

“客货邮”融合发展 打通乡村物流“最后一公里”



农村客货邮是更好地满足农村群众出行、货运物流、寄递服务需求“最后一公里”的民生服务，在提升城乡交通运输公共服务均等化、全面推进乡村振兴中发挥着重要作用。

长期以来，农村地区客货邮发展存在短板。近年来，我国不断加大农村交通基础设施建设，特别是推动“四好农村路”建设，取得了显著成效，农村基础设施的数量和质量均有大幅提升，全国已有1100余个县级行政区部署开展农村客货邮业务，农村客运车辆年代运邮件快件超过2亿件。但客观上来讲，相较于城市，农村地区地域广阔，人口密度低、货邮价值低，不利于规模化发展，农村群众出行难、快递收寄难和企业运营难的现象始终存在。

随着区域协调、城乡统筹发展的持续深入，农村地区经济条件、发展水平、消费意识都有了不小的提升，对优质客货邮服务的需求更为迫切。一方面，乡村消费潜力有效释放，乡村消费品零售特别是线上购物增速持续快于城镇，带来了大量运输需求；另一方面，直播带货等新模式新业态带动了农产品加速进城，也需要有更高质量、更优效率的物流体系。

因此，要落实好农村客货邮融合发展的相关政策措施，需要构建覆盖广泛的乡村物流服务体系，服务农村居民，同时促进一二三产业融合，促进全产业链增值增效。

因地制宜 立足运输需求分类施策

农村地区人口密度低，且随着城镇化的发展还有可能进一步降低，客货邮各自单独发展压力大。因此，不能照搬城镇客货邮发展模式，各地要统筹利用农村客运、货运物流、邮政快递等基础设施、运输线路、运营信息资源，因地制宜创新农村运输服务。

“我这个小店升级为客货邮站点有几个月了，最大的感受就是村民邮快递、取快递更方便了，每天邮件数量比以前

多了2倍到3倍。”距离克山县城20多公里的河南乡学习村里，从事快递行业10余年的村民杨海林正在服务站里忙着给邮件扫码。

杨海林介绍，目前有3条城乡公交车线路经过村里，每天可以运送村民150余人，配送快递270单左右。河南乡各村还有10多家服务站，村民在家门口就可以实现取件发件。

“这个干碗李子超级甜，纯绿色没有农药污染，现在下单，当天就能发货……”正在学习村直播的克山县河南乡电商平台主播孙婧坦言，她经常在二河村、华安村、兴利村、联合村等地直播，县里开通客货邮公交班车后，当地的水果、家禽、菜干等商品基本能做到当天拍当天发货。不仅提高了平台发货效率，商品品质也得到了保证。

据黑龙江省龙运征途运输有限责任公司运营总监段英杰介绍，目前有60辆客货邮公交车在克山县乡村运营，每天每辆车最少运行2班，基本覆盖了克山县7乡8镇122个行政村。

在甘肃省酒泉市瓜州县三道沟镇客货邮综合服务中心，驾驶客货邮融合车辆的马师傅正麻利地卸货，同时热情地招呼围站在服务点门口的村民，“有要去镇上的吗，准备一下，上车，过会就走……”

此前，马师傅一直负责三道沟镇各村的邮政报刊、包裹运送。自从当地开展客货邮融合发展试点后，他就身兼三职：邮递员、快递员、“客货邮融合”车辆驾驶员，既负责快递邮件投运业务，又运送乘客。

近年来，瓜州县依托全县城乡交通运输一体化建设，积极探索“客货邮”融合发展的新模式、新路径，推动城乡公交客运一体化发展，借助客货邮“一站多能、多点合一、深度融合”的发展模式，以三道沟客货邮综合服务中心为节点，辐射周边4个乡镇，邮件平均日处理量700余件，通过客运班车带邮以最优的行驶路线+乡镇客货邮服务站点组合方式构建形成客货邮融合网，达成客货邮融合

发展对农村乡镇全覆盖、惠及更多村民，努力实现乡乡有网点、村村有服务，让农产品运得出、消费品进得去，以融合创新为乡村振兴赋能。

“此次新增的4条客货邮合作线路开通后，瓜州县已累计开通客货邮合作线路7条，辐射乡镇10个。”瓜州县交通运输局局长魏生龙说。

功能集约 实现资源共建共用

目前我国农村已建成客货邮服务站点5万余个、开通客货邮融合线路8000余条。在满足农村客货邮发展需要的同时，各地要充分发挥这些站点和线路的效用，尽可能拓展功能，更大程度推动乡村经济发展。

2022年，浙江省宁波市宁海县山头村“集士驿站”正式开通，开通第一天公交车上就带了86件快递，两年来，实现了移动通信、金融服务、代销代购、体彩销售等在内的多元化服务，也让更多的人知道了快递能直接送到村里。

“目前我们日常快递量每天超800件，双十一期间更是每天超1100件。”宁海县山头村“集士驿站”站长冯超超介绍，经过摸索，该驿站通过快递服务和集士驿站在线商城平台，

链接

我国将进一步规范农村客货邮运营服务

交通运输部日前印发《农村客货邮运营服务指南（试行）》，鼓励农村客货邮经营者结合当地交通运输、邮政、产业、民俗、文化等地方特色，打造标识性强、易于推广的农村客货邮运营服务品牌，规范和促进农村客货邮发展。

交通运输部有关负责人表示，在站点设置方面，鼓励优先利用县级汽车客运站、邮政快递分拨中心、货运场站、物流园区等设施，通过功能拓展或改造提升等方式，打造县级客货邮站点，建设县级共同配送中心，实现统一仓储、统一分拣、

出售村里的蛏子、红美人、黄酒、橘子罐头等产品，累计金额超过10万元。

“大家好，我是一个种田的老农民，我们这次的产品有四个系列……”在浙江省衢州市龙游县夏金村的红专粮油有限公司“米老大”直播间里，种粮大户董红专化身主播，活力十足地介绍起龙游土特产。

支撑其身份转变的是直达末端的农村物流服务。通过乡村物流运输，他种植的大米走出了大山，远销全国各地，现在每月有近六十万元销售额。“运费划算、物流畅通、成本稳定，效益自然更高。”董红专说。

龙游县位于浙江省西部，是典型的山区县，乡村人口占比48.42%。过去，“四通一达”等主流快递公司承包区只覆盖10个乡镇，且绝大部分在集镇所在地。受路线长、快递量小、成本高的制约，山区快递进村并不容易。

对此，衢州市邮政管理局不断深入农村寄递物流体系改革，打造全国首创由县直投进村的二级电商物流共配网络“智达通”系统，快递业务进村覆盖率从10%提升至100%，乡村物流服务实现260个末端行政村100%全覆盖，农产品寄件费用降低40%。

据悉，在数字化的加持下，“智达通”系统可科学规划最佳配送路线，大幅提高配送效率，实现县域快递寄取“一日达”。在“双十一”“年货节”等消费旺季，系统可智能调配派送车辆、人员，实现全县范围内城乡快递寄取服务“零差别”。

龙游县乡村物流共配中心是快递进村的核心环节，所有来自县域的进村快递件都在此进行分拣。一件件快递进入全自动分拣线后，经过扫码机自动登记进件信息。根据扫描的信息，分拣机会自动识别相应村社，让快递按照划分的格口掉入分装袋。

“根据乡镇方位和邮政路

线，我们划分了160多个格口，基本上能做到一个行政村一个格口。”龙游县乡村物流共配中心负责人包明辉说。

“零差别”的表现还在于快递进村正有效衔接农村资源供给和县城需求。“半个月后才上市的瓜果蔬菜，早早就会被县城的餐厅、宾馆预订一空，这就是快递进村带来的改变与希望。”衢州市邮政管理局市场监管处处长潘思恩表示。

多方参与 完善配套支持措施

推进农村客货邮融合发展，涉及跨部门协同，建设和改造资金投入大，需要加强多方协作形成合力。交通运输、工信、民政、农业农村、商务、市场监管等部门和地方要加强沟通协调，在资金支持、技术支持、要素保障等方面给予更多倾斜，探索形成符合自身实际、具备本地特色的农村客货邮融合发展形式；还需要有志于服务乡村、具备本地资源整合能力、能够协调农村客货邮运营所需资源的经营者牵头，带动更多经营主体、社会资金进入，增强农村客货邮运营服务可持续发展能力。

以云南为例，云南省邮政管理局、省交通运输厅、省邮政分公司联合印发《关于加快推进农村客货邮融合发展的通知》，“真金白银”支持农村客货邮融合发展示范县创建。2024年，云南省交通运输厅对开展示范创建县给予50万元启动资金，验收合格后给予150万元一次性奖励。云南省邮政分公司根据示范县支持政策情况，按1:1的资金比例配套投入建设运营资金，重点用于村级寄递物流综合服务站、县级寄递物流公共配送中心建设。

（本文综合自新华网、经济日报、中国新闻网、云南省邮政管理局等相关报道，文字整理：许睿捷）

发展适配车辆选型技术要求的车型。农村客货邮经营者使用农村客运车辆代运邮件快件时，行李舱和车内物品存放区装载物品质量不应超过最大允许载质量。不得在车内物品存放区和行李舱载运旅客。

当前，部分地区存在农村客货邮发展思路不一致，运营服务标准不明确。这位负责人表示，指南提出明确具体要求和鼓励引导方向，指导各地进一步规范农村客货邮运营服务，提升服务质量，推动农村客货邮健康可持续发展。

（来源：新华网）