

尽快全面恢复个人寄递业务

两批次复工复产“白名单”护航 上海市邮政快递业加快复苏

随着两批次复工复产“白名单”先后出炉，上海市邮政快递业的复苏脚步正在加速。

5月16日，上海市邮政管理局官网发布《关于上海市邮政快递业第二批复工复产“白名单”企业的公告》(以下简称“《公告》”)，再度宣布上海宅急送物流有限公司等7家公司进入第二批复工复产“白名单”。

而在此前的5月7日，上海市邮政管理局已发布《关于上海市邮政快递业第一批复工复产“白名单”企业的公告》，共有中国邮政、顺丰和“三通一达”(圆通、中通、申通、韵达)等21家快递物流企业进入第一批复工复产“白名单”，涵盖了国内外主要大型邮政快递物流企业。

“当前，本市疫情防控正处于应急处置向常态化防控转换的关键阶段。本市主要品牌企业分拣中心已陆续投入运营，部分区域网点已恢复运行。”上海市邮政管理局方面表示，对外公告邮政快递业第二批“白名单”企业，有助于进一步打通邮政快递业运行堵点，充分

发挥邮政快递业在畅通微循环和保障“最后一公里”物资配送方面的积极作用，全力以赴为实现“民生托底、货运畅通、产业循环”提供坚实保障。

5月19日，据上海市邮政管理局局长冯力虎在上海市政府新闻办公室召开的上海市新冠肺炎疫情防控工作新闻发布会上介绍，5月18日，上海全行业揽收邮件快件业务量为253万件，投递业务量为214万件，已恢复至平时日均水平的五分之一左右。冯力虎进一步介绍，自启动复工复产以来，各寄递企业积极对接1000多家已复工复产企业。目前已有20个主要分拨处理中心恢复了运营，还有8个分拨处理中心将于近日投入运营。

邮政快递业复工复产环环相扣，人、车和场地各要素之间需要顺畅衔接。上海市快递行业协会会长周德刚在接受《中国经营报》记者采访时表示，目前，邮政快递业复工复产的关键点是基层网点恢复运转问题，这影响着“最后一公里”的畅通程度。

快递企业逐步复工复产

随着网点复工复产推进，快件员陆续返岗，将可以为更多商家、机构和个人客户提供揽收服务。

4月以来，上海市邮政快递相关企业在城市保供中发挥着重要作用。

4月24日，上海市邮政管理局为申通快递股份有限公司(以下简称“申通快递”，002468.SZ)颁发了上海市首张《重点物资运输车辆通行证》；4月26日凌晨，申通快递发出了首趟车，将物资从上海市送往天津市，这也标志着上海市邮政快递业正式重启。

对于目前的复工复产情况，中通快递(开曼)有限公司(以下简称“中通快递”，02057.HK, ZTO.US)相关负责人告诉记者，公司目前在上海市有1000余名保供和寄递等一线在岗人员。“中通快递上海青浦转运中心日均保供运输车辆200余辆，随着复工复产的展开，快件量将逐步恢复。”

极兔速递相关负责人向记者表示，4月28日起，公司位于上海市的转运中心和网点逐步开始复工复产。申通快递相关负责人也向记者介绍称，目前公司上海地区已有超过250名驾驶员被纳入全国统一式样《重点物资运输车辆通行证》申请“白名单”。

“根据目前相关防疫政策和复

工复产要求，前期已经有超过千名快递小哥纳入复工复产上岗白名单，网点正根据区域防疫政策和复工复产要求积极筹备复工复产，网络也在陆续恢复中。”申通快递上述负责人表示，“随着网点复工复产推进，快件员陆续返岗，将可以为更多商家、机构和个人客户提供揽收服务。”

据介绍，5月1日，申通快递上海转运中心正式复工复产，日处理能力可达150余万件。目前，申通快递数十万件封控前滞留快件已基本清理完毕。

对于在上海市的复工复产情况，韵达控股股份有限公司(以下简称“韵达股份”，002120.SZ)相关负责人告诉记者，公司正从成立复工复产工作专班，申请通行证和加强闭环消杀等多方面入手开展工作。

“韵达股份上海公司、上海分拨中心正按照办理程序和要求，分批有序组织上海地区韵达网点和分拨中心，对符合条件的车辆和人员进行申报通行证。”韵达股份上述负责人告诉记者，目前，公司拿到全国统一式样《重点物资运输车辆通行证》的驾驶员人数正在陆续增加。

重在攻克末端堵点难点

由于大部分员工仍被封控在小区，其所在网点尚未复工复产，目前还无法启动收派件服务。

资料显示，上海市汇集了5家大型快递企业总部，常态下包裹量平均超过2000万件/天，接近人均1件/天，全市拥有6万余名一线快递员，分布着1万余家快递末端网点。

据上海市邮政管理局副局长余洪伟5月12日介绍，截至目前，上海市邮政管理局已发放了全国重点物资运输车辆通行证、市内防疫保障(物资运输)通行证1万余张，办理了邮政快递公司寄递人员电子通行证1.5万余张。

由于邮政快递业复工复产涉及链条长，受当前疫情形势，及上游平台、干线运输和末端网点恢复情况不一等多重因素影响，余洪伟表示，目前行业复工复产仍存在不少堵点难点。

多位快递企业人士也告诉记者，当前复工复产的主要难点在于基层网点的恢复运转。上海市一位不愿具名的快递员向记者表示，目前其所在网点的部分留守员工已获得“邮政快递公司寄递人员电子通行证”，但由于大部分员工仍被封控在小区，其所在网点尚未复工复产，目前还无法启动收派件服务。

“由于快递员分散在全市各

发挥保通保畅积极作用

根据保供、保通、保畅三个阶段特点，提前匹配资源量能，做到国家有需求，群众有呼声，行业有能力。

5月12日，余洪伟在上海市新冠肺炎疫情防控工作新闻发布会上介绍，为了统筹疫情防控和行业复工复产，上海市邮政管理局主抓了两方面工作，一是有序释放运能运力。通过发放通行证来保障人和车的通行，在上海市交通委、公安局、商务委、大数据中心的支持协助下，截至目前已下发全国重点物资运输车辆通行证、市内防疫保障(物资运输)通行证1万多张，办理了邮政快递公司寄递人员电子通行证1.5万余张。

“二是做好防疫安全。首先是管好人，其次是管好车，最后是管好邮件快件。”余洪伟表示，国内邮件快件严格执行“三消一静”措施，即所有邮件快件在分拨中心开展逐件消毒，邮件快件到达营业网点后进行全面消毒，邮件快件投递前再进行一次消毒；本



近日，圆通速递上海集运中心灯火通明，快递货车在大门外等候工作人员消杀。

人民视觉/图

个地区，快递员复工又涉及小区放行、个人防护、网点消杀和住宿安排等一系列问题，而这也需要市区、街道等各层面与行业主管部门进行深度沟通。”周德刚表示。

针对邮政快递企业在复工复产过程中可能面临的各类问题，上海市邮政管理局在《公告》中指出，希望在符合防疫要求的前提下，各相关部门、各属地街镇和园

区对“白名单”企业及其下属分支机构、网点在复工复产期间遇到的复工申请、员工返岗、交通运输、核酸检测、集中住宿等各类诉求，予以统筹协调解决，助力企业尽快复工复产，有序运营，为城市运行保障贡献行业力量。

“各品牌所属的分支机构、网点，须取得属地相关部门同意后方可到邮政管理部门进行复工复产备案。”上述《公告》同时指出。

此外，余洪伟介绍，有些区域网点主要承担保供前置仓功能，承担防疫物资、紧急药品和生活必需品的投递工作，有些网点以生产生活资料和关系国计民生的产业链供应链为服务保障重点，主要满足已复工复产的企业用户、集团用户和政府用户的运递需求，这些网点目前暂时无法为个人用户提供收寄服务。

递行业正迎来一系列利好政策。例如，4月29日，财政部和税务总局发布《关于快递收派服务免征增值税政策的公告》，并指出“自2022年5月1日至2022年12月31日，对纳税人为居民提供必需生活物资快递收派服务取得的收入，免征增值税”。

对于上海市邮政快递行业复工复产的下一步工作计划，上海市邮政管理局上述负责人表示，希望在符合防疫要求的前提下，各相关部门、各属地街镇和园

市发往异地件要及时粘贴消杀消毒标识，异地件中转前在转运场地实施24小时静置。

事实上，早在4月28日，上海市邮政管理局就召开上海市邮政快递业复工复产动员部署会，并指出“要把握节奏，稳妥有序地推进复工复产工作。”会议强调，为切实发挥好特殊时期邮政快递业保通保畅的积极作用，要认真研判疫情走势，精准测算防控需求，根据保供、保通、保畅三个阶段特点，提前匹配资源量能，做到国家有需求，群众有呼声，行业有能力。

“我们感谢大家对行业复工复产的关心，也理解大家对行业复工复产的感受度不太一样。”上海市邮政管理局负责人表示，主要是因为邮政快递业复工复产涉及链条长，受当前疫情形势及上游平台、干线运输和末端网点恢复情况不一等多重因素影响，行业复工复产仍存在不少堵点难点；有些区域网点主要承担保供前置仓功能，承担防疫物资、紧急药品和生活必需品的投递工作，有些网点以生产生活资料和关系国计民生的产业链供应链为服务保障重点，主要满足已复工复产的企业用户、集团用户和政府用户的运递需求，这些网点目前暂时无法为个人用户提供收寄服务。

事实上，早在4月28日，上海市邮政管理局就召开上海市邮政快递业复工复产动员部署会，并指出“要把握节奏，稳妥有序地推进复工复产工作。”会议强调，为切实发挥好特殊时期邮政快递业保通保畅的积极作用，要认真研判疫情走势，精准测算防控需求，根据保供、保通、保畅三个阶段特点，提前匹配资源量能，做到国家有需求，群众有呼声，行业有能力。

“我们感谢大家对行业复工复产的关心，也理解大家对行业复工复产的感受度不太一样。”上海市邮政管理局负责人表示，主要是因为邮政快递业复工复产涉及链条长，受当前疫情形势及上游平台、干线运输和末端网点恢复情况不一等多重因素影响，行业复工复产仍存在不少堵点难点；有些区域网点主要承担保供前置仓功能，承担防疫物资、紧急药品和生活必需品的投递工作，有些网点以生产生活资料和关系国计民生的产业链供应链为服务保障重点，主要满足已复工复产的企业用户、集团用户和政府用户的运递需求，这些网点目前暂时无法为个人用户提供收寄服务。

周德刚向记者表示，在新冠肺炎疫情防控常态化的背景下，邮政快递业相关企业经营在面临冲击的同时，因防疫带来的经营成本也同时升高，政府层面的支持政策对于帮助邮政快递业相关企业尽快恢复发展将起到重要作用。

值得注意的是，在“全力做好物流保通保畅工作，切实维护产业链供应链安全稳定”要求下，快

递行业正迎来一系列利好政策。例如，4月29日，财政部和税务总局发布《关于快递收派服务免征增值税政策的公告》，并指出“自2022年5月1日至2022年12月31日，对纳税人为居民提供必需生活物资快递收派服务取得的收入，免征增值税”。

对于上海市邮政快递行业复工复产的下一步工作计划，上海市邮政管理局上述负责人表示，希望在符合防疫要求的前提下，各相关部门、各属地街镇和园

携手提升城市保供能力 冷链物流行业共寻“新生存法则”

更好保障供应链安全

供应链承载着民生物资保障的重要任务。尤其是在新冠肺炎疫情期间，冷链供应链保障着最贴近民生的生鲜物资运输，在城市保供过程中的重要性更加凸显。

日前，在长三角冷链联盟和冷库视界联合举办的在线直播活动中，多位冷链业内人士就“疫情突发——供应链、产业链‘能力大考’”和“保供常态——冷链资源运营价值再造”等话题进行了深入探讨。

上海市多位身处保供前线的保供企业人士表示，受疫情封控等因素影响，为保障蔬菜等生活物资“新鲜”抵达，保供企业需要在有限的条件下快速响应和高效运转，这使得供应链各环节面临着不小的考验。

生鲜物资需求量大增、时效性更强、供应链条变长等也对冷链体系提出了更高的要求，冷链物流行业也正迫切寻求“新生存法则”。《中国经营报》记者从上述保供企业人士处了解到，为快速响应物资保障需求，企业采取了多种措施以调整适应供应链现状，其中包括改进冷链产品包装，紧急改造分拣流水线，调整仓储资源和扩大供应商范围等。

启橙中国创始人兼CEO潘炜举例称，上海市民对于蔬菜和水果等生鲜类物资的需求量变大，导致对冷藏库和分拣间的需求也大幅度增加。在这种情况下，也考验着企业对冷链资源此前所作的规划和设计是否具有前瞻性。

“一个很明显的改变是，公司接到了非常多的冷藏周转库需求，而且要求快周转，因为要确保物资能够及时分拣和配送。”潘炜进一步表示，目前，冷链物流所反映出来的状态亦说明冷库等基础设施的规划布局还不够合理。以上海市为例，虽然城市的冷库资源较多，但仍有部分地区存在“一库难求”和资源分布不均衡的情况，而冷库资源配置的合理性是降低企业成本的主要动力。

本，以及在平时供应链管理运营中未体现出来的成本，都值得冷链物流行业各环节和各企业总结反思。”

王沁进一步表示，目前，冷链物流所反映出来的状态亦说明冷链等基础设施的规划布局还不够合理。以上海市为例，虽然城市的冷库资源较多，但仍有部分地区存在“一库难求”和资源分布不均衡的情况，而冷链资源配置的合理性是降低企业成本的主要动力。

进一步表示，由于公司在前期规划建设时考虑到设立多温区的“城市大冰箱”，也让企业可以随时根据前端的需求来做调整，以提高整体交付能力。

公开资料显示，启橙中国是一家冷链物流产业基础设施投资开发和运营管理平台，为供应链服务、生鲜电商、医药、食品和餐饮等领域客户提供冷链设施解决方案。

除供应链韧性的重要性更加

凸显外，多位保供企业人士还一致认为，在疫情封控的大背景下，仓库分散式布局对于保障供应链安全也非常重要。

据了解，在常态情况下，考虑到便于管理等因素，企业在进行冷库选址时往往倾向于集中布局。在经历此次疫情“大考”后，有保供企业人士建议，企业在进行冷库选址时应提前考虑风险应对因素，特别是在珠三角和长三角等地区，冷库等冷链物流产业

基础设施可适度分散布局，这样即便部分区域封闭也不会导致供应链与产业链整体中断。

也有保供企业人士提出，面对疫情期间高效率交付的需求，传统的仓网布局无法满足应急物流需求，相关企业可以参考电商企业的三级仓网布局模式。据介绍，中国零售业领先的自建物流平台苏宁物流就建立了“区域中心仓群+前行仓群+前置仓群”三级仓网。

和疫情带来的不确定风险因素增加的挑战下，冷链物流行业作为保障食品等供应链稳定的‘底盘’，还面临着很多挑战。”潘炜告诉记者，随着《规划》的发布，一方面，将会有更多的资本进入到冷链物流行业，有利于提升行业整体发展水平；另一方面，也有助于从质量管理和供应链提升等角度来解决整个行业在发展过程中面临的问题。

本版文章均由本报记者张孙明砾、张家振采写

补齐冷链物流发展短板

不容忽视的是，在保供企业积极制定应急预案，及时保障生鲜物资运输的同时，因供应链调整带来的附加成本增加问题也随之而来。

“企业成本增加，意味着整个行业或产业链、供应链成本增加，而最终感受到成本增加的是消费者。”王沁直言，无论是对供应链企业还是冷链物流企业而言，在城市保供过程中，各家企业都承担了大量的成本上涨压力。“对于城市保供过程中产生的辅助成

本，以及在平时供应链管理运营中未体现出来的成本，都值得冷链物流行业各环节和各企业总结反思。”

事实上，此轮疫情也促使业内企业更加重视补齐冷链物流发展短板。近年来，随着冷链市场需求快速增长，冷链物流行业在发展过程中还存在一些痛点、难点和卡点。例如，冷链物流标准化不足问题和高标准冷链基础设施建设薄弱等情况，也进一步影响着冷链物流企业的成本。

而从政策层面看，冷链物流行业在发展中面临的掣肘问题正在得到重视。2021年12月，《“十四五”冷链物流发展规划》(以下

简称“《规划》”)正式对外发布，并首次提出了我国冷链物流体系总体布局方案。今年4月，《关于加快推进冷链物流运输高质量发展的实施意见》发布，从完善基础设施网络、推动技术装备创新升级、创新运输组织服务模式等多个方面给出具体指引。

潘炜在接受记者采访时表示，《规划》对整个冷链物流行业而言是前所未有的政策利好，也凸显了“冷链人”的社会责任所在。

“‘十四五’时期，在消费升级