尴尬的限行束缚?

对此,王耀球认为,目前,快递电动三轮车仍是法律及规范制度的管理盲区,需平衡城市交通管理与快递行业本身的发展。

国标出台后,邵钟林也认为,快递车将具合法身份,但当地政府也需给予一定的通

行条件。他说,“合法性会提高,但可能仍要符合某些城市的禁行规定”。

对于深圳等地严格的限制,他认为,对于符合国标的快递车辆,政府应给予一定的通行条件。

某快递公司负责人表示,目前,快递车无统一标准,生产厂家鱼龙混杂。我们也希望早日出台统一规范,“不用被扣、被抓”,能够合法上路。

## ■ 链接

绍兴已推行快递车“持证上路”

4月8日,浙江省绍兴市一环内,60辆具有“合法身份”的电动快递三轮车开始工作。此前,一环内为该市电动三轮车禁行区。昨日,绍兴市邮管局相关负责人表示,未来,城区将配备500辆“合法”电动快递三轮车。

据了解,今年2月,绍兴市邮管局联合多部门印发《绍兴市快递配送车辆管理办法(暂行)》,明确三轮车的尺寸、最高速度等规定,并对快递三轮车统一编号发放“快递配送证”。

未来,绍兴市一环内将有170辆“合法”电动快递三轮车。绍兴市邮管局相关负责人表示,170辆车的配额由多个部门共同商讨,将统一分配给不同快递公司。他说,将限定快递车的工作范围,170辆车可在一

环通行,但另300余辆则禁止进入一环。“快递车的数量主要根据城市的容量进行分配”。

更换新车的费用由谁负担?上述负责人介绍,新车的费用由企业负担,一辆车大概需要4000多元。记者计算,如果按照更换500辆新快递车计算,绍兴的快递企业共需负担200万元。

而北京某大型快递公司的负责人告诉记者,该公司目前共有约千辆快递车,如果按照新国标规定,没有一辆车合格。如果要更新车辆,按起草组预估,光电池价格就要提高2000多元/辆。记者据此计算,光这笔费用,该公司就需要投入200万元,相当于绍兴市更新快递车辆的整体投入。

(据新华网)

## 焦点 2 装载量下降 成本增长近一倍

起草组:车厢成本增加近 800 元,电池成本增加 2000 多元

除限速,意见稿对快递车整车质量、最大载重量及蓄电能力也做出规定。根据规定,快递车的整车质量小于 200 公斤,最大装载质量不大于 180 公斤。

记者注意到,相比 2014 年出台的《快递专用电动三轮车技术要求》行业标准,整车质量下降了三分之一,由原来不大于 300 公斤降低为小于 200 公斤。

起草组解释,最大程度降低快递三轮车的自重,可以降低安全风险。180 公斤的最大装载重量,是依据快件实际装载质量。

起草组认为,快递企业日

均投递重量一般在 300-360 公斤之间,按每天投递两个频次计算,每次送货重达 150-180 公斤。如遇周末及促销活动,货物重量有所提升。

某快递企业负责人表示,目前运送快递的装货量多在 100 公斤,大或重的东西会选择机动车,整车质量也满足条件。但并非每辆快递车均符合标准。

起草组表示,整车质量下降意味着厢体需采用质量较轻的新材料,如铝合金,成本增加近 800 元。上述负责人表示,厢体成本还可以接受,但更换蓄电池的价钱略高。根据规定,快递三轮车一次充电

后,续航里程应不小于 60km。

该快递企业负责人表示,现有快递车充电后,一般能行驶 20-30 公里,60 公里相当两块电池的续航能力,“电池一般能用半年到 10 个月”。

起草组认为,在用快递三轮车的蓄电池一般采用铅酸电池,使用寿命短,价格较低。满足要求的话,建议采用锂电池或光伏电池,价格提高 2000 多元。

上述负责人直呼这样的投入成本太高。他说,现有快递车成本约 2800 元,换成锂电池,整车成本增长近一倍。“按照现有 4000 台快递电动车计算,需要再投入约 800 万”。