

# 快递村口取，包邮送到村

## 拼多多打通山村商路“最后一公里”

“最远的村，到镇上15公里，到县城70公里。以前他们得赶集才顺路去取快递，或者攒个十天半月一块儿取。现在快递直接送到村口，走两步就到了。”山东沂水县的快递从业者张富国这样描述快递进村前后的变化。这位38岁的退伍军人，去年10月底成为沂水县拼多多“免费送货进村”中转仓的负责人，半年来，他见证了一个个包裹如何跨越沂蒙山区的沟壑，抵达村民家门口。

这并非个例。自2025年四季度起，拼多多在全国多地试点“免费送货进村”服务，平台通过中转集运模式将发往乡村的快递在县城中转仓归集，并全额承担从中转仓到村级驿站的二次转运费。在沂水县，半年时间里，中转仓的日均进村派送量从600件增至万件，生鲜、大件订单明显增加。这项由电商平台主导的物流下沉实践，正在悄然改写中国偏远乡村的商业版图。

文/片 记者 任磊磊

### 村级快递驿站：

#### 不只是方便，更是“雪中送炭”

在沂水县马站镇一家社区超市的角落里，5个五层货架上整整齐齐码着拼多多的快递包裹，每个包裹上都手写着大大的取件码。超市老板徐国丽大学毕业后在青岛做过销售，2015年回乡开了这家超市，至今已有10年。去年12月，镇上快递网点老板来问她能否接收拼多多包裹。她当时就想，这是个好事儿，不仅能带客流，还能增加收益，方便村民，便和丈夫简单沟通后，就定下了这事。

起初快递件不多，一天才十几个。后来查证发现，平台系统里的村名和导航软件里的名字不一致，导致村民无法享受“免费送货进村”服务。徐国丽便通过各种社群转发提醒，手把手教村民修改收件地址。大约一周时间，社区80%用户在拼多多上买的商品能正常收件了。快递件数从十几个涨到一百来个，春节前最多时一天到了320多件。

“以前大家去镇上取快递，骑电动车得15-20分钟，开车也得10多分钟，而且各个快递网点分散在不同方向，取不同物流公司的快递得跑好几个地方。现在村民吃完饭溜达着就来取了，有的顺带在超市买点东西。”徐国丽说。

她说，之前村里有一位70多岁的老大爷，“自己会网购，以前只能收送到村的邮政快件，其他快递得靠人从镇上捎带回来。现在高兴得不行，说‘快递终于不用攒着取了，想买啥买啥’。”

对留守老人而言，送货入村的便利性远不止“少跑几公里”。一位患有冠心病的大爷每隔五六天就得拿一次药，以前要蹬着脚蹬三轮车去镇上，单程一个多小时，遇上刮风下雨更是遭罪。现在快递每天准时送到村里，“你们这个时间准，我习惯了”。

在沂水县已经干了三年快递的王宗红，去年12月接下了拼多多“免费送货进村”业务村级网络的搭建和送货工作，目前已经开拓了十七八个乡村驿站。她回忆一次送货见闻：“有个老人笑得特别开心地说，‘这是我孩子给我买的東西’。以前镇里的快递点离得远，外出打工的孩子想给家里老人买东西都要考虑很多，怕老人取件折腾，怕东西不好拿。但现在，想买就随时买了”。

### “送一单赔一单”：

#### 快递进村的成本困局与模式破题

张富国告诉记者，以前快递进村的难点很多：件少、面广、路远、人工贵等。有乡镇快递站负责人算过一笔账：镇上每天进港件约1800票，派费给到乡镇网点约为每票0.85元，扣除各类成本和罚款后，每票利润仅剩0.3元。若快递送进村，每票还要给付村级驿站服务费0.3至0.4元，不算油费和人工，每票亏损约0.2元。这正是不少加盟制快递企业“只到乡镇、不进村庄”的根本原因——商业逻辑不允许赔本买卖。

拼多多试图打破这一困局，思路是将“分段运输、二段集运、中转费减免”的模式从西部场景复用到乡村场景。商家只需将包裹统一发至县级中转仓，再由合作物流进行集中分拣、统一下乡；从中转仓到村点



的二次转运费，由平台全额承担。化零为整，以规模降成本——这套逻辑在陕西扶风已有验证：扶风县整合11家主流快递企业的下乡快件，截至2026年1月底，全县100余个行政村建成70多个村级驿站，日单量峰值突破6300单。

在沂水，张富国的中转仓摸索出了一套因地制宜的配送方案：偏远乡村采用直营配送成本过高，便联合乡镇代理点接力配送；城乡接合部引入无人车跑通固定线路；再加上2名直营司机灵活补充，几种模式灵活搭配，才跑通了快递进村“最后一公里”。平台按件向村级驿站支付服务费，不少驿站经营者因此获益，村民则彻底摆脱了取件远、取件贵的困扰。

### 沂蒙山路上的“攻坚战”：

#### 天气、习惯等多重考验

去年11月，项目启动之初，张富国带着3名员工走进一个个村庄，拓业务、建驿站。“村民们不了解业务，需要解释、协商，一天只能开3-5个村。”业务熟络后，一天大约能拓展13个村点。但真正考验人的，是沂蒙山区的天气。

沂水县绝大部分行政村分布在山区，业务开拓期赶上冬天。尤其是山北的路面晒不到太阳，下完雪后积雪十天半个月化不了，路面结冰，车很难开上去。张富国只能趁着中午气温高一点、化雪的时候，赶紧上山。有些村道特别窄，4.2米长的厢货走不了，得换小面包车，挂上防滑链，才能慢慢往里送。

去年农历腊月，富官庄镇一条长约3公里的进村坡路，先下雨后飘雪，气温骤降到零下十几度，整条路被冻成冰面。偏巧赶上拼多多年货节，单量从开城时的几百票飙到一万多票。往富官庄镇派送的司机在半路被堵住——大上坡上出了事故。张富国的中转仓紧急调派人手，分装好货，开着私家车绕行小路，一趟一趟往村里送。“冰天雪地，车辙打滑，配送困难，但没有一个人说‘算了’。”

除了路况，合村并居后的村名变更也成了一道“坎”。沂水推行合村并居后，许多村子改叫“某某社区”，但村民们在这里生活了一辈子，收件地址还是习惯写原来的村名，导致订单提交后系统审核不通过。夏

蔚镇“铜城社区”由几个村合并而来，就因为村民们的收货地址与系统内名字不一致，张富国跑了4趟才让拼多多的包裹能顺利送进去。

### “免费送货进村”

#### 改变的远不止取件方式

数据显示，2025年，建制村快递服务覆盖率超95%，直营制快递企业进村率超90%。然而覆盖率的提升与实际可触达之间仍有差距——加盟制快递企业进村率仅提升至三分之一，“最后一公里”的堵点依然突出。2026年中央一号文件也明确提出“支持农村寄递物流设施共建共享，推动农村客货邮融合发展，推行共同配送，深化快递进村”。

拼多多“免费送货进村”的独特之处在于，它不是自建一套物流体系，而是“借力打力”——盘活现有社会资源，以平台补贴撬动配送网络下沉。从中转仓到村级驿站，每一环都由当地已有的人、车、店来承接，形成的是一条由利益纽带串联起来的乡村商业生态。

在山东临沂，这种“协同”效应已有广泛的产业基础。临沂市统筹农村客货邮融合发展，共设立“县、乡、村”三级服务点1942个，农村客货邮合作线路101条，通过农村客货邮业务运送的邮件快件数量达1.71亿件，服务覆盖行政村1966个。拼多多联合第三方物流服务商搭建的进村配送网络与地方已有的客货邮融合体系形成了叠加效应，工业品下行和农产品上行的双重通道更加顺畅。

除了方便村民，拼多多“免费送货进村”还给当地带来了就业，增加了从业者收入。

王宗红告诉记者，她此前在“小饭桌”给孩子做饭，月收入仅2000来块钱。干快递后收入稳定多了，接入拼多多“免费送货进村”项目后又增加了一份收入。她的丈夫辞去济南的工作回乡，两人一起经营网点和进村配送业务，“不用再两地分居。他开车送货，我处理线上问题，配合得挺好”。

从“不敢买”到“随心买”，乡村消费半径被极大拓展了。这背后是物流基础设施下沉正在重塑中国最末梢的消费市场。国务院发展研究中心市场经济研究所副所长魏际刚评价，解决西部农村物流配送问题，集运配送方式有助于降本增效，值得推广。

