

为贯彻落实《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》、《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》，加快形成物畅其流、经济便捷的物流大通道，为国民经济和社会发展提供有力支撑，现制定行动计划如下。

一、重大意义

物流大通道是指由多种运输方式构成的跨区域、长距离、高强度货物流动走廊，具有交通资源密集、战略地位突出等特点。推进物流大通道建设，对于加强交通物流融合发展、提高物流业发展水平、促进区域协调发展、优化产业布局等具有重要意义。

推进物流大通道建设是适应经济新常态的客观要求。当前，我国经济发展进入“新常态”，亟待加快供给侧结构性改革、培育经济增长新动能。推进物流大通道建设，提高基础设施建设和物流融合发展水平，有助于进一步提高资源配置水平，促进实体经济“降本增效”。

推进物流大通道建设是支撑国家战略的有力举措。“十三五”及今后一段时期，我国将深入实施“四大板块”区域发展总体战略，重点实施“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带发展三大战略。推进物流大通道建设，强化跨国、跨区域物资交换，有利于促进区域联动、协调发展，进一步提高我国对外开放水平，提高国际竞争力。

推进物流大通道建设是提升综合运输整体效能的重要手段。当前，我国物流大通道格局初步形成，但还存在基础设施衔接不畅、运输结构不合理、枢纽辐射带动作用不够、物流服务集约化程度不高以及跨区域、跨行业、跨部门政策协同不足等问题。推进物流大通道建设，有利于推动综合交通运输从设施供给为主向建设与服务并重转变，提升综合运输整体效能和服务水平。

二、总体要求

（一）指导思想。

全面贯彻落实党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会精神，牢固树立和贯彻落实创新、协调、绿色、开放、共享发展理念，以促进物流业“降本增效”为核心，充分发挥市场配置资源的决定性作用和更好发挥政府作用，着力完善网络布局、提升枢纽功能、优化运输组织、改善通行管理、加强信息互联，把物流大通道建设成为服务国民经济发展的战略性经济走廊，为支撑供给侧结构性改革、实现经济社会转型升级提供强有力保障。

（二）发展目标。

到 2020 年，基本形成物畅其流、集约高效、智能绿色的物流大通道体系，通道集聚和辐射效应充分释放，服务功能和物流效率明显提升，支撑国家战略实施能力大幅增强。

——**通道网络完善通畅**。通道基础设施瓶颈制约得到有效缓解，网络结构显著改善，服务能力和水平有效提升。通道内货运结构进一步优化，铁路和内河水运货运能力和分担比例稳步提升。

——**枢纽功能优化提升**。以联运枢纽（城市）为核心，推动建设一批影响力大、辐射带动力强的货运枢纽（物流园区），完善提升多式联运、干支衔接、口岸服务等功能，港站枢纽的物流集聚效应充分发挥。

——**运输组织集约高效**。通道内海铁联运、江海直达运输、甩挂运输等先进运输组织方式得到广泛应用。主要城市群绿色货运配送体系初步形成。运输装备标准化、专业化水平明显提升。

——**信息资源开放共享**。通道内跨运输方式、跨部门、跨区域信息共享与管理协同水平显著提高。北斗导航、大数据等先进信息技术在通道内广泛应用，依托国家交通运输物流公共信息平台的信息共享有序开展。

三、空间格局

（一）通道方案。

以综合交通运输通道为依托，以物流需求为导向，以货流密度为主要考量依据，梳理出到 2020 年前重点推进的 11 条国内物流大通道，基本满足主要经济区、城市群、重要国境门户之间的通道空间布局优化和通道集聚、辐射功能强化

的需要。并依托丝绸之路经济带六大经济走廊以及“海上丝绸之路”向外延伸，实现与国际物流通道有机衔接。具体如下：

——**东北物流大通道**。北起满洲里，南至北京、大连，沟通东北沿边各口岸，主要依托绥芬河至满洲里综合运输通道和沿海综合运输通道同江至大连段的公铁线路、港口等，强化东北地区进出关、产品物资外运及通过京津地区与全国其他地区的货运联系。

——**南北沿海物流大通道**。北起大连，南至海口、防城港，主要依托沿海综合运输通道大连至防城港段间公铁线路、沿海港口、海运航线等，强化我国南北沿海主要经济区间间的货物交流和国际海运联系。

——**京沪物流大通道**。北起北京，南至上海，主要依托北京至上海综合运输通道中的公铁线路、京杭运河等，强化京津冀、山东半岛、长三角等东部发达地区间的货运联系。

——**京港澳（台）物流大通道**。北起北京，南至广州、深圳，沟通港澳台，主要依托北京至港澳台综合运输通道中的公铁线路，强化京津冀、长江中游、珠三角、海西等地区间的货运联系。

——**二连浩特至北部湾物流大通道**。北起二连浩特，南至北部湾港口群，主要依托二连浩特至湛江综合运输通道和蒙西-华中铁路等，支撑我国中部地区的资源和能源南北运

输，强化内蒙古、山西、河南、湖南、广西等地区间的货物交流。

——**西南出海物流大通道**。北起西安、宝鸡，经成渝地区，至云南沿边和广西沿海地区，主要依托包头至防城港综合运输通道和临河至磨憨综合运输通道西安（宝鸡）至磨憨段、珠江-西江干流航道等，强化关中、成渝、滇中、北部湾等地区间的货运联系，并进一步连接沟通南亚、东南亚地区。

——**西北能源外运及出海物流大通道**。东起天津，西至乌鲁木齐，沟通新疆沿边各口岸，主要依托西北北部综合运输通道及荣乌高速、朔黄铁路等线路，强化三西（陕西、山西、蒙西）、两东（宁东、陇东）地区资源能源外运和沿线地区间的货运联系。

——**青银物流大通道**。东起青岛、日照等山东沿海城市，西至银川，主要依托青岛至拉萨综合运输通道青岛至银川段和山西中南部铁路（瓦日铁路）、新菏兖日铁路等，强化山东半岛、太原、银川等地区间的货运联系。

——**陆桥物流大通道**。东起连云港，西至新疆口岸（阿拉山口、霍尔果斯等），主要依托陆桥综合运输通道的公铁线路，强化我国陇海-兰新一线的跨地区货物交流，并承担“一带一路”陆桥国际运输保障功能。

——**沿长江物流大通道**。东起上海，西至成都，主要依托沿江综合运输通道上海至成都段的长江干流、沿线公铁线路等，强化长江经济带的沿线跨地区货物交流。

——**沪昆物流大通道**。东起上海（宁波），西至瑞丽，沟通云南沿边各主要陆路口岸，主要依托上海至瑞丽综合运输通道的公铁线路等，强化东部地区与西南各省间货运联系。

（二）节点方案。

在综合运输通道范围内，以货物转运集散功能及通过量为主要考量依据，综合考虑枢纽（城市）交通区位条件、经济发展水平、人口规模、特定货类分布以及国家重大发展战略等因素，到2020年前推动形成85个物流大通道节点，包括23个国家骨干联运枢纽（城市）、51个区域重点联运枢纽（城市）和11个陆路沿边口岸枢纽。

国家骨干联运枢纽（城市）（23个）：北京-天津、呼和浩特、沈阳、大连、哈尔滨、上海-苏州、南京、杭州、宁波-舟山、厦门、青岛、郑州、合肥、武汉、长沙、广州-深圳、佛山、南宁、成都-重庆、昆明、西安-咸阳、兰州、乌鲁木齐。

区域重点联运枢纽（城市）（51个）：福州、南昌-九江、石家庄、太原、长春、济南、海口、贵阳、西宁、银川、拉萨、徐州、包头、营口、齐齐哈尔、无锡、南通、秦皇岛

-唐山、连云港、嘉兴、湖州、芜湖、烟台、日照、洛阳、宜昌、岳阳、珠海、湛江、汕头、柳州、泸州、宝鸡、大同、吉林、金华（义乌）、泉州、临沂、衡阳、东莞、鞍山、潍坊、大庆、蚌埠、邯郸、绵阳、南阳、钦州、温州、榆林、喀什。

陆路沿边口岸枢纽（11个）：霍尔果斯、阿拉山口、瑞丽、磨憨、河口、凭祥、丹东、琿春、绥芬河、满洲里、二连浩特。

四、主要任务

（一）优化通道网络货运结构。

优化通道内运输结构。统筹利用通道交通资源，优化通道内各运输方式线路布局，提升物流网络的通达性、可靠性，满足多样化物流运输需求。合理引导各种运输方式充分发挥比较优势，全面加快铁路货运、内河水运发展，加快国家公路网建设，加快通道繁忙区段扩能改造，提升通道内关键线路技术等级，加强跨运输方式的衔接和协调，提高通道大容量、高强度物流服务能力，为市场主体一体化运作和网络化经营提供基础支撑。（牵头单位：交通运输部、发展改革委、铁路总公司，参加单位：国土部、铁路局）

加强通道与口岸衔接。推动铁路与霍尔果斯、绥芬河、磨憨、瑞丽等重要口岸的衔接，强化高等级公路与甘其毛都、磨憨、老爷庙等重要口岸的衔接，进一步改善通道跨境物流

设施条件，提升通道贯通内外、高效衔接能力和水平。（牵头单位：交通运输部、发展改革委，参加单位：铁路局、铁路总公司）

（二）改善通道节点服务功能。

强化枢纽城市主题功能。以重要的联运枢纽（城市）为核心，打造由货运枢纽（物流园区）、运输通道、组织服务等物流资源共同组成的有机综合体。引导枢纽（城市）按照在区域物流发展中的定位，系统推进对外运输通道、园区项目集疏运系统、标准规范等要素协同发展，发挥节点辐射带动作用。建设上海、天津、大连、厦门等国际航运中心，打造北京、上海、广州等国际航空枢纽，推动具备条件的省会城市和中心城市建成大型铁路货运枢纽，强化地理位置优越、辐射面广的枢纽（城市）公路区域分拨功能。（牵头单位：交通运输部、发展改革委，参与单位：铁路局、民航局、铁路总公司）

推进枢纽节点物流设施建设。依托枢纽节点，推进具有较强公共服务属性和区域辐射能力的货运枢纽（物流园区）项目建设，重点支持具备多式联运、干支衔接、口岸服务等功能的货运枢纽（物流园区）项目。鼓励利用互联网技术推动线上线下互动、信息互联共享，实现货物流程可控、时效可期、快速集散。强化沿海、沿边口岸与内陆物流园区的战略合作，推动通关政策与物流业务流程协同。（牵头单位：

交通运输部、发展改革委，参与单位：海关总署、铁路局、民航局、邮政局、铁路总公司）

完善物流枢纽站场集疏运体系。促进各种运输方式间、干线支线间货物高效转换。着力加强主要港口（包括内陆港）疏港铁路、疏港公路以及铁路枢纽站场外联公路、综合物流园区铁路专用线等重点项目建设，解决港口疏港铁路建设滞后等突出问题，破解铁路进港“最后一公里”瓶颈。加快推进高等级公路与铁路枢纽站场、港口、机场、大型物流园区的无缝衔接，完善公铁、公水、空陆联运设施，加强铁路货站、航空枢纽的公路集运和分拨站点配套建设。（发展改革委、交通运输部、铁路总公司、铁路局、民航局、邮政局按职责分工负责）

专栏 1 枢纽城市推进工程

推进重点货运枢纽（物流园区）建设：一是重点建设全国性布局、具备多式联运功能的枢纽项目，鼓励铁路货运站场强化多式联运功能设施，推进临港物流园区与港口协同、联动发展，鼓励沿海港口积极发展内陆无水港，加快连接国际重要航空货运中心的大型货运枢纽项目建设，推进机场、铁路和公路站场、港口码头邮政和快递功能区建设。二是加快推进具备干支衔接、通用集散功能并能提供线上线下服务的货运枢纽（物流园区）项目建设，鼓励应用互联网技术实现车货配载、零担快运、区域分拨、城乡配送等功能融合发展。三是推进口岸功能与货运枢纽（物流园区）融合发展，完

善保税物流、国际中转和分拨、通关结算等服务功能，推动海关特殊监管区域、国际陆港、口岸等协调发展。

畅通枢纽节点“微循环”：制定并组织实施“十三五”港口集疏运系统建设方案，重点针对港口、大型综合性物流园区集疏运铁路、公路短板进行补强。加强主要港口、大型铁路货场与物流园区之间的专用货运公路建设，优化港口集疏运网络，提高大型枢纽的集疏运效率。

（三）提升通道货运组织水平。

大力发展多式联运。依托通道，加快推进铁水（海铁）、公铁、公水、空陆等多种形式联运发展，全面推进集装箱、半挂车和大宗物资等三大多式联运体系建设。依托北部、东部和南部集装箱主枢纽港区群，大力发展铁水（海铁）、公水集装箱多式联运。依托长江黄金水道，以上海、武汉、重庆三大航运中心和舟山江海联运服务中心、南京区域性航运物流中心等为载体，大力发展集装箱、大宗散货、汽车滚装及江海中转等多式联运。依托京津冀、长三角、珠三角等城市群航空货运枢纽及铁路物流中心（基地），大力发展空陆联运、航空快递、铁路快捷货运列车。依托东、中部地区通道，研究探索发展铁路双层集装箱运输、铁路驮背运输，积极推进冷链运输。鼓励铁路企业依托通道积极发展高效准时直达运输，稳步扩大“五定班列”运营规模，加快推进铁路零散快运、货运班列的货物集装化，提高联运作业装卸和转

运效率。依托国际物流通道和重点陆路口岸，探索开展中俄、中蒙、中国—中亚、中国—东南亚跨境甩挂运输，推进中韩、中日陆海联运滚装甩挂运输有序发展。（牵头单位：交通运输部、发展改革委、铁路总公司，参加单位：民航局、邮政局）

推进干支协同运输。依托通道及其枢纽站场集疏运体系，推进通道内干线运输与节点端支线运输的统筹衔接，鼓励创新干支协同的一体化运输组织方式。鼓励铁路运输企业依托货运站场积极拓展接取送达服务，加强与公路货运企业的业务协作，完善门到门网点布局。加强通道与都市圈、城市群货运配送网络的有序对接。推进完善与长江、珠江等水运通道有机衔接的支线航运网络，积极发展干支直达、江海直达等水路运输组织方式。鼓励发展密切对接航空货运班机的公路集散配送服务。（发展改革委、交通运输部、商务部、民航局、铁路局、铁路总公司按职责分工负责）

专栏 2 运输组织重点工程

多式联运示范工程：在陆桥、长江、京沪、京港澳（台）等物流大通道内分类组织开展多种形式的多式联运示范工程建设，视情每年选取 15 个左右多式联运示范项目，推进多式联运枢纽站场建设，加强快速中转转运设施装备技术研发，推广应用标准化运载单元和载运机具，建设多式联运信息平台，支持企业创新联运组织模式，研究制订统一的多式联运规则，大力推行“一单制”联运服务。

中欧班列资源整合：组织实施中欧班列建设发展规划，统筹利用中欧铁路东中西三条国际联运通道，优化运输组织和集疏运系统。加强阿拉山口、二连浩特和满洲里等沿边重点口岸及沿海、内陆、铁路等中欧班列重要枢纽节点能力建设。加快境外经营网点布局发展，强化货源支撑。大力推进统一品牌建设，加快打造具有国际竞争力和良好商誉度的世界知名物流品牌。

城市绿色货运配送：在哈长、京津冀、长三角、珠三角、长江中游、长株潭、成渝、郑汴洛等主要城市群，推进城市绿色货运配送发展，构建高效运行的城市群物流配送体系。支持干支衔接的大型货运枢纽（物流园区）建设，强化城际间网络甩挂、城区内集中（共同）配送节点建设，推广应用节能环保配送车型，完善城市配送车辆便利通行措施，建立以需求量调查为基础的配送运力投放机制，支持城市配送公共服务平台建设。

（四）强化通道运行协同管理。

提升通道运行协同治理能力。加强铁路系统内部统筹协调，提升跨路局车辆组织和线路调度效率。大力推进公路领域联合执法，加强货运车辆超限超载整治。加快健全大件运输跨省超限运输联合审批制度，强化综合协调和互联互通。健全港航、海事管理部门协同监管机制，强化涉水部门综合（联动）执法。理顺通航建筑物管理体制，建立上下游枢纽通航联合调度机制。（交通运输部、公安部、铁路局、铁路总公司按职责分工负责）

创新通道通行管控政策。积极推进大宗货物优先选开直达和双向循环直达班列，对高附加值快捷货物采用灵活编组。研究开行全天候动车组快件班列。针对东部沿海地区货运作业密集区域，探索在部分通道采取货运专用车道或专用道路等管理措施，提高既有通道资源的利用效率。在货流高低峰规律性较强的通道路段，研究和探索开设潮汐式客货分流车道，有序增加特定时段货车通行能力。制定并落实守信激励和失信惩戒制度，加快建立跨地区、跨行业信用奖惩联动机制。（发展改革委、交通运输部、公安部、铁路局、铁路总公司按职责分工负责）

（五）推进通道标准化信息化建设。

提升通道标准化水平。推动建立由物流单元、运载单元、运输工具、转运装备组成的运输装备标准体系，提高通道运输装备的匹配性、专业化和标准化水平，加强与国际标准的对接。研究制定并推广中置轴挂车、汽车列车、侧帘厢式半挂车等车型及相关配套标准。提高标准化托盘在通道重点企业中的普及率及循环共用。推进车辆外廓尺寸标准与标准托盘相衔接。研究出台多式联运电子单证、铁路货票等物流单证类标准及多式联运规则，完善各运输方式信息共享标准和机制。推进完善内陆集装箱、交换箱体、公铁两用挂车、公铁滚装运输专用载运工具、高铁快递等新型装备的技术标准。推进多式联运设施与装卸接驳平台设计标准建设，推进

不同运输方式设施、设备无缝衔接。（发展改革委、交通运输部、工业和信息化部、公安部、邮政局、铁路总公司按职责分工负责）

推动通道信息资源开放共享。基于通道，推动构建集公路交通调查、高速公路电子收费、营运车辆联网联控、动态称重检测（WIM）和车辆自动识别系统（AVI）等于一体的公路货运管理信息系统。依托国家交通运输物流公共信息平台，加快通道基础公共信息交换网络建设，推动铁路、公路、水运、民航、邮政等跨方式的信息资源汇集和整合利用。积极推动交通、海关、检验检疫、工商、公安等跨部门信息共享。完善东北亚物流信息服务网络（NEAL-NET）合作机制，进一步拓宽跨国物流信息互联、交换和共享合作范围。（牵头单位：交通运输部、发展改革委，参与单位：工业和信息化部、公安部、海关总署、铁路局、民航局、邮政局、铁路总公司）

专栏 3 标准化与信息化重点工程

装备标准化建设：大力推进货运车型标准化，结合《道路车辆外廓尺寸轴荷和质量限值》（GB1589）修订，协同推进装卸设备、运载单元的标准化建设。推动装备研发（生产制造）企业联合货运（物流）企业，适时开展铁路专用平车、高铁快件、公铁两用挂车等运输技术装备的研发与推广应用。在渤海湾、琼州海峡、闽台及沿江等区域大力推广使用滚装运输、江海直达等专用船舶。

国家交通运输物流公共信息平台建设工程：构建跨界融通、政企互动的物流公共信息服务新体系。强化平台标准和安全保障体系建设，推进物流信息开放共享，加快铁路、公路、水运、航空、邮政等行业交换节点建设，依托国家平台积极开展物流园区、多式联运、甩挂运输等互联应用。

NEAL-NET 建设工程：结合“一带一路”国家战略相关工作，继续发挥 NEAL-NET 机制作用，重点推动中日韩三国及东盟等港口互联互通；在东北亚物流信息服务网络合作机制下，推进与“一带一路”沿线国家的物流信息合作共享；在东北亚三国港口信息互联共享的基础上，推动合作范围从海运环节向道路、航空、铁路环节拓展。

五、保障措施

（一）加强协同协作。

在现代物流部际联席会议制度框架下，根据任务分工和部门职责，完善会商沟通机制，协调解决通道建设中的规划、投资、便利通行、通关、安全应急管理等重大问题。创新中央和地方合作模式，研究建立通道沿线跨省联动合作机制，协同推进通道建设。指导地方政府加快构建属地内跨部门协同机制。

（二）做好组织实施。

各地交通运输、发展改革部门要充分认识推进通道建设的重要意义，健全统一领导、部门协同工作制度，认真研究制订工作方案并推进落实，在地方政府统一领导、统筹下，与相关部门协调配合，积极推动解决通道发展中面临的用地、融资、税收、通关等问题。

（三）落实配套政策。

积极争取中央和地方财政支持，引导金融机构加大对通道重大项目的信贷支持。优先安排车购税等专项资金和相关基金用于通道相关项目建设。研究并推进政府和社会资本合作（PPP）模式，引导带动社会资本参与通道重大项目、重点工程建设。

