

德宏州物流产业发展规划 (2019-2025 年)

德宏傣族景颇族自治州发展和改革委员会

云南省现代物流工程研究中心

昆明理工大学

2020 年 7 月

前 言

物流产业是整合运输、仓储、流通加工、配送、包装、信息等产业形成完整供应链的跨行业、跨部门、跨区域、渗透性强的复合型产业，是现代服务业的重要组成部分，是支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业。德宏地处东南亚经济圈、南亚经济圈的结合部，是连接太平洋与印度洋大陆桥、欧亚第三大陆桥的重要节点，是中缅“人字形”经济走廊重要门户，是孟中印缅经济走廊产业基地。在国家实施“一带一路”倡议、建设孟中印缅经济走廊、中国—中南半岛经济走廊、中缅“人字形”经济走廊和云南省面向南亚东南亚辐射中心战略等背景下，具有战略性支点作用。大力发展物流产业，对于德宏州更好地服务和融入国家及云南省发展战略，支撑中国（云南）自由贸易试验区德宏片区建设目标，实现“沿边特区、开放前沿、美丽德宏”发展目标，加快产业结构优化升级，加快发展方式转变，具有重要意义。

为推动德宏州物流产业快速发展，按照《国家发展改革委 交通运输部关于印发国家物流枢纽布局和建设规划的通知》（发改经贸〔2018〕1886号）、《中国（云南）自由贸易试验区总体方案》、《云南省物流枢纽布局和建设规划》（2019-2035年）、《云南省人民政府办公厅关于印发云南省现代物流产业发展“十三五”规划及实施方案的通知》（云政办发〔2016〕114号）、《中共云南省委云南省人民政府关于建

设我国面向南亚东南亚辐射中心的实施意见》（云发〔2015〕21号）、《德宏州域城镇体系规划》（2017-2035年）等上位要求，编制本规划。

本规划编制年限为2019-2025年，规划范围为德宏州行政区划，包括2市3县，分别为芒市、瑞丽市、陇川县、盈江县、梁河县。

目 录

一、规划基础.....	1
(一) 德宏州地理区位情况.....	1
(二) 德宏州经济社会发展概况.....	5
(三) 德宏州物流业发展战略定位.....	11
二、物流业发展条件评估.....	14
(一) 德宏州物流业发展概况.....	14
(二) 德宏州周边地区物流业发展概况.....	23
(三) 存在问题.....	37
(四) 面临形势.....	39
三、总体要求.....	43
(一) 指导思想.....	43
(二) 基本原则.....	43
(三) 发展目标.....	45
四、总体布局.....	47
(一) 物流节点布局.....	47
(二) 物流通道布局.....	54
五、着力推进物流基础设施建设，提升互联互通水平.....	61
(一) 物流节点建设.....	61
(二) 物流通道建设.....	65
六、着力完善口岸服务功能，有效提升口岸竞争能力.....	67
(一) 拓展口岸功能，促进口岸多元化发展.....	67
(二) 扩展海关特殊监管区，推动口岸建设.....	67
(三) 提升口岸竞争力，激发经济发展活力.....	68
七、着力发展物流新业态，深化拓展产业发展空间.....	70
(一) 跨境物流.....	70
(二) 航空物流.....	70

(三) 冷链物流.....	71
(四) 电商物流.....	71
八、着力创新物流运作模式，显著增强物流组织效能.....	74
(一) 多式联运.....	74
(二) 城市配送.....	74
(三) 智慧物流.....	75
(四) 物流现代化.....	75
九、着力加强物流企业培育，深化产城融合持续发展.....	77
(一) 物流企业培育.....	77
(二) 产城融合.....	77
十、保障措施.....	79
(一) 加强组织协调.....	79
(二) 强化督导落实.....	79
(三) 设立物流产业发展专项资金.....	79
(四) 加大政策保障.....	80
(五) 重视物流统计.....	80
(六) 加强市场监管.....	81
(七) 加强物流寄递安全管理.....	82
(八) 提供人才保障.....	82
附件.....	83
附件 1：德宏州物流需求分析与预测.....	84
附件 2：德宏州区位示意图.....	93
附件 3：德宏州综合交通图.....	94
附件 4：德宏州物流通道空间布局图.....	95
附件 5：德宏州物流节点空间布局图.....	96
附件 6：德宏州物流枢纽空间布局图.....	97
附件 7：德宏州物流产业发展重点建设项目表.....	98

一、规划基础

（一）德宏州地理区位情况

1. 国际层面

从国际层面来看，德宏州位于东南亚经济圈、南亚经济圈的结合部，是联通“两洋（印度洋和太平洋）”陆路通道的关键节点。向西是连接“孟中印缅经济走廊”印度洋沿线国家的前沿窗口，是我国向西开放的门户和战略支点。向东南沿海可进入太平洋绕道马六甲海峡（经新加坡港），再进入印度洋及沿岸各国，是中国西南的主要海上贸易通道。此外，在国家“新丝绸之路经济带”战略的支撑下，云南省将从西南方向形成一条连接太平洋和印度洋，进而连接欧洲的新通道，而德宏州处于核心地域，将作为我国西南方向连接太平洋、印度洋和欧洲新通道的重要前沿。德宏州在国际层面的地理区位情况如图 1-1 所示。

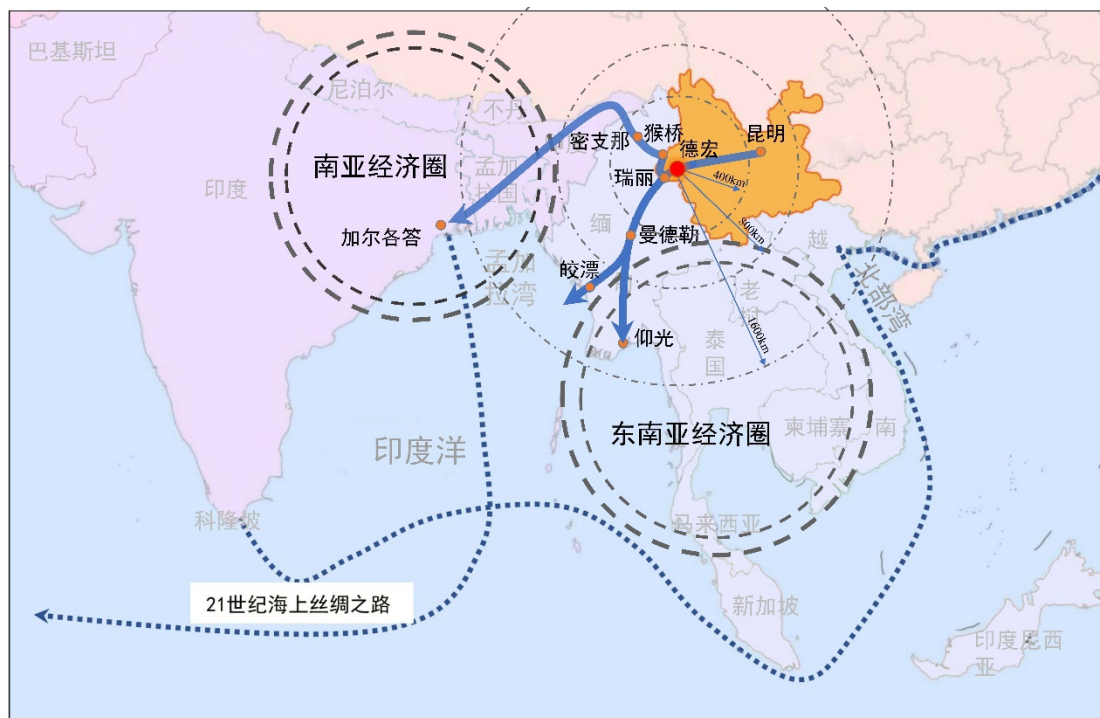


图 1-1 德宏州在国际层面的地理区位

2. 国家层面

从全国层面来看，德宏州在全国综合交通网络中占有重要地位，是国家交通物流网络中的重要节点。德宏州可依托杭瑞高速、国道 320 线及在建的大瑞铁路连接保山、大理、昆明等地区，并且通过昆明、大理等地衔接上海至瑞丽运输通道、汕头至昆明运输通道、北京至昆明运输通道，进而联通成渝城市群、长江中下游城市群、京津冀城市群、长三角城市群及粤港澳大湾区等经济集聚区，具体情况如图 1-2 所示。



图 1-2 德宏州在国家层面的地理区位

3.省域层面

德宏州位于云南西部地区，是滇东、滇中进出缅甸的重要交通要塞，是中国（云南）自由贸易区的组成部分之一，其作为西部地区建设的战略支撑点，是云南省联系南亚东南亚陆上通道的门户，是中缅边境战略合作的重要平台。德宏州正在实施新一轮的“兴边富民”工程，在沿边开放经济带中发挥着引领作用，是云南省沿边经济发展的重要增长极，具体情况如图 1-3 所示。

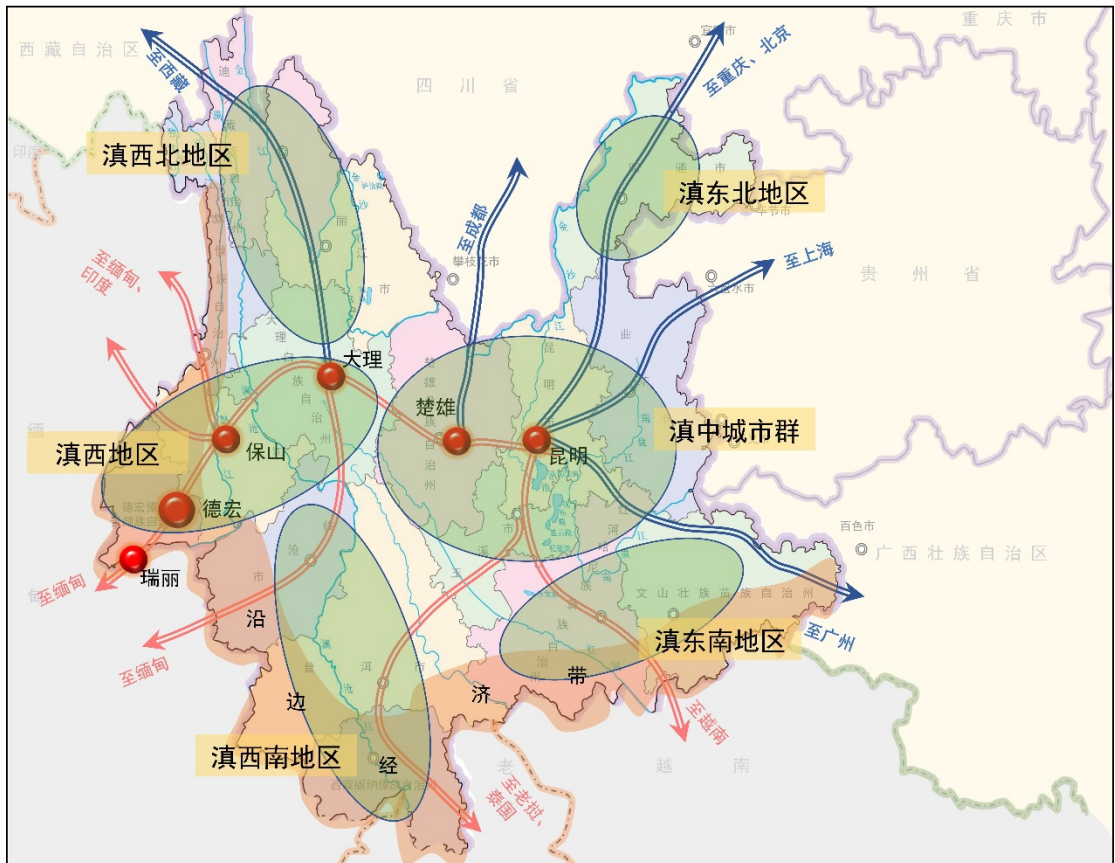


图 1-3 德宏州在云南省层面的地理区位

4.滇西城市群层面

德宏州地处滇西城市群西端，西接缅甸东连保山，可依托杭瑞高速（G56）、国道 320 线以及在建的大瑞铁路连接保山、大理等地区，从而联通滇西城市群各州市，积极发挥德宏州在滇西城市群中的带动力、辐射力，形成盘活滇西的综合运输通道。同时，德宏州是滇西面向南亚东南亚开放建设的先行区及国际大通道门户，是滇西地区全方位拓展与南亚东南亚地区的交流合作平台，是引领滇西城市群面向南亚东南亚开放的前沿城市。德宏州在滇西城市群层面的地理区位情况如图 1-4 所示。

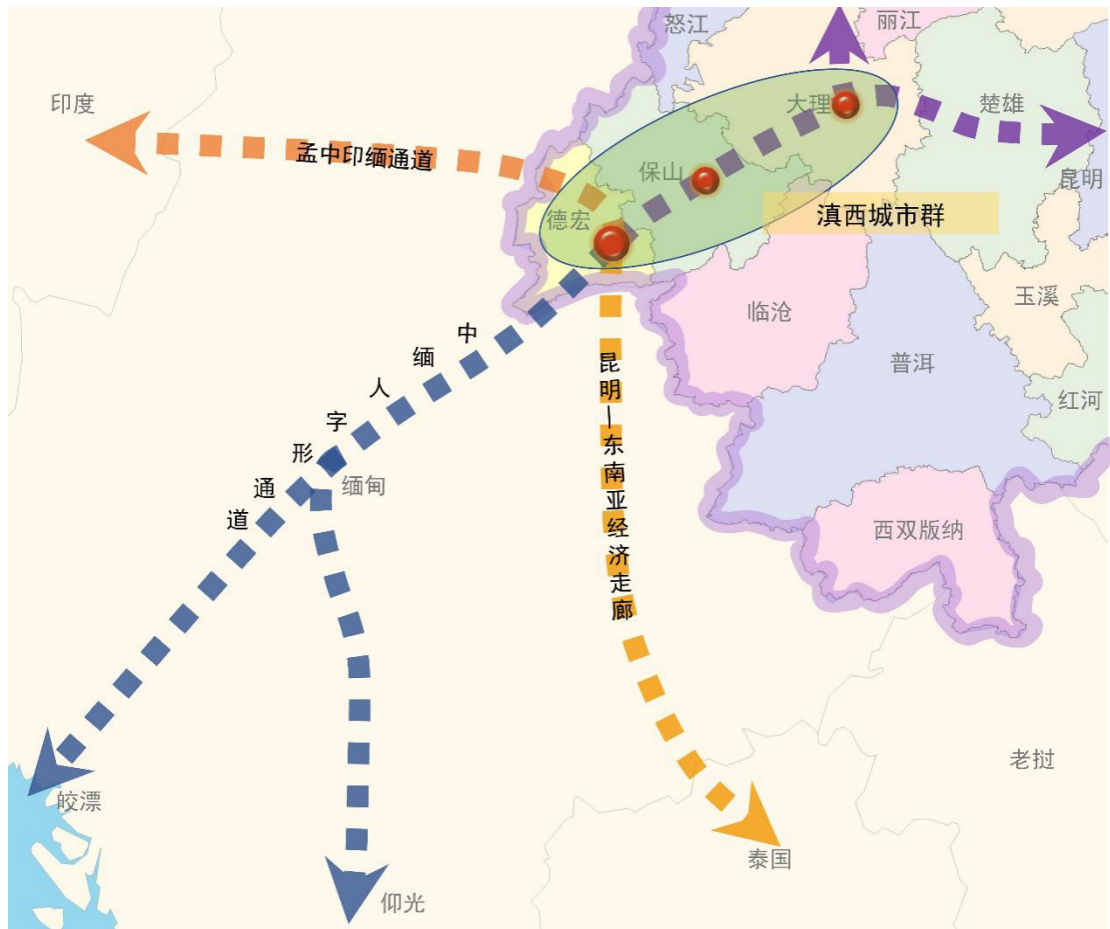


图 1-4 德宏州在滇西城市群层面的地理区位

(二) 德宏州经济社会发展概况

1. 经济综合运行情况

近年来，德宏州经济总体呈现平稳上升态势。2018年，全州实现生产总值381.06亿元，同比增长8.0%。其中，第一产业实现增加值85.07亿元，同比增长6.2%；第二产业实现增加值92.67亿元，同比增长7.0%；第三产业实现增加值203.32亿元，同比增长9.2%。德宏州2015-2018年地区生产总值及增长速度如图1-5所示。

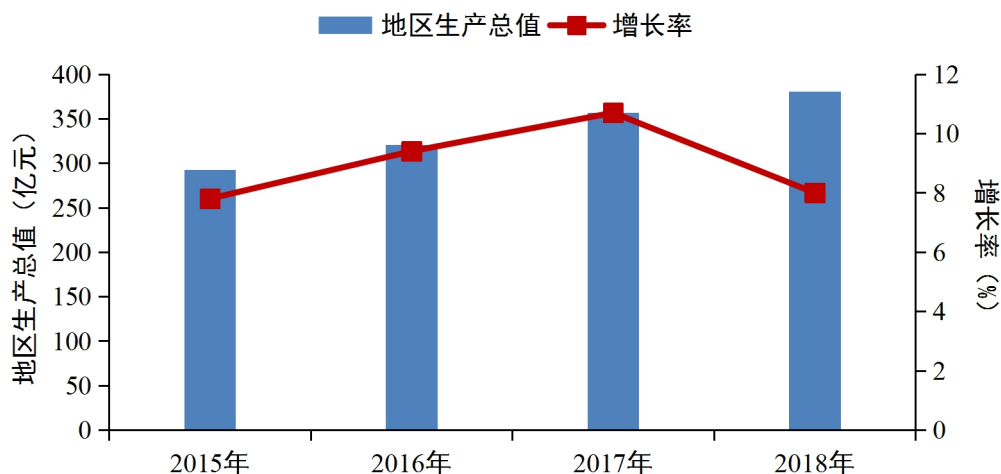


图 1-5 2015-2018 年德宏州地区生产总值

德宏州居民消费水平不断增长。2018 年，全州社会消费品零售总额持续稳定增长，累计完成 152.30 亿元，同比增长 10.0%。按销售单位所在地分，城镇地区完成零售额 125.48 亿元，同比增长 10.4%；乡村地区完成零售额 26.82 亿元，同比增长 8.0%。按消费形态分，餐饮实现收入 20.42 亿元，同比增长 10.6%；商品零售 131.88 亿元，同比增长 9.9%。德宏州 2015-2018 年社会消费品零售总额具体情况如图 1-6 所示。

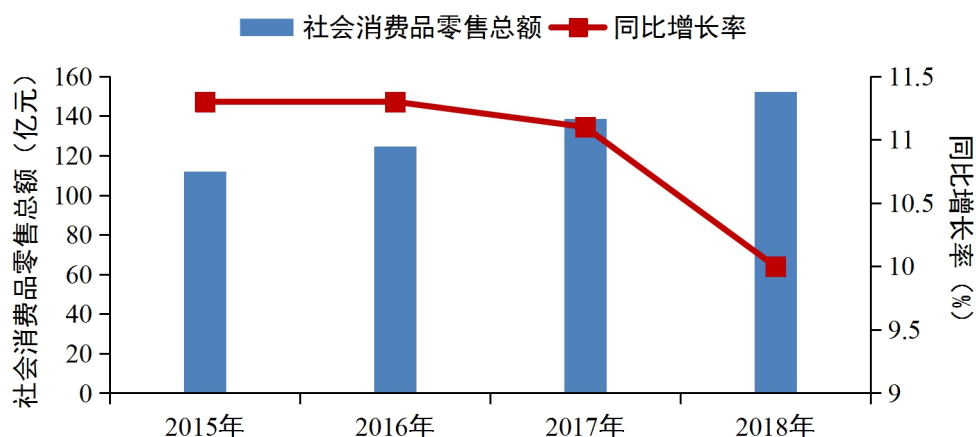


图 1-6 2015-2018 年德宏州社会消费品零售总额

2.对外经济贸易基本情况

近年来，德宏州对外经济贸易发展持续向好，外贸进出口总额在全省占有较大比重。2018年，全州完成外贸进出口总额48.04亿美元，同比增长2.7%，占云南省进出口总额的16.1%，具体情况如图1-7所示。其中：出口完成26.74亿美元，同比增长17.8%，占云南省出口总额的20.9%；进口完成21.31亿美元，同比下降11.6%，占云南省进口总额的12.5%。2014-2018年德宏州进出口总额及其在全省中的占比情况如图1-8所示。

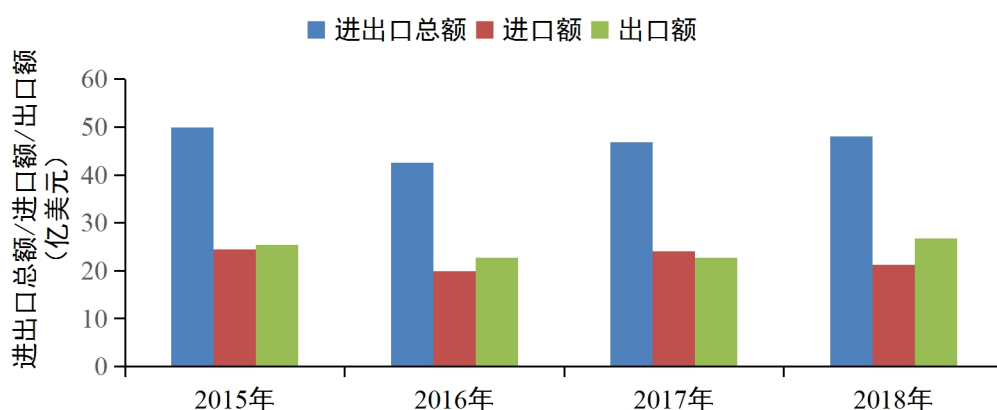


图 1-7 2015-2018 年德宏州进口/出口/进出口总额

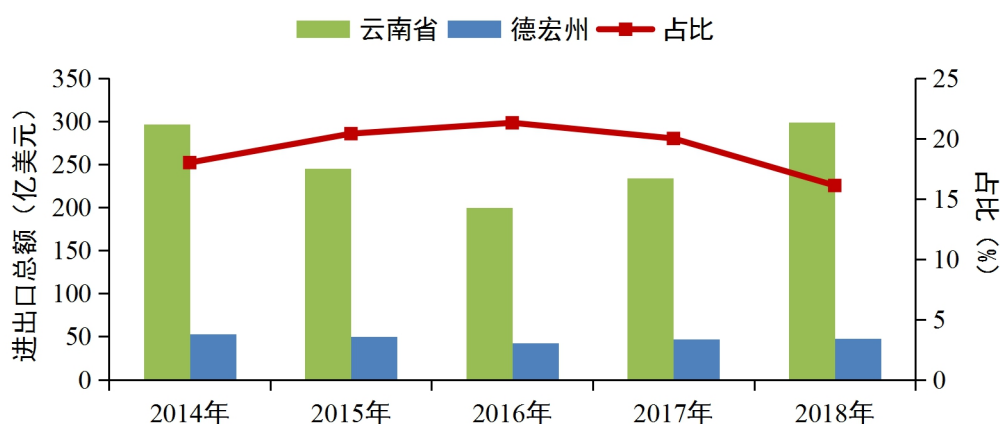


图 1-8 2014-2018 年德宏州进出口总额

3.产业发展情况

(1) 德宏州产业结构

目前，全州三大产业呈现出“一产、二产平稳，三产蓬勃”的良好发展态势，三大产业结构比由 2015 年的 25.1:24.6:50.3 调整到 2018 年的 22.3:24.3:53.4，呈现“第三产业为经济支柱”的特性，2015-2018 年德宏州三次产业增加值具体情况如图 1-9 所示。

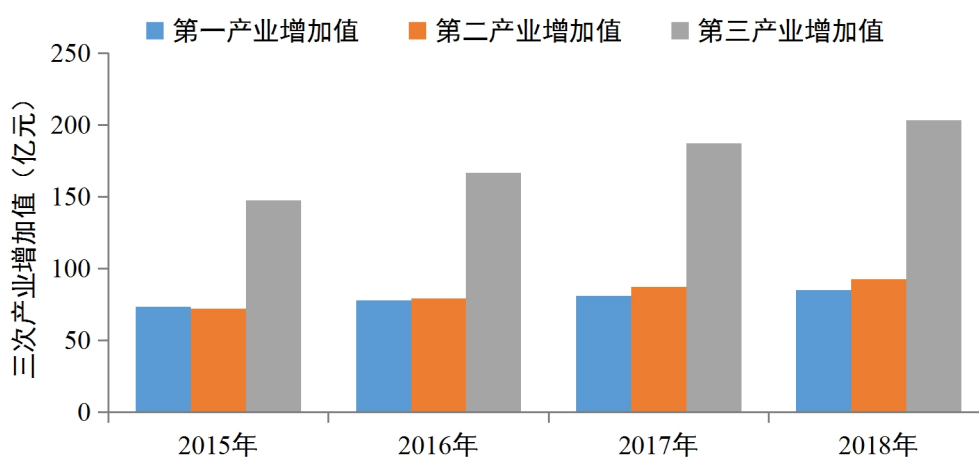


图 1-9 2015-2018 年德宏州三次产业增加值

农业方面。甘蔗、谷物、水果、坚果等得到初步发展。德宏具备良好的自然环境和优越的光热水土条件，现已成为中国小粒咖啡、柠檬、坚果、香料烟、优质大米的重要生产基地。2018 年，农业总产值达 90.64 亿元，同比增长 6.4%。因拥有丰富的咖啡资源优势，被指定为亚洲咖啡年会永久举办地。

工业方面。工业经济加快发展。工业园区集聚效应日益显现。2018 年，规模以上工业完成增加值 45.63 亿元，同比

增长 5.8%。目前，建成北汽瑞丽生产基地、银翔摩托车产业园、启升科技园，初步形成以“两车一机一电”为代表的装备制造体系。后谷公司 2 万吨速溶咖啡生产线建成，列入国家级智能制造示范项目，成为亚洲最大咖啡生产企业。海螺水泥、安琪酵母、正信实业、扬程食品、凤翔纸业、北汽专用车、云南傣药等重点项目投产运营。民营经济活力不断释放，成功培育 600 户“两个 10 万元”微型企业、42 户省级成长型中小企业、2 户行业“小巨人”。

(2) 德宏州重点产业概况

《中共德宏州委 德宏州人民政府关于加快推进重点产业发展的指导意见》（德发〔2018〕7 号）指出，构建“6+2”产业发展格局，重点发展装备制造、生物医药和大健康、旅游文化、食品与消费品制造、高原特色现代农业、现代物流六大产业，积极培育电子信息和航空两大产业。

①装备制造业。依托北汽瑞丽、银翔摩托，发展汽车、摩托车制造及关联配套产业，联动发展农业机械、工程机械、小水电发电设备、电线电缆光缆及电工器材、机电产品、五金配件、新能源装备、冷链物流装备等制造业，着力发展面向南亚东南亚的机械装备制造业。

②生物医药和大健康产业。统筹利用生物医药、医疗、生态旅游等优势资源，大力发展具有民族特色的傣药、景颇药及生物制药，重点支持新型饮片、提取物、健康产品等产

品发展，构建集健康、养老、养生、医疗、康体等为一体的大健康产业体系，打造具有德宏特色的生物医药大健康产业。

③**食品与消费品制造业**。突出亚热带特色农业产品精深加工，着力打造粮油、蔗糖、茶叶、咖啡、坚果、柠檬、核桃、肉牛、果蔬等绿色食品加工产业集群，重点建设蔗糖、粮食精深加工和饲料加工基地。同时，加快发展纺织服装、鞋帽箱包、塑料制品、玩具等出口导向型消费品制造业，打造面向南亚东南亚的轻纺加工贸易基地。

④**高原特色现代农业产业**。突出边关粮仓、特色经作、生态牧业、淡水渔业、高山蔬菜、冬季农业、高效林业和开放农业，建设一批特色农业产业基地，重点依托芒市、盈江两个国家级商品粮生产基地县，芒市、盈江、陇川国家糖料蔗核心基地，打造陇川云南糖业第一强县，建设特色优质烟叶生产基地。

⑤**现代物流产业**。大力发展多式联运、国际物流、保税物流、第三方物流、快递物流、冷链物流和农产品物流等。同时，完善城乡物流配送体系，优化城市物流配送，健全乡村物流网络。

⑥**旅游文化产业**。实施全域旅游发展战略，加快推动旅游产业转型升级，改造提升传统旅游景区景点，大力开发边境旅游保税购物、边地乡村旅游体验、亚热带田园风光游览、康体养生休闲度假等旅游新产品，探索建设中缅跨境旅游合

作区、边境旅游试验区，打造滇西精品旅游环线、边境跨境旅游精品环线。

⑦**电子信息产业**。以瑞丽开发开放试验区建设和承接东部信息产业转移为契机，以五大工业园区为载体，培育和发展面向南亚东南亚和“沿边开放经济带”电子信息产品、智能终端设备等制造和出口加工业；大力发展软件和信息技术服务业，培育云计算大数据、互联网业务、电子商务、软件信息服务。

⑧**航空产业**。完善机场网络建设，加快推进芒市口岸机场建设，开通基本覆盖南亚东南亚地区的国际航线；抓住国家低空空域开放的机遇，发展通用航空与配套产业，推动芒市民航小镇、云南民航学院建设，积极引进航空器制造业，支持航空运输服务业发展。

（三）德宏州物流业发展战略定位

结合国家“一带一路”倡议、云南省建设面向南亚东南亚辐射中心和自由贸易试验区战略部署与相关要求，立足于德宏州面临的新环境及新机遇，充分考虑德宏州的区位优势、口岸优势、产业结构和经济运行情况，深入挖掘德宏州作为“开放前沿”的核心价值，以“通道枢纽、产业基地、交流平台”为发展导向，将德宏州打造为中国沟通两洋（印度洋和太平洋）的区域性国际物流中心、云南省面向南亚东南亚地区的

关键物流节点及滇西城市群物流业发展的核心城市。

1.中国沟通两洋（印度洋和太平洋）的区域性国际物流中心

依托孟中印缅经济走廊和中缅国际运输通道等，充分发挥德宏州是联通“两洋（印度洋和太平洋）”陆路通道关键节点的区位及战略优势，联通缅甸、越南等国家，辐射印度洋和太平洋等地区，将德宏州打造为我国沟通两洋（印度洋和太平洋）的区域性国际物流中心，促进我国与印度洋地区、太平洋地区的双向物资流动，推动德宏州现代物流业整体发展。

2.云南省面向南亚东南亚地区的关键物流节点

紧紧把握云南省建设面向南亚东南亚辐射中心、建设中国（云南）自由贸易试验区德宏片区的契机，发挥德宏州拥有芒市机场、瑞丽、畹町 3 个国家一类口岸和章凤、盈江 2 个国家二类口岸等优势，加快构建联通全省州市、辐射南亚东南亚地区的综合交通网络，加强德宏州与南亚东南亚地区的贸易往来，承接我省与南亚东南亚地区的双向物资转移，将其打造为云南省面向南亚东南亚地区的关键物流节点。

3.滇西城市群物流业发展的核心城市

依托区域交通走廊建设、沿边特区建设、自由贸易试验

区建设及边境口岸优势，充分挖掘德宏州在滇西城市群中的发展潜力，充分发挥德宏片区作为云南省自由贸易试验区组成部分之一的优势，紧紧抓住全省产业结构性调整及区域协同的发展机遇，引导产业转型发展，切实加快德宏州现代物流业发展步伐，争取将德宏州建设成为滇西城市群物流业发展的核心城市。

二、物流业发展条件评估

(一) 德宏州物流业发展概况

1. 物流业综合运行情况

近年来，德宏州物流业快速增长，物流服务能力进一步提升。2018年，全州公路运输完成货运量5073万吨，货物周转量312727万吨公里，同比分别增长10.3%和14.8%；2018年全州邮政业业务总量累计完成21683.14万元，同比增长47.45%。邮政业务收入累计完成21125.5万元，同比增长39.50%；2018年全年德宏州快递企业业务量累计完成796.87万件，同比增长59.5%；快递业务收入累计完成14747.95万元，同比增长53.75%。德宏州主要年份货运量如图2-1所示，货物周转量如图2-2所示，邮政行业业务收入如图2-3所示。

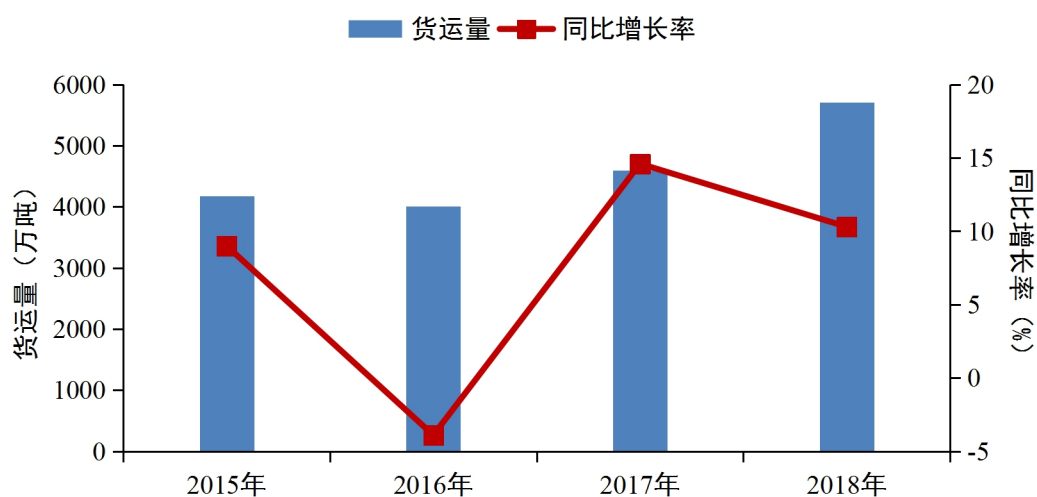


图 2-1 2015-2018 年德宏州货运量

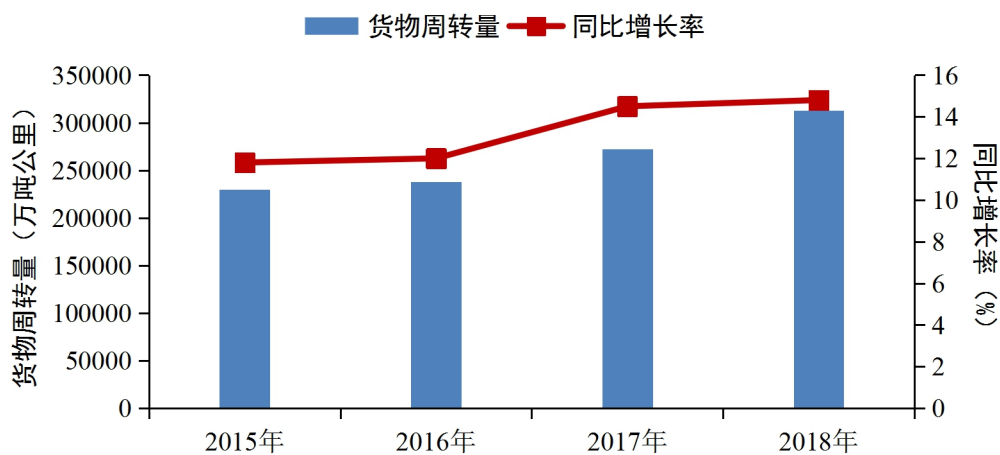


图 2-2 2015-2018 年德宏州货物周转量

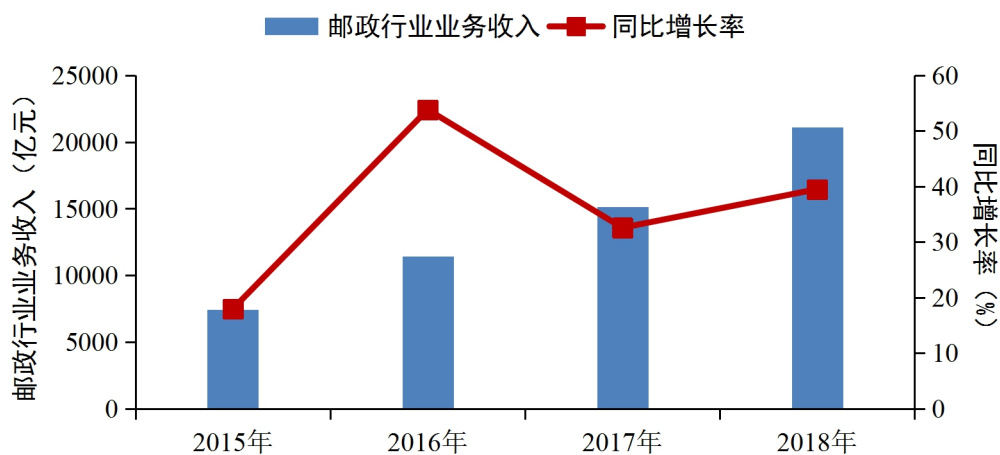


图 2-3 2015-2018 年德宏州邮政行业业务收入

2. 物流通道建设情况

德宏州是我国连接南亚东南亚国家的通道枢纽，是国家实施“一带一路”倡议和建设孟中印缅经济走廊的战略支点。州内以“出边达海快速化、国际运输便利化、骨架公路高速化、干线公路快速化、全州交通网络化”和打造“德宏 1 小时经济圈”为目标，力争建成连接南亚东南亚，通边达海、内通外畅、城乡一体的公铁水空交通骨架系统，从而有效支撑现代物流业的发展。

公路方面。截至 2018 年底，全州公路通车里程 8148 公里，公路规模持续壮大。全州高等级公路网络基本形成，州内形成了芒市—瑞丽—陇川—盈江—梁河—芒市高等级公路环线，即将实现全州两市三县通高等级公路目标。对外连接更加便捷，盈江至腾冲、怒江通道实现高等级化，芒市至大理、昆明通道全程高速化；芒市—畹町—弄岛—缅甸八莫、陇川章凤—缅甸八莫、瑞丽—曼德勒—皎漂等国际通道境内段实现高等级化。

铁路方面。正在规划建设的大瑞铁路东起大理，向西经永平、保山、芒市等市县至瑞丽，全长 330.08 公里。其中德宏段 108.4 公里，拟建车站 10 座，已于 2015 年 12 月开工建设，预计 2022 年底竣工通车。大瑞铁路德宏段修通后将有效改善德宏州的物流通道网络。此外，随着芒市至腾冲至猴桥铁路、芒市至临沧铁路和中缅瑞丽至木姐至曼德勒铁路的建设推进，以及环州铁路的规划建设，未来德宏州的铁路网将不断加密，物流通道服务能力将大幅提升。

水路方面。德宏州境内共有省航务局认定航道里程 184.87 公里，其中界河通航里程 75 公里、内河通航里程 109.87 公里，政府批准设置的渡口 43 个（其中：涉外渡口 17 个）。“十二五”期间，德宏州按照“一切为了畅通”的理念，实现重点航道通航率达 100%。《德宏州公路水路邮政交通运输“十三五”发展规划（2016~2020 年）》指出，“十三五”期间，

将新建 8 个码头、18 个停靠站。

航空方面。芒市机场先后开通了昆明、北京、广州、上海、成都、重庆、西安、香格里拉、深圳、杭州、曼德勒、天津、福州、沈阳等 15 条航线。2018 年，芒市机场年内实现航班起降 1.55 万架次，旅客吞吐量 181.2 万人次，货邮 8333 吨，国家航空口岸对外开放通过行业验收，成为云南省第 4 个实现开放的航空口岸。此外，陇川通用机场工程建设已经基本完成，达到通航要求。

3. 物流市场运行现状

物流企业规模持续扩大。德宏州物流企业数量不断增加、规模不断扩大，物流相关企业已基本覆盖全州两市三县。截至 2018 年底，德宏州共有 A 级物流企业 3 家。其中，2A 级物流企业两家，3A 级物流企业 1 家。德宏华昱物流有限公司、德宏同合物流服务有限公司、瑞丽市大通物流有限公司和芒市国际物流园区开发管理有限公司等本土物流企业也在快速成长。

邮政行业快速健康发展。截至 2017 年底，全州共有快递品牌 16 个，经营主体 32 个，全州快递业务网点 361 个，其中邮政企业网点 89 个，邮政网点占有率为 24.65%；民营快递企业网点 272 个，网点占有率达 75.35%；现快递服务网络已覆盖全州 45 个乡镇，覆盖率达到 90%，快递服务实现

县、乡基本覆盖，“快递下乡”工程实施成效明显。

4.物流节点发展现状

德宏州物流节点建设进程不断加快。物流园区作为重要的物流基础设施，具有功能集成、设施共享、用地节约的优势。德宏州为有效支撑现代物流业的发展，现已规划布局了多个物流园区，已开工建设3个具有一定规模的物流园区，包括芒市国际物流园区、芒满口岸国际物流园区和芒令国际多式联运物流园区，目前此3个项目均未建设完成。

①芒市国际物流园区

园区概况：园区位于芒市西南侧，为滇西南重要交通节点，距芒市约15千米，距机场约11.5千米，距规划的南相章高速出口约8.5千米。国道320线、在建的大瑞铁路和芒市西货运站从园区内横穿，在建的临沧—芒市—梁河沿边高速与龙瑞高速在园区东北侧形成互通式立交，规划的临沧—芒市、芒市—猴桥沿边铁路自临沧至芒市，由物流园西货运站出线至腾冲猴桥。园区总规划面积3.73平方公里，以发展德宏州区域物流为核心，打造国际物流为特色，对内覆盖市域东北片区，辐射滇西城市群，与滇中城市群物流圈形成联动，对外衔接瑞丽、腾冲等口岸边贸重地，辐射南亚东南亚地区，打造我国西南部重要的智慧型、生态型、现代国际商贸物流园。

②芒满口岸国际物流园区

园区概况：芒满口岸国际物流园区位于瑞丽市畹町镇，距芒满通道 8.4 公里。主要构建现代物流、口岸通关、国际贸易、文化旅游和综合服务等功能体系，强化产业之间、园区之间、中缅之间的联动互促发展，推动口岸枢纽经济要素集聚，打造承载云南对缅开放的国际物流集散中心和口岸产业组织中心，建成具有国际国内影响力的边境口岸国家物流枢纽，瑞丽市多区融合联动发展先导区。

③芒令国际多式联运物流园区

园区概况：芒令国际多式联运物流园区位于瑞丽市勐卯镇芒令村，处于瑞丽、畹町两个边境经济合作区之间，具有物流等外向型产业发展的良好区位条件。项目总规划面积约 17.78 平方公里。园区将建设形成以国际中转、国际配送、国际采购为主的综合保税仓储物流，进出口加工，以及转口贸易、外贸展示、海关监管与信息服务、外贸及物流企业总部等相关配套服务。

5.跨境物流发展现状

对外贸易和国际物流发展快速。德宏州市场流通活跃、对外贸易和口岸国际物流较为发达，国际货运代理业务不断发展。2018 年共完成外贸进出口总额 48.04 亿美元。目前，德宏州境内国际物流服务设施，主要有 3 个国家一类口岸(畹

町口岸、瑞丽口岸和芒市机场), 2 个国家二类口岸 (章凤口岸和盈江口岸) 和多条出入境通道。其中, 瑞丽口岸进出口货运量和进出口总额均位居全省第一位。随着中国 (云南) 自由贸易试验区德宏片区、沿边金融综合改革试验区、瑞丽次区域跨境人民币金融服务中心和芒满口岸国际物流园区等项目的建设, 德宏州有望发展成为全省最重要的对外贸易和进出口商品集散地, 进而有效支撑全州跨境物流的发展。

跨境物流信息平台建设已取得明显成效。瑞丽市致力建设的瑞丽市宏星智慧跨境物流枢纽中心已取得明显成效。已成立的瑞丽宏星好运跨境物流大数据中心, 是国内首家实现线上结算、国内首家多语种版本的物流信息平台。其通过整合宏星好运生态圈聚集的缅甸物流协会、报关报检企业、物流企业等, 形成物流大数据中心, 实现线上线下联动、降低物流成本、促进跨境贸易发展, 进而打造一条高效、信息化、低成本的跨境物流通道。

跨境运输效率明显提升。通过在广州、上海、昆明、仰光、曼德勒等地区设立挂车池, 使用中缅两国牌照的挂车进行跨境直达运输, 避免了找货等待时间、卸货、装车的货物损耗和人工费用支出, 大幅降低了跨境物流运输成本, 有效提高了运输和物流效率。

6.物流产业发展政策环境

(1) 国家层面

十八大以来，党和国家高度重视现代物流业的发展，出台了一系列促进现代物流业发展的规划和意见，物流业发展与宏观经济协调性增强，呈现稳中向好的发展态势。党的十九大更是首次明确了重大物流基础设施的公益性属性。2017年8月，国务院办公厅发布的《国务院办公厅关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》（国办发〔2017〕73号）指出，着力营造物流业良好发展环境，提升物流业发展水平，促进实体经济健康发展。2018年10月，国务院发布的《优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案》指出，对标国际先进水平，优化通关流程，提高通关效率，降低通关成本，提高口岸物流服务效能，营造稳定、公平、透明、可预期的口岸营商环境。2018年12月，国家发展和改革委员会与交通运输部联合印发的《国家物流枢纽布局和建设规划》指出，将德宏（瑞丽）作为陆上边境口岸型国家级物流枢纽承载城市。2019年8月，国务院发布的《国务院关于同意新设6个自由贸易试验区的批复》指出，同意在云南设立自由贸易试验区，且明确了云南自由贸易试验区共昆明、红河和德宏三个片区。其中，德宏片区共29.74平方公里，将重点发展跨境电商、跨境产能合作、跨境金融等产业，打造

为沿边开放先行区、中缅经济走廊的门户枢纽。国家层面良好的物流业发展政策，尤其是中国（云南）自由贸易试验区德宏片区的设立，为德宏州大力发展物流业和开拓跨境物流市场提供了有效的保障。

（2）云南省级层面

为营造良好的物流业发展环境，加快云南省现代物流业发展步伐，云南省先后下发了一系列促进物流业发展的政策文件。云南省人民政府办公厅发布的《云南省现代物流产业发展“十三五”规划》和《云南省现代物流产业发展“十三五”规划实施方案（2016-2020年）》指出，努力建设畅通云南、连接国内、通达南亚东南亚的区域性国际物流中枢，形成特色突出、优势互补、核心竞争力强的现代物流产业发展新格局，为建设面向南亚东南亚辐射中心提供物流服务保障；云南省人民政府发布的《云南省人民政府关于促进快递业发展的实施意见》、《云南省人民政府关于促进跨境物流发展的若干意见》（云政发〔2016〕77号）和《云南省人民政府关于促进电子商务及跨境电子商务发展的实施意见》等文件分别为我省快递、跨境物流以及电子商务等现代物流子产业的稳定快速发展提供了重要指导依据。《云南省物流枢纽布局和建设规划》（2019-2035年）指出，建设德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽和德宏商贸服务型省级培育物流枢

纽。省域层面发布的相关物流业政策，为德宏州现代物流业发展指明了方向，同时也为德宏州现代物流业发展提供了强力支撑。

（3）德宏州层面

德宏州作为辐射南亚东南亚地区的关键节点，已出台了相关支撑物流业发展的政策。德宏州人民政府发布的《德宏州域城镇体系规划》（2017-2035年），确定了德宏州的城市发展定位为：面向南亚东南亚的开发开放先行区和孟中印缅经济走廊上的通道枢纽、产业基地和交流平台。中共德宏州委德宏州人民政府发布的《关于加快推进重点产业发展的指导意见》，将现代物流业作为大力发展的六大重点产业之一。德宏州人民政府关于贯彻《云南省人民政府关于贯彻〈中国制造 2025〉的实施意见》提出，围绕加快建设芒市机场空港物流园区和芒令国际多式联运物流园区，在货物装卸、仓储、运输和管理等方面大力支持智能化机械、设备的应用，打造和建立健全的现代交通物流体系。

（二）德宏州周边地区物流业发展概况

德宏州地处云南省西部，外与缅甸山水相连，内与保山、临沧两市毗邻。德宏州与周边地区的区位情况如图 2-4 所示。近年来，德宏州与周边地区物流业竞争日趋激烈，深度对比剖析德宏州与周边地区物流业发展存在的优劣势，为德宏州

现代物流业指明发展方向。



图 2-4 德宏州与周边地区的区位情况

1.保山市物流业发展基本情况

(1) 物流业综合运行情况

近年来，保山市物流产业规模持续扩大。2018年，保山市完成货运量 5078 万吨，同比增长 16.4%；货物周转量达 938014 万吨公里，同比增长 18.2%。全市邮政业务处理能力不断提升，累计完成邮政行业业务收入 2.33 亿元，同比增长 19.85%；累计完成邮政行业业务总量 23469.84 万元，同比增长 23.09%。全市快递企业累计完成快递业务量（出港）621.01 万件，同比增长 29.4%；累计完成快递业务收入 12186.6 万元，同比增长 34.20%。保山市现代物流业规模保持较快增长，综合实力不断提升。保山市 2016-2018 年货运量如图 2-5 所

示，货物周转量如图 2-6 所示，邮政行业业务收入情况如图 2-7 所示。

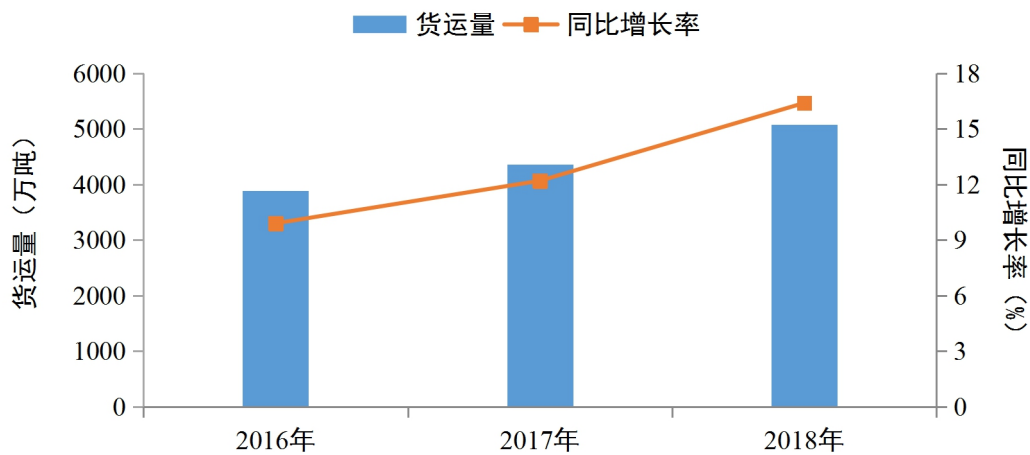


图 2-5 2016-2018 年保山市货运量

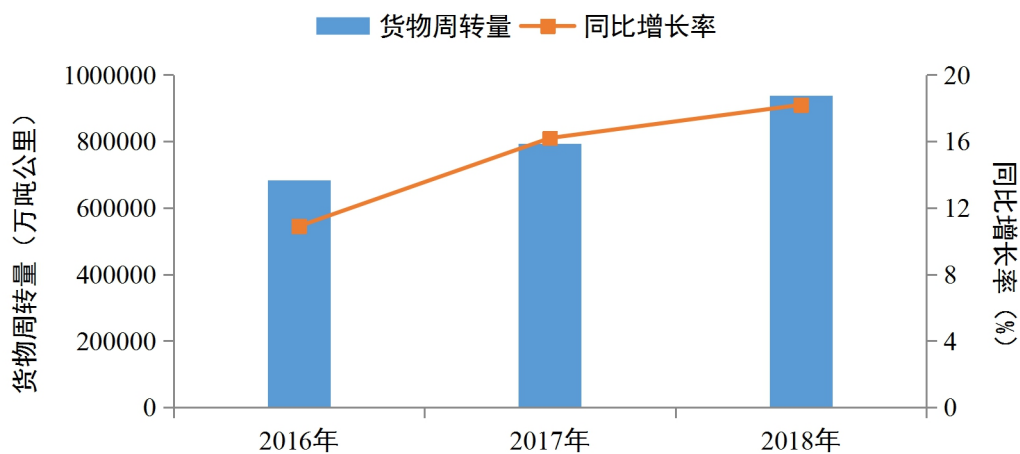


图 2-6 2016-2018 年保山市货物周转量

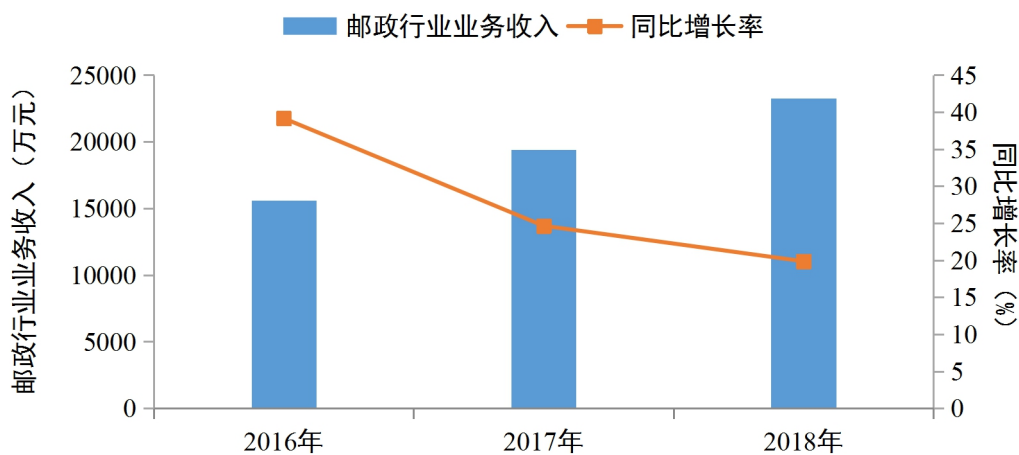


图 2-7 2016-2018 年保山市邮政行业业务收入

跨境物流市场不断壮大。2018 年，边民互市共办理 18.6 万票次，运量 74.13 万吨，同比增长 22.35%；出入境车辆 39.44 万辆次，同比增长 13.2%；出入境人员 110.6 万人次，同比增长 26%；边民互市贸易额完成 13.86 亿元人民币，同比增长 52.6%，连续 3 年实现大幅增长，并首次突破 10 亿元大关，成为最主要的外贸支撑。随着腾冲猴桥口岸边境贸易物流中心、腾冲边境经济合作区转口加工及保税物流园区等项目的建设，保山市面向南亚东南亚开放前沿的优势将更加凸显，跨境物流市场规模将愈加壮大。

(2) 保山市物流通道概况

近年来，保山市物流通道体系不断完善，形成了以隆阳区为中心的“三出市，两出境”放射状综合运输通道体系，为物流业发展奠定了坚实的基础。

公路方面。截至 2018 年底，全市公路通车里程约 14036.3

公里，比上年增长 1.4%。其中，地管公路 12531.7 公里；省管公路（含高速路）1504.6 公里。随着保山至泸水、保山市东南过境绕城高速、昌宁至保山、保山至施甸、施甸至勐简高速施甸县城至链子桥段、腾冲至猴桥、腾冲至陇川、瑞丽至孟连高速象达至链子桥段等 8 条高速公路的通车，普通国省干线公路的不断升级改造和加密，保山市将构筑起东联滇中城市经济圈、南下滇西南城市群、西出缅印走向南亚东南亚、北进川藏的综合交通运输体系。

铁路方面。当前，建设中的大瑞铁路全长约 330 公里（保山境内长约 115 公里）。其中，大理至保山段长 134.6 公里（保山境内 25.4 公里），目前已完成工程进度 60%左右，预计 2022 年底建成通车；保山至瑞丽段长 196 公里（保山境内 90 公里），现已开工建设。大瑞铁路在保山市域内共设置了保山北、保山、霍家寨和蒲缥 4 个车站。大瑞铁路作为保山与内地的交通大动脉，向西连接孟缅印铁路，是我国通向南亚东南亚的重要物流通道。建成后将使保山市面向南亚东南亚开放的区位优势进一步凸显。此外，随着保山—六库、保山—云县—临沧—普洱铁路、芒市—腾冲猴桥、保山—泸水铁路的陆续推进，保山市的物流通道条件将得到极大的改善。

航空方面。截至 2018 年底，保山市累计完成航空货邮吞吐量 3629 吨，同比增长 3.2%。其中，保山机场完成货邮吞吐量 1364 吨，腾冲机场完成货邮吞吐量 2265 吨。随着保

山、腾冲机场改扩建工程的实施，保山机场将开通航线 5 条，直通北京、广州、上海、长沙、南京、郑州、贵阳、珠海等地区。腾冲机场将开通 8 条国内航线，直通丽江、西双版纳、北京、深圳、成都、重庆、贵阳等地区，联通广州、上海、杭州、广州等城市。

水运方面。近年来，保山市依托优良航道环境和沿江旅游资源优势，全力推进航运基础设施建设，累计改造完成 37 道渡口，先后建成瓦窖、江桥、珠街 3 个码头及相关配套设施，竹箐洼、澜津古渡码头及天堂山停靠点开工建设。截止 2018 年，全市航道通航里程为 462.68 公里，现有码头 3 个，泊位总数为 4 个，在建码头 2 个，审批认可的渡口有 43 道，提供运输服务的船舶有 71 艘，主要以渡运和航运旅游为主。

管道方面。中缅天然气管道干线、中石油昆明至保山成品油管线相继建成。天然气管道龙陵支线、腾冲支线、施甸支线、昌宁支线等已相继开工建设。“十三五”期间，保山市将加快中缅天然气管道保山支线及相关管网的建设。到 2020 年，将建成天然气管道 206 公里。

(3) 物流节点发展现状

物流节点建设进程缓慢。目前，除保山工贸园区轻纺物流中心建设取得实质性进展、腾冲边境经济合作区综合保税物流园区进入开发阶段外，保山市小永综合物流园区、保山

市蒲缥物流中心等重点物流园区和腾冲国际商贸物流产业园、腾冲空港物流园区、龙山镇物流园区、昌宁农副产品物流园区等特色园区仍处于规划建设阶段。

蒲缥物流中心。蒲缥物流中心依托保山工业发展，以能源产业、矿冶产业、石材产业、建材产业、化工产业及生物资源加工业为优势，以立足保山服务周边、辐射南亚东南亚为发展定位，使之建设成为滇西地区面向南亚东南亚地区的重要生产流通基地和物流转运中心。

小永综合物流园区。小永综合物流园区以火车货运站为核心，着力打造云南现代物流网络中的重要中转枢纽节点，建设成为立足保山、服务滇西、辐射云南，集铁路专线、仓储、运输、配送、加工、信息交换、展示、金融服务、货运代理（第三方物流）、生活居住等功能于一体的区域性综合物流园区。

猴桥国际口岸物流园区。猴桥国际口岸物流园区作为《云南省现代物流产业发展“十三五”规划及实施方案》确定的全省 12 个跨境物流节点之一，依托猴桥国家一类口岸，充分发挥腾冲边合区地处开放前沿和国际大通道的独特优势，打造背靠内地、面向南亚东南亚，承接保山进出口货物转运的现代物流中心。

（4）物流市场运行现状

电子商务发展情况。目前，保山市先后开发了“腾生鲜”、“菜到家”、“鑫隆农优商城”、“龙陵优品”、“昌宁商城”等 5 个本地电商平台，建成了 69 个乡镇电商服务站、465 个村级电商服务点，实现了小生产与小市场的有效对接。2018 年累计销售热带水果等 10 余种产品，网络销售额 1680 万元。此外，销售咖啡等其它农特产品 9000 多万元。

快递物流业发展情况。全市快递从业人员达 1785 人，许可经营快递业务企业及分支机构达 366 家，其中持有快递业务经营许可证的企业 32 家，快递备案分支机构 334 个。快递服务车辆（含电动车）达 568 辆，同比增长 10.29%。2018 年，全市建成了 1 个市级物流配送中心、5 个县级物流配送中心、69 个乡镇（镇）物流服务站、465 个村级物流配送点，建成了腾冲固东、猴桥、滇滩和昌宁潞水、卡斯“快递物流电商综合服务中心”。

邮政业基本情况。截至 2018 年底，全市邮政服务营业场所 91 个。其中，城市 12 处，农村 78 处。城市自办 11 处、城市代办 1 处，农村自办 34 处、农村代办 44 处。邮路总条数 103 条。其中，汽车邮路 103 条；单程邮路总里程 3492 公里；农村邮路 32 条、单程邮路总里程 1902 公里。城市投递路线 53 条，单程投递线路 1896 公里；农村投递路线 287 条，单程投递线路 10790 公里。

2.临沧市物流业发展基本情况

(1) 临沧市物流业综合运行情况

近年来，临沧市物流业快速发展，物流市场已初具规模，并不断发展壮大。2018年，全市公路运输完成运输量4291万吨，同比增长16.6%；公路货物周转量31.7亿吨公里，同比增长18.8%；2018年全市邮政业业务总量累计完成15366万元，同比增长14.09%。邮政业务收入累计完成17.15亿元，同比增长9.6%；2018年全年临沧市快递企业业务量累计完成343.2万件，同比增长31.9%；快递业务收入累计完成0.83亿元，同比增长35.2%。临沧市2015-2018年公路货运量如图2-8所示，公路货物周转量如图2-9所示，邮政行业业务收入如图2-10所示。

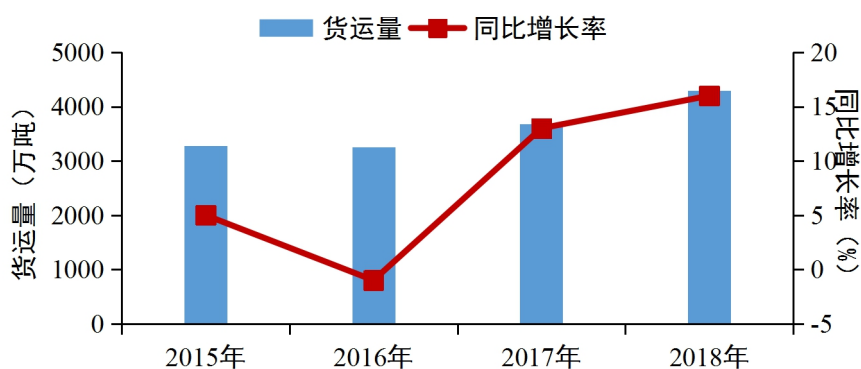


图 2-8 2015-2018 年临沧市公路货运量

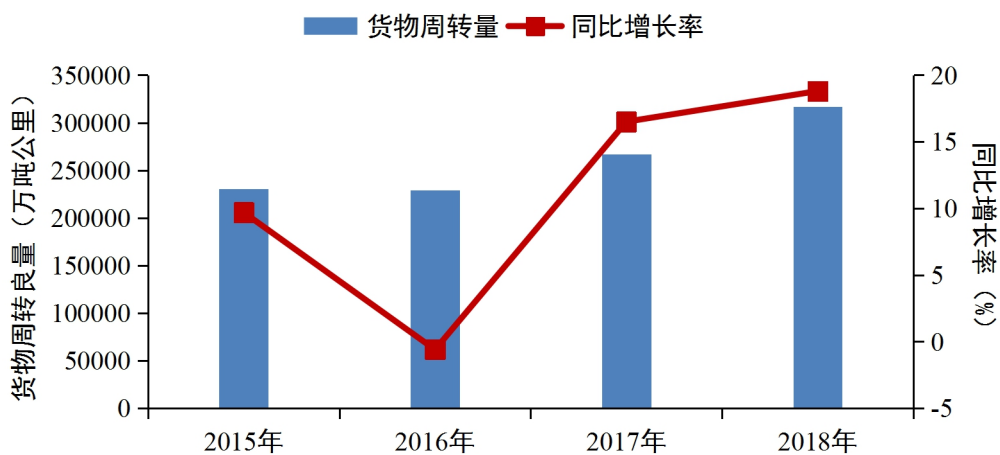


图 2-9 2015-2018 年临沧市公路货物周转量

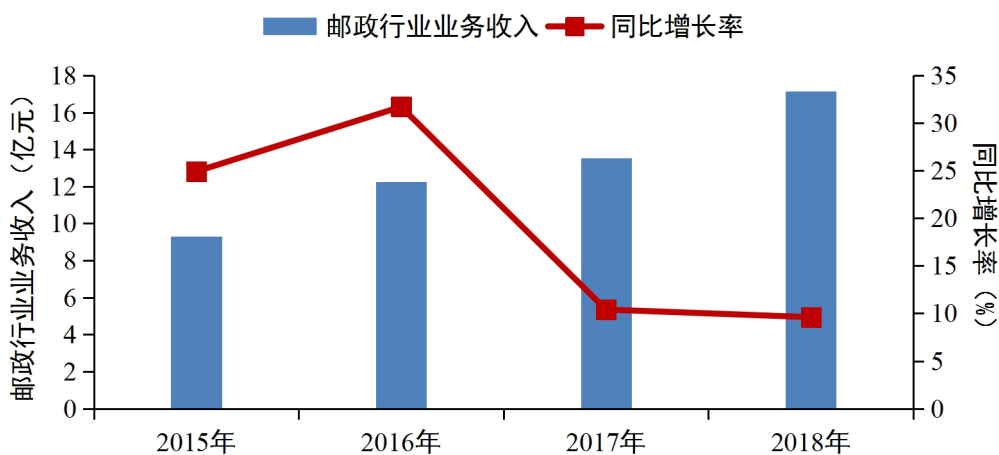


图 2-10 2015-2018 年临沧市邮政行业业务收入

(2) 临沧市物流通道概况

临沧市全力推进综合交通基础设施建设，交通运输体系不断完善，交通网络总量初具规模，运输能力显著增强，交通网初步形成，4 小时经济圈基本建成。

公路方面。截至 2018 年末，全市公路通车里程 17110.5 公里。乡（镇）公路通畅率由 2008 年的 52% 提高到 100%，建制村公路通达率由 47.5% 提高到 100%。“十三五”开局以来，临沧积极构建全市“218”高速公路网（2 条高速公路进临沧、

1 条高速公路达边境、8 个县（区）通高速公路）。临清高速公路、玉临高速公路、临双高速公路、云县至临翔高速公路、云县至凤庆高速公路均已开工建设。

铁路方面。“十三五”期间，临沧加快推进铁路建设，全市铁路规划建设项目共 8 个，其中：续建大理至临沧铁路 1 个项目，新开工临沧至清水河铁路、临沧至普洱铁路、临沧火车站至主城区至机场城市现代轨道交通 3 个项目，规划研究芒市至临沧铁路、昆明（玉溪）至临沧高速铁路、南伞至清水河至永和口岸铁路、云县至保山铁路 4 个项目，总里程 689.3 公里，总投资 301.2 亿元。临沧市以打通昆明至临沧至清水河至缅甸皎漂港铁路国际大通道为重点，筑牢临沧“一纵一横”铁路十字网骨架，纵向为大理至临沧至普洱，横向为昆明（玉溪）至临沧至清水河。

航空方面。临沧市围绕县县通机场的目标，加快开辟连接国内城市的中转连程。目前，临沧市已建成临沧机场和沧源佧山机场。在“十三五”期间，临沧市规划完成临沧机场的改扩建，全力推进孟定支线机场的前期工作，开工建设凤庆、永德、云县通用机场。未来将不断开辟国内主要城市航班，争取开通省内西双版纳、腾冲、丽江、香格里拉等航线，有效支撑临沧市以航空为先导、铁路和高速公路为主骨架、水运为补充的立体综合交通网络的建设。

水路方面。临沧市主动融入和服务“一带一路”及周边互

联互通战略，依托大湄公河次区域经济合作机制（GMS），着力构建临沧港至普洱至版纳至缅甸出境国际水路大通道和清水河出境港口建设。临沧市将重点推进澜沧江 244 界碑至临沧港四级航道整治、临沧港项目建设，建成四级航道 120 公里以上，构建临沧航道网络。

（3）临沧市物流节点发展现状

物流园区方面。目前，临沧市在建、已建和规划中的重点物流园区共 25 个。其中，已建设完成的物流园区数量较少，且多数集中在云县、沧源县、孟定；多数物流园区仍处于规划建设中。

货运枢纽方面。临沧市加快推进区域性货运枢纽建设、改造和升级，引导有条件的货运站场向物流园区转型。推动公路货运站与产业聚集区、产业园区、商贸市场等有效对接。大力扶持孟定建设成为孟定综合交通枢纽，其它县区依托公路、铁路建设区域性综合交通枢纽。

（4）临沧市物流市场运行现状

电商企业发展迅速。临沧市电子商务发展迅速，以邮政快递、中通物流等为主的快递物流逐步发展壮大，网络基本已布局到乡镇。

农产品物流企业快速发展。针对临沧市高原农特产品、生鲜产品的企业相继脱颖而出，较具代表性的有云南榕霖电子商务有限公司、临沧农购网络服务有限公司、凤庆天之凤

电子商务有限公司等。

3.德宏州与周边地区物流业发展对比分析

与周边地区相比德宏州物流业发展基础较好，但部分指标与周边地区仍存在一定差距，物流业发展水平仍有待提升。具体表现在以下几方面：

①**物流综合运行情况方面**：近年来，德宏州物流综合运行情况呈现稳中有进的发展趋势。但与周边地区相比，德宏州物流综合运行情况仍需提升。德宏州累计完成的邮政行业业务收入、货运量与保山市相差不大，竞争优势不明显。

②**物流通道建设方面**：目前，德宏州物流通道条件不断改善，公路网络不断加密、铁路建设有序推进、航空运输快速发展、航道通航里程不断增加。但德宏州铁路建设较为滞后，当前尚未开通铁路，大宗货物运输难以实现规模化。

③**物流节点现状方面**：当前，德宏州物流节点建设进程不断加快，已取得实质性进展。但与周边地区相比德宏州物流节点建设较为滞后，其建成运营的物流园区相对较少。

④**物流市场运行方面**：近年来，德宏州物流市场运行态势良好。其中，快递业和邮政业发展最为迅速，且已取得一定成效。但与周边地区保山相比，德宏州电子商务发展较为滞后。保山市已建成5个本地电商平台、多个电商服务站。而德宏州仅在两市三县规划布局了电商产业园区，建设进程

有待加快。

⑤**跨境物流方面：**德宏州跨境物流发展快速，跨境物流信息化水平不断提升，已开发的瑞丽宏星好运跨境物流大数据中心，已成为对缅最大的电商平台、中缅跨境物流的“货车帮”与“边贸通”；跨境运输效率显著提升，通过使用中缅两国牌照挂车池进行跨境直达运输，实现中缅跨境运输无缝对接，有效提升运输效率。

（三）存在问题

1.物流规划战略支撑不足

德宏州物流产业发展的体制机制不健全，物流业缺乏统一规划和规范管理，政策法规体系、统计制度和配套服务体系建设有待完善，已经出台的一些政策措施有待进一步落实，目前尚不能为区域物流系统和物流园区规划提供足够的决策支持和理论依据，导致物流园区的规划建设出现缺乏统一规划、科学指导等诸多问题。

2.物流基础设施不完善

德宏州已建设形成一定数量的物流园区、物流中心、货运场站等物流基础设施，但部分仓储设施功能单一，设备陈旧，作业效率较低，作业质量不高，难以适应现代物流产业运营的需要。其次，由于物流基础设施和装备水平低，缺乏统一、规范的标准，致使物品在运输、装卸、仓储环节中难以实现一体化、全过程的流动。

3.物流体系不健全

德宏州当前物流业总体发展水平不高，发展方式较为粗放，物流体系不健全。目前，德宏州物流业发展方式仍以传统货运为主，冷链、货柜等现代物流方式落后，航空物流成本高、障碍多，铁路、航空主体物流网建设滞后，跨境物流

不畅。

4.物流资源整合度不高

德宏州物流市场整体上呈现小、散、弱格局，物流资源和物流要素集聚程度较低，物流资源利用率比较低，资源配置不合理，物流资源整合度有待进一步提升。此外，传统物流企业转型升级较慢，服务功能单一，物流企业收益主要来自仓储、运输、装卸等基础性服务，而相关的流通加工、包装、信息服务、物流金融等增值业务收益较少，未能实现社会资源的有效整合。

5.物流企业实力不显著

德宏州物流市场缺乏大型龙头物流企业引领，物流企业规模普遍较小，资源分散，竞争力较弱，专业服务能力、技术装备水平和规模化集约化程度仍有待提高。物流企业“小、少、散、弱”现象突出，核心竞争力不强，产业链不长，物流外包程度低。截至 2018 年底，德宏州仅有 2 家 2A 级企业，1 家 3A 级企业，无 5A、4A 级物流企业，物流企业实力有待提升。

6.信息平台建设较滞后

德宏州规模化、标准化运行的物流信息平台较为匮乏，大多平台的运营均处于起步阶段，未能有效促进物流信息的互联互通，资源利用率低。与快速增长的进出口贸易相比，

德宏州尚未形成与之匹配的供应链体系。物流信息平台标准化水平滞后于物流业的发展，急需建立一套适合德宏州的物流信息平台标准化体系。

7.物流专业人才较缺乏

目前，德宏州高素质技能型物流人才的需求缺口巨大，供给总量不足，人员结构不合理，制约了全州物流业的发展。物流从业人员素质不高，专业人才缺乏，行业组织发展不足。一些物流企业对人才没有足够的重视，缺乏专业性的物流管理人才，没有对企业员工进行相关的业务知识、业务技能培训，物流管理能力较弱。

8.口岸货物准入品类受限

德宏州三面与缅甸接壤，口岸数量和出境通道众多，可充分发挥“两个市场、两种资源”的优势，支撑重点产业发展壮大。但由于受海关进出口商品品类的限制，部分物资无法直接通过德宏州的口岸进口或销往国外，在一定程度上影响了德宏州的重点产业发展。

（四）面临形势

1.国家发展战略的实施为德宏州物流产业发展带来重大机遇

德宏州作为云南西南边陲重要的口岸节点，是中国陆路

通往印度洋最便捷通道的前沿。德宏州依托其独特的区位优势，主动服务和融入国家发展战略，着力推进中国（云南）自由贸易试验区德宏片区和瑞丽国家重点开发开放试验区的建设。目前，德宏州已先后在缅甸注册成立了曼德勒、内比都、密支那、腊戍和八莫等 6 个商务代表处。随着“一带一路”、中国（云南）自由贸易试验区建设、“孟中印缅”经济走廊、大湄公河次区域合作、“人字形”经济走廊、“辐射中心建设”、昆明—保山—芒市—瑞丽对外开放经济带等国家级、省级战略实施，为德宏州物流产业发展带来重大机遇。

2. 产业发展规模的扩大为德宏州物流产业发展提供广阔空间

《德宏州关于加快推进重点产业发展的指导意见》中明确提出要构建“6+2”产业发展格局，重点发展现代物流、装备制造、生物医药和大健康、旅游文化、食品与消费品制造、高原特色现代农业六大产业，积极培育电子信息和航空两大产业。全州按照“调优一产、调强二产、调快三产”的发展思路，高原特色农业、新型工业和现代服务业发展步伐明显加快。甘蔗、橡胶、茶叶等传统产业稳步发展，烟草、咖啡等生物特色产业迅猛发展。全州加快构建以新兴产业为主导、优势产业为支撑的现代产业体系，为德宏州物流产业发展提供广阔空间。

3.物流枢纽的布局建设为德宏州物流产业发展开辟新的思路

德宏州作为中国面向西南开放的黄金通道,国家实施“一带一路”的重要一环,是云南建设面向南亚东南亚辐射中心的关键节点、孟中印缅经济走廊建设的先行区。随着“一带一路”倡议和长江经济带、沿边开放等国家战略的实施,德宏州物流业发展成效显著。国家发展改革委和交通运输部联合发布的《国家物流枢纽布局和建设规划》中提出将德宏(瑞丽)建设成为陆上边境口岸型国家物流枢纽。在此背景下,德宏州应当主动作为,对全州的物流资源进行整合和重新梳理,形成自成一体的物流枢纽体系,为物流产业发展开辟新的思路。

4.综合交通网络的完善为德宏州物流产业发展奠定坚实基础

德宏州加快构建“安全、便捷、高效、经济”内联外畅的现代综合交通运输体系,正在建设以瑞丽国家公路运输枢纽和芒市综合交通枢纽为主要节点的城际快速公路货物运输网络、“芒市—瑞丽—曼德勒—皎漂”中缅和“芒市—瑞丽—曼德勒—皎漂—孟加拉国—印度”孟中印缅国际物流通道体系以及“芒市—瑞丽—八莫港”中缅陆水联运通道。同时芒市机场成功申报国家航空口岸,大瑞铁路保山—瑞丽段加紧建设,

芒市至腾冲猴桥铁路和芒市至临沧铁路已列入国家中长期铁路网规划并已纳入 2019 年的重点项目，前期工作稳步推进；中缅铁路主通道瑞丽至木姐至曼德勒铁路建设也在积极推进中，为德宏州现代物流业发展奠定了坚实基础。

三、总体要求

（一）指导思想

全面贯彻党的十九大精神，深入贯彻习近平总书记系列重要讲话和考察云南重要讲话精神，围绕国家“一带一路”倡议、孟中印缅经济走廊战略以及云南省加快建设我国面向南亚东南亚辐射中心、中国（云南）自由贸易试验区等重大战略机遇，以现代物流理念为引领，以信息技术为手段，以降低物流成本、提高物流效率为宗旨，以推进物流基础设施建设为重点，以安全、便捷、高效为特征，加快物流资源整合，优化物流网络，着力培育现代物流企业，推进物流业规模化、专业化发展，使物流业发展成为德宏州新的经济增长点，主动服务于德宏州建设成为我国面向南亚东南亚地区的开发开放先行区及孟中印缅经济走廊上的通道枢纽、产业基地和交流平台的城市战略定位。

（二）基本原则

开放引领，合作共享。扩大对外开放，充分利用国内国际两种资源和国内国际两个市场，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、资源共享推动德宏州物流业发展深度融入“一带一路”建设及区域发展战略，促进物流基础设施与物流信息平台开放对接，实现互联互通，促进共同发展。

深化改革，激发活力。着力打破制约物流发展的体制机制障碍，创新制度供给，完善政策措施，提高服务效能，做好顶层设计与重大项目策划，营造良好的制度环境及政策环境；发挥市场在物流资源配置中的决定性作用，强化物流企业的主体地位，最大限度地释放企业创新发展的内生动力，激发市场活力。

补齐短板，重点突破。通过加大物流基础设施建设投入、构筑良好发展平台，加大龙头物流企业引进培育，提升物流有效供给，补齐发展短板，夯实发展基础，在航空物流、多式联运、保税物流、智慧物流等领域取得突破发展。

科技支撑，提质增效。推进“互联网+”高效物流，优化物流资源配置方式，提高物流资源利用效率。加快先进信息技术和物流技术装备在仓储、运输、配送等环节推广应用，优化物流运作流程，提高物流运作效率。推动物流技术标准体系建设，实现各种物流设施设备以及物流信息的衔接配套，促进物流服务体系高效运转。

统筹协调，绿色发展。坚持统筹发展，兼顾城市与乡村物流协调发展。完善城乡配送网络体系和区域中转分拨体系，加快农特鲜果冷链物流体系建设，加快节能环保物流装备和绿色低碳技术的推广应用。鼓励包装重复使用和回收再利用，提高托盘等标准化器具和包装物的循环利用水平，鼓励共同配送等集约化物流运作模式发展，构建绿色物流体系。

（三）发展目标

1.总体目标

到 2025 年，德宏州全面建成“云南省面向南亚东南亚地区的关键物流节点、中国沟通两洋（印度洋和太平洋）的区域性国际物流中心”。形成布局合理、规模适度、功能齐全的“1+2+1+5+N”的“国家级—省级—州级—县级—乡镇级”五级物流节点体系，全力支撑德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家级物流枢纽建设，构建“衔接国际、联通国内”的物流通道体系，物流设施网络布局更加合理，物流服务国际化、智能化水平大幅提升，物流产业规模和综合实力显著增强，物流产业成为支撑引领德宏州发展的支柱性产业，形成“枢纽引领、产业集聚、对外开放”发展格局。

2.具体目标

——物流产业市场规模进一步扩大。到 2025 年，社会物流总费用占 GDP 的比率下降至 18%以内。物流枢纽及通道等设施服务能力显著提升，实现公铁货物运输总量和邮政行业业务总量年均增长 25%以上，物流运输总量实现大幅上涨。

——现代物流基础设施网络进一步完善。到 2025 年，通过整合资源、合理布局、扩大开放，形成“1+2+1+5+N”的“国家级—省级—州级—县级—乡镇级”五级物流节点体系，

培育 2 家省级示范物流园区；同时，全面建成“内畅外通、网络完善、运行高效”的现代综合交通运输体系，打造公路、铁路、航空、水路等多种运输方式有效衔接的物流基础设施网络，为德宏州物流通道建设提供基础支撑。

——**物流网络国际化水平显著提升。**到 2025 年，德宏州全面形成“辐射南亚东南亚，沟通两洋”的国际跨境物流发展格局，德宏州建设成为云南省跨境物流体系中的重要节点；芒市机场开通的国际航线基本覆盖南亚东南亚主要城市，国际货邮吞吐量逐年增长，打造成为沿边重要的口岸机场。

——**物流企业实力显著增强。**到 2025 年，现代化物流企业数量明显增加，一批优势龙头物流企业发展迅速，培育大型物流企业 3-5 家，中小型物流企业 100 家。其中，4A 级以上物流企业 3 家，3A 级物流企业 10 家，并加快德宏州传统物流运输企业向现代物流企业转型升级，从而提升德宏州现代物流业总体竞争实力。

专栏 1：德宏州物流产业发展主要指标			
具体指标	2020 年	2025 年	指标属性
货运量（万吨）	5933	12621	预期性
货物周转量（万吨公里）	331086	524448	预期性
铁路货物周转量比重（%）	—	10	预期性
邮政行业业务总量（万元）	27314	114268	预期性
快递业务量（万件）	1180	9023	预期性
社会物流总费用占 GDP 比重（%）	20	18	预期性
4A 级以上物流企业（户）	1	3	预期性

四、总体布局

（一）物流节点布局

承接《国家物流枢纽布局和建设规划》布局建设德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽、《云南省物流枢纽布局和建设规划》（2019-2035年）布局建设德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽和德宏商贸服务型省级培育物流枢纽的决策部署，围绕德宏州“面向南亚东南亚开发开放先行区”的战略定位，统筹考虑国家重大战略实施、国家交通运输通道和国内物流大通道的空间布局，结合德宏州物流产业、对外开放发展需要，布局“1+2+1+5+N”的“国家级—省级—州级—县级—乡镇级”五级物流节点体系，形成“层次合理、功能互补、协同联动”的物流节点体系。

1.“1”个国家级物流枢纽：德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽

► 德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽

功能定位：依托中缅国际运输通道、沪昆物流大通道、上海至瑞丽综合运输通道，充分发挥泛亚铁路西线门户枢纽、中国（云南）自由贸易试验区德宏片区建设、全省进出口量最大口岸、全国进境粮食指定口岸等优势，以瑞丽口岸为核心，联动畹町口岸，主动承接出口导向型产业等新兴产业转移。重点发展一体化通关、便捷化过境运输、产品深加工、

保税物流、国际多式联运、跨境电商等综合性物流服务，与德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽高效联动，为跨境物流高效运行提供有效支撑，打造为对内连接长三角、粤港澳地区，对外辐射南亚东南亚、联通印度洋，中缅人字形经济走廊上的战略性陆上边境口岸型物流枢纽。

依托项目：主要依托芒令国际多式联运物流园、芒满口岸国际物流园区、畹町国际进出口加工物流中心、姐告国际商贸物流中心和弄岛冷链物流中心等物流项目。

规划选址：主要布局在畹町口岸芒满通道周边地区、勐卯镇芒令村及姐告边境贸易区内。

2.“2”个省级物流枢纽：德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽、德宏商贸服务型省级培育物流枢纽

➤ **德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽**

功能定位：依托中缅国际运输通道及芒市机场开通的国内国际航线网络，充分发挥航空运输高附加值、高时效优势，着力发展海产品航空物流、跨境电商等物流业务，重点与瑞丽畹町口岸形成联动，支撑德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽建设，同时与昆明长水国际机场协同发展，加密辐射南亚东南亚货运航线，提升航空物流服务能力，打造成为联通滇西、服务全省的重要空港型物流枢纽。

依托项目：主要依托芒市机场空港物流园区等物流项目建设。

规划选址：位于芒市机场货运作业区附近。

➤ **德宏商贸服务型省级培育物流枢纽**

功能定位：依托中缅国际运输通道、沪昆物流大通道、上海至瑞丽综合运输通道，充分发挥泛亚铁路西线门户枢纽优势，重点发展机电产品、高原特色农产品等产业，形成集区域分拨及配送、流通加工、大宗商品物流和国际物流等于一体的功能体系，与德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽、德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽高效联动，为商贸物流高效运行提供有效支撑，打造成为对内连接长三角、粤港澳地区，对外辐射南亚东南亚地区的重要商贸服务型物流枢纽。

依托项目：主要依托芒市国际物流园区等物流项目建设。

规划选址：毗邻芒市商贸集聚区。

3.“1”个州级物流节点：德宏州综合服务型物流集散基地

➤ **德宏州综合服务型物流集散基地**

功能定位：以杭瑞高速公路、在建的大瑞铁路、国道 320 线和省道等辅助道路为依托，围绕德宏州的装备制造业、食品与消费品制造业、高原特色现代农业、电子信息产业和航空产业等重点产业，着力发展制造业配套物流、农产品物流、大宗物资中转联运和区域分拨配送等物流业务，建设成为向上承接德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽、德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽和德宏商贸服务型省级培

育物流枢纽，向下沟通芒市综合服务型县级物流集散中心、瑞丽综合服务型县级物流集散中心、陇川口岸服务型县级物流集散中心、盈江口岸服务型县级物流集散中心和梁河综合服务型县级物流集散中心的关键纽带，服务全州、辐射全省的重要物流集散基地。

依托项目：主要依托德宏州生态农产品集散中心等物流项目建设。

规划选址：毗邻芒市工业园区。

4.“5”个县级物流节点：芒市综合服务型县级物流集散中心、瑞丽综合服务型县级物流集散中心、陇川口岸服务型县级物流集散中心、盈江口岸服务型县级物流集散中心、梁河综合服务型县级物流集散中心

➤ **芒市综合服务型县级物流集散中心**

功能定位：依托芒市不断完善的公路基础设施网络、不断增长的消费需求，主要发展仓储、运输、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基础物流服务功能，为市域商贸流通企业提供货物运输、配送、仓储等物流服务，为市域电商快递提供配送、分拨、转运等物流服务，满足市域物流发展需求并实现相关物流业务运作，对上有效支撑德宏商贸服务型省级培育物流枢纽，对下辐射各乡镇物流节点的县级物流枢纽。

依托项目：主要依托芒市快递电商产业园区等物流项目

建设。

规划选址：位于德宏州芒市风平镇。

➤ **瑞丽综合服务型县级物流集散中心**

功能定位：依托瑞丽市现有的商业零售网络、城乡邮政网络和电商快递网络等，构建城乡一体、便利均衡的城市配送服务供给体系，主要为县域电商快递提供配送、集中分拨及转运等服务，为县域商贸流通提供运输、仓储、配送等服务，实现“最后一公里”安全物流配送、标准化配送车辆营运等功能，推进资源整合和设施共建共享，满足各居民区、乡村等的配送需求。此外，对上主动支撑德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽的建设，对下辐射各乡镇物流节点的县级物流枢纽。

依托项目：主要依托瑞丽市县级物流集散中心等物流项目建设。

规划选址：位于瑞陇高速帕色出口。

➤ **陇川口岸服务型县级物流集散中心**

功能定位：围绕陇川县高原特色食品加工产业、消费品产业和原材料产业等重点产业，生物制药、轻纺工业等新兴产业，依托陇川至瑞丽高速公路、腾冲至陇川高速公路、省道 S238、章八公路等重要交通通道和国家二类口岸（章凤口岸）及陇川通用机场，拓展陇川通用机场的物流功能，着力发展航空物流、跨境物流、跨境电子商务、商贸物流、保税

物流、进出口货物代理、区域分拨配送和电商快递等物流业务，建设成为衔接德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽、德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽和德宏商贸服务型省级培育物流枢纽，辐射陇川县各乡镇物流配送服务站的重要物流节点。

依托项目：主要依托章凤口岸商贸物流园区、陇川电子商务产业园区和章凤口岸保税区等物流项目建设。

规划选址：位于章凤口岸附近。

➤ 盈江口岸服务型县级物流集散中心

功能定位：围绕盈江县电力产业、高原特色食品加工产业、生物医药产业、消费品产业等重点产业，依托省道 S318、省道 S233 等区域交通干线，充分发挥盈江与缅甸接壤、拥有口岸的优势，重点发展流通加工、冷链物流、跨境物流、农产品物流、区域分拨配送和电商快递等业务，支撑德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽、德宏商贸服务型省级培育物流枢纽和德宏州综合服务型物流集散基地的发展，建设成为德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽的重要辐射点，衔接德宏州综合服务型物流集散基地、辐射各乡镇物流配送服务站的县级物流节点。

依托项目：主要依托盈江县物流园区、盈江县农产品冷链物流园区和盈江那邦国际商贸物流园等物流项目建设。

规划选址：位于盈江口岸附近。

➤ 梁河综合服务型县级物流集散中心

功能定位：围绕梁河县高原特色食品加工产业、生物医药产业、消费品产业等重点产业，生物资源加工、高新技术、新能源、新材料等新兴产业，依托腾陇高等级公路、瑞陇高速公路、腾盈公路和梁芒公路等区域交通干线，着力发展商贸物流、农产品冷链物流、区域分拨配送和电商快递等物流业务，为梁河县相关商贸流通企业提供大批量货物运输、配送、仓储等物流基础服务以及商品展示、电子商务、融资保险等增值服务，打造成为德宏商贸服务型省级培育物流枢纽的重要支撑，梁河县重要物流集散中心。

依托项目：主要依托梁河县电子商务物流基地、梁河县铁路货运中转站物流中心和梁河县农产品冷链加工物流园等物流项目建设。

规划选址：位于梁河工业园区九保片区附近。

5.“N”个乡镇级物流节点：“N”个物流配送服务站

功能定位：依托以县道为骨干、乡村公路为基础的农村物流网，支持超市、便利店、农村供销合作社、村邮站、农产品购销代办站等设置物流配送服务站，实现物资在城乡之间的双向流通、农村物流配送和农产品上行集中收发货“最后一公里”的有效集散和高效配送，按照全市统筹、服务半径适度的原则布局，满足各乡镇村等的配送需求，建设成为支撑城乡物流发展的重要基础设施和沟通城市物流中心的纽带。

规划选址：根据各乡镇的物流发展实际情况，选择各乡镇交通条件良好处，建设 1-2 个物流配送服务站。

（二）物流通道布局

立足于德宏州物流业发展的实际需求，依托中缅国际运输通道、沪昆物流大通道、上海至瑞丽综合运输通道等重要运输通道，为德宏州建设成为我国面向南亚东南亚的开发开放先行区和孟中印缅经济走廊上的通道枢纽、产业基地、交流平台等提供基础支撑，结合云南省及德宏州综合交通运输发展规划，构建以芒市为中心的“衔接国际、联通国内”物流通道体系，如图 4-1 所示。

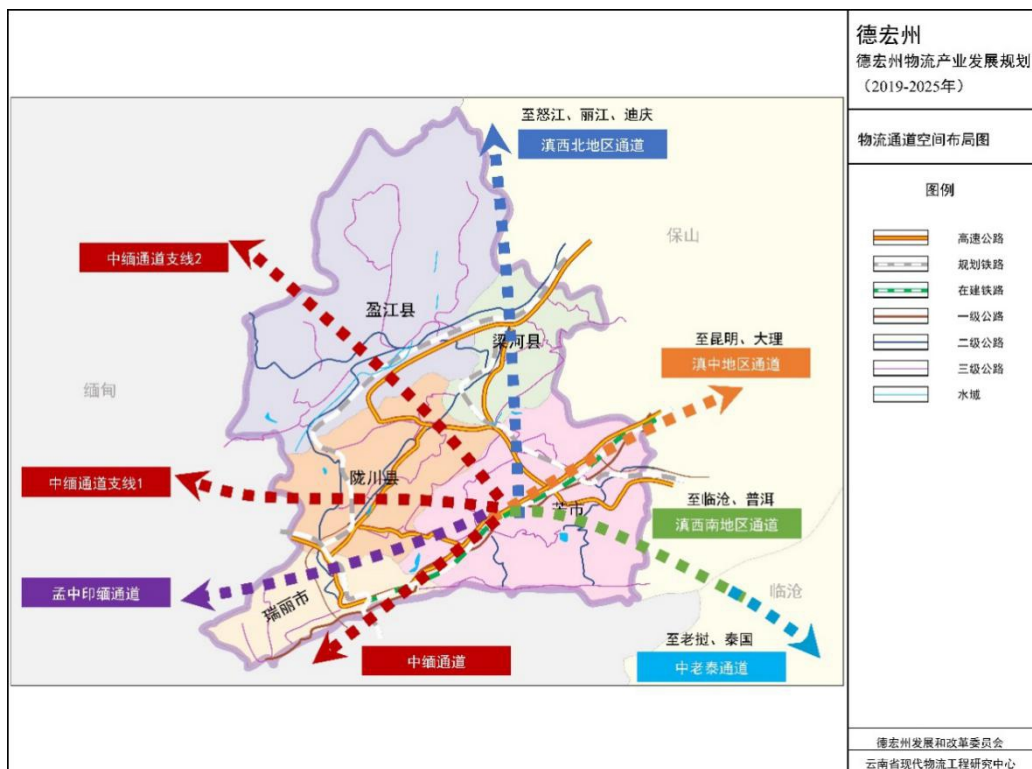


图 4-1 德宏州物流通道布局图

(1) 衔接国际物流通道体系

①中缅通道：依托大瑞铁路（在建）、杭瑞高速（G56）、国道 320 线、瑞陇高速公路、章凤至八莫陆水联运通道、章八公路等交通干线，构建德宏州面向缅甸的中缅跨境物流通道，重点发展公铁、公水、公铁水多式联运。

➤ 具体线路：

德宏（芒市）—瑞丽—曼德勒—皎漂

德宏（芒市）—瑞丽—曼德勒—仰光

德宏（芒市）—陇川（章凤）—八莫—皎漂—仰光

德宏（芒市）—盈江—密支那

德宏（芒市）—临沧—清水河



图 4-2 德宏州中缅通道布局图

②**孟中印缅通道**：依托大瑞铁路（在建）、芒市至腾冲至猴桥铁路、杭瑞高速（G56）、芒市至瑞丽高速公路等区域交通干线，构建德宏州面向孟加拉国、缅甸、印度的中孟印缅跨境物流通道，重点发展公空、公铁多式联运。

➤ **具体线路：**

德宏（芒市）—瑞丽—腊戍—达卡—加尔各答

德宏（芒市）—猴桥—密支那—雷多—达卡—加尔各答



图 4-3 德宏州孟中印缅通道布局图

③**中老泰通道**：依托芒市至临沧铁路、国道 214 线、国道 323 线、省道 312 线、省道 313 线等交通干线，构建德宏州面向老挝、泰国的中老泰跨境物流通道，重点发展公铁多式联运。

➤ 具体线路：

德宏（芒市）—临沧—景洪—磨憨—万象—曼谷



图 4-4 德宏州中老泰通道布局图

(2) 连接国内物流通道体系

①滇中地区通道：依托杭瑞高速公路、国道 320 线以及在在建的大瑞铁路等区域交通干线，构建德宏州面向京津冀城市群、长三角城市群、珠三角城市群、成渝城市群的物流通道，重点发展公铁、公铁水多式联运。

➤ 具体线路：

德宏（芒市）—保山—大理—昆明—北京（京津冀城市群）

德宏（芒市）—保山—大理—昆明—杭州—上海（长三

角城市群)

德宏(芒市)—保山—大理—昆明—南宁—深圳(粤港澳大湾区)

德宏(芒市)—保山—大理—昆明—贵阳(长江中下游城市群、长三角城市群)

德宏(芒市)—保山—大理—昆明—成都(成渝城市群)



图 4-5 德宏州滇中地区通道布局图

②滇西北地区通道：依托芒市至盈江至腾冲猴桥铁路、大瑞铁路(在建)、杭瑞高速公路、G5611大丽高速、230省道等区域交通干线，构建德宏州面向怒江、迪庆等滇西北地区的物流通道，重点发展公铁多式联运。

➤ 具体线路：

德宏（芒市）—盈江—腾冲—怒江（沿边经济带）

德宏（芒市）—龙陵—大理—丽江（沿边经济带）

德宏（芒市）—龙陵—大理—迪庆（沿边经济带）



图 4-6 德宏州滇西北地区通道布局图

③滇西南地区通道：依托芒市至临沧铁路、芒市至孟连高速公路（在建）、杭瑞高速公路、国道 214 线、省道 312 线等区域交通干线，构建德宏州面向临沧、普洱、西双版纳等滇西南地区的物流通道。

➤ 具体线路：

德宏（芒市）—昌宁—临沧—普洱—景洪（沿边经济带）



图 4-7 德宏州滇西南地区通道布局图

五、着力推进物流基础设施建设，提升互联互通水平

（一）物流节点建设

结合德宏州以芒市、瑞丽、盈江、陇川、梁河为主的“五大组团十五片区”的产业空间布局结构，统筹推进“1+2+1+5+N”的物流节点空间布局体系建设，形成以德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽为核心，德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽和德宏商贸服务型省级培育物流枢纽为支撑，德宏州综合服务型物流集散基地、芒市综合服务型县级物流集散中心、瑞丽综合服务型县级物流集散中心、陇川口岸服务型县级物流集散中心、盈江口岸服务型县级物流集散中心和梁河综合服务型县级物流集散中心为补充的枢纽发展格局。同时，加强德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽与其他国家物流枢纽间的业务对接，促进枢纽间要素流动、信息互联及标准协同，发挥物流枢纽引领带动作用 and 规模效应，建设成为服务滇西与滇西南、辐射全省、面向南亚东南亚的物流枢纽，推动德宏州物流枢纽专业化发展。

1.德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽建设工程

主动衔接孟中印缅通道、中缅通道两条国际运输通道，联通滇中、滇西南、滇西北地区发展通道，依托在建的大理—瑞丽铁路、芒市—腾冲—猴桥铁路、杭瑞高速（G56）、国

道 320 线等干支线，充分发挥瑞丽区位及口岸等优势；大力开展以机电设备、纺织制品和食用油脂等出口优势产品和矿产品、粮食、橡胶制品等进口货物为主的产品贸易，重点发展通关一体化、快速过境运输、保税物流、国际公铁水多式联运等综合性物流服务；大力整合现有物流基础设施资源，补齐边境口岸物流基础设施短板，加快建设内畅外通的公路、铁路网。并依托瑞丽口岸服务区、海关检疫检验服务区、畹町口岸等载体推动跨区域通关一体化服务及海关特殊监管服务建设，推动实现区域无障碍通关，提高口岸通关效率；同时依托芒满口岸国际物流园区、芒令国际多式联运物流园区、畹町国际进出口加工物流中心等载体，稳步推进国际多式联运、国际换装组织、国际加工贸易和干支配运输等的建设。进一步带动德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽和德宏商贸服务型省级培育物流枢纽共同发展，建设成为联通滇西和滇西南地区、辐射全省、面向印缅的重要陆上边境口岸型物流枢纽。

专栏 2：德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽建设工程

1.存量设施提升工程。主要包括边民互市服务区、口岸通关服务区、工业物流配套服务功能区、跨境电商物流中心、水产品加工贸易物流中心、跨境商贸综合物流服务中心、冷链物流集成服务区、海关检验检疫服务区、高原特色农产品加工贸易物流中心项目。通过完善和提升边民互市交易市场、工业物流配套服务平台、跨境电商信息服务平台、边境商贸配套设施、冷链物流配套设备设施、海关联检办公服务区等相关存量设施，更好地发挥物流枢纽的边境贸易、电子商务、进出口加工贸易、冷链物流、跨境物流、口岸服务、物流信息服务和配套服务等功能。

2.增量设施建设工程。主要包括物流信息中心、保税物流中心、智能仓储中心、国际会展中心、瑞丽多式联运中心、跨境流通加工中心、城市智能物流中心、生活配套服务中心等工程。通过新增进出口货物查验仓库、保税仓库、监管仓库、公铁联运物流中心、进出口加工中心、区域分拨及配送中心、仓储中心、物流信息中心及商业、酒店等配套中心，融合运用软件技术、互联网技术、射频识别（RFID）、声控技术等先进的科技手段和智能设备等相关配套服务设施，提高枢纽运行效率和现代化水平，扩大优质物流服务供给，提升枢纽服务功能。

3.枢纽经济建设工程。充分利用枢纽载体城市可聚集物流、商流、信息流、资金流和人才流的优势及口岸城市作为区域集散中心的优势，加快口岸经济发展，着力培育城市经济发展新动能，推动城市发展新旧模式转换，加快实现瑞丽经济转型升级和可持续发展，使瑞丽承担起在区域经济发展中的重要作用。整合南亚东南亚国际贸易的上下游资源，优化贸易流程，提升贸易效率，从而带动地区产业融合发展，以枢纽经济加速城市、区域及国际间的交流合作。

4.产业融合发展工程。依托瑞丽市边境区位优势 and 特色产业优势，首先围绕加工贸易的发展，推进国际产能合作，建设一批重点国际产能合作项目和境外产能合作基地；其次深入开展国际产能和装备制造合作，积极推进与缅甸农业的开发合作，重点发展生物产业、汽车及装备制造业、食品与消费品制造业以及旅游文化、物流、商贸、金融为重点的现代服务业，建设国际产能合作基地、区域性物流枢纽、科教人文交流窗口，形成孟中印缅经济走廊前沿战略支点。通过推进枢纽跨境物流、进出口加工与瑞丽农产品、海产品和装备制造等特色优势产业融合发展，打造瑞丽口岸特色产业集群，形成以枢纽促经济的发展新格局。

2.德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽

主动衔接中缅国际运输通道，依托杭瑞高速（G56）、国道 320 线、省道 318 线、省道 233 线等干支线及德宏州口岸优势，充分发挥航空运输高附加值、高时效优势，重点发展海产品航空物流、跨境电商等物流业务；充分利用芒市机场及现有航线网络等存量资源，同时加快航空冷链、保税仓储、快递分拣等基础设施建设；在现有航线的基础上，积极开拓

新航线，构建辐射范围更广的航线网络，充分发挥航空运输高效的区域分拨及转运组织功能，推动机场货运与周边物流节点形成联动发展；同时与德宏商贸服务型省级培育物流枢纽联动发展，共同支撑德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽的建设，建设成为联通滇西、服务全省的重要空港型物流枢纽。

专栏 3：德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽建设工程

1.存量-增量设施建设工程。包括支撑德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽建设的存量和增量设施，存量设施工程包括芒市机场、机场货运作业区、芒市国际物流园区等；增量设施建设工程包括芒市机场空港物流园区、芒市快递电商产业园区、瑞丽芒令国际多式联运物流园、畹町国际进出口加工物流中心、弄岛冷链物流中心、陇川电子商务产业园等；充分利用现有基础设施，积极补齐增量设施，加快建设以航空干线运输、航空转运、商贸物流等多种功能物流设施群为支撑的德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽。

2.空港物流建设工程。依托德宏州的口岸、通道优势及芒市机场的航线网络优势，大力发展航空指向型产业，积极发展海产品、药品等航空特种货物运输。以冷链物流为着力点，吸引南亚东南亚水果、鲜活海产品等经芒市转运至国内城市，同时推动蔬菜、肉类等德宏特色农产品物流和医药物流发展；加快德宏传统产业转型升级，促进电子信息、智能设备制造、出口加工业等新兴产业和外向型经济发展，扩大与南亚东南亚国家间的商贸往来。

3.空港物流与跨境电商融合发展工程。依托德宏州 3 个国家一类口岸和 2 个国家二类口岸，创新跨境电商物流服务模式，以跨境电子商务推动传统商业模式创新，大力推进跨境电子商务与跨境快递物流协同发展。依托航空网络这一高端优质资源，强化与跨境快递电商的合作力度。通过联合、收购、兼并相关快递企业、配送企业，打造航空快递服务网络，实现省内 24 小时达、国内 48 小时达的高品质快递物流服务。

3.德宏商贸服务型省级培育物流枢纽建设工程

主动衔接中缅国际运输通道、沪昆物流大通道、上海至瑞丽综合运输通道，依托在建的大理—瑞丽铁路、芒市—腾冲—猴桥铁路、杭瑞高速（G56）、国道 320 线、省道 318 线、省道 233 线等干支线，充分发挥机电产品、高原特色农产品、流通加工等产业优势及拥有 3 个国家一类口岸、2 个国家二

类口岸的优势，实现产业、物流、贸易融合发展，大力发展跨境电商、国际物流、冷链物流、大宗商品物流、金融结算等物流业务。进一步与德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽高效联动，共同支撑德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽的建设，打造成为服务全省、辐射南亚东南亚的重要商贸型物流枢纽。

专栏 4：德宏商贸服务型省级培育物流枢纽建设工程

1.存量-增量设施建设工程。包括支撑德宏商贸服务型省级培育物流枢纽建设的存量和增量设施，存量设施工程包括芒市国际物流园等；增量设施建设工程包括芒市快递电商产业园区、芒令国际多式联运物流园区、畹町国际进出口加工物流中心、姐告国际商贸物流中心、弄岛冷链物流中心、章凤口岸商贸物流园区、陇川电子商务产业园、盈江那邦国际商贸物流园等。在充分利用现有基础设施的基础上，积极补齐增量设施存在的短板，加快建设以国际商贸、保税物流、跨境电子商务、区域分拨配送等多种功能物流设施群为支撑的德宏商贸服务型省级培育物流枢纽。

2.商贸物流建设工程。以瑞丽边境口岸城市为前沿，不断完善现代综合交通基础设施建设，积极探索发展枢纽经济，建设物流枢纽，通过物流枢纽带动德宏商贸业发展；通过加快物流基础设施建设、优化产业结构、扩大开放格局、搭建枢纽经济平台，实现物流枢纽与芒市经济融合、互促发展。同时积极创新商业发展模式，大力发展国际物流、服务贸易、总部经济等产业，发展线上线下融合的物流服务管理模式，推动边境贸易转型升级，进一步加强商贸物流业支撑经济增长的基础和能力。

（二）物流通道建设

加快推进内联外通的物流通道体系建设，积极衔接上海至瑞丽综合运输通道、沪昆物流大通道、滇藏运输通道等国内物流通道和中缅、中缅印等国际运输通道，有效支撑长三角、粤港澳、京津冀、成渝等国内地区，缅甸、印度、孟加拉等南亚东南亚国家的双向物资流动及产业转移，建设形成联通国内、面向南亚东南亚的物流通道体系。加强德宏州对“孟中印缅”经济走廊、“中国—中南半岛”经济走廊建设的支

撑作用。

专栏 5：物流通道基础设施建设工程

1.公路基础设施建设工程。加快推进腾冲—陇川高速、芒市—梁河高速、瑞丽至弄岛高速公路、芒市—孟连（芒市至象达段）高速公路的建设和省道 S339 线芒市遮放—芒海公路改造，持续推进省道 S236 线芒市老木场垭口至芒里段公路和陇川章凤—缅甸八莫段公路提升改造、国道 320 线瑞丽市畹瑞桥至姐勒公路提升、中缅印公路通道德宏境内段盈江县弄璋—那邦公路及盈江县卡场—平原公路建设。

2.铁路基础设施建设工程。加快推进大瑞铁路保瑞段的建设进程，抓紧实施芒市—腾冲—猴桥铁路及芒市—临沧铁路的前期工作，有效改善德宏州的物流通道条件，提升物流通道服务能力。

3.航空基础设施建设工程。加快推进芒市机场跑道延长线及附属设施建设项目、陇川一类通用机场、盈江二类通用机场建设。以市场需求和功能为导向，恢复成都—芒市、重庆—芒市等国内航线，开通长沙、东南沿海城市、港澳台航线和缅甸、泰国等周边国家国际航线。

4.水运基础设施建设工程。努力推动形成中缅伊洛瓦底江互联互通出境水运通道，加快完善龙江库区航运基础设施，有效解决沿江、河、库居住的人民群众的出行和物资运输问题。同时加快实现全省出口物资直抵印度洋，形成内联外通的陆水联运系统。

六、着力完善口岸服务功能，有效提升口岸竞争能力

（一）拓展口岸功能，促进口岸多元化发展

依托德宏州拥有的3个国家一类口岸和2个国家二类口岸，充分发挥瑞丽口岸、畹町口岸和章凤口岸是国家进境粮食指定口岸、国家进境食用水生动物指定口岸、国家进境水果指定口岸、全省进出口量最大口岸、全省进口种苗指定陆路口岸和缅甸指定的唯一进口纺织品口岸等优势，完善各口岸的联检查验配套设施等、加快各口岸配套功能区的建设。在口岸周边发展进出口加工、保税仓储、跨境电商和展示交易等多元业务，拓展口岸功能，促进口岸多元化发展，打造口岸经济发展区。

（二）扩展海关特殊监管区，推动口岸建设

根据德宏州口岸设施布局及外向型经济发展需要，统筹考虑德宏州各口岸所在地区的经济环境、产业布局、贸易结构和发展规划等实际情况，因地制宜推进海关特殊监管区域的申报工作。州市国土部门保障海关特殊监管区域的用地指标，按照划转、流转、先征后转等方式保障海关特殊监管区的用地需求。州市财政统筹资金支持海关特殊监管区域的建设，对海关特殊监管区域内的基础设施建设项目贷款享受贴息政策。通过扩展海关特殊监管区域，为承接东部沿海地区的进出口加工产业转移、促进当地加工贸易量增长、发展国

际贸易和国际物流提供必要载体。

（三）提升口岸竞争力，激发经济发展活力

完善口岸的交通条件、车辆自助检查通道、出入境通道和出入境货物堆场等基础设施的建设，巩固提升口岸的检验检疫用房、检验检疫查验通道和查验货场等查验配套设施水平，创造良好的通关硬环境。提升边检信息化水平，加快电子口岸建设和联网，建设电子口岸大通关综合信息平台，实现通关单联网核查、“一单两报”和通关单无纸化等业务；同时，健全口岸工作管理体制机制，提高口岸管理部门的整体效率和服务水平。通过改善通关硬环境、提高通关效率，提升口岸竞争力、促进德宏州跨境贸易便利化水平提升，带动德宏州进出口贸易增长，打造德宏州经济新增长极。

专栏 6：口岸服务提升建设工程

1.口岸功能提升工程。完善流通加工、运输、储存、中转和信息处理等口岸配套服务功能，提升口岸通行能力，增强进出口货物集散能力。建立口岸物流联检联动机制，全面实现“一站式”服务窗口，推广实施“提前报检、提前报关、货到验放、电子放行”的通关作业模式，加快构建德宏州电子口岸大通关服务平台，打造口岸公共服务平台，积极复制推广国内自贸区及海关监管区域试点的成熟创新制度措施，探索“单一窗口”模式，推动口岸通关环境不断改善，口岸服务功能不断增强。

2.海关监管服务设施优化工程。引进大型集装箱检查设备、CT机、X光机、辐射探测等先进监管设备，实现精准监管、顺势监管、非侵入式监管等。逐步统一海关特殊监管区域信息化管理系统，实现相关管理部门信息互换、监管互认、执法

互助，加强事中事后监管。深化“一线放开、二线安全高效管住”贸易便利化改革，加强口岸与海关特殊监管区域的联动发展，将海关特殊监管区域纳入通关一体化格局，创新海关监管服务模式。根据德宏州的实际情况，制定海关监管服务设施优化工程实施方案，落实责任到各部门，稳妥推进相关工作，确保海关监管服务设施优化取得实效。

3.国际联检组织场站建设工程。改造提升现有的国际联检组织场站，同时完善其配套设施设备，创造良好的国际联检硬环境，提升国际货物的联检效率，提升口岸竞争力；加快推进在建国际联检组织场站的建设进程，抓紧实施规划国际联检组织场站的建设，创造良好的通关环境，激发口岸经济发展活力，带动国际进出口贸易增长，扩大国际物流需求。

4.国家级铁路口岸申报工程。充分利用泛亚铁路西线中方末端铁路货运枢纽这一优势，积极与相关部门协调沟通，做好芒令铁路口岸申报为国家级铁路口岸的工作。同时，加快推进芒令铁路口岸的公铁联运查验货场、出入境货物堆场、仓储和出入境通道等基础设施的规划建设，完善芒令铁路口岸的通行条件，提升口岸的通关能力。

5.电子口岸建设工程。按照“总体规划、分步实施、先建虚拟平台、后建实体平台”的思路加速电子口岸建设，构筑集电子政务、电子商务、电子物流三位一体的跨部门、跨行业、跨地区的口岸公共信息平台，使海关、检验检疫等执法部门与中介服务机构、进出口企业形成有机整体，与货场等实现对接和信息交流，提高通关效率，降低物流成本。

6.口岸物流渠道禁毒建设工程。建设物流园区集中安检中心和物流信息系统，将物流安检信息接入禁毒情报信息系统，将发货、承运、中转、收货等环节的物流信息对接至禁毒情报信息系统，从而拓宽禁毒部门情报搜集渠道，增强物流渠道禁毒情报信息的研判效果。此外，在各入境物流通道、口岸配备IMS毒品侦查仪、电子鼻毒品检测系统、中子查缉设备系统和快中子毒品探测装置等查毒设施设备，提升物流渠道禁毒水平。

七、着力发展物流新业态，深化拓展产业发展空间

（一）跨境物流

以德宏（瑞丽）建设陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市为核心，以中国（云南）自由贸易试验区德宏片区、瑞丽重点开发开放试验区、沿边金融综合改革试验区、边境经济合作区、跨境经济合作区、沿边自由贸易园区建设为支撑，以3个国家一类口岸和2个国家二类口岸为载体，紧紧围绕“开放前沿”的发展目标，改革边境管理、市场准入、海关监管等体制机制，提高共建共享、互连互通水平，构建国际道路运输便利化体系、推动国际货物运输便利化，深化跨境合作，促进孟中印缅双向物资流动，做大跨境物流产业。同时，主动对接中缅、中缅印国际合作平台的物流需求，完善德宏对缅甸、印度等南亚东南亚地区的国际市场网络，扩大国际物流需求，推动跨境物流产业跨越式发展。

（二）航空物流

以德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽承载城市为核心，以完善全州机场布局、构建国际化航线网络为导向，以芒市机场、陇川通用机场及盈江通用机场建设项目为载体，加快构建内联外通、广覆盖的国内及国际航线体系，有效支撑“一带一路”倡议和长江经济带等国家战略，承接北向京津冀、成渝地区、南向粤港澳、北部湾地区，东向长三角地区

的高附加值物资流动。同时，重点新开至缅甸、泰国等周边国家的国际航线，实现南亚东南亚主要城市全覆盖，推动新开国际全货机航班，强化德宏州与南亚东南亚国家间的货运联系。将芒市机场打造成面向东南亚、南亚的次区域枢纽机场，扩大全州国际物流需求，实现航空物流的跨越式发展。

（三）冷链物流

以德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市为核心，依托杭瑞高速（G56）、国道 320 线及芒市机场等交通基础设施，结合实际需求，鼓励各节点建设流通型冷库、立体库，使用冷藏保鲜车辆，运用冷链物流新技术，加强冷链物流标准化和监管机制建设，促进冷链全链数据无缝对接，避免冷链断链问题，致力打造高标准国际冷链物流中心，提高冷链设施供给质量。为缅甸进口的海产品、牛肉等畜类产品、水果及区域内的蔬菜、水果等农产品和生物医药提供预冷、冷冻、冷藏、保鲜、速冻、交易、加工、配送等完善的冷链物流集成服务，提高产品附加值。实现中国西南与南亚东南亚地区的海产品、农产品贸易及冷链物流产业的高效互通与协同发展。

（四）电商物流

主动服务和融入国家发展战略，充分发挥电子商务在经济社会发展中的推动作用，加快跨境电子商务及农村电子商

务发展，推动德宏州产业转型升级。依托保税物流园区、保税中心及海外仓，完善跨境电商物流服务体系，建立跨境电商综合试验区，提供仓储、分拨、物流金融等配套设施及服务。并大力推进跨境电子商务与跨境快递物流协同发展，完善快件查询、实时监控、安全报警、统计分析等综合监管服务功能，创新跨境电商物流服务模式。同时，依托市、乡、村三级物流网络，充分整合以高原特色农产品为主的电商物流，大力发展瑞丽以宝石为主的电子商务业务，积极培育农村电商市场主体，借助第三方电子商务平台开展网上直销，激活农村市场，降低农村物流流通成本，实现物流产业要素集聚，为贫困地区经济发展注入内生动力。

专栏 7：物流新业态建设工程

1.跨境物流建设工程。围绕德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽和德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽开展跨境物流业务，形成以瑞丽和芒市为重点，陇川、梁河和盈江为支撑的跨境物流体系。着力完善口岸联检查验配套设施建设、电子口岸信息平台建设、加快推进“一口岸多通道”模式，提升口岸通关和跨境物流效率，支撑跨境物流发展；布局建设一批跨境电商产业园区，引导电商龙头企业和平台在德宏州设立跨境电商运营集货中心。同时，依托芒市机场的国际航线，适时开行德宏与缅甸、印度等南亚东南亚国家的直达电商专线；鼓励和支持对缅最大的电商平台—瑞丽宏星好运跨境物流大数据平台中心的建设、运营，有效扩大德宏州的跨境物流产业。通过提升德宏州跨境物资通关效率、推进德宏州跨境电子商务发展、提高跨境物流信息化水平，提升跨境物流效率、扩大跨境物流需求，做大跨境物流产业。

2.航空物流建设工程。完善全州机场设施建设，优化机场航线网络。加快推进芒

市机场跑道延长线及附属设施建设项目、新建陇川一类通用机场、盈江二类通用机场；构建国际化航线网络，以市场需求和功能为导向，以芒市机场为核心，完善成都—芒市、重庆—芒市等国内航线，开通东南沿海城市厦门—昆明—芒市、揭阳—芒市、福建—昆明—芒市航线、长沙—昆明—芒市航线；新开港澳台航线和至缅甸、泰国等周边国家的国际航线，推动新开至南亚东南亚的全货机航班，构建内联外通，辐射南亚东南亚地区的航空货运网络体系。

3.冷链物流建设工程。有效引导资源共建和资本介入，实现冷链固定资产资源共享，设施共用的模式，以减少重复投资和不必要的资源浪费。支持物流企业购置节能环保的冷链运输车辆，建立冷冻、冷藏和保鲜仓库，为海产品及水果、蔬菜、肉类等农产品提供保鲜、储存、交易、加工等冷链增值服务。同时，充分利用快递企业的时效保障及电商企业的车辆、门店等资源，加强快递、电商企业之间合作共赢，实现生鲜冷链直发、仓配、宅配服务，促进冷链快递与电子商务协同发展。

4.电商物流建设工程。鼓励外贸出口加工制造及传统外贸企业搭建全网营销跨境电子商务平台，开拓南亚东南亚国家市场。全面落实跨境电子商务零售进出口政策，支持跨境电商企业加强与境外企业合作，融入境外零售体系。组织瑞丽申报跨境电子商务综合试验区，建设线上“单一窗口”和线下“综合园区”两个平台，打造跨境电子商务完整产业链和生态圈，构建智能高效便捷的现代跨境电商物流体系。同时，构建州、县市电子商务服务中心、乡镇电子商务服务站三级服务体系，加快培育一批农村电子商务示范村。并有效整合现有涉农物流资源，开展多种方式结合的农村物流配送服务，重视发展农村全冷链物流，建立政府、协会、驻村工作队等共同推进的电商扶贫工作机制，探索一店带一户或多户、一店带一村或多村等电子商务脱贫攻坚新模式。

八、着力创新物流运作模式，显著增强物流组织效能

（一）多式联运

依托大瑞铁路、瑞丽至皎漂铁路、瑞丽市（弄岛）至缅甸（八莫）铁路、杭瑞高速、腾陇高速、国道 320 线、芒市机场以及中缅伊洛瓦底江陆水联运通道等综合交通基础设施，开展公铁、公空、公铁水多式联运业务，增强物流组织能力。加快建设多式联运公共信息平台，实现不同业务系统之间的对接，推动多式联运信息交换共享，实现“一单制”物流全程可监测、可追溯。支持重要物流节点建设智能化多式联运场站，发展集装箱多式联运，应用标准化运载单元，对接国际多式联运规则，推进重要物流节点实现多种运输方式无缝衔接，加快形成内外贯通的多式联运网络骨架。

（二）城市配送

充分发挥德宏（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽的辐射带动作用，整合城乡邮政、快递等物流资源，抓好配送中心、物流末端等物流节点提升改造工程，以城市内部道路网为载体，构建服务全市的物流配送运输网络。同时，拓展农村流通网络，推动德宏州各乡镇双向物资流动，开展服务全州区域及城乡的配送业务，促进工业品下乡、消费品向农村地区延伸。依托物流网络，充分发挥区域特色农产品优势，培育城乡物流新动能，大力发展农村电商，助推区域特色产

业深化，促进区域协调发展。

（三）智慧物流

加强物联网、区块链、云计算等数字技术对物流全过程的数字化描述，通过数据挖掘，构建全局化、智能化的智慧物流数字平台，聚合多种物流业态，打通物流服务全链条，实现物流资源的实时共享。加快整合物流数字平台线上业务，通过平台促进业务的线上化迁移，为实体业务做数字化改造，并通过数据积累转化为数据资产，提升整个物流产业链的运营效率。通过供应链云、供应链金融、智慧物流数字化平台组成数字化网络，打造数字供应链物流生态，从而提升物流效率，提高物流服务水平。

（四）物流现代化

加快推进铁路干线联络线等基础设施建设，充分释放铁路运输能力；依托公路、铁路、航空等基础设施，加快推进物流网络建设，加强物流网络与基础设施衔接，提高物流网络运营效率；加快推动物流企业广泛应用现代装备技术、信息技术、管理技术，优化流程和组织运营方式。通过推进设施、网络、信息、流程等互联互通，推动传统物流发展成为标准化、网络化、自动化、信息化的现代物流，完善枢纽间分工协作和对接机制，大幅提高物流运行效率，实现物流高质量发展。

专栏 8：物流运行效率提升工程

1.铁路专用线建设工程。在大瑞铁路德宏段建设的过程中，考虑布局一批铁路专用线的建设，促进重要物流节点与干线铁路的连接，提升货物的中转运输效率。同时，简化铁路专用线建设审批程序，建立专用线共建共用机制，加快补齐德宏州铁路专用线建设短板。鼓励芒市机场、瑞丽口岸和畹町口岸等重要中转节点，建设与铁路干线相连的铁路专用线，实现货物换装无缝衔接。此外，加强装卸场站和吊装、滚装、平移等快速换装转运设施的建设，促进节点与区域铁路网高效衔接，支撑公铁多式联运业务的开展。

2.城市配送服务提升工程。依托客、货运站、电商服务中心、邮政局（所）、村邮站等，加快推进市、乡、村三级物流网络建设，加快建设功能服务健全的物流分拨中心，加强与交通运输、商贸流通、供销社、电商等服务网络和设施的共享衔接；以全州物流园区、配送中心等为载体，鼓励物流产业链上下游企业间纵向与横向合作，形成共同配送、互用配送等形式多样的多主体联合配送模式，鼓励多种配送服务模式的实践与创新，不断优化城市物流配送服务功能，以此实现配送需求和配送能力的有机整合，改善城市配送环境，提高物流网络运营效率。

3.信息平台建设工程。以物流公共信息平台为载体，以社会专业物流信息系统为基础，设定标准、建立机制，打通各部门、各区域之间的信息传递障碍，构建德宏州横向跨区域、纵向跨层次的现代化信息平台，对内实现德宏州物流园区间有效衔接，为德宏州提供物流业务的商贸、交易、运输管理、轨迹监控等功能；对外与国家交通运输物流公共信息平台及国家物流枢纽综合信息服务平台高效对接，推动更大范围内物流信息资源的共享，实现枢纽内部运营管理一体化、自动化，枢纽间货源数据化、路线透明化、设施共用化，提高物流枢纽现代化运作水平。

4.瑞丽市宏星智慧跨境物流枢纽中心扶持工程。从财政补贴、税收优惠等方面支持瑞丽市宏星智慧跨境物流枢纽中心的建设、运营，充分发挥其作为对缅最大的物流信息平台的优势，不断扩大其覆盖的国家、地区、丰富其功能体系，进而有效扩大德宏州乃至云南省的跨境物流市场，最终将其打造成为我国面向南亚东南亚重要的跨境电商平台、“货车帮”与“边贸通”。

九、着力加强物流企业培育，深化产城融合持续发展

（一）物流企业培育

重点优化德宏州龙头物流企业组织模式，扶持和培育一批“大而强、小而优”的物流龙头企业。鼓励州内优势物流企业加强联合，共同开发“一带一路”沿线国家物流市场，进一步扩大全州跨境物流产业规模。同时，全面发展物流总部经济，加大对国内外知名物流企业总部的引进，有效推动现代物流业总部经济发展，其将成为现阶段德宏州扩大经济规模、提升城市能级，主动参与全球价值链重构的重要战略选择。此外，鼓励物流行业协会在德宏州设立分会，并支持物流行业协会的各项工作，将物流行业协会培育为政府的助手，充分发挥其作为企业与各级政府联系沟通的桥梁和纽带作用，积极承担政府交办的各项事务，为政府企业培育政策的制定提供科学依据，共同培育出一批在云南省乃至全国都具有一定影响力和竞争力的知名物流企业。

（二）产城融合

以德宏州物流产业功能复合、配套完善与布局融合为核心，创新物流产业产城融合的空间组织模式。依托德宏州高原特色农业、加工制造业、生物医药和大健康、食品与消费品制造、新材料等主导产业，大力发展现代物流业，加快构建支撑高质量发展的现代物流产业体系。尽快布局建设德宏

（瑞丽）陆上边境口岸型国家物流枢纽、德宏（芒市）空港型省级重点发展物流枢纽及德宏商贸服务型省级培育物流枢纽，积极探索物流产业集聚区转变为产城融合城市新区的实施路径，推进区域产业要素集聚、资源整合，重塑城乡空间格局与产业布局，实现以产促城、以城兴产，推动全州产城融合持续发展，对产业跨区域协作提供支撑，实现产城互动。

专栏 9：产城融合发展推动工程

1.物流企业培育工程。鼓励德宏州重点物流企业通过参股、控股、兼并、联合、合资、合作等方式做大做强，深化国企改革，逐步打造一批服务范围广、管理能力强、物流服务水平质量优的现代化物流枢纽运营企业。同时，重点支持电子商务企业到南亚东南亚国家建立境外营销渠道，并全面支持边合区加大招商引资力度，吸引国内外资金、企业进入边合区，完善便利化营商环境。依托边合区沿边及口岸优势，鼓励全州企业开展境外经贸投资合作及边境贸易，实现其与跨境物流的协同发展。

2.产城融合发展工程。加快构建干支衔接、互联互通、布局合理的物流枢纽网络，充分发挥干线物流通道效能，推进区域物流产业要素集聚，优化城乡空间格局，重塑物流产业布局。以现代物流业等新兴产业为主导，按照顶层设计渐进式地进行招商储备和引资，积极鼓励和扶持物流企业入驻德宏，给予产业信心，给予城市新貌，打造德宏州物流产业集聚区，并依托物流产业集聚带动人口集聚、产业集聚、空间集聚等，实现以产兴城。同时，积极探索新型城镇化的新路径，将城镇网络的主体骨架与物流产业空间分布相匹配相呼应，提升全州物流运营管理的承载力，实现以城促产，助力德宏州开放型城镇化建设，推进物流产业深化发展。

十、保障措施

（一）加强组织协调

建立发改部门统筹、商务部门配合，其他相关部门通力协作的物流发展协调机制，按照职责分工，认真落实各项工作任务，强化服务意识，加强协调配合，为物流产业发展创造良好条件。加强领导，重点抓好重大项目、重大工程、重大政策的落实，确保资金、土地、人才等重要资源向重大项目流动。

（二）强化督导落实

建议相关部门组织成立物流产业规划落实督导工作小组，分解物流产业规划的各项工作任务，定期检查物流产业规划各项工作的进度安排。同时，负责协调解决物流产业规划落实过程中存在的各项问题，确保物流产业规划工作顺利开展。

（三）设立物流产业发展专项资金

按照“扶优做强”原则，充分发挥财政职能，加大物流产业扶持力度，确保物流产业推进工作进展顺利、落到实处，研究设立德宏州物流产业发展专项资金，支持德宏州重点物流企业的发展、重要物流基础设施的及重要物流节点的建设。此外，对设立的物流产业发展专项资金进行严格监管，确保

专项资金最大程度地发挥效益，进一步提升物流产业对德宏州经济发展的支撑、引领作用。

（四）加大政策保障

土地政策。全面贯彻落实云南省土地政策，加强德宏州物流产业发展规划与德宏州城镇体系规划、国土空间规划的协同衔接，对重大物流项目用地予以保障。指导各地方政府通过利用有效载体和多种渠道整合盘活存量闲置土地资源，并将其用于物流用途。探索政府负责土地平整并建设道路、管网等基础设施，企业负责建设经营性物流基础设施，约定土地物流用途并长期租赁的新型物流用地供应保障模式。鼓励物流企业挖掘现有物流用地潜力，给予既有物流用地综合开发用地政策支持，提高物流用地集约化水平。

财政政策。依据云南省相关政策，充分利用现有渠道，重点支持铁路专用线，多式联运转运设施，公共信息平台、物流设施以及内部道路等公益性较强的基础设施建设，适当提高口岸枢纽建设的资金支持比例；鼓励符合条件的物流企业充分利用高新技术企业、研发费用加计扣除等各类专项税收优惠政策，降低物流企业税费。

（五）重视物流统计

高度重视物流统计工作，严格落实国家发展改革委《关于继续组织实施社会物流统计报表制度的通知》及云南省物

流统计核算制度的要求，确保物流统计质量。按照云南省物流统计的相关指标，指导企业逐步建立规范的物流统计台账，如实准确填报调查表，切实提高调查数据质量，按时向省内报送统计核算表和调查资料，准确把握物流运行态势、存在的问题和差距，为相关决策提供依据。

（六）加强市场监管

探索完善监管措施，推进信息互通共享，营造法治化、国际化、便利化的物流市场环境。对接国家企业信用信息公示系统（云南）、“信用中国（云南）”网站，建立市场监管信息共享交换机制，实现工商部门、审批部门、行业主管部门以及其他相关部门间的市场监管信息实时共享和工作联动，定期公示经营异常名录、失信物流企业黑名单制度，形成物流市场主体守信奖励、失信惩戒机制，实现“一处失信、处处受限”。

（七）加强物流寄递安全管理

充分认识物流寄递渠道禁毒工作的重要性和紧迫性，**落实法定安全管理职责**，相关部门加强与德宏州各类型物流寄递企业的深度合作，签订联合管控工作协议，**报告物流寄递企业落实主体责任**，形成合力打击物流寄递渠道贩毒的良好局面。在“十四五”期间**严格按照法律规定落实**，对物流行业安全监管的专项投入，为物流寄递点、边境检查站和边境

运输通道等配置禁毒工作所需的技术、通讯和防护等装备，最大限度地拦截物流寄递渠道走私、贩运毒品，进一步提高物流寄递渠道毒品治理能力和水平，严密防范、严厉打击物流寄递渠道贩毒活动，有力维护物流寄递安全。

（八）提供人才保障

物流人才培养。加强与省内外高校和科研院所的合作，持续开展在职继续教育培训，坚持工学结合、校企合作，培养大批与德宏州物流产业发展相对应的中高端人才。制定人才专项奖励基金，充分调动、发挥中高端人才的积极性和创造性。建立人才储备库，鼓励、支持和拓展不同层次、多种形式的人才开发渠道。发挥政府投入引导作用，鼓励用人单位自主开展人才资源开发和引进，引导推动人才培养链与产业链、创新链有机衔接。

物流人才引进。建立柔性人才引进机制，强化对人才的物质和精神激励，着力引进德宏州物流产业发展需要的物流领域中高端人才。同时依托覆盖全省的物流专业人才供需信息平台，拓宽人才引进渠道。

附件

附件 1：德宏州物流需求分析与预测

附件 2：德宏州区位示意图

附件 3：德宏州综合交通图

附件 4：德宏州物流通道空间布局图

附件 5：德宏州物流节点空间布局图

附件 6：德宏州物流枢纽空间布局图

附件 7：德宏州物流产业发展重点建设项目表

附件 1：德宏州物流需求分析与预测

1. 德宏州货运量预测

货运量是衡量物流运输规模的重要指标，其增长受到经济发展水平和路网建设等多方面因素影响。德宏州历年货运量数据如表 1 所示。为提高预测精度，采取增长率法及移动平均法两种方法组合预测。增长率法预测的计算公式如式（1）及式（2）所示；移动平均法的计算公式如式（3）及式（4）所示。采取等权组合，预测结果如表 2 所示。

表 1 2013-2018 年德宏州货运量

年份	货运量（万吨）	平均增长率（%）
2013 年	1845	22.42
2014 年	3830	
2015 年	4175	
2016 年	4013	
2017 年	4600	
2018 年	5073	

$$Y_n = Y_0(1 + \bar{G})^n \quad (1)$$

$$\bar{G} = \sqrt[n]{\prod \frac{Y_i}{Y_{i-1}}} - 1 \quad (2)$$

$$M_i^{(1)} = \frac{Y_i + Y_{i-1} + \dots + Y_{i-N+1}}{N} = M_{i-1}^{(1)} + \frac{Y_i - Y_{i-N}}{N}, \quad i \geq N \quad (3)$$

$$M_i^{(2)} = \frac{M_i^{(1)} + M_{i-1}^{(1)} + \dots + M_{i-N+1}^{(1)}}{N} = M_{i-1}^{(2)} + \frac{M_i^{(1)} - M_{i-N}^{(1)}}{N} \quad (4)$$

式中： Y_n —预测年货运量，单位：万吨； Y_0 —基年货运

量，单位：万吨； \bar{G} —平均增长率， n —预测周期数（年）， Y_i —第 i 年的德宏州货运量，单位：万吨； $M_i^{(1)}$ —第 i 年一次移动平均数； $M_i^{(2)}$ —第 i 年二次移动平均数； N —移动平均项数。

表 2 货运量预测结果

年份	增长率法预测结果 (万吨)	移动平均法预测结果 (万吨)	货运量预测结果 (万吨)
2020 年	7602.78	4263.49	5933.13
2021 年	9307.35	4428.15	6867.75
2022 年	11394.09	4364.21	7879.15
2023 年	13948.69	4317.06	9132.87
2024 年	17076.04	4312.83	10694.43
2025 年	20904.55	4337.15	12620.85

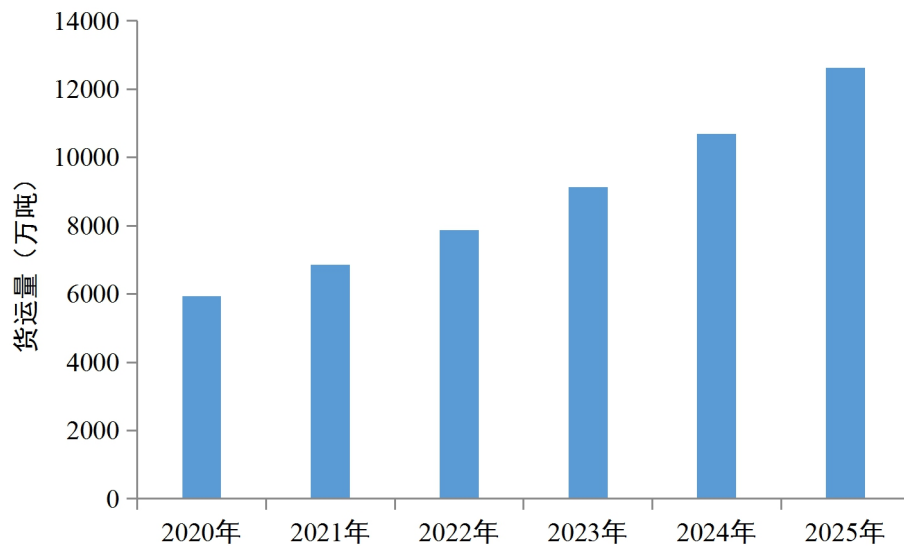


图 1 德宏州特征年份货运量预测结果

德宏州货运量预测结果如表 2 和图 1 所示。由图表数据可知，2025 年底，货运量将增至 12620.85 万吨，较 2018 年增长 7547.85 万吨。

2.德宏州货物周转量预测

货物周转量是衡量运输规模、反映真实经济情况的重要指标。德宏州历年货物周转量数据如表 3 所示，采用组合预测法对德宏州货物周转量进行预测，预测结果如表 4 所示。

表 3 2013-2018 年德宏州货物周转量

年份	货物周转量（万吨）	平均增长率（%）
2013 年	147939	13.29
2014 年	205392	
2015 年	229661	
2016 年	237795	
2017 年	272333	
2018 年	312727	

表 4 货物周转量预测结果

年份	增长率法预测结果 （万吨公里）	移动平均法预测结果 （万吨公里）	货物周转量预测结果 （万吨公里）
2020 年	401352.78	260819.52	331086.15
2021 年	454680.92	267051.22	360866.07
2022 年	515094.82	272902.47	393998.64
2023 年	583535.97	273016.36	428276.16
2024 年	661070.96	285613.78	473342.37
2025 年	748908.10	299987.32	524447.71

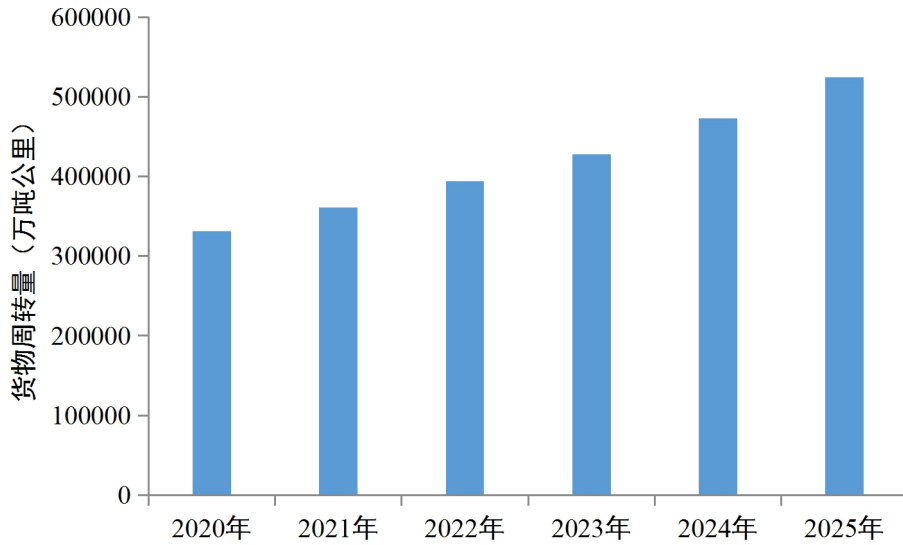


图 2 德宏州特征年份货物周转量预测结果

德宏州货物周转量预测结果如表 4 和图 2 所示。由图表数据可知，2025 年底，货物周转量将增至 524447.71 万吨公里，较 2018 年增长 211720.71 万吨公里。

3.德宏州铁路货物周转量比重预测

(1) 全国铁路货物周转量比重变化趋势分析

近年来，全国交通基础设施建设稳步推进，铁路路网不断完善。截至 2018 年，全国货物周转量达 205451.6 亿吨公里。其中，铁路货物周转量达 28820.6 亿吨公里，同比增长 6.89%；铁路货物周转量比重达 14.03%，同比增长 0.28%。具体情况如表 5 所示。

表 5 2008-2018 年全国铁路货物周转量比重

年份	全国货物周转量 (亿吨公里)	铁路货物周转量 (亿吨公里)	铁路货物周转量比重 (%)
2008 年	105512.9	25111.8	23.8
2009 年	121211.3	25239.2	20.82
2010 年	137329.0	27644.1	20.13
2011 年	159014.1	29465.8	18.53
2012 年	173145.1	29187.1	16.86
2013 年	186478.4	29173.9	15.64
2014 年	184619.2	27530.2	14.91
2015 年	177400.7	23754.3	13.39
2016 年	185294.9	23792.3	12.84
2017 年	196130.4	26962.2	13.75
2018 年	205451.6	28820.6	14.03

(2) 云南省铁路货物周转量比重变化趋势分析

截至 2018 年，云南省货物周转量达 1943.86 亿吨公里。其中，铁路货物周转量达 436.08 亿吨公里，同比增长 3.68%；铁路货物周转量比重达 22.43%，同比下降 4.10%。云南省历年铁路货物周转量比重数据如表 6 所示。

表 6 2008-2018 年云南省铁路货物周转量比重

年份	全省货物周转量 (亿吨公里)	铁路货物周转量(亿 吨公里)	铁路货物周转量比重 (%)
2008 年	811.15	336.20	41.45
2009 年	843.67	340.95	40.41
2010 年	915.04	358.31	39.16
2011 年	996.20	369.70	37.11
2012 年	1092.09	379.75	34.77
2013 年	1325.30	390.24	29.45
2014 年	1407.63	390.59	27.75
2015 年	1465.30	371.83	25.38
2016 年	1569.20	379.44	24.18
2017 年	1798.67	420.62	23.39
2018 年	1943.86	436.08	22.43

随着大瑞铁路、大临铁路、渝昆铁路的建设完成，我省铁路骨干网络初见雏形，与周边国家地区互联互通能力将大幅提升。预计至 2020 年、2025 年我省铁路货物周转量比重分别增长至 23%、28%。

(3) 德宏州铁路货物周转量比重变化趋势分析

由表 5 和表 6 可知，全国以及云南省铁路货物周转量比重总体呈现下降的趋势。但随着云南省铁路网建设的不断推进，云南省铁路货物周转量比重将逐渐增高。同时，至 2020 年，国际运输大通道缅甸密支那至班哨公路建成通车，实现中国与印度以及南亚东南亚两大市场的有效连接；至 2022 年，大瑞铁路通车，铁路货运站启用，大理经保山至瑞丽铁

路设计年货运规模为 1200 万吨/年。预计至 2025 年德宏州铁路货物周转量比重将增长至 10%。

4.德宏州邮政行业业务总量预测

邮政行业业务覆盖范围较广，其业务总量涵盖邮政寄递和快递业务两方面，德宏州 2014-2018 年邮政行业业务总量如表 7 所示，采用组合预测法对德宏州邮政行业业务总量进行预测，预测结果如表 8 所示。

表 7 2014-2018 年德宏州邮政行业业务总量

年份	邮政行业业务总量（万元）	平均增长率（%）
2014 年	4220.65	38.72
2015 年	6443.56	
2016 年	10214.73	
2017 年	14705.55	
2018 年	21683.14	

表 8 邮政行业业务总量预测结果

年份	增长率法预测结果 （万元）	移动平均法预测结果 （万元）	邮政行业业务总量预 测结果 （万元）
2020 年	41727.21	12900.1012	27313.65
2021 年	57885.24	14191.40944	36038.33
2022 年	80300.17	14986.74533	47643.46
2023 年	111394.82	15042.98439	63218.90
2024 年	154530.27	13714.95327	84122.61
2025 年	214369.08	14167.23873	114268.16

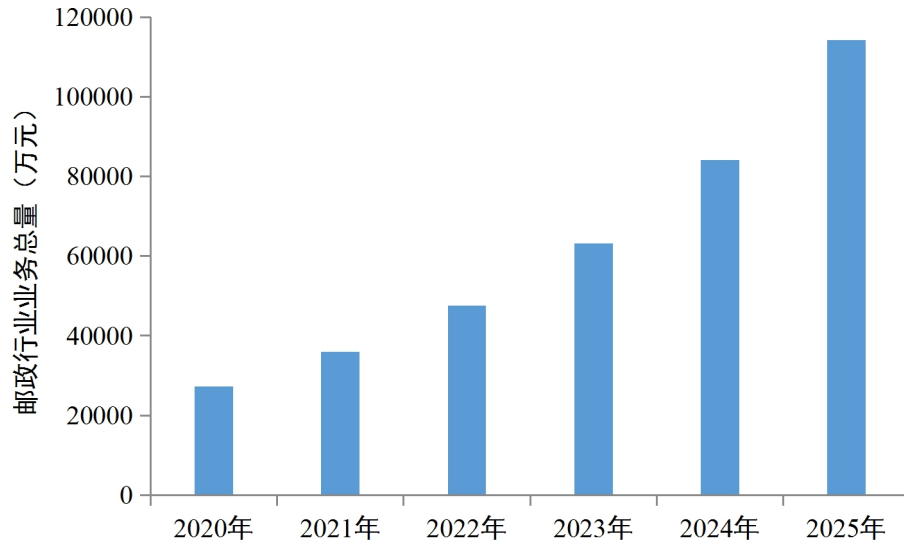


图3 德宏州特征年份邮政行业业务总量预测结果

德宏州邮政行业业务总量预测结果如表8和图3所示。由图表数据可知，2025年底，邮政行业业务总量将增至114268.16万元，较2018年增长92585.02万元。

5. 德宏州快递业务量预测

快递业务量包括国内同城快递业务量、国内异地快递业务量、港澳台快递业务量、国际快递业务量四个方面。德宏州2014-2018年快递业务量如表9所示，采用组合预测法对德宏州快递业务量进行预测，预测结果如表10所示。

表9 2014-2018年德宏州快递业务量

年份	快递业务量 (万件)	平均增长率 (%)
2014年	87.49	55.56
2015年	158.17	
2016年	327.19	
2017年	499.62	
2018年	796.87	

表 10 快递业务量预测结果

年份	增长率法预测结果 (万件)	移动平均法预测结果 (万件)	快递业务量预测结果 (万件)
2020 年	1928.23	431.14	1179.69
2021 年	2999.47	485.74	1742.61
2022 年	4665.85	517.45	2591.65
2023 年	7257.99	521.01	3889.50
2024 年	11290.22	465.84	5878.03
2025 年	17562.57	484.24	9023.41

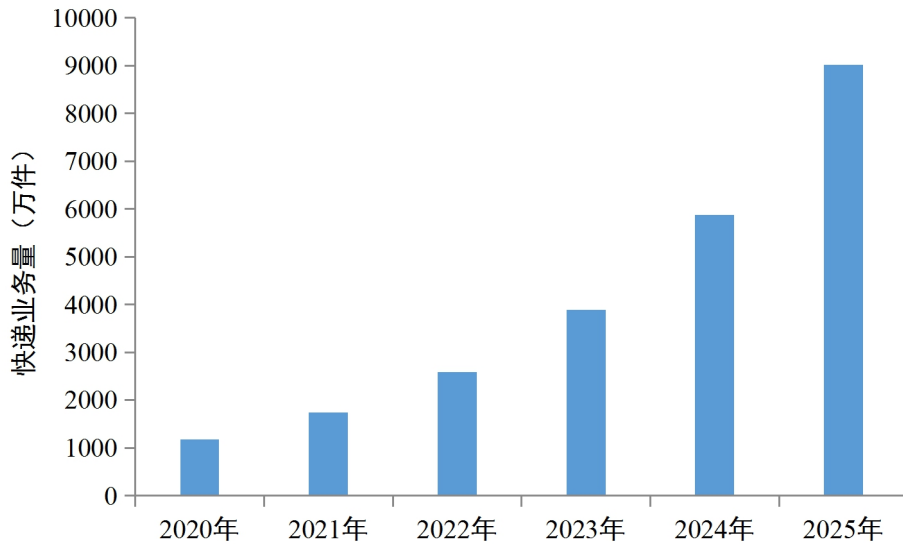
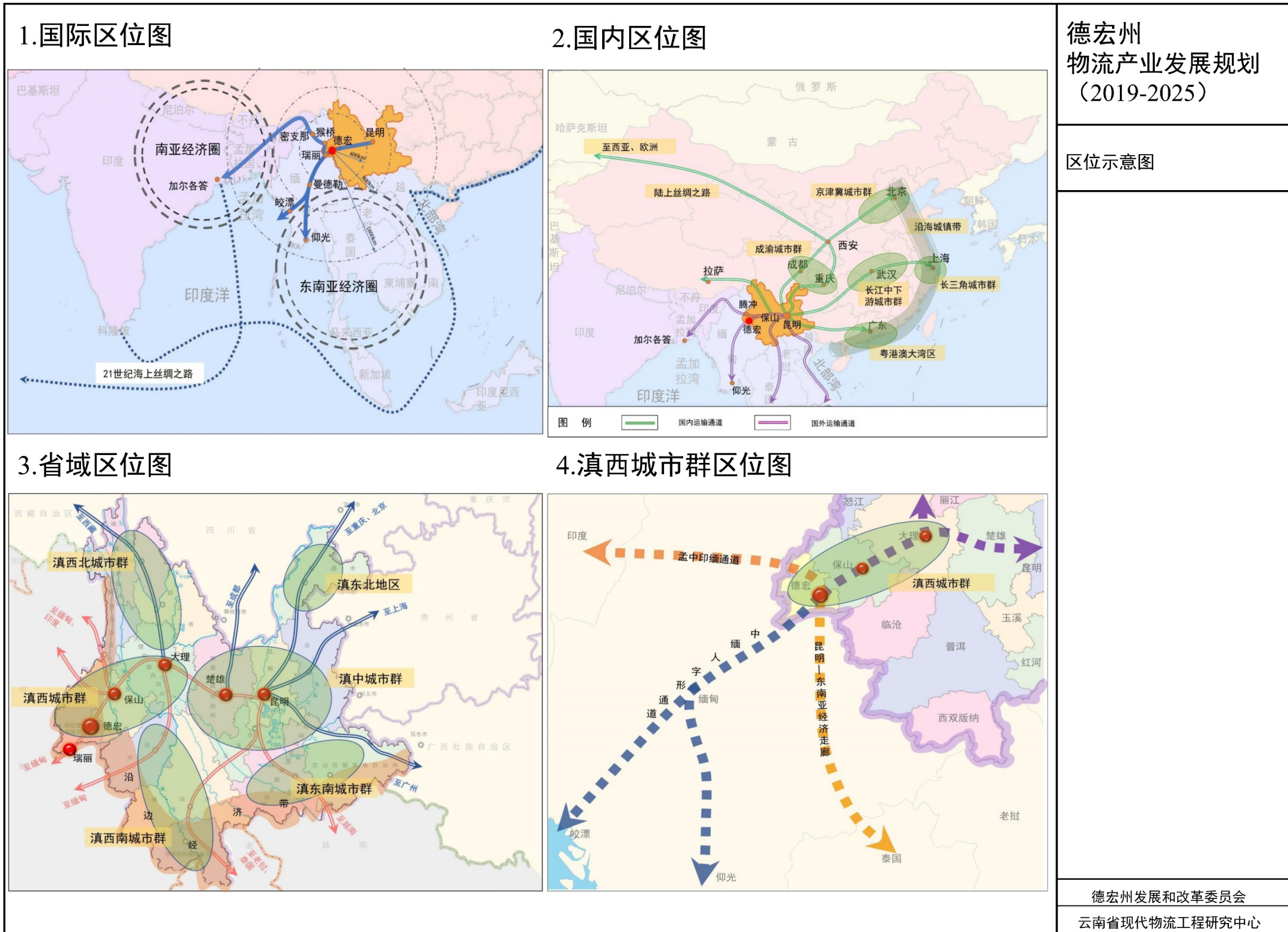


图 4 德宏州特征年份快递业务量预测结果

德宏州快递业务量预测结果如表 10 和图 4 所示。由图表数据可知，2025 年底，快递业务量将增至 9023.41 万件，较 2018 年增长 8226.54 万件。

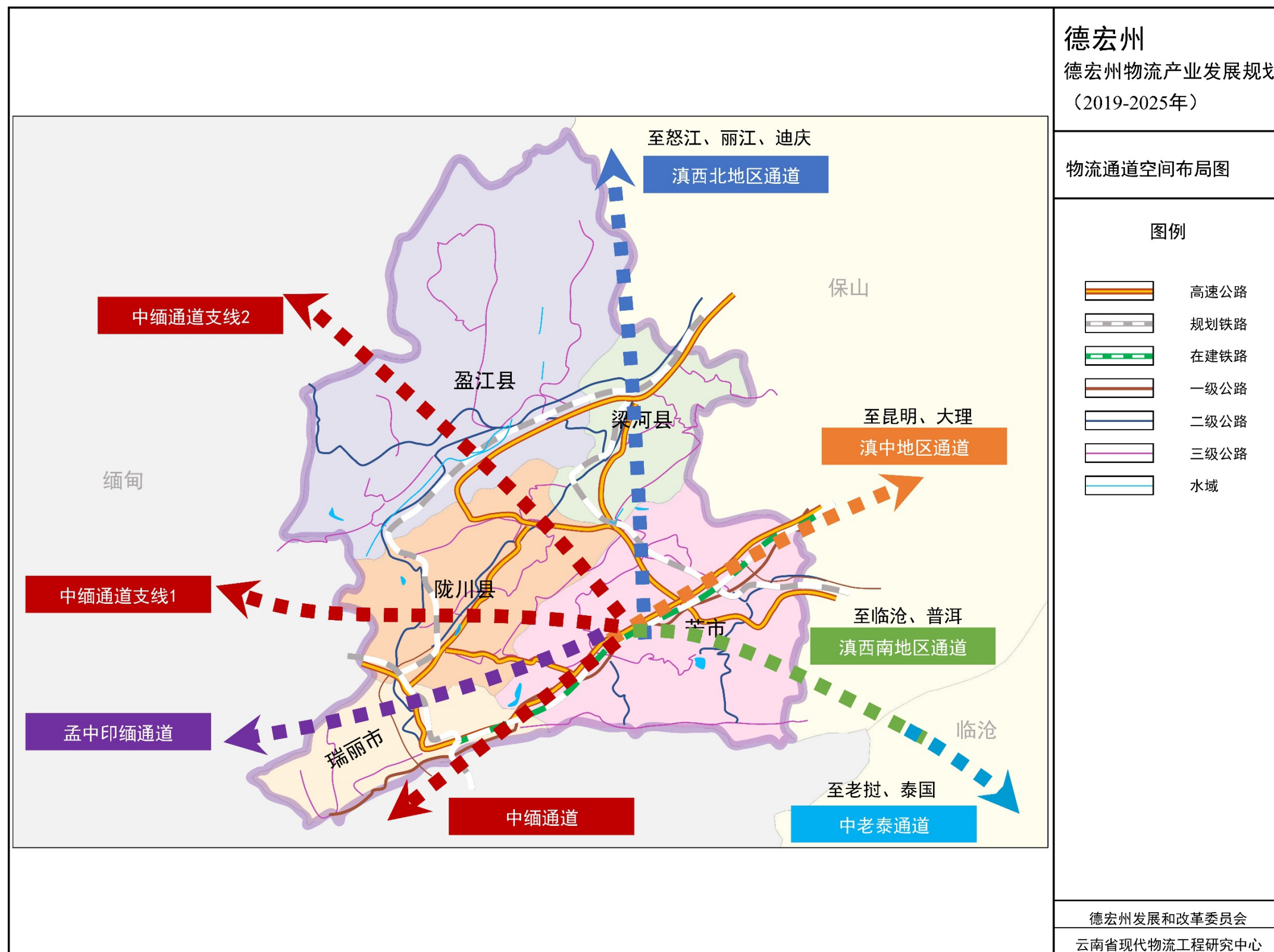
附件 2：德宏州区位示意图



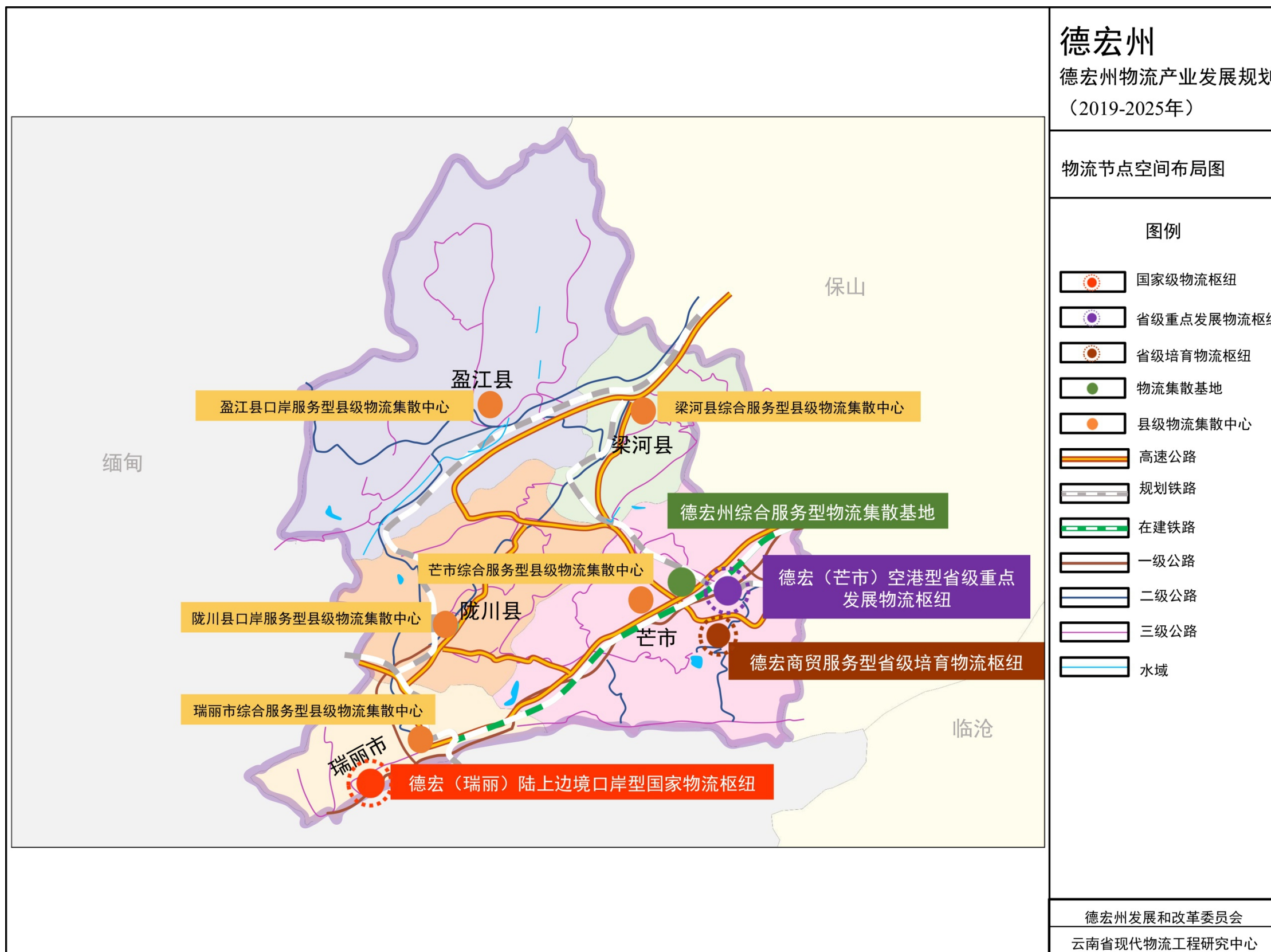
附件 3：德宏州综合交通图



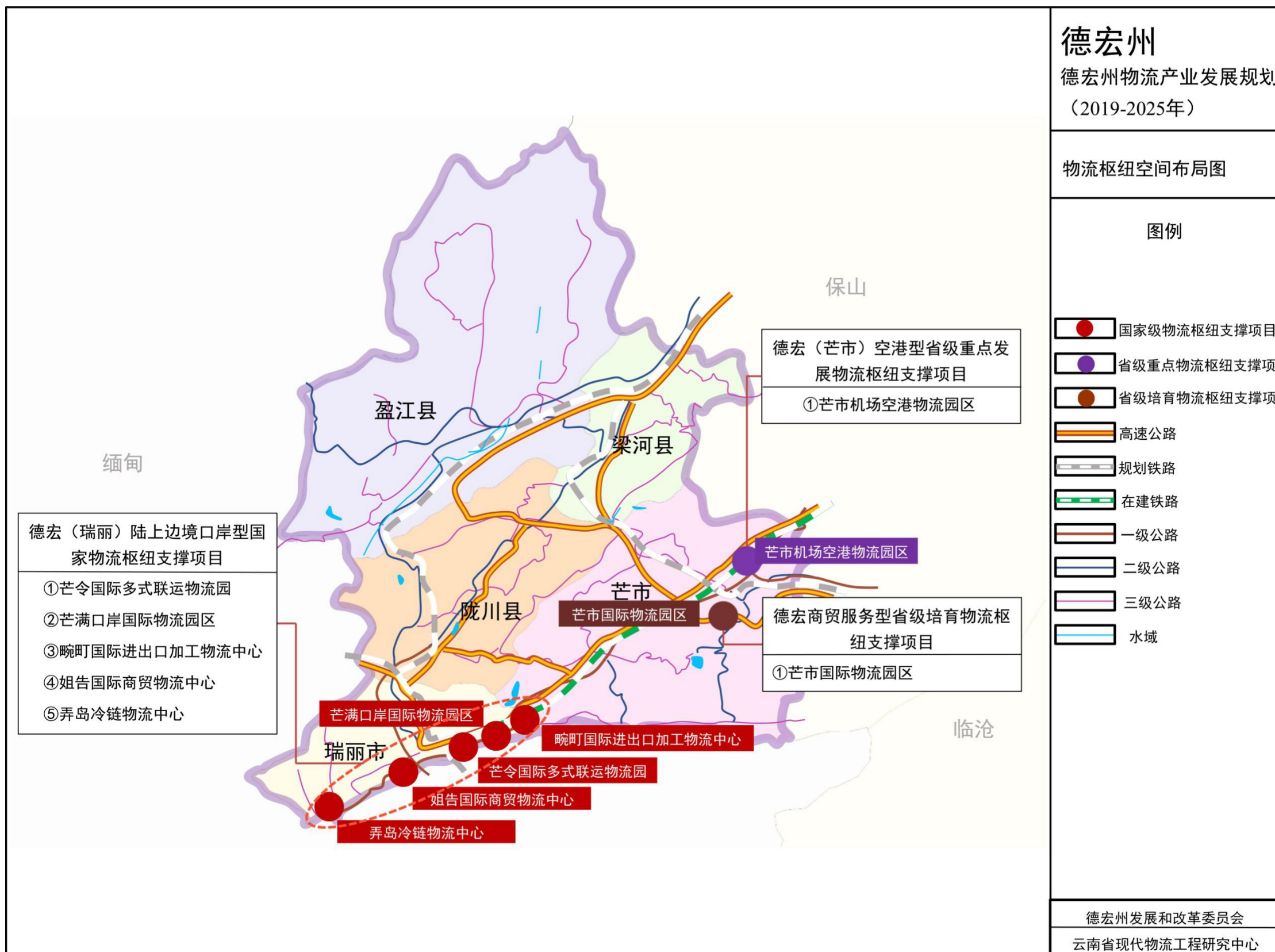
附件 4：德宏州物流通道空间布局图



附件 5：德宏州物流节点空间布局图



附件 6：德宏州物流枢纽空间布局图



附件 7：德宏州物流产业发展重点建设项目表

项目地点	项目名称	建设地点	规模(亩)	总投资(万元)	所属类型	区位优势	发展定位
芒市	芒市机场空港物流园区	芒市机场附近	500	35000	德宏(芒市)空港型省级重点发展物流枢纽	临近芒市机场、国道 320、龙瑞高速	发挥航空运输高附加值、高时效的优势,重点发展海产品航空物流、跨境电商、物流金融、保税物流等物流业务,建设成为服务全州、面向缅甸等南亚东南亚地区的重要物流枢纽。
	芒市国际物流园区	芒市风平镇	5595	126670	德宏商贸服务型省级培育物流枢纽	临近国道 320 线、杭瑞高速(龙陵至瑞丽段)、大瑞铁路	打造国际物流为特色,对内覆盖市域东北片区,辐射滇西城市群物流圈,与滇中城市群物流圈形成联动,对外衔接瑞丽、腾冲等口岸边贸重地,辐射南亚、东南亚地区,构建我国西南部重要的智慧型、生态型、现代国际商贸物流园。
	德宏州生态农产品物流集散中心	芒市风平镇	100	16000	德宏州综合服务型物流集散基地	以国道 320 线、杭瑞高速、芒市机场等为依托	建成德宏辐射境内外的农产品交易、展示、加工、零售、仓储、电子商务、物流中心。积极拓展境内外业务,在农资、农机、农产品方面,通过现代网络营销渠道,促进产品的流通与产销对接,成为农业农村现代化的新动能、新引擎。
	芒市快递电商产业园区	芒市风平镇	50	5000	芒市综合服务型县级物流集散中心	距杭瑞高速 5 公里,距芒市国际机场 2 公里	将电子商务、快递、冷链物流、仓储、办公、后勤服务等多种功能整合为一体,建成功能齐备,管理科学,运转高效,安全文明的重要物流基地。
瑞丽	芒令国际多式联运物流园区	芒令铁路枢纽站	20000	2000000	德宏(瑞丽)陆上边境口岸型国家物流枢纽	以杭瑞高速(G56)、国道 320 线和在建的大瑞铁路等运输通道为依托	布局建设铁路专用线,依托铁路专用线加强与芒满口岸国际物流园区的联动发展。同时,充分发挥紧邻芒令通道的区位优势,重点发展国际多式联运转运、跨境电商快递、国际邮政分拨集散等业务,实现内陆地区的物资集散和通关便利化,并承接国内相关海运货物的转移,打造成为承接省内、服务全国、辐射南亚东南亚的国际物流枢纽。
	芒满口岸国际物流园区	芒满公路附近	2800	308000	德宏(瑞丽)陆上边境口岸型国家物流枢纽	以芒满通道、杭瑞高速及在建的大瑞铁路等为依托	加强与芒令国际多式联运物流园区的联动发展,充分发挥芒满通道可直接进入缅甸的优势,重点发展国际多式联运、农产品及海产品配套物流、跨境电商等业务,承接畹町与姐告的物流功能转移,实现与芒令国际多式联运物流园区的协同发展,打造云南省对缅开放的国际物流集散中心和跨境国际陆港。
	畹町国际进出口加工物流中心	畹町镇东北部地区	500	65000	德宏(瑞丽)陆上边境口岸型国家物流枢纽	以畹町通道、杭瑞高速、国道 320 线、芒棒公路以及在建的大瑞铁路运输通道为依托	依托畹町通道,重点发展生物医药配套冷链物流、农副产品加工配套物流、食品制造配套物流、进出口加工配套物流等业务,打造极具瑞丽特色的跨境物流园区。
	弄岛冷链物流中心	瑞丽边境经济合作区	500	60000	德宏(瑞丽)陆上边境口岸型国家物流枢纽	以弄岛通道、杭瑞高速以及弄岛一八莫陆水联运通道为依托	依托弄岛通道,开展鲜活农畜产品初加工、产成品加工、冷链仓储、冷链运输、冷链配送的系列冷链物流全过程业务,依托全世界单体规模最大的屠宰场建设功能完善的冷链物流中心,打通南亚“一带一路”农畜产品运输通道,打造瑞丽市农畜产品国际品牌。
	姐告国际商贸物流中心	姐告边境贸易区	300	36000	德宏(瑞丽)陆上边境口岸型国家物流枢纽	以滇缅公路、史迪威公路为依托	依托姐告通道,积极开展国际商务、国际贸易、国际中转、交易展示等业务,将姐告商贸物流中心打造成中缅边境经济合作核心区、国际金融贸易产业示范物流中心、沿边自由贸易先行区和国际商贸展销中心。

	瑞丽市宏星智慧跨境物流枢纽中心	瑞丽重点开发开放试验区	50	25000	德宏(瑞丽)陆上边境口岸型国家物流枢纽	以龙瑞高速、瑞陇高速、234省道等为依托	致力于开发瑞丽宏星好运跨境物流大数据平台中心,并将其建设成为对缅最大电商平台、中缅跨境物流的“货车帮”与“边贸通”。
	瑞丽市县级物流集散中心	瑞陇高速帕色出口	100	10000	瑞丽综合服务型县级物流集散中心	以瑞丽高速公路、县道等为依托。	建设成为为县域电商快递提供配送、集中分拨及转运等服务,为县域商贸流通提供运输、仓储、配送等服务,实现“最后一公里”安全配送等功能的县级物流枢纽。
陇川	章凤口岸商贸物流园区	章凤口岸进出口加工产业园	750	40000	陇川口岸服务型县级物流集散中心	距陇川县城章凤5公里,章凤轻纺特色园6.5公里,通用机场25公里	积极发展中转换装、物流仓储、冷链物流、进出口货物代理、集装箱运输代理、国际多式联运、集装箱拆装箱及转口贸易等口岸国际物流服务。
	章凤口岸保税区	章凤口岸进出口加工产业园	200	26000	陇川口岸服务型县级物流集散中心	距陇川县城章凤5公里,章凤轻纺特色园6.5公里,通用机场25公里	以瑞陇高速、在建大瑞铁路延长线以及章凤口岸至八莫陆水联运大通道为依托,以国际物流中转、仓储,进出口货物代理的发展定位,打造通道服务、边贸、物流、仓储加工、商务等功能为主的绿色产业新城,是建设中缅陆水联运口岸城市的重要载体。
	陇川电子商务物流产业园区	陇川县城东南部陇川环城东路	100	24300	陇川口岸服务型县级物流集散中心	距在建的拢瑞高速公路陇川出入口约1公里,距规划建设陇川机场约20公里	将项目打造成为陇川乃至德宏的农产品电子商务及电商快递物流创业基地、产业链聚集发散地,带动陇川工业、农业、服务业发展。
盈江	盈江县物流园区	盈江县平原镇	1000	100000	盈江口岸服务型县级物流集散中心	以省道318、县道039、县道042为依托	依托省道318、县道039、042等公路网络,重点发展电商仓储、运输、快递分拨配送等物流业务,建设成为服务全县、辐射全州的物流园。
	盈江县农产品冷链物流园区	盈江县旧城镇	75	20000	盈江口岸服务型县级物流集散中心	以省道233、县道038、县道042为依托	为盈江县及周边地区的农产品提供冷链仓储、冷链运输、流通加工等物流服务,建设成为盈江县最重要的农产品冷链物流园。
	盈江那邦国际商贸物流园	盈江县那邦镇	500	36000	盈江口岸服务型县级物流集散中心	以省道318、县道217等公路为依托	依托盈江口岸、省道318等,积极发展跨境电商快递、跨境冷链物流、跨境商贸、商品展示交易等业务,建设成为盈江县的重要物流节点之一。
梁河	梁河县电子商务物流基地	梁河县遮岛镇	100	11000	梁河综合服务型县级物流集散中心	以省道233、县道z80、县道z33等为依托	主要为电子商务提供配套物流服务,重点发展电商仓储、快递分拣、配送、干线运输组织等物流业务,建设成为支撑梁河县电子商务发展的核心节点。
	梁河县铁路货运中转站物流中心	芒猴铁路火车站附近	650	30000	梁河综合服务型县级物流集散中心	以芒猴铁路、腾陇高速、省道233等为依托	依托芒猴铁路火车站,着力发展多式联运、大宗物流等业务,建设成为德宏州面向保山最为重要的铁路物流枢纽之一。
	梁河县农产品冷链加工物流园	梁河县九保乡	120	15600	梁河综合服务型县级物流集散中心	距腾陇高速公路2公里;距芒猴铁路火车站0.3公里	为梁河县及周边县市高原特色农产品提供全程冷链、加工、物流等服务,建设成为服务梁河县、辐射周边地区的农产品物流中心。