

广东省农村物流建设发展规划

(2018-2022)

(征求意见稿)

为全面贯彻党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，紧紧围绕国家及省关于推进乡村振兴战略的有关部署，彻底打通农产品进城（上行）、农资及日用消费品下乡通道（下行），助推乡村经济发展，提升乡村居民生活水平，促进城乡协调发展，结合《广东省现代物流业发展规划》、《广东省冷链物流发展“十三五”规划》、《广东省农产品市场体系发展规划》等有关文件，制定本发展规划。

一、发展现状

(一) 发展基础

1. 农村物流产业基础发展良好

农村消费能力持续提升。广东为全国人口第一大省，常住人口达 1.12 亿，农村人口占三成。2017 年农村常住人口人均可支配收入 15779.7 元，增速连年高于地区生产总值和城镇居民收入增速；农村消费品零售额 4776.33 亿元，增长 10.5%，连续 3 年高于城镇同期水平。全省农产品总产量大，不少品种居全国前列。产量达千万吨以上的农作物主要有：粮食（约 1370 万吨）、糖蔗（1330 万吨）、蔬菜（3740 万吨）、水果（1700 万吨）等；水产品 and 肉类产量分别达 887 和 410 万吨左右。主要生鲜农产品产量保持了持续稳定的增长。近

10年来,广东食用油消费增加33.3%,水果消费增加58.74%,水产品消费增长51.82%,肉类也有缓慢增长。全省1亿多常住人口的农副产品需求、农村消费能力提升及农产品产量持续增长,为农村物流发展奠定坚实的基础。

2.农村物流基础设施不断完善

近年来广东农村交通等基础设施逐步改善,为物流顺畅发展创造了基本条件。截至2017年底,全省农村公路通车里程达18.3万公里(其中县、乡、村道分别为0.94、10.1、7.3万公里),通村公路路面硬化里程2.3万公里,居全国前列。广东县县通高速;近2万个建制村(以下简称村)中99.7%的村通公路,客运班车通达率92%;共开行农村客运班线1991条,农村客运车辆6115辆;全省乡镇设有高速公路出入口的约占42%,有火车站的约占7%,有码头的约占15%,占比不断提升。广东粤东西北地区基本形成了以县城为中心、乡镇为节点的农村客货运网络。

3.农村物流服务能力显著提升

全省共有各类物流园区362家,A级物流企业200多家,载货汽车数量有183万多辆,总货物周转量为2.2万多亿吨公里,覆盖全省城乡。经过资源整合及提升发展,粤东西北传统运输业、快递业、仓储业、供应链管理加速融合,各地物流龙头企业逐步走向经营多元化、布局网络化和现代管理;农村地区传统的邮政物流、商贸物流以及新兴的电商物流、国际物流等,共同构建了覆盖全省市、县、乡(镇)三级的农村物流体系,全省24.8%的村有电子商务配送站点。

农村流通节点持续增多，经交运部门登记的县乡村三级物流节点覆盖率分别达 81%、81%、38%左右。80.8%的乡镇有商品交易市场，全省纳入农业部定点的批发市场有 35 个，纳入省农业厅定点的批发市场 50 个。这些农批市场配套设置相关物流设施，在农村发挥着物流集散的重要作用。

4.农村电子商务快速发展

全省有 98.5%的村通宽带互联网，99.8%的村通电话，推动农村电子商务市场持续扩大。目前，广东省有淘宝镇 54 个，淘宝村 411 个（约占全国 20%），数量均居全国第二；其中“亿元淘宝县”达 22 个，广泛分布在全省城乡。县域经济充分利用电子商务优势，结合地区产业集群特色，如普宁服装、惠东鞋业、四会玉器和廉江小家电等，积极打造线上产业集群，仅在阿里零售平台上，粤东西北销往全国超过 285 个地级城市，粤北地区实现了“亿元淘宝县”零的突破。电商扶贫工程更是极大地推动了农村偏远地区物流及社会综合发展，全省 21 个扶贫开发重点县网店年销售额超过 120 亿元；南雄、龙川、平远和饶平四个电子商务进农村综合示范县（市）已建成 6 个县级电商（物流）服务中心和 643 个乡村服务站点，带动 3.23 万多名农村人口创业就业，农产品网络销售额达到 6.75 亿元。电商物流在农村物资双向流通中发挥了重要作用。

5.模式创新助推农村物流规模不断扩大

全省农村经营主体不断发展壮大，通过集约化规模化的生产和销售，大大提升了农村物流发展质量和水平。全省农

业龙头企业达到 3400 家左右（年销售收入超亿元约 400 多家），农民专业合作社约 4 万家（有 340 多个国家级示范社），农业部门认定的家庭农场约 14000 家，种养大户达 13.8 万户。通过公司（电商）+农户、合作社+农户等集成生产模式，集合分散的农户产能，开展标准化生产，统一包销（收购），实现规模化运输，对农民创收保收取得良好效果。新模式通过订单集群，在很大程度上解决了农村物流成本过高和网络渠道不畅（农产品需求不足）问题，大大提升了物流量。

6.新技术新手段推广应用提升了物流效率

冷链物流不仅满足了人们对农产品高保鲜的需求，更大大降低了农产品损耗率。截至 2017 年全省共有大小冷库 1700 余座，冷库总容量超过 350 万吨，冷藏车保有量达 12000 余辆，且仍在快速增长之中。信息技术也逐步被运用于农村物流中。农资系统运用物联网技术、卫星定位及遥感遥测技术，研发电子“网络地图”搜索、查询、监控农资流通，实现物流车辆即时定位、补货配货电子化等。全省托盘标准化的推广，车货匹配平台、智能机器人、智能快递柜、无人机、无人仓等智慧物流技术加速运用，大大降低物流成本提升物流效率。

(二) 发展瓶颈

1.多头管理缺乏整合

长期以来，我省物流业存在“多头参与、条块分割”的情况。发改、交通运输、商务、国土、农业农村、供销、邮政等部门对农村物流业务均有所涉及，部门之间既存在职责

交叉又存在信息壁垒；每个部门均有涉农资金和政策，但资源分散，存在整合不够、效率不高的问题。从省到地市均未设立统一推进农村物流工作的协调机构，影响农村物流统筹规划和科学发展。

全省农村物流发展尚无专门的规划引导，也无专门的物流规章、条例或规范可循。现有的农村物流节点由各快递、物流企业根据业务需要自发布局，导致出现经济繁荣、人口密度高的镇村设点扎堆，而部分偏远村庄物流网点几乎空白的现象，村民无法享受基本的生活便利与物流资源浪费形成鲜明的对比。

2. 农村物流基础设施发展滞后

全省虽然基本实现村村通公路，但是农村仍有不少地区无法满足大型物流车辆通车要求，部分山区网络及移动手机信号不稳定，不能满足电子商务的基本要求。粤东西北物流基础设施不仅与珠三角存在较大差距，也与自身需求不相匹配：乡镇人口占比达到了 67%，但是作为农产品主产区，未铺装路面总里程占比达 81%，快递和货物周转量却均只占 10%左右，快递及物流需求远没有得到有效满足；水产肉类、蔬菜和热带水果产量占比分别为 65%、64%和 85%，但是只分布了约全省 10%的冷库容量。

3. 农村物流成本高企

广东农村多丘陵，全省土地适度规模经营占比仅为 25%，农业种植分散和农村人口低密度分布，导致了农产品上行运输和物资配送成本上升；农产品保鲜期短、运输要求

高、价值低、重量大的特性，更加大了上行困难；农产品销售不畅，供需不能有效对接，严重影响了农村物流生态；农村下行运力富余，与上行运量不足形成反差，增加了物流企业的成本。2017年，全省物流总费用占地区生产总值比重为14.49%，而粤东西北地区占比达到18.6%，高出全省4.11个百分点。小型单件农产品通过顺丰冷链运输，仅省内物流成本就占农产品总售价的25%-40%。高企的物流成本严重制约农村物流的顺畅发展。

4. 农村物流标准化信息化水平较低

由于缺乏物流信息平台、车货匹配平台等信息手段的支持，农村物流企业多数以线下揽货方式为主，造成物流供需无法有效对接；规模大都小而散，托盘、笼车等专业物流设施应用不足，包装、装卸、分拣等作业流程尚未标准化，削弱了物流运行效率；普遍仅限于提供简单的运输服务，不能运用信息技术实现货物跟踪调配、物流信息查询、智能化配送等，经营模式低端粗放，无法满足现代化物流发展需要。一些大型农产品流通中心交易模式仍较传统，信息管理系统不完善，产品集散能力不强，市场辐射范围较窄。农村小规模生产模式，对品种选育、施肥施药、采摘分拣、包装标识等缺乏标准，难以达到农产品标准化流通的要求。

5. 各地复杂性为农村物流科学发展带来挑战

粤西地区物产丰饶，生产了全省93.5%的糖蔗、72%的主要热带水果、41.5%的水产品和30.6%的猪肉，但是等外公路和未铺装路面却占全省的55%和32.7%，路况制约严重。粤

西热带水果种植连片，规模化程度高（仅茂名荔枝种植面积就相当于其他国家种植面积的总和），水果集中上市时，产销难以有效对接，采摘后保鲜条件不够，运力紧张，往往造成“丰年欠收”的情况，物流服务模式亟待创新。粤北多丘陵，种植分散，但面积覆盖广总产量大，柑橘橙（44.9%）、粮食（33.4%）、蔬菜（25.6%）和猪肉（24.3%）等产量占比高，农林牧渔产值占全省的22%，未铺装路面占比却高达39%。粤北纬度高，果品质量好，三华李、鹰嘴桃、杨梅等享誉国内，分散化种植模式更适合于电商销售，但是农村空心化严重，电商人才和推广人才尤其匮乏。粤东地处平原，虽然道路交通条件好，集约化程度较高，但是受限于区域总面积，种养规模普遍偏小，最有代表性的水产品和蔬菜占比均仅为17%左右，农产品省内消化为主。以服装销售为主的电商发达，电商集聚发展优势突出，但是物流人才缺乏，物流整体发展模式粗放。粤东西北各地发展的差异性和复杂性，为统一谋划农村物流发展增加了难度。

二、总体要求

坚持“创新、协调、绿色、开放、共享”发展理念，以提升农民收入水平、增强生活幸福感为根本，以降低物流成本、提升物流效率、保证产品质量为抓手，着重解决“农产品上行不畅，消费品下乡不便”等问题，加快构建有效衔接的农村物流网络体系，完善农村物流基础设施，推动多部门协作共管，补齐农村发展短板，加速实现乡村振兴。

（一）基本原则

市场主导，政府引导。充分发挥市场在农村物流资源配置中的决定性作用，着重发挥政府在市场失灵环节的扶持调节作用，加强统筹规划、政策协调、公共服务建设，营造农村物流发展的良好生态环境。

因地制宜，科学发展。结合全省各地农村产业特色，综合考虑全省农村人口及消费等情况，指导各地制定农村物流发展策略，整合当地物流资源，推动农村物流的可持续发展。

技术引领，创新增效。加强物流信息平台建设，推动物流供需有效匹配；加强智慧物流建设，完善食品追溯体系；推动物流业标准体系建设，提升物流运行质量和效益；鼓励推广新能源新技术应用，为绿色物流发展提供支撑。

扶优扶强，示范带动。在不同产业、不同领域、不同层面，培育、认定、壮大一批农村物流重点企业、重点项目和重点平台，连点成线、以点带面，打造知名物流品牌。鼓励扶持具有典型代表和推广意义的创新模式。

（二）发展目标

到 2022 年，全面建成与农村居民生活相匹配、与农业现代化发展相匹配、与现代流通方式相匹配的布局合理、高效畅通、特色突出、管理现代的农村物流服务体系。

——推动建成完备的农村物流网络体系。依托各区域特色农产品，盘活、新建一批农村物流重要节点。在粤东西北地区各建设 1 个枢纽型物流园区；粤东西北各地市至少建设 1 家区域性物流园区；县区至少设 1 个县级农村物流中心，

乡镇至少 1 个农村物流综合服务站，村级统一建成标准化的“幸福驿站”物流服务点。

——推动农村物流整体运行效率显著提高。全省农产品预冷保鲜比例提升至 60%，粤东西北地区物流费用占 GDP 的比重下降至 15%左右。大力完善冷链物流基础设施，推动农产品损耗率下降。

——推动农村物流经营主体运营规模化。推动各类物流主体上下游拓展经营能力大幅提升。初步形成一批智能化水平高、综合服务能力强、竞争力强的农村物流企业，全省培育 100 家省级农村物流龙头企业。

——建设广东省农村物流综合信息服务平台。同时引入 1-2 家成熟的社会化“货的”信息平台，推动全省农村物流信息全覆盖，实现车货有效匹配、物流信息全程可追溯。

主要任务指标

发展指标	现状	2022 年
县级农村物流中心覆盖率	80.9%	100%
乡镇农村物流综合服务站覆盖率	80.8%	100%
乡村“幸福驿站”覆盖率	37.4%	100%
农产品预冷保鲜比例		60%
粤东西北物流费用占地区生产总值比重	18.6%	15%
枢纽型农产品物流园区（个）		6
省级农村物流龙头企业（家）		100
广东省农村物流综合信息服务平台（个）		1

三、主要任务

(一) 完善农村物流网络体系

统筹规划构建以县级农村物流中心、乡镇农村物流综合服务站、村级农村物流服务点为支撑的县乡村三级农村物流网络布局。县区选择交通便利地或依托批发市场、电商产业园等，建设/升级改造县级农村物流中心，统筹县级农村商贸流通市场、干线物流、快递物流、农资配送等资源，强化县域农村物资下行配送和农副产品上行的中转。乡镇以商超、邮政、农村综合服务中心、客运站点、快递集聚点等为依托，建设乡镇农村物流综合服务站，整合乡镇快递收发、农村电商、农资代购、农产品代销等资源，打造上接县、下联村的中间物流节点，支撑农村各类物资的中转仓储和分拨配送。行政村以农村生活综合服务中心、邮政及供销服务点、便利店、客运站点等为依托，建设村级农村物流服务点。推动行政村实现各类物资“最初一公里”和“最后一公里”有序集散和高效配送。同步构建、完善县乡村三级农村应急物流体系。

专栏 1 农村物流网络布局

县级农村物流中心：县域与外部区域之间物流交换的枢纽节点，作为县域范围内物资集聚和物流组织的中心。

乡镇农村物流综合服务站：农村物流网络节点体系中上接县、下联村的中间层节点，承担区域内物流组织与管理，支撑农村物流各类物资的中转仓储和分拨配送。

村级农村物流服务点：农村物流网络节点体系中的基层网点，处

于节点体系的末端，实现农村末端物流的集聚与配送。

（二）加强农产品重要流通节点建设

推进农村物流与农业“十三五”规划、交通运输网络布局的协同发展，依托全省农业发展格局和主要干道、航线等，加快改造/新建一批布局合理、业态丰富、梯次优化、辐射带动能力强的农产品物流园区（集散中心），力争形成辐射全国的枢纽型物流园区与区域性物流园区梯度分布的格局。

专栏 2 农产品重要流通节点布局

1. 依托珠三角都市农业区，着重在城乡连接区域建设若干枢纽型农产品物流园区，叠加特色农产品交易、产品分级分拣、包装加工、仓储配送、价格指导、信息服务等功能，以完善的冷链配送体系支撑交易，以批发集散带动物流发展，力争成为辐射全国的国家级枢纽中心。

2. 依托雷州半岛热带水果示范区、粤西北运蔬菜基地、粤北夏秋蔬菜基地和优质果蔬生产基地等主产区，建设一批以田头冷库、区域冷链配送中心为核心的农产品冷链物流节点，打造粤北、粤西枢纽型果蔬物流园区。

3. 依托湛江、潮汕等滨海海水养殖加工基地，建设一批水产品冷链加工和交易集散中心，增强广东海产品产业对全国水产市场的辐射能力。

（三）提升冷链物流发展质量

优化全省冷链物流网络布局，重点推动粤东西北农产品主产区预冷库、重要物流节点冷链仓库基地建设，探索冷链公共设施建设、营运、维护的理想运作模式。改善冷链运输

车辆装备配置，推广具有多温区功能（常温、冷藏、冷冻）冷链运输车辆，以及移动式冷柜、便携式冷藏箱等末端冷链设备，推动农产品产业链上下游高效衔接的全程冷链物流服务。积极推动各类农产品保鲜技术与专用蓄冷装备的推广普及，鼓励建设低耗节能型冷库，提高农产品预冷处理、保鲜加工与包装技术水平。扶持培育农产品冷链物流企业发展壮大，鼓励企业联盟组建冷链运输力量。加大对部分冷链运力明显不足的农产品主产区扶持。

（四）推动农村物流发展模式创新

大力推动农商互联，推进产供销一体化发展模式。鼓励通过土地流转、托管等方式，促进专业大户、家庭农场、农民合作社、农业龙头企业等开展适度规模经营，直接对接农村电商平台和团体消费等；积极推动“公司+合作社+农户”、“公司+基地”等模式，开展标准化精准化生产，集零为整实现批量销售及运输；切实推进“万企帮万村”行动，推动各地探索产销直贯模式，开展农批对接、农超对接、直供直销或对接“中央大厨房”等，推动随机松散的买卖关系固化为长期稳定的合作关系，彻底打通物流通道。

整合末端村级各类服务站点，实现“一点多能”。推动物流服务和农村生活综合服务中心、益农服务站等功能融合，通过扩大基层站点服务流，保障物流末端的可持续经营。

探索定时定点共同配送模式，推动“一网多用”。鼓励大型电商、快递物流企业联合中小商贸流通和物流公司等开展企业联盟或商业合作，整合线路网点，探索开展农村物流

“货运班线”服务，实现定时、定点、定线统一派送，彻底打通乡镇至村的双向货物运输配送通道。

（五）支持农村物流信息化的应用推广

重点加强全省农村物流综合信息平台建设，推动智慧物流技术的研发和推广使用。依托导航技术、物联网、云计算等技术，推动建立农村物流公共信息平台，促进农村零散物流需求和各路运力资源的快速匹配；完善平台仓储地图和各类资讯等功能，解决产销和流通组织化程度不高问题。鼓励物流公司改造升级，采用信息手段进行智慧管理，利用射频技术、GPS等技术实现货物跟踪调配、车辆定位调度、物流信息汇总查询等；逐步推动机器人、无人机等实现智能化操作；设置产品二维码，推动主要农产品的溯源等。最终实现物流、资金流、信息流的高度集成，推动降低物流成本，提升物流服务效率。

（六）强化农村物流标准化工作

积极推动物流全产业链标准体系建设，覆盖农产品种养加工、检测分级、包装运输等产销各环节；重点推动“3+2”标准化工作。推动物流设施设备标准化：以托盘标准化及规范化运营为基础，推动运输车辆、叉车、货架、月台、集装箱等设施设备标准化；推动物流作业标准化：涵盖包装、装卸、搬运、运输作业、存储等环节；推动物流信息标准化：推广基于全球统一编码标识（GS1）的商品条码体系，推动商品条码、箱码、托盘条码、物流单元编码、物流节点编码关联衔接。强化“2”项标准化相关工作：推动物流综合信

息服务平台统一标准研发建设，统一技术接口标准，鼓励平台间开展联盟合作，实现可公开信息的共享互联互通；加快制订县乡村三级农村物流服务规范，推动网点建设和运营标准化。

（七）推进农村物流与电商及扶贫联动发展

继续加强电子商务进农村工作，重点推动电商平台与农村纵深合作，鼓励各县探索与电商合作的适当模式，支持有条件的镇、村建设一批电商产业园。发挥电商聚单能力，整合碎片化产品需求和物流需求，重点加强与大型综合性电商及专业农产品电商平台对接，开辟广东、县域特色馆；促进大型电商与贫困县、村“结对子”工作；推动电商企业设立贫困地区农产品销售专档、销售专柜和扶贫频道；推动贫困地区农产品进学校、进企业、进机关、进社区，开展直接对接渠道；探索对贫困县、村农村物流的合理扶持模式。

（八）合力打造品牌优势

全力推动“三品牌”建设工作，打造一批地域特色突出、产品特性鲜明的区域公用品牌、企业品牌和产品品牌。各地积极打造本地地理标识产品，加强对拳头产品的培育、包装、注册、保护、宣传推广。政商联合举办特色知名产品的“庆丰节”，加强线上线下集中宣传和销售。创造条件推动农业龙头公司规模化现代化发展，形成品牌，扩大辐射和运营能力；支持物流企业同链集约发展，做大做强，成为网络化、规模化的品牌公司。

（九）发展农村物流供应链金融

完善物流金融服务体系，推动银企合作，加强对农产品流通尤其是农村物流的金融创新服务。重点引导金融机构加大对物流龙头企业的金融支持，鼓励企业向链条上下游生产加工、流通、融资增值服务等延伸，培养一批全省有影响力的农业供应链公司。推动金融机构对大型物流企业进行授信，鼓励大型农业经营主体通过各种合作方式成立产业联盟，探索向上下游客户开展融资租赁、担保、小额贷款等金融业务。依托龙头物流企业，推动金融机构对家庭农场、种植大户、农村合作社、农产品电商企业等提供面向农产品的仓单质押、保兑仓等物流金融创新服务，开展农产品预售、网上直销等模式，通过融资助推农产品顺畅流通。

（十）推进一二三产业融合发展

支持各类市场主体创新发展多种新型农业产业模式，促进农业生产、加工和流通的融合发展，拉长产业链、提升产品价值、延长保鲜期、改变运输状态。建立现代农业产业园，依托农业龙头企业、物流骨干企业，以规模化种养基地为基础，建设集生产、加工、流通、研发、示范、服务为一体的现代农村物流产业基地。鼓励具有冷冻及加工条件公司出租设备，开展社会化加工及冷藏服务，支持农产品就地深加工。升级改造农产品批发贸易市场，支撑农产品产后规模化分级、加工、包装、营销等。在重要节点部署“中央大厨房”，实现一二三产业的高效融合发展。

四、重点工程

(一) 重点物流园区建设工程

对接全省“四区两带”农业发展格局，重点依托特色岭南水果、北运菜、水产品、药材等农产品主产区，梯度建设一批现代化特色农产品物流园区。在粤东西北地区各建设1个枢纽型物流园区，集农产品交易、加工仓储、分拣包装、物流配送、价格信息发布、认证检测、电子结算、电子商务、供应链金融等功能于一体，作为农产品交易集散中心、仓储配送中心、价格形成中心和信息发布中心等。珠三角区域物流园力争打造成为市场辐射全国、价格指导全国的国家级示范园区。每个地市至少建成一家或改造升级已有的物流园区、农批市场等，打造成为区域性物流园区，重点强化加工仓储、冷藏冷冻、分拨配送等服务功能。

(二) 农产品冷链物流建设工程

重点推动在粤东西北重要的果蔬、水产、肉类产地和省内主销地，加快改造建设农产品冷链物流设施，部分节点建立冷链物流基地。在茂名、湛江、梅州、韶关等果蔬种植基地，建设一批公用型果蔬预冷库、储存保鲜库。在粤东、粤西等水产品主产地和广深佛等水产品主销地，改造升级一批水产品现代仓配一体化专业冷库，建立水产品集散中心冷链物流基地。在茂名、肇庆、江门和梅州等畜禽主产区，打造覆盖全省、服务全国、全程冷链的肉类冷链物流中心，新扩改建一批肉类冷链物流基地。围绕省内农产品大型批发市场，改善升级冷链冷藏设施，建设一批冷链储运中心。探索

冷链基础设施政企“共建”模式。鼓励跨区域共建农产品流通节点，提供公共冷链设施。

（三）农村电商建设工程

重点加强与知名综合性电商平台、农产品专业电商平台合作，力争新增 10 个亿元“电商县”，各县积极推动本地 3-5 个特色产品成为“网红品”。各地积极开展与电商合作模式探索，推动贫困地区与淘宝、京东、苏宁等大型综合性电商平台合作，设立扶贫馆或进入扶贫频道；推动特色产品丰富县域在农产品电商平台设立特色馆；引入新的生鲜电商进驻农村，依托基层农家便利店等扩大电商规模，推动连点成片。加强对拳头产品进行“三品一标”认证，政企联动开展品牌推广，举行农产品线上“电商节”“嘉年华”，线下“看货会”等活动，集中宣传和销售。加强电商配套服务，开展免费人才培养、创业孵化、品牌建设、网络推广、金融支持等，形成电商产业集聚发展。

（四）乡村“幸福驿站”建设工程

坚持“整体规划、市场运作、多业融合”发展原则，统一建设村级“幸福驿站”。整合乡村生活综合服务中心（助农服务中心）、村邮政、便利店等各站点，实行“多站合一、多点合一”，融合快递收发、代销代购、水电费代收、信息服务等多重便民服务功能，作为村级快递物流收发服务点和综合便民服务点，统一加挂“幸福驿站”标牌，实现“三规范”、“四统一”，即建设规范、服务规范、管理规范；实现装修式样统一、设施设备统一、服务范围统一、服务标准统

一。各县市依托当地成熟的单一物流体系（农村商超配送、电商物流、邮政快递、供销物流或其他专业物流等），探索定时、定点、定线的农村物流“货运班车”服务，直抵终端“幸福驿站”，打通农村物流配送“最后一公里”。

（五）物流综合信息服务平台建设工程

采用“政企合作、企业运营”的模式，建设“覆盖全省、辐射全国”的广东农村物流综合信息服务平台，提供农村物流供需信息发布、撮合物流交易、物流资源调配、物流跟踪、信用评价、数据分析、宣传推广等功能。推动整合邮政车辆、客货班车、农资配送、农超商贸配送、电商配送、快递物流以及社会零散车辆运力资源，与农村各种零散物流需求快速撮合，实现规模化运输，提升物流效率。推动现有的物流信息服务平台、车货匹配平台进行资源整合，统一平台技术接口标准、操作流程及服务规范，实现可公开信息的共享和互联互通，最终实现农村物流信息资源的汇总。

（六）农村物流标准化工程

加快制定《农村物流三级配送服务规范》，明确县级农村物流中心、乡镇农村物流综合服务站、村级农村物流服务点实现“五个标准化”建设运作，即网络节点建设标准化、运输设施标准化、服务标准化、包装标准化、品牌标准化。村级物流服务点重点打造统一标识的乡村“幸福驿站”。选择有条件的县市进行标准化示范建设，通过“典型引领、示范带动、由点到面、全面推进”的方式逐步展开。

(七) 龙头企业培育工程

通过“集中扶持、内引外联”模式，重点培育一批主业突出、竞争力强、管理现代化、服务水平高、示范作用强的农村物流龙头企业。制订省、市、县三级农村物流龙头企业评定标准，组织优秀企业参与国家 A 级物流企业评估；支持物流龙头企业牵头制定农村物流行业标准；鼓励农村物流龙头企业通过参股、控股、兼并等形式加速资源整合，建设产业联盟等；鼓励社会资本参与物流龙头企业建设发展；支持龙头企业开展绿色环保技术和物流信息技术的研发推广。

五、保障措施

(一) 强化农村物流工作统一协调管理

加强各部门物流职能的统筹整合，理顺农村物流发展的组织框架和运作机制。在省政府的统一领导下，成立由发改、交运、商务、财政、国土、农业农村、电力、供销、邮政、电信等多部门共同参与的农村物流工作小组，形成工作合力，加强对农村物流相关规划、物流园区和重大项目建设、资金运用等方面统筹协调，打破部门壁垒，建立“大物流”概念。各级党委和政府建立相应的工作协调机制，制订规划及具体落实措施，建立考核评估机制。

(二) 保障农村物流发展配套政策

农村物流建设发展统一纳入县域、村庄建设规划。支持符合规划要求的产地预冷库、农产品物流园区及基地等项目用地需求，鼓励利用工业旧厂房、仓库等土地用于农村物流服务；支持承包土地向专业大户、家庭农场、农民合作社流

转。继续加强农村“四好农村路”建设，进一步完善乡镇至村、组的客货车通车条件；加强重点农产品主产区公路改扩建，考虑在附近物流综合服务点规划充电桩，便于小型电动货车行驶。继续提升农村电网、通信网络建设水平。

认真落实国家关于促进物流业降本增效各项政策。落实营改增关于物流税费调整和抵扣政策；研究解决个体运输业（户）开具增值税发票等实际问题；严格执行鲜活农产品运输“绿色通道”政策，清理规范道路、水路运输收费项目，合理减少抽检次数；进一步放宽农产品配送车辆的城市交通管制，充分给予车辆进城通行和停靠权；推动冷链物流企业用水、用电、用气价格梯度优惠措施，推动田头冷库用电与农业生产用电同价，切实降低运营成本。

（三）加强资金引导扶持

加大资金扶持力度，建立省农村物流发展专项资金，积极争取中央财政专项资金并配套地方资金，重点加强对县、乡、村三级农村物流服务网络、公共信息平台、冷链物流、设施装备改造、组织模式创新、试点示范等方向，以补贴、贴息、奖励、股权投资等方式给予引导和扶持。支持农村物流企业通过企业债券、股票上市、增资扩股、中外合资等有效途径筹集建设资金；引导金融机构、社会资本通过投资发展基金、PPP、大型电商平台众筹等多元渠道投资建设农村物流设施和项目。

（四）探索农村物流统计工作

探索建立科学规范的统计调查制度，明确统计口径，科

学设计农产品物流、农资物流、农村商贸物流指标体系，做好定期发布。支持社会化平台和企业建立农村物流大数据中心，推动建立广东农村物流数据共享机制，加强监测，为全省农村物流动态监测、形势分析和决策提供依据。

（五）加强农村物流人才保障

农村物流发展急需的各类专业人才纳入“实施乡村专业人才培养工程”，根据相应条件享受“上岗退费”和高级职称专才财政奖励等待遇。鼓励企业与高等院校、职校等联合培养所需物流人才，基本实现农村物流从业人员全员培训。推动粤东西北各地至少建立一所电商培训学校，继续推行电商人才免费培训制度、产业孵化政策。联合研究机构、高校、企业、行业组织权威专家，打造农村物流省级智库，开展农村物流专题研究，为政府提供决策咨询，为农村物流企业提供培训和业务指导。