

基于乡村振兴战略下的农村物流发展研究

——以遵义市习水县为例

李妍峰¹ 谢关淑¹ 颜页² 穆威³¹

(1. 西南交通大学 经济管理学院, 四川 成都 610031;

2 贵州省遵义市邮政管理局, 贵州 遵义 563000;

3. 贵州省遵义市交通运输服务中心, 贵州 遵义 563000)

【摘要】: 随着国民经济发展的逐步稳定, 发展农村经济成为当前政府工作的重点。物流的畅通成为农村经济发展的关键, 国家先后出台的多项政策都明确提出要大力发展农村物流, 各地政府积极响应, 但是如何把农民买的东西运进来, 将农民卖的东西送出去成为当前农村经济发展的一大难题。本文通过分析当前遵义市农村物流的现状以及农村物流发展遇到的问题, 再结合交邮融合政策背景, 以习水县为例, 探索研究交邮融合背景下遵义市习水县的农村物流发展新模式, 开拓了“交邮融合+快超”等形式, 结果证明在交通运输和邮政行业的协同发展背景下, 通过三级物流体系的建设, 融合其他行业资源, 能够有效地激活农村经济, 盘活乡村资源, 为巩固脱贫攻坚战提供有力保障。

【关键词】: 农村经济 交邮融合 三级物流体系 乡村振兴

【中图分类号】 F326.13 **【文献标识码】** A

1 前言

物流俨然已经成为畅通国民经济循环的重要环节, 农村经济发展与农村物流发展密不可分。中央先后发布的《关于实施乡村振兴战略的意见》《国家乡村振兴战略规划(2018-2022年)》2019年《政府工作报告》等文件都提出完善贫困地区农村物流配送体系, 一系列的政策都成为乡村振兴战略下发展农村物流的重要支撑。2019年, 农村居民收入和支出增速均高于城镇, 农村经济进入高速发展时期, 城乡差距进一步缩小, 农村无线支付和购物的比重均高于城市, 农村消费潜力进一步释放, 为农村物流发展奠定了基础, 经济的飞速发展在很大程度上带动了物流业的发展, 但同时也提出了较高的要求。

在此大背景下, 各专家学者对中国农村物流做了大量研究。(韩露, 2010)指出农村物流是指为农村居民的生产、生活以及其他经济活动提供运输、搬运、包装及其相关一切活动的总称, 与城市物流相比, 农村物流具有分散性、季节性、周期性等特

作者简介: 李妍峰(1980-), 女, 四川乐山人, 博士研究生, 副教授, 研究方向: 物流优化。

谢关淑(1996-), 女, 仡佬族, 贵州正安人, 硕士研究生, 研究方向: 物流优化。

基金项目: 西南交通大学智慧物流与供应链管理研究生导师团队项目(编号: YJSY-DSTD201918)的研究成果

点。在农村物流网络体系建设方面，(陈珊珊等，2013)在城乡统筹的基础观点上，研究宁波农村物流网络建设现状，提出 5 种农村物流网络运作模式。(李晓静、徐红霞，2018)在农村电商物流分析的基础上，结合云计算技术提出了基于云配送的物流模式，构建了云配送模式下的农村电商县、乡、村三级物流网络体系。(李雨蕾、张文政，2020)对当前农村电子商务与农村物流现状进行分析，并提出了相应改进措施。(Feng，2020)以农产品为研究对象，基于蚁群算法，采用第三方配送模式，建立配送模型，分析第三方配送模型存在的问题，分析不同变量下的物流成本和效率问题，解决第三方配送在城乡的困境。

在发展对策和建议方面，(胡勇，2017)通过分析湖南娄底农村物流发展的现状，提出了“互联网+”背景下农村物流发展改进的对策。(付璐，2018)以协同理论为基础，从政府的角度提出加强协同配合促进农村物流健康发展的思路。(安然等，2020)就我国目前的农村物流网络节点的体系发展现状进行了分析，提出我国进一步推动农村物流网络节点发展的思路。

通过大量文献研究可以发现，目前关于农村物流的研究大多停留在理论对策方面，并且没有考虑且充分利用农村客运、农村公路、供销等闲置资源，实现资源利用的最大化。本文通过分析目前遵义市农村物流现状以及遇到的问题，充分利用交通运输等行业的闲置资源，将农村物流和农村交通资源充分融合，探索出交邮融合“1+1+N”模式，实现资源效用最大化，同时打开了农村市场，激发农村经济活力。

2 农村物流现状

2.1 遵义市农村物流现状

截至 2019 年底，全国乡镇快递覆盖率已达 96.6%，26 个省(区、市)已实现全覆盖。遵义市物流企业共有 1319 家，服务区域覆盖全市 16 个县(市、区)和铜仁、毕节的部分县级区域。2019 年，遵义市快递业务量达到 3643 万件，即使在 2020 年疫情期间，快递行业仍然呈爆发式增长，但从总体上看，遵义市农村物流发展基础比较滞后，县、乡、村三级物流网络体系不健全，物流末端服务网点覆盖率低，快递变“慢递”，物流变“蜗牛”，渠道不畅导致农村地区有货无车送、运输数天天、时效差、成本高等问题突出，在一定程度上影响了农村地区经济发展。

2.2 农村物流发展遇到的难题

(1)农村经济总体发展水平低。农村物流受农村经济发展水平影响，虽然目前农村经济发展趋势较好，但是与城市相比，农村经济依旧滞后，农民收入低，并且在我国广大农村范围内，农业生产仍基本以家庭为生产单位，生产规模小，生产种类杂，分工不明确，管理水平较低，物流需求分散，导致农村物流发展缓慢。

(2)农产品具有明显的生物自然特性，农产品物流经营难度大，农产品上行“最早一公里”成为挑战。与其他工业产品相比，农产品受到周围环境的影响较大，具有明显的周期性、易腐型、季节性的特点，这对运输、包装、加工等其他相关活动提出了较高要求，农产品物流成本较高，没有专业渠道走出去或因运输方式不当导致的产品损耗，都将很大程度上制约农村经济的发展。

(3)物流基础设施和技术装备落后，物流成本高。时间、安全、运输条件是保障业务流运输质量的主要因素。当前农村物流配送主要依靠第三方运输公司，但是农产品的运输并非为第三方运输公司的主要业务，相应的物流基础设施设备和专业技术比较落后，运输工程中造成的损失也会比较大，造成整体运输成本比较高。

(4)相关客运站、客运车辆人流不足，资源闲置。随着遵义市农村交通路网改善和交通工具多样化以及受疫情影响，全市交通运输客运市场逐渐萎缩，部分县级客运站、乡镇客运站客运量急剧下降，有的农村客运车辆出现空车往返现象，有的甚至处于停运状态，多数运输企业难以维持正常运转，资产效用发挥不好，需要转型升级发挥更大效用。遵义市共有乡镇客运站 159

个，使用率仅为 46%，今年 6 月份，全市客运站购票旅客量为 65 万人，同比下降 50%以上。

(5)物流专业性技术人才缺乏。当前农村物流市场主要由当地村民落实，主体资质参差不齐，缺乏统一规划，布局混乱，80%以上乡镇站点均以小作坊、夫妻店式经营配送和邮寄，操作现场杂乱无章，经营者安全意识淡薄，存在安全隐患。

(6)信息流通不及时。农村地区信息发展比较缓慢，农村和城市之间的供给和需求信息不对称，这就意味着农民的优质产品得不到及时的变现，城市居民要货买不到，农民有货卖不出，制约了农村经济发展。

(7)工业品下乡呈“肠梗堵”，最后一公里未切实解决。工业品下乡运输中转环节多，流通时间长，储运成本高，取件不方便，而且存在快递包裹寄存二次收费现象，增加了农民负担。一方面全市有 95%以上的行政村未设立快递末端服务网点，邮件快件流通时效从县到村平均超过 3 天，农村消费者收取包裹极不方便，需要到乡镇网点或个别村里集中网点自取。另一方面遵义市乡镇一级快递服务网点已经实现全覆盖，但超过 45%的乡镇快递服务网点面临经营成本高、收益微薄和经营不稳定的状况。

农村物流是我国物流业未来发展的重要方向，也是发展农村经济的重要战略步骤，农村物流发展既面临着大好机遇也面临着一些挑战，总体来看，机遇大于挑战。

3 交邮融合发展模式分析——以遵义市习水县为例

2019 年 8 月 12 日，交通运输部、国家邮政局、中国邮政集团公司联合印发了《关于深化交通运输与邮政快递融合推进农村物流高质量发展的意见》，决定在全国范围内开展交邮融合工作，即交通运输与邮政快递的深度融合，目的是降低邮政快递末端成本，提高农村客运综合效益，促进农产品、工业品、寄递物品等高效便捷流通，为农村地区脱贫攻坚、乡村振兴提供有力支撑。以“把农民买的送到手，将农民产的运出去”打通双向流通渠道为抓手，补齐农村快递物流基础设施短板，推动交通运输、邮政、快递物流深度融合，促进农业农村、电商等关联领域行业的协调发展，巩固脱贫攻坚成果，助力乡村振兴和农民增收致富，推动城乡融合发展。在进行大量的研究考察后，遵义市在习水县开展交邮融合项目，探索推进交邮融合“1+1+N”模式，着力建好农村快递物流体系，运营好农村公路，实现乡村振兴战略布局。

3.1 习水县农村物流背景

根据(习水县人民政府网报告，2020)习水县交通基础设施优势明显，全县境内拥有高速 3 条、国道 3 条、省道 4 条，公路总里程 8967 公里，公路密度在全国县域公路密度排名中居首位，2017 年获得全国“四好农村路”示范县称号，同时还拥有 2 个县级客运站和 21 个乡镇客运站。电商发展态势良好，是全国电商示范县，2019 年，全县快递业务量达到 143.36 万件，快递物流主体企业规模、业务体量均属全市第一方阵，居民消费需求旺盛。但习水县地势高低起伏，农村快递物流存在着体系不完善、运营成本高、供应链不连续、信息化水平低等诸多全市快递物流发展的共性问题，一边是占地 30 余亩的县城西客运站大部分资产呈空闲状态，投资效益不明显，已建成的 18 个乡镇客运站使用率不高，交通场站资产存在闲置。另一边是快递物流行业在县城无集中供配分拨中心，在乡镇现有快递物流站点支撑不足，严重制约工业品下行拓宽消费，农产品上行增收致富。

3.2 交邮融合背景下习水县农村物流试点措施

(1)市场运作，培育实施主体。

按照因地制宜、精准发力的思路，通过率先整合县级快递物流企业资源，推动全县邮政、顺丰、中通等 13 家企业成立习水县快递行业协会，并引导协会会员企业以股份制组建成立贵州荣创电子商务有限公司，作为全县邮政快递行业整合和交邮融合具体项目实施的市场主体，彻底解决原快递物流企业小、弱、散、乱的问题，并明确“0 元退股”制度，强化整合运营的凝聚力。

(2) 打造末端运营载体。

从根本上解决快递物流末端服务网点设置难的问题，开拓“交邮融合+超市+农特产品展销”模式，兼具快递和新零售服务功能，设立城市社区和村级末端服务网点。利用复合优势，以快递人流连带效应，拓展市场空间，拉动企业综合效益，弥补因快递业务量不均衡导致的不持续、成本高的局面。同时解决农产品上行“最早一公里”问题，村民可在自家门口就将农产品运出去，极大缩短物流时效，保证产品质量。

(3) 建立快递物流服务网络体系。

构建起县为中心、镇为支点、村为终端的县、乡、村三级物流网络体系。县为中心—利用习水县城西客运站 5000 余平米闲置停车场，改建为习水县综合快递物流共配中心，在此进行全县邮件快件和初心快超货物的集散、分拣分发、运输仓储，以此为枢纽向全县各乡镇、村进行辐射。镇为支点—在全县 18 个乡镇客运站，整合农村客货运输，邮政快递物流企业入站设置综合服务点、分拣场等，形成物流客货区域集散中心。村为终端—将农村现有通村村服务站、电商村级服务站、村邮站等村级服务场所进行整合，通过“交邮融合+超市”的初心快超品牌入驻形式，改造提升为村级交邮融合服务站点。

(4) 整合现有资源。

一是整合运力资源。围绕同仓、同车、同网、同配的标准，整合习水县邮政、快递企业现有运力资源，开展共同配送业务，将全县范围内邮件快件和物流运输按照目的地实行统一运输和揽投；在同配基础上，利用城西客运站客运班线、乡镇客运站整合起来的客货运资源，实现邮件快件直通镇村。二是整合其他领域资源。以“交邮融合+”为基础，充分延伸拓展叠加电商、农业农村、经贸、金融等行业资源。

(5) 实施绿色发展。

以绿色可持续发展为核心发展理念，在建设农村三级物流体系时，充分利用现有绿色新能源汽车等交通资源进行配送，同时各个物流中转车站合理建设充电桩，推广绿色能源汽车的使用，减少物流过程中的废物排放，促进生态经济发展。

3.3 目前取得成效

(1) 实现便民利民，农民增收致富。

目前，习水县 42%以上的行政村通过多种形式开通了快递服务网点，较实施试点工作前提升了 38%，乡镇末端服务网点取件二次收费情况得到彻底改善，服务满意度明显提升，交邮融合通过线下线上融合、整合“快递+超市”线下配送和线上电商销售，有效解决了农特产品内销、外销问题，改变了有货卖不出的情况，在方便农村居民生活的同时，激活农村对外发展经济。

(2) 发挥交通设施效应。

作为县级综合快递物流共配中心的习水县城西客运站，改变了每月经 2.3 万余元收入的亏损运营状态，目前仅场地租赁费一项每月可增加收入 10 余万元，同时每日新增客运人流 300 余人；乡镇客运站改造提升为客货物流集散中心后，获得客货运双丰收，在原来单一客运服务的基础上，增加了快递物流服务，充分发挥了公共基础设施的功能效应。

4 总结

通过大量调研和实地考察发现，在解决“三农”问题，尤其是巩固脱贫攻坚成果中，农村物流的完善建设可以激发农村经济的活力，有效推动农村多产业融合发展，解决农村经济发展困境，合理利用现有交通、邮政、供销等资源。在当前国家政府的大力支持和交邮融合项目背景下，习水县充分整合利用现有资源，打造了“交邮融合+快超”“交邮融合+电商”等发展模式，极大推动了农村物流发展，加快了当地经济的发展，各地应该充分整合利用当地各项资源，因地制宜，完善县乡村三级物流体系，避免不必要、重复的农村末端服务站点设置，制定科学合理的政策，积极培养专业性人才，以政府引导、市场主导为方针，整合农村现有各项资源，挖掘农村潜力，探索出发展农村物流的新道路，为农村经济发展提供有力保障。本文研究仅考虑从理论和政策上面针对农村物流发展提供思路，在今后的研究中将进一步充分考虑农村人口、政策、覆盖范围等现实因素，对农村末端网点的选址问题进行更进一步的讨论。

参考文献:

[1]韩露.现代农村物流发展的现状与前景[J].中小企业管理与科技(上旬刊),2010(10).

[2]陈珊珊,俞海宏,谢婷,等.2013,基于城乡统筹的宁波农村物流网络体系建设运作模式探索[J].物流工程与管理,2013(02).

[3]李晓静,徐红霞.基于云配送的农村电子商务“县乡村”三级物流体系建设探讨[J].电子商务,2018(10).

[4]李雨蕾,张文政.农村电子商务与物流配送体系建设研究[J].物流工程与管理,2020(05).

[5]胡勇.互联网+背景下娄底市农村物流发展研究[M].长沙:中南林业科技大学,2017.

[6]付璐.基于多部门协同的湖北省农村物流发展问题研究[M].武汉:华中师范大学,2018.

[7]安然,董娜,王硕,王亚楠.我国农村物流网络节点体系发展思路[J].交通运输研究,2020(06).