

永康市“十四五”物流发展 专项规划

永康市交通运输局

浙江浙中建设工程管理有限公司

二〇二一年十月

目录

第一章 总则.....	1
一、规划背景.....	1
二、规划范围与年限.....	5
三、技术路线.....	6
四、规划依据.....	6
第二章 发展基础.....	8
一、物流发展基础.....	8
二、物流发展存在问题.....	18
第三章 形势需求.....	23
一、物流行业发展趋势.....	23
二、相关政策解读.....	28
三、物流发展需求分析.....	33
四、物流发展需求预测.....	42
第四章 案例借鉴.....	45
第五章 发展思路.....	57
一、指导思想.....	57
二、基本原则.....	57
三、发展战略.....	59
四、发展目标.....	59
第六章 空间规划.....	63
一、空间结构.....	63

二、物流枢纽布局.....	64
三、物流通道布局.....	78
第七章 物流服务体系.....	83
一、加强行业管理，统筹推进物流发展.....	83
1. 实现全市统筹管理.....	83
2. 优化园区建设管理.....	84
3. 培育物流市场主体.....	85
二、发展多式联运，推进运输结构调整.....	86
1. 创新多式联运服务模式.....	86
2. 建立多式联运支撑体系.....	87
3. 推动联运信息交互共享.....	88
三、发展城乡物流，促进区域协调发展.....	89
1. 提升城市配送服务水平.....	89
2. 完善三级农村物流体系.....	90
3. 完善快递进村服务体系.....	91
四、深化两业融合，实现物流降本增效.....	92
1. 探索融合发展模式.....	92
2. 加强两业融合支撑.....	93
3. 优化融合发展环境.....	94
五、创新物流业态，探索物流发展新模式.....	95
1. 推动智慧物流发展.....	95
2. 推动国际物流发展.....	97

3. 推动冷链物流发展.....	98
4. 推动绿色物流发展.....	99
六、强化危化品运输管控，保障市场安全.....	100
1. 严格危化品运输市场准入.....	101
2. 强化危化品运输安全防控.....	101
3. 构建危化品运输监管机制.....	102
七、发展应急物流，完善物资保障体系.....	103
1. 统筹应急物流设施建设.....	103
2. 完善应急物资运输体系.....	104
3. 建立应急物流响应机制.....	104
第八章 建设项目实施计划.....	106
一、推进重大改革.....	106
二、实施重点项目.....	107
三、建设物流平台.....	108
第九章 保障措施.....	110
一、创新体制机制.....	110
二、强化要素保障.....	110
三、优化市场环境.....	111
四、加强人才培养.....	112

第一章 总则

一、规划背景

1. 国家层面

新时期“现代物流”助力双循环新发展格局。当今世界正处于百年未有之大变局，新冠肺炎疫情全球蔓延使这一大变局加速。面对国际政治经济环境发生的深刻变化，以及我国经济发展新阶段出现的新情况、新问题、新需求、新目标，习近平总书记多次强调，要“加快形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”。物流业连接生产、分配、流通和消费，是打通供应链、协调供应链、创造价值链，是建设现代流通体系的重要保障。中央财经委员会第八次会议指出“构建新发展格局，必须把建设现代流通体系作为一项重要战略任务来抓”，并提出要“建设现代综合运输体系，形成统一开放的交通运输市场，优化完善综合运输通道布局，加强高铁货运和国际航运货运能力建设，加快形成内外联通、安全高效的物流网络”。

《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》（以下简称《“十四五”规划纲要》）为高质量物流发展指明了发展方向。“十四五”时期是我国全面建成小康社会，实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年。

进入“十四五”时期，物流业在国民经济高质量发展和总体运行效率提升中的地位进一步提升。《“十四五”规划纲要》对物流业发展高度重视，明确指出要“提升产业链供应链现代化水平”、“建设现代物流体系，强化流通体系支撑作用”等，并在实施制造业降本减负行动、推动生产性服务业融合化发展、加快推动数字产业化、丰富乡村经济业态等方面对物流发展提出了新要求。对此，构建现代物流体系，实现物流网络化、集聚化、融合化数字化、智慧化发展将是“十四五”时期物流发展的核心。

《国家物流枢纽布局和建设规划》对建设物流枢纽提出更高要求。2018年底，国家发改委、交通运输部发布《国家物流枢纽布局和建设规划》，结合“十纵十横”交通运输通道和国内物流大通道基本格局，选择127个具备一定基础条件的城市作为国家物流枢纽承载城市。其中，金华入选生产服务型国家物流枢纽承载城市，金华（义乌）入选商贸服务型国家物流枢纽承载城市，这为金华市现代物流业发展带来新契机。根据规划要求，国家物流枢纽承载城市要建设高效专业的物流服务网络，构建以国家物流枢纽为核心的现代供应链，推动邮政和快递物流设施与新建国家物流枢纽同步规划、同步建设，完善提升已有物流枢纽的邮件分拨处理功能。永康作为金华市重要县市，应紧抓建设机遇，高标准、高质量推动现代物流业发展。

2. 省级层面

党的十九大作出建设交通强国的重大决策，2019年中共中央、

国务院印发《交通强国建设纲要》，全面开启了交通强国建设的新征程。作为全国首个省域“现代交通示范区”，浙江省委、省政府出台了《关于深入贯彻<交通强国建设纲要>，建设高水平交通强省的实施意见》，制定了《综合立体交通网规划》，形成了高水平交通强省建设的“总纲”和“总图”，总的目标定位是到 2035 年，基本建成高水平交通强省，实现人民满意、保障有力、世界前列的目标。同时，针对现代物流业发展，提出建成高品质 2 个“123 快货物流圈”，即国内 1 天、周边国家 2 天、全球主要城市 3 天送达，城乡 1 小时、省内 2 小时、长三角主要城市 3 小时送达；实现“四港”高效联动，成为物流成本最低、交通效率最高的省份之一等目标。对此，在新发展阶段，浙江省将紧扣国内国际物流“双循环”和现代化“四港”联动新要求，加快构建立足长三角、辐射全国、链接全球的现代物流服务体系，力争到 2025 年，全省物流基础设施、组织效率和供应链管理水平和明显提升，物流国内国际影响力进一步增强，物流降本增效取得显著成效，社会物流总费用占 GDP 比重降至 12%左右水平，成为物流成本最低、效率最高省份之一，物流综合实力位居全国前列，为争创社会主义现代化先行省提供有力支撑。

3. 市级层面

金华市居于浙江之心，是长三角一体化发展规划中心区 27 个城市之一，沪杭金发展带和 G60 科创走廊的重要节点城市，浙江省重点培育的四大都市区之一，也是国家“一带一路”区域发展战略和长三角高质量一体化发展的重要支点，是国家物流枢纽承载城市、

区域级流通节点城市之一，发展物流业具有区位、交通、资源等比较优势。2019年4月19日，金华召开全市现代物流业发展大会，明确提出要以打造千亿物流产业为引领，坚持物流业发展“现代化、本土化”导向，加快打造现代物流“三区三中心”，推动现代物流业高质量发展。同年出台《金华市现代物流业发展研究报告（2020-2035）》，提出到2025年，金华市物流业增加值达到1000亿元以上，增加值占GDP比重达到16%以上，“三区六园多中心”的物流枢纽体系基本形成，全面提升物流业信息化水平及物流装备技术水平，基本建成现代物流服务体系，国际物流枢纽城市地位基本确立。到2035年，金华市物流业增加值达到1500亿元以上，增加值占GDP比重达到20%以上，“三区六园多中心”物流枢纽体系全面形成，物流业信息化水平及物流装备技术水平达到国内一流，全面建成“海陆空多元立体、高效衔接、安全便捷、绿色智能”的现代物流发展体系，国际物流枢纽城市地位巩固提升。

4. 永康市层面

永康市位于金义都市区核心区，作为享誉全球的中国“五金之都”，在2020全国百强县中位列第80位、浙江省第14位，中国工业百强县(市)榜单中位列第71位，拥有五金机械企业1万余家，产品涵盖装潢五金、日用五金、工具五金、小家电等2万多个品种，具备完善的产业生态链。此外，永康市被列入省首批产业集群跨境电商发展试点市，省首批小微园建设提升第一档县市和省创新驱动发展市场示范市等。

考虑到制造业与物流业联动发展，不仅有利于提升制造企业的核心竞争力，也有利于物流企业增强供应链一体化服务能力，促进企业转型升级。近年来，永康市委、市政府高度重视物流业发展。为培育涵养优质税源，鼓励企业做大做强做专、鼓励制造业企业运输业务“本地化”、鼓励物流业态融合创新、营造最优营商物流环境，2019年6月，永康市政府出台《关于加快现代物流业发展的若干意见（暂行）》。

在此背景下，为抢抓新机遇、展现新作为，切实发挥物流业的基础、主体、先导性作用，永康市亟需新理念、新布局、新服务、新举措来科学引领和推进市域现代物流业发展，通过明确永康市现代物流业发展的战略定位，合理布局现代物流基础设施，有效引导物流服务水平提升，进而实现现代物流业提质增效、高质量发展。

二、规划范围与年限

规划协调范围：金华市域范围，衔接缙云县接壤区域。

规划研究范围：永康市县域范围，下辖11个镇：石柱、前仓、舟山、古山、方岩、龙山、西溪、象珠、唐先、花街、芝英，3个街道：东城街道、西城街道、江南街道，2个区：五金科技工业园区、城西新区，总面积1049平方千米。

规划研究年限：2020~2035年，近期至2025年，远期至2035年。

三、技术路线

坚持问题导向和目标导向相结合，提出永康市物流业的发展思路、空间布局、重点工程和保障措施等。

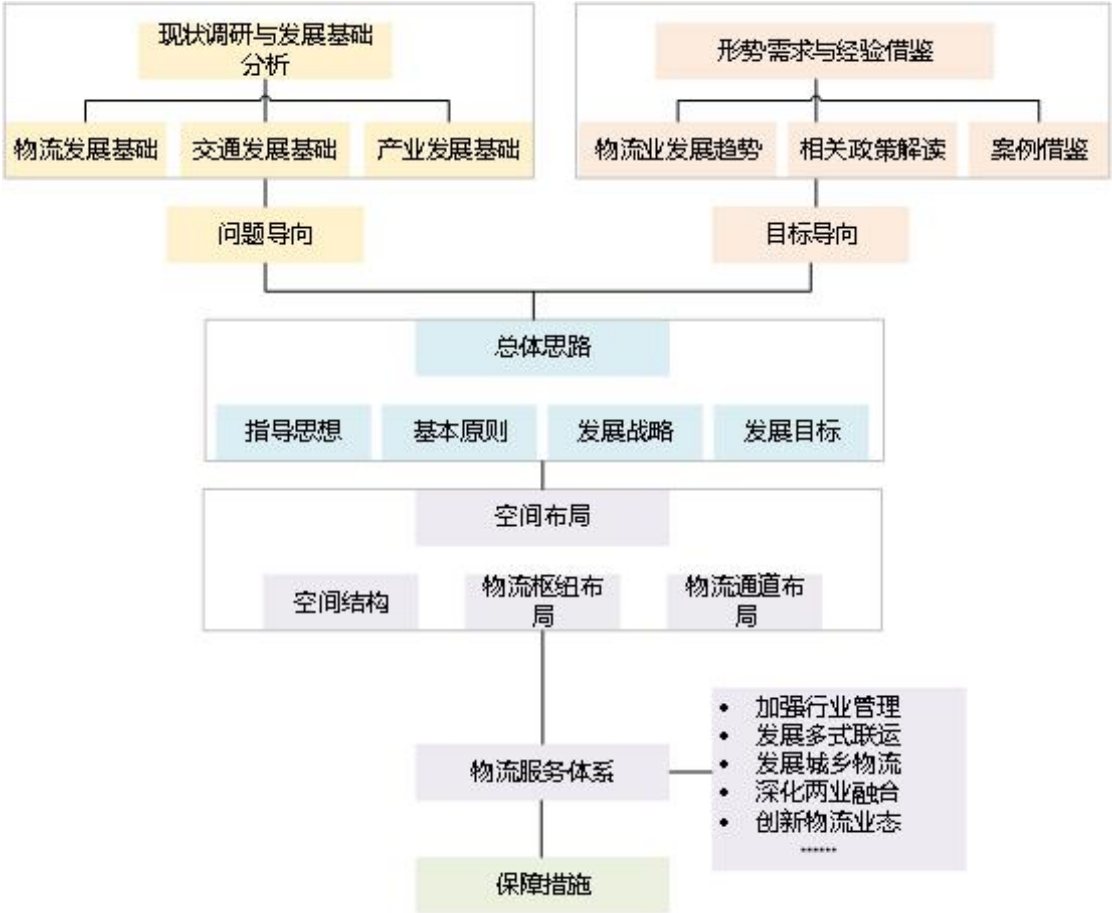


图 1-1 技术路线图

四、规划依据

规划依据主要包括国家、浙江省、浙中城市群、金华市、永康市经济社会发展规划以及各专项规划，具体包括：

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

(2) 《关于推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意

见》，国家发展改革委，2019年3月；

(3)《国务院办公厅关于印发推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）的通知》，国务院办公厅，2018年10月；

(4)《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》，国家发展改革委，2020年8月；

(5)《交通运输部关于服务构建新发展格局的指导意见》，交通运输部，2021年2月；

(6)《浙江省现代物流业发展“十四五”规划》，省发展改革委，2021年3月；

(7)《浙江省综合交通运输发展“十四五”规划》，省政府办公厅，2021年6月；

(8)《金华市现代物流业发展三年行动计划（2021-2023年）》，市政府办公室，2021年5月；

(9)《永康市国土空间总体规划（2020-2035）》；

(10)《永康市“十四五”综合交通运输发展规划》；

(11)《国家(永康)五金产业物流示范园整体策划及概念规划》；

(12)《永康市“十三五”现代物流业发展规划》；

(13)永康市历年统计年鉴、统计公报；

(14)甲方提供的相关基础资料。

第二章 发展基础

一、物流发展基础

1.物流规模

（1）物流产业规模趋势向好

近年来，永康市物流产业规模保持增长的态势，总体发展水平和产业地位在金华市域排名前列。2020 年，全市交通运输、仓储及邮政业（简称“交通物流业”）实现增加值 22.74 亿元，相较 2019 年同比增长 8.2%，高于第三产业 3.9%的增速；

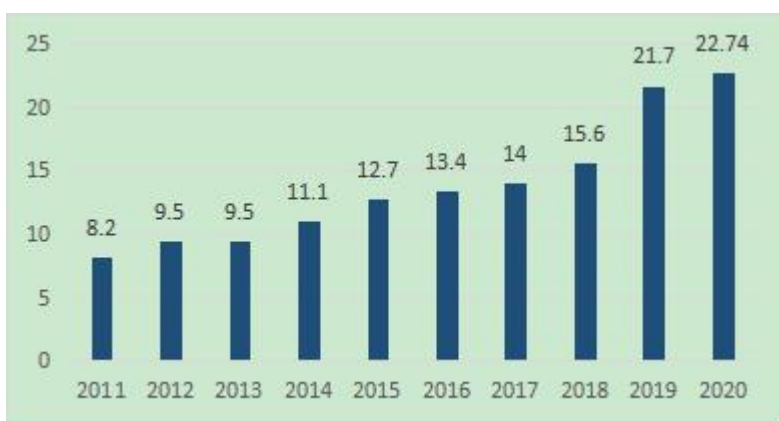


图 2-1 2011-2020 年交通物流业增加值（亿元）

此外，现有物流企业、托运站（含挂靠）408 家，其中 4A 级物流企业 4 家，3A 级物流企业 3 家，从业人员近万人。

（2）货运仍以公路货运为主

永康现有公路、铁路两种运输方式。2020 年，永康市全年完成公路货运量 1734 万吨，完成铁路货运量 8.6 万吨，占金华市总铁路货运量不到 3%。公路货运量占总货运量近 99%，仍为永康市主要的货运方式，铁路的优势尚未发挥。

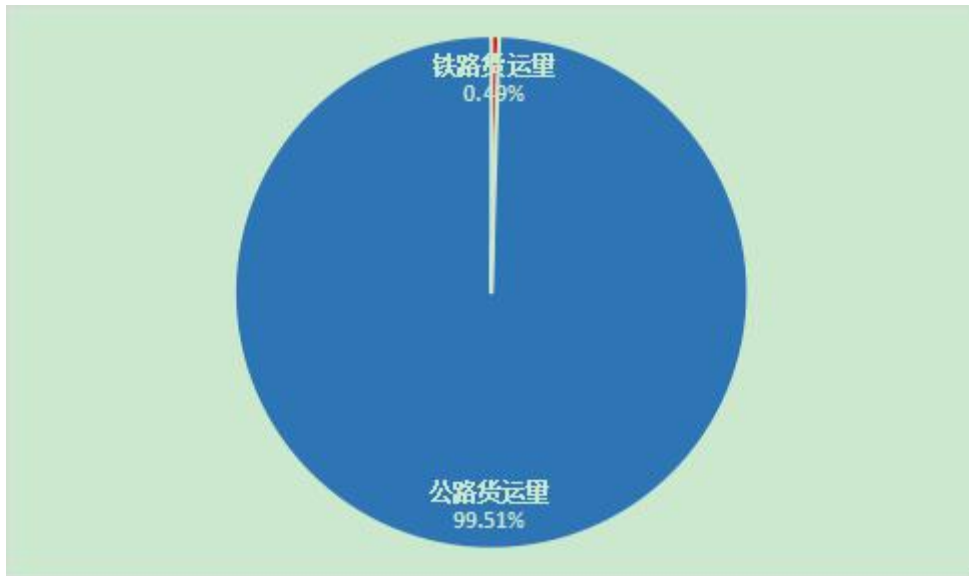


图 2-2 2020 年永康市公路和铁路货运量比

（3）快递业发展迅速

永康市快递业务量连续多年以超过 30% 的增长率高速发展。2020 年，永康市快递业务量居金华市第 3 位，仅次于义乌和金东区，占全市快递业务量的 5.3%，共发出快递 47983.1 万件，同比增长 35.4%，产生业务收入 17.02 亿元，同比增长 44.5%。



图 2-3 2020 年金华市各县市的快递业务量（万件）

2. 物流设施

(1) 物流园区建设初见成效

永康市作为工业强县，市场主体多，货运需求大，为实现高效率、低成本，满足制造业企业大量的运输需求，物流企业逐步聚集，现已形成了以经济开发区物流中心（鑫茂物流中心）、城西物流中心为主的多个物流园，全市物流企业大部分都已聚集在物流园区内。小部分未入园企业自发在物流园周边地区集聚性发展。

● 永康经济开发区物流中心（鑫茂物流中心）

概况：位于永康市学院北路，占地面积约 300 亩，于 2009 年 8 月投入运营。该园区主要是为永康及永武缙地区提供快捷、高效的国内干线物流服务，现入驻物流企业 107 家，年均货物吞吐量 700-800 万吨左右，园区产值约 7 亿元，是永康物流的集聚地，承担着全市的 60% 货运量。

特征：该园区以零担货运为主。由于投入运营已有十多年，场地已不能满足物流企业发展需求，“小、散、乱”特征较为明显。对于物流企业来说，运营路线多有重复，竞争激烈；场地较小，不能对货物进行仓储，且在作业高峰期，道路易出现拥堵现象。

● 城西物流中心

概况：位于永康市花城中路，占地面积约 634 亩，一期于 2017 年投入使用，二期项目尚未建设。该园区主要是通过吸引快递物流企业、电商服务企业、商贸物流企业进驻，推进仓配一体化发展，现入驻物流、快递企业 28 家，电商企业 45 家，年货运吞吐量 500

万吨，园区产值 2 亿元，是电商企业和中小件快递的集聚地。

特征：该园区物流企业相对较少，主要是以电商企业和快递企业为主。由于受园区体制尚未改革的影响，二期项目停滞，而园区内场地现已全部入驻企业，难以再引进新的物流企业或快递企业，近年来发展较为缓慢。

● 中申达快递物流基地

概况：位于永康市城西新区，占地 110 亩，由申通快递、中通速递、韵达快递、中通快运、中申达物流有限公司全资子公司及多个经营门市部和下属网点整合而成。通过凝聚优势产业力量，加快物流业与电商产业互动发展，打造“电商+仓储+物流”为一体的物流园区。

特征：2017 年永康申通、永康中通、永康韵达三家快递企业合并，成为中申达快递集团有限公司，并坐落在城西新区，故该物流基地名为中申达快递物流基地。目前基地内设有申通、中通、韵达的分拨中心，有较高的自动化水平。

● 中央仓储物流中心

概况：位于永康市九州西路，由浙江宏伟供应链集团股份有限公司投资运营，分两期工程实施建设，现一期已投入使用。该园区主要建设以区域中央仓储为基础。以电商孵化核心、以增值服务为特色的，集核电物资供应、中央仓储、电商创业及商业配套服务于一体的生产性服务区，故入驻企业除顺丰、京东云仓、邮政速递等物流企业，还有以永康五金产品为主打的电商企业。

特征：该园区的智能分拣中心共有四层，场地较大；货运车辆可上下行，交通组织条件较好。此外，园区近一半场地租赁给电商企业和物流企业用以仓储。

● 永康跨境港（无水港）

概况：位于永康市经济开发区东港南路，占地面积约 45 亩，于 2015 年投入使用，由浙江跨境港科技有限公司运营。该园区是永康市政府和宁波港股份有限公司合作建立的园区，主要为永康跨境企业提供海派、铁路运输、出口货物清关等物流服务，现入驻物流企业 1 家，年均货物运吞吐量 50 万吨。

特征：永康跨境港建设之初是为满足永康企业对外贸易的需求，以提高国际物流服务为主，但近五年来发展成效较弱。一是入驻物流企业仅有一家，大部分场地被外包给其他企业；二是海关监管区尚未启用，发展国际物流的优势不明显；三是园区货运吞吐量较少，远低于永康企业对外贸易货运需求。

此外，由于永康物流园区场地有限，振华物流、任氏物流等企业还在鑫茂物流中心周边自发建有物流园区，分别是振华物流园（占地面积约 60 亩）、任氏物流园（占地面积 90 亩）、应氏物流园（占地面积 40 亩），园区特征与鑫茂物流中心相似。

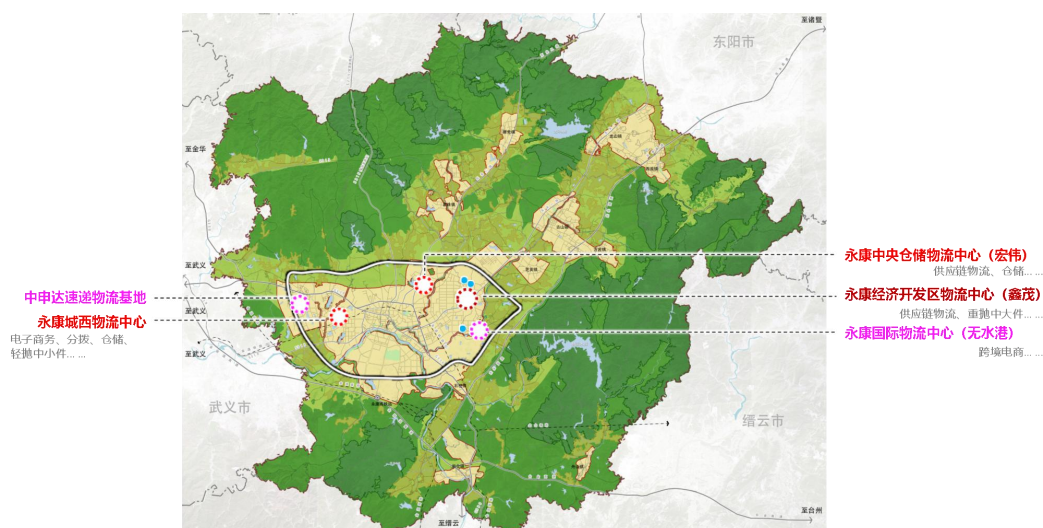


图 2-4 永康市物流园区分布图

(2) 运营网络较为健全

目前，永康市物流营运线路已达 288 余条，货运专线 613 条，物流企业市外办事网点 500 余个，辐射全国 31 个省（自治区、直辖市），100 多个市、县地区，甚至涵盖拉萨、喀什、齐齐哈尔等偏远地区。此外，永康市在全省范围率先建成了“市级分拨、镇级中转、村级配送”的农村物流三级网络节点体系，建成市级分拨中心 3 个，镇级服务站点 4 个、村级物流服务点 285 个以及村邮站 575 个，基本形成城乡公交小件快运、货运班车流通、合作运输、四种货运和快运联盟四种模式，价格低、覆盖广、速度快以及稳定可靠的四点优势明显。

(3) 交通条件不断完善

近年来，面对快速变化的国内外发展环境和持续加大的经济下行压力，永康市统筹各种运输方式协调发展，整合永康市综合交通资源，积极推进交通基础设施一体化建设，综合交通运输实现了质量、效率同步提高。

公路方面，截止 2020 年，永康市公路网里程达到 1207.83 公里，公路网密度达 114.52 公里/百平方公里。其中，高速公路 58.32 公里，国道 34.33 公里，省道 44.72 公里，县道 343.71 公里，乡道 347.51 公里，村道 379.23 公里。拥有 **3 条高速**：东永高速、金台高速、金丽温高速，**1 条国道**：330 国道，**3 条现状省道**：S217 东永一线、S322 临石线、S312。根据规划，永康市未来还将布局 **4 条规划省道**：316 省道三门至江山、211 省道桐乡至洞头、218 省道安吉至龙港、321 省道椒江至武义。目前，S217 东永一线承担芝英镇、古山镇、方岩镇和龙山镇往市区方向的货物集散，原 330 国道和老 330 国道承担市区内货物集散。其中，330 国道的市区段由于沿线集群工业区，沿线密布货源点，客货混行严重，急需根据产业布局将道路货运功能外迁。

铁路方面，截止 2020 年，永康市拥有 **2 条干线铁路**：金温铁路、金温货线，总里程达 53.5 公里；**1 条在建铁路**：金台铁路（2021 年通车），永康段里程约 22 公里。由于金温铁路为客货共线共站，铁路货运能力较低，目前永康南站基本为“停货保客”状态。根据规划，待金台铁路建成，永康铁路货运作业将调整至永康东站货运场，以提高永康铁路货运能力。



图 2-5 永康市综合交通运输现状图

3. 物流业态

(1) 五金产业拉动物流发展

永康市是“全国百佳产业集群”——永武缙五金产业集群的核心区，五金制造业总产值占永康工业经济的 90%、地区 GDP 的 60%、财政收入贡献的 80%、吸纳劳动力就业的 50%，集聚有车业、门业、杯业、电动工具、电器厨具、休闲器具、技术装备、金属材料等八大五金产业，其中防盗门、电动工具产量和出口量均占全国的 1/2 以上，保温杯（壶）产量占全国的 55%以上，可以说五金产业在永康经济体系中占有举足轻重的地位。得益于永康发达的特色产业，目前永康物流主要的货运类别是五金产品。根据调研，鑫茂物流中心现 75%的货物是防盗门，以大中件的零担物流和整车

物流为主。

（2）物流洼地效应明显

凭借健全的运营网络、实惠的货运价格、较高的运输效率等优势，永康市现已逐渐成为永武缙地区的物流集聚地，除了永康本地的货物，还吸引了丽水、衢州等地区的货源，物流洼地效应明显。据不完全统计，周边地区企业通过永康物流企业进行货运的总量达到全市货运量的 30% 左右。以门产品运输为例，与衢州江山市对比，从永康发货至哈尔滨，每扇门的物流成本低至 10 元，时间节省 2-3 天，货物完好度保持在 97% 以上，以至于永康市成为江山地区门产品物流发货首选地。

（3）现代物流转型加快

为加强市场竞争力，近年来永康市物流企业加快转型升级，推动现代化物流建设，通过利用信息化手段，将网络快运与传统干线物流有效融合，形成非标准件以传统物流运输为主，日用品、五金配件等中小型建以快递为主的分类运输新模式。目前，永康市鼎发供应链、宏伟供应链和双飞运输 3 家企业入选省无车承运平台试点企业。此外，永康市还积极鼓励物流业态融合创新，大力推动供应链物流、冷链物流、仓储物流、智慧物流等业态发展。如鼎发物流自主开发“鼎发城配信息平台”、“TMS 运输系统平台”、“木门 ERP 系统”等，实现了车辆智能调度、作业战场管理信息共享、运输组织与订单管理、车辆运行实时监控等功能，支持全程可追溯物流配送体系信息化等协作服务功能；顺天物流与“卡行天下”建立合作

关系，通过“卡行天下”提供的标准化管理、信息技术支持、员工培训、末端配送无缝连接等服务功能，实现了物流运输流程化、标准化、货物跟踪可视化等；2020年5月，京东云仓入驻中央仓储物流中心，在永康打造了首个标杆型、示范型经济仓模式的样板仓，加快了本地电商产品的中转效率和准确率；2020年6月，双飞运输成为金华地区唯一一家获评浙江省首批农村物流品牌企业的单位，同时该公司的客运物流融合项目获评浙江省首批农村物流创新发展项目。这些企业对永康市物流业的现代化发展起到了很好的示范带头作用。

（4）物流运营安全有序

定期开展道路危险货物运输安全大整治。针对永康市危化企业、危化车辆，以及相关从业人员，开展全方位、地毯式检查，对辖区内危险货物运输动态监控实行24小时值班制，陆续开展“雷霆整治”、“两客一危”专项整治、联合执法、“铁拳行动”等一系列执法行动，全面压实运输企业安全主体责任，对危化品运输实施“大数据+网格化+全链条”闭环管控。同时，全面清理危化品运输挂靠经营，在金华地区实现首批挂靠车辆清理；不定期开展回查工作，确保企业整改到位，彻底消除安全隐患。

此外，以运政综合监管为载体，对货运车辆GPS不上线、不按规定路线行驶等问题进行了智能化监管。

4. 物流政策

近年来，永康市委、市政府高度重视物流业发展。2019年，在

结合金华市物流发展方案和十大举措的基础上，交通、发改、财政等部门多次召开联席会议交流探讨，初步拟定了永康现代物流发展实施方案及物流扶持政策。2019年6月，永康市人民政府办公室发布了《关于印发加快永康市现代物流业发展的若干意见（暂行）的通知》（永政办发〔2019〕40号）。为了鼓励本地物流企业做强做大，此次物流扶持政策主要包括培育涵养优质税源、鼓励企业做强做大做专、支持国际物流发展、鼓励制造业企业运输业务“本地化”、鼓励物流业态融合创新、营造最优营商物流环境等，并明确提出了相关的优惠政策，即对从事货物运输、仓储及智能物流网建设的物流企业，年营业额达到3000万元、5000万元、1亿元和3亿元的，分别奖励10万元、20万元、40万元和60万元；对首次年度承接单个制造企业、商贸企业外包（运输、仓储）费用达到500万元、1000万元的本地规上物流运输企业，分别给予20万元、50万元的一次性奖励。

二、物流发展存在问题

1. 园区紧邻于中心城区

为实现高效率、低成本，满足制造业企业大量的运输需求，物流企业逐步聚集，现已形成了以经济开发区物流中心（鑫茂物流中心）、城西物流中心为主的多个物流园，但具体分析各个物流园区区位，鑫茂物流中心位于永康经济开发区内，城西物流中心和中申达快递物流基地位于永康城西新区，中央仓储物流中心位于永康市九

州西路，均处于永康城区规划四环线以内，且园区与园区之间集中度不高，呈现零散占据城市用地特征。

物流园区的主要功能是集中实现货物集散、存储、分拨、转运等，随着永康五金产业不断发展，货物运输需求将不断增加，物流园区运转将会给城市发展带来巨大压力，会在一定程度上造成城市环境，阻碍永康市新型城镇化建设进程，因此急需进一步优化物流枢纽布局，实现产城融合发展。

2. 园区功能定位仍需加强

永康市五金产业发展历史悠久，现集聚有车业、门业、杯业、电动工具、电器厨具、休闲器具、技术装备、金属材料等八大五金行业，是永武缙五金产业集群的核心区，“中国五金之都”。得益于五金产业发展，永康市物流园区内货物大部分都是五金产品，其物流市场也形成了独具特色的服务主体，汇集了永武缙多地的货物，使得一般外来物流企业难以在永康开拓市场。但鉴于鑫茂物流中心开发较早，城西物流中心受体制机制影响后期开发停滞，无水港、中央仓储物流中心等建设是以企业为主导，目前永康市物流园区功能定位不强，整体建设滞后于物流市场发展，急需进一步统筹规划物流枢纽布局，明确各个物流园区功能定位，突出永康市产业优势，进而实现物流园区差异化发展，助推永康打造“中国乃至世界先进制造业基地”。

3. 物流行业管理薄弱

规划引导性弱，全域布局统筹不足。永康现有物流园区大多分散规划，自发建设，布局统筹不足，在区域设置上存在不合理，在功能设计上下还停留在传统的模式，导致聚集效应减弱。如鑫茂物流中心仅有干线运输功能，尚不能满足货物仓储、包装等物流需求；中央仓储物流中心距离五金物流港距离较远，后期需重点规划其与五金物流港之间的功能联动。

物流运营缺乏统筹管理，目前，虽然永康市发改局、交通运输局都有涉及对物流企业的管理，且各职能部门都有分工，但仍存在业务交叉情况，难以实现统一管理、统筹推进。针对物流园区发展，不管是鑫茂物流中心还是城西物流中心，园区管理方都相当于“房东”，不参与园区的物流运营管理，这导致物流园区难以最大程度发挥其功能，加强物流企业集聚；在物流园区发展出现问题，或是物流企业出现恶性竞争时，无法参与调控，及时解决问题，为企业经营营造良好、有序的氛围。

4. 物流企业“小散乱”特征明显

面对产业转型升级的关键期，如何解决制造业的“物流痛点”，实现传统物流向现代物流、智慧物流的升级，是永康制造业优质、高效、健康发展的关键之处。当前，永康物流市场仍然是以传统物流为主，物流企业转型升级较为缓慢。究其原因，主要有以下几点：一是物流用地供给不足，物流企业需要稳定、集聚、大面积的场地开展运输经营活动，但在调研过程中发现，不管是鑫茂物流中

心还是城西物流中心，园区均缺乏立体化建设，场地利用有限，易出现了经营场地不足、不稳定的问题，这导致大部分物流企业难以扩容和转型升级，甚至出现物流企业自发租地建设物流场站的现象，如振华物流、任氏物流、顺天物流分别都在经济开发区周边建有物流园区。二由于进入的壁垒比较低，永康物流企业“小、散、乱”特征明显，以鑫茂物流中心为代表，90%以上的企业是5辆车以下的小规模企业或者个体户，具备供应链整合能力和平台组织能力的“链主型”企业偏少。

5. 客货混行影响城市交通

永康货物运输造成城市交通拥堵主要体现在两方面，一是城市规划滞后于物流发展，交通网络不够完善，城区货物运输使得国省道客货混行现象更为严重，300国道、东永一线等主要路段易发生交通拥堵，严重降低了物流运输效率，同时，居民出行体验较差，城市环境难以改善。二是交通限行措施实施，不利于货物快速集散。如黄牌车辆限行导致货车从城东到城西运输时间大幅上升；高速限高限行制约物流企业货物外运，改国道运输导致物流成本和运输时间增加，继而加重制造业企业运费负担。根据调查，限高对占永康市运输总量50%的门类产品影响尤为突出，从2020年12月底起，永康各个高速出入口对大型货车的限行高度从4.5米下降至4米，但非标门产品在装车后的高度至少为4.2米，无法以现行装车方式进行高速运输。

6. 物流服务功能较为单一

从物流园区发展角度来看，永康市已有物流园区大都是以单一功能、单一业态为核心的建设发展，各个园区之间联系较为薄弱。如鑫茂物流中心是以干线物流为主，城西物流中心是以“仓储+电商+物流”为主，跨境港是以国际物流为主，中央仓储物流中心是以仓储为主，这在很大程度上很大程度上制约了永康物流资源的有效整合与优化配置，也影响了物流行业的转型升级。

从物流企业发展情况来看，物流企业各自运营，大部分企业仍处于粗放式发展阶段，智慧化程度较低。物流业务以仓储、干线运输、搬运、货运代理等低层次服务为主，较少会根据本地制造业企业生产特点，提供仓储、包装、城市配送等全过程的物流服务，产业集群供应链协调不足，无法满足企业精益化发展需求；个别物流企业物流服务虽有所创新，如以鼎发供应链、安能物流为代表的部分物流企业已开始尝试以现代物流、智慧物流为主载体，通过吸收小规模物流企业入驻物流平台，来整合物流干线运输、仓储、配送等物流服务资源，为制造企业提供精准、优质的供应链一体化服务，但由于资金、政策等多重因素制约，该模式未能得到很好地推广，引领作用较弱。

第三章 形势需求

一、物流行业发展趋势

经过改革开放 40 年的持续快速发展，中国已经成为有全球影响力的物流大国和全球最大的物流市场。当前，我国物流业正处于高质量发展的关键阶段，随着国内工业化、信息化、市场化、城镇化、全球化、绿色化进程的不断推进，物流业发展的需求、技术供给、制度、资源环境等将会发生重大变化，要求物流业朝着安全、高效、便利、自动化、信息化、数字化、网络化、智能化、精细化、绿色化等方向发展。

1. 加速发展多式联运，优化运输结构

为进一步加快多式联运发展，构建高效顺畅的多式联运系统，国家层面发布一系列政策措施促进行业发展，如 2017 年 1 月交通运输部等 18 部门联合印发了《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》，提出我国多式联运发展的目标，指明多式联运发展的行动路线；2018 年 9 月国务院办公厅印发的《推进运输结构调整三年行动计划(2018-2020 年)》，提出“多式联运提速行动”；2018 年 12 月国家发展改革委、交通运输部联合印发《国家物流枢纽布局和建设规划》，提出“枢纽多式联运建设工程”等。经过几年的发展，我国多式联运初步取得了积极成效：多式联运成为国家部委支持的重要战略，形成社会广泛共识；工作全面铺开，培育了骨干型多式联运企

业，累计开通 690 条联运线路；多式联运基础设施全面增强；多式联运标准框架基本形成。

当前，大力发展多式联运，仍然是实现交通强国战略、发展综合交通运输体系的重要支撑，是推进运输结构调整、促进物流业降本增效的重要举措，是引领国际物流通道建设、推动国际贸易便利化的基础工程。面对新的经济形势和要求，2020 年 9 月 24 日在中国多式联运高端圆桌会议上，交通运输部运输服务司综合运输服务处处长曾嘉指出，多式联运未来发展应有“五聚焦”，即聚焦绿色发展推动运输结构调整；聚焦新技术推进业态创新；聚焦制约交通运输体系的短板，以多式联运为重要突破口；聚焦国际贸易通道建设，完善国际物流供应链体系等。

2. 物流一体化发展进程加快

区域物流一体化发展不仅是区域经济联动发展的基本需求，也是物流供应链管理的进一步延伸和网络化拓展的切实需求，是促进物流业健康发展、降低流通成本的有效途径。近年来，随着长三角一体化战略、浙江省四大都市建设等区域协调发展战略的深入推进，对区域物流一体化提出了更高要求，亟待各地以基础设施互联互通、运输组织协同高效、信息资源共享应用、管理政策规范统一、推动区域物流与产业协同为重点，形成多层次、多功能、运作快捷的区域综合物流体系，以加快区域经济整合与协调发展。

同时，伴随浙江省新型城镇化战略持续推进，带动城乡生产和生活资料物流需求不断增长，迫切需要提升城乡间的物流效率。对

此，未来物流业将进一步优化城乡物流资源配置，推动城乡物流网络基础设施围绕区域一体化衔接布局，加快构建符合“以人为本、城乡统筹”新型城镇化要求的双向物流体系，为城乡一体化发展和新型城镇化建设提供物流保障。

3. 物流聚集化、专业化发展

传统物流因其既有的粗放增长和简单服务不可持续，难以在产业结构调整 and 精细化发展中发挥作用。因此，随着供给侧改革不断深化，产业结构优化升级，物流产业集聚化、多元化发展越来越明显。目前，在生产和消费需求增长、城镇化进程加快带动下，大量物流企业正加快向物流园区聚集。物流园区作为物流产业集聚化和集约化发展的核心载体平台，其规模效应和集聚效应正在不断扩大，且物流园向专业化发展也成为一种趋势，汇集了物流功能、服务功能、运行管理体系等多方面功能，不仅提升了园区的服务能级，而且与周边产业的良性互动和联动发展明显增强，在支撑区域经济发展中的作用日益凸显。

此外，从物流企业发展来看，近年来物流企业通过参股控股、兼并重组、协作联盟等方式，淘汰不规范或经营不佳的企业，促进物流市场结构逐步分散走向集中，形成“零而不乱，散而有序”的新业态。同时，为进一步促进物流企业转型升级、专业化发展，2019年5月，交通运输部等部门出台了《关于加快道路货运行业转型升级促进高质量发展意见》，提出以冷链物流、零担货运、无车承运等为重点，加快培育道路货运龙头骨干示范企业，引导小微货运

企业开展联盟合作，鼓励提供优质干线运力服务的大车队模式创新发展等。可见在未来很长一段时间内，物流产业集聚化、专业化发展仍是主要方向发展趋势。

4. 智慧物流成物流转型升级新动力

近年来，随着经济发展进入新常态，经济增长速度放缓，物流业传统增长方式不可持续，资源、环境、成本约束开始凸显，物流行业进入以转型升级为主线的发展新阶段，从成本要素驱动向效率提升、创新驱动转变。在我国供给侧结构性改革深入推进以及互联网发展和经济转型背景下，物流业与互联网的深度融合以及新技术、新模式、新业态不断涌现，智慧物流成为推动物流业转型升级的强大动能。以大数据、智能化、物联网、移动互联网、云计算等为代表的新一代技术将成为引领物流业创新和驱动转型的先导力量。目前越来越多的物流企业加大技术装备改造升级力度，行业信息化、自动化、机械化、智能化趋势明显，科技创新和技术进步成为物流业提档升级的重要驱动力。现阶段我国物流智能化物流系统平均渗透率达 20%，整个智慧物流行业进入发展成长期，智慧物流设备市场规模不断过大，2022 年仓储智能化设备及智能物流配送设备市场规模都将超过千亿元。

同时，智慧物流作为集产业链和供应链于一体的综合业态，也是畅通国内大循环的重要抓手。从经济循环的生产、流通、分配、消费等主要环节看，未来智慧物流凭借靠近用户的优势，将进一步带动互联网深入产业链上下游，以用户需求倒逼产业链各环节强化

联动和深化融合，助推“协同共享”生态体系加快形成。

5. 物流业和制造业融合发展

当前，我国物流业制造业融合发展趋势不断增强，随着市场竞争日趋激烈，物流已从附属服务转变为提高制造企业市场竞争力，降低成本挖掘利润空间的重要方面，物流企业与制造企业间风险共担、利益共享的联动融合发展格局正在形成。从国家层面来看，国家高度重视制造业和物流业的联动发展，并将其作为深化供给侧改革，推动经济高质量发展的重要抓手。2015年5月，国务院印发《中国制造2025》，提出将推动我国的制造业加速向智能化、高端化、精细化发展，对物流供应链可视化、协同化、全球化和稳健性发展提出了更高的要求；2020年9月，国家发改委等多部门联合出台《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》，提出统筹推动物流业降本增效提质和制造业转型升级，促进物流业制造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。作为生产性服务业的重要组成，物流业将在提升制造业核心竞争力方面发挥更加重要的作用。未来这种趋势将进一步驱动物流业与制造业深度联动融合发展。对于永康物流企业而言，提供仓储运输等单一物流服务已不能满足市场需求，培育具有国际竞争力的全球供应链体系，才是未来物流业发展趋势与核心。

6. 快递物流成行业新增长点

在新冠肺炎疫情蔓延、全球传统外贸受到重创的背景下，跨境

电商凭借线上交易、非接触式交易、交易链条短等优势，成为稳外贸促出口的“利器”。2019年，在中国政府高度重视和大力支持下，跨境电商业务规模持续扩大，发展质量显著提升，综合试验区加速扩围，政策环境逐步优化。跨境物流成为支撑跨境电商发展的重要配套支撑，其发展潜力也日益凸显。随着国家政策法规落实、服务质量需求提高和技术水平的逐步提升，跨境物流将逐步向规范化、专业化、数字化发展。

此外，随着网络零售市场渠道进一步下沉，农村电商快速发展，2020年全国农村网络零售额高达1.79万亿元，同比增长8.9%，需求的大幅提升使得国内快递物流发展迎来了新机遇。快递物流作为“工业品下乡、农产品进城”的关键纽带，在精准扶贫、乡村振兴和提升农业竞争力等方面有着极其重要的作用。目前，在各级政府的大力支持下，越来越多的电商和物流企业在农村布局。

二、相关政策解读

（1）《关于服务构建新发展格局的指导意见》（交规院发〔2021〕12号）

《交通运输部关于服务构建新发展格局的指导意见》（以下简称《意见》）提出了“现代交通物流体系加速完善”的发展目标，并聚焦根本问题提出了五大重点任务，分别是进一步优化运输结构，推进交通物流与制造业深度融合，持续提升专业物流服务能力，加快建设应急物资运输保障体系。

剖析《意见》，为永康现代物流发展指明了方向与重点。一是完善枢纽建设，以中国（永康）五金产业物流港建设为重点，加强与五金产业集聚区衔接，加强与宁波舟山港、义乌陆港合作，推进五金产品及原材料“公转铁”运输；二是完善县、乡、村三级农村物流网络，推进“快递进村”，推动邮快合作，促进快递服务直投到村。三是引导和鼓励永康物流龙头企业结合五金制造业特点发展高品质、专业化、全链条定制物流服务；四是发展城市配送物流，创新配送模式，推进配送车辆标准化、清洁化、专业化发展；五是注重冷链物流、应急物资运输保障等发展，为畅通“双循环”提供有力保障。

（2）《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》（发改经贸〔2020〕1315号）

国家发展改革委发布的《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》（以下简称《方案》）中，提出到2025年，物流业在促进实体经济降本增效、供应链协同、制造业高质量发展等方面作用显著增强。针对物流业制造业融合发展存在的主要问题，《方案》一方面从企业主体、设施设备、业务流程、标准规范、信息资源等5个关键环节，对促进物流业制造业全方位融合提出明确要求，推动解决制约物流业制造业深度融合的主要障碍和“中梗阻”；另一方面，聚焦大宗商品物流、生产物流、消费物流、绿色物流、国际物流、应急物流等6个重点领域，明确了推动物流业制造业深度融合、创新发展的主攻方向。

对此，为推动物流业降本增效提质和制造业转型升级，永康需加快五金制造业和现代物流业融合发展步伐，加强中国（永康）五金产业物流港建设，提高一体化转运快捷衔接能力；加大政策支持力度、通过试点示范方式鼓励骨干企业先行先试，创新物流模式，促进物流业制造业协同联动和跨界融合发展。

（3）《浙江省现代物流业发展“十四五”规划》（浙发改规划〔2021〕82号）

《浙江省现代物流业发展“十四五”规划》提出到2025年，基本构筑物流服务新发展格局的支撑体系，成为物流成本最低、效率最高省份之一，物流综合实力位居全国前列。并赋予了金华重要使命，为金华加快打造“双循环”重要战略支点厘清了方位目标，提供了有力的战略支撑。即围绕打造陆海联动的国内物流循环圈，承担两大任务，一是实施义甬舟开放大通道西延工程，强化“大通道”西延四省边际重要战略支点建设，促进陆海双向开放，提升金华-义乌桥头堡西向辐射带动作用；二是打通合温山海联动大通道，提升金华—义乌“双循环”支点功能，拓展内贸集装箱箱源，促进“一带一路”与长江经济带紧密融合。围绕打造全球布局的国际物流循环圈，金华（义乌）重点建设内陆国际物流枢纽港，服务打造国际小商品自由贸易中心。统筹中欧班列、海运、航空等发展，推动国际物流枢纽、跨境电商海外仓布局，深化港口投资布局和运营模式输出，培育具有国际竞争力的物流企业，组建国际快递物流出海网络联盟，加快融入国际物流供应链体系。到2025年，“义新

欧”班列年开行目标要求达到 3000 列。并明确指出“十四五”期间，将推动建设十大标志性项目，实施物流通道设施类、园区平台类、总部创新类和应急储备类 4 大类超百个重大项目，涉及总投资超 6000 亿元。其中，中国（永康）五金产业物流港被列入十大标志性项目。

对此，永康作为金义都市区核心县市，应聚焦长三角一体化、西向带动辐射、“一带一路”与长江经济带联动发展三大重点方向，紧紧依托陆上“义新欧”、海上“义甬舟”和网上跨境电商“三大通道”，落实中国（永康）五金产业物流港建设，加快构建现代物流服务体系，进一步强化金华“双循环”支点功能，融入新发展格局中。

（4）《金华市现代物流业发展研究报告（2020-2035）》

《金华市现代物流业发展研究报告（2020-2035）》中，金华被定位为：华东物流中心——拥有华东地区数量最多、规模最大的快递物流中转分拨总部基地；国家物流枢纽城市——承载着全国性跨区域物资中转集散功能；国际陆港城市——拥有国际认可的陆港口岸，是“一带一路”国际物流的桥头堡城市。未来将以建设全国性综合交通枢纽、国家级物流枢纽承载城市为契机，以“打造千亿物流产业”为目标，以物流业发展“现代化、本土化”为导向，构建起海陆空多元立体、高效衔接、安全便捷、绿色智能的现代物流服务体系，将金义都市区建设成为“对接华东、面向全国、辐射亚欧”的现代物流枢纽城市。并按照“枢纽引领、轴带聚合、全面覆

盖”的空间布局思路，构建由国际陆港、海港、空港、信息港“四港”联动为核心，以线上线下“4+1”国际物流大通道、“米”字型国内物流大通道为依托，以公路干线、铁路干线、内河航道、航空网络为支撑的物流网络体系，打造由“物流集聚区——物流园——物流中心”三个层级组成的物流枢纽体系。

对此，永康应加快布局物流网络，积极对接金华市“4+1”国际物流大通道、“米”字型国内物流大通道构建，特别是国内的“金丽温”物流大通道、“金永台”物流大通道和“金福厦”物流大通道等途径永康的重要通道，为提升永康物流枢纽辐射能级提供有力支撑。

（5）《永康市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》（永政发〔2021〕29号）

根据《永康市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，永康将围绕打造“中国乃至世界先进制造业基地”总目标，高水平谱写“永康五金走向世界”和“世界五金汇聚永康”相互促进新篇章，高质量建设“世界五金之都、品质活力永康”。现代物流作为“5+4”现代服务业发展体系中五大生产性服务业，将聚焦“一带一路”、“义新欧”、“义甬舟”等国际物流通道建设，加快构建以供应链物流、区域配送物流、多式联运、国际物流、保税物流、智慧物流等协调发展的现代物流服务体系，努力打造浙西南物流重要枢纽，争创交通物流示范县。

为增强内生循环动力，需全力打造现代五金物流贸易枢纽。加

快中国（永康）五金物流港建设，积极实现与无水港、保税物流中心（B型）功能整合，配套建设海关等铁路口岸设施、完善通关服务功能。增强与义乌陆港集团等合作，拓宽进出口业务。打通永康无水港-宁波舟山港集装箱码头直通通道，吸引永康外贸集装箱回流，成为立足永康、服务永武缙及周边地区的区域物流中心。

三、物流发展需求分析

1. 结合城市空间发展分析

（1）永武缙协同发展

根据《金华市国土空间总体规划（2020-2035年）》，金华市将形成“一轴两带多组团”城镇空间结构：

“一轴”指金义主轴。金华发展核、义乌发展核和金义新区战略发展中心，通过聚合发展形成的金义主轴和发展主核。

“两带”指金兰永武缙发展带和义东浦磐发展带。金兰永武缙发展带串联金华市区、兰溪市、武义县、永康市和缙云县。义东浦磐发展带串联浦江县、义乌市、东阳市和磐安县。

“多组团”指多个城镇功能团，在都市区内形成D字型空间发展布局。推动金兰、金武、义东浦、永武缙城镇组团协同发展。

对此，永武缙组团不仅是金义都市区重要城镇组团，也是金兰永武缙发展带的重要组成部分。永康需以全力打造永武缙五金产业集群为契机，着力推动永康、武义、缙云三地交通基础设施、物流业等互联互通，以供应链畅通带动产业链升级，引领永武缙城镇组

团高水平融合发展。

（2）永康城市空间发展

永康将构建“一带三区、一轴两片”的城乡发展总体格局，其中“一轴、两片、多点”为城镇空间布局。一轴即产城融合发展轴，沿东永一线两侧发展，是城镇化建设与产业集聚发展的主要载体；两片即中心城区、古山小城市两个城镇片区；多点包括象珠工贸文旅城镇、龙山双创特色城镇两个重点，以及西溪、唐先、前仓、方岩、舟山等镇。

同时，物流业与产业发展休戚相关，永康将形成“一环、两轴、一心、多园”的产业结构。一环即现代农旅融合发展环，具体包含北部农业休闲段、东部影视文化带以及南部乡村旅游段；两轴即创新智造综合发展主轴和五金特色集聚发展次轴，其中创新智造综合发展主轴包括经济开发区、现代农业装备高新技术产业园、浙商回归创新创业园 3 大省级产业园区和芝英工业园、古山工业园 2 个市镇级产业平台，五金特色集聚发展次轴包括经济开发区、五金物流港 2 个省级产业园区和唐先工业园、象珠工业园、前仓工业园 3 个市镇级产业平台；一心即现代智慧综合服务中心；多园即产业园区和特色小镇等。

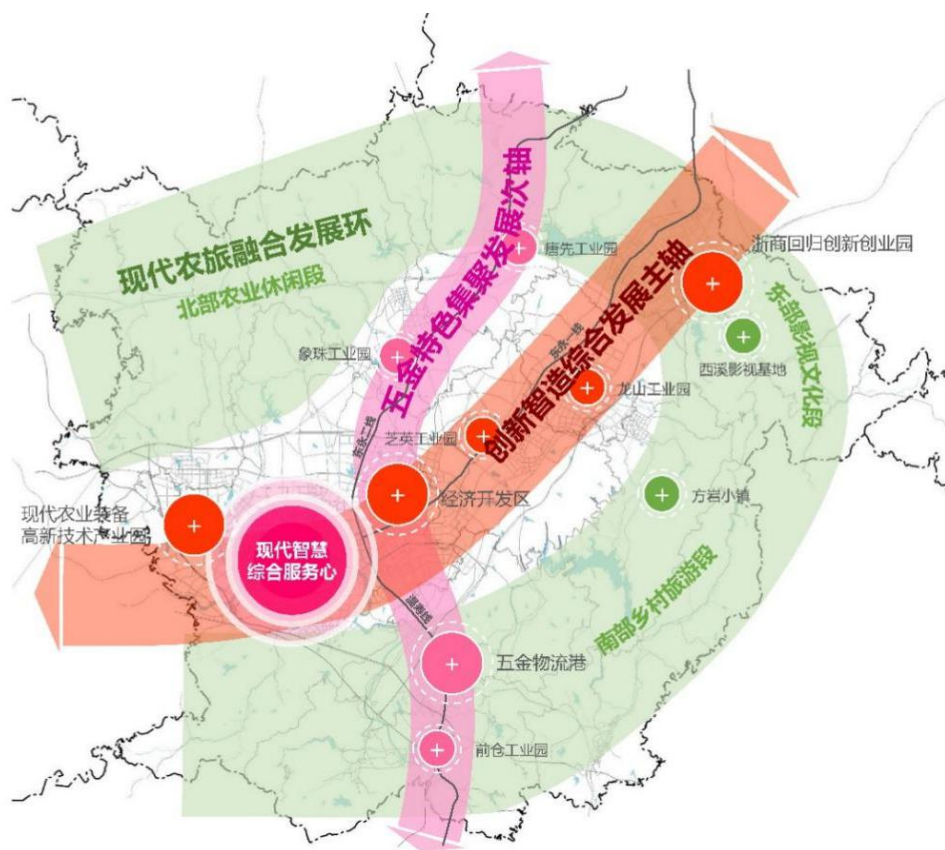


图 3-1 产业空间引导图

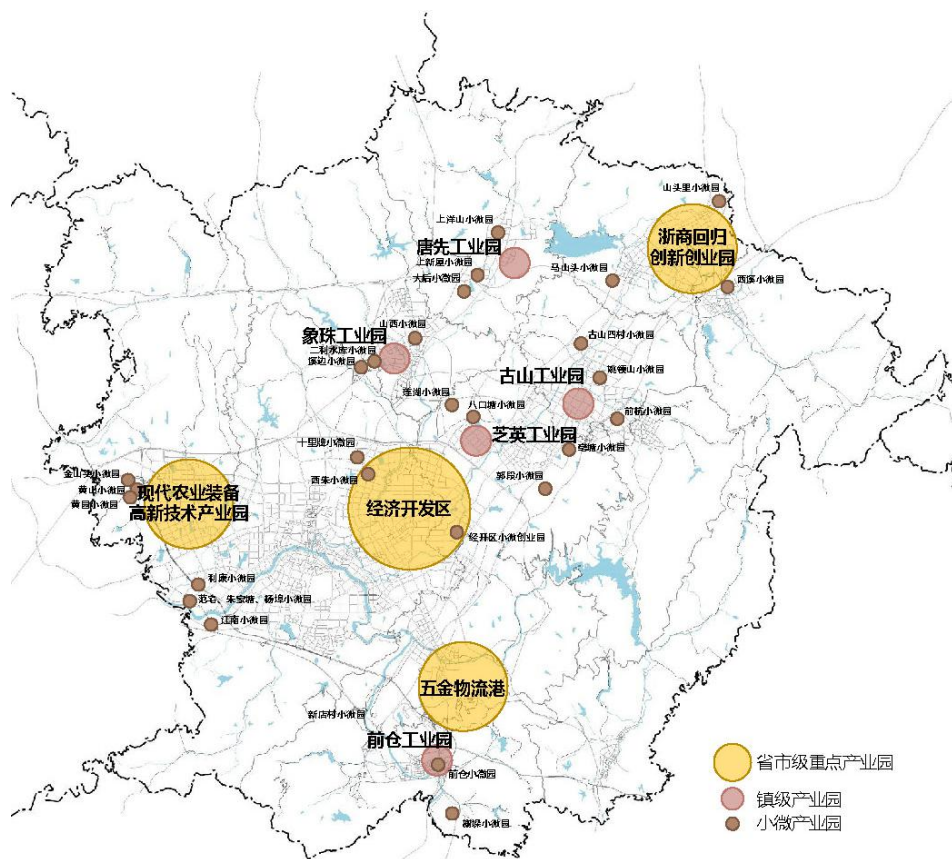


图 3-2 三类产业园区分布图

对此，永康需结合县域产业分布布局物流枢纽点，除加快中国（永康）五金物流港建设，还应加强古山、龙山、象珠等工业强镇物流枢纽建设，助力东永一线两侧产城融合发展带建设，优化中心城区、古山小城市片区发展。

2. 结合经济社会发展分析

经济稳步增长，三产业结构不断持续优化。“十三五”期间，永康经济总量和经济效益实现了双提高，全市地区生产总值（GDP）由 527 亿元增长到 639.78 亿元，年均增长 4.3%，人均生产总值（GDP）10.3 万元；县域综合实力已连续 14 年进入全国百强，营商环境指数位列全国第 24 位。分产业看，以第二产业为主，三次产业结构不断优化，2020 年，全市第二产业增加值占地区生产总值的 52.4%，第三产业增加值占地区生产总值比重较 2015 年提升 8%。

工业高质量发展，外贸市场不断开拓。作为工业强县，永康深入推进“三强一制造”战略和“质量革命”“品牌点亮”行动，“品字标浙江制造”走在全省前列。截至 2020 年，全市规模以上工业企业（年主营业务收入 2000 万元以上的工业企业）共 958 家，亿元以上工业企业 162 家，规上工业企业亩均税收、亩均工业增加值稳居金华第一。同时，积极响应“一带一路”倡议，入选餐厨用品国家外贸转型升级基地。2020 年，全市实现外贸进出口总值 425 亿元，同比增长 31.84%，占永康市地区生产总值（GDP）的 63%，金华市外贸进出口总值的 8.1%。美国是永康最大出口国，2020 年出口额达

96.9 亿元，占出口总额 22.6%，其他主要出口国家多分布于亚洲及欧洲；主要出口商品以机电产品和劳动密集型产品为主，其中家用电器和健身器材的出口量增长迅猛，增长幅度均超过 63%。

面对国内外的风险调整和严峻形势，永康经济发展仍处于上升态势，工业和国际贸易的蓬勃发展对于永康物流发展来说既是新机遇也是新挑战。对此，永康必须要加快建立健全相应的物流体系，利用好、发挥好物流基础支撑和先导引领作用；通过思维理念的革新、枢纽通道的更新、技术模式的创新推动永康物流业转型升级，支撑永康经济社会发展，促进“永康五金走向世界”，开拓国际市场。

3. 结合产业发展分析

（1）两业融合发展

● 五金制造业+物流需求

近年来，永康始终围绕打造“中国乃至世界先进制造业基地”总目标，聚焦生态、数字赋能，高质量打造现代五金产业集群，深入推进传统制造业改造提升，获评“中国制造 2025 浙江行动”试点示范市。2020 年，永康市五大主要传统制造业产值增加 5.6%，纳税超 1000 万元工业企业 74 家、规上企业亩均税收 19.6 万元、两化融合指数 97.62，均位居金华市首位。新的发展阶段，永康市将继续以制造业高质量发展为主线，构建“3+2”现代制造业体系，即做大做强现代五金、高端装备、新材料三大主导产业 2.0 版，培育做好五

金电子信息和生命健康两大新兴产业。积极嵌入省十大标志性产业链、实施“强链永康”八大工程，强化“技术-产业-企业-产业路-产业集群”全链条培育路径。加快推进“产业数字化、数字产业化”，实施智能化改造“3511”工程。

对此，为进一步打造具有全球影响力的千亿级五金产业集群，永康需加快制造业与物流业深度融合发展，通过提供精准、优质的供应链管理库存、线边物流、供应链一体化服务等物流解决方案，增强制造企业响应市场需求变化、应对外部冲击的能力，提高核心竞争力；增强制造业供应链协调发展能力，促进制造业转型升级。

● 电商+物流需求

永康市电商产业是基于雄厚的五金产业基础兴起。从类型来看，以工业电商为主、农业电商、服务业电商为辅，呈现多点布局、全面发展的局面；从布局来看，以永康市总部中心、宏伟电商园和经济开发区电商创业园为中心，以城西电商物流小镇及各电商专业村为辅。近年来，永康大力推进“电商换市”，积极推动传统企业向电商企业转型，电商产业蓬勃发展。2019年，永康被国务院列为全国十大农村电商工作典型城市，获评省产业集群跨境电商发展试点县，拥有淘宝镇13个，淘宝村124个，入围全国超大型淘宝集群。2020年快递业务量达4.8亿元，同比增长35%；网络零售突破1000亿元，其中跨境网络交易额达272亿元；开展跨境电商业务的企业有11300余家。

对此，针对国内电商市场，永康需高质量推动快递物流与电子

商务协同发展，支持快递企业入驻电子商务园区，与电商及仓储企业深度合作，促进线上线下联动，提升电商快递服务水平。针对跨境电商市场，需优化跨境物流服务，鼓励传统货代、物流企业拓展电商服务等业务，为中小跨境网商提供统一采购、仓储和配送等服务，逐步形成与跨境电商相适应的物流体系。

（2）五金产品特色需求

永康五金是由金、银、铜、铁、锡等金属通过加工，铸造而成，产品涵盖机械五金、装潢五金、日用五金、建筑五金、工具五金、小家电等 1 万多种品种，且大部分为重抛货物和大件货物，多采用零担物流。相较于普通货物，对物流专业化有着更高的要求，为防止货物物流过程中出现破损或者金属划痕等，目前在货物分拣和装卸环节仍以人工为主，物流企业需在充分了解产品特性的基础上进行物流作业。而且如防盗门之类的产品，多为大件非标品货物（指不是按照国家颁布的统一的行业标准和规格制造的产品或设备，而是根据自己的用途需要，自行设计制造的产品或设备），在物流过程中需要企业灵活操作，提供个性化服务。

4. 结合交通发展分析

（1）金台铁路建成，推动多式联运发展

金台铁路作为客货兼运的铁路，是浙江沿海港口群发展港口物流的一条重要疏运通道，将直接连接台州港的核心港区头门港和浙中物流枢纽金华、义乌。建成后，永康市可铁路运输直达宁波港、温州港和台州港，同时永康市铁路货运作业将调整至金台铁路永康

东站，实现铁路货运外迁。永康东站用地 87.5177 亩，临近中国（永康）五金产业物流港设有铁路作业区、仓储配送区、加工包装作业区、交易展示区和综合服务区，预计货运规模近期（2030 年）500 万吨，远期（2040 年）700 万吨，约占全市货运总量五分之一，有利于永康进一步提升铁路运输竞争优势，优化运输结构，促进多式联运发展。

（2）公路网络完善，助力物流多点布局

“十四五”期间，永康市将积极构建以高速公路、都市区快速路为骨架，国省道、交通性干路为支撑，形成广域对接、便捷可达的现代公路网体系。

● 高速公路网

积极落实义乌至龙泉高速及东永高速联络线建设，谋划合温高速永康线位，构建“两横三纵”高速路网闭合圈，其中两横为金丽温高速+金台高速、义龙与东永高速的联络线，三纵为义乌至龙泉高速、东永高速、合温高速。优化高速互通出口布局，争取东永高速增设石柱、芝英互通，台金高速增设舟山互通，打造全市乡镇 15 分钟进高速交通圈。

● 快速路网

以国省道为基础，形成“一环三横三纵”的快速路网格局，与高速公路互通及外围一级公路无缝衔接，实现内外交通快速转换、缓解城区交通拥堵。

一环：城市快速路环线，由规划四环线及规划省道 S211、S218

形成；

三横：一横为规划省道 S316，作为永康中北部横贯东西的交通大动脉，主要联通金华、武义、磐安。二横由新永武线、老金温铁路西段、老 330 国道（城区段）、铁岭路、五小线形成，作为永康城区中部横贯东西的交通大动脉，主要联通武义、永康城区、永康东北部。三横为新 330 国道永康段，作为永康南部横贯东西的交通大动脉，主要联通金华、武义、缙云、台州。

三纵：一纵由规划省道 S211 东阳交界至舟山段、S312 临石线舟至壶镇段组成，作为永康东部横贯南北的交通大动脉，主要联通东阳、永康东部、缙云（壶镇）、台州。二纵由大永线外迁段、名园大道、规划省道 S218 石柱段组成，作为永康中部横贯南北的交通大动脉，主要联通东阳、永康中部、缙云（城区）、台州。三纵由规划省道 S218 义乌交界至四环线段、紫微路、五金大道组成，南与金丽温高速相连，作为永康西部横贯南北的交通大动脉，主要联通义乌、永康城区。

在此规划公路网络格局下，永康市产业空间可达性得以提高，各等级产业园均能实现 15 分钟进出高速公路系统，产业园区的交通便利性得到了保障。同时，物流枢纽布局在临近产业集聚区的同时，也可依托“内畅外联”公路网实现货物快速集散。

四、物流发展需求预测

1. 永康货运量预测

货运量的增长与国民经济的发展是密切相关的，特别是与相应区域内的工农业发展相关性强。目前永康市现代产业体系基本形成，产业结构逐步向物流运输、产业配套“大物流”转移，市场需求早已突破城区和较发达乡镇，需要带动各区产业发展，不断向外围边扩张。对此，为确定永康市物流业发展目标、分析发展趋势、为制定切合永康物流发展需求的相关政策提供定量依据，根据全社会货运量、地区生产总值、三产增加值、全年网络零售额、固定资产投资等经济发展指标，采用回归分析、灰色预测方法等多种方法对永康货运量进行初步预测，然后结合《永康市域总体规划（2016-2035年）》、《永康市域综合交通规划（2017-2035年）》预测数据，对2025年和2035年货运量进行最终预测。其中，在对永康货运结构进行预测时，充分考虑了公路、铁路运输方式特点、基础设施规划建设情况、以及永康市经济、物流特点与运输方式的匹配度等因素。预估随着永康东站和中国（永康）五金物流港相继建成，公路货运会逐步向铁路货运转移，铁路货运主要涉及运往宁波舟山港、台州港等需要海运的货物，以及中西部地区长途货物等。

预计至2025年，全市货运量达到2579万吨，年均增幅为8.1%。其中，公路货运量达到2354万吨，铁路货运量达到98万吨。

表 3-1 全社会货运总量及结构预测（单位：万吨）

年份	总量	铁路	公路
2020 年	1742.6	8.6	1734
结构比例	100%	0.5%	99.5%
2025 年	2452	98	2354
结构比例	100%	4%	96%
2035 年	4363	261	4188
结构比例	100%	6%	94%

2. 永康物流用地规模

在物流行业对物流用地规模进行实际规划时，通常采用较为简明、适用且合理的方法进行测算，以期所用方法与区域长期经济发展的趋势相匹配。目前应用比较广泛的物流用地规模测算方法有四种，分别为参数法、功能区分类计算法、时空消耗法以及类比法。其中参数法是计算区域物流用地总规模的方法，其技术路线是从城市物流需求的角度出发，以本地社会物流需求总量为基础，结合第三方物流的比例系数、进入物流园区的物流作业量比例、单位物流作业能力用地参数等，按照 365 天的作业天数进行测算。本规划采用参数法进行测算。考虑到参数法预测的仅是物流园区内部物流作业场所的用地规模，而忽略了辅助功能区域的占地面积，故在参数法的基础上，引入修正系数来对原有计算公式进行改进，得到以下公式来对永康市物流用地规模进行预测。

$$S = (1 + \varpi)(1 + \theta) \frac{Li i_2 \alpha \beta}{365}$$

其中： ϖ ——其他用地面积的配比系数，取值 30%。

θ ——预留用地系数，取值 3%

L ——年度物流总货运量，单位：万吨。

i_1 ——适站系数，及年度企业委托外部物流货运量占全社会物流量的比例系数，取值 0.6。

i_2 ——分配系数，即目标测算物流项目占全社会物流量的比例系数，取值 75%。

α ——单位物流作业能力用地参数，取值 40 平方米/吨。

β ——旺季拥挤系数，取值 1.2 倍。

依据上一节预测，永康市到 2035 年货运量将达到 4363 万吨，以此为基础按上述公式对物流用地进行计算，得到永康市物流用地规模到 2035 年，至少要达到将近 350 公顷才能满足需求。

第四章 案例借鉴

一、重庆

（1）概况

重庆位于中国内陆西南部、长江上游地区，是国家重要先进制造业中心、西部国家综合交通枢纽和国际门户枢纽，是全国已获批城市中唯一兼有陆港型、港口型国家物流枢纽建设的城市。近年来，重庆强化物流业在落实国家定位及战略布局中的功能承载作用，立足物流、交通、口岸与经济产业联动发展，着力提升物流要素集聚能力，加快发展物流产业、不断增强物流服务能力。2019年，全市社会物流总额达 28389.9 亿元，同比增长 6.7%；社会物流总费用为 3463.9 亿元，与 GDP 的比率下降至 14.7%，达到全国平均水平；完成货运量 11.28 亿吨，稳居中西部城市第一；完成铁水联运、水水中转集装箱吞吐量分别达 12 万标箱和 18.3 万标箱，港口多式联运比例位居全国前列。

（2）发展经验

① 重视构建“枢纽+节点+通道”的一体化现代物流体系

国家物流枢纽被视为物流体系的核心基础设施，是辐射区域更广、集聚效应更强、服务功能更优、运行效率更高的综合性物流枢纽，在全国物流网络中发挥关键节点、重要平台和骨干枢纽的作用。为此，重庆不断引导和整合物流资源集聚，积极推动“枢纽+节点+通道”的一体化现代物流体系构建。

在物流枢纽及节点布局方面，重庆提出了建设“3+12+N”三级物流枢纽及节点体系，即3大枢纽型物流园（重庆西部现代物流园、重庆航空物流园、果园港物流园）作为核心；12个节点型物流园区作为辅助；N个具备城乡配送功能、主要服务于本行政区域生产生活的配送型物流园区作为补充。针对物流园区管理，采取“管委会+开发建设有限公司+专业物流企业”建设管理模式，并依托三个三合一平台，保证交通枢纽与口岸、保税区的深度融合。

在通道建设方面，依托国际铁路、长江黄金水道等，已初步建成以重庆为中心，立足西部、辐射全国，东南西北四个方向互联互通、铁公水空多式联运的国际物流通道体系，其中东向大通道是“主动脉”，西向中欧班列（重庆）和南向国际陆海贸易新通道是开放发展最具活力和影响力的通道。随着物流“枢纽+节点+通道”布局不断完善，重庆从一个中国西部的内陆城市正崛起为国际物流大枢纽，成为开放发展的前沿高地。

② 积极打造智慧物流公共信息平台

随着物流业的不断发展，基于物联网、大数据等新一代信息技术的智慧物流理念被提出来并走向了事实应用。重庆智慧物流公共信息平台于2017年初建立，是《重庆市现代物流业发展“十三五”规划》和《重庆市以大数据智能化为引领的创新驱动发展战略行动计划（2018-2020年）》的重大项目，是依托新兴技术搭建的物流全产业链平台、物流行业大数据平台，现已纳入国家首批骨干物流信息平台试点范围。与国内其他物流信息平台主要聚焦物流细分市场不

同，重庆智慧物流公共信息平台打造的是物流全产业链平台，构建的是共建共享的物流生态圈。即推动多式联运发展，实现公路、铁路、航运、航空等各种运输方式之间物流信息互联互通；依托多式联运、干线运输的大数据，发展城市物流共同配送，实现区县与主城，以及重庆与全国其他省市物流信息互联互通；通过将各个物流园区的生产、运输、配送等各个物流环节全部打通，实现从原材料到生产，到销售流通，再到终端消费者的供应链全程物流信息互联互通。

目前，为进一步推动形成“线上+线下”的智慧物流发展模式，重庆江津区还将基于智慧物流公共信息平台打造货运信息云、运输管理云、共同配送云、智慧仓储云、物流园区云和多式联运云等六朵“物流云”。

③ 以物流业带动区域产业发展

近年来，重庆通过发展渝新欧集装箱班列、国际集装箱班轮、陆海贸易新通道等外向型物流服务体系，吸聚和培育了富士康等一批高端制造企业，电子信息产业快速发展，短短数年便成为当地支柱产业。

此外，重庆大足龙水五金交易市场作为全国三大五金集散地之一，素有“西部五金之都”支持，产品辐射全国各地及 20 多个国家和地区。但进入 21 世纪，受交通、物流、经营和购物环境的影响，大足五金出现了短暂颓势，生产和贸易量开始萎缩。在此背景下，重庆大足积极完善物流网络，大力发展商贸物流，通过对接中欧班

列（重庆）、陆海国际贸易新通道等建设，以物流畅通带动工业产业发展，进而打造五金特色产业新高地，开启建设“双城经济圈”主轴上产业集聚、功能集成、宜居、宜业的“现代五金科技生态新城”的新篇章。

二、广东佛山

（1）概况

广东佛山位于地处珠江三角洲腹地，东倚广州，毗邻港澳，是全球重要的制造业基地、我国唯一的国家制造业转型升级综合改革试点城市。雄厚的产业基础为佛山现代物流业发展创造了良好的条件。2019年，全市社会物流总规模（物流总额）突破3万亿元，保持着高于生产总值的较快增速。其中，工业物流在物流体系中居主体地位，工业品物流总额超过1.5万亿元，公路、水运共完成货运量3.3亿吨，货物周转量336.53亿吨公里。目前共有A级物流企业17家，主要开展大宗运输、汽车物流、冷链物流、快递物流等专业物流业务。同时佛山物流设施承载能力强，是全国23个国家骨干联运枢纽城市之一、全国28个内河主要港口之一，拥有17个对外口岸，全国氢能源物流车最密集的地区之一，2020年入选生产服务型国家物流枢纽承载城市，被定位为世界级先进制造业物流基地、大湾区一体化物流核心枢纽、产业升级绿色供应链组织中心、佛山枢纽经济创新发展动力引擎。

（2）发展经验

① 针对制造业升级需求的定制化供应链解决方案

不同制造业由于原材料属性、产品特点、生产工艺等不同对于物流需求也不尽相同。为满足制造业总量增长、结构变化、物流服务个性化柔性化发展趋势的需求，佛山结合装备制造产业、泛家居产业、汽车和新能源产业等万亿级产业集群的产业特征，对物流业进行转型升级，发展面向先进制造业的供应链一体化物流服务、铁路干线运输组织、多式联运服务、应急物流功能、区域分拨配送和国际物流服务等。并通过总结物流需求特点，设计有针对性、定制化的供应链一体化服务方案。

此外，依托官窑物流枢纽区一汽大众专用线建设和发达的制造业基础，佛山未来还将通过构建“1个平台+3大功能分区”的服务体系，规划智慧供应链服务平台，建设海关口岸查验区、跨境电商产业园、物流信息交易及商业配套中心三个核心功能区，积极申请保税物流中心（B型），助力佛山市实现高质量发展，提高区域内、跨区域物流活动规模化组织能力和效率，支撑带动上下游产业集聚发展，推动形成立足佛山、辐射全国乃至全球的高端智慧物流产业基地。

② 布局水陆空交通枢纽打造多层次物流枢纽体系

作为全国重要的制造业生产基地，佛山的原材料进入、成品运出的量非常大，传统的汽车物流、仓储物流或者大货车的运力远远达不到要求，而且对本地交通环境造成很大的压力。对此，为充分发挥“公铁联运枢纽”+“水运港口枢纽”双核驱动功能及优势，形

成立足佛山服务粤港澳大湾区辐射全球的功能齐全的公铁水一体的多式联运服务体系，佛山将布局以南三产业合作区狮山官窑物流枢纽区为主，南鲲物流枢纽区为辅的物流枢纽体系。

佛山两个物流枢纽区均位于佛山交通条件最好、多种战略嵌套叠加最密集、资源要素配比最均衡、联动辐射能力最强的区域。其中，狮山官窑物流枢纽区所在的南三合作区，是佛山“一环创新圈”的重点平台之一，也是支撑南海经济发展“四梁八柱”的八个重点平台之一；将以一汽大众铁路专用线为启动工程，布局“高速公路-铁路-航空-港口”多层次网络型交通枢纽，现已获批粤港澳大湾区“7+5”多层节点网络多式联运示范工程，区域涵盖国际陆港、海关口岸查验区和跨境电商产业园等六大功能区。通过两大物流枢纽建设，佛山将全方位加快推动佛山市由传统物流向现代物流升级转换。

③ 因地制宜探索物流资源整合路径

发达的制造业和商贸业要求更高的物流效率。然而，与国内大多数地区一样，佛山物流业长期处于 1.0 时代，因应个别企业需求和城市空间进行扩张，属于典型的“+物流”发展模式，呈现出“小、散、乱”等典型特征，物流效率总体不高，难以适应高质量发展需求。为改变这一现状，加快佛山物流资源集约化发展，佛山市深入推进物流企业效益综合评价和资源要素差别化配置改革，建立物流企业单位资源产出效益的激励和倒逼机制。物流企业效益综合评价指的是以物流企业资源产出效益为核心，综合衡量企业发展

质量和效益的评估机制，其结果作为资源要素差别化配置的重要依据，并与政策扶持、行业整治、出城入园等直接挂钩；参与物流企业效益综合评价的企业有佛山市范围内依法登记注册的供地物流企业和非供地国内物流企业、经营户。以综合评价结果为依据实施物流企业资源要素差别化配置，可良好树立起物流行业优质业态和示范企业，倒逼资源产出效益低的物流企业转型升级或整合发展，加快推动物流业转型升级。

三、浙江湖州长兴

（1）概况

长兴区位于长江三角洲中心腹地，是浙皖苏三省交界边际重要节点城市，区位优势明显，对外交通发达，县内有一条黄金水道（长湖申航道）、两条国道（104国道、318国道）、四条铁路（杭宁高铁、宣杭铁路、长牛铁路、新长铁路）、四条高速公路（杭宁、杭长、申苏浙皖、申嘉湖），与上海、杭州、南京等大城市均在90分钟交通圈内。近年来，长兴县致力于打造“长三角区域物流中心”。目前公路运输企业集聚300多家，铁路运输方面，宁波海铁和广州内贸班列正式成熟运行，上海芦潮港班列启动试运行，内河码头已开通乍浦港和上海港班列，全县物流产业发展迅猛。2020年，湖州长兴县入选浙江省物流综合改革创新试点示范县建设，长兴综合物流园入选省物流园区提质增效试点园区建设，对此，长兴将依托区位优势、政策红利，打造辐射长三角、服务全国乃至全世界的长三

角省际区域物流中心。

（2）发展经验

① 依托优势运输通道发展多式联运

长兴是浙江省唯一具有长距离输送带+水陆联运的县区，也是湖州市唯一具有完备“铁公水”多式联运的县区。长兴综合物流园作为长兴县现代物流发展的聚集地，依托公、铁、水交通运输通道优势，积极打造长兴县铁公水多式联运中心，实现了“公铁”“公水”“铁水”等多种运输方式的高效转换。目前，长兴“铁公水”港口航线直通嘉兴乍浦港、宁波舟山港、上海港等港口，同时辐射长三角各地；铁路长兴南货场已开通海铁联运和广州班列，有效解决货物配送“最后一公里”难题；公路港正在打造全国直达专线市场，建立分拨中心，在周边地区设立收货网点，进一步提升集揽业务能力。2019年，长兴县完成公水联运集装箱量 6.57 万标箱，同比增长 19.45%；完成公铁联运集装箱量 10.13 万标箱，同比增长 42.68%。

除“铁公水”多式联运之外，长兴进一步延伸“多式”定义，创新推出“空水”联运。目前已建成长兴境内长达 20 公里的“空中运输走廊”-南方物流水泥输送带，2019 年货运量 1300 万吨。

② 创新供应链物流，实现成本“双降”

长兴作为工业强县，制造业集聚，具备创新发展供应链物流的优势条件。目前县内天畅供应链依托“天畅智运”信息化平台，通过整合优质资源，把控全链运作，线下围绕产业集群，全国布控 8800 条物流干线，已连续两年为天能集团物流降低 5% 的成本。对

此，长兴县以天畅供应链的供应链物流模式为模板进行推广，以供应链协同和模式创新为核心，大力提升制造企业物流专业化水平，驱动供应链精细化分工，增强物流服务与制造业信息、技术与标准衔接，推进物流业与制造业联动发展，实现工业与物流业成本共同下降。

此外，长兴县还积极引导有条件的工业企业整合物流环节，把自营物流系统逐步分离，发展面向社会服务的第三方物流公司或将物流业务外包给专业物流公司；充分排摸工业企业产品属性及物流模式，有针对性地引导推进，力争至 2021 年，实现 50% 规上工业企业加入供应链物流；以物流园区、智能货运平台、工业园区、产业链核心企业等为中心，积极探索物流企业联合运作模式，充分整合物流资源。

③ 积极打造“公路港”智慧物流网络

2018 年 4 月，长兴传化公路港物流有限公司接管运营长兴综合物流园 A 区，并明确园区内签约企业的交易、仓储、分拨、配货等信息全部纳入平台管理并提供相应服务，构建“仓、配、运”一体化的物流业务服务平台。2019 年 11 月，传化智联长兴传化公路港智能物流综合平台正式上线，该平台通过 AI 智慧物流“大脑”，不但可以为园区提供 AR 全景可视化监控，安全隐患实时告警，还可以根据大数据分析，打破分散的车辆、人员、货物、服务等信息间的障碍，进行远程智能降低货车空载率，提升效率。通过智慧物流综合平台，传化智联形成线上与线下结合、自有资源与社会资源结合

的智能物流服务网络。同时，通过提供智能信息服务，帮助企业实现一键发货、货源实时整合、运力智能调度，物流在途跟踪的可视化、自动化、智能化管理；还可以为企业接入专业的支付金融服务。

四、其他案例借鉴

（1）仓干配一体化发展

在产业加速升级的大背景下，物流如何为经济增长提供强力支撑。为进一步提升物流服务能力，打破分段运行，压缩流通环节，实现物流行业的降本增效，越来越多的企业开始发展仓干配一体化模式。仓干配一体化模式作为物流服务供应链的主要模式之一，其服务企业核心竞争力在于完善的物流网络，企业的物流网络主要分为运输网络、仓储网络和基于运输仓储的配送网络。目前，国内仓干配一体化模式发展较为完善的主要以阿里巴巴、京东这类电商企业为主。以阿里巴巴为例，公司依托菜鸟网络——社会化物流协同平台的力量整合社会化物流资源，并通过投资参股行业上下游，构建起仓、干、配等物流生态体系，强化与合作伙伴的关系，不断推动物流行业效率提升。从 2013 年成立之始，菜鸟网络经历了布局期的整合仓干配，到成长期的系统优化和大件仓配，到现在的加速期推出高时效产品，目前已发展了快递、仓库园区、公路零担运输、O2O 末端配送、物流配货平台、国际物流等多个物流细分市场。此外，为了让中小物流也能搭上智慧物流的快车，菜鸟还将给更多中

小企业和中小物流赋能，具体来看将包括“为一万个中小品牌提供智能供应链的解决方案”、“帮助线下五千万平米的传统仓库变成智能仓库”、“预计未来几年，大数据算法将为每一辆快递车、每一位快递员优化路径。”

基于阿里巴巴菜鸟网络的发展历程来看，永康可通过构建物流信息平台，联合永康市域社会化的仓、配资源及能力，打造物流企业命运共同体，为五金制造业企业提供具有行业特色、五金产品特色的仓干配服务，实现物流企业和制造业企业共赢发展。

（2）物流企业整合入园发展

义乌物流与小商品市场相伴相生、共同发展，共同推动了义乌经济社会持续繁荣。经过 30 多年努力，义乌物流业成为了支撑市场发展的基础性、战略性产业，近 6000 家国内、国际、快递及供应链等关联的物流经营单位为全市 43 万户市场主体、11.7 万户电商主体提供高效便捷的物流服务，初步形成了通达全国、连接世界的“铁公机、海网邮、义新欧、义甬舟”“新八路”综合物流体系。但是，随着义乌城市布局的调整、市场规模的扩大，国内物流业的短板和问题日益突出，如目前国内物流场站无法满足企业(经营户)入驻需求，基础设施短板明显，大部分国内物流企业散落在主城区的居民区等，对义乌的交通、安全、环境和城市品质也产生了较大影响。对此，义乌通过开展国内物流企业整合入园和效益综合评价工作，引导国内物流企业进入园区集聚发展，促进物流企业向“高质量、竞争力、现代化”转型提升，切实提高规范化、信息化、标准化水

平。同时逐步将物流园区迁出城区核心区，如新建的国内公路港物流中心、青口物流中心和福田物流中心等均在义乌城郊。

第五章 发展思路

一、指导思想

高举习近平新时代中国特色社会主义思想伟大旗帜，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神和省委、省政府、金华市委、市政府决策部署，坚持党的全面领导，坚持以人民为中心，坚持新发展理念，坚持系统观念，以推动高质量发展主题，以改革创新为动力，以“规划引领、政策保障、市场引导”为发展方针，以物流业发展“本土化、现代化”为导向，紧扣忠实践行“八八战略”，奋力打造“重要窗口”和金华“九市建设”，围绕打造“中国乃至世界先进制造业基地”为总目标，以做强专业化五金物流运输为特色，发展公铁多式联运，推动物流业与制造业、商贸业融合发展，构建“高效衔接、服务优质、安全便捷、绿色智能”的现代物流服务体系，服务新发展格局和现代流通体系建设，设立永康市物流管理中心，统筹全市物流行业发展，为高质量建设“世界五金之都、品质活力永康”提供有力支撑。

二、基本原则

（1）政府引导、市场导向

积极发挥政府的领导、引导、推动作用，兼顾全局、科学规划，指导永康现代物流业高质量发展。以市场需求为导向，科学高效配置物流资源，优化物流网点布局、结构，加强供给侧结构性改革

革，增强物流供给与需求之间的动态平衡。

（2）开放引领，合作共享

立足服务新发展格局，紧密衔接“一带一路”、长三角一体化等重大国家战略和浙江省“四大”建设，充分利用国内国际两种资源和两个市场，盘活物流资源存量，做大物流资源增量，通过区域合作、国际合作、资源共享推动永康物流业发展深度融入区域发展，引领城乡高质量均衡发展。

（3）畅通堵点、提质增效

围绕畅通国民经济循环、建设现代流通体系，发力破解堵点难点问题，加大物流基础设施投入、加快多式联运发展，加强龙头物流企业引进培育，进一步畅通大动脉，激活微循环，推动永康五金产业链供应链现代化发展，增强物流有效供给，提升物流服务经济效益。

（4）数字赋能，改革创新

以数字技术为引领，深入贯彻创新驱动，推进“互联网+”高效物流发展，加快物流技术创新、模式创新和业态创新，大力发展物流新基建，激发产业新动能。深化“最多跑一次”改革，以改革激发市场活力，推动物流服务质量变革、效率变革和动力变革。

（5）统筹协调，绿色发展

坚持规划引领，统筹县域、城乡物流协调发展，推动物流业与五金制造业、现代农业、金融业等产业联动，提升永康现代物流业的公共服务体系。围绕碳达峰目标，鼓励共同配送等集约化物流运

作模式发展，加快发展绿色低碳物流体系，支持高水平生态文明建设

三、发展战略

服务新发展格局。响应“加快形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”的国家发展目标，构筑深度衔接国内、国际战略通道的物流运输大通道，并突破“枢纽+节点+通道”核心要素，构建一体化现代物流体系，为永康产业注入强劲的发展动能。

支撑金义都市区。围绕金义都市区“全国性综合交通枢纽”建设、国家级物流枢纽承载城市站位，响应金华市“培育千亿产业规模，打造现代物流强市”的发展目标，将永康打造为金义都市区南部的物流核心。

引领永武缙组团。充实发挥永康在永武缙一体化发展中的领头地位，进一步拓宽物流市场，扩大服务范围，创“永武缙物流服务领头羊”。

示范五金物流城。聚焦中国“五金之都”，创建特色城市、服务特色产业的物流发展模式，打造全国性的五金产业基地物流示范区。实现“大货离城”提升城市形象，促进“五金物流”服务特色产业。

四、发展目标

（1）总体目标

聚焦“一带一路”、“义新欧”、“义甬舟”等国际物流通道建设，按照“一港引领、大货离城、通道集聚”的空间布局思路，构建以中国（永康）五金物流港为核心，以“五大”对外物流大通道为依托，以智慧化物流平台为抓手，供应链物流、区域配送物流、多式联运、国际物流、保税物流、智慧物流等协调发展的现代物流服务体系，着力打造成为金义都市区南翼现代综合物流枢纽、中国五金产业基地型物流中心、华东地区重要的金属材料集散物流中心。

围绕二〇三五年远景目标，到2025年，设立永康市物流管理中心，基本构筑物流服务新发展格局的支撑体系，初步形成“1+3+N”物流枢纽空间布局，推进鑫茂物流中心、城西物流中心为重点的整合提升工作，全市物流运输网络、组织效率和供应链管理明显提升，物流先进技术广泛应用，物流业规模进一步扩大，物流成本持续下降，初步建成金义都市区南翼现代综合物流枢纽、中国五金产业基地型物流中心、华东地区重要的金属材料集散物流中心。

（2）具体目标

物流设施布局更完善。到2025年，依托“一核两区”空间结构，基本形成以中国（永康）五金物流港为核心的“1+3+N”物流枢纽布局，基本实现各种运输方式高效衔接，多式联运设施更加完善；加快口岸体系建设，力争建成保税物流中心（B型）；基本建成智能化、便利化的同城即时配送网络，规范建设电动配送车辆智能

充换电站，进一步巩固城乡快递物流末端“最后一公里”建设，实现城市建成区智能快递末端收投设施和行政村快递服务全覆盖，加快形成具有示范性的邮政快递服务体系。

物流服务体系更健全。到 2025 年，对接“一带一路”、“义新欧”、“义甬舟”等国际物流通道建设，基本建成以供应链物流、区域配送物流、多式联运、国际物流、保税物流、智慧物流等协调发展的现代物流服务体系；建成“园区管委会+平台企业+专业企业”联动的现代物流园区管理模式，物流市场主体规模进一步扩大；基本建成设施高效衔接、枢纽快速转运、装备标准专业、信息互联共享、服务一体对接的多式联运组织体系，运输结构明显改变；基本形成现代物流业与五金制造业高效联动发展格局，产业链供应链服务水平大幅提升；与宁波舟山港集团、义乌陆港集团等形成良好合作，国际物流服务水平明显增强。

物流创新动能更强劲。物联网、大数据、人工智能等现代信息技术与物流业发展深度融合，无人车、无人机、智能仓库、智能充换电站等智能化设施设备在物流领域加速推广应用；建成具有永康产业特色的智慧物流信息平台，基本实现政府部门、物流企业、货运企业、物流园区、五金制造企业等各方参与者物流信息互联互通，形成全产业链的物流生态圈。物流组织模式、业态不断创新，基本建成智慧物流、冷链物流、应急物流等体系，以永康为核心的永武缙产业集群的凝聚力和影响力明显增强。

表 5-1 永康市物流业发展目标值

指标类型	指标名称	单位	2020 年	2025 年
物流统计 指标	交通物流业增加值	亿元	22.74	40
	物流业增加值占 GDP 比重	%	3.5	6
	社会物流总费用占 GDP 比重	%	-	12%
	3A 级及以上物流企业数量	家	7	10
基础设施	铁路运营里程	公里	53.5	75.5
	公路通车里程	公里	1201	1430
	综合物流枢纽	个	0	1
	行政村所有快递品牌快件通达率	%	95	100
物流服务	铁路运输比例	%	0.5	4
	快递业务量	亿件	3.5	6
	3A 级以上物流企业数	家	4	6
	冷链物流全流程追溯系统覆盖率	%	-	90%
	物流行业群众事项一网通办率	%	-	100%
	信息化应用率	%	70	85

第六章 空间规划

一、空间结构

根据永康市城市总体规划，结合永康市经济发展水平、产业布局特点、交通现状及物流需求规模等因素，按照“枢纽引领、通道集聚、网络覆盖”的空间布局思路，布局形成“一核两区”物流空间结构。

“一核”：“五金物流发展核”。打造集物流信息、物流总部、流通加工、物流金融、仓储配送、国际物流、货物运输、铁路物流、三产配套等功能于一体的永康现代物流服务系统指挥枢纽中心、永武缙产业集群物流供应链集成服务中心、永武缙及浙中腹地现代商贸物流配送中心、辐射全球的五金物流集散地。

“两区”：“西区”和“东区”。其中“西区”以承接金义物流，承担永武缙地区快递物流为主体的综合物流服务，该区拥有中小件快递运输集聚、中申达等大型企业集聚、快递物流发展集聚等基础优势。“东区”承担永康境内东部城乡产业集聚带（创新制造综合发展主轴、五金特色集聚发展次轴）的供应链物流服务，该区有产业集聚区物流服务的需求，亦需弥补发展核在空间上的服务短板。

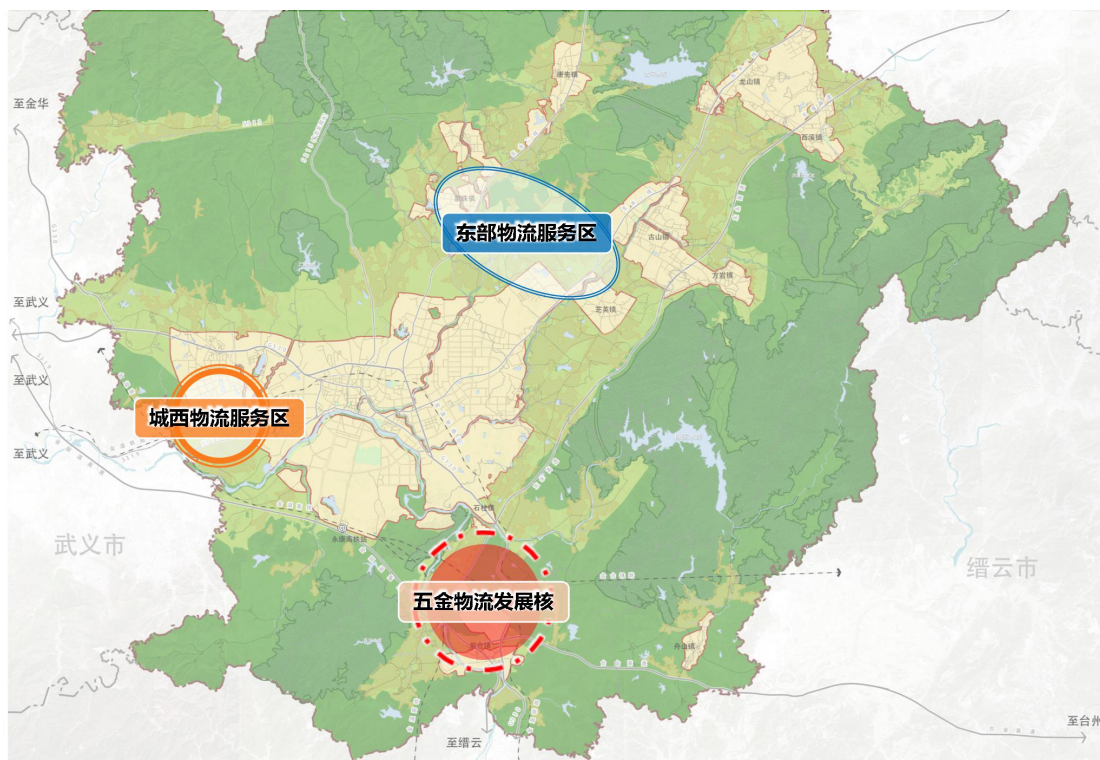


图 6-1 “一核两区”物流空间结构

二、物流枢纽布局

1. 总体布局

(1) 布局依据

根据现状产业和物流枢纽设施的布局特点，充分考虑产业融合开发需求，结合国家、行业有关物流枢纽分类标准，规划建设“港—中心—点”四个层级组成的物流设施布局体系。

表 6-1 物流设施布局依据表

层级		物流港	物流中心	物流服务点
功能定位		综合开发，大宗货物多式联运。	为运输、仓储、信息服务等物流环节提供专业化物流服务，提供货运仓储、装卸、配载、停车等主要服务。	以运输、停车为主要服务内容的场所，提供产业、快递、冷链、农产品等物流服务。
要素条件	区位条件	永武缙地理中心区域，金兰永武发展带永武缙区域中间地带。	城市外围，中心城镇产业集聚地带。	城市外围，乡镇产业集聚地带。
	交通条件	两种及以上运输方式联运。 依靠铁路货运场站、高速公路、高等级干线公路交汇。	单一运输方式。 对外高速公路衔接； 对内高等级干线、城市主干畅通。	单一运输方式 高等级干线公路衔接。
	选址条件	尽可能避开居住用地、城市开发用地、重要水域、永久基本农田，尽可能采用意向用地。		
辐射范围		国际、国内	永武缙地区、永康市域	产业集聚区

(2) 布局方案

全市物流设施规划布局“1+3+N”（“一港三中心多点”）。“1港”即中国（永康）五金物流港；“3中心”即永武缙电商物流中心、古山供应链物流中心和城北综合物流中心；“多点”即浙商回归园物流服务点和农村物流服务点。



② “三中心”：永武缙电商物流中心

永武缙电商“第一站”——打造永武缙“三区一站”，呼应自贸区、面向永武缙，服务金义都市区南翼电商需求。快递物流一站式服务，打造永武缙地区电商设施最全、服务水平最高、规模最大、价格最优的快递物流复合圈。现状大型速递物流集聚、电商企业集聚、仓储服务齐全。同时，作为城乡物流服务的主要承担者，服务城乡日常物流服务，承担一定功能的应急物流等服务功能；协同全市物流发展，承担部分其他类型物流服务功能。



图 6-4 永武缙电商物流中心战略布局

③ “三中心”：古山供应链物流中心

■ 功能定位：产业发展带“供应舰”。

聚中小型供应链物流企业，差异中国（永康）五金物流港大型企业为主的供应链服务，提升全市物流市场的服务灵活性。同时承担应急物流等部分其他类型物流服务功能。

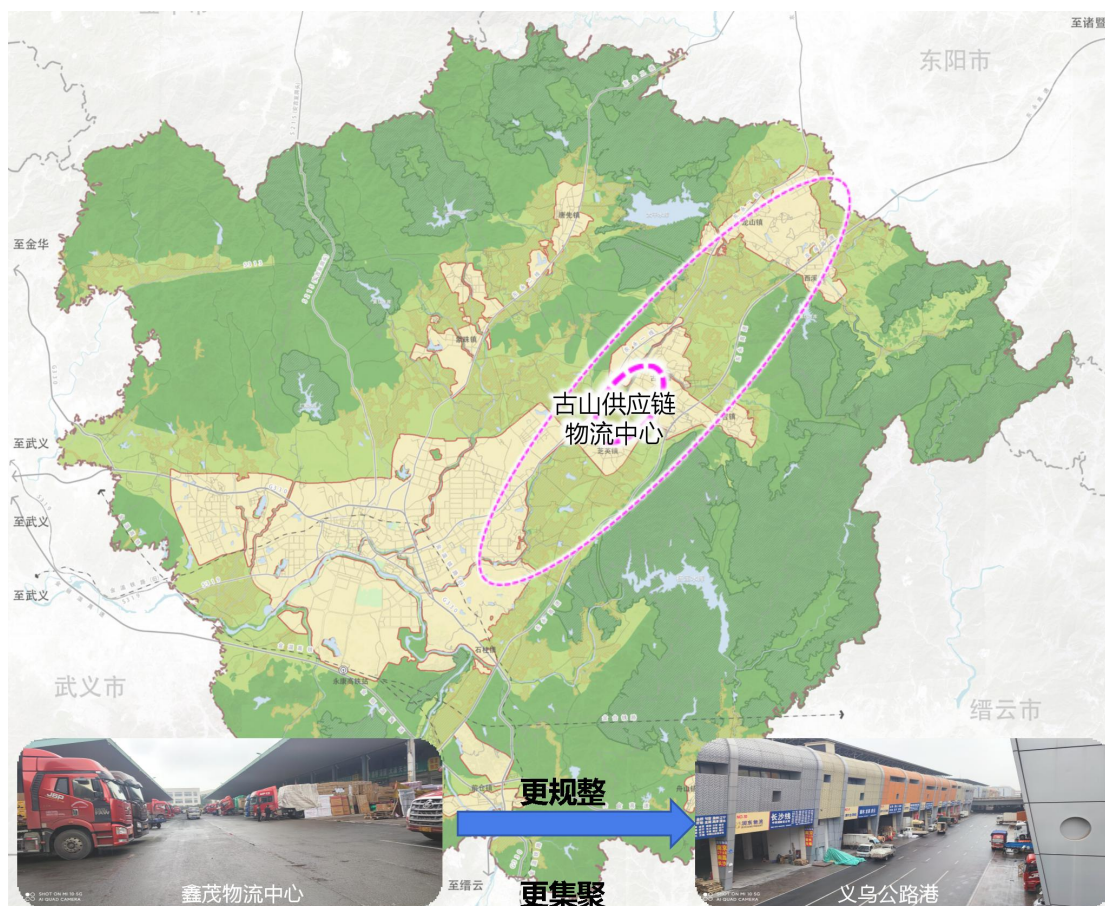


图 6-5 古山供应链物流中心位置图

④ “三中心”：城北综合物流中心

■ 功能定位：城乡一体化“凝聚点”。

地处义乌至龙泉高速和高速联络线交汇处，是永康境内规划与金义新区、义乌运行时效最短的物流中心。同时服务城市与乡镇物流，提供综合性服务，推进城乡物流一体化、资源凝聚。远期作为永康市最主要的冷链物流基地、应急物流中心、农产品物流中心。

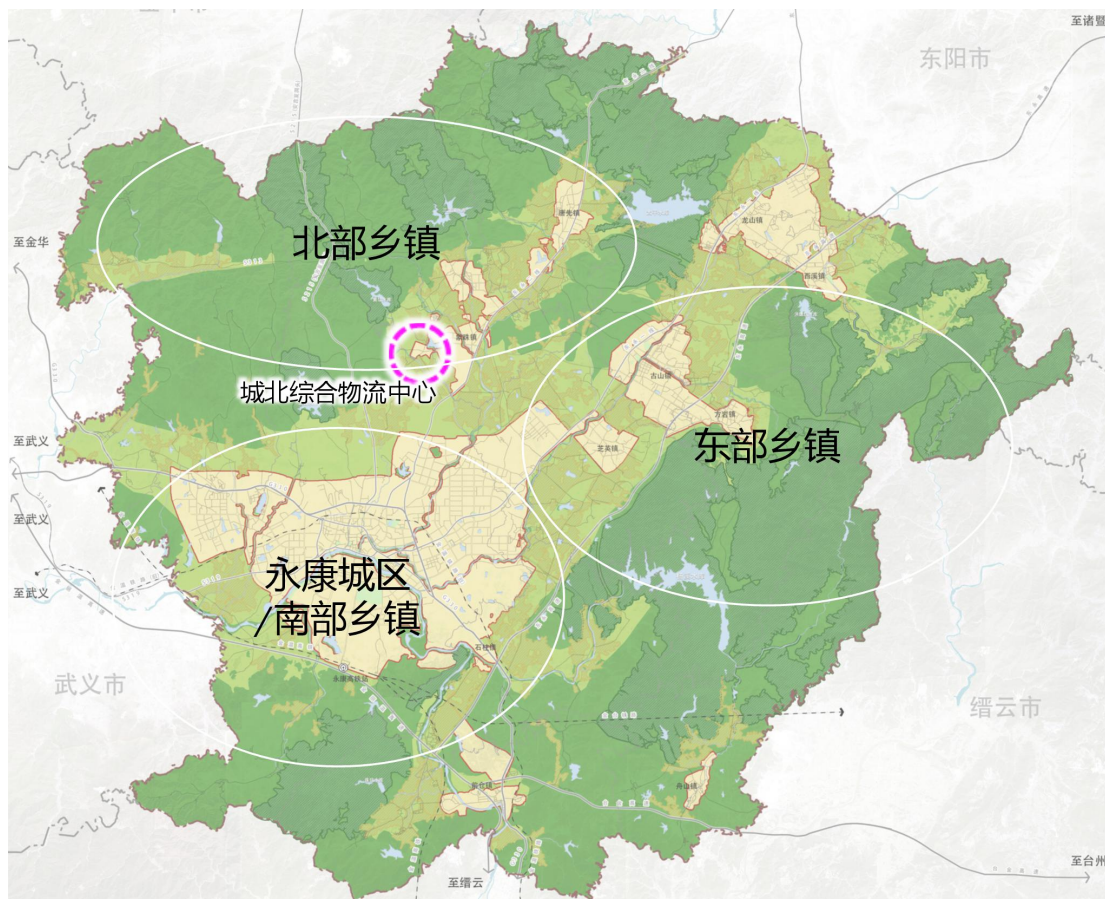


图 6-6 城北综合物流中心位置图

⑤ “多点”：

■ 浙商回归园物流服务点：乡镇产业集聚区物流基站

浙商回归园物流服务点为偏远产业集聚区提供“最后一公里”物流服务，提供专项物流服务的同时，匹配配套交通服务。

■ 农村物流服务点：三级农村物流

农村物流服务点以邮政的村邮站为主，为群众提供农村物流各类资源“最初一公里”和“最后一公里”有序集散和高效配送，以及电商、快递等各类物流信息的及时采集和发布服务。

2. 具体方案

（1）中国（永康）五金物流港

功能分析：围绕都市区物流“南枢纽”、五金供应链“领航者”的功能定位，中国（永康）五金物流港作为大型供应链物流为主体的综合服务型物流产业集聚园区，公共型物流企业孵化园。除具有综合各种物流方式和物流形态，具备仓储、运输、包装、装卸、流通加工、配送和生活配套等服务功能外，将进一步推动“物流产业+”总部经济、装备制造、科创研发、加工贸易等业态融合发展，现物流枢纽向枢纽经济转型升级；

提升永康国际物流服务能力。建立以公铁联运为主导的多式联运枢纽，提供与铁路、公路物流联动的国际物流服务功能。引进国际物流相关服务企业，吸引永康外贸集装箱回流，将永康外贸箱总量优势转变为国际物流服务优势，成为立足永康、服务永武缙及周边地区的国际物流中心。通过与义乌、金华跨境电子商务园区开展合作，开展跨境电子商务物流服务业务。

共建一体化区域物流网络。加快中国（永康）五金物流港建设，加强中国（永康）五金物流港与上海洋山港、宁波—舟山港接轨，建立宁波永康港口合作机制，共同推进海铁联运发展。进一步承接杭州、宁波对永康市的物流信息辐射效应，积极打造长三角智慧物流应用示范基地。主动对接中国(上海)自贸试验区临港新片区，争取复制推广成熟经验和更多投资贸易自由化的政策制度。

建设性质：新建。

位置及规模：位于永康市东南部，紧邻永康火车站，物流用地规划占地面积约 200 公顷。

区位及交通：该方案地处永武缙中心地带。依托金温铁路货线、金台铁路和东永高速、长深高速、330 国道、323 省道组织货运交通，具有公路、铁路的交通运输条件。实现三面高速包络，主干交汇，四通八达；铁路布站，公铁联运，海港联动。同时“五大”对外物流大通道交汇点，扩充全国线路、面向国际物流。

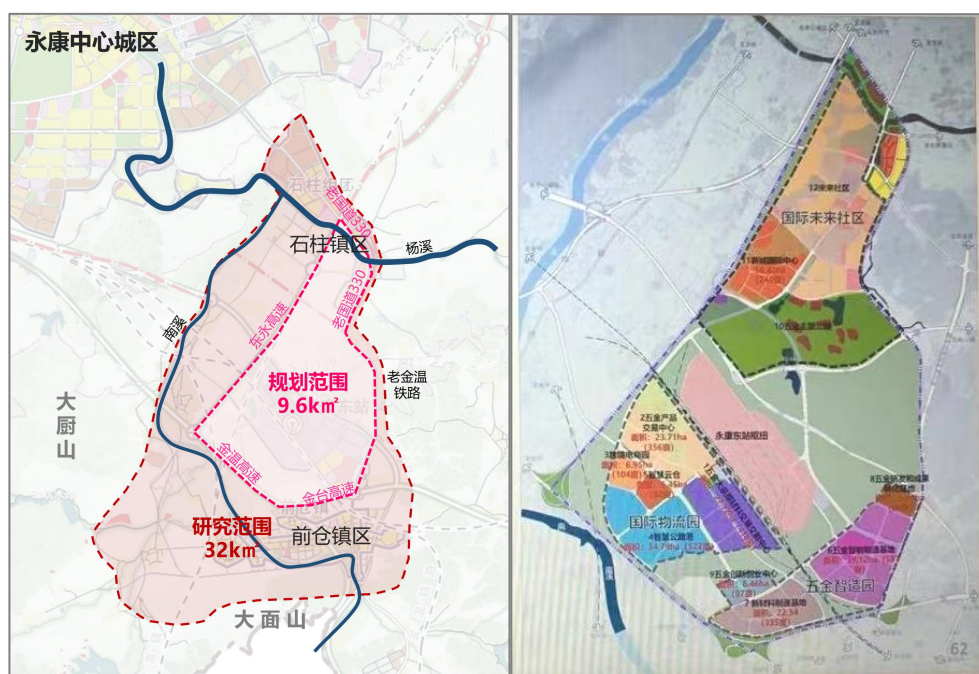


图 6-7 中国（永康）五金物流港规划方案

区位及交通：周边路网，与新 330 国道之间设右进右出辅道，与国道连接线设货运专用线。对外交通，衔接国道连接线，向北连接城市主干至义乌至龙泉高速；毗邻 330 国道，向南至 G25 长深高速（金丽温高速）。“物流出城”，增效城市用地；地处金武永缙走廊带，立足功能定位；接义乌至龙泉高速，与金义的衔接更便捷；快速路包络，与永武缙一体化衔接更顺畅。



图 6-9 永武缙电商物流中心选址方案（推荐方案）

（3）古山供应链物流中心

功能分析：综合物流园区。中小型物流企业集聚园区，兼顾电商仓配区。服务于永康五金产业带，为永康市提供快捷、高效的国内公路干线物流服务。

提升义乌、东阳方向物流承接功能，提供区域物流仓配、产品运输链加工、物流配送等综合物流功能，优化永康市域物流节点体系布局；发挥永康货源结构优势，吸引丽水、东阳、义乌、金华市本级等周边地区专线企业来永康配货。

建设性质：新建。

位置及规模：高速联络线芝英互通旁（义乌至龙泉高速与东永高速的联络线），占地 80 公顷（1200 亩）。

区位及交通：选址位于的古山镇是市域空间副中心、工业重镇领头羊、重镇时空中心点。衔接东永高速、东永一线、规划省道桐乡至洞头等多条高等级道路，对内通过东永一线、规划省道桐乡至洞头串联芝英、方岩、古山、龙山实现纵向集聚，对外通过高速联络线连接东永高速（现状）和义乌至龙泉高速（规划）横向疏解。



图 6-10 古山供应链物流中心区位图



图 6-11 古山供应链物流中心选址方案

(4) 城北综合物流中心

功能分析：综合物流园区。提升义乌、东阳方向物流承接功能，提供区域物流仓配、产品运输链加工、物流配送等综合物流功能，优化永康市域物流节点体系布局。

建设性质：新建。

位置及规模：（暂选）高速联络线以南，藻塘村以西，占地 20 公顷（300 亩）。

区位及交通：周边路网衔接，设货运专用线，衔接 316 省道连接线，连通高速连接线。对外交通完善，利用 316 省道连接线，北向连义乌至龙泉高速、316 省道，南线通市区；利用三井头至童宅公路，东向通达古山、方岩、芝英等乡镇，西向通达北部乡镇。

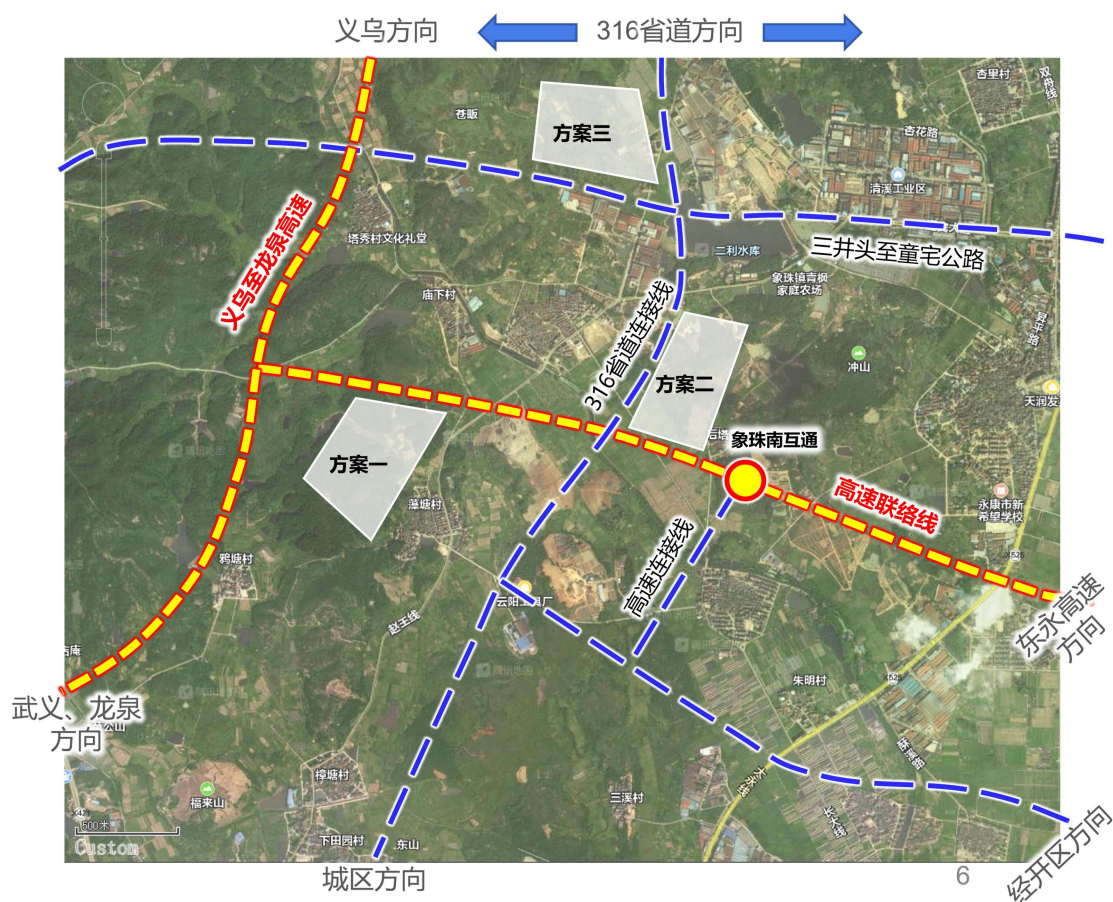


图 6-12 城北综合物流中心选址方案（暂选方案一）

3. 功能承接

针对现状鑫茂物流中心、城西物流中心等物流枢纽迫切的整合提升需求，减少物流货运对城市核心区交通影响，充分体现功能重组整合。

鑫茂物流中心作为全市大体量、特色五金供应链物流承载核心，未来功能承接的合理性影响全市五金产业发展。本规划提出：统筹全市供应链物流相关企业，其中大型供应链物流服务功能由中国（永康）五金物流港承接，打造面向全国的更高质量、更高水平的五金供应链物流平台；中小型供应链物流服务功能则由古山供应

链物流中心承接，打造主要服务永康市境内企业、面向全国的五金供应链物流平台。

城西物流中心将由城市核心迁移至城市边缘，在原有物流服务基础上，更多的考虑与金义新区快递物流之间的相互关系，提升联系度的同时，发挥地理优势做强永武缙快递物流文章。

三、物流通道布局

对物流通道是交通运输体系与社会经济长期互动的结果，具有一定的稳定性，在空间载体方面表现为物流需求的高发地带和物流基础设施的密集地带。从要素构成来看，物流通道基础设施是由组成通道的“线路”和连接覆盖的“节点”共同组成。

1. 对外物流通道

坚持金义都市区综合交通体系一体化发展方向，在国土空间规划框架的指导下，在永康市已有的公路、铁路等基础上，加强与长三角、金义都市区以及永武缙等地区的区域交通物流衔接，形成“五大”对外物流通道：

① “永-东-甬舟”通道

由义东高速、甬金高速、甬金衢上高速等组成，该通道通过积极对接“义甬舟”国际物流通道建设，加强与宁波舟山港战略合作，打开东向对外货物运输通道，借助海运让永康五金走向世界。

② “永-义（新欧）-杭沪”通道

由杭丽铁路、义乌至龙泉高速、杭金衢高速等组成，该通道通

过积极对接“义新欧”国际物流通道建设，推进与长江经济带、东盟陆海新通道等内陆地区联动融合；承接杭州、上海高质量产业溢出项目，实现跨区域产业协同发展，推动永康现代物流业向专业化、标准化、国际化发展。

③ “永-武-金”通道

由金温货线、沪昆铁路、金丽温高速、杭金衢高速、甬金衢上高速等组成，该通道是永康融入金义都市区同心圆和金义都市区一体化发展，加强区域物流资源整合的重要物流通道，承担永康北向对外货物运输。

④ “永-台”通道

由金台铁路、金台高速等组成，该通道积极对接“台金黄”通道建设，加强与台州沿海城市群，特别是台州港的联系，并依托金台铁路带动公铁联运发展，优化永康货物运输结构。

⑤ “永-缙-温”通道

由依托杭丽铁路、金丽温高速组成，该通道积极对接“浙闽粤”通道建设，强化与缙云、温州等地的物流联系，承担永康南向的主要对外货物运输，为永康市货运量进一步增加提高一定保障。

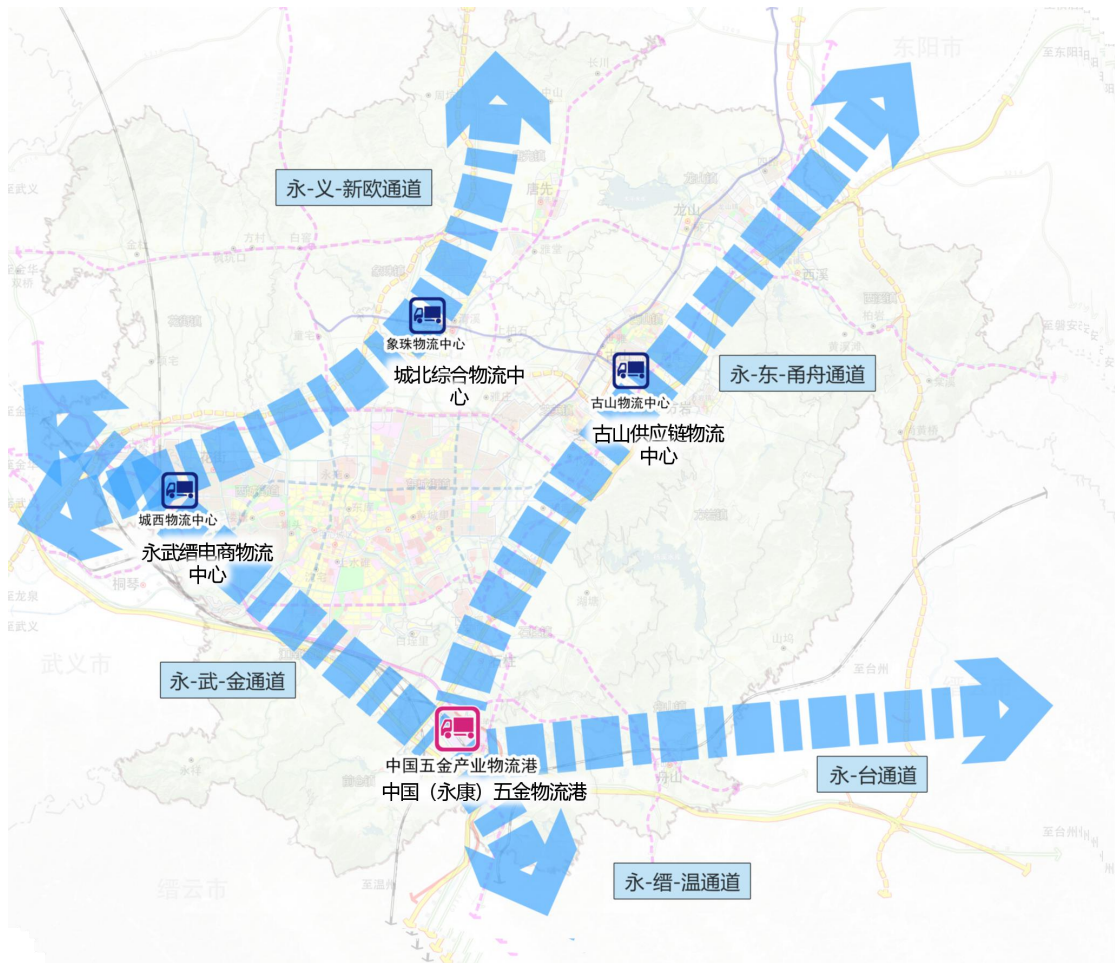


图 6-13 “五大”对外物流大通道示意图

2. 物流运输路网

(1) 实现对外货运快速上高速

结合《永康市“十四五”综合交通运输发展规划》，在全市物流设施布局方案中，“一港三中心”均实现 10 分钟上高速。中国（永康）五金物流港周边有 3 条高速共布设 2 个高速互通，打通 4 个方向的高速走向；打通永武缙电商物流中心南北向高速路径，通过 330 国道向南至 G25 长深高速（金丽温高速），通过交通性主干线向北至义乌至龙泉高速；古山供应链物流中心紧邻高速联络线芝英互通；城北综合物流中心紧邻高速联络线象珠南互通。



图 6-14 永康对外运输网络示意图

(2) 实现内部货运快速路互联互通

在《永康市“十四五”综合交通运输发展规划》中，永康市布局“三横三纵一环”的快速路体系，在全市物流设施布局方案中，“一港三中心”实现 5 分钟上快速路，“多点”实现 10 分钟上快速路。

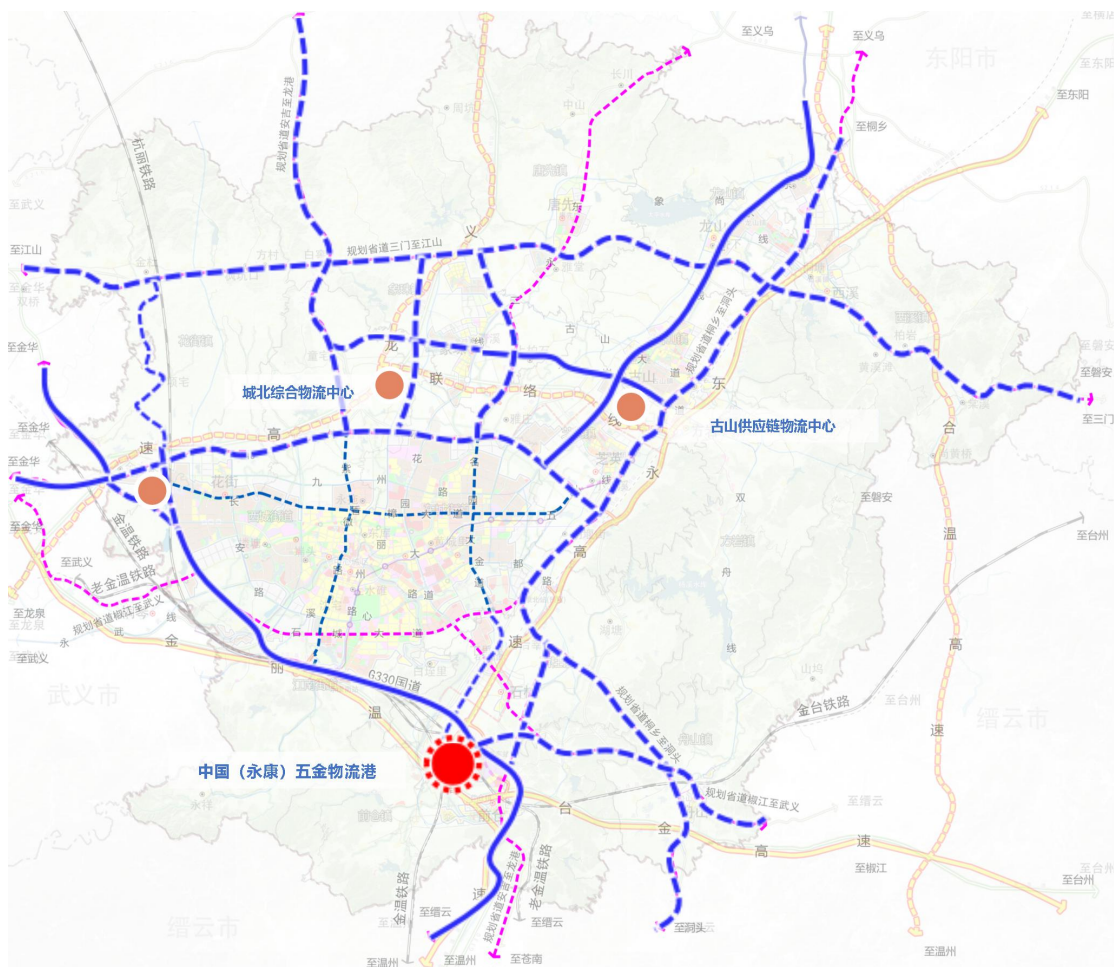


图 6-15 永康城乡运输网络示意图

第七章 物流服务体系

一、加强行业管理，统筹推进物流发展

进一步创新政府管理体制，建立以政府引导、市场主导的物流业发展环境，在实现全市统筹管理、优化园区建设管理和培育物流市场主体等方面研究并制定有效措施，营造良好政策环境，保障现代物流业有序发展。

1. 实现全市统筹管理

强化物流行业管理体制。设立永康市现代物流管理中心，成立领导小组，由建立由市交通运输局、市卫健局、市商务局、海关等部门重要负责人组成，其主要职责包括监督管理全市物流行业，统筹全市物流发展；对接金华市现代物流发展管理中心，加强永康市相关部门间的综合组织协调，促进各职能部门有效对接；负责研究全市现代物流业发展的重大事项；确保全市物流政策、规划的顺利制定和实施。

推进物流行业统筹建设。利用政府宏观调控手段，逐步推进物流园区向城外迁移，实现“物流出城”、大型货车不入城发展；推进全市物流统计系统建设；加强跟踪调度，推动中国（永康）五金物流港等重大项目建设及重大工作的落实。

优化物流发展营商环境。深化物流领域“最多跑一次”改革，适应物流企业网络化经营特点，优化行政审批办理流程。加强行业

部门工作协同和信息共享，实现企业办事“最多跑一次”。落实省属及市、县（市）属国有全资和控股的高速公路路段对使用我省发行ETC的合法装载货车通行费8.5折优惠，积极推广高速公路差异化收费，落实鲜活农产品运输“绿色通道”免收通行费和国际标准集装箱运输车辆通行费优惠等政策。落实物流领域税收优惠政策，深入推进收费公路通行费电子发票、货物运输业小规模纳税人异地代开专票等创新举措，开展互联网物流平台企业代开增值税专用发票试点。加强物流领域收费清理，着力解决乱收费、乱罚款等问题。

2. 优化园区建设管理

加强中国（永康）五金物流港建设，努力将其打造成产业特色明显、专业物流能力强、行业配套功能全、对永康产业转型升级具有重要推动作用的省级示范物流园区。按照节约、集约用地的原则，加快古山供应链物流中心、城北综合物流中心等物流园区建设，推动单一物流园区服务向货物仓储、物流配送、智能分拣、电子商务、创业孵化、产品展销、办公配套等综合性服务发展，加快现代化立体仓库和信息平台建设，完善周边公路配套，与中国（永康）五金物流港形成联动发展。鼓励物流园区突破传统的基于出租赢利的经营模式，向集聚化、精细化运营迈进，建立“园区管委会+平台企业+专业企业”联动的现代物流园区管理模式，即由永康市政府设立物流园区（中心）管委会承担管理职能，由省、市属国有企业设立平台企业，承担物流园区投融资、建设、运营职能，由专业的物流企业开展物流服务业务，形成三方合力推动永康现代物流发

展。

同时，依托物流园区建设，积极开展中小企业整合入园工作，通过效益评价、政策激励、综合整治，引导中小物流企业入驻物流园区集聚发展。

表 7-1 永康物流园区管理模式

模式	组成	主要职能	设立主体
三方合力	园区管委会	物流园区管理、投融资、建设、运营职能	由政府设立
	平台企业	互联网平台搭建与推广，智慧物流赋能	由国有企业设立
	专业企业	物流服务业务	由专业物流企业开展

3. 培育物流市场主体

加强龙头企业培育。优先扶持本地物流企业发展壮大，对重点物流企业给予政策支持，支持物流企业通过收购、兼并、重组和企业联盟等方式，实现资源整合、信息共享，提升行业整体竞争力，从而培育一批技术水平先进、主营业务突出、核心竞争力强的本地化现代物流企业。围绕打造物流企业专业化品牌，瞄准区域配送物流、供应链物流、国际物流、智慧物流、冷链物流、应急物流等细分领域，鼓励发展专业化、规模化的第三方物流企业，培育一批专业物流标杆企业。围绕支持物流平台企业发展，推动强化物流企业与产业链上下游企业供需对接，资源整合，培育一批平台物流领军企业。

引导优质企业回归。积极对接金华籍物流企业家、外流优质物

流企业，建立“一对一”服务机制，出台更具针对性的惠企政策，引导外流企业总部、车辆回归。积极引导金华籍物流企业家到永康投资、创办企业，鼓励与本地企业开展业务合作，做大市场、做强服务，推动物流行业良性、健康、可持续发展。

统筹物流企业发展。以物流行业协会为依托，整合部门、行业、企业资源，按照“产业联盟+龙头企业+特色园区+物流企业”的组织架构，打造物流企业命运共同体，增加永康物流市场粘性。建立物流企业亩产效益评价机制，实施资源差别化配置，对综合效益好的物流企业，加大支持力度；积极引动传统货运企业向现代物流企业转型发展，优化企业经营管理，提升物流服务效率、提升市场竞争力。

二、发展多式联运，推进运输结构调整

顺应腹地经济社会发展需求，进一步增强永康在永武缙产业集群的核心地位，提升物流枢纽的辐射能级，以多式联运体系建设为核心，以中国（永康）五金物流港建设为契机，着力构建设施高效衔接、枢纽快速转运、装备标准专业、信息互联共享、服务一体对接的多式联运组织体系，优化运输结构，加强与宁波、上海等沿海城市、重庆等内陆城市的联系。

1. 创新多式联运服务模式

引导和支持具备条件的运输企业加快向多式联运经营人转变，建立全程“一次委托”、运单“一单到底”、结算“一次收取”的服

务方式，支持企业应用电子运单、网上结算等互联网服务新模式。加快发展无车承运人，支持有实力的多式联运经营人向全球物流经营人转变。积极引进国内外优秀多式联运经营企业在永康设立营运中心和区域分拨中心。鼓励不同运输方式企业以资产重组、资源共享、网络共建、利益共享、风险共担的多式联运经营主体，重点支持公路、与铁路物流企业深化公铁联运合作。鼓励多式联运市场经营主体以联运线路、物流链为纽带组建企业联盟。

发挥铁路经济高效的干线运输优势和公路机动灵活的支线运输优势，支持公路运输企业发展铁路“最先一公里”和“最后一公里”的接驳与集散服务，构建铁路干线运输和公路末端配送紧密衔接的全程组织链条，探索发展远距离铁路驼背运输和高铁快件运输。积极对接宁波舟山港海铁联运、义乌“义新欧”中欧班列，探索开展公铁海联运、公铁联运，创新多式联运运营组织模式。

2. 建立多式联运支撑体系

加快完善永康站货运场设施设备建设，并以货运场为重点，优化中国（永康）五金物流港内功能布局，将其打造为具有较强公共服务属性、且具备多式联运功能的综合货运枢纽场站。加强中国（永康）五金物流港集疏运通道建设，优化与永康高速公路网、快速路网等互联互通，实现公路与铁路运输方式的无缝衔接，提升货物转运效率。统筹永康各个物流枢纽节点，特别是无水港、保税物流中心（B型）发展，做好与中国（永康）五金物流港的功能衔接。

大力推广应用集装箱、厢式半挂车等标准化运载单元和货运车辆。鼓励多式联运市场经营主体与五金制造企业联动发展，结合五金产品特点，开展多式联运重大技术装备关键技术等科技攻关，共同开展集装箱、托盘等联运装备和吊装、滚装、平移等快速换装转运专用设备的研发制造。鼓励探索制定适用于永康产业发展的多式联运票据单证格式、运费计价规则、货类品名代码、危险货物划分、包装与装载要求、安全管理制度、货物交接服务规范、报销理赔标准、责任识别等方面的联运规则。完善永康物流多式联运扶持政策，引导公铁联运发展。

3. 推动联运信息交互共享

加快推动政务信息公开，促进政府各部门间信息共享，尽快研究制定涉及多式联运和现代物流发展的基础公共信息开放清单。推进政府部门、运输企业、重点物流园区、企业平台资源整合，进一步补齐短板和完善功能，依托智慧物流信息平台、国际贸易“单一窗口”等平台体系，打通物流在多种运输方式、物流各环节的信息壁垒，打造全市统一的多式联运信息平台体系，实现物流信息互通共享。

充分利用移动互联网、物联网、云计算、大数据技术推进传统货物运输组织方式的改进和各种运输方式的有效整合。鼓励和支撑企业构建覆盖多式联运全链条的信息服务平台，开发多式联运线路规划、询价和跨运输方式运力匹配等功能，实现多式联运业务一站式办理和货物全程追踪。鼓励和支持“互联网+”车货匹配、无车承

运、城乡配送物流服务平台建设，实现物流需求和供给高效匹配、精准对接。

三、发展城乡物流，促进区域协调发展

以提升民生保障能力为目标，加快实施城乡物流工程，统筹城乡物流共同发展，切实提升城市配送服务水平，完善三级农村物流体系和快递进村服务体系。

1. 提升城市配送服务水平

依托永武缙电商物流中心建设，打造快递产业专区，统筹快递品牌企业入的区域性分拨中心建设。支持一批邮政快递企业、城市物流配送企业发展，通过搭建统一平台、组建企业联盟，探索发展“统仓共配”模式，实现资源集约利用，提升配送效率、降低配送成本。提升城市配送便利度，配套出台城市配送车辆购置、通行、停靠等优惠措施；支持社区、学校、商业区等快递公共取送点及智能快件箱建设，提升服务效率，改善居民生活体验。

实行城市配送车辆分车型、分时段、分路段通行管控，优化快递专用电动三轮车管理，研究制订医药、快递、应急物资等绿色通道政策，提高城市配送管理精细化水平。探索开展城市配送智慧管控体系建设，依托“城市大脑”通用平台构建车、路、物、网无缝连接的“智慧物流小脑”服务系统，支持开展城市物流全过程监测、动态管控和智能调度等领域应用。推动城市配送车辆转型升级，加强城市配送车辆统一标识管理。鼓励节能环保车辆在城市配

送中的推广应用，加快城市充电站及充电桩布局建设。规划设置与商业设施配套的停车港湾或临时停车位，完善城市配送车辆通行管控措施，保障快递、生鲜产品、药品等配送车辆的通行便利。

2. 完善三级农村物流体系

在保障安全的前提下，对运营效率不高的乡镇客运站因地制宜进行升级改造，建设集客运、货运、邮政、快递等功能于一体的乡镇综合运输服务站。鼓励综合利用农村现有的村委会、村邮站、小超市、电商服务点、电商示范村、供销社等场地划设农村物流储存区域，建设或改造成村级物流服务站，以配套增值服务形式引入邮政快递等农村物流业务，全面提升村级农村物流节点覆盖率，完善县、乡、村三级农村物流服务体系。

以“政府主导、市场运作、客货并举、城乡普惠”为原则，依托永康市城乡公交体系建设，大力发展“客运+物流”，深入实施城乡公交小件快运、货运班车流通、合作运输、四种货运和快运联盟四种模式；支持将服务范围广、频次多、数量少的农村配送物品集中派送，实现区域内农村配送物品实现同网、同仓、同车、同配，加快实现永康县域范围内农村物流特别是寄递物流配送成本集约、服务提升。补齐农产品冷链物流设施短板，充分利用乡镇农村物流站及村级农村物流服务站，拓展农产品上行物流通道，推动农产品出村进城、搞活农产品流通，形成高效集约的县、乡、村三级农村物流一体化配送服务体系。有效利用三级物流体系实现邮政快递寄递以及农资、农产品、电商产品等的代销代购及相关便民服务功

能。

3. 完善快递进村服务体系

为更好地满足农村地区人民群众快递服务需求，切实提升邮政快递行业公共服务均等化水平，以“邮快合作”为主要抓手，全面完善市、镇、村三级邮政快递网络，分阶段推进邮快合作全覆盖，实现快递进村服务规范化、标准化发展。

（1）推进邮政投递机制改革

打破传统邮政在运输、投递、用工等环节的诸多束缚，整合重组邮政投递各种要素资源，实行统一分拣、统一运输、统一收派，实现信报投递和快件投递无缝对接；同时，通过邮政公司和民营快递企业签订农村快件代投协议方式，以最低的成本承接民营快递转移的投递业务。

（2）加大快递进村政策扶持

支持邮政、快递企业加大技术改造，推广应用自动化分拣、无人机、信息系统等先进设备和技术；支持建设、提升智能快递终端，支持智慧物流设备提升改造，支持乡村快递网点建设，优化农村电商基础设施建设，完善农村电商服务体系，并按照有关政策给予资金补助。

（3）提升农村快递设施水平

统筹安排好邮政、快递服务设施建设用地，落实邮政网点和快递末端服务基础设施的属地管理责任；鼓励邮快合作、快快合作等方式设立农村快递便民服务站，为快递进村提供统一的投递服务；

引导支持快递企业或第三方公司在农村布设智能快递柜，争取到2021年底，全市投放智能快递柜70个，整合建设村级快递便民服务站300个。

（4）加强快递服务质量监管

加强快递服务质量监测，确保民营快递企业未能通达的派送业务全部移交邮政公司，全面消除服务盲区和死角，实现所有快递品牌快件行政村通达率达到100%；对未移交业务又达不到快递进村要求的快递企业及时进行约谈、整改；要引入互联网技术和信息化手段对农村快递二次收费、损害消费者利益等问题进行重点监管，严防阻碍竞争和不公平竞争。

四、深化两业融合，实现物流降本增效

推动五金制造业与现代物流业深度融合发展是推动永康打造“中国乃至世界先进制造业基地”的必然趋势，也是进一步提高永康物流发展质量效率，深入推动物流降本增效的必然选择。以更好五金产业发展为指引，从优化融合发展环境、探索融合发展模式、培育融合发展主体等方面着手，推进五金制造业与物流业协同联动和跨界融合。

1. 探索融合发展模式

以争创先进制造业与现代物流业深度融合示范区为目标，选择一批物流龙头企业与五金制造企业作为试点，通过市场化方式建立行业集群生产协作模式，引导物流企业深入五金制造业供应、生产

和销售链条，应用大数据、准时制生产、仓配一体化、甩挂运输等技术与模式，为制造企业量身定做供应链管理库存、线边物流、供应链一体化服务等物流解决方案，增强五金柔性制造、敏捷制造能力；引导制造业企业整合优化业务流程，逐步将采购、运输、仓储等物流业务剥离或者外包，并在生产基地规划、厂内设施布局、销售渠道建设等方面引入专业化物流解决方案，进一步提高物流服务社会化水平；引导五金制造企业在产品设计、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。助力金华市建立国家新一代智能供应链平台，并引导五金制造企业上平台，推广应用在线设计、在线采购、在线销售、车货信息交易、云仓储等新业态、新模式，提高五金供应链整体应变、协同能力，提升效率、降低成本。

2. 加强两业融合支撑

加强五金物流标准规范协调衔接。鼓励五金制造企业在产品及包装设计、生产中充分考虑五金物流作业需要，采用标准化物流装载单元，促进五金行业标准托盘和包装基础数模从商贸、物流等领域向五金制造业领域延伸，提高托盘、包装箱等装载单元标准化和循环共用水平。

依托中国（永康）五金物流港建设，推动五金供应链协同平台、供应链交易平台、供应链综合服务平台等建设，促进五金供应链各环节设施设备和信息数据高效衔接。支持永康经济开发区、现代农业装备高新基础产业园区、中国（永康）五金物流港、总部服

务中心以及小微企业园等等依托智慧物流信息平台实现信息资源互联互通，面向

五金制造企业特别是中小型五金制造企业提供及时、准确的物流信息服务，促进制造企业与物流企业高效协同。

3. 优化融合发展环境

加大政策扶持力度。在充分利用现有政策渠道的基础上，支持五金物流标准化设施设备推广、中国（永康）五金物流港建设等。结合企业发展需求，继续出台扶持政策，鼓励有条件的制造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。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。

加大金融支持力度。鼓励五金制造企业、供应链企业与金融机构深度合作，整合物流、信息流、资金流等信息，为五金供应链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。

加大智力支持力度。充分利用现代五金电子协同创新平台、科研院校、骨干企业等社会研究力量，搭建覆盖产学研用的咨询服务平台，为促进物流业制造业融合发展提供智力支持。有计划地组织五金制造业、供应链物流管理人才培养，发展两业人才。建立物流业制造业融合发展动态监测和第三方评估机制，研究制定五金制造业与物流业融合发展统计和评价体系，定期发布研究报告，为相关

政府部门决策提供参考，引导行业健康发展

五、创新物流业态，探索物流发展新模式

围绕供给侧结构性改革主线，把创新作为行业转型升级的动能和引擎，积极发展智慧物流、国际物流、保税物流和冷链物流等，推动物流新业态新模式发展，增强永康现代物流业发展新活力。

1. 推动智慧物流发展

（1）推进物流设施智慧化建设

加强第五代移动通信技术（5G）、人工智能物联网、大数据、云计算、区块链等信息技术和定位导航、仓储管理、自动分拣、智能运输等信息系统在物流领域的开发和应用，推动现有物流园区智慧化改造。以中国（永康）五金物流港、古山供应链物流中心为主要载体，探索智慧物流园区建设，推进园区基础设施全方位信息化感知。推动物流装备智慧化升级，推广自动分拣机器人、无人机、无人车等智能装备应用，完善智能快递柜、冷链智能自提柜、智能充换电站等末端设施。

（2）搭建智慧物流信息平台

以浙江省数字化改革为契机，加快永康市智慧物流信息平台建设，加强与浙江省现代物流发展数字化监管服务系统衔接，实现政府部门、物流企业、货运企业、物流园区、五金制造企业等各方参与者物流信息互联互通，形成全产业链的物流生态圈。为保障物流信息资源的全方位、多角度共享，平台将由永康市现代物流管理中

心牵头建设，遵循“适度超前、一次规划、分步实施”的原则，搭建物流大数据中心和物流服务平台。

● 物流大数据中心

以实现物流信息高效交换和共享为核心，依托交通运输物流信息平台 and 金华综合交通信息平台，加快推动金华物流大数据中心建设，通过将永康相关物流数据整合到金华物流大数据中心，推进数据开放共享，实现物流信息跨部门、跨平台、跨区域的互联互通与有效整合。实现相关职能部门、规上物流企业 100%上平台。

● 物流服务平台

以实现货源与运力资源快速匹配为核心，围绕物流全产业链开发物流信息子系统，如建设多式联运子系统，解决公铁水等各种运输方式之间信息不对称问题，促进综合交通信息互联互通；建设五金供应链管理子系统，解决供应链管理不透明问题，实现五金供应链全程可视化管理；建设物流园区智慧物流综合管理和服务平台、智能化仓储分拨系统、智能化末端配送网络等，并以中国（永康）五金物流港为核心，联结永康市各个物流园区信息，形成物流资源横向集成，统筹发展。

此外，依托城市“大脑”通用平台，积极构建车、路、物、网无缝连接的“智慧物流小脑”服务系统，开展城市物流全过程监测、动态管控和智能调度等领域应用，提升城市配送、快递物流精细化管理水平。

（3）支持物流企业创新发展

支持物流企业应用互联网、云计算、大数据等先进信息技术，推进企业运营管理系统信息化改造，优化物流各环节单据传输、作业流程和资源要素状态的全面感知和实时追踪，不断提升物流全程可视化管理和智能服务水平。加大政策倾斜力度，鼓励鼎发供应链、安能物流、浙江双飞运输等为代表的供应链物流企业开展无车承运人试点工作，发展网络货运平台；同事支持企业进行市场资源整合，加强与银行、石油公司、本地物流企业、汽车销售等合作，探索网络货运平台盈利新模式；优化平台监管服务，全力争取省级试点政策，拓展提升平台服务功能，提升平台市场竞争力。

2. 推动国际物流发展

构建国际物流服务体系。依托永康东站货运场站，增加永康至宁波舟山港、上海港等沿海港口的班列，大力发展海铁联运；支持本地化货代企业、物流企业拓展报关、货运代理、海铁联运等国际物流服务，为永康中小跨境网商提供统一采购、仓储和配送服务，逐步形成与跨境电商相适应的物流体系。并加快推进中国（永康）五金物流港建设，整合企业、海关等各方资源入园，提供方便、高效的国际物流服务。积极参与快递业“两进一出”工程全国试点建设，加快推进国际分拨网、干线运输网、全球关务网、境外属地网、基础信息网“五网”建设，助推金华构建国际快递智能骨干网络。

提升永康对外开放水平。主动对接浙江自贸区金义片区、义乌国贸综合改革试验区，与义乌建立协同发展合作伙伴关系，支持永

康无水港探索开展“9710”“9810”跨境电商海关监管业务，争设保税物流中心（B型）。

聚焦“一带一路”“义新欧”“义甬舟”等国际物流通道建设，通过充分发挥国有平台的引导作用和民营企业的活力优势，推进“一带一路”捷克站、法国站、非洲站建设，加快沿线海外分市场、物流中心、海外仓建设，全面融入全球供应链物流体系，助力永康打造全球五金商品优进优出的世界货地。

3. 推动冷链物流发展

依托永康“三区”现代农业产业布局，即北部现代农业示范区、中部高效农业发展区、东部生态农业示范区，按照“以诚为重、兼顾乡镇、专业集聚、应急重任、综合统筹”的原则，加快构建以城北综合物流中心为核心的冷链物流基础设施网络。其中城北综合物流中心具备产后清理预冷、冷冻冷藏、分级包装等基础设施和仓储、转运、配送等设备，有采集产品预冷、冷冻冷藏、分级包装、转运配送等全过程数据的可视化信息管理系统，主要负责永康本地采摘捕捞、畜禽屠宰、蛋奶供给的商品化预处理、包装、集散和转运，以及速冻食品、医药品和其他有温控要求产品的临时仓储和配送。同时，强化冷链仓储设施的应急物流和应急物资保障功能，建设完善专用的冷链仓储、隔离区和快速中转换装等设施；支持一批冷链物流企业发展；加快出台优惠政策，鼓励物流企业购置冷链车辆、制冷设备、温控及可追溯设备等设施；

加快冷链物流与现代农业融合发展，推动建立农产品、药品冷

链运输公共信息平台，实现冷链物流线上线下资源共享、物流运输集约高效。打造“田头+直销+网络”的多层次农产品仓储保鲜冷链物流体系，实现生鲜农产品冷链物流服务全程化。推广应用标准容器，避免生鲜农产品二次物流。培育发展直供大型电商，连锁商贸企业和消费终端的冷链服务模式，培育“冷链仓储-电商-冷链配送”融合产业链。推动农业龙头企业、产地批发市场和农民专业合作社改造、扩建、新建具有分拣、加工、包装等功能的预冷设施，支持果蔬种植、水产养殖、畜禽屠宰企业选购适用型的冷水预冷、冷风预冷、真空预冷或混合预冷设备。

积极推广冷链物流新模式。加快推广冷链物流共同配送，鼓励生鲜农产品经营主体加强与配送、快递等企业合作，提供多品种、小批量、多批次的精准高效共同配送服务。有序推进冷链物流夜间配送，支持大型商超、农贸批发交易市场提供夜间配送服务，提高作业标准，减少夜间配送噪音扰民，提升冷链配送效率，切实保障食品安全。聚焦消费升级，组织开展一批农产品直供冷链物流试点，推广“生鲜电商+冷链宅配”“生产基地+中央厨房+食材冷链配送”等新型冷链物流业务模式。

加强冷链物流渠道安全防控，推广冷链物流信息全链条追溯监管，对进口肉禽类、水产品等重点冷链食品建立从“首站到终端”全过程冷链食品质量追溯链条，落实食品安全主体责任。

4. 推动绿色物流发展

围绕“碳达峰”、“碳中和”目标要求，积极调整运输结构，大

力发展多式联运，推进铁路专用线进中国（永康）五金物流港。鼓励和支持物流园区建设应该绿色建筑材料、节能技术与装备等。积极落实《加快推进老旧营运车辆淘汰实施意见》，鼓励企业淘汰或更新老旧营运车辆，支持城市物流配送、邮政快递等领域优先使用新能源或清洁能源运输车辆。加快发展甩挂运输、驼背运输、共同配送等先进运输组织方式。

以绿色物流为突破口，带动五金上下游企业发展绿色供应链，使用环保型包装材料，推广循环包装，减少过度包装和二次包装，推行实施货物包装和物流器具减量化、绿色化、可循环。同时，考虑到永康企业多为五金加工厂，原材料加工后会产生一定废品，引导制造企业和物流企业针对五金废弃物资参与再生资源回收，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。

六、强化危化品运输管控，保障市场安全

危化品运输车辆所承载的货物具有易燃、易爆、腐蚀、毒害等危险特性，需重点围绕“人、车、路、货、企”的关键要素和环节，严格危险化学品道路运输从业资质资格安全准入，集中整治危化品车辆“挂靠运营”、人员“无证上岗”和车辆不符合国家规定上路运行等问题，强化危化品运输安全监督管理，推进危化品运输安全生产风险管控，提升货物运输安全保障水平。

1. 严格危险化学品运输市场主体监管

严格企业和运输车辆准入管理。对现有从事危化品运输的企业和运输车辆进行全面排查清理，集中整治以“挂靠运营”形势从事危化品运输的行为，依法取缔不具备相应资质的企业、个人及车辆。

定期核查危化品运输从业人员持证上岗情况。以路上抽查、入企核查等形式，对从事危化品运输的驾驶人员、押运人员、装卸管理人员相应从业资格证进行全面核查，严肃查处无资质从业人员并追究其所在单位责任。并督促指导危化品运输企业对相应从业人员进行经常性安全生产、职业道德、业务知识和操作规程等的教育培训，提升危化品运输的标准化、专业化水平。

积极落实危化品运输专用车辆维护、检测、使用、管理以及审验等规则制度。同时，健全完善危化品运输企业退出机制，制定永康市危化品运输企业重大安全隐患判定标准和危化品运输安全评估机制，定期开展危化品运输企业安全评估，对经停产停业整顿仍不具备安全生产条件的危化品运输企业，依法吊销相应的营运资质。

2. 强化危化品运输安全防控

强化对危化品运输企业的监督管理，督促指导运输企业在承运危化品时，按照《危险货物道路运输规则》确定危险货物的类别、项别、品名、编号，遵守相关特殊规定要求，妥善保障危化品，并在外包装设置相应的危化品标准。积极引导企业加大车道偏离、前撞预警、电控等成熟技术的应用，推动危化品运输车辆按照 ESC

（车身稳定控制系统）和 AEBS（预先紧急制动体系），进一步推动企业提高危险货物运输车辆技术等级，实现技术推广前移。

加大对危化品运输车辆安全管控力度。完善公安部门和交通运输部门交通违法违规信息通报机制，严肃查处超载、超速、疲劳驾驶、违规使用水源保护区等违法违规行为。积极推动永康市危化品车辆停车场地建设和规范化管理。加强危化品输送管道安全监管，推动油气管道全生命周期安全监测预警等系统应用，建设韧性智慧管网体系。

深化危化品运输安全运输整治行动，定期开展危化品运输路线安全风险排查和隐患治理。针对排查的事故多发路段和存在交通安全严重隐患点段，加强综合治理，切实消除隐患；针对道路损毁、交通设施损毁的路段，及时设置警示标志并修复。

3. 构建危化品运输监管机制

强化部门协同监管联合执法工作机制。严格落实《危险货物道路运输安全管理条例》（交通运输部等六部门令 2019 年第 29 号）规定，通过强化永康市交通运输、公安、市场监管、应急管理等多部门的联合执法，加强对永康市危化品托运、充装、运输车辆及容器检验、道路运输等环节的安全管理。

畅通跨地区、跨部门间信息协同共享渠道。通过搭建危化品运输信息系统，将危化品运输企业注册登记信息、电子运单监管信息、道路运政管理信息、动态联网联控信息等数据融入浙江省乃至全国“一张网”中，实现数据有机融合，跨部门、跨地区共享联

动，形成监管合力。同时，依托浙江省公路与运输智控大脑平台、浙江省危化物流管控子系统、道路客运数字化监测监管系统等平台系统加强对危险货物运输全过程数字安全管控，做好危化品运输风险防范。

健全完善违法违规行为联合惩戒机制。逐步探索建立各相关部门检查执法情况与危化品运输企业、车辆、从业人员等资质挂钩的工作机制。研究建立危化品运输违法违规行为“黑名单”制度，对多次违法和事故频发的企业（单位）及相关负责人员、从业人员，全面实行行业禁入、职业禁入。

七、发展应急物流，完善物资保障体系

应急物流体系作为我国应急物资保障体系的重要组成部分，在各类突发公共事件中发挥着举足轻重的作用。深入推进应急物流设施、运输体系、响应机制建设，构建高效有力的应急物流体系，提升永康市应急物资保障能力。

1. 统筹应急物流设施建设

考虑到应急物流不同于常规物流，是以追求时间效益最大化和灾害损失最小化为目标，具有突发性、弱经济性、不确定性以及非常规性等特点，将按照“时效优先、平急结合”原则对永康市应急物流基础设施进行布局，即立足未来可能的需求，在原有的“1+3+N”物流枢纽布局的基础上，进行应急物流建设。原则上所有物流点均需布设有应急物流功能，并以以下四个物流枢纽点为

主，构建辐射永武缙，覆盖全域的应急物流枢纽布局：

① **中国（永康）五金物流港**：为核心物流点，服务永武缙跨区域应急物流和县域南部乡镇应急物流；

② **古山供应链物流中心**：服务县域东部乡镇应急物流；

③ **永武缙电商物流中心**：服务县域西部乡镇应急物流；

④ **城北综合物流中心**：服务县域东部及北部乡镇应急物流。

2. 完善应急物资运输体系

加强应急保障队伍建设，按照不同类型应急物资的运输与配送服务要求，建立应急物流企业、运输车辆名录库，优先支持一批骨干应急物流企业发展。按照不同类型应急事件差异，做好各类应急演练和应急物流服务方案，全面提升应急物流运输、仓储、分拨、配送能力。探索建立政府主导、市场运营的新型应急物流运作模式。在每个乡镇选取至少一条高等级道路作为应急运输快速通道，完善应急运输车辆通行机制，实现应急车辆优先通行。以建设永康通用机场为契机，构建航空应急运输通道，提高应急物资运输效率。

3. 建立应急物流响应机制

针对自然灾害、重大突发公共卫生事件、重大安全事故等紧急情况，建立由政府牵头，多方主体“政企协同、军民融合”的应急物流联动长效响应机制。整合永康市现有应急物资保障平台、快递物流应急调度系统等平台，积极融入省市级应急物流数字化管控平

台，建立数据共享和安全监管机制。系统评估永康市各类应急事件的发生概率、不同市区灾害程度，科学编制应急物流与供应组织方案，支撑专业化供应链管理企业，促进制造业与物流业，包括商贸业、金融业深度融合，提高产业链、供应链运行一体化协同水平，提升风险应对和应急保障能力；重点研究重点行业 and 重点产品跨区域调拨和采购方案，提高物资保障响应能力。

第八章 建设项目实施计划

一、推进重大改革

聚焦物流行业管理、营商环境重点领域，推动改革激发“十四五”物流发展内生动力。一是设立永康市现代物流管理中心，成立领导小组，负责监督管理全市物流行业，统筹全市物流发展；对接金华市现代物流发展管理中心，加强永康市相关部门间的综合组织协调，促进各职能部门有效对接；研究全市现代物流业发展的重大事项；确保全市物流政策、规划的顺利制定和实施。二是推进物流营商环境改革，深化物流领域“最多跑一次”改革，提高市场准入效率，适应物流企业网络化经营特点，优化行政审批办理流程；加强行业部门工作协同和信息共享，实现企业办事“最多跑一次”；推进物流业降本增效，实施营运货车“三检合一”、从业人员继续教育网上免费，取消4.5吨以下普通货运车辆道路运输证和驾驶员从业资格证，优化营运货车金融保险服务，改善营运货车检测服务等举措；支持传化等园区企业建设“司机之家”，完善货车司机住宿、停车、购物等配套服务；推动银行、保险等金融机构，为物流企业提供更为优质的银行贷款、车辆保险等金融服务。三是推进物流供地模式和“亩均产出”改革，鼓励通过弹性出让、长期租赁、先租后让、租让结合等方式供应物流用地；综合公共服务效益、环境效益和亩均生产效益，探索建立物流企业亩产效益评价机制，完善以综合社会效益为导向的物流用地考核标准体系。四是完善现代

物流业发展扶持政策，结合永康物流发展实际需求，在培育网络货运平台、多式联运、国际物流、智慧物流、冷链物流等领域制定更具针对性地惠企政策，支持全市物流企业创新发展。

二、实施重点项目

为进一步优化物流枢纽布局，分三个阶段实施永康市物流建设项目：

第一阶段，实施“物流出城”战略。“十四五”时期，加快建设中国（永康）五金物流港，加快古山供应链物流中心谋划建设，加快永武缙电商物流中心选址建设。

待“一港两中心”（中国（永康）五金物流港、古山供应链物流中心和城北综合物流中心）建成后，进入**第二阶段**，实现物流港集聚，规范物流业。中国（永康）五金物流港发展以大型五金供应链企业为主体的综合物流服务，古山供应链物流中心发展以中小型物流企业为物流出城“一港三中心”物流设施完善后，进入**第三阶段**，实现物流行业规范化、统筹化。各物流园区定位更清晰，成形规划的物流设施布局，企业更规范，服务水平更专业。

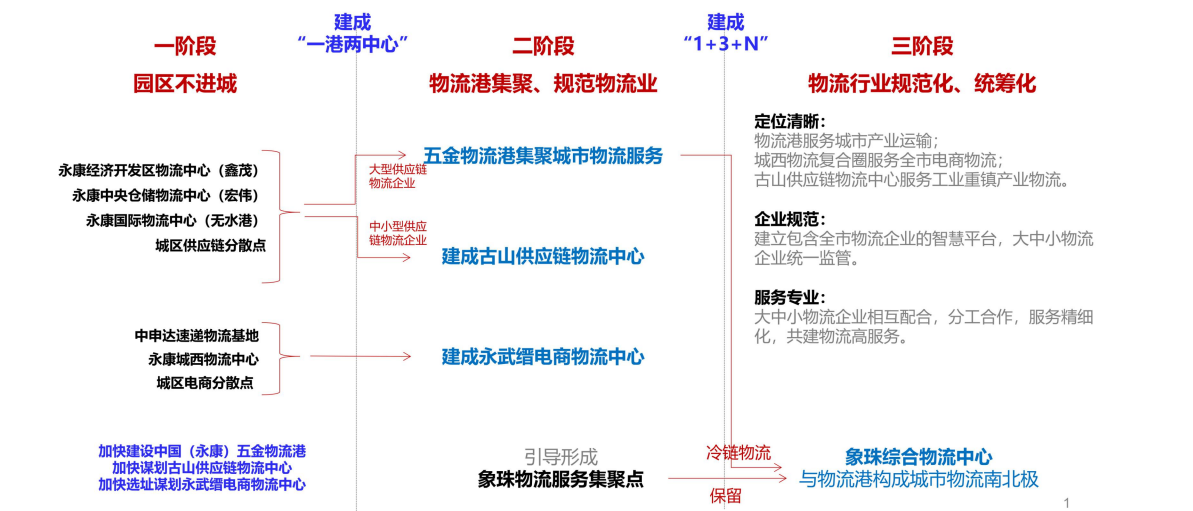


图 8-1 物流时序安排示意图

表 8-1 物流设施重点项目建设时序表

序号	项目名称	项目规模	总投资（亿元）	开工年	完工年	“十四五”投资（亿元）
1	中国（永康）五金物流港	新建，利用金台铁路永康东站建设以铁路物流为基础，打造集物流枢纽、科研智造、商贸金融、电子商务为一体的五金物流中心。规划范围 9.6 平方千米（14400 亩），物流核心用地约 200 公顷（3000 亩）。	250	2021	2030	100
2	永武缙电商物流中心	续建，占地约 50 公顷（750 亩）。	23	2025	2028	3（预估）
3	古山供应链物流中心	新建，占地约 80 公顷（1200 亩）	36	2023	2027	10（预估）
4	城北综合物流中心	新建，占地约 20 公顷（300 亩）。	9	2027	2030	—

三、建设物流平台

聚焦物流信息服务和物流创新载体发展，构筑永康市物流平台体系。一是构建永康市物流大数据中心，依托交通运输物流信息平台、金华综合交通信息平台 and 金华物流大数据中心建设，整合相关职能部门、五金电商平台，中国（永康）五金物流港、古山供应链

物流中心等物流园区，规上物流企业大数据，加快建设永康市物流大数据中心，推进数据开放共享，实现物流信息跨部门、跨平台、跨区域的互联互通和有效整合。二是加强网络货运平台建设，支持宏伟、鼎发、双飞运输等一批网络货运平台试点企业发展，加大政策倾斜力度，并以此为契机，整合市场资源，探索发展适合永康市五金特色的物流服务平台。三是加快先进物流技术研发应用，支持中国（永康）五金物流港、古山供应链物流中心、城北综合物流中心等一批物流枢纽建设智慧物流综合管理和服务平台、智能化仓储分拨中心、智能化末端配送网络等，提升仓储、运输、分拣和包装等作业效率，实现物流创新发展。

第九章 保障措施

一、创新体制机制

切实发挥永康市现代物流管理中心作用，强化全市现代物流业发展工作统筹、协调、指导和督查。健全部门协同机制，及时协调解决跨行业、跨部门、跨领域的规划、政策等实施中存在的问题，确保工作落地见效。支撑生产服务型物流枢纽承载城市的建设，完善各种运输方式衔接和集疏运网络建设规划，做好物流规划与经济社会发展规划、国土空间规划和综合交通规划的无缝衔接，保障规划物流园区的实操性。

二、强化要素保障

加大物流用地支持力度，在建设用地指标等方面给予切实保障。对纳入国家和省级规划的重点物流项目，给予用地优先保障；充分考虑物流设施公共属性，适当降低物流用地的投资强度、税收贡献等门槛要求；鼓励利用高速公路互通区、收费站等零散、空闲土地发展物流，多渠道整合盘活存量土地资源用于物流业发展。

积极争取国家、省物流项目扶持政策，多渠道争取扶持资金。建立现代物流业发展基金保障制度，鼓励和引导社会投资，加大信贷投放；支持标准设备生产推广和绿色包装、公共服务信息平台建设等。支持物

流企业通过发行债券、股票上市等方式多渠道融资。加大对中小物流企业金融支持力度，缓解企业“融资难”。

三、优化市场环境

按照简政放权、放管结合、优化服务的要求，进一步完善物流领域市场准入制度。依托全国信用信息共享平台，积极发挥国家综合物流信息平台和社会征信机构作用，加快物流业信用体系建设。加强物流信用信息的共享和应用，探索建立物流从业单位和从业人员信用信息档案，健全失信黑名单制度，完善守信联合激励和失信联合惩戒机制，构建完善以信用为基础的行业新型监管机制。加大对违法违规行为的惩戒力度。加大公路超限超载整治力度，规范收费行为。督促指导运输企业加快完善运输组织方式，整合作业环节，清理和简化收费项目，降低收费标准。

强化市场监管，充分利用无线射频、卫星导航、视频监控等技术手段，开展重点领域全程监管。完善物流供应链信息系统和物流信息化评估体系，强化上下游企业的内部信用评级、综合金融服务、系统性风险管理。建立和完善危化品物流全过程监管体系和应急救援系统。完善冷链运输服务规范，实现全程不断链。

加强统计分析工作。加强部门协作，推动更多企业纳入规上企业统

计目录；加强企业统计队伍建设，鼓励企业诚信统计；加强经济普查，摸清、填实、统准物流业家底。

四、加强人才培养

积极适应现代物流业发展需求，围绕国际物流、冷链物流、应急物流、供应链物流等重点领域方向，建立完善多层次物流专业人才培养体系。积极响应浙江省物流行业劳动模范和先进工作者评选，提升物流从业人员职业认同感。

围绕打造千亿物流产业和做大枢纽经济，加强政府、科研机构、大专院校、行业协会、供应链相关企业之间的交流合作，推动政、产、学、研一体化。完善在职人员培训体系，鼓励培养物流业高层次经营管理人才，提高物流业从业人员业务素质。支持地方物流研究机构发展，鼓励骨干物流企业设立研究机构。引导企业和高校建立产教融合对接机制，建立一批产教深度融合实习基地。强化高层次人才引进扶持，吸引物流高端人才，引入高等教育、物流咨询、技术研发等方面资源，全方位建设物流人才智库。