

达整月的仗，打起来就困难了。

许多时候，单靠上海方面来筹谋保供政策，也无法应对。譬如在山东临沂经营蔬菜基地的曹伟先生就称，在上海此轮疫情之前，自己头天下午能完成组织采摘、打包、装车发运，第二天凌晨这些货品就能抵达上海江桥批发市场。可疫情之后，在江桥批发市场做批发生意的客户全都封控在家了。市场关闭，这些蔬菜进不了上海各大菜市场——数据显示，4月初，运送鲜活农产品的进沪绿通车从每天3000辆左右骤降至约600辆。另一个数据——从3月底到4月10日，长三角地区有249个高速公路收费站关闭。

进入上海的物资少了，还提什么进入各终端商户以及消费者家门？而原本尚占不到蔬菜供应大头的电商，此时连自己的杯水车薪也无法保证——毕竟其自身不少骑手也被困小区，甚至有一些门店因为出现疫情而整体被隔离。

“大动脉”“小血管”都得打通

如何让上海持续保持抗疫之“静”？辩证地看此问题，就必须解决物流流通之“动”。物流不畅，物资不“动”起来，抗疫之“静”，反而难成。

瓶颈在哪里？在上海封控之初，一些外地卡车司机进沪后，面临着留又留不下，走又走不得的困境——车进上海后，因为通行证过期，动弹不得，只能人和车都趴在马路上。而即便动弹得了，回到出发地还得隔离起码两周。这么算下来，进上海

就一定是蚀本生意。上海有句老话：“千做万做，蚀本生意不做。”即便是疫情期间，各地的援沪物资源源不断输送进来，却也不能让卡车司机们总是“自杀式支援”。

林林总总的有关运输大动脉的问题，其实单靠上海是无法解决的。这甚至是这座城市的管理者从未遇到过的难题。

正是刘真感觉心态上最无助的时刻，4月中旬，陈生平却悄悄感觉到了变化的发生。“记得是4月19日，我听邻居在微信群里说，美团买菜能买到货了。当时我真有点不敢相信，再一翻账单，自己上一次在美团买菜买到货还是3月23日。”4月20日中午11点多，陈生平躺在床上无意间点开美团，竟然发现大中午的还能下得了单。可惜只是两包奥利奥夹心饼干和一份蒜蓉粉丝贝、两包小龙虾尾。蔬菜，特别是绿叶蔬菜，根本没有。但他已经很开心了。“起码证明了一点——渠道又通了，会逐步好起来。”老陈感慨。

比起老陈来，刘真的幸运之处是徐汇区发的物资逐步充裕起来。“到5月中旬，徐家汇街道发了十多次物资了，有粮油、洗洁精、洗护用品等等，考虑很周到，数量也很充足，基本解决了日常需要。”此后，她也发现，美团早上6点可以买到菜了，偶尔还能在盒马上捡漏，抢到零食这些“奢侈品”，天猫超市也发货了。整体来说，刘真的情绪好了很多。

据《新民周刊》记者了解，4月初，国家发展改革委、交通运输部、商务部三方协调，长三角一体化合作机制启动，苏浙皖大力支持，疏通物流堵点——江苏昆山、浙江平湖两个生活物资保供中转站投用。平湖中转站只用60个小时就完成地面硬化，每日最高承载货车200台次，满负荷运力约4000吨，这就相当于将原本在上海市域内要做的中转工作转移到沪外。

即便如此，情况也没有完全转变。在4月9日上午10时举行的上海疫情防控工作新闻发布会上，上海市商务委主任顾军透露，当时的主要问题是末端配送承受着较大的压力。也就是说，上海市面上已经不缺货，但许多货却仍送不进小区。浦东南汇果品公司的玉菇瓜、青浦练塘镇的茭白，在四五月间也遇到了这样的情况。哪怕种植地在上海，可就是很难将产品送到顾客手里。农民眼见丰收，却欲哭无泪。之后，通过《新民晚报》等媒体，发动团购，才逐步解决。

“有些小区已经封控一个月了，居民生活物资需求从主副食品拓展到了日用品、防疫物资、基本药品。老人、妇婴等特殊人群也都有急迫的保障需求。保供的节点、网点、人员、运力还有待进一步恢复，最后一公里和最后一百米矛盾比较突出。”在

上海市民将政府发放的保供物资拼成“上海加油”。摄影/朱珏

