

快递公司提高末端派费,能否真正惠及快递小哥?

文/新华社记者 戴小河

8月27日,中通快递率先发布快递派费上涨通知。紧接着,圆通、申通、韵达、百世、极兔等快递公司也发布派费涨价措施。6家快递公司密集发布涨价方案引起关注:涨价幅度多少?服务质量是否也能水涨船高?能否真正惠及快递小哥?

这6家公司披露的提价方案如出一辙:自9月1日起,揽收的快件派费将上调每票0.1元。

“每票0.1元的提价幅度,将用以提高快递员收入。”国家邮政局市场监管司负责同志说,希望快递企业将派费调整工作落到实处,真正落到快递小哥身上,真正让在一线辛勤工作的快递小哥得到实惠。

今年上半年,全国快递服务企业业务量累计完成493.9亿件,同比增长45.8%。把这些包裹送进千家万户的正是400多万名快递小哥。

前不久,交通运输部、国家邮政局等七部门联合出台了《关于做好快递员群体合法权益保障工作的意见》,其中就提出了“督促企业保持合理末端派费水平,保证末端投递基本支出,保障快递员基本劳动所得”等政策措施。

“上调末端派费,正是贯彻落实七部门《意见》有关要求的具体行动。”国家邮政局市场监管司负责同志说,在上周,国家邮政局对主要快递企业进行了行政指导,督促企业落实《意见》有关精神,调整快递员派费水平,逐步建立合理的派费机制。



快递小哥正在送货

局市场监管司负责同志说,在上周,国家邮政局对主要快递企业进行了行政指导,督促企业落实《意见》有关精神,调整快递员派费水平,逐步建立合理的派费机制。

业内人士透露,近年来,快递小哥的工作量大、单件利润微薄是常态。

调价的这六家快递公司,与快递小哥都是加盟制关系。

什么是加盟制呢?如申通成立之初,不断鼓励公司员工以承包的方式拉

业务,同时不断招募有意开办民营快递的老乡加盟申通。加盟式给申通带来迅速扩张并不是秘密,其他快递公司也纷纷效仿。

一般而言,加盟式经营模式的运作以运单预收费作为主要收入来源,加盟的网点每收一单快件,总部就能获得一块钱或者更多的运单费。而随着越来越多的网点加盟,快递企业总体运送的快递件数量就越多,获得的收入也越多。

“加盟制的快递小哥,其实是加盟商的员工,由加盟商跟他们签合同,我们要求加盟商保障快递员的合法权益,但具体要看加盟商怎么跟快递员谈。”申通快递一高管告诉记者。

“这些年,因为价格战,派件费下调,快递员的收入大打折扣。”上述业内人士表示,加盟制的快递公司,快递员的主要收入来自快递费的提成,这几年打价格战,从平均一单五六块钱降到三四块钱,

在义乌低到八毛钱,给快递员的提成越来越少。以前快递员每单可以提一块至一块五,目前降到五毛至八毛,甚至更低。

他说,每单提高1毛钱,每位快递员每个月估计能增加500至1000块钱的收入。

那么,提价部分的收入,能真正进入快递员的腰包吗?快递公司会不会从中“揩油”?记者随机采访了多位快递小哥。“我们担心派送费上涨了,揽收任务量加大,或者其他罚款力度加强

了。”一位快递小哥说。

按照中通快递的做法,快递员增加的派费通过App直达快递员,中间环节不会截留。“中通持续提升派费直链的比例,让快递员与总部直接结算派费,建立标准、提升时效,提升快递员满意度。”中通快递媒体公关负责人程绩表示。

“我们将督促企业完善考核机制,同时拓宽快递员申诉渠道。”国家邮政局市场监管司负责同志说,今后将建立以快递员为主体的满意度调查队伍,针对他们的体验感、满意度定期开展调查,并公开调查结果,从快递小哥的视角去分析评价企业保障快递员群体的客观情况,推动企业自觉地纠正以罚代管行为,保持合理派费水平。

物流行业专家杨达卿认为,派费上调有利于改变快递小哥的生存环境,若治本应对现有加盟制体系进行变革,破除原有体制中“总部—加盟商—基层网点—一线业务员”中的不合理现象。实行派费直链模式,当日派费当日结算,解决快递员派费结算的时效性问题,提升快递员职业满意度,有利于留住人培养人,进而强化网点稳定性,提升服务质量和服务力。

如何提升续航体验?

文/新华社记者 姚子云 余贤红 顾天成

商务部最新数据显示,今年1~7月,生产企业新能源汽车销量147.8万辆,超过2020年全年水平。7月份,新能源汽车销量27.1万辆,同比增长1.6倍,刷新单月历史记录。

用户数量持续增加,

市场需求不断升温,记者采访发现,近年来,我国新能源汽车动力电池每年跨越一个新台阶,续航里程从原来不到100公里到如今很多突破了500公里,市面上还有700公里的长续航版。无论是磷酸铁锂电池还是三元锂电池在核心

材料、关键工艺、系统集成等方面都有较快发展,更长续航版的电池已经“在

路上”。

中国汽车工业协会统计数据显示,截至今年4月,全国已累计建设充电站6.5万座、换电站644座,各类充电桩187万个,建成覆盖176个城市、超过5万公里的高速公路快充网络。

记者在沪昆高速江西境内走访发现,目前高速服务区普遍设置了快速充电桩,并预留了充电设施后续安装位置。但在城镇地区,快速充电桩仍相对偏少,用户“不解渴”。

“目前全县快速充电桩只有20多个,新能源汽车保有量在3000辆以上,随着买新能源车的人越来越多,未来5年至少需要增

长10倍才够用。”江西省九江市武宁县金沙湾汽车销售有限公司负责人黎裔张说,目前快充可在半小时左右给车充满电,但如果加上排队时间则耗时更长,希望充电效率能越来越高。

在沪昆高速新余服务区,江西萍乡市新能源车主龙启福正在给车充电。他告诉记者,遇到低温等天气,一些新能源汽车存在续航里程缩水情况,开不开空调成为两难选择:开,电量下降更快;不开,车内温度让人难耐。

“目前新能源汽车的续航里程,可以满足大部分应用场景,作为日常通

勤工具,完全够用。”江西江铃集团新能源汽车营销有限公司总经理杨永明说,但长距离的高速行驶,新能源车容易出现亏电,很多用户出门前充满了电还是担心续航问题。一些远途自驾车主,更倾向驾驶燃油车。

续航能力是消费者购买和使用新能源汽车关心的重要问题。随着“双碳”目标推进,新能源汽车成为能源领域转型的重要一环,如何让新能源汽车“行稳致远”?

记者了解到,为提升新能源汽车充电便捷性,江西、湖南、海南、广东等多地出台了推动车联网和

充电桩(站)布局应用等配套政策措施,新能源汽车配套设施整体上在加速完善。国网江西电力供电服务中心检验技术部副主任裴茂林认为,在发力布点充电设备的同时,还应增加充电桩智能检测和数据诊断功能,完善充电桩的后续检查和管护。

有关专家认为,应抓住新能源车动力电池续航能力这个核心问题,围绕技术堵点进行研发攻关,通过优化动力电池管理系统,积极探索运用新材料等方式,减少动力电池的衰减周期,加快破除电池怕“冷”、高速亏电等问题,开发出能够适应更多应用

场景的高效电池。

随着新能源汽车大量进入居民小区和企事业单位,就地充电成为主流需求,现有充电桩运行模式难以满足需要。国网江西电力市场智能用电处处长刘波建议,应进一步完善商业模式,创新解决方案,加强城乡建设、电网规划及物业管理等统筹协调,加快形成适度超前、快充为主、慢充为辅的高速公路和城乡公共充电网络,同时依托“互联网+”、智慧能源推动实现互联互通、信息共享与统一结算,提升用户充电体验,为新能源汽车产业发展营造更好的环境。