

为乡村振兴提供有力支撑

破题农村物流“最后一公里”

□ 全媒体记者 苑美丽

此次《意见》出台,目的将通过节点网络共享、运力资源共用、标准规范统一、企业融合发展,加快构建畅通便捷、经济高效、便民利民的县、乡、村三级物流服务体系,促进农产品、农村生产生活物资、邮政快递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。

中国交通运输协会新技术促进分会专家委员解筱文表示,农村地区物流基础设施的建设主要取决于地域经济发展的系统规划以及市场现实需求,对于具有较大市场规模和双向物流发展的乡村,地方政府应该加强研究,结合交通设施建设,用足政策和资源,积极引导物流企业和社会资本,以市场化手段加强相关物流基础设施建设。对于中西部地区的一些乡村,单向物流居多的地方,则需要国家、地方给予政策和资金支持。

推动网络节点共建共享,依托邮政乡村服务点延伸农村物流服务网络。《意见》提出,要充分发挥农村地区邮政网点健全、配送网络通达的优势,积极拓展邮政乡镇网点、村邮站的服务功能,以互利互惠为原则,提供邮件快件收投、信息收集发布、电商及农产品代销代购、普惠金融、便民缴费等服务,健全乡到村工业品下行“最后一公里”和农产品上行“最初一公里”的物流服务网络,全面提高农村物流服务水平。

“最后一公里”或“最初一公里”概念的本质是以人为中心,或者说以消费为中心。农村物流的高质量发展要坚持需求导向,从推进物流需求集聚升级服务。要实现需求资源集聚就要城镇化,中国物流学会特约研究员杨达卿认为,发达国家农村物流市场的高质量发展是伴随城镇化的,如德国城镇化率达到96%,日本城镇化率达到93%。中国2018年底,城镇化率为59.58%,比日本差了60多年,因此合理推进与产业经济匹配的城镇化,推进需求集聚,夯实需求地基,才可能建立真正的农村物流。

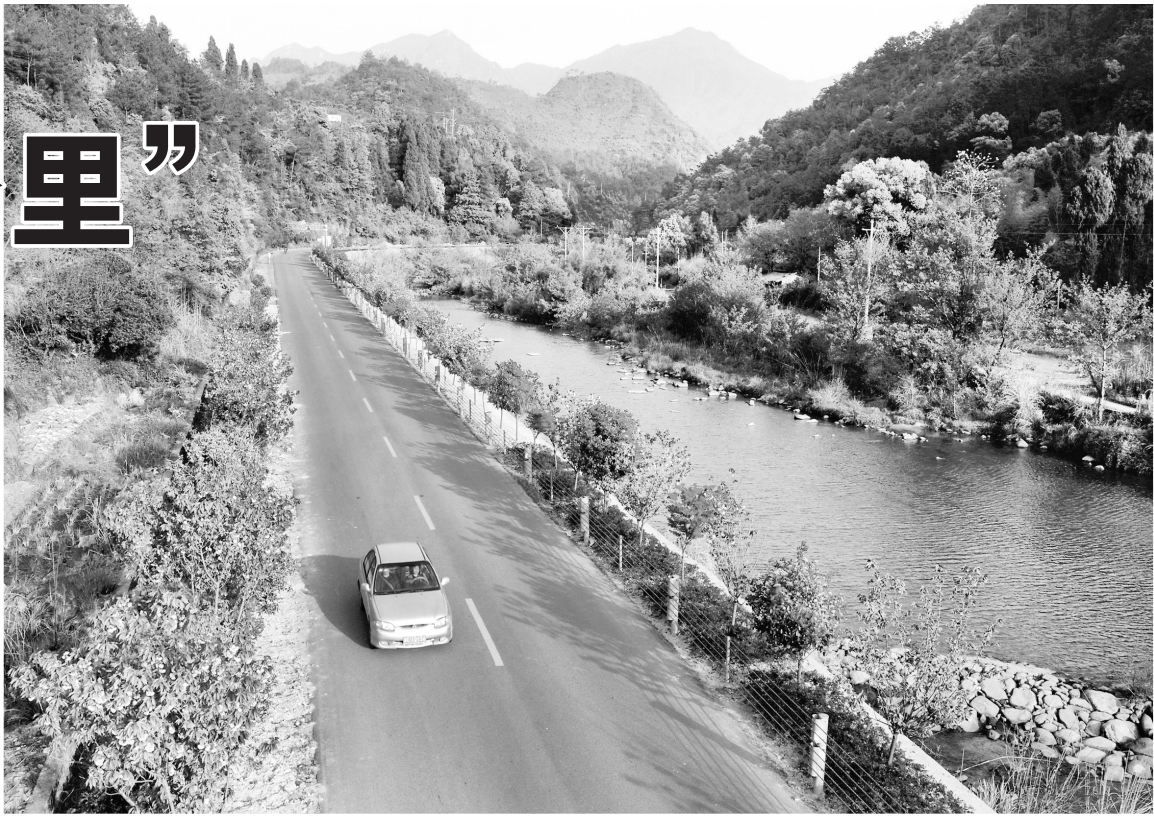
据了解,中国的经济发展不平衡,在经济发达的江浙沪地区,已经实现了快递到乡村。但我国广大的农村地区,产业链仍然成为问题,大量的农村人口外流,产业经济零星点缀、星罗棋布,无法成规模,好多乡村的邮递员都取消了,农村在逐步消失,如何打通物流链,成为一大“痛点”。据了解,现阶段,因各种客观因素限制,快递下乡的运作模式较单一,灵活性差,难以实现门到门服务,严重地制约农村电商发展。因此,打通“最后一公里”和“最初一公里”要区别对待,需要挖掘更多的可用资源,补充服务功能,提高快递下乡服务的广度、准度和速度。

农村物流直接服务于农村地区的生产生活及其他经济活动,是现代物流体系的末端环节,是农业生产资料供应、农产品及农村消费品流通的基础保障。

我国现有农村物流发展基础仍十分薄弱,物流站场设施覆盖率低,县、乡、村三级农村物流体系不完善,“货难到、效益差、不持续”的问题普遍存在,在一定程度上影响了农村地区经济发展。

近日,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》(以下简称《意见》)。

《意见》为推动交通运输与邮政快递在农村地区融合发展,提高农村物流服务覆盖率,全面推进农村物流高质量发展,打赢脱贫攻坚战、实施乡村振兴战略提供更加坚实的服务保障。



△温州乡村邮路。

信息化产业联盟有利于培育业界新生态

《意见》提出,大力发展“互联网+”农村物流新业态,支持农村物流企业建设互联网物流信息平台,并实现与农村电子商务平台的对接,发展网络货运、车货匹配等新型运营服务模式,实现人、车、货、站、线等要素的精准匹配,提高农村物流组织效率;支持农村物流企业建设互联网物流信息平台,并实现与农村电子商务平台的对接,发展网络货运、车货匹配等新型运营服务模式,实现人、车、货、站、线等要素的精准匹配,提高农村物流组织效率。

如何实现“互联网+”农村物流新业态运营模式?结合农村的实际情况,有关专家表示,第一,要嫁接“新零售”,提质发展以批发市场为主导的农村物流运作模式;第二,通过政策推动,加快第三方物流企业在农村的物流网络布局;第三,加强对农民专业合作社管理人员的培训,提高市场运营管理能力,提速发展农民专业合作社农村物流运作模式。

此次《意见》中,明确鼓励新技术新设备普及应用,推广应用条形码、

射频识别技术、车载卫星定位装置等先进技术,加强物流运输动态监控和数字化管理,实现农村物流信息化运作,提高运营管理效率;支持邮政快递、运输企业推广标准化托盘、集装箱和笼车循环共用,降低农产品运输损耗。

有专家建议,利用先进的物流技术,进行产品定位追踪与储运状态感知,并通过信息平台将信息传递出去。工业品下乡过程中,服务网点数量少且集散效率过低,增设网点则会提高物流成本,难以实现物流效率和成本的均衡,增加了工业品下乡与农村电商的难度,可以通过智慧信息平台实现商务信息的传递,通过智慧系统进行建模与数据计算,对取货与配送路线进行优化,再由线下网点、村民、交通系统共享信息,共同完成下行物流,实现农村物流的低成本、高效率运作。

但杨达卿认为,先进信息技术和设备实际应用有一定难度,在服务资源集约化的大趋势下,对分散而缺乏盈利能力的资源进行科技武装,容易

得不偿失,只有强化集群协同下的科技应用,引导农村物流企业开展共同建仓、共同配送,在此基础上,推进先进技术和设备的应用才有可能。

记者了解到,现阶段,在农村快递物流的直接或间接配送方式中,电商自营配送、第三方物流配送以及共同配送模式是现行配送模式中较为典型的三种配送模式。

以国内自营物流电商企业京东为例,京东建立了两级节点的农村快递物流配送体系,分别是在县级城市建立县级服务中心统一负责区域内快递的集配,在乡镇设置乡村服务站来完成末端配发和集货,并由快递员负责最终的配送到户工作。菜鸟物流作为目前农村快递第三方物流配送模式,集“三通一达”、宅急送、汇通等组成中国智能物流骨干网。中国邮政具备覆盖全国各乡镇的快递网络体系,能够深入诸多偏远地区,在农村物流市场具有领先优势。2019年国家邮政局联合国家多部委出台的《关于推进邮政业服务乡村振兴的意见》,提出要实施“一地一品”示范工程,开展“邮

政兴农行动”,推广“寄递+电商+农特产品+农户”模式,开展农超、农社、农企、农校等产销直接对接,就近销售寄递本地农产品。

打造产运销一体化农村物流服务体系。此次《意见》出台,鼓励交通运输、邮政、快递企业与农业生产企业、商超、电商、农产品经销商等跨行业联合合作或组建产业联盟,以电子商务平台及商贸流通企业为载体,以物流运输为纽带,建立“种植基地+生产加工+商贸流通+物流运输+邮政金融服务”一体化的供应链体系,积极推广“寄递+电商+农特产品+金融”产业扶贫模式,实现产、运、销一体化的农村物流服务,畅通农产品产销衔接机制,支撑农村地区经济发展。

杨达卿说,“物流必依托供应链大循环生存,大循环越强健,物流链就越受益。跨行业联营和产业联盟,能极大推进农产品等产业供应链的横向协同或纵向协同。在协同的生态圈内,农产品物流也能得到更大程度的优化,并能根据区域资源打造特色物流及特色供应链。”

推动农村物流发展要因地制宜



△江苏的城乡货运仓储物流配送中心。

农村物流网络节点体系是农村物流建设基础架构,也是解决农村“最后一公里”问题的重要支撑。这些政策的出台大力推进了农村物流基础设施的建设,为解决“最后一公里”问题提供了“硬核”。

其中,农村服务站点是实现“工业品下乡”和“农产品进城”双向流通的重要手段。农村物流网络节点体系其本质就是广义“仓库”和线路的布局,节点包含仓库、配送中心、卖店、批发市场等,线路包括公路、乡间小道等,把点和线合到一起就是网络布局。

但不得不承认的是,农村物流网络节点的建设涉及镇村数量广、整合

难度大,可盈利与可持续发展的内生动力不足。此外,起步晚、经验不足也是困扰其发展的原因之一。而与之对应的是,我国现代城市物流网络体系日臻完善,那么解决农村物流“最后一公里”的问题从中可以借鉴哪些经验呢?

专家认为,重要乡镇建设乡镇级配送中心可以承担农产品产地预冷、消费品集中配送功能,提供“门到门”“点对点”的直供式物流配送服务。

在当下的农村电商培训过程中应特别加入物流体系培训,同时及时考察、总结、汇报农村物流体系建设经验,解决建设过程中的政策盲点,探索解决路径,为新事物打“强心针”。此外,也应该因地制宜制定相关政策,对特殊区域的农村物流及相关企业优先提供资讯信息、政策支持。

此外,还有业界人士表示,无人配送机对于解决农村物流“最后一公里”较为有利。农村无人机送货应用前景和应用现状比城市要好,城市有较多隐私、安全等政策上的瓶颈难以突破,与之相对比,在农村推进阻力相对较小。

推动农村物流高质量发展,《意见》从政策层面鼓励企业积极拓展乡村物流网点,杨达卿说,“农村物流市场的破局,最终还要用市场化的手段解决,用企业的力量逐步改变。头部快递物流企业在农村物流市场,多半

现了积极运用智能科技并且敢想敢干的创新与创造精神——

8月21日下午,记者团一行实地参观了闻名遐迩的邵伯船闸。在邵伯船闸史陈列馆里,讲解员站向记者团展示了这样一幅示意图——邵伯船闸向左,淮水由此流入长江;向右,则是南水北调的大通道。邵伯船闸的地理位置之重要不言而喻。

与此同时,邵伯船闸党支部书记、所长辜凯向记者团讲述了船闸的建设历程:“2008年11月26日,扼苏北运河之咽喉的邵伯船闸正式按照Ⅱ级船闸标准开工建设,设计最大通航船舶2000吨级。在邵伯三线船闸投入使用后,京杭运河10个梯级自宿迁宅河以下繁忙段8个梯级全部完成从复线到三线船闸的历史跨越。”

辜凯进一步介绍,邵伯三线船闸在建设过程中十分注重科技创新,几项重大技术都是在建设过程中得到突破性应用:施工工程师经过反复试验,钻研出了“扶壁闸室墙施工综合技术”,有效地解决闸室墙裂缝难题;采用长臂挖机配合人工挖土,较好地解决了粘性土条件下大规模沉井下沉难题;采用基础沉箱助浮拖运工艺,开创了扬州交通工程乃至全省内

采取加盟或者合作等方式,一则,上行和下行不对流,下行居多,上行不足,造成派件收件少;二则,配送成本和效益不对称,用户资源分散和配送距离的难以优化,造成成本和受益不对称。立体交通网值得推广,但也要因地制宜。”

“当前最主要的是要积极打通农村特色产品走向城市之路,减少形式化助农服务,避免一些行业协会、地方政府和快递企业以电商扶贫等为噱头搞宣传,套取国家和地方补贴,搞虚假政绩,要真正帮助农民就地致富,让农民得到实惠,促进农村新产业形成,实现绿色协调可持续发展。”解筱文提出。

河水运工程建设的先河;采用组合箱梁浮吊工艺,刷新了单箱梁起吊重量的新记录……

话音未落,一艘千吨级的船舶已平稳过闸,辜凯又向记者团介绍起船闸的智能化应用情况:“如今,船舶智能过闸系统(水上ETC)已经在扬州所有的船闸得到了应用,并且船民在过闸前只需在手机上使用便捷过闸APP便可提前预约登记。以前船舶过闸需要4、5个小时,现在最多只需要40分钟。”

据扬州航道部门提供的数据显示,在2018年,京杭运河扬州段货物通过量已近3亿吨,为三峡、葛洲坝船闸货物运量的2倍多。2019年前三季度,扬州境内船舶通过量达5.1亿吨,货物通过量超4亿吨。以前船舶过闸已经成为名副其实的扬州“水上快速”通道。

最是运河绮丽处,烁古耀今在扬州。

扬州航道处处长李强表示,未来,扬州将围绕大运河形成高效的运输组织,加强对水运运输组织的研究与优化,创新联运形式,以内河集装箱发展为突破口,打造铁公水、江海河联运特色工程,真正实现运河主线千吨级船舶全线通航、两千吨级船舶苏北段畅通无阻。并且,将以世界遗产标准来保护好大运河,体现大运河文化带建设的“扬州担当”。

人水亲和 秀智扬州

伯湖、高邮湖、宝应湖的美丽景观大道,全市形成1万公里的生态交通走廊,高速公路出入口全部建成各具特色的“城市门厅”,构建依托4A级以上景区的“快进慢游”旅游交通网络,成为展示美丽扬州的“风景线”和“风景点”。

如今,漫步在江扬大桥运河边的栈桥上,岸边的水草随碧波荡漾,岸上花红柳绿,不时有白鹭等野生禽鸟飞过,“人在画中”的美景让人深深体会了运河生态之美,更成为了一条人水亲和的生态长廊。

创新创造 智慧水运谱新章

在老船民心中,大运河扬州段的壁虎河口曾经是名副其实的“鬼见愁”。

在整治前的每年汛期,壁虎河口汪家窑航道都被迫断航或限航,甚至造成过6000多艘船舶滞留运河航道的情况。2004年12月15日至2009年10月,京杭运河扬州段完成了“三改二”整治工程——三级航道升级为二级航道,从此,“肠梗阻”成了“水上高速”。

尤其是在施桥船闸和邵伯船闸的工程建设中,扬州航道部门突出体

置较为特殊,是长江与京杭运河交汇处,起于施桥船闸,止于六圩长江口门,全长约5.37km。通过建设,沿河岸坡将转化为集待泊、防护、景观为一体的基础设施,并通过生态护岸、亲水碧道和滨水绿道的建设,描绘出‘红树碧水日欲斜,长郊草色绿无涯’的运河景观画卷,并使运河建设进一步接轨扬州市‘江滩生态大走廊’和‘大江风光带’建设项目。”

实际上,早在十几年前,扬州市航道部门就已经将生态驳岸技术运用在了江扬大桥至南绕城城区段5公里航道改造过程中。王爱民向记者团介绍:“2006年,在航道驳岸的建设过程中,扬州航道部门摒弃了以往的钢筋混凝土浇筑方法,创新运用了无砂混凝土技术,既能让草穿透出来又能防止水土流失。有的驳岸斜坡采用花砖拼接留出空隙,填上泥土后能种植物,植物同泥土对水体可以起到自然净化的作用。驳岸下留有空隙利于水草生长和鱼儿生存,驳岸上种植植被保护生态。”

运河玉立亭亭柳,送客迎宾总是情。近年来,扬州市充分利用大运河、瘦西湖等旅游资源,打造“交通+”旅游样板。据记者了解,扬州市坚持“畅、安、绿、舒、美”全方位发展,建成环邵

（上接第1版）扬州大学中国大运河研究院教授潘宝明向记者们详述了扬州的运河文化理念:“将人文荟萃的文化线、博大精深的博物线、可歌可泣的英雄线、物产富庶的丰乐线结合起来,将运河两岸人民对运河的流淌在血液里深厚情感注入到文化建设中来,打造出属于大运河的‘扬州气质’。”

绿色生态 建设航运示范区

“几年前,运河三湾这里是乱石岗,是最脏乱差的地方,棚户遍布,垃圾成堆。”王爱民向记者团介绍,短短几年间,扬州将生态保护修复和沿线环境整治放在工作的首位,一改过去的破败旧貌,展现出风景如画、碧水环绕的新颜。

除运河三湾之外,扬州市绿色航运示范区建设更是成为了扬州绿色生态的“闪亮名片”。

2019年3月20日,扬州市委、市政府联合印发了《〈争创全省现代综合交通运输体系示范城市暨交通强省扬州行动方案〉的通知》(简称《方案》),《方案》中明确:要将京杭运河扬州段打造成绿色航运示范区核心段,使其成为“世界内河航运之窗”样板段。

扬州市交通运输局宣传处处长朱朱云向记者团介绍:“这一段运河位

（上接第1版）要紧盯问题、改出成效。要把抓好后会的问题整改作为巩固提高主题教育成效的重要措施,提高抓整改的思想自觉和行动自觉,一项一项抓整改,一个一个改到位,切实取得让党员和群众看得见、摸得着、感受得到的成效。要细化完善整改措施,明确整改时限,落实整改责任,防止说归说、做归做,只出题、不答题。各级党员干部要在这次专题民主生活会上接受政治体检,净化政治灵魂,解决违背初心和使命的各种问题,锤炼忠诚干净担当的政治品格,为推进交通运输高质量发展、建设交通强国而努力奋斗。

开一场高质量新气象的民主生活会