

“

当以规模效应来降低成本时，  
这个供应链就比较单一和脆弱。

由于租金和租期的局限，物流企业不敢放手做，更不敢投放流水线，很难实现“快递+电商+仓储+乡村物流”模式，希望获得政策支持。

”

## ■ 打通城乡

智能物流设施的加持正在拉着商流在全国的循环。从城市到乡村，从钢筋水泥到阡陌交通，工业品与农产品搭乘着物流的“羽翼”实现着难以计数的交互。

和城市相比，农村在寄件品类上更侧重农产品，而这也是当地居民收入的重要来源。在今年，为了能最大程度地减少农户损失，物流企业转变为大自然的搬运工，将滞留在田间地头的农产品顺利出村。

今年一季度，即使受到了疫情影响，农村地区收投的快件量依然超过了30亿件，支撑工业品下乡和农产品进城超过2000亿元。

然而，快递服务成本偏高、网点村级覆盖率偏低、服务质量参差不齐等仍然是当前农村消费者取件难、取件贵的痛点，城市与农村物流资源分布不平衡的现象仍然突出。

在扎根于乡镇的物流人士看来，由于租金和租期的局限，物流企业不敢放手去做，更不敢投放流水线等设备，很难实现“快递+电商+仓储+乡村物流”的模式，希望能在企业用地、网点建设方面获得国家和当地政府的政策支持。

在今年，国家邮政局发布《快递进村三年行动方案（2020-2022年）》，提出力争用三年时间推动符合条件的建制村基本实现村村通快递。同时，鼓励快递企业在农村自设网点、快递企业抱团共建网点、快递企业与邮政企业、快递企业与农村客运班车客运站合作等方式进村，从而构建形成一个共建共生的农村快递物流生态圈。

农村电商市场还处于起步阶段。受限于农产品自身的特点，冷链物流环节多、运输成本高、货物标准不统一，以及电商在农产品领域渗透率低等因素影响，物流企业要想实现农产品上行，还有诸多“大山”要跨越。



## ■ 供应链延伸

除了向农村伸长触角，物流企业还正向细分产业供应链进行上下游延伸，提供更多专业化的解决方案，从而帮助企业增强抗风险的能力。

在长春一汽富晟集团有限公司（以下简称“一汽富晟”）的仓库，每天共有8万多种汽车零部件通过中通发往全国1500多个4S店。据介绍，一汽富晟是一汽集团的零部件配套供应商，业务主要以汽车零部件制造业及汽车备件仓储物流业为主。在制造商和物流商的合作中，后者将服务链延伸至仓储、包装、配送运输和末端配送等。

富晟中通项目运营总监徐锋强介绍道，实际上要想与产业融合十分考验企业的服务能力。

中国物流学会兼职副会长、天津德利得供应链管理股份有限公司运营总监恽绵认为，“从客户角度来看，降本增效是客户做供应链的基本策略，所以物流企业会想尽一切办法扩大规模，降低成本。大家发现，当以规模效应来降低成本时，这个供应链就比较单一和脆弱。疫情下，一旦某个供应商的某个园区被封闭，客户的生产甚至无法进行”，恽绵对北京商报记者说道，“客户会认为，未来鸡蛋不能放在一个篮子里”。