

全市建成400家村级物流服务站

记者调查我市快递进村服务如何扬鞭奋蹄



在乡村振兴的宏伟蓝图中,农村物流服务网络建设宛如关键拼图。去年,我市将便民服务纳入十大民生实事,明确提出“建成镇级快递共配中心1个,新(改)建村级寄递物流综合服务站300个以上,其中无人驿站30个,快递进村服务覆盖率80%以上;新建‘客货邮’村级多功能服务点5个。”目前,我市在农村物流服务网络建设方面取得了哪些成果?各部门、企业与村民又是如何携手打通乡村物流“最后一公里”的?在这一过程中,又遇到了哪些问题?未来又有怎样的规划?近日,带着这些问题,记者展开深入调查。



快递员在分拣快递

排列整齐的快递

成效与期盼

快递进村服务覆盖率大幅提高

■记者手记

不久前,记者曾跟随一位第三方的乡村快递员,观察并记录了他一天的工作。去年以来,随着大量村级寄递物流服务站的建成、第三方派送员的出现、政策的推动,我市乡村的物流地图正在悄然改变。

据了解,去年12月之前,花街镇能满足绝大部分主流物流公司“快递进村”的仅有6个行政村,绝大部分村庄的村民需要自行前往数公里外的驿站取件。如今,市邮政管理局牵线搭桥推出“快快合作”模式,以委托第三方派送员承担韵达、极兔、中通、申通、圆通五家快递公司的派送任务。目前,花街镇能实现各品牌快递“县到村一日达”的行政村已经增加到23个,仅剩的3个行政村也在有序推进中。

我市快递进村服务覆盖率已大幅提高。据统计,目前,我市的402个行政村已经建设完成400家村级物流服务站,县到村一日达(即快递进村)的覆盖率则是84.5%,已超额完成原定目标。

但偏远山村的快递服务仍面临诸多挑战。装载着数百件快递的货车穿梭在乡间小路上,人们翻山越岭取快递的日子正在减少,却并未结束。记者走访多个村镇发现,快递进村不仅关乎物流网络建设,更是一场关于成本、政策与民间智慧的艰难平衡。

在本报前期的《记者帮办》栏目中,记者就曾接到一些村民反映快递进村难的问题(详见本报7月25日4版)。在方岩镇独松村快递驿站的货架上,记者看到摆满了收件地址是上里叶村的包裹。上里叶村村民胡先生告诉记者,虽然交通便利,有公交车直达,但许多快递仍然无法送到本村。他说:“只有邮政、顺丰、京东三家的快递能到村里,其他快递都放在两公里外的独松村驿站。”

其实,这种情况在我市的偏远村庄并不少见。但这最后一公里,对老年人和病残群体带来了极大不便。“很多邮件是在外地的家人寄给老人的,要走这么远,他们根本折腾不起。”胡先生表示。

乡村物流 打通之后更要畅通

在当前已经达成快递进村的区域内,不少村民对此现象已经逐渐由一开始欣喜的心态转变为习惯性的生活步骤。企业将快递送进村是工作的第一步,第二步就是如何满足消费者逐渐提高的服务期望。由于农村交通条件复杂,快递在运输过程中容易出现延误、破损等问题,以及村级服务站工作人员参差不齐的业务水平,这些都会影响村民们对快递服务的满意度。

乡村物流“最后一公里”的打通,不仅关系到村民的日常生活,更关系到农村经济发展和乡村振兴战略实施。

近年来,我市在农村物流服务网络建设方面取得了一定成果,但快递进村工作依旧任重道远。同时,这项工作的推进离不开相关部门、企业和居民的理解与支持。我们也期待社会各界积极参与到农村物流服务网络建设的队伍中,期待让便捷的物流服务成为乡村振兴的“加速器”,为农村发展注入新的活力。

成本与运营

企业需加强合作探索最优方案

记者与市邮政管理局相关部门进行对接沟通,并得知在今年9月正逐步解决上里叶村各家快递公司不进村配送的问题。“快递进村涉及企业成本、路线规划等多重因素,需要与每家公司逐一协调。”工作人员解释道。

记者在采访中得知,邮政能进驻的村,并不意味着每家快递公司都能顺利进驻。有的村虽然偏远,但快递线路成熟,村民可能相对方便地收到快递,而有的村看似距离城镇不远,但整条线路规划较为困难,快递车辆进出,反而难以推进快递进村。

快递进村的核心困难是成本问题。方岩镇辖区的偏远村庄快递进村之所以未能像花街镇那样顺利推进,原因主要是村庄的地理位置分布导致配

送线路只能呈树杈状。这意味着每一次的配送都将因为不得不走回头路而导致更高的运输成本,即便是“快快合作”的第三方统一派送模式,也无法支撑这样高额的运输和时间成本。

市邮政管理局工作人员坦言:“目前各家企业的快递进村服务经营状况都是亏损的,因为件量不多,特别是山区村,主要是企业贴钱在送,平均来说一个件要亏损0.4-0.6元。”

据悉,绝大多数平价民营快递企业网点的农村快件派费平均每件不足1元,远不足以支付进村配送的成本。

近年来,激烈的价格战持续压缩企业利润,部分网点亏损严重。“现在必须提高单件成本,不然第三方难以维持下去。”中通快递永康分公司的片区经理

李先生说,“以花街镇第三方派送为例,正常配送一个快件是0.9元,我们现在需要提升到每件1.3元,第三方才能勉强维持生计。”

考核标准和责任归属也是一个大问题。“每个企业都有自己的考核标准,促成合作的话,考核标准就需要重新商议和调整。”圆通速递永康分公司业务组长贺先生表示,“由于末端更多的是执行单位,相关考核标准需要企业总部定夺,改变不是易事。”

而另一方面,“快递进村”已然是大势所趋,民营快递企业不可避免地需要承担这部分社会责任。因此,加强企业之间团结合作,共同商讨出亏损最小化、效率最大化的派送方案成了目前各家民营快递企业共同的当务之急。

机遇与展望

因地制宜推进乡村物流网建设

既然不存在绝对普适性的快递进村方案,最实际的解决方式便是对每个片区进行具体情况具体分析。“经过调研和商讨,除了‘快快合作’模式,我们也实施了‘邮快合作’(即国企邮政和快递公司合作,由快递公司将快件统一交给邮政达成快递进村)以及‘交邮合作’(即交通部门和邮政合作,也就是客货

邮,由大客车将快件送进每个村的服务站)。”邮管局工作人员介绍,“目前虽处于探索阶段,但相应配套设施已在建设,通过跟交通部门合作,将快递代运进村。方岩镇片区的快递进村服务也将在近期推进。”

从长期看,快递进村也可能带来新的机遇。“今年年初,我刚接手代送各家

公司快递进村的任务时,一天只能收到300个左右的快件。现在半年多过去,我的片区一天的快件量增加到600个左右。”第三方派送员汤天祥告诉记者。当居住在偏远乡村的居民们切实享受到物流带给生活的便利,消费习惯也将发生改变,随着乡村居民的线上购买力增强和物流线路的成熟,在一些满足条件的村庄内便可以顺势拓展出农副产品进城等额外服务项目。



永报姐妹花
Yong Bao Jie Mei Hua

全国巾帼文明岗
监督电话 87126426



微信关注“永报姐妹花”
获取相关资讯报道

乡村物流“最后一公里”如何打通

融媒记者 邵思民