

运城市人民政府
关于印发运城市“十四五”现代物流发展规划的
通 知

运政发〔2021〕27号

各县（市、区）人民政府，运城开发区管委会，市直各有关单位：

《运城市“十四五”现代物流发展规划》经市政府第102次常务会议研究通过，现印发给你们，请认真组织实施。

运城市人民政府
2021年12月23日

（此件删减后公开）

目 录

第一章 规划背景和依据

第一节 规划背景

第二节 规划依据

第三节 规划范围

第四节 规划期限

第二章 发展基础和形势分析

第一节 “十三五”时期现代物流发展的主要成就

第二节 新发展阶段面临的形势与挑战分析

第三章 总体要求

第一节 指导思想

第二节 基本原则

第三节 战略定位

第四节 发展目标

第四章 优化物流发展空间，加快融入新发展格局

第一节 空间布局原则

第二节 构建“一枢纽两通道三支点多节点”现代物流空间布局

- 第三节 完善城乡物流体系
- 第四节 推动物流跨区域协同发展
- 第五章 构筑立体综合交通体系，全面提升物流效率**
 - 第一节 完善立体交通体系
 - 第二节 发展综合运输
- 第六章 壮大市场主体实力，推动物流集聚发展**
 - 第一节 积极引进国内外知名物流企业
 - 第二节 加快培育物流龙头企业
 - 第三节 加快发展物流园区
- 第七章 深化产业融合，全面提升物流价值增值**
 - 第一节 促进加工制造业与物流业深度融合
 - 第二节 推进现代农业与物流业增值发展
 - 第三节 促进商贸业与物流业联动发展
- 第八章 强化数字赋能，提升物流信息化水平**
 - 第一节 创新发展物流新业态
 - 第二节 建设物流信息平台
 - 第三节 推动应用智能化物流设备
 - 第四节 大力发展电商物流
- 第九章 创新发展方式，增强物流业现代化水平**

第一节 加强物流标准化建设

第二节 推动物流绿色化发展

第三节 提升物流安全发展水平

第十章 优化政策体系，推动物流降本增效

第一节 加强政策支持

第二节 创新用地政策

第三节 拓宽融资渠道

第四节 降低企业成本

第五节 创优营商环境

第十一章 保障措施

第一节 加强组织领导

第二节 加强物流信用体系建设

第三节 实施执行评估

第一章 规划背景和依据

第一节 规划背景

中央财经委第八次会议专题研究了加快现代流通体系建设，指出在社会再生产过程中，流通效率和生产效率同等重要，是提高国民经济总体运行效率的重要方面。会议提出要进一步加快完善国内统一大市场，形成供需互促、产销并进的良性循环，塑造市场化、法治化、国际化营商环境，强化竞争政策作用。要建设现代综合运输体系，形成统一开放的交通运输市场，优化完善综合运输通道布局，加强高铁货运和国际、国内航空货运能力建设，加快形成内外联通、安全高效的物流网络。要完善现代商贸流通体系，培育一批具有全球竞争力的现代流通企业，推进数字化、智能化改造和跨界融合，加强标准化建设和绿色发展，支持关系居民日常生活的商贸流通设施改造升级、健康发展。要完善社会信用体系，加快建设重要产品追溯体系，建立健全以信用为基础的新型监管机制。要强化金融基础设施建设，深化金融供给侧结构性改革，提供更多直达各流通环节经营主体的金融产品。要认真研究应对新冠肺炎疫情的经验，加快建立储备充足、反应迅速、抗冲击能力强的应急物流体系。

山西省委、省政府高度重视现代物流发展，提出要充分发挥资源大省、能源大省和物流大省的优势，以新发展格局为引领，以物流降本增效提质为目标，积极构建“1359”现代物流空间布局，加快推进设施网络化、平台智慧化、产业融合化、内外一体化，形成“高端增值、智慧互联、高效便捷”的现代物流体系，培育集陆空合作、铁水联运为一体的国际化物流新优势，打造中国北方地区现代物流中心。主要部署了五项工作：一要拓宽视野，构建产业“大格局”，加快推进建设与我省经济规模和结构相适应、与高质量发展要求相匹配的现代物流体系。二要着力提质提效，打造核心“竞争力”，深化物流降本增效综合改革试点，推动形成一批具有核心竞争力的省内物流龙头企业。三要坚持数字引领，激发创新“驱动力”，抓住产业数字化机遇，全面提升物流网络化、数字化、智能化水平，推进现代物流业态模式创新和服务领域拓展。四要完善物流网络，夯实流通“硬基础”，推动省内物流通道与国家物流通道有效衔接，加快国家物流枢纽建设。五要优化营商环境，提供发展“软支撑”，深化放管服改革，创新更多直达物流企业的金融产品，为现代物流高质量发展创造良好条件。

“十三五”以来，运城市流通体系建设取得明显进展，骨干流通网络逐步健全，多类物流园区加快建设，流通领域新业态新

模式不断涌现，商品和要素流通制度环境显著改善，物流业发展站在了一个新的发展平台。运城是传统农业大市，农业产业化走在全省前列，多种优质农产品行销国内外；运城新兴工业蓬勃发展，域内企业产业产品多元，供需流通需求旺盛；运城是消费大市，餐饮商贸文旅等个性化消费需求旺盛，发展潜力巨大。“十四五”时期，运城要把握历史机遇，加快发展，就必须充分发挥区位优势、政策优势和产业优势，加快物流业高质量发展，切实为推进创建黄河流域生态保护和高质量发展示范区、晋南市域中心城市、全国新发展格局关键环节城市，加快推进打造现代农业强市、新兴产业强市、知名旅游强市，为构建创新高地、人才高地、开放高地提供强有力的支撑和保障。

第二节 规划依据

本规划依据国家和山西省相关政策法规、发展规划进行编制，并与运城市各相关领域规划进行了深入衔接。主要包括：

一、《国务院办公厅关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》（国办发〔2017〕73号）

二、《国务院办公厅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）

三、国家发改委等部门《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）

四、《国务院办公厅关于加快农村寄递物流体系建设的意见》
(国办发〔2021〕29号)

五、《山西省人民政府关于印发山西省国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》(晋政发〔2021〕7号)

六、《山西省“十四五”现代物流发展规划》(晋政发〔2021〕38号)

七、《运城市人民政府关于印发运城市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》(运政发〔2021〕12号)

八、《中共运城市委 运城市人民政府关于印发创建黄河流域(运城段)生态保护和高质量发展示范区规划》(运发〔2021〕13号)

九、《晋陕豫黄河金三角(运城)区域协调“十四五”时期发展规划》(2021)

十、《运城市交通体系“十四五”发展规划》(2021)

十一、运城市各县(市、区)、运城开发区国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要(2021)

第三节 规划范围

本规划适用范围是运城市行政区划包括的13个县(市、区)

和运城开发区，总面积 1.4 万平方公里。

第四节 规划期限

本规划基准年为 2021 年，规划期限为 2021~2025 年，展望至 2035 年。

第二章 发展基础和形势分析

第一节 “十三五”时期现代物流发展的主要成就

“十三五”以来，运城市利用良好区位优势、发挥便捷交通条件、结合产业发展基础，通过政策引导和市场培育，现代农业、加工制造业和商贸业持续快速发展并释放出巨大的物流需求，全市物流市场主体不断增加，物流产业规模逐步扩大，物流专业化市场化信息化水平不断提升，物流业与现代农业、加工制造业供需互促的服务保障能力有效增强。

一、物流产业规模持续扩大

2020 年，全市交通运输、仓储和邮政业规模以上企业达到 100 家，增加值 100.9 亿元，占地区生产总值的比重达到 6.1%。全市邮政行业业务总量完成 22.13 亿元（占全省比重为 14.7%），同比增长 20.21%。其中，快递业务量完成 8071.07 万件（占全省比重为 14.9%），同比增长 23.81%；业务收入完成 7.47 亿元（占

全省比重为 11.1%)，同比增长 21.62%。2020 年全市限额以上单位网络商品零售额 6.8 亿元，同比增长 79.2%，增速比上年提升 72.4 个百分点，全市有进出口实绩的企业达到 146 家，年各类货运量保持在 3 亿吨以上，物流产业总规模处于山西省前列。

二、物流市场主体持续增加

截至 2020 年，全市物流市场主体达到 10817 家。其中，企业注册量仓储 2394 家、运输 5571 家、装卸搬运 2031 家、配送 435 家、快递 345 家、分装包装 39 家，流通加工 2 家。近年来，国内外大型物流企业在运城集聚的步伐明显加快，第三方物流配送企业和快递公司达到 780 家，集聚了中通、韵达、EMS、圆通、申通等数十个国内快递品牌。顺丰、京东、晋善晋美、运汽物流等一批物流企业加速落地成长。全市共有农产品市场 200 余家，年交易量 37 亿公斤以上，年交易额超过 80 亿元，其中大型农产品批发市场、农贸市场 19 家，全市共有大小冷库 1012 座，冷库容量约 30.2 万吨。

三、物流园区蓬勃发展

全市已建成了运汽物流园、烟草物流园、顺丰临猗物流园、京东云仓晋南智慧物流园、芮城国际物流园等一批规模较大的物流园，正在建设的有晋善晋美物流园、三科控股运城三科农商城、新联盟京东云仓物流港二期、河津能源物流港、新绛县电子商务

及智慧物流园区、闻喜县牧原冷链物流园等。正在落实前期的项目有夏县综合物流园区（六三九处）、运城市智慧农产品冷链物流园等。除上述园区之外，全市 13 个县（市、区）、运城开发区还分布着众多中小型物流园区，包括丰喜物流、万达物流、中联物流、新绛海泉物流、河津海圣物流等。

四、立体综合交通运输网络初步形成

“十三五”以来，运城市强化内捷外畅，提升保障水平，加速推进交通、物流、信息等基础设施建设，全市机场、铁路、高速公路、高等级公路、水运等通达能力和服务水平整体提升，立体式现代化综合交通运输网络初步建成，交通基础设施保障和辐射能力不断增强，航空货运枢纽、铁路枢纽和公路区域分拨中心地位有效强化，区域物流企业规模化、竞争力进一步增强，物流信息网络辐射中部、联通全国能力快速扩展。

（一）航空运输

运城机场引进了国航、东航、南航、深航、厦航等 8 家航空公司，开通航线 30 条，通航城市 37 个，2020 年完成旅客吞吐量 163.8 万人次，货邮吞吐量达到 5372.9 吨，在全国 241 个民用运输机场中排名第 61 位。相继开通了香港、曼谷、芭提雅、芽庄等国际（地区）航班。2020 年 1 月，国务院批复运城机场航空口岸正式开放。



图 2-1 运城机场已通航城市航班示意图

（二）铁路运输

全市主要有南同蒲铁路、侯西铁路、大西高铁、浩吉铁路等四条铁路线，全市铁路营运总里程突破 500 公里，与北京、西安、郑州、成都、重庆等城市联系更加密切。大西高铁建成投运，侯西铁路电气化复线改造项目完工，浩吉铁路运城段建成，南同蒲电气化扩能改造项目建成。新建运城北站、闻喜西站和永济北站 3 个铁路客运站，正在推进建设河津、万荣等货运站。全市年铁路客运量超过 1200 万人次，货运量达 2147 万吨。

（三）公路运输

全市已形成以高速公路、国省干线为骨架、农村公路为重要组成的纵横交错、四通八达的公路交通网络。大运高速、运风高速、运三高速、运城至河津高速等构筑起了运城通达的高速公路交通网络，全市省级出入口达到 7 个。高速公路新增 165 公里，总里程达到 603 公里；干线公路达到 1340 公里；农村公路达 14152 公里。全市公路通车总里程已达 16095 公里，全市公路路网密度达到 113.5 公里/百平方公里。



图 2-2 运城市已建成高速公路布局图

(四) 水路运输

黄河流经运城市万荣县、河津市、临猗县、永济市、芮城县、平陆县、垣曲县八个县（市），总流经 373.61 公里。具备水路运输条件的主要是黄河流经的河津段、芮城段、平陆段、夏县段、垣曲段，约 200 公里。目前全市的水路运输主要集中在黄河小浪底库区、三门峡库区的垣曲县、平陆县、芮城县境内以及河津龙门和芮城县的圣天湖景区。目前全市有水运企业 7 家（其中客运企业 5 家，货运企业 2 家），个体 3 家。有客运船舶 16 艘，货运船舶 10 艘，车渡船 3 艘，客渡船 2 艘。

（五）运输企业

2020 年全市共有道路运输客运企业 43 家、车辆 1284 辆，货运企业 10233 家、车辆 83532 辆，形成了规模较庞大、网络较健全、结构更优化的客货运输体系。其中“两客一危”企业 56 家、车辆 2617 辆；客运汽车租赁企业 12 家；机动车辆驾驶员培训机构 49 家；客货运输从业人员 16146 人。

五、物流服务网络持续拓展

截至 2020 年，全市共建有公路货运枢纽 8 个、铁路货运站 5 个、大型农产品市场 22 个，以及 30 余个中小型物流集散中心；全市共有邮政、快递企业品牌 16 个，分支机构网点 425 家，末端网点 555 家。全市快递网点乡镇覆盖率达到 100%，1139 个行政村实现快递服务通达，快递服务进村通达率达 52.4%。商贸企业和物流、配送企业的服务能力和供应链管理水平的提高，POS/MIS、条形码、冷藏设备已被广泛采用，网上购物仓储和配送能力已初显规模。通过服务网络的不断拓展和基础交通能力的不断提升，全市物流服务范围涵盖运城全市城乡、黄河金三角周边城市以及全国大中城市，与 41 个“一带一路”沿线国家和地区建立了贸易往来。

六、通关服务体系持续完善

“十三五”以来，运城市加快推进口岸建设，不断完善口岸服务体系，机场航空口岸正式开放获得国务院批复。运城海关、运城出入境检验检疫局挂牌运行，打通了运城企业进出口与国际接轨的绿色通道，推进域内企业产品在更大范围、更广领域、更高层次开展区域合作交流，加强国际间的市场对接、产业对接、观念对接和体制对接，更好地融入了“一带一路”、京津冀、环渤海等国家重大发展战略，全市对亚太经济合作组织、“一带一路”、金砖国家等国家利用外资增长 91.2%。

在取得较大成绩的同时，运城市现代物流发展也存在一些突出问题，主要有：一是物流企业规模较小且增值服务能力弱。全市物流行业民营企业占到 80%以上，个体运营户占主导，多数物流企业规模过小，注册资本都在 1000 万以下，品牌影响力弱，服务供给质量不高，难以满足产供储销物流服务需求，物流市场份额被周边城市大型物流企业大量挤占；多数物流企业的服务仍停留在传统的货代、运输和仓储上，库存管理、供应链管理等专业化、高附加值的物流服务比重低，难以满足经济社会发展的物流需求。二是园区整体统筹规划建设不足。物流园区建设各自为战，缺乏规划统筹；大中型综合物流园区少，尚无保税物流园区，没有形成功能完善、集约经营、效益产出明显的物流集聚区；部分物流企业拿地后未按计划建成，土地产出效益低，挤占了规划

和投资空间；低端物流服务比重过大，资源利用不充分，分散在各县（市、区）、部分乡镇的各类物流园，基本上都以经营运输业务为主，市场化、专业化、信息化水平不高，综合保障服务能力不足。三是综合交通体系格局仍需完善。综合交通网还不够完善，民航发展货运规模还较小，机场整体竞争能力有待进一步提升；铁路通往三门峡方向、接入郑西线连接不畅；高速公路网仍有待完善，二级以上高等级公路比例较低；城市内循环水平还不高，综合客运枢纽换乘便捷性不强，运输方式间的有效衔接、良性互动不足；大交通体制没有形成，区域交通优势未能得到充分发挥；交通运输行业缺少龙头企业。四是物流业发展体制机制存在障碍。物流体系管理体制机制不畅，尚未建立有效促进物流业与制造业、商贸业联动发展的长效机制和支撑体系，行业领域整体存在多头管理或监管盲点，邮政物流尚未纳入综合交通物流管理，物流业行业整体信息化建设仍存在功能单一、共享度差、发展不均衡等问题，离“智慧物流”“智慧交通”差距还较大，物流业发展基础数据和统计核算体系还不健全。五是推进物流高质量发展的政策支持不够。引导和扶持物流业高质量发展的政策举措和机制不完善，用地支持政策创新有待强化；融资支持渠道有待拓宽，金融机构研发支持交通枢纽和物流业发展的金融产品和融资服务方案有待完善；专业人才支持举措亟待细化，铁路、航

空、运输、物流管理运营等专业技术人才的引进力度有待加大，对公共物流平台建设和企业信息化建设的支持有待强化，支持鼓励物流业创新发展的“大环境”建设仍需加大力度。

第二节 新发展阶段面临的形势与挑战分析

当今世界正经历百年未有之大变局，国际经贸环境不稳定和不确定性增强。与全国全省一样，运城市经济社会发展仍处于重要战略机遇期，机遇与挑战并存，都有新的发展变化。全市上下要抓住机遇，迎接挑战，努力推动全市现代物流高质量发展。

一、新阶段面临的良好发展机遇

（一）构筑“双循环”新发展格局将赋予现代物流业重要使命。流通体系在国民经济中发挥着基础性作用，落实党的十九届五中全会精神，推进“十四五”规划实施，全国正在加速推进构建以国内大循环为主体、国际国内双循环相互促进的新发展格局。乘势而上，竞进有为，必须把建设现代流通体系作为一项重要战略任务来抓；必须充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府作用，统筹推进现代流通体系硬件和软件建设；必须发展流通新技术新业态新模式，完善流通领域制度规范和标准，提升物流业的重要地位，推动物流服务模式创新，打造高效物流体系；必须更大范围把生产和消费联系起来，推动分工深化，提高生产效率，扩大交易范围，为构筑“双循环”发展新格局提

供有力支撑。

（二）新政策红利为运城物流业高质量发展带来重大机遇。创建黄河流域生态保护和高质量发展示范区上升为国家战略，运城在黄河流域各市中流经里程长、涉及县（市）多、文化积淀深、发展基础好，特别是率先编制完成了《创建黄河流域（运城段）生态保护和高质量发展示范区》规划，在创建中抢得先机。山西转型综改实验区政策纵深推进，强化新基建、新技术、新材料、新装备、新产品、新业态“六新”突破，加快蹚出转型新路，进一步凝聚起了创新引领、产业转型的磅礴力量。同时，中原城市群、关中平原城市群、晋陕豫黄河金三角承接产业转移示范区等多项政策“汇聚”运城，为运城物流业高质量发展提供了千载难逢的重大机遇。

（三）“三强市三高地”发展定位进一步强化现代物流业保障作用。《运城市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》对运城市中长期发展定位是：推进创建黄河流域生态保护和高质量发展示范区、晋南市域中心城市、全国新发展格局关键环节城市，加快推进打造现代农业强市、新兴产业强市、知名旅游强市，构建创新高地、人才高地、开放高地。围绕做大经济总量、提高发展质量、构建现代产业体系，打造“三强市、三高地”，推动高质量转型发展，必须加速构建立足运城，

辐射中西部，服务全国的现代物流节点城市。

（四）产业转型和消费升级倒逼物流提质降本增效新突破。

“十四五”时期，物流服务支撑农业、制造业、商贸服务业等其他行业需求进一步上升，产业转型升级要求提升现代供应链服务水平，消费需求升级进一步倒逼生活服务型物流向多场景、多功能拓展，要求物流业把提质降本增效作为新阶段发展的根本出发点，突出以人为本、便捷高效、绿色集约、安全韧性发展导向，加快形成与“十四五”高质量发展 and 高品质需求相匹配的现代化物流支撑体系。

（五）现代化立体式交通体系基本建成为物流业发展提供强大助力。运城市现代化立体式交通体系建设走在中西部地级市，特别是黄河金三角诸市前列，随着“双循环”发展格局构建，“一带一路”合作不断深入，晋陕豫黄河金三角区域与国内主要城市群、沿线各国经济合作、经贸往来将显著增强，区域物流市场需求空前扩大。不断强化交通通道建设，加快现代物流体系建设，有效发挥多式联运优势，将为运城深化开发合作、打造“开放高地”、加快高质量转型发展提供强大动力。

（六）新技术新服务的不断涌现催生物流业创新发展新动力。新一轮科技变革浪潮下，以大数据、智能化、物联网、移动互联网、云计算等为代表的新一代信息技术将成为引领“十四五”

物流业创新发展的先导力量。“互联网+”高效物流、第三方物流、大数据、信息技术和供应链管理不断在物流业得到广泛运用，不断强化区域经网、物流网、信息网建设，大力推进基于通道、平台支撑的新枢纽经济模式发展，为广大生产流通企业提供了越来越低成本、高效率、多样化、精益化的物流服务。运城应抓住机会加快物流业的创新发展，增强供应链信息化服务功能，鼓励传统运输、仓储企业向供应链上下游延伸，积极拓展融资租赁、商业保理、管理咨询等新兴业务，为物流业发展注入新活力。

二、新发展阶段面临的挑战分析

从国际看，物流发展外部环境不确定性增加。逆全球化思潮涌现，单边主义、贸易保护主义抬头，大国竞争博弈加剧，新冠肺炎疫情蔓延，对国际经贸格局和产业发展造成重大影响，给全球产业链供应链稳定带来严重挑战，国际流通体系遭受重创，国际物流通道受阻严重，现代物流发展面临的国际环境更加复杂。

从国内看，区域发展不平衡、资源配置不合理导致物流市场竞争不断加剧。同长三角、珠三角等发展地区相比，我省在经贸物流市场主体及其组织方式、营商环境和人才政策等方面还有较大差距。

从省内看，物流运输结构不合理，不同运输方式的选择与物流成本相背离，物流设施设备相对落后，技术创新及应用力度不

够，物流业与相关产业的匹配度不高，服务经济的发展能力还不强，实现物流业转型升级、降本增效任务仍十分艰巨。

从周边城市看，近年来，近邻的临汾侯马市、河南三门峡市等城市现代物流业发展迅速，对运城现代物流业发展形成挑战。特别是临汾市被省委、省政府确定为副中心城市，侯马市物流业发展起步早、基础好、通达能力强、扶持力度大，现代物流发展水平较高。三门峡市地处郑西、陇海等交通大动脉上，客货运物流辐射流通能力强。同时，随着中原城市群、关中城市群建设步伐加快，物流业也将朝向一体化发展，优胜劣汰的趋势不可避免。

第三章 总体要求

第一节 指导思想

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，坚持创新、协调、绿色、开放、共享发展理念，坚持高质量发展主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以扩大内需为战略基点，以改革创新为根本动力，全面落实省委、省政府决策部署，全面实施市委“创新驱动、绿色崛起、品质提升、党建强基”基本战略，进一步突出物流业在构筑“双循环”发展格局中的基础性地位，

充分发挥市场配置资源的决定性作用，更好发挥政府作用，充分把握重大战略机遇，着力强化顶层设计，切实加强政策扶持，不断优化发展环境，聚焦现代物流发展主要任务，着力“强设施、提效率、增动力、强保障、优政策”，加快建设“通道+枢纽+园区+网络”的物流运行体系，实现全市物流业网络化、集约化、一体化、协同化、智能化、标准化发展，为运城建设山西中南部物流桥头堡、黄河金三角加工制造业物流集聚区、中西部现代物流枢纽城市，为运城打造现代农业强市、知名旅游强市、新兴产业强市，构建创新高地、人才高地、开放高地提供强有力的保障。

第二节 基本原则

坚持集聚发展。有效整合物流资源要素，提高供给质量和配置效率。以物流枢纽和冷链物流基地、物流园区等为载体，推进物流存量资源集约整合，提高土地等要素利用效率。推进要素聚集基础上的组织整合，促进不同物流服务功能的协同，实现干支仓配等物流环节的衔接，降低物流成本，提升运行效率。

坚持融合发展。推动物流业与制造业、农业、商贸业、金融业、信息产业等深度融合，促进物流要素与经济要素、产业要素协同融合。加快新技术在物流领域的应用，提升现代物流业服务和要素集成功能，形成定制化、个性化物流服务，打造产业与物流融合发展新模式。

坚持智慧发展。支持智能化设备应用，营造智能交通、智能仓储、智能配送等应用场景，促进现代物流业与相关产业智能化发展。推行“信息系统+”模式，运用区块链、大数据等现代信息技术，大力发展数字物流，提升物流信息化、数字化水平。

坚持创新发展。推动物流行业关键装备技术的研究开发，推进人工智能、区块链、云计算、大数据、5G、物联网等现代信息技术在物流领域的应用创新。支持和推动物流企业在经营业态、技术应用、管理模式和内容标准上进行创新，提高供应链管理和物流服务水平。

坚持绿色发展。推广绿色运输、绿色仓储、绿色包装、绿色流通加工等协同运行的物流新模式，加强绿色技术应用和绿色物流基础设施建设，推进新能源运输配送车辆使用及设施配套，促进共同配送、单元化载具循环共用，推动现代物流业绿色低碳发展。

第三节 战略定位

山西省中南部物流桥头堡。发挥运城作为山西南大门的区位优势，持续强化与珠三角、长三角等城市群物流合作，以“铁公机”综合交通运输体系构建为契机，进一步完善运城物流节点布局和物流基础设施功能，进一步培育壮大域内物流市场主体实

力,进一步整合联动省内特别是中南部地市煤焦冶化、新型建材、装备制造、农副产品等特色主导产业,不断强化智能仓储和综合物流分拨中心功能,构建立体高效的现代物流服务网络,打造山西省中南部城市畅通珠三角、长三角等城市群的物流桥头堡。



图 3-1 运城市在全国“十纵十横”运输大通道中的位置

晋陕豫黄河金三角加工制造业物流集聚区。以服务黄河金三角区域加工制造业为主导,突出特色、凸显功能、错位发展,以重点产业为支撑,以重点企业为媒介,以重点园区为载体,推动

加工制造业物流、技术流、资金流、信息流更多流向运城，推动更多黄河金三角产品销往国内外，吸引更多国内汽车、装备制造、精品钢、铝镁深加工、新型煤化工和现代医药等产业向黄河金三角区域聚集，加强合作发展，不断提升区域加工制造业产业规模和层次。

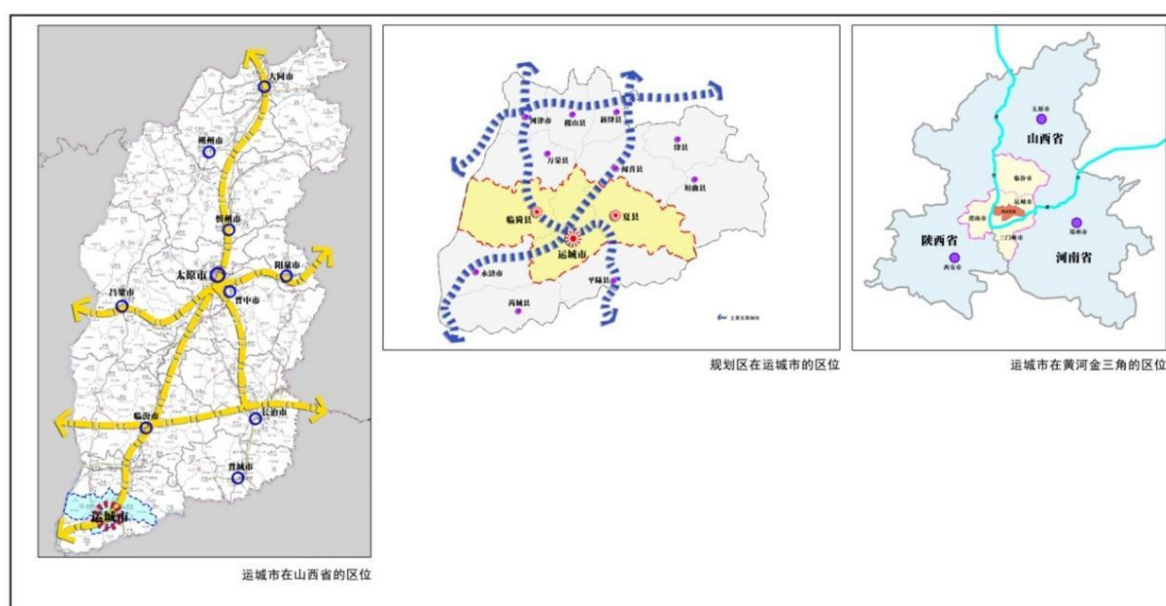


图 3-2 运城市在晋陕豫黄河金三角区域中的位置

中西部现代物流枢纽节点城市。充分发挥运城临近西安、郑州，融入关中平原城市群、中原城市群，地处中西结合部、连接“一带一路”重要枢纽的地理优势，加快运城机场、运城铁路物流港建设，争取设立运城开发区综合保税区，进一步密切与西安市、郑州市的联动，构建区域物流联动体系，加强国内国际多式联运的建设和运输组织，拓展运城与“一带一路”沿线国家的物

流网络和商贸往来，建设中西部现代物流枢纽城市，打造“一带一路”的重要物流节点。

第四节 发展目标

到 2025 年，基本建成国内通达、运输通畅的现代化立体式交通体系；建成布局合理、功能完善的物流产业体系，物流业供应链管理明显提升，物流业增加值占 GDP 的比重达到 10% 以上，成为全市现代服务业优势产业。建成 5 家左右物流企业评估国家标准 4A 级以上的物流企业，第三方物流的市场占有率达到 30% 以上。全市物流辐射能力和范围大幅提升，达到全市物流行业整体规模化、信息化、标准化；物流企业竞争力、物流企业人才规模，以及物流领域政府监管能力达到国内一流水平，成为链接京津冀、珠三角、长三角等城市群和联通“一带一路”国家的重要物流节点。

运输“大枢纽”地位显著增强。全市机场、铁路、高速公路、高等级公路、水运等通达能力和服务水平整体提升，运城到京津冀、长三角、珠三角地区主要城市“3 小时”便捷交通圈基本形成。运城机场航线和服务进一步拓展，芮城、万荣 2 个通用航空机场全面启用，大西、浩吉等铁路场站功能显著提升，枢纽间专用通道连接紧密，运输组织更加集约高效。全市初步形成“6 横 7 纵 2 环”的干线公路网布局，到 2025 年，公路通车里程达到

17270 公里，二级以上公路达到 3300 公里。航空货运枢纽、铁路枢纽和公路区域分拨中心地位有效强化，全市年货运量增长 25% 以上，多式联运走在中部地区地级市前列。

物流“大园区”建设加速提升。全市重点布局建设 10 个左右综合性物流园区，培育打造 10 个左右功能性物流园，培育发展一批资源整合能力强、运营模式先进、竞争力较强的物流运营企业，全市加工制造业物流、电子商务物流、商贸物流、特色农产品物流、冷链物流等业态全面发展。全市物流节点布局更加合理，物流业持续向专业化、集约化、信息化、品牌化发展。

服务“大网络”辐射持续拓展。抢抓构筑以国内大循环为主体、国际国内双循环相互促进的新发展格局机遇，大力推进基于通道、平台支撑的新枢纽经济模式发展。着力强化区域经济网、物流网、信息网建设，优化经济要素的时空配置，建设电商集聚区，建设保税物流园区，推进物流产业信息产业等融合发展、快速增值，力争全市交通运输、仓储和邮政业增加值年均增长 20% 以上，期末占 GDP 的比重达到 10% 以上。

城乡“大融合”格局有效构筑。依托重要交通枢纽、人口聚集地，加快规划建设具有集中仓储、分拣处理、快递集散、统一配送等服务功能的现代化物流园。完善县级仓储配送中心、农村物流快递公共取送点建设，邮政快递终端服务网点建制村覆盖率

达 100%。依托运城市水果、蔬菜、干果、食用菌、中药材等特色农产品，推进规划建设特色农产品电商展示中心，完善商品展厅、库房、冷库及其他配套设施建设，大力发展农产品物流，为全市乡村振兴赋能。

发展“大要素”支撑全面加强。充分发挥市场配置资源的决定性作用，更好发挥政府作用，加快物流业发展的创新、土地、人才、技术等要素集聚，形成助推物流业共建共享创新发展良好政策环境、制度环境、社会环境。在创新投融资体制机制、高端专业人才引进、搭建多式联运平台、推进通关便利化等方面，赋予各县（市、区）、相关部门更多改革创新探索自主权。深化行业领域“放管服”改革，强化舆论和社会环境创建，加强重大交通枢纽、物流节点的环境综合整治，树立“窗口”服务靓丽形象，打造“集聚”“畅通”“服务”新优势。

到 2035 年，基本建立“全链条、大平台、树标准、创模式、优环境、促民生”的现代物流体系，物流枢纽基础设施衔接更加顺畅，物流、资金流、信息流融通汇聚，实现更广领域、更高层次、更高水平发展，将运城打造成为全国“双循环”新发展格局关键环节城市，现代物流发展水平走在黄河流域地级市前列。

第四章 优化物流发展空间，加快融入新发展格局

第一节 空间布局原则

市场运作，政府引导。坚持市场在资源配置中的决定性作用，强化企业的市场主体地位，调动企业的主动性、积极性和创造性，加大龙头物流企业引进培育，释放物流需求动能。更好发挥政府作用，科学统筹规划，强化政策引导，优化营商环境，加快存量提升，推动增量补短，不断提高物流业土地资源的集约、高效利用水平，营造健康有序、竞争公平的物流业发展环境。

区域统筹，协同发展。围绕创建黄河流域生态保护和高质量发展示范区，构筑全国新发展格局关键环节城市，打造“三个强市”，构建“三个高地”，加强与晋陕豫黄河金三角、关中平原城市群、中原城市群等区域的联动协作，扬长补短、错位发展，在区域统筹与协同中提升运城物流业在中西部城市中的核心竞争力和影响力。

产业联动，城乡互动。推动物流与交通运输、制造业、农业、商贸业等产业联动发展，围绕培育壮大先进装备制造、精品钢、新材料、绿色焦化等“十大产业集群”，实施现代农业“特优”战略，做大做强优质粮食、果品、蔬菜、畜牧等优势基地的发展

重点，通过物流节点与主要产业在空间布局上的联动，构建物流业与主导产业融合发展的支撑体系。新型城镇化战略持续推进，推动城乡生产和生活资料物流需求不断增长，优化城乡物流资源配置，城乡物流网络设施围绕一体衔接优化布局，构建城乡互动的双向物流体系建设，为新型城镇化和城乡一体化发展提供物流保障。

多式联运，枢纽增效。充分发挥运城现代化立体式交通体系优势，物流园区重点布局在临近机场、铁路场站、高速公路出入口，特别是具备快速通达能力的“铁公机”高效衔接区，提升物流运行质量和效益，降低全社会物流成本，促进多式联运加快发展，推动实现物流便捷、功能互补、高效增值。

第二节 构建“一枢纽两通道三支点多节点”现代物流空间布局

聚焦构建新发展格局的重大需求，围绕运城市经济总体发展情况，特别是地理区位、战略定位、发展基础、产业布局、现实需求和未来预期，按照中心引领、县域支撑、城乡融合的思路，做大做强中心城区，增强县城发展能力，促进城乡融合发展，精准布局物流枢纽，全市“十四五”时期重点构建“一枢纽两通道三支点多节点”的现代物流发展布局。

一、一枢纽

突出数字经济引领，鼓励“互联网+”物流创新，构建覆盖全市的智慧物流中枢。依托运城机场、大西客专、南同蒲铁路、大运高速、运风高速、运三高速等交通基础设施优势，整合要素资源，优化功能分区，积极推进打造临空经济服务区、运城绿地高铁商务区等综合物流基地，重点布局商贸、果蔬、制造、商旅、文化、科技、战略应急储运等物流业态，筹建保税物流园区。推进航空物流、新场景应用等物流创新示范，推动无人配送、无人化物园区、柔性智能供应链等前沿技术落地应用，运用大数据提升物流中转集疏、分拨配送能力，形成快速响应的区域配送物流枢纽，发挥盐（湖）—临（猗）—夏（县）同城化效应，为建设晋南市域中心城市和全国新发展格局关键环节城市提供支撑。

二、两通道

沿黄新型加工制造产业物流服务通道。以河津、万荣、临猗、永济、芮城、平陆等沿黄县（市）为重点，依托侯西铁路、浩吉铁路、运宝高速、运风高速、运三高速等交通基础设施和省际出入口，发挥煤化工、精细化工、医药、农副产品等产业优势，布局一批物流园区，推动物流业深度融合制造业供应链，重点布局煤化工、精细化工、现代医药、农产品物流、电子商务物流等业态，打造制造业物流服务通道。

峨嵋岭绿色农特物流产业服务通道。以临猗、万荣、闻喜、

稷山、新绛等县为重点，依依托运风高速、大运高速、闻合高速，以及高等级公路等交通基础设施，发挥粮食、果品、蔬菜、中药材等特色农林业产业基础优势，重点布局农产品物流、电子商务等业态，提高特色绿色农产品品牌影响力和附加值，创建国家级现代农业示范区。

三、三支点

中心城区北部智慧物流集聚区。围绕在中心城区北部建设集“城市经济增长极、‘六新’发展实验区、都市魅力体验区、公园城市样板区、宜居生活示范区”等功能为一体的黄河金三角(运城)创新生态集聚区，推进物流布局与物联网、云计算、大数据、人工智能等先进技术深度融合的网络货运平台、物流大数据、物流云服务、物流机器人等智慧物流平台和智慧物流业态，助力打造要素集聚、功能齐备、服务完善的创新生态圈。

开发区新兴产业物流服务示范区。围绕运城经济技术开发区和盐湖高新技术产业开发区，实施工业产业集群培育工程，重点发展壮大新能源汽车、新材料、先进装备制造、节能环保等战略性新兴产业和未来产业，布局与主导产业，特别是与新能源汽车、新材料、先进装备制造深度互动的物流服务体系，加强物流服务重点领域和薄弱环节建设、推进物流仓储信息化标准化智能化、深化联动融合、打通信息互联渠道，打造降本增效示范区。

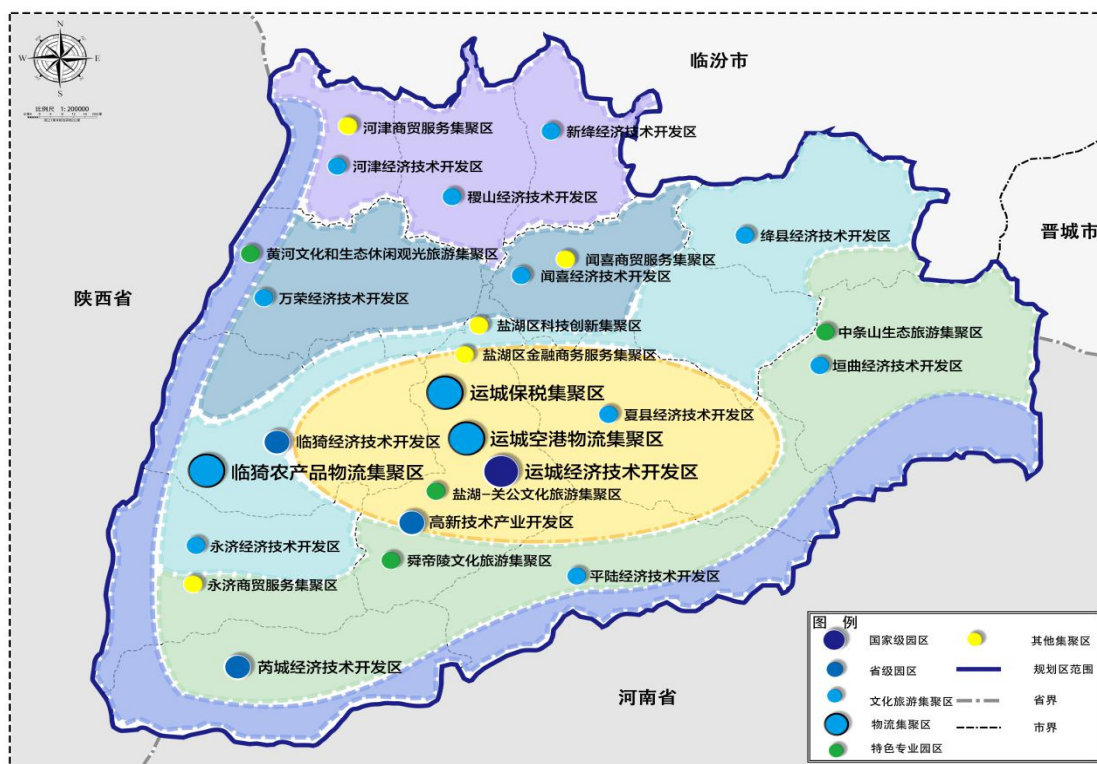


图 4-1 “十四五”运城市各开发区空间布局

新稷河闻工业转型物流配套发展区。以新绛、稷山、河津、闻喜等四县（市）为主，培育壮大煤电铝材、煤焦钢化等传统工业转型升级和新能源、新材料、先进装备制造、节能环保等产业，以供应链创新与应用为重点，大力发展绿色高效的线上线下相结合的生产要素物流供应链，优化物流组织模式，强化物流降本增效，推进延长产业链，提升价值链。

四、多节点

新绛、绛县、垣曲、平陆、芮城各县，依托国家现代农业产业园、国家农业绿色发展先行区、省级农业开发区、湿地公园等，

有效汇聚物流资源，密切与中心城市的往来，形成重要物流节点。新绛依托特色水果、中药材基地等农业资源，重点发展农产品物流，加快农产品物流信息化、标准化、集约化，打造农产品供应链枢纽节点和黄河金三角商贸物流重点县。绛县依托丰富农业资源和军工产业基础，聚焦精密铸造、装备制造、特色农产品加工，重点发展农产品物流和制造业供应链基地。垣曲县聚力新型建材产业、危废固废综合利用产业和新能源产业，重点发展大宗商品物流基地。平陆县发挥中原城市群的门户城市区位优势 and 农业优势，聚焦新材料和现代农业，外联河南，重点发展制造业供应链基地和农产品物流基地。芮城县依托聚焦生物医药、清洁能源、现代农业等产业，发展集交易、储存、转运、配送于一体的医药物流基地和集储存、保管养护、中转、分拨配送等多种功能的大宗商品物流基地及农产品物流基地。

五、促进枢纽-通道-支点-节点协同发展

发挥交通在物流体系中的基础性作用，引导物流园区围绕主要交通轴线集聚，推动物流枢纽、物流通道、物流支点和物流节点之间联动发展，实现信息、人才、平台等资源共享，形成全市优势互补、合理分工、良性互动的物流发展格局。

第三节 完善城乡物流体系

优化城市物流集散和配送网络。优化重要节点路网，完善城

市三级配送网络建设。依托重要交通枢纽、物流集散地规划建设集运输、仓储、配送、信息交易为一体的多功能物流服务基地。推动传统公路货站向现代配送中心转型，推广高速服务业综合仓配模式，实现大中小型配送车辆无缝衔接。推进快递营业场所标准化建设，推进自助提货柜、智能生鲜柜、智能快件箱（信包箱）等配送设施进社区、进学校、进公寓，“十四五”期间，力争智能配送设施覆盖率达到50%以上。发展公共配送中心，满足公共仓储、零售门店等各类企业共建共用共享需求。积极应对人口老龄化，鼓励物流企业、社区物业、社区商业网点等针对老年人的生活需求，提供专业、便利的老年人物流服务。研究城市内物流园区外迁方案，在环城高速公路外围布设功能完备、要素聚集、绿色智慧的货运枢纽项目。

加强农村物流体系建设。扎实推进农村物流基础设施建设，统筹建设县城仓储配送中心、乡村电商服务站等物流设施，科学规划农村物流中心、配送中心建设，打造县、乡、村三级物流体系。建设农村物流信息平台，提升乡、镇、村末端配送网点的信息化管理水平。推广邮快结合、交快结合、快快合作等农村物流模式，完善农村物流服务网络，提高农村物流末端配送水平。整合提升邮政、交通、商务等农村物流资源，加快形成网络规模效应。鼓励城市配送企业向农村拓展服务网点，解决农产品上行的

“最初一公里”和社会消费品下乡的“最后一公里”问题。优先保障农村物流用地、路权和车辆停靠需求，为民生保障工程提供支撑。

加快发展城乡快递物流。聚焦农产品、快消品、药品、日用电子产品、汽车零部件、家电家具、纺织服装等重点行业领域，推动物流服务向农村延伸覆盖，加快构建普惠城乡、技术先进、服务优质、安全高效、绿色节能的快递服务体系，完善建设县域物流配送中心、乡（镇）配送节点和村级公共服务点，依托连锁超市、邮政营业场所、客货运站场等网络资源，建设上接县、下联村的乡（镇）配送节点。推动快递企业主动参与城乡综合便民服务，建设末端综合服务平台。

第四节 推动物流跨区域协同发展

统筹区域物流基础设施规划建设，推动物流信息、人才、平台等资源在区域内共享。完善晋陕豫地区物流集疏运和多式联运服务体系，加强与太原、临汾、晋城、西安、韩城、三门峡等城市物流协同发展，建立顺畅高效、服务融合、协同运作的跨区域物流联动机制。与上海、大连、青岛、秦皇岛、宁波、苏州等港口、口岸、自贸区深化合作，实现异地“一次申报、一次查验、一次放行”，提升货物集结能力。

建立现代陆港体系。深入对接黄河流域生态保护和高质量发

展、国家资源型经济转型综改试验区、中部崛起等国家战略，努力打造对外开放的示范窗口。与全国物流枢纽、国际陆港组建现代陆港发展联盟，开行“一带一路”干线集装箱循环班列，全面提升陆港集聚辐射作用。积极参与“一带一路”建设，鼓励骨干制造企业与物流、快递合作开辟国际市场，加强优势产能、装备、技术合作，拓展国际物流服务网络，积极开展国际快件运输和国家中转运输，构建高效畅通的国际铁路联运通道网络。

第五章 构筑立体综合交通体系，全面提升物流效率

第一节 完善立体交通体系

一、打通航空对外联系大通道

加快提升运城机场运行等级，持续拓展国际国内航线，优化机场客货运服务，打造人性化、现代化、国际化的航空港形象。推进“1+3+N”通用机场建设，抓好运城机场，万荣、绛县、芮城三个通用机场，以及一批直升机停机坪建设。不断加强与京津冀、长三角、珠三角城市之间的通道建设，推动运城空中交通建设处于中部地市前列，形成服务晋陕豫黄河金三角、连接国内国际重要枢纽的航空通道。

二、建设完善铁路通道

立足建设新亚欧大陆桥和丝绸之路经济带上重要节点，在中部乃至全国交通大格局中谋划现代物流基础设施建设和物流产业发展。建设运城—三门峡客专项目，协同推进韩城—河津—侯马—晋城客专项目建设，实现黄河金三角四市的高铁通达“全覆盖”。推动大同一太原—运城高速贯通，确保运城北站扩建项目高效运营，进一步增加始发车辆，加快部分车次提速，提升运城到太原、西安、郑州 3 个省会城市的“两小时”通达水平。

三、完善高速公路网

以落实山西省“4 纵 15 横 33 联”高速公路网布局为导向，在山西省省道网规划（2021—2035 年）明确运城市国家高速公路和省级高速公路布局基础上，协调推进国家高速公路（G5514 晋永高速阳城至运城段、泗交至永济段、风陵渡黄河大桥项目）尽快落地实施，协调推进临沂黄河大桥、三门峡公铁黄河大桥连接线项目尽早建成通车。加快推进省级高速公路（夏县泗交至河南澠池、永济至太安项目）各项前期工作。不断强化市际衔接，推进互联互通，连通重要节点，强化晋陕豫全向互通，快速互联。



图 5-1 运城市“十四五”高速公路网规划图

四、建设快捷高效国省干线公路网

完善干线公路网络、优化公路等级结构。以穿城、穿镇公路改线改造、国省道扩容升级改造为重点，实施国省干线提质升级，畅通国省干线瓶颈路段，实现市区与各县（市、区）之间 1 小时快速通达。加强普通干线公路与高速公路、城市干道紧密衔接，实现市域城乡交通一体化。

五、优化升级农村公路网

推进“四好农村路”建设，重点聚焦农村公路安全、便捷建设。实施安全公路工程，持续开展农村危桥改造与重建工作，形成畅通安全的农村公路网。实施便捷公路工程，全面推进乡镇通

三级公路建设，形成便捷联系的三级公路网。实施品质公路工程，推进农村公路提质升级，聚焦建制村双车道公路改造，农村公路联网、自然村村通硬化路等工作，提升农村公路通达深度，提高双车道以上农村公路比例。

六、推动运城“无水港”建设

抓住运城机场航空口岸正式开放获得国务院批复，运城海关、运城出入境检验检疫局运行等机遇，加快谋划推进运城机场国际旅游航空港、运城北站铁路港、闻喜铁路港、河津铁路港、永济公路港、黄河金三角国际果蔬物流港，以及绛县、万荣县、闻喜县、芮城县通用航空产业园；空港保税物流园等建设，积极推动打造内陆“无水港”。

第二节 发展综合运输

一、推进大宗货物运输“公转铁”

以钢铁、建材、煤炭、焦化等资源型产品运输“公转铁”为主攻方向，提高运输组织水平，减少公路运输量，增加铁路运输量。加快新建货运铁路沿线战略装车点建设和铁路干线主要编组站设备设施改造扩能，提升铁路综合利用效率和路网运输能力。提升南同蒲线铁路专运线项目建设运营水平。加快浩吉铁路河津、万荣、临猗、平陆等场站建设。积极推进铁路专运线项目建设。支持区域钢铁、煤炭、化工、焦化等大型工矿企业以及大型

物流园区新建或改扩建铁路专用线。通过有效整合既有货运设施资源，改造和新建一批集运输、储存、加工、装卸、配送和信息等物流功能的多式联运基地，力争钢铁、煤炭、焦炭等大宗货物铁路运输比例达到60%以上。

二、大力发展多式联运

发挥铁路、公路、机场等各种运输方式的比较优势，大力发展公铁、空铁等多式联运。积极发展铁水联运，围绕出口加工、国际贸易、跨境电商、国际物流、保税物流等需求，在基础设施互通、产业分工协作等领域取得更大突破，促进运输结构调整和物流降本增效。对接融入关中城市群、中原城市群国际通道，适时开通中欧班列，不断提高全市物流运输国际化水平，促进外向型经济发展。

三、加快运输业转型升级

推进物流装备结构优化，推进货运车辆的重型化、厢式化和专业化，鼓励甩挂运输、高铁快运、航空快运等现代运输方式，提升货运运输供给能力和运输效率，发展适合城市配送的集装箱、冷藏、集装罐等专用运输车辆，形成高效、便捷、安全、多元化的货物运输网络。

第六章 壮大市场主体实力，推动物流集聚发展

第一节 积极引进国内外知名物流企业

加大物流企业招商引资力度,积极引进中铁快运、中国储运、阿里、京东、顺丰等一批国际国内驰名快递物流企业与运城市开展战略合作,携手扩大全市物流企业的整体实力。

吸引国内外知名的物流地产、电商物流、快递物流、冷链物流、国际货代、供应链管理等企业落户,建设区域总部、分拨中心、转运中心、运营中心或研发中心等,不断提升运城市在物流领域的影响力。

第二节 加快培育物流龙头企业

鼓励物流企业通过参股控股、兼并重组、协作联盟等方式做大做强。突出交通及运输装备、钢铁、焦化、医药、蔬菜、果品交易等,积极扶持物流企业加快发展,培育形成一批资源整合能力强、运营模式先进、竞争力较强的物流运营企业,引导行业向专业化、集约化、信息化、品牌化发展。

鼓励生产制造和商贸流通企业按照产业链分工协作原则,剥离或外包物流业务,整合物流资源,促进企业内部物流社会化,进一步释放物流需求。瞄准快递配送、智慧物流、冷链物流、应急物流等细分领域,引导和鼓励大型生产制造和商贸流通企业的物流自营机构不断完善功能,逐步实现与母体分离,成为社会化、

专业化、规模化的第三方物流企业。

第三节 加快发展物流园区

围绕服务中部地区、畅通全国各省，链接“一带一路”，在盐湖-临猗-夏县未来同城化核心区，重点布局建设5个左右综合性物流园区；在沿黄新型加工制造产业物流服务通道、峨嵋岭绿色农特产品物流服务通道，重点布局建设3个左右综合性物流园区、2个左右功能型物流园区；在中心城区北部智慧物流集聚区、开发区新兴产业物流服务示范区、新稷河闻工业转型物流配套发展区，重点布局5个左右功能性物流园，培育形成全市定位明确、功能集约、特色鲜明、衔接紧密、服务高效、效益显著的“15+N”物流服务体系，带动区域内和跨区域物流活动组织化、规模化、网络化、高端化运行。

第七章 深化产业融合，全面提升物流价值增值

第一节 促进加工制造业与物流业深度融合

聚焦先进装备制造、新材料、现代医药和大健康、节能环保、新能源、精品钢、农副产品加工、绿色焦化、绿色建材等“十大产业集群”，鼓励物流供应链企业开发面向加工制造企业的物流大数据产品，提高数据服务能力。鼓励物流企业为制造企业量身

定做库存管理、线边物流、供应链一体化服务等物流解决方案，提升物流枢纽和物流园区的生产服务能力，加快发展高品质、专业化定制物流，引导物流、快递企业为制造企业量身定做供应链管理库存、线边物流、供应链一体化服务等物流解决方案，为“十大产业集群”加工制造企业提供高效快捷的物流服务，降低企业物流成本，提升区域加工制造企业竞争力，培育形成一批物流业与制造业融合发展标杆企业，引导带动物流业制造业融合水平显著提升。

第二节 推进现代农业与物流业增值发展

发挥运城农特产品类全、规模大、品质好优势，深度整合运城丰富的农、林、水、牧、渔特色农产品，突出运城苹果、运城面粉、运城蔬菜等品牌，不断强化物流与现代农业的深度融合。在北京、上海、深圳、太原等城市布点设立销地仓。鼓励企业利用现有常温仓储设施改造或就近新建产地预冷、贮藏保鲜、分级包装等冷链物流基础设施，开展分拣、包装等流通加工业务。鼓励和引导大型农产品流通企业拓展社区服务网点，减少中间环节，降低农产品物流成本。发挥农业产业化龙头企业示范引领作用，推动供应链资源集聚和共享，打造联结农户、农业经营主体、农产品加工流通企业和最终消费者的紧密型农产品供应链，构建全产业链绿色可追溯农业供应链体系。

建设运城特色农产品电商展示中心。依託运城市水果、蔬菜、干果、食用菌、小杂粮、调味品、小食品等特色农产品，建设和改造提升一批具有一定规模的农产品物流中心和农产品批发市场，规划建设运城特色农产品电商展示中心，完善商品展厅、库房、冷库及其他配套设施建设，持续完善农产品加工体系、检验检疫体系和贸易营销体系，服务运城农特产“漂洋过海”“走南闯北”，推动农业产业集群做强做大，激发农业农村活力，全面推进乡村振兴。

加快推进运城农产品出口平台建设。以实施“南果战略”为契机，加快运城农产品出口平台实体工程建设，高标准打造运城会展中心（农展馆），配套建设农产品仓储物流、果批市场、酒店等项目，构建高效安全的生产体系、快捷的农产品出口检验检疫体系、集成化的出口营销流通体系、专业化的综合服务体系。提升检验检疫服务功能，完善出口示范、产地交易、线上交易平台建设。做好新华—中国（运城）苹果价格指数应用，面向主要出口国和地区开展多形式的宣传展销活动，不断提升“运城苹果”等产品的知名度和影响力。

第三节 促进商贸业与物流业联动发展

探索“商贸+互联网+物流”融合发展新模式，增强物流协同服务能力，提升物流服务质量和效率，降低实体商贸企业物流成

本。促进传统实体商品交易市场转型升级，打造线上线下融合供应链服务平台，提供供应链增值服务，提高资源配置效率，促进市场与产业融合发展。加强商贸企业现有渠道资源整合利用，满足电商企业多样化、分散化、及时性销售的物流需求，延伸商贸业服务链条，促进行业转型升级。

第八章 强化数字赋能，提升物流信息化水平

第一节 创新发展物流新业态

抢抓构筑“双循环”新发展格局历史机遇，推动大数据、云计算、物联网、人工智能、区块链等新一代信息技术与物流产业深度融合，发展“互联网+”物流新业态、新模式。强化区域经济网、物流网、信息网建设，大力推进基于通道、平台支撑的新枢纽经济模式发展。打造运城品牌物流服务网站，以交通枢纽、物流枢纽、旅游中心、信息平台为依托，构建一批特色物流云平台，进一步强化对经济要素的时空配置，实现对区域乃至全国物流要素与资源的高效集聚和分拨。

第二节 建设物流信息平台

鼓励建设满足物流信息供需精准对接、物流产业全链条一体化发展需要的物流信息平台，开放共享公路、铁路、航空、水运、

邮政、海关等领域有关数据，实现区域间和行业内物流平台信息共享。结合物流、供应链、产能分布等数据，通过大数据分析挖掘和算法技术，打通城市物流产业数据，提升物流产业管理能力，实现全市供应链整体最优化配置和全市物流网络运营降本增效。

第三节 推动应用智能化物流设备

加强数字物流基础设施建设，推进货、车（飞机）、场等物流要素数字化。支持物流枢纽、物流园区和物流中心等应用物联网技术，鼓励货运车辆加装智能设备，加快数字化终端设备的普及应用，实现物流信息采集标准化、处理电子化、交互自动化。发展机械化、智能化立体仓库，加快普及“信息系统+货架、托盘、叉车”的仓库基本技术配置。鼓励开展5G智能物流示范园区建设，开展物流园区在无人驾驶、远程安全控制、物流追踪等领域的应用试点。

第四节 大力发展电商物流

鼓励电商企业与快递物流企业深化合作，优化业务流程和渠道管理，鼓励仓储、快递、第三方技术服务企业发展智能仓储，促进自营物流与第三方物流协调发展。延伸服务链条，推广共同配送、集中配送、统一配送、分时配送、夜间配送等集约化配送模式，完善前置仓配送、门店配送、即时配送、网订店取、自助提货等末端配送模式，发展仓配一体化服务，支持企业集成应用

各类信息技术，整合共享上下游资源，优化电子商务企业供应链管理，促进商流、物流、信息流、资金流等无缝衔接和高效流动，提高电子商务企业与快递物流企业供应链协同效率。

构建区域性快递物流枢纽。加快顺丰晋南水果产业园配套建设和投产运营，壮大中通、邮政、京东等主要品牌企业分拨配送能力，支持寄递企业加强全自动分拣设备、机械化装卸设备和智能标签识别等先进技术应用，全面提高快递物流配送效率。支持各品牌企业抱团建设县（市）级快递共配中心，集聚本区域内快递、电商企业入驻，形成以顺丰晋南水果产业园为龙头，中通、邮政、京东等现有大型分拨中心为主体的“一核多极”快递产业布局和“多元多层、产业配套、功能衔接”的快递主体集群，加快建成立足河东、服务晋陕豫、辐射中西部的区域性快递物流枢纽。

强化扶持培育，建设电商集聚区，围绕区域主要产业和消费主导产品，发展特色电子商务。以芮城县、夏县荣获“国家电子商务进农村综合示范县”，农村电子商务“千县万村”工程为契机，利用项目专项资金、先进技术，充分整合农村电商、快递物流资源，扩大电商物流服务范围，加快民生领域的电商物流发展，支持电商物流企业与连锁实体商店、餐饮企业、社区服务组织、机关院校等开展商品体验、一站式购物、末端配送整合等多种形式的合作，加快构建“布局完善、结构优化、功能强大、运作高

效、服务优质”的电商物流体系，争取“十四五”期间，实现国家电子商务进农村电子商务综合示范县项目全覆盖，为农村电商物流发展争取更多的优惠政策。

第九章 创新发展方式，增强物流业现代化水平

第一节 加强物流标准化建设

加大国际国内物流管理、技术和服务标准的推广应用，加快仓储、转运设施和运输工具标准化改造，积极推进运输工具准入标准化，提高物流服务的安全、优质、高效水平。鼓励物流企业采用行业标准化的物流计量、货物分类、物品标识、装备设施、信息系统和作业流程，加快在电商快递物流企业中推广使用标准托盘、标准物流周转箱（筐）等物流载具，支持电商快递物流企业叉车、货架、月台、运输车辆等上下游物流设施标准化改造，支持电商快递物流企业充分运用现代信息技术，探索构建开放式标准托盘、周转箱（筐）、立体货架、自动化分拣系统、车载卫星定位系统循环共用体系。探索利用物联网技术对物流环节的全流程管理，开展物流行业的物联网应用示范和规模化应用。

第二节 推动物流绿色化发展

大力推行绿色运输、绿色仓储、绿色包装、促进节能减排。

推广先进运输组织方式，积极发展共同配送、统一配送、集中配送等配送组织模式，减少返空率，提高车辆装载率。鼓励企业选用节能环保车辆和新能源汽车，积极推进 LNG（液化天然气）加气站建设。倡导设立绿色生态型物流园区、优化仓库布局，支持仓储设施利用太阳能等清洁能源，采用现代化仓储技术，降低仓储损耗。鼓励包装重复使用和回收再利用，降低流通环节污染，构建循环物流系统。

第三节 提升物流安全发展水平

优化全市应急物流设施建设，完善应急物资储备基地布局，促进应急储备网络与应急运输交通网络融合。强化应急能力储备，组建以企业为主体的专业化应急物流队伍，定期组织应急运输队伍开展演练。完善应急运输车辆通行机制，实现应急运输车辆优先通行。加大对危化品运输车辆安全管控力度，加强危化品车辆停车场地建设和规范化管理。加强冷链物流渠道安全防控，对进口肉禽类、水产品等重点冷链食品建立从“首站到终端”全过程质量追溯链条，推动实施跨境冷链物流道路货运司机在口岸点、作业点、居住点的闭环管理。

探索建立政府主导、市场经营的新型应急物流运作模式。构建完善市、县、乡（镇）联动应急物流响应机制，建立全市统一应急物资保障综合管理信息系统，提升应急物质配送响应可控

性。

第十章 优化政策体系，推动物流降本增效

第一节 加强政策支持

落实和用好山西综改试验区政策，抢抓黄河流域生态保护和高质量发展上升为国家战略的重大机遇，积极争取支持运城物流发展的用地政策、融资政策、税收政策和产业发展政策。参照国家和山西省相关政策，出台省级多式联运、甩挂运输、智慧平台、航空物流试点企业支持政策。对符合条件的物流企业自有大宗商品仓储设施用地，减按所属土地等级使用税额标准 50% 计征城镇土地使用税。对本地物流基础设施、农产品冷链物流、公共信息平台、新技术应用等重点项目建设给予贷款贴息支持。

第二节 创新用地政策

有效配置与落实土地资源，保障冷链物流设施用地，永久性农产品产地预冷设施用地按建设用地管理。支持利用工业企业旧厂房、仓库和存量土地资源建设物流设施或提供物流服务。创新用地模式，在集约节约用地的原则下，减轻企业资金占用压力。利用多种渠道整合盘活存量闲置土地资源，用于交通枢纽和物流集聚区建设用途。在城市开发新区规划公共服务基础建设用地，

加强城市物流快运站的规划建设。对纳入省级示范的物流园区新增物流仓储用地给予重点保障。用地规模较大的可分年度安排用地计划指标和土地供应计划。

第三节 拓宽融资渠道

支持重点物流项目争取专项债、中央预算内资金和省专项资金，积极争取民航发展基金等对重大交通基础设施项目予以支持。创新合作方式，鼓励民间资本参与全市机场、铁路、高速公路、物流基础设施建设。支持符合条件的物流企业挂牌上市和并购重组，引导物流企业综合运用债券、基金、资产证券化等多种融资工具开展直接融资。鼓励金融机构研发支持交通枢纽和物流业发展的金融产品和融资服务方案，强化对交通运输和物流业项目发展的融资投放。推动设立现代物流业发展基金，重点扶持公益性、公共性流通基础设施建设和运营，实现金融资本与产业资本的有效整合，加速完善区域物流中心枢纽功能。

第四节 降低企业成本

加快水、电、气等改革步伐，确保物流业用电、用水、用气价格与工商业同价，帮助物流企业降低运营成本。严格落实鲜活农产品运输“绿色通道”政策，切实降低鲜活农产品运输成本。

第五节 创优营商环境

建立改革容错机制，通过“走出去，请进来”等方式，学习

借鉴先进地区创新经验和做法，在加快重大基础设施项目建设、创新投融资体制机制、搭建多式联运平台、推进通关便利化等方面，赋予各县（市、区）、相关部门更多改革创新探索自主权。

加强重大交通枢纽、物流节点的环境综合整治，树立“窗口”服务靓丽形象，打造“集聚”“畅通”“服务”新优势。进一步强化舆论和社会环境创建，营造现代化立体式交通枢纽和重要物流集聚区共建共享良好社会环境。切实加大对运输领域“乱收费”“乱罚款”的清理整顿力度，严格执行国家统一的治超执法标准。

改进城市配送车辆通行管理工作，放宽标准化轻微型配送车辆通行限制，优化城市配送车辆通行停靠管理。加强对物流业市场竞争行为的监督检查，依法查处不正当竞争和垄断行为。

第十一章 保障措施

第一节 加强组织领导

加强党的领导。坚定不移加强党的全面领导，增强“四个意识”，坚定“四个自信”，做到“两个维护”。充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，充分发挥党的各级组织在推进物流业高质量发展中的领导作用和战斗堡垒作用，激励干部担当作为，全面调动各级干部干事创业的积极性、主动性和创造性，为

实现规划目标任务提供坚强领导保障。

完善组织领导体制。成立由市政府主要领导任组长，发展改革、商务、交通、农业农村、财政、民航等部门以及13个县(市、区)、运城开发区主要负责同志组成的运城市现代物流业发展工作领导小组，负责研究、制定加快物流业高质量发展的中长期战略规划、年度行动计划和相关政策，分析研判规划计划、工作任务落实情况，统筹协调部门间重要工作，平衡各部门利益和关系，有效解决运城市物流业发展过程中面临的关键性制约问题，促进全市物流业发展规划的实施。

强化跨行业管理服务。加强物流市场跨部门联合监管检查，做好重大物流项目的准入评估、项目履约监管。探索正面引导和负面清单制度相结合的管理方式，赋予物流市场主体更多主动权，激发市场活力。完善服务业统计制度，建立政府统计和行业协会统计互为补充的物流业统计体系，不断健全物流业统计调查方法和指标体系，完善现代物流业统计调查制度。

紧扣主要抓手展开工作。聚焦战略定位、目标任务、行动计划、重大项目等，抓招商引资，健全全市物流业招商图谱，围绕重大布局、重点项目、重点园区，深入开展招商引资。抓市场主体培育，进一步激发各类市场主体的活力动力潜力，加速推进一批运输、物流、信息、研发企业成长壮大。抓发展动能转换，持

续用信息化、智能化手段提升物流业发展质量效益。抓项目达产达效，全力推进一批物流项目落地、开工、建设、投产步伐。抓人才支撑，加大高端专业人才引进，以人才激发创新，以创新引领发展。加强业务培训，提升物流企业从业人员专业素质，培养壮大专业队伍。

第二节 加强物流信用体系建设

积极发挥国家综合物流信息平台和社会征信机构作用，加快物流业信用体系建设。建立物流企业信用评级机制，加强物流服务质量满意度考评和监测，推动行业服务水平提高。完善物流供应链信息化评估系统，强化上下游企业的内部信用评级，引导物流业企业和从业人员树立诚信理念，营造守法诚信的企业经营秩序。加强物流信用信息的共享和应用，探索建立物流企业和物流人员信用档案，完善物流信用评价、公示、披露、监督、申诉、复核、奖惩等系列制度，健全失信黑名单制度，完善守信联合激励和失信联合惩戒机制，构建完善以信用为基础的行业新型监管机制。

第三节 实施执行评估

做好规划衔接。做好运城市物流发展规划与运城市国民经济和社会发展“十四五”规划及2035年远景目标纲要、运城市交通体系建设规划、商贸体系建设规划、城市国土空间规划、专项

规划的衔接，确保各类规划在总体上指向一致、空间配置上互相协调、时序安排上科学有序。

强化项目支撑。谋划运城市物流业高质量发展项目，以一批新项目、大项目、好项目支撑物流业高质量发展，建立重大项目动态调整机制。持续用好“五个一”项目推进机制，争取更多项目纳入全市“1311”重大工程项目。加强项目管理，明确项目负责人，对物流项目引进、项目推进、项目建设、项目服务等实施全程监管，推进物流业重大项目顺利实施。

健全统计制度。完善物流业统计调查制度和统计指标体系，建立科学的统计调查方法，贯彻落实社会物流统计核算与统计报表制度。统计部门加强和物流主管部门对物流业统计业务的指导，推动全市各行业、各领域、各县（市、区）及运城开发区规范有序开展物流业统计工作。充分发挥行业组织作用和力量，提高统计数据的准确性和及时性。充实统计调查内容，完善物流环节的统计方法与统计内容，增加物流业发展的社会效益指标。

开展定期评估。各县（市、区）、运城开发区，各部门要对照部门职责，将规划确定的发展目标、重点任务、行动计划、重大项目纳入本地、本部门的年度计划、开展绩效考核。筹建运城市物流业高质量发展评估数据库，建立行业动态评估与预警调整机制，定期开展评估，对本规划实施的进度、任务的进展、项目

的推进、机制的落实以及市场环境、行业发展出现的问题、企业主体状况等实现及时分析诊断，强化政策措施优化，确保规划蓝图圆满实现。

抄送：市委，市人大，市政协。

运城市人民政府办公室

2021年12月23日印发

