

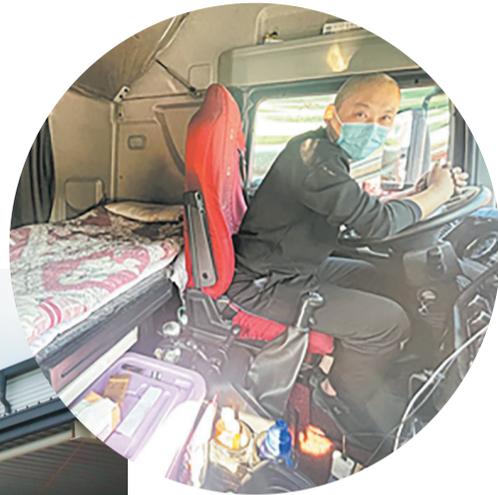
物流业陆续恢复中 “冰雪消融”下的大货

日前,广州市白云区大源北路的一家大型物流园外,进进出出的大货车将手机地图上的道路挤出一道长长的红线。随着进一步优化疫情防控“新十条”的落地,物流园正在恢复元气,久未出现的堵车,刚刚撕掉的还留着胶水印渍的场所码图纸,一个个装货、卸货忙得热火朝天的卡车司机、叉车师傅,都在印证着这一点。尽管和鼎盛时期还有不小的差距,但对于美好生活的期待,仍让每个人重拾起信心。

根据交通运输部最新修订发布的《道路货运车辆、从业人员及场站新冠肺炎疫情防控工作指南(第七版)》要求,物流园取消了查验健康码、实施“落地检”的相关要求。疫情防控新形势下,货车司机等物流行业工作人员正经历怎样的生活变化?记者进行了调查。



物流园内渐渐恢复往日的热闹。



大货车司机曹泽好平时吃住都在车上。

物流园内车辆增两成 公路货车数量环比大增

日前,交通运输部发布《道路货运车辆、从业人员及场站新冠肺炎疫情防控工作指南(第七版)》。“新的工作指南发布,重新唤起了司机和交通运输行业的信心。”中国交通运输协会快运分会副会长徐勇表示,指南对于物流行业的支持非常到位,各地应该尽快将指南落实到位。

徐勇介绍,今年以来,物流企业受疫情影响较大,许多运输公司都出现了亏损的情况,一些公司员工的支出成本高,亏损非常大。“明年是否真正能迎来‘春天’,现在还需要观察,需要把政策真正落地到位。”

物流园同样经历了坎坷的一年。广州市白云区一家物流园的经理王雾告诉记者,今年4月,因为园区出现疫情封控了14天,当时直接损失了800万元,园区内客户的生意不好,坚持不下去,为此减免了他们一部分租金,也导致今年净利润少了2000万元,“我们园区内很多物流公司雇不起叉车师傅,装卸货都是老板直接上了,比起他们来,我们受的影响算是小的。”

“现在,我们发现路上的车多了,但一些工厂受前期疫情的影响,出货量不大,同样,需求方的购买力也没有上升,这一切还需要一点时间去回暖。”王雾告诉记者,随着年后工厂的订单上来,物流业一定能够走出困境,“目前物流园进出的车辆增加到3500辆左右,比‘新十条’之前大约增加了500辆,但和疫情前的五六千辆还有不小的差距。不过,政策的优化还是让人欣喜的。”

记者了解到,国务院物流保通保畅工作领导小组办公室监测汇总数据显示,12月19日,国家铁路货运继续保持高位运行,运输货物1082.3万吨,环比增长0.40%;全国高速公路货车通行664.74万辆,环比增长12.21%;监测港口完成货物吞吐量3230.5万吨,环比增长9.2%,完成集装箱吞吐量73.6万标箱,环比增长12.3%;民航保障货运航班449班(其中国际货运航班321班,国内货运航班128班),环比下降16.7%;邮政快递揽收量约2.67亿件,环比增长2.3%;投递量约2.85亿件,环比增长1.1%。

据《广州日报》

一张卷饼行天下

“师傅,你这边再扎上一条绑带,不然这几个桶容易掉下来。”物流园内,曹泽好正在指挥两个场站工人干活。这一车,他拉的是1500桶洗衣剂,一桶10公斤,一排排垒在长约17.5米的大型半挂车上。

曹泽好出生于1982年,临沂人,常年跑临沂至广州专线。“走高速要开30个小时,走国道差不多48小时,现在运价低、油价高,买主一趟运费才给8000多元,走高速一趟,成本就要9000多元,所以我们只能走国道,省高速费。辛苦是辛苦些,但至少还能赚个1000多元。”

作为货车司机,曹泽好心里有笔“明白账”。他的卡车百公里要烧36升至40升柴油,目前1升零号柴油的价格是7.7元,从广州开到临沂一路上大约2000公里,光一趟油钱就要5500至6000元,此外,轮胎这一趟的折旧是1000多元,车子一年的保险是3万多元,高速路费2000多元。这些花销,让曹泽好只能在国道上花更多时间。“2018年、2019年的行情比较好,那时油价才4块多,运费和现在差不多。”

曹泽好已经开车十几年,他说现在广州这里的运费一直令他捉摸不定,“有些时候,运费可以一日三变,早上车多,买主压价,8000多元一趟,到了中午车少,9000多元一趟,到最后没啥车了,10000多元的也有,运费多寡,全看运气。反而,山东的货多一些,从山东送到广州价格能到13000元,东边的淄博、青岛能到15000元。但总之,现在市场上还是车多货少,所以运价上不去,只能期待企业能多点订单,而我们在生活上现在也只能尽可能节俭一点。”

驾驶室不到4平方米的空间内,集纳了曹泽好的吃穿住行。副驾驶座的座椅上,用塑料袋包着十几张大卷饼,座椅下方则是好

几根大葱,一个大塑料盒里,是家人临行前给他炸的小酥肉,此外还有几个苹果、香蕉等水果,原本还有一些蔬菜,但从临沂出发后没多久,就已经吃光了。在外面的每一顿饭,曹泽好会拿出一张卷饼,塞进一根大葱,几块小酥肉,再蘸上一点老干妈,然后大口大口地吃,“从山东到广州,来回一趟要六七天。我基本都是这么吃,我以前还跑过一阵子新疆,也是这么吃,现在不怎么跑了,主要跑广州这条线,考虑到疫情的关系,所以我中途基本不敢下车吃饭。”

驾驶座的后面横放着一张床,一条被子,床的宽度不到1米,只能容一人蜷着身子睡觉。每到晚上,曹泽好就会到货车司机圈子里才知道的停车场过夜,那个地方停一晚上收费40多元,还提供冲凉的服务,“冬天可能会停在服务站,但夏天还是要去那里过夜,天太热,不洗澡谁受得了?”

随着进一步优化疫情防控“新十条”的落地,曹泽好的工作也有了变化,“现在都不扫场所码,不查健康码,也不查行程卡了,原本到物流园,我们要按照风险的不同,停靠红区、黄区、绿区,现在也不再这样了,感觉开车没那么多禁忌,压力也小很多,要不每到一个地方,就会有防疫人员来查一下,我们的效率就太低了。但我们现在还是要防感染,尽量晚感染。毕竟一旦感染了,总要停工一段时间,这对货主还有我们都没有好处。”

“这三年都没挣到什么钱,我想明年的情况再怎样肯定不会比今年差,咬着牙吧!”曹泽好说,干货车司机粗看毛利率还可以,但最大的问题是折旧,他的重卡车头3年多前买的时候是41万元,现在贷款虽已经还完,但如今车头折旧下来只值12万元,“希望明年能把本金挣回来。疫情下,我们的很多同行把车卖了,转行了。但我想,随着明年工厂订单多了,我们的活就多了,加上车少

了,价格应该不会像现在这么低迷了。”

曹泽好现在每个月能来回跑三四趟,临近春节,他预计随着工厂停工,未来1个月的生意会越来越冷清,“一切要看明年了,希望明年的行情能好起来一些。”

高原司机下高原

和记者通电话时,34岁的李旭东正独自一人驾驶他的重卡行驶在武汉到上海的高速上。这一年,对于李旭东来说,过得真有点跌宕起伏。

李旭东是石家庄人,一开始和几个司机兄弟在全国各地拉生意。今年2月底到3月,从石家庄来回拉了一趟货之后,多地就开始出现疫情,随之而来的是各地严格的疫情管控措施,“有个兄弟因为去了一趟吉林,到别的地方卸货时,就被要求隔离了,一下子14天干不了活,再到后面,广东、湖北、湖南、安徽、江苏、上海都有了,我就不敢去这些地方跑了,只好在兄弟介绍下专门跑高原线路。”

这条高原线路的始发地是重庆,目的地是拉萨,沿途主要经过成都、阿坝、果洛、格尔木、那曲等地,行程2500公里。李旭东说:“当时选择这条线,主要是考虑到这一带地广人稀,很多时候好几百公里都是无人区。你想啊,人不多,发生疫情的概率就小,被封住的可能性就小,碰上成都这样的大城市,我都是快速通过,不会停留。”

当时李旭东每个月来回要开两次,“从重庆开到拉萨大概要7天时间,再从拉萨下高原回到重庆,又是7天。一个月几乎每天都在车上,除非是到了拉萨或者回到重庆,碰到他们装货卸货,我可以稍微歇歇,但为了防止感染,吃住还是回到驾驶室。”

来回一趟,李旭东的利润是8000到9000元,努努力一个月能挣18000元左右,“从重庆往拉萨

拉的货,主要是一些百货、电器,空调、彩电、瓶瓶罐罐什么东西都有,但从拉萨往回走,90%的可能性是空驶,几乎没有货往回带,通常要开到1200公里外的格尔木,我才能拉到一些东西。能装点货回去,就不至于太亏。”

别看毛利还可以,但他的重卡却是2022年8月贷款买的,每月还贷,已占掉收入的很大一部分,“整台大车拿下来要50多万元,我贷了40万,现在每个月光贷款就要还14500元,要不是因为要还贷,我早就干别的去了。”

李旭东是3个孩子的父亲,“家里收入这一块,今年是不指望我了。我从21岁开始跑长途,除了开车不会干别的;除了开车,别的行当也不可能给这么多钱让我还贷。”

除了货物,在高原上的李旭东,卡车上通常只有瓶装水、方便面以及一些苹果。除了装卸货,他平时吃住都是在车上,“肚子饿了就在车上用热水壶煮水泡面,高原上你也懂,水开也就80多℃,泡面吃进嘴里还有点硬,此外就是吃点苹果,我们很少会下去吃饭,至于洗澡、洗衣服啥的,那真的不敢想,只能到沿途的服务点,烧一点热水,用毛巾擦擦身。”

而今,李旭东已经从高原回到了平原,“现在主要是在华东、华中两个地方来回跑。一方面是疫情防控的措施优化了,这两个地方的疫情比较平稳,单也比较稳;另外高原上的路况不太好,我的车折损严重,算下来其实也不太划算。”

武汉到上海的距离大约800公里,现在李旭东一个月能来回跑7趟,一趟毛利3000多元,有时能到4000元,月入2万多元,“我估计再干20天左右就不干了,回家过年,给孩子买一些玩具和新衣服。你要说现在最爽的事情是什么,就是去服务区再也不用担心不上厕所、不让喝口热水了。现在,我嗅到冰雪消融的气息。”