

附件：

东北地区物流业发展规划

物流业是融合运输、仓储、货代和信息等多种行业为一体的复合型服务产业，是国民经济的重要组成部分。大力发展物流业，对于东北老工业基地转变发展方式、调整优化产业结构、扩大对外开放和提升区域竞争水平具有十分重要的促进作用。为加快东北地区物流业发展，根据《国务院关于进一步实施东北地区等老工业基地振兴战略的若干意见》和全国《物流业调整和振兴规划》，编制本规划。

规划范围是辽宁省、吉林省、黑龙江省和内蒙古自治区东部的呼伦贝尔市、兴安盟、通辽市、赤峰市和锡林郭勒盟。规划期为 2011-2015 年。

一、发展环境

（一）发展基础

“十一五”期间，东北地区物流业快速发展，对经济社会发展的支撑能力不断增强。

产业规模快速壮大。2010 年，东北地区物流业实现增加值 2612 亿元，比 2005 年增长 78.6%，占地区服务业增加值和生产总值的比重分别为 17.5%和 6.4%；完成货运量 31.3 亿吨，比 2005

年增长 60%，沿海主要港口实现货物吞吐量 6.8 亿吨，其中集装箱吞吐量 968.2 万标箱，分别比 2005 年增长 124.8%和 156.1%；一批国际知名物流企业、国内大型物流企业在东北地区开展业务，一批本地区物流企业迅速发展壮大，形成了多种所有制、多种服务模式、多层次的发展格局。

发展水平逐步提高。物流业运行效益不断提升，对经济社会发展的支撑作用不断增强。2010 年，东北地区全社会物流总费用与 GDP 的比率是 18.3%，较全国高 0.4%，但总体呈下降趋势。信息技术得到广泛应用，部分行业性、区域性物流信息平台开始运营。服务模式不断创新，仓单质押、“粮食银行”等服务业态快速发展。物流业对制造业的服务能力不断增强，出现了从采购到产品分销配送的供应链管理服务模式。

发展条件和环境加快完善。物流基础设施建设步伐加快，截至 2010 年底，东北地区铁路营业里程达到 1.9 万公里，高速公路通车里程达到 7640 公里，沿海主要港口码头泊位 359 个，其中万吨级以上泊位 174 个，集装箱专用泊位 24 个，投入运营的民用机场 25 个。全国《物流业调整和振兴规划》出台后，各级政府更加重视物流业发展，加大了支持力度，改善了物流业发展环境，促进了各地物流基础设施建设和物流业发展。

国际化程度不断提升。国际物流规模持续扩大，2010 年，东北地区沿海主要港口实现外贸货物吞吐量 1.7 亿吨，主要边境口岸实现货物吞吐量 4340 万吨。保税物流快速发展，大连大窑湾

保税港区、绥芬河综合保税区、沈阳近海保税物流中心、营口保税物流中心等相继投入运营。国际中转配送、出口集拼等业务不断拓展。黑龙江省和吉林省“借港出海”取得突破。

（二）面临形势

东北地区物流业已经具备了良好的发展基础，但与老工业基地全面振兴的要求相比，仍然存在一定差距，与京津冀、“长三角”、“珠三角”地区相比，发展相对滞后。一是总体发展水平偏低，规模化、信息化、社会化程度不高，物流综合运行效率较低，对经济社会发展的支撑作用有待提升。二是发展水平不均衡，中部地区明显高于东部、西部地区，南部地区高于北部地区，沿海地区高于沿边地区。三是多数企业仍采用传统生产运营模式，社会物流需求释放不够，制约了物流业的发展。四是在跨区域基础设施建设、大通关服务等方面，地区间统筹合作有待进一步加强。五是在跨境物流方面，需要加强东北亚相关国家间的协调沟通，共同改善通关设施条件，提高物流效率和服务水平。

“十二五”是东北老工业基地全面振兴的关键时期，随着振兴战略的深入实施，东北地区经济规模、综合竞争力将进一步提升，物流需求快速增长，为物流业发展奠定了坚实基础；加快转变发展方式、推进产业结构优化升级将贯穿经济发展全过程和各领域，为物流业发展提供了广阔空间；区域协调互动机制逐步完善，东北地区内部、东北地区与东中西部地区之间合作不断加强，为加

快推进区域物流一体化进程创造了有利条件；沿海沿边开放深入推进，为东北地区物流业充分利用两种资源和两个市场，积极参与国际合作带来了难得机遇。

要深刻认识东北地区发展物流业的重要意义。发展物流业是促进东北地区产业结构调整、转变发展方式的要求。有利于创新产业运行模式和企业生产组织方式，降低区域经济综合运行成本，提高效率和效益，提升东北地区综合竞争力；有利于促进东北地区产业结构优化升级，提升现代服务业的规模和水平，强化对相关产业发展的支撑作用。发展物流业也是加快东北地区区域经济一体化发展的要求。东北地区作为比较完整的地域经济综合体，具备一体化发展的地域优势和产业条件，率先实施东北地区物流一体化，将推动相关产业协调发展，促进东北地区经济一体化发展。发展物流业更是推动东北地区全方位对外开放的要求。东北地区位于东北亚的中心位置，与俄罗斯、朝鲜、蒙古国陆地相连，与日本、韩国隔海相望，是我国面向东北亚开放的桥头堡和重要枢纽。东北地区物流业的快速发展，将促进东北地区对外经济技术合作，全面提升东北地区沿海沿边开放的层次和水平。

二、指导思想、基本原则和发展目标

（一）指导思想

深入贯彻落实科学发展观，立足东北地区经济结构战略性调整的现实需求，优化物流业发展布局，统筹物流基础设施建设，

创新物流服务模式，提高物流科技水平，完善物流业发展的体制机制，扩大物流业对外开放，推进区域物流发展一体化，促进物流业与相关产业协同发展，培育形成现代物流产业体系，为老工业基地全面振兴提供有力保障。

（二）基本原则

1. 市场导向。充分发挥市场配置资源的基础性作用，调动企业的积极性，优化整合现有物流基础设施，科学布局新建设施。

2. 协调发展。协调东北地区各省区、东北地区与国内其他地区、东北地区与东北亚区域的物流业发展，推动其他产业与物流业的联动发展。

3. 创新发展。把创新作为提升东北地区物流业发展水平的有力支撑，创新服务模式，借鉴国内外新理念新经验，积极采用新技术新装备，注重对接国内外技术标准，提高企业物流技术和供应链管理水平。

4. 外向发展。把开放作为增强东北地区物流产业发展活力的重要途径，利用东北地区沿海沿边和处于东北亚中心地带的区位优势，加强对外合作，改善港口、边境口岸和国际通道设施条件，提高通关效率，大力发展国际物流，提高国际化水平。

（三）发展目标

到 2015 年，初步建立起布局合理、技术先进、便捷高效的现代物流服务体系，有力支撑东北老工业基地全面振兴。物流社会

化、专业化水平显著提高，物流服务能力进一步增强，全社会物流总费用与地区生产总值比率比 2010 年下降 1.5 个百分点，培育形成 30 个以上具有区域辐射能力和规模效益的物流产业园区、若干大型物流企业集团、一批具有经营特色的中小物流企业和品牌。

三、发展布局

适应东北地区经济发展要求，根据主导产业布局、货物流向、资源环境、交通设施等条件，构建重要物流节点城市和通道布局。

（一）主要物流通道布局

主要物流通道是东北地区承担物流任务较重、潜在物流量较大的线路。不断完善公路、铁路、水运等基础设施条件，提高主要物流通道的通行能力和辐射能力。

提升哈尔滨-长春-沈阳-大连（营口）及沈阳-北京等主轴物流通道的通行能力，进一步拓展主轴通道的辐射范围，增强主轴通道与沿海港口和边境口岸的联系。增加大连港、营口港航线的数量和密度，提升海铁联运能力。加强内陆港体系建设，提升港口对内陆腹地的服务能力。

提升满洲里-哈尔滨-绥芬河、阿尔山-白城-长春-延吉（图们、珲春）横向物流通道的通行能力。建设和完善边境口岸物流基础设施，加强双边合作，提高过货能力和效率。开展“江海联运”、“陆

海联运”和“借港出海”，创新发展“中-外-中”内贸货物国际物流运作模式。

畅通东部物流通道（鹤岗-佳木斯-牡丹江-图们-通化-丹东-大连），提高东部铁路的运能和通达水平，提升东部公路等级，加快东部通道出海口丹东港扩能改造。

加强蒙东地区、蒙古国与辽吉黑三省连通的西部通道规划建设。畅通伊敏-伊尔施-阿尔山-乌兰浩特-白城-通辽-锦州通道，建设锡林浩特-赤峰-绥中通道，规划研究白音华-赤峰-朝阳-锦州及珠恩嘎达布其-巴彦乌拉-新邱（阜新）-锦州通道，提升二连浩特-集宁、齐齐哈尔-白城-通辽-锦州及霍林郭勒-通辽-沈阳-丹东通道运输能力。

以大连、沈阳、长春、哈尔滨国际机场为依托，大力发展国际航空货运，规划建设空港物流基地和临港产业园区。

（二）物流节点城市布局

依据城市所处的区位、交通条件、产业特点、物流辐射范围以及承担的货运量和增长潜力，东北地区物流节点城市分为一级物流节点城市、二级物流节点城市和三级物流节点城市。一级节点城市6个，包括全国《物流业调整与振兴规划》确定的全国性物流节点城市沈阳和大连、区域性物流节点城市哈尔滨和长春、具备区域辐射力和服务能力的蒙东地区交通枢纽城市通辽和亿吨港口城市营口；二级物流节点城市是锦州、丹东、鞍山、阜新、

吉林、通化、白城、延边、齐齐哈尔、佳木斯、牡丹江、黑河、绥芬河、赤峰、呼伦贝尔、满洲里、二连浩特等 17 个城市。除一级、二级节点城市之外的城市为三级节点城市。

物流节点城市要加强物流设施建设，合理规划布局物流园区，努力提高城市物流服务水平。一级物流节点城市要根据节点定位和发展方向，切实提高对整个东北地区的辐射带动能力。二级节点城市要根据本地的产业特点、设施水平和市场需求，切实增强对周边区域的服务能力。在东北地区逐步形成以一级、二级物流节点城市为引领，其他城市和地区协同发展的格局，促进东北地区物流业协调发展。

	蒙东地区物流枢纽城市	物流中心。
营口市	沈阳经济区主要出海口城市 东北地区重要的出海口城市	重点发展矿石、煤炭、粮食、石油、化学品等大宗物流，建设港口物流中心。

四、主要任务

（一）加强物流基础设施建设

结合东北地区综合交通体系建设和东北地区物流业发展的需要，按照生产力布局的要求，整合现有交通运输基础设施资源，优化物流节点设施布局，加快铁路集装箱办理站、铁路大型装车点、公路货运枢纽、港口货运枢纽和城市配送中心建设，促进各种运输方式的无缝衔接，提高基础设施利用率和物流运营水平。加强港口集团、铁路局、边境口岸之间的合作，在东北腹地合理布局建设内陆港。

依托城市的大型产业基地、交通枢纽、港口及商贸中心，统筹规划建设一批布局合理、功能齐全、用地集约、产业集聚的综合物流产业园区。合理确定物流园区的数量、性质、规模和建设内容。要充分发挥综合运输优势，优先整合现有物流基础设施，完善配套设施，防止盲目投资和重复建设。

（二）加快第三方物流发展

大力培育现代物流企业，支持现有运输、仓储、货代、联运、快递等企业开展业务整合和服务创新，加快向现代物流企业转型，推进物流服务专业化，提高第三方物流市场供给能力和服务水平。大力发展多式联运、集装化运输、甩挂运输以及重点物资的散装

运输，积极发展铁路集装箱运输等高效运输方式，提高运输能力和专业化水平。大力推进物流企业通过参股、控股、兼并、联合、合资、合作等多种形式进行改革重组，培育具有较强竞争力强的大型物流企业集团。支持物流企业联合金融、保险、通讯等部门，创新服务模式，提供高端增值服务，满足多样化的物流需求。加大招商引资力度，引进国内外大型物流企业。

（三）推进企业内部物流服务社会化

推动物流业与制造业、商贸流通业联动发展。鼓励制造企业加强供应链管理，实施业务流程再造，剥离或外包物流业务，促进企业内部物流社会化。物流企业要积极承担制造企业的原材料采购、生产、销售等环节的物流及增值业务，通过组织实施有效的供应链解决方案实现规模效益。商贸流通企业要积极发展共同配送，释放自身物流需求。

（四）推动重点领域物流业发展

以粮食、煤炭、石油化工、钢铁、汽车、装备制造等东北地区大宗商品和重要产业为服务重点，建立和完善东北地区现代物流服务体系。依据产业布局、货物流向和运输方式，合理布局物流设施，提高专业物流服务水平，加快促进产业物流发展。结合国家绿色农产品生产基地和精品畜牧业基地建设，大力发展农产品冷链物流。适应集装化运输发展需要，积极推广集装箱物流模式，实现多种运输方式的无缝衔接。

专栏2 重点领域物流业发展

重点领域	发展重点
粮食物流	围绕三江、松嫩、辽河平原和蒙东地区等商品粮基地，构建东北地区主产区联接主销区，集合内外贸、生产加工、采购交易等功能的粮食物流体系。大力推广散粮运输方式，积极推动发展铁海联运，构建以北良港为龙头，锦州港、营口港、大连港、丹东港为支撑的“北粮南运”港口物流体系；结合散粮装卸设施情况以及铁路粮食大型装车点建设，建设粮食物流中心，适时开通从东北地区到关内华北、华东、华中地区的散粮铁路运输定点定向班列；开展东北地区半成品粮“入关”集装箱化运输试点；鼓励大型粮食生产、流通企业与主销区大型粮食物流节点战略合作，提高主销区散粮接卸和仓储能力。发展粮食网上交易，建立全国性的粮食物流信息服务平台。鼓励大型粮食经营和加工企业通过兼并、重组和股份制改造，培育一批跨行业、跨地区，集粮食收购、储存、中转、加工、贸易等业务于一体的粮食物流企业集团。
煤炭物流	结合铁路煤炭战略装车点的建设，加强煤炭物流基础设施和通道建设，提升蒙东煤炭物流集散能力，重点建设和畅通赤大白-锦州港、锡赤绥-绥中港、巴新铁路、巴珠铁路以及扩能改造通霍线、绥满线等煤炭物流通道。加强营口港、锦州港等港口煤炭物流基础设施建设，大力发展煤炭分销物流。构建服务俄罗斯和蒙古国的煤炭国际物流服务体系。支持煤炭物流企业整合采购、物流、配煤、销售、资金、信息等功能，实施创新和集约的煤炭物流供应链服务。
石油化工物流	依托大连、抚顺、锦州、葫芦岛、盘锦、吉林、大庆等石油化工产业基地，建设集信息、交易、存储、运输等功能于一体的危险化学品物流中心；发展专业化的危险品物流服务，加强对危险化学品物流全过程的跟踪、监控、管理。提升完善管道运输。
钢铁物流	提升大连港、营口港矿石码头的吞吐能力，新建丹东港矿石码头。建设同江铁路大桥，畅通俄罗斯矿石物流通道。建设以大连港、营口港、丹东港等为主的铁矿石供应物流系统。在大连、沈阳、长春、哈尔滨、鞍山、齐齐哈尔等地建设以加工配送、网上交易、物流金融等增值服务为主要特征的现代钢铁物流中心。
汽车物流	依托长春、沈阳、大连、哈尔滨等汽车及零部件生产和商贸流通集聚区，整合汽车及零部件制造业物流资源，规范商品车运输市场，开发标准运输装备，建立以汽车生产基地为核心的汽车物流服务体系。重点培育在全国具备龙头作用汽车专业物流服务商。
装备物流	在沈阳、大连、长春、哈尔滨、齐齐哈尔等地建设装备制造物流中心，鼓励专业物流企业为装备制造产业提供包括采购、生产、销售、备品备件供应等供应链物流服务。
冷链物流	围绕区域内主要畜牧、水产、农产品生产基地建设，以中心城市的鲜活农产品批发市场和加工配送基地为中心，应用现代物流技术，建设鲜活农产品冷链物流设施，构建冷链物流服务体系。培育一批在国内具有一定竞争能力的冷链物流企业，促进传统冷藏运输企业向集仓储、运输、加工、配送等功能于一体的冷链物流企业转变。创新农产品采购流通模式，缩短

	流通环节，提高冷链货物流通效率。
集装箱物流	加强港口、边境口岸、内陆港、集装箱中心站等基础设施建设，发展以海铁联运为主的多式联运体系，建立港口、边境口岸与腹地一体化的集装箱物流网络；结合散货集装箱化的趋势，提高适箱货物的装箱率，推广集装箱运输，完善哈大集装箱铁路运输通道。

（五）统筹城乡物流发展

适应电子商务和连锁经营快速发展的要求，加快城市配送业发展，解决城市快递、配送车辆城区通行、停靠和装卸作业等问题，推广共同配送，建立和完善城市物流配送网络，提高城市配送能力、组织化程度和服务水平。在大中城市发展面向企业和消费者的社会化共同配送，加快建设城市物流配送项目和网点设施，扩大企业物流网络覆盖面，率先推进城市物流配送现代化。支持涉农物流发展，提高城市物流服务“三农”的能力和水平，加强城乡物流统筹发展，实现城乡物流一体化。

支持农产品主产区和集散地的批发市场、集贸市场等设施建设，结合“万村千乡”、“放心粮油进农村进社区”、“新农村现代流通服务网络”和“农产品现代流通综合试点工作”等，发挥供销社、粮食部门和邮政物流农村服务网络优势，整合农村流通资源，建设农村物流服务网络，建立“农超对接”直达配送体系，减少流通环节，降低成本，确保食品安全。积极推进农村消费品和农资连锁超市建设，提高农村物流的专业化、网络化程度。

（六）提高物流信息化水平

整合物流信息资源，推进东北地区物流公共信息服务平台建设。积极探索发展物流公共信息平台的新模式，延伸物流信息服

务功能，提高物流信息服务水平。建设重大装备、粮食、冷链等行业物流信息服务平台，为企业提供社会化、专业化的物流信息服务。支持物流企业与商贸、生产企业信息对接、数据交换，提高物流运作效率，降低物流成本，培育一批具有竞争力的物流信息服务企业。加快东北地区“电子口岸”建设，积极推进大通关信息资源整合，提高物流运作效率。利用东北亚物流信息服务网络，开展国际间物流信息交换与共享。

（七）促进物流技术和服务创新

支持物流企业加强物流新技术的自主研发，推动物联网等技术在物流领域的应用。积极推广甩挂运输等现代运输组织方式和运输技术，推进高效快捷的综合运输体系建设。加强散粮汽车、集装箱运输技术的开发研究和大宗成品粮储运及半成品粮流通技术示范。鼓励企业创新服务模式，提供个性化的物流服务，打造服务品牌。利用东北地区装备制造业的优势，加快重型运输车辆、大型吊装设备、搬运设备、仓库自动化设备及冷藏冷冻设备等物流装备的研制，提高物流装备自主研发和生产能力，建设国家重要的物流技术装备制造产业基地。加强物流标准化体系建设，大力推进标准化托盘、集装单元在物流中的应用，提高物流服务效率。

（八）大力发展国际物流

充分利用东北地区沿海沿边优势和保税物流政策，促进物流

业国际化发展。加强港口基础设施建设，大力发展集装箱海铁联运，提升港口综合服务能力。鼓励沿海港口功能向内陆延伸，推进内陆港建设，扩大港口吸纳腹地货源能力。加快推进同江铁路大桥、鸭绿江界河公路大桥、黑河大桥等沿边口岸基础设施建设，提升边境口岸通行能力和信息化水平。支持边境口岸发展保税物流，加强与对岸口岸协调合作，促进中外边境口岸功能的协同与能力匹配。依托满洲里、绥芬河、黑河、同江、黑山头、室韦等口岸，发展中俄沿边物流和环日本海物流；依托丹东、珲春、图们等口岸，发展中朝沿边物流；依托阿尔山、珠恩嘎达布其、二连浩特等口岸，发展中蒙沿边物流。支持黑龙江省、吉林省深入开展“借港出海”。

统筹规划、合理布局，积极推进海关特殊监管区域和保税监管场所建设。加强国际集装箱中转站、国际机场等地多式联运物流设施建设，提高国际货物的中转能力。推进内陆港、海铁联运、集装箱班列项目运作，畅通东北地区沿海沿边国际物流通道，加快发展适应国际中转、采购、加工配送、转口贸易业务要求的国际物流。

（九）促进区域物流一体化

加快蒙东地区与东北三省物流通道建设，加强各省区的物流合作，促进东北地区物流一体化发展。加强东北地区与其他地区的物流联系，提升陆路、海路出入关能力，开展渤海跨海通道的规

划与建设前期工作。鼓励东北地区物流园区建立战略联盟，实现基础设施、物流信息等资源共享。培育提高物流企业跨区域服务能力。

（十）积极发展绿色物流

推行绿色运输、绿色仓储、绿色包装和绿色采购，减少物流环节的资源、能源消耗和污染物排放。合理规划布局物流设施和网络，减少无效物流环节，科学选择物流运输方式，推广共同配送和联合运输等先进运输组织形式，实现节能减排。大力发展基于循环经济的回收物流，积极推动包装物周转使用。建设一批回收物流中心和公共信息平台，促进工业和生活废弃物逆向物流体系建设，提高资源循环利用率。

五、保障措施

要围绕规划的目标和任务，健全规划实施机制，强化政策支持，保障规划顺利实施。

（一）完善物流业发展协调机制

积极学习借鉴国内外物流业先进的经营管理理念、方法和技术，进一步深化改革，建立完善有利于东北地区物流业加快发展的体制机制。在四省区行政首长协商机制下建立物流业发展协调机制，促进各省区物流规划的衔接，协调跨地区的物流基础设施建设，研究解决东北地区物流业发展的重大问题。各地物流业主

管部门要加强与交通运输、产业发展、统计等相关部门的协调，进一步加强指导，加大支持。物流行业协会要充分发挥作用，做好信息统计分析、预测预警发布、协调应对行业发展重大事项等工作。

（二）推动物流资源合作开发利用

充分发挥物流节点城市的辐射带动作用，全面提升港口、边境口岸的服务功能，加强内陆港建设，实现物流业跨地区协同发展。积极发挥保税物流的辐射带动作用，支持在东北地区符合条件的地方设立海关特殊监管区域。支持有条件的地区采取互设“飞地”的办法，加强物流合作。加强与东北亚周边国家物流合作，完善通关体系，联合开发沿海沿边国际物流资源，建设具有国际竞争力的开放型物流产业基地。支持交通运输、生产制造、商贸流通等物流相关企业合作开发利用物流基础设施。探索建立物流信息共享机制，建设物流公共信息服务平台，实现区域物流信息共享。

（三）构建统一共享的物流市场

打破地方保护、市场分割和行业垄断，取消相互之间歧视性市场准入限制，充分发挥市场配置资源的基础性作用，促进市场充分竞争。围绕功能整合，发展专业化物流服务，逐步形成布局合理、配置高效、功能完善的区域性物流体系，发挥货物集散、配送、流通加工、商品检验、信息服务等综合功能，实现物流配

送服务的共享。共同建立区域性物流市场运行的信息网络系统和市场调控应急反应机制，提高对区域内突发事件及市场异常波动的应对处理能力。

（四）认真组织实施规划

有关部门和东北四省区人民政府要协同配合，认真落实《国务院办公厅关于促进物流业健康发展有关政策措施的意见》，共同推进规划实施。四省区人民政府要做好相关规划政策的衔接，形成区域规划建设一盘棋。国家发展改革委要加强指导，帮助协调解决重大问题，确保规划实施效果。