

从百万元豪车到工具车

目前无人配送车最低售价不足万元 从价格到场景加速驶入市民生活

无人车驶入生活圈·调查

花多少钱能买到一台无人配送车? 2018年,无人配送车作为新兴技术产品,初期投入成本高昂,价格约100万元一辆。随着技术迭代,2021年价格已经降至20万元。2022年,毫末智行推出新款产品价格降至9万元以下。今年5月,九识发布的E6无人车定价1.98万元,新客首辆半价,只要9900元。无人配送车能干啥?送快递、送药品、送轮胎、送桶装水、送生鲜食品……从价格到场景,无人配送车正在“开进”市民生活。

配送一桶水能省8毛钱

周先生从事桶装饮用水生产,配送问题一直是行业痛点。周先生介绍,目前水厂将配送业务外包,司机师傅只运输不装卸,从水厂到网点路程为25公里,平均每桶大桶水的配送费约1.8元。近日,周先生在社交平台上看到无人车送桶装水的短视频后,他认为“无人车配送”或许会成为水厂降本增效的措施之一。

在即墨一处汽车销售网点内,有一台九识无人车供消费者现场体验。“这台车的型号为Z10,单车价格较高,目前厂家有贷款贴息方案,很划算,裸车1.89万元,月付服务费3956元,合约期为3年,3年后无人车产权归购车者。Z10厢内空间达到10立方米,运力相当于一台4.2米的箱式货车,空载续航210公里。订车后,由厂家来规划路线,送货地点只要是一条路线上的固定地点,无人车都能完成任务。一般来说,考虑到车辆续航和使用时长,50公里的路程可以规划四五个停靠点。”网点负责人吕先生告诉记者,最近无人配送车的咨询量很大,前不久刚售出4台,为一家连锁药店每日配送药品。

“一台Z10一次可装载80桶水,一天配送两次,一桶水折合配送费不到1元钱,这比外包配送省了0.8元。”周先生算了一笔账,若车身再印上水厂宣传语,广告效应将拉满。

在固定线路上点对点配送

无人车配送桶装水早已不是新鲜事。九识无人配送车销售经理王先生告诉记者,“一位江苏的客户购入九识无人配送车Z8送大桶水,一车能装75桶。Z8的裸车价最低7.98万元,每月服务费约2800元。如果是从网点到社区配送桶装水,距离较近,小型车更划算。今年5月刚上市的九识E6无人车定价为1.98万元,服务费每月1800元,载重500公斤,一次可运送大桶水20多桶。E6目前是预售款,已经预订出4000多台,首批订单近日将陆续发货。如果现在下单,交车可能要10月份了。”

“目前九识无人配送车在青岛有100多台投入使用,多是用来配送快递。如果无人配送车路遇交通事故,或者被障碍物堵住,车辆会发出警报,后台收到警示会有客服介入。由于九识无人车故障率低、问题少,人工接管的次数少,目前一位后台工作人员能服务60多台车。”九识销售经理王先生表示,无人车经过多年的



九识无人配送车。网络视频截图

技术发展,不需要单独的管理部门或者专职工作人员进行操控,个人通过手机APP即可下达任务指令。无论送水、送快递、送药还是送五金配件,只要有稳定的派送需求,而且是固定线路上的点对点配送,无人配送车是很好的选择。

无人配送车能够显著降低物流成本,而且随着技术成熟,稳定性和可靠性越来越强,价格还在持续下降。基于这些优势,无人车从最初的封闭厂区、校园开上了城市道路,服务大众生活。从目前的无人配送车发展模式来看,作为硬件的车将会越来越便宜,厂商的盈利点更多聚焦在服务上。

最低售价降至9900元

记者了解到,九识E6车型定价1.98万元,新客购买首台E6仅需半价9900元。据媒体报道,2018年,一辆应用于末端配送的无人配送车包含服务费在内的价格约为100万元;2019年—2021年,价格降至20万—30万元;2022年,毫末智行产品价格降至9万元以下。7年来,无人配送车价格至少降低九成,产业链上的技术革命正在加速无人配送车的商用化。

无人配送车是低速无人驾驶的赛道之一,而激光雷达是无人驾驶的核心设备。近日,2025年世界机器人大会在北京召开,业内人士在接受媒体采访时表示,得益于国产量产和设计迭代,L2级辅助驾驶车载激光雷达价格从三四年前的30万元降低至现在约1400元。智驾芯片国产替代亦正当时,国产芯片价格比同级进口芯片低两三成,推动了智驾功能平民化。作为无人配送车的动力储能装置,锂电池近年来因技术升级和产能扩张持续降价。与此同时,无人配送车产能提升带来的规模化效应,让生产成本得到有效控制。

业内人士表示,“即便如此,九识E6售价9900元仍会亏钱,消费者买来拆了卖零件都能赚钱。目前磷酸铁锂电池价格约400元每kWh,E6电池容量为13.3kWh,单电池费用就大约5000元,还不算激光雷达和摄像头等设备。”

当下,无人配送车市场竞争颇为激烈,今年“6·18”期间,菜鸟推出的新款无人车售价1.68万元,新石器推出“首付888元提车”的优惠方案。而九识E6降到9900元的“手机价位”,除了争取市场份额之外,势必极大提升中小企业、社区网点等更广泛的市场主体的采购意愿。这与滴滴无人送货“9.9元30公里”的价格有异曲同工之妙,将推动无人配送车从“技术噱头”向“普惠工具”探索性转变。

延伸 /

无人配送车重构物流成本公式

据国家邮政局消息,今年上半年,我国快递业务量预计超950亿件,同比增长19%。公开数据显示,2023年我国快递小哥人数为420万人,普遍使用三轮车配送,人力不仅跟不上快速增长速度,还有下滑趋势。与此同时,中国物流与采购联合会发布《2025年货车司机从业状况调查报告》指出,我国货车司机约3800万人,其中46—55岁的司机占比42.08%,年龄结构总体偏大。与2024年数据相比,46岁以上司机人数增加,35岁以下司机人数进一步下滑。物流行业急需智能物联网汽车提高人均效能。从这一角度来看,无人配送车正在发挥着“兜底”作用,填补物流行业的人力缺口。

目前,快递的末端配送,即从快递网点到社区驿站是无人配送车的最大应用场景。有分析指出,一台无人快递车日均派件量为1000票,5年为一个周期,暂不考虑装卸环节潜在的新增成本,每票快件从网点到驿站的配送费用可从0.21元降到0.1元。据2024年统计数据,圆通、申通、韵达等快递公司一票快递的收入均值为2.06—2.3元。0.1元的降本反映到整个快递行业,将产生百亿元规模的提效。

社会需求推动技术进步,无人配送车便是应运而生的智能运输工具。正如智能手机改写通信行业规则,无人配送车正在重构物流成本公式,而其要真正成为“普惠工具”,尚需与公众建立信任,并平衡好与路权和公共空间的关系。

青报全媒体/观海新闻记者 陈小川