

达州市人民政府办公室文件

达市府办〔2014〕73号

达州市人民政府办公室 关于印发《达州市物流业发展规划 (2014—2030年)》的通知

各县、市、区人民政府，达州经开区管委会，市级有关部门：

《达州市物流业发展规划（2014—2030年）》已经市政府第69次常务会议审议通过，现予印发，请遵照执行。

达州市人民政府办公室

2014年11月11日

达州市物流业发展规划

(2014—2030年)

目 录

一、总则	5
（一）规划说明	5
（二）规划内容	5
（三）规划依据	6
二、发展基础与环境	8
（一）发展现状	8
（二）存在问题	10
（三）发展机遇	12
（四）面临挑战	16
三、指导思想与目标	18
（一）指导思想	18
（二）基本原则	18
（三）战略定位	19
（四）发展目标	20
四、空间布局 and 定位	22
（一）一核	22
（二）三层	23
（三）三极	29
五、发展重点	32
（一）构建四大物流体系	32
（二）推进五大物流工程	35

（三）做强六大行业物流·····	46
六、主要任务·····	50
（一）加大主体培育·····	50
（二）完善基础设施建设·····	55
（三）加强标准应用·····	57
（四）构建信息平台·····	58
（五）强化人才支撑·····	59
（六）推进区域联动·····	60
七、实施保障·····	64
（一）加强组织领导·····	64
（二）加强政策支持·····	65
（三）加强规划落实·····	67
名词解释·····	69
附件·····	73

一、总 则

（一）规划说明

物流业是原材料、产成品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程，将运输、仓储、装卸、搬运、流通加工、配送和信息等有机结合并形成完整的供应链，是一个新型的跨行业、跨部门、跨区域、渗透性强的复合型产业，是生产性服务业的重要组成部分。大力发展现代物流业，对于降低流通成本、保障和改善民生、提高经济运行质量和效益、优化提升城市综合发展环境，具有十分重要的意义。

为奋力推进达州率先实现次级突破，加快建设川渝鄂陕结合部区域中心城市、川东北经济区核心增长极和秦巴地区生产性服务业中心，结合达州物流业发展实际，制定本规划。本规划是全市物流业发展的指导性纲领文件，是制定相关实施意见和专项规划的依据。

为与国家、省、市相关规划相协调，本规划期限为 2014—2030 年。其中：近期为 2014—2017 年，中期为 2018—2020 年，远期为 2021—2030 年。

（二）规划内容

本规划通过对达州物流业现状、问题、趋势及挑战的深入分析，借鉴国内外先进经验，提出达州现代物流业的战略定位和发展目标，合理布局物流空间、节点及通道，明确达州现代物流业发展的体系建设和发展重点，指出现代物流业的主要任务和实施

保障，从而形成现代物流业健康发展的系统依据。

（三）规划依据

（1）国务院《关于促进物流业健康发展政策措施的意见》（国办发〔2011〕38号）

（2）国务院《关于印发贯彻落实关于促进物流业健康发展政策措施意见部门分工方案的通知》（国办发〔2011〕162号）

（3）国家发展改革委等12部委《关于印发全国物流园区发展规划的通知》（发改经贸〔2013〕1949号）

（4）交通运输部 铁道部《关于加快铁水联运发展的指导意见》（交水发〔2011〕544号）

（5）《中共中央 国务院关于深入实施西部大开发战略的若干意见》

（6）《四川省物流业发展中长期规划（2013-2020年）》

（7）《四川省人民政府办公厅关于促进物流业健康发展的实施意见》

（8）《四川省“十二五”农产品冷链物流发展规划》

（9）《达州国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》

（10）《达州市生产性服务业规划（2012-2020年）》

（11）《达州市服务业发展规划（2010-2015年）》

（12）《达州市人民政府关于促进物流业健康发展的意见》

（13）《达州市“十二五”综合交通枢纽发展规划》

（14）《达州市城市商业网点规划》

(15)《达州市现代物流发展规划(2008—2030年)》

(16)《达州国家公路运输枢纽货运枢纽总体规划研究报告(2009-2020年)》

(17)《达州市贯彻四川省委多点多极支撑发展战略实施规划(2013-2017年)》

(18)《达州市土地利用总体规划(2006-2020年)》和《各县(市、区)土地利用总体规划(2006-2020年)》

(19)其它相关规划及基础资料

二、发展基础与环境

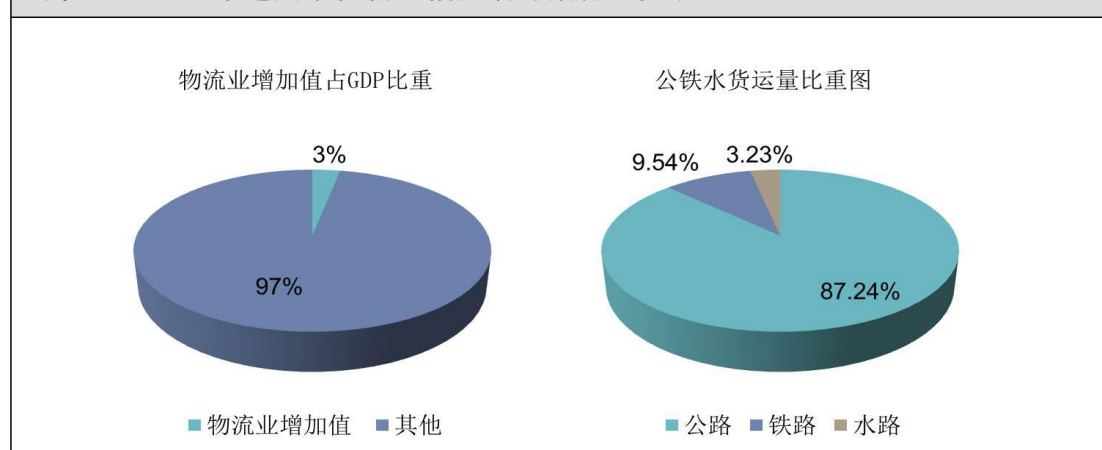
（一）发展现状

达州国民经济的持续强劲增长，有力地促进了现代物流业快速发展。近年来，全市物流业发展取得显著成绩，服务环境不断优化，服务能力不断提升，现代物流业发展框架体系基本形成。

1. 现代物流业初具规模

“十二五”以来，全市物流业以公路、铁路运输为主导，以物流园区和物流中心为载体，实现了持续快速发展。2013年，全市物流业完成增加值30.67亿元，同比增长15%。实现货运周转量118.28亿吨公里，其中：公路货运量达1.46亿吨，铁路货运量（吞吐量）1596万吨，水运货运量540万吨，航空运输1500吨，水陆空货运总量同比增长10.07%，货运总量在四川省内仅次于成都，物流产业规模不断扩大。达州经开区物流园、达川区商贸物流园等7个现代物流园区加快建设，预计物流园区投资总规模达60亿元，2013年完成投资18.54亿元，可为2万余人提供就业岗位。

专栏1 2013年达州市物流业相关统计指标一览表



2. 物流通道建设显著改善

“十二五”以来，达州公路、铁路、水运、航空运输体系进一步完善，为全国公路运输主枢纽及全省次级综合交通枢纽。2013年，全市铁路总里程达 614 公里，实现年营业性客运 988 万人次，货运 1998 万吨；公路总里程 19325 公里（高速公路 370 公里、国省干线 844 公里、县乡道 6193 公里、村道 11918 公里），实现年营业性客运 9808 万人次，货运 14627 万吨；水运通航河流 16 条，通航里程 866 公里，实现年营业性客运 533.1 万人次，货运 535 万吨；达州机场已开通至北京、上海、深圳、广州、昆明 5 条航线，年起降航班 2492 架次，旅客吞吐量达 24.8 万人次。初步构建了“以铁路和高速公路为骨架，国省干线为主体，县乡村公路为辅助，航空和水路为补充”的立体交通网络。

3. 物流节点建设明显加速

“十二五”以来，全市初步形成了与满足生产、生活需求相配套的物流网络，形成了生产企业“退城入园”集聚发展，主辅分离专业发展，商贸流通依托专业市场群集聚发展的良好局面。达州公路物流港已完成建设，正在加快建设川煤集团川东北仓储配送中心、达竹煤电物流中心、瓮福物流公司铁路专用线及站场，以及达川区商贸物流园、通川区魏兴食品医药、大竹县双马、渠县北城、万源市官渡等物流园及物流中心。加快规划开江县普安、宣汉县东乡等一批物流中心，抓紧推进秦巴物流园区建设工作。城市、城乡及农村配送站点覆盖率达 95%，物流体系建设水平及

专业化水准显著提高。

4. 物流主体队伍不断壮大

全市已集聚一批专业性和综合性物流企业。截至 2013 年底，有各类物流企业 200 余家，专用物流货运车辆 28341 辆，货轮 801 艘，其中：第三方物流企业 170 家、规模以上物流企业 120 家，第三方物流企业普及率达 76%，涌现出达州公路物流港有限公司等一批具备现代物流特征的第三方及第四方物流企业。全市有快递公司 11 家，分支机构达 43 家。在仓储、运输、配送服务基础上，部分物流企业积极向流通加工、信息服务、物流地产和物流金融等领域拓展。化学危险品、市政应急及再生资源逆向物流企业标准化、规范化、安全水平大幅提高。空港物流、冷链物流企业进入快速发展阶段。

（二）存在问题

达州现代物流业近年来发展势头强劲，由起步阶段向快速发展阶段过渡，为全市经济社会发展作出重要贡献，但仍存在物流体系建设不全、企业竞争力不强等问题。

1. 物流体系建设不全

物流体系建设处于发展初级阶段，供应链资源整合能力较低，物流功能和模式对促进工业、金融、服务等其他经济协调发展，提高社会分工协作水平，带动区域经济和产业结构调整的作用尚未充分体现。政府层面职能有待完善和加强，专职行政管理部门统筹全市现代物流业发展局面尚未形成。物流业政策管理、

法制法规及技术统计标准等不完善，政策系统性及支持力度有待加强，对物流技术、物流金融、企业总部等奖励措施、扶持政策、配套资金不足。

2. 企业竞争能力不强

物流企业总体层次不高，集中表现为“低、小、散”，多数企业仍处于传统运输仓储水平，不具备现代物流综合服务功能。行业缺乏骨干企业和领军企业，年营业额上亿的第三方物流企业仅3家，全市无上市、无全国品牌的物流企业。企业管理模式粗放，功能不健全，服务层次低，先进的物流管理手段与技术应用不足，导致物流成本较高，企业竞争力不强，不具备外拓实力和能力。国内外知名物流企业进驻少，本地企业与外部优势企业横向联合度低，导致行业发展难有较大突破。

3. 高端服务水平不足

全市物流服务传统服务多，交通运输、仓储和邮政等传统物流服务业增加值占物流业总增加值比重的80%以上，缺少能提供全程供应链物流服务的第三方物流企业，以及提供物流规划、咨询、物流信息系统、供应链管理等活动第四方物流企业。信息化建设水平相对滞后，缺乏全流程、自动化、一体化公共物流信息网络，缺乏物流金融、冷链物流、保税物流、汽车物流和电子商务物流等高附加值服务，缺乏与其他产业的有效联动机制，物流环节割裂和脱节严重，影响了物流行业整体组织效率和管理水平的提升。

4. 专业人才高级人才缺乏

达州本地大专院校和职业学校物流人才教育培训缺失，未能及时对全市物流业发展提供智力支持和人才保障。内陆城市对高端物流人才吸引力不强。全市物流师、物流工程师等中高级人才严重缺乏，绝大部分从业人员文化程度不高，缺乏物流理论知识和实践经验，与现代物流业发展不相匹配。

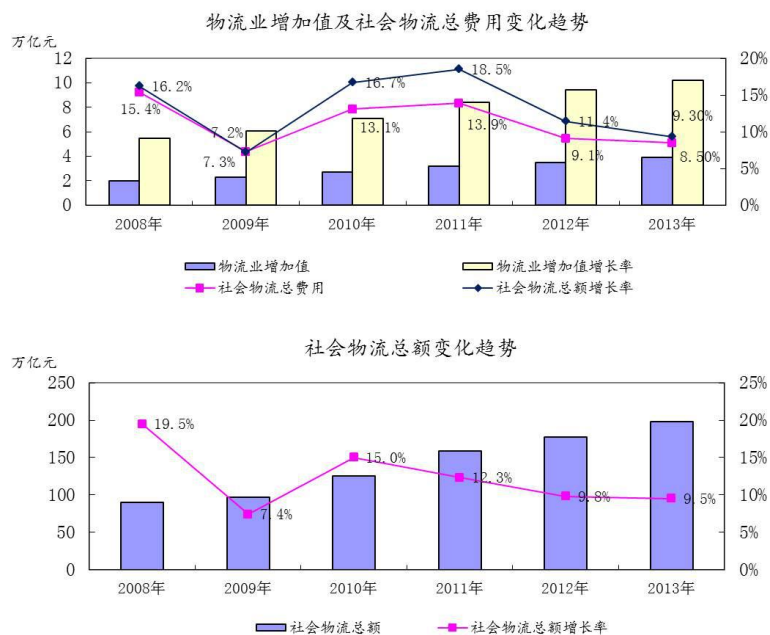
（三）发展机遇

达州目前正处于加快建设川渝鄂陕结合部区域中心城市的重要机遇期，大力促进物流业健康发展，不仅是现代服务业发展的战略需要，也是达州实现经济社会又好又快发展的必然要求。

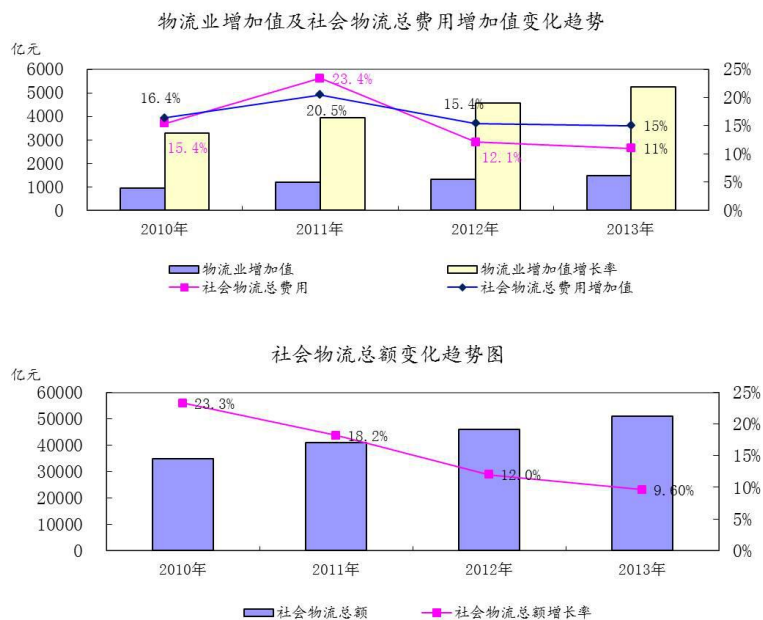
1. 国内发展机遇

新时期国家以推动服务业大发展作为产业结构优化升级的战略重点，现代物流业发展政策环境获得极大改善。国家实施扩大内需特别是消费需求战略，消费、投资、出口协调拉动经济增长新局面初步形成，生产性物流和生活性物流将均衡全面发展。国家提出以长江经济带、丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路为核心的“两带一路”战略，将加快中西部产业升级、东中西平衡协调发展、打造中国经济升级版。四川省高度重视物流业发展，加快推进西部物流中心建设，着力打造达州、南充—广安及乐山等八大次区域物流中心，全省物流业驶入发展快车道。

专栏2 2008-2013年全国主要物流统计指标变化趋势



专栏3 2010-2013年四川省主要物流统计指标变化趋势



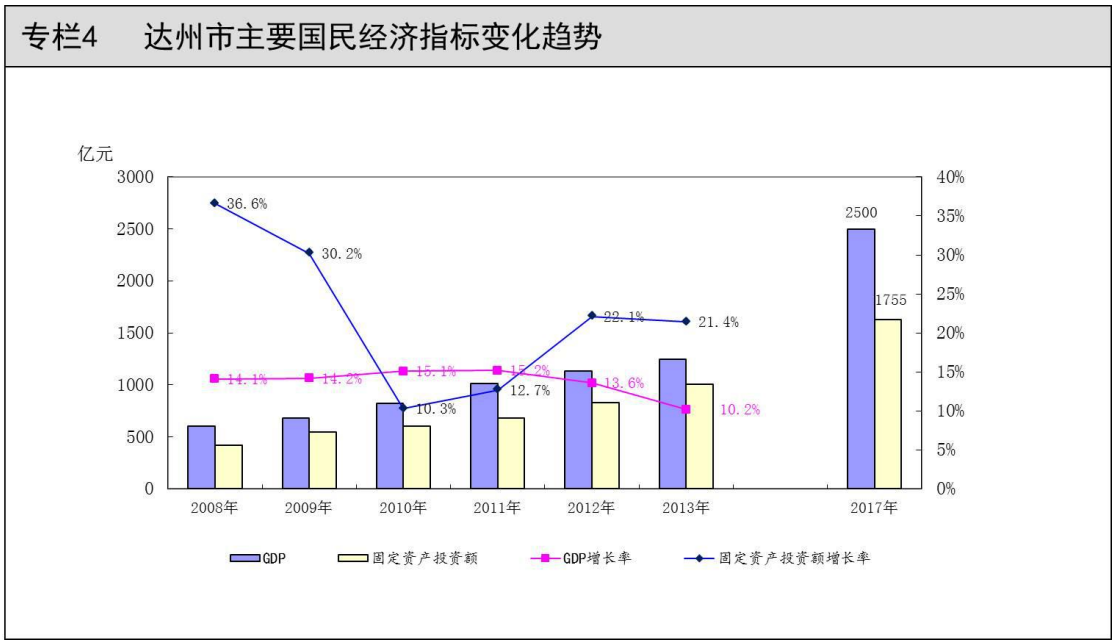
2. 达州发展机遇

国内物流业已进入提速、均衡发展期，四川省西部物流中心

地位进一步加强，达州物流业发展迎来区域联动发展、经济高速增长和需求高位增长的良好局面。

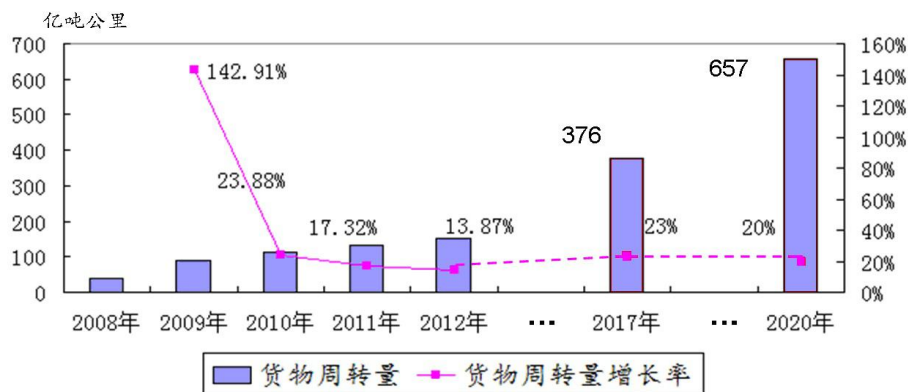
——区域合作加强为物流业提供跨越发展的良机。《成渝经济区区域规划》、《中共中央国务院关于深入实施西部大开发战略的若干意见》等政策文件的颁布，达渝、达成、达西等城市间的区域合作日益密切，达州可紧抓区域新一轮一体化发展契机，学习借鉴先进经验，打牢发展基础，取得发展优势，积极推进全市物流业跨越发展。

——经济高速增长为物流业提供强大的发展势能。2008—2012 年全市 GDP 年均增速达 13.6%，固定资产投资额年均增速达 14.56%。计划到 2017 年 GDP 将达 2500 亿，固定资产投资额将突破 1755 亿。全市新型城镇化建设步伐加快，2013 年城镇化率达 37.8%，城镇居民人均可支配收入 18915 元，农民人均纯收入 8001 元，分别增长 11.6%和 13.5%。经济总量长期两位数的高速发展、城镇化建设加速及居民收入的增加，释放出经济总量倍数的物流潜在需求，是物流业快速发展的强大内在驱动力。



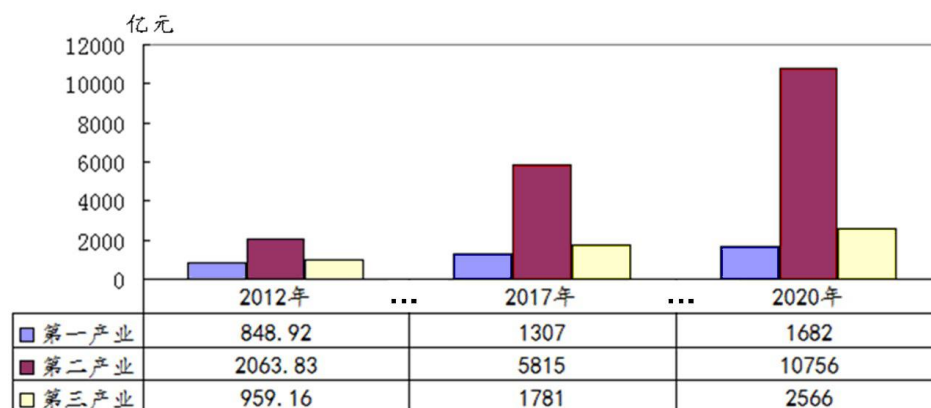
——需求高位增长为物流业提供巨大的市场支撑。据测算，全市铁路、公路和航空的货物周转总量未来将继续保持较快增长态势，预计 2012—2017 年年均增长率为 20%，2017—2020 年为 20.4%。全市航运港口吞吐量 2012—2017 年的年均增长率预计为 18%，2017—2020 年为 24%，到 2020 年末可达 2400 万吨。据社会物流需求系数测算，未来三次产业的社会物流总额均有不同程度的增长，其中：2012—2017 年全国第一产业社会物流总额的年均增长率为 9%，第二产业为 23%，第三产业为 18%，2017—2020 年分别为 8.8%、22.8%和 12.9%。

专栏5 达州市公铁空货物周转总量变化趋势



2017年及2020年的值为预测值。预测方法为指数平滑法，预测值分别为 376亿吨公里、657亿吨公里。

专栏6 达州市三次产业未来社会物流总额预测



2017年及2020年为预测值。预测方法基于国内平均社会物流需求系数，综合考虑达州三次产业增加值变化趋势。

（四）面临挑战

达州现代物流业的专业化、社会化进程在近年来的经济结构调整中明显加快，但也面临不容忽视的挑战。

1. 城市竞争对产业转型升级的挑战

南充、广安、巴中、万州等临近城市将现代物流业作为重点发展产业，抢抓机遇构建物流体系和布局物流网络，加快建设物流基础设施和物流园区，加大物流招商引资力度，已形成相互追赶的竞争态势，但目前缺乏区域性的统一规划和协调联动，容易导致同质竞争。物流市场的开放性与竞争性，使达州在吸引物流人才、先进物流企业和稀缺物流资源等方面，面临较大挑战。

2. 产业发展对政府职能转变的挑战

达州物流业发展目前缺乏统一的产业政策体系支持，在企业

注册、财政税收、土地配置、配送车辆进城、交通收费管理、货运代理、物流市场规范等方面的政策还不能适应市场经济条件下现代物流业发展的需要，尚未建立起公正、公平、公开的市场竞争机制，对物流资源整合和物流企业一体化运作形成体制性障碍，这对政府职能转变和深化体制改革提出了挑战。

3. 需求提升对企业观念转变的挑战

达州大部分物流企业存在理念落后、专业欠缺、资源整合能力不够、应变能力不强、经营集约化程度低等状况，物流服务社会化程度不高，难以满足工商企业对物流企业降低运营成本、提高信息反馈质量、增加服务品种以及提供供应链整合等方面的要求，达州物流业发展面临企业竞争理念与物流发展不匹配、管理服务观念对市场发展制约的挑战，以及客户和市场对物流企业自身的市场地位和持续发展能力所提出的挑战。

三、指导思想与目标

（一）指导思想

按照达州加快建设川渝鄂陕结合部区域中心城市、川东北经济区核心增长极的目标定位和加快建设秦巴地区生产性服务业中心的发展路径，以科学发展为主题，以转变发展方式为主线，发挥市场在资源配置中的决定性作用，强化规划和政策引导，突出关键物流载体提升，突出物流服务能力发展，突出物流产业结构升级，突出物流发展环境优化，突出物流枢纽城市建设，加快构建具有区域竞争力的现代物流业体系，培育达州现代服务业重要增长极，实现由传统物流向现代物流、由无序发展向有序整合、由产业支柱向支柱产业、由引进消化向自主创新、从交通枢纽向物流名城的五大战略转变。

（二）基本原则

——协调发展原则。深入贯彻落实国家和四川省物流业发展规划，既立足达州又跳出达州，综合考虑区域之间的相融互促，明确达州物流业战略定位，科学规划空间布局与发展重点，实现现代物流设施标准、运行水平、服务质量等全面、系统、协调发展。

——联动发展原则。大力延伸物流产业链，推动物流业与制造业、商贸业等产业联动发展，促进产业间的战略合作与有机融合，释放社会物流需求，提高物流运作效率。拓展物流服务领域，提升物流服务能力，为社会民生创造更优的服务环境。

——持续发展原则。充分发挥市场配置资源的决定性作用，优化整合现有物流资源，重点突破、梯次发展，以重点园区（中心）建设、骨干（领军）企业培育为重心，以物流基础设施建设和物流信息化建设为加速器，带动全市物流业健康快速、可持续发展。

——创新发展原则。坚持以信息化为主要手段，加强先进信息技术应用，完善物流信息平台建设，加速企业信息化步伐，促进物流资源优化整合和配置，实现信息共享、数据共用和信息互通，提高物流信息化整体水平。

——外向发展原则。在满足工农商业对物流需求的基础上，充分考虑未来在秦巴地区、成渝西、丝绸之路经济带、新亚欧大陆桥等物流网络中所承担的角色和作用，在物流设施建设与空间布局中适度超前配置物流资源，为达州经济跨越发展提供有效保障。

——绿色发展原则。强化绿色物流发展理念，向“低消耗、低排放、低污染”发展。融合战略性新兴产业发展要求，大力推进天然气、物联网和新一代信息技术的应用，优化传统仓储、运输、配送方式，引领低碳技术创新应用潮流，促进节能减排和经济的可持续发展。

（三）战略定位

充分发挥达州的区位、交通和资源优势，加快构建现代物流体系，完善物流基础设施，培育物流骨干企业，重点发展化工、

钢铁、煤炭、农产品、城乡配送等物流，打造具有资源配置功能、产业支撑功能和民生服务功能的川渝鄂陕结合部区域性物流枢纽、综合型物流中心和全国二级物流园区节点城市。

（四）发展目标

1. 近期目标（2014 - 2017 年）

——社会物流总额年均增长 15%以上。物流业增加值超 100 亿元，占地区生产总值 5%，成为支柱产业。物流业整体运行效率大幅提升，社会物流总费用占 GDP 比重年均下降 0.3 个百分点，到 2017 年下降至 17.5%。

——培育物流总额超 500 亿元的物流园 3 个，超 100 亿元的 5 个。培育年营业收入超 10 亿元的第三方物流企业 2 户，超亿元的 20 户。

——物流三大平台（城市配送、公共信息和多式联运）构建取得初步成绩，物流骨干企业培育取得重大进展，物流用地产出效率取得大幅提升，物流发展环境建设取得显著成效，全市现代物流体系框架形成。

2. 中期目标（2018 - 2020 年）

——社会物流总额年均增长 13%以上。物流业增加值占地区生产总值 6%以上。物流业整体运行效率持续提升，社会物流总费用占 GDP 比重下降至 16.5%。

——物流节点层级完备，物流网络建设完成，多式联运发展成效显著，物流辐射力和竞争力明显提升，川渝鄂陕结合部区域

性物流枢纽地位得到进一步巩固。

3. 远期目标（2021 - 2030 年）

——社会物流总额年均增长 12%以上。物流业增加值占地区生产总值 7%以上。物流业发展五大战略转变全面实施。

四、空间布局 and 定位

根据层次清晰、错位互补、经济合理的布局原则，坚持整合和盘活资源，强化集约与高效发展，明确市和各县（市、区）的发展定位，加快形成全市现代物流业发展“一核、三层、三极”的节点空间布局。

（一）一核

以达州主城区（通川区、达川区、经开区）为中心的全市物流业战略发展核心区。依托陆路、航空、铁路货运场站、河道港口等交通基础设施，以优化整合为原则，打造“魏兴——双龙——复兴——河市——马家——经开区——杨柳坪”的“O”型环城物流产业走廊，沿线重点打造魏兴食品医药物流园、复兴现代商贸物流区、河市秦巴综合物流园区、达州经开区生产性物流园、达川区商贸物流园等物流业态。

该走廊为全市现代物流业发展的龙头和引擎，建设秦巴地区物流企业总部基地，带动全市物流业高起点跨越式发展，成为实现达州城市发展战略的根据地。

地。并将通川区双龙铁路物流中心作为秦巴物流园区的分点，统筹发展打造国内领先的物流业态。园区最大限度发挥组合交通资源优势，无缝对接铁公水立体交通网络，大力发展集装箱仓储、中转和多式联运。满足全市各工业园区原材料、产成品、城市生活物资的物流需要，以及秦巴地区原材料、能源、工业品的中转服务。

2. “五副”

即经开区物流园、达川区商贸物流园、复兴现代商贸物流区、魏兴食品医药物流园和马家临港国际空港物流园，为全市物流体系一级节点。

——经开区物流园。依托达州经开区化工产业集群及公路物流港平台的优势，大力发展能源、化工、硫磺、再生资源等物资的物流服务。以达州经开区仓储物流区为基础，以铁路专线为重要通道，建设仓储、中转、配送、联运于一体的现代物流集聚区，打造全市生产性服务业现代物流集散枢纽平台。实现物流业与能源化工、机械制造等在内的相关产业联动发展，辐射化工工业区、能源工业区、综合工业区、主城区及周边县市。

——达川区商贸物流园。打造区域型商贸物流总部，发展现代化商贸市场等高端物流业态，形成汽车汽配、五金机电、家居家具、家用电器、医药器材、工艺文化的专业市场群。以建设现代化商品展示、采购、交易和配送中心为重点，不断提升现代商贸业的层次和能级，建设成为城市现代服务业功能集聚区，满足五金、机电、汽车等产业的物流需求及主城区和周边地区居民生

活物资的物流需求。加快通道建设，重点拓展与达州经开区、主城区的互联互通，建设和改造南北 1、2、3 号干道，实现物流配送的有效疏通，有效解决目前通道瓶颈问题。

——复兴现代商贸物流区。按“城零郊批”原则，发挥复兴的区位和交通优势，以马踏洞片区建设为契机，建设农副产品、医药养生、百货小商品、建材、电子等特色专业市场群，打造商贸企业高度集聚、专业市场功能完善、物流运输配套发展的区域现代商贸物流中心。培育商贸物流电子商务业，鼓励电商、供应链管理、快递、金融等企业入驻，打造电商物流集聚发展区。

——魏兴食品医药物流园。以建设魏蒲产业新城为依托，发挥“川东药库”和农产品资源优势，大力招商引入国内外食品和医药企业，集聚发展成农产品加工示范基地和中成药品生产基地，做大食品医药产业。发展建设食品医药专业物流中心，为园内及秦巴地区的食品药品生产企业提供原材料及产成品的仓储、运输、中转、包装、配送、冷链和检验等专业服务。

——马家临港国际空港物流园。以达州新机场建设为契机，建设航空运输、货物分拨、临港加工、商业配套等航空物流功能区。发展与航空运输依存度较高的电子、名贵花卉、鲜活农产品等高附加值产品加工业，延伸航空货物加工处理等产业链，强化为航空货物提供增值服务。实现新机场与主要物流节点、通道的互联互通，打造全市公空联运物流节点，为秦巴地区提供邮政快件、鲜活农产品、电子产品及贵重物品等货物的快递物流服务。

3. “十心”

即：万源市官渡、茶垭；宣汉县柳池、东乡；大竹县双马、工业园；渠县北城、工业园；开江县普安、任市等十个物流中心，为全市物流体系二级节点。

根据各县（市、区）的产业基础和区位特征，推进生产物流中心和商贸物流中心两类专业物流中心的规划和建设，形成十个区域性、节点型物流配送中心，加强配套物流服务专业化，强化物流产业的聚集功能，完善全市物流网络体系。

——渠县北城物流中心。包含建材陶瓷、五金装饰、家居家具、百货小商品、农副产品、汽车汽配等多个品类，打造集交易会、仓储配送、信息服务、金融服务、质量检测、商务办公及生活配套等为一体的现代商贸物流中心。

——渠县工业园区物流中心。位于渠县火车站、襄渝线、南大梁高速公路和国道 G318 线的交汇处附近，依托渠县工业集中发展区，规划建设实现相关工农业产品的流通加工、包装仓储、交易展示等功能的现代物流中心。依托粮食、生猪及黄花等特色农业资源，大力发展外向型深加工业和冷链物流。

——大竹县双马物流中心。包括机电、建材、纺织、农副产品、农资、汽配等商品交易区以及停车场、综合服务等配套区，建设成为集商品批发、展览展示、现代仓储、分拨配送、加工包装、信息服务、电子商务于一体，对邻水、梁平等周边县城形成辐射带动力的商贸物流中心。

——大竹县工业园区物流中心。以大竹经开区电线电缆、汽摩配件、机电机械等优势产业为依托，规划建设具有产业集聚功能和专业配套服务功能的节点型生产性物流中心，满足大竹经开区、东柳机电轻纺园、石河建材园、月华食品园、庙坝小微、杨家和周家等五个配套产业园的相关需求，并辐射重庆市梁平县、垫江县，广安市邻水县等周边县市的生产企业。

——万源市官渡物流中心。依托交通、区位和富硒产业优势，规划建设集信息服务、商贸交易、公路和铁路物流等多种形式、提供综合物流功能服务的现代化物流中心，服务于城市配送与区域运输，满足区域内及周边工农生产需求，强化对秦巴地区的商贸辐射。

——万源市茶垭物流中心。建设农副产品、家居建材为主的交易市场和配送中心，以服务城乡生活消费为主，是秦巴地区中心区域城乡消费集中配送的重要物流节点。

——宣汉县柳池物流中心。基于天然气化工、煤电冶建、建筑型材、烟草等产业，突出工业仓储、中转配送特色，建设集物流、商流、信息流为一体的综合性物流平台和物流集散地。

——宣汉县东乡物流中心。规划建设集农资农化、生资、特色农产品批零兼营、仓储货运、冷链物流于一体的县域物流集散配送中心，发展形成功能集全、集聚效应明显、特色突出的商贸市场群。

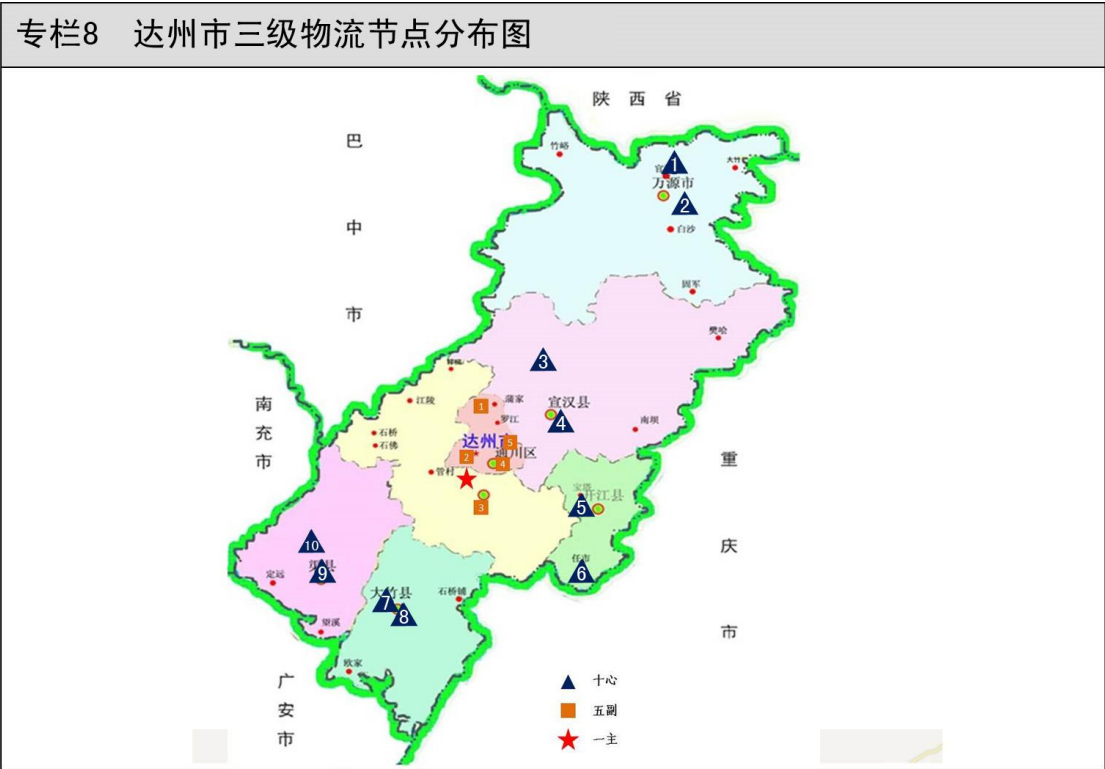
——开江县普安物流中心。规划建设农副产品、百货小商品、建材家居、五金机电、汽车汽配等市场群，满足县辖区及重庆开县、梁平等地区便民生活需求，以商贸促进物流业发展。打造包

括油橄榄等在内的产地型特色商品品牌展销中心，提供面向特色农产品、农资的仓储运输、中转配送等物流服务。

——开江县任市物流中心。以任市火车站场为基础，近期规划以满足化工装备、冶金制造、水泥建材等产业为重点的仓储、配送、运输等物流服务。远期规划建设铁路货运中转和集装箱堆场，提供集装箱中转、拆拼、仓储和简单增值加工业务，以公铁水联运的物流方式发展临港经济，争取将其建造成重庆万州港重要的后方陆域腹地，打造万州港二级仓储配送中心。

4. “多点”

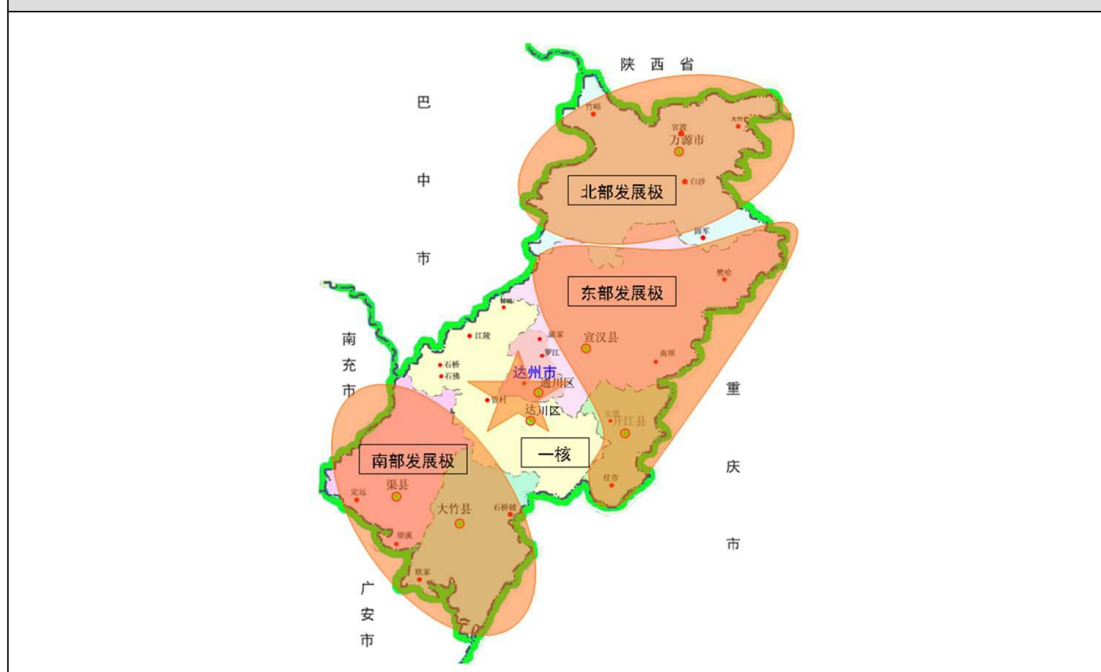
各县（市、区）根据本规划确定的三级物流节点体系，结合本地物流发展规划，在辖区内工农业较为发达的重点乡镇和交通节点，可布局设置便民、便捷、便利的物流服务站，作为构筑覆盖全市的物流网络的必要补充。为全市物流体系三级节点。



（三）三极

即：以渠县和大竹县为中心的南部发展极、以万源市为中心的北部发展极和以开江县、宣汉县为中心的东部发展极。

专栏9 达州现代物流业发展总体空间架构示意图



1. 南部发展极

渠县和大竹县组团发展提升整体综合物流能力，整合三纵四横公铁干道（G65、G210、襄渝线，G318、S204、南大梁高速、达成线）与渠江航道组成的铁公水物流运输网络，借渠江航道整改直航长江契机，承接成渝及东部产业转移，全面、深度融入成渝经济圈，发展轻工纺织等内陆临港经济。

——渠县物流业发展定位。联结南充市、融入成渝、直航长江的重要物流节点城市，依托重要交通干线和产业集聚地，重点发展矿石化工、水泥建材、农副产品、生资等物流，加快航道航

运建设，打造川东北内河航运物流中心。

——大竹县物流业发展定位。联结广安市，融入成渝，服务环渝腹地的重要物流节点城市，充分发挥区位和产业优势，重点发展以满足重庆产业转移和本县经济发展的综合物流，建设成为达州南向区域的物资交换中心。

2. 北部发展极

依托地处川陕鄂渝结合部的区位、交通和富硒产业优势，大力发展特色农副产品和商贸物流业，打造服务秦巴腹地所需外地物品的仓储、供给、周转、销售和本地产品的批发、仓储、加工、外销需求的物流集聚地，构建辐射陕南、渝东、鄂西等区域的双向商贸平台及物流通道。打通至西安市经由新亚欧大陆桥铁路出港的海关直通通道，努力发展西安港南向后方腹地经济并成为重要的物资集散地。

3. 东部发展极

依托开江县和宣汉县毗邻重庆多个县、区的地缘优势，以及资源禀赋条件、产业发展基础和城市功能布局，通过快速通道建设和商贸辐射带动，向东突进寻求发展契机，打通川东出海通道，向万州港西向后方陆域重要的物资集散地发展。

——宣汉县物流业发展定位。联结重庆市开县，融入重庆的重要物流节点，依托天然气、矿产和农产品资源，重点发展天然气、硫磺、煤炭、矿石、富钾卤水等特色物流，加快物流设施建设，提高专业物流服务，加快促进产业物流发展。

——开江县物流业发展定位。联结重庆市万州区、融入长江的“川东大门”重要物流节点，加强与万州港联动发展合作，重点完善公路铁路物流基础设施建设，发展成为陕甘宁等西北地区物资进入万州出海的最便捷通道，打造成为川渝结合部区域物流中心。

专栏 10 城市定位及发展方向		
城 市	定 位	发展方向
通川区	全市商贸物流中心和物流业发展核心承载区	着力发展复兴、双龙物流功能区，打造全市重要的交通枢纽和现代商贸物流中心
达川区	全市商贸物流中心和物流业发展核心承载区	重点发展公铁水空联运和保税物流，形成全市物流业总部基地和集聚发展高地
经开区	全市新型工业中心和生产性物流中心	突出专业规模性，重点发展第三方物流、快递和专业物流，打造全市生产性物流业发展集中区和重要的配送物流中心
大竹县	达州南向区域物资交换中心	重点发展汽摩配件、轻工纺织、水泥建材等物流以及满足重庆产业转移和本县经济发展的综合物流
渠县	川东北内河航运物流中心	重点发展矿石化工、水泥建材、农副产品、生资等物流，加快航道航运建设，打造川东北内河航运物流中心
宣汉县	达州特色产业物流中心	重点发展天然气、硫磺、煤炭、矿石、卤水等物流，加快促进产业物流发展
开江县	川渝结合部区域物流中心	重点完善公路铁路物流基础设施，成为西北地区物资进入万州出海的最便捷通道
万源市	秦巴腹地商贸物流中心	重点发展特色农副产品和商贸物流，成为服务秦巴腹地的双向商贸平台及物流通道

五、发展重点

根据现代物流业体系建设和“川渝鄂陕结合部区域性物流枢纽、综合型物流中心”战略定位的要求，发挥后发优势，抢抓机遇、超前布局，以点带面、以能促效，全面建设物流体系、推进物流工程、做强专业物流，提升达州现代物流业发展水平，增强城市吸引力、辐射力和竞争力。

（一）构建四大物流体系

按照生产服务、生活服务和专业服务要求，构建与达州三次产业匹配的特色物流服务体系，加快物流业与制造业、商贸业的联动高效发展，打造联动发展示范基地，培育联动发展示范企业。

1. 构建支撑产业集群发展的生产性物流体系

依托能源化工、钢铁建材、汽摩配件、食品医药、轻工纺织等优势制造业，围绕北中南三大经济区发展布局，以优势产业为基础，以重点片区为优先，组团发展，形成“相对独立、功能互补、互为支撑”的物流业与制造业联动发展格局，构筑秦巴地区生产性服务业中心。鼓励制造企业主辅分离，推进生产性物流服务的专业化和社会化，发展第三方物流，推广实施甩挂、托盘应用，支持制造业与物流业信息共享和标准对接，打造经开区双业联动发展示范基地，实施物流标准化服务示范工程试点工作，加强仓储、转运设施和运输工具标准化改造，鼓励制造企业采用标准化物流设施设备。针对硫磺物资制定安全、高效、周密的物流方案，形成产销两旺、物流顺畅的硫磺集散地，争取成为国家挂

牌硫磺交易中心。按照“优化网络、集约经营、降低成本”要求，建设国家粮食储备库和健全粮食储备网络，加强粮食流通企业的专业化、机械化和信息化建设。推进以供销社为主导的农资流通体系发展，进一步深化建设“新网工程”，努力构建新型农资流通渠道。

2. 构建便民、便捷、高效的生活性物流体系

强化物流业与商贸业配套，促进商贸物流优质高效运作，形成“以商带流，以流促商”的良性互融，打造“东有义乌、北有临沂、西有达州”的城市商贸名片。大力实施城市物流和城际物流工程，提高城市物流效率，提高民生物流质量。依托河市秦巴综合物流园区、复兴现代商贸物流区、达川区商贸物流园及公路物流港等建设，构建覆盖全市的物流集疏系统，快速提升城市物流集疏能力。依托各县市专业物流中心和货运场站的规划建设，根据全市商业网点规划，合理布局连锁配送网点，加快商业连锁配送、网购快递物流的发展。加强城乡统筹发展，推进农村物流工程，进一步加强城镇快消品物流配送站建设，引导城市配送物流企业向乡村连锁经营发展。支持企业搭建“农超对接”平台，实施农产品物流科学运作，降低物流环节成本，保障农产品供给和物价稳定。关注社区居民需求，完善社区物流体系，解决好“最后一公里”的物流问题。加大渠县、万源市、宣汉县等地农副产品物流基础设施建设，大力发展冷链配送，延伸枝头至餐桌距离，实现产供销一体化。着力发展农村邮政物流服务，打造“送农资

品下乡，引农产品进城”的双向邮政物流体系。引导城区快递物流企业集群入驻物流园，加快形成秦巴地区快递物流集散中心。

3. 构建安全、标准、系统的专业性物流体系

重点推进并完善冷链、应急、危险品、逆向等重点领域物流建设，大力提升公共物流和专业物流的能力及效率，为社会需求提供多样化、高质化的物流服务。建立健全应急物流保障机制、应急技术与信息系统、仓储设施、专业运输设施和应急指挥平台建设。制定危险品仓储布局规划，加大对危险品仓储设施的整合、改造力度，加强液硫、液化天然气（LNG）等化学危险品储存、运输等物流环节安全管理及监督机制建设。推进蒲家铁路专用线规划建设，完善成品油、危化品铁路运输和集散体系。鼓励发展逆向物流，建立以供销系统为主体的综合利用再生资源回收网络体系，规划设置若干个加工分拣中心、回收中心站和社区网点，建设再生资源回收物流网络。完善区域内及主产业区的输配气管网工程，大力发展清洁能源。

4. 构建具有区域带动力的外向型保税物流体系

以全球产业转移、西部大开发和达州跨越发展为契机，以河市秦巴综合物流园区和达州新机场建设为依托，规划构建通关便捷、体系完备、运行高效、特色鲜明的达州保税物流体系，促进外向型经济发展。在秦巴河市综合物流园区建设“无水港”、出口监管仓和公共保税仓，强化“虚拟口岸”功能，做好海关、边检、检验检疫等部门在达州的机构设置和人员编制的申报工作，打造

具有报关、报验、签发提单等港口服务功能、辐射秦巴面向全球的区域性保税物流中心。建设口岸综合物流信息平台，逐步形成畅通高效的保税物流信息网络。按规定条件享受有关税收优惠政策，形成保税物流发展的政策体系。依托新机场建设，以空港物流和陆空联运为特色，打造集口岸通关、出口加工、保税物流、进出口贸易、国际采购分销和配送等功能于一体，以保税物流与非保税物流双轮驱动的空港物流园。加快培育以农副产品、轻工产品、大宗商品为重点的国际物流、配送、分拨和先进加工制造业，鼓励企业开展第四方物流增值业务，探索开展离岸金融、大宗商品交易、保税期货交割等高端业务。加强与沿海港口及成渝西等地合作，嫁接新亚欧、蓉欧、渝新欧物流走廊和长江国际航运通道，实现和西南、中南、华南等地海关特殊监管区的联动和无缝对接，加快运输与通关便利化。

（二）推进五大物流工程

1. 物流通道工程

充分发挥地处四川“东大门”和川渝鄂陕结合部的区位优势，多极整合物流集疏运，形成各种运输方式有效衔接，运输枢纽（场站）有机匹配，运输综合效能高，内外货运畅顺的物流通道体系。

（1）城区绿色物流通道

根据道路技术指标、交通管制情况及货物时效性等因素，综合考虑货运绿色通道的规划，既能满足城区生产和生活的物流需求，又能减轻物流通道对城区的交通压力和居民的生活影响。

——过境及中转通道。公路过境原则上不经市区，以绕城快速路—达巴高速—达陕高速组成的绕城大环线疏导过境货运车辆。公铁联运转换通过绕城大环线至秦巴综合物流园区中转。城区主要物流园依绕城大环线分布，园区间转场作业、中转联运产生的大宗货物运输以绕城大环线来集疏，零散件经由城区运输配送通道实现。

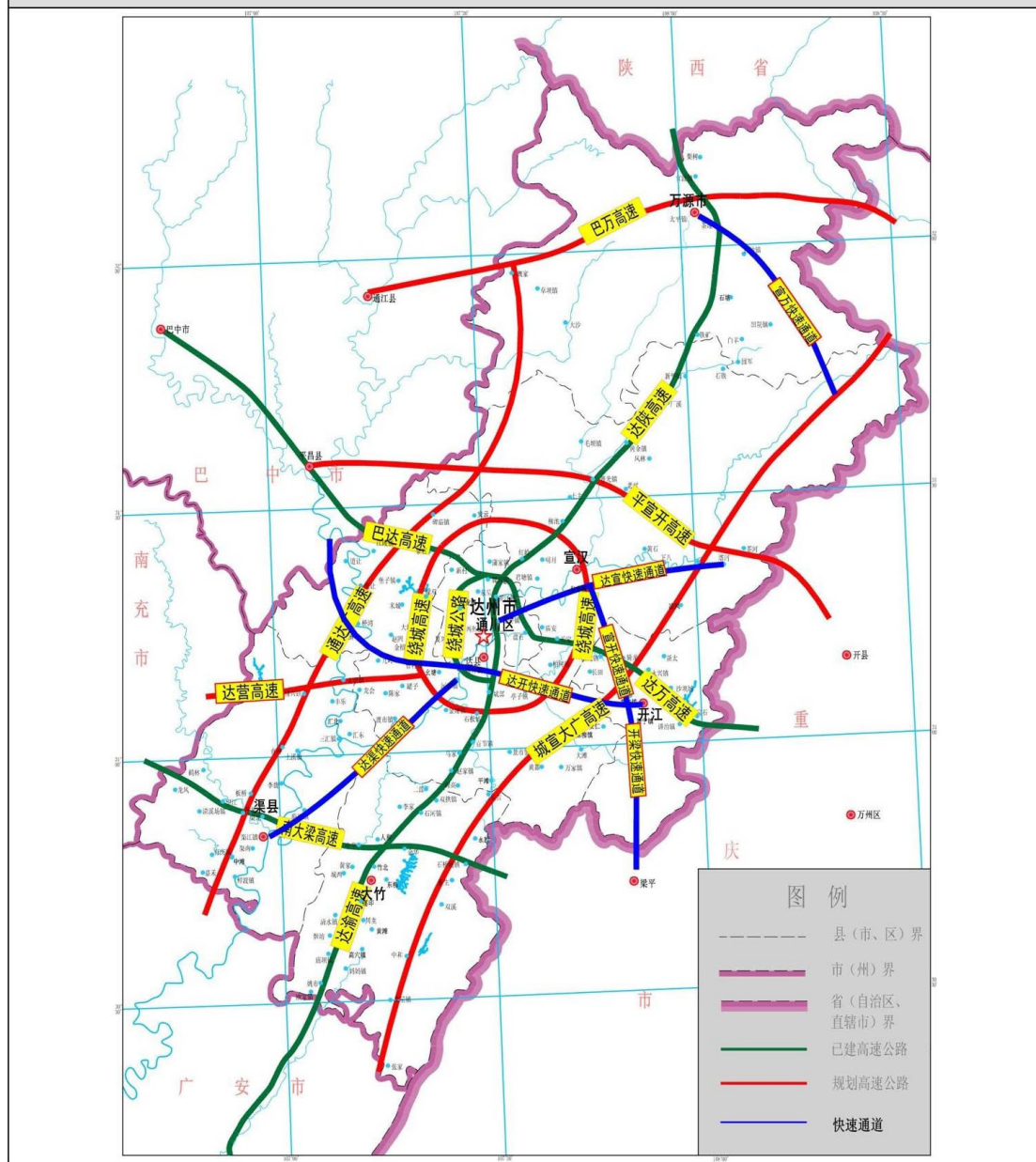
——运输配送通道。城区配送主要走城区快速路或主次干道，市区内配送端点以秦巴综合物流园区、通川区复兴现代商贸物流区和达州公路物流港为主，城市快递配送站点为补充。配送通道以城市道路交通主框架“一大环三纵二横二小环”为主，以环城路为主道，以金龙大道、凤凰大道、朝阳路等为辅道的市内物流配送网络。

（2）市域快速物流通道

加快建设全国次级综合交通枢纽，完善高速路网，打开物流通道，并以现有国、省、县道网络为基础，尽量减少新建工程，适当升级公路等级，达到城际快速通行要求。

——高速公路网络。东突西进、北连南引，增加环达州市城区连接线，构建“一射二环三纵四横”高速公路路网布局，并实现高速公路县县通。加快建成9个国家公路运输枢纽，形成多种运输方式协调配合，城市交通与城际交通“无缝”衔接和“零换乘”的综合交通枢纽。全面建成布局合理、能力充分、节能环保、服务优质的市域物流体系。

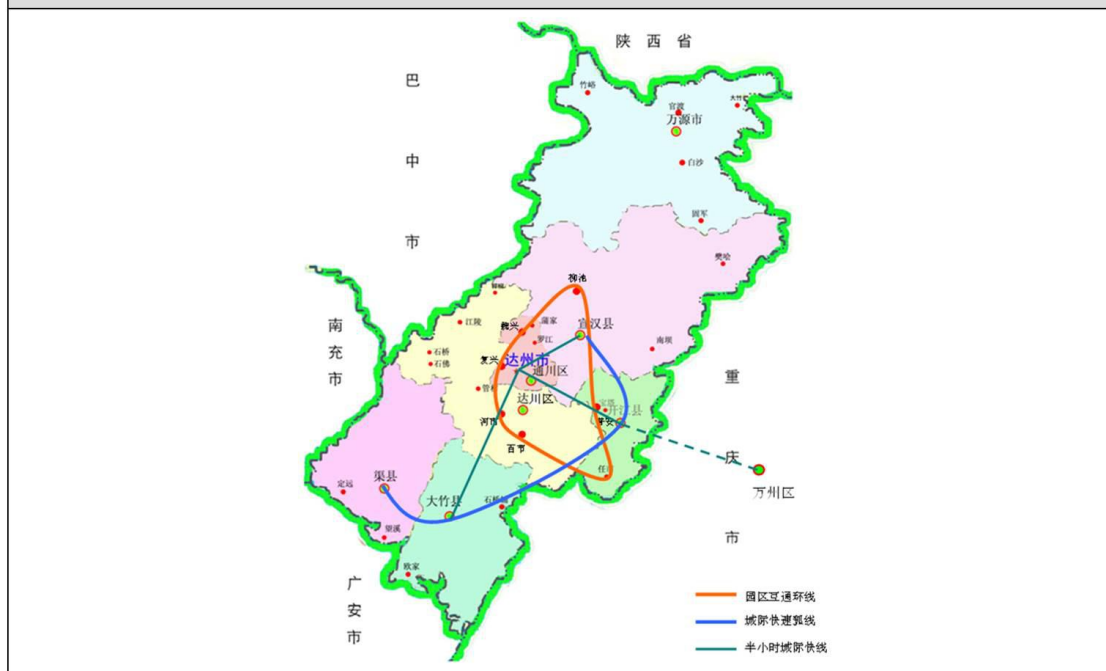
专栏11 达州市“一射二环三纵四横”高速公路规划布局



——园区互通环线。即：达州河市秦巴综合物流园区—达川区马家临港国际空港物流园—开江县任市物流中心—开江县普安物流中心—宣汉县柳池物流中心—通川区魏兴食品医药物流园—通川区复兴现代商贸物流区—河市秦巴综合物流园区，打造七园互通环状物流走廊，形成半小时的高效物流半径。

——市域快速弧线。即：达州至大竹县、达州至开江县（延至重庆市万州区）、达州至宣汉县的半小时城际快速通道；渠县—大竹—开江—宣汉—市区的城际快速弧线，打造以市区为中心的弧形物流通道，形成一小时的城际配送半径。

专栏12 市域快速物流通道示意图



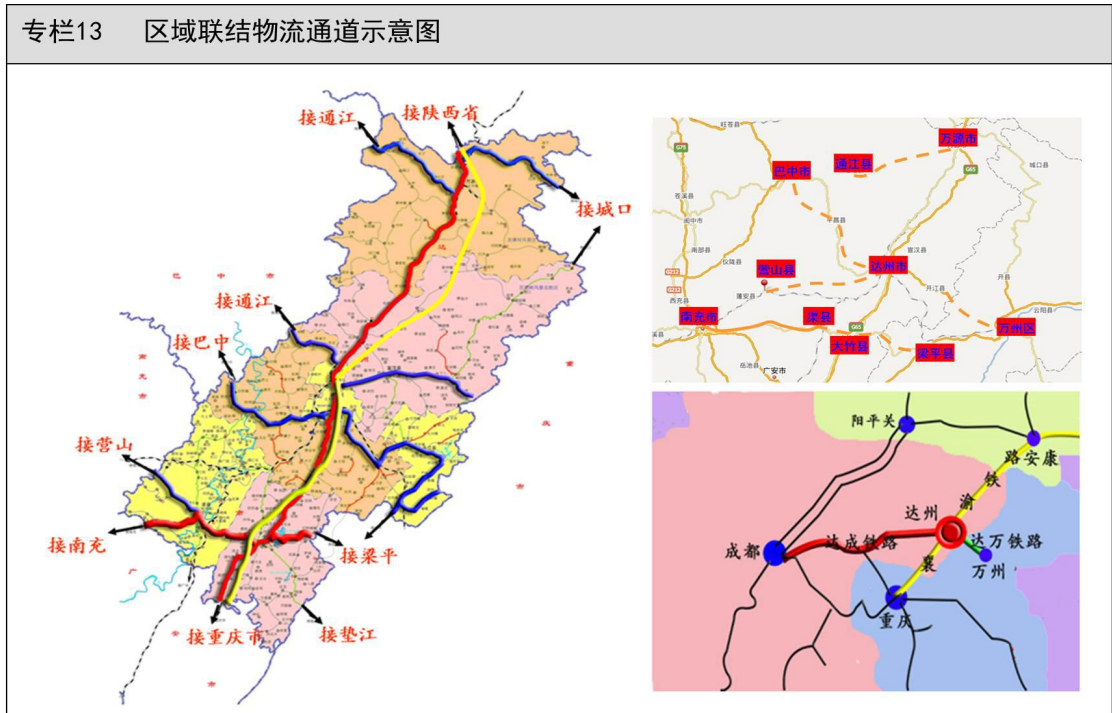
（3）区域联结物流通道

推进区域交通网络一体化发展，充分利用区域物流联动效应，多极整合资源，打造畅通南北、承接东西的物流枢纽。

——南北纵向三通道。即 G210、包茂高速及襄渝铁路。如 G210 经万源市官渡物流中心—通川区魏兴食品医药物流园—达川区马家临港国际空港物流园—大竹县双马物流中心，南至广安市和重庆市，北至陕西汉中市等。建设官渡、普光、柳池、魏兴、百节及双马六大物流重镇的包茂高速互通口，融入国家高速路

网，参与全国大物流业分工合作。

——东西横向八通道。即 G347、S201、G542、S204—G318、达万—达巴高速、南大梁高速、达营高速 7 条公路通道及 1 条达成—达万铁路通道。如 S204—G318 通道由西至东将渠县工业园物流中心和渠县北城物流中心，大竹县双马物流中心和达竹县工业园区物流中心串联为一体，两县抱团发展抢先融入成渝经济圈，抢占成渝经济圈物流业发展高地。



——管道补充通道。抓住国家调整能源布局及西部大开发机遇，充分利用全市资源，加快发展天然气、煤制气等各类管道运输，形成完善的物流管网。

（4）国际出港物流通道

积极融入全球产业分工和供应链物流体系，多式联运接轨成

都、西安、重庆、深圳等城市的海关直通通道，拉动国际物流增长，增强经济外向性。

——铁路出港。包茂高速达州—西安段，襄渝铁路达州—安康段经由安康至西安连接新亚欧大陆桥，铁路出港经新丝绸之路经济带至欧洲；包茂高速达州—重庆段，襄渝铁路达州—重庆段至重庆连接渝新欧铁路班列，出港经中亚、俄罗斯至欧洲；达成铁路或国、省干道至成都连接蓉欧快铁，铁路出港经哈萨克斯坦等国家至欧洲。

——水运出港。建成达川区、渠县两个重点港区，实现渠江航道达到三级通航能力，建成四川内河水运出川大通道。达万铁路、达万高速至万州港直航长江出海，融入海上丝绸之路。达州公铁联运经重庆—深圳盐田港集装箱班列出海抵达全球。



——航空出港。加快达州机场迁建工程，挖掘北上广深已有航线货运潜力，并与北上广深、成渝等机场紧密合作，建立达州进出口航空货物通道。加快开通达州至华东、华南二、三线城市航线，以点带面实现达州与全国、全球物流的双向往来。规划申请货物航空口岸功能，办理国际航空货运通关等相关服务。

2. 物流园区工程

以“一主五副十心”为重要抓手，加快物流园区和物流中心重大项目建设，为达州现代物流业跨越发展提供动力源泉。

——加快推进物流园区建设。按照“关联、成链、集聚、集约、合作”的原则，园区建设与城镇建设协调推进的思路，大力推进“一主五副”基础建设，强化政策和要素资源支持，加快申报物流园区分级评估，提升园区投资吸引力、项目承载力和产业竞争力。到2017年，达川区商贸物流园和达州经开区物流园建设完成，实现物流总额超500亿元的物流园3个。到2020年，河市秦巴综合物流园区和复兴现代商贸物流区建设基本完成，园区集中度达70%以上，形成环城物流产业走廊发展格局。

——加快推进物流中心建设。加强对物流中心专项规划编制的指导，按现代化、高标准要求建设，形成完善的基础设施和配套条件，增强项目承载能力，确保可持续发展。新增物流项目尽可能纳入现有物流中心规划，集中布局以节约物流用地。到2017年完成官渡、茶垭、东乡、北城、双马、普安等物流中心建设；到2020年，完成柳池、任市、大竹县工业园区等物流中心的规划

编制，“十心”的物流空间布局和发展蓝图基本形成。

——加快完善入驻管理机制。研究制定园区（中心）招商和准入机制，严格按照规划控制入驻项目的质量和选址，确保规划功能的实现。充分发挥园区（中心）布局集中、用地节约、功能集成、经营集约等优势，最大程度推进园区（中心）内物流基础设施、物流信息平台共享共用，严控园区（中心）内制造企业自营物流用地。

3. 城乡配送工程

统筹规划城市物流配送和农村物流配送，促进城乡物流要素的合理流动和优化组合，发挥城乡全域物流系统的战略协同效益，最终实现全市城乡物流配送一体化的发展目标。

——实施城市物流配送工程。重点规划城市分拨中心、共同配送中心、末端共同配送点等物流节点为支撑的城市物流配送网络体系，在河市秦巴综合物流园区、通川区复兴现代商贸物流区、达州经开区物流园等主城区物流节点，规划城市共同配送示范区，建设标准化仓储设施，通过标准化城市配送车辆将货物配送至中心城区。到 2020 年建设完成 3 个城市分拨中心、10 个以上的共同配送中心和 20 个以上的末端共同配送点。制定《城市配送车辆管理办法》，确定城市配送车辆的标准环保车型，绕城高速以内的中心城区严格限制非标准化城市配送车辆行驶，以有效解决城区中转配送难、配送货车停靠难等问题。

——实施乡村物流配送工程。重点发展小件快运、特色配送、

货运专线等城乡物流配送，引导物流企业通过强化管理以提升效率，进而提高企业库存周转率及社会资产整体利用率。积极延伸物流农村覆盖度，支持物流企业向农村延伸经营范围，增加农村物流配送网点，建立城乡一体化的物流配送网络，实行重点乡镇货运站场和物流配送网络站点试点工程，在 2020 年前延伸至全部乡镇及重点行政村落，实现城乡物流配送“门对门、点对点”的服务目标。引导、鼓励企业整合末端物流配送需求和资源，结合电子商务、连锁经营等现代流通方式，统一运输车辆标志、标识，规范人员着装，实现“最后一公里”配送的集中化和标准化。

——探索城乡物流对接模式。强化城市物流和农村物流的有机衔接，积极探索“农户+合作组织+城市零售终端”、“农户+合作组织+公司+城市零售终端”、“城市农资工业品生产企业+城乡配送中心+农村零售终端”、“城乡配送中心+乡村超市+城市生鲜便利店”等模式。借鉴物流联盟及供应链动态联盟等新型物流组织形式，扶持培育联盟及供应链企业，加强各环节主体间的协作，统筹安排“工业品下乡与农产品进城”的双向物流，实现城乡物流无缝链接。

4. 物流金融工程

把发展供应链管理作为未来达州现代物流业的增长业态，使物流金融服务真正成为物流企业的第一利润来源。

——大力发展供应链管理业务。加快发展生产型供应链服务、流通消费型供应链服务、全球采购与产品整合供应链服务、

供应链金融服务等供应链服务，力争到2017年培育10家、到2020年发展20家左右具有一定规模的供应链物流企业，率先打造秦巴地区供应链管理中心。完善市场准入机制和政策配套机制，重点发展提供融资咨询、融资担保、资金结算、信息管理及相关增值服务的供应链管理企业。引导物流企业依托自身网络及达州优势，承接采购、销售等相关外包服务，搭建国际采购、区域配送和集拼分拨的管理平台。加大对供应链企业的政策扶持和招商引资力度，带动金融、商贸及电子商务等相关产业的创新发展，进一步提高物流的辐射范围和服务能力。

——加强物流金融服务创新引导。引导物流企业与金融机构战略合作，不断拓展物流金融的深度和广度，发展垫付货款、仓单质押及保兑仓等多种物流金融服务模式，为客户提供个性化、精细化的供应链物流服务。推进连锁配送企业物流与商流融合发展，推动物流与商流、资金流、信息流的集成化运作。推进物流企业发展一体化、多功能、全流程的高端物流业务，提升供应链管理能力和水平。

——建立物流金融风险防范机制。建立物流金融信贷风险预警机制，完善社会信用制度和贷款制度，打好物流金融风险防范体系构建的基础。建立物流金融信贷风险分散机制，以物流保险和第三方物流公司参与质押、物流运作为主要手段，发挥保险公司等中介机构的“润滑剂”作用，创造好完善物流金融风险防范体系的重要条件。建立物流金融信贷风险监管机制，以政府参与和

保障作用为主，提供法律制度和市场监管等救助手段，以同业监督、自律管理为辅，提供好物流金融风险防范体系建立的必要保证。

5. 信息平台工程

强化信息化建设对现代物流业发展的支撑作用，促进公共信息平台建设和企业信息化步伐，实现信息共享、数据共用和资讯互通，全面提高物流运作效率。

——构建公共物流信息平台。充分借鉴国内外先进经验，整合各方资源，建立政府主导的，开放、权威和标准化的，直通政府部门、行业协会、物流企业、海关口岸等的公共物流信息平台，实现客户、承运商、中介服务、政府机构的互联互通。提升公共信息平台服务水平，积极拓展能够支持陆、海、空多式联运等多种运输方式的联网互通，融合中小企业综合物流信息平台，从信息型基础服务向增值型高端服务发展。延伸信息平台服务范围，积极融入区域、全国及全球的公共信息物流平台，实现物流信息平台与国际接轨，通过战略联盟方式提供供应链的全流程信息服务，为达州物流业跨越发展提供强力支撑。

——推进行业信息平台建设。按照“政府推动，协会主导、企业参与、市场运作”原则，推行 O2O（online to offline）融合发展，整合行业物流信息资源，建设能源化工、农副产品、钢铁建材等优势产业的行业性公共物流信息平台，发布行业管理信息，提供运输供需信息、在线交易等物流交易服务以及货物跟踪、物

流业务管理软件等增值服务。拓展信息资源共享，加强与成渝及全国行业协会的平台合作，连接全国公、铁、空、邮政等物流公共信息系统。延伸平台功能，提升行业物流信息化水平，发展成为集运输信息发布、物流资源交易、大宗商品交易等为一体的多功能行业综合信息平台，提供全面信息服务，促进产业融合和推动行业结构调整和可持续发展。

（三）做强六大行业物流

依托重点产业、重点企业和重点项目，大力发展具有行业特色的专业物流，提升全市现代物流服务水平。

1. 能源物流

围绕主要能源供应基地，加强天然气、煤炭、石油等能源物流基础设施建设，完善物流配套服务，构建现代化能源物流体系。大力发展多式联运，重点迁建达州火车站货运站、扩建通川区双龙货运站等煤炭中转储备基地，加快建设川煤集团川东北仓储配送中心、达竹煤电物流中心，形成一批煤炭专业物流中心。建立大型煤炭物流企业与重点用煤企业之间的长期合作机制，开展定制化供应业务。依托达州天然气能源化工基地，加快建设翁福物流公司铁路专用线及站场，提高能源化工企业场内物流管理水平，规范硫磺仓储转运场地，重点培育汇鑫物流等专业物流企业，打造四川省重点能源化工物流基地。加强成品油分销服务网络建设，形成以市中心油库为枢纽，县级分销油库为配送中心，其它直销油库为补充的多层次、高效率成品油仓储配送体系。

2. 钢铁物流

依托达钢生产基地，通过公铁水多种运输方式，为铁矿石、钢铁产成品等提供运输、仓储、加工、信息处理等物流服务，建设秦巴地区最大规模的钢铁物流中心。提升钢铁贸易规模和钢材市场业态，推动钢铁贸易商和物流企业向河市秦巴综合物流园区、达州市经开区物流园、达州市复兴钢材市场等集中，发展流通加工及配送业务，打造大型钢铁专业市场。重点提升物流专业化水平，做大做强达钢物流等供应链物流企业。推进物流信息技术在钢铁物流中的应用，加强物流金融、电子交易、期货交割等新型物流模式的推广应用。

3. 农产品物流

以建设河市国家粮食储备库和地方粮食储备库为重点，构建“四散化”粮食现代物流体系，整合、培育一批具竞争力的粮食物流企业，打造省级粮食物流基地。依托富硒产品、油橄榄、黄花等丰富的农副产品资源，加快发展冷链物流，加大冷链物流基础设施建设，建立冷链物流产品监控和追溯系统，重点建设省内一流、辐射秦巴的智能化冻库和一批县级冷链物流配送中心，着力引导冷链物流企业升级装备、技术和管理。实施重点乡镇农批市场升级改造工程，大力推进通川区复兴、万源市官渡、渠县北城、开江县普安等一批重点物流项目，持续巩固秦巴地区农副产品集疏中心地位。逐步建立以农副产品批发市场为主体、以农业产业化企业为龙头，以各类农业中介服务组织为纽带，以农副产品基

地为基础的农业物流服务体系。

4. 汽车物流

以整车物流和零部件售后物流为重点，大力承接国内外汽车厂商零部件的配套生产，发展零部件入厂物流。重点建设达川区商贸物流园乘用车物流中心，引导国内外各类乘用车品牌 4S 店入驻集群发展，建成川东北地区最具影响力的汽车市场。规划建设通川区川东国际汽配城、达州市经开区物流园商用车和重工机械物流中心，引导、协调主城区内的厂商入园，改善和提升城市形象。推动莱克汽车城等汽配物流市场创新经营模式，积极开展产品展示、质量检测、电子商务、共同配送、售后维修等集成服务。重点扶持禾林汽车城、品信汽车等本土分销商，形成体系健全、高效便捷、特色鲜明的整车、零部件物流服务体系。制定二手车交易市场建设标准，强化对二手车市场的规范化管理和业态控制。

5. 医药物流

围绕通川区魏兴食品医药工业园，依托丰富的中药材资源，加大招商引资，规划建设配套物流基地，增强医药物流企业供应链服务能力，发挥产品研发、技术转化、生产制造、商业物流和展示交流等功能，打造川东北“药谷”。加快建设秦巴医贸园物流项目，打造秦巴综合型药品贸易中心、现代医药物流专业市场和 GSP 认证药品仓储基地。推动大中型医药物流企业向社区、村镇延伸配送网络，加快构建面向城市、辐射乡村的现代化医药物流

配送体系。大力培育科伦医药、麦克、天泰、九九、昌野等一批医药连锁企业，拓展跨区域连锁网络，实现连锁经营、物流配送与电子商务的有效结合。加快推进医药物流标准体系建设，构建医药物流信息平台。

6. 快递物流

引导快递行业集约发展，以河市秦巴综合物流园区、通川区复兴现代商贸物流园、达州市经开区物流园、达川区马家临港国际空港物流园为依托，规划建设电子商务与快递企业集聚区，建立快递集散分拨中心和电子商务物流中心，实施快递企业、电商企业入园工程，构建集约化、规模化、网络化的快递物流服务体系。探索构建农村快递服务模式，重点建设邮政农村物流网点及终端平台，推进中邮连锁经营配送体系建设，提高服务“三农”的能力。鼓励快递企业提升揽收、分拣、运输、投递等环节的自动化、信息化、标准化水平，引导具备条件的快递企业建设“仓配一体化”的快件处理中心，重点扶持培育本地快递企业。积极探索创新服务模式，支持快递企业与电子商务企业构建合作发展平台，推动快递业务与电子商务配送、供应链管理等新业务的融合发展，引导快递企业进入制造业供应链服务领域。协调区域物流发展，优化发展环境，消除协同发展障碍，降低城市间物流成本，强化达成、达渝等陆路快递干线业务。

六、主要任务

以达州现代物流业发展目标为统领，以园区发展、主体培育、通道建设、平台打造、人才支撑为发展重点，依托重大项目，落实重点任务，实现达州现代物流业战略发展的真转真变。

（一）加大主体培育

大力发展第三方物流，加强主体培育，通过壮大龙头企业和做强中小企业，营造更有利于激发物流企业活力的发展环境，加快培育一批具备区域竞争力的总部企业和优势企业。

1. 发展第三方物流

加快发展第三方物流，促进企业内部物流社会化。实施大型工商企业物流业务和资产从主业分离的税收优惠政策，鼓励企业主辅分离，通过搭建一体化合作平台，引导第三方物流企业提供专业物流服务。支持第三方物流企业建设物流配送中心。积极引进大型物流企业，发展一批大型化、社会化、专业化物流企业。扶持发展潜力大的第三方物流企业，通过多种方式实现企业体制、组织、服务和管理创新，培育大型现代化物流企业，拓展增值服务和高端服务。鼓励物流企业拓展服务功能，向供应链管理方向延伸，拓展服务内涵，发展垫付货款、代收货款、信用担保、仓单质押等物流金融业务。

2. 壮大龙头企业

制定物流行业领军骨干企业认定办法，集中力量扶持发展一批具有明显行业优势和区域竞争力的领军骨干企业，作为全市各

级政府部门配置政府资源和提供优质服务的重要对象，到2017年争创3家物流3A企业，到2020年争取3家达4A标准，3A企业数量增至10家。完善重点物流企业扶持机制，大力培育能为制造企业提供原材料采购、厂内物流作业、产品分拨配送、再制造回收物流等一体化、专业化服务的大型物流企业。鼓励本土企业与国内外物流强企战略合作，实现互利共赢，形成高覆盖率的物流经营和服务网络。实施物流企业总部基地建设计划，引进国内外物流企业设立区域性业务中心，培育发展本土大型企业集团总部，鼓励优势企业实施行业并购和重组，重点发展第三方物流、综合物流、城市配送、仓储分拨、供应链管理、货代服务等领域的一批成长性强的物流总部企业。

3. 做强中小企业

高效落实促进全市关于民营经济发展的各项政策措施，优化投资发展环境，通过开展经营辅导班、加大人才输送等多种形式，切实帮助中小物流企业提高自身素质。加快制定中小物流企业培育办法，促进中小物流企业功能整合和服务延伸，支持参与全市中小企业系列发展计划，鼓励中小物流企业品牌化、专业化、集群化发展。拓宽中小企业的融资渠道，支持提高物流技术水平和管理水平，全面提升中小物流企业快速成长的能力。

4. 加强产业联动

根据达州三次产业发展和产业融合趋势，加强物流业与制造业、物流业与其他服务业、物流业与民生事业联动发展，构建具

有区域影响力、竞争力的现代产业体系。推行产业联动发展示范工程和重点项目。研究和制定产业联动以专项资助、贷款贴息等多种方式的财政扶持政策。研究制定混合产业用地政策，促进产业空间融合，加快产业联动进程。

5. 加速产业孵化

通过出台政策、完善法规、优化环境、创新机制、做好服务，使达州成为物流创业者的沃土，打造秦巴地区物流产业孵化器，根据“做大龙头企业，做强专业企业，培育中小企业”思路实施孵化工程，形成“千帆竞舸，万马奔腾”的发展局面。构建物流企业服务互动平台，发挥核心和引导作用，提供资源组织与对接、协调公共关系，帮助企业掌握政策，增强自主创新意识。

6. 作好上市培育

持续加大对物流企业扶持力度，提高物流产业聚集能力和集约水平，拓宽物流企业融资渠道，通过发行企业债券、银企战略合作等方式，加大对达运综合物流、达钢专业物流、好一新商贸物流等一批成长性好、发展潜力大的企业上市培育，支持物流企业利用资本市场发展壮大。完善企业上市培育的政务、政策环境，对重点上市培育企业申请各类财政性资金补助、项目用地指标和价格、高新技术企业申报、认定等，给予必要的政策扶持，同等条件下给予优先安排。加强上市后备企业分类指导，助推企业境内外上市，充分发挥政策导向作用，对上市成功企业予以重奖。

专栏 15 重点物流企业培育及引进工程

企业名称	企业类别	主营业务	培育进度	
			2017 年	2020 年
一、A 级企业培育工程				
达钢九顺物流公司	综合型物流	公路、水路、铁路运输、仓储配送等	30 亿元	50 亿元
达运物流有限公司	综合型物流	公路运输、危险品运输、航铁运输、仓储和配送等	5 亿元	10 亿元
达州市汇鑫物流有限公司	综合型物流	LNG 仓储、运输等	2 亿元	5 亿元
达州公路物流港有限公司	仓储型物流	仓储及配送	2 亿元	5 亿元
达州瓮福物流有限公司	运输型物流	铁路运输	5 亿元	10 亿元
达竹煤电集团物流公司	运输型物流	专线运输	2 亿元	5 亿元
达州伟经物流有限公司	综合型物流	运输、仓储、配送、流通加工等	2 亿元	5 亿元
宣汉县鑫鑫商贸有限公司	运输型物流	专线运输	1 亿元	2 亿元
四川一新投资实业有限公司	冷链型物流	冷链仓储及配送等	1 亿元	3 亿元
达川区南外粮油管理站	冷链型物流	冷链仓储及配送等	1 亿元	3 亿元
达州市复兴钢材市场	运输型物流	仓储、加工、配送	3 亿元	10 亿元
二、中小企业发展工程				
四川兰远迪明物流有限责任公司	综合物流	场内中转、航空物流	2 亿元	5 亿元

四川山水通物流有限公司	运输物流	液硫等危化品运输	1 亿元	3 亿元
宣汉县鑫茂供销有限公司	综合物流	运输及配送等	1 亿元	2 亿元
渠县广升汽车运输有限公司	运输物流	公路运输	3 亿元	5 亿元
中国物资储运重庆公司川东分公司	综合物流	运输仓储、国际货运代理等	1 亿元	3 亿元
鸿泰物流有限公司	综合物流	火车货运站场储运	3 亿元	5 亿元
达州科伦医药贸易有限公司	配送型物流	医药仓储及配送	1 亿元	2 亿元
达州华睿投资管理有限公司	配送型物流	医药仓储及配送	1 亿元	2 亿元
四川东升大药房连锁有限责任公司	配送型物流	医药仓储及配送	5000 万元	1 亿元
万源市远东实业有限公司	配送型物流	农产品仓储及配送	2 亿元	5 亿元
达州熠通物流有限公司	运输型物流	专线运输	5000 万元	1 亿元
四川毅恒能源有限公司	冷链型物流	冷链仓储及配送	1 亿元	2 亿元

三、品牌企业引进示范工程

拟引进物流企业类型	企业规模要求	到 2017 年	到 2020 年	到 2030 年
运输型	自有及长期租用车辆 50 辆以上;上年度运输板块营业额 1000 万元以上	5 家	8 家	15 家
仓储型	自建或长期租用仓储面积 5000 平方米以上;上年度仓储业务营业额 1000 万元以上	2 家	5 家	10 家

综合型	业务涵盖运输、仓储、流通加工、配送等至少 3 种以上；上年度营业额超 1 亿元	3 家	5 家	10 家
高端物流	医贸、农产品冷链、高端物流装备、信息平台及共同配送平台营运商等	8 家	15 家	30 家

（二）完善基础设施建设

依托达州的区位和交通优势，强化物流通道战略支撑功能，加快完善设施建设，进一步提升达州现代物流业竞争力。

1. 加快完善物流通道建设

基于全市交通规划，以接轨区域、全国和全球大物流网为目标，统筹规划全市公铁水空物流通道网络。公路方面，加快建设南大梁高速、达万高速开江到万州段、达营高速、万通高速、平渠广高速、绕城高速、金南大桥及凤凰山隧道；规划建设河市秦巴综合物流园区—达川区马家临港国际空港物流园—开江县任市物流中心—开江县普安物流中心—宣汉县柳池物流中心—通川区魏兴食品医药物流园—通川区复兴现代商贸物流区—河市秦巴综合物流园区的互通快速路；升级现有国省县乡道，打造主城区至宣汉县半小时快速路、主城区至开江县1小时快速路并延至万州、主城区至渠县1小时快速路。铁路方面，规划建设达州至重庆城际铁路、达万城际铁路、十堰至重庆客运专线。航运方面，加快渠江航道梯级整改，畅通达州千吨级船舶直航长江的水运通道。航空方面，按4C级标准规划建设达州新机场，提升直

飞航班机型起降能力，促进新航线开辟。

2. 提升公铁综合物流能力

充分发挥公路物流组织整合优势，建立以达州公路物流港为辐射中心，公路货运场站为补充的二级公路物流体系。加快发展以短、频、快的场内外中转运输和甩挂、驮背运输等公路物流方式，填补多式联运空隙，提升物流组织效率。适当升级现有重点县乡道的公路等级，规划建设秦巴地区物流快速通道。规划开通达州至成渝西的城际快线、至秦巴地区的都市快线及至重庆市万州港的陆港快线。强化铁路物流大宗输运优势，高起点、高标准建设河市火车货运站，加快建设达州经开区铁路专用线，重点推动粮油、生资、建材、化工、矿产等大宗物品的铁路运输。

3. 建立多式联运

构建多式联运支撑通道，依托境内高速路网、铁路动脉和河运港口，加快建设河市秦巴物流园区多式联运货物集散中心，建立空港和公路物流港的快速连接通道，规划达州新机场、渠江港口、铁路集装箱中心、公路枢纽交通路网的联通与对接。制定多式联运发展政策，减免公铁水铁空联通运输、短驳运输的路桥通行费用，支持物流企业建设先进、高效的多式联运中转设施与设备，鼓励物流企业投资购买标准集装箱拖车，鼓励各类货物站场为多式联运车辆通行开辟“绿色通道”。建立与重庆万州港的全面战略合作伙伴关系，实施“达州—万州—长江中下游集装箱铁水联运项目”建设，大力发展驳船运输，推动江海联运。依托物流

信息平台，建设“一票到底”、“无缝连接”多式联运全程信息服务系统，运用物联网及条码、RFID、GPS等先进技术，推进多式联运的可视化和智能化管理，提高物品流动的跟踪定位、过程控制等管理和服务水平。

（三）加强标准应用

以信息化、市场化、标准化为重心，实施“物流标准化工程”，抓好基础性的关键物流标准推广和技术改造，有序推进物流标准化建设。

1. 实施物流标准工程

充分发挥政府组织协调作用，成立物流标准化专项小组，扩大物流标准化宣传教育，实施“物流标准化工程”，构建与国际标准同步的，适用物联网的物流标准体系。借鉴国内外先进经验，在立法和政府采购中采用物流标准，并向标准化建设的物流企业倾斜。大力培育和引进物流标准化人才，给予标准化改造企业以税收、借贷利率等优惠政策，培育“物流标准化示范企业”并给予相应的奖励及财政资助。行业牵头鼓励企业参与国内外物流标准化活动，采用托盘标准、集装箱标准、条码技术标准和物流信息标准等，突破地域限制，提高物流整体运作效率，增强综合市场竞争力，使物流成为名副其实的“企业第三利润源”。

2. 加大物流技术改造

以传统物流业向现代物流业转型升级为契机，加大仓储包装及运输装卸等技术的应用，鼓励企业采用集装单元、射频识别、

货物跟踪、自动分拣、立体仓库、配送信息系统、冷链等物流新技术。大力推广实施托盘系列国家标准，鼓励企业采用标准化托盘，支持专业化企业建设托盘共用系统，开展托盘租赁回收业务，发展托盘直达运输，减少“二次搬运”和“临时停放”。发展集装箱化技术，建设货物集装场站，鼓励场站间采用甩挂运输，实现一车多用节省投资、专车专用效率化运作的双重优点。鼓励集装场站与铁路货运场站、港口间采用驮背运输的多式联运技术，实现中途零装卸，提高道路货运和物流效率。支持建设医药食品、危险化学品、烟草酒水等具有高附加值且需重点监控行业物联网应用试点。

（四）构建信息平台

以公共物流综合信息服务平台为基础，发展行业物流信息平台，打造虚拟物流体系，强化信息资源整合与共享，促进物流资源优化配置，提升物流服务整体水平。

1. 加快信息平台建设

整合公共物流信息资源，重点建设基于云计算和物联网技术、面向全社会和全行业的综合性公共物流信息平台。依托达州优势产业，规划建设钢铁建材交易及物流信息平台、经开区化工能源信息服务平台、复兴农副产品交易及物流信息平台等行业信息平台项目。培育一批具实力的物流平台集成服务商，深化与国内外企业跨区域交易和物流的信息共享。最终实现政府主导的公共信息平台、协会主导的行业信息平台、企业主导的供应链信息

平台之间的层层融合、专通结合。

2. 强化信息平台融合

统筹推进智慧城市建设，建立物流税务信息管理与报送系统、工商信息管理与报送系统、行业统计信息管理与报送系统、银行电子汇兑系统、企业信用管理信息系统等共享系统。以信息化为核心，以网络为载体，推动现代物流业平台型运作、专业化和集群式发展，推动跨企业、跨区域的物流信息交换和物流平台信息共享。建立达州交通道路信息通讯系统，鼓励各园区、各物流中心联网运作，加快电子商务网络平台建设，提高物流、资金流和信息流的传输与处理效率。

3. 实施物联应用工程

出台政策加快物流信息化建设进程，充分运用物联网、云计算、移动互联网等技术手段，打造物流信息化建设示范工程和示范企业，建成“智慧达州”标志性项目。支持建设物流信息技术服务平台试点，鼓励物流企业实施软件即服务（SaaS）、平台即服务（PaaS）等，加速物流业信息化、网络化发展。拓展信息技术在物流企业应用的深度和广度，推广应用条码技术（BC）、无线射频识别（RFID）、地理信息系统（GIS）、全球定位系统（GPS）、企业资源管理计划（ERP）及电子数据交换（EDI）等物流自动化技术和现代物流管理软件，实现物流作业的自动化、信息化和物流管理的专业化、高效化，提升企业信息化水平和服务效能。

（五）强化人才支撑

以企业和人才培育为主要抓手，加快提升现代物流业发展质量，为达州物流业转型升级发展提供动力源泉和智力保障。

1. 构建人才培养体系

通过多种渠道、多种形式加快物流行业人才培养，发展多层次教育体系和在职人员培训体系。充分发挥高校、科研院所及各类社会机构的作用，发展各个层次、各种类型的物流专业教育，培养行业急需人才。积极发展职业培训和技能培训，推进职业资格证书制度，建立健全物流职业资格标准体系，强化物流专业能力水平资格认证。加大物流业领军人才培养力度，针对物流业领域领军人才的特点，制定分类培养计划，设立专业人才特别贡献奖，给予相应的荣誉称号和奖励，并在职称评聘及评优中给予优先照顾。努力在物流领域引进、培养、造就一批具有较强影响、行业权威、善经营、懂管理的领导人才。

2. 制定人才引进机制

建立科学的、吸引力强的物流人才引进和保障机制，创造良好的工作和生活环境。根据物流业急需紧缺人才现状，积极引进具有丰富经验的行业高层管理人才，并借助“千名硕博进达州”等活动，多渠道、多形式吸引海内外高级人才，为全市物流业快速健康发展提供智力保障。对高素质的紧缺专业人才和经营管理人才实行与引进科技人才相同的激励政策，并妥善解决引进人才的住房、子女入学、家属就业等后顾之忧。

（六）推进区域联动

多极整合资源与要素，引领秦巴物流联动发展，推进达万物流一体化合作，积极融入成渝西大物流圈。

1. 引领秦巴立体化发展

以加快建设川渝鄂陕结合部区域中心城市为契机，引领物流业的区域联动发展，加快推进秦巴地区交通一体化建设，优化物流业分布结构，促进资源共享、错位发展、要素集聚和信息互通。改善物流发展环境，完善市域物流基础设施，发挥空、铁运和毗邻重庆市万州区的区位和经济优势，突破秦巴地区外向型经济发展瓶颈，构建区域性物流枢纽，带动区域物流业升级转型。加强联动宣传交流，举办区域性物流业发展联席会议和高峰论坛，搭建区域间政府、行业和企业对话与合作平台。加强区域内物流安全管理联动，营造物流行业诚信经营大环境。

2. 推进达万一体化发展

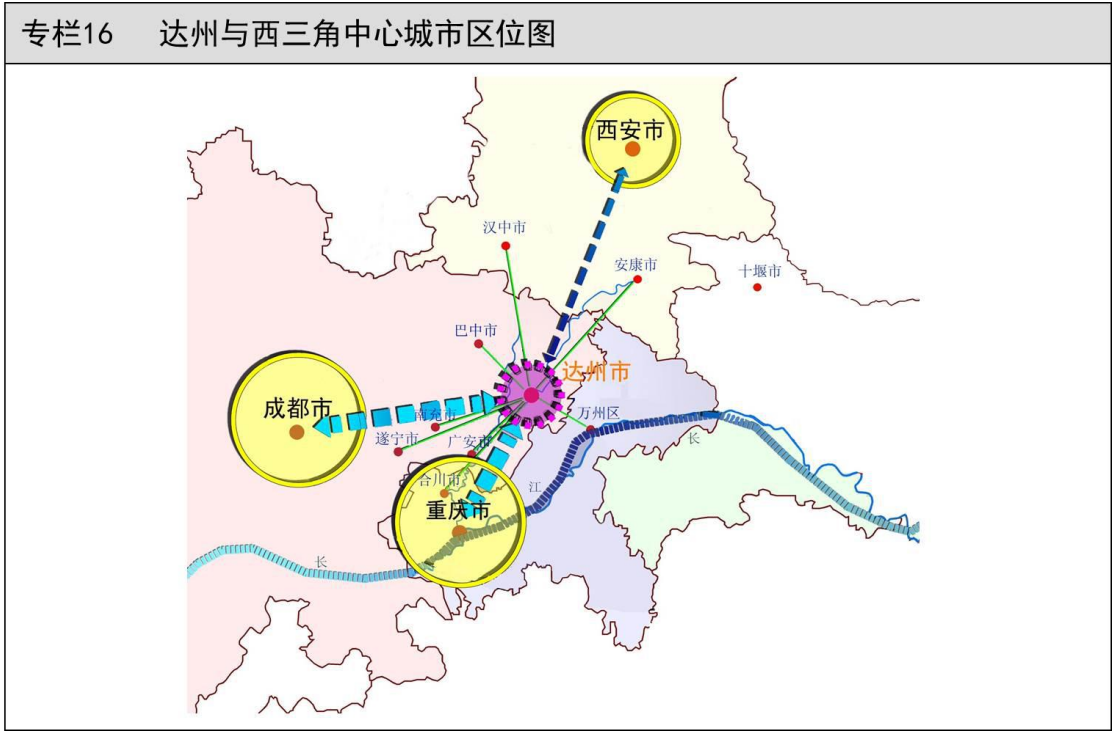
大力推进与重庆市万州区的城市间区域合作，依托万州港发展陆向腹地经济，共同开发后方陆域，形成互相依存、互为条件的战略伙伴关系。联合共建陕甘宁、川渝、新藏青等区域经达州至万州港出海的三大物流通道，构建西部进出口货物的铁水联运基地。加强物流标准、通道、设施和服务的对接，以集装箱枢纽网络为支撑，推动万州港与秦巴综合物流园区合作建立内陆无水港体系，整合区域物流资源在达州编组、中转及边检等，将秦巴综合物流园区打造成为万州港的港口供应链集成商。构筑覆盖两城市的陆路物流服务网络，鼓励有实力的物流企业以达州为基

地，建立达万之间多式联运和省际、市际干线运输。争取省政府政策支持，与万州港、万州海关及检验检疫部门、达成铁路公司、货主单位、万成线上开展五定班列运输的铁路货运企业建立战略合作伙伴关系，获得更多有利支持和优惠条件。充分发挥“东大门”的区位优势，借万州港联合发展内外经贸，两城市争取抱团“走出去”和“引进来”。

3. 强化成渝西融合发展

依托区位优势和通道资源，强力推进“多点多极支撑战略”，力求区域深度合作，加快完善与成渝西三城市公、铁运的快速物流通道，服务成都，配套成渝，融合西安。建立健全协调互动机制，发挥物流业商会、协会作用，加强企业与资本互动，推进民间交流与合作。建立物流人员相互学习交流机制，增进与国外物流业同行的交流与合作，推动达州现代物流业参与国际市场竞争。借鉴成功经验和先进技术，综合三地信息网络，构建物流信息大平台，提供高效便捷、功能完善的物流信息服务，缩短物流信息交换与作业时间。联手建设海关、海事、检验检疫、航空港等电子口岸平台，实现电子信息系统对接与共享。加大对成渝西的招商力度，通过承接产业转移、共建物流园区、配套主导产业、建立服务外包基地等方式，共同构建以资源为基础、有效衔接、互惠共赢的物流业发展新格局。重点加强与西安市的经贸合作，打通达州进入亚欧大陆桥、融入新丝绸之路经济带的陆上通道，以及西安市经达州进入重庆市万州区、融入长江的黄金水运通

道，发展成为成渝、云贵等地经达州至西安市连接丝绸之路经济带的物流中转枢纽，借力发展西安港南向后方腹地经济并成为重要的物资集散地。



七、实施保障

加强组织领导，加大政策支持，明确实施主体，建立监控评估与反应调整机制，制定实施办法，保障发展规划有效实施。

（一）加强组织领导

根据建设服务型政府要求，加强政府组织领导，强化服务企业能力建设，健全统计体系，营造良好环境，推动区域联动，促进达州现代物流业快速健康发展。

1. 完善组织机构

成立市政府物流业发展领导小组，进一步完善市物流业发展办公室职责，承担全市物流业发展综合管理职能，加强物流业协调指导和行业监管，建立物流应急管理机制，实现物流业统筹发展、有序发展和健康发展。各县（市、区）成立相应组织，按照“分工合作、错位互补”要求，制定和完善物流业规划和配套政策，形成上下贯通、衔接一致的规划体系。建立物流业综合协调机制，形成部门之间密切配合、共同推进的工作局面。加强行业协会组织建设，制定行业协会章程和行为规范，促进物流业发展的协调自律和自我治理，形成政府管理与行业自律相结合的良性管理体制。

2. 健全统计体系

建立物流业统计调查、信息管理的指标、流程和制度，明确统计口径，扎实开展物流业统计工作，奠定促进市场理性预期和实施政府行业管理的良好基础。完善公铁水空管等分类物流以及

货代、供应链等各物流环节的统计方法与统计内容，提高行业监测的可操作性。充分发挥行业组织作用和力量，提高统计数据的准确性和及时性。加强市统计局和市物流业发展办公室对现代物流业统计业务的指导，推动所辖各县市全面开展规范有序的统计工作。

3. 营造良好环境

强化并联审批，进一步简化和规范相关审批手续，缩短审批时间，提高审批效率。在法律法规及相关政策的规定范围内，改革商事制度，放宽登记条件，降低注册资金、出资方式及时限等工商注册限制标准。加强市场监管，清理整顿和严厉打击各种违法违规经营行为，维护良好的市场秩序。

（二）加强政策支持

通过完善产业政策、加大财政、用地支持，畅通融资渠道，进一步释放物流业发展动力，保障规划任务全面落实。

1. 完善产业政策

加快构建物流产业政策体系，制订达州现代物流业的准入机制、行业规范和技术标准等。加大“营改增”改革后对物流企业的配套优惠和补贴政策，制定促进现代物流业发展的项目认定、投资立项、用地优惠等扶持政策和专项资金管理办法，全方位支持物流业发展壮大，并与全市民营经济、总部经济、中小企业、高端人才等相关政策构成一套相对完整的现代物流业政策体系。

2. 加大财政扶持

充分利用国家和四川省对现代物流业的扶持政策，积极争取项目和资金支持，商务发展资金积极向物流业发展支持倾斜，按照相关规定对重点项目、重点企业给予补助、贴息或奖励。建立物流业发展引导专项资金，按照相关政策规定对重点项目、重点企业给予补助、贴息或奖励。实施支持物流业发展的立项和投资政策，市计划主管部门在年度政府投资计划中设立物流业重点投资项目，并安排专项资金用于支持现代物流业发展。推动企业采用先进的物流技术与设备，对企业采用先进物流技术和设备的，可列入政府科技三项经费和技改项目计划，享受有关优惠政策。重点物流项目的用电电价按工业用电标准收取。

3. 加大用地支持

对符合国家产业政策、土地和城市规划的重大物流项目，要保障需要，及时供地。对地方经济发展有重大影响的物流项目用地，确实无法在现行规划确定的建设用地范围内安排的，要尽快按照法定程序修编城乡规划，在不占用基本农田的前提下依法予以调整土地利用总体规划，所需规划建设用地指标原则上可在县（市、区）范围内调剂解决。对物流业发展规划确定的重点物流项目用地，应在土地利用总体规划和城乡规划修编时纳入规划统筹安排。对重大物流项目建设需要的新增用地计划，可在四川省下达给我市的土地利用年度计划中优先安排。对政府供应的物流用地，应纳入年度建设用地供应计划，依法采取招标、拍卖或挂牌等方式出让，出让价格参照所在区域工业用地价格。积极支持

利用工业企业旧厂房、仓库和存量土地资源建设物流设施或提供物流服务，涉及原划拨土地使用权转让或租赁的，应按规定办理土地有偿使用手续，经批准可采取协议方式出让。土地出让收入依法实行“收支两条线”管理。农产品批发市场和农资市场用地作为经营性商业用地，应严格按照规划合理布局，依法采取招标、拍卖或挂牌等方式出让，所在区域有工业用地交易地价的可以参照市场地价水平、所在区域基准地价和工业用地最低价标准等确定出让底价，土地出让后严禁擅改用途，确需改变用途、性质或者进行转让的，应经依法批准。加强对物流企业的用地指导管理，推行集约节约用地，将物流园区（中心）、物流配送中心建设项目纳入城市中长期规划并监督实施，制止以发展物流业为名实则圈地、囤地等违法违规行为。

4. 畅通融资渠道

加强金融协调服务，加大金融部门对重点物流企业、重点物流项目的信贷支持。落实信贷贴息政策，加大对信用记录好、有竞争力、有市场的物流企业信贷扶持力度。鼓励金融机构与物流企业联合开展代收货款、垫付货款、仓单质押等物流金融项目。鼓励民间资本参与物流业融资业务，发挥民间金融在支持中小企业发展、扩大民间多样化需求中的独特优势。引导物流企业利用信托、融资租赁、委托贷款、债券、票据等新型融资工具筹集资金。

（三）加强规划落实

明确规划实施责任主体，建立监控评估与反应调整机制，制定规划实施办法，保障规划的有效实施。

1. 规划实施机构

规划实施由市物流业发展办公室牵头，市政府相关部门予以配合支持。成立物流业发展联席会议，协调现代物流业发展中的重大问题，强化政府综合协调能力。充分发挥市物流业发展办公室及联席会议对全市现代物流业发展的指导和综合协调作用。

2. 监控评估机制

由市物流业发展办公室根据规划任务及项目，编制年度工作计划，明确牵头部门、协助部门以及具体任务或项目内容和时间要求，并动态监控评估规划的执行落实情况。建立规划实施考核与激励机制，对实施部门进行绩效考核和评估。

3. 应变反应机制

根据客观发展环境重大变化，由市物流业发展办公室负责对规划目标及任务做出适当调整，并根据调整情况指导下一年度计划的制订。至 2017 年针对规划实施效果进行评估，总结规划实施经验，纠正规划实施偏差，确保规划目标实现。

4. 制定实施办法

为保障规划顺利实施，由市物流业发展办公室研究制定《达州市现代物流业发展规划实施管理办法》，以制度形式确立组织领导、目标落实、跟踪评估、动态调整的机制和政策，保障规划实施的权威性和可操作性。

名词解释

1. 物流：物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。物品指经济与社会活动中实体流动的物质资料。

2. 物流活动：物流过程中的运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送等功能的具体运作。

3. 物流企业：从事物流基本功能范围内的物流业务设计及系统运作，具有与自身业务相适应的信息管理系统，实行独立核算、独立承担民事责任的经济组织。

4. 物流设施：具备物流相关功能和提供物流服务的场所。

5. 物流园区：指为了实现物流设施集约化和物流运作共同化，或者出于城市物流设施空间布局合理化的目的而在城市周边等各区域，集中建设的物流设施群与众多物流业者在地域上的物流集结地。

6. 物流中心：从事物流活动且具有完善信息网络的场所或组织。应基本符合下列要求：主要面向社会提供公共物流服务；物流功能健全；集聚辐射范围大；存储、吞吐能力强；对下游配送中心客户提供物流服务。

7. 配送服务站：从事配送业务且具有完善信息网络的场所或组织。应基本符合下列要求：主要为特定客户或末端客户提供服务；配送功能健全；辐射范围小；提供高频率、小批量、多批

次配送服务。

8. 第三方物流：独立于供需双方，为客户提供专项或全面的物流系统设计或系统运营的物流服务模式。

9. 保税区：在境内的港口或临近港口、国际机场等地区建立的在区内进行加工、贸易、仓储和展览，由海关监管的特殊区域。

10. 保税货物：经海关批准未办理纳税手续进境，在境内储存、加工、装配后复运出境的货物。

11. 保税仓库：经海关批准设立的专门存放保税货物及其他未办结海关手续货物的仓库。

12. 社会物流总费用：一定时期内，国民经济各方面用于社会物流活动的各项费用支出。包括：支付给运输、储存、装卸搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等各个物流环节的费用；应承担的物品在物流期间发生的损耗；社会物流活动中因资金占用而应承担的利息支出；社会物流活动中发生的管理费用等。社会物流总费用划分为运输费用、保管费用和管理费用的核算。

13. 社会物流总额：即一定时期内，社会物流物品的价值总额。包括5个方面：进入需求领域的农产品物流总额；进入需求领域的工业品物流总额；外部流入货物物流总额，包括海关进口总额和从区域外流入的物品总额；进入需求领域的再生资源物流总额；单位与居民物品物流额。社会物流总额在很大程度上决定社会物流产业活动的规模，它的增长变化一定程度上反映物流需

求的增长变化。

14. 物流业增加值：指物流相关行业劳动者报酬、固定资产折旧、生产税净额、营业盈余四项之和。反映物流相关行业物流活动的最终成果。

15. 冷链：根据物品特性，为保持其品质而采用的从生产到消费的过程中始终处于低温状态的物流网络。

16. 应急物流：针对可能出现的突发事件已做好预案，并在事件发生时能够迅速付诸实施的物流活动。

17. 逆向物流：物品从供应链下游向上游的运动所引发的物流活动。

18. 多式联运：联运经营者受托运人、收货人或旅客的委托，为委托人实现两种或两种以上运输方式的全程运输，以及提供相关运输物流辅助服务的活动。

19. 国际多式联运：按照多式联运合同，以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人将货物从一国境内的接管地点运至另一国境内指定交付地点的货物运输方式。

20. 甩挂运输：用牵引车拖带挂车至目的地，将挂车甩下后，牵引另一挂车继续作业的运输。

21. 物联网：通过射频识别（RFID）、红外感应器、全球定位系统、激光扫描器等信息传感设备，按约定的协议，把任何物品与互联网相连接，进行信息交换和通信，以实现智能化识别、定位、跟踪、监控和管理的一种网络概念。

22. 物流空间：物流空间由物流线路和物流结点组成，物流线路是指道路、航道等交通线路，主要执行物流中的运输机能；物流结点是连接物流线路的结点之处，物流结点可以分为传统单一功能型物流结点（如各种类型的货运站场、仓储设施等）和现代综合功能型物流结点（如综合物流中心、专业物流、配送中心），物流的其它机能如包装、仓储、装卸、分货、配货、流通加工等都在物流结点中完成。合理的物流空间布局可以对达州现代物流业和整体经济的发展带来巨大的推动作用。

23. 驮背运输：应用甩挂运输原理，牵引车将载有集装箱的底盘车或挂车直接开上铁路平板车或船舶，停妥摘挂后驶离，集装箱底盘车或挂车由火车或船舶载运至前方换装点，再由到达地牵引车开上车船挂上集装箱底盘车或挂车，直接运往目的地。

24. 新丝绸之路经济带：以新丝绸之路综合交通通道为展开空间，以沿线交通基础设施和中心城市为依托，以域内贸易和生产要素自由流动优化配置为动力，以区域经济一体化安排为手段，以实现快速增长和关联带动作用为目的的中国-中亚跨国带状经济合作区。

25. 长江经济带：东起上海，西至云南，涉及沿江九省市（青、藏除外）的43个地市，国土面积约40万平方公里，是长江流域最发达的地区，也是全国高密度的经济走廊之一。

附 件

附件一：达州市公铁空货运周转总量、港口吞吐量、三次产业社会物流总额、分类物流预测分析

1. 达州市物流业发展统计分析

表1：达州市2008-2013年物流业发展综合状况统计表

	指标	单位	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
区域 整体 经济 水平	GDP	亿元	604	682.73	819.2	1011.83	1135.46	1245.4
区域 消费 水平	社会消费品零售总额	亿元	212.3	252.12	331.86	369	429.6	493.39
	社会生产资料销售总额	亿元	182.6	215.17	279.77	330.7	380.4	442.24
	城 市 人口数量	万人	156.8	167.5	178.86	188.2	198.3	208.38
	城 市 人均收入	元/人	20504	23354	26553	30828	32241	32249
区域 物流 整体 水平	社 会 物流总费用	亿元	114.76	129.72	156.65	192.25	215.74	231.65
	物流业 增加值	亿元	3	7	15	21	27.14	30.67
区域 物流 运行 状态	公路货运量	万吨	2832	9552	11269	12678	14267	14600
	铁路货运量	万吨	980	1325	1581	1998	2158	1596
	航空货运量	吨	130	212	280	1268	1993	1500

	公路 货物周转量	亿吨 公里	19.83	67.17	84.3	96.3	111.76	118.28
区域 物流 运行 状态	铁路 货物周转量	万吨 公里	176400	238500	284580	359640	388440	319200
	航空货 物周转量	万吨 公里	26	42.4	56	253.6	398.6	330
	港口吞吐量	万吨	385	408	463	426	426	540
	批发零售业 商品库存总额	万元	582134	630820	694070	132825	102582	80014

2. 达州市公铁空货运周转总量预测

(1) 预测年限

本次预测以2008-2013年6年的数据为基年数据，预测年度为2015年、2017年、2020年以及2030年。

(2) 预测技术路线

未来达州市的物流需求采用指数平滑预测法来预测。指数平滑法是美国经济学家罗伯特·G·布朗于1959年在其《库存管理的统计预测》一书中首先提出。该方法给近期的观察值以较大的权数，给远期的实际值以较小的权数，使预测值既能更多地反应最新的信息，又能大量地反应历史资料的信息，从而使得预测结果更符合实际。指数平滑法包括一次指数平滑法、二次指数平滑法以及多次指数平滑法。本次采用三次指数平滑预测模型：

$\hat{y}_{t+T} = a_t + b_t T + c_t T^2$ 在选定的平滑参数 f 下，根据公式：

$$a_i = 3S_i^{(1)} - 3S_i^{(2)} + S_i^{(3)}$$

$$b_i = \frac{f}{2(1-f)^2} [(6-5f)S_i^{(1)} - 2(5-4f)S_i^{(2)} + (4-3f)S_i^{(3)}]$$

$$c_i = \frac{f^2}{f(1-f)^2} [S_i^{(1)} - 2S_i^{(2)} + S_i^{(3)}]$$

求出各个参数，其中 $S_i^{(i)}$ 为第 i 次平滑预测值。

(3) 预测分析

由上述预测方法以及货物周转量的数据，对下个连续3年（2014-2016年）以及2017年和2020年的货物周转量进行预测，并结合Excel软件加以完成。考虑到水路货物周转量单位的差异，下面的测算仅含公路、铁路及航空货物周转量，达州市未来的水路物流需求另做测算。具体过程如表2所示。

表2：达州市国民生产总值基年数据

（单位：万吨公里）

年份	公路货物 周转量	铁路货物 周转量	航空货物 周转量	货物周转总量
2008	198300	176400	26	374726
2009	671700	238500	42.4	910242.4
2010	843000	284580	56	1127636
2011	963000	359640	253.6	1322893.6
2012	1117600	388440	398.6	1506438.6
2013	1460000	319200	330	1779530

1) 由基年数据表，做出表3。为较准确地预测，平滑参数 f 分

别赋值0.1、0.15和0.2，得出预测结果后，再选择一个较为符合实际的 f 值。令初始值 $S_0^{(1)} = S_0^{(2)} = S_0^{(3)} = y_1$ ，根据公式：

$S_t^{(1)} = fy_t + (1-f)S_{t-1}^{(1)}$ ； $S_t^{(2)} = fS_t^{(1)} + (1-f)S_{t-1}^{(2)}$ ； $S_t^{(3)} = fS_t^{(2)} + (1-f)S_{t-1}^{(3)}$ ，得出表3的数据。

表3：指数平滑作业表（1）

单位：亿吨公里

时期 t	货物周转量 y_t	$\alpha=0.1$			$\alpha=0.15$			$\alpha=0.2$		
		$S_t^{(1)}$	$S_t^{(2)}$	$S_t^{(3)}$	$S_t^{(1)}$	$S_t^{(2)}$	$S_t^{(3)}$	$S_t^{(1)}$	$S_t^{(2)}$	$S_t^{(3)}$
0		37.470	37.470	37.470	37.470	37.470	37.470	37.470	37.470	37.470
1	37.47	37.470	37.470	37.470	37.470	37.470	37.470	37.470	37.470	37.470
2	91.02	42.825	38.006	37.524	45.503	38.675	37.651	48.180	39.612	37.898
3	112.76	49.819	39.187	37.690	55.591	41.212	38.185	61.096	43.909	39.100
4	132.29	58.066	41.075	38.028	67.096	45.095	39.221	75.335	50.194	41.319
5	150.64	67.323	43.700	38.595	79.628	50.275	40.879	90.396	58.234	44.702
6	177.95	78.386	47.168	39.453	94.376	56.890	43.281	107.907	68.169	49.396

- 2) 分别计算出不同 α 时的平滑系数 a_6 、 b_6 和 c_6 ，如表4所示。
- 3) 利用模型 $\hat{y}_{5+T} = a_5 + b_5T + c_5T^2$ ，在不同 α 的取值下，预测出第6、7、8、10和13期的值，也就是2014年、2015年、2016年、2017年和2020年的货物周转量的值，如表5所示。
- 4) 在完成上述步骤之后，绘出各期实际货物周转量分布情况和不同 α 值时的预测发展曲线，以便选择出较理想的结果，如图1所示。

表4：指数平滑作业表（2）

	$\alpha=0.1$	$\alpha=0.15$	$\alpha=0.2$
a6	133.106	155.739	168.609
b6	8.836	15.414	21.072
c6	2.902	4.957	6.551

表5：指数平滑作业表（3）

	$\alpha=0.1$	$\alpha=0.15$	$\alpha=0.2$
\hat{y}_7	144.844	176.110	196.232
\hat{y}_8	162.384	206.396	236.959
\hat{y}_9	185.728	246.596	290.788
\hat{y}_{10}	214.875	296.710	357.719
\hat{y}_{13}	337.134	506.540	637.132

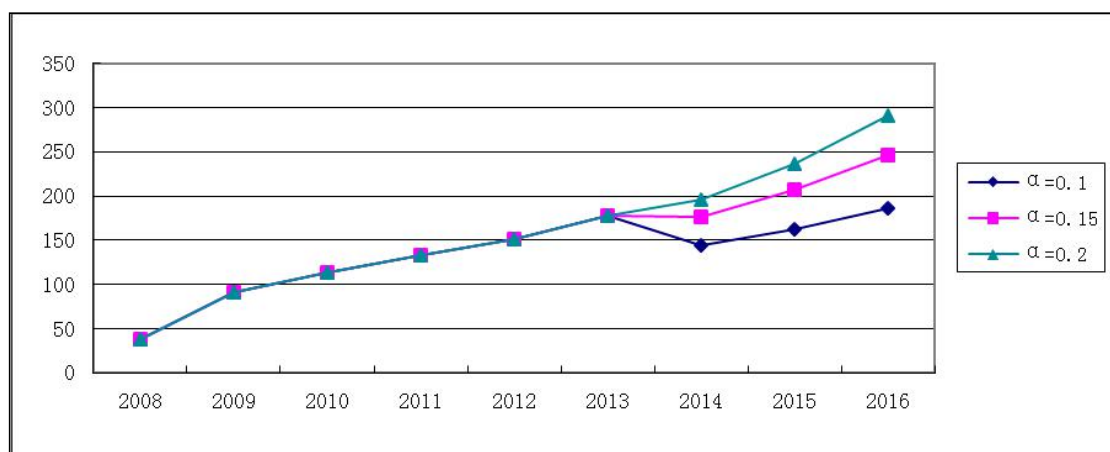


图1：货物周转量发展预测曲线图

图1显示，平滑指数 α 赋值0.2较为合适。从上述预测可知，达州市铁路、公路和航空的货物周转总量未来三年将继续保持平稳较快的增长势头，其中2015年铁路、公路和航空的货物周转总量预计为237亿吨公里，2017年预计为358亿吨公里，2020年预计为637亿吨公里。由调整后的 α 值计算出 $\hat{y}_{23} = 2420.19$ ，即2030年公路、铁路和航空的货物周转总量预计为2420亿吨公里。因而可计算2020-2030年，铁路、公路和航空的货物周转总量的平均增长率为10.84%。

2. 达州市港口吞吐量预测

对于港口吞吐量预测将基于2008-2013年6年的基年数据，见表6，适度考虑港口未来建设及经济增量。未来达州市水路航运重点发展主要有两个方面：一是，大力实施渠江梯级开发，整治渠江航道，使其达到三级通航能力，实现千吨级船舶直航，畅通达州至万州港长江水运航线的水运通道；二是，2020年前建成达县、渠县两个重点港区，年吞吐量达1200万吨。因而，可预计达州市港口吞吐量在未来会有直线上升，到2020年至少可达2400万吨，2013-2020年间的年平均增长率为19.32%。

表6：达州市港口吞吐量基年数据表

年份	港口吞吐量（万吨）	增长率%
2008	385	—
2009	408	5.97
2010	463	13.48
2011	426	-7.99
2012	426	0
2013	540	26.76

3. 达州市三次产业社会物流总额预测

（1）预测年限

本次预测以2008-2012年5年的数据为基年数据，预测年度为2015年、2017年、2020年以及2030年。

（2）预测技术路线

三次产业社会物流总额预测公式：

$$\text{物流需求系数} = \frac{\text{社会物流总额}}{GDP}$$

(3) 预测分析

以 2008-2013 年三次产业的年均增长率为基础，考虑乘以适当系数的经济增速因子，预测出 2015、2017、2020 及 2030 年的三次产业增加值。

表7：达州市2008-2012年三次产业增加值一览表（单位：亿元）

年份	第一产业增加值	第二产业增加值	第三产业增加值
2008 年	185.01	245.72	173.26
2009 年	178.14	309.03	195.56
2010 年	194.99	409.59	214.62
2011 年	232.73	532.35	246.75
2012 年	248.95	605.23	281.28
2013 年	266.48	661.87	317.06
2008-2013 年年均增长率	7.57%	21.92%	12.85%

表8：达州市未来三次产业预测增加值一览表（单位：亿元）

年份	第一产业增加值	第二产业增加值	第三产业增加值
2015	283.01	1082.95	368.06
2017	328.27	1699.69	468.90
2020	410.09	3342.08	674.23
2030	861.07	31829.75	2262.53

达州市目前现代物流业发展起点较低，更容易发挥后发优势实现跨越式发展，因而本次预测系数选取全国平均水平。2005-2013 年全国社会物流需求系数的年均增长率为 3.79%，以

此水平对未来作保守预测，2015 年的社会物流需求系数预测值为 3.77，2017 年为 4.06，2020 年为 4.54，2030 年为 6.59。

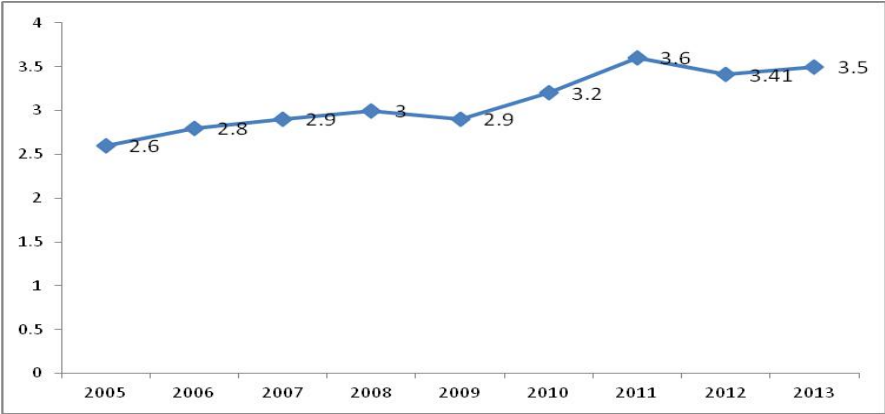


图2：2005-2013年中国社会物流需求系数变化趋势

达州市三次产业社会物流总额预测在全国水平预测值下，乘以相当系数的全市实际现代物流业发展水平。预测值见表9。

表9：达州市三次产业未来社会物流总额预测表（单位：亿元）

年份	第一产业	第二产业	第三产业
2015	1067.04	4083.08	1387.71
2017	1333.28	6903.35	1904.45
2020	1862.24	15176.56	3061.71
2030	5672.18	209674.19	14904.11

4. 达州市分类物流量预测

以达州市 2008-2013 年工农商贸生产情况及调查年（2012 年）对行业分类物流情况的统计为基础，借鉴行业标准生产的物流量配比，对调查年各行业分类物流的物流量及占总物流量的百分比进行推算。

表10：2008-2013年达州市工农商贸生产情况统计表

产业名称		2013 年	2012 年	2011 年	2010 年	2009 年	2008 年
主要农产品产量	粮食（万吨）	281.7	307.6	305.1	299.4	296.1	289.6
	油料麻类（万吨）	36.4	36	35.8	35.4	35	34.8
	水果蔬菜（万吨）	320.5	316.3	309.2	300.5	289	251.6
	禽肉水产奶类（万吨）	59.3	87.6	84.1	83.9	80.2	77.5
主要工业产品产量	布（万米）	5915 印染布	6778	623	7647	5697	7839
	农用车（辆）				8056	6500	5680
	白酒（千升）	28618	35995	13921	25217	33800	13279
	焦炭（万吨）	197.5	198.4	187	151	169	158
	生铁（万吨）	307.1	297.7	307	254	234	206
	粗钢（万吨）	303.5	303.0	302	235	217	202
	钢材（万吨）	330.1	322.7	325	279	248	199
	原煤（万吨）		1312.1	1150	1077	1438	1177
	水泥（万吨）	1201.5	923.6	1292	1273	585	452
	天然气（亿立方米）	81.1	75.7	60.6	41.4	--	--
商贸流通业	批零售业商品零售额（亿元）	442.2	380.4	330.7	279.8	215.2	182.6

表11：2012年（调查年）达州市行业分类物流情况统计表

行业分类物流	物流情况
粮食及生资	产 307 万吨，外销约 60 万吨，省外调入量 30 万吨，中转粮 70 万吨；肥料周转量约 100 万吨；种子、农药及饲料等约 2 万吨
农产品精深加工	180 万吨
天然气能源化工	经开区化工板块物流量约 3000 万吨，渠县盐卤化工约 200 万吨

冶金建材	进口原料 700 万吨，原煤及焦炭总调运量 710 万吨，铁合金等物流总量 200 万吨左右，水银、石膏板材等建材约 2000 万吨
机械汽车	专用车 5000 辆，7-22 吨级小客车 50 万辆，发动机 15 万台，机械汽车加工能力约 200 万吨
快递物流（件）	快递企业（含邮政）总计 11 家，日均快递进出 5 万件左右

表12:2012年达州市各行业分类物流量及占总物流量的比例

分类物流名称	调查年物流量（万吨）	占总量百分比
粮食及农副产品加工	800	4.8%
天然气能源化工	6800	40.7%
冶金建材	4500	26.9%
机械汽车	3200	19.2%
轻工纺织	650	3.9%
其他	750	4.5%

结合《达州市生产性服务业规划（2012-2020）》与行业综合分析，得出 2015、2017 及 2020 年各行业分类物流量所占比重的预测，如表 13 所示。

表13：达州市2015、2017、2020及2030年
各行业分类物流占物流总量百分比的预测值

分类物流名称	2015 年占总量百分比	2017 年占总量百分比	2020 年占总量百分比	2030 年占总量百分比
粮食及农副产品加工	4%	4%	4%	3%
天然气能源化工	41%	42%	42%	40%
冶金建材	25%	24%	24%	22%
机械汽车	21%	22%	22%	23%
轻工纺织	5%	5%	6%	10%
其他	4%	3%	2%	2%

注：2015、2017 及 2020 年三年的产业发展情况借鉴《达州市生产性服务业规划（2012-2020）》，2030 年的预测值是基于近期预测值，适当考虑产业发展周期做的合理推算。

根据预测年的物流量预测值及分类物流占的比重，得出各行业分类物流预测年度的物流量，如表 14 所示。

表 14：达州市 2015、2017、2020 及 2030 年
各行业分类物流量预测（单位：万吨）

分类物流名称	2015 年 物流量	2017 年 物流量	2020 年 物流量	2030 年 物流量
粮食及农副产品加工	1210	1841	3215	8623
天然气能源化工	12405	19334	33762	114974
冶金建材	7564	11048	19293	63236
机械汽车	6354	10127	17685	66110
轻工纺织	1513	2302	4823	28744
其他	1210	1381	1608	5749

附件二：达州与周边省市在物流产业发展上的差异与交互分析

1. 达州与省内三临近市的物流发展差异分析

如表 1 所示，就经济总量而言，四市发展不平衡，达州和南充已超千亿，达州仅次于南充，区域内排第二。在社会消费品零售总额方面，达州和南充已达 500 亿，广安次之，巴中排第四。就投资吸引力而言，达州和南充的社会固定资产投资额总量均在 1000 亿以上，巴中和广安水平相当，650 亿以上。整体来看，达州和南充的经济发展水平最为接近，广安紧随其后，巴中与其他三市的差距较大。就城市竞争关系而言，达州与南充两城市存在较大直接竞争关系，广安因地缘关系而将在发展中靠近和融入重庆，因而达州对巴中的辐射力、吸引力和依存度会更强。

表 1：2013 年达州、南充、广安及巴中四市经济指标统计表
(单位：亿元)

	地区生产总值	地区生产总值增长率	社会消费品零售总额	社会消费品零售总额增长率	社会固定资产投资额	社会固定资产投资额增长率
达州	1245.41	10.2%	493.39	14.8%	1002.86	21.4%
南充	1328.55	11.0%	523.37	14.8%	1102.84	25.2%
广安	835.10	10.8%	292.10	14.6%	672.40	28.3%
巴中	415.94	10.7%	180.30	14.5%	651.01	35.4%

在川东北区位背景下，四市的现代物流业发展因各市经济发展差异较大而其机遇与定位有所不同。表 2、表 3 和表 4 的对比显示，巴中、南充及广安三市现代物流业发展的外向性不足，与周边城市交融度不高。因此，达州可基于川渝鄂陕四省边界的区

位优势，在加快建设川渝鄂陕结合部区域中心城市战略背景下，全市现代物流业在加快物流通道和物流节点建设的同时，借助空、铁运和比邻万州的优势，大力寻求外向发展机遇，率先在外向型经济发展上取得突破，并加大与周边城市的交流与互动，从而快速形成区域性物流枢纽，带动和引领其他三市物流业发展。前文对达州发展现代物流业的分析结果，也支撑达州发展成为川渝鄂陕结合部区域性物流枢纽。

表 2: 达州、南充、广安、巴中四市交通及运输发展水平统计简表

	境内公路 总里程	高速公 路里程	铁路 里程	航道 里程	货物周转量
达州	19450 公 里	370 公里	614 公里	368 公里	货运周转量 118.28 亿吨公里。公路货 运量 1.46 亿吨，铁路货运量（吞吐量） 1596 万吨，水运货运量 540 万吨，航 空运输 1500 吨，水陆空货运总量同比 增长 10.07%，仅次于成都
南充	20709 公 里	391 公里	118 公里		公、铁、水、空货物周转总量 61.88 亿吨公里，公路 58.79 亿吨公里
广安	10355 公 里	197 公里		522 公里	公路货物周转量 32.8 亿吨公里
巴中	16530 公 里	165 公里	54 公里		货物运输周转量 43.66 亿吨公里，内河 港口货物吞吐量(规模以上)500 万吨

注：达州、南充及巴中数据为 2013 年底统计数据，广安为 2012 年底统计数据

表 3: 达州、南充、广安、巴中四市城市发展目标及物流发展定位

	城市发展目标	物流业发展定位
达州	川渝鄂陕结合部区域中心城市	以天然气和硫磷化工、钢铁、农产品、城乡配送等物流为重点，构建川渝鄂陕结合部区域综合型物流中心、全国二级物

		流园区节点城市。
南充	川东北区域中心城市	川东北生产性物流中心
广安	推进“两个跨越”：由经济总量全省排名靠后向全省第一方阵经济强市跨越；由总体小康向全面小康跨越	西部独具特色的现代物流产业高地
巴中	川陕渝结合部的交通枢纽联结地，川陕结合部商贸物流中心	川陕结合部物流中心

注：四市城市发展目标指导行动纲领为省委十届三次全会提出的“三大战略”，南充物流业发展定位出自《南充市“十二五”生产性物流发展规划》（2013年），广安出自《广安市现代物流试点示范城市建设实施方案》（2014年），巴中出自《对巴中物流业发展现状的调查与思考》（2011年）。

表 4：南充、广安、巴中三市物流业发展总体思路及发展重点一览表

	总体思路	发展重点
南充	围绕川东北区域中心城市建设目标，加快三次产业互动共融，以降低生产性物流成本为主线，以生产性物流园区为承载平台，提升生产性物流发展水平，加快构建完整的生产性物流体系，推进川东北生产性物流中心建设，以特色、优质、高效的生产性物流服务推动“14”产业发展	重点发展小龙综合物流园区，配套发展石油化工物流区、汽车汽配物流区、纺织服装物流园、有机食品物流区，构建适应南充工业发展的便捷、高效、规范的生产性物流体系。其中小龙综合物流园区依托小龙铁路货运站，重点发展粮油食品、轻工建材、纺织服装等中转集散型、贸易型和城市配送型综合物流服务，打造川东北工业商品信息枢纽和生产性物流中心
广安	全面贯彻落实科学发展观，围绕广安“6+3+1”发展战略，大力实施“一圈两翼”现代物流业发展战略（以广安主城区为中心的大物流圈、以兰渝铁路武胜段和包茂高速邻水段为两翼），依托优势产业、城区、港区以及公路、铁路站点，加快基础设施建设，完善物流体系，推进现代化物流园区、重点物流项目建设，发展壮大物流企业，促进我市物流业优质、快速发展，努力打造西部独具特色的现代物流	围绕“一圈两翼”战略布局，坚持市、县两级示范单位为牵引，做强企业龙头，壮大园区载体，夯实区县基础，以点示范、点面结合，分步实施，整体推进，初步构建起市、县、乡、村四级物流网络，为广安经济社会全面协调持续发展提供物流保障。 着重发展三大示范园区，即：枣山物流商贸园区、前锋商贸物流园区、广安经开区临港物流园区

	产业高地	
巴中	抢抓发展机遇，奋力推进全市第三方物流业加快发展，把巴中建设成为川陕结合部的物流中心	发展日用消费品、农产品、化工、建材等物流为主，逐步形成以高速公路为主，公路、铁路一体化的联运体系。形成以兴文物流园区为“中心物流园区”，以平昌、通江及南江三个县级物流中心为辅，部分乡镇设置多个县级物流节点，以成都—巴中—陕西的高速公路、广元—巴中—达州的高速公路及铁路以及巴州区—通江—万源的省道为主要物流通道的层次分明、运转有序的物流结构体系

2. 达万物流发展一体化合作

万州位于三峡库区腹心，扼守川渝鄂咽喉，素有“川东门户”之称。万州港为长江上游最大的可靠泊万吨级船队的常年深水港，相比重庆而言，万州可节约 320 多公里水路，航运成本低且通航条件优良。随着达万铁路、五桥机场、万渝高速的建成贯通，万州港的区位优势 and 集疏条件凸显，价廉、质优、量大的水路运输与铁路、高速公路、航空形成互为补充的立体交通网络，可实现与长江流域水运网范围内地区的直达运输，是渝东、湘鄂、川东北、黔北、陕南等西南地区极为重要的物资出海通道。

表 5：万州港主要码头用途与能力统计表

码头泊位名称	主要用途	通过能力 (万吨、万 TEU、万人次)	靠泊能力 (t)
红溪沟一号码头	散货泊位	124	3000
红溪沟二号码头	通用件杂货泊位	25	3000
红溪沟三号码头	通用件杂货泊位	25	2000
红溪沟四号码头	通用件杂货泊位	24	3000
红溪沟五号码头	其他泊位	25/3	3000
滚装码头	滚装泊位	124/20	3000

牌楼公司 8 码头	通用件杂货泊位	30	2000
牌楼公司 9 码头	通用件杂货泊位	20	2000
牌楼公司东区码头	通用件杂货泊位	20	2000
明镜滩码头	通用件杂货泊位	30	3000
红花地码头	客货泊位	45/50	3000
青草背码头	通用件杂货泊位	35	3000
武陵新码头	通用散货泊位	25/25	1000
新田新码头	通用散货泊位	28/40	1000
驷马桥	客泊位	290	7000
桐子园	通用件杂货泊位	30	3000

数据来源：重庆港总体规划

达州位处川渝鄂陕结合部，是万州西向后方陆域最重要的枢纽城市。随着达万高速、达万铁路的建成开通，达州成为川东北、陕南、青海、甘肃等地物资进入万州出海的最便捷的通道。因此，在物流发展上，应充分借鉴深（深圳）港（香港）一体化合作思路与相关内容，形成达万一体化发展的深度合作，视万州为达州的港口，变达州为万州的陆域，在区域物流甚至城市经济发展方面合演“双城计”。具体可采取以下措施：

一是，加强政府间深层次交流合作。争取与万州共同制定《达万两城合作框架协议》，根据区位优势和产业基础，大力推进城市间区域合作，扩展区域合作地理空间范围，错位发展物流业以改变和提升区域产业价值结构。万州港的繁荣发展主要依靠为腹地提供运输、商贸等服务，达州可依托万州港构建陆向腹地经济，共同开发后方陆域，大力招商引资包括化工、冶金等在内

的二、三次产业，形成互相依存、互为条件的战略伙伴关系。推进两城市间的交通一体化，加强区域物流标准、物流通道、物流设施和物流服务的对接，以集装箱枢纽网络为支撑，推动万州港与河市秦巴物流园区合作建立内陆无水港体系，整合区域物流资源在达州编组、中转甚至边检等，将其打造成为万州港的港口供应链集成商。并构筑覆盖两城市的陆路物流服务网络，鼓励有实力的物流企业以达州为基地，建立达万间多式联运和省际、市际干线运输。

二是，大力推进铁水联运战略合作。根据国家物流资源跨区整合要求，与万州联合共建重点建设陕甘宁、川渝、新藏青等区域经达州至万州出海的三大物流通道，构建西部进出口货物的铁水联运基地，强势打造达州陆地无水港，争取与万州港联合做到“一次申报、一次查验、一次放行”。充分发挥达州东大门区位和通道优势，争取四川省政府政策支持，与万州港、万州海关及检验检疫部门、达成铁路公司、货主单位、万成线上开展五定班列运输的铁路货运企业建立战略合作伙伴关系和紧密合作，获得更多有利支持和优惠条件。重点强化万成铁水联运，充分运用达万铁路货车需在达州编组的有力条件，有效解决集装箱的标准及运输衔接问题， 集装箱回空和进出不平衡，及铁路集装箱运输服务等问题，实现西部内陆地区直通江海，为西部内陆经济腹地物资集散创建更为经济和便捷的通道。

三是，借港口物流发展内外经贸。借万州港建设港口综合物

流网络系统之机，达州可结合自身优势在发展内贸和外贸上与万州合作，抱团一起“走出去”和“引进来”。内贸方面，达州所产岩盐、天然气、硫磺、煤炭等矿产资源以及丰富粮食在内的农产品等大宗货物运输，经由万州联结全国水运网，降低物流成本，提升市场竞争力。外贸方面，达州作为四省结合部外向型经济中心，选择万州港为达州水路出港便捷通道，加强企业接单和订单营销能力，与万州港建立日常沟通机制，开通快速物流通道，从而提升达州招商引资吸引力，吸引更多外向型企业入驻达州。

3. 达州与成渝西主要城市的物流业融合发展分析

据《中共中央国务院关于深入实施西部大开发战略的若干意见》，国家打造以重庆、西安、成都为龙头的成渝西经济圈的战略意图明显，是中国西部经济重心和中国西部经济高地，并有望成为中国新的经济增长极。目前，该三中心城市已分别拟定并加快推进其物流发展战略规划，建设区域中心物流枢纽和打造国际通道，基本形成了“6542”的对外大通道和内部“五横两纵三客运”的铁路网运输格局。对外铁路通道详情见表 7。内部铁路网的五横线即汉中至安康，广元经巴中、达州至万州，绵阳经南充至合川、重庆，成都经资阳、内江至泸州，雅安、乐山经宜宾至江津；两纵线指广元经南充、合川至重庆，安康经达州至广安、重庆；三客运为成渝客运专线，郑州经重庆至昆明客运专线，沪汉蓉客运专线。

表 6：成都、重庆、西安物流规划重点工作简表

	成都	重庆	西安
物流通道	<p>积极争取成都航权开放，开辟更多的国际航线；开通成都至国内沿海主要港口、经济发达城市之间的铁路货运“五定”班列；打通成都至重庆港、泸州港连接长江水运航线的水陆通道，培育壮大成都与周边城市的城际货运班车。</p>	<p>“一江两翼三洋”国际物流大通道：渝沪水路-太平洋，渝兰-阿拉山口-大西洋西北通道，渝滇-印度洋西南通道；成渝、沪汉渝、渝兰西亚、渝包、渝京远东、渝湘闽、渝黔桂穗、渝滇东南亚等八大国内物流大通道。</p>	<p>以陇海铁路、连霍线宝鸡-西安-潼关高速公路为主的陆桥物流通道；以包西铁路、西安-安康-重庆铁路、包茂线榆林-西安-安康高速公路为主的南北物流通道；以西安-平凉铁路、西安-合肥铁路和沪陕、福银线长武-西安-商南高速公路为主的西北华南物流通道；以侯西铁路、京昆线韩城-西安-汉中高速公路为主的西南物流通道；以宝中铁路、宝成铁路、平凉-宝鸡-汉中高速公路为主的宝成物流通道；以阳安铁路、白河-安康-汉中高速公路为主的汉江物流通道；以西安咸阳国际机场为主，4 个支线机场为辅，辐射周边省区和国际主要城市的航空物流通道等 7 大物流通道。</p>

重大物流基础设施	促进达成铁路复线、襄渝铁路四川段、成昆铁路复线（成都至燕岗段）的扩能改造和沪汉蓉铁路货运干线的建设进程；重点建设国际性枢纽型物流园区（成都航空物流园区、成都国际集装箱物流园区、成都青白江物流园区）。	建设两路寸滩保税港区、西永综合保税区、“三基地四港区”等国家级物流枢纽平台；构建跨区域多式联运物流网络，重点推动万州区、涪陵区综合物流枢纽建设，打造基地型特色物流体系和港口带动型区域中转物流体系。	建设丝绸之路经济带，促进货运交通大发展，强化西安在陇海兰新经济带的中央枢纽城市位置与辐射作用，加强吸引力，推进陆桥城市间的经济合作和开展；加快建设临潼旅游商贸开发区能源物流园项目，及园内延长铁路专用线项目；加强西安国际港务区与沿海港口的合作，实现“区港联动”，加强东向与天津港、青岛港、连云港港，西向与霍尔果斯、阿拉山口口岸的紧密合作，构筑辐射西部、联通全国、沟通世界的大物流格局，力争成为中国最大的、功能最齐全的内陆港。
物流信息化	完善物流公共信息查询系统；建立以物流大通关为主要内容的物流电子政务信息系统，整合海关、检验检疫、外经贸、外汇、税务等部门的信息资源；建立以网上物流订单、电子结算为主要内容的物流电子商务信息系统。	建设重庆市公共物流信息平台，助推政府服务、口岸通关、电子商务的联网运行和信息交流，实施重大物流园区、重点物流企业物流信息化示范工程。	完善物流业信息化的基础体系，建立综合物流公共信息平台，支持内陆企业通过陆港连通海港，形成覆盖电子口岸、公路码头、智能交通、危险货物运输、应急物流等领域的公共物流信息化网络服务体系；建立电子商务与物流服务集成的专用信息平台；积极推进物流园区信息化建设进程；支持企业物流与供应链信息化建设。

资料来源：深圳中商管理研究院据《成都市现代物流业发展规划纲要(2005-2020)》、《成都市现代物流业发展“十二五”规划》，《重庆市“十二五”物流保障规划》，《陕西省物流业信息化“十二五”发展规划》及西安市政府门户网站相关资料整理。

表 7：成渝西“6542”铁路对外大通道格局

	铁路干线	建设情况
东向 6 大通道	沪汉蓉客运专线	南京至武汉段已通，武汉至宜昌 2012 年通车，宜昌至利川段 2009 年底通车，重庆至利川铁路在建
	安(康) 张(家界)常(德)铁路	纳入铁道部 2009 年前期工作计划
	渝怀铁路	二线在建
	襄渝铁路	二线已于 2009 年 7 月 6 日全线贯通
	郑西客运专线	将于 2009 年底通车
	郑(州) 昆(明)(经过重庆)	渝昆铁路已纳入“重庆一小时经济圈规划”，重庆至万州段已开工
西向 5 大通道	西(安) 平(凉)线	在建
	陇海线	已通
	兰渝线	在建
	成兰线	在建
	川藏线	已规划
	川青线	已规划
南向 4 大通道	成昆铁路复线	在建，预计 2014 年建成
	渝黔铁路二线	在建
	内昆线	已通
	成贵线	预计 2014 年建成
北向 2 大通道	太(原) 西(安)线	已通
	西(安) 包(头)线	已通

成渝西对外公路通道详情见表 8。内部公路网的一环线即 G 93 成渝环线，成都-遂宁-潼南-铜梁-上桥-江津-合江-泸州-乐山-成都；四横线：一横线是汉中至安康（十天高速），二横线是广元经巴中、达州到万州，三横线是绵阳经南充、广安至垫江、忠县、石柱高速，四横线是成都经资阳、内江、永川、重庆至南川、武隆；三联线：一是宝鸡、汉中经巴中、广安至重庆，二是广元、南充经合川至重庆，三是绵阳、遂宁经内江至自贡、宜宾。

表 8：成渝西“5254”公路对外大通道格局

大通道	起止城市	道路构成	当前的建设重点
东向 5 条 大通道	西安至连云港	G30	已通
	西安至上海	G40	已通
	成都至上海	G42	推进重庆云阳至鄂界段的建设
	重庆至上海	G50	推进重庆石柱至鄂界段的建设
	西安至福州	G70	加快推进鄂界至陕西商洛段的建设
西向 2 条 大通道	成都至拉萨	川藏高速	已规划，尚未开工
	成都至青海	川青高速	已规划，尚未开工
南向 5 条 大通道	成都至昆明	G5	加快雅安至西昌冕宁、攀枝花至滇界的建设
	宜宾至昆明	G85	已通
	泸州至厦门	G76	加快四川泸州至贵州毕节段的建设
	重庆至海口	G75	已通至桂界
	重庆至茂名	G65	加快推进重庆境内的渝湘高速的建设
北向 4 条 大通道	西安至北京	G5	陕西境内已通
	西安至包头	G65	已通
	西安至银川	G70	陕西境内已通
	西安至乌鲁木齐	G30	陕西境内已通

达州位于成渝西的几何中心位置，与其他城市相比，优势明显：一是地理区位优势。达州位于成都、重庆、武汉和西安四个特大城市辐射圈的交会地带，是通联成渝经济区、关中天水经济区、大武汉经济区三大经济区的重要节点城市，合作平台优势明显；二是交通枢纽优势。达州是四川通江达海的东通道，是国家规划布局的二级物流中心城市，已形成铁路、公路、航运、航空立体交通网络；三是资源产业优势。达州境内资源丰富，已探明天然气、煤、岩盐等可开发利用矿产 28 种，全市“1+7”产业园区主业突出，具有园区承载支撑和自主创新实力。因此，达州现代物流业发展应与成渝西三大中心城市形成战略融合，重点做好通道建设、信息互通、运输互联、产业互补等工作。

达州现代物流业发展要充分融入成渝西物流圈并有所作为，

就需强化综合交通建设，通道先行。首先，大力完善铁路通道建设。从达州所处区位来看，铁路运输可突破秦岭屏障，贯通成渝经济区和关中经济带，处于该两大经济圈中间位置，铁路运输基础较好，应向两大经济圈相互进行资源整合的中转铁路枢纽方向发展，扩大达州客货吞吐能力， 加快改善技术装备， 提高运输质量和效率，并与万州港建立战略合作关系，打通这两大经济圈的长江出海通道。其次，加快建设公路通道建设，实现无缝对接。据 2013 年统计数据，达州全年的公路货运周转总量达到了 125.7 亿吨公里，公路运输成为全市最主要的货运方式。在现代物流业发展定位指导下，达州公路货运的发展须实现与成渝西“5254”对外大通道，“一环四横三联线”内部公路骨架网的无缝对接。

（1）达州与成都的融合发展

成都市目前已发展成为西部综合交通枢纽和西部区域物流中心，是省内物流业发展的排头兵。达、成两城市在商贸物流金融等服务业目前融合较广，摩尔百货等商贸企业入驻达州，成都传化物流基地、坤祥物流基地等与达州在物流信息互通、达州至成都货运班线、甩挂运输上实现了合作互通。未来，达州应充分发挥“东大门”优势，强力推进“多点多极支撑战略”，展开省内区域合作，实现与成都市高起点、宽领域的深度合作，具体为：

一是，加强政府、协会间深度紧密合作。建立联席会议机制，抱团争取国家政策和税收等有力支持，加强物流业规划建设等领域的沟通协作。建立健全协调互动机制，充分发挥物流业商会协会作用，加强企业与资本互动，推进民间交流与合作。加强两地

的国际合作，共同培养现代物流人才。建立两地物流专业人员相互学习交流机制，培训物流人才，增加人才储备，增进与国外物流业同行的交流与合作，推动达州物流业参与国际市场竞争。在省内共建物流研究组织，开展物流应用研究，开发物流应用软件，为物流企业提供投资咨询，为政府物流业政策提供论证。

二是，加强区域物流通道对接。加强两地重要物流基础设施的有效衔接，建立高效便捷的一体化交通运输体系，加强区域间物流场线组织，进一步优化两城间公路货运通道政策，依托两市公路货运集散中心，增加对外公路快线；推进两地公空联运通道建设，依托成都空港的国际枢纽能力借港出境；强化与成都铁路局合作，高起点建设河市火车货运站场，扩大达州火车站编组、中转和货运能力以及国内货运线路，增加国内货运五定班列。加大对成都招商引资力度，通过承接产业转移、共建物流园区、配套主导产业、建立服务外包基地等方式，与成都共同构建以资源为基础、多点支撑、重点突破、有效衔接、互惠共赢的物流产业发展新格局。

三是，加强信息建设与企业整合。借鉴成都市物流办经验和先进技术，综合两地信息网络，构建达州物流信息平台以及两地统一的物流信息平台，提供高效便捷、功能完善的物流信息服务，提高物流信息的搜集、处理和服务能力，缩短物流信息交换与作业时间。联手建设海关、海事、检验检疫、航空港等电子口岸平台，实现电子信息系统对接与共享。大力发展货代业，积极引进成都物流代理企业，开拓物流网络和市场空间，推动达州物流业

组织形式和营运流程创新。加强两地物流企业的共建，力争在两地形成一批上规模、上水平的综合化、网络化大型骨干物流企业。

（2）达州与重庆的融合发展

重庆市是中西部承东启南、南北沟通的结合部，目前已发展成为全国性物流枢纽城市、西南物流区域核心城市、长江上游地区综合交通枢纽和国际贸易大通道。达州市距离重庆市约为 230 公里，两地在地理位置、自然资源、产业发展等方面，既有共性也有互补性，达州市可根据“成渝经济区配套产业高地”的发展定位，开展两地物流发展合作，推动两地经济发展。

一是，加强政府、企业间交流合作。依托“渝洽会”国际投资及全球采购平台，达州可通过天然气等矿产资源和苧麻、黄花等农副产品，积极参与全球化，与境内外投资及采购商开展经贸合作，实现贸易与物流的互促发展。加强区域金融合作创新，构建多层次的区域金融合作机制，在物流互畅的基础上争取实现资本在区域内的自由流动和资金的高效融通。发展虚拟电子口岸，打通西向陆路出口通道。利用现代物流链，促进两地物流企业互补互利，推进关联企业间纵向兼并和重组，向现代化、综合型企业成长，实现两地物流业整体效率和效益的提升。借达州新机场建设契机，加强达渝两地航空货运的合作往来，发挥达州航空货运价格优势，构建面向重庆、与重庆航线互补的航空物流绿色通道，力争发展成为成渝地区航空物流副中心。发展与重庆的公铁联运，对接重庆经上海、广州、深圳出海的铁海联运通道和经北部湾的出海通道。

二是，加强产业转移承接和配套能力。重庆市近年来产业结构调整提速，尤其是汽摩、化工冶金等传统产业，达州可充分发挥与重庆的空间距离优势以及物流通道基础优势，借此契机，大力推进优势产业与重庆市的协作配套，加强软硬环境的发展，着力打造达渝合作示范园区，成为重庆市产业转移首选地和扩散产业的协作基地以及高新技术产业的中试、加工基地。积极融入重庆汽摩、电子装备等产业链，发展生产配套、服务应用、物流设施等协作配套，以众多专业化分工的中小企业群提升达州整体产业及物流的配套能力。

（3）达州与西安的融合发展

西安市为丝绸之路经济带的起点和亚欧大陆桥上的重要城市，是西北老牌装备制造和化工工业城市，是国家军用技术高等级研究所的聚集地。目前，达州经达陕高速出万源北上至西安仅350公里，达、西两地往来提速，突破秦岭障碍，物流优势凸显。达州作为秦巴地区商贸物流中心城市，需强化北向与西安市的商贸物流合作，以带动达州外向型经济的快速发展。

一是，做好做足天然气产业物流文章。在国家推进军民融合，加快军民两用技术及其产业发展战略的指导下，加强与西安市石油化工产业合作，加强与204所等研发中心的技术交流，加强西安高校专业人才的引进，积极探索资源开发新机制，延伸拓展天然气产业链，大力发展精细化工、清洁能源等产业，并加快发展危化品、LNG等专项物流，提升天然气产业物流配套能力和辐射半径。

二是，积极构建秦巴地区商贸物流中心。充分发挥达州在粮油、畜禽、果蔬及富硒农产品等资源优势,对接关中-天水经济区、西安及周边城市群的市场需求,加快以万源市为中心的特色农产品供应基地建设，大力发展特色农产品深加工业，建立鲜活农产品直销供应地，完善农产品物流基础设施建设。加强政府及企业层面交流合作，在万源市构建川东北-陕南地区的物资集散中心，实现区域内的商贸物流集疏运，有效缓解成都、重庆、西安、武汉四地的物流压力，提高物流效率。加强物流信息、设施等资源的互通，打通达州经西安市进入亚欧大陆桥、融入新丝绸之路经济带的陆上通道，并实现西安市经达州进入万州港、融入长江的黄金水运通道。

附件三：物流节点和通道建设及拟引进物流企业计划

表1：达州市物流节点的重点物流项目建设计划

项 目 名 称	项 目 位 置	建 设 规 模	建设功能	实施计 划及进度	培育计划 (物流总额)
一、综合型物流园区重点项目安排					
秦巴综 合物流 园区	河市镇	7215 亩	粮食的运输、存储、深加工以及交易;建材的仓储、加工增值、交易与配送;农资的仓储、加工增值、交易与物流;日用品的仓储、交易与物流。	分一期 (2014-2020 年) 和二期 (2020-2030 年); 目前完成 规划, 即将启 动建设	500 亿元
二、空港型物流园区重点项目安排					
马家临 港国际 空港物 流园	达川区 百节镇	3000 亩	航空运输、货物分拨、临港加工、商业配套等功能	规划申请中	100 亿
三、生产型物流园区重点项目安排					
达州经 开区物 流园	达州市 经开区	1300 亩	仓储中转、加工交易及公铁运输等	在 建	500 亿
魏兴食 品医药 物流园	通川区 魏家镇	500 亩	食品及医药的专业仓储运及加工交易等	在 建	200 亿
渠县工 业园物 流中心	渠县经 开区	230 亩	农业产品流通加工、包装仓储、交易展示及冷链等	规划立项	100 亿
大竹县 工业园 区物流 中心	大竹县 经开区	650 亩	电线电缆、汽摩配件、机电机械等专业物流配套	规划立项	100 亿
万源市 官渡物 流中心	官渡镇	2250 亩	生资、信息服务、多式联运服务及商贸物流服务等	在 建	100 亿
宣汉县 柳池物 流中心	柳池镇	480 亩	天然气化工、煤电冶建、建筑型材、烟草等工业配套仓储运	规划立项, 部 分项目在建	100 亿

开江县 任市物流中心	任市镇	200 亩	铁路货运、集装箱拼 拆装及堆放运输等	规划中	50 亿
通川区 双龙铁路物流 中心	双龙镇	——	铁路货运、集装箱拼 拆装及堆放运输等	规划中	20 亿
四、商贸型（生活型）物流园区重点项目安排					
达川区 商贸物流园	杨柳坪	4110 亩	医药物流园、汽车城、 家居广场及机电加工 业	扩建	200 亿
通川区 复兴现代商贸 物流区	复兴镇	7500 亩	农副产品、建材、农 资、电子及汽配等专 业市场和配送中心	规划设计 （2014），加快 建设 （2014-2016 年）；竣工营运 （2016-2018 年）	100 亿
渠县北 城物流 中心	渠江镇	700 亩	商品交易、仓储配送、 金融会展、信息服务、 生产配套及生活服务 等	在建，2015 年 完成建设	100 亿
大竹县 双马物流 中心	双马镇	650 亩	仓储分拨、加工包装、 商品批发、展览展示、 信息服务、电子商务 等	已在建，2015 年完工	100 亿
万源市 茶坪物流 中心	茶坪镇	224 亩	家居建材、农副产品 等的交易市场和配送 中心	已在建，2015 年完工	50 亿
宣汉县 东乡物流 中心	东乡镇	——	农资农化、消费品、 特色农产品批零兼 营、仓储货运、冷链 物流等	规划立项	50 亿
开江县 普安物流 中心	普安镇	400 亩	农副产品、百货小商 品、家居建材、五金 机电、汽车用品等商 贸市场群	规划立项	100 亿

表2：近期建成、规划建设及建议储备建设的物流通道工程

工程类别	工程名称	工程介绍	建设进程	备 注
主城区通道	金南大桥	横跨州河，连接通川区和达川区	2013 年 12 月开工建设，计划于 2016 年 7 月竣工	城区物流通道，达州市 25 项重点工程
	雷音铺隧道	起于雷音铺山心子沟，止于杨家河沟，全长 4.86 公里，总投资 6.82 亿元	前期准备工作完成，即将开工建设	城区物流通道，达州市 25 项重点工程
	凤凰山隧道西延线	起于石龙溪 210 国道，止于塔石路，总长 5600 米，总投资估算 8.6 亿元	前期准备阶段	城区物流通道，达州市 25 项重点工程
	绕城高速二期	起于通川区复兴镇，止于巴达高速魏家互通，全长 17.35 公里，预算总投资 10.98 亿元	2014 年初魏兴段正式启动	城区物流通道，达州市 25 项重点工程
快速通道工程	达 宣快速通道	起于达渝高速公路徐家坝互通，经宣汉县城止于南坝镇，全长 52.57 公里，拟投资 57 亿元	2013 年 12 月开工建设，计划 2015 年宣汉县插旗山段 3.4 公里和通川区韩家坝段 1.5 公里建成通车	市域快速通道，达州市 25 项重点工程
	达 开快速通道	起于达州经开区长田村，经七河路平交口、雷音铺山、江阳乡、亭子镇、赢川矿业厂区、大风铁厂、檀木镇、土地垭口、普安镇、开江县城南、止于开江县城八里桥东，全长 55.432 公里，概算总投资 35.12 亿元	2013 年 12 月开工建设，计划 2016 年建成通车	市域快速通道，达州市 25 项重点工程
	国道 210 线达州市南北过境快速通道	国道 210 线达州段，贯穿达州南北全境	前期工作基本完成，即将开工，已完成投资 1 亿元	市域快速通道，北连陕西，南接广安市
	城（口）万（源）快速通道	起于城口县三塘坝，在万源市石塘乡与达陕高速公路相接，全线长 66.33 公里，总投资 33 亿元	2009 年 12 月开工建设，2013 年 7 月建成通车	区域联结通道，东连重庆市

快速通道工程	达开快速通道至万州延长线	打通达州至万州港区的最短陆路通道	——	区域联结通道，建议规划建设
	7园互通环状物流走廊	以秦巴综合物流园区为中心，经经开区物流园、任市物流中心、普安物流中心、柳池物流中心、魏兴医药食品物流中心、复兴现代商贸物流区紧紧围绕的半小时高效集疏运物流圈	——	市域快速通道，建议规划建设
	渠县-大竹-开江-宣汉城际快速弧线	以主城区为中心，形成1小时城际快速配送圈	——	市域快速通道，建议规划建设
高速公路	达万高速	起于达州市通川区魏兴镇，经开江县，止于重庆市万州区(川渝界)，全长63.78公里，概算总投资48.46亿元	2009年9月开工建设，2012年12月建成通车	区域联结通道，东连万州
	达巴高速	起于巴中市穆家坝，在通川区魏家镇附近接达渝、达陕、达万高速公路，达州段32公里，概算投资27.4亿元	2013年10月建成通车	区域联结通道，西连巴中
	南大梁高速	起于南充市南广高速谭家沟节点，止于大竹县石桥铺镇川渝界节点，与重庆梁（平）忠（县）高速公路对接，达州段70.81公里，总投资65.58亿元	2010年12月全面启动，加快建设，即将建成通车	区域联结通道，西连南充，东连重庆梁平
	巴万高速	起于巴中市巴州区的清江镇以南约2公里处，止于万源北侧官渡镇，与达陕高速公路相交，全长122.25公里，总投资估算约为163亿元	2013年底开工建设，拟于2016年建成通车	区域联结通道，西南连巴中

	达营高速	起于营山县新店镇廖叶村(与巴南广高速相接),止于达州市通川区盘石镇(与达万高速公路相接),全长 115.8 公里,估算总投资约 109.47 亿元	前期准备工作完成,即将开工建设	区域联结通道,西连南充营山
铁路	达西铁路	达州至西安的铁路线	规划阶段	区域联结通道,国际铁路通道
	蒲家货物集散基地铁路专用线	在蒲家火车站第四股道北端接轨,为危化品专用运输线,全长 3.8 公里,概算投资 2.6 亿元	前期准备阶段	危化品物流通道
	达万铁路复线	增修达州-万州的铁路线,实现双向达州至万州、万州至达州火车对开	加快建设	区域联结通道,国际水运通道
航运	渠江航道整改	航道升级整改,通航能力达到三级	前期准备阶段	水运出海通道
航空	增开与华东及华南二、三线城市航线	充分发挥达州既有航空物流成本优势,与国内二三线城市组建低价航空运输联盟,扩大达州航空国内外辐射范围	——	航空出港通道,建议规划建设
其他	达州火车站改扩建	含客站原地扩建、货站异地迁建及编组站扩建等工程	2012 年 5 月开工,2014 年初建成投运	铁路枢纽
	达州机场迁建	迁建于达川区金垭镇、石板镇以及百节镇交界处的观音沟,按照 4C 级标准建设,拟投资 16 亿元	前期准备阶段,计划 2018 年投入运营	航空港

表3：拟引进物流企业类别及例举企业

序号	拟引进物流企业类别	拟引进物流企业举例	主营业务	备注
1	医 贸物流企业	国药控股股份有限公司	药品、医疗保健产品分销及供应链服务	5A级
2	仓储运物流企业	建华物流有限公司	公路运输、码头仓储、水陆联运等	5A级
3	大宗生资物流企业	中国铁路物资成都有限公司	金属、非金属材料、机电、配件、化工、煤炭、油品和矿产等生产资料的购销、仓储、运输及代储、代运等	—
4	物流装备及技术咨询企业	重庆中集汽车物流有限责任公司	商品车整车、零部件物流以及物流策划、物流技术咨询、规划、管理等物流服务	4A级
5	专业危化品物流企业	重庆川维物流有限公司	普通货物和危险化学品的仓储、公路运输、水路运输、铁路专用线运输以及搬运、装卸、码头作业等	4A级
6	专业冷链物流企业	许昌众荣冷链物流有限公司	物流服务、冷链货源、冷链运输、物流方案咨询、冷链快递、物流软件、集装箱、冷链产品	4A级
7	国际货运代理物流企业	浩通国际货运代理有限公司	海运、空运进出口货物、国际展品和过境货物的国际运输代理业务	4A级
8	综合物流及物流地产开发商	四川华峰物流有限公司	工程物资供应、高原道路运输、仓储管理服务、物流地产开发	4A级
9	城际配送综合服务商	四川远成物流发展有限公司	公路快运、城际配送、仓储服务、铁路运输、航空海运、国际货代及物流方案策划等	4A级
10	纺织纤维商贸流通商	新疆维吾尔自治区棉麻公司	棉花、化纤等纺织纤维商贸流通、棉花收购加工、纺织品生产销售、农副产品及农业生产资料进出口业务	4A级
11	消费品购物配送企业	苏州门对门购物配送有限公司	为电视家庭购物、大型网络购物等客户提供高价值商品的配送、货到付款（COD）业务以及售后服务、仓储、物流等相关业务的专业商务配送	3A级
12	物流园开发机营运商	重庆圣都物流有限公司	物流园开发及营运企业，开发的圣都物流园是集物流、仓储、停车、汽修、餐饮、宾馆为一体的综合性物流企业。	2A级
例举企业来源：第十七批A级物流企业名单				

信息公开选项：主动公开

抄送：市委办公室，市人大常委会办公室，市政协办公室，市纪委，市中级法院，市检察院，达州军分区。

达州市人民政府办公室

2014 年 11 月 14 日印发

