■三轮车管控升级·影响

编者按: 进入8月,山东省内菏泽、济南先后出台政策,限制或者禁止电动三、四轮车在市区的通行。政策涉及车辆的生产、销售、使用等多个环节,从而引发产业链躁动,快递业首先感受到压力,电动车销售也已遇冷,我省作为三轮车生产、保有量的大省,产业发展路在何方?

省内多地限行禁行电动三、四轮车,对快递的影响最大

济南一天60万件快递,咋送啊

快递行业或将迎来巨变。进入8月以来,山东省内菏泽、济南先后出台政策,限制或者禁止电动三四轮车在市区的通行。一石激起千层浪,政策一出,各行各业一阵躁动,首当其冲的就是快递业,数据显示,九成以上的快递车是三、四轮车。禁止三轮车上路,甚至意味着快递行业的灭顶之灾。如何落实禁行政策同时兼顾民生成为摆在决策者面前亟待解决的问题。

济南经十路历山路口,每十分钟大约有15辆到20辆三轮车经过,大部分是快递用。本报记者 周青先 摄

本报记者 张泰来
实习生 逯兴鑫

省内已有多市限制三、四轮车通行

8月2日中午,济南市公安局官方网站张贴出济南市公安局代市政府起草的《济南市人民政府关于加强三(四)轮车管理的通告(征求意见稿)》,自此,济南市对三轮车首次明确了禁行态度,对于非法三、四轮车的全链条监管也由此开端。

无独有偶,在济南发布政策的前一天,省内菏泽市也出台政策,严禁超标电动车(不符合国家标准的三轮电动车和小型低速电动汽车)生产、销售,在城区规划设定限时限行路段。

早在2015年底,日照就出台政策禁行三轮车,针对包括电动及燃油三、四轮车在内的非法三、四轮车划定禁行区域并不断扩大。2016年9月,临沂市出台政策禁止三轮车在汽车站周边通行,之后又不断扩大禁行范围。

对比最先出台禁行政策的日照、临沂,菏泽和济南的政策来得更为猛烈。日照、临沂更多是将力度集中在限制三、四轮车的通行上,主要内容是划定禁行区,对非法上路车辆进行严查严罚。济南、菏泽的政策更为彻底,除了给三轮车划定禁行区域外,政策还涉及相应车辆的生产、组装、销售等环节,明确禁止生产销售超标电动车,对于违反者吊销相应执照,同时给予三至五倍罚款。

九成快递三轮送 快递行业忧心忡忡

山东省公安厅副厅长丁冠勇在近期的一次会议上透露,我省大约有300万辆电动三、四轮车的存量。

一旦对电动三、四轮车实施限行、禁行,其影响面之大难以预估。其中,首当其冲的就是快递行业。8月2日,济南市就禁行三轮车征求意见的消息一发出,就有快递从业者表示这对于快递行业来说简直就是“灭顶之灾”。

记者曾就此事与20名快递小哥交流,小哥们却表现得非常淡然,“没事,禁不了的,这么多年了都这么送的,哪能说禁就禁。”在众多快递小哥的眼里,三轮车就是送快递的标配,以至于让众多小哥潜意识里认为绝对不可能禁行,一旦禁行就等同于取缔快递行业。快递公司的中层以上管理者对于此次的三轮车禁行却表现得异常焦虑,他们实在想不出更好的替代方式。

济南市快递协会提供的数据显示,去年济南市完成的快递业务多达30216.61万件,占到全省的大约20%。目前,全市有快递从业人员2.5万人,其中一线快递小哥超过万人,保有用于快递送达的电动三轮车8000多辆,平均每天收发快递大约130万件,这其中九成以上都是通过电动三轮车送达。禁行政策生效后,每天将有超过60万件快递无法及时派送。

更新车辆增派人手 成本谁来买单

一旦禁行政策生效,快递行业如何应对,还有没有其他替代方式?众多快递从业者均一筹莫展,连称“想不出替代的办法”。

快递协会工作人员给记者算了一笔账,目前可以想到的替代电动三轮车的方式有两种。一是电动二轮车,其载货量大约是电动三轮车的三分之一,如果用二轮车代替三轮车,按照目前济南市8000多辆快递三轮车计算,整个快递行业大约需要三倍数量即25000多辆电动二轮车,这需要在现有快递小哥的基础上,再增加两倍的用人数量,但这对于任何一家快递公司来说都是一笔巨大的成本。

还有一种替代方式是将现有电动三轮车置换为新能源四轮汽车,三轮车的载货量大约是四轮汽车的70%,也就是说,全市大约需要5000多辆汽车才能满足当前业务量需求。配送汽车每辆的售价在80000元左右,这不但会给快递企业带来巨大的成本,驾驶资质、停车难等问题也会衍生。

对于电动三、四轮车的单位规范管理有其必要性、紧迫性,但其给快递行业带来的影响也是切实存在,如何平衡二者的关系,也是摆在决策者面前的一个难题。

新闻背景

菏泽下月设禁行路段

自8月1日起

对非法生产不符合国家标准的三轮电动车和小型低速电动汽车(以下称超标电动车)及各类配件的企业一律停业整顿;此外,9月1日起,全面清理城区内超标电动车经销商及销售网点;9月16日起,菏泽市内设定禁行路段,部分路段部分时间禁止超标电动车通行。

济南拟禁行三轮车

自新规施行之日起至2019年7月31日禁止机动三轮车和非机动三轮车在城市高架路、快速路、经十路(凤凰路至二环西路)、马鞍山路、龙奥北路、龙奥南路、旅游路(凤凰路至二环西路)、天成路、纬一路、千佛山南路,以及二环路(不含)以内道路右侧设有公交专用道的道路通行。也就是说,不管是否有没有车牌,也不管是人力还是电动、燃油三轮车,在此期间,上述高架路、经十路等主干道,以及二环路以内凡是划定了公交车道的路段,都禁止三轮车上路。

2019年8月至2020年7月底禁行范围扩大至二环路以内及重点区域周边的道路。也就是说,大约一年以后,三轮车禁行道路的范围将由部分路段扩大到部分区域。

2020年8月1日起两年以后,城市建成区内一律禁行三轮车。违反规定的,公安机关交通管理部门依法查处。

他山之石

国内多地设置政策过渡期

国内众多城市也早已经开始了对于电动车的规范管理,其政策也多涉及对于电动三、四轮车的禁止或者是限制通行。对于涉及民生快递等行业,一些城市也在禁行的同时出台了相应的过渡期政策保证快递行业的正常运转。

比如深圳,在制定限行政策之初就明确提出,根据交通拥堵程度、公共交通设施配套等因素,将市区划分为电动车禁行区、限行区和准行区,限制电动车通行,但将快递、外卖等特殊行业排除在限行范围之外。

北京则对于快递行业实施规范管理,要求快递车辆统一颜色、统一标识、专属编码,允许其正常上路行驶。

2018年7月11日起,针对市区范围内的电动三轮车和电动四轮车,郑州市明确规定,无论是无证上路还是无牌上路,都将按照机动车标准执行处罚。

延伸阅读

济南快递行业已尝试规范运营

据了解,在济南,快递行业也一直在进行着规范运营的尝试,2016年,快递协会联合交警部门推出快递行业内部识别代号,提出快递车辆三统一(统一企业外观标识、统一悬挂内部识别号牌、统一购买车辆保险),去年又提出所有快递从业者持证上岗,今年交警支队联合快递协会市邮政管理局出台快递、外卖行业“十二条规定”,指导从业者“六统一、六不准”。

快递协会相关负责人介绍,目前,已有EMS、顺丰、京东、百世等25家快递企业纳入行业内部识别代号管理,大约8000辆车辆通过审核并悬挂内部识别号牌与社会车辆区分。截至今年6月,全市一线快递小哥持证上岗率已经达到44.8%,另有占总人数32.7%的从业者正在报名学习。

基于此,在采访过程中,众多的快递从业者也一再表达希望政策不搞一刀切,对快递行业在规范管理的基础上网开一面,允许其在过渡期正常上路行驶。

截至8月6日,禁行三轮车政策征求意见已经结束,但到发稿为止,相关部门并没有再度发声,政策何时生效,在一年过渡期针对快递等行业有没有相关管理措施还有待进一步解密。