

国家“十五”科技攻关计划重点课题 (2004BA527B02)

东北粮食现代物流 信息平台构建与发展

徐世玲 / 著

DONGBEI LIANGSHI XIANDAI
WULIU XINXI PINGTAI
GOUJIAN YU FAZHAN



经济科学出版社
Economic Science Press

国家“十五”科技攻关计划重点课题 (2004BA527B02)

F724.721-39
X803

东北粮食现代物流 信息平台构建与发展

徐世玲 / 著

DONGBEI LIANG
WULIU XINXI
GOUJIAN YU



经济科学出版社
Economic Science Press

F724.721
X803

序

郭书田

徐世玲教授在她主持完成了国家“十五”科技攻关计划重点课题《粮食现代物流信息平台研究与开发》之后，撰写了这本有关粮食现代物流的专著。这本著作应属稀缺少有，具有填补空白的学术意义与实用价值。

从传统物流（Physical Distribution）的诞生到现代物流（Logistics）形成，物流成为了一个新兴的产业链，是现代市场经济的重要组成部分。它改造了传统物流，使其从性质到形式、从内涵到作用，都发生了根本性的变化。西方发达国家在这个新兴产业方面，已经取得了巨大的成功，创造了巨大财富，积累了丰富的经验。而我国在20世纪80年代，开始引进研究，出版了一些有关著述。现在，徐世玲教授专就粮食现代物流问题的研究，取得了可喜的成果，值得称赞。

东北地区包括辽宁、吉林、黑龙江与内蒙古东四

盟是我国重要的粮食产区，对于保证粮食的供给和安全，具有举足轻重的作用。这部著作把粮食物流研究纳入国家粮食安全这一大课题之中，是颇具见地的，把研究的意义提高到新的高度。她经过深入的调查研究，掌握了翔实的资料，对东北地区粮食生产的战略地位、历史贡献、现状与现存问题，做了全面的实事求是的论述。在此基础上运用多学科的研究成果，提出了构建东北地区粮食现代物流信息平台的系统理论结构、实际运作体系以及技术支撑方式。这是一个比较完整的、理论与实际紧密结合的、多学科交叉融合的研究成果，这种研究方法值得提倡。这项成果也可作为决策部门的参考和实际工作部门使用的操作系统，既有学术意义又有实践价值。

作者在本书中的论证体系与逻辑结构是科学的。她首先分析了东北地区的自然资源优势与经济发展在全国经济发展与现代化事业中的战略地位和粮食生产在东北经济发展中的特殊作用，以及它在全国粮食安全与社会发展中成为“稳定器”的重大意义。而后分析了目前东北粮食生产与物流中的现存问题在经济发展与粮食营运上的抑制作用。再次进一步论述了“问题的症结”所在以及解决之道。在列举具体事实详尽分析的基础上，提出了建立现代粮食物流信息平台的科学决策思路，以及系统的平台建设设计及技术体系。这种逐步深化的研究思路和论述进程，其理论呈现与逻辑结构，均显示了作者具有比较深厚的理论功底和知识储备。

书中提出的几个重要论点，我是赞同的。

作者指出，现代物流和供应链管理的兴起，改变了传统物流的形象和性质，它已经从传统的成本项目，转化为

现代的利润源泉。这是因为，物流是物质资料实质性的流转，是“物”与“流”的有机结合，在现代粮食物流中，粮食循着生产、收购、储存、运输、加工到销售服务的系列运动过程，一节节流动，它涵盖了粮食运输、仓储、装卸、包装、配送、加工和信息应用的一条完整的环节链。这一物流链条不是原来意义上的简单的粮食仓储、运输和装卸，每个过程都会产生相应的财务成本、时间成本和货物损耗；现代物流要求的是全系统优化，整个粮食物流链的低成本，物流链上、下游相关要素构成优势组合，从而使成本项目转变为利润源泉。这样，组织物流就不仅是传统意义上的节约成本的手段，而且更是扩大销售、增加利润的战略。在这样一系列的理论论证之后，作者指出：如果我们在东北全社会物流中占有较大比重的粮食物流方面，采取西方发达国家的物流战略，实施基于供应链管理的组织、制度与技术创新的战略管理，就不仅仅是降低粮食流通的费用和成本，而且还可以激活区域经济的竞争力，促进区域经济协调均衡发展，从而实现东北全社会的财富增长。这一进一出的大账是很值得算一算的。其巨大利益在于整个东北地区经济社会发展，在于为国家争得巨大利益。

作者的第二个论点也是可取的。即东北经济区作为中国粮食安全的战略基地，地位极其重要，但现在基本上仍然处于传统物流状态中，区域内各自为政，粮食信息不对称、交易手段落后、物流资源配置不合理和管理方式不科学，这使粮食物流成为一个薄弱环节。因此，它就成为推动东北地区经济社会发展的战略实施的切入点。发展现代粮食物流是东北区域合作与经济一体化的重要引擎。粮食物流信息平台的搭建是实现东北区域经济一体化最好的载

体。对于整合和优化粮食物流资源,实现信息资源共享,激活东北农业的整体竞争力,完成东北老工业基地振兴规划中关于建立国家粮食安全基地的目标,具有十分重要的意义和作用。

作者还对物流信息化进行了充分的论证,并且提供了系列技术支撑的数据和软件。并指出:“和一般商品物流相比,粮食物流具有数量大、牵涉面多、物流费用高等特点,要在最短的时间内提升东北粮食物流业的整体水平,必须抓住粮食物流信息化这一较为薄弱的环节,以物流信息化作为切入点,带动整体物流业质量的提升。物流信息化就是采用信息技术对传统物流业务进行整合优化,以达到降低成本和提高服务水平的目的。”书中详细地论证了信息化、网络化的意义与价值及其系统的技术保证。这是理论与实际结合的重要表现。

作为一本专著,有关现代粮食物流及其信息平台的建设,自成体系,还需要在实践中充实与完善。我这里只是择其要者而言,有举一反三之意,却非以偏概全。然而我以为,仅窥一斑,亦可推知其全。

徐世玲教授的新著,使我有新颖之感。作者论述的现代粮食物流问题,以及粮食现代物流信息平台的建设是一种新事物,在市场化、国际化、现代化中具有重大的战略意义,值得引起广泛关注。在这部专著问世之前,邀我为之撰写序言,盛情难却,写出粗浅认识,权为序。

2009年5月20日

目

录

Contents

导 言 / 1

1. 研究背景 / 1
2. 研究目的 / 11
3. 研究内容 / 12
4. 研究方法与创新 / 13

第1章 东北粮食物流发展战略与路径选择 / 16

- 1.1 国外粮食物流发展状况 / 17
- 1.2 国内粮食物流发展状况 / 34
- 1.3 我国粮食物流发展战略 / 44
- 1.4 东北粮食物流发展的路径选择 / 55

第2章 东北粮食现代物流信息平台总体规划设计 / 101

- 2.1 东北粮食现代物流信息平台设计框架 / 101
- 2.2 东北粮食现代物流信息平台技术方案 / 107
- 2.3 东北粮食现代物流信息平台功能体系结构 / 110

第3章 东北粮食现代物流信息平台业务管理系统规划 / 121

- 3.1 用户基本信息管理子系统 / 122
- 3.2 业务信息管理子系统 / 127
- 3.3 物流配送管理子系统 / 134
- 3.4 公共信息管理子系统 / 139
- 3.5 客户服务管理子系统 / 145

第4章 东北粮食现代物流信息平台运营管理系统规划 / 149

- 4.1 东北粮食现代物流运营管理系统总概述 / 149
- 4.2 运营管理系统 / 156

第5章 东北粮食现代物流信息平台决策支持系统规划 / 183

- 5.1 东北粮食现代物流信息平台决策支持系统
概要 / 183
- 5.2 决策支持系统功能模块 / 184
- 5.3 系统需要的数据 / 186
- 5.4 决策支持系统详细设计 / 189
- 5.5 字段映射关系 / 189

第6章 东北粮食现代物流公共信息平台设计规划 / 196

- 6.1 东北粮食现代物流公共信息系统设计总规划 / 196
- 6.2 东北粮食现代物流公共信息系统设计概要 / 199
- 6.3 东北粮食现代物流公共信息平台详细设计 / 201

第7章 粮食竞价交易系统规划 / 215

- 7.1 系统方案概述 / 215
- 7.2 应用系统功能 / 220
- 7.3 网络方案 / 233

7.4	硬件平台	/	233
7.5	系统软件	/	235
7.6	系统安全体系设计	/	239
7.7	质量控制	/	244
附 录	粮食现代物流信息平台交易安全的法律保障	/	246
主要参考文献		/	281
后记		/	289

导 言

1. 研究背景

东北经济区堪称亚洲最富饶的地区之一，是祖国大家庭中，黑、吉、辽、蒙（东四盟）一亿多各族人民的共同家园。东北经济区具有得天独厚的地理条件和自然资源，广袤的平原、肥沃的土地、纵横的江河、茂密的森林，铺展在 120 多万平方公里的国土上，地下拥有丰富的煤、气、油和多种珍贵的矿藏。生活在白山黑水间的东北人民，曾经豪迈地支撑起年青共和国的大厦，不仅创造了东北工业的繁荣，也开创了东北农业的辉煌。时至今日，在人口膨胀、环境恶化、灾难濒临之际，他们依然能够无私地担当起增产粮食 100 亿公斤的重任，贡献给全国人民金子般的粮仓，用农业的奋然图新助推东北老工业基地的振兴。东北农业在我国国民经济中举足轻重的战略地位是毋庸置疑的。因此，东北农业在发展方略的选择上同样是至关重要的。其路径科学与否直接关系到国家粮食安全战略的实施和经济社会发展大局的稳定。

对于十几亿人口的大国而言,粮食安全生死攸关。粮食是人类赖以生存最基本的生活必需品,是人类生命的源泉。在具有漫长农耕历史,且为闻名世界农业大国的中国,粮食是财富的象征;五谷丰登、六畜兴旺,曾是被千万遍赞颂过的美好景象。“忆昔开元全盛日,小邑犹藏万家室,稻米流脂粟米白,公私仓廩俱丰实。”白居易笔下的开元盛世,以粮食丰盈为富庶殷实的标示。然而,粮食危机却是当代人类面临的世界性问题。当人类进入 21 世纪的时候,饥饿像幽灵一样与人类相伴而行。全球依然有 8.5 亿人口食不果腹,年均均有 350 万儿童死于营养不良。2008 年蔓延世界的粮食危机,再一次困扰着人类文明的进程,36 个国家遭遇了粮食短缺的窘境。中国作为世界上最大的粮食消费国,能够在全世界经济海啸的风浪中,成为粮食安全的岛屿,在连续 5 年丰收的基础上,创下了粮食总产量 5 285 亿公斤的历史新高,不仅确保了自身的粮食安全,还为世界的安宁作出了贡献。其功在 30 年改革开放和国家善政养民方略的实施。其中,东北经济区为国家粮食安全作出的贡献是值得称道的。

东北经济区有丰润辽阔的国土资源。陆域面积 124.14 万平方公里,占全国总面积的 12.9%,其中黑龙江 45.4 万平方公里,吉林 18.74 万平方公里,辽宁 14.8 万平方公里,内蒙古东四盟 45.2 万平方公里。人口 1.2 亿,是全国总人口的 9.5%。人均耕地面积是全国人均耕地面积的 2 倍。由辽河平原、松嫩平原和三江平原组成的东北大平原,分布在世界闻名的黑土带上,山环水绕,土壤肥沃,土层深厚,有机含量高,且耕地平坦,集中连片,适宜机械化耕作;新中国在建立初期即对东北农业开发进行了大规模的投入,为东北大农业的发展奠定了良好的基础。改革开放 30 年的建设与发展,使东北经济区成为我国最大的商品粮生产基地和国家粮食安全的战略粮仓,年均产量已达 800 亿公斤,其中辽宁为 150 亿公斤,吉林为 220 亿公斤,黑龙江为 340 亿公斤,内蒙古东四盟为 90 亿公斤,东北经济区粮食产量约占全国粮食总产量的 1/6。其中商品粮为 430 亿公斤,占全国商品粮的 40%。随着东北粮食产量的不断提高,东北

粮仓作为我国粮食市场“稳压器”的作用得到进一步增强。国家实施的一系列惠农政策，在东北收到了明显的效果。农民种粮的积极性被充分地激活了，粮食播种面积逐年增加，实现了播种面积、总产、单产的多项历史性突破。黑龙江省粮食总产连续突破 300 亿公斤、350 亿公斤、400 亿公斤大关，创造了 2008 年 422.5 亿公斤的历史新高；吉林省的粮食生产同样有了迅速发展，粮食产量连续登上 100 亿公斤、150 亿公斤、200 亿公斤、250 亿公斤四个台阶，成为全国唯一一人均占有 1 000 公斤粮食的省份；2008 年辽宁省和内蒙古东四盟粮食产量分别高达 186 亿公斤和 90 亿公斤，在连续 3 年获得丰收的基础上又创历史新高。我国政府公布的《东北地区振兴规划》曾提出：要在东北地区建成现代化国家级商品粮基地，确保其具备稳定的粮食生产能力和商品粮供给能力。在东北振兴 6 年之际，凭借着 948.5 亿公斤粮食的历史新纪录，东北经济区交上了农业振兴的亮丽答卷。

东北经济区粮食生产发展对我国粮食安全的贡献是值得欣慰的，但作为“天下粮仓”，东北承载的压力和面临的挑战也是严峻的。从宏观上看，农业仍然是我国经济的薄弱环节，随着工业化和城镇化的推进，受人口、耕地、水资源、气候、能源、国际市场等因素变化的影响，粮食持续稳定增产的难度系数在增加，全国粮食进口量逐年扩大，供求将长期处于紧平衡状态。一是人口的膨胀使消费需求刚性增长和消费结构逐步升级。据测算：2010 年我国居民人均粮食消费量为 389 公斤，粮食需求总量为 5 250 亿公斤，到 2020 年我国的人口总数将超过 14 亿，粮食需求将以每年 50 亿公斤的速度增长，人均粮食消费量将达到 395 公斤，需求总量为 5 725 亿公斤。随着人们消费的多样化和优质化，动物蛋白食品的消费数量呈上升趋势，会导致对饲料粮需求的持续增加。二是作为农业资源约束性极强的国家，我国耕地数量逐年减少，水资源短缺矛盾日益凸现。受农业结构调整、生态退耕、自然灾害损毁和非农建设占用等影响，宜耕后备土地资源日趋匮乏，我国人均耕地面积 1.38 亩，仅为世界

平均水平的40%；2007年全国耕地面积为18.26亿亩，比1996年减少1.25亿亩，年均减少1100万亩，扩大粮食播种面积的空间极为有限。我国人均占有水资源量约为2200亿立方米，不到世界平均水平的28%，每年农业生产缺水200多亿立方米，且水资源分布极不均衡，北方地区水资源短缺，黑龙江三江平原超采地下水灌溉，近10年水位平均下降2~3米，加之自然灾害严重，不利气象因素较多，北方地区降水持续偏少，干旱化趋势严重；受全球气候变暖影响，我国旱涝灾害有加重趋势。三是近年来我国粮食生产重心北移，加剧了供需之间的区域性矛盾。2007年13个粮食主产区产量占全国总产量的75%，其中河北、内蒙古、辽宁、吉林、黑龙江、山东、河南7个北方产区，粮食产量占全国的比重由1991年的36.2%提高到43.5%，而江苏、安徽、江西、湖北、湖南、四川6个南方产区，则由36%下降到31.6%；主销区粮食产需缺口逐年扩大，北京、天津、上海、浙江、福建、广东和海南7个主销区，粮食产量占全国的比重已由1991年的12.2%下降到2007年的6.3%，产需缺口由2003年485亿公斤扩大到2007年550亿公斤左右。其中玉米供需关系趋紧，大豆进口依存度逐年提高，西部地区小麦供需总量基本平衡，但南方地区水田不断减少，稻谷供需总量将长期偏紧。四是农业生产资料价格上涨和人工成本上升，农民种粮成本大幅增加和农业比较效益下降。由于粮食主产区的青壮年劳动力外出打工，农业劳动力呈现结构性紧缺，保持粮食生产稳定发展的难度加大。五是全球粮食产量增长难以满足消费需求增长的需要。近10年来全球谷物消费需求增加2200亿公斤，年均增长1.1%，而产量只增加了1000亿公斤，年均增长仅0.5%，这造成国际市场粮价大幅上涨，加上能源紧缺，利用粮食转化生物能源的趋势加快，使全球粮食供求长期趋紧，对我国的粮食进口必然产生影响。我国每年粮食的消费总量约为5000亿公斤，占世界粮食消费总量的1/5，而全球每年粮食的正常贸易量仅为2200亿~2300亿公斤，即使全部买下来也只能满足我国粮食需求的45%，因此，在粮食供给问题上，必须首

先立足国内生产，少量适当地利用国际市场调剂，方能保证我国的经济社会稳定发展。

从区域层次上看，在农业科学技术没有发生重大突破的情况下，我国大多数地区粮食综合生产能力短期内不可能有很大的增长，只有提高主产区粮食的流通能力才能破解粮食增长缓慢的难题。回顾我国近些年的历史，历次粮食供求失衡现象的发生都与粮食流通不畅有关，仅就 2008 年第 1 季度而言，在粮价风起云涌的国际形势下，我国南方大米价格出现了上涨趋势，而在东北，大量水稻因铁路运力有限外运困难，粮农们却为“卖稻难”而忧心如焚。直到铁道部紧急启动“运粮会战”，10 天内突击抢运东北地区 234 万吨粮食入关，才平抑了南方稻米市场价格。在经济全球化和贸易自由化日趋加深的今天，在外资进入我国粮食加工流通领域的设限消除，跨国粮商开始大举进军我国“布网收粮”、蚕食市场份额的时候，我们的粮食流通还未摆脱“备战备荒”年代的运作模式，其机会成本之高，对经济效率的影响之大，是不难估量的。东北作为我国粮食的主产区，生产的稻谷、玉米、大豆主要流向华东、华南和华北地区，区域分布错位的特点显著，造成了“万水千山总是粮”的长途跋涉窘境。东北粮食运输主要以铁路和水路为主，分别占跨省运输的 48% 和 42%，公路运输仅占 10%，基本形成了以北良港为龙头的散粮运输框架，从产区到大连、营口等港口的散粮年运输量达到 200 亿公斤，约占东北粮食外运量的 80%。目前由于仓储设施不完善、运输环节不流畅、组织化程度低、物流资源分散、信息不对称等原因难以形成规模效益。东北地区粮食运往南方销区一般需要 20~30 天，为发达国家同等运距所需时间 2 倍以上；物流成本占粮食销售价格的 20%~30%，比发达国家高出 1 倍左右，每年仅损失的粮食就高达 80 亿公斤，相当于减少了 2 000 万亩高标准良田。如果减少这些损失，可以满足 4 000 万人全年的粮食需求。粮食是大宗产品，每吨减少流通费 10 元，东北地区全年 300 多亿公斤流通的粮食就可为农民增加上亿元的收入。因此，为了确保我国粮食的有效供给，减少资源和环境的压力，降低粮食流通成本，提高粮食流

通效率,增加农民粮食收入,提高我国国民经济的运行效率和运行质量,推进农业现代化的进程,发展现代粮食物流是最具现实意义的重要选择。

从传统物流(Physical Distribution)的诞生到现代物流(Logistics)形成,物流经历了内涵不断丰富,外延日益扩大,适用范围日趋宽广的历史演变过程。在我国国家标准《物流术语》中,物流就是从供应地向接收地的实体流动过程,是根据实际需要将运输、存储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实现有机结合。我国自20世纪80年代由王之泰教授首次较为完整地将物流概念引入中国开始,许多专家学者都曾对其进行解释,但由于各自角度不同,得出的观点也不尽相同。站在流通角度解释物流的,把物流看做是流通环节的组成部分;站在生产角度解释物流的,把物流看做是社会再生产的环节。虽然各有千秋,但有一点是共同的:物流是物质资料的实体性流转,是“物”和“流”的有机结合(黄祖辉,刘东英,2007)。现代物流和供应链管理的兴起,改变了传统物流的形象,使其从成本项目转化为利润的源泉。这一深刻的变化源于信息技术与网络技术的发展。与传统物流相比较,现代物流是企业等组织体的先锋,是决定生产和销售的价值创造事业,因此,如何组织物流不仅是节约成本的手段与策略,更是扩大销售、增加利润的战略。现代物流管理带来的巨大效益在工业物流和商业物流中得到了比较充分的体现,发达国家通过在物流领域实施准时制战略、快速反应战略、连续补充战略、自动化补充战略、供应链管理战略等基于组织、制度与技术创新的战略管理,通过提供个性化服务,保证整体最佳、效率平衡,从根本上改变了物流绩效,为企业带来了可观的效益。近年来,我国关于现代物流理论的研究与实际运作都在迅速地展开,特别在制造业和商业领域有大量的成功案例被充分地提炼和诠释,有效地推动了现代物流在我国的发展。随着现代物流与供应链管理开始进入我国农产品领域,粮食现代物流体系建设被坚决地推到了前台。现代粮食物流是粮食从生产、收

购、储存、运输、加工到销售服务整个过程中的实体运动以及在流通环节的一切增值活动。它涵盖了粮食运输、仓储、装卸、包装、配送、加工和信息应用的一条完整的环节链（侯立军，2002）。这一物流链条不是原来意义上简单的粮食仓储、运输和装卸，而由多个处理过程构成，每个过程都会产生相应的财务成本、时间成本和货物损耗；现代物流要求的是全系统优化，整个粮食物流链的低成本，物流链上下游相关要素构成优势组合，形成无缝链接，而不是某一企业、某一环节或某一地区的物流优化。粮食物流在东北全社会物流中占有较大比重，科学合理地组织粮食物流不仅可以降低粮食流通费用，还可以激活区域经济的竞争力，促进区域经济协调均衡发展，从而实现东北全社会的财富增长。

发展现代粮食物流是东北区域合作与经济一体化的重要引擎。区域经济合作是依靠生产要素的区际循环，形成一种区域之间的经济联系，从国际角度看，是指国与国之间的经济联系；从一国范围看，是指一个地区的不同行政区之间的经济联系。一般来说，区域之间的合作不仅限于经济领域，还拓展到社会、文化和环境保护等多方面。区域经济一体化是经济合作的高级形式，基础是共同利益机制；标志是资源配置的最优化；动力是市场与政府的合力。东北区域经济一体化的实质，就是打破行政区划界限，按区域经济原则统一规划布局，统一组织专业化生产和分工协作，建立统一的大市场，优势互补，联合协作，形成统一的区域经济共同体和垂直分工与水平分工并存的区域经济发展格局（丁晓燕，2006）。东北地区具有共同的历史渊源和人文特征，是一个内在经济联系紧密、城市连绵、独具特色的经济区域。东北地区具有边疆、临江、近海的特点。前有沿海沿边地带，后有辽阔的腹地，还位于欧亚大陆桥的东段，地处北太平洋西缘，是环太平洋地带的重要环节；因为与哈大铁路干线相接，可通过满洲里与俄罗斯的西伯利亚铁路相连，成为连接欧、亚、美三大洲的“大陆桥”枢纽，是亚洲、太平洋各国通向欧洲的陆上捷径；区域内有12条公路同朝鲜、俄罗斯、蒙古国相接，

有 15 个大小港口同 70 多个国家和地区进行远航, 和 150 多个国家及地区有贸易往来。地缘优势是东北区域合作与区域一体化发展的重要因素。东北区域经济合作也是东北地区资源禀赋变化的要求。从经济地理的角度来看, 作为一个比较完整的地域经济单元, 东北地区有着天然的地缘联系、传统的人文环境、悠久的历史渊源、互补的要素资源, 这种历史上高度的融合性和不可分割的内在联系, 是区域合作与一体化的坚实基础。无论从资源环境, 还是从经济地理来看, 在全国大的区域经济框架中, 像东北这样一个经济结构、知识结构、文化结构、市场体制等都十分相似的地区是少有的。

加强东北区域经济合作是市场竞争的必然趋势。国家已经明确东北老工业基地振兴区域规划实施方案, 其目的就是为了实现优势互补, 促进资源合理配置, 推动产业结构调整, 增强区域经济的整体竞争力。因此, 加强东北区域经济合作也是实现东北老工业基地全面振兴的内在要求。加强东北区域经济合作, 有利于东北各省区形成合力, 加快振兴的进程。特别是从实施东北振兴战略的实践看, 各省区在能源、交通、旅游、现代物流、信息咨询、文化等领域的合作日益扩大, 迫切需要加快东北区域经济一体化进程。长期以来, 东北各省区经济社会发展战略仅局限于封闭经济的思维定式上, 没有将地区经济发展战略与区域共同发展战略融合在一起。在振兴东北的实践中, 也没有把各自的调整改造任务纳入到一个整体平台上考虑, 没有放入东北区域经济布局的战略性整合和地区协调发展的框架中进行, 各省都在按照本省制定的振兴规划推进实施, 缺乏省际交流与合作, 特别是缺少跨省重大项目的协同与合作, 因此, 应以战略眼光, 本着优势互补、资源共享、互惠互利、共同发展的原则, 推进东北区域合作向大规模深层次、全方位发展, 加快东北区域一体化的进程。而发展东北粮食物流是推进一体化进程最好的切入点, 可以整合和优化配置相关资源, 避免低水平竞争造成的资源浪费, 实现整体经济板块效益的最大化和参与国内外区域竞争比较优势, 从而完成区域合作目标。