

达川区商贸物流发展规划

（现代物流业）（2021-2025）

编制单位：四川省物流股份物流产业研究院有限公司

编制时间：二〇二二年十月

目 录

第一章 总则	- 4 -
第一节 规划目的	- 4 -
第二节 规划范围	- 4 -
第三节 规划对象	- 5 -
第四节 规划期限	- 5 -
第五节 规划原则	- 5 -
第六节 规划依据	- 6 -
第二章 基础和现状	- 8 -
第一节 发展背景	- 8 -
第二节 发展基础	- 27 -
第三节 物流行业现状	- 43 -
第三章 形势和问题	- 45 -
第一节 面临的形势	- 45 -
第二节 存在的问题	- 49 -
第四章 定位及目标	- 53 -
第一节 指导思想与原则	- 53 -
第二节 发展定位	- 56 -
第三节 发展目标	- 57 -
第五章 物流空间布局规划	- 59 -
第一节 物流空间布局原则	- 59 -
第二节 物流节点布局体系	- 60 -
第三节 物流通道布局体系	- 66 -
第六章 发展方向与主要任务	- 68 -

第一节 优化空间功能布局，完善物流基础设施.....	68 -
第二节 推广先进运作模式，增强物流组织效能.....	68 -
第三节 优化物流营商环境，壮大物流市场主体.....	72 -
第四节 塑造物流品牌引领，助力外向型经济提速.....	73 -
第五节 加快物流信息化建设，提高物流标准化水平.....	74 -
第七章 重点工程.....	75 -
第一节 物流基础设施建设工程.....	75 -
第二节 物流服务能力拓展工程.....	76 -
第三节 城乡配送体系建设工程.....	77 -
第四节 物流信息平台建设工程.....	78 -
第五节 物流企业创新联盟工程.....	79 -
第八章 保障措施.....	80 -
第一节 建立协调发展机制.....	80 -
第二节 完善配套政策体系.....	81 -
第三节 强化物流行业统计.....	83 -
第四节 健全应急物流体系.....	84 -
第五节 加快市场主体培育.....	85 -
第六节 培育引进高端人才.....	86 -
第七节 加强规划实施监督.....	87 -
附件.....	88 -
附件 1：达川区乡镇网点情况分布.....	88 -
附件 2：达川区现代物流发展保障措施及部门分工.....	89 -
附件 3：达川区招商企业名录.....	92 -

第一章 总 则

第一节 规划目的

现代物流业是衡量一个地区投资环境好坏、综合实力强弱的重要标志。商贸物流是现代流通体系的重要组成部分，是扩大内需和促进消费的重要载体，是连接国内国际市场的重要纽带。推进商贸物流高质量发展，有利于更大范围把生产和消费联系起来，提高国民经济总体运行效率。达川区地处成都、重庆、西安、武汉四大都市交汇辐射中心地带，是川东北的重要门户和达州市主城区的重要组成部分，近年来以“成渝地区双城经济圈北翼振兴战略支点”为发展定位，大力实施“一核两区六组团”的发展战略。推进现代物流业高质量发展，对于达川区更好地服务和融入国家发展战略，加快产业结构调整和优化升级，改善投资环境，增强产业吸纳能力等具有重要意义。为深入贯彻落实科学发展观，立足当前达川区现代物流业发展的实际情况，分析达川区现代物流业的发展现状，找出存在的问题，并提出具有针对性的解决方案，指导达川区现代物流业未来五年发展，特编制达川区商贸物流发展规划（现代物流业）（2021-2025）。

第二节 规划范围

本规划范围为现阶段达川区域范围（不包含高新区、经开区），共辖 24 个乡镇（街道），包括明月江街道、杨柳街道、三里坪街道、翠屏街道、石桥镇、大树镇、罐子镇、双庙镇、石梯镇、渡市镇、管村镇、万家镇、赵家镇、桥湾镇、堡子镇、赵固镇、百节镇、南岳镇、平滩镇、大堰镇、景市镇、米城乡、龙

会乡、虎让乡。



第三节 规划对象

本规划对象为达川区域范围内的物流系统规划。

第四节 规划期限

本规划期为 2021-2025 年，规划基年为 2020 年。

第五节 规划原则

本规划按照“分步实施、逐步完善”的原则，对达川区进行物

流规划。

第六节 规划依据

本次达川区现代物流业规划的基础数据来源包括《达川区统计年鉴》和物流相关行业调查数据。本方案编制将根据国家、四川省以及达州市的规划内容制定，主要参考的规划依据为：

1. 国家层面

（1）《国家物流枢纽布局和建设规划》，发展改革委、交通运输部，2018年12月；

（2）《关于进一步降低物流成本的实施意见》，国务院办公厅，2020年5月；

（3）《中国共产党第十九届中央委员会第五次全体会议公报》，中央政治局，2020年10月；

（4）《商贸物流高质量发展专项行动计划（2021-2025年）》，商务部，2021年8月；

（5）《国务院办公厅关于加快农村寄递物流体系建设的意见》，国务院办公厅，2021年8月。

2. 省级层面

（1）《四川省推进电子商务与快递物流协同发展实施方案》，四川省人民政府，2018年6月；

（2）《关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的实施意见》，四川省人民政府办公厅，2018年7月；

（3）《四川“十四五”现代物流发展规划》，四川省人民政府，2021年10月；

(4)《四川省综合立体交通网规划纲要》，四川省人民政府，2022年6月；

3. 市级层面

(1)《达州市城市总体规划(2011-2030)》，达州市规划与建设局，2009年4月；

(2)《中共达州市委办公室达州市人民政府办公室印发<关于调整城市新区和产业发展布局的实施方案>的通知》(达市委办〔2021〕76号)；

(3)《达州市“十四五”口岸物流发展规划(2021—2025年)》，达州市人民政府，2021年12月；

4. 区级层面

(1)《达州市达川区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纲要》，达川区发改局，2021年7月；

(2)《中国共产党达州市达川区第三次代表大会关于中国共产党达州市达川区第二届委员会工作报告的决议》(2021年9月15日中国共产党达州市达川区第三次代表大会)；

(3)《中共达州市达川区委办公室达州市达川区人民政府办公室关于印发<达川区交通运输三年大会战工作方案(2022-2024年)>的通知》(达川委办〔2022〕1号)文件；

(4)《中共达州市达川区委关于以实现碳达峰碳中和目标为引领加快建设现代服务业集聚发展高地的决定》(达川委发〔2022〕3号)；

(5)《砥砺前行铸辉煌 踔厉奋发向未来，以优异成绩迎接

党的二十大胜利召开——在中国共产党达州市达川区第三届代表大会第二次会议上的报告（2022年2月10日）》；

（6）《2022年达川区政府工作报告》，达州市达川区第三届人民代表大会第二次会议，2022年5月。

第二章 基础和现状

随着“一带一路”倡议、西部陆海新通道、成渝地区双城经济圈等多重政策的叠加，以重庆、成都、西安形成的T型经济带已成为我国内陆最为活跃的经济带，而达州作为上述城市交汇辐射的中心地区，将迎来参与打造优势互补、合作共赢区域发展共同体的机遇，共享“亚蓉欧”大通道发展红利。达川区作为达州市的主城区，综合其社会背景、经济基础、政策支撑，契合物流业发展趋势，寻求新经济背景下的物流发展机遇和方向。

第一节 发展背景

1. 经济背景

经济进入新常态急需寻求突破口。从经济背景来看，全球的经济格局已经从单极引领向多元化发展，国际经济发展步伐十分缓慢、环境复杂严峻。我国经济也已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，全国、四川、达州的经济增长速度均已放缓，转变发展方式、转换发展动能、拓展发展空间形势紧迫，亟需各个领域寻找突破口。而物流作为国民经济中基础性、先导性、服务性产业，对经济社会发展有战略性、全局性影响，在新时期肩负着新使命，需转变角色成为驱动经济发展的重要力量。

（1）国际环境复杂严峻

从全球宏观经济形势来看，中美两个大国之间的博弈以及阶段性贸易战重构了全球贸易和经济治理结构，全球产业链格局面临调整和重新布局冲击。在中美大国博弈的背景下，贸易保护主义兴起，导致发达经济体对新兴市场国家或地区的外溢效应减弱，中国参与全球贸易分工的红利减少，加上全球经济复苏进入尾声，外需减缓风险增加，外部环境正变得更为复杂。

2021 年全球制造业采购经理指数月度均值为 56.1%，高于 2020 年同期水平，但当前全球经济增长依然偏弱，下行压力持续存在。现阶段全球各经济体，需要以一种比较平稳的全球贸易发展环境和良好氛围，推动世界经济复苏。而伴随“一带一路”倡议的深入推进，使西部内陆地区由第一轮开放的“内陆腹地”跃升为第二轮开放的“前沿阵地”，我国与“一带一路”沿线国家的贸易往来更为密切，资本和产品在全球流动加速，多边贸易合作的重要性不断增强，建立符合各国共同利益的多边经贸合作体制，实现开放、合作和共赢的经济发展环境已经成为近期世界主要经济体的集体诉求。

全球经济格局从单极引领走向多元发展，并已形成美国、中国、欧盟、印度、东盟、日本等多元并进，“你中有我、我中有你”融合共生的新格局。全球经济发展多元化，传统经济大国和新兴市场、不同经济体之间协同的新格局，比起过去美国经济单极引领的格局，将面临更加复杂和多元化的挑战。在全球经济一体化大形势下，不同国家之间、不同区域之间、不同企业之间的供应链协同也更加紧密。经济全球化需要供应链的支撑，全球供

应链成为经济全球化的基础。

（2）全国经济稳中有进

全年国内生产总值 1143670 亿元，比上年增长 8.1%，两年平均增长 5.1%。第一产业增加值 83086 亿元，比上年增长 7.1%；第二产业增加值 450904 亿元，增长 8.2%；第三产业增加值 609680 亿元，增长 8.2%。第一产业增加值占国内生产总值比重为 7.3%，第二产业增加值比重为 39.4%，第三产业增加值比重为 53.3%。全年最终消费支出拉动国内生产总值增长 5.3 个百分点，资本形成总额拉动国内生产总值增长 1.1 个百分点，货物和服务净出口拉动国内生产总值增长 1.7 个百分点。全年人均国内生产总值 80976 元，比上年增长 8.0%。国民总收入 1133518 亿元，比上年增长 7.9%。全员劳动生产率为 146380 元/人，比上年提高 8.7%。

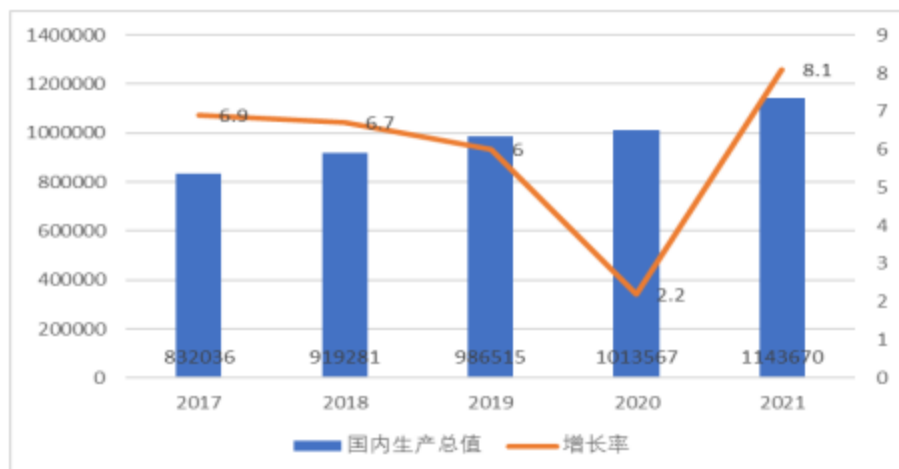


图 2-1 2017 年-2021 年 GDP（亿元）及其增长速度（%）

数据来源：《中华人民共和国国民经济和社会发展统计公报》（2017-2021）

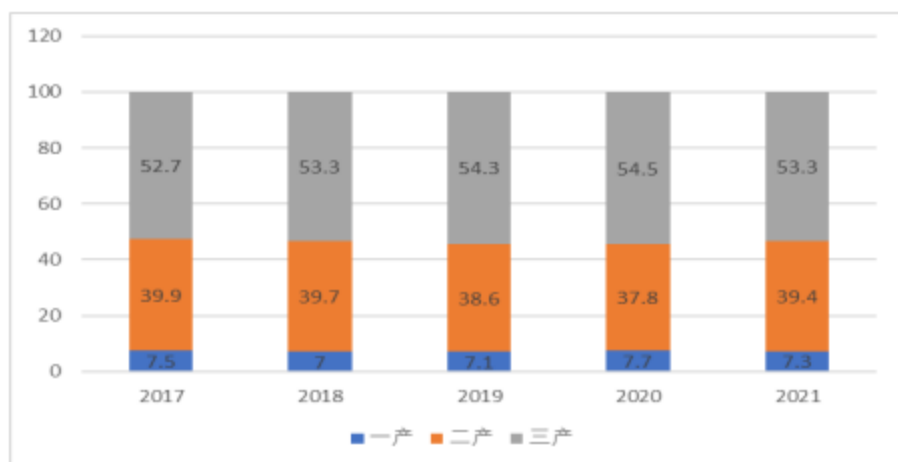


图 2-2 2017-2021 年三次产业增加值占 GDP 比重

数据来源：《中华人民共和国国民经济和社会发展统计公报》（2017-2021）

全年居民消费价格比上年上涨 0.9%。工业生产者出厂价格上涨 8.1%。工业生产者购进价格上涨 11.0%。农产品生产者价格下降 2.2%。

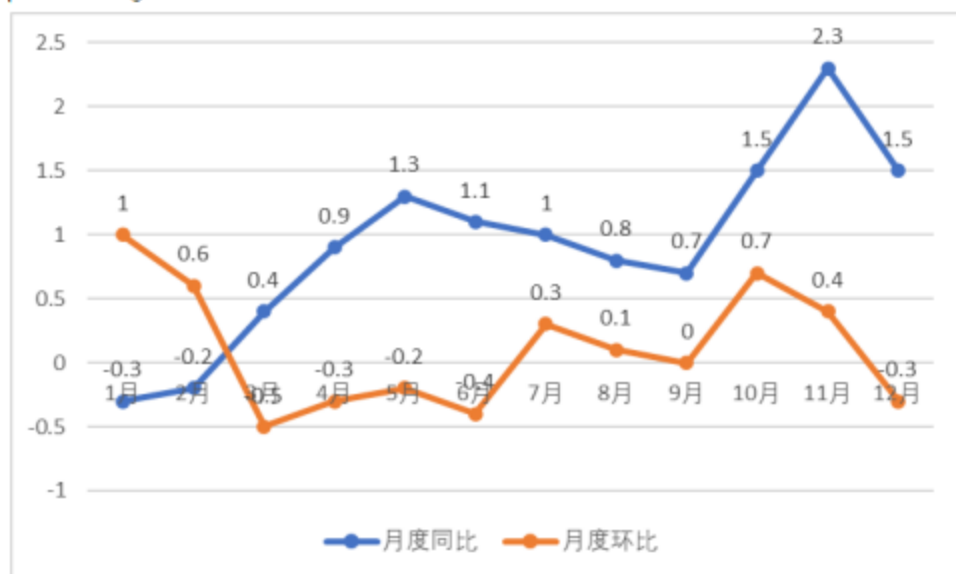


图 2-3 2021 年居民消费价格月度涨跌幅度 (%)

数据来源：《中华人民共和国 2020 年国民经济和社会发展统计公报》

十九大报告指出，中国特色社会主义进入了新时代，全国社

会主要矛盾发生了变化，全国经济发展进入新常态，由高速增长阶段转向高质量发展阶段。现阶段，应根据社会主要矛盾的转化，大力建设现代化经济体系，促进城乡、区域、经济社会协调发展，处理好经济发展和环境保护的关系，促进国内发展和对外开放良性互动，更好满足人民在经济、政治、文化、社会、生态等方面日益增长的需要。

（3）四川经济增速放缓

2021 年四川省地区生产总值（GDP）53850.8 亿元，按可比价格计算，比上年增长 8.2%。其中，第一产业增加值 5661.9 亿元，增长 7.0%；第二产业增加值 19901.4 亿元，增长 7.4%；第三产业增加值 28287.5 亿元，增长 8.9%。三次产业对经济增长的贡献率分别为 9.8%、33.0%和 57.2%。三次产业结构由上年的 11.5:36.1:52.4 调整为 10.5:37.0:52.5。随着国家加快西部大开发以及四川自贸区试点、“蓉欧+”等战略推进，四川在东部产能转移、国际产能转移中扮演更加重要的角色，未来四川经济增长预期潜力无限。

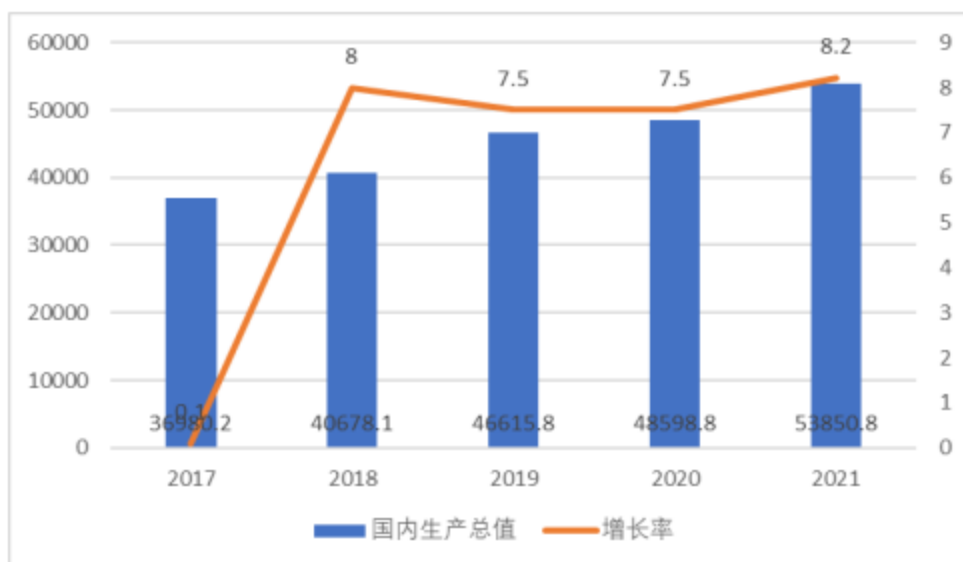


图 2-4 2017 年-2021 年四川省 GDP 总量（亿元）及增长率（%）

数据来源：《四川省国民经济和社会发展统计公报》（2017-2021）

2021 年，全年实际利用外资 115.4 亿美元，比上年增长 14.7%，其中外商直接投资 33.6 亿美元，增长 32.0%。截至 2021 年，在川落户世界 500 强达到 377 家。其中，境外世界 500 强累计达到 256 家。已获批准在川设立领事机构的国家已达 21 个。

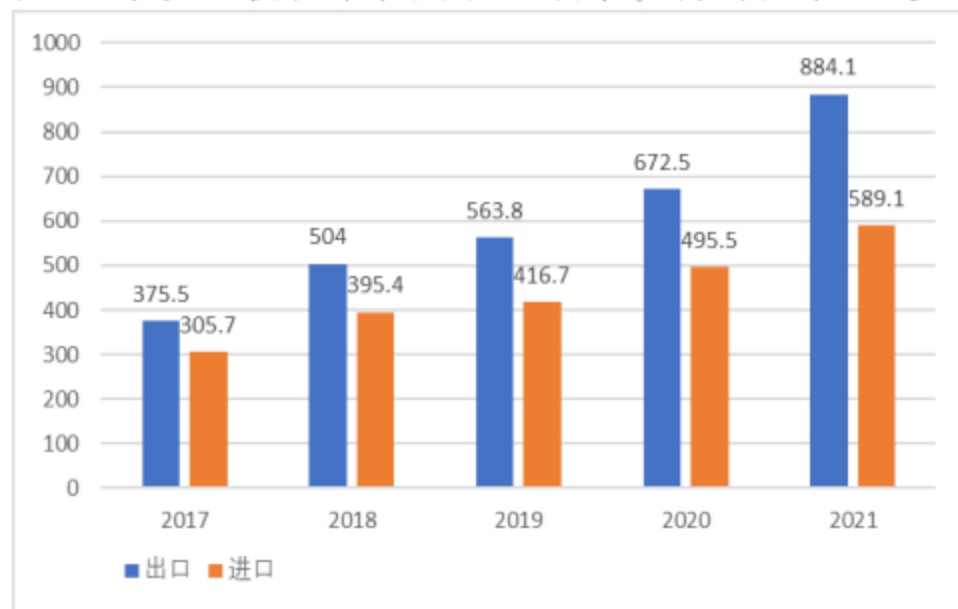


图 2-5 2017 年-2021 年四川省进出口总额（亿美元）

数据来源：《四川省国民经济和社会发展统计公报》（2017-2021）

（4）达州经济态势良好

经济总量保持中高速增长，位居全省第七位。2021 年达州实现地区生产总值（GDP）2351.7 亿元，按可比价格计算，同比增长 8.3%。其中，第一产业实现增加值 411.6 亿元，增长 7.6%；第二产业实现增加值 835 亿元，增长 5.5%；第三产业（服务业）实现增加值 1105.1 亿元，增长 10.6%。

2021 年，全市全社会固定资产投资增长 11.3%。其中，国有投资增长 3.7%；民间投资增长 13.2%。分产业看，第一产业投资增长 29.4%，第二产业投资增长 26.7%，第三产业投资增长 3.3%。

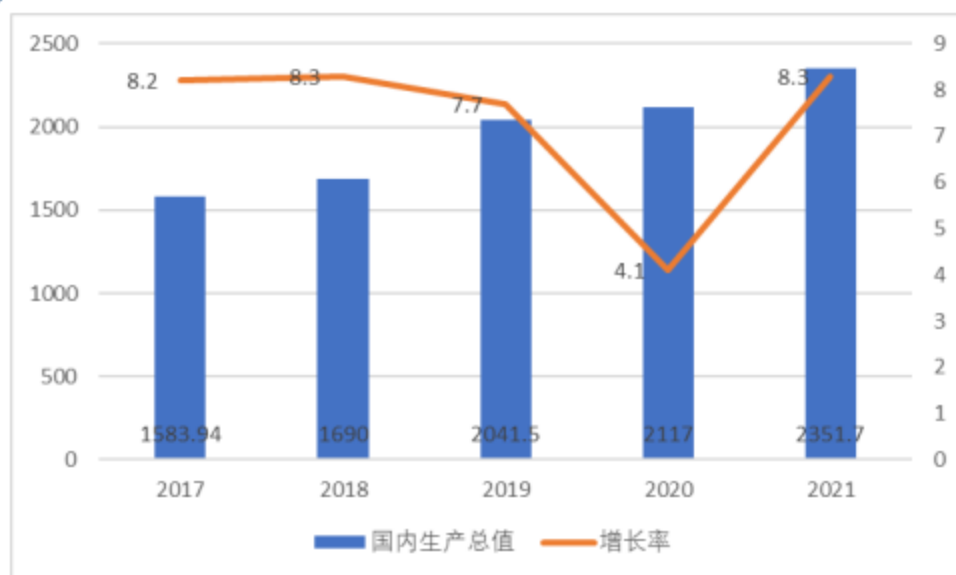


图 2-6 2017-2021 年达州市 GDP 总量（亿元）及增速（%）

数据来源：《达州市国民经济和社会发展统计公报》（2017-2021）

2021 年达州市消费市场受宏观经济放缓的影响，仍保持平

稳增长的发展态势，全年社会消费品零售总额 1281.5 亿元，同比增长 18.1%，增幅高于全省 2.2 个百分点，增速居全省第 9 位。全市居民人均可支配收入 27259 元，增长 9.9%。城镇居民人均可支配收入 39249 元，增长 9.0%；农村居民人均可支配收入 18638 元，比上年增长 10.4%。随着居民可支配收入的增长、城乡居民消费水平不断提高，刺激消费市场的持续活跃。

2. 物流行业背景

（1）技术驱动物流业数字化智慧化发展

随着新一代信息技术的发展和进步，物联网、云计算、5G、区块链等新一代信息技术逐步进入成熟期，物流产业变革和物流互联网的形成不断加速，物流数字化、在线化、可视化、低碳化成为常态，重塑了物流行业新生态，数字物流成为物流产业发展的必然趋势：传统枢纽场站与互联网组织平台跨界融合发展加快，“互联网+物流节点”进一步释放经济活力，交通运输体系的数字化应用不断提高应对市场需求变化的速度和效率，新能源替代、减量化包装、分流机器人、智能分拣等绿色智能化装备成为新的市场发展引擎。

以区块链技术为例，根据普华永道调研，物流是区块链技术应用最为广泛和领先的行业，区块链与物流融合已经成为了价值创造的首位。区块链技术通过去中心化和智能合约技术，可协助解决全球贸易物流中的摩擦，包括采购、运输管理、追踪溯源，海关合作以及贸易融资等问题；加快和简化物流行业中的功能和流程，对信用证进行数字化处理，加快流程处理以及资金流动效

率；实现相关供应链参与者之间的数据透明化和访问，增强参与者之间共享信息所需的信任，更加有利于业务的进行。例如马士基和 IBM 已开始合资建立基于全球区块链的系统，以数字化贸易工作流程和端到端货运跟踪，每年能够跟踪数千万个运输集装箱，并且能够显著减少延误和欺诈，一旦成功应用，便会为物流业节省至少 10 亿美元。

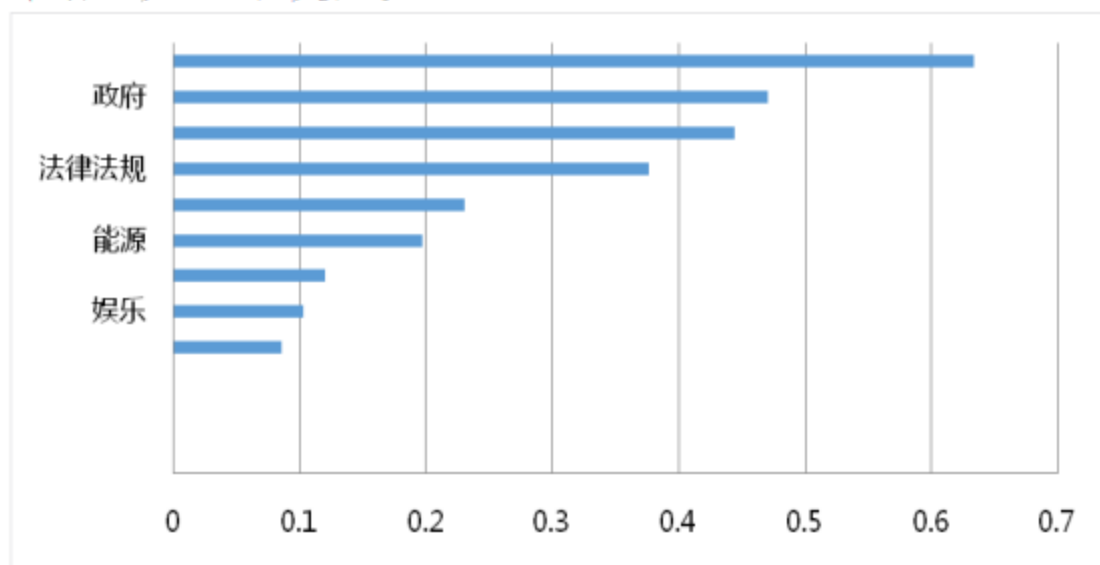


图 2-7 区块链价值创造集中领域及排行

数据来源：普华永道

（2）供应链管理成为物流发展高级形态

从世界角度总结物流业历史发展道路，物流业在主要发达国家（美、欧、日）经济社会发展进程中，大致经历了三个发展阶段：20 世纪 50 年代到 70 年代，传统物流（买方物流、卖方物流）发展成熟；20 世纪 70 年代到 90 年代，第三方物流发展迅速，生产企业和商贸企业将非核心的采购物流、生产物流和销售

物流外包；1998 年至今，以埃森哲发展第四方物流概念为标志性事件，第三方物流逐渐成熟，第四方物流和供应链管理服务领域兴起，更多轻资产模式的物流和供应链管理服务企业出现，依托信息技术、整合能力以及其他资源（包括第三方物流资源），为客户提供增值服务、业务流程再造与供应链整体解决方案等。

供应链管理是物流业发展的高级阶段。在经历了基本服务、增值服务和一站式物流服务阶段之后，供应链管理的出现标志着物流企业与客户的合作进一步深化并达到战略高度。物流经营主体从基础服务的提供转变为供应链的整合与优化，根据客户需求提供包括代理采购、产品营销支持、进出口通关、国际国内物流、流通加工、供应链结算等服务，全面参与生产及流通上下游环节，并与供应链上各环节的各参与企业建立长期稳定的合作关系，逐渐发展成产业集聚和供应链一体化效应，促进该领域向物流产业生态圈方向发展。

（3）物流业降本增效拥有巨大提升空间

利用国际通行以物流总费用占 GDP 比例来评价整个经济体的物流效率，可以发现 2010-2021 年，我国社会物流总费用从 7.1 万亿元上升到 16.7 万亿元，同比增长 200%，物流规模不断扩大，物流总费用与 GDP 比例从 17.8%下降至 14.6%，物流业运行质量和效率总体有所提升。但与美国、日本、德国相比还有一定差距，该三国物流总费用与 GDP 比均不到 10%，全世界平均水平仅在 11%左右，印度、巴西只有 12%，我国物流业发展拥有巨大提升空间。2020 年 5 月，国家发展改革委、交通运输部发布

《关于进一步降低物流成本的实施意见》，强调进一步降低物流成本、提升物流效率，加快恢复受新冠肺炎疫情影响下的生产生活秩序。

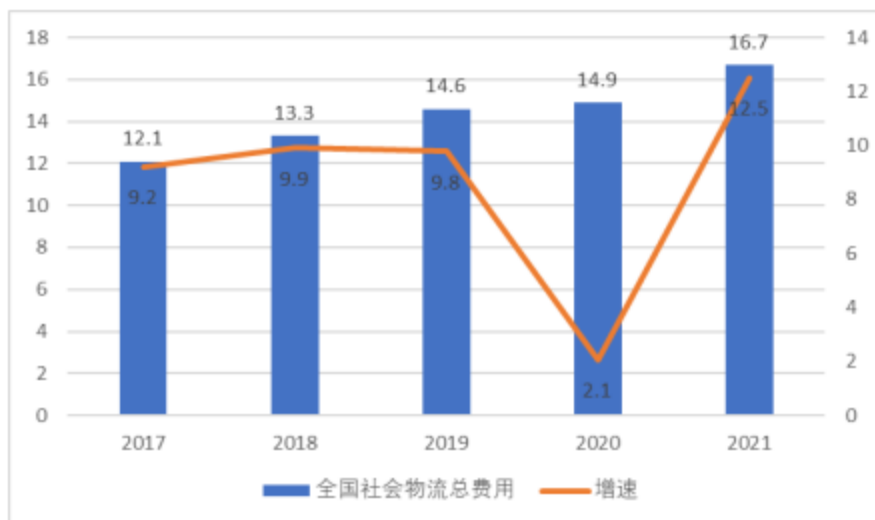


图 2-8 2017-2021 年我国社会物流总费用（万亿元）及其增速（%）

数据来源：《中华人民共和国国民经济和社会发展统计公报》（2017-2021）、中国物流与采购联合会

（4）我国迈入国家物流枢纽布局新时代

在我国经济进入新常态急需寻求突破口的需求推动下，在新一代信息技术推动物流变革的创新驱动下，在物流由单一化向跨部门、跨行业、跨区域的国家级经济生态圈系统转变的趋势下，我国开始了由物流园区向物流枢纽转型升级。传统的物流园区、物流中心作为将多种物流设施和不同类型物流企业空间集中的场所，依托产业发展需求布局，各自为政、相互独立，功能单一、范围局限，严重滞后于产业发展态势，已不能满足新时代下经济发展的诉求。物流枢纽通过承担对接国际、联通国内、辐射区域，

与全球物流、贸易和产业网络对接的功能，使区域内物流业整体优势和规模效应得到最大的发挥，有效促进经济的集中化、合理化、专业化发展，成为了引导产业转型升级的重要支点。2018年12月，国家发展改革委、交通运输部印发《国家物流枢纽布局和建设规划》；2019年3月29日，颁布《国家物流枢纽网络建设方案》，标志着国家物流枢纽布局和建设全面启动。未来，“国家物流枢纽城市”建设的投资和政策环境将优于其他项目，成为投资开发商和资本最为青睐之地。国家物流枢纽将成为一张国家级名片，也是具有条件城市提升区域影响力和国家战略地位的标志。

（5）即时配送大市场推动城乡配送建设

2015年，餐饮外卖等O2O新零售的兴起催生了同城配送细分市场的快速发展，2016年被称为即时配送订单量的井喷之年，新零售等新兴业态不断催生即时配送新要求。从最初的餐饮外卖，到新鲜果蔬、美食烘焙、鲜花蛋糕、医药健康以及个性化递送，如今的同城即时配送已愈加受到关注，成为大物流中继快递业之后增速最快的细分领域。除了闪送、点我达、达达等垂直平台，也有美团、饿了么等外卖平台，以及越来越多的快递企业参与到这一市场的竞争中，比如顺丰推出同城急送，圆通推出计时达，中通推出City Express同城配送，申通推出思必达，韵达推出云递配，宅急送推出1小时达和3-4小时达，苏宁推出苏宁秒达等。

目前，随着农村经济的快速发展和农民消费的升级，工业品

下乡配送的需求快速增长，农村电商网购不断增加；同时，农产品向品牌化、个性化、电商化方向发展，城市居民对生鲜农产品的物流要求越来越高，农产品上行的配送需求越来越大。这些因素推动着城市配送网络需要向农村延伸，城乡配送网络需要高效衔接，城乡配送成为即时配送未来的发展方向和主要机遇。即时配送，作为城市配送的细分领域，通过其引爆的巨大市场，也将推动高效城配体系的建设和完善。

（6）公共性突发事件亟需健全应急物流

随着经济全球化趋势深入发展，各地区突发事件的发生将对全球供应链体系引发一系列影响。以我国为例，从 1998 年的大洪灾，2003 年的“非典”，到 2008 年雪灾和汶川大地震，再到目前正在发生的新型冠状病毒疫情，每一次重大突发事件的应对都需中国应急物流系统保障物资供应。早在 2009 年，我国便出台《物流业调整和振兴规划》，将“应急物流”列入九大重点工程和七个专项规划；2010 年国家开始制定应急物流相关标准；2016 年，应急物流课题列入首批国家重点研发计划项目；2018 年国家组建应急管理部，为应急物流的系统建设奠定了组织基础。伴随此次新型冠状病毒引起的全国性以及全球性重大疫情发生，在我国城市规模巨大、人口众多、人口密度大的条件下，应急体系再次成为了物流产业关注的热点话题。在最近的中央政治局会议上，习近平总书记特别强调要健全统一的应急物资保障体系，把应急物资保障作为国家应急管理体系建设的重要内容，尽快健全相关工作机制和应急预案。要优化重要应急物资产能保障和区域

布局，做到关键时刻调得出、用得上。对短期可能出现的物资供应短缺，建立集中生产调度机制，统一组织原材料供应、安排定点生产、规范质量标准，确保应急物资保障有序有力。

3. 政策背景

习近平总书记在党的十九大报告中首次提出，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段。物流作为实体经济的有机组成部分，推动其高效发展是增强实体经济活力的必然选择，也是实现国民经济高质量发展的内在要求。四川省、达州市均积极响应国家和区域经济发展需求，出台一系列推动物流高质量发展的相关政策。

（1）宏观政策

《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）提出构建国家物流枢纽网络，打造“通道+枢纽+网络”的物流运行体系，选择达州等127个具备一定基础条件的城市作为国家物流枢纽承载城市，规划建设212个国家物流枢纽。达州市是55个商贸服务型国家物流枢纽承载城市之一，达川区作为达州市中心城区，应以国家规划为指引，进一步细化区级物流发展思路，积极推进现代物流配套设施建设，赋能传统物流基础设施改造升级，构建完善的现代物流体系。进一步提升物流服务质量，降低全社会物流和交易成本，为优化国家经济空间布局和构建现代化经济体系提供有力支撑。

《商贸物流高质量发展专项行动计划（2021-2025年）》（商流通函〔2021〕397号）提出了优化商贸物流网络布局、建设城

乡高效配送体系、促进区域商贸物流一体化、提升商贸物流标准化水平、发展商贸物流新业态新模式、加快推进冷链物流发展、培育商贸物流骨干企业等 12 项重点任务。目标到 2025 年，初步建立畅通高效、协同共享、标准规范、智能绿色、融合开放的现代商贸物流体系，为形成强大国内市场、构建新发展格局提供有力支撑。

《关于推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见》（发改经贸〔2019〕352 号）提出要发展物流新服务模式，以增强物流高质量发展的内生动力。四川省现代物流项目申报工作将鼓励物流创新发展作为重点支持对象，优先支持企业在先进技术方面的应用，发展智慧物流、绿色物流、创新服务等模式。达川区应健全完善物流创新相关法规制度和标准规范，鼓励区内物流企业积极参与创新合作联盟，积极实施物流技术、设施设备、信息技术等方面创新和开发应用。

党的十九届五中全会及《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》（2019 年中央经济工作会议）提出“十四五”时期经济社会发展指导思想和必须遵循的原则，强调“以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，加快建设现代化经济体系，加快构建以国内大循环为主体，国内国际双循环相互促进的新发展格局。”其中，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，习近平总书记多次提及物流、供应链、交通运输、交通枢纽

等，为国内物流业在“十四五”期间的发展指明了方向。在该发展方向的指引下，达川区应统筹推进基础设施建设，加快发展现代服务业，构建现代物流体系。

我国物流行业发展正处飞速前行的时期，国务院、国家发改委、国家邮政局、交通运输部等多个部门，出台多部政策法规与发展意见，努力提高物流行业的标准化、规范化、智能化水平，推动物流行业发展进入量质共同升级阶段。通过整理近年来国家、四川省出台的各项政策，可以出现阶段国家的重点支持方向集中在运输结构调整、物流枢纽、物流配送、物流创新等方面，支持通过多式联运、枢纽建设、高效配送、企业创新，推动物流业向高质量发展，扩大实体经济体量、增强实体经济活力。

（2）上位规划

《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》、《西部陆海新通道总体规划》（国函〔2019〕67 号）、2020 年 1 月，中央财经委员会第六次会议提出推动成渝地区双城经济圈建设。上述战略指导下以西部为桥头堡的陆海联动开放，让西部深度融入全国和全球经济大循环。重庆、成都、西安形成的 T 型经济带成为我国内陆最为活跃的经济带，而达州作为上述城市交汇辐射的中心地区，应通过参与打造优势互补、合作共赢的区域发展共同体，积极响应成渝地区双城经济圈建设，共享“亚蓉欧”大通道发展红利，带动川货走向全球，吸引外向型产业落地。

《四川省“十四五”现代物流发展规划》提出做强一核、拓

展两翼、发展四区。其中达州地处川东北物流发展区（广元、南充、广安、达州、巴中），明确支持培育达州商贸服务型国家物流枢纽，推进达州高铁快运物流基地建设，协同建设川渝陕甘结合部区域物流中心。到 2025 年，基本形成内外联通、安全高效、智慧绿色、经济便捷、融合联动的现代物流服务体系，力争将我省建设成为连接“一带一路”、长江经济带的西部物流供应链中心和全国物流高质量发展示范区。

《达州市城市总体规划（2011-2030）》（达市府〔2012〕19 号）指出总体按照“南延西扩东跨，适度向北发展”逐步有序发展，形成“一心六片”的多组团空间结构格局，重点发展高新区、西城片区和南城片区，优化提升老城片区，到 2030 年川渝陕结合部中心城市的建设目标基本实现。达州市将按照城市新定位和城市发展格局的改变，开展城市总体规划修编工作，达川区应进一步加快物流业建设，力促达州将建成四川东出北上综合交通枢纽。

《达州市“十四五”口岸物流发展规划（2021—2025 年）》目标建设西部地区一流的国际陆港和川渝东向物流大通道到发地，打造国际陆港大枢纽；建设省际交界地区开放口岸和保税功能平台，打造开放口岸协同区；建设成渝地区次级货物集散中心和产业联动示范区，打造现代物流集聚地，加快发展枢纽经济、口岸经济、通道经济 3 大新经济。到 2025 年实现“11345”目标，即打造 1 个内陆开放高地、建成 1 个国家物流枢纽载体、完善 3 层物流网络、畅通 4 向国际物流通道、培育 500 亿物流产业集群。

《中共达州市委关于深入贯彻省委十一届三次全会精神全面推动高质量发展加快建设四川东出北上综合交通枢纽和川渝陕结合部区域中心城市的决定》提出达州为全省 7 个区域中心城市之一，并将其定位为四川东出北上综合交通枢纽和川渝陕结合部区域中心城市。加快建成秦巴地区综合物流枢纽，支持依托万州深水港、达万铁路和达万高速公路，共建陆水联运港，打造集仓储、加工、贸易、中转于一体的铁公水空多式联运物流体系。达川区应统筹规划建设城乡物流仓储、城市物流配送和物流配送站点，与市内其它节点配合统一，形成市域物流整体联动发展格局。

《达川区政府工作报告》（达州市达川区第二届人民代表大会第七次会议）提出到 2025 年，达川区经济总量将达到 1000 亿，三次产业增加值将分别达到 100 亿、400 亿、500 亿，且达川区城市框架将达到 200 平方公里。

《中国共产党达州市达川区第三次代表大会关于中国共产党达州市达川区第二届委员会工作报告的决议》（中国共产党达州市达川区第三次代表大会）提出，要把握新发展阶段、贯彻新发展理念、融入新发展格局，紧扣“新阶段七问”，进一步突出“重塑产业、更新城市”首要任务，构建“一核两区六组团”战略布局，为全面建设社会主义现代化达川努力奋斗。

在以上上位规划明确的达川区战略定位和发展机遇下，本规划将加强达川区现代物流规划与达州市总体规划、区域规划、空间规划、行业规划的衔接，并坚持下位规划服从上位规划、下级

规划服务上级规划、等位规划相互协调的原则进行编制。以四川省物流规划为宏观指引，在达州市总体规划中收集基础资料明确城市性质、现状，以达州市物流业规划为统领制定发展思路、定位目标，同时衔接达州市服务业规划来巩固区域内服务业优势，向建设达州南充组团川东省域经济副中心、经济总量“冲刺4000亿”城市规模“建设双300”的目标看齐。

（3）区域战略

《中共达州市达川区委关于以实现碳达峰碳中和目标为引领加快建设现代服务业集聚发展高地的决定》（达川委发〔2022〕3号）提出乘势而上建设现代服务业集聚发展高地，是主动服务国家“双碳”战略、更好融入区域发展格局、全面推动经济绿色转型的重大举措和战略选择，必将有力推动全区经济社会高质量发展，为全面建设社会主义现代化达川提供坚实支撑。

《中共达州市达川区委办公室达州市达川区人民政府办公室关于印发〈达川区交通运输三年大会战工作方案（2022-2024年）〉的通知》（达川委办〔2022〕1号）文件提出紧扣全国性综合交通枢纽、国家物流枢纽、四川东出北上综合交通枢纽定位，全面推动达川交通运输高质量发展，着力构建外联内畅、互联互通、直连直达的综合交通网络。其中强调了构建以“区为中心、乡镇为支点、村为终端”的“县、乡、村”三级物流共配体系，全面打通乡村物流“最后一公里”。

《中国共产党达州市达川区第三次代表大会关于中国共产党达州市达川区第二届委员会工作报告的决议》提出未来五年，

全区发展的主要奋斗目标是：产业实力大跃升、城市面貌大变样、乡村振兴大提速、开放创新大突破、人居环境大提升、群众生活大改善。围绕这一目标，要坚持“极核引领、新区支撑、组团发展、串珠成链”，突出“重塑产业、更新城市”首要任务，构建“一核两区六组团”战略布局，全面融入全市发展版图。

《砥砺前行铸辉煌 踔厉奋发向未来，以优异成绩迎接党的二十大胜利召开——在中国共产党达州市达川区第三届代表大会第二次会议上的报告（2022年2月10日）》提出争取服务业增加值、社消零、工业投资、农业增加值等指标增速持续领跑全市。首抓服务业业态重塑。分类出台服务业支持政策，推动现代服务业规模发展、集聚发展。持续壮大升华商圈，建设消费升级引领区。

第二节 发展基础

1. 经济基础

区域经济总量全市第三。2021年，达川全区完成地区生产总值323.8亿元，按可比价格计算，增长8.3%，近五年年均增速高于达州市水平0.6个百分点，总量位居全市第三，居宣汉、大竹之后。结合经济增速和发展规划，预计到2025年，达川区经济总量将达到1000亿元。

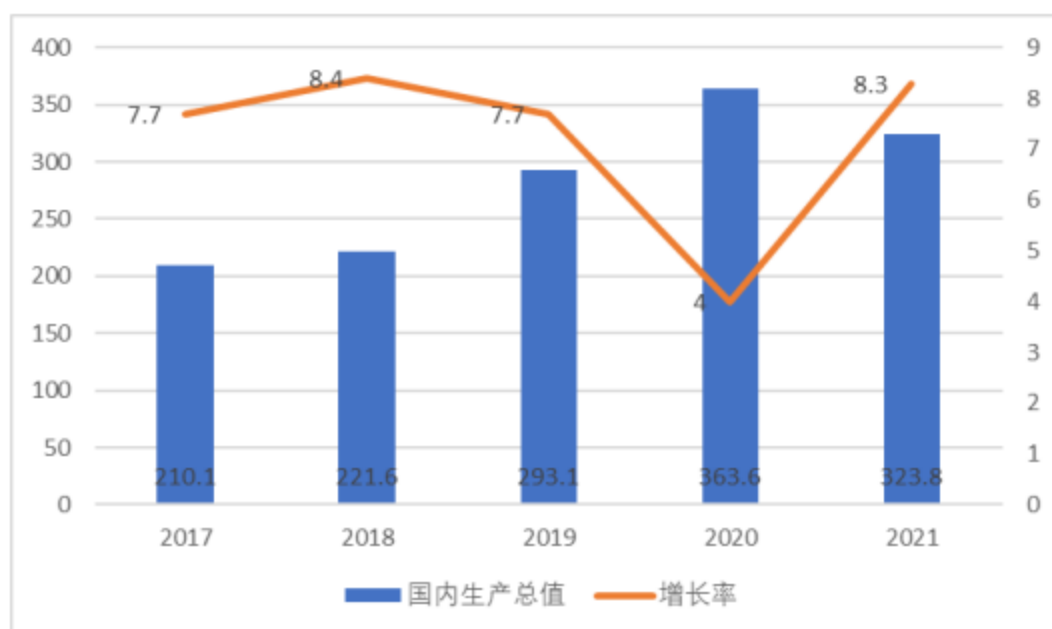


图 2-9 2017-2021 年达川区 GDP 总量（亿元）及增速（%）

数据来源：《达川区国民经济和社会发展统计公报》（2017-2021）

备注：2020 年前达川区数据为区划调整前统计数据

且达川区处于工业化初期向中期过渡的阶段，各种新兴服务消费将引领消费升级，逐步形成以服务业主导、工业和农业协同发展的现代产业体系。随着区域综合经济实力逐步提升，服务业发展潜力有效释放，为达川区现代物流业提供了坚实基础和发展空间。

2. 社会基础

（1）全区人口基数较大，人口总量位居全市第二

达州是四川省人口大城市，人口总量超过 500 万人，居全省地级市第二，且全市地域广阔，人口密度和城镇化率相对较低（45.52%）。达川区作为达州市主城区，人口总量位居全市第二，2021 年末常住人口总量为 89.9 万人，是达州市三个百万人口大

县之一（渠县、宣汉县、达川区），人口城镇化率居全市第二。

表 2-1 达州市各区县近十年常住人口数量（万人）

区/县	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
达川区	111.9	98.4	101.7	102.0	102.5	103.3	102.9	104.6	94.52	89.9
通川区	48.7	62.5	62.7	63.3	65.6	70.5	68.0	78.6	59.11	90.57
宣汉	100.8	101.2	102.1	103.0	103.2	103.8	103.5	102.3	100.68	95.1
开江	43.3	43.5	44.2	45.0	45.0	45.3	45.2	44.9	43.09	41.25
大竹	87.8	88.4	88.6	88.9	89.0	89.6	89.3	89.3	87.69	83.85
渠县	115.8	116.2	112.6	113.0	113.0	114.4	113.7	111.6	115.65	91
万源市	40.9	41.2	41.2	41.6	41.6	42.0	41.8	41.5	40.76	40.7

数据来源：《达州市统计年鉴 2018》、达州市各区县《2020 年国民经济和社会发展统计公报》（达川区、通川区、宣汉、开江、大竹、渠县、万源）《达州市第七次人口普查》

备注：2020 年前达川区数据为区划调整前统计数据

（2）脱贫攻坚成效显著，消费提档亟需物流升级

2019 年 4 月，根据四川省政府第 26 次常务会议批准，达州市包含达川区在内的 4 个省定贫困县退出贫困县序列，其中消费扶贫是脱贫攻坚战的重要手段之一，其关键环节是解决产销两端的对接，打通供需链条，拓展销售渠道，也对区域物流体系的建设提出了更高的要求。需依托现有物流网络构建深度贫困地区消费扶贫物流体系，打造以乡镇、交通枢纽为核心的区域性物流中心或特色物流中心，形成农产品收储、分拣、包装和冷链物流“一体化”结构，提高农产品流通的效率。当前，随着达川区脱贫攻坚工作取得阶段性胜利，达川区消费水平不断升级，2020 年，社会消费品零售总额位居全市第四，消费领域不断扩大，恩格尔系数逐年降低。

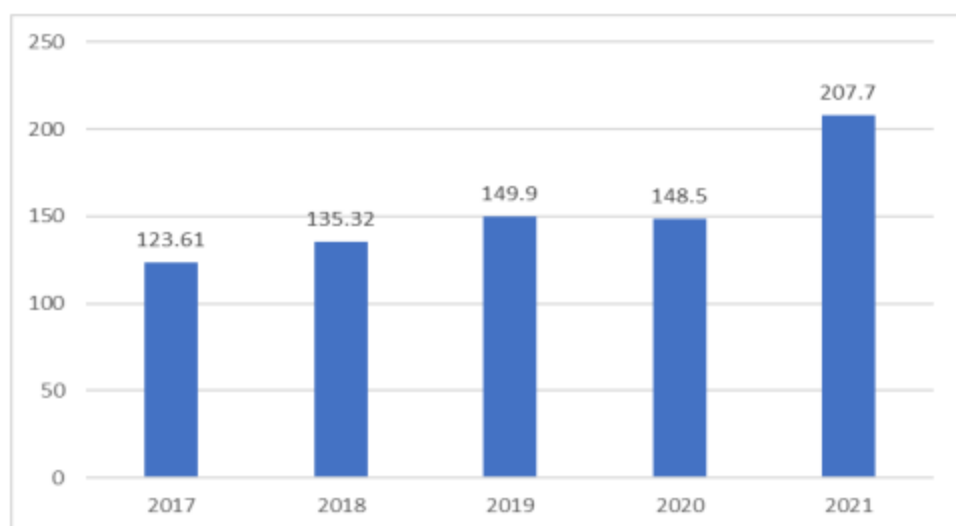


图 2-10 2017-2021 年达川区社会消费品零售总额（亿元）

数据来源：《达川区国民经济和社会发展统计公报》（2017-2021）

备注：2020 年前达川区数据为区划调整前统计数据

（3）多举强化人才引育，是达州人才吸纳主阵地

达州市近年来大力集聚培养适应高质量发展的各类优秀人才，而达川区作为吸纳人才的主要阵地，通过在达川区政务中心开辟人才入户绿色通道、落实线上线下落户政策、与高校合作培育、搭建干事平台等措施，推动人才在达川区聚集，现已引进硕士研究生以上学历 118 人。

3. 产业基础

（1）农业和服务业占比较高

达川区产业结构持续优化，三次产业结构占比由 2013 年的 25.4:50.8:23.8 调整为 18.9:30.1:51.0，服务业延续增长态势，比重逐年上升，农业和服务业占比均远高于全市平均水平（达州市三次产业比重为 17.5：35.5：47）。其中，达川区蔬菜供应占全市本地蔬菜供应的 70%，物流需求旺盛，具备发展生产生活物资城

乡配送的优势。

（2）现代产业格局初步形成

依托丰富的资源储备，达川区目前已形成了以机电配套和装备制造、农副产品加工、新兴产业、煤炭产业、建材产业、轻纺（丝纺、麻纺）、绿色食品（乌梅、水果、生猪、肉牛）等为支撑的现代产业体系，整体形成了多点发展的产业发展格局。



图 2-11 达川区产业发展空间格局

此外，围绕“一核两区六组团”的发展战略，达川区坚持“一核”引领带动，做大做强主城核心，引领推进城市建设拓展靓质；推进“三带”融合发展，建设“东向”城乡融合发展带、“南向”产城融合发展带、“西向”农文旅融合发展带；以及突出“五区”先行示范，建设巴文化传承创新先行示范区、城市拓展靓质先行示范区、产业转型升级先行示范区、乡村振兴先行示范区和最优发展环境先行示范区。并计划在 2021-2023 年建设国家级产业园区 1 个，省级现代农业园区 4 个以及市级现代农业园区 10 个。区域特色

农业的快速发展，将激发大量的专业化冷链物流需求。

4. 区位优势

达州地处川渝鄂陕接合部，是“一带一路”倡议和“长江经济带”国家战略的交汇点，是川陕革命老区核心，达川处于成都、重庆、西安、武汉四大都市交汇辐射中心地带。作为达州市中心城区，达川区具有交通汇聚和区域辐射的天然地理优势，襄渝、达成、达万、达巴铁路纵横交错，达渝、达万、达巴、达陕高速公路穿境而过，距成都 3.5 小时、重庆 2 小时、西安 4.5 小时、武汉 7 小时车程，依托公铁水空的资源优势，是达州市“四向”对外开放大格局的重要承载地。向东，借助长江黄金水道，经万州、武汉、上海，连接长三角、珠三角，融入海上丝绸之路经济带。向南，借助泛亚铁路南通道，经重庆、昆明，连接孟中印缅经济走廊，进入东南亚，融入南方丝绸之路经济带。向西向北，借助中欧班列和四川东部北向出川通道，经成都、西安，连接欧亚大陆桥，进入中亚、欧洲，融入北方丝绸之路经济带。



图 2-12 达州地处川渝鄂陕接合部

达州市“成渝地区双城经济圈”战略支点和“万达开一体化”核心，达川位于达州市主城区南部，是川东北的重要门户和达州市主城区的重要组成部分。达州位于成渝地区双城经济圈北部达万城市密集区，处于沿江城市带，是万达开川渝统筹发展示范区建设的核心地带。其中，达川区作为达州主城区，已被纳入新一轮西部大开发，秦巴山区连片扶贫开发，成渝经济区渝广达经济发展带和川东北经济区，是达州市建设川渝鄂陕结合部区域中心城市的重要区域，是达州建设商贸服务型国家物流枢纽的商贸服务核心载体，将成为推动万达开一体化合作和商贸服务型枢纽经济建设的主要阵地，以毗邻地区合作为突破，与万州、开州齐心协力、相向而行，集中各方优势资源，共同促进三地和川东北、

渝东北全域高质量发展。

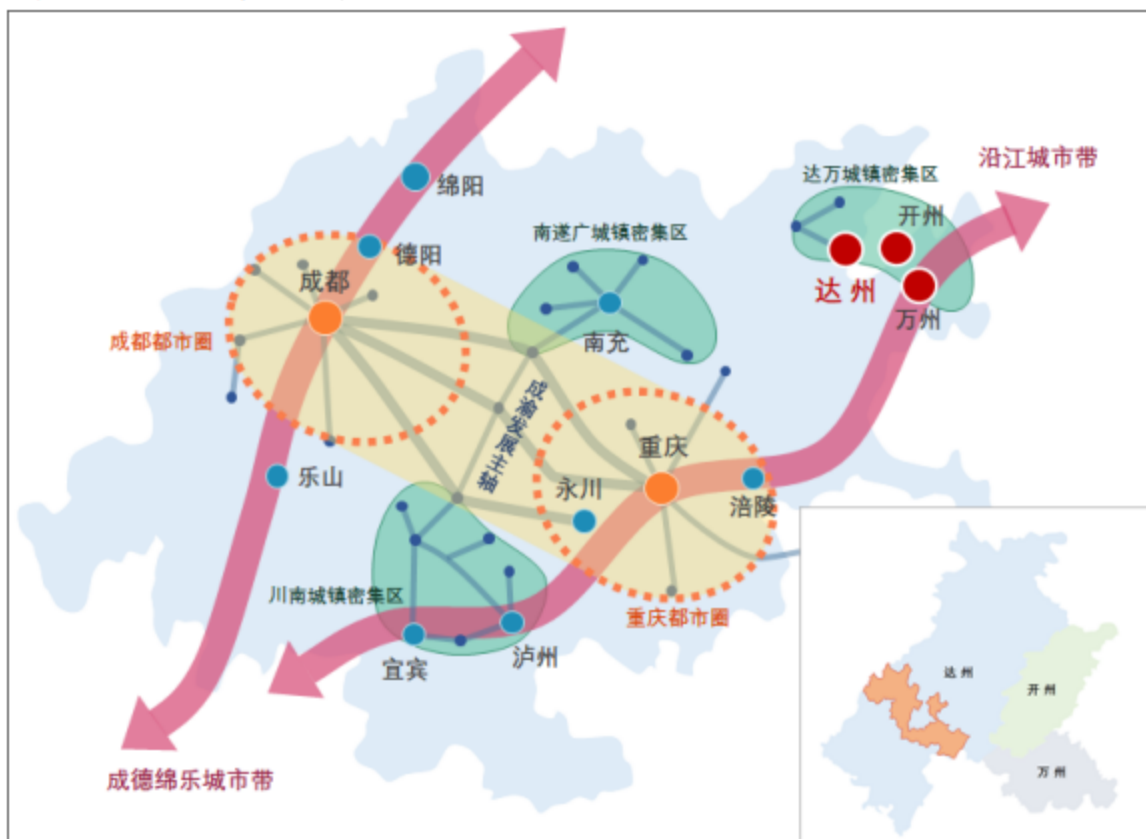


图 2-13 成渝地区双城经济圈与万达开川渝统筹发展示范区

5. 交通基础

达州市现多条铁路（包括规划建设）交汇于此，铁路场站能力居全市前列。达川区境内有襄渝、达成、达万、达巴等铁路 4 条，规划建设的成南达万和西达渝高铁交汇于此，依托达州市规划建设“二高十线一枢纽”区域铁路枢纽网，打造西进东出、北上南下“十字型”高铁枢纽，全面融入国家“八纵八横”高速铁路网，形成至京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝经济区等地区快捷铁路运输大通道。

川区辖区有达成、达渝、达陕、达万高速 4 条。近年来，达川区有序推进“六桥六路”建设，加快达开快速、达石快速修建，提升县乡道路 200 公里、村道 400 公里，实现了 100% 的乡镇、100% 的建制村和 100% 的社通水泥路。且正在规划修建的大竹至金垭机场快速通道起于大竹县北城干道，止于达川区与大竹县交界处，并与达川区境内的 G210 改建工程相接，全面形成内联外畅的大交通新格局。

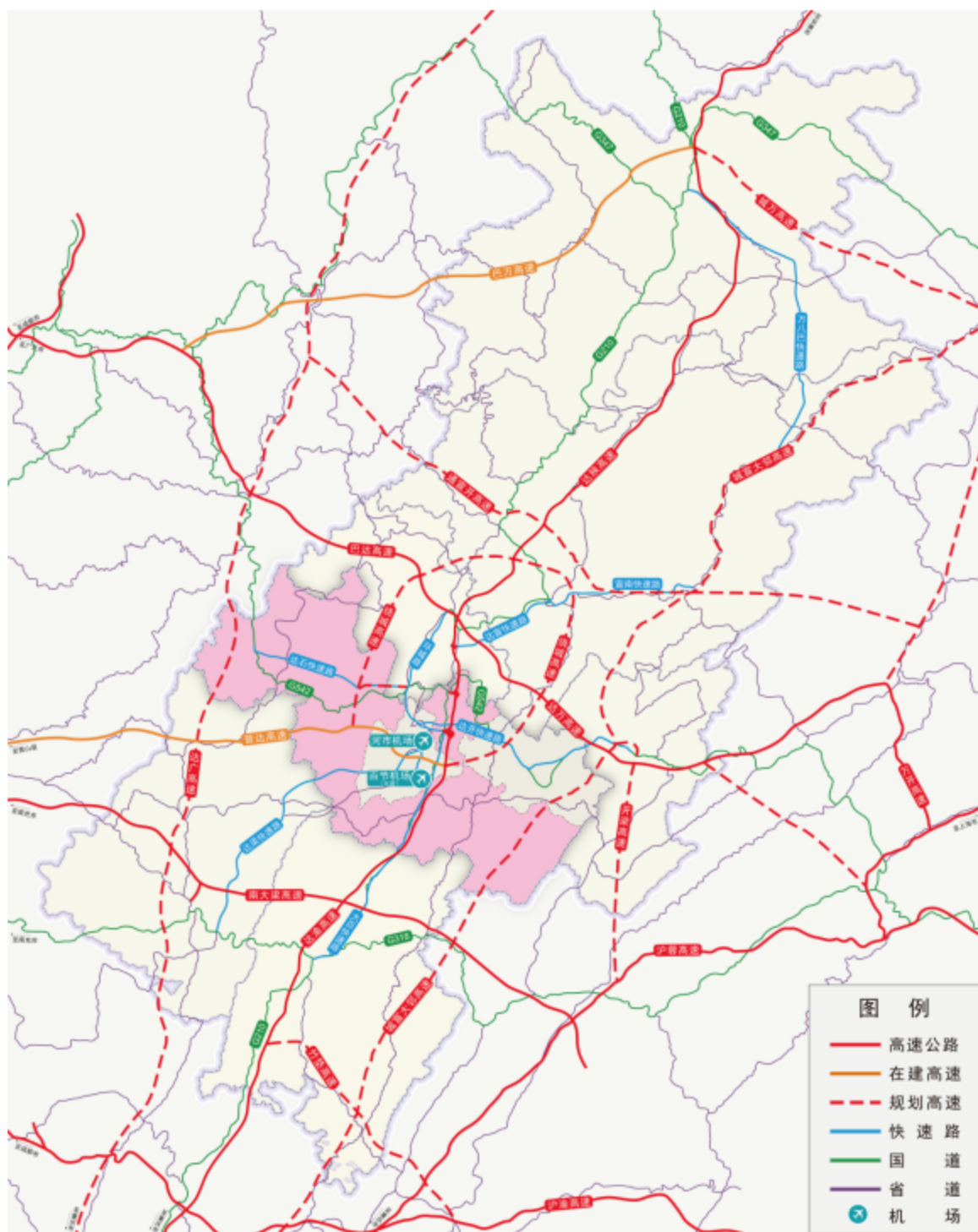


图 2-15 达川区公路交通图

6. 通道基础

积极响应四川省“一千多支，五区协同”“四向拓展、全域开放”的战略要求，以达州市五向综合运输大通道为基础，充分发挥达川区作为“一带一路”、西部陆海新通道及长江经济带发展的重要交汇点优势，推动内陆和沿海沿边沿江协同开放，打造立体全面开放新格局。通过加强与成都、重庆、西安等周边城市以及京津冀、长三角等东部城市群的业务合作，依托铁路和铁海联运等干线运输方式，经中欧班列、中亚班列、国际港口航运直达欧洲、中亚、东南亚、南亚、日韩以及澳新地区，构建以达川区为枢纽通边达海、内畅外联的五向对外开放通道。

表 2-2 达川区五向对外开放通道路线

通道方向	通道路线	运输方式
东向通道	达川区-万州-长三角-日韩地区	铁水联运
南向通道	达川区-重庆-北部湾港-东南亚/澳新地区 达川区-重庆-昆明-东南亚/南亚	铁路、铁海联运
西向通道	达川区-成都-中亚-欧洲	铁路
北向通道	达川区-西安-京津冀-日韩地区	铁路、铁海联运
西北向通道	达川区-兰州-中亚-俄罗斯	铁路



图 2-16 达川区对外开放通道布局图

(1) 东向物流通道规划

东向加快达万直达高速建设、达万铁路扩能改造，开通达万货运班列，提升达万货运出海新通道承载能力，促进“达万一体化”发展。东向通道是达川区乃至全川通往江汉平原、长江中下游、长江三角洲经济区以及日韩地区，衔接 21 世纪海上丝绸之路的重要便捷通道。

表 2-3 东向通道达川区至万州段路线

通道	运输方式	线路构成	路线等级	主要节点	线路里程 (公里)
东向通道：达川区—万州段	铁路	达万铁路	I 级铁路	达川区、开江、万州	71
		达万高铁	客运专线	达川区、开江、万州	63
	公路	G5012 达川区—万州	高速公路	达川区、开江、开县、万州	64
		G5515 渠县—梁平、 G42 梁平—万州	高速公路	渠县、大竹、梁平、万州	68
		G542 达川区—万州	二级公路	达川区、开江、万州	90

(2) 南向物流通道规划

进一步深化“川渝合作”，推动成渝地区双城经济圈建设，形成经重庆联动粤港澳大湾区、北部湾城市群和滇中城市群的南向开放通道。充分利用达川区大宗商品、粮食、工业品与北部湾、东南亚生鲜、果蔬互补优势，参与西部陆海新通道建设，融入中南半岛、孟中印缅等国际经济走廊发展，对接南亚、东南亚新兴市场，拓展开放型经济发展新空间。



图 2-17 达川区南向通道示意图

表 2-4 南向通道达川区至重庆段路线

通道	运输方式	线路构成	路线等级	主要节点	线路里程 (公里)
----	------	------	------	------	--------------

通道	运输方式	线路构成	路线等级	主要节点	线路里程 (公里)
南向通道：达川区—重庆段	铁路	襄渝铁路	I级铁路	达川区、大竹、广安、重庆	83
		西渝高铁	客运专线	达川区、大竹、广安、重庆	34
	公路	G65 达川区—重庆	高速公路	达川区、大竹、邻水、重庆	105
		开江—梁平	高速公路	开江、梁平	30
		G210 达川区—重庆	一、二级公路	达川区、大竹、邻水、重庆	110
	水路	达川区—渠江航道—重庆	III级航道	达川区、广安、重庆	136

(3) 西向物流通道规划

西向积极融入成德眉资同城化的发展，落实“一千多支，五区协同”的发展要求，推动川东北经济区与成都平原经济区的业务合作，依托中欧班列（成都）在达川区构建货物补给站，实现川东北地区西向货物在达川区集聚，通过丝绸之路直达中亚、欧洲，推进对欧高端合作，着力打造丝绸之路经济带的重要支点。

表 2-5 西向通道达川区至成都路线

通道名称	运输方式	线路构成	路线等级	主要节点	线路里程 (公里)
西向通道：达川区—成都段	铁路	达成铁路	I级铁路	达川区、渠县、南充、成都	69
		成南达高铁	客运专线	达川区、渠县、南充、成都	72
	公路	G42 成都—南充、G5515 南充—营山、营山—达川区	高速公路	达川区、营山、南充、成都	66
		G42 成都—南充、G5515 南充—大竹	高速公路	大竹、渠县、南充、成都	68
		G318 成都—大竹、G210 大竹—达川区	一、二级公路	达川区、大竹、渠县、南充、成都	140
	航空	达川区—成都航线	/	成都	/

(4) 北向物流通道规划

北向通道串联秦巴地区万源、安康、西安等节点，实现达川区与关中平原城市群衔接，继而进一步北上联通京津冀城市群，

并外延辐射至日韩、远东地区。

表 2-6 北向通道达川区至西安段路线

通道	运输方式	线路构成	路线等级	主要节点	线路里程 (公里)
北向通道： 达川区— 西安段	铁路	襄渝、西康铁路	I 级铁路	达川区、万源、安康、西安	130
		西渝高铁	客运专线	达川区、万源、安康、西安	52
	公路	G65 达川区—西安	高速公路	达川区、万源、安康、西安	143
		渠县至镇巴、镇巴至西安	高速公路	渠县、平昌、镇巴、西安	80
		G210 达川区—西安	一、二级公路	达川区、万源、镇巴、西安	150
	航空	达川区—西安	/	西安	/

(5) 西北向物流通道规划

西北向通道是达川区联通川东北经济区、向北经兰州至新疆融入丝绸之路经济带，衔接新亚欧大陆桥的重要通道。通道充分利用达川区区位优势，用最短距离经兰州、乌鲁木齐连接至俄罗斯，覆盖通道沿线独联体国家，实现达川区本地机械、农副产品与俄罗斯木材、优质粮油的便捷互通。

表 2-7 西北向通道达川区至兰州段路线

通道	运输方式	线路构成	路线等级	主要节点	线路里程 (公里)
西北通道： 达川区—	铁路	巴达、广巴、兰渝铁路	I 级铁路	达川区、巴中、广元、 陇南、兰州	51

通道	运输方式	线路构成	路线等级	主要节点	线路里程 (公里)
兰州段		达川区至广元城际铁路	客运专线	达川区、巴中、广元	50
	公路	G5012 达川区—广元、 G75 广元—兰州	高速公路	达川区、巴中、广元、 陇南、兰州	31
		G542 达川区—广元、 G212 广元—兰州	二级公路	达川区、巴中、广元、 陇南、兰州	60

第一节 物流行业现状

1. 物流基础设施日趋完善

达川区境内具有公共属性的物流节点仅有达川商贸物流园。其中，好一新电商物流园位于达川商贸物流园范围内，占地 50 亩，承担了达州市 80% 的快递物流份额。以电商为突破点的物流基础设施具备领先发展优势。目前，达州市已运营的主要物流节点总体上依托专业批发市场或者快递等产业物流而生。达川商贸物流园作为达州市首个“省级现代服务业商贸流通集聚区”，已全面完成基础设施建设，园区仓储设施利用率高达 90% 以上。

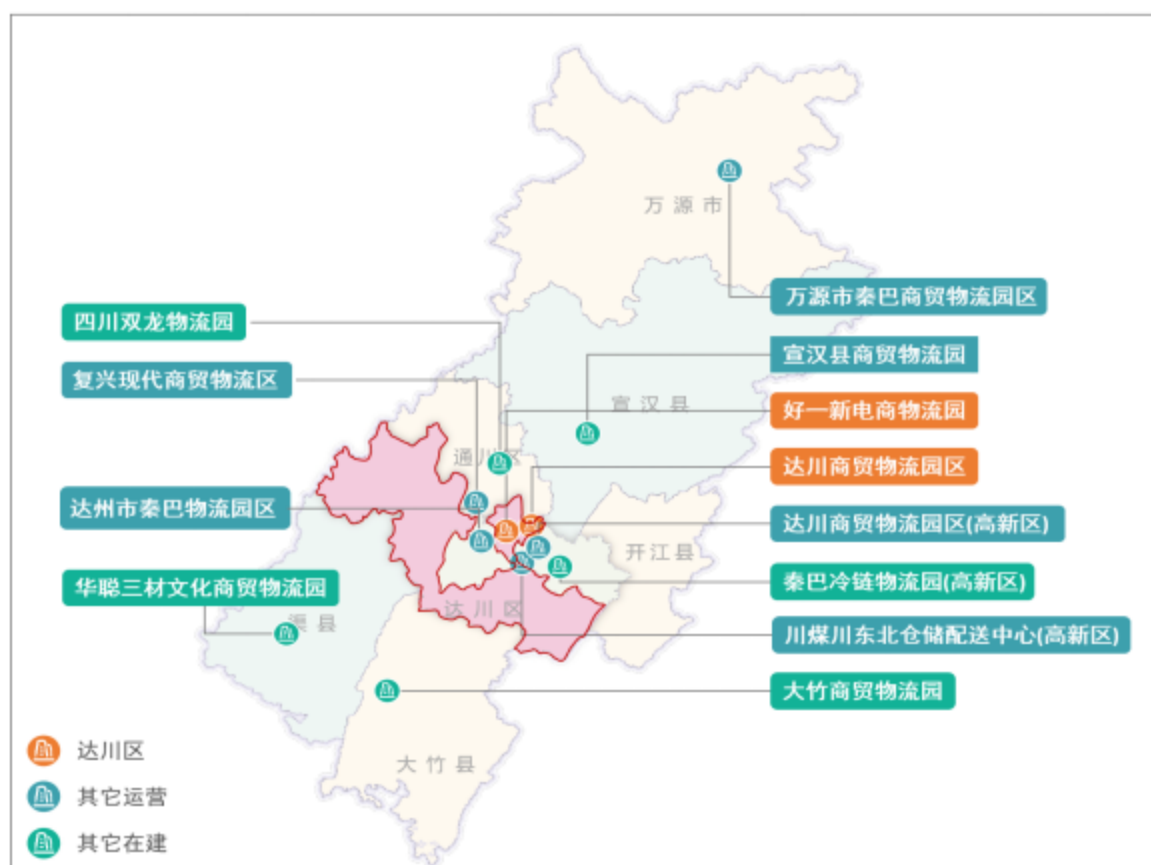


图 2-18 达州物流节点分布图

2. 物流服务网络加速健全

达川区好一新电商物流园作为达州市最大的快递物流园，快递物流份额占全市 80%以上，可辐射达州城区及周边县区所有物流配送范围。2021 年，全区即有 20 个乡镇实现了快递企业覆盖（附件 1）；其余乡镇均有邮政公司开设的普服网点经营邮件、快件业务，通邮率达 100%。同时，达川区在城市共同配送领域开始了探索，正伦医药计划打造现代医药物流城乡共同配送服务体系建设项目、乐达计划启动城乡配送服务体系建设。

3. 现代物流功能不断增强

2020 年，达川区成功申报省级电子商务进农村示范县（区）和四川省“服务业强县”，区内聚集各类专业市场，是达州市重要的商贸服务业中心。区域内物流节点与商贸业的融合发展不断深化，推动园区由相对单一的商贸功能区向多功能融合发展。

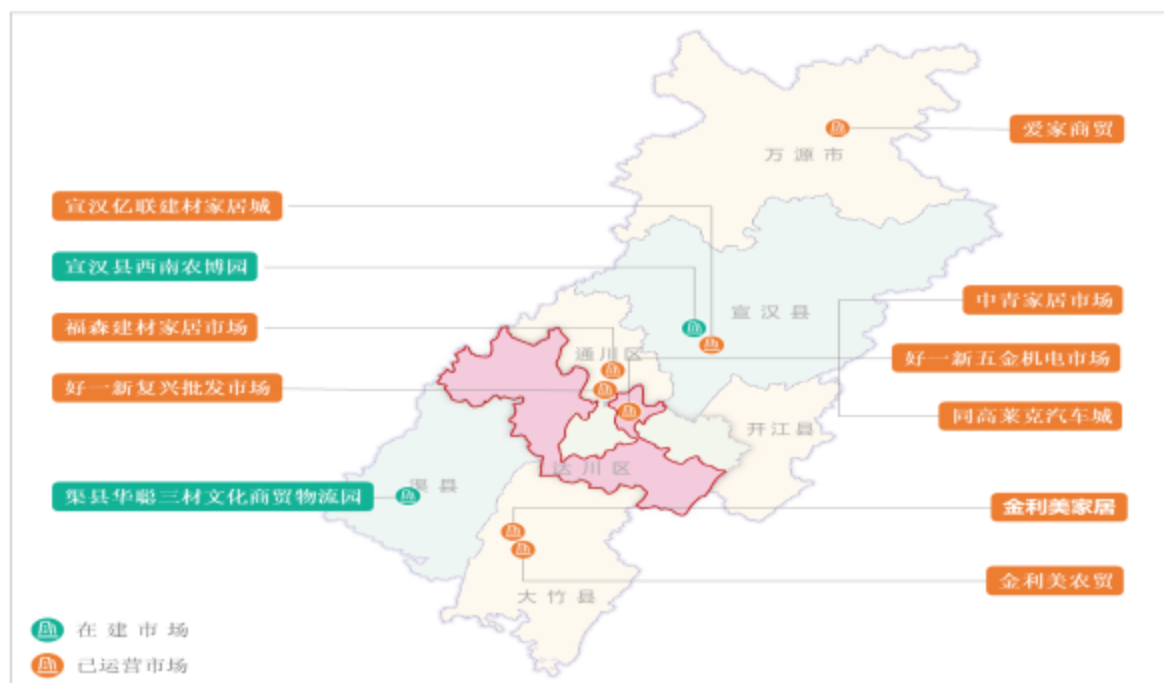


图 2-19 达州重点专业市场分布图

第三章 形势和问题

第一节 面临的形势

当前，经济全球化趋势深入发展，产业分工持续细化，供给侧结构性改革深入推进，居民消费加快升级，互联网信息技术革命带动新技术、新业态迅速发展，物流业呈现出网络化、国际化、融合化、专业化的发展竞争态势。达川区现代物流业发展面临新的机遇和挑战，进入转型升级、提质增效的关键时期。

1. 新格局：区域战略格局提升要求物流畅通经济产业循环

从新格局来看，在国际经济动荡、新冠疫情常态化防控的新形势下，我国正加速构建以国内大循环为主，国内国际双循环相互促进的新发展格局，打造全链条的货运物流服务系统，形成“全球 123 快货物流圈”，这都将进一步改变达川区位于内陆地区的物流势能，加快形成对内对外双向开放的物流枢纽。一方面，成渝双城经济圈建设将拓展成渝物流发展空间，推动多地物流和产业的融合发展，达川区作为“成渝地区双城经济圈北翼振兴战略支点”，亟待转变物流发展理念和产业规划格局，以开放、共建、共享的理念融入成渝双城经济圈物流体系建设，共建供应链物流新体系。另一方面，万达开川渝统筹发展示范区的建设，要求推动成南达、西达渝高铁等战略大通道建设，加快区域交通物流协同发展，构建立体互联的综合交通网络，融入“机场港口运输体系”，共建西部重要综合物流枢纽，促进达川区内“资源优势”向“经济优势”转变。

2. 新阶段：我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段

随着达州-南充组团培育川东省域经济副中心，城市能级和格局提升，达川区作为中心城区相对区位不断被强化，随之而来的运输体量将不断增长、土地价格将不断攀升，加之经济形态和生活方式转变带来的物流诉求不断改变，达川区物流业将面临相对区位变化下的物流发展矛盾，而满足新阶段产业发展的新诉求将成为“十四五”期间的重要内容。一方面，在达州市“一核

三轴两翼多点”区域经济布局下，重塑区域发展新优势。推动“极核”引领发展，建设以通川、达川、达州高新区为极核的达州都市区，打造区域发展主引擎，推动“主轴”加快发展，依托交通要道，连接三大县域，打造环核经济圈。另一方面，达川区作为达州市的中心城区，承载着“重塑产业、更新城市”的主要任务，作为服务业发展集聚高地，各类基础设施不断更新，区域品质提升也必然要求物流业的发展与之相匹配。同时，全国两会提出的实现 30 60 双碳目标要求，便捷高效的智慧物流、绿色物流必将成为未来物流发展核心，达川区作为中心城区更应以“人城产”发展逻辑推动物流体系建设，将智慧物流、绿色物流作为发展核心，树立智慧绿色的城市形象，支撑城市用地功能布局不断优化调整，支撑达州市绿色货运配送示范城市建设。

3. 新理念：社会主义现代化强国新征程要求以人为本

十九大以来我国社会的主要矛盾已经转变为人民日益增长的美好生活需要与不平衡不充分的发展之间的矛盾，人民群众对高品质消费品和市场主体对高质量物流服务的需求增长，我国先后出台了《加强农村寄递物流体系建设》《商贸物流高质量发展专项行动计划》《十四五冷链物流发展规划》等文件，提出要在寄递物流、商贸物流、冷链物流等领域，高质量发展，满足人民对美好生活的向往。随着达州市居民消费水平不断提高，新型城镇化的有序推进，城乡居民消费持续升级，生产性、生活性物流需求不断增长，人民群众对便利化、高品质、安全性产品和服务的消费需求也日益旺盛。需求的提升为物流服务供给的标准化、

规范化、高效化提供了更高更多的要求，进一步助推达川区物流业在健全系统要素、优化要素组织、开展网络运营、加强资源整合等方面深入发展，发挥达州市作为城市绿色货运配送工程示范城市在物流配送方面的优势，建设集约高效的城乡货运组织链条，坚持以人为本的新理念，完善“城乡配送”、“商贸物流”、冷链物流等物流服务体系。

4. 高质量：国家物流枢纽布局引领物流业高质量融合发展

随着 2018 年《国家物流枢纽布局和建设规划》的发布，我国正式进入以物流枢纽为核心的高质量发展新时代，将打造“枢纽+通道+网络”的物流运作新体系。达州市作为商贸服务型国家物流枢纽的承载城市，将为达川区物流业的发展带来以下三个机遇与转变：第一，物流枢纽承担着对接国际、联通国内、辐射区域的重责，在国内国际双循环相互促进的新发展格局下，达川区作为达州市核心建设发展区，亟需推进成南达高铁、西达渝高铁等重大项目建设，扩大物流服务网络半径；第二，物流枢纽是引领地区物流节点系统性布局和集约化网络化发展的新手段，达川区需整合区域内部资源，提升物流基础设施的开放型和公共性，加强与秦巴物流园等枢纽设施的联动，强化区内各物流节点之间的联系，全面融入国家物流枢纽服务网络；第三，物流枢纽布局的核心在于发展枢纽经济，是引导产业转型升级的重要支点，达川区物流业发展需融入产城融合、两业融合的发展理念，以产业诉求为导向，合理规划物流服务体系，带动绿色建材、装配式建

筑、智能装备制造等制造业、现代农业发展。

第二节 存在的问题

1. 社会物流成本有待降低

全区乃至全市社会物流总费用占 GDP 比重远高于四川省平均水平，社会物流成本效率与区位优势不匹配，导致过境运输为主，物流吸附能力较弱。农产品加工的季节性物流等尚未得到满足，物流业发展严重滞后于产业需求。现代物流企业要求完善的物流信息系统、电子数据交换技术和货物跟踪系统等在达川区均未广泛应用，而全市整合全社会资源的物流公共信息平台才刚刚起步，也未在达川区实现有效渗透。加之，全区现有物流需求碎片化且进出比例失衡，缺乏行业组织牵头整合资源，导致 50% 以上物流企业存在空载率高居不下的难题，造成企业运行成本提高、服务质量下降、运作效率降低，企业物流成本远高于其他省市。

2. 经济推动作用有待提升

在达川区地区生产总值与物流业增加值之间的相关系数较高的前提下，本报告通过经济增长理论测算了物流业对经济增长的贡献率¹，结果显示，2015-2020 年间，达川区物流产业对 GDP 的贡献率平均为 2.21%，远低于全国平均水平。说明达川区现代物流业对区域经济发展的推动作用还没有得到充分的发挥，仍需加大对物流业的投入力度，使现代物流业在区域经济发展中发挥更大的作用，以物流驱动经济发展。

¹贡献率=物流业增加值的增额/GDP 增额*100%，即物流产业增加值的增量与 GDP 增量的百分比

3. 园区承载空间有待拓展

当前，达川区家居、五金机电、汽车等商贸专业市场引领达川商贸业繁荣发展，随着达州商贸服务型国家物流枢纽和区域现代物流节点城市建设加快，现代物流需求将呈现持续增长态势。与之相配套的现代物流方面，达川区现有物流节点仅达川商贸物流园，公共性仓储仅乐达物流、正伦物流针对日用百货和医药用品持有 0.37 万平方米的仓储面积，全区物流企业零散分布，难以形成集聚效应，不能支撑商贸业未来发展空间，而现有的物流集中发展区未建设区域总体占比不足两成，园区承载空间不足，商贸业聚集发展与物流服务短板间的矛盾日益凸显。尤其在电商物流领域，现有好一新电商物流园，承担了达州市 80% 的快递物流份额，但占地仅 50 亩、建筑面积 30000 平，已达到了园区承载的瓶颈，急需拓展物流空间。同时，冷链物流的需求也日益增长，而冷链物流园区的缺失使得当地的产品无法实现与其他地区一级物流枢纽的对接，只能进行点对点的零散运输；冷库面积及冷藏车数量严重匮乏，使得全区肉类冷藏运输率仅为 39%，远低于全国 57% 的平均水平。

4. 市场主体实力有待提升

达川区物流行业总体仍处于产业链低端，物流企业呈粗放式经营，总体规模较小、业态单一，传统的运输、仓储、汽车挂靠企业占物流企业总量 85% 以上。物流企业运营模式以自销自配的自营物流模式为主，导致企业投资负担重、配送效率不高，第三方物流模式缺失，企业物流的管理建设有待提高，第三方物流企

业培育引进需进一步加强。物流企业发展能级、专业服务能力、技术装备水平、规模化集约化程度、资源整合力度亟待增强，系统集成商和领军型企业严重不足。

目前达川区规模以上物流企业大部分为运输型企业，2020年达州全市16家A级以上物流企业中达川区有5家，且以点对点煤炭运输为主，物流服务方式和手段原始单一，严重缺乏流通加工、信息服务、库存管理、成本控制等物流增值服务。尤其在物流方案设计及全程物流等增值服务上较弱，使物流的速度降低而成本上升，且服务链条短、粗放式经营模式严重制约了物流质量的提升。

表 3-1 达州市各区县 A 级以上物流企业表

所在区县	企业评级	企业名称	主营业务
达川区	3A	达州宏瀚物流有限公司	大宗货物运输
达川区	3A	达州市彭氏物流有限公司	公路运输
达川区	3A	达州市韵达快递服务有限公司	快递物流
达川区	3A	达州市海运运输有限公司	大宗物流、专用物流
达川区	3A	达州瑞翔物流有限公司	大宗货物运输、仓储
通川区	4A	四川顺程物流有限公司	公路、水路、铁路运输、仓储配送等
通川区	4A	四川远鹏投资管理有限公司	公路运输、仓储和配送等
通川区	3A	达州源美冷链物流集团有限公司	冷链物流
通川区	3A	达州市通成物流有限公司	仓储服务、普通货运
高新区	3A	四川达竹物流有限责任公司	园区运营、仓储及配送
高新区	3A	达州达运公路物流港有限公司	专线运输
高新区	3A	达州达运物流有限公司	公路运输、危险品运输、航铁运输、仓储和配送等
高新区	3A	达州瓮福物流有限责任公司	大宗货物运输

5. 城乡配送体系有待加强

达川区城乡配送网络较 2014 年已实现较大完善，但末端基础设施覆盖情况仍存在诸多不足。城市配送中心、乡镇物流配送站、村级配送点以及智能快递柜等基础设施覆盖率较低，距离《四川省 2018 推进电子商务与快递物流协同发展实施方案》提出的城市末端公共取送点和乡镇快递服务网点基本实现全覆盖（2020 年）目标还存在较大差距。仍需进一步打通城乡配送通道，有效降低物流企业运输配送成本，促进达川区名优特农副产品“离乡-进城-出省”。

6. 应急物流体系有待健全

在我国诸多突发事件尤其是 2020 年疫情防控的过程中，发现包含达川区在内的多个地区在应急机制的建立、应急物资保障等方面还存在着一些不足。第一，组织机制不健全。达川区尚未成立应急物流组织机构，在应对突发事件时的组织协调人员大多临时从各单位抽调，各类应急物资的采购、运输、储存、调拨、配送、回收等职能分散在不同部门、地区和企业，尚未形成中央、地方和有关企业之间联动的组织机制，缺乏协调和统一的指挥调度。第二，应急物流企业发展严重不足。专业化的应急物流企业是应急物流体系中的重要市场实施主体，而达川区专门从事应急物流的企业（如应急物流基地、应急物流中心、应急配送中心、第三方应急物流企业等）还相当缺乏。第三，应急物资储备系统不合理。一是基础设施建设相对滞后，达川区既有的物流仓储基础设施极为匮乏，预留给应急物流系统的仓储设施十分不足；二是应急物流信息网络不够完善，信息传递不及时，缺乏信息发布

和共享平台，难以准确掌握紧急情况详细资料及所需应急物资的生产、分布和需求状况等。第四，法律法规及政策建设薄弱。达川区在应急物资采购、储备到应急物资运输、调拨、配送以及应急物资的组织设立等各方面，仍缺少相应的法律法规基础。

7. 物流发展环境有待优化

物流业是涉及多个部门的综合性产业，物流产业的发展强烈依托于政府引导，而达川区口岸与物流中心起步晚，作为 2019 年机构改革后新成立的服务组织，营商环境塑造步伐相对缓慢，资源配置、资金投入分散等问题还需要长时间积累探索，才能实现对物流的规范化管理，对物流业规划、引导、扶持和协调，以综合部门的形式建立共同推动机制，统筹协调全区物流业发展。当前，达川区服务业整体开放程度较低，合理的市场竞争格局未形成，弱化了竞争机制对行业的调节和资源配置作用，物流业的发展优势不突出。全区供应链管理理念、现代化物流管理技术尚未在达川区物流领域全面推广应用；货运标准化程度、专业化水平方面仍有较大改进空间，甩挂运输、驼背运输和托盘共用系统等先进运输组织方式应用不足。亟需政府出台导向性强、专业配套的物流业发展政策，引导物流业有序发展，提升物流业在国民经济中的支撑力度，形成区域经济发展新动能。

第四章 定位及目标

第一节 指导思想与原则

1. 指导思想

精准把握“一带一路”倡议、西部陆海新通道、成渝双城经

济圈等政策机遇，积极响应国家及区域关于推动物流枢纽网络建设，聚焦物流高质量发展的政策导向，深入贯彻落实达州市第五次党代会以及达川区第三次党代会会议精神中对加快推进达川区现代物流发展的最新工作要求，围绕建成“成渝地区双城经济圈北翼振兴战略支点”“建设现代服务业集聚发展高地，打造城市型经济先导区”的区域发展定位，坚持专业化、网络化、智能化、绿色化的物流发展理念，以深化巩固物流降本增效成果、增强物流主体活力、提升行业效率效益水平、畅通物流全链条运行作为目标。打造布局合理、配套完善、服务高效的具有达川特色的现代物流产业体系，促成物流业与现代农业、商贸服务等产业和区域经济联动发展的新格局，推动达川区社会经济可持续发展，实现由农业大区向城市经济核心区的转变，为达州市培育新的发展动能、全面实现经济高质量发展提供有力支撑和保障。

2. 主要原则

政策引导，市场推进。以国家宏观政策核心统领，四川省、达州市区域物流业规划为指导，达州市空间规划为基础，达州服务业专项规划为支撑，强化政策在规划统筹、政策扶持、行业调控、标准推广等方面的鼓励、引导和支持作用。同时充分发挥市场资源配置的基础性作用，鼓励企业尤其是核心企业创新物流运作模式，提高服务质量，增强企业竞争力，扩大市场占有率。

适度超前，重点突破。结合国家、区域总体规划及物流发展需求，以及国家特点支持物流方向，以适度超前的战略眼光，高要求、高标准规划建设，重点聚焦推进园区建设、壮大市场主

体、建设集约化平台等重点领域，发挥物流规划的引导、控制、展望作用，突出物流先行、引领经济、带动产业，补齐达川区经济发展短板，为建设现代服务业集聚发展高地，打造城市型经济先导区，奋力打造成渝地区双城经济圈北翼振兴战略支点贡献达川物流力量。

创新驱动，标准引领。践行创新发展理念，主动融入国家全方位对外开放大局，以达州入选商贸型国家物流枢纽承载城市等重大战略政策优势为契机，推进物联网、大数据、云计算、人工智能等技术在物流业的应用，加快物流信息化、标准化建设，形成一体化运作模式，提高物流系统的运作效率，提高关联产业层次和水平、增强区域核心竞争力。

产业联动，以产促城。立足达川资源禀赋和发展战略，基于物流与产业的相互依存关系，以聚集优势资源、壮大特色产业为目标，有侧重、有选择的进行物流设施、通道、平台建设，推动产业结构优化和规模扩张，实现物流业与农业、商贸业等关联产业融合发展，提高供应链管理水平和水平。以产促城，以城带产，以物流业高质量发展带动区域能级全面提升，实现“人城产”融合发展新格局。

集约高效，绿色发展。推动物流资源有效整合配置，优化物流网络结构布局，加快打造现代物流集聚区发展，促进达川区物流业向集约、高效方向发展。倡导绿色物流理念，鼓励应用物流信息化、智能化、低碳化技术和装备，支持物流业节能减排，促进物流业走上绿色低碳的可持续发展之路。

第二节 发展定位

在国家战略布局和区域经济发展形势中,达川区物流业应充分挖掘区域资源和产业优势,把握成渝地区双城经济圈建设、达州南充组团川东北省域经济副中心建设、达州商贸服务型国家物流枢纽建设重大机遇,通过多层次物流服务体系建设,统筹协调、创新突破,实现物流业与制造业、商贸服务业联动发展,围绕有力支撑两大国家级重点项目和创建一个物流示范区(两大支撑一个示范),将达川区建设成为达州市建设国家商贸服务型物流枢纽和打造全国城乡高效配送试点城市的重要支撑,达州市现代物流创新发展示范区,为建设现代服务业集聚发展高地,打造城市型经济先导区构建强劲支撑。

1. 建设达州商贸服务型国家物流枢纽的重要支撑

依托万达开川渝统筹发展示范区建设,充分发挥达川区商贸专业市场集聚优势,积极对接万州、开州等地商贸产业资源,形成万达开区域商贸业联合发展态势,并通过进一步规范商贸市场仓储和物流管理体系,加快融入国家物流枢纽集疏运体系,形成万达开区域物流和商贸业一体化发展格局,构建达州商贸服务型国家物流枢纽经济发展高地,形成对达州商贸服务型国家物流枢纽建设的重要支撑,推动成渝双城经济圈发展。

2. 建设全国城乡高效配送试点城市的重要支撑

依托达川区产业优势,发挥达州市中心城区地理条件,落实国家城乡高效配送试点城市相关要求和发展目标,通过完善物流基础设施、大力推广新能源车和标准化托盘应用、提升物流信息

化和标准化、提高车辆满载率、强化车辆通行管控，推动达州城乡高效配送体系建设在达川区率先推广应用，并争取全国城乡高效配送试点城市示范工程项目，全面引领川东北地区城乡高效配送体系建设。

3. 达州市现代物流创新发展示范区

远期规划以创建商贸服务型国家物流枢纽发展核心区、空铁公多式联运示范区为契机，推进达川区物流企业特别是规上物流企业参与创建创新合作联盟，共同探索应用物联网、云计算、大数据、人工智能等新一代高新技术，推动电子商务、金融、互联网等产业与物流业的融合，推动无车承运平台、城市共同配送等新兴物流业态的创新发展，着力构建开放、便捷、绿色、智慧的“互联网+高效物流”体系，努力把达川区建设成为现代物流发展环境好、物流支撑城市发展作用强、物流民生服务水平高的达州市现代物流创新发展示范区。

第三节 发展目标

1. 节点设施建设基本完善

物流基础设施短板基本补齐，内外通道网络更加完善，物流节点空间布局合理，初步实现物流运输高效畅达，到 2025 年区域物流空间布局体系初显雏形，基本形成功能齐全、科学集约的物流设施空间布局体系，物流业发展水平显著提升，物流业在全市物流发展格局中占据重要位置。

2. 物流产业发展提质增效

引导现代物流管理理念和先进信息技术装备的应用，鼓励物

流资源和功能整合创新，着力提升物流信息化、专业化、标准化建设。以政策标准为先导，以物流基础设施与网络建设为支撑，以开放性公共服务平台为手段，激发市场活力，促进物流产业发展提速增效。到 2025 年，物流业增加值年均增长 8%左右；物流业增加值约占 GDP 比重 4%；社会物流总费用占 GDP 比重下降至 14.5%左右。

3. 城乡配送体系优化完善

到 2025 年，建设一批设施先进、功能完善、管理规范、运作高效的配送中心和末端网点直通快捷的农村配送网络，形成县乡村三级配送服务网络，实现区域配送的全面覆盖；鼓励城乡配送运行效率提升，通过提升配送车辆满载率，推动各类配送资源协同共享、推动配送与供应链深度融合；加强技术标准实施应用，提高标准托盘、标准化配送车辆占有率到 30%，向标准化、绿色化、信息化发展；研究制定城乡高效配送车辆通行管理政策，构建配送车辆高效运行环境。

4. 现代物流企业发展壮大

在多式联运、电商物流、城乡配送等达川区重点发展的物流领域，强化区内现代物流企业培育、争取引进全国性物流百强企业，推动全区物流企业提档升级，发展壮大区内配送物流企业，引导企业开展等级评定、升规入统。到 2025 年，全区引进、培育一批辐射范围广、服务能力强的国家 3A 级物流企业 7 家以上。

表 4-1 达川区现代物流业发展主要指标

指标分类	指标内容		2021 年	2023 年	2025 年
物流产业提质增效	全区物流业增加值年均增长率（%）		开展前期数据统计	8	
	社会物流总费用占 GDP 下降比重（%）		开展前期数据统计	至 14.5 左右	
城乡高效配送建设	配送网络建设	市、县、乡、村级物流节点覆盖率（%）	不低于 60	不低于 80	实现全覆盖
	运行效率提升	配送企业往返满载率的加权平均值（%）	开展前期数据统计	30	40
	技术标准应用	城市标准托盘数量占城市托盘数量的比例（%）	开展前期数据统计	10	30
		标准化配送车辆数量占城市配送车辆的比例（%）	开展前期数据统计	10	30
	发展环境塑造	车辆通行管理政策制定	开展前期规划研究	制定并发布相关文件	落实相关扶持政策
企业发展壮大	引进/培育 3A 及以上物流企业数量（家）		5	6	7

第五章 物流空间布局规划

第一节 物流空间布局原则

1. 与物流需求空间分布形态相适应原则

城市物流节点空间布局应以城市物流需求空间分布形态为依据。通过对城市各产业空间布局现状及城市总体规划进行分析，研究城市物流需求空间分布，预测出未来物流需求空间分布发展趋势，在此基础上进行城市物流节点空间布局的合理规划，以适应城市物流需求发展的需要。

2. 与城市发展及用地条件相适应原则

依据《达州市城市总体规划（2011-2030）》内容，对城市发展的功能分区以及城市远景规划中各功能区域进行分析，在城市中长期土地利用规划的基础上，充分考虑用地条件的适合性，

与城市土地利用属性保持高度的衔接,选择合适的物流节点空间布局,以适应城市功能发展的需要。

3. 与城市综合交通网络布局相适应原则

依据《达州市“十四五”综合交通运输发展规划》内容,考虑城市物流节点的布局应与城市综合交通网络布局相适应,布局在城市边缘且交通条件较好的地方,减轻城市内部货运车辆对城市交通造成的压力,并且适当增大物流服务半径,适应城市发展,促进城市交通网络的构建和完善。

第二节 物流节点布局体系

为了实现达川区物流发展战略定位和战略目标,综合考虑达川区城市总规、综合交通通道分布及物流需求分布,达川区在2021年-2025年期间,加快物流产业转型升级,引导物流产业集聚发展,构建以专业化、集约化、网络化、信息化的多层次物流服务体系。以“中优、西拓”为指引,优化中心城区物流设施、拓展西部区域物流发展,加快物流产业升级,构建以专业化、集约化、网络化、信息化的多层次物流服务体系,全面实施“一个核心,三个中心,多个末端服务点”多层次物流体系,为达川区建设区域物流节点提供坚实的物流保障,整体形成“1+3+N”的区域物流空间布局体系。



图 5-1 达川区三级物流网络体系

一个核心，即秦巴智慧物流园：以联通现代物流产业链，打造智慧物流新业态为战略目标，积极探索产业+城市融合发展新模式，提供统仓统配、车源信息、货源及资金流、大数据金融等创新配套服务，全面推动达川现代物流产业共享化、产业智慧化、跨界融合化，提高流通效率，降低物流成本，带动达川商贸物流业转型升级。

三个中心，即中部大宗物资物流中心、西部冷链物流中心、东部电商快递物流中心：中部大宗物资物流中心以渡市站、百马产业新区为依托，充分利用达巴铁路与襄渝铁路接轨及渡市站铁路专用线优势，加快建设大宗物资、原材料、建材、农产品、工业品等公铁联运物流中心，充分辐射巴中、衔接广元、联动万州。西部冷链物流中心以哈姆林甜橙、米城大米、龙会花椒等农业产业为依托，充分利用管村道路交通及地理居间优势打造以农副产品冷链仓储运输、流通加工、交易为主的农副产品物流基地，通过辐射巴中、大竹、渠县、营山等地打造“万达开”重要的农副产

品集散地。东部电商快递物流中心以辖区内快递、药品、快消品等行业仓储配送资源优势为依托,在小河嘴片区或达川大道三段延线加快建设具备智能分拣能力的仓储配送中心,同时通过规划建设电商快递线下体验购物中心及快消品仓储式卖场促进商贸物流融合发展,提升城区综合竞争力。

N个末端服务网点:以三大物流中心为支撑,在各社区、各乡镇设立电商快递及配送服务网点,在各农业产业基地设立预冷周转库,在各工业集聚区设立服务站,努力实现“最后一公里”发展目标,积极践行“工业品下乡、农产品进城”经济发展战略。



图 5-2 达川区现代物流业“1+3+N”空间布局图

1. 秦巴智慧物流园

(1) 总体定位：以创建万达开川渝统筹发展示范区和全国商贸服务型国家物流枢纽承载城市为契机，充分发挥达川区域交通优势，充分挖掘和释放现代物流发展潜力，打造集仓储配送、专线物流市场、智慧电商云仓、线下+线上新零售、智慧物流总部基地、快消品仓储式卖场和电商快递线下体验购物等配套服务为一体的综合型智慧物流园区，带动川渝地区现代物流产业集聚、智慧发展。

(2) 功能定位：规划建设智能仓配中心、快递分拨中心、万达开联运中心、冷链物流中心、信息服务中心、电商直播中心和智慧物流总部基地等。

(3) 重点产业：规划将划分为四大产业来指导产业落地，包括综合配套服务产业、总部经济、数字物流产业、基础金融服务产业等。

(4) 规模建议：规划用地面积约 100 亩。

(5) 选址建议：达川区小河嘴片区。

2. 中部大宗物资物流中心

(1) 总体定位：充分利用渡市铁路专用线连接达巴铁路、襄渝铁路的优势，辐射百马产业新区产业物流需求，发展大宗物资、原材料、建材、农产品、工业品等公铁联运物流中心，充分辐射巴中、衔接广元、联动万州。同时布局应急物流产业基地，充分保障达川西北山区洪涝等自然灾害的应急物资调配。

(2) 功能定位：规划六大核心功能区，即货运仓储区、综

合物流区、展示交易区、信息服务区、生活配套区、应急物流区。

(3) 重点产业：发展铁路货运、大宗物流、农产品物流、工业品物流、应急物流、综合服务、展示交易、办公、餐饮、住宿等。

(4) 规模建议：园区建议占地 80 亩以上。

(5) 选址建议：选址建议以渡市铁路场站为基础，周边有铁路专用线、铁路货运场站等存量资源，可服务达川区铁路物流需求。

3. 西部冷链物流中心

(1) 总体定位：立足达川区西北片区哈姆林甜橙、米城大米、龙会花椒等农业产业的物流需求，大力发展农副产品冷链仓储运输、流通加工、交易等，同时服务该片区农业园区，助力实现“工业产品下行，农业产品上行”，以此推动达川区对外开放、产城融合发展，并依托管村道路交通及地理居间优势等，实现与主城区核心一体化发展，服务于达州市，辐射川东北巴中、大竹、渠县、营山等地，打造“万达开”重要的农副产品集散地。

(2) 功能定位：规划货运仓储区、快递分拨区、流通加工区、冷链物流区、展示交易区、信息服务区、生活配套区。

(3) 重点产业：重点服务综合型物流企业、货运公司，开展农副产品、冷链、快递等货运商品的业务，发展冷链物流、快递物流等产业。

(4) 规模建议：规划面积建议 60 亩以上。主要建设冷链仓储区、分拣加工区，重点服务于农产品物流的集散和农产品初加

工。

(5)选址建议：规划中心选址管村，距达州主城区约 18km，距达阆高速约 2km，可覆盖达川西北区域的金檀镇、赵固镇、米城乡等区域。

4. 东部电商快递物流中心

(1)总体定位：重点依托区内快递、药品、快消品等行业仓储配送资源，加快建设具备智能分拣能力的仓储配送中心，同时通过规划建设电商快递线下体验购物中心及快消品仓储式卖场促进商贸物流融合发展，立足资源特色化、物流产业化、流通信息化的优势，辐射达川区北部片区、中心城区，为城镇居民生产、生活提供仓储、配送等服务。

(2)功能定位：建设快递物流服务区、电商仓储配送区、电子商务区及创业孵化区，应急仓储、中转、配送区，以及配套综合服务区。主要提供快递、第三方物流、仓储、普通货物运输、货运物流信息交易等综合服务，并采用集约化、规范化、智能化管理模式。

(3)重点产业：围绕日用日化、果蔬粮油、医药制品等方向，以承接、整合达州市城市生活消费品等大量物流需求为重点，提供仓储、快递快运、城乡配送、信息服务、物流金融、商务办公、展示交易等综合服务，建设具备统仓统配供应链服务模式的都市物流中心。

(4)规模建议：规划用地面积约 80 亩。

(5)选址建议：拟选址小河嘴片区或达川大道三段延线，

位于达州市中心城区内，可覆盖达州市石板街道、斌郎街道、明月江街道等区域，紧临达州市高新区和经开区。

5. N个末端服务网点

（1）节点选址：服务点主要选址于城市商务区、居民社区、乡村场镇区域，物流企业可自建点部或智能终端，也可考虑与便利店等经营业主合作经营。

（2）发展定位：配送服务网点作为达川城乡配送体系中的末端节点，努力实现“农村物流配送‘最后一公里’”的发展目标，以及积极践行“工业品下乡、农产品进城”。配送服务网点主要考虑到便民、利民物流服务，包括服务体验、电商配送、快递服务等基本功能。

（3）节点规模：单一物流服务点设置在30-100平方米左右。

（4）集疏运体系：基于达川区城乡路网完善，依托3条主线（石桥线路，赵家线路、麻大亭线路）和10条支线，形成覆盖达川区24个乡镇（街道）的“网状”城乡配送网络，以此服务于终端消费者需求，并采用新能源配送车辆，在达川全区考虑配套充电桩、充电站设备。

第三节 物流通道布局体系

依托达川区五向对外开放通道，发展“人”字型物流通道经济。通过规划先行、加快物流设施建设以及加大招商力度等措施，建成一批布局合理、功能完善的核心物流基地，显著提升物流通道带来的社会效益，增强经济发展动力，推动达川区与周边的“经济通道”向“通道经济”转变。



图 5-3 达川区“人”字形物流通道经济图

1. 发展西北向通道经济

以恩广高速、达巴广铁路为通道，中部大宗物资物流中心为支撑，以大宗物资及农副产业为依托，发展大宗物资、原材料、建材、农产品、工业品等公铁联运物流中心，充分辐射巴中、衔接广元、联动万州。大力发展以广元、巴中、达川、开江、万州为节点的沿线通道经济。

2. 发展东西向通道经济

以达万铁路、营达高速为通道，以西部冷链物流中心为支撑，以哈姆林甜橙、米城大米、龙会花椒等农业产业为依托，充分带动达川区西北片区农业产业发展，辐射川东北巴中、大竹、渠县、营山等地，打造“万达开”重要的农副产品集散地。大力发展以营山、达川、开江、万州为节点的沿线通道经济。

第六章 发展方向与主要任务

第一节 优化空间功能布局，完善物流基础设施

按照达川区的“一核两区六组团”总体战略布局，依托达州市商贸业核心聚集区的先天优势，将达川区加快打造成为现代物流创新发展高地，着力推进全区现代物流业高质量发展。

新增建设“1个物流核心+3个物流中心+N个末端服务点”的“1+3+N”区域物流空间布局体系。加快启动建设秦巴智慧物流园、西部冷链物流中心，合理布局服务区域重点产业功能区和城市配送集散分拨需求的末端服务站点，建设完善服务大型商超、小型零售门店和终端消费者的城市末端配送服务点。坚持集约节约用地原则，严格执行规划定位，优化调整功能布局，加快完善服务配套，确保新建物流节点设施达到“区域功能化、管理现代化、运作标准化、装备自动化、结算电子化、服务专业化”的“六化标准”，推动达川区物流业提档升级，向集约发展方向转变。

第二节 推广先进运作模式，增强物流组织效能

1. 创新快递物流模式

推动快递末端投送模式变革创新，依托城市配送末端节点设施网络，引导企业通过智能自提柜、“代存代取”等方式实现快件投递；支持大型快递企业或第三方公共平台在城乡社区、学校、医院等区域的末端配送站设立快递服务代理点；加快制订快递运输车辆选型标准，引导快递企业使用标准化集中配送车辆从事快件运输。

2. 构建电商物流体系

以达川区被确定为四川省首批农村商务信息服务试点县（区）为契机，坚持“以互联网+农村市场”为抓手，进一步深化农村电子商务应用，发挥示范效应带动全区电子商务产业化、规模化、规范化发展。

加强电商物流公共服务设施建设，基于电商物流规模的持续扩大与好一新电商物流园区承载能力的限制，急需拓展物流空间，对好一新电商物流园进行搬迁、扩建，以此为契机整体规划建设电商物流分拨中心、乡镇村电商服务站、物流配送点等多级电商物流体系；全面提高运营水平，鼓励物流企业运用物联网、大数据等先进信息技术和自动分拣、自动导引车辆、自动化立体仓库、自动化装卸系统等物流装备技术进一步提高运营效率。

积极推动电商与社会物流资源融合发展，引进培育一批服务质量好、管理水平高的电商物流供应链企业，支持物流企业围绕电商服务需求优化业务流程、创新服务模式、提供专业服务、建立信息平台，构建智能高效便捷的现代电商物流体系。

3. 试点城乡共同配送

全面深化城乡共同配送试点，整合优化现有物流资源，着力提高配送效率降低物流成本，以现代信息和物流技术为支撑，加快建设“县—乡—村”三级配送物流站点，打造达川区城乡共同配送物流体系，以此配合达州市构建效率高、功能强、周转快的三级节点物流网络体系。建设以达川区商贸物流园等重点物流园区为主的一级网络；以域内现代物流中心、县域转运基地为依托打造二级网络；探索多元主体参与，建设以满足商业网点、商务楼

字、企业及社区居民的商品配送需求的配送站为主的三级网络。

建立共同配送企业联盟（公司），整合县域现有快递、物流资源，组建达川区共同物流配送联盟，支持电商企业、快递企业、公路运输企业与城乡企业开展战略合作，构建规模化、标准化、专业化城乡配送“大车队”，大力推行“统仓统配”、“多仓共配”等仓配一体化运营模式，大幅提升集中（共同）配送率。此外，建设共同配送信息平台，在快递集散中心、快递网点及运输体系内延伸仓储配送平台、农产品电商平台，形成城乡物资物流供应链一体化服务平台

支持专业配送中心标准化建设及改造，建设存储、转运、停靠、卸货等保障的基础设施。鼓励配送企业与现有的公共服务机构、连锁商业机构及社区物业开展合作，释放运力资源，减少对土地资源相对紧张的主城区土地的利用。重点鼓励通过战略合作、自建网络、发展末端自提配送模式等的实施主体，提升末端配送效率与服务质量。

4. 大力发展冷链物流

聚焦全市千亿产业集群，服务到 2025 年达川区拟建成的 1 个国家级产业园区（乌梅国家级现代农业产业园）、3 个省级现代农业园区（青花椒现代农业园区、双庙蔬菜现代农业园区、万家优质粮油现代农业园区）以及 10 个市级现代农业园区所产生的大量本地特色农产品外销的冷链物流服务需求。尽快启动西部冷链物流中心的冷链物流项目规划，结合农产品优势，延链、强链，拓展市场空间，打造一批冷链产业集中发展区。全面夯实达

川区农产品冷链物流设施基础,加速构建生鲜农产品冷链服务体系,以保障达川特色农产品“从田间到餐桌”的质量安全,助力达川区构建“现代农业发展新格局”,实现从农业大区向农业强区的跨越。

5. 探索完善应急物流

为加强严重自然灾害、突发性公共卫生事件、公共安全事件及军事冲突等突发事件下对物资的紧急保障,达川区现有物流体系尚不足以应对突发事件的物流需求,需进一步完善应急物流组织机制、应急物流人员的管理、应急物资的储存与管理、应急物流中心的构建和应急物资的运输与配送等。进一步提升达川商贸物流园应急服务能力,在中部大宗物资物流中心预留仓储用地,确保应急物资储备保障;从物资包装、放置位置、物资形态等多方面增强应急物流储备物资的整体活性,以提升应急物流运转效率;建立军民结合的应急物流指挥体制,确保在应急状态实现统一有效的指挥;对应急物流进行系统化、标准化、信息化建设,实现应急物流整合优化、系统标准、顺畅高效运行。通过衔接达州市救灾物资储备库,初步形成物流网络比较完善,面临突发事件可以快速响应,物资高效率转运的重要物资储备中心及调控体系。

6. 提倡发展绿色物流

配合达州市绿色货运配送示范工程建设工作,建立职能明确、协同高效、监管有力的城市绿色货运配送管理体制和运行机制。加强区域货运配送节点设施规划建设,优化完善城市配送车

辆通行管控政策，加快标准化新能源货运配送车辆更新改造，创新发展城市货运配送组织模式，强化城市货运配送领域市场监管等作为重点领域。依托先进物流技术装备实现物流各环节的绿色化发展；优化配置各类运输方式，大力发展甩挂运输、驼背运输、共同配送、统一配送等先进物流模式，提高物流组织效能和储运工具运载效率；构建以危险品仓储运输管理为重点的物流安全管理系统、以提高器具标准化和包装物循环利用水平为重点的低环境负荷循环物流系统、以开展废旧电子产品、家电、汽车等废旧产品回收为重点的逆向物流体系，不断增强物流运行安全和节能减排能力，推动现代物流业健康可持续发展。

第三节 优化物流营商环境，壮大物流市场主体

深化完善物流管理体制，统筹管理资源，加快诚信体系建设，形成公平透明的市场规则，引导行业健康有序发展，统筹区域物流产业投资、融资、开发、建设。一方面，降低企业运行成本，通过落实税收优惠政策，降低用地成本、制度性交易成本以及企业融资成本等途径，鼓励、支持、引导物流企业发展壮大。另一方面，按照“扶大、扶优、扶强”原则，积极培育本土大型龙头物流企业，支持企业技术改造和物流设备升级，积极开展技术和模式创新、鼓励企业拓展国内外市场等途径塑造更高标准、更高水平的物流服务。利用信息平台搭建，整合中小物流企业，提高物流市场集中度，鼓励达川区现有的运输、仓储等传统物流企业向上下游延伸服务，推进物流业与区域其他产业的融合发展。

通过良好的营商环境塑造，增强对重点企业引进的吸引力

度，形成一批技术水平先进、主营业务突出、核心竞争力强的大型现代物流企业集团。

第四节 塑造物流品牌引领，助力外向型经济提速

达州是成渝经济圈人口、经济体量最大地级市，是万达开川渝统筹发展示范区的核心城市，而达川区作为达州市物流业核心承载区，以及川东北重要的物流资源聚集区，具备以物流业发展为引擎引领区域经济开放发展的条件，助力达州市建设成为秦巴地区产业经济高质量发展的重要引擎、成渝地区双城经济圈一体化发展重要支点、以及西部地区融入全球供应链网络的重要节点。

通过达州商贸服务型国家物流枢纽通达全球的通道网络、以及支撑国际物流保税物流中心（B型）建设，发挥万达开川渝统筹发展示范区内达州机场、万州港、开州港等枢纽场站的集聚效应和辐射作用，遵循区域经济“点轴开发理论”，以商贸为引领、以产业为依托，构建以枢纽为核心、达州市为中心节点、辐射秦巴区域协同发展的枢纽经济格局。充分发挥达川区路网畅达、商贸繁荣、资源丰富的优势，以物流枢纽核心承载区打造枢纽经济核心承载区，逐步扩展以达川区为中心节点，形成串联秦巴地区主要城市和产业带的交通运输大通道，以交通带和产业带为轴线进行开发，带动秦巴地区具备禀赋优势且与物流枢纽相适应的产业协同化发展，形成更具竞争力的产业圈和经济圈，抱团发展，打造秦巴地区特色品牌，以集群化的优势参与国际产业分工合作。

通过达川区域内物流设施和服务功能的完善,打造秦巴区域物流品牌,实现物资流通更便捷,运输成本更低廉,加速人流、商流、资金流、信息流等在达州市、秦巴地区以及欧洲、东盟主要国家之间的流动和交换,推动达川区优势产业延长产业链条,扩大国际影响力。

第五节 加快物流信息化建设,提高物流标准化水平

加强物流信息化建设,推动物流信息公共平台发展,强化物流园区与生产制造商贸企业、物流企业、管理部门及统计企业之间的互联互通,实现园区基本信息、运输车辆基本信息、营运动态信息、电子运单信息、信用信息、增值服务信息、监管信息等各类信息共享交换,实现物流资源高效配置、业务模式优化创新。推动物流园区、港口等物流重要枢纽节点企业信息化建设,形成涵盖园区管理、运输交易、生产调度、客户服务、信用管理、金融服务等领域的信息系统,利用大数据技术加强区域物流市场的实时运行监测和动态经济分析。

制定物流标准化推进政策,鼓励企业参与物流相关标准的制定与实施。大力推广普及标准化托盘,为带托运输提供绿色通道,提高货物交割效率。推进叉车、货架等物流设施设备的标准化改造,促进作业流程的有效衔接。对接国家交通运输物流公共信息服务平台中交通运输物流信息互联共享标准,加快在物流行业信息化应用中的落地推广。针对区域传统物流企业,开展具有地方特色的物流标准化工作,鼓励探索企业内部管理和货运服务的标准化运作流程制定。

第七章 重点工程

第一节 物流基础设施建设工程

依托“1+3+N”的区域物流节点空间布局，打造达川区物流基础设施平台体系。推动物流设施集群化、标准化、现代化建设，加快区域零散物流业向物流园区、中心及场站聚集，引导现有物流设施平台转型升级，扩展服务功能、强化服务能力。

专栏1 达川区基础设施建设工程

秦巴智慧物流园建设工程。近期启动秦巴智慧物流园前期规划工作，在城区可建设用地内进行选址，广泛征求物流企业意见，以园区的功能定位为导向制定园区规划，并根据园区规划选定园区主导建设企业，细化园区功能分区，正式启动园区建设工作；远期集聚达川 60 余家各类物流企业集中入驻办公，初步形成规模集聚发展，同步是出台总部经济政策，逐步吸引达州及周边其他区（县）企业入驻办公，扩大产业集群。

中部大宗物资物流中心建设工程。近期启动中部大宗物资物流中心规划建设工工作，以渡市站、百马产业新区为依托，确定选址后引入第三方物流企业，建设普通仓储、停车配套等主要基础设施，优先满足达州工业园原材料产成品中转和停车配套等问题；远期针对先进制造业发展需求，招引入驻电子信息等领域专业物流服务商，拓展原材料采购、国际货代、贸易结算等增值物流服务，打造专业高标准的配套物流服务中心。

西部冷链物流中心建设工程。近期启动西部冷链物流中心选址工作，充分考虑临近哈姆林甜橙、米城大米、龙会花椒等农业产业聚集地，建设冷链仓储、冷链副食交易市场等基础设施，发展农副产品冷链仓储运输、流通加工、交易业务，打造“万达开”重要的农副产品集散地。

东部电商快递物流中心建设工程。在小河嘴片区或达川大道三段延线加快建设具备智能分拣能力的仓储配送中心，加快启动前期规划、基础设施建设与项目招商工作，引导达川商贸物流园中零散物流配送企业向中心聚集，以区内快递、药品、

专栏1 达川区基础设施建设工程

快消品等行业仓储配送资源优势为依托，同时通过规划建设电商快递线下体验购物中心及快消品仓储式卖场促进商贸物流融合发展，提升城区综合竞争力。

城乡智慧配送末端服务点建立工程。整合全区物流企业资源，在“东部、西部、南部”三大片区的乡镇建立城乡智慧配送物流站点，实现物流配送服务到乡镇，着力解决物流配送“最后一公里”问题。同时，加快其它城乡配送基础设施建设，建设符合城市配送需求的停车场和货运通道。

“退城入园”工程。为改善城市交通、规范市场秩序，制定物流园区入驻企业税收优惠政策和主城区物流设施搬迁及改造计划，引导现有小型货运物流公司、零散分布的物流设施、单一物流企业入驻秦巴智慧物流园。并引导园区制定切实可行的入驻实施方案，发挥聚集效应，实现物流市场的规模化、规范化发展。

第二节 物流服务能力拓展工程

以构建内外联动、四向通达的深度融合开放新格局为指引，全面推进公、铁、空物流通道建设，着力提升通道的通行能力和通行效率。加快现有物流园区的“物贸分离”进程，扩大园区可用面积，促进产业聚集发展，提升专业化物流服务能力。提高达川区的开放效应，有效拓展物流服务辐射范围。

专栏2 物流服务能力拓展工程

公路建设工程。进一步提升达州机场大道建设进度，加快营达高速等省市重点交通项目建设，扎实推进“四好农村路”全国示范区创建。鼓励应用新模式、新技术提升区域公路货运配载和配送效率，完善路网衔接，推动传统服务升级。

冷链物流服务功能提升。充分考虑达川区重点现代农业园区的服务需求，重点建设中南部大宗物资物流中心中的大宗农产品加工仓储贸易基地、西部冷链物流中心。以项目为引领，强化冷链物流企业引育、提升服务标准化信息化水平、并根据达川区农产品的季节性特征，鼓励企业自建冷链设施服务开放共享。

应急物流服务能力拓展。按照平时生产、急时应急的要求，整合达川商贸物流园、

专栏2 物流服务能力拓展工程

大型仓储中心、河市坝货运站场现有资源，进行应急能力改造。建立健全生活物资应急保障体系，并在中部大宗物资物流中心等新建物流设施中预留应急物流仓储用地，拓展达川区应急物资的临时筹措、仓储、集配和中转等物流功能，同时配合达州市救灾物资储备库建成达川区重要的物资储备中心及调控体系。

第三节 城乡配送体系建设工程

依托达川区产业优势、区位条件，发挥达州市中心城区地理条件，落实国家城乡高效配送试点城市相关要求和发展目标，通过完善物流基础设施、大力推广新能源车和标准化托盘应用、提升物流信息化和标准化、提高车辆满载率、强化车辆通行管控等措施，初步建立高效集约、协同共享、融合开放、绿色环保的城乡高效配送体系和达川区“县—乡—村”三级城乡共同配送物流体系，积极准备申报全国城乡高效配送试点城市。

专栏3 城乡高效配送体系建设工程

城乡高效配送试点工程。逐步推行乐达物流等重点配送物流企业开展与多个商贸流通企业的合作，通过“多用户共同配送”模式建设的城乡共同配送中心，对城市商品实施统一配送、统一监管的高度共同化、集约化配送模式。整合标准化仓储设施，设立统一监管的“城市集中配送示范区”，引导第三方物流企业建立多用户共同配送中心，统一存储管理供货商货物，再由标准化集中配送车辆配送至多个商贸流通企业在全市的不同门店。城市共同配送试点工作的启动可由部分企业逐步纳入的方式推进，在五年规划期内探索共配的试点工作模式，开展连锁零售业的集中配送，率先突破世纪隆等超市卖场、便民连锁、百货零售等主要商业业态，远期逐步向全区、全市范围扩张，覆盖电子商务、批发市场、专业卖场、餐饮等其他业态。

“县—乡—村”三级配送体系建设工程。打造1个区级城乡共配物流中心，24个乡镇（街道）共配节点，并在辖区内选取2个村，打造村级配送试点站，提供快递

专栏3 城乡高效配送体系建设工程

收发等服务，由乡镇快递网点直接配送到村级末端站（点），以此实现辖区内县、乡、村末端网点全覆盖。

城乡智慧物流配送企业联盟建设工程。组建达川区城乡智慧物流配送联盟（公司），实行“1+N”模式，即建立以达川区物流快递协会为载体，“三通一达”、第三方物流为依托，逐步拓展到交通运输、商贸流通等领域企业，实现物流配送“五个统一”，即统一场所、统一平台、统一车辆、统一配送、统一支付。

城乡智慧物流配送信息平台建设工程。以溪鸟共配系统为基础，加快构建城乡物资物流供应链一体化服务平台，参照干支线网络运输信息管理系统，实现对所有网点的管理，同时接入具备B2B、B2C功能的电商平台，实现线上线下O2O模式，促进货源、车源、物流服务等信息的高效匹配，以此实现农产品进城、快递件下乡、车辆运输等实时管理。

标准化新能源货运配送车辆更新改造工程。按照“外观整洁、标志清晰、喷涂统一”的原则积极推进城市货运配送车辆外观标识统一；出台购买和更换新能源配送车辆的财政补贴政策，在上牌、停车、通行、年审年检等环节实行区别于燃油车辆的通行优惠政策；对不符合技术规范的城市货运配送车辆，采取通行限制、行政处罚、退出补贴等形式，有计划引导既有车辆退出市场；加快补气、充电桩等基础设施建设，保障标准新能源货车更新改造应用推广。

标准化托盘推广应用工程。选择大型物流企业、物流园区开展物流标准化试点工作并逐步推广，鼓励其应用1200mm×1000mm标准托盘和600mm×400mm包装基础模块，促进包装箱、周转箱、集装箱等上下游设备的标准化，同时开展相关标准设备的租赁回收等循环共用业务，探索基于标准化的托盘循环共用模式和规则，并同步推进库内装卸配套设施的标准化改造。

第四节 物流信息平台建设工程

加快达川区物流公共信息平台规划与建设步伐。构建以互联网技术为载体的信息基础设施支撑平台，以“总体设计、分步实

施、逐渐完善”的建设原则构建达川区物流信息服务体系，主要包括城乡高效配送信息平台、多式联运平台两部分。

专栏4 达川区信息化建设工程

城乡高效配送信息平台工程。支持达川区口岸与物流发展中心携手乐达物流等配送企业、世纪隆超市等零售企业，打造整合供应链上下游的城乡高效配送信息平台，提高仓储、运输、配送、订单等信息管理系统水平。乡、村级物流配送企业共享共用信息平台，实现城乡货运与配送全链条信息“无缝对接”。同时，推动城乡配送平台和达州市其它货运信息平台共享数据和信息，提升资源整合、交易撮合、订单管理、配载管理等交易服务功能。

达川区数字物流提升工程。按照数字化的要求新建、改造三大主要物流节点设施，强化数字仓库、数字公路港、数字综合立体交通建设，重点植入北斗和物流联网芯片、建设5G网络传输系统，实现基础设施网络联接和底层数据自动采集，提升设施智慧服务水平，为秦巴智慧物流园建设奠定基础。

第五节 物流企业创新联盟工程

鼓励企业对物流技术与装备的不断创新和改善，倡导物流企业对新装备、新技术、新方法的实际应用，推进智能化、专业化、标准化、信息化现代物流体系的加快建成，提升区域物流的智慧化水平。积极争取四川省在鼓励物流创新发展方向上的项目支持，为提升达州市物流的供给能力和服务质量提供强有力的支撑。

专栏5 物流企业创新联盟工程

物流企业技术创新联盟工程。鼓励达川区内规上物流企业牵头，其他物流企业积极参与建立创新合作联盟，共享新理念、新技术，积极实施物流技术与装备领域中的运输设施设备、仓储设施设备、包装设备、装卸搬运设施等硬技术方面开发、应用上的创新或改善，以及物流信息技术、管理技术等软技术方面开发、应用上的创新或改善。

第八章 保障措施

第一节 建立协调发展机制

深化完善物流协调推进工作机制。建立达川区协同推进现代物流发展部门联席会议制度，形成协调配合、权责明确、信息沟通、政策研究与评估、重大问题协商的制度化、常态化工作协同推进机制和多部门联动的运行管理机制。高度重视区内物流业发展的重要性，明确由达川区口岸与物流发展中心牵头，与区各级部门紧密配合建立定期通报、磋商协调、政策实施、招商引资、物流统计与发布等工作机制和重大物流项目跟踪服务机制。

积极构建区域物流联动合作机制。巩固加强达川区与成都、重庆等成渝双城经济圈内重要节点城市进行交通、物流、信息等方面合作，完善区域内运输方式衔接和集疏网络建设，完善城市间共建共享机制。并鼓励物流企业与政府开展对外开放通道打通、物流信息对接、物流节点建设等重要合作，以此搭建政企合作交流的平台，激发物流企业内在活力，营造适宜政企融合发展的氛围。

切实发挥物流行业协会的桥梁和纽带作用。行业组织在政企沟通、政策宣传、信息收集、技术应用、标准推广、人才培养等方面发挥积极作用，切实推动物流企业转型升级，并配合有关部门做好调查研究、认证评估、咨询服务、交流合作等各项行业基础性工作。

组织引导自律监管模式创新。鼓励物流企业、行业协会、第三方平台、评价机构等联合建立行业自律体系，积极引导构建以

物流质量监管和行业数据统计为核心管理手段的市场自治机制及惩处机制。

第二节 完善配套政策体系

区政府在加强与国家、省、市级物流政策衔接的同时，应积极争取省级、市级土地供给、财税、融资等方面的扶持政策，为物流企业营造适宜的发展环境。并加快清理规范现有物流业发展规范性文件，以改善环境为导向，以整合资源为重点，紧密结合达川区物流发展实际，制定完善项目引进、项目审批、项目用地保障、税收优惠、资金支持等方面的物流配套政策，进一步释放物流业发展动力，保障规划任务全面落实。

1. 加强土地资源匹配

落实完善物流用地政策。研究解决物流基础设施“落地难”问题，加大物流项目用地支持力度，积极争取省、市级土地利用供应计划指标。尤其对于区内规划建设的秦巴智慧物流园、中部大宗物资物流中心、西部冷链物流中心、东部电商快递物流中心等重要物流设施建设用地优先保障，并预留发展用地，支撑达州市重点物流项目建设。

统筹安排重点项目用地规划。加快制定达川区现代物流重点项目名录，对纳入名录的项目用地，在土地利用规划和城乡规划修编时纳入规划统筹安排。对于新建、改扩建和搬迁的重大物流项目新增用地，优先列入建设用地供应计划予以重点保障。对于政府供应的物流用地，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。

加强对物流企业的用地指导管理。推行集约节约用地，将城市配送中心建设项目纳入城市总体规划并监督实施，严厉打击以发展物流业为名的圈地、囤地等违法违规行为，使物流项目用地既有效保障，又集约高效。

2. 全面落实财税扶持

全面落实国家物流业相关税收优惠政策。尤其是在“营改增”环节，加强统筹协调，增强政企合力，全面落实物流业税收抵扣政策。

充分利用省市层面对现代物流业的优惠扶持政策。多渠道争取在基础设施建设、物流技术和设备应用、城市配送、新能源和节能减排以及示范企业等方面的资金支持和补贴。并积极争取将区重点项目列入省、市级重点项目列表之中，予以享受相应扶持政策，加快推动项目落地运营。

商讨制定达川区域财政支持政策。依托达州市相关补贴政策的基础上，区主管部门应制定年度政府投资计划，尤其突出对于中部大宗物资物流中心、西部冷链物流中心等重大项目和宏瀚物流、辉鸿运业等骨干物流企业的资金支持。针对市级在物流企业培育、智能装备运用、新能源车购置、智能快递柜安装等方面已出台的补贴政策，应根据达川区现代物流发展实际加以补充或予以增设专项资金。

3. 畅通拓宽融资渠道

积极申请达州市现代物流业发展资金。继续通过政府性投资对达川区现代物流重点领域和薄弱环节给予支持，鼓励引导社会

资本进入物流领域。统筹研究利用达州涉及物流领域的存量专项资金，提高资金的集中使用率，支持重大物流设施建设和产业集聚发展。加快落实信贷贴息政策，探索制定重点物流企业信贷扶持计划，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。

拓宽物流企业融资渠道。引导金融机构加大对区内重点物流企业、重点物流项目的信贷支持，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，支持金融机构适时开发定制化的信贷金融服务方式。并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。

第三节 强化物流行业统计

高度重视物流统计工作。达川区物流统计工作牵头部门，应充分发挥基层统计的基础作用，强化全区物流统计规范化建设，全面提高统计数据质量和统计服务水平，充分认识物流统计工作的重要性，切实发挥牵头组织和综合协调作用之下，设置独立的统计工作站，会同行业协会全面做好重点企业及物流节点的调查和物流统计核算工作。

提升物流统计质量水平。加快构建与达川区物流发展相适应的统计调查方法和统计指标体系，严格依据《社会物流统计调查制度》，实施社会物流统计核算与报表制度，建立年度统计数据专家评审机制。并发布物流统计季度分析报告和物流业年度发展报告，及时准确反映物流业的发展规模和运行效率，为制定规划

和政策提供重要参考依据。

加强物流行业监测分析。研究建立反映物流重点领域、重点环节高质量发展的动态监测评估体系,重点监测物流流量、流向、货物品类、货物价值、运行时效等方面数据。

强化物流统计的支撑作用。建立达川区物流专项统计数据库,加强区内公路、铁路、水路等运输方式以及物流企业的数据分析,积极引导达川区物流业高质量发展,为其开展多式联运工作奠定数据储备。

第四节 健全应急物流体系

建立应急物流指挥机制。明确牵头部门,统一责任要求、统一运行标准、统筹各类物流资源的能力,形成应急物流调度指挥体系。并整合区发改、经信、市监、商务等多个部门的相关职能,成立应急物流工作小组,专门负责应急物资的供应保障工作,统筹协调应急物资运输调配。并完善应急运输管理相关法规标准和应急物流预案,规范指挥流程、职责分工、力量融合、动员补偿、第三方评估等工作。

加强应急物流信息平台建设。利用和整合现有平台,建设统一的应急物流信息平台,主要用于收集、统计、分析、监控、调度各类物资的产能、产量、库存以及运输等情况。并委托行业组织或企事业单位对平台开展常态化运维,用信息化手段提升应急物资的保障有效性和时效性。

充分发挥行业组织的平台作用。牵头制订行业标准,协助政府制定相关行业政策,积极落实达川区委政府的决策部署,引导组

织所属会员企业共同建立应急物流专业化队伍,开展应急物流行业培训认证,开展应急物流保障第三方评估等工作。

建设应急管理培训和宣传。依托军地院校、科研院所、行业组织,建立多层次多类型的应急物流人才培养和服务体系,成立应急物流研究机构,开展应急物流专业学历教育和专业化队伍的任职培训和演练,培养一批应对紧急情况的物流专业人才,以此推动应急物流领域国家课题立项扶持,并开展有计划、常态化应急物流宣传工作。

第五节 加快市场主体培育

积极培育本土骨干物流企业。借助商贸服务型国家物流枢纽建设机遇,鼓励区内物流企业与知名物流企业开展合作,推动传统仓储运输、快递等企业运用现代物流管理理念和技术装备,创新业务发展模式,提供供应链上下游延伸服务,加快物流企业转型升级。强化物流公共信息平台功能,优先在公路运输、铁路运输、商贸物流等领域建立数据合作、交换和共享机制,有效整合中小物流企业资源,促进企业线上线下多点互动运行,推动物流主体集聚壮大,扭转“小、散、弱”的发展格局。

全力引进具有国内影响力和区域资源整合力的物流企业。加快制定现代物流业招商引资政策,紧盯国内大型物流及关联企业,着力引进三类 500 强等国内知名企业,设立区域性总部、运营中心、供应链管理中心、转运基地和分拨配送基地。

加速推进物流企业与商贸流通业对接。支持区内物流企业建设与商贸流通紧密配套、有效衔接的仓储配送设施和物流信息平

台，发展专业化、网络化、全流程的物流服务，创新物流合作方式和服务模式，发展集中（共同）配送。

第六节 培育引进高端人才

充分运用省级“千人计划”、市级“达州英才计划”等重大人才工程开展的政策机遇，结合达川区产业特色和物流业发展特点，全面推进物流人才队伍建设，坚持多渠道培养与高起点引进相结合，吸引和集聚各类人才。

实施“达川物流人才提升计划”。以市场需求为导向，引进国内外知名培训机构，组织开展区内物流人才培训，特别要加强物流管理和物流工程技术方面的复合型人才培养，并鼓励区内物流从业人员申报相关职称评定，提高物流业从业人员业务素质。

实施“中高级物流人才引进计划”。瞄准国内外知名物流企业，引进国内外优秀物流人才，特别是在园区开发运营、数据分析、物流金融、国际物流运作和企业管理的中高级人才，为达川区物流业发展提供智力资源保障。并合理运用市级急需紧缺专业管理人才的激励政策，妥善解决其住房、子女入学、家属就业等后顾之忧。

搭建人才互动对接平台。借助省、市级招才引智平台，积极推动政府、高等院校、科研院所、咨询机构、行业协会和物流企业进行互动对接，大力推进“政产学研用”结合，建立多渠道、多层次现代物流专业人才综合培训体系，将达川区打造成为高端物流人才集聚高地。

第七节 加强规划实施监督

加强规划管理运行机制建设。转变发展观念，高度重视物流业发展，达川区口岸与物流发展中心牵头实施规划，区政府相关部门予以配合支持，积极为物流企业营造适宜的发展环境。达川区口岸与物流发展中心要充分发挥其作为物流规划推进主管单位的重要作用，按照主要任务及重点工程，制定详细的年度工作计划，明确牵头部门、协调部门以及具体任务，重点抓好重大项目、重大工程、重大政策的落实，确保达川现代物流业规划各项目标和任务的顺利完成。

推进规划实施监督评估工作。达川区口岸与物流发展中心对规划实施情况进行动态跟踪评估，及时把握现代物流发展中出现的新情况、新问题，适时调整规划及相关政策，进一步增强规划指导性。并建立规划实施考核与激励机制，对责任部门进行绩效考核和中期评估，切实保障规划高质量实施。

附件

附件 1：达川区乡镇网点情况分布

乡镇	网点个数	涉及品牌
主城	61	天天快递、中通速递、韵达快递、申通快递、顺丰、圆通速递、安能快递、东骏、快捷快递、邮政、菜鸟驿站、森鑫
万家镇	5	韵达快递、中通速递、百世快递（极兔速递）、顺丰速递、邮政
大树镇	5	韵达快递、中通速递、百世快递（极兔速递）、顺丰速递、邮政
赵固镇	4	韵达快递、中通速递、百世快递（极兔速递）、邮政
石桥镇	6	韵达快递、中通速递、申通快递、百世快递（极兔速递）、优速、邮政
管村镇	4	韵达快递、中通速递、百世快递（极兔速递）、邮政
堡子镇	4	韵达快递、中通速递、百世快递（极兔速递）、邮政
大堰镇	3	韵达快递、百世快递（极兔速递）、邮政
百节镇	4	韵达快递、申通快递、百世快递（极兔速递）、邮政
景市镇	4	韵达快递、百世快递（极兔速递）、顺丰速递、邮政
桥湾镇	4	韵达快递、中通速递、百世快递（极兔速递）、邮政
南岳镇	5	韵达快递、中通速递、百世快递（极兔速递）、顺丰速递、邮政
渡市镇	5	韵达快递、中通速递、申通快递、百世快递（极兔速递）、邮政
双庙镇	5	韵达快递、中通速递、申通快递、百世快递（极兔速递）、邮政
平滩镇	5	韵达快递、申通快递、百世快递（极兔速递）、顺丰速递、邮政
石梯镇	4	韵达快递、中通速递、百世快递（极兔速递）、邮政
赵家镇	3	韵达快递、百世快递（极兔速递）、邮政
罐子镇	5	韵达快递、中通速递、申通快递、百世快递（极兔速递）、邮政
龙会乡	3	韵达快递、百世快递（极兔速递）、邮政
米城乡	4	韵达快递、中通速递、百世快递（极兔速递）、邮政
虎让乡	3	韵达快递、百世快递（极兔速递）、邮政

备注：以上数据按达川区乡镇行政区划调整前统计（不含高新和经开区）

附件 2：达川区现代物流发展保障措施及部门分工

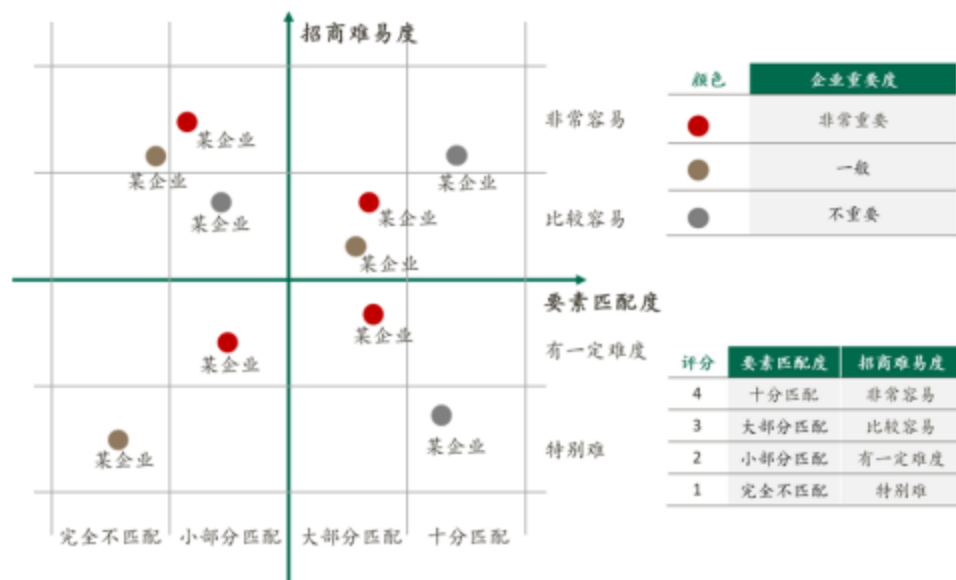
序号	保障措施	主要内容	牵头部门	配合部门
1	建立协调发展机制	现代物流发展多部门协同推进机制，成立区级物流发展工作领导小组	区发改局	区商务局、区交通运输局、区自然资源局、区统计局、区公安局、区财务局、区应急管理局、区经信局、区农业农村局、区市场监督管理局、区政府办、区口岸与物流发展中心
2		重大物流项目跟踪服务机制	区口岸与物流发展中心	区自然资源局、区投资促进服务中心、区城乡规划编制中心
3		区域物流联动合作机制	区发展和改革委员会	区交通运输局、区商务局、区经信局、区口岸与物流发展中心
4		物流行业协会协调机制	区口岸与物流发展中心	区物流行业协会、区内外骨干物流企业
5		物流行业自治及惩处机制	区口岸与物流发展中心	区内物流企业、行业协会、物流信息平台、评价机构
6	完善配套政策体系	完善物流用地保障政策，制定重点项目用地供应计划	区自然资源局	区发改局、区口岸与物流发展中心、区城乡规划编制中心、区房屋征地服务中心
7		向上争取在物流基建、技术和设备应用、城市配送、新能源车购置及示范企业培育等方面给予政策支持	区发改局	区口岸与物流发展中心、区商务局、区自然资源局、区经信局、区财政局、区公安局

序号	保障措施	主要内容	牵头部门	配合部门
8		落实信贷贴息政策，探索制定示范企业信贷扶持计划	区财政局	区发改局、区口岸与物流发展中心、区乡村振兴局、区财政局、银行机构
9		落实物流税收抵扣政策，探索物流增值税制度改革	区财政局	区发改局、区口岸与物流发展中心、区交通运输局、区自然资源局、银行机构
10		降低物流企业融资难度和成本	区财政局	区发改局、区口岸与物流发展中心、区经信局、银行机构
11	强化物流行业统计	协调规范区物流统计工作，设立现代物流统计数据库	区统计局	区口岸与物流发展中心、区发改局、区投资促进服务中心、区经信局、区商务局
12		明确物流统计方法及指标体系，推进社会物流统计核算与报表制度	区统计局	区财政局、区口岸与物流发展中心、区商务局
13		定期发布物流统计季度分析报告和物流业年度发展报告	区口岸与物流发展中心	区统计局、区内物流企业、行业协会
14		加强物流数据动态监测评估	区口岸与物流发展中心	区统计局、区内物流企业、行业协会
15	健全应急物流体系	建立应急物流指挥机制	区应急管理局	区粮食和物资储备中心、区口岸与物流发展中心、区经信局、区商务局、区交通运输局、区内物流企业、行业协会
16		加强应急物流信息平台建设	区应急管理局	区交通运输局、区口岸与物流发展中心、区粮食和物资储备中心、区商务局、区经信局
17		发挥行业组织作用，加强应急管理培训和宣传	区口岸与物流发展中心	区发改局、区交通运输局、区经信局、区内行业协会

序号	保障措施	主要内容	牵头部门	配合部门
18	加快市场主体培育	鼓励物流企业开展跨区域合作	区口岸与物流发展中心	区发改局、区交通运输局、区经信局、区商务局、区财政局
19		促进物流企业提档升级	区口岸与物流发展中心	区经信局、区发改局、区商务局、区交通运输局、区市场监督管理局、区投资促进服务中心
20		制定现代物流业招商引资政策，明确招引方向、落实招引企业	区投资促进服务中心	区口岸与物流发展中心、区经信局、区商务局、区财政局
21		支持物流企业联合搭建现代物流公共信息平台	区口岸与物流发展中心	区经信局、区财政局、区内骨干物流企业
22	培育引进高端人才	实施物流人才提升和引进计划	区人社局	区口岸与物流发展中心、区投资促进服务中心、区财政局、区商务局、区经信局、区教科局
23		搭建人才互动对接平台	区人社局	区口岸与物流发展中心、区投资促进服务中心、区财政局、区商务局、区经信局、区教科局
24	加强规划实施监督	加强规划管理运行机制建设	区发展和改革委员会	区口岸与物流发展中心、区发改局、区交通运输局、区自然资源局、区统计局、区商务局
25		推进规划实施情况动态跟踪评估	区口岸与物流发展中心	区发改局、区交通运输局、区自然资源局、区投资促进服务中心、区统计局、区商务局
26		建立责任部门考核与激励机制	区发展和改革委员会	区口岸与物流发展中心、区交通运输局、区统计局、区商务局、区经信局

附件 3：达川区招商企业名录

根据达川区两大支撑和两大示范的现代物流发展定位，以及城乡配送、多式联运、冷链物流等重点物流业态，确定物流配送、多式联运、冷链物流等重点招商领域，并从要素匹配度、招商难度和企业重要度三个维度，对企业进行评价，筛选出重点招商企业。



附图 4-1 重点招商企业筛选矩阵

说明：

A.要素匹配度：基于企业选址逻辑，从市场、资本、人才、土地、基础设施、位置、政策等选址要素方面综合分析是否与达川区是否匹配。

B.招商难易度：结合企业发展现状、当前国内布局和在成都布局的可能性，综合评定招商难易度。

C.企业重要度：该企业对达川区物流产业发展的重要程度和在产业生态圈中的能级。

根据企业筛选矩阵，分别对七大重点招商领域的目标企业进行筛选，筛选结果如下：

附表 4-1 招商企业名录

类别	招引企业	总部	企业简介	行业地位	敏感度分析	布局	是否在达州布局	引进优先级
多式联运	中铁国际多式联运有限公司	北京	中铁国际多式联运有限公司是中铁集装箱运输有限责任公司下属的全资子公司。主要负责中欧中亚班列、铁海快线、多联快车、国际联运、多式联运、中铁箱境外（下水）管理和经营等业务，具有 20 多年的国际货运代理经验。荣列 2019 年度中国货代物流百强综合榜前五强，陆运二十强榜中排名第一。	行业龙头	市场：☆☆☆☆☆ 资本：☆☆☆☆ 人才：☆☆☆ 土地：☆☆☆☆	郑州、武汉、西安、济南、昆明、兰州、四川等	N	重点关注
	中集多式联运发展有限公司	深圳	中集多式联运发展有限公司成立于 2016 年 3 月，是中集集团全资子公司。主要为客户提供专业的门到门物流解决方案，发挥公铁海联运优势，以“多式联运+物联网”的服务理念，为客户创造价值并带来全新的物流体验。	行业新星	市场：☆☆☆☆☆ 资本：☆☆☆☆ 人才：☆☆☆☆ 土地：☆☆☆☆	深圳、重庆、漯河、	N	优先引进
电商快递	百世物流科技（中国）有限公司	杭州	创新型综合物流供应链服务提供商，向客户提供供应链、快递、快运、电商服务和软件服务，为国内外企业提供综合供应链设计和物流服务。	行业骨干	市场：☆☆☆☆☆ 资本：☆☆ 人才：☆☆☆☆ 土地：☆	新疆、青岛、宁波、海南、上海	N	重点关注
冷链物流	鲜生活冷链物流有限公司	拉萨	5A 级物流企业，鲜生活冷链物流有限公司是新希望旗下全资子公司，是一家专业为餐饮、零售、生鲜电商、食品加工企业，提供生鲜产品从产地到用户全程冷链仓配优化保障的一站式服务。	行业骨干	市场：☆☆☆☆☆ 资本：☆☆☆☆ 人才：☆☆☆ 土地：☆☆☆☆	成都、云南、广东、山东、杭州、河北湖南、河南	N	
	成都银犁冷藏物流股份有限公司	成都	主要经营冷链仓储、农产品批发等业务，在圪都青白江国际铁路港拥有集冷冻食品、活鲜、冰鲜、干杂、水产、副食为一体的大型农产品批发市场，是西南地区最大的冻品一级批发市场。	行业新星	市场：☆☆☆☆☆ 资本：☆☆☆☆ 人才：☆☆☆☆☆ 土地：☆☆☆	成都	N	优先引进

类别	招引企业	总部	企业简介	行业地位	敏感度分析	布局	是否在达州布局	引进优先级
	重庆雪峰冷藏物流有限公司	重庆	一站式冷链服务供应商。提供市内配送、长途运输、冷库仓储、代采购等各项冷链服务，是西南地区冷链龙头企业。	行业龙头	市场：☆☆☆☆ 资本：☆☆☆☆☆ 人才：☆☆☆ 土地：☆☆☆	成都、上海、西安、深圳	N	优先引进
物流配送	青岛日日顺物流有限公司	青岛	专业化、标准化、智能化大件物流服务平台，为家电、家具、卫浴、健身器材及互补行业客户及用户提供全品类、全渠道、全流程、一体化物流服务。	行业骨干	市场：☆☆☆☆ 资本：☆☆☆☆☆ 人才：☆☆☆ 土地：☆	青岛、武汉、天津	N	重点关注
	重庆公运同程配送有限公司	重庆	城市配送运输服务、道路货物运输、道路货物运输、农副产品配送、仓储服务搬运装、陆路国际货物运输代理，停车场服务，运输货物打包服务，洗车服务，国内货物运输代理，普通货物仓储服务。	行业新星	市场：☆☆☆☆ 资本：☆☆☆ 人才：☆☆☆☆☆ 土地：☆☆	重庆	N	优先引进
信息平台	中储南京智慧物流科技有限公司	南京	中储智运是国务院国资委中国诚通控股集团有限公司旗下中储发展股份有限公司控股的智慧物流科技公司于2014年成立的，是以物流运力智能议价交易为基础的电子商务及供应链生态服务平台，是商务部供应链创新与应用试点企业。	行业骨干	市场：☆☆☆☆ 资本：☆☆☆☆ 人才：☆☆☆☆ 土地：☆☆	平台业务覆盖31个省。自治区级直辖市	N	优先引进
	传化集团 传化物流	杭州	以“物流+科技+金融”的平台模式，建立起以公路港、城市物流中心、网络货运、智慧物流供应链、供应链科技金融业务为组成的全国物流网络，通过线上和线下互相协同的方式，以智能技术驱动解决企业间、区域间、省际间货物高效流转问题，打造了服务生产生活物资高效流转的智能物流服务平台。	行业骨干	市场：☆☆☆☆☆ 资本：☆☆☆☆ 人才：☆☆☆☆ 土地：☆	苏州、长兴、青岛、天津、沧州、西安、郑州、成都、重庆、泉州、沈阳商丘等多个城市	N	优先引进