

农村寄递物流是农产品进城、消费品下乡的重要渠道之一,对满足农民生产生活需要、释放农村消费潜力、促进乡村振兴具有重要意义。今年上半年,我国农村地区快递的收投量已经超过200亿件,较去年同期增长了30%以上。与此同时,农村寄递物流体系也存在末端服务能力不足、基础设施薄弱等一些突出问题。

7月14日,国务院常务会议确定完善农村寄递物流体系的措施,为加快发展农村寄递物流指明了工作方向。7月26日,在国务院政策例行吹风会上,国家邮政局明确提出,到2025年,基本形成开放惠民、集约共享、安全高效、双向畅通的农村寄递物流体系,实现乡乡有网点、村村有服务,农产品运得出、消费品进得去,农村寄递物流供给能力和服务质量显著提高,便民惠民寄递服务基本实现全覆盖。

无论是国常会还是国务院政策例行吹风会都提到,完善农村寄递物流体系要发挥邮政在末端寄递中的基础性作用。近年来,中国邮政持续推进县乡村“三级寄递物流体系”建设工作,为完善农村寄递物流体系提供了成功实践。不久前,记者来到四川、云南,围绕邮政企业“三级寄递物流体系”如何促进农村电商与农村寄递物流融合发展,分类推进“快递进村”,有效降低农村末端寄递成本,进一步便利农产品出村进城、消费品下乡进村,推进乡村振兴、增加农民收入、释放农村内需潜力等问题进行了一系列调查采访。

500亿件!国家邮政局中国快递大数据平台实时监测数据显示,截至7月4日,2021年全国快递业务量突破500亿件,接近2018年全年水平。其中,发往农村地区的业务量增长迅速,占了三成。

派件收费!“五一”黄金周以来,一些民营快递企业乡镇网点先后发布公告:取消乡镇快递网点,派件只送到县城;县城网点安排向乡镇派件时,将向用户收取起步价,并按不同重量、不同规格收取不同费用。一边是快递业务量的增长迅猛,一边却是民营快递网点的“无奈撤离”。

当下的农村快递市场让很多人看不懂了。

众多行业分析人士认为,一方面,农村市场的快递投递距离长,单件成本居高不下;另一方面,头部快递企业大打价格战,快递单件价格一再下探。这“一高一低”让绝大多数快递企业面对未来可期的农村快递市场怎么也高兴不起来。

上门投递、自助柜、代收点……在城市居民正在享受越来越便利取件方式的当下,派件费用居高不下导致的农村快递市场“进退两难”却让5亿多农村居民取快递也成了一件难事。

全面推进乡村振兴,服务畅通“双循环”,“快递进村”恰恰是亟待又必须破解的难题。

“快递进村” 构建新发展格局的现实需要

从脱贫攻坚到乡村振兴,让5亿多农村居民取快递不再难,一直是党和国家、快递行业的共同期待。

2020年4月9日,国家邮政局公布《快递进村三年行动方案(2020-2022年)》,加速推动在农村地区实现基本公共服务均等化的进程。《行动方案》明确,至2022年底,符合条件的建制村基本实现“村村通快递”。

“快递进村”,简简单单的四个字却承载着刺激消费、扩大内需,构建“双循环”新发展格局的现实需要。国家邮政局数据显示,目前,农村地区年收投快件量达120亿件,电商带动农产品进城和工业品下乡年总销售额超过7000亿元。据统计预测,2021年农村网络零售额将超2万亿元,农村地区揽收和投递快递业务量之和将超过450亿件,是快递业新的增长点。

但对幅员辽阔、快递物流业高度市场

化的中国而言,“村村通快递”绝非靠一纸行政命令就能实现的。中国快递协会副秘书长杨骏表示,目前,农村人口居住分散,业务量不大,快递运营成本拉高,网点投入后存活压力大。这些问题让快递企业不能照搬城市快递市场的运营模式。如果一味以行政手段“强迫”快递企业违背市场规律将快件投递到村,最终损害的是行业、百姓和国家的三方利益。

《行动方案》提出要坚持统筹规划、政策引领,市场配置、创新驱动,因地制宜、分类推进的原则,鼓励邮快合作、快快合作、驻村设点、交快合作、快商合作及其他合作等多种方式推进。对此,中国邮政集团有限公司党组书记、董事长刘爱力多次强调,加快推进农村物流体系建设是全面助力乡村振兴、推动城乡融合发展的重要内容,是满足农村群众对美好生活需要、支撑农产

品流通的重要保障,是邮政践行行业“国家队”的使命担当。

目前,中国邮政营业网点乡镇覆盖率达100%,建制村通邮率达100%;在农村地区拥有超60万个便民服务站点和邮乐购站点;每周有稳定的普遍服务投递频次,成为行业内为数不多在县域以下地区拥有较成熟快递网络的企业。所以,“邮快合作”和邮政“三级寄递物流体系”关系密切,互为基础:“邮快合作”为“三级寄递物流体系”提供更多快递收投处理量,助推“三级寄递物流体系”规模效益的达成,而“三级寄递物流体系”是“邮快合作”的网络基础和保证。

从市场和需求出发,依托邮政县乡村“三级寄递物流体系”建设的“邮快合作”模式自然就成为从国家邮政局到各民营快递企业推动“快递进村”的问道之路。

“邮快合作” 快递企业的市场化选择

微。由于没有稳定的配送网络和终端网点,即使使相互合作、公摊成本,件均成本也还要3元,大多数快递企业仍然活不下去。

“是区政府主导下的‘邮快合作’让我们度过了生存危机。”上述罗江区民营快递企业负责人说。

今年4月,罗江区快邮共配中心在罗江区邮政分公司邮件处理中心建成。目前,已有7家快递企业将乡镇及以下市场的快递交由邮政企业代投。

“邮政代投费相对划算。我们没有理由不将邮件交由他们。”邮快合作’就是快递企业的市场化选择。”

6月3日,记者在罗江区快邮共配中心看到,各家快递企业的车辆络绎不绝地将邮件送过来。邮政工作人员分拣后,统一配送到乡镇网点或直接拉到由村邮站、邮乐购店改造而来的“邮家铺子”。

记者了解到,罗江区分公司日均代投社会快递公司邮件已超2100件,而整个德阳邮政日均代投邮件更是超过2.2万件。

德阳市邮政分公司总经理李庚云说:“成本也是我们要考虑的问题。我们希望通过‘邮快合作’引流赋能,盘活邮政在农村地区的网络和终端,在‘快递进村’中发

挥更大效能。”

李庚云的观点正是四川邮政的共识。在四川省邮政分公司总经理廖涛看来,无论是现在还是未来,邮政都会在政府的主导下,与民营快递企业开展广泛合作,开放自己的网络和网点,大家一起将快递成本降下去,最终让农村老百姓受益。

四川邮政的做法就是中国邮政“三级寄递物流体系”建设理念的落地和实践。不久前公布的《中国邮政集团有限公司关于进一步加快县乡村三级寄递物流体系建设的实施意见》明确提出,要通过邮政自建、邮快合建或承办政府快递服务中心等方式,打造邮政主导的县级共配平台。将各快递企业的快件汇集至县级中心或乡镇中心。全方位提升县乡村三级民营快递代收、代投和处理能力,扩大合作范围。

自从“邮快合作”持续推进以来,四川农村居民真正得到了实惠。罗江区金山镇大井村村民谭先生告诉记者,他再也不用为节省那几块钱的快递投递费骑车跑四五公里山路到镇上的网点取快递了。据不完全统计,自从“邮快合作”以来,在试点地区为老百姓年均节省费用超300万元。

“交邮联运” 农村终端物流资源的优化配置

运输线路、村级站点乃至县、镇的客运站都和邮政的‘三级寄递物流体系’有很多重合。如果我们各自建设,有限的资源就会浪费,如果我们相互叠加,就能实现资源共享,让两个体系产生‘1+1>2’的效应。”

2020年4月,作为全国15个“快递进村”试点市之一,资阳市邮政分公司把握市场需求,整合内外资源,将“金通工程·天府交邮通”和“快递进村”有机融合,与交通运输局合作,在乐至县童家镇创新实施“交邮融合”模式,利用农村客运班车将沿线村子的信件、快递包裹等运送到村级快邮驿站和村民家门口,实现村村通客车、户户通邮政。从那时开始,王兴德经营的邮乐购店就摇身一变,成为客运站。

“我每天能送一两百件快递,送快递、送报刊都有稳定的收入,代理邮政业务也有酬金,再加上跑客运的收入,一个月算下来纯利润四五千元。”谈及现在的收入,王兴德脸上露出满足的笑容。而原来,虽

然王兴德经营邮乐购店,但人流量和业务量都不高,月收入只有两千元左右。

“在农村地区,每到逢场日,群众出行需求大,农村客运车就重点拉客,到下午人少了,就投递党报党刊、送包裹,充分利用起了客车富余的运力。”乐至县邮政分公司副总经理余航向记者介绍,“交邮融合”让“金通工程”、建制村通邮合二为一,运力资源互用互补,既降低了双方经营成本,又提升了运营效益。通过交邮合作,推动交通运输与邮政快递在农村地区融合发展,解决农村投递“最后一公里”难题,提升邮政普遍服务质量。通过邮政业务叠加,还提升了农村客运车主收入,确保了通村客车开得起、留得住、可持续。

目前,资阳市交邮合作线路已有45条,覆盖40个乡镇、257个村,乡镇、村覆盖率分别为50%、26.69%,累计代运代投社会快递公司快递549.12万件。

“交邮联运”最终受益的还是老百姓。“我们年轻人喜欢网购,以前买东西

的话要到镇上去拿,现在村上有了邮政分店可以拿快递,对我们生活比较方便,节约时间。”6月4日,乐至县童家镇团结村6组村民蔡宇在村上“金通·邮快驿站”领取快递后说出了自己的感受。

对四川邮政而言,类似于“交邮联运”的跨界合作只是刚刚开始。对此,廖涛指出:“过去,四川邮政在农村地区本就有数量众多的便民站、邮乐购站点。但大而不强,流量有限。在农村寄递物流体系建设中,我们需要用各种市场化的手段优化资源配置,做强农村终端网点的能力。”

不只是四川邮政,开通客货邮合作线路、共享网络运力资源正是中国邮政“三级寄递物流体系”建设的重要内容:农村地区客货运班车搭载运输,具有频次多、成本低的优势。在邮政自委办整车运输成本高、组网难的线路上,利用客货运班车搭载邮件,可以起到提升普服水平、解决用工问题、增加投递和运输频次、补充邮政运能、降低运输成本的作用。

双向互通 邮政“三级寄递物流体系”的终极目标

四川是典型的农业大省,2020年第一产业增加值5556.6亿元,规模为全国第一;乡村人口3620.9万人,居全国前列。这种地域经济特征决定了农村是四川邮政生存之根本。当下,四川邮政81.8%的普服网点、43.9%的邮路和72.6%的投递段道分布在农村。

所以,四川邮政的县乡村“三级寄递物流体系”建设具有普遍而典型的中国邮政特征。

目前,四川邮政获得地方政府近3000万元的资金扶持,共向22家民营快递企业开放末端邮政网络,投入运营2000余个“邮快驿站”,日均代投民营快递公司包裹9.2万件,累计超1300万件以上;在12个市州、28个县区、99个乡镇开展交邮合作,利用公交车代运包裹。通过以上举措,四川邮政探索出一条切实可行的“快递进村”之路。

从四川邮政因地制宜的探索看中国邮政“三级寄递物流体系”的建设,无论是“邮快合作”还是“交邮联运”,在政府的主导下,邮政

企业的“三级寄递物流体系”建设加快了“快递进村”工作的进程,让农村居民取件不再难。畅通工业品下行渠道,这实际解决的是“三级寄递物流体系”怎么建的问题。

对中国邮政而言,“三级寄递物流体系”不仅仅是物流体系。正如刘爱力所说,依托金融、电商等其他业务,在乡村振兴阶段,中国邮政所打造的“三级寄递物流体系”是一个综合服务体系。它还可以助力农产品上行,做大做强农村产业经济,增加农民的收入,最终畅通农产品和消费品双向流通渠道,达到上下行双向互通的状态。畅通农产品上行通道,这实际上解决的是“三级寄递物流体系”怎么用的问题。

正如记者在四川采访时所见到的那样,在“三级寄递物流体系”的建设中,四川邮政联合农业农村厅在金融服务、农产品销售、农技培训、寄递物流等方面展开全面合作,共推惠农合作项目,助力农民合作社高质量发展。目前,已经走访超10万户合作社,发放“三农”贷款274亿元,寄递农产品2600万件,实现销售1.13亿元,向合作社提供价格优惠的品牌农资3.3万吨,为合作社及农户节约成本1500万元以上,惠及农户20万户。

中国邮政“三级寄递物流体系”如何从建好到用好?如何在乡村振兴中发挥更大作用?如何落实李克强总理提出的“促进农村电商与寄递物流融合,发展专业化农产品寄递服务和冷链仓储加工设施,助力农产品销售”的要求?请继续关注《中国邮政县乡村“三级寄递物流体系”建设观察(下)》。