

附件

粮食物流业“十三五”发展规划

2017年3月

目 录

前 言	1
一、发展环境	2
(一) 发展现状	2
(二) 突出问题	3
(三) 面临环境	4
二、总体要求	6
(一) 指导思想	6
(二) 基本原则	6
(三) 发展目标	7
专栏 1 “十三五”时期粮食物流业发展主要预期性指标	8
专栏 2 “三个一”总目标和“三大行动”	9
三、主要任务	9
(一) 完善现有八大通道建设	10
(二) 打造“两横、六纵”重点线路	12
专栏 3 “两横、六纵”重点线路	14
专栏 4 点对点火车散粮线路建设条件	16
专栏 5 节点项目选择标准	16
(三) 布局粮食物流进出口通道	16
(四) 提升区域粮食物流水平	17
专栏 6 仓储设施分类	18
(五) 推广应用新技术新装备	19
(六) 完善粮食物流标准体系	20
(七) 大力促进物流与信息化融合	20
四、保障措施	22
(一) 加强组织领导和协调	22
(二) 加大资金投入与政策支持力度	22
(三) 拓宽投融资渠道	22
(四) 强化人才队伍建设	23

附图：1. “十三五”时期粮食物流通道和重点线路图

2. “十三五”时期粮食物流重要节点布局图

3. “十三五”时期粮食物流进出口通道图

前 言

粮食物流业是粮食行业发展的基础支撑性产业。发展粮食现代物流，建立高效、畅通、节约的粮食现代物流体系，对提高粮食流通效率，减少粮食损耗，降低流通成本，促进产销衔接，加快推进农业供给侧结构性改革，增强国家粮食宏观调控能力，保障国家粮食安全具有重要意义。发展粮食物流业，需坚持创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，贯彻落实“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展三大战略；注重一二三产业融合发展，注重应用现代产业组织方式，注重物流技术创新、业态创新和品牌创新。

依据《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》《粮食收储供应安全保障工程建设规划（2015—2020年）》《粮食行业“十三五”发展规划纲要》等，编制本规划。

一、发展环境

（一）发展现状

“十二五”以来，随着我国现代物流业健康快速发展和“粮食收储供应安全保障工程”全面实施，我国粮食物流业发展较快，粮食现代物流体系初步建成。

——**粮食物流总量快速增长**。粮食物流总量由 2011 年的 3 亿吨增长到 3.65 亿吨，其中省内粮食物流量由 1.5 亿吨增长到 2 亿吨，跨省粮食物流量由 1.5 亿吨增长到 1.65 亿吨¹。

——**“北粮南运”的粮食物流态势更加突出**。东北通道粮食年流出量约 5000 万吨，主要品种是玉米、稻谷（大米），主要流向华东、华南、华北、西南和西北地区；黄淮海通道年流出量约 6000 万吨，主要品种是小麦，主要流向华东、华南、西南和西北地区；长江中下游通道年流出量约 2400 万吨，主要品种是稻谷（大米），主要流向华东、华南、西南地区；华东沿海、华南沿海通道年流入量约 4900 万吨，京津通道年流入量约 905 万吨，西南通道年流入量约 2900 万吨，西北通道年流入量约 1800 万吨。

——**粮食物流节点覆盖面进一步扩大**。建成了一批覆盖主要粮食生产和消费区域、具备一定辐射能力和示范作用的物流节点和粮食物流园区，节点的集散功能进一步完善，有力促进了产销衔接，带动了当地粮食产业经济发展。

——**运输方式多元化发展**。粮食跨省运输中，铁路运输占比

¹ 跨省流量为各省从外省调入和流出省外的流量总和，省内流量为各省各种运输方式的流量总和减去跨省流量。

约 50%，水路运输约 40%，公路运输约 10%。汽车散粮、内河船舶散粮运输比例稳步提高，散粮火车入关试点逐步开展，集装箱散粮运输快速发展，粮食物流成本进一步降低，粮食流通效率不断提升。

——**高效粮食物流装备及技术推广应用**。集装单元化等粮食物流技术开始应用，多点犁式带式输送机等节粮减损装备逐步推广，公铁水多式联运衔接技术得到提升，有力支撑了粮食流通现代化发展。

（二）突出问题

粮食物流业发展总体水平不高，基础设施网络尚不完善，信息化、标准化程度较低，物流成本高、效率低的问题仍比较突出，与我国粮食生产流通总量不相适应。

——**系统化运作的机制尚未形成**。粮食物流运作条块分割，支持粮食物流持续健康发展的政策体系尚不完善，上下游产业之间、地区之间的物流衔接不畅，供应链尚未形成，物流运营管理模式落后，粮食物流系统化、一体化水平亟待提升。

——**通道发展不平衡**。东北流出通道的水路外运能力局部过剩；华东沿海、华南沿海流入通道粮食分拨能力不足，中转设施有待完善；西南、西北通道关键节点少，基础设施薄弱。

——**散粮设施不完善**。部分关键节点、粮食物流园区散粮接发设施落后、接发能力不足，不能适应散装化运输作业需求；多数内河粮食泊位专业化水平低、作业条件差；铁路散粮入关尚处

于推广阶段，散粮火车主要在东北地区运行，影响跨省散运比例的提高。

——**标准化程度低**。粮食物流标准体系不完善，粮食物流各环节的设施、设备、运输工具标准不匹配、不衔接，物流信息采集内容不统一，交换标准尚未建立，制约了粮食物流效率提升，影响了粮食物流系统化运作。

——**信息化水平低**。信息化手段在粮食物流活动中尚未得到广泛应用，粮食物流信息采集程度低，共享机制不健全，与公共物流信息衔接不畅通，粮食物流资源未能在信息化基础上实现高效配置，信息技术对粮食物流的支撑和引领作用尚未充分发挥。

（三）面临环境

——**粮食安全新战略的深入实施为粮食物流业发展带来新机遇**。“十三五”时期，随着“以我为主、立足国内、确保产能、适度进口、科技支撑”的国家粮食安全新战略的进一步深入实施，粮食物流业将在进一步保障“北粮南运”等通道顺畅，统筹利用国内国际两个粮食市场，建设粮食物流进出口通道，促进国内供求平衡等方面面临新的机遇和挑战。

——**粮食市场化改革为粮食物流业发展注入新活力**。“十三五”时期，去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板五大任务将全面展开，粮食行业面临粮食价格形成机制、粮食流通和收储体制机制改革。粮食工作将以供给侧结构性改革为主线，逐步加快玉米“去库存”，切实增加有效供给，加快构建与改革相适应的

粮食宏观调控体系，为粮食物流业长远发展奠定良好基础。

——**粮食产业发展对粮食物流业发展提出新要求。**“十三五”时期是全面建成小康社会决胜阶段，城乡居民收入快速增长，生活水平逐步提高，消费结构不断升级，对绿色优质粮油的需求日渐旺盛，将进一步促进粮油食品加工业加快产业结构调整、产业布局优化和产业集群发展。传统的粮食物流运作模式已不能适应新形势需要，迫切需要建立完善、便捷、高效、安全、绿色的粮食物流体系。

——**信息化发展为粮食物流业发展增添新动力。**“十三五”时期，信息化与新型工业化、城镇化、农业现代化深度融合，物联网、云计算、大数据、移动互联等信息技术应用更加广泛。粮食行业将推动信息技术在粮食收购、仓储、物流、加工、贸易等领域的广泛应用，以信息化引领粮食从生产到流通的现代化，促进粮食物流业突破传统理念，改造传统物流模式，整合资源，发展粮食现代物流。

——**交通基础设施条件改善为粮食物流业发展创造新环境。**“五纵五横”综合运输通道相继连通，快速铁路网、高速公路网加密拓展，铁路的区际快捷大能力通道和面向“一带一路”国际通道逐步形成；港口整体格局日益合理，江海直达和多式联运进一步推进，区域港口一体化发展成为趋势。交通基础设施的完善为粮食物流业发展提供了良好环境，必将促进粮食物流新格局的形成。

二、总体要求

（一）指导思想

全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会精神，深入贯彻习近平总书记系列重要讲话精神和治国理政新理念新思想新战略，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，牢固树立和贯彻落实新发展理念，以粮食物流系统化、一体化运作为方向，以提升物流节点和园区设施现代化水平为手段，以先进技术应用为支撑，以完善粮食物流通道为重点，进一步健全支持粮食物流业发展的政策体系，加快提升粮食物流业发展水平，着力提高粮食物流效率，降低粮食物流成本，深化产销衔接，促进粮食产业转型升级，更好地保障国家粮食安全。

（二）基本原则

——政府引导，市场主导。充分发挥市场在粮食资源配置中的决定性作用和更好发挥政府作用，遵循市场需求，强化企业的主体地位，政府做好规划设计，在政策、标准等方面给予引导扶持，共同促进粮食物流快速发展。

——统一规划，突出重点。统筹生产与消费、近期与长远、中央与地方、产区与销区、国内与国际等关系，与国家“十三五”规划纲要等规划、政策相衔接。突出重点线路，建设重要节点，提高粮食物流信息化与标准化水平，切实提升粮食物流效率。

——深化改革，完善体制。深化粮食流通领域相关改革，形

成部门、地区、企业共同促进物流业发展的合力，建立有利于资源整合、优化配置的体制机制和政策环境，充分发挥大型粮食企业在粮食物流发展中的引领作用。

——**科技支撑，创新驱动。**推进粮食物流科技创新突破，进一步推进产学研用相结合，坚持高标准、高起点，广泛采用物流新理论、新技术，注重用绿色、生态技术改造粮食物流业，大力提高粮食物流的科技含量。

——**多元筹资，加大投入。**针对粮食物流设施建设基础性、战略性和公益性的特点，充分调动地方、企业和社会力量等各方面的投入积极性，根据需要由中央投资给予适当引导，多渠道筹集建设资金，提高资金使用效率。

（三）发展目标

着力打造产销区有机衔接、产业链深度融合、政策衔接配套、节点合理布局、物流相对集中、经济高效运行的粮食现代物流体系，实现粮食物流系统化、专业化、标准化、信息化协调发展。

——**系统化水平显著增强。**设施网络化、运作一体化水平大幅提升，粮食物流高效率、低损耗、低成本运行，形成一批具有国际竞争力的大型综合粮食物流企业（园区）和粮食物流服务品牌，粮食物流集聚发展的效益进一步显现，对粮食产业经济发展的支撑进一步加强。

——**专业化水平明显提升。**快速中转仓型、基于横向通风的平房仓配套快速进出仓技术、集装单元化新技术、专用运输工具

和先进散粮接发设施等物流新装备、新技术、新工艺广泛应用。

——**标准化水平逐步提高**。粮食物流设施及装备标准衔接匹配程度明显提高，铁水联运、公铁联运在标准匹配的基础上更加顺畅。粮食物流设施建设、运营管理、信息技术标准化与兼容水平逐渐提高，粮食物流标准体系基本建立，标准化水平大幅提升。

——**信息化水平跨越发展**。完善基层企业的粮食物流信息管理系统，建设若干示范性企业物流信息管理系统，推动全国和区域性粮食物流公共信息平台建设，逐步实现公路、铁路、水路和航空运输的信息共享，促进粮食物流和电子商务融合发展，提高粮食物流运营水平和组织化程度。

“十三五”时期，围绕“一个体系、一套标准、一个平台”的建设目标，重点实施“点对点散粮物流行动”、“降本增效行动”、“标准化建设行动”三大行动，促进粮食收购、仓储、运输、加工、销售一体化融合发展。

专栏1 “十三五”时期粮食物流业发展主要预期性指标

序号	指标内容	2020年
1	物流节点数量	一级节点 50 个 二级节点 110 个
2	原粮跨省散运比例	50%
3	跨省粮食物流量	2 亿吨
4	仓储设施完好率	95%
5	现代粮仓科技应用示范库数量	30 个
6	国有粮食物流企业信息化升级改造覆盖率	80%

专栏2 “三个一”总目标和“三大行动”

“三个一”总目标指“一个体系、一套标准、一个平台”。

“一个体系”，促进“收储运加销”融合发展，打造产业链发展模式，形成一体化融合发展的粮食物流体系。在产业链的上游，发展粮食产后从田间到仓库的清理、干燥、运输、入库一体化连续作业的物流服务体系。在产业链中游，针对阶段性结构性收储矛盾，优化仓储设施布局，推广绿色储粮新技术；围绕“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展三大战略新格局，依托现有粮食物流通道及港口、公路、铁路交通骨干网络及枢纽，完善主要粮食物流节点及提升设施功能，全力打造跨区域“两横、六纵”粮食物流重点线路；发展信息化引领的新型物流组织模式，充分整合物流资源，发展多元化的运输方式，满足市场多层次需求，实现八大跨省通道的系统化协调发展。在产业链下游，促进与销售一体化发展，提高配送的规模化和协同化水平，加快“互联网+物流”发展，建立快速便捷的城乡物流配送体系。

“一套标准”，重点推进粮食物流标准体系建设，建设和完善基础标准、通用标准和专用标准。重点建设粮食物流组织模式标准、粮食物流信息采集及交换标准、散粮接收发放设施配备标准、粮食集装箱装卸设施配备标准、粮食多式联运设备配备标准、粮食物流信息系统设计总体规范、粮食散装化运输服务标准及粮食集装化运输服务标准等急需编制的标准，并支持粮食物流装备企业研发标准化产品，为粮食物流的良性规范发展奠定基础。

“一个平台”，建立全国和区域粮食物流公共信息平台，形成物流信息化服务体系，提升粮食物流信息监管和共享水平，促进以市场为导向的资源整合和产销衔接，推进粮食物流供应链等高效的物流运营管理模式的发展。

“三大行动”指“点对点散粮物流行动”、“降本增效行动”、“标准化建设行动”。

“点对点散粮物流行动”，重点在沿京哈线路、京沪线路、京广线路等粮食产销需求较大的地区，以大型粮食企业为主体，在发运点和接卸点改造或新建散粮火车发运和接卸设施，形成相对固定的散粮火车运输班列线路。重点在沿陇海线路、京昆线路上，选择主要功能为集中省外来粮并向省内各地区中转的节点，改造或新建散粮集装单元化接卸设施，实现公铁无缝联运，形成散粮集装单元化火车运输线路。

“降本增效行动”，坚持绿色发展理念，支持和鼓励企业在粮食物流节点选用占地少、机械化和自动化程度高的快速中转新仓型，采用标准化、高效低耗新装备，提高粮食中转效率，减少粮食中转和运输损失。

“标准化建设行动”，完善粮食物流标准体系框架及标准体系表，指导粮食物流标准更新、修订和制定，优先制修订粮食行业急需物流标准。以市场需求为导向，加强粮食物流标准基础研究，促进粮食物流模数、粮食物流信息、现代化粮食物流装备标准制定与技术研究的衔接互动。

三、主要任务

围绕“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展三

大战略，大力推进东北、黄淮海、长江中下游、华东沿海、华南沿海、京津、西南和西北八大粮食物流通道建设，突出大节点，强化主线路，重点完善和发展“两横、六纵”八条粮食物流重点线路，重点布局50个左右一级节点，110个左右二级节点，推动火车散粮运输系统工程、港口散粮运输提升工程建设，形成节点层次清晰、线路结构优化、通道发展平衡的粮食现代物流格局。

（一）完善现有八大通道建设

充分整合利用八大通道现有资源，优化物流节点布局，推动粮食物流向主要线路和节点聚集，促进粮食物流规模化运营，实现公铁水多式联运和多种装卸方式的无缝衔接，提升接发效率，深化产区与销区的对接。

东北通道重点以东北港口群、战略装车点为支撑，依托重点线路和优势产区（含加工集聚区），完善散粮集并发运设施和集装单元化装卸设施，着力提升铁路散粮（含集装单元化）入关外运能力。对接华南、华东、长江中下游地区，主要发展铁水联运、公水联运和铁路直达运输；对接西南、西北地区，主要推进铁路集装单元化运输。

黄淮海通道重点发展散粮火车、铁路集装单元化运输，完善铁路接卸设施，弥补粮食铁路运输短板，进一步推进汽车散粮运输和面粉散装运输，适度发展内河散粮运输，加强大型粮食加工企业物流设施建设，形成多元化运输格局。提升承东启西、连南贯北能力。对接京津地区，发展汽车散粮（含集装单

元化)运输;对接西南、西北地区,发展铁路集装单元化运输;对接华东、华南地区,发展散粮火车、铁路集装单元化运输和内河散粮运输。

长江中下游通道对接长江经济带发展战略,重点优化沿长江、沿运河节点布局,强化粮食集并能力、江海联运发运能力和海运来粮中转至长江流域的分拨对接能力,逐步推进内河散粮运输船只的标准化,提升水运接发设施的专业化、标准化、集约化水平,促进水水、公水、铁水联运无缝衔接。

西南、西北通道重点沿主要铁路干线打造省会城市和区域中心城市粮食物流节点,大力提升粮食接卸及分拨能力。优先发展公路、铁路集装单元化运输,适应多品种、小批量以及多种质量等级运输的要求;推动散粮火车的运行。

京津通道重点以京津冀协同发展为契机,以大型粮食企业集团及产业集群为基础,以津冀港口群及京沪、京广、京哈铁路为依托,以非首都功能的疏解及结构布局优化为核心,发展公路、铁路集装单元化运输等多元运输系统,打造区域粮食物流联盟,强化城市配送功能,合理布局城市近郊粮食批发市场,提升粮食应急保障能力。

华东沿海通道重点提升粮食海运接卸效率及对接能力,建设战略卸车点,提高散粮火车接卸效率;进一步完善港口接卸疏运系统,提升临港加工集聚区粮食快速疏运能力;推进供应链新型物流组织模式。

华南沿海通道重点提升粮食海运接卸效率及对接能力，建设战略卸车点，提高散粮火车接卸效率；发展水水、公水联运，完善珠江、西江等内河散粮疏运系统；推进供应链新型物流组织模式。

（二）打造“两横、六纵”重点线路

“两横、六纵”八条重点线路的流量约占全国跨省流量的65%。在重点线路上，着力推进“点对点散粮物流行动”，建成一批重点项目和部分中转仓容，发挥集聚产业、稳定物流、带动示范的作用。

沿海线路：主要连接东北、黄淮海、华东沿海、华南沿海四大通道；主要粮食品种为玉米、稻谷（大米）；**发展重点：**依托大型沿海港口建设中转设施，发展散粮铁水联运对接；**重点发展节点：**盘锦、沧州、日照、连云港、盐城、南通、舟山、莆田、厦门、东莞、防城港等。

沿长江线路：主要连接华东沿海、长江中下游、西南三大通道；主要粮食品种为稻谷（大米）、玉米和大豆；**发展重点：**建设水水中转设施，发展散粮江海联运；**重点发展节点：**苏州、南通、南京、无锡、泰州、镇江、芜湖、武汉、岳阳、重庆、泸州等。

沿运河线路：主要连接黄淮海、长江中下游、华东沿海三大通道；主要粮食品种为稻谷、玉米、小麦；**发展重点：**依托沿运河码头，提升水运物流设施的现代化水平，发展散粮（集

装箱)船舶运输;**重点发展节点**: 济宁、徐州、淮安、宿迁、镇江、苏州、嘉兴、阜阳等。

沿京哈线路: 主要连接东北、京津两大通道; 主要粮食品种为稻谷(大米)、玉米;**发展重点**: 建设集装箱散粮发运装卸设施, 发展公铁集装箱散粮联运和公路集装箱散粮运输;**重点发展节点**: 佳木斯、齐齐哈尔、绥化、哈尔滨、白城、吉林、长春、通辽、四平、铁岭、抚顺、沈阳、阜新、鞍山、北京、天津等。

沿京沪线路: 主要连接东北、京津、黄淮海、长江中下游、华东沿海五大通道; 主要粮食品种为稻谷(大米)、玉米、小麦;**发展重点**: 依托粮食流量较大的企业, 建设“点对点”散粮火车发运装卸设施, 逐步推广散粮火车运输;**重点发展节点**: 滨州、济南、徐州、蚌埠、南京、上海等。

沿京广线路: 主要连接东北、京津、黄淮海、长江中下游、华南沿海五大通道; 主要粮食品种为稻谷(大米)、玉米、小麦(面粉); **发展重点**: 依托粮食流量较大的企业, 建设“点对点”散粮火车发运装卸设施, 逐步推广散粮火车运输, 发展汽车散粮运输和汽车面粉散装运输;**重点发展节点**: 郑州、漯河、荆门、长沙、衡阳、郴州等。

沿陇海线路: 主要连接黄淮海、西北两大通道; 主要粮食品种为大米、小麦(面粉); **发展重点**: 依托中转量集中的节点, 建设集装箱散粮发运装卸设施, 发展公铁集装箱散粮联运;

重点发展节点：连云港、徐州、商丘、焦作、咸阳、天水、兰州、西宁、格尔木、乌鲁木齐、昌吉、伊宁等。

沿京昆线路：主要连接东北、黄淮海、西北、西南、华南沿海五大通道；主要粮食品种为大米、小麦（面粉）、玉米；**发展重点：**依托中转量集中的节点，建设集装箱散粮发运接卸设施，发展公铁集装箱散粮联运；**重点发展节点：**襄阳、重庆、广安、广元、德阳、成都、资阳、昆明、曲靖、贵阳、六盘水、南宁等。

专栏3 “两横、六纵”重点线路

	线路名称	连接通道	主要品种	节点名称
“两横”	沿长江线路	华东沿海、长江中下游、西南三大通道	稻谷（大米）、玉米和大豆	上海、苏州、无锡、常州、南通、泰州、镇江、扬州、南京、马鞍山、铜陵、芜湖、安庆、南昌、九江、黄石、鄂州、黄冈、武汉、咸宁、岳阳、荆州、宜昌、重庆、泸州、宜宾、昭通等
	沿陇海线路	黄淮海、西北两大通道	大米、小麦（面粉）	连云港、徐州、商丘、开封、郑州、焦作、长治、洛阳、渭南、西安、咸阳、宝鸡、天水、固原、吴忠、银川、呼和浩特、巴彦淖尔、兰州、武威、西宁、德令哈、格尔木、乌鲁木齐、昌吉、伊宁、拉萨、日喀则等
“六纵”	沿运河线路	黄淮海、长江中下游、华东沿海三大通道	稻谷、玉米、小麦	菏泽、济宁、枣庄、徐州、宿迁、淮安、扬州、镇江、常州、无锡、苏州、嘉兴、杭州、金华、衢州以及“引江济淮”路线上的亳州、淮北、宿州、阜阳、淮南、合肥等

	线路名称	连接通道	主要品种	节点名称
	沿海线路	东北、黄淮海、华东沿海、华南沿海四大通道	玉米、稻谷(大米)	营口(盘锦)、锦州、丹东、大连、秦皇岛、唐山、天津、沧州、烟台、青岛、日照、连云港、盐城、南通、上海、宁波一舟山、嘉兴、台州、温州、福州、莆田、泉州、厦门(漳州)、汕头、深圳、东莞、广州、珠海、湛江、海口、北海、钦州、防城港等
	沿京哈线路	东北、京津两大通道	稻谷(大米)、玉米	满洲里、佳木斯、齐齐哈尔、绥化、哈尔滨、白城、吉林、长春、通辽、四平、铁岭、抚顺、沈阳、阜新、鞍山、天津、北京等
	沿京沪线路	东北、京津、黄淮海、长江中下游、华东沿海五大通道	稻谷(大米)、玉米、小麦	佳木斯、双鸭山、齐齐哈尔、绥化、哈尔滨、白城、吉林、长春、通辽、四平、铁岭、抚顺、沈阳、阜新、鞍山、北京、天津、德州、聊城、滨州、潍坊、临沂、菏泽、济南、徐州、蚌埠、宿州、滁州、南京、上海、衢州、杭州、福州等
	沿京广线路	东北、京津、黄淮海、长江中下游、华南沿海五大通道	稻谷(大米)、玉米、小麦(面粉)	佳木斯、齐齐哈尔、绥化、哈尔滨、白城、吉林、长春、通辽、四平、铁岭、抚顺、沈阳、阜新、鞍山、北京、石家庄、邢台、安阳、新乡、郑州、漯河、周口、驻马店、南阳、信阳、随州、荆门、武汉、常德、益阳、长沙、南昌、赣州(含京九线)、衡阳(永州)、郴州、广州、佛山、肇庆、东莞等
	沿京昆线路	东北、黄淮海、西北、西南、华南沿海五大通道	大米、小麦(面粉)、玉米	佳木斯、齐齐哈尔、绥化、哈尔滨、白城、吉林、长春、通辽、四平、铁岭、抚顺、沈阳、阜新、鞍山、北京、石家庄、大同、太原、运城、郑州、商洛、襄阳、重庆、广安、汉中、安康、广元、德阳、成都、资阳、眉山、乐山、攀枝花、达州、南充、拉萨、昆明、曲靖、六盘水、贵阳、遵义、南宁、柳州、贵港等

注：加粗节点为一级节点，不加粗节点为二级节点。

专栏4 点对点火车散粮线路建设条件

散粮火车：线路粮食年运量宜30万吨以上，发运或接卸点有条件建设火车散粮接发设施。铁路专用线宜满足整列到发、半列装卸作业的要求。优先依托粮食铁路枢纽节点或粮食物流园区。

火车散粮集装箱：位于中转量集中的节点，线路粮食年运量宜4000TEU以上，发运或接卸点有条件建设火车散粮集装箱接发设施。优先依托粮食铁路枢纽节点或粮食物流园区。

专栏5 节点项目选择标准

粮食物流一级节点项目应布局在八条重点线路上，依托综合交通枢纽，衔接两种及以上交通运输方式，能够承担区域间主要粮食中转、集散。

铁路节点项目：粮食年中转量50万吨以上（西南、西北通道可按照物流集中、规模适度的原则降低标准），筒仓等用于快速中转的仓容不宜小于5万吨，与产业园区结合的，园区年加工总量不宜低于30万吨。

沿长江（中下游）港口节点项目：粮食年中转量100万吨以上，筒仓等用于快速中转的仓容不宜小于5万吨，与产业园区结合的，园区年加工总量不宜低于30万吨。

沿海港口节点项目：粮食年中转量200万吨以上，筒仓等用于快速中转的仓容10万吨以上，与产业园区结合的，园区年加工总量不宜低于100万吨。

流出通道的二级节点项目应位于八条重点线路上的产粮大市（县），粮食年中转量30万吨以上，衔接两种及以上交通运输方式，宜与当地储备仓容10万吨以上的粮食企业结合。

流入通道的二级节点项目应位于八条重点线路上的消费大市（县），粮食年中转量30万吨以上，宜与当地储备仓容5万吨以上的粮食企业，或配送、批发等重要场所结合。

（三）布局粮食物流进出口通道

充分统筹两个市场、两种资源，依托“一带一路”建设战略，推动粮食跨境物流的衔接与合作，逐步构建与八大粮食物流通道对接的粮食物流进出口通道。完善枢纽港口、铁路、公路等各类口岸粮食物流基础设施建设，逐步形成一批重要的进出口粮食物流节点。

东北方向，发展二连浩特、海拉尔、黑河、建三江、虎林、鸡西、牡丹江等东北亚沿边节点，形成面向俄罗斯、蒙古，连接

东北亚及欧洲的粮食进出口通道。

沿海方向，发展环渤海、东南沿海等港口节点，提升沿海港口粮食集疏运能力，完善连接内陆的海上粮食进出口通道。

西北方向，发展塔城、吉木乃、阿勒泰、伊宁、喀什等节点，重点打造面向中亚、西亚的粮食进出口通道。

西南方向，发展保山、芒市、南宁等节点，重点打造面向南亚、东南亚的粮食进出口通道。

（四）提升区域粮食物流水平

优化粮食仓储设施布局。统筹粮食仓储物流设施建设，实现粮食仓储物流一体化融合发展。以优化布局、调整结构、提升功能为重点，结合粮食生产、流通形势和城镇规划，以及现有收储库点分布，合理改建、扩建和新建粮食仓储设施，将粮食收储能力保持在合理水平，实施收储能力优化工程和产后服务中心建设工程。产区重点完善收储网点、调整仓型结构、提高设施水平；产销平衡区重点提升收储网点的收购、储备、保供综合能力；销区重点加强储备库建设、提升应急保供能力。注重区域及单点仓储的经济规模，实现资源效益最大化。发展基于横向通风的平房仓配套快速进出仓技术，提高现有仓储设施的物流对接效率，实施平房仓物流功能提升工程和物流园区示范工程。加强粮食产后服务体系建设，鼓励粮食企业等多元主体建设产后服务中心，为新型粮食生产经营主体及农户提供“代清理、代烘干、代储存、代加工、代销售”等服务。

专栏6 仓储设施分类

综合库：具备储备功能，并能进行上下游延伸，可拓展其他业务，包括产后服务、加工、物流、贸易等，仓容应5万吨及以上，原则上每县至少一个，主要承担本县的粮食储备和物流功能，起到龙头带动作用。

收储库：兼具收纳和储备功能，仓容应2.5万吨及以上。

收纳库：以收纳功能为主，销区仓容应1.5万吨及以上、产区仓容应2.5万吨及以上。位置重要且条件受限的特殊区域，可适当降低仓容规模。

发展区域粮食快速物流。完善收储企业、加工企业、物流企业的散粮接发设施，支持标准化散粮(面粉)运输工具示范，引导和形成散粮运输的社会化服务，全面提升区域内粮食散装化对接水平，实施物流标准化和装备工程、应急保障工程；重点解决西南、西北区域内的散粮汽车运输短板，全面推广散粮运输。突出节点的物流集散优势，提供满足多元化、多层次需求的经济、高效、便捷物流服务。以物流为纽带，促进仓储企业与应急加工、配送、放心粮油企业开展合作，发展“原粮储存、成品粮轮出”的业务模式，逐步实现粮食“常储常新”，降低区域粮食物流成本。

服务粮食市场供应体系。完善批发市场的物流功能，推广应用“互联网+”技术，全面提升粮食市场信息化水平，大力发展粮食电子商务，推动粮食流通方式创新发展。健全成品粮油配送中心，构建城乡粮食应急供应网络，形成覆盖城乡的物流配送体系。

提升粮食加工物流水平。支持大型加工企业完善散粮接收系统和面粉散运发放系统，提升散粮设施对接能力；应用现代化物流模式，发展多元化运输，完善产品配送系统；鼓励加工企业积

极参与社会化、专业化分工，将物流业务外包给第三方物流企业。

培育第三方粮食物流企业。支持大型粮食企业加大资源整合和兼并重组力度，联合铁路、航运等企业优化粮食物流链。鼓励粮食产业化龙头企业进行物流业务重组，组建具有行业特色的第三方物流企业。鼓励有条件的大型粮食企业（集团）建立物流战略联盟。鼓励和支持粮食物流企业充分利用境内外资本市场多渠道融资，壮大企业实力。

（五）推广应用新技术新装备

实现粮食物流装备新突破。充分重视信息化与粮食物流装备工业化的融合发展，全面推进具有自主知识产权、核心技术的品牌装备的研究开发与推广应用，开发节能高效粮食物流装备，促进装备大型化、标准化、系列化、精细化发展；严把行业准入条件，鼓励跨行业大型装备制造企业进入粮食行业，带动粮食物流装备水平提升。鼓励企业加大粮食物流装备技术创新投入，提高企业自主创新能力。鼓励高校、科研院所与企业联合，推进以企业为主体的产学研用深度合作，积极推动科技成果转化。

积极推广应用新技术。大力实施“降本提效行动”，支持和鼓励企业在粮食物流节点选用占地少、机械化和自动化程度高的快速中转新仓型，采用标准化、高效低耗新装备，提高粮食中转效率，减少粮食中转和运输损失。根据不同区域特点，推广采用绿色、先进适用的储粮技术。加强公、铁、水多式联运物流衔接技术及标准化内河散粮运输船只的研发与应用。推广集装单

元化技术。

（六）完善粮食物流标准体系

推进“**标准化建设行动**”，完善粮食物流标准体系，加强粮食物流标准基础研究，优先制修订粮食行业急需物流标准。引导企业提高粮食物流标准化意识，逐步把支持和参与标准化工作作为增强企业核心竞争力的重要手段。加大粮食物流标准宣贯力度，全面开展解读、培训、试点示范和标准验证工作；鼓励物流企业实现建设、运营、管理全过程标准化运作；加强对粮食物流标准强制性条款的落实和监督。

（七）大力促进物流与信息化融合

发挥信息化对物流的支撑引领作用，促进粮食物流与信息化深度融合。推动粮食物流活动电子化、信息化，实现粮食物流活动各个层次、各个环节的信息采集全覆盖。推动不同企业间以及企业与政府间公共物流信息的互联互通和共享，利用信息化手段，提高粮食物流资源配置效率及组织化程度。利用物联网、大数据、云计算等先进信息技术，改造传统物流企业，重塑业务和管理流程，实现粮食物流各环节的无缝化衔接。

实施物流信息平台工程，建立全国和区域性粮食物流公共信息平台，形成物流信息化服务体系，提升粮食物流信息监管和共享水平。支持大型粮食企业建设粮食物流信息化服务平台，与国家粮食物流公共信息平台、国家交通运输物流公共信息平台等有效衔接；采集粮食物流相关信息，建立粮食物流数据库，实现与

上下游企业共享；应用地理信息系统、传感技术，实时监控物流全过程，保证粮食数量真实和质量安全。

专栏7 八大重点工程和物流园区示范工程（8+1工程）

工程	主要任务
收储能力优化工程	以优化布局、调整结构、提升功能为重点，重建、扩建和新建粮食仓储设施，应用先进适用的储粮设备和技术，大幅提升仓储设施现代化水平。
产后服务中心建设工程	强化产后服务，建设以烘干整理功能为基础的粮食产后服务中心，南方以新建为主，北方以改造为主，重点向核心产区及新型粮食经营主体倾斜。
火车散粮运输系统工程	重点在沿京哈线路、京沪线路、京广线路上，以大型粮食企业为主体，在发运点和接卸点改造或新建散粮火车发运和接卸设施，形成相对固定的散粮火车运输班列线路。 重点在沿陇海线路、京昆线路上，选择主要功能为集中省外来粮并向省内各地区中转的节点，改造或新建散粮集装箱单元化接卸设施，实现公铁无缝联运，形成散粮集装箱单元化火车运输线路。
港口散粮运输提升工程	在沿长江沿线、沿运河沿线、“引江济淮”工程沿线、珠江水系沿线等码头，改造或新建一批内河码头散粮接发点，提升内河码头高效接发能力和公水或铁水无缝衔接的能力。 在重点沿海港口完善提升集疏运设施，北方港口着力提升公铁集港效率，南方港口着力提升公水分拨能力。
平房仓物流功能提升工程	对具备条件的平房仓进行横向通风技术改造，配备快速进出仓设备，提升现有设施的物流水平，提高物流效率。
物流标准化和装备工程	推进粮食物流标准基础研究，编制急需标准。支持粮食物流标准化产品和节能环保新产品的研发和推广应用。
物流信息平台工程	整合现有物流信息服务平台资源，建立全国粮食物流公共信息平台，促进各类平台之间的互联互通和信息共享。鼓励大型粮食企业建设粮食物流信息化服务平台，为企业、消费者与政府部门提供第三方服务。鼓励有条件的粮食企业整合配送资源，构建电子商务物流服务平台和配送网络。
应急保障工程	改造建设一批区域性骨干粮食应急配送中心，提高突发事件发生时粮食的应急供给、调运、配送能力。依托骨干企业形成粮食应急加工能力。在大城市群、边疆及偏远地区建设一批成品粮应急储备设施。
物流园区示范工程	建设一批仓储物流、加工、贸易、质检、信息服务一体化发展的粮食物流园区，发挥集聚产业、稳定物流、带动示范的作用。

四、保障措施

（一）加强组织领导与协调

国家发展改革委会同国家粮食局将进一步发挥全国现代物流工作部际联席会议作用，加强与财政、铁路、交通、质检等部门的沟通协调，明确责任、形成合力，切实解决粮食物流发展中出现的重大问题。各级地方政府要全面落实粮食安全省长责任制，加强统筹协调，指导发展改革部门和粮食行政管理部门结合本地实际，制定具体实施方案，抓好规划相关工作任务的落实。

（二）加大资金投入与政策支持力度

对服务于国家宏观调控的重要物流通道和物流线路上的散粮中转设施和粮食物流园区建设，可结合现有渠道由中央预算内投资给予适当支持。进一步落实支持粮食物流业发展的用地政策，对符合土地利用总体规划要求的粮食物流设施建设项目，加快用地审批进度，保障项目依法依规用地，支持企业整合存量土地资源建设物流设施。通过争取专项资金支持，鼓励粮食物流技术创新和示范，推动粮食物流装备企业提升技术实力。鼓励发展散粮火车和集装单元化运输，支持散粮火车入关运行。加强散粮火车的组织运营，提高散粮火车使用效率。

（三）拓宽投融资渠道

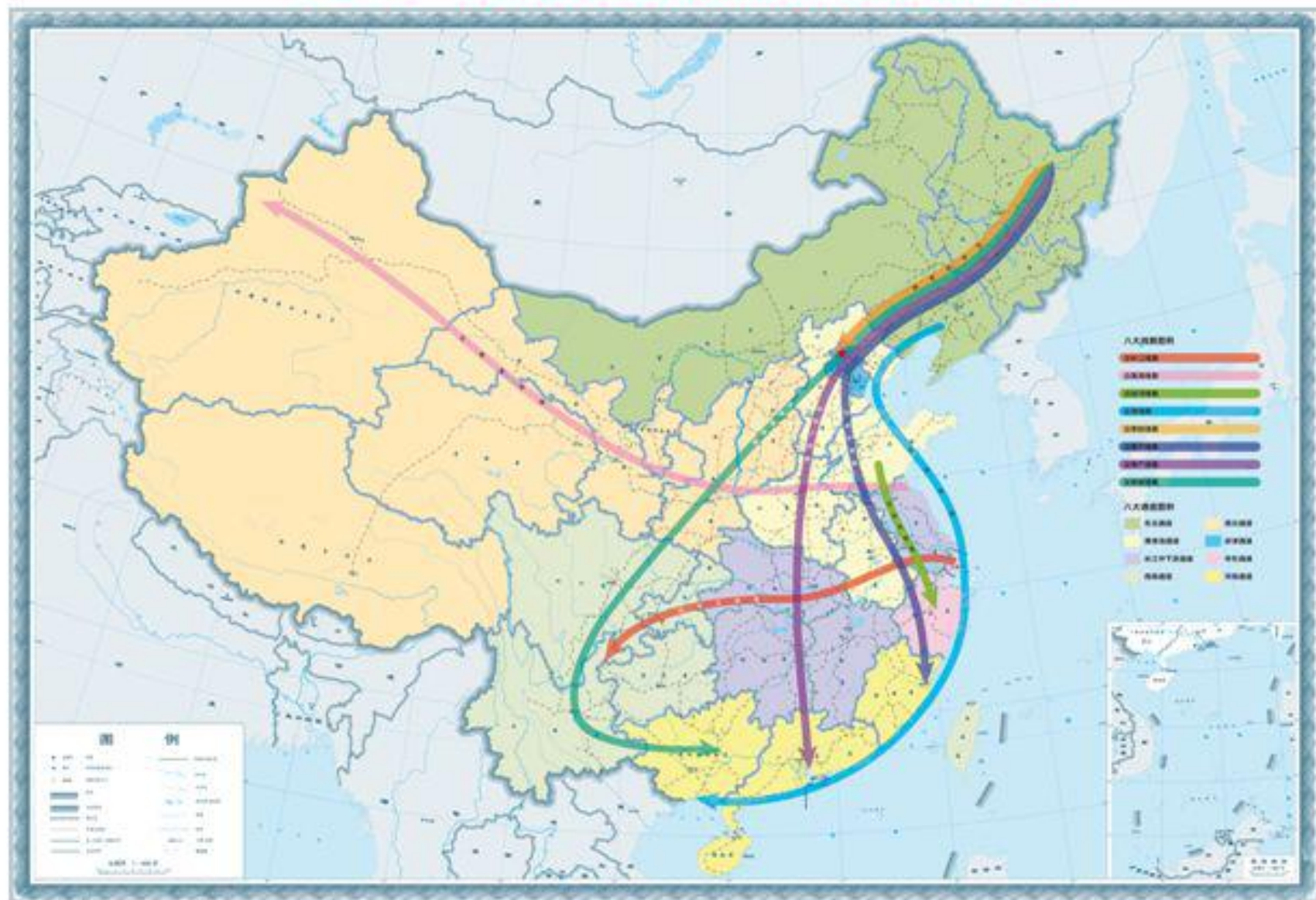
积极探索政府资金引导社会资金资本参与粮食物流设施建设的新机制，形成多元化、多渠道、多层次的投融资体系。发挥政策性银行等金融机构对粮食物流业发展的支持作用，鼓励政策

性银行在业务范围内对符合条件的粮食物流企业提供信贷支持，积极引导商业银行为粮食物流发展提供多元化金融服务。支持粮食物流企业运用多种方式拓宽融资渠道，鼓励符合条件的企业通过发行债券和上市等方式进行融资。鼓励社会资金以 PPP 等方式投资粮食物流基础设施建设。鼓励社会资本通过成立粮食流通产业创业投资基金，投资粮食物流装备、信息化等领域中小科技型企业。

（四）强化队伍建设

着力完善粮食物流专业人才培养体系，支持有关院校增设粮食物流相关课程。以提高实践能力为重点，探索形成院校与有关部门、科研院所、行业协会和企业联合培养粮食物流人才的新模式。完善粮食物流业在职人员培训机制，加强粮食物流业高层次经营管理人才培养，积极开展职业培训。建立健全粮食物流业人才激励和评价机制，加强粮食物流业人才引进，吸引国内外优秀人才参与粮食物流经营和管理。

“十三五”时期粮食物流通道和重点线路图



“十三五”时期粮食物流重要节点布局图



“十三五”时期粮食物流进出口通道图

