

一天派送563个快件怎么做到?

记者与快递小哥一起在大街小巷上奔走,体验这份忙碌的工作

随着电子商务的蓬勃发展,快递员已经变成城市不可分割的一部分。这群我们“最熟悉的陌生人”,几乎全年无休地奔走在大街小巷上。

张吉敏就是这些快递小哥中的一分子,从业5年的他,已经是站点里工龄最长的员工。近日,记者跟随他体验了12个小时的快递员工作,发现一天派送563个快件,不仅是体力活也是脑力活。

采写:本报记者 廖明山
见习记者 吴梓昊
摄影:见习记者 吴梓昊



张吉敏将快件搬上车。

数字

记者从珠海市邮政管理局了解到,今年1月至9月,珠海市快递收派件业务总量累计完成**2.11亿**件,其中收件量达**7303.99万**件,派件量达**13793.18万**件。也就是说,每天有超过**50万个**快件被快递员们送到珠海市民手中。

奔跑与等待

15时16分,张吉敏开始派送散件。“片区里有很多工厂和商铺,基本上要逐个跑。”记者发现,有些工厂可以直接把快件放保安室,有些则要在大门外等待收件人亲自来取,张吉敏对此十分清楚。

在村里给商铺派件时,张吉敏会按既定的路线分类放好货物,有时还要提前把货物放到手边,这样可以不用费时费力打开侧门。他在狭窄的村道上熟练地穿梭,派件的同时还要联系附近的收件人。根据记者测算,张吉敏每派一个件,从下车到上车仅花了20秒。

南沙湾社区有些道路较为狭窄,会车时很难通过。遇到这种情况时,张吉敏会主动下车,或帮忙指挥交通,或将障碍物移开。“我跟附近的街坊都很熟悉了,大家互相帮忙,也节省大家的时间。”张吉敏说。

16时41分,张吉敏来到位于珠中交界的香海高速项目部,这是他负责的最远收派点。除此之外,张吉敏还负责金琴快线项目部的收派件。“快递给这边工人的生活带来了很大的便利,我经常给他们派送米油。”通往项目部的路面坑坑洼洼,十分颠簸,但他几乎每天都要来这里一趟。

17时25分,张吉敏终于派送完这天的所有快件。这天,张吉敏一共派送了563个快件。今年的双十一即将到来,张吉敏告诉记者,去年双十一最高峰时,他曾一天派件超过1200个,只休息了4个小时。

17时50分,在短暂的休息后,张吉敏迎来了一天里收件的最高峰。他先后到三个代收点和几个固定客户处取了件,车厢也重新被塞满。在等客户时,他匆匆吃了个快餐,但客户仍姗姗来迟,张吉敏在饭后又等了将近半小时。“干我们这行,一半时间在奔跑,一半时间在等待。”他感慨道。

夜幕降临,张吉敏一天的工作终于收尾。“一到天黑,我就特别开心。”19时30分,张吉敏回到站点卸货。清点完成后,20时50分,他开着面包车,驶上了回家的路。

派件与收件

8时30分,记者在造贝社区的韵达珠海公司前山明珠南分部见到了张吉敏。他皮肤黝黑,身材壮实。和同事聊天时,圆圆的脸庞常常展现出纯朴的笑容。

张吉敏是重庆人,2013年从老家来到珠海。现在,他租住在中山坦洲,每天早上7时不到就要起床,开车到珠海上班,一般要到晚上八九点才能下班。

张吉敏干起活来动作十分敏捷。他先把货栏里一件件大小形状不一的快件逐个扫描,分类整理,然后将送至同一地点的小件货物用麻袋

装到一起,再搬到面包车上。装车的过程很有讲究,不仅要注意货物的叠放方式,还要根据派送的先后顺序,决定货物摆放的位置。张吉敏对负责片区了如指掌,心里仿佛藏了一张地图,每件货物该放哪里清清楚楚,这也是他高效派送的秘诀。“送快递不光是体力活,也是脑力活。”张吉敏说。

8时55分,张吉敏从站点出发,前往南沙湾社区。此时车子的剩余油量已不多,但最近的加油站没有营业,他只能以派件为先。9时7分,张吉敏到达了第一

个快件代收点。他熟练地倒车停在店门外,飞快地松开安全带下车,却发现尾门打不开了。

“车子太破了,尾门和侧门都不好开。”张吉敏使劲拽了几下门,无果,他只能从侧门爬进车厢,从里面打开尾门。张吉敏拿来代收点的大货篮,装好货,再拖进店里,来回几趟才送完。还未来得及与店主寒暄,他便又回到车上,准备前往下一个代收点。

除了负责派件,张吉敏还要时刻留意手机上不断更新的收件信息,并联系收件人确定碰面的时间与地点。9

时15分,一位先前约好的收件人打电话给张吉敏,说要取消订单,而这时他已经到达了约定地点。“经常有扑空的情况,一般都是收件人去上班了,地址却写了家里,到了约定时间才发现家人也不在,就只能取消订单。”张吉敏说。

在接下来的20分钟,张吉敏先后将快件送到了两个代收点和一个快递柜。“对收件人来说,快递柜确实很方便,但对我们来说,却是一笔不小的开支。”张吉敏告诉记者,快递柜是需要租金的,而这笔费用往往要快递员自己支付。

困难与办法

10时整,所有快件已派送完毕,满满当当的车厢变得空空如也。张吉敏想尽快把车开到另一个加油站,遗憾的是,车子还是在半路上熄火了。“幸好把件都派完了,不然就麻烦了。”他苦笑道,长叹了一口气。

张吉敏把车就近推到路边,打开双闪,和记者一起步行回到站点,找一位同事借了点油。回到车旁,他在车上拿出一个矿泉水瓶,将剩余的水倒掉,在路牙石上磨开瓶底,做成了一个漏斗。加好油,他又驶至加油站,把

油箱加满。

此时已近11时,张吉敏提议先吃午饭。他告诉记者,中午和晚上是收件的高峰期,他很少能在正常时间吃饭。张吉敏来到一家相熟的快餐店坐下,第一件事不是点餐,而是打印快递单。原来,这家快餐店也是一个小型的代收点,张吉敏经常在这里一边吃午饭,一边联系收件人,这天也不例外。

11时38分,张吉敏来到格力康乐园大门外等待收件人。“来早了,格力电器

的员工一般是11时45分下班,回到宿舍还要更晚一些。”趁有时间,他给下一个收件人打电话,却一直无法接通。

“早上已经取消了一个收件订单,要是再取消就要扣钱了。”张吉敏有些着急了,他向记者展示了快递员考核细则,上面标明即使是因为收件人原因取消订单,如果超过一定比例,快递员也会被罚款。

12时20分,张吉敏终于收到了这天的第一个寄出件,10分钟后又收到了第二

个。中午的太阳火辣辣的,张吉敏的面包车从来不开空调,夏日炎炎时就把车窗打开,寒风刺骨时就把车窗关上。

中午,张吉敏一般都有1小时的休息时间。14时10分,新的一批快件已经送达站点,张吉敏又要开始派件了。下午的货物比早上的多,还有几件大件货物。他把货物分成两部分,一部分是放代收点的,另一部分是散件,需要送上门的。派送完三个代收点后,他再回到站点运散件。