

打通农村寄递物流的“最后一公里”

——对话侯云先、赵皖平、黄行泉

嘉宾

侯云先 中国农业大学经济管理学院教授、物流规划与发展战略研究所所长

赵皖平 第十四届全国人大代表、安徽省农业科学院副院长

黄行泉 湖北省孝感市邮政管理局党组书记、局长

主持人

农民日报·中国农网记者 韩松妍



◇侯云先



◇赵皖平



◇黄行泉

农村寄递物流是连接城乡生产和消费的重要纽带，今年政府工作报告在稳步推进农村改革发展方面提出，加强冷链物流、寄递配送设施建设。目前我国农村寄递物流建设情况如何？农村寄递物流体系建设有哪些难点、短板亟待解决？如何增强“造血”能力，实现县、乡、村三级物流网点的持续盈利？未来推动农村寄递物流体系标准化、规范化、现代化应如何发力？本期对话邀请侯云先、赵皖平两位专家和地方代表黄行泉展开交流讨论。

农村寄递物流体系持续优化

主持人：寄递和快递，一字之差，有何不同？目前我国农村寄递物流建设情况如何？

赵皖平：寄递和快递的主要区别在于服务范围 and 运作方式。快递是寄递服务中的一种，专注于提供快速、便捷的送货上门服务，适合小件物品，如小型包裹、文件，速度快、起步价相对较高。而寄递服务是一个更广泛的概念，包括了快递和物流等多种服务形式。物流运输在批量和重量上优势明显，适合大宗货物，效率高、起步价相对较低。此外，二者在服务方式上的“门到门”“门到站”等也有所不同。

侯云先：2016—2023年农村地区的网络零售额连年持续增长，这必定伴随着农村寄递物流业的快速发展，促进了农村寄递物流体系初步形成。国家邮政局数据显示，2023年，我国累计建成1267个县级公共寄递配送中心、28.9万个村级寄递物流综合服务站和19万个村邮站，“邮快合作”建制村覆盖率超70%，每天有1亿多件快递包裹在农村地区流动，快递业的飞速发展畅通了消费品下乡进村和农产品出村进城的渠道。这其中离不开多家大型物流企业的引领。

主持人：与城市相比，农村寄递物流有哪些突出特征？农村寄递物流体系形成后对经济社会发展将产生怎样的积极影响？

侯云先：与城市相比，农村快递件少面广、需求分散，配送路网稀疏，物流成本高、效率较低，没有形成规模效益。在具有规模的小城镇，农村寄递物流体系相对完善；而对于分布稀疏的农村，最末或最初寄递物流服务不成规模，效率低下，最终导致物流服务体系失衡乃至全供应链效率下降。完善农村寄递物流配送体系对繁荣国内市场，开拓国际市场，提高农村经济发展水平有重要的支撑作用。

黄行泉：就湖北省孝感市而言，随着农村寄递物流体系的建设，特别是农村寄递物流进村全覆盖后，广大农民可以享受更加便利的寄递服务，提高了他们的幸福感和获得感。同时，快递进村全覆盖为农产品生产经营注入新动能，特别是在上行流通环节，融合电商、商贸、供销社、合作社等企业、机构的产业链供应链，提供定制化寄递服务，让产业焕发新生机，助推“土特产”出村进城，拓宽群众增收渠道，真正把群众身边的小事办成惠民的实事好事。

主持人：冷链物流已成为助推农产品上行的重要一环，我国农村冷链寄递体系建设情况如何？冷链物流成本高、投入大，如何破局？有什么经验可供借鉴？

赵皖平：近几年，国家对冷链物流业给予了高度关注，相继出台有关政策文件，加快部署冷链物流工作，为构建完善的农产品流通全程冷链系统和推动冷链物流业健康快速发展提供了良好的政策指引。

冷链物流行业市场规模持续扩大，2023年我国冷链物流市场规模达733亿美元，约占全球的25%。然而，我国农村冷链物流仍存在冷链基础设施设备结构性不平衡、冷库区域差异较大、冷链物流企业资质参差不齐以及冷链人才缺乏等问题。沿海区域以及一线城市冷链基础设施设备数量较多，西部中部地区资源较少。冷链物流企业集约化程度不够，企业整体还呈现“散乱小”的状态。

侯云先：从国际来看，欧美、日本等地区和国家早期的发展经验是可供借鉴的。如美国在果品蔬菜生产分工体系上，建立了追溯系统，实现“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”全程冷链配送。对于冷链物流成本高、投入大，如何增加其效率，日本农协早期就为相关专业合作社提供公用的冷库和预冷设施，以便提高农产品的品质和价格，并通过设施的规模效应来弥补冷链物流的高成本。

农村寄递物流发展中的短板之痛

主持人：农村寄递物流基础设施建设还有哪些短板？在经营管理与服务上又有哪些难点？

侯云先：一方面，农村寄递物流基础设施不健全、不匹配或使用效率低。如近年来“四好农村路”建设取得了实实在在的成效，广大农村地区基本实现了对外联通，但还存在标准比较低、宽度不够等情况。补齐农村寄递物流基础设施短板必须破解公路质量不高等问题，进行公路提档升级，拓宽主要干道，为农村寄递物流体系打下道路基础。另一方面，在农村寄递物流基础设施建设之后，科学的运营管理依然缺乏，未能充分发挥农村寄递物流基础设施建设的效用。

赵皖平：农村寄递物流要进一步实现与城市快递双向循环，与电商、供销社等多元融合，既满足农产品上行进城，也满足工业品下乡进村，这就需要农村物流生态不断优化。据调研情况看，农村寄递物流在经营管理与服务上仍然存在一些薄弱环节，主要体现在流通基础不牢、流通体系不畅、流通成本不低、流通服务不优和流通效率不高等方面，与人民群众的期待和需求还有一定差距。物流信息化水平总体较低，很多农村地区还没有建立起完善的物流信息公共平台，缺乏集数据交换、信息发布、智能配送、库存管理、决策分析等功能于一体的综合服务平台。农村物流园区、企业与配送中心在存储、运输、配送等领域缺乏专业化复合型物流技术和管理人才，也没有形成多层次人才培养结构和完善的人才培养体系等。

黄行泉：以孝感来说，一方面是寄递成本较高，如孝感市云梦县一位蔬菜种植大户反映，农产品打包规格是1-5斤，3公斤内快递费5-7元，超过3公斤快递费会翻倍，蔬菜采购价大多在每公斤1元，快递费超过农产品采购成本。另一方面是末端服务能力不足，村级网点营业人员年龄普遍偏大，不会操作智能手机、PDA（手持终端）、高拍仪等设备，加上营收能力差，高质量可持续性运营较难。

主持人：刚刚也提到，农村物流成本相对城市地区更高，末端利润微薄，为什么会出现这种情况？农村物流的盈利不能完全依靠社会责任，如何增强“造血”能力，实现三级物流网点的持续盈利？

赵皖平：农村地区网络基础设施不完善，网购普

及率相对较低，规模不算大，再加上农村相对分散、人口密度小，导致了农村物流配送成本过高。目前农村寄递服务集约程度低，企业间还未广泛形成可持续的、有自我“造血”能力和内生动力的共建共享机制，仍存在物流企业网点重复建设、信息共享难、资源不互补等问题，因此造成末端利润微薄。物流体系涉及各个方面，需要大量资金投入。对于发达地区，如江苏、浙江等，政府可以鼓励市场参与，营造良好的环境。对于相对薄弱的地区，就迫切需要政府牵头引导，提供政策支持，或者实现政府投入建设。增强“造血”能力实现三级物流网点持续盈利是产业良好发展的关键，建议相关地区和部门可采用支持共配站点建设，补贴相关运营成本等举措，打造快递进村的良好市场环境，采用公开公正的方式鼓励各方主体开展合作，推动快递企业以自愿方式进行多种形式的整合。

侯云先：对相关管理主体进行培训，科学运营末端网点，也是提升农村寄递物流服务水平的重要举措。如果不引入新的运营方式，即使多个物流服务主体共享政府提供的物流服务设施，或利用双边市场效应等来降低成本、增加收益，单个物流企业也很难在农村末端环节实现盈利。

黄行泉：末端利润微薄，在政策红利驱使下，快递“进村容易，驻村难”现象依然存在，增强“造血”能力依旧是农村寄递物流建设的必由之路。为克服这些情况，孝感也做了一些探索。一是政策供给，夯实基础。在政府引导、市场主导、邮快合作、直配到村的运营模式下，按照市场主体出一点、县级政府补一点、邮政公司贴一点的“三个一点”筹资模式，保障快递进村持续运营。2023年，孝感市总投资2.25亿元建成7家县级共配中心，累计建设场地面积达到10.7万平方米，全部配置自动化分拣设备，邮件快件日均处理量达55.3万件，县域农村寄递物流承载能力显著提升。二是优化配送，加强监管。优化末端配送渠道和线路，推动寄递物流服务往村里覆盖、向湾组拓展、向农户延伸。创新监管机制，县（市、区）加强统筹，对市场运营主体实行年度综合绩效评价，建立优胜劣汰的市场退出机制。挂牌成立7个县级邮政业发展中心，强化执法监督，维护群众合法权益，保障农村寄递物流渠道安全畅通。三是巩固成果，赋能增效。加强资源整合，强化“一点多能”，提档升级790个村级站点，打造“农村寄递物流+电商”村级网点1000个，带动农村电商创业就业1.5万人。今年1-6月，孝感市农村寄递业务收投总量达4626.38万件，同比增长28.23%。

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验？

黄行泉：近年来，孝感在着力破解堵点难题、畅通消费品下乡和农产品进城“首尾一公里”方面下功夫，全力打造“湖北省农村寄递物流样板市”。一是高标定位，“一盘棋”布局。紧扣“高质量”和“全覆盖”两个关键，成立寄递物流进村建设指挥部，顶格推进。二是合作共赢，“一张网”建设。引导邮政快递企业组建运营联盟，签订合作协议，统一负责农村快件投递，推动资源全整合。由县、乡、村三级优化为县、村两级运营，整合邮政、交通、供销、商贸流通等平台，县村直达、共同配送，实现节点共建、渠道共用、信息共享。按照“共配中心集约化、村级网点标准化、寄递配送流程化、服务管理规范化”思路，制定《孝感市寄递物流进村高质量全覆盖建设指引（试行）》，从选址要求、功能分区、设施配备、服务能力等方面，对县级共同配送中心和村级服务网点的建设提出明确要求，进一步推动孝感市寄递物流体系建设标准化、规范化。三是规范管理，“一站式”运营。运用共同缔造理念，优先在农村商超、供销社级综合

服务社、农村电商和产业基地等建设综合便民服务站。强化代办人员选配和上下行业务培训，加入代购代销、费用缴存等便民元素，提供定制化寄递服务，助推“土特产”出村进城，最大程度方便群众，引导电商、商贸、供销等功能向网点集中，以人流带动物流、资金流，提高村级网点“造血”能力。

赵皖平：全国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。例如，四川省泸县在县级共配中心建设的基础上，推进“货运专线直通镇村”，打造快递进村“共同配送”模式，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。江西省安远县推动“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下运输货物的新型智能化、轻量化、无人化运输系统，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。此外，在赣南地区，为有效解决脐橙运费高、果园果厂分散、物流发货成本高、果农收益低等问题，当地建设了大数据平台，根据不同区域不同果园的发货数量，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。平台能够合理协调物流商品价格，让果农享受大客户价格，提高果农收益等。这些都是值得学习的。

多部门多主体协同推进农村寄递物流体系现代化建设

主持人：农村寄递物流体系建设涉及多部门多主体，您认为可从哪些方面着手齐抓共管？

赵皖平：农村寄递物流体系建设涉及农业农村、邮政管理、发展改革、交通运输、财政等多部门，需要密切配合、齐抓共管，做好保障措施。一是要加强组织领导。各地、各相关部门和单位要强化工作和责任落实，结合实际研究制定工作方案和政策措施，及时部署落实。强化考核激励，政府对各市农村寄递物流体系建设情况进行考核，作为年度目标管理绩效考核和督查激励的重要依据。建立农村寄递物流体系建设工作协调机制，强化邮政管理部门与有关部门工作联动。二是要加强规划引导。各地要将农村寄递物流体系建设纳入相关规划和公共基础设施建设范畴，将农村寄递建设项目纳入乡镇国土空间规划和村庄规划，为农村寄递项目建设提供空间保障和规划依据。三是要强化资金保障。建立以县级公共财政为主、省市支持为辅的快递业发展资金扶持机制，重点支持农村寄递物流网络运营和村级末端网点建设。将快递业基础设施建设纳入综合交通运输建设投融资政策体系，统筹用好现有资金渠道和城乡交通运输一体化建设、农村电子商务、农村现代流通服务网络建设等相关政策。

侯云先：农村寄递物流体系建设还涉及从生产到消费全链条的多部门多主体。对于生产方来讲，如果市场足够大，生产方会让利给消费者，以弥补物流服务费上的额外成本。对于政府来讲，如果城乡市场确实有不均衡、不公平的状况，也可以由政府发放物流服务福利券等形式来改善。对于当地农村来讲，可以尝试使用智慧物流设施或者先进的运营模式，也可以尝试公益和慈善活动中的“顺路带”，对义务承担者进行物流业务培训，完成“最近一公里”末端和初端物流服务。通过开放服务市场、共享资源，

能够解决农村地区寄递物流的部分问题，但与此同时快递领域当中的安全监管又面临着新的挑战。应深化“放管服”改革，推动农村快递末端网点备案全程网办，鼓励发展农村寄递末端服务，规范农村寄递经营行为。加强县级邮政监管工作机制建设，强化寄递物流服务监管和运输安全管理。畅通用户申诉渠道。加强市场监管，依法查处未按约定地址投递、违规收费等行为，保障各类用户合法权益。

主持人：在您看来，未来推动农村寄递物流体系标准化、规范化、现代化应如何发力？

侯云先：一方面，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。可通过人工智能辅助技术计算出合理的网络配送路线和灵活的配送方案，在智慧物流时代实现高效率应用。比如在交通设施发展良好的小城镇，智慧柜、无人车和无人机都可以落地应用。另一方面，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，加快培育具有统筹网络设施利用和服务运行能力的龙头企业。同时，推动服务模式创新，如针对农产品上行，可对农产品生产主体或者流通主体进行组织培训，实现农产品分级、分类、分品质的标准化和流程服务上的规范化。

黄行泉：农村寄递物流体系建设是一项系统性工程，需要综合施策。一是巩固深化“快递进村”工程，引导和调动市场主体的积极性，加强商业合作，在提升快递进村水平方面多下功夫。二是进一步激发市场主体活力和社会参与动力，孝感将继续深化农村寄递物流“放管服”改革，简化农村快递末端网点备案手续，取消过多过严的限制，鼓励发展农村快递末端服务；强化地方属地责任落实，出台网络建设、运营保障等配套政策，培育农村新型流通服务企业，鼓励支持寄递企业、电商企业和社会力量参与农村寄递物流体系建设。三是整合多种资源。农村寄递物流要发展，既需要寄递物流企业加强投入，也需要利用好交通、供销、商贸流通等资源和村内公共设施。为此，相关单位可建立工作协调机制，研究出台配套政策措施，形成政策合力。同时，指导各地健全末端共同配送体系，统筹农村地区寄递物流资源，鼓励各类物流平台采取多种方式合作共用末端配送网络，在设施建设、运营维护、安全责任等方面实现有效衔接，推动实现各类市场主体互利共赢。四是探索“快递进村”智慧物流新模式，通过强化数字共享、信息互通，加快乡村信息基础设施建设，有序推进农业农村、商务、民政、邮政快递、供销等部门农村信息服务站点的整合共享，推广“多站合一、一站多用”。综合运用5G、大数据、人工智能等技术改造升级农村流通企业，加强网络货运、城乡配送、农村“客货邮”“邮快合作”、县乡村寄递物流平台和多式联运信息服务建设，打造“仓储物流+全程追溯+电商平台+统仓共配”的“快递进村”乡村智慧物流新模式，提升物流现代化水平。

主持人：农村寄递物流是农村居民生活消费的重要保障，是发展农村经济的有效支撑，但目前仍存在运营服务分散、运行成本高、服务水平低等问题。推进农村寄递物流体系建设，既要补齐县乡村物流设施短板，提升分级分拣、加工包装、仓储保鲜等综合服务能力，实现末端经营主体科学运营管理，也要推动农村寄递物流服务运行规模化，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，还要推动多部门齐抓共管形成合力，整合统筹物流与现代农业、农产品加工、商贸流通融合发展，推广共建共享、合作运营模式，以此推动农村寄递物流体系实现标准化、规范化、现代化，打通农产品上行、消费品下行通道，加速释放农村市场潜力。感谢三位嘉宾做客《对话》栏目，带来精彩观点！