

城乡融合发展破局重庆农村物流“最初与最后”一公里双向困境研究

谢保村 朱璐华

重庆三峡科技大学财经学院 重庆万州 404100

摘要: 本文基于城乡融合发展视角,系统梳理重庆城乡融合与农村物流的发展现状。经分析发现,重庆农村物流面临订单分散与产品集中矛盾、冷链基础设施薄弱、信息不对称、配送成本高、智慧化应用不足及人才储备匮乏等现象问题。基于以上问题,本文提出协同重构供需、打通空间信息壁垒、培育技术性人才等优化路径,推动城乡物流资源高效配置,助力农产品上行与消费品下行的双向互通,为促进城乡融合发展和乡村全面振兴提供理论支撑与实践参考。
关键词: 城乡融合发展;农村物流;“最初一公里”;“最后一公里”;城乡物流一体化

引言

随着国际环境日趋复杂严峻,我国发展面临的不确定因素增多,加快推进乡村全面振兴、实现中国式现代化已成为紧迫任务。中央一号文件提出,必须深化乡村振兴战略,强化农业农村优先发展,健全支农惠农体系,推动城乡融合发展。在这一进程中,物流作为连接城乡、联通产品与市场的关键桥梁,发挥着不可替代的作用。然而,当前农村物流在“最初一公里”与“最后一公里”双向流动中仍面临基础设施薄弱、信息不对称、资源整合不足等突出问题,制约着农产品上行与消费品下行的效率,成为影响城乡经济循环的短板。城乡融合发展为实现城乡资源统筹、优化要素配置提供了重要路径,有助于打破二元经济结构,推动人才、信息、资本等要素在城乡间自由流动,从而为破解农村物流双向困境创造有利条件。现有研究多从宏观层面探讨城乡融合发展的机制,较少聚焦其如何具体作用于农村物流“最初一公里”与“最后一公里”的破解机制。为此,本文基于城乡融合发展视角,系统梳理城乡物流一体化、城乡统筹等理论基础,深入分析农村物流双向流动的现实困境,探讨城乡融合发展在资源整合、设施共建、信息共享等方面的作用路径,旨在为优化农村物流体系、促进城乡要素高效流动提供理论支撑与实践参考,助力实现城乡

协调发展与乡村全面振兴。

一、重庆城乡融合发展及农村物流发展现状

1. 城乡融合发展的状况

2024年,重庆市政府报告中提到,重庆作为集大城市、大山区、大库区、大农村于一体的重点发展区域,必须大力推进城乡融合发展,补齐山区库区现代化短板,以改革破除体制机制障碍,畅通要素流动,实现城乡双向奔赴。当前,我国城乡关系正由二元分割迈向融合共同富裕,全面融合成为发展新阶段。

重庆深入贯彻落实国家部署,统筹城乡一体化发展,推动小县大城、强镇带村、强村富民的发展方式,学习运用“千万工程”经验,实施“四千行动”,持续优化空间布局与资源配置。在城镇体系优化上,增强中心城区辐射带动能力,实施“五大行动”,以创新策源、开放带动、服务示范、产业引领赋能县城综合承载力,支持打造城市副中心,提升城镇集聚服务功能,并推动地区城镇化提质增效。在城乡要素流动上,通过规划、科技、经营、资金进村和能人、青年、务工人员回乡行动,引育人才6万余人,农村产权流通体系持续完善。基础设施短板加快补齐,新改建农村公路3245公里、入户路1528公里,建成村级寄递物流服务站6000余个。总体来看,重庆城乡融合发展呈现出全面性与可持续性,既壮大了产业规模,也显著提高了资源配置效率,为城乡融合共同富裕奠定了坚实基础。

2. 农村物流发展状况

重庆农村物流体系中,由于制度推动与技术创新下已然取得了显著的进展,形成了一定的三级物流网络模

作者简介:

谢保村(1999--),男,苗族,重庆彭水人,农业硕士,研究方向为农业管理。

朱璐华(1999--),女,汉族,重庆梁平人,农业硕士,研究方向为农村发展。

式，在一定程度上有效解决农村物流最后一公里困境的问题。但在农产品上行的最初一公里上，由于部分区县基础设施薄弱，物流体系网络不畅通及物流成本高等问题，导致了农产品上行困难，难以走出山区。但也有成功和失败案例，如下所示：

重庆巫溪县充分利用自身的地域特色，推进交通、邮政、快递与电子商务的融合发展。通过创新性地实施“农村统一仓储、共同配送、客货邮融合”机制，系统地完善了县、乡、村三级物流网络，物流基础设施得到显著提升，偏远地区“县—乡—村”三级物流体系框架初步形成。这种“以客带货”模式既降低人工成本、仓储成本，更提高配送时效，增强了消费者体验，有效地解决了快递进村难的最后一公里问题。

而彭水县的生猪冷链物流中，由于冷链运输覆盖率不足，导致腐损率提高。尽管彭水县2024年新增150公里农村公路，推进“四好农村路”建设，但部分偏远地区道路仍未硬化，运输车辆通行困难；部分乡镇屠宰场因缺乏冷链设施，猪肉产品无法进入商超渠道，只能以低价卖给本地商贩，每公斤损失2元至3元。又因偏远乡镇因道路狭窄，运输衔接不畅、车辆通行能力差，进一步推高成本。此外，物流企业各自为战，乡镇到村配送线路重复率达70%，但覆盖率不足50%，导致资源浪费与效率低下，因此生猪上行效率受到限制。

3. 农村物流在“最初”与“最后”一公里中存在的问题

(1) 订单分散与产品集中矛盾

重庆地处大山区，农村农户居住分散不均且耕地碎片化，导致生产农产品的方式各异。在偏远地区，平均每平方公里仅分布2.3个行政村，公路呈现出盘山形状，单程距离远超50公里，地理条件导致农产品生产上呈分散状态，产品出村的订单不容易成片聚集，导致了物流订单与产品收集之间矛盾化。物流企业本身是为利益而存在，为获得规模效益，大多数企业倾向于县城或中心城市聚集设立收存点，从而形成了分散生产与集中储存的空间分割状态，导致城乡物流聚集点分布不均，矛盾加剧。尽管邮政物流体系已实现全省农村区域覆盖，但在偏远及欠发达区域，由于订单分散、配送半径大、运输成本高，难以形成规模效应，进一步加剧了农村物流服务的区域不平衡^[1]。

(2) 冷链基础设施薄弱覆盖不足

重庆物流业的发展虽然有巨大的成效，但就目前的物流发展情况来看，城市物流的发展技术水平较高，而

农村物流的整体技术水平就更为落后，现代化物流体系的应用较少且效率较低，这就难以满足农产品的存储和相关冷藏设施的需要，使农产品产生损坏或腐烂变质的问题^[2]。虽然县域中心城市具有一定的仓储能力，但在村级区域冷链物流及分拣设施严重不足，据重庆市人民政府口岸与物流数据可知，截至2024年重庆农村地区冷链物流流通率仅有46%，田间预冷设备覆盖率不足30%，且在分散的农户中大多数缺乏自建预冷的经济能力及知识，导致生鲜农产品损失率高达18%；基础设施建设的断层，使得区域农户难以将农产品高效集中，导致腐坏率上升，损失严重。

(3) 信息不对称及配送成本高

重庆受到自然地理的限制与城乡二元经济结构交织的阻碍，导致物流网络难以形成规模覆盖，配送线路呈现出分叉状态，因山区路段蜿蜒曲折，运送只能中小型车辆能通过，在单次运送中需多次往返才能完成末端配送，运送成本高昂。又由于信息的孤岛相应，供给方与需求方呈现两种极端，农户缺乏实时获取物流动态的数字信息，快递企业无法掌握农产品的市场周期及季节性需求波动，供需信息传递呈现失真和时滞性，导致冷链物流空运和田间滞留并存。在第三方物流企业因数据共享机制缺失难以接入本地电商平台，农产品上行与消费品下沉形成独立的信息闭环状态，重复建设的分拣中心与配送路线造成资源浪费，不利于农村物流的发展。

(4) 智慧化应用及人才储备不足

科技是第一生产力，无论是城市物流还是农村物流，其“最后一公里”的配送受到信息化的直接影响。近年来，电商企业的迅速崛起，给农村农产品走出山区和消费品进村提供了机会，但重庆作为山区分布，分散的需求量与远配送距离，导致难以引进智慧化技术，农民对智慧技术应用的不信任；农村的经济发展与城市相比存在着巨大的差距，农村青年人口不断地向外流动，导致农村老龄化加剧，老年人口形成了一种数字鸿沟；在物流配送点大多以兼职人员为主，没有经过专业培训，在技能上远远不及专业人员，服务质量上及配送效率低下；管理意识上也会导致不合理现象，从而制约了消费品下行到消费者手中，影响了农村物流最后一公里的发展。

二、城乡融合破局农村物流“最初”与“最后”一公里的措施

1. 供应链协同整合，重构城乡供需机制

实行政府牵头，企业配合执行，建立订单聚合模式，即政府+龙头企业+合作社+农户形式，通过合作社规模

化采购农产品资源，集中加工农产品，将分散的订单转化为标准的物流供需需求，从而破解订单生产与集中储存的矛盾。对于县域内分散的消费品订单进行“统仓共配”机制，实现整车运输，在单位消费品上降低成本空间，同时依托新媒体电商平台聚合农产品订单，实现各级之间的协同发展。

2. 基础设施共建共享，打破城乡空间分割

重庆物流要打破城乡空间割裂，打破最初一公里困境，必须要持续推进构建县乡村三级物流网络，形成城乡物流一体化建设，依托“客货邮”或“邮运通”的形式，整合邮政、交通物流业等快递资源，在县域建设共配中心枢纽，乡镇建设综合服务中转站，在村级布署智能化终端建设，实现消费品下乡与农产品上行的双向流动共享通道。当地政府在持续完善三级物流网络时应优化各站点的合理性，合理确定县、乡、村的综合服务网点的数量、布局、规模，政府需加大对偏远不发达地区乡村公路建设的支持力度，以实现产地与市场联通，促进农产品流通和农业机械化^[3]。同时要建设县域冷链集配中心，整合预冷保鲜、低温分拣等设施，打通农产品上行通道，实现农产品错峰销售和高效流通，同时打造冷链物流品牌，通过初加工提升农产品附加值，增加区域、物流业及农民的收入。

3. 数字平台构建，打通信息壁垒

在县域与村级两端建立统一的物流及农产品信息检测平台，统一整合农业、电商、交通等部门数据，实现供给方与需求方实时预测需求、订单匹配及车辆调度智能化。通过推动区块链技术在物流溯源中的应用，增强物流过程的透明度和可信度，保障商品安全^[4]，也让消费者看到真实的信息状态。在此基础还需要着力打造农村物流互联网基础设施，引进城市互联网技术，与信息检测平台进行相互作用，形成一个完善的物流体系数据库，打破信息壁垒。重视手机上网平台及农村电商数字平台建设，随着智能手机的普及，农村网民规模持续扩大，人们借手机网络获取电商信息，手机上网的普及有利于推动城乡物流一体化建设，应顺应城乡居民实际需求全面提升农村信息化水平；而数字电商平台建设能够全面的对接农产品资源，促进城乡物流的有效衔接。

4. 政策机制保障，培养技术人才

为健全物流人才培育生态系统，引进技术人才，需紧密围绕二十大乡村振兴与农村发展的战略蓝图，系统性规划整合教育资源，加大政府引导，制定出符合前瞻的物流专业人才培养，实行校企合作、产教融合，扩宽人才培养的广度和深度，实行现场教学模式，对基层工作者进行全方位、多层次、高效率的培训，重点提升专业意识、服务、技能，确保员工的标准化。此外，政府应优化农村物流产业的薪酬结构、待遇及透明度，致力于打造一个既能够吸引物流人才聚集，又能够促进人才扎根于基层服务。在基层上，对一线岗位及基层岗位人员进行信息化专业培训，确保信息技术能力共享及操作的正确性；实行各级站点之间人才知识交流，实现知识互通，资源共享。

结语

城乡融合发展为破解重庆农村物流“最初一公里”与“最后一公里”双向困境提供了关键路径。面对大城市、大山区、大库区、大农村并存的特殊地理格局，重庆农村物流的难题本质上是城乡二元经济结构在空间、资源与信息层面等的集中反映。通过供应链协同整合、基础设施共建共享、数字平台构建、政策机制保障与人才培育等举措，可有效整合城乡物流资源，打通信息与空间壁垒，完善县、乡、村三级物流网络，推动农产品上行与消费品下行高效互通。这有助于实现城乡要素自由流动，提升物流资源配置效率，为促进乡村全面振兴与城乡融合发展提供坚实支撑。

参考文献

- [1] 李琰, 黄艳丹. 乡村振兴背景下河南省农村物流末端配送问题研究[J]. 物流科技, 2026, 49(05): 18-21.
- [2] 张帅, 陈志杰. 推进交通运输物流促进城乡融合发展[J]. 农业经济, 2022, (02): 131-132.
- [3] 冯佳琪. 乡级双向物流供应链的障碍分析及应对策略研究[J]. 中国储运, 2025, (03): 147.
- [4] 刘飞宇, 李响, 陈小红. 推进城乡配送标准化构建高效物流服务体系与实践探索——以湖北省为例[J]. 中国标准化, 2025, (05): 117-122.