

# 推进农村寄递物流体系现代化

智库圆桌

(第4期·总123期)

主持人

本报理论部主任、研究员 徐向梅

## 农村寄递物流生态持续优化

主持人:与城市寄递物流相比,农村寄递物流有哪些突出特征?目前我国农村物流建设情况怎样?

杨达卿(中国物流与采购联合会研究室副主任):2022年12月1日,当年第1000亿件快递包裹诞生,这是我国快递业务量连续第二年突破千亿件。按照国家邮政局《快递进村三年行动方案(2020—2022年)》部署,到2022年年底,我国符合条件的建制村基本实现“村村通快递”。为此,众多农业县积极发展农村快递,加快现代物流与现代农业融合发展,带动了本地特色农产品上行进城,探索出乡村振兴新路子。

过去,农村快递给人的普遍印象是“小、散、乱、慢”,这跟长期以来农村小农经济惯性和自然村落分散布局,以及农村交通物流基础设施薄弱等相关。如今,农村快递物流正在发生巨变。农村物流的“小”仍然存在,但随着农村物流与农村电商融合,一些地方农村快递队伍已经变得“小而美”,烟台樱桃、茂名荔枝、阳澄湖大闸蟹等特色农产品走向全国。农村快递物流“散”仍然存在,但通过一些数字物流平台和大型快递企业带动,农村快递网点变得“散可聚”,借助数字化平台或专业化管理,松散的快递小站也融入了链接全国的物流大网。截至2022年12月,菜鸟乡村已帮助全国上千个县域4000多家快递企业建设农村快递物流智慧共同配送项目,业务覆盖1200多个县域、16000多个乡镇,县、乡、村三级共配站点近5万个。在大型物流企业推动下,信息化、自动化设备加速在农村物流领域应用,使得“乱”的问题逐步解决,让农村快递

“乱变标”,标准化的服务也提高了特色农产品美誉度。随着“村村通”公路的实现及现代化物流设备的运用,农村快递已“慢变快”,更快捷的寄递也提升了特色农产品消费体验。

农村快递物流服务的转变是国家持续推进我国现代物流体系的关键,也是物流补短板工作的重要体现。2009年,我国首部综合性国家物流规划《物流业调整和振兴规划》把“农村物流工程”列入九大重点工程,明确要求加强城乡统筹,推进农村物流工程。2014年,我国第二部综合性国家物流规划《物流业发展中长期规划》把“城乡物流配送工程”列入十二项重点工程,部署建设城乡三级配送节点等。2021年实施的《乡村振兴促进法》明确要求统筹规划、建设、管护包括物流在内的公共基础设施和新型基础设施,推动城乡基础设施互联互通。2022年印发的《“十四五”现代物流发展规划》明确提出补齐农村物流发展短板,重点补齐中西部地区、经济欠发达地区和偏远山区等农村物流基础设施短板,切实改善农村物流基础设施条件。经过多年发展,我国农村物流基础设施不断提升,交通运输部数据显示,截至2022年11月,全国已建设990个县级寄递公共配送中心、27.8万个村级快递服务站点,交邮联运覆盖2185个乡镇1.5万个村。农村快递市场呈现供需两旺,目前每天有1亿多件快递进出农村。

农村快递物流的发展是有为政府和有效市场共同发力的结果,是产业生态持续

优化和行业服务能力不断提升的表现。农村快递初步实现与城市快递双向循环,与电商、公交、供销等多元融合,既满足农产品上行进城,也满足工业品下乡进村,这得益于农村物流生态的不断优化。

一是在农村物流主干动脉管上多元通道生态协同,强化农村快递物流路径的多元协同,积极推进邮快、邮交合作,建设县、乡、村三级物流网络。例如,浙江省邮政管理局、交通运输厅等11个部门联合推进农村物流,发展以客货邮融合为主,“城乡货运公交”“专线+农村物流”等模式为补充的农村物流服务模式,探索打造20个农村客货邮融合发展星级样板县,开通200条客货邮合作线路。

二是在农村物流末端毛细血管上多元配送生态协同,强化资源共建共用,落实农村共同配送,推进末端配送降本提效。例如,河南省鹤壁市淇县政府投资建设电商快递物流公共配送中心,为行业搭台,引入中邮、中通、圆通、申通、韵达联合组建第三方快递供应链管理公司,整合电商进村邮站、快递点,初步形成“统一仓储、统一分拣、统一运输、统一配送、统一管理”的“五统一”快递共配模式,极大规范了农村快递服务。

三是在农村快递数字物流网络上推进多元主体融通,强化数字物流安全、高效协同。如国家邮政局邮政业安全中心、中邮集团与顺丰、京东物流、中通、圆通、韵达、申通、极兔等快递企业开展“快递进村”工程邮快合作数据对接合作,推进农村市场快递企业通过信息互通、数据共享,提升农村快递物流体系信息化服务能力。

主持人:我国农村冷链寄递情况如何?发达国家有什么经验可供借鉴?

侯云先(中国农业大学物流规划与发展战略研究所所长):自《“十四五”冷链物流发展规划》印发以来,各地政府制定了农产品产销结合政策和措施,鼓励大型生鲜电商、连锁商超等企业统筹建设城乡一体冷链物流网络,加强城乡冷链设施对接,推动城乡冷链网络双向融合,促进城乡冷链物流双向均衡发展。在生产端,按照一村一品、一县一品、多品聚集,发展“平台企业+农业基地”“生鲜电商+产地直发”等新业态新模式。在消费端打通高品质生鲜消费品下乡进村新通道,扩大生鲜等高品质消费品供给。鼓励邮政快递、交通运输、电商等共建共用冷链物流设施。

目前,顺丰、京东、中国邮政和通达系等大型寄递企业积极推进冷链物流建设,一方面提供农特产品田间地头预冷服务,完善农产品“最初一公里”建设,助力农民增收,支援我国乡村振兴战略实施。另一方面对接医药、生物企业,制订全流程冷链物流解决方案,提升药品、生物制品运输安全性,培育核心竞争力、实现盈利空间,提高企业生存能力。

从国际来看,美国、德国、日本、加拿大等发达国家的冷链物流发展已较为成熟。电子商务促进冷链物流流程完善细化,冷链物流又推进了电子商务发展。

美国已建立了比较完善的果蔬蔬菜冷链流通体系。在果蔬蔬菜生产分工体系上,建立了追溯系统和全程冷链配送,田间采收预冷—冷库—冷藏车运输—批发站冷库—超市冷柜—消费者冰箱。作为美国寄递的主要参与者联合包裹(UPS)在美国、荷兰、波兰、匈牙利、捷克、意大利和英国等国均建立了冷链包裹处理设施,其在30多个国家拥有超100万平方米的符合GMP和GDP标准的冷链仓储设施。在欧洲德国科隆和荷兰的机场枢纽附近建立冷链物流仓储和分拣设施,可以为欧洲80%地域提供次日达服务。设施获得GMP和GDP标准认证,可一次性处理3万个托盘,存储温度可以设定为不同温度区间。

同样,法国邮政旗下DPD快递网络子公

司Chronopost主要提供30克以内快递包裹运输服务,2021年共递送2.35亿

## 提升完善农产品冷链物流技

20%需要温控处理,法国领先医疗物流集团Walden的医疗供应链服务企业Movianto在11个欧洲国家拥有冷藏设施,可以处理27万个托盘。

在德国,98%的生鲜农产品从原产地到加工厂再到销售网点,全程都处在要求的温度环境中,冷库中的主要制冷设备完全通过电脑实现精细控制。生鲜蔬果100%实施分等级包装方法,流通市场中所有的生鲜肉类都置于相应的严格冷藏温度环境里。德国邮政敦豪集团旗下敦豪供应链的生命科学和医疗部门在美国制药和医疗冷链仓储设施可提供冷链仓储、二次包装、运输管理和全程供应链管理等服务。

日本在农产品保鲜冷链物流领域处于世界前列。农林水产省牵头建立的低温流通推进协会,制定了行业管理办法和未来发展规划,还规定了食品在低温情况下流通的严格温度环境范围,使生鲜食品冷链保鲜技术进一步完善。日本蔬菜水果的筛选、定级、冲洗、预加工、包装、预冷、冷藏、运输和销售冷链保鲜早已贯穿始终。相关冷链物流技术的研究也在持续完善,如对于运输中的温度调控、湿度管理、低温流通设施的建立以及冷链机械的开发等。

提到农产品冷链物流,荷兰的鲜花物流值得一提。荷兰是世界花卉生产与销售举足轻重的国家,其鲜花流通体系包括七大拍卖市场近800家批发企业和114万家零售店,荷兰生产的花卉至少有70%用于出口。种植者并不直接销售,只关心如何生产出高质量鲜花。阿斯米尔鲜花拍卖市场是荷兰最大的鲜花拍卖市场,也是世界上最大的鲜花交易市场,其建立了电子交易平台,网上订货和远程交易等均可通过该平台完成,大大提高了鲜花的流通效率。荷兰的鲜花均由带冷藏集装箱的公路运输完成。凌晨采收、预冷和包装好的鲜花,一般当天上午就可以到达售卖的超市。

加拿大拥有发达的农产品冷链物流网络,是由空运、陆路、铁路、水路多种途径有机结合的复杂而高效运转的综合冷链物流体系。在农产品冷链物流的全过程实现了低温控制,使农产品在储存、运输过程中的损耗降到最小,并有效降低了由此引起的污染。该网络通过现代化手段保证将加拿大的蔬果损耗控制在5%以内,物流成本不到30%。

## 打通农产品进城和消费品下乡通道

主持人:打通农产品进城“最初一公里”和消费品下乡“最后一公里”,各地有哪些有益探索和经历?

刘晓彤(交通运输部规划研究院城市交通与现代物流研究所副所长):为提升城乡交通运输均等化水平,交通运输部持续推动城乡交通运输一体化示范县创建和农村物流服务品牌推广,各地在完善农村物流体系、打通农产品进城“最初一公里”和消费品下乡“最后一公里”方面探索积累了一些典型经验和先进做法。

近几年,湖北赤壁在基础设施和运力融合方面下功夫,利用覆盖广泛的城乡公共服务网络,实行农村客运班车“村村通”,推动客货邮融合,进一步打通农村“最后一公里”和“最初一公里”的双向物流通道,形成了具有典型借鉴意义的“交邮融合、客货带件”赤壁发展模式。一是形成了由市交通运输局牵头,供销、邮政等多部门共同合作的机制,引导快递企业、物流企业参与农村客货邮综合服务。二是整合交通、农业、供销、邮政、电商、快递企业等资源,构建“一心十站百点”的农村物流服务体系。充分利用乡镇客运站、农家店、农村综合服务社、村邮站、农产品购销代办站等打造农村物流节点。三是在县级客运站设立快递服务点,引进中通、圆通等快递企业,增加收发小件货物、快递功能,设立邮政服务区,引进投递业务,收投文件和小件快递,并利用“村村通”公交车,沿合作线路投递至镇级综合服务站、村级综合服务点,打通上下行双向通道。四是客货带件下乡,利用农村客运班车“村村通”资源以及半小时一趟的便捷优势,在全市乡镇客运班车开展小件快递及小件分销商品配送等业务。为提高配送效率,公交集团进一步优化快递服务,将邮政、电商、物流、快递的小件货物进行“点对点”多轮次配送,缩减农村物资上下行时间,为农村群众提供农产品随送随收、快递件随到随取的便捷服务。

四川泸县在县级共配中心建设基础上,推进“货运专线直通镇村”,打造快递进村“共同配送”模式。目前泸县已建成1个县域快递物流配中心、19个乡镇物流运营中心、251个村级电商邮快驿站,逐步形成了“工业品下乡一天进万家、农产品进城一天上餐桌”的农村物流格局。为整合县域第三方快递物流资源,泸县正在建设打造县级快递物流配中心,实现快递物

流的统一管理、集中分拣和共同配送,使快递物流成本降低15%以上。为方便农村群众在家门口收寄快递,2022年5月泸县交通运输局全面启动村级快递站点建设,在全县251个行政村进行“金通·电商邮快驿站”勘察选址,综合考虑人口聚集、交通便利等情况,原则上每个驿站距离公交车站不超过50米。此外,泸县科学制定和开通“快递进村”线路。由国有企业汇兴集团牵头整合物流资源,负责县域内商贸物流共同配送。通过线路优化和设计,实现了通村快递以“专车配送进村”为主、交邮融合为补充”的格局。截至目前,泸县共开通“快递进村”线路9条,负责县到镇村快递以及工业品下乡和农产品进城双向配送服务,形成镇村物流配网络,惠及农村地区群众80万人,基本实现“快递进村”全县全覆盖。同时,泸县还投入20条公交线路“兼职”带货,通过交邮融合方式,缓解快递车辆运输压力,提升农村物流配送能力。

江西安远推动“智运快线”发展,创新农村末端配送模式。“智运快线”是安远智慧物流体系建设的试点项目之一,即通过低空架设钢索、云端系统控制穿梭机器人在索道上传输货物的新型智能化、轻量化、无人化运输系统,能满足城乡物流“少批量、多批次、多品种、长距离”运输需要,同时具备货物的实时跟踪功能。穿梭机器人设计载重量为100公斤,可24小时进行配送,运行时速最高可达60公里,可实现县域内随时发送,一小时到达。据测算,100公斤货物运输100公里,直接成本仅为3元到5元,较传统物流方式下降50%以上。安远抢抓“互联网+”机遇,大力实施电商进村工程,打造集电商快递物流园、智能分拣中心、冷链物流中心、农产品集散中心、物流大数据中心、5G直播大厦、数字产业园等配套设施于一体的县级智慧物流总仓,建设运营“安远智运商城”“智运云店”“智运骑士”“智运闪送”等一系列数字平台,发展“本地消费、即时配送”乡村零售新业态。此外,为有效解决赣南地区脐橙运费高、果园果厂分散、物流发货成本高、果农收益低等问题,安远建设了橙信通赣南脐橙大数据平台。该平台根据不同区域不同果园的发货数量,可以提前将运力需求传输至物流企业,物流企业能够合理配置运力资源,还可建设分选云仓,缓解发货压力,提高运输以及配送效率。此外,平台能够合理协调物流公司价格,让果农享受大客户价格,提高果农收益。

主持人:未来推动农村寄递物流体系现代化应如何发力?

贺兴东(国家发展和改革委员会综合运输研究所咨询中心副主任):目前,我国农村寄递物流存在的最大问题是端点需求小、运营服务分散,致使农村寄递物流设施投资规模大、运行成本高、服务效益差。人口分布过于分散,导致农村寄递无法规模运作,必须进行供需适配创新。从生活消费看,由于农村消费电商物流服务便利性不够,农民购买日常生活消费品依然习惯通过赶集或村头小卖铺等传统方式解决,进而使得网上购物频次低,这种相互负反馈,工业品下乡难以形成规模性寄递物流需求。从生产服务看,以家庭手工作坊为主要形式的乡村产业组织形态,使得每户家庭产出的产品数量都不多,农产品、农业加工品和手工业品进城同样难以形成规模性寄递物流需求。

因此,构建开放惠民、集约共享、安全高效、双向畅通的农村寄递物流体系,必须从农村物流设施整合和运营协同入手,以设施共用成网模式重构农村寄递物流体系。

一是加快农村物流基础设施整合,建设布局合理、网络统筹运行的县乡村三级农村寄递物流设施网络。可考虑以县域为单位,整合统筹邮政、快递、客运、货运、电商、传统商业、供销、农产品冷链物流等行业和部门面向“三农”的专项政策、资金投入,尽快走出各成体系的设施网点布局路子,构建以县级寄递公共配送中心为核心和依托,以乡镇综合服务

## 加强农村物流设施整合和运营协同

站为骨架,以村级综合服务点为延伸的具有设施、信息、运行“三位一体”特征的农村三级寄递物流设施网络系统,提高设施、服务网络的共用频次和规模,降低运行成本。依托县级寄递公共配送中心,引导邮政速递、顺丰、三通一达、极兔、菜鸟、京东快递、农村货运等寄递物流企业统一入驻、合作经营,同时鼓励供销、电商、传统商业、农村合作社等企业或机构实行物流外包,提高公共服务规模,推动农村寄递物流服务运行规模化。以乡镇综合服务站为载体,按照“多站合一”要求,推动乡镇客运、货运、邮政、快递等站点合并建设、统一经营,提高物流设施利用率。在村级综合服务点,按照“一点多能”要求,引导交通、邮政、快递、商贸、供销、电商等功能向综合服务点集中,开展一体化服务,做大端点双向物流运作规模。

二是推动全链条多层次运营协同,提高农村寄递物流体系运行效率。在配送环节,鼓励快递企业根据包裹来源与去向,实施快递包裹集拼、快递车辆共用和快递线路归并,全力推广合作配送模式。在运输环节,调整修订不适应发展需要的规章制度,打破部门管理界限,推动农村客运、货运和邮政快递融合运营,提高运力资源利用率。在流通环节,深度嵌入电商、传统商贸、供销、农业农村合作社等贸易企业或机构的产业链

供应链,精准对接商贸企业的寄递物流需求,提高供需对接能力和规模。在终端环节,依托村级综合服务点,鼓励交通、邮政、快递、商贸、供销、电商等服务主体加强信息对接和业务协作,在确保市场资源合理分配基础上,探索同一主体统一经营的利益分配模式,提高对快递包裹的需求响应速度和物流效率。

此外,为进一步提高农村寄递物流的组织化程度和供需适配精度,需加快具有统筹网络设施利用和服务运行能力的龙头企业培育,以及推动服务模式创新。按照“一县一龙头”原则,依托邮政快递、电商快递、交通运输或供销等企业,每个县域因地制宜引进或培育一家龙头企业,面向个性化、散发性寄递物流需求,加大现代科技特别是数字技术对农村寄递物流的赋能力度,扩大智能快递小程序、APP使用范围,或依托村级综合服务点设置代客下单员,推广网络预约、手机预约农村寄递物流服务模式。面向规模相对集中、需求相对密集的寄递物流需求,推出定制化、公文化快递运行线路,提供班车化寄递物流,面向人口规模较大的行政村落,推广客运班车带货模式,降低寄递物流运行成本。构建网络预约寄递、定制化班车寄递和客运带货寄递共同组成的农村寄递物流服务新模式。