

乡村这段路,怎么“通”?

□本报记者 张颖 通讯员 曾程 叶国强 文/图

核
心
提
示

近日,交通运输部办公厅、国家邮政局办公室公布了全国第四批农村物流服务品牌,三明市建宁县“农村客运+农村物流”项目成为福建省唯一入选的品牌项目。

农村特色农产品出村难、快递包裹入村难,是农村物流的痛点。如何打通这“首尾一公里”?三明

建宁县通过资源整合,采取新机制、新举措,在全县范围内推动农村客货邮融合的可持续发展,解决了快递进村、山货进城以及农民群众出行难题。

2023年中央一号文件提出,要“加快完善县乡村电子商务和快递物流配送体系,建设县域集采集配中心,推动农村客货邮融合发展,大力发展共同

配送、即时零售等新模式”。客货邮,是指农村客运、货运、邮政快递融合发展的一种模式,通过整合客运、快递物流资源,统筹解决农民群众便利出行、物流配送、寄送服务等三个“急难愁盼”的问题。近两年来,我省交通运输部门与邮政系统、社会快递企业携手合作,大力推进农村客货邮融合发展。

穿透



扫一扫看视频

学思想 强党性 重实践 建新功 ——党报记者八闽调研行

邮递员兼职客运司机

进村的客车既载客,又运送快递包裹,解决了村民出行、物流进村等问题

里心镇位于建宁县西部,距离县城25公里。

10月25日上午,记者走进里心镇邮政支局,看到快递服务站的货架上整齐地码放着快件,不时有群众进出取包裹。这里的包裹除了邮政的以外,还有“三通一达”等社会快递公司的。站点负责人介绍,这个常住人口11000多人的乡镇,每天的快递件下行量为1000~1200件,其中约300件发往下辖建制村。记者看到,这里除了是快递服务点,还挂上了“农村客运停靠站”牌子,门口张贴有“客货邮客运票价表”,2元起步,最高5元。

每天早上7点半,里心镇邮政支局邮递员傅祥福就开始一天的工作,开着5座小客车,带着快递包裹完成第一条客货邮线路的运输工作。打开车门,记者看到快递包裹放置于车内的尾部。“我们根据县里统一要求,对车子进行改造,拆掉最后一排座位,并安装了隔离护栏,专门用于放置快递包裹。车子现在既能载客,又能放快递包裹。”傅祥福说。

按照线路表,上午4小时内傅祥福需要跑4条客货邮线路,完成当天快递邮件运送到村的任务,途中还可以捎带乘客。下午他将变身“村村通”司机,随时响应群众的预约电召出行。

傅祥福给我们算了一笔账:兼职做快递员,每个月要往各村运好几个包裹,大大解决了快递包裹进村难的问题。此外,以往客货邮没开的时候,乘客要预约车辆起码每人4~8元,包车更贵,而客货邮融合车辆运行后,可以沿途送邮件快递的同时,带上客人,票价降低至每人2~5元,为乘客节省了不少钱。除了为农村物流、农村居民出行解决问题外,客货邮融合还提高了傅祥福的收入。“以往我主要负责邮件派送到村,月工资2800元。现在我兼任‘村村通’司机,客运公司有给我补贴;运送快递进村,可以拿到0.1元/件的补贴。我一个月收入提高近2000元。”

早上10点多,傅祥福的小客车到达里心镇新圩村客货邮便民服务站附近。“嗨嗨……”傅祥福打响喇叭,正在看店的村民谢接福迎了出来,接过快递包。

谢接福告诉记者,自家开小杂货铺已经近20年,今年“升级”为里心镇新圩村客货邮便民服务站,开设了快件寄递取件服务。“在政府的补贴下,我买了货架、安了监控,过来取件的村民多了,还能带火柴杂货的生意。”

同样,建宁县均口镇“村村通”驾驶员兼邮递员刘建彬每天也要开着农村客运车往返于镇上与村里。“我的客车上除了乘客,每个月还要往村里运送大几千件快递包裹。当然往村里送快递包裹,我的收入也有不少的提高。”

建宁的客货邮,不仅解决了农村老百姓快递包裹收寄难的问题,还打通当地农产品外销“最后一公里”。建宁县是四季花果之乡,已形成莲子、种子、梨子、桃子、无患子“五子”特色产业体系,全县“五子”年产量22.82万吨。每年6—8月是建宁蜜桃、黄花梨上市旺季,产量高。“特别是水果生鲜,上市时间集中,产量大,如何让这些优质农产品快速‘走’出大山,如今客货邮发挥了作用。”建宁县交通运输中心副主任傅亦工说道。

以往水果外销主要依靠收购商外运,今年新圩村有了客货邮便民服务站,不仅可以实现在村里直接发货,而且在里心镇综合运输服务站成立快递分拨中心,打包分拨一条龙,大大提升了水果生鲜外运的效率。谢接福笑着说:“每天都有200多个快递包裹从我的小店发出,水果季我就增收1.8万元。”

“快递进村难点和痛点在于成本。由于行政村

分散,日常快件数量不多,社会快递企业无法做到专人专车专送,入村到户。今年以前,镇上所有行政村的群众只能来镇上取快递。”傅亦工介绍,“各村离镇上远近不一,时效不一。以前,镇上的群众取件还算方便,而下辖村的群众要不乘着圩日赶集来取件,要不然只能委托他人代取。”

及时回应广大农村群众对于物流时效性以及便利性的期盼,通过持续完善农村交通运输体系,推进农村物流服务提质增效。近年来,在省交厅指导下,建宁县交通运输部门大力推动里心、溪源、均口等7个乡镇因地制宜开展客货邮融合工作,畅通乡村物流“最后一公里”。

快递进村,首要解决如何送下去的问题。“根据各个乡镇实际,有的是邮递员,有的是‘村村通’司机驾驶客车完成快递进村的任务。”傅亦工说,按照人货分离要求,建宁县7辆“村村通”运营车辆已作了硬隔离改造。同时,结合快递配送线路、频次和时效,科学分析群众出行需求、物流需求及乡村产业,打造“定时、定点、定线”运输模式,建宁县现已融合28条客货邮线路。

建宁县交通运输局局长曾进发分析说,建宁县农村公路从大规模建设向提质增效转变,道路通行条件大为改善。针对路况复杂且边远村庄群众较少情况,推出“村村通”工程,乘客只需通过App预约或电召,小型客车就可以在乡镇范围内按时按点接送。这既为偏远乡村群众解决了出行困难,也为农村快递物流发展提供了有利条件。

整合资源,力求可持续

末端网点与县域快递专业园区的建设同步发力,希望在县级共配中心就实现智能分拨进村,达成县域内快递同城一体化的目标

建宁县均口镇综合运输服务站就在宽阔的大路边,车来车往十分热闹。10月26日上午11点,快递分拨点负责人吴友生完成了快件分拨,在专门开设的进村邮件存放点,快件按照不同行政村整齐码放。这个点每天快递下行量为800~1000件。其中往下辖建制村发送的数量近300件,每天这些快递都会搭上“村村通”客运,运往各村的服务点。

吴友生告诉记者,这里原来是乡镇客运站,今年县里拨款对它进行改造,向社会开放运营。“原来我们是租用民房,场地条件跟这里没法比。因政府扶持,场地2年免租,随后还有租金优惠呢!”吴友生原本在县城做快递员,今年返乡创业承包了均口镇的快递服务站。

“我们希望盘活‘沉睡资产’,比如不少乡村客运站因为人流稀少陷入亏损停滞,转型升级在所难免。整合现有资源,通过共建共享的理念,做加法,上乘法,推动农村客运、货运、邮政、快递融合。”曾进发说道,“通过前期调研以及部门联动,我们着眼于探索客货邮融合发展的可持续经营模式,构建农村客运一车多用、综合服务站一点多能、客货邮融合一人多岗和客运线路一线多运‘四个一’机制,先行先试。同时,实施县级、乡级、驾驶员、村级代办点(快递末端网点)和以租养运‘五项扶持’,善作善成。”据悉,建宁目前依托客货邮融合,实现了一线多运,延伸农村客运线路7条,沿线24个建制村由预约响应制班车升级为定时定点定制班车,让偏远乡村的群众出行更加便捷,获得感、幸福感显著增强。

将具备条件的乡镇综合运输服务站、交管站改扩建为客货邮运输服务站,引导邮政快递、电商等企业入驻,实现“多站合一、一站多能”。2022年至今,建宁县交通运输部门改造里心、溪源、均口等5个乡镇综合运输服务站,优化69个村级代办点,做到标识、硬件设备、信息平台、服务标准“四统一”,实现全县行政村快递覆盖率100%。

服务农户由1.5万人扩展至2.2万人,今年水果季收寄蜜桃、莲子等农产品由121.2万件增长至170.8万件,帮助群众增收476万余元。”傅亦工说道。

交运、邮政、快递企业融合后实现了降本增效和可持续运营。场地“一点多能”,融合邮政和快递企业村级代办点,降低了场地重复投入。客车和邮车“合二为一”,降低了车辆运力成本,客货邮驾驶员、投递员职能叠加,降低了人工成本。根据测算,通过客货邮融合,建宁县快递配送成本由之前的1.2~1.5元/件,降低至目前的0.8~1.0元/件,有效降低了运营成本。对于群众而言,快递配送至村级末端网点由3天缩短至1.5天,寄递首重价格下降20%,全年可节省快递费160余万元。

建设末端网点的同时,建宁县还在发力县域快递专业园区的建设。10月25日,在建宁县国家现代农业(种业)产业园仓储物流中心,快递智能分拣流水线设备机器轰鸣,每个包裹依照体积、重量不同而分别输送到不同的货物通道,再根据具体地址分发到各个快递格口。



记者手记

客货邮融合,应可持续

□张颖

快递进村、山货进城,乡村这段路如何打通?从建宁的实践来看,通过整合资源,客货邮融合正在努力破解农村快递“首尾一公里”问题,实现多方共赢。然而,要借助客货邮力量,真正实现农村物流畅通的目标,仍任重道远。

首先,客货邮融合涵盖体制机制、基础设施、运力、企业、信息等方面核心要素,需要统筹交通、邮政管理、发展改革、农业农村、

商务、市场监管、财政等部门力量,更涉及众多社会快递企业。实现跨部门、多企业资源共享,需要建立长效协同机制,及时协调解决重点、难点问题。

其次,作为提供收揽、配送、仓储、中转、车辆集散的重要基础设施,乡镇以及村级服务点是客货邮融合的保障。或利用现有的邮政站点,或改造乡村交通站场,建宁因地制宜制定“一站多能”的融合模式。因

分拣,直接装车送到村级代办点。”傅亦工表示,“这意味着村一级和县城当日同步配送,进而实现县域内快递同城一体化。”

多利多赢,如何广覆盖

我省将用3年时间,布设村级快递物流服务站1万个以上,实现主流快递品牌村级配送服务率达100%

建宁县的客货邮融合发展,可谓一举多得,多利多赢。

曾进发说:“通过做好减法加法,我们打通乡村物流通道,同时推动乡村特色产业提质升级,为农业农村现代化做好了乘法,乡村振兴活力得到提升。”

记者从省交通运输厅获悉,近年来客货邮融合在我省农村的试点已取得初步良好效果。全省目前已建成乡镇综合运输服务站123个,依托农村客货邮载体,合理利用车辆空间,叠加快递包裹代运服务功能,全省已开通合作线路76条,惠及78个乡镇914个村。

今年以来,国家相关部门再次力推客货邮。6月28日,交通运输部、国家邮政局、国家乡村振兴局、中国邮政集团联合提出,要坚持因地制宜,加快构建功能集约、便利高效的农村客货邮融合发展模式,畅通幸福出行、物流配送、邮政寄递三个“最后一公里”。

9月,省交通运输厅提出围绕体制机制、基础设施、运力资源、运输信息“四融合”,推动农村客货邮共享场站运力资源,构建一点多能、一网多用、功能集约、便利高效的城乡运输服务发展新模式。

针对客货邮融合中普遍存在的客货代运邮件快件运营模式,为进一步规范人员和车辆,我省交通运输部门陆续推出系列政策。省运输中心指导各地为乡村邮递员兼职客货邮驾驶员获取客货邮从业资格,拥有官方认定的“双重身份”,实现“一人多岗”制。

今年11月底之前,连城、明溪、永安市、光泽、建阳、蕉城等县(区),将率先完成乡村邮递员的客货邮从业资格考证工作。

省运输中心相关负责人表示:“后期将采取集中培训和考试、增加考试频次、优先发证等多种方式,为有意愿的邮递员免费提供服务。”

此,在后续开拓镇村级站点、完善三级网络的过程中,根据各乡镇基础设施、资源禀赋等呈现的不同特点,实事求是,不能简单进行“一刀切”。

另外,大规模推广客货邮还面临“一站多能”“一人多岗”“一线多运”及邮递员兼职客货邮驾驶员的从业资格、车辆的改造、站点与人员的统一考评、行业的规范运营等,这些都需要有标准化的解决方案。

目前客货邮业务还需要依靠财政补贴运行,要想实现可持续发展,嵌入当地产业势在必行。培育农产品上行能力,创新运营模式,是各个镇村级站点的重要盈利增长点。通过农村客货邮融合发展协同产业振兴,做好土特产文章,提升农产品品牌,这将是未来的新课题。