

盐城市现代物流体系发展规划

目 录

第一章 规划概述

第二章 发展现状、条件及趋势

第一节 发展现状

第二节 发展条件

第三节 发展趋势

第三章 发展方向与目标定位

第一节 指导思想

第二节 发展方向

第三节 目标定位

第四节 规划策略

第四章 空间布局

第一节 空间结构

第二节 层次体系

第三节 节点布局

第五章 集疏运体系

第一节 融入区域物流大通道

第二节 完善市域立体综合运输网络

第三节 提升市区物流集散效率

第六章 支撑要素

第一节 构建一体化智慧物流平台

第二节 加强现代化技术装备应用

第三节 建立标准化物流管理体系

第四节 发展多元化物流组织模式

第五节 培育基地化现代物流企业

第六节 加强专业化人才队伍建设

第七章 实施与保障

第一节 加快近期建设

第二节 明确部门职责

第三节 强化保障措施

第一章 规划概述

一、编制背景

物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业。物流高质量发展是经济高质量发展的重要组成部分，也是推动经济高质量发展不可或缺的重要力量。加快完善现代物流体系，着力营造物流业良好发展环境，促进物流业降本增效，服务实体经济发展，既是经济转向高质量发展阶段的客观需要，也是贯彻落实生态文明建设理念、引导形成绿色发展方式和生活方式的必然要求。

党和国家高度重视物流业发展，将推动物流高质量发展作为培育经济发展新动能、提升国民经济综合竞争力的重要抓手。十九大报告提出，要加强物流基础设施网络建设，在现代供应链等领域培育新增长点、形成新动能。国家发改委等有关部门先后出台《国家物流枢纽布局和建设规划》《关于推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见》等多项指导性政策意见，明确提出要构建高质量物流基础设施网络体系、提升高质量物流服务实体经济能力、增强物流高质量发展内生动力、完善促进物流高质量发展营商环境、建立物流高质量发展的配套支撑体系和健全物流高质量发展政策保障体系，为新时期物流业发展布局指明了目标方向、提供了重要遵循。

盐城地处“一带一路”倡议、长三角区域一体化、淮河生态

经济带、江苏沿海发展战略交汇区，拥有大丰港、滨海港、南洋机场 3 个国家一类开放口岸和汽车、新能源、电子信息等特色产业集群。近年来，全市物流业发展取得了长足进步，规模总量稳步提升，对经济社会高质量发展的支撑保障作用不断增强，先后有 4 家物流园区被评为省级示范物流园区，盐城综合保税区二期通过验收，盐城空港物流园区等积极筹建，全省唯一对韩和对日的全货机航线——盐城至韩日国际全货机航线正式投入运营。

当前，盐城正紧密围绕“高水平全面建成小康社会、高质量发展走在苏北苏中前列”目标，深入推进“产业强市、生态立市、富民兴市”战略，积极践行“开放沿海、接轨上海，绿色转型、绿色跨越”路径。随着长三角区域一体化发展上升为国家战略，盐城成为唯一纳入中心区的苏北城市，在推进江苏沿海经济带和淮河生态经济带“两带”建设和参与区域开放合作中获得了更为广阔的发展空间。物流业作为全市产业转型升级的重要动力、对外开放合作的重要支撑和区域协同发展的重要纽带，已经成为推动盐城迈向更高质量发展不可或缺的基础性、保障性要素。在此背景下，开展全市物流体系规划研究，多措并举构建“通道+枢纽+网络”的现代物流体系，对提升中心城市能级和推动经济社会高质量发展具有重要意义。

二、规划重点

1. 研究对象

本规划研究对象为盐城市现代物流体系，着眼制造业物流、

农产品物流、城市商贸物流、专业特种物流等领域的发展，分析研判全市物流体系的发展方向与目标定位，研究提出全市主要物流节点的空间布局方案，建立完善现代物流集疏运体系，并对物流发展的相关支撑要素作出总体建设安排。

2. 重点内容

本规划是盐城物流体系构建的战略层面规划，立足建立全市现代物流体系，重点研究以下内容：一是盐城物流业发展的基本方向与目标定位；二是盐城市域物流节点的功能结构、层次体系与空间布局；三是与物流节点高效衔接、与区域设施互联互通的立体综合集疏运体系；四是完善盐城现代物流体系建设的相关支撑要素。

三、规划依据

1. 《物流业发展中长期规划（2014-2020年）》（国发〔2014〕42号）；
2. 《关于推进电子商务与快递物流协同发展的意见》（国办发〔2018〕1号）；
3. 《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）；
4. 《关于推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见》（发改经贸〔2019〕352号）；
5. 《国家物流枢纽网络建设实施方案（2019-2020年）》（发改经贸〔2019〕578号）；

6. 《关于推进供给侧结构性改革促进物流业“降本增效”的若干意见》(交规划发〔2016〕147号);
7. 《关于科学推进国家物流枢纽布局和建设的通知》(苏发改经贸发〔2019〕394号);
8. 《江苏省“十三五”物流业发展规划》(苏政办发〔2016〕117号);
9. 《盐城市城市总体规划(2013-2030年)》(苏政复〔2014〕118号);
10. 《盐城市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》(盐政发〔2016〕44号);
11. 《盐城市“十三五”工业转型发展和优化布局规划》(盐政办发〔2016〕69号);
12. 《盐城市“十三五”服务业发展规划》(盐政办发〔2016〕81号);
13. 《盐城市“十三五”农业农村经济发展规划》(盐政办发〔2016〕95号);
14. 《关于加快全市物流业发展行动计划》(盐政办发〔2019〕3号);
15. 《盐城市推进运输结构调整实施方案》(盐政办发〔2019〕23号);
16. 《盐城市物流园区发展规划》(盐政办发〔2015〕93号);
17. 《盐城市交通运输“十三五”发展规划》(盐市交计〔2016〕

11号)。

四、规划期限

近期：2019-2020年；

中期：2021-2025年；

远期：2026-2035年。

五、规划范围

1. 总体规划范围

盐城市域，包括亭湖区、盐都区、大丰区、响水县、滨海县、阜宁县、射阳县、建湖县、东台市等9个县(市、区)以及盐城经济技术开发区、盐南高新区，总面积16931平方公里。

2. 重点规划范围

盐城市区，包括亭湖区、盐都区、大丰区以及盐城经济技术开发区、盐南高新区，总面积5129平方公里。

第二章 发展现状、条件及趋势

第一节 发展现状

一、物流发展基础更加牢固

1. 经济社会总体保持平稳发展

2018年，全市实现地区生产总值5487亿元，人均地区生产总值突破11000美元，近五年年均增长率分别达9.4%和9.1%。全市实现一般公共预算收入381亿元，较上年增长5.8%。经济

总量和财政实力均位列全省第七，居苏北苏中前列。2018 年全市户籍人口 825 万人，常住人口 720 万人，城镇化率达 64.0%。城乡居民人均可支配收入分别为 35896 元和 20357 元，分别较上年增长 8.4% 和 8.8%，收入水平均居苏北之首。

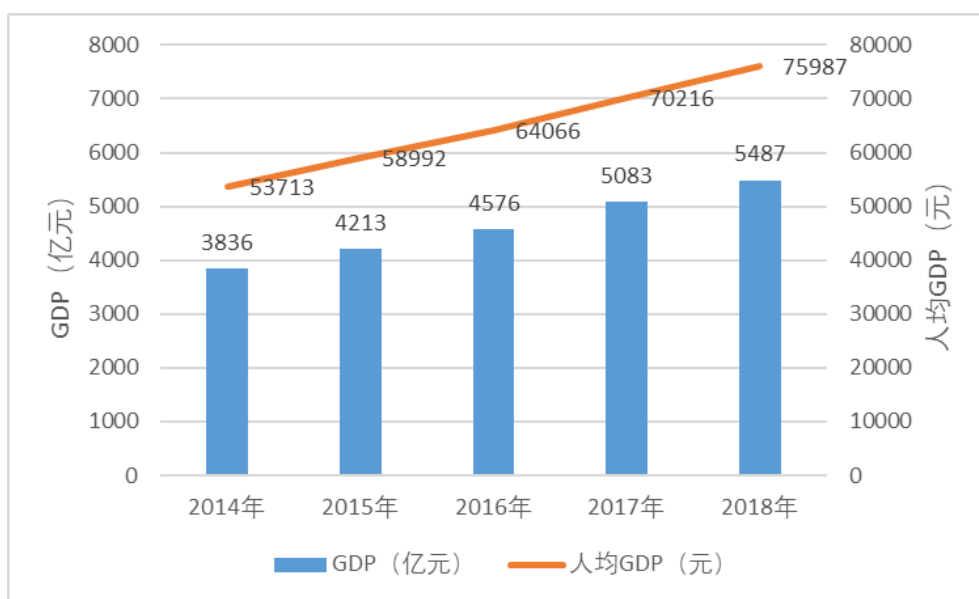


图 2-1 近五年全市 GDP 及人均增长情况

2. 产业结构优化升级步伐加快

2017 年，全市第三产业增加值占比首次超过第二产业，产业结构实现了从“二三一”到“三二一”的标志性转变。2018 年，全市服务业增加值同比增长 8.1%，对经济增长贡献率超过 50%，三次产业的比重由上一年的 11.1:44.4:44.5 进一步调整为 10.5:44.4:45.1。汽车、机械、纺织等传统支柱产业加快转型，新能源、智能终端、高端装备和新材料等战略性新兴产业保持快速增长态势。2018 年，全市实现战略性新兴产业产值 1482 亿元，占规上工业总产值比重达 23.7%。

3. 立体综合运输网络初步形成

2018 年全市实现货运总量 17871 万吨，同比增长 5.5%，占全省比重 7.2%。初步形成以公路、水路为主，以铁路、航空等方式为补充的立体综合运输网络。公路运输网络基本成熟，全市公路总里程达 19595 公里，其中高速公路通车里程 396 公里，形成“三纵一横”高速公路网。盐城港“一港四区”的格局基本确立，万吨级以上码头泊位达 22 个，大丰港区、滨海港区获批国家一类开放口岸。内河干线航道网络逐步完善，共有等级以上航道 44 条，内河码头 386 个，通航里程 1564 公里。铁路货运基础设施逐步完善，南洋国际机场投入运营 36 条带货客运航线，正式开通目前全省唯一的对韩日全货机航线。

4. 区域协同开放格局持续深化

盐城地处“一带一路”倡议、长三角区域一体化、淮河生态经济带、江苏沿海发展等战略叠加交汇区。随着长三角区域一体化上升为国家战略、中韩（盐城）产业园等境内外重大经贸合作项目的加快推进、区域重大交通设施的互联互通，盐城与长三角城市群、淮河生态经济带节点城市的联系更加紧密，与韩国、日本、俄罗斯以及东南亚等国家和地区的经贸合作交流更加密切，在区域与国际合作中的潜力进一步提升，区域协同发展正迈向更高层级。

二、物流发展水平显著提升

1. 规模效率稳步提高

近五年，全市物流业增加值年均增长 8.9%，物流业总额年均增长 10.2%。2018 年，全市实现社会物流总额 15057 亿元，同比增长 7.6%；实现物流业增加值 374 亿元，占全市服务业增加值比重达 15.1%，高于全省平均水平 3.1 个百分点；全社会物流总费用 847 亿元，占全市 GDP 的 15.4%，比 2014 年下降 2.1 个百分点。

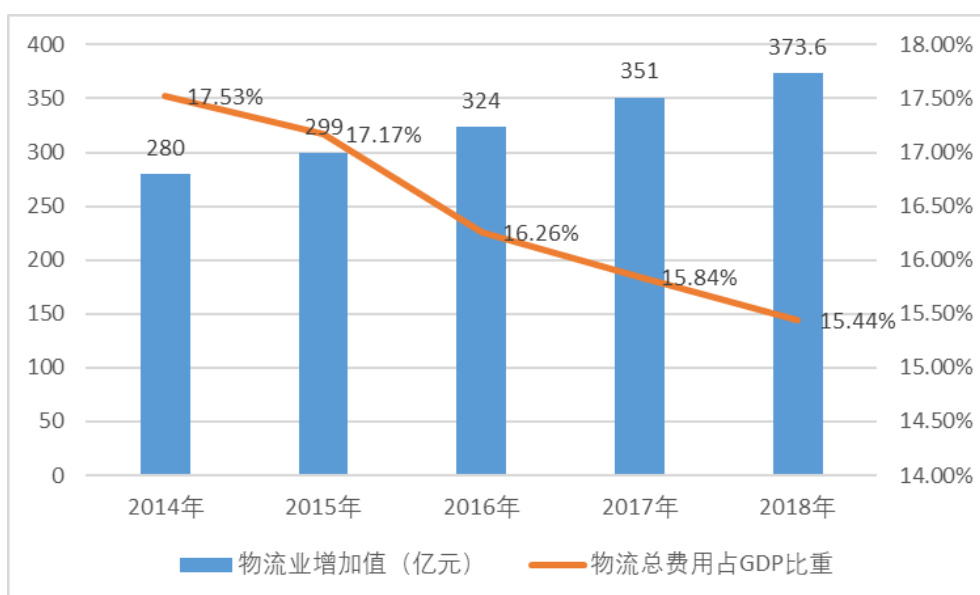


图 2-2 近五年盐城物流业规模效率情况

2. 产业门类不断丰富

随着各行业领域对专业化物流服务需求不断扩大，一批传统物流企业正积极向第三方物流、供应链物流、电商快递物流、城市配送物流等现代物流新业态转型发展。以悦达摩比斯、悦达包装储运为代表的汽车物流，以华晓医药、万佳医药等为代表的医药物流，以苏宁云商、松鑫等为代表的商贸物流，以 EMS、顺丰等为代表的快递物流，以神龙公路港等为代表的公路港专线、

零担物流不断涌现。物流智慧化水平逐步提升，“互联网+甩挂运输”、无车承运人等运输模式以及共同配送、集中配送、智能配送等末端配送模式快速兴起。

3. 园区载体建设提速

重点物流园区基础设施和公共平台建设成效显著，对物流企业吸引力不断增强，园区发展质量和水平显著提升。目前，全市共有省级示范物流园区4家，储备培育重点园区2家，总数列全省第一。其中，盐城市现代物流园区、盐城市城西南物流园区先后被认定为国家优秀物流园区。截止目前，4家省级示范物流园区累计入驻物流企业超过300家。2018年，全市重点物流园区物流增加值占全市比重达到65%以上。

4. 市场主体不断壮大

近年来，全市物流企业不断加大资源整合、兼并重组、合资合作和技术改造力度，涌现出一批具有较强实力和市场竞争力的物流服务主体。全市主营业务收入超亿元的重点物流企业达38家，省级以上重点物流企业达25家，其中国家3A级以上物流企业9家。悦达摩比斯汽车零配件配送服务辐射全国主要分销网点；苏宁云仓盐城配送中心、顺丰盐城智慧电商物流园、康佰医疗电商产业园配送服务覆盖泰州、扬州、镇江、连云港、山东等周边地市和省份。

三、物流发展短板亟待补齐

近年来，盐城物流业发展取得了一定的成绩，社会物流总费

用占 GDP 的比重总体呈现逐年下降的趋势，但依然高于全省平均水平 1.5 个百分点，高于全国平均水平 0.6 个百分点，与国际先进水平存在一定差距，物流业降本增效还有较大的提升空间。与江苏其他设区市横向比较，盐城目前的社会物流成本仍然偏高，成为引进中高端产业集群的重要制约因素，也不利于城市营商环境的打造和区域综合竞争力的提升。

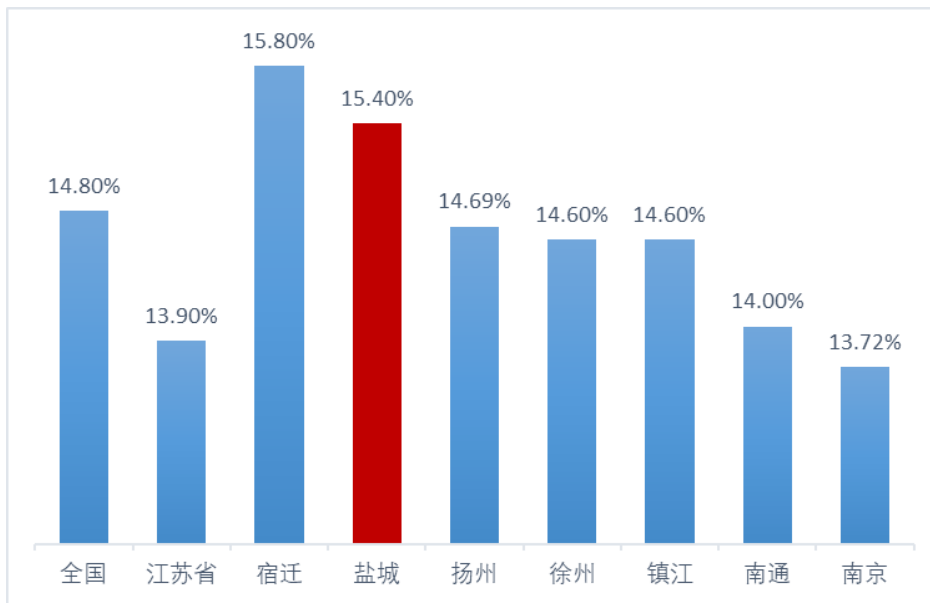


图 2-3 社会物流总费用占 GDP 的比重比较

1. 物流体系缺乏顶层设计

近年来，全市在现代物流体系构建方面取得长足进步，但在总体发展规划上仍存在较大短板。物流业发展方向与重点不突出，功能定位不清晰，缺乏长远发展目标指引，不能较好统筹近期建设与长远发展的关系。在层次体系构建上，物流专业性、系统性不强，缺乏合理准入门槛与有效规划引导，对与城市的空间协调、与产业的功能协同考虑不充分。现有物流节点、物流设施

大多分散规划、自发建设，支撑作用发挥不足；物流园区发展定位、功能布局趋同，差异化发展程度不高。

2. 物流园区有待整合提升

物流园区之间存在同质竞争，缺乏有效分工协作。部分物流园区运营管理水平不高，不仅制约了相关企业的发展，也降低了物流园区的竞争力和产业吸引力。物流园区内企业运作方式粗放，竞争实力偏弱，运营成本高，经营难度大。大多数中小物流企业发展层次较低，功能单一，主要经营业务仍停留在传统的运输和仓储等活动上。能够实现物流活动一体化运作的现代物流龙头企业较少，难以满足大型制造企业对高效物流服务的需求。

3. 运输结构需要优化调整

现状货运方式结构中，水路货运量占社会总货运量的 67% 左右，公路货运量占 32% 左右，铁路货运量占比低于 1%，航空货运量占比微弱。铁路、航空货运有待大力发展，提升比重；海运综合实力不强，货物吞吐量只有南通港、连云港的 36.7%、41.5%，盐城港在江苏沿海港口中缺乏有力竞争。铁、空、海三类运输成为盐城物流发展的突出短板，制约了运输结构的优化升级，与现代物流业发展的新趋势、新要求具有一定的差距。

4. 设施网络仍需建设完善

高效、顺畅、便捷的综合交通运输网络尚不健全，现代化仓储、多式联运转运等设施建设不足。沿海港口设施有待完善、能级不强，内河码头存在“小、散、乱”的问题，缺乏有效统筹规

划与资源整合。市内水运航道通航等级偏低，物流基础设施之间存在衔接不畅、配套不足等问题。大丰港、滨海港等主要港区的疏港铁路专用线有待建设，未能有效发挥海铁联运效应。铁水联运不畅，公路、水路集装箱运输方式在盐城发展尚不充分，难以适应现代物流业发展的客观需要。

5. 要素支撑亟待巩固增强

全市物流领域现有信息服务、管理水平和人才队伍等还难以满足物流业高质量发展的需要。缺乏覆盖全市、部门协作、层次分明的物流信息平台，难以为政府、企业提供可靠的信息服务。现有物流节点和企业标准化水平较低，尚未建立多元化物流组织模式，管理水平不高，制约物流降本增效。航空、水运等专业型物流人才紧缺，现有的人才培养体系不能满足市场需求。现代物流领域校地合作力度不足，专业技术资源有待进一步开发利用。

第二节 发展条件

一、城市定位明显提升

随着长三角区域一体化上升为国家战略，盐城作为中心区27个城市之一，与周边城市的协同发展步伐不断加快，城市定位也加速提升。2018年10月，国务院批复《淮河生态经济带发展规划》，提出将盐城作为东部海江河湖联动区的区域中心城市之一，在强化淮河生态经济带与长三角地区、皖江城市带等周边区域对接上承担重要的引领作用，将成为全面融入“一带一路”

建设、打造我国新的出海通道、促进中东部地区开放发展的新的战略支点。

城市定位的提升为盐城物流业发展带来新的契机。一是物流枢纽地位的强化。盐城兼跨江淮生态经济区和沿海经济带两大功能区，是淮河生态经济带的重要出海门户之一，盐城物流业可加强与长江经济带及长三角地区的对接；二是物流国际化水平的提升。盐城可充分挖掘海港及空港潜能，进一步加强国际物流服务能力建设，全面融入“一带一路”倡议，提升对外开放水平。

二、空间布局持续优化

盐城正着眼于加快提升城市首位度和中心城区能级，持续推进市域与市区空间布局优化，着力打造以内陆城镇发展轴、沿海特色发展带、市域发展主中心、滨海副中心和县（市）域综合服务中心为主体的“一轴一带、一主一副多点”的城镇空间结构，以盐城主城区、大丰副城、大丰港副城和盐丰发展轴为主体的“一主、两副、一轴”的城市空间结构。

空间布局的优化将助推盐城物流发展。一是推动物流发展与城市建设更加协调。城市空间结构的塑造与城市功能分区的发展将优化生产、生活物流需求结构，促进物流节点布局与城市上位规划相协调。二是引导物流发展与产业布局有效衔接。助推实现物流产业载体与开发园区、服务业集聚区、市场群等各类产业功能区错位发展。三是促进物流发展新旧空间互相兼容。城市空间布局优化将加快物流节点设施建设，实现盘活存量与优化增量有

机结合，减少重复建设造成的资源浪费，提升物流业整体运行质量效益。

三、交通枢纽加快形成

盐城汇集多条区域型通道，具备打造长三角城市群“交通枢纽城市”的条件。在国家层面的骨干型通道中，盐城是沿海通道上的重要节点城市；同时，沿海通道串联了沪宁通道与东陇海通道，直接联通长江经济带与“一带一路”中的“丝绸之路经济带”。在江苏省级通道中，盐徐通道、盐泰锡常宜通道汇集于盐城，并进一步与沿海通道、盐蚌通道交汇，形成以盐城为核心的放射状空间布局。

交通功能的强化将提升盐城物流枢纽能级，将盐城从苏北物流“节点城市”升级为辐射淮河生态经济带与沿海经济带、承载江苏沿海对韩开放桥头堡功能的物流“枢纽城市”。一是促进交通枢纽地位的提升。利用国家和省级层面的区域性交通资源，发挥“区域通道交点、对韩开放支点”的交通区位优势，将有助于加快构建辐射区域、高效便捷的立体综合运输网络；二是加快区域物流中心的打造。依托铁路、高速公路、高等级航道和海港、空港等交通基础设施，区域物流能级与枢纽中转功能将显著增强；三是推动综合物流体系的构建。城市交通功能强化带来的物流、资金流、信息流等集聚效应，将有效加快构建物流业协同发展体系。

四、产业体系加速构建

盐城正在加速构建以战略性新兴产业为先导、先进制造业为主导、现代服务业为支撑、现代农业为基础的现代产业体系。初步形成了以新能源、智能终端、高端装备和新材料等为代表的在全省、全国乃至国际具有影响力的战略性新兴产业集群。汽车、机械、纺织等传统优势制造业加快转型，呈现出高端化、规模化、绿色化发展趋势。现代金融、科技服务等生产性服务业规模不断壮大，文化旅游、现代商贸等生活性服务业辐射影响明显扩大，现代服务业对先进制造业发展的全产业链支撑作用进一步增强。农业供给侧结构性改革纵深推进，有效推动现代农业提质增效。

产业转型升级对盐城物流提出新要求。一是物流种类与运输要求发生变化。产业转型升级将进一步提高专业化、高端化物流需求，尤其是高附加值、高技术含量的产成品，需要提供更为严格的运输条件和更为安全可靠的运输保障；二是运输距离与方式发生变化。随着运输结构优化调整、区域联动不断加强，物流运输效率提升、运输方式更加多样；三是组织形式与管理模式发生变化。新的转变不仅要求传统物流向价值链高端延伸，也需要同步提升物流领域的现代化管理能力和技术水平。

第三节 发展趋势

近年来，我国社会经济发展步入“新常态”，经济由高速增长阶段转向高质量发展阶段，物流业发展的主线也由规模扩张转向质量提升，进入盘活存量、优化增量的深度调整期。根据宏观

形势、现状基础、发展条件，未来盐城物流业将呈现出以下发展趋势。

一、物流业战略地位更加凸显

1. 经济高质量发展要求物流业强化支撑保障

物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业。随着盐城经济由高速增长转向高质量发展阶段，推动物流业高质量发展成为增强实体经济活力的必然选择、培育经济发展新动能的关键一招和实现国民经济高质量发展的内在要求。2018年，全市实现物流业增加值374亿元，占GDP比重6.8%，对标先进地区仍有一定的发展潜力和空间。促进物流业降本增效，提升行业效率效益水平，进一步拓展空间、释放潜力，实现物流业自身转型升级，增强物流业对国民经济发展的支撑和保障能力，已经成为物流业发展必然趋势。

2. 产业结构升级要求物流业链式拓展延伸

产业结构调整是经济发展方式转变、新旧动能转换的必然要求。物流业是生产性服务业的重要组成部分，是与制造业融合互动发展的关键环节，在促进产业结构调整中正在发挥重要作用。一方面，物流业正在积极融入现代产业链、供应链、价值链，通过流程优化和模式创新，进一步完善物流供应链，巩固延伸产业发展链条；另一方面，物流业正在向国际供应链拓展，借助全球价值链引导供应链优化发展，以先进的物流技术与优质的物流服务引导产业集聚，助推盐城产业向中高端攀升。

3. 区域协同发展要求物流业加强开放合作

推进区域协同发展,构建区域发展新格局是党中央作出的重大战略部署。加快整合区域物流资源,推进区域物流协同发展,有利于促进区域经济一体化,提升区域整体竞争力,提高不同行政主体之间政策的互适性,建立物畅其流的发展机制。在长三角区域一体化上升为国家战略的背景下,盐城物流业区域服务能级正在不断提升。一是市区与各县(市)在物流领域的分工协作关系将更加明晰,全市物流节点空间布局和功能定位将进一步优化,盐城物流的区域辐射影响力将明显提升;二是全市正在加快融入区域物流发展格局,主动衔接区域物流大通道,积极承担区域物流职能,在长三角北翼和淮河生态经济带的区域物流枢纽地位显著提升。

二、物流业创新应用更加深入

1. “互联网+”广泛普及,智慧物流模式加快发展

随着大数据、云计算等新兴互联网技术在物流领域的不断创新和融合渗透,基于“互联网+”的智慧物流建设成为物流业不可逆转的发展趋势。一方面,移动互联网、大数据、物联网、云计算、生物识别等现代信息技术在物流跟踪、认证、交易、支付、监管、信用评价等环节正在加快推广应用;另一方面,运输、仓储、配送等物流环节的智能化建设发展迅速,包括产品可追溯、在线车辆调度、产品自动分拣、智能快递和智能配货等功能在内的数字化、可感知、可监控智慧物流设施体系与智慧物流公共信

息平台正逐步成为现实。

2. 多式联运有效推广，物流运输结构不断优化

近年来，国家推进多式联运发展的政策力度不断加大。交通运输部明确提出要将发展多式联运作为提升运输服务效率和水水平的“牛鼻子”、促进物流业降本增效的“突破口”。大力推进铁水、公铁、陆空等多式联运发展，构建联运设施高效衔接、信息资源整合共享、运营服务标准规范的多式联运体系，为盐城推动运输方式结构优化调整指明了方向，也为盐城提升物流业综合竞争力和加快产业转型升级提供了路径。

3. 多业联动持续深化，现代供应链体系加快打造

建立现代供应链体系是物流业与先进制造业、商贸流通业深度融合，实现多业联动的必然趋势。近年来，为适应现代产业柔性化、智能化、精细化发展要求，先进制造业、商贸服务业正不断加大与物流业的融合力度，着力打造供应链一体化服务平台，为企业提供线上线下综合服务，提升供应链管理的精细化、定制化、一体化水平。同时，多业联动的合作层次也逐步从运输、仓储、配送业务向集中采购、库存管理、信息管理、系统设计等高附加值领域、个性化创新服务拓展延伸。具有供应链设计、咨询管理等能力的专业物流企业不断涌现，线上、线下双重渠道的供应链整合能力明显提高。

三、物流业发展路径更加清晰

1. 发展重心从设施建设转向服务提升

随着物流设施的逐步完善，全市物流业发展重心正逐步由“硬件”设施建设向兼顾“软件”服务提升转变。一是物流信息化和装备标准化建设加快推进，智慧物流发展取得长足进展；二是不同运输方式之间、干线支线之间的基础设施衔接和服务能力匹配明显加强，物流中转的“中间一公里”得到有效畅通；三是物流两端的延伸建设力度不断加大，以城市共同配送、乡村物流等领域为重点的物流服务“最先一公里”和“最后一公里”正在加快打通。

2. 发展模式从传统储运物流转向现代物流

经济社会与产业转型发展正在深刻影响盐城物流需求结构，加快社会物流发展模式的调整步伐。一方面，随着经济社会发展水平的提升，居民消费升级趋势加快显现，电商快递物流、城市商贸物流、冷链物流等衍生需求将保持高速增长，成为近几年物流细分市场的发展热点。另一方面，传统支柱产业与战略性新兴产业的比重此消彼长将显著改变生产性物流需求结构，促进运输货种由低附加值产品转向高附加值产品。

3. 发展方式从粗放扩张转向集约高质

物流业是传统的劳动密集型产业，同时也是能源消耗和碳排放大户，从现状的粗放扩张转向集约高质是践行“绿色转型、绿色跨越”的发展路径的必然要求。通过转变发展方式对现有物流资源进行整合优化与有效利用，一方面将引导中小企业通过组建产业联盟、开展兼并重组等方式实现资源优化配置，推动物流龙

头企业网络化发展，提升集约化水平；另一方面将有力推广“绿色物流”理念，充分挖掘结构性和管理性节能减排的潜力，提高物流装备节能、环保、安全水平。

第三章 发展方向与目标定位

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实省委十三届五次、六次全会和市委七届七次、八次全会精神，紧紧围绕“三市”战略部署，切实践行“两海两绿”发展路径，以促进物流业降本增效、服务实体经济高质量发展为目标，以新一代信息技术为支撑，推进物流枢纽经济区建设，培育全市物流发展核心增长极，加快构建“立足市域、辐射区域、联通周边、面向国际”的现代物流体系，切实提高物流效率与区域能级，全面提升全市物流体系的专业化、标准化、绿色化、智能化、国际化水平，为实现盐城高水平建成小康社会、高质量发展走在苏北苏中前列提供有力支撑。

第二节 发展方向

一、总体需求

1. 物流总量预测

结合全市历年社会物流总量，综合预测：到 2020 年，全社会物流总量约 20700 万吨；到 2025 年，全社会物流总量约 25010 万吨；到 2035 年，全社会物流总量约 33360 万吨。

2. 分类物流总量预测

(1) 按运输方式测算

结合全市现状货运方式结构、运输结构调整方向和综合运输体系建设情况，预测规划目标年全市货运方式结构和各运输方式物流量。

表 3-1 规划目标年货运方式结构一览表

目标年	铁路	公路	民航	水运	合计
2020	1.2%	31.0%	0.004%	67.8%	100.0%
2025	1.6%	30.0%	0.016%	68.4%	100.0%
2035	2.5%	29.0%	0.030%	68.5%	100.0%

表 3-2 规划目标年各运输方式物流量一览表

(单位：万吨)

目标年	铁路	公路	民航	水运	合计
2020	248	6417	1.0	14034	20700
2025	400	7503	4.0	17103	25010
2035	834	9674	10.0	22842	33360

(2) 按货物类别测算

结合全市历年不同货物类别物流量和城市产业发展需求，综合预测规划目标年全市制造业物流量、农副产品物流量、城市商贸物流量和专业特种物流量。

表 3-3 规划目标年不同货物类别物流量一览表

(单位：万吨)

目标 年	制造业物流量	农副产品物流量	城市商贸物流量	专业特种物流量
2020	15264	1658	2954	828
2025	18136	1694	3929	1250
2035	22590	1788	6977	2001

3. 用地需求规模预测

(1) 物流园区用地总规模

结合全市社会物流总量预测结果,参考国内外典型物流园区物流强度和相关规定对物流设施用地占比的要求,充分考虑未来发展预留空间与全市总体布局等因素,预测规划目标年盐城全市物流园区用地需求总规模:至 2020 年,全市物流园区用地总规模不小于 1130 公顷;至 2025 年,全市物流园区用地总规模不小于 1370 公顷;至 2035 年,全市物流园区用地总规模不小于 1820 公顷。

(2) 城市配送物流用地规模

结合全市商贸流通业发展情况,参考类似城市配送物流的发展经验,预测规划目标年全市城市配送物流用地规模:到 2020 年,城市配送物流用地规模不小于 158 公顷;到 2025 年,城市配送物流用地规模不小于 210 公顷;到 2035 年,城市配送物流用地规模不小于 370 公顷。

二、方向研判

根据现状基础、发展条件与发展趋势综合研判,未来盐城现

代物流体系的发展将呈现四个方向。

1. 物流结构与发展领域逐步转向“轻重并举”

在产业转型与消费升级的双重驱动下，传统运输需求增速下降，“小而精”的高附加值产品物流需求成为新的主要增长点。盐城新一轮发展将聚焦新能源、电子信息、高端制造、新能源汽车、大数据等战略性新兴产业发展的重点领域，形成传统支柱产业与战略性新兴产业协同发展的格局，产业结构“由重转轻”。传统大宗散货运输虽然仍占有较大比重，但轻量化、高附加值产品的运输需求将快速增长，总体物流结构呈现“轻重并举”的态势。在物流细分领域，受消费升级影响，电商物流、快递快运、冷链物流将成为未来发展重点。

2. 物流作业更加依赖运输方式协同与多式联运

为适应现代物流体系发展需要，提供高效有力的运输保障，未来需要进一步整合提升公路物流；做大做强水运物流，尤其是以沿海开放口岸为支撑的港口物流；同时逐步补齐铁路和航空物流短板。发挥不同运输方式比较优势，积极推进多式联运发展，构建衔接高效的立体综合运输网络。

3. 物流主体加速培育具有区域优势的核心增长极

以提升盐城物流的区域能级和国际化水平为目标，积极培育具有区域影响力的物流优势产业和龙头企业；整合优化物流资源，发展壮大物流主体，重点扶持立足市域、服务区域的综合性物流园区，打造盐城市域物流核心增长极。

4. 传统物流向“智慧绿色”现代物流加速转型

转变现状盐城物流分散规划、自发建设、同质竞争的低水平模式，向“智慧绿色”的高质量现代物流转型。推动物流业与制造业、商贸流通业融合发展，由传统物流服务向现代供应链管理转变，推动现代物流服务走向专业化、标准化、绿色化、智能化。

三、重点领域

制造业物流：重点发展能源与建材大宗散货储备及运输、汽车整车及关联产业物流、新能源装备储运、高端装备与机械装备物流、高附加值产成品运输、纺织原料及产成品运输等领域。

农产品物流：重点发展粮油与棉花大宗散货储备及运输、鲜活农产品冷链物流等领域。

城市商贸物流：重点发展电商物流、快递快件物流、医药物流、回收物流、城市冷链物流等领域。

专业特种物流：重点发展危化品物流、废弃物物流等领域。

表 3-4 盐城物流业发展重点领域细分

序号	物流领域	重点发展领域细分	主要运输方式
1	制造业物流	能源与建材大宗散货储备及运输	以海铁联运、海河联运、铁水（内河）联运为主
2		汽车整车及关联产业物流	以公铁联运、水陆滚装运输为主
3		新能源装备储运	以公水（海运）联运为主
4		高端装备与机械装备物流	以公铁联运、公水联运、集装箱运输为主
5		高附加值产成品运输	以集装箱运输、航空运输为主
6		纺织原料及产成品运输	以公路、铁路运输为主
7	农产品物流	粮油与棉花大宗散货储备及运输	以公水（海运）联运、公铁联运、铁水（海运）联运为主
8		鲜活农产品冷链物流	以公路、航空运输为主

序号	物流领域	重点发展领域细分	主要运输方式
9	城市商贸物流	电商物流（含跨境电商物流）	以公路、航空、空陆联运为主
10		快递快件物流	以公路、铁路、航空运输为主
11		医药物流	以公路、铁路、航空运输为主
12		回收物流	以公路、铁路运输为主
13		城市冷链物流	以公路、航空运输为主
14	专业特种物流	危化品物流	以公路、铁路、公铁联运为主
15		废弃物物流	以公路、铁路运输为主

第三节 目标定位

一、总体定位

充分利用盐城地处沿海经济带和淮河生态经济带交汇处的区位优势，积极融入长三角区域一体化发展，主动衔接国家“一带一路”倡议和长江经济带战略，以强化区域物流协同服务能力为突破口，逐步提升盐城在国家和全省物流枢纽布局中的地位，将盐城建设成为长三角北翼区域物流枢纽、“两带”交汇重要出海新门户和全省绿色物流发展示范区。

长三角北翼区域物流枢纽。充分把握长三角区域一体化上升为国家战略的契机，积极推进盐城与长三角地区的物流业跨区域合作和资源共享，依托新长铁路、沪通铁路、宁盐高速、沈海高速、通榆运河（连申线）等区域交通大动脉，主动接轨上海、服务长三角，打造长三角北翼区域物流枢纽。

“两带”交汇重要出海新门户。统筹协调沿海、沿淮区域物流大通道，依托大丰港区、滨海港区两个国家一类开放口岸，积极发展以淮河出海航道、疏港铁路专用线为支撑的海河联运、海

铁联运新通道，做大做强海港物流；实施区港联动，放大“对韩开放”前沿战略支点作用，培育服务沿海经济带和淮河生态经济带的“两带”交汇重要出海新门户。

全省绿色物流发展示范区。贯彻“绿色转型、绿色跨越”的发展路径，以促进全市物流业高质量发展为目标，加快推广先进的物流组织模式、绿色低碳技术、节能环保装备，加快发展循环物流、回收物流、逆向物流，加快建立物流标准化体系和绿色物流评估、认证体系，将盐城建成苏北苏中领先的全省绿色物流发展示范区。

二、发展目标

到 2020 年，实现物流业增加值 450 亿元，社会物流总费用与国内生产总值的比率下降到 14.5% 左右。根据物流业发展方向，充分整合全市物流资源，明确物流园区功能定位与协同机制；系统梳理物流节点与集疏运体系，物流网络效能显著提升；先进的物流组织模式、智慧物流平台、绿色物流技术加快应用；区域物流与国际物流加快发展，初步形成布局合理、功能清晰、运行有序、服务高效的物流体系。

到 2025 年，实现物流业增加值 560 亿元，社会物流总费用与国内生产总值的比率下降到 12% 左右。物流结构调整取得明显成效；公、铁、水、空多式联运体系更加健全，物流运输方式显著优化，铁路、航空、海运等物流设施短板明显改善，区域物流能力与国际物流水平明显提升；现代供应链体系、共同配送等先

进物流模式充分发展,智慧物流与绿色物流建设达到全省中上水平,基本建成体系健全、技术先进、智慧高效、绿色环保、安全有序的现代物流体系。

到 2035 年,实现物流业增加值 680 亿元,社会物流总费用与国内生产总值的比率下降到 8%左右,达到发达国家水平。全市物流供需结构合理,物流设施布局科学规范、运行高效有序,物流新技术全面推广,物流新业态充分发展,物流新模式广泛应用,区域物流高水平协同联动、融合互通,物流国际化水平与全球配置能力显著提升,物流龙头企业和服务品牌竞争有力,物流标准体系健全,物流人才供需匹配,现代化、可持续的物流服务体系全面建成,盐城物流的枢纽地位、门户功能、示范效应全面彰显。

表 3-5 全市现代物流体系发展主要预期指标

序号	指标名称	单位	现状值 (2018年)	目标值		
				2020年	2025年	2035年
1	物流业增加值	亿元	374	450	560	680
2	社会物流总费用与 GDP 的比率	%	15.4	14.5	12.0	8.0
3	货运需求总量	万吨	17871	20700	25010	33360
4	港口吞吐量(海港+内河港)	万吨	14062	16300	22000	33000
5	航空货邮吞吐量	万吨	0.6587	1.0	4.0	10.0
6	快递业务量	亿件	1.4	2.2	5.0	12.0
7	铁路运量占全市货运总量比重	%	0.62	1.2	1.6	2.5
8	多式联运规模占全市货运总量比重	%	—	6.0	12.0	20.0
9	园区综合物流强度	万吨 /hm ² 年	—	5.0	6.0	8.0

序号	指标名称	单位	现状值 (2018年)	目标值		
				2020年	2025年	2035年
10	省级及以上示范物流园区	家	4	6	8	10
11	国家级示范物流园区	家	—	—	1	2
12	货运车型、船型标准化率	%	—	80	90	95
13	物流公共服务平台	—	—	物流公共服务平台达到全省先进水平,打造1-2家具有区域影响力的物流信息平台		

第四节 规划策略

一、统筹布局，协调联动

坚持统筹发展,遵循布局合理、功能清晰、层次有序的原则,面向多种业态、多元需求,充分整合既有物流园区和物流设施资源,优化全市物流设施布局,完善物流节点、协调功能定位,兼顾综合性物流园区与专业化物流中心、配送中心,建立辐射区域、协调联动、特色鲜明、工农贸一体的现代物流体系。

二、优化供给，织补网络

按照“建设大口岸、构建大交通、推动大发展”的思路,加快推进物流供给侧结构性改革,提升公路物流质量,逐步补齐铁、空、水物流短板,大力推进公铁河海联运与货运航线建设,加快构建多式联运枢纽体系与联运通道。强化与全省“五大通道、四大枢纽”的衔接,逐步提升区域物流能级,提高盐城在国家和全省物流枢纽布局中的地位,形成方式齐全、优势互补、衔接顺畅、运转高效的物流供给格局。

三、壮大主体，强化支撑

发挥物流示范园区、示范企业、示范平台的引领带动作用，推动物流与交通、制造、商贸、金融等的高质量融合发展，培育物流业新增长点。重点扶持省级示范物流园区，争创国家级示范物流园区，培育具有区域辐射功能的物流核心增长极，积极引进基地型物流龙头企业。

四、创新引领，绿色发展

以技术创新、服务创新、管理创新、人才创新和体制机制创新为核心，推动物流创新体系建设。倡导绿色物流理念，推广绿色低碳技术，提高物流资源利用效率，降低物流业的总体能耗和污染物排放水平，促进物流业绿色低碳发展。

第四章 空间布局

第一节 空间结构

以全省物流空间布局为基本框架，依托全市主要交通枢纽和产业空间载体，结合社会经济和“枢纽经济”发展需要，着力构建“三区两带”的物流空间结构，加快实现不同板块差异化发展、枢纽地区产业有效集聚。

三区：三大物流枢纽经济区。包括盐城主城物流枢纽经济区、大丰港物流枢纽经济区和滨海港物流枢纽经济区。其中，盐城主城物流枢纽经济区以盐城市现代物流园区（盐城城北物流基地）为核心，整合盐城空港物流园区、盐城农副产品物流园区、盐城

汽车物流园区、盐城综合保税物流园区和盐城城西南现代物流园区等五大专业物流园区，形成主城区“一核五辅”的物流产业集聚区；打造集大宗生产资料运输、商贸物流、空港物流、保税物流、冷链物流等功能于一体，以立体综合运输网络和多式联运体系为支撑的区域级现代物流高地，辐射盐城市域及苏中、苏北地区。大丰港物流枢纽经济区主要以大丰港现代物流园区和大丰港区为支撑，充分发挥沿海港口对临港产业组团及区域物流的带动作用，重点打造以海上风电、轻化工和粮食储备为主的区域级综合物流集聚区。滨海港物流枢纽经济区主要以滨海港产业物流园区和滨海港区为支撑，充分发挥沿海经济带与淮河生态经济带“两带”交汇出海新门户的优势，重点打造以冶金、造纸等原材料和产成品仓储运输、能源接卸与储备等为主体的区域级产业物流集聚区。

两带：两大物流产业集聚带。包括沿 G204 复合廊道物流产业集聚带和沿海物流产业集聚带。其中，沿 G204 复合廊道物流产业集聚带重点发展服务于沿线各县（市、区）的生产和生活资料运输功能；沿海物流产业集聚带重点发展服务于沿线临港产业、农副产品和城市生活资料的运输功能。

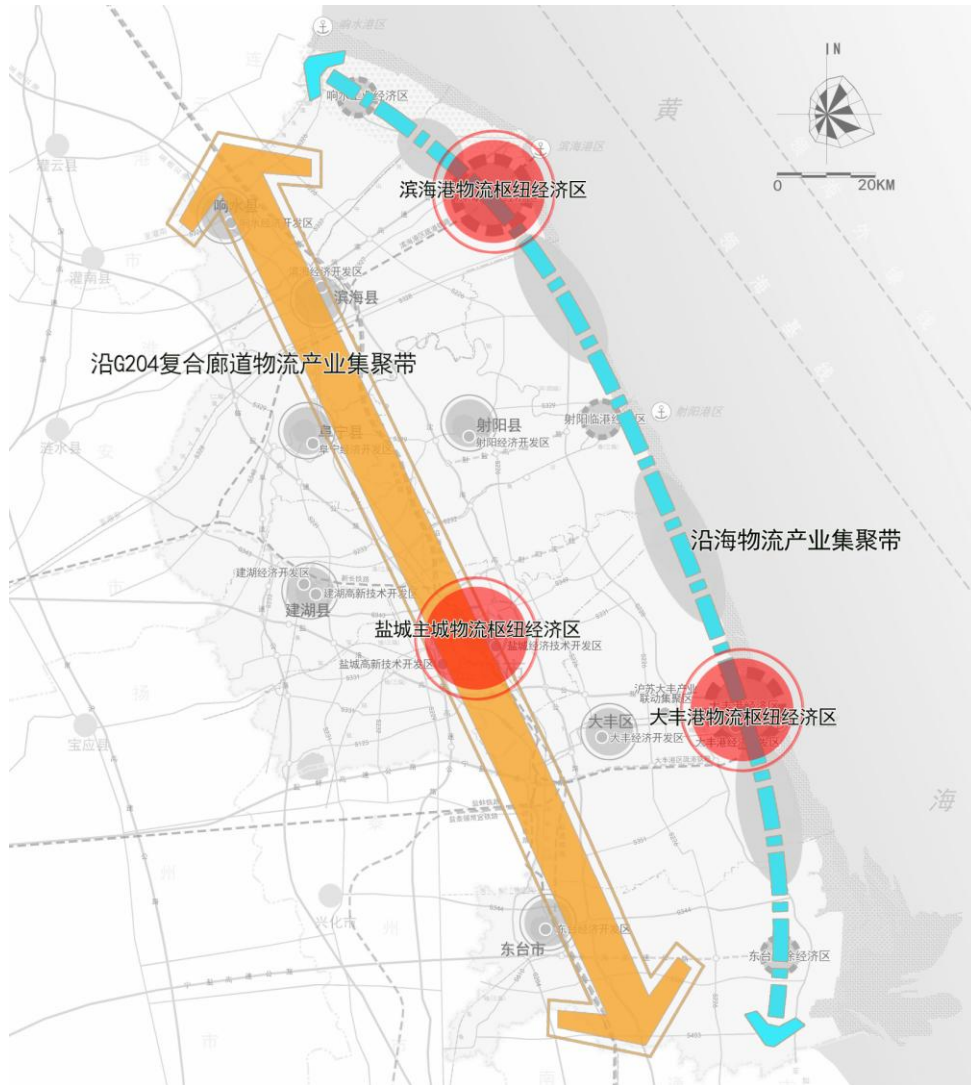


图 4-1 全市物流空间布局结构示意图

第二节 层次体系

结合“三区两带”的物流空间结构，合理布局物流设施，构建市域物流节点层次体系，对外衔接区域物流通道，对内支撑枢纽经济建设，融合区域一体发展。根据各物流节点的功能定位，规划形成“区域级—市域级—县区级”三级层次体系，对应“四极—八园—九点”的物流设施布局。规划三个层次的物流节点分别服务于

区域、市域和县域等不同空间辐射范围的物流需求。此外，结合各县（市、区）的功能分区，配置规模合理的物流配送中心。

四极：三个物流核心增长极+一个远景物流增长极，是承载盐城区域物流服务功能，拓展国际物流业务的核心物流板块。三个物流核心增长极为盐城市现代物流园区、大丰港现代物流园区和滨海港产业物流园区，分别位于盐城主城、大丰港和滨海港三大物流枢纽经济区内，服务于市域主导产业的集聚；预留一个远景物流增长极，即盐城南综合物流园区（刘庄镇），位于盐城主城物流枢纽经济区南部，预控未来主城区南部与大丰西部枢纽经济发展的战略空间。

八园：八个承载市域生产、生活和部分区域配送等物流功能的重点物流园区。包括盐城空港物流园区、盐城农副产品物流园区、盐城汽车物流园区（伍佑+步凤）、盐城综合保税物流园区、盐城城西南现代物流园区、陈家港物流园区、射阳港现代物流园区和射阳黄沙港水产品物流中心。其中，前五个物流园区位于盐城主城物流枢纽经济区内，以专业化的物流服务功能为主；后三个物流园区分布于沿海物流产业集聚带，主要服务于临港产业物流及水产品、海产品运输交易。

九点：九个服务市域各县（市、区）生产、生活物流功能的主要物流节点。包括响水物流园区、滨海物流园区、射阳物流园区、阜宁港物流园区、阜宁东益物流中心、江苏里下河物流园区、大丰物流中心、东台物流园区和东台沿海经济区保税物流中心，

主要分布在沿 G204 复合廊道物流产业集聚带及周边区域，服务各县（市、区）的生产资料运输及城市商贸物流配送。



图 4-2 全市物流节点布局规划图

第三节 节点布局

一、区域级物流节点——“四极”

1. 盐城市现代物流园区

贯彻绿色、智慧、集约的发展理念，依托物流核心企业与供应链龙头企业，提升物流集聚效应和区域服务能级，打造功能齐全、集约高效的物流高质量发展示范标杆，支撑盐城主城物流枢纽经济区建设。

项目选址：北至上冈银海棉业仓库北围墙，南至盐城北环路，东至通榆运河，西至串场河（新兴以南部分至 G204 - 开放大道），总面积约 3100 公顷。其中，核心范围为东至通榆运河保护范围、南至 S234、西至开放大道、北至 G204 与开放大道交叉口，规划用地面积约 600 公顷。

功能定位：整合现状新洋经济区、新兴镇、建湖上冈镇等发展片区各类运输资源，依托盐城北货运站公铁水多式联运枢纽优势资源，打造区域重要的集物流仓储、中转联运、生产加工、线上交易等功能于一体的综合物流园区。

服务范围：以服务区域和市域大宗物资集散运输功能为主，以服务盐城主城区主要产业、建湖上冈镇南部工业区相关产业为辅。

发展重点：1) 建设现代综合物流港。依托新长铁路盐城北货运站、亭湖港和公路枢纽优势，开展公铁水联运的货物集散、

仓储和中转等运输服务，引导物流资源向园区集聚；2）打造生产资料集散和交易中心。重点发展大宗生产资料、大宗散货和制造业第三方物流运输服务和大宗物资交易市场；3）优化园区总体布局和基础设施。合理布局生产、生活、办公、辅助设施等，实现货物高效集散和信息实时共享，强化铁路、港口和道路基础设施的建设，充分预留支撑性基础设施建设空间，应对未来发展需求；4）建设公共信息平台。依托第三方、第四方物流企业平台载体，共同构建物流信息共享平台。

2. 大丰港现代物流园区

以大宗散货集散中转、临港产业供应链物流服务为重点，发展特色物流产业和高端现代航运服务业，建成江苏沿海中部具有区域服务功能的重要港口物流基地。

项目选址：位于大丰港二期码头后方、刘大线疏港航道南侧，规划用地面积约为 2667 公顷。

功能定位：依托大丰港交通区位和产业集聚优势，围绕“一带一路”倡议和长江经济带战略，打造立足盐城、服务苏北、辐射长三角地区及江淮地区、面向东南亚的江苏沿海中部综合性现代化物流枢纽。

服务范围：1）服务盐城中部和南部地区产业发展、海洋运输及进出口业务；2）服务苏中苏北地区、长三角一体化地区、江淮地区近海和远洋运输及粮食、能源供应和进出口业务；3）连接国家中部和沿海运输大通道，服务皖北、豫中南等中西部地

区和东部沿海地区海洋运输。

发展重点：1) 打造区域级枢纽港。加快推进深水航道工程、刘大线内河疏港航道、大丰港区疏港铁路等重大工程建设，完善港口集疏运体系，实现公铁水多式联运；积极对接沿海铁路、陇海铁路等国家运输大通道，加快开辟东南亚航线，实现与“一带一路”国家和国内核心城市互联互通，进一步优化港口综合服务能力，提升区域竞争力；2) 积极融入沿海核心港群。发挥盐城地处上海北翼的优势，吸引长三角国际涉海资源集聚；以集装箱业务为先导，继续加密经上海港、宁波港转欧美的外贸航线；主动与沿海其它核心港口洽谈，建立港口物流联盟；3) 构建产业服务物流体系。以海上风电产业、轻化工产业、粮食储备、木材产业等为基础，围绕园区内北、中、南“三大组团”，重点发展大宗物资运输、中转、交割，进出口商品保税物流、流通加工，临港产业、集装箱联运及供应链物流服务；南部组团适当布局专业危化品物流中心，加强对危化品集中作业和全程物流监管；4) 打造科技支撑智慧港口。加快港口通关便利化、港口贸易便利化进程，重点突破跨境电商平台建设，建设“中韩展示媒体销售平台”，推动传统外贸出口上线，加快港口生产智能化和绿色港口建设。

3. 滨海港产业物流园区

建设集铁路、海运、内河航运、高速公路于一体的现代化立体综合运输网络，构建多式联运系统，重点突出产业物流功能，

打造服务临港重大产业项目、辐射沿海经济带与淮河生态经济带广阔腹地的区域性产业物流集聚区。

项目选址：位于滨海港港口北区，规划用地面积约 1000 公顷。

功能定位：依托滨海港优质港口资源和淮河入海水道、滨海港疏港铁路运输资源，围绕“一带一路”倡议和淮河生态经济带战略，打造立足盐城、服务苏北、辐射淮河生态经济带的公铁水联运产业物流枢纽。

服务范围：1) 服务盐城钢铁、能源等临港产业发展；2) 服务淮河生态经济带、黄渤海地区的近海和远洋运输；3) 连接国家中部和沿海运输大通道，服务中西部地区和东部沿海地区海洋运输。

发展重点：1) 打造区域级核心枢纽港。加快推进滨海港深水码头、淮河入海水道、滨海港区疏港铁路等重大工程建设，完善港口集疏运体系，实现公铁水多式联运；积极对接沿海铁路、淮河等国家运输大通道，实现与“一带一路”国家与国内核心城市互联互通，进一步提升港口区位优势，提高港口运输能力；2) 打造区域能源供应中心。依托储备煤、LNG 等重大能源项目，建设以煤炭、液化天然气、成品油等大宗散货为核心的能源储备、中转和输出物流中心；建设危化品专业物流中心，满足危化品物流集中作业与全程监管要求；3) 构建临港产业物流系统。围绕宝武钢铁、金光纸业等港口后方产业，构建服务港口后方产业集

聚的原料和产成品运输、存储物流中心；4）推动保税物流港口建设。按照国家一类开放口岸的标准来建设和完善，建设衔接淮河、黄海的海河联运中转新平台和区域物流枢纽港；5）构建联运物流信息平台。搭建物流信息服务系统，进一步拓展港口服务功能。

4. 盐城南综合物流园区（远景预留）

盐城南综合物流园区是未来城市产业空间拓展、区域物流服务的战略性预留节点和盐丰一体化发展重要引擎，未来应进一步深化园区空间预留、交通设施配置、产业功能导入等前瞻性与可行性研究。

项目选址：位于大丰区刘庄镇北侧，G204 与通榆运河之间、毗邻新长铁路大丰西站，规划预留远景用地 500~700 公顷。

功能定位：依托新长铁路大丰西站、沈海高速、宁盐高速、G204、通榆运河等交通资源优势，打造重要的区域性综合物流枢纽。为满足园区功能定位，远景结合新长铁路扩能改造，同步提升大丰西站为铁路货运一等站，分流盐城北货运站部分功能；同时结合通榆运河新建内河港池及作业区，打造公铁水一体的多式联运物流枢纽。

服务范围：1）服务盐城中心城区主要产业载体生产资料运输；2）服务苏中苏北地区电商物流、医药物流、汽车和零配件运输等物流需求；3）为盐城集聚区域物流功能，发展现代服务业预留远景战略空间。

发展重点：1) 打造区域物流核心增长极。依托大丰西站、沈海高速、宁盐高速、G204、通榆运河等区域运输通道，建设集公、铁、水多式联运的综合对外货运枢纽，重点发展盐城中心城区电商物流以及医药物流、汽车和零配件配送等区域物流服务能力，打造远景盐城南部区域货运服务、中转、仓储重要核心节点；2) 打造盐城南产业物流中心。依托盐城中心城区主要产业载体，重点发展工农业生产资料区域物流功能；3) 构建盐丰一体的货运协同发展区。借助盐城南物流园区建设，加密提升盐丰主要联络通道，实现两地货运物流互联互通；4) 构建沪苏联动货运中转点。依托沪苏大丰产业联动集聚区，加强盐城南物流园区与产业园联系，重点发展盐城与上海产业互融的物流运输服务；5) 完善枢纽周边集疏运体系。结合大丰西站周边交通资源，加强园区与区域运输通道衔接，完善对外集疏运体系。

二、市域级物流节点——“八园”

1. 盐城空港物流园区

项目选址：位于南洋机场东北和东南侧，规划用地面积约为190公顷。

功能定位：依托南洋机场航空枢纽、国家一类开放口岸和临空产业集聚区优势资源，打造服务市域、辐射区域的航空货物运输、存储、中转中心，航空货运代理中心、新兴产业服务中心和航空快递枢纽。

服务范围：服务盐城临空产业、战略性新兴产业等高附加值

产品物流运输以及航空快递运输。

发展重点：1) 构建航空运输集散中心。依托航空运输时效优势，重点发展高附加值产品和货邮(国际快件、水果和生鲜等)运输、中转、仓储等服务，推动龙头物流企业进驻，构建辐射周边的航空物流中心；2) 提升航空货运服务能力。加快拓展对国内外主要城市的货运专用航线，提升南洋机场综合货物运输能力，打造面向韩日等东北亚地区的货邮集散枢纽；3) 优化航空口岸通关环境。加强与盐城综保区、海关、检验检疫等口岸单位联系，共同建设顺畅的口岸通关环境，开发跨境电子商务等新业务模式。

2. 盐城农副产品物流园区

项目选址：位于沈海高速-S331 节点东北侧，规划用地面积约为 367 公顷。

功能定位：依托公路和航空交通优势，打造服务市域、联系上海、辐射周边，集仓储集散、转运分拨、加工配送、检验检疫、电商交易、商贸服务等功能为一体的专业农副产品物流园区。

服务范围：服务盐城市域农副产品批发、销售、加工配送等，服务面向上海的农副产品运输，兼顾服务周边区域农副产品物流。

发展重点：1) 构建农副产品中心。以蔬菜、水果、肉制品等为核心货种，重点发展农副产品运输、转运、仓储、配送、加工、交易等一体化服务；2) 整合现有市场资源。整合既有的华

东(盐城)农产品交易中心、盐城农副产品物流中心市场资源，增强市场集聚效应，提升辐射规模；3)调整市场运营模式。统筹协调市场运营管理主体，减少内部同质化竞争，提升综合管理效能；4)构建信息服务平台。建立农副产品展示中心和物流信息公共服务平台，实现线上交易、物流一体化服务；5)提升冷链物流服务能力。建设冷藏冷冻、流通加工冷链设施，加强面向城市消费的低温加工处理中心和冷链配送设施建设，发展城市“最后一公里”低温配送。

3. 盐城汽车物流园区(伍佑+步凤)

项目选址:整合现有盐城经济技术开发区步凤集装箱内河港与盐南高新区伍佑汽车物流基地和伍佑构港工业园及周边地块，规划用地面积约为394公顷。

功能定位:依托盐城汽车及零部件特色产业和新能源汽车产业，打造面向东部沿海、辐射全国，集仓储配送、运输分拨、展示交易、电子商务、科技研发、金融服务等汽车供应链为一体的区域专业汽车物流园区；服务工程机械设备、农业机械设备及相关特种车辆展示、交易、后市场服务的专业物流园区。

服务范围:服务盐城汽车产业发展以及汽车整车与零部件、工程机械设备、农业机械设备、特种车辆等的运输、交易、仓储、展示等需求。

发展重点:1)构建汽车和机械装备物流中心。以汽车物流园为核心，进一步整合现有全市汽车产业物流资源，重点发展以

汽车整车、零部件、新能源汽车生产资料、产成品为主的汽车全产业链物流服务以及工程机械设备、相关特种车辆展贸物流服务；2) 调整园区总体布局。以加强步凤港和伍佑货场联系为重点，打通现状两个节点连接通道，整合两大物流园区，形成公铁水联运的汽车物流专业园区。

4. 盐城综合保税物流园区

项目选址：位于盐城综合保税区，规划用地面积约 47 公顷。

功能定位：依托盐城海港、空港、铁路等运输资源，充分放大综合保税区政策优势，打造服务盐城市域、辐射苏中苏北、衔接上海的保税物流集散中心。

服务范围：以服务盐城港、南洋机场等进出口商品保税、展销、分拨、国际电子商务等为主，以服务区域进出口商品物流功能为辅。

发展重点：1) 构建外贸物流中心。以节能环保、新能源、智能终端等战略性新兴产业产成品进出口为核心，重点发展保税物流、保税加工、分拨和国际电子商务等物流服务；2) 完善国际物流服务。以海关通关口岸为基础，创建“虚拟口岸统一通关”模式，实行一站式、无缝隙通关服务；3) 发展物流新模式。以综合保税区为依托，积极培育进出口商品综合交易市场，充分挖掘市场交易潜力，探索“物流+贸易”的发展模式。

5. 盐城城西南现代物流园区

项目选址：东至吴抬路，南至朝阳河，西至 G204，北至新

都路，规划用地面积约 284 公顷。

功能定位：依托公路枢纽打造市域重要的集生活资料运输、电子商务快递和生产运输等功能于一体的市域级商贸物流园区。

服务范围：重点服务市区生活资料运输、电子商务快递，同步拓展盐城高新区生产性物流业务。

发展重点：1) 优化提升园区功能布局。提升入园门槛，严格筛选、审批入园项目，严禁新增低质、低效物流项目，逐步淘汰落后物流产能，促进园区整体高质量发展；2) 打造生活资料集散中心。依托现有物流产业基础，重点发展城市商贸物流、电子商务快递、城市配送物流运输服务，打造未来盐城商贸、电商和快递物流综合服务中心；3) 构建盐城高新区配套物流中心。以服务盐城高新区智能终端、高端装备制造产业发展为基础，发展与产业需求相关的物流运输服务；4) 合理优化内部功能板块与外部交通衔接。强化与市域主要铁路、航空、水运等枢纽及物流配送网络的衔接，对内形成不同功能板块组织清晰、衔接顺畅，对外实现与市域主要枢纽及生活性货运节点便捷联系。

6. 陈家港物流园区

项目选址：位于响水县东北部陈家港港口，规划用地面积约为 200 公顷。

功能定位：依托陈家港、G228 与 S326 疏港公路、灌河航道等交通资源，打造集公铁水多式联运，服务临港产业发展和区域中转运输的市域级物流园区。

服务范围：1) 服务港区临港工农业生产资料运输；2) 服务本地区能源、建材、原材料的运输、仓储、分拨等功能。

发展重点：1) 打造临港产业物流中心。以矿石、钢材等大宗散货为核心，重点发展临港工农业生产资料物流服务，兼顾大宗散货中转功能，建立和发展港口物流业，增强集加工、仓储和运输一体化服务功能；2) 构建多式联运物流平台。构建海河、江河、公水、公铁多式联运模式，完善港口周边集疏运系统，构筑多式联运物流平台；3) 适时开展响水港区疏港铁路专用线前期研究，分析论证建设必要性及可行性。

7. 射阳港现代物流园区

项目选址：北至南排洞，南至北导堤、西至海堤公路、东至东围堤，规划用地面积约为 330 公顷。

功能定位：依托射阳港、射盐高速公路和黄沙港内河航道等交通资源优势，打造临港产业仓储、运输、分拨及大宗物资集散中转的市域物流园区。

服务范围：服务射阳港临港工农业生产资料运输和市域部分大宗物资集散功能。

发展重点：1) 构建临港产业物流服务中心。依托风电等新能源、机械装备、石材加工等临港产业的发展，重点发展特色临港产业基地和物流交易市场，提升完善临港产业物流服务功能；2) 打造地区大宗物资集散中心。以煤炭、建材、粮食等大宗物资为核心，提升完善物流服务功能。3) 适时开展射阳港区疏港

铁路专用线前期研究，分析论证建设必要性及可行性。

8. 射阳黄沙港水产品物流中心

项目选址：位于黄沙港渔港核心区，规划用地面积约为 67 公顷。

功能定位：依托射阳水产品资源优势，打造集水产交易、冷链服务、检验检疫和电子商务于一体的市域专业物流中心。

服务范围：以黄沙港为中心，服务盐城及周边地区的水产交易、运输仓储等需求。

发展重点：1) 构建水产品物流中心。以射阳水产品养殖业为基础，重点发展水产品交易、中转分拨、仓储配送全供应链物流服务功能，提升冷链物流服务能力；2) 完善水产品配送网络。以城市商业网点为支撑，完善水产品配送网络体系，加强与浙江舟山、山东石岛的水产品冷链物流联动服务；3) 搭建电子交易平台。以水产品交易市场为基础，构建网络交易平台，实现水产品电子化交易。

三、县区级物流节点——“九点”

1. 响水物流园区

项目选址：位于响水县南侧、G204 周边，响水经济开发区内，规划用地面积约为 30 公顷。

功能定位：依托 G204、沈海高速和青盐铁路响水县站交通资源，打造服务响水经济开发区产业发展和响水城市配送功能的城市物流中心。

服务范围 :服务响水经济开发区主导产业发展及响水县城市生活物资配送需求。

发展重点：1) 整合城市生活物流配送资源。整合已有城市快递物流、商贸物流配送资源，统一规划，统筹纳入物流园区；2) 构建片区生产资料物流中心。依托响水现有产业基础，重点发展与先进制造业相关的工业原料和产成品运输、集散、仓储等物流服务。

2. 滨海物流园区

项目选址：位于沈海高速和青盐铁路滨海货运站结合部，规划用地面积约为 33 公顷。

功能定位：依托沈海高速和青盐铁路交通资源，打造服务周边工业生产资料运输、城市商贸流通和专业市场运输的城市物流中心。

服务范围：服务滨海县工业企业生产资料及产成品仓储运输、中转分拨、流通加工功能，以及城市生活物资配送。

发展重点：1) 构建片区生产物流服务中心。以流体装备产业和专业市场为基础，重点发展滨海县及周边地区生产制造企业供应链物流服务；2) 构建城市生活物流服务中心。整合已有城市物流配送功能，开展城市共同配送，完善城市生活性物流服务能力。

3. 射阳物流园区

项目选址：位于射阳县西南、沈海高速射阳道口附近，规划

用地面积约为 40 公顷。

功能定位：依托射阳县高速公路运输通道及周边产业基础，打造服务周边工业生产资料、农副产品、城市生活资料物流中心。

服务范围：服务射阳县及周边地区生产制造业、农副产品及城市商贸流通、快递配送等物流功能需求。

发展重点：1) 建设城市生产资料流通中心。以周边生产制造企业为基础，重点发展制造业生产资料和产成品运输、仓储、中转、加工服务功能；2) 建设农副产品物流服务中心。依托射阳农副产品生产基地，重点发展农副产品供应链服务；3) 建设城市生活物流服务中心。整合已有城市商贸、快递配送功能，集中建设城市生活资料配送服务中心，开展城市共同配送，完善城市物流服务功能。

4. 阜宁港物流园区

项目选址：位于阜宁县城与阜宁经济开发区结合部，规划用地面积约为 400 公顷。

功能定位：依托阜宁内河港口、铁路和 G204 运输资源，打造服务县域及周边工业生产资料运输、专业市场物流仓储、批发交易等需求，具备公铁水多式联运功能的城市物流中心。

服务范围：服务阜宁县工业企业生产资料及产成品仓储运输、中转分拨、流通加工功能，及周边专业市场物流配送、批发交易功能。

发展重点：1) 建设城市生产资料流通中心。以风电装备产

业和汽配产业为基础，重点发展阜宁经济开发区生产制造企业、大宗物流集散中转供应链物流服务；2）构建专业市场物流交易中心。以建材、煤炭、钢材等大宗物资为核心，重点发展阜宁县专业市场物流配送、仓储运输服务；3）推进港口集疏运通道建设。围绕港航升级，提升航道等级，加快实现阜宁港与京杭大运河等区域水运航道的有效衔接。

5. 阜宁东益物流中心

项目选址：位于阜宁东益经济区内，规划用地面积约为 30 公顷。

功能定位：依托新长铁路阜宁站、阜溧高速和 G343 等交通资源以及东益经济区产业基础，打造集服务东益经济区和城市物流配送等功能于一体的县域物流中心。

服务范围：服务阜宁东益经济区工农业生产资料仓储运输，东益城镇组团及周边乡镇、社区等城镇商贸配送功能。

发展重点：1）建设生产资料物流中心。以阜宁东益经济区生产制造企业为基础，重点发展城市制造业原料和产成品运输、仓储、中转、加工服务功能；2）构建生活物流服务中心。整合阜宁东益城镇组团与东益经济区内既有商贸、快递配送功能，集中建设城市生活资料配送中心，完善城市商贸物流服务功能。

6. 江苏里下河物流园区

项目选址：分东西两个区，其中东区东至西塘河、南至明珠路、西至建高线、北至规划支路；西区东至太平北路、南至冠华

路、西至建宝路、北至明珠路，规划用地面积约为 275 公顷。

功能定位：依托内河港口、G204 和新长铁路建湖支线等交通资源，打造服务周边专业市场和生产制造企业、商贸流通企业，集公铁水多式联运于一体的城市现代综合物流园区。

服务范围：1) 服务周边木材、五金等大宗物资专业交易市场货物仓储运输、批发交易、保税物流功能；2) 服务周边制造业生产资料运输功能；3) 服务城市商贸、快递配送功能。

发展重点：1) 构建大宗物资交易物流中心。依托木材、粮食、五金等大宗物资专业交易市场，重点发展仓储集散、批发交易、加工配送等物流服务功能；2) 构建城市生产资料物流中心。以石油机械装备等产业为基础，重点发展供应链物流服务功能；3) 完善城市生活资料配送服务。整合已有城市商贸物流、快递配送物流资源，完善城市配送网络，提升配送效率；4) 提升二类水运口岸发展水平。进一步完善配套功能，开通一批到周边重点港口的集装箱物流水运航线。

7. 大丰物流中心

项目选址：位于大丰经济开发区北侧，疏港航道北侧，规划用地面积约为 40 公顷。

功能定位：依托高速、内河航道优势和大丰经济开发区、城区、沪苏大丰产业联动集聚区，打造集生产、生活资料仓储运输、分拨配送、流通加工、信息服务等功能于一体的物流中心。

服务范围：服务大丰经济开发区、沪苏大丰产业联动集聚区

制造业及大丰区商贸流通业等物流功能需求。

发展重点：1) 构建生产资料集散中心。以大丰经济开发区、沪苏大丰产业联动集聚区制造业企业及专业市场为核心，重点发展生产资料仓储运输、分拨配送等物流服务功能；2) 优化城市生活资料配送服务。整合大丰已有商贸、生活配送等物流资源，完善城市物流服务功能。

8. 东台物流园区

项目选址：位于东台经济开发区西侧，中心内河港核心区，规划用地面积约为 40 公顷。

功能定位：依托内河港口、铁路和 G204 交通资源，打造服务专业交易市场、周边生产制造企业运输需求及城市物资配送的综合物流中心。

服务范围：服务东台专业交易市场和以精密机械、新材料等工业生产资料运输及城市商贸配送等物流功能需求。

发展重点：1) 构建城市生产交易物流中心。以精密机械、新材料等产业和专业交易市场为依托，重点发展制造业企业生产资料和专业市场供应链物流服务；2) 完善城市生活资料配送服务。整合已有城市商贸物流、快递配送物流资源，完善城市配送网络。

9. 东台沿海经济区保税物流中心

项目选址：位于东台琼港镇北侧，东台沿海经济区，G228 和 S352 交叉节点西南侧，规划用地面积约为 30 公顷。

功能定位：依托战略性新兴产业和沿海农业等产业基础和干线公路运输优势，打造东台市域物流服务中心。

服务范围：服务东台沿海经济区战略性新兴产业产成品运输、仓储、流通加工和进出口商品保税、展销功能，以及服务琼港镇海产品和无公害林果产品运输、加工、交易等冷链物流功能。

发展重点：1) 构建东台保税物流中心。以东台沿海经济区新能源及装备、装备制造、绿色食品、海洋生物等新兴产业和沿海滩涂养殖为核心，重点发展新兴产业产成品保税物流、保税加工等服务功能，以及海产品运输、交易、仓储配送全供应链物流服务功能；2) 完善国际物流服务。强化与综合保税物流园联络通道，加强进出口商品保税物流管理，争取实现“虚拟口岸统一通关”，提高通关效率；3) 完善城市生活资料配送服务。整合周边乡镇已有商贸物流、快递配送物流资源，统一归并至东台沿海经济区保税物流中心，完善与周边乡镇物流配送网络。

四、物流配送中心

1. 盐城市区

以中心城区各功能板块的城市常住人口分布和生活需求为依据，综合考虑各类物流园区功能定位和发展重点，依托各板块中的工业集中区、商贸中心、大型超市及交通场站，合理布置一定数量的物流配送中心，总数不少于 16 个，其中主城区不少于 11 个，大丰区不少于 5 个。

2. 各县（市）

以各县(市)的城市常住人口分布和生活需求为依据,综合考虑各类物流园区功能定位和发展重点,依托各县(市)中的开发区、工业集中区、商贸中心、大型超市及交通场站,合理布置一定数量的物流配送中心,总数不少于16个,其中响水2-3个,滨海5-6个,阜宁2-3个,射阳2-3个,建湖2-3个,东台3-4个。

第五章 集疏运体系

第一节 融入区域物流大通道

一、联通区域物流通道

盐城地处沿海经济带和淮河生态经济带交汇处,在衔接国家“一带一路”倡议和长江经济带战略、融入长三角区域一体化发展进程中,具有区位优势。同时,依托完善的公、铁、水、空综合运输网络,盐城与省内的沿海、沿江、沿运河、沿东陇海、沿沪宁等“五大物流通道”均可便捷实现互联互通。

1. 提升沿海物流通道运输效率

深入挖掘沿海铁路通道运输潜力,提升青盐铁路货运功能,通过青盐、新长、沪通等铁路实现铁路货运南北通达。推动疏港铁路专用线建设,构建海铁联运体系。提升内河航道连通度和运输能力,强化内河航道与海港联系,实现海河联运。依托沈海高速、临盐-盐靖高速及G204、G228等干线公路,构建多层次公

路货运通道，并推进疏港高速公路建设。

2. 强化与沿江、沿运河物流通道的互联互通

加快水运体系建设，推进连申线、盐宝线等内河航道与长江、大运河等干线航道贯通，构建通江达海连运河的航道网络。强化铁路、公路与水运的无缝衔接，建立更加高效的区域多式联运体系。

3. 加强与沿东陇海、沿沪宁物流通道的衔接

完善公、铁、水等运输方式，依托沈海高速、新长铁路、青盐铁路等通道，加强与沿东陇海、沿沪宁物流通道的衔接，通过打造区域海铁联运、江河联运通道，构建货运分流网络。

二、提升区域枢纽能级

依托区域主要物流枢纽节点，统筹协调沿海、沿东陇海等物流大通道，辐射沿海经济带、淮河生态经济带及皖北、豫中等经济腹地。

1. 打造中东部地区出海新门户

依托大丰港区、滨海港区两个国家一类开放口岸，积极发展以淮河出海航道、疏港铁路专用线为支撑的海河联运、海铁联运新通道，打造江淮地区出海新水道，建设中东部地区出海新门户。

2. 谋划区域多式联运物流枢纽

提升由大丰港区、滨海港区等海港枢纽，盐城北货运站、大丰西站等铁路枢纽构成的“四极”物流枢纽的区域辐射能力，协调各级运输方式的关系，构建公路、水路、铁路通达的综合集疏

运体系，提高联运效率。依托新长铁路、沪通铁路、宁盐高速、沈海高速、通榆运河（连申线）等区域交通大动脉，主动接轨上海、融入长三角、服务长江经济带。

表 5-1 盐城与区域物流通道衔接一览表

联系方向	运输方式	主要衔接通道
东向出海	公路	各疏港高速公路（疏港集疏运）
	铁路	各疏港铁路支线（疏港集疏运）
	水运	刘大线、淮河出海水道（疏港集疏运）
南向长三角	公路	沈海高速、盐靖高速
	铁路	新长铁路、沪通铁路
	水运	通榆运河（连申线）
西向苏豫皖	公路	宁盐高速、盐蚌高速、阜溧高速、盐靖高速
	铁路	新长铁路、宁启铁路、盐蚌铁路
	水运	盐宝线、盐邵线、京杭运河
北向东陇海	公路	沈海高速、临盐高速
	铁路	青盐铁路
	水运	通榆运河（连申线）



图 5-1 盐城与区域物流通道衔接通道布局图

第二节 完善市域立体综合运输网络

一、优化骨干公路

1. 加密高速公路网络

在现状沈海高速（G15）、盐靖高速（G1515）、盐洛高速（G1516）、阜溧高速（S35，阜宁-建湖段）的基础上，规划新建（改扩建）“四横两纵两联”8条高速公路，总体形成“五横三纵两联”的高速公路网，总里程达818公里，高速公路网络密度

提升到 4.83 公里/百平方公里，达到全省平均水平。

(1) 四横：即滨淮高速（滨海-淮安，S18）、东兴高速（东台-兴化，S26）、响水高速公路连接线（灌南-响水-陈家港）、射盐高速公路及西延线（射阳-建湖，S21）。其中，滨淮高速连接滨海港区，是滨海港区重要的陆路集疏运通道；东兴高速联系东台与兴化，在盐靖高速以西段与宁盐高速并线；响水高速公路连接线西端延伸至连云港灌南县接临盐高速公路，东端接 G228，连接响水港区，线路横贯响水县域并与沈海高速交汇，显著提升响水全县至区域高速公路网的可达性，同时服务响水港区的集疏运交通；射盐高速公路及西延线东接 G228 进入射阳港区，西至建湖接阜溧高速，线路分别与沈海高速、临盐高速交汇，显著提升射阳、建湖的高速公路连通度，同时强化射阳港区的集疏运条件。

(2) 两纵：即临盐高速（临沂-盐城，S27）、阜溧高速（阜宁-建湖-兴化-泰州-镇江-溧阳，S35）建湖至兴化段。其中，临盐高速接现状盐靖高速，形成与沈海高速平行的又一南北向通道，作为沿海通道的辅助通道；阜溧高速作为京沪通道的分流通道，加强盐城与苏南沿江地区的联系。

(3) 两联：即宁盐高速（南京-盐城，S1）支线、盐靖高速射阳支线（盐城主城区-黄尖镇）。

表 5-2 盐城市域高速公路总体布局

走向	高速公路
五横	响水高速公路连接线、滨淮高速 (S18)、射盐高速公路及西延线 (S21)、盐洛高速 (G1516)、东兴高速 (S26)
三纵	沈海高速 (G15)、临盐 (S27) -盐靖高速 (G1515)、阜溧高速 (S35)
两联	宁盐高速 (S1) 支线、盐靖高速射阳支线

2. 推进国省干线公路建设

优化市域干线公路网络布局,加强路网联通、提升路网密度,实现县级节点、重点乡镇、重要产业园区和对外交通枢纽干线公路全覆盖。新增 G204 新兴至上冈段快速化通道、S226 大丰以南段、S226 射阳以北段、S337 盐城段、S233 射阳东延段等国省干线公路。总体形成“两纵两横”的国道干线和“三纵十一横三连”的省道干线。国道干线包括纵向的 G204、G228 与横向的 G343、G344。省道干线“三纵”自西向东依次为 S231、S229、S226;“十一横”由北向南依次为 S326、S337、S327、S328、S348、S329、S349、S331、S351、S352、S403;“三连”分别为 S232、S233、S610。

二、完善铁路网络

立足市域“倒 K 形”铁路网络,提高铁路运行效率,积极推进疏港铁路建设。提高新长铁路货运效率,协调青盐铁路开通货运功能,推进大丰港区、滨海港区等疏港铁路适时开工建设,谋划盐蚌铁路通道,构建“五横两纵”的市域货运铁路网络。

新长铁路：国铁 I 级单线铁路，设计速度 120 公里/小时，客货混行。远期预留扩能改造的条件。

青盐铁路：国铁 I 级双线电气化铁路，设计速度 200 公里/小时，客货混行。线路串联盐城与连云港、青岛，是国家沿海通道的重要组成部分。

盐蚌铁路：国铁 I 级双线电气化铁路，设计速度 200 公里/小时，客货混行。主要服务于盐城与淮河生态经济带的横向联系；同时向东连接大丰港区疏港铁路、向西连接三洋铁路，形成辐射淮河生态经济带以及皖北、豫中等经济腹地的海铁联运大通道（三门峡-洛阳-许昌-亳州-蚌埠-大丰港），并可作为陇海线的分流通道。

大丰港区疏港铁路专用线：国铁 II 级单线铁路，设计速度 120 公里/小时，货运专线。从大丰西站引出，向东延伸进入大丰港区，主要满足大丰港疏港货运交通需求。

滨海港区疏港铁路专用线：国铁 II 级单线铁路，设计速度 120 公里/小时，货运专线。从青盐铁路滨海港站引出，向北延伸进入滨海港区，主要满足滨海港疏港货运交通需求。

射阳港区疏港铁路专用线：国铁 II 级单线铁路，设计速度 120 公里/小时，货运专线。从青盐铁路射阳站引出，向东延伸进入射阳港区，主要满足射阳港疏港货运交通要求。

响水港区疏港铁路专用线：国铁 II 级单线铁路，设计速度 120 公里/小时，货运专线。从青盐铁路响水县站引出，向东延伸

进入响水港区，主要满足响水港疏港货运交通要求。

三、畅通水路航道

1. 完善沿海港口集疏运通道

打通沿海各港区对外通道，增加港口与外围通道的连接线路，拓展盐城港服务腹地，提升海港区域服务功能。打通河海走廊、实现海河联动，引领淮河流域航运发展。大丰港区与滨海港区建成以铁路、高速公路为主导，干线公路、内河高等级航道为补充的公铁水一体化综合集疏运网络；射阳港区、响水港区形成以铁路、高速公路（或高等级公路）为主、内河高等级航道为补充的多模式集疏运网络。

表 5-3 盐城港集疏运通道规划一览表

沿海港区	集疏运通道		
	铁路通道	公路通道	水运通道
大丰港区	大丰港区疏港铁路	盐洛高速公路（G1516） G343（通港大道） G228（临海高等级公路）	刘大线（三级）
滨海港区	滨海港区疏港铁路	滨淮高速公路（S18） G228（临海高等级公路） S226、S327（一级公路）	中山河（三级）
射阳港区	射阳港区疏港铁路	射盐高速公路（S21） G228（临海高等级公路） S329（一级公路）	黄沙港（三级） 射阳河（四级）
响水港区	响水港区疏港铁路	G228（临海高等级公路） S326（一级公路）	淮河入海水道（二级） 灌河（三级）

2. 贯通内河干线航道

提升盐城市域四级及以上干线航道通航能力，加快推进连申线贯通、疏港航道达海以及京杭运河连通等工程，形成干支线互

联互通的航道网络，为推进内河集装箱运输、江海河联运等创造条件。规划形成“一纵九横”的内河干线航道网络。

一纵：连申线（灌河-通榆运河段、三级）。

九横：由北向南依次为淮河入海水道（含苏北灌溉总渠及灌河段、二级）、中山河（滨海港区疏港航道、三级）、射阳河（四级）、黄沙港（射阳港区疏港航道、三级）、盐宝线（三级）、盐邵线（三级）、刘大线（大丰港区疏港航道、三级）、兴东线（三级）、泰东线（三级）。

其中，淮河入海水道（二级）与连申线（三级）共同构成一横一纵的“十字形”骨架航道，对外沟通全省干线航道网，实现通江达海和江海转运。

3. 统筹内河港口建设

推动内河港口建设和资源整合，统筹港区规划和城市规划，加大亭湖港、步凤港、阜宁港等重点内河港建设力度，逐步实现内河港口规模化、现代化、集约化，进一步促进水路运输服务能力提升。

四、强化空港辐射

1. 提升南洋机场能级

依托空港物流及相关产业，建设江苏沿海航空货运中心，打造对韩日货邮集散中心、辐射东北亚的重要地区性枢纽、长三角北翼面向“一带一路”的重要物流节点。

2. 加快航空物流基础设施建设

加快建设航空货运中心，引进先进货物装卸设备，完善相关配套物流设施，加快货运口岸验收开放。建设完善至机场快速路网，加强盐城机场与高速公路、高铁等运输方式的有机衔接，提高机场辐射能力。

3. 强化空港枢纽区域合作

进一步加强与上海浦东、虹桥机场合作，主动争取浦东、虹桥机场外溢货运航线。拓展加密国内航线，开通东南亚和南亚地区航线，在夯实盐城至韩日国际全货机航线基础上，全面打通北连京津冀和胶东半岛、南达杭州湾、西抵中原地区、通达国际的航空物流通道，进一步拓宽盐城区域联动和对外开放的空中物流走廊。

4. 推进通用机场建设

以建湖通用机场等国家（区域）级通用机场为主，各县（市、区）通用机场为补充，积极推进通用航空产业集聚区、通用航空小镇等规模化、特色化发展，构建通用航空产业链。

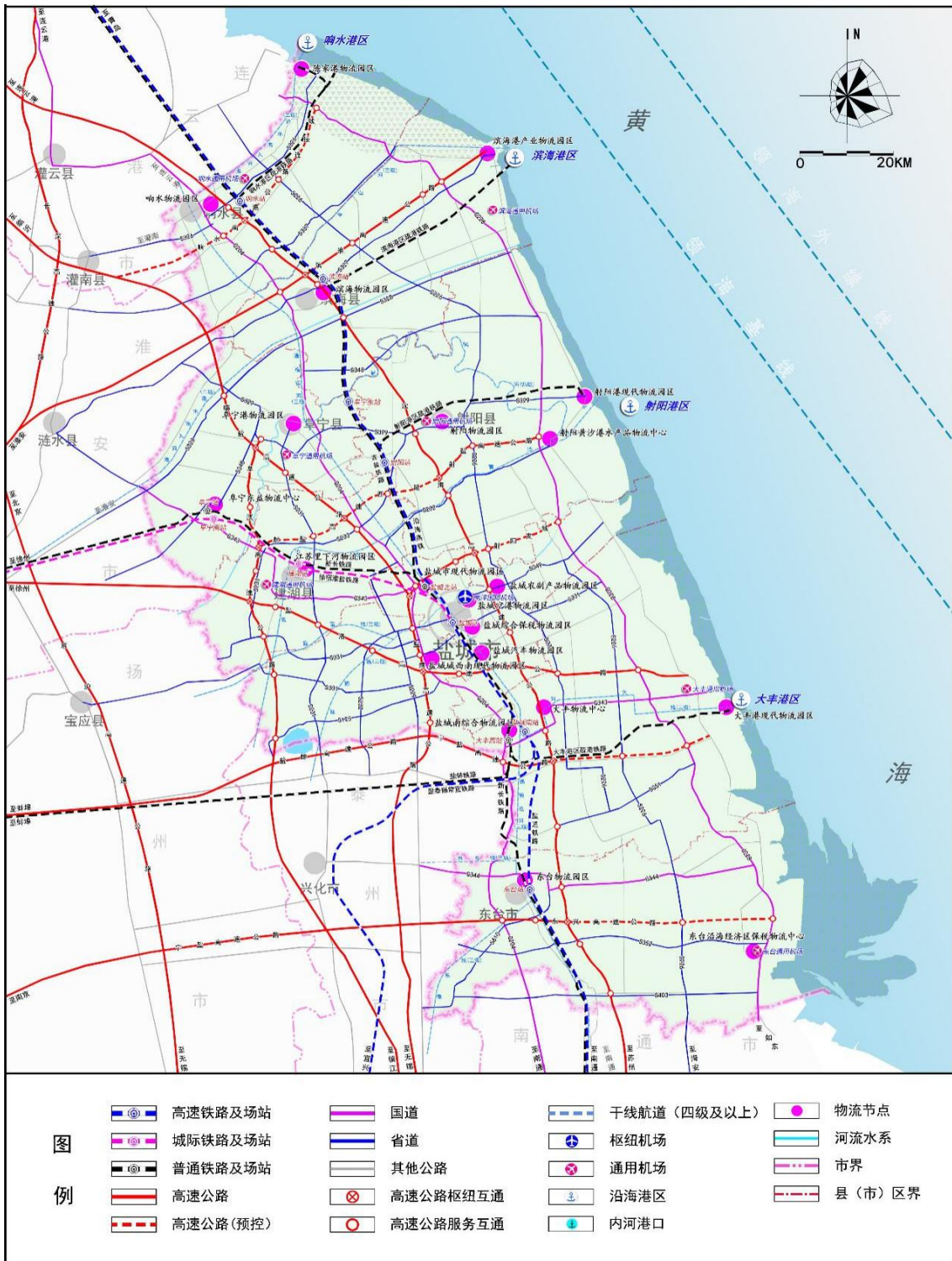


图 5-2 市域物流集疏运体系规划图

第三节 提升市区物流集散效率

一、构建货运物流通道

1. 优化高速公路服务互通

结合盐蚌高速公路、大丰港疏港高速公路、高铁站片区路网的建设，增设盐蚌高速公路刘庄互通、大丰港疏港高速公路大丰互通等服务互通，缩短各物流园区至高速公路的衔接转换时间。

2. 完善沿城市发展轴向货运通道

结合市区发展方向，构建贯通上冈经主城区、大丰城区至大丰港区的货运通道。公路运输综合利用 G204 快速通道及通港大道，形成沿城市发展轴向的区域物流绕城公路通道。铁路及水路运输利用新长铁路及通榆运河通道，共同构建连通海港的货运通道。

二、优化道路快速通道

1. 强化盐丰一体化快速通道建设

构建“西环路+G204”、“范公路+老 G204”、“东环路南延”、“青年路/南环路+S226”四条快速通道。结合盐城南高铁站片区建设，推进大丰城区至盐城南高铁站及大丰西站片区的快速通道。完善盐城南综合物流园区（远景预留）周边的道路体系，缩短其与主城区及大丰区的衔接转换时间。

2. 推进城市快速路网建设

加快内环高架三期工程建设，开展东环路北延至 S234、北环路西延接入 G204、宁盐高速张庄出口改向项目前期工作，推

进 G204 快速化工程，构建城市快速路体系。强化主城区西北部龙冈、张庄和北部新兴、上冈等片区快速通道衔接，构建快捷货运通道。

3. 优化城市道路网络功能

梳理城市道路网络等级结构，打通瓶颈节点。着重强化汽车物流园与新长铁路伍佑站的道路交通联系，构建便捷的铁水联运平台，提升货物运输效率。结合市区各物流园区的道路交通条件，理顺其周边货运通道，提升城市内部物流转换效率。

三、强化客货分离管理

优化货运通道交通组织，划定货运车辆管理重点区域，加强执法管理。通过货运走廊构筑客货分流通道，构建客货有序、安全高效的道路管理体系。

表 5-4 市区物流集疏运体系一览表

编号	物流节点名称	等级	方式	主要集疏运通道	集散节点	转换时间 (min)
1	盐城市现代物流园区	区域级	公路	盐靖高速、G204	盐城北互通	7
			水路	通榆运河、新洋港	亭湖港	8
			铁路	新长铁路、青盐铁路	盐城北站	5
2	大丰港现代物流园区	区域级	公路	盐洛高速、疏港高速	新建互通	15
			水路	刘大线	港区	5
			铁路	疏港铁路支线	大丰港站	10
3	盐城南综合物流园区	区域级	公路	盐蚌高速、G204	新建互通	10
			水路	通榆运河、刘大线	新建内河港	6
			铁路	新长铁路、盐蚌铁路	大丰西站	5
4	盐城城西南现代物流园区	市域级	公路	盐靖高速、盐洛高速	盐城西互通	10
			水路	通榆运河	步凤港	30
			铁路	新长铁路	大丰西站	30
5	盐城空港物流园区	市域级	公路	沈海高速	盐城东互通	10
			水路	新洋港	新建内河港	10
			铁路	新长铁路、青盐铁路	盐城北站	30
			航空	南洋国际机场	机场	10

编号	物流节点名称	等级	方式	主要集疏运通道	集散节点	转换时间 (min)
6	盐城农副产品物流园区	市域级	公路	沈海高速	盐城东互通	5
			水路	新洋港	新建内河港	10
			铁路	新长铁路、青盐铁路	盐城北站	30
7	盐城汽车物流园区	市域级	公路	沈海高速、盐洛高速	开发区互通	20
			水路	通榆运河	步凤港	5
			铁路	新长铁路	伍佑站	10
8	盐城综合保税物流园区	市域级	公路	沈海高速	开发区互通	15
			水路	通榆运河	步凤港	20
			铁路	新长铁路、盐蚌铁路	大丰西站	30
9	大丰物流中心	县区级	公路	沈海高速、G343	大丰互通	10
			水路	刘大线	大丰作业区	5
			铁路	新长铁路	大丰西站	20



图 5-3 市区物流集疏运体系示意图

第六章 支撑要素

第一节 构建一体化智慧物流平台

一、引导物流园区加快信息化建设

推进实施“互联网+高效物流”，完善新一代物流信息基础设施建设。鼓励重点物流园区加快物流信息化改造，提升物流信息整合、分析、应用能力，促进“互联网+”思维与传统物流产业的全面融合。新建物流设施应普及应用物流信息化模块，及早实现全市物流节点的设施数字化、系统智能化，打通物流信息链，推进物流全程可感知、可监视、可追溯管理。

二、探索物流公共信息平台建设模式

坚持“政府主导、市场运作”，加快建设汇集全市物流信息资源、沟通全省、全国其他物流信息平台的一体化智慧物流公共信息平台。坚持顶层设计、分步建设，应用移动互联网、物联网、大数据、云计算等新一代信息技术，推动线上线下融合发展。充分利用第三方、第四方物流企业平台载体，积极引进具有“一体化”平台研发、设计、建设、运营、管理等综合能力的智慧物流龙头企业，共同推进智慧物流平台建设。

三、营造融合共通的物流信息共享模式

发挥政府和市场在平台建设中的不同作用，深化政企合作，共同打造物流信息服务产业新生态，形成政府、企业、市场和公众多方共赢的发展格局。营造开放包容的发展环境，将一体化智

慧物流平台作为部门间、企业间、政企间信息交换的中枢，推进跨部门、跨运输方式物流协同共管，推动政府治理能力现代化。促进物流与制造、商贸、消费等公共服务信息平台互联互通，共同打造开放共享的城市营商环境。

第二节 加强现代化技术装备应用

一、实施物流标准化装备应用工程

鼓励各重点物流园区加快仓储设施、转运设施、运输工具、停靠和装卸站点的标准化建设和改造，推广应用托盘、集装箱等标准化设备，推动现代物流技术及智慧物流信息标准化建设。加速淘汰不符合安全运行条件的老旧车船，引导货运车辆、内河船型向标准化、专业化方向发展。大力扶持与冷链物流相关的设备、材料、技术发展，推广使用大型钢结构装配式冷库以及低温专用叉车、货架、传送带等物流设备。加快推进多式联运标准运载单元、快速转运设备和专用载运工具配置，提升多式联运装卸效率。

二、推广绿色物流技术与装备

将绿色物流理念贯穿物流服务全过程，推进低环境负荷的循环物流系统建设。鼓励物流企业使用绿色自动化仓储技术、配送技术，加快应用自动存取和自动输送分拣中的节能技术。推广使用密集货架与标准化货架等绿色环保货架系统。鼓励企业采用智能穿梭车、新能源叉车等节能和清洁能源运输工具与物流装备。加快建设节能型绿色仓储设施，推广仓库屋顶光伏分布式发电技

术和冷库建筑节能集成技术等。推广绿色包装技术，使用环保材料或再生材料。加快发展回收物流，鼓励企业对采购的原材料等产品建立废弃物回收处理流程，实现循环利用或无害处理。

第三节 建立标准化物流管理体系

一、推进物流标准化管理体系建设

加快二维码、RFID 等技术 in 粮食、医药、冷链、大宗物资、邮政和快递等重点物流领域的标准化应用。加速电子商务物流标准化，建立覆盖仓储、运输、流通加工、包装、配送以及一体化服务的全链条电子商务物流服务标准体系。推广应用冷链物流环节的安全强制性标准、低温冷库安全运行标准、食品冷链温控追溯标准、医药冷链设备循环共用标准。

二、推进物流信用标准体系建设

贯彻执行物流企业诚信标准体系，引导物流企业建立内部诚信管理体系，推动形成具有品牌效应的诚信标准。积极推进物流园区、企业联盟，以及汽车物流、冷链物流、危险品物流等专业物流领域开展诚信标准化建设。积极完善全市物流质量追溯体系，为物流信息的可追踪及诚信的评价提供保障。加快建立全市物流企业信用采集、分类管理和评价体系，为提高物流信用服务的规范性和可信度提供支撑。

第四节 发展多元化物流组织模式

一、大力发展多式联运

积极开展多式联运示范工程，依托综合交通枢纽的配套物流节点，大力开展河海联运、江河联运、公铁联运、铁水联运和陆空联运等多式联运，新、改、扩建与港口、铁路货场、空港直通的道路，提高基础设施衔接水平，实现多种运输方式的“无缝衔接”。优化运输方式的供给结构，充分发挥各种运输方式在运输成本、运输效率等方面的比较优势，提高铁路水路运输在大宗货物长距离运输市场的占比。

二、大力发展甩挂运输

争取条件成熟的运输企业列入国家级、省级甩挂运输试点。鼓励试点企业强强联合，推进联盟甩挂、接驳甩挂等新型甩挂运输模式。引导试点企业构建多节点、网络化、适合于甩挂运输的货运服务网络。支持试点企业购置厢式化、轻量化、专业化运输装备。

三、大力发展共同配送

鼓励商贸物流企业提高配送的规模化和协同化水平，开展城、乡、村共同配送和商贸物流标准化试点和示范工程。鼓励大型连锁企业在盐建设改造物流配送中心，完善物流配送功能，发展统一配送。

第五节 培育基地化现代物流企业

一、积极培育本土物流企业

鼓励物流企业通过参股控股、兼并联合、资产重组、协作联盟等方式做大做强。培育一批管理能力强、服务水平优、影响力大的第三方、第四方物流企业。加快物流领域本土企业的培育创建工作，推动物流企业做大做强做优，扩大品牌效应、提升品牌价值。鼓励省级示范物流园区和重点物流基地运营管理创新，推动园区的网络化发展。加快推进物流咨询、物流金融、境外服务等服务品牌的建设，鼓励开展品牌管理咨询、市场推广等服务。

二、加大知名企业招引力度

完善优惠政策、加大扶持力度，大力引进优秀物流企业来盐投资。支持优秀物流企业争取市场份额，做大做强。凡是国家法律法规未明令禁入的物流业领域，全部对外资、社会资本开放，实行内外资、内外地企业同等待遇政策。积极引进国内外知名物流企业或快递企业在盐设立地区总部、采购中心、分拨中心或配送中心。

第六节 加强专业化人才队伍建设

一、实施积极的人才激励政策

建立健全人才引进机制和人才激励政策，加大对人才引进的政策扶持力度，为在盐高层次物流专业人才的落户、职称评定、家属安置、子女就学、医疗保健、社会保障等方面提供政策保障。吸引物流高级管理人才、专业技术人才及职业经理人来盐工作。鼓励物流园区、龙头企业积极引进现代物流领域领军人才，培养

一批本土通晓物流业国际规则、熟悉现代管理制度的高级人才，为盐城提升物流业区域能级和国际化水平提供智力支持。

二、建立多层次人才培养体系

依托本地教育资源，推动建立校企联盟，大力培养物流专业人才。设置培养创新能力的实践环节教学内容，通过校外实习基地落实教学内容。加强物流从业人员在职培训力度，选派有相关专业理论基础、业务熟练、敬业精神强的管理和技术人才进行专业教育和培训，鼓励从业人员参加国家物流人才职业资格认证培训，提高物流人才专业化水平。

第七章 实施与保障

第一节 加快近期建设

一、推进物流空间优化及物流产业提升

1. 深化物流相关专项规划编制

在现代物流体系发展规划指导下，各县（市、区）以及盐城经济技术开发区、盐南高新区应加强物流设施与集疏运体系等专项规划及详细规划的编制工作，引导物流空间合理布局，并将相关规划纳入国土空间规划编制体系，保障落实物流用地。组织开展物流产业发展定位研究，高起点、高水准编制物流与市场产业发展规划。

2. 优化全市物流空间布局

依托全市物流园区布局结构,加快实现物流园区与全市重点开发园区、重要基础设施、城市地域空间布局等有效对接、融合发展,加快创建一批国家级、省级示范物流园区。各县(市、区)以及盐城经济技术开发区、盐南高新区应加快物流节点建设步伐,明确各自功能定位和特色,形成错位发展、良性竞争的格局。

3. 培育引进物流龙头企业

鼓励物流企业进行功能整合、兼并重组,提升企业规模和实力,培育和扶持一批技术水平先进、主营业务突出、核心竞争力强的大型物流龙头企业。围绕汽车、航空、大宗生产资料、农产品、电子信息、电子商务等重点领域,积极引进知名第三方物流、第四方物流企业。

4. 大力发展特色专业物流

大力发展制造业物流、农产品物流、电商快递物流等专业物流,进一步发展冷链、保税、医药、应急等特色物流,提升物流服务专业化、规模化、集约化水平,增强物流产业竞争力。推动物流业与制造业融合发展,发展与先进制造业集群配套的现代物流产业。加快推进重大粮食物流项目,打造农产品电子商务平台。加快重大冷链物流项目建设,优化完善冷链物流设施布局。加快推广绿色低碳技术,鼓励企业采用节能和清洁能源运输工具与物流装备,积极发展回收物流。

5. 扩大物流领域对外开放

发挥“一带一路”倡议、长三角区域一体化等区域物流联动

发展合作机制作用,加强与周边地区重要物流枢纽节点的联动发展,积极推进物流业的跨区域合作与资源共享。依托境内外经贸合作园区和产业集聚区建设,扩大物流产业各领域的开放合作。推动海关特殊监管区域、空港、海港、口岸等协调发展,加快电子口岸建设,建立口岸物流联检联动机制,进一步提高通关效率,提高国际物流便利化水平。

专栏 1 物流产业近期重点项目

亭湖区:继续推进南洋机场国际快件监管中心项目,开展空港物流园区项目、南洋机场进境水果指定口岸建设项目、嘉园物流项目、紫阳冷链物流园区项目、三泰精品物流及综合服务项目、盐城宝能物流项目、韵达仓储物流项目等。

盐都区:继续推进顺丰盐城智慧电商物流园项目,开展智慧物流公共仓项目、江苏悦达汽车精品物流项目、中国邮政盐城电商物流产业园项目、盐城舟谱云仓项目等。

大丰区:继续推进大丰港保税物流中心(一期)项目、大丰港石化物流仓储扩建改造项目、大丰港大宗农产品仓储物流项目、盐城市瑞丰谷物有限公司粮食物流产业园项目,开展良友30万吨粮食物流仓储项目等。

盐城经济技术开发区:继续推进极地冷链物流项目等。

盐南高新区:继续推进苏北国药器械物流中心项目等。

响水县:继续推进响水港现代物流园项目等。

滨海县:开展滨海医药产业园物流园项目、滨海县城快递物流园项目、蔡桥现代物流园项目、滨海颐高新经济产业园项目、滨海现代农业产业园区农副产品加工项目、亿品鲜冷链物流二期工程、滨海港粮食仓储物流产业园7万吨仓储建设项目等。

阜宁县:开展阜宁富立康仓储物流建设项目、阜宁欧冶物流供应链专区项目等。

射阳县:继续推进射阳四季大通冷链物流项目、射阳港区物流园项目,开展射阳县海河物流园项目等。

建湖县:开展中远海运扬州公司集装箱物流项目等。

二、加快物流基础设施建设

1. 提升铁路货运服务能力

推进干线铁路建设及既有线的扩能改造,强化和完善货运铁路网络。提升新长铁路、青盐铁路货运功能,适时启动新长铁路扩能改造等项目。加快推进大丰港、滨海港、射阳港等港区的疏港铁路专用线项目,加强疏港铁路专用线与干线铁路和码头堆场的衔接,加快港区铁路装卸场站及配套设施建设。加快铁路货运站升级改造,建设形成以盐城北铁路货运站为中心、以铁路伍佑商品车装车基地为重点、其他铁路货场为补充的铁路物流节点布局。

2. 畅通高等级内河航道

按照“向江海延伸、向周边覆盖、向次干辐射、与区域联通”的原则,逐步推进市域干线航道网络完善,构建通江达海接运河的航道网络。进一步完善主通道、主网络建设,加快推进盐宝线航道整治工程、连申线大套至响水段整治工程、淮河入海水道航道工程等项目,努力实现干线航道瓶颈有效疏解,着力提高千吨级航道的覆盖率和连通度,加快推进干线航道达标工程建设,实现航道网结构进一步优化。

3. 加快内河码头资源整合提升

加快推进内河货运码头“小、散、乱”整治提升工作,清理、整合存量岸线资源,加大内河公用码头建设力度。建立内河港口快速联动机制,进一步促进通榆运河、新洋港河、射阳河等干线

航道功能发挥。加快亭湖港、步凤港、阜宁港等重点内河港的建设发展，增强内河港口集装箱作业区配套功能，加快改造提升城西、城东等重点水上服务区。鼓励交通投资建设控股集团等国有投资平台参与市域内河港口投资建设，整合全市内河航道、公共码头等资源，配套一定的土地储备和出台相应的投融资激励办法，对现有港口实行净资产入股，整合组建统筹全市的内河港口集团并整体运作，实现全市内河港口“一市一港一主体”的发展目标。

4. 加快沿海重点港口建设

统筹规划建设“一港四区”，推动盐城港扩容提升，加快响水港区、射阳港区两个5万吨级航道建设，开展滨海港区20万吨级航道、大丰港区15万吨级深水航道前期工作。加快盐城港四大港区基础设施建设，重点推进大丰港区多用途码头和滚装码头项目、射阳港区临港工业区公用码头项目、滨海港区能源码头项目、响水港区小蟒牛、大湾、双港、大桥作业区码头项目。

专栏2 物流基础设施近期重点项目

公路：新建盐城至射阳高速公路、阜溧高速建湖至兴化段、东台至兴化高速、阜溧高速北延段等。

铁路：新建大丰港区疏港铁路专用线、射阳港区疏港铁路专用线、滨海港区疏港铁路专用线等。

内河航道：开展盐宝线航道整治工程、连申线航道响水段航道整治工程、淮河入海水道航道工程、盐城港深水航道疏浚工程等。

内河港口：继续推进亭湖港工程，开展城东、城西、阜宁水上服务区改造提升工程、滨海界牌及天场作业区码头工程等。

沿海港口：继续推进滨海港区南区液体散货码头一期工程、响水港区小蟒牛作业区公用重件泊位工程、响水港中心港区泊位工程等，开展大丰港区黄海码头工程、响水港区小蟒牛作业区二期工程等。

三、推动运输方式结构调整

1. 推进大宗货物“公转铁”“公转水”比例

充分利用已有铁路专用线能力,充分发挥铁路和水路运输的比较优势,加强集疏港运输结构优化,大幅提高铁路和水路运输比例,支持重点企业、大型物流园区、沿海港口大宗货物“公转铁”“公转水”。

2. 加快多式联运枢纽建设

优化多式联运枢纽场站布局,建设具有较强公共服务属性、具备多式联运功能的综合货运枢纽场站。统筹推进盐城北铁路货运站配套物流园区和内河港池建设,打造物流功能覆盖全市及周边地区的公铁水联运基地。加快推动盐城空港物流园区建设,提升空港货物中转联运能力。

3. 加快发展江河海联运和内河集装箱运输

打造盐城港至国内外重要沿海港口的海上高速通道,积极扶持开拓境内外航线,开通周班国际直达集装箱班轮航线。开通内河港口至沿江港口的内河集装箱航线,培育内河集装箱运输龙头企业,提高货源组织能力,鼓励航运企业加快推广应用集装箱示范船。加强内河集装箱运输与沿江、沿海港口的互动合作与信息互联互通,提升江河海联运服务水平。

4. 加快城乡物流一体化发展

加快推进农村物流发展,提升农村物流整体服务水平,建成覆盖县、乡、村三级的农村物流网络。加快建设物流功能突出、

服务“三农”的网络节点。创新农村物流运作模式，充分利用农村客运站、邮政网络、农村超市、供销社等节点提供农村物流服务，积极探索农村物流共同配送模式。

四、建设智慧物流体系

1. 推进物流技术现代化

鼓励物流园区和物流企业充分利用物联网、云计算、大数据、移动互联等先进信息技术，加快推进关键物流技术装备产业化进程，加强物流机器人、自动分拣设备等智能化物流装备的研发创新和推广应用。大力推广自动识别、标识技术以及电子数据交换、全球定位系统、地理信息系统、货物自动分拣、移动终端等技术的应用。加快建设和培育汇集全市物流资源及沟通国内外其他物流信息平台的本土智慧物流公共信息平台，深度挖掘物流大数据价值，提供数据租售、分析预测、决策支持等增值服务，推进信息资源集成整合，全面提升物流信息服务水平。

2. 推动物流标准化建设

按照重点突出、科学适用的要求，加快物流信息标准、服务标准和管理标准的研究推广。支持仓储设施、转运设施、运输工具、停靠和装卸站点的标准化建设和改造，推广应用托盘、集装箱等标准化设备，推动条形码、射频识别等物流技术及智慧物流信息标准化建设。依托重点领域大型物流企业、配送中心以及物流园区开展物流标准化试点示范工作。

第二节 明确部门职责

一、推动物流空间优化及物流产业提升

责任部门：市发展和改革委员会、工业和信息化局、商务局、自然资源和规划局、交通运输局（港口管理局）、农业农村局、交通投资建设集团等部门按职责分工负责。

二、加快物流基础设施建设

责任部门：市交通运输局（港口管理局）、发展和改革委员会、自然资源和规划局、财政局、生态环境局、水利局、交通投资建设集团等部门按职责分工负责。

三、推动运输方式结构调整

责任部门：市交通运输局（港口管理局）、发展和改革委员会、工业和信息化局、自然资源和规划局、财政局、商务局、水利局、生态环境局、农业农村局、邮政管理局、盐城海事局、盐城海关等部门按职责分工负责。

四、建设智慧物流体系

责任部门：市工业和信息化局、科技局、交通运输局（港口管理局）、邮政管理局、盐城海关、盐城南洋机场有限责任公司等部门按职责分工负责。

第三节 强化保障措施

一、完善物流业发展机制

建立推进现代物流体系建设联席会议制度，统筹推进全市物流工作，加强布局管控与功能引导，协调解决推进中遇到的重大问题。各县（市、区）人民政府及盐城经济技术开发区、盐南高新区管委会要加强组织领导，完善协调机制，结合本地实际抓紧做好落实工作，加快推进本地区物流节点、重大项目及相关基础设施建设。市各有关部门要加强沟通，密切配合，根据职责分工完善财政、供地、融资、人才、信用体系等各项配套政策措施，确保各项工作层层落到实处，为物流业高质量发展创造良好环境。

二、优化物流业营商环境

深化物流领域“放管服”改革，放宽物流企业投资准入，简化物流企业开展业务的行政审批手续，探索物流领域“一照多址”改革，精简快递分支机构办理手续，提升物流企业开办便利度。落实物流业减税降负政策，清理规范涉及物流业收费项目和标准，严格执行收费目录清单和公示制度，降低物流企业成本。提升城市物流管理水平，科学制定城市物流政策，有效释放货运通行路权。

三、发挥市场监管与行业协会作用

加强物流市场监督管理，推动政府和企业共同建立物流服务诚信管理平台，完善物流企业和从业人员信用记录，纳入统一的信用信息平台。搭建企业与政府沟通平台，充分发挥桥梁和纽带作用，扩大对外联合与协作，构建更加完善的物流服务网络，提

升物流行业发展水平。充分发挥行业协会功能，建立物流行业自律机制，规范物流行业行为，构建会员企业沟通、交流、学习平台。

四、加大多元化政策扶持力度

加强与国土空间规划编制对接，统筹考虑现代物流用地，优先支持重点物流项目发展建设。设立物流业发展专项资金，用于重点物流园区基础设施建设、城市共同配送体系建设、物流公共信息平台建设、智慧物流企业创建、特色物流项目获新技术运用、物流统计体系建设以及物流业发展人才培育经费等补助。充分发挥财政金融政策引导作用，支持物流企业通过多种渠道筹集资金，进一步拓宽融资渠道，形成多元投融资环境。