

多行业融合助推宜昌农村物流发展研究

黄世秀¹

(湖北三峡职业技术学院, 湖北 宜昌 443000)

【摘要】: 宜昌农村物流目前还存在物流规模化需求不足,农产品进城“最初一公里”和农业生产物资及生活品下乡“最后一公里”的物流难题等。针对宜昌农村现有物流发展各类资源要素的自身特点和实际,提出交通、农业、供销、邮政多行业融合,提高资源利用效率,推动宜昌农村物流快速发展。

【关键词】: 农村物流 多行业融合 宜昌

【中图分类号】: F25 **【文献标识码】:** A

发展农村物流,对于改善我国农村物资流通现状、增加农民收入、促进农村经济发展、实现乡村振兴具有重要的现实意义。通过建立“资源整合、多业融合、跨区合作、多部门合力”运行机制,将分散在交通、农业、商务、供销、邮政等部门和行业的资源整合起来,提高资源利用效率,多行业融合推动农村物流发展,是解决当前农村物流发展滞后,影响乡村振兴战略实施的重要抓手。

1 宜昌农村物流发展现状

近年来,宜昌大力发展商贸物流业,着力构建多功能、多层次的现代商贸物流服务体系,全市商贸物流业取得跨越发展,2018年实现社会消费品零售总额 184.01 亿元,比上年增长 11.6%。2018 年,宜昌市社会物流总收入 499.73 亿元,比上年增长 6.1%;物流业增加值 382.58 亿元,同比增长 12.02%,物流业增加值占 GDP 的比例达到 9.46%,与去年同期相比提高了 0.61 个百分点。2018 年,全市重点物流企业营业收入 59.22 亿元,同比增长 19.16%,其中收入过亿的物流企业有 17 家;全市重点物流园区交易额 534 亿元,同比增长 16.14%,其中交易额过亿的物流园区有 8 家。

宜昌目前已形成较为完善的公路网体系,2018 年全年交通运输、仓储和邮政业完成增加值 329.83 亿元,比上年增长 6.8%;全年公路、水运完成货物周转量 480.02 亿吨公里,比上年下降 9.6%;旅客周转量 56.60 亿人公里,比上年下降 2.8%。公路营运里程达 31697 公里,比上年增长 2.1%。

宜昌市供销合作社服务人口 400 万,耕地 257.7 千公顷,横跨农资、棉花、果品、药材、再生资源、烟花爆竹、储藏运输、资产营运等行业;拥有独立核算企业 130 个,其中基层社 77 个,社有企业 53 个;员工总数 1.3 万人,资产总额 12.3 亿元,年实现购销总额 25 亿元。目前已兴办村级为农综合服务站 960 个,各类连锁店 3400 多个,农业产业化龙头企业 18 个,专业合作社 31 个,真正成为助农增收、建设农村小康社会的服务主体。

2 宜昌农村物流发展存在的问题

¹基金项目:宜昌市 2018 年社会科学研究课题(ysk18kt110)。

作者简介:黄世秀(1969-),女,湖北宜昌人,硕士,湖北三峡职业技术学院,教授,研究方向:物流管理。

2.1 宜昌农村对规模化物流需求严重不足

目前,宜昌农业生产仍从属于全国模式,分散的农户经营、自产自销。加之宜昌特有的“七山二丘一分平”地形地貌,宜昌农村住户相对分散,大量的果树、茶园、蔬菜等农作物种植于海拔大于 500 米的高山、中山和低山地带,农业规模化生产与经营不足,农产品的采摘、农业生产所需要的物资以及农产品销售等涉及的物流环节多为农户自己解决,进而决定宜昌农村物流呈现小规模、低层次、分散化等特点。宜昌各县市近年来呈现人口负增长,少子化和老龄化现象并存,农村青壮年大多选择外出务工,农村人口减少、老龄化趋势明显,农村聚落空心化日益显现,进一步加剧宜昌农村物流规模化需求不足的问题。

2.2 宜昌农村最初和最后一公里的物流问题依然存在

宜昌市农村物流近年来发展迅速,在农资配送、农村消费品、邮政物流方面已基本构建了“县—镇”的二级节点体系,如邮政系统目前已经在各县市镇、街道设立了邮政支局,但从“镇—村”,从“村—农户”的末端物流节点体系尚未完全建立,如供销社系统尚未在每个行政村建立村级综合服务社,广大农民仍然面临着农产品进城“最初一公里”和工业品下乡“最后一公里”的物流难题。

2.3 宜昌农产品生产特点制约农村物流发展

宜昌位于长江中上游结合部,地处鄂西山区与江汉平原交汇过渡地带。西部山地占全市总面积的 69%,中部丘陵占全市总面积的 21%,东部平原占全市总面积的 10%,严重制约宜昌农业生产的规模化和机械化。农业生产受天气等自然条件影响大,加上产销信息不对称,宜昌农村农产品供应波动较大,增加了物流企业进入农村和开展农产品物流运营的难度和成本,一定程度上限制了宜昌农村物流业的发展。

2.4 宜昌农村物流基础设施和技术装备较为落后

近年来,宜昌交通物流部门、农业部门、商务部门、供销部门和邮政部门等不断加大对农村物流基础设施建设投入力度,对相关市场主体采取补贴等各种扶持政策。但是,由于资金投入有限,资金使用分散,难以形成合力,并未达到理想效果。部分农资农家店、村级综合服务社设施设备单一,电子化程度不高;已建成的农村客运站普遍规模偏小、停车场站面积不足,缺乏农村物流货运的仓储空间;农资货场就是普通仓库,标准化程度低,以人力为主机械化水平不高,高效专用运输车辆少,现代化水平低,制约了农村物流的发展。

2.5 宜昌农村物流信息普及与利用率不高

宜昌各县市农村地区互联网基础设施条件和信息化程度远不如城市,加上农村中多数是留守的老人和孩子,年轻人多在城市务工,利用网络信息购买城市商品和出售农产品的农村居民数量较少。农业生产依然靠经验和效仿他人,同质化生产经营严重。一方面农业生产经营者不会利用现代信息技术;另一方面思想认识不足,农业生产经营“靠天收”,“精准农业”还处于萌芽状态,影响了宜昌农业生产,也在一定程度上阻碍了农村物流发展。

3 宜昌农村物流融合发展对策

3.1 搭建互联互通的农村物流信息平台

信息化是现代物流发展的必然趋势。发展宜昌农村物流就需要借助互联网,将分散在交通、农业、商务、供销、邮政等部门和行业的资源整合起来。通过加强通讯网络硬件的基础设施建设,打造农村物流的综合性信息服务平台,实现农产品生产者、流

通企业和物流运营主体之间的资源共享、信息共用。通过推进信息资源集成与共享建设,实现客运、物流、邮政、供销查询和发布等系统的信息联网共享,推动宜昌农村物流业发展。

3.2 建立宜昌农村物流配送体系

解决农产品进城“最初一公里”和工业品下乡“最后一公里”的物流难题,关键是需要整合现有资源,促进资源共享,建立完善的宜昌农村物流配送体系。以三峡物流园为核心节点,通过开辟零担快递、邮政处理中心和城乡物流专业配送公司,解决工业品下乡难的问题,实现商品集中统一配送、降低配送成本的目的。以乡镇站为中轴,支持重点零担快递企业进驻,建设成区域农资、农产品和农村日用消费品配送平台,如农村淘宝。以村落便民店、村超市为主体打造末端物流基础设施支撑体系,实现农业生产和生活物资下的去,农产品上的来。车辆进村,快递入园,在电商、物流快递等多种产业共同发展、相互促进的基础上,让昔日“无人问津”的秭归脐橙变身成为“金牌项目”,2018年实现网销交易量近10万吨。

3.3 培养与引进双管齐下解决人才队伍建设

农村物流融合发展,涉及众多行业和部门,既需要相关专业人才,同时也需要大量复合型人才。一方面在现有从业者中通过集中培训提升和运营中成长的方式,缓解农村物流人才短缺和引进难的问题;另一方面,借助湖北省加大贫困县(市、区)农村实用人才队伍建设力度,实施的“一村多名大学生计划”,培养一批;第三,借助大众创业万众创新和扶持三农发展的契机,加大宣传力度,引导本土大中专毕业生回乡创业发展,并给予创业政策上的优惠,吸引更多的有志青年加入到宜昌农村物流融合发展中来。

参考文献:

- [1]关于印发湖北省〈农村物流发展战略合作协议〉的通知(鄂交运[2014]659号)[Z].
- [2]张喜才苏驿婷孙伟. 电商时代农村物流网络存在的问题及顶层设计探究[J]. 商业经济研究, 2018, (07):130-132.
- [3]丁丽芳. 我国农村物流发展的问题与对策[N]. 光明日报, 2014-5-10.
- [4]朱鸿昌, 李苡漪, 杜襄玉, 等. 我国农村电商物流发展现状问题与提升对策[J]. 物流工程与管理, 2018, (01):1-2.