

垫江县交通物流“十四五”发展规划

2022年8月

目 录

前 言.....	1
第一章 发展基础.....	3
一、发展现状.....	3
二、存在问题.....	9
第二章 形势要求.....	12
第三章 总体思路.....	16
一、指导思想.....	16
二、基本原则.....	16
三、发展战略.....	17
四、发展目标.....	18
第四章 主要任务.....	20
一、实施对外通道建设工程.....	20
二、实施综合货运枢纽建设工程.....	22
三、打造特色化干线货运服务体系.....	25
四、构建高效化城市配送服务体系.....	26
五、构建便捷化农村物流服务体系.....	28
六、构建综合货运服务平台.....	31
第五章 保障措施.....	33
（一）加强组织领导.....	33
（二）加强对外合作.....	33
（三）加强政策支持.....	33
（四）加强主体培育.....	34
（五）加强用地保障.....	34

前 言

物流业是融合运输、仓储、货代、信息等产业的复合型服务业，是支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业。加快发展现代物流业，提升物流供应链服务能力，对于释放强大市场需求、服务全面建成小康社会、培育新的经济增长点，促进产业不断迈向全球价值链中高端，加快实现现代化具有重要意义。

“十四五”时期是垫江交通基础设施网络完善、交通物流水平提高和转型发展的关键期。垫江交通物流发展要抢抓全市发展现代物流的机遇，积极对接和实施“一带一路”建设、长江经济带发展以及西部陆海新通道、成渝地区双城经济圈建设等国家战略，深化落实重庆市经济社会发展战略、规划、政策，准确把握市委市政府对垫江“三区两地一节点”功能定位，立足双城经济圈，背靠渝东北城镇群，紧盯成渝大市场，发挥垫江邻近主城区、地势较平坦、发展空间大、产业承载强的优势，以“融入主城都市区、建好区群联结点、打造产业新高地”为发展路径，结合全县空间特点、物流产业比较优势及产业链与供应链串接要求，加快构建高质量的现代物流产业体系，全面推进全县交通物流枢纽建设工程，支撑重庆内陆开放高地建设。

根据国家《交通强国建设纲要》《国家综合立体网纲要》《重庆市综合交通运输“十四五”发展规划》和《中国共产党垫江县第十五

次代表大会上的报告》等有关文件精神，进一步加快垫江交通物流现代物流业发展，特制定本规划。规划范围包括垫江全域，幅员面积 1518 平方公里，统筹考虑长寿、忠县、梁平、丰都、涪陵与四川的达州、广安等周边地区，规划期限为 2021-2025 年，规划基础年 2020 年，展望至 2035 年。

第一章 发展基础

第一节 发展现状

一、全县经济产业发展良好，交通物流需求逐步加剧

全县经济稳步增长。垫江县扎实做好“六稳”工作，全面落实“六保”任务，全力“抢时间、抓进度、补损失”，经济社会发展取得显著成效。2020年地区生产总值444.8亿元，较2015年增长205亿元，年均增长16.8%，位于渝东北考核组前列。经济结构更趋合理，产业高质量发展坚实起步，三次产业结构比调整为12.2：47.1：40.7，服务业对经济增长贡献率稳步提升，占GDP比重突破40%。一般公共预算收入达16.7亿元，固定资产投资达149亿元，社会消费品零售总额突破100亿元，城乡常住居民人均可支配收入分别达到37299元、16624元。

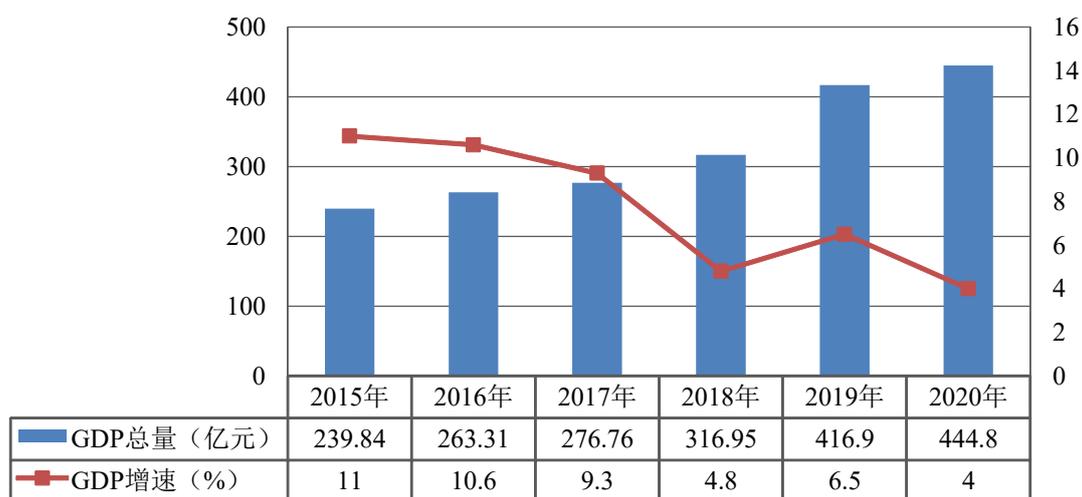


图 1-1 2015-2020 年垫江地区生产总值及其增长速度对比图

工业实现稳步发展。2020年,工业增加值114.2亿元、增长10.3%。内资引进国瑞智能装配式建筑产业园项目,实现50亿元级项目“零”的突破;外资引进全球第三大聚酯纤维产品制造商韩国汇维仕项目,创近年外资新高。鼎发公司连续三年入选“重庆市100户成长型工业企业”,天圣制药入围“重庆市民营企业100强”,捷力轮毂上榜“重庆市重点工业企业100强”。同时,特色产业集群加快形成,以“中国石磨豆花美食之乡”为代表的特色品牌效应不断扩大。近年来垫江加快推进“工业强县”战略,主动参与重庆市产业对接和垂直化整合,进一步做大做强主导产业,形成具有垫江特色的现代产业集群。

农业实现特色发展。2020年,农业增加值52.2亿元、增长4%。聚力实施农业“品种品质品牌”建设,发展“三品一标”58个、累计171个。“3+2”特色效益农业持续壮大,推广优质稻28万亩、水稻制种1.3万亩,种植榨菜、南瓜20万亩,发展垫江晚柚、垫江李子等特色产业10万亩。引进温氏、正大等国家级畜牧龙头企业3户,开工建设标准化生猪养殖场21个,新增产能16万头。高安食品加工园基础设施逐步完善,引进企业4户、累计21户,产值3.8亿元、增长17.2%。

商贸服务提质增效。“十三五”期间,社会消费品零售总额从140.3亿元增长至212.1亿元,年平均增速达8.6%;零售业销售额从107.3亿元增长至158亿元,年均增速达8%;电子商务交易额从4.1亿元增长至22.1亿元,年均增速达40.1%;网络零售额从0.8亿元增长至3.7亿元,年均增速达35.8%。市场主体培育有力,累计为企业减税

降费 7.8 亿元，推动市场主体总量突破 5.8 万户，累计培育限额以上商贸企业超 170 家，民营经济增加值占比 73.5%。

二、交通供给能力不断优化，网络覆盖能力逐步增强

综合立体交通网络加快形成。“十三五”期，渝万城际铁路实现了垫江至重庆中心城区 45 分钟到达，高速铁路实现“零突破”，形成垫江南北向高速出境客运通道。全县“一纵一横”的十字架高速公路网基本形成，全县高速公路通车里程达到 76 公里，面积密度达到 5 公里/百平方公里，高于重庆市平均水平。公路通车里程达到 4284 公里，其中国省道 313 公里，县城到乡镇二级及以上等级公路比重超过 10%，乡镇之间基本达到三级公路连通。实施“四好农村路”1690 公里，实现村民小组通达率 100%、通畅率 100% 双百目标，获得市级“四好农村路”示范区县荣誉称号，农村“出行难、运输难”问题得到了较好解决，广大农民群众获得感和幸福感不断增强。

交邮融合发展成效显著。“十三五”期，全县交通与商贸、邮政快递实现融合发展，已初步形成“县乡村”农村三级物流节点体系，县城电商物流园建成投用，引导丹桂物流股份有限公司成立首个作为快递电商综合服务的三方平台企业，推动邮政成为服务农村电子商务的主渠道，建成 24 个建制乡镇快递物流综合服务平台，开行 5 条农村快件物流配送线路，50% 以上建制村建成村级快递物流服务站，农村电商覆盖率达 100%，成功通过商务部“国家电子商务进农村示范县”建设绩效评价。

三、运输服务水平不断提升，服务产业提档增效发展

货物运输总量明显增长。“十三五”期间垫江公路货运量持续增长，2020年完成公路货运量3051万吨，货运周转量21.3亿吨公里，较2015年增长170.9%。垫江公路货运量在渝东北地区公路货运总量中占比达到20%以上，仅次于万州区排名第二，有效支撑县内现代产业体系建设。邮政业务迅速发展，2020年，全县完成快递业务量390.7万件，较2015年增长306%；农村地区快递业务投递量为136.5万件，较2015年增长2620%；快递业务收入为5116万元，较2015年增长210%。

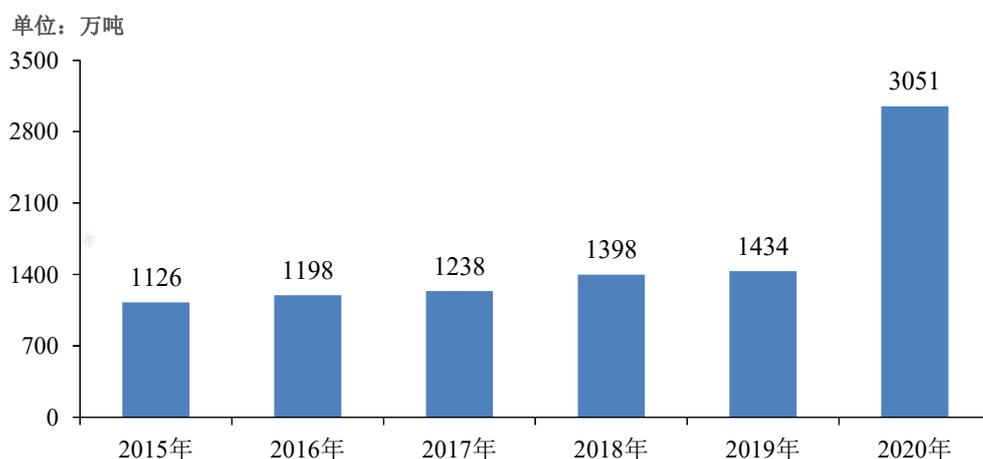


图 1-2 2015-2020 年垫江县公路货物运输量变化情况

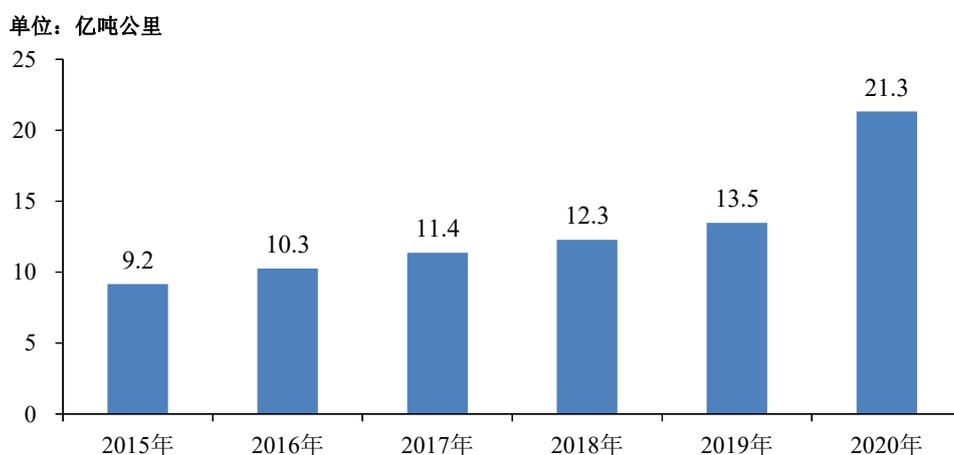


图 1-3 2015-2020 年垫江县公路货物周转量变化情况

交通运输支撑产业发展较明显。垫江通过公路主要以运输大宗货物为主，主要运输货类为矿建材料、石油天然气及制品、机械设备及电器、轻工医药产品、化工原料及制品等，有力支撑垫江县建筑装备、天然气、医药健康等重点产业发展。从运输方向来看，垫江与江北、万州、涪陵、长寿、忠县等区县货物交换来往密切，江北、万州是垫江最主要的公路到达和发送区。

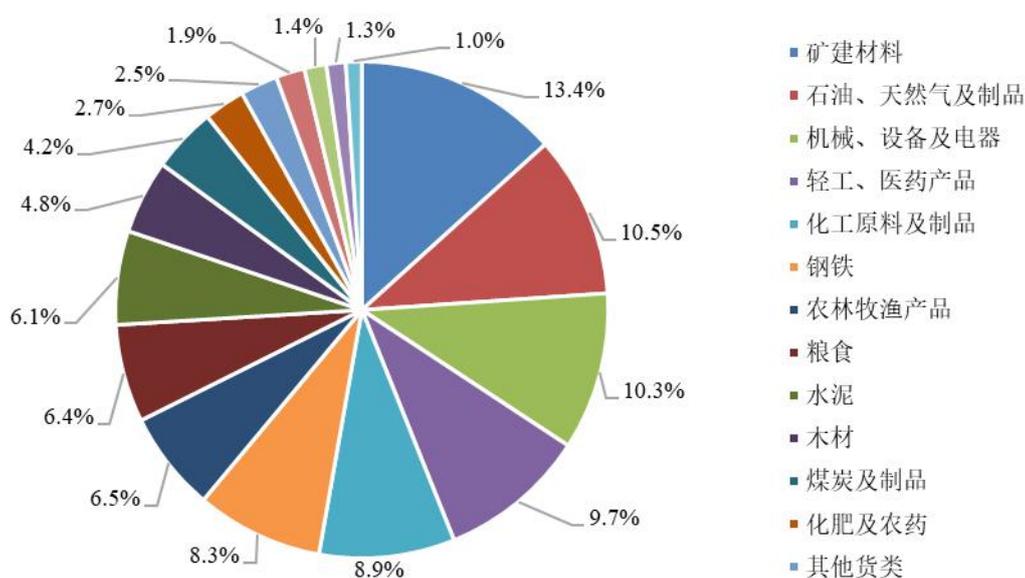


图 1-4 2019 年垫江公路货物运输货类占比情况

四、运输主体装备不断加强，适应环境能力逐步提升

货运装备呈规模化发展。“十三五”期末，全县共有道路运输货运企业 78 家，货运车辆 5743 辆，其中个体车辆 2463 辆，占货车总量的 42.8%，集约化水平不断提升。全县货运车辆基本保持稳定，基本保持在 5000 辆左右，总吨位约 3 万吨，较 2015 年增长 116%。货运车辆更加专业化、大型化，全县大型车比例达到 25%，较 2015 年增长 77.5%，重型车和专用车比例分别达到 6%和 3%。

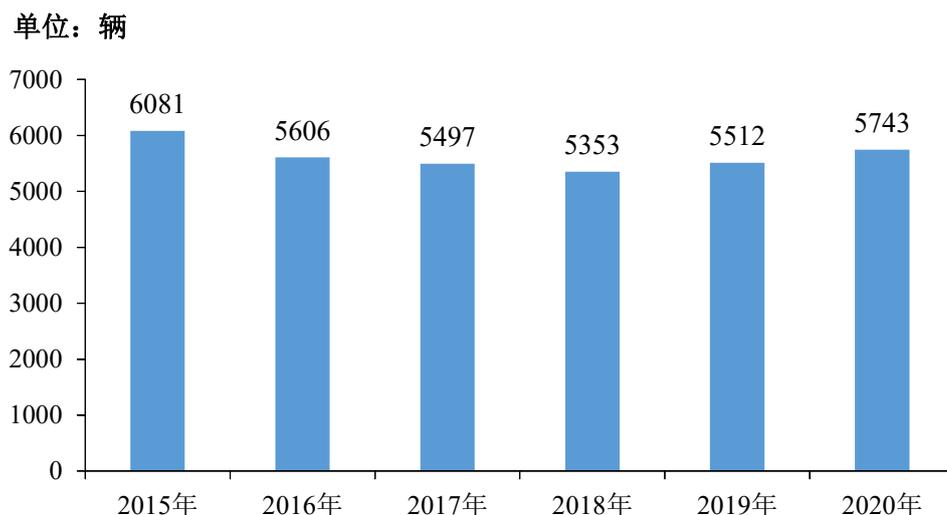


图 1-5 2015-2020 年垫江县货车数量图

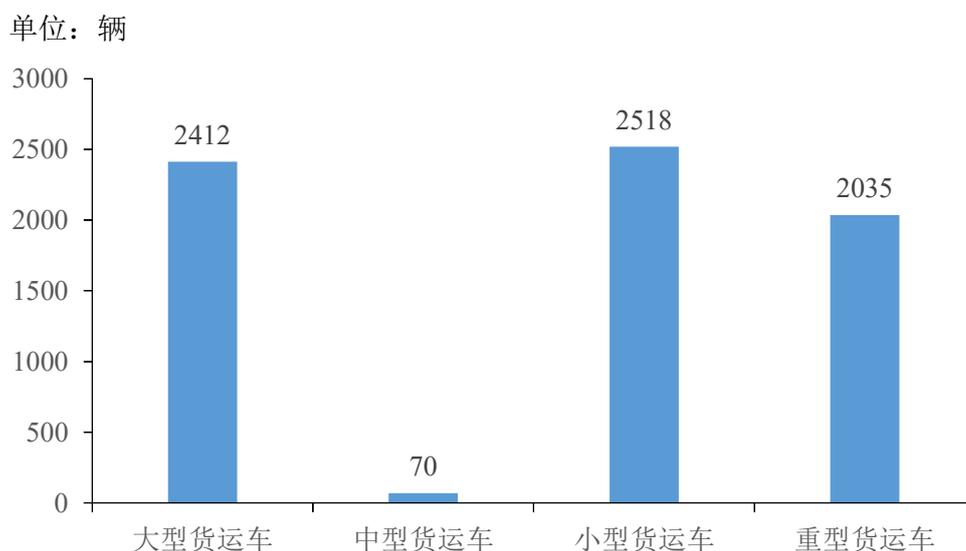


图 1-6 2020 年垫江县载货汽车车型分布

物流企业规模仍以中小型为主。“十三五”期末，全县拥有 50 辆车辆以上规模的道路货运企业占比 18%，10-49 辆车辆规模的道路货运企业占比 28%，10 辆车辆以下规模的道路货运企业占比 54%，其中危化品物流运输企业数量占比 12%。入驻垫江县的快递企业 16 家，仓储物流企业 11 家，仓储总面积达到 3.79 万平方米，仓储设备达到 2267 台，拥有普通货运车辆总计 78 辆，其中规模较大的仓储物流企

业分别是垫江县刘长秀副食配送中心、垫江县大金元副食经营部、重庆丹桂物流有限公司。

第二节 存在问题

一、基础设施有待加强

对外大通道运输方式单一。垫江作为联通主城与渝东北、联动成渝城市群发展的关键联结点，目前域内暂无货运铁路，缺乏铁路货运通道，多式联运优势无法充分发挥，规划广忠黔和长垫梁铁路均处于前期工作中，对比周边区县高铁、普速铁路发展态势迅猛，随着郑万高铁、渝西高铁、涪柳铁路等铁路项目加快推进，垫江的节点区位将面临挑战。垫江对外货物运输仍以公路占绝对主导，但高速公路对外出口通道仅4个，与两群间水平连通不足，同时干线高速拥堵情况较为严重，对进出货物运输以及与中心城区、渝东北区县、川东北地区的经济产业往来造成较为严重的影响。

公路网结构等级仍需进一步提升。目前，垫江尚未形成合理的“金字塔”路网等级结构，全县省道三级及以上比例分别低于全市15.4%、渝东北地区12.9%，川渝毗邻地区公路衔接不对等，制约与四川毗邻市县的交通互联互通。同时，出城路段和部分乡镇过境路段逐步出现交通拥堵现象，普通国省干线与城市道路衔接水平不高，与县内工业园区、农业园区、景区、高速公路互通“最后一公里”还存在部分农村公路连接，难以满足对重要产业园区、景区等经济节点发展的支撑。

二、货运枢纽体系尚未形成

目前，与大宗生产型物资配套的综合型货运枢纽尚未建成运营，无法满足多式联运发展需求及支撑全县物流、产业园区快速联动发展的需要，制约了全县对中心城区产业承接的发展。同时，专业性物流中心节点体系发展滞后，暂无大型物流枢纽节点，无法实现区域性物资快速转换需求及服务城区配送等相关功能。农村物流三级节点体系仍需纵深，支撑乡村振兴战略的纵深推进及精准扶贫工作的贯彻落实。

三、货运组织亟待加强

货运运输模式单一，多式联运发展滞后。由于县内货运铁路存在短板，暂无铁路货物运输模式。境内货物运输主要依托道路运输，货物运输结构有待完善，多式联运综合立体交通格局尚未形成。公路和水路（长江）联运模式有待加强，公路运输缺乏具有代表性物流运输产品，冷链物流、商贸与电商物流、国际物流、制造业供应链物流发展相对滞后，无法有效服务县内智能装备（建筑、钟表为主）、医药健康、新材料、农业加工等产业和新兴产业发展。

运输组织各自为政，物流组织效率有待提高。目前，县内商贸物流和工业物流企业仓储分布零星、杂乱，运输组织各自为政，未实现共同配送，同质化竞争突出，导致运输成本居高不下，效率提升困难。城市配送体系和农村物流体系建设尚未完全成型，城市商贸物流配送体系不够完善，农村物流体系仍需纵深发展。

四、主体装备亟待转型

运输装备运力专业化、大型化程度不足。运力主要集中在散货运输上，只有少量集装箱运力，中小型普通载货车辆占比相对较高，甩

挂运输基础依然薄弱，车辆专业化、大型化不足，厢式车辆、集装箱车辆以及特种运输车辆发展相对滞后。

五、智慧发展亟待深化

物流信息化处于初步阶段。目前，交通物流数据基本以统计运输数据为主，前端信息收集体系基本建立完善，但大数据的应用整体偏弱，未能将各种运输方式数据形成联动，铁路、公路与其他港口之间尚未互联互通。同时数据挖掘深度不足，未能对经济产业发展、交通运输行业建设发展提供支持，支撑行业决策有待突破。

既有系统应用有待加强。货运主体和车辆主要依托运政管理系统，目前已经基本建立。与市交通局、市道路运输事务中心的系统联动水平不高，系统应用模块较少，对系统运行质量和开发水平有待进一步提高。

第二章 形势要求

当今世界正经历百年未有之大变局，新冠肺炎疫情影响广泛深远，经济全球化遭遇逆流，世界进入动荡变革期，单边主义、保护主义、霸权主义对世界和平与发展构成威胁，不稳定性不确定性明显增加，垫江县改革发展将面对更加复杂的国际环境。重庆市综合实力和竞争力与东部发达地区还存在差距，城乡区域发展差距仍然较大。垫江县作为主城进入渝东北城镇群的门户、川东北渝东北地区的中心，地区生产总值达到 480 亿元、增长 1.5 倍，仍低于周边的梁平区，然而地均 GDP 达到每平方公里 0.32 亿元，为渝东北最高；外贸进出口总额 4 亿元，居渝东北第二。但垫江产业集聚、产业支撑不足，大型企业、优质企业不多，经济结构还需持续优化，科技创新支撑能力偏弱，基础设施和公共服务还存在短板，整体发展仍处于全市所有区县中等水平。未来垫江交通特别是交通物流发展，必须在全县改革发展、产业能级提升、经济结构优化等方面给予极大的支撑与引导。

新发展格局加快构建与超大规模市场优势初步显现，要求垫江高质量打造对外综合运输通道。我国经济已经由高速增长阶段转向高质量发展阶段，现代化经济体系建设快速推进，社会主要矛盾转化为人民日益增长的美好生活需要和发展不平衡不充分之间的矛盾，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加快构建，超大规模市场

优势逐步显现。重庆地处我国超大规模市场内陆腹地和中西部地区开放前沿，是畅通大循环、双循环的重要战略支点。垫江地处主城都市区、渝东北城镇群、川东北的区群联结点，是主城进入渝东北城镇群的门户、川东北渝东北地区的中心，未来将深入实施“融入主城都市区、建好区群联结点、打造产业新高地”发展路径，推动承接沿海地区和主城都市区产业转移，做优做大先进制造业、特色高效农业、现代服务业等绿色产业，打造成为两江新区和主城都市区产业的重要拓展区和工业基地。与此同时，垫江交通物流高质量打造2主2辅6向的对外大通道，有效串联长江经济带、成渝地区双城经济圈和畅通主城都市区与渝东北城镇群的快速联系，加速度融入“国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”发展格局，全面支撑垫江高新产业、城市品质、城乡活力迈上大台阶。

国家战略在重庆嵌套叠加与重庆引领地位逐渐凸显，要求垫江高规格构建综合货运枢纽。当前和今后很长时期，垫江交通物流发展仍处于重要战略机遇期。《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》印发实施，赋予成渝地区双城经济圈全国交通“第四极”的战略定位，明确重庆为西部国际综合交通枢纽，为重庆交通高质量发展给予了全新优势、创造了更为有利的条件、提供了更加广阔的空间。垫江地处成渝地区双城经济圈的腹心地带，是

依托主城、联动万州的重要联接点，是主城进入渝东北城镇群的门户、川渝东北地区的枢纽节点，在全市综合交通运输通道中具有重要的区位和地位。为深入发挥自身关键节点作用，垫江应充分结合县内推动经济体系优化升级的战略构想，贯彻落实新发展阶段创新、绿色、协调、开放、共享五大发展理念，充分调动县内公路物流的绝对优势，发挥邻近主城区、地势较平坦，发展空间大、产业承载强的优势，立足双城经济圈，背靠渝东北城镇群，紧盯成渝大市场，加快构建业态丰富、生态健康的无水港，同步优化营商环境、研制配套政策，推动垫江构建区群联动的渝东北综合交通枢纽、助力重庆中心城区加快建成西部国际综合交通枢纽；积极推动广忠黔铁路、长垫梁铁路等铁路前期工作并推动建设，主动融入主城都市区、成渝双城经济圈与长江经济带，适度超前构建公铁联运型货运枢纽，打造内陆无水港，有效支撑与引导垫江社会经济快速改善，更大程度助力重庆更好完成使命、引导西部各地高效发展。

产业变革需求调整与全球科技革命深度融合趋势明显，要求垫江高水平构建货优其流服务支撑体系。当前和今后很长时期，随着垫江社会经济高质量发展进程加快，产业结构优化升级，继续支持智能建造、特色农业等主导产业发展的同时，推动战略性新兴产业规模发展，对应互联网、移动互联网、大数据、云计算、5G、物联网、区块链与人工智能等新技术广泛应用，推动数字经济发展、循环经济、低碳经济等深入发

展，“区群联结点”作用不断彰显。全县货运需求稳步增长，邮政快递业务量增速明显高于社会货运平均需求，即除满足过去重点生产物资快速流通的同时，还应不断满足高品质、小批量、时效性强的新兴需求。为此创新物流服务和生态，积极完善构建公路港，支持冷链物流、城市共同配送等专业化物流，大力推动公铁联运模式发展，充分发挥陆运服务优势，强化与长江沿线水运港口快速联系，探索铁公水联运，支撑垫江打造川渝东北部地区内陆无水港。加速现代信息技术、新能源装备和人工智能等新技术在交通物流领域的示范应用与推广，支持新零售与跨境电商在商贸、农业、高端制造业等新模式新业态的有序发展，循序推动货运物流信息平台建设，完善构建农村物流三级体系和末端众包模式下的配送模式，将垫江打造成“联运形式多样、成本优势明显、运作安全高效”的货运物流服务支撑体系，有序实现垫江货物流动“货优其流”的发展目标。

第三章 总体思路

第一节 指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，深入贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，坚持以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观、习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的基本理论、基本路线、基本方略，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，深入贯彻习近平总书记对重庆提出的营造良好政治生态，坚持“两点”定位、“两地”“两高”目标，发挥“三个作用”和推动成渝地区双城经济圈建设等重要指示要求，准确把握新发展阶段，深入践行新发展理念，积极融入新发展格局，切实担当新发展使命，坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，紧扣垫江县“三区两地一节点”功能定位，牢牢把握交通“先行官”定位，着力于对外通道建设、运输组织优化、改革创新等，激发市场活力，培育新增长点，形成新动能。使垫江全面融入成渝地区双城经济圈、长江经济带、西部陆海贸易新通道等重大战略，为构建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提供有力支撑。

第二节 基本原则

坚持夯实基础、统筹推进。补足垫江交通物流基础设施发展短板，着力提升对外通道基础设施和县内微循环网络互联互通水平。既要加

速提高铁路、公路等多方式的交通基础设施能力保障，也要抓好枢纽体系及集疏运体系的顺畅衔接，实现基础设施能力足、效率高的良好局面。

坚持需求导向、注重实效。立足垫江交通物流发展的问题与目标双导向，立足交通物流发展需求，系统、全面设置交通物流发展的建设功能，确保规划的实效性和可操作性，支撑垫江建设渝东北联接主城都市区的重要节点与主城都市区工业的重要拓展区。

坚持政府引导、市场主导。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，强化企业在市场运行中的主体地位。更好发挥政府的推动作用，加快通道和枢纽建设，健全政策法规和标准规范，优化市场监管，营造交通物流良好发展环境。

坚持深化改革、创新驱动。推动质量变革、效率变革和动力变革，实现关键突破。坚持创新发展，加快政策创新、机制创新、关键技术创新、组织模式创新，大力提升交通物流发展水平。

第三节 发展战略

拓通道。依托普速铁路、高速公路、非收费公路快速物流通道等交通基础设施，构建2主2辅6向对外大通道，做好通道带物流、物流带经贸、经贸带产业文章。强化垫江与主城都市区、成渝地区双城经济圈等区域交通联系，主动融入“一带一路”长江经济带、西部陆海新通道等国家大战略。

强枢纽。全面做大做强垫江货运枢纽体系，优化枢纽功能布局，打造枢纽经济，依托铁路货运站、工业园区，统筹各种运输方式协调

发展，充分发挥各种运输方式比较优势，加快各项物流要素的集聚，积极打造成为无水港、商贸型物物流枢纽。

畅循环。大力推进交通集疏运基础设施和微循环系统建设，强化公路、铁路与大型园区、重要港区、高速公路下道口、各货运枢纽的衔接，打造便捷高效的城乡干线公路网络，进一步提升县内公路的货物运输通行能力和服务水平，有效解决“最初一公里”和“最后一公里”问题。

优组织。统筹规划公铁水联运型的运输组织模式，积极发展多式联运，促进统一标准的运输标准建立，进一步实现“无缝衔接”。提升农村物流、冷链物流等专业物流水平，积极探索推进甩挂运输、农村物流特色线路等创新运输组织模式，全力降低物流运输成本。

提服务。坚持以大数据智能化为引领，推动互联网、大数据在交通物流领域的发展，促进交通物流信息整合共享，建设互联互通信息平台，实现统一的数据接入和互换机制，畅通物流信息链。积极推动网络货运平台建设，多式联运经营人等新业态新模式的应用。

第四节 发展目标

到 2025 年，布局合理、功能完备、内通外畅、安全高效的交通物流体系基本建成，**区群联动的重要交通物流节点城市建设**取得重大进展，区域内城乡协同发展步伐加快，区域间互联互通水平明显提升，城市配送、农村物流等专业物流以及公铁联运、公铁水联运等多式联运发展成效显著，对垫江现代化经济体系和成渝地区双城经济明月山绿色发展示范带高质量发展作用突出，有效支撑垫江打造渝东北联接

主城都市区的重要节点、主城都市区工业的重要拓展区、重要的工业基地、区域性商贸物流基地。

——**交通物流设施网络基本完善**。基本建成2主2辅6向对外运输通道，与主城都市区、渝东北城镇群、成渝地区双城经济圈高效衔接。基本建成“1+2+N”综合货运枢纽体系，公铁联运型、内陆无水港型综合货运枢纽和一批农村物流枢纽站场布局合理，“最后一公里”和“最初一公里”衔接难题完全解决，交通物流设施网络有效支持全县经济产业发展。

——**交通物流服务体系初步形成**。支撑全县产业升级发展的公铁联运服务品牌、内陆无水港联运服务模式等建设成效明显，公路干线运输服务能力优质高效发展，创新性、示范性典型项目运作较好。城市共同配送体系、农村物流服务体系日趋完善，城市形象明显提升、服务时效大幅提高，物流成本显著降低。

——**服务品质和运作效率大幅提升**。公铁联运、内陆无水港联运等联运模式运作成熟，有效推进域内大宗生产、生活物资快速流动，有力支撑域内产业升级、农业提质、商贸提效。快件包裹、应急物流等处置能力进一步优化。物流公共信息平台一期建成，市场运行监测能力明显提高，行业治理水平明显提升，营商环境持续改善，资源配置进一步优化。

第四章 主要任务

第一节 实施对外通道建设工程

以建设成渝地区双城经济圈全国交通“极”为导向，全力融入“4向3轴6廊”重庆综合立体交通网对外运输大通道，构建铁路通道，加密高速网络，畅通普通公路内循环，构建2主2辅6向对外开放运输通道，实现区域联通、市域贯通、周边畅通，提升垫江对外开放运输水平。

强化南北向综合交通主轴。推进长垫梁铁路前期工作，力争十四五末开工建设，联动长寿、梁平，串联达万利铁路和渝怀铁路，形成川东北经垫江、长寿，转渝怀铁路南下至湖南、广西等地最为便捷的铁路货运通道，全面支撑长垫梁绿色经济走廊承接东部沿海地区和主城都市区产业转移；力争开工渝宜高速“4改8”扩能工程建设，提高长垫梁高速公路通道通行能力，增强主城都市区对渝东北片区的辐射带动作用；积极推进两江快速物流通道垫江段前期工作，推动与两江新区、渝北中心城区及主城都市区的快速联系，助力垫江承接主城都市区产业转移，促进垫江融入川渝毗邻地区融合发展与万开云城市群协同发展；加快建设大竹至垫江至丰都至武隆高速，与渝宜高速、沿江高速、渝湘高速相串联，形成北上四川、南下贵州出海、联系长江南北两岸的交通大动脉；规划研究垫涪高速，串联澄溪工业园、盐浴养生旅游集群、古寨文化旅游集群等多个工业园区、旅游景区，加

强区域互联互通水平，形成“广垫涪武”工业、旅游大走廊，带动沿线经济高速、高质量发展。

畅通东西向综合交通主轴。加快推进广垫忠黔铁路前期工作，并尽早开工建设，与兰渝铁路、渝怀铁路共同形成西北、西南、华南铁路货运主通道，有效加强渝东北三峡库区城镇群、渝东南武陵山区城镇群之间的联系，与长江黄金水道有机衔接，构建铁公水联运体系；规划研究垫合高速，串联合川、华蓥、邻水、长寿等川渝市县，形成渝广毗邻地区公路横向快速通道；加快推进东部快速通道（省道 S205 县城至高安改线工程）建设，缩短高安与县城的时间距离，加速车流、物流运转，带动沿线产业发展。

畅通2条干线交通辅轴。一是加快建设城区至南部乡镇干线交通辅轴，推进二射线建设，重点推进长安大道至高峰镇（X168）改建工程，启动S206新改扩建工程建设，加强县城与高峰、永平、坪山、三溪的快速直达，南接涪陵界，形成垫江县城至涪陵的快速射线连接通道。二是积极构建城区至北部乡镇干线交通辅轴，推进北部快速通道（S206省道改线工程），打造服务龙溪河生态经济示范带的对外射线快速通道，形成城区向东北部的生态经济交通走廊，实现县际交通与县内交通有序衔接，进一步强化垫江与万开云城市群的融合发展。

专栏1“十四五”对外通道建设重点

南北向综合交通主轴：加快推进长垫梁铁路前期工作，力争开工渝宜高速“4改8”扩能工程建设，推进两江快速物流通道垫江段前期工作，加快建设大竹至垫江

至丰都至武隆高速，规划研究垫涪高速。

东西向综合交通主轴：加快推进广垫忠黔铁路前期工作，规划研究垫合高速，加快推进东部快速通道（省道 S205 县城至高安改线工程）建设。

城区至南部乡镇干线交通辅轴：推进二射线建设，重点推进长安大道至高峰镇（X168）改建工程，启动 S206 新改扩建工程建设。

城区至北部乡镇干线交通辅轴：推进北部快速通道建设（S206 省道改线工程）

第二节 实施综合货运枢纽建设工程

充分结合全县城市化功能区、农产品主产功能区和农文旅融合功能区“三大功能区”建设，结合全县城镇、产业空间布局、区域经济发展地位、对外交通运输设施、集疏运体系建设等方面因素，积极打造全县“1+1+2”综合货运枢纽布局体系，重点服务本地产业集群发展、高新区建设，承接中心城区产业转移，及成渝地区双城经济圈明月山示范带的货物集散。

打造垫江公铁联运综合货运枢纽（内陆无水港）。围绕县城工业园区组团和商贸市场布局，依托“广忠黔”和“长垫梁”铁路枢纽站，在垫江县城（太平）规划布局垫江公铁联运综合货运枢纽，并在黄沙预留公铁综合货运枢纽用地，具备运输、配送、存储、包装、装卸、公共信息交流等功能，服务县城工业产业和渝东农贸、汽贸、中药材等专业批发市场发展，充分支撑城市化功能区和东部新区建设。积极谋划垫江至忠县新生港快速物流通道建设，完善综合货运枢纽配套公路基础设施建设，与“广忠黔”铁路共同形成铁路公路双通道，快速连接忠县新生港，在县城公铁联运综合货运枢纽共同打造垫江县城内陆无水港，支撑垫江融入长江经济带。

打造垫江渝东现代物流园。以服务全县现代服务业、商贸品产业集群发展为核心，打造领先型、综合型、智慧型的现代物流园。依托G50沪渝高速公路和G42沪蓉高速公路互通，打造以公路港为主体的智慧物流园区，建设智慧物流信息平台中心，探索建设保税仓，同时布局快递电商、快消品仓配、货物集疏、供应链服务等多功能区域的综合型现代物流基地。成为干线运输、仓储集散、区域分拨、加工增值等功能于一体的现代综合物流园，服务全县商贸快消品生产和和小批量、高时效、多频次的运输需求，进一步拓展垫江本地快递及电商业务，升级商贸与电商物流服务系统，带动全县现代物流发展。

打造澄溪专业化公路货运枢纽。结合澄溪工业组团布局，充分发挥沪渝高速澄溪互通和垫江至两江新区物流通道的交通优势，在澄溪镇预留交通物流功能用地，发挥澄溪镇作为全国重点镇的区域辐射作用，研究布局澄溪公路货运枢纽，积极周边产业融合，服务澄溪智能装配式建筑产业，天然气和医药中间体精细化工产业发展，打造成为集干线运输、专业运输、制造业供应链物流等为一体的通用集散型公路货运枢纽，持续完善公路货运枢纽配套公路基础设施建设，与周边工业园区实现快速直连和互联互通，支撑高新区建设和带动县域南部片区发展。

打造高安专业化公路货运枢纽。结合高安工业组团布局，依托“大竹-垫江-丰都-武隆”高速公路和龙溪河产业快速路建设，在高安镇预留交通物流功能用地，发挥高安镇作为全国重点镇的区域辐射作用，研究布局高安公路货运枢纽，重点服务农副产品加工及食品加工产业发

展，打造成为以服务农产品运输、冷链物流、仓储配送等为主的通用集散型公路货运枢纽，加强高安片区公路基础设施建设，提档升级货运枢纽公路集疏运体系，服务东部农产品主产功能区建设。

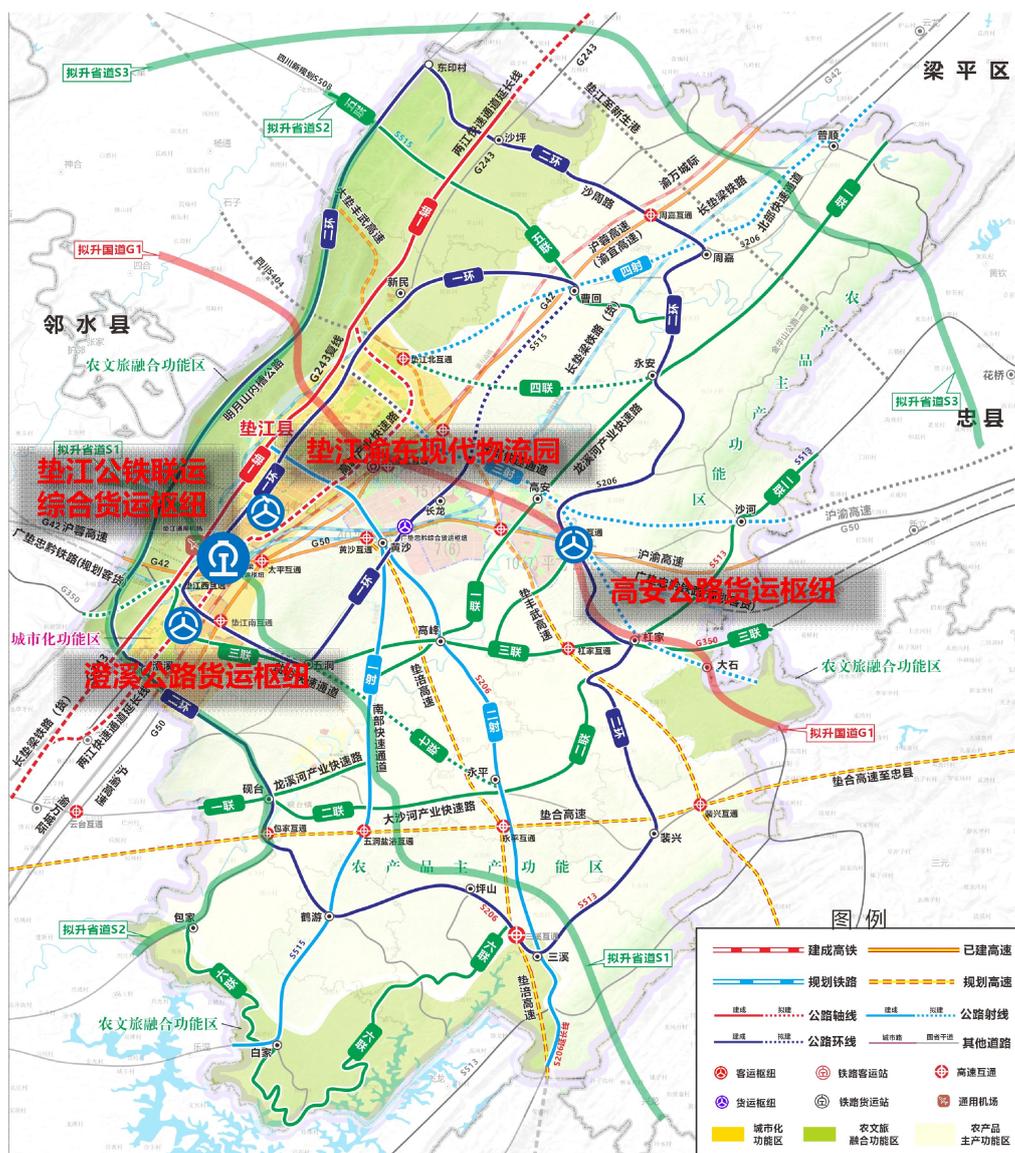


图 4-1 十四五期垫江县“1+1+2”综合货运枢纽布局示意图

专栏 2 “十四五”货运枢纽建设重点

综合货运枢纽节点：构建“1+1+2”货运枢纽布局体系。规划新建**垫江公铁联运综合货运枢纽（内陆无水港）**，占地约 600 亩，公铁联运、零担专线等功能，设计能力 500 万吨 / km² · 年；新建**垫江渝东现代物流园**，占地约 495 亩，公路港智慧物流、快递、电商、快消品仓配、货物集疏，供应链服务等功能，设计年吞吐量 400 万吨；研究布局**澄溪公路货运枢纽**，占地约 200 亩，干线运输、专业运输、制造业供应链物流等功能，设计能力大于等于 250 万吨 / km² · 年；研究布局**高安公路货运枢纽**，占地约 200 亩，农产品运输、冷链物流、仓储配送等功能，设计能力大于等于 250 万吨 / km² · 年。

集疏运基础设施：积极谋划垫江至忠县新生港快速物流通道。

第三节 打造特色化干线货运服务体系

依托高速公路、铁路等特色交通资源，充分发挥主城进入渝东北城镇群门户、川东北渝东北地区中心区位优势，构建**3大特色干线货运服务体系**，支撑区域产业集群与生活生产物资高效流通，形成服务国际、联动区域的干线货运物流体系，全面推动本地物流高效集约化发展。

全力打造公铁联运服务模式。积极对接西部陆海新通道，打造公铁联运服务品牌。依托渝蓉高速和两江快速通道延长线，广忠黔、长垫梁铁路及太平、长龙等货运枢纽节点，积极推进公铁联运为主导的多式联运发展，形成“干线多式联运+区域分拨”的组织模式。以县城工业园区为核心，依托垫江钟表计时产业、消费品产业以及智能制造产业，加快产业承接和产业扩展发展，实现与主城中心城区、都市区、渝东北互联互通，支撑区域性商贸物流基地建设。

充分发挥陆运服务优势。依托沪渝高速澄溪互通和垫江至两江新区物流通道的交通优势，以澄溪公路货运枢纽为重要节点，推动智能装配式建筑发展，积极引入上下游企业产业链，打造能够辐射西南地区的高技术装配式建筑研发、生产、销售中心。依托“大竹-垫江-丰都-武隆”高速公路和龙溪河产业快速路建设，以高安公路货运枢纽为重要节点，大力发展绿色、无害、养生的食品再加工和食品深加工。

积极探索铁公水联运服务模式。积极谋划垫江至忠县新生港快速物流通道建设，与“广忠黔”铁路共同形成铁路公路双通道，快速连接新生港，鼓励和引导铁路运输企业与公路、水路运输企业的互相合作，共同打造多式联运产品，为新生港等沿江港口集散货提供支撑，并完善集疏运“最初和最后一公里”基础设施建设，提高运输效率。在县城公铁联运综合货运枢纽共同打造垫江县城内陆无水港，支撑垫江融入长江经济带。

大力发展路衍经济。充分发挥铁路、公路等带状引领作用，聚焦项目沿线土地资源开发、空间场地资源开发，推动各类要素沿通道布局，有力带动高新区、东部新区、明月山乡村振兴示范带等综合开发。围绕传统产业转型升级、交邮融合、通道物流、乡村产业等重点领域，加快培育形成路衍经济产业集群，促进产业、人口及各类生产要素合理流动和高效集聚，有力推进路衍经济高质量发展。

第四节 构建高效化城市配送服务体系

推动城市配送服务体系集约共享发展，引导车辆装备绿色化、标准化发展，强化专业化配送运输体系，促进城市配送资源整合与协同共享，打造高效集约的城市配送服务体系。

持续推进集约高效城市配送服务体系建设。构建“公共配送中心-城市末端配送网点”两级城市物流配送网络体系，进一步完善末端配送网点，鼓励社区综合服务中心和乡镇商贸中心完善配送功能，在城市社区和村镇布局建设共同配送末端网点。探索推行社区体验式电商、社区无人零售、无接触配送等新模式的发展，规范“互联网+餐饮”外卖领域即时配送市场。推动规模化、集约化、网络化城市配送体系建设，引导城市共同配送发展，鼓励交通、邮政、商贸、供销、出版物销售等开展联盟合作，推进共同配送、分时配送模式，进一步完善存储、转运、停靠、卸货等基础设施，加强服务网络建设，提高共同配送能力，积极争取创建国家城市绿色货运配送示范工程城市。

大力推动城市配送车辆绿色化。加快优化城市配送车辆结构，引导物流企业将老旧柴油车辆更新为新能源和清洁能源车辆，城市配送车辆中新能源和清洁能源车辆占比达50%。探索制定新能源城市配送车辆便利通行政策，改善车辆通行条件，建立新能源城市配送车辆运营补贴机制，降低使用成本。

鼓励支持冷链运输装备专业化。推广标准化冷链运输装备，增加冷藏车辆、载具、包装等设施供给，鼓励多温层冷藏车、冷藏集装箱、冷藏厢式半挂车、低温保温容器等标准化运载单元以及轻量化、新能源等节能环保冷藏保温车型在冷链物流中推广使用，引导适冷农产品

干线运输和区内冷藏节点转运使用。健全城市配送冷链车辆通行政策，统一城市配送冷藏车辆标识，保障冷链车辆在市内有效通行。

第五节 构建便捷化农村物流服务体系

围绕改进和提升农村物流服务供给主线，构建三级农村物流服务体系，提升农村物流运输服务覆盖率和品质，推广应用先进运营模式和信息技术，构建便捷畅通的农村物流发展新格局。

构建“县、乡、村”三级农村物流节点体系。一是打造县级农村物流中心，重点推进垫江汽车客运中心站升级改造，拓展物流服务功能，合理规划客、货分流线路，统筹利用县城至乡镇客运线路和车辆，设立仓储、分拣、泊车等设施，为垫江邮政、快递企业提供城区至农村地区邮件快件的中转装卸、运输配送等服务，占地面积约为15000m²以上。二是构建乡镇运输服务站，充分利用既有乡镇客运站等交通基础设施资源，统筹邮政、供销社、电商服务网点等设施资源，择优选择适宜发展乡镇，重点推进澄溪、高安、周嘉、新民、坪山、白家、裴兴、包家、沙坪等9个乡镇运输服务站建设，重点依托新建、改建乡镇客运站，拓展邮件快件的中转分拣及收投、电商产品展示及代销代购、农村居民缴费购票等服务，提高乡镇客运站综合利用效率。三是构建村级农村物流服务点，重点依托行政村公共服务中心、村邮站、商超等设施，构建承接乡镇物流综合服务站、辐射行政村全域的村级农村物流服务点，应具备邮政快递、供销农资等货物寄存与收发、安检等货运物流功能外，兼具备商品实地展示销售、平台代销代购等

功能。

积极构建“客车带货+货运班线+乡村货的”农村物流运输网络。

一是支持城乡客货运输融合发展，依托既有班车客运，以县级农村物流中心为核心，乡镇运输服务站为重点，推动客车带货运输模式，利用客车运力闲置时段，构建垫江县城至各乡镇 26 条客货“两网共用”运输线路，依托农村客运班线推动小件客运班线“定时+定线+定班”运营，重点解决邮政、供销、商贸、农业等生产生活物资进城下乡问题。二是推动农村地区货邮服务提升，支持乡镇、村等广大农村地区发展货运班线，以县级农村物流中心为货运集散中心，乡镇运输服务站为二级节点，构建选择“直连+循环”的运输组织模式，服务串联 9 个重要乡镇运输服务站及农业园区，构建 5 条农产品片区循环班线、9 条商贸品直连线。三是围绕乡镇运输服务站，整合邮政、供销社与社会众包模式下的运输网络与车辆资源，构建乡镇至行政村全覆盖的乡村货的运输网络，解决农村物流“最后一公里”和“最初一公里”的突出问题。

支持农村物流智能、绿色、持续发展。鼓励发展“网络平台货运+农村物流”服务模式，积极搭建集供需发布、网上交易、精准匹配、运力整合、交易结算、诚信评价等功能为一体的网络货运综合服务平台。积极采用新能源厢式货车，推广冷链配送车辆应用，统一“农村物流”客货兼营班车与片区货运班线车辆外观标识，提高农村物流运输服务社会认识度，起到良好宣传作用。

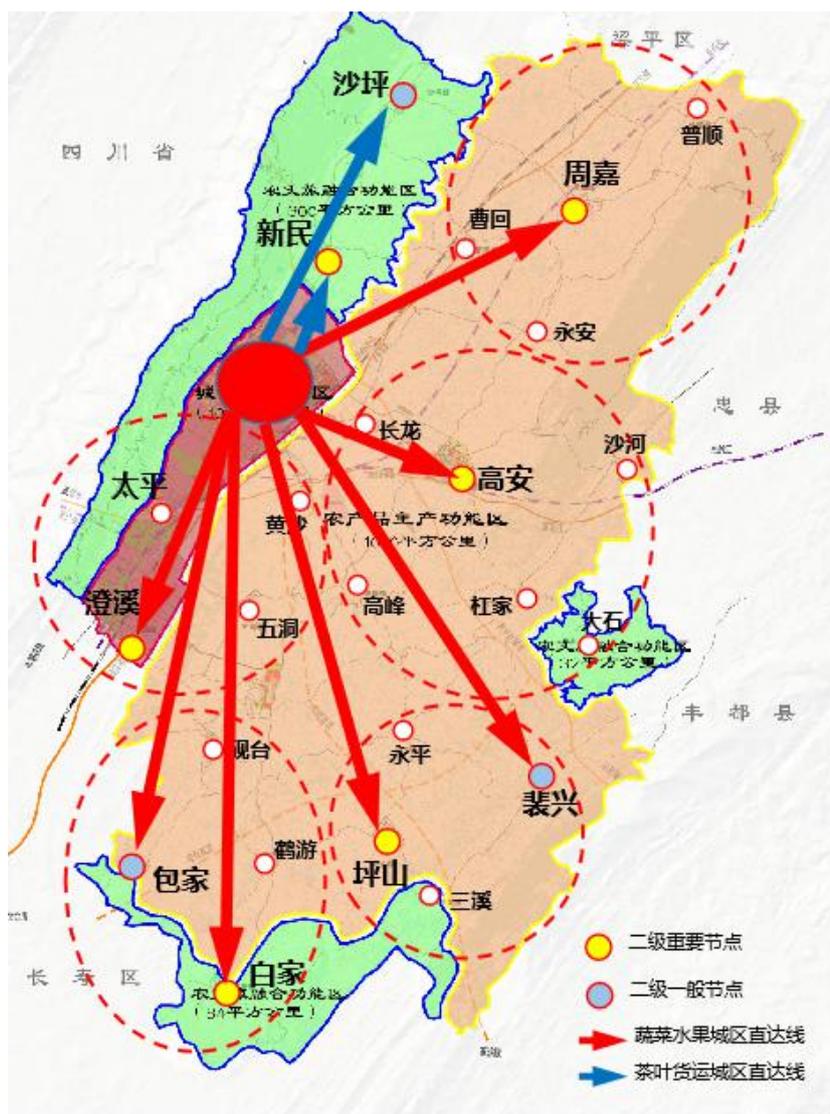


图 4-2 十四五期垫江县农村物流运输网络示意图

专栏 3 “十四五”农村物流服务体系重点工作

三级农村物流节点体系：重点推进县级农村物流中心——垫江汽车客运中心站升级改造，择优推进澄溪、高安、周嘉、新民、坪山、白家、裴兴、包家、沙坪等 9 个乡镇运输服务站建设，积极引导村级农村物流服务点建设。

26 条客货“两网共用”运输线路：县城至坪山、五洞、沙坪、普顺、高安、永安、大石、裴兴、永安、杠家、澄溪、周嘉、高峰、砚台、鹤游等 26 条客货运输线路。

5 条农产品片区循环班线：太平-澄溪-黄沙-五洞，周嘉-曹回-永安-普顺，高安-长龙-高峰-杠家-大石-沙河，包家-白家-鹤游-砚台，坪山-三溪-裴兴-永平。

9 条商贸品直连线：城区至澄溪、高安、周嘉、坪山、白家、裴兴、包家蔬菜水果货运直达专线。城区至新民、沙坪茶叶货运直达专线。

第六节 构建综合货运服务平台

加强综合货运行业运行监测平台开发建设。以市道路运输事务中心“两客一危”重点营运车辆联网联控平台为基础，打造垫江综合货运监测平台（一期）。研究建立公路货车运价监测体系并实现实时监测与信息发布，适时接入高速公路货车、12吨以上重点营运货车等实时动态数据，完善垫江综合货运监测平台功能。探索构建垫江境内铁路、公路等货运数据，有序建立县内多式联运监测体系，逐步健全垫江综合货运监测平台，实现该平台由初期的公路货运行业运行监测逐步扩大至综合运输多式联运货物运行全过程监测，服务提升行业治理水平，间接支持营商环境持续改善以及资源配置的进一步优化。

有序引导市场推进公共型物流信息平台建设。支持企业建设各类社会物流平台，发展车货匹配、运力优化、仓储交易、供应链等一体化、智能化综合物流服务。构建基于互联网的大数据采集、分析、挖掘和决策服务系统，加快发展基于大数据分析的消费者需求挖掘、精准营销、精准物流和市场决策等智能化服务。通过加快推进垫江物流公共信息平台建设，发布全县通用基础类、公共类、服务类及专业类物流标准，推进物流标准化建设。

加强车载终端为主、企业与政府间数据交换系统建设。完善智慧物流设施装备建设。推进云计算、大数据、物联网、北斗导航、移动互联网、5G、区块链等技术在物流、商贸等领域应用，加快云（云计算）、网（宽带网）、端（各种终端）等智能物流基础设施建设，发展新型物流基础设施。支持物流企业建设智能化立体仓库、应用智能

化物流装备，加大无人车、无人机等智能载运工具在运输领域应用，鼓励 RFID 等技术在集装箱、冷链、不停车收费系统等领域集成应用，提升仓储、运输、配送、分拨、分拣、包装等作业效率。优化车辆、载运工具生产、管理行业标准，推动货运载运工具加装北斗定位系统，探索无人驾驶技术、装备在货运领域的推广应用。

第五章 保障措施

加强组织领导。建议成立物流行业管理部门（或下设物流办公室在重要行业部门），重点负责全县物流政策制定、物流设施建设、物流规划布局、物流专项资金管理使用、重大物流招商引资项目和物流统计等工作。加强与国家和重庆市物流政策的衔接，全面对接市口岸物流办，结合全县实际，制定符合现代物流业发展要求的相关政策文件，与县交通配合推动交通物流积极发展。

加强对外合作。建议进一步加大垫江与两江新新区、渝北区、江北区等中心城区与周边区县的发展合作，积极发挥自身产业优势，开拓市场，支持特色货运产品建设。把握明月山绿色发展示范带建设的重要契机，充分发挥垫江在明月山核心区域、主城进入渝东北城镇群门户以及川东北渝东北地区中心的地域优势，深化与主城都市区、成渝地区双城经济圈以及周边区县的互通发展。加强与中心城区的互联互通，积极承接两江新区、自贸区等产业转移，全力支撑建设主城都市区工业的重要拓展区。加强与县内外、毗邻周边等智能装备、新材料、消费品、医药健康、商贸等企业合作，构建高质量“大客户群”，支持垫江公铁联运、内陆无水港铁公水联运模式创新与持续发展。

加强政策支持。用好用足国家、全市对交通行业、物流行业的支持政策，加大对交通物流项目的支持力度。主要用于交通物流基础设施建设、城乡物流基地和配送网络建设、物流信息服务平台建设、物流企业培育和品牌建设、物流装备改造升级、物流人才培养等物流重

点领域和薄弱环节的支持。积极鼓励多式联运、专业物流等项目发展，推荐有发展潜力的重点物流项目、多式联运项目申报国家及全市重点示范项目，争取将重点物流项目纳入市级重点项目库。

加强主体培育。积极培育发展专业化物流供应链市场主体，积极引进平台型物流市场主体。通过减免税费、增值税征收返还、减免贷款利息、保障物流用地、提供优惠的融资政策等手段，加大力度吸引全国知名第三方物流企业入驻，提升物流供应链管理水平和提高域内战略性新兴产业的货物流通效率，推动垫江经济产业现代化发展。

加强用地保障。将符合规划的物流集聚区视为城市功能的重要配套设施，纳入全县城市总体规划、土地利用总体规划和综合交通运输规划，科学预留物流发展用地。全力争取新增建设用地指标，保障重点物流园区和重点项目设施用地。鼓励引导新上的物流项目集约、节约用地，鼓励支持利用企业旧厂房、仓库和存量土地资源建设物流设施或提供物流服务。