

## 高质量发展看龙岗



龙岗教苑总站的无人车方阵。龙岗融媒记者 李凯 摄

# 春节快递不打烊背后：一场无人物流革命的龙岗实践

龙岗融媒首席记者 聂朦

2月11日，南方小年，7台满载快递包裹的新石器无人车从深圳市龙岗区顺丰速运大运中心营业店陆续开出，驶向周边的各个快递网点和驿站。营业店主管李亚兵面露微笑：“多亏了它们补充运力，兄弟们才可以过个从容年、安心年、幸福年！”

这是2026年春节来临之际的一幅特殊图景——当人们沉浸在阖家团圆的温馨中，街头巷尾处处洋溢着喜庆的节日氛围时，龙岗的无人物流体系正以“不打烊”的姿态，默默支撑着节日期间的城市物流运转和民生物资保障。

没有驾驶员，没有方向盘，只有车轮碾过路面的轻响，在这个“千家万户瞳瞳日”的春节里，勾勒出一条无声却有力的城市生命线。致力打造“中小试验验证示范之区”的龙岗，正以“制度破冰+场景赋能+生态集聚”的组合拳，推动无人物流从“零的突破”迈向“规模化生态发展”的跨越式发展。这场全域演进的“无人物流革命”，成为这座产业大区优化营商环境、培育新质生产力的生动注脚。

### 制度破冰： 从“无路可走”到“有规可依”的改革勇气

2月11日下午，暖煦的阳光洒在龙岗教苑总站的停车场上，近百台新石器无人车在此井然排列、整装待发。“别小看这些小家伙，过年期间全指着它们呢！”望着陆续开出的无人车，新石器运营交付人员谢永脸上露出了欣慰的笑容——这些承担着短途运输的无人车，在人力紧张的春节物流高峰中，成为稳定运力的关键支撑。

可在仅仅一年多前，事情却全然不是这番模样。

2024年8月，当新石器公司将无人物流车上路的申请提交给龙岗区政府时，企业负责人的内心充满了忐忑与不安。彼时，无人物流作为一种新生事物，在全国范围内都面临着“规则缺失、责任不清、部门权责不明”的困局。无人物流企业最担心的，不是技术不成熟，也不是市场没需求，而是“车能不能合法合规地上路”。

在传统的城市治理逻辑下，面对这样的“制度无人区”，城市的主政者们往往会选择观望等待，甚至简单说“不”。

但龙岗没有。

龙岗的态度是：坚定扛起这份改革的勇气与担当。龙岗区新能源汽车产业办公室迅速行动，牵头联合交通、交警等多个部门，打破部门壁垒，组建起协同攻坚的“前线指挥部”。没有先例可循，就广泛研究国内外前沿探索；缺乏上位法细则，便在法定框架内大胆开展制度创新……

短短两个多月后，一份具有“制度破冰”意义的《深圳市龙岗区功能型无人车商业化运营试点工作指引（试行）》正式出台。它不仅明确了无人物流车的上路许可、安全标准与责任划分，更创新推出“动态路权+负面清单”的审批模式，使管理思路从“法无授权不可为”的刚性约束，转向“法无禁止即可为”的审慎包容。

“这种与企业共担风险、共闯新路决心，让我们真切感受到龙岗是一片真正支持创新、包容试错的沃土。”新石器相关负责人如此感慨道。

改革的效果立竿见影。此后的一年多里，龙岗区对无人物流车开放的道路里程从最初的11.89公里，迅速延伸至如今的近900公里。这不仅是物理空间的拓展，更是一种制度空间与发展信心的拓展——它向人们表明，在龙岗，无人物流车不再是“游走在灰色地带的试验品”，而是获得合法身份的“城市新成员”。

### 场景赋能： 从“管理者”到“最佳合伙人”的服务升级

和所有产生过深远意义的技术变革一样，制度层面的破冰仅仅是走完了“万里长征第一步”，如何让技术真正落地见效、开花结果，才是改革要解决的终极课题。

龙岗区敏锐地意识到，破除制度障碍只是“扶上马”，产业要真正行稳致远，还必须“送一程”。这一“程”，就是提供真实、多元、高价值的城市场景。于是，一场政府角色的深刻“革命”悄然发生：从自上而下的“管理者”转变为与企业携手同行的“最佳合伙人”。

“光有制度和路还不行，车跑起来才能创造价值。所以我们主动开放城区，把它变成一个巨大的‘开放实验室’。”龙岗区新能源汽车产业办公室副主任袁泽江说，从最初顺丰与新石器“一条线路、一辆车”的试点，到如今开放市政环卫、医疗配送、夜间零售、工业运输等一大批高价值的真实场景，“龙岗一直在陪着企业一起研究技术怎么用、在哪里用”。

这种场景开放也带来了肉眼可见的变化。如今，行走在龙岗的大街小巷，人们可以欣喜地看到：无人车既能在医院和社康之间运送医疗物资，也能在深夜为海底捞配送新鲜食材，还能为4S店运输汽配零部件；

不仅中国邮政、京东、“三通一达”等主流快递企业在规模化使用无人车，无人车的身影还走进了即时零售领域——美团小象超市、叮咚买菜的无人车，每天将生鲜食品准时送到小区门口，让市民生活变得越来越便捷。

而当无人物流车的规模上来后，龙岗的改革触角再次精准地伸向每一个新生痛点。为解决无人物流企业在规模化运营中面临的“停车难、充电难、运维重”等痛点，龙岗创新引入深圳东部公交、龙岗区投控集团等国企力量，在全国率先打造“公交场站+无人物流”综合枢纽模式，提供集停放、充电、维保、调度于一体的全套服务。“目前，我们已开放公交场站、垃圾转运站、产业园区以及公园绿地等177处公共空间。”袁泽江介绍，这种“国企搭台、科技企业唱戏”的模式，为企业节省线下运维成本超37.5%，有效破解了规模化发展的瓶颈。

可以说，从“给政策”到“给场景”，从“管得严”到“服务好”，龙岗用实际行动诠释了“最佳合伙人”的内涵：不仅开放道路，更开放真实的应用场景；不仅提供政策，更协调国企资源解决实际困难；不仅服务单个企业，更搭建平台促进产业链协作，让无人物流从“孤帆远影”变成了“千帆竞渡”。

### 生态崛起 从“零的突破”到“产业集聚”的龙岗样本

改革的逻辑总是环环相扣、内有乾坤。当制度障碍被清除，当场景资源被激活，一个产业的良性循环便会无声无息中开始加速转动——公开数据显示，无人物流产业已在龙岗形成覆盖“车辆研发—场景应用—运营服务”的完整产业链，整体降本增效达30%以上。

这一数据之外，是一幅比数据更加瑰玮动人的生态图景：新石器、九识等企业提供车辆和运营支持，他们是技术的引擎；顺丰、京东等物流巨头和美团优选、叮咚买菜、海底捞等零售与餐饮品牌是主要用车者，他们既是核心应用方，也是商业模式的联合创新者；而深圳东部公交、龙岗区投控集团等国企，则提供了稳固的基础设施支撑。

这幅生态图景，让龙岗的无人物流产业实现了从“零的突破”到“生态化繁荣”的跨越。截至目前，全区已累计投放无人物流车近200辆，累计开通线路约600条，总运营里程超17万公里。顺丰在龙岗的无人车实现中转场与网点间的短途接驳常态化运营，高峰期间单日快件处理量峰值显著提升；京东、美团优选的无人车打通“最后一公里”配送链路，便利居民日常购物；海底捞等餐饮企业通过无人车完成食材配送，有效降低人力成本……多方主体在产业生态中实现了共赢。

这幅生态图景，还带来了强大的产业“磁吸效应”。迄今为止，龙岗区已吸引顺丰、京东、中国邮政、“三通一达”等超20家车企及应用方深度布局，并成功引入了新石器、九识等6家功能型无人车领域优质企业落户，初步形成了覆盖“技术研发—装备制造—场景应用—运营服务”的完整产业生态闭环。

“这不是简单的新技术应用，而是通过一项技术创新，拉动了一个产业链，最终惠及了千家万户。”中国物流学会研究员王辉如此评价这场发生在龙岗的“无人物流革命”。在他看来，龙岗的无人物流生态崛起，不仅是企业数量的增长，更是产业韧性的增强。从一两家企业的试验性布局，到一个完整产业生态的繁荣，龙岗仅用一年多时间，便在无人物流这个“小而美”“有商机”的赛道上，跑出了令人瞩目的“加速度”。

而对于龙岗这座勇立时代潮头的经济大区而言，这场“无人物流革命”不仅是技术的胜利，更是一场以改革为核心驱动力、以特区精神为底色的制度创新与治理升级。它生动讲述了一个关于政府如何与企业共担风险、共闯新路，将一个新兴产业从“无路可走”推至“全域开放”的龙岗故事。