

3月中下旬以来,新一轮新冠肺炎疫情影响在全国多地暴发。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。



4月12日,在合肥市经济技术开发区综合保税区,工作人员对来自中高风险地区的货车车厢进行防疫消杀。新华社发

有通行证也不让下高速 货车司机连续多天跑不成一单

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办的通行证,但就是下不了高速。第一个路口从头天中午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。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,吃住都在车上。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,不少人还背负买大货车的贷款。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。

疫情下,物流到底堵在哪

打通货运大动脉,货车司机盼三方面改变

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,不得以户籍地、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

证件编号:有效期至: 202×年××月××日

××省(区、市)重点物资运输车辆

通行证

车牌号码:驾驶人姓名:

始发地:身份证号:

目的地:联系电话:

申请办理单位:随车人员姓名:

联系人:身份证号:

联系电话:

发证单位信息核实电话:发证单位(盖公章):

监制单位:××省(区、市)应对新冠肺炎疫情联防联控机制(领导小组、指挥部)

□ 相关新闻

14省份已无关停的高速收费站和服务区

按照国务院联防联控机制有关工作部署,近日,交通管控与运输保障专班公布了《重点物资运输车辆通行证》式样,实行“一车一证线路”,有效期由各省联防联控机制确定,纸质和电子《通行证》具有同等效力。

截至4月16日24时,各省(区、市)高速公路共关闭收费站219个,占收费站总数的2.03%,比4月10日减少459个,下降了67.70%;共关停服务区76个,占服务区总数的1.15%,比4月10日减少288个,下降了79.12%。除西藏(无高速公路收费站和服务区)外的30个省(区、市)中,山西、内蒙古、福建、山东、河南、湖南、海南、四川、贵州、甘肃等14省份已无关关闭停的高速公路收费站和服务区。

江苏省交通运输厅运输管理局局长宋国森介绍,江苏和上海的经济联系比较强,物流需求比较旺盛,公路是主要运输方式。经监测,近日去往上海的货物流量在攀升。除此之外,还要发挥好江苏铁路“点对点”运输方式,尽最大限度支援上海。

近日,受疫情影响,人们普遍感觉到货车司机太辛苦,如何在“以人为本”方面,让货车司机舒服一些?辽宁省交通运输厅道路运输服务中心主任李晓峰说,首先我们施行了通行证制度和货链制度,对重点物资运输发放10.7万张通行证;此外,施行省级协助机制,黑、吉、辽三省设立了协作专班,开通了热线电话,实现省市全覆盖,24小时值守。针对货车司机核酸检测不便的问题,辽宁全省在有条件的服务区设立25处核酸监测点。

据央视

物流企业呼吁 保畅与消杀联动联控

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。

二是落实保通保畅举措,不以车牌属地、行程卡带星为由阻碍司机接单。

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。

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。

记者日前从上海港采访了解到,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3万个冷链集装箱,已经堆放了2.3万个,积压冷链集装箱还在不断增加。当堆放量超出最大容纳量的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。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。

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。

据新华社

扫码下载齐鲁壹点
找记者 上壹点

编辑:于梅君 美编:马秀霞 组版:洛菁