

贵州省商务厅文件

黔商发〔2016〕149号

贵州省商务厅关于印发《贵州省“十三五” 商贸物流发展规划（2016-2020）》的通知

各市（州）、贵安新区、仁怀市、威宁县商务主管部门：

为贯彻落实《物流业中长期发展规划（2014-2020）》（国发〔2014〕42号）、《关于促进内贸流通健康发展的若干意见》（国发〔2014〕51号）、《关于促进商贸物流发展的实施意见》（商流通函〔2014〕790号）等文件要求，进一步促进我省商贸物流发展，提高商贸物流服务质量和水平，增强商贸服务业竞争力，适应流通业发展和转变经济发展方式的需要，我厅结合实际，制定了《贵州省“十三五”商贸物流发展规划（2016-2020）》（以下简称《规划》，现印发给你们。请根据《规划》确定的工作目标、重点工作，结合当地实际，抓紧制定具体工作方案和工作措施，认真组织实施，确保取得实效。

联系人：贵州省商务厅流通业发展处 张玲

电 话：0851-88592780 13985455090

附件：贵州省“十三五”商贸物流发展规划（2016-2020）



抄送：商务部、省人民政府

各市、州人民政府，贵安新区管委会，仁怀市、威宁县人民政府

各国家级、省级发开区

省发改委，省交通厅，省经信委，省质监局、省农委，省政府金融办，省财政厅，省住建厅，省民政厅，省文化厅，省旅发委，省工商局，省安监局，省科技厅，省银监局，人行贵阳中心支行

贵州省商务厅办公室

2016年6月29日印发

共印300份

目 录

序言.....	1
1.规划总则.....	2
1.1 规划对象.....	2
1.2 规划范围.....	2
1.3 规划时间.....	2
1.4 规划依据.....	2
2.规划背景.....	4
2.1 贵州“十二五”商贸物流发展取得的成就.....	4
(1) 商贸物流需求平稳增长	4
(2) 商贸物流园区建设提速	6
(3) 城市共同配送试点有序开展	7
(4) 技术装备水平逐步提高	8
(5) 政策环境持续改善	9
2.2 贵州“十二五”商贸物流发展存在的问题.....	11
(1) 商贸企业缺乏完善的物流配套服务体系	11
(2) 城市配送“三难两多”问题突出，农村物流基础薄弱.....	12
(3) 商贸物流园区布局欠合理，同质化竞争严重	13
(4) 商贸物流企业普遍实力有限	13
(5) 商贸物流专业人才严重缺乏	15
2.3 贵州“十三五”商贸物流发展面临的形势.....	15
(1) 发展机遇	15

(2) 面临挑战	21
3.总体要求.....	23
3.1 指导思想.....	23
3.2 基本原则.....	23
3.3 发展目标.....	25
4.空间布局.....	26
4.1 大都市物流综合体	27
4.2 “一带一路”战略物流支撑通道.....	28
(1) 黔北物流通道	28
(2) 黔东南物流通道	28
4.3 五大商贸物流圈	28
(1) 遵义商贸物流圈	28
(2) 毕节商贸物流圈	29
(3) 都(匀)凯(里) 商贸物流圈	30
(4) 六(盘水)兴(义) 商贸物流圈	31
(5) 铜仁商贸物流圈	32
5.发展任务.....	33
5.1 完善城市物流服务体系，保障城市商业发展	33
5.2 完善农村物流服务体系，保障农村商业发展	33
5.3 完善国际物流服务体系，保障外贸业务发展	34
6.重点工程.....	34
6.1 电商物流保障工程	34

6.2 综合保税区建设与运营工程	36
6.3 发展多式联运，打通外贸物流通道	38
6.4 物流服务主体培育工程	39
6.5 通关一体化工程	41
6.6 城市配送示范工程	41
6.7 商贸物流标准化工程	42
6.8 商贸物流公共信息平台工程	44
6.9 传统仓库升级改造工程	45
6.10 城际和城市共同配送配工程	46
6.11 智慧物流工程.....	49
6.12 大数据商贸物流应用工程	49
6.13“村村通”工程	50
6.14 商贸冷链物流服务体系工程	52
6.15 物流地产开发工程	53
6.16 商贸应急物流体系建设工程	54
6.17 贫困地区商贸物流配送体系建设工程	55
7.保障措施.....	55
7.1 完善商贸物流业发展联席会议制度	55
7.2 加大对重点领域和薄弱环节的财政资金扶持	56
7.3 加大土地等政策支持力度，着力降低物流用地成本	56
7.4 落实各项政策，切实减轻物流企业负担	57
7.5 加强商贸物流统计工作，提高商贸物流统计水平	58

7.6 积极培育和引进现代物流人才，完善人才引进政策	58
7.7 发挥协会的桥梁纽带作用，创新行业管理	59
7.8 规范物流市场，强化行业自律	60
7.9 创新融资方式，解决企业融资难的问题	60
7.10 简化行政审批，推动大众创业	61
7.11 加强商贸物流安全监管	61
7.12 加强规划之间的衔接，保证规划的严肃性和可执行性	62
8.规划附件.....	63
8.1 贵州省商贸物流“十三五”规划项目库.....	63
8.2 规划相关术语	63

序 言

“十三五”时期是贵州实现“加速发展、后发赶超”、全面建成小康社会的重要阶段，伴随着经济发展模式由投资拉动转向到内需消费带动，建立完善的商贸物流体系以保障商贸流通业发展，可以有效地激活和繁荣整个消费市场，推动电子商务在贵州的成长与发展，促进生产与消费衔接，是贵州省培育经济新增长点、提升经济发展层次和水平的重要保障。贵州省地处“一带一路”、长江经济带、珠江-西江经济带等国家重点发展区域的连接点和枢纽地带，区位优势明显，随着“十二五”期间高速公路“三年大会战”、贵广及沪昆高铁、乌江和红水河水运通道等一系列交通基础设施的建设投资完成，贵州商贸物流发展的硬件环境已得到极大地改善。“十三五”期间贵州商贸物流发展的前景十分看好，借助于大数据、“互联网+”思维、云平台建设、智能物流等现代物流技术，通过科学规划对整个行业加以因势利导，商贸物流有望成为贵州省先导性和支柱性产业。

本次规划主要剖析了“十二五”期间贵州商贸物流取得的主要成就和与存在的主要问题，认识了“十三五”期间贵州商贸物流面临的重大机遇与挑战，阐明了“十三五”时期全省商贸物流业发展的指导思想和发展目标，规划了“十三五”期间全省商贸物流发展的空间布局，明确现代物流业发展的主要任务、重点工程和保障措施，是指导未来五年全省商贸物流业发展的行动纲领，是各地州市制定商贸物流规划、商贸物流园区规划、商贸物流业发展相关政策意见、审批核准商贸物流业重大项目的重要依据。

1. 规划总则

1.1 规划对象

商贸物流是指与批发、零售、住宿、餐饮、居民服务等商贸服务业及进出口贸易相关的物流服务活动。

1.2 规划范围

贵州全省，包括贵阳市、遵义市、六盘水市、安顺市、铜仁市、毕节市、黔西南布依族苗族自治州、黔东南苗族侗族自治州、黔南布依族苗族自治州 9 个地级行政区划单位。

1.3 规划时间

规划期：2016 年 - 2020 年（共五年）

1.4 规划依据

（1）《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》（国发〔2014〕39 号）

（2）《物流业中长期发展规划（2014-2020）》（国发〔2014〕42 号）

（3）《关于促进内贸流通健康发展的若干意见》（国发〔2014〕51 号）

（4）《关于促进商贸物流发展的实施意见》（商流通函〔2014〕790 号）

（5）《关于智慧物流配送体系建设实施方案的通知》（商流通函〔2015〕548 号）

（6）《国务院关于积极推进“互联网+”行动的指导意见》（国

发〔2015〕40号)

(7) 《国务院关于推进国内贸易流通现代化建设法治化营商环境的意见》(国发〔2015〕49号)

(8) 《物流标准化中长期发展规划(2015—2020年)》

(9) 《关于落实发展新理念加快农业现代化实现全面小康目标的若干意见》(中共中央〔2016〕1号)

(10) 《省人民政府关于加快商贸流通业改革发展的意见》(黔府发〔2014〕10号)

(11) 《省人民政府关于加快现代服务业发展的意见》(黔府发〔2014〕18号)

(12) 《省人民政府关于大力发展电子商务的实施意见(黔府发〔2015〕28号)》

(13) 《贵州省加快农村电子商务发展实施方案》(黔府办发〔2015〕50号)

(14) 《贵州省电子商务进农村综合示范工作实施方案》(黔商发〔2015〕145号)

(15) 《贵州省大数据产业发展应用规划纲要(2014-2020年)》

(16) 《关于降低企业物流成本的若干措施》(黔发改经贸〔2016〕313号)

2. 规划背景

2.1 贵州“十二五”商贸物流发展取得的成就

(1) 商贸物流需求平稳增长

“十二五”以来，全省商贸物流需求稳步增长。如图 2-1，一方面，与社会消费品相关的物流需求保持平稳较快增长态势。2015 年全省实现社会消费品零售总额 3283.02 亿元，是 2010 年的 2.2 倍。其中，限额以上批发业零售额 264.55 亿元，是 2010 年的 3.3 倍；限额以上零售业零售额 1468.58 亿元，是 2010 年的 3.3 倍；限额以上住宿业零售额 20.54 亿元，是 2010 年的 2.8 倍；限额以上餐饮业零售额 35.58 亿元，是 2010 年的 3.1 倍。按经营地统计，2015 年全省城镇市场实现消费品零售额 2691.66 亿元，占社会消费品零售总额的比重达 82.0%，比 2010 年提高 0.1 个百分点，年均增长 17.3%；乡村市场实现零售额 591.36 亿元，占比为 18.0%，比 2010 年降低 0.1 个百分点，年均增长 17.1%。“十二五”时期全省呈现出城镇、农村消费市场协同增长的良好态势；数据显示，“十二五”时期，居民消费能力快速提升，消费结构明显升级，大众消费已由数量型向质量型、享受型、健康环保型转变，居民消费呈现个性化、时尚化，消费热点和亮点不断涌现。“十二五”时期，随着互联网的普及，网上购物越来越受到消费者的欢迎。2015 年，限额以上企业通过互联网实现的商品销售达 476.74 亿元，比上年增长 94.4%。

另一方面，与国际贸易相关的物流需求发展快速，2015 年，全年进出口总额 121.52 亿美元，比 2010 年 31.47 亿美元累计增长

286.1%，年均增长 31.03%。从结构上看，出口物流需求发展速度明显领先于进口，全年出口总额 99.49 亿美元，比 2010 年累计增长高达 418.2%；进口总额 22.03 亿美元，比 2010 年累计增长 79.5%。出口商品结构进一步优化。“十二五”机电及高新技术产品分别累计出口 104.2 亿美元、21.6 亿美元，较“十一五”分别提升 11.8 个百分点、2.1 个百分点；农产品累计出口 14.5 亿美元，是“十一五”的 2.5 倍。目前贵州省只有一个国家正式对外开放口岸，即贵阳龙洞堡国际机场空运口岸。“十二五”期间，贵州省口岸工作立足于盘活现有口岸资源，积极开拓新的口岸开放平台。2014 年 12 月 30 日，遵义新舟机场正式获批作为临时开放口岸。贵州省首个综合保税区-贵阳综合保税区于 2014 年 12 月 27 日封关运行；贵安综合保税区于 2015 年 1 月 12 日获批设立，2015 年 12 月即建成并通过国家验收；贵阳无水港也正在建设推进中，贵阳龙洞堡国际机场正积极实施扩建工程，三期扩建工程以 2025 年为目标年，按照年旅客吞吐量 3200-4000 万人次，年货邮吞吐量 46 万吨，年起降架次 25 万架次进行设计。

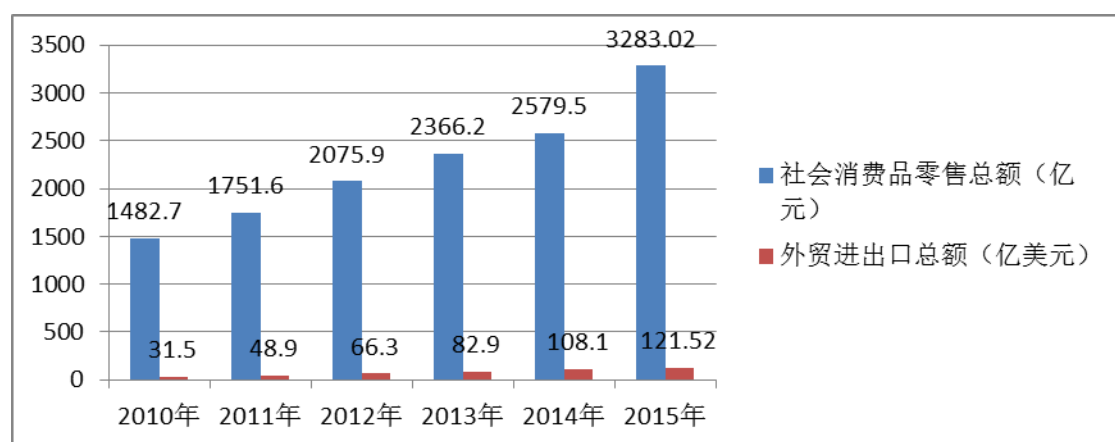


图 2-1 贵州省社会消费品零售和外贸进出口数据（2010-2015 年）

(2) 商贸物流园区建设提速

“十二五”期间，贵州省物流园区建设加快提速，在建、已建和规划中的物流园区、物流中心从 2010 年的 29 个增至目前的 88 个，增幅超过 200%，总投资额超过 1000 亿元。其中，以商贸物流为主题的园区建设力度加大，定位于农产品（冷链）、商贸物流或综合服务的物流园占全省 60%以上（含规划项目），如图 2-2 所示，目前其中贵阳 11 个，安顺 5 个，黔东南 3 个，黔西南 3 个，黔南 4 个，铜仁 10 个，遵义 9 个，六盘水 2 个，毕节 8 个。

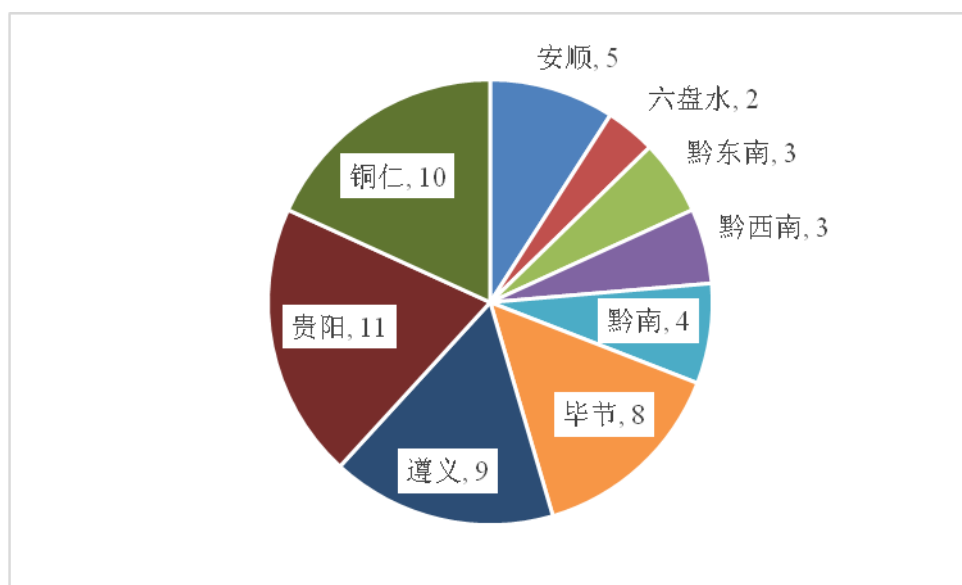


图 2-2 贵州省商贸物流园区域分布

专业化服务能力不断提升，各级政府主导投资的同时，积极拓宽物流项目的融资渠道，加强物流基础设施以及相关配套系统建设、推进物流资源整合、加快普及了商贸物流理念和技术为重点，努力营造了现代商贸物流发展的良好环境。如聚焦于农副产品的石板物流园、服务于汽车商贸的孟关汽车城已经建成并初具规模；金清电子商务物流园的贵州“马上到”云服务、一期公路港项目已投

投入使用，美安物流项目一期已投入运营，二期已建设完成，苏宁云商贵阳地区物流中心（一期）也已运营；遵义国际商贸城一期市场、新雪域农产品冷链物流园一期粮油专区、赤水五洲国际商贸城和习水五洲国际商贸城一期市场开业运营；集展示、零售、批发、办公、商业配套等功能为一体的贵阳西南国际商贸城项目也在有序推进之中。再者，电子商务与物流融合发展势头良好，以阿里巴巴、京东为代表的电商企业入驻商贸物流园，提升了贵州商贸物流的供给能力和供给质量。

（3）城市共同配送试点有序开展

为提高城市物流效率，降低物流成本，并缓解城市交通压力，促进节能减排，响应我国《财政部办公厅、商务部办公厅关于组织申报城市共同配送试点的通知》（财办建〔2013〕21号），全省大力支持城市共同配送建设项目，积极发展统一配送，创新网购配送方式，创新物流配送组织方式，优化配送模式，扶持绿色物流新型组织发展，率先在贵阳、遵义试行“城市共同配送班车”等模式。

其中，贵阳市被商务部认定为全国首批9个现代物流技术应用和共同配送试点城市之一。试点工作得到了商务部的充分肯定，相继开展了《贵阳市城市配送体系规划》、《城市配送服务规范》、《城市配送末端配送点建设标准》、《城市配送示范企业评价标准》等规范的制定；采取了所有权与经营权分离的形式，按照“五个统一”（统一外观标识、统一车辆要求、统一车辆调度、统一信息服务、统一管理）的要求，组建低碳城市配送车队，首批230辆城市配送车

辆已确定营运企业并成功上路运营，全部采用汽油与天然气双燃料动力，以压缩天然气作为主要使用燃料，减少了城市二氧化碳排放量和油料成本；智慧城市配送信息系统也已正式上线开展试运营，为降低配送车辆的空载率、节约物流成本，缓解城市配送的“最后一公里”难题提供了有效支撑。

（4）技术装备水平逐步提高

信息化方面，物流企业对信息化管理日益重视，信息化建设投资逐步加大，物流信息系统在物流企业中的运用范围不断扩大，EDI、GPS/BDS、GIS、条码、RFID等物流信息技术逐步在物流业推广使用。抽样调查显示，商贸、物流企业已根据自身需求普及不同类别的信息化技术，如批发、零售样本企业的条码技术普及率分别达到50.0%与54.6%，物流（含快递）企业以提供公路运输服务为主，样本企业的卫星定位技术应用普及率超过了55%。以贵州商业储运、贵州物资储运、贵州灵智农业集团、贵州诚智物流、中国外运贵州公司、贵州穗黔物流、贵州山水物流、贵州商贸仓储、志吉物流、冶诚物流等为代表的综合物流或专业物流企业正加紧实施信息化改造，物流企业信息化水平及新技术应用能力不断提升。物流公共信息平台建设项目相继展开，物流信息共享能力与运作效率将继续提升。如由贵州省交通运输厅牵头的省物流公共信息平台建设项目开始启动，贵州电子口岸信息平台及报关清算管理系统、贵州无水港物流信息平台及货代运代管理系统等项目也在相应的规划建设中。

装备方面，为加快企业转型升级，提高服务能力，物流企业不

断开展技术装备改造。如开始引进高效运输车辆、先进的仓储装卸设备、大型货架、输送分拣系统开始在企业中运用，企业物流装备水平不断提高。物流企业配送能力稳步增强，如配备专业车队，明确运营资质要求，合理确定车辆规模，配送效率不断提高，并开始从事电子商务物流、冷链物流、快递物流、医药物流等新业态。

（5）政策环境持续改善

多项支持现代物流业的意见、规划相继出台，政策环境不断完善。首先，针对贵州，国家直接或间接出台的各项发展战略与规划持续改善着贵州商贸发展的总体环境。《中共中央国务院关于深入实施西部大开发战略的若干意见》（中发〔2010〕11号）的出台标志着更大规模、更高水平上的第二轮西部大开发战略正式开始实施，《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》（国发〔2014〕39号）明确提出推动黔中和滇中区域性城市群发展。《国务院关于进一步促进贵州经济社会又好又快发展的若干意见》国发〔2012〕2号文件更是直接针对贵州，提出以“加速发展、加快转型、推动跨越”为主基调，明确从财税、投资、金融、产业、土地、人才等方面给予贵州特殊的扶持政策，这为贵州省经济社会发展从宏观层面提供了强有力的政策保障和发展机遇。《国务院关于同意设立贵州贵安新区的批复》（国函〔2014〕3号）同意设立国家级新区——贵州贵安新区，为贵州经济社会跨越式发展给出了主战场。

其次，国家针对商贸物流的发展提出了一系列更有针对性和建设性的发展政策和指导意见。《物流业发展中长期规划（2014—2020

年)》(国发〔2014〕42号)明确要求各省、自治区、直辖市人民政府,国务院各部委、各直属机构加快发展现代物流业,以促进产业结构调整、转变发展方式、提高国民经济竞争力和生态文明建设。《商务部关于促进商贸物流发展的实施意见》(商流通函〔2014〕790号)明确要求各级商务主管部门高度重视商贸物流发展,深入开展工作,努力使商贸物流成为内贸工作“上台阶”的突破口。2015年《国务院关于积极推进“互联网+”行动的指导意见》出台后,商务部办公厅出台了《关于智慧物流配送体系建设实施方案的通知》(商办流通函〔2015〕548号),在全国安排部署各项智慧物流体系建设与试点工作,全面吹响智慧物流建设号角。

最后,随着物流业的转型发展,省委、省政府相继出台各项鼓励与支持政策完善商贸物流发展环境。《贵州省关于加快发展电子商务的指导意见》(黔商发〔2013〕367号)、《贵州省人民政府关于加快商贸流通业改革发展的意见》(黔府发〔2014〕10号)、《贵州省现代物流业发展规划(2012-2020年)》、《贵州省关于进一步加快商贸物流发展做好配送工作的指导意见》(黔商发〔2014〕325号)、《省人民政府办公厅关于加快发展现代物流业的若干意见》(黔府办发〔2015〕3号)等相关政策规划的出台,更进一步明确了本省商贸物流的发展目标、改革思路、发展任务与具体的落实措施等;各市(州)、县结合地方经济及物流发展实际情况,也出台了推进当地商贸物流发展的具体政策措施。

2.2 贵州“十二五”商贸物流发展存在的问题

(1) 商贸企业缺乏完善的物流配套服务体系

商贸流通企业对物流投入力度不够，缺乏从交易功能向物流功能延伸的意识，与物流紧密联系的现货市场、交易中心等商贸物流业发展不快。农产品批发市场基本延续传统交易模式，大多无冷链物流设施投入和相关技术改造，缺乏向农产品物流中心转型升级的发展意识。大多数商贸企业尚未建立起物流网络和服务体系，商贸流通企业总体对物流的管控能力较弱，商贸业与物流业联动发展的意识不强。调查显示，尽管外贸、批发、零售等商贸企业在物流建设方面逐步开始普及，但重视程度仍有不足，如图 2-3，上述三类企业未设物流管理部门的皆在 50%以上，分别为 58.8%、55.8%及 56.8%；并且仍存在 47.1%、69.2%与 63.6%的样本企业没有实施物流外包。

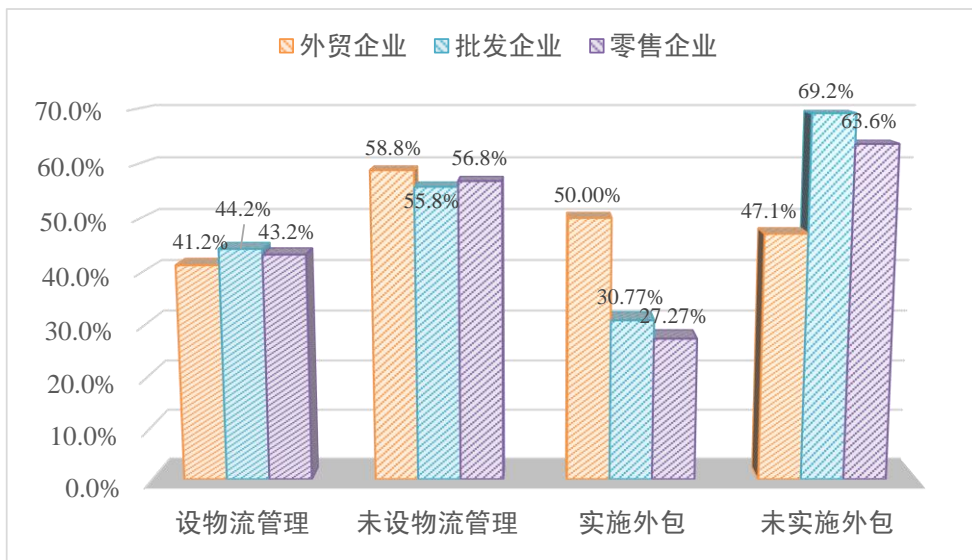


图 2-3 样本商贸企业物流管理现状

（2）城市配送“三难两多”问题突出，农村物流基础薄弱

城市配送方面的问题依旧突出，从仓储环节的仓库，到零售终端的超市以及批发市场等终端的传统运输模式，经常遭遇“毛细血管堵塞”困境。各市州城市物流供应方仍以小型散乱的物流企业为主，配送市场的混乱。随着网络购物的迅速发展，商贸物流相对滞后、流通设施投入不足等矛盾凸显。

城市物流配送主要面临“三难两多”问题：通行难、停靠难、装卸难，收费多、罚款多。由于城市交通管理压力较大，城市道路资源、交通资源普遍优先于公共客运和小轿车客运，对于进城的货运车辆有诸多限制，造成了城市配送以小面包车摘除后座配送、三轮车配送、摩托车配送等方式为主。以快递为例，很多城区禁止快递车辆停靠，部分居民小区、政府机构、学校、医院也不准快递车辆和人员进入，快递人员只能在门口“摆地摊”，收发不便，效率低下。

农村配送方面，电子商务的物流基础薄弱。部分农村地区缺少高等级公路，导致配送网络不够完善，缺少现代化的仓储设备保障农产品的储存，导致易腐农产品的大量损失；农业物流设施标准化程度低，机械化水平差，基层网点信息化程度低，难以支撑“黔货出山”和“网货下乡”通道的发展；农村产品的流通体系亦不完善，市场化程度低，商品质量检测制度缺乏，流通产品质量得不到保障，流通市场准入制度不健全，农作物市场多是采取一家一户式的分散方式经营。此外，本省农村电商发展过程中，还存在配套政

策不完善、电商网络平台资源信息共享不够、相关人才缺乏、发展理念相对滞后等问题。

（3）商贸物流园区布局欠合理，同质化竞争严重

商贸物流园区布局不尽合理，未能对商贸流通业形成有效支持。大多数商贸物流园区依行政区划规划布局，对物流园区实际区位功能、支撑支柱产业等考虑不多、结合不够，“千园一面”，物流园区与地区经济不匹配、同质化现象严重。物流园区发展无较好盈利模式，功能物流园区中商贸市场、物流地产比重偏大，甚至以物流园区名义圈地，用低价物流园用地做高价值的住宅地产、商业地产开发，真正物流用地比例偏低。同时，一些产业区域、重要节点城市，缺乏相适应相配套的物流园区、货场等支撑性物流基础设施，铁路货场不能满足实际需求，现有公路货场和水运码头功能大多不完善。铁路、公路、水运、航空各自为政，都在各自的站点进行物流中转，站点之间关联度低，基本处于脱节状态，多式联运站货运量比例较低。问卷调查显示，样本园区中 53.33%认为园区经营状况一般，55.56%的年吞吐量不足 50 万吨。

（4）商贸物流企业普遍实力有限

尽管部分商贸物流企业服务水平不断提升，并向综合性一体化经营模式发展，但“小、少、弱、散、乱”的物流业整体格局尚未根本改变，业内企业普遍实力不足。2015 年，全省道路运输企业 16.52 万户，其中拥有 50 车辆以上的仅 301 户，获得国家标准 5A、4A、3A 级物流企业分别只有 1、6、19 家。总体规模小，物流企业良

莠不齐，部分企业实质上只有一个管理机构、一套桌椅、一部电话、一台电脑，租间场地即展开经营，自身只有几辆车甚至无车，大多仅为私人挂靠，企业主要负责为挂靠车辆组织货源、代结算货款等，辐射能力有限，服务范围较窄，很多企业局限于从甲地到乙地单一固定的货物运输。总体上看，相对于发达省份，本省物流业发展起步晚，门槛低，小微企业占比大，民营物流企业占据了主体优势，市场竞争力偏弱。问卷调查显示，约60%的非快递类样本物流企业用工数不足20人，52.94%的年纳税不足50万元；快递类样本企业的74.19%用工数不足20人，年纳税不足50万元的更占77.42%。技术设备应用方面，如图2-4，大部分物流企业仍以散堆散放、就地堆码、人工搬运等较落后的设备技术运作，即便在信息化方面增加投入，亦大多仅限于条码、车辆定位等必要应用。

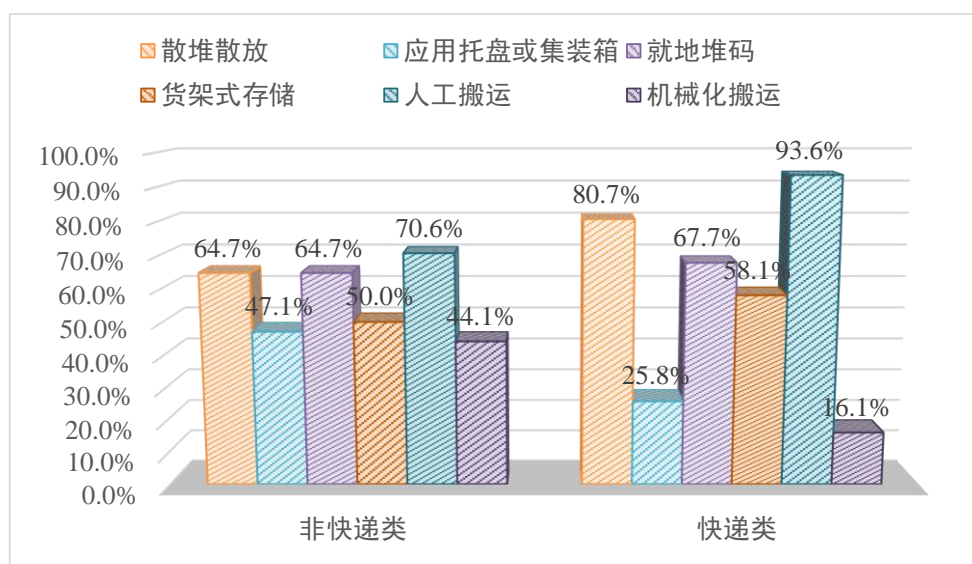


图 2-4 样本物流企业技术应用现状

另外由于物流业用地难、地价高、融资难、运营成本高、税负偏重、市场竞争无序等问题，进一步压缩了物流企业的生存空间。

（5）商贸物流专业人才严重缺乏

全省物流从业人员超过 20 万人，其中物流专业人员、经营管理人员及信息技术人员不多，具备高级物流师资质的从业人员更屈指可数。对于物流业刚起步的市州或县级物流企业而言，物流技术管理专业人才更加缺少，相当部分的物流操作人员文化水平不高、经验不足、专业素质低、服务意识差，导致物流服务水平低。整体而言，专业物流人才极为缺乏，而高素质的物流人才则更为稀缺。如问卷调查显示，分别有 76.47%、82.69%和 70.46%的样本外贸、批发、零售企业认为本省人才供给仅能基本满足甚至稀缺，其中 79.41%、69.23%和 65.91%分别认为，企业物流人才素质低于一般水平；而超过半数的样本物流企业（含快递）认为，众多类型人才中，综合性商贸物流管理类人才最为紧缺。

2.3 贵州“十三五”商贸物流发展面临的形势

（1）发展机遇

①国家发展战略带来的机遇。

党的十八大以来，中央部署了优化经济发展空间格局的新战略，即“一带一路”、长江经济带、京津冀协同发展三大区域性经济发展战略。为更好地适应我国经济发展空间格局的战略性调整，建设跨区域物流通道，实现国际国内物流服务一体化以及城镇化地区物流服务的高效化，需要建设点线串接贯通的“一带一路”物流体系、水陆空并举的长江经济带物流服务系统、一体化的京津冀区域快速高效物流体系、网络统筹下的新经济发展空间格局物流体

系。在“一带一路”战略中，重庆是丝绸之路经济带、渝新欧大陆桥起点，北部湾和广州港是海上丝绸之路起点，贵州恰好处于两个起点的中间腹地，是两地连接距离最近的通道，具有特殊重要地位。同时，在推进长江经济带建设中，贵州具有交通区位优势明显、资源得天独厚、生态建设地位特殊、开放开发潜力巨大等比较优势。“一带一路”及“长江经济带”战略为贵州商贸物流创造了新的发展机遇。

② 中国经济转型带来的机遇。

中国的城市化进程正持续推进，计划 2020 年城镇化率将达到 70%，城镇化为消费型经济提供重要的基础；中国的经济将迎来一个消费增长的黄金时期，未来 10 年消费结构将进一步改进，居民的消费潜力将大大释放，消费将成为拉动中国经济增长的第一动力。按照国际权威研究机构的预测，到 2020 年中国的消费总量可能会达到美国目前的 2/3，消费总量约占到世界的 12%。在此背景下，国家及时将经济发展的重心从投资拉动转向内需拉动，从外向出口转内向消费，出台各种政策推动传统商业向电子商务业态转变，而电子商务彻底颠覆以资本和店铺为主的传统商业模式和传统物流模式。可以说，贵州与其它地区在这一轮发展将处于同一起跑线上，巨大的消费市场为商贸物流发展提供重要的战略机遇。

③ 深化改革、扩大开放为商贸物流发展带来的机遇。

党的十八大报告明确将“解放思想、改革开放、凝聚力量和攻坚克难”写入大会主题，强调将改革创新精神贯彻到治国理政各个

环节，多次重申改革开放是我国发展的最大“红利”。从政府层面来看，简政放权、深化行政体制机制改革、减少制度性交易成本、减少和放松行业管制，不断向企业、社会和个人放权，增强发展的自主性。从市场层面来看，通过价格改革和破除垄断，加强和改善宏观调控，建立健全市场机制，实现资源要素的重新组合和优化配置。为此，政府推出了一系列改革措施，其中《国务院关于大力推进大众创业万众创新若干政策措施的意见》明确指出：推进大众创业、万众创新，是发展的动力之源，也是富民之道、公平之计、强国之策，对于推动经济结构调整、打造发展新引擎、增强发展新动力、走创新驱动发展道路具有重要意义，是稳增长、扩就业、激发亿万群众智慧和创造力，促进社会纵向流动、公平正义的重大举措。该意见还给出了增加创业便利、强化创业扶持和建立创业支持平台等具体措施，在“大众创新、万众创业”的背景下，势必激活巨大的市场潜力，为贵州省商贸物流进一步发展提供巨大的发展机遇。

④ 商贸物流行业规划带来的机遇。

《物流业发展中长期规划（2014-2020）》（国发〔2014〕42号）将物流业定位于支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，物流产业地位进一步明确。为促进商贸物流发展，商务部出台的《关于促进商贸物流发展的实施意见》（商流通函〔2014〕790号）明确提出要提高商贸物流的社会化、专业化、标准化、信息化、组织化、国际化水平，抓住了发展商贸物流的关键，同时出台了一系列包括土地、财政、税收等方面的重大优惠与保障措施，这些意见为贵州商

贸物流发展指明方向，也为贵州商贸物流发展提供了难得的政策机遇。

⑤ 新技术革命给商贸物流带来的发展机遇。

在“互联网+”技术背景下，互联网将发挥在生产要素配置中的优化与整合作用，催生出网络经济与传统经济形态融合的新发展模式。商贸物流业将迎来以云计算、物联网、大数据为代表的互联网技术与商贸物流传统业态的深度融合所创新的商贸物流新业态，为商贸物流的现代化、信息化、智能化提供新的发展动力。近年来，贵州大力发展大数据产业，《贵州省大数据产业发展应用规划纲要（2014-2020年）》明确了电子商务云工程、智能交通云工程和智慧物流云工程等七大重点领域应用示范工程，为贵州“互联网+商贸物流”创造了巨大的发展空间。

⑥ 贵州加快发展带来的机遇。

2012年1月，国务院印发国发〔2012〕2号《国务院关于进一步促进贵州经济社会又好又快发展的若干意见》文件，国发〔2012〕2号文件提出了“加速发展、加快转型、推动跨越”的主基调，明确从财税、投资、金融、产业、土地、人才、交通方面给予贵州特殊的扶持政策，这为贵州省经济社会发展从宏观层面提供了强有力的政策保障和发展机遇。为此，省委省政府从战略高度提出并深入实施“两加一推”“工业强省”战略以及“黔中带动、黔北提升、两翼跨越、协调推进”区域发展战略，随着黔中经济区和贵安新区等经济区域的活跃，贵州经济社会的发展将进一步提速，这也为贵州商

贸物流的发展带来了巨大的战略机遇。

⑦交通基础设施的完善为“十三五”商贸物流发展奠定了坚实的基础。

“十二五”期间，全省大力实施“六横七纵八联四环线”高速公路网络规划，全面建成国家高速公路网规划中的厦蓉、杭瑞、汕昆高速公路的本省境内路线。如图 2-5，2015 年底，贵州全省公路通车里程达 18.64 万公里，比 2010 年末的 15.16 万公里累计增长 23%，年均增长 4.6%；高速公路建设取得了突破性发展，2015 年末达 5128 公里，基本实现 88 个县(市、区)的“县县通高速”，高速公路密度达到 2.9 公里/百平方公里，高速公路网已经形成。

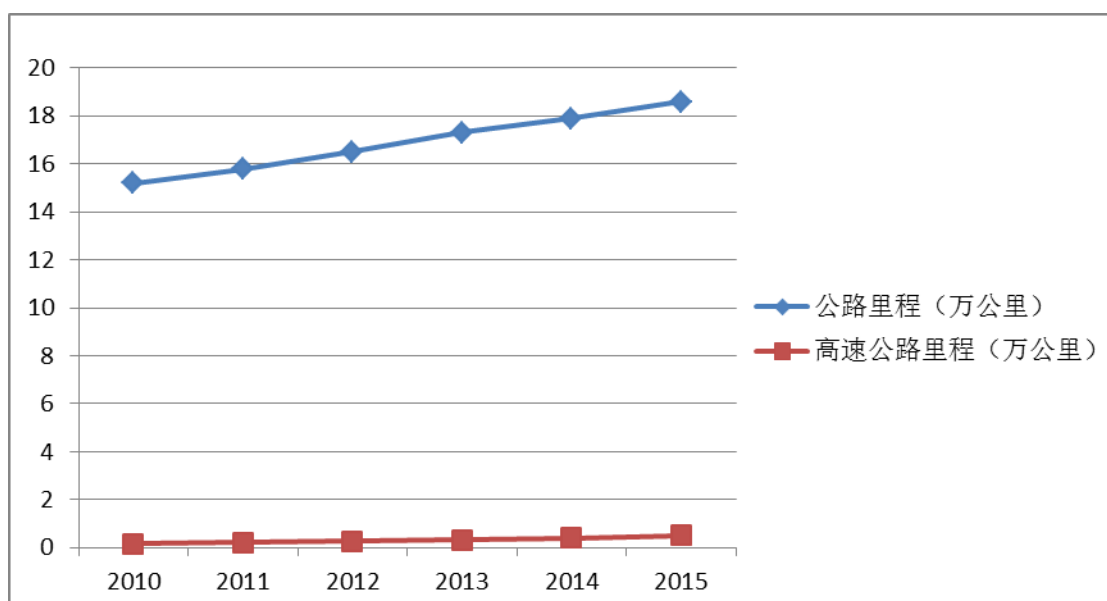


图 2-5 贵州省公路设施发展情况 (2010-2015)

铁路方面，作为中国西南铁路枢纽，贵州省以贵阳为中心，黔桂铁路、川黔铁路、贵昆铁路、湘黔铁路四条铁路干线贯穿其中。铁路交通逐步迈入“高铁时代”，贵广高铁建成通车，贵阳至广州的铁路客运时间将由 20 小时缩减至 4 小时左右；沪昆高铁贵州东段

正式运行，贵阳到上海将由 27 小时压缩至 9 小时左右。2014 年底，全省铁路营运里程达 2491 公里（其中高速铁路 363 公里），比 2010 年末的 2002 公里累计增加了 24.4%，年均增长 5.6%。2015 年末，全省公路通车里程 183812 公里，比上年末增长 2.6%，其中高速公路通车里程 5128 公里，高速公路出省通道增至 15 个。铁路里程 3037 公里，其中高速铁路通车里程 701 公里，铁路出省通道增至 12 个，使贵州在西南地区的陆路交通枢纽地位进一步巩固。

水路方面，贵州地处中国长江、珠江流域上游，长度 100 公里的河流有 33 条。2015 年末，全省内河航道里程达 3661.49 公里，300 吨以上码头泊位达到 87 个。

航空方面，全省已有贵阳龙洞堡、遵义新舟、铜仁凤凰、兴义、黎平、荔波、安顺、毕节、黄平、六盘水等十个机场通航，形成“一千九支”格局；随着仁怀、黔北、威宁、罗甸、雷山、盘县与织金等 7 个支线机场的建成，贵州将形成“一千十六支”的“千支联动”格局；航线网络亦逐步完善，2015 年底，龙洞堡机场共有航线 134 条，其中始发航线 85 条，经停航线 36 条，国际航线 11 条，地区航线 3 条，通航城市 78 个，预计将会有更多国内、国际航线开通。

综上，各项交通设施的完善为“十三五”商贸物流的发展奠定了坚实的基础。

⑧ 电子商务发展给商贸物流带来巨大的发展机遇。

近年来，贵州省电子商务发展加快，产品销售搭上新快车、创

业就业找到新门路、快递物流得到新发展。“互联网+电子商务”已经成为经济增长的新引擎，大众创业、万众创新的新途径。《贵州省关于加快发展电子商务的指导意见》以及《贵州省电子商务发展三年行动计划（2015-2017）》将构建电子商务发展的政策和市场环境，打造有贵州特色的电子商务产业和创新模式，促进电子商务发展与贵州省五大新兴产业深度融合；到 2017 年底，贵州电子商务发展“百千万工程”基本完成，电子商务生态圈基本形成。贵州省 8 个县获得国家财政部和商务部电子商务进农村综合示范县的中央财政资金支持，同时还增评 11 个省级电子商务进农村综合示范县，通过国家级电子商务示范县和省级农村电子商务示范县带动全省农村电子商务健康、快速发展。电子商务的快速发展必将给商贸物流带来巨大的发展机遇。

（2）面临挑战

① 国内经济发展进入新常态，经济下行压力加大。

近年来，世界经济复苏进程缓慢，“十三五”时期，世界经济仍将延续低位复苏、分化调整、风险不断的态势，欧美、日本等发达国家经济增长乏力，新兴市场国家经济发展依然不够乐观，《跨太平洋伙伴关系协定》(TPP)的签订使国际经济与贸易形势更加复杂。与此同时，国内经济进入低速增长的“新常态”，未来很长一段时期内，国内经济将呈现周期性放缓，经济下行压力较大。企业开工率不足，社会消费品零售增长趋缓，势必造成社会物流需求下降，物流企业经营受到一定影响。贵州作为一个主要依靠投资和消费来

拉动经济增长的内陆省，内需下降及外贸优势不足将对本地区商贸物流发展带来极大的挑战。

② 周边经济区（圈）的强大辐射能力。

贵州正加大力度推动黔中经济区建设与发展，但周边经济区相对较多，有较大影响的就有成渝经济区、长株潭经济区、珠三角经济区、北部湾经济区和滇中经济区。这些经济区的辐射能力都非常强大，高铁开通后这些经济区对贵州商贸物流的影响还将进一步加大，尤其是成渝经济区和珠三角经济区对贵州的影响更为直接和突出。与周边经济区相比，黔中经济区建设相对较晚，基础条件相对较差，经济社会及城市发展相对落后，在技术、资金、人才等要素方面的积聚能力明显处于劣势，能否接受住这些地区的直接和间接竞争、在商贸物流发展中脱颖而出存在极大的挑战和工作难度。

③ 国内外优秀商贸物流企业带来的竞争压力。

随着贵州商贸物流行业对外开放程度进一步加大，越来越多的、具有较强竞争实力的商贸物流企业开始在贵州抢滩登陆，积极谋划布局，分割相应的市场份额。对此，若能较好地引导，这些外来物流企业将倒逼贵州本土商贸物流企业进行技术革新，改善经营管理，加强人才队伍建设，最终促进整个行业水平的提升。然而，这些外来企业大多资本雄厚，技术力量强大，人才济济，管理方式先进，尤其是其区域、全国甚至全球网络优势明显，他们的进驻将对整个贵州本土商贸物流企业带来较大的竞争压力。能否在竞争中学习与追赶，保持相应的市场份额，获得自身的稳定发展，对于整

个贵州本土商贸物流企业来讲，将是一个极大的挑战。

3. 总体要求

3.1 指导思想

深入领会党中央以及省委会议精神，尤其是以中办“精准扶贫”思想、中央财经领导小组第十二次会议上提出的“供给侧结构性改革”以及十八大五中全会中提出的创新、协调、绿色、开放、共享五大发展理念为指导，落实开展“三去一降一补”五大任务，围绕提高效率降低成本、扩大有效供给、提升竞争力和服务水平、减轻资源和环境压力中心目标，着力实施商贸物流行业供给侧改革，调整优化要素配置和产业结构，打造综合商贸物流服务升级版，实现跨越式发展；扎实推进智慧物流、绿色物流、集约式共享物流和协同物流建设取得新进展，着力推动商贸物流业与大数据融合发展，运用信息技术提升物流运行效率，推进商贸物流业社会化、专业化、标准化、智能化发展，不断增强商贸物流企业的核心竞争力，满足工商企业的物流有效需求。

3.2 基本原则

(1) 统一规划，整合资源

坚持统一规划、合理布局物流网络，统筹城市和农村、国际和国内物流体系建设，做到地区之间、地区内部项目之间的协调和衔接，防止同质化恶性竞争，建立有利于资源整合和优化配置的体制机制。

（2）市场运作，政府引导

以市场为导向，使市场在资源配置中起决定性作用，强化企业的市场主体地位。积极发挥政府在战略、规划、政策、标准等方面的引导作用，加强组织协调，加大扶持力度，为商贸物流发展营造良好的环境。

（3）创新驱动，协同发展

提升物流业标准化、信息化、智能化水平，创新运作管理模式，提高供应链物流管理水平，开创物流业与商贸业协同发展的新局面。

（4）节能减排，绿色环保

鼓励和支持物流企业采用节能环保的技术、装备，提高物流运作的组织化、网络化水平，降低物流业的总体能耗和污染物排放水平。

（5）典型引导，有序推进

加强商贸物流示范工程建设，充分发挥示范工程项目的典型带动作用，不断总结经验、扩大示范影响，有序推进商贸物流体系建设。

（6）立足当下，适度超前

物流服务体系的建设首先要立足于当前商贸物流需求的规模与结构，进行科学的论证与设计；与此同时，也应结合未来商贸物流发展的态势及要求，做适度超前规划。

3.3 发展目标

总目标是构建更加完善的商贸物流服务体系，以供给侧结构性改革为抓手，以商贸物流质量和效益为中心，寻找战略突破口，培育竞争新优势，全面打造物流“升级版”，以转型升级应对物流“新常态”；加快贵州贫困地区商贸物流配送体系建设，打通农产品上行通道，为“精准扶贫”工程提供保障；推进供给侧结构性改革，形成物流方式多样、业务类型丰富、服务质量优质的“互联网+”高效商贸物流供给体系。具体来讲，到2020年，贵州商贸物流发展的主要目标包括：

（1）构建设高效的商贸物流体系，提升商贸流通速度，减少流通环节，降低流通成本；十三五末抛开物价（尤其是油价）变动因素外，全省批发零售企业和外贸进出口业务物流费用率降低2个百分点。

（2）在城市零售行业全面推广连锁经营模式，限额以上连锁超市商品统一配送率达到40%。

（3）在农资流通领域推行连锁经营的流通模式，农资连锁经营企业商品配送率达20%。

（4）在商业流通领域全面推广使用国家标准托盘，标准托盘使用率50%。

（5）大力发展电商物流业务，确保“十三五”期间快递物流业务量保持18%以上的年均增长率。

（6）鼓励资本合作或业务联盟模式实现全网、全省物流运行，

全面推行规模化、社会化经营，物流企业竞争力显著增强，3A级及以上认证物流企业超过50家，年运营收入3亿元以上商贸物流企业集团达到15个，具有国内先进水平的重点商贸物流园区达到20个，第三方、第四方物流总收入占全社会物流总收入比重提升至40%。

4. 空间布局

根据贵州地理资源、市场需求、交通条件与各地经济发展特点、商贸物流业发展现状等因素，“十三五”期间，重点规划构建“一体、两带、五圈”的商贸物流空间布局，如图4-1所示。

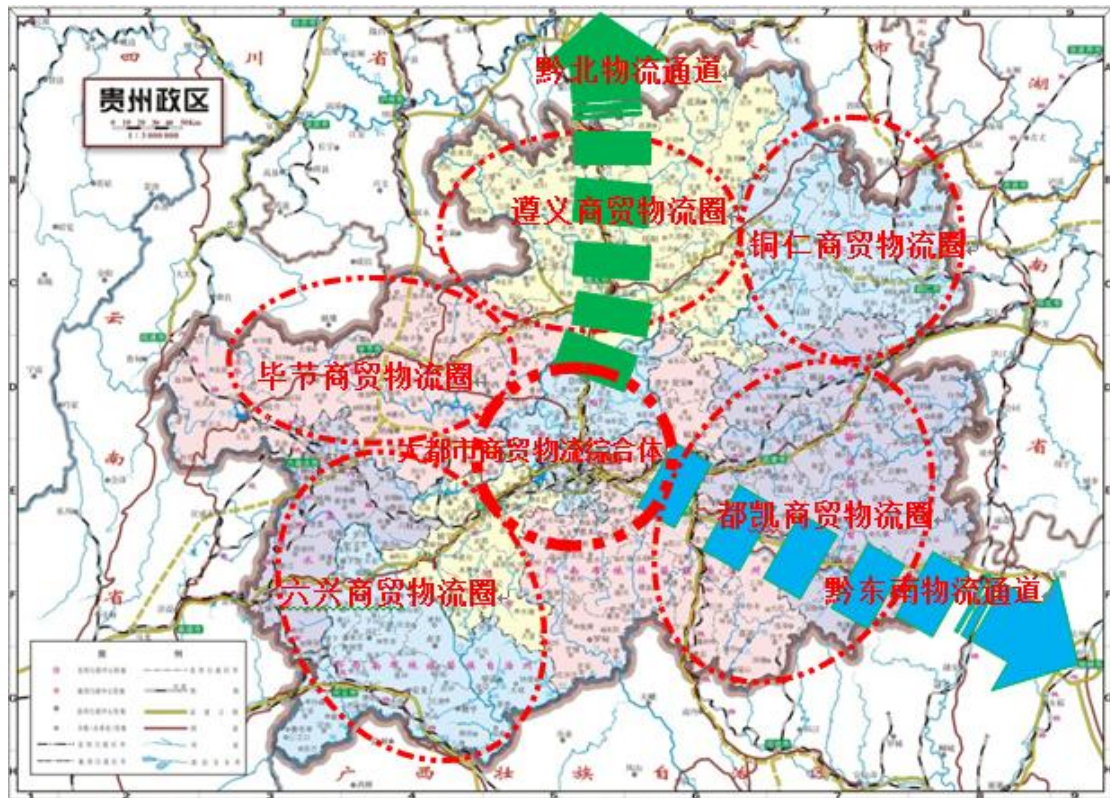


图4-1 “十三五”贵州商贸物流发展空间布局

“一体”是以贵阳为核心，贵安新区、安顺、龙里县为次核心的“大都市物流综合体”；“两带”是以公铁/海铁联运为依托，融入国家“丝绸之路经济带战略”的黔北物流通道，以及服务于国家

“21 世纪海上丝绸之路经济带战略”的黔东南物流通道；“五圈”则指遵义、毕节、都(匀)凯(里)、六(盘水)兴(义)、铜仁五大商贸物流圈，分别以高速公路 G75 兰海高速、G76 厦蓉高速、G60 沪昆高速(东西段)、G56 杭瑞高速为重点支撑，周边铁路、水路、航空网络为延伸，进而与重庆、四川、广西、云南、湖南五省区域互联。

4.1 大都市物流综合体

充分发挥贵阳作为国家区域性物流节点城市的作用，依托国家级新区贵安新区的发展良机以及安顺市、龙里县的区位优势，重点发展总部基地、空港物流、保税物流、快递物流、会展物流，加快供应链管理技术和物流信息技术的研发与应用，建设以贵阳为核心、贵安新区、安顺和龙里县为次核心的“大都市物流综合体”。

重点推进贵阳西南国际商贸城、贵阳综合保税区物流园、龙洞堡空港物流园、改貌现代物流园、金清电子商务物流园、龙里县快递物流园等园区建设，加快观山湖区会展中心和总部集聚区建设，推进配送中心和大型城市综合体、特色商业街区和专业批发市场群建设，完成机场、火车站等主要交通节点的商贸物流设施，瞄准全省电商业务发展完善龙里快递物流园区服务功能，建设辐射中西部地区的内陆“无水港”，把贵阳打造成为国家级现代商贸物流示范城市、西南出海的重要陆路商贸物流枢纽和辐射周边省区的物资集散中心，进而带动贵安新区、安顺市物流产业发展，并影响辐射至黔中经济区和全省。

4.2 “一带一路”战略物流支撑通道

(1) 黔北物流通道

黔北具有密集的铁路、发达的公路和悠久的乌江水运通道，交通优势明显；黔北也是贵州连接成渝经济区、融入长江经济带、对接中国陆上丝绸之路的重要通道，区位优势突出；以遵义市为中心的黔北经济基础较好，以旅游和白酒为特色产业，带动和辐射作用大。因此，“十三五”期间应重点布局积极在黔北发展各类商品市场，完善该区域公路网、乌江水运通道和铁路站台建设，开展公铁联运业务，再通过“黔新欧”铁路货运通道对接陆上丝绸之路，打造黔北物流通道。

(2) 黔东南物流通道

黔东南、黔南是沪昆和贵广铁路沿线区域，是贵州融入珠江经济带、对接中国海上丝绸之路的重要通道，该区域以都匀和凯里市为中心，旅游资源丰富，民族特色商品交易活跃。重点布局、积极建设黔东南物流通道，完善该区域公路网和铁路站台建设，通过“黔深欧”等铁海联运通道出海对接中国海上丝绸之路。

4.3 五大商贸物流圈

(1) 遵义商贸物流圈

遵义市“五纵四横七联”公路网已初步形成，随着渝黔高速铁路，杭瑞高速公路遵义段，黔北高速，乌江、赤水河航道整治，新舟机场及环城高速项目启动建设，将形成水陆空的现代立体交通运输网络体系。市场方面，“十三五”期间立足遵义独具特色的旅游

资源和白酒产业优势，在中心城区重点改造提升丁字口、港澳等核心商圈，积极推进发展新浦、高桥、忠庄、南白等新兴商圈，加快仁怀大中华白酒交易中心、凤岗湄潭茶产品交易市场、黔北国际汽车博览中心、遵义虾子镇辣椒批发市场等特色市场建设，推动大宗农产品和工业消费品交易市场发展，打造黔北旅游购物中心；物流方面则以重点打造遵义北部汇川董公寺物流园区、遵义南部红花岗南官山物流园区、新蒲物流园区和遵义县三合（阁老坝）物流园区，建成全市基本物流发展格局，在遵义县龙坑、绥阳、桐梓、仁怀、湄潭、赤水在内的 6 大区域性物流中心，形成中心城区和六个节点城市互动的物流网络。根据遵义市区位条件、市场需求、产业布局、商品流向、资源环境、交通条件等因素，建成中部现代物流产业带，连通遵义-重庆-长江经济带和遵义-广州-珠三角两条通江达海物流大通道，形成以遵义为中心，辐射毕节、铜仁和川南的三条快捷物流连接线，支持黔北物流通道建设。

（2）毕节商贸物流圈

以建设川滇黔结合部商贸物流中心为发展目标，总体布局围绕“一核两区三特色五组团”的模式规划，即以“七星关-双山”规划区为核心，以七星关老城区、双山新区两区为引领，重点在双山新区建设中华同心商贸城和中国毕节国际内陆港，建成川滇黔区域性生产资料、消费品资料交易市场、保税物流中心、国际国内物流区、货运中转枢纽、出口加工区等等；以大方慕俄格古城、赫章夜郎古文化、百里杜鹃旅游风景区三条特色商业街区为示范，以黔

西、金沙、织金、纳雍、威宁五县为支撑，建设联接成都、贵阳、重庆、昆明四大省会中心城市，辐射遵义、安顺、六盘水、曲靖、昭通、宜宾、泸州七市的川滇黔结合部商贸物流中心。

（3）都（匀）凯（里）商贸物流圈

黔南、黔东南自治州与广西、湖南两省毗邻，以兰海、沪昆、厦蓉高速为主要干道，是贵州与东南部地区展开经济联动的门户。该区域的交通基础设施建设已不断完善，除公路网络外还拥有红水河、都柳江、清水江等水系航道资源，黔桂、湘黔两条铁路干线过境，随着贵广、沪昆高铁的正式运行，当地也进入了高铁发展时代。都匀、凯里作为两自治州首府，相距不足 80 公里，产业资源便于协调共享，故构建都（匀）凯（里）商贸物流圈，进而打造成往返长、珠三角经济发达地区通道上的重要区域性物流枢纽。

以都匀、凯里为中心、辐射贵阳、黔东及桂西北部分地区的商贸物流圈，依托不断发展的公、铁网络，支撑黔东南物流通道的发展。以民族风情特色、旅游业资源开发为契机，推进碧波物流园、凯里东出口物流园、黔东物流园区（羊坪）、罗甸港、三穗经济开发区物流园、天柱商贸园、大健康产业示范区商贸物流园、丹寨金钟经济开发区商贸物流园、凯里黄平机场和黎平机场航空物流园区、昌明国际陆港、甘塘现代物流园区、都匀现代农产品物流园、福泉及麻江等无水港等物流基地建设，把都匀、凯里建成民族地区特色商贸旅游消费中心、西南连接华南的重要特色商贸物流枢纽和全国流通领域现代物流示范节点。

（4）六（盘水）兴（义）商贸物流圈

六盘水、黔西南自治州位于贵州西南部，主要毗邻滇、桂两省，属贵阳、昆明、成都、重庆、南宁西南五大城市区域的中心地带。目前主要以沪昆高速、汕昆高速连通云南曲靖市、广西百色市，随着交通基础设施的不断建设，综合运输网络正逐步完善。基于现有物流资源与交通路网结构，此区域以六盘水、兴义市为双核心，构建六（盘水）兴（义）商贸物流圈，辐射黔滇桂三省。

六盘水作为川、滇、黔结合部铁路枢纽的优势，依托丰富的矿产资源，重点建设中心城区的水城经济开发区现代物流园、钟山经济开发区（红桥新区）物流园、钟山区水月物流园，并以盘县红果经济开发区物流园区、西部煤炭交易中心、六枝特区郎岱现代高效农业扶贫产业示范园物流园区、木岗工业产业园物流园区等配送中心、专业市场配套建设为辅。

黔西南应以“建设滇桂黔三省结合部商贸物流中心”为目标，按照“一核、一圈、四带”进行空间布局。“一核”即以兴义市为核心的商贸物流中心；“一圈”即以兴义市为核心、1小时车程为半径、主要包括义龙试验区、兴仁县、安龙县、贞丰县的商贸物流圈；“四带”即以沪昆铁路和沪昆高速为主形成的北部物流带，以毕水兴高速、晴兴高速、六盘水—普安—兴义铁路为主形成的西部物流带，以南昆铁路、汕昆高速、南盘江水运为主形成的西南物流带，以隆百铁路和北盘江水运为主形成的东南物流带，打造“东联西出、西来东去、北上入川、南下出海”的四大开放型物流带。大

力推进物流集聚区建设，重点支持兴义木贾商贸物流园、浙兴商贸博览城、万峰林现代服务业开发区、兴仁盛丰国际商贸城、兴仁陆关商贸物流园、册亨蔬菜批发市场、黔西南州薏仁米专业市场、贞丰县白层港商贸物流园、望谟蔗香港商贸物流园、安龙商贸物流中心等重大物流项目建设。依托综合交通网络，打造以兴义市为核心，辐射周边 200 余公里、20 余县市（区）、2000 余万人口的商贸物流中心加快建设。

（5）铜仁商贸物流圈

铜仁地区位于黔东北，处于成渝、长株潭城市群和贵阳城市区域交通网络的中间位置，与湖南省怀化市、湘西土家族苗族自治州、重庆市秀山县等县市相邻，目前已初步建成了相对完整的“公路、铁路、航空、水路无缝对接”综合交通设施，如杭瑞高速、松从高速、沪昆高速；湘黔铁路、渝怀铁路；铜仁支线机场、乌江航运通道等。依托此基础，构建以铜仁市为中心的商贸物流圈，使之成为贵州东部物资集散地、武陵山经济协作区物流节点，以及承接成渝经济区、黔中经济区、长株潭城市经济圈的区域性物流枢纽。

该圈重点布局“三通道、七园区”。三通道分别是松从高速构建南北物流通道、杭瑞高速构建铜仁主城区西部物流通道，渝怀铁路构建铜仁主城区东部物流廊道，七园区包括铜仁市主城区内的七大物流园区，分别是保税物流园区、灯塔综合物流园区、川碕现代商贸物流园区、大兴工业及空港物流园区、谢桥综合物流园区、老山口能源化工物流园区、灯塔物流配送园区；另一方面，充分利用

“三高四铁一港口”过境德江交通优势，争取建设德江现代物流综合物流园区，依托乌江航运通道，推进思南、沿河物流港口建设，建成长江上游重要的水运物流集散地，依托铜仁支线机场，建设武陵山地区重要的临空物流中心。

最后，各地州商贸物流“十三五”规划也将陆续开展，建议在商贸物流节点项目空间布局上应遵循以下基本原则：符合本地区经济发展的需要，空间布局应方便流通工作开展，有利于降低物流成本费用，有利于缓解交通压力，方便居民生活。

5. 发展任务

5.1 完善城市物流服务体系，保障城市商业发展

发展面向城市流通企业和消费者的社会化协同配送物流服务，规划建设一批公用型货运枢纽和多式联运配送节点，合理布局物流分拨中心、公共配送中心和末端配送站点三级网点，加强末端配送网点、配送停车和装卸场地设施建设，推广共同配送、“网订店取(送)”等创新模式，保障城市商业发展。

5.2 完善农村物流服务体系，保障农村商业发展

支持发展农资和农村消费品物流配送中心建设，发展专业农村物流服务实体的同时积极引导邮政企业、物流企业充分利用农村邮政网络、农村客运班车开展农村物流服务，与电商合作发展电商小包等新型邮政业务，逐步建成“县级分拨中心、乡镇物流场站、农村物流网点”配送网络，推动农资下乡和农产品进城，保障农村商业发展。

5.3 完善国际物流服务体系，保障外贸业务发展

将贵州打造成“一带一路”重要通道，将贵阳打造成“一带一路”的重要节点城市，统筹推进贵州对外立体交通，形成贵州至重庆、昆明、成都、长沙、广州等城市的快速交通圈，使贵州向北可以经重庆、成都连接欧亚大陆桥，向南可通过高速铁路、公路连接广东、广西等地，积极推广黔深欧海铁联运班列、中欧班列；大力发展保税物流，在重要物流节点探索设立保税仓库，并积极争取大型航空公司转运基地落地发展，保障外贸业发展。

6. 重点工程

6.1 电商物流保障工程

完善省、市至县级的快递配送网络，构建县、乡（镇）至村的完整物流体系，为电子商务发展提供完善的物流保障。

（1）完善省、市、县三级快递配送网络布局

畅通电商物流快运通道，鼓励发展面向全国、全球的电商物流航空货运航线、高铁行包专列和公路快运专线，支撑国内、国际电商物流快件高效往返本省；升级完善龙里县贵州快递物流园作为省级分拨中心各项配套服务体系建设，做好基础分拨功能建设的同时，基于园区建设电商配套仓库建设；完善城市物流配送体系建设，合理规划电商物流节点空间布局，支持结合商业中心、大型社区、产业园区等建设布局电商物流服务网点；结合电子商务示范城市、示范基地、物流园区、商业设施等建设，整合配送资源；加快智能交通、新一代信息网络建设和物流公共信息服务平台建设，促

进电商物流信息与城市交通信息有效衔接，全面提高电商物流运作效率；推进县级快件基础服务设施，加快传统物流园区、快件集散地转型升级以及仓储、分拣等设施设备更新改造，将城市较完备的配送网络继续向县城延伸，使省、市至县一级的电商物流配送系统快速运转。以社区、校园、机关事业单位等需求密集区域为试点，规划建设“快递配送站为主、智能快递箱为辅”的综合快递服务网络，合理规划、集约建设一批智能快递箱，提升终端网络配送能力，解决城市电商物流配送“最后一公里”难题；鼓励各品牌快递企业与物业公司、社区商铺、服务点协作，建设规范统一的社区快递配送站，为小区居民提供便利的“一站式快递服务”。

（2）完善县、乡（镇）、村三级电商物流体系建设

基于“乡乡有网点，村村通快递”建设目标，逐步完善农村地区物流快递基础设施，构筑县、乡（镇）至村三级物流快递配送体系。首先，结合新型城镇化建设，利用“百千市场工程”建设的契机，依托全省各县建设的县级电子商务服务中心，完善县级快递物流综合配送功能，在有条件的县（市、区），鼓励建设县级快递物流综合配送中心，避免重复投入。其次，充分利用和整合现有的“万村千乡市场工程”网点（配送中心、商贸中心、直营超市、农家店等）、供销社网点、邮政服务网点、中石油中石化加油站等网点资源，引导有条件、有能力的快递企业在特色经济乡镇、交通枢纽乡镇等地区建设较高标准的服务网络；加强资源整合共享与合作开发，鼓励快递企业间在业务量较小的乡镇和村合作建立服务网点开

展快递服务；支持快递企业与农家店、农村综合服务社、农产品购销代办站等以建立合作网点的形式提供投递服务；推动乡镇邮政局所、村邮站、邮政“三农”服务站等邮政基础设施办理（代理）快递业务，打造邮政业综合服务平台；最后，推动快递企业利用客运车辆，开展农村快递投送业务；鼓励快递企业与农村商贸流通企业、供销合作社等共同制定运输、配送计划，发展农村共同配送。鼓励快递企业间加强合作，进行城乡间、乡镇与村庄间的快件集中运输；打通“农产品进城”和“网货下乡”通道，到“十三五”期末基本实现物流到县，快递到乡（镇），配送到80%的村，解决物流快递配送“最后一公里”问题。

6.2 综合保税区建设与运营工程

目前贵阳综合保税区和贵安新区综合保税区获批并已建成封关运行，而遵义市综合保税区正积极申报批准建设中。结合各自当前状况，“十三五”期间重点推动：

（1）加大贵阳综合保税区、贵安新区综合保税区招商引资工作

首先各级政府尤其是园区管委会一定要站在战略和全局高度，准确把握形势，进一步坚定招商引资工作的信心和决心，加大推进力度，进一步改善和提升招商引资环境，把握经济下行背景下难得的招商引资机遇期；其次扎实有效开展各项保税物流业务，如备货仓、保税物流金融等，树立示范工程，引导更多企业入驻。再次，进一步完善招商引资的工作思路，处理好质和量的关系，通过抓大

带小实现跨越式发展。结合当前形势和条件，贵阳综合保税区应将引进瑞士企业入驻园区作为工作重点积极建设中国—瑞士产业合作园区，而贵安综合保税区应以建成开放型经济引领区、打造创新型综合保税区，建设生态型保税新城为发展目标，以大数据大健康作为主导产业，开展跨境电子商务、国际经贸云平台服务，拓展医药健康产业集群，建设发动机等航空零部件的转包基地。最后进一步改进和完善招商方法。要强化推进产业招商，继续推进驻点招商，全面推进以商招商，大力推进节会招商。

（2）推进遵义市综合保税区申建工作

目前该项目正处于积极申报全力通关的关键阶段。为此，相关部门应充分认识在遵义市设立综合保税区的重要意义，上下协调全力支持遵义市综合保税区的申建工作；遵义市应成立综合保税区工作组，按照“总体规划、一次建成”和“边申报、边建设、边招商”的原则，扎实有序推进遵义综合保税区申建工作。

（3）鼓励在其它地区开展保税业务

鉴于其它地区经济社会情况以及贵阳综合保税区、贵安新区综合保税区和遵义保税区的辐射影响，其它地区暂不申建保税区，但并不意味着这些地区不需要开展保税业务。为此，一方面本着按需设立的原则，积极向国家申报建设一批保税物流中心（B型），鼓励通过设立公共保税仓库开展保税业务，另一方面积极探索这些地区工商企业与前面三大保税区之间的业务对接，提升综合保税区资源的集约使用。

6.3 发展多式联运，打通外贸物流通道

(1) 利用“黔新欧”铁路货运通道对接路上丝绸之路

强化线路建设和维护，保障铁路货运资源，支持更多的物流主体企业参与开展“黔新欧”物流服务，优化和简化业务办理手续，提高办事效率，提升物流服务水平，相关部门和企业应加强研究跨境铁路联运的服务特点，圈定该通道服务的重点产业领域，积极向客户推荐“黔新欧”货运通道，做好客户开发和客户管理工作，为“黔新欧”货运通道提供充足的货源保障。

(2) 利用海铁联运通道对接海上丝绸之路

海铁联运通道虽然时间较长但成本费用却低很多，目前贵州对外贸易的主要产品为纺织原料及制品、杂项制品、贱金属及其制品等，缺少高附加值产品，“十三五”期间应加强业务联系，大力开拓市场保障“黔深欧”“黔深日”海铁联运通道运输需求，同时积极探索通过北部湾沿海港口钦州港、防城港等港口开展海铁联运实现对欧洲、东盟的货物输送。

(3) 部署利用泛亚铁路联运通道

随着东盟国家铁路基础设施的建设完善以及与中国境内铁路的对接，通过贵州、云南、广西铁路出境连接东盟泛亚铁路，完全可将商品快捷输送至东南亚以及中东、欧洲地区，“十三五”贵州应密切关注、积极研究部署该铁路联运通道业务的开展，为黔货出海提供一条更为便捷的通道。

6.4 物流服务主体培育工程

针对目前贵州物流行业“小、少、弱、散、乱”、企业服务方式局限、服务水平低等问题，结合“供给侧”改革的精神和工作思路，“十三五”期间应加大力度培养物流服务主体，重点培育国际物流企业、商贸物流联盟，并提升物流企业的技术、信息应用水平，全面向社会提供高附加值的、高水平的物流服务。

(1) 培育国际物流企业

大力支持物流企业“走出去”，鼓励省内有实力的物流企业开展国际物流服务，鼓励企业通过构建服务于全球贸易和营销网络、拓展跨境电子商务，促进本省国际物流市场的繁荣。积极“引贸入黔”，大力引进世界知名物流企业来黔设立总部和区域总部；积极引进省外外贸龙头和各类综合货代企业，吸引外埠企业和报关行在贵阳海关报关；制定相关优惠政策条件，鼓励其充分利用市场、资金、人才和管理等方面的优势，帮助本地企业和产品走向国际市场，真正在黔扎根，在提高外贸同时，助推本省国际物流企业的发展；借助“一带一路”国家战略发展机遇以及全省保税区、无水港与临空经济区等新条件，促进相关企业开展保税物流、跨境电商、国际快递等相关业务。

(2) 促进商贸物流企业做大做强

以资源整合、联盟合作为切入点，促进大型商贸物流龙头企业培育。通过联合、兼并、资产重组等方式，整合物流资源，创新特色服务，壮大企业规模和实力，大力培育一批技术水平先进、主营

业务突出、核心竞争力强、具有示范带动作用的现代物流企业集团，通过规模化经营提高物流服务的一体化、网络化水平；加大国家 A 级物流企业的培育力度，扶持一批符合国家物流企业分类与评估指标标准的物流企业创建国家 3A、4A、5A 级物流企业，提高综合服务水平；鼓励大型物流企业打造品牌，通过示范效应，加快实现规范化、特色化经营，提高行业知名度；鼓励物流企业开展跨区域网络化经营；鼓励中小微企业组建企业联盟，创新合作方式和服务模式，搭建交易平台、信息平台等公共服务平台，建立服务于物流各阶段的物流企业联盟，充分发挥各种运输方式的技术经济优势，避免盲目竞争，提高整体效益，积极探索成立商贸物流集团与城市配送联盟的可行性；对参与联盟发展的小微物流企业加大小额担保贷款支持力度；支持个人自主创办物流企业。

（3）提升物流企业的技术应用能力和供应链管理能力和

进一步促进企业物流技术开发应用。鼓励现代物流企业提高研发投入比例，加强物流核心技术和装备研发，推动关键技术装备产业化，加快食品冷链、医药、烟草、机械、汽车、干散货、危险化学品等专业物流装备的研发，提升物流装备的专业化水平。鼓励新一代移动通信、道路交通信息通讯系统、自动导引车辆系统、不停车收费系统以及托盘等集装单元化技术普及；推动北斗导航、物联网、云计算、大数据、移动互联等技术在产品可追溯、在线调度管理、全自动物流配送、智能配货等领域的应用；支持物流企业推广物流信息编码、物流信息采集、物流载体跟踪、自动化控制、管理

决策支持、信息交换与共享等领域的物流信息技术，全面提升物流信息化管理水平，实现物流管理的集成化和智能化。同时，大力发展第三方物流，支持商贸服务业与物流业对接，发展专业化、网络化、全流程的物流服务，促进供应链各环节有机结合；鼓励和支持商贸企业与第三方物流企业之间的合作，共同构建物流服务体系；加快推进供应链管理等物流服务模式创新，促进供应商管理库存、精细物流等库存管理模式创新，提高物品满足率和资金周转率，降低平均库存水平和物流总成本；延长产业链，跨行业、跨领域融合发展，增强信息、交易、加工、配送、融资、担保等一体化综合服务能力，促进由单纯的贸易商、物流商向供应链集成服务商转型。

6.5 通关一体化工程

通关一体化，简单说就是“多地通关，如同一关”，“十三五”期间贵州省海关部门应配合海关总署的工作要求，一方面开发完善全省通关信息交换平台，督促相关企业加强自身经营管理的信息化进程，努力实现与通关信息平台的对接，为最终采用电子报关、电子支付、电子放行，“足不出户”完成通关流程奠定坚实的基础。另一方面，积极稳妥地推进通关一体化工作，尽快实现省内通关一体化，争取实现与重庆、广东、广西、云南四省之间的区域通过一体化。

6.6 城市配送示范工程

通过示范，引导城市配送向绿色化、规范化和信息化发展。

(1) 推动城市配送绿色化

积极向企业推广绿色、环保、高效节能的城市配送新理念，支持企业选用节能环保交通运输装备，在城市配送领域推广使用新能源汽车。大力扶持绿色物流新型组织方式，在全省重要城市试行“城市共同配送班车”、“城际货物快运列车”、“电商班列”等模式，开展绿色仓储试点示范，推广一批干支衔接的公路货运枢纽场站以及节能型绿色仓储设施。

(2) 推动城市配送规范化

推动城市配送企业参考《贵州省城市配送服务标准》的要求，完善自身业务流程，建立规范的服务投诉机制，加强服务绩效考核，推动城市配送规范化。省物流协会应配合商务厅设计评价指标并遴选出典型优秀企业作为示范，号召全省城市配送企业学习与模仿。

(3) 推动城市配送信息化

加强配送信息化工作与技术的认知度，引导物流信息技术开发企业借助于各种场合向企业推广介绍如卫星定位系统 GPS、仓储管理系统 WMS、运输管理系统 TMS、配送计划 DRP、无线射频技术 RFID 和计算机辅助拣货系统（电子标签拣货系统）CAPS 等技术，促成企业认识信息化的价值，从而有效地推动信息化工作的实施。

6.7 商贸物流标准化工程

“十三五”期间商贸物流标准化主要应做好以下工作：

(1) 强化贵州物流标委会在全省物流标准化工作中的作用

着眼于发挥贵州物流标委会在全省物流标准化工作中的积极作用，一方面需要进一步充实各种资源，吸纳更多优质资源包括物流

标准研究机构、研究学者和先进物流企业进入物流标委会；同时，多方筹措物流标准化工作基金为标准化工作提供坚实的资金保障；再次，建立完善各项标委会工作推进机制和组织管理制度，为标准化工作提供坚实的组织保障。

（2）确立商贸物流标准化体系和重点研究领域

“十三五”期间应结合国内外及贵州商贸物流发展趋势，把握现代标准化工作的思路和方法，在认真研究并积极推广应用国家相关标准的同时，结合贵州商贸物流工作实际情况，研究确定贵州商贸物流标准化的研究方向和重点研究领域。

（3）积极推进物流地方标准的编制

“十三五”期间重点推进贵州省物流园区分类与评价标准、工程建设材料物流配送标准、农产品供应链管理标准、城际配送服务标准和农特产品电商物流标准五个重点项目的标准化研究工作。

（4）积极实施标准化推广与应用工作

贵州物流标委会应组织成立物流标准推广与应用工作组，对贵州物流企业采标情况进行深入调研，并会同省质监局研究制订物流标准推广工作机制和推进计划。“十三五”期间重点推广应用以下标准：国家物流标准，尤其以国家 A 级物流企业认证和国家标准托盘推广为重点；地方物流标准，即《贵州省物流服务风险管理规范》和《贵州省城市配送服务标准》。

（5）开展物流标准推广实施效果评价

贵州物流标委会须对物流企业应用标准的状况和效果应进行及

时、准确的跟踪评价，总结标准推广实施的经验和问题，并结合新的环境和发展趋势，及时完善、跟进修一些现行标准，使标准能够更加符合实际情况，使物流标准化工作真正成为企业品牌打造的利器。

(6) 建立完善标准托盘共用共享外部环境与工作机制

通过省物流行业协会促成标准托盘使用同盟建立，从小范围做起逐步扩大，引导企业使用标准托盘；推动标准托盘共用体系建设，在快速消费品、农副产品、药品流通领域培育一批标准托盘应用和循环共用重点企业；积极探讨托盘公共运营服务体系建设，尝试从标准托盘租赁、维修、保养、调度、服务网点建设、信息化管理等方面为托盘循环共用提供专业化服务。

6.8 商贸物流公共信息平台工程

积极推进商贸物流公共信息平台建设，首先，依托大数据，以智慧物流云、智慧交通云、电子商务云建设为切入，建设跨行业和区域的第三方智慧物流信息公共服务平台，鼓励货源、车源、交通、电子商务等信息的互通互换，促进信息流、物流和资金流的协同和联动；协调相关部门，开展政府物流信息共享平台建设，将现有交通、工商、税务、海关等部门可公开的电子政务信息进行整合；依托贵州电子口岸搭建外经贸及跨境电子商务公共服务信息平台，通过互联网在一个软件平台上探索建立“单一窗口”综合服务体系。

6.9 传统仓库升级改造工程

大力度实施传统仓库升级改造工作：

(1) 引导仓储企业推广应用新技术

大力推广集装技术和单元化装载技术，由散装堆码、平面存放、人工操作向立体化存储、单元化作业、机械化与自动化操作发展，全面提高仓储作业效率。推广应用条形码、智能标签、无线射频识别等自动识别技术和货物快速分拣技术。加强仓储技术装备的研发与推广，鼓励企业采用仓储配送、装卸搬运、分拣包装、条码印刷等专用技术设备。

(2) 加强仓储企业信息化建设

支持仓储企业购置或自主开发仓储管理信息系统，有条件的仓储企业要积极应用物联网技术和大数据技术。支持仓储企业与连锁企业、电子商务企业、生产企业等建设信息对接系统，实现数据共用、资源共享，提高仓储企业的供应链服务水平。

(3) 支持仓储企业创新经营模式

鼓励仓储企业适应连锁经营、电子商务等现代流通方式发展要求，开展供应链库存管理、加工包装、分拣配送等供应链一体化服务，推动传统仓储企业由功能单一的仓储中心向功能完善的各类物流配送中心转变，由商品保管型的传统仓储向库存控制流通型的现代仓储转变，由功能性物流服务商向一体化综合物流服务商转变。鼓励仓储企业通过联盟、重组、托管经营等方式，发展网络化仓储配送。支持有条件的仓储企业规范开展质押监管等供应链融资监管

服务。

(4) 提高仓储企业标准化应用水平

指导贵州仓储企业在仓库建设、仓库设计、仓储服务、仓储作业绩效考核等方面采用国家标准和行业标准，加大标准推广力度。支持仓储企业进行技术设施、设备的更新改造。鼓励仓储企业使用标准化托盘，积极参与托盘共用系统建设。

(5) 鼓励仓储资源利用社会化

鼓励仓储企业通过兼并重组、仓储联盟、共同配送、管理外包、建设仓储资源交易平台等方式，有效提高仓储设施利用率。鼓励企业内部仓储设施对外开放和经营，整合仓储资源，促进仓储资源社会化。

6.10 城际和城市共同配送配工程

“十三五”期间应大力推广城际、城市共同配送模式：

(1) 建立完善物流分拨中心、配送中心和末端配送站点三级网络共同配送服务体系

首先，以公铁联运为基础，利用高速网络及铁路干线货场重要节点布局，建立覆盖全省的集仓储、配送、运输相连接的综合物流网络体系。在全省范围内东西南北中五个方向规划建设重要的物流集散基地、货运站场、快速分拨中心等城际物流分拨中心。五年之内建成公铁货联运物集散中心 10 个，在全省范围内基本形成规范有序、统一高效、体系健全的物流配送体系。

接着，在贵阳东西南北四个方向、遵义南北东三个方向、铜仁

南北两个方向、安顺东北和西南两个方向、六盘水西北和东南两个方向、兴义北一个方向、毕节南一个方向、都匀西一个方向、凯里南一个方向选址布局配套建设一批城市物流共同配送中心。

最后，结合城市人口布局情况，选取若干区域规划建设社区配送中心、智能取货终端或自提点等末端配送站点。

（2）建设城际、城市配送公共信息服务平台

通过政府牵头规划引导，第三方信息类企业具体实施来建立城际、城市物流共同配送公共信息服务平台，将供求有效连接，将分拨中心、配送中心、末端配送站点等物流主体的业务高度融合起来，将城际配送与城市配送有机集成，最终形成一条完整的供应链。

（3）建立完善共同配送硬件基础设施

首先，在现有城市快速消费品、医药和生鲜食品等领域配送中心的基础上，重点选择汽车配件、数码产品和冷链配送中心等领域布局建设专业配送中心，同时补建空白乡镇邮政网点和村级邮件接收站。其次，加强城市配送车队建设，引导企业按国家标准要求购买置换配送车辆，推广标准化托盘、笼车、胶筐，并逐步探索并最终建立起周转容器的共用体系。

（4）切实改善城市共同配送工作环境

为解决城市配送中存在的“通行难、停靠难、装卸难、收费多、罚款多”的“三难两多”问题：首先，相关部门在规划城市道路及商业网点的过程中，应充分考虑城市配送的通行通道、装卸站

点的设计。条件允许的情况下，在超市、便利店、商场、商务楼宇等设施附近划定快递、城市配送车辆停靠区和装卸区。对于具备停车、装卸条件的商业设施，配送车辆必须进入停车区进行装卸货；对于配套设施不完善而货运需求较大的商业网点，可根据具体情况，划定附近的公共停车场或附近道路作为交通非高峰时段的停车场和装卸区。再次，遴选出对保障居民生产物资供应有重大作用、企业管理规范、业务运作绩效水平高的物流配送企业，对于其开展的城际、城市配送工作给予特殊政策支持，准予其一定条件下一定时段内进城、停靠和装卸；最后，优化城市配送车辆配送的路线和时间，根据道路交通状况及配送始发地和目的地位置使用大数据选择最佳车型和最优行驶路线，鼓励城市配送车辆夜间配送。

（5）制订推广城市共同配送服务标准

标准化可有效提升城市共同配送协同效率，提升整体服务水平，结合未来发展趋势、目前共同配送重点发展领域和急需规范的领域，选择快消品和医药两个具体对象研究，运用标准化的原理和方法，对其城市共同配送的运营和服务内容制定标准，并向企业推广应用标准。

（6）创新推广共同配送新模式

支持商贸、物流企业以联盟、共同持股等多种形式开展共同配送；鼓励连锁零售企业、网络零售企业构建新型配送体系，提高统一配送水平；支持各类批发市场完善和提升物流服务功能，形成集展示、交易、仓储、加工、配送等功能于一体的集约式商贸物流园

区；鼓励线上线下相结合的“网订店取”模式，再比如客运与货运相结合的“顺风车”模式，以及社会化智能取送货终端等。通过市场机制，借助于现代物流技术和平台，鼓励企业开展各种各样的创新，为实现共同配送提供更多更好的范本。

6.11 智慧物流工程

推动贵阳参与国家智慧物流配送示范城市试点，在贵州省内打造至少 1 个智慧物流配送示范基地（园区）、培育至少 2 个智慧物流配送示范企业。成立智慧物流研究与推广中心或以市场化为导向直接组建若干智慧物流技术公司，开展智慧物流技术研究，设计并完善智慧工作推动机制，促进各种智慧物流技术在贵州省物流行业的应用。“十三五”期间应以自动立体仓库、无线通讯技术、物流云软件、智能化车辆调度和运输配送路线实时优化软件为重点推广应用技术。

6.12 大数据商贸物流应用工程

（1）打造大数据商贸物流应用服务企业群

通过省内打造、省外引进等多种途径，汇集物流、信息、数据、营销等多方人才，成立 8-10 家具有一定规模专业从事相关大数据物流应用服务型公司，产业细分涵盖数据搜集、数据清洗、建模、分析、大数据销售等全产业链。省内尤其是在交通运输信息资源和物流管理上具有比较优势的企业作为排头兵，更应该充分发挥和利用自身资源禀赋优势，瞄准大数据产业发展的未来，以开发大数据为物流行业服务为主要业务，通过自身的服务全面提升贵州物

流企业的竞争实力。

(2) 引导商贸物流行业主体应用大数据

引导贵州省物流行业主体包括物流园区、物流企业、商贸流通企业积极使用大数据，利用大数据来改善自己的经营管理工作，降低自身成本费用，提升企业服务水平。

6.13 “村村通”工程

物流、资金流和信息流是流通工作的重要组成，为实现贵州农村商贸物流大发展，需要继续大力度推进“村村通”工程，具体包括：

(1) 继续推动“百千市场工程”

继续推动“百千市场工程”建设与完善工程，引导城市连锁店和超市等骨干流通企业向农村延伸营销网络，领办建设改造一批商品配送中心、乡镇商贸中心和农村超市，发展连锁经营，力争“十三五”期间使标准化农家店覆盖贵州全省 60%的行政村和 80%的乡镇，将“百千市场工程”建设成为城市物资下乡和农产品进城的双通道。

(2) 继续推动农产品骨干流通网络建设

结合国发[2012]2号文件中央部署及有关实际情况，围绕贵州100个现代高效农业示范园区建设和夏秋蔬菜产业带布局，支持建设一批农产品冷链物流集散中心项目、农产品综合性加工配送中心项目、农产品产业集聚中心项目和农产品电子商务项目，合理布局跨区域农产品流通基础设施。促进农产品产销与冷链物流、电子商务

等协同发展，推动构建高效、畅通的跨区域流通主渠道，在减少流通环节、降低流通成本和推进流通创新等方面发挥综合示范作用。

（3）继续推动“村村通”物流工程

目标贵州全省农村基本实现了“乡乡通油路、村村通公路”目标，但调研发现仍有部分空白，部分公路建设标准严重偏低，部分重点乡镇公路配套仍显不足。“十三五”期间应以“弥补空白、提升等级、加强重点”为下一步工作思路，逐一排查、认真清理，在前面工作成果的基础上，继续完善农村公路建设。其次，推进“村村通邮路工程”，完善农村快递服务体系；最后，结合“万村千乡市场工程”和“村村通邮路工程”，以“农家店”或农村邮政服务站点布局为基础布局建设农村配送网点。

（4）继续推动“村村通”通讯工程

信息畅通是发展电子商务的保障，信息的引导是物流优化的基础，为此改善农村信息通信基础设施，推进实现“自然村通电话”、“行政村通宽带”工程是一项事关全局的重点工作。商务部门应协调电信等相关部门应加大推进力度，力争“十三五”期末全面实现贵州自然村“村村通电话”和行政村“村村通宽带”目标。

（5）继续推动“村村通”金融普惠工程

资金流的畅通同样会极大地影响着农村商贸物流的发展，受各种因素制约，目前贵州农村金融服务网点资源十分缺乏，“十三五”期间“诚者信合 村村通”工程需要提速，并探索引入邮政储蓄、网络银行作为新的建设力量，加强金融服务相关软硬件基础设

施建设，改善农村地区支付环境，满足了多元化、多层次的农村金融服务需求。

6.14 商贸冷链物流服务体系工程

目前贵州省冷链物流供给缺口非常大，服务保障能力极低，为保障农特产品生产和“黔货出山”电子商务工作的开展，“十三五”期间贵州应加大推动力度，初步构建一个完善的冷链服务体系。

(1) 开展冷链标准示范工作

用发展新理念破解“三农”新难题，推进农业供给侧结构性改革，“十三五”期间贵州应主动完善省内及跨区域农产品冷链物流体系，了解和掌握冷链环节的行业标准与国家标准，组织省内农产品相关流通企业积极践行这些标准，全面实施冷链标准化示范工作。

(2) 建设完善冷链物流基础设施

结合贵州农特产品基地化种植和电子商务示范县工作的开展情况进行冷链系统布局，对于规模大、需求急迫的项目优先立项、重点支持；开展大宗鲜活农产品产地预冷、初加工、冷藏保鲜、冷链运输等设施建设，完善冷链物流网络；支持农产品加工中心配套冷库建设，加大冷链配送、农产品物流等专业第三方物流企业招商力度，扩大冷链物流覆盖率；鼓励农产品物流企业在技术改造和充分利用现有低温储藏设施的基础上，加快建设一批设施先进、节能环保、高效适用的冷库，满足市场对储藏设施的需要；鼓励农产品物

流企业在城市周边规划建设一批具有低温条件下中转和分拨功能的配送中心，形成冷链长短途有效衔接，生产与流通环节紧密联系的物流体系；鼓励大型农产品物流企业购置冷藏运输车辆，提升农产品企业的冷链运输能力。

（3）构建冷链物流监管与查验体系

积极构建冷链物流监管与查验体系，完善冷链物流生产、加工、储存、运输、中转、进出口等主要环节的监管和查验基础设施建设；在冷链建设重点工程中，同步建设监管和检测设施；依托现有监管和检测资源，进一步提高主要生产基地、加工基地、配送中心、中转中心、进出口口岸的查验和检测能力，提高监管水平，保障产品质量和安全；构建冷链物流全程监控与追溯系统，按照规范化、标准化运作的要求，提供全程温控和可追溯服务，充分利用现有的企业管理和市场交易信息平台，建立便捷、高效、低成本的农产品冷链物流信息追溯系统。

6.15 物流地产开发工程

物流地产开发具有专业高效、融资易以及减少政府微观参与等优点，“十三五”期间应转变物流园区投资开发与运营模式，出台各项政策支持物流地产业务在贵州省的发展：

（1）积极引进国际、国内知名物流地产企业

与国内外知名物流地产商进行接触、洽谈，协助其在贵州选址建设物流地产项目，利用标杆企业的具体项目示范带动物流地产业务在贵州的开拓与兴盛。

（2）积极引入物流地产商参与政府主导的物流设施建设

在政府主导的公共商贸物流园区、物流节点等重大物流基础设施建设积极引入合适的第三方物流地产商参与，由政府统一规划，物流地产商统一开发建设，专业第三方物流园区经营主体统一运营管理，探索出一套成熟的物流地产项目合作模式。

6.16 商贸应急物流体系建设工程

目前贵州商贸应急物流体系较为落后，“十三五”期间应加强此项工作，重点如下：

（1）储备库建设

组织进行贵州商贸物流储备库专项规划，重点对象应涵盖居民基本生活物资如大米、食用油、盐、猪肉等以及基础物资如石油等，合理布局，完善库房建设，并收储一定数量作为基本保障；

“十三五”期间应重点做好贵阳和遵义市两大地区的储备库建设工作。

（2）组织机制和信息系统建设

采取政府公共储备和企业社会储备模式并存，彼此间既合理分工又密切配合；建设全省应急物流信息系统，收集掌握各种信息，提高应急物流工作的系统性和预见性，提高工作效率。

（3）发展专业化应急物流企业

专业化的应急物流企业是应急物流体系中的重要市场实施主体，贵州应积极培育专门从事应急物流的企业如应急物流基地、应急物流中心、应急配送中心、第三方应急物流企业等。

(4) 提升普通物流企业参与应急物流服务能力

应急物流“平时不需求，需要时量非常大且非常急”的特点决定了更多的应急物流服务主体必须依赖于社会物流体系。所以“十三五”期间应加强物流企业应急物流服务能力建设，提高应急意识，通过预演提升企业应急物流组织与管理水平。

6.17 贫困地区商贸物流配送体系建设攻坚工程

完善贫困地区商贸物流配送体系是贵州“精准扶贫”工程目标完成的重要保障措施之一，为此“十三五”期间应抓好这项工作：

(1) 在遴选出的贫困地区优先引入大型电商平台，建设完善的电子商务生态，充分利用现成的节点包括高速公路出站口、农村邮政服务网点、石油销售站点、供销合作社等，多方筹措重点新建一批快递服务站点、配送中心，使流通渠道与物流配送体系有机融合，整合线上线下推广渠道，促进贫困地区特色农产品进城。

(2) 针对农特产品生产流通的特殊性以及现实农业生产经营中存在的规模小、标准化不够、交易效率不高、产品追溯难等各种问题，通过大数据、“互联网+”模式，倒逼贫困地区农特产品供应链结构优化，实现订单式、规模化生产的同时，综合应用农贸批发市场、B2B、B2C 等各种流通方式，通过供应链管理和优化，提升农产品从农田到餐桌的效率和质量。

7. 保障措施

7.1 完善商贸物流业发展联席会议制度

为推进物流工作配合与政策的协调，应进一步加强和完善由省

商务厅牵头联合省发改委、省商务厅、省交通运输厅、省物流协会等部门设立的商贸物流业发展联席会议制度，研究处理全省商贸物流业发展的重大事项，研究制定商贸物流业发展的政策措施，总结和推广成功经验，及时协调解决物流业发展中的重点难点问题，指导、督促、检查各地、各部门相关的物流政策和任务落实完成情况。

7.2 加大对重点领域和薄弱环节的财政资金扶持

可通过在流通业发展专项资金下设物流发展子基金，提供资金推动商贸物流发展，重点用于重大商贸物流项目建设、补贴外贸物流业务开展、扶持龙头企业发展 A 级物流企业认证、支持商贸物流示范基地和信息化、标准化建设，支持商贸物流新技术、新工艺、新材料的应用推广和商贸物流人才培养等。

7.3 加大土地等政策支持力度，着力降低物流用地成本

落实和完善支持商贸物流业发展的用地政策，依法供应物流用地，支持各地在土地利用总体规划和年度供地计划中合理安排仓储建设用地，鼓励利用空置厂房、仓储用房等存量房产发展物流仓储配套；对符合发展规划、城乡规划、土地利用总体规划的重点物流园区、物流中心、配送中心以及重点物流企业项目建设所需用地，优先合理安排年度用地计划指标；抓紧落实现有的物流企业大宗商品仓储设施用地税收减半政策；积极争取将省内区域商贸中心城市、主要节点城市的物流企业配送中心，连锁企业配送中心建设项目内用于建设仓储设施、堆场、货车通道、回转场地及停车场(库)

等物流生产性设施用地列入工业、仓储用地范畴，并研究降低公共性、公益性商贸物流用地的投资强度要求；农产品批发市场用地作为经营性商业用地，应严格按照规划合理布局，在土地招拍挂出让前，所在区域有工业用地交易地价的，可以参照市场地价水平、所在区域基准地价和工业用地最低价标准等确定出让底价，土地出让后严禁擅自改变用途，确需改变用途、性质或者进行转让的应报相关部门批准。

7.4 落实各项政策，切实减轻物流企业负担

认真落实国家物流业相关税收优惠政策，深入贯彻《关于降低企业物流成本的若干措施》（黔发改经贸〔2016〕313号）文件精神。严格执行鲜活农产品运输“绿色通道”政策；对利用“黔通卡”进行支付通行费以及自有车辆在100辆以上的重点运输企业实行相应的通行费折扣优惠；对开展多式联运的给予财政补贴；设立物流业“营改增”试点财政专项资金，合理确定“营改增”抵扣范围，对税收负担增加的企业给予过渡性财政扶持；对省市有关部门批准、且主营业务收入超过企业总收入70%的物流企业，经税务机关审核确认，在2017年前，其所得税按15%征收，以帮助物流企业减轻负担；尽快研究出台《贵州城市配送管理条例》，切实解决“通行难、停靠难、卸货难，罚款多、收费多”的“三难两多”问题；积极研究和协调将配送生鲜食品和药品的车辆视同公共交通工具优先通行的政策和措施；全面清理涉及商贸物流的各类不合理收费项目，国家和省制定的收费项目有弹性空间的按最低标准收取，市州和县区

自行规定的一律取消。进一步规范公安、交通等部门上路执法，严格执法程序，加强执法监督，严肃查处“乱收费”、“乱罚款”等违法行为，严格落实涉路行政执法自由裁量权基准制度、一事不再罚制度和罚款收缴分离制度。

7.5 加强商贸物流统计工作，提高商贸物流统计水平

进一步加强商贸物流统计工作，建立健全贵州省商贸物流指标体系和统计调查制度，突出抓好交通运输、仓储、邮政、商贸等部门统计工作；加强重点商贸物流企业统计监测工作，探索和建立“贵州省商贸物流统计网上直报系统”，建立发改委、商贸、交通、物资、税务、工商、邮政、统计等有关部门统计工作联系制度和信息共享机制；促进商贸物流统计台账和会计核算科目建设，加强对商贸物流需求、费用、市场规模、投资、价格等指标的统计分析，及时准确反映商贸物流业的发展规模和运行效率，为全省现代商贸物流业发展动态监测、形势分析和决策提供依据。

7.6 积极培育和引进现代物流人才，完善人才引进政策

积极培育和引进现代商贸物流人才。积极引进省外高层次商贸物流人才，按人社厅政策保障相应待遇；鼓励和支持本省各类大中专院校开展物流专业多层次学历教育，加强商贸物流企业与省内高校的合作，建立商贸物流技能实训基地，提高实际操作能力，强化职业技能教育。鼓励社会资本在贵州探索建立专业现代物流职业院校，探索产教深度融合、校企协调育人的物流人才培养新模式；将物流人才培训纳入贵州职业教育培训计划，支持各类职业院校、技

能人才培训基地和物流企业合作开展职业技能培训，开展物流职业资格认证；完善在职人员培训体系，提高一线物流业从业人员业务素质。

7.7 发挥协会的桥梁纽带作用，创新行业管理

进一步加强省物流协会的桥梁和纽带作用，重点发挥其在行业调查研究、行业自律、融资服务、职业培训、标准制订和宣传、技术与标准推广、争端协调与处理、同行交流合作、行业统计和行业监督等方面的积极作用，充分发挥其服务物流企业、物流行业的职能，将其打造成贵州物流信息的集散中心，为物流行业健康发展提供全方位服务。“十三五”期间主要工作包括：（1）在省物流行业协会组建“贵州省物流行业法律服务投诉中心”，维护企业的合法权益，化解纠纷、端正行风，建立物流行业信息披露管理制度和激励惩戒机制，增强企业诚信意识和风险防范意识，协助政府相关部门解决物流市场混乱难以管理等问题。（2）省物流行业协会应组织成立贵州省物流专家委员会，以专家建议方式参与政府关于重特大物流行业相关政策的制订和重特大物流项目的立项决策工作。（3）由省物流行业协会负责全省物流统计的组织与管理工作，拟定物流统计指标和统计方法，选取合适样本，搜集、分析、发布行业相关统计信息。（4）建立商贸物流同盟有利于标准化工作的开展，有利于整合各方面的物流资源，有利于缩短物流供应链的距离和时间，有利于向客户提升一体化的物流服务，在降低物流成本的同时有效地提升物流服务保障水平。“十三五”期间省物流协会要充分利用

协会的会员资源，探索建立贵州商贸物流同盟，建立并完善同盟工作机制和网络信息支持平台，并积极向客户推广，与各商业协会对接，形成覆盖全省、网络完整、功能齐全、能够向客户提供系统性物流服务的协同式发展的物流同盟，提升整个贵州物流行业的服务水平和竞争实力。

7.8 规范物流市场，强化行业自律

发挥地方各级商务主管部门在整顿和规范市场秩序中的牵头作用，反对地方保护、消除区域封锁，会同经信局、住建局、城管局、工商局、交通运输局、公安局等部门，查处价格欺诈、以次充好、虚假仓单、重复质押、欺行霸市、拖欠代收货款、营私舞弊、野蛮装卸、克扣顾客、无序竞争、打架斗殴、占道经营、乱停乱放、货物临街堆放等违法违规行为，通过整治物流市场秩序营造公平公正的市场竞争环境。利用社会化物流信息平台，获取诚信大数据，对诚实守信、合法经营、社会责任强的企业予以支持、鼓励和宣传，对破坏市场秩序、诚信缺失的企业将其列入“黑名单”并向社会公布，提高其失信成本。

7.9 创新融资方式，解决企业融资难的问题

为有效解决物流企业融资难问题，积极推进以下融资方式：

(1) 创新投融资方式，加快推广政府与社会资本合作（PPP）模式，设立商贸物流产业发展基金，积极引导社会资本参与贵州省物流通道、物流园区等基础设施建设。

(2) 引导银行业金融机构加大对物流企业的信贷支持，研究并尽快

建立贵州省物流企业信用评级制度，完善企业信用评价体系，对符合条件且信用评级高的重点物流企业提高信贷额度。

(3) 针对物流企业特点推动金融产品创新，推动发展新型融资方式，尤其是供应链融资、物流联盟担保等，为物流业发展提供更便利的融资服务。

(4) 出台鼓励措施，支持符合条件的物流企业通过发行公司债券、非金融企业债务融资工具、企业债券和上市等多种方式拓宽融资渠道。鼓励创业投资、产业投资基金等投资符合现代物流业发展规划方向的重点物流项目，并积极参与重点物流企业重组、并购。

7.10 简化行政审批，推动大众创业

减少行政审批，放宽物流市场准入，引入市场竞争机制，增加市场竞争主体，打破政府制定运营商的垄断地位。取消物流企业设立非法人分支机构的限制，取消各项前置审批，推广“一照多址”模式，简化快递业务经营许可证备案制度，做好工商管理部门和邮政管理部门间的信息互联共享；在工商注册“三证合一”基础上，推进“电子营业执照”试点工作，放宽物流市场主体住所（经营场所）登记条件，完善相关管理措施。

7.11 加强商贸物流安全监管

加强对商贸物流企业的安全管理，督促物流企业切实履行安全主体责任，严格执行国家强制标准，保证运输装备产品的一致性。加强对物流车辆和设施设备的检验检测，确保车辆安全性符合国家规定、设施设备处于良好状态。禁止超载运输，规范超限运输。加

大安全生产经费投入，及时排查整改安全隐患。加大商贸物流业贯彻落实国家信息安全等级保护制度力度，按照国家信息安全等级保护管理规范和技术标准要求同步实施物流信息平台安全建设，提高网络安全保障能力。建立健全物流安全监管信息共享机制，物流信息平台及物流企业信息系统要按照统一技术标准建设共享信息的技术接口。道路、铁路、民航、航运、邮政部门要进一步规范货物收运、收寄流程，进一步落实货物安全检查责任，采取严格的货物安全检查措施并增加开箱检查频次，推广使用技术手段对集装箱和货运物品进行探测查验，加大对瞒报货物品名行为的查处力度，严防普通货物中夹带违禁品和危险品。加大宣传教育力度，曝光违法违规托运和夹带违禁品、危险品的典型案件和查处结果，增强公众守法意识。

7.12 加强规划之间的衔接，保证规划的严肃性和可执行性

完善规划体系，明晰总体规划、专项规划与联合规划之间的统筹关系，突出其严肃性。“十三五”商贸物流规划作为指导未来五年全省商贸物流发展的行动纲领，是全省各地、州、市制定商贸物流产业规划、物流园区规划、商贸物流行业发展相关政策的依据，下级政府相关部门在相关规划的制订中应严格执行上位规划的内容，全面反映和执行省“十三五”商贸物流规划的要求。与此同时加强商贸物流规划应与城市总体规划、土地利用总体规划、交通运输、邮政、商贸等规划之间的衔接，使各类规划在发展目标、空间布局、政策取向、重大项目等方面保持协调一致，实现总体效果最佳化。

8. 规划附件

8.1 贵州省商贸物流“十三五”规划项目库

8.2 规划相关术语

(1) 综合保税区

是设立在内陆地区具有保税港区功能的海关特殊监管区域，由海关参照有关规定对综合保税区进行管理，执行保税港区的税收和外汇政策，集保税区、出口加工区、保税物流区、港口的功能于一身，可以发展国际中转、配送、采购、转口贸易和出口加工等业务。保税区具有国外货物入区保税、国内货物入区视同出口实行退税以及区内企业之间的货物交易不征增值税和消费税自有流动等特点和优势。

(2) 保税物流中心

是指封闭的海关监管区域并且具备口岸功能，分 A 型和 B 型两种。A 型保税物流中心，是指经海关批准，由中国境内企业法人经营、专门从事保税仓储物流业务的海关监管场所；B 型保税物流中心，是指经海关批准，由中国境内一家企业法人经营，多家企业进入并从事保税仓储物流业务的海关集中监管场所。

(3) “黔新欧”铁路货运通道

除了贵阳-重庆段外，其余均与“渝新欧”铁路货运通道一致。该通道从贵阳始发，经重庆、达州、安康、西安、兰州、乌鲁木齐，向西过北疆铁路到达我国边境阿拉山口，进入哈萨克斯坦，再转俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国，至比利时的安德卫普。

(4) 海铁联运

是进出口货物由铁路运到沿海海港直接由船舶运出，或是货物由船舶运输到达沿海海港之后由铁路运出的只需“一次申报、一次查验、一次放行”就可完成整个运输过程的一种运输方式。

(5) “黔深欧”海铁联运

南下取道深圳盐田港，通过海运方式完成对欧贸易货运。“黔深欧国际海铁联运班列”是贵州铁路物流公司以海运集装箱为主要货源开行的“一站式”“五定”集装箱快运班列。采取“公、铁、海”多式联运及公路集装箱甩挂方式独立开发的完整第三方物流项目，起点站为贵阳改貌站，终点站为深圳平湖南站，再通过一段 23 公里的地方铁路运往盐田港。列车走普速沪昆铁路和京广铁路，全程铁路运距 1669 公里，运行 52 小时 13 分。列车抵达盐田港后，集装箱货物通过 20 天左右的航行，即可抵达欧洲、美国和澳大利亚等地。

(6) “黔深日”海铁联运

南下取道深圳盐田港，通过海运方式完成对日贸易货运，具体线路贵州—深圳盐田港—日本名古屋。

(7) 泛亚铁路 (Trans-Asian Railway, TAR)

是一个统一的、贯通欧亚大陆的货运铁路网络。亚洲 18 个国家的代表于 2006 年 11 月 10 日在韩国釜山正式签署《亚洲铁路网政府间协定》，通过 4 条“钢铁丝绸之路”构成的黄金走廊就可以把欧亚两大洲连为一体，该路线将成为中国连接东盟成员国和欧洲的桥梁。

（8）物流标准化

是指以物流为一个大系统，制定系统内部实施、机械装备、专用工具等各个分系统的技术标准；制定系统内各分领域如包装、装卸、运输等方面的工作标准；以系统为出发点，研究各分系统与分领域中技术标准与工作标准的配合性，按配合性要求，统一整个物流系统的标准；研究物流系统与相关其他系统的配合性，进一步谋求物流大系统的标准统一。

（9）共同配送

是指由多个企业联合组织实施的配送活动，是一种追求配送合理化的组织管理策略，其本质是在配送中心的统一计划、统一调度下，通过作业活动的规模化来降低作业成本，提高物流资源的利用效率。

（10）城际共同配送

就是在一定区域内的城市群里，设立服务网点，通过对各网点之间的货物进行集中配载，结合流向进行联合运输，同时进行点到点运输的一种物流服务方式，根据客户的需求可提供门到门的服务。

（11）城市共同配送

就是在一个城市内，引导主要商业流通企业、生产加工企业和物流配送企业的运输配送系统进行一定的整合和规划，通过企业间的合作，综合某一区域内多个用户的要求，统筹调度配送资源、配送时间、次数、路线、配送网点和货物，提供多功能增值服务，进

行优化组合后形成的配送系统。

（12）智慧物流配送体系

是一种以互联网、物联网、云计算、大数据等先进信息技术为支撑，在物流的仓储、配送、流通加工、信息服务等各个环节实现系统感知、全面分析、及时处理和自我调整等功能的现代综合性物流系统，具有自动化、智能化、可视化、网络化、柔性化等特点。

（13）物流地产

属于工业地产的范畴，是指投资开发商根据物流企业客户需要，选择一个合适的地点，投资和建设物流企业业务发展所需的现代物流设施，比如物流仓库、配送中心、分拨中心等等。物流地产相关物业开发完成后，投资开发商或地产运营商再将相关物流资产通过出售、出租等形式转让给物流企业使用从而获取相关收益。同传统的物流开发模式相比，它减少了政府投资物流地产财务负担，提高了投资开发与管理的效率；与此同时，由于物流地产商开发具有规模效应、专业效应所以成本更低、更易实现物流设施技术的现代化。

（14）应急物流体系

是指围绕着应急物流目标，由相关人员、技术装备、应急物资、信息管理、软硬件基础设施、相关主体以及法律、法规、政策等因素共同构成的特殊物流系统。

（15）PPP（Public-Private-Partnership）

即公私合作模式，是公共基础设施中的一种项目融资模式。在

该模式下，鼓励私营企业、民营资本与政府进行合作，参与公共基础设施的建设。政府采取竞争性方式选择具有投资、运营管理能力社会资本，双方按照平等协商原则订立合同，由社会资本提供公共服务，政府依据公共服务绩效评价结果向社会资本支付对价。