

“轨交+快递”到底好在哪？

□ 张明珠



上海地铁。本报资料室供图

日前，金华顺丰速运联合金华市轨道交通集团开展的同城快递运输开始试行。快件置于双层笼车中，由专人押运，经“金义东线”轨道交通干线运输后，顺丰接驳至两地集散中心。试运行首日，共运送12笼车快递。

地铁运快递已不是新鲜事。2023年，广东深圳、北京、江苏无锡、浙江金华、上海等地陆续试点地铁运快递业务，与城市轨道交通进行融合。“轨交+快递”合作基础是什么？为适应新合作模式，快递公司做了哪些努力？未来，双方还有怎样的合作空间？

地铁运快递试点项目为城市轨道交通和邮政快递业带来双赢机会，实现资源共享。邮政快递业通过地铁运输快递，更快速地将快递送达目的地，提高服务质量。同时，地铁非高峰时段富余运力得以利用。城市快递业务量大、轨道交通覆盖率高为“轨交+快递”奠定合作基础。

2023年9月23日，北京市启动城市轨道交通快递运输试运营工作，选定4号线、9号一房山一燕房线作为北京市首批城市轨道交通非高峰时段快递运输试点线路。

“目前，北京市常住人口逾2000万，每日收寄投递快递量超过1700万件，主要通过城市道路运输。北京城市轨道交通近年来规模持续扩大，运营线路27条，里程807公里。”北京市邮政管理局相关负责人表示，北京轨道交通资源覆盖广泛，非高峰时段富余运力较为充足，为开展邮政快递运输提供了可能性。

2023年11月8日，在无锡，“长三角”地区首条“空铁轨联运”物流示范线正式投运。背后离不开无锡市邮政管理局主动筹划、组织，快递企业与地铁集团积极参与，深入协作。

“无锡市快递业较为发达，是华东快递集散中心，位于无锡高新区的苏南快递产业园是国家级快递产业集聚发展示范区。无锡市已培育中通、申通省级快递企业总部2家，顺丰、圆通等区域总部2家，共建成14个可转运全国邮件、快件的一级快递运输枢纽中心。”无锡市邮政管理局相关负责人介绍，无锡市近年来推进多式联运、多港联动，提升物流供应链驱动力、提高城市产业链竞争力，打造建设现代化物流枢纽示范城市，在现代物流业的融合发展上具有较大优势。在一定程度上，也促进了城市轨道交通与邮政快递业的融合。

在快递产粮地金华，同样实现了城市轨道交通与邮政快递业的融合。2023年，金华（义乌）市快递业务量为136.94亿件，连续第四年位列全国第一，快递业务规模有一定基础。2022年底，金华市第一条轻轨线路“金义东线”正式开始运营。这条线路串联了金华、义乌、东阳3个主城区，为3地城乡居民流动和外地游客来金出行提供了最大化便利。“金义东线”贯通运营为金华市地铁运快递带来机遇。2023年上半年，金华市轻轨集团提出学习国内部分地区先进经验，尝试在非高峰时段通过轻轨转运快递包裹的想法。在金华市邮政管理局牵头下，顺丰、京东等企业开始与轻轨集团进行试点对接。

2023年11月初，京东“金轨小时达”试运营，11时—12时30分在金义东轨道交通项目开展同城快递运输，此时段不仅是客流非高峰时段，同时符合同城快递转运时间。试运营覆盖金华、义乌、东阳三地，共16个站点，与站点邻近的京东物流营业部完成同城快递合作。

金华市邮政管理局相关负责人表示，通过各类交通运输方式缩短中途运输时长、减少破损丢失来实现降本提质增效，对行业深化供给侧结构性改革、实现绿色节能减排、提高行业形象和竞争力都有重大的意义。

量大+线密

定制+专用

地铁系统通常为乘客服务而设计，不同于专门用于货物运输的交通工具。为适应创新物流模式，进行地铁运快递试点项目的快递企业积极研发相关配套工具、规划运送路线、制定承装容器使用标准……以提高运输效率，并尽量减少对乘客出行造成影响。

2023年8月18日，深圳在全国率先启动探索轨道物流新模式，选定地铁11号线打造首个空铁轨联运物流示范线项目，采用“枢纽到站”模式，通过专箱运货模式开展轨道物流示范服务，即地铁将货物从福田枢纽运输到碧海湾站出站，转运顺丰华南航空枢纽飞国际、国内市场。

“目前深圳空铁轨联运示范线项目运营效果达到预期，日均运送快件2000票，件量还将逐步增加。”顺丰相关负责人介绍，场地的适配性很大程度影响作业效率。据了解，福田枢纽、碧海湾地铁站进行

了相应的物流功能区改造。其中，福田枢纽建立货物到发、装卸传输、安检分拣的一体化空间，而碧海湾地铁站则建立货物中转空间，包括增设垂直电梯等设施。

在地铁运快递场景中，适配承装容器的作用不容小觑。北京邮政在筹备过程中，多次与北京地铁进行沟通，了解地铁车厢内部参数，制定承装容器使用标准。同时，结合地铁站内电梯承重能力、门宽、箱体尺寸，在北京交通发展研究院指导下，研发、定制符合地铁站内作业标准的承装容器，以满足地铁站内各环节使用标准。在运营过程中，北京邮政对承装容器持续优化。对承装容器四角增加防撞角；增加车轮框架高度，便于地铁站内推行；转向轮一侧轮胎向内移动3厘米，防止推行过程中蹭脚；扶手车把由曲向改为直向，并向内移动0.5厘米，防止承装容器在电梯内及

地铁车厢内与周围设备磕碰……每一次细微调整，助力运送过程更加顺畅。

谁来送？同样是关键。北京顺丰与北京地铁共同开展培训计划，培养专门的“地铁快递员”，熟悉地铁线路和运行规律的他们，能够高效完成快递取送工作。

为了更好地与城市轨道交通融合，无锡邮政打破现有运行模式，将地铁作为运输通道，在地铁中安排专职押运员负责邮件在地铁中的安全运输；将地铁站作为与揽投网点的交换窗口，与揽投网点实现进出口邮件的交接；将集散（分拨）中心所在地铁站作为汇集、分散的中心节点实现邮件的交换。

同时，为了方便快递跟车人员和目的接驳人员之间进行快速交接，无锡地铁公司分别在硕放机场和无锡火车站地铁站设置专门的快递交接点，提供临时存放和拿取快递的场所。

向深+向广

地铁系统具备高速和高频的运输能力，在城市内运送快递有优势。与传统公路运输相比，地铁运输能够避免交通拥堵和道路限制，提供更加便捷的配送通道，缩短快递的配送时间。值得一提的是，地铁线路一般贯穿城市核心区及人口密集区域，通过地铁进行快递运输，可以将沿线商户、客户之间的距离拉近，拓展服务范围。

“在重大节假日前一天，北京道路拥堵，通过地铁运输降低了此类场景的时效不确定性；其次，地铁运快递满足北京同城范围内各类商家、客户的快递物流需求，尤其助力‘同城半日达’产品时效加速。”北京顺丰相关负责人介绍，北京顺丰与地铁公司共享数据资源，通过数据分析优化线路与时刻表，进一步提高快递的运输效率。另外，顺丰同城T网现有网络，地铁运输替

代支线运输，部分站点减少了对开班次直接到达目的地，提升快递送达时效。

地铁作为一种环保、低碳的交通工具，快递企业与之融合，在降低道路交通压力、减少碳排放等方面产生积极作用。

“以目前试运行的火车站网点来说，从集散（分拨）中心至火车站的邮路全程约为50公里，使用4.2米柴油厢式货车运输需要消耗6L左右柴油，产生相应碳排放。而通过地铁低客流量时段运快递，实质上是对已存在运能进行利用，并不额外产生新的碳排放。”无锡邮政渠道运营中心副经理朱晓东说。

北京顺丰采用C-BOX可循环箱和H-BOX循环箱进行地铁运输的托运，减少使用一次性纸箱，单个循环箱可使用超过百次。同时，通过地铁运快递可以减少投入支线车

辆，降低企业物流运输成本，提高效率、促进可持续发展。

在快件安全方面，无锡顺丰运营部负责人徐彦波表示，地铁系统对安全管理非常严格，设有专门的监控系统和保安人员。与普通公路运输相比，这种合作模式可以降低货物被盗或损坏的风险，更大程度确保货物安全。而保障乘客安全、人货隔离方面依然是公司后续关注重点。

“随着地铁线路的不断增长以及大众低碳环保的意识不断增强，城市轨道交通与邮政快递的合作面越来越广，参与地铁运输邮件的网点将越来越多。”关于地铁与快递未来合作空间的畅想，朱晓东表示，未来地铁站可能会逐步提供快递服务，邮政网点也可能提供地铁服务。诸如在地铁站建设快递驿站、邮政网点提供地铁卡充值服务都有可能实现。



数说物流

根据国务院物流保通保畅工作领导小组办公室监测汇总数据，3月4日—3月10日，全国货运物流有序运行。

铁路

国家铁路

累计运输货物 7595.8 万吨

环比增长 4.52%

高速公路

全国高速公路

累计货车通行 4982.5 万辆

环比增长 7.96%

港口

监测港口累计完成货物吞吐量

23445.3 万吨

环比增长 0.93%

完成集装箱吞吐量 552.7 万标箱

环比增长 9.19%

民航

民航累计保障航班 10.9 万班

（其中货运航班 3901 班，包括国际

货运航班 2380 班，国内货运航班

1521 班）

环比下降 10.09%

快递

邮政快递累计揽收量约 31.27 亿件

环比增长 8.92%

累计投递量约 31.3 亿件

环比增长 5.35%

（全媒体记者邹雨轩制图）

最新数据显示，目前我国的新能源汽车产销量占全球比重已经达到60%，高居全球第一。在这个背景下，如何推动我国新能源汽车产业进一步高质量发展，成为两会期间代表热议的话题。

“今年我的提案将聚焦中国智能网联新能源汽车的系统性高质量发展、高水平安全，以及民营企业的高质量发展。”全国政协常委、赛力斯集团董事长（创始人）张兴海表示。

培育全产业链人才

人才是支撑产业高质量发展的基础。随着我国新能源汽车产业的飞速发展，高技术人才的缺口也在不断扩大。工信部等三部门印发的《制造业人才发展规划指南》指出，到2025年，我国新能源汽车人才净缺口为103万人。

“跟传统汽车充沛的人才储备相比，具备电动化、智能化技术及应用能力的新时代汽车人却非常匮乏，涉及研发、制造、采

购、营销、服务、维保等的智能化、电动化全链条人才都很紧缺。”张兴海说。

为此，他建议，一方面政府应出台政策鼓励高校及职业学校设置智能化及电动化相关专业学科，加大招生比例，同时拓宽和延展电动化、智能化职业技能等级认定、健全高技能人才激励机制等相关政策。

另一方面，鼓励智能网联新能源汽车企业前瞻性介入全链条人才培养，深度参与高校、职业教育教学计划，提供实习、在岗培训渠道。

打造龙头供应链企业

张兴海透露，2023年，他走访了全国上百家供应链企业，发现中国供应链企业大

多集成化程度不高，成为中国新能源汽车行业发展的短板之一。

发展智能网联新能源汽车是中国汽车培育新质生产力的重要抓手，需要整车企业及供应链企业齐头并进。“汽车产业的智能化和电动化正在重塑汽车供应链体系，为中国汽车供应链企业的发展提供了绝好的契机，也催生出如宁德时代这样的具有国际品牌影响力的龙头供应链企业。”他说。

因此，张兴海提出《关于提升供应链企业集成化支持汽车产业持续发展的提案》，建议一是政府相关部门制定和出台具体的相关政策，引导、鼓励和支持有实力的供应链企业对规模较小的供应链企业进行整合、兼并和重组，进一步壮大实力较强的企

业，最终形成龙头企业的行业地位；二是对中国零部件行业进行深入调研，识别出有潜力成为行业龙头的供应链企业，尤其是民营供应链企业，为这些潜在的龙头企业提供生产要素支持，以及研发和发展的财税和金融支持；三是制定帮助中国供应链企业与国际接轨的行动方案，支持中国汽车供应链企业参与全球汽车产业链分工与竞争，做大、做强和提升国际品牌影响力，为中国整车企业，尤其是智能网联新能源汽车企业的出海做好准备。

发挥综合竞争力

2023年，中国汽车全年出口量达522万辆，超越日本跃居全球第一大汽车出口

如何推动新能源汽车高速出海？

□ 全媒体记者 许愿 通讯员 谢力

国。其中，新能源汽车成为重要增长极，全年中国新能源汽车出口120万辆，同比增长达77.6%，欧洲、中东等地也已成为中国汽车重要的出口目的地。

但问题也依然存在。张兴海介绍，由于世界经济复苏势头不稳、动能不足，全球范围内的关税和非关税贸易壁垒明显增多等外部原因，我国新能源汽车出口还面临巨大挑战。

如何破题？他建议成立国家级终端消费信贷金融平台，给予出海的自主车企信贷资金及贷款服务支持，保证自主车企在海外与外资车企竞争中明显的金融政策优势。

同时，相关部门推动汽车碳足迹核算标准、方法和数据的国际互认，特别是加强与欧盟的低碳发展合作，为中国新能源汽车出口欧洲打通碳排放相关阻碍，并识别有潜力且积极出海的零部件企业，与优质车企在海外协同合力发展，发挥中国汽车在供应端、制造端、产品端的综合竞争力。