

上海邮政快递业复工进行时

先“动起来”再“快起来”

□ 范云兵



火力十足 全力迎战业务高峰

“下午取了好几趟快递，第一趟时还下着雨，快递小哥戴着头盔，在几个货架前整理……当时心生感慨，如今生活的安全感和幸福感大部分源于快递，从心里感谢这些风雨兼程的快递小哥。”近日，一位上海市民发了上述网帖。

6月1日至5日，上海市快件揽收量约4300万件、投递量约4000万件。其中，6月1日揽收量突破1100万件，超越了去年日均水平。上海市邮政管理局（简称“上海局”）相关负责人表示，适逢“618”电商大促，加之居民和企事业单位此前因疫情抑制的寄递需求得到释放，全面复工首日便迎来业务小高峰，行业运能迎接挑战，总体运行安全平稳。

未雨绸缪
复工复产有条不紊

早在复工复产之前，上海市邮政管理局就开始制定方案、监督检查，为行业全面运营打下基础。

5月28日，上海局召开党组会，要求按照“疫情要防住、经济要稳住、发展要安全”的要求，完善制度，堵塞漏洞，统筹推进疫情防控、复工复产、安全生产工作。积极加强与属地的沟通，纳入属地联防联控机制，落实“四方责任”。同时，会议审议并通过了《上海市邮政快递业恢复工作方案》和《上海市邮政快递业企业复工复产疫情防控指引（202205）》，指导行业在保障安全的前提下复工复产。

各派出机构积极行动起来。其中，浦东局积极与各镇党委、政府取得联系，商请在满足防疫要求情况下，支持邮政快递业物流配送节点尽快恢复生产。经过不懈努力，拔点攻坚，经各镇防控办、经发办（专班）、城运中心审批或备案，截至5月29日，主要寄递企业的12个分拨中心已投入运行。

黄浦局与区商委建立常态化工作联动机制，在确保疫情防控举措落实到位的前提下，有序推进行业复工复产。同时，争取政策支持，帮助受疫情影响的网点，并推动行业关爱快递员，合力解决问题。

宝山局认真研判辖区三区疫情形势，决定在疫情防控形势持续向好的崇明区开展复工复产先行试点，坚持崇明疫情防控与邮政快递行业重启两手抓、两手硬、两不误。在前期崇明企业摸排基础上建立工作群，先行发布复工复产工作计划、防疫措施落实方案、人员闭环管控安排、安全制度执行、疫情防控和安全生产承诺书等具体要求，明确专人负责保持联络沟通，第一时间回应、指导、协调有复工意愿的企业解决面临的困难。

“今天是复工复产的第一天，也是‘618’大促的派送高峰，派送量是常态的2倍。”上海申通黄浦区南京路网点负责人介绍，为了做好疫情防控期间快件的消杀工作，该网点20名快递小哥已全部到岗，比平时提前2个小时开始派送。

同样忙碌的还有圆通长宁区福泉网点负责人蔡小兵。他表示，多家电商企业已经开启了“618”大促，每天有数百件快件从上海发往全国各地。对于接下来的业务高峰，该网点从人员、车辆、应

急响应、客服等方面做了充分准备。

这只是上海邮政快递业“加速跑”的缩影。中国邮政、顺丰、中通、圆通、申通、韵达、京东物流、极兔、德邦等主要寄递企业均表示已经对即将到来的高峰做好了准备。上海局相关负责人表示，截至6月5日，全市转运中心已经100%恢复运营，一线分拣投递人员到岗率在80%左右。

以京东物流为例，随着上海疫情防控形势稳定向好，5月底在上海的单日妥投量已超过疫情前的峰值水平。面对全

面开启的“618”促销，京东物流为商家提供仓储、配送、技术、资金等一体化供应链专项扶持政策，支持各行业企业复工复产复市。顺丰亦表示，6月中上旬要“加速跑”，将全面恢复所有客户的快件揽收，包括个人和公司快件的寄递。

上海局相关负责人表示，本市邮政快递业以严格落实疫情防控各项举措为底线，将恢复行业正常运行行为目标，加强组织领导，高效指挥调度，严格疫情防控，加强监测预警，合理调配运力，全力保障行业安全有序平稳运行。

坚持物流和防疫两手抓

□ 王寅娜

疫情的冲击和复工复产的急迫需求，凸显了物流在国民经济运行的战略地位，也让物流升级、效率提升刻不容缓。在复工复产以及“618”电商大促的关键时期，让物流企业快速“热”起来并落实防疫安全才能担起物流复工复产“生命线”的重任。

追求速度要紧跟需求。如今，物流业已经贯通生产、分配、流通、消费各个环节，物流的速度和稳定性决定了企业复工复产的生命力。物流一旦跟不上

企业需求，轻则导致企业面临原料供给、产品测试、客户验收、订单数量、终端销售全方面的困难，重则引发供应链断链、生产计划延期甚至停产危机。只有物流快起来，才能让原材料运得进、商品运得出，复工复产更有效率。

在物流业助力企业复工复产的过程中，防疫仍是第一要务。物流行业来往城广、接触人员多，必须从严从细落实“人、物、环境”同防各项措施，既要不断优化疫情防控举措，也要积

极做好行业复工复产、保通保畅。与此同时，还要发挥AI智能、云计算、大数据等技术优势，实现货物运输全链路、可视化、透明化运行，确保防疫安全万无一失。

下一步，物流企业还需要开足马力加速跑，推出更有针对性的增值服务产品，让保障对接更精准、组织配送更有力、物流运输更高效，从而更好地打通复工复产流通环节，更好地激发消费活力。



一孔之见

随着疫情防控形势持续转好，邮政快递业复工复产工作正在加快推进。目前各大快递企业的上海转运中心已经复工复产，末端网点根据属地要求正在推进，以打通行业运行堵点，切实发挥特殊时期邮政快递业保通保畅的积极作用。

为了高效率、高质量地完成企业追产追收工作，上海邮政各单位正积极对接属地内复工复产“白名单”客户，紧抓“疫情窗口期”，抢先抢早收复寄递客户，吹响复工复产冲锋号。

据了解，自5月25日起，上海邮政有序恢复个人寄递EMS特快专递服务，嘉定区分公司部分营业网点也陆续恢复个人网点收寄和预约上门取件，区分公司已累计散户收寄共811件。目前，嘉定区分公司已恢复正常收寄营业部9个，复工复产返岗人员191名，企业运能得到逐步恢复，各项收寄投递业务正有序恢复常态。

此外，各大快递物流公司也按下了全面复工的“快进键”。

“以6月1日为例，我们网点有40多名快递员在岗，到岗率90%左右。我们准备了充足的N95口罩、乳胶手套等防护用品，所有小哥每天一次核酸检测，严格遵守上海市防疫规定。”中通快递上海卢湾网点负责人郑志源表示。

截至6月1日，圆通在上海两个核心类的集运中心均已恢复正常，两个城配中心也开始复工运行，200多家网点全部复工，超4000名快递员已奔赴一线。进入6月，各大平台也已开启“618”活动。莘庄网点负责人唐华林预估，虽然今年受到疫情影响，但是网点仍将在6月迎来一个业务量小高峰。他说：“车辆、人员全部已部署到位，不管有没有疫情，我们都要做好准备，确保业务高峰平稳度过。”

截至5月31日，菜鸟在上海运力已基本恢复，配送量恢复到疫情前水平，这些配送员在配送猫超、天猫国际等包裹。菜鸟直送上海区域负责人陆健表示，在的前置网络站、配送站基本上已经恢复了九成到九五成，配送小哥的人员数量也恢复到九成以上。为了助力上海复工复产，菜鸟还针对国内物流和跨境物流两方面为商家提供解决方案。



物流天下

如何为中小微物流企业保驾护航？

□ 陈宁 郭权威

被调查企业有近七成平均员工人数在50人以内，其中四分之一的平均员工人数在10人以内，不到一成的企业员工人数在200人以上。

中小微物流企业营收压力明显增大。调查数据显示，企业反映营业收入与上年相比增加的占31.7%，而反映成本增加的占65.7%，收入增长不足而成本压力加大较为普遍。

被调查企业反映价格总体持平，下跌压力较大。调查数据显示，接近一半的被调查企业反映服务价格与上年相比持平，超过三分之一的企业反映价格出现下跌，反映上涨的仅占18.4%。

中小微物流企业亏损面过半，生存压力大增。调查数据显示，超过一半的被调查企业利润出现亏损，近三分之一的企业利润基本持平，仅有18.4%的企业实现盈利。

多渠道为企业纾困解难

结合上述调研数据，笔者认为应该从多渠道，多方面为当前中小微物流企业纾困解难。

在融资促进方面，鼓励增加物流领域小微普惠贷款，加大应收账款融资等信用贷款比例；鼓励政府性融资担保机构为符合条件的物流业中小微企业提供融资增信支持，扩大担保覆盖范围，及时履行代偿责任，帮助企业续保续贷。

依托全国一体化融资信用服务平台，大力推广电子签约、电子运单和电子发票，

开展交通物流领域应收账款动产融资试点示范，重点破解物流领域中小微企业融资难问题等；依托行业协会制定物流领域交易条件或规则标准，合理规范物流业务账期约定时限和超时拖欠账款处理规则，延迟支付中小微物流企业款项的应当支付逾期利息；深化执行《保障中小企业款项支付条例》。

在车辆通行方面，建议将城市配送货车参照城市公共交通看待，放宽城市配送车辆路权限制。

参照公路限高限宽设施和检查卡点整治，对于城市区域禁限行政策进行清理，继续保留的要说明原因；将城市通行货车限行标准从4.2米蓝牌轻卡放宽到允许中型黄牌货车通行，合理引导“大吨小标”车辆替换为合规的标准车型，出台“大吨小标”年审不达标存量货车召回和退出市场补偿政策。

对于冷藏运输车、搬家配送车、快递邮政车、城市配送车等保障民生的城市配送车辆放宽通行限制；全面推广通行证（码）网上申领，统一申领条件、申领方式、核发时限、使用规则等要求；在主要商业设施、办公场所、居民社区及生产企业周边科学规划和设置货运临时和专用停车位，允许城市配送货车短时间（30分钟）马路边停车作业，不按照违章处理。

对于新能源物流车全面取消通行证和城市通行限制；加强与司机高频使用的货车导航合作，在推送城市禁限行信息、链接通行证（码）申领、引导货车专用临时停车位、查询司机之家所在位置等方面开展合作；深

化高速公路差异化收费政策，对于空车采取减半收费优惠，吸引空车回流高速，研究路产方收费补偿机制。

进一步明确“绿色通道”政策规定，扩大鲜活农产品品种目录，将冷藏冷冻农产品纳入目录范围；加强货车停车位供给，科学调整车位比例、加强停车位改扩建，提升货车停放效率。

营造安全停车环境，加强停车监控服务、加强停车区巡逻巡查以及严厉打击涉车偷盗行为；在《道路运输条例》中明确货主托运人的责任，从源头上把控超限超载；加大治超处罚力度，除罚款扣分外，更多通过从业禁入、吊销执照、联合惩戒等方式，提高违法成本。

将公路超限超载联合执法机制延伸到更多公路执法领域；协调解决超限车辆申请临时牌照违规上路问题；充分利用12328交通运输服务监督电话等受理超限超载执法和违法投诉，坚持一事一办理、即报即查、即接即办等。

创新扶持与公平竞争

在创新扶持方面，笔者建议进一步规范物流互联网平台，引导平台企业合理确定支付结算、平台佣金等服务规则，给予优质小微企业一定的费用扶持。

开展智慧物流共享资源骨干平台试点，探索“所有权与使用权分离”共享经济新业态，盘活车辆、仓库等物流闲置资源，更多向中小微企业开放和共享资源。支持平台企业赋能中小微物流企业

数字化转型，推动运输、仓储、配送等全流程数字化转型，鼓励平台企业开发提供适合中小微企业数字化转型的产品、服务和工具，助力中小微企业提质增效降本。

全面提升交通物流领域一体化政务服务平台功能，对于利企便民的经营许可、年审年检、资质核验、违章查询和处理等服务事项“网上办”和“一网通办”，推进交通、公安、工信、税务等部门政务数据共享、流程优化和业务协同，便利中小微企业信息“跨部门互认”。

在公平竞争方面，笔者建议加强行业自律规范，明确市场交易规则，推动道路运输标准合同制定和推广，将油价联动机制纳入其中；在交通物流领域深入实施公平竞争审查制度，完善第三方审查和评估机制，推动取消货运车辆通行限制，利用数字化手段推进货车城市通行实时管控；研究落实货主托运人责任及相关处罚标准。

加强行业价格监管，依托行业协会发布运价指数和标准运价表，严禁货主或货代低于成本价支付运费导致超载超限运输；大力发展科技治超、数字治超、协同治超，推动车辆自动称重、智能量方等监控设备投入，规范非现场执法制度，有效遏制车辆超限超载现象。选择一些地方开展国道动态称重、高速智能量方等非现场执法超限治理试点工作等。

在笔者看来，应建立各主管部门联动的模式，为当前中小微物流企业的发展保驾护航，助力贸易稳定。



观察与思考

日前召开的国务院常务会议部署了进一步为中小微企业和个体工商户纾困举措。会议指出，中小微物流企业是物流业发展的生力军，也是建设现代物流体系的重要基础，更是吸纳就业、改善民生的重要支撑。

而在疫情下，物流业发展受到的影响较大，因此，通过进一步的优化物流成本，做到新冠肺炎疫情常态化下物流成本的管控意义重大。因此，笔者以义乌地区的物流企业为例，进行相关数据调研，并形成结论和建议。

经营情况不容乐观

从中小微物流企业类型来看，主要是民营企业。调查数据显示，民营性质中小微企业占比高达86.2%，国有性质企业次之，占比为5.4%，集体性质和外资及合资性质企业占比较少，合计为1.4%。

被调查物流企业从事公路货运业务的占比为70.3%，其次为仓储和综合物流业务，占比分别为24.2%、23.2%，从事铁路、水路、航空货运的占比相对较少，尤其是航空货运占比仅为0.9%。这也反映公路货运市场与其他领域相比规模巨大又较为分散。