



玉屏侗族自治县寄递物流共配中心,工作人员正在流水线上进行分拣作业。徐雪 摄



松桃苗族自治县邮政公司邮件处理中心。谢慧芳 摄

# 从“山重水复”到货畅其流

## ——我市破解农村物流“最后一公里”实践观察

市融媒体中心记者 周苏星 李桃红



### 政策引领破“瓶颈” 山区物流不再“卡脖子”

秋天的梵山净世间,青山笼着薄雾,蝉鸣裹着果香。在玉屏侗族自治县朱家场镇泥寨村的千亩黄桃基地,果农们头戴草帽、手持果剪,在桃林间灵活穿梭,冷链物流车频繁进出,这份“枝头鲜”纷纷飞上云端,48小时内就将抵达全国30多个城市……

从“山重水复”到货物通达,从“最后一公里”的末端困局到“零距离”的服务延伸……我市城乡运输一体化(农村客货邮)融合发展的创新实践,正在改写铜仁山区物流版图。作为全省首批试点城市,铜仁依托“四好农村路”全国示范市创建成果,把城乡客运、农村货运、邮政快递有机融合,探索出了一条“交邮商农”多业态融合的乡村振兴新路径。



玉屏侗族自治县寄递物流共配中心,工作人员正在流水线上进行分拣作业。徐雪 摄



村民在松桃苗族自治县长坪乡邮政代办所取快递。谢慧芳 摄



在松桃苗族自治县长坪乡地甲司村,工作人员和超市老板在进行邮件交接签字。谢慧芳 摄



在松桃苗族自治县长坪乡邮政代办所,工作人员在整理快递。谢慧芳 摄

铜仁地处武陵山腹地,总面积1.8万平方公里,辖10个区县。2024年末,全市户籍人口449.4万人,常住人口316.15万人,其中,农村人口占54%。受地形地貌限制,农村地区多呈现山高村散、道路曲折等特征,传统物流存在“最后一公里”配送成本高、农特产品上行难、邮政快递末端覆盖不足等问题。

2023年,国家交通运输部等9部门联合印发《关于加快推进农村客货邮融合发展的指导意见》,明确提出到2027年,具备条件的县级行政区实现客货邮融合全覆盖,建成县乡村三级站点10万个以上,农村客货邮合作线路2万条以上,基本建成“一点多能、一网多用、功能集约、便利高效”的农村运输服务新模式。

贵州省紧随其后出台了《贵州省农

村客货邮融合发展试点工作方案》,明确在全省选择具有区域位置优势、基础条件较为完善的县市区,以县市区政府为试点的责任主体,坚持政府引导、市场主导,发挥市场在资源配置中的决定性作用,整合客运场站、班线客运(公交)、快递等资源,推进农村客货邮集约化、标准化、规模化和规范化发展,推动农村寄递物流降本增效,实现农村群众、客货邮各方受益。并将“改善生活配套设施,创建10个农村客货邮融合发展试点县”纳入2024年贵州省政府十件民生实事。

在此背景下,铜仁市积极响应政策号召,由市交通运输局与市邮政管理局联合成立协调机制,引导各方解决场地使用、邮件快件交接、班车线路等问题。市级层面按照“政府引导、企业主体、资

源共享、便民利民”的原则,对重点支持县实行政策倾斜等。县级层面明确由交通运输部门牵头,统筹协调各方推动客货邮共创共建,资金上由县政府统筹垫资,成功申报重点支持县后经省交通运输厅验收拨付奖补。

作为农村“客货邮”融合发展试点县,松桃苗族自治县出台了《松桃苗族自治县推进农村“客货邮”融合发展试点工作方案》,明确了相应责任部门、工作安排、时间节点、目标任务,由县交通运输局负责客货邮融合发展的指导、协调、督办,发挥部门与企业合力,统筹协调各类资源,稳步推进县乡村三级农村客货邮节点体系建设。同时,将客货邮融合发展试点工作纳入县政府专题会议研究事项和县委改革试点目标,在资金、用地及要素等方面持续给予倾斜和

扶持。玉屏侗族自治县相继出台《玉屏侗族自治县推进城乡“客货邮”深度融合发展改革试点工作方案》《玉屏侗族自治县农村客货邮融合发展协同乡村振兴三年(2024—2026年)行动实施方案》,强化政策支持,调动各方主动性和创造力。对乡镇、村级站点月揽收量达标的给予一次性奖励,对生产加工企业产品走客货邮渠道年总量达标的给予扶持资金奖励。

江口县自2023年被交通运输部确定为“全国第三批城乡交通运输一体化示范创建县”以来,以推动交通基础设施、城乡客运服务、农村物流服务“三个一体化”工作举措为抓手,积极推动城乡交通运输改革,打造客运、货运、寄递物流一体化发展体系。

### 资源整合提质效 “客货邮+”串起城乡新图景

眼下的玉屏寄递物流共配中心,自动化分拣设备高效运转,工作人员在各自岗位上有条不紊地忙碌着。传送带上的包裹快速移动,经扫描、分类后,被精准地送往相应的运输车辆,操作行云流水,秩序井然。

“目前,寄递物流共配中心日均进港件量有二万来票(件),进村的快件量每天大概有900多票(件),包括邮政、顺丰、中通等快递公司的快递。”玉屏圆韵申电子商务服务有限公司总经理、玉屏寄递物流共配中心负责人简俊介绍。

据了解,玉屏寄递物流共配中心占地面积达2000平方米,于2024年10月

正式落成启用,是集仓储、办公、分拣、配送等于一体的多功能、智能化管理系统,通过整合公交车、货运车辆以及邮政快递资源,中心达成了“客货邮”的统一调度与高效运输,实现了货物的快速分拣与高效转运,显著降低了物流成本。

作为全省农村客货邮试点支持县,玉屏利用杂货铺、小卖部等现有场地资源,整合公交、邮政等运力资源开通10条客货邮公交车配送线路,投入25辆客货邮公交车、12辆邮车,确保公交车每日能抵达的村汽车化率100%,每日配送1次,基本实现“一点多能”。

每天下午3点半,往返于玉屏城区

与新店镇丙溪村的公交车缓缓驶入物流共配中心。随后,大大小小的快递包裹经过分拣装车,与乘客们一起乘公交车下车进村。

这一场景,将铜仁“客货同网、交邮互补”的愿景照进现实。

松桃针对农村站点分散、功能单一等问题,将7个闲置客运站改造为乡镇集散站点,目前已建成2个县级物流共配中心,乡镇寄递物流集散站点28个,村级快递便民服务站489个,开通客货邮融合线路4条,投入客货邮车辆10辆,基本形成了以县乡村三级公交网络为主要运输载体的服务模式,有效降低快件

人工成本20%左右,人均分拣能力提升50%以上。

江口则发挥农村客运(公交)网络覆盖广、通达深等优势,对现有邮政快递、城乡公交、农村客运班线等进行整合,优化车辆发次频次,实现资源共享。目前,已建设2个县级共配中心,乡镇寄递物流集散点8个,村级寄递物流综合服务点79个,基本实现建制村寄递物流综合服务点全覆盖。

通过整合场地、运力、数据等资源,成功将分散的物流要素转化为协同优势,实现城乡要素双向流动。

### 融合发展促振兴 小山村搭上物流“快车道”

农村客货邮的“物理融合”,最终催生了乡村全面振兴的“化学反应”。

立足武陵山区地理特征与农村物流实际需求,铜仁以“交邮融合”为核心抓手,通过整合客运、货运、邮政资源,积极构建覆盖县乡村三级的物流网络。这一实践不仅成功破解“农产品上行难、消费品下行贵”的传统困境,更进一步催生“物流+产业+民生”的多元发展模式,为乡村全面振兴注入强劲动能。

每天下午,松桃自治县长坪乡地甲司村的超市老板商兴菊将刚到的快递按

照手机尾号依次分拣在货架上。这家超市每天营业时间从早上六点到晚上十一点,村民在外干完农活可以随时到超市免费取快递。

“以前大家取快递要到长坪街上,现在方便了,直接到我家来拿。有的人来买东西或者路过,顺便就把快递拿了。很多快递是在外的年轻人买给在家的老人,老人不识字,我就把快递一一找出来送到大家的手上。”商兴菊说。

快递“乘公交”入村的同时,土特产还能“搭便车”出山出海,“收货难”这一

问题也得到了解决。每天从玉屏县城往返亚鱼村的公交车,每隔20分钟一趟。快递当天“搭车”进村,70分钟就到达亚鱼村客货邮服务站的货架上。

过去往外寄农产品,村民杨世黑要跑到附近的田坪镇。“现在搭公交车,土特产在村里的客货邮站点打包好以后,跟随当天公交车就进城了,前两天我还寄了4公斤腊肉到上海哩。”而每天上行的包裹中,一半以上是当地的箫笛、油茶、大米等农特产品。

农村客货邮融合发展实现了“快递

进村”,更通过“交邮商农”多业态融合,让农村物流从“成本中心”变为“价值中心”,为乡村全面振兴提供了可复制的“铜仁样本”。

从“快递进村”到“产业兴村”,从“便民服务”到“共同富裕”,正是铜仁城乡交通运输一体化(农村客货邮)融合发展的生动缩影。让快递车跑起来,让农产品飞出去,让老百姓的日子好起来……这条独具特色的农村物流发展新路,正成为推动武陵山区乡村全面振兴的重要引擎。



玉屏侗族自治县寄递物流共配中心“客货邮”专线司机在搬运快递包裹。徐雪 摄



江口县公交车在寄递物流共配中心集中分装快递。



江口县客货邮专车到县客运站寄递物流共配中心带货。