

乐山市“十四五”物流产业 发展规划

终 稿

四川中智投资咨询有限公司

二零二一年六月

目录

Contents

前言

项目由来及基本情况

第一部分

研究分析篇

未来的乐山需要什么样的物流体系？

乐山物流发展所处的阶段？

第二部分

定位战略篇

物流业深入解读

先进城市物流体系借鉴

发展定位、目标及战略

第三部分

规划实施篇

重点任务（节点规划、通道建设、平台）

重点项目

附： 专题一：乐山一站式多式联运港
专题二：乐山物流现状分析

专题三：乐山产业、民生物流研究
专题四：乐山城市物流竞争力分析及案例对标分析

前言

CHAPTER

“一带一路” 高端物流智库

项目由来及基本情况

项目由来

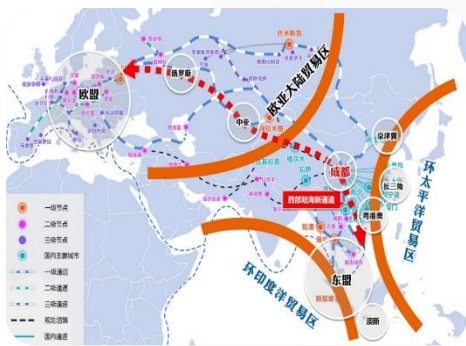
项目进展

项目技术路线

随着“一带一路”及西部陆海新通道的不断推进，在国际国内双循环新格局、新冠疫情等新形势下，乐山市外部发展环境面临着机遇与挑战，同时也认识到改善物流环境对城市经济、产业发展的重要性以及目前物流存在的问题，因此提出做好物流顶层设计，强化物流体系建设。

◆ 外部环境：机遇与挑战

- 随着“一带一路”和西部陆海新通道建设不断推进，西部地区成为对外开放最前沿，物流成效、贸易能级等发生根本性变化。
- 成渝双城经济圈建设背景下，成渝对周边城市辐射带动作用增强，地区错位发展、协同发展趋势愈加明显。



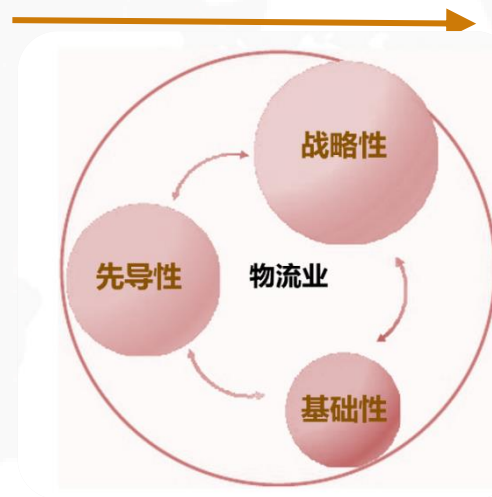
◆ 自身发展：瓶颈及需求

- 乐山虽然拥有铁路、水运等运输方式，但其货物运输仍主要依靠公路运输，运输方式较为单一。
- 乐山铁路运输量较低；水路运输船舶等待时间长；物流设备设施陈旧，缺乏灵活性，导致乐山物流成本较高，运输竞争力较低。



◆ 意义：改善物流环境的重要性

- 物流是战略性，先导性，基础性产业，对城市供应链、产业链转型升级有引导和支撑作用。
- 成都发展物流借鉴：以改善物流环境作为产业发展的先决条件。甚至是带动城市经济发展的总抓手。



做好物流顶层设计
构建城市物流体系

《乐山市“十四五”
物流产业专项规划》



项目2020年9月开展以来，完成了三轮实地调研、座谈，与商务局进行了多次讨论及修改，目前向各部门及区县已征求过两次意见，且两次在服务业发展领导小组会议上进行汇报，完成了主方案的修改及调整。

9月4日

与乐山市商务局初步讨论项目重点及思路

- 中智(物流)投资咨询初步与商务局主要领导对项目及要求、需要完成的成果及后续具体项目开展进行沟通交流。



9月8日

中智咨询正式开启第一轮实地调研：7人，为期8天

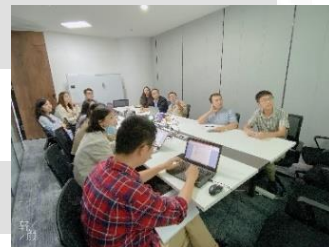
- 由商务局牵头，开展第一轮实地调研，对市中区、高新区、五通桥区、沙湾区、峨眉山市、井研县、犍为县、夹江县等主要部门进行座谈，实地考察关键节点。



9月24日

两轮补充调研

- 与发改委、铁路及机场办公室、商务局相关领导及人员进行座谈，收集资料等。



10月14日

初步完成全文本编制，与省市相关部门汇报交流

- 支持商务局、发改向四川省口岸物流办提报乐山市物流重点项目，争取纳入省上重点项目。

2021年1月

征求乐山市各部门、各区县意见并修改

- 项目过程中与商务局沟通、汇报多次并修改调整。



3月16日

在乐山市服务业发展领导小组会议上汇报

基于项目的发起缘由，调研中主要部门对本项目的诉求，经过项目组多次内部讨论，共梳理出三大核心问题，若干子问题。项目规划方案将以此三大核心问题为研究重点，通过发展规划方案，解答项目的核心问题。

项目调研

乐山政府部门

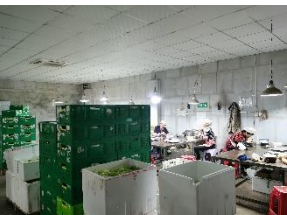
- 乐山市商务局
- 交通运输局
- 邮政管理局
- 市发改委
- 经济和信息化局
- 农业农村局
- 海事局

物流基础设施

- 乐山大件码头
- 峨眉燕岗货运站
- 蓝雁乐山冷链物流中心
- 沿森物流园区

代表企业

- 永祥新能源
- 福华通达农业科技
- 龙扬物流
- 富和物流
- 峨眉竹叶青
- 佳洁纸制品等



核心问题一：乐山未来发展需要什么样的物流体系？

- 未来的乐山需要什么样的现代物流体系？
- 物流目前所处阶段？发展痛点？
- 乐山城市物流竞争力解读

核心问题二：乐山物流业发展定位？

- 物流业的新定位及新使命
- 先进城市现代物流体系启示与借鉴
- 乐山现代物流产业发展定位
- 发展目标、战略

核心问题三：具体如何构建？重点任务？

- 重点任务、重点工程？
- 关键物流节点？物流节点空间布局？
- 对外物流通道、城市城乡配送通道。

章节

具体内容

第一部分 研究分析篇：

未来的乐山需要什么样的物流体系？

未来的乐山需要什么样的物流体系

- 国际环境下发展需求
- 区域发展需求
- 乐山城市、产业发展需求

目前乐山所处的物流阶段（物流现状）

- 物流业自身系统评估
- 周边城市对比

第二部分 定位战略篇

乐山物流业发展定位及规划？

物流业解读

- 物流业三大定位
- 物流业对城市发展的重要意义

先进城市借鉴

- 城市物流体系分析
- 经验借鉴

定位与目标

- 发展定位
- 发展目标
- 发展战略

第三部分 规划实施篇

重点任务、实施路径？

打造一站式多式联运港

- 发展思路
- 实施建议

布局多层次物流节点

- 节点布局
- 重点工程

强化对外国际通道建设

- 发展策略
- 通道规划

物流产业一体化发展

- 发展策略
- 平台建设

提升对外开放、通关能力

- 重点方向
- 实施路径

强化体制机制建设

- 具体建议
- 保障措施

本项目在研究及规划方面均以乐山为核心，包括对国际、国家的物流发展特点、城市物流体系进行综合研究，立足西南、四川物流发展环境下，对乐山物流业现状及未来需求的评估研究；规划范围包括乐山市全域，1个县级市、4个区及6个县。

◆ 研究范围：乐山、四川、西南、全国

➢ 地理范围：

- 乐山：1县级市、4区、6县
- 周边：重点在四川、西南区域
- 全国、全球：重点在物流产业发展趋势方向

➢ 内容范围：

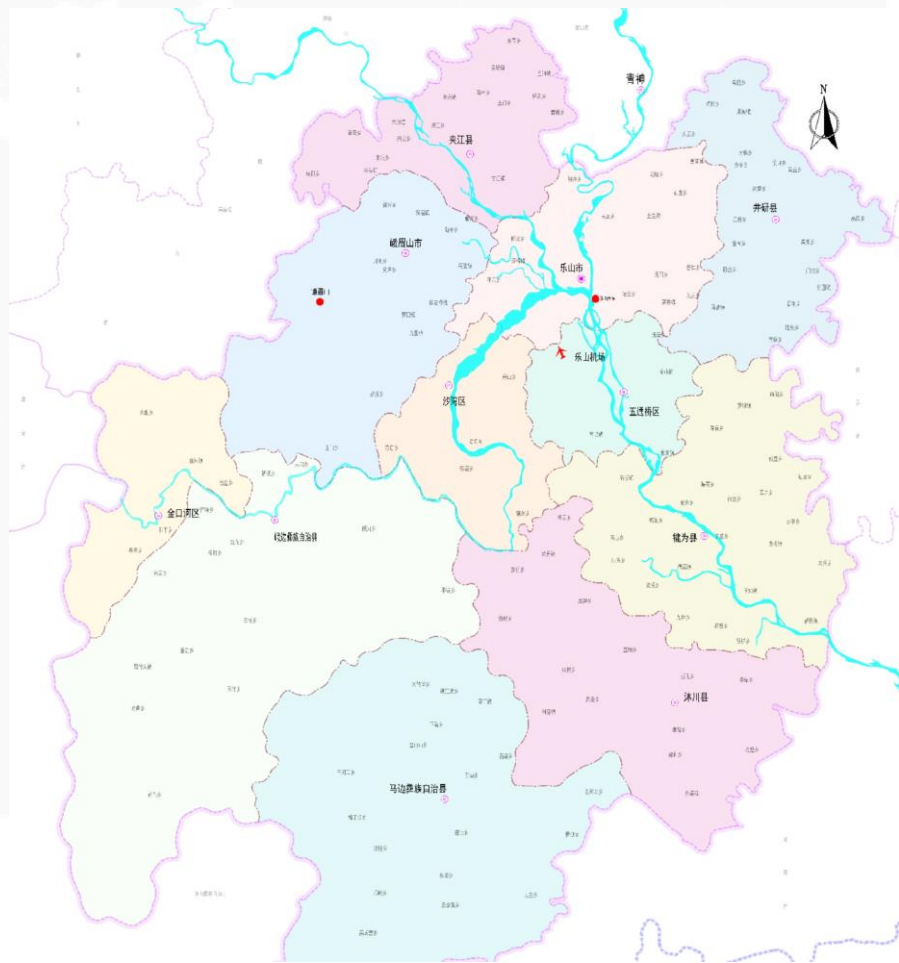
除了乐山物流产业的研究，还对乐山政策、上位规划、产业（第一、二、三产业）、交通区位环境进行研究。

◆ 规划范围：乐山全市域（4区、6县、1县级市）

- ### ➢ 地理范围：
- 市中区、五通桥区、沙湾区、金口河区、峨眉山市、犍为县、井研县、夹江县、沐川县、峨边、马边县

➢ 规划重点：

- 物流节点规划：重点项目。
- 物流通道规划：对外通道（国际、国内）；市域、区县物流通道、城市城乡配送。
- 物流主体培育：平台化物流企业，物流金融企业



本项目成果由“主方案+多专题”组成，主方案将明确乐山物流未来发展定位、重点任务及重点项目等；多专题更注重对关键问题进行深入分析、解读，以支持主方案关键结论。本次规划范围包括乐山市全域，1个县级市、4个区及6个县。

国家、省级层面对于十四五物流规划的要求

(1) 政府在改善物流环境方面是主导地位，因此政府的物流规划要首先做到统筹布局，因此物流规划的核心是：

做好物流顶层设计、统筹布局

构建现代物流体系

(2) 规划要从国家十四五中明确的物流业三大特性出发，物流规划**不能只满足于现有产业需求，更要着眼于未来发展，不能有需求才建设，不考虑未来发展。**

(3) 物流规划重点是形成全市的关键物流节点布局，**关键物流节点不等于重点项目，重点项目是对关键节点的有形支持。**

项目成果：

主方案+多专题

主方案：乐山市“十四五”物流产业专项规划方案 (170页)

— 物流发展定位、目标、战略：乐山市物流业发展定位、举措。

— 物流节点规划：节点体系建设及重点项目建议。

— 重点项目实施路径建议：对重点物流节点进一步明确实施关键步骤、实施路径。

多专题：针对关键问题进行详细、深入分析 (120页)

专题一：乐山一站式多式联运港

专题二：乐山物流现状分析

专题三：乐山产业、民生物流研究

专题四：乐山城市物流竞争力分析及案例对标分析

第一部分

CHAPTER

“一带一路” 高端物流智库

研究分析篇

- 1、未来的乐山需要什么样的物流体系？
- 2、目前乐山物流所处的发展阶段？

研究与分析篇将从乐山物流产业现状、未来的物流发展需求着手进行深入分析。物流现状方面是在分析产业、政策、交通环境下，聚焦在物流，分析发展痛点；需求分析方面从自身发展需求及区域发展需求出发明确未来应构建的物流体系。

1、未来的乐山需要什么样的物流体系？

1 在国际环境变化下，乐山物流的重点方向

- 全球供应链变革下
- 一带一路、西部陆海新通道
- 国际国内双循环下

2 区域产业经济地理中的乐山对现代物流的需求

- 成渝双城经济圈
- 一干多支、五区协同
- 成都平原经济区

3 新一轮城市发展中，乐山对现代物流的需求

- 未来乐山市城市发展需要
- 未来乐山保障民生需求
- 未来乐山产业发展需要

2、目前乐山物流处于什么发展阶段？

1 乐山市物流产业系统评估

➢ 六大方面：

- 物流基础设施
- 物流设备、技术
- 物流通道
- 物流主体
- 口岸设施
- 物流政策环境

➢ 两大维度：

- 产业物流：主导产业
- 民生物流：城市城乡配送、
电商、冷链物流

2 与四川省内城市的对比分析

- 各城市物流发展阶段、能力对比
- 各城市物流竞争力分析

在世界经济中心转移、全球供应链变革下，随着“一带一路”与西部陆海新通道的深入推进，西部地区已逐渐成为新的开放前沿。在此机遇下，乐山应积极构建国际对外通道，拓展国际物流能力，融入全球供应链体系，成为对外开放新支点。

- ◆ 世界经济中心转移与全球供应链变革
- ◆ “一带一路”倡议与西部陆海新通道深入推进



世界经济中心转移与全球供应链变革下，一带一路及西部陆海新通道下，西部地区经济地理正在重塑。

全球视角下，乐山需要

◆ 应强化枢纽、对外通道构建、产业布局

- 全球经济中心沿着“欧洲-北美-亚太经济圈”依次崛起，伴随着枢纽、通道、产业链三者剧烈的代际更替。
- 乐山应在**枢纽建设、对外通道构建、产业布局**中具有全球视野，精心策划，有所作为，融入全球供应链变革中。

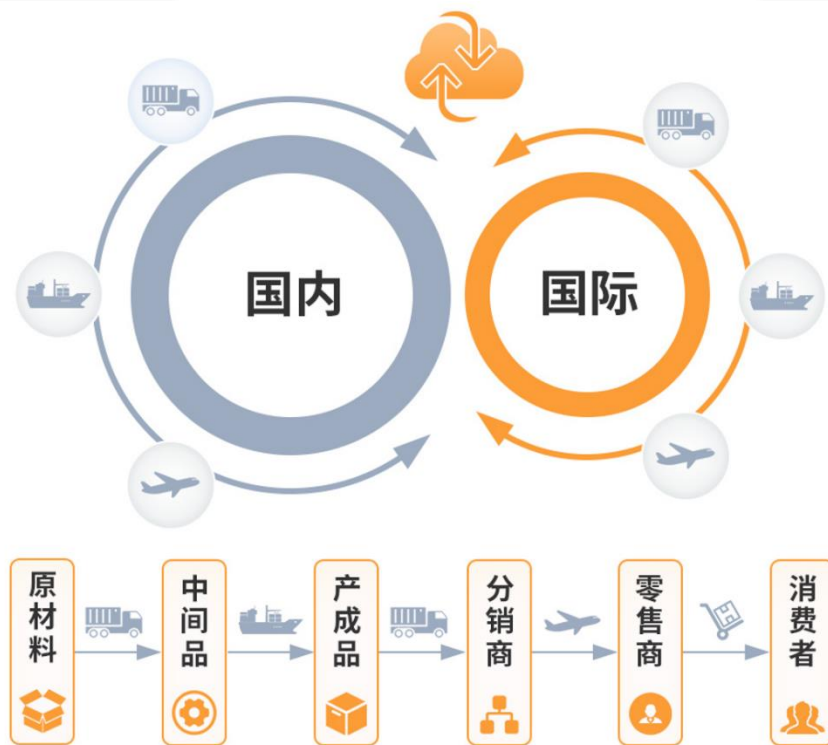
◆ 强化与东盟、欧盟物流互通，成为开放新支点

- 西部陆海新通道作为“一带一路”的合拢工程，直接连通东盟、欧盟第一、第二大海外市场，重塑西部产业经济地理。
- 全力以赴开辟和利用国际物流大通道，深度参与并融入“一带一路”国际市场，重点分析乐山市与“两个国际扇面”的发展关系，尤其是突出南向最近的陆上、海上出口通道，努力成为对外开放新支点。

从全国看乐山 | 在国家双循环新发展格局下，乐山应强化物流基础设施及对外开放能力

在中国国际国内双循环的新发展格局下，物流作为社会流通体系在双循环中的意义重大，因此，乐山需要强化物流基础设施能力及对外开放能力，才能融入国内产业链、供应链体系，在新一轮西部大开发下占据一定地位。

- ◆ 国际国内双循环发展新格局
- ◆ 新一轮西部大开发



在国际国内双循环的新发展格局下，物流作为社会流通体系在双循环发展格局中的意义重大。

全国视角下 乐山需要

◆ 重视物流在我国发展新格局下的重要性

- 在国际国内双循环的新发展格局下，物流作为社会流通体系在双循环发展格局中的意义重大。
- 在此机遇下，乐山市应以发展物流为重要抓手，进而提高供应链弹性、促进产业链协调，强化与本地产业联动。

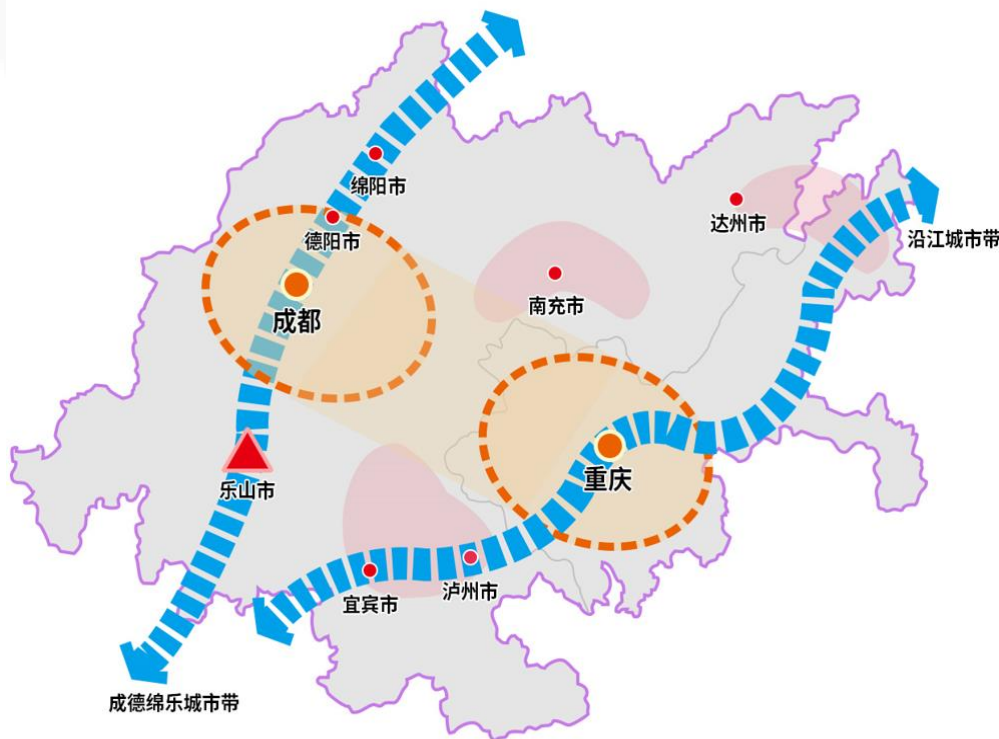
◆ 进一步强化物流基础设施，对外开放能力

- 新一轮推进西部大开发形成新格局中，重点强调了西部地区要持续强化物流基础设施建设，继续强化对外开放能力，鼓励铁路港、无水港建设。

从区域看乐山 | 拥抱成都，强化物流次级支撑作用，努力成为对外开放新支点

乐山作为成渝双城经济圈的区域中心城市之一，在“一干多支、五区协同”等战略政策下，应积极拥抱成都，强化物流次级支撑作用，努力成为对外开放新支点。

- ◆ 成渝双城经济圈
- ◆ 一干多支，五区协同
- ◆ 成都平原区一体化



2020年7月四川省委在《加快推动成渝地区双城经济圈建设的决定》中，明确乐山为七大区域中心城市之一，奠定了次级支撑地位。

区域视角下 乐山需要

◆ 突破地理区位限制，突出区域发展的战略地位

- 积极融入成渝双城经济圈，以物流为发展抓手，突破既有的地理区位限制，突出区域发展的战略地位，通过改善区域空间的节点功能，赢得未来发展的动力及制高点。

◆ 拥抱成都，做强次级支撑、对外开放新支点

- 积极拥抱成都，做强次级支撑，打造可对成都强有力支撑能力的区域中心城市首要市强化物流基础设施建设。
- 拥抱成都，强化对外物流能力，成为对外开放新支点。强化与攀西地区、川南地区联动。
- 要做强次级支撑，打造可对成都形成强有力支撑能力的区域中心城市，从而强化物流基础设施建设，强化与成都联动。

从乐山未来城市、产业发展角度上来看，未来乐山物流体系要符合城镇空间发展格局，物流空间功能布局要与之相符，同时要保障产业发展，提升营商、企业投资发展环境，保障民生需求。

城市发展、产业发展—新定位、新目标

世界重要旅游目的地

四川南向开放重要门户

全球重要先进材料基地

“一总部、五基地”

“4+1+N”现代工业体系

“8+3”现代农业体系

“2+6”现代服务体系



强化物流基础，满足城市、产业发展需求

- 符合“十四五”时期及未来**乐山城镇空间发展格局**，物流空间功能布局要与之相符，满足城市各功能空间发展的需要
- 一是保障民生**，主要表现在城市配送、农村配送领域，**二是保障产业发展**，尤其是服务乐山主导产业，为产业降本增效，提升乐山产业投资发展环境。
- 乐山市世界重要旅游目的地，因此应该重视未来旅游人口带来的商贸、电商、冷链物流需求。

从物流业的“三大定位”出发，基于全球、全国、区域环境及自身发展需求，乐山需要构建具有国际联通性、区域协同性、内部联动性的高效物流体系，积极拥抱成都，融入国际物流体系。同时物流体系应该具有战略性及先导性，可以支持乐山未来产业发展、民生需求，同时引导、优化产业布局组织，提升产业价值的物流体系。

乐山需要的物流体系

两层面

- **对外层面**：需要能够紧密连接成都、连入国际，同时有效连接周边重点城市的物流网络体系。
- **对内层面**：需要市域内各区县有效联动物流网络体系。

两保障

- **保障产业发展**：服务乐山主导产业，为产业降本增效，提升乐山产业投资发展环境。
- **保障民生需求**：主要表现在城市配送、农村配送领域，同时考虑未来的旅游人口消费产生的物流需求。

基础性

战略性

先导性

集聚高效

智能绿色

区域协同

创新融合

韧性联动

支撑乐山产业、民生、经济发展的**智能、绿色的物流体系**

可以优化乐山产业组织，提升产业价值的**高效、融合的物流体系**

可以引导乐山未来产业布局和业态创新的，**拥抱成都，具有区域协同，韧性联动的物流体系**

未来的乐山需要什么样的物流体系 | 两层面

未来乐山的物流体系需要从对外层面及对内层面分别明确，对外层面强调构建可以与成都有效联通的物流通道、物流体系；对内层面重点需要考虑在乐山空间结构下构建重点区域与“三县一区”的高效市域物流网络体系。

两层面：对外层面、对内层面

➤ 对外层面：

- ① 指乐山联通成都、联通国际层面。
- ② 指乐山联通四川省内周边城市层面

➤ 对内层面：

- ① 指乐山市域内，区、县联通层面。

对外层面：需要能够紧密连接成都、连入国际，同时有效连接周边重点城市的物流网络体系。

- 成都已成为西南地区交通、物流枢纽，具有完备的物流、通道基础，因此成乐一体化发展，应着重考虑如何构建能与成都有效联通的物流通道、体系，如何有效借助成都已有的物流通道、设施、口岸基础，以及其在国际物流体系中的作用，融入国际、区域物流体系中。
- 作为成都平原经济区、攀西、川南地区的重要纽带，乐山需要构建与成都平原经济区、攀西及川南区重点城市的有效联动，强化与四川省内重点城市及重庆物流网络体系建设。



- 乐山的地形特征决定了生态空间主要集中在山区，空间结构决定生产力主要在“一分平原和二分丘区”中分布，集中在城镇周边和沿河两岸。形成了成都平原经济区重点区域（五通桥区、市中区、峨眉山市、沙湾区、夹江县、犍为县）；点状开发区域（金口河区、井研县、沐川县、峨边县）。
- 乐山市域内包括城镇化水平并不高的区域，因此需要构建有效物流网络体系，保证乐山市各区县之间的物流联通，从而整体带动城市物流水平提升。



对内层面：需要市域内各区县有效联动物流网络体系。

未来的乐山的物流体系要做到“两保障”，要保障产业未来发展所需要的物流需求，要保障民生物流需求，同时需要考虑乐山作为世界旅游目的地城市未来的旅游人口物流需求。

两保障

保障产业发展

- **服务产业。**满足主导产业物流、运输要求，满足未来需求。
- **降本增效，提升产业、产品竞争力。**改善物流环境，强化乐山集散分拨能力，优化运输方式，从而降低物流成本，提升产品市场竞争力。另外优化通道，提升企业对外联通便利性。
- **提升产业投资发展环境。**改善物流环境，提升乐山投资发展环境，吸引更多国际、国内优质企业来乐山布局发展。

保障民生需求

- **城市城乡配送。**保障城市、农村居民生活物资的有效配送。
- **冷链需求、食品安全。**为保证冷链全链条、食品安全，构建冷链物流体系，保障冷链食品运输顺畅、安全。
- **电商物流。**保障城市城乡居民快递、电商平台货物运输畅通。
- **应急物流。**保障城市、农村应急物资运输顺畅，保障应急物流机制健全。
- **旅游物流。**保障城市旅游人口生活、消费品物流需求。

产业发展

民生需求

从六大维度对乐山物流产业发展现状进行评估。整体来看，乐山的物流发展有基础，尤其在机场建设、航空口岸申报及保税物流中心方面有优势，但城市物流体系缺乏统筹设计，物流基础设施、政策环境等都需要提升改善。

优势

◆ 铁路基础较好

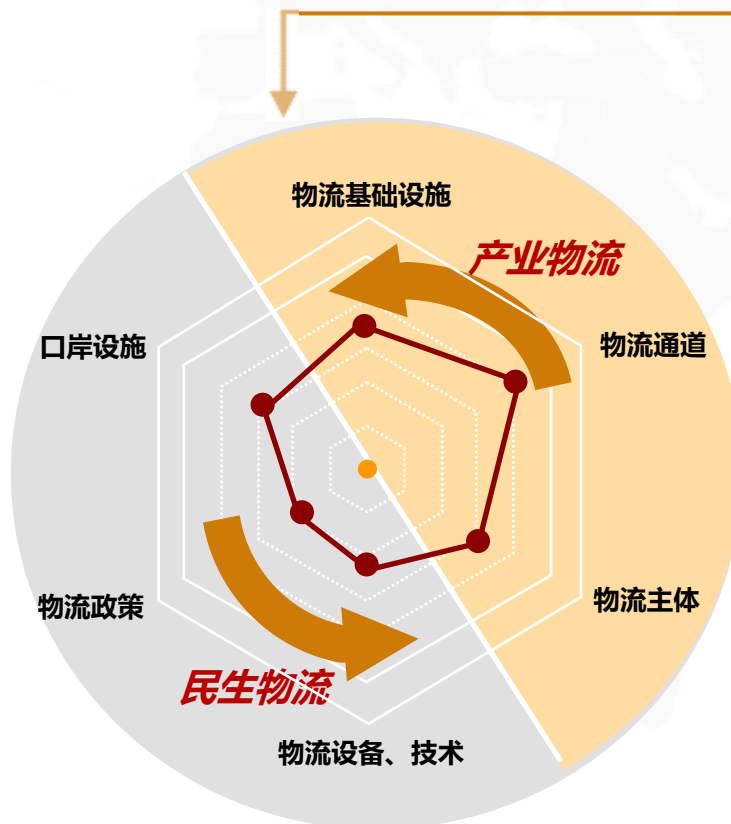
- 乐山铁路目前以南北向成昆及新成昆线为主，正在规划的连乐铁路将强化乐山东西方向铁路货运通道，可以连通成都、重庆、昆明等城市。

◆ 河道升级，平原区唯一河港

- 乐山港是成都平原经济区唯一的河港，岷江将升级为Ⅲ级航道，通航能力提升至1000吨级。

◆ 机场正在积极规划，航空临时开放口岸申请成功率较大

- 乐山机场建成后将成为四川第三大机场，另外乐山机场有望申请成为临时航空开放口岸，届时将具备对外国际航线。



问题

◆ 物流基础设施薄弱、节点缺乏统筹

- 物流园区建设未符合国家标准
- 物流基础设施辐射半径小，服务功能弱
- 缺乏冷链物流设施，限制产业发展
- 缺乏具有区域枢纽功能的物流园区
- 物流集疏运体系尚未形成

◆ 缺乏直接的国际对外物流通道

- 乐山暂无直接对外通道，目前主要依靠周边枢纽城市，以成都、重庆、上海为主，但与枢纽城市间的联动不够紧密，通关手续不够便捷

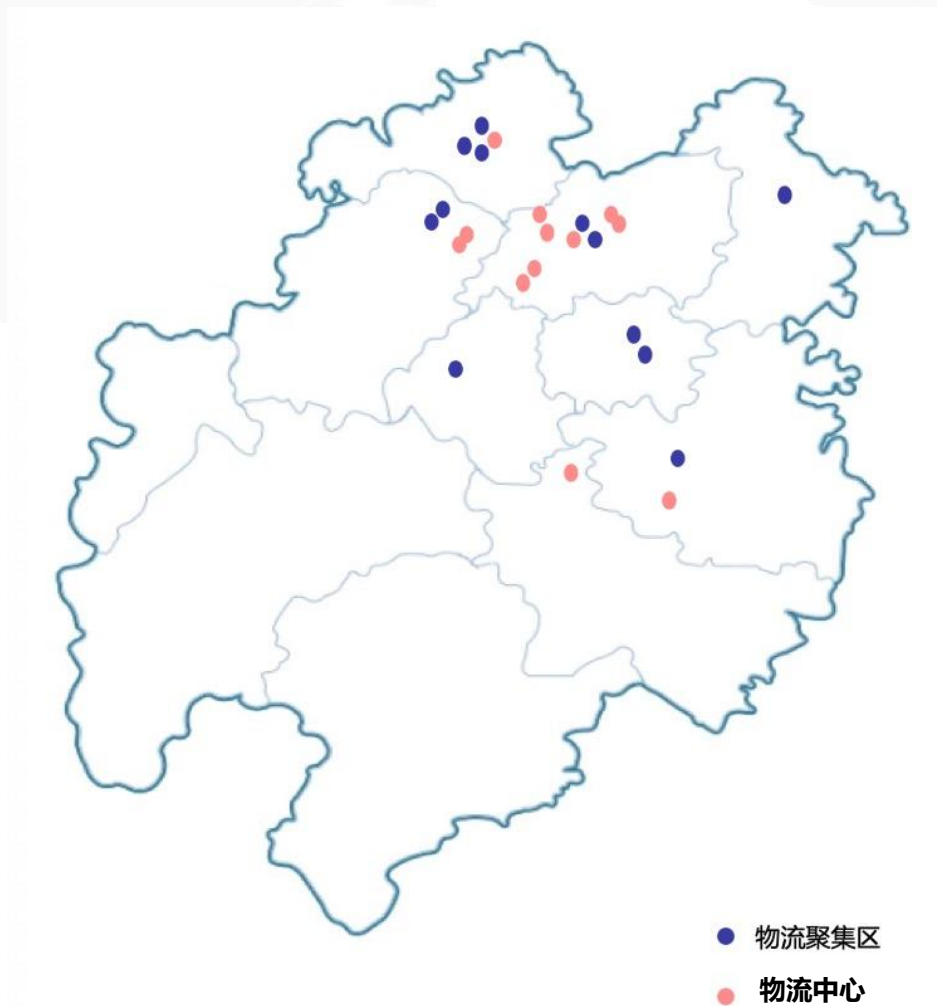
◆ 缺少平台化物流企业

- 乐山寄递企业较多，快递业务量大，但缺乏物流金融、平台化物流企业

◆ 物流专项政策及支持力度较弱

- 在物流设施建设、重点项目等方面缺乏政府引导和政策扶持

目前乐山已有物流设施较为分散较老旧，缺乏具有区域枢纽功能、强集聚性的物流园区；另外从设施布局来看，尚未形成网络化现代物流体系，物流节点布局缺乏系统性、联动性。



◆ 现有物流节点多为专业市场型或物流聚集区，缺少标准物流园区

- 乐山物流节点多为物流聚集区，定位及分类不标准
- 乐山市物流节点划分未符合国家标准，缺少标准的物流基础设施。现有物流园区存在功能单一、定位模糊、服务能力弱的问题。
- 大多数物流园分布既没有依托工业聚集区，也没有依托商贸聚集区，而是沿省道和国道两侧分布
- 由此导致物流园分布呈现散乱的特点

◆ 现有物流节点定位模糊，缺乏政府统筹规划，分布不均

- 15个物流园，其中位于市中区的物流园占总数的近50%
- 从乐山整体来看，呈现“北多南少”的分布特点
- 物流园和集聚区主要分布在市中区、峨眉山市和夹江县，井研县、五通桥区、沙湾区和犍为县也有零星分布
- 市中区的物流设施数量超总体的1/3

◆ 缺乏代表性枢纽型物流园区，未形成网络化现代物流体系

- 缺乏具有枢纽、引领统筹作用的物流园区，不能与周边园区形成有效联动，基本都是单点发展，未形成网络化体系

◆ 冷链物流设施的缺失，限制乐山农产品发展

- 缺少冷链物流园区，缺乏冷链物流体系规划。

物流节点 | 现有物流聚集区、物流园列表

类型	序号	名称	区域	建设情况	业态	占地面积 (km ²)
一、物流聚集区	1	桃园路	市中区	-	快递、干线物流、汽修	-
	2	乐井路	市中区	-	快递、干线物流、汽修	-
	3	朱坎桥	峨眉山市	-	快递、干线物流、汽修	-
	4	绥山镇	峨眉山市	-	快递、干线物流、汽修	-
	5	五通桥和邦工业园	五通桥区	-	快递、干线物流、汽修	-
	6	杨柳镇交通街	五通桥区	-	快递、干线物流	-
	7	苏沙路	沙湾区	-	快递、干线物流、汽修	-
	8	凤凰路北段	犍为县	-	快递、干线物流、汽修	-
	9	迎春南路和S305交界处	夹江县	-	快递、干线物流、汽修	-
	10	馮城镇环城北路	夹江县	-	快递、干线物流、汽修	-
	11	黄土镇玻华路	夹江县	-	干线物流	-
	12	城镇城北街	井研县	-	快递分拨中心	-
二、物流园	13	沿森物流园	市中区	2019年投入运营	快递分拨中心	0.022
	14	蓝雁冷链物流中心	市中区	2010年投入运营	物流园区、干线物流中转中心	0.11
	15	乐山西部冷链物流园(中农城)	市中区	预计2021年投入运营	冷链仓储、农产品交易、地标农产品展示、农机五金机电、物流分拨配送、供应链	0.57
	16	天朗物流园	市中区	2010年投入运营	家电	0.1
	17	乐山粮食物流园	市中区	2018年投入运营	粮食调控、应急、监测作用	-
	18	嘉州商贸物流园	市中区	预计2023年建成	企业总部、商贸服务、金融支持、货车辅助、产品批发零售、仓储、物流配送、产品检验检疫	8
	19	乐山智慧物流园	市中区	-	智慧物流、快递分拣集散、电商服务、智能仓储、公路养护	0.4
	20	天盛物流园	峨眉山市	-	综合性, 企业自用仓	-
	21	燕岗铁路物流园区	峨眉山市	规划阶段	-	0.23
	22	天御新农	犍为县	2018年投入运营	生鲜农产品批发交易与特色农产品展示展销中心(暨川西南茶城), 标准化茶叶加工分拣包装中心、万吨级冷链仓储物流中心	3.21
	23	甘江商贸物流产业园	夹江县	规划阶段	以商贸展销、现代物流功能为主, 配套设施完善的现代商贸物流产业园	4.1
	24	高滩站物流园区	井研县	规划阶段	-	0.133
	25	马踏站农产品仓储区	井研县	规划阶段	农产品	0.067
	26	井研县农产品物流园区	井研县	预计2025年建成	农产品流通加工、冷链仓储、中央厨房、绿色配送	0.087
	27	临港工业园区-冷链物流配送中心	沐川县	预计2025年建成	以冷链物流配送中心为重点	-

乐山交通基础较好，铁路、公路交通较发达，水路及航空待进一步提升。在国际通道方面，乐山缺乏畅通的、直接的对外国际通道，与成都的联动不够紧密。

1 铁路：东西方向铁路发达（成昆），正在建设连乐铁路



- 乐山铁路里程327.8公里，共有15个铁路货运站和13条专用线，并形成“五纵两横”铁路网，连接起成都平原经济区、攀西经济区和川南经济区。
- 2019年铁路货运量1298.4万吨，占总货运量的7%。但到达量超过发送量2倍以上，现有大量适铁货物的发送仍集中于公路运输。

2 航空：机场在规划建设中，正在申请航空口岸

项目选址：乐山市西南面14公里五通桥区冠英镇龙埂村，距离市中心约20公里

机场性质：4C，远期4D

计划通航时间：2023年

预计旅客吞吐量：初期100万人次，在2030年达到200万人次吞吐量

预计货邮吞吐量：2030年力争超过2.2万吨，客货运航线总数达到20条以上；到2050年，货邮吞吐量超过6.5万吨，客货运航线总数达到50条以上

有优势
有短板

3 公路：密度提升，高速公路基本全域覆盖

- 乐山高速公路网络密度2.99km/100km²，高出全省平均水平79%，而四川高速公路密度在全国排名靠后。
- 根据乐山交通“一环九射两纵两横”的高速路网规划，乐山已基本完成“一环”、“四射”。
- 沙湾、峨边和金口河区暂无高速公路。

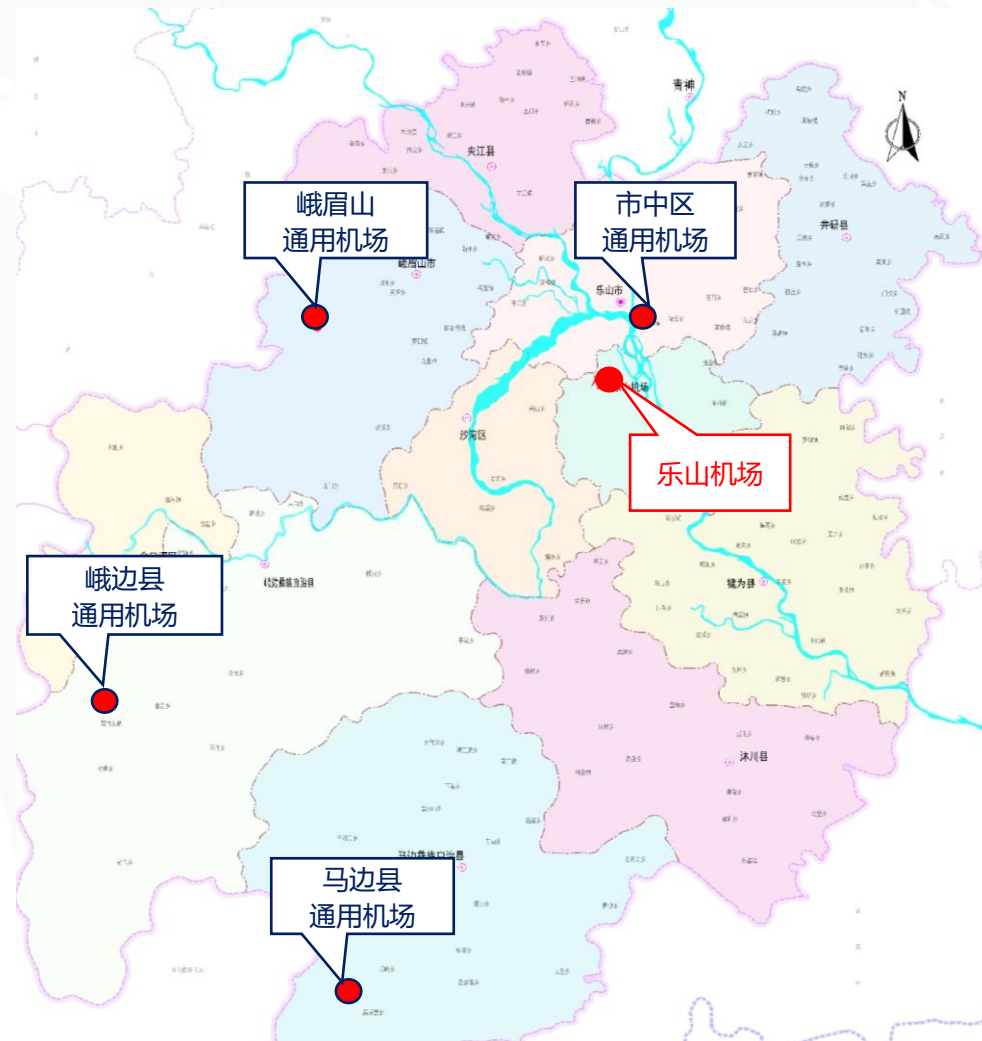
4 河运：目前正在升级航道，港口优势不明显

- 乐山市于近年开始规划“一港四梯级”航电开发项目，推进岷江IV级航道升级为III级航道。航道提档升级后，通航能力从500吨提升至1000吨级。
- 根据规划，2035年完成乐山港建设和航道升级，并且，1000吨的船在运输集装箱上并无优势。以及，虽然丰水期可以通行3000吨的船，但受航道条件影响，丰水期会有长时间的禁航时间。

乐山机场建成后将成为四川第三大机场，另外乐山机场有望申请成为临时航空开放口岸，届时将具备对外国际航线。

航空：机场在规划建设中，正在申请航空临时开放口岸

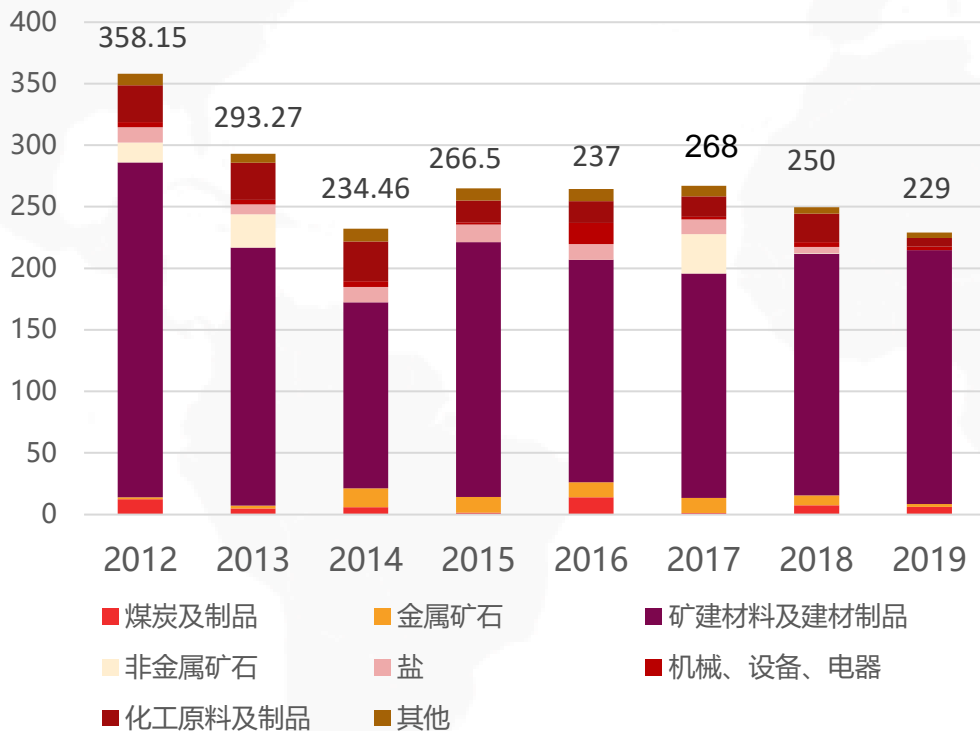
- **项目选址：**乐山市西南面14公里五通桥区冠英镇龙埂村，距离市中心约20公里
- **机场性质：**4C，远期4D
- **计划通航时间：**2023年
- **预计旅客吞吐量：**初期100万人次，在2030年达到200万人次吞吐量
- **预计货邮吞吐量：**2030年力争超过2.5万吨，客货运航线总数达到20条以上；到2050年，货邮吞吐量超过6.5万吨，客货运航线总数达到50条以上



名称	状态
乐山机场口岸	在申请临时开放口岸中
峨眉燕岗口岸	拟申请、难度较大
保税物流中心（B型）	申请中、待建

乐山市于近年开始规划“一港四梯级”航电开发项目，推进岷江IV级航道升级为III级航道。航道提档升级后，通航能力从500吨提升至1000吨级，大幅提升乐山联通成都平原经济区和长江经济带的水路优势。

2012-2019年乐山港货物吞吐量(万吨)



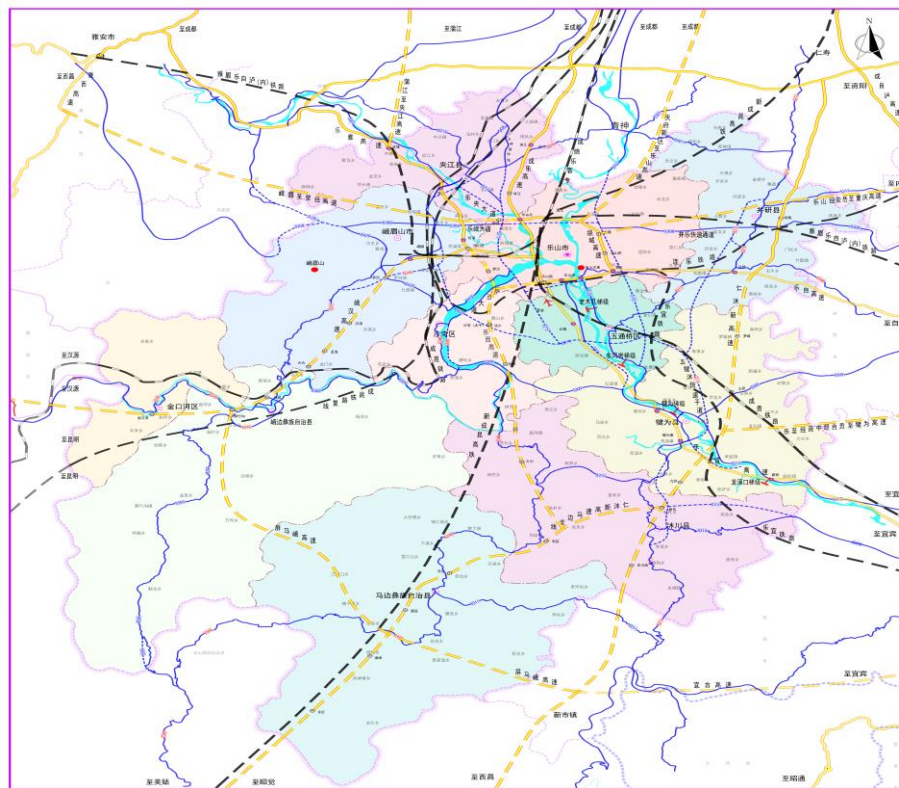
数据显示乐山港货物吞吐量逐年下降，但乐山港具备明显的区位优势。2035年完成航道升级后，乐山港连接成都平原经济区和长江经济带的功能优势将大幅提升。

“一港四梯级”

“一港”：乐山港，包含嘉州、犍为2个核心港区；五通、沐川、沙湾三个重要港区

“四梯级”：老木孔、东风岩、犍为、龙溪口四个航电开发枢纽

三级航道：常年通航1000吨级船舶，丰水期通航3000-5000吨级船舶



水运通道通过岷江航道从乐山港-宜宾港，在宜宾港换装后，进入宜宾-上海的长江I级航道，出口货物最终在上海出海。同时，乐山-宜宾段存在货量小，成本高的问题。

乐山-宜宾段：货量小，运输成本高

- 一般乐山出发的是200-300吨小船，成本较高；700-800吨的船在乐山无法满载
- 乐山-宜宾段的里程仅占乐山-上海总里程的5%，成本却占总体的1/3
- 考虑到成本问题，有水运出口需求的企业选择公路运输至宜宾港，再走水路



乐山暂无直接对外通道，对外通道主要依靠周边枢纽城市，以成都、重庆为主，但与枢纽城市间缺乏有效联结，限制通道优势的发挥。

名称	2020出口金额(¥亿)	2020进口金额(¥亿)	2020进出口金额(¥亿)	年货运量	运输路径
四川省乐山市福华通达农药科技有限公司	17.05	0	17.05	10万吨	先公路或水路—从上海—再出口南美
乐山菲尼克斯半导体有限公司	0.06	5.29	5.35	电子产品货量较小	公路运输—青白江或上海
峨眉山金威利运动用品有限公司	3.44	0.12	3.56	-	公路运输—青白江—再出口东盟
乐山博思半导体有限公司	0.91	1.62	2.53	电子产品货量较小	借助双流机场出口、进口
四川和邦生物科技股份有限公司	2.1	0	2.1	20-30吨	公路短驳—燕岗站—青白江或上海—再出口
乐山和邦农业科技有限公司	1.94	0	1.94		

• 铁路

北向：经成昆铁路到达成都，通达“一带一路”沿线国家
南向：经西部陆海新通道连接北部湾出海口，通达东盟国家



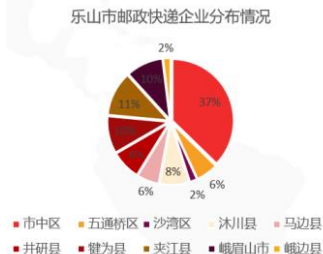
整体来看，乐山在东、南、西三个方向上都有对外出口的通道，但是受物流基础设施薄弱的影响，铁路和水路不能集中货源，无法体现物流成本和时效的优势。同时，由于自身物流基础薄弱，需要在周边城市进行中转，增加了货物运输的时间和成本。

通过多式联运港的打造，融入对外通道，吸收周边城市的对外通道优势，成为乐山自身的优势。

乐山物流主体服务能力偏弱，以本地、小型物流主体为主，且构成单一，缺少平台型公司。物流设备以传统搬运和运输设备为主，自动化、标准化程度低。暂无统一物流信息化平台，信息化覆盖范围小。

◆ 快递企业集中分布于快递量大的区域，基本覆盖主要快递企业

- 乐山市快递企业主要分布在中区、夹江县和峨眉山市，其中市中区的快递企业占整体三分之一以上
- 乐山市包括四通一达、京东、顺丰、邮政在内的寄递物流企业共51家。



◆ 无龙头性物流企业，以本地企业为主

- 物流园区运营企业：乐山暂无大型物流园区运营主体，目前主要有四川蓝雁集团及四川沿森物流集团，分别建成运营四川蓝雁乐山冷链物流中心、沿森物流园区。
- 物流企业：乐山物流企业实力较弱，以小型物流企业为主，缺乏全国性和全球性的大型物流主体企业。

◆ 主要物流设备以装卸搬运设备和运输设备为主，缺乏自动化、标准化物流装备

- 2018年，乐山市使用托盘或周转篮、仓储笼、吨袋等单元化工具的占比约41.42%，通过集装箱运输的占比约17.97%，货物采用货架储存的占比约4.3%，通过机械设备装卸的占比约53.99%，自动化存储货运量占比约12.03%。
- 大部分社会搬运装卸设备老旧，技术性、配套性、专业性较差，数量不足，企业设备相互租借较多。



◆ 缺少物流信息化平台，整体信息化程度偏低

- 乐山缺乏统一的，提供物流信息、整合物流资源、在线交易、管理物流作业、辅助决策的物流信息化平台。少数龙头企业有意识地自建物流信息平台，但大部分物流企业仍停留在传统模式上。
- 乐山市物流企业ERP软件使用率约为31.52%，WMS软件使用率约为5.43%，TMS软件使用率约为10.87%，CRM软件使用率约为10.87%。整体信息化水平较低。
- 乐山目前货车安装GPS共495辆，全部是危险品货物运输车辆，GPS普及率不高。
- 缺少公共型物流信息平台，需政府支持。

从乐山市近年来的物流政策、专职管理部门配置人员数量及政府对项目统筹推动等方面来看，乐山政府在改善城市物流环境方面还需要强化重视程度，提升物流对经济、产业的贡献力度。

◆ 周边城市物流主管部门及物流政策情况

城市	部门	相关政策数量
达州	市口岸物流办	5
泸州	市口岸物流办	5
宜宾	交通运输管理局	3
绵阳	运输管理科	3
德阳	口岸与物流科	2
南充	综合规划科	2
乐山	市商务局分管	2

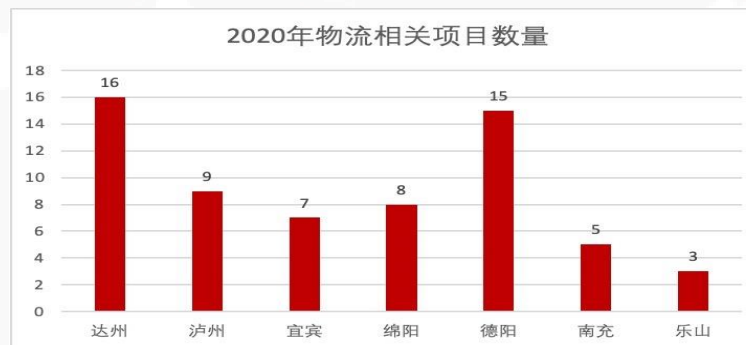
• 物流政策情况

和其他城市相比较，乐山市对于物流行业相关的政策较少，扶持力度较低。目前乐山市对于物流的推动重点放在产业上，聚焦电子商务与快递物流。但总体而言，缺乏对物流的整体布局、物流设施建设以及发展的引导和支持，对目前物流行业积极向好发展的扶持力度仍显不足。

• 专职管理部门

乐山市没有专门负责物流相关事务的部门，对于管理物流行业的职责分配不明确。目前，乐山市物流相关事物由商务局分派人手管理，只有两人，管理难度较大，会出现人手不足、职责分配不明确等问题。而其他城市比如达州、泸州政府设有专门的物流相关局级部门（市口岸物流办），职责分配较明确，有利于政府对物流行业的整体管理、布局和指导。

◆ 物流政策项目实施进展



乐山市2020年开展的物流相关的项目有3个，相对于其他城市较少，建设进度较慢，德阳市和达州市开展的相关项目较多。德阳市新开相关项目与续建项目共有15个，其中包括一个省重点项目。达州市开展了16个相关项目。

乐山市在政策方面的物流竞争力较弱。主要是因为缺少负责物流相关事务的专职部门，相关的指导、规范和支持政策相对较少，政策项目进展较缓慢。所以难以高效的对物流行业进行监测、支持和指导，限制了乐山市有效的推进物流行业的发展。

乐山加快推进“旅游兴市，产业强市”，打造“8+3”现代农业体系、“4+1+N”现代工业体系和“2+6”现代服务业体系。形成三大产业发展格局。

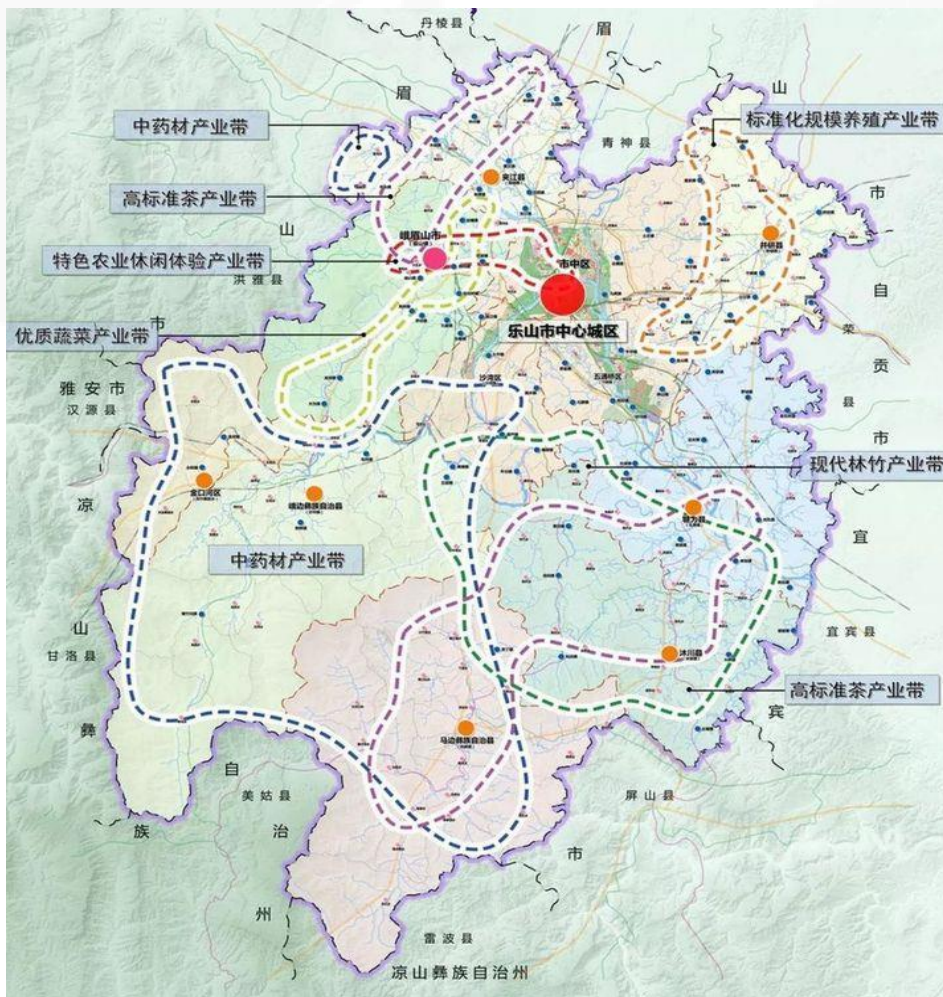


- 培育粮油、畜牧、茶叶、竹业、水果、蔬菜、水产、中药材等8大优势特色产业；
- 做强现代农业种业、现代农业装备、现代农业烘干冷链物流等3大先导性产业。

- 突出发展文化旅游、餐饮住宿2个特色型服务业；
- 加快发展现代商贸、现代物流、现代金融、科技信息、康养教育、会展赛事6个支柱型服务业。
- 指打造光电信息、先进材料、绿色化工3个千亿级集群，培育食品饮料500亿产业集群。

产业	格局	详细说明
农业	一区六带	<p>一区：乐山市域为现代农旅融合发展特色区；六带：高标准茶产业带、现代林竹产业带、优质蔬菜产业带、中药材产业带、标准化规模养殖产业带、特色农业休闲体验产业带。</p> 
工业	一总部五基地	<p>一总部：乐山高新区总部为核心，五基地：五通桥绿色循环基地、犍为装备制造产业基地、夹江民用核技术产业基地、沙湾冶金建材基地及峨眉山食品饮料产业基地，形成集中布局、集聚发展、集成创新发展的新格局。</p>  <p>乐山工业发展“一总部五基地”总体布局</p>
服务业	一心五带两片	<p>一心：主城区产业服务中心，重点发展以旅游为主的现代服务业。五带：休闲休憩（乐峨）、文化融合绿色生态（乐沙）综合产业（乐犍）军民融合（乐夹）和现代农业和轻农业（乐井）。两片：西南绿色生态产业发展片，东北现代产业与服务业发展片。</p> 

乐山农业产业布局呈现“一区六带”。其中一区为乐山全域现代农旅融合发展特色区；六带为中药材产业带、高标准茶产业带、现代林竹产业带、优质蔬菜产业带、标准化规模养殖产业带、特色农业休闲体验产业带。



◆ 中药材产业带

- 近年来，乐山市以中药材资源优势为基础，以市场需求为导向，不断加快中药材产业发展步伐，积极打造35万亩中药材产业带。

◆ 高标准茶产业带

- 乐山市以现代农业万亩示范区和标准园为抓手，开展规模化、标准化茶叶基地建设。成功打造峨眉—夹江20万亩生态茶叶产业带。

◆ 现代林竹产业带

- 围绕林板居竹浆纸产业，坚持生态建设、产业发展、林农增收有机结合，加快推进现代林业产业重点县建设，大力推进全市林竹产业带和产业基地建设。

◆ 优质蔬菜产业带

- 以蔬菜“四新”技术试验示范为抓手，大力推广优良品种、高效立体栽培、集约化育苗、病虫害绿色防控等新技术，大力推进全市蔬菜产业带建设。

◆ 标准化规模养殖产业带

- 以“三县一区”现代种养循环扶贫产业为重点，打造标准化规模养殖产业带，建成标准化规模养殖和循环利用园区50个以上，水产养殖面积达2.4万公顷。

◆ 特色农业休闲体验产业带

- 以峨眉河流域为重点，打造特色农业休闲体验产业带并把乐山建设成为现代农旅融合发展特色区。

乐山市农业产品主要产品包括柑橘、茶叶、蔬菜、稻谷及猪羊等，目前的运输方式基本全部为公路运输，在长距离运输方面不具有价格优势。

◆ 各区县农产品主要运输特点

- 根据交通运输部科学研究院统计，乐山几乎所有的农产品以及农资都是通过公路运输，极少数采用铁路运输；
- 农产品方面，乐山只有井研县以及峨眉山市的农产品运往全国各地（如重庆、浙江、江苏等地），而其它区县的农产品影响范围较小，主要集中于乐山市本地及附近区域；
- 此外，在农业物资方面，除峨眉山以外的各区县基本上是由外地流入，且大部分区县对于农资的需求不是很大。

2018年乐山市各区县农产品运量汇总表

区县	运量/吨	流向	运输方式	运量/吨	流向	运输方式
五通桥	1850	流入	公路	132000	流出	公路
犍为	1532	自成都流入	公路	20000	流出（重庆、宜宾、昆明、成都等）	公路
沙湾	15467	流入	公路	35000	流出	公路
夹江	1698	流入	公路	42000	流出	公路
峨眉山	681904	流入	公路、铁路	215200	流出（安徽、浙江、重庆、山西、自贡等）	公路、铁路
井研	48848	流出（县内各乡镇）	公路	339100	流出（成都、重庆、江苏、浙江等）	公路

◆ 各品种农产品运输特点

- **药材**；中药材性质特殊，极易受到雨淋、虫害、温湿度变化等影响而变质，应尽量减少运输中的装卸环节，避免药材包装破损。同时，药材本身单价不高，可以选择汽车运输，便于同一种药材整车发运；同时，运输车辆便于清洗、消毒，还能减少对运输药材的污染。
- **茶叶**；运输名优茶最好用棚车或集装箱，为了名优茶及时应市，缩短贮运和中转时间，防止丢失损坏，在有条件的情况下，最好用专车直达运输，在运输过程中，装卸车要做倒文明装卸，快装快运。如果是价格较高的名优茶，也可以考虑空运。
- **竹笋**；竹笋运输方式包括鲜笋活体保鲜运输、鲜笋冷藏保鲜运输、竹笋熟笋保鲜运输，其中，鲜笋活体保鲜运输时间短，适合空运；鲜笋冷藏保鲜运输和竹笋熟笋保鲜运输适合冷链公路运输。
- **蔬菜**；普通蔬菜的利润较低，且保鲜时间较短，不能冷冻，适合公路运输。对于价格较高的优质蔬菜，也可以考虑空运。
- **柑橘**；柑橘运输技术要点是快装快运、轻装轻卸和防热防冻等。柑橘大量北运空运考虑铁路棚车，但铁路棚车无保温防冻设备，所以冬天北运时须用稻草帘、棉被挂在棚车车厢内、四周及门窗保温防冻。短途运输可以考虑公路运输。
- **肉类**；生肉主要分为热鲜肉、冷冻肉和冷鲜肉。热鲜肉保鲜时间短，适合公路运输；冷冻肉对运输温度有一定的要求，且价格不高，适合铁路冷藏集装箱和公路冷藏车运输；冷鲜肉价格较高且保存时间短，远距离运输可以考虑空运。

乐山主要工业产品产量预计3000万吨，规模以上工业产品产销率累计为97.1%，货运量需求预计在2900万吨左右。

各工业产业物流结构构成

支柱产业	产品特性	公运占比	铁运占比	空运占比	水运占比	适应性
光电信息	物流量小，货物轻，产品附加值高	不足1%	/	/	/	基本以公路运输。主要系多为本地供应，批量小。货物对包装和物流公司的专业性要求较高。但乐山第三方物流公司存在“小、散、乱、差”的问题，货物破损率较高，物流效率亟待提高。
先进材料	需求量大，重载化需求高，物流比例高，低附加值初级产品	54.00%	4.05%	/	/	以公路运输为主，其他为铁路，极少水运。主要系铁路、水路运力不足，公路货运承担了大部分货物运输的任务。相对于铁路运输，公路运输存在成本高，整体技术与管理水平不高等问题。乐山未来还需建立综合交通体系，优化铁路、公路与近海运输的结构，提高乐山市区域间货物运输的水平
绿色化工	物流量中等，具有特定的保鲜期和保质期，对外界环境有特殊要求	27.00%	2.10%	/	1.65%	以公路运输为主，其他为铁路，少量空运。主要系需保证对货物的营养成分和安全性，对物流效率及专业性要求高，对于新鲜农产品而言，冷链物流仍然是主流。乐山现有冷链物流企业多是商贸企业为满足自身企业业务而自建冷链物流，这些公司不参与社会物流服务，第三方化程度低。

- ◆ **运输方式结构性矛盾仍较突出。**乐山货运主要以公路运输为主，其他运输占比低，货物运输方式单一，结构不平衡。其中，航运物流规模小，且水路运价与周边宜宾、泸州相比无价格优势。**特别是在先进材料和绿色化工的货运领域，公路承担了过多的中长距离货物及大宗货物运输**，各种运输方式衔接协调不畅，综合运输组合效率和服务水平总体不高。
- ◆ **产业物流园区建设滞后。**4个物流园区：西部不锈钢民生物流园区、燕岗铁路物流园区、夹江高端陶瓷物流园区、棉竹商贸物流园区建设。由于各方面原因，目前仅有西部不锈钢物流园和燕岗铁路物流园区部分建成并投入使用，棉竹商贸物流园区在原基础上进行了整合升级，其他各个物流节点的规划实施均未推进。
- ◆ **物流基础设施不够完善。**乐山物流基础通道主骨架建设还没完成。尤其是水运通道建设，对乐山物流优势的发挥至关重要。物流节点和信息化建设不完善，乐山物流节点基础薄弱，基础平台社会化和网络化程度低，设施设备不足，信息化运用手段缺乏，物流系统的整体效应发挥不出，货运场站、商贸园区等物流节点没有统筹规划，物流节点落地少。

光电信息产业以光伏产业链和半导体分立元件领域为核心，其中乐山多晶硅产量集中在**五通桥**，产能规模全国前三，已稳居全球硅材料生产基地第一方阵；乐山半导体产业集中分布于**高新区**。截止2019年10月，乐山全市电子信息制造规模以上企业10户，年销售收入约50亿元，主要产品为半导体分立器件。预计到2022年，光电信息产业规模突破1000亿元。

光电信息代表企业物流现状

代表企业	流量 (万吨)		流向	运输方式	物流组织方式	
永祥股份	原材料	硅材料	3.5	川内, 云南、新疆、河南和内蒙等地	公路	运输全部第三方物流
	产成品	单/多晶硅片(粉)	3	主要服务于成都	公路	
晶科能源	原材料	硅材料	3	乐山本地	公路	运输全部第三方物流
	产成品	单/多晶硅片(粉)	2.4	川内	公路	
乐山无线电	原材料			乐山本地	公路	运输全部第三方物流
	产成品	半导体分立器			公路	
菲尼克斯	原材料			乐山本地	公路	运输全部第三方物流
	产成品	半导体分立器			公路	
乐飞光电	原材料			乐山本地	公路	运输全部第三方物流
	产成品	光纤光缆			公路	

光电信息产业运输结构



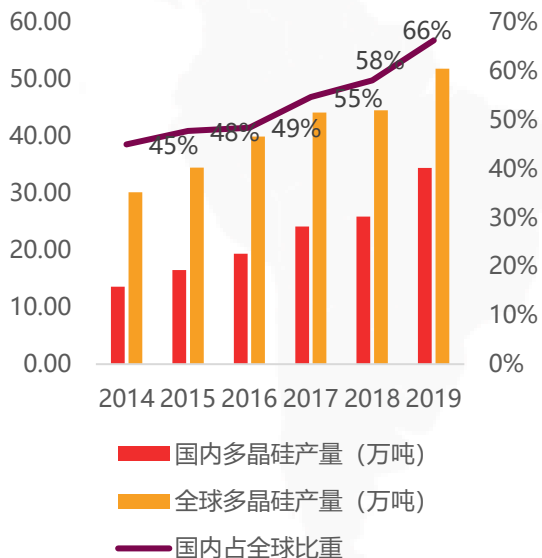
- ◆ 光电信息产品特别是半导体类的产品轻，运量占比不足1%，物流流量小，产品附加值高。其中，永祥股份为光电信息产业运输量最大企业（占比71.4%）。
- ◆ 全部采取公路运输的方式，直接点对点在厂商间直接运输，其原材料来源地多为川内本地，产品销售地都集中供应于成都等地。
- ◆ 产品运量较低，其光电信息产品对运输环节的要求很高，多为竞标第三方物流公司，缺乏一定的安全性管理。
- ◆ 交通体系尚不完善，交通运输方式单一，目前只有公路运输，未来还需与铁路、码头等联动。

光电信息产业主要产品包括光伏产业链产品、电子元器件、集成电路、半导体等，产地型物流需求上升。

光电信息产业景气向好，需求逐步释放

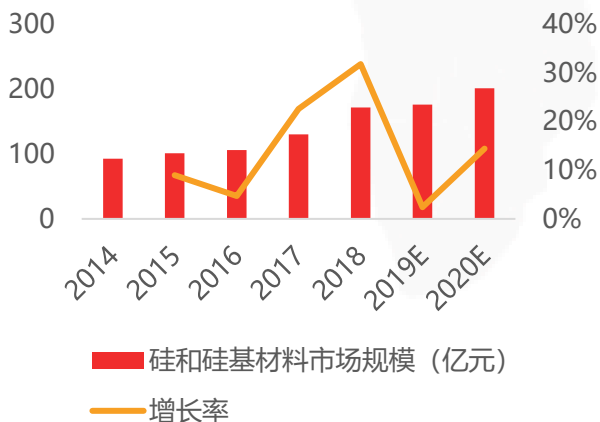
光伏需求逐步释放：光伏产业链中，多晶硅环节是技术和资本密集行业。我国在全球单晶产量占比逐步上升，预计2020年硅片产量预期增加在50GW以上。高品质硅料需求提升，多晶硅有望迎来供需反转，市场价格迎向上拐点。

我国历年多晶硅产量及占比



伴随着成为世界电子产业核心，中国目前已经成为最大的半导体市场，并且继续保持最快的增速：自2014年以来，我国半导体硅片市场规模呈稳定上升趋势。根据IC Mtia统计，预计2019、2020年的市场需求将分别达到176.3亿元、201.8亿元。2014年至2019年的复合增长率为13.74%

中国半导体制造材料中硅片市场规模及增长率



乐山有规模、有规划、有需求

有规模：工业硅年产能45万吨、烧碱年产能45万吨、三氯氢硅和液氯年产能10万吨、盐卤矿储量170亿吨等资源禀赋，以及拥有国家级硅材料监测中心等科研平台5个，申请专利102件，自主专利59项等基础产业优势，同时，乐山光伏产业园跻身全省“5+1”产业重点特色园区；乐山半导体产业已有一批优势公司，借力乐山无线电、菲尼克斯等规模企业。

有规划：抢抓新一轮西部开发开放和融入成渝双城地区经济圈建设的历史机遇，乐山加快打造“中国绿色硅谷”。预计2022年，形成12-15万吨以上硅料、22GW单晶硅棒、切片、22GW电池片和22GW组件的产业集群；半导体、硅材料及光电产业聚集区；500亿级半导体、硅材料及光伏产业聚集区，实现多晶硅光电信息产业集群，产值1000亿元。

有需求：

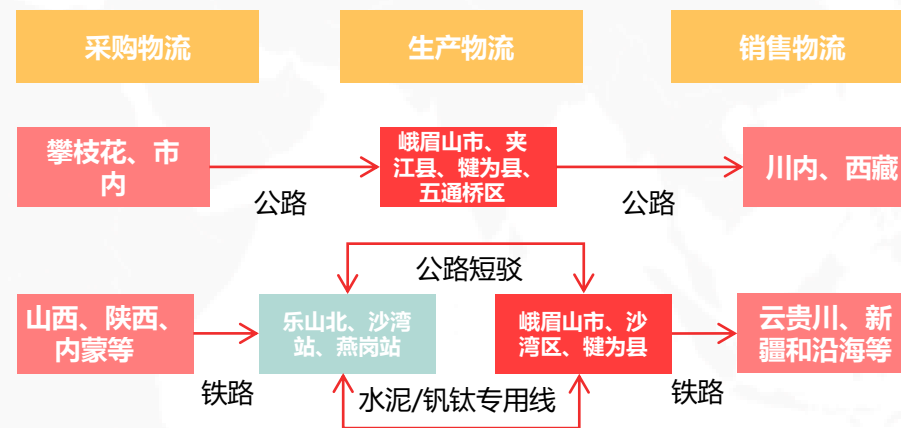
- ◆ 规范化的运输、仓储
- ◆ 物流平台建设

先进材料产业包括稀土、核材料、冶金及建材产业。立足**五通桥区**稀土产业基础，销往全国，并有少量进行出口贸易；核材料主要应用于**夹江核燃料产业园**；**沙湾区**不锈钢产业产值已超千亿，主要发往四川省内、贵州和沿海等地；建材企业主要分布在**峨眉山市、夹江县、犍为县**，重点发展高品质水泥和高档陶瓷，主要发往成都及周边。

先进材料代表企业物流现状

代表企业	流量 (万吨)			流向	运输方式	物流组织方式
盛和稀土	原材料	/	/	五通桥	管道	运输全部第三方物流
	产成品	单一稀土金属	0.5	全国各地, 欧洲、美国、日本	公路	
峨胜水泥	原材料	石灰、煤炭、砂石、石膏	上千万	峨眉	皮带	运输全部自有物流进行
	产成品	水泥	1500	川内、西藏	公路	
宝马水泥	原材料	石灰、煤炭、砂石、石膏		犍为	皮带	运输全部自有物流进行
	产成品	水泥		川内	公路	
华构住工	原材料	粘土、石英、钾钠长石、煤炭	40	川省内、山西、陕西、内蒙	公路	运输全部第三方物流
	产成品	建陶	8	云贵川、新疆	铁路(主)、公路	
德胜集团	原材料	煤炭、铁矿、钒钛磁铁矿	417	攀枝花	铁路(主)、公路	运输全部自有物流进行
	产成品	不锈钢	73	川省内、贵州和沿海	铁路(主)、公路	

先进材料产业运输结构



- ✓ 先进材料产业中不锈钢、钒钛钢、建陶和水泥物流需求旺盛，运量占比超50%。
- ✓ 不锈钢、钒钛钢等，销售范围较广，国际、区域物流兼有，区域物流活动遍及全国，可采用公路或水路运输。钢铁主要销往成都、贵阳、昆明、广西等，少量出口越南等地。不锈钢主要销往成都重庆，沿海的广东省等，并有少量进行出口贸易。
- ✓ 水泥主要通过铁路和公路运输，铁路部分主要通过成昆铁路，公路由于水泥运输工具为罐车的特殊性以及货运信息、流量的不对称，车辆回程时返空率较高，造成物流成本较高。

先进材料产业主要产品包括稀土产业钒钛钢铁材料、稀土材料、高性能纤维及复合材料等，产地型物流需求上升。

稀土

整合成渝两地稀土产业资源，构建“攀西片区资源开车-乐山集中加工制造-成渝产品应用”的产业带。

围绕高性能稀土磁性、储氢、晶体、发光、高频等新材料，重点发展稀土深加工应用材料产品，加快规划四川稀土产业园，建设西部稀土新材料产业基地。

核材料

围绕新万兴碳纤维等龙头企业，进一步扩大碳纤维高性能织物纤维预浸料和符合材料生产能力，广泛开展与航空航天企业合作，推进高性能碳纤维及复合材料发展应用。

加快石墨烯材料，探索石墨烯及碳基产品在触控显示、电池负极、特种涂料等领域的应用，加快推进医用同位素提取实验堆等项目，打造核技术应用产业园。

钒钛钢

钢、铁、钒、钛、稀贵金属产品及深加工产业以及成德绵眉乐深加工高端制造业在乐山(沙湾)不锈钢产业园区聚集发展，作为中国西部唯一的百万吨级大型不锈钢产业集群，是四川省重点建设项目，同时也是乐山首个生产性服务业集聚区示范项目，是西部唯一一个不锈钢集散中心。

建材

发展重点企业的高品质水泥和特种水泥、高档建筑陶瓷、装配建筑。乐山陶瓷产业主要分布在夹江地区，目前已拥有78家陶瓷企业，生产线148条，年生产能力8亿平方米，占省内的77%，西部的38%，全国的7%，涵盖瓷片、全抛釉、外墙、西瓦等产品。

相关需求:

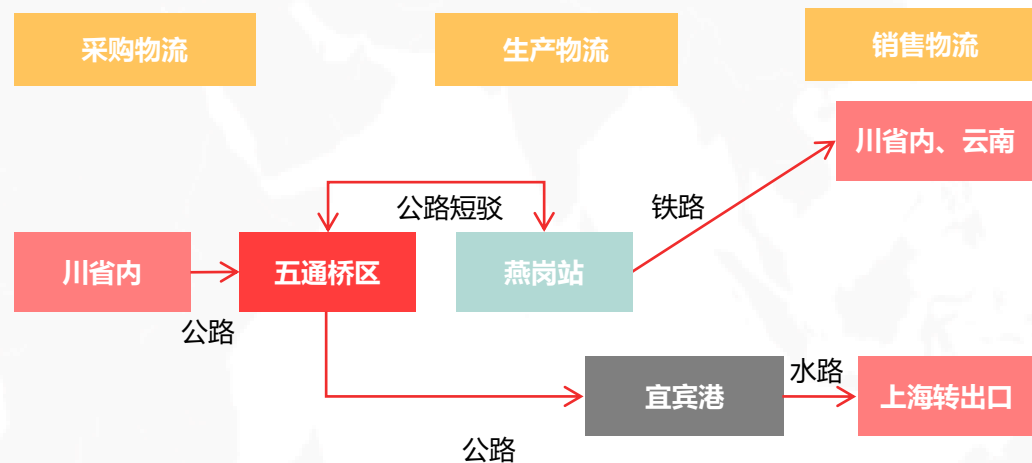
- ◆ 铁路运输专用线
- ◆ 专业化仓储、包装、搬运装卸、配送
- ◆ 信息处理平台

绿色化工产业包括盐化工、硫磷钛化工、精细化工等。在**五通桥区**已形成以和邦、永祥、福华为龙头企业的盐磷化工循环产业园，物流需求旺盛，2017年货运量达250万吨，货运周转量达18550万吨公里。盐磷化工产品主要运往四川省内城市和重庆等其他省市，预计到2022年，绿色化工产业规模突破1000亿元。

绿色化工代表企业物流现状

代表企业	流量 (万吨)	流向	运输方式	物流组织方式
和邦股份	原材料 卤水、甲醇、黄磷、甘氨酸	川省内	公路	运输全部第三方物流
	产成品 烧碱、化肥	20-30 川省内、云南	公路 铁路	
福华通达	原材料 甲醇、黄磷、甘氨酸	/	乐山本地 公路	运输全部第三方物流
	产成品 草甘膦	10+ 上海转出口到南美	公路、水路	
永祥股份	原材料 卤水、电石	/	川省内 公路	运输全部第三方物流
	产成品 烧碱、PVC	25	川省内 公路	

绿色化工产业运输结构



- ◆ 乐山的盐磷化工原料主要来源于当地，石油原料通过中石油管道直接输送至厂区，产品90%以上通过公路和水路运输，很少部分通过公铁联运。
- ◆ 企业和社会均不存在专业化的盐磷化工物流园区，产品和原料主要堆放在厂区。
- ◆ 少部分出口企业采用公转水的运输方式，但并未选择乐山港，主要系乐山港航运标准较低，水运的建设相对滞后，难以满足企业的时效性，导致这些企业选择更远的乐山港，增加了装卸环节和运输节点，导致了物流成本和损耗率的增加。

绿色化工产业主要产品包括有机硅、聚碳酸酯 (PC) 等, 产地型物流需求上升。

- ◆ **丰富的盐磷原料资源:** 原辅材料方面, 保有储量6.83亿吨, 是中国第四大产区、四川第一; 萤石矿储量40万吨以上, 是四川仅有的两处氟矿石之一(品位达到87%, 另一处在凉山); 石膏矿1.7亿吨, 占四川40%;
- ◆ 目前有和邦、永祥、福华、鑫河等龙头企业, 烧碱年产量75万吨、占全省的45%; 液氯年产量60万吨、占全省的55%; 纯碱年产量110万吨、氯化铵产量110万吨, 占全省的70%; 工业盐年产量320万吨, 占全省的100%; 工业硅产能30万吨; 草甘膦中国第一、全球第二, 双甘膦全球第一, 新建立60万吨有机硅基地。

- ◆ **产业迈入了发展“快车道”:** 特别是随着成渝地区双城经济圈建设上升为国家战略, 乐山产业发展迎来了重大历史机遇, 《中共四川省委关于深入贯彻习近平总书记重要讲话精神、加快推动成渝地区双城经济圈建设的决定》赋予乐山打造以光伏全产业链为重点的“中国绿色硅谷”及“绿色化工基地”的重大使命, 乐山市将扛牢使命、乘势而上, 打造成渝双城经济圈特色产业园。

基础 平台
目标 需求

- ◆ **全市工业集中度达到78%:** 乐山市把绿色化工产业作为乐山构建现代产业体系的“一号工程”, 乘全省电改东风, 依托“一总部五基地”建设, 加快构建“4+1”现代工业体系。在乐山市五通桥区规划了40平方公里光伏、绿色化工园区, 先后投入50多亿元, 集中布局专业化配套设施和公共服务平台, 完善道路、污水管网、输变电、固废处理等基础设施。

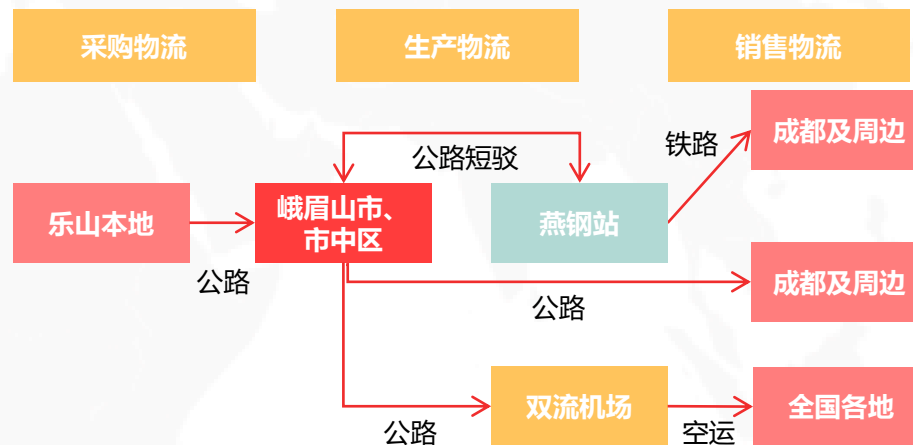
- ◆ **物流的运营规范:** 对物流过程的安全管控、运输及仓储的业务资质都有更严格的要求
- ◆ **人才技术要求:** 安全工程师、驾驶人员、装卸管理人员、押运人员、现场检查员等必须掌握有关知识, 取得相关资质证书才能正式上岗。
- ◆ **供应链金融:** 仓储设施建设、运输设备购置以及货运代理业务和贸易业务垫资等。

乐山发展“一杯茶、一瓶酒、一桶水、一盅汤”四大特色产业链，大力发展食品加工和饮料制造业，依托竹叶青、峨眉雪芽等构建“一杯茶”产业链；依托农夫山泉、钰泉水业等构建“一桶水”产业链；依托华润啤酒等构建“一瓶酒”产业链。

食品饮料企业物流现状

代表企业	流量 (万吨)			流向	运输方式	物流组织方式
	原材料	茶叶	较轻			
竹叶青	原材料	茶叶	较轻	乐山本地	公路	运输全部第三方物流或茶农自给
	产成品	茶成品	较轻	全国各地	公路、航空	
青岛啤酒	原材料	大麦、酵母	/	乐山本地	公路	运输全部第三方物流
	产成品	酒产品	/	成都及周边	公路、铁路	
农夫山泉	原材料	水、包装材料	/	乐山本地	公路	运输全部第三方物流
	产成品	矿泉水	100+30	成都及周边	公路、铁路	
钰泉	原材料	水、包装材料	/	乐山本地	公路	运输全部第三方物流
	产成品	矿泉水	/	成都及周边	公路	

食品饮料产业运输结构



- ✓ 乐山市食品饮料原材料主要来自于当地，主要采用商家自送或公路运输的方式，产成品通过公路、铁路和空运向全国各地销售。
- ✓ 很多食品饮料企业尚未制定“点对点”物流配送，物流配送不能完全按照企业的实际需要进行。
- ✓ 茶叶属于“质轻价高”产品，但由于公路与航空运输方式的衔接不足，致使这些企业需要去较远的双流机场进行转运，增加了运输环节和时间，导致物流成本和损耗率的增加。

依托乐山茶叶、肉制品、果蔬等特色农产品资源，重点建设食品加工与饮料制造产品，产地型物流需求上升。



- ◆ 重点发展粮油加工、肉食品加工、果蔬深加工和休闲食品。**粮油加工**重点围绕粮食、食用油精深加工；**肉食品加工**重点发展猪肉产品、开发兔肉、禽肉制品；**果蔬深加工**领域，加快农产品原料基地建设，研究开发速冻蔬菜、食用菌等高附加值果蔬深加工产品；**休闲食品**领域加快推动饼干、膨化食品、特色糖果、糕点等发展。

◆ 相关需求：

- 冷链的仓储、运输
- 信息交互平台
- 供应链金融



- ◆ 重点围绕茶饮料、酒制品以及矿泉水等，打造品牌、丰富品种。**茶制品**领域，打造名优绿茶、出口绿茶、茉莉花茶三大加工产业集群，适度开发红茶、黑茶等多种茶类。积极运用新工艺发展**茶叶精深加工**，开发茶多酚、茶多糖、茶色素、茉莉花精油等提取物以及茶食品，延伸茶叶产业链；酒制品、支持本地企业积极引进技术及资本合作方，做大做强白酒产业。**饮品领域**重点发展瓶装饮用水、果蔬汁饮料等饮料制品，延伸发展纤维饮料、含乳饮料、植物蛋白等高附加值饮料。

◆ 相关需求：

- 定制化仓储、运输
- 信息交互平台
- 供应链金融

◆ 物流业还处于起步阶段，未能利用发达的交通网络基础。

- ✓ 缺少规模化、现代化仓储物流，大多物流园区、物流中心和配送中心仍在规划和建设中
- ✓ 多数企业仍停留在传统物流阶段，缺乏标准化组织和管理，缺乏现代化的供应链金融产业链，物流体系尚不完善

◆ 物流供给服务能力整体水平偏低

- ✓ 汽车设备不足：乐山重型车、专用车（箱式车）所占比重为23%、6%，远远低于“十三五”目标。
- ✓ 加气站的数量不足：部分运输车辆运输过程中加气问题难以得到解决，严重制约乐山物流业发展。
- ✓ 冷链设施占比低：四川蓝雁集团乐山冷链物流中心与天御新农城的冷库容量在2万吨左右，占项目用地面积比例非常低

有流量
无价值

有产业
无议价

有设备
无服务

有布局
缺融合

◆ 农产品丰富，但精细加工能力弱

◆ 工业规模大，但物流整体外包比例还比较低，物流成本相对依然较高：特别是冶金和化工企业，对第三方物流的不信任以及化工企业产成品中危险品比例较高

◆ 物流辐射和拉动力量较弱：例如大件运输由于乐山港航道限制，只能改走公路、铁路或由宜宾出港。

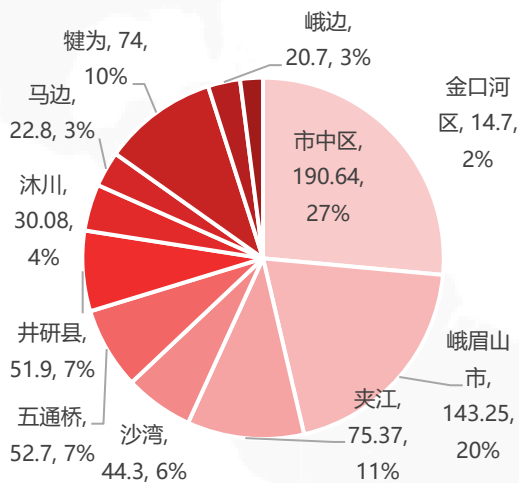
◆ 物流产业一体化程度较低

- ✓ 缺少聚集性冷链布局：冷链项目布局过于分散，并不集中连片规划建设，现有的冷链物流项目现分布市中区、犍为县清溪镇、全福镇。
- ✓ 难以形成专业的配送网络：农资方面，除峨眉山以外的各区县基本上是由外地流入，且大部分区县对于农资的需求不是很大。

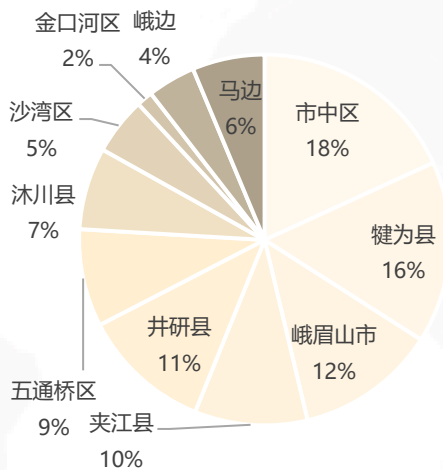
随着社会消费品零售额的稳步上升，乐山对民生物流的需求也随之上升。乐山作为世界重要旅游目的地，旅游也会带来一部分的民生物流需求。无论本地还是外来的物流需求，都相对集中于市中区和峨眉山市。

需求集中于市中区和峨眉山市

乐山各区市县2019年社会消费品零售总额 (亿元)



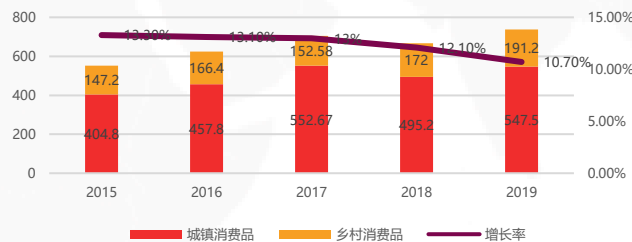
乐山各区市县人口占比



- 47%的社消品消费集中在市中区和峨眉山市，这两个区市对民生物流的需求最大
- 除市中区和峨眉山市以外，其他区县缺乏消费活力。以犍为县为例，拥有乐山16%人口的犍为县，社消品的消费总额仅占整体的10%

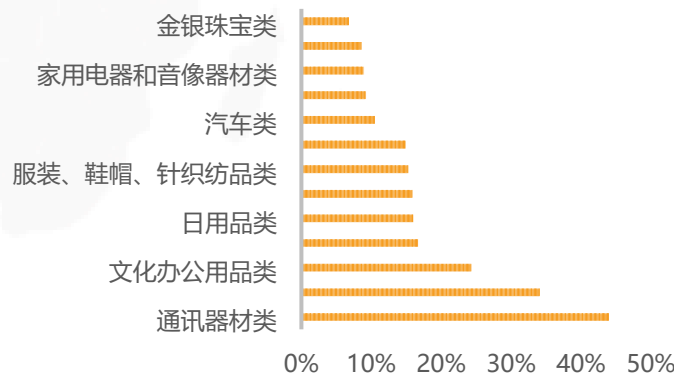
消费升级趋势明显

2015-2019年乐山社会消费品零售总额及增速 (单位: 亿元)



- 近5年，乐山社消品消费总额稳步上升，但增速下降，农村社消品消费比例和增速逐步上升，从占比看，城镇消费仍然占主导地位。

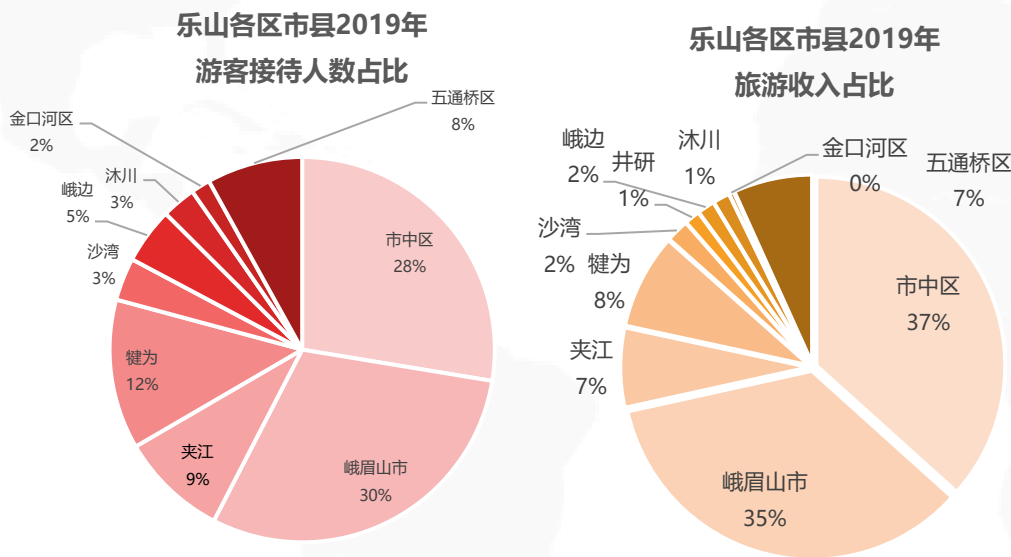
2019年乐山社消品销售额增速



- 随着居民收入水平的持续提高以及消费观念的转变，通讯器材、体育娱乐用品、文化办公用品高于日用品及粮油食品类消费增速，且保持高速增长态势，反映出乐山消费升级的趋势明显。

随着社会消费品零售额的稳步上升，乐山对民生物流的需求也随之上升。乐山作为世界重要旅游目的地，旅游也会带来一部分的民生物流需求。无论本地还是外来的物流需求，都相对集中于市中区和峨眉山市。

◆ 旅客集中于市中区和峨眉山市



70%的游客集中在峨眉山市、市中区和犍为县；峨眉山市和市中区的旅游收入占总额的72%，犍为和夹江有旅客数量基础，但收入偏低。

◆ 旅游带来的物流量估算



- 2019年，市中区旅游收入363.5亿元，峨眉山市旅游收入345.82亿元
- 旅游收入中，22%来自餐饮，13.5%来自住宿，28.5%来自购物，这类消费都会带来相应的物流需求。
- 根据估算，到2025年，旅游业预计为市中区和峨眉山市带来超16万吨的物流量。

乐山快递点分布较为分散，大部分没有集中管理，与农业、电商的融合力度不够，有部分区县没有快递分拨中心，整个乐山市缺乏市级快递集散中心，快递须在成都集散，导致快递收派时间过长。

◆ 快递业发展较为滞后

- 快递点多为民营快递企业下属网点，分布小、散、乱，标准化建设不足，未形成集群。
- 快递业和农业、制造业、电商融合发展力度不够。
- 两边一川地区的乡镇快递网点存在二次收费情况



◆ 业务量集中在市中区及附近

- 乐山快递业务量分布不均衡，70%的快递收派集中在市中区、峨眉山市及夹江县，其中市中区快递收派量占比约为45%，这三个区县对快递物流需求较大。

◆ 快递分拨中心未能覆盖全市

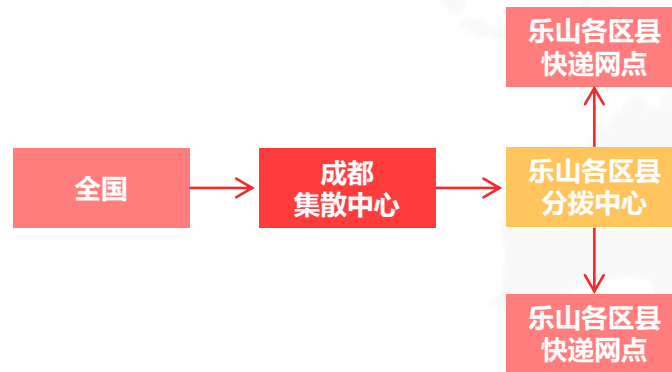
- 快递分拨中心主要分布在市中区、峨眉山市以及夹江县，有5个以上分拨中心，但金口河区、沙湾区以及峨边暂无分拨中心，需要依托上级企业或周边区县进行分拨，增加了快递周转时间。

◆ 快递量收派发展不均衡

- 2020年乐山市全市快递量达1.53亿件，其中派件量1.22亿件，收派比约为1:4，发展不均衡。

◆ 缺乏市级快递集散中心

目前四川快递集散中心只有成都、南充、自贡，意味着其他市州的快递需在这三个市进行集散。乐山快递是以成都作为集散转运中心，寄入快递从成都发往各分拨中心，寄出快递也需要发往成都周转，快递派送时间长，也不利于有关部门对快递进行监管。



乐山快递分拨派送链

随着人民生活水平的提高，人民对食品安全和冷链产业的需求也随之提高。目前乐山冷链设施标准化程度较低，缺口较大；无大型食品加工产业园和农产品批发市场，限制了农业产业的发展；冷链物流成本偏高，限制企业业务发展。

◆ 冷链物流成本高

- 缺少本地冷链第三方物流公司，冷藏车多为成都外调车辆，且返空问题严重，乐山-成都单程的冷链运输，企业需支付双边费用。
- 仓储方面的成本也较高，由于缺少标准大型冷库，导致企业外部租赁的第三方冷库价格偏高。

◆ 冷链设施标准化程度低、缺口大

- 目前乐山现有大型冷库仅蓝雁冷链物流中心的万吨标准冷库和天御新农的6000平米，其余多为田间地头库和自建库，标准化程度低。
- 另外目前冷链相关基础设施智能化程度较低，分拣以传统人工为主。
- 调研发现很多区县市场对冷库的需求较大，但目前冷库较为缺乏。目前夹江没有储运肉类的冷库，需要冷冻肉的时候要从外地调入，不利于民生应急保障。

冷链现状

◆ 冷链加工和贸易发展程度低，限制农业发展

- 从“贸易-加工-物流”冷链产业链来看，乐山冷链产业在加工和贸易两个方面发展比较薄弱，缺少大型食品加工产业园和农产品批发交易中心。
- 导致乐山农业辐射范围较小，集中于市域范围内。

◆ 冷链存在断链风险，食品安全难保障

- 标准、大型冷链基础设施的缺乏，本地冷藏车的缺口，和传统的操作方式，使乐山冷链存在断链风险，产品腐损率高，无法建立保障食品安全的现代冷链体系。

城市城乡配送主要以居民生活类物资为主，对于提高人民生活幸福指数有重要意义，乐山目前城市城乡配送主要依赖于企业自营配送，“最后一公里”以及新能源配送车的应用需要补强。

城市城乡配送模式

- 目前全国城乡高效配送专项行动进入关键实施阶段，要求完善城乡配送网络，优化城乡配送组织方式，强化城乡配送技术标准应用，推动城乡配送绿色发展。
- 城配模式有四个发展阶段，从最初最常见的企业自营配送到形成快递联盟共同配送，提高了效率、缩减了成本和时间，**推进共同配送**是解决城市城乡配送的优化方案。



乐山现状

乐山目前以企业自营配送为主

- 目前乐山城市城乡配送主要是企业自主业务发展，政府没有专门引导，东骏配送，天猫超市，京东配送，阿里巴巴的农村淘宝等有在乐山市域部分布局，但偏远地区缺乏，因此应积极推进各区县加快合作、共同配送。
- 物流信息化、平台化程度低，未统一开展集中配送，货源分散，车辆利用率低。

“最后一公里”有待补强

- 乐山正在推行快递柜进小区和驿站建设，但主要依靠企业末端设点，面向社区和商业中心的城市末端配送物流设施不足。

缺少绿色城配

- 现有城市配送方式多数通过小吨位货车从乐山的二级市场出发，配送至中心城区以及区县的商超，新能源城配车辆未大量应用。

民生物流需求主要集中在商超配送、生鲜冷链和快递方面，但由于乐山物流基础设施陈旧、缺少冷链物流设施、未开展统一配送等原因，民生物流在城乡共同配送、城乡双向流通和冷链设施等方面有巨大需求。

快递物流

- ◆ 缺少市级集散中心，造成企业运营成本高、收派件时间长、主管部门监管难等问题



乐山快递分拨派送链

- ◆ 增长的快递量和落后的快递行业发展之间存在矛盾



- 快递点分布小、散、乱，多为商家自找自租场地，大多未形成集群，较难监管。

冷链物流

- ◆ 冷库缺口大，现有冷库标准化程度低，冷链断链风险大，食品安全难保障

乐山冷库需求		乐山现有冷库					
物流量	冷链储运率	年周转次数	堆码系数	容积利用率	产品密度 (吨/立方米)	仓储容量 (万立方米)	
果蔬	151.43	0.4	12	1.5	0.6	0.26	48.54
肉类	22.52	0.8	8	1.3	0.6	0.4	12.20
其他	12.22	0.6	20	1.5	0.55	0.23	4.35
合计							65.08

蓝雁冷链物流中心有万吨标准冷库，中御农城6000平，其余多为田间地头库和自建库，标准化程度低。

- ◆ 无本地第三方冷链物流企业，冷链产品单向流通，导致冷链物流成本高

- 乐山本地无高标准的第三方冷链物流企业，多由成都的物流企业负责乐山-成都的生鲜配送，考虑到成都-乐山回程车辆空载，运输费用偏高，占生鲜企业营收的20%左右。

城市城乡配送

- ◆ 配送基础设施发展落后，“最后一公里”成本偏高，成为制约城市配送企业发展的主要问题

- 配送中心以商贸企业自建为主，存在设备陈旧、机械化程度低和货源分散的问题
- 面向社区和商业中心的城市末端配送物流设施不足
- 城市配送多利用小型货车，新能源车辆使用率低

- ◆ 处于自营配送阶段，物流信息化程度低



城市物流竞争力具有整体性、动态性的特征，在选取指标时需遵循系统性、全面性、科学性等一系列原则。初步建立评价指标体系后，用德尔菲法进行指标筛选，最终构建评价的指标体系。

◆ 构建原则

- 一般原则：系统性、全面性、科学性
- 特色原则：
 - (1) 可比性：所有指标应具有动态可比性，同一时期不同城市的指标体系可以横向比较
 - (2) 数量适中性：指标数量应控制在一定范围内，不能太少缺乏全面性，也不宜太多而指标冗杂
 - (3) 可查性：指标可以从实践调查、权威机构、网络或其他途径中获取

◆ 构建评价指标体系



目标层	准则层	指标层	指标编号
城市物流竞争力评价指标体系	城市宏观经济活力	GDP	X1
		人均GDP	X2
		人均可支配收入	X3
		地方政府财政收入	X4
		第二产业增加值	X5
		第三产业增加值	X6
		全社会固定资产投资增速	X7
		社会消费品零售总额	X8
		进出口总额	X9
	城市交通基础设施	公路里程	X10
		水路里程	X11
		铁路里程	X12
		汽车保有量	X13
		交通运输、仓储和邮政业产值	X14
		交通运输、仓储和邮政业固定资产投资额	X15
	物流发展规模	总货运量	X16
		公路货运周转量	X17
		互联网用户数	X18
		交通运输仓储邮政业从业人员	X19
	物流发展环境	专利数量	X20
		近3年物流政策数量	X21
		物流管理部门级别	X22

城市物流竞争力具有整体性、动态性的特征，在选取指标时需遵循系统性、全面性、科学性等一系列原则。初步建立评价指标体系后，用德尔菲法进行指标筛选，最终构建评价的指标体系。

◆ 数据预处理

	初始	提取
GDP	1.000	.999
人均GDP	1.000	.995
人均可以支配收入	1.000	.923
地方财政收入	1.000	.894
第二产业增加值	1.000	.984
第三产业增加值	1.000	.969
.....

采用主成分分析法，根据相关系数矩阵，特征根值大于1为标准，为公因子方差表，表示提取出来的公共因子对每个变量的解释程度，为下面进行公因子提取提供了基础性支撑。

◆ 计算贡献率——提取主因子

成份	初始特征值		
	合计	方差的 %	累积 %
1	8.327	37.848	37.848
2	4.683	21.287	59.136
3	3.724	16.927	76.062
4	2.501	11.367	87.430
5	1.771	8.050	95.480

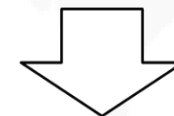
因子	指标
城市经济活力	GDP、第三产业增加值、社会消费品零售总额、机动车保有量
交通基础设施	公路里程、水路里程、铁路里程
物流需求	进出口总额、地方政府财政收入、公路货运周转量、货运量、第二产业增加值
物流供给	交通运输、仓储和邮政业产值、交通运输、仓储和邮政业固定资产投资额、交通运输、仓储和邮政业从业人数
政府重视程度	管理部门级别、政策数量

- 通过计算得出解释的总方差表、特征值、方差贡献率和累积方差贡献率。
- 通过提取，得到了五个主因子，代表了原指标体系。
- 前五个因子的累计贡献度为95.48%，涵盖所有变量90%以上的信息量，可以较为全面的反映所有信息，可提取这个五个因子作为公共因子。

◆ 指标得分系数矩阵——得出结果

以方差贡献率为权数，采用计算因子加权总分的方法进行计算，计算公式为：

$$F = 0.28F1 + 0.229F2 + 0.187F3 + 0.145F4 + 0.108F5$$



	乐山	绵阳	德阳	南充	达州	宜宾	泸州
F1-城市经济活力	-0.03693	0.078889	-0.07014	-0.07139	0.028628	-0.03815	0.08553
F2-交通基础设施	0.134834	-0.15412	-0.17207	0.0277	0.038741	0.030076	0.096547
F3-物流需求	0.012466	0.26147	-0.0015	-0.08546	0.079584	-0.11638	-0.07829
F4-物流供给	0.003399	-0.09284	-0.03885	0.079748	-0.07948	0.111845	0.01436
F5-政府重视程度	-0.10602	0.019447	-0.02895	-0.00156	0.104373	-0.08724	0.102999
F	0.010697	0.005715	0.03654	-0.01848	0.037169	0.03503	0.043754
排名	5	6	3	7	2	4	1

从货运结构、平均运距及物流对GDP的贡献率等关键指标对比分析后发现，乐山的公路占比过高是七市第二高；平均运距低于七市平均水平说明运输范围小，辐射能力有限；物流业对GDP的贡献率低于四川省平均水平，说明物流对经济带动力弱。

◆ 货运结构：乐山公路占比第二高，铁路是突破方向

- 7市的货运结构以公路运输为主。其中，乐山、绵阳、德阳和达州的占比高于7市88%平均值。
- 铁路货运方面，德阳、达州和宜宾的铁路货运占比为9%。乐山铁路货运占比超过7市5%的平均水平，结合乐山的铁路优势，铁路方面发展潜力大。

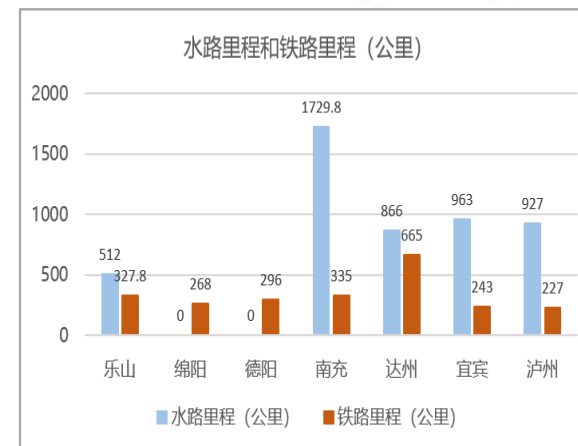
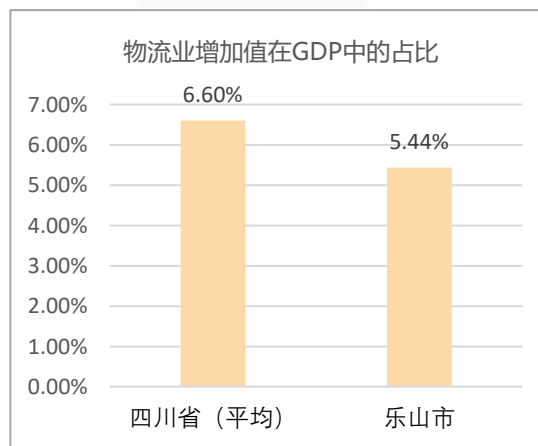
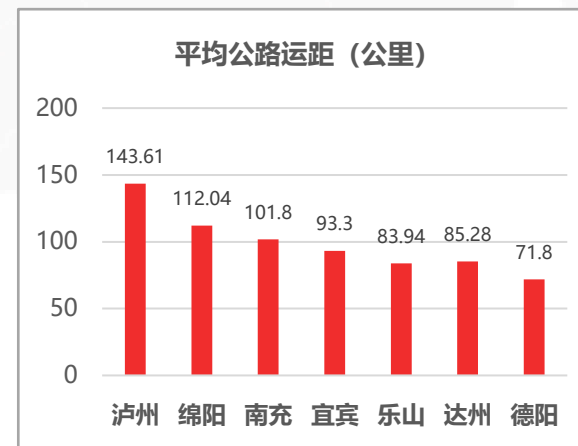
◆ 平均运距：乐山低于七市平均值，货物辐射范围小

- 绵阳、南充和庐州的平均公路运距都超过了100公里，辐射范围较广。尤其是泸州，以143公里的公路平均运距位于第一。
- 乐山的平均运距低于7市平均水平，货物辐射范围小。

◆ 物流GDP贡献率：乐山低于四川省的平均水平

- 物流业增加值在GDP中的占比代表一个区域物流业的发达程度。
- 乐山市的物流业增加值在GDP中的占比为5.44%，低于四川省平均水平6.60%。说明物流业的发展程度低于四川省内的平均水平。

城市	公路占比	水路占比	铁路占比	空运占比
宜宾	82%	8%	9%	0%
泸州	83%	14%	3%	0%
南充	87%	12%	1%	0%
达州	89%	2%	9%	0%
德阳	91%	0%	7%	0%
乐山	91%	2%	7%	0%
绵阳	99%	0%	1%	0%



从乐山市近年来的物流政策、专职管理部门配置人员数量及政府对项目统筹推动等方面来看，乐山政府在改善城市物流环境方面还需要强化重视程度，提升物流对经济、产业的贡献力度。

◆ 周边城市物流主管部门及物流政策情况

城市	部门	相关政策数量
达州	市口岸物流办	5
泸州	市口岸物流办	5
宜宾	交通运输管理局	3
绵阳	运输管理科	3
德阳	口岸与物流科	2
南充	综合规划科	2
乐山	市商务局分管	2

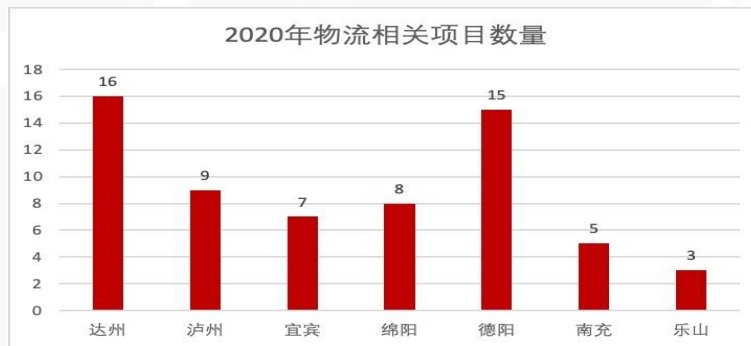
• 物流政策情况

和其他城市相比较，乐山市对于物流行业相关的政策较少，扶持力度较低。目前乐山市对于物流的推动重点放在产业上，聚焦电子商务与快递物流。但总体而言，缺乏对物流的整体布局、物流设施建设以及发展的引导和支持，对目前物流行业积极向好发展的扶持力度仍显不足。

• 专职管理部门

乐山市没有专门负责物流相关事务的部门，对于管理物流行业的职责分配不明确。目前，乐山市物流相关事物由商务局分派人手管理，只有两人，管理难度较大，会出现人手不足、职责分配不明确等问题。而其他城市比如达州、泸州政府设有专门的物流相关局级部门（市口岸物流办），职责分配较明确，有利于政府对物流行业的整体管理、布局和指导。

◆ 物流政策项目实施进展



乐山市2020年开展的物流相关的项目有3个，相对于其他城市较少，建设进度较慢，德阳市和达州市开展的相关项目较多。德阳市新开相关项目与续建项目共有15个，其中包括一个省重点项目。达州市开展了16个相关项目。

乐山市在政策方面的物流竞争力较弱。主要是因为缺少负责物流相关事务的专职部门，相关的指导、规范和支持政策相对较少，政策项目进展较缓慢。所以难以高效的对物流行业进行监测、支持和指导，限制了乐山市有效的推进物流行业的发展。

乐山市目前暂无对外开放口岸，各类型口岸正在筹备当中。但是在各类口岸建成后、投入使用中，将为乐山市物流行业发展提供较大助力，加强口岸方面的物流竞争力。

◆ 口岸及保税监管场所概览

名称	状态
乐山机场口岸	申请中
峨眉燕岗口岸	拟申请
保税物流中心 (B型)	申请中、待建

◆ 航空、铁路口岸

目前周边六个城市以及乐山，只有宜宾市和泸州市分别开放了一个临时口岸。其他城市暂时都没有开放口岸，不过基本都列入了未来五年的规划中。

乐山市的各类口岸基本都在规划中，目前没有竞争力度。待各类口岸建成、使用后可填补川西南物流枢纽空白，降低进出口企业生产运营成本，有利于乐山加快融入成都经济区，促进国际物流向乐山延伸，加速推动乐山物流的发展。

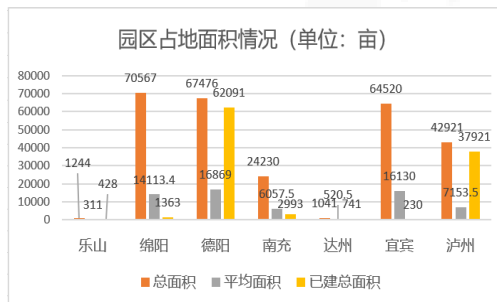
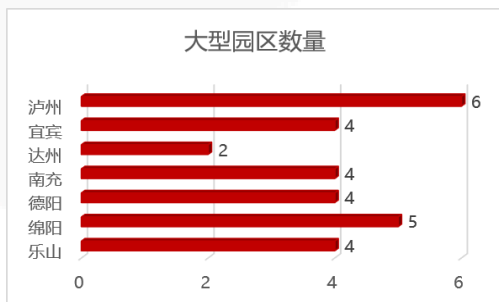
◆ 保税监管场所

- 乐山市的保税物流中心目前在拟申请当中，进度较慢。
- 泸州、宜宾等地的保税物流中心早已建成并投入使用。运营情况良好，并且在2020年前三季度全国70个保税物流中心进出口总值排名靠前，分别是第13和第11名，进出口总值分别是18万和21万人民币。
- 南充保税物流中心已建成，预计2020年11月投入使用。
- 德阳保税物流中心，即将完成申请阶段，已得到省政府同意，目前在等待海关复批。

城市	项目及状态
达州	达州保税物流中心 (主体在建)
泸州	泸州港保税物流中心 (2015年11月验收)
宜宾	宜宾港保税物流中心 (2016年7月验收)
绵阳	绵阳综合保税区 (2005年由出口加工区整合组建)
德阳	保税物流中心 (等待海关复批)
南充	南充保税物流中心 (准备投入使用)
乐山	乐山保税物流中心 (拟申请)

对比7市的物流园区建设，乐山的物流园区呈现“分布散、面积小”的特点。通过对德阳、泸州和南充的重点物流园区分析，由政府统一规划的大型物流产业园/港，在聚产业、引贸易和促增长三个方面有积极的作用。

◆ 乐山的物流园区分布较散、占地面积小，无大型物流产业园



- 大型园区：占地面积100亩以上，投资金额1个亿以上
- 乐山的园区虽然数量上比较占优势，但都是分散存在的物流园区，而缺少统一规划的大型物流产业园，所以在总的占地亩数和平均面积上，与其他城市存在较大差距

◆ 乐山现有物流园区的自动化、信息化水平低，无统一平台

城市	园区	占地面积 (亩)	投资金额 (亿元)	建设情况	重点项目	投入运营时间	主要物流设备
乐山	蓝鹰冷链物流中心	160	4.2	已建		2010年	万吨冷藏库一座、干仓8000m ² 、商铺160间
乐山	沿森物流园	100	2	已建	四川省物流产业增效行动重点项目、乐山市重点项目	2019年12月	6座标准化仓库
乐山	天鹏新农	168	4.5	已建		2018年	标准化仓库3万平方米、冷库6000平方米、生鲜批发交易区6万平方米、鲜花鲜茶交易市场3100平方米
乐山	东西冷链物流园区	816	20	新建	四川省重点项目、乐山招商引智项目、成都平原经济区重点项目	预计2021年投运	

- 乐山现有物流园区的仓库以标准仓库为主，库内操作机械化水平低，以人工操作为主
- 现有物流园区暂无统一信息化平台投入使用

◆ 其他城市物流园区的规划，更注重提供增值服务和打造平台

城市	园区	占地面积 (亩)	投资金额 (亿元)	建设情况	重点项目	投入运营时间	主要功能板块 (规划)
绵阳	中国科技城(绵阳)科技物流产业园	57000	310	在建	四川省重点项目		智慧物流信息数据中心
绵阳	西部冷都	408	6.6	已建	四川省冷链发展‘十二五’规划‘重要冷链物流项目	2017年	西部农产冷链大平台、建立网上订单、线下快捷的同城配送体系
南充	现代物流园-中铁联运(四川)多式联运示范	2690	200	在建	《四川省西部物流中心建设规划》中重点打造的省八大次区域物流中心之一		一期规划建设多式联运物流园、智能化托盘西南加工基地、集装箱西南加工基地，二期规划建设X5型半挂车全国加工基地、气调冷藏箱全国加工基地及西部结算中心，最终形成中铁联运四川公司总部经济
南充	嘉陵医药物流配送中心	330	6	在建			打造集药品、医疗器械、中药材、食品、保健品采购销售、仓储管理、物流配送、电子商务功能的第三方现代物流平台以及专业培训、商务会展、售后服务等功能于一体的现代医药物流配送中心。
泸州	临港物流园-海吉星农产品物流园	584	10	已建	四川省2015年重点建设工程100强、泸州市重大民生工程投资项目	2018年	项目包括批发交易、加工配送、检验检测、冷链仓储物流、电子结算、电子商务、特产展销、综合商务、生活配套等九种功能

- 目前，其他城市物流重点项目的功能板块已不仅仅停留在简单的场地提供方面了，而更注重增值服务的提供、货物的集散效应以及统一信息平台的搭建
- 将交易模式更多的往线上引流，不仅有利于园区信息的集结与管理，更有利于交易双方的信息透明性
- 结算中心将为当地政府带来更多的税收

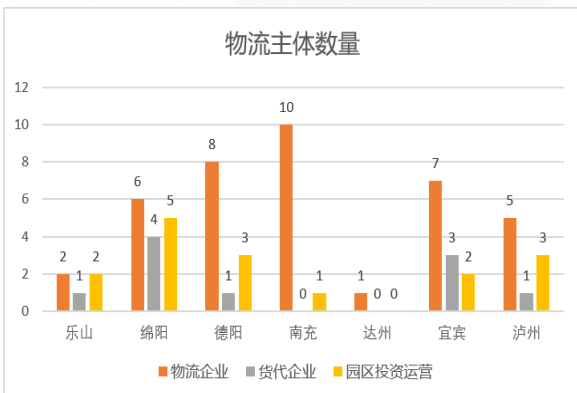
与其他城市相比，乐山的物流主体整体实力偏弱，以小型、本地型为主，缺少全国性、全球性的物流主体。在物流主体的构成上，乐山的构成单一，无物流平台企业和自动化企业，限制物流企业的现代化发展。

◆ 物流主体

- 物流企业：5A级物流企业、省物流重点联系企业、国内物流企业前100强。比如：嘉里大通物流有限公司、中铁物流、顺丰集团、京东物流等。
- 货代企业：国内货代前20强，国际货代前10强，国家国际货代行业重点联系企业。比如：中外运敦豪、中国外运、中远国际货运有限公司等。
- 园区投资运营方：大型物流园区投资运营方，包括全国性农批市场经营方。比如：普洛斯、新地、大合仓、海吉星、中农联等。

◆ 乐山物流主体偏弱，构成单一

- 乐山物流主体实力较弱，以小型物流企业为主，缺乏全国性和全球性的大型物流主体企业。
- 乐山物流主体构成单一，无平台运营企业和物流自动化企业。



城市	企业类型	企业
乐山	园区投资运营	蓝雁集团
乐山	园区投资运营	沿森集团
乐山	货代企业	四川中远国际货运有限公司乐山分公司
乐山	物流企业	嘉里大通物流有限公司乐山分公司
乐山	物流企业	中铁物流集团

◆ 乐山缺少国际型货代公司，物流主体对外性较差

城市	企业
德阳	中外运敦豪
乐山	四川中远国际货运有限公司乐山分公司
泸州	四川中远国际货运有限公司泸州办事处
绵阳	中外运跨境电商物流有限公司绵阳分公司
绵阳	中外运绵阳出口加工区物流有限公司
绵阳	四川中远国际货运有限公司绵阳办事处
绵阳	四川致远国际货运代理有限公司
宜宾	四川中远国际货运有限公司宜宾办事处
宜宾	中远海运
宜宾	宜宾安仕吉国际物流有限公司

- 从货代企业的数量来看，绵阳和宜宾拥有最多的国际性货代公司，为企业进出口提供便利性。
- 从货代企业的全球排名来看，德阳、宜宾和绵阳的货代公司质量较高，可为企业提供优质服务。

◆ 乐山缺少先进的物流主体，尤其是供应链平台企业

- 德阳和绵阳不仅有先进的物流企业，还有平台企业和自动化设备生产企业。产业的聚集性，有助于当地物流企业的信息化和自动化升级。

城市	企业类型	企业
德阳	物流企业	中铁物流集团德阳分拨中心
德阳	物流企业	嘉里大通物流有限公司德阳分公司
德阳	物流企业	顺丰集团
德阳	物流企业	申通集团
德阳	物流企业	欧德冷链
德阳	物流企业	黄许甩挂
德阳	物流企业	中国邮政集团德阳分公司
德阳	智能制造	深兰人工智能(四川)有限公司
德阳	物流企业	广汉京运物流有限公司-京东

城市	企业类型	企业
绵阳	物流企业	金福宏顺物流
绵阳	物流企业	中铁物资
绵阳	物流企业	四川长虹民生物流股份有限公司
绵阳	物流企业	嘉里大通物流有限公司绵阳分公司
绵阳	物流企业	中铁物流集团绵阳分拨中心
绵阳	物流企业	中铁快运绵阳站
绵阳	智能制造	新松机器人
绵阳	智能制造	中油北斗科技能源有限公司
绵阳	信息系统	通富弘业

第二部分

CHAPTER

“一带一路” 高端物流智库

定位战略篇

——乐山现代物流体系定位及发展思路

- 1、物流业的新定位
- 2、先进城市借鉴
- 3、发展定位、思路及战略

定位战略篇将从国家对现代物流业新定位新使命的理解出发，通过对优秀城市物流体系的深入分析，总结新一代城市现代物流业的重点方向。同时结合上一篇章对乐山物流现状及未来发展需要，明确乐山物流业发展定位、发展目标及发展战略。

1、对物流的重新认识

1 物流业的三大定位、新使命

- 战略性
- 先导性
- 基础性

2、先进城市物流体系对标、借鉴

1 重点城市物流体系分析、借鉴

- 国际、国内重点城市选择
- 现代物流体系研究
- 对标、总结分析
- 对乐山的启示与借鉴



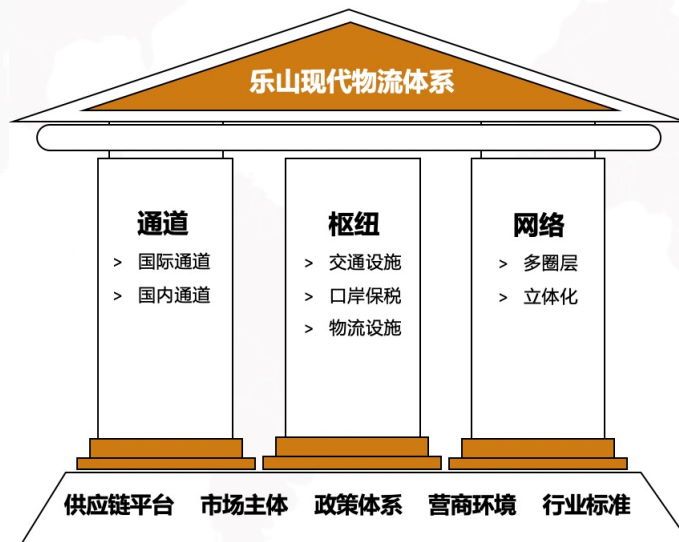
第一部分：研究分析篇

1、未来的乐山需要什么样的物流体系？

2、目前乐山物流处于什么发展阶段？

发展定位

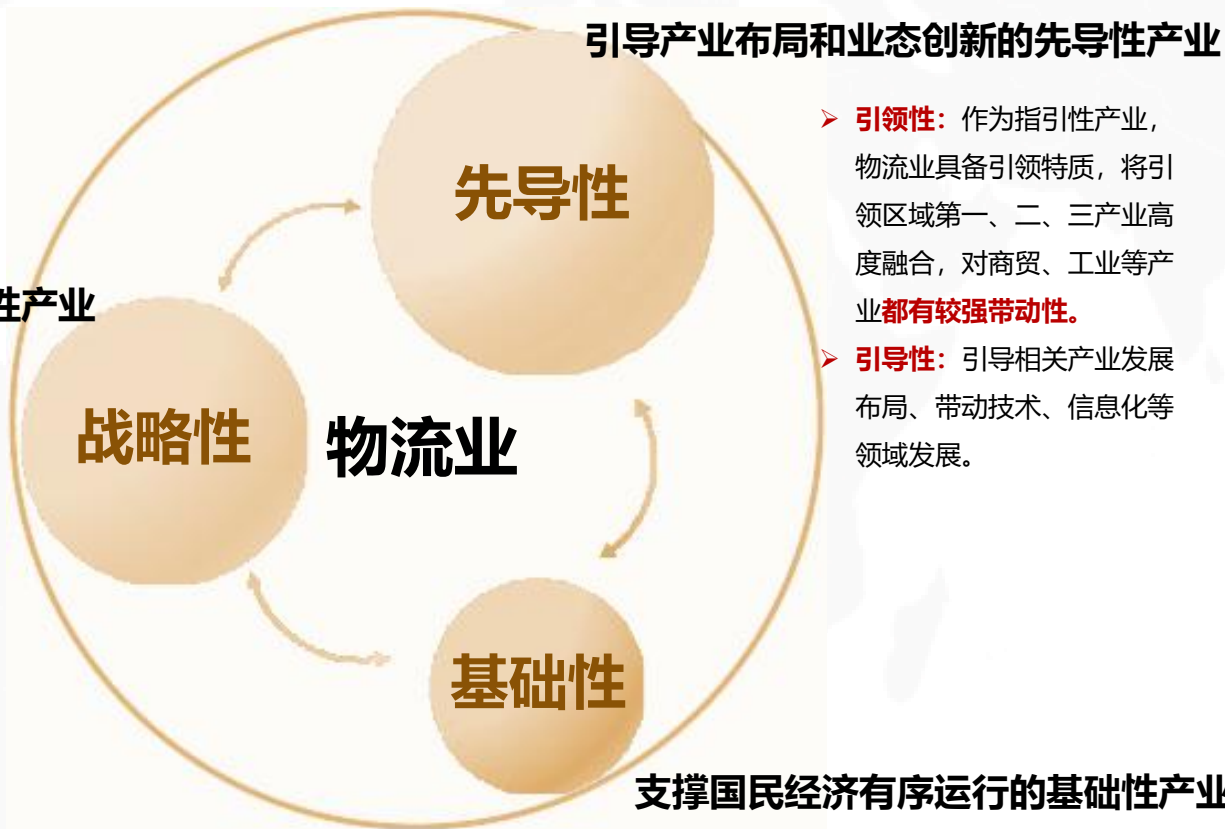
- **战略定位：双循环下成渝开放型物流新支点**
构建对外开放物流体系，打造现代物流可持续发展引擎，支撑乐山打造成为成渝开放新支点，推动乐山产业革新。
- **先导定位：乐山发展物流枢纽经济的核心引擎**
重视枢纽经济概念，依托成都，强化物流竞争力，创新物流新经济模式，成为引领经济、产业优化发展的核心引擎。
- **基础定位：支持乐山产业、民生物流需求**
完善市域、区县物流体系，强化物流节点布局及物流基础设施建设，保障乐山未来产业布局及民生需求。



物流业作为支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业，已被赋予新的定位及使命。乐山在新形势下构建物流体系应从三大定位着手思考如何构建具有战略性意义、满足基础功能需要及先导前瞻性的物流体系。

优化产业组织与提升产业价值的战略性产业

- 物流业发展的贡献不仅在于行业本身对于税收、就业的贡献，更在于支撑和促进相关产业联动发展，区域经济较快发展。
- 同时，**物流业也正在逐渐成为区域战略布局的有力抓手**，通过强化物流业，集聚贸易与产业，提升区域产业战略地位。



- **引领性：**作为指引性产业，物流业具备引领特质，将引领区域第一、二、三产业高度融合，对商贸、工业等产业**都有较强带动性。**
- **引导性：**引导相关产业发展布局、带动技术、信息化等领域发展。

在新时代新的发展格局下，物流业已经被**重新赋予了新的定位及新的使命。**

物流业应该作为区域或城市的基础性、战略性及先导性产业来发展，**因此在乐山构建物流体系中应从这“三大新定位”着手进行分析、思考。**

- 同时物流业也是基础性产业，是“基础设施”、“基础环境”，作为基础产业，需要满足产业、民生物流需求。

在国家“十四五”规划期间，习近平总书记多次强调发展现代物流业的重要性，确立了物流业在国民经济发展中的基础地位，同时也是推动形成新发展格局的关键路径。因此，从物流着手创新物流经济发展新模式是乐山新一轮发展中的必然选择。

充分认识习近平总书记关于 现代物流业发展重要论述的重大意义

习近平总书记多次强调要通过发展现代物流业营造低成本、高效率、强辐射的供应链环境，服务产业链延伸，促进其他产业和区域经济发展，并多次作出重要指示批示，明确现代物流业发展的总体定位、实施路径、主攻方向和重点任务，对指引新时代我国现代物流体系建设具有重大的理论创新和实践指导意义。

1 确立现代物流业在国民经济发展中的基础地位：

国民经济高效运行的重要支撑；培育发展新动能的重要手段；保障和改善民生福祉的重要依托

2 揭示现代物流业推动形成新发展格局的关键路径：

延伸农业供应链提高农产品附加值；提升制造业供应链增强国际竞争力；创新商贸产业链强化联动发展能力

3 指出现代物流业引领区域协调发展的主攻方向：

畅通区域物流大通道；推动区域物流大合作；打造城市物流大平台；促进城乡物流大融合

4 提出现代物流业深化全面开放的时代任务：

不断提升国际物流竞争力；加快物流走出去步伐；拓展“一带一路”物流合作

- 现代物流业是连接生产和消费的重要纽带
- 物流是重要的基础设施
- 国际物流合作是培育国际竞争新优势的重要途径
- 物流是促进经济高质量发展的切入点
- 物流将支撑内陆地区打造开放新高地
- 发展物流枢纽经济，培育城市经济增长点

1 抓住“牛鼻子”，发挥现代物流业基础作用：

现代物流业是连接生产和消费的重要纽带；物流是重要的基础设施；国际物流合作是培育国际竞争新优势的重要途径

2 把握关键，坚持深化物流领域供给侧结构性改革：

物流要降本增效；物流要融合创新发展；物流要提高服务水平；物流要畅通运行环节

3 突出重点，找准促进经济高质量发展切入点：

促进上下游产业联合发展；推动区域发展形成新格局；支撑打造内陆开放新高地

4 创新引领，明晰物流经济发展新模式：

发展物流枢纽经济，培育城市经济增长点；捕捉物流服务新需求，孕育产业发展新业态；推动设施迭代更新，创新基建投资运营发展新范式；再造竞争新优势，稳定国际供应链

纵观国内外物流产业的发展，完善设施设备、通道及物流园区的建设必不可少，积极发展本地产业或借助周边资源扩大本地物流及产业优势，政府的扶持及重视在物流产业的发展中也是重要的一环。

对标案例	物流发展定位	物流设施及通道	货源基础	政府支持	对乐山的借鉴意义
芝加哥/美国	<ul style="list-style-type: none"> 从交通枢纽发展成国家大型物流枢纽中心，再到全球国际物流中心 	<ul style="list-style-type: none"> 建成发达的交通运输网络，以多式联运为核心综合一体化发展，重视基础设施建设，降本增效 	<ul style="list-style-type: none"> 芝加哥是美国的制造业中心、贸易中心，以农机制造及肉类加工为主 	<ul style="list-style-type: none"> 美国政府出台了一系列法案，重点解决多式联运经营主体、站场设施、技术标准等障碍。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 发挥区位优势，重视物流设施建设及通道建设，打造多式联运节点。 ➤ 政府的引导、规划及大力扶持，创造良好的物流环境。 ➤ 通过物流的降本增效，吸引周边货源周转，并大力发展本地产业。 ➤ 积极对接周边发达城市，形成一体化建设协同发展。
加拿大	<ul style="list-style-type: none"> 建成与北美交通的深入融合和高效的物流体系，成为国际供应链上一个重要的节点。 	<ul style="list-style-type: none"> 建立高效的多式联运体系，发展庞大且规格统一的铁路网络，收购美国一些铁路企业，使得加拿大的铁路网可以通达美国的许多地方 	<ul style="list-style-type: none"> 因高效的中转联运吸引大量美国货源 	<ul style="list-style-type: none"> / 	
成都/四川	<ul style="list-style-type: none"> 融入“一带一路”建设，连接欧亚各国，成为对外开放的重要窗口，建设国际门户枢纽 	<ul style="list-style-type: none"> 打造“四港六中心”物流节点设施，推进建设西部陆海新通道，建设西部最大铁路物流枢纽 	<ul style="list-style-type: none"> 成都是四川盆地的政治、商贸中心。快递业务量、业务收入均稳居中西部首位 	<ul style="list-style-type: none"> 组建成都市口岸与物流发展办公室，专门专人引导物流业的发展 	
临沂/山东	<ul style="list-style-type: none"> 建设中国现代商贸物流城，成为中国“物流之都” 	<ul style="list-style-type: none"> 5条高速、8条国道和11条省道、6条铁路穿越境内，临沂济铁物流园投入使用 	<ul style="list-style-type: none"> 临沂商贸业的持续繁荣在促进本地货源物流发展的同时也是外地流入过境的优先中转之地。 	<ul style="list-style-type: none"> 出台文件加快物流业规范提升，着力提高信息化、现代化水平，构建立体化现代物流体系。 	
嘉兴/浙江	<ul style="list-style-type: none"> 积极对接沪杭苏，实现重大交通设施区域资源共享及交通一体化建设。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本建成高速公路网及空海联运网，基本实现至上海、杭州、宁绍、苏州等省市60分钟互通 	<ul style="list-style-type: none"> 对接沪杭苏，共享长三角经济腹地 	<ul style="list-style-type: none"> 2019年，对现代物流业投资计划推进项目 20 个，完成投资 48.47 亿元。 	

芝加哥从交通枢纽发展成国家大型物流枢纽中心，再到现在的全球国际物流中心，除了依托自身的区位和交通基础设施的有利条件，大力发展以集装箱运输设备为基础的多式联运也是重要原因之一。

◆ 发展历程

交通枢纽  国家大型物流枢纽中心

- 第一阶段（1830-1980年）：建成发达的交通运输网络，逐步成为美国最大的综合交通运输枢纽和货运中心，为后期国际物流中心建设奠定坚实的交通网络基础
- 第二阶段（1980-至今）：随着现代信息技术、物流设备与设施的现代化和自动化技术的不断涌现及在物流运输领域的广泛应用，促使芝加哥物流中心运输方式从单一的专业化向以多式联运为核心的综合一体化发展，极大提高了物流运输效率

国家型物流枢纽中心  国际物流中心

芝加哥发达的交通运输网络体系和经济高效的集装箱多式联运体系满足了当地经济快速发展、贸易繁荣对高效物流运输的需求。同时，吸引了一批国际物流公司的入驻，比如，FedEx、沃尔玛、BNSF、联合太平洋铁路公司等，促进了芝加哥从国家型物流枢纽中心向国际物流中心的发展

◆ 可借鉴的地方

1. 改善物流环境，首先从交通运输网络的搭建开始，政府扮演主导角色
2. 发达的交通运输网络体系和经济高效的物流体系，不仅能为当地产业发展赋能，还能吸引外部企业、产业的落地，促进经济进一步发展
3. 国际性物流主体的引入，对打造国际物流中心有积极作用
4. 多式联运园区的建设，在提升区域物流竞争力上有明显的作用

◆ 发展现状

优秀的产业基础

芝加哥是美国的制造业中心。产业范围包括冶金、化学、石油化工、电器、电机、运输机械制造、农机制造等，其中以农机制造及肉类加工为主，美国农机制造业最大的垄断组织——国际收割机公司，及美国肉类加工业最大的垄断组织——埃斯玛克公司均在于此。同时，芝加哥还是美国的贸易中心。芝加哥的工业和零售业的发展带动了贸易的发展，使其成为美国的贸易节点。

先进的物流基础设施

BNSF芝加哥物流园：集铁路运输、公路运输、多式联运、转运、仓储和配送于一体的现代化物流中心，占地2.51平方公里。

主要提供两种公铁联运服务：一是往返于西海岸各主要港口的国际集装箱多式联运服务；另一是北美地区汽车铁路联运服务。

在整个网络中，BNSF拥有28个先进的多式联运设施，战略性的分布，并与各个港口连接，构成了该行业最大的多式联运枢纽网络。BNSF无可比拟的集中度，使其铁路、公路和水运无缝集成联运速度比竞争对手高出34%。



政府的支持

在多式联运发展过程中，美国政府出台了一系列法案，重点解决多式联运经营主体、站场设施、技术标准等障碍。在定位上，美国政府严格扮演服务企业的角色，顶层设计只做到招商层面，并且更多的从优化审批流程等政府职责内的行为来提供支持。

成都站在全球的角度谋划国际战略通道建设，推进建设西部陆海新通道，建设服务国家“一带一路”战略的重要节点，国际国内物流通道网路日渐成熟。

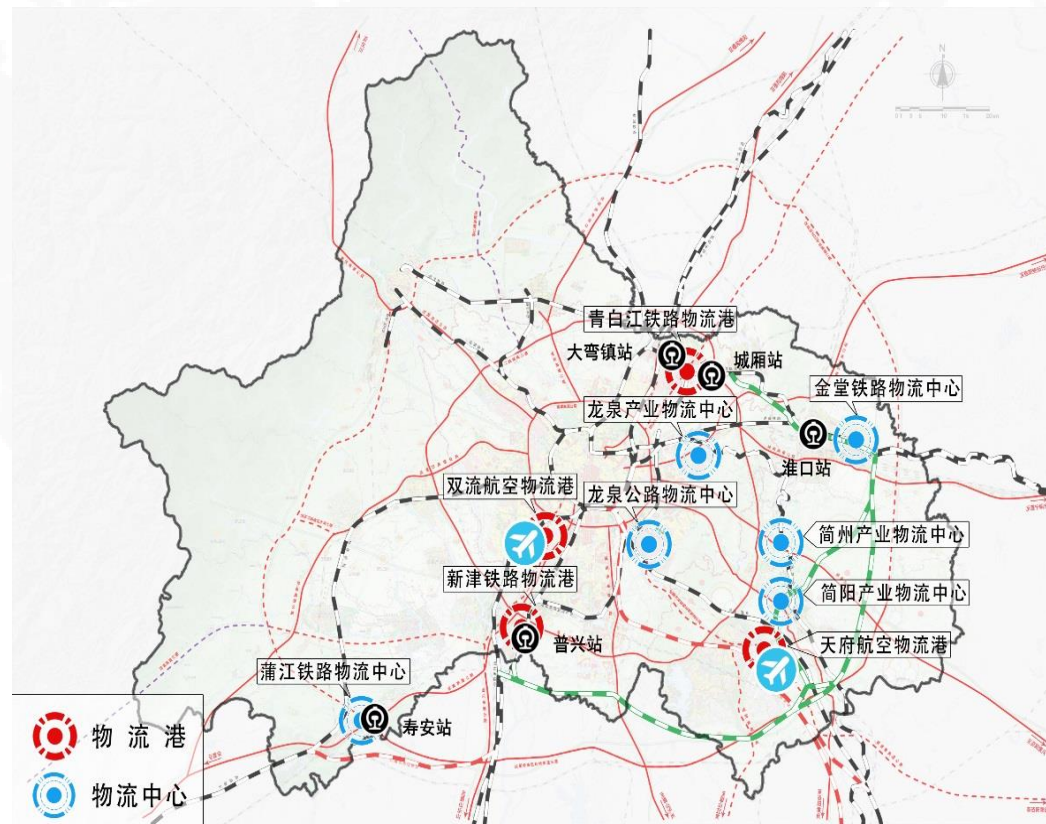
◆ 物流通道网络发达

- 成都以全球视野谋划国际战略通道建设，推进建设西部陆海新通道，打造7条国际铁路通道和5条国际铁海联运通道
- 建设西部最大铁路物流枢纽：构建“纵贯南北、横贯东西、通江达海、四向联通”的“7+5”国际陆海联运大通道

本项目借鉴意义

- 成都早在2003年就成立了现代物流业发展领导小组，并组建了市物流办，专人专门统筹成都物流业的建设和发展。并以全球视野谋划国际战略通道建设，主动融入国家大背景中。
- 乐山可调整物流组织结构，增强物流业统筹力度，专人协调物流业的发展，并注重利用周边资源，招大引强，建设完善的物流体系，服务民生及产业。

成都市物流基础设施及通道空间布局



临沂在商贸物流共繁荣的发展历程中，持续优化物流设施通道，开通中欧、中亚班列，港口对接青岛港，可直达日韩，市委市政府大力扶持物流业的发展，落实扶持政策。



◆ 商贸物流共同繁荣

- 临沂物流业的发展与临沂商贸市场的繁荣息息相关。30多年来，伴随着商贸市场的繁荣发展，临沂物流业经历了从无到有、由小变大、变大为强的发展过程。
- 临沂商城是全国规模最大的专业市场集群和省级国际贸易综合改革试点区，现有大型专业批发市场134处，占地面积1360万平方米，经营业户近6万户。商贸业的持续繁荣在促进本地货源物流发展的同时也是外地流入过境的优先中转之地。



◆ 物流设施通道持续优化

- 临沂商贸服务型国家物流枢纽交通便利，5条高速、8条国道和11条省道、6条铁路穿越境内，临沂济铁物流园投入使用，开行13条货运班列，以及中欧、中亚国际货运班列；临沂机场开通2条全货机航线；临沂港直接对接青岛港，实现了集装箱公海联运，可直达日、韩、东南亚等国家和地区。临沂国际商贸城、农产品加工区等，均处于临沂枢纽5公里范围内。



◆ 物流政策环境持续改善

- 近年来，市委市政府先后制定出台了《关于加快服务业发展的意见》、《关于加快服务业跨越发展的若干政策》、《临沂市物流标准化试点工作方案》、《临沂市智慧物流工作实施方案》等一系列文件，启动现代物流发展规划编制工作，确立了物流经济发展的引擎地位。连续3年设立1亿元临沂商城发展专项资金，落实土地、金融和税收扶持政策。

从物流业三大定位出发，结合乐山经济、产业及物流发展现状，乐山物流业发展应满足乐山产业民生物流需求，同时成为推动乐山经济、产业发展、转型的核心引擎，成为双循环下四川多式联运开放门户，南向物流桥头堡，成渝地区区域性国际物流枢纽。

四川一站式多式联运开放门户

南向物流桥头堡

成渝地区区域型国际物流枢纽

➤ 打造成乐一站式多式联运港，拥抱成都，成为四川的多式联运开放门户

- 充分利用乐山的铁路、航空优势，打造成乐一站式多式联运港。
- 利用好成都平原区唯一河港，打造成成都最近的“旅游+物流”河港，强化乐山航运物流。

➤ 强化乐山物流基础，以多式联运为优势，强化开放能力，成为成渝开放型物流新支点、成渝区域性的国际物流枢纽。

- 构建对外开放物流体系，打造现代物流可持续发展引擎、支撑乐山打造成为成渝开放新支点，推动乐山产业革新，进一步强化与成都联动，做强物流南向桥头堡。
- 完善市域、区县物流体系，强化物流节点布局及物流基础设施建设，保障乐山未来产业布局及民生需求。

为实现拥抱成都、融入国际、区域物流体系，打造成为成渝物流新支点的目标，乐山应充分依托成都已有物流资源，构建适合自身发展的“通道+枢纽+网络”现代物流体系，重点在打造区域枢纽节点、强化对外通道建设、构建多式联运高效物流网络。同时，注重构建物流支撑体系，在平台、主体、政策体系方面强化、改善。



◆ 物流体系

➤ 物流通道

以东南亚、澳新为特定区位和方向上，依托铁路、海运、公路等交通基础设施的国际通道

以公路、铁路等运输方式连接我国西部物流枢纽和节点的国内通道

➤ 物流枢纽

规划建设区域枢纽节点，强化枢纽能级包括交通基础设施、口岸保税和物流设施

◆ 支撑体系

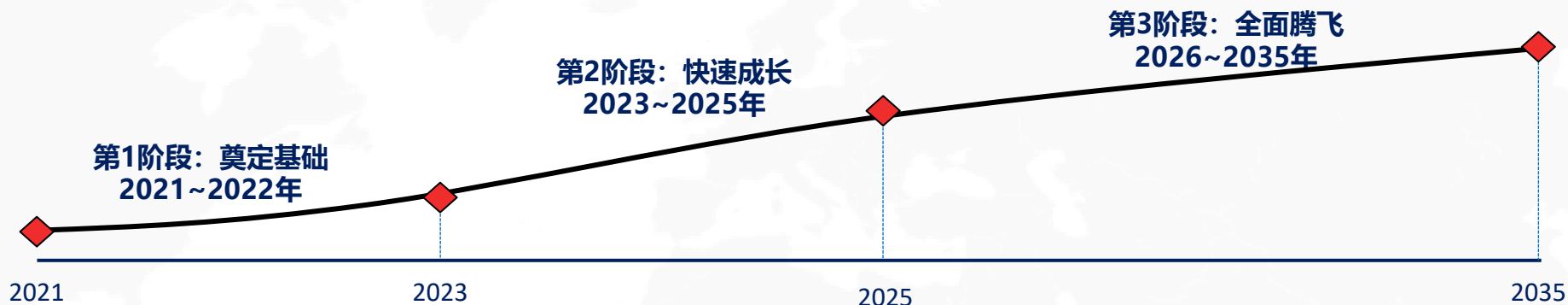
➤ **供应链平台**：物流、贸易、金融一体化服务平台

➤ **市场主体**：现代物流体系的实施主体，包括投资主体、建设主体和运营主体

➤ **政策体系**：服务于物流和支撑体系建设的土地、税收等优惠政策以及行业规范政策等

➤ **营商环境**：政务、商务、金融、物流等服务环境

➤ **行业标准**：基础设施建设、物流设施设备、信息互联互通等标准



◆ 立码头：打造一站式多式联运港、河港物流节点

- 做好物流顶层设计：乐山现代物流体系形成。
- 一站式多式联运港：铁路+航空+公路的多式联运中心
- 强化河港货运物流能力：河道升级、建设河港型物流园
- 市域物流项目联动性提升

◆ 畅通道：“建立干线直达、支线联运、布局合理、功能明确”的公铁空国际多式联运服务网络

- 积极探索与双流机场的“公路短驳+国际航线”模式
- 借助燕岗站实现南向班列的开行。
- 国际铁路班列：力争在2026年开行常态化班列。
- 国际航线：待机场建设后，借助双流、天府国际机场，实现国际货运航线开行。

◆ 强口岸：强化开放能力、口岸通关环境达到国际一流水平

- 积极申请保税物流中心（B型）及临时航空开放口岸
- 依托一站式多式联运港建立海关监管场所
- 逐步拓展申请铁路及河港口岸，做强口岸，提高通关服务水平

◆ 聚产业：“一带一路”临空适铁产业生态圈

- 产业生态圈：2025年，初步形成临空适铁产业集聚
- 国际贸易总规模：2025年，实现国际贸易总额翻番

为提升乐山物流竞争力，实现物流三大发展定位，提出乐山现代物流体系建设的五大战略。分别是枢纽提能战略、通道畅通战略，体制机制创新战略，物流产业一体化发展战略及口岸增效战略。

■ 枢纽提能战略

- > 以多式联运枢纽中心为核心，带动乐山交通基础设施的运输能力，提升服务水平
- > 突对标国际国内先进案例，增强乐山多式联运枢纽中心服务能级
- > 发挥乐山面向成都门户作用，提升设施服务能力、改善通关服务水平、培育产业生态圈

■ 体制机制创新战略

- > 吸收借鉴“成都模式”经验，创新工作机制，筹建口岸与物流办公室，统筹全市物流体系发展规划
- > 以建设乐山现代物流体系为导向完善监督考核机制，科学有序推动体系建设

■ 物流产业一体化发展战略

- > 构建高效的物流体系，降低企业物流成本，提升企业物流效率，带动产业发展
- > 以物流产业的发展，吸引相关产业在乐山落地，并形成产业集聚效应

■ 通道畅通战略

- > 乐山市范围内设立多级物流节点，增强与枢纽节点的联结，形成畅通、高效、便捷的货运网络
- > 构建以乐山多式联运枢纽中心为核心，衔接乐山和成都，辐射攀西、川南地区的物流大通道
- > 贯彻落实通道设施、业务、运营和政策措施，提高通道运行效率

■ 口岸增效战略

- > 积极推动口岸、保税物流中心B型申请、提升口岸服务效能、降低口岸通关成本、建立通关一体化机制、创新发展口岸经济，推动国际贸易便利化程度达到国际先进水平

五大发展战略

为实现拥抱成都、融入国际、区域物流体系的目标，在五大战略下提出构建乐山现代物流体系的重点任务，围绕枢纽、节点布局、通道、产业、开放能力及体制建设等方面提出六大重点任务。



① 打造一站式多式联运港

- > 打造乐山多式联运港，作为有效联通成都的主要方式
- > 借助多联中心，充分利用成都物流枢纽、口岸、通道
- > 同时成为能辐射攀西、川南地区的区域枢纽

枢纽

② 布局多层次、多功能物流节点

- > 建立三级市域物流网络体系，合理布局物流节点
- > 强化关键节点联动，打造立体化物流网络

节点

③ 强化对外国际通道建设

- > 强化构建对外国际通道，连入国际物流体系
- > 对外国际通道建设，应重点围绕欧盟、东盟区域

通道

④ 物流产业一体化发展

- > 物流与产业一体化发展，依托物流关键节点布局适铁、适空产业，与原有产业布局形成联动，同时以构建物流+产业的生态圈模式，引导、优化、强化产业布局及产业链全链发展。

产业

⑤ 提升对外开放、通关能力

- > 强化机场口岸建设，与成都共享口岸资源
- > 依托一站式多式联运港，实现一站式通关，提升通关便利化

开放

⑥ 强化体制机制建设

- > 强化政府物流体制、机制建设，强化政府在改善物流环境方面的重要地位。
- > 丰富物流政策强化乐山大力发展物流导向，构建良好的物流项目申报、发展体系

体制

第三部分

CHAPTER

“一带一路” 高端物流智库

规划实施篇

——乐山实现目标的重点任务、工程

- 1、六大重点任务
- 2、分述实施路径、保障措施



一、打造一站式多式联运港

多式联运随着技术的不断进步和发展形式的日趋多样，各国对于多式联运概念和内涵的界定有所不同，但是无论各国概念如何，多式联运都必备“八大件”。

◆ 多式联运—定义

中国《物流术语》：联运经营者受托运人，收货人或旅客委托，为委托人实现**两种以上运输方式**（含两种）或**两程以上**（含两程）运输的衔接，以及提供相关运输物流辅助服务的活动。

地区	文件	定义
国际	《联合国国际货物多式联运公约》	按照多式联运合同，以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人将货物从一国境内接管货物的地点运到另一国境内制定交付货物的地点。
美国	/	在运输方式间可以互换的货物集装箱的运输。
欧盟	《组合运输属于手册》	货物全程由一种不变的运载单元或道路车辆装载，通过两种及以上运输方式无缝连续、且在更换运输方式过程中不发生对货物本身的一种货物运输形式。

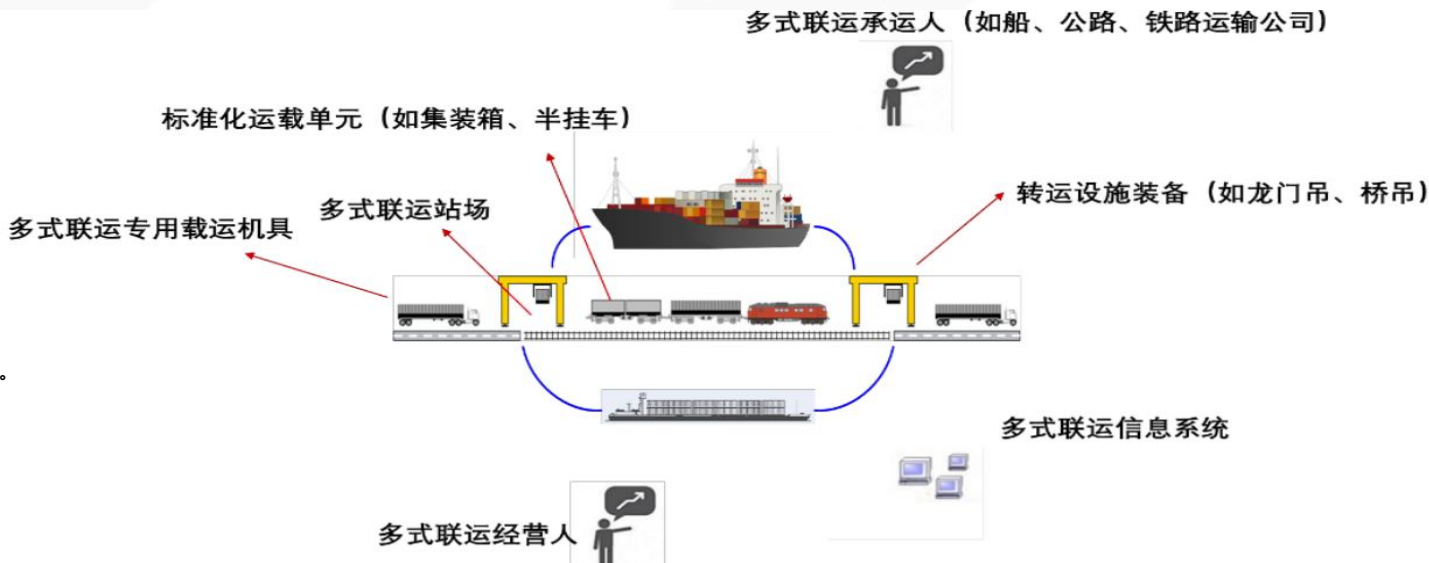
◆ 多式联运—八大构成要素

多式联运经营人。与托运人签订多式联运合同、承担全部责任的合同主体。

多式联运承运人。以运送、组织、承诺运送货物并收取运费的实际承运人或缔约承运人。

多式联运规则。运输过程中各方面的协议、标准或规范。是多式联运运作的核心。

多式联运站场。指货物在各种运输方式之间转运的实际发生地。



标准化运载单元。主要指国际标准集装箱、可脱卸箱体、厢式半挂车等。

多式联运专用载运机具。包括铁路集装箱平车、厢式半挂车平车、整车货车或半挂车专用滚装船舶等

转运设施装备。例如龙门吊、桥吊等实现机械化的重要部分。

多式联运信息系统。保证跨运输方式的信息交换共享和互联互通。实现货物跨运输方式、全程的实时追踪和在线查询。

多式联运将改变单一运输方式的局限性，从而提升效率、降低物流成本。近年来我国不断密集出台多项政策鼓励多式联运发展，强调政府需要创新发展，构建完善的多式联运体系。

中国

自 2014 年以来，国家密集出台各项政策鼓励多式联运发展，发改委更是在各项文件中力推多式联运。进入 2017 年，国家十八部委联合发文共推多式联运发展，这是首次以国家层面、多部门联合推进，针对多式联运发展进行的专项部署。

政策导向

- **国务院**在《物流业发展中长期规划(2014年-2020年)》中提出：发展海铁联运、铁水联运、公铁联运、陆空联运，积极发展多式联运体系。
- **发改委**提出支持企业转型，整合物流服务资源，向供应链上下游延伸。推进发展多式联运，发挥铁路、水运干线运输优势。
- 近年来主要政策：
 - 《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》
 - 《“十三五”长江经济带港口多式联运建设实施方案》
 - 《推进物流大通道建设行动计划(2016—2020年)》
 - 《深入推进长江经济带多式联运发展三年行动计划》
 - 《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案的通知》

单一运输方式具有局限性

单靠一种运输方式已难以满足货物运输多方面的要求，尤其是长距、国际货物的运输。

提升效率

多式联运可以提高运作效率，在运输途中不需要换箱装箱可以减少中间环节及换装可能带来的货物损坏、缩短运输时间、降低运输成本、提高服务质量。

降低物流成本

降低运输成本节约运杂费用，一是由于多式联运全程运输采用一张单证，实行单一费率，简化了制单和结算的手续，从而节约了人力、物力。二是通过对运输路线的合理选择和运输方式的合理使用，都可以降低全程运输成本提高利润。



一站式多式联运港是通过“一站式”功能，实现与区域物流枢纽的无缝链接、高效联动，使之间接具备区域物流枢纽的对外开放能力、成熟的国际通道、航线（或班列）资源等。

一站式

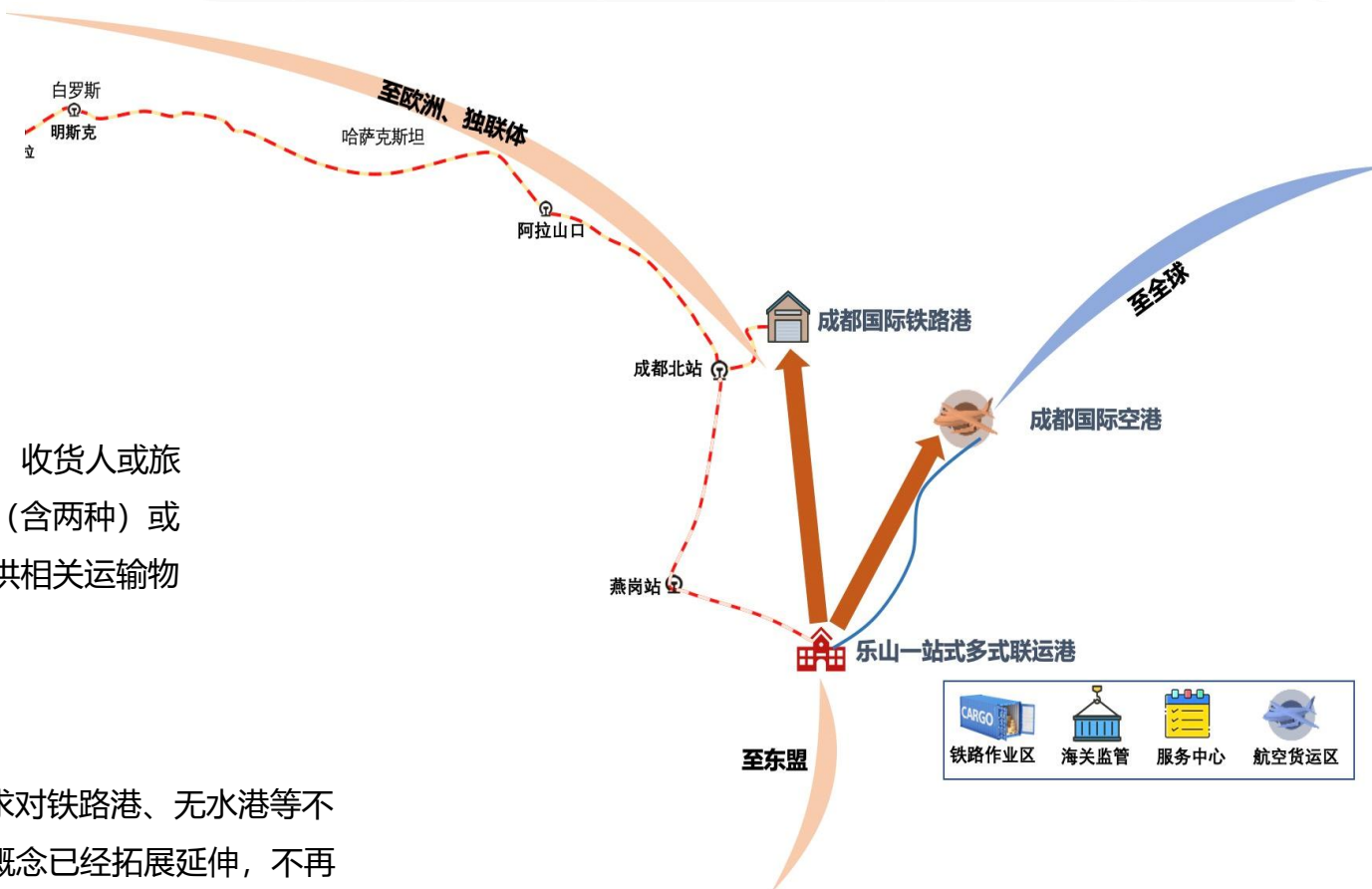
- 实现与区域内物流枢纽的**无缝连接、有效联动**
- 实现**一站式办理，集中办理、一次办理**到发、转运、报关业务，无需中转。

多式联运

- 中国《物流术语》：联运经营者受托运人，收货人或旅客委托，为委托人实现**两种以上运输方式**（含两种）或**两程以上**（含两程）运输的衔接，以及提供相关运输物流辅助服务的活动。

“港”

现在的“港”：随着全球各内陆城市根据需求对铁路港、无水港等不同类型物流枢纽节点的发展创新，“港”的概念已经拓展延伸，不再狭义指海港、河港（或者空港），应该包括陆港，所以“港”应被定义为**具有对外开放功能及物流集聚分拨等能力的场所（或节点）**。



乐山一站式多式联运港由四类关键设施构成：交通设施、物流设施、口岸设施及服务设施，将有效整合乐山已有资源，拓展其他资源。具备强交通力、强物流力、强转换力及强开放力，是国际铁路港、国际航空港及多式联运转换中心的核心功能的集合。

P 口岸设施：

依托**航空口岸、铁路口岸**，实现**国际货运、海关查验、保税物流**等功能，使乐山具备强大的直接对外开放能力。

S 服务设施：

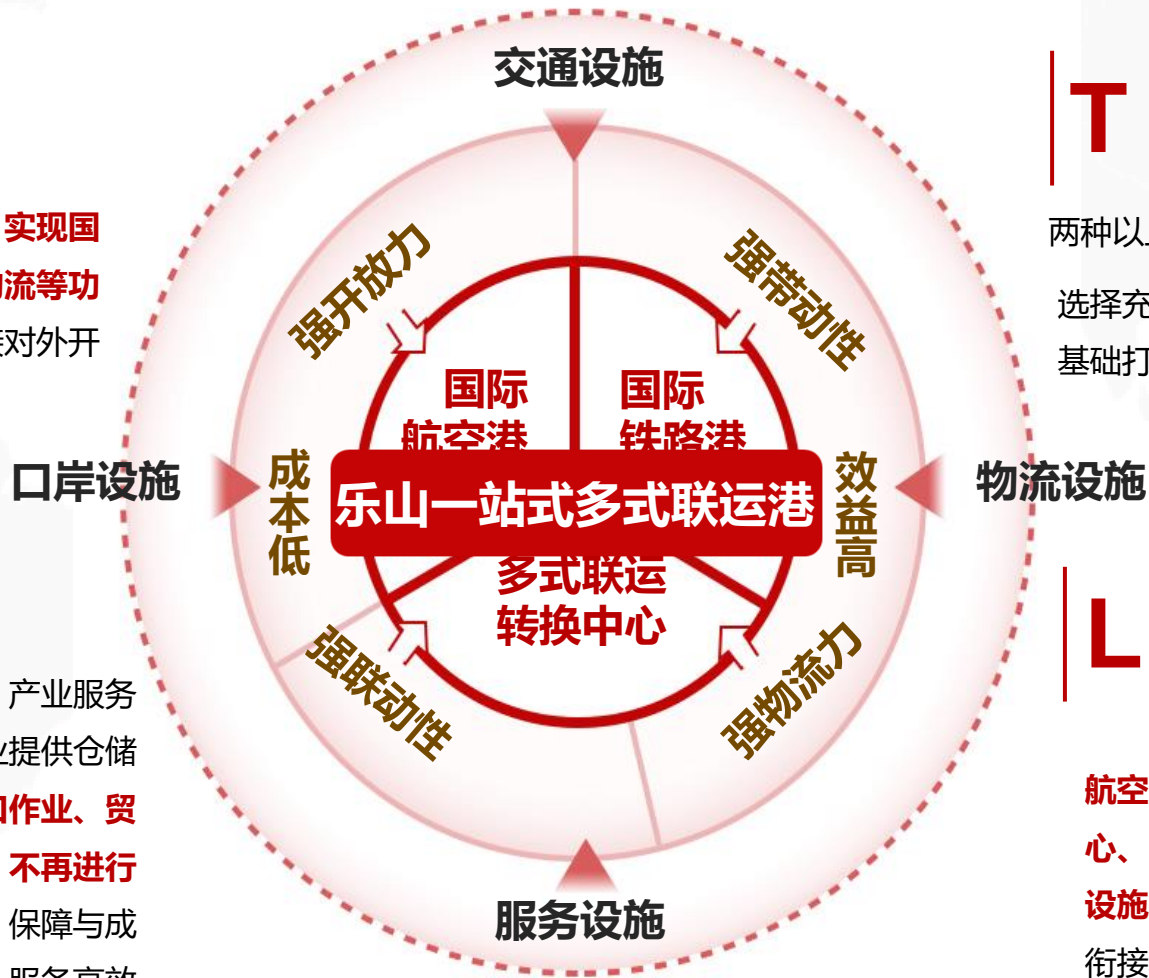
包括转换服务、通关服务、产业服务等设施。就近为乐山市产业提供仓储运输、货物到发转运、**港口作业、贸易、结算金融等全套服务**，**不再进行异地流转作业和手续办理**。保障与成都无缝链接，手续便利化、服务高效。

T 交通设施：

两种以上运输方式：**航空+铁路+公路**
选择充分依托乐山航空、铁路交通基础打造乐山一站式多式联运港。

L 物流设施：

航空货运、铁路场站、公路甩挂中心、多式联运转换中心、高标仓储设施等，促进多种运输方式的高效衔接和货物高速流转。



通过四类设施一站式多式联运港将有效整合乐山已有资源，拓展其他资源。将具备强联动性、强物流力、强带动性及强开放力，并且打造一站式多式联运港将以较低建设成本、为城市带来高效益。

强联动性：与区域、国家物流枢纽的强联动

通过一站式多式联运港，实现与成都国际铁路港、成都国际空港的**无缝链接**，相当于将成都国际铁路港、成都国际空港“搬到乐山市家门口”，共享成都国际通道、班列（航线）资源，一体化发展。

强开放性：间接具备口岸功能，有海关查验、监管能力

通过在一站式多式联运港中建设海关监管场所，使乐山具备在本地直接报关、查验、出关功能，实现了借用成都空港、陆港但不用再次查验、停留，重复办理手续，将提升乐山直接对外（国际）物流能力、开放能力。同时也避免申请口岸时间较长、过程较复杂、难度较大。

强物流力：聚集多类物流设施及多式联运功能

包含多种物流设施及多联转换设施，将使多式联运港具备铁路物流园、公路物流园、航空物流园、保税物流园、多式联运转换中心物流能力。

强带动性：带动本市及周边其他物流节点发展

通过一站式多式联运港，将强化乐山物流集散能力，形成对攀西、川南地区的引领性、带动性。同时带动乐山市域、区县物流节点联动发展，形成现代物流网络体系。

低成本

建设成本低：

是对乐山现有物流、交通、口岸资源的整合，不需要单独新建铁路港、保税中心、口岸等，主要是建设服务中心、转换设施及基本物流设施（堆场、铁路作业区等）。另外对土地占地要求不多，一般1000-1500亩，即可实现铁路港+保税物流园+空港物流园功能。

时间成本低：

申报航空、铁路、水运及保税物流中心整体时间过长，难度较大，多式联运港可以先建设监管场所，加快申请保b，降低申报、等待时间。

高效益：对乐山产业发展、贸易发展助益巨大

乐山具备直接对外能力，将强化乐山国际物流业发展、将大幅度改善营商环境，吸引大型企业，将对产业发展、国际贸易、物流服务业等多产业产生直接效益。同时可以发展供应链金融、大数据等高收益产业。

高效益

为什么乐山要发展一站式多式联运港 | 现有条件下的最优抓手

基于乐山物流发展现状，考虑成都作为国家物流枢纽的影响力，认为现阶段乐山实现物流高效发展、质的提升，必须充分借助成都，打造多式联运港是实现与成都高效联动、高效提升乐山物流竞争力的最佳方式，现阶段的最强抓手。

应具备的条件

成都

乐山

已经具备

仍需完善

已经具备

基本具备，仍需完善

不具备

多种运输方式

- ✓ 有强大的综合交通体系，包括铁路、航空、公路主要运输方式，且各类运输方式发展较好

- 多种运输方式的高效转换仍需完善，缺乏公铁空多式联运中心

- ✓ 乐山市域内具备铁路基础（成昆铁路）；公路基础较好，是成都平原区内唯一拥有水运基础的城市
- ✓ 是四川南向门户，处于成都平原经济区、攀西地区、川南地区交汇处

区位优势

- ✓ 已经逐步形成国家、区域物流枢纽，开放前沿

- 与四川省内其他地市州的联动需要加强

对外大通道

- ✓ 有良好的国际物流通道，借助蓉欧班列可以连通欧盟、东盟

- 对外国际通道仍需强化、完善

物流基础设施

- ✓ 物流基础设施良好，涵盖多种类型
- ✓ 成都国际铁路港有国家临时开放口岸，有肉类、粮食海关指定监管场地。双流机场是国家一类口岸，有肉类指定监管场地
- ✓ 核心腹地市场中，成都1600万人口，成都平原经济区3800万人口延展性腹地市场可辐射中西部乃至东部地区

- 缺乏具有区域强集散性的标准物流基础设施

口岸设施

- ✗ 铁路、航空口岸申报中，未批复

腹地市场

- 2022年预计先申报临时航空口岸

为什么乐山要发展一站式多式联运港 | 重大意义

基于乐山物流发展现状，考虑成都作为国家物流枢纽的影响力，认为乐山若要逐步实现未来物流三大发展定位的目标，需充分借助成都物流资源，因此打造一站式多式联运港是实现与成都高效联动的最佳方式，是实现物流战略性发展的最强抓手。

现状

- ◆ 成都：物流枢纽影响力
- ◆ 乐山与成都的区位关系
- ◆ 乐山物流发展现状及阶段



需要充分借助成都物流资源

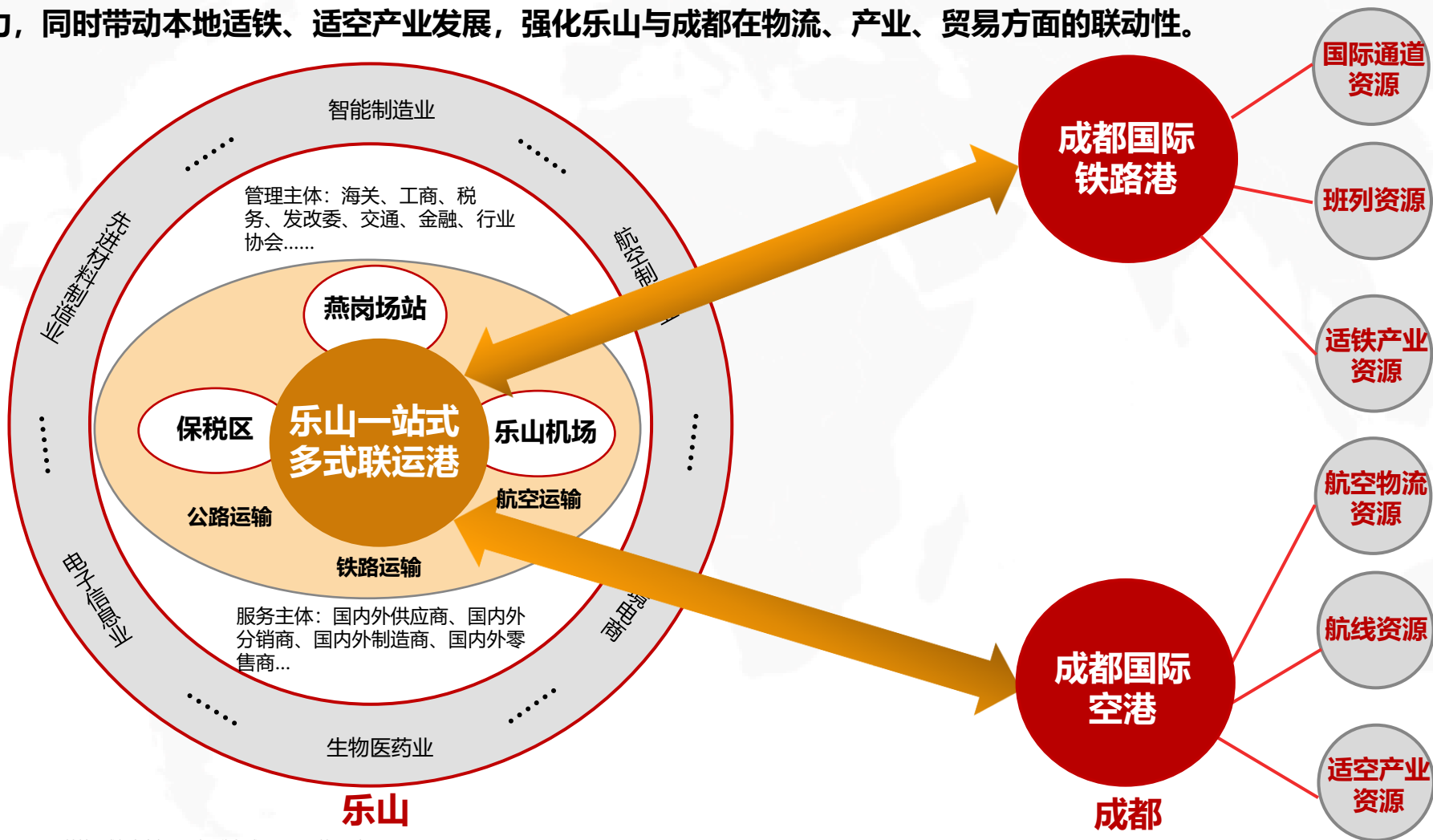
未来-目标

- **战略定位：**
成渝开放型物流新支点
构建对外开放物流体系，支撑乐山打造成为成渝开放新支点，推动乐山物流业成为战略型产业。
- **先导定位：**
攀西、川南物流节点
拥抱成都，强化物流竞争力，成为面向攀西、川南两大经济区的区域城市枢纽物流节点。
- **基础定位：**
满足乐山产业、民生需求
完善市域、区县物流体系，强化物流节点布局及物流基础设施建设，保障乐山未来产业布局及民生需求。

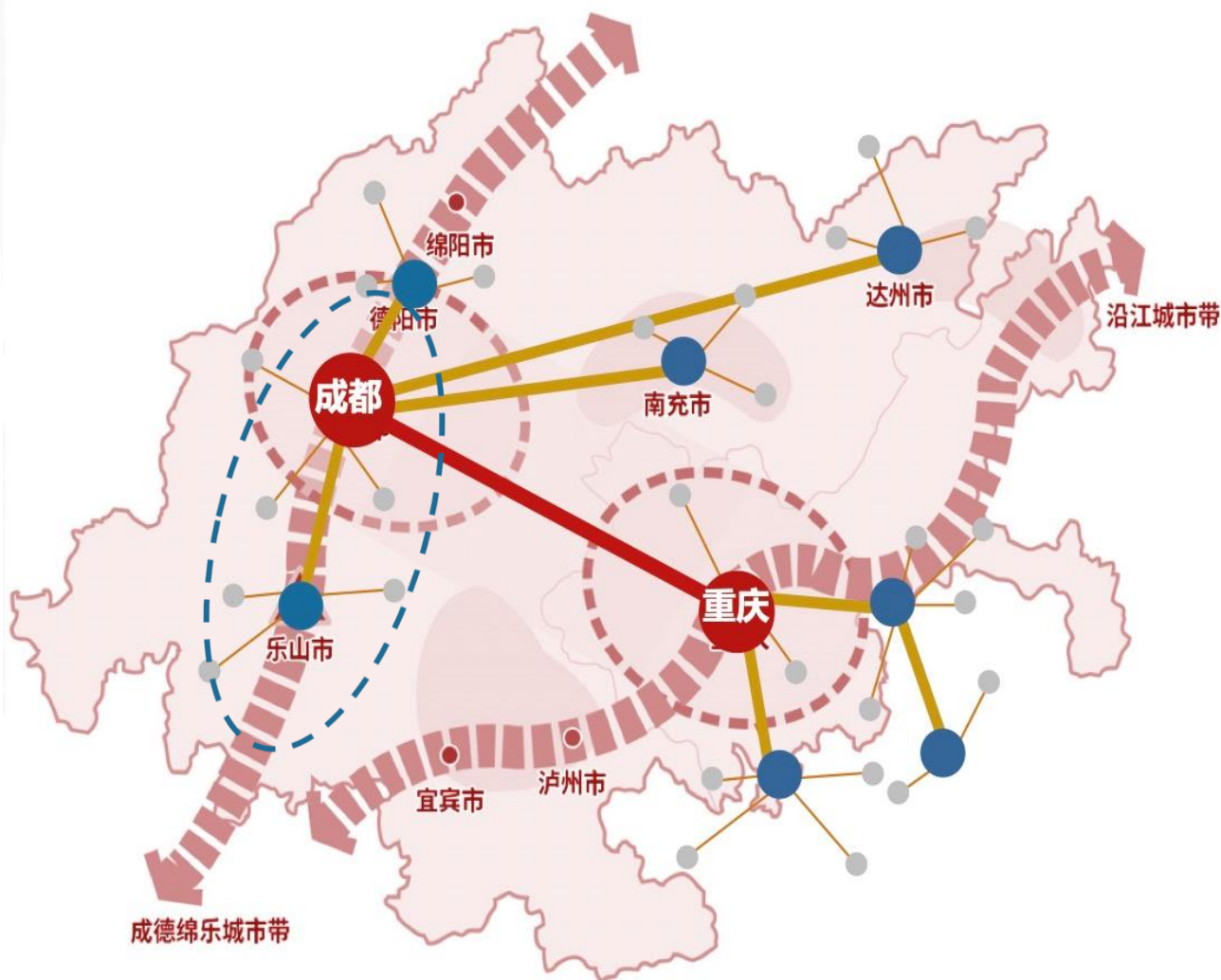


- 打造多式联运港是乐山**实现物流战略性发展，成为成渝开放型物流新支点的最强抓手。**
- 是乐山提升国际开放能力，**抢占区域物流经济发展先机的最强举措。**
- 是改善乐山营商环境，提升产业聚焦，**提升乐山企业吸引力的基础动力。**
- 是**现阶段乐山提升物流基础能力的最优方式、最强引领，是核心、重点工程。**

乐山一站式多式联运港将乐山现有的铁路场站、机场、保税、口岸资源灵活整合到一起，借助一站式多式联运港实现与成都国际铁路港、国际空港的无缝衔接、联动。乐山多联港将充分借助成都国际物流通道、班列(航线)资源，强化乐山对外开放能力，同时带动本地适铁、适空产业发展，强化乐山与成都在物流、产业、贸易方面的联动性。



乐山一站式多式联运港在功能方面相当于集合了国际铁路港、国际航空港、多式联运转换中心、适铁适空产业生态圈的主要功能，是航空物流、铁路物流、口岸物流、产业物流的有机结合。



乐山现代物流业发展核心引擎

——乐山一站式多式联运港是**乐山市域的“枢纽型”物流节点**，是**乐山物流节点的管控中枢**，将强化乐山物流节点统筹，带动二级、三级节点发展，全面提升乐山物流实力，成为乐山现代物流业发展核心引擎。

成乐一体化核心工程

——通过一站式多式联运港在物流上高效联通成都，推动成打造成乐一体化发展核心工程。

成渝地区物流开放新支点

——强化国际开放能力，成为成渝地区双城经济圈下的物流开放新支点

“一带一路”临空适铁产业生态圈

——创新物流新经济模式，构建融入“一带一路”资源要素配置的临空适铁产业生态圈。

项目将以一体化协同化、带动提升化及国际开放化为三大发展战略，通过一体化发展实现与成都国际物流枢纽节点有效、高效联动；带动提升乐山整体物流水平，提升区域物流带动力；提升乐山国际开放水平，融入国际物流体系。

✓ **一体化发展**：强化与成都国际物流枢纽的密切联动

- 通过一站式多式联运港，**将成都国际铁路港、成都国际空港“搬到乐山市家门口”**，共享成都国际通道、班列（航线）资源，一体化发展。
- 同时也是成乐一体化发展的重点工程和重要支撑，将为乐山成为成渝区域重要的物流支撑节点抢占先机。

✓ **带动提升化发展**：周边城市及乐山市域节点带动性

- **对攀西、川南地区的物流带动性**
通过一站式多式联运港，**将强化乐山物流集散能力，形成对攀西、川南地区的引领性、带动性。**
- **对乐山市域物流节点的带动性**
带动乐山市域、区县物流节点联动发展，形成现代物流网络体系。

✓ **国际开放化发展**：推动乐山成为成渝开放型物流新支点

以国际化、开放化发展为重点，强化乐山直接对外开放能力，**推动乐山进出口贸易，进一步将乐山打造成为成渝开放型物流新支点。**



乐山一站式多式联运港的实施关键主要是尽快规划建设，加快对航空口岸及保b申报，对接成都达成多联港与成都国际陆港、空港的合作关系，同时积极申报成为国家重点项目，获得政策、资金支持。



2021年应完成的五件大事：

- ① 编制一站式多式联运港可研报告及发展规划方案**
 - > 编写项目可研报告、发展规划方案，保税物流中心（B型）可行性研究报告；推动项目立项。
- ② 对接成都达成初步合作协议**
 - > 对接省机场集团，进一步达成合作协议。争取将乐山机场纳入西部航空运力网络中
 - > 对接成都国际铁路港，达成合作协议共享班列资源
- ③ 申报成为国家第四批多式联运示范工程**
 - > 国家第四批多式联运示范工程申报工作预计2021年1月启动，加快申报，纳入多式联运示范工程项目库中，积极争取资金支持（7000万），也将有助于项目争取省上资金、土地指标支持。
- ④ 加快保税物流中心（B型）规划及申报**
 - > 在一站式多式联运港中统筹考虑设立保B，完成保B规划及变更，与省口岸物流办积极对接。
- ⑤ 明确投资主体及拟招引企业，形成初步协议**
 - > 形成拟招引企业名录，并与重点企业对接，形成合作意向

依托乐山一站式多式联运港，远期乐山具备开行南向班列，连接成都与北部湾、成都与泛亚铁路，成为西部陆海新通道上重要节点城市的基础优势。

◆ 南向班列需求



• 乐山现状

辐射市场：南美、东盟

运输现状：乐山公路运输至上海或成都，再通过水路或铁路运输出口至南美和东盟地区

• 市场需求

现有运输方式增加了企业的物流成本和时间成本，企业对乐山始发的南向班列有切实需求；同时随着2021年泛亚铁路的开通，成都可通过成昆线连接泛亚铁路，由此，

乐山将成为成都融入泛亚铁路通道上重要的节点城市。

◆ 发展南向班列的优势

• 燕岗站有成为南向班列编组站的基础



- ✓ 随着泛亚铁路的开通运营，成昆线将会成为成都-昆明最便捷的铁路通道，为成都融入西部陆海新通道提供有力抓手；
- ✓ 燕岗站为成昆线上的二等编组站，是乐山范围内唯一的具备编组能力的铁路站；
- ✓ 国际班列采用集装箱运输的方式，而燕岗站具备集装箱到发作业能力和设备；
- ✓ 实际吞吐量远没有达到燕岗站的设计吞吐量，仍有发展空间。

◆ 依托一站式多式联运港和燕岗站，远期乐山可开行南向班列

- 通过一站式多式联运港集聚的货源和成都国际铁路港对南向班列的需求，乐山可依托一站式多式联运港和燕岗站，开行面向东盟市场的铁路直达和铁海联运国际班列。



二、布局多层次、多功能物流节点

乐山物流节点空间布局应重点考虑城市定位和城市未来规划、货运分布和产业分布、交通条件和已有项目、规划项目的梳理从而合理布局，同时应该考虑不同功能、不同层级的物流节点布局。

1 城市定位和未来规划、民生需求

物流节点空间布局应该考虑城市的定位和城市未来的规划：

- 构建“一总部，五基地”的战略部署；
- 夹江县、井研县改称“区”，强化管理；
- 打造三个中心城市：马边、犍为和峨眉；
- 满足“三区一区”的生活物流需求；
- 满足旅游业带来人流的物流需求。

2 已有项目和规划项目的梳理

- 充分梳理已有项目和规划中的项目，深入理解各个项目的定位，从而考虑是否需要纳入物流节点的规划中。

3 综合交通条件

物流节点空间布局需要考虑区域交通网络的分布情况。

- 铁路：南北向的成昆、新成昆铁路；东向正在规划的连乐铁路；西向规划的乐雅铁路。
- 公路：“一环九射两纵横”的高速网络，同时正在规划天府大道的延长线，从黑龙潭到井研。

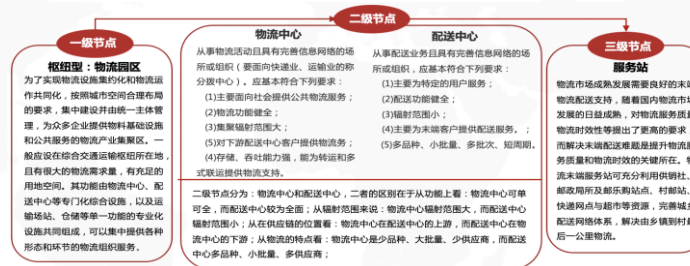
5 货运和产业分布

区域	市中区	沙湾区	五通桥区	井研县	夹江县	峨眉山市	区域计	乐山市
货运占比	小计	33%	9.8%	11.5%	3.6%	11.0%	20.9%	90%
	公路	36.5%	4.7%	12.7%	4.0%	10.6%	20.9%	89.3%
	水运	9.3%	55.0%	6.1%	-	3.6%	-	73.9%
	铁路	-	56.1%	-	-	17.5%	26.4%	100.0%

物流节点空间布局需要考虑到区域内产业和货运的分布。

- 货运分布主要是集中在北边，市中区、五通桥区、沙湾区、峨眉市、夹江和井研共占据乐山全部货运比例的90%；
- 问卷调查600个重点企业，明确企业货运需求。同时结合产业分布特点。

4 国家物流体系分级标准

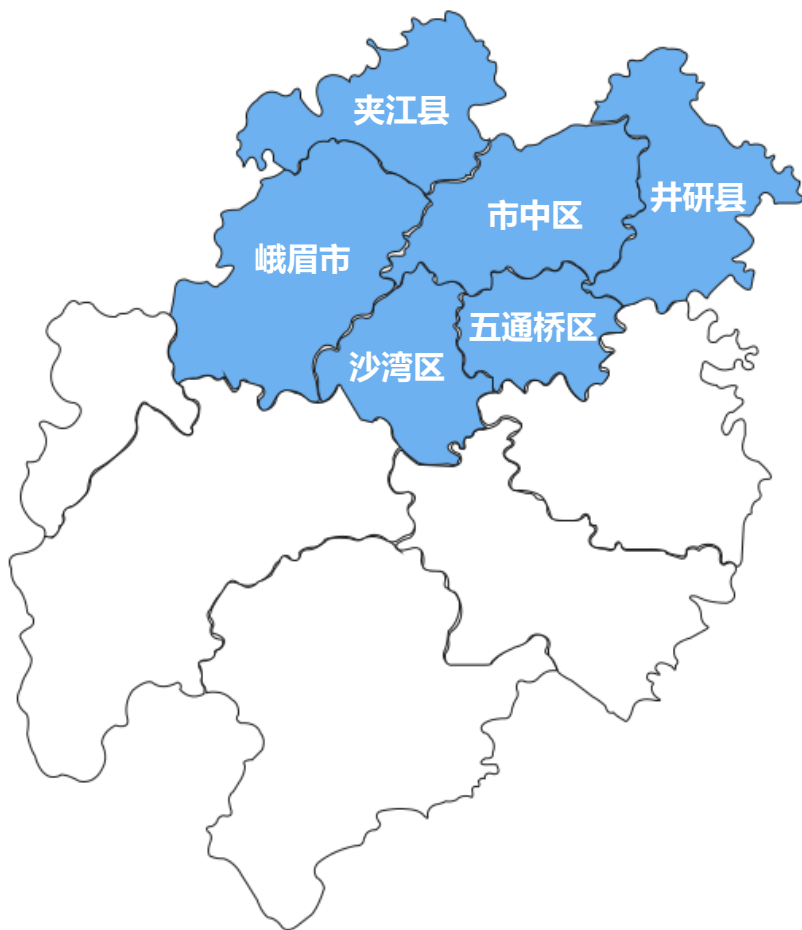


需考虑的
五大重点
因素

依据国家标准对有关物流设施的辐射范围、物流功能、服务对象的范围，将城市物流基础设施分为三个层级：

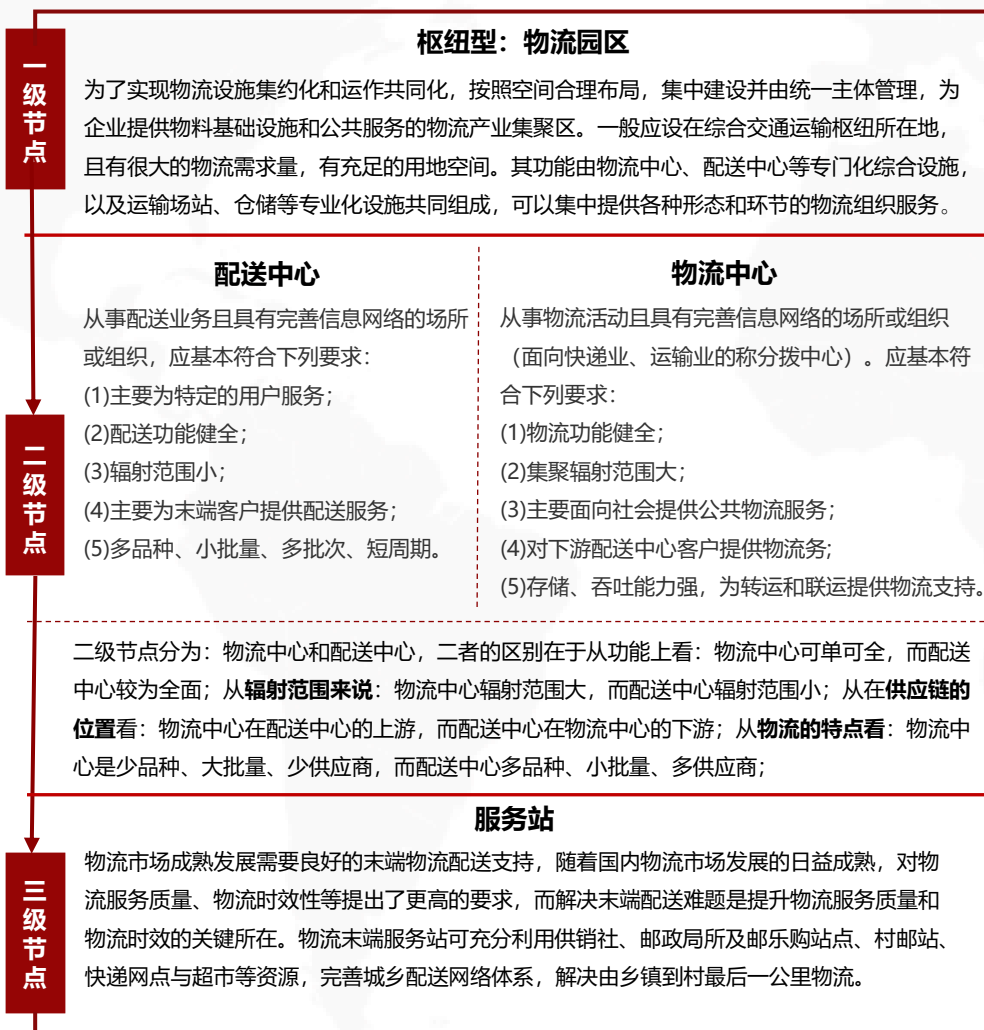
- 一级节点：枢纽型物流园区；
- 二级节点：物流中心、配送中心；
- 三级节点：服务站。

货运分布重点是在市中区、五通桥区、沙湾区、峨眉市、夹江县及井研县，上述6地货运量占乐山全部货运比例90%。市中区、夹江县，犍为县及五通桥区是乐山市一总部五基地所在地，承担主要工业产出。



区域		市中区	沙湾区	五通桥区	井研县	夹江县	峨眉山市	区域计	乐山市
货运量 (万吨)	小计	5053	1504	1759	552	1689	3205	13762	15306
	公路	5027	643	1742	552	1459	2872	12295	13765
	水运	26	154	17		10		207	280
	铁路		707.27			220.27	332.76	1260	1260.29
占比	小计	33%	9.8%	11.5%	3.6%	11.0%	20.9%	90%	
	公路	36.5%	4.7%	12.7%	4.0%	10.6%	20.9%	89.3%	
	水运	9.3%	55.0%	6.1%	-	3.6%	-	73.9%	
	铁路	-	56.1%	-	-	17.5%	26.4%	100.0%	

城市物流基础设施的层次结构为国家对物流园区的分类与规划制定了相应标准。依据国家标准对有关物流设施的辐射范围、物流功能、服务对象的界定，将城市物流基础设施分为三个层级。



乐山物流节点建议：

➤ **一级节点：**

- (1) 围绕**一站式多式联运港**打造“一港三园区”，即多式联运港下包括“保税物流园+航空物流园+铁路物流园”
- (2) 围绕**犍为港区**，打造**乐山港（犍为）物流园**

➤ **二级节点：**

- **快递物流中心、配送中心：**乐山智慧物流中心（乐西高速附近）
- **商贸型物流中心：**嘉州商贸物流园
- **铁路（公铁）物流中心：**燕岗铁路物流中心、井研铁路物流中心及沙湾公铁物流中心
- **公路型物流中心：**马边物流中心

➤ **三级节点：**

在各区县根据需要、按计划逐步设立物流服务站，保证物流基本服务

“一总部五基地”

- 以高新区总部为核心
- 五通桥：绿色循环基地
- 犍为：装备制造产业基地
- 夹江：民用核技术产业基地
- 沙湾：冶金建材基地
- 峨眉山：食品饮料产业基地

货运量集中区域

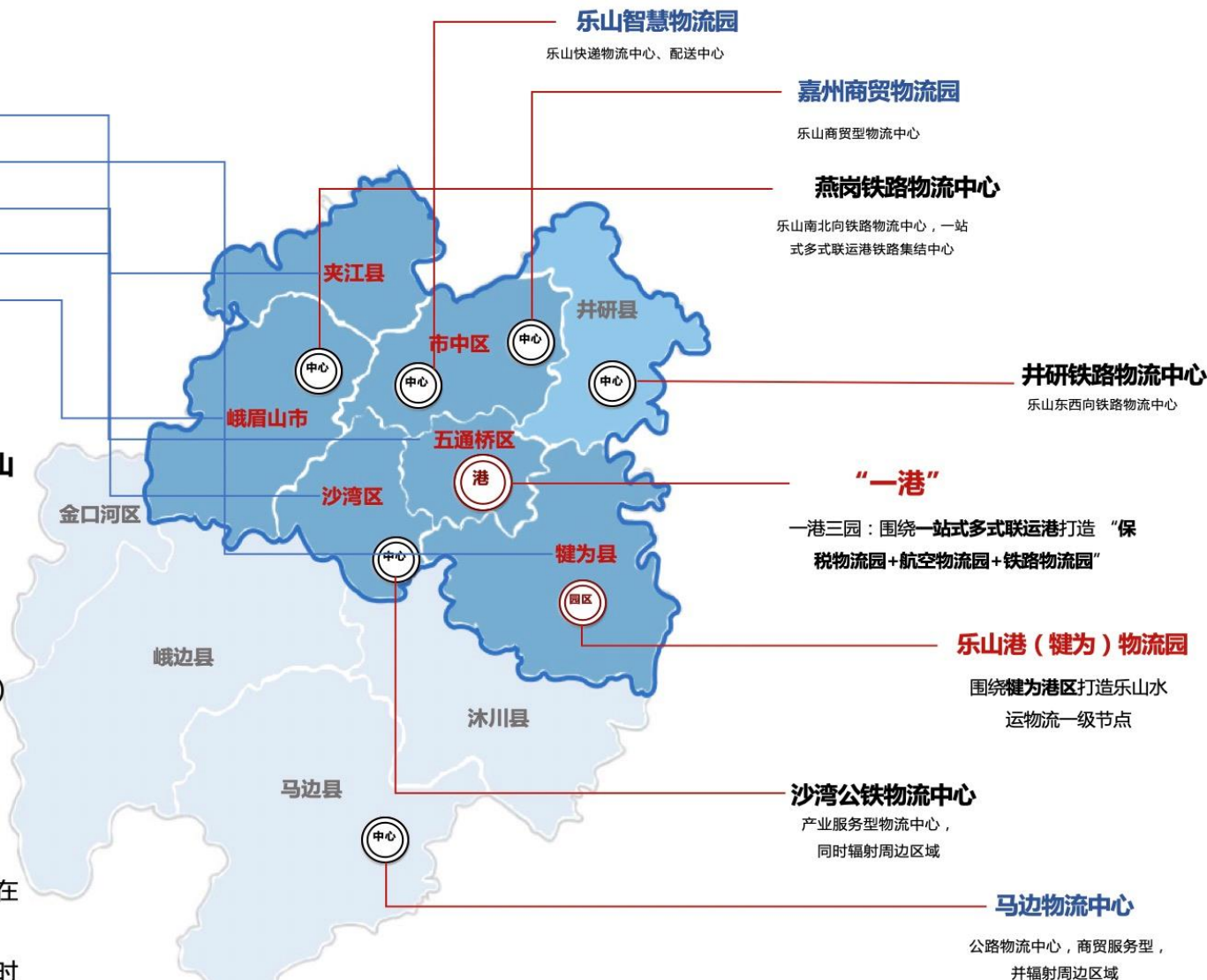
货运分布重点是在以下6地，货运量占乐山全部货运比例90%：

- 市中区：33%（消费品、先进材料）
- 五通桥区：11.5%（化工品、多晶硅）
- 沙湾区：10%（铁矿、钒钛磁产品）
- 峨眉市：20.9%（水泥沙石类、饮料）
- 夹江县：11%（陶瓷、瓷砖类）
- 井研县：3.6%（农副产品）

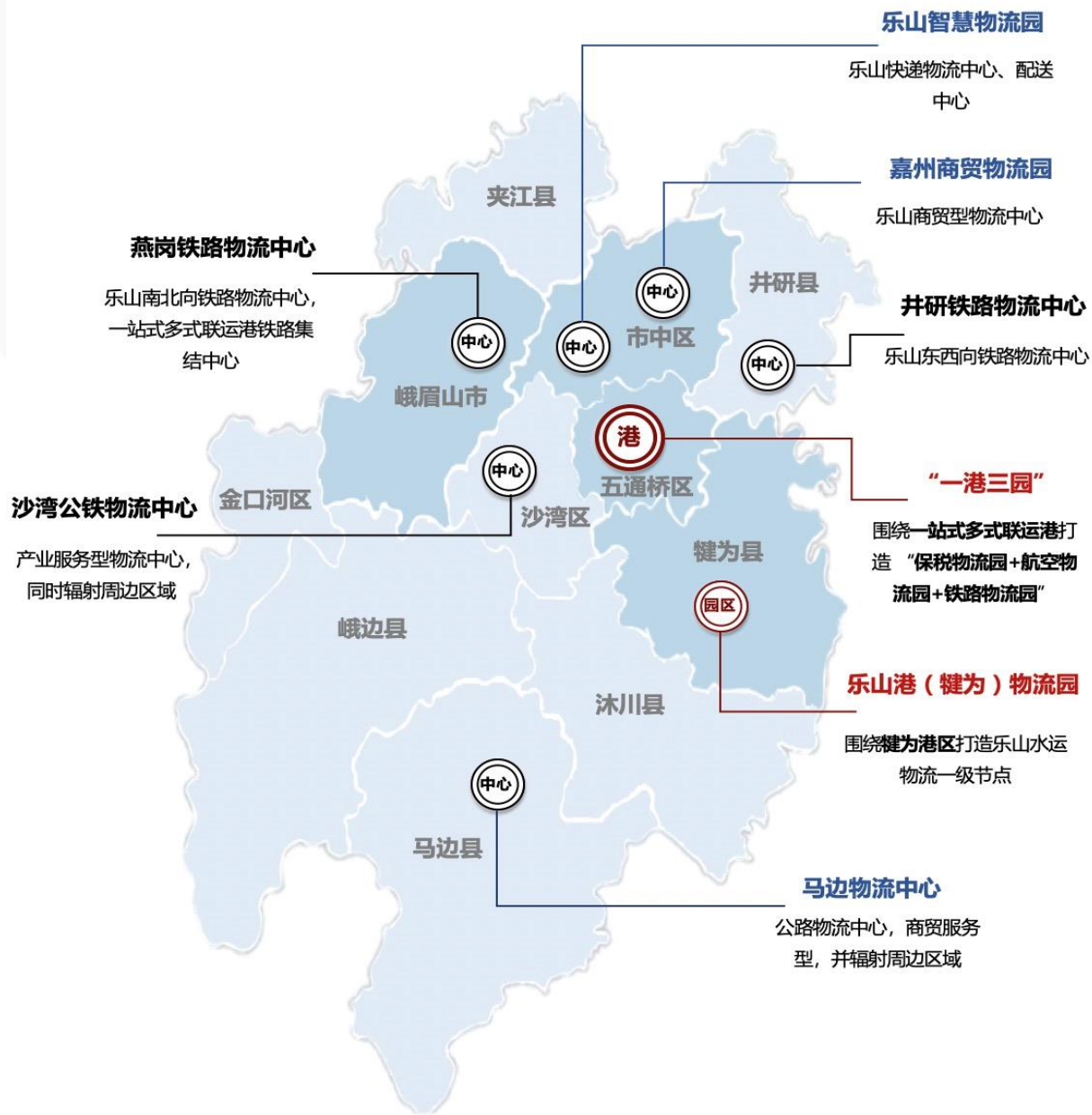
区域交通网络的分布情况：

- 铁路：南北向的成昆、新成昆铁路；东向正在规划的连乐铁路；西向规划的乐雅铁路。
- 公路：“一环九射两纵横”的高速网络，同时正在规划天府大道的延长线，从黑龙潭到井研。

乐山物流节点：“一港一园、六中心、N服务站”



布局多层次、多功能物流节点 | 总体布局



“一港一园、六中心、N服务站”

一级节点

- ◆ 一站式多式联运港 (含三园)
 - 铁路物流园
 - 保税物流园
 - 航空物流园
- ◆ 乐山港(犍为)物流园

二级节点

- ◆ 乐山智慧物流园
- ◆ 嘉州商贸物流园
- ◆ 燕岗铁路物流中心
- ◆ 沙湾公铁物流中心
- ◆ 井研铁路物流中心
- ◆ 马边物流中心

三级节点

- ◆ N个物流服务站

布局多层次、多功能物流节点 | 乐山一站式多式联运港（一港三园区）

乐山一站式多式联运港将乐山现有的铁路场站、机场、保税、口岸资源灵活整合到一起，借助一站式多式联运港实现与成都国际铁路港、国际空港的无缝衔接、联动。强化乐山对外开放能力，同时带动本地适铁、适空产业发展。

选址依据

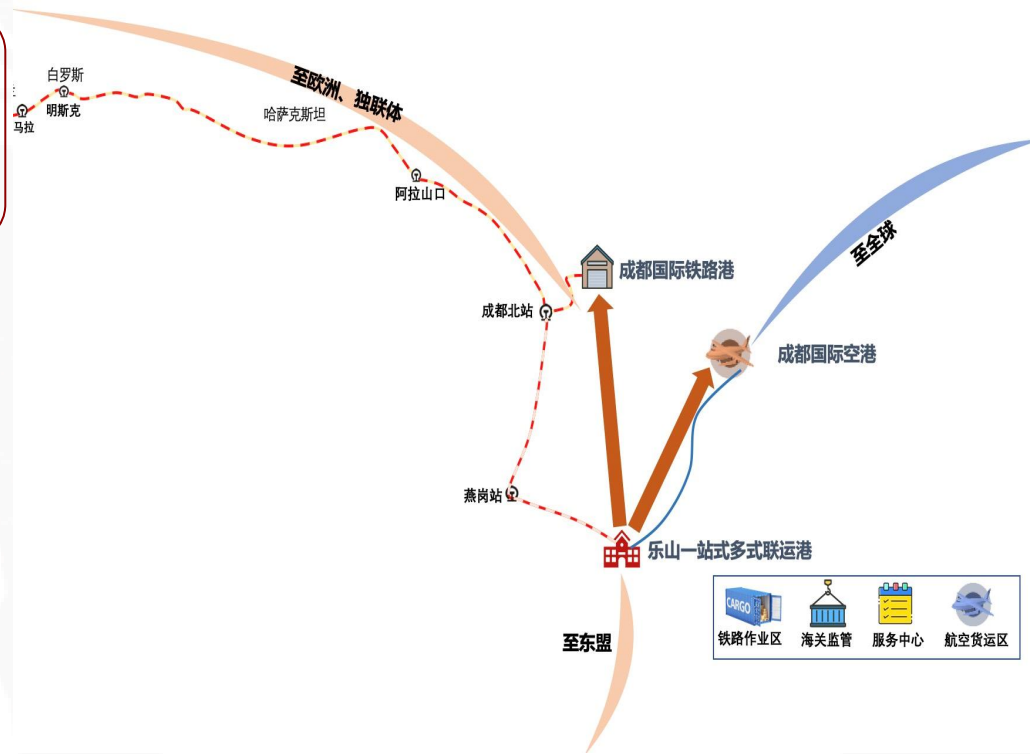
- 乐山市主要货运量集中在北部区域，尤其是“一总部五基地”所在区域
- 乐山本地产业基本都是适铁、适空货物
- 开放口岸规划设立在乐山机场

设立目的

发展新引擎 开放新支点

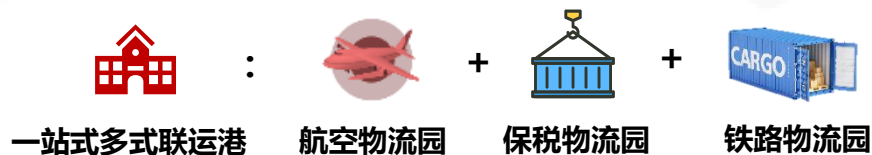
项目定位

乐山现代物流业发展核心引擎
成乐一体化核心工程
成渝地区物流开放新支点
“一带一路”临空适铁产业生态圈



- 打造多式联运中心是乐山实现物流战略性发展，成为成渝开放型物流新支点的最强抓手。
- 是乐山提升国际开放能力，强占区域物流经济发展先机的最强举措。
- 是改善乐山营商环境，提升产业聚焦，提升乐山企业吸引力的基础动力。
- 是现阶段乐山提升物流基础能力的最优方式、最强引领，是核心、重点工程。

一站式多式联运港：含三园区



布局多层次、多功能物流节点 | 乐山港（犍为）物流园

乐山港犍为港区作为乐山港核心港区，是连接成都平原经济区和长江经济带的核心港口；依托犍为港区，建设乐山河港一级物流节点，打造成为成都平原经济区水运枢纽港口。

选址依据

- 犍为周边的土地资源条件较好；
- 乐山岷江航道升级，升级之后水位条件最好；
- 犍为港区是乐山港核心港区，规划建设30个以上千吨级泊位；
- 犍为的辐射能力较强，能较多的辐射到三县一区等地区。

项目规划

- 规划面积：300-500亩
- 预计投资金额：5.1-8.5亿元

设立目的

集聚产业 联结共赢

项目定位

成都平原经济区水运枢纽港口

成都平原经济区和长江经济带的联结枢纽

项目意义

- 助力产业升级：增强成都平原经济区和长江经济带通过长江流域的联结性，吸引相关企业在乐山落地，形成集聚效应。
- 带动成都融入长江经济带：通过水运使成都平原经济区更好的融入长江经济带，协同发展。

港区	作业区	规划定位	物流定位
沙湾港区	月咀岩作业区	沙湾港区水上门户码头	散货转运中心
	顺和作业区	山湾港区综合货运作业区	散货转运中心
嘉州港区	老江坝作业区	水上旅游集散中心	旅游观光集散中心
	杜家常旅游客运作业区	水上救助中心和嘉州港区旅游休闲码头	
五通桥港区	桥沟作业区	五通桥区新工业基地和井研县原材料、产成品提供运输中转服务	散货码头，散货集散中心
犍为港区	文碧村作业区	犍为港区综合作业区	散货转运集散中心
	高石坝作业区	大型综合货运作业区	成都平原经济区水运枢纽港口； 成都平原经济区和长江经济带的联结枢纽



布局多层次、多功能物流节点 | 燕岗铁路物流中心

依托燕岗站的基础优势，强化其铁路物流功能，成为乐山一站式多式联运港的有力支撑，支持与成都国际铁路港联动，增强乐山铁路的对外辐射能力，将燕岗站打造成为成昆铁路上重要的货运节点。

选址依据

- 燕岗站具备挂摘编组作业功能
- 燕岗站对峨眉山周边区县的货物有辐射能力
- 燕岗铁路口岸正在申报中

项目位置



设立目的

增强对外辐射 支撑多式联运

项目定位

乐山多式联运港重要支撑点
乐山对外开放窗口之一
成昆铁路上重要的货运节点

项目意义和规划

- ✓ 提升乐山南北向铁路通道服务能级
- ✓ 推动乐山与成都国际铁路港的联动
- ✓ 增强乐山对外开放能力
- ✓ 规划面积：200亩
- ✓ 预计投资金额：3.2亿元

燕岗铁路物流中心

地理位置

峨眉山桂花桥镇燕岗火车站附近

交通条件

铁路：紧邻成昆铁路燕岗站、九里站；公路：紧邻乐汉高速、S103

物流功能

主要服务于峨眉山市、支持乐山适铁产业发展，支持多式联运中心发展

乐山智慧物流园以行业整合、货源集中为主要目的，在已规划的物流园基础上，突出快递集散物流中心的定位，将乐山快递物流中心打造成乐山快递的一级节点。

选址依据

- 乐山现无快递集散物流中心，各区市县快递的集散地在成都，快递企业分布分散，且需在每个区域设立分拨中心。
- 70%的快递收派集中在市中区、峨眉山市及夹江县，其中市中区快递收派量占比约为45%，这三个区县对快递物流需求较大。

设立目的

规范行业 集中货源

乐山市快递物流集散分拨中心

乐山智慧物流示范基地

快递物流服务平台

项目定位

项目意义和规划

- ✓ **对企业的优势：**利于设备共享与平台建立，且无需在每个区域布局分拨中心，提高效率的同时降低企业成本
- ✓ **对政府的优势：**便于政府监管，规范行业
- ✓ 规划面积：600亩
- ✓ 预计投资金额：10亿元

项目规划



智慧物流园致力于发展公路货运，优化调整运输结构，积极推进多式联运，推动现代物流业与电商服务、农副产品贸易深度融合、联动发展，加快实现快递物流行业的转型提升。

嘉州商贸物流园以提供高质量的配送服务为目的，规划在乐山商贸业最发达的市中区布局综合配送中心。在已规划的嘉州商贸物流园基础上，突出商贸业配送中心的定位，将嘉州商贸物流园打造成乐山商贸配送的一级节点。

选址依据

- 现有商贸基础设施无法满足日益增长的消费需求 and 城市发展建设
- 嘉州商贸物流园定位汽车后市场产业链、西南地区旅游商品交易中心和智慧物流中心

设立目的

服务商贸 共同配送

乐山市商贸物流配送中心

乐山商贸物资集散中心

西南地区旅游商品交易中心

项目定位

- ✓ **整合资源**：开展共同配送，整合城配资源
- ✓ **促进商贸产业发展**：服务于商贸企业，提供高质量、低成本的物流服务，促进当地商贸业高质量发展
- ✓ **促进旅游业发展**：为乐山旅游业提供高质量服务，提升旅游业发展能级
- ✓ 规划面积：615亩
- ✓ 预计投资金额：10.5亿元

项目意义和规划

项目规划



嘉州商贸物流园立足嘉州地区、辐射攀西地区，以供应链集成、区域物流总部、城市配送、物流科技为产业链。整合物流资源，以科技运用为支撑，以智能化配送为特色，以各种大型专业市场的空间集聚为主形成。

布局多层次、多功能物流节点 | 沙湾公铁物流中心

考虑到沙湾站的到发量、当地不锈钢产业园和龙头企业，以及对“三县一区”的辐射能力，规划在铁路沙湾站布局一个二级节点，以服务沙湾当地需求为主，同时辐射“三县一区”的工业、商贸企业。

选址依据

- 铁路沙湾站到发量居全市首位
- 当地不锈钢产业的原材料和成品都适合通过铁路运输
- 马边的磷矿在沙湾站发出

项目区位



设立目的

内服务

外辐射

项目定位

沙湾综合物流中心

“三县一区”物资集散地

项目意义和规划

- ✓ 降成本：整合不锈钢产业园物流需求，提升当地物流服务水平，降低企业成本
- ✓ 服务“三县一区”：为“三县一区”的工业和商贸品物流需求提供服务
- ✓ 规划面积：200亩
- ✓ 预计投资金额：3.2亿元

根据规划，未来井研将成为连接乐山与成都、联通乐山东西向物流的重要公铁物流节点，故规划在连乐铁路高滩站设立井研公铁物流中心，以服务乐山东西向的产业物流为主。

选址依据

- 成都天府大道南延线将延伸至井研县
- 联通乐山东西向货运通道的连乐铁路规划在井研设置高滩站和马踏站
- 未来井研县将“改县设区”

项目区位

设立目的

连接成乐

联通东西

项目定位

井研综合物流中心
乐山东西向重要的物流中心

项目意义和规划

- ✓ **连接成乐**：通过天府大道南延线，使成都和乐山之间的物流流通更便利
- ✓ **联通东西**：依托连乐铁路带动乐山东西向货运，将井研公铁物流中心打造成乐山东西向物流中重要的物流节点
- ✓ 规划面积：200亩
- ✓ 预计投资金额：3.2亿元



马边有丰富的农产品和磷矿资源，但受制于物流基础设施薄弱等原因，大量货源外流；考虑到产业发展需求和马边的区位优势，规划在马边设立综合物流中心，以服务当地和周边地区为主。

选址依据

- 马边有丰富的农产品资源和磷矿资源
- 马边对小凉山地区有辐射能力

项目区位

设立目的

集聚货源

增强辐射

项目定位

马边综合物流中心 小凉山地区物资集散地

- ✓ **集中当地货源：**马边本身有丰富的农产品资源和磷矿产品，受制于物流条件，现阶段马边的货物在乐山多个区域集散（沙湾、犍为、峨眉）。通过物流中心的建设，可以集中当地货物，从而降低企业物流成本
- ✓ **吸收小凉山地区货源：**依托马边的区位优势和物流中心的建设，吸引小凉山货物，将马边物流中心打造成小凉山地区货物的集散地
- ✓ **增强辐射：**依靠货源的集中，推动马边物流中心对小凉山地区的辐射能力
- ✓ **规划面积：**200亩；**预计投资金额：**3.2亿元



农产品产地、货运量分布

- 峨眉山市：茶叶、饮料、蔬菜
- 犍为县、沐川：林竹、茶叶
- 井研：柑橘、养殖
- 市中区：特色美食、旅游食品

农产品及食品流入流出不仅与农业生产、加工产业发展相关、还与人口流量、聚集量、旅游业有关。

乐山农产品流入及流出量重点是在以下：

- 市中区：7%
- 犍为县、沐川及马边区域：8%
- 峨眉市：55%
- 井研县：25%

乐山冷链物流节点：“一园、三中心”

乐山冷链物流园

由西部冷链物流园及拟规划的食品加工产业园组成，打造乐山冷链一级节点，支持当地产业发展，加强对外辐射力

峨眉冷链物流中心

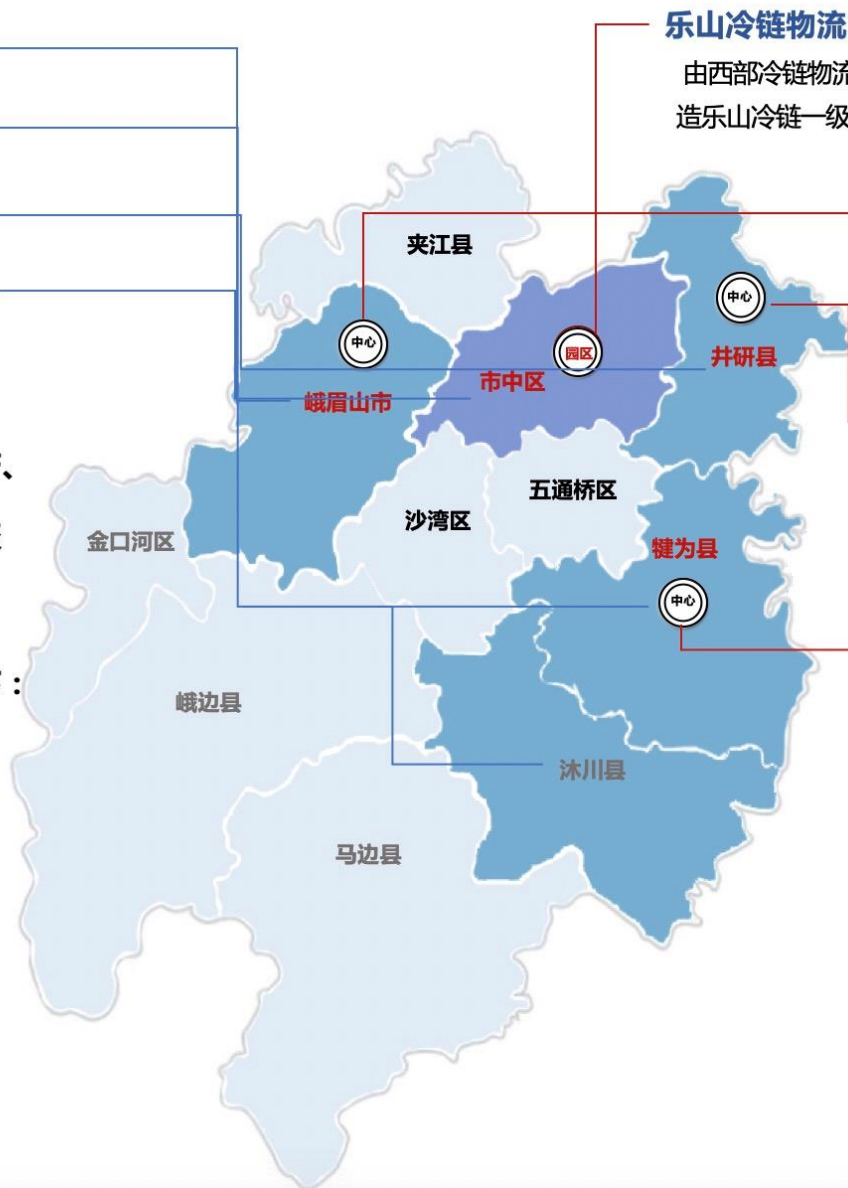
周边区域冷链产品集散、冷链仓储和加工

井研冷链物流中心

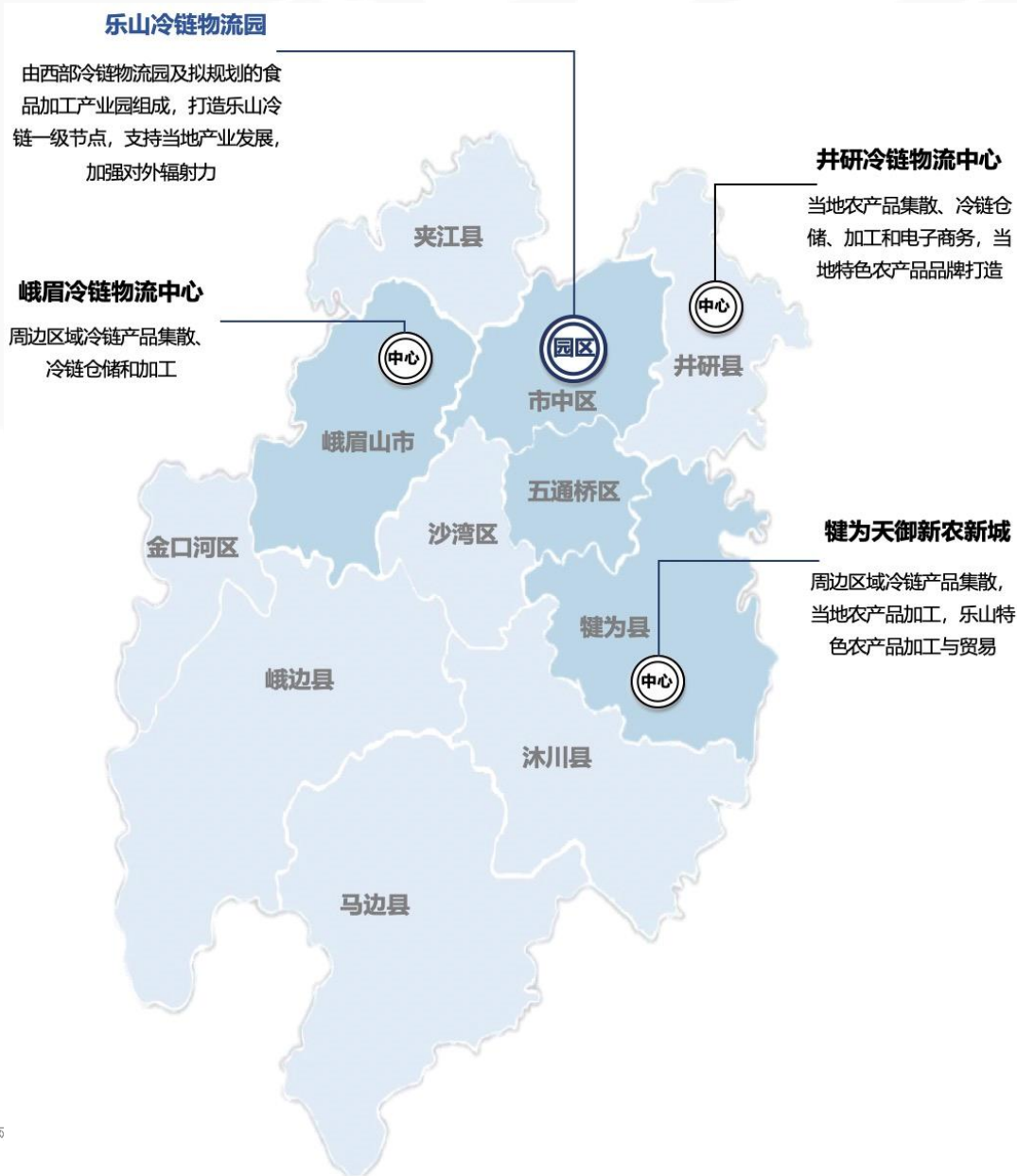
当地农产品集散、冷链仓储、加工和电子商务，当地特色农产品品牌打造

犍为天御新农新城

周边区域冷链产品集散，当地农产品加工，乐山特色农产品加工与贸易



布局多层次、多功能物流节点 | 冷链节点总体布局



“一园区、三中心、七服务站”

一园区

◆ 乐山冷链物流园

三中心

- ◆ 井研冷链物流中心
- ◆ 峨眉冷链物流中心
- ◆ 犍为天御新农新城

七个服务站

- ◆ 夹江冷链服务站
- ◆ 沙湾冷链服务站
- ◆ 五通桥冷链服务站
- ◆ 沐川冷链服务站
- ◆ 马边冷链服务站
- ◆ 峨边冷链服务站
- ◆ 金口河冷链服务站

一级节点主要为当地产业服务。在乐山“4+1+N”现代产业体系中，食品饮料产业的发展需要依托高质量的冷链物流服务。在原乐山西部冷链物流园（中农城）的规划基础上，强化冷链一级节点的定位，加强对外辐射力。

选址依据

- 已有项目中农城，定位为大型冷链商贸综合体
- 中农城的区位优势 and 交通优势明显，具备内外辐射性
- 拟规划一加工中心

设立目的

助力产业 保障民生

乐山冷链产品集散地

乐山农产品交易中心

乐山农产品应急储备中心

项目定位

- ✓ 推动乐山食品饮料产业发展，增强对外辐射能力
- ✓ 集中需求，为乐山本地和攀西、川南的中小型农贸企业提供交易场所
- ✓ 从流通源头上把控食品安全，保障民生需求
- ✓ 依托自身冷链基础设施和区位优势，打造乐山最大的农产品应急储备中心
- ✓ 规划面积：1500-2000亩；预计投资金额：30亿元

项目意义和规划

冷链需求

➤ 冷链仓储有需求

根据乐山市2020年主要农产品产量和民生消费量，考虑不同品类的周转次数、存储系数、存储利用率，乐山目前需要冷库65.08万立方米，冷链物流量196.5万吨，现有冷库不能满足需求。

➤ 冷链物流成本高

缺少本地冷链第三方物流公司，冷藏车多为成都外调车辆，且返空问题严重，乐山-成都单程的冷链运输，企业需支付双边费用。

➤ 冷链加工和贸易发展程度低

从“贸易-加工-物流”冷链产业链来看，乐山冷链产业在加工和贸易两个方面发展比较薄弱，缺少大型食品加工产业园和农产品批发交易中心。

项目规划

依托全福街道西部冷链物流园及拟规划的食品加工产业园打造**乐山冷链产业枢纽型物流项目**，打造集冷链贸易、冷链加工、冷链物流为一体的冷链物流枢纽，为乐山特色食品外销赋能，融合美食直播产业，支持主导产业“食品饮料”高质量发展。

布局多层次、多功能物流节点 | 井研冷链物流中心

井研县是乐山重要的农产品产地，并有特色农产品“晚熟柑橘”。乐山超4成农产品流出量来自井研县，故规划布局井研冷链物流中心，主要为井研当地农产品提供冷链仓储、物流、加工和电子商务服务，并辐射五通桥区。

选址依据

- 井研为乐山主要的农产品产地，并有特色农产品“晚熟柑橘”
- 井研有多家大型农副产品加工企业，企业基础好

项目区位



设立目的

流量集中 打造品牌

项目定位

井研农产品集散地
井研农副产品加工中心
井研特色农产品品牌化中心

项目意义和规划

- ✓ 集中物流需求，降低物流成本
- ✓ 为井研当地农产品提供集中加工区域，增强产品竞争力
- ✓ 推动井研特色农产品的品牌化打造
- ✓ 规划面积：500亩
- ✓ 预计投资金额：11亿元

峨眉本地农产品资源丰富，且对周边区县的优势农产品有吸收辐射能力，规划在峨眉布局冷链物流中心，以冷链仓储、加工为主要功能，并辐射夹江县、峨边县和金口河区。

选址依据

- 峨眉山市有农业基础优势，尤其是茶叶、蔬菜和中药材方面具有产地优势
- 依托交通，峨眉山市具备辐射夹江县、金口河区和峨边县的能力

项目区位



设立目的

流量集中 提升服务

项目定位

峨眉及周边区域特色农产品加工中心

峨眉及周边区域农产品集散地

- ✓ 整合农产品流通需求，降低物流成本
- ✓ 为峨眉及周边区域提供冷链物流服务：
- ✓ 提高农产品流通效率，增强对外辐射能力。通过冷链仓储，对部分农产品实行错峰上市策略，提高农民收入
- ✓ 为峨眉及周边区域的农产品提供加工服务：
- ✓ 在冷链物流中心布局农产品加工区，为当地和周边区域的农产品提供加工服务
- ✓ 规划面积：300亩；预计投资金额：6.6亿元

项目意义和规划

犍为已建的天御新农已初步形成对马边和沐川特色农产品的吸收辐射能力，并布局特色农产品加工和贸易功能。故规划天御新农为乐山冷链二级节点，为犍为、沐川和马边的农产品提供冷链仓储、物流、加工、贸易服务。

选址依据

- 犍为天御新农新城定位为川西南标准化生鲜农产品批发、茉莉花茶加工示范园区与川西南茶城、农村电商与品牌孵化中心
- 天御新农已初步形成对马边和沐川特色农产品的吸收辐射能力

项目区位



设立目的

增强辐射 聚集产业

犍沐马农产品集散地

犍沐马农产品加工中心

犍沐马特色农产品交易中心

项目定位

- ✓ 吸引沐川和马边的农产品在此中心集散，增强天御新农对沐川和马边的辐射能力
- ✓ 聚集犍沐马地区的优势农产品，打造交易平台，增强影响力
- ✓ 降低犍沐马区域农产品的物流成本，并通过集聚效应，增加农民收入
- ✓ 规划面积：168亩；预计投资金额：4.5亿元

项目意义和规划



三、强化对外国际通道建设

乐山市目前难以发展独立的对外国际通道，主要依托于周边现有的通道资源，连入国际通道，不断拓展辐射范围，构建与国内、国际城市的贸易体系。

乐山对外通道基础

- 乐山的通道建设不容乐观，难以建立独立的对外通道。需要利用、依托周围已有的通道
- 现阶段乐山市航空、铁路通道建设主要依靠成都已有的通道资源，加快融入国际对外通道。
- 乐山市水运通道主要通过乐山港-宜宾港。

周边现有通道资源

- 目前成都航空和铁路可以联通东盟、欧盟，并且具有开放口岸功能，拥有多个品类的海关指定监管场地。
- 通过乐山港-宜宾港，在宜宾港换装再进入**长江级航道**。出口货物最终在上海出海。

近期规划 依托周边现有通道资源进入国际通道，加强国际通道建设

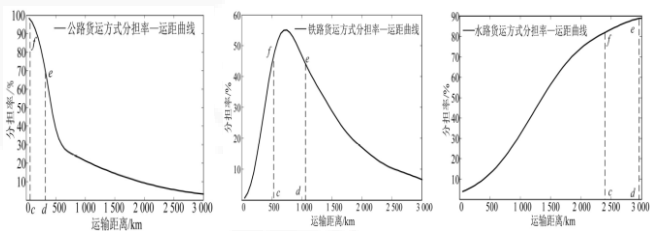
- 加强与周边现有通道的联系，积极融入国际经济通道；
- 加快建设多式联运物流枢纽中心，合理利用不同运势方式的优势，降低成本；
- 利用上海丰富的航海货运资源，增强对外贸易的能力；
- 与青白江共享现有成都国际铁路港铁路资源、通道资源，连入“一带一路”、西部陆海新通道。

远期规划 依托贸易、产业辐射能力，开通优势路线

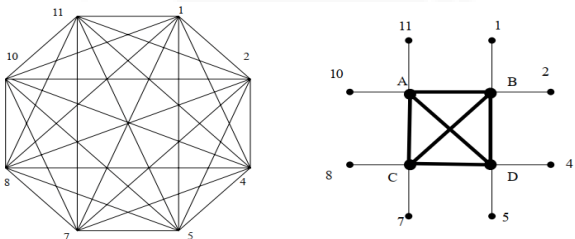
- 通过不断拓展辐射范围，提高贸易、产业能力后，逐步开通与产业、农业发达城市的专线。
- 努力拓展对外贸易能力，提高集聚效应，打造成大型多式联运物流枢纽。

乐山市对外国际物流通道网络的构建以轴辐式网络理论为重要依据，提出由物流节点筛选、运输方式分析、轴辐式物流网络分析最后构建以多种运输方式组合形成的物流网络。

1 运输方式分析



> 从运输成本和运输距离两个方面对公路、铁路、水运等运输方式的经济运输距离进行分析。



> 参考轴辐式理论，构建由主枢纽、协同枢纽、重要节点构成的通道网络结构，提高资源利用率，降低单位运输成本，充分发挥干线通道规模效应。

2 物流节点筛选

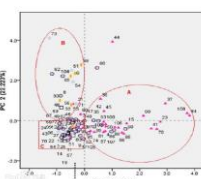
初始名单



城市	省市自治区
重庆	重庆市
成都	四川省
防城港	广西壮族自治区
贵阳	贵州省
南宁	广西壮族自治区
西安	陕西省
.....

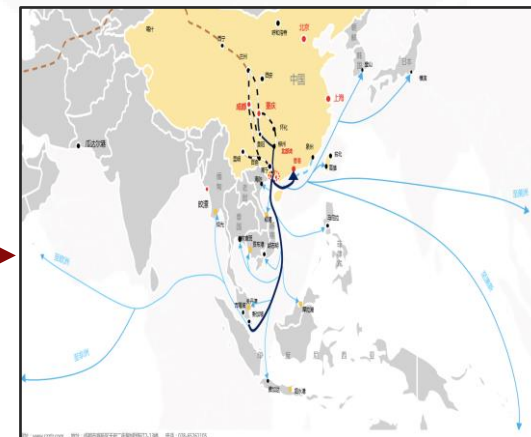
> 参考《国家物流枢纽布局和建设规划》等国家层面规划，结合西部地区各城市经济发展水平筛选出70个主要节点城市。

最终名单



> 构建由经济水平、枢纽地位、物流业总产值等指标构成的综合评价体系，对初始节点名单综合评估筛选出40个主要节点城市

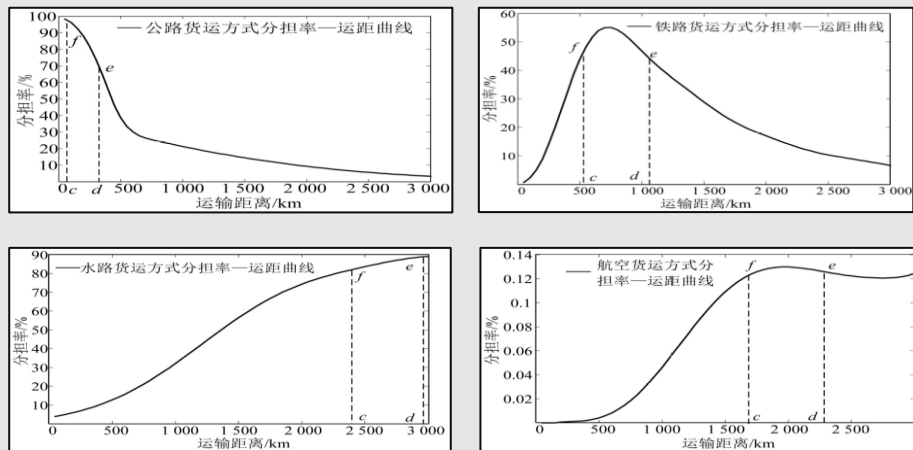
4 通道构建



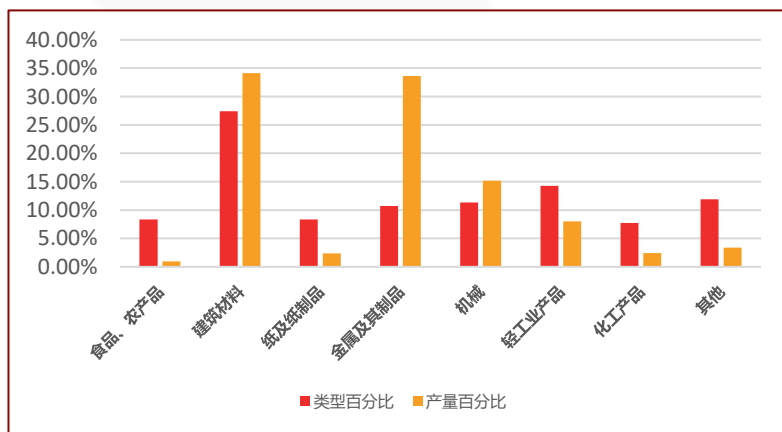
> 确定不同通道路径的运输模式并构建形成国际铁海空联运通道。

结合不同运输方式在成本、时间、货品和灵活性等方面的差异，结合乐山市产成品的特点，进一步明确乐山市现代物流体系通道网络建设要以铁路通道作为重要切入点。

运输方式分担率



乐山产成品分析



乐山市的产成品建筑材料的类型最多，金属及其制品的产量最大，结合不同运输方式的特性，分析如下：



铁路运输

- > 运输准确性和连续性较强，运输规模较大。
- > 运输总成本中固定费用占比较高（一般占60%），收益随运输业务量的增加而增长，平均成本低于汽运；
- > 铁路运输是目前主要发展的运输方式，且向南可到东盟地区，向西可以深入欧洲大陆。



水运

- > 单次运量较大，可以达到30万吨和40万吨；
- > 水运运距较长，但是运输速度较慢；
- > 由于乐山的地理因素限制，水运只能靠岷江到达宜宾港，然后经长江从上海出海。



公路运输

- > 适应性强，载重吨位灵活，实现“门到门”服务；
- > 公路运输载重量小，行驶阻力比铁路大9~14倍，运输成本仅低于航空；
- > 作为主要辅助运输方式，辅助其他运输方式进行长途运输中的转运部分。



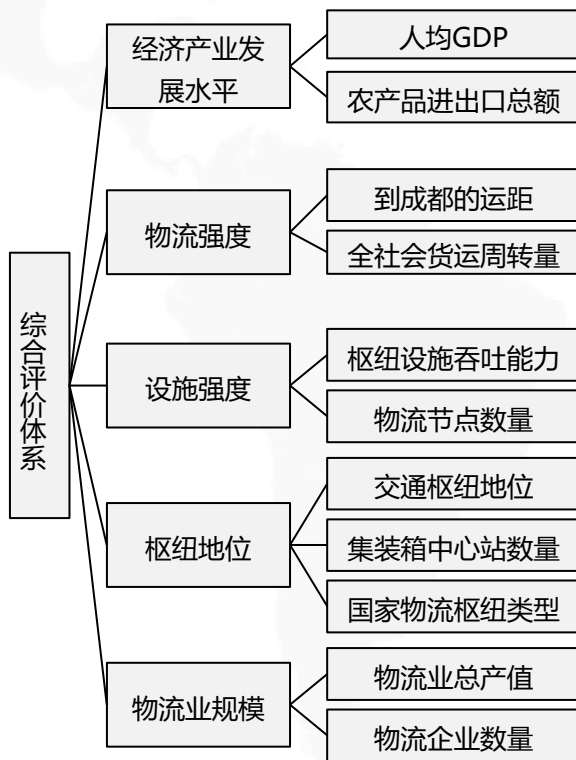
航空运输

- > 运输时效性强；
- > 运输成本高，主要服务于时效性要求高、货物价值高等特征货物；
- > 结合乐山产品构成，适合发展东南亚和日韩地区。

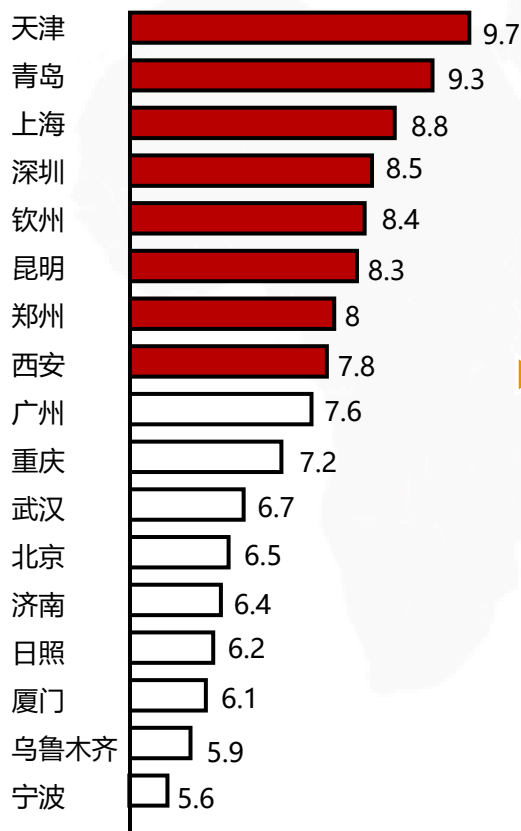
构建由经济发展水平、物流强度、设施强度、枢纽地位和物流业规模5项指标构成的综合评价体系，综合打分得到天津、青岛、上海、深圳、钦州、昆明、郑州、西安8个城市，作为国内枢纽节点，连接国内主要经济圈。

◆ 评价体系

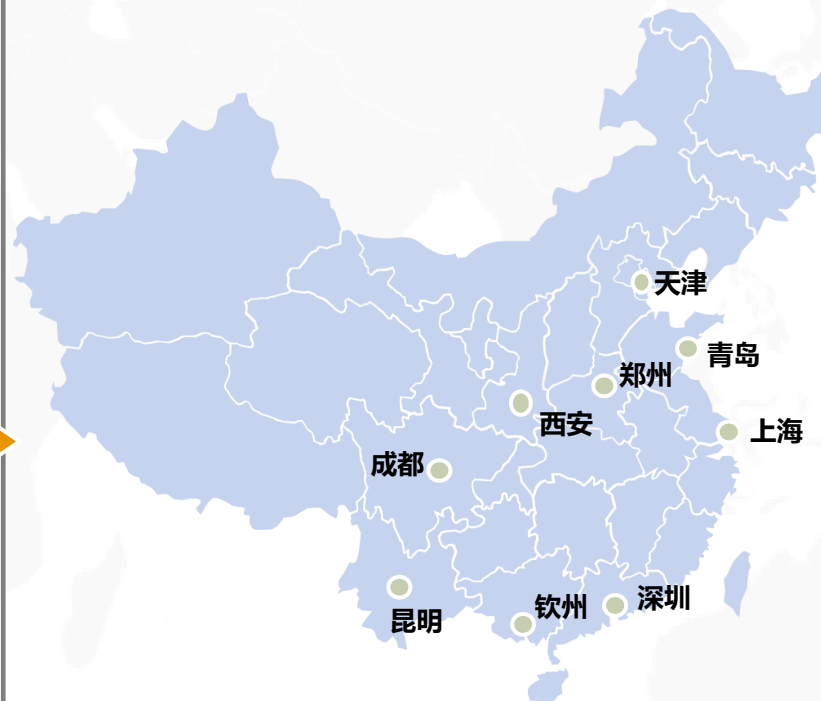
➢ 针对经济发展水平、物流强度、设施强度、枢纽地位和物流业规模进行打分，各赋20%的权重得到综合得分。



◆ 综合评分情况



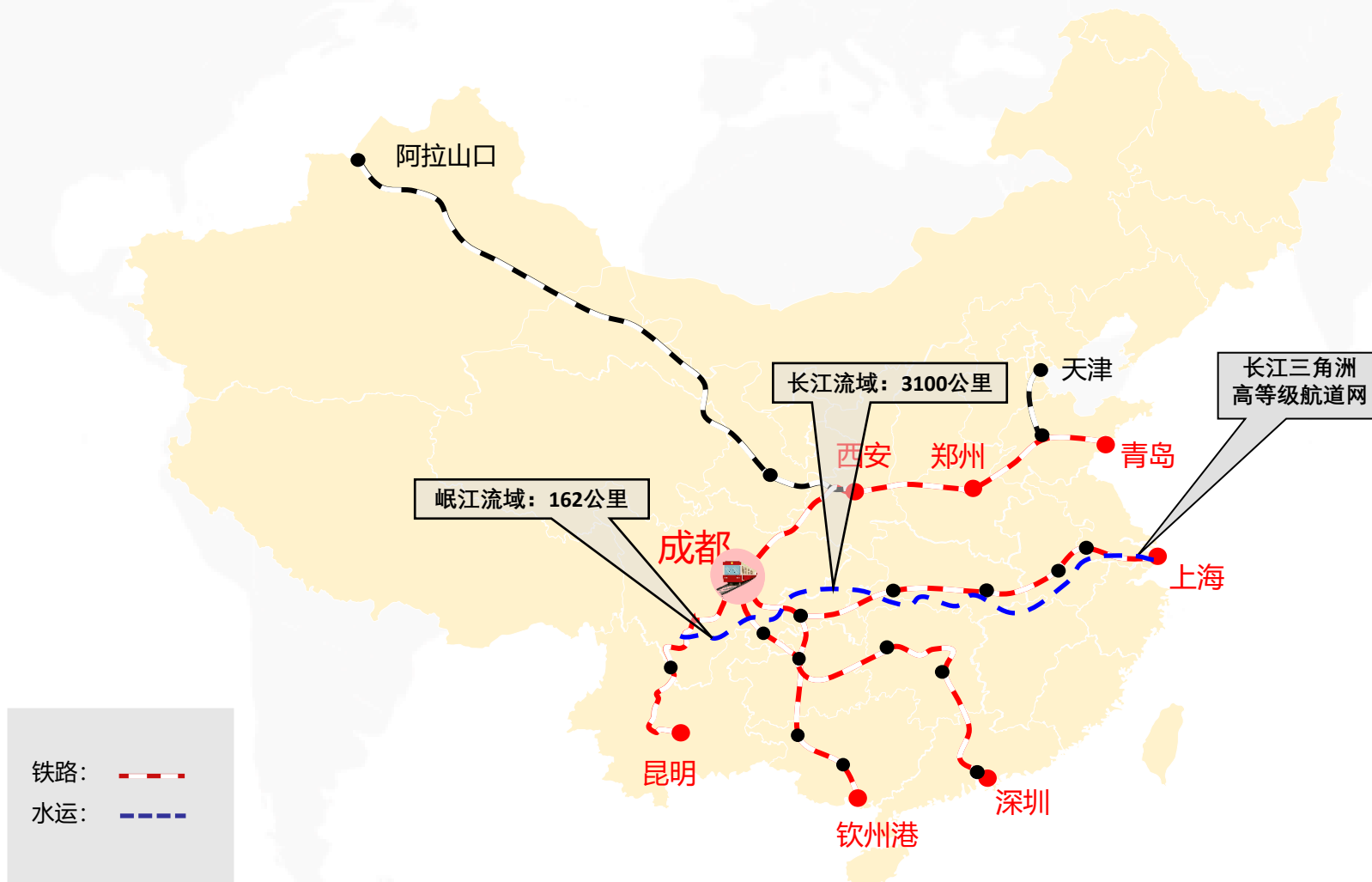
枢纽节点筛选结果



- 国内则选择天津、青岛、上海、深圳、钦州、昆明、郑州、西安8个城市为枢纽节点，作为连接国内主要经济圈的载体，同时作为联接日韩、欧洲、中亚、东盟等海外地区的中转节点，开展空铁水多式联运。
- 选择其腹地重要产业型城市作为一、二级节点。

强化对外国际通道建设 | 铁路线路规划（国内）

以成都、青岛、上海、深圳、钦州、昆明、郑州、西安8个城市为枢纽节点，主要依托成都通过铁路连接国内主要经济圈，以各个城市来往的航空航线作为辅助，同时水运利用长江河道连通至上海，来加强和完善物流网络。



强化对外国际通道建设 | 铁路线路规划 (国内)

铁路作为主要的运输方式，形成8条干线+多条支线的国内线路，完善国内铁路物流网络，实现资源优化配置和规模效应，全面提升乐山的物流通达能力。

枢纽节点	一、二级节点	运行现状	运行时间	分拨配送范围
成都	遂宁、南充、泸州、宜宾、万州等	拟在10月底试运行	4小时	西南地区
上海	武汉、宁波、苏州、昆山、无锡、杭州、义乌、台州、金华等	拟通过成都国际铁路港与上海港建立合作联系，干线建设中	78小时	长三角经济圈
深圳	广州、东莞、珠海、佛山、惠州、中山、港澳等	拟通过成都国际铁路港与广州建立合作联系，	55小时	珠三角地区
钦州	南宁、米易、凭祥、防城港、北海、柳州等	拟通过成都国际铁路港与钦州建立合作联系，	55小时	北部湾地区
青岛	天津、济南、彭州、北京	拟通过成都国际铁路港与青岛港、天津港建立合作联系，干线建设中	3-4天	华东地区、京津冀和山东半岛
西安、郑州	开封、汉中、咸阳、宝鸡、延安、兰州、乌鲁木齐等	拟通过成都国际铁路港与西安建立合作联系，	1-2天	西北地区、华中地区
昆明	磨憨-磨丁、大理、瑞丽等	拟通过成都国际铁路港与昆明建立合作联系	3天	西南及北部湾地区

根据乐山产业特点，铁路运输作为主要的发展方式，负责南到东盟，西可深入欧洲地区。境外铁路节点重点瞄准青白江国际铁路港开行的“中欧班列(成渝)”通达地区及西部陆海新通道沿线国家和地区的重点城市。

青白江连接的境外城市名单

- 成都“7+5”国际陆海通道已联通国外26个城市，国内15个城市。通过通道建设一体化，两港共享既有的国内、国际通道资源。



北部湾主要通航城市名单

- 如今，北部湾港与100多个国家和地区的200多个港口通航，通过蓉钦班列实现成都到东盟主要港口的全覆盖。主要通航港口城市18个。



泛亚高铁总体规划

- 泛亚高铁由中老铁路、中泰铁路、泰马铁路、新马铁路组成，从昆明出发，经由越南、柬埔寨、泰国、马来西亚，抵达新加坡。



初步选定35个西向通道节点(欧盟24个, 中亚盟5个, 俄罗斯5个)。

21个南向通道节点(东盟13个, 日韩5个, 澳新3个)。

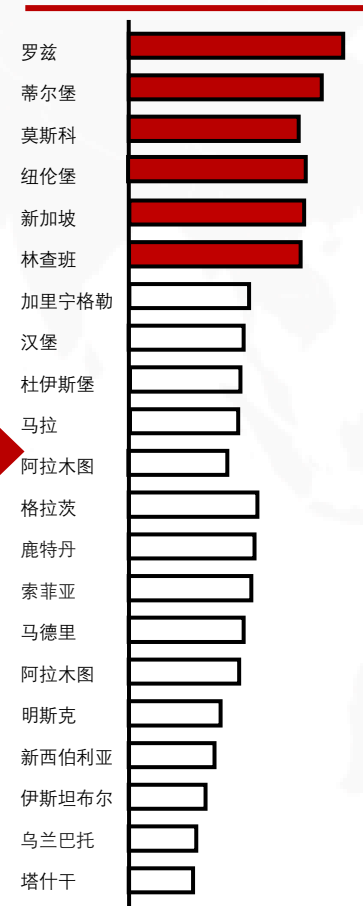
通过专家打分法从潜在市场规模、物流设施水平、腹地市场、经济发展水平四个方面对初选节点进行筛选，最终形成基本覆盖泛欧、泛亚澳新等地区的货运枢纽分级体系。

强化对外国际通道建设 | 境外铁路节点筛选

充分考虑通道上各枢纽城市的经济发展水平、腹地市场条件、所在国在主要进口产品类型、潜在市场规模、蓉欧班列是否常态化运行进行综合打分。以差异化竞争策略，合理筛选海外枢纽节点。

境外节点	所在国家	腹地市场	经济发展水平	潜在市场规模	物流产业规模	班列常态化运行	主要进口产品
罗兹	波兰	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	是	机电设备, 鞋靴、伞等轻工业产品, 纸张, 纤维, 家具, 玩具, 杂项制品
汉堡	德国	★★★★★	★★★★★	★★★	★★★★★	否	纺织品, 五金, 金属, 塑料制品, 电器家具, 高级玻璃制品, 电子和光学产品
布拉格	捷克	★★	★★	★★★	★★★	否	机电设备, 运输设备, 贱金属及制品, 塑料, 橡胶, 伞等轻加工产品
蒂尔堡	荷兰	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	是	电气机械和设备, 制药, 光学, 医疗设备, 有机化学品, 塑料和塑料制品。
吉隆坡	马来西亚	★★★★★	★★★★	★★★	★★★	否	机电产品, 贱金属及制品, 矿产品
鹿特丹	荷兰	★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★★	否	纺织品, 五金, 金属, 塑料制品, 电器家具, 高级玻璃制品, 电子和光学产品
法兰克福	德国	★★★	★★★★★	★★★★	★★★★	否	纺织品, 五金, 金属, 塑料制品, 电器家具, 高级玻璃制品, 电子和光学产品
杜伊斯堡	德国	★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★	否	纺织品, 五金, 金属, 塑料制品, 电器家具, 高级玻璃制品, 电子和光学产品
纽伦堡	德国	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★★	是	纺织品, 五金, 金属, 塑料制品, 电器家具, 高级玻璃制品, 电子和光学产品
马拉	波兰	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	否	机电设备, 鞋靴、伞等轻工业产品, 纸张, 纤维, 家具, 玩具, 杂项制品
林查班	泰国	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	否	机电产品, 矿产品, 贱金属及制品, 化工产品。
新加坡	新加坡	★★★	★★★	★★★	★★★	否	机电产品, 机械设备, 贱金属及制品, 化工产品, 光学, 医疗设备。
索菲亚	保加利亚	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★★	否	机电设备, 家具玩具, 贱金属及其制品
格拉茨	奥地利	★★★	★★★	★★★	★★★	否	机电产品, 家具玩具, 贱金属及其制品, 纺织品及原料, 化工产品
伊斯坦布尔	土耳其	★★★	★★	★★★	★★★	否	机电产品, 纺织品及原料, 化工产品
莫斯科	俄罗斯	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	是	鞋, 包, 轻工业制品, 食品, 玩具, 工程机械, 电子设备, 轻工业加工设备
加里宁格勒	俄罗斯	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	否	鞋, 包, 轻工业制品, 食品, 玩具, 工程机械, 电子设备, 轻工业加工设备
新西伯利亚	俄罗斯	★★	★★	★★	★★	否	鞋, 包, 轻工业制品, 食品, 玩具, 工程机械, 电子设备, 轻工业加工设备
卢森堡	卢森堡	★★★	★★★★	★★	★★	否	机电设备, 机械设备, 塑料橡胶, 光学, 钟表, 医疗设备, 纺织品及原料
叶卡捷琳堡	俄罗斯	★★★★	★★★★	★★	★★	否	鞋, 包, 轻工业制品, 食品, 玩具, 工程机械, 电子设备, 轻工业加工设备
乌兰巴托	蒙古	★★	★	★★	★★	否	电子产品, 生活用品
阿拉木图	哈萨克斯坦	★★★★	★★★★	★★★	★★★	否	机电产品, 纺织品, 玩具, 家具, 鞋靴, 食品
努尔苏丹	哈萨克斯坦	★★★★	★★★	★★★	★★★	否	机电产品, 纺织品, 玩具, 家具, 鞋靴, 食品
塔什干	乌兹别克斯坦	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	否	机械设备, 汽车及配件, 黑色金属及制品, 电气设备, 食品, 能源, 制药, 木材, 化工产品

综合得分情况



西向通道最终枢纽节点名单

- 罗兹
- 蒂尔堡
- 莫斯科
- 纽伦堡
- 新加坡
- 林查班

部分展示

基于“轴辐射”理论，从枢纽（轴）节点展开，选择其腹地区域重要的物流枢纽及产业聚集城市为一、二级节点，构建由6个枢纽节点、17个一级节点以及28个二级节点组成的三级物流节点网络，辐射整个欧洲、中亚、东盟、东亚等地区。

枢纽节点

- 多条国际铁路干线交汇，或国际重要物流枢纽
- 腹地市场辽阔，强大的辐射能力
- 物流功能完善，高度开放，服务能力强

方向	枢纽节点	辐射范围
西向	罗兹(波兰)	辐射中欧、东欧地区
	莫斯科	辐射俄罗斯及独联体
	蒂尔堡	辐射西欧、环大西洋
	纽伦堡	辐射中欧、南欧
南向	新加坡	辐射印整个东盟
	林查班	辐射湄公河区域、中南半岛

一级节点

- 区域重要的物流枢纽
- 国际重要的物流产业聚集区

方向	一级节点
西向	<ul style="list-style-type: none"> • 加里宁格勒（俄罗斯），俄罗斯及北欧节点 • 汉堡（德国），北欧及中欧节点 • 杜伊斯堡（德国），中欧节点 • 马拉（波兰）东欧节点 • 阿拉木图（哈萨克斯坦），中亚节点 • 格拉茨（奥地利），中欧及南欧节点 • 鹿特丹（荷兰），西欧及环大西洋节点 • 明斯克（白俄罗斯），独联体节点 • 索菲亚（保加利亚），南欧节点 • 马德里（西班牙），中欧及西欧节点 • 米兰（意大利），南欧节点
南向	<ul style="list-style-type: none"> • 胡志明（越南）泛亚高铁东线节点 • 曼谷（泰国），泛亚高铁中线节点 • 皎漂（缅甸），泛亚高铁西线节点 • 仰光（缅甸）缅甸节点 • 万象（老挝），泛亚高铁中线节点 • 吉隆坡（马来西亚），泛亚高铁南部节点

二级节点

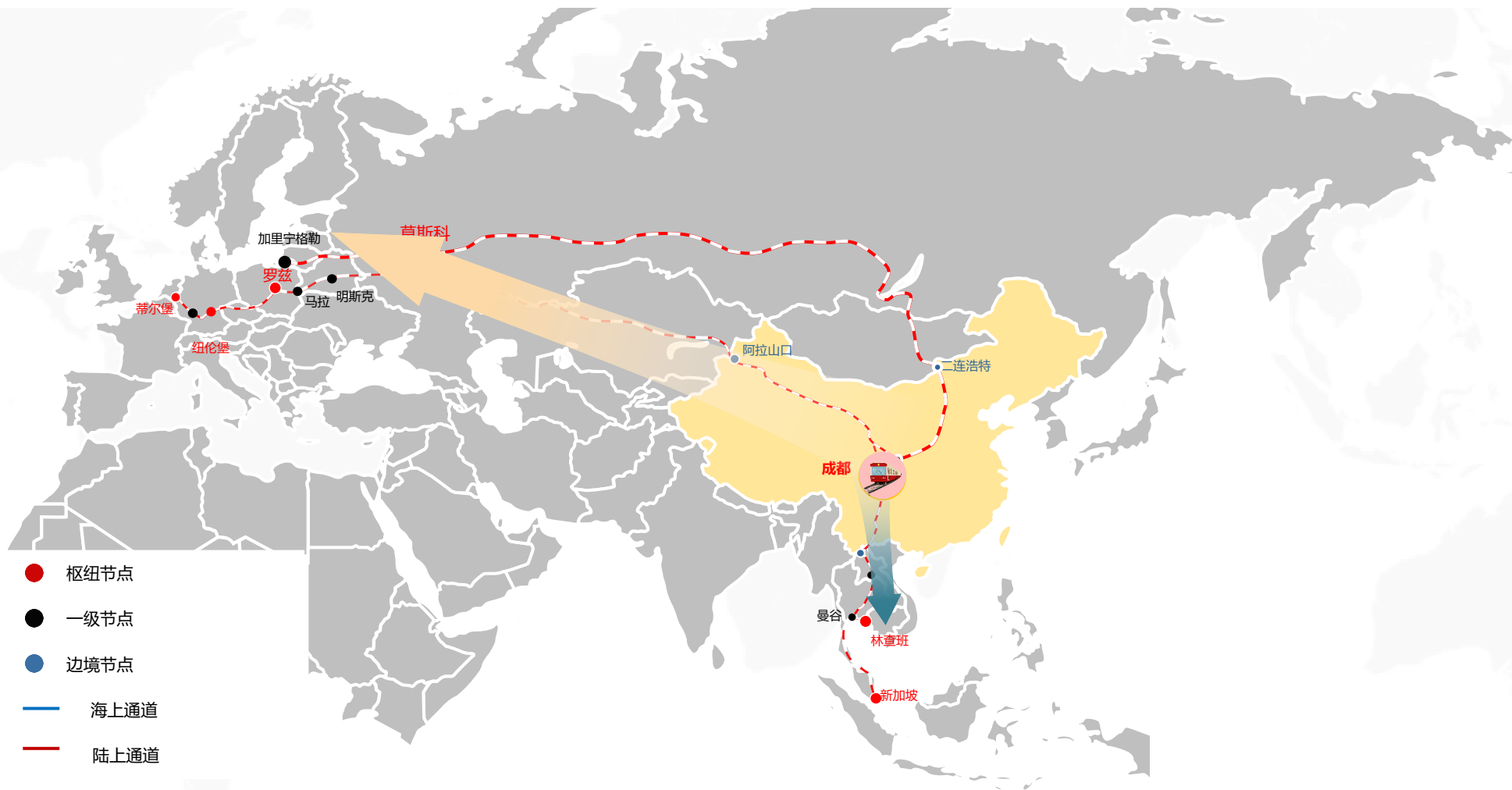
- 重要的物流产业聚集区
- 次级物流枢纽

方向	二级节点
西向	<ul style="list-style-type: none"> • 安特卫普（比利时） • 斯特拉斯堡（法国） • 里昂（法国） • 巴塞罗纳（西班牙） • 布拉格（捷克） • 索菲亚（保加利亚） • 法兰克福（德国） • 叶卡捷琳堡（俄罗斯） • 努尔苏丹（哈萨克斯坦） • 德黑兰（伊朗） • 布达佩斯（匈牙利） • 伊斯坦布尔（土耳其） • 托木斯克（俄罗斯） • 圣彼得堡（俄罗斯） • 波尔塔瓦（乌克兰） • 杜尚别（塔吉克斯坦） • 乌兰察布（蒙古） • 萨拉戈萨（西班牙），南欧节点 • 科沃拉（芬兰），北欧节点
南向	<ul style="list-style-type: none"> • 河内（越南） • 金边（柬埔寨） • 雅达加（印度尼西亚） • 西哈努克（柬埔寨） • 关丹（马来西亚） • 马尼拉（菲律宾） • 岘港（越南） • 海防（越南）

- 最终分别选择在西向通道上4个和南向通道上2个综合能力最强、骨干网络为主、运输组织最优的城市作为枢纽节点，辐射欧盟、俄罗斯及独联体、中亚、东盟、东亚等环太平洋地区；
- 选择物流能力强、产业关联度较高的城市作为一级节点，通过对货源的快速分拨集散，强化枢纽节点的组织能力；
- 选择海外区域性产业城市作为二级节点，补充拓展腹地范围，实现物流网络的全面覆盖，进行末端的分拨与配送。

强化对外国际通道建设 | 境外铁路线路规划（国际）

在枢纽（轴）节点和一、二级节点选取的基础上展开形成连接整个亚欧大陆和澳新地区的三级物流节点网络，通过成3条国际铁路运输通道3条国际海铁联运通道衔接在一起。



由于航空运输成本高，运量小，形成“点对点”的运输方式的特点，适合价值高或者需要考虑时效性的货物。考虑到经济成本等问题，目前乐山适合航空运输的产品类型主要适合发展东欧、日韩方向的航线。

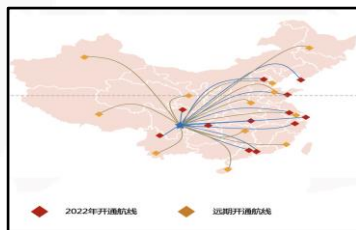
成都开通的航线

截止2019年底，成都还在运行的国际航线共有35条。



乐山规划的航线

乐山市的规划中，航线的申请主要集中于东南亚地区（例如泰国、韩国等）。



初步选定**36**航空节点，基本涵盖各大洲，主要包括**24**个国家。

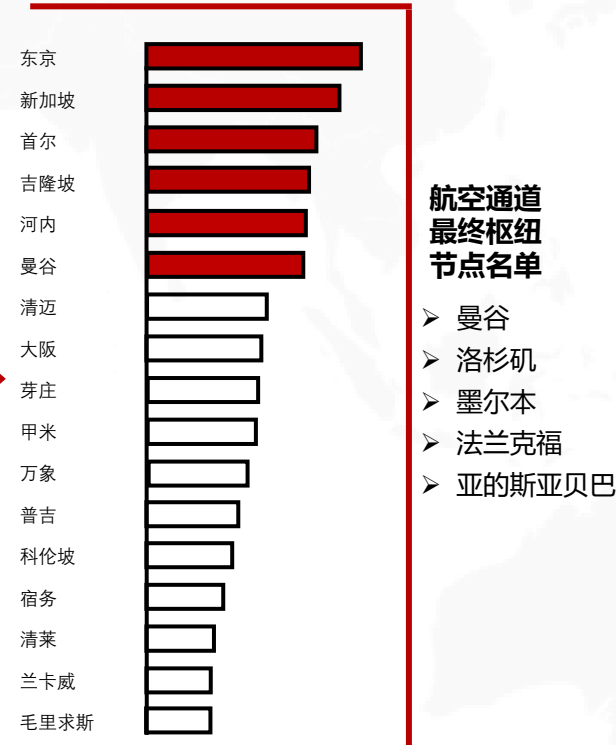


结合乐山市总综合情况，主要考虑东盟、日韩地区的航空通道建设，经过筛选主要包括16个城市。然后对每个节点城市的三产结构，综合交通情况，物流建设等因素进行分析。并通过专家打分法从腹地市场、经济发展水平、潜在市场规模、物流设施水平四个方面对初选节点进行筛选，最终形成航空通道的枢纽分级体系。

充分考虑每个节点城市的腹地市场、经济发展水平、综合交通水平，并结合乐山产业结构考虑该条航线的适空型程度，进行综合性打分，合理的选择枢纽节点。

综合得分情况

境外节点	所在国家	腹地市场	经济发展水平	综合交通水平	适空程度	主要进口产品
河内	越南	★★★★★	★★★★	★★★★★	★★★★	电气机械, 机械, 塑料, 矿物燃料, 钢铁, 光学, 技术, 医疗设备
芽庄		★★★	★★★	★★★★	★★★★	
岘港		★★★	★★★	★★★	★★★	
清迈	泰国	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★	机电产品, 矿产品, 贱金属及制品, 化工产品
曼谷		★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★	
清莱		★★★	★★★★★	★★★	★★★	
甲米		★★★	★★★	★★★	★★★	
普吉		★★★★★	★★★★★	★★★	★★★	
万象		老挝	★★★★	★★★★	★★★	
首尔	韩国	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★	机电产品、贱金属及制品和化工产品
东京	日本	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★	机电设备、化工产品、纺织品及原料、碱金属及制品
大阪		★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★	
吉隆坡	马来西亚	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★	机电产品, 贱金属及制品, 矿产品
兰卡威		★★★★★	★★★	★★★	★★★	
科伦坡	斯里兰卡	★★★	★★	★★★	★★★	\
新加坡	新加坡	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★	机械设备, 贱金属及制品, 化工产品, 光学, 医疗设备
宿务	菲律宾	★★★★	★★★	★★★★	★★★	电机、电气设备零件, 机械, 服装, 鞋靴, 钢铁
毛里求斯	毛里求斯	★★	★★	★★	★★	\



航空节点的选择，考虑将每个区域综合能力最强的城市作为枢纽节点，使其具有较强的辐射能力。其余城市根据综合条件作为次级节点，强化主要节点的组织能力，加强整个网络的辐射能力。

枢纽节点

- 物流功能完善，高度开放，服务能力强
- 国际重要物流枢纽或者航空成本较低，辐射能力较强的城市

节点城市	国家	辐射范围
东京	日本	辐射日韩地区
曼谷	泰国	辐射东盟地区
首尔	韩国	辐射日韩地区
新加坡	新加坡	辐射东盟地区
吉隆坡	马来西亚	辐射东盟地区
河内	越南	辐射东盟地区

次级节点

- 重要的物流产业聚集区
- 次级物流枢纽

二级节点	三级节点
<ul style="list-style-type: none">• 岘港 (越南)• 清迈 (泰国)• 万象 (老挝)• 大阪 (日本)• 兰卡威 (马来西亚)• 宿务 (菲律宾)	<ul style="list-style-type: none">• 芽庄 (越南)• 甲米 (泰国)• 普吉 (泰国)• 科伦坡 (斯里兰卡)• 毛里求斯

- 最终选择了各个区域辐射范围、能力较强的城市作为枢纽节点，能尽可能的辐射东盟、日韩等地区；
- 选择物流能力强、产业关联度较高的城市作为二级节点，强化枢纽节点的组织能力；
- 选择综合条件较弱，但是在区域能力较强的城市作为三级节点，补充拓展腹地范围，实现物流网络的全面覆盖。

强化对外国际通道建设 | 境外航空运输通道

在枢纽节点和次要节点基础上展开形成物流节点网络，通过物流节点网络，利用节点城市的交通、物流结合其他运输方式对日韩、东南亚等地区进行辐射。



乐山境外的水运难以成为主要发展的运输方式，只能作为其他运输方式的补充。结合乐山的实际情况，水运的方向以东南亚、日韩、非洲等地区为最佳，能够补充航空运输在大宗货物运输上的短板。



- 优势：乐山市地处内陆，但是境内河道资源优渥，利用乐山港—宜宾港的线路可以实现从上海出入海发展国际海运的运输方式；
- 劣势：乐山出发到上海才出海的方式无疑会增加水运的时间成本，同时，乐山到上海段河道运输会限制货物的重量，在上海重新装载、运输会增加运输成本；
- 乐山市的水运难以成为主要的发展方式，只能作为其他运输方式的补充。

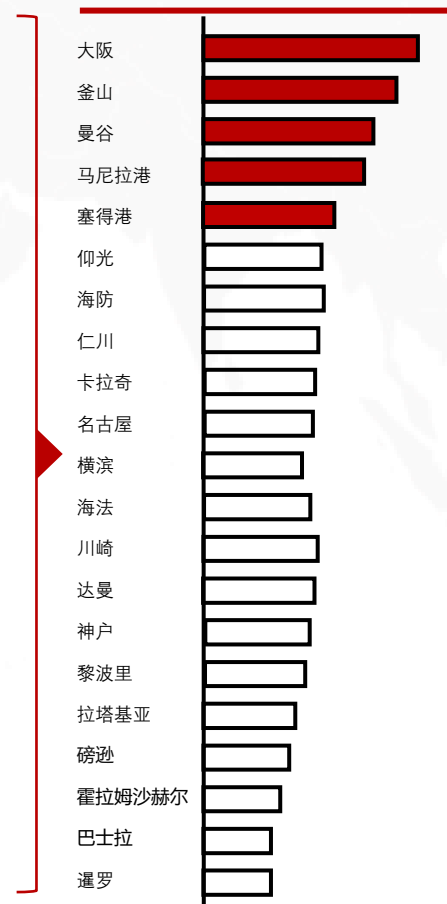
- 初步选定**62**个国际海运节点，基本涵盖各大洲，主要包括41个国家；
- 结合水运的经济性，将其作为补充方式。在合适的方向上筛选出**35**个城市。

对每个节点城市的三产结构，综合交通情况，物流建设等因素进行分析。并通过专家打分法从腹地市场、经济发展水平、潜在市场规模、物流设施水平四个方面对初选节点进行筛选，最终形成航空通道的枢纽分级体系。

充分考虑每个节点城市的腹地市场、经济发展水平、潜在市场规模、综合交通水平进行综合性打分，合理的选择枢纽节点。

境外节点	所在国家	腹地市场	经济发展水平	潜在市场规模	综合交通水平	主要进口产品
海防	越南	★★★	★★★	★★★★★	★★	机电设备, 鞋靴、伞等轻工业产品, 纸张, 纤维, 家具, 玩具, 杂货制品
磅逊	柬埔寨	★★	★★	★★★	★★★	纺织品, 五金, 金属, 塑料制品, 电器家具, 高级玻璃制品, 电子和光学产品
曼谷	泰国	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	机电设备, 运输设备, 贱金属及制品, 塑料, 橡胶, 伞等轻加工产品
科伦坡	斯里兰卡	★★★	★★★	★★★	★★	电气机械和设备, 制药, 光学, 医疗设备, 有机化学品, 塑料和塑料制品。
仰光	缅甸	★★★★	★★★★	★★★	★★★	农业产品, 畜牧产品, 水产品, 矿产品, 林木产品, 工业加工
马尼拉港	菲律宾	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★	纺织品, 五金, 金属, 塑料制品, 电器家具, 高级玻璃制品, 电子和光学产品
奥克兰	新西兰	★★★	★★★★★	★★	★★★	纺织品, 五金, 金属, 塑料制品, 电器家具, 高级玻璃制品, 电子和光学产品
惠灵顿	新西兰	★★★	★★★★★	★★	★★★	纺织品, 五金, 金属, 塑料制品, 电器家具, 高级玻璃制品, 电子和光学产品
莱城	巴布亚新几内亚	★★★	★★★★	★★★	★★★	纺织品, 五金, 金属, 塑料制品, 电器家具, 高级玻璃制品, 电子和光学产品
神户	日本	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	机电设备, 鞋靴、伞等轻工业产品, 纸张, 纤维, 家具, 玩具, 杂货制品
大阪	日本	★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	机电设备, 家具玩具, 贱金属及其制品
名古屋	日本	★★★	★★★	★★★	★★★	机电设备, 家具玩具, 贱金属及其制品
横滨	日本	★★★	★★★★	★★★★	★★★	机电设备, 家具玩具, 贱金属及其制品
川崎	日本	★★★	★★★	★★★	★★★	机电产品, 家具玩具, 贱金属及其制品, 纺织品及原料, 化工产品
釜山	韩国	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★★	机电产品, 纺织品及原料, 化工产品
仁川	韩国	★★★★	★★	★★★	★★★	鞋, 包, 轻工业制品, 食品, 玩具, 工程机械, 电子设备, 轻工业加工设备
卡拉奇	巴基斯坦	★★★★★	★★★	★★★★	★★★	鞋, 包, 轻工业制品, 食品, 玩具, 工程机械, 电子设备, 轻工业加工设备
阿巴斯	伊朗	★★	★★	★★	★★	鞋, 包, 轻工业制品, 食品, 玩具, 工程机械, 电子设备, 轻工业加工设备
霍拉姆沙赫尔	伊朗	★★★	★★★★	★★	★★	机电设备, 机械设备, 塑料橡胶, 光学, 钟表, 医疗设备, 纺织品及原料
巴士拉	伊拉克	★★★★★	★★★★	★★	★★★	鞋, 包, 轻工业制品, 食品, 玩具, 工程机械, 电子设备, 轻工业加工设备
科威特港	科威特	★★	★	★★	★★★	电子产品, 生活用品
达曼	沙特阿拉伯	★★★	★★★★	★★★	★★★	机电产品, 纺织品, 玩具, 家具, 鞋靴, 食品
拉塔基亚	叙利亚	★	★★★	★★★	★	机电产品, 纺织品, 玩具, 家具, 鞋靴, 食品
塞得港	埃及	★★★★	★★★★	★★★★	★★★	机械设备, 汽车及配件, 黑色金属及制品, 电气设备, 食品, 能源, 木材, 化工产品

综合得分情况



- 航空通道最终枢纽节点名单
- 大阪
 - 釜山
 - 暹罗
 - 塞得港
 - 马尼拉港

部分展示

水运在大宗货物运输的优势可以弥补航空物流的短板，所以在境外水运通道节点的选取上有一部分与航空节点重合，以此增强整个物流网络的辐射能力和范围。

枢纽节点

- 物流功能完善，高度开放，服务能力强；
- 国际重要物流枢纽或者区域内辐射能力较强的城市。

枢纽节点	国家	辐射范围
大阪	日本	辐射日韩
曼谷	泰国	辐射东南亚
马尼拉港	菲律宾	辐射东盟
釜山	韩国	辐射日韩
塞得港	埃及	辐射部分非洲地区

次级节点

- 区域重要的物流节点
- 区域内重要的物流产业聚集区

二级节点	三级节点
• 川崎 (日本)	• 名古屋 (日本)
• 横滨 (日本)	• 神户 (日本)
• 海防 (越南)	• 仁川 (韩国)
• 磅逊 (柬埔寨)	• 亚历山大 (埃及)
• 达曼 (沙特阿拉伯)	• 卡拉奇 (巴基斯坦)
• 暹罗 (泰国)	• 莱城 (巴布亚新几内亚)

- 部分东南亚地区枢纽节点和航空节点重合，能够补充航空运输的短板，能尽可能的辐射中亚、东盟、日韩等地区；
- 选择物流能力强、产业关联度较高的城市作为二级节点，通过对货源的快速分拨集散，强化枢纽节点的组织能力；
- 选择海外区域性产业城市作为三级节点，补充拓展腹地范围，实现物流网络的全面覆盖。

强化对外国际通道建设 | 境外航海运输通道

水运主要发展东南亚和部分非洲地区，结合铁路，航空等运输方式，发展空铁海多式联运，加强整改物流网络的辐射能力和辐射范围。



● 枢纽节点



四、物流产业一体化发展

物流产业一体化发展 | 围绕“物流+产业+环境”三大要素

物流产业一体化是以物流产业为核心、依托物流关键节点匹配不同属性的产业，与原有环境布局形成联动，使得物流产业链上下游和协作关联企业集聚、共享、融合，构建物流产业共生共赢的生态圈。

物流功能要素

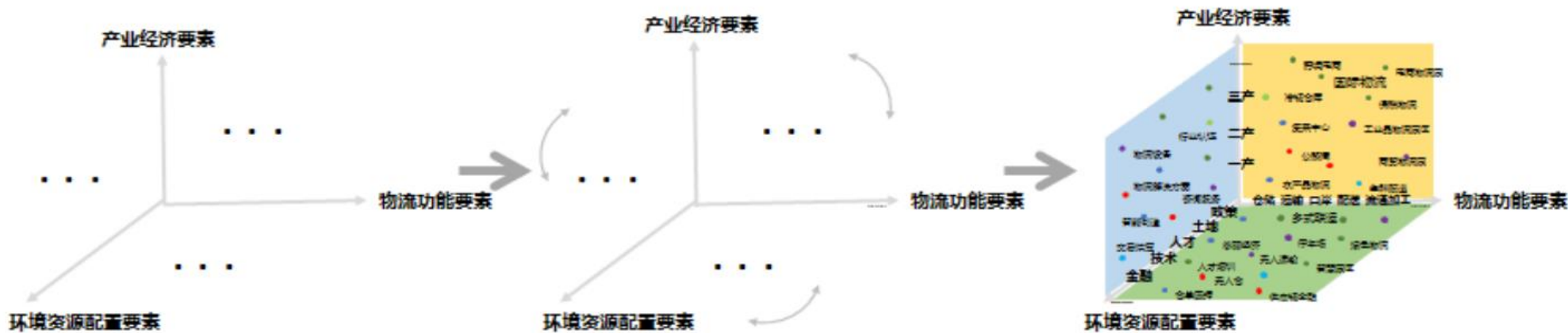
- 主要体现为乐山市内运输通道和线路的通达程度、物流节点网络的完善程度、物流基础设施完善程度等，物流功能完整度决定了物流一体化的发展程度。

产业资源要素

- 主要体现为乐山市内产业结构的完善程度、产业链深度以及产业链条半径，是促进产业结构优化、价值链提升、带动相关产业发展和就业结构改善的主要要素。

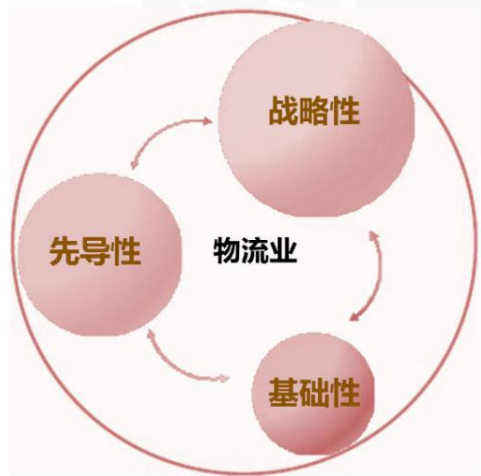
环境经济要素

- 主要体现为乐山市内政府及相关管理部门的政策、法规、标准、理论等软环境和土地、人才、技术、经济等重要环境要素，是物流产业一体化的支撑和保障。



物流产业一体化发展 | 深入推动物流业与乐山特色产业深度融合

立足乐山实际，发挥政府作用，充分发挥各区县市场在资源配置中的决定性作用，促进物流与乐山主导产业协同联动和跨界融合，延伸产业链，稳定供应链，提升价值链，为乐山经济高质量发展和现代化经济体系建设奠定坚实基础。



乐山主导产业是**区域经济**
的主体，是整体**社会物**
流**总需求的主要来源**

1 系统建设物流产业一体化基础设施

- 按照物流产业一体化发展的需要，针对不同产业特征和发展要求，在积极整合各类资源，加强交通运输、现代化物流设施之间衔接的基础上，提高既有资源利用效率，并进行跨行业、跨区域的新的基础设施系统整体规划和建设，构建物流产业一体化制造基础设施环境。

2 推进整体物流产业的融合发展

- 探索建立符合乐山实际的物流产业一体化发展模式，物流与乐山特色产业供应链协同发展水平大幅提升，精细化、高品质物流服务供给能力明显增强，核心产业领域物流费用率不断下降。培育形成一批物流产业一体化发展标杆企业，引领带动物流产业一体化水平显著提升。

3 改革创新物流产业一体化环境体制

- 立足乐山实际，对既有的物流环境体制进行该给创新，形成在推进物流产业一体化获得区域竞争优势中的政府治理体制创新优势，初步建立物流产业成本核算统计体系，对物流产业成本水平变化的评估监测更加及时准确。

搭建供应链管理服务平台，为生产型和贸易型企业提供物流产业一体化的服务，提升区域要素资源配置能力和效率。

- ◆ **贸易服务**：构建集在线交易、实物交割、物流服务、金融服务等于一体的**大宗商品交易平台**；发挥以乐山特色农产品交易撮合和冷链物流服务为核心业务的**农产品交易冷链物流服务平台功能**；为电子商务提供交易及配套物流服务的**生鲜电商平台**；构建集物流贷款、物流保险、物流担保等服务于一体的**供应链金融服务平台**。



构建集物流交易、物流服务、物流金融等于一体的物流产业服务平台

- ◆ **公路货运平台**：政府主导，市场化运作，持续扩大功能与范围。
- ◆ **铁路公共集拼平台**：政府统一规划平台功能和架构，进一步扩大铁路的开行规模，提高开行频次，促进成都、乐山两地产业合作共赢、区域协同发展。
- ◆ **多式联运综合信息服务平台**：打破“信息孤岛”，建成以公铁空联运为主干线，公路、铁路、空运等为辅的多式联运综合信息服务平台。
- ◆ **城市应急物流联合体信息平台**：由政府主导，城市有关企业组织参与的应急物流联合体多级协同运作模式，提高乐山在突发公共事件应急物流管理中运作效率。



由乐山市政府主导公共信息平台建设，提供企业进行货运决策所需的相关公共信息

为进一步提升乐山产业的聚拢和物流的辐射量，重点培育冷链物流、农产品出口物流、保税物流、电商物流、供应链总部基地和应急物流等特色物流产业规模化发展。

冷链交易中心、冷链仓储、冷链专列、冷链公路班车、冷链公铁联运等。



与高校合作设立农业科技研究中心，进一步扩大农业产能；鼓励农产品达到欧盟进口标准，推动乐山农产品出口，增加出口量。



融入“4+1+N”现代产业链和“一带一路”的核心价值链为导向，发展企业区域总部、企业职能总部、供应链服务平台运营中心等



推动物贸一体化发展，搭建线下分拨配送物流网络，发展跨境电商班列、集散分拨等。



立足乐山海关优势，发展保b区建设，拓展保税展示交易、期货保税交割、融资租赁业务、保税加工、保税仓储等相关业务。



健全应急产品实物储备、社会储备和生产能力储备管理制度。加强应急仓储、中转、配送设施建设，提高应急产品物流效率。



重点培育和大力引进国内外知名物流企业落户乐山，发展专业化、网络化、全流程的物流服务，形成一批市场竞争力强、社会公信度高、影响范围广的大型综合物流企业集团和物流品牌



◆ 重点培育本地物流龙头企业，鼓励传统物流企业转型升级

- > 加快培育一批综合竞争力强的本地领军物流企业和“种子选手”
- > 支持第三方物流企业扩大服务范围和创新服务内容，拓展增值服务和高端服务
- > 加快物流系统集成商、服务集成商和领军型企业发展，发挥龙头企业品牌示范效应

◆ 大力引进国内外知名物流企业

- > 引进世界知名企业和国内龙头企业落户乐山，在**乐山高新区**设立**区域总部、运营中心**，建设面向大区域性的**转运分拨配送基地、采购配送中心、多式联运中心**项目
- > 重点引进具有国外物流网络资源、**具备供应链解决方案的跨国物流企业**
- > 重点引进保税物流、具备提供供应链金融服务的物流企业

◆ 建立健全物流周边供应链服务及配套企业

- > 创新以“**龙头企业+衔接配套企业**”为支撑的物流发展模式，做好衔接配套企业

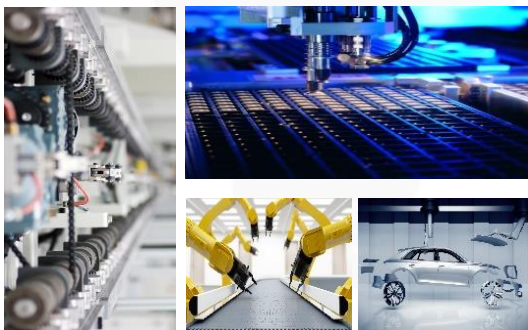
◆ 建设西南一流营商环境，优化招商引资结构

- > 重点围绕企业开办、工程建设项目报建、不动产登记、获得电力、用水报装、用气报装、获得信贷等7项指标展开，建设一流的营商环境。
- > 基于服务区域支柱产业和拓展川渝经济圈现代化物流，瞄准行业产业链、价值链核心企业以及上下游企业、关联配套企业，建立大中小微型物流经营主体招商结构，**开展精准招商，建立项目准入目录**

依托乐山完备的海关和检验检疫基础，以乐山高新区为主体规划建设保税区协同改革先行区，促进大宗商品、生鲜电商、市场采购等贸易业态发展。

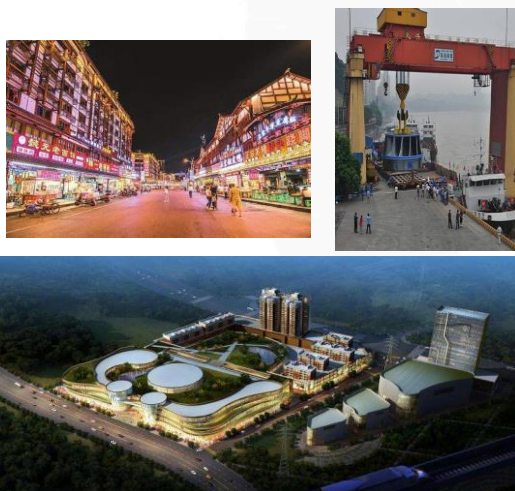
货物贸易与服务贸易并举

- ◆ 发展内陆地区外向型经济，以外向型企业为抓手，大力发展加工贸易，同时推动一般贸易发展，吸引国内外加工贸易、一般贸易企业集聚乐山。
- ◆ 积极谋划乐山保税区建设，利用成都、重庆的产业外溢和乐山辐射川西南、贵昆的区位优势，吸引相关国家企业依托通道开展产业布局与物流服务，鼓励双方企业加大投资力度，合作推进境内外项目。



深化与成渝经贸合作

- ◆ 充分利用乐山“一总部，五基地”的产业聚集区，推动“两边一川一区”生态有机农产品精深加工产业发展，强化乐山港成都经济区唯一港口及四川省大件航运物流枢纽地位，推动乐山在成渝经济圈中的投资与贸易便利化，落实贸易、物流相关双多边协定。



拓展类型丰富的产业贸易

贸易类型	重点发展区域	具体业态类型
大宗商品 国际贸易	峨眉、五通桥、 犍为、沙湾	冶金建材、盐磷化 工、粮食等
生鲜电商	峨眉、井研、峨 边、马边、沐川	马边高山茶、峨边竹 笋、沐川魔芋精粉、 猕猴桃和乌骨鸡、金 口河乌天麻等特色食 品品牌等 农产品、日用百货等
市场采购 贸易	峨边、马边、金 口河	旅游工艺品、小商品
转口贸易	五通桥、夹江	通讯设施、电子设 备、工业制成品等
	峨眉、五通桥	大宗农产品、化工产 品等

加快产业资源的经济转换，需面对各区县产业资源的优劣势，错位发展，突出区域产业优势，通过转变经济进展方式、建立物流业基础性支撑，促进三次产业结构调整 and 物流产业在乐山经济进展中的地位。

农业产业的融合

- ◆ **深入产地端。** 加快完善县、乡、村三级网络仓配中心、分拨中心、快递中心的节点建设，促进地区、城乡网络衔接大型物流企业建设面向农产品产地的配送中心，培育形成较为完善的农产品产地物流体系。
- ◆ **延伸运销端。** 逐步推进国家骨干冷链物流基地建设，推动提高生鲜农产品产业化；打破地区封锁，建立农产品物流的绿色通道；培育带有区域性、特色的农产品物流龙头企业，与乐山高新区直播带货链条共同营销，让农户更多分享产业链增值收益。

农业“产运销”一体化



工业产业的融合

- ◆ **大宗商品物流：** 推动和支持大型制造业企业和工业园区提高大宗商品中长期运输合同比例以及铁路、水路等运输比例，扩大面向大型厂矿、制造业基地的“点对点”直达货运列车开行范围。发展现代化大宗商品物流中心，促进大宗商品物流降本增效。
- ◆ **绿色物流：** 引导工业企业在产品设计、制造等环节充分考虑全生命周期物流跟踪管理，推动产品包装和物流器具绿色化、减量化、循环化。鼓励企业针对家用电器、电子产品等废旧物资构建线上线下融合的逆向物流服务平台和回收网络，促进资源循环利用以及逆向物流、再制造发展。



产业之间的融合

- ◆ 通过关键节点的布局，依托乐山“一心、五带、两片”的市域产业空间布局结构，支持物流企业与产业企业通过市场化方式创新供应链协同**共建模式**，建立互利共赢的长期战略合作关系，进一步增强响应市场需求变化、应对外部冲击的能力，提高核心竞争力。引导企业结合实际系统整合其内部分散在采购、制造、销售等环节的物流服务能力，以及铁路专用线、仓储、配送等存量设施资源，向社会提供专业化、高水平的综合物流服务。



立足乐山实际，明确物流产业发展思路、战略定位、目标任务，拟订用地、税收、路权、基金、补贴等扶持政策，加强跨部门政策统筹和工作协调，及时研究解决物流产业一体化发展面临的突出问题，营造良好政策环境。

- ◆ 深入推进放管服改革，对物流业和乐山特色产业融合发展新业态、新模式实施包容审慎监管。
- ◆ 取消不合理的市场准入限制，确保各类市场主体平等参与市场竞争。
- ◆ 选取若干企业开展物流成本统计核算试点，研究建立制造业物流成本核算统计体系。
- ◆ 加强行业自律和诚信建设，持续改善物流行业信用环境，增强制造企业与物流企业战略合作的信心和意愿。为物流产业一体化发展创造良好条件。

- ◆ 充分利用现有政策渠道支持物流标准化设施设备推广、铁路专用线建设、农产品冷链物流发展等。
- ◆ 鼓励有条件的企业剥离物流资产成立独资或合资物流企业，符合条件的按照有关规定享受财税政策。
- ◆ 鼓励龙头企业发起成立物流产业一体化创新发展专业联盟，促进协同联动和跨界融合。
- ◆ 加快修订铁路专用线管理相关文件，完善专用线共建共用机制，规范专用线收费项目标准和收费行为。

营造良好市场环境

加大政策力度

发挥引领作用

- ◆ 支持骨干物流、快递、制造企业 兼并重组、做大做强，在危化品物流、逆向物流及服务先进制造等 专业化程度高的领域培育形成一批技术水平高、服务能力强的企业，打造物流业制造业融合创新品牌。
- ◆ 支持制造企业在不改变用地主体和规划条件的前提下，利用存量厂房、土地资源发展生产性物流服务，其土地用途可暂不变更。
- ◆ 在重点领域梳理一批物流产业一体化创新发展典型案例，总结推广物流降成本、改造提升传统制造业等方面的成功经验。

政府改善投融资环境，多部门联合行动，加强创新链与物流产业链的融合，通过技术、管理和金融三方面完善物流产业一体化创新服务体系。

技术创新

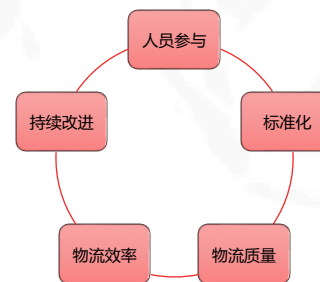
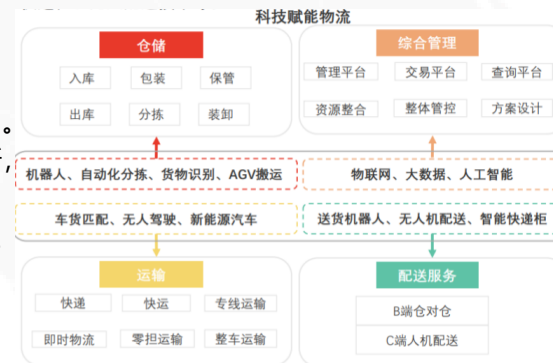
- ◆ 支持各区域石化化工、钢铁、有色、建材等传统产业升级改造，形成新的市场竞争力。
- ◆ 支持高校、科研院所瞄准科技前沿、把握创新趋势、顺应产业需求，开展原创性创新，培育新技术新业态新模式。
- ◆ 依托变流技术、先进储能材料等国家工程研究中心，推进新材料、智能制造、生物工程等领域产业链与创新链精准对接。

管理创新

- ◆ 通过主管部门、工商和物流行业协会联手构建乐山物流行业信用管理平台，对失信企业建立红名单、黑名单制和处罚机制，引导企业、个体户、司机等行业主体诚信经营、进一步规范市场。
- ◆ 组织落地实施相关国家标准，加强从业人员工作态度和行为的规范化管理，形成地区的物流服务标准，出台运输及末端配送车辆规范及标准等多项地方标准或团体标准，引导行业标准化管理、标准化服务。

金融创新

- ◆ 鼓励银行保险机构按照风险可控、商业可持续的原则，开发服务物流业制造业深度融合的金融产品和服务。
- ◆ 鼓励供应链核心制造企业或平台企业与金融机构深度合作，整合物流、信息流、资金流等信息，为包括物流、快递企业在内的上下游企业提供增信支持，妥善促进供应链金融发展。支持社会资本设立物流业制造业融合发展产业投资平台，拓宽融资支持渠道。





五、提升对外开放、通关能力

乐山站在成都平原经济区南向开放路口，作为西部陆海新通道物流体系中的重要组成部分，完善口岸功能提升贸易便利化水平迫在眉睫，具体来看涵盖6大方面重点举措。

1 优先推进保B及航空口岸的申建

进境指定监管场地已成为响应国家全方位对外开放战略，服务外向型经济发展的重要平台和有力抓手。

按照有针对性、必要性的原则，加快争取更多适合枢纽集散需求和产业需求的特殊货物进境指定监管场地的申报和建设。

3 降低口岸通关成本

港口作业“零收费”，建立口岸降费工作机制和收费目录清单制度，梳理、精简、规范和完善收费项目，开展专项督查，切实减少费用，公示收费标准接受社会监督。

5 对接成都国际化开放平台

积极对接成都，深化与成都口岸互联互通，探讨两城口岸信息化平台建设及对接方式，深化两地合作，承接成都优势外溢产业。

2 提升口岸服务效能

提高口岸作业服务能力，提高海关通关保障能力，提升口岸通关信息化水平，提升口岸自动化、智能化、智慧化水平，建立货物进出口通关时效评价体系，加快推广和建设“单一窗口”。

4 建立通关一体化机制

在国内和国际两个维度加强通关一体化建设，建立“两中心”，推进“三互”大通关，打造立体化、国际化大通关，积极推动与国外“单一窗口”对接试点。

6 创新发展口岸经济

促进立体化口岸体系建设，积极申建保税物流中心，促进跨境贸易便利化发展，营造良好的营商环境。

六大举措

强化对外开放能力 | 优先推进保B及航空口岸的申建

乐山目前正在申建乐山机场口岸、峨眉燕岗铁路口岸、水运口岸以及保税物流中心(B型)，多口岸同时申请负担较重，建议根据各个口岸的条件及发展前景，优先申请机场口岸以及保B，在十四五末期将铁路及水运口岸纳入省上规划。

多个口岸同时申请 难度较大，建设负担较重

基础设施建设

申建及发展难度

经济效益

优先争取

• 目前乐山正在规划申建乐山机场口岸、保税物流中心(B型)、峨眉燕岗铁路口岸以及水运口岸。多个口岸同时申报对于乐山来说负担较重，根据与省口岸物流办的对接及沟通，建议分阶段，分重点逐步扩大对外开放水平。

- 峨眉燕岗铁路货站作为已有的铁路场站，设施设备方面有一定的基础，但作为口岸申请仍需要改善作业环境，优化基础设施建设。
- 保税物流中心(B型)以及乐山机场目前正在积极规划建设中，乐山机场预计在2023年通航，作为新建机场，各项基础设施条件较好
- 乐山正在推进航道升级，但根据规划，到2035年才能完成。

- 保B ★★★★★
- 航空口岸 ★★★★★
- 铁路口岸 ★★★★★
- 水运口岸 ★★

- 铁路进出口目前面临长期箱源短缺的问题，因为来程回程、西向东向货源不均衡导致车板等设施不足。
- 目前乐山水运条件根据丰水期缺水期的水量而变化，发展条件仍待提高。
- 内陆水运口岸申请较其他口岸来说更难审批

- 保B ★★
- 航空口岸 ★★★★★
- 铁路口岸 ★★★★★
- 水运口岸 ★★★★★

运输方式	单位(万元)	
	出口	进口
航空运输	9690531	10400580
水路运输	3661753	2067051
铁路运输	1667597	213044
公路运输	1323640	1077958
邮件运输	3021	9118
其它运输	1590	6116

- 据统计，航空运输进出口总值远远高于其他运输方式，带来的经济效益较高。
- 保税物流中心(B型)是发展跨境电商的必要场所，能够有效带动产业的发展。

- 保B ★★★★★
- 航空口岸 ★★★★★
- 铁路口岸 ★★★★★
- 水运口岸 ★★

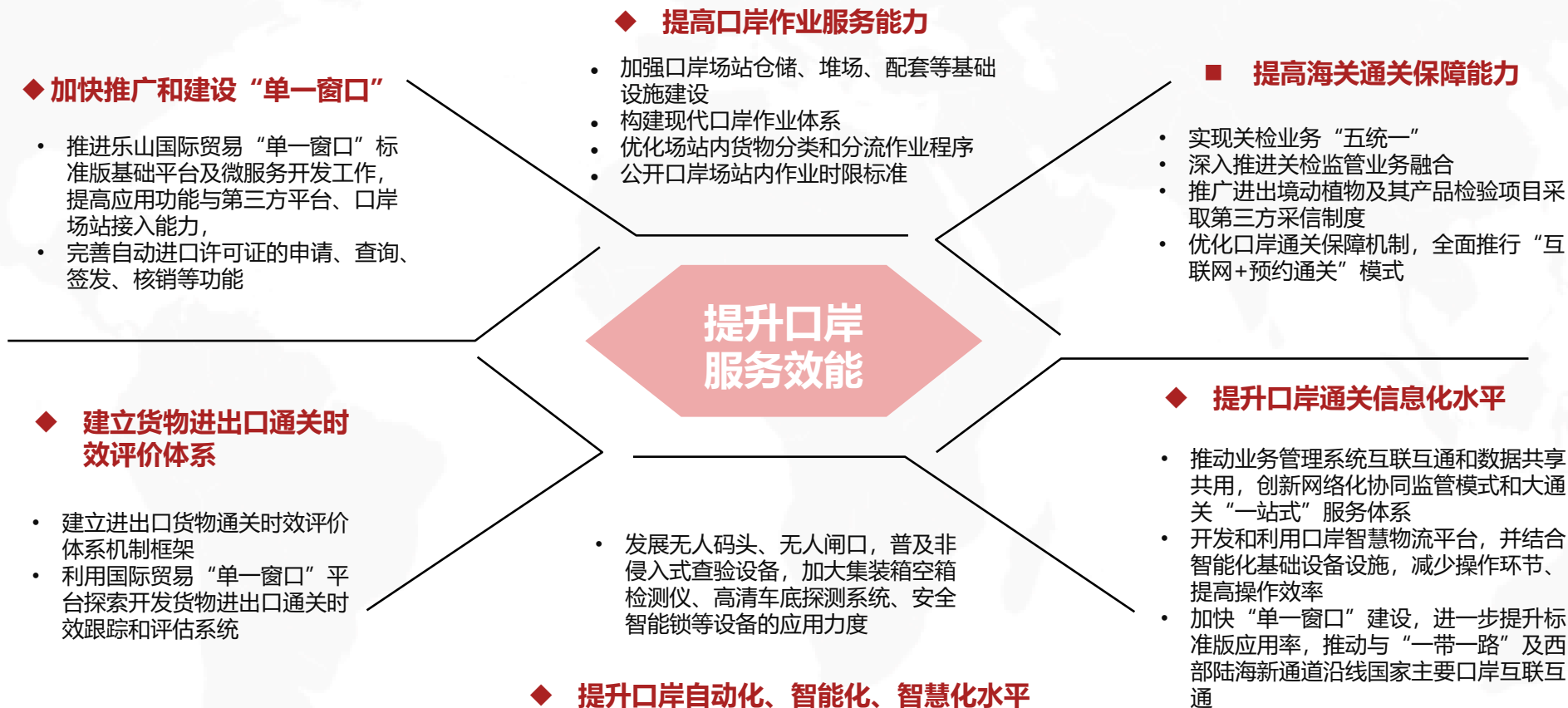


保税物流中心(B型)
> 建议优先申请，满足跨境电商及产业发展的需要



乐山航空口岸
> 建议优先申建，积极拥抱成都，扩大乐山对外开放水平

在申请临时航空口岸基础上，建议后续从六个方面入手提升乐山口岸服务效能，提高海关通关保障能力，满足西部陆海新通道进出口贸易需求的同时保障通关效率和稳定性。



在申请临时航空口岸基础上，积极研究如何降低口岸通关成本，例如建立口岸降费工作机制和收费目录清单制度，梳理、精简、规范和完善收费项目并开展专项督查、公示收费标准，参考“成都模式”逐步实现枢纽口岸基础作业“零收费”。

◆ 港口作业“零收费”

- > 对符合要求的集装箱、货物（海关查验异常或暂扣、收发货人或货物原因发生异常操作等的集装箱除外）在口岸的“两吊一转”和查验相关基础作业费用全额免除

◆ 建立口岸降费工作机制和收费目录清单制度

- > 建立口岸收费监督管理协助机制，清理规范口岸经营服务性收费
- > 鼓励竞争，破除垄断，推动降低报关、货代、物流、仓储、港口服务等环节经营服务性收费

◆ 梳理、精简、规范和完善收费项目

- > 根据货物进出口操作总逻辑统一梳理口岸收费项目，制定收费标准分类，根据口岸自身特点具体列出收费项目，对服务内容相近的项目进行合并，并对每个收费项目的服务内容和收费细节作出详细的描述

◆ 开展专项督查，切实减少费用

- > 由区价格主管部门牵头，区直相关部门配合，开展收费日常监管检查、价格专项检查 and 反垄断检查

◆ 公示收费标准接受社会监督

- > 在公示收费标准的同时公布投诉电话和建立投诉处理机制，接受社会举报不合理收费的行为，并利用投诉机制作出快速处理和公示处理结果

降低口岸通关成本

精简收费项目大幅降低企业通关成本，打造国际一流口岸营商环境

在申请临时航空口岸基础上，积极探索通关一体化机制，在国内和国际两个维度加强通关一体化建设，建立“两中心”，推进“三互”大通关，打造立体化、国际化大通关，积极推动与国外“单一窗口”对接试点。

加强全国通关一体化建设

打通国际大通关通道

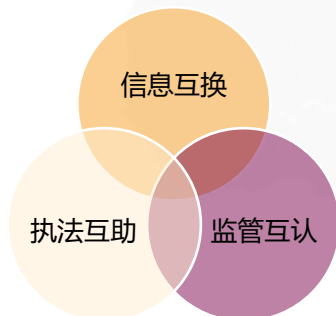
◆ 建立“两中心”，推进“三互”大通关机制

海关一体化



税收征管中心 风险防控中心

口岸大通关



建立税收征管中心和风险防控中心，统一通关便利待遇，以“单一窗口”为依托，扎实推进“三互”大通关，更好地融入成都平原经济区，拥抱成都，共享物流产业资源。

◆ 打造立体化大通关

整合海关特殊监管区政策优势和口岸的区位优势，依托多式联运枢纽优势，在“区”和“港”之间开辟直通道，将物流仓储的服务环节，移到口岸环节，拓展港区功能，实现口岸增值，推动转口贸易及物流业务发展。

◆ 全面实现国际贸易电子化

构建信息化平台，整合商流、物流、信息流和资金流，将各国口岸、企业等紧密地联系起来，形成信息互通，避免多次申报、审批。

◆ 推动与国外各国“单一窗口”对接试点与合作

建立“单一窗口”与国外“单一窗口”的国家开展合作和试点，实现海关监管互助，推行实施国际间的海关通关查验互认，重点与欧盟、东盟及澳新各国海关积极合作，提高贸易便利程度。

◆ 推进国际海关通关查验互认

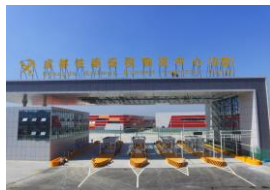
推进AEO互认、安智贸（“安全智能贸易航线试点计划”）监管结果互认，有效降低通关时间，增加通关效率。

成都建设有完整的口岸基础设施设备以及立体化的对外开放口岸服务体系，乐山作为“一干多支”的“多支”以及成都平原经济区的重要组成部分，可强化与成都的联动，建立口岸通关平台对接，扩大乐山市场辐射范围。

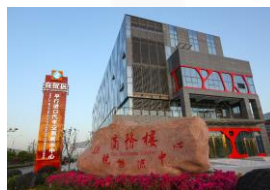
完整的口岸建设



01 国家对外开放口岸



05 成都铁路保税物流中心 (B型)



09 海峡两岸产业合作区成都产业园

02 汽车整车进口口岸

06 中国(成都)跨境电商综合试验区

10 中欧班列运邮试点

03 进口肉类指定口岸

07 多式联运海关监管中心

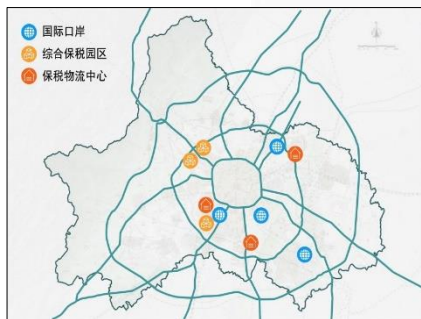
11 综合保税区

04 进境粮食指定口岸

08 全国首批多式联运示范工程

12 蓉欧国际铁路港经济技术开发区

立体化对外开放口岸服务体系



- 双流国际机场航空口岸吞吐量西部地区排名第一，具备药品、植物种苗、冰鲜水产品、食用水生动物、水果、肉类进境指定口岸资格
- 成都铁路口岸汽车整车、进口肉类、进境粮食指定口岸建成投运
- 成都高新综合保税区进出口总额在全国排名前列，铁路保税物流中心 (B型) 业务总量全国排名第5

建立口岸平台对接

- 积极推进成都-乐山 EIR (集装箱设备交接单) 电子化、数据服务、区块链共建共享发展等建设合作。探索物流数据交换共享深化和EDI对接方式。
- 破除区域通关壁垒，推进区域通关一体化建设。

完善口岸交通互联

- 完善城市内部口岸之间、两个城市口岸之间的交通互联。提高货物转运便捷性。
- 在铁路、高速公路、航空等方面无缝对接，共同提升对外开放水平。

扩大市场辐射范围

- 深化两地商贸、产业合作，增加两地货物周转。
- 承接成都外溢优势产业，扩大乐山市场辐射范围。

盘整现有资源，超前谋划、科学论证、择优遴选、有序推进，申建保税物流中心（B型），发展跨境电商，实现与产业集聚区功能叠加、联动发展，完善开放载体平台，促进跨境贸易便利化，优化口岸营商环境。

1 建设立体化口岸体系

- 加快推进乐山机场航空口岸、峨眉燕岗铁路口岸以及保税物流中心（B型）的建设与申报，完善口岸基础设施建设，促进口岸高水平、高质量发展。
- 申建进境指定监管场地，丰富口岸功能，促使进口商品在此集聚分拨，结合乐山旅游业发展优势，促进口岸物流、加工、贸易的发展，从而拉动经济更快、更好发展。

2 促进跨境贸易便利化

- 推动通关一体化建设，与国外城市开展“两国一检”试点工程。
- 推广进出口提前申报，压缩申报时间，简化手续办理流程，提高通关效率。
- 探索创新金融监管机制，完善跨境结算系统。
- 推进建设电子化、信息化平台。

3 优化口岸营商环境

- 建立完善的法律体系。明确口岸主要功能，完善其管理体制、税收政策、外汇投资、人员出入、货物流通等。
- 构建先进的、可高效监控和可便捷追溯的货物通关运送和监控机制。
- 考虑进出口降税减负，营造公平竞争的市场环境以及良好的营商环境。



六、强化体制机制建设

乐山市物流管理的制度规定不具体、近年来本地物流政策不够积极，缺乏良好的物流政策环境。

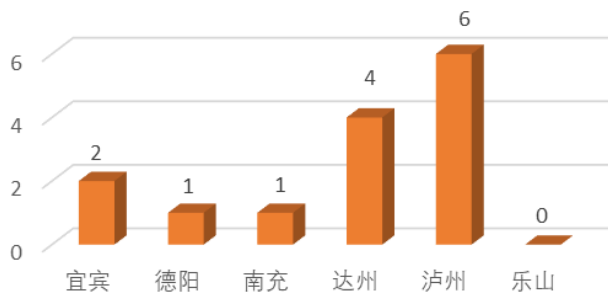
◆ 本地物流政策不积极

- > 近几年来，省内各城市都高度重视物流业发展，出台系列政策措施，多措并举，统筹推进，以促进物流业增长。
- > 乐山市三年内并未出台明确政策对本地的物流业发展进行指导扶持，本地物流政策不积极，导向也不够明确。

◆ 物流管理制度不具体、不落实

- > 部门职责不明确，物流相关规划、预案、标准规定的工作程序不清晰，规范要求不衔接。
- > 部门间管理职能划分不清晰、不协调。物流管理体系与政府各职能体系没有有机结合。
- > 物流专职人员配备较少。

省内对标城市三年内发布物流相关政策数目



乐山市没有专门负责物流相关事务的部门，对于管理物流行业的职责分配不明确。目前，乐山市物流相关事物由商务局分派人手管理，只有两人，管理难度较大，会出现人手不足、职责分配不明确的等问题。而其他城市比如达州、泸州政府设有专门的物流相关局级部门（市口岸物流办），职责分配较明确，有利于政府对物流行业的整体管理、布局和指导。

成都物流行政体制创新成功案例：成都通过政府职能转变和机构改革，设立市口岸与物流办，负责制订推动全市物流产业发展的政策措施并组织实施，构筑了服务于跨国企业的全球配送服务体系。

◆ 成都口岸与物流办发展历程

- > 2003 年成立现代物流业发展领导小组并在市经信委下组建物流办。
- > 2006 年和2009年先后将货运场站、口岸协调等市级相关部门物流管理职能整合到物流办。
- > 2011 年为进一步明确部门职责。
- > 2014年将物流办新组建为市政府工作部门。

◆ 铁路物流中心建设

- > 在有关部门的带领下，围绕成都铁路枢纽，打造铁路物流集群，形成了“四港六中心”空间布局体系，扩大了铁路枢纽辐射范围。



◆ 成都物流业发展现状与成就

- > 物流业规模不断扩大，交通运输、仓储和邮政业增加值位于副省级城市第四。2018年成都市社会物流总额为55541亿元，较上年增长10.5%。
- > 物流枢纽功能不断增强，国内航空第四城，中欧班列开行数量稳居全国第一。
- > 物流集中区高标准仓储存量全国第三。截止2018年，成都市高标准仓库总量为500万平方米，位于中西部第一。

◆ 空港建设

- > 围绕国际航空枢纽，形成了以双流国际机场和天府国际机场为核心的航空大港。



乐山应借鉴成都的成功经验，进一步推动政府物流体制机制建设，强化政府在改善物流环境方面的重要地位，建议筹建口岸与物流办公室，细分下属科室明确职责，统筹全市物流体系发展规划。

规划政策科

- > 负责拟定全市物流产业发展战略和物流中长期发展规划;
- > 负责研究分析物流发展的重大问题并提出对策建议等工作;
- > 负责研究物流行业规划与乐山市交通运输规划、乐山市相关综合性规划的衔接问题，提出规划衔接的意见和建议。

产业发展科

- > 负责协调推进以现代物流业为支撑的国际物流供应链体系建设;
- > 负责指导物流园区控制性详细规划的编制工作;
- > 负责协调推进全市物流园区、重大物流项目和重点物流基础设施建设;
- > 负责全市物流业运行监测和统计分析工作。

铁路班列服务科

- > 负责协调推进以乐山为枢纽的铁路体系和多式联运通道建设;
- > 负责组织研究铁路货运市场需求并牵头设计开发相关铁路物流产品;
- > 负责促进以铁路运输为依托的区域物流合作和区域产能合作。

航空货运发展科

- > 负责组织研究国际航空货运市场需求;
- > 负责综合市场需求及全市物流产业发展规划，提出空运物流发展战略和中长期规划;
- > 负责促进国际航空物流通道建设和国际航线的发展工作。

口岸服务科

- > 组织协调口岸及海关特殊监管区域政策争取报批工作;
- > 负责推进公共口岸体系、海关特殊监管区域的建设等工作。

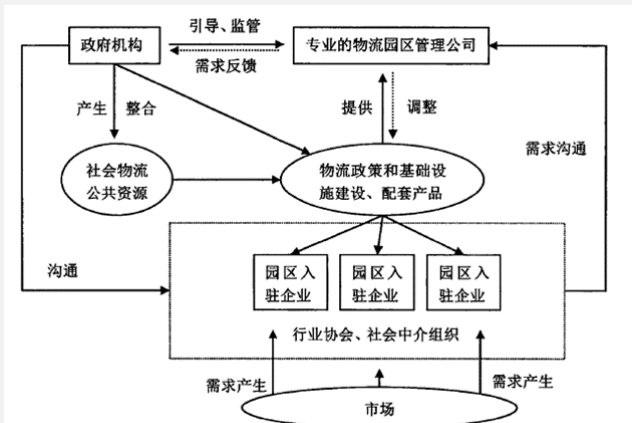
港口服务科

- > 负责负责组织研究港口货运市场需求，促进国际港口物流通道建设;
- > 负责协调推进港口航线的发展工作并协调推动港口集疏运体系建设;
- > 负责指导全市港口系统科技进步和信息化建设工作，负责全市港口统计和信息管理工作。

物流园区和物流平台可以大大提高物流体系的集散能力和工作效率，物流园区和物流平台建设牵涉到诸多部门，手续和环节错综复杂，需要政府打破部门边界，同时对当地企业进行协调，全面统筹布局。

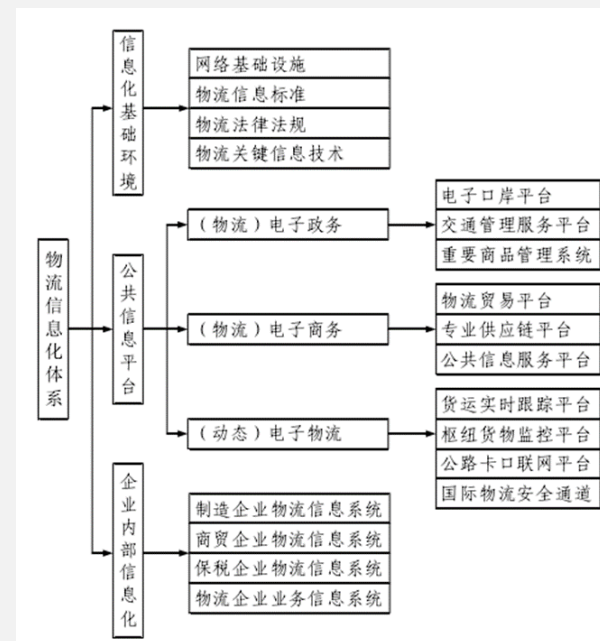
◆ 政府推动物流园区建设

- > 乐山市现有快递企业分拨中心分布相对分散且企业服务相对独立，快递企业尚未实现城乡共配。企业急需由政府牵头成立城乡共同配送公司，以促进物流配送的集约化与规模化。
- > 物流园建设，不仅需要政府打破地区与行业的壁垒，整合资源、统筹发展，完成园区整体的系统性规划，还需要政府出台相关物流政策，加大物流相关基础建设，确保物流园顺利建成。
- > 物流园建成后，可以由政府成立相关部门对物流园进行管理，也可以政企合作的方式建立专业的物流园区管理公司，对园区进行统一管理和运营。



◆ 政府推动物流平台建设

- > 乐山现有的统一物流平台主要只有提供物流信息的功能，缺乏统一的，提供物流信息、整合物流资源、在线交易、管理物流作业、辅助决策的物流信息化平台。
- > 政府在物流信息平台的建设上可以统筹规划、开放信息互联互通，并把监管系统和公共服务系统建设好。
- > 政府机构还能商业资本进入公共物流平台的建设创造一个良好的投资环境，以保证公平竞争和规范的市场秩序。

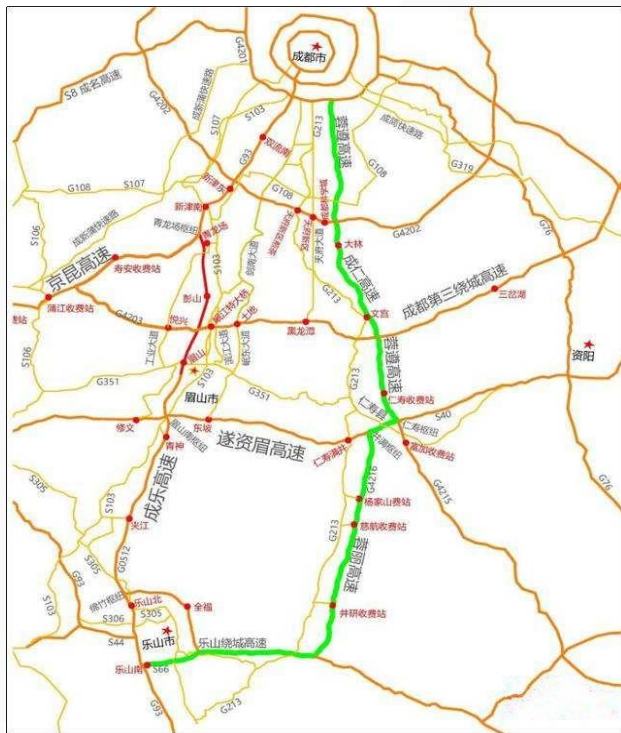


由乐山物流办负责对接周边市区政府单位，进一步完善各区域之间合作机制，加强与成都及其周边区域的交流沟通协商，建立健全重大事项议定机制、常态化协商合作机制和具体工作推进机制，共同推动基础设施项目建设，共同争取国家支持。

◆ 合作基础

> 成都是全国性物流节点，物流通道网络设施完善，本地经济发达，同时还引入了很多国际国内物流知名企业。

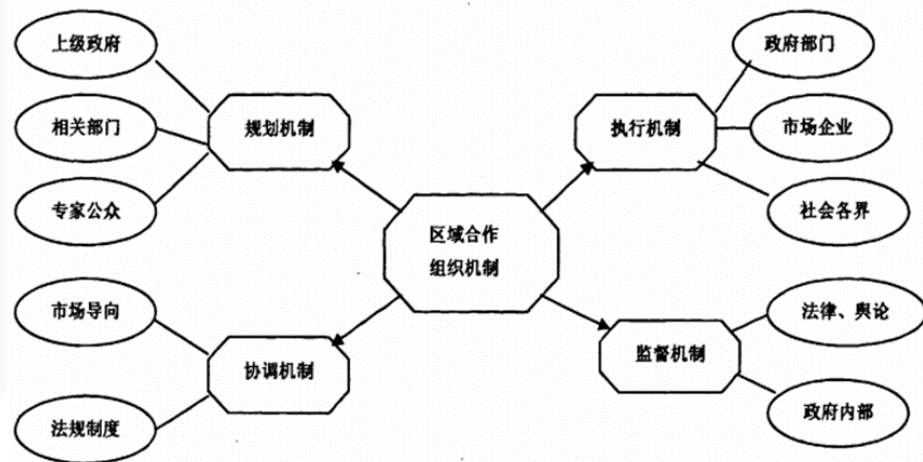
> 乐山地处成都、川南、攀西三大经济区的结合部，是成都经济区核心圈内唯一的港口城市。如果乐山政府能依托乐山港在川内的水运优势和乐山的铁路运输优势，达成与成都区域的物流合作，就可以通过物流设施及通道的建设，对接成都，融入成都都市圈，就能借用成都通道资源，与成都共同建设与发展。



◆ 政府促进物流跨区域合作

> 在进行物流业区域合作时，需要政府努力促进合作各区域交通、工商、海关、口岸等各个相关部门密切配合，协力解决好区域物流业发展中的难题，为物流业区域合作创造一个良好环境。

> 同时，物流业区域合作需要一个有效的组织机制，合理的组织架构、清晰的权责以及规范的运行制度是落实地方政府推动者职责的根本保障。由政府牵头，不仅能保证组织机制的权威性，还能保证合作的有效性。



区域合作组织机制结构图

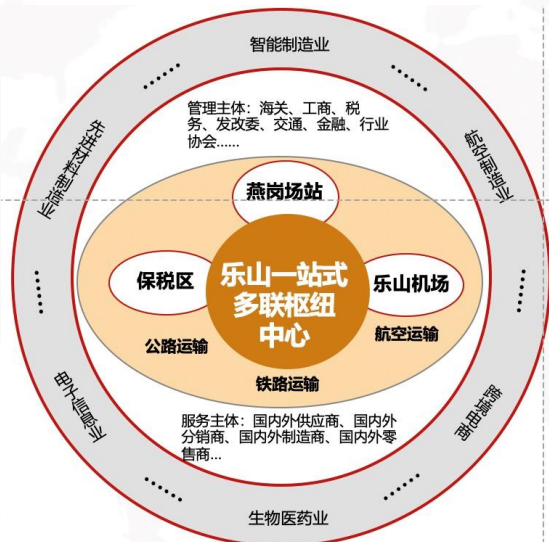
附：重点工程清单

序号	工程名称	建设内容	选址	建设状态	建设年限
1	多式联运工程	加快开展单独针对乐山一站式多式联运港项目的可行性研究，加快建设，构建与乐山机场、燕岗站、保税物流中心的有效联动，同时加快推进与成都双枢纽节点的联动。	/	新建	2021-2023
1	物流园区节点工程	加强推进乐山市“一港一园、六中心”物流节点工程建设，做好建设项目包装储备、规划用地保障、项目资金扶持等保障工作。	五通桥区、峨眉山市、市中区、沙湾区、马边县、犍为县、井研县	新建或升级	2021-2025
3	物流信息平台工程	整合现有物流信息服务平台资源，依托多式联运枢纽中心打造物流公共信息平台，推动形成跨行业和区域的智能物流信息公共服务平台，推动供应链一体化发展。	依托多式联运枢纽中心	新建	2021-2023
4	冷链物流工程	产地预冷、产地冷藏、冷链仓储、冷链运输、低温配送、冷链销售等。加快建设“1+3”的冷链产业+民生需求的冷链物流节点建设，形成冷链物流网络体系。	市中区、井研县、峨眉山市、犍为县	在建或新建	2020-2025
5	城乡配送工程	构建城乡物流配送网络和农产品产地集中配送中心，培育2-3家辐射范围广、服务能力强的城市配送物流企业。	峨边、马边、沐川县、金口河区服务站和多个乡村末端网点	新建	2020-2022
6	电商快递工程	编制乐山市电子商务物流发展规划，结合物流园区和商业设施的建设，整合配送资源，构建电子商务物流服务平台和配送网络。	/	新建	2020-2022
7	跨境电商工程	借助乐山机场口岸、铁路口岸和保税物流中心（B型）申建，依托多式联运工程的建设，乐山可大力发展跨境电商出口业务，带动“乐山造、四川造”产品走出国门。	/	新建	2021-2023

乐山市多式联运工程围绕一站式多式联运港，一站式多式联运港内含航空物流园、保税物流园及铁路物流园。建议加快开展针对一站式多式联运枢纽港项目的可行性研究，重新明确保税物流园与多式联运港的协同关系及选址建议。

加强联运设施建设

- 1.场站互联：**打造乐山一站式多式联运港，包括在一站式多式联运港中实现保税物流园、航空物流园及铁路物流园的核心设施建设。
- 2.信息互联：**搭建数据EDI交换中心、多式联运公共信息服务平台以及大数据平台，实现多式联运全程信息化管理、数据化运营。
- 3.“五个一”：**在多式联运全程中，进行单窗口、一站式运营管理，实现“一人到底、一单到底、一箱到底、一签到底、一检到底”的铁公空多式联运模式。



大力发展多式联运运营

发展乐山与成都国际铁路港公铁多式联运班列；大力发展乐山多式联运港与成都双流、天府机场直接接驳的联程“卡车航班”；强化乐山多式联运港与乐山河港物流园及其他关键节点的联运、联动。

联运组织保障

在组织机制保障上包括组建经营主体、建设基础设施、线路运营及制定相关标准等。同时吸纳包括港口类、机场类、快递物流类、产业类在内的合作伙伴，组建行业发展联盟。



乐山市多式联运工程围绕一站式多式联运港，构建与乐山机场、燕岗站、保税物流园的有效联动。建议加快开展针对乐山一站式多式联运枢纽港项目的可行性研究，加快建设乐山机场、燕岗物流园，同时加快推进与成都双枢纽节点的联动。

◆ 相关重点项目

类型	名称	选址区域	节点性质	运输方式	功能定位	服务对象	辐射范围	建设情况	规划面积(亩)	预计投资金额(亿元)
一站式多式联运港(含三区)	一站式多式联运港 (内含保税物流园、航空物流园、铁路物流园)	/	枢纽型 产业服务型 口岸型 商贸型	公路 空运 铁路	<ul style="list-style-type: none"> 多式联运枢纽中心，全域货物集散地 保税物流园：提供保税货物集散，通关等服务 航空物流园，全域适空货物集散地，提供物流服务 铁路物流园，全域适铁货物集散地， 	乐山全市以及攀西和川南地区产业	全球市场，重点辐射成都	新增(其中保b需调整升级)	/	22-25

◆ 相关重点工作

- 加快对乐山市一站式多式联运港的可行性研究
- 加快拟定乐山市多式联运港实施方案，重视与成都双流机场、天府机场，成都海关，成都国际铁路港的对接，强化政策研究、手续对接，保障有效联动。
- 加快燕岗物流中心规划及建设。
- 加快对一站式多式联运港内建设保税物流园的研究，与省口岸办积极协调对接，加快保b申请。
- 落实航空临时口岸申请，保障乐山机场建成时具备临时开放口岸相关功能。

乐山市物流园区节点工程包括针对产业及民生需求的项目建设，加强推进“一园一港、六中心、N服务站”物流节点工程建设，做好建设项目包装储备、规划用地保障、项目资金扶持等保障工作。

◆ 相关重点项目

第一层级：物流园区

着力打造乐山一站式多式联运港及河港型物流园，建设集公铁空联运、物资储运、冷链物流、跨境电商等功能于一体的物流枢纽型园区。

第二层级：物流中心

加快推进不同功能的物流中心建设，支持商贸物流、城市配送、集运分拨等物流平台功能建设。六中心重点是为民生需求、产业发展提供物流支持，覆盖不同运输方式、不同类型，具体包括乐山智慧物流园、嘉州商贸物流园、沙湾物流中心、燕岗铁路物流中心、井研铁路物流中心及马边物流中心。

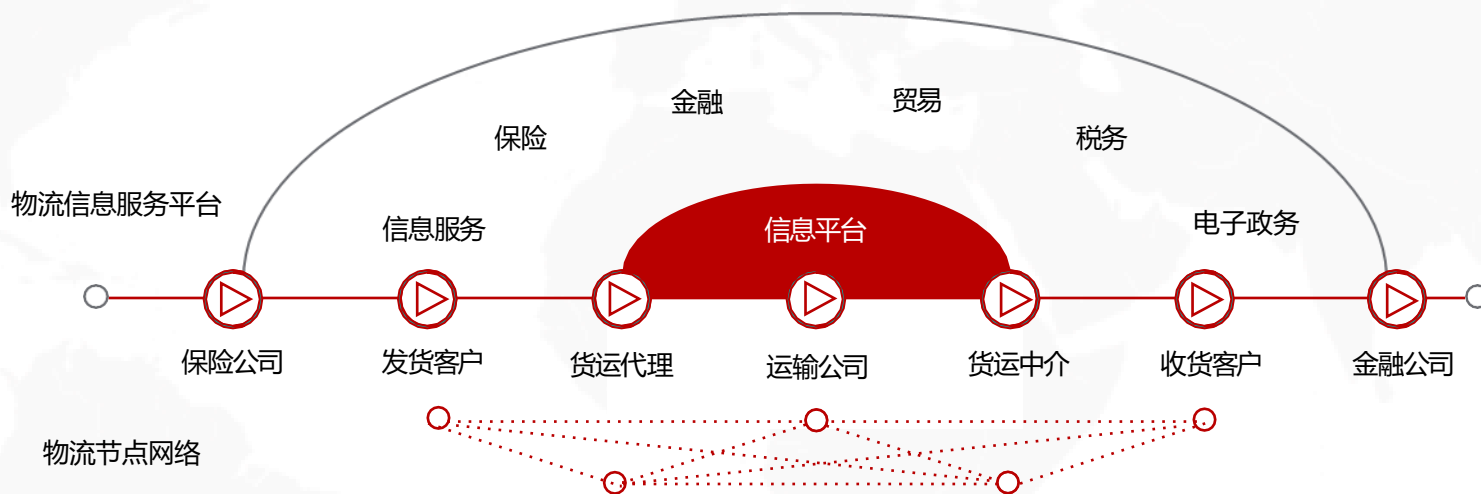
第三层级：物流服务站

推进各区县物流服务站的建设，可考虑对原有区域物流设施改造升级，重点包括沿森物流园、蓝雁物流园等。

重点工程 | 物流园区节点工程

序号	项目名称	类型	区域货运量(万吨)	重点产品	选址区域	项目性质	运输方式	功能定位	服务对象	辐射范围	建设情况	规划面积(亩)	预计投资金额(亿元)
1	一站式多式联运港 (内含保税物流园、航空物流园、铁路物流园)	一站式多式联运港(含三园区)	1759	化工品、多晶硅	/	枢纽型 产业服务型 口岸型 商贸型	公路 空运 铁路	<ul style="list-style-type: none"> 多式联运枢纽中心, 全域货物集散地 保税物流园: 提供保税货物集散, 通关等服务 航空物流园, 全域适空货物集散地, 提供物流服务 铁路物流园, 全域适铁货物集散地, 	乐山全市以及攀西和川南地区产业	全球市场, 重点辐射成都	新增 (其中保b需调整升级)	/	22-25
2	乐山港(犍为)物流园	河港一级节点	1102	竹制品、茶叶	犍为-高石坝	产业服务型	水路、公路	水港物流园, 全域适水货物集散地, 乐山港核心物流园	乐山全市以及攀西和川南地区产业	服务本市, 拓展辐射西南	新增	300-500	5.1-8.5
3	乐山港(五通桥)物流园	河港物流园	1759	化工品、多晶硅	五通桥-桥沟	产业服务型	水路、公路	水港物流园, 区域适水货物集散地	区域产业	本地市场	新增	200	3
4	五通桥危化品物流园	危化品物流园	1759	化工品	五通桥-待定	产业服务型	公路	危化品物流园, 全域危化品集散	全市	本地市场	新增	200	3.5
5	乐山智慧物流园	快递物流中心	5053	商贸品	市中区-乐西高速	商贸服务型(民生)	公路	公路物流中心, 快递物流集散分拨中心	乐山全市	本地市场	升级	600	10
6	嘉州商贸物流园	商贸型物流中心	5053	商贸品	市中区-全福街道	商贸服务型	公路	公路物流中心, 商贸物资集散地	乐山商贸企业	本地市场	升级	615	10.5
7	甘江商贸物流园	商贸型物流中心	1689	陶瓷、商贸品	夹江-乐夹大道旁	商贸服务型	公路	公路物流中心, 商贸物资集散地	夹江商贸企业	本地市场	改扩建	300	4.5
8	井研铁路物流中心	铁路(公铁)物流中心	552	农产品	井研县-高滩站	产业服务型	铁路、公路	铁路物流中心, 生产和生活物流集散地, 以生产物资为主	乐山全市	乐山东西向物流	新增	200	3.2
9	燕岗铁路物流中心		3205	水泥沙石、食品饮料	峨眉山市-燕岗站	产业服务型	铁路	铁路物流中心, 生产和生活物流集散地, 一站式多式联运港铁路集结中心	乐山全市	乐山南北向物流	新增	200	3.2
10	沙湾综合物流中心	公路型物流中心	1504	不锈钢、矿石	沙湾-乐西高速踏水镇出口处	产业服务型	公路	铁路物流中心, 生产和生活物流集散地, 以生产物资为主	沙湾区和“三县一区”的工业企业	以沙湾区为主, 辐射乐山“三县一区”区域	新增	200	3.2
11	马边物流中心		489	茶叶、磷矿	马边县-乐西高速民建镇出口	商贸服务型	公路	公路物流中心, 生产和生活物流集散地, 以生活物资为主	区域商贸企业	区域辐射	新增	100	1.6

加快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，支撑物流业发展的信息基础设施，构建物流信息服务体系，主要包括物流公共信息平台、物流园区信息平台和物流企业信息平台三部分。



物流公共信息平台 建设集电子政务、税务、金融服务和物流公共服务功能于一体的物流公共信息平台，满足政府管理部门、物流、工业、商贸企业需求，实现物流公共信息平台的对接与资源共享。

物流园区信息平台 鼓励物流园区建立具有运输管理、仓储管理、智能停车、物业管理及延申服务功能的物流园区信息平台。同时重视以多式联运港为平台总控中枢。

企业物流信息化 提升物流企业TMS、WMS、OMS等技术应用，支持“互联网+物流”系统工程，实现物流各环节可视化、数字化和智能化水平。以政府建立公共型信息平台为主，鼓励有条件的企业建立服务于本行业的产业物流信息平台，支持引导农产品加工、光电信息、先进材料、食品饮料等企业实现产业物流信息互联互通、资源共享。

加快建设“1+3+N”的冷链产业+民生需求的冷链物流节点建设，形成冷链物流网络体系。

物流园区项目

依托全福镇西部冷链物流园及拟规划的食品加工产业园打造**乐山冷链产业枢纽型物流项目**，打造集冷链贸易、冷链加工、冷链物流为一体的冷链物流枢纽，为乐山特色食品外销赋能，融合美食直播产业，支持主导产业“食品饮料”高质量发展。

物流中心项目

加快推进乐山三大冷链园区基础设施建设，构建与乐山冷链物流园联动，三中心重点是为乐山产业发展提供物流支持。“三中心”包括井研冷链物流中心、峨眉冷链物流中心，犍为天御新农新城。

物流服务站

推进各区县冷链物流服务站的建设，建立农产品产地冷库一二三级站，同时可考虑对原有区域物流设施改造升级。

序号	项目名称	类型	区域货运量(万吨)	重点产品	选址区域	项目性质	运输方式	功能定位	服务对象	辐射范围	建设情况	规划面积(亩)	预计投资金额(亿元)
1	乐山冷链物流园(西部冷链物流园及拟规划的食品加工产业园)	一级冷链物流节点	5053	商贸品、特色美食	市中区	综合型-产业服务型为主	公路	乐山、攀西和川南冷链产品集散地、农产品加工与贸易、乐山应急储备	乐山、攀西及川南	全国辐射，重点辐射四川	改扩建	1500-2000	30
2	井研冷链物流中心	农产品冷链物流中心	552	农产品	井研县	产业服务型为主	公路、铁路	当地农产品集散、冷链仓储、加工和电子商务，当地特色农产品品牌打造	井研、五通桥	本地市场	新增	500	11
3	峨眉冷链物流中心	产业服务型	3205	茶叶、高山蔬菜	峨眉山市	产业、民生服务型	公路	周边区域冷链产品集散、冷链仓储和加工	峨眉山、夹江、峨边、金口河区	本地市场	新增	300	6.6
4	犍为天御新农新城	特色农产品冷链物流中心	1102	茶叶	犍为县	产业、民生服务型	公路	周边区域冷链产品集散，当地农产品加工，乐山特色农产品加工与贸易	犍为、沐川、马边	本地市场特色农产品：全国辐射	改扩建	168	4.5
5	在各区县设立服务站	民生服务型	-	-	各区县	民生服务型	公路	满足各区县，尤其是三县一区的冷链食品物流仓储需求，保障食品安全。	所在区或县，支持冷链园区及物流中心	所在区或县，支持冷链园区及物流中心	新增	/	/

以四川省《深化农村物流配送体系建设的实施方案》为依据，完善城乡末端物流设施网络，打造标准化、集约化城乡配送服务网络，建设城乡物流配送体系。推动城乡配送规范化、集约化运作，提升城乡配送服务质量，提高居民生活便利程度。

城乡配送设施工程

建设物流配送基础设施。依托电子商务进农村综合示范、乡镇汽车综合服务站及城乡物流配送网络、农产品产地集中配送中心、农村公共服务中心等项目，建设集商品集散、运输仓储、快递等服务为一体的涌兴服务站、清溪场服务站和中滩服务站以及村级服务点。

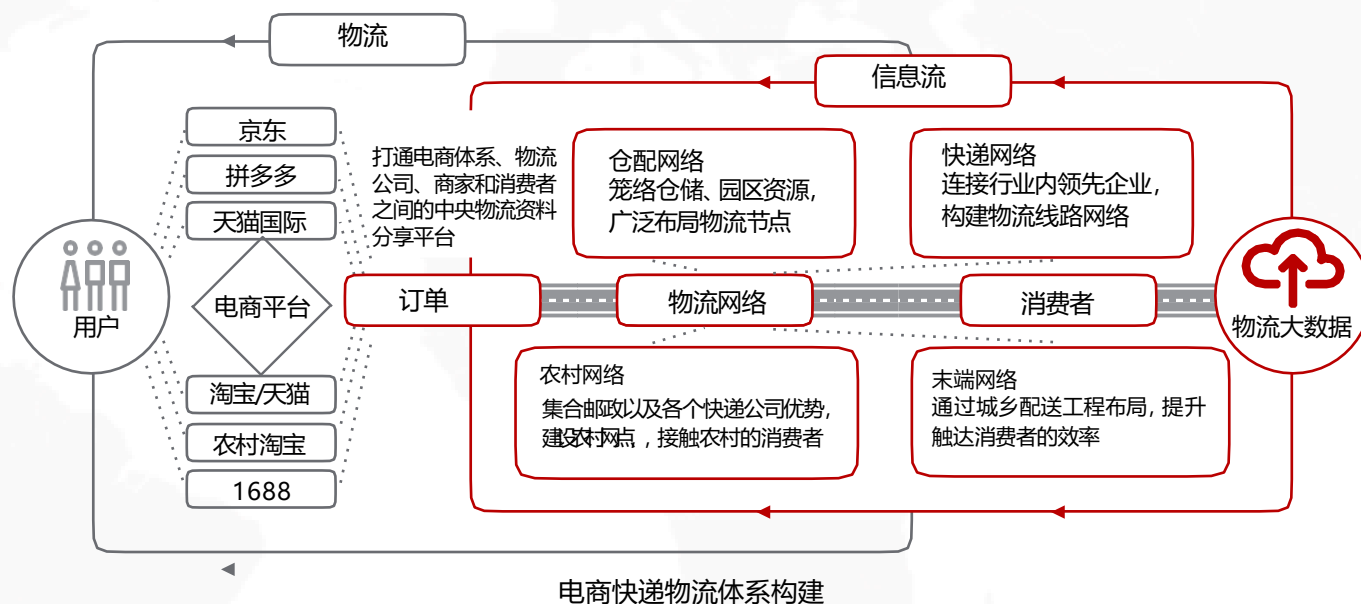
城乡配送服务工程

- **打造物流配送网络。**引导运输企业开行农村物流配送货运班车，鼓励物流企业利用客运班车、网约车等闲置行李舱开展农村物流配送服务。引导恒基等物流企业开放平台和网络，合作开展配送车辆闲置仓共享配送，畅通农村物流通道，构建物流配送网络。
- **支持企业开展生鲜农产品配送服务。**引入或鼓励乐山本土商贸企业利用现有设施承担城市配送服务功能。
- **创新农村物流配送服务模式。**支持邮政、快递物流加强与特色农产品产地合作，畅通农产品“上行通道”和工业品“下行通道”，有效利用农产品冷链物流基础设施设备和农村公共服务中心。引导各邮政快递企业加大资金、人力投入，以特色农产品特点建立便通农村产品寄递运输服务模式。

城乡配送试点工程

积极开展城乡配送试点工程，通过多部门协调，推动末端投递车辆向标准化、厢式化、新能源发展，重点研究三轮车城市配送问题、出台城配车辆管理办法，规范试点城配企业车辆管理、员工管理、运行管理。对城市配送企业进行分类管理，对农产品、生鲜食品、医药企业、快递企业及其车辆给予特殊政策，优先保障其车辆通行，推动城市配送系统高效、环保、有序运行。

打造适应现代消费者需求的电商快递物流体系，提高电商快递行业发展水平。加快快递物流基础设施建设步伐，引导快递企业集中发展；加快快递终端节点建设，完善快递网络布局；规范快递市场秩序，实现快递服务营业场所规范化运营。



基础设施工程

以乐山智慧物流园（乐西高速旁）为乐山枢纽型快递电商分拨中心，同时依托各区县现有项目改造城市区域快递分拨中心设施。

服务网络工程

完善快递网点布局，加强末端配送设施建设。在乡镇设立快递配送站点或电商体验店。鼓励在居民校区、商务中心、乡村活动中心布局智能快件箱设施。支持快递企业、电商企业参与物流服务点布局建设。

快递下乡工程

鼓励快递企业推进快递下乡工程，促进乐山特产“走出去”。对入驻或布局乡、村物流节点的快递企业，给予政策扶持、运营服务补助。加大快递分拨中心以及快递下乡、进村布局的政策以及资金扶持力度，共同提升快递的形象以及老百姓的服务体验。

开展乐山跨境电商项目研究，借助乐山保税物流中心、多式联运港，搭建跨境电商平台，打造集跨境电商分拨、跨境电商保税仓储、跨境电商总部基地于一体的，努力跻身四川跨境电商“第一梯队”，实现新型国际贸易产业转型升级。



➤ 打通跨境电商出口国际大通道，开行跨境电商铁路、航空专列

- 通过中欧班列，重点开行乐山-成都-俄罗斯、欧洲的西向北向国际班列；乐山-东盟的南向国际班列
- 利用国际航空路线，打造乐山-日韩、东盟的跨境电商航班，打造具有旅游目的地特点的货运航班。



➤ 依托多式联运港，打造跨境电商产业园

- 依托多式联运港保税物流中心B型，开展跨境电商保税备货模型，探索个人直邮模式。
- 设立跨境电商国别体验馆



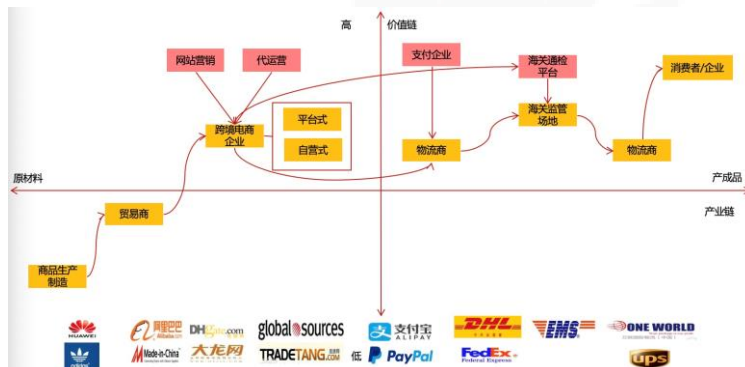
➤ 积极布局海外仓，提前布局成都平原经济区全球跨境电商网络

- 依托乐山一站式多式联运港，积极布局海外跨境电商前置仓，提高中国造跨境电商产品服务水平



➤ 引入龙头企业，搭建跨境电商产业平台

- 积极引入龙头企业，培育德阳本地跨境电商企业。
- 学习借鉴国内优秀跨境电商平台（跨贸网、大龙网等），搭建乐山一站式跨境电商平台，打造四川造跨境电商品牌。



创建现代物流业发展的管理体制机制

商务局发起、建立由发改委、经信局、商务局、交通运输局、规划局、邮政管理局、农业局、统计局、国土局等部门参加的物流联席会议制度，在物流产业布局、通道衔接、城乡配送网点设置、运输保障、行业监管等方面，加强沟通，信息共享，协同推进，形成信息沟通、政策研究与评估、重大问题协商等的长效机制。

构建“县乡分级、上下联动”管理体系

发挥物流办和各园区管委会在促进现代物流业发展的统筹协调职能和主体作用。

积极发挥财政资金的引导作用和税收政策的杠杆作用

优化财政资金支出结构，合理引导资源和要素向“4+1+N”优先项目集聚。有序扩大基本公共服务项目范围和支出规模，提高财政支出中用于社会公共服务项目的比重。努力提高政策管理水平，建立健全高效的政策效应评估体系和政策服务体系。

多渠道、全方位加大政府对物流业发展的资金支持，加大财政资金投入，设立乐山现代物流业发展专项资金

用于支持重大物流基础设施建设、培育龙头企业和服务品牌，支持物流园区建设、推广应用物流新技术、推进物流信息化和标准化、物流设施设备更新改造，并将此专项基金纳入财政预算。

出台优惠政策，优先保障物流用地

合理调整物流用地结构，制定合理的物流用地优惠政策，逐步增加物流用地比例，保证重点物流园区和重点物流中心项目的建设用地。合理确定要素价格，物流项目中的物流生产性设施用地参照工业用地依法出让并收取土地出让金。

全面落实国家税收优惠政策

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。

支持银行与物流园区合作定制物流金融服务产品

为中小物流企业提供仓单质押、存货质押、融资租赁、金融仓储、供应链金融以及票据融资等金融服务。

制定和完善服务业创新发展政策

鼓励企业、行业积极运用信息、电子商务等先进技术，开展业态创新、商业模式创新等。



完善物流通道、物流节点等基础设施建设。形成分工明确、布局合理、功能配套的全县物流基础设施基本框架。依托综合运输网络和运输大通道，形成以公铁水空多式联运为特色的、具有独立运作能力的综合运输网络平台。

完善物流项目用地报审机制。依法保障重点物流项目用地，促进物流项目地表、地上、地下空间合理开发利用，集约使用土地，建立土地供给项目考核审查制度，严格控制项目用地规模，合理分配项目用地指标，优化项目用地供应方式。

加大物流项目用地的供应力度。设立重点物流项目库，确保年度土地供地指标中专列一定比例的土地指标用于解决入库重点项目用地需求。



构建重点企业联系制度。由商务局、物流办、物流发展中心牵头，不定期开展全县重点物流园区(中心)和重点物流企业认定工作，并建立重点企业(园区)联系机制。

一方面，重点企业(园区)**定期汇报发展情况**，及时提出发展中的困难和问题以便商务局、物流办和物流发展中心在年度/季度座谈会时帮助企业解决有关问题；

另一方面，物流办和物流发展中心要**引导重点联系企业(园区)充分运用现代信息技术和供应链管理技术**，采用现代化物流装备和物流服务国家标准，提升物流现代化水平。



《国家发展改革委关于进一步加强社会物流统计工作的通知》中明确要求高度重视物流统计工作、提升物流统计质量水平、加强物流行业监测分析、扩大统计成果宣传应用、强化物流统计支持保障、确保统计数据真实可靠、加强物流统计指导考核。

1

强化物流行业统计力度。开展社会物流企业联网直报工作，扩大社会物流企业统计调查范围，建立和完善物流业统计调查制度和信息管理制度，建立科学的物流业统计调查方法和指标体系，及时准确反映物流业的发展规模和运行效率。

2

加强物流统计基础工作，认真贯彻实施社会物流统计核算与报表制度。

3

加强社会物流统计核算和重点物流企业统计调查工作，提高统计数据的准确性和时效性。

4

定期发布物流统计分析报告和全市物流业年度发展报告，为政府决策和行业发展提供有力参考。

1

强化市场监管力度。统一执法标准，规范物流车辆超载、超限等违章处罚标准和执法行为，推进公安、交通等部门联合执法。

2

建立物流项目“准入—退出”的监管机制。实行项目分类、行政分级的联合审查办法，严格执行物流项目备案管理和建设标准的规定，未通过备案审查的项目一律不得擅自开工建设，逾期不整改项目依法收回用地。

3

建立物流项目建设督察机制。定期检查走访项目建设和土地供应及利用的情况，适时开展项目用地清理工作，及时发现并协调解决项目建设存在的问题。

加强对物流市场的监督管理，全面实施货运实名制和查验制度。

4

制定全域统一的监管办法。

确保物流仓储设施、集装箱堆场、铁路专用线等物流设施的公共平台性质，保障物流企业平等参与市场竞争。

5

多渠道、多层次培育物流专业人才。引导乐山相关学院增设电子商务及物流业相关专业，鼓励商贸流通企业与学校合作开展订单培训；采取多种形式，积极组织相关政府管理部门和物流企业职工开展在职培训；培训以物流企业高级经营管理人才和物流技术人才为主的物流专门人才；鼓励政府、物流企业与乐山物流协会、外部专业机构开展合作学习。

大力推行物流职业资格证制度。依托县内职业院校建立物流职业资格证考试培训中心。

积极拓宽人才引进渠道。进一步完善人才引进政策，把物流高级技术人员与高级管理人员纳入县引进人才政策范围，特别是引进一批在电子商务、物流管理方面具有国际视野、懂经营、善管理的专业人才。

将绿色、环保发展理念贯穿于物流发展的全过程，联合环保局等相关部门认真做好各大领域绿色环保监督管理工作。

积极研究物流绿色发展扶持政策，对新能源货运车辆购置给予财政补贴和通行便利。

针对服务业重点企业及项目进行重点检查。准确把握服务业企业环保设施落实情况，建立企业黑名单，对环保意识淡薄、环保设施落实较差的企业严查严管。

探索建立服务型企业保证金制度。按照“谁污染，谁治理”原则，严格落实环保责任，防范环境风险。





“ 一带一路 ” 高端物流智库



电话：181-8051-2817

传真：(028)65261105

网址：www.czztz.com