

德清县物流业发展“十三五”规划

非会员水印

德 清 县 交 通 运 输 局
交 通 运 输 部 科 学 研 究 院

二〇一七年五月

咨 询 单 位：交通运输部科学研究院

咨 询 证 书 等 级：甲级

发 证 机 关：中华人民共和国国家发展和改革委员会

证 书 号：工咨甲 20120060011

单 位 主 管：石宝林 院长

部 门 主 管：姜彩良 副主任/研究员

项 目 负 责 人：孙东泉 高级工程师

赵 辉 研究实习员

参 加 人 员：张改平 助理研究员/博士

李亚凡 助理研究员

张文涛 成绩优异的高级工程师

注册咨询师（投资）

王 娟 高级工程师

注册咨询师（投资）

杨 勇 工程师

李汉卿 助理研究员/博士

目 录

前 言.....	1
第一节 规划背景与意义.....	1
第二节 规划范围及期限.....	4
第三节 规划编制依据.....	4
第一章 基础条件	7
第一节 地理区位条件.....	7
第二节 经济社会发展条件.....	8
第三节 综合交通运输条件.....	12
第二章 物流业发展现状.....	15
第一节 取得的成绩.....	15
第二节 存在的问题.....	17
第三章 物流业发展面临形势和要求.....	21
第一节 面临形势.....	21
第二节 发展要求.....	23
第三节 需求分析.....	25
第四章 总体要求	39
第一节 指导思想.....	39
第二节 基本原则.....	40
第三节 发展目标.....	41

第五章 主要任务	43
第一节 打造完善基础设施建网络.....	43
第二节 促进市场主体结构再优化.....	43
第三节 助力信息化智能化快推进.....	44
第四节 推广供应链新理念促融合.....	44
第五节 创新运输组织方式提效率.....	45
第六节 提升专项物流发展上水平.....	45
第六章 空间布局	47
第一节 布局原则	47
第二节 布局影响因素	47
第三节 空间布局方案	52
第四节 布局方案评价	57
第七章 重点工程	59
第一节 重视德杭资源共享，推进同城化工程	59
第二节 重视物流通道互联，推进网络化工程	60
第三节 重视物流枢纽构建，推进综合性工程	61
第四节 重视物流技术创新，推进智能化工程	62
第五节 重视电商物流发展，推进互融化工程	64
第六节 重视配送体系建设，推进一体化工程	66
第七节 重视冷链物流改善，推进专业化工程	68
第八节 重视应急机制建立，推进保障性工程	69

第八章 保障措施	71
第一节 加强组织领导，为深改创新提供良好环境	71
第二节 拓展融资手段，为夯实基础提供资金来源	72
第三节 完善配套政策，为降本增效提供制度保障	75
第四节 净化市场环境，为企业壮大提供护航手段	76
第五节 营造发展氛围，为物流产业提供人才储备	78
第六节 扩大协会影响，为政企互动提供联通服务	79
附件 1.....	83

非会员水印

非会员水印

前 言

第一节 规划背景与意义

（一）规划背景

现代物流业是集运输、仓储、装卸、加工、配送、信息等为一体的复合型服务产业，是我国国民经济的重要组成部分。物流业发展水平是衡量一个国家和地区综合竞争力的重要标志。在我国经济发展进入新常态背景下，加快发展现代物流是推进供给侧结构性改革、增加有效公共产品和公共服务供给的重点方向，是消除瓶颈制约、补齐薄弱短板、优化资源配置、提升国民经济整体运行效率的重要途径。2014年，国务院发布了《物流业发展中长期规划（2014-2020年）》，明确提出到2020年，基本建立布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系，为我国物流业发展指明了前进方向。

随着“一带一路”、“长江经济带”等国家战略的相继出台，我国对物流业发展提出了更高要求，物流业基础性、战略性产业定位变得更为突出。德清县作为杭州都市圈及长三角城市群的重要组成部分，具有东望上海，南接杭州、北靠环太湖经济圈的区位优势。大力实施“开放创新、接沪融杭”战略，紧紧围绕现代交通“三大建设”，着力构建安全、通畅、快捷、高效的现代综合交通运输体系，为全县发展现代物流业奠定了良好的基础。

但是，我们必须看到，德清县目前仍存在基础设施衔接不畅、

土地资源紧缺、物流需求层次偏低、物流企业竞争力不强等制约物流业发展的瓶颈问题。德清县亟需从服务国家重大战略和推动地区经济发展的实际出发，制订“十三五”期物流业发展的专项规划，出台相关政策措施，推动物流业持续、健康发展。

（二）规划必要性

1.是落实国家重大战略，完善行业规划体系的重要支撑

2014年，国务院发布了《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》和《长江经济带综合立体交通走廊规划（2014-2020年）》，提出了“提升长江三角洲城市群国际竞争力，培育壮大杭湖宁（杭州、湖州、南京）等发展轴带”的重点任务。2016年浙江省为贯彻落实中央关于长江经济带发展的战略部署，制定了《浙江省参与长江经济带建设实施方案（2016-2018年）》。其中特别提出要加强县城与区域中心城市的融合互动，主动承接中心城市的产业和人口转移；全面实施小城市培育试点三年行动计划，积极开展针对德清等县的“多规合一”试点建设。以上战略政策的出台，对德清县现代物流的发展提出了更高的要求。

因此，本规划的制订和实施将成为德清县落实“长江经济带”区域经济发展战略的重要举措，为完善湖州乃至浙江省经济社会和现代物流业发展的规划体系提供政策细化支撑。

2.是发挥交通区位优势，实施“接沪融杭”战略的有力抓手

2016年，为全面贯彻落实《德清县国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》，深入实施“改革创新、接沪融杭”战略，德

清县人民政府印发了《德清县接沪融杭“十三五”规划》，作为指导“十三五”期全县接沪融杭的纲领性文件。为实现融杭更高端、接沪更深入，提出了一系列发展目标：深入推进“大交通、大物流、大港航”的现代交通“三大建设”；打造“30分钟交通圈”；基本建成安全便捷、畅通高效、绿色智能的现代综合交通体系。在现代物流领域，更重点提出了“承接杭州、上海产业转移上要取得突破性进展”的指导性目标。

因此，制订县域物流业发展新的五年规划，将充分发挥德清县交通区位优势，紧密对接“接沪融杭”战略规划，抓住窗口机遇期，在现代物流领域的高起点承接与高质量融入提供了切入路径。

3.是实现降本增效目标，推动区域经济发展的重要保障

我国经济进入新常态后，通过投资拉动、劳动力投入实现快速增长的方式已经难以为继，企业继续通过扩张产能获取利润的空间也大幅缩水，经济下行压力增大。在这个大背景下，实体经济向物流要效益的渴求迅速增大，而降低物流成本也成为了支撑实体经济乃至整个国民经济发展的保障。2016年8月，国务院印发了《降低实体经济企业成本工作方案》，明确提出了“物流成本较大幅度降低”的目标。2016年12月12日，浙江省交通运输厅印发《关于实施浙江交通大物流降本增效专项行动的通知》，提出要继续深化交通大物流实施理念，推动交通大物流从抓重点向抓体系、从抓项目向抓网络、从抓规模向抓质量的转变，

进一步提升物流运行效率，降低实体经济企业物流成本，建成经济便捷、高效优质的交通物流服务体系，以绿色、高效、安全的发展理念推进交通物流全面可持续发展。

德清县物流业正处于重点项目落地、规模初步形成，亟需提质增效的关键时期。本规划的制定实施，将为实现交通物流降本增效，推动本地经济社会发展，助力先进制造等行业与现代物流业实现多业融合发展作出应有的贡献。

第二节 规划范围及期限

规划范围：德清县行政区域，总面积为 937.92 平方公里，包括武康街道、舞阳街道、阜溪街道、下渚湖街道、乾元镇、新市镇、钟管镇、洛舍镇、雷甸镇、禹越镇、新安镇、莫干山镇。

规划期限：“十三五”期，2016-2020 年。

第三节 规划编制依据

- 1.《浙江省服务业发展“十三五”规划》，浙江省人民政府，2016.8;
- 2.《浙江省综合交通运输发展“十三五”规划》，浙江省人民政府，2016.9;
- 3.《浙江省物流业发展“十三五”规划》，浙江省发展和改革委员会，2016.10;
- 4.《湖州市服务业发展“十三五”规划》，湖州市发展和改革委员会，2016.9;

- 5.《湖州市现代物流业发展“十三五”规划》，湖州市发展和改革委员会、湖州市交通运输局，2016.12;
- 6.《湖州市临港产业发展规划（2016-2020）》，湖州市发展和改革委员会、湖州市交通运输局，2016.12;
- 7.《德清县国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》，德清县发展和改革委员会，2016.3;
- 8.《德清县总体规划（2014-2030 年）》，德清县人民政府，2016.6;
- 9.《德清县信息经济“十三五”发展规划》，德清县经济和信息化委员会，2016.8;
- 10.《德清县接沪融杭“十三五”规划》，德清县人民政府，2016.9;
- 11.《德清县服务业发展“十三五”规划》，德清县人民政府，2016.11;
- 12.《德清县综合交通运输发展“十三五”规划》，德清县交通运输局，2017.3;
- 13.《德清县土地利用总体规划（2006-2020 年）》（2014 调整完善版），德清县人民政府，2015.12;
- 14.历年德清县国民经济和社会发展统计公报，德清县统计局。

非会员水印

第一章 基础条件

第一节 地理区位条件

德清县位于浙江省北部，杭嘉湖平原西部，地处长江三角洲腹地，是连接杭州经济圈与长三角经济圈的重要节点城市，地理位置十分优越。德清县中心城区距杭州市中心仅半小时车程，距杭州萧山国际机场 40 分钟车程。高铁站的建设运营进一步拉近了德清与杭州的时空距离。此外，德清县依托便捷的交通运输网络，建立了连接上海、宁波、南京的一小时交通圈。优越的区位条件为德清县深入推进“开放创新、接沪融杭”战略提供了基础，为德清县物流业健康发展提供了广阔空间。



图 1-1 德清县区位条件

第二节 经济社会发展条件

（一）经济规模快速增长，创新驱动引领发展

全县综合发展实力明显提升。2015年，德清县生产总值和人均生产总值分别达到392.7亿元和89874元，同比增速达到8.6%。固定资产投资267.9亿元，社会消费品零售总额136.1亿元，财政收入66.64亿元，地方财政收入37.36亿元。规模工业产值突破千亿大关，服务业占比达40%。创新驱动引领新格局。先后11次进入全国百强县（市）行列，县域经济列百强县（市）41位，在全国发展潜力百强县（市）中排名榜首，获得了中国全面小康十大示范县、长三角最具活力民营经济县等众多称号。积极建设国家知识产权强县工程示范县、省科技成果转化实验区，被评为省创新试点城市。

表 1-1 德清县“十二五”期主要经济发展指标统计表

年份		2011	2012	2013	2014	2015
总人口（户籍人口）（万人）		43.2	43.3	43.6	43.7	43.7
地区生产总值（亿元）		278.9	308	334.3	368.1	392.7
其中	第一产业增加值	20.3	21.5	21.8	20.4	20.8
	第二产业增加值	162.5	176.4	189.4	207.2	212
	第三产业增加值	96.1	110.2	123.2	140.5	159.9
人均生产总值（元）		64743	71281.2	77010	84364	89874
生产总值增速（以上年为100）		10.8	11.2	9.6	8.7	8.6
其中	第一产业	3.1	2.5	0.6	0.5	1.8
	第二产业	10.4	12.2	10.6	9.3	6.5
	第三产业	13.1	11.1	9.5	8.8	13.1
	人均生产总值	15.9	10.1	8.3	8.1	8.4
产业结构（100%）	第一产业	7.3	7	6.5	5.5	5.3
	第二产业	58.2	57.2	56.7	56.3	54
	第三产业	34.5	35.8	36.8	38.2	40.7
固定资产投资总额（亿元）		140.7	173.8	198	232	267.9
社会消费品零售总额（亿元）		90.4	104.8	105.3	121	136.1

年份	2011	2012	2013	2014	2015
外贸进出口总额（亿美元）	18.3	19.9	22	22.6	137.3
城市居民人均年可支配收入 （元）	29710	33377	36796	39516	42662
农民人均纯收入（元）	15776	17669	19570	22820	24934

（二）工业主体地位稳固，转型升级成效显著

工业对 GDP 增长的贡献超过 50%，工业投资在全社会固定资产投资中的比例为 54.1%，工业主体地位进一步加强。2015 年，德清全县共有规模以上工业企业 677 家，规模工业产值突破千亿大关，达到 1089.2 亿元，规模工业增加值 190.9 亿元，规模以上工业企业实现利税 93.9 亿元。装备制造、生物医药、装饰建材三大主导产业优势明显，均已成为省级以上特色产业基地，实现规模以上产值 750 亿元，占全县规模以上工业总产值的 68.7%；实现利润 46 亿元，占全县规模以上工业利润的 74.5%。

表 1-2 德清县三大主导产业主要经济指标

行业	2015 年主要经济指标情况					
	工业总产值		利润		工业投入	
	实绩值 （亿元）	同比增长	实绩值 （亿元）	同比增长	实绩值 （亿元）	同比增长
装备制造	322.3	4.7%	15.8	8.9%	51.4	4.4%
生物医药	139.8	-2.5%	12.5	8.2%	20.0	55.1%
装饰建材	285.7	12.4%	17.3	12.0%	29.8	-5.2%

高新技术产业在工业经济增长中继续发挥支撑作用。规模以上高新技术产业增加值达到 88.1 亿元，占规模以上工业增加值的比重为 46.2%，高出全省平均水平 9 个百分点。地理信息产业园被认定为省级高技术产业园区和省级高新技术特色产业基地；通用航空产业园被认定为省级高技术产业园区。有色金属冶炼及压

延加工业、通用设备制造业、计算机、通讯和其他电子设备制造业等先进制造业较快发展。

表 1-3 德清县先进制造业主要经济指标统计表

行业	产值（亿元）	增长%
有色金属冶炼及压延加工业	5.8	47.7
通用设备制造业	80.3	17.5
计算机、通讯和其他电子设备制造业	12.8	16.4
仪器仪表制造业	8.9	13
电器机械及器材制造业	52.8	5.8
汽车制造业	20.7	9.1

（三）第三产业加快发展，产业结构持续优化

2015 年全县服务业增加值达 159.9 亿元，“十二五”以来年均增长 11.1%，高于全县生产总值年均增速 1.3 个百分点，分别高于浙江省和湖州市服务业增加值增速 1.7 个和 0.3 个百分点；全县服务业固定资产投资达 129.4 亿元，年均增长 18.6%。城市经济的可持续发展依赖于合理的产业结构，德清县三次结构比例由 2010 年的 7.5: 59.1: 33.4 调整为 5.3: 54: 40.7，二次产业向高技术产业领域迈进，三次产业比重首次突破 40%，呈现较好的发展势头，产业结构进一步优化。从下图可以看出，自 2011 年起，德清第二、三产业的比重均保持 35% 以上，工业和商业相互作用，推动着全县的工业化和城市化进程稳步前行。

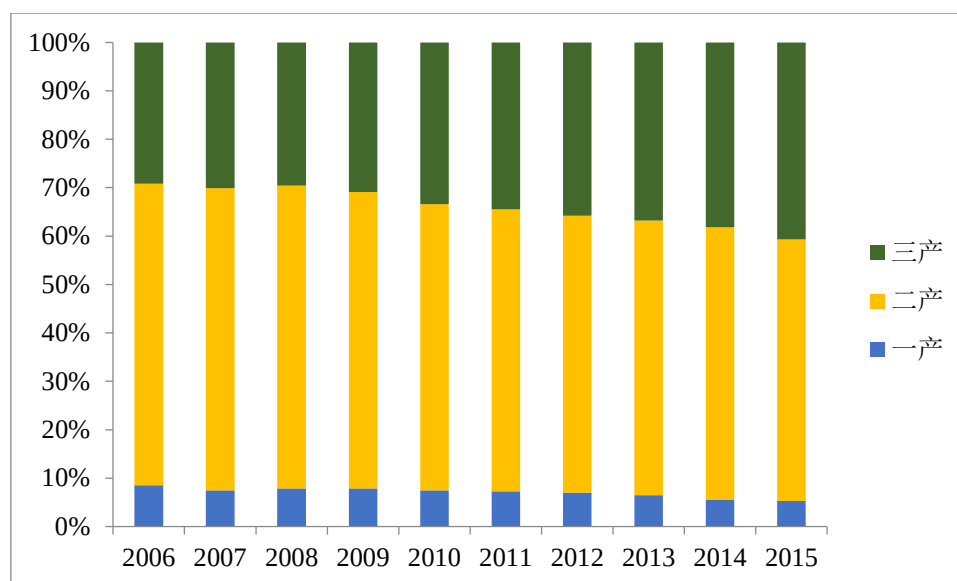


图 1-2 德清县三次产业结构变化趋势图

（四）生活水平显著提高，消费能力不断增强

随着经济社会发展，城市化水平显著提高，人民生活水平明显改善。全县城镇居民人均可支配收入和农民人均纯收入分别达到 42662 元、24934 元，分别是 2010 年的 1.6 倍和 1.8 倍，远超国家平均水平的 31195 元和 10772 元。2015 年，德清县社会消费品零售总额达到 136.1 亿元，比上年增长 12.5%，是 2010 年的 1.8 倍。在限额以上批发和零售企业的消费品中，服装、鞋帽和针纺织品，化妆品，五金和电料，通讯器材类的零售额均比上年增长 50.0% 以上；其中汽车类实现零售额 2.0 亿元，比上年增长 84.7%，充分表明全县居民的生活水平不断提高，消费能力水平不断增强。

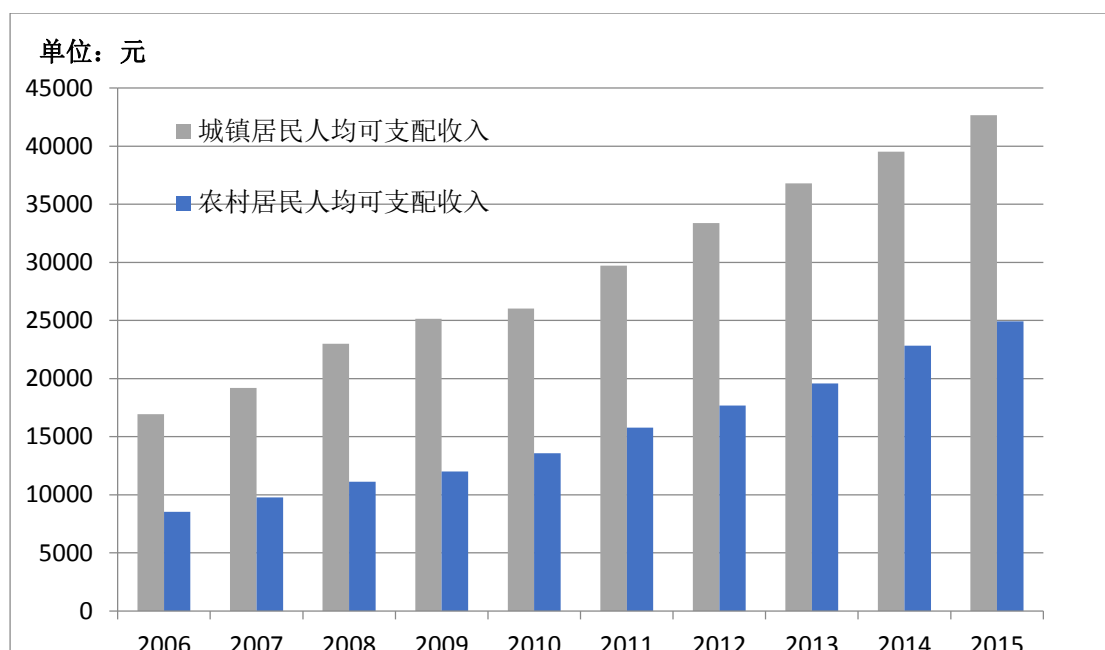


图 1-3 2006-2015 德清县居民可支配收入趋势图

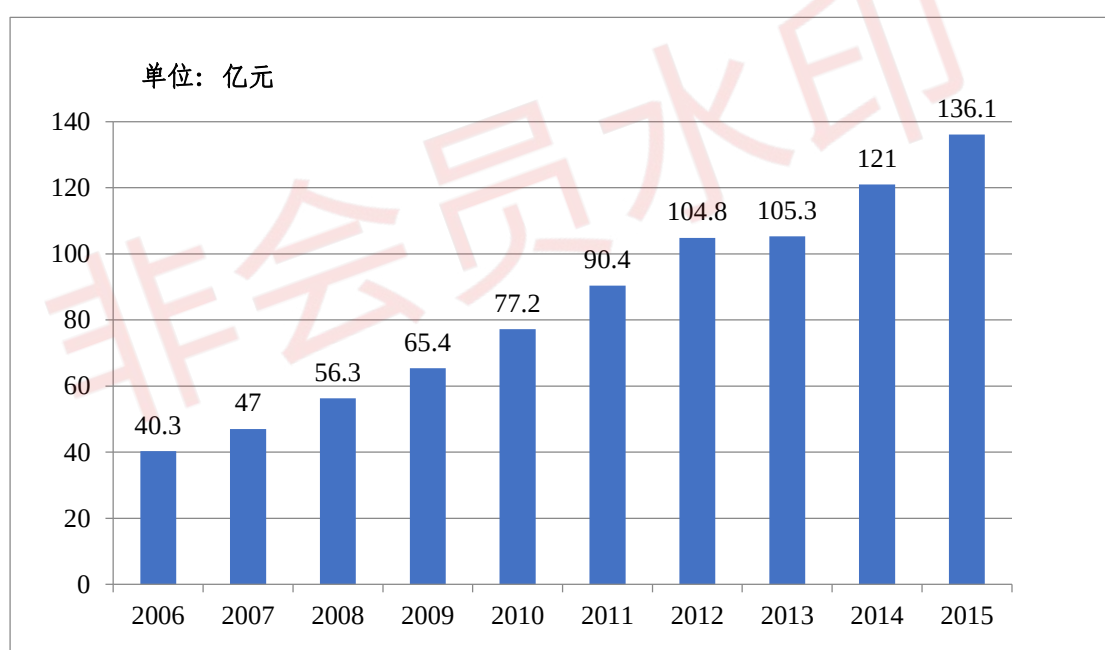


图 1-4 2006-2015 德清县社会消费品零售总额趋势图

第三节 综合交通运输条件

（一）公路骨干线网初步建成，通达深度不断加强

“十二五”期，德清县公路网规模进一步扩大，高等级公路不断升级。至2015年，德清县公路总里程达到1144公里，其中

高速公路通车里程达 43.9 公里，国省道通车里程 78 公里，县乡道通车里程 1022 公里，公路密度 121.09 公里/百平方公里，已初步形成干线公路骨架网内联外通、乡镇主干公路衔接顺畅、农村公路通达全覆盖的格局。德清县城至杭州和湖州已经形成了半小时交通圈，与周边县城、大中城市沟通接轨，为德清经济社会发展和统筹城乡协调发展，融入沪杭及长三角经济圈提供了良好的交通条件和发展环境。

（二）内河网络支撑初具规模，航道等级不断提升，

德清县溪流、河塘、漾较多，水域面积达 129.71 平方公里，占全县总面积的 13.86%。拥有内河定级航道 21 条，航道总里程 222.24 公里，其中现状航道四级 67.41 公里，五级 26.45 公里，六级 50.22 公里，七级 19.33 公里，准七级 58.83 公里。经过多年航道建设养护，辖区内以“二横三纵”为骨架（两横：武太线-洛东线-钟新线、德新线；三纵：东苕溪四级航道、杭湖锡线四级航道、京杭运河三级航道），加上众多的支线航道、矿区航道，形成了四通八达的内河航道网。目前，德清县码头单位共有 102 家，其中经营生产性码头泊位达到 243 个，其中已建成的 300 吨级及以上泊位 39 个，有效提升了德清县内河港口的吞吐量及航运水平。

（三）区域轨道交通加快布局，节点优势不断强化

德清县现有铁路总里程 68 公里，宁杭铁路客运专线与宣杭铁路穿县而过。宁杭铁路客运专线在县内设有高铁德清站，专线

与沪宁城际铁路、沪杭甬客运专线等共同构筑长三角快速城际轨道交通网，衔接京沪高速铁路、沪昆、沪汉蓉快速通道等路网干线，融入全国的铁路快速客运网络。宣杭铁路在县内的德清西站办理客运服务，在县内的三桥埠站办理货运业务。该线路承担湖州的重要物资进出重任，并已成为安徽省陆上能源运输的主通道之一。目前，德清正在加快建设“四纵铁路网”（宣杭铁路电气化改造湖州段、商合杭铁路德清段、杭州至德清轨道交通、莫干山镇-通航小镇有轨电车），未来将进一步强化德清作为临杭重要交通枢纽节点的地位优势。

第二章 物流业发展现状

第一节 取得的成绩

（一）规划体系不断完善，物流发展环境持续优化

随着国务院《物流业发展中长期规划(2014-2020)》的颁布，浙江省发展和改革委员会印发了《浙江省物流业发展“十三五”规划》，湖州市印发了《湖州市现代物流业发展“十三五”规划》和《湖州市临港产业发展》。德清县积极响应各级上位规划，高度重视物流业发展，组织编制《德清县接沪融杭“十三五”规划》、《德清县服务业发展“十三五”规划》和《德清县综合交通运输发展“十三五”规划》等指导物流业健康有序发展的纲领性文件，为德清县物流业发展营造了良好的政策环境基础。

（二）物流规模持续增长，助力经济发展贡献加强

“十二五”以来，德清县服务业固定资产投资明显增长。2015 年全县服务业增加值达 159.9 亿元，实现了 5 年来年均增长 11.1% 的增速，并分别高于浙江省和湖州市服务业增加值增速 1.7 个和 0.3 个百分点，规模总量位列湖州市三县二区中第 3 位。服务业占全县生产总值比重从 2010 年的 33.4% 提升至 2015 年的 40.7%，对经济增长贡献率也从 2010 年的 47.5% 提升至 2015 年的 78.9%。物流业作为重要的生产性服务业，在这一发展过程中功不可没。2015 年全县物流业（交通运输仓储及邮政业）增加值为 11.5 亿元，同比增长 5%，较 2010 年净增 2.2 亿元，5 年来共

实现 23.6% 的增长，对全县生产总值的贡献度达 1.8%。同时，物流业增加值的增速也处于全市领先，位居全市三县二区首位。

（三）物流企业类型丰富，综合服务能力不断提高

截至 2015 年，全县拥有物流企业 142 家，共有 2A 级企业 1 家，3A 级企业 2 家。物流企业类型主要包括传统货运物流企业、航运物流企业、危险品运输企业和快递企业等。其中，传统货运物流企业共计 70 家，包括武康镇有 36 家，新市镇有 16 家，乾元镇有 18 家；航运物流企业 6 家，经营船舶共计 27 艘，船舶总吨位共计 9291 吨；危险品货物运输企业 7 家，拥有专用运输车辆 56 辆、挂车 36 辆，从事危险品运输从业人员 112 人；快递企业 15 家，各快递品牌分支机构 66 家，所有快递企业全年业务量实现 1200 万件。德清县物流企业不仅在数量上保持稳定，在组织上也逐步优化整合，并向物流链上下游延伸；在功能上也由传统的运输、仓储服务向多样化、个性化服务提档升级。

（四）园区建设初具规模，物流集聚效应逐步显现

随着物流企业服务类型的不断丰富，为企业服务的平台型物流园区应运而生。目前，典型的平台型园区企业，已形成以临杭物流园区、德清港国际物流园为主，莫干山国家高新开发区、新市物流中心和新安物流中心为辅的“两主三辅”格局。其中，临杭物流园区规划总面积 3750 亩，目前已部分投入运营。主要提供酒类、油品、塑料原材料、钢材贸易、流通加工、电商配送及港航物流等公共服务型综合性物流服务。2016 年临杭物流园区

实现营业收入 142 亿元、上缴税收 2326 万元。**德清港国际物流园**依托德清多功能港区，分三期建设，规划占地面积约 1050 亩。目前，一期工程已部分投入使用，主营内河集装箱中转、河海联运、农产品冷链仓储、流通加工及配送等业务。两个园区现均已初具规模，集聚物流相关企业近百家，在具备港航、仓储、堆存、运输等传统物流服务的基础上，提供公水联运、集装箱运输以及物流信息平台等多种物流服务的升级功能，为杭州都市圈的原材料加工、生产制造、外经外贸及民生物流需求提供了有力保障。

第二节 存在的问题

（一）基础设施衔接不畅，节点规划有待完善

综合交通运输对物流业发展支撑能力不足。各种运输方式衔接协调不够，交通资源利用效率不高；物流园区道路与主要干线之间的衔接有待优化；铁路货运发展较为缓慢；内河港口码头规模小，大型装卸设备少，且设备与工艺不够先进，制约了综合交通网络优势的发挥。

县域物流节点功能定位有待完善。目前，《德清县国民经济和社会发展的第十三个五年规划纲要》和部分专项规划，对物流节点布局均有描述与规划要求。但是，全县的物流节点布局和建设依然缺乏系统清晰、层级分明的物流专项规划进行指导，难以与现有货运及物流需求特征相匹配，制约了县域内物流节点设施充分发挥集聚、集约的作用。

（二）土地资源较为有限，物流用地相对紧张

物流用地需求较强。目前，全县普遍存在生产性和生活性物流需求。例如，高新区内生产制造企业有较大的第三方仓储需求，各乡镇也不同程度存在物流用地的需求。随着产业规模的扩大，用地需求将呈现逐步上升的趋势。

土地政策约束趋紧。德清县实施“节约集约深化细化”策略，以提高建设用地集约利用为原则，从规模、结构和时序等方面，提出了盘活存量用地的措施。同时，由于物流用地在直接产出和税收等方面对地方财政的贡献相对较小，并且占地规模大、投资回收期长，因此物流企业在竞地时往往处于劣势，难以及时获得物流建设用地。

（三）物流需求层次偏低，企业转型动力不足

物流集聚与辐射能力不强。全县物流企业缺乏集聚效应，多、小、散、弱现象普遍。例如，全县码头单位共有 102 家，而生产性码头泊位就达到 243 个，平均每个企业仅有 2 个泊位。全县物流市场仍以满足县域自身所产生的生产、生活性物流需求为主，对周边地区的集聚和辐射能力未能充分发挥，物流中转需求偏低，物流发展总体需求规模受限。

物流服务需求层次不高。物流用户对于物流服务的需求，主要集中在对基本、传统服务的需求上。例如，销售物流、传统仓储、运输、装卸等服务，而对物流系统设计、供应链管理、物流金融、一体化服务等高增值性、综合性的物流服务需求较少。

低利润率制约服务质量提升。由于部分物流用户的原料采购

及产成品的附加价值有限，在选择物流企业时仍然过分关注服务价格，以价格成本作为主要考虑因素，而且物流服务市场价格有逐年下降的趋势，致使物流企业利润微薄，使得企业缺乏自主改造设施、提升服务品质的动力。

（四）信息资源共享较弱，标准应用相对滞后

信息共享和交换程度低，资源整合能力不强。随着信息技术的不断发展及对专业化、智能化物流服务需求的加深，信息化建设已成为推动物流企业发展、行业升级转型的核心力量。但是县域内拥有信息平台的物流企业较少，而且业务功能较单一，主要是物流供需信息发布、政府政务信息发布等基础功能，与市场需求脱节，平台发展缺乏推手，企业入驻规模小，后续发展动力不足。

行业标准化发展滞后。一方面标准体系不完善，仅在物流管理中就缺乏有关绩效评估、统计、诚信等方面的管理标准；另一方面，物流各环节标准自成体系，体系之间衔接不足，统一性、协调性、系统性较差，如物流园区的装卸平台高度与车辆匹配性差；第三是物流标准的推广力度不够、适用性差。近年来，虽然各部门已陆续出台了几百个物流相关标准，但标准的适用性差，再加上条块分割、部门分割的管理体制和企业标准化意识的淡薄，导致全县物流标准的推广应用不够，使用率不高。

非会员水印

第三章 物流业发展面临形势和要求

第一节 面临形势

（一）宏观经济形势

从国家层面看：党的十八大以来，中国经济发展已经进入新常态，并呈现出以下特征。一是，经济增长速度由高速转变为中高速增长；二是，经济结构不断优化升级，第三产业占比逐步增加，2015年，我国第三产业比重已超过第二产业，占比已达到50.5%；三是增长动力从要素驱动、投资驱动转向创新驱动。为适应新常态、引领新常态，党中央提出“一带一路”、京津冀协同发展和长江经济带三大战略，而“长江三角洲城市群”是“一带一路”与长江经济带的重要交汇地带，在国家现代化建设大局和全方位开放格局中具有举足轻重的战略地位。随着国家“去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板”为主要内容的供给侧结构性改革举措的持续推进，按照“坚持新发展理念，坚持稳中求进的经济工作总基调不变”的原则，德清县作为长三角城市群和杭州都市圈的重点支撑区域，物流业发展已迎来了更好融入城乡经济一体化格局、更快提升物流服务水平、更大提升在都市圈影响力的有利契机。

从地方层面看：浙江省从“十八大”以来，不断强化落实“八八战略”，一直践行“干在实处、走在前列”的总体要求，坚持以“四换三名”推动转型升级，做好企业“个转企、小上规、规改股、股上市”工作，加快发展7大行业，着力打造“浙江经济的

升级版”战略蓝图。**湖州市**坚持“一张蓝图绘到底”，实施“生态立市、工业强市、产业兴市、开放活市”的战略，扎实推进“重大项目、重点工程、重大平台、重点产业、重大政策、重点要素”工作，充分发挥区位优势和开放优势，为全市在更高层次更高水平参与国际合作和竞争带来了新空间。**德清县**深入贯彻“改革创新、接沪融杭”战略，积极落实《接沪融杭工作行动方案》，从融入重大战略规划、突显重点产业协作、集聚创新要素、加快基础设施建设等方面，精细化部署县域小城与杭州大都市协同发展的新思路。随着全面融入长江三角城市群和杭州都市圈建设任务的推进，依托 G20 峰会及上海自贸区的政治经济溢出红利，“德杭同城化”效应进一步增强，接轨上海取得明显突破。而作为经济发展与社会民生共同需求的重要载体，物流业已成为各级政府在“战略”推经过程中，需要重点关注的生产性服务行业；物流业发展水平已经关系到企业及广大人民群众切身利益及对社会服务的体验与感受。

（二）经济社会发展趋势

“十三五”期，我国坚持“发展是第一要务”的认识，贯彻落实创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，以提高发展质量和效益为中心，扩大有效供给，满足有效需求，保持战略定力，坚持稳中求进，确保如期全面建成小康社会。浙江省在“十三五”期，将推进产业结构转型，以发展方式转变推动发展质量和效益提高，确保实现“四翻番”的经济发展目标。以此为总基调，德

清县将紧抓国家区域发展战略推进实施的机遇，进一步融入杭州都市区，着力“建设大交通、发展大物流、振兴大港航”，不断完善互联互通的基础设施，全面启动轨道交通建设，进一步放大区位优势。实现全县经济保持中高速增长，地区生产总值增速保持在8%以上，经济发展速度实现高于全省平均水平的目标。坚持先进制造业和现代服务业“双轮驱动”，突出一二三产融合发展，实现服务业增加值年均增长10%以上。聚力打造“411”产业体系，加强产业平台建设，实施转型升级重点工程，改造提升一批以物流业为代表的传统优势产业。

第二节 发展要求

（一）对接各级重大战略要求物流业提升整体发展质量

随着“一带一路”、长江经济带等国家重大战略的实施，湖州市作出积极参与“一带一路”和长江经济带建设的决策。德清作为湖州的重要组成部分，在双向开放、扩大产品国际竞争力等方面，必须巩固已有条件，借力杭州、上海的引领优势，实现对湖州发展的重点支撑。德清县强化“接沪融杭”战略的延续性，要求进一步融入杭州都市区、接轨上海，尽快实现德杭同城发展。与上位规划的对接及本位规划的实施与推进，要求德清充分发挥区位优势，完善交通物流基础设施建设，重视物流龙头企业培育，提高物流服务质量，从而扩大服务半径，实现德清物流业发展的“以小博大、小中见大”的战略突破。

（二）承接杭州产业转移要求物流上下游企业协同发展

随着杭州产业梯度转移战略实施以及杭州国际地位的提升，杭州市产业结构发生大幅度调整。大部分制造业、加工业以及部分服务业逐渐转移至周边县市，其中物流业转移力度更大。德清作为杭州都市圈“六县市”之一，一方面积极承接了杭州的物流产业转移，大力发展钢铁、建材、有色金属等原材料物流；另一方面，也承接了加工业、制造业等派生物流的重点需求。而要实现产业真正的承接，就要留住产业链，留住产品从原材料、产品设计、制造、组装、销售等各环节，并依托优秀的物流服务串联起产品制造的上下游企业，实现协同推进、融合发展，从而加快市场响应速度、提升产品流通效率，降低企业物流成本。

（三）新技术的普及应用要求物流发展模式加速转变

互联网+、大数据、云计算等先进技术在物流领域的发展与普及，为德清县物流业加快模式变革和服务创新带来了强大的驱动力。加速了物流业与加工制造业、房地产业、旅游业、金融业等生产性服务业之间的融合，催生了对冷链物流、多式联运、多功能港区、保税仓储、电子商务、商贸物流、航运增值服务、加工展示及配套服务等的需求。结合新技术、新装备、大数据分析等手段，创新交通运输及港航小微企业的物流服务模式，增加集群、集聚发展动力，倒逼德清传统物流企业转型升级，实现成本的有效控制。

（四）环境约束的压力趋紧要求物流发展实现绿色生态

“十三五”期，德清县将全面推进国际化山水田园城市建设，

将“化绿山绿水为金山银山”的生态文明理念渗透到经济社会发展的方方面面。随着全县“从严治水、从严治矿”政策的坚决实施，内河航运环境及生态发展政策的逐步落实，都对全县物流企业的运输方式、运输组织模式及标准化运输单元的使用提出了更高的要求，使“绿色交通”、“绿色物流”成为物流业健康发展的必由之路。

（五）民生需求的个性多元要求物流服务贴心高效

随着我国城市化进程的不断加快，城市人口数量不断增长，小批量、多批次的配送需求日益旺盛；现代商业的繁荣和商业模式的变革，特别是电子商务、连锁经营等新型流通业态的发展，也使得多样化、个性化的物流配送需求不断增加。可以说，民众的衣食住行以及社会生活的方方面面都离不开高效率的物流支撑，而物流服务是否贴心高效，也关系着广大城市居民的生产生活需求在多大程度上实现满足。

第三节 需求分析

（一）物流需求结构

1.农产品物流需求

德清县是浙江省的农业强县，在 2015 年度浙江省农业现代化发展水平综合评价中，德清县以 87.56 分的总成绩连续两年蝉联首位，展现了强大的农业综合实力。德清县西部低山区以红壤为主，植被主要有竹、茶、松、杉、果等，以竹类植被占优势。东部以水稻土为主，土层深厚、养分丰富，以种植粮油作物为主。

2010年至2015年的全县农业总产值和农作物播种面积分别如图3-1所示。其中，2015年，全县农业总产值38.6亿元，农作物播种面积30.2万亩，粮食总产量9.4万吨，肉类总产量2.7万吨，禽蛋总产量1.5万吨，奶类总产量0.6万吨，如图3-2所示。全县新建成生产功能区1.1万亩，共有36个现代农业园区通过省级验收，41个现代农业园区通过市级验收。

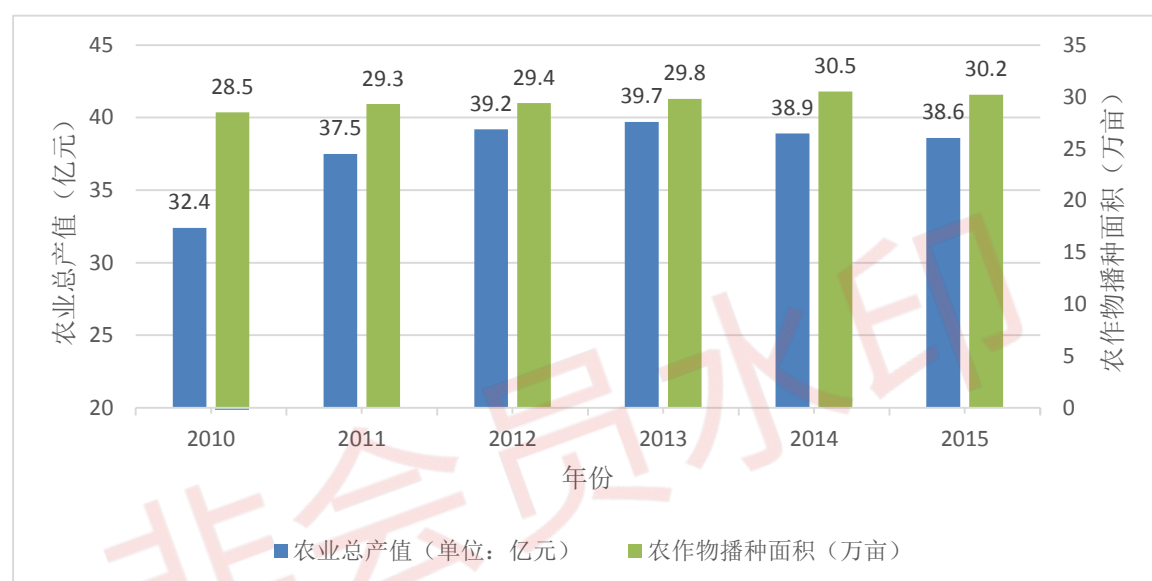


图 3-1 2010-2015 年全县农业总产值和农作物播种面积

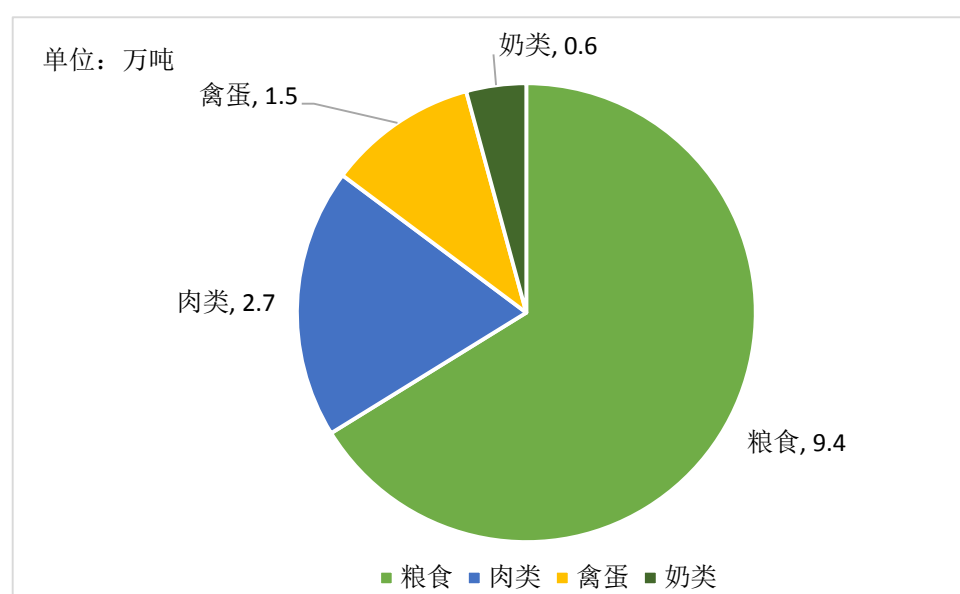


图 3-2 2015 年度全县各类农作物产量图

近年来，德清县农业现代化发展水平不断提高。尤其是物联网、人工智能等计算机技术在农业上广泛应用，实现了农业生产的自动化、精准化。同时，通过大力整治生猪养殖污染和温室龟鳖养殖污染，促使环境改善，生态循环理念也逐步深入人心，进一步加快了农业转型升级步伐。总体来看，德清县农业发展势头良好，农产品物流需求规模将保持稳定增长，其发展重点是做好农业零散物流资源整合，着力提升农产品物流服务质量。

2. 工业物流需求

德清县始终坚持工业立县、工业强县的发展理念，不断拓宽产业发展领域和空间，积极推动传统产业转型升级，发展培育新兴高技术产业，不断优化产业结构，企业核心竞争力不断提升，综合实力显著增强，工业转型升级效果显著。

“十二五”以来，德清工业经济总量规模实现重大突破，质量效益取得快速提升，在全省工业强县（市、区）综合评价中排名第 27 位，3 年提升了 17 位。2010 年至 2015 年全县规模工业产值如图 3-3 所示。其中，2015 年，全县实现规模工业产值 1089.2 亿元，规模工业增加值 190.9 亿元。其中装备制造、生物医药、装饰建材三大主导产业实现规模以上产值 750 亿元，占比 68.7%，高技术产业增加值达到 88.1 亿元，占工业增加值比重为 46.2%。随着接沪融杭战略的进一步深化，德清县将主动对接上海自贸区、国际经济中心、国际金融中心等，获得更多产业溢出机会；通过加强与杭州高新区、临江高新区、未来科技城、青山湖科技城等

的对接合作，获得跨区域平台共建合作机会。

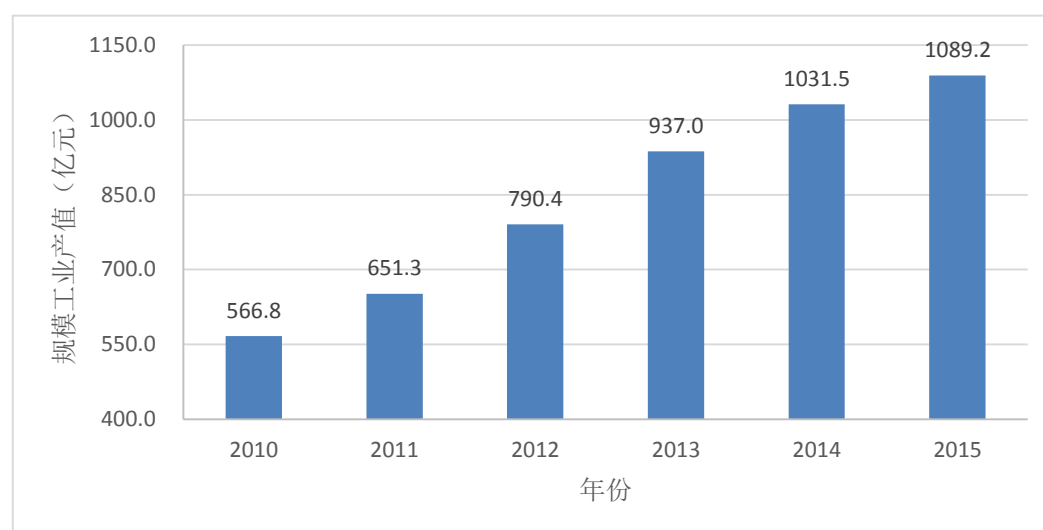


图 3-3 2010-2015 年全县规模工业产值

总体来看，今后德清县工业规模将进一步扩大，工业也将向高技术、尖端领域迈进，运输的产品也将由价值较低的大宗商品转向价值较高的高科技产品及新型工业品，货物流向也将辐射到内陆并延伸到海外。面临工业发展对物流服务提出的更高要求，德清县正以发展大物流为目标，加快构建发达的现代物流产业集群，积极推进物流市场主体、物流信息化和标准化、物流市场环境建设，强化物流特色优势，培育形成一批物流龙头企业，努力做好配合工业发展的配套物流服务。

3. 商贸流通物流需求

近年来，德清县商贸流通领域呈现稳中向好的发展势头，社会消费品零售总额增速稳定，商品销售总额、物流批发均实现较好发展，电子商务初具蓝图。2010 年至 2015 年全县社会消费品零售总额如图 3-4 所示。其中，2015 年全县社会消费品零售总额 136.13 亿元，增长 12.5%，增速列全市第一；批发零售业增加值

完成 36.6 亿元，增长 11.5%，全年商贸流通业市对县考核名列第一。为进一步加快商贸流通业发展，优化产业结构比例，德清县将围绕“互联网+”带来的新业态和新模式，进一步做大做强具有全国影响力和知名度的地理信息产业，加快发展电子商务、软件服务、大数据、云服务，推动信息技术多领域应用。随着电子商务产业的迅速发展，德清县的商贸流通物流服务需求将进一步扩大，在德清强有力的物流网络支撑下，商贸流通业必将迈入一个崭新的台阶。

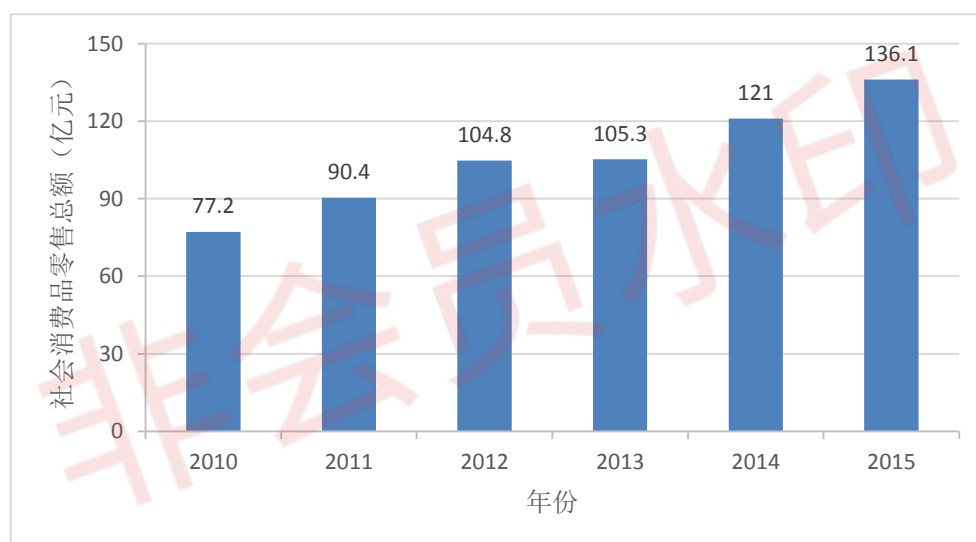


图 3-4 2010-2015 年全县社会消费品零售总额

4. 国际物流需求

依托强大的工业基础，德清县“十二五”期的进出口总额一直保持在全市第二的水平，呈现良好的发展态势。2010 年至 2015 年全县进出口总额如图 3-5 所示。其中，2015 年，全县实现进出口总额 137.3 亿元，出口 120.4 亿元，进口 16.9 亿元。出口商品方面，纺织服装、机械电子及休闲文化产品分别占出口总额的 27%、23%和 25%，出口商品结构进一步优化。出口地区方面，

如图 3.6 所示,欧美等传统市场发展平稳,分别占出口总额的 30% 和 24%, 东盟等新兴市场发展迅速, 占出口总额的 7.9%, 已成为对外经济发展新的增长极。

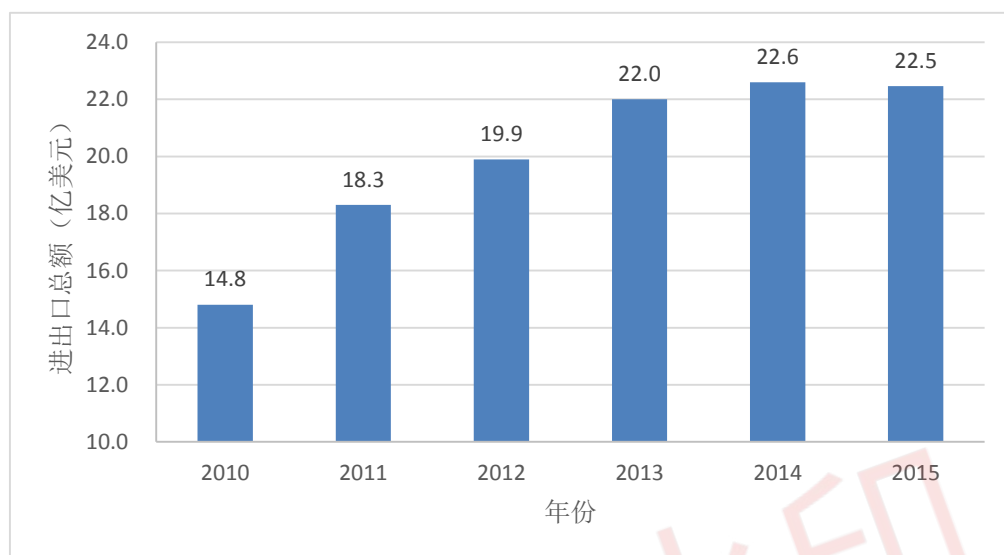


图 3-5 2010-2015 年全县进出口总额

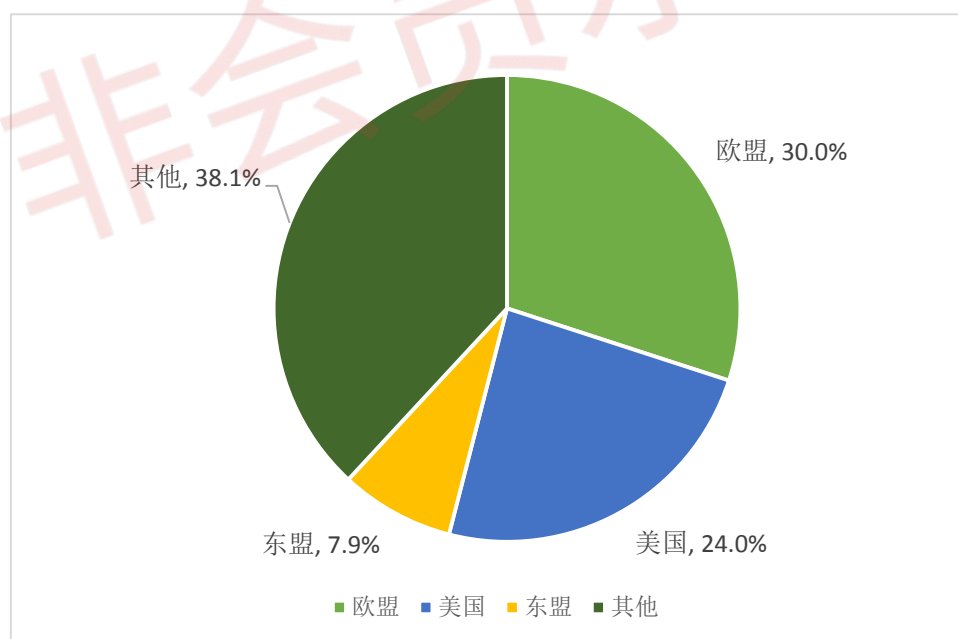


图 3-6 2015 年贸易主要出口地区

(二) 物流需求预测

物流需求量的变化直接反映物流产业规模变化的情况,也是

衡量物流水平的一个重要指标。本规划通过分析德清县的区位条件、社会经济情况及综合交通发展现状，结合德清县的发展战略及相关产业发展规划，对德清县物流需求规模进行预测。预测步骤如下：

首先，收集德清县现有的社会经济和全社会交通运输的历史统计资料，分析其发展变化的基本特征以及二者之间的关系，并根据各产业发展规划对社会经济和交通运输发展的需求，采用定量计算和定性分析相结合的方法，预测德清县货运量发展的总水平。

其次，考虑德清县紧邻杭州市的位置优势及承接杭州市物流产业转移的战略条件，对德清县本地货运发生量进行预测。

最后，在上述货运需求规模预测的基础上，对德清县物流设施规模进行预测。

需求预测技术路线如图 3-7 所示：

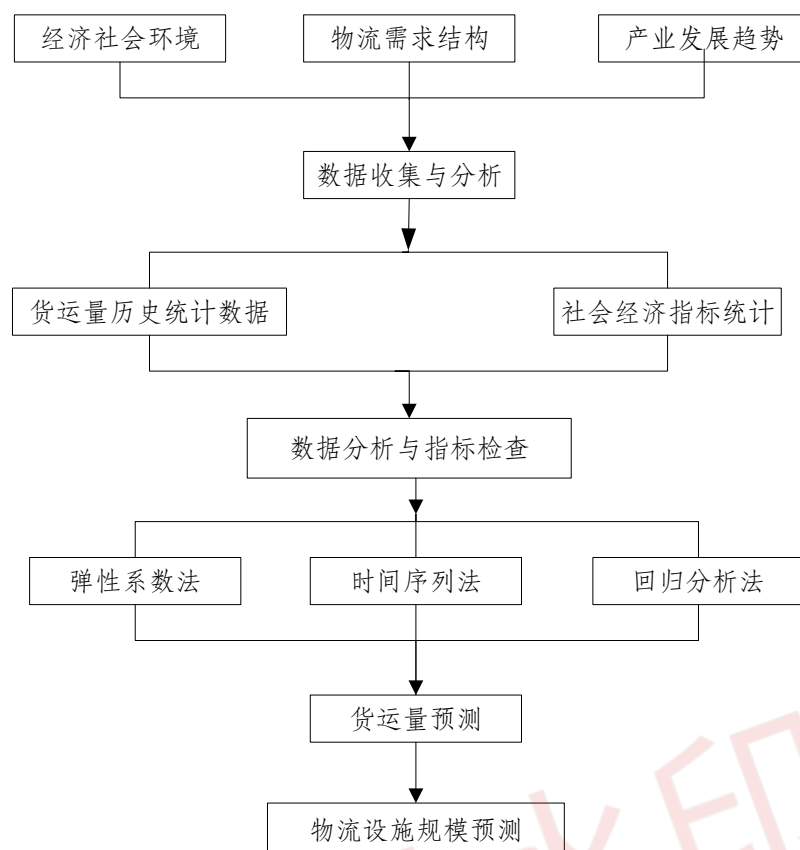


图 3-7 需求预测技术线路示意

1. 德清县货运量预测-县域内企业货运发生量预测

德清县的货物运输以公路和水路为主，这两种运输方式的货运量常年占德清县全社会货运量的 90%以上。从 2010 年到 2015 年德清县货运量的统计数据来看，公路货运量一直维持在较为稳定的水平，而水路货运量则呈现大幅度递减趋势。分析其原因，主要有以下两点：一是由于德清县水路运输的主要货物是矿建材料等大宗货物，但德清县依照省委、省政府治水、治气等生态环境治理工作部署，加大了对矿山的整治力度，加快了矿山企业关、停、并、转步伐，导致货运量有所下降；二是随着矿山整治的持续推进，上海、苏南等传统货源需求市场逐步被安徽、舟山方向的矿建材料所取代，德清县矿建材料的市场份额有所下降，导致

了货运量的降低。

自 2013 年以来，虽然德清县货运量有所下降，但其 GDP 却一直保持稳定的增长速度，这表明德清县传统行业转型升级的效果明显，产业结构进一步优化，新兴产业对地区经济发展的贡献逐步提高，新的经济增长点正在形成。现代物流业作为服务区域经济发展的配套产业，在德清县独有的区位优势及政府的正确抉择下，今后的发展必将越来越繁荣。

在德清县货运量波动较大、产业转型升级步伐加快、地区经济平稳增长的背景下，为提高预测精度，本文采用组合预测法对德清县的全社会货物运输量进行预测。考虑到 2014 年公路客、货运量统计口径的调整，本文在对历史数据进行处理分析后，选择弹性系数法、时间序列法、回归分析法三种预测方法进行组合。

● 弹性系数法

德清县货运的发展与其经济发展休戚相关，弹性系数法是在对德清县 GDP 变化预测的基础上，通过货运弹性系数对货运量的发展变化做出预测的一种间接预测方法。表达式如下：

$$y_t = y_{t'}(1 + \frac{i'}{q'}q)^{t-t'}$$

其中， y_t 表示第 t 年的货运量， i' 表示 2010-2015 年货运量的平均增长率， q' 表示 2010-2015 年 GDP 的平均增长率， q 表示 GDP 在 2016-2020 年的平均增长率。

综合考虑“十三五”国家经济结构调整方向和经济增长速度

放慢的战略导向，结合《德清县国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》中对“十三五”期区域生产总值的预期性估计，取2016-2020年的GDP平均增长率为8.5%，计算可得货运弹性系数为-0.05，进而求得德清县“十三五”期货运量如表3-1所示：

表 3-1 德清县货运量弹性系数法预测（单位：万吨）

年份	2016	2017	2018	2019	2020
货运量	1422	1350	1281	1216	1154

● 时间序列法

时间序列法就是通过编制和分析时间序列，根据时间序列所反映出来的发展过程、方向和趋势，进行类推或延伸，借以预测下一段时间或以后若干年可能达到的水平。时间序列法的关键在于收集整理历史数据，对数据进行鉴别，排成数列，并根据数据演变规律预测未来的发展变化。

考虑到德清县近几年货运量波动较大，本文选用二次指数平滑法，通过迭代的方法进行预测。二次指数平滑法通过对数据进行平滑处理，能够减少数据波动对预测结果的影响，易于发现数据的演变规律。本文中平滑系数 α 取0.6，预测模型系数计算公式如下：

$$a_t = 2s_t^{(1)} - s_t^{(2)} \quad b_t = \frac{\alpha}{1-\alpha}(s_t^{(1)} - s_t^{(2)})$$

其中， $s_t^{(1)}$ 表示第t年的一次指数平滑值， $s_t^{(2)}$ 表示第t年的二次指数平滑值，代入历史数据得到货运量预测模型为：

$$y_T = 1492 - 183(T-t)$$

根据货运量预测模型计算德清县“十三五”期货运量如表 3-2 所示：

表 3-2 德清县货运量时间序列法预测（单位：万吨）

年份	2016	2017	2018	2019	2020
货运量	1309	1127	944	761	578

● 回归分析法

回归分析法是在掌握大量观察数据的基础上，通过利用数理统计方法，建立因变量与自变量之间的回归关系函数表达式，进而对未来的发展趋势进行预测。本文选取德清县历年 GDP 与货运量的历史数据建立一元回归模型，表达式如下：

$$y_t = 3419 - 4.6x_t$$

其中， y_t 表示第 t 年的货运量， x_t 表示第 t 年的 GDP， t 的取值范围为 $t=2006, \dots, 2020$ 。德清县 2010 年至 2015 年货运量数据拟合情况如图 3-8 所示。

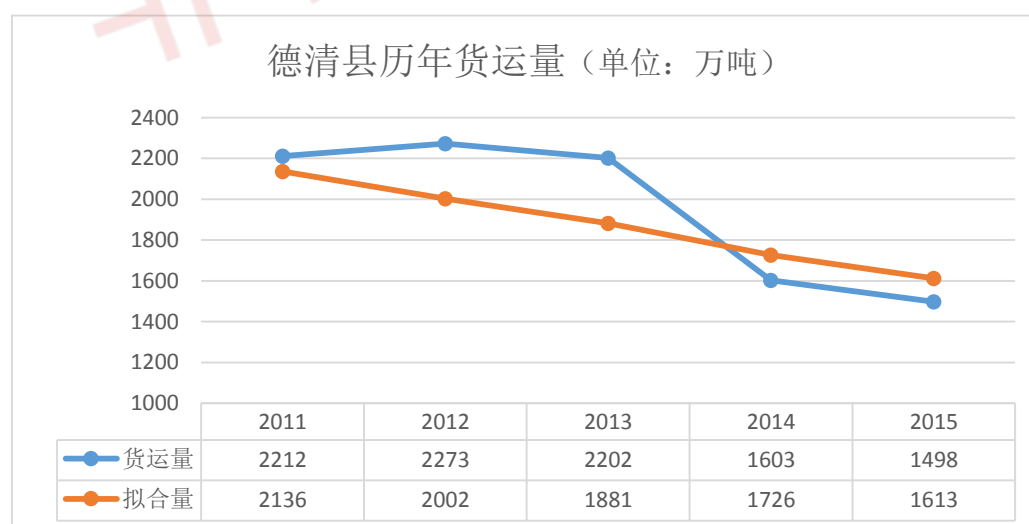


图 3-8 德清县历史货运量拟合

根据拟合公式，结合德清县“十三五”期 GDP 变化的预测值，可以得出德清县“十三五”期货运量如表 3-3 所示。

表 3-3 德清县货运量回归分析法（单位：万吨）

年份	2016	2017	2018	2019	2020
货运量	1448	1280	1099	901	687

● 组合预测法

对货运量进行预测是一个较为复杂的过程，有多种错综复杂的因素对其产生影响。由于不同的预测方法原理不同，得到的预测结果也就存在差异。然而每种预测方法在数据处理上都有其独特之处，都具备一定参考价值。因此，本文采用组合预测法，综合利用三种预测方法所提供的信息，对三种预测方法的结果进行加权求和以得到更为合理的德清县货运量的变化趋势。

通过分别赋予上述三种预测方法一定的权重并进行加权求和，可以得到德清县“十三五”期货运量如表 3-4 所示。

表 3-4 德清县货运量组合预测法（单位：万吨）

年份	2016	2017	2018	2019	2020
货运量	1405	1291	1177	1062	946

根据《德清县综合交通运输发展“十三五”规划》中对货运结构的预期性估计，结合德清县公路、水路运输发展趋势，得到德清县公路、水路货运分担量如表 3-5 所示：

表 3-5 德清县分交通方式货运分担量预测（单位：万吨）

年份	2016	2017	2018	2019	2020
公路货运量	867	797	726	655	584
水路货运量	538	495	451	407	362

2. 德清县货运量预测-杭州转移货运发生量预测

德清县紧邻杭州市拱墅区和余杭区，是承接杭州市物流产业转移的战略要地。在预测德清县货运发生量时，除上文中提到的

德清县货运量预测值，主要还需考虑承接杭州市物流产业转移产生的货运量，综合计算得到德清县本地货运发生量。

杭州市历年货运量与 GDP 如表 3-6 所示：

表 3-6 杭州市历年货运量与 GDP

年份	2011	2012	2013	2014	2015
货运量（亿吨）	2.88	3.02	3.07	2.93	2.94
GDP（亿元）	7011.8	7803.98	8343.52	9201.16	10053.58

通过对杭州市历年货运量和 GDP 数据进行拟合，结合杭州市 GDP 总体变化趋势，预计到 2020 年杭州市货运量将达到 3.9 亿吨。经过专家评估，预计到 2020 年，德清县承接杭州转移货运量约为 3120 万吨。

综上所述，到 2020 年，德清县全县货运发生量预测值，合计约为 4066 万吨。

3. 德清县物流设施规模预测

按照“十三五”期我国引领经济新常态、贯彻发展新理念的要求，进一步降低物流成本，推动物流业降本增效将是下阶段物流业发展的首要任务。基于当前物流业发展现状，整合社会物流资源、实现物流节点设施集约化发展是目前降低物流成本的重要手段。为提高德清县物流设施使用效率，实现德清县物流资源的集约化发展，进一步降低物流成本，本文依据上节德清县本地货运发生量的预测值对德清县物流设施规模进行预测。

根据德清县综合交通运输发展战略规划，结合德清县物流设施建设现状及未来发展趋势，本文采用如下公式对物流园区用地规模进行预测：

$$S = \alpha\beta Q\varepsilon / 365$$

其中， S 表示所求物流园区的面积（单位： 10^4m^2 ）；

α 表示适站系数，即进入物流园区的物流量占城市总物流量的比例；

β 为分配系数，表示单个物流园区所处理的物流量占城市所有物流园区处理物流量的比例；

Q 为城市物流需求量，表示城市物流作业的总量，通常用社会货运总量代替（单位： 10^4t ）；

ε 为单位生产能力用地参数，表示日处理 1 吨货物需要物流基础设施的面积（单位： m^2/t ），根据具体情况在 $40\text{m}^2/\text{t}$ — $60\text{m}^2/\text{t}$ 之间取值。

根据上文德清县本地货运发生量的预测值，结合德清县实际情况，比照同等规模区域规划经验，公式中的适站系数可取 0.8、分配系数取 1，单位生产能力推荐取 $40\text{m}^2/\text{t}$ ，得出德清县 2020 年物流园区用地规模将达到 355 万平方米（5325 亩）。

第四章 总体要求

第一节 指导思想

以党的十八大和十八届二中、三中、四中、五中、六中全会精神为指导，牢固树立并贯彻“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，抢抓“一带一路”、长江经济带等国家战略的实施推进机遇，按照供给侧结构性改革的基本思路，深化落实湖州市“四市”战略部署，扎实推进“六重”¹工作任务，深入实施全县“改革创新、接沪融杭”战略，按照“一张蓝图绘到底”的发展路径，立足构建“物流服务强县”的总目标，积极谋划“两带两核四心多点”的物流空间架构，提升物流业整体服务质量和效率，加快建成能力充分、衔接顺畅的基础设施体系，快捷经济、运行高效的物流组织体系，互联互通、互惠互利的共享信息体系，公平透明、稳步有序的市场环境体系，为推动德清县经济转型升级、建设国际化山水田园城市、实现全面建成小康社会的宏伟目标提供有力支撑。

具体把握以下几个重点：

——坚持融合联动共享。加快建立健全物流信息共享机制，推动物流与交通融合联动发展；以提高供应链管理和物流服务水平为途径，促进物流与制造业、农业、商贸、金融等联动协同发展。

¹ 注：《湖州市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》，“四市”指“生态立市、工业强市、产业兴市、开放活市”的战略；“六重”指“重大项目、重点工程、重大平台、重点产业、重大政策、重点要素”。

——**提高物流组织效率**。依托德清县便利的航道和码头资源，协同三桥铁路货运站，推动多式联运运输组织发展，利用内河港口集装箱集疏运优势，大力发展甩挂运输，提高综合运输组织效率。

——**鼓励业态模式创新**。全面推广互联网+、大数据分析的普及和应用，大力发展“互联网+物流”，鼓励无车承运人、电商物流等新业态模式发展，积极推广新技术、新装备的创新应用，切实提高物流企业的核心竞争力。

第二节 基本原则

——**统筹规划，各方协调发展**。统筹做好物流业与交通、工业、商务、国土、城市规划等部门制定的发展规划衔接，推进物流基础设施、运输服务体系和政策环境的协调发展。结合德清县发展实际，突出重点，把握缓急，加强部门间、产业间的协同联动，形成推进物流业发展的合力。

——**盘活存量，增量有序发展**。依托德清县公路、水路资源优势，通过整合相关资源、改进管理方式、推广先进技术、优化运输组织模式等手段，提高存量物流基础设施的使用效能。同时，为应对现代物流发展的新趋势和新需求，应进一步完善道路、航道及枢纽节点基础设施建设，强化先进技术装备的购置、推广和应用。

——**企业主导，政府引领发展**。充分发挥市场配置资源的决定性作用，强化物流企业的市场主体地位，提高企业主观能动性。

发挥好政府对市场的引导作用，健全相关法律法规和标准规范，为德清县物流业的发展创造良好的发展环境。

——创新驱动，低碳绿色发展。鼓励新技术、新业态、新模式、新产品的探索和应用，进一步完善物流业创新体系。以建设山水田园城市为基本目标，以“低碳环保、节约能耗”为导向，对物流设施设备和物流活动组织等进行改进与完善，将绿色物流发展理念贯穿到物流的各环节，走创新驱动和生态文明的物流发展道路。

——监控监督，全面安全发展。将实现安全发展作为物流业发展的底线、红线，强化法律法规、标准规范的应用与推广，严格执法监督，重点加强对危险品物流、重点监控路段、重要航道的监控与管理，全面提高运输、仓储、装卸、包装等物流环节的安全服务水平，保障人民群众人身财产安全。

第三节 发展目标

（一）总体目标

到 2020 年，全县物流节点和物流基础设施网络体系更加完善，物流服务保障体制和智慧化服务平台更加健全，较好地融入杭州都市圈，接轨上海效果明显，基本实现“接沪融杭”战略目标对物流业的要求。现代物流业成为全县经济增长的主要引擎之一，物流产业与其他产业融合发展，基本实现降本增效目标，并且成为带动全社会投资的重要领域。

（二）预期指标

——**物流综合实力显著提升**。力争到 2020 年，全县物流业增加值达到 25 亿元以上，年均增长 17% 左右，占全县 GDP 比重达 5% 以上，物流业基础性、战略性地位进一步确立。

——**龙头企业示范作用明显增强**。全县第三方物流企业比重明显增加，3A 级物流企业达到 5 家，4A 级物流企业达到 2 家，物流企业竞争力显著提升。

——**物流基础设施网络更加完善**。铁路、公路、航道等网络密度进一步提高，干支衔接通畅，物流通道通达能力明显提升，物流枢纽节点层级分明，集疏运体系建设日臻完善。

——**物流组织效率大幅度提升**。物流成本明显降低，物流总费用占全县 GDP 比重较“十二五”期末降低 2 个百分点；铁水联运、公水联运、公铁水联运等多式联运方式发展迅速，物流整体运行效率大幅提升，集装箱吞吐量突破 30 万 TEU；物流企业信息化平台应用比例超过全部企业的 80%。

表 4-1 “十三五”期物流业发展主要指标

类别	指标名称	2015	2020
物流综合实力	物流业增加值（亿元）	11.4	25
	物流业增加值占 GDP 比重（%）	3.3	4.3
	3A 级以上物流企业数量（家）	3	7
物流基础设施	物流园区个数（个）	2	6
	高速公路通车里程（公里）	43.6	98.7
	铁路营业里程（公里）	68	68
物流组织效率	物流费用占 GDP 比重（%）	--	降低 2 个百分点
	集装箱吞吐量（万 TEU）	0.8	30
	物流服务信息化水平（%）	--	80
	省级农村便利店统一配送率（%）	85	100

第五章 主要任务

第一节 打造完善基础设施建网络

加快推进全县物流枢纽节点建设,构建层次分明、功能完善、布局合理、运转高效的物流节点体系,深度融入国家骨干物流服务体系。加快完善陆路物流通道建设,加强内河水运集装箱运输航线建设。围绕“两带两核四心多点”发展布局,因地制宜推进一批专业功能突出的物流园区、物流中心建设。引进和建设一批先进、适用的设施装备,加强园区作业各环节现代化、智能化、信息化发展。完善集疏运体系,重点推进港口疏港公路、综合物流园区与高等级公路间的连接线等重点项目建设。

第二节 促进市场主体结构再优化

推动形成以龙头骨干企业为引领、广大中小企业为基础、货运中介为纽带的结构合理、层次分明、专业互补的市场主体结构。加快培育和引进大型龙头骨干企业。发挥政府宏观引导和协会桥梁纽带作用,分类促进制造业、农业、商贸流通业、金融业等产业与专业领域物流的融合发展。引导第三方物流、第四方物流、供应链物流、城市配送、冷链物流、电商快递、零担快运等领域企业规范经营和创新发展,提升企业专业化、规模化、网络化发展水平。支持道路货运中介服务企业开展无车承运人、连锁经营,创建品牌,提高企业现代化服务水平。支持中小微物流企业建立联盟合作伙伴关系,整合物流资源,实现优势互补,增强企业在

物流市场中的竞争力。

第三节 助力信息化智能化快推进

以企业信息技术的广泛应用为基础，以信息基础交换共享网络为支撑，以公共信息服务平台为推手，充分发挥信息化、智能化在物流领域的作用，实现物流资源的有效整合和高效利用。加速“互联网+”、大数据等新技术应用，进一步完善物流公共信息平台建设，推动建立物流政务信息跨部门协调机制，提高政务信息资源跨区域、跨部门共享交互水平和一体化综合服务能力。加快完善各运输方式行业信息系统，推进互联互通。支持企业加快推进信息化建设，引导规模化企业利用先进信息技术，实现企业内部管理优化和服务升级。推动物流企业与供应链上下游企业间信息标准统一和系统对接。

第四节 推广供应链新理念促融合

大力推广供应链管理理念，促进先进制造业与现代物流业融合发展。鼓励制造企业整合优化业务流程，分离物流业务，引导制造企业逐步将部分或全部物流业务外包给专业物流企业。提倡制造企业内部物流部门，在条件成熟时进行独立核算，并能提供面向社会的物流服务。加强制造业集聚区物流功能整合，积极引导工业园区、高新技术产业园区等制造业集聚区释放物流需求。生产服务型物流园区要面向周边制造企业，充分发挥园区布局集中、用地节约、功能集成、经营集约等优势，整合物流资源，共

享共用物流基础设施、物流信息平台，为制造业物流需求释放提供良好的服务条件，增强吸引力和辐射力，提高为制造业服务的能力和水平。

第五节 创新运输组织方式提效率

以标准载荷单元为基础，以甩挂运输为纽带，支持主要港口、码头、大型物流园区集疏运体系建设，加快构建德清多式联运服务网络，提升物流效率、降低企业成本。加强多式联运信息资源、服务规范、作业流程等方面的有效对接，支持联运企业间强化合作，进一步提升联运、转运设施设备现代化水平。加快培育多式联运承运人。支持企业整合资源，创新发展集装箱甩挂、网络化甩挂、多式联运甩挂等先进模式。

第六节 提升专项物流发展上水平

推动形成以港口物流为龙头，通用仓储、城市配送（快递）、电商物流、冷链物流、危险品物流、农村物流等为重点的综合物流服务体系。依托海关特殊监管区的建设与应用，做大国际物流，重点强化跨境跨区通道对接、信息互联、合作互信。做专城市配送（快递），发展德杭同城配送，支持开展集中配送、共同配送、夜间配送，构建完备的城市配送节点体系。做强电子商务物流，推进商务领域大数据信息服务平台建设，促进线上线下融合发展。规范危险品物流发展，强化源头管理，严格危险品运输市场准入，重点加强危险品运输作业过程监督管理，提高应急反应能

力。促进农村物流发展，构建“场站共享、服务同网、货源集中、信息互通”的农村物流发展新格局。

非会员水印

第六章 空间布局

第一节 布局原则

（一）整体设计、有序推进

物流基础设施布局应根据相关规划和区域发展政策，充分考虑区域物流发展现状、趋势、限制因素等，结合区域产业规划、土地利用和交通规划等，进行系统思考和设计，优化存量、提高增量，不断整合现有各类资源，实现整体运作效率最大化。

（二）规模适当、布局合理

物流基础设施的布局应充分考虑设施对于区域经济发展的贡献和经济成本，在设施选址和规模确定的过程中应以区域物流发展现状分析和预测结果为依据，按照服务空间和需求空间的规模，确定合理数量、规模，选择最佳地点，避免过度建设造成的土地资源、社会资金的浪费。

（三）立足现实、着眼长远

物流基础设施布局不仅要满足当前物流需求，而且要充分考虑区域产业结构变化、交通基础设施建设规划、新业态涌现以及宏观环境发展趋势等，以前瞻性、开拓性的思维，着眼于长远，对各种要素进行长期的、战略性的思考与设计。

第二节 布局影响因素

（一）县域空间布局

根据《德清县域总体规划（2014-2030年）》和《德清县国

民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》，德清县要进一步强化“一核两翼、一主一副三组团”的空间结构布局，如图 6-1 所示。

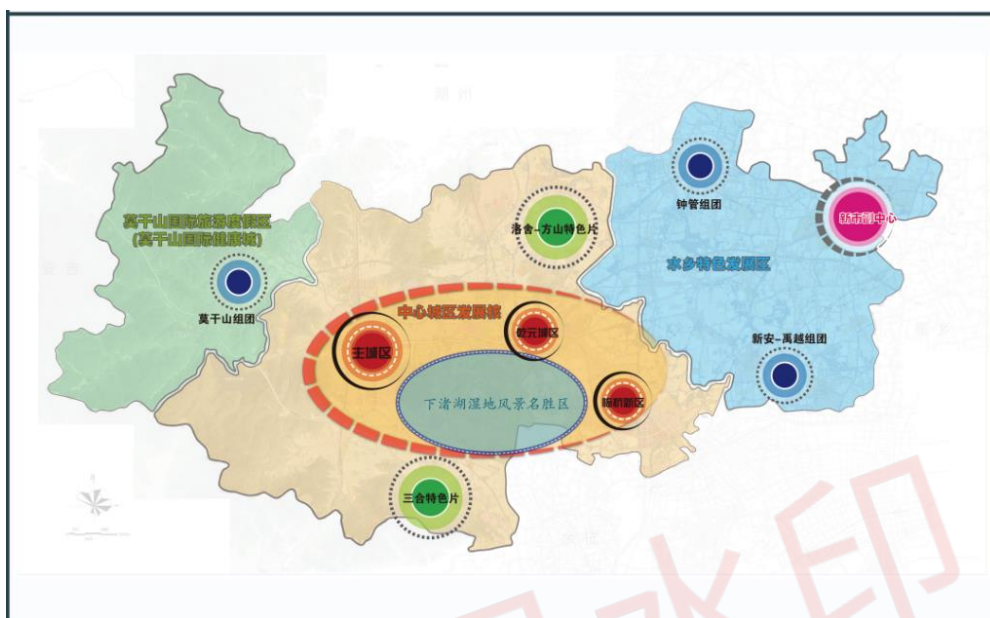


图 6-1 德清县县域空间布局

“一核”即中心城市发展核，“两翼”是西部的莫干山国际旅游度假区（莫干山国际健康城）和东部的水乡特色发展区。莫干山国际旅游度假区（莫干山国际健康城）以莫干山镇为重点，立足生态环境和“洋家乐”品牌优势，打造为长三角一流的国际休闲旅游度假胜地；水乡特色发展区包括新市镇、钟管镇、禹越镇和新安镇，发挥东部水网特色，凸显城乡田园融合风貌，突出各自城镇产业发展特色，打造东部水乡特色发展区。

“一主”（中心城市）即指由主城区（武康街道、舞阳街道、阜溪街道）、乾元城区（康乾新区、乾元老城区）、临杭新区（高新区（临杭工业区）、雷甸镇区）和下渚湖湿地风景区

（下渚湖街道）组成的“三区一湖”，及洛舍（砂村平台、洛舍镇区）-方山特色片和三合特色片的“南北双片”。“一副”（副中心城市）即新市小城市。“三组团”即新安-禹越组团、莫干山组团和钟管组团。

（二）产业空间布局

“十二五”期，德清县整合提升“3+4+1”产业平台，形成以德清经济开发区、临杭工业区、德清工业园区三大平台为核心，以钟管工业功能区、洛舍工业功能区、禹越工业功能区、新安工业功能区等四个工业功能区为辅助，以科技新城为创新支撑的平台体系。

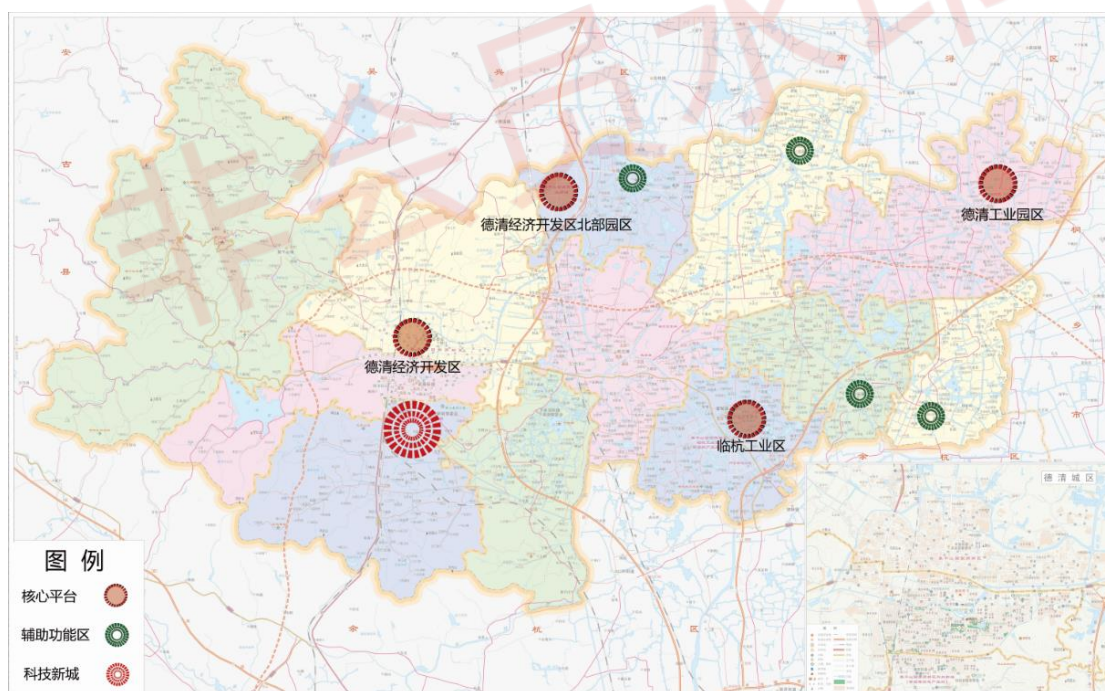


图 6-2 “十二五”德清县产业空间布局

表 6-1 2015 年德清工业平台及主要乡镇经济指标（单位：亿元、人）

工业平台/乡镇	总产值	规上工业增加值	利税	平均就业人数	主导产业
德清开发区	277.8	51.2	23.0	22286	装饰建材、生物医药、新能源、装备制造
临杭工业园&雷甸镇	165.0	24.8	11.6	8707	装备制造、装饰建材
德清工业园区	146.2	23.0	11.8	9570	装饰建材、特色机电
钟管镇	115.0	19.2	10.2	10736	生物医药、装饰建材
洛舍镇	53.5	7.8	5.5	3879	绿色家居、休闲文化用品、金属制品
禹越镇	50.0	8.2	3.6	6013	新型纺织、机械电子、金属加工
新安镇	61.1	10.6	5.3	4111	特色机电、新型纺织

数据来源：德清县经信委

“十三五”期，根据《德清县国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》和《德清工业强县建设“十三五”规划》，德清县将依托莫干山国家高新区，推行“一区多园”模式，着力构建莫干山高新区城北高新园（莫干山高新区开发区区块）、莫干山高新区通用航空产业园（莫干山高新区临杭工业园区区块）和莫干山高新区地理信息产业园（莫干山高新区科技新城区块）3个产业核心大平台，并与德清工业园区产业平台和多个特色小镇一起，构建形成“4+X”工业空间开发框架。



图 6-3 “十三五”德清县重大产业平台空间布局

(三) 综合运输通道布局

1. 陆路交通骨架网络

根据《德清县综合交通运输发展“十三五”规划》，德清县将大力推动“大交通”建设，形成“四横九纵”快速陆路交通骨架网络。

东西向综合运输通道“四横”：是德清沟通安吉、嘉兴的主要通道，包括 303 省道（海盐至安吉公路）、杭州绕城高速西复线湖州段、304 省道（临莫线）和规划 304 省道（镇海至安吉公路）。

南北向综合运输通道“九纵”：是德清沟通杭州、湖州的主要运输通道，包括 211 省道（南浔至余杭公路）、申嘉湖杭高速、212 省道（吴兴至桐庐公路）、商合杭高铁、宁杭铁路、杭宁高速、杭州至德清轨道交通、宣杭铁路和 104 国道（北京至平潭公路）。

2. 水路交通骨架网络

根据《湖州市“干支通达”内河航道网布局规划》和《德清县综合交通运输发展“十三五”规划》，德清县将以振兴“大港航”为目标，着力构建“三纵两横一支”的内河航道网整体格局。

三纵：东苕溪（现状四级，规划四级）、杭湖锡线（现状四级，规划四级）、京杭运河（现状四级，规划三级）。

两横：武太线（现状六级，规划五级）-洛东线（现状六级，规划五级）-钟新线（现状五级，规划五级）、德新线（现状六级，规划五级）。

一支：白三线（现状五级+六级，规划五级）。

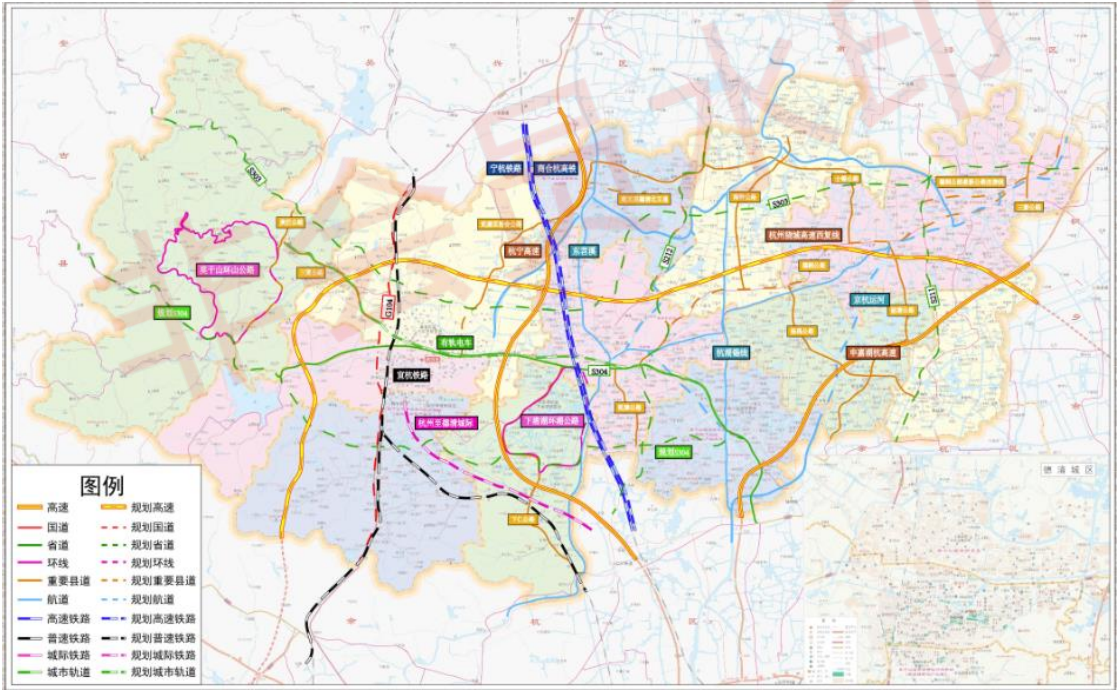


图 6-4 德清县综合交通布局图

第三节 空间布局方案

（一）物流轴带布局

在充分考虑德清县城市总体空间布局、产业空间布局、运输

通道布局以及现有物流基础设施分布的基础上，规划形成“一横一纵”两条物流轴带。

——横向物流轴带：以杭宁高速、104国道、宣杭铁路为主要线路构成，以莫干山高新区开发区区块（含北部矿山区）、洛舍工业功能区工业物流需求和中心城区的商贸物流需求为支撑，主要满足绿色家居、休闲文化用品、装饰建材、生物医药、金属制品、装备制造等产业生产性物流需求和沿线城乡居民生活性物流需求。

——纵向物流轴带：以杭州绕城高速西复线、304省道、申嘉湖杭高速、京杭运河、德新线、白三线等为主要线路构成，以莫干山高新区开发区区块、莫干山高新区临杭工业区区块、乾元工业功能区、钟管工业功能区、新安工业功能区、禹越工业功能区、德清工业园区工业物流需求和周边乡镇的商贸物流需求为支撑，主要满足装备制造、生物医药、新型纺织、金属制品、装饰建材、特色机电等产业生产性物流需求和沿线城乡居民生活性物流需求。

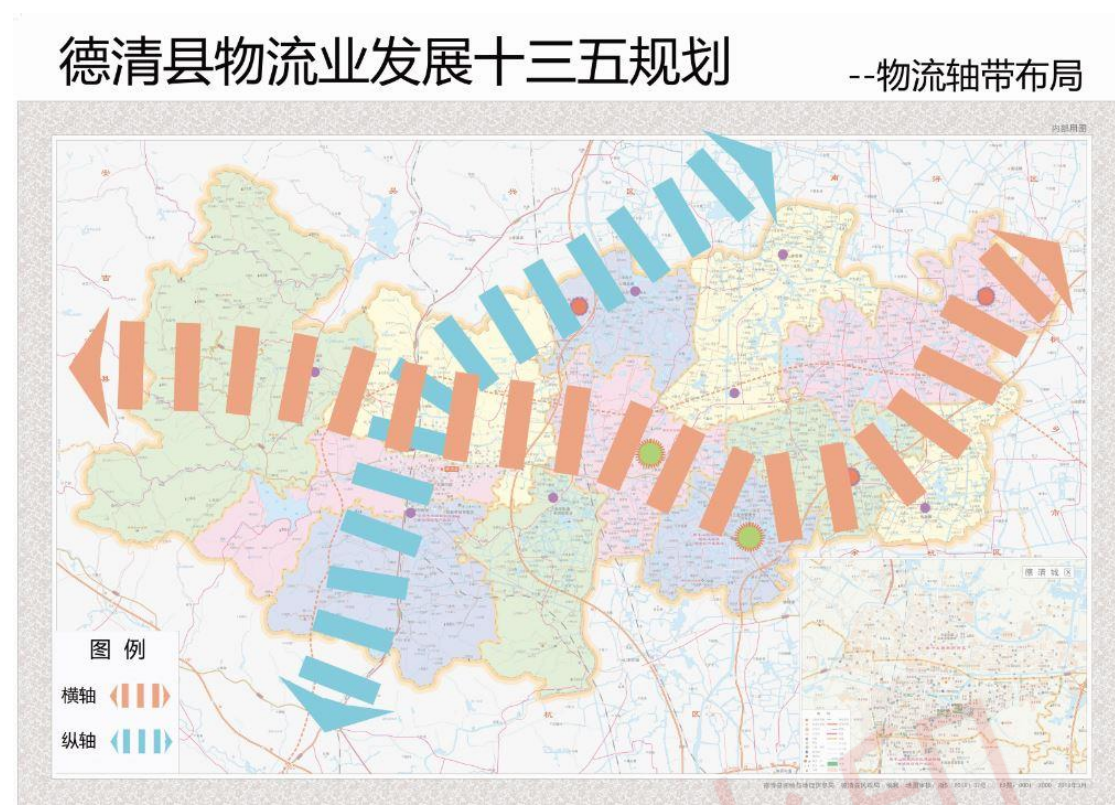


图 6-5 德清县物流轴带布局图

(二) 物流节点布局

综合考虑德清县“4+X”产业需求分布、交通路网规划和现有物流节点布局，规划布设“两核四心多点”的物流节点体系，在全县范围内重点布局 2 个综合物流园区、4 个专业物流中心以及多个城乡物流站点。

德清县物流业发展十三五规划

--物流节点布局

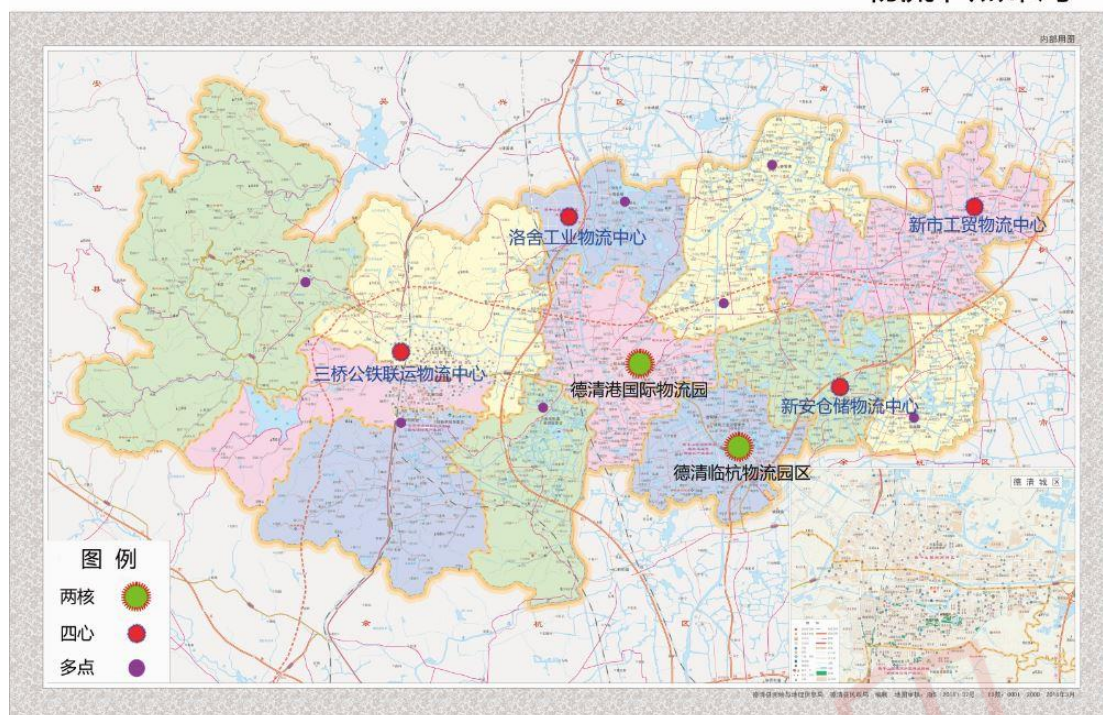


图 6-6 德清县物流节点布局图

1. 综合物流园区

(1) 德清临杭物流园区

位置及规模：位于雷甸镇，规划面积 3750 亩。

主要功能：一是钢贸物流功能，抓住杭州市产业疏解契机，提供钢材贸易、仓储、加工、运输服务，建设成为区域性钢贸物流中心。二是港口物流功能，重点发展钢材、原油等大宗散货仓储、运输、交易等物流服务，形成大宗散货集散交易中心。三是公路港功能，建设大型停车场，提供整车运输、零担配载、信息交易等服务，大力发展甩挂运输，配套提供汽车维修保养、司乘之家等服务。四是仓储服务功能，提供货物储存、理货、库存管理等服务。五是工业物流功能，以服务周边工业企业钢材和原材料物流需求为核心，推动物流业与制造业融合发展。

（2）德清港国际物流园

位置及规模：位于乾元镇，规划面积 1050 亩。

主要功能：一是**港口物流功能**，重点发展集装箱物流，提供集装箱转运、拆拼箱以及堆存等服务，构建集装箱多式联运系统，积极发展河海联运。积极推动与太仓港原木合作项目，打造成为区域性木材集散交易中心。二是**保税物流功能**，依托现有海关监管区，打造区域性内陆港，提供国际采购、国际转运等保税物流服务。三是**仓储服务功能**，建设普通仓库、冷库、保税库，提供货物储存、库存管理等全方位仓储服务。四是**流通加工功能**，建设流通加工仓库，提供分拣、包装、计量、贴标签、组装等加工作业服务。五是**商贸物流功能**，建设农产品交易中心，大力发展辐射全县的农产品商贸物流交易中心。

2.专业物流中心

（1）新市工贸物流中心

位置及规模：位于德清县新市镇，规划面积 400 亩。

主要功能：以满足德清工业园区企业物流需求为主要目标，布设工贸物流中心。充分发挥新市公水联运综合交通运输优势，依托百诚物流公司大力发展以家电配送为主的专业物流服务；依托升大物流公司拓展和建设区域性的钢材、煤炭等大宗物资采购交易中心和物流集散基地，为生产制造企业和商贸流通企业提供产品和原材料的仓储、运输、供应链一体化等服务。

（2）洛舍工业物流中心

位置及规模：位于德清县洛舍镇，规划面积 300 亩。

主要功能：以满足莫干山高新区北部新区以及洛舍镇木业、钢琴等产业物流需求为主要目标，布设工业物流中心。为原材料和产成品提供货物仓储、运输、供应链一体化等服务。同时发挥物流中心的物流资源辐射集聚作用，为周边区域提供生活物资集散服务。

（3）新安仓储物流中心

位置及规模：位于新市镇，规划面积 400 亩。

主要功能：围绕普洛斯物流产业园、宝湾电商物流港等项目，规划建设仓储物流中心。依托高标准的物流仓储设施、完备的公用配套设施和专业化管理团队，吸引优质客户入驻，重点引入电子商务、冷链物流等高端物流需求。同时为满足周边区域民生物资集散的需求，还要发挥末端配送集散功能。

（4）三桥公铁联运物流中心

位置及规模：位于德清县阜溪街道，规划面积 150 亩。

主要功能：将现有三桥铁路货场改造升级为适应公铁联运要求的专业物流中心，培育和发展公铁联运物流服务，有效延伸铁路运输货物的通达深度，拓展与宁波港、上海港的公铁货物联运通道衔接。

第四节 布局方案评价

（一）物流设施数量规模适当

德清县物流基础设施的布置以县域物流量预测为基础，以相

关科学理论公式、实际调研得到的结果及国内外城市的相关经验作为模型构建的基础，使得设施布设数量规模科学有效，能够满足德清县社会经济的发展所产生的物流需求。

（二）物流设施网络布局合理

在全面分析德清县产业空间布局和物流需求分布的基础上，按照发挥物流业对生产制造企业的引领带动作用、聚集沿线物流资源的原则，规划布设 2 条物流轴带，6 个大型物流节点，基本覆盖了德清县主要产业聚集地，能有效促进生产要素在区域间的互联互通。

（三）物流设施功能设置得当

综合考虑自然地理条件、区域物流需求特征以及物流设施现状等因素，各物流设施间按照“优先满足需求、合理差异分工”的原则进行功能设置，可以有效减少节点间无序、恶性竞争，真正实现协同化、一体化发展格局，增强区域整体物流竞争力。

第七章 重点工程

第一节 重视德杭资源共享，推进同城化工程

（一）完善交通基础设施同城互联互通

加强跨区域交通设施的同城化对接。发挥德杭同城优势，全力构建融杭交通走廊。加快推进融杭交通重点项目，按照“对外大联通，对内大循环”的要求，加快建设杭宁高速洛舍互通工程等融杭重点项目，打造融杭交通快速走廊，推动德清杭州“同城化”。着力实施港航物流河海联运设施项目。推进京杭运河浙江（德清）段三级航道整治工程等航道项目建设，重点打造连接沪杭的航运中转物流基地，大力发展海河联运、公水联运，形成辐射长三角的公铁水集疏运通道。全力优化互联互通设施对接。集中力量加强前期对接和研究，加快推动德清西部与杭州轨道交通、仓前客运等交通站点接轨，推进东西向快速通道建设。

（二）培育以多式联运为重点的同城航运物流供应链

充分发挥县域内河航运、湖州海关驻德清办事处的资源优势，以产业配套和城市生活物流为重点，主动承接上海、杭州地区外溢的物流活动，加强与上海港、上海自贸区的对接。加快推进德清港国际物流园、临杭物流园区和新市、新安、洛舍等港区建设，主动对接舟山江海联运中心、上海国际航运中心和港口经济圈建设，大力发展海河联运、公水联运，探索发展国际中转集拼业务与平行进口汽车试点，全面打造连接沪杭的航运中转物流基地和辐射长三角的多式联运集疏运通道。

专栏 1 德杭资源共享支撑项目**重点项目：**

1.104 国道德清段改建工程；2.杭宁高速洛舍互通工程 3. 杭州绕城高速公路西复线湖州段；4.杭宁高速拓宽工程。

第二节 重视物流通道互联，推进网络化工程

强化通道设施互联互通，提升货运网络组织能力。**畅通水路物流通道。**完善“一横一纵”对外物流大通道。重点建设京杭运河四改三建工程，强化德清与上海港、宁波舟山港的战略合作，积极参与上海国际航运中心、宁波港口经济圈和舟山江海联运服务中心建设，打造连接“一带一路”和长江经济带的江河海联运物流节点。**贯穿陆路物流通道。**加强公路物流通道：重点建设 104 国道德清段改造工程、杭州绕城高速公路西复线湖州段工程、规划 304 省道德清对河口至矮部里段工程、规划 304 省道德清雷甸至对河口段工程、德桐公路等项目。完善铁路物流通道：开工建设老宣杭铁路改造湖州段、商合杭铁路德清段。

专栏 2 物流通道重点支撑项目**重点项目：**

1.京杭运河四改三建工程； 2.白三线航道养护工程；3.浙北内河集装箱运输通道工程；4.104 国道德清段改造工程；5.杭州绕城高速公路西复线湖州段；6. 09 省道德清乾元至秋山段改建工程（二期）；7. 规划 304 省道德清对河口至矮部里段工程；8.规划 304 省道德清雷甸至对河口段工程；9.德桐公路（乾元至新市段）；10.老宣杭铁路改造；11.商合杭铁路德清段。

第三节 重视物流枢纽构建，推进综合性工程

（一）推进港区功能升级，打造区域性物流强港

加快推进集装箱中转业务，打造湖州市集装箱枢纽港。鼓励德清港通过打造跨境电商平台等互联网新模式，实现与海关、国检、船公司、货代等众多相关方的数据共享；完善德清港国际物流园的建设，打造湖州市物流航运枢纽港，建成物流、贸易、产业三位一体，综合实力强大、功能配套、优势明显、具有区域资源配置能力的物流强港。大力发展港区物流和临港产业。实施港区联动，实现德清港的可持续发展，重点支持德清临杭物流园区续建工程。完善钢贸物流服务，健全港口物流功能，并推进公路港建设，充分发挥地理上临杭的无缝衔接优势，利用杭州物流后街优势，打造综合性、公共服务型第三方物流强港。

（二）坚持物流项目带动，打造多层综合货运枢纽

推进物流集聚区建设。依托升大物流、百诚物流等大型物流企业，借助升大码头资源优势，建设新市工贸物流中心；依托普洛斯物流产业园、宝湾电商物流港等项目，建设新安仓储物流中心；抓住乐视汽车落地建设契机，高新区北部新区物流需求，积极谋划建设服务洛舍工业物流中心。加速物流园（中心）升级。贯彻实施《物流园区服务规范及评估指标》等标准，推动园区基础设施、装备设备、信息服务等各环节的标准化和规范化。完善物流园区集疏运体系。开展物流园区集疏运体系适应性评估工作，将现有三桥铁路货场改造升级为适应公铁联运要求的专业物流

中心，处理好集疏运通道与城市交通的关系。

专栏3 港站枢纽（物流园区）重点支撑项目

重点园区：

1.德清临杭物流园区；2.德清港国际物流园； 3. 升大物流；4.百诚物流；5.普洛斯物流产业园；6.宝湾电商物流港；7.洛舍工业物流中心；8.三桥公铁联运物流中心。

第四节 重视物流技术创新，推进智能化工程

（一）挖掘“互联网+物流”潜力，畅通信息资源共享交换

以运输、仓储、配送等领域信息技术应用为基础，推进信息交换和信息技术标准化，实现跨运输方式、跨部门、跨区域物流信息充分共享。完善物流信息服务系统顶层设计，加快构建统一兼容的公共服务平台，推进与相关信息平台间的数据交换，构建开放式物流大数据系统。完善德清港物流信息化公共服务平台、升华智慧物流信息平台项目、百诚物流德清公路港信息平台的建设等工作。建设新一代智慧物流信息平台，推动政府、海关、码头、船公司、中介及物流相关企业数据交换共享。推进临杭物流园、德清港国际物流园企业自用信息平台等与国家交通运输物流公共信息平台实现信息互联互通。

（二）深化互联网平台应用，提升智慧物流发展水平

推进互联网+、物联网、云计算、新一代移动通信和北斗导航等先进信息技术在物流系统运行监测、运营管理、运输服务、安全应急和市场信用等领域的全方位、全过程应用。推动物流智

能化水平，发力“互联网+仓库+机器手”的发展，引导仓库从传统结构向网格结构升级，推广深度感知技术(二维码、电子标签)、自动分拣技术和机器手的应用，实现存货、取货、管货的全流程智能化。加速推进信息化应用在欧诗漫、佐力药业、泰普森等3家“工信部两化融合管理体系贯标试点企业”的推广，完善企业资源管理系统(ERP)、生产制造执行系统(MES)、供应链管理系统(SCM)和数字化设计等核心信息系统在高端装备制造、生物医药、绿色家居等行业领域广泛应用，实现与物流企业的信息系统无缝对接。依托百诚物流，打造德清县第三方家电仓储物流基地，助推全县智能仓储的健康发展；推动以互联网为平台、以移动智能终端(APP)为交易端的商业模式，打造一套反应快速、送装科学的家电供应链价值体系。支持重点物流园区向网络化、平台化发展，完善德清临杭物流园区、德清港国际物流园等园区服务系统和产品，推进与全省、全国交通物流公共信息平台的互联互通，积极引入第三方物流交易平台，并根据企业发展需求，主动加入物流企业联盟及社会化组织，实现业务多元发展、间接拓展业务辐射范围。

专栏4 “互联网+”物流重点支撑项目

重点平台：

1.德清港物流信息化公共服务平台；2.升华智慧物流信息平台；3.百诚物流德清公路港信息平台。

第五节 重视电商物流发展，推进互融化工程

（一）打造电商线上线下平台，加速与物流融合发展

搭建实体平台融合发展。依托县电子商务产业园开园（科技园三期）的契机，集聚企业办公、仓储物流等功能，实现物流实体平台助推电商发展的良好基础。依托德清东部电子商务产业园，即新安围巾电子商务产业园的投入使用，有效推进围巾产业的集聚发展，也为线下物流配送企业提供了更多的商机。**做大网络平台信息互联。**通过整合政府、通信运营商、行业网站、企业、行业协会等相关资源，建立“中国德清跨境电子商务应用平台”，利用互联网技术搭建网络跨境平台，建设集电子商务网站交易中心、电子商务客服呼叫中心、电子商务网络监管中心、掌上 APP 平台、物流供应商服务中心等为一体的跨境交易公共服务平台，提供电子商务创业一站式服务。鼓励电商与快递、电商与落地配、电商与社区 O2O 协同发展与运作，不断开发移动互联与物联网的有机结合。



图 7-1 德清跨境电子商务应用平台主页

（二）加速两化融合企业培育，增加电商网点布局

提升企业两化融合发展速度。建立规上工业企业动态数据库，鼓励企业与省、市交通物流公共信息平台对接。依托欧诗漫集团成为“国家级电子商务示范企业”契机，加快企业物流需求的释放，实现物流企业配套功能的最快响应速度。培育小微企业发展“新引擎”。截止 2015 年，全县网络店铺超过 11000 家，针对全县网店多为小微企业的特点，要努力把电子商务作为企业发展的新动力、新引擎，并优化快递的揽收和寄递网点，助推电商企业和快递物流企业的快速协同发展。

（三）推进电商服务下沉，挖掘农村电商物流发展潜力

加速农村电商物流网点铺设。推进农村电子商务千县万村项目，在全县农村建设“电子商务服务站”。鼓励新市、新安、雷甸等结合小城镇建设开展农村电子商务配送体系工程建设，积极引

进菜鸟网络、京东等互联网企业和知名物流企业在县乡建立物流配送站。创新农闲时期、学生假期和农村留守人员的农村物流配送人员招募新模式。**创新电商网点建设思路。**积极整合县域交通、金融、商贸、供销等力量，建立五农一体“丰收驿站”，加快推动农村电商及电商物流发展。利用中国邮政服务农村电商市场的“邮掌柜”项目，发展一批小超市店主，开展网上代购业务，并将符合上网条件的土特产供销信息加入系统，利用邮政的配送寄递网络，推广到全国各地，让邮政运输承担农村电商物流服务载体，融入服务三农的工作。

专栏 5 电商物流重点支撑项目

重点项目：

1.德清县电子商务产业园；2.德清东部电子商务产业园；3.中国德清跨境电子商务应用平台；4.农村电子商务服务站。

第六节 重视配送体系建设，推进一体化工程

（一）加强配送体系建设，构筑城乡一体化配送网络

强化配送体系建设。依据城乡统筹、合理分布原则，通过在 各乡（镇）改扩建公共、专业配送中心，加快农村配送物流设施建设，实现城乡统筹、城乡同配的二元化分布式配送体系。依托全县 151 个行政村建立的省级农村便利店，实现并保持“十三五”期末统一配送率达 100%。**整合三级网络布局。**依托现有专业市场资源，完善县、乡、村三级农村配送网络。以主城区为重点，以各乡镇集群为补充，加强干线运输、中转运输等不同运输阶段

的衔接和合作，积极开展以最终用户为目标的全程物流配送服务。

拓展德杭同城配送服务。依托“接沪融杭”战略，利用临杭优势，把握杭州北部物流服务功能转移契机，开展针对杭州北部城区的配送服务，实现城乡一体化配送体系建立，提高覆盖周边乡镇、连线成网的城乡配送组织能力，为德杭同城融合发展增添注脚。

（二）创新城乡配送模式，统一物流配送标准

探索配送服务新模式。依托新银河工贸配送和旺旺食品配送等县域配送龙头企业，鼓励发展共同配送、统一配送等配送模式，积极发展同城配、落地配、入宅配，解决“最后一公里”和“最后一百米”配送问题。在大型居民社区、院校、大型写字楼、政府办公场所等邮件收发密集区建设公共自助提货柜（E 邮柜）。加强快递运输与铁路、公路、水路等运输企业合作，实施快递“上车、上船”工程。**推广统一物流配送标准。**依托《城市物流配送汽车选型技术要求》（GB/T29912-2013），统一城市配送厢式车辆的选型技术标准、外形尺寸，统一外观涂装，统一车辆标识，鼓励末端配送企业使用电动、燃气等新能源及绿色环保能源驱动的物流运输工具，构建德清县绿色配送车辆体系。

专栏 6 城乡配送重点支撑项目

重点项目：

1.E 邮柜建设。

第七节 重视冷链物流改善，推进专业化工程

（一）加强冷链物流基础设施建设，探索农产品冷链新模式

支持冷链物流相关产业集约发展，推进德清港国际物流园冷链仓储设施的建设进度；储备三中粮油 15 万吨/年绿色食品精制加工基地建设，打造集冷链物流、农产品深加工、绿色产品交易等多功能于一体综合性冷链物流集聚区。支持重要农产品物流节点的冷藏设施建设，在乾元、新市等地规划建设一批物流冷藏设施，依托商贸超市，规划建设一批生鲜农产品低温配送和处理中心，改善生鲜冷藏加工温控条件。

（二）推广冷链物流技术标准，落实冷链温控服务规范

支持企业利用冷链物流技术，实现生鲜农产品从产地到销地的一体化“无断链”物流运作。加强各相关企业温度监控，实现农产品在生产流通各环节的品质可控性和安全性。完善冷链物流标准体系，重点制定和推广农产品冷链物流操作规范和技术标准，进一步落实《常温仓储物流服务质量规范》、《药品冷链物流服务质量规范》等标准。

（三）推动冷链信息化平台建设，健全冷链物流数据共享

以企业现有物流信息平台为基础，加强冷链物流数据交换和信息共享，优化配置冷链物流资源。依托“农产品（冷链）物流功能区”，建立生鲜农产品质量安全全程监控系统平台，实现全程可追溯。健全冷链物流信息报送和信息交换的责任机制，提高冷链信息采集和处理能力，提升行业监管和质量保障水平，实现

全县温控冷链物流的突破性发展。

专栏 7 冷链温控物流重点支撑项目

重点项目：

1. 三中粮油 15 万吨/年绿色食品精制加工基地项目。

第八节 重视应急机制建立，推进保障性工程

（一）健全应急物流联动保障机制，建立预警信息发布机制

完善突发事件紧急交通运输协调机制，制定紧急通行绿色通道制度，构建公路、铁路、水路立体化紧急运输保障体系。加强内河应急救援指挥中心、应急设备库房、停机坪等部门的应急物流协作机制。完善紧急情况下依法征用社会交通运输工具有序程序，与骨干运输企业签订紧急运输保障协议，规范运输工具征用行为。建立交通管制信息发布机制，及时向社会和公众发布信息，保障应急物流运输渠道畅通。建立稳定的应急物流管理投入机制和补偿机制，把应急物流管理纳入县公共财政优先保障领域，健全应对突发事件社会资源依法征用与补偿机制。

（二）搭建应急物资运输储备网络，提高应急物流保障能力

建立健全县级重要商品储备、专业应急物资储备、乡（镇）应急物资储备三级网络，按照常见突发事件辐射区域，分门别类建立覆盖全市的应急物资储备库 3 处，应对各类灾害事故急需的应急物资。指定 3 家第三方物流企业的仓库作为应急临时储存点，依托企业先进的信息技术实现高效完善的应急物资库存与

配送管理。指定 5 家规模以上运输企业，作为政府应急征用运输车辆保障单位，对配送车队以及路径进行合理优化，提升对应急运输车队的管理和控制。根据制定的应急预案，搭建全市应急配送网络，实现统一、科学的运输与配送管理。提高应急物资储备管理水平，对应急物资的仓储调入、更换、周转、紧急调出进行全过程跟踪管理。制定相应的奖励激励制度，全面提高应急物资在突发事件处置中的保障能力。

非会员水印

第八章 保障措施

现代物流业是新兴的复合型产业，是现代服务业体系的重要组成部分，是支撑国民经济和社会又好又快发展的基础性、战略性新兴产业，对推进其他产业发展，优化产业结构，转变发展方式，增强区域综合竞争实力和产业转型升级具有重要的战略意义。作为“一带一路”倡议中的“门户省”与“中坚省”，浙江在新丝绸之路经济带建设中扮演着不可或缺的角色。在新的历史时期，必须从德清经济社会缓速换挡、稳健发展的全局出发，从加快区域一体化、产业现代化、发展国际化的高度出发，从构建和谐社会、不断改善民生、增加居民收入的实际出发，高度重视现代物流发展的各项工作，着力推进基础设施和配套产业政策环境的建设，不断提升区域物流服务能力 and 运作效率，实现物流业的快速、持续、健康发展。

第一节 加强组织领导，为深化改革提供良好环境

（一）积极落实和开展全面深化改革试点示范工作

进一步落实交通运输部《关于全面深化交通运输改革的意见》（交政研发〔2014〕242号），全力支持浙江省作为交通运输综合改革试点省份²。大力推动县域创新发展的资源配置市场化、平台载体高端化、开放合作全球化、创新系统生态化、科技成果产业化的“五化联动”模式，深化“改革创新、接沪融杭”战略。

² 注：《交通运输部关于印发全面深化交通运输改革试点方案的通知》（交政研发[2015]26号）

积极探索县域物流运输组织、物流企业管理、无车承运人培育等机制创新和路径创新，健全物流人创新创业的政策环境、制度环境和公共服务体系，激励物流企业把更多的物流资源配置到管理和服务创新方向，为加快建成杭州都市圈北部重要创新县（区）提供了重要抓手。

（二）不断加强和完善物流业协同发展的组织领导充分把握全面深化改革试点的契机，理顺“大物流”管理体制，探索形成制度化的“一城一交”、“交通牵头”的物流业协同发展管理模式，杜绝多头管理，提高办事效率。充分挖掘德清在解决制约地区物流管理体制机制、发展质量和综合服务水平等重大问题的经验，逐步理顺物流业管理体制机制及运行机制的方式方法，为全县交通运输与物流业协同发展提供良好环境。

第二节 拓展融资手段，为夯实基础提供资金来源

（一）积极争取国家财政投入，获得各级主管部门支持

抓住浙江省打造中国江海联运服务中心、中国战略物资储备保障中心和中国开放合作先行区的机遇，主动与国家各部委做好对接，及时沟通德清县物流发展的思路和重点项目。积极跟踪国家发改委关于物流业调整和振兴专项投资政策，争取物流园区示范工作；高度重视交通运输部关于甩挂运输、节能减排、城市绿色货运、货运枢纽（物流园区）等领域的资金支持政策，并积极开展多式联运示范工程、农村物流示范县、综合运输服务示范城市的申报工作；不断跟进财政部关于中央财政服务业发展专项资

金、中央补助地方“粮安工程”危仓老库维修专项资金和电子商务进农村综合示范工作支持资金的申请试用；综合利用商务部关于城市共同配送试点支持资金、工信部关于中小企业发展专项资金和物联网发展专项资金的延续政策、中物联的中国物流发展专项基金等，支持全县现代物流事业的发展。利用好国家产业政策，争取国家对重点物流项目的资金扶持和投入力度，弥补地方财政物流专项资金短板，解决物流企业发展建设资金不足、自我造血能力较弱的瓶颈制约。

积极争取省发展与改革专项资金和省服务业发展引导财政专项资金，利用省、市的重点行业和新兴产业发展、中小企业发展、商贸流通业发展等专项资金对符合条件的德清县物流发展项目予以重点倾斜。同时，依照湖州市发改委、市商务局和市交通局联合编制的《2016年服务业发展、电子商务、“菜篮子”和交通物流专项资金分配方案》，大力争取专项资金用于德清县的现代物流业项目建设。

（二）不断细化信贷创新政策，持续开发银企合作模式

加大国家政策性银行和商业银行对物流企业的信贷力度，采取低息、贴息、政府担保等形式加大对物流的资金投入。加快推动适合物流企业特点的金融产品和服务方式创新，探索、推广仓储设施、运输车辆抵押、大宗物资质押等信贷业务，进一步提高对物流企业的金融服务水平。积极引入互联网金融，在有效可控互联网金融产品风险的前提下，引导物流企业利用互联网创新、

电商服务创新的金融产品，结合 P2P 模式的网络借贷平台、众筹模式的网络投资平台、挖财类的手机理财 APP，以及第三方支付平台等为载体，引入互联网企业的金融担保评价创新模式，为物流企业发展广开融资渠道，提高融资水平。

促进金融机构和物流企业的交流协作，鼓励开展多类型、多层次的银企对接活动。充分发挥金融机构的信息资源优势，积极为物流企业提供信息咨询，帮助物流企业加强财务管理。积极拓展银行卡的服务范畴，与网络型物流企业及园区企业开展“园区通”、“一卡通”、“结算通”等金融媒介的创新，实现企业物流管理与资金管理的无缝衔接，打造银企合作模式的双赢局面。

（三）加大物流企业上市培育，拓展公司债券融资途径

加大对物流企业上市资源的培育力度。选择物流龙头企业纳入上市资源库，提高物流企业在重点上市资源中的比重。鼓励中小企业做好改制，规范运作，扶持主业突出、盈利水平较高的物流企业在中小企业板块、创业板或港股及其他国外市场上市。积极落实国家发改委《关于充分发挥企业债券融资功能支持重点项目建设促进经济平稳较快发展的通知》（发改办财金〔2015〕1327号），支持运作规范、业绩突出的上市物流公司通过企业债券、短期融资券、中期票据、资产重组、股权置换等方式扩大融资规模。推动非上市龙头企业发行公司债和企业债，引进股权投资，创造公开上市条件。鼓励优质企业发债用于重点领域、重点项目融资。

第三节 完善配套政策，为降本增效提供制度保障

（一）结合国家土地政策，加强物流土地使用效率

积极保障全县物流用地供应。经市、县（市）政府批准设立的物流集聚区所在地，作为城市发展的重要基础设施用地纳入城市总体规划、土地利用规划、城市重要设施建设和综合交通设施建设规划。统筹考虑，统一安排，对列入国家、省、市重点物流项目的物流园区、物流中心、配送中心等项目用地要优先保证。科学预留物流发展用地，加强物流用地的论证审查，及时跟踪企业用地行为，防止市场以发展物流为名的圈地行为。重点项目用地，在地价上等同或低于工业用地价格出让。建立物流集聚区所在地土地滚动储备制度，确保物流项目用地的及时供应。支持利用工业企业旧厂房、仓库及其他存量土地资源建设物流设施或提供物流服务；依法收回的土地和具备“净地”（已经完成拆除平整，不存在需要拆除的建筑物、构筑物等设施的用地）条件供应的储备土地，优先用于物流项目建设。

（二）加大财税政策倾斜，减轻物流企业成本负担

加大政府对物流发展的财税政策倾斜。贯彻落实《财政部、国家税务总局关于继续实施物流企业大宗商品仓储设施用地城镇土地使用税优惠政策的通知》（财税〔2015〕98号），对物流企业自有的（包括自用和出租）大宗商品仓储设施用地，减按所属土地等级适用税额标准的50%计征城镇土地使用税。支持物流企业承接制造企业剥离的运输、仓储设施以及铁路专用线、货场货

站等，按照《国家税务总局关于企业重组业务企业所得税征收管理若干问题的公告》（国家税务总局公告 2015 年第 48 号）要求，享受税收、资产处置等相关扶持政策。

（三）优化交通通行政策，细化运输车辆管理手段

不断提升全县交通通行政策的法制化和人性化。积极落实交通运输部《关于加强城市配送运输与车辆通行管理工作的通知》（交运发〔2014〕35 号），推广使用符合新国标《城市物流配送汽车选型技术要求》（GB/T29912）的城市配送车辆，推动城市配送车辆的标准化、专业化发展。由公安交通管理部门与交通、商务等部门共同研究，在加强交通标识控制和交通时段控制的基础上，完善货运车辆在县域中心城区的运行许可控制制度，提高城市物流网络的配送功能，为城市配送车辆的业务停靠提供便利条件。探索在货运密集区域，采取货运专用车道或专用道路等管理措施，提高既有道路资源的利用率。完善动态不停车称重系统，支持使用技术手段对鲜活农产品运输车辆进行探测查验。针对冷藏保鲜、鲜活农牧产品及苗木花卉、集装箱运输等车辆及清洁能源货运车辆，实施收费公路宽松的通行政策和收费减免，营造良好的重点、特色物资运输环境。

第四节 净化市场环境，为企业壮大提供护航手段

（一）维护市场公平，提供良好市场环境

全面落实和尊重规划要求，防止物流枢纽节点的功能异化，有效杜绝市场的低效低价竞争，引导物流企业差异化发

展，实现提质增效的总目标。积极落实《国务院关于清理规范税收等优惠政策的通知》（国发〔2014〕62号），做到全面清理与统一税收制定权限相结合，维护公平的市场竞争环境。着力破除物流与交通运输市场壁垒，不得滥用行政权力制定含有排除、限定竞争内容的规定，取消针对外地企业、产品、运输车辆和服务等设定的歧视性收费项目、实行的歧视性收费标准或者规定的歧视性价格等歧视性政策。维护全县货运物流市场统一开放、竞争有序的长效机制，推进法治化运营环境的尽快建立。

（二）加速资源整合，引导中小企业转型升级

鼓励我县企业通过参股、控股、兼并、联合、合资、合作等形式对社会物流资源进行资产重组，逐步搭建与各重点区域中心城市、重要港口、机场等的物流业务联系网络。鼓励投资主体多元化，以开放姿态吸纳外部物流资源向本地区集聚，与本地区物流企业形成战略合作联盟，实现强强联合，优势互补。通过各种政策手段加快引进国内外知名物流企业，鼓励外商参与物流园区开发建设和公共物流节点的运营，提升现有基础设施的服务组织化水平。选择大型制造企业开展产业联动试点，突破多业融合及多业联动的业务开展瓶颈。积极落实国务院《关于加快构建大众创业万众创新支撑平台的指导意见》（国发〔2015〕53号），借助国家“互联网+”行动的具体部署，加快货运物流中小企业“众创、众包、众扶、众筹”等新模式、新业态的发展，并将这些模

式应用到企业集约化发展中来，加速企业提质增效步伐，开创中小微企业转型升级新路。

（三）打造物流品牌，加快物流龙头企业培育

借助湖州市打造“中国物流谷”装备制造品牌契机，鼓励县内物流企业拓宽业务辐射范围，巩固杭州都市圈、长三角经济圈的固有物流市场，打造“德清物流”的服务品牌。定期组织对全县物流企业的评级，开展针对企业经营状况、资产情况、设备设施、管理及服务、人员素质、信息化水平等方面指标的综合评估认定。通过企业评级，引导企业向 A 级企业、平台型企业、网络型企业发展，提升企业自身的品牌价值，发挥龙头企业的示范带头作用，促进传统物流企业的转型升级。结合评选结果，对我县首次通过国家 2A、3A、4A、5A 级评估的物流企业，拟申请市服务业引导资金，一次性给予适当资金奖励。鼓励物流企业争创服务品牌，对创建市级以上服务名牌和著名商标的物流企业，给予对外宣传、政府采购项目承接等优惠政策倾斜。

第五节 营造发展氛围，为物流产业提供人才储备

（一）高度重视物流服务人才培养

逐步完善多层次教育体系和在职人员培训体系。建立我县与国内高等院校物流培训教育的合作机制，逐步提高物流从业人员的素质和技能；鼓励物流企业与院校建立定向合作机制，强化实用型物流人才培养，提高从业者的业务水平；邀请企业物流职业经理人开办校园讲座活动，增加在校物流专业学生的理论与实际

结合能力，也为企业物色人才提供途径；制定并推行物流职业资格认证制度，规范对物流职业资格认证主体的管理，引导企业、行业组织及民办教育机构参与物流急需人才的教育培训。

（二）积极落实物流人才引进政策

重视高端和复合型现代物流人才的引进工作。落实县《关于实施人才发展新政策的若干意见》（德委办〔2016〕37号）的各项政策措施，对引进的物流高级技术人员与高级管理人员，享受引进人才政策规定的相关待遇，为物流人才创业、就业和生活搭建良好的平台。

第六节 扩大协会影响，为政企互动提供联通服务

（一）不断壮大行业组织规模，完善协会基础服务功能

鼓励物流行业协会健全和完善各项行业基础性工作。发挥德清县物流行业协会会员多和影响力大的优势，做好调查研究、技术推广、标准制订和宣传推广、信息统计、咨询服务、人才培养、理论研究、国际合作等方面的工作。吸纳交通行业、商贸流通、工业产业、农村合作组织、邮政、金融等机构，逐步建立和完善协会章程和各项规章制度，通过协会组织专家论证等形式制定行业标准。提升行业规范化运作水平，更好地体现全县物流行业协会组织的基础服务性功能。

（二）积极推动自律规范制定，强化行业诚信体系建设

积极成为行业规范自律和诚信体系建设的主体。推动行业健康发展，全面贯彻国家发改委《关于我国物流业信用体系建

设的指导意见》(发改运行〔2014〕2613号),把物流行业协会建设成为全县行业自律与诚信体系建设的主力。充分认识物流业信用体系建设的重要意义,加强物流信用服务机构培育,大力推进信用记录建设。积极推进运输、公安、商务、工商、海关、质检、税务等相关部门信用信息采集机制的建立,在各部门管理信息系统的基础上,及时、准确地记录各类物流企业的基础信息和信用记录,在保障信息安全的前提下向社会信用服务机构有序开放。同时,行业协会应结合物流业实际,发挥自身优势,加强信用记录的管理,逐步形成覆盖物流企业会员所有法人单位和个体经营者的信用信息档案管理体系。

(三) 发挥政企沟通枢纽作用,全面体现“企业之家”职能

持续完善和发展物流行业协会组织在物流企业与政府部门间建立起的畅通联系渠道,代表企业参与相关政策的制定、调整,负责物流企业与上下游企业之间的业务与关系协调,并代表政府承担物流理念与物流技术的推广、宣传、普及和职业培训任务。积极为会员单位和物流企业职工争取合法权益,在油费负担、税费缴纳、规费上缴、行业职工劳动保护和企业发展鼓励政策等方面,全面体现会员单位合法利益,积极反映物流企业合理诉求。加快县物流行业协会与其他专业协会和周边毗邻地区相关中介组织的交流与合作。建立沟通和协作机制,在研究基础性、区域性、行业性等共性问题中加强交流与合作。在市场统一、诚信体

系建设、企业资质认证、区域信息共享、政策建议等方面发挥组织和协调功能，形成区域物流工作联动机制。

非会员水印

非会员水印

附件 1

德清县物流业发展“十三五”规划重点工程项目表

项目类型	项目名称	建设工期	建设规模和内容	总投资 (亿元)	“十三五”计划 投资(亿元)
通道畅通 工程	104 国道德清段改造工程	2015-2019	一级公路，主线长 20 公里。	25.7	24
	09 省道德清乾元至秋山段改建工程 (二期)	2014-2017	09 省道德清乾元至秋山段改建 8.5km。	6.6	3.4
	杭宁高速公路洛舍互通工程	2015-2016	主线全长 1.086 公里，匝道总长 2.19 公里。	1.2	0.6
	杭州绕城高速公路西复线工程	2016-2019	高速公路 152 公里，双向六车道，其中德清境内 52 公里。	127	127
	余杭至安吉公路德清雷甸至上柏段工程	2016-2019	一级公路 21.9 公里，桥梁 5 座，互通 1 个。	32.5	32.5
	规划 304 省道德清对河口至矮部里段工程	2017-2020	一级公路 14.8 公里	15.2	15.2
	规划 304 省道德清雷甸至对河口段工程	2019-2022	一级公路 26 公里	36	3
	杭宁高速拓宽工程	2016-2020	高速公路拓宽。	6	6
	德桐公路(乾元至新市段)	2018-2022	改造提升德桐公路双向六车道。	6	
	老宣杭铁路改造	2015-2030	改造老宣杭铁路德清西站至杭州未来城运力。	20	
	商合杭铁路德清段	2018-2020		37	25
	京杭运河航道整治工程(德清段)	2016-2018	三级航道 23.8 公里，改建桥梁 5 座，新建服务区 1 处。	8	8
	白三线航道养护工程	2013-2018	通航里程 18.9 公里，航道等级为五	0.72	0.72
	浙北高等级航道网集装箱运输通道建设工程(德清)	2018-2020	改建桥梁 4 座	7.9	7.9

项目类型	项目名称	建设工期	建设规模和内容	总投资 (亿元)	“十三五”计划 投资(亿元)
节点优化 工程	德清港国际物流园	2013-2019	用地 665 亩, 新建 7 个 300 吨级多用途泊位, 年吞吐量 250 万吨。建立功能完善的物流产业园。	13.6	10
	德清临杭物流园区 II 区	2014-2020	用地 1888 亩, 建设钢材物流、有色金属物流、通用仓储物流、货运配载物流、航运服务、物流商务及配套、公用码头作业区和社会停车等八大功能区。	27	17
	新安仓库物流中心(普洛斯德清新安物流产业园)	2015-2017	用地 200 亩, 新建仓储用房 16 万平方米, 建设普洛斯国际化标准物流仓储设施, 集仓储、分拨、结算和办公为一体, 针对国际和国内领先的电子商务、医药医疗、冷链企业提供高端仓储服务。	5.6	5
	新安仓库物流中心(宝湾电商物流港)		拓展规划中		
	新市工贸物流中心(百诚物流)		拓展规划中		
	新市工贸物流中心(升大物流)		拓展规划中		
	洛舍工业物流中心		拓展规划中		
	三桥公铁联运物流中心	2018-2022	拓展规划中	3.2	1
信息提升 工程	浙江德泰港务有限公司-“德清港智慧物流信息化公共平台项目”	2015-2017	项目包括安全管理、物流管理、信息服务、物流作业、电子商务、辅助决策等部分, 主要建设德清港信息服务中心、港口生产调度指挥中心、电子口岸、智能变电、物流仓储管理、安防管理以及物流信息化操作系统等信息化软硬件设施。	0.5232	0.5
	升华智慧物流信息平台项目	2014-2020	(1) 物流园 ERP 管理系统; (2) 升华物流门户网站 (3) 弱电智能化 (4) 物流公共信息服务平台	0.1	0.06

项目类型	项目名称	建设工期	建设规模和内容	总投资 (亿元)	“十三五”计划 投资(亿元)
信息提升 工程	百诚物流德清公路港信息平台搭建项目	2015-2018	运用互联网云计算等实现公路港信息平台搭建进, 实现业务整合。以物流信息交易平台为核心, 建立物流资源集聚区, 打造一站式服务体系, 实现物流公路港信息平台线上与线下资源的有效对接, 实现高效的枢纽型、综合性的公共服务平台。	0.018	0.018
冷链物流 工程	三中粮油 15 万吨/年绿色食品精制加工基地	2016-2017	用地 200 亩, 新增建筑面积 163450 平方米, 新增优质大米和精制食用油精加工生产线、散装物料中转系统、码头吊机等设备 91 台(套)。	6.2	6.2
电商物流 工程	德清县电子商务产业园		拓展规划中		
	德清县东部电子商务产业园		拓展规划中		
	中国德清跨境电子商务应用平台		拓展规划中		
	农村电子商务服务站		阿里巴巴农村淘宝、信用社的五农一体丰收驿站、邮政公司的村邮乐购项目		
配送物流 工程	E 邮柜	2015-2017	十三五期间规划建设 80 个 E 邮柜。	0.03	0.03