

封控区的货拉拉司机：我在上海运物资，期待早点回家

李权云 中国新闻周刊 2022年04月20日 16:05

“做这行的，接到单子肯定要走”

陈亚伟把口罩拉至下巴，点燃一根烟，深深吸了一口，脸上的表情瞬间松弛下来。

白天不停接单，长时间驾驶，他只能在停车间隙抓紧时间过过瘾。像今天这样停在路边抽完整支烟的时候并不多，“刚接的单取消了，客户所在小区发现阳性，附近道路临时管控，车辆都进不了。”

他下车举起手机，把微信视频切换到后置摄像头，给记者展示他所在的地方。

此时是午后一点多钟。晃动的镜头里，沿路停着一排车，以长途大货车居多。一位身穿白色防护服的防控人员正在和前车司机说着什么。路牌显示这里是浦东新区龙东大道支路和朝阳路交汇处。

陈亚伟驾驶的是货拉拉常见的五菱宏光面包车，停在这里显得很“娇小”。因为没接单，后停车厢此时是空的。驾驶座后面搭着一个简易床铺，防潮垫、薄被子，陈亚伟已经在这上面睡了一个多月。

这辆车，是他到上海后唯一的“家”。

留下来

2022年3月16日，陈亚伟告别家人，从江苏扬州驱车前往上海。他在货拉拉平台上接到一个跨城订单，车上载满了一次性乳胶手套和医用棉签。

冷一平 上海新增本土新冠肺炎确诊病例2例和无症状感染者15例 陈亚伟在租来的车 “做这行”

中国新闻周刊 赞 分享 推荐 留言

车子驶到上海的高速口时，陈亚伟内心一喜，“没管控，挺顺当就进来了。”

顺利交货后，陈亚伟接到了家里的电话：老家扬州加强防控，从上海返回的人员需要隔离14天，“最好不要回来。”

“反正上海这边单子多，我就跑几天再回去。”陈亚伟听从了家人的建议，准备等形势好转后再回。

然而，他没想到这一停留就是一个多月。

3月28日，上海市以黄浦江为界，分区分批实施核酸筛查。截至4月1日，浦东、浦南及毗邻区域先行实施封控。



陈亚伟晚上休息的车厢

陈亚伟所在的区域恰好是浦东。他眼看着路过的小区 and 道路开始封控，内心浮起一丝惶恐。老婆打电话时也说，“早知道那趟货就不送了。”

陈亚伟既说服自己，也安慰家人，“没事儿，干脆留下来挣点钱吧。”

问题和压力

出门在外，陈亚伟首先要解决自己的吃住问题。

初到上海时，他住在小区里住宅改装的民宿，四人间，一晚60元。几天后，民宿老板通知他，“你再进来就出不去了，因为小区有阳性了。”

为了能够在外跑单，陈亚伟只好选择离开。

他从老家出发时预备的毛毯、被子等物件派上了用场，给自己在车厢里安了一个家，并自嘲“还能省点住宿费”。

住的问题暂时解决了，吃饭成了问题。上海实施全域静态管理后，街上没有营业的餐馆，陈亚伟只能在拉货时顺便买箱泡面充饥。即使这样，他一天也只吃两顿饭，早饭相对固定，中午和晚上只能

“看时间”，因为他太忙了。

随着封控时间不断延长，除了像陈亚伟这样的外来运输力量，为上海市区补充了运力，“很多司机被关在了小区里。”

“大货车进不了市区，必须要把物资分散开，有一个运输平台来消化这么多物资。”陈亚伟说，打通最后一公里很关键。

他一般从仓储公司或者某条马路边的物资集中点装货。最多的时候，一天能跑十几单，赚一两千元。他送的最多的是各个小区团购的生鲜食品，还有防护用品和药品。有一次，他分两趟，把仓库里的连花清瘟胶囊送到两个药房。

上海封控期间，为打赢物资保供战，分属不同体系的运力协同作战，各自发挥不同的作用。长途货运司机负责来沪物资的远程运输，同城货运司机负责运输物资到最后一公里，骑手负责配送到最后100米，社区工作人员负责配送物品到家。

陈亚伟所在的同城货运司机，是上海保供必不可少的一环。

他每天早上六点起床，一般会跑到晚上十一二点，快凌晨一点钟的时候才把车子停到路边准备休息。睡前和家人通过微信视频聊天，常常因为太累说不了几句就睡了。

身体疲劳是其次，陈亚伟主要得面对疫情带来的心理压力，“没有48小时核酸证明，你送的货人家都不会收的，人家也不放心。”

有一次，他去送货，客户对他说“你离我远一点”。当时，他心里很不好受，很想解释一句“我每天都做核酸，防护做得很好”，但最后什么都没说。

更多的时候，他开车经过居民小区时，会看到停在门口运送隔离患者的大巴车，“一车一车把人拉走，看着特别揪心。”他声音哽咽，再也说不下去。

有些东西比赚钱更重要

陈亚伟有时在装卸货途中会遇到同行。大家聊天时都觉得，虽然现在每天挣的比平时多，但也是辛苦钱，都不容易。

但跑的订单多了，陈亚伟还是觉得赚钱归赚钱，有些东西更重要。

有一次，陈亚伟接到一个订单，客户是郊区的一位女士，想给在市区的亲戚寄些吃的。只是，由于运力少，下的单一直没人接。

陈亚伟接单后，这位女士询问他能否等一个小时，陈亚伟表示很为难，“一个小时我能跑两单。”但听到对方说亲戚家眼看就要断粮，他还是答应了。后来这位客户多给了30元小费，陈亚伟觉得钱是小事，能帮到人就很开心。

“别看我整天就一个人，但并不孤单。我能挣钱，也能为居民做点小贡献，很实在很充实，值了。”陈亚伟说。

据介绍，上海封城后，货拉拉平台上的上海活跃货车运力下降了90%以上，订单响应率和完单率也相应降低。但在过去一段时间里，每天仍有超过一千名货拉拉司机在上海运输生活物资和抗疫物资，为保障上海市物资运输出一份力。

李恺也觉得自己的工作对于这座城市很重要。他是上海封控后货拉拉平台上接单最多的司机。

“平台有单你去抢就可以了，抢单就能挣钱，只要有付出就有回报，做什么事情都一样的。”李恺老家在湖南邵阳，孩子还在上幼儿园。

他不否认赚钱很重要，但也觉得有时候一些东西让他很暖心。他一般会把小区居民团购的生活物资放在门口的货架上，小区工作人员会很热情的给他消毒，送上一声“司机师傅辛苦”。

他住在浦东新区的一所独栋民房，觉得自己“很幸运”，没有像其他住在小区里的同事一样被隔离，还可以正常工作。

一个月前，李恺还在开网约车，听朋友介绍说跑货拉拉收入还可以，也没那么累。他听从建议，租了一辆大通EV的新能源车，开始拉货。没想到，却赶上了上海疫情暴发。





穿着防护服的货车司机李恺

目前，他运送最多的是居民团购的生鲜蔬菜。他说，像他这样的车现在非常难找。由于单数多，车辆耗能大，他时常受困于充电难，“市区充电桩基本都关掉了。”

期待早点回家

晚上10点，李恺基本结束一天的工作。在他开车回家的时候，江道兵还在徐汇区政府仓库装货。

“解放”大卡车的车头上挂着“全力支持保供”的横幅，很是醒目。一箱箱的防护服和口罩被搬到车上，运往镇政府和街道。

江道兵平时在货拉拉平台接单。这次，他担任队长助理，和他一起的还有车队的11个兄弟，作为货拉拉企业版的部分运力，统归上海徐汇区政府调配。

3月30日晚，货拉拉上海分公司接到政府需求，在疫情期间征调部分运力，运送蔬菜、米面等生活物品至上海市长宁区天山路街道及周边小区。在运力紧缺的情况下，货拉拉企业版快速组织了一批优先运力，保证了这批生活物资的运输和准确发放。此后，这些运力开始向其他区域拓展，包括江道兵所在的徐汇区。

江道兵和车队每天的工作很具体。区政府有一个明细表，今天要配送的物资，哪些车辆运往哪个街道，都已经对应好。如果某个仓库的车忙不过来，会从别的仓库调配运力。

“我们每天的任务就是把这个物资表包圆了。”江道兵说。相对应的，政府给到司机师傅的报酬也是按天来计算的。



货拉拉企业版车队保供运输

江道兵一边介绍，一边在微信视频里指向仓库，“把剩下这些装完运走，今天的任务就算结束了。”他相信，无数人、无数辆车汇集起来，终究能织起一张抗疫运输的大网，把大家需要的物资送到身边。

一天的运输结束后，江道兵和车队的司机师傅们返回停车场，货车4平方米的轿厢就是他们晚上的“卧室”。

政府提供了住宿点，但为了防止感染，他们和陈亚伟一样，选择在车里休息。第二天，等待他们的是又一个黎明。

陈亚伟和平常一样，将车停在路边安全的地方，打开视频和家人聊天。在相隔几百公里外的密闭空间里，他需要这份来自家人的温暖。

每天早上起床，他都会关注新闻里更新的新增病例统计数字。他希望能尽快看到拐点，甚至清零，“因为我想早点回家。”

4月20日，在上海市人民政府新闻办公室举行的疫情防控工作新闻发布会上，上海市卫健委通报，疫情近几日呈下降趋势，单日新增报告100例以上阳性感染者的街镇数量已连续3日降低，社区疫情扩散得到有效遏制，金山区和崇明区首日达到社会面清零目标。

(文中陈亚伟、李艳为化名)

推荐阅读

还有谁，在用美图秀秀



一周刊君大家族


中国新闻周刊

X


有意思报告

X


壹读




哎呀我兔

X


中新汽车

X


中国慈善家杂志

转载或商务合作 回复关键词/转载/合作