

通区政府发〔2017〕5号

**达州市通川区人民政府
关于印发达州市通川区现代物流业发展规划
(2016-2030年)的通知**

各乡镇人民政府、各街道办事处、莲花湖管委会，区级各部门：

《达州市通川区现代物流业发展规划(2016-2030年)》已经达州市通川区十一届人民政府第14次常务会议审议通过，现印发你们，请认真组织实施。

达州市通川区人民政府

2017年5月15日

达州市通川区现代物流业发展规划

(2016-2030年)

目 录

前 言	5
一、规划背景	6
(一) 发展现状	6
(二) 面临形势	10
(三) 上位规划解读	12
二、发展思路	16
(一) 指导思想	16
(二) 规划原则	16
(三) 发展目标	17
三、空间布局	20
(一) 优化六区	21
(二) 发展五廊	25
(三) 培育四园	28
(四) 扶持多点	32
四、主要任务	33
(一) 夯实物流基础	33
(二) 培育物流市场	38
(三) 促进物流现代化	39
(四) 特色引领，错位补位发展	41
五、重点工程	43

(一) 物流通道工程	43
(二) 物流园区工程	47
(三) 物流企业培育工程	48
(四) 城乡配送物流工程	50
(五) 食品药品物流工程	51
(六) 农产品物流工程	51
(七) 铁路仓储物流工程	53
六、保障措施	54
(一) 优化发展环境	54
(二) 加大用地扶持	54
(三) 加强财政金融支持	55
(四) 强化人才支撑	55
(五) 推进标准应用	56
附件一：名词解释	57
附件二：空间布局图	61
附件三：物流通道及物流节点建设项目	62
附件四：通川区物流发展需求预测分析	66
(一) 预测思路及方法	66
(二) 通川区经济与产业结构预测	69
(三) 通川区货运总量预测	75
(四) 通川区分方式物流量预测	77
(五) 通川区分行业物流量预测	82
(六) 通川区分方向物流量预测	84

前 言

物流是物品从供应地向接收地的实体流动过程。现代物流业是原材料、产成品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程，融合运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等，运用信息技术和供应链管理技术展开一体化运作的复合型服务业。其涉及领域广，吸纳就业人数多，促进生产、拉动消费作用大，是支撑和推动国民经济发展的基础性、战略性产业。大力发展现代物流业，建立和完善现代物流服务体系，对促进通川区产业结构调整、转变发展方式和提升区域竞争水平具有十分重要的意义，是通川区经济社会发展的重大战略方向。

根据党的十八大、十八届三中、四中、五中全会和四川省委第十届六次、七次、八次、九次全会精神及达州市委三届十次、十一次会议精神，依据国务院《物流业发展中长期规划（2014-2020年）》《长江经济带发展规划纲要》《川陕革命老区振兴发展规划》《四川省物流业发展中长期规划（2015-2020年）》《四川省五大经济区“十三五”发展规划》《四川省2016年现代物流业发展工作推荐方案》《达州市物流业发展规划（2014-2030）》《达州市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》《达州市通川区国民经济和社会发展“十三五”规划》《达州市通川区2016年服务业重点工作实施方案》《达州市通川区“互联网+”重点工作

方案》等，结合通川区物流业发展实际，制定本规划。规划期为2016—2030年，其中近期为2016-2020年，中期为2021-2025年，远期为2026-2030年。

一、规划背景

（一）发展现状

近年来，通川区物流业发展取得一定成效，物流服务水平显著提升，为确立达州市物流中心的地位以及推动通川区经济跨越发展奠定了坚实基础，物流产业支柱地位进一步凸显。

1. 物流产业发展初具规模

通川区物流业发展稳中有增。“十二五”期间，通川区物流增加值不断增长，物流业运营主体加快发展，对区内社会经济的发展贡献突出。截至2015年底，通川区国民生产总值为198亿元，年均增长10.8%；通川区从事物流、运输、装卸的企业和个体经营户达180余家，其中如四川顺程物流有限公司、万通物流运输公司等规模稍大物流企业10余家，营运车辆达6000余台，解决社会就业人数达2万余人；2015年全区货运总量达4986万吨，公路货运量比“十一五”末，提升3.5个百分点。截至2015年，通川区有10多家规模稍大的物流企业。另外，通川区积极组织实施“226”战略促进社会经济又好又快发展，加快现代物流业的集聚集约发展；通川区积极落实“四点支撑”和“333”工程助推现代物流服务业升级发展。总的来讲，通川区物流产业规模在持续扩大，物流运作效率和运输效益不断提高，进一步确立和巩固了物

流业作为通川区现代服务业重要产业的地位以及通川区作为达州市物流核心承载区的地位。

2. 物流通道开始完善

目前，通川区已基本建成较为完善的“联通南北、贯穿东西”的水陆交通网络体系，为区内物流企业的发展提供了有利的发展条件。截至 2015 年末，全区境内公路总里程 1516.1 公里（其中高速公路 44.8 公里、国道 35.0 公里、省道 75.7、县道 128.4 公里、乡村道路 1232.2 公里）。达陕、达渝和达万、巴达四条高速公路在通川区过境，国道 210 线与省道 202 线、302 线在境内交叉汇合，通川区内形成“十字+环形”高速公路网，着力打通各高速出口连接线。襄渝铁路纵贯通川区南北，连接区内各主要物流节点，同时也是通川区沟通成都、重庆、陕西、湖北等省市的主要物流通道；达成铁路、达万铁路作为东西干线，横穿通川区联接东西走廊；三条铁路共同构成通川区内的铁路运输网络。区内主要通航河道为 4 级航道州河，最大通航能力为 500 吨级船舶，是通川区联系重庆的主要航道。

3. 物流节点逐步健全

近年来，通川区正在加快规划建设一批投资规模大、带动性强的物流节点项目，进一步增强了物流业的专业服务能力。如通川区重点打造的魏兴食品药品物流园区、复兴现代商贸物流园区、双龙铁路仓储物流园区、磐石农产品物流园区，将作为物流核心承载点，联通各个物流配送站，整合物流资源。四个物流园

区根据通川区产业布局情况，以及自身区位优势，发展专业化物流，依托物流通道，达到外联内融的目的。

4. 物流发展初具特色

通川区的产业呈多元化形式，工农商贸的生产稳步发展。在川东北区位背景下，通川区、达川区、宣汉县和开江县的现代物流业发展因各地区经济发展的差异从而有不同的机遇与定位。整体来看，通川区和达川区经济发展水平最为接近，通川区与达川区也存在较大直接竞争关系。在城市定位以及发展方向上，通川区着力发展复兴、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，致力成为全市商贸物流中心和物流发展核心承载区。随着通川区现代物流业的发展，逐渐凸显其现代商贸物流和食品医药物流特色。

5. 政策体系基本确立

国务院《物流业发展中长期规划（2014-2020年）》和《长江经济带发展规划纲要》《川陕革命老区振兴发展规划》为促进通川区物流业发展提供了政策导向，《四川省物流业发展中长期规划（2015-2020年）》《四川省五大经济区“十三五”发展规划》《四川省2016年现代物流业发展工作推荐方案》为通川区物流业发展提供了政策支持，《达州市物流业发展规划（2014-2030）》《达州市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》《达州市通川区国民经济和社会发展“十三五”规划》《达州市通川区2016年服务业重点工作实施方案》《达州市通川区“互联网+”重点工作方案》等出

台，明确了通川区物流业发展定位，确立了双龙铁路仓储物流园区、复兴现代商贸物流园区、魏兴食品医药物流园区为城市一级物流节点，以及通川区作为达州市商贸物流中心和物流核心承载区的地位。通川区亦高度重视物流业发展，积极提供政策支持和争取资金扶持，为通川区物流业发展营造良好环境。

但是，通川区物流业发展与社会经济的适应性和对国民经济发展的促进性仍显不足，主要表现为：一是物流成本偏高。全区企业物流费用平均占商品价格的 50%，高于全国平均水平，而与发达国家相比更甚。运输结构不合理，公路货运量占全区货运总量的比重达 95.8%，铁路、水运货运量占全区货运总量的比重分别为 4%和 0.2%。二是发展水平不高。物流一体化程度偏低，集约化、规模化、信息化不够，多式联运未得到充分发展，物流企业竞争力较弱，专业性综合物流服务能力不足，农村物流发展落后，物流业与其他产业联动性不强。三是基础设施建设滞后。物流基础设施未能与交通基础设施同步规划、同步建设和配套发展，如通川区内的规划物流园区还处于起步阶段，相应的通道建设较缓，特别是新划入的北部九个乡镇，其物流基础设施相对落后。公路、铁路和水运等多种运输方式衔接不够，运输总体效率不高。四是信息化进程缓慢。“智慧物流”、“互联网+”等先进技术理念未能有效运用，通川区物流信息平台建设滞后，信息化程度偏低，制约通川区物流业对外发展。五是专业人才匮乏。通川区未能依托达州市高校培养物流技术人才，未能有效引进高级物

流管理人才，全区物流师、物流工程师等中高级人才严重缺乏，且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，制约通川区现代物流业进一步提升。

（二）面临形势

国家实施“一带一路”、长江经济带、深入实施西部大开发、川陕革命老区振兴发展等战略，四川省委会议提出实施多点多级支撑、四川省“一核、五极、多点”物流空间布局、川东北经济区“两核一带六区”总体发展格局，达州市推进“三大总体战略工程”以及通川区“226”发展战略支撑，构建畅通高效的现代综合交通运输体系，建设西部重要的物流中心，为通川区物流业发展带来了难能可贵的机遇。同时，全国经济发展进入新常态，未来一段时期全区经济及物流业发展也面临严峻挑战。

1. 经济发展方式转变促进物流业快速发展

近年来，供给侧结构性改革，使我国社会化、市场化物流需求进一步释放，为物流业发展创造巨大条件。物流业加快进行降本增效，建立支撑国民经济高效运行的现代物流服务体系。政府加大简政放权、放管结合、优化服务改革力度，深化物流领域体制改革，营造良好发展环境。在 2023 年前后，我国经济结构将实现经济新常态“双中高”，通川区经济产业结构也将不断完善。据预测，2020 年—2030 年通川区经济总量呈上升趋势，到 2030 年通川区 GDP 将达 491.0 亿元，第三产业的比重增大，将成为经济增长的主导力量。

2. 区域合作加强促进物流业集约化发展

随着“一带一路”、“长江经济带”、《成渝经济区区域规划》《四川省五大经济区“十三五”规划》等实施，达渝、达成等区域间合作将日益密切，物流市场资源整合、集约化是未来物流发展的必然趋势。通川区可抓紧新一轮一体化发展契机，进一步落实《达州市物流业发展规划（2014-2030年）》中提出将通川区作为达州市商贸物流中心以及物流核心承载区的地位，加快现代物流业一体化发展，积极推进全区现代物流业跨越提升。根据预测，未来年通川区对外的物流通道主要有四大走向，分别为西南方向（达陕高速、襄渝铁路）、东南方向（达万公铁、襄渝铁路）、西北方向（巴达高速）、东北方向（达陕高速、襄渝铁路）。随着各个区域间的合作加强，通川区对外四个方向的物流量都有所增长，但主要集中在西南方向，连接成都、重庆两大城市，体现出通川区物流园区的中心地位。

3. 创新驱动发展战略加快物流业现代化步伐

“智慧物流”、“互联网+”等新理念，物联网、云计算、移动互联网等新技术在物流领域的广泛应用，物流信息化平台的推广实施，使物流业的现代化水平不断提高。四川省已基本建成了物流“大数据中心”，开发“公路货运电子订舱系统”“北斗导航系统”“仓库内外实时监控系統”等，实现货车资源的社会化配置。通川区加快推进物流信息网络建设，计划推出通川物流 APP，建立统一的互联网与 EDI 数据交换平台以及城乡“O2O”物流服务

等，积极引进新理念、新技术，提高全区物流企业现代化服务水平，实现低成本、高效率、精益化的物流服务。

4. 区域竞争日趋激烈使物流业发展面临新调整

随着区域一体化步伐的不断加快，经济竞争更加激烈，迫切要求通川区形成一批深入参与区域合作的大型物流企业，以及通往周边省（区、市）的物流大通道，依托通川区位于“渝广达经济走廊”的核心地带以及达州中心城区的重要组成部分、川东地区的交通枢纽以及川陕鄂渝结合部的物资集散中心的有利空间区位，深入贯彻达州市将通川区作为达州市商贸物流中心以及物流核心承载区的地位，这对通川区区域物流合作提出了新的挑战。

5. 通川区各行业物流竞争加剧使物流走向特色化

通川区的产业呈多元化形式，工农商贸的生产稳步发展。全区的行业主要分为农产品及农副产品加工、冶金建材、食品药品、能源、机械汽车和其他六个大类。根据预测，未来各行业的物流量都有所增加，除食品医药的物流量有明显增加外，其他各行业的物流量比例变化不明显。与周边区县相比，通川区主要发展特色食品医药物流和现代商贸物流，依托资源，加大招商引资，大力发展魏兴食品医药物流园区和复兴现代商贸物流园区，着力提高食品医药物流和现代商贸的供应链服务能力。

（三）上位规划解读

上位规划是本次规划的依据和指导思路，通过对上位规划解读，认识到通川区发展现代物流业的优势、必要性，为本规划的

编制提供依据。根据总结归纳，将分为以下四个层面解读总结。

1. 国家层面

从国内政策环境看，国务院《物流业调整和振兴规划》、发改委《物流业降本增效专项行动方案（2016—2018年）》的出台明确为通川区改善物流条件，缩小地区间的物流成本差距，承接产业梯度转移，促进区域间协调和可持续发展提供了政策导向。国务院《物流业发展中长期规划（2014-2020年）》《国家发展改革委关于加快实施现代物流重大工程的通知》以及《长江经济带发展规划纲要》《川陕革命老区振兴发展规划》、“一带一路”等战略规划都为通川区物流业的发展提供了前所未有的契机。

其中，《长江经济带发展规划纲要》中明确了达州市处于成渝城市群增长极的重要地位；在《川陕革命老区振兴发展规划》中，达州市被列入区域性中心城市，是“西安—安康—达州—重庆经济带”、“成都—南充—达州—万州经济走廊”和“兰州—广元—巴中—达州—万州经济走廊”的重要节点城市。通川区可依托达州市作为革命老区核心区域和在区域中发展中的重要地位和支撑作用，进一步加快通川区融入重庆经济、长江经济带和成渝经济区，促进通川区物流业的发展。

2. 省级层面

从区域政策环境看，《四川省物流业发展中长期规划（2015-2020年）》《四川省五大经济区“十三五”发展规划》《四川省2016年现代物流业发展工作推荐方案》《四川省城乡配送网点

建设规划》、成渝经济圈的发展都为通川区物流业发展带来了意义非凡的机遇。

其中，《四川省物流业发展中长期规划（2015-2020）》确立了达州市在川东北物流增长极的地位，为通川区物流业发展提供助力，并且在《四川省物流园区发展规划》中，达州市被确立为二级物流园区布局城市，为通川区物流园区建设发展提供积极指导意义。

3. 达州市层面

从达州市政策环境看，达州市委、市政府高度重视现代物流业与地区经济发展的和谐关系，《达州市城市总体规划（2011-2030）》（2015版）、《达州市生产性服务业发展规划》《达州市物流业发展规划（2014-2030年）》以及《达州市人民政府办公室关于加快发展电子商务的实施意见》都为通川区现代物流业发展提供了强力政策指导。

其中，《达州市物流业发展规划（2014-2030年）》中提出的“一核”、“三层”、“三极”空间战略，将双龙铁路仓储物流园区、复兴现代商贸物流区和魏兴食品医药物流园区列为城市一级物流节点，并确定了通川区作为达州市商贸物流中心以及物流核心承载区的地位，为通川区现代物流业的发展提供相对优越的政策环境。

4. 通川区层面

从通川区政策环境来看，通川区政府高度重视物流业发展。

《达州市通川区 2016 年服务业重点工作实施方案》《达州市通川区“互联网+”重点工作方案》等不仅提供了政策支持，还专门组建了物流业发展办公室对通川区物流业进行综合管理和指导，成立复指办、双指办、磐指办等物流园区指挥部办公室对相应的园区建设工作进行监管指导。同时，还积极为物流企业争取省、市一级的资金扶持，为通川区物流业发展营造良好环境。

其中，通川区四届三次党代会提出的“双核双带六区”发展战略和“加快建设新通川，率先全面达小康”的总体目标，确立了通川区区域中心城市核心区和魏蒲产业新城核心区的“双核”地位，以及通川区地处环城经济带和达巴高速经济带的“双带”地位，并且“六区”中的复兴商贸物流区、双龙铁路货运仓储区、东岳新型工业集聚区、罗江宜居旅游休闲区、北外滨江高品质生活区和磐石都市农业体验区都将为通川区现代物流业的发展明确方向。此外，在《达州市通川区“互联网+”重点工作方案》明确发展农产品电商、加快城乡配送信息平台建设，投入实施了达州农产品仓储销售综合市场和达州菜篮子电子商务平台等，为通川区现代物流业物流信息网络建设提供有力依托。

小 结：

通过分析通川区现代物流业的发展现状与环境，解读上位规划，剖析通川区现代物流业发展存在的问题及面临形势，总的来说，通川区现代物流业的工作成效刚刚开始，没有系统的规划来指导其发展，通川区现代物流业还处于起点低、基础薄的阶段，

虽有不足但机遇颇多，因此，编制《通川区现代物流业发展规划》对通川区物流业明确发展方向、牢牢把握机遇具有举足轻重的指导意义。

二、发展思路

（一）指导思想

抓住国家现代物流战略和四川省规划建设“一核、四带”物流区的有利时机，依照达州市加快建设川渝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，运用“大数据”和“互联网+”等先进技术理念，降成本、补短板、推进供给侧结构性改革的重点任务，着力推动物流业创新发展，提升物流服务功能和水平，积极推进和发展绿色物流，努力构筑特色化、专业化、智能化、规模化的现代物流，把现代物流业培育成为促进通川区经济增长和社会发展的重要支柱产业。

（二）规划原则

——立足当前，注重长远。注重研究国家、四川省、达州市及通川区经济社会、交通运输和物流业发展大局，在国家、全省总体发展战略中谋求发展机遇。坚持立足当前、谋划长远的原则，既要针对当前现代物流业发展中所面临的突出矛盾和问题，提出主要建设任务，又要紧紧围绕国家、四川省、达州市物流业发展的中长期战略，对事关通川区现代物流业发展的重大性、全局性、关键性问题提出发展设想和展望。

——统筹兼顾，注重协调。紧紧抓住转变发展方式这一主线，

坚持走集约内涵式的发展道路，实现交通行业的转型发展。按照四川省和达州市构建现代物流体系的要求，根据通川区地理区位、交通条件和产业基础，加快现代物流综合体系建设，统筹各类物流产业体系协调发展，建设层次分明、高效集约、功能互补的物流产业体系。促进物流业与五大经济区、四大城市群协调发展。

——特色引领，错位补位。充分利用通川区独特的地理区位和交通区位优势，形成专业化特色物流，用特色引导发展，由发展凸显特色。与周边临近区县和城市的物流进行错位补位发展，完善物流服务网络，开拓物流发展市场，延伸物流服务产业链条，提高物流运作效率，实现发展有特色，发展有互补。

——积极探索，注重创新。以满足企业和消费者不断增长的物流需求为出发点，不断创新物流服务方式，提高服务水平；引导物流企业整合与重组，鼓励发展第三方物流，逐步提高行业集中度，发展服务化物流和互联网物流，积极倡导绿色物流，节约能源，保护环境，保证交通安全，推广应用先进物流技术，提高物流运作效率，实现经济和社会的协调发展。

（三）发展目标

到 2030 年，基本建立货畅其流、服务高效、经济便捷、安全环保的现代物流服务体系，将现代物流业培育为促进通川区经济增长和社会发展的支柱产业，将通川区现代商贸物流园区发展为立足通川、面向达州、展望秦巴的达州市现代商贸物流核心区以及秦巴地区现代商贸物流（在达州市范围内的）重要枢纽节点，为达州市打造川渝陕区域物流重要节点以及西南地区农业

与现代物流业联动发展典范的发展目标的强力助推器。

1. 近期发展目标

到 2020 年，力争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%；第三方物流在社会物流总量中所占的比重逐步提高。具体目标为：

——现代物流基础设施建设取得积极进展。现代物流园区和物流中心建设取得初步成效，围绕通川区产业布局及产业优势，建成 4 个大型综合物流园区和 3 个专业物流中心，打造 1 个省级物流示范区；城乡配送服务能力进一步提升，基本实现每个乡镇配建一个物流配送服务站；加快物流通道建设，物流通道网络得到进一步完善；信息平台建设取得初步成果。同时，积极融入全市物流三大平台建设（城市配送、公共信息、多式联运）。

——力争现代物流需求市场初具规模。培育现代物流企业取得明显成效，现代物流技术推广步伐加快，企业物流水平得到提高，力争培育年营业收入超 5000 万元的第三方物流企业 3 家，引进 1 个第四方物流企业。

2. 中期发展目标

到 2025 年，力争物流业增加值占地区生产总值 6.5%以上；物流企业运作效率和服务能力显著提高，社会物流总费用占 GDP 比重下降至 16%。基本建立起快捷高效、安全方便的现代物流服务体系。

——现代物流基础设施建设更加完善。物流节点层级完备，

综合交通网络建设完成，物流信息平台主要功能成功实现，多式联运发展成效显著，物流辐射力和竞争力明显提升，达州市物流核心承载区及秦巴地区重要物流枢纽的地位得到进一步巩固。

——现代物流市场取得精进发展。力争培育和引进1个AAA级物流企业；加强物流园区的招商工作，提高企业入住率；形成条例明确的高效的物流政策法规和物流发展市场环境，提供优质高效的物流政务服务。

3. 远期发展目标

到2030年，力争物流业增加值占地区生产总值7%以上；社会物流总费用占GDP比重下降至15.5%。公共物流信息化平台达到功能完善和高效便捷的目标，与达州市信息平台以及周边地区信息平台实现高效对接和信息共享；力争培育和引进3个AAA级物流企业。

全区形成布局合理、配置高效、技术先进、功能完善的现代物流网络和服务体系，成为川渝鄂陕地区重要的物流节点城市，第三方物流在社会物流总量中的比重进一步上升，企业物流运作效率和服务能力大幅度提高。基本建立货畅其流、服务高效、经济便捷、安全环保的现代物流服务体系，最终实现：

——现代物流业发展为通川区的支柱性产业。把现代物流业作为通川区社会经济发展的基础性、支撑性、渗透性产业，着力培育、加快发展成为现代服务业的支柱性产业，推动全区现代服务业跨越式成长，打造新的经济增长点。

——达州市现代商贸物流核心区。充分发挥通川区现代商贸物流园区的地理、交通区位优势，发展特色商贸物流，与达川区商贸物流形成错位补位，将通川区现代商贸物流园区发展为立足通川、面向达州、展望秦巴的达州市现代商贸物流核心区以及秦巴地区现代商贸物流（在达州市范围内的）重要枢纽节点。

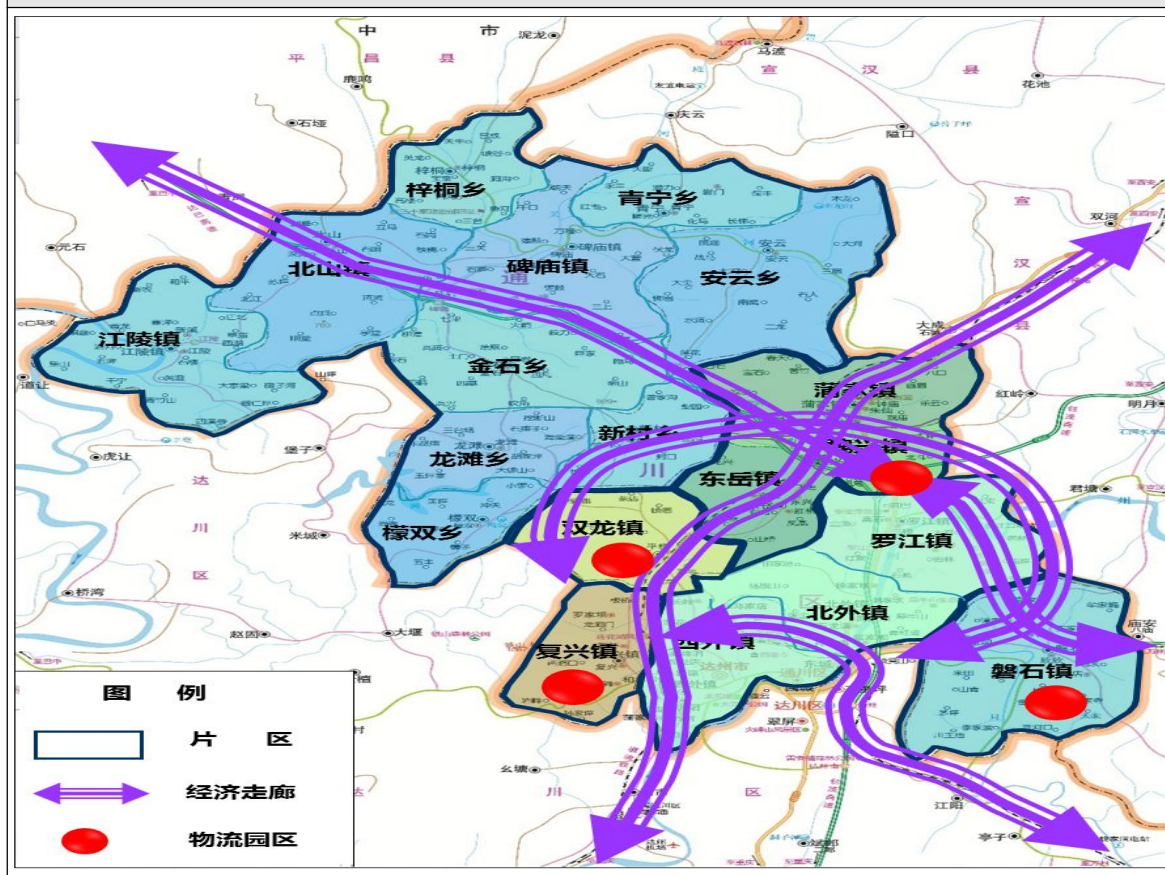
——达州市现代物流业发展强力助推器。依托通川区的交通区位及产业优势，面向川渝陕区域发展绿色环保的农产品冷链物流、安全智能的食品药品物流、服务优良的家居建材物流、经济高效的铁路仓储物流。重点发展农产品物流及食品药品物流，为农业及食品加工业的发展提供支撑和保障。加强农业、食品加工业与物流业的联动发展。为达州市成为川渝陕区域物流重要节点以及西南地区农业与现代物流业联动发展典范发展目标的强力助推器。

三、空间布局

坚持物流业空间布局与城市空间格局相融合；坚持物流节点选址与达州城市总体规划、“双核双带六区”、环城经济带发展规划相配套。以物流业促进全区经济增长，以经济发展带动全区物流业发展；坚持物流业发展与经济增长并行，促进全区经济快速、持续发展。

根据四川省、达州市综合规划和通川区生产力布局以及通川区“双核双带六区”发展战略，结合产业发展趋势，着力构建“六大片区、五大走廊、四大园区、多条节点”的物流总体发展格局。

专栏1 通川区物流业“654”空间布局示意图



(一) “优化六区”

依据各个片区产业优势，进一步强化各个片区物流业发展专业化、特色化，形成优中选优、互补融合的物流产业协同发展。

——农产品物流区(2个)：磐石镇为一个片区，北部10个乡镇（梓桐镇、青宁乡、碑庙镇、龙滩乡、安云乡、新村乡、檬双乡、金石镇、江陵镇、北山镇）为一个片区，这两大片区主要发展农产品物流。磐石镇依托规模化特色果蔬资源为基础，积极发展以农业文化普及、智慧农业等为特色的现代化都市农业。同时，配套发展冷链物流业，依托达万高速磐石出口的交通优势，

以毅恒明月冷链物流基地建设为核心，积极发展农副产品冷链物流，加快各类保鲜、冷藏、冷冻、预冷、运输、查验等冷链物流基础设施建设，建成具有集中采购、跨区域配送能力的现代化果蔬配送中心，拥有保鲜仓储、冷鲜物流、电子交易等综合服务功能。北部十个乡镇，利用土地资源的优势，积极种植核桃、油用牡丹等，努力发展核桃、油用牡丹新产业。

——生产物流区（1个）：东岳、魏兴和蒲家为一个片区主要发展生产性物流。魏蒲地区以“新四化”（新型工业化、信息化、城镇化和现代农业化）为指导，将打造成为产业高度聚集、城市功能完善的达州中心城北部重要卫星城，并继续做大做强农产品精深加工、绿色食品加工、医药加工为主体的加工业，配套发展现代物流业，推动形成食品药品加工园、医药健康产业园、生态休闲旅游区三大产业园布局。而东岳以机械制造、轻工电子、汽摩配件、新型材料为发展重点，充分发挥川渝结合部的人文优势和临近空港的潜在优势，抓住重庆、成都、西安电子信息产业跨越发展和东部轻工电子产业向西部转移的趋势，承接东部沿海地区以服装、鞋业为主的轻工加工制造业的产业转移，承接长三角地区的生物新材料企业的产业转移，承接重庆汽车机电升级发展中的汽摩配件产业转移，推动形成了轻工电子产业区、新材料产业区、节能环保产业区、综合工业区“四大产业区”。

——仓储物流区（1个）：双龙镇为一个片区主要发展铁路仓储物流。双龙镇片区重点发展铁路仓储物流业，并结合达州市农产

品加工集中区、复兴现代商贸物流区、东岳工业聚集区。重点发展建材仓储物流、机电产品仓储物流，配套发展煤炭仓储物流和化工产品仓储物流。依托双龙铁路、国道 210 的交通优势，加快完善集疏运系统，建立以铁路货运站为核心枢纽的多式联运系统。

——商贸物流区（1 个）：复兴镇为一个片区主要发展商贸物流。

复兴镇以其航空、铁路和毗邻万州港的交通基础和区位优势，加快推进秦巴地区交通一体化建设和区域物流基础设施完善。建设北向、西向、南向出川物流网络，并通过加强与周边区域城市的物流合作，共同开发后方陆域，共建陕甘宁、川渝、新藏青等区域物流通道，构建起西部进出口货物的铁、水、空联运基地；同时，加强与西安合作，打通进入亚欧大陆桥，实现物流大融通。通过充分发挥复兴区位优势和交通优势，规划建设农副产品批发、医药健康产业、建材装饰、电子产品及汽摩配件、农用物资等专业市场，食品药品、建筑材料、汽摩配件等物流配送中心，以及城市商业综合体，着力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。

——生活物流区（1 个）：西外、北外以及罗江为一个片区主要发展生活性物流。凭借罗江丰富的红色生态旅游资源，糅合红色旅游、特色农业、民风民俗等资源构建“休闲旅游大产业链”，同时依托罗江良好的景观生态资源和旅游资源，以及毗邻通川未来两大核心的区位优势，重点开发满足商务人群、旅游度假人群

和创业置业人群的以星级酒店、度假别墅、高端居住为主的旅游住宅地产、旅游商业地产和旅游度假地产，扩大消费需求。北外镇依托其区域和资源优势，以建设北外滨江高品质生活区为目标，紧扣“生态宜居、精品居住”的功能，合理有序进行地产开发，打造大中型城市综合体等复合型地产，构建中、高端商品住宅和商务地产新格局，提高并完善区域内综合配套服务，响应打造通川区高品质生活区。依托王家山、犀牛山景区、双河口水库等资源优势，迎合达州市民近郊休闲旅游需求，大力开发观光休闲、体验参与型旅游产品，继续做大做强北外近郊休闲旅游产业。

专栏2 通川区物流业六大片区概况表		
名称	片区位置	重点发展产业
农产品物流片区 (2个)	磐石镇； 北部10个乡镇	主要发展农产品物流，磐石镇发展特色现代化都市农业，并配套发展冷链物流业；北山镇积极发展核桃新产业，北部十个乡镇大力种植油用牡丹
生产物流片区 (1个)	东岳、魏兴 和蒲家	主要发展生产物流，魏蒲地区以农产品精深加工、绿色食品加工、医药加工业为主体，东岳地区主要发展轻工电子和新材料产业的加工业，配套发展现代物流业
仓储物流片区 (1个)	双龙镇	主要发展铁路仓储物流，以铁路货运站为核心枢纽，重点发展建材仓储物流、机电产品仓储物流，配套发展煤炭仓储物流和化工产品仓储物流
商贸物流片区 (1个)	复兴镇	主要发展商贸物流，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
生活物流片区 (1个)	西外、北外 以及罗江	主要发展生活物流，重点发展满足商务人群、旅游度假人群和创业置业人群的以星级酒店、度假别墅、高端居住为主的休闲旅游产业

（二）“发展五廊”

依托已有的综合交通运输网络和产业布局，打造五条物流经济走廊，即巴达高速物流经济走廊、达万高速物流经济走廊、达陕高速物流经济走廊、襄渝铁路物流经济走廊、环城物流经济走廊。构建为通川区内外联系的主动脉，现代物流业发展所依托的重点通道。

——巴达高速物流经济走廊：以巴达高速为西部物流通道，重点发展达巴高速两侧北部江陵镇、北山镇、梓桐镇、碑庙镇、青宁乡、安云乡、金石镇、龙滩乡、檬双乡、新村乡十个乡镇的特色农业和现代农业，集散沿线农产品，北部几个乡镇逐步升级改造县道、乡道、村道，实现与巴达高速公路最快最便捷的连接，到 2018 年，巴达高速经济带将形成以高速路、省道为主干，县道为支干，乡村道为支脉的公路网络，村级公路硬化率达 100%，组道、机耕便民道硬化率达 50%，田间生产道硬化率达 20%；人饮安全用水率 100%。巴达高速经济走廊途经东岳、魏兴和蒲家生产性物流区，加快本地区农产品生产加工物流，实现达州经由巴达高速抵达巴中仅需 1 小时，物流效率极大提高。巴达高速经济走廊构建了服务本地区、辐射秦巴的农产品物流配送体系。

——达万公铁物流经济走廊：以达万高速和达万铁路为东部物流通道，连通魏兴生产物流区，罗江生活物流区，紧邻磐石农产品物流区。重点发展磐石镇、罗江特色瓜果蔬菜产业、魏兴镇的食品药品产业。依托魏兴食品药品物流园、磐石农产品物流园，集散沿线各种农产品与药品，结合公、铁、航及多式联运等方式，建设达万公铁食品药品物流经济走廊。将达万高速建设成为连接

三省市的一条快速通道，使达州、陕西等地的物流借此通道抵达万州港，进入长江“黄金水道”，成为连接三省市推动区域沿线城市群经济快速发展的上升通道。实现达州参与成渝经济区建设，并与长江三角洲经济圈相融合的目标。达万高速物流经济走廊将构建服务本地区，辐射万州港的食品药品物流配送体系。

——达陕高速物流经济走廊：以达陕高速为物流通道，通过魏兴生产物流区、双龙仓储物流区、复兴商贸物流区以及罗江生活物流区。主要依托沿线农产品精深加工、绿色食品加工、医药加工为主体的加工业，同时依托达陕高速以及重庆、成都、西安电子信息产业跨越发展和东部轻工电子产业向西部转移的趋势，承接东部沿海地区以服装、鞋业为主的轻工加工制造业的产业转移，承接长三角地区的生物新材料企业的产业转移，承接重庆汽车机电升级发展中的汽摩配件产业转移以此增强通川区对陕西、重庆等地区的物流辐射能力，开拓物流市场。

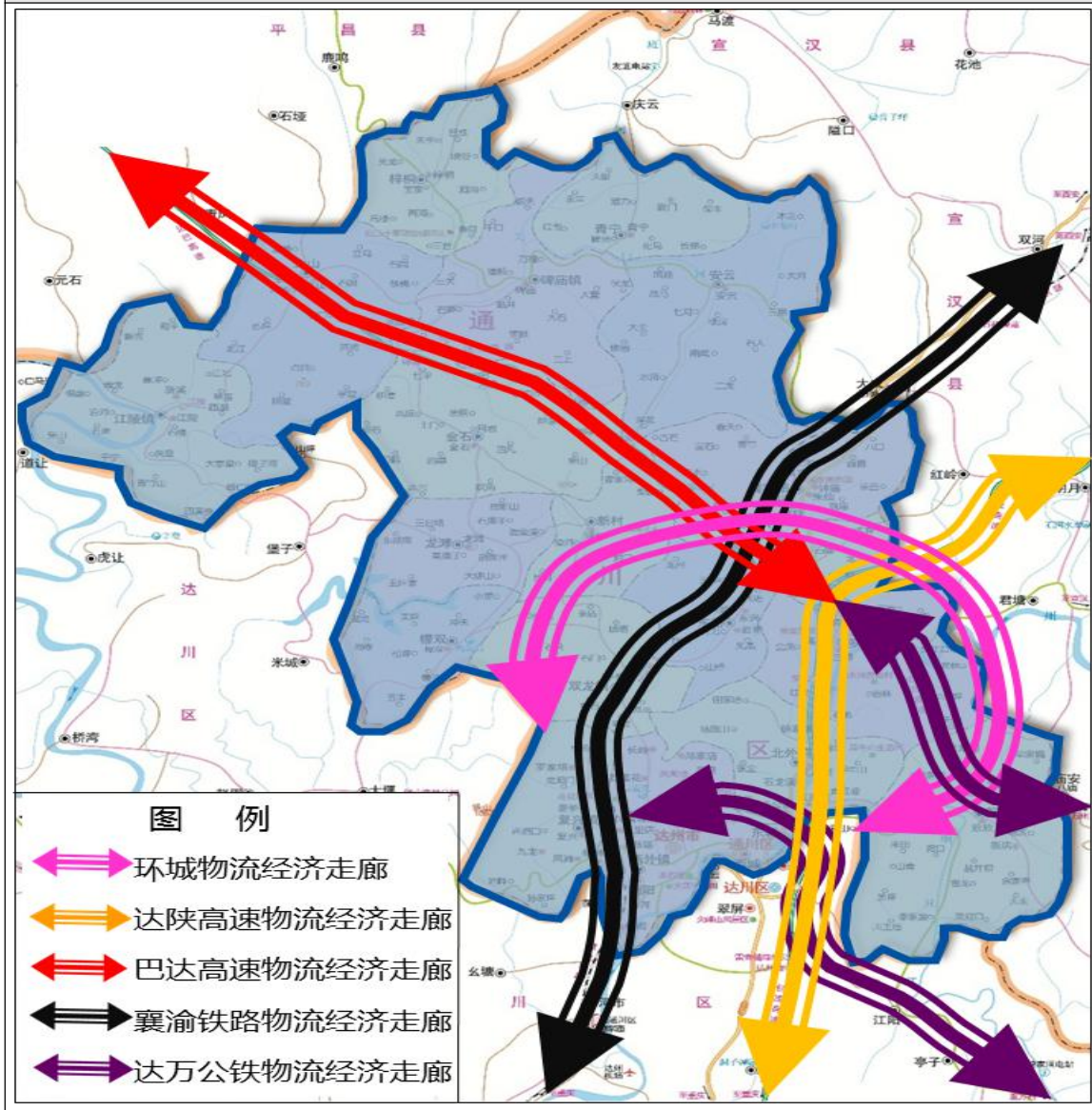
——襄渝铁路物流经济走廊：通过魏兴生产物流区、罗江生活物流区，以襄渝铁路辐射沿线为重点发展区域，着力发展双龙铁路货运仓储区，大力开展铁路仓储及铁路运输物流服务。以复兴现代商贸物流区为依托，以襄渝铁路、绕城高速为主要物流通道，结合公、铁及多式联运，推动东岳新兴工业集中区机械制造、轻工电子、汽摩配件、新型材料等产业的发展。福森国际建材家居博览城、亚鑫建材市场等建材交易市场以及复兴农副产品批发市场的发展，建设襄渝铁路仓储、农产品物流及商贸物流经济走廊。

——环城物流经济走廊：环城物流经济走廊联接复兴商贸物

流区、双龙仓储物流区、魏兴仓储物流区、罗江生活物流区以及磐石农产品物流区等六大片区。以环城路、210国道为依托，加强主要物流节点之间的联系，同时在环城经济带区域大力发展城市配送，将整个通川区物流产业紧密结合在一起，形成本地区完整的农产品生产加工仓储贸易物流配送体系。

专栏3 通川区物流业五大物流经济走廊简介表			
名称	所经片区	沿线发展产业	辐射范围
巴达高速物流经济走廊	北部江陵镇、北山镇、梓桐镇、碑庙镇、青宁乡、安云乡、金石镇、龙滩乡、檬双乡、新村乡十个乡镇农产品物流片区以及生产物流片区	重点发展北部十个乡镇农产品物流区的特色农业和现代农业，集散沿线农产品	从本地区辐射秦巴
达万公铁物流经济走廊	魏兴生产物流片区 罗江生活物流片区	重点发展磐石镇、罗江特色瓜果蔬菜产业、魏兴镇的食品药品产业	从本地区辐射万州港
达陕高速物流经济走廊	魏兴生产物流片区、双龙仓储物流片区、复兴商贸物流片区以及罗江生活物流片区	重点发展沿线农产品精深加工、绿色食品加工、医药加工为主体加工业	从本地区辐射，陕西、重庆等地区
襄渝铁路物流经济走廊	魏兴生产物流片区 罗江生活物流片区	重点发展铁路仓储及铁路运输物流服务；发展新兴工业、建材交易市场以及复兴农副产品批发市场	从本地区辐射襄渝地区
环城物流经济走廊	复兴商贸物流片区、双龙仓储物流片区、魏兴仓储物流片区、罗江生活物流片区以及磐石农产品物流片区	重点发展本地区农产品以及加工业、商贸等	从本地区辐射达州市

专栏4 通川区物流经济走廊示意图



(三) “培育四园”

“四园”。即复兴现代商贸物流园区、双龙铁路仓储物流园区、魏兴食品药品物流园区、磐石农产品物流园区。根据通川区未来的产业功能发展格局，结合通川区环城经济走廊、达巴公铁经济走廊等发展规划，构建以四大园区为核心的物流节点空间布局。

——**复兴现代商贸物流园区**：复兴现代商贸物流园区以复兴镇范围内环城路、210国道为主轴线，按“城零郊批”原则，发挥复兴的区位和交通优势。复兴北向、西向、南向可以构建出川物流网络。与周边地区物流合作，可共同开发后方陆域，共建陕甘宁、川渝、新藏青等区域物流通道，构建起西部进出口货物的铁、水、空联运基地。与西安合作，打通进入欧亚大陆桥，实现物流大融通。推动建设复兴农副产品批发市场、泰诚复兴十里水街文化旅游产业园、川东国际汽配博览城、达州市泰巴电商谷商贸项目、巴里文化广告创意园等重点项目。依托重点项目的建设以及复兴的区域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，建立快递分拨中心，打造通川区电商平台，加快电子商务与产业集群融合，推进商贸物流和产业园区信息化现代化，形成“硅谷”效应。

——**双龙铁路仓储物流园区**：双龙铁路仓储物流园区位于达州市通川区双龙镇和复兴镇，总规划占地1646亩，位于襄渝铁路双龙火车站两侧，以双龙铁路货运枢纽为中心，主要服务和联动马踏洞片区、达州市农产品加工集中区，服务复兴商贸物流区、东岳新型建材园区，充分利用辖区各高速公路出入口及铁路货运站资源，形成以铁路货运为仓储龙头，以汽柴油、硫磺、建材、

粮食等为主的现代化仓储区。双龙铁路仓储物流园依托新丝绸之路，渝新欧和现有双龙铁路货场的优势，按照规模化、专业化、低碳化标准，整合仓储资源，完善仓储设施，同时联动发展公路物流。力争成为立足川东、面向全国，集铁路货运作业、装卸、包装、保管、仓储、配送等为一体的配套完善、服务优质、运行高效、安全环保、管理先进、保障有效的物流中心区。

——**魏兴食品药品物流园区**：魏兴食品药品物流园区紧邻达巴高速与环城路互通口，毗邻农产品加工集中区，该集中加工区依托襄渝铁路（“渝新欧”铁路一部分）、国道 210 及达巴高速公路，重点发展果蔬加工、肉类精深加工、食品饮料、粮油产品加工等绿色食品加工业和医药用品加工、医疗器械加工、现代中药加工区等医药健康产业。物流园主要满足农产品加工集中区发展需求，重点发展食品物流、药品物流，为基地内农产品、药品加工企业提供仓储、运输、配送、包装、冷链、配载及转运、分拣加工、拼箱、拆箱、检验、信息服务等服务，打造成为川陕渝结合部食品药品专业型物流园区。

——**磐石农产品物流园区**：磐石依托农业产业发展基础，重点发展现代都市农业，磐石以其位于城郊的优势以及“瓜果名乡”的美誉，以规模化的特色果蔬资源为基础，积极发展智慧农业为特色的现代都市农业。配套发展冷链物流业。“十三五”期间将继续大力打造月湖欢乐谷、田园大舞台、肖家大院等重点项目。磐石物流园靠近达万高速磐石下匝口，以公路运输为主，依托磐石

区域优势。主要提供肉类、水产品冷链物流和果蔬冷链物流服务，以毅恒明月冷链物流基地建设为核心，积极发展农副产品冷链物流，加快各类保鲜、冷藏、冷冻、预冷、运输、查验等冷链物流基础设施建设。建设集冷藏、保鲜、交易、储存、加工、跨区域配送、电子商务等功能于一体的川东北现代化农产品物流中心，提供保鲜仓储、冷鲜物流、电子交易等综合服务功能。

专栏5 通川区物流业四大物流园区简介表

名称	所在片区	物流园区主要功能
复兴现代商贸物流园区	商贸物流片区	重点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，建立快递分拨中心，打造通川区电商平台，加快电子商务与产业集群融合
双龙铁路仓储物流园区	仓储物流片区	重点发展现代仓储业。充分利用辖区各高速公路出入口及铁路货运站资源，形成以铁路货运为仓储龙头，汽柴油、硫磺、煤炭、矿石、粮食等为重点的现代化仓储
魏兴食品药品物流园区	生产物流片区	重点发展食品物流、药品物流。为基地内农产品、药品加工企业提供仓储、运输、配送、包装、冷链、配载及转运、分拣加工、拼箱、拆箱、检验、信息服务等服务
磐石农产品物流园区	农产品物流片区	重点发展农产品物流。主要提供肉类、水产品冷链物流和果蔬冷链物流服务、保鲜仓储、冷鲜物流、电子交易等综合服务功能。建设集冷藏、保鲜、交易、储存、加工、跨区域配送、电子商务等功能于一体的川东北现代化农产品物流中心

(四)“扶持多点”

为了保证物流节点层级的完备以及满足物流市场的需求,依托通川区各片区自身优势以及周边毗邻产业集中区和交通枢纽型货站,规划建设物流中心和配送服务站,形成结构合理、布局科学的物流节点体系。近期整个通川区规划建设 18 个配送服务站,其中北部十乡镇农产品物流区设有 9 个配送服务站;生产性物流区设有 3 个配送服务站;生活物流区设有 3 个配送服务站;仓储物流区、商贸物流区分、磐石物流区分别设有 1 个配送服务站。设置“多点”有利于发展通川区城乡配送,完善农产品流通体系和生活必需品配送体系,推进城市共同配送项目的实施,完善物流配送重点设施布局,最终达到物流配送服务站乡镇覆盖率 100% 的目标。设置“多点”有利于各物流经济走廊附近资源集散,提高物流配送效率。扶持多点重点任务在于增加城市配送基础设施投入,完善城乡配送体系;科学引导城乡配送,依托各配送服务站形成“布局合理、双向高效”的城乡电商物流体系。

专栏 6 通川区物流业配送站分布情况简介表		
片区	数目	配送站位置
农产品物流片区	北部乡镇片区	9 个 梓桐镇、青宁乡、碑庙镇、龙滩乡、安云乡、新村乡、金石镇、江陵镇、北山镇
	磐石片区	1 个 磐石镇
生产物流片区	3 个	蒲家、魏兴、东岳
仓储物流片区	1 个	双龙镇
商贸物流片区	1 个	复兴镇
生活物流片区	3 个	罗江、西外、北外

四、主要任务

以通川区发展现状以及未来发展趋势为基础，以夯实基础、培育市场、促进现代化和加强区域联动为主要任务，依托达州市战略规划和市区重大项目，实现通川区现代物流业发展目标（特别是“十三五”期间的目标）。

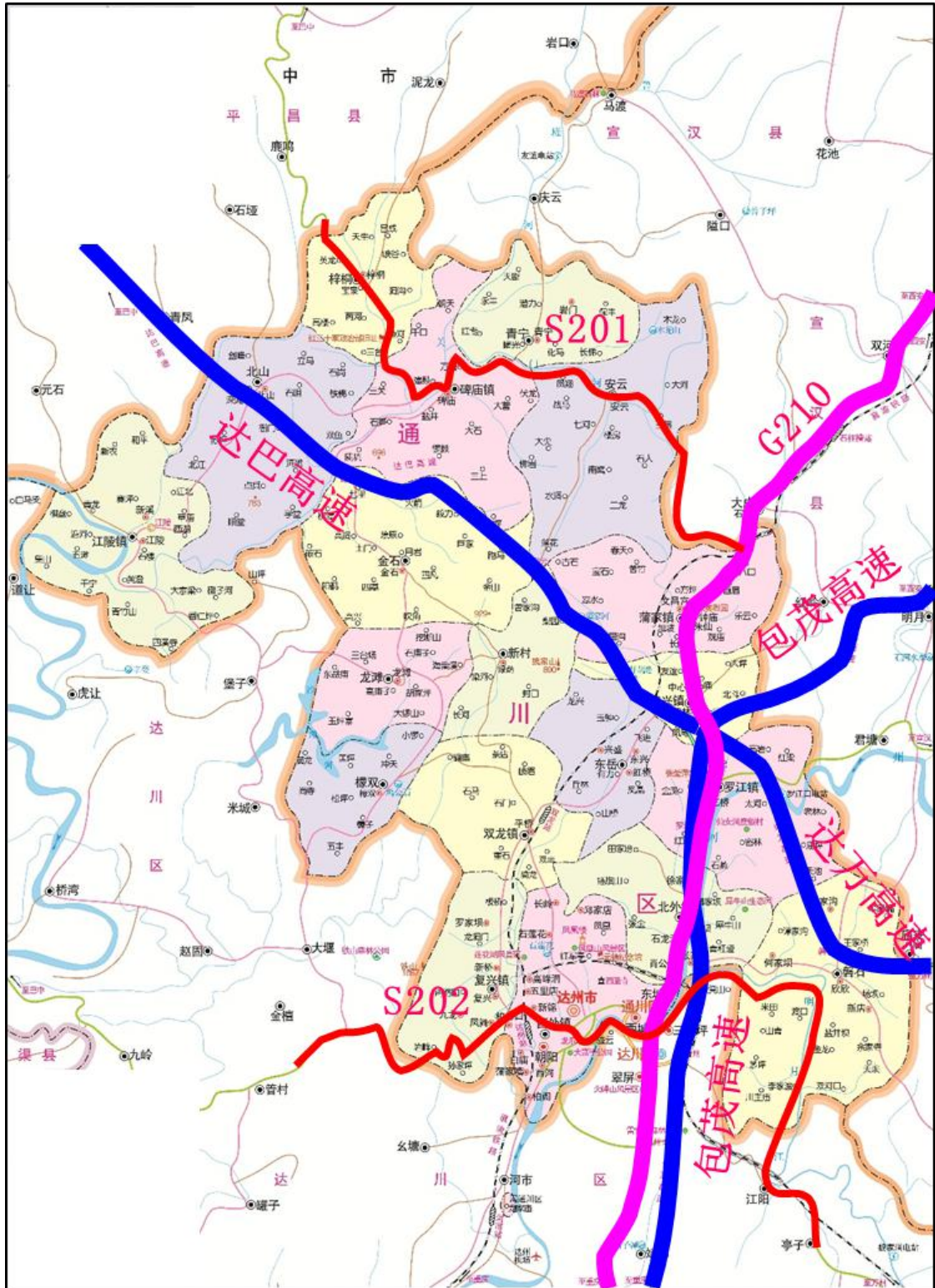
（一）夯实物流基础

1. 通道畅行

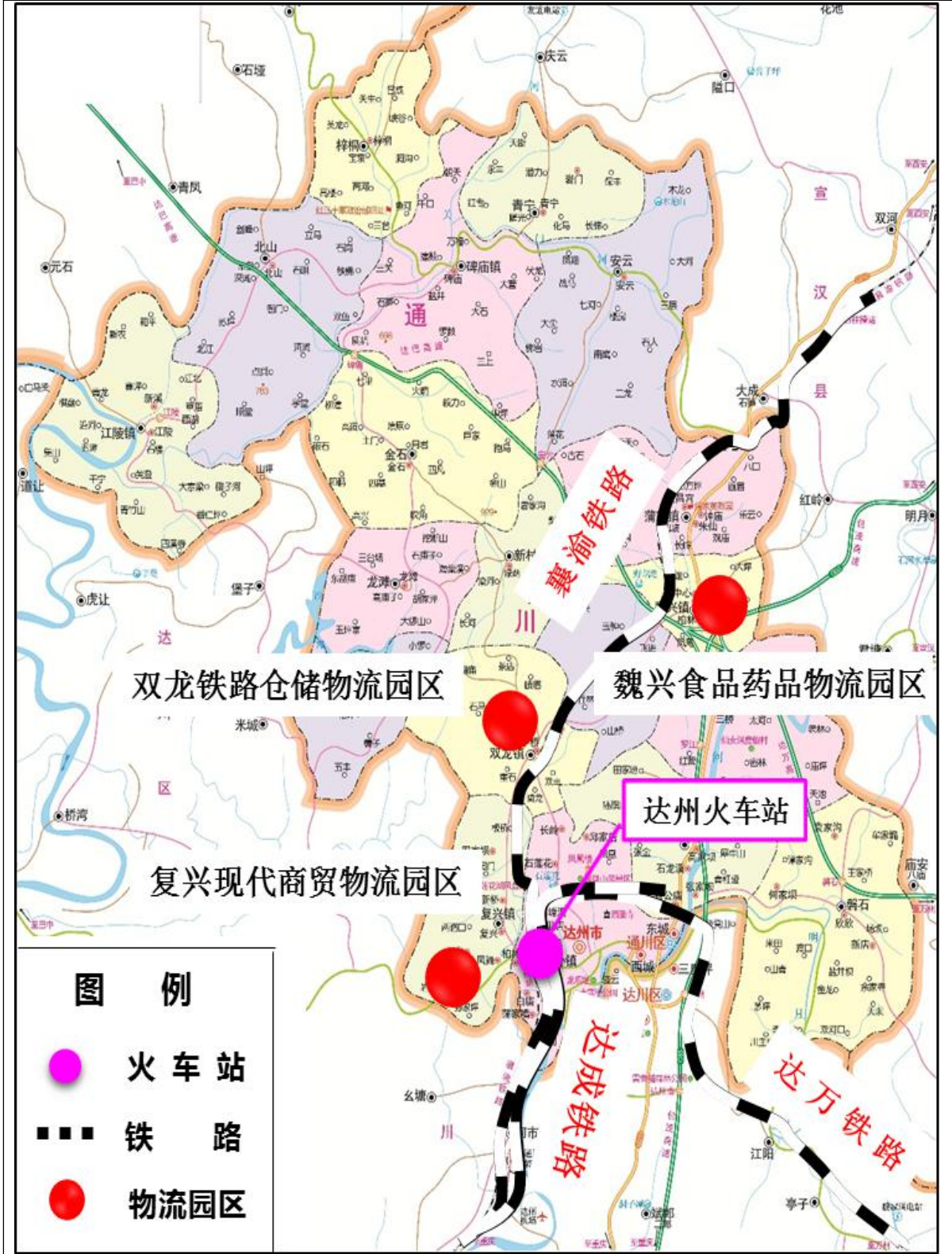
着力改善交通基础设施薄弱环节，加快铁路、公路、航空、内河水运和管道等重要基础设施建设，提升通道和网络的综合运输能力，尽快形成“畅通市内、连通省内、衔接全国”的物流通道。加快道路、铁路和航运货运通道的建设，突出以凤凰大道等为骨干以大西街等为重要补充的城区道路货运通道、以达巴高速等为骨干以县道等为补充的区域公路货运通道，重点发展以达成铁路、达万铁路和襄渝铁路共同构建的十字架铁路运输网络，强化州河航道升级整改工程，提升通航能力，打通通川区至重庆港、万州港连接长江水运航线的水路通道。



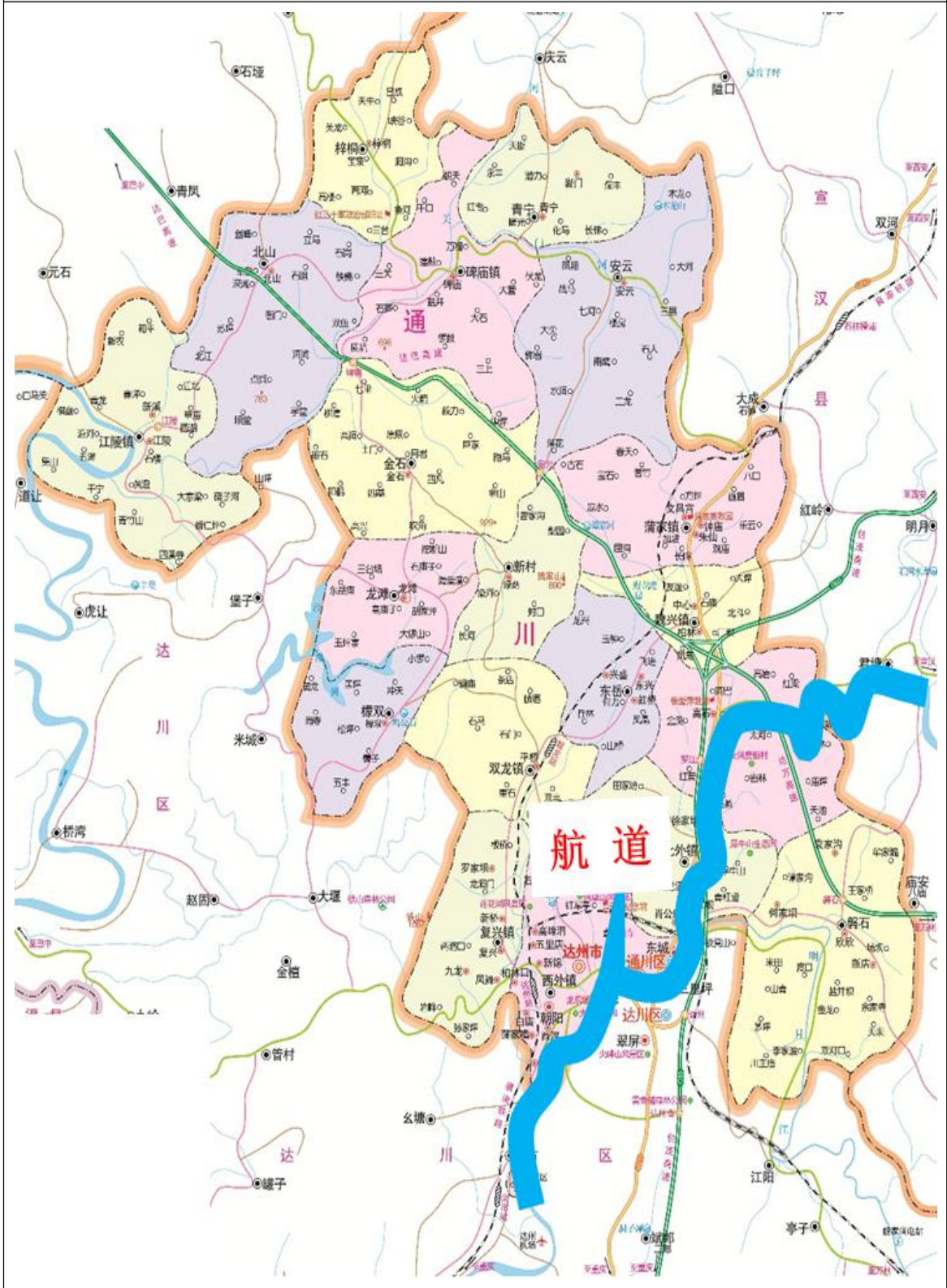
专栏9 通川区区域公路货运通道示意图



专栏 10 通川区铁路货运通道示意图



专栏 11 通川区航运货运通道示意图



2. 节点保障

重点打造“核与点”的物流节点空间布局结构即以通川区现代物流园区发展为核心，以各个物流服务设施站点完善为补充，构建立足通川、服务达州，辐射秦巴的现代物流节点体系。重点打造的物流核心区为：魏兴食品药品物流园区、复兴现代商贸物流园区、双龙铁路仓储物流园区、磐石农产品物流园区四个物流园区；辅助完善的物流服务站点为：18个物流配送服务站，覆盖全区各乡镇，增加城乡配送服务范围。

3. 无缝衔接

大力发展“公铁”、“铁水”和“公水”等物流服务联盟，以通川区物流园区为核心，配备现代化中转转运设施，提高物流设施的系统性、兼容性，同时改造建设一批具备多式联运条件以及有利于城际运输和城市配送长短有机结合的物流基础设施，提高物流集散能力。大力发展集装箱、甩挂等方式，提高综合运输水平，实现货物物流组织形式的无缝衔接。在区内的重点铁路货场和港口处建设一批大型货物转运站和集装箱中转站，提高货物换装的便利性。支持物流联盟的构建，利用物联网、“互联网+”、以及大数据的技术理念，搭建公共运作平台，建立物流信息广泛采集、实时交换和充分共享的公共物流信息平台，实现物流信息的无缝衔接，实现物流信息共享、货源集结、运作管理等配套体系，促进物流高效、便捷化运作，降低社会物流成本。

（二）培育物流市场

1. 优化物流环境

——进一步规范完善物流服务市场。加快引入竞争机制，建立健全科学合理的主管部门、行业管理机构和行业协会相结合的行业监督机制，加大监管力度，遏制恶性竞争，把好市场准入的关卡和加强后续管理。

——大力搭建行业规范诚信体系。加强物流市场诚信建设，鼓励、宣传和引导物流企业增强信用意识，积极开展物流企业诚信评估，通过物流公共服务网络等载体，记录并及时向社会公开企业诚信和安全记录。加快建立以银行信用信息为主体基础，工商、税务、交通、公安等部门信息共同配合整合的通川区物流行业信用体系平台。

——推动大小物流企业共同发展。鼓励物流企业通过参股控股、兼并重组、协作联盟等方式做大做强，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，通过规模化经营提高物流服务的一体化、网络化水平，形成大小物流企业共同发展的良好态势。

2. 释放物流需求

积极培育发展第三方物流企业。通过招商引资，积极引进先进的物流企业落户通川，设立分支机构或开展业务。鼓励运输、仓储等传统物流企业向上下游延伸服务，推进物流业与其他产业互动融合，协同发展。鼓励工业企业分离原材料采购、运输、仓

储、包装、配送等物流业务，交由专业物流企业承担，大力培育第三方物流。支持专业市场交易方式与功能创新，扩大专业市场的物流需求，发展专业市场型现代物流。鼓励农副产品及食品、医药、家居、快递等行业深化流通改革，增加物流配送的服务需求，支持城市配送型物流的发展。通过宣传、政策引导，提高企业对现代物流的需求，扩容第三方物流市场。

3. 做强做大企业

支持第三方物流企业围绕商贸和农业产业化等龙头企业的供应链增设经营网点，扩大服务内容，增值服务和高端服务，培育一批具有明显行业优势和区域竞争力的领军物流企业集团和物流服务品牌，将其作为全区各级政府部门配置政府资源和提供优质服务的重要对象。完善重点物流企业联系制度，加强政府与企业的沟通联系，协调解决物流企业发展中存在的突出矛盾和问题。到 2030 年争取 3 家年营业收入超 5000 万元的第三方物流企业，1 家第四方物流企业和 4 家 AAA 级物流企业。制定相应鼓励政策，引导传统仓储、运输企业通过参股控股、兼并重组、合资合作等方式做强做大，扭转“小、散、弱”的发展格局，提升产业规模和发展水平。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，支持参与全是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。

（三）促进物流现代化

1. 提升物流专业化

发展危化品物流。以危化品为对象，建设液化品运输服务中心。加强对化学危险品物流的跟踪与监控，规范化学危险品物流的安全管理。集聚危险品运输企业及相关服务企业，提供停车、维修、加油、车辆罐体清洗检验、餐饮等一站式服务。发展医药物流。鼓励医药企业充分利用信息和网络技术，通过实体配送中心进行统一配送。选择和培育一批规模大实力强的物流企业，开展专业医药物流，引导中小医药企业将医药配送业务外包，通过第三方物流企业实现规模性的共同配送。发展冷链物流。加快发展鲜活农产品冷链物流体系，鼓励和支持多家企业联合建立生鲜配送中心，重点扶持专业的冷链物流企业，培养一批专业冷链物流企业，加大冷藏车辆和技术的投资，实现冷链物流规模化、规范化经营。发展应急物流。建设应急物流的管理机制和指挥体系，建设和完善应急物流的预警预测机制，搭建应急物流公共信息平台，制定应急物流管理政策法规，选择和培育一批具有应急能力的物流企业，建立应急物流体系，提高应对灾害、重大疫情等突发事件的能力。

2. 推进物流信息化

大力提高技术研发应用水平，利用大数据，物联网和“互联网+”等技术打造通川公共物流信息平台以及企业物流信息平台，积极建设“智慧物流”城市。整合政府部门的物流信息服务、整合多种运输方式的物流信息、整合其他物流信息平台资源、建立物流信息共享平台，结合通川区物流发展的特点，重点建设货运交

易系统，以主枢纽交通信息港建设为核心逐步完善应用与服务平台和信息服务平台的建设。

3. 加强物流标准化

强化政府部门对物流标准化工作的重视与协调。区政府带头联合区内的各中大型物流企业，施行一系列的与国际、国家、地方和行业的各类标准进行对接的物流行业标准规范体系。制定物流基础设施标准规范。硬件方面需要形成整个物流体系的标准，在各主要环节包括包装、运输、装卸搬运、储存中寻找一个基点，针对不同性质的运输货物制定相应的标准，同一体系内的标准之间要满足级数基准。加快通用软件标准体系的建立。尽快实现标准数据传输格式和标准接口，通过网络和信息技术连接用户、制造商、供应商及相关单位，实现资源共享、信息共用。

（四）特色引领，错位补位发展

“一带一路”倡议、“长江经济带”建设、《成渝经济区区域规划》《四川省五大经济区“十三五”规划》等政策实施使得达渝、达成等区域间合作日益紧密，通川区将服务服从于达州市物流业发展规划的引领秦巴物流立体发展、推进达万物流一体化合作等战略目标，积极融入成渝西大物流圈，根据区情，错位补位，特色引领，强化区域联动优势。

将魏兴食品医药物流园区、双龙铁路仓储物流园区、复兴现代商贸物流园区建设发展成达州市“O型”环城物流产业走廊上的具有竞争力的重要节点。同时，与周边的区、县形成协同互补

的错位发展，并形成各具特色的物流发展。

1. 与达川区协同错位、特色互补发展

依托双龙铁路、国道 210 的交通优势，通川区发展有别于达川区汽车汽配、五金机电、家用电器、医药器材得商贸物流，将双龙铁路仓储物流园区打造成为秦巴物流园区的重要分点，重点发展仓储物流，借助河市秦巴综合物流园区的资源，与其协同发展；注重发挥通川区复兴现代商贸物流园区的区位和交通优势，建立以农副产品、医药养生、百货小商品、家居建材、电子等特色专业市场群为依托的物流体系，重点培育电子商贸物流业，打造电商物流集聚发展区。

2. 与经开区的错位发展

通川区应依托双龙铁路、国道 210 的交通优势，加快完善集疏运系统，建立以铁路货运站为核心枢纽的多式联运系统，发展有别于经开区物流园区的能源、化工原材料等物资的仓储物流，重点发展建材（新材料）仓储物流、机电产品仓储物流、煤炭仓储物流、化工产品仓储物流。

3. 通川区特色物流发展

通川区物流发展应凸显本区食品医药物流特色，紧紧把握达州市重点发展魏兴食品医药物流园区的机遇，充分发挥“川东药库”、魏兴食品药品物流园区紧邻达巴高速与环城路互通口，毗邻农产品加工集中区的优势，以魏蒲产业新城为依托，大力发展具有特色的食品医药物流。

五、重点工程

通川区物流业发展应充分考虑本区实际情况，服务服从达州市总体规划要求，依托现有基础设施条件，有效衔接水、铁、公三种运输方式，积极开展多式联运，优化运输结构，提高综合运输的服务质量；依托农产品、家居建材、医药健康等特色市场，以及魏蒲产业新城等工业集中区物流需求市场，发展城乡配送、食品药品、农产品和铁路仓促等专业化物流工程，加强园区规划建设，积极培育物流企业，以实现将通川区建设成为达州市物流产业强区的战略目标。

（一）物流通道工程

1. 具体工作

物流通道工程主要是为了建设畅通的公铁水货运通道，确保通川区内部货物流通顺畅以及与周边区域物流网络紧密衔接，以保证通川区物流中心与物流园区、物流节点之间运输畅通以及各项物流功能顺利实施，达到货畅其流的目的。

（1）公路货运通道建设

加快建设以绕城高速二期、环城路互通连接线、双龙物流园区至环城路连接线等为代表的环状线路及其连接线路，完善环城物流走廊，尽快保障环城物流畅通。到 2020 年底，实现约 8 亿的资金投入，建设总计 12 公里的连接线。抓紧金南大桥、月湖大桥、罗江大桥以及凤凰山隧道西延线等桥隧建设，加强内部通行能力。至 2020 年，完成金南大桥的建设。至 2025 年，预计投入约 9 亿，完成罗江大桥和凤凰山隧道西延线建设。至 2030 年，

实现通川区内部各地区紧密衔接。

加快建设以新龙路、魏复产业大道改造工程、大磐路、磐庙路、魏兴农村产业基地公路等为代表的城区内部道路建设，确保在城区内货物运输的畅通。力争 2020 年，完成 15 公里左右的道路改扩建以及完成 20 公里的新建公路建设，预计投入 3250 万，实现约 8 公里的魏复产业大道改造，预计投入 8 亿改造费用。至 2030 年，完全实现魏复产业大道工程的建设。

加快建设以达宣快速通道、达营高速、G210 线达州市过境段（通川段）、达万高速磐石连接线等为代表的区域货运道路建设，增强达陕高速物流走廊和达万高速物流走廊的货物运输能力。到 2020 年，完成达万高速磐石连接线的建设目标。至 2030 年，实现六大物流园区与各大快速通道无缝衔接。

（2）铁路货运通道建设

加快建设以蒲家货物集散基地铁路专用线、双龙铁路货运仓储物流园区铁路专线的铁路线路建设，从而完善襄渝铁路物流走廊，并且增强其货物输送能力。至 2020 年，争取完成双龙铁路货运仓储物流园区铁路专线的项目建设。实现总计约 3 公里的铁路专用线建设目标，以及约 5 亿的资金投入。至 2030 年，铁路专用线投入使用并成为运输货物的主要通道之一。

（3）航运货运通道建设

对州河进行巷道升级整改，提升通航能力。与存在航运需求的广安进行合作，提升巷道改造力度，打通通川区至广安的航运通道，进而实现与重庆港对接，打造连接长江水运航线的水路通

道。至 2020 年，力争实现通川区到广安约 200 公里河道的升级改造。至 2025 年，实现通川区到重庆约 430 公里河道的改造目标。至 2030 年，争取实现通川区到重庆的河道改造目标，并达到约 500 吨的运输能力。

2. 发展目标

实现原有道路的改造和新建道路的建设，加快通川区内部桥隧建设，使得内部联系更加紧密，与外部之间的运输更加通畅；建设铁路专用线，提高物流通道的货物运输能力；升级改造河道，挖掘运输潜力，丰富运输方式。至 2030 年，预计投入约 220 亿，共建设约 260 公里的道路；预计投入约 6.6 亿，完成约 4.78 公里的铁路专用线；预计升级改造 430 公里左右的河道，并达到约 500 吨的运输能力。

专栏 12 通道建设项目表			
内容	名称	介绍	项目阶段
公路 通道 建设	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 年初魏兴段启动，2015 年 6 月东岳互通施工开始招标
	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	2013.12 启动
	七园互通环状物流走廊	以秦巴综合物流园区为中心，经开区物流园区、任市物流中心、普安物流中心、柳池物流中心、魏兴医药食品物流园区、复兴现代商贸物流园区紧紧围绕的半小时高效集疏运物流圈	建设中
	达营高速	起于营山县新店镇廖叶村（与巴南广高速相接），止于达州市通川区磐石镇（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

公路 通道 建设	新龙路	新建道路，建设规模 13 公里总投资 1560 万元	前期准备阶段
	魏复产业大道改造工程	建设规模 20 公里，预计总投资 20 亿元	前期准备阶段
	环城路互通连接线	预计投入 12000 万元	前期准备阶段
	双龙物流园区至环城路连接线	新建 4 公里，预计投入 4 亿元	前期准备阶段
	G210 线达州市过境段(通川段)	新建道路，建设规模 9 公里，预计总投资 7.2 亿元	前期准备阶段
	达万高速磐石连接线	新建道路，建设规模 5.8 公里，预计总投资 6600 万元	建设中
	大磐路	道路改扩大建，建设规模 9.5 公里，预计总投资 950 万元	建设中
	磐庙路	道路改扩建，预计总投资 650 万元	建设中
	魏兴农村产业基地公路	新建道路 10，建设规模 10 公里，预计总投资 450 万元	建设中
铁路 通道 建设	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
	双龙铁路货运仓储物流园区铁路专线	新建 0.98 公里，预计投入 4 亿元	建设中
	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	建设中
桥隧 建设	金南大桥	横跨州河，连接通川区和达川区	2013 年 12 月启动，2016 年完工
	月湖大桥	--	前期准备阶段
	罗江大桥	总计投入 7560 万元	前期准备阶段
	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

（二）物流园区工程

1. 具体任务

（1）物流中心规划建设。加快磐石毅恒冷链物流中心的建设，抓紧蒲江铁路综合物流中心的规划与建设，完善通川区的物流系统。至 2020 年，完成冷链物流中心和综合物流中心的基础设施建设。至 2025 年，实现物流中心集货、送货、转运基本功能。至 2030 年，争取建成 2 个集运输、存储、装卸、包装、流通加工、信息处理、结算等一系列功能的完善的物流中心。

专栏 13 物流中心规划建设情况一览表			
物流园区名称	建设进度	预计完工时间	功能定位
磐石毅恒冷链物流中心	在建	2018 年	主要提供肉类、水产品冷链物流和果蔬冷链物流服务
蒲江铁路综合物流中心	规划	2020 年	主要为魏蒲产业新城工业企业、商业网点、批发市场、零售货物提供货运中转、仓储、运输、装卸、信息等服务

（2）物流园区规划建设。加快复兴现代商贸物流园区、双龙铁路仓储物流园区、魏兴食品药品物流园区、磐石农产品物流园区、罗家坝物流园区和伟经物流园区的规划和建设，根据六大物流园区的特色，完成基础设施建设。至 2020 年，预计投资 30 亿，共建成 6 个物流园区。至 2030 年，把六大物流园区建成具有多种服务工程的物流企业集结点，使得通川区物流系统更加完善和强大。

专栏 14 物流园区建设项目表			
物流园区名称	建设进度	投资金额(亿元)	预计完工时间
复兴现代商贸物流园区	在建	--	2018 年
双龙铁路仓储物流园区	在建	18	2018 年
魏兴食品药品物流园区	规划	2.5	2018 年
磐石农产品物流园区	规划	--	2020 年
罗家坝物流园区	在建	5	2018 年
伟经物流园区	在建	5	2018 年

2. 发展目标。根据通川区未来的产业功能发展格局，结合通川区环城经济带、达巴高速经济带发展规划，构建四大具有专业特色的物流园区，充分发挥物流核心点的集聚能力，并增强物流组织管理能力，支撑物流片区的发展。依托物流服务促进通川区经济发展，对物流园区进行针对性建设，适应通川区物流管理和运作需求，满足通川区未来发展的需要。至 2030 年，预计投资约 30 亿，建成 2 个具备运输、存储、装卸、包装、流通加工、信息处理、结算等一系列功能的完善的物流中心，建成 4 个具有专业特色的物流园区，总计建成 6 个物流园区。

（三）物流企业培育工程

1. 具体工作

（1）物流企业培育。抓紧培育物流企业，实现物流行业的快速发展。至 2020 年，实现 3 个第三方物流企业、1 个第四方物流企业以及 8 个省成长型企业的培育目标。至 2025 年，实现

1个省小巨人企业和3个省级名优品牌的培育目标。至2030年，完成4个AAA级物流企业和1个国家级名优商标的培育目标。

(2) 市场与网点培育。抓紧培育商业网点以及开发市场，为物流发展提供市场支持和基层条件支撑。至2025年，争取实现3个大型商场的建设。至2030年，争取实现4个交易额超亿元的市场以及2万余商业网点的培育目标。

专栏 15 物流企业培育项目表		
名 称	数量 (个)	预计完成年限
第三方物流企业	3	2020
第四方物流企业	1	2020
AAA 级物流企业	4	2030
省成长型企业	8	2020
省小巨人企业	1	2022
国家名优商标	1	2030
省级名优品牌	3	2025
交易额超亿元市场	4	2030
大型商场	3	2025
商业网点	2 万余	2030

2. 发展目标。推进物流市场建设，加强物流企业培育工作，开拓市场，争取更多的市场需求，建设商业网点，打造更好的物流发展基础。至2030年，争取培育总计17个物流企业，打造4个著名的商标或品牌，建设4个交易额超亿元的市场、3个大型商场以及2万余商业网点。

(四) 城乡配送物流工程

1. 具体工作。加快各乡镇物流配送点的建设，尽早为城乡配送提供基础支撑，从而降低物流成本，强化快递业务。至 2020 年，完成 11 个乡镇的配送点建设。截至 2025 年，实现 18 个乡镇都有配送点。截至 2030 年，在整个通川区内，建成并完善配送点 18 个，实现城乡配送 100% 的覆盖率。

专栏 16 物流配送服务站规划建设一览表					
序号	名称	完工年限	序号	名称	完工年限
1	梓桐镇物流配送点	2016 年	10	江陵镇物流配送点	2020 年
2	青宁乡物流配送点	2016 年	11	金石镇物流配送点	2020 年
3	碑庙镇物流配送点	2017 年	12	檬双乡物流配送点	2022 年
4	磐石镇物流配送点	2017 年	13	新村乡物流配送点	2022 年
5	龙滩乡物流配送点	2018 年	14	东岳镇物流配送点	2022 年
6	蒲家镇物流配送点	2018 年	15	双龙镇物流配送点	2025 年
7	安云乡物流配送点	2018 年	16	复兴镇物流配送点	2025 年
8	魏兴镇物流配送点	2020 年	17	北外镇物流配送点	2025 年
9	北山镇物流配送点	2020 年	18	罗江镇物流配送点	2025 年

2. 发展目标。依托通川区主城区优势，服务城乡建设、满足市民生活需要以及符合农产品流通体系和生活必需品配送体系的发展要求为重点，积极推进城市共同配送项目的实施，完善物流配送重点设施布局，提高运行效率和保障能力。截至 2030 年，将配送服务延伸至全部乡镇和各个村落，建成配送点 18 个，实现各乡镇配送点

覆盖率 100%以及各村落城乡配送服务 100%覆盖的双百目标。

（五）食品药品物流工程

1. 具体任务。加快复兴医药食品物流中心和科盟医药健康城的建设，从而提高通川区食品药品物流水平，减少物流过程中药品损坏、失效，食品变质、腐烂等现象，同时，借助复兴医药食品物流中心实施食品配送、流通加工一体化，保证流通加工的有效运转，提高食品配送效率和效益。截至 2020 年，预计投入 15 亿，完成复兴医药食品物流中心和科盟医药健康城的设施建设。截至 2030 年，力争建成完善的、具有多种功能的复兴医药食品物流中心。

专栏 16 物流配送服务站规划建设一览表		
项目名称	项目简介	预计完成年限
复兴医药食品物流中心	预计投入 50000 万元	2018 年
科盟医药健康城	预计投入 100000 万元	2018 年

2、发展目标 以打造通川区食品药品“健康、安全”的形象为目的，搞好食品药品物流工程。截至 2030 年，完成 15 亿的资金投入，将通川区打造为川东北“药谷”以及完成食品配送、流通加工的一体化体系建设，实现食品药品物流的智能化，打造出通川区独有食品药品物流品牌。

（六）农产品物流工程

1. 具体任务

(1) 农产品市场建设。抓紧建设农产品市场，挖掘农产品市场需求。截至 2020 年，预计投入 20 亿，建成 1 个复兴农副产品批发市场。截至 2025 年，建成 4 个省示范菜市场。截至 2030 年，建成 1 个全国双百市场。

(2) 冷链物流基地建设。加快毅恒明月冷链物流基地建设，实现对重点地区特色蔬菜水果的预冷、初加工、储存保鲜和低温运输，发展一体化冷链物流，建立跨地区长途调运的冷链物流体系，促进反季节销售。推进以磐石镇、魏兴镇的特色草莓、西瓜、柑柚、水蜜桃、蔬菜、台湾水果，西外镇、北外镇、罗江镇、魏兴镇凤尾村、东岳镇的巴山脆李（国家地理标志），金石镇、北山镇的高洞柚，安云、碑庙、梓桐的红辣椒（春夏季）、青菜（秋冬），龙滩乡、檬双乡、江陵镇的核桃为主的特色果蔬到大中城市的冷链物流配送体系建设。截至 2020 年，预计投入 5 亿，建成毅恒明月冷链物流基地。截至 2030 年，使得毅恒明月冷链物流基地实现保鲜、冷藏、冷冻、预冷、运输、查验以及信息处理等各大功能。

专栏 17 农产品物流工程项目表			
项目名称	数量(个)	项目简介	预计完成年限
全国双百市场	1	--	2030 年
省示范菜市场	4	--	2025 年
毅恒明月冷链物流	1	预计投入 50000 万元	2017 年
复兴农副产品批发市场	1	预计投入 200000 万元	2018 年

2. 发展目标。整合通川区特色蔬菜水果资源，共同打造通川区农产品品牌，建设农产品市场，扩大农产品需求，建设冷链物流基地，对农产品进行加工处理，提升农产品附加值。截至2030年，共计投入约25亿，建成1个冷链物流基地，打造1个全国双百市场，4个省示范菜市场以及1个农副产品批发市场。

（七）铁路仓储物流工程

1. 具体任务。建设铁路仓储基础设施，完成以双龙铁路仓储物流园区、复兴农副产品仓库和仓储区公路铁路货运站场等为代表的铁路仓储物流项目。截至2020年，预计投资23亿，完成双龙铁路仓储物流园区、复兴农副产品仓库和佳吉物流项目的建设。截至2025年，预计投资18亿，完成仓储区公路铁路货运站场的建设项目。截至2030年，力争建设成为以物联网、云计算、大数据为基础的智慧铁路仓储物流体系。

专栏 18 铁路仓储物流工程项目表			
项目名称	建设进度	投资金额(亿元)	预计完工时间
双龙铁路仓储物流园区	在 建	18	2018 年
复兴农副产品仓库	前期准备	--	2020 年
佳吉物流	在 建	5	2018 年
仓储区公路铁路货运站场	前期准备	18	2025 年

2. 发展目标。以打造智慧铁路仓储物流体系为目标，开展铁路仓储物流工程建设。截至2030年，预计投入41亿，建成一

个信息化、智能化的铁路仓储物流系统。

六、保障措施

（一）优化发展环境

深入贯彻国家、省、市的物流发展指导政策，发挥政府管理部门在现代物流发展中的引导作用，加快物流管理体制改革，完善各层级物流政策综合协调机制，进一步发挥通川区现代物流业发展推进小组作用。推进工商等级制度改革，严格执行与流通产业发展相关的各项法律法规，精简物流领域各类行政审批。建立完善执法监督机制，实行部门联合执法，精准执法，着力解决职能交叉、多头执法等问题。推进优惠政策，对鲜活农产品、食品药品、城市共同配送等物流运输车辆在收费、停靠等方面提供便利政策，严格执行鲜活农产品运输“绿色通道”政策。同时完善基础设施，同步完善与物流园区配套的水、路、电、气、网等公共服务设施及市政基础设施建设。

（二）加大用地扶持

以国家、省、市级物流用地政策为基础指导，结合通川区及入驻企业实际情况，积极为入驻企业争取更多的用地支持。把物流基础设施建设项目纳入城市总体规划优先安排，对大型物流基础设施建设项目在编制土地利用规划时要预留土地指标，对物流发展规划确定的重点项目，要纳入土地利用总体规划和城乡规划

修编统筹安排。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。落实好现代物流业相关土地和税收优惠政策。

（三）加强财政金融支持

加强物流企业上市培育指导；支持符合条件的物流企业通过发行“区域集优债”、企业债券、中小企业私募债，以及信托、融资租赁等方式进行直接融资；支持物流企业通过产权交易所进行股权融资；支持物流企业在境内外上市融资。对于在区域性股权交易所、新三板、创业板、中小板、主板融资成功的物流企业按区政府出台的相关政策给予财政补助。鼓励银行机构开展物流企业融资产品创新，有针对性地设置抵质押物和授信基本条件，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服务，为物流企业提供更多更好的信贷服务。把符合条件的物流企业纳入应急转贷资金、中小微企业风险补偿基金支持的名单目录。引导保险机构提升保险综合服务水平，降低综合保险费用，满足物流企业保险需求。

（四）强化人才支撑

实施人才激励政策，引进国内外优秀物流专业人才，尤其是物流管理和物流工程技术方面的复合型人才和熟悉物流业务运作的高级人才，为全市物流业的快速发展提供人才支撑。对引进

的物流中高级技术人员与高级管理人员，给予市引进人才政策规定的相关待遇。积极配合达州市“千名硕博进达州”等人才引进计划，加强与重点物流企业互动，参与企业的战略谋划和运营管理。加强园区、企业物流管理部门建设，提高基层干部的服务意识和执法能力。鼓励物流企业对一线员工开展物流技术、电子商务和信息管理等方面的培训，提高员工整体素质。

（五）推进标准应用

深入推进国家物流标准的应用，根据《物流标准目录手册》中各项国家物流标准，实现物流装备、物流技术、物流服务及管理、物流信息等的标准化管理。开展物流术语、计量、设施技术标准、数据传输标准、物流运作模式与管理标准的普及工作，积极推动托盘、集装箱、各种物流装卸设施、条形码等通用性较强的物流技术和装备的标准化。引导企业使用统一的标准，推进产品的包装、标识的标准化；将企业物流标准化水平作为政策支持的重要选择条件，提高全区物流业标准化作业水平和接轨国际能力。加强仓储、配送各环节及物联网应用等相关技术和管理标准的推广应用工作，规范商贸物流服务行为、促进供应链各环节有效衔接，重点做好蔬菜、禽肉、水产品、速冻食品低温运输、装卸、仓储、加工配送等冷链物流相关标准的推广应用和衔接工作。

附件 1

名词解释

1. **第三方物流**：指生产经营企业为集中精力搞好主业，把原来属于自己处理的物流活动，以合同方式委托给专业物流服务企业，同时通过信息系统与物流企业保持密切联系，以达到对物流全程管理控制的一种物流运作与管理方式。

2. **第四方物流**：是一个供应链的集成商，一般情况下政府为促进地区物流产业发展领头搭建第四方物流平台提供共享及发布信息服务，是供需双方及第三方物流的领导力量。它不仅是物流的利益方，而是通过拥有的信息技术、整合能力以及其他资源提供一套完整的供应链解决方案，以此获取一定的利润。它是帮助企业实现降低成本和有效整合资源，并且依靠优秀的第三方物流供应商、技术供应商、管理咨询以及其他增值服务商，为客户提供独特的和广泛的供应链解决方案。

3. **物流企业**：物流企业（Logistics enterprise）指从事物流活动的经济组织，至少从事运输（含运输代理、货物快递）或仓储一种经营业务，并能够按照客户物流需求对运输、储存、装卸、包装、流通加工、配送等基本功能进行组织和管理，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**：指社会生产系统或服务系统运作必需的有形

固定资产，是一个投入——产出系统的载体。各种交通运输设施是整个社会物流系统运作的基础，它们固定在某个地点或者线路上，如铁路、公路、机场、港口等，这些基础设施共同构成了综合运输网络。以这些交通运输为基础的铁路货运中心、公路货运中心、航空货运站、码头集装箱堆场等都是为社会提供服务的物流综合基础设施；而物流中心、配送中心等设施往往是由企业自主建设的综合性物流基础设施。

5. **物流节点**：是指物流网络中连接物流线路的结节之处。广义的物流节点是指所有进行物资中转、集散和储运的节点，包括港口、空港、火车货运站、公路枢纽、大型公共仓库及现代物流（配送）中心、物流园区等。

6. **物流园区**：是指在物流作业集中的地区，在几种运输方式衔接处，将多种物流设施和不同类型的物流企业在空间上集中布局的场所，是一个有一定规模的和具有多种服务功能的物流企业的集结点。

7. **物流中心**：从事物流活动的场所或组织，主要面向社会服务；物流功能健全；完善的信息网络；辐射范围大；少品种、大批量；存储吞吐能力强；物流业务统一经营管理。

8. **配送服务站**：从事配送业务且具有完善信息网络场所或组织，主要为特定客户和末端客户提供服务，配送功能健全，服务范围小，提供频率高、小批量、多批次的配送服务。

9. **物流通道**：物流通道是指连接物流园区、物流基地、物

流中心等之间，以及它们和外部交通基础设施（包括铁路、公路、水运、航空等货运站场）之间的货运道路系统。物流通道主要是构建快速畅通的货运道路体系，保证物流中心与物流园区、物流结点等各结点之间的各项物流功能顺利实施，达到货畅其流的目的。

10. **供应链**：指产品生产和流通过程中所涉及的原材料供应商、生产商、分销商、零售商以及最终消费者等成员通过与上游、下游成员的连接 (**linkage**) 组成的网络结构。也即是由物料获取、物料加工、并将成品送到用户手中这一过程所涉及的企业和企业部门组成的一个网络。

11. **社会物流总费用**：指报告期内国民经济各方面用于社会物流活动的各项费用支出的总和。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费用；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、管理费用。

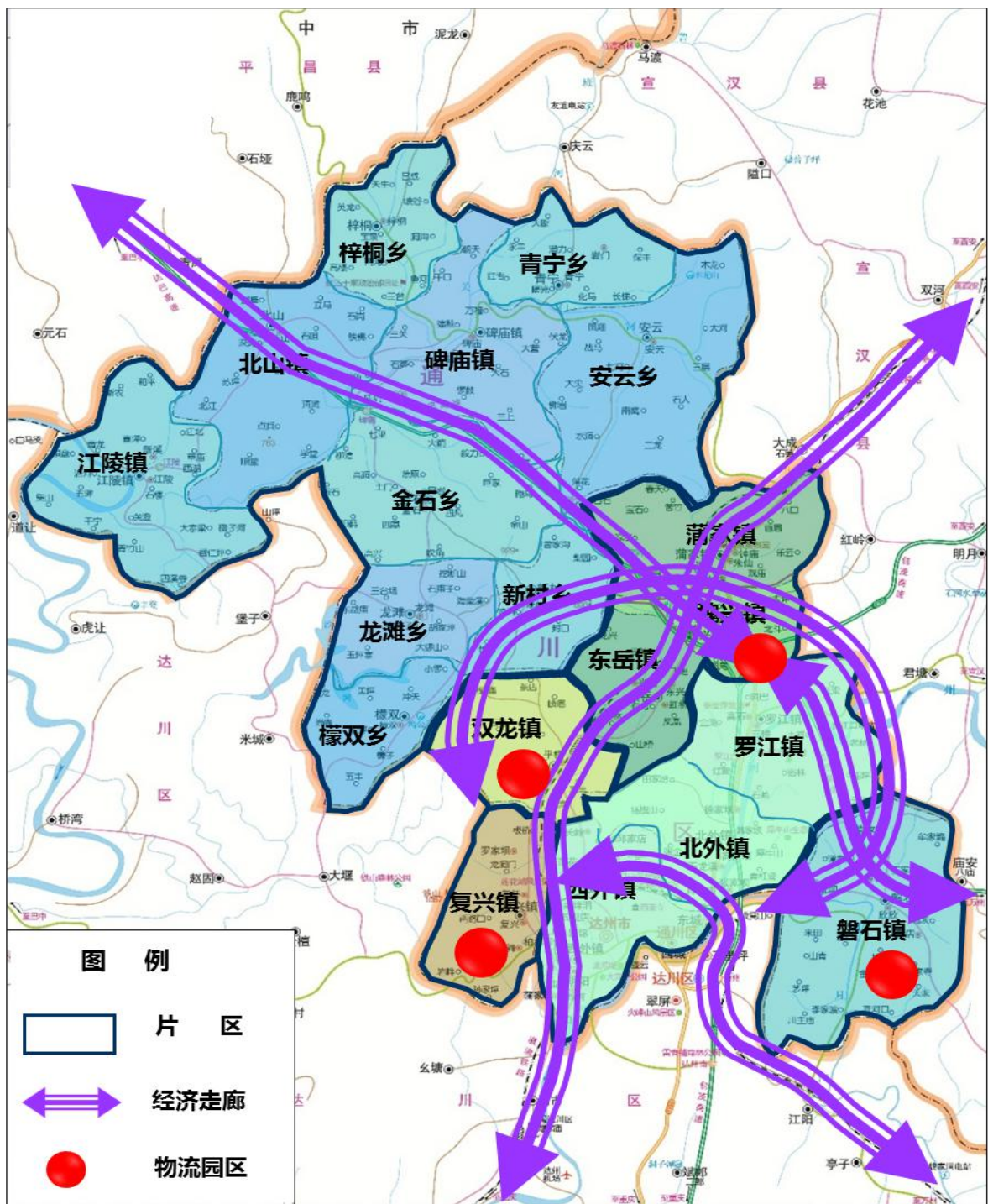
12. **物流业增加值**：指物流产业在一定时期内通过物流活动为社会提供的最终成果的货币表现。物流产业增加值等于物流产业的总产值扣除中间投入后的余额，反映了物流产业对国内生产总值的贡献。增加值包括固定资产的折旧、劳动者报酬、生产税净额、营业盈余等。按照物流的功能来看，主要包括交通运输、仓储和邮政业物流增加值，包装流通加工配送物流增加值和批发业物流增加值等。

13. 冷链物流：泛指冷藏冷冻类食品在生产、贮藏运输、销售，到消费前的各个环节中始终处于规定的低温环境下，以保证食品质量，减少食品损耗的一项系统工程。

14. 多式联运：由两种及其以上的交通工具相互衔接、转运而共同完成的运输过程统称为复合运输。

15. 甩挂运输：带有动力的机动车将随车拖带的承载装置，包括半挂车、全挂车甚至货车底盘上的货箱甩留在目的地后，再拖带其他装满货物的装置返回原地，或者驶向新的地点。这种一辆带有动力的主车，连续拖带两个以上承载装置的运输方式被称为甩挂运输。

空间布局图



附件 3

物流通道及物流节点建设项目

表 1 通道建设项目表

内容	名称	介绍	项目阶段
公路 通道 建设	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 年初魏兴段启动，2015 年 6 月东岳互通施工开始招标
	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	2013.12 启动
	七园互通 环状 物流走廊	以秦巴综合物流园区为中心，经开区物流园、任市物流中心、普安物流中心、柳池物流中心、魏兴医药食品物流园、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	建设中
	达营高速	起于营山县新店镇廖叶村（与巴南广高速相接），止于达州市通川区磐石镇（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
	新龙路	新建道路，建设规模 13 公里总投资 1560 万元	前期准备阶段
	魏复 产业大道改造工程	建设规模 20 公里，预计总投资 20 亿元	前期准备阶段
	环城路互通 连接线	预计投入 12000 万元	前期准备阶段
	双龙物流园区至 环城路 连接线	新建 4 公里，预计投入 4 亿元	前期准备阶段
	G210 线 达州市 过境段（通川段）	新建道路，建设规模 9 公里，预计总投资 7.2 亿元	前期准备阶段
	达万高速 磐石 连接线	新建道路，建设规模 5.8 公里，预计总投资 6600 万元	建设中
	大磐路	道路改扩大建，建设规模 9.5 公里，预计总投资 950 万元	建设中
	磐庙路	道路改扩建，预计总投资 650 万元	建设中
魏兴农村 产业基地 公路	新建道路 10，建设规模 10 公里，预计总投资 450 万元	建设中	

内容	名称	介绍	项目阶段
铁路通道建设	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
	双龙铁路货运仓储物流园区铁路专线	新建 0.98 公里，预计投入 4 亿元	建设中
	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	建设中
桥隧建设	金南大桥	横跨州河，连接通川区和达川区	2013 年 12 月启动，2016 年完工
	月湖大桥	--	前期准备阶段
	罗江大桥	总计投入 7560 万元	前期准备阶段
	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

表 2 物流中心规划建设情况一览表

物流园区名称	建设进度	预计完工时间	功能定位
磐石毅恒冷链物流中心	在建	2018 年	主要提供肉类、水产品冷链物流和果蔬冷链物流服务
蒲江铁路综合物流中心	规划	2020 年	主要为魏蒲产业新城工业企业、商业网点、批发市场、零售货物提供货运中转、仓储、运输、装卸、信息等服务

表 3 物流园区建设项目表

物流园区名称	建设进度	投资金额(亿元)	预计完工时间
复兴现代商贸物流园区	在建	--	2018 年
双龙铁路仓储物流园区	在建	18	2018 年
魏兴食品药品物流园区	规划	2.5	2018 年
磐石农产品物流园区	规划	--	2020 年
罗家坝物流园区	在建	5	2018 年
伟经物流园区	在建	5	2018 年

表 4 物流配送服务站规划建设一览表

序号	名称	完工年限	序号	名称	完工年限
1	梓桐镇物流配送点	2016 年	10	江陵镇物流配送点	2020 年
2	青宁乡物流配送点	2016 年	11	金石镇物流配送点	2020 年
3	碑庙镇物流配送点	2017 年	12	檬双乡物流配送点	2022 年
4	磐石镇物流配送点	2017 年	13	新村乡物流配送点	2022 年
5	龙滩乡物流配送点	2018 年	14	东岳镇物流配送点	2022 年
6	蒲家镇物流配送点	2018 年	15	双龙镇物流配送点	2025 年
7	安云乡物流配送点	2018 年	16	复兴镇物流配送点	2025 年
8	魏兴镇物流配送点	2020 年	17	北外镇物流配送点	2025 年
9	北山镇物流配送点	2020 年	18	罗江镇物流配送点	2025 年

表 5 物流企业培育项目表

名 称	数量（个）	预计完成年限
第三方物流企业	3	2020
第四方物流企业	1	2020
AAA 级物流企业	4	2030
省成长型企业	8	2020
省小巨人企业	1	2022
国家名优商标	1	2030
省级名优品牌	3	2025
交易额超亿元市场	4	2030
大型商场	3	2025
商业网点	2 万余	2030

表 6 食品药品物流工程项目表

项目名称	项目简介	预计完成年限
复兴医药食品物流中心	预计投入 50000 万元	2018 年
科盟医药健康城	预计投入 100000 万元	2018 年

表 7 农产品物流工程项目表

项目名称	数量(个)	项目简介	预计完成年限
全国双百市场	1	--	2030 年
省示范菜市场	4	--	2025 年
毅恒明月冷链物流	1	预计投入 50000 万元	2017 年
复兴农副产品批发市场	1	预计投入 200000 万元	2018 年

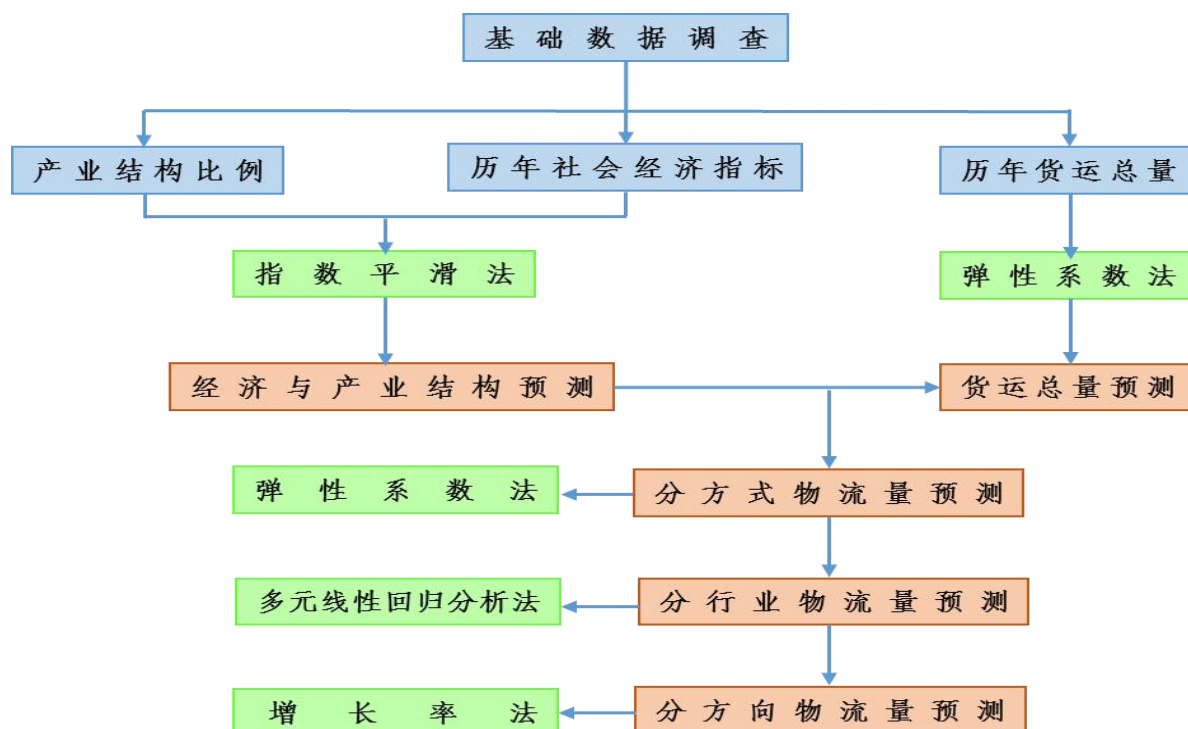
表 8 铁路仓储物流工程项目表

项目名称	建设进度	投资金额(亿元)	预计完工时间
双龙铁路仓储物流园区	在 建	18	2018 年
复兴农副产品仓库	前期准备	--	2020 年
佳吉物流	在 建	5	2018 年
仓储区公路铁路货运站场	前期准备	18	2025 年

通川区物流发展需求预测分析

(一) 预测思路及方法。物流需求预测,是利用历史资料和市场信息,运用适当的方法和技巧,对未来的物流需求状况进行科学的分析、估算和推断。预测的任务是寻求研究对象发展变化的规律,预测主要依据惯性原理、类推原理和相关原理。区域物流需求的准确预测是区域物流规划和决策的前提,区域物流需求属于派生需求,由区域经济发展水平决定。现在物流需求预测的各种方法中,应用较广的主要有弹性系数法、回归分析法、指数平滑法、增长率预测法等。为了更全面规划通川区的物流体系,更有力推动通川区的物流建设,更好建设通川区的物流业,需从多方面多层次对通川区的物流需求进行预测。针对通川区的物流发展需求预测,预测的主要内容有:通川区经济与产业结构预测、全社会物流需求总量预测、物流业相关指标预测、分方式物流量预测、分行业物流量预测、分方向物流量预测等。具体流程如图 4-1 所示。

图 4-1



1. 弹性系数法。增长弹性系数是 GDP 增长速度与货运量发展速度的比值，即： $E_y = A_y / A_m$ (1) 式中， E_y ——增长弹性系数； A_y ——GDP 增长速度； A_m ——货运量发展速度。利用弹性系数预测运量的公式为： $\hat{Y} = Y_j(1 + E_y \leftrightarrow A_m)^t$ (2) 式中： \hat{Y} ——预测年度运量； Y_j ——基期运量； t ——自基年至预测年度年数； A_m ——预测年度采用的货运量平均增长速度； E_y ——根据计算的 E_y 确定的预测年度弹性系数。

2. 多元线性回归预测。线性回归法是利用历史统计数据进

行统计回归，在本次预测中，采用二元线性回归预测，其预测方程为： $Y = b_0 + b_1 X_1 + b_2 X_2$ (3) 式中： b_0 ——常数项； b_1 ——Y 对 X_1 的回归系数，表明当 X_2 固定时， X_1 变动一个单位引起的 Y 的平均变动量； b_2 ——Y 对 X_2 的回归系数，表明当 X_1 固定时， X_2 变动一个单位引起的 Y 的平均变动量； x_1 ——自变量 1，即相关因素，一般为 GDP 或者国民收入、人口等； x_2 ——自变量 2，即相关因素，一般为 GDP 或者国民收入、人口等；系数根据历史数据采用最小二乘法求得，估计公式为： $b_0 = \bar{Y} - b_1 \bar{X}_1 - b_2 \bar{X}_2$ (4)

$$b_1 = \frac{\sum X_1 Y \sum X_2^2 - \sum X_2 Y \sum X_1 \sum X_2}{\sum X_1^2 \sum X_2^2 - (\sum X_1 X_2)^2} \quad b_2 = \frac{\sum X_2 Y \sum X_1^2 - \sum X_1 Y \sum X_1 \sum X_2}{\sum X_1^2 \sum X_2^2 - (\sum X_1 X_2)^2} \quad (5)$$

(6) 检验指标为复相关系数 γ ： $\gamma = \sqrt{1 - \frac{\sum (Y_i - \hat{Y}_i)^2}{\sum (Y_i - \bar{Y})^2}}$ (7) 二元线性回

归预测公式为： $\hat{Y} = b_0 + b_1 X_1 + b_2 X_2$ (8) 式中： \hat{Y} ——预测年度运量； x_1 ——预测年度自变量 1； x_2 ——预测年度自变量 2；

3. 指数平滑法 指数平滑法的主要算法与过程是给近期的观测值以较大的权数，给远期的实际值以较小的权数，使预测值即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，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三次指数平滑法。本次采用三次指数平滑法预测

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

$$a_t = 3S_t^{(1)} - 3S_t^{(2)} + S_t^{(3)} \quad (9) \quad b_t = \frac{f}{2(1-f)^2} [(6-5f)S_t^{(1)} - 2(5-4f)S_t^{(2)} + (4-3f)S_t^{(3)}] \quad (10)$$

$$c_t = \frac{f^2}{f(1-f)^2} [S_t^{(1)} - 2S_t^{(2)} + S_t^{(3)}] \quad (11)$$

求出各个参数，式中 y_{t+T} —— $t+T$ 期的预测值； T —— 未来预测的期数； a_t 、 b_t 、 c_t —— 模型参数； $S_t^{(i)}$ —— 第 i 次平滑预测值；

4. 增长率预测法 增长率法是指根据预测对象在过去的统计期内的平均增长率，类推未来某期预测值的一种简便算法。该预测方法一般用于增长率变化不大，或预计过去的增长趋势在预测期内仍将继续的场合。由于对比的基期不同，增长率可以分为环比增长率、定基增长率和平均增长率，本次主要采用平均增长率

法进行预测。计算公式为：
$$\bar{G} = \sqrt[n]{\frac{Y_n}{Y_0}} - 1 \quad (12) \quad Y_n = Y_0 \cdot (\bar{G} + 1)^n \quad (13)$$

式中， \bar{G} —— 平均增长率； n —— 预测周期； Y_n —— 预测值； Y_0 —— 基准值。

(二) 通川区经济与产业结构预测。社会经济预测是以经济发展的历史水平和现状为出发点，根据调查研究和统计资料，将科学的定性分析和定量计算相结合，揭示与预测对象有关的经济活动发展演变规律，从而对预测对象的未来发展演变程度预先做出科学推测。历年数据 根据调查，通川区经济总量和产业结构现状如表 4-1 所示。

表 4-1 通川区经济总量和产业结构现状表

年份(年) 指标	2011	2012	2013	2014	2015	
通川区 GDP (亿元)	148.55	158.88	183.49	197.79	198.39	
产业结构	第一产业 (%)	7.16	7.09	10.20	10.00	10.00
	第二产业 (%)	62.42	60.30	56.20	55.33	51.10
	第三产业 (%)	30.42	32.61	33.60	34.67	38.90

通过上表可以看出，通川区近年的经济总量呈增长趋势，产业结构在不断调整，第一产业近三年变化趋势不明显，第二产业所占比重逐年下降，第三产业比重呈上升趋势，体现出来了在“新常态”下经济发展方式向好的一面发展，即从工业主导向服务业的转变。通川区近五年 GDP 及其增长率如表 4-2、图 4-2 所示。

表 4-2 通川区近年 GDP 及增长率表

年度(年)	通川区 GDP (亿元)	增长率 (%)
2011	148.6	—
2012	158.9	7.0
2013	183.5	15.5
2014	197.8	7.8

2015	198.4	2.1
------	-------	-----

图 4-2 通川区近年 GDP 及增长率示意图

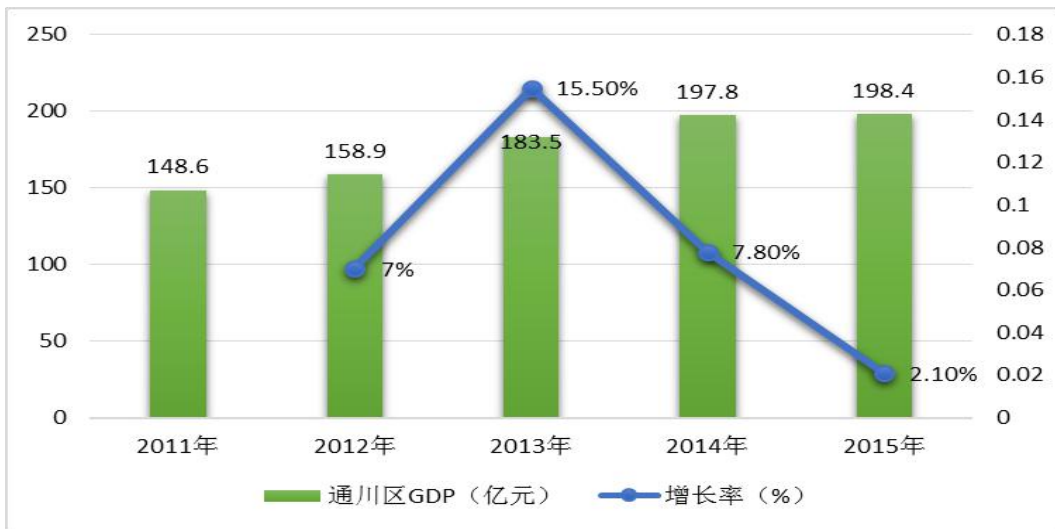


图 4-2

预测分析“十三五”时期，随着我国经济进入新常态，经济增长速度将持续下降的大背景下，结合通川区产业结构规划发展，通川区经济增速将在 2016—2020 年呈缓慢上升态势，在 2020—2030 年进入低速增长期。故在预测通川区 GDP 时，取 2016-2020、2020-2025、2025-2030 年平均增长率分别为 6.7%、5.7%、5.0%。具体结果见表 4-3 和图 4-3。

表 4-3 通川区 GDP 预测值图

年度 (年)	通川区 GDP (亿元)	增长率 (%)
--------	--------------	---------

2020	293.5	6.7%
2025	387.7	5.7%
2030	491	5.0%

4-3 通川区 GDP 及增长率预测值示意图



据预测，在 2023 年前后，我国经济结构将实现由低端向中高端的转变，即实现经济新常态目标——“双中高”（经济增长保持“中高速”，经济结构迈向“中高端”），并最终实现经济的全面转型升级。届时，中高端制造业、第三产业、消费、创新将成为经济增长的主导力量。在此背景下，通川区经济产业结构也将不断完善，其产业发展能力也将不断提升，与之相应的农业物流、

工业物流和商贸物流等需求将会不断增加，第三产业的比重也将增大。采用趋势外推预测法，预计未来全区经济总量和产业结构如表 4-4、图 4-4、图 4-5、图 4-6 所示。

表 4-4 通川区经济总量和产业结构预测值

年份(年) 指标		2020 年	2025 年	2030 年
通川区 GDP (亿元)		293.5	387.7	491.0
产业结构	第一产业 (%)	11.3	10.9	10.4
	第二产业 (%)	47.1	43.6	42.1
	第三产业 (%)	41.6	45.5	47.5

图 4-4 2020 年通川区产业结构比重图

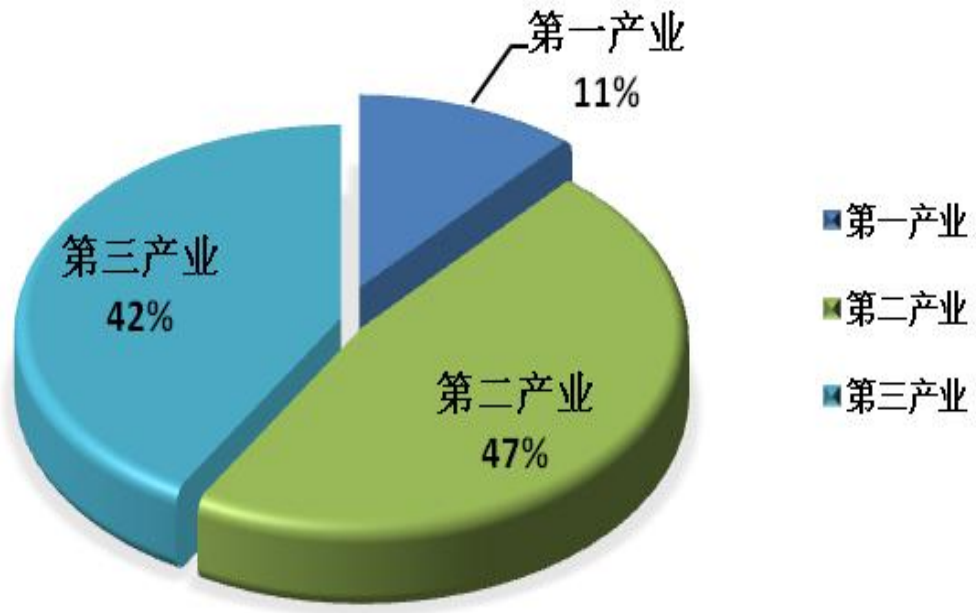


图 4-5 2025 年通川区产业结构比重图

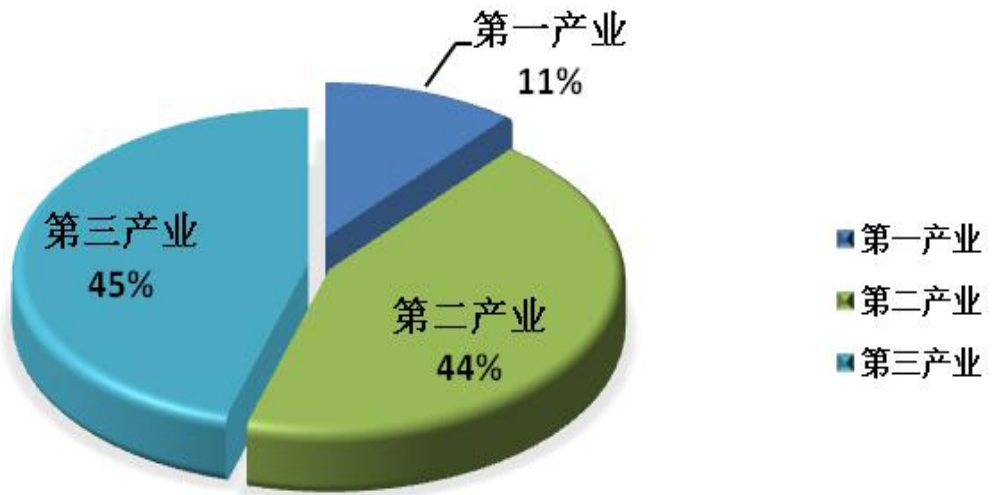
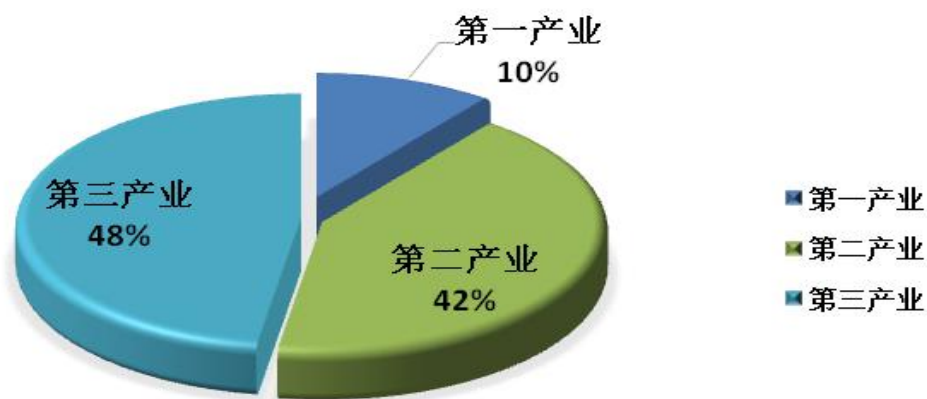


图 4-6 2030 年通川区产业结构比重图



根据预测可知，2020年—2030年通川区经济总量呈上升趋势，到2030年通川区GDP将达491.0亿元。随着通川区经济建设发展和产业结构优化，第三产业的比重将会逐步增加，预计到2020年三大产业结构比为11.3：47.1：41.6；到2025年三大产业结构比为10.9：43.6：45.5；到2030年三大产业结构比调整为10.4：42.1：47.5。预计到2030年，通川区第三产业将成为经济增长的主导力量。

（三）通川区货运总量预测

货运需求是经济发展的派生，货运需求分析是借助于定性和定量的分析手段，了解社会经济活动对于货运需求的强度，进行有效的需求管理。货运量的大小直接与经济的强弱相关，货运的发展水平直接由经济发展水平来决定。反过来，货运业的良性发展有利于经济的进一步发展，货运业的抑制性发展将制约经济发展。

根据统计，通川区2011-2015年GDP及货运量相关数据如

表 4-5、图 4-7 所示。在“十二五”期间，通川区 2015 年全年完成地区生产总值 198.39 亿元，位居全市第四，全省 184 个区县第 55 位。通川区货运量变化趋势明显，增长率虽有较大的波动，但仍处于快速上升阶段。

表 4-5 通川区 2011-2015 年 GDP 及货运量相关数据表

年度(年)	GDP(亿元)	增长率	货运量(万吨)	增长率	弹性系数
2011	148.6	—	1402.61	—	—
2012	158.9	7.0%	1761.91	25.7%	0.04
2013	183.5	15.5%	1932.79	9.7%	0.36
2014	197.8	7.8%	2450.87	26.8%	0.29
2015	198.39	0.3%	5196.77	112.0%	1.22
均值	—	—	—	—	0.48

图 4-7 2010-2015 年通川区货运量及增长率图



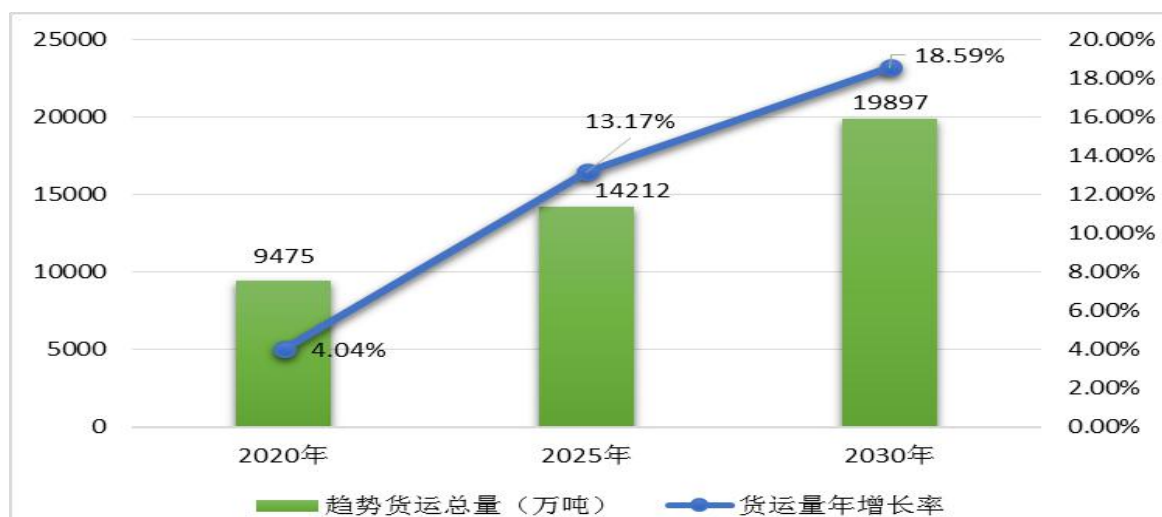
从表 4-5 可以得到，2011-2015 年货运量与国民经济的弹

性系数均值为 0.48,由于现代物流业的发展,2015 年货运量突增。货运呈稳步增长的趋势。 2.预测分析 本次预测以 2011-2015 年 5 年的数据为基年数据,预测年度为 2020 年、2025 年以及 2030 年。远期随着产业结构调整,GDP 中服务业比重上升,产品附加值提高等原因,货运强度将会有所下降,并最终趋于平稳,货运弹性系数会降低,取 2020 年、2025 年、2030 年的弹性系数分别为 0.9、0.5、0.4。根据货运增长率与经济增长率的弹性系数关系,预测通川区未来年货运总量,结果见表 4-6、图 4-8。

表 4-6 通川区各特征年的趋势货运量预测

年 度	2020 年	2025 年	2030 年
GDP 年增长率	6.7%	5.7%	5.0%
弹性系数	0.9	0.5	0.4
货运量年增长率	4.04%	13.17%	18.59%
趋势货运总量(万吨)	9475	14212	19897

图 4-8 通川区货运总量预测值及增长率图



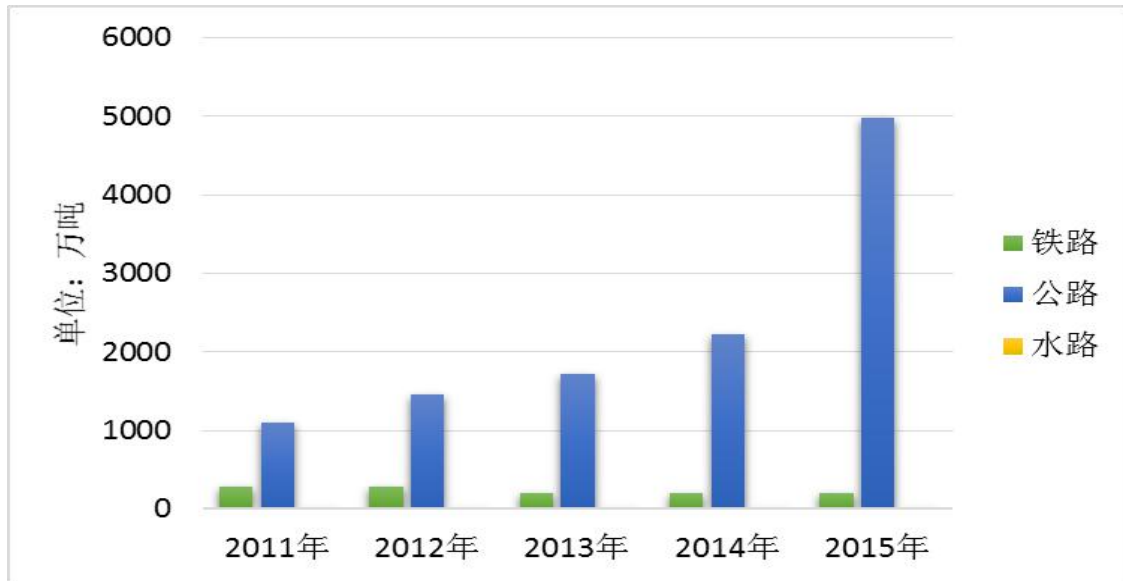
(四) 通川区分方式物流量预测

通川区的物流运输主要依靠公路、铁路以及水路。公路方面，通川区目前已经形成较为完备的公路交通网络，不仅打通了各个乡镇之间的道路网络，还加强与成都、重庆、陕西、湖北等省市之间的联通。铁路方面，襄渝铁路纵贯通川区南北，达成铁路、达万铁路形成了横穿通川区的东西干线，三条铁路共同构成通川区内的铁路运输网络。水路方面，通川区境内最大河流为州河，属于长江流域，可通行 500 吨级以下的客货轮船。历年数据通川区 2011-2015 年分方式货运量如表 4-7 所示，由历史数据体现出，通川区的货物运输主要依靠公路运输，其次为铁路运输与水路运输；各方式货运量的变化趋势如表 4-7，图 4-9 所示，公路与水路的货运量逐年上升，铁路的货运量有波动的趋势。公路运输在整个运输活动中具有举足轻重的地位，是通川区物流发展中重要的依托。

表 4-7 通川区近年分方式货运量（单位：万吨）

年份（年）	铁路	公路	水路
2011	288.09	1098	16.52
2012	288.09	1458	15.82
2013	196.17	1722	14.62
2014	205.05	2232	13.82
2015	213.13	4973.32	13.32

图 4-9 2011-2015 年分方式货运量

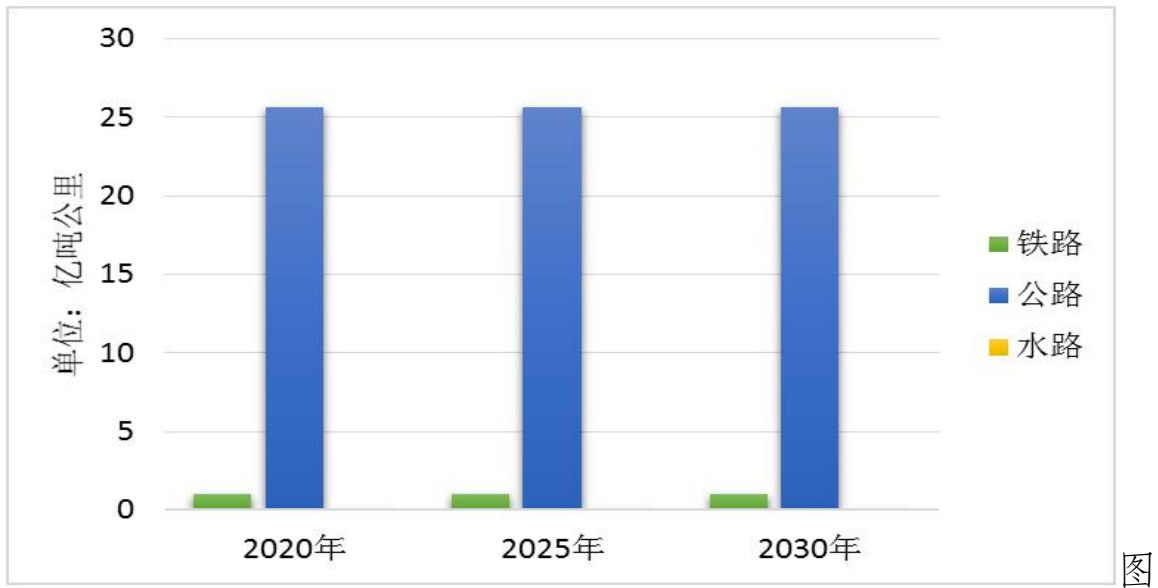


货物周转量,是指各种运输工具在报告期内实际运送的每批货物重量分别乘其运送距离的累计数,货物周转量指标不仅包括了运输对象的数量,还包括了运输距离的因素,因而能够全面地反映运输生产成果。因此有必要对各方式运输的货运周转量进行预测。货运量的预测,按照弹性系数法的算法进行预测,计算出铁路、公路、水路货运量的弹性系数分别为 0.074、0.004、0.112。分方式货运周转量预测结果如表 4-8、图 4-10 至图 4-13 所示,分方式货运量如表 4-9 和图 4-14 至图 4-17 所示。

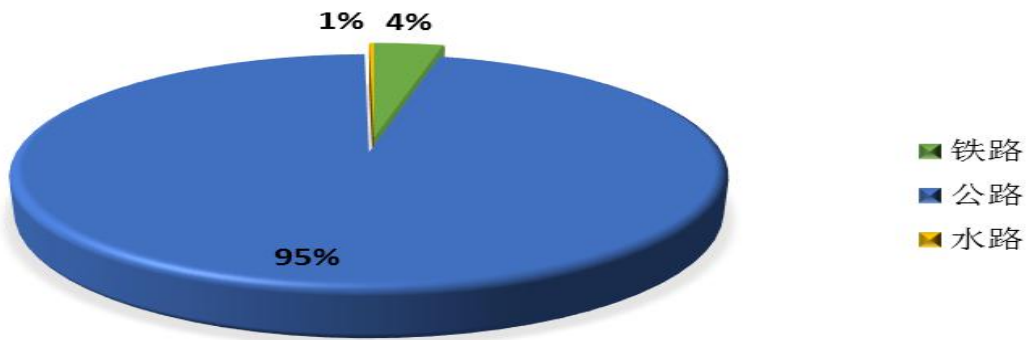
表 4-8 通川区分方式货运周转量预测 (单位: 亿吨公里)

年份(年)	铁路	公路	水路
2020	0.988	25.602	0.069
2025	0.990	25.605	0.071
2030	0.993	25.608	0.073

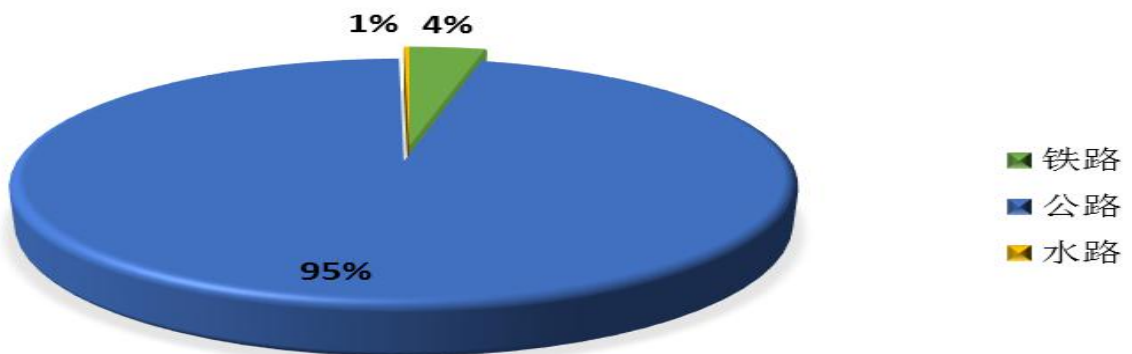
图 4-10 通川区分方式货运周转量预测示意图



4-11 2020 年通川区分方式货运周转量比例图



4-12 2025 年通川区分方式货运周转量比例图



4-13 2030 年通川区分方式货运周转量比例图

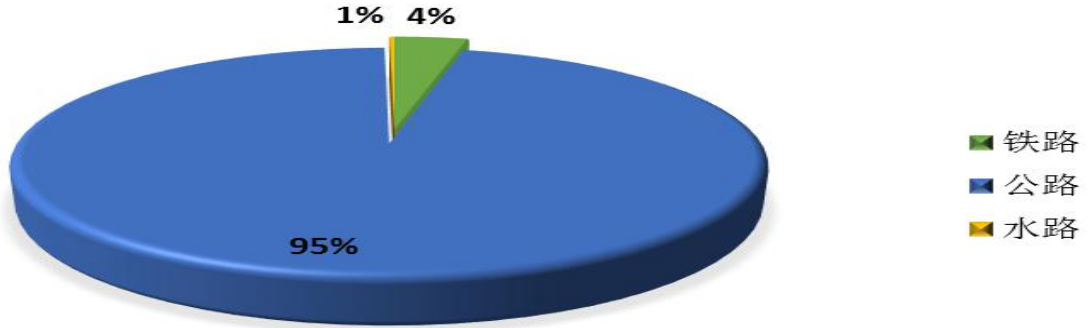
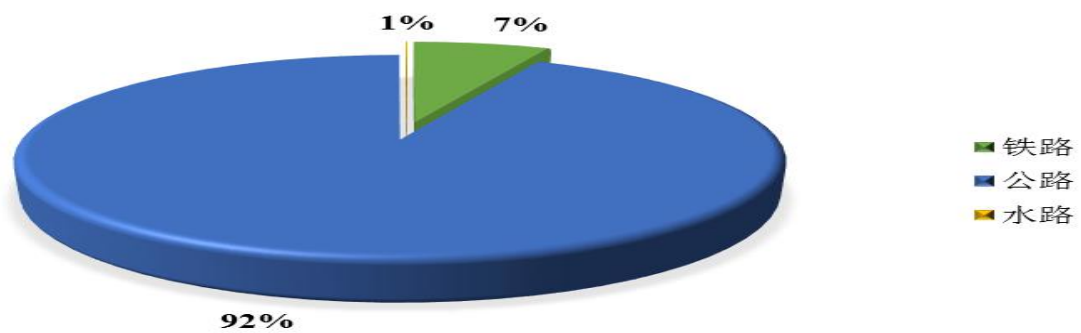


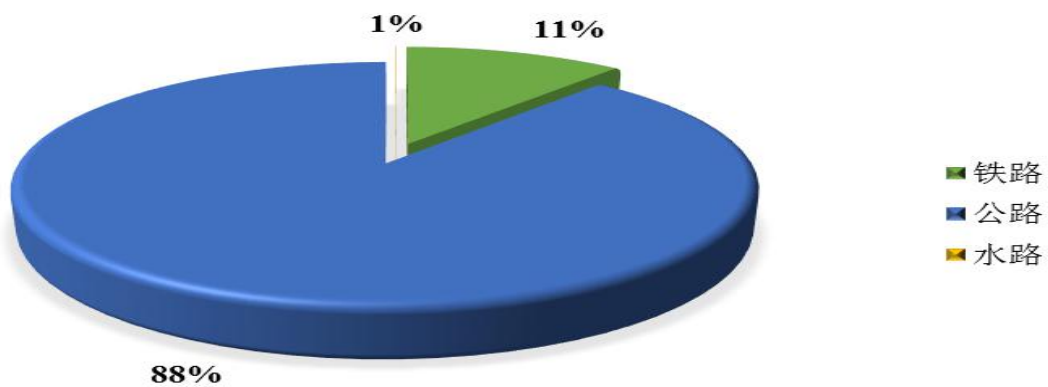
表 4-9 通川区分方式货运量预测（单位：万吨）

年份（年）	铁路	公路	水路
2020	367.21	4978.77	4.36
2025	641.70	4984.22	1.43
2030	1121.39	4989.67	0.47

图 4-14 2020 年各方式运输比例图



4-15 2025 年各方式运输比例图



4-16 2030 年各方式运输比例图

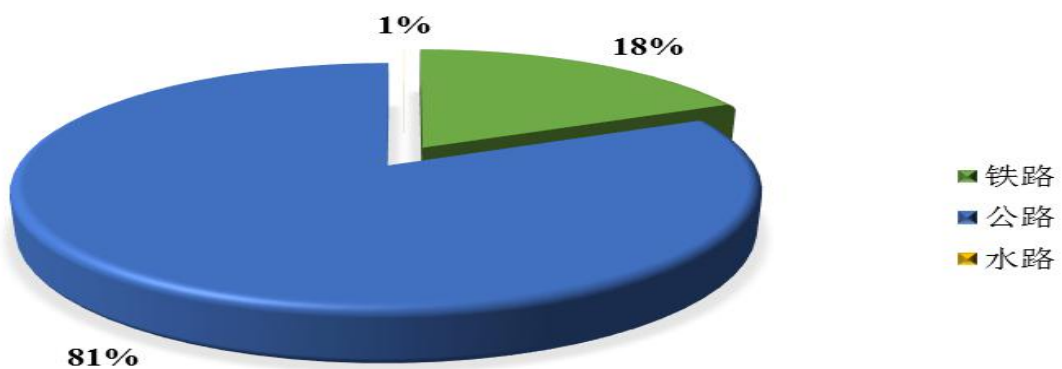
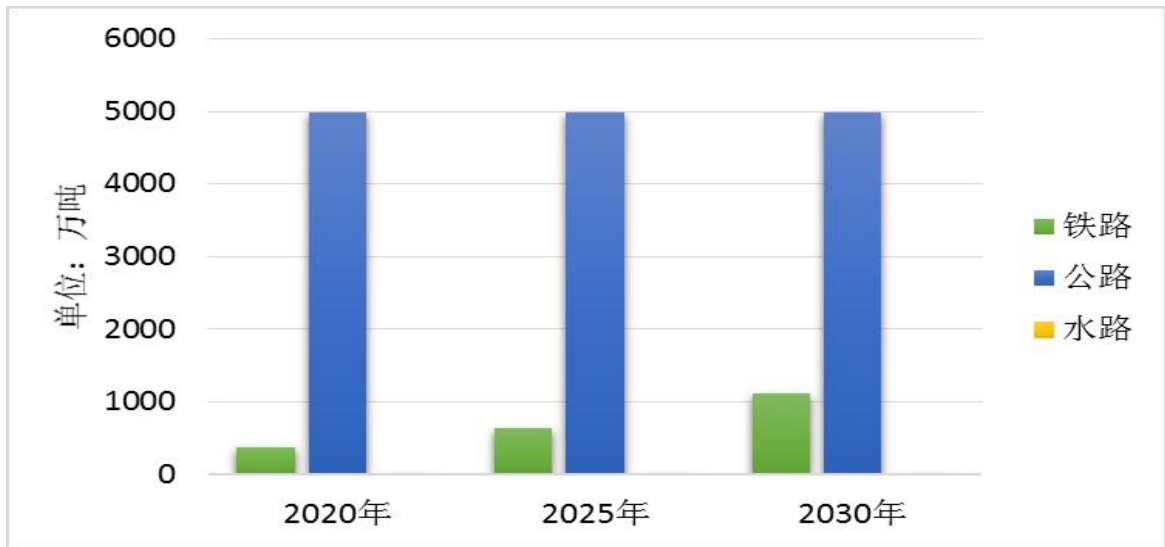


图 4-17 分方式货运量预测



由预测可知，通川区未来的主要运输方式依然是公路运输，随着铁路与水路的运输能力提升，公路运输趋于平稳发展，铁路运输的货运量所占比例逐年递增，而水路运输的货运量处于下滑阶段，到 2030 年铁路的货运量将接近总量的两成。

(五) 通川区分行业物流量预测

通川区的产业呈多元化形式发展，工农商贸的生产在稳步发展中。农业方面，粮食作物主要以水稻、小麦为主；畜牧业也较发达，以猪、牛、山羊、家禽等为主；渔业以养殖为主。工业方面，通川区形成以冶金、建材、电力、煤炭、食品、医药为主的六大产业体系，重点规划了食品加工、药品加工、建材等产业集群。根据通川区 2011-2015 年工农商贸生产情况及调查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，采用灰色理论预测模型对调查年各行业分类物流占总物流量的

百分比进行推算。具体见表 4-10、图 4-18、图 4-19、图 4-20。

表 4-10 通川区各行业分类物流占物流总量百分比的预测

分类物流名称	2020 年	2025 年	2030 年
农产品及农副产品加工	5%	5%	5%
冶金建材	27%	28%	28%
食品、药品	10%	10%	11%
能源	35%	35%	35%
机械汽车	19%	19%	19%
其他	4%	3%	2%

图 4-18 2020 年通川区各行业分类物流占物流总量百分比图

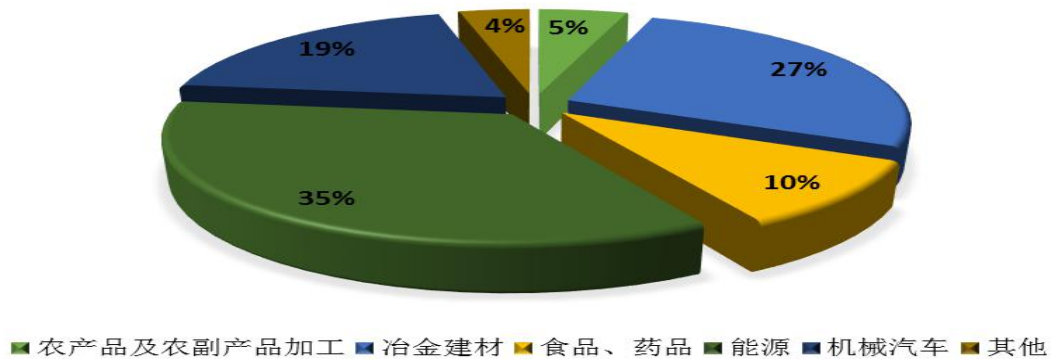


图 4-19 2025 年通川区各行业分类物流占物流总量百分比图

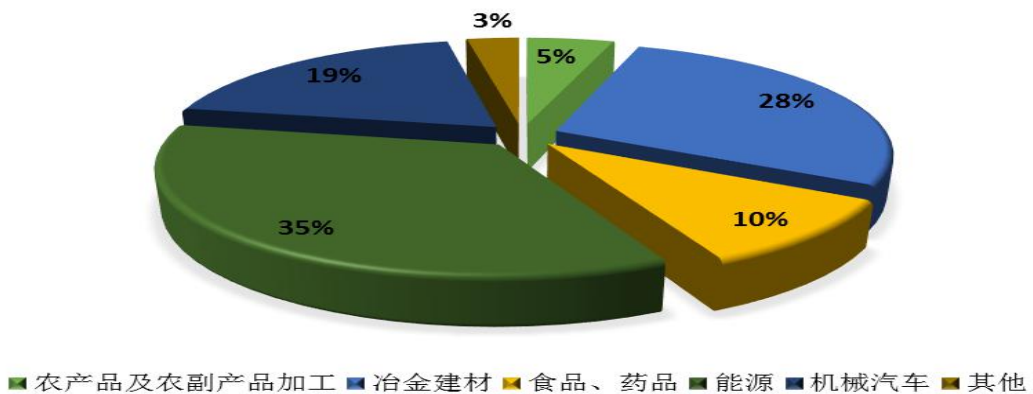
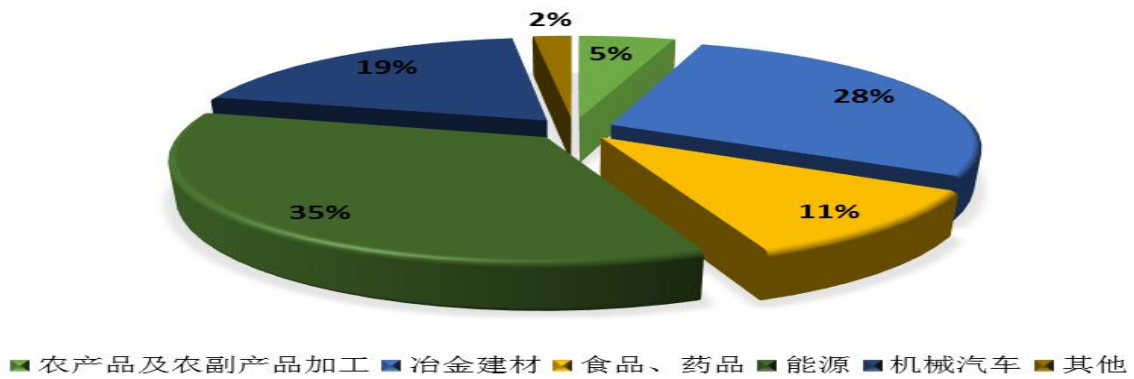


图 4-20 2030 年通川区各行业分类物流占物流总量百分比图



由各行业分类物流量预测结果可知，各行业趋势变化不明显。通川区依托丰富的中药材资源，加大招商引资，增强医药物流企业供应链服务能力，大力发展通川区魏兴食品医药工业园，因此通川区的食品医药产量有所增加。

（六）通川区分方向物流量预测

通川区处于重庆、成都、武汉、西安交汇辐射的中心，具有地理位置的优势。通川区物流业整体将部署为“六大片区、五大走廊、四大园区”，其中“五大走廊”是五条物流经济走廊，包括有：巴达高速、达万公铁、达陕高速、襄渝铁路以及环城物流经济走廊。这五条经济走廊贯穿了省内省外，促进了省内的发展，加强了与省外的交流，主要连接通川区与重庆、陕西、湖北等川外省市。根据五大走廊的走向，通川区对外主要有四大物流方向，包括西南方向（达陕高速、襄渝铁路）、东南方向（达万公铁、达陕高速）、西北方向（巴达高速）、东北方向（达陕高速、襄渝铁路）。这四个方向未来物流量预测如表 4-11 所示，采用平均增长率法进行预测，各方向未来物流量的比例如图 4-21 至图 4-24

所示。

表 4-11 通川区分方向物流量预测（单位：万吨）

年份\方向	年			2030年所占百分比
	2020	2025	2030	
西南方向	21401.80	58333.80	158997.50	23%
东南方向	18453.11	48541.31	127688.96	18%
西北方向	15856.83	39226.04	97035.96	14%
东北方向	20723.63	56176.43	152279.85	22%
其它方向	21999.62	59670.00	161844.08	23%
小 计	96802.66	256046.42	677949.85	100%

图 4-21 2020 年通川区分方向物流量预测示意图

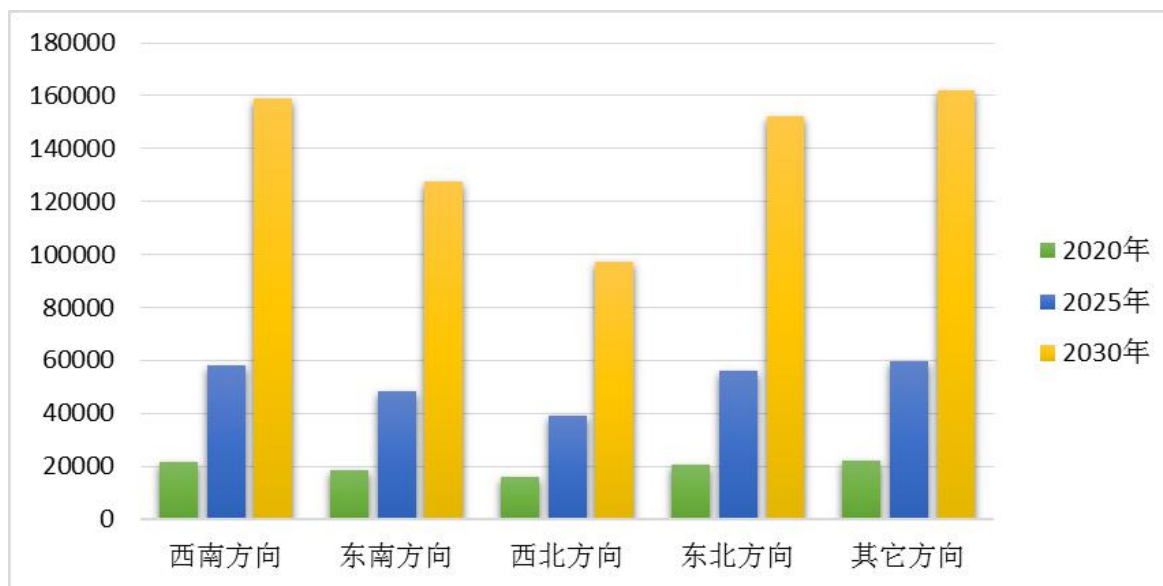


图 4-22 2020 年各方向物流量比例

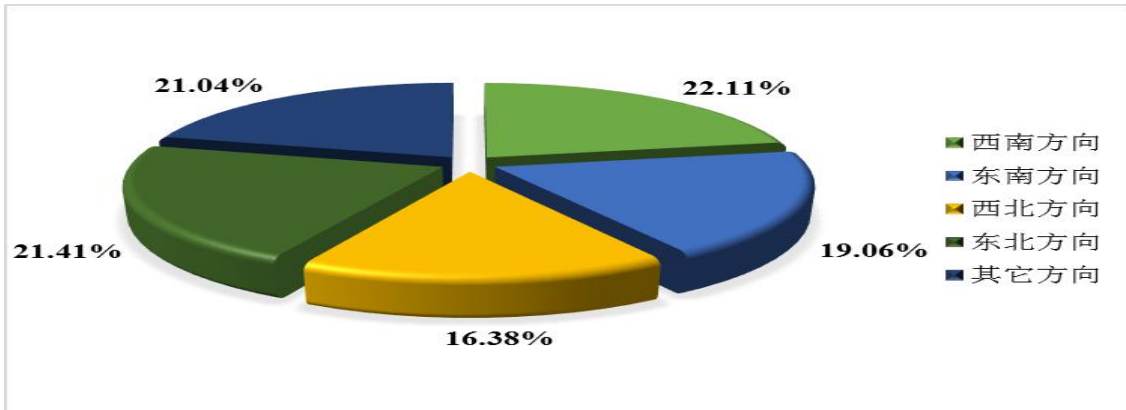


图 4-23 2025 年各方向物流量比例

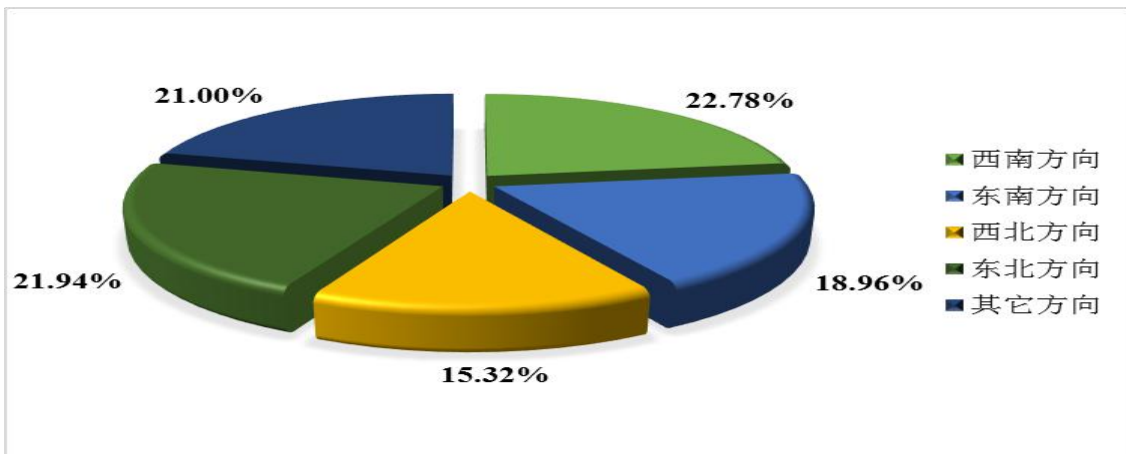
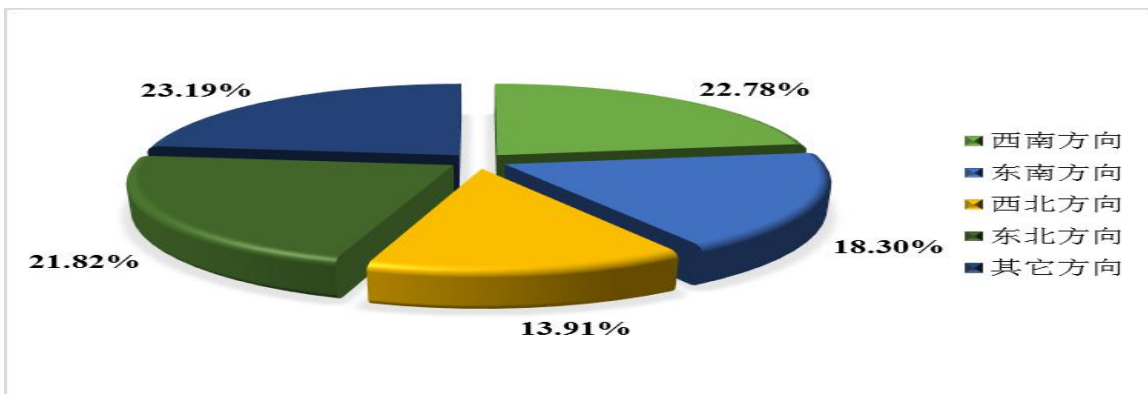


图 4-24 2030 年各方向物流量比例



2020 年、2025 年、2030 年这三年各个方向物流量的比例变化

并不明显，分布均匀，但物流量都有所增长，主要集中在西南方向，连接成都、重庆两大城市，依托于长江经济带；其次为东北方向，强化了与省外城市西安的沟通。通川区向各个方向物流运输的差距不大，各方向均衡发展，体现出通川区物流园区的中心地位。