

附件：

粮食现代物流发展规划

国家发展和改革委员会

二〇〇七年八月

前 言

粮食现代物流发展规划根据《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》和《国务院关于完善粮食流通体制改革政策措施的意见》编制，是指导今后十年我国粮食物流发展的专项规划。

本规划分析了我国粮食物流发展现状与面临的挑战，提出了我国粮食现代物流发展的指导思想、基本原则、发展目标、主要任务、建设项目和实施的配套措施。

规划提出，要以科学发展观为指导，加快推广散粮运输方式，形成全国主要跨省散粮物流通道，提高粮食物流组织化程度，实现主要跨省粮食物流通道“四散化”和整个流通环节的供应链管理，形成便捷、高效、节约的现代化粮食物流体系，增强国家粮食宏观调控能力，保障国家粮食安全。

本规划由国家发展和改革委员会会同国家粮食局，在广泛征求国务院有关部门、地方发展改革和粮食部门及大型粮食企业、科研机构、专家学者的意见基础上编制而成。

目录

一、现状与挑战	1
二、指导思想、基本原则和发展目标	4
(一) 指导思想	4
(二) 基本原则	5
(三) 发展目标	5
三、主要任务	6
(一) 推广散粮运输方式	6
(二) 建设主要散粮物流节点	7
(三) 形成主要跨省散粮物流通道	7
(四) 提高粮食物流组织化程度	8
(五) 加强技术设备研发和标准化工作	9
(六) 建立粮食应急调控体系	9
四、建设项目	9
(一) 建设和改造部分散粮中转库	9
(二) 增加散粮接收发放设施	10
(三) 增加散粮运输工具	10
(四) 建设粮食物流信息平台 and 检验检测设施	11
五、政策措施	11
(一) 改革体制	11
(二) 完善政策	11
(三) 加大投入	12
(四) 培养人才	12
专栏一 散粮物流节点布局	7
专栏二 六大通道粮食流量预测	8
专栏三 散粮中转库规划表	10

粮食是关系国计民生的重要商品。保障粮食安全关系发展改革稳定大局。发展粮食现代物流，实现粮食散储、散运、散装、散卸（即“四散化”）的变革，提高粮食流通自动化、系统化和设施现代化水平，对提高粮食流通效率，降低粮食流通成本，保障国家粮食安全具有重要意义。

根据《中华人民共和国国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》和《国务院关于完善粮食流通体制改革政策措施的意见》，为指导全国粮食现代物流发展，特制订本规划。

本规划的规划期为 2006-2015 年。规划实施具体分为两个阶段：从 2006 年到 2010 年为第一阶段；2011 年到 2015 年为第二阶段。

一、现状与挑战

近年来，我国粮食的仓储、运输、装卸、包装条件不断改善。2003 年，利用世界银行贷款和国内配套资金在东北地区、长江沿线和西南地区建设的粮食收纳库、中转库、港口库和散粮运输系统基本建成并投入运营，标志着我国粮食现代物流体系建设的起步。1998 年至 2003 年，国家投资建成 1114 个、总仓容 5260 万吨的国家粮食储备库，粮食仓储条件大为改善，技术水平明显提高。2006 年底全国粮食总库存 2 亿吨，完好仓容的利用率为 87%。

目前我国粮食主要流向是东北的玉米、稻谷和大豆流向

华东、华南和华北地区，黄淮海的小麦流向华东、华南和西南地区，长江中下游的稻谷流向华东、华南地区。2005年东北地区流出粮食（含出口）约5710万吨（1140亿斤），黄淮海地区流出小麦1700万吨（340亿斤），长江中下游地区流出稻谷1700万吨（340亿斤）。粮食运输主要以铁路、水路为主，分别占跨省运量的48%（不含铁海联运）和42%，公路运输占10%。东北地区已基本形成以大连北良港为龙头的散粮运输框架。从产区到大连、营口等港口的散粮年运输量达到近2000万吨，约占东北港口粮食外运量的80%。

从总的看，我国粮食现代物流发展还比较落后，物流成本高、效率低、损耗大的问题仍很突出。一是仓储设施不能适应散粮接卸的需要。目前现有完好仓容中只有约11%是适合粮食散装散卸的立筒仓、浅圆仓，其余89%的平房仓不适应散粮接收发的需要。关内主产区交通枢纽地区和南方部分主销区，散粮中转库容不足。二是运输方式落后。目前全国85%的粮食采用传统的包粮运输方式。粮食收购环节基本采用麻袋、塑料编织袋包装，在储存环节拆包散储，到中转和运输环节又转为包装形态。散粮火车仅限于东北地区内部开行，散粮汽车运输处于起步阶段，内河散粮船舶运输尚未起步。整个流通环节需要经过多次灌包、拆包，包装资材耗费大、抛洒损失多、掺混杂质情况严重。三是装卸自动化水平低。绝大部分粮食的装卸仍采用传统肩挑背扛的人工搬倒装

卸方式。目前，全国只有约 1.2% 的粮库配备铁路散粮卸车设施，严重影响了铁路散粮车在全国范围使用。四是组织化程度低。物流资源分散，粮食经营企业数量多、规模小、产销脱节，难以形成规模效益。目前，东北地区粮食发运人多、户年均发运量低，不能满足运输部门整列、整船发运的要求，影响运输效率的提高。

今后十年是我国粮食现代物流发展的关键时期。发展粮食现代物流对于降低流通成本、提高运输效率、增加农民收入、保障粮食安全具有十分重要的意义。

（一）发展粮食现代物流是提高粮食流通效率的重要途径。目前我国粮食从产区到销区的物流成本占粮食销售价格的 20-30%，比发达国家高出 1 倍左右；东北地区的粮食运往南方销区一般需要 20 天到 30 天，为发达国家同等运距所需时间的 2 倍以上。由于运输装卸方式落后，每年损失粮食 800 万吨（160 亿斤）左右。实现由麻袋包装、人工搬运向粮食“四散化”的转变，是世界粮食物流领域的一场革命。美国、加拿大自上世纪 30 年代开始，历经三、四十年的努力，发展以圆筒仓自动装卸、散粮汽车、散粮火车、散粮专用船舶为标志的散粮运输系统。到上个世纪 80 年代，各主要发达国家已全部实现粮食“四散化”运输。我国东北地区发展粮食“四散化”的实践也充分证明了实现“四散化”运输变革的优越性。推进粮食“四散化”运输的变革，有利于提高我

国粮食流通效率、减少粮食流通损耗、增加粮食有效供给。

（二）发展粮食现代物流是增加农民收入的迫切需要。我国粮食生产规模小、成本高、机械化程度低、劳动生产率低，面临进口粮食竞争的压力越来越大。加快发展粮食现代物流，可以大幅度降低国内粮食的流通费用，提高农民的出售价格，增强我国粮食的国际竞争力，对保护农民利益、增加农民收入，都具有十分重要的意义。

（三）发展粮食现代物流是国家粮食安全的重要保障。预计 2010 年全国粮食总流通量将增加到 2.6 亿吨，2015 年增加到 2.8 亿吨。其中跨省粮食流通量将由 2005 年的 1.2 亿吨，增加到 1.3 亿吨和 1.4 亿吨；进出口量分别达到 4000 万吨和 4500 万吨。建立高效、畅通、节约的粮食现代物流体系，可以进一步加强粮食产销区的衔接，保障国家粮食安全。

二、指导思想、基本原则和发展目标

（一）指导思想

发展粮食现代物流的指导思想是：以科学发展观为指导，以市场为导向，以企业为主体，以现代科技为支撑，通过深化改革、创新体制、整合资源、统筹规划、突出重点、合理布局，建立粮食现代物流体系，实现粮食流通现代化，以降低粮食流通成本，提高粮食流通效率，提高应对粮食市场波动的调控能力，保障国家粮食安全。

（二）基本原则

推进粮食现代物流发展要遵循以下基本原则：

1、统一规划，合理布局。按照粮食现代物流发展规划，合理布局粮食现代物流设施项目，引导企业投资方向，避免盲目扩张和低水平重复建设。

2、市场运作，政府扶持。建设资金主要由企业自行筹措，投资风险由企业自行承担。中央及地方政府对全国性、区域性粮食现代物流重点项目进行政策和投资上的扶持。

3、打破分割，整合资源。打破行业和地区分割，充分利用现有粮食物流设施，整合各类粮食物流资源，提高资源利用效率。

4、统筹协调，因地制宜。加强地区之间、行业之间和企业之间的统筹协调。实施铁路转运站及专用线改造，注重粮食集并和分拨网络建设。根据区域特点因地制宜选择运输方式。

5、突出重点，分步实施。要根据全国粮食生产和消费的布局，突出重点，逐步推进。首先解决“北粮南运”的突出问题，对跨省粮食主要物流通道和重要物流节点的散粮设施项目进行重点建设。

（三）发展目标

到 2015 年，初步建成全国主要散粮物流通道和散粮物流节点，形成物流网络，基本实现主要跨省粮食物流通道的

散储、散运、散装、散卸和整个流通环节的供应链管理，形成现代化的粮食物流体系，增强国家对粮食市场的应急调控能力。

第一阶段（2006年到2010年），重点发展跨省原粮流通“四散化”。全国原粮流通量中散粮流通份额由现在的15%提高到35%，其中国内跨省流通量（不包括进出口）中散粮流通份额由现在的20%提高到50%。

第二阶段（2010年到2015年），建设跨省粮食“四散化”运输体系和应急调控体系。全国原粮流通量中散粮流通份额达到55%，其中国内跨省流通量中散粮流通份额达到80%，主要跨省散粮物流通道基本实现散粮运输。

三、主要任务

（一）推广散粮运输方式

依托现有散粮设施，完善重要通道和节点的散粮配套设施，打破制约散粮运输发展的“瓶颈”，推动形成多种运输方式高效衔接，贯穿收纳、集并、中转、运输、储存、发放各个环节一体化的散粮运输系统。在东北和黄淮海等产区加快发展散粮汽车运输，推动收纳库到中转库和收纳库、中转库到粮食加工企业的“包粮改散粮”运输。开通从东北地区到关内华北、华东、华中地区的散粮火车定点定向班列，打通“北粮南运”的散粮铁路运输通道。积极推动东北地区发展铁海联运，实现粮食运输的铁、水合理分流。逐步建立沿

海与内河的散粮中转运输系统，鼓励长江、珠江中下游地区发展内河散粮船舶运输，在全国范围内推动散粮集装箱的公铁联运发展，发展“门对门”的散粮配送服务。

（二）建设主要散粮物流节点

在主要粮食集散地和交通枢纽，建成一批适应散装散卸的全国主要粮食物流节点，完善集疏运网络，实现铁路、水路和公路的有效衔接、跨省和省内长短途运输方式的合理转换，提高粮食快速中转能力。散粮物流节点按城市划分为内陆城市散粮物流节点和沿海港口城市散粮物流节点。内陆城市物流节点的标准为年跨省粮食中转量 200 万吨以上（包括中转库、储备库、内河港口库和粮食码头、加工配送中心、批发市场等设施的跨省粮食中转量），沿海城市散粮物流节点的标准是该城市港口中转库及码头年中转量在 200 万吨以上。（见专栏一）

专栏一 散粮物流节点布局

根据散粮物流节点的标准，具体布局是：（1）内陆城市散粮物流节点为北京、石家庄、邯郸、大同、郑州、商丘、信阳、**驻马店**、南阳、周口、济南、德州、潍坊、菏泽、枣庄、聊城、济宁、合肥、阜阳（皖北）、芜湖、南京、徐州、泰州、南通、苏州、杭州、衢州、泉州、漳州、南昌、九江、武汉、荆州、襄樊、长沙、岳阳、衡阳、东莞、佛山、肇庆、南宁、柳州、贵港、成都、重庆等。（2）沿海城市散粮物流节点为大连、营口、锦州、秦皇岛、天津、青岛、连云港、上海、宁波-舟山、嘉兴（乍浦）、温州、福州、厦门、深圳、广州、防城港、北海等。

（三）形成主要跨省散粮物流通道

根据全国粮食的流向和流量，加强流出地区散粮发运能力和流入地区散粮接卸能力建设，形成全国六大主要跨省散

粮物流通道，分别是东北主产区玉米、大豆和稻谷流出通道，黄淮海主产区小麦流出通道，长江中下游稻谷流出和玉米流入通道，华东沿海主销区粮食流入通道，华南主销区粮食流入通道，以及京津主销区粮食流入通道。实现东北、黄淮海和长江中下游地区散粮流出通道与华东沿海和华南等地区散粮流入通道的对接。（见专栏二）

专栏二 六大通道粮食流量预测			单位：万吨
通道名称	2003-2005 年平均流量	2010 年预测流量	2015 年预测流量
全国	15051	17000	18500
东北流出通道	5270	4600	4900
黄淮海流出通道	1856	2400	2800
长江中下游流出通道	1895	2100	2500
华东沿海流入通道	4523	5300	6000
华南沿海流入通道	2862	3800	4440
京津流入通道	1041	1370	1700

注：全国流通量包括主要通道及非主要通道流量，流出与流入只算一次，包括进出口量。

（四）提高粮食物流组织化程度

加强粮食产销地区合作。按照销地的粮食调运需求，加强产地的粮源组织和铁路专列、海运班轮的发运工作，建立稳定的粮食运输通道，实现产销区的有效对接。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，形成一批跨行业、跨地区，集粮食收购、储存、中转、加工、贸易等业务于一体的大型粮食物流企业。积极发展第三方粮食物流。提高粮食市场信息服务水平。发展粮食网上交易。建立

全国粮食电子交易平台和全国粮食物流配货、交易管理信息平台，实现粮食物流信息资源共享。

（五）加强技术设备研发和标准化工作

通过自主开发和引进吸收国外先进技术，加快研制粮食物流关键设备和相关的技术开发，尽快研制通用的散粮火车、散粮集装箱和散粮汽车。推广散粮运输技术设备，提高粮食物流的技术装备水平。制定和推广粮食物流标准，实现粮食仓储设施、运输工具、装卸机械、信息编码、品质检测的标准化。

（六）建立粮食应急调控体系

在建立全国粮食现代物流体系的基础上，通过中央和地方国有粮食企业直接投资方式，控制一些重要物流节点，建立全国粮食应急调控体系。

四、建设项目

为实现粮食现代物流的发展目标和任务，要重点加强主要物流通道和节点的散粮设施建设。规划期内的主要建设内容包括：

（一）建设和改造部分散粮中转库

在主要散粮物流节点，新建部分散粮中转设施。在关内内陆主要散粮物流节点，建设和改造一批适应散装散卸的立筒仓、浅圆仓和粮食集装箱中转站等散粮中转设施，建设仓容 500 万吨，增加铁路散粮发运和接卸能力。具体建设标准

- 为：（1）粮食中转库、储备库的年中转量在 30 万吨以上；
（2）内河港口库、码头的年中转量在 50 万吨以上。

在浙江、福建、广东等南方主销区的沿海港口城市物流节点，建设一批散粮中转库及配套设施，建设仓容 500 万吨，提高华东、华南沿海地区港口的散粮接卸能力。具体建设标准为港口年粮食中转量在 200 万吨以上。（见专栏三）

专栏三 散粮中转库规划表				
内陆粮食物流节点			沿海港口中转库	
通道名称	中转能力缺口	规划建设库容	中转能力缺口	规划建设库容
合计	5049	500	6741	500
东北流出通道	0	0	550	40
黄淮海流出通道	1350	150	0	0
长江中下游流出通道	1900	150	0	0
华东沿海流入通道	1004	100	3420	260
华南沿海流入通道	325	50	2721	200
京津流入通道	470	50	50	0

注：中转能力缺口等于 2015 年流量预测减去现有中转能力。现有中转能力是按 2005 年底现有立筒仓、浅圆仓仓容量折算所得。其中港口中转能力按年中转 10 次计算，内陆中转能力按年中转 6 次计算。规划建设库容留有余地，主要考虑要改造部分平房仓。

（二）增加散粮接收发放设施

在主要散粮物流节点，依托大型粮库、大型粮油加工企业、码头和批发市场建设与散粮车辆配套的卸粮坑、提升输送系统，提高散粮接卸能力。为物流节点上的大型平房仓等配备吸粮机、散粮倒运车、出仓机、装车机等散粮接收发放设备，提高散粮发运及接卸能力。加强东北地区和黄淮海主产区散粮收纳设施建设，提高散粮收纳、集并能力。

（三）增加散粮运输工具

按照各通道的粮食流量、品种、作业需求，增加适用的散粮运输工具。鼓励大型粮食物流企业增加散粮火车皮、散粮汽车和内河散粮船舶及散粮集装箱。

（四）建设粮食物流信息平台 and 检验检测设施

鼓励基础条件较好的信息服务企业，建立粮食电子交易和物流公共服务平台。在粮食物流的各主要环节，建设相应的粮食检验检测设施。

五、政策措施

（一）改革体制

改革粮食仓储、运输管理体制，创新粮食物流机制，打破行业垄断和地区分割，整合现有粮食物流资源，推进仓储、码头设施社会化和运输服务市场化。继续推进国有粮食企业的改组改造，加快产权制度改革，建立现代企业制度。鼓励企业间的并购、重组，整合国债粮库建设项目、世行粮食流通项目、机械化粮库项目以及各种所有制企业的设施，鼓励港口、运输企业以资本运作等合资、合作的方式参与粮食码头的建设、经营和粮食运输。

（二）完善政策

合理调整粮食铁水运输比价关系，鼓励铁、水合理分流运输。采取税收优惠、价格支持等政策措施，在全国范围内推行散粮集装箱和散粮专用火车运输。对符合规划要求的散粮物流设施建设项目用地，依法优先审批。跨省（区、市）

粮食物流项目要纳入国家和省级重点项目管理。抓紧起草粮食现代物流的有关法律法规。

（三）加大投入

粮食物流设施项目主要依靠企业投资建设。中央和地方政府要安排必要的投资，以资本金注入、投资补助、贴息等方式，对重要的粮食物流设施项目予以扶持。中央对粮食物流设施项目的投资主要用于服务于国家粮食宏观调控的重要物流通道和物流节点上的散粮中转库和信息检测等项目建设。

（四）培养人才

鼓励大专院校、研究机构和企业合作，培养粮食现代物流管理和技术人才，满足粮食物流现代化的需要。