

国家九部门联合发文力挺,宁波成为客货邮融合发展先行地 快递坐着公交进村庄

记者 金鹭 通讯员 虞颖

在很多地方,城乡公交车上乘客寥寥,而快递进村的需求却在持续增加。

于是,一拍即合的“客货邮融合”应运而生,快递、货物可以“搭乘”公交车进出村落。

1月2日,交通运输部、工业和信息化部、公安部、财政部、农业农村部、商务部、国家邮政局、中华全国供销合作总社、中国邮政集团九部门联合发布《关于加快推进农村客货邮融合发展的指导意见》(下称《意见》),力挺客货邮融合发展。

《意见》提出,鼓励客车生产厂家结合农村客货邮融合发展需求,优化相应客运车型,为农村客货邮融合发展提供更多车型选择。

《意见》的出台,再度让“客货邮”成为热词。

从这一角度来说,宁波一直走在全国客货邮发展的前列。其中,全国首批符合《意见》精神的客货邮公交车,就是为宁海“量身定制”的。“宁海模式”还获评交通运输部客货邮发展九大典型案例之一、交通运输部首批农村物流品牌项目等。

过去几年,宁波是如何通过客货邮融合发展,进一步打通农产品上行和消费品下行“最初和最后一公里”的?记者对此进行了采访。



快递、货物“搭乘”公交车进出村落。

农村“快递自由”实现了

斗转星移,农村消费变革之巨,大大超出你的想象。

“小到柴米油盐,大到电视、电冰箱、空调,都时兴上网买。”宁海邮政管理局的陈选亲眼见证了发生在农村的消费变革,“这几年,大家用上了智能手机,各式各样的快递,每天送都送不过来。”

乡村“买买买”的能量,已然不容小觑。

但与旺盛的消费需求相比,在客货邮模式出现之前,快递进村的便捷程度并不如人意。“拿快递得去乡镇集散中心,从村里出发,要开上半小时的。”宁海山头村村民冯超超说,随着休闲旅游业的发展,很多年轻人打算回乡创业,但山路蜿蜒,取寄快递不便,仅这一条,就让不少小伙伴知难而退了。

根据测算,一个农村快递站点,每年的租金、人力等运营成本在5万元以上,投递量却不到城市社区的一半。尤其是偏远山区,空心村多、老年人多,购物需求不大。大多数山村布局分散,快递员如逐村投递,工作量变大,

投递成本剧增,收入业绩却不见增长。

快递从乡镇到农村,“一步之遥”如何走好?

聚焦农村物流末端成本高的难题,宁波积极发挥城乡公交车“村村必达”的优势,盘活公交富余运力,形成公交邮路网络,破解边远农村的现实困境。

“我们尝试改变‘单打作战’模式,统筹邮政、交通、快递企业等力量,实现‘协同作战’。”宁波市邮政管理局相关负责人说。

一个个“多跨场景”,在宁波各地陆续涌现。

宁海岔路镇高塘村地处王爱山,是一个“云端上”的小山村。每天早上9时左右,该村集士驿站站长陈菊华准时来到门口,接收从宁海客运西站发来的快递和美团优选商品。

“网上的商品价廉物美,越来越多的村民下单购买鸡蛋、大米,以及油盐酱醋、水果时蔬。”陈菊华告诉记者。

客货邮模式正改变着村民的生活,让他们享受到和城里人一样的便捷生活。

“每次回村的公交车,乘客没有几个,正好可以带上这些快递、邮件,把资源充分利用起来。”象山黄避岙乡228路公交车驾驶员张海波告诉记者。

当车辆途经各村级客货邮服务站时,只要司机师傅按几声喇叭,站点的工作人员就会立即上车取件。

一辆辆穿梭在城乡之间的公交车,不仅让快递收寄更方便,还能把农产品捎进城,卖得更远、卖得更好。

看到村里开通了快递线路,海曙横街镇大雷村金国烤笋店店主汪金国,抱着试一试的心态,与横街邮政合作开启了快递服务。

自家的烤笋、笋干等“山货”,再也不用眼巴巴等着游客上门,而是以邮寄的方式销售给客户。“家门口”有了邮寄点,预计每年能增加2万元左右的收入。”汪金国说。

目前,宁波在全省率先实现了“快递进村”全覆盖。

其中,余姚四明山革命老区的快递业务量从之前的每天60件增加至目前的每天500件。

客货邮融合最为成熟的宁海县,通过“公交带货”的模式,降低农村物流整体成本20%以上,快递业务量年均增长30%,农村电商销售额年均增长近30%。



客货邮公交车实现了“人货分离”。

图 示



1月2日,交通运输部等九部门联合发布《关于加快推进农村客货邮融合发展的指导意见》,鼓励客车生产厂家为农村客货邮融合发展提供更多车型选择。

宁波一直走在全国客货邮发展的前列。数年前,宁海公交公司专门定制了首批**63**辆客货邮公交车,成为全国首家拥有快递经营许可证的公交企业。



我市积极发挥城乡公交车“村村必达”的优势,盘活公交富余运力,形成公交邮路网络,在全省率先实现“快递进村”全覆盖。

余姚四明山革命老区的快递业务量
之前 每天**60**件
现在 每天**500**件

宁海通过“公交带货”模式,降低农村物流整体成本**20%**以上,快递业务量年均增长**30%**,农村电商销售额年均增长近**30%**。

客货邮面临的挑战仍很多

客货邮的扎实落地,在降低农村物流成本、切实提高配送效率的同时,让农村居民享受到了和城市居民同等便捷的快递物流收寄服务。

不过,乘客、快递“挤”在一辆车上,究竟是超前的客货邮新举措,还是违规的“人货混装”?由于相关政策滞后,这一做法一直存在争议。

根据《道路交通安全法》的要求,载客汽车除车身外部的行李架和内置的行李箱外不得载货,需要设置独立的空间,把快递和邮件安置在车厢内的一个安全区域。

在这个问题上,宁波开展了一系列先行先试。

“以宁海探索的客货邮模式为例,我们成功实现了客货邮公交车上的‘人货分离’。”陈选说。

早在数年前,宁海公交公司就专门定制了全国首批63辆客货邮公交车,成为全国首家拥有快递经营许可证的公交企业。

从批量上线的实物可知,这一车型的后车门以后全部为行李区域,保留了铝合金风道、软包内饰。

业内人士指出,这批客货邮公交车的出

现,是一次新的尝试,是满足市场多变需求的技术成果。

不过,在现实中,很多地方没有这样的经济实力置换车辆,只是简单地将现有公交车进行改造。

“这几年,我们也经常去宁波以外的城市交流分享客货邮经验,有些村与镇之间的小巴士,车上空间小,人和货之间只是简单地拉了根绳子进行隔离。”宁波某快递网点负责人李新新说。

此外,各地客货邮融合发展中标识不统一、设施设备不完善、运营主体能力不强、人员缺乏培训、制度建设缺失、安全管理不到位、服务水平参差不齐等问题,同样需要标准化的解决方案。

“比如‘双11’期间,快递数量多,占用车内空间多,公交车装卸货时间长,也会有不少乘客对此进行投诉,如何破解,值得思考。”李新新说。

保障旅客运输安全的前提下,开展邮件快件运输。

“对我们来说,《意见》的出台无疑是利好,意味着政策给予了客货邮更多的‘宽容度’,宁波经验、宁波标准有望进一步在全国复制。”宁波市邮政管理局相关负责人说。

这几天,宁海县正与乐清市岭底乡开展合作,双方将通过信息互通、资源共享、平台共建、标准齐步等方式,不断完善运行机制、沟通机制和合作机制,扩大客货邮融合发展“朋友圈”。

这意味着,“宁波模式”迈入了“经验输出”新阶段。

《意见》提及主要目标:力争到2027年,具备条件的县级行政区实现农村客货邮融合发展全覆盖,全国县乡村三级客货邮站点数量在10万个以上,农村客货邮合作线路在2万条以上。

这一目标实现后,农村的物流面貌会出现怎样的改观?

宁波市邮政管理局相关负责人认为:首先,农村的物流体系会更加完善;其次,从用户角度来说,无论是农产品进城还是工业品下乡,收货速度都会更快。

“对于城里的居民而言,可以更快地品尝到乡村的味道了,象山的‘红美人’柑橘不用在公交站过夜,石浦的小海鲜能更快地端上市民的餐桌。对于村民来说,他们也能实实在在地享受到网购带来的实惠和便捷。”该负责人说。

快递从城到乡、产品从乡入城,在循环流动中,城乡处处充满希望。



宁海县集士驿站。

本版照片由通讯员提供

制图 韩立萍