

# 吉林省粮食仓储物流“十三五”发展规划

吉林省粮食局

2017年3月

# 目 录

<b>第一章 发展环境</b> .....	1
第一节 发展现状 .....	1
第二节 存在问题 .....	2
第三节 发展趋势 .....	3
<b>第二章 总体要求</b> .....	4
第一节 发展目标 .....	4
专栏 1 发展指标 .....	5
第二节 总体布局 .....	6
第三节 基本原则 .....	7
<b>第三章 主要任务</b> .....	8
第一节 提升粮食仓储物流水平 .....	8
专栏 2 优化粮食仓储设施 .....	9
专栏 3 应急供应网点 .....	10
第二节 完善粮食外运通道 .....	11
第三节 提升粮食物流节点功能 .....	12
专栏 4 火车散粮线路建设条件 .....	13
专栏 5 节点项目选择标准 .....	13
第四节 布局粮食仓储物流通道 .....	13

第五节	推广应用新技术新装备 .....	14
第六节	大力促进仓储物流与信息化融合 .....	14
专栏 6	重点项目 .....	14
<b>第四章</b>	<b>保障措施 .....</b>	<b>15</b>
第一节	加强组织协调 .....	15
第二节	加大支持力度 .....	16
第三节	拓宽投融资渠道 .....	16
第四节	强化人才队伍建设 .....	16
第五节	加强规划协调指导 .....	17

粮食仓储物流业是粮食行业发展的基础支撑性产业，是促进产销衔接的重要手段，对促进粮食产业协调发展，提高粮食流通效率，减少粮食损耗，降低流通成本，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。为加快推进吉林省粮食仓储物流业发展，根据《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》《吉林省粮食行业“十三五”发展规划纲要》《吉林省粮食收储供应安全保障工程建设规划（2015—2020年）》等编制本规划。

## 第一章 发展环境

### 第一节 发展现状

“十二五”时期，在我国现代物流业加快发展和“粮安工程”全面实施的重要机遇下，吉林省粮食仓储物流业得到快速发展。

**粮食仓储物流设施建设成效显著。**粮食总仓容、有效仓容、仓库维修改造、烘干能力分别达到670亿斤、416亿斤、174亿斤、360亿斤，分别比“十一五”增加了135.9%、57.3%、180.9%、60%。

**粮食外运能力明显提升。**由“十一五”的256亿斤提高到340亿斤，试开通了“北粮南运”两条铁路直达运输线路，分别是白城市-安徽蚌埠，松原市-湖南岳阳直达线路。

**粮食物流节点覆盖更加广泛。**依托中储粮、中粮等中直企业、省储备粮直属库以及地方粮食骨干库，覆盖全省主要产粮市县和

省内主要铁路、公路节点，粮食物流主通道运量稳中提升。

**物流效率明显提升。**“北粮南运”运输方式多元化发展，铁水联运、铁路直达共存互补，汽车和集装箱散粮运输快速发展。

## 第二节 存在问题

**粮库智能化水平不高。**仓储设施未能与信息技术有效融合，先进的储粮装备和技术未能广泛应用到仓储设施中，信息化、智能化水平急待提高。

**配套设施不完善。**部分关键节点散粮接发设施落后，不能适应“四散化”作业的需要；部分散粮接发设施闲置，散粮火车整体利用率低；部分节点接发能力不能满足实际流量需求；部分物流园区功能不完善、布局不合理，未能形成有效衔接。

**系统化运作尚未形成。**粮食物流运作缺少以市场为导向的资源整合和产销衔接，粮食物流供应链尚未形成，物流运营模式相对落后。南方销区省份部分地区缺少成熟的关键节点带动，中转和接收能力不足。

**标准化程度低。**粮食物流各环节中粮食品质指标、装卸运输设施主要参数、交易与信息交换数据等方面标准不一致，行业标准体系不完善，无缝化衔接困难，运营效率不高。

**信息平台缺失。**未建立有效的粮食物流信息平台，粮食物流信息共享程度低，不能高效利用社会物流资源，不能将分散的粮

食物流需求归集。

### 第三节 发展趋势

“十三五”时期，我国交通基础设施网络日趋完善，全国“五横五纵”和省内“一横四纵”综合运输通道更加贯通，快速铁路网、高速公路网基本形成。交通大发展、城镇化推进、信息技术与物流业不断融合，将对仓储物流业升级和供应链变革带来重大促进作用。国家对粮食仓储物流业发展高度重视，提效率、降成本、补短板将成为粮食仓储物流业“十三五”发展的重点。现代化多元运输以及公铁水多式联运等系统将成为粮食仓储物流业发展趋势。

国家实施“一带一路”战略、推动东北老工业基地全面振兴、率先实现农业现代化、粮食仓储信息化建设和智能化升级改造，为吉林省粮食仓储物流业发展提供了良好的外部环境。吉林省拥有国家重要商品粮基地优势、生态资源优势，以及粮食流通能力基础较好的优势，为发展粮食仓储物流服务业创造了有利条件。这些都为吉林省粮食仓储物流业的发展提出了新要求、新挑战。传统的粮食仓储物流运作模式已不能适应新形势需要，建立完善、便捷、高效、安全的粮食仓储物流体系更加迫切。粮食仓储物流信息化、标准化和自动化水平亟待大幅提升，绿色物流、电子商务、网络消费等新兴业态将成为粮食仓储物流体系重要组成部分。

## 第二章 总体要求

发展粮食仓储物流业，必须注重粮食仓储物流与服务业协调发展，必须落实“一带一路”、吉林省新一轮振兴、率先实现农业现代化等发展战略。注重一二三产业融合互动，注重应用产业链等现代产业组织方式，注重物流技术创新、业态创新和品牌创新。

### 第一节 发展目标

以优化布局、调整结构、提升功能为重点，科学规划全省粮食仓储物流设施建设。重点支持地方粮食收储保障体系内企业合理新建、改建、扩建粮食仓储物流设施。加强粮食仓储物流重要节点功能提升，搭建粮食仓储物流公共信息平台，形成产销有机衔接、产业链深度融合、节点合理布局、物流相对集中、经济高效运行的粮食现代仓储物流体系，实现粮食仓储物流系统化、专业化、标准化、信息化协调发展。

**——粮食收储能力结构明显优化。**平房仓等高效绿色仓容比例明显提升，解决区域性收储能力不足，实现正常年景下，粮食全部库房储存，消除不合理的露天存粮。

**——系统化水平显著增强。**推进一体化运作、网络化经营、供应链管理水平的提升，实现粮食仓储物流运行的高效率、低损耗、低成本。培育一批具有竞争力的大型综合粮食仓储物流企业（园区）和粮食物流服务品牌，粮食仓储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、平房仓的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。

——信息化水平逐步提高。推动粮食仓储物流公共信息平台建设，建设重要节点企业仓储物流信息管理系统，努力实现公路、铁路、航运等信息共享，促进粮食仓储物流和电子商务融合发展，提高粮食仓储物流运营水平和组织化程度。

### 专栏 1 发展指标

主要指标	指标内容	2020 年	指标属性
粮食仓储设施	粮食总仓容	1200 亿斤	预期性
	其中：标准化仓房	600 亿斤	预期性
	简易仓（罩棚仓）	300 亿斤	预期性
	储粮罩棚	300 亿斤	预期性
	仓储设施完好率	95%以上	预期性
	粮食年外运能力	410 亿斤	预期性
	粮仓科技应用示范库数量	10 个	预期性
粮食物流	物流节点数量	一级节点 28 个，二级节点 46 个	预期性
	原粮跨省散运比例	95%以上	预期性
粮食物流信息化水平	地方国有粮食企业智能化升级改造覆盖率	80%以上	预期性
粮食应急保障能力	口粮应急供应	7.5 公斤/人，15 天	预期性
	应急供应网点数量	1000 个	约束性
	改建区域性配送中心数量	68 个	约束性
	应急加工企业数量	180 个	约束性

## 第二节 总体布局

在粮食主产区、增产核心区部分县市，利用省内“一横四纵”

铁路网络，依托现有的粮食储备库、骨干库、中转库，建设和优化布局，提升粮食仓储物流节点功能，完善“北粮南运”粮食外运物流通道。对接辽宁港口，以大连北良港及北方四港（锦州、鲅鱼圈、丹东、大窑湾）等港口为连接点，以战略装车点为重要支撑，以规模物流为主导，发展铁水联运、公水联运，深化与销区的对接；发展直达线路，对接华南、华东、西部等地，重点发展铁路直达线路；依托“一带一路”、“哈长城市群”等建设规划，努力完善短途公路规模化运输，发展跨省和区域粮食仓储物流。

图 1 吉林省“一横四纵”粮食仓储物流通道和节点示意图



### 第三节 基本原则

——**政府引导，市场主导。**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，共同促进粮食仓储物流快速发展。

——**统一规划，突出重点。**整合社会资源，统一规划资源，综合运用资源，实现资源共享。做好与国家及地方“十三五”相关规划纲要的衔接。突出重要节点建设，提高粮食仓储物流信息化、智能化和标准化水平，切实提升粮食物流效率。

——**深化改革，完善体制。**与落实粮食安全省长责任制和构建地方粮食收储保障体系相结合，深化粮食流通领域相关改革，形成部门和地区促进仓储物流业发展的合力，建立和完善有利于资源整合和优化配置的体制机制，充分发挥大型粮食企业在粮食仓储物流发展中的引领作用。

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

——**多元筹资，加大投入。**针对粮食仓储物流设施建设基础性、战略性和公益性的特点，充分发挥中央投资的引导作用，充分调动地方、企业和社会力量等各方面的积极性，多渠道筹集建

设资金，提高资金使用效率。

### 第三章 主要任务

#### 第一节 提升粮食仓储物流水平

**优化仓储设施，完善物流功能。**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。粮食主产市县重点加强储备库建设、完善收储网点、调整仓型结构、提高设施水平，其他市县重点提升收储网点的收购、储备、保供综合能力。加强粮食产后服务，扩大“粮食银行”服务范围，鼓励和支持新型粮食生产经营主体建设带有烘干设备的仓储设施。依托“一横四纵”，提升仓储物流节点功能，构建节点层次清晰、线路结构优化、通道发展平衡的粮食现代仓储物流新格局。

#### 专栏 2 优化粮食仓储设施

1. 粮食主产市县重点建设 2-3 个仓容 10 万吨以上大型中转库，其他市县建设 1-2 个仓容 2.5 万吨以上，附属配套设施齐全中转库。
2. 对地方国有粮食企业实施粮库智能化升级改造，完善粮情监测设备、机械通风设备、烘干机全自动控制设备、视频监控设备，以及粮食出入库作业自动化系统、仓储智能化系统、仓储业务协同办公自动化系统、安全生产管理视频系统等，提高粮食仓储设施自动化、现代化、信息化水平。

**多措并举，发展省内快速物流。**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；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。鼓励仓储企业与应急加工、配送、放心粮油企业等结合，发展“原粮储存、成品粮轮换”的模式，逐步实现粮食“常储常新”。

**健全市场供应体系，发挥物流保障功能。**以长春国家粮食交易中心为龙头，以中心城市成品粮批发市场和区域性粮食综合批发市场为骨干，以专业性粮食批发市场和期货市场为补充，以粮食收购市场和零售市场为基础，构建包括商流、物流等多层次粮食市场体系。推广应用“互联网+”技术，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，加快推进粮食市场由传统经营方式向现代经营方式转变。兼顾批发和零售、线上和线下、现货和期货等不同业态，优化批发市场布局，完善批发市场的物流功能，推动成品粮油配送中心建设，形成覆盖城乡粮油经营网点的成品粮配送网络；优选位置佳、交通畅、辐射强的成品粮批发市场、军粮供应站（点）、“放心粮油”店、粮油平价店、超市以及城市便民网点，构建城乡粮食应急供应网络；建立动态与静态相结合的成品粮应急储备体系，完善应急加工及配套功能，根据应急工作实际需要，逐步扩大和完善粮食应急供应网点范围，确保重大自然灾害、重大疫情事件等应急状态

下的粮食应急供应的需要。

### 专栏3 应急供应网点

1. 每个乡镇、街道（社区）至少有 1 个应急供应点；长春市、吉林市等地人口集中的社区，每 3 万人至少有 1 个应急供应点；实现应急供应网点城乡全覆盖，辐射所有村屯和社区。

2. 加强大城市群、边境成品粮应急储备，在大中城市建设一定规模的成品粮应急低温储备库。大中城市和销区县（市）建立 10-15 天市场供应量的成品粮油储备。

**优化业务流程，提升加工业物流水平。**发挥粮食仓储物流业对粮食产业的支撑作用，支持大型加工企业完善配套散粮接收系统，提升散粮对接能力，通过示范促进散粮物流系统拓展运营；应用现代化物流模式，发展多元化运输，完善产品配送系统；支持粮油加工企业应用现代物流管理技术，优化物流业务流程，建立统一、协调、高效的物流系统；鼓励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，强化主业竞争力。

**培育壮大第三方粮食物流企业。**鼓励和支持资产质量高、经营管理好、成长潜力大的粮食物流企业，充分利用境内外资本市场，壮大企业实力。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，提高供应链全体成员单位综合效益和整体竞争力。

## 第二节 完善粮食外运通道

依托省内“一横四纵”铁路公路网络，北连黑龙江省，南经辽宁省，连接大连北良港及北方四港（锦州、鲅鱼圈、丹东、大窑湾）等港口，以省内战略装车点为重要支撑，充分整合利用现有资源，优化仓储物流节点布局，促进粮食仓储物流规模化经营，发展供应链新型物流组织模式，深化与销区的对接。依托重点线路和产区优势，完善散粮集并发运设施和集装单元化装卸设施，实现公铁水多式联运和多种装卸方式的无缝对接，提升接发效率；优选战略装车点，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。

## 第三节 提升粮食物流节点功能

建设 74 个粮食仓储物流节点的散粮发运接卸设施，发展公铁集装箱散粮联运和公铁集装箱散粮运输，大力推进“点对点散粮物流行动”，发挥聚集产业、稳定物流、带动示范的作用，引领现代化的粮食仓储物流快速发展。

——依托长白铁路和长图铁路的“一横”，完善白城、大安、松原、农安、长春、九台、吉林、蛟河、敦化、延吉、珲春 11 个粮食仓储物流节点。

——依托通让铁路至通辽市的“西部一纵”，完善镇赉、洮南、乾安、长岭4个粮食仓储物流节点。

——依托京哈铁路至沈阳的“中部一纵”，完善扶余、榆树、德惠、公主岭、梨树、四平6个粮食仓储物流节点。

——依托吉舒铁路至辽宁清原县的“中东部一纵”，完善舒兰、永吉、磐石、辉南、梅河口5个粮食仓储物流节点。

——依托东北东部边境铁路通道（东边道）至辽宁桓仁县的“东部一纵”，完善白山、通化2个粮食仓储物流节点。

——建设粮食仓储物流节点周边收纳库26个。

——建设20个粮食仓储物流园区。

#### 专栏4 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道发、半列装卸作业的要求。优先依托铁路货运枢纽或粮食产业园。

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4000标准箱以上，发运或装卸点有条件建设火车散粮集装箱接发设施。优先依托铁路货运枢纽或粮食产业园。

#### 专栏5 节点项目选择标准

粮食仓储物流一级节点项目应布局在重点线路上，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。其中，铁路节点项目：粮食年中转量50万吨以上，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；公路节点项目：粮食年中转量50万吨以上，筒仓等用于快速中转的仓容不宜小于2.5万吨。

粮食物流二级节点项目应位于重点线路上的产粮市县，粮食年中转量30万吨以上，宜与当地储备仓容10万吨以上的粮食企业结合。

#### **第四节 布局粮食仓储物流通道**

充分统筹两个市场、两种资源，依托“一带一路”、东北振兴等建设战略，推动粮食跨境物流的衔接与合作，逐步构建与省内外物流通道对接的进出口粮食仓储物流通道。完善铁路、公路等各类口岸粮食仓储物流基础设施建设，逐步形成一批重要的进出口粮食仓储物流节点。发展边境城市节点建设，形成面向俄罗斯、朝鲜，连接东北亚的粮食进出口通道。

#### **第五节 推广应用新技术新装备**

积极推广绿色储粮新技术，低温储粮新技术。大力实施“降本提效行动”，支持和鼓励企业在粮食仓储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。加强公、铁、水多式联运物流衔接技术。推广集装单元化技术。

#### **第六节 大力促进仓储物流与信息化融合**

发挥信息化对仓储物流的支撑引领作用，促进粮食仓储物流与信息化深度融合，努力实现粮食仓储物流活动各个层次、各个环节的信息采集全覆盖。通过信息化改造传统物流，促进物流企业、储备企业、加工企业、批发市场、零售市场间的协同联动，针对政府、企业等不同主体，分别从需求、供给、市场管理等角

度各有侧重推进粮食仓储物流信息化，加快粮食仓储物流产业升级改造。

### 专栏6 重点项目

收储能力优化项目	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，大幅提升仓储物流节点设施的现代化水平。	国家引导支持，市场主体投资为主
烘干整理中心项目	强化粮食产后服务，依托收储库点，维修地坪，改造烘干设施，重点向粮食产区和新型粮食生产经营主体倾斜。	国家引导支持
散粮运输项目	以大型粮食企业为主体，在发运点改造散粮火车发运和接卸设施，形成相对固定的班列线路。	国家引导支持，市场主体投资为主
平房仓物流提升项目	对具备条件的平房仓进行通风技术改造，配备快速进出仓设备，提升现有设施的仓储物流水平，提高物流效率。	国家引导支持，市场主体投资为主
物流信息平台项目	推进粮食仓储物流公共信息平台建设，促进各类平台之间的互联互通和信息共享，为企业、消费者与政府部门提供第三方服务。鼓励中省直粮食企业整合配送资源，完善电子商务物流服务平台和配送网络。	国家资金支持，市场主体投资为主
应急保障项目	改造建设一批区域性骨干粮食应急配送中心、成品粮批发市场，提高突发事件发生时粮食的应急供给、调运、配送能力。依托骨干企业建立粮食应急生产加工能力储备，确保应急加工能力与应急供应需求相适应，在大中城市建设一定规模的成品粮应急储备设施。	国家资金支持，市场主体投资为主
产业园区示范工程	建设若干集多式联运，仓储、物流、加工一体化发展的示范工程，发挥集聚产业、稳定物流、带动示范的作用。	国家引导支持，市场主体投资为主

## 第四章 保障措施

## **第一节 加强组织协调**

全面落实粮食安全省长责任制，健全地方粮食收储保障体系，强化各级政府粮食收储供应安全保障责任，做好规划落实的组织领导和统筹协调，加强粮食与发展改革、财政、铁路、交通、国土等部门协作，建立粮食仓储物流联席会商机制，明确职责，形成合力，协调解决推进粮食仓储物流发展中出现的重大问题。省发展改革委负责规划落实的综合协调，省粮食局负责规划的组织实施。各地要结合本地实际，制定规划或实施方案。

## **第二节 加大支持力度**

继续争取国家项目支持，积极筹措地方财政配套资金，加大对重点项目、重要节点的资金投入。通过加大资金扶持力度，鼓励粮食仓储物流技术创新和示范，支持粮食仓储物流装备企业提高技术实力。鼓励发展散粮火车和集装单元化运输，争取减免散粮火车维护费用及集装箱运粮的铁路建设基金，争取增加散粮火车入关和散粮船舶使用补贴。加强散粮火车统筹运营，提高散粮火车使用效率。

## **第三节 拓宽投融资渠道**

积极探索政府引导社会资金投入粮食仓储物流业的新机制，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

金融机构对粮食仓储物流业发展的支持作用，积极为粮食仓储物流企业提供多元化、全方位金融服务。支持粮食收储企业积极运用多种方式拓宽融资渠道。鼓励社会资金以 PPP 等方式投资粮食仓储物流基础设施建设。

#### **第四节 强化队伍建设**

建设粮食仓储物流专业人才培养体系，完善粮食仓储物流业在职人员培训机制，加强培养粮食仓储物流业高层次经营管理人才，积极开展职业培训。建立健全人才激励和评价机制，加强人才引进，吸引优秀人才参与粮食仓储物流经营和管理。

#### **第五节 加强规划协调指导**

加强本规划与地方规划、企业规划、年度计划密切衔接的规划体系和横向纵向协调联动机制，形成工作合力。加强对规划实施的动态监测分析，完善规划实施评估、调整修订和监督考核机制。