

DOI: 10.13955/j.yzyj.2022.02.10.04

关于农村寄递物流体系建设的思考

李茂山

(中国邮政集团有限公司恩施州分公司, 湖北 恩施 445000)

摘 要:近年来党和政府高度重视农村寄递物流体系建设, 中国邮政集团有限公司也出台了农村寄递物流体系建设系列文件。为更好地推进农村寄递物流体系建设, 文章通过调查法、文献研究法、经验总结法等方法, 针对当前农村物流体系存在的问题, 以湖北恩施邮政为例, 分析了邮政参与物流体系的建设基础及存在的短板, 就邮政如何更好地参与农村寄递物流体系建设、服务乡村振兴战略进行了探讨, 提出了发展建议。

关键词:农村物流体系; 乡村振兴; 网络; 业务链; 平台

中图分类号: F61 **文献标识码:** A

随着农村经济发展和电子商务的普及, 农村地区的寄递物流发展迅猛, 而在发展过程中也暴露出诸多问题。一是农村物流需求供给失衡, 在地域之间、时间季节、上行下行等方面差异较大。二是农村物流基础设施薄弱, 如农村道路标准不一、物流节点建设滞后、配套设施配备不足等。三是农村物流资源整合不足, 如乡镇以上基础设施重复建设、村级站点持续运营缺乏动能。四是农村物流公共平台缺失, 缺乏具备数据交换、信息发布、智能配送、库存管理、决策分析等功能的综合服务平台。五是农村地区物流标准规范化程度较低, 缺乏相应行业规范和标准, 制度建设相对滞后。

1 邮政建设农村三级寄递物流体系的基础

1.1 物流网络优势明显

中国邮政邮运网络四通八达, 拥有首屈一指的航空和陆路运输网络以及 200 多个高效发达的邮件处理中心, 有近 20 万条邮路, 国内通达全覆盖。同时, 邮政寄递网络还能通达全球 200 余个国家和

地区。

在提升普遍服务质量和增强网运能力过程中, 邮政在广大县及县以下区域构建了较为完备的实物寄递网络, 县乡邮路、农村投递邮路、村级代投点等物流网络基础建设完成, 三级寄递物流体系已具备雏形。从全国来看, 农村邮政投递线路超过 10 万条, 里程超过 400 万公里, 全国 55.6 万个建制村均可享受邮政提供的邮件直投服务, 建制村通邮率持续保持 100%。2020 年, 中国邮政投递农村包裹快递达到了 27.7 亿件。从湖北恩施邮政来看, 拥有二级干线邮路 9 条, 区域干线邮路 14 条, 县乡邮路 70 条, 乡村邮路 316 条, 投递段道 442 条, 投递线路单程总长 26 462 公里, 建制村 100% 通邮, 各类邮运车辆 550 余台, 是地区内服务网络最全、范围最广的快递物流企业。

1.2 网点渠道点多面广

中国邮政拥有 5.6 万个邮政网点和 60 多万个便民服务站, 服务范围覆盖全国城乡大部分地区。恩施邮政通过村级综合服务平台建设, 累计建设村

作者简介: 李茂山 (1972 ~), 男, 湖北恩施人, 主要从事企业经营管理研究。

收稿日期: 2021-10-15

本刊网址: yzyj.sjzpc.edu.cn

级站点2 532个,地区行政村覆盖率在98%以上,基本实现村村建站目标,是三级寄递物流体系建设的基本保证。

1.3 农村电商奠定基础

国家推进电子商务进农村工作,在党中央、国务院和各级党委政府的支持下,多地邮政企业依托自身实体渠道和遍布城乡的邮政物流配送网络等资源优势,建设线上线下相结合的农村电商平台,真正实现了工业品下乡和农产品进城的双向流通。2021年中国邮政举办的第五届“919电商节”,累计实现总交易额19.9亿元,同比增长19.8%。恩施邮政也在地方政府大力支持下,建设县级电商运营中心4个、线上邮乐县市馆8个、乡镇邮掌柜之家83个、村级邮乐购线下站点2 532个,“县中心、乡之家、村之站”三级农村电商体系基本完善。邮政农村电商平台建设,与当前三级寄递物流体系高度契合,是推进三级寄递物流体系建设和运营的重要基础。

2 邮政建设农村三级寄递物流体系存在的问题

2.1 资金缺口较大

农村寄递物流体系建设中重要的硬件基础是三级物流节点建设及物流运输网络建设,在县级中心和乡镇中心自身条件不具备的情况下,新建或租赁场地以及场地内部设施设备的配备成本费用较高,仅仅依靠企业力量无法有力支撑。恩施邮政在试点建设三级寄递物流体系过程中,累计争取政府财政资金800余万元用于县级仓配中心和村级服务站建设,地方政府还给予场地租赁减免、上行农产品物流补贴等优惠政策。但各地地方政府受本地经济、政策惯性等因素的影响,不同地区支持企业建设寄递物流体系力度存在较大差异,政府大量的优惠政策及资金支撑不具备广泛复制性。

三级寄递物流体系建成后,更重要的是运营。三级寄递物流体系持续运营资金需求较大,根据测算,恩施邮政试点建设县市三级寄递物流体系的运营成本每年需要320余万元,对地市或县市分公司财务压力较大。并且当前农村地区存在空心化、上行物流不足等问题,给村级综合服务站点运营存活、物流运输网络高效利用带来更多风险和挑战。

2.2 乡镇中心场地资源不足

当前,除部分乡镇支局场地能够满足乡镇中心建设要求外,很多支局场地仅能甚至不能满足生产需求,特别是新修建(含重建)网点场地资源不足的问题较为突出,恩施本地乡镇支局超过五分之一的支局寄递生产处理场地面积小于50平方米,日常邮件生产处理十分紧张。乡镇中心建设需要另行租赁场地或者与当地供销社、交通场站等主体合用,场地租赁及装修建设费用投入较大。

2.3 运营模式有待清晰

三级寄递物流体系建设基本框架已初步成型,但尚无清晰的运营模式,仍处于建设初级阶段,三级物流体系功能运用碎片化、零散化,运营质效还有待提升。恩施邮政试点建设县市开通的三级寄递物流专线邮路装载率为67%(返程装载率更低),县中心冷库全年利用率只有50%左右。

2.4 冷链物流不成体系

冷藏库、冷冻库及冷链运输车辆等设施设备配备不足,并且寄递网络缺乏系统化冷链运输网络,无法承接大规模、多频次冷链货物运输,也不能形成持续性、规模化冷链运输链条。恩施邮政试点建设县市在地方政府的政策支持下,配备了2台冷链物流车辆,由于寄递大网缺乏系统化冷链运输网络对接,仅能用于区域内冷链货物运输或开行够量直达的点对点邮路,冷链物流运输车辆全年利用率只有40%左右。

3 邮政建设农村三级寄递物流体系的思路

3.1 以建设高效物流网为基本要求,畅通内循环

3.1.1 完善节点建设,增强网络运营能力

一是提升县级中心效能。加大本地电商企业、农产品加工销售企业以及农民合作社的开发力度,提升仓配一体化服务能力,吸引更多客户入仓。强化场地综合利用,做到邮件处理、仓储配送、分销批销仓储等复用。二是完善乡级中心建设。充分利用现有支局场地资源,对于场地资源不足的探索与本地交通运输部门合作,利用乡镇公交场站资源建设乡镇中心。重建或新建支局网点时,要将乡镇中心建设同步纳入,建议上级在审批建设项目过程中放宽支局建设场地面积限制。三是强化村级站点运营。制定出台村级服务站点运维办法,加大对委代

办业务政策支撑力度。加大村级服务站点业务叠加力度，除代收代缴等业务外，强化与政府合作，承接政务服务进村，为站点吸客引流，并争取一定补贴政策。

3.1.2 优化网运能力，加快网络传递速度

一是优化区域邮路设置。根据大网运输时限，结合陆运网改革，优化调整区域邮路，适时组开直达邮路，构建“大同城”。加快邮政自提点建设，推进农村支局、邮政营业网点、村级综合服务站点叠加自提代投服务。二是增强运输能力配备。根据网运实际运输需求，科学合理配备县乡干线邮路运输车辆，加大冷链运输车辆配备力度，增强地区农产品冷链运输能力。通过“带车加盟”“私车公助”等方式，加大农村投递车辆配备力度，推进农村投递汽车化。三是探索多种邮运方式。在自办邮路的基础上，加快推进交邮合作，探索与社会物流合作运输。

3.1.3 强化冷链布局，提升冷链物流能力

在农村三级寄递物流体系建设中，上行物流多数为农产品，对冷链物流运输需求大，但仅靠县域冷链无法满足运输需求，需要上级在整个大网的基础上统筹考虑冷链物流运输体系建设，成立冷链物流事业部，推进全网全域冷链物流体系建设，整体提升专业化、标准化冷链物流运输能力。

同时要联合社会资源，通过联合合作、平台对接、资源共享方式，在县级中心和农产品“田头”建设冷链仓储设施，提升农产品“最初一公里”仓储保鲜能力，通过配置冰袋冷媒等措施改进生鲜冷链包装，逐步建立覆盖生产流通各环节的适应农村鲜活农产品“上行”的全程冷链寄递物流体系。

3.2 以联动融合业务链为主要目标，打造生态圈

3.2.1 强化与普遍服务融合

统筹农村普遍服务政府补贴、企业自有资金，结合农村三级寄递物流体系建设，加强农村投递车辆和人员能力投入，建立统一的邮政农村投递形象，并以需求为导向逐步增加投递频次，延伸投递服务深度，增强信息化支撑力度，提升普遍服务质量和水平。

3.2.2 强化与惠农合作融合

强化农产品的仓储配送能力，提升农产品包装品质和管理水平，对农产品实施定制化收寄和运

输，压降农产品运输过程中的损耗，着力解决农民专业合作社、家庭农场等新型农业经营主体“运输难”问题，打通农产品进城“最初一公里”。同时通过惠农合作项目，深度挖掘农产品寄递需求，增加三级物流体系上行运输量，提升物流体系运营效能。

3.2.3 强化与农村电商融合

一方面，通过农村三级寄递物流体系建设，进一步畅通工业品下乡、农产品进城双向通道，提升分销批销产品配送运输能力，以及农产品运输时限，促进邮政分销批销业务发展，助力农村电商农产品上行规模壮大。另一方面，要通过邮政农村电商发展，进一步提升下乡进城物流规模，做大做强农村产业经济，特别是要做大农产品上行规模，弥补上行物流运量不足的短板。

3.3 以开放合作大平台为重点举措，建设综合体

3.3.1 深化政企合作

争取优良建设环境。积极融入地方农村物流体系建设，争取地方政府在区域性农村物流产业发展规划编制，市场管理、财税政策、信息提供、建设规划、土地使用等方面的支持，以及财政资金对邮政物流基础设施建设和物流体系运营政策倾斜，打造地方农村物流体系建设的“主力军”。在深化寄递物流领域“放管服”改革中，争取建设农村物流体系的良好营商环境，加快相关证照审核办理速度，提升物流基础设施建设效率。

积极融入政府农村物流服务规范和标准建设，推进不同主体之间标准互认和服务互补，加强行业自律，营造规范有序的市场环境。

积极承接政务服务进村，在村级综合便民服务站叠加政务业务，延伸政务服务的广度和深度。

3.3.2 探索交邮合作

在业务量小、邮车装载率低、整车运输成本高、邮路运行时间长的区域，探索利用交通运输部门的公共交通运输资源和货运场地资源，依托农村客运班车富余运力和频次多、成本低的优势，开通客货邮合作路线，共享网络运力资源，增加运输频次、补充物流运能、降低运输成本。对于自身不具备建设乡镇中心的区域，利用具备条件的乡镇服务运输站，以邮政进驻方式，打造客货邮综合服务站。争取交通部门支持，将交通公交站设置在乡镇网点和村级综合服务站门前，方便邮件运输和投递。

DPD 加大科技投入 赋能企业发展

1 在荷兰测试 Cleveron 投递机器人

DPD 在荷兰埃因霍温测试用 Cleveron 701 无人驾驶车投递包裹, 标志着荷兰公共街道开始提供自动投递服务。

Cleveron 701 是欧洲第一辆获得公共街道驾驶执照的无人驾驶投递车, 运营商可以根据不同的投递需求进行适当的改装和增配。

每个机器人都有一个远程操作人员进行远程监督, 协助自动机器人处理交通中的棘手情况, 从而确保城市地区的投递过程安全、稳定。

人机搭配比例可实现 1:10, 即一个远程操作人员可以监控 10 辆自动投递车, 能够显著降低“最后一英里”运输成本, 解决司机短缺难题。

2 在德国测试机械外骨骼

DPD 将在德国范围内开展机械外骨骼的长期测试, 旨在通过该装备缓解工人搬运沉重包裹

时的腰背压力。

DPD 公司的包裹重量最高可达 31.5 公斤。前期小规模试点成功后, 公司将在更多的站点部署德国制造的“Cray X”机械外骨骼, 辅助穿戴者从事重物搬运。

DPD 在德国卡尔斯鲁厄附近的马尔施包裹中心进行了两个月测试, 工人试用后发现, 该装备在日常工作中起到了有效的支撑作用, 在提起重物时可以减轻高达 30 公斤的压力。

机械外骨骼类似于徒步旅行背包, 绑在穿戴者的背上, 通过内置传感器校准后即可轻松使用, 能够减轻身体不同部位的压力。两种工作模式: 一是可以使穿戴者的背部始终挺直; 二是在穿戴者弯腰搬起包裹时, 能辅助其背部再次挺直。由智能软件控制的两个电机通过肩部将穿戴者向上拉, 将受力转移到大腿部位。每次举重动作能为背部减轻高达 30 公斤的负重。

(王旭, 贾润新译)

3.3.3 推进邮快合作

争取地方政府和行业监管部门支持, 建设邮政主导的县乡共配平台, 提升社会快递企业合作意愿。各快递企业下乡进村的快件在县级中心或乡镇中心汇集交付给邮政, 邮政通过运输网络将快件有偿代运投到乡镇网点和村级综合便民服务站。在运营过程中, 采取“政府补贴一点、邮政自筹一点、快递企业出资一点”的方式, 加大邮快合作政策支持, 提升村级综合便民服务站运营活跃度。集团总部要加强与社会快递的合作力度, 从顶层设计上打通数据通道, 完善系统功能, 基层企业加快集团统版“中邮 E 通”使用推广力度, 从而实现数据共享、互联互通以及信息实时交换。

结语

国家加快农村寄递物流体系建设的最终目标是振兴乡村经济, 促进农村消费, 打造农业全产业链。农村寄递物流体系的建设, 只是整个农业产业供应链的一个环节, 不能把三级寄递物流体系建设作为一个终极抓手, 而是要通过三级寄递物流体系

的建设打造一个完整的农业产业供应链。对于邮政而言, 农村三级物流体系建设不仅要围绕物流做大“文章”, 更要以完善三级寄递物流体系为切入点, 发挥邮政商流、物流、资金流、信息流“四流合一”的优势, 加快构建支撑“农村电商+普服+金融+寄递”发展的生态圈, 进一步增强邮政在农村市场的竞争优势, 实现高质量发展, 彰显邮政在服务乡村振兴战略的行业“国家队”作为。

参 考 文 献

- [1] 杨富堂, 忠直. 发展农村物流的问题及对策[J]. 经济物流, 2005 (10)
- [2] 金廷芳. 发展农村物流探讨[J]. 经济师, 2008 (4)
- [3] 王新利. 中国农村物流模式及体系发展研究[D]. 咸阳: 西北农林科技大学, 2003 (5)
- [4] 赵松岭, 杨欣玥. 乡村振兴战略下农村物流发展探析[J]. 合作经济与科技, 2019 (7)
- [5] 张晓林. 乡村振兴战略下的农村物流发展路径探讨[J]. 当代经济管理, 2019 (4)