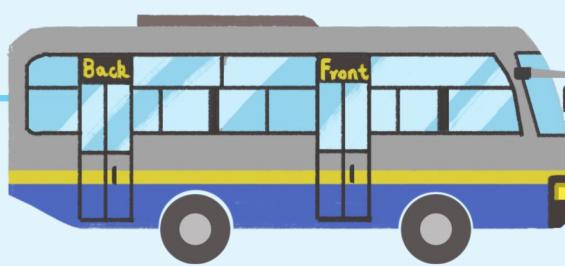




责任编辑:王妮娅 编辑:张祥 电话:88585305



5月12日,《新华每日电讯》发表题为《快递“坐”上公交,农货搭上“便车”——江苏探索“交邮联运”助力乡村振兴》的报道。

公交“带货”进村,农副产品出村进城……针对群众反映的农村快递网点少、寄取难等问题,江苏多地探索推进“交邮联运”“交邮融合”,促进交通运输与邮政快递行业融合发展,用好用活镇村公交,实现运力共享,提高农村寄递物流效率,拓宽农产品进城和消费品下乡双向流通渠道,破解“卖难”“买难”。

快递“坐”上公交 特色农产品搭上“便车”

走进江苏省宿迁市泗洪县上塘镇邮政收寄点,记者看到快递包裹按编号分类摆放在货架上。工作人员将当天要寄出的包裹统一打包,搬运到公交车上。挂着“快递专线”标志的乡村公交车缓缓驶近,村民们在家门口寄件、取件更加便捷。

在江苏不少地方,快递“坐”上了乡村公交。记者来到泗洪县公交车站看到,公交车调度有序,在“交邮融合”共配中心,房间里不时传来撕拉胶带的声音,揽投员正在分拣打包物品,用透明胶带加固。

“交邮联运”“交邮融合”,即依托现有城乡公交线路资源,在客流低谷时段利用车辆富余装载空间,将邮政快递交由城乡公交车代运代投,把快递包裹从乡镇的邮政所经分拣后放到公交车上指定位置,再按照原先线路和班次将快递包裹送到途经地的每个村(居)或社区服务中心,并经停公交站点,做到送件、载客两不误。

2021年6月,泗洪县开通并试运营“交邮联运快递专线”,利用镇村公交把邮件配送到各村(居)。如今,泗洪全县已实现“交邮联运”全覆盖。

不止是泗洪,江苏多地探索“公交带货”,促进“交邮惠民”。近期,徐州市公共交通集团有限公司探索开展“交邮融合”线路试点工作,今年4月,在铜山区棠张交通运营管理所举办了交邮融合线路开通仪式,首批交邮融合3条专线正式上线运营。

“我们建成了19个乡镇、街道农村物流服务中心,还在全县289个涉农村(居)结合党群服务中心,建成村级物流寄递服务点。”中国邮政集团有限公司江苏省泗洪县邮政分公司副总经理王达海介绍,快递“坐”上公交车入村,村里的特色农产品也搭上“便车”进城。“村里的种植养殖户通过网络销售农副产品更方便了,寄送量大还有价格优惠。”

在泗洪县孙园镇洋井村,平时,村民们打包好要寄出去的快递都会放在小超市的货架上,再由公交车送出去。王达海告诉记者,交邮专线开通以来,全县每月累计上行邮件量增至1万多件,其中很大一部分是由公交车带出村的快递。

“更忙了,收入也变多了。”在如皋市磨头镇交邮融合自提点,工作人员钱德圣告诉记者,过去每天只有几十件快递,现在不仅和邮政合作,“四通一达”快递公司也来了,每天快递量达到五六百件。“快递包裹‘坐’上镇村公交,我们在家门口就能收快件,真是太方便了!”村民难掩喜悦。

快递「坐」上公交,农货搭上「便车」

| 江苏探索『交邮联运』助力乡村振兴

迈向“交邮商政融合+互联网”

村村建站,户户通邮、快递到村……业内认为,释放农村消费潜力,要着力在农村流通设施与农村市场优质供应上下功夫。江苏多地充分利用“村村通公交、村村有邮站”资源优势,全面建设农村寄递物流网络,形成农村“交邮商政融合”发展新格局。

“一方面是农村公交客运车辆实载率不高,另一方面是农村小件物流快递车辆不足。”徐州市公共交通集团有限公司负责人告诉记者,部分乡村离城区较远,邮件数量相对较少,以前使用专车运送成本较高,或者将零散的农村快递业务外包,依托社会车辆代运,花费高还难以保证服务质量。如今,邮件“坐”上公交,大大降低了成本,提高了服务质量。

近年来,江苏积极推进县乡村三级农村物流服务体系体系建设,围绕客货运站、村邮站、供销网点等节点不断拓展农村物流服务功能,乡镇物流快递网点、行政村“村邮站”实现全覆盖,加之行政村双车道四级公

路全覆盖、镇村公交车全覆盖,为“交邮联运”夯实了基础。

“交邮商政融合+互联网”迸发“聚变”效应。今年3月下旬,泗洪县交通运输局、邮政管理局、商务局、行政审批局、邮政公司、电信公司六方签署“交邮商政融合+互联网”项目战略合作协议,开启“交邮商政融合”发展新模式。

搭建数字化平台,实现站点管理可视化。泗洪县通过整合软件平台、监控和音响等信息化手段,建设“云播+监控”平台,实现视频监控、宣传广播和远程喊话等功能融合应用,同时具有回看功能,实现乡镇寄递共配中心及村级综合便民服务站“快递站点现场可见、重要信息可听、指挥调度可控”。

王达海介绍,为解决部分村级综合便民服务站邮件“无人值守”“无人揽件”问题,泗洪县在每个村级便民服务点建设“一键寄件”系统,用户只要按响“一键寄件”按钮,乡镇寄递共配中心即可立即接到通知,工作人员进行视频远程通话,

指导操作流程,实现快速寄件。政务服务进农村,便民服务零距离。

记者走访看到,泗洪县依托县乡村三级寄递物流服务体系,将政务服务延伸至基层一线,在乡镇寄递共配中心增加“政务服务专区”,窗口摆放“便民服务咨询”牌,实现政务服务“就近办、家门口办”的便民服务。“过去到行政大厅办事往往要大半天时间,如今在村门口就可以办理业务,太方便了。”孙园镇张塘村村民刘大爷说。

记者看到,江苏根据各地交通运输特点,多种模式推进“客运+邮运”,最大限度匹配县到乡、乡到村客运车辆线路及班次,推动县到乡、乡到村邮件、快件、商品等由客运车辆代运,因地制宜发展多样化合作模式:

镇村班线联运模式。交通部门、邮政企业在统筹当地商贸、农贸、电商等货源的基础上,结合乡镇级交通场站等站点、邮快件的配送线路、频次和时效的要求,合理规划运输网络,同时视情况利用沿途取送、循环配送等模式,推动农村运

力资源共享运用,统筹优化运力资源配置,降低物流运输成本,探索开展“定时、定点、定线”的客货邮联运服务。

农村客运车辆代运快件模式。徐州、镇江邮政依托镇村公交通达网络和快递下乡进村、建制村通邮成果,与农村客运开展合作,根据邮政物流运输和客运班线运行,利用农村客运车辆富余行李舱空间代运邮快件,发挥邮政企业代投作用。推广城乡统一配送、集中配送、共同配送等组织模式,推进“邮快合作”,提高快递进村覆盖面和服务水平。

创新跟车联运合作模式。一些地方依托交通场站对应线路,合理规划运输线路,优化运营组织,推动邮政投递员跟线路跟车上班的新模式。如泗洪县交通局免费开通乡村公交“快递专线”,按照邮政村级便民服务站位置重新规划运输路线,在载客人数较少时间段专门载运邮件下行,不搭载乘客,并根据跟车投递员投递需求随时停靠。

为乡村振兴注入“交邮融合”活力,还需打通堵点

专线”的车,会主动等下一趟。”王达海说。

业内人士建议加快开发使用客货兼顾的农村客运新车型。当前,一些地方农村居民居住相对分散、出行强度较低,有的地方农村公交客运车辆的实载率不到30%。同时,农村小件物流快递车辆配备不足,不能满足农民快递配送需求。江苏交通运输部门探索镇村公交车代运邮件快件的模式,会同工信、邮政等部门,指导汽车生产厂家开发出新车型,实现乘客区、载货区物理隔断,已成功申报工业和信息化部新车型目录并公告。

原有交通停靠点多,可用作快递站点的少,使用率不高。中国邮政江苏省分公司相关负责人介绍,不少地方只在

首末站设立快递投放点,还需优化布局,利用公交总站做线路设计,先将快递发到乡镇一级的枢纽站,再通过枢纽站到达村(居)一级的小型公交。“发展‘共配’系统也很关键,容纳邮政和‘四通一达’的快件,提高驿站使用率的同时也保证快递人员收入。”

驿站运营成本仍然较高。王达海介绍,一个驿站,包括人员工资、房租水电等在内,每月成本在4000元到5000元。如果是借用村内的小卖部等场地,一个月成本只需要1500元到2000元。“一个村是否需要单独布设驿站,以何种方式进行布设,需要前期大量调研。”

2022年末,工业和信息化部装备工业发展中心发布《关

于规范(公告)客车类产品准入申报要求的通知》,要求“在相关农村客运车型标准出台前,对车长小于等于7.5m的其他客车及车长超过7.5m的客车产品,暂不允许在后部设立封闭的载货空间。”业内认为,这一文件下发后,已开发使用的客货融合新车型面临不能上牌等问题,建议相关部门围绕推广使用客货邮融合、经济适用的农村客运车型现实需求,尽快出台农村客运车型标准并推

进实施。打通“村通邮”末梢环节,事关人民群众的幸福感,也是推进乡村振兴的关键一步。行走江苏,从南到北,“交邮联运”正成为乡村快递发展的一种新业态,为促进城乡商品流通、拓展农村消费贡献力量。

(新华社北京5月12日电)

常态长效

深化全国文明城市创建

