

# **攀枝花国际铁路物流港发展规划**

**( 2025—2035 年 )**

(本文有删减)

**攀枝花市人民政府**

# 目 录

|                        |           |
|------------------------|-----------|
| <b>第一章 概述 .....</b>    | <b>4</b>  |
| 一、项目背景 .....           | 4         |
| 二、研究目的 .....           | 4         |
| 三、研究年度 .....           | 5         |
| 四、研究范围 .....           | 5         |
| <b>第二章 城市禀赋篇 .....</b> | <b>6</b>  |
| 一、区位优势 .....           | 6         |
| 二、发展基础 .....           | 8         |
| 三、物流基础 .....           | 9         |
| 四、发展小结 .....           | 10        |
| <b>第三章 发展构想篇 .....</b> | <b>11</b> |
| 一、攀枝花国际铁路物流港陆港体系 ..... | 11        |
| 二、发展理念 .....           | 11        |
| 三、战略定位 .....           | 12        |

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| 四、发展目标 .....               | 13        |
| <b>第四章 战略布局篇 .....</b>     | <b>14</b> |
| <b>第五章 金江核心港区篇 .....</b>   | <b>15</b> |
| 一、现状条件分析 .....             | 15        |
| 二、用地范围建议 .....             | 15        |
| 三、用地布局规划 .....             | 16        |
| <b>第六章 推进策略篇 .....</b>     | <b>18</b> |
| 一、物流园区发展模式 .....           | 18        |
| 二、铁水联运通道建设 .....           | 18        |
| 三、资金来源渠道 .....             | 19        |
| 四、整体推进建议 .....             | 19        |
| 附件：攀枝花国际铁路物流港重大项目情况表 ..... | 20        |

# 第一章 概述

## 一、项目背景

攀枝花在区域协调发展格局中具有重要战略地位，是中老（欧亚）、中缅、西部陆海新通道上的重要节点。近年来，攀枝花积极打通南向通道。在国内层面，积极推动与西南其他省（市）之间的通道建设，畅通国内循环。在国际层面，共建中缅印度洋通道、中老通道等国际通道，并双向常态化开行中老班列。随着成昆铁路新线、中老铁路全线开通，攀枝花在南向铁路货运通道中的重要节点作用日益显现，对攀枝花铁路物流节点承载能力提出了更高要求。因此，攀枝花有需求也有必要建设高等级铁路物流基地。

按照市委“两试引领、五市并进、共富共美”工作体系，加快建设攀枝花国际铁路物流港，打造核心物流节点，畅通关键物流通道，培育优势产业集群，推动攀枝花深入实施“两枢纽一支点一走廊一门户”（全国性综合交通枢纽、生产服务型国家物流枢纽承载城市 and 现代流通战略支点城市、西部矿产品骨干流通走廊、四川南向开放门户）建设的关键支撑。

## 二、研究目的

瞄准攀枝花物流发展痛点，精准把握提升社会物流效率和降低社会物流成本的战略路径，通过铁路优化攀枝花运

输结构，统筹推进综合交通产业基础高级化和产业链现代化，已经成为攀枝花现代物流业发展必须优先解决的现实问题。构建铁路物流港，助推物流产业园集聚大产业，打造内陆开放型经济新的增长极。

### **三、研究年度**

研究规划年限与攀枝花市国土空间规划年限保持一致，即近期为 2025 年，远期为 2035 年，远景展望至 2050 年。

### **四、研究范围**

攀枝花国际铁路物流港研究，重点范围为攀枝花国家钒钛高新区金江片区和马店片区，展望攀枝花全域。

本规划用地规模及红线，以运量需求预测为基础，结合国土空间规划提出建议方案，实际面积及红线控制以攀枝花市国土空间规划为准。

## 第二章 城市禀赋篇

### 一、区位优势

攀枝花位于四川西南部、川滇交界处，是我国连接欧亚大路桥和泛亚大铁路经济走廊的重要节点，是四川通往南亚东南亚的桥头堡和南向融入孟中印缅经济走廊和中国-中南半岛经济走廊的重要门户，是“四川南向开放门户”上重要的交通枢纽和生产服务型物资集散地，是国家确定的西南区域唯一战略物资输送点。

随着中老铁路及成昆铁路新线开通，攀枝花市区位优势不断提升，成为四川、西北地区与老挝、泰国、新加坡等东南亚国家货运交流距离最短、效率最高的通道节点，待攀丽大、攀昭等铁路开通后，攀枝花更将成为四川、西北地区与缅甸、印度洋沿岸国家货运交流距离最短、效率最高的通道节点。届时，攀枝花必将成为四川面向南亚、东南亚融入共建“一带一路”的“桥头堡”城市。



图 2—1 攀枝花区位示意图



图 2—2 攀枝花在四川省区位示意图

## 二、发展基础

### （一）经济基础

攀枝花市位于四川省南部，总面积 7401.4 平方公里，2024 年攀枝花市地区生产总值（GDP）1395.24 亿元。

——经济稳步增长，产业结构持续优化。近年来攀枝花经济增速始终保持高于全国和四川省的平均水平。全市地区生产总值从 2017 年的 842.3 亿元增加到 2024 年的 1395.24 亿元，三次产业结构持续优化。

——农业发展水平稳步提升，附加值不断提高。农业现代化建设提速，建成四川省规模最大的早春设施蔬菜基地、全国最大的优质晚熟芒果基地，跻身首批中国特色农产品优势区，“攀枝花芒果”“攀枝花块菌”“米易枇杷”进入中国—东盟地理标志合作协定保护名单。

——工业生产体系基础良好，战略新兴产业加快发展。攀枝花市拥有丰富的矿产资源，被全域纳入攀西战略资源创新开发试验区，以国家钒钛高新区为核心引擎，围绕建设钒钛钢铁新材料、清洁能源、绿色化工等 9 个产业生态圈，建强 21 条重点产业链。

### （二）交通基础

《国家综合立体交通网规划纲要》把攀枝花市纳入成渝昆走廊的重要节点，与周边地区的进出口通道达到 14 个，对外通道网络和区域辐射网络初步形成。攀枝花各种运输方



式齐备，依托逐步完善的“十字型”铁路网络、“一环六射”高速公路网络和攀枝花机场，已基本形成公路、铁路、民航为主体的综合交通网络，水运发展潜力巨大。

### **（三）城市基础**

攀枝花市中心城区的城市山水格局呈现为群山环抱、深切峡谷、沿江带状的组团城市。城市空间沿金沙江和大河河谷的平地和二半山区呈“F”状延展，城区海拔 1000 米～1200 米，周边山体海拔 2000 米～3000 米，典型的内陆山地河谷带型城市。由于受地形限制，中心城区道路线基本沿等高线布局，建设用地呈台地开发模式，地块内可建设空间小，导致城市的建设布局呈现条带的形状特征，集中度低。

### **（四）产业体系**

攀枝花钒钛磁铁矿储量占全国总储量的 75.9%，钛储量世界第一，钒储量世界第三，被誉为“钒钛之都”，经过 60 年的开发建设，攀枝花已逐步发展成为国内规模最大的钛原料生产供应基地，钛精矿、海绵钛、钛渣产能为全国第一，拥有国家级钒钛科技孵化器、国家级钒钛重点实验室、钒钛交易中心和国家级钒钛质检中心。攀枝花钒钛产业链完整度居全国之首，是国内第一、世界第二的钒制品生产基地，国内最大、全球重要的全流程钛工业基地。

## **三、物流基础**

在物流企业发展方面，物流市场主体培育初见成效，

综合性物流企业逐步扩增。冷链物流设施加快建设，国际物流、冷链物流、电商快递物流等新业态加快发展，为攀枝花外向型经济、现代商贸流通产业发展注入了新活力，提供了新动能。

根据沿线地方经济、交通现状统计调查资料，工矿企业布局，吸引范围的经济、交通发展规划，主要大中型厂矿企业产品产量、原料来源的现状和规划情况，新建、改扩建工矿企业规划，并结合沿线车站历年发到运量的统计资料，运用产销平衡、线性回归模型、弹性系数法、平均增长率法等预测沿线车站发、到运量。

#### **四、发展小结**

攀枝花是“成德绵广成眉雅西攀”“攀乐宜泸渝广达”两大经济带的交汇城市，也是安宁河流域高质量发展的核心区域，是省委省政府重点支持建设的共同富裕试验区、世界级钒钛产业基地、氢能产业示范城市、“天府第二粮仓”、阳光康养旅游目的地，是四川连接云南、通往东南亚及孟中印缅经济走廊货运距离最短、效率最高的关键节点，是“四川南向开放门户”。经过 50 多年的工业开发建设，攀枝花已逐步形成以采矿、钢铁、化工、能源等产业为主导，成昆铁路新线通车后，新线与老线货运能力充裕，连通中老班列和中欧班列，快速融入第三亚欧大陆桥，国际货运能力大幅提升。

## 第三章 发展构想篇

攀枝花铁路发展正处于规划线路定调、新老货场更替、物流系统重构的历史窗口期。以攀枝花铁路枢纽整体升级改造为前提，国土空间规划调整为基础，整合全市铁路货运资源，汇聚物流要素发展，服务地区产业与民生，聚焦打造现代化国际铁路物流港。

### 一、攀枝花国际铁路物流港陆港体系

根据节点功能、定位及辐射能力，规划统筹服务全局与攀枝花现代物流体系发展，兼顾现实基础条件与未来发展潜力，根据攀枝花现代产业体系发展需求，规划攀枝花国际铁路物流港。

与周边及交通沿线城市加强在市场拓展、货源组织等方面的双向或多向合作，共建陆海新通道（中老—成昆）、中缅印度洋新通道、新亚欧大陆桥国际铁路通道，形成钒钛钢铁、特色农产品和境外生活消费品产业链，打造稳定的通道经济、枢纽经济，凝聚合力打造高水平对外开放南向门户，带动内陆开放型经济发展。

### 二、发展理念

项目依托攀枝花产业和城市发展对铁路物流的市场需求，以钢铁、建材、粮食等大宗商品、居民日用消费品、区域农产品为主要服务对象，定位为区域多式联运物流园区。

借鉴国内外铁路物流园区发展经验，围绕“蓉欧+西部陆海+中老+中缅”通道建设，重点发展现代物流多式联运业务，延伸完整产业链条，提高物流产业附加值。通过公铁联运基础设施建设，围绕地区支柱产业核心企业的物流总包、物资代采、金融服务等业务需求构建一站式供应链服务平台。

### 三、战略定位

攀枝花国际铁路物流港依托攀枝花产业和城市发展对铁路物流的市场需求，以大宗商品（矿石、建材、粮食等）、居民日用消费品、区域农产品为主要服务对象，定位为区域多式联运物流园区。加快构筑攀枝花城市共同配送体系、城市群快速货运体系和对外货运物流体系共同构成的多层次、高效率、低成本货运物流体系。

积极融入成渝地区双城经济圈，进一步打造立足西南、面向中外的物流枢纽，带动攀枝花市经济社会发展的强大引擎和区域经济发展的新增长点。推动互联网、物联网、大数据、云计算等现代信息技术与攀枝花物流业深度融合发展，鼓励无人货场、无人仓、物流机器人、新能源汽车等智能化、绿色化设施设备在攀枝花物流领域尤其铁路物流园区的推广应用，通过智慧物流建设与应用，促进攀枝花物流枢纽城市整体运行效率的显著提高，为加快攀枝花物流转型升级和创新发展注入新的活力。

#### 四、发展目标

以打造西部现代物流枢纽为目标，加快推动物流基础设施建设，着力提升物流网络化、信息化、标准化水平，加快构建高效、智能、绿色、安全的现代物流体系。目前，攀枝花市已经初步形成了覆盖陆域的全方位枢纽衔接网络，能够为攀枝花乃至周边地区，提供生产服务、商贸流通服务，从而全面助力产业延伸、促进产业发展。

以建设国际多式联运为核心功能的攀枝花国际铁路物流港，加速制造业与物流业融合发展，提升攀西班列通道服务能级、运营质效、经济价值，高标准建设川西南滇西北现代物流枢纽，立足中老（缅）、面向东盟、链动欧亚，持续深化产业链供应链国际合作，形成更大贸易增量和开放空间，以高水平开放带动高质量发展，助力攀枝花建设“两枢纽一支点一走廊一门户”，构筑内陆改革开放高地。



图 3—1 攀枝花物流战略发展示意图

## 第四章 战略布局篇

基于新物流通道（中老铁路、成昆铁路新线）的畅通和四川省南向开放战略，结合攀枝花地区铁路枢纽总图的调整和攀枝花建设国家物流枢纽等背景，攀枝花在新的产业机会孕育和产业布局调整过程中，攀枝花国际铁路物流港针对不同阶段设立差异化的战略目标，使得供应链成为区域竞争最突出的比较优势。

攀枝花国际铁路物流港依托“水陆空铁”立体交通网络，连接东盟国家及欧亚市场，推动钒钛制品、农产品（如芒果、蔬菜）等优势产品出口。物流港建设及运营直接带动仓储、运输、供应链管理等岗位需求。整合川西南、滇西北及欧亚市场的资源流通网络，形成“北有青白江，南有攀枝花”的开放格局。成为共建“一带一路”关键物流枢纽，形成覆盖中亚-东南亚的物流网络。

## 第五章 金江核心港区篇

### 一、现状条件分析

铁路物流港片区位于川滇南北向构造带中段，处于南北向深大断裂与早期东西向褶皱的复合部位，区域构造极为复杂。片区东侧为金沙江，整体地势西高东低、背山面水。属中山丘陵地貌，高程 975 米~1220 米，平均高差 55 米。范围内现状坡度在 25%以下的区域约占用地总面积的一半。东部沿江区域坡度较缓，大部分已通过工程措施平整后进行城市开发，但海拔较高区域仍需改造后才能使用。

### 二、用地范围建议

2040 年预计公路货运量 2200 万吨，铁路货运量 1082 万吨，水运货运量 400 万吨，与周边国际物流港规模对比，估算物流用地面积约 4500~8000 亩，产业区域总规模约 30 平方公里。

根据行业调研与企业摸底，预测铁路物流港金江港区 2025 年与 2040 年物流总量，结合行业同类型项目实际发展体量，参照攀枝花物流园合计运量约 3682 万吨，采用参数法，建议智慧物流园物流及配套设施（道路、绿化等）用地大致的总体规模 3100~4800 亩左右。

### **三、用地布局规划**

#### **(一) 铁路物流发展趋势**

随着我国经济灵活度提高，外向经济高度集中，市场分工不断深化与升级，对铁路物流的诉求将变为“一体化体验、多元化功能、现代化体系”。

攀枝花将加强铁路基础设施建设，统筹研究高铁、普铁、轨道交通、航空等运输方式，全面提升多式联运服务水平，为畅通国民经济循环提供高效、节能、稳定的运输支撑。

#### **(二) 功能布局建议**

国际铁路物流港在功能构成上归纳为以铁路为核心的多式联运功能，以国际物流、生产物流为代表的产业物流功能，以生产资料市场、商贸市场和城市配送为主的商贸物流功能，智慧物流功能作为整个物流园区的基础，同时包括供应链服务、商务生活配套、展示交易服务等辅助功能。主导功能之间的差异使得物流功能区对于物流中心资源条件的依赖程度具有较大差异，根据依赖程度合理规划物流中心。



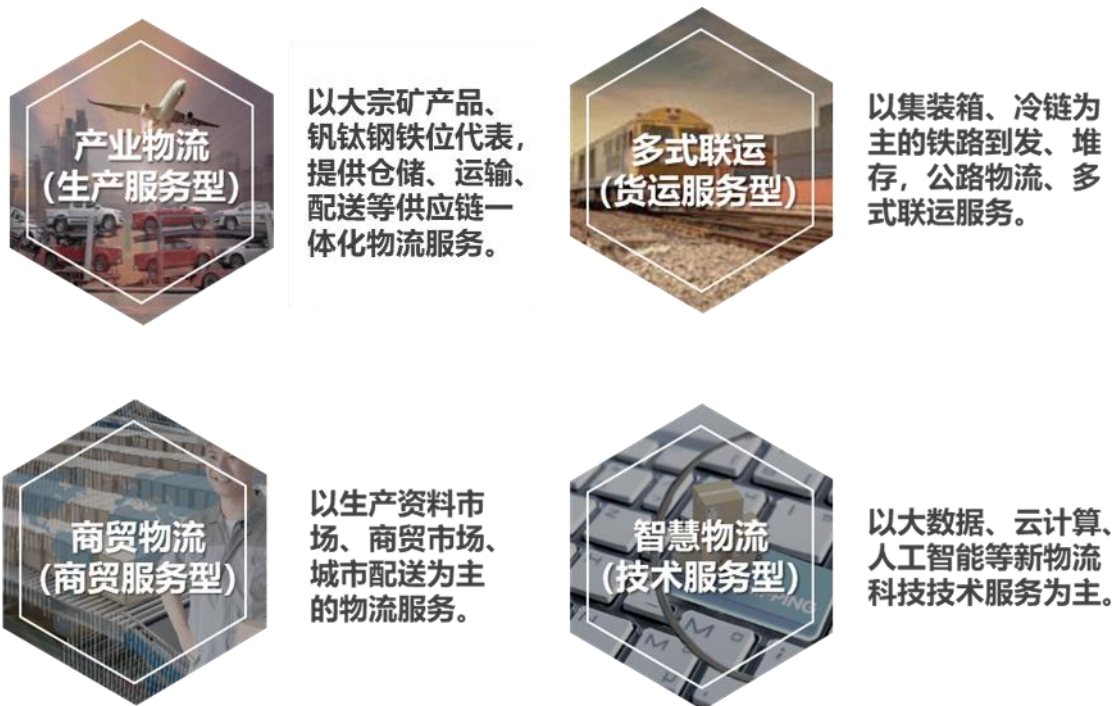


图 5—1 攀枝花站主导功能构成示意图

### (三) 用地布局建议

规划结合攀枝花市国土空间规划中心城区用地布局、《攀枝花市金江片区金江单元控制性详细规划》用地布局，统筹考虑地形地貌条件、现状建设情况，对铁路物流港片区进行整体用地布局远景规划。在规划路网的基础上，优先预留自然冲沟及泄洪通道，邻近货场建设用地以物流仓储用地为主，保障物流功能便捷衔接。

## 第六章 推进策略篇

### 一、物流园区发展模式

借鉴成都德阳“两港联动”和区域协同发展的成功案例，在攀西战略资源创新开发试验区背景下，攀枝花国际铁路物流港与凉山州铁路物流基地形成两港联动发展格局。



图 6—1 攀枝花与凉山州两港联动示意图

### 二、铁水联运通道建设

攀枝花作为四川重要工业城市，通过加快攀枝花铁水联运通道建设，实现“资源+港口+国际网络”的高效衔接，向东经长江水道覆盖国内市场，向南经钦州港直连东盟。未

来，随着中缅通道及智慧物流模式推广，向西经皎漂港直达中东、非洲，攀枝花作为川滇枢纽的辐射力将进一步增强。

### **三、资金来源渠道**

#### **（一）中央及省级预算资金**

支持符合中央、省级预算内资金申报范围的项目申报中央、省级预算内等资金。

#### **（二）政府专项债**

支持符合地方政府专项债券投向领域且能达到融资收益覆盖倍数的项目申报地方政府专项债券。

#### **（三）物流地产基金/海外债**

市场化物流项目的标准融资方式，募资对象以长期收益的资金群体为主，强调项目质地与信用。

#### **（四）基础设施 REITs**

新近放开的融资通道，限定基础设施领域，优先支持物流类，强调项目成熟模式与运营能力。

### **四、整体推进建议**

以战略发展的前瞻性，从市级层面统筹各方力量，协调利益群体，整合区域资源，塑造产业集群，突出制造业与物流融合，商贸与物流融合，推动攀枝花物流基础设施网络完善，新技术新模式应用及企业管理水平提升。通过申报中央及省级预算内资金、专项债券，募集物流地产基金、海外债，基础设施 REITs 融资等渠道获取资金。国土空间规划

层面，充分考虑物流园区板块的枢纽作用，优化中心城区整体布局，协调区间联系。围绕构建“通道+枢纽+网络”的物流运营体系，进一步畅通对外国内外物流大通道，增强市内主干道通行能力，加快建设主要货运通道，有针对性补齐城乡交通基础设施短板。加强水土流失治理，土地治理工程方面通过修建梯田、沟渠和水库等工程措施，改变土地的坡度和坡向，减少土壤侵蚀和水体污染。项目进入建设实施阶段后，需重点投入开展相关研究工作。

附件：攀枝花国际铁路物流港重大项目情况表（略）

（联系人：贾安之，联系电话：0812-3556699）