物流业向“智”而行换挡提速

近日，交通运输部等七部门联合发布《关于“人工智能+交通运输”的实施意见》（以下简称《实施意见》），明确提出要“加快推动邮政快递基础设施改造升级，打造智能、高效寄递网络”。这一关键部署，清晰勾勒出一幅以高度智能化和深度协同为特征的现代化物流体系发展蓝图。

当前，一系列涵盖智能决策、自动化执行、全链路协同与绿色低碳的高阶应用，已在各类物流场景中生根发芽，为政策的落地提供了丰富的实践。《证券日报》记者走进甘肃，实地探访数智化物流基础设施如何为经济发展注入新活力。这片曾见证古丝路“使者相望于道，商旅不绝于途”的辽阔土地，如今已构建起贯通城乡、辐射东西的现代化物流体系。在自动分拣系统、无人车、智能快递柜等科技手段的全面赋能下，快递服务高效触达千家万户，不仅畅通了经济大循环，更描绘出一幅新时代人享其行、物畅其流的生动图景。

图片源于网络。

打通经济循环“毛细血管”

国家邮政局披露的数据显示，今年1月份至8月份，东、中、西部地区快递业务收入比重分别为74.0%、15.5%和10.5%，快递业务量比重分别为71.4%、19.4%和9.2%。与去年同期相比，西部地区快递业务收入比重上升0.3个百分点，快递业务量比重上升0.5个百分点。

这一增长的背后，是物流领域基础设施体系的加速建设与“快递进村”在广大农村地区的充分触达。

广至藏族乡（以下简称“广至乡”）隶属于甘肃省酒泉市瓜州县，距瓜州县城约30分钟车程。2019年，何禧鸿开始在广至乡经营快递驿站，服务周边6个村落。

“刚开始干的时候日均单量才200多件，都回不了本。”何禧鸿回忆说，伴随“电商西进”战略的推进与区域物流网络的完善，驿站的生意逐年好转，如今日均单量增长到700多件。

极兔速递甘青宁区域公共事务负责人黄金银告诉《证券日报》记者，甘肃当地建成了“县级分拣枢纽—乡镇服务站—村级服务点”三级物流配送体系，有效实现了快递下乡进村的统一化、规范化配送。截至目前，该配送网络已对瓜州村镇实现90%以上的覆盖，物流服务触达能力持续提升。

数据显示，2024年，甘肃全省统筹县域项目资金3155万元，建设县级寄递公共配送中心86个、村级寄递物流综合服务站15905个，累计建成客货邮融合发展样板县16个、示范线路485条、示范点1465个。

“快递进村”不仅打通了消费触达的“最后一公里”，也助力当地特色产品走出外销的“第一步”。

瓜州因瓜而闻名，当地种植着西州蜜17号、银蒂2号、金香玉等多个优良品种。记者了解到，瓜州蜜瓜80%以上通过订单模式实现销售。何禧鸿的驿站不仅让农村居民享受到更便捷的快递服务，也承接着寄送蜜瓜等农产品的业务。

9月中旬至10月初正是广至乡蜜瓜的丰收季，何禧鸿告诉记者，每箱10斤的蜜瓜，最近驿站每天都能发出几十箱。

据瓜州县政府统计，依托完善的物流服务，2024年瓜州外销瓜州蜜瓜11万箱，枸杞及牛羊肉等农特产品25万件，带动农民增收2600万元。

在整个甘肃省，2024年，完善的物流体系累计助力蜜瓜、樱桃、牛羊肉等“甘味”出陇超7000万件，有力推动甘肃省特色农产品走向全国。据甘肃省邮政业安全中心发布的数据，今年1月份至9月份，甘肃省快递业务量累计完成超4亿件，同比增长28.5%，快递业持续跑出“加速度”。

中国物流学会特约研究员、中国交通运输协会新技术促进分会专家委员解筱文在接受《证券日报》记者采访时表示，“快递进村”为农村消费升级提供了有力支撑，在一定程度上破解了农村地区商品流通的时空限制，使农村居民能便捷获取丰富多样的商品，满足多元化消费需求，提升消费品质。同时，快递通过搭建起农产品外销的快速通道，降低流通成本，拓宽销售范围，提高农产品附加值，带动农民就业创业，也客观上促进了农民增收。

“当前，快递行业在农村的经济发展中扮演着重要角色。”快递物流专家、贯铄企业管理（上海）有限公司CEO赵小敏对《证券日报》记者表示，特别是在中西部地区，“快递进村”对农村居民创收、农特产业发展都起到了强大的推动作用。

数智赋能“最后一公里”

物流体系的末端环节被称为“最后一公里”，是成本最高的环节，也是在提高效率上最难突破的瓶颈。在地广人稀、聚落分散的甘肃，要让“快递进村”，实现从网点到村落这最后一步的触达，往往需要跋涉30公里以上。

极兔速递嘉峪关市网点负责人郭海英告诉记者，嘉峪关有6个农村驿站，以前需要两名快递员从一大早一直送到晚上6点才能送完。最远的一个农村驿站距网点单程30多公里，传统货车往返一趟就要5个多小时。

2023年，就在郭海英为“快递进村”路程远、时效慢犯难时，无人车——这一新型配送设备进入了她的视野。经过调试和试运行后，嘉峪关市首辆无人快递车正式上岗。新技术的应用大大提升了物流效率，节约了配送时间与成本。

“我们现在已经有4辆无人车，每天只要一名快递员负责装车，它们就能去往四面八方把快递都送完。”郭海英笑着介绍，现在发往农村驿站的无人车，只需要在下午出发就能完成任务。

在敦煌市，极兔速递网点负责人刘军也尝到了无人车的甜头。他告诉记者，目前他们的3辆无人车每车可载500件至700件快递，多条线路并行直送让配送时间大幅缩短，驿站入库率显著提升。单票快递成本降低20%，配送时效较此前提升2小时。

无人车破解了空间分散的难题，智能快递柜则瞄准了农村驿站取件时间分散的痛点，进一步完善了物流服务。

“之前一到农忙时节，驿站的工作时间跟居民的空闲时间总是对不上，让快递滞留在驿站。”郭海英表示，现在引入能24小时上班的智能快递柜后，不仅节省了人力成本，也让居民有了更好的取件体验。

“过去几年，西部地区一些省份的快递业务增速已超过东部省份，西部地区快递业务量比重加速提升，这背后正是自动化分拣、无人配送等技术应用的结果。”赵小敏表示，尤其是近年来人工智能的加持，使东部和西部在技术投入及配套方面的差距加速缩小。

解筱文表示，无人车、智能分拣、智能快递柜等技术在西部末端配送环节有较大潜力。无人车可突破人力与地形限制，提升配送效率与灵活性，智能分拣能快速精准处理包裹，提高分拣准确率与速度，智能快递柜实现24小时自助服务，提升用户取件便利性。

政策也对科技应用赋能行业升级给予了大力支持。例如，嘉峪关市人民政府办公室去年印发的《嘉峪关市促进邮政快递业高质量发展若干措施（试行）》提出，对邮政快递企业购置或改造升级自动化分拣、装卸、安检、无人车、无人值守智能化设备等且投资额达100万元以上的，按投资额的5%予以一次性补助，单个企业最高不超过20万元。

“智能化设备在未来有望得到更大规模的应用。”赵小敏认为，无人车、无人机等设备不仅能降本增效，更能让物流触达更远的地方。

走好智能化转型之路

在政策与市场的合力推动下，物流行业的数字化、智能化步伐加快。

根据《实施意见》要求，“推进自动化仓库、自动分拣、智能装箱、智能安检等技术应用，实现入库、仓储、包装、分拣、安检全流程智能化”“鼓励城市加大场景和路网开放，推动新型快递配送设备规模化应用，推广末端智能配送服务”。

“我们非常期待相关政策能进一步完善，让无人车在更大的范围内得到应用。”刘军说，目前无人车配送还存在“路权”不稳等卡点，末端智能配送服务仍有优化空间。

眼下，各地正积极完善对无人车等新型快递配送设备的管理，完善末端智能配送服务。今年8月份，内蒙古自治区阿拉善盟邮政管理局联合盟公安局、盟交通运输局等部门印发《阿拉善盟快递智能无人配送车应用管理办法（试行）》，聚焦快递智能无人配送车申请事项、应用管理、交通违法与事故处理、相关部门职能职责等关键内容作出具体规定，助力邮政快递领域无人配送场景的规范化应用。

解筱文认为，政策层面还需要加大对西部快递基础设施建设的财政投入，完善交通、通信等配套设施；出台税收优惠与补贴政策，降低企业运营成本；推动建立跨区域协同发展机制，促进资源共享与优势互补，保障西部边远地区快递业务可持续发展。

以数智化赋能物流体系升级，以“快递进村”激活末端循环，西部地区的物流网络已从“神经末梢”强化为“核心枢纽”，成为推动区域高质量发展的关键支撑。

来源：人民网