

# 疫情下物流堵点调查

## 货车司机盼三方面改变

## 货车司机盼三方面改变,物流企业呼吁保畅与消杀联动联控

3月中下旬以来,新一轮新冠肺炎疫情在全国多地暴发。因一些地方疫情防控举措升级,部分地区陆路运输受到影响,货运物流不畅,一些生活、生产物资被堵在路上。

4月初,国务院联防联控机制印发《关于切实做好货运物流保通保畅工作的通知》,要求全力畅通交通运输通道,优化防疫通行管控措施,切实保障重点物资和邮政快递通行。

随后,交通运输部印发关于进一步统筹做好公路交通疫情防控和保通保畅工作的通知,要求科学精准做好公路疫情防控工作,科学合理设置公路防疫检查点,千方百计保障服务区正常运行。

记者了解到,随着这些措施的落实,这几天,各地物流不畅问题有所缓解,跨省市的长途货运量有所增加。



上海外高桥港建路道路上停留的集卡车辆。

货车司机在接受采访时,普遍期盼三方面的改变:

一是提供食物、药品等基本生活保障,不随意给驾驶室贴封条,让司机有地方如厕、休息。

二是落实保通保畅的举措,不以车牌属地、行程卡带星为由阻碍司机接单工作。

三是提供核酸检测便利。货车司机是流动人群,需要单管单检,而且流动需要持有48小时内核酸检测阴性证明。他们希望适当减少费用,并且避免检测排队,以节省时间、减少交叉感染风险。

而对于物流企业来说,货运物流行业存在一定的病毒传播风险,需要保畅和消杀形成联动联控机制。

上汽安吉物流股份有限公司总经理王泽民建议,有关部门要为物流运输提供统一、透明的政策环境,以及便利化的管理,各地具体落实要加强协调与统筹。

记者日前从上海港了解到,由于陆路运输部分受阻,港区内累积的集装箱开始增多,堆放压力比较大的是冷链集装箱。目前,上海港可堆放3万只冷链集装箱,已经堆放了2.3万只,积压冷链集装箱还在不断增加。当堆放量超出了最大容纳量的70%,港口作业秩序就会受到影响。

值得注意的是,随着以往进出上海港的货物逐渐分流到宁波、天津等港口,货物运输压力也会传导到这些港口。

受访企业认为,物流受阻的问题在短时间内很难完全解决,需要在全面推动保通保畅的同时,加强枢纽和干道的重点保障,同时着手构建供应链应急物流保障体系。记者了解到,受疫情影响,长三角地区高铁部分资源处于闲置状态,业内人士建议用来作为重点物资运输保障,缓解陆路运输的压力。

## 有通行证也不让下高速,货车司机半个月跑不成一单



货车司机杨来宝。

从安徽芜湖到上海做货车司机7年,杨来宝谈到最近的跑车情况连声叹气:“这段时间是疫情发生以来感觉最难的时候。从今年3月中旬开始,路更堵了,高速下不去,服务区不让停。”

“最近我跑从上海到江苏的线路。到了张家港,我手里有当地货主给的通行证,但就是下不了高速。第一个路口从白天中午12点排队到第二天早上8点,说不能下高速了。我绕了12公里到第二个路口,等到下午5点,也说有政策不让下高速。而且,车辆到了服务区也不让停。”最后,杨来宝只能把车停在高速公路上休息,空跑一趟,直接返回上海。

记者采访的多名司机都有同样的遭遇。一位物流企业的负责人表示,3

月以来,货车开到目的地下不去车、卸不了货的情况越来越多,空跑概率为三分之一至二分之一,甚至更高。公司经营压力明显增大。

被普遍诟病的还有办证难。“办通行证需要提交司机、车辆的信息,以及司机的核酸检测报告等内容,但是经常出现通行证审批还没通过,核酸报告已经超过48小时的情况,申报只能作废。”这位负责人说。

由于疫情期间住宿不方便,很多货车司机干脆把车停在路边,吃住都在车厢里。3月底以来,在上海外高桥区域港建路一带,原本开阔的6条车道有3条停满了货车,高峰期有七八百名司机停留于此。

记者了解到,上海交通部门、上海市交通运输行业协会集装箱分会联合上海市慈善基金会,给停留在这一片区域的司机发放了方便面、饼干、火腿肠等食品,大概够2天的消耗量。

很多货车司机挂靠在第三方公司,平常个人接单、自负盈亏,不少人还背负大货车的贷款。由于不能接单,生计几乎快断了。即便像杨来宝这样为公司打工、拿底薪加提成的司机,本月收入也将减少一半。

一些货车司机喜欢拍短视频消

遣。最近,他们上传社交平台的内容少了欢乐,多了担忧与委屈:“有通行证为什么不让我们下高速?”“三天没法下车,上不了厕所谁管?”……他们的遭遇牵动网友的心,不少人呼吁善待货车司机,让高速公路畅通起来。

公路交通承担着全社会70%以上的货运量和客运量,是做好疫情防控的重要环节。为什么疫情之下会出现交通运输“肠梗阻”?

交通运输部相关负责人表示,疫情初期,各个地方联防联控机制批准设置了一批公路防疫检查站,截至4月10日,全国总共设置了11219个公路防疫检查站。这些检查站在初期切断病毒传播、遏制疫情蔓延方面发挥了积极作用。但是现在一些防疫检查站执行政策不统一,甚至层层加码,部分地方还是简单以货车车籍地作为限制通行的依据,对于车籍地为中高风险地区货车司机一律劝返,导致一些货车通行受阻。

记者采访的物流企业、货运司机以及部分基层干部也认为,物流不畅通的原因在于,各地在防控政策上层层加码,各自封闭。此外,由于统筹不够,各地各自为政,缺乏信息共享和统一稳定的政策。

## 物流不畅有所缓解,仍要防止层层加码

国务院联防联控机制印发通知要求,各地不得随意限制货运车辆和司乘人员通行,不得以车籍地、户籍地作为限制通行条件,不得简单以货车司乘人员、船员通信行程卡绿色带星号为由限制车辆船舶的通行、停靠。

近日,交通运输部紧急部署全国高速公路服务区和收费站关停情况自查自纠。相关结果在官方公众号每日更新公布。截至4月14日24时,各省(区、市)高速公路共关闭收费站396个,占收费站总数的3.67%,比4月10日减少282

个,下降了41.59%;共关停服务区140个,占服务区总数的2.12%,比4月10日减少224个,下降了61.54%。

此外,上海高速公路临时设置5处集卡车辆专用服务区;江苏对关停的高速路口进行适当调整,恢复其中40%;福建全省384个高速公路出入口全部双向通行,254个高速公路服务区全部开放运营……

一位上海产业园区的负责人表示,11日以来,物流保畅举措取得一定成效,园区日均货车流量从约210辆次涨

到约270辆次。一些原本被迫停留在路边的货车,开始流动起来。

上海闵东国际物流有限公司负责人周连生说:“仍然要防止国务院联防联控机制的政策在基层走样、出现层层加码的现象。我们公司的司机12日从上海到江苏常熟,在有核酸检测阴性证明、抗原检测阴性证明和健康码、行程卡绿码的情况下,仍因为下车上厕所、购买物资,被当地强行隔离,目前还不知道要隔离多久。而且,隔离每天要交450元,对货车司机是很大的负担。”

## 下一步将如何统筹防疫与保供?

交通运输部有关负责人表示,受疫情影响的高速公路服务区要坚持开放运营状态,不得擅自关停。有条件的服务区,可设置高、中风险地区和冷链物流车辆的停放专区以及司乘人员休息专区,实施闭环管理。因出现确诊或密接人员等情况确需关停的,应报经省级联防联控机制批准后方可实施,并提前向社会公布关停信息。高速公路服务区临时关停期间,要在严格做好防疫工作的同时,继续保留加油、如厕等服务功能,满足驾乘人员基本需求。

这位负责人表示,要强化督导检查。发现“一刀切”劝返、违规设置防疫检查点、擅自阻断公路运输通道等情况的,要通过严肃通报、约谈等形式,督促立即整改;对保通保畅工作不力、严重影响货运物流畅通、造成物资供应短缺中断、引发社会负面舆情的,要依法依规追究有关单位和人员的责任。

本版文图据新华社