

# 新发展格局背景下农村物流发展现状及优化路径研究

赵钱容<sup>1</sup>, 罗蓉<sup>1</sup>, 王志凌<sup>2</sup>

<sup>1</sup>贵州大学经济学院, 贵州 贵阳

<sup>2</sup>贵州大学旅游与文化产业学院, 贵州 贵阳

收稿日期: 2023年7月17日; 录用日期: 2023年9月20日; 发布日期: 2023年9月27日

## 摘要

随着构建新发展格局的提出, 农村物流在推动内需方面的重要性日益凸显。近年来, 在国家的大力支持下, 农村物流得到了迅猛发展, 然而仍面临着一些问题。在构建新发展格局的大背景下, 如何优化农村物流体系, 推动其可持续发展值得进一步思考。从构建新发展格局的视角出发, 对当前农村物流发展中存在的问题进行了深入探讨, 主要包括农村网购需求不足、配送成本居高不下和配送效率偏低等方面。在此基础上, 进一步探索了促进农村物流发展的策略, 旨在为提升农村物流发展质量、推动乡村振兴提供有价值的参考。

## 关键词

新发展格局, 农村物流, 优化策略

# Research on the Development Status and Optimization Path of Rural Logistics under the Background of New Development Pattern

Qianrong Zhao<sup>1</sup>, Rong Luo<sup>1</sup>, Zhiling Wang<sup>2</sup>

<sup>1</sup>School of Economics, Guizhou University, Guiyang Guizhou

<sup>2</sup>School of Tourism and Cultural Industry, Guizhou University, Guiyang Guizhou

Received: Jul. 17<sup>th</sup>, 2023; accepted: Sep. 20<sup>th</sup>, 2023; published: Sep. 27<sup>th</sup>, 2023

## Abstract

With the construction of a new development pattern, the significance of rural logistics in boosting

domestic demand has become increasingly prominent. Despite rapid development in recent years, rural logistics still faces certain challenges, necessitating further exploration of strategies to optimize the system and ensure sustainable growth. In the context of building this new pattern, a comprehensive analysis of existing issues in rural logistics was conducted, focusing on insufficient demand for rural online shopping, high distribution costs, and low distribution efficiency. Building upon these insights, strategies to promote rural logistics development were thoroughly examined, aiming to provide valuable guidance for enhancing the quality of rural logistics and fostering rural revitalization.

## Keywords

New Development Pattern, Rural Logistics, Optimization Strategy

Copyright © 2023 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. 引言

自 2019 年以来，中国经济面临前所未有的风险和挑战，国内经济的体制性和结构性问题日益凸显。美国对中国经济的制裁、新冠肺炎疫情的传播以及贸易保护主义对中国经济造成的冲击日益严重，同时对中国对外贸易也带来了巨大冲击。在这种背景下，我国在《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》中强调要建立“以国内大循环为主，国内国际双循环相辅相成”的新发展格局[1]。循环本身是指生产、流通和消费等环节之间的顺畅衔接，其中流通环节尤为关键。作为我国广阔的内需市场，农村具有推动国内大循环的能力。然而，当前农村消费市场的打通受到农村物流的限制，农村物流的发展面临一些制约因素，这些因素不仅影响了我国农村的发展，也给城乡要素流通带来了障碍。因此，在新发展格局的背景下，需要讨论农村物流发展的现状、问题和优化路径，并提出相应建议，以弥补农村物流的不足。通过弥补农村物流的不足，一方面可以有效激发农村消费市场的活力，充分释放农村消费潜力，推动农村群众生活水平和消费水平的提高，满足他们对美好生活的需求；另一方面，畅通农产品的上行链条必将带动农民创业就业，促进农村产业的发展，推动农村经济的转型升级，进一步巩固脱贫成果，促进乡村全面振兴。

## 2. 发展农村物流与构建新发展格局的关系

据国家邮政局统计，在 2021 年 1~7 个月，农村地区的包裹和快递收投数量超过了 200 亿件，推动了农产品进城、工业品下乡的交易额达到了近万亿元。我国农村快递业的快速发展，既体现出我国广大农村地区所蕴含的庞大消费与邮政市场需求，又彰显出物流行业在服务“国内大循环”和推动“乡村振兴”中的重要地位。

### 2.1. 构建新发展格局为农村物流发展带来新机遇

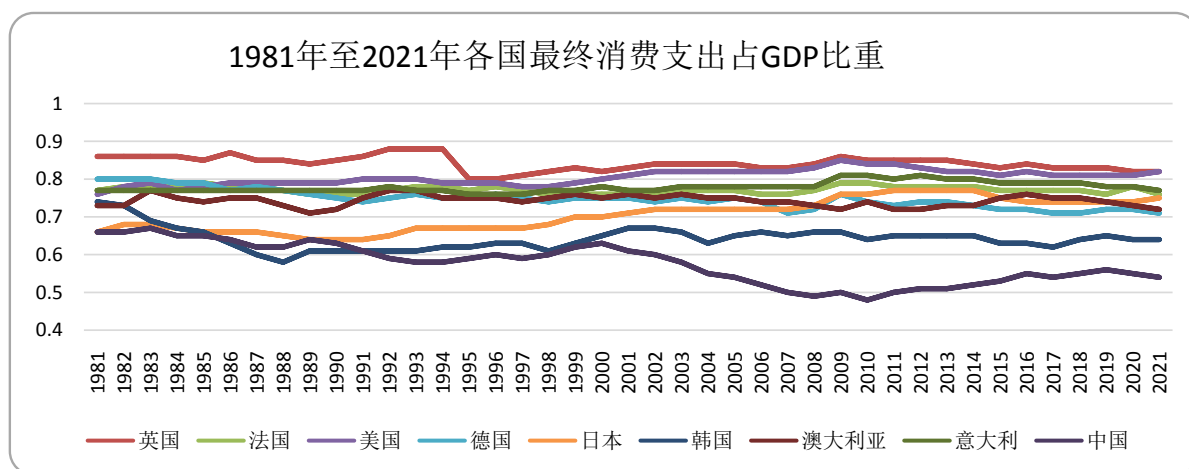
构建新发展格局是大国经济向更高水平发展的客观要求。当一个大国经济向更高水平发展时，其巨大的国内市场和强大的供给能力将确保经济实现内部循环，同时推动外部经济循环，为经济发展提供动力，确保经济健康运行。我国拥有世界上最大、最具发展潜力的消费市场，拥有世界上最多的中等收入者。但是，与世界上一些国家相比，我们的内循环水平还很低。消费、投资和出口在经济增长中起着至

关重要的作用，与发达国家相比，消费在国内生产总值中所占的比例还很低，还有很大的提高空间。因此，要推动国内消费，打通农村消费市场将发挥重要作用。根据世界银行数据库，我们找到了中国和一些发达国家拉动经济发展的三大需求相关数据，并通过数据处理和分析制作了表 1 和图 1。从这两个表和图中可以看出，从 1981 年到 2021 年，我国消费在 GDP 中的比重与发达国家存在一定差异。为避免极端情况对数据分析的影响，采用了中位数取值法。1981 年至 2021 年，中国最终消费支出占 GDP 比重的中位数为 0.58，而发达国家的中位数均不低于 0.6，甚至美国和英国超过 0.8。在拉动 GDP 增长的三大需求中，最终消费支出的贡献率始终较高。然而，中国最终消费对 GDP 增长的贡献率相对于其他发达国家仍较低，仍有较大的提升空间。因此，扩大国内需求，提升国内经济的大循环动力是大国经济向更高水平发展的客观要求。我国消费拉动经济增长仍具有巨大的潜力，而农村作为我国庞大的内需消费市场，打通农村消费市场对于促进国内大循环具有巨大的推动作用。

**Table 1.** From 1981 to 2021, the three major needs of China and major developed countries accounted for the proportion of GDP and their contribution to GDP growth

**表 1.** 1981 年至 2021 年我国和主要发达国家三大需求占 GDP 的比重及对 GDP 增长的贡献<sup>1</sup>

国别	占 GDP 的比重			对 GDP 增长的贡献		
	资本形成总额	货物和服务净出口	最终消费支出	资本形成总额	货物和服务净出口	最终消费支出
澳大利亚	0.26	-0.01	0.75	0.31	-0.02	0.71
德国	0.22	-0.01	0.75	0.26	-0.01	0.71
法国	0.22	0.00	0.77	0.25	-0.02	0.76
英国	0.18	-0.01	0.84	0.19	-0.02	0.85
意大利	0.20	0.00	0.77	0.21	0.00	0.76
日本	0.27	-0.01	0.71	0.28	0.02	0.69
韩国	0.32	-0.01	0.64	0.36	0.00	0.61
美国	0.21	-0.02	0.81	0.26	-0.04	0.79
中国	0.39	-0.02	0.58	0.42	0.00	0.56



**Figure 1.** From 1981 to 2021, the value of final consumption expenditure in China and major developed countries accounted for the proportion of GDP

**图 1.** 1981 年至 2021 年我国和主要发达国家最终消费支出值占 GDP 的比重

<sup>1</sup>注：1) 三大需求是指最终消费支出、资本形成总额、货物和服务净出口。2) 贡献率是指三大需求增量与国内生产总值增量之比。数据来源：世界银行 CEIC 宏观经济数据库。

## 2.2. 发展农村物流是构建新发展格局的重要组成部分

在构建新发展格局的过程中,要把扩大内需作为战略的出发点,而扩大内需的关键在于打通农村消费市场,而制约农村消费市场打开的重要因素之一则为农村物流,畅通农村物流,能够更好的促进工业品进村,农产品进城,进而带动农村消费,扩大内需,畅通国内大循环。从城乡流通的角度来看,国内流通包括三个层面,即城市与农村之间的流通、城乡之间的流通和农村之间的流通。城市间的流通领域是一条产业链的横向结合,而农村间的流通领域是一条产业链的纵向延伸,二者在整个国民经济中占有举足轻重的地位。

根据国家统计局的数据,截至 2022 年末,全国总人口为 141,175 万人,其中农村人口占总人口的 34.78%,达到 49,104 万人,规模庞大。城市居民和农村居民的可支配收入差距不断扩大。2022 年,城镇居民的人均可支配收入为 49,283 元,而农村居民的人均可支配收入为 20,133 元,城镇居民的可支配收入达到农村居民的 2.4 倍。城镇居民的人均消费支出为 30,391 元,而农村居民的人均消费支出为 16,632 元。由此可见,城镇居民的人均消费支出占可支配收入的比重偏低,而农村居民的消费意愿更为强烈。全国居民的恩格尔系数为 30.5%,其中城镇居民为 29.5%,而农村居民则为 33.0%。这意味着农村居民在日常必需品上的支出占比较高,消费潜力尚未完全释放出来。随着农村居民消费观念的提升,他们对高品质家用产品、科技先进的农业机械和优质住房的需求将大幅增长,从而推动国民经济增长。随着经济发展,城市居民对产品和服务的要求也日益提高。先进的农业机械设备和信息技术能够帮助农民提高生产效率和产品质量,绿色有机农产品和乡村旅游成为城市居民的新需求。为满足城乡居民对高质量消费品的需求,需要建立双向流通通道,促进工业品进入农村和农产品进入城市。在新的发展格局中,畅通农村物流的最后一公里至关重要,它是新发展格局不可或缺的组成部分。

## 3. 新发展格局背景下农村物流发展现状

### 3.1. 各种利好政策支持,农村物流发展迅速

自从 2009 年财政部印发《农村物流服务体系发展专项资金管理办法》,首次为建设农村流通网络体系设立专项资金后,国家相继出台了一系列政策意见,鼓励、引导、扶持物流企业进入农村,缓解农村物流难题[2][3]。

2018 年,在《关于实施乡村振兴战略的意见》中,明确指出,“数字乡村”是乡村振兴的重点任务,并在此基础上,提出了“数字化”战略以及建立“电子商务进农村”综合示范县城。2019 年,中办、国办联合发布了《数字乡村发展战略纲要》,农业农村部、中央网络安全和信息化委员会办公室联合下发了《数字农业农村发展规划(2019~2025 年)》,都明确提出农村电商物流是其中一项重要工作内容。2020 年,国家邮政局发布《快递进村三年行动方案(2020~2022 年)》,其中明确指出推进“快递员进村”。2021 年,《关于加快农村寄递物流体系建设的意见》,这是从国家层面第一次制定了专门针对农村寄递物流体系建设的指导意见,并对加快农村物流体系建设提出了明确的要求,对推动乡村振兴有着重要的意义。2022 年,由中共中央、国务院下发的《关于加快建设全国统一大市场的意见》,对我国目前和未来的经济发展做出了明确的规划,其中重点提到,要加快推进现代流通体系的构建,要健全商品贸易流通、购销、配送等基础设施的布局,要大力推进农村经济的数字化发展,要保持线上线下经济的融合发展,形成更多的经贸流通和交易平台,新业态,新模式。除此之外,中央已连续 20 次以 1 号文件的形式对农业农村发展进行指导。近几年来,陆续提出了很多有利于农村物流发展的政策与意见,为我国农村物流发展指明了方向。在一系列积极的政策扶持下,农村物流得到了快速的发展,并取得了令人瞩目的成就。

首先,我国农村物流市场规模持续扩张。农产品物流总额从由 2012 年的 2.25 万亿元增长到 2022 年

的 5.3 万亿元，呈现出快速增长的态势；其次，乡村公路的改善显著，乡村物流的运力得到了提高。根据《2021 年交通运输行业发展统计公报》，到 2021 年底，农村公路里程为 446.60 万公里，其中县道里程为 67.95 万公里、乡道里程为 122.30 万公里、村道里程为 256.35 万公里。最后，农产品冷链物流得到了很大的发展，冷藏车的数目有了很大的提高。根据中国物流和采购联合会的统计，截至 2020 年末，全国冷链运输市场规模为 3832.0 亿元，较 2019 年增加了 440.8 亿元，较上年同期增加了 13.0%，且仍在持续增加中，全国冷藏储藏量达到 7080 万吨以上，与前一年相比增长 17.1%；冷藏车数量已经达到 275,000 台，比一年前增加了 28.1%。

### 3.2. 网络电子商务公司涉足农村，促进我国农村物流产业的升级和转型

2014 年，中央“一号文件”明确指出要大力发展农村电商，各地相继出台了促进农村电商发展的相关政策措施，这为我国电子商务进入农村提供了有力的支持。在过去的八年里，我国农村电商已经取得了显著的成就。根据商务大数据显示，2022 年，我国农村地区的网上零售总额为 2.17 万亿元，与去年相比，增长了 3.6%，其中，在网络上销售的农村实物商品总额达到了 1.99 万亿元，比上年同期增加了 4.9%。随着农村电商产业的迅速发展，对农村物流服务的需求也在不断攀升。所以，为了扩大农村业务，以优质的服务得到农民的认同，很多大型互联网电商企业都在进行农村物流的布局。网络电商企业在农村地区的布局，给农村地区的物流事业注入了新的活力，为其发展提供了新的推动力。与此同时，利用大数据和云计算等互联网技术，也促进了农村物流向农村智慧物流的转型和升级，为农村物流业的发展提供了更多的途径。

## 4. 新发展格局背景下农村物流发展存在的问题

### 4.1. 农村网购需求量少

随着我国农村劳动力的大量流失，一些农村出现了明显的“空心化”现象。在农村居住的居民中，老人、儿童占多数。小孩多数是学生，即使想要在网上购物，也缺乏足够的经济能力。老人大多使用老人机，没有购物功能，即使有智能手机，由于受到文化水平的限制，也难以熟练操作，只能用于日常刷抖音和接听电话。此外，农村老人的思想相对保守，认为网购不可靠，在购买商品和服务时，他们希望物美价廉并且能够立即体验。因此，他们中的大多数人更倾向于在本地购买商品，农村的网络购物需求也就相对较低了。根据 Wind 数据库收集的数据制作了表 2，从表中可以看出我国城镇近五年的网络购物金额平均值达到近 60,813.99 亿元，而农村则仅有 245,926.01 亿元，城镇网络购物金额是农村的 4.5 倍。低网络购物金额表明农村的网购需求较少，进而导致快递单量也较少，从而影响了农村快递公司的日常业务量，难以形成规模效益。

**Table 2.** China's rural and urban online shopping amount from 2018 to 2022

**表 2.** 2018 年~2022 年中国农村及城镇网购金额

年份	农村网购金额(亿元)	城镇网购金额(亿元)
2018	43435.02	222864.98
2019	51980.50	236119.50
2020	62177.16	242822.84
2021	69072.72	266927.28
2022	77404.54	260895.46
平均值	60813.99	245926.01

## 4.2. 农村物流配送成本高

农村物流配送成本相对于城镇较高。根据图 2 数据显示,从近五年我国农村和城市的物流配送成本变化趋势来看,2018 年至 2022 年,农村和城镇物流配送成本均呈逐渐上升的趋势,而且农村的物流成本始终高于城镇<sup>2</sup>。这种现象产生的原因有以下几点:首先,在农村地区,物流网络节点相对集中,但大多数农村居民却生活在分散的区域内,导致末端配送网点的包裹数量分布不均衡。因此,物流车辆往往需要绕道或空载运输,进而增加了配送成本[4] [5]。其次,由于农村居民分散居住,物流包裹通常需要多次中转才能送达目的地,进一步增加了物流中转成本。此外,农村地形复杂,有些村庄位于山区或偏远地带,自然村庄分布较为分散,导致快递员难以准确找到收件人地址,配送路线较长,派件成本较高,利润空间较小[6]。快递公司很难在农村地区设置服务网点,因此大部分农村物流站点无法提供送货上门服务,村民只能前往物流站点自提物品。这不仅影响了村民的网购体验,减弱了网购的便利性优势,也对村民的网上购物体验产生了影响[7]。

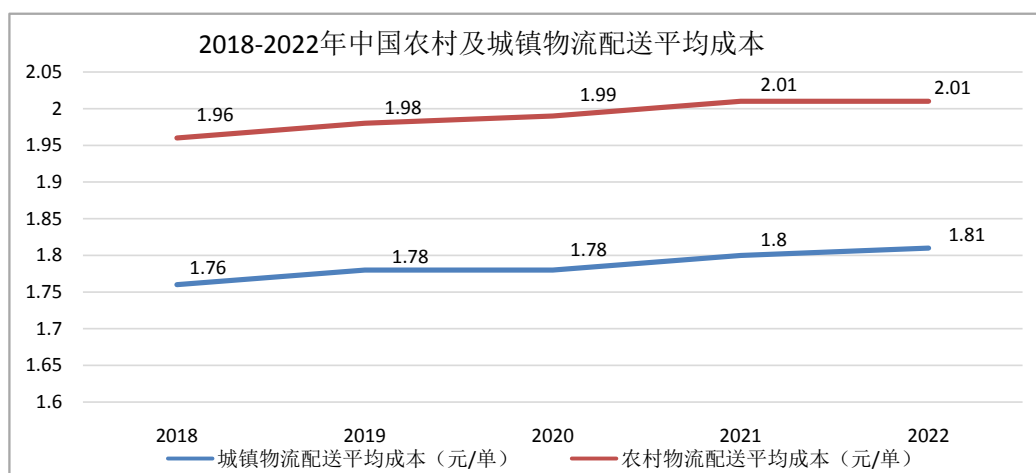


Figure 2. Average cost of logistics and distribution in rural and urban areas in China from 2018 to 2022

图 2. 2018 年~2022 年中国农村及城镇物流配送平均成本

## 4.3. 农村物流配送效率低

农村地区物流配送效率低下,根据表 3 数据显示,我国城镇和农村的物流平均配送时长存在差异。具体来看,2018 年至 2019 年的配送时长呈下降趋势,而 2020 年至 2022 年因受疫情影响,配送时长有所增长。从数据上可以看出,农村的物流配送效率相对较低,其平均配送时长约为 5 天,比城镇多出一天<sup>3</sup>。造成这种状况的主要原因在于农村地形复杂,道路交通网络不完善,经济水平相对欠发达,同时人口密度较低,这些因素对农村电商物流配送效率产生了严重的影响。由于物流配送周期长,网络购买周期也随之增长,这些问题逐渐降低了人们对网络平台购物的需求。长期来看,市场需求不足将导致整个农村电商物流生态系统的滞后。另外,农村地区配送人员和车辆数量有限,加之不同居民之间距离遥远,电商物流配送难度更大。提高配送效率直接关系到农村居民的电商购物和农产品线上销售体验。此外,农村由于大分散、小聚居的特点,在物流配送时往往需要多次中转,才能将商品配送到农户家中,这降低了物流配送效率。农村物流既能促进农民增收,又能促进城市化[8]。所以,加快农村物流的发展,提高物流配送的效率,对促进我国农村经济发展具有重要意义。

<sup>2</sup>注:数据来源:中国物流与采购联合会。

<sup>3</sup>注:数据来源:Wind 数据库。

**Table 3.** Average delivery time of rural and urban logistics in China from 2018 to 2022  
**表 3.** 2018 年~2022 年中国农村及城镇物流平均配送时长

年份	农村物流平均运输时长(小时)	城镇物流平均运输时长(小时)
2018	84.96	102.72
2019	82.08	98.99
2020	122.16	158.56
2021	105.84	129.44
2022	95.52	118.35
平均值	98.11	121.61

## 5. 新发展格局背景下农村物流的优化路径

### 5.1. 缩小城乡数字鸿沟，带动农村网购需求量

为了促进农村网购需求的增加并开拓农村消费市场，解决城乡数字鸿沟是首要任务，可从硬性和软性两个方面入手。在硬性基础设施方面，到 2019 年中期，在全国范围内，行政村的光纤和 4G 网络的通达率已经达到了 98% 以上。因此我国消除数字鸿沟的硬性基础建设已基本满足要求。但是，为了在软性方面缩小数字鸿沟，我们需要为农民提供培训和指导，提升他们的上网技能，为有网络购物需求和学习能力的人提供指导，对于那些有购物需求但缺乏能力的人，我们可以提供代购服务[9]。对于思想比较守旧的农村老年人，可以通过向他们的子女普及网购知识，让他们了解和接受网购的便利性，并放下对网购的成见。其次，我们可以设计出一套符合农村居民初始上网习惯的简易网页操作流程，并通过循序渐进的方式，引导农村居民逐渐熟悉网上操作，提升他们的网络素养。最后，我们可以在农村发展产业，留住年轻人，这不仅可以增加农村网购需求量，还能带动农村的发展。

### 5.2. 创新农村物流配送方式，降低农村物流成本

农村地区物流服务的发展，需要政府、物流企业、供销社和其他相关部门共同合作，以达到降低物流成本，提高物流服务质量的目的。针对快递员空载率高的问题可以通过规划合理路线和设计可循环路线来降低配送成本。其次，针对物流成本高的问题，可以考虑增加农村物流业务量，并通过成立联盟或联合企业，将各自分散的业务量整合起来，从而提高配送密度，缩小快递员的配送区域，增加单趟业务配送量，降低物流配送成本[10]。此外，还可以利用学校营养午餐配送车辆进行配送。当然，政府也可以对物流企业进行财政补贴，并完善审核制度，以支持农村地区物流服务发展。同时，可以借鉴一些电子商务物流的成功模式，比如沙集模式、杨陵模式以及遂昌模式等[11]。建立高效便捷的物流体系，提高物流服务质量，降低物流成本，为农村地区的发展注入新的活力。

### 5.3. 建设系统化的农村物流网络节点系统，提高物流配送效率

为了提高农村物流的效率，需要建立完善的物流体系[12]。首先，要对从县到乡村三级的配送网络进行自上而下的完善，还要对物流节点进行合理的布置，从而发展出一个线上线下融合的物流网点，提高物流运转效率。其次，优化物流配送中心的选址是推进农村电商物流融合发展的前提。由于农村地形复杂，道路交通网络不完善，物流配送很困难。因此，需要根据实际情况选择合适的配送中心，兼顾覆盖范围、成本和效率等因素，确保农村物流网络节点体系高水平运行[13]。同时，我们也要精简运输系统，减少不需要的中间环节和运输环节。在运输物资的时候，尽量采用直达、直接运输的方法，尽量减少二次运输，可以采用托盘化运输和配载运输的方式。最后，推广机器代替人工的自助取件服务，可以提高

物流配送效率。

## 6. 结语

目前,我国农村物流发展存在着需求量小、配送成本高、配送效率低等问题,在新发展格局背景下,通过缩小数字鸿沟、创新农村物流配送方式以及建设系统化的农村物流网络节点系统,既可以推动农村物流发展,又可以促进农村经济的发展,帮助乡村振兴,实现国内大循环的畅通。

## 基金项目

贵州社科规划联合基金课题,贵州产业扶贫中的重大问题研究(18GZLH02);贵州大学人文社科项目(GDZX2019001)。

## 参考文献

- [1] 楼继伟. 新发展格局下政府债发展与应用思考[J]. 中国财政, 2021(4): 18-20.
- [2] 陈艺. 农村电商物流对农村经济的影响分析[J]. 山西农经, 2022(17): 174-176.
- [3] 苟玉琴. 乡村振兴背景下农村电商及其物流发展研究[J]. 物流工程与管理, 2022, 44(11): 62-64.
- [4] 华慧婷, 郝渊晓. 基于利润最大化的农村电商物流模式选择[J]. 中国流通经济, 2018, 32(4): 70-76.
- [5] 邢祥焕, 赵爱威. 双向流通背景下农村电商物流体系建设研究[J]. 技术经济与管理研究, 2020(12): 109-112.
- [6] 闵金颖. 共享经济视角下农村物流的现状与发展策略分析[J]. 中国商论, 2023(5): 106-108.
- [7] 吴琼, 刘通, 王星月. “新基建”背景下安徽省农村电商物流发展分析[J]. 物流技术, 2021, 40(11): 26-29.
- [8] 梁雯, 桂舒佳. 中国新型城镇化、农村物流与农民收入的关系研究——基于主成分分析和 VAR 模型[J]. 哈尔滨商业大学学报(社会科学版), 2019(4): 93-103.
- [9] 梁佳, 张宇茹. 建设农村电商物流体系的政企博弈分析[J]. 商业经济研究, 2022(13): 112-116.
- [10] 黎红梅, 周冲. 全面推进乡村振兴背景下农村高效物流体系构建分析[J]. 理论探讨, 2021(3): 139-144.
- [11] 马小雅. 广西农村电商物流发展对策[J]. 开放导报, 2016(5): 77-80.
- [12] 汪小龙, 唐建荣. 农村电商物流布局与农村居民消费——基于农村淘宝的跟踪[J]. 商业经济研究, 2021(23): 77-81.
- [13] 丁琪, 郑小琼. 乡村振兴下海南农村电商物流配送发展的 PEST 分析[J]. 中国市场, 2021(16): 130-132.