

交通运输部文件

交规划发〔2016〕98号

交通运输部关于印发“十三五”综合客运枢纽 和货运枢纽(物流园区)建设方案的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅(局、委)：

为进一步加快推进综合交通枢纽建设、完善综合交通运输体系、切实提升现代物流发展水平，我部组织编制了《“十三五”综合客运枢纽建设方案》和《“十三五”货运枢纽(物流园区)建设方案》。现印发给你们，请遵照执行。

附件：1. “十三五”综合客运枢纽建设项目表(分省印发)

2.“十三五”货运枢纽(物流园区)建设项目表(分省印发)



2016年6月2日

“十三五”综合客运枢纽建设方案

交通运输部
2016年6月

目 录

前言	5
一、发展基础	6
二、形势与需求	8
(一)形势要求	8
(二)建设需求	9
三、总体思路	9
(一)基本原则	9
(二)建设目标	10
四、建设重点与方案	10
(一)建设重点	10
(二)项目库方案	11
(三)投资政策	13
五、保障措施	15
(一)健全项目建设管理协调机制	15
(二)加快项目前期工作	15
(三)强化项目实施监管	15
(四)做好建设方案实施评估与调整	16
(五)做好民生实事项目的推进落实工作	16

前 言

当前,我国综合交通运输已经进入各种方式融合交汇、统筹发展的新阶段。综合交通运输的关键是推进各种运输方式从分散发展转向一体化和集约化发展,综合客运枢纽是综合交通运输体系的重要组成部分,是各种对外运输方式之间及与城市交通之间实现有效衔接和一体化客运组织的关键节点。“十二五”期,交通运输部将综合客运枢纽作为构建综合运输体系的重要切入点,通过规划引领、资金扶持和技术指导等手段大力推进,取得了良好的效果。“十三五”期是我国全面深化改革、全面建成小康社会和推进新型城镇化建设的关键时期,是各种运输方式集中建设、衔接成网的重要阶段,是综合客运枢纽建设发展的重要战略机遇期。为切实指导综合交通运输枢纽规划与管理,进一步加快综合客运枢纽建设,特制定本方案。

一、发展基础

“十二五”期是我国综合客运枢纽快速发展时期，在部制定的《“十二五”综合客运枢纽建设规划》指导下，综合客运枢纽建设与发展取得了显著成绩。五年来，部累计安排 48.1 亿元，投资补助了 110 个综合客运枢纽，目前已建成运营 60 个。截至 2015 年底，部投资补助的 116 个综合客运枢纽项目（含“十一五”期 6 个项目），覆盖了 62% 的全国性综合交通枢纽城市、50% 的大城市、25% 的中等城市、73% 的公交都市创建城市；公铁衔接型项目 108 个，占 98.2%，其中与国家“四纵四横”高速铁路衔接的项目 66 个，占 56.9%。经过近几年的探索与实践，综合客运枢纽建设与发展取得了明显的经济和社会效益。

一是综合客运枢纽切实发挥了公共客运组织中枢作用，提升了综合客运体系的组织效率和服务水平。部投资补助的 116 个综合客运枢纽项目的设计年度旅客换乘总量超过 1600 万人次/日，已建成运营的 60 个综合客运枢纽成为区际、城际、城乡间中长距离旅客出行与换乘的重要节点，有效发挥了公共客运组织中枢作用。部投资补助的综合客运枢纽项目较好体现了以人为本的理念和便捷换乘的建设要求，目前已建成运营的项目中，不同交通方式站场间的旅客换乘距离基本控制在 300 米以内，10% 的项目基本实现了一体化衔接，52% 的项目通过换乘通道实现了便捷衔接，其余通过广场衔接的项目也设置了风雨廊等换乘设施，显著提高了旅客换乘舒适度。

二是综合客运枢纽在促进城市功能优化、集约利用土地、引导绿色出行和保护环境等方面发挥了重要的引导和示范作用。综合客运枢纽在提供运输保障的同时,也对城市功能优化、区域综合开发、土地集约利用发挥着重要作用。许多大型综合客运枢纽以集聚交通服务功能为核心,将枢纽与周边公共建筑、商业配套设施融为一体,逐步拓展为城市综合体,成为城市新的开发热点。综合客运枢纽有效提升了公共交通换乘的便捷性以及公交使用效率,促进了绿色出行和节能减排。

三是综合客运枢纽的建设管理实践,为完善综合运输协调管理机制、加快推进综合运输体系建设积累了经验。“十二五”期,部通过出台投资补助政策和项目管理办法等一系列举措,有力推动了综合客运枢纽一体化建设和管理,增强了各地交通运输部门在综合客运枢纽规划建设及协调管理中的话语权。目前,部分地区已在实践工作中探索形成了行之有效的建设与协调管理模式,为推进综合运输体系建设积累了有益经验。

经过近年来的发展,综合客运枢纽规划建设取得了显著成绩,但也仍然存在一些问题。一是一体化衔接程度需要进一步提升。受管理体制机制等因素影响,相当一部分综合客运枢纽项目未能实现统一规划、统一设计和同步建设,部分项目“方式拼盘”现象明显。二是建设管理机制需要进一步完善。各管理部门之间,投资主体、建设主体、运营主体之间,缺乏有效的协调管理机制,影响了综合客运枢纽功能的发挥。三是项目后续实施监管需要进一步

加强。部分项目在获取部投资补助后,存在不同程度的方案调整、进度延迟等现象,一定程度上影响了项目的实施效果。

二、形势与需求

(一)形势要求。

“十三五”期是我国全面深化改革、全面建成小康社会和推进新型城镇化建设的关键时期,是各种运输方式集中建设、衔接成网的重要阶段,是综合客运枢纽建设发展的重要战略机遇期,综合客运枢纽建设与发展面临着新的形势和要求。

实现全面建成小康社会目标和建设人民满意交通,要求进一步扩大综合客运枢纽公共服务的覆盖面。“十三五”期,为满足新时期广大百姓对客运出行服务品质不断提升的要求,应进一步加快综合客运枢纽建设,扩大综合客运枢纽服务覆盖面,将高质量的客运服务向中西部地区、中小城市延伸,促进各种运输方式设施无缝衔接、信息高效互联、服务优质一体,切实改善民生,让社会民众共享综合交通运输发展成果。

服务“三大战略”和新型城镇化建设,要求切实发挥综合客运枢纽在公共客运体系中的关键性和示范性作用。“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带“三大战略”和新型城镇化建设的推进,将加速我国人口要素的流动和“城市带”“城市群”或“大都市区”的形成,要求综合客运枢纽进一步发挥好承担区域对外、城际间、城市内外交通的衔接功能,以及大容量客流换乘、集散与中转功能,促进客运服务一体化,有效支撑人口要素流动以及城镇空间结构

优化。

加快供给侧结构性改革、加快建设高质量的综合交通运输体系,要求提高综合客运枢纽一体化建设水平。“十三五”期需要进一步加快推动综合客运枢纽向一体化、立体化方向发展,加快形成综合客运枢纽节点网络,努力实现旅客出行“零距离换乘”。

(二)建设需求。

“十三五”期我国综合客运枢纽建设需求呈现如下特征。

1. 整体建设任务依然繁重。根据各省(市、区)上报建设计划,“十三五”期综合客运枢纽总体建设需求较“十二五”期同比增加近50%。

2. 项目覆盖范围不断拓展。“十三五”期,随着我国铁路网覆盖范围的拓展,枢纽空间分布范围延伸至中小城市的特征明显。各省(区、市)上报项目中40%位于城区人口50万以上的大中城市,32%位于城区人口20~50万的小城市(含县),28%位于城区人口20万以下的小城市(含县)。

3. 项目类型日趋多元化。“十三五”期综合客运枢纽建设项目类型除与高铁、快速铁路接驳外,与城际铁路、普速铁路、机场、港口衔接的综合客运枢纽建设需求均较“十二五”有较大幅度增加。此外,结合铁路老站改造建设综合客运枢纽的需求明显增加。

三、总体思路

(一)基本原则。

政府主导,加强协调。建立和完善由政府牵头、多部门共同参

与的综合客运枢纽建设协调机制,加快综合客运枢纽建设,提高综合客运枢纽服务水平。

政策引导,突出重点。服务国家战略,强化政策导向,优先推进交通资源集约度高、辐射影响大的综合客运枢纽项目建设,扩大项目覆盖范围,加快建立综合客运枢纽网络骨架。

分类指导,强化功能。对东中西部地区和不同类型的综合客运枢纽采取差异化的投资政策,通过投资倾斜和技术指导,不断提高综合客运枢纽的一体化衔接水平。

(二)建设目标。

坚持创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念,以提升综合运输服务品质、建设人民满意交通为出发点和落脚点,按照“统筹规划、同步建设、同期运营”的要求,全面加快综合客运枢纽建设,扩大综合客运枢纽覆盖范围,提高辐射能力和服务水平,力争在“十三五”末初步形成“布局合理、衔接顺畅、功能完备、服务优质”的综合客运枢纽节点网络。

四、建设重点与方案

(一)建设重点。

1. 重点发展区域。优先支持位于全国性综合交通枢纽城市的建设项目,并对“一带一路”、京津冀、长江经济带等重点区域的建设项目予以倾斜。

2. 重点支持类型。重点支持汇集多种运输方式、客运转换量大、辐射和服务范围广、一体化衔接水平高的枢纽建设项目。强化

综合客运枢纽服务功能,加快向设施一体化、功能一体化、服务一体化方向发展。

3. 重点建设内容。为提高综合客运枢纽服务水平和效能,部补助资金重点支持综合客运枢纽内的公路客运站场及其用地范围内与换乘服务相关的基础设施、设备、信息化建设等。

(二)项目库方案。

1. 遴选条件。

纳入本建设方案的项目须满足以下条件:

(1)应有两种及以上对外运输方式,且有公路客运站场相关服务设施。

对于公铁衔接型综合客运枢纽,优先支持与多条铁路并与城市轨道交通等大容量交通方式相衔接的项目;优先考虑与高速铁路、快速铁路衔接的项目。

对于公航衔接型综合客运枢纽,应当符合以下条件之一:枢纽中的民航机场建设目标年旅客吞吐量1000万人次/年以上;枢纽中的民航机场为全国民航机场布局规划或民航“十三五”发展规划中的国际枢纽机场、区域枢纽机场、干线机场。

对于公水衔接型综合客运枢纽,应当符合以下条件之一:枢纽中的客运港口承担陆岛连接等重要民生服务功能,旅客发送量200万人次/年以上;枢纽中的客运港口具有2条以上国际航线,具有重要的国际口岸功能;枢纽中的客运港口纳入全国沿海邮轮

港口布局规划,并具有邮轮母港或始发港功能。

(2)优先支持全国性综合交通枢纽城市、公交都市创建城市、综合运输服务示范城市内的项目;一般地级市中心城区最多安排2个项目,中心城区以外每个区县最多安排1个项目。

(3)项目应具备“十三五”期开工建设的条件。

2. 项目库方案。

“十三五”综合客运枢纽建设项目库,共计200个项目,其中150个正选项目、50个备选项目。按照项目类型划分,公铁衔接型项目175个,占87.5%;公航衔接型项目18个,占9%;公水衔接型项目7个,占3.5%。按照区域划分,东部地区73个,占36%;中部地区55个,占28%;西部地区72个,占36%。按照项目所在城市类型划分,全国性综合交通枢纽城市及城区人口50万以上大中城市项目129个,占64.5%;城区人口20万至50万人口小城市(含县)项目71个,占35.5%。

表1 “十三五”期综合客运枢纽建设项目类型分布

序号	类型	规划项目数量(个)	备选项目数量(个)
1	公铁衔接型	131	44
2	公航衔接型	13	5
3	公水衔接型	6	1
合计		150	50

表 2 “十三五”期综合客运枢纽建设项目区域分布

序号	地区	规划项目数量(个)	备选项目数量(个)
1	东部地区	57	16
2	中部地区	40	15
3	西部地区	53	19
合计		150	50

表 3 “十三五”期综合客运枢纽建设项目城市分布

序号	城市类型	规划项目数量(个)	备选项目数量(个)
1	全国性综合交通枢纽城市及城区人口 50 万以上大、中城市	100	29
2	城区人口 20 万~50 万的小城市(含县)	50	21
合计		150	50

3. 实施效果。

“十三五”期入库项目覆盖 157 个城市,预计“十三五”末,我部投资补助的综合客运枢纽项目(含“十二五”已投资补助项目)将覆盖全国 210 个城市,覆盖 93%的全国性综合交通枢纽城市、83%的大城市和 68%的中等城市。

(三)投资政策。

1. 政策导向。为更好发挥部投资补助资金作用,在延续“十二

五”期投资补助政策总体方向的基础上,根据综合客运枢纽项目一体化衔接程度、项目所在区域、所处城市功能地位,确定“十三五”期综合客运枢纽投资补助政策主要导向为:

(1)加大对一体化综合客运枢纽项目的资金支持力度。一体化综合客运枢纽应满足:两种及以上对外运输方式位于同一建筑体内,或两种及以上对外运输方式的主体建筑(站房、到发车位)贴临建设,换乘功能空间直接连通。

(2)加大对中西部地区综合客运枢纽项目的支持力度。

(3)加大对全国性综合交通枢纽(节点城市)中心城区范围内项目的资金支持力度。

2. 补助标准。

(1)对于一般综合客运枢纽,东、中、西部地区单个项目投资补助标准分别为 2500 万元、3000 万元、3500 万元。

(2)对于一体化衔接的综合客运枢纽项目,在以上标准基础上上浮 1500 万元。

(3)对于全国性综合交通枢纽(节点城市)中心城区内的综合客运枢纽项目,在(1)(2)基础上再上浮 2000 万元。

(4)部对综合客运枢纽的补助资金总额占项目中公路客运站及相关换乘设施总投资(不含用地成本)的比例最高不超过 50%。

表 4 “十三五”期综合客运枢纽投资补助标准

所在区域	项目类型	一体化衔接项目	非一体化衔接项目
	补助标准		
东部地区		4000 万元/个	2500 万元/个
中部地区		4500 万元/个	3000 万元/个
西部地区		5000 万元/个	3500 万元/个

五、保障措施

(一)健全项目建设管理协调机制。

各级交通运输主管部门要积极推动建立综合客运枢纽建设协调机制,加强与铁路、民航等部门的沟通,做好与发展改革、国土、规划、城建、环保等相关部门的协调工作,切实做到综合客运枢纽统筹规划、同步建设、同期运营。

(二)加快项目前期工作。

各地交通运输主管部门要加快推动项目前期工作,切实解决项目前期工作中重点难点问题,对符合条件的项目严格把关,及时向部报送资金申请报告,部将委托技术咨询机构进行审查。建立项目库滚动实施机制,对正选项目库中前期工作达不到进度要求、无法按期实施的项目及时调整出库或转为备选项目,对备选项目中功能先进、现实亟需、条件成熟的项目可提前安排。

(三)强化项目实施监管。

省级交通运输主管部门应建立健全项目实施监管机制,定期

上报部投资补助项目的建设及运营情况,确保项目服务功能得到充分发挥。

(四)做好建设方案实施评估与调整。

密切关注铁路、民航、港口等客运站场规划建设中出现的新变化,以及城市、土地等规划调整等新情况,做好项目执行情况评估工作,部将适时对建设方案进行调整与完善。

(五)做好民生实事项目的推进落实工作。

对纳入2016年部更贴近民生实事的20个综合客运枢纽项目和后续年度部民生实事的综合客运枢纽项目,根据部统一部署和要求,做好相关工作,确保如期高效完成建设任务。

“十三五”货运枢纽(物流园区)建设方案

交通运输部

2016年6月

目 录

前言	19
一、发展基础	20
二、形势与需求	21
(一)形势要求	21
(二)建设需求	22
三、总体思路	23
(一)基本原则	23
(二)建设目标	23
四、建设重点与方案	24
(一)政策导向	24
(二)建设重点	24
(三)项目库方案	25
(四)投资政策	29
五、保障措施	30
(一)加强组织领导和统筹协调	30
(二)加快项目前期工作	30
(三)强化项目事中事后监管	30
(四)做好建设方案跟踪评估和调整	30
(五)做好民生实事项目的推进落实工作	31

前 言

物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业,对稳增长、调结构、惠民生具有十分重要的作用。2014年,国务院印发了《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》(国发〔2014〕42号),明确了新时期推进物流业发展的思路和重点任务,要求大力推进物流园区布局和建设,交通运输部是该项工程的主要落实部门。交通运输是物流的基础环节和依托载体,在推进物流业发展中具有基础和主体作用,加快推进具有公共服务属性的货运枢纽(物流园区)建设,是加快完善现代综合交通运输体系的重要举措,也是物流业集约化、规模化发展的客观要求。“十三五”期是我国全面深化改革、全面建成小康社会和推进新型城镇化建设的关键时期,是各种运输方式集中建设、衔接成网的重要阶段,为适应供给侧结构性改革的新要求和物流业发展需求,切实推进货运枢纽(物流园区)建设,进一步完善全国综合货运枢纽网络,特制定本方案。

一、发展基础

“十二五”期,是物流园区加速布局和建设的重要时期,交通运输部制定了《“十二五”公路货运枢纽(物流园区)建设规划》(以下简称《建设规划》),重点支持货运枢纽功能突出、公共服务属性强、集聚效应明显、辐射范围广的物流园区项目建设。五年来,部累计安排资金 58.7 亿元,共投资补助项目 155 个,覆盖 28 个省(市、自治区)及新疆生产建设兵团,共 119 个城市。经过几年的探索与实践,货运枢纽(物流园区)建设与发展取得了良好的经济和社会效益。

一是完善了综合货运枢纽网络。通过国家投资补助政策引导,提高了社会资本进入的积极性。地方政府也相应加大了对项目土地供应、市政配套等优惠政策支持,加速了货运枢纽(物流园区)项目建设,进一步完善了全国综合货运枢纽网络。

二是推动了物流业集约化发展。促进了物流及相关企业的集聚,据测算,部投资补助的 155 个项目共吸引了约 1500 家大型零担企业和 2 万多个小型物流企业入驻。强化了企业之间的合作,提高了物流基础设施、设备的使用效率,促进了货流、资金流、信息流的规模集聚。

三是支撑了地方经济社会发展。部投资补助资金累计带动社会投资约 1100 亿元,全部项目按照设计规模建成投产后,货物吞吐量将达到 3 亿吨左右,推动了生产制造、商贸流通业集聚和升级,创造了大量的就业机会,显著改善了城市功能布局,有力支撑了地方经济发展。

经过《建设规划》的实施,我国货运枢纽(物流园区)建设取得了显著成绩,但也仍然存在一些问题。一是推进项目建设的外部环境亟待改善。物流园区投资规模普遍较大、建设周期长,易受到城市规划调整、土地供应、资金配套、运营模式等因素影响,项目建设实施面临着一定的不确定性。二是多式联运功能导向不够突出。在已安排补助资金的项目中,与铁路货场、大型港口、机场等枢纽节点有效衔接的项目比重不大,具有多式联运服务功能的项目占比约为 17%。三是项目的事中事后监管有待进一步加强。部投资补助资金下达后,部分项目出现建设进度缓慢、规划设计变更、规划用地落实不到位等现象。

二、形势与需求

(一)形势要求。

“十三五”期是我国全面深化改革、全面建成小康社会和推进新型城镇化建设的关键时期,也是交通运输基础设施集中成网、服务水平全面提升、发展方式加快转变的重要阶段,要求交通运输遵循创新、协调、绿色、开放、共享发展理念,促进物流业“降本增效”,提升全产业链物流效率,扩大有效供给,为支撑供给侧结构性改革、全面建成小康社会提供坚实保障和强劲动力。

一是要全面落实国发[2014]42号文件工作部署,服务于国家三大战略、新型城镇化建设、打造全方位开放新格局,支撑物流大通道建设,优化完善物流园区布局。

二是要适应经济社会发展和综合交通运输体系建设的新要

求,促进物流园区与综合交通枢纽融合发展,加快实现物流园区结构优化、功能完善、转型升级。

三是要求创新投融资模式,鼓励和引导社会资本进入交通物流基础设施建设领域,因地制宜,给予物流园区建设必要合理的资金引导和支持。

(二)建设需求。

“十三五”货运枢纽(物流园区)建设需求总体呈现以下特征:

1. 建设需求依然旺盛。根据各省(市、区)交通运输主管部门上报建设计划,“十三五”期货运枢纽(物流园区)建设需求较“十二五”期增加50%左右,其中中西部地区建设需求较“十二五”期提高近10个百分点。

2. 服务功能不断拓展。上报项目中具有多式联运服务功能的项目404个,具有口岸服务功能的项目90个。大部分项目同时具有多式联运、城市配送、快递分拨、综合信息服务等综合物流服务功能。

3. 地方政府普遍重视。上报项目中纳入地市级及以上专项规划的项目总数达到900多个,超过总量的80%,各地政府在规划、政策引导和资金扶持等方面的力度进一步增强。

4. 建设规模和资金需求较大。上报项目平均占地1260亩,平均投资额10.8亿元。其中已经取得部分用地指标的项目有663个,占项目总数的56%,用地全部落实的项目占比达到27%,为项目顺利实施奠定了基础。

三、总体思路

(一)基本原则。

市场主导、政府引导。发挥市场在资源配置中的决定性作用，强化企业在货运枢纽(物流园区)建设、运营过程中的主体地位，更好发挥政府在规划指导、标准制定、集疏运体系建设等方面的作用。

整合资源、转型升级。整合优化各种运输资源，以货运枢纽(物流园区)为载体，鼓励和引导多种运输方式高效衔接。促进各类社会物流资源集中集聚，完善项目服务功能、延伸服务链条，实现交通运输与物流融合发展。

功能导向、示范引领。突出多式联运、干支衔接、口岸服务等功能，提升货运组织效率和公共物流服务水平。发挥项目示范引领带动效用，推动在全国范围内形成功能突出、布局合理的综合货运枢纽网络。

创新发展、规范管理。提升信息化和智能化水平，鼓励线上和线下融合发展，以国家交通运输物流公共信息平台为依托，促进园区间协同创新发展；加强项目前期管理，规范项目管理制度，进一步加强和完善公共服务运行机制。

(二)建设目标。

到2020年，推动建设一批公共服务属性较强、辐射带动能力显著、物流功能完善的货运枢纽(物流园区)项目，覆盖80%以上国家综合交通枢纽城市和重要物流园区布局城市，全国综合货运

枢纽网络进一步完善,多式联运和公路货运干支衔接效率明显提升,综合服务水平显著提高,为促进物流业“降本增效”、支撑物流业供给侧结构性改革提供坚实保障和强劲动力。

四、建设重点与方案

(一)政策导向。

“十三五”期货运枢纽(物流园区)建设突出以下政策导向:

一是功能导向,重点突出多式联运、中转换装、区域分拨等货运服务功能导向,强化项目公共服务属性和物流功能的综合性、技术先进性。

二是战略导向,优先考虑物流大通道、综合运输大通道以及部相关试点示范工程的重点项目。重点推动“一带一路”、长江经济带、京津冀等战略规划中的重点项目建设。

三是差异化导向,加大对中西部地区项目以及多式联运型项目的支持力度,在补助标准上适当倾斜。

(二)建设重点。

1.项目类型与功能。

重点支持公共服务属性突出,为众多物流企业和社会公众(组织)提供综合性、现代化的物流服务的項目。按照交通运输方式的衔接程度和是否具有口岸功能(具有一定跨境货物吞吐规模),分为多式联运型、通用集散型和口岸服务型三类。

(1)多式联运型货运枢纽(物流园区)。依托综合交通枢纽,有机衔接两种(含)以上运输方式,能够实现多式联运,具有提供大批

量货物转运的物流设施,为国际性或区域性货物提供中转等物流服务。

(2)通用集散型货运枢纽(物流园区)。依托良好的区位条件和便利的对外公路通道,能够实现货物快速集散、中转分拨和高效配送,是提高干支衔接效率和组织化水平,实现网络化、规模化运输的重要物流基础设施。

(3)口岸服务型货运枢纽(物流园区)。具备跨境货物运输组织功能,为跨境货物提供报关报检、仓储保税、国际中转、分销配送等服务,是支撑外向型经济、推进国际物流发展的重要物流基础设施。

2. 补助内容。

与物流活动直接相关的公共仓储设施、公共停车场、公共堆场、联运换装作业设施设备及物流信息系统等。

(三)项目库方案。

1. 遴选条件。

(1)纳入地市级(含)以上政府物流业发展相关规划和重点建设项目计划。

(2)分类型条件:

——多式联运型货运枢纽(物流园区)须满足以下条件:园区内须具有铁路专用线或铁路货场,或与港口之间有铁路专用线衔接,或园区紧邻机场且纳入政府空港发展规划;占地面积不小于500亩;物流强度不小于500万吨/ $\text{km}^2 \cdot \text{年}$ (其中空港型项目不小

于 50 万吨/ $\text{km}^2 \cdot \text{年}$)。

——通用集散型货运枢纽(物流园区)须满足以下条件:距离高速公路出入口不超过 5km,或 5km 内有大型铁路场站/港口/机场;占地面积不小于 200 亩;物流强度不小于 500 万吨/ $\text{km}^2 \cdot \text{年}$;具备邮政快递、城乡配送、电商物流、口岸物流、零担专线等服务功能两种(含)以上。

——口岸服务型货运枢纽(物流园区)须满足以下条件:位于口岸区域范围内,具备一定规模海关特殊监管区,跨境货物吞吐量占项目总吞吐量比例不低于 50%;具有通用集散功能的口岸服务型项目占地面积不小于 200 亩,须有二级及以上公路连通;具有多式联运功能的口岸服务型项目占地面积不小于 500 亩,须具有铁路专用线或铁路货场,或与港口之间有铁路专用线衔接,或园区紧邻机场,且纳入政府空港发展规划。

(3)原则上每个省份补助项目不超过 10 个,符合条件的多式联运型项目优先纳入支持范围。

(4)优先支持条件:

——纳入“一带一路”、长江经济带和京津冀区域规划内的重点项目。全国综合交通枢纽(节点城市)和全国一、二级物流园区布局城市中的项目。物流大通道中的重点项目。

——优先支持促进交邮融合和电子商务发展的具有快递分拨功能的货运枢纽(物流园区)。

——优先支持列入我部多式联运、集装箱铁水联运、城市配

送、农村物流、甩挂运输等示范工程的重点项目,但同一项目不能重复申请交通运输部投资补助。

——优先支持政府主导开发或采用管委会模式进行建设、开发和管理的項目。

(5)项目应在“十三五”开工建设并达到一定实物工程量。

2. 项目库基本情况。

“十三五”货运枢纽(物流园区)投资补助项目库共计 205 个项目,正选 150 个,备选 55 个。(列入多式联运示范工程且满足部货运枢纽(物流园区)投资补助政策的货运枢纽(物流园区)项目,我们将视同纳入项目库)

从区域分布来看,东部地区项目为 73 个,占比为 35.6%,中部地区为 64 个,占比为 31.2%,西部地区为 68 个,占比为 33.2%,具体见表 1。

从项目类型来看,多式联运型项目为 84 个,占比为 41%,通用集散型项目 121 个,占比为 59%。按口岸服务功能划分,口岸服务型项目 35 个,占比为 17%。具体见表 2。在多式联运型项目中,公铁衔接的项目占比为 58.1%,公铁水衔接的项目占比为 31.4%,陆空衔接的项目占比为 10.5%。

从项目分布来看,位于全国综合交通枢纽城市的项目有 108 个,占比为 52.6%;位于全国一、二级物流园区布局城市共有 129 个,占比为 62.9%,具体见表 3。

表 1 区域分布情况

区 域	东 部	中 部	西 部
项目数量(个)	73	64	68
占 比	35.6%	31.2%	33.2%

表 2 项目类型情况

类 型	多式联运型	通用集散型	口岸服务型
项目数量(个)	84	121	35
占比	41%	59%	17%

表 3 项目所在城市分布情况

城 市 类 型	全国综合交通枢纽(城市)	一、二级物流园区 布局城市
项目数量(个)	108	129
占比	52.6 %	62.9%

3. 实施效果。

“十三五”期入库项目覆盖了 141 个城市,包括 52 个综合交通枢纽城市和 69 个重点物流园区布局城市。结合“十二五”期投资补助项目,预计“十三五”末,部投资补助的货运枢纽(物流园区)将覆盖全国 196 个城市,覆盖 80% 以上的综合交通枢纽城市和一、二级物流园区布局城市,覆盖 24 个《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》中明确提出的城市,19 个《长

江经济带综合立体交通走廊规划》确定的综合交通枢纽城市,12个京津冀地区涉及城市。

(四)投资政策。

1. 投资导向。

在延续“十二五”期投资补助标准基础上,对“十三五”期投资补助标准进行适当调整,适当调增对中西部地区项目和多式联运型项目的支持力度。适度提高对全国综合交通枢纽城市和全国一、二级物流园区布局城市的补助数量。

2. 补助标准。

(1)通用集散型货运枢纽(物流园区)项目,东、中、西部地区单个项目投资补助标准分别为 2500 万、3000 万和 3500 万。

(2)多式联运型货运枢纽(物流园区)项目在以上标准上浮一倍,分别为 5000 万、6000 万和 7000 万。

(3)口岸服务型货运枢纽(物流园区)项目按照交通运输方式衔接情况,参照上述两类项目的投资补助标准。

(4)部投资补助资金占项目总投资比例不超过 30%。

表 4 “十三五”期货运枢纽(物流园区)投资补助标准

所在区域	项目类型	多式联运型	通用集散型
	补助标准		
东部地区		5000 万元	2500 万元
中部地区		6000 万元	3000 万元
西部地区		7000 万元	3500 万元

五、保障措施

(一)加强组织领导和统筹协调。

各级交通运输主管部门应加大协调力度,主动做好与发展改革、国土、住建、环保等部门的沟通协调,在规划、立项、用地、资金、市政配套等方面为货运枢纽(物流园区)建设创造良好外部条件。

(二)加快项目前期工作。

各地交通运输主管部门要加快推动项目前期工作,切实解决项目前期工作中重点难点问题,对符合条件的项目严格把关,及时向部报送资金申请报告,部将委托技术咨询机构进行审查。建立项目库滚动实施机制,对正选项目库中前期工作达不到进度要求、无法按期实施的项目及时调整出库或转为备选项目,对备选项目中功能先进、现实亟需、条件成熟的项目可提前安排。

(三)强化项目事中事后监管。

按照《交通运输部货运枢纽(物流园区)投资补助项目管理办法(暂行)》有关要求,强化项目事中事后监督管理。省级交通主管部门应加强项目跟踪检查,分年度上报项目建设、投资补助资金使用等情况。

(四)做好建设方案跟踪评估和调整。

各级交通主管部门应结合本地区综合交通发展和物流业市场变化,及时了解和掌握本区域货运枢纽(物流园区)发展动态,做好项目执行评估工作。部将结合各地实施情况和意见建议,适时对建设方案进行评估和调整。

(五)做好民生实事项目的推进落实工作。

对纳入 2016 年部更贴近民生实事的 30 个货运枢纽(物流园区)项目和后续年度部民生实事的货运枢纽(物流园区)项目,根据部统一部署和要求,做好相关工作,确保如期高效完成建设任务。

抄送：部财审司、运输服务司。

交通运输部办公厅

2016年6月6日印发



附件 1

“十三五”综合客运枢纽建设项目表(湖南)

正选项目

序号	所在城市	项 目 名 称	类 型	衔接铁路(机场、港口)名称	开工年	备 注
1	怀化	怀化综合客运枢纽	公铁	沪昆客运专线	2015	2016 年部 民生实事项目
2	长沙	长沙汽车南站综合交通 枢纽	公铁	长株潭城际铁路	2015	2016 年部 民生实事项目
3	长沙	长沙黄花机场综合客运 枢纽	公铁航	长浏城际铁路、长沙黄花国际机场	2016	
4	湘潭	湘潭荷塘综合客运枢纽	公铁	长株潭城际铁路	2017	
5	株洲	株洲综合客运枢纽	公铁	京广铁路、长株潭城际铁路	2016	
6	邵阳	邵阳南站综合客运枢纽	公铁	洛湛铁路、怀邵衡铁路	2016	
7	永州	永州综合客运枢纽	公铁	湘桂铁路、洛湛铁路	2017	

序号	所在城市	项 目 名 称	类 型	衔接铁路(机场、港口)名称	开工年	备 注
8	娄底	娄底南站综合客运枢纽	公铁	沪昆客运专线	2016	

备选项目

序号	所在城市	项 目 名 称	类 型	衔接铁路(机场、港口)名称	开工年
1	张家界	张家界综合客运枢纽	公铁	黔张常铁路	2016

附件 2

“十三五”货运枢纽(物流园区)建设项目表(湖南省)

正选项目

序号	省区市	所在城市	项目 名 称	项目类型	备 注
1	湖南	衡阳市	祁东衡缘公铁联运物流园	多式联运	2016 年部 民生实事项目
2		长沙市	湖南恒广国际物流中心	通用集散	2016 年部 民生实事项目
3		郴州市	郴州槐树下物流中心	多式联运	2016 年部 民生实事项目
4		娄底市	娄底湘中国际物流园多式联运中心	多式联运	口岸型
5		湘潭市	湖南一力公路港	通用集散	
6		长沙市	湾田国际物流园	通用集散	
7		衡阳市	衡阳红光综合物流园(衡阳铁路口岸综合物流园)	多式联运	口岸型

备选项目

序号	省区市	所在城市	项目名称	项目类型	备注
1	湖南	长沙市	湖南佳原国际物流园	通用集散	
2		郴州市	郴州恒丰物流中心	通用集散	
3		长沙市	长沙传化公路港	通用集散	