往来穿梭的快递员已成为城市的风景，相关问题也浮出水面

别让快递变成城市管理隐患

经济日报·中国经济网记者 吉蕾蕾

经纬

城市生活越来越离不开快递，不过迅猛发展的快递，给城市带来的环境、安全、交通等问题也越来越突出，特别是特大城市规范化管理与快递物流业传统运营模式之间的矛盾日益显现。该怎么化解这些矛盾，让城市快递更加顺畅、高效、集约发展成为城市新课题

如今，快递服务已经深入人们的日常生活。据数据显示，2017年全国快递业务量完成400.6亿件，是2007年的33.4倍。快递迅猛发展的同时，也给城市带来环境、安全、交通等问题，特别是特大城市规范化管理与快递物流业传统运营模式之间的矛盾日益显现。该如何化解这些矛盾？

快递网点何处“安家”

规划的缺失和成本的提升，都让快递派送网点的设置距离服务对象有点远

早晨5点半，从首都机场附近的顺义楼台村出发，前往位于顺义姚店的分拨中心取件；7点半，取件完毕，前往东城区集散点；9点，到达集散点，停车卸货，往电动三轮车上分拣包裹，开始派送；下午3点，派送结束，进入收件时段；晚上8点，启程前往顺义交件，单程40多公里；夜里12点，回到楼台村休息。这是北京优速东城六部网点负责人杨西秋和手下快递员一天的工作。

杨西秋说，现在快件越来越多，但想在市里找个合适的地方设置网点却越来越不容易，“以前网点就在东城区的一个小院里，后来随着城市治理的进程，网点搬了3次家，越搬越远。现在搬到了顺义楼台村，办公、客服、员工都在村子里”。

“之所以出现这样的情况，一个重要原因就在于快递网点的设置、分拨货场的用地安排没有被纳入城市规划。”北京邮电大学邮政发展研究中心主任赵国君在接受经济日报记者采访时表示，从城市快递作业环节来看，收投末端环境各异，越是到生活社区，收件人没在家、小区不让快递车进门等收投问题就越多。

造成快递末端网点“安家难”的另一个重要原因就是成本。在像北京这样的特大城市里，房价、租金快速上涨，快递加盟网点租金成本已占运营成本的20%至25%。比如北京寸土寸金的长安街、CBD，这些地方的租金给快递企业增加了很大的成本负担。

前不久发布的《快递暂行条例》明确提出，县级以上地方人民政府应当将快递业发展纳入本级国民经济和社会发展规划，在城乡规划和土地利用总体规划中统筹考虑快件大型集散、分拣等基础设施用地的需要。但面对散落在城市中的众多快递网点，想将其全部纳入城乡规划和土地利用总体规划的难度不小。

中国快递协会原副秘书长邵钟林认为，快递网点枢纽的规划安排，涉及使用面积比较大的土地资源，实施起来相对困难很多，在未来一段时间内，想让派送网点距离派送服务的地区更近一些还需要相当长的时间。

快递车辆请慢一点

对于城市交通管理来说，快递车辆的顺利上路和安全行驶是个新的管理课题

车辆通行难一直是困扰快递发展的瓶颈之一。2015年10月《国务院关于促进快递业发展的若干意见》中明确，要改进快递车辆管理，“逐步统一标志，对快递专用车辆城市通行和临时停靠作业提供便利”。今年年初，《国务院办公厅关于推进电子商务与快递物流协同发展的意见》又提出，“鼓励各地对快递服务车辆实施统一编号和标识管理”“加强对快递服务车辆驾驶人交通安全教育”“统一购买交通意外险”“引导企业使用符合标准的配送车型，推动配送车辆标准化、厢式化”。

毫无疑问，一系列政策的出台为电子商务和快递物流的联动协同发展提供了良好的运营环境，是快递配送车辆规范化运营的合规性依据和保障。但在具体实施中，部分快递企业忽视交通安全，配送员闯红灯、逆行、超速等交通违法行为较为普遍，不仅扰乱了城市交通秩序，也导致交通事故时有发生。

对此，一些地方已经在采取措施解决。如深圳开展了第五次禁摩限电整治行动，全市范围内禁止电动三轮车通行；广州则持续加大对非机动车交通违法的管理和执法力度，快递车也是治理对象之一。

但对于快递车辆的问题，一律禁止或一味地处罚显然行不通。《快递暂行条例》明确，县级以上地方人民政府公安、交通运输等部门和邮政管理部门应当加强协调配合，依法保障快递服务车辆通行和临时停靠的权利，不得禁止快递服务车辆依法通行，并对快递服务车辆加强统一编号和标识管理。早在2016年末，北京市为了加强对快递车辆的管理，安排5.7万辆快递车统一标准、统一标识、统一保险。

“目前来看，电动三轮车是城市快递末端收投最方便也是最经济的一种交通工具，对于电动三轮车的管理成效也有显现，但给城市交通管理带来的问题仍然存在。”赵国君认为，要解决这一问题，一定要有相对完善的法律法规体系。一方面，要提升快递配送人员素质；另一方面，末端运行方式要创新，多用技术方案解决现状，合理布置智能收投柜，各种现有店面商铺集成协作，实现集约运输。

“智能、减量”将成趋势

经历了快速上量的城市快递，将逐步走向更智能、更集约、更绿色的发展方向

对于不少快递派送员来说，最头疼的应该就是小区禁止快递车辆入内、收件人不在家、快递单上的门牌号不准确，导致送货效率降低、快件积压。

“利用信息技术为电子商务与快递物流赋能是未来的发展趋势，加快自动化进程、构建技术驱动、高效协同的信息系统支撑体系对行业未来至关重要。”赵国君认为，为了提高快递收投的末端效益，应该采取多种投递方式并用，比如智能投递柜等，使用户更方便，逐步解决快件“上门难”的问题。

针对城市快递末端服务日益凸显的“短板”问题，国家邮政局普遍服务司司长马旭林认为，一方面，相关部门应出台明确智能快件箱、快递末端综合服务场所的公共属性的具体政策，明确将智能快件箱、快递末端综合服务场所纳入城市居民社区建设配套设施中，将用地支持政策落到实处；另一方面，要发展城市末端共同配送，建立不同部门间的协调管理制度，理顺城市配送管理机制，建设融电商、快递、蔬菜粮油、饮用水等配送服务于一体的社区配送公共服务站或在快递末端综合服务场所的基础上搭载其他配送功能，避免各自为政、各占一摊，提高社区资源利用率。

推进电商快递绿色包装治理的问题也备受关注。马旭林介绍说，当前，电商快递件已经占到了全国快递总量的60%以上，而电商快递绿色包装治理工作尚处于起步阶段，非环保包装、二次包装等问题时有发生。

“要推进电商快递绿色包装治理，各个环节不能分而治之，要形成合力。”马旭林认为，一是要进一步推动电商企业采用绿色包装和节约包装使用，应制定实施电商绿色包装、减量包装标准，推广应用绿色包装技术和材料，推进快递物流包装物减量化；在电商平台倡导绿色消费，给予消费者绿色包装物选择，以积分反馈等形式鼓励和引导消费者使用绿色环保包装；二是要对使用环保包装的电商、快递企业给予适当补贴，可以借鉴浙江省“以奖代补”、退税等做法，各级政府对使用符合标准的可降解包装材料的电商企业和快递企业给予一定的政策资金支持，以破解包装生产企业的成本约束，同时带动新的需求，从而有利于形成环保包装的规模效应，最终利用市场力量降低生产成本和使用成本，提高环保包装使用量。

无人快递车在江苏南京试点社区送货。 新华社记者 李雨泽摄

城之道

“雄安质量”既可远观也可近学

□ 冯 奎

雄安新区成立一周年之际，雄安新区的规划纲要正式发布。在这份纲要中，“雄安质量”居于核心的突出位置，是雄安新区发展的一条主线。

在对“雄安质量”的热议中，有种认识是“雄安质量”可以远观，难以近学。主要看法是雄安新区太高，定位于千年大计，其他地方跟雄安不具有可比性，因而不好学；雄安新区太远，还刚刚起步，看不到太多成型的东西，因此学不到；雄安新区太优，各方面资源条件汇聚，其他地区只能望尘莫及。

笔者认为，以上这些认识都有一定合理性。“雄安质量”能不能立得住，要用时间来说话。雄安样板能不能成为样板，要用实践证明。

同时，笔者也认为，雄安实际上是一个时代的标志性符号。雄安所体现的高质量发展的理念、方向、模式，实实在在，既可远观，更可近观、近学。

一是雄安新区对时代的顺应性可学。无论发达经济体，还是中国这样的经济体，都曾经或将要经历从追求速度到追求质量发展的阶段。深圳的成功，首重速度。2010年左右，深圳开始明确提出向高质量发展转型。如果说深圳、浦东新区等城区的转型，是一个个具体城区的觉悟，那么雄安新区定位于高质量发展的样板，实际上是在号召所有城市自觉地转向高质量发展。

二是雄安新区规划建设中理念的先进性可学。雄安新区发展的路径与方向是采用现代信息、环保技术，建成绿色低碳、智能高效、环保宜居且具备优质公共服务的新型城市。雄安新区有4个主要定位，即建设绿色生态宜居新城区、创新驱动发展引领区、协调发展示范区、开放发展先行区，其中包含着创新、绿色、协调、开放、共享等先进的发展理念。这些理念离我们不远，是能够学习的。

三是雄安新区对于城市规律的尊重态度可学。雄安新区要建的是一个现代化的城市。从一年来的实践，特别是雄安新区规划纲要来看，遵循城市规律是雄安新区的方向。比如对于城市宜居功能的回归，对于生态环境、生态文明价值的高度重视，对于交通、空间关系的处理手段等，都包含着迄今为止，中外各方对于城市规律的共识。共识之所以成为共识，是因为它是能够学习的。

四是雄安新区的一些改革与创新应用可学。笔者关注到雄安新区已有一些改革做法，比如社会资本参与市民中心的建设。还有一些创新性应用，比如绿色低碳节能技术的应用、大数据辅助规划的应用等，近些年来在其他城市都有过成功的实践，但是雄安新区在更小的空间里，高度集成了这些创新性应用，同时结合新区特点又在实践中有所深化、拓展。预计在雄安新区未来发展过程中，这类应用会越来越多，值得各地学习。

（作者系国家发改委城市和小城镇改革发展中心学术委秘书长）

成长坐标

江苏扬州

古运河畔“长”出美丽公园

本报记者 翟天雪摄影报道

江苏扬州是中国大运河的重要节点城市。近年来，扬州大力推进公园体系建设，将运河景观的改造提升与生态中心、公园体系建设相结合，构筑“生态+文化+旅游”为一体的景观综合体，营造“水城共融”景象。

大运河扬州三湾段，过去曾经杂乱不堪，污染严重。经过3年治理，如今变身为集生态保护、全民健身、运河文化等功能于一体的湿地公园，其绿化覆盖率高达83%，绿色生态长廊和“绿肺”的功能充分显现。

跨古运河大桥——剪影桥选用了剪纸拉花的造型，体现了扬州传统文化。

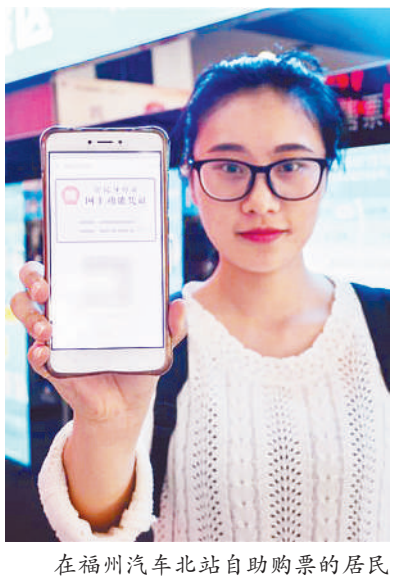
3公里环形步道将古运河东西两片连通起来。

城市书房让市民在休闲锻炼的同时，也能享受惬意的文化生活。

福州试点电子身份证

忘带身份证怎么办？带了手机就行！

本报记者 薛志伟



在福州汽车北站自助购票的居民展示“网证”。 薛志伟摄

很多人都有过出门办事需要身份证而忘带的尴尬经历，过去只能再跑一趟去拿证，或者找相关部门临时开具证明，费时又费力。

4月17日，由公安部第一研究所身份认证平台（CTID）认证的“居民身份证网上功能凭证”（简称“网证”）首次亮相支付宝，并正式在衢州、杭州、福州3个城市的多个场景同时启动试点，三地分别挑选了政务办事、酒店入住和买车票这3个百姓常会碰到的生活场景进行试点，预计1年内将有400万人次有机会体验这一便民服务。

记者体验发现，只需在手机支付宝卡包的证件一栏中，根据提示完成“刷脸”等相关身份认证，即可在短短2分钟内拥有自己的“网证”。使用时，打开“网证”二维码“扫一扫”，就能随时随地证明“我就是我”。

福州作为首批试点城市，率先在汽车北站购买车票环节进行试点。记者在福州汽车北站自助购票体验区看到，不时有市民在带有“扫码”功能的自助售票机前购票，王润卿便是其中一位。王润卿与十几名同乡一起在福州务工，每次回家购买车票总有人因忘带身份证而买不了票。“现在好了，有了‘电子身份证’，老乡们忘带身份证也不用往返汽车站了，还免去了排长队的苦恼。”王润卿说。

“电子身份证”虽然方便，可王润卿还是最关心它是否安全？福州汽车北站问询处工作人员介绍，在目前试点的生活场景里，用户使用“网证”时要先通过指纹或者刷脸验证，证明是本人后才能进入到“网证”页面；在打开二维码时，还需要再次刷脸验证。

“如果手机丢失，别人想用你的‘网证’，需先通过‘手机密码+支付宝登录密码’打开你的支付宝，再通过‘指纹验证+刷脸验证’打开‘网证’二维码，总共4道关，因此被冒用的可能性极低。”这位工作人员说。

福州汽车北站相关负责人表示：“‘电子身份证’不仅提升了市民购票效率，也大大节约了汽车站人工成本，提升了车站服务水平。”

据了解，“网证”是身份证的网络版或电子版，依据《居民身份证法》以身份证制证数据为基础，通过国家“互联网+可信身份认证平台”签发与实体身份证芯片唯一对应的电子文件——身份证“网证”，是公安部认可的国家法定证件及身份凭证。试点成功后，有望在全国各个领域推广，出门带身份证或将成为历史。

执行主编 王薇薇 责任编辑 秦文竹

联系邮箱 jjrbcs@163.com