

中国—东盟国际现代物流中心专项规划 (2021-2030年)

防城港市北部湾(广西)经济区建设管理委员会办公室

中国科学院地理科学与资源研究所

南京大学城市规划设计研究院

二〇二三年五月

目 录

一、 背景篇	1
(一) 总论	1
1. 规划背景	1
2. 规划目的	20
3. 规划依据	21
4. 规划范围	24
5. 规划期限	24
6. 技术路线	25
(二) 理论研究	26
1. 物流中心	26
2. 国际物流中心	30
3. 现代物流及其体系	35
4. 从理论层面解读中国-东盟国际现代物流中心	41
(三) 案例借鉴	44
1. 案例一：鹿特丹	44
2. 案例二：新加坡	55
3. 案例三：香港	62
4. 案例四：湛江	69
5. 案例五：钦州	74
(四) 发展基础	84
1. 发展现状	84
2. 存在问题	99

3. 发展环境	110
二、 空间规划篇	118
（一） 总体要求	118
1. 指导思想	118
2. 基本原则	119
3. 发展意义	120
4. 发展定位	124
5. 发展目标	133
（二） 空间格局	135
1. 空间体系框架	135
1. 物流网络框架	136
（三） 打造一个物流核心区	138
1. 东湾国家级示范物流园区	138
（四） 建设两个物流拓展区	148
1. 高新区物流片区	148
2. 企沙物流片区	154
（五） 规划四个物流联动区	162
1. 东兴边境口岸产业区	162
2. 峒中（里火）边境口岸产业区	170
3. 江山港边地贸口岸冷链物流片区	176
4. 上思县物流园区	179
（六） 物流网络布局	187
1. 骨干交通设施	187
1. 水路物流网络布局	191

2. 公路物流网络布局	193
3. 铁路物流网络布局	196
4. 对外物流运输通道	200
三、 体系支撑篇	202
（一） 衔接“一带一路”沿线国家地区合作	202
1. 深化“海上丝绸之路”贸易合作	202
1. 开拓国际冷链物流合作	203
（二） 加快构建“五大”对外物流运输通道	203
1. 南向：构建海上国际运输通道	203
1. 南向：构建陆路国际运输通道	204
3. 北联：构建至成渝双城经济圈运输通道	205
4. 东融：构建对接粤港澳大湾区运输通道	205
5. 西合：构建沿边开发开放运输通道	205
（三） 推进中国东盟边海国际物流通道联动	207
1. 积极对接胡志明和林查班腹地	208
1. 积极对接广宁省、胡志明腹地	208
2. 积极对接海防腹地	208
（四） 全面参与北部湾城市群物流发展合作	209
1. 加强与海南自由贸易港物流合作	209
1. 主动融入钦北防三市物流一体化	210
2. 深度对接“强首府”战略物流合作	210
3. 积极发展现代物流促进产城融合	211
（五） 积极打造国际国内物流“双循环”	212
1. 重点打造冶金产品物流“双循环”	212

1. 重点促进机电产品物流“双循环”	213
2. 大力促进纺织品物流“双循环”	214
3. 大力构建水产品物流“双循环”	215
4. 以贸易带动水果物流“双循环”	216
5. 积极打造中药材物流“双循环”	217
6. 巩固提升粮油物流“双循环”	218
7. 积极发展坚果物流“双循环”	219
8. 推动形成淀粉物流“双循环”	220
（六）加强与国家物流枢纽区域协同发展	221
1. 加强对接广西自贸试验区	222
1. 全面对接成渝双城经济圈	223
2. 积极对接粤港澳大湾区	223
3. 主动对接长三角经济圈	223
（七）促进双型国家物流枢纽协作发展关系	224
1. 加快五大边海物流产业链建设	224
2. 加快边海水产品冷链物流枢纽建设	225
3. 加快边海水果冷链物流枢纽建设	226
四、 实施保障篇	228
（一） 重点任务	228
1. 三个功能区配套设施建设	228
2. 强化三区一中心融合联动	230
3. 引进和培育重点产业项目	232
4. 产业精准招商和壮大物流企业	235
5. 重要交通设施建设及推进要求	242

6. 发展建设智慧化、绿色化物流	248
7. 争取国家有利政策并落地落实	252
8. 通道经济向枢纽经济转型升级	254
（二） 运行模式	255
1. 国内先进地区运行模式案例借鉴	255
2. 中国-东盟国际现代物流中心运行模式建设	265
（三） 保障措施	285
1. 加强组织领导	285
2. 增强要素支持	286
3. 强化项目支撑	288
4. 引育物流人才	288
5. 促进通关便利	289
6. 完善政策支持	289
7. 健全统计体系	290
8. 项目清单管理	291
附录 1 规划清单	292
附表 1 中国-东盟国际现代物流中心在建项目清单	292
附表 2 中国-东盟国际现代物流中心在谈项目清单	298
附表 3 中国-东盟国际现代物流中心谋划项目清单	301
附表 4 中国-东盟国际现代物流中心基础设施项目清单	309
附表 5 中国-东盟国际现代物流中心近期现代物流重点 项目建设清单	312
附表 6 中国-东盟国际现代物流中心 2023 年现代物流	

业发展专项资金申请项目清单	315
附表 7 中国-东盟国际现代物流中心重点招商方向清单	316
附表 8 中国-东盟国际现代物流中心壮大现代物流业关键企业清单	317
附录 2 规划图集	318
附图 1 中国-东盟国际现代物流中心区域发展规划示意图	319
附图 2 中国-东盟国际现代物流中心对外物流通道示意图	320
附图 3 中国-东盟国际现代物流中心物流交通规划布局图	321
附图 4 中国-东盟国际现代物流中心空间格局规划布局图	322
附图 5 中国-东盟国际现代物流中心各区服务产业示意图	323
附图 6 中国-东盟国际现代物流中心重点项目规划分布图	324
附图 7 中国-东盟国际现代物流中心总体规划空间布局图	325

一、背景篇

（一）总论

1. 规划背景

（1）国家层面

1) 国家物流枢纽布局和建设规划

2018年12月，为贯彻落实党中央、国务院关于加强物流等基础设施网络建设的决策部署，科学推进国家物流枢纽布局和建设，发展改革委、交通运输部会同相关部门研究制定了《国家物流枢纽布局和建设规划》。

当前，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段。加快国家物流枢纽网络布局和建设，有利于整合存量物流基础设施资源，更好发挥物流枢纽的规模经济效应，推动物流组织方式变革，提高物流整体运行效率和现代化水平；有利于补齐物流基础设施短板，扩大优质物流服务供给，打造低成本、高效率的全国性物流服务网络，提升实体经济活力和竞争力；有利于更好发挥干线物流通道效能，加快推进要素集聚、资源整合和城乡空间格局与产业布局重塑，促进区域协调发展，培育新的经济增长极；有利于深化国内国际物流体系联动协同，促进生产制造、国际贸易和国际物流深度融合，提高国际供应链整体竞争力，培育国际竞争新优势，加快推动我国产业向全球价值链中高端迈进。

规划提出发展目标——到2025年，布局建设150个左右国家物流枢纽，枢纽间的分工协作和对接机制更加完善，社会物流

运行效率大幅提高，基本形成以国家物流枢纽为核心的现代化物流运行体系，同时随着国家产业结构和空间布局的进一步优化，以及物流降本增效综合措施的持续发力，推动全社会物流总费用与 GDP 的比率下降至 12% 左右。

规划提出国家物流枢纽基本布局——加强宏观层面的系统布局，依据区域经济总量、产业空间布局、基础设施联通度和人口分布等，统筹考虑国家重大战略实施、区域经济发展、产业结构优化升级等需要，结合“十纵十横”交通运输通道和国内物流大通道基本格局，选择 127 个具备一定基础条件的城市作为国家物流枢纽承载城市，规划建设 212 个国家物流枢纽，包括 41 个陆港型、30 个港口型、23 个空港型、47 个生产服务型、55 个商贸服务型和 16 个陆上边境口岸型国家物流枢纽。其中，防城港市纳入了港口型国家物流枢纽承载城市，防城港（东兴）纳入了陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市。

陆港型国家物流枢纽承载城市	石家庄、保定、太原、大同、临汾、呼和浩特、乌兰察布、沈阳、长春、哈尔滨、佳木斯、南京、徐州、杭州、合肥、南昌、鹰潭、济南、潍坊、郑州、安阳、武汉、长沙、衡阳、南宁、柳州、重庆、成都、遂宁、贵阳、遵义、昆明、拉萨、西安、延安、兰州、酒泉、格尔木、乌鲁木齐、哈密、库尔勒
港口型国家物流枢纽承载城市	天津、唐山、秦皇岛、沧州、大连、营口、上海、南京、苏州、南通、连云港、宁波-舟山、芜湖、安庆、福州、厦门、九江、青岛、日照、烟台、武汉、宜昌、岳阳、广州、深圳、湛江、钦州-北海-防城港、洋浦、重庆、泸州
空港型国家物流枢纽承载城市	北京、天津、哈尔滨、上海、南京、杭州、宁波、厦门、青岛、郑州、长沙、武汉-鄂州、广州、深圳、三亚、重庆、成都、贵阳、昆明、拉萨、西安、银川、乌鲁木齐
生产服务型国家物流枢纽承载城市	天津、石家庄、唐山、邯郸、太原、鄂尔多斯、包头、沈阳、大连、长春、哈尔滨、大庆、上海、南京、无锡、苏州、杭州、宁波、嘉兴、金华、合肥、蚌埠、福州、三明、南昌、青岛、郑州、洛阳、武汉、十堰、襄阳、长沙、柳州、广州、深圳、珠海、佛山、东莞、南宁、柳州、重庆、成都、攀枝花、贵阳、西安、宝鸡、石河子
商贸服务型国家物流枢纽承载城市	天津、石家庄、保定、太原、呼和浩特、赤峰、沈阳、大连、长春、吉林、哈尔滨、牡丹江、上海、南京、南通、杭州、温州、金华（义乌）、合肥、阜阳、福州、平潭、厦门、泉州、南昌、赣州、济南、青岛、临沂、郑州、洛阳、商丘、南阳、信阳、武汉、长沙、怀化、广州、深圳、汕头、南宁、桂林、海口、重庆、成都、达州、贵阳、昆明、大理、西安、兰州、西宁、银川、乌鲁木齐、喀什
陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市	呼伦贝尔（满洲里）、锡林郭勒（二连浩特）、丹东、延边（琿春）、黑河、牡丹江（绥芬河-东宁）、防城港（东兴）、崇左（凭祥）、德宏（瑞丽）、红河（河口）、西双版纳（磨憨）、日喀则（吉隆）、伊犁（霍尔果斯）、博尔塔拉（阿拉山口）、克孜勒苏（吐尔克特）、喀什（红其拉甫）

图 1-1 国家物流枢纽布局承载城市

规划提出国家物流枢纽规划建设要求——一是区位条件良好。毗邻港口、机场、铁路场站等重要交通基础设施和产业聚集区，与城市中心的距离位于经济合理的物流半径内，并与城市群分工相匹配。二是空间布局集约。以连片集中布局为主，集中设置物流设施，集约利用土地资源。同一国家物流枢纽分散布局的互补功能设施原则上不超过2个。三是存量设施优先。以完善提升已建成物流设施的枢纽功能为主，必要时可结合区域经济发展需要适当整合、迁移或新建枢纽设施。四是开放性公共性强。具备提供公共物流服务、引导分散资源有序聚集、推动区域物流集约发展等功能，并在满足区域生产生活物流需求中发挥骨干作用。五是服务功能完善。具备干线运输、区域分拨等功能，以及多式联运转运设施设备和系统集成、互联兼容的公共信息平台等，可根据需要提供通关、保税等国际物流相关服务。六是统筹运营管理。由一家企业或多家企业联合主导国家物流枢纽建设、运营和管理，统筹调配物流服务资源，整合对接物流业务，实行统一的安全作业规范。七是区域协同联动。鼓励同一承载城市内不同类型的国家物流枢纽加强协同或合并建设，增强综合服务功能；支持京津冀、长三角、珠三角等地区的承载城市在城市群内部开展国家物流枢纽合作共建，实现优势互补。

2) 西部陆海新通道总体规划

2019年8月，根据《国务院关于西部陆海新通道总体规划的批复》（国函〔2019〕67号），国家发展改革委印发了《西

部陆海新通道总体规划》，这是深化陆海双向开放、推进西部大开发形成新格局的重要举措。

西部陆海新通道位于我国西部地区腹地，北接丝绸之路经济带，南连21世纪海上丝绸之路，协同衔接长江经济带，在区域协调发展格局中具有重要战略地位。为贯彻落实党中央、国务院决策部署，推进西部陆海新通道建设，《总体规划》提出“打造交通便捷、物流高效、贸易便利、产业繁荣、机制科学、具有较强竞争力的西部陆海新通道，为推动西部地区高质量发展，建设现代化经济体系提供有力支撑”，并明确了未来西部陆海新通道建设的总体要求、基本原则、战略定位、空间布局、发展目标、重点任务和重要举措。

《总体规划》提出“四大”战略定位：

推进西部大开发形成新格局的战略通道——发挥毗邻东南亚的区位优势，统筹国际国内两个市场两种资源，协同衔接长江经济带，以全方位开放引领西部内陆、沿海、沿江、沿边高质量开发开放。通过通道建设密切西北与西南地区的联系，促进产业合理布局和转型升级，使西部陆海新通道成为推动西部地区高质量发展的重要动力。

连接“一带”和“一路”的陆海联动通道——纵贯我国西南地区，有机衔接丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路，加强中国—中南半岛、孟中印缅、新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚等国际经济走廊的联系互动，使西部陆海新通道成为促进陆海内

外联动、东西双向互济的桥梁和纽带。

支撑西部地区参与国际经济合作的陆海贸易通道——支持和促进中新（重庆）战略性互联互通示范项目合作，带动东盟及相关国家和地区协商共建发展通道，共享通道资源，提升互利互惠水平，探索开拓第三方市场合作模式，深化国际经贸关系，使西部陆海新通道成为构建开放型经济体系的重要支撑。

促进交通物流经济深度融合的综合运输通道——发挥交通支撑引领作用，以“全链条、大平台、新业态”为指引，打造通道化、枢纽化物流网络，大力发展多式联运，汇聚物流、商流、信息流、资金流等，创新“物流+贸易+产业”运行模式，使西部陆海新通道成为交通、物流与经济深度融合的重要平台。

《总体规划》提出通道引领、枢纽支撑、衔接高效、辐射带动的空间布局：

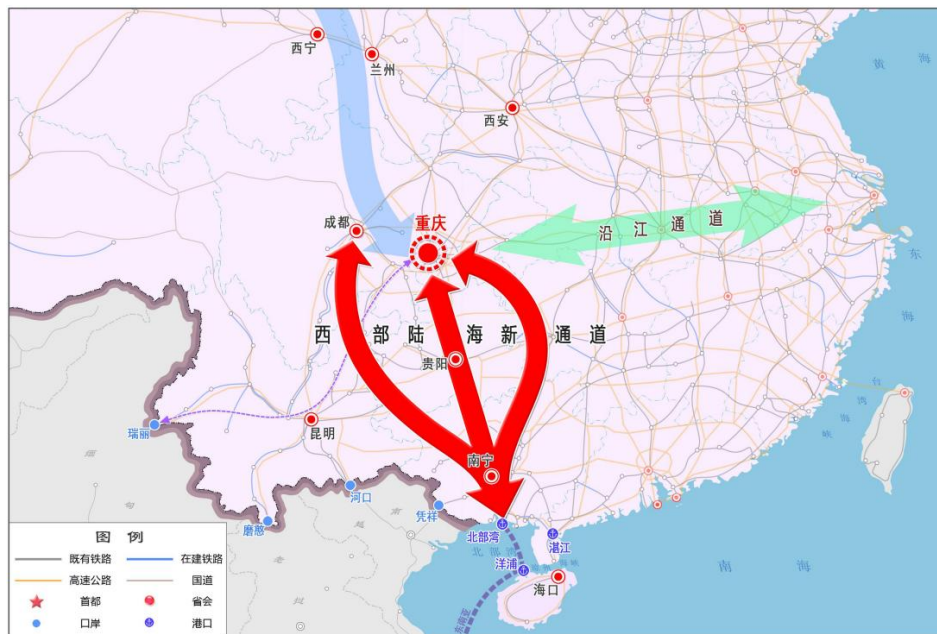


图 1-2 西部陆海新通道空间布局示意图

主通道——建设自重庆经贵阳、南宁至北部湾出海口（北部湾港、洋浦港），自重庆经怀化、柳州至北部湾出海口，以及自成都经泸州（宜宾）、百色至北部湾出海口三条通路，共同形成西部陆海新通道的主通道。

重要枢纽——着力打造国际性综合交通枢纽，充分发挥重庆位于“一带一路”和长江经济带交汇点的区位优势，建设通道物流和运营组织中心；发挥成都国家重要商贸物流中心作用，增强对通道发展的引领带动作用。建设广西北部湾国际门户港，发挥海南洋浦的区域国际集装箱枢纽港作用，提升通道出海口功能。

核心覆盖区——围绕主通道完善西南地区综合交通运输网络，密切贵阳、南宁、昆明、遵义、柳州等西南地区重要节点城市和物流枢纽与主通道的联系，依托内陆开放型经济试验区、国家级新区、自由贸易试验区和重要口岸等，创新通道运行组织模式，提高通道整体效率和效益，有力支撑西南地区经济社会高质量发展。

辐射延展带——强化主通道与西北地区综合运输通道衔接，联通兰州、西宁、乌鲁木齐、西安、银川等西北重要城市。结合西北地区禀赋和特点，充分发挥铁路长距离运输优势，协调优化运输组织，加强西部陆海新通道与丝绸之路经济带的衔接，提升通道对西北地区的辐射联动作用，有力促进西部地区开发开放。

《总体规划》提出加快推进西部陆海新通道建设的“五大”重点任务：

加快运输通道建设——围绕建设大能力主通道和衔接国际运输通道，提高铁路、公路等干线通道运输能力，加强广西北部湾港、海南洋浦港、广东湛江港等港口分工协作，提升综合交通枢纽功能，加强与周边国家设施联通，着力构建完善的交通走廊。

加强物流设施建设——结合腹地经济条件、区位特点和发展需要，优化物流枢纽布局，推动物流设施整合，完善专业化装备设备，提高信息化水平，打造现代化物流枢纽体系，推进通道物流规模化组织、区域化集散、专业化服务和网络化运行。

提升通道运行和物流效率——充分发挥铁路长距离干线运输优势，加强物流运输组织模式创新，提升多式联运效率和质量，积极发展特色物流，加快推动通关便利化，提高通道物流质量、效益和竞争力。

促进通道与区域经济融合发展——发挥通道对沿线经济发展的带动作用，促进区域产业结构优化升级，探索培育重要节点枢纽经济新范式，优化改善营商环境，打造高品质陆海联动经济走廊，实现要素资源高效集聚和流动。

加强陆海通道对外开放和国际合作——发挥中新互联互通项目示范作用，加强与周边国家协商合作，持续放宽外资准入，改善外商投资环境，带动相关国家共商共建共享国际陆海贸易新通道，提升我国西部地区与东南亚地区的互联互通水平。

3) 国家综合立体交通网规划纲要

2021年2月，中共中央、国务院印发了《国家综合立体交

《交通强国建设规划纲要》，为加快建设交通强国，构建现代化高质量国家综合立体交通网，支撑现代化经济体系和社会主义现代化强国建设。

建设多层次一体化国家综合交通枢纽系统——建设综合交通枢纽集群、枢纽城市及枢纽港站“三位一体”的国家综合交通枢纽系统。建设面向世界的京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈4大国际性综合交通枢纽集群。加快建设20个左右国际性综合交通枢纽城市以及80个左右全国性综合交通枢纽城市。推进一批国际性枢纽港站、全国性枢纽港站建设。该纲要明确赋予北部湾港国际枢纽海港的定位。

推进交通与相关产业融合发展——加强现代物流体系建设，优化国家物流大通道和枢纽布局，加强国家物流枢纽应急、冷链、分拣处理等功能区建设，完善与口岸衔接，畅通物流大通道与城市配送网络交通线网连接，提高干支衔接能力和转运分拨效率。加快构建农村物流基础设施骨干网络和末端网络。发展高铁快运，推动双层集装箱铁路运输发展。加快航空物流发展，加强国际航空货运能力建设。培育壮大一批具有国际竞争力的现代物流企业，鼓励企业积极参与全球供应链重构与升级，依托综合交通枢纽城市建设全球供应链服务中心，打造开放、安全、稳定的全球物流供应链体系。

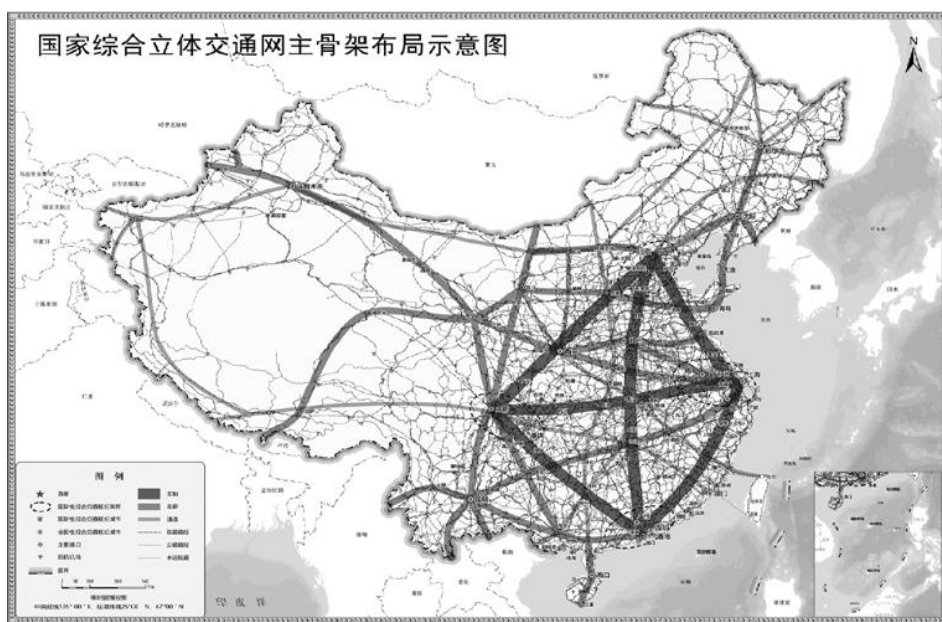


图 1-3 国家综合立体交通网主骨架布局示意图

（2）广西层面

1) 广西现代服务业高质量发展“十四五”规划

2021年，为贯彻落实《广西壮族自治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》精神，广西壮族自治区人民政府印发了《广西现代服务业高质量发展“十四五”规划》。

“十四五”时期，世界正处于百年未有之大变局，国际环境日趋复杂，我国已转向高质量发展阶段，开启全面建设社会主义现代化国家新征程，广西服务业处于大有可为的重要战略机遇期。

《广西现代服务业高质量发展“十四五”规划》主要阐明全区现代服务业“十四五”时期的发展目标、发展重点和发展任务，是指导未来五年全区现代服务业高质量发展的行动纲领，是编制全区现代服务业各领域专项规划和制定现代服务业发展配套政策

的重要依据。

优化现代服务业发展空间布局——统筹全区及各区域现代服务业协调发展，根据全区经济空间格局和各地区位条件、资源禀赋、发展定位，围绕产业发展和消费需求，整合资源要素，鼓励各地区利用自身优势，因地制宜，错位发展各具特色的服务业态，打造形成“一核心二高地三片区”的现代服务业发展空间布局。

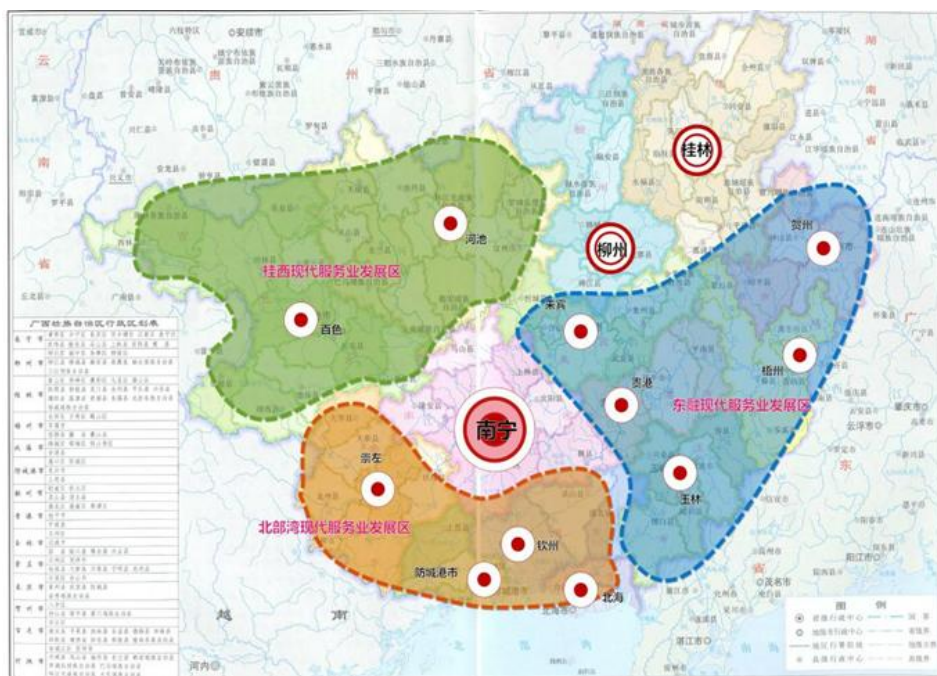


图 1-4 “十四五”时期广西现代服务业空间布局图

北部湾现代服务业发展区——结合西部陆海新通道建设，紧抓 RCEP 签署的发展契机，发挥北海、防城港、钦州、崇左四市沿海、沿边优势，以新兴服务业态为重点，整体推动服务产业向价值链高端延伸。

防城港市现代服务业发展指引——围绕港口型国际物流枢纽城市的发展定位，重点发展冷链物流、跨境电子商务、医药试

验与研发、边境旅游等服务业态。强化西南出海大通道服务功能，打造区域性国际铁路冷链物流集散中心。依托东兴跨境电商产业基础，丰富电商业态，做大做强跨境电商。高水平建设防城港国际医学开放试验区，推进国际医药临床试验标准化、规范化，构建国际医学研发、医药贸易、医药制造等联合体。

提升发展优势型产业—现代物流——围绕西部陆海新通道建设，提高物流效率和降低物流成本，大力发展多式联运，推动物流行业集约化、智能化、标准化发展，构建“通道+枢纽+网络”现代物流大格局。全力打造西部陆海新通道，构建国际化的航运、航空、铁路、公路物流运输网络，推进中欧班列常态化开行，推动中越集装箱国际铁路联运班列和跨境公路班车稳定运行，提升现代物流业对“一带一路”共建支撑作用。提高西江黄金水道支撑能力，科学有序推动码头航道建设，提升内陆物流服务供给水平。构建功能完备的多式联运物流体系，建设以南宁和钦州—北海—防城港等国家物流枢纽为核心，层次分明、功能完善的“通道+枢纽+网络”现代物流运行体系，加强枢纽间的联动协作，积极构建中国—东盟多式联运联盟。积极引进和培育一批具有国际供应链资源整合能力的综合性物流服务商，引导传统运输及物流服务业企业开展采购代理、加工配送、储运分拨、连锁分销等现代物流业务，促进本土物流企业做大做强。着力发展绿色物流，加快运输结构调整，促进行业节能减排，强化绿色物流新技术新产品应用。大力发展智慧物流，重点推进智慧物流城市、

智慧物流园区和智慧物流主体建设，推动公共物流信息平台建设，提升“互联网+高效物流”建设水平。实施现代物流服务平台重点工程，加快建设开放共享的现代物流平台。着力改造提升物流园区，强化配套设施、运营管理、信息化建设支持，补齐园区基础设施短板，鼓励物流企业参与供应链管理，建成一批智慧物流示范园区。加快发展现代物流新模式，加快保税物流与供应链业务模式创新，发展无接触配送，推动无人配送在零售、餐饮、酒店等行业应用，支持冷链物流、限时速送、夜间配送、网络货运和智能投递等物流配送模式扩大发展，推广全时空响应物流，提供特殊时期和行业定制化物流配送等高端物流服务。到2025年，物流运行效率显著提升，全区A级以上物流企业达到120家，社会物流总费用占GDP的比重降至全国平均水平。

2) 西部陆海新通道广西物流业发展规划

2019年，根据自治区人民政府工作部署，为贯彻落实《西部陆海新通道总体规划》《国家物流枢纽布局和建设规划》，推进物流业加快发展，自治区发展改革委编制了《西部陆海新通道广西物流业发展规划（2019-2025年）》。

空间布局：按照扩大通道辐射范围、强化枢纽组织能力、支撑网络高效运行、加强产业融合联动的总体思路，构建“双通道、六枢纽、四轴带、多门户”发展空间格局。

“双通道”——畅通西部陆海新通道物流大动脉

打造国际海铁联运主通道，建设国际铁路、公路联运辅通道。

通道布局重点任务包括加强铁路货运通道互联互通、优化港口功能布局与分工协作、完善公路集疏运体系、推进内河航运网络建设。

“六枢纽”——强化国家物流枢纽辐射带动

建设以南宁、钦州—北海—防城港、柳州、桂林、防城港（东兴）、崇左（凭祥）等国家物流枢纽为核心、层次分明、功能完善的枢纽体系，加强枢纽之间的联动，鼓励依托通道开展跨区域协同物流组织。

依托钦州—北海—防城港海陆联运枢纽建设广西北部湾国际门户港。提升北部湾港在全国沿海港口布局中的战略定位，加快建设西部陆海新通道国际门户港，为西部陆海新通道沿线城市及辐射区域提供货物集散、国际中转、转口贸易、保税监管等物流服务和其他增值服务。完善港口后方物流基础设施与集疏运体系，推进北部湾港口型国家物流枢纽一体化建设，推进通道沿线南宁、柳州等无水港建设，加强与东盟地区园区联动和货源整合，培育进出口双向对流的物流市场需求，支撑铁路班列常态化开行和国际班轮航线延展加密。

强化防城港（东兴）枢纽口岸优势。扩大东兴与中南半岛陆海连通，做大做强口岸贸易，建设陆路边境口岸型国家物流枢纽。创新东兴口岸枢纽与南宁国际枢纽、北部湾港口枢纽的合作方式，以生鲜类产品和跨境电商为重点，发展陆海联动的专业物流、特色物流，拓展互市贸易+全产业链县域经济模式的发展空间。引

导跨境公路运输、水陆联运规范化、规模化发展，与国际铁路联运、铁水联运合理分工，共同培育壮大国内国际市场。

“四轴带”——培育融合发展物流产业带

培育国际海铁联运物流产业带、北部湾港航物流产业带、国际铁路联运和跨境公路运输物流产业带、承接东部产业转移物流产业带等四条产业带。

“多门户”——拓展陆海空立体开放门户

铁路口岸门户。拓展凭祥铁路口岸功能，加快中越铁路东兴铁路口岸建设，打造西部陆海新通道陆路开放重要门户。

水运口岸门户。提升钦州、北海、防城港水运口岸辐射能级，提高国际贸易便利化水平，打造西部陆海新通道海向开放关键门户。

公路口岸门户。推进友谊关、东兴、峒中（里火通道）、水口、龙邦、平孟等公路口岸基础设施建设，强化口岸核心能力，打造西部陆海新通道陆上开放多元化门户。

航空口岸门户。以南宁为核心，支持桂林、北海为国际游客提供配套国际航空物流服务，打造西部陆海新通道空中开放门户。

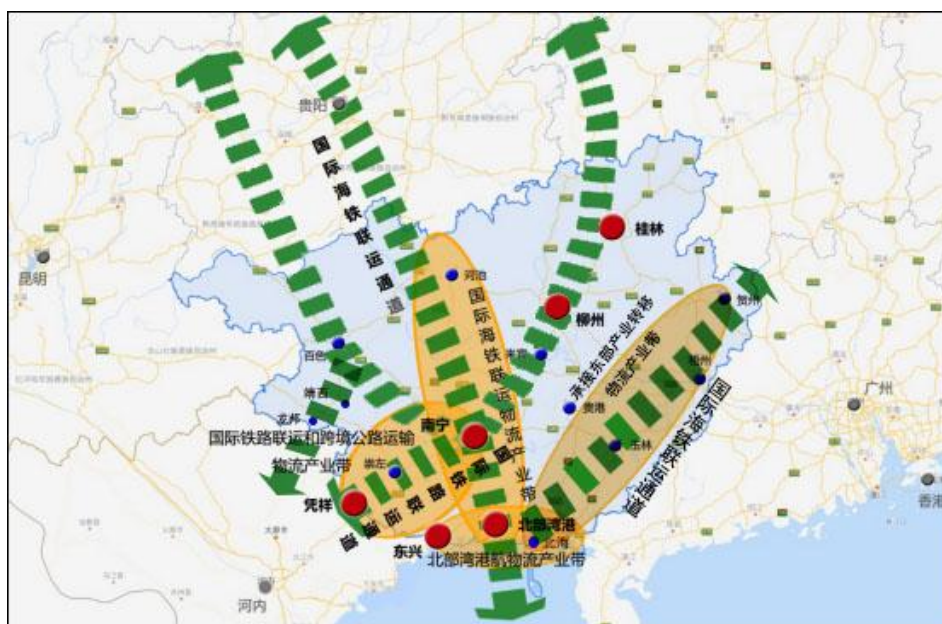


图 1-5 西部陆海新通道广西物流业发展空间格局

主要任务：一是推进物流与产业空间融合联动。包括统筹物流与产业的一体化布局、加强产业集聚区的物流设施配套、提高物流枢纽的产业集聚能力、强化境内境外园区的物流联动；二是提高重点产业物流组织化水平。包括打造现代制造业国际供应链、强化对消费内需的物流服务支撑、建设跨国冷链物流服务体系、推进大宗商品贸易与物流一体化；三是加快物流业态模式的创新升级。包括探索国际多式联运新模式、大力发展智慧物流、推动物流与供应链金融创新升级、加强通道运行的物流技术标准支撑；四是引领西部陆海新通道价值链提升。包括深化我区与东盟经贸合作、推进物流平台对接贸易平台、培育物流通道经济与枢纽经济。

（3）防城港层面

1) 防城港市加快融入北部湾经济区物流一体化建设实施方

案

2018年，为贯彻落实《广西壮族自治区人民政府办公厅关于印发〈广西北部湾经济区物流一体化工作方案〉的通知》（桂政办电〔2017〕274号）文件精神，充分发挥防城港市紧邻东南亚的沿海沿边区位、港口、交通、口岸、产业、政策等综合优势，主动加快融入北部湾经济区物流一体化建设，助推北部湾经济区升级发展，引领防城港市加快由“通道经济”向“综合型枢纽经济”转变，率先建成广西“三大定位”重要节点，防城港市人民政府办公室印发了《防城港市加快融入北部湾经济区物流一体化建设实施方案》。

加强物流一体化建设的顶层设计——充分结合防城港市实际情况和发展需求，主动作为，组织编制物流业重大发展规划，制定出台物流产业扶持政策，在多式联运、物流标准化、物流信息平台、跨境物流、冷链物流、保税物流等重点领域开展一批重点课题研究。

构建服务对接南向陆海通道的多式联运体系——依托港口、口岸、边境贸易、临港大工业等优势，大力推进向海和向边联运物流大通道建设，完善多式联运配套服务设施，打造一批网络化、品牌化、平台化、协同化的公海铁联运线路，构筑连接东盟国家时间最短、服务最好、价格最优的国际陆海贸易新通道，加快形成以物流大通道和联运枢纽建设引领产业集聚发展新格局，深度融入国家“一带一路”建设。

加快打造北部湾物流信息高地——适应“互联网+高效物流”发展要求，大力推进物流资源要素线上线下融合发展，高效实现海公铁运力、仓储资源与货源匹配，大幅降低物流成本，吸引更多腹地货源从防城港中转。重点以防城港市物流公共信息平台为抓手，全面整合防城港及周边地区推进海公铁运力、货源、仓储、进出口贸易等物流相关要素，形成以防城港为核心的北部湾物流大数据中心。

实施制造业和物流业联动发展工程——以经开区、高新区、上思工业集中区、江平工业园等为依托，强化保障物流配套用地，围绕冶金、有色、粮油、能源化工、木材加工、水产品加工等特色优势产业，鼓励制造企业分离外包物流业务，加快制造企业主辅分离，推动制造业与物流业联动发展，提高采购物流、生产物流、销售物流、逆向物流等工业供应链一体化服务水平，逐步形成从产业驱动物流发展到物流驱动产业发展模式。

建设多层次保税物流体系——进一步完善北部湾经济区保税物流体系，补齐防城港保税物流发展短板，积极申报建设防城港多式联运海关监管中心，适时推动防城港保税物流中心（B型）升级为防城港综合保税区；主动参与建立“一带一路”海关大通关合作机制，加快与中新互联互通南向通道沿线地区共同推进建立一体化通关模式；积极与西南、中南地区各城市开展保税物流合作，在西南、中南地区建设一批以防城港为龙头的“无水港”保税物流合作项目，争取更多的西南、中南地区货物到防城港市

集散。

培育一批有区域竞争力的物流龙头企业——坚持内培和外引并举，整合用好民资和国资资源，围绕港口物流、多式联运、物流信息平台、制造业物流、冷链物流、港航服务、公路运输、船舶运输、危化品物流、供应链管理等重点领域，打造一批具有区域竞争力和品牌影响力的海公铁联运、冷链物流、港航服务等龙头物流企业，新增一批3A级以上物流企业。

推进物流标准化建设——依托东湾物流园区入选国家首批示范性物流园区、防城港市入选国家农产品冷链标准化试点城市、中外运防城港集装箱国际物流中心入选国家第二批多式联运试点工程、东盟-中国中心城市国际多式联运示范工程等一批试点示范工程，围绕示范性物流园区服务、冷链物流、多式联运、物流信息化等重点领域，以物流协会、大型龙头企业和支撑区域经济一体化重点项目为主体，鼓励和支持积极参与广西地方标准和行业标准的制订或修订，积极推广应用标准化物流技术和装备，推行物流作业标准化，建设标准化托盘循环共用系统，逐步建立防城港市现代物流服务标准体系，加快打造北部湾经济区物流标准化示范高地。

2) 防城港市物流业发展“十四五”专项规划

2022年，为贯彻落实防城港市委、市政府在“十四五”期间将防城港打造成为连接中西部地区与东盟国家的国际物流中心的精神，防城港市人民政府办公室印发了《防城港市物流业发

展“十四五”专项规划》，助力建设防城港市现代化临港工业城市。

综合考虑国内外发展趋势和防城港市发展的机遇、优势、条件，结合《西部陆海新通道总体规划》《国家物流枢纽布局和建设规划》《北海-钦州-防城港港口型国家物流枢纽规划建设方案》《西部陆海新通道广西物流业发展规划（2019-2025年）》《广西物流业发展“十四五”规划（2021-2025）（征求意见稿）》等上位规划，努力将防城港建成西南第一大港、RCEP国际产业和物流合作的西部边海国际大通道、西部陆海新通道重要节点和大宗商品集散枢纽、国家骨干型冷链物流基地、现代化临港工业城市物流枢纽。

3）防城港市对外开放合作“三双五利”新局面

抢抓机遇，乘势而上，开创对外开放合作新局面，推进“三双五利”正当其时、大有可为。防城港市既沿海又沿边，是全国唯一与越南等东盟国家海陆河相连的城市，是我国进出东盟国家最便捷的海陆双通道、主门户。防城港市应充分发挥区位优势，紧紧围绕建设现代化临港工业城市的发展定位，主动融入和服务“一带一路”“两廊一圈”和西部陆海新通道建设，加快构建边海国际双通道，融入国内国际双循环，打造市场经营便利双赢地，实现互联互通更加便利、贸易结算更加便利、投资合作更加便利、技术交流更加便利、人员往来更加便利。通过“三双五利”工作进一步拓宽视野、放大格局，深化与东盟国家的开放合作，谋求

更广阔的发展空间，推动更多产业项目在防城港市落地，服务防城港市先进制造业、现代物流业、现代服务业。

2.规划目的

本次专项规划是根据中国共产党广西壮族自治区第十二次代表大会和防城港市第七次党代会赋予防城港市“建设现代化临港工业城市”的发展定位，立足防城港市区位优势 and 开放条件形成“三双五利”的大格局，围绕服务建设现代化临港工业城市为核心，充分发挥港口型和陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市作用，推动物流业与制造业深度融合。构建以东湾物流园区为核心区、高新区和企沙物流片区为拓展区、边海和市县物流片区为联动区的全域物流网络。打造辐射西部、面向全国、对接东盟的国际现代物流中心，承载双型国家物流枢纽的建设任务，服务西部陆海新通道建设，有机衔接“一带一路”战略，融入RCEP国际产业合作，服务防城港现代临港工业城市建设，促进我国与东盟国家之间往来，推动我国中南、西南地区与东盟国家合作，同时也为应对重大国际形势变化发挥战略作用。依托中国-东盟国际现代物流中心将防城港市打造成为具有强大国际影响力和辐射力的物流中心城市，其影响力和辐射范围超越地区，跨越国界，遍及全球，是全球供应链管理和国际物流资源配置的核心节点，是具有完备物流产业链条以及配套服务体系，高度融合国际化的物流、人流、商流、信息流和资金流的产业链条，是中心城市与物流产业相融合的巨大经济体。为贯彻落实党中央、国务院关于推动高

质量发展的要求，故制定中国-东盟国际现代物流中心专项规划，围绕发展目标、空间规划、产业策划、重点任务、运行模式、保障措施、项目清单以及空间规划图、产业和项目布局图等部分进行编制。

3. 规划依据

本规划主要依据国家、广西壮族自治区、北部湾经济区、防城港市的相关规划与政策。

（1）政策文件

1) 《中共中央、国务院关于深入实施西部大开发战略的若干意见》（中发〔2010〕11号）

2) 《中共中央 国务院关于新时代推进西部大开发形成新格局的指导意见》

3) 《国务院关于进一步促进广西经济社会发展的若干意见》（国发〔2009〕42号）

4) 《广西加快西部陆海新通道建设若干政策措施（修订版）》（桂发改通道规〔2019〕1028号）

5) 《中共防城港市委员会关于加快建设现代化临港工业城市的决定》（防发〔2022〕2号）

6) 国家、自治区、防城港市其他相关政策

（2）相关规划

1) 《中华人民共和国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》

- 2) 《西部陆海新通道总体规划》（发改基础〔2019〕1333号）
- 3) 《国家综合立体交通网规划纲要》
- 4) 《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）
- 5) 《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》（发改基础〔2021〕1197号）
- 6) 《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》（发改经贸〔2021〕956号）
- 7) 《北部湾城市群发展规划》（发改规划〔2017〕277号）
- 8) 《北部湾城市群建设“十四五”实施方案》（发改规划〔2022〕482号）
- 9) 《广西壮族自治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》
- 10) 《西部陆海新通道广西物流业发展规划（2019-2025年）》（桂发改经贸〔2019〕979号）
- 11) 《广西现代服务业高质量发展“十四五”规划》（桂政发〔2021〕36号）
- 12) 《广西物流业发展“十四五”规划》（桂政办发〔2022〕26号）
- 13) 《广西构建面向东盟国际大通道的实施方案》（桂政发〔2016〕25号）

- 14) 《广西建设西部陆海新通道三年提升行动计划（2021-2023年）》（桂政办发〔2021〕103号）
- 15) 《北钦防一体化国土空间规划（2021-2035年）》（在编）
- 16) 《北部湾港总体规划（2021-2035年）》（在编）
- 17) 《北钦防一体化综合交通体系规划（2021-2035年）》
- 18) 《广西北部湾经济区北钦防一体化发展规划（2019-2025年）》
- 19) 《广西北部湾经济区高质量发展“十四五”规划》（桂政办发〔2021〕143号）
- 20) 《钦州—北海—防城港港口型国家物流枢纽高质量建设三年行动计划（2022-2024年）》（桂政办发〔2022〕57号）
- 21) 《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》
- 22) 《防城港市国土空间总体规划（2021-2035年）》（在编）
- 23) 《防城港港口总体规划（2016-2030）》
- 24) 《防城港市建设西部陆海新通道三年提升行动计划（2021-2023年）》
- 25) 《防城港市加快融入北部湾经济区物流一体化建设实施方案》
- 26) 《防城港市综合交通运输“十四五”规划》

27) 《防城港市城市总体规划（2008-2025）》

28) 《防城港经济技术开发区总体规划（2018-2035）》

29) 国家、自治区、防城港市其它相关规划

4.规划范围

本次规划范围为防城港市域范围，总规划面积约 6238 平方公里，包括 2 个市辖区（即港口区、防城区）、1 个县（上思县）、1 个县级市（东兴市）。

5.规划期限

本次规划期限为，近年至 2023 年，中期至 2025 年，远年至 2030 年。

6. 技术路线

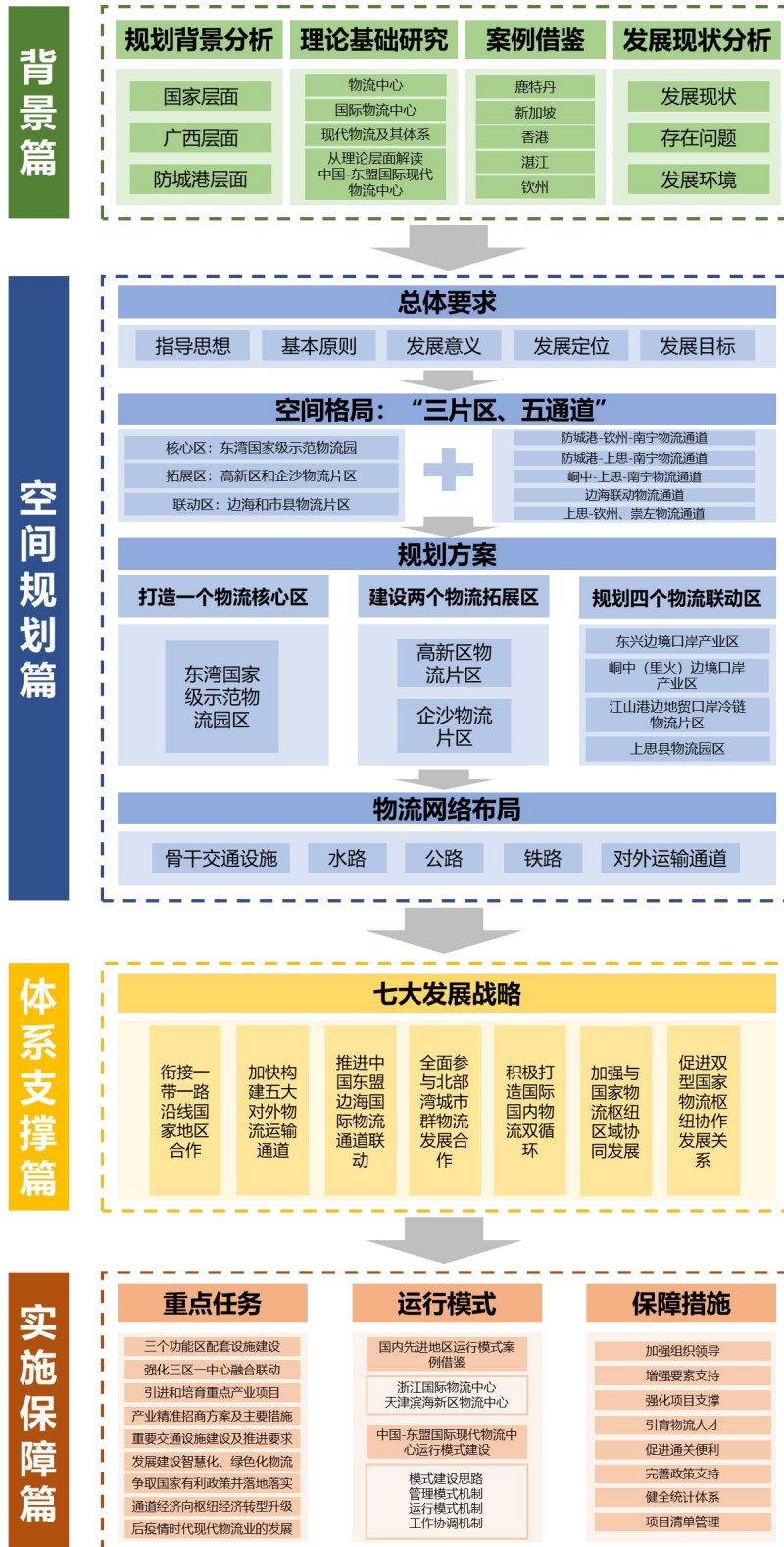


图 1-6 技术路线

（二）理论研究

物流的概念最早在美国形成，起源于20世纪30年代，原意为“实物分配”或“货物配送”。1963年被引入日本，日文意思是“物的流通”。20世纪70年代后，日本的“物流”一词逐渐取代了“物的流通”。中国“物流”一词是从日文资料引进的外来词，源于日文资料中对“Logistics”一词的翻译，即“物流”。在中国国家标准《物流术语》（GB/T 18354-2021）中，“物流”被定义为“根据实际需要，将运输、储存、装卸搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等功能有机结合起来实现用户要求的过程”。

1. 物流中心

（1）物流中心的概念

《物流中心分类与规划基本要求》（GB/T 24358-2019）指出，物流中心是从事物流活动且具备完善信息网络的场所或组织。应基本符合下列要求：主要面向社会提供公共物流服务；物流功能健全；集聚辐射范围大；存储、吞吐能力强；对下游配送中心客户提供物流服务。

物流中心强调的是某一个或一群物流企业相对于某一地区的物流辐射作用。物流中心有狭义与广义之分，狭义的物流中心是指从事物流活动的经济实体或地域空间，类似于商业中心、金融中心；广义的物流中心是指对某一区域物流具有控制性影响和作用的都市、地区或国家。

（2）物流中心的类型及功能

根据不同的分类方法和标准，物流中心可划分为多种类型，不同类型的物流中心在物流链管理中的主要功能和侧重点不同。现主要就服务对象、运营主体、业务功能、服务范围四个方面进行分类，便于加深对物流中心的理解。

表 1-1 物流中心的分类

分类方式	类型
按服务对象划分	自用型物流中心、公共型物流中心
按运营主体划分	制造商物流中心、分销商物流中心和、三方物流中心
按业务功能划分	流转中心、配送中心、存储中心、流通加工中心...
按服务范围划分	国际物流中心、区域物流中心、城市物流中心

1) 按服务对象划分

自用型物流中心：自用型物流中心作为一种物流组织，是企业或企业集团的一个有机组成部分。该类物流中心只服务于集团内部各个企业，通常不对外提供物流服务。但是，若原材料供应商、制造商、分销商、零售商等纷纷建立自用型物流中心，则会造成重复建设和资源浪费。

公共型物流中心：公共型物流中心需要满足供应链环节中不同成员的不同物流服务需求，具有综合性和配套性基础服务设施，经营管理较为复杂化。但公共型物流中心可以提高物流资源的利用率，避免重复性建设和资源浪费，以及提升物流服务的专业化水准。

2) 按运营主体划分

制造商物流中心：在以制造商为核心的供应链中，制造商拥

有自己的物流中心，通过物流中心制造商可以更加便捷的获取上游生产资料，同时集合产品向下游分销商供货，以缩短销售环节直接参与市场销售。

分销商物流中心：在以分销商为核心的供应链中，分销商对供应商拥有较大的自主选择权，通常分销商所占市场份额较大，直接面向市场销售，例如大型连锁超市和卖场、大型农产品市场等。通过建立分销商物流中心，分销商可以更快捷、稳定地获得产品供给，保证市场供应能力，准时为下游连锁店铺提供货物。

第三方物流中心：由于市场分工愈来愈专业化，逐渐兴起专业物流公司，专注物流业务为甲方提供物流服务。第三方物流公司异军突起，其拥有大量专业人员和设备，能够为甲方提供可靠高效的物流服务。通常来说，第三方物流公司可以是独立经营的，也可能是母公司旗下设置的子公司，专门为母公司提供物流服务。通过把非核心业务外包给第三方物流企业，甲方公司可以节约成本、优化资源配置。通过社会化分工，第三方物流公司的出现可以实现社会资源的合理分配与高效利用。

3) 按业务功能划分

集货物流中心：即专门从事集货活动的物流中心。通过集货中心把原来分散的、小批量的货物进行加工、包装等物流处理，并按不同的需求和产品的性质组合成较大的包装，再进行储存和规模运输，从而形成批量运输的起点，实现大批量、高效率、低成本的物流运作。

配送物流中心：即专门从事配送活动的物流中心。通过对货物储存、分拣整理、配送和配装等一系列物流活动，把货物送到客户的手中。一般来说，配送中心的信息化程度较高，有较强的分拣能力和运输调度能力，现代化程度较高。

集配物流中心：即集集货中心和配送中心为一体的物流中心。它既具有集货的功能，又具有配送的功能，灵活度较高，适合货物周转。

此外，还有加工中心、储备中心、运转中心等。

4) 按服务范围划分

国际物流中心：以跨两个及以上海关管辖区域为服务范围的物流中心，其作业涉及到海关报关清关、进出口商品检验检疫、海关监管、保税等复杂环节，作业技术性强。

区域物流中心：以城市群或经济区为服务范围的物流中心，有较强的辐射能力和库存储备，向省际乃至全国范围的客户提供物流服务。这类物流中心规模较大，客户较多，物流作业量也较大，通常既给城市物流中心运送货物，也直接为批发零售商、企业客户提供配送服务。

城市物流中心：以城市作为服务范围的物流中心，一般采用汽车运送，可以直接将货物运送给最终客户。该类物流中心往往和零售经营相结合，运距短、反应能力强，从事多品种、少批量、多客户的物流服务较有优势，也可开展“门到门”式的送货服务。

上述三类物流中心，按其服务范围由大到小，其业务功能具

有向下兼容性，即国际物流中心可同时发挥区域物流中心和城市物流中心的作用，而区域物流中心又可实现城市物流中心的功效。

2. 国际物流中心

（1）国际物流中心的内涵

国际物流，又称全球物流，指生产和消费分别在两个或两个以上的国家独立进行时，为克服生产和消费之间的空间距离和时间距离，对物资进行物理性移动的一项国际商品交易或交流活动，从而完成国际商品交易的最终目的，即实现卖方交付单证、货物和收取货款；而买方接受单证、支付货款和收取货物的贸易对流条件。

国际物流中心则指在经济全球化背景下，以发达的综合交通运输体系、现代化的物流信息平台 and 完善的物流设施为基础，以开放的政策环境和完备的配套服务体系为保障，具有强大国际影响力和辐射力的物流中心城市。从很多成熟国家的实践来看，国际物流中心是指由政府部门和物流服务企业联合成立的具有现代化仓库、先进的配送管理系统和计算机信息处理系统的出口型物流配送中心。

从空间形态上看，国际物流中心是具有强大国际影响力和辐射力的物流中心城市。

从辐射范围上看，国际物流中心是全球供应链管理和国际物流资源配置的核心节点，其影响力和辐射范围超越地区，跨越国界，遍及全球。

从服务功能上看，国际物流中心不是物流服务功能的简单叠加，是在国际物流大进大出的形态之上，依托于不断创新的物流增值服务，形成完备的物流产业链条以及配套服务体系。

从产业形态上看，国际物流中心是以国际物流为先导，高度融合国际化的物流、人流、商流、信息流和资金流等“五流合一”的产业链条，是中心城市与物流服务产业链相融合的巨大经济体。

（2）国际物流中心的主要特征

1）有良好的区位优势

良好的区位优势是国际物流中心形成的先决条件，是增强国际物流中心双向辐射能力的前提。首先，由于90%以上的国际货物运输由海运方式完成，因此国际物流中心通常要拥有突出区位优势的港口，如位于国际航运贸易主航线、或拥有广阔的内陆腹地辐射范围等。其次，国际物流中心一般还拥有独特的区位优势，如临近综合交通运输枢纽，是某一区域的经济中心、重要的出海口或门户等。

2）有完善的国际物流基础设施

完善的国际物流基础设施是国际物流中心发展的重要硬件环境。首先，国际物流中心一般具备国际贸易中重要的海运、空运、陆运等国际枢纽设施条件，以及各种运输方式相互连接的完善的国际运输网络，形成具有公、铁、港、航相结合的、完善的综合交通体系和高效率的物流通道；其次，形成了一批具有相当规模和综合性服务功能的物流园区，能够满足跨国生产的物流服

务需求；再次，具备便捷高效的公共物流信息平台，能够为制造、贸易、物流等企业和船代、货代、报关等中介机构提供贸易、采购、物流、仓储、电子通关一条龙服务，有效提升国际物流中心的物流服务能力和服务水平。

3) 有完备的物流产业链条

具备充足的物流供给能力和卓越的物流服务能力是国际物流中心形成与发展的重要基础。国际物流中心一般具有较为发达的物流产业，集聚或培育了一大批能够完成运输、储存、包装、流通加工、配送、信息处理等物流服务功能的专业化或综合性物流企业，物流企业间实现专业化分工合作，形成了明晰的物流产业链条，能够提供国际化、专业化、多样化的物流服务；物流产业往往成为该地区的支柱产业，具有较高的产业贡献度。

4) 有众多国际知名的物流企业

无论是国际物流中心完备的物流基础设施和完善的物流配套服务体系，还是巨大的物流需求量，都对国际性物流企业构成极大的吸引力，国际物流中心因此成为国际知名物流企业的集聚地，形成能够提供高水平综合物流服务的物流产业集群。

5) 有大规模的物流业务交易市场

国际物流中心一般是国际公认的物流交易市场或平台。该地区物流市场交易量在全球物流市场中占有一定份额，相当规模的国际贸易活动汇聚于此，是货物、资金和信息的集散枢纽。国际物流中心区别于一般区域物流中心的本质特征之一就是物流服

务辐射范围广泛，不仅具有一定规模的本地物流需求，而且具有大量域外物流需求量，域外物流服务量占物流总量的60%以上。

6) 有高度专业化的配套服务体系

国际物流中心的发展需要良好的硬件环境，也需要良好的软件环境。首先，国际物流中心一般具有高度开放的政策环境，例如自由港、保税港区、自由贸易区等；其次，国际物流中心具有能够按照国际要求运作的口岸环境，口岸运作实现信息化、网络化，口岸管理实现规范化、法制化，为进出口货物提供高效的、便捷的通关服务；再次，国际物流中心一般集聚了与物流服务相关的金融、保险、信息等诸多产业，形成了较为发达的物流配套服务产业，能够为进出口货物提供相关的金融、保险、信息等综合服务。

7) 具备超越地区、跨越国界、惠及全球的国际影响力和辐射力

国际物流中心处于全球几大特定国际经济区域辐射极与各类生产要素市场的交汇点上，是具有强大国际影响力和辐射力的物流中心城市。从辐射范围上看，国际物流中心是在国际供应链条上，参与全球国际物流要素与资源配置的调配中心，其影响力和辐射范围超越国界。

8) 具备高度融合的国际化的物流、人流、商流、信息流与资金流

国际物流中心不是以往物流服务功能的简单叠加，而是以国

际物流为先导，融合国际化的人流、商流、信息流、资金流等“五流合一”的产业链条，是中心城市与物流服务产业链相融合的巨大经济体。

（3）国际物流中心的功能配置

国际物流中心一般具备以下功能配置：

①海关监管服务功能：报关、报检、查验。

②检验检疫服务功能：商品检验、鉴定和监督管理；动植物及其产品的检疫和监督管理；出入境交通工具、运输设备以及能传播传染病的行李、货物、邮包等物品实施国境卫生检疫和口岸卫生监督。

③进口货物保税功能：根据境内关外原则，为进口货物保税提供服务。

④仓储服务功能：货物储存、保管等。

⑤运输组织功能：货代、船代、车辆组织、配载、订舱。

⑥流通加工服务：包装、理货、物理性加工。

⑦集装箱服务：堆存、拆拼装箱、还箱等。

⑧装卸搬运服务：提供货物装卸搬运服务。

⑨分拨、配送服务：对中心内货物提供分拨配送服务。

⑩信息服务：电子商务服务等。

⑪进出口贸易、转口贸易功能：依托口岸物流中心良好的优势条件，直接参与经营商品进出口和转口贸易业务。

⑫写字办公：对驻场企业或经营者提供写字办公场所。

⑬辅助服务功能：金融结算、车辆保养、加油、停车、餐饮住宿娱乐等。

3.现代物流及其体系

（1）现代物流的概念

现代物流指将信息、运输、仓储、库存、装卸搬运以及包装等物流活动综合起来的一种新型的集成式管理，其任务是尽可能降低物流的总成本，为顾客提供最好的服务。许多专家学者认为：“现代”物流是根据客户的需求，以最经济的费用，将物品从供给地向需求地转移的过程。它主要包括运输、储存、加工、包装、装卸、配送和信息处理等活动。

现代物流业将交易、运输、仓储、装卸、加工、配送、信息等环节有机结合形成完整供应链，贯穿原材料、产成品从起点至终点的全过程，涉及铁路运输业、道路运输业、水上运输业、航空运输业、管道运输业、装卸搬运和其他运输服务，以及仓储业、批发业、零售业、邮政快递业，还有商业服务中的包装服务、物流咨询服务、物流广告服务，制造业中的流通加工、仓储运输，信息行业中的物流信息业和物流电信服务，金融业中的物流金融服务和物流保险服务等多个行业领域，具有很强的产业关联度和带动效应，涵盖了一产、二产、三产的所有领域。

（2）现代物流 VS 传统物流

传统物流一般是指商品在空间与时间上的位移，以解决商品生产与消费的地点差异与时间差异，即把商品从生产领域转移到

消费领域送交消费者手中，主要包括产品出厂后的包装、运输、装卸、仓储。而现代物流是在传统物流的基础上引入高科技手段，运用计算机进行信息联网，并对物流信息进行科学管理，从而使得物流活动更具系统化，服务范围更加广泛，物流功能与非物流功能也随之增加。现代物流不单单包括实体商品的物理性位移，还延伸了从商品采购、生产、包装、加工、配送以及售后服务等一系列功能，改变了传统物流活动的单一化管理，将商品生产、物流以及商业性活动系统的结合起来，强调系统化管理以及信息化管理。

表 1-2 传统物流与现代物流的区别

类型	传统物流	现代物流
功能方面	只专注于产品的运输、仓储。	除了产品的运输、仓储外，还包括仓储之后的产品配送等一系列的物流增值服务，强调的是物流诸多功能的集成。
运作理念	以尽可能低的物流成本给顾客提供尽可能好的物流服务。但往往会受到物流委托方的成本控制的制约，使得物流服务意识淡薄。	将满足顾客要求放在第一位，用以提高企业的效益。寻求价值最大化的过程，真正意义上的以客户服务为导向。
价值实现	依赖于商流和物流的统一来实现，以创造出产品时间和空间价值，价值的实现形式和途径比较单一。	商流、物流、信息流和资金流的统一。以客户为导向，依靠灵活的第三方物流企业，在物流的各个环节精细化运作，保证每个环节的价值真正实现。
管理模式	没有专业的物流管理意识，传统物流各要素之间的独立性非常强，相互割裂，互不越界，没有整合，无统一服务标准。	各个物流要素的高度统一，并将物流管理理念延伸至物流企业的利益相关者内，建立和发展具有网络组织特点的物流联盟，实现物流与信息流的整合。

（3）现代物流体系及发展理念

现代物流体系指通过结合现代的电子计算机通讯技术和其

他相关技术，将所有的物流环节都纳入物流系统中，实现物流系统的智能化管理，从而构建起一套合理规范的物流系统，为广大城乡居民的生产、生活和其他经济活动提供物流支持和服务的有机体系。

现代物流体系强调的是一体化运作、集约化发展、专业化管理的发展理念。

1) 一体化运作

传统的物流发展模式是分离式的，没有统一的物流标准。要将物流体系的所有环节融为一体，互联互通，就必须结合现代的电子计算机通信技术和互联网、大数据等技术，实现真正的物联网。各个物流环节只有融为一体，才能实现各环节间的信息流通以及资源共享。

2) 集约化发展

利用现代物流设施和新兴技术，将物流、信息流和资金流有机结合，将会实现资源的优化整合。集约化的发展理念不仅可以提高企业的现代化水平，还能提高其综合竞争力。在一体化运作的基础上，应用先进模式来提高现代物流体系的集约化程度，可实现物流体系整体化的同时提高其运作效率。

3) 专业化管理

我国物流成本在生产总值中所占比例远高于欧美发达国家，且第三方物流占物流市场的比重仍低于欧美。构建系统网络，建立物流综合管理中心，提高管理的专业化程度，将物流业中各个

流程融为一体，可提高其运营效率，极大程度地降低成本。

（4）现代物流体系的四大系统

现代物流体系包括物流基础设施、物流作业、物流管理、物流信息四个系统。

1) 物流基础设施系统

物流基础设施系统是物流运行的物质基础，是保障物流网络体系运行的基础物质条件，包括物流基础设施、物流运输工具、物流园区及节点（物流配送中心）、物流信息网络设施等。①物流基础设施：运输线路建设是物流基础设施的主干，应大力推动公路、铁路、航空和海运等运输线路呈现多式联运的格局，构建全方位的立体物流系统。②物流运输工具：对运输车辆、货轮以及货机加强研发的力度，使得运输工具更加高效，各运输工具充分发挥自身优势，可解决运输方式之间的协调问题，做到完美衔接，形成一体化的交通运输网络。③物流园区及节点：完善物流园区、分拨网点以及配送中心，可以此来为物流体系提供强大支撑。物流节点的高效运作可以折射出整个物流体系的效率。④物流信息网络设施：物流基础设施还包括信息设备的建设，如计算机、通信机器等自动化设备，要加强物流企业信息设备的普及率。

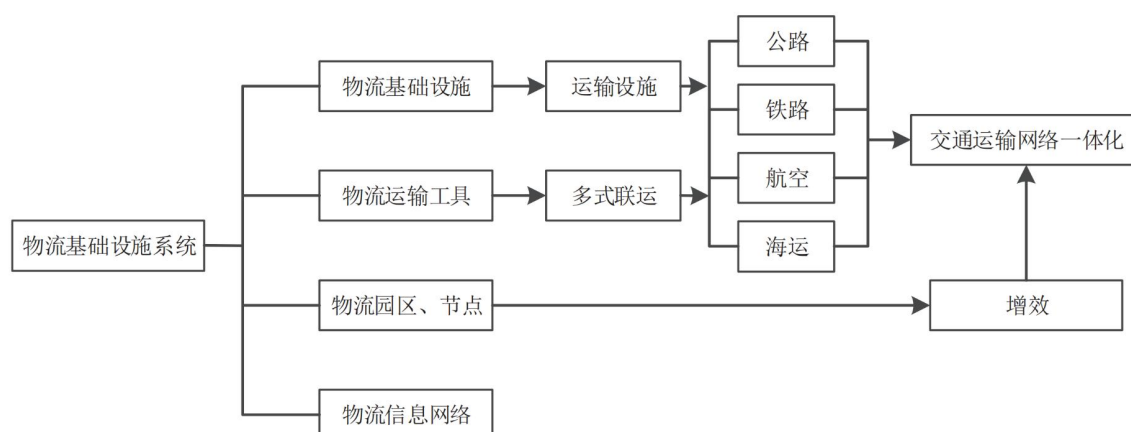


图 1-7 现代物流体系的物流基础设施系统

2) 物流作业系统

物流作业系统主要是由物流的功能要素构成的，在实际工作中不仅包括物品的包装，还包括物品的运输和该物品在流通环节中的安全以及物品配送等内容。现代物流的作业系统必须符合一体化理念，广泛应用互联网、物联网、大数据和人工智能等新兴技术。仓储作业过程中应普及自动化立体仓库，运用射频识别（RFID）技术，建立仓储信息平台；在装卸搬运环节，将人、车、货互联互通，同时把各设施设备相连接，建立物联网；在流通加工方面，普及人工智能技术，实现无人机干线运输以及配送运输，普及无人车以及自提柜的使用。同时，作业系统中各环节都依赖于物流信息系统，要保证信息及时传递与分享，从而实现物流作业系统内部的互联互通。

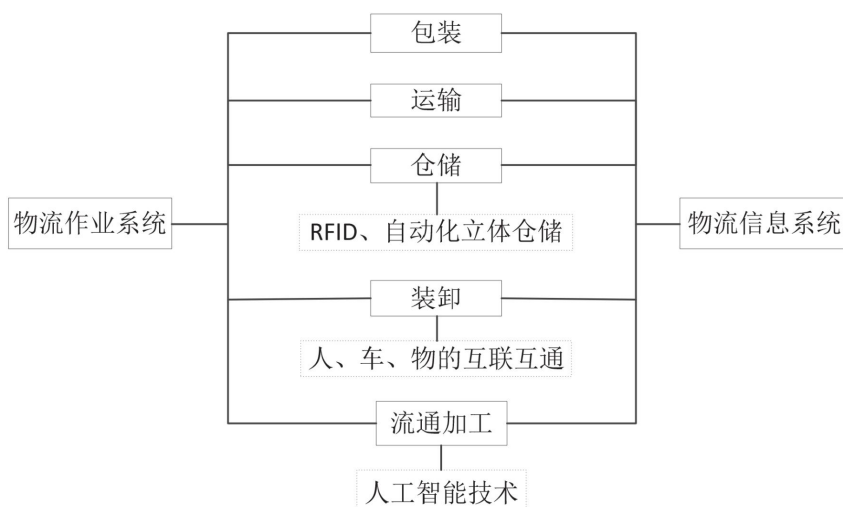


图 1-8 现代物流体系的物流作业系统

3) 物流管理系统

物流管理系统是确保物流系统对内部实施有序管理，对外有效、准确衔接的有机系统，主要包括：物流管理组织、物流规章制度、物流业务流程、物流评价指标和物流经营活动。基于现代技术可开发一套信息化水平高、成本相对较低和交互性较强的物流管理系统。在一些重要的物流节点处建立综合运输管理系统，保证对物流体系中的货物质量、交通安全、交通环境进行实时监测，加强对运输安全的保障。

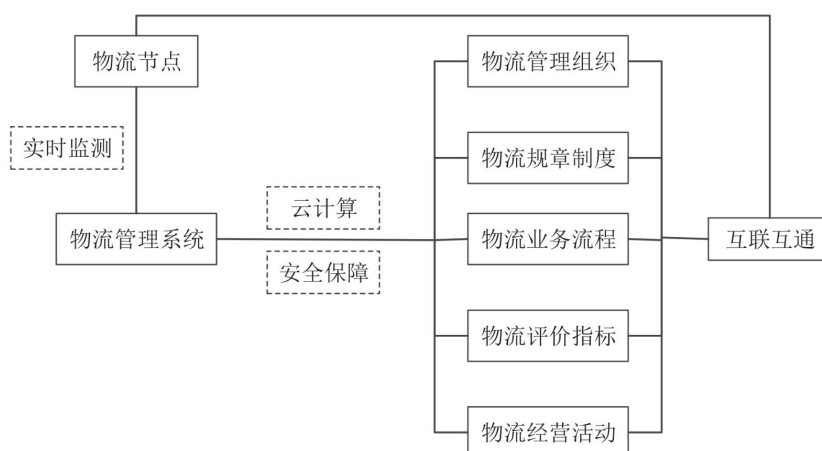


图 1-9 现代物流体系的物流管理系统

4) 物流信息系统

现代物流信息系统的组成功能主要有业务处理层、管理控制层、决策分析层和战略规划层 4 项，主要作用在于提供实效性信息，促进当代物流体系构建。要建立物流信息平台，达到信息共享的目的，包括交通信息共享、供需信息共享、政策信息共享、供应链信息共享等。物流信息系统要建立在物流基础设施系统之上，利用互联网发达的信息，通过电子计算机和通信设备及时提供相应的信息。积极利用 RFID 智能感测技术、无线电通信和北斗卫星定位系统，可建立一个物流体系和市场供需相结合的信息平台。信息系统还可实现各类信息的收集、传递、处理和分析，并在此基础上建立物流中心后台的数据存储仓库，以信息处理技术为手段，负责面向不同用户进行信息的采集获取和交互发布。在此信息系统的基础上，可以极大地提高交通基础设施的利用效率，实现各类物流资源的配置优化。

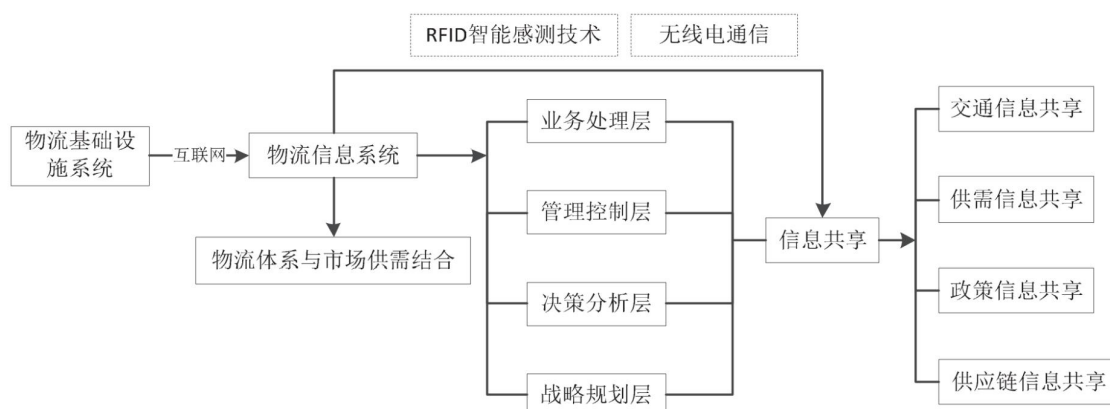


图 1-10 现代物流体系的物流信息系统

4.从理论层面解读中国-东盟国际现代物流中心

通过上述物流相关理论研究，尝试从理论层面回答以下两个

问题：

（1）中国-东盟国际现代物流中心是什么？

从服务范围看，中国-东盟国际现代物流中心属于国际物流中心，其影响力及辐射范围主要是立足西南、覆盖东盟、辐射“一带一路”沿线国家。中国-东盟国际现代物流中心的作业将涉及到海关报关清关、进出口商品检验检疫、海关监管、保税等复杂环节，作业技术性强；同时，其业务功能应具有向下兼容性，可以同时发挥区域物流中心和城市物流中心的作用。

从服务对象看，中国-东盟国际现代物流中心属于公共型物流中心，需满足供应链环节中不同成员的不同物流服务需求，具有综合性和配套性基础服务设施，可以提高物流资源的利用率、提升物流服务的专业化水准。

从业务功能看，中国-东盟国际现代物流中心应是集集货中心、配送中心、加工中心、储备中心、运转中心等为一体的综合性物流中心。但是，中国-东盟国际现代物流中心不是物流服务功能的简单叠加，而是依托于不断创新的物流增值服务，形成完备的物流产业链条以及配套服务体系。

从产业形态看，中国-东盟国际现代物流中心是以国际物流为先导，高度融合国际化的物流、人流、商流、信息流和资金流等“五流合一”的产业链条，是防城港市与物流产业链相融合的巨大经济体。

总体而言，中国-东盟国际现代物流中心既是一个发展现代

物流的实体地域空间，包含“三区”和“多园”在内的防城港全域物流网络，如物流园区、港口码头、公路、铁路、边境口岸、防城港支线机场等物流要素都在为集疏运做支撑；同时，中国-东盟国际现代物流中心又是一个发展现代物流的承载平台，以运输合理化、仓储自动化、包装标准化、装卸机械化、加工贸易一体化、管理网络信息化为标志，为现代物流提供承载平台，在管理运作中起着关键作用，为服务建设防城港市现代化临港工业城市提供强有力的物流支撑。在这个载体平台上，物流资源将得到有效整合、物流效率得到显著提高，物流网络得到驱动融合，最关键的是这个物流载体平台是开放的、共享的、共赢的。可以说，中国-东盟国际现代物流中心是实物物流与信息物流的有机结合体，将实现商流、物流、信息流、资金流的高度合一。

（2）中国-东盟国际现代物流中心未来应具备哪些特征？

中国-东盟国际现代物流中心未来应具备以下特征：①具有完善的国际物流基础设施，如完善的综合交通体系和高效率的物流通道、一批具有规模和综合性服务功能的物流园区、便捷高效的公共物流信息平台；②具有完备的物流产业链条；③具有众多国际知名的物流企业；④具有大规模的物流业务交易市场，具有大量域外物流需求量；⑤具备高度专业化的配套服务体系，如：高度开放的政策环境，实现信息化、网络化的口岸环境，发达的物流配套服务产业；⑥具备覆盖东盟、辐射“一带一路”沿线国家的国际影响力和辐射力；⑦具备高度融合的国际化的物流、人

流、商流、信息流与资金流。

在物联网、大数据、数据云、区块链、人工智能等高新技术兴起的背景下，中国-东盟国际现代物流中心应运用一体化运作、集约化发展、专业化管理的发展理念，将物流的各个环节进行有机整合，构建起高效化、集约化、安全可控、互联互通的现代物流体系。通过建设完善物流基础设施系统、物流作业系统、物流管理系统和物流信息系统，在四大系统的基础上形成全面的基础设施网、运营组织网和智能信息网，实现各个系统与网络的互联互通，提高现代物流体系建设效率。

（三）案例借鉴

随着全球化的日益发展，各种区域资源在全球范围内的流动与资源在全球的共享也随之加快，港口作为物流系统的重要节点在现代国际生产、贸易和物流中发挥着重要的战略作用。鹿特丹、新加坡、香港等国内外典型港口在嫁接以信息化、智能化、现代化等手段促进港口向国际物流中心（第三代港口）转型升级取得非常好的效果，其发展经验已成为各国港口物流争相学习的对象。

1. 案例一：鹿特丹

（1）鹿特丹港的基本发展情况

鹿特丹港位于荷兰南部，处于欧洲莱茵河及马斯河入海交汇处，是欧洲第一大港，也是全球最重要的物流中心之一。由于内河运输、陆路运输及铁路运输非常发达，是整个欧洲的货物来往世界各地的重要出入口，素有“欧洲门户”之称。

鹿特丹拥有八个港区，占地约 12606 公顷，其中陆地面积 7796 公顷，水域面积 4810 公顷。港口长度 40 公里，码头长度 89 公里，总泊位 656 个，航道最大水深 24 米，最大可泊 54.4 万吨超级油轮，有 500 多条航线通往世界各地。该港通往全球 1000 多个港口，货运量占荷兰全国的 78%，每年约 3 万多艘航海船只和 11 万艘内陆船只抵港。2017 年，鹿特丹港货物吞吐量为 4.67 亿吨，是欧洲最重要的石油、化学品、集装箱、铁矿、食物和金属的运输港口。



图 1-11 鹿特丹 8 个港区的位置图

（2）鹿特丹港发展历程与演变

鹿特丹港的起源地位于鹿特丹市中心，最早为渔业码头，其发展可以分为五个阶段，是逐步从转口港到港口结合临港产业，最终形成综合性枢纽港的过程。首先，在建设阶段主要以渔业为主，逐步向商业港发展；其次，受欧洲工业革命及二战的影响，进入物流驱动模式的起步阶段，煤炭、铁矿石等工业原材料运输促进航运业的快速发展；然后，二战之后进入临港产业集聚模式

的增长阶段，港口产业与城市的联系加大，临港工业大范围兴起，港口服务业也随着兴起；再之后，临港工业及港口航运业提供雄厚的经济基础，促进临港服务业发展成为港口经济的主体部分，港口发展迈入产业融合模式的成熟阶段；最后，港口智能化、绿色化发展，促进“港产城”融合发展，进入技术融入模式的先进阶段，打造高效、绿色、宜居的港口型城市成为顺应时代发展的新需求。

表 1-3 鹿特丹发展历程及空间影响

时期	港口建设	共存产业和依存产业	外国相关产业	外国产业空间分布范围
1400-1800	建立起第一个港口，逐渐发展为一个繁荣的商业码头	渔业运输、仓储业、造船业	必要的生活商品、居住、酿酒和炼糖	仅限码头周围
1800-1900	开辟新的水道	因鲁尔工业区的兴起，铁煤等港口运输加强	转运、贸易	1km 之内
1920-1940	开挖 Waallhaven 港区	港口运输、码头装卸	物流业、食品加工	1-2km
1945-1965	建设 Europoort 和 Maasvlakte 港区	临港石化工业、临港型制造业	物流、临港加工	1-2km
1966-至今	建设世界最先进的 ECT 集装箱码头	储运业、中转业、临港石化业、制造业	临港加工、商业、金融、代理、咨询、旅游、海事服务等	8-13km

注：外围产业空间分布范围指的是港口相关产业在空间布局上离港口的平均距离。

综上所述，鹿特丹港的港口、产业和城市的演化关系表现为“以港兴产，产兴促城，港城互动”。“以港兴产”是港口的航运业带动临港和腹地产业的兴起和聚集，进而形成区域强大的工业综

合体；“产兴促城”是发达的临港产业与腹地产业体系带动鹿特丹市的金融、信息、保险、代理和咨询等服务业的快速发展，港口的第三产业经济贡献逐渐占据较大比例；“港城互动”体现在临港经济促进城市发展后，城市为港口和产业提供智力、信息、人力、空间等资源，反哺港口及产业，港产城和谐共生。

（3）鹿特丹港的物流发展模式

鹿特丹港管理模式为政府机构直接管理模式，政府统一港口规划、建设和管理。但随着经济发展和市场变化，鹿特丹港务管理局开始认识到政府单一管理模式弊端，对港口管理功能不断进行调整。例如，港务管理局由先前的港务管理功能逐渐转变成了物流供应链管理功能，同时，持续发展扩大港口区域，还主动为厂商寻求各种投资机会，建设信息港，发展增值物流及服务，从而带动城市经济发展。

鹿特丹港物流运作模式为地主型物流中心模式。该模式由其创造并发展。这种模式下，大部分经营管理自主权和土地使用权由港务管理局拥有。通常，港口管理局提供部分仓库或场地以开辟成公共型港口物流中心，但不直接参与物流中心经营，重点挑选业务基础和信誉好的物流公司加盟经营。地主型物流中心模式主要特点体现在：①政府统一规划、建设和管理，企业自主经营；②配套设施完善，运作效率较高；③物流中心呈现专业化、规模化；④港城一体化，港口腹地工业形成工业带。此种模式优势在，由政府统一规划布局，岸线利用合理，企业自主经营，提高了港

口物流运转效率和企业积极性，并降低了企业前期大量资金投入压力，港口与腹地工业能有效衔接形成物流链。

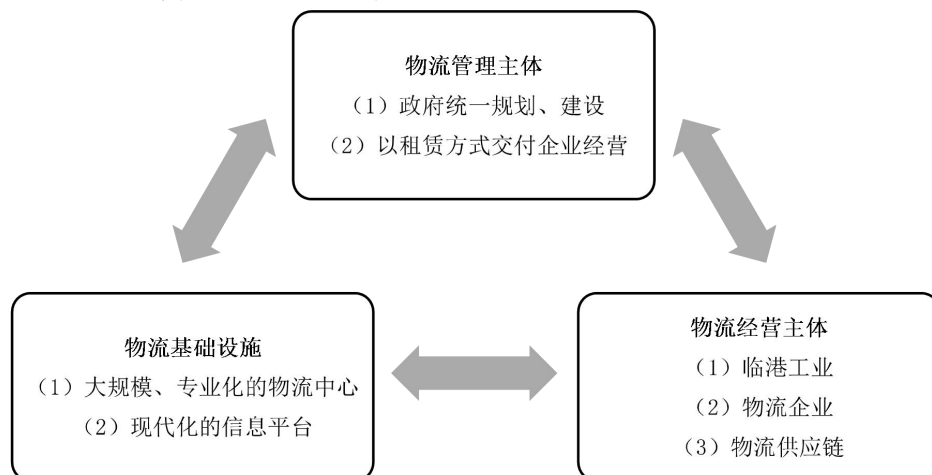


图 1-12 鹿特丹港港口物流模式

（4）鹿特丹港的规划建设特点

鹿特丹港依托其优越的港口资源，促进港口产业在港区附近集聚，推动以原材料输入、产成品输出为特征的临港大工业和出口加工业迅猛发展。目前，鹿特丹港吸引了约 3500 家国际贸易公司落户，拥有一条包括炼油、石油化工、船舶修造、港口机械、食品等部门的临海沿河工业带。

1) 构建以港口为中心的临港工业体系

进入 20 世纪，鹿特丹港利用其独特地理优势、便利的港口运输条件，兴起了炼油、船舶制造、石化加工、钢铁、食品加工和机械制造等临港工业。经过不断发展，形成了不断向城市延伸的港口产业链和临港工业体系，使鹿特丹港成为世界三大炼油中心之一。

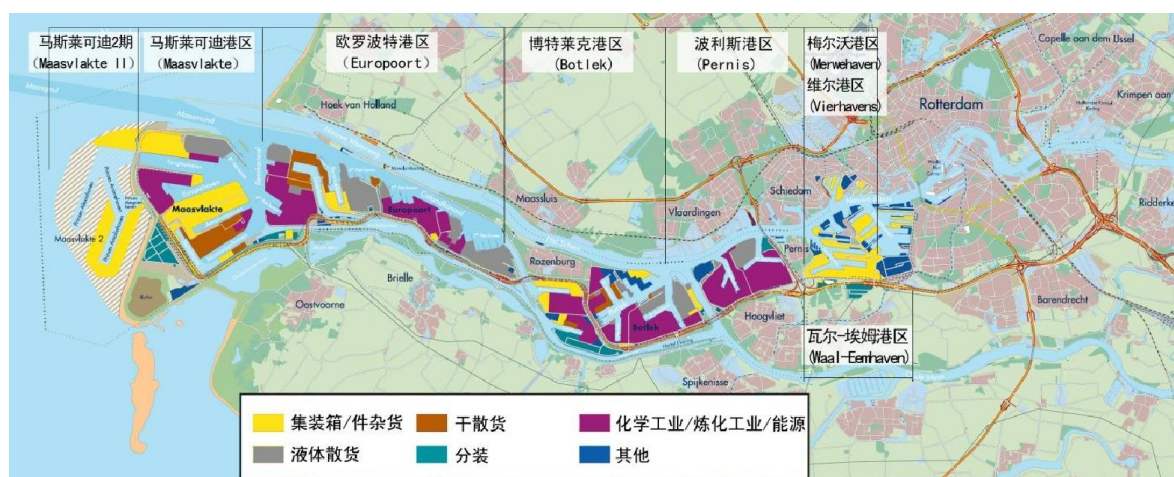


图 1-13 鹿特丹港土地利用规划

2) 以港口物流带动区域经济和产业发展

20 世纪 80 年代以来，鹿特丹港务局一直将发展港口物流作为重要任务之一，并根据国际航运业和国际市场的发展不断提高港口的集装箱吞吐能力，使鹿特丹港成为当今世界上最重要的物流中心之一。从鹿特丹港城一体化发展经验来看，港口物流的发展带动了城市经济发展以及区域相关产业的发展。

3) 合理规划促进港城一体化

鹿特丹港 2020 年的远景规划从 6 个方面创建高质量的港口。一是建设多方位综合性港口。不仅为港口的传统装卸、包装、加工、运输提供场所和设备，还要为各种新兴商业活动提供空间。二是建设可持续发展不断创新的港口。为在港落户的企业提供空间和设施，以便进行多方合作，共享设施，相互利用剩余产品，开发新的工艺技术。三是建设知识智慧型港口。与教育部门和科研机构合作，为在港口创办服务型和创新型的公司引入紧缺高端人才创业条件。四是建设快捷安全的港口。解决水路、铁路、管

道和公路运输的瓶颈问题，限制进出港区的非必要公路交通，确保交通畅通无阻，为货物吞吐量的增长预做准备，并为安全装卸和危险货物运输提供安全的环境。五是建设环境友好型港口。在港区内部和周边建设更加完善的自行车道和步行道、绿化区域和娱乐场所。六是建设洁净港口。减少灰尘和噪音排放。

4) 依托港口发展城市第三产业

鹿特丹旅游业发达，拥有一系列具有港口特色的观光景点，例如高达 185 米、可以鸟瞰整个鹿特丹市的“欧洲之桅”。与此同时，鹿特丹港还利用文化产业促进港口发展。20 世纪 90 年代起，鹿特丹港在每年一届的世界港口节期间，举办世界港口、海运、物流等方面的专业国际会议和学术讨论会、展览会，以及各种海洋、港口和物流文化娱乐活动，带来了巨大经济收益和长远的人流、物流效益。

（5）鹿特丹港的综合服务功能

鹿特丹港拥有超强的港口服务引领能力和港口物流服务功能。

1) 物流运营服务体系成熟完善

鹿特丹港区服务最大的特点是储、运、销一条龙。该港通过保税仓库和货物分拨中心进行储运和再加工，提高货物的附加值，然后再通过公路、铁路、河道、空运、海运等多种运输路线将货物送到荷兰和欧洲的目的地。鹿特丹港有一套完整、强大的港口服务体系和公共信息平台，为客商提供贸易上的便利。鹿特丹港

有完善的海关设施、优惠的税收政策，保税仓库区域内企业在海关允许下可进行任何层次加工。港区和各个工业区内的物流配送基地可为集装箱货物的仓储和配送提供最完善的增值服务。在通关方面，海关可以提供24小时通关服务（周日除外），先存储后报关，以公司账册管理及存货数据取代海关查验，企业还可以选择适合的通关程序，运作十分便利。

2) 物流中心规模大、专业化程度高

1998年，鹿特丹港便建立了“配送物流园区”，提供专业化的物流服务。目前，鹿特丹港区及腹地有Eemhaven、Botlek和Maasvlakte等三个专业化大型物流中心。鹿特丹港物流园区的主要功能有拆装箱、仓储、再包装、组装、贴标、分拣、测试、报关、集装箱堆存修理以及向欧洲各收货点配送等。物流中心与码头间有专用运输通道、物流运作的必要设备，并提供增值服务和海关现场办公服务。物流中心的配送园区既是众多企业在欧洲建立的配送中心，也是小企业所依托的能保证按时送货到欧洲各地的放心的物流服务商。

3) 信息网络服务系统高效

鹿特丹整个港区均采用先进的电子信息网络和通信技术对港口进行全方位的管理。一是在其推出的“货运信息卡”中包含了货车司机的姓名、年龄、性别、资历，货车所运输货物的品种、规格、数量，所属国家名、公司名、船舶名，具体的舱位、层次，运往的国家、地区、收货人，以及装卸地点、通关时间等，可谓

一卡在手，相关信息应有尽有，大大提高了通关效率。二是鹿特丹港建有无纸化电子报关报验系统、船舶和货运数据电子申报系统、船舶车辆的卫星定位系统、内河运输信息系统、地理信息系统、无线电通信系统等，可通过港口公共电子信息平台进行电子数据的交换与共享，这种先进的工作模式大大减少了人力、物力和工作时间，也极大地提高了工作效率和准确率。三是在汽车码头安装的汽车识别与定位系统可准确地掌握每辆汽车的位置，从而为汽车存储与装运节省了成本，提高了效率。四是装卸过程完全用电脑控制，实现港口装卸过程无人化，运用国际上先进的码头操作系统（TOS），以合理计划码头的集装箱，减少翻箱。世界上最大的干散货船舶可以在2-3天内完成装卸离港。管理设备和操作手段高度现代化使货物在24小时内便可送达以鹿特丹为中心、半径500公里范围内的目的地。五是建立欧洲物流信息库，向全世界公开提供物流信息。

此外，鹿特丹港务局一直在不断进行功能调整，由先前的港务管理功能向物流链管理功能转型，尝试使用近海运输、驳船和铁路等方式来促进物流。鹿特丹地区的各大高校和教育机构也在积极开展海运相关的研究和教育，各行各业的人士共同建设鹿特丹现代化港口。

（6）鹿特丹港的贸易投资政策

荷兰以自由贸易为立国之本，虽从未专门规划特定区域作为自由贸易区，但却一直采取开放、包容、友好的贸易投资政策。

1) 贸易便利化措施

荷兰设立了大量保税仓库，并为进口商品提供税务免交或缓缴优惠。进口商品在荷兰海关保税仓库内暂存，期间可免缴关税、增值税和消费税；进口商品如处在荷兰海关监管下运输，在到达最终消费地前可不缴纳关税和增值税，这可为进口商节省现金流。此外，荷兰海关还出台了针对进出口货物加工的相关政策支持，如原料或半成品进入欧盟境内加工后再出口，可免缴进口关税、增值税或享受退税；海关监管下的商品出口至非欧盟国家或在欧盟外进行加工、修理后再次进入欧盟，可申请关税减免或零关税；进口产品如申请在海关监管下进行加工，可暂时免缴进口关税，之后按制成品税率缴纳关税。该政策对制药、医疗和信息通讯等行业尤其利好，因为原料（或零部件）进口关税较高，而制成品的关税较低或免征关税。

2) 引资优惠政策

一是做减法，为企业投资移除障碍、降低负担。国外投资进入荷兰基本不存在行业、审批限制。在荷兰注册企业门槛较低、程序简便，数天即可完成。在荷兰的外资企业享受国民待遇，在参与政府采购、公共招标、创业创新扶持项目等方面不受歧视。二是做加法，为企业提供服务。例如，荷兰税务部门可通过与企业进行预先谈判来确定未来的缴纳税金额和缴纳方式，极大地减少了企业经营成本的不确定性。荷兰海关还为通关企业指定“客户经理”，上门提供咨询和合理化建议，甚至与业务量较大的

客户合作设计优化报关流程。荷兰外商投资局向外国投资者提供法律、税收等公共信息服务以及企业选址、物流方案等个性咨询服务，并组织安排企业实地对接考察等。

3) 金融开放政策

一是外汇管理方面。荷兰实施宽松的外汇管理措施，外资企业的利润、资本、贷款利息和其他合法收入汇出不受任何限制，外国投资者可以选择任何一种货币作为支付币种。外国投资者可以在荷兰开设其它外汇账户，不受外汇管理的限制。在荷兰从事与进出口业务有关的外汇交易不需要领取特别许可证。二是融资条件方面。外国企业在荷兰融资享受国民待遇。外国投资企业可通过阿姆斯特丹纽约泛欧交易所主板市场、创业板、快速通道和替代投资工具上市融资，也可向银行申请抵押贷款和引进投资基金等特定渠道进行非公开融资。

（7）可借鉴经验

1) 拓宽物流发展新渠道，促进港城互动

从鹿特丹港城一体化发展经验来看，港口物流的发展会带动城市经济发展及区域相关产业的发展。鹿特丹港物流链和产业链紧密交织，各类资源要素得到充分利用，临港经济运行成本大为降低。这启示着中国—东盟国际现代物流中心在发展物流及临港产业的基础上，要大力发展第三产业，如金融服务、咨询管理、旅游业等，尤其要做大物流业、运输服务业、仓储服务业的规模，达到“以港兴产，产兴促城，港城互动”的良性循环，创造就业

机会，吸引投资，扩大物流及临港产业对腹地经济的辐射作用。

2) 加强建设服务物流发展的配套设施

鹿特丹港的物流及临港产业最大的后备力量在于其多式联运的运输体系和完善的基础设施。中国-东盟国际现代物流中心应该借鉴鹿特丹的建设及管理模式，加大对基础设施的建设，尤其是建立立体化的交通运输体系，以完备的基础设施吸引国内外公司入驻，可实行基础设施出租的方式，以最小的成本实现集群效应。

3) 强化高效协同的物流链服务

鹿特丹港超强的港口服务引领能力和港口物流服务功能启示着中国-东盟国际现代物流中心应充分利用港口处于物流链中心的优势，加强物流链上下游资源整合与集成，促进物流链相关方的业务协同与高效衔接。加快完善互联互通的港口信息服务平台，充分利用数字化技术打通物流链中的产业壁垒，促进港口服务链中的物流、信息流、资金流的高效运转，重塑终端货主和物流参与方的服务体验。积极推进跨行业、跨部门、跨区域的高效协同的物流链服务，实现在更高层面上优化资源配置。

2.案例二：新加坡

（1）新加坡港的基本发展情况

新加坡是亚太地区重要的国际金融、国际贸易和国际航运中心。新加坡港位于新加坡南部沿海，西临马六甲海峡东南侧，南临新加坡海峡北侧，亚太地区最大的转口港，也是世界最大的集

装箱港口之一。新加坡港与世界上 123 个国家和地区的 600 多个港口建立了业务联系，每周有 430 艘班轮发往世界各地，平均每 12 分钟就有一艘船舶进出，新加坡港也被称为世界利用率最高的港口。

新加坡港目前处于“全球枢纽港”阶段，体现为港城一体化发展。从空间看，新加坡港与其后方的城市功能区关系紧密；从产业上看，新加坡港处于后工业化时期，高技术产业与知识型服务业已经发展得较为成熟，临港产业包含转口贸易、石化深加工、船舶维修以及生命科学、微晶电子、信息技术等一系列技术密集型产业。

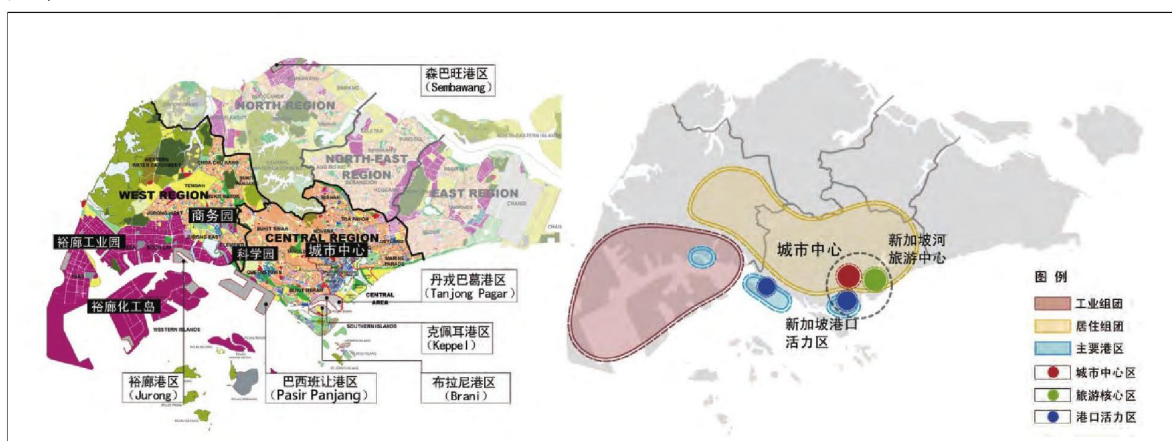


图 1-14 新加坡港总体规划及功能区空间布局

（2）新加坡港发展历程与演变

新加坡港于 1819 年起源于新加坡河两岸，其发展可以分为五个阶段。1845 年之前主要是港口深水化阶段，随着蒸汽机船的使用，港口向新加坡河入海口转移。1869 年，苏伊士运河开通，新加坡港贸易量持续上升，港口数次扩建，凭借良好的区位优势，新加坡港成为东南亚重要的以货物集散为主的转口港，经

济以转口贸易为主。后来港口在太平洋战争中损毁，经历了战后重建。1965年，新加坡建国后，与裕廊工业园一起建设的裕廊港启用。依托港口优势和区位条件，以出口导向型轻工业与临港重工业为主导，交通运输、商业贸易等传统服务业为依托，新加坡逐步变为工商业港口城市。这一阶段港口服务于临港工业，临港工业的发展对港口的软硬件设施提出更高要求，促进港口在管理服务上不断优化，实现港口与城市第一次联动升级。1990s以后建设巴西班让这一大型集装箱港区，新加坡河两岸进行滨水区更新。全球化进程加快，在东南亚枢纽港的基础上，新加坡通过发展技术密集型工业来培育物流、金融、专业服务等现代服务业，服务业的完善使港口的服务功能大大提升，新加坡港也开始从区域枢纽港转变为区域性服务型物流港，城市性质也由工商业城市向经济贸易、航运物流城市转变，实现了港口与城市第二次联动升级。21世纪以后，在知识经济背景下，新加坡港依托成熟的港口管理服务经验，开始整合航运物流的上下游供应链，并参股其他国家港口，逐步成为人才、资本、技术的资源集散中心，在资源配置中心的基础上，新加坡世界性金融、贸易和航运中心的地位得到进一步加强，实现了港口与城市的第三次联动升级。

表 1-4 新加坡港发展历程

时期	建设阶段	港口建设内容
1819-1845	港口深水化阶段	1819年，英国东印度商人斯坦福·莱佛士和他的船队登陆新加坡河；1825年，新加坡河两岸第一个码头开始营运。
		1845年，发展克佩耳（Keppel）港区
1845-1945	港口初步形成	港口进行了数次扩建，包含现丹戎巴葛港区（Tanjong

时期	建设阶段	港口建设内容
	与战争损毁	Pagar) 和 Telok Ayer 地区。1932 年港口形态初步形成。 1941-1945 年, 港口损毁。
1945-1960	港口恢复建设阶段	港口加紧恢复建设, 至 1965 年建国前恢复运力。
1960-1980	港口工业化扩展阶段	1965 年, 裕廊港 (Jurong) 启动, 并建设布拉尼港区 (Brani) 以及位于丹戎巴葛 (Tanjong Pagar) 的集装箱码头。
1980 至今	滨水区更新和港口全面化发展阶段	1980s, 新加坡河两岸开始环境整治和滨水区更新。1991 年, 第一座客运码头建成。 1990s, 建设巴西班让这一大型集装箱港区 (Pasir Panjang)。

（3）新加坡港的物流发展模式

新加坡港管理模式为各方共同管理模式, 由政府、国营企业、私有企业三方共同对港口进行投资建设及管理, 也是世界上最为普遍的港口管理模式。它打破了由国家或政府对港口发展全权负责和垄断的地位, 减少了国家、政府的权力寻租和管理的低效率, 能够提高私营企业积极性, 提高港口运作效率, 进而不断巩固新加坡港在国际港口物流中的地位。

新加坡港物流运作模式为供应链型与联合型物流中心模式, 该模式由其自身创造并发展。在该模式下, 一方面, 港口物流公司与航运物流公司共同成立物流中心, 共同投资设立紧密型物流集团公司或由同一大型物流集团公司同时经营航运与物流两方面供应链, 以发挥各自优势进行专业化分工协作。另一方面, 物流中心则同港口和保税区, 或与港口所在城市共同建立并运营。新加坡港物流运作模式特点主要体现在: ①政府投资建设并奉行

自由港政策为客商提供方便和优惠；②港区内设有三个配送中心，物流分工明确，集约经营；③积极培育港口物流链，港口与加工业联合发展；④物流服务形式多样，提供多种增值服务。

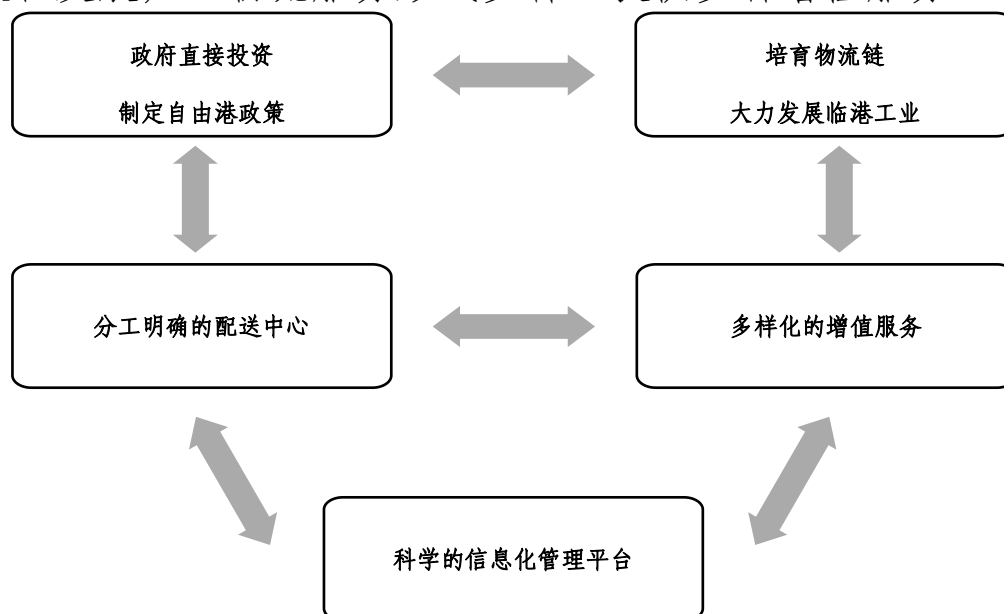


图 1-15 新加坡港港口物流发展模式

（4）新加坡港的规划建设特点

1) “畅通无阻”闸门系统

新加坡港的定位是智能化、网络化的全球枢纽港，枢纽港的特点就是货物过港速度要快。而新加坡港是全球最大的集装箱港口之一，集装箱换乘效率的重要性毋庸置疑。为此新加坡港口系统设计整个港口集装箱换乘运行工艺，引进全球最先进的集装箱闸门管理系统，来缩短瓶颈部分的时间。它为集装箱牵引车或托运者提供了更快的过关速度（25s），为世界最快。

2) 运营网络布局全球

为了保持航运枢纽港的地位，应对全球经济形势，新加坡港按照全球供应链管理模式在全球选出几个发展速度、发展潜力及

物流货运量比较大的国家，在该国家建立集装箱码头及工业园区，它们和新加坡港组合在一起形成一个全球化的港口运营网络，从而在全球范围内抢占集装箱运输市场，保持新加坡港口地位。

3) 强化物流供应链协同服务

新加坡港十分重视港口物流枢纽功能和物流网络节点作用的发挥，注重为港口物流上下游客户提供全方位价值链服务。一是延伸服务范围。加强与港口物流链上下游各方协同合作，打通物流链的海陆节点，实现物流链资源整合与集成，为货主、物流公司、航运企业及联盟提供更具价值的优质服务。二是打造“单一窗口”服务。通过有机整合商贸、港口、海事等3个“Net”平台，为政府部门、航运公司、物流企业、金融和法律服务机构等提供多方业务协作及运营基础平台，为港口物流供应链提供统一的信息服务，保障物流运作安全、高效、便捷、精确。三是强化多样增值服务。充分利用港口身处物流供应链中心的优势，面向客户提供物流、信息及供应链解决方案等多样增值服务。如提供集装箱管理、定制化运输、中转与多式联运相结合等服务，强化港口物流价值链服务，促进贸易便利化，以满足市场多元化、个性化需求。

（5）新加坡港的信息网络系统

1) 世界级的港口信息网络系统

新加坡港作为全球最大的枢纽港之一，众多的物流企业、运输企业、代理企业、场站、航运公司之间及和港务集团之间存在

大量的信息交换，为此设计一款先进、完善的网络系统，把新加坡港务集团同整个船运业联结起来，实现信息安全、快速的流动及共享，显得尤为重要。为了实现客户查询船舶到港及离港时间、预定泊位等功能，新加坡港构建了全球港口中最强大的网络系统，它由两个子系统构成—海港网络系统和综合码头运营系统。该系统不但实现了前述的功能，而且客户还可以通过该网络系统查询在途的集装箱状态及箱内温度或进行电子报关等等，大大方便了客户，提高了整个港口的服务形象及运行效率。

2) 智能化的码头营运系统

为了减少因人工失误而影响港口运行效率，新加坡港运用一种智能化比较高的码头营运系统，全称为计算机综合码头营运系统，它能提供显示、预警和反馈等功能。它提供整个集装箱作业流程中从码头到岸边等整个作业情况的实时图像显示。为了防止出现作业偏差、意外事故及妨碍生产流程的事项，系统还设有报警提醒及反馈功能，以保证整个作业的顺畅和快捷。

3) 快捷、方便的航运信息网络系统

为了方便航运公司和船舶之间的电子数据传送，新加坡港开发了航运信息网络系统。该系统具有电子数据传送、流水化综合处理航运文件等功能，客户只需通过系统传送一次航运信息，相关信息就会储存在航运信息系统网内。

(6) 可借鉴经验

1) 推进智慧物流、提升信息化水平

在物联网、大数据、数据云、区块链、人工智能等高新技术兴起的背景下，物流发展必将走向智能化，物流管理也将更加依赖于快速发展的信息化水平。新加坡港世界级的物流网络系统启示着中国-东盟国际现代物流中心应培育、引进、建设智慧物流公共信息服务平台和企业专业物流信息服务平台，深耕“大数据+物流”，推进物流数据共享、互联互通，致力于研发服务于货运物流的高新技术产品，加快智慧物流体系建设，进一步提升中国-东盟国际现代物流中心的信息服务水平，让客户在享用供现代化、信息化的服务中体验信息带来的便利。

2) 建立信息化国际物流服务体系

发展现代物流不能仅仅局限于功能上的改造和升级，还需要不停的创新。大力加强现代国际物流网络平台的研发，改善物流信息整理与反馈系统以及结算系统等。此外，国际物流运输中成本存在过高的问题，还应根据进出口商品的具体需求匹配相对应的物流技术，提高运输效率和质量，以此提高中国-东盟国际现代物流中心的核心竞争力，促进国际物流中心的综合发展。

3.案例三：香港

（1）香港港的基本发展情况

香港是世界一流的物流枢纽，凭借管理先进的货柜码头、闻名遐迩的国际机场、极高的通关效率等，多年来一直保持世界最繁忙货柜港及国际航空货运中心的地位。香港拥有优良的深水港和全世界最繁忙的集装箱码头。在海运方面，香港是世界第三大

货柜港，其港口与全球 500 多个港口和城市有着密切联系，超过 80 家国际集装箱航运公司每星期提供 400 条航线，能达全球 500 多个目的地。在空运方面，近 90 家国际航空公司来往于香港与全球 150 多个目的地。最具吸引力的是，香港是一个自由港，凭着完善的国际网络、优越的物流基础配套、丰富的货运经验、先进的资讯科技等优势，提供高效、快捷和完善的服务赢得世界称誉。



图 1-16 香港最主要的货柜(集装箱)物流处理中心-香港葵涌码头

（2）香港港发展历程与演变

香港港的发展大致可以划分为四个阶段，分别是转口贸易港阶段、加工贸易港阶段、综合型自由贸易港阶段、跨区域综合型自由贸易港。

转口贸易港阶段（1841-1949 年）。这一时期转口贸易是香港经济的重要支柱。1841 年英国占领香港后，在香港推行自贸港政策，允许外国船只自由进出港口，对进出品货物免征关税，将其作为一个自由通商的港口门户和货物集散地，吸引外来船舶向中国市场倾销物品。凭借其优越的区位条件，香港成为发展转

口贸易的理想之地。

加工贸易港阶段（1950-1978年）。尽管香港自然资源匮乏、工业基础薄弱、本地市场狭小，但其充分运用来自内地和东南亚国家的大量资金和技术，凭借大量廉价劳动力资源和自贸港地位所提供的免税优惠条件，以及加入《关税与贸易总协定》享有“最惠国待遇”和英联邦成员获得联邦特惠优势，大力发展本地加工业。由于自贸港货物进出口自由，外汇不受管制，税率低，水陆交通便利，港口仓库设备先进，航运业货柜化，加工贸易型自由贸易港高速发展。

综合型自由贸易港阶段（1979-1990年）。随着中国实行对外开放政策以及亚太区域经济一体化发展，粤港地区经济一体化发展趋势显著，香港及时抓住机遇，将劳动密集型行业向珠江三角洲地区转移，在工业化的带动下，香港形成了以工业、外贸、金融、旅游、运输与通讯及建筑等行业为支柱的多元化经济结构。同时，自贸港所提供的自由通商、自由通航、自由通讯、自由兑换和人员进出的便利等，为工业、贸易、金融、房地产、旅游、信息等行业提供优质的贸易服务，使香港的经济地位大大提高，被誉为创造了经济奇迹的“亚洲四小龙”之首。

跨区域综合型自贸港阶段（1991年至今）。这一时期，香港和内地特别是珠三角地区区域分工合作深入发展。香港是内地最重要的转口港和内地企业最重要的离岸集资中心，二者相互成为最大的外商投资来源地。在金融服务方面，香港成为首个境外

人民币结算中心。由于香港经济持续稳定发展，金融法律和法规健全，与国际标准接轨，税收优惠，境外对人民币的需求增加，为香港成为人民币离岸中心创造了良好条件。在鼓励新兴产业发展方面，为减少对金融业和地产业的依赖，香港特区政府创建了6个新的“支柱产业”（环保产业、检测认证、医疗服务、教育服务、文化及创意产业、创新与技术产业）和一个科技园（香港科技园），作为经济增长的长期领域。在跨区域发展方面，香港于1995年成为WTO的创始成员之一，是亚太经济合作组织的积极参与者，是亚洲发展银行和世界海关组织的正式会员，为自贸港的继续发展创造了条件。

（3）香港港的物流发展模式

香港是世界上最早开发的自由港，实施从自由贸易、自由通航到自由外汇、自由企业、简单税制等全面放开的自由港政策，极大带动了对外贸易量和对航运业的巨大需求，有力促进了香港国际航运中心地位的形成。香港港具备很强的腹地消费能力，为商业拉动型港口物流。由于香港港发达的私人经济，香港港口采用私人企业管理模式，即港口的基础设施建设与港口管理都由私人企业来完成，具备经营管理市场化、效率高的特点。但长期来看，此种模式可能会因为私人企业资金规模无法满足港口投资经营所需规模而限制港口未来的投资和规模发展。

香港港的物流中心模式主要特点体现在：

一是私有的管理体制。自由港政策是香港所有的集装箱码头

都遵循的原则，私人投资建设港口设施，经营管理也由私人承担。香港特区政府极少干预港口业务，港口运输的定价完全由私人企业决定。香港物流发展局和香港航运发展局并非政府职能部门，港府也没有设立港口管理局，香港海港行业协会行政独立并参与港口发展等事宜。

二是独立的营运模式。私人企业独自建设专业化物流中心，实行“一条龙”经营和“一体化”服务。经营中，它们注重建立港与港、口岸与口岸之间的沟通管道以及企业、城市乃至区域的现代物流服务网络体系，利用港口的设施、人力和上下游业务关系开展物流业务，同时通过加强港口货代、船代等方面的服务功能，使其从单一的装卸运输及仓储等分段服务，向原材料、产成品到消费全程的物流服务转变。

三是高效的竞争合作。在港口运营商激烈竞争的形势下，香港港口私人企业都会在竞争中加强合作，让港口、岸线等资源实现共享。企业领导者致力于按照市场规律经营港口，港口经营性业务参与市场竞争。对于港口私人企业来说，既有合作又有竞争，更利于有效经营和保持港口市场份额。由此，香港港口吸引了大批航运公司，成为长期而且比较稳定的重要客户，香港港也成为全球国际化的综合性港口。

（4）香港港的规划建设特点

1）整合物流供应商，实现一体化运作

为了应对其他港口的竞争，香港港开始整合各种资源。首先

是明确港口区域航运枢纽港的地位，为此大量引入和港口物流相关的服务企业，如运输公司、航运企业、仓储企业、报关企业等等，构建港口上下游供应链，为形成货物集散中心提供条件。其次是站在整体供应链的高度建立各个服务企业之间的同盟体，协调各自目标形成共同目标，以此减少交易成本，加快全程物流运行速度减低总成本。再次是树立香港港作为港口物流供应链核心企业的地位，向政府争取更好的政策，比如要求香港政府修建更便利的交通通道或简化通关手续提高便利性。最后是为了提高各类服务企业的沟通效率，提高港口核心企业的主体地位，由港口方搭建统一的信息平台对相关物流企业进行统一管理，实现港口供应链的信息集成。

2) 凭借高效的供应链吸引对时间敏感的货源

可以和香港港竞争的区域性枢纽港较多，如深圳港、广州港，为了规避恶性竞争，香港港力争“时间敏感性”货源。一方面是提高节点的效率，比如放松对进出口货物的检查以提高香港海关的通关效率、增加来往港口的航运公司班次和为客户提供“一站式”的综合物流服务以节省客户时间。另一方面香港港积极倡导兴建连接港深的西部通道和港珠澳大桥以吸纳广东省西南方的货源，并抢先在深圳等地建设物流村，直接延揽内地货源。

（5）香港港软环境建设经验

1) 争取政府政策扶持

为了保持香港港区域枢纽港的地位，香港政府专门成立了支

援港口物流发展的部门—香港物流发展局，该局的主要功能是完善与香港港定位虚拟供应链相匹配的服务功能，健全保护香港港作为区域枢纽港的相关法律制度，提供法律咨询、银行、代理与保险等一系列物流辅助服务，协调海关部门提供更快捷的通关服务等。

2) 继续实施自由港政策

香港港地处中国西南，与深圳港、广州港相邻有一定的竞争关系，其内陆腹地较小。为了进一步凸现区域枢纽港和提高自己在全全球供应链中的地位，香港继续大力实施完全自由港的体制，以进一步吸引船东和货物的关注。截至目前，香港已经连续 20 多年被评为全球最自由的贸易自由体，自由港不但吸引了货源和投资，同时更把各种先进的管理思想和理念吸引来，在相关交流和碰撞中提高港口管理水平。

3) 重视港口从业人员素质的提高

香港港作为自由港、现代港及枢纽港，不管是对外形象还是发挥高端物流技术设备的效能，都必须有一批高素质的物流从业人员。尤其是香港港作为自由港，吸引来自全世界各地的船东和货主，优质的服务质量是提高他们满意度的重要措施。为此香港政府和一些高校及教育机构联合培养港口物流人才，提高港口从业人员素质，同时建立被世界公认的公务员廉洁制度，提高香港服务形象。

（6）可借鉴经验

1）促进高水平的开放合作

争取将中国-东盟国际现代物流中心的全部或部分片区纳入广西自由贸易试验区，依托广西自由贸易试验区，争取国家政策支持，开展高水平自由贸易先行先试，立足于更高水平的开放发展。

2）完善物流标准化、提升物流效率

积极融入现代国际物流体系，对接国际物流标准，加快物流标准制定和普及、建设物流信息标准化、推广物流装备标准化、推进企业运营和服务流程标准化。打造防城港国际供应链管理中心，支持企业开展供应链模式创新，形成和落实符合防城港发展的供应链管理模式。

3）加强国际物流专业人才的培养

高素质的国际物流人才对中国-东盟国际现代物流中心的长期发展起着举足轻重的作用。应对现今专业物流人才缺乏的状况，物流中心需要不断完善专业的国际物流人才培养机制，大力培养优秀的国际物流人才。加强国际物流中心与各高校、科研单位以及其他国际物流中心的交互合作，抓住国家扩大对外开放的机遇，大力吸纳引进高水平的国际物流人才，并且改善优秀人才的工作环境与激励措施，以促进中国-东盟国际现代物流中心的持续发展。

4.案例四：湛江

（1）湛江港的基本发展情况

湛江港位于中国大陆最南端的广东省雷州半岛东北部，东临南海，南望海南岛，西靠北部湾，北倚大西南。湛江港是新中国成立后第一个自行设计建造的深水海港和中国大陆通往东南亚、中东、非洲、欧洲和大洋洲航程最短的港口。自1956年开港以来，经过60多年的发展，已建设成为全国沿海25个主要港口之一，21世纪“海上丝绸之路”的战略支点港，西南沿海港口群的主体港，中西部地区货物进出口的主通道，中国南方能源、原材料等大宗散货的主要流通中心和区域性集装箱运输中心。湛江港拥有40万吨航道，是华南沿海地区通航条件和原油、铁矿石接卸条件最好的港口。



图 1-17 湛江港区位图



图 1-18 湛江港码头

（2）湛江港的物流基础设施

湛江港地处粤、桂、琼交汇处，是粤西地区和环北部湾地区的交通枢纽，也是国家重要的综合运输体系枢纽。拥有完善的交通运输体系，五种运输方式齐全，已形成立体综合运输网络，交通条件非常优越。湛江拥有黎湛、粤海、洛湛、合河铁路与湛江港铁路系统相连，能实现真正的海铁联运。深圳-湛江动车已通

车，在建的有合浦-湛江高铁，规划中的有广州-湛江、张家界-海口高铁，这使得湛江成为名副其实的全国铁路枢纽。公路方面，国家规划的“五纵七横”国道主干线，内蒙锡林浩特至三亚的 207 国道和广州至南宁的 325 国道，以及 G75 兰海高速公路和 G15 沈海高速均在湛江境内交汇。在建的云浮-湛江高速、玉林-湛江高速也接入兰海高速湛江段。这些疏港大道大大提高了湛江港的疏运能力。随着交通体系的完善，腹地的大量货物涌向湛江港，打破了原来港口-腹地系统的松散空间结构。

湛江港目前拥有 30 万吨级航道，2021 年 6 月，湛江港升级为华南地区唯一通航 40 万吨船舶的世界级深水港口。湛江港现有生产性泊位 35 个，其中拥有 1 个 40 万吨级散货码头，2 个 30 万吨级油码头，1 个 25 万吨级铁矿石码头，1 个 15 万吨级煤炭码头和 2 个 15 万吨级集装箱码头，年通过能力达 1.01 亿吨。2020 年，湛江港全年货物吞吐量完成 11003 万吨、集装箱吞吐量突破 122 万标准箱，刷新年度历史纪录，跃上 1.1 亿吨台阶。



图 1-19 湛江综合交通体系布局图（左）、湛江港 40 万吨航道规划建设图（右）

（3）湛江港港口科技软实力

湛江港现拥有 40 万吨级散货码头、25 万吨级铁矿石码头及领先行业的卸船机、装船机、装车楼等，硬件设施及装卸效率均为港口前列，散货吞吐量位居全国港口前十名，是国内少有的具备散货码头全流程工艺（装船、卸船、装火车、混矿）的港口。但是，传统散货码头的人工现场操控方式使码头公司运维压力大、成本高，存在安全生产不可控，混矿质量不稳定及工作效率较低等问题。

为此，湛江港集团秉持打造“枢纽型、平台型、创新型、服务型、生态型”港口发展思路，推进实施能力提升、技术改造、绿色港口建设，正在打造国内第一个智能散货码头。运用信息技术、智能控制技术与码头生产管理融合，实现散货码头全流程作业线智能控制和管理。对散货码头的斗轮堆取料机、装船机、卸船机、皮带运输系统、装车系统等全流程生产设备进行智能化改造。

通过自主研发、合作研发等方式，湛江港集团不断探索现有传统码头操作和服务模式向自动化、智能化创新运营模式转变。构建了以“数据平台为支撑、以智慧生产作业调度系统”为核心，协同“设备、安全、环保、节能、运维”等 5 大智能系统，融合“工业物联网、北斗定位、5G 融合通讯、3D 激光成像”等智慧元素，实现码头设备、全流程作业的广泛连接和全面感知，着重提高效率、控制成本、保障安全、规范管理、保护环境，推动港

口可持续绿色发展。实现系统资源统一优化调配，现场作业人机分离，装卸作业一键式操作，智能安全实时预警，设备运行状态实时监护，大大提升港口作业效率、安全系数，降低运行和维护成本。随着各项系统的逐步投入使用，目前，湛江港智慧散货码头已可以实现全自动装船及混矿作业。随着“智能生产调度系统”及“设备智能运维系统”的投入使用，湛江港智慧散货码头将全面建成投产。



图 1-20 湛江港智能散货码头



图 1-21 湛江港智能调度生产系统

（4）可借鉴经验

1) 完善交通运输体系及基础设施

湛江港的发展离不开其多式联运的运输体系和完善的基础设施。中国-东盟国际现代物流中心应借鉴其经验加大对基础设施的建设，尤其是建立立体化的交通运输体系，以完备的基础设施吸引产业集聚。

2) 提升港口智能化和信息化水平

目前，港口的智能化和信息化建设，已被视为提升核心竞争力的重要途径。湛江港近几年在港口建设方面进行了多方位尝试，如湛江港智慧散货码头建设、集装箱码头的全自动化改造等，均取得了一定成果。借鉴其经验做法，提升物流设施设备智能化水

平，实现物流活动信息数据化；支持智慧港口建设，提升港口码头作业、货物运输、口岸监管、航运服务等信息化和自动化水平。

5.案例五：钦州

（1）钦州港的基本发展情况

钦州港位于中国南方沿海、北部湾的钦州湾内，背靠大西南，面向东南亚，是国家一类对外开放口岸及深水良港，也是我国西南地区通往东盟国家最便捷的出海通道之一。钦州港目前已建成码头泊位 90 个，其中万吨级以上泊位 37 个，30 万吨级航道已建成，30 万吨级码头即将建成运营。2018 年，钦州港口货物吞吐量突破 1 亿吨，顺利实现了亿吨大港梦想。集装箱干线港作用日益增强，吞吐量超过 230 万标箱。新开通 5 条外贸集装箱航线，总数达到 24 条。新开通 5 条通道班列，全年开行班列 1154 班、增长 20 倍，实现与中欧班列无缝衔接。

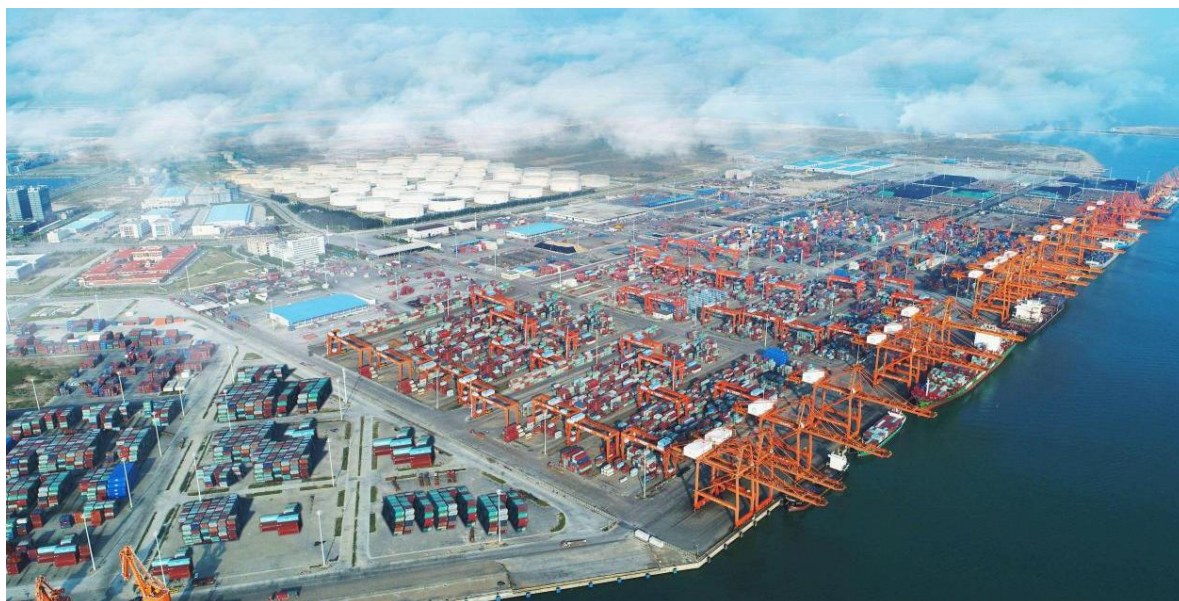


图 1-22 钦州港

（2）钦州港发展历程与演变

1）1980-2000年：国家投资建设，港口刚刚起步

1919年，孙中山先生就在《建国方略》中给予钦州港“南方第二大港”的宏伟战略规划，仅次于广州港。经历70年的风雨洗礼，钦州港于1992年正式动工建港，直到1994年1月，钦州港两个万吨级起步码头正式启用，结束了钦州“有海无港”的历史。1996年6月，自治区人民政府批复钦州港设立省级经济开发区。进入20世纪的后3年，钦州港二期两个5万吨级、一个3万吨级、一个万吨级和8个1000-5000吨级的泊位及其航道疏浚相继建成。通过加大招商引资力度，实行市场运作，钦州港进港公路、进港铁路、航道等重要基础设施以及一批业主码头、仓储项目相继建成营运，供水、电力、移动通讯等条件日趋完善，为发展工业创造了良好的条件。

2）2000-2010年：“建港兴市”，临港工业初步形成

2000年以来，大批工业项目进入钦州港经济开发区（省级），港口配套设施建设加快，钦州港经济开发区进入以临海工业建设为中心的发展阶段。同时，钦州港经济开发区也逐渐发展成为钦州经济增长最具活力的重要区域，期间，一大批重大工业项目先后落户、开工、投产，初步形成了以石油化工、能源、造纸、粮油加工、装备制造为主的临港工业体系。

3）新时代：升级国家级平台，大港建设初具成效

2010年11月，国务院批复钦州港经济开发区（省级）升级

为国家级经济技术开发区，此后，钦州港开启了跨越发展的新阶段。截止到2018年底，钦州拥有钦州港经济技术开发区、钦州保税港区、整车进口口岸、中马钦州产业园区等多个国家级开放合作平台，建成投产生产性泊位82个，其中万吨级以上泊位35个，码头岸线总长14624m，年货物通过能力11580万吨。

2019年8月，中国（广西）自由贸易试验区正式设立，涵盖南宁片区、钦州港片区、崇左片区。钦州港片区作为面积最大的片区，重点发展港航物流、国际贸易、绿色化工、新能源汽车关键零部件、电子信息、生物医药等产业，打造国际陆海贸易新通道门户港和向海经济集聚区。

（3）钦州港的港口硬件支撑

码头基础设施：泊位数量不仅直接反映港口的吞吐能力，还与港口的经济效益息息相关，是衡量港口发展潜力的一项重要指标。钦州港现有主要生产泊位集中在金谷港区、大榄坪港区和三墩港区，茅岭、沙井、沙坪、龙门等港点有少量万吨级以下泊位。截至2019年底，已建成投产生产性泊位82个，其中万吨级以上泊位35个，码头岸线总长14624m，年货物通过能力11580万吨、年旅客通过能力45万人次。

进港航道：钦州港有钦州湾西航道和钦州湾东航道两条进港航道。西航道为万吨级航道；东航道，外海至钦州湾口30万吨级油码头段为30万吨级航道，钦州湾口向北经三墩、大榄坪、鹰岭至果子山段为10万吨级航道，果子山经勒沟至樟木环段为

3万吨级航道，金鼓江航道为0.5~5万吨级单向航道。

集装箱航线：目前，钦州港与多个国家和地区的港口有贸易往来，已开通多条国内外航线，其中集装箱班轮航线48条，其中内贸航线有21条，外贸航线有27条，可直达我国沿海地区及世界各国主要港口。

海铁联运系统：钦州港集装箱码头后方堆场附近设置有铁路中心站，卸船时集装箱船舶到达港口后，在码头前沿通过码头门吊把集装箱卸到码头短驳车队，短驳车队运输至码头集装箱堆场，堆场通过场吊和起重机、叉车等作业，然后再通过短驳车队输送到铁路中心站的铁路集装箱堆场，铁路通过起重设备装卸至相应的集装箱班列。装船时与卸船的流程相反。

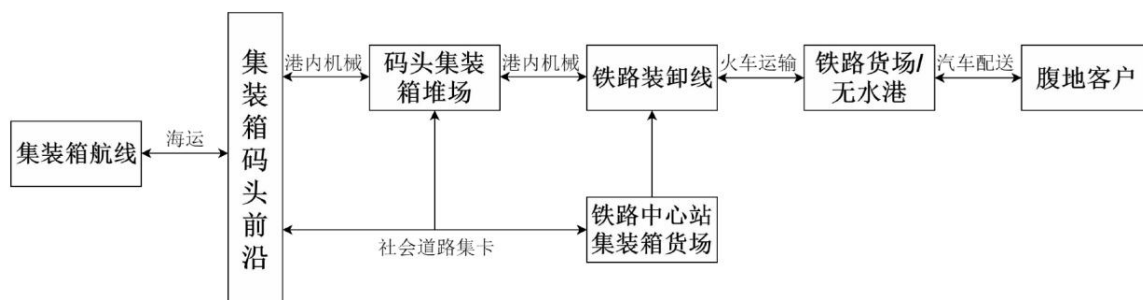


图 1-23 钦州港海铁联运系统

除了硬件设施之外，钦州港的管理操作系统涵盖了整个港口区域的方方面面，从提交反馈到中枢管理层到管理层下达决策，再到基层人员按照决策执行的时间大大缩短，能够高效处理港口事宜，降低人力成本，提高港口服务能力。

（4）钦州港的临港产业集群

依托港口优势，钦州港已经形成了包括绿色石化、绿色造纸及木材加工、粮油食品加工以及现代物流等产业集群。同时，随着自由贸易区的批复等，金融、商务、跨境服务等高端商务服务业也快速崛起。

绿色石化产业主要依托中石油广西石化、华谊、恒逸等企业为龙头，形成了炼化一体化基地、化工新材料与高端化学品基地，正在逐步向精细化工等化工产业链下游延伸。钦州港片区成功构建了全国领先的多元化石化产业体系，从“炼油主导”转化为“多链条集群发展”。代表企业有中石油、上海华谊集团、浙江桐昆集团、浙江恒逸集团等世界级知名化工龙头企业。



图 1-24 钦州港石化产业



图 1-25 钦州港集装箱

绿色造纸及木材产业主要围绕金桂纸业，依托大量进口木浆，形成了林浆纸一体化的产业优势，正在积极向开发食品级白卡纸、高端包装纸、文化宣传纸品等下游产品拓展，推进林浆纸向纸、木材加工、包装、印刷全产业链转型。

新能源、海工装备、电子信息等先进制造业。一是依托钦州作为全市拥有全国40%电池级硫酸锰材料产能和20%氢氧化锂产能等新能源材料上游产业基础优势，已经成为全国最大的电池级硫酸锰和氢氧化锂生产基地。钦州港片区积极瞄准突破产业链上游，成功引进了全球最大的三元正极材料前驱体生产企业中伟集团。二是海工装备和海上风电产业等主要依托中船广西船舶及海洋工程有限公司和中船广西海上风电产业基地项目，规划未来将形成集技术研发、生产制造、工程安装、运维服务等于一体的海上风电产业基地。三是电子信息产业也通过积极引进见炬科技、泰嘉超薄玻璃基板深加工项目等，逐步形成新型显示器产业和热能等能源管理产业。

粮油食品加工主要围绕中粮油脂(钦州)有限公司，以粮食、油籽、油脂等粮油精深加工为主，逐步延伸发展饲料、宠物食品、食品添加剂、粮食副产品加工等产业。同时，依托马来西亚燕窝资源发展起来的燕窝精深加工等特色食品加工产业也初具规模。

现代物流产业依托集装箱业务，形成了多式联运物流基地、国际集装箱分拨中心以及集装箱仓储物流园区等；依托绿色化工，形成了危化品物流产业；依托粮食、木材、煤炭等贸易形成了各类物流产业，随着水果、海产品等贸易量的增长，冷链物流业将逐步形成。同时，与物流产业配套的保税仓储、集装箱拆拼箱服务等相关服务业也逐步发展壮大。

同时，总部经济、国际贸易、跨境电商、金融、商务等现代服务业，在自贸区政策的支撑下，随着对外开放程度的不断提升，具有很好的发展前景。

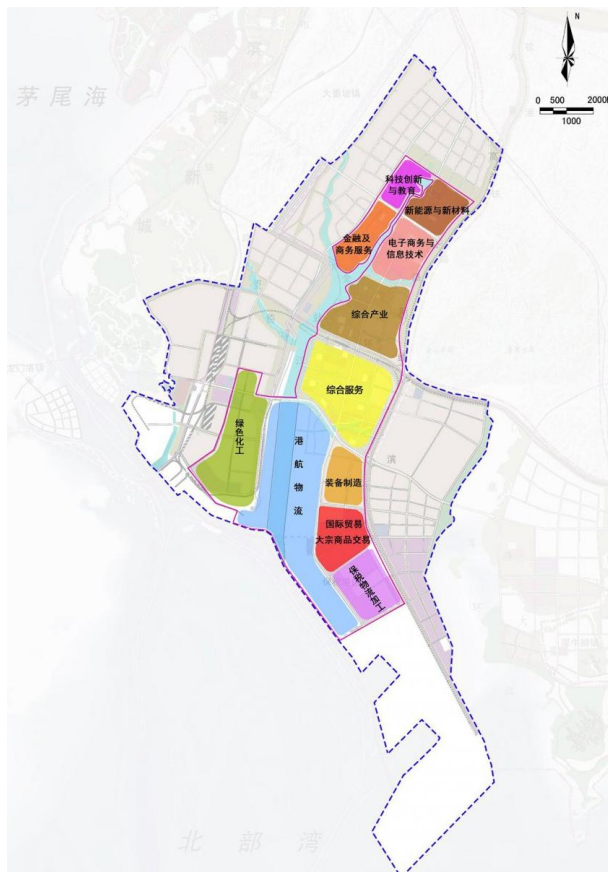


图 1-26 钦州港片区功能分区图

（5）钦州港的制度创新成果

自贸试验区钦州港片区成立以来，在制度创新、行政审批、减税降费等方面均出台相应政策，不断激发市场主体活力，至今已推动改革创新并累计总结提炼形成超过 100 项制度创新成果，全区已复制推广的成果 38 项，拟复制推广的 7 项。围绕深化中国—东盟合作，钦州港片区充分发挥“两国双园”特色优势，在园

区开发、跨境金融、国际产能合作等领域大胆创新实践，打造中国—东盟合作示范区，打造全国首条中国-东盟燕窝跨境产业链。

表 1-5 钦州港片区首批 13 项改革试点经验

改革方向	改革试点经验
政府职能转变	1.推行“证照联办”审批改革 2.土地征收“净地交付”新模式 3.创新建设工程质量第三方实测实量评估模式 4.工程建设项目“豁免许可”审批改革
投资领域改革	5.西部省份面向东盟飞地经济合作新模式 6.中国（广西）自贸试验区政策兑现综合服务平台
贸易转型升级和 通关创新	7.广西国际贸易“单一窗口”北部湾港跨境贸易物流一体化改革（智慧湾项目） 8.创新“港区直转、分类仓储”海关监管模式 9.实施“二线出区、分类担保”海关监管模式 10.成品油出口“生产嵌入式”合格检验新模式 11.出入境船舶边检“差异化”管理新模式
金融开放创新	12.广西国际贸易“单一窗口”、“跨境贷”助力进出口企业融资新模式
通道门户开放创新	13.以利益共同体模式推进自治区多式联运发展

（6）可借鉴经验

1) 构建以港口为中心的临港工业体系

港口作为重要的物流枢纽节点，与临港产业互为依托、相互支撑、联动发展。发展临港经济，实现临港工业、临港物流业、临港商贸业的协调发展，对于拉动区域经济发展，培育新的经济增长点具有重要意义，也是区域繁荣发展的重要途径之一。借鉴钦州港临港产业体系发展经验，做强防城港现代临港产业，打造产业集群，推动防城港高质量发展。

2) 复制推广制度创新成果

钦州港自设立自贸试验区以来，探索并形成一系列的制度创新成果，具有可复制可推广价值，防城港可借鉴其先进经验，学习其成功做法，提高防城港港口竞争力。

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

表 1-6 鹿特丹、新加坡、香港、湛江、钦州港案例借鉴总结

案例	鹿特丹港	新加坡港	香港港	湛江港	钦州港
地位及主导产业	欧洲第一大港、全球最重要的物流中心之一、素有“欧洲门户”之称。欧洲最重要的石油、化学品、集装箱、铁矿、食物和金属的运输港口。	亚太地区最大的转口港，世界最大的集装箱港口之一、世界利用率最高的港口。临港产业包含转口贸易、石化深加工、船舶维修以及生命科学、微晶电子、信息技术等技术密集型产业。	世界一流的物流枢纽，世界最繁忙货柜港、国际航空货运中心。自由贸易港，具备完善的国际网络、优越的物流基础配套、丰富的货运经验、先进的资讯科技等优势。	西南沿海港口群的主体港，中西部地区货物进出口的主通道；中国南方能源、原材料等大宗散货的主要流通中心和区域性集装箱运输中心。三大主导产业包括钢铁、石化、造纸。	国家一类对外开放口岸及深水良港，也是我国西南地区通往东盟国家最便捷的出海通道之一。主导产业包括石油化工、装备制造、能源、粮油、浆纸等临港工业产业。
物流发展模式	管理模式：政府机构直接管理模式 运作模式：地主型物流中心模式 政府统一规划、建设和管理，企业自主经营； 配套设施完善，运作效率较高； 物流中心呈现专业化、规模化； 港城一体化，港口腹地工业形成工业带。	管理模式：各方共同管理模式 运作模式：供应链型与联合型物流中心模式 政府投资建设并奉行自由港政策； 港区内存有三个配送中心，物流分工明确，集约经营； 培育港口物流链，港口与加工业联合发展； 物流服务形式多样，提供多种增值服务。	管理模式：私人企业管理模式 运作模式：独立型物流中心模式 私有的管理体制，私人投资建设港口设施，私人承担经营管理。 独立的营运模式，私人企业独自实行“一条龙”经营和一体化服务。 高效的竞争合作，资源实现共享。	管理模式：政府机构直接管理模式 运作模式：地主型物流中心模式 政府统一规划、建设和管理，企业自主经营； 配套设施完善，运作效率较高； 物流中心呈现专业化、规模化； 港城一体化，港口腹地工业形成工业区。	管理模式：政府机构直接管理模式 运作模式：地主型物流中心模式 政府统一规划、建设和管理，企业自主经营； 配套设施完善，运作效率较高； 物流中心呈现专业化、规模化； 港城一体化，港口腹地工业形成工业区。
成功经验	规划建设特点：构建以港口为中心的临港工业体系；以港口物流带动区域经济和产业发展；合理规划促进港城一体化；依托港口发展城市第三产业。 综合服务功能：物流运营服务体系成熟完善；物流中心规模大、专业化程度高；信息网络服务系统高效。 贸易投资政策：开放、包容、友好的贸易便利化措施、引资优惠政策、金融开放政策。	规划建设特点：“畅通无阻”闸门系统；运营网络布局全球；强化物流供应链协同服务。 信息网络系统：世界级的港口信息网络系统；智能化的码头营运系统；快捷、方便的航运信息网络系统。	规划建设特点：整合物流供应商，实现一体化运作；凭借高效的供应链吸引对时间敏感的货源。 软环境建设经验：争取政府政策扶持；继续实施自由港政策；重视港口从业人员素质的提高。	物流基础设施：拥有完善的交通运输体系，五种运输方式齐全，已形成立体综合运输网络。 港口科技软实力：打造国内第一个智能散货码头，运用信息技术、智能控制技术与管理融合，实现散货码头全流程作业线智能控制和管理。	临港产业集群：已形成绿色石化、绿色造纸及木材加工、粮油食品加工以及现代物流等产业集群。 制度创新成果：已推动改革创新并累计总结提炼形成超过 100 项制度创新成果，全区已复制推广的成果 38 项，拟复制推广的 7 项。
可借鉴经验	一是拓宽物流发展新渠道，促进港城互动。 二是加强建设服务物流发展的配套设施。 三是强化高效协同的物流链服务。	一是推进智慧物流、提升信息化水平。 二是建立信息化国际物流服务体系。	一是促进高水平的开放合作。 二是完善物流标准化、提升物流效率。 三是加强国际物流专业人才的培养。	一是完善交通运输体系及基础设施。 二是提升港口智能化和信息化水平。	一是构建以港口为中心的临港工业体系。 二是复制推广制度创新成果。

（四）发展基础

1. 发展现状

（1）市域经济保持较快增长

经济总量持续增长，经济发展向上向好。2020年防城港市实现地区生产总值732.8亿元，是2015年的1.5倍，“十三五”年均增速达6.5%，高于全区和全国平均水平；人均地区生产总值保持较高水平，2020年人均地区生产总值达7.5万元，保持全区领先，高于全国及西部平均水平，“十三五”年均增长5.5%；财政收入稳步增长，2020年财政收入达82.5亿元，税收占比79.7%，收入质量排全区前列。外贸总额进一步扩大，2020年全市外贸进出口总额达到709.6亿元，居全区第三。



图 1-27 2015-2020 年防城港市生产总值总量及增速变化图

数据来源：2015-2020 年防城港市国民经济和社会发展统计公报

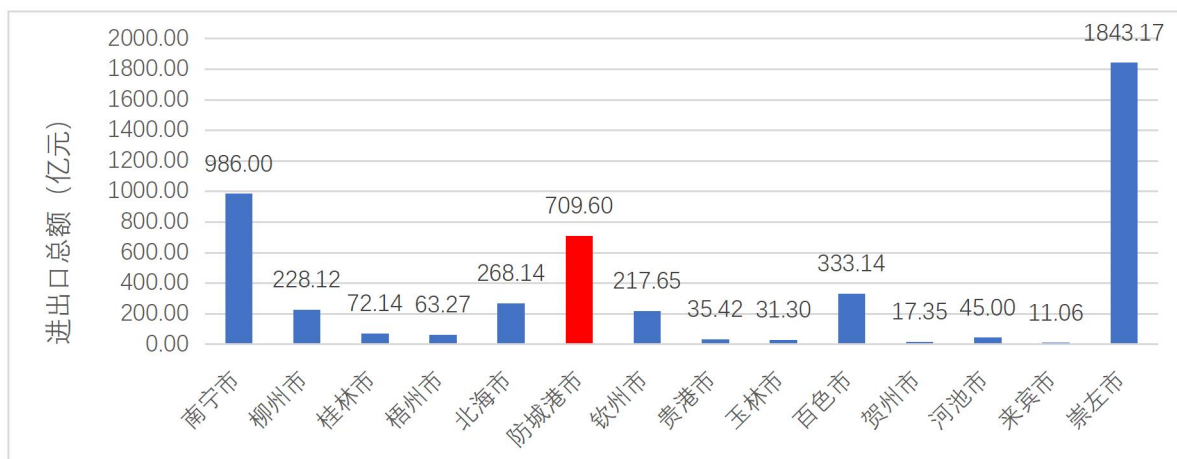


图 1-28 2020 年广西各市外贸进出口总额对比图

数据来源：2020 年广西各市国民经济和社会发展统计公报

（2）区域产业发展基础较好

产业基础不断夯实，经济结构持续优化。2020 年，第一产业增加值 111.08 亿元，增长 3.9%；第二产业增加值 348.07 亿元，增长 6.8%；第三产业增加值 273.66 亿元，增长 3.2%。三次产业对经济增长的贡献率分别为 11.4%、64.9%、23.6%，其中，工业对经济增长的贡献率为 50.5%。近年，三次产业结构比例呈现平稳趋势；2020 年，三次产业结构比例为 15.2: 47.5: 37.3，以工业为主导产业，工业总量跃升至全区第四位，规上工业增加值年均增长 7.8%。

工业骨架逐步加固，防城港市坚持“大项目—产业链—集群化”的方向全力推进临港工业发展壮大，已经形成了以盛隆冶金、金川有色、大海粮油、中铝华昇、广钢集团等龙头企业为引领的金属新材料（钢铁、有色金属）、化工、能源、粮油食品等千百亿级支柱产业。农业持续稳定发展，第一产业产值增速及农民收入总量持续排名全区前列，率先在全区建成 3 个以渔业为主导的

自治区级现代农业（核心）示范区，“双高”糖料蔗基地建设超额完成任务。服务业稳步发展，冷链经济发展取得新突破，国家赋予防城港冷链集装箱运输港功能，东湾物流园获评自治区优秀现代服务业集聚示范区，并入选国家陆海新通道重点培育物流园区；文化旅游业发展较快，连续三年成功举办中国·北部湾开海节、中国—东盟国际马拉松赛，2019年经东兴、峒中口岸出入境人次分别超1330万、100万。科技创新势头强劲，防城港高新区获批自治区级高新区，高新技术产业持续聚集，引进了一批生物医药、空间信息、检验检测、新材料等高新技术项目，全市高新技术产业产值近700亿元。

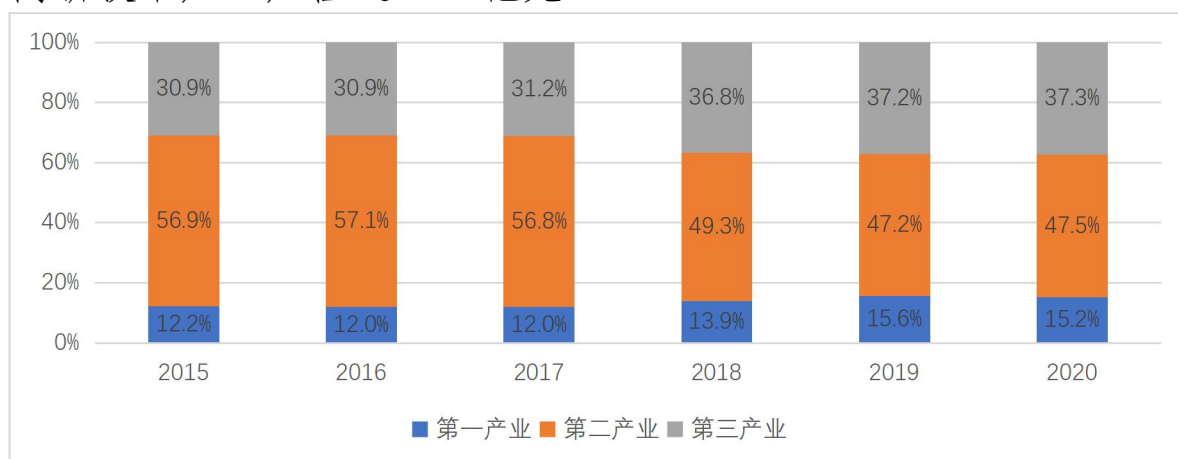


图 1-29 2015-2020 年防城港市三次产业结构比例图

数据来源：2015-2020 年防城港市国民经济和社会发展统计公报

（3）物流发展规模平稳增长

近年来，防城港市物流业快速发展，对经济贡献率不断提高。物流业正加快由传统物流大市向现代物流强市转变，物流业范围逐渐扩大，基础设施逐渐完善，业务往来持续增加。

1) 物流总量

“十三五”期末，由防城港市港口码头、边境口岸和一、二、三生产经营活动所产生的货物总量约 20150 万吨。

港口货运量——“十三五”期间，防城港市港口货物吞吐量由 2016 年 10688 万吨增长至 2020 年 12182 万吨，年均增长约 2.65%。其中，2016-2019 年总吞吐量增长缓慢，2020 年较 2019 年增长 20%，主要源自柳钢、华昇等新增临港工业的投产带动。2020 年，渔湾港区货物吞吐量约 10764 万吨，进港占比 82.4% 以上，出港占比 17.6%；企沙港区货物吞吐量 1417 万吨，绝大部分是临港工业企业进口的原材料；江山港区、企沙边地贸口岸、茅岭港点没有货物进出。

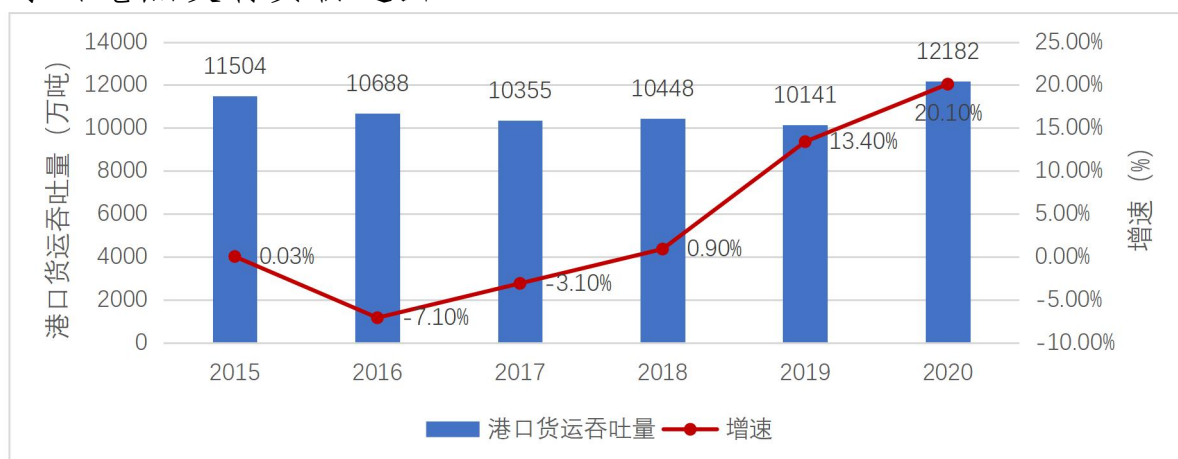


图 1-30 2015-2020 年防城港市港口货物吞吐量及增速变化图

数据来源：2015-2020 年防城港市国民经济和社会发展统计公报

表 1-6 2020 年防城港市港口主要进口货物情况

港区	主要货种	吞吐量 (万吨)	主要客户情况	
			主要客户类型	主要客户构成
渔湾港区	金属矿石	5115	广西及云贵川地区有色冶炼企业	广西盛隆（1580 万吨）、广西柳钢（750 万吨）、广西钢铁（475 万吨）、云南昆钢（350 万吨）、四川攀钢（150 万吨）、广西金川（170 万吨）、河池南方（120 万吨）、其他（1520 万吨）

港区	主要货种	吞吐量 (万吨)	主要客户情况	
			主要客户类型	主要客户构成
				万吨，主要为云贵方向金属冶炼、化工、粮食加工等企业)
	煤炭及制品	2104	广西区内钢铁企业、广西区内各电厂及水泥厂	广西盛隆(370万吨)、广西柳钢(90万吨)、广西钢铁(155万吨)、来宾电厂(120万吨)、鹿寨电厂(120万吨)、南宁电厂(80万吨)、中铝(85万吨)、其他(1084万吨，主要为其他电厂、水泥厂客户)
	钢铁	769	区内外钢企内贸出港	广西盛隆(650万吨)、四川攀钢(10万吨)、其他(109万吨)
	粮食	582	临港粮油厂及腹地内饲料加工厂	大海粮油(150万吨)、惠禹(140万吨)、枫叶(100万吨)、澳加(60万吨)、腹地饲料加工厂(130万吨)
企沙港区	煤炭及制品	560	目前主要服务广西钢铁、中铝华昇、广西金川等临港工业企业进口生产原材料和广钢钢铁外运出港。	
	金属矿石	503		
	钢铁	257		
	矿建材料	89		

边境口岸过货量——2020年，防城港市边境贸易十分活跃，边境口岸总过货量约208万吨。其中：东兴口岸过货量约123万吨，进境占比约60%，出境占比约40%；峒中口岸（含互市点）过货量约78万吨，进境占比约10%，出境占比约90%；里火互市点过货量约7万吨，进境占比约27%，出境占比约73%。详细货物品种和进出口货值如下：

表 1-7 2020 年防城港边境口岸（互市点）进出口及市企业边境进出口情况

口岸	主要货种	进出口 总货值 (亿元)	市企业名下 进出口货值 (亿元)	市企业名下 进出口货值 占比(%)
东兴口岸	进口：水产品类、农副产品类、水果类；	708	170	24

口岸	主要货种	进出口 总货值 (亿元)	市企业名下 进出口货值 (亿元)	市企业名下 进出口货值 占比(%)
	出口：轻纺产品类、五金家电、建筑材料类。			
峒中口岸 (含互市点)	瓷砖、布匹、冻鱼	96	37	38
里火互市点	冻鱼、冻虾、海草	6.45	6.45	100

全市生产的货物量——2020年，防城港市生产的建材、石材、木材、沙土、甘蔗糖和种植的农产品、农副产品，以及养殖捕捞的水产品，加上临港工业产品和沿边加工业产品的全部总货量约7760万吨，其中：建材、石材、木材、沙土等约2040万吨；甘蔗糖（及其产品糖、甘蔗渣）、农产品、农副产品和水产品约370万吨；临港工业的钢铜铝和粮油产品、边境一带的坚果和水产品等加工产品共约5350万吨。

2) 物流效益

2020年，防城港市社会物流总额约2121亿元，物流业规模持续扩大，物流业转型升级态势持续向好、物流发展结构持续优化。

产值方面——2020年，防城港市物流业相关行业的总营收额约124亿元，其中：本地水路运输企业营收额约13亿元；本地公路运输企业营收额约21亿元；铁路营收额约41.7亿元；港口码头营收额约26亿元；邮政快递行业营收额约2.3亿元；其他行业（货运代理和仓储业等）营收额约20亿元。

税收方面——2020年，全市物流业相关行业的总税收额约

4.72 亿元，其中：水上运输业 4408 万元、道路运输业 10985 万元、铁路运输业 2676 万元、港口码头装卸 24005 万元、邮政快递业 179 万元、其他行业（货运代理和仓储业等）4941 万元。北部湾港防城港码头有限公司（港口装卸）、防城港北港物流有限公司（公路运输）、广西沿海铁路股份有限公司防城港车站（铁路货运）、广西防城港锦航船务有限公司（水路运输）、防城港赤沙码头有限公司（港口装卸）、广西中外运船务代理有限公司（货运代理）、广西防城港中外运东湾仓储物流有限公司（仓储业）、国家管网集团广西防城港天然气有限责任公司（仓储业）、防城港中储粮仓储有限公司（仓储业）等企业为主要的纳税企业，缴纳税种为增值税、企业所得税、个人所得税、城市维护建设税、城镇土地使用税等。

货值方面——2020 年，港口码头和边境口岸进出货值总值约 1886 亿元（港口货物吞吐量货值约 1076 亿元+边境口岸过货量货值 810 亿元），纳入防城港市统计口径的货值约 923 亿元（外贸货值约 710 亿元+互市贸易货值约 213 亿元），约 963 亿元是以市外企业名义报关、货值数据留在外地，占进出货值总值比重超过 50%。

（4）综合运输能力逐渐增强

1) 运输能力

交通基础设施的不断完善，使防城港市的综合运输能力不断提升，货物物流运输主要通过水路、公路、铁路、廊道等形式开

展。2020年，防城港市全年货运量为30056万吨，居全区第二。包括：水路货运量为12182万吨，占比40.53%，优势明显；公路货运量11939万吨，占比39.72%，仅次于水路；铁路、廊道货运量分别为4435万吨、1500万吨。其中，公路货运量整体处于增长状态，水路货运量略有波动，港口货物吞吐量保持平稳增长，集装箱吞吐量增长迅猛，从2016年的26.63万标准箱增加至2020年的60.11万标准箱，年均增长率为22.57%。

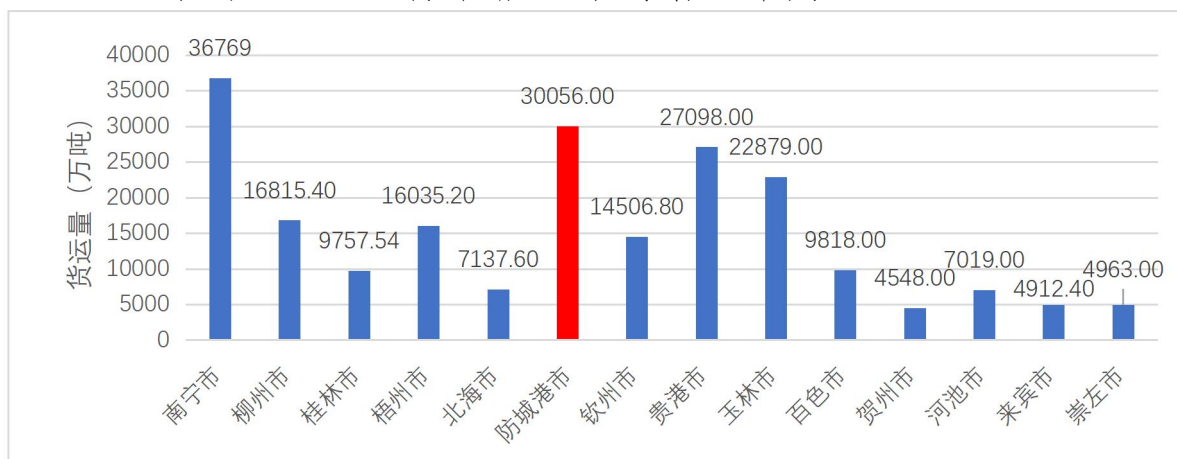


图 1-31 2020 年广西各市全年货运量对比图

数据来源：2020 年广西各市民国经济和社会发展统计公报

2) 运输方式

水路货运量——2020年，防城港市水运货物量12182万吨，全市在册业户承运的约1818万吨，占比仅为15%。港口货物吞吐量中外贸水运货物主要是马士基、地中海、长荣海运、民生航运、中远海运、新海丰等国际、国内大型航运公司承揽；内贸水运货物主要是中远海运、中谷海运、中海集运、安通海运、万海航运、锦江航运、中通物流等船公司；全市现有的航运企业分别是锦航船务、锦隆海运、瑞达海运、春潮船务等18家企业，2020

年全部是从事内贸水运业务，没有外贸水运业务，其中：普通运输企业 16 家，危险品运输企业 2 家，运输船舶 90 艘，船舶总吨位 249465 吨，载重吨 413091 吨。

公路货运量——2020 年，防城港市公路运输货物量 11939 万吨，以全市注册业户名义开展的公路货物运输量约 4206 万吨，占比仅为 35%。2020 年，防城港市籍公路货运车辆 12697 辆，车辆载重量 14.9 万吨，其中：钢材市内流转运输量 33 万吨，运往南宁、柳州、钦州运输量 1050 万吨；铁矿煤矿市内流转运输量 2063 万吨，石油天然气市内流转运输量 11 万吨，运往南宁、北海、钦州共 62 万吨，贵州 3 万吨，广东 4 万吨；建筑水泥 215 万吨，粮食及粮食制品共 118 万吨。

铁路货运量——2020 年，防城港市铁路货物到发总量 5180 万吨，全市在册业户承接的铁路发运量约 4435 万吨，745 万吨是云南、贵州、四川等市外地区发到防城港铁路场站（包含东湾铁路货运站、皇城坳站、茅岭站）。前 3 类大货种的构成：煤炭 1074 万吨、铁矿 2136 万吨、硫磺 297 万吨。煤炭主要运往南宁、成都、昆明等，铁矿主要运往昆明、成都、广西区内等，硫磺煤炭主要运往读书铺、福泉等。

廊道运输量——2020 年，防城港市廊道运输量约 1500 万吨。主要为渔漓港区的大豆、菜籽等粮食，赤沙作业区广钢的铁矿、煤炭和华昇的铝土矿。

（5）边海物流通道初步形成

1）港口码头的物流通道

外贸货物量约 8129 万吨，占港口吞吐量比重约 66%，大豆、菜籽、铁矿石、煤炭、铜精矿、铝土矿、硫磺、高粱、玉米、甘蔗糖等货物主要来源于巴西、阿根廷、智利、美国、加拿大、澳大利亚、冈比亚、越南、泰国、马来西亚等国家的主要港口，经国际海运到香港、新加坡港中转至防城港。内贸货物量约 4053 万吨，占港口吞吐量比重约 34%，主要货种有煤炭、粮食、化肥、石材等，例如煤炭主要经连云港、日照、黄骅等港口散船运输至防城港后除防城港市企业使用外，其余汽车/火车发运至腹地内各电厂企业。粮食主要经锦州、营口、大连等港口散船运输至防城港后，汽车运输至南宁或火车运输至云贵地区饲料加工厂。还有化肥主要经火车运输至防城港后，换装集装箱发运至营口、锦州等地；石灰石、石头主要经汽车运输至防城港后，发运至京唐、日照等地。

2）边境口岸的物流通道

进口的冻鱼（巴沙鱼、带鱼等）、冻虾、海菜、玉桂、八角等货物，产地以越南、泰国、柬埔寨、印度等国家为主，口岸通关后主要流向广东、福建、北京、上海、天津、青岛等省市。出口的日用百货、五金交电、建材等货物，产地为广西、广东、福建、上海等省市，出口目的国为越南、泰国、柬埔寨、印度等国家；运输通道为兰海高速、南防高速、东兴高速公路。

3) 公路物流通道

防城港市已形成“两横一纵”高速公路骨架网，“两横”即为 S60 合那高速、G7511 钦东高速；“一纵”即为 G7512 钦防高速。S60 合那高速防城港境全长 58 公里，双向 4 车道，设计时速 100km/h。G7511 钦东高速，其中防东段全长 54 公里，双向 4 车道，设计时速 100km/h；钦防段防城港境全长 16 公里，双向 8 车道，设计时速 120km/h；G7512 钦防高速全长 11 公里，双向 8 车道，设计时速 120km/h。

4) 铁路物流通道

防城港既有铁路有钦防高速铁路及南防、企沙支线铁路 2 条普速铁路，在地区内呈“人”字形布局，其中除钦防高速铁路为双线铁路外，其他线路均为单线铁路。地区主要车站有：茅岭、防城、防城港北、防城港、皇城坳、云约（在建）共 6 个车站，其中防城港北站为地区客运站，防城港站为区段站。地区客运集中在防城港北站办理，货运系统在防城港、茅岭（扩建中）、皇城坳站办理，解编系统主要在防城港、云约（在建）及港口码头内分区车场内办理。

(6) 物流服务能力不断提升

1) 逐步形成一体化的大宗商品物流体系

防城港市目前已形成粮食、煤炭、铁矿、贵金属矿产品（铜精矿和钨精矿等）、硫磺、白糖、LNG、原油等大宗商品物流体系，是我国最大的硫磺中转、磷酸出口港以及铁矿石、煤炭、化

肥等重要战略物资的中转基地，具有运输组织、装卸储运、中转换装、信息服务、保税、加工、配送等多功能、一体化的大宗商品物流。

2) 保税物流实现新的突破

2020年防城港市18个海关保税监管场所，有16个在东湾物流园区（保税仓15个、保税物流中心B型1个）。防城港进出境保税货物量约1800万吨、保税货值约411亿元人民币，同比增长165%，保税货量、货值连续多年高居南宁关区首位，防城港市保税物流产业呈现逆势增长的良好发展态势。其中，防城港保税物流中心（B型）于2018年获批设立，2019年封关运营，且率先获批成为全国首个进境铜精矿“保税混矿”试点城市，2021年共19批次混矿、总重量约23.95万吨、货值33.94亿元。

3) 冷链物流发展成效初显

防城港市作为我国唯一沿海沿边的进境水果指定口岸，防城港至越南胡志明和泰国林查班港等水果集装箱航线的开通，使其成为世界各地海鲜、水果经越南转口贸易中转进入国内市场的最重要通道。进口水果、海鲜到达防城港口岸后最快在3小时内完成通关通检就可发往全国各地，目前防城港至北京、沈阳、重庆、上海等8条铁路冷链班列已开通并常态化运营。2021年铁路冷链集装箱共发运冷链货物11484吨（含保温箱），主要发往四川自贡、内江和广安等地，主要货物为水产品 and 食用油。

4) 货物多式联运稳步发展

开通运营 16 条海铁联运线路，2021 年累计发送海铁联运集装箱货物约 1234.2 万吨，同比增长 45.7%，约 49.4 万标箱。

5) 跨境公路运输发展迅速

常态化运营中国防城港-越南先安和中国南宁-越南海防 2 条货运公路线，“十三五”期间货运量共 272.34 万吨，年均增长 26.6%。

6) 电子商务物流快速发展

据统计，2020 年全市电商企业（网店、微商）约 5858 家，其中，东兴市电商物流发展迅猛，电商交易额从 2015 年的 16.7 亿元增长到 2019 年的 40.1 亿元，电商企业累计发展到 2668 家，直接带动就业人数超过 1 万人，首创“互市+电商”边境电商新模式，成为全国电子商务进农村综合示范县，连续四年荣获中国电商示范百佳县称号，在全国电子商务百佳县中排名第七，居西部第一。

(7) 物流企业数量持续增加

“十三五”期间，防城港物流企业得到快速发展，截止 2020 年，防城港市约有 699 家物流企业，数量相比于 2016 年增加约 174 家，年均增加约 35 家。其中：各类运输企业合计约 385 家、快递服务企业及末端营业网点 296 家、保税物流仓储企业 18 家（来源：防城港日报）；中国防城外轮代理有限公司、广西晟宇通物流有限公司和广西盛鑫物流有限公司 3 家企业获得中国物流与采购联合会评定为 3A 级物流企业；暂无 5A 级物流企业。

（8）信息服务建设初步建设

“十三五”期间，防城港新型基础设施建设加快推进，与中国—东盟信息港股份有限公司签订战略合作框架协议，数字防城港建设加快推进，大数据中心、数字政务一体化平台、智慧城市等信息化项目加快建设，城乡光纤网络和4G网络实现全覆盖，5G网络实现重点区域全覆盖，面向东盟开放合作的数字新高地、数字丝绸之路的重要门户初具雏形。防城港市物流公共信息平台上线运营，并与“行·好运网”实现上线数据对接和信息共享，成为北部湾沿海三市第一家上线运营的由政府主导的物流公共信息平台，智慧物流大数据初步形成。防城港物流信息服务平台采用先进信息化移动互联技术，为防城港市提供供应链物流业务开展提供全程技术服务，满足防城港市全场景物流打造线上线下一体化运营管理的无车承运人物流业务系统需求，建成一个开放、共赢平台，可以为卡车司机、货主企业、快递等物流企业提供普惠、开放、统一标准的公共服务，快速构建大宗物资运输领域专业服务能力及核心竞争力。

2020年防城港市建成了防城港市东湾智慧园区提升工程（一期），正在进行平台功能及性能第三方检测，完成后将上线运行。该项目以“一中心、两平台”为核心，即“物流大数据中心、智慧园区综合服务云平台、智慧物流产业云平台”，其中，智慧园区综合服务平台，服务2000家以上企业用户；智慧物流产业云平台涵盖大宗商品交易、通关通检、物流、交通运输、冷链仓储

等企业用户和个体用户，满足 10 万个以上用户的使用要求；信息总存储空间 30TB，其中互联网存储 20TB，电子政务外网存储 10TB。以互联网、云计算、大数据为载体，为进驻平台的物流企业提供导航定位、车货信息、金融保险、加油充值、检测维修等增值服务。

（9）政策保障环境不断优化

1）物流业发展享受若干自治区级政策

当前防城港物流业发展享受《关于印发〈广西北部湾经济区港口物流发展补助实施细则〉（修订）的通知》（北部湾办发〔2018〕4号）、《广西壮族自治区人民政府印发关于促进新时代广西北部湾经济区高水平开放高质量发展若干政策的通知》《广西壮族自治区服务业发展办公室关于印发促进服务业提升发展若干措施资金奖补实施细则的通知》等自治区级政策措施。

2）各级财政全力保障现代物流业发展

2021年，防城港市财政局会同物流主管部门，研究出台了《防城港市进一步降低港口中介服务收费补贴扶持办法》，修订完善了《防城港市加快发展冷链经济的若干扶持办法（试行）》，对达到中介服务降费指导目标的中介服务企业提供开办运营、办公用房租金、装修、物业、网络补助，以及对冷链经济项目发展外贸集装箱航线、开行国内冷链班列、开行铁路集装箱精品专列、建设冷库冷链产品加工车间和口岸配套基础设施等进行扶持。2021年市本级财政共落实物流补助以及冷链经济扶持资金 2214

万元，从区外集装箱海铁联运业务、生产贸易企业适箱外贸货物通过北部湾港口进出、开行“东南亚冷链海陆快线”冷链班列等方面进行适当补助，进一步增强了防城港港口型物流枢纽的中心辐射带动作用，为防城港市物流业发展营造良好的环境。2022年，为加快推动防城港市现代物流业高质量发展，制定了《防城港市推动现代物流业高质量发展的若干扶持政策》，通过支持性政策措施，促进防城港市现代物流业快速健康发展，全力构建中国-东盟国际现代物流中心，助力建设现代化临港工业城市，不断完善基础设施，提升运输组织、进出口通关、区域分拨、金融服务等功能。

2.存在问题

目前，防城港市物流业发展存在着诸多瓶颈问题，与其自身具有的多重优势尚不匹配，其作为连接东盟与中国西南、中南地区通道与枢纽作用尚未充分发挥出来。

（1）边海货运基础增长缓慢

1) 从沿海方面看，防城港港口货物吞吐量增长较为缓慢

通过对比西南区域防城港、钦州港、北海港、湛江港、洋浦港五个港口型国家物流枢纽承载城市可知：“十三五”期间，防城港货物吞吐量领先于洋浦港、北海港，但低于湛江港，2020年防城港货物吞吐量仅是湛江港的52%，主要原因在于综合物流成本、集疏运效率等方面湛江港的竞争优势明显，部分西南中南直接腹地的货物流失至湛江港。从货物吞吐量年均增长率来看，

除湛江港（-2.26%）呈现出负增长外，钦州港（18.37%）、洋浦港（8.69%）、北海港（7.96%）、防城港（3.33%）均呈现正增长，相对而言，防城港港口货物吞吐量增长较为缓慢。

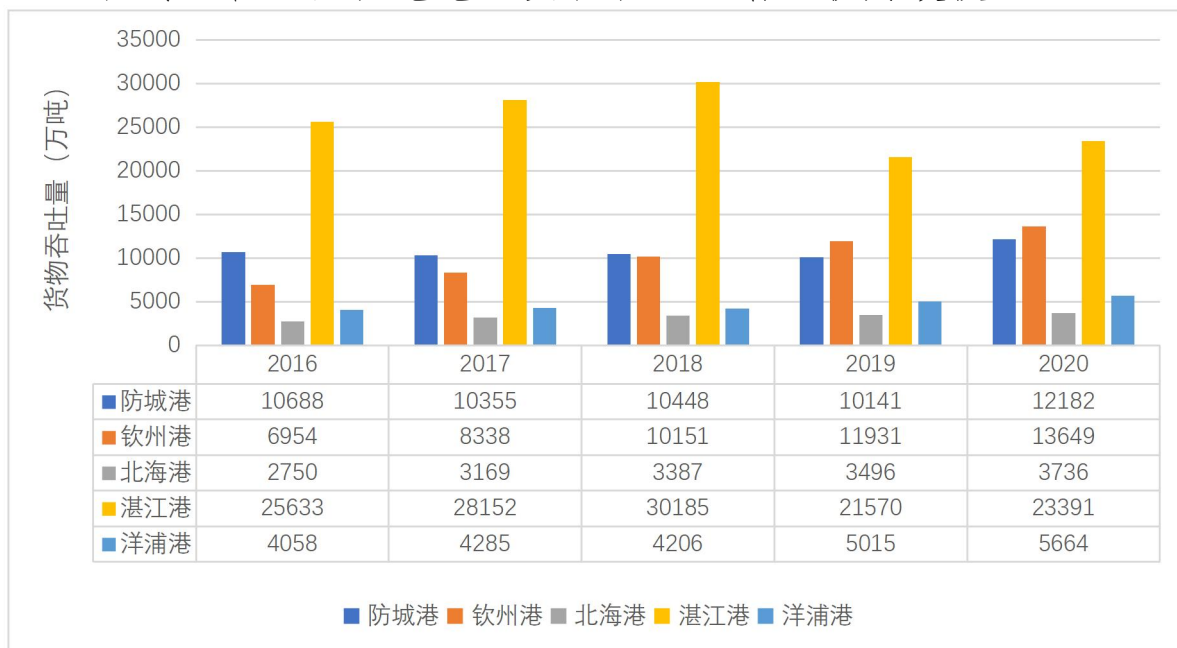


图 1-32 2016-2020 年防城港、钦州港、北海港、湛江港和洋浦港货物吞吐量对比图

数据来源：2017-2021 年广西、广东、海南统计年鉴

2) 从沿边方面看，防城港仍以货物通道经济为主，整体发展缓慢

通过对比西南区域东兴、凭祥、河口和瑞丽四个陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市可知：凭祥进出口总额较优，瑞丽次之，东兴、河口较低，其中，河口 2016 年进出口总额约为东兴进出口总额的一半，“十三五”期间，河口与东兴进出口总额差距逐渐缩小，河口 2020 年进出口总额高于东兴进出口总额。究其原因，凭祥立足机电产品、水果等贸易基础，瑞丽立足能源、机电等贸易基础，都发展沿边加工业，并形成产业链，而防城港

市沿边目前仍以货物通道经济为主，整体发展较为缓慢。

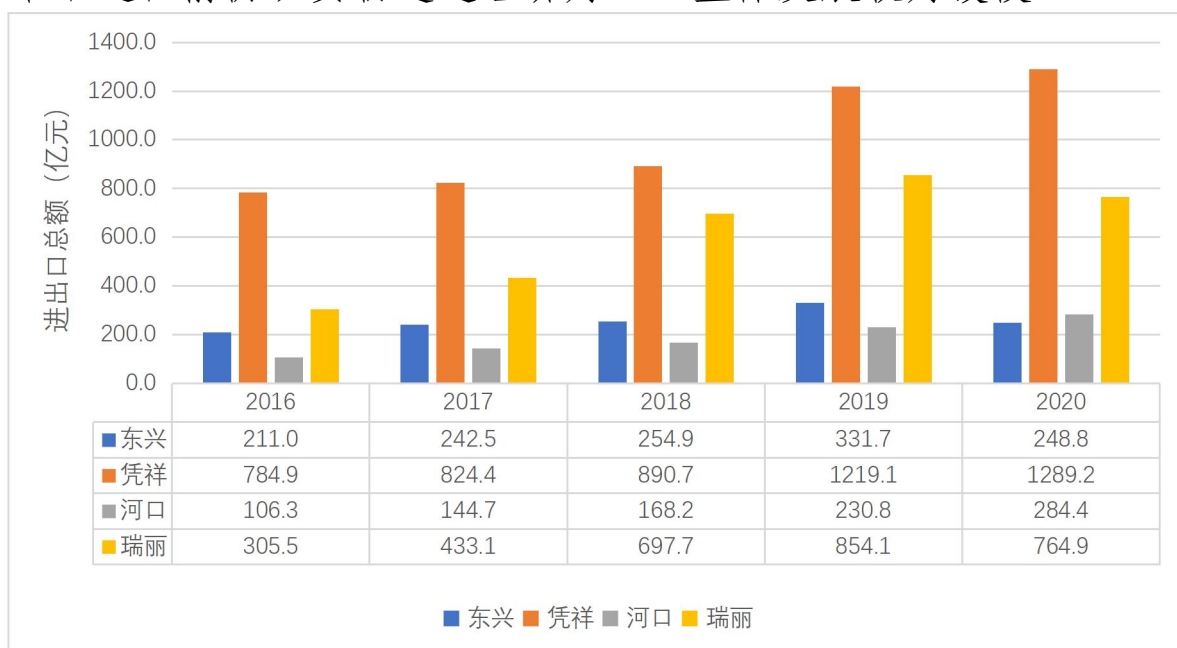


图 1-33 2016-2020 年东兴、凭祥、河口和瑞丽进出口总额对比对比图

数据来源：2016-2020 年各县（市）国民经济和社会发展统计公报

（2）边海进出口贸易不平衡

边海进出口贸易不平衡，运输较难形成对流，综合运输成本较难降低。

1) 防城港贸易逆差显著

“十三五”期间，防城港贸易逆差由 2016 年的 356.93 亿元减少到 2020 年的 225.51 亿元，防城港的贸易逆差呈缩减趋势。2021 年，全年货物进出口总额 885.56 亿元，其中出口总额 77.96 亿元，进口总额 807.60 亿元，贸易逆差 729.64 亿元，防城港贸易逆差仍然显著。

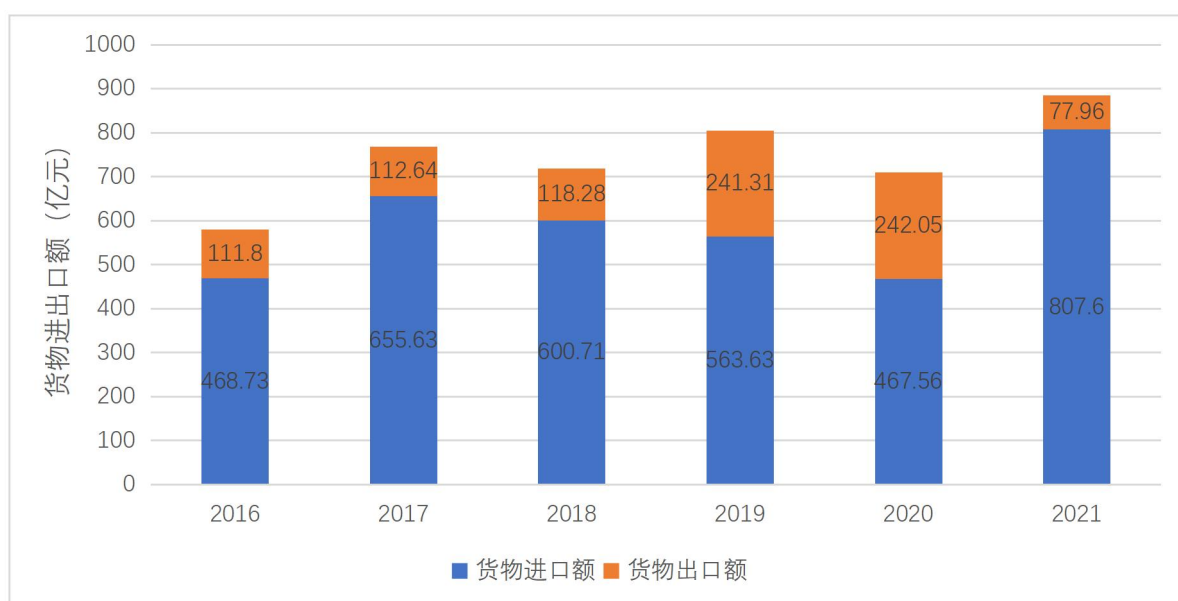


图 1-34 2016-2020 年防城港货物进出口额变化图

数据来源：2016-2020 年防城港市国民经济和社会发展统计公报

2) 防城港港口货物进多出少

“十三五”期间，防城港港口货物吞吐量进出口对比为由 2016 年的 3.1:1 差距拉大至 2020 年的 4.3:1，港口货物进多出少。

表 1-8 2016-2020 年防城港进出口货物吞吐量统计表

名称	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
进口货物吞吐量 (万吨)	8055	7932	8050	8673	9904
出口货物吞吐量 (万吨)	2634	2423	2399	1467	2278

数据来源：2016-2020 年防城港市国民经济和社会发展统计公报

3) 边境口岸货物贸易进出不平衡。

2020 年，东兴市（东兴口岸）过货量约 123 万吨，进境占比约 60%，出境占比约 40%，进多出少，进出口货运量比值为 1.5:1；防城区（峒中口岸（含互市点）及里火互市点）过货量约 85 万吨，出多进少，进出口货运量比值约为 1:70.8。

(3) 边海物流通道急需提升

1) 港口基础设施短板问题突出

港口泊位“缺专、少大、多一般”结构性问题尚未得到有效调整。一是防城港市港口缺乏专业性泊位，多为杂散件，难以满足专业化发展需求。二是小型泊位占比高，缺乏大型泊位码头，在防城港生产性泊位共 138 个，万吨级以上泊位仅 48 个，最大散货泊位等级为 20 万吨级，缺少 30 万及以上吨级泊位，难以适应船舶大型化的发展趋势，亟需加快建设与行业发展相适应的大型化、专业化码头。

港区船舶滞港尚未有效缓解。随着临港企业产能逐步扩大，防城港大型散货泊位愈发紧张，加上单向航道、潮汐等因素影响，临港企业到港船舶增多，压港比较严重，导致港口服务能力较难满足生产原料供应，产生的船舶滞期费用较高，无疑给临港企业的生产成本和时间成本增加了较大负担。

2) 集装箱航线归集阵痛愈发突显

集装箱航线归集对港口发展的短期阵痛尚未消化。受集装箱航线归集影响，临港工业企业直接面临因海运集装箱在钦州港中转所产生的 50 美元/柜和 2-5 天中转时间成本，如遇钦州港爆仓，中转时间更增至 8-9 天。物流成本的提高，生产经营风险的增加，使得临港工业企业利润空间压缩，产品竞争力降低。而随着大宗散货如粮食、化肥、煤炭等“散改集”的持续推进，未来几年全市将有大量的集装箱运输需求，集装箱航线转移会造成全市自身有大量集装箱市场需求但又无法发展集装箱直航航线，影响了防城港港口升级发展。

3) 西部陆海新通道钦州至防城港增建二线“卡脖子”

目前防城港市铁路通道主要为南防铁路线，该线路的马皇至防城港北站段（即西部陆海新通道钦州至防城港增建二线）为单线铁路，年通过能力仅为 3700 万吨，而 2020 年通过量 5180 万吨，已超负荷运行，是防城港市提高铁路运输能力的“卡脖子路段”，直接影响疏港能力提高，成为现在部分货船转港的重要因素。

4) 沿边公路大通道待进一步畅通

东兴、峒中沿边公路亟需修缮，峒中经上思到南宁的高速公路尚未建成。

5) 航空机场和空运航线尚属空白

规划的防城港支线机场正在报审，进度较为缓慢；航空产业园尚未完成规划。

（4）物流业现代化水平较低

1) 大宗商品交易业态还不完善，缺少集散效应的交易中心

防城港市临港工业企业可发展钢、铜、铝、豆粕（豆油）、菜籽粕（菜籽油）等产品成大宗商品交易品种，现枫叶粮油、大海粮油、澳加粮油分别在郑州商品交易所设立了菜籽粕（菜籽油）期货交割仓库，广西金川通过上海期货交易所在上海及广州佛山的期货交割库进行阴极铜交易。目前缺少一个有集散效应的交易中心或交割基地作为行业驱动，大宗商品的物流与商流、资金流、信息流分割。

2) 冷链物流业态货源萎缩、冷链专列停开，亟需建成具有带动效应的大型冷链枢纽项目

首先，铁路冷链物流较难形成双向对流，从防城港发往西南友好城市的进口型物流，返程出口型物流较难回到防城港，进出口双向不对流难以持续性开行；其次，受限于新冠疫情影响，东兴进境水果指定监管场地、峒中口岸和里火口岸冷链农产品进口品种较少，进口额降幅较大。据企业反馈，目前已有部分在防城港和东兴、里火开展冷链业务的货主和运输公司现正在往凭祥、爱店和云南磨憨、卡缝、河口等市外口岸转移。

3) 多式联运业态单一，需发展多元化

多式联运主要是大宗散货“散改集”海铁联运，业态单一、层次不高。2020年，防城港海铁联运集装箱量约31.54万标箱、货量约900万吨，业态货种为粮食、煤炭、硫磺、铁矿石和有色金属矿粉等大宗散货。

4) 保税产业业态单一，需加快申报获批建成综合保税区

保税产业以矿类、粮食类、化肥类、饲料类和食品类等大宗散货保税仓储为主，业态结构较单一，发展方式粗放，保税（深）加工、加工贸易、汽车平行进口、保税展示交易等高层次的保税业态发展尚属空白。同时，由于没有综合保税区作为发展高端保税业态的政策平台支撑，防城港与南宁、钦州、崇左等有自由贸易区政策的周边城市相比，处于劣势，亟需加快申报获批建成综合保税区，加快保税物流升级步伐。

5) 电商物流存在“小散弱”状况，需建设电商快递物流园加以整合

电商物流业实体企业主要是依托东兴边境贸易、互市贸易开展电商业务的民营企业，规模小、实力弱、没有足够的市场知名度，尚未开展有跨境电商及其零售试点业务，整体业态结构单一，同时，防城港没有一个电商快递物流园作为发展电商物流和服务城市生活性物流需求的园区，亟需加快补短板。

6) 物流智慧化、信息化程度不高

首先，港口码头装卸工艺传统，港口作业机械智能化程度低；其次，物流信息化需求仍然以底层的基础信息化为主，缺乏实现港口、铁路、物流园区信息化共享平台，没有在线运营的公路运输网络货运平台。

(5) 用海用地制约物流发展

1) 沿海沿边物流用地紧张，需加快盘活存量土地资源

防城港市大型物流园主要为渔湾的东湾物流园区，但由于企业的资金短缺、债务纠纷、开发和投资重心转移等问题，园区闲置土地约 3800 多亩，需加快盘活土地，而现阶段企沙、峒中、里火等区域的物流用地指标较难保障，用地较为紧张，据调研企沙、峒中、里火三大区域物流用地缺口约 4210 亩（数据来源：防城港市物流业发展“十四五”专项规划）。如峒中口岸监管区外暂无物流用地指标，仓储、落地加工功能无法保障；里火口岸物流用地指标需求也一直未得到解决。物流用地难以支撑沿边区域

由通道经济转型升级为枢纽经济，发展较为受限。

2) 港口建设用海亟需争取政策支持和落实

防城港渔漓港区第六作业区、企沙南作业区均通过围填海形成，在当前国家执行严格管控围填海政策下，沿海重点港口项目需要进一步争取和落实国家层面的用海支持，特别是对列入《西部陆海新通道总体规划》的相关重点项目亟需积极争取用海政策的局部突破。

(6) 对企业吸引力有待增强

1) 物流企业普遍规模小、运营模式传统，缺乏本土龙头物流带动

防城港市除了码头公司、外运、外代等国有物流企业外，民营物流企业总体上“体质偏弱”，规上物流企业仅为 35 家（不包含运输行业的规上企业），暂无本土的 5A 级物流企业，民营的 3A 级企业仅为 2 家，且大多处于“运输+仓储”的单一服务发展阶段，企业发展能级、专业服务能力、技术装备水平、规模化程度、资源整合力度等水平较低，物流行业的经济实体基础偏弱、规模偏小。

2) 物流业务和税源挖掘方面还有很大的潜力空间

从货运总量上看，扣除注册在全市的企业承接的水路、公路、铁路货运物流量约 10459 万吨，2020 年估算约 19597 万吨物流量是以市外企业名义开展，占同期全市物流总量比重约 65%。

从货运结构上看，上述流失的 19597 万吨物流量中，水运流

失量约 10364 万吨，估算流失税收约 2.4 亿元，全市企业仅承接 1818 万吨且全部是内贸水运业务；公路流失量 7733 万吨，主要是进出港和本市输出货物的物流量，估算流失税收约 2 亿元；铁路 5180 万吨货运总量中体现在全市的数据是防城港发运量，2020 年发运量是 4435 万吨，745 万吨是云南、贵州、四川等市外地区发到防城港铁路场站（包含东湾铁路货运站、皇城坳站、茅岭站）。

从货值方面上看，港口码头和边境口岸进出货值总值约 1886 亿元（港口货物吞吐量货值约 1076 亿元+边境口岸过货量货值 810 亿元），纳入全市统计口径的货值约 923 亿元（外贸货值约 710 亿元+边贸货值约 213 亿元），约 963 亿元是以市外企业名义报关、货值数据留在外地，占进出货值总值比重超过 50%。

（7）物流发展环境有待优化

现代物流业是一个复合型的产业，从原材料采购、进口到产品生产、加工再到终端消费市场的流通、销售整个过程，涉及到一产、二产和三产的多个领域，涉及港口、铁路、交通、商务、联检、邮政等多个行业管理部门和市内外众多企业，且需要涉及部门和单位共同发力，及时共享行业发展信息数据，合力出台现代物流业发展政策并切实做好政策实施。

周边城市陆续出台现代物流业发展政策，对防城港市形成较大的竞争和挤压，例如，南宁市政府 2021 年 3 月 16 日出台了《南宁市促进现代物流业高质量发展若干政策的通知》（南府规〔2021〕

9号)；钦州市政府2020年2月19日出台了《促进中国(广西)自由贸易试验区钦州港片区高质量发展补充政策的通知》(钦政规〔2020〕3号)；湛江市政府2021年4月21日出台了《促进湛江港口集装箱运输业发展若干措施的通知》等。目前，2019年3月1日出台实施的促进冷链经济发展扶持办法已于2021年2月28日到期，2019年1月11日出台的《防城港市促进海运业发展的意见》已于2021年12月31日到期，防城港市现代物流业发展政策仅2022年6月28日出台的《防城港市推动现代物流业高质量发展的若干扶持政策》，防城港市在招商引资物流项目落户和引导物流行业、企业发展方面缺乏足够抓手。

(8) 疫情持续影响物流发展

1) 出入境检验检疫压力增大

由于海外疫情的持续蔓延，出于对国内外新冠肺炎疫情形势的研判，中国加大了对进口产品的质量标准、食品安全、可追溯性和包装的管控。这些举措对越南的农产品、水产品输华产生了较大影响。

2) 通关便利化尚有提升空间

防城港市中越两国口岸有东兴、峒中(里火通道)，多年以来人员、贸易来往密切。受疫情影响，中越边境口岸通关压力增大。一是口岸基础设施规划和建设滞后。大多数边境口岸海关监管场地小、物流停车场和仓储面积小，口岸内外互联互通水平不高。二是口岸协调机制有待完善。缺乏对进出口运输车辆跨口岸

合理调度机制，造成车辆过度集中的口岸出现超负荷运转、拥堵，而一些非主要口岸则处于不饱和状态。三是疫情防控措施程序实行后，陆路口岸的防疫措施有所调整，客观上延长了货物通关的时间，影响通关效率。

3.发展环境

当前，百年变局和世纪疫情相互叠加，人类走到新的十字路口，逆全球化趋势进一步加剧，叠加新冠疫情跌宕起伏、国际局势复杂演变等超预期影响，防城港市现代物流发展进入战略机遇和风险挑战并存、不确定性难预料因素增多的时期。防城港市是中国少有的一个与东盟陆海相通的城市，具有沿边沿海独特区位优势。当前大力推进西部陆海新通道、北部湾经济区、北钦防一体化、防城港国际医学开放试验区等重大战略，政策叠加优势明显，防城港市正面临着良好的发展机遇和巨大的发展挑战。准确把握防城港市所处的国际国内形势、发展环境和发展机遇，能够为发展中国-东盟国际现代物流中心奠定坚实基础。

（1）国际环境

“双循环”“一带一路”交织背景下防城港物流产业发展迎来新机遇。当前，我国正在加快构建“双循环”新发展格局，构建新发展格局，既要求以国内循环为基础，畅通生产、分配、流通、消费等环节，也要求打造开放合作的双循环，推动更高水平的对外开放，推动共建“一带一路”高质量发展，维护多元稳定的国际经济格局和经贸关系。在此背景下，防城港已然成为国内国际

双循环的重要交汇点之一，其物流产业将迎来加速建设发展机遇期，软硬基础设施建设、管理服务水平和效能、营商环境的提升和优化，货物、人员、车辆及其他要素的内外流动将更加便利高效，贸易新业态新模式将不断呈现。

RCEP 政策落地为防城港打造中国-东盟国际现代物流中心带来新契机。东盟国家成为我国第一大贸易伙伴、《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）生效实施，使防城港市在中国-东盟国际合作、高质量共建“一带一路”中的作用更加凸显。RCEP 政策的落地有利于推动国际国内资源、市场的深度开发、衔接与互动，扩大和深化对外贸易、对外投资和跨省跨境合作，加强各种生产要素的配置和流动。具体而言，RCEP 各成员国未来区域内 90% 以上的货物贸易将最终实现零关税，这就为制造业在区域内自由选择原产地提供了低成本的便利条件，助推制造业“出海”，进而促进物流规模迅速扩大；RCEP 对快运货物、易腐货物等争取实现货物抵达后 6 小时内放行，并简化了海关手续，采取预裁定、抵达前处理、信息技术运用等高效管理方式，通关效率大大提升，将助力于拓宽跨境物流服务领域；RCEP 明确支持电子商务的跨境经营，维持当前不对电子商务征收关税的做法，并进一步规范了成员国之间跨境电商的海关监管办法，再加上大数据技术在 RCEP 成员国中的普及程度日益加深可降低信息不对称导致的交易风险，电商物流将迎来发展黄金期。防城港市作为我国唯一与东盟海陆河相连的门户城市，以其特有的区位和开放优势，

在吸引外资物流企业中可以赢得先机，将迎来物流业加快发展的新契机。

新冠疫情背景下，全球海运物流受阻、国际物流遭受巨大考验。自2020年新冠疫情爆发以来，全球海运物流受阻，“一箱难求”、运价“创新高”成为行业常态，主要原因是海外港口拥堵，大量集装箱滞留拥堵积压严重导致，预计短期内较难消退，国际和国家层面宏观调控较难影响到垄断型船运市场；出口贸易总额和出口贸易量在大幅上涨；长期来看，运费高和海运资源短缺问题将是所有中国出口企业面临的共性问题。疫情也持续影响航空运输供应链安全，对港口创新发展、货运场站发展提出了新要求。防城港作为中国唯一与东盟海陆河相连的门户城市，其物流产业发展在后疫情时代需做好应对非传统安全带来的重大挑战。

（2）国内环境

新一轮科技革命和产业变革为防城港智慧物流建设增添新动力。新一轮科技革命和产业变革深入发展，国家加快发展现代产业体系，新经济新产业新模式加速兴起，为防城港市加快产业转型升级、培育壮大发展新动能带来重大机遇。当前，信息通信技术推动国际贸易变革并逐渐呈现更高的数字化特征，为智慧物流建设带来新动力。防城港与东盟跨境电商合作前景广阔，有较大开发空间及发展潜力。

国家重大区域战略为防城港打造中国-东盟国际现代物流中心拓展新空间。西部陆海新通道建设、粤港澳大湾区建设、海南

自由贸易港建设、成渝地区双城经济圈建设、北部湾城市群建设等国家重大区域战略叠加交汇，为防城港物流业发展拓展了新空间。防城港市作为西南地区开放发展新的战略支点，要加快构建通道化跨区域物流服务网络，拓展物流服务范围，促进资源要素流动和产业分工协同，全面提升防城港市物流业服务国家重大区域战略能力。

国内港口竞争加剧，“碳达峰”“碳中和”持续推进，对防城港市物流业发展提出更高要求。国际和各省的物流服务能力在不断提升，各省物流对有限的货源竞争必然越发激烈。国际“两国双园”和国内无水港群建设进度加快，积极推进内陆无水港建设为下一轮战略突破口。而“碳达峰”“碳中和”目标的提出，对防城港市钢铁、有色金属等临港企业的技术和产能提出相应调整，对防城港市物流业与制造业融合提出新的要求。

（3）区内环境

建设现代流通体系对防城港打造中国-东盟国际现代物流中心提出新要求。现代产业体系迈向价值链中高端，国际环境错综复杂，人工智能、大数据、工业互联网、5G（第5代移动通信）等新技术新基建与现代物流业加快融合，促广西加快建设现代流通体系。防城港需强化与国家骨干物流通道衔接，补齐物流枢纽、园区及配套设施短板，探索建立符合区情的物流业跨业融合发展模式，引进培育国际知名、国内领先的物流市场主体，提高数字化、智能化、绿色化水平，构建高效便捷、安全可靠、成本合理

的物流运行网络，提高行业整体效率、效益，为经济社会高质量发展打下坚实基础。

崇左、百色沿边口岸群和钦北防一体化建设进程加快，对防城港物流业专业化、产业化发展提出更高挑战。从区内边境口岸竞合关系上看，凭祥口岸依托广西唯一的铁路口岸继续高歌猛进，龙邦口岸扩大开放为国际性口岸，近年来以凭祥为核心的崇左沿边口岸群以及以龙邦为核心的百色沿边口岸群加快建设，口岸服务能力不断提升，与防城港市边境口岸群共同面向中国东盟市场，三市沿边口岸群优势与辐射腹地范围各有不同，既有竞争又有合作。再者，中国（广西）自由贸易试验区涵盖南宁、钦州港、崇左三个片区，防城港作为我国西南边境陆海开放门户、广西向海经济重要战略支点并没有被划入自由贸易试验区。防城港市在成本、税收、区位等方面均面临周边城市及临近国家的竞争压力，多重外部压力对防城港物流产业发展提出了新要求。从区内海港竞合关系上看，随着龙门大桥修通，北钦防一小时经济圈加快形成，加速构建北钦防一体化新格局，尤其是钦州与防城港间的产业联系将愈发紧密，物流往来愈发频繁。根据防城港市的港口分工，结合防城港市大宗商品、冷链物流基础与优势，防城港市与钦州、北海等周边城市大宗商品、冷链商品等货物对流将进一步加强，对防城港市物流专业化、产业化发展提出新要求。

（4）市内环境

建设现代化临港工业城市、国际医学开放试验区和国家级渔

港经济区，将带来临港制造业、医药物流、冷链物流及相关行业的大量货物周转增量，为防城港打造中国-东盟国际现代物流中心注入新动力。2021年11月25日自治区第十二次党代会明确赋予防城港市建设现代化临港工业城市的全新发展定位，2022年1月14日中共防城港市委员会印发《关于加快建设现代化临港工业城市的决定》（防发〔2022〕2号），将现代物流业定位为打造产业集群新高地的三大产业之一，提出“建成中国-东盟国际现代物流中心”“提升物流服务能力”“构建现代化物流运行体系”的工作要求。目前盛隆冶金、广西钢铁、广西金川、华昇新材料、广盛高强钢等一批国内冶金行业领先的制造业项目落户防城港，预测未来3-4年将形成4200万吨左右的冶金产能，每年防城港市临港产业金属矿石需求量将超过1亿吨。同时，随着国际医学开放试验区总体方案 and 政策措施印发、重大项目落实、对外医疗合作不断扩大，试验区建设不断加快，防城港医药贸易、医药研发、医药会展、医药制造、医疗服务、健康旅游、医疗教育等大健康产业将得到快速发展，药品、医疗器械等带来的物流需求将成为防城港市物流发展的新增长极。加快防城港渔港经济区建设，将进一步促进渔业生产与水产品交易，水产品物流需求将持续扩大，为防城港市物流业发展注入新活力。

发挥东兴对外开放的前沿窗口作用，打造中国—东盟国际现代物流中心，为东兴国家重点开放开发试验区的发展提供物流支撑，推动国家级重点开发开放平台建设。东兴经济总量小、质量

不高，产业结构不优，口岸贸易方式单一，满足不了高质量发展要求。《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）正式签署，“一带一路”和西部陆海新通道建设持续走深走实，广西“南向、北联、东融、西合”全方位开放新格局加快构建，东兴国家重点开发开放试验区加快建设，为东兴深度融入国内国际双循环、全方位深化区域合作带来重大机遇。推动边境口岸、互市贸易通道、物流体系、枢纽经济等提质升级，完善东兴与东盟国家的铁路、公路、港口、航空等基础设施互联互通，高水平建设陆海双通道的边境口岸型国家物流枢纽承载城市。构建“通道+枢纽+网络”的现代物流格局，打造多式联运的全国沿边“陆路港”，建成具有边境特色的现代物流体系，建成“一带一路”有机衔接的南向门户和重要口岸物流枢纽城市。

上思主动对接南宁临空经济示范区和峒中口岸经济，打造中国-东盟国际现代物流中心，为上思特色绿色农业和资源类开采产业的发展提供物流保障，聚力打造区域性物流基地。随着南宁吴圩至上思、上思至防城港、上思至峒中三条高速公路开工建设，上思区位优势日益凸显，有利于实现新一轮高水平对外开放和区域合作，一系列重大战略叠加效应将得到集中释放。围绕建设服务空港经济、口岸经济的物流多式联运基地，打造中国-东盟国际现代物流中心，构建上思县便捷高效的现代流通网络，形成公路、铁路、水运、航空联运一体化的物流网和通边、通海、通首府、通空港的对外综合运输大通道，聚力打造区域性物流基地，

为上思特色绿色农业和资源类开采产业的发展提供物流保障。在上思培育一批具有核心竞争力的现代物流企业，引进国内龙头物流企业，设立运营中心、分拨中心和转运中心，助力上思生态农业、生态工业、新兴产业高质量突破、现代化提升，推动上思特色的绿色资源加工产业聚集。

防城港市基础设施建设滞后束缚物流产业快速发展。总体上来看，防城港市大部分口岸建设和使用时间长，规划标准不高，基础设施相对不够完善，不利于物流、人流的快速通关作业。例如东兴口岸候检条件亟需改善，随着口岸出入境旅客的持续增长，口岸北仑河一桥的查验候检场所以及设施设备急需进一步改进完善。此外，企沙渔港（口岸）基础设施落后，生产服务能力难以满足要求。峒中口岸（含里火通道）升格为国家一类口岸后，基础设施正亟待完善。

二、空间规划篇

（一）总体要求

1. 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大精神，深入贯彻习近平总书记对广西及防城港市工作系列重要指示精神，根据中国共产党广西壮族自治区第十二次代表大会和防城港市第七次党代会赋予防城港市“建设现代化临港工业城市”的发展定位，以及《中共防城港市委员会关于加快建设现代化临港工业城市的决定》（防发〔2022〕2号）的决策部署，围绕服务建设防城港市现代化临港工业城市的总体发展定位，充分发挥港口型和陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市作用，推动物流业与制造业深度融合，加强防城港国际医学开放试验区、东兴国家重点开发开放试验区、中越跨境经济合作区、防城边境经济合作区等开放型平台物流载体功能建设。防城港市第七次党代会提出，要不断壮大现代物流业，进一步畅通经济高质量发展主动脉，构建“中国-东盟国际现代物流中心”。充分发挥港口型与陆上边境口岸型国家物流枢纽协同效应，构建以东湾国家级示范物流园区为引领区、高新区物流园区为核心区、企沙物流园区为拓展区、沿边口岸产业园区为联动区的全域物流网络。不断完善基础设施，提升运输组织、进出口通关、区域分拨、金融服务等功能，扩大东盟货物和大宗商品集散交易规模，构建连接中西部地区与东盟国家的国际现代物流中心。

2.基本原则

（1）对标国际，经验借鉴

坚持高起点谋划、高标准建设，主动适应国际经贸规则重构新趋势，充分学习借鉴国际现代物流中心的先进经营方式、管理方法和制度安排，形成具有国际竞争力的国际现代物流中心，增强区域辐射带动作用，打造深度融入全球物流协作的前沿。

（2）政府引导，市场运作

积极发挥防城港市各部门在规划、政策、环保、标准、安全等方面的统筹协调和引导推动作用，营造良好的政策环境，引导中国-东盟国际现代物流中心健康、有序发展。遵循市场经济和现代物流发展规律，坚持枢纽投资主体多元化、经营管理企业化、运作方式市场化，构建多元、开放、高效、有序的物流市场体系。

（3）战略引领，开放合作

根据防城港市“一带一路”有机衔接的南向门户城市、国内国际双循环重要节点城市和建设现代化临港工业城市的战略要求，强化现代物流业对防城港市资源的集聚和配置能力，大力推进传统物流业转型升级，提高现代物流业核心竞争力。积极扩大开放、深化合作，由东盟扩大到RCEP的范围、由“一带”延伸“一路”的范围，提升现代物流业服务辐射力。

（4）集约整合，产业联动

坚持以存量设施整合提升为主、增量设施补短板为辅，依托国家物流枢纽推动社会物流、产业资源整合，引导各类型国家物

流枢纽与其他物流节点合理分工、差异化发展，提高物流资源集约利用水平。坚持以系统观念推动中国-东盟国际现代物流中心的建设发展，强化物流的生产组织功能，积极与制造、商贸、金融等产业的联动发展和有机融合，实现产业间的协同发展、联动创新。

（5）品牌引领，数字融合

巩固防城港物流业优势领域，培育壮大特色物流产业，推动现代物流业向高端攀升，加强特色品牌塑造，构建具有全国影响力和国际知名度的物流品牌体系。突出数字经济引领，顺应“数字化”发展趋势，运用互联网及数字化技术、手段与思维，提升物流业数字化、信息化和智能化水平。

（6）深度融合，增强效能

进一步解放思想、转变观念，以全球视野寻求机遇。依托国家物流枢纽促进物流与制造、商贸等产业融合创新发展，强化现代物流业与传统资源型产业协同发展，加深现代物流业与前沿科技融合创新，拓展现代物流业发展新领域。协同推进物流基础设施网络与产业组织体系建设，有效发挥国家物流枢纽支撑引领实体经济高质量发展效能。

3.发展意义

（1）承载双型国家物流枢纽的建设任务

充分发挥防城港市沿海沿边的区位优势，深度融入国际陆海贸易新通道建设，建设港口型国家物流枢纽承载城市和陆上边境

口岸型国家物流枢纽承载城市。增强港口驱动引领力，与钦州、北海共建钦州-北海-防城港港口型国家物流枢纽；提升边境口岸整体联动效应，打造防城港（东兴）陆上边境口岸型国家物流枢纽。借势国家物流枢纽布局，创新“物流+贸易+产业”运行模式，建成服务西南和中南地区、对接东南亚的区域性国际现代物流中心，成为西部陆海新通道的国际门户枢纽。

（2）促进我国与东盟国家之间外交关系

在国际与区域深度融合发展的趋势下，我国和东盟更加重视促进全面合作关系，并且共同建立许多成熟、有效并涵盖了经济、政治、安全、海洋、人文等领域的合作机制和框架，并且取得前所未有的巨大成就。建立和推动地区互联互通、对接合作是我国和东盟的实在愿望，我国提出共建“一带一路”倡议对东盟各国发展起着积极性意义和务实性作用。在新的国际关系背景下“一带一路”与中国-东盟互联互通建设能够争取众多机遇。防城港作为中南、西南地区与东盟国家开放发展新的战略支点，打造中国-东盟国际现代物流中心为，作为服务“一带一路”国家战略与东盟国家之间的外交关系的桥梁。

（3）抢抓 RCEP 生效机遇、促进 RCEP 政策落地

随着 RCEP 的实施生效，越来越多的企业迫切需求运用 RCEP 降税政策扩展产业链和贸易链。但如何最大程度利用政策享受优惠，依然难以准确把握。自治区为帮助企业抢抓 RCEP 生效机遇，扩大与 RCEP 成员国贸易规模，制定并印发《广西出口

RCEP 零关税优势商品清单》《广西进口 RCEP 零关税优势商品清单》《广西优势产业货物贸易降税商品清单》“三张清单”，聚焦广西重点发展产业，使 RCEP 的政策红利落到实处。防城港作为中南、西南地区与东盟国家开放发展新的战略支点，打造中国—东盟国际现代物流中心，承载广西绿色化工新材料、电子信息、机械装备制造、汽车、高端金属新材料、精品碳酸钙、高端绿色家居、生物医药、轻工纺织等九大产业集群物流发展需求。在 RCEP 框架下东盟将成为广西最大的优势市场，日本为最大的潜力市场，韩国市场在纺织、化工、机械、汽车、绿色家居等产业可寻找投资机会。

（4）推动我国中南、西南地区与东盟国家合作

“双循环”“一带一路”“西部陆海新通道”战略背景下产业发展迎来新格局。当前我国正在加快构建“双循环”新发展格局，在此背景下，防城港已然成为国内国际双循环的重要交汇点之一，中国—东盟国际现代物流中心建设的基础条件和发展空间将得到进一步提升。围绕服务“高水平内外循环”，防城港市物流业将迎来加速发展机遇期，软硬基础设施建设、管理服务水平和效能、营商环境的全面提升和优化，防城港市“双循环”的支点作用将得大幅度提升，形成丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路有机衔接的重要门户，推动我国西南、中南地区与东盟国家合作。

（5）优化西部陆海新通道防城港物流枢纽功能

防城港作为西部陆海新通道南向国际门户，应加强通道端口物流枢纽建设，优化物流枢纽端口功能。一是依托自由贸易试验区和保税港区等，按照港口型、陆上边境口岸型的物流枢纽功能定位，有序推进物流设施建设，着力提升国际物流功能。二是防城港建设国际现代物流中心，提升国际物流集散、存储、分拨、转运等功能。三是提升港口服务能力和铁海联运水平，完善防城港的仓储、中转、分拨等物流功能。

（6）发挥为应对重大国际形势变化的战略作用

一是若生战事，敌对国家封锁南海围堵我国向南出海通道的情况下，可发挥中国-东盟国际现代物流中心东兴口岸、峒中口岸通道陆上连接中南半岛，发挥绕过马六甲海峡的战略通道作用。二是防城港四和机场可作为南部战区应对重大战事的战略后勤基地，利用中国-东盟国际现代物流中心储备的各种物资保障空运后勤补给。三是广西北部湾国际生鲜冷链园区可作为支援重大战事的区域战略物资储运基地，供应冷藏肉类、蔬菜、鱼虾等加工制品，以及储运、供应粮食等。

中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

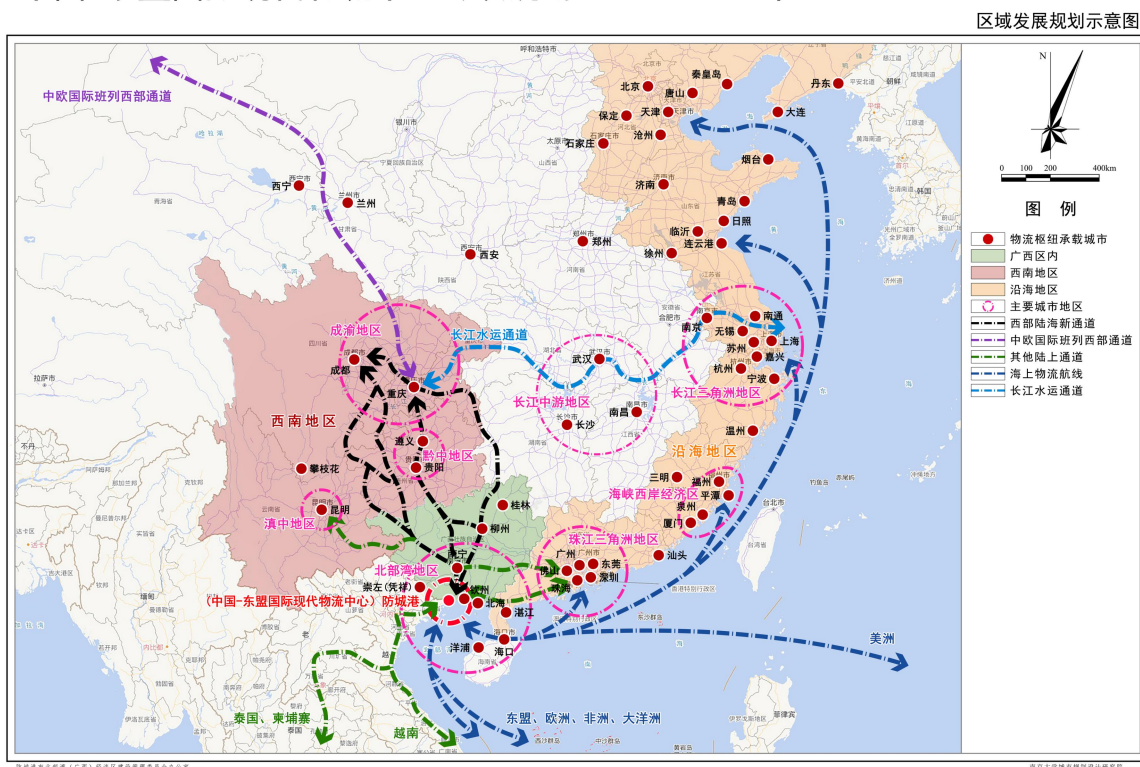


图 2-1 中国-东盟国际现代物流中心区域发展规划示意图

4. 发展定位

(1) 上位规划

1) 《西部陆海新通道总体规划》

提升北部湾港在全国沿海港口布局中的地位，打造西部陆海新通道国际门户。防城港港口重点发展大宗散货和冷链集装箱运输；防城港（东兴）作为陆路边境口岸物流枢纽提供国际贸易通关、国际班列集散换装和公路过境运输等服务；防城港市东湾物流园区作为重点培育物流园区整合存量物流设施、提高装备技术水平。

2) 《国家物流枢纽布局和建设规划》

钦州—北海—防城港为港口型国家物流枢纽承载城市，防城

港（东兴）为陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市。2020年10月，国家发展改革委、交通运输部联合印发《关于做好2020年国家物流枢纽建设工作的通知》（发改经贸〔2020〕1607号），钦州—北海—防城港为港口型国家物流枢纽入选。

3)《西部陆海新通道广西物流业发展规划(2019—2025年)》

依托钦州—北海—防城港海陆联运枢纽建设广西北部湾国际门户港，加快建设西部陆海新通道国际门户港，防城港域重点发展大宗散货和冷链集装箱运输。防城港是西部陆海新通道物流大动脉重要节点；中国西南西北至东盟主要港口的海铁联运主要桥梁；西南地区大宗物资储运枢纽；跨国（中国-东盟）冷链物流物流中心；临港产业集群的国际供应链物流组织中心；北部湾国际航运中心核心载体。具有现代物流枢纽、多式联运转运、区域分拨配送、物流服务平台、智能化、供应链等物流服务功能。

强化防城港（东兴）枢纽口岸优势，扩大东兴与中南半岛陆海连通，做大做强口岸贸易，建设陆上边境口岸型国家物流枢纽。防城港（东兴）是连接东南亚国际通道的重要枢纽；边境经济合作区、跨境经济合作区发展平台；中国边境口岸经济发展示范区；中国西南沿边地区重要经济增长极。具有运输组织、多式联运、仓储物流、分拨配送、通关服务等基本功能，以及流通加工、跨境电商、冷链物流、信息服务、金融服务、国际服务等延伸功能。

4)《广西现代服务业高质量发展“十四五”规划》

防城港市围绕港口型国际物流枢纽城市的发展定位，重点发

展冷链物流、跨境电子商务、医药试验与研发、边境旅游等服务业态。强化西南出海大通道服务功能，打造区域性国际铁路冷链物流集散中心。依托东兴跨境电商产业基础，丰富电商业态，做大做强跨境电商。高水平建设防城港国际医学开放试验区，推进国际医药临床试验标准化、规范化，构建国际医学研发、医药贸易、医药制造等联合体。

5) 《广西物流业发展“十四五”规划》

钦州—北海—防城港国家物流枢纽承载城市是广西物流空间总体布局中的核心，防城港（东兴）陆上边境口岸群是广西物流空间总体布局中的补充，大力提升国际国内物流服务能力水平。持续优化港口功能布局，提高防城港大宗散货服务的集约化水平，强化集装箱等运输功能，重点建设西部陆海新通道大宗商品集散枢纽，建成具有“一流设施、一流技术、一流管理、一流服务”的国际枢纽海港，打造“一带一路”新枢纽、西部开放新门户和广西发展新引擎。

积极在防城港布局国际商品交易中心，推动建设中国—东盟跨境电商平台；支持防城港建设中国—东盟大宗商品集散交易中心；完善产销地冷链物流设施布局，在防城港市创建国家骨干冷链物流基地；依托防城港国际医学开放试验区，推动建设医药产品冷链物流集配中心；加快构建冷链物流通道，支持防城港市利用口岸和跨境冷链专列等优势，构建通往东盟陆地廊道；支持北海、钦州、防城港市建设港口仓储冷链物流设施，构建“钦北防”

件，结合《西部陆海新通道总体规划》《国家物流枢纽布局和建设规划》《国家综合立体交通网规划纲要》《北海-钦州-防城港港口型国家物流枢纽规划建设方案》《西部陆海新通道广西物流业发展规划（2019—2025年）》《广西现代服务业高质量发展“十四五”规划》《广西物流业发展“十四五”规划》《防城港市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》等规划，中国-东盟国际现代物流中心以扩大开放、高效运作、产业融合、价值延伸为目标，着力打造辐射西部、面向全国、对接东盟的国际现代物流中心——打造服务现代临港工业城市的现代物流服务中心、服务西部陆海新通道的边海国际物流大通道、有机衔接“一带一路”的双型国家物流枢纽城市、国内国际双循环国际物流资源配置核心节点、国家骨干冷链物流基地、大宗商品集散枢纽、融入 RCEP 国际产业合作的物流金融服务中心。

1) 打造辐射西部、面向全国、对接东盟的国际现代物流中心

充分发挥港口型和陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市作用，立足产业发展需求，构建布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系。打造以东湾国家级示范物流园为核心区、高新区和企沙物流片区为拓展区、边海和市县物流片区为联动区的全域物流网络。围绕现代制造业物流、大宗商品物流、冷链物流和电商物流等四个重点物流发展方向，加

速建设中国-东盟国际现代物流中心，把防城港建设成为辐射西部、面向全国、对接东盟的现代物流新高地。

2) 打造服务现代临港工业城市的现代物流服务中心

防城港市建设现代化临港工业城市，以工业为核心的现代产业体系是支撑。推动传统产业高端化、智能化、绿色化，加快构建以绿色制造业为基础、现代物流业为依托、现代服务业为先导的现代产业体系。发展现代物流业，强化产业联动融合。提升物流服务能力，加强东兴国家重点开发开放试验区、中越跨境经济合作区、防城边境经济合作区等开放型平台物流载体功能建设，促进国内、国外市场特别是东盟市场优质物流资源和要素的高效聚集，为防城港市产业发展提供高效综合现代物流服务。

3) 打造服务西部陆海新通道的边海国际物流大通道

紧抓 RCEP 带来的机遇，加强陆海新通道建设的合作，发挥交通支撑引领作用，以“全链条、大平台、新业态”为指引，打造通道化、枢纽化物流网络，大力发展多式联运，汇聚物流、商流、信息流、资金流等，创新“物流+贸易+产业”运行模式。充分发挥防城港市沿海沿边的区位优势以及作为国家综合立体交通网主骨架主要节点、广西北部湾国际门户港重要载体、国家双循环新发展格局中处在重要节点的优势，充分发挥港口型与陆上边境口岸型国家物流枢纽协同效应，进一步畅通经济高质量发展主动脉，通过加快建设向海、通边国际大通道及海陆空一体化国际集疏运体系，打造中南、西南通往东盟乃至全球最便捷的边海

国际物流大通道。

4) 打造有机衔接“一带一路”的双型国家物流枢纽城市

党的二十大报告指出：“推进高水平对外开放，稳步扩大规则、规制、管理、标准等制度型开放，加快建设贸易强国，推动共建‘一带一路’高质量发展，维护多元稳定的国际经济格局和经贸关系”。主动融入国家“一带一路”倡议，充分发挥防城港市沿海沿边的区位优势，打造港口型国家物流枢纽和陆上边境口岸型国家物流枢纽。增强港口驱动引领力，科学推进港口型国家物流枢纽建设。积极抢抓西部陆海新通道和国际医学开放试验区建设新机遇，强化防城港作为国家综合运输体系重要枢纽、全国沿海主要港口和北部湾国际门户港核心根基港作用，建设大宗散货运输和集装箱运输齐头并进的现代化港口，积极培育港口型国家物流枢纽发展新动能。提升边境口岸整体联动效应，打造陆上边境口岸型国家物流枢纽。注重发挥沿边优势，构建对接东盟、物流便捷的陆上边境通道，构建东兴—峒中边境口岸经济联动带。把防城港打造成为向全中国、对接东盟的双型国家物流枢纽承载城市。

5) 打造国内国际双循环国际物流资源配置核心节点

党的二十大报告指出：“必须完整、准确、全面贯彻新发展理念，坚持社会主义市场经济改革方向，坚持高水平对外开放，加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”。习近平总书记视察广西时强调广西要立足“一湾相挽

十一国，良性互动东中西”的独特区位优势，释放“海”的潜力，做足“边”的文章，主动对接长江经济带发展、粤港澳大湾区建设等国家重大战略，融入共建“一带一路”，促进中国-东盟开放合作，把独特区位优势转化为开放发展优势。防城港市打造国内国际双循环重要节点枢纽，积极融入国内国际物流合作新格局，在促进国内大循环加快畅通的基础上，进一步跟国际接轨，走向国际市场，使国内国际两个市场、两种资源更好联通，促进内外双循环良性互动，将中国-东盟国际现代物流中心打造成为国内国际双循环国际物流资源配置核心节点。

6) 打造国家骨干冷链物流基地、大宗商品集散枢纽

打造国家骨干冷链物流基地。以“一带一路”加快推进、“RCEP”协定陆续落实、新“国十条”全面支持边贸创新发展、渔港经济区加快建设为契机，立足本地优势农海产品、中国与东盟农产品贸易互补性基础，以广西北部湾国际生鲜冷链园区为龙头，整合企沙国家级渔港经济区、江山双墩渔港、天鹅湖渔港、东兴和峒中（里火）等冷链物流资源，大力发展冷链商品仓储、交易、加工，构建完善的冷链商品产业链，打造边海联动的冷链多式联运枢纽，申报获批并建成国家骨干型冷链物流基地。

打造大宗商品集散枢纽。以西部陆海新通道加快建设为契机，立足现有服务临港工业企业与西南工业的贸易、物流基础，发挥防城港西南第一大港优势，依托东湾国家级示范物流园区、防城港综合保税区、北部湾金属材料交易中心、西南有色金属、矿产

品交割交易中心等项目载体，进一步完善大宗商品交易、保税混矿、供应链金融等功能，稳抓西部陆海新通道沿线城市的进出口贸易需求，强化新通道沿线产业的合作，将防城港打造成服务西部陆海新通道大宗商品集散枢纽与集物流、商贸、信息、结算、金融等要素集聚的大宗商品供应链服务中心，全面提升西部陆海新通道合作节点城市的供应链服务能力，形成大宗商品供应链物流交易的“防城港指数”。

7) 打造融入 RCEP 国际产业合作的物流金融服务中心

《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）正式签署，中国和东盟互为第一大贸易伙伴。整合东兴国家重点开发开放试验区、中越跨境经济合作区、防城边境经济合作区等开发开放平台，抢抓 RCEP 生效实施以及中国东盟自由贸易区 3.0 版建设历史性机遇，紧扣防城港“现代化临港工业城市”定位，努力建设服务 RCEP 的先行区，以高水平对外开放提升国际合作和竞争新优势，推动生产性服务业专业化、高端化发展。着眼于中国-东盟国际现代物流中心建设发展，充分融入 RCEP 合作协议，深化面向东盟的金融创新合作，打造面向东盟的国际物流和跨境金融开放门户，积极参与金融服务供应规则建立，引导防城港搭建物流企业与金融机构合作平台，探索发展物流金融服务，创新融资方式、拓宽融资渠道、提高资金配置能力，提升防城港国际现代物流中心在金融领域支撑产业发展的水平。

5. 发展目标

（1）近期目标

“十四五”中期（即2023年），社会货运量达到13616万吨，社会物流总额达到2672亿元，年均增速8%，物流总费用占全市GDP比重约为15.7%；港口货物吞吐量和集装箱吞吐量分别达到16200万吨和100万标箱，铁路货运量达5500万吨，防城港市企业承接的公路货运量达5000万吨，全市保税进出库货物总量超过2500万吨。争取培育防城港市交通运输业规上企业达到50家以上，运输代理、装卸搬运和仓储业规上企业达到35家以上，邮政快递业规上企业达到3家以上，大宗商品交易企业5家，其中培育3A级物流企业达到5家。中国—东盟国际现代物流中心建设初见成效，获批设立防城港综合保税区并开工建设，建成北部湾金属材料交易中心、西南有色金属、矿产品交割交易中心、广西北部湾国际生鲜冷链园区（一期）、北部湾（防城港）航运贸易金融服务中心等重要项目，助推现代化临港工业城市建设。

（2）中期目标

“十四五”期末（即2025年），社会货运量达到15600万吨，社会物流总额达到3116亿元，年均增速8%，物流总费用占全市GDP比重约为15.6%；港口货物吞吐量和集装箱吞吐量分别达到25250万吨和120万标箱，铁路货运量达7000万吨，防城港市企业承接的公路货运量达7000万吨，全市保税进出库货

物总量超过 3000 万吨。争取培育防城港市交通运输业规上企业达到 55 家以上，运输代理、装卸搬运和仓储业规上企业达到 45 家以上，邮政快递业规上企业达到 4 家以上，大宗商品交易企业 7 家，其中培育本土 3A 级物流企业达到 8 家。基本建成中国-东盟国际现代物流中心，防城港综合保税区建成通过验收、封关运营，建成企沙铁路物流园、东兴铁路货运站、防城港市电商快递物流园、跨境电商产业园等重要项目。

（3）远期目标

“十五五”期末（即 2030 年），社会货运量达到 20000 万吨，社会物流总额达到 4370 亿元，年均增速 7%，物流总费用占全市 GDP 比重约为 14.8%；港口货物吞吐量和集装箱吞吐量分别达到 40650 万吨和 200 万标箱，铁路货运量达 9800 万吨，防城港市企业承接的公路货运量达 11000 万吨，全市保税进出库货物总量超过 4500 万吨。争取培育防城港市交通运输业规上企业达到 60 家以上，运输代理、装卸搬运和仓储业规上企业达到 55 家以上，邮政快递业规上企业达到 6 家以上，大宗商品交易企业 10 家，其中培育本土 3A 级物流企业达到 12 家。建设形成在国际具有影响力中国-东盟国际现代物流中心，现代物流业和现代制造业融合发展，服务现代化临港工业城市能力进一步提升。

（4）目标展望

至 2035 年，全面建成中国-东盟国际现代物流中心，现代物流业体系发展成熟，在全市范围形成服务现代化临港工业城市建

设的全域物流网络，西部陆海新通道重要节点城市、港口型和陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市的影响力进一步提高，成为我国中西部地区与东盟国家经贸合作的临港沿边区域性国际物流中心，成为现代化临港工业城市的有力支撑。

表 2-1 中国-东盟国际现代物流中心发展目标主要指标

指标名称	单位	2023年	2025年	2030年	指标属性
社会货运量	万吨	13616	15600	20000	预期性
社会物流总额	亿元	2672	3116	4370	预期性
物流总费用占全市 GDP 比重	%	15.7	15.6	14.8	预期性
全年港口货物吞吐量	万吨	16200	25250	40650	预期性
集装箱吞吐量	万 TEU	100	120	200	预期性
铁路货运量	万吨	5500	7000	9800	预期性
市企业承接的公路货运量	万吨	5000	7000	11000	预期性
市保税进出库货物总量	万吨	2500	3000	4500	预期性

（二）空间格局

规划中国-东盟国际现代物流中心形成“三片区、五通道”的空间格局。防城港-南宁物流通道、防城港-上思-南宁物流通道、峒中-上思-南宁物流通道、边海联动物物流通道、上思-钦州、崇左物流通道网络框架，将核心区、拓展区、联动区有机串联，形成中国-东盟国际现代物流中心空间格局。

1. 空间体系框架

中国-东盟国际现代物流中心空间分布主要形成“三片区”，即核心区为东湾国家级示范物流园、拓展区为高新区和企沙物流片区、联动区为边海和市县物流片区，以现代物流为主导或协同发展的规划分区总面积约 38.25 平方公里。其中：核心区为东湾国家级示范物流园区，规划区面积约 21.05 平方公里；拓展区为

高新区物流片区和企沙物流片区，规划区面积约 9.25 平方公里；联动区为东兴、峒中（里火）边境口岸产业区和江山港边地贸口岸冷链物流片区及上思县物流园区，规划区面积约 7.95 平方公里。

1. 物流网络框架

中国-东盟国际现代物流中心物流网络主要形成防城港-南宁物流通道、防城港-上思-南宁物流通道、峒中-上思-南宁物流通道、边海联动物物流通道、上思-钦州、崇左物流通道。

防城港-钦州-南宁物流通道：立足防城港大宗商品、临港工业及冷链物流等发展基础，以防城港至南宁公路、铁路通道为核心，向南经防城港口岸衔接海路畅达全球，向北经钦州至南宁衔接西部陆海新通道去往西部城市并衔接中欧班列去往欧洲，形成“海公铁空”为一体的国内国际双循环物流通道，带动沿线物流、贸易、加工等产业集聚发展。

防城港-上思-南宁物流通道：立足防城港大宗商品、临港工业及冷链物流等发展基础，立足上思县特色绿色农业和资源类开采产业，以防城港至上思、上思至南宁高速公路为核心，向南经防城港口岸衔接海路畅达全球，向北对接南宁临空经济示范区，向北经南宁衔接西部陆海新通道、中欧班列，带动沿线物流、贸易、加工等产业集聚发展。

峒中-上思-南宁物流通道：立足峒中（里火通道）水产品和机电产品等贸易基础，以峒中至南宁高速公路通道为核心，向南

依托峒中口岸经越南衔接东南亚，打造广西“强首府”最近出边物流通道，向北经南宁衔接西部陆海新通道去往西部城市并衔接中欧班列去往欧洲，重点发展“公铁”“公空”联运、高货价值的水产品冷链物流和机电产品保税物流，打造陆向国内国际双循环物流通道。

边海联动物物流通道：依托沿边公路和沿边铁路，以峒中、里火、东兴、凭祥、钦州、北海等为重要支点，发挥防城港与东盟边海相连的优势，推动沿边口岸和沿海港口的联动，打造边海联运物流通道，带动边海联动物物流集聚发展。

上思-钦州、崇左物流通道：立足上思县以大宗商品物流、农副产品物流、冷链物流现代物流新业态发展重点，以上思至钦州、崇左公路、铁路通道为核心，向东连接钦州港口型国家物流枢纽，向西连接崇左（凭祥）陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市，形成“海公铁空”为一体的国内国际双循环物流通道，带动上思县物流、贸易、加工等产业集聚发展。

中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

空间格局规划布局图

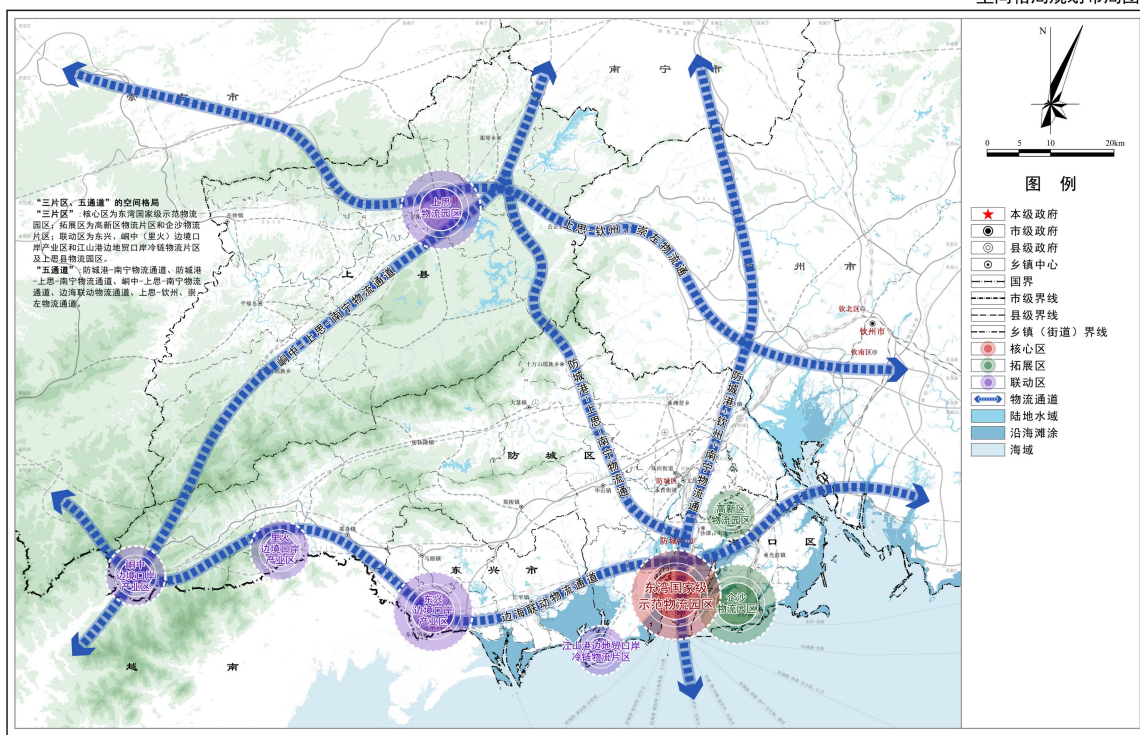


图 2-3 中国-东盟国际现代物流中心空间格局规划布局图

（三）打造一个物流核心区

1.东湾国家级示范物流园区

（1）定位

东湾国家级示范物流园区是国家西部陆海新通道重点培育物流园区，东湾国家级示范物流园区总体定位为集港口吞吐、保税仓储、分拨配送、粮油及石化加工、口岸通关、金融及信息服务等多功能为一体的国际现代化港口综合物流枢纽，是钦州-北海-防城港港口型国家物流枢纽的重要载体。

东湾国家级示范物流园区打造成为中国-东盟国际现代物流中心的核心区，服务“一带一路”、西部陆海新通道，是连接我国与东南亚、欧洲等地的多式多式联运运营中心，是防城港市产

业集聚基地和经济增长引擎，是防城港市对外开放的窗口和招商引资的重要载体。与东兴、峒中（里火）公路口岸联动引领、融合发展，探索“陆海联运+落地加工”新模式，打造“海陆口岸联动型物流枢纽”，为边贸加工、物流提供对接东盟最快捷最高效的通道载体和门户。

（2）规划分区

东湾国家级示范物流园区在空间上规划分区为：港航口岸综合服务区、大宗商品交易物流区、粮油加工大宗物流区、东湾港口码头作业区、国际公铁海运联运区、国际集装箱物流服务区、能源化工集散区、国际物流服务区、综合保税区。

东湾国家级示范物流园区以现代物流为主导或协同发展的规划分区总面积约 21.05 平方公里。

（3）产业发展

东湾国家级示范物流园区作为中国面向东盟的国际物流大通道和西部陆海新通道重要枢纽，重点发展港口煤炭、矿石和粮食等大宗散货和集装箱运输功能。依托渔湾港区、东湾物流园区、保税物流中心等，联动北部湾国际生鲜冷链基地等，大力发展大宗商品交易、港航经济、冷链经济业态，主要服务粮油食品加工、LNG 清洁能源、金属新材料、危化品、海洋经济等产业，做大做强海洋交通运输、保税物流、港航服务、金融、信息等现代服务业。

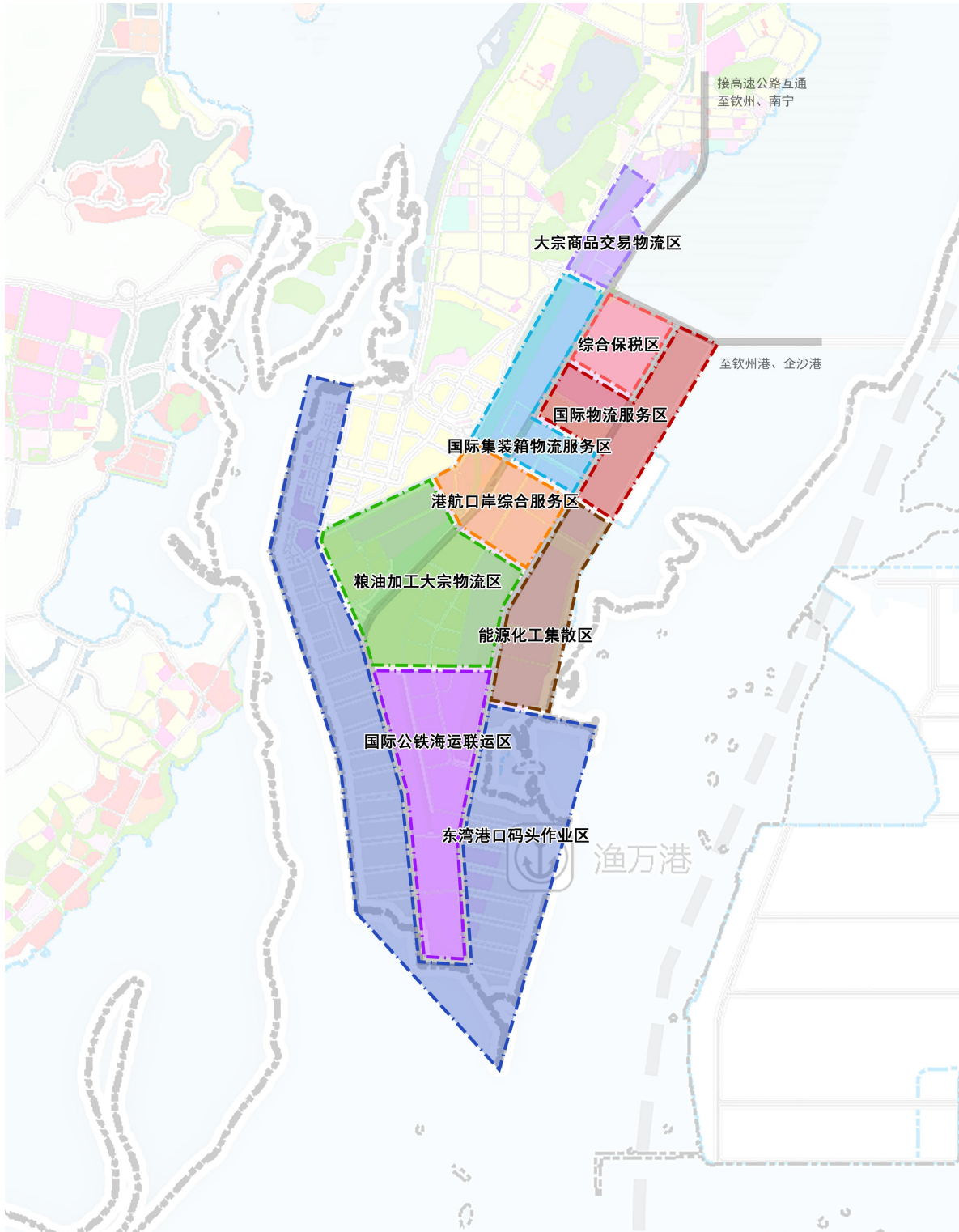


图 2-4 东湾国家级示范物流园区规划分区图

（4）重点业态

重点发展粮油加工物流、大宗商品物流、保税加工物流、危化品物流、冷链物流、大宗物资仓储、医药保税仓储、跨境电商、多式联运等业态。为西部陆海新通道沿线地区的昆钢、攀钢、水钢、云天化、五矿有色、南国铜业、贵州磷化等，为大海粮油、惠禹粮油、澳加粮油等临港粮油加工企业和广西精制糖防城糖厂、广西东亚糖业、阿里健康等制造企业、贸易企业的货物进出港提供海公铁运输、保税加工、港口集疏运、港航服务和物流信息化服务。

抓住西部陆海新通道沿线城市市场需求，突出现代物流在全市服务业体系中核心主导地位，发挥东湾国家级示范物流园区的平台效应，依托防城港码头渔漓港区、防城港铁路集装箱办理站、防城港综合保税区（即目前的保税物流中心）基础，形成以大宗商品物流为主，保税物流、冷链物流、危化品物流为辅的“一主三辅”联动的现代物流业产业。

1) 大宗商品物流

依托渔漓港区矿石、煤炭、粮食等大宗商品原料需求基础与临港工业产品外销基础，以“强龙头、补链条、聚集群”为发展目标，不断延伸和丰富钢、铜、铝等冶金产业链条，工业原料及成品物流运输需求量将会形成可观的内需，拉动大宗商品物流发展，加上西部陆海新通道沿线城市制造业的发展需求，大力发展钢铁、有色金属、矿石、煤炭、粮油、化肥等大宗商品物流。

构建“期现联动”大宗商品交易体系，积极融入自治区“期现联动”战略；建设大宗商品交易智慧信息平台，提高大宗商品物流线上化、集约化、便捷化水平；发展西部大宗商品供应链服务体系，把防城港市打造为西部陆海新通道国际大宗商品供应链组织服务中心。

2) 保税物流

利用保税物流中心（B型）获批铜精矿“保税混矿”试点和服务药品、医疗器械、中草药的进出口保税业务优势，重点发展“保税混矿”业务，兼顾发展医药保税物流。

争取扩大“保税混矿”货种，成为全球重要的有色金属矿石进口港和全国最主要的贵重有色金属矿石集散基地、定价中心，建成北部湾有色金属交易中心，带动保税物流中心做大业务量；加快发展医药保税物流，在保税物流中心已获批服务药品、医疗器械、中草药等进出口保税业务的前提下，积极争取增设药品进口口岸，完善进口药品海关监管设施和药品检验机构；鼓励企业进驻防城港保税物流中心（B型）开展跨境电商业务。助推防城港保税物流中心（B型）转型升级为综合保税区。

3) 冷链物流

依托东湾物流园区集疏运优势和冷链多式联运发展基础，加快申报开通肉类、药品、水产品进境指定监管场所，重点发展以水产品、肉类产品深加工为主的冷链加工产业链和以水果、药品冷链运输为主的冷链物流。

优化冷链物流设施设备水平，加快建成区域性冷链物流中心、国家骨干冷链物流中心，满足冷链物流需求；重视区域冷链物流衔接联动，加强防城港沿海与边境口岸、北部湾渔港等区域联动，加强与防城港市冷链集散中心货物联动，加强与西部陆海新通道沿线地区生鲜产品生产加工基地、批发市场及城市配送中心等衔接联动；培育、引进大型冷链物流企业，形成冷链品牌效益；恢复与巩固发展冷链班列、班轮，不断拓展冷链通道；创新冷链物流服务模式，创新与探索生物制药、食品加工等领域的冷链服务，扩大冷链物流服务内容；申请相关冷链商品进境指定监管场地，加快申报获批防城港进境肉类、进境冰鲜和冰冻水产品等指定监管场地。

4) 危化品物流

依托东湾物流园区 LNG 天然气项目，及硫酸、磷酸等货种基础，区别于普通物流运输模式，做好危化品专业化物流服务，加快推进港区“安全、绿色、智慧”的危化品物流体系建设，形成“专业化、标准化、统一化”的危化品物流。

重视危化品物流发展需求，鼓励与支持大型危化品企业与物流服务商共建共运营专业危化品物流园区，规范港区内危化品车统一停靠、提供从配送载运工具到自提载运工具等车辆物流服务，提供从发货点到卸货点进行危化品运输车辆与船舶认证、跟踪与调度等智能化物流服务，打造安全有序的危化品物流服务体系。

（5）重点项目

防城港综合保税区：加快推动防城港保税物流中心（B型）申报升级为防城港综合保税区，打造辐射西部陆海新通道沿线节点城市、面向东盟国家的国际开放合作产业孵化平台，助力建设现代化临港工业城市。拟在300亩保税物流中心（B型）的基础上，收储开发周边1100亩产业用地，作为综合保税区一期项目，形成核心区；同步收储南侧约360亩闲置土地作为二期项目，用于配套建设；推动防城港渔漓港区第五作业区513#-516#码头泊位竣工验收、投入运营并对外开放，作为配套码头泊位，完善海运通道条件。重点发展国际药品和疫苗研发生产、国外医疗器械进口和组装制造、国内医药制造出口、国外高端康养理疗体验等新型医疗产业，以及进口粮食和食品保税深加工、生鲜农产品冷链加工、进境有色金属矿石“保税混矿”试点业务、跨境电商、高精尖设备和电子信息产品加工贸易等新型保税业态。计划2022年落实选址、启动申报并获批，2023年底一期项目建成并封关运营。

防城港国际公共卫生合作保障基地：打造国际公共卫生合作保障基地，加强药品、医疗器械、诊断试剂等应急医疗物资的生产、仓储物流等能力建设，开展保税仓储、国际医药贸易，推动防城港国际医学开放试验区建设，建成全球医疗物资转运防城港中心。项目位于防城港综合保税区内，规划用地约450亩，总建筑面积120943平方米，主要建设内容包括进口药品海外仓、可调节冷库、进口药品海外仓、国际药品分拨中心、通用仓库、冷

藏仓库、交割仓库、储存仓库、进出口药品检验中心、国际公共卫生交流培训中心及相关配套设施建设。项目已完成立项、可研、环评备案、招投标等前期工作。2020年开工建设，2024年底竣工并投入使用。

西南有色金属、矿产品交割交易中心：建设西南有色金属、矿产品交割交易中心，是南方有色和南国铜业的进口原料仓储、产品期货交割的主要中转基地，打造西部陆海新通道大宗商品集散交易基地。项目占地面积239亩，其中包括10万平米仓储、有色金属原料集散、有色金属产品交割仓平台、办公楼、信息中心、停车场、车辆维修检测站、自用撬装加油加气站、司机之家、物流运输车队及相关设备设施。项目已经完成立项、可研、环评等前期工作，2022年底开工建设，2024年竣工验收。

东湾国际智能化集装箱集散中心：拓展集装箱运输，超前谋划集装箱与铁路和公路甩挂运输等先进方式相衔接的新型多式联运业态，大力发展国际集装箱中转业务，逐步实现集装箱码头自动化、智能化。项目规划用地面积约140亩，选址于防城港铁路集装办理站南侧，主要建设集装箱空箱堆存区、特种货物和危险品集装箱货物作业区、重箱拆装箱区、修洗箱区、集装箱拖车停车场、铁路专用线和相应配套设施。分两地块建设，地块一约60亩，主要建设内容包括集装箱作业区、集装箱智能识别控制系统、商品车装卸区、掏装箱场、进港铁路专用线以及相应的配套设施；地块二约80亩，主要建设内容包括冷藏箱作业区、特

货作业区、快运货物作业区以及配套扩容设备等。计划 2023 年底开工建设，2024 年底低竣工验收。

东湾危化品车辆服务中心：立足临港及腹地产业生产需求，推动建设东湾危险品和危化品集装箱物流发展，通过项目带动云贵川危险品和危化品货物在防城港集散。项目选址于东湾物流园区内，规划面积 150 亩，主要建设停车区、洗消区、维修区和检测区等四大功能区。主要建设内容包括危化品运输车辆综合性能监测站、车辆维修厂、洗消中心、停车场、场地支路等设备设施。

北部湾国际航运贸易金融服务平台：建成北部湾国际航运贸易金融服务平台，港航服务功能及园区发展环境得到进一步提升。项目选址于东湾口岸联检大楼，平台建设内容包括 6 库（政府政策信息库、信贷产品信息库、企业非银行信用信息库、企业信用增进信息库、融资需求项目库、跨境结算库），8 平台（政策法规宣传平台、银企信贷交互平台、企业信贷需求发布平台、企业信用信息管理平台、银企区块链跨境结算交互平台、银企跨境结算交互平台、系统管理平台和区县子站信息管理平台）和 1 体系（数据标准规范体系）。

防城港物流信息服务平台：在市北部湾办智慧物流系统的基础上，组建防城港物流信息服务平台运营公司，进一步完善“物流信息发布、在线交易、数据交换、跟踪追溯、智能分析”等服务功能。作为网络货运平台实施和运营主体，以平台运营为基础整合防城港市物流资源，同时在防城港市政府相关部门监管及指

导下，拓展物资贸易、供应链金融、汽车后市场等增值业务，最终打造一个集贸易、物流、金融、大数据“四位一体”的智慧供应链综合服务平台，助力防城港市现代化临港工业城市发展。

防城港市凯森智慧仓储物流中心：以高水平实现销售和供应服务的现代流通设施，主要为区内各大生产企业提供物流服务，服务全市除散货外的其他较高产品附加值的工业成品货物。计划建设 20000 平米高标准物流仓库及 10000 平米堆场，主要从事货物配备（集货、加工、分货、拣选、配货）和组织对用户的送货。

广西海铁中拓沥青仓储物流配送中心：该项目是具备 10 万吨的沥青仓储配送能力的现代化的沥青仓储、物流配送中心。项目建设目标将达到年综合贸易中转量 100 万吨，业务范围可辐射到广西、广东、云南、贵州、重庆、四川、湖南、陕西、江西等九个省份，为广大沥青用户提供设施一流、功能齐全的散装沥青仓储和全方位物流服务。项目位于防城港铁路集装箱办理站内，项目计划分两期建设，一期建设周期为 6 个月，拟先建设 5 万吨沥青库及两条改性沥青生产线、天然气锅炉与导热油系统、一套汽车发运平台；二期建设周期为 6 个月，为剩余工程，一年内完成所有建设。项目建设面积约 200 亩。预计 2023 年 6 月开工，2024 年 6 月竣工。

表 2-2 东湾国家级示范物流园区重点项目用地需求表（单位：亩）

项目名称	建设性质	项目规划用地	预计需求用地
防城港综合保税区	续建	1300	1000
东湾国际智能化集装箱集散中心	新建	140	80

项目名称	建设性质	项目规划用地	预计需求用地
东湾危化品车辆服务中心	新建	150	150
防城港市凯森智慧仓储物流中心	新建	120	120
西南有色金属、矿产品交割交易中心	新建	239	239
合计		1949	1589

表 2-3 中国-东盟国际现代物流中心核心区项目一览表

序号	项目名称	所属片区	项目进展	总投资（万元）
1	防城港渔湾港区散货专业化中心堆场工程	核心区	在建	77730
2	西南有色金属、矿产品交割交易中心	核心区	在建	80000
3	万和国际农产品冷链物流服务中心	核心区	在建	21000
4	防城港国际公共卫生合作保障基地	核心区	在建	100000
5	防城港粮食输送改造工程（五期）	核心区	在建	15000
6	防城港渔湾港区煤炭仓储基地项目	核心区	在建	75000
7	北部湾国际航运贸易金融服务平台	核心区	在谈	2000
8	防城港市悦港仓储物流中心项目	核心区	在谈	20002
9	防城港综合保税区	核心区	谋划	96858
10	防城港市凯森智慧仓储物流中心	核心区	谋划	15000
11	东湾国际智能化集装箱集散中心	核心区	谋划	11000
12	东湾物流园智能物流服务项目	核心区	谋划	20000
13	快递物流信息平台	核心区	谋划	3000
14	京东电商货运平台	核心区	谋划	5000
15	防城港物流信息服务平台	核心区	谋划	50000
16	再生资源服务平台	核心区	谋划	13000
17	广西海铁中拓沥青仓储物流配送中心	核心区	谋划	12000
合计				616590

（四）建设两个物流拓展区

1. 高新区物流片区

（1）定位

防城港高新区作为自治区级高新区，高新技术产业持续聚集，高新区物流片区总体定位为集高新技术、生物医药、冷链物流等

多业态为一体的区域性现代物流基地，是将防城港打造为国际冷链物流枢纽城市、国际医学开放试验区的重要载体。

依托防城港市国家骨干冷链物流基地核心广西北部湾国际生鲜冷链园区、防城港国际医学开放试验区，将高新区物流片区作为中国-东盟国际现代物流中心拓展区，建设成为以冷链物流、医药物流、电商物流、智慧物流、交易集散为主要发展方向的区域性现代物流枢纽。助力防城港高新区成为国家级高新区，成为新经济集聚区和创新发展战略高地。

（2）规划分区

高新区物流片区在空间上规划分区为：物流产业发展区（冷链、医学物流）、医学制造试验区、医学产业配套区、医学创新试验区。

高新区物流片区以现代物流为主导或协同发展的规划分区总面积约 2.85 平方千米，已规划项目用地约 1 平方千米。

（3）产业发展

大力发展高新技术、生物医药、冷链物流等产业。依托高新技术产业开发区，主要服务高新技术、医学技术、医药制造、医疗器械等产业；依托广西北部湾国际生鲜冷链园区，主要服务冷链经济、海洋经济、落地加工等产业；依托国家级食品安全与营养健康权威机构，建设面向上海合作组织成员国、东盟国家食品安全与营养创新平台，助力 RCEP 签署后的中国-东盟食品与营养健康贸易合作中发挥积极作用。

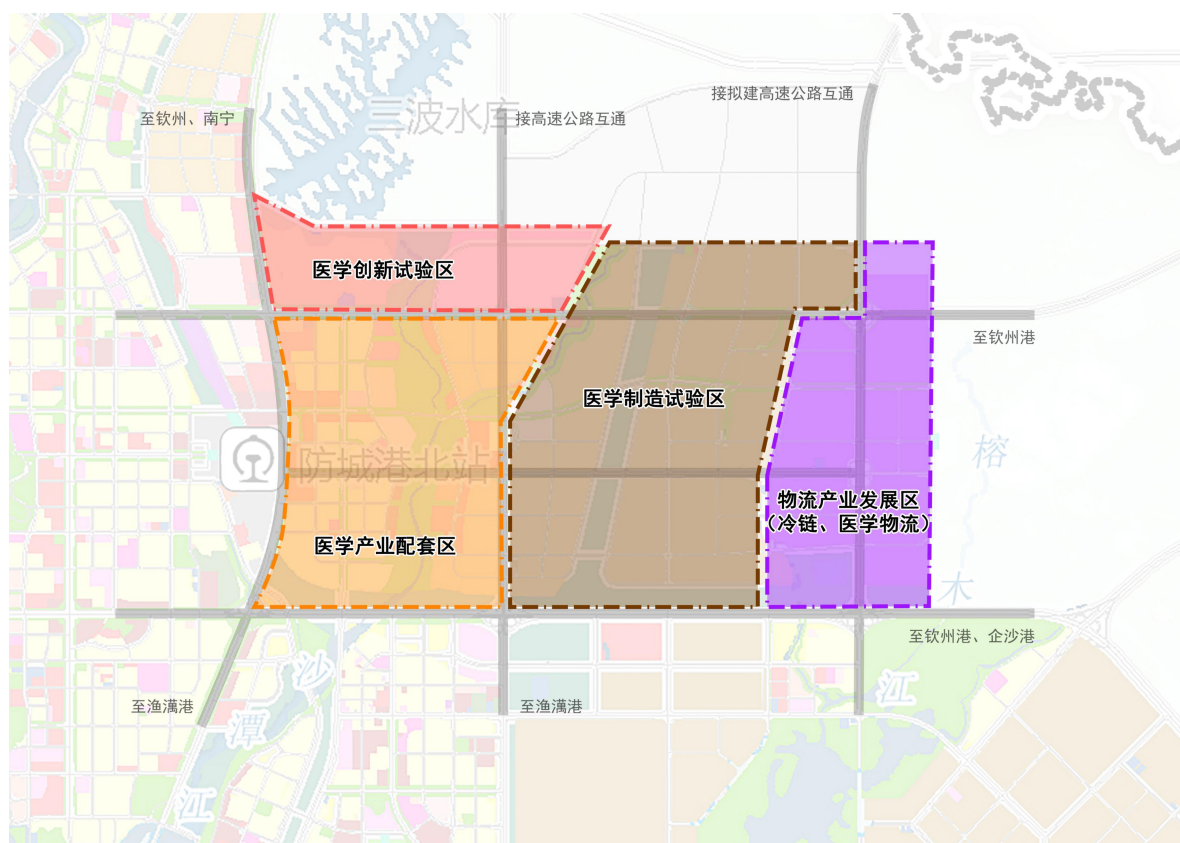


图 2-5 高新区物流片区规划分区

（4）重点业态

以广西北部湾国际生鲜冷链园区为龙头，依托防城港医药制造产业园、北部湾金属材料交易中心、皇城坳铁路车站和周边码头资源，重点发展医药制造物流、生鲜农产品冷链加工物流、食品加工配送、智慧物流、电商快递物流和钢材集散交易、大宗原材料物流等业态，为企沙渔港经济区、珍珠湾海域深远海养殖项目提供冷藏加工和冷链物流服务；为生物医药和医疗器械产业园提供药品恒温储存、冷链物流和冷藏运输等服务；为盛隆上下游等临港工业企业提供公铁联运、公路港服务；为两大城区提供快递、零担运输等生活性物流服务；吸引周边城市进口的水产品、肉类产品进驻集散加工。

立足防城港市高新区发展基础，依托国家骨干冷链物流基地建设、国际医学开放试验区引领，顺应电商转型新零售、农副产品产业增长迅猛的趋势，形成以冷链物流为主，医药物流、电商物流、农副产品物流为辅的“一主三辅”联动的现代物流业产业。

1) 冷链物流

以北钦防养殖水产品以及北部湾国际生鲜冷链园区汇集水产品为主要货源，为企沙渔港经济区、珍珠湾海域深远海养殖项目提供冷藏加工和冷链物流服务，大力发展海洋捕捞和水产品落地加工，与企沙物流片区协作，重点打造企沙-高新水产品冷链物流。

2) 医药物流

国际医学开放试验区引领各类开放开发平台建设，医药+冷链融合获得大发展，防城港正加快建设国际医学开放试验区，医药产业的发展，不仅促进相关制药、配套企业的快速发展，也为医药物流及其冷链发展持续提供动能，医药产业正快速成为推动冷链物流产业发展的重要力量。立足中药材种植、贸易基础，发挥十万大山传统中药材和京族医药、海洋医药等资源优势，紧抓国际医学开放试验区加快建设的机遇，以医药制造产业园、东兴中药材进口口岸、防城港国际公共卫生合作保障基地、防城港现代医药物流中心等为依托，重点发展药品、健康食品、医疗器械等生产仓储物流以及医药贸易保税物流。

3) 电商物流

顺应电商转型新零售的趋势，发挥防城港口岸贸易优势，依托国内外电商平台及防城港市电商快递物流园、东兴口岸国际快件监管中心等项目，重点发展跨境电商物流、农村电商物流，推动高新区电子商务与物流业融合发展，促进与东兴电子商务示范产业、上思电子商务示范县联动发展。以防城港市列为全国“快递进村”试点城市为契机，推动城市物流与农村物流的融合发展，促进城乡配送向标准化、清洁化、专业化发展。

4) 农副产品物流

广西北部湾国际生鲜冷链园区依托北钦防及东盟优势农副产品货源，与上思十万大山物流园、东兴农产品物流中心等一批枢纽项目联动，重点发展以水产品、水果、中药材香料、木薯淀粉等为主的农副产品物流。

(5) 重点项目

广西北部湾国际生鲜冷链园区：推动以广西北部湾国际生鲜冷链园区为龙头申报建设国家级骨干型冷链物流基地，打造“一带一路”国际冷链物流枢纽城市、中国—东盟海洋渔业经济合作示范区。广西北部湾国际生鲜冷链园区项目规划用地约 1800 亩，其中高新区物流片区约 1200 亩，主要建设冷库、自动仓及原料仓、水产品仓库、保税仓、跨境电商仓、物流中心、配送中心、集装箱堆场、倒班宿舍、办公楼及其他辅助用房等，设计总库容约 65 万平方米，设计生鲜食品加工能力约 60 万吨/年。项目涉及高新区物流片区规划用地约 1200 亩。一期用地约 600 亩，主

要建设专业化冷库、加工中心、检验检疫中心和配套多式联运集装箱堆场，总计容建筑面积约 37 万平方米，建成预计形成生鲜食品 20 万吨/年的加工能力；二期主要追加建设专业化冷库、信息化中心和提供物流供应链金融服务中心，三期主要建设配套加工区、供应链全流程服务，二三期预计需求用地 600 亩。2020 年开工建设，计划一期 2022 年 6 月竣工并投入使用；2022 年启动二期，2024 年完工并投入运营；2024 年启动三期，2026 年完成全部建设任务。

防城港现代医药物流中心：立足中药材种植、贸易基础，发挥十万大山传统中药材和京族医药、海洋医药等资源优势，以防城港现代医药物流中心为依托，紧抓国际医学开放试验区加快建设的机遇。该项目是防城港国家骨干冷链物流基地配套项目，投资 20000 万元。物流中心总占地面积约 15 亩，共建设 10000 平方米医药冷库、办公、物流配送设备设施等，按照“现代医药物流配送中心”行业标准进行建设装修；主要经营中西成药、中药饮片、医用耗材、医用设备等。现代医药物流的发展可使防城港医药安全得到有效保障；项目建设填补防城港现代医药物流产业的空白。计划 2021 年开工建设，2023 年底竣工验收并投入使用。

防城港市鼎佳农产品及预制菜供应链一体化项目：该项目属于一二三产融合发展项目，项目集销售、研发、生产、仓储、冷链运输等于一体，以生产生鲜海产品等预制菜为主，重点推出粤味预制菜，采用以电子商务和信息化平台为依托的生鲜供应链一

体化模式，通过防城港市海公铁运输网络将产品配送到全国各地，打造形成防城港市预制菜新兴品牌和独具防城港地理标识的生鲜农产品品牌。充分体现了防城港市“海边山”特色优势，标志着防城港市正式入局预制菜产业。项目拟建于广西北部湾国际生鲜冷链园区（二期）北侧的冷链物流园区内，占地约100亩，总投资3.8亿元。建设内容包含信息化办公楼、预制菜加工包装车间、速冻间及液氮贮存库及分割车间等。计划2022年12月开工，2025年12月竣工。

表 2-4 高新区物流园区重点项目用地需求表（单位：亩）

项目名称	建设性质	项目规划用地	预计需求用地
广西北部湾国际生鲜冷链园区	在建	1200	600
防城港现代医药物流中心	在建	15	15
防城港市鼎佳农产品及预制菜供应链一体化项目	新建	100	100
合计		1315	715

2. 企沙物流片区

（1）定位

企沙片区作为打造现代化临港工业城市主要载体，企沙物流片区总体定位为集海港吞吐、陆港运输、多式联运、加工制造、分拨配送等多功能为一体的现代化临港工业区域性现代物流枢纽，是企沙临港工业经济、企沙渔港经济发展的重要支撑。

依托企沙、大西南临港工业和渔港经济区发展基础，紧扣建设现代化临港工业城市的发展定位，充分发挥企沙港边地贸易口岸支点作用，将企沙物流片区作为中国-东盟国际现代物流中心拓展区，建设成为以临港绿色大工业物流、危化品物流、冷链物

流为主要发展方向的国际海港现代物流枢纽。服务好防城港经济技术开发区以及西南腹地的制造业企业，助力防城港产城融合；服务好企沙渔港经济区，打造国家骨干冷链物流基地和远洋捕捞基地，建成中国-东盟海洋渔业经济合作示范区和国际农产品贸易加工中心。

（2）规划分区

企沙物流片区在空间上规划分区为：

作业区：企沙南港区、云约江作业区、赤沙作业区、潭油作业区、渔港码头作业区。

物流区：铁路多式联运物流区、工业区物流产业服务区、临港化工产业集聚区。

产业区：钢铁产业制造区、金属制品与设备制造区、冶金装备新材料制造区、渔港经济产业区。

企沙物流片区以现代物流为主导或协同发展的规划分区总面积约 6.44 平方千米。

（3）产业发展

依托防城港经济技术开发区，服务“一带一路”、西部陆海新通道，建设成为服务大工业的区域性现代物流枢纽。大力发展现代物流服务业，重点服务钢铁、有色金属、能源、金属新材料、化工新材料和装备制造等临港工业；服务以交通运输、物流、电子商务为主的生产性服务业。依托企沙港区、企沙渔港经济区，服务海洋交通运输、海洋渔业、海产品精深加工和国际冷链物流

等海洋产业。



图 2-6 企沙物流片区规划分区

(4) 重点业态

依托企沙港区赤沙作业区和南作业区、钢铜铝临港工业大项

目和现有的柳钢多元产业园，以企沙铁路物流园作为物流枢纽，重点推进建设以铁路为主的海公铁多式联运园区、临港工业品和金属材料仓储交易园区等项目，重点发展钢铜铝产品仓储物流、钢材加工产品仓储交易、铁路物流、大宗原材料物流等业态，服务钢铁基地、生态铝基地和金川项目及其上下游产业链项目提供仓储物流、钢材交易和公铁海集疏运服务。

依托企沙渔港经济区，打造国家骨干冷链物流基地和远洋捕捞基地建设，建设国家级沿海渔港经济区，主要建设万吨级远洋渔业码头、国际渔业枢纽港口岸监管区、综合交易中心、产业配套服务中心、冷链物流产业园等项目，发展远洋渔业贸易、冰鲜冷链集运、大宗农产品散货仓储等业态，依托冷链产业园、边民互市的重要交易平台，加快构建以临港工业、保税产业和冷链产业为三大支柱的双循环产业体系。

依托防城港经济技术开发区和渔港经济区发展基础，构建以临港绿色大工业物流为主，冷链物流、危化品物流为辅的“一主两辅”联动的现代物流业产业。以产业聚集人口，逐步发展成防城港市经济实力雄厚、产业高度发达的城市组团。

1) 临港绿色大工业物流

立足服务防城港经济技术开发区项目等载体，依托钢铁、铝、铜和粮油加工传统优势产业的原料与成品物流运输基础，依托生物医药、再生金属、电子信息、海上风力发电装备制造业、海洋渔业精深加工等新兴产业物流运输需求，大力发展大宗商品原料

物流与成品物流。重点引导整合企沙的临港绿色大工业物流与沿边加工制造业物流在采购、制造、销售等环节的物流服务能力，以及铁路入港专用线、码头、仓储、配送等存量设施资源，向社会提供专业化、高水平的临港工业物流和大宗商品物流服务。

2) 冷链物流

发展冷链物流、海洋渔业、水产品加工等产业，加快渔港经济区开放式发展，提升物流国际化水平。以企沙渔港本地养殖水产品以及广西北部湾国际生鲜冷链园区汇集水产品为主要货源，大力发展海洋捕捞和水产品落地加工，与高新区物流片区广西北部湾国际生鲜冷链园区协作，重点打造企沙-高新水产品冷链物流。

3) 危化品物流

以现有硫酸、磷酸等危化品物流为基础，积极推进危化品物流专业化发展，构建“安全、绿色、智慧”的危化品物流体系，从生产运输、贸易运输、车辆管控与认证等融合物联网打造智慧物流监管体系。

(5) 重点项目

柳钢多元产业园钢材大市场项目一期：结合现代临港工业、制造业的发展需要，扶持柳钢多元产业园钢材大市场建设，发展临港工业产品期货交割业态。项目用地位于港口区企沙镇赤沙东路东侧，广钢项目北侧，总投资 2.5 亿元，实际占地面积约 250 亩。主要建设内容为 1#、2#仓储仓库、办公区建筑若干、大型

停车场、配件库及维修用房等配套设施。计划 2021 年开工，2023 年底竣工。

防城港大货车综合服务中心：大货车综合服务中心项目为防城港制造业企业提供专业化物流服务，以及主要满足企沙区域快递集中分拣、分拨的快递分拨站。规划建设满足 20000 辆货车周转的大型停车场，集卡车 4S 服务、卡车二手交易、购车融资、维修检测、司机食宿餐饮、揽货信息咨询等服务为一体的大货车综合服务中心。项目正在开展选址意向、确定开发主体等谋划工作，计划 2023 年开工，2025 年竣工。

防城港市危化品车辆服务中心：以防城港市危化品车辆服务中为载体，助力现代化临港工业物流、危化品物流发展，通过项目带动云贵川危险品和危化品货物在防城港集散。该项目为经开区赤沙配套物流及物资配送中心的子项目，项目规划建设停车区、洗消区、维修区和检测区等四大功能区。主要建设内容包括危化品运输车辆综合性能监测站、车辆维修厂、洗消中心、停车场、场地支路等设备设施。计划 2023 年底开工，2025 年底竣工。

企沙铁路物流园：本项目作为防城港企沙港区及企沙工业区的重要基础设施，将承担临港企业原材料和产成品的运输任务，承接商品贸易平台，实现地区内工业、商贸业、服务业等劳动密集型产业联动发展，是防城港建设国家物流枢纽的重要基础，也是促进防城港市实现经济发展新突破的有效途径。同时，本项目作为综合性的铁路物流园，将依托铁路运输优势，融入全国物流

运输通道,可以提高现代物流的服务保障能力,推进区域物流“无缝对接”,形成多式联动、运作快捷、安全高效的综合物流体系。企沙铁路物流园建设于云约站与沙企一级路(企沙大道)间,规划用地1600亩,主要建设铁路货场、钢材线材现货交易中心、商品贸易平台、专业仓储库房、电子交易与信息管理中心,以及配套商务、生活、车辆停放等设备设施。项目已确定开发主体,正在进行规划选址等谋划工作,计划2023年6月开工,2025年12月竣工。

企沙渔港经济区冷链物流产业园项目一期:为企沙渔港经济区、珍珠湾海域养殖、远洋捕捞等项目提供冷藏加工和冷链物流服务,形成主导产业突出、产业链配套、特色鲜明的产业园区。项目规划用地370亩,设计冷库面积为10.34万平方米,配套设计1.74万平方米综合行政综合楼,总建筑面积为24.48万平方米。重点建设水产品及其他生鲜产品的低温仓储、深加工、保鲜包装等。存储出口货物和其他办结海关手续的货物。计划2023年开工,2025年竣工。

企沙渔港综合交易中心:项目用地144亩,总建筑面积14万平方米。为国际生鲜产业园线下交易区,将重点建设生鲜产品(冰鲜水产品、肉类、食用水生动物和水果)交易采购、展示竞拍、冷链物流、保鲜包装和商务管理等。

表 2-5 企沙物流园区重点项目用地需求表(单位:亩)

项目名称	建设性质	项目规划用地	预计需求用地
柳钢多元产业园钢材大市场项目一期	在建	1200	600

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

项目名称	建设性质	项目规划用地	预计需求用地
防城港大货车综合服务中心	新建	300	300
防城港市危化品车辆服务中心	新建	150	150
企沙铁路物流园	新建	1100	1000
企沙渔港经济区冷链物流产业园项目一期	新建	371	371
企沙渔港综合交易中心	新建	144	144
合计		3265	2565

表 2-6 中国-东盟国际现代物流中心拓展区项目一览表

序号	项目名称	所属片区	项目进展	总投资（万元）
1	广西北部湾国际生鲜冷链园区项目（一期）	拓展区	在建	126200
2	北部湾金属材料交易中心	拓展区	在建	50000
3	防城港企沙港区赤沙仓储物流园及配套航道项目	拓展区	在建	174505
4	防城港市企沙渔港经济区码头及基础配套设施项目	拓展区	在建	392581
5	防城港现代医药物流中心项目	拓展区	在建	20000
6	盛隆冶金智慧料场项目（码头延伸仓储）	拓展区	在建	30000
7	广西泰洲网络货运平台	拓展区	在建	5000
8	柳钢多元产业园钢材大市场项目一期	拓展区	在谈	25000
9	企沙渔港综合交易中心	拓展区	在谈	92000
10	防城港口岸企沙渔业国际枢纽港（一期）	拓展区	在谈	224000
11	防城港大货车综合服务中心	拓展区	谋划	100000
12	企沙铁路物流园	拓展区	谋划	52515
13	兴港集采集配智慧冷链集散中心	拓展区	谋划	50000
14	防城港市电商快递物流园	拓展区	谋划	25000
15	企沙古渔港海产品综合配套服务中心	拓展区	谋划	8000
16	经开区赤沙配套物流及物资配送中心项目	拓展区	谋划	30000
17	榕木江物流服务中心项目	拓展区	谋划	40000
18	防城港东盟国际农产品展示及交易中心	拓展区	谋划	250000
19	防城港市危化品车辆服务中心	拓展区	谋划	20000
20	企沙工业区综合配套物流园	拓展区	谋划	40000
21	企沙渔港经济区冷链物流产业园项目一期	拓展区	谋划	200000

序号	项目名称	所属 片区	项目 进展	总投资 (万元)
22	防城港市鼎佳农产品及预制菜供应链一体化项目	拓展区	谋划	38000
23	皇城坳铁路物流园	拓展区	谋划	30000
合计				2022801

（五）规划四个物流联动区

1.东兴边境口岸产业区

（1）定位

强化防城港（东兴）枢纽口岸优势，扩大东兴与中南半岛陆海连通，做大做强口岸贸易，将东兴边境口岸产业区总体定位为集口岸通关、互市贸易、加工制造、保税仓储、分拨配送、金融服务等多功能为一体的中越跨境经济合作国际现代物流口岸枢纽，打造陆上边境口岸型国家物流枢纽，是西部地区与中南半岛陆海连通开放发展的战略门户。注重发挥沿边优势，构建对接东盟、物流便捷的陆上边境通道，构建东兴—峒中边境口岸经济联动带。

东兴将打造全国互市贸易、口岸贸易物流创新发展示范区，打造西部陆海新通道重要枢纽，打造与越南-东盟国际物流合作重要节点，打造国际区域多式联运关键枢纽，共建中越跨境经济合作区综合智慧物流中心。将东兴边境口岸产业区作为中国-东盟国际现代物流中心拓展区，建设成为以冷链物流、保税物流、农副产品物流和智慧物流为主要发展方向的陆上边境口岸型区域现代物流枢纽，为将来纳入陆上边境口岸型国家物流枢纽建设

奠定基础。

（2）规划分区

东兴边境口岸产业区在空间上规划分区为：国际口岸综合服务区、跨境经济合作物流产业区、跨境经济合作工业区、铁路多式联运物流区、江平边贸加工示范区、东兴冲榄工业区。

东兴边境口岸产业区以现代物流为主导或协同发展的规划分区总面积约 4.00 平方千米。

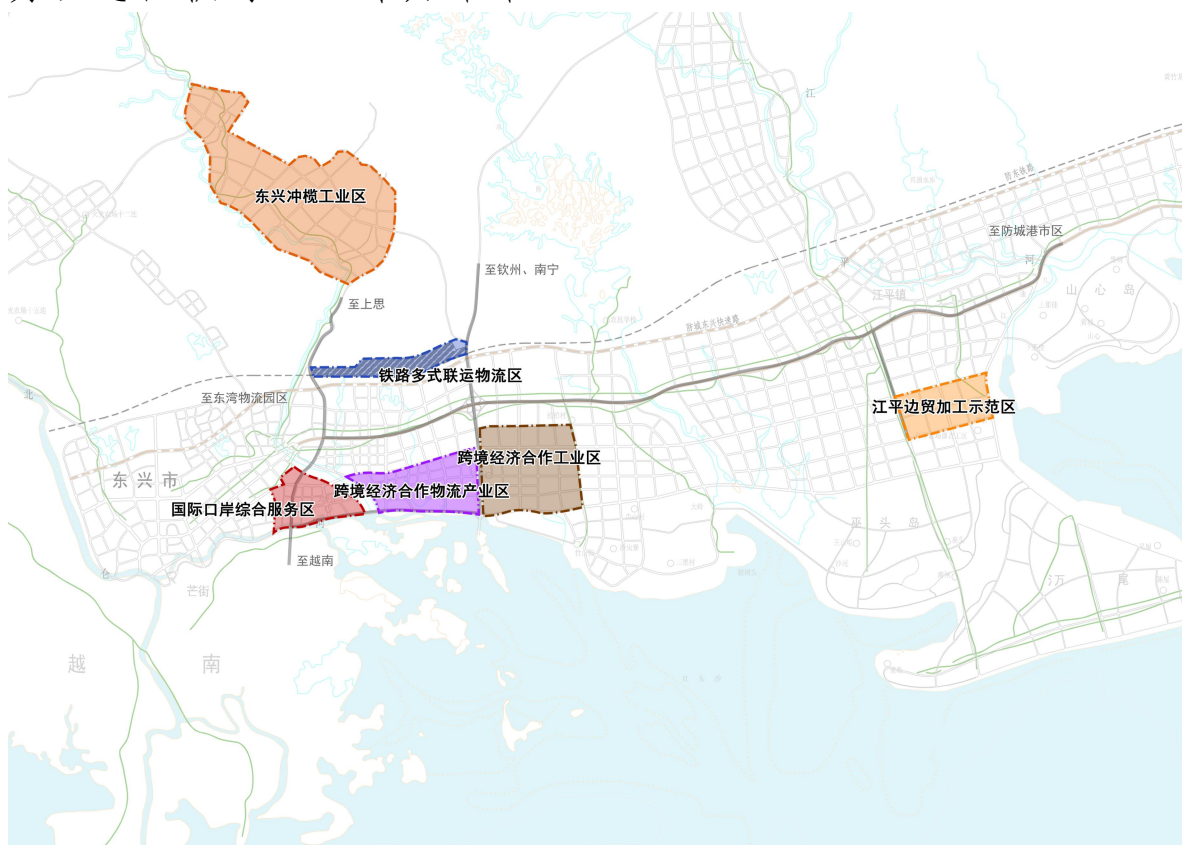


图 2-7 东兴边境口岸产业区规划分区

（3）产业发展

东兴口岸应充分利用独一无二的边海联动优势，重点发展跨境贸易、跨境物流、跨境金融、跨境电商和进出口加工，进口以棉纱、坚果为主，小食品、种苗、中药材为辅，出口以电子产品、

机电配件、鞋材、灯具为主，渔网、杂货等产品为辅。依托东兴口岸，壮大海产品、果蔬、红木、中草药（香料）等边境优势产业，积极承接东部轻纺（鞋帽）、家居装饰新材料、电子家电等轻工制造业转移，积极对接越南北部电子信息产业，扩大消费类电子产品零部件进口、整机出口，加快建设海产品加工基地和红木加工产业集群，扩大打造一批加工贸易产业集约集聚发展区，壮大口岸经济。

主要服务广西边境深加工产业园、东兴跨合区、江平工业园、冲榄工业园的跨境加工、落地加工、轻纺生产、家居装饰、电子家电、跨境服务、互市贸易、专业市场、海洋经济等产业。坚持把发展经济着力点放在实体经济上，打造国内国际双循环边境加工贸易承载区，构建“边海山”的边境特色现代产业体系。立足边境口岸，创新发展边境服务贸易，升级发展货物贸易，推动现代物流业提质增效。

（4）重点业态

创新东兴口岸枢纽与南宁国际枢纽、北部湾港口枢纽的合作方式，以生鲜类产品和跨境电商为重点，发展陆海联动的专业物流、特色物流，拓展互市贸易+全产业链县域经济模式的发展空间。主要建设口岸接驳区、冷链和仓储园区、农产品交易市场、国际快件监管区、东兴铁路货运站等集疏运设施，重点发展边境贸易货物集散中转、越南和泰国进口生鲜农产品落地加工冷链物流、跨境电商、散杂货仓储、铁路和公路冷链运输等业态。

充分发挥跨合区和试验区等国家级开放平台的政策优势，重点发展以跨境物流为主，冷链物流、保税物流、农副产品物流和智慧物流为辅的“一主四辅”联动的现代物流业产业。

1) 跨境物流

大力发展跨境物流。加大对物流企业的服务和支持，引入若干国内上规模、品牌响的大型物流企业，带动和培育本地物流企业做大做强，全面提升跨境物流产业发展水平。围绕边境口岸日益增长的贸易发展需求，加快推动建设东兴二桥口岸跨境物流园，加快申报建设东兴保税物流中心（B型），提升物流服务能力，推动跨境商贸物流提质增效。围绕海产品、水果等生鲜产品物流需求，依托东兴陆上边境口岸型国家物流枢纽建设，加快谋划东兴市至越南、泰国等东盟国家“冷链+普货”特色物流路线，加强与西部陆海新通道沿线地区生鲜产品加工基地、批发市场和城市配送中心等衔接联动，推进东兴市冷链物流建设，打造区域性国际冷链物流中心。围绕我国外迁越南或投资越南的企业物流需求，建设供应链物流枢纽。建设物流信息化系统，引进第三方物流信息服务企业对物流中心、贸易货场、工业园、专业市场等货运信息进行采集开发，推动区域物流信息平台建设，实现城市间物流信息互联互通。完善新建海关监管货场的功能，强化海关监管货场的过驳能力和效率，提升物流通关能力。

2) 冷链物流

大力发展冷链物流。提升东兴互市贸易、冷链物流等重点设

施配套，加快建设中国东兴—越南芒街跨境经济合作区冷链物流分拨中心、东盟（东兴）农产品跨境冷链物流分拨中心等项目。打造区域冷链合作新格局，推进东兴市冷链物流建设，加快谋划东兴市至越南、泰国等东盟国家“冷链+普货”特色物流路线，谋划发展东兴市至国内重点城市铁路冷链班列开行。

3) 保税物流

大力发展保税物流。谋划建设东兴跨合区配套保税仓储物流中心、跨境合作区保税物流园。抢抓国家推进综合保税区高水平开放高质量发展的新机遇，积极申请东兴综合保税区建设，推进与防城港保税物流中心（B型）、钦州保税港区、北海综合保税区协同联动和一体化发展。

4) 跨境电商

大力发展跨境电商。重点发展面向东盟的“快递+跨境电商”服务业务。谋划建设进出境电子商务产业园，解决出入境电商产品监管问题，助力电子商务的升级发展。通过建设电商产业园，吸引网商、服务商等经营主体入驻，完善产业园区的基础设施、公共配套服务，鼓励园区不断向产业链上下游纵深发展，形成资源集约、共享合作的电子商务发展生态圈。加快推进自建跨境电商平台与越南及东南亚国家的交流合作，鼓励东兴跨境电商企业带着东兴特色的产品走出国门，引进越南及东南亚国家的特色优质产品到国内。在主要业务目标国相邻近的城市建立边境仓，联合多部门制定跨境贸易电子商务申报流程和便利化通关措施。

（5）重点项目

东兴农产品物流中心：东兴农产品物流中心是依托并服务于东兴边民互市贸易区，促进中越边民互市贸易，助力防城港打造国际农产品集散贸易加工中心。项目规划用地面积约 772 亩，其中已建部分规划用地约 251 亩，新建部分规划用地约 521 亩。项目总建筑面积为 301645.80 平方米，其中已建部分建筑面积约 119903.80 平方米，新建部分的建筑面积 181735.00 平方米。建设内容主要为针对进出口的农副产品的分拣包装及物流集散，建设相应功能的专业市场，主要包括海产品市场、淀粉市场、干杂货市场、水果市场、相关的配套智能停车场及信息中心等五个功能区块。受新冠疫情的影响，东兴通关量降低，导致过货量大幅减少、项目建设资金紧缺，影响项目进程，项目 2021 年开工，计划 2025 年竣工。

东盟（东兴）农产品跨境冷链物流分拨中心：紧抓东兴毗邻越南海河港的优势，立足东兴海产品和水果的贸易发展基础，依托东兴高铁站，连接防城港与中国西南、华中、华北等地的铁路运输网，重点发展以水产品、水果等为主冷链物流和农副产品物流。项目位于国门大道与跨越大道交汇处西南面，总规划占地约 500 亩，总投资约 25 亿元。项目计划建设冷链仓储区、综合交易区、综合服务区、加工包装区、综合商业区、职工配套住宅区等六大功能分区。项目 2019 年开工，计划 2023 年竣工。

东兴动高物流园：该项目是快运物流产业聚集发展区，是高

铁提供“一站式”快运物流服务、开展多元化经营的重要平台。依托高铁快运物流基地，以“延伸物流链、拓展产业链、提升价值链”为引领，创新高铁快运物流经营理念、模式与产品，大力吸引电商、快递、仓储、商贸、流通加工等类型企业入驻，打造高铁快运产业生态圈。东兴动高物流园位于东兴车站站前广场西侧，计划建设用地100亩，拟建设存车线3条，装卸线1条，配套建设综合楼、动货仓库、冷藏货物仓库、停车场。项目计划2024年1月开工，计划2024年12月竣工。

东兴跨境经济合作区口岸物流产业园：以口岸货物监管区、智慧物流园和加工制造产业园等载体为依托，重点发展以纺织品和机电产品为主的跨境物流，并与后方加工园区联动发展木薯淀粉等农副产品物流。同时，推动与越方口岸和产业园区信息化、智能化联通，推动智慧物流发展。项目位于广西东兴国家重点开发开放试验区核心区域，是中国东兴-越南芒街跨境经济合作区重点发展区域。项目毗邻东兴北仑河二桥而建，规划总用地面积约3500亩（含项目外围市政道路），净用地面积3007.59亩，估算总投资约100亿元（含入区企业投资）。

东兴进出口景观树物流园：打造中国最大进出口景观树物流园。项目占地约100亩，建设跨境景观树交易场所，建设景观树包装、接驳设施、中转设施，功能包括经济商务中心、综合服务中心、物流配送中心、市场管理中心。

东兴江平工业园区物流中心：东兴江平工业园区立足海产品、

坚果、粮食等精深加工业基础，重点发展冷链物流和农副产品物流，助力东兴江平工业园区打造成为开放型、科技型、生态型的海洋产品加工示范区。东兴江平工业园区物流中心占地 200 亩，根据工业园区制造业需求合理组织原料供应物流和产品销售物流，形成生产资料的供应和配送基地。

东兴港边贸食品加工产业园：依托东兴港边境互市食品加工产业园区（规划）及海上互市贸易，重点发展冷链物流和农副产品物流，助力东兴市打造食品加工业的核心竞争力，助推东兴市边贸加工业转型升级。项目规划用地总面积约 5000 亩，估算总投资 125 亿元。主要建设 18 个 500-1000 吨级泊位，年设计吞吐量 100 万标箱。码头后方建设东兴港集装箱货运站、东兴港边小互市交易区、东兴港农产品交易中心、临港食品加工区、东盟食品会展中心、东盟美食文化城、物流配送及相关配套生活区。依托东兴港边境互市食品加工产业园区（规划）及海上互市贸易，重点发展冷链物流和农副产品物流，助力东兴市打造食品加工业的核心竞争力，助推东兴市边贸加工业转型升级。

表 2-7 东兴边境口岸产业区重点项目用地需求表（单位：亩）

项目名称	建设性质	项目规划用地	预计需求用地
东兴农产品物流中心	新建	525	525
东盟（东兴）农产品跨境冷链物流分拨中心	新建	500	500
东兴动高物流园	新建	100	100
东兴跨境经济合作区口岸物流产业园	新建	1775	1775
东兴进出口景观树物流园	新建	100	100
江平工业园区物流中心	新建	800	800
东兴港边贸食品加工产业园	新建	1800	1800

项目名称	建设性质	项目规划用地	预计需求用地
合计		5600	5600

2. 峒中（里火）边境口岸产业区

（1）定位

峒中公路口岸（含里火通道）升级为国家一类口岸，口岸经济充满活力，对外开放不断扩大，峒中（里火）边境口岸产业区总体定位为集口岸服务、商贸物流、贸易加工、保税仓储、出口加工、金融服务等多功能为一体的边境经济合作国际现代物流口岸枢纽，峒中与上思协同、里火与滩散协同，打造国际商贸物流基地、进出口加工贸易基地。

顺应国家实施新一轮沿边开发开放、“一带一路”建设和西部陆海新通道建设的时代要求，进一步优化提升开放合作平台，加快边境经济合作区建设和峒中口岸、里火-滩散通道建设，将峒中（里火）边境口岸产业区作为中国-东盟国际现代物流中心拓展区，建设成为以冷链物流、农副产品物流和医药物流为主要发展方向的陆上边境口岸型区域现代物流枢纽。助力峒中口岸、里火-滩散通道建设成为通往东盟“一带一路”沿线国家的重要口岸，成为面向东盟、连接粤港澳的“海边山”联动产业经济合作带。

（2）规划分区

峒中（里火）边境口岸产业区在空间上规划分区为：

峒中组团：边界口岸服务区、中越交易示范区、物流产业发

展区、物流仓储集运区、落地加工产业区。

里火组团：边界口岸服务区、边境贸易交易区、物流仓储集运区、物流分拨集散区。

滩散组团：边境互市贸易区、二级市场交易区、物流仓储集运区、口岸冷链物流区、跨境经济工业区。

峒中（里火）边境口岸产业区以现代物流为主导或协同发展的规划分区总面积约 2.18 平方千米，其中峒中组团 0.77 平方千米、里火组团 0.43 平方千米、滩散组团 0.98 平方千米。



图 2-8 峒中（里火）边境口岸产业区峒中组团规划分区



图 2-9 峒中（里火）边境口岸产业区里火组团规划分区

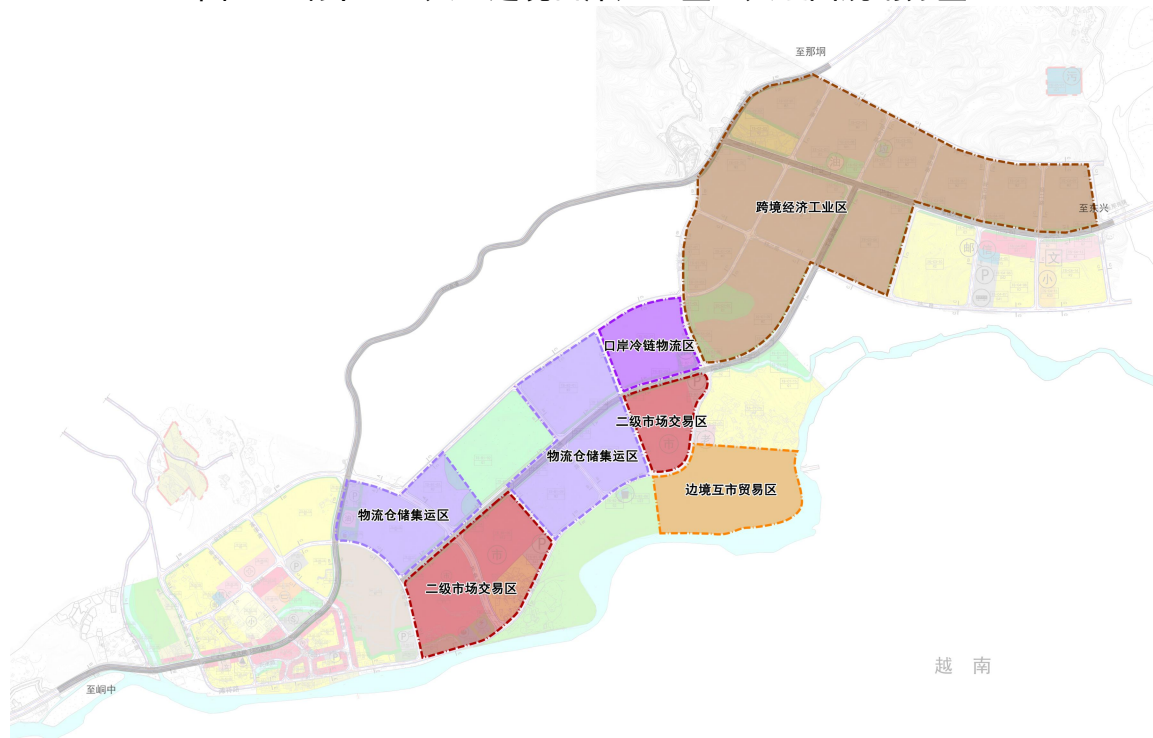


图 2-10 峒中（里火）边境口岸产业区滩散组团规划分区

（3）产业发展

峒中（里火）口岸应依托区位优势，重点拓展边境贸易、落地加工、商贸物流、金融服务等功能，进口以水产品、水果、中药材为主，大米为辅，出口以机电产品、纺织品为主，日用品、建材为辅。着力突出优势产业，初期以水产品、中草药、粮食、肉类、农副产品加工为主，建材、轻纺织、机电为辅，中后期逐步发展高端制造业、高新技术产业、现代服务业，培育和引进大中型加工企业，加快进出口贸易、落地加工产业发展。

广西防城边境经济合作区与东兴边境经济合作区、东兴重点开发开放试验区联动，峒中（里火）边境口岸产业区主要服务中国与越南、中国与东盟的商贸物流、边境贸易和跨境电子商务，服务海产品、粮油和水果等深加工、机电产品、汽车关键零部件加工、建材、新材料、新能源产业。打造面向东盟的边境贸易商品集散贸易加工中心，全面发展以中草药、海产品、粮油和水果深加工、机电产品、建材、新材料等为重点的进出口加工贸易，形成口岸贸易、仓储物流、商品加工制造、边境特色旅游、跨境电子商务等跨境产业链和跨境产业集群，促使口岸经济由“通道经济”向“产业经济”转型升级。

（4）重点业态

峒中公路口岸（含里火通道）为广西乃至全国对外贸易的重要窗口，重点加强广西防城边境经济合作区和沿边旅游区基础设施建设，建设边境特色小镇，推进峒中口岸、里火-滩散通道基

基础设施，提升峒中口岸、里火-滩散通道互市交易市场等项目建设。峒中（里火）边境口岸产业区重点发展进出口贸易、进出口加工（海产品加工、农副产品加工、轻纺加工、建材加工、电子产业、生物医药、先进制造业、医疗器械制造业）、边境旅游、商贸物流、金融服务等业态。峒中主要建设口岸接驳物流园区、口岸监管区、农产品交易市场等集疏运设施，重点发展广西和粤港澳大湾区电子产品、建材、日用小商品边贸进出口物流业态；里火主要建设口岸接驳区、冷链加工园区、仓储园区、口岸监管区、农产品交易市场等设施，重点发展进口越南水产品冷链加工、物流中转和中草药仓储运输等业态。

以峒中镇、那良镇组团为重点的沿边经济发展带，大力发展口岸经济、新兴产业、边境旅游、生态经济，着力构建特色沿边经济带。依托峒中公路口岸（含里火通道）国家一类口岸，以水产品、纺织品和机电产品等贸易为基础，重点发展以冷链物流为主，农副产品物流和医药物流为辅的“一主两辅”联动的现代物流业产业。

（5）重点项目

防城边境经济合作区（峒中组团）物流产业园一期工程：依托防城边境经济合作区，建设物流产业园区，以发展边境物流带动其他园区出入境加工制造业快速发展，推动沿边产业经济带发展。项目位于峒中镇，是防城港市峒中口岸仓储物流基地，用地面积约 300 亩，主要建设内容包括公共基础设施、信息管理系统、

货物仓储场地、加工、管理及服务设施。

防城边境经济合作区基础设施一期工程-冷链物流基地：加快防城边境经济合作区和沿边口岸（互市点）基础设施建设，发展冷链物流，与广西北部湾国际生鲜冷链园区联动发展，打造国际口岸冷链物流基地。项目属于滩防城边境经济合作区基础设施一期工程项目，位于那良镇滩散村，用地面积约150亩，总投资1.3亿元，其中冷藏库18000平方米、货运仓18400平方米、职工食堂3700平方米、冷链物流服务中心3000平方米、职工宿舍4000平方米、维修车间300平方米、门卫室60平方米配电房85.5平方米。

防城边境经济合作区里火二级市场及落地加工项目：推进峒中口岸、里火通道互市贸易商品二级市场建设，打造面向东盟的边境贸易商品集散贸易加工中心，实现“通道经济”向“腹地经济”转变。项目位于那良镇里火村，用地面积约190亩，建设包括商务办公和宾馆、边境贸易结算区、商品交易区以及互市商品收购区、车辆过驳区以及30亩冷链项目加工场等。

表 2-8 峒中（里火）边境口岸产业区重点项目用地需求表

项目名称	建设性质	项目规划用地	预计需求用地
防城边境经济合作区（峒中组团）物流产业园一期工程	新建	300	300
防城边境经济合作区基础设施一期工程-冷链物流基地	新建	150	150
防城边境经济合作区里火二级市场及落地加工项目	新建	190	190
合计		640	640

3.江山港边地贸口岸冷链物流片区

（1）定位

随着国务院批复同意广西防城港口岸（含江山港区）扩大开放，以及“国十条”、RCEP等相关政策相继出台，江山港边地贸口岸迎来了新的发展机遇。江山港边地贸口岸冷链物流片区总体定位为集港口吞吐、口岸通关、冷链物流、仓储运输等多功能为一体的边地贸口岸国际冷链物流基地，推动江山港边地贸口岸转型升级，与东兴、峒中（里火）口岸形成区域联动，共同发展。

以海上互市试点为契机，加快边境贸易创新发展，形成防城港新的临港产业集群，推进江山港区江山边地贸口岸转型升级改扩建工程，将江山边地贸口岸打造成为功能齐全、设施配套先进的综合性口岸，成为海港边地贸口岸转型升级典范。将江山港边地贸口岸冷链物流片区作为中国-东盟国际现代物流中心拓展区，建设成为以冷链物流、大宗农产品散货物流为主要发展方向的海港边地贸物流枢纽，服务好江山港边地贸口岸发展。

（2）规划分区

江山港边地贸口岸冷链物流片区在空间上规划分区为：边贸口岸服务区、商品互市贸易区、边贸落地加工区、边贸冷链物流区、东盟风情商业区、边贸发展预留区、旅检免税区。

江山港边地贸口岸冷链物流片区以现代物流为主导或协同发展的规划分区总面积约 0.33 方千米。

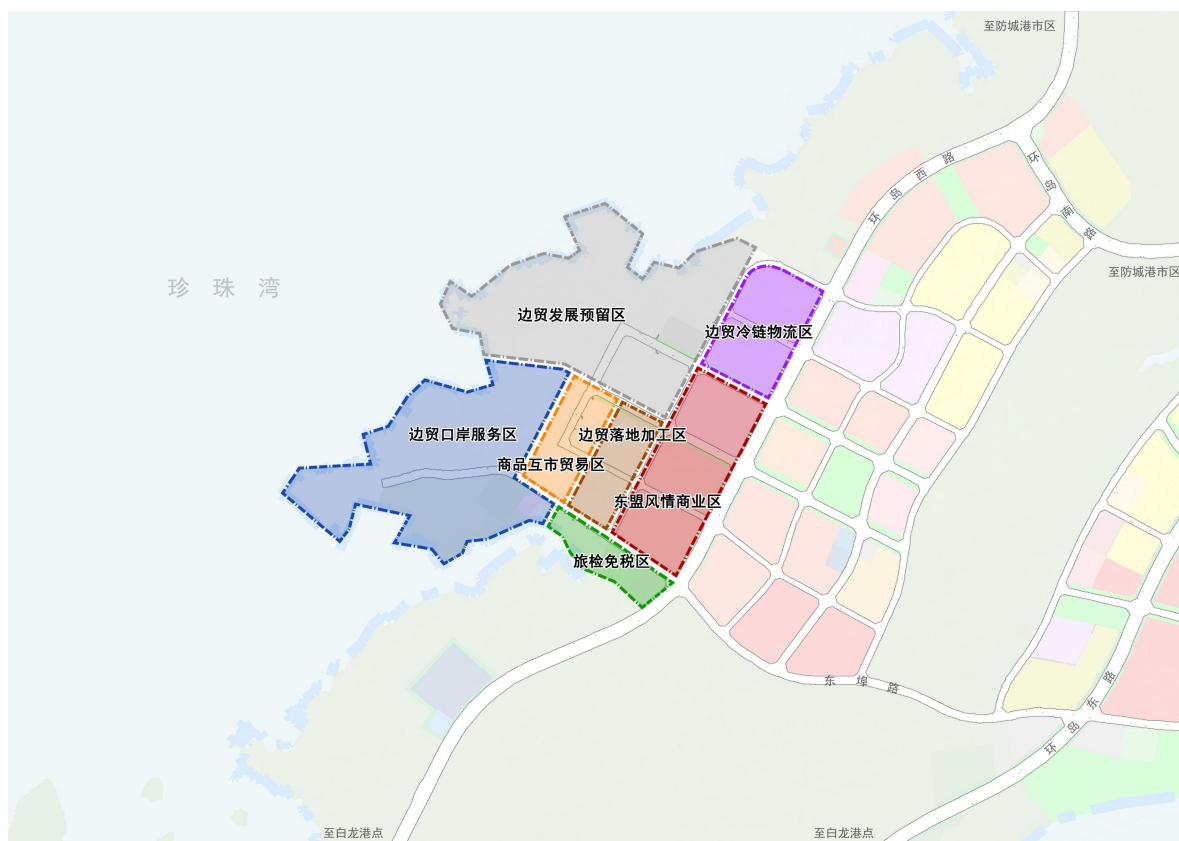


图 2-11 江山港边地贸口岸冷链物流片区规划分区

（3）产业发展

以海上互市试点为契机，加快边境贸易创新发展，积极探索边境贸易政策先行先试，推进互市贸易范围扩大化、形式多样化，加快落地加工集聚，形成防城港新的临港产业集群。江山港重点发展件杂货、集装箱等清洁货类运输，兼顾旅游客运服务，打造成短航距、小吨位、高货值贸易码头，作为防城港主港渔湾港区配套，与防城港的散货、低货值贸易码头形成互补。加快推进江山港区基础设施提升改造，实施海运互市新模式，打造江山港区成为集贸易和旅游为一体的综合性口岸。江山港边地贸口岸冷链物流片区主要服务远洋捕捞、渔业生产、水产品加工贸易、农副产品加工贸易、冷链物流等产业。

（4）重点业态

构建冷链集装箱运输和大宗农产品散货和为主的特色海港边地贸口岸物流体系，主要建设渔港码头装卸仓储区、捕捞和进口水产品冷链加工园区、进口中草药集散仓储、大宗货物仓储物流园区等设施，重点发展生鲜农产品冷链加工、中草药仓储物流、大宗货物集散仓储等业态。积极探索“边民互市+落地加工”模式，引导互市贸易进口商品落地加工，形成相互促进的良性“口岸经济圈”，实现边民互市从“通道经济”向“口岸经济”升级发展。

依托双墩渔港经济区养殖基地，主要以进口水产品、中草药材、农副土特产品为主，将东盟国家乃至 RCEP 十五国的海鲜水产品、中草药材、东盟水果、农副土特产品、冷链商品（原料）通过海运模式从江山港区口岸以互市贸易方式进口，推动江山港互市贸易冷链商品（原料）落地加工产业发展。完善冷链物流体系和相关配套设施，积极培育“冷链+”业态，打造跨境冷链商品交易集散中心，重点发展以冷链物流为主，大宗农产品散货物流为辅的“一主一辅”联动的现代物流业产业。

（5）重点项目

江山港冷链加工产业园：依托江山港边地贸口岸转型升级，建设冷链加工产业园，助力江山港边地贸口岸发展海洋经济，满足日益增长的物流需求，可提升防城港港口服务能力，加快落地加工集聚，形成防城港新的临港产业集群。项目拟将江山港升级

改造，打造成集客运、货运、旅游等于一体的综合性码头，推动江山港形成一个集高新技术产品交易、东盟水果、农副产品（含中草药、海产品）进出口资源集散、落地加工等多种产业为一体的口岸经济区。项目正在谋划中，计划2022年开工，2025年竣工。

表 2-9 江山港边地贸口岸冷链物流片区重点项目用地需求表（单位：亩）

项目名称	建设性质	项目规划用地	预计需求用地
江山港冷链加工产业园	新建	500	500
合计		500	500

4. 上思县物流园区

（1）定位

主动对接南宁临空经济示范区和峒中口岸经济，重点发展现代物流新业态，积极谋划推进物流重点项目建设，培育一批具有核心竞争力的现代流通企业，上思县物流园区总体定位为集加工制造、仓储运输、分拨配送等多功能为一体的区域性现代物流枢纽，是上思县融入边海产业经济带的重要载体。

将上思物流片区作为中国-东盟国际现代物流中心拓展区，建设成为以大宗商品物流、农副产品物流、冷链物流为主要发展方向的城市现代物流枢纽。构建“枢纽+物流+开放”的高水平对外开放新体系，充分利用边海区位和内外市场优势，推进现代物流业发展，促进与东盟国家贸易产业互动，推进产业国际化进程。

（2）规划分区

上思县物流园区在空间上规划分区为：

产业区：碳酸钙产业加工区、综合产业聚集加工区、特色农

林产品加工区

物流区：工业集中现代物流区、特色农产品物流区。

上思县物流园区以现代物流为主导或协同发展的规划分区总面积约 1.40 平方千米。

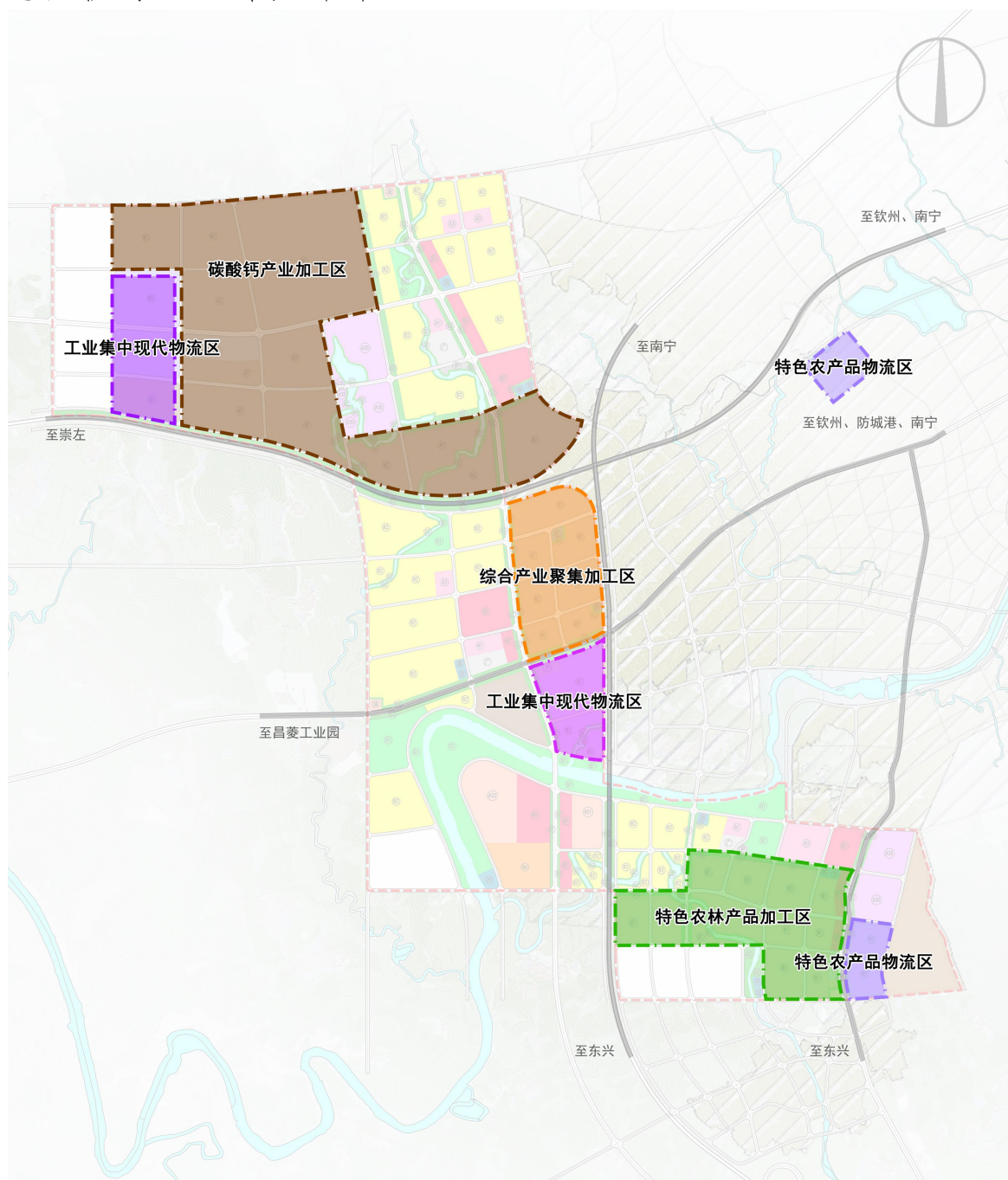


图 2-12 上思县物流园区规划分区

（3）产业发展

充分利用边海区位和内外市场优势，重点发展现代物流新业态，主要服务上思县农业、林业以及矿产方面的资源优势产业和碳酸钙、制糖、木材、农副产品、中草药加工等产业。加快建设一批综合型农产品加工物流园区和区域性骨干市，谋划那琴乡物流园区、上思县碳酸钙产业园配套物流用地、上思县木业产业园配套物流用地、叫安、南屏及华兰农副产品加工园配套物流用地等物流项目。

（4）重点业态

主要建设农产品交易市场、仓储物流园区、农产品冷链园区、农产品包装厂、建材交易市场等设施，重点发展特色农产品仓储物流、冷链加工和碳酸钙产品、木材产品仓储运输等业态。

以加快建设南宁-上思-防城高速公路为抓手，加快生产性服务业与制造业深度融合，加强上思县与南宁、防城港港区、峒中（里火）口岸的产业联动，打造服务空港经济、口岸经济的物流多式联运基地，加快建设一批综合型农产品加工物流园区和区域性骨干市场，重点发展大宗商品物流、农副产品物流、冷链物流联动的现代物流业产业。

1) 大宗商品物流

依托上思县林业、矿产资源优势，加快建设服务于林板林业、碳酸钙产业发展大宗商品物流。

2) 农副产品物流

依托上思蔗糖生产优势及制糖产业基础，抓住上思高速路网建设机遇，加快构建甘蔗原料进厂畅通，成品精制糖、朗姆酒等出厂高效流向市场的农副产品物流体系。加快建设一批综合型农产品加工物流园区和区域性骨干市场，大力建设以“上思十万大山”为品牌的绿色优质农副产品生产加工基地，打造面向北部湾经济区和粤港澳大湾区市场的特色健康食品供应基地。

3) 冷链物流

谋划建设县冷链物流产业综合体。加快提升冷链物流高质量发展水平，完善冷链物流基础设施和信息系统，打通冷链物流堵点难点。加强冷链物流信息全链条追溯监管，畅通“十万大山”生鲜农产品流通渠道。

（5）重点项目

上思县特色农产品加工流通产业园：推进上思县特色农产品加工流通产业园的规划建设，建设服务于区域联动的物流园区，助力上思县特色绿色农业发展。项目预计用地 600 亩，建设农副产品批发市场、风情街、及澳洲坚果、凤梨及柑桔等生产、销售、加工一体化项目综合办公楼，车辆服务中心，仓储中心，配套建设装卸、运输、仓储、配送、交易、信息等现代物流设施。

上思县工业集中区现代物流园区：为上思县资源类开采产业的发展做物流支撑服务，为上思工业企业提供物流集散、运输、配送等服务，建设调配中心、信息中心以及仓储中心。项目占地约 500 亩。

上思县十万大山物流园：为以“上思十万大山”为品牌的绿色优质农副产品生产加工基地提供物流支撑服务，打造面向北部湾经济区和粤港澳大湾区市场的特色健康食品供应基地。规划用地1080亩，主要建设有农产品交易市场、物流仓储、冷链仓储、快递分拨及配送中心、农产品药物残留检测中心、农产品包装厂、建材交易市场等。构建农产品电商集散中心，主要建设县级农特产品一级物流集散中心和集创业、就业培训，企业孵化基地等为一体的电子商务大厦，提供电子商务公共服务，农产品快速检测、分拣、包装、仓储、配送一体化服务，县域农产品公共品牌创建和孵化服务等。目前该项目已启动，项目已完成征地、立项、可研编制、初步设计总平图，正在进行选址申请、用地预审、调整设计以及筹集项目建设资金等前期准备工作。

表 2-10 上思县物流园区重点项目用地需求表（单位：亩）

项目名称	建设性质	项目规划用地	预计需求用地
上思县特色农产品加工流通产业园	新建	600	600
上思县工业集中区现代物流园区	新建	500	500
上思县十万大山物流园	新建	1080	1080
合计		2180	2180

表 2-11 中国-东盟国际现代物流中心联动区项目一览表

序号	项目名称	所属片区	项目进展	总投资（万元）
1	东兴跨境经济合作区口岸物流产业园	联动区	在建	400000
2	华立边境深加工产业园区	联动区	在建	970000
3	峒中公路口岸（含里火通道）综合区基础设施项目	联动区	在建	137000
4	上思县扶贫产业示范园十万大山汽车商贸物流城	联动区	在建	3600
5	东兴农产品物流中心	联动区	在建	87475

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	所属片区	项目进展	总投资（万元）
6	防城港新港公铁海联运物流中心	联动区	在建	60000
7	东盟（东兴）农产品跨境冷链物流分拨中心	联动区	在建	250000
8	上思县十万大山物流园项目	联动区	在谈	20000
9	六聚鑫农副产品海产品冷链仓储加工综合开发项目	联动区	在谈	20000
10	防城区荣光互市贸易农产品加工园区项目	联动区	在谈	42000
11	广西东兴十八方跨境冷链物流枢纽中心项目	联动区	在谈	250000
12	东兴边民互市区升级改造建设	联动区	在谈	21590
13	双墩渔港经济区航道疏浚及码头提升工程一期工程	联动区	在谈	28900
14	中国—东盟（防城）经贸文化交流促进中心	联动区	在谈	28417
15	防城边境产业园	联动区	谋划	200000
16	江山港冷链加工产业园	联动区	谋划	50000
17	东兴口岸国际快件监管中心	联动区	谋划	4000
18	峒中口岸（含里火通道）智慧物流港	联动区	谋划	120000
19	峒中保税物流中心（B型）	联动区	谋划	30000
20	江山海产品和中草药材落地加工产业园（一期）	联动区	谋划	20000
21	防城茅岭木材落地加工产业园（一期）	联动区	谋划	15000
22	东兴港边贸食品加工产业园	联动区	谋划	1250000
23	北部湾（防城港市）航空产业园区	联动区	谋划	200000
24	圆通跨境电商产业园	联动区	谋划	30000
25	东兴动高物流园	联动区	谋划	30000
合计				4267982

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

表 2-12 中国-东盟国际现代物流中心各分区园区规划定位、面积及发展方向

分区	园区	定位	规划面积	服务产业	物流产业	重点业态
核心区	东湾国家级示范物流园区	国际现代化港口综合物流枢纽，是钦州-北海-防城港港口型国家物流枢纽的重要载体	约 21.05 平方公里	服务粮油食品加工、LNG 清洁能源、金属新材料、危化品、海洋经济等产业，做好海洋交通运输、保税物流、港航服务、金融、信息等服务	以大宗商品物流为主，保税物流、冷链物流、危化品物流为辅	粮油加工物流、大宗商品物流、保税加工物流、危化品物流、冷链物流、大宗物资仓储、医药保税仓储、跨境电商、多式联运等业态
拓展区	高新区物流片区	区域性现代物流基地，是将防城港打造为国际冷链物流枢纽城市、国际医学开放试验区的重要载体	约 2.85 平方公里	服务高新技术、医学技术、医药制造、医疗器械等产业，服务冷链经济、海洋经济、落地加工等产业	以冷链物流为主，医药物流、电商物流、农副产品物流为辅	医药制造物流、生鲜农产品冷链加工物流、食品加工配送、智慧物流、电商快递物流和钢材集散交易、大宗原材料物流等业态
	企沙物流片区	现代化临港工业区域性现代物流枢纽，是企沙临港工业经济、企沙渔港经济发展的重要支撑	约 6.44 平方公里	服务钢铁、有色金属、能源、金属新材料、化工新材料和装备制造等临港工业，做好交通运输、物流、电子商务为主的生产性服务，服务海洋渔业、国际冷链物流等海洋产业	以临港绿色大工业物流为主，冷链物流、危化品物流为辅	钢铜铝产品仓储物流、钢材加工产品仓储交易、铁路物流、大宗原材料物流等业态；远洋渔业贸易、冰鲜冷链集运、大宗农产品散货仓储等业态
联动区	东兴边境口岸产业区	中越跨境经济合作国际现代物流口岸枢纽，陆上边境口岸型国家物流枢纽，是西部地区与中南半岛陆海连通开放发展的战略门户	约 4.00 平方公里	服务海产品、果蔬、红木、中草药（香料）等边境优势产业，服务跨境加工、落地加工、轻纺生产、家居装饰、电子家电、跨境服务、互市贸易、专业市场、海洋经济等产业	以跨境物流为主，冷链物流、保税物流、农副产品物流和智慧物流为辅	边境贸易货物集散中转、越南和泰国进口生鲜农产品落地加工冷链物流、跨境电商、散杂货仓储、铁路和公路冷链运输等业态
	峒中（里火）边境口岸产业区	边境经济合作国际现代物流口岸枢纽，峒中与上思协同、里火与滩散协同，打造国际商贸物流基地、进出口加工贸易基地	约 2.18 平方公里	服务商贸物流、边境贸易和跨境电子商务，发展以中草药、海产品、粮油和水果深加工、机电产品、汽车关键零部件加工、建材、新材料、新能源等产业	以冷链物流为主，农副产品物流和医药物流为辅	进出口贸易、进出口加工（海产品加工、农副产品加工、轻纺加工、建材加工、电子产业、生物医药、先进制造业、医疗器械制造业）、边境旅游、商贸物流、金融服务等业态
	江山港边地贸口岸冷链物流片区	边地贸口岸国际冷链物流基地，推动江山港边地贸口岸转型升级	约 0.33 平方公里	服务远洋捕捞、渔业生产、水产品加工贸易、农副产品加工贸易、冷链物流等产业	以冷链物流为主，大宗农产品散货物流为辅	生鲜农产品冷链加工、中草药仓储物流、大宗货物集散仓储等业态
	上思县物流园区	区域性现代物流枢纽，是上思县融入边海产业经济带的重要载体	约 1.40 平方公里	服务农业、林业以及矿产方面的资源优势产业和碳酸钙、制糖、木材、农副产品、中草药加工等产业	大宗商品物流、农副产品物流	特色农产品仓储物流、冷链加工和碳酸钙产品、木材产品仓储运输等业态

中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

重点项目规划布局图

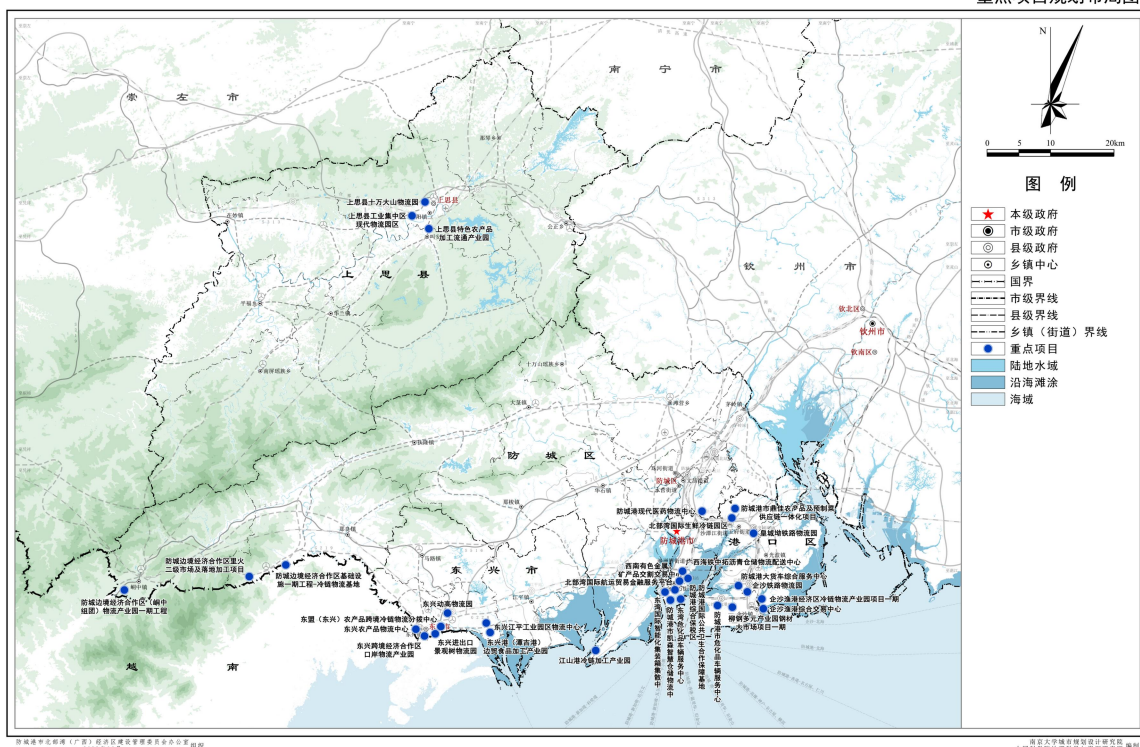


图 2-14 中国-东盟国际现代物流中心重点项目规划布局图

(六) 物流网络布局

1. 骨干交通设施

(1) 港口码头

落实自治区北部湾国际门户港扩能优服行动，建设国际国内一流的海洋港口，以“大型化、专业化、现代化、国际化、集约化、智慧化”为发展方向，以大型临港产业全链条、规模集群发展为依托，以建设现代化综合性港口为目标，按照“抓重点、补短板、强基础、增后劲”的工作思路，将规模化开发和结构性调整相结合，形成大宗散货运输和集装箱运输齐头并进的良好发展态势，主动适应国内外经济和航运发展的新形势，全面提升港口综合服务水平，积极打造西部陆海新通道大宗商品集散枢纽和国

际区域性冷链商品集散中心，面向东盟的国际枢纽港。重点建设工程如下：

防城港企沙港区赤沙作业区 1、2 号泊位工程：赤沙作业区 1、2 号泊位工程由防城港赤沙码头有限公司作为业主。规划建设 2 个 20 万吨级散货泊位（水工预留 30 万吨级），使用岸线总长 830m，年设计通过能力 980 万吨/个。主要建设码头水工、水域疏竣、装卸工艺设备购置及安装、生产及辅助建筑物、给排水及消防、供电照明、通信及导航、控制、环保及临时工程等内容。工程概算总投资 54.785 亿元。该工程建成后将使防城港深水岸线资源得到充分集约利用，极大地满足防城港生态铝基地等大型临港产业项目的货运需求，对加快防城港大宗商品集散枢纽建设，推进北钦防一体化发展，提升北部湾港在西部陆海新通道上的竞争力，推动防城港乃至北部湾经济社会高质量发展具有重要意义。1 号泊位工程一期（码头水工及停泊地按 30 万吨级预留）概算总投资 22.38 亿元，于 2020 年 12 月开工建设，预计 2023 年底建成投产；2 号泊位工程一期（码头水工及停泊地按 30 万吨级预留）概算总投资 15.47 亿元，于 2020 年 9 月开工建设，预计 2023 年底建成投产。

防城港 30 万吨级进港航道工程：位于港口区，主要建设内容及规模即外海至 30 万吨级码头选址处，30 万吨级航道长 16.4 公里，总投资 12 亿元。该工程已列入自治区“五网”项目，同时是《西部陆海新通道总体规划》建设项目。截至 2020 年底，

该工程已完成可研报告编制初稿。

（2）高速公路

西部陆海新通道、北钦防一体化、“强首府”战略、国际医学开放试验区和广西防城港边境旅游试验区等内外部机遇重叠，防城港市货运需求量将快速增长。为提升防城港市公路货物运输能力，加快普通国省干线瓶颈路段扩能改造和待贯通路段建设，加快国道线路的优化调整。总体上规划建设4类线路，分别为连接市外的高速公路（即南宁吴圩经上思至峒中高速公路）、城区西绕城公路（即G210滩营至公车段线路向西偏移经四和村、防城港四和机场南接企沙大道）、市内边海联通公路（即G228西湾大桥经东湾大桥后接龙门大桥往北延长）、沿边公路（即G219防城峒中至东兴公路、G219宁明爱店至防城峒中（防城港段）。完善南宁、崇左区域连接东兴、峒中等区域跨境公路通道布局，提高防城港市“出海、出边、至边”公路通行效率。重点建设项目如下：

G219 防城峒中至东兴公路：项目路线全长43.449公里（完全利用那垌至里火支线5.698公里），建设里程37.751公里，其中一级公路23.716公里，二级公路14.035公里（含马鞍坳3.7公里特长隧道一座）。计划总投资16.1亿元。2019年开工，截至2020年底完成全部前期工作，一标段开展部分路面施工，项目计划于2024年3月完工通车。项目建成后将完善防城港市沿边公路网，提升沿边公路通行能力，满足国家边境国防交通运输

及沿线群众的出行需要，推动防城港市社会经济发展。

南宁-上思-峒中高速公路：南宁吴圩至上思高速公路计划建设里程 56 公里，总投资 96.4 亿元。2020 年已举行开工仪式，计划 2025 年完工。上思至峒中高速公路计划建设里程 85 公里，总投资 133.3 亿元。2020 举行开工仪式，计划 2025 年完工。

（3）铁路/高铁

为构筑高品质、高效率的客货干线铁路网络，总体上规划引入 4 条线路，分别为北侧南防铁路、钦防铁路及云桂沿边铁路，西侧为中越铁路（即防东铁路），其中：钦防铁路为双线快速客运通道；南防铁路近期增设二线为主要货运通道；云桂沿边铁路规划于远期接入，是以货为主、兼顾客运的客货共线铁路；防东铁路枢纽段近期按双线实施。重点建设项目如下：

新建防城港至东兴铁路：2019 年开工，总里程 46.8 公里，总投资 64.8 亿元，计划 2023 年完工。防城港至东兴铁路建成后，将提高东兴口岸交通可达性，增强东兴口岸对外辐射力，支撑国内通过防城港与越南双方贸易深入合作。

南防铁路防城港增建二线：南防铁路是西部陆海新通道重要交通基础设施之一，对西部陆海新通道建设意义重大，渔澗港区货物规划主要通过南防铁路既有线路和增建二线进行集疏运。

（4）航空机场

推进防城港市航空机场建设，加快建成防城港民用（支线）机场，填补防城港市航空发展空白，有力支撑防城港市物流高质

量建设发展，为防城港市提供高端高品质的运输服务。

防城港民用（支线）机场：项目拟按4C飞行区等级规划建设，跑道长2600米（远期可向东延长跑道至3200米），新建8个C类停机位，1个隔离机位，预测目标年2030年旅客吞吐量为100万人次，年飞机起降10309架次，货邮吞吐量7000吨。项目计划总投资18.02亿元。2019年底建成高岭场址临时气象观测站并运行至今，机场选址报告已于2020年11月获得国家民航局批复。2021年8月，项目预可研报告通过国家民航局委托组织的行业意见评审会议，并协调南部战区空军基地航管处明确了预可研阶段军民航协调方案。2022年3月，自治区发展改革委报请自治区政府行文向南部战区空军基地申请签订军地协议，目前尚未完成签订。2022年7月，项目预可研报告已获得国家民航局出具的行业意见。项目计划建设期限为2024-2026年。

1. 水路物流网络布局

（1）构建全域“双港多点”港口格局

“双港”为渔漓港区、企沙港区。防城港域的临港工业原材料货运功能将逐步由渔漓港区向企沙赤沙作业区、南港区延拓、转移，疏解港城交通矛盾，拓展渔漓港区中转服务空间。渔漓港区规划由第一作业区至第六作业区（先期按照离岛型式布置）组成，布局83个生产性泊位，其中万吨以上泊位53个，形成码头岸线长度20.2公里、陆域面积1919万平方米、货物年通过能力2.7亿吨（其中集装箱通过能力350万TEU）。企沙港区规划由赤

沙作业区、云约江作业区、潭油作业区、榕木江作业区组成，布局 98 个生产性泊位，其中万吨以上泊位 43 个，形成码头岸线长度 19 公里、陆域面积 1216 万平方米、货物通过能力 2.17 亿吨。企沙南港区规划位于企沙半岛南侧，是北部湾港重要的资源储备港区，定位为以临港产业发展为主，远景承接渔漓港区大宗干散货转移。

“多点”为白龙港点、茅岭港点、东兴港点。其中，白龙港点规划布局通用泊位 4 个，形成码头岸线长度 2.2 公里，形成年通过能力 200 万吨；茅岭港点规划布局 16 个泊位，形成码头岸线长度 2.0 公里、年通过能力 1000 万吨；结合《北部湾港总体规划》批复情况，整合原有的潭吉港点、京岛港点、竹山港点资源，适时推进东兴港点规划建设，增加通用泊位数量、提高港点年通过能力。

（2）远期展望规划

复航皇城坳古运河。链接平陆运河，释放港口战略价值：打破广西内河运输只能由珠三角出海的格局。复航皇城坳古运河，打通大西南吸引西江中上游沿线货物由平陆运河进出海，促进河海联运。受制于龙门大桥通航尺度，海轮不能进入钦州湾，而江轮穿越龙门大桥进入海区需要回避龙门段涨、落急流时段，另一方面也存在海区风浪适航等问题，故建议开辟皇城坳运河段。

建设河海联运港口。抢抓平陆运河建设历史机遇，谋划在企沙南港区预留港口码头用地，作为承接平陆运河河海联运的港口

码头，拓展防城港海域港区的河海联运功能。

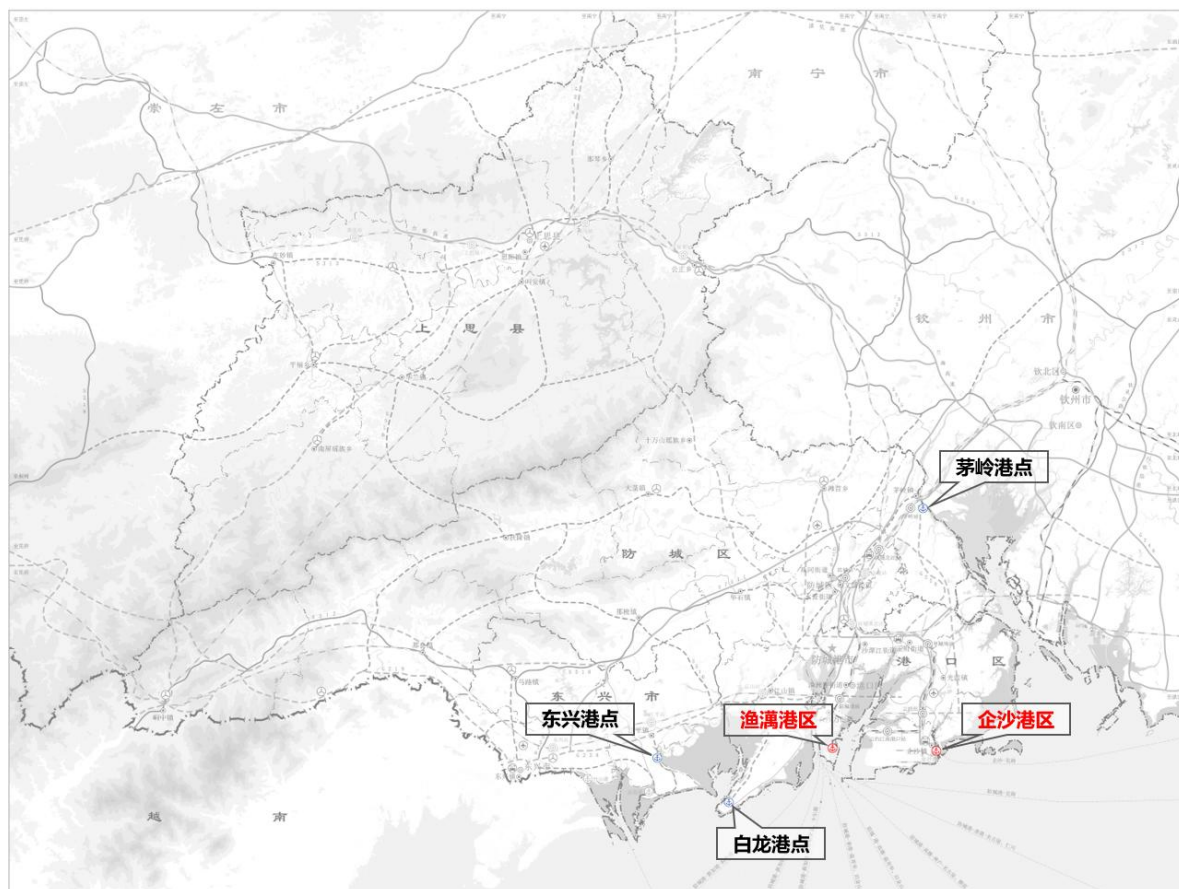


图 2-15 中国-东盟国际现代物流中心水路物流通道规划示意图

2.公路物流网络布局

（1）构建“三横三纵”高速公路物流网络

以出海出边沿边通道建设为重点，加快高等级通道建设，形成“三横三纵”高速公路物流网络，亦是国家级物流通道。“三横”为合那高速、防东高速、东兴至凭祥高速；“三纵”为上思至峒中高速、上思至防城港高速、钦防高速。

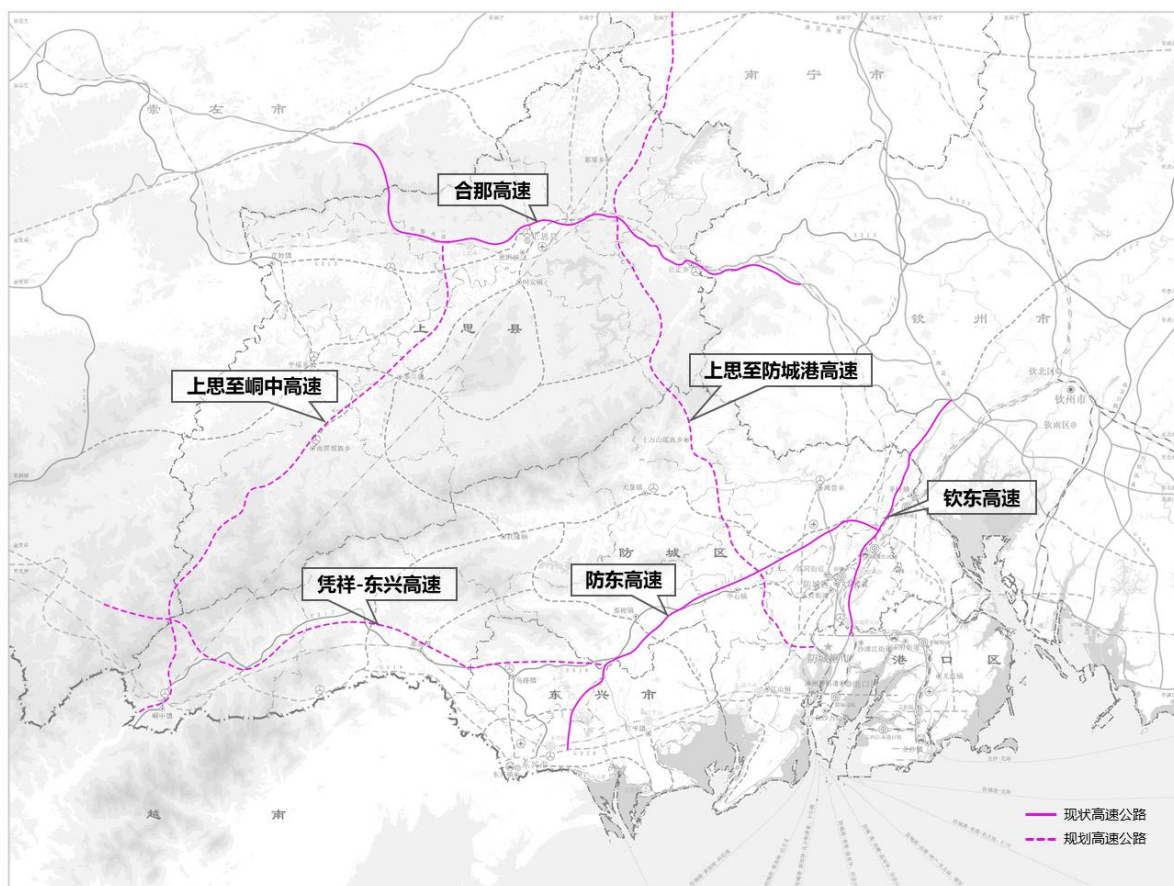


图 2-16 中国-东盟国际现代物流中心“三横三纵”高速公路物流通道规划示意图

（2）优化港区/园区公路专用线物流通道

重点建设主要港区集疏港专用公路、高速公路，其中：渔漓港区通过东湾疏港大道向北向东经桃中路、沙潭江大道、疏港大道、疏港一级公路进入南宁至防城港高速公路；往东兴方向主要通过疏港大道向北向东经桃中路、疏港大道至企沙大道后折向西、经江山大道进入防城东兴快速路向西南至东兴市，其次可通过北部湾大道经国内大道向西至东兴市；企沙港区通过云约江大道、疏港一级公路、文昌大道、榕木江大道和潭油大道进行集疏港，并连接南防高速公路和广西滨海高速公路；企沙南港区通过天堂坡街、云约江大道、最终通过疏港一级公路来连接南防高速公路

和广西滨海高速公路。

（3）加强货车管控共享运输车辆动态信息

完善道路运输车辆动态信息管理，共享运输车辆动态信息，保障公安交警部门可根据需要提取车辆信息，掌握货车流量数据，加强运行监测，及时协调堵点卡点，有利于提高道路通行效率；加强对货车行驶轨迹的管控，强化运输保通保畅，全力保障物流平稳有序运行。

（4）远期展望规划：“四横三纵”公路物流网络

远期规划新增茅岭经滩营、大藁至里火高速公路。合那高速、防东高速两高速公路之间间距大，存在服务空白区域，中间缺横向的高速公路，即茅岭经滩营、大藁至里火高速公路，该高速公路位于十万大山景区南侧，主要服务于十万大山景区和里火口岸对外快速出行，对里火口岸和十万大山景区发展意义重大。远期规划形成“四横三纵”高速公路物流网络。

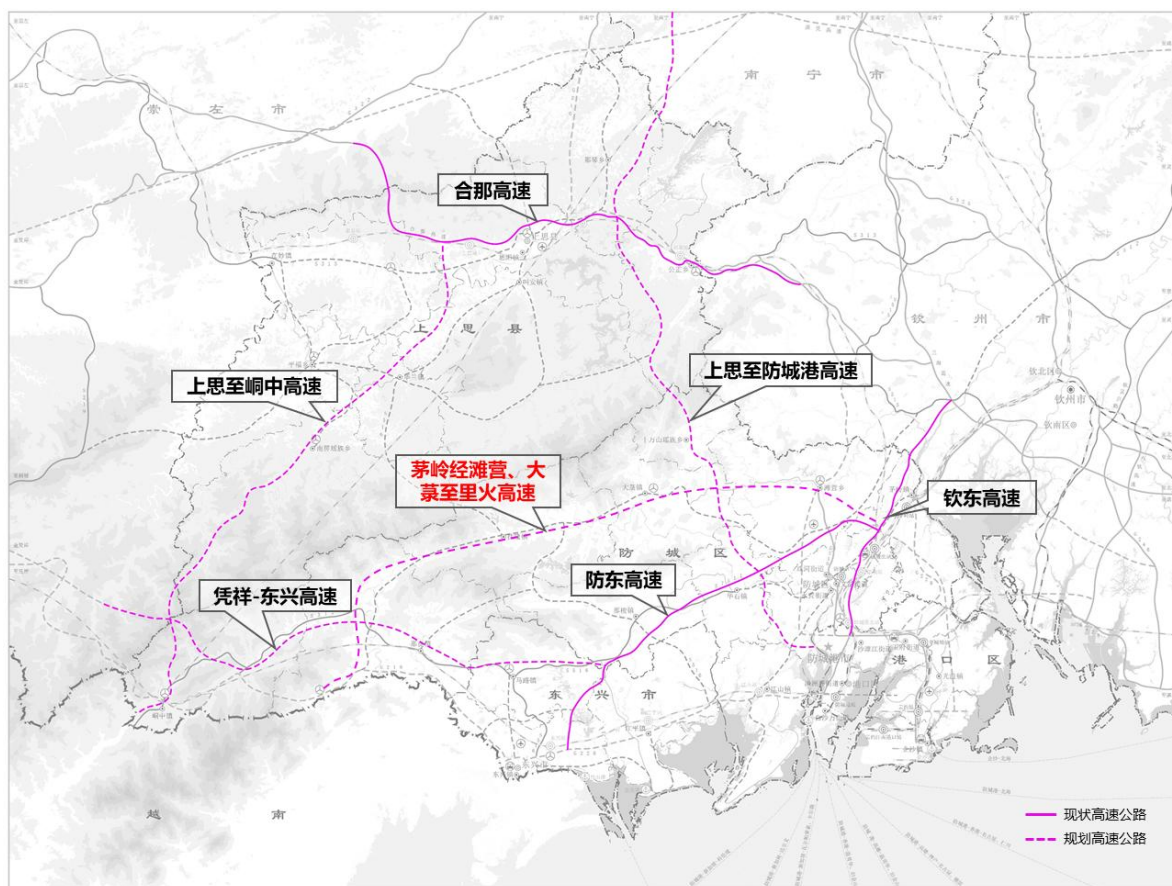


图 2-17 中国-东盟国际现代物流中心“四横三纵”高速公路物流通道规划示意图

3. 铁路物流网络布局

(1) 构建“一横三纵”铁路干线物流网络

优化完善铁路干线网络布局，构筑高品质、高效率“一横三纵”铁路物流网络。“一横”为防城港至东兴铁路（防东铁路），该铁路可提高东兴口岸交通可达性，增强东兴口岸对外辐射力，支撑国内通过防城港与越南双方贸易深度合作；“三纵”为南宁市至防城港市高速铁路（南防高铁）、南防线马皇至防城港北站复线工程（南防普铁）、云桂沿边铁路（防城港至文山段），其中，推进南防线马皇至防城港北站复线工程，提升南防线马皇至防城港北站段铁路容量，可满足不断增长客货运输需求；云桂沿边铁

路是以货为主、兼顾客运的客货共线铁路，可加强与崇左、百色、云南等联系，提高边境国防通道运输能力。

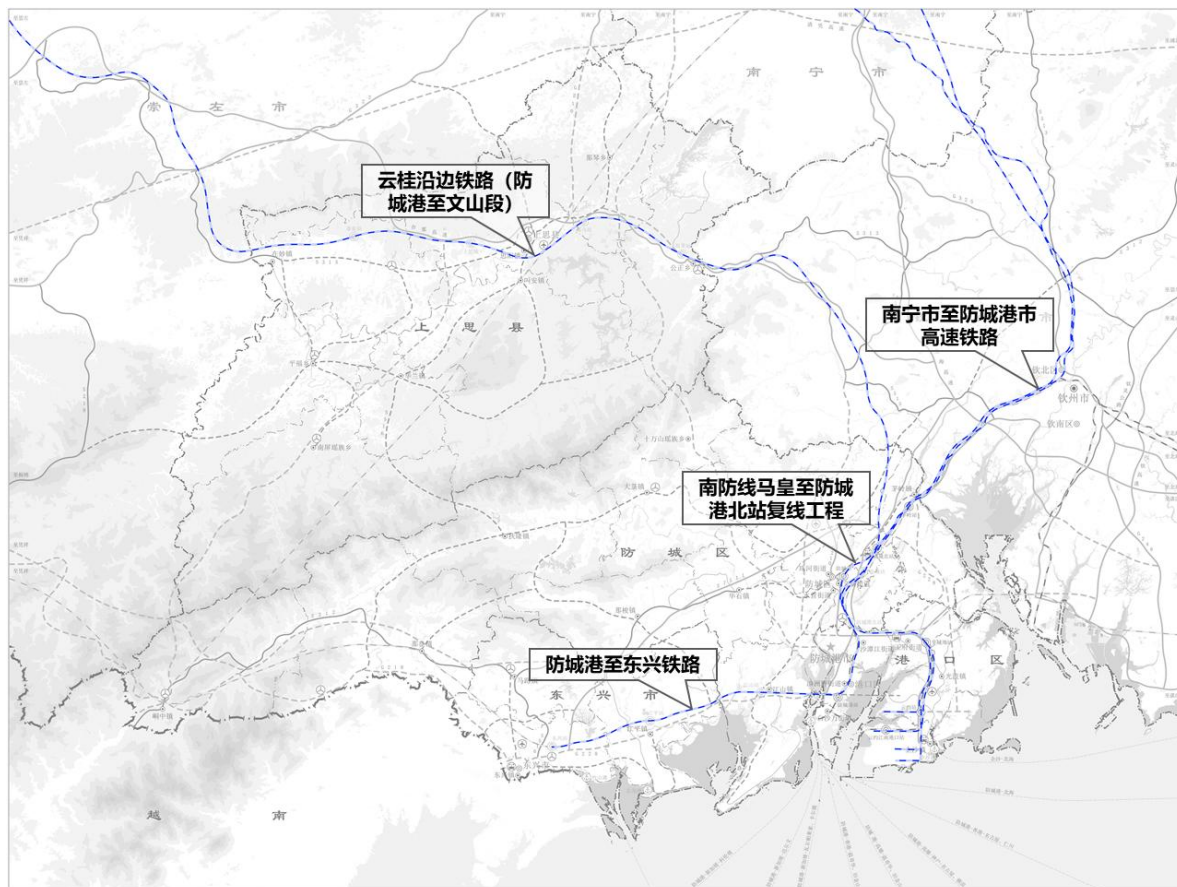


图 2-18 中国-东盟国际现代物流中心“一横三纵”铁路物流通道规划示意图

（2）优化港区/园区铁路专用线物流通道

防城港市最大的资源是海和港口，依托港口布置了大量工业园区、物流园区以及港口码头等。以港口码头、工业园货运集疏运需求为导向，加快连通防城港港口及重点产业园区的支专线铁路项目建设，推动铁、公、水联运协调发展。

渔漓港区货物规划主要通过南防铁路既有线路和增建二线进行集疏运；远期云桂沿边铁路建成后，货物亦可经由南防铁路在防城站进入云桂沿边铁路至云南；港区内规划布局 4 个调车场，

即在已建第一和第二调车场基础上，在港区中东部、港区1号路西侧新建第三调车场，在港区南部新建第四调车场。

企沙港区货物规划主要通过正在建设的企沙支线（全长约19.5公里）和增建二线（全长约28.2公里）进行集疏运，港区进港铁路按3-4股道规划预留用地，在潭油作业区、赤沙作业区、企沙南作业区规划铁路装卸线，规划布局防城港钢铁基地项目和金川电解铜项目铁路专用线。

（3）远期展望规划：“两横五纵”铁路物流网络

远期重点强化沿边通边通道建设，规划新增南宁经上思至峒中铁路、东兴经峒中经凭祥至田东沿边铁路；强化提升西部陆海新通道出海铁路运输能力，规划新增南宁经合浦至湛江高铁防城港联络线，全面支撑和落实国家、自治区发展战略要求。远期形成“两横五纵”铁路物流网络布局。

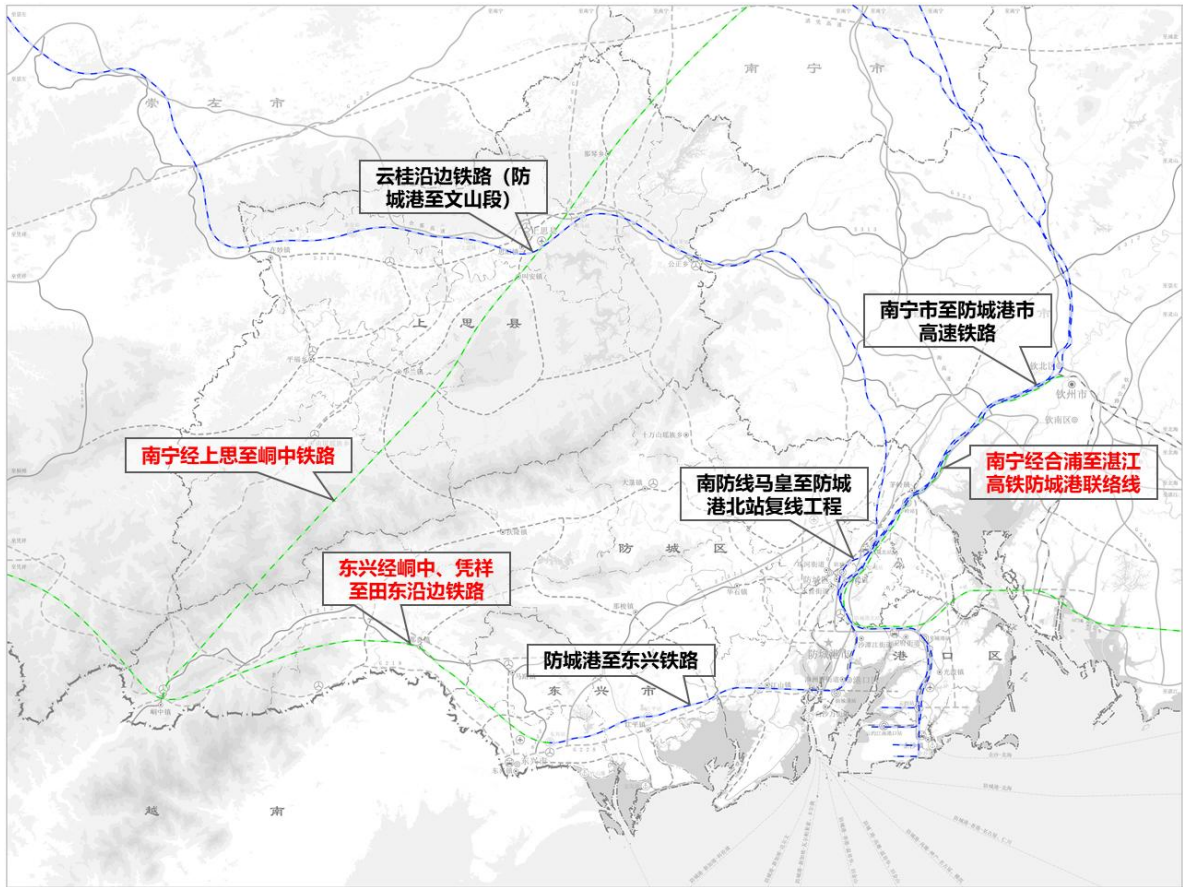


图 2-19 中国-东盟国际现代物流中心“两横五纵”铁路物流通道规划示意图

中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

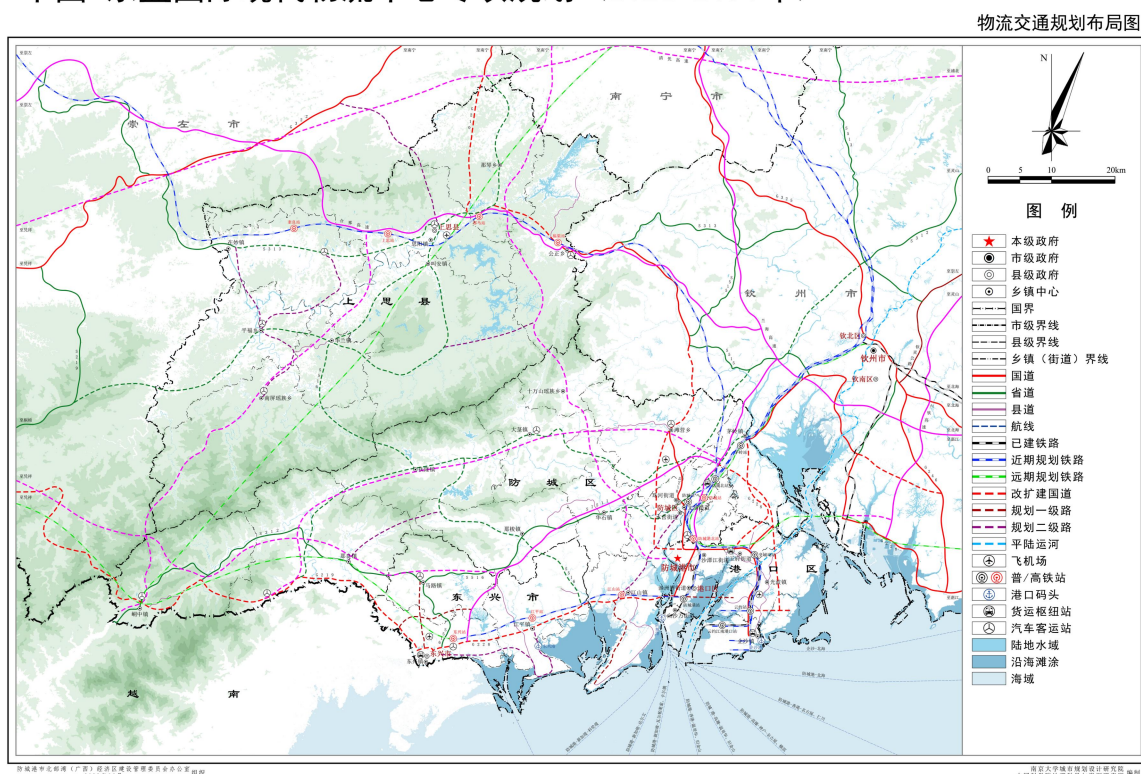


图 2-20 中国-东盟国际现代物流中心物流交通规划布局图

4.对外物流运输通道

南向：海上国际运输通道。依托港口、航道及配套设施建设，强化防城港与越南、马来西亚、新加坡等东盟国家海上联系，支撑服务防城港与东盟国家经贸深度合作。

南向：陆路国际运输通道。主要依托防城港市东兴、峒中两大重要口岸，强化防城港与越南、泰国等东盟国家陆路联系，支撑服务防城港与东盟国家经贸深度合作。

北联：至成渝双城经济圈运输通道。串联防城港、南宁、河池市、贵州、成都、重庆等主要城市，深度融入成渝双城经济区，支撑西部陆海新通道建设。

东融：对接粤港澳大湾区运输通道。串联防城港、钦州、北

海、湛江、茂名等主要城市，深度融入北部湾经济圈，支撑北钦防一体化，积极对接粤港澳大湾区，承接大湾区产业转移。

西合：沿边开发开放运输通道。串联防城港、崇左、百色、昆明等主要城市。防城港市作为广西陆海重要战略支点，提升防城港市对西部地区经济辐射，支持新一轮西部大开发。

中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

对外物流通道示意图

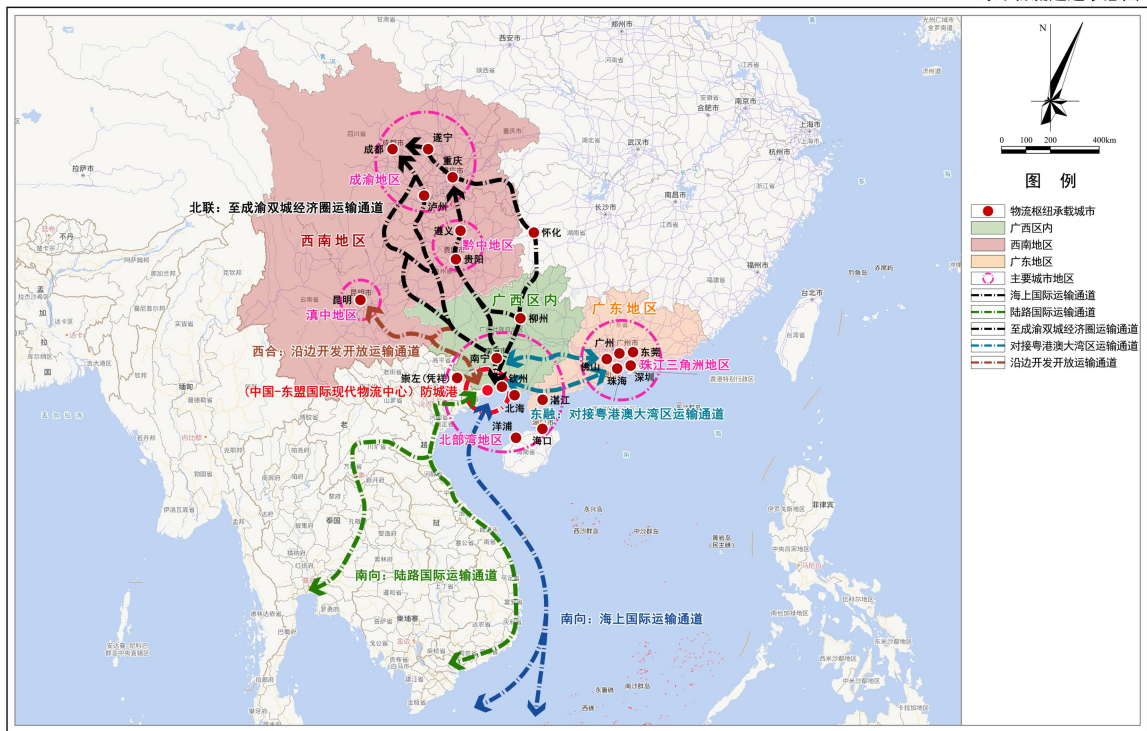


图 2-21 中国-东盟国际现代物流中心区对外物流通道示意图

三、体系支撑篇

（一）衔接“一带一路”沿线国家地区合作

“一带一路”是我国新时代全方位对外开放，构建更广泛、更深入的对外开放新格局的最重要抓手。广西作为 21 世纪海上丝绸之路和丝绸之路经济带有机衔接的重要门户，防城港市需抢抓国家“一带一路”机遇，凭借沿海沿边的独特优势，积极拓展海外市场，挖掘与“一带一路”沿线国家和地区的合作机会。

中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

“一带一路”与中国-东盟国际现代物流中心示意图

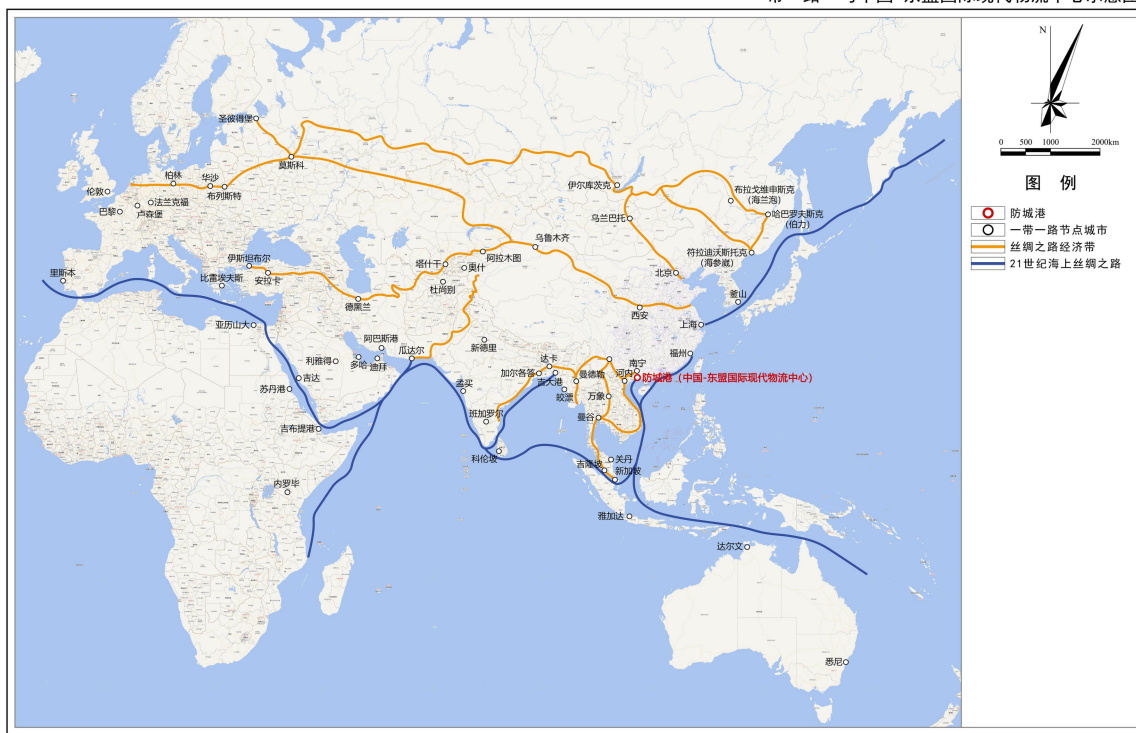


图 3-1 “一带一路”与中国-东盟国际现代物流中心示意图

1. 深化“海上丝绸之路”贸易合作

把握非洲等“海上丝绸之路”沿线国家对小商品的市场需求，结合我国中西部产业优势，发挥防城港作为国内国际双循环重要节点枢纽与作为 21 世纪“海上丝绸之路”重要始发港的优势，拓

展“防城港-东盟”“防城港-非洲”双向对流的海上贸易航线。“防城港-东盟”去程为国内生产的电池、家用电器、轮胎、工具、通讯设备、机电产品、汽配摩、小商品、纺织等货物，返程为坚果、海产品、水果等货物。

1. 开拓国际冷链物流合作

冷链物流是现代服务业的重要组成部分，随着国际合作日益深化，中国农产品和海产品贸易呈现爆发式的增长，冷链产品市场需求日益旺盛。防城港市作为西部地区连接“一带”和“一路”的纽带，具有连接越南，面向东盟的独特优势。防城港与东盟经贸往来频繁，越南等东盟国家是我国最重要的水果、水产品贸易伙伴，进出口贸易额逐年增加。应紧抓“越俄、越蒙”以生鲜产品为主的贸易需求，充分发挥防城港与东盟沿边沿海的区位优势、以及与24个城市冷链铁路运价下浮优惠的优势，利用即将接轨的中俄铁路、中蒙铁路和防东铁路等，形成跨境铁路通道网络，打造“越-防-蒙-俄”沿途双向对流冷链式物流路线。

（二）加快构建“五大”对外物流运输通道

加快构建“五大”对外物流运输通道，以高水平对外开放促进中国-东盟国际现代物流中心高质量发展，支撑服务国家、自治区重大战略实施。

1. 南向：构建海上国际运输通道

聚焦补齐防城港水运发展短板，强化海上运输通道发展，打造面向东盟的高等级航道。加快防城港水运交通基础设施建设，

完善水运航道网络布局。加快推进防城港企沙港区潭油作业区进港航道一期工程建设，推进防城港30万吨级进港航道工程、防城港企沙港区潭油作业区进港航道二期工程、防城港三牙航道扩建工程等项目建设。至2025年末，建成防城港至东盟国家运力充足、高速高效的海上运输通道，支撑防城港市向海经济建设，推动防城港与东盟国家经济贸易的深入合作。

1.南向：构建陆路国际运输通道

补齐防城港与东盟国家陆路通道发展短板，重点推进东兴、峒中两大重要口岸运输通道建设。

完善东兴口岸运输通道建设。加快建成防城港至东兴铁路，推进凭祥—东兴（沿边通道）高速公路建设；加快推进G219国道改扩建；加快开展东兴经峒中经凭祥至田东沿边铁路规划研究。

“十四五”期末，防城港市东兴口岸将形成由“2条高速公路+2条铁路+1条普通国道”组成的至边综合运输通道，有力支撑中越贸易合作，促进防城港边境旅游试验区、防城港国际医学开放试验区的建设和发展。

补齐峒中口岸交通发展短板。加快推进南宁经上思至峒中铁路、上思至峒中高速公路、凭祥—东兴（沿边通道）高速公路等项目建设；推进G219国道改扩建；加快开展东兴经峒中经凭祥至田东沿边铁路规划研究。“十四五”期末，防城港市峒中口岸将形成由“2条高速公路+2条铁路+1条普通国道”组成的至边综合运输通道，极大促进中越边民互市贸易、边境小额贸易和边

境对外经济技术合作。

3.北联：构建至成渝双城经济圈运输通道

提升西部陆海新通道全段综合运输能力，补齐防城港至南宁段通道短板。加快推进南防线马皇至防城港北站复线工程（沿海铁路钦州至防城港段扩能改造工程）建设，推进南宁至上思、上思至峒中、上思至防城港等高速公路建设，加快开展南宁经上思至峒中铁路、南湛高铁防城港联络线等铁路线路规划研究。至2025年期末，将形成由“3条高速公路+4条铁路”组成防城港至南宁的运输大通道，支撑西部陆海新通道建设。

4.东融：构建对接粤港澳大湾区运输通道

推进北钦防一体化通道建设，加强防城港对接粤港澳大湾区，提升通道整体运输能力。加快推进南防线马皇至防城港北站铁路复线工程（沿海铁路钦州至防城港段扩能改造工程）等铁路建设，加快南湛高铁防城港联络线、茅岭经滩营经大藁至里火高速公路的规划研究。至2025年期末，将形成由“3条高速公路+3条铁路”组成串联北钦防对接粤港澳大湾区运输大通道，助力北钦防一体化，对接粤港澳大湾区承接湾区产业转移。

5.西合：构建沿边开发开放运输通道

加强沿边通道交通基础设施建设，补齐沿边开发开放运输通道短板，强化防城港西与崇左、百色、云南交通联系。加快推进云桂沿边铁路（防城港至文山段）沿边铁路建设，推进凭祥-东兴（沿边通道）高速公路建设，推进沿边公路G219国道改扩建。

开展东兴经峒中经凭祥至田东沿边铁路规划研究。至 2025 年期末，将形成由“2 条高速公路+2 条铁路+1 条普通国道”组成的运力充足、互联互通的沿边综合运输大通道，满足防城港市边境国防及群众出行需要。

表 3-1 五大综合运输通道交通布局规划

综合运输大通道名称	重要节点/路段	交通支撑体系	项目类型	项目名称	建设情况
海上国际运输通道	防城港出海段	航道工程	水运	防城港 30 万吨级进港航道工程	规划
				防城港企沙港区潭油作业区进港航道一、二期工程	在建
				防城港三牙航道扩建工程	在建
陆路国际运输通道	东兴口岸	2 条高速公路+2 条铁路+1 条普通国道	公路	钦东高速公路	现状
				凭祥—东兴高速公路	在建
				G219 国道改扩建	在建
			铁路	防城港至东兴铁路	在建
	东兴经峒中经凭祥至田东沿边铁路	规划			
	峒中口岸	2 条高速公路+2 条铁路+1 条普通国道	公路	凭祥—东兴（沿边通道）高速公路	规划
				上思至峒中高速公路	在建
				G219 国道改扩建	在建
铁路			东兴经峒中经凭祥至田东沿边铁路	规划	
	南宁经上思至峒中铁路	规划			
至成渝双城经济圈运输通道	防城港至南宁段	3 条高速公路+4 条铁路	公路	南宁经钦州至防城港高速公路	现状
				南宁至上思高速公路——上思至峒中高速公路	在建
				南宁至上思高速公路——上思至防城港高速公路	在建
			铁路	南宁经上思至峒中铁路	规划

综合运输大通道名称	重要节点/路段	交通支撑体系	项目类型	项目名称	建设情况
				南湛高铁防城港联络线	规划
				南防普速铁路	现状
				南防高速铁路	现状
对接粤港澳大湾区运输通道	北钦防段	3条高速公路+3条铁路	公路	茅岭经滩营、大蒙至里火高速公路	规划
				钦防高速公路—兰海高速公路	现状
				合那高速公路—兰海高速公路	现状
			铁路	南湛高铁防城港联络线	规划
				北钦防城际铁路	规划
				南防线马皇至防城港北站铁路复线工程	规划
沿边开发开放运输通道	沿边通道	2条高速公路+2条铁路+1条普通国道	公路	合那高速公路	现状
				凭祥-东兴（沿边通道）高速公路	规划
				国道G219防城峒中至东兴公路、G219宁明爱店至防城峒中（防城港段）	在建、规划
			铁路	东兴经峒中经凭祥至田东沿边铁路	规划
				云桂沿边铁路（防城港至文山段）	规划

（三）推进中国东盟边海国际物流通道联动

随着国家全面深化改革扩大开放、中国与东盟合作进入新的“钻石十年”，防城港市需凭借沿海沿边开放的独特优势，统筹推进中国-东盟陆海互联互通，构建边境以中国-越南的国际公路、国际铁路为重点，海上联通中国与东盟东线国家的物流大通道，构建中国（防城港）-越南之间国际产能合作的跨境产业链，积

极推进中国东盟海陆跨境物流合作。

1.积极对接胡志明和林查班腹地

积极对接胡志明和林查班腹地，打造机电产品、纺织品、水产品、水果、药品进出口重要海陆通道。立足陆上边境口岸型国家物流枢纽和港口型国家物流枢纽，充分运用新“国十条”政策，发展海运模式互市贸易，形成公铁海联运，加强越南胡志明港以及泰国林查班港机电产品、纺织品、水产品、水果、药品等货源海陆对流。

1.积极对接广宁省、胡志明腹地

积极对接广宁省、胡志明腹地，打造纺织品进出口重要海陆通道。中国对于越南的纱线等产品的需求较大，是越南纱线产品第一大进口国。随着天虹集团在越南广宁省芒街海安工业区和海河县海河工业园区先后布局纱厂、大型纺织工业园区及针织面料染色生产基地等，打造全产业链的国际化、专业化的纺织产业园区，中越纺织品产能合作将进一步深化，防城港发挥边境口岸与海河工业园、芒街海安工业园的陆上运距优势，加强海路与越南胡志明纺织品集散基地的对接，立足港口型、陆上边境口岸型国家物流枢纽，形成边海联动有效辐射中国内地市场。

2.积极对接海防腹地

积极对接海防腹地，打造机电产品、水产品进出口重要海陆通道。随着中国·越南(深圳-海防)经济贸易合作区崛起，中国机电（电子）企业相继入驻，河内-海防电子产品经济带初步形成。

防城港可发挥港口型、陆上边境口岸型国家物流枢纽联动优势，海运对接胡志明，陆运对接海防，形成机电产品、水产品进出口重要海陆通道。

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

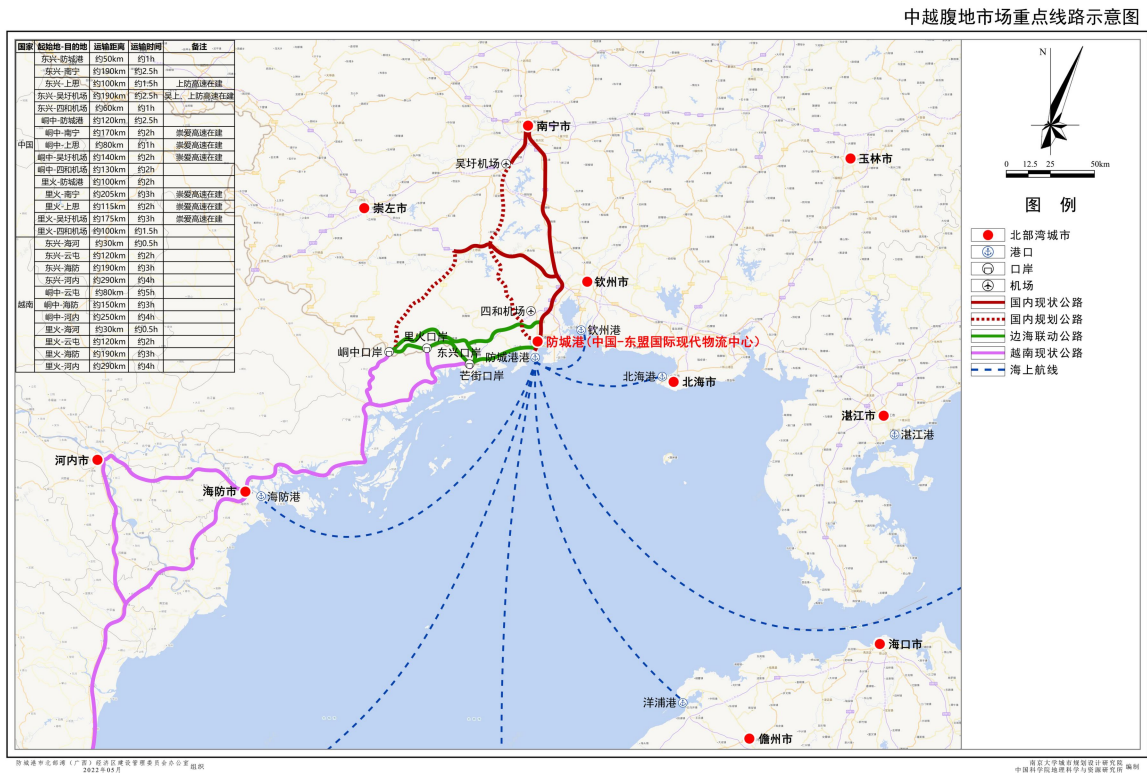


图 3-2 中越腹地市场重点线路示意图

（四）全面参与北部湾城市群物流发展合作

充分发挥防城港紧邻东南亚的沿海沿边区位、港口、交通、口岸、产业、政策等综合优势，主动加快融入北部湾经济区物流一体化建设，助推北部湾经济区升级发展，引领防城港由“通道经济”向“综合型枢纽经济”转变。

1.加强与海南自由贸易港物流合作

北部湾港“防城港-海南”航线正式开通，为两地提供了一条稳定、便捷、高效的物资进出运输通道。依托已开通的“防城港-

海南”航线，加强海南洋浦港、八所港等物流合作，重点发展经海南港口南下的粮食、矿建材料等货物，及北上的化肥等货物。进一步密切海南港口与防城港码头的联动，吸引更多货源通过防城港码头聚集、中转。

1.主动融入钦北防三市物流一体化

主动融入钦北防三市产业及港口错位协同发展，根据三市协同布局调整优化产业布局及港口定位，形成防城港以大宗商品物流、冷链物流为主的合理分工、相互协作的物流发展格局。以龙门跨海大桥为主要节点，打造三市快捷交通网，推动钦北防物流一体化设施建设，提升货物流转能力，吸引三市大宗商品、粮食、冷链货物通过龙门跨海大桥运输形成货物对流。未来随西部陆海新通道市场扩张，集装箱运营规模增长到一定规模，集装箱运营效率提高乏力，北部湾港的三大港域集装箱分工需适时调整和平衡，优先分担和做好“普+冷”集装箱直航航线开行工作，以及分担和做好服务防城港临港工业的集装箱直航航线回归。

表 3-2 钦州-北海-防城港港口型国家物流枢纽功能布局

片区	功能布局
钦州片区	重点发展国际集装箱干线运输、现代航运服务、大宗商品储备交易、多式联运等综合性服务业务。
北海片区	重点为港口腹地和临港产业提供货物集散、国际中转、保税监管等物流服务业务。
防城港片区	重点发展临港产业集群供应链物流、大宗商品集散交易、国际冷链物流等服务业务。

2.深度对接“强首府”战略物流合作

对接自治区“通道+枢纽+产业”的“强首府”战略，推动边

境口岸、海港口岸与南宁机场枢纽、铁路枢纽联通，积极服务南宁空港经济区。同步对接南宁物流标准化、通关便利化等软环境建设，通过峒中-吴圩机场高速公路、防城港-南宁铁路、平陆运河等运输渠道和路径，形成钢铜铝和粮油产品、药品（含中草药）、水产品、水果、机电产品、纺织品等货运对流，快速接入以南宁辐射全国、面向东盟国家双向辐射的立体国际物流网络，实现与南宁等周边主要城市1小时通达，与全国、全球的快速通达。

3.积极发展现代物流促进产城融合

发展现代物流业，强化产业联动融合，建成中国-东盟国际现代物流中心。充分发挥港口型和陆上边境口岸型国家物流枢纽承载城市作用，立足产业发展需求，构建布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系，着力打造国家骨干冷链物流基地承载城市。推进广西北部湾国际生鲜冷链园区，北部湾金属材料交易中心，西南有色金属、矿产品交割交易中心等专业园区建设。推动防城港保税物流中心升级为综合保税区，推动建设东兴综合保税区。大力推动“公转水”“公转铁”，优化交通运输结构，降低物流成本，提升物流效率和服务质量。打造以东湾国家级示范物流园为核心区、高新区和企沙物流片区为拓展区、边海和市县物流片区为联动区的全域物流网络。扩大东盟货场和大宗商品集散交易规模，建成中国-东盟国际现代物流中心，助力防城港市产城融合。

聚焦跨境经济合作区“区市一体化”发展。优化跨境经济合

作区“前岸—中区—后城”空间布局，提高“前岸”的便利化通关能力，促进对外贸易转型升级；强化“中区”产业支撑作用，培育特色优势产业集群；强化“后城”服务保障作用，完善城市配套建设，促进产城融合发展。推进跨境经济合作区与高铁片区、金滩片区之间实现互联互通、融合发展，形成“区市一体化”发展格局。推动跨境经济合作区口岸物流产业园项目落地建设。

（五）积极打造国际国内物流“双循环”

紧紧抓住构建国内国际双循环新发展格局和 RCEP 签署的双重机遇，充分发挥口岸枢纽城市、东盟国家最快捷最高效的通道载体和门户的优势，立足防城港市产业基础，以建设现代化临港工业城市为核心，充分发挥边海国际大通道优势，大力推动中国东盟产能合作深化，紧握中越产能合作深化的发展机遇，重点发展以冶金产品、机电产品、纺织品、水产品、水果等为主，中药材、粮油、坚果、淀粉等为辅的贸易和物流，并不断拓展线上线下交易、加工、研发、金融等功能，促进全产业链在防城港市形成服务国内国际“双循环”，积极融入与服务国家和广西的新发展格局，打造国内国际双循环重要节点枢纽。

1.重点打造冶金产品物流“双循环”

加快建设冶金产品物流“双循环”服务平台，高起点、高标准建设好有色金属矿石仓储交割中心，形成煤炭等国内原料稳定供给和铁矿石、铜精矿、煤炭等国际原料进口-防城港钢铜铝冶金生产基地-国内外冶金产品物流服务体系，打造面向东盟、对

接粤港澳大湾区、辐射西南的冶金产品物流“双循环”基地。通过物流“双循环”促进钢铜铝企业增资扩产、技改升级、延伸链条，加快建设钢铜铝冶金及有色金属精深加工基地，进一步促进形成由大到强、由低端到高端、由分散到集聚、具有竞争优势的冶金工业产业发展格局。

中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

冶金产品“双循环”发展示意图

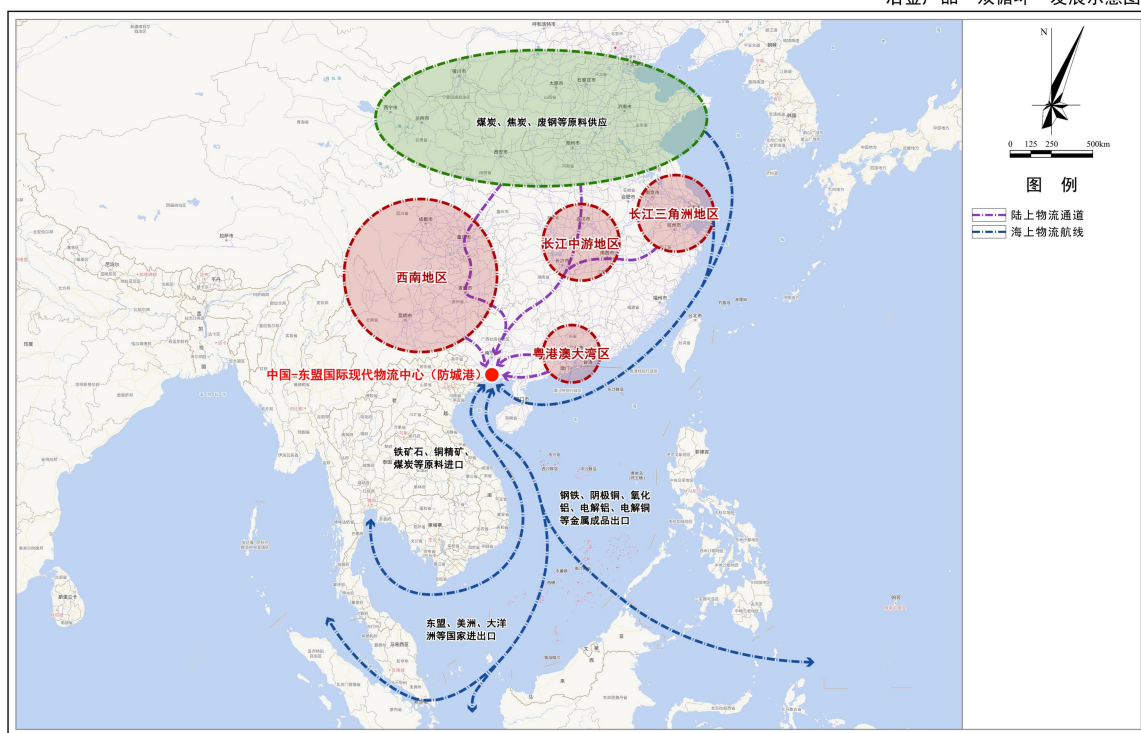


图 3-3 冶金产品“双循环”发展示意图

1.重点促进机电产品物流“双循环”

紧抓机电制造业的中游产业、国际产能合作的贸易环节及流通环节，以跨境经济合作区和边境经济合作区提供保税、交易和加工等服务为核心，为粤港澳大湾区、成渝双城经济圈、长三角经济圈等机电产品上游产业集聚区提供机电产品零配件、装备等出口物流服务，以及为越南海防等机电产品下游产业集聚区提供

组装成品等进口物流服务，构建国内外公铁空协同发展的机电产品物流发展格局，积极推动机电产品发展服务国内国际“双循环”的商贸物流。

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

机电产品“双循环”发展示意图

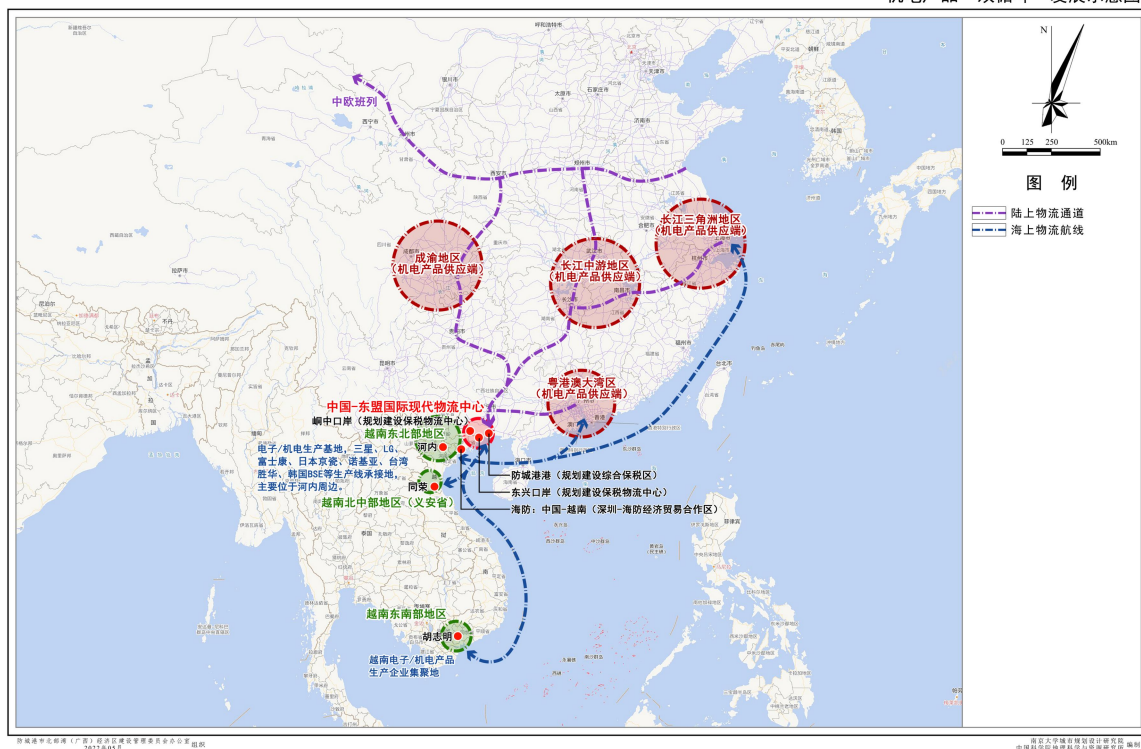


图 3-4 机电产品“双循环”发展示意图

2. 大力促进纺织品物流“双循环”

积极参与纺织品国际分工环节，以跨境经济合作区和边境经济合作区提供保税、交易和半成品加工等服务为核心，为长三角经济圈生产纺织品原料提供向东南亚出口物流服务，为越南芒街、海河、胡志明等地下游企业提供纺织品服装成品和棉纱、布料等半成品的进口物流服务，推动防城港边境形成以棉纱为主的纺织品半成品生产与集散区，构建针对纺织品的跨境电商、仓储物流、跨境物流、保税业务、交易、金融等产业链，积极推动防城港市

发展面向国内、国际的纺织品物流“双循环”。

中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

纺织品“双循环”发展示意图

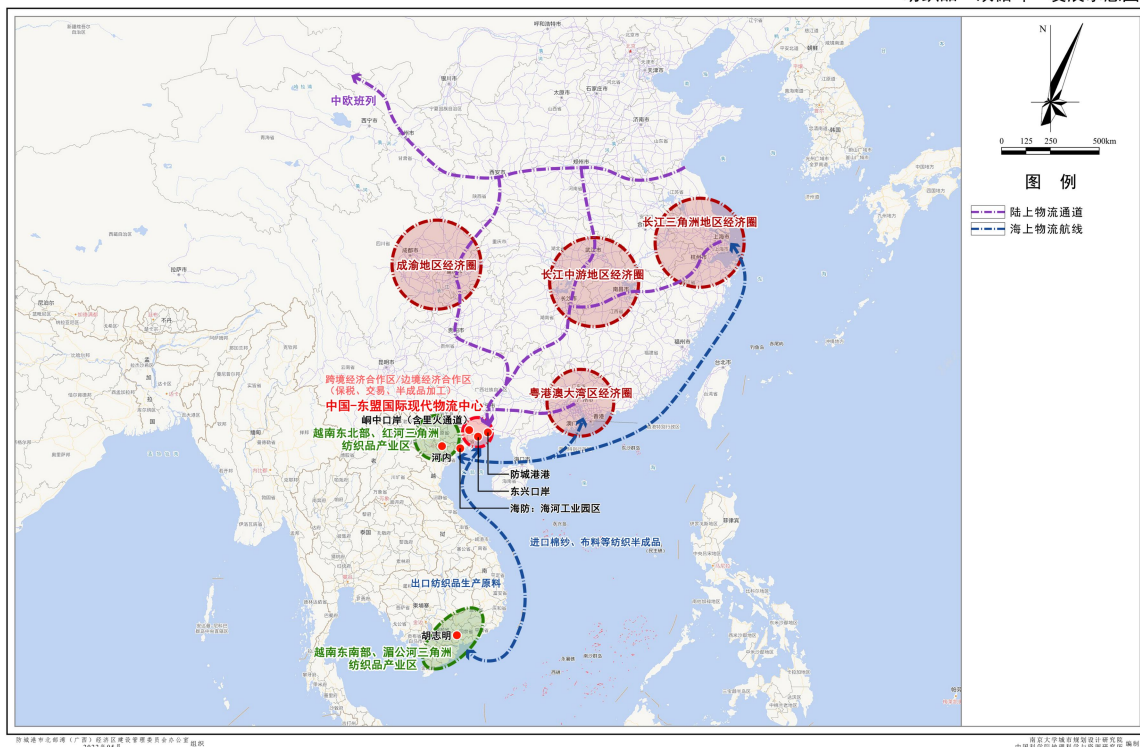


图 3-5 纺织品“双循环”发展示意图

3.大力构建水产品物流“双循环”

加速汇集越南、泰国、非洲等国家和地区的优质水产品，大力推动本地水产品生态养殖与海洋捕捞等产业发展，以水产品贸易、水产品加工为核心发展水产品商贸物流，打造国际水产品交易市场 and 集散中心、国际水产品生产加工和出口基地。积极争取打通海运肉类、冰鲜和冰冻水产品冷链通道，恢复开行防城港—重庆、成都、广安等地的冷链铁路专列，推动开通防城港—越南胡志明港、泰国林查班港的海运冷链集装箱航线，构建国内铁路、国外海路协同发展的冷链物流发展格局，积极推动水产品发展服务国内国际“双循环”的商贸物流。

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

水产品“双循环”发展示意图

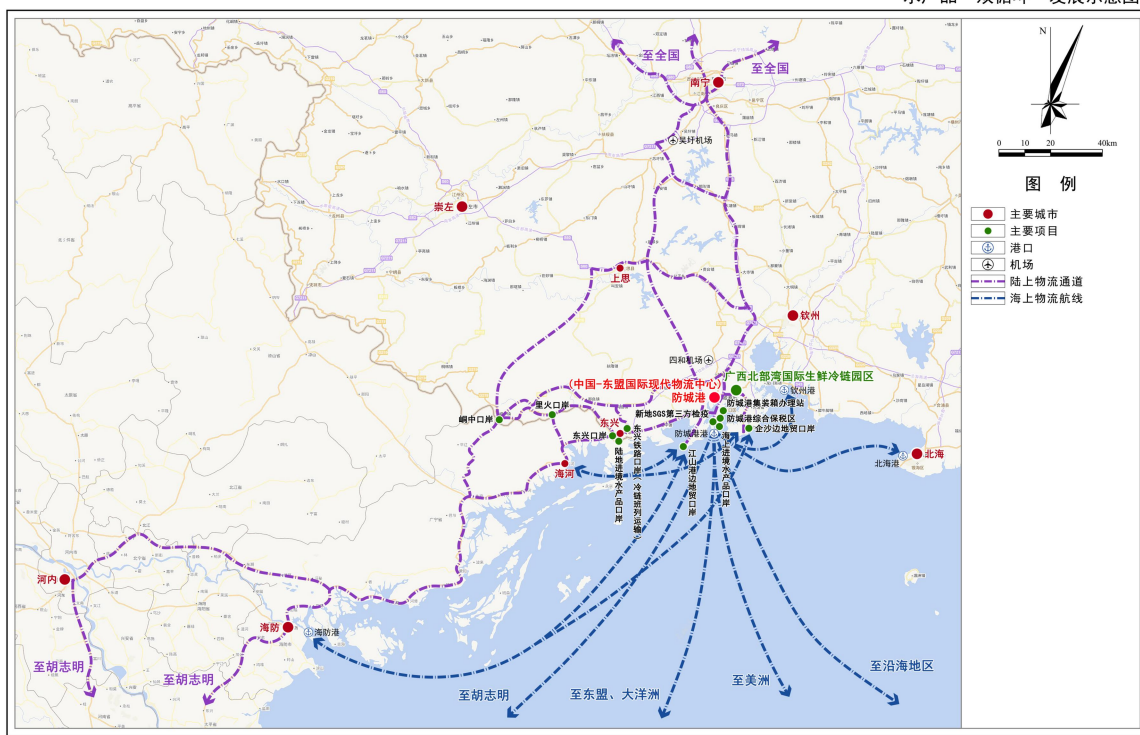


图 3-6 水产品“双循环”发展示意图

4.以贸易带动水果物流“双循环”

充分发挥防城港与东盟国家沿边沿海的优势，加速越南、泰国等东盟国家水果的汇集，依托企沙渔港经济区、江山双墩渔港和防城港、东兴海陆双向进境水果通道，打造以水果贸易为主、落地加工为辅的特色产业，畅通国内公铁空大通道，发展面向国内、丝绸之路经济带沿线国家的国际冷链物流，构建针对水果的本地跨境电商、专业市场、跨境物流、冷链仓储、保税、金融等产业链，积极推动防城港市发展面向国内、国际的水果物流“双循环”。

中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

水果“双循环”发展示意图

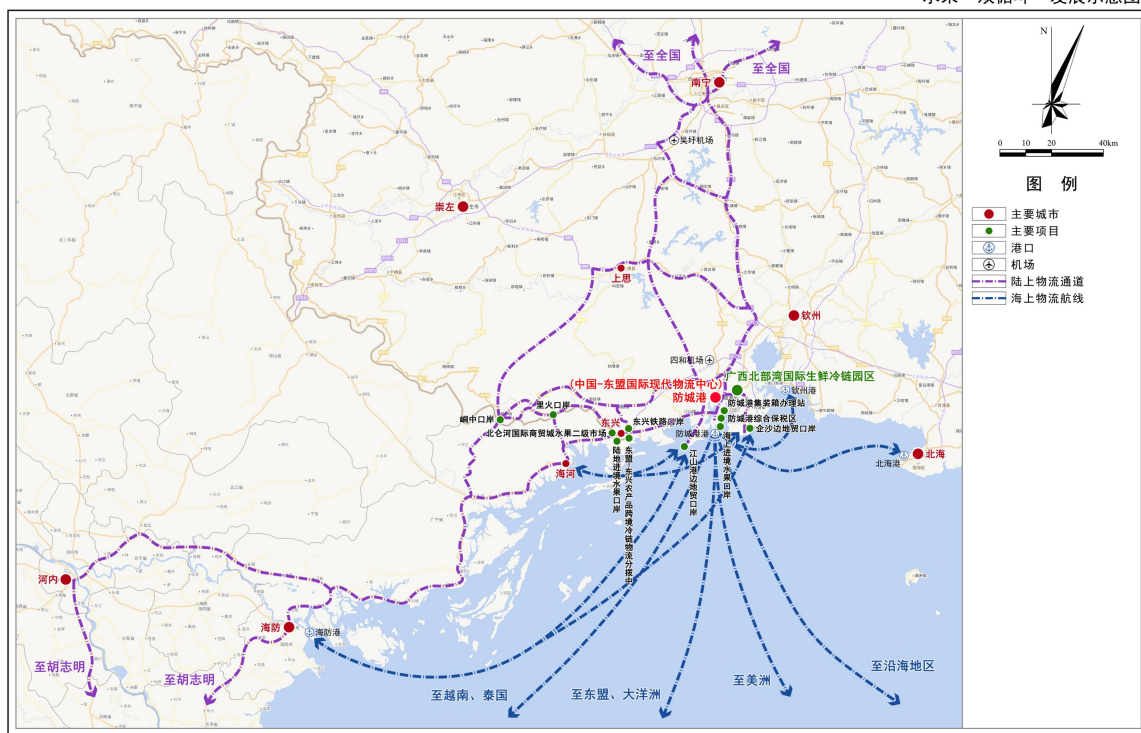


图 3-7 水果“双循环”发展示意图

5.积极打造中药材物流“双循环”

紧抓国际医学开放试验区加快建设的机遇，立足本地中草药种植基础，发挥防城港与东盟边海联动优势，依托东兴中药材进口边境口岸，积极争取沿海沿边增设药品进口口岸（含中药材），加速汇集东盟中草药，加强与玉林中药港沟通协作，畅通国内、国际中药材流通渠道，重点推进峒中中草药交易市场、防城港胜邦香料加工交易中心、十万大山医药康养一体化等项目建设，以跨境经济合作区、边境经济合作区和医学制造城提供保税、交易和加工等服务为核心，打造面向国内、辐射“一带一路”沿线国家市场的中国-东盟中药材集散中心，推动跨境电商、跨境物流、仓储物流、保税、金融等延伸产业的发展。

中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

中药材“双循环”发展示意图

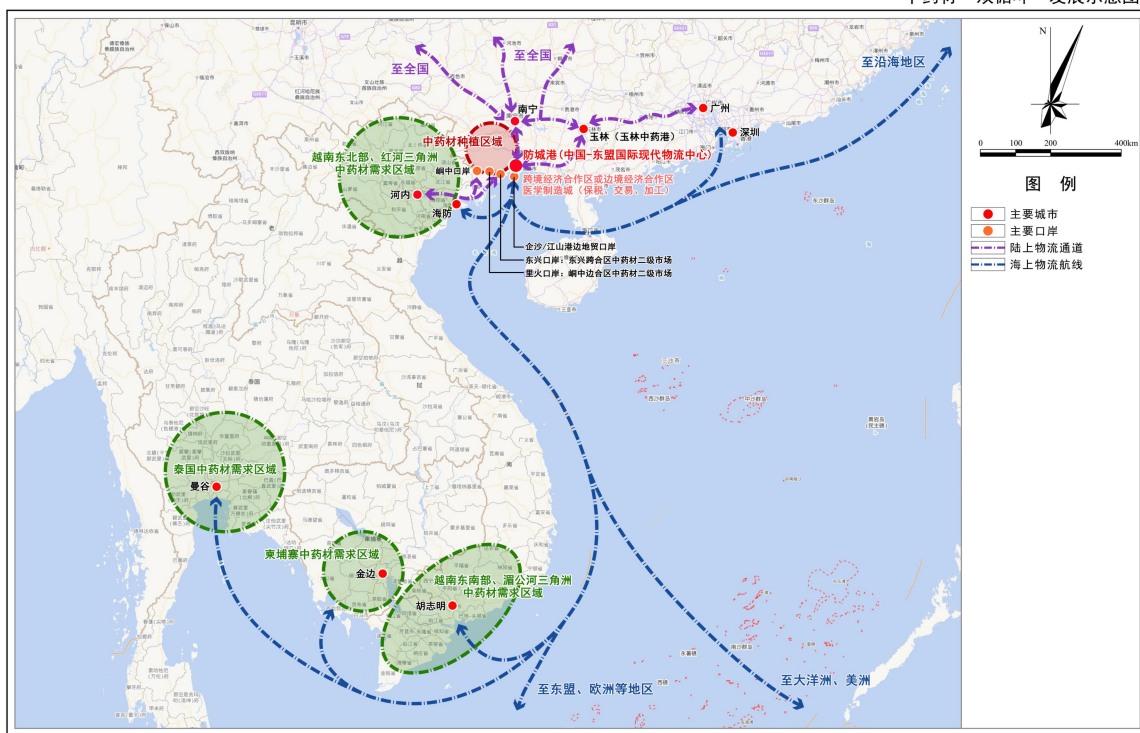


图 3-8 中药材“双循环”发展示意图

6. 巩固提升粮油物流“双循环”

依托防城港作为全国三大食用油生产基地之一、广西最大的食用油生产基地，重点发展服务于粮油生产与中转的农副产品专业物流，积极建设粮油加工区，做好本地粮油企业原料与成品流通的物流服务，促进其降本增效，进一步促进防城港粮油生产加工潜力释放。充分发挥防城港至西南地区的运距优势与粮食流通优势，加强与北方粮食和欧美粮食的流通合作，提升防城港在我国“北粮南运”“南粮西进”的粮食大流通格局中的中转地位，促进西南地区生活及生产所需的粮油经防城港中转。

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

粮油“双循环”发展示意图

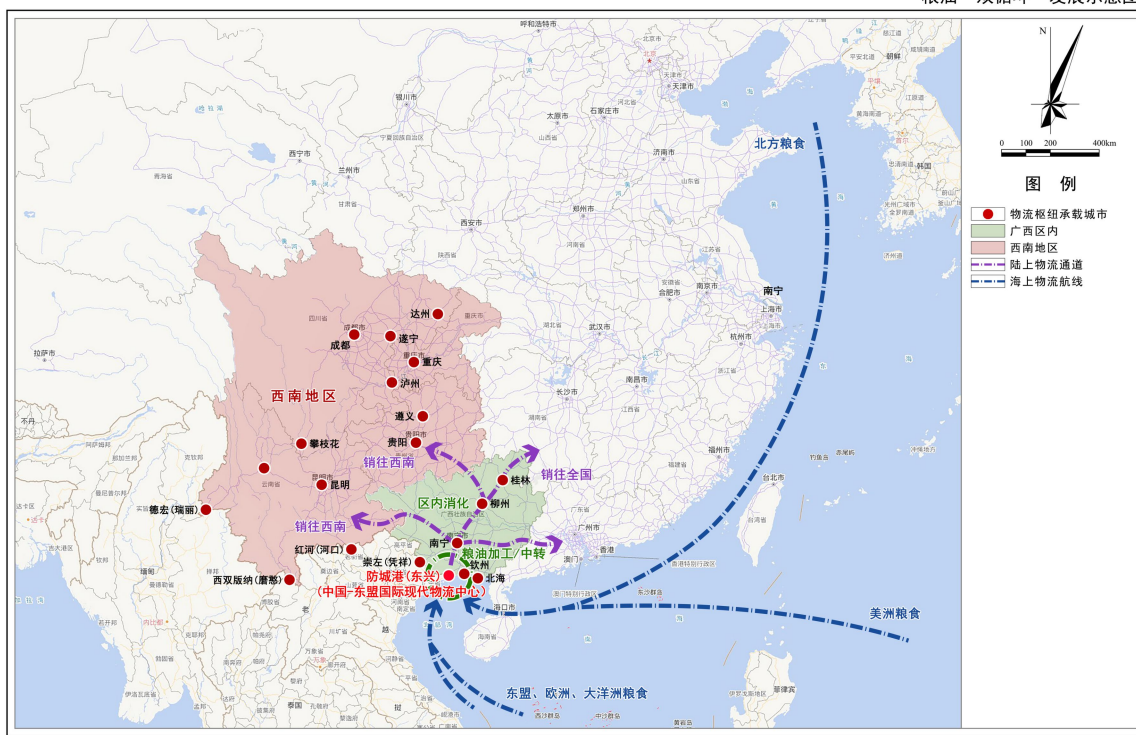


图 3-9 粮油“双循环”发展示意图

7. 积极发展坚果物流“双循环”

依托边境区位优势 and 高效、合法、便捷的通关环境，一是多方式打造防城港沿边沿海坚果加工原料进口物流通道，沿边通过一般贸易、边境小额贸易、边民互市贸易方式汇集越南坚果原料，沿海通过海上正贸方式运输越南、西非等地优质坚果，充分发挥防城港边海进口物流大通道优势。二是实现在防城港市落地加工，提供满足坚果成品运往国内外销地的进出口物流。通过海外“公司+农户”的基地建设、边境口岸管理、边境产品深加工园区开发、国内分销及物流网络建设，将东盟地区尤其是泰国、柬埔寨、老挝、越南的坚果产品合规、快速、便利、低成本地引入园区进行落地深加工，进而销往国内外消费市场，打造防城港市坚果加

循环”。

中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

淀粉“双循环”发展示意图

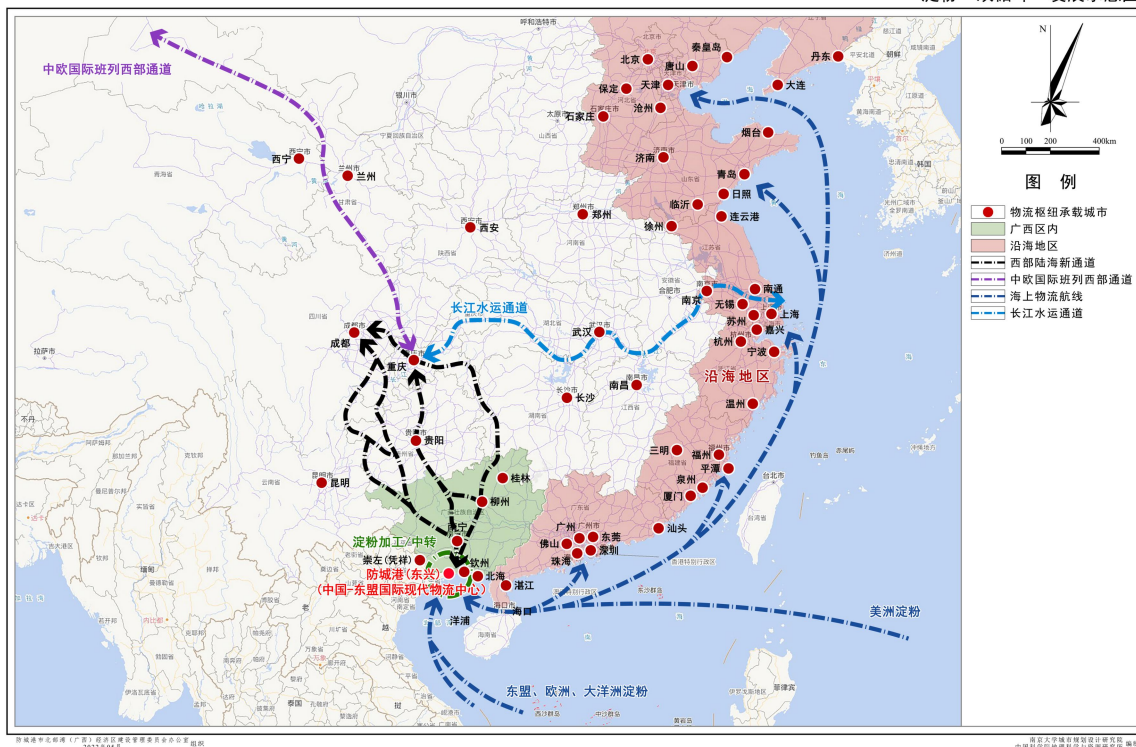


图 3-11 淀粉“双循环”发展示意图

（六）加强与国家物流枢纽区域协同发展

目前共有 75 个物流枢纽入选国家物流枢纽建设名单，覆盖了 6 种国家物流枢纽类型，为加快构建“通道+枢纽+网络”的现代物流运作体系，促进形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局提供了有力支撑。防城港应抓住国内国际腹地市场进出口物流需求，构建与广西区内、成渝经济圈、珠三角经济圈、长三角经济圈等国家物流枢纽承载城市协同发展新格局。

中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

防城港与国家物流枢纽协同发展示意图

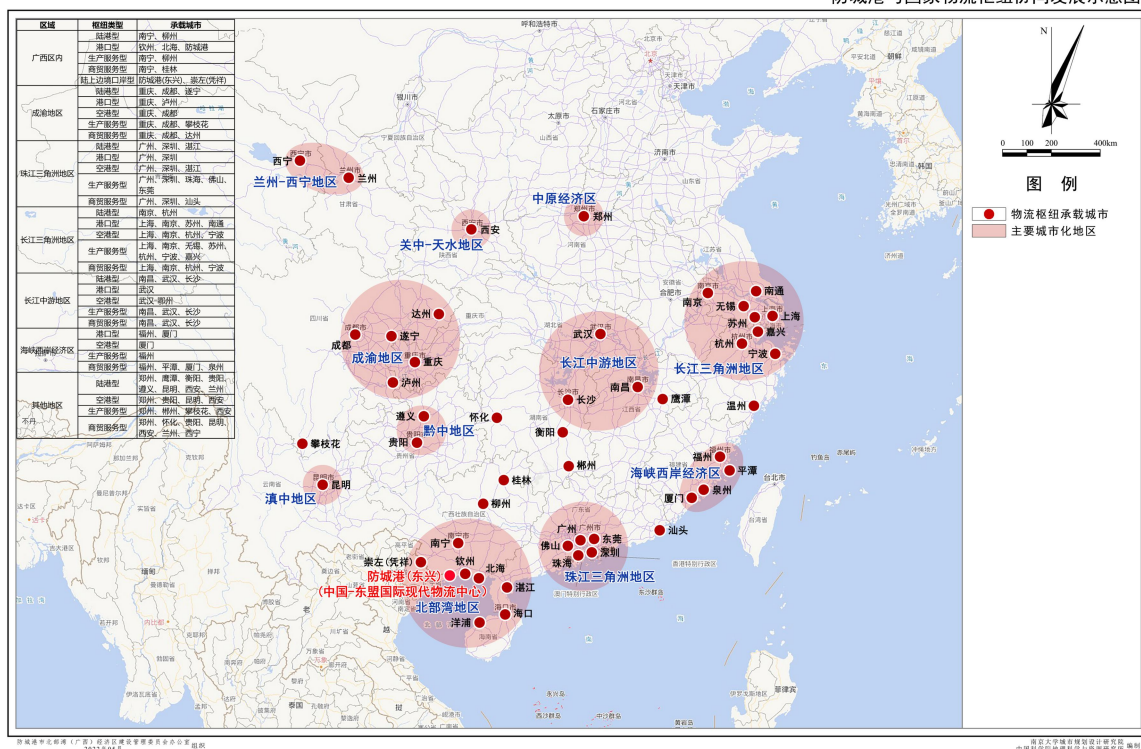


图 3-12 防城港与国家物流枢纽协同发展示意图

1. 加强对接广西自贸试验区

加强与广西自贸试验区南宁片区、钦州港片区、崇左片区的合作，通过峒中-上思-南宁高速公路开通，加强对接南宁片区数字经济、港航物流等产业合作。随着龙门跨海大桥修通，进一步深化对接钦州港片区集装箱、冷链物流等产业合作。通过沿边公路，加强对接崇左片区，形成机电产品、水果、水产品、纺织品等货物对流。

表 3-3 中国（广西）自由贸易试验区功能布局

片区	功能布局
南宁片区	重点发展现代金融、智慧物流、数字经济、文化传媒等现代服务业，大力发展新兴制造产业，打造面向东盟的金融开放门户核心区和国际陆海贸易新通道重要节点。
钦州港片区	重点发展港航物流、国际贸易、绿色化工、新能源汽车、电子信息、生

片区	功能布局
	物医药等产业，打造国际陆海贸易新通道门户港和向海经济集聚区。
崇左片区	重点发展跨境贸易、跨境物流、跨境金融、跨境旅游和跨境劳务合作，打造跨境产业合作示范区，构建国际陆海贸易新通道陆路门户。

1.全面对接成渝双城经济圈

以西部陆海新通道为抓手，加强与成渝的高速铁路、高速公路互联互通建设，打通成渝双城经济圈经防城港往越南的进出口货运铁路通道、高速公路通道，加强防城港与广安、达州、宜宾等友好城市的货物对流运输，与西南建立合作机制，加速推动成渝两地与防城港的向南经贸交流合作；以成渝两地与东盟的产业合作及贸易需求为导向，培育和稳定运行“越南-防城港-重庆/成都-欧洲”班列，向越南发运的商品主要为机械设备、汽车配件、二手车、家具、医药、纺织品、食品、小商品、金属、化工品、电子产品配件、轻工业品及日用品等，自越南回程的商品主要为电子产品及水果、海产品等。

2.积极对接粤港澳大湾区

主动融入对接粤港澳大湾区发展，主动承接产业转移，着力引进资金、技术、人才等，借力加快发展。整合优势资源，全面对接粤港澳大湾区先进生产力，积极参与“深圳-海防”产能合作，与粤港澳大湾区共同开拓东盟市场，利用防城港政策、平台、边海联动等优势，共同构建“粤港澳大湾区-防城港-越南海防”区域性产业链供应链，推进粤港澳大湾区经防城港至越南海防的机电产品进出口物流合作。

3.主动对接长三角经济圈

主动对接长三角经济圈，促进更多资源和要素向防城港流动。拓宽防城港与东盟的合作领域和渠道，深化国内国际产能合作；推进长三角地区高新技术产业、服装纺织产业从防城港输出到东盟的公铁陆地运输及海上运输合作，放大防城港的“通道经济”效应。

（七）促进双型国家物流枢纽协作发展关系

1. 加快五大边海物流产业链建设

充分利用港口型和陆上边境口岸型国家物流枢纽的联动优势，加快建设机电产品、药品、纺织品、水产品、水果等五大边海物流产业链。一是将胡志明、林查班港等地的机电产品、药品、纺织品、水产品、水果等货种通过跨境海运分流运至防城港口岸，通过跨境公路分流海防、胡志明等地的机电产品、药品、纺织品、水产品、水果等货种经由东兴、峒中口岸（含里火通道）向东兴口岸汇集，构建防城港市港口型、陆上边境口岸型国家物流枢纽协同发展新格局。二是大力发展机电产品、药品、纺织品进出口贸易，增加水产品、水果进口量，以“贸工技”方式带动五大产业链延伸。三是利用“大进大出”远洋大船、“多频次、小批量”边贸小船以及陆地口岸公路运输等特点，形成边海联动，开行稳定班列，不断加大货物对流量。

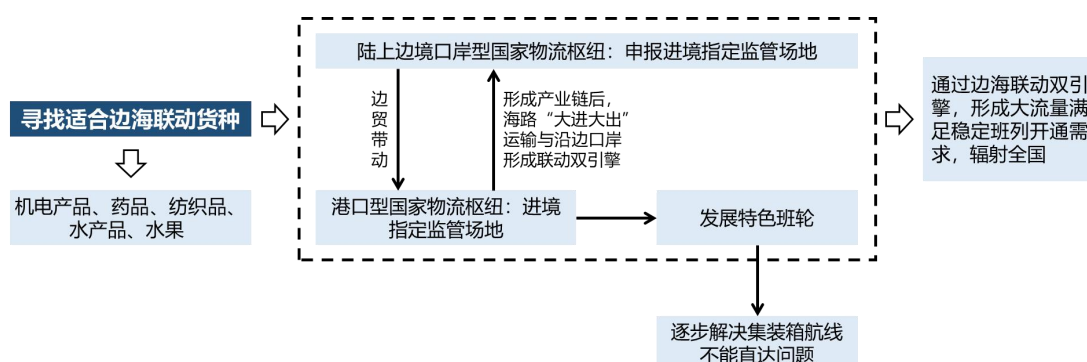


图 3-13 防城港边海联动示意图

2. 加快边海水产品冷链物流枢纽建设

依托三大渔港经济区养殖以及边贸稳定货源供给，借力边海国家物流枢纽联动，积极组织海路和公路货源，支撑班列网络运行，推动班轮班列运量增长，海铁联运良性对流，实现通道、贸易与产业联动，形成“冷链商贸物流-加工-检测-溯源”产业链后引导一般贸易并行发展，重点打造冷链海路主枢纽，进一步扩大国内国际循环和辐射能力，建设以东盟为中心、辐射欧亚地区的国际冷链商贸物流枢纽。围绕海洋类重点项目，加快承接东部海洋产业转移与合作步伐，打造集东盟的冷链组货基地、穿梭航行的冷链班轮、超大型冷链贸易物流加工等于一体的全功能现代化综合平台和通达全国的冷链班列网络，形成高效的防城港冷链产业枢纽体系。

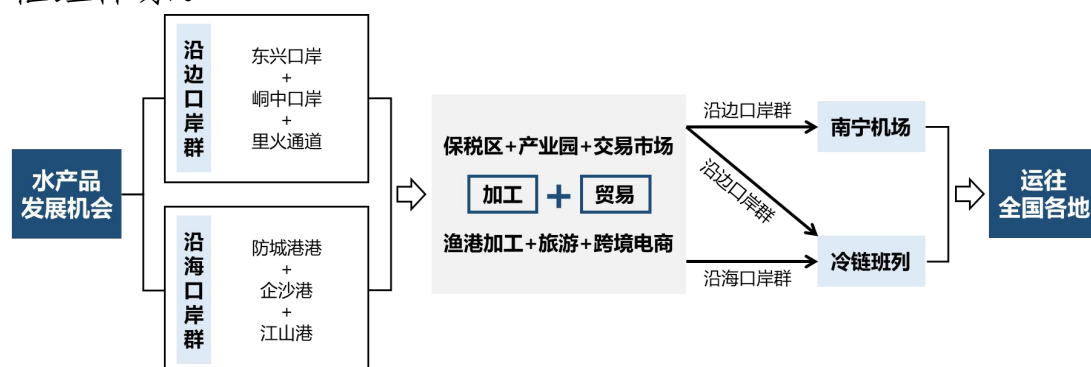


图 3-14 港口型、陆上边境口岸型国家物流枢纽协同进口发展路径示意图

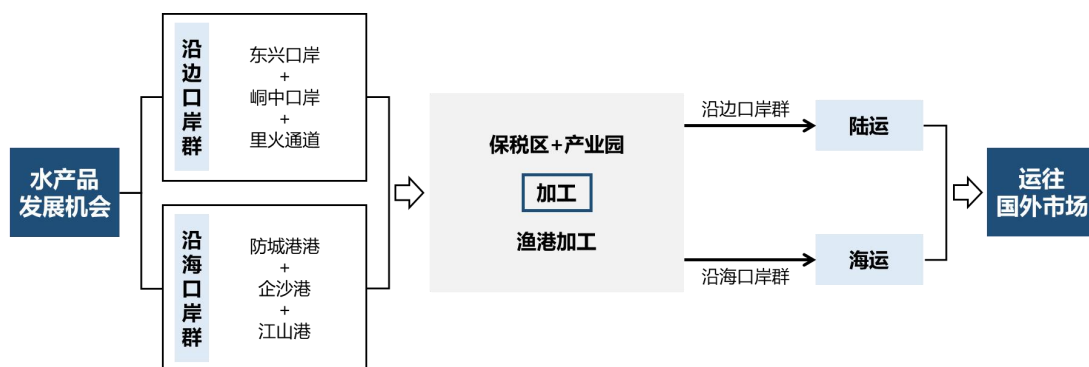


图 3-15 港口型、陆上边境口岸型国家物流枢纽协同出口发展路径示意图

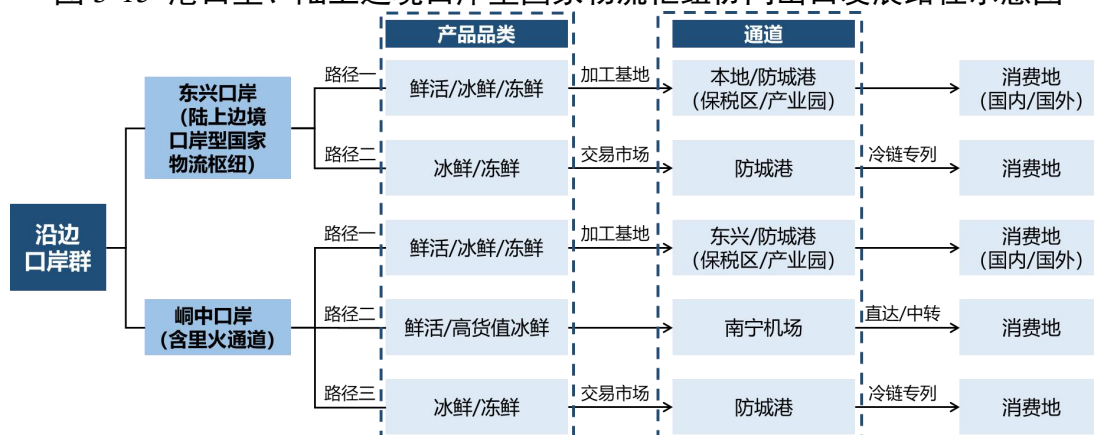


图 3-16 陆上边境口岸型国家物流枢纽进出口发展示意图

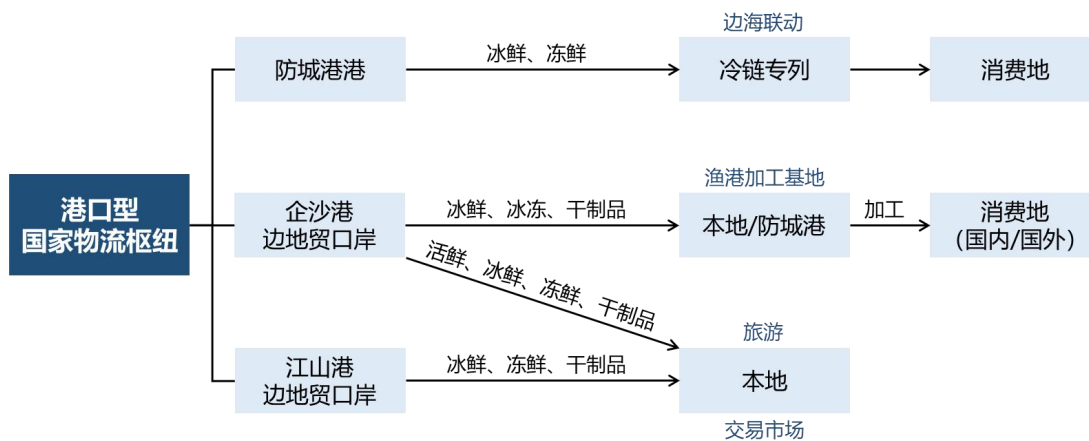
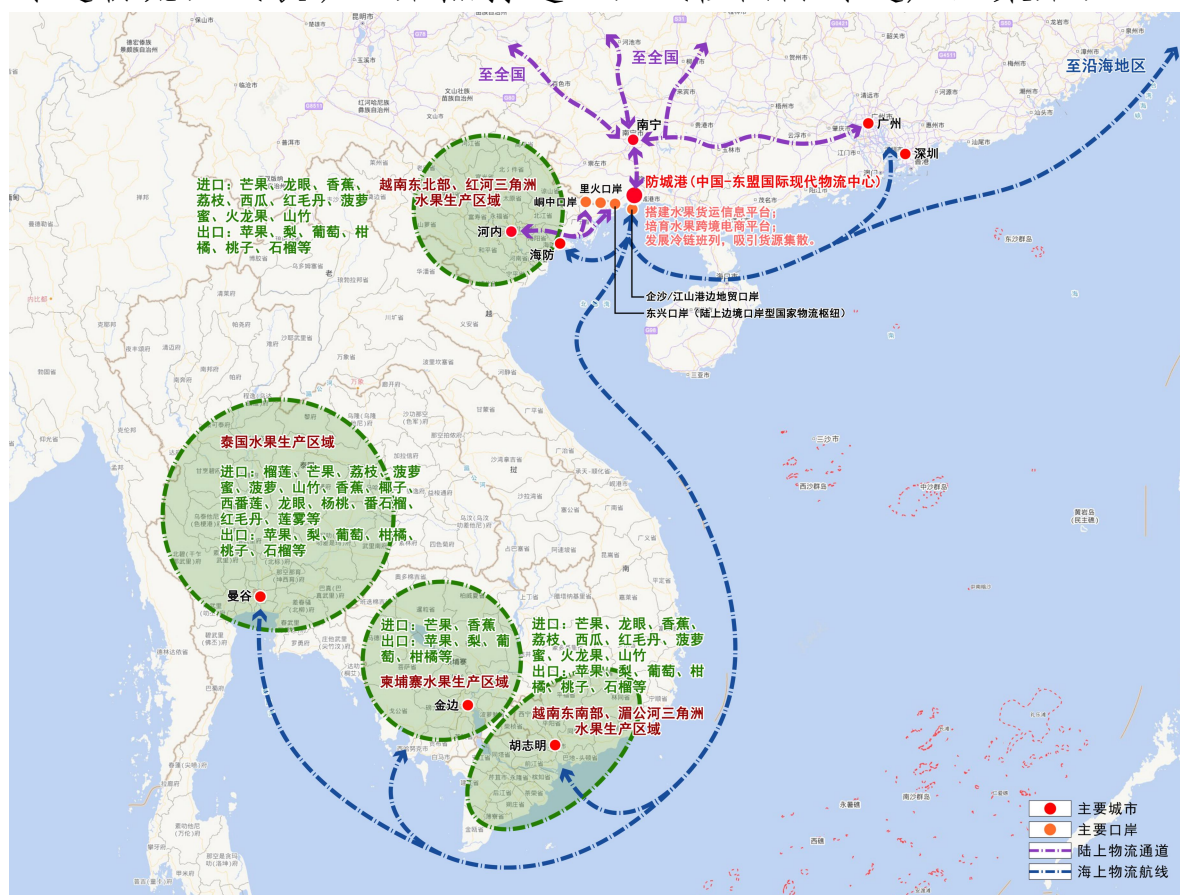


图 3-17 港口型国家物流枢纽进出口发展示意图

3. 加快边海水果冷链物流枢纽建设

依托防城港市港口、口岸、政策、货源及通道等优势资源，充分利用边海进境水果口岸优势，大力推进中国-东盟冷链枢纽中心建设，将冷链经济打造成为防城港市经济发展新的培育点和

增长点。一是搭建水果货运信息平台。通过水果货运信息平台的建设，打通边海货种拼货信息壁垒，边海水果凑柜，发挥边海联动的独特优势。二是发展水果跨境电商平台。充分运用水果集散优势，发展跨境电商，培育东盟跨境水果电商基地。三是发展冷链班列，吸引货源集散。加快建设边海口岸群冷链进出口稳定班列，兼具水果、水产品、肉类等产品，吸引周边货源集聚，形成冷链物流区域联动，聚焦打造“区域性国际冷链产业集聚区”。



四、实施保障篇

（一）重点任务

1.三个功能区配套设施建设

（1）逐步完善市政设施配套

统筹推进基础设施配套建设，编制物流园区控制性详细规划和修建性详细规划，加快建设园区现代化仓储设施、多式联运设施和信息服务平台，逐步完善三个功能区的水电、路网、通信、排污等配套市政设施。着力提升城市供水、供电等基本民生类基础设施的供给水平；稳步提高排水防涝、环境卫生等支撑保障类基础设施的使用效率、运行效率和生态效率；积极推进污水处理、垃圾处理、海绵城市等生态环境类基础设施的提级扩能；逐步转变基础设施的建设方式和运营模式，更加体现资源节约和环境友好要求；通过统筹规划、合理布局，推动全系统、全过程的物流园区基础设施建设，提升设施体系化水平，提高设施运行效率。优化资源配置，推进共建共享和协同管理，加快推进中国-东盟国际现代物流中心基础设施功能完善和提质增效。

（2）加快建设铁路专线配套

开展项目交通组织研究，完成拓展区铁路专用线规划，并推动项目获得铁路部门批复建设；加快铁路专线建设，不断提高大型工矿企业、大宗货物铁路运输比例。延伸绿色发展链条，充分发挥铁路和水运的环保优势，推进公铁联运、海铁联运等多式联运发展，深化推进“公转铁”“公转水”“水转水”“散改集”。

推动皇城坳铁路站扩区建设、云约江铁路站增强物流功能，加快推动防东铁路东兴货运站建设，实现每个功能区尽可能都有铁路站配套；引导临港沿边绿色制造业依托榕木江港点和云约江、皇城坳、东兴铁路货运站开展大宗进口原材料和中长途产品外输“公转水”和“公转铁”。积极引导铁路皇城坳车站发展冷链铁路运输，将皇城坳车站培育成防城港冷链铁路班列始发站之一，做大冷链物流增量。

（3）推动建设绿色港口配套

大力推进运输结构优化。加快铁路专线建设，不断提高大型工矿企业、大宗货物铁路运输比例。延伸绿色发展链条，充分发挥铁路和水运的环保优势，推进公铁联运、海铁联运等多式联运发展，深化推进“公转铁”“公转水”“水转水”“散改集”。

重点推进绿色港口建设。推动港口公司加快绿色港口建设。加强港口作业污染专项治理，健全港口和船舶污染物接收、转运和处置机制，推广靠港船舶使用岸电，改造和建设自动化码头泊位，加快港口集疏运体系建设，提高港口效能，促进港口绿色发展。

专栏 三个功能区的配套设施建设重点项目

一、市政设施配套

供水设施：企沙工业区自来水厂二期扩建工程、大西南（防城港）临港工业园供水工程、第二水源（黄淡水库及江平江）供水工程、企沙工业园区供水管网扩建工程。

污水处理：城区污水处理厂及管网改造工程 PPP 项目、大西南临港工业园污水处理厂提标升级改造、东兴市城东工业污水处理厂、江平工业园污水处理厂。

通信基础设施：中国移动防城港分公司综合接入光缆项目、中国移动防城港分公司机房建设项目。

垃圾处理：餐厨废弃物资源化利用和无害化处理项目、生活垃圾焚烧发电项目二期。

环境治理和生态修复：东湾红树林国家级湿地公园 PPP 项目、沙潭江综合治理项目、港口区黄泥潭红树林湿地生态减灾修复项目。

二、铁路专线配套

支线、专用线铁路：防城港市茅岭至皇城坳铁路支线、企沙南作业区铁路支线、防城港潭油作业区铁路支线、防城港云约江作业区铁路支线、广西华昇物流铁路专线。

场站及配套工程：皇城坳铁路站、云约江铁路站、防东铁路东兴货运站。

三、绿色港口配套

企沙港区：赤沙作业区 1~3 号、6 号、13~16 号、21~24 号泊位工程，潭油作业区 3~9 号泊位工程，云约江作业区 3 号、12~14 号泊位工程，企沙南作业区 30 万吨级散货码头、防城港钢铁基地专用码头。

渔漓港区：第四作业区 408~410 号泊位工程，第五作业区 511、512 号泊位工程。

榕木江西港点：1~6 号泊位工程。

茅岭港点：茅岭大型建材及装配式建筑出海码头。

2. 强化三区一中心融合联动

中国-东盟国际现代物流中心，包含“三区”“多园”“网络”，以港口码头、公路、铁路、边境口岸、防城港支线机场为集疏运支撑，提升防城港市的运输组织、进出口通关、区域分拨、金融服务等功能，进一步扩大东盟货物和大宗商品集散交易规模，打造临港沿边区域性国际物流中心，为服务建设防城港市现代化临港工业城市提供强有力的物流支撑。

（1）强化区域港口群的物流联动

强化核心区东湾国家级示范物流园区、拓展区企沙物流片区在区域港口群中以承接产业转移、满足内需、辐射内陆的物流服务为主要功能，加强与粤港澳大湾区、海南自由贸易港协作。根据北部湾港的三大港域分工，防城港域重点发展大宗散货和冷链集装箱运输，未来随西部陆海新通道市场扩张，集装箱运营规模

增长到一定规模，集装箱运营效率提高乏力，北部湾港的三大港域集装箱分工需适时调整和平衡，优先分担和做好防城港市“普+冷”集装箱直航航线开行工作，以及分担和做好服务防城港临港工业的集装箱直航航线回归。

（2）强化沿边口岸区域联动集聚

依托东兴口岸边民互市区、峒中口岸（里火通道），在联动区东兴边境口岸产业区、峒中（里火）边境口岸产业区探索设立互市贸易保税物流中心，创新边境贸易保税监管交易模式，扩大对外贸易规模，提升水产品、水果、坚果及药食同源、药材等商品贸易规模，加快东兴高铁口岸区规划建设，培育发展跨境金融、跨境保险、跨境电商。

（3）强化边海口岸区域物流联动

抓住越南产业转移至河内至海防产业带、胡志明周边的市场机遇，利用联动区东兴边境口岸产业区、峒中（里火）边境口岸产业区、江山港边地贸口岸冷链物流片区与越南海防、胡志明等地海陆相连，将发展思路调整为“互市进口平稳发展，重点实现边小出口快速发展，协同推进”，利用东兴跨境合作区、防城边境合作区等平台，根据海防、胡志明等产业需求，加快发展电子信息产品配件、机械设备、纺织品等出口供应链物流，进而拉动越南进口物流业发展，同时截流国内供应链企业和承接越南回流企业进驻东兴跨境合作区、防城边境合作区等平台。

（4）强化境内境外园区物流联动

抓住国内国际双循环市场，利用中越产能互补，对内衔接长三角经济圈、粤港澳大湾区和成渝经济圈的园区，对外加强与中国·越南(深圳-海防)经济贸易合作区、天虹集团海河工业园、三星和 LG 海防生产线等园区的联动和货源整合，嵌入物流组织，为境内境外园区开展产业分工协作提供国际供应链服务支撑。

推动物流与相关产业发展空间相互融合，运作环节相互支撑，形成一体化布局、协同联动的发展格局，以国际供应链支撑跨国产业链建设。科学规划物流通道和物流发展区域（核心区、拓展区、联动区），合理设置物流节点和物流园区，加快发展电子信息产品配件、机械设备、纺织品等出口跨境物流。同时截流国内供应链企业和承接越南回流企业进驻东兴跨境合作区、防城边境合作区等平台。

3.引进和培育重点产业项目

加快构建边海国际大通道和“三区、多园，一中心、五通道”的全域物流网络，建设中国-东盟国际现代物流中心，着力谋划建成一批重点产业项目，培育形成以现代制造业物流、大宗商品物流、冷链物流、医药物流为主体的现代物流业体系。

（1）核心区

东湾国家级示范物流园区依托防城港码头渔漓港区、防城港铁路集装箱办理站、东湾疏港大道等集疏运设施支撑，主要建设海关特殊监管区、保税加工物流区、大宗有色金属仓储交割园区、

大宗散货专业化仓储、高端立体货架智能仓储园区和医药冷链仓储物流园区，重点引进粮油加工物流、大宗商品交易、保税加工、港口大宗物资仓储、海铁联运、医药保税仓储、跨境电商等业态，为大海粮油、惠禹粮油、澳加粮油等临港粮油加工企业和广西精制糖防城糖厂、广西东亚糖业、阿里健康，以及西部陆海新通道沿线地区的昆钢、攀钢、水钢、云天化集团、五矿有色、南国铜业、贵州磷化等制造业企业、贸易企业的货物进出港提供海公铁路运输、保税加工、港口集疏运、港航服务和物流信息化服务。

（2）拓展区

高新区物流片区以正在建设的广西北部湾国际生鲜冷链园区项目为龙头，依托防城港医药制造产业园、北部湾金属材料交易中心、皇城坳铁路车站和周边码头资源，重点引进医药制造物流、生鲜农产品冷链加工物流、食品加工配送、智慧物流、快递电商物流和钢材集散交易、大宗原材料物流等业态，为企沙渔港经济区、珍珠湾海域深远海养殖项目提供冷藏加工和冷链物流服务；为生物医药和医疗器械产业园提供药品恒温储存、冷链物流和冷藏运输等服务；为盛隆上下游等临港工业企业提供公铁联运、公路港服务；为两大城区提供快递、零担运输等生活性物流服务；吸引周边城市进口的水产品、肉类产品进驻集散加工。

企沙物流片区依托企沙港区赤沙作业区和南作业区、钢铜铝临港工业大项目和现有的柳钢多元产业园，以企沙铁路物流园作为物流枢纽，重点推进建设以铁路为主的海公铁多式联运园区、

临港工业品和金属材料仓储交易园区等项目，重点引进钢铜铝产品仓储物流、钢材加工产品仓储交易、铁路物流、大宗原材料物流等业态，服务钢铁基地、生态铝基地和金川项目及其上下游产业链项目提供仓储物流、钢材交易和公铁海集疏运服务。

（3）联动区

东兴边境口岸产业区主要建设口岸接驳区、冷链和仓储园区、农产品交易市场、国际快件监管区、东兴铁路货运站等集疏运设施，重点引进边境贸易货物集散中转、越南和泰国进口生鲜农产品落地加工冷链物流、跨境电商、散杂货仓储、铁路和公路冷链运输等业态；峒中边境口岸产业区主要建设口岸接驳物流园区、口岸监管区、农产品交易市场等集疏运设施，重点引进广西和粤港澳大湾区电子产品、建材、日用小商品边贸进出口物流业态；里火边境口岸产业区主要建设口岸接驳区、冷链加工园区、仓储园区、口岸监管区、农产品交易市场等设施，重点引进进口越南水产品冷链加工、物流中转和中草药仓储运输等业态。

上思县物流园区主要建设农产品交易市场、仓储物流园区、农产品冷链园区、农产品包装厂、建材交易市场等设施，重点引进特色农产品仓储物流、冷链加工和碳酸钙产品、木材产品仓储运输等业态。

江山港边地贸口岸冷链物流片区主要建设双墩渔港码头装卸仓储区、捕捞和进口水产品冷链加工园区、进口中草药集散仓储、大宗货物仓储物流园区等设施，重点引进生鲜农产品冷链加

工、中草药仓储物流、大宗货物集散仓储等业态。

专栏 三个功能区的重点物流园区

一、核心区

防城港综合保税区（含保税物流中心和国际公共卫生合作保障基地）、西南有色金属、矿产品交割交易中心、北部湾（防城港）航运贸易金融服务中心、东湾大货车综合服务中心、新地危化品车辆服务中心、新地东湾集装箱拆装箱物流园、东湾国际智能化集装箱集散中心、凯森供应链（防城港）仓储港、渔漓港区散货专业化中心堆场、北部湾煤炭储运基地等。

二、拓展区

广西北部湾国际生鲜冷链园区、北部湾金属材料交易中心、兴港冷链集采集配智慧冷链分拨中心、防城港东盟农产品展示交易中心、太华现代医药物流配送中心、云约江海公铁多式联运铁路物流园、防城港高新区智慧公路港、防城港市电商快递物流园、防城港柳钢物流钢材大市场、企沙大货车综合服务中心、企沙危化品车辆服务中心等。

三、联动区

东兴跨合区口岸物流产业园、东兴口岸国际快件监管中心、东兴铁路货运站、上思十万大山物流园、双墩渔港经济区物流中心、东兴港互市加工产业园物流中心、圆通跨境电商产业园、天鹅湾渔港冷链物流中心、茅岭建材物流园、新港铁路物流园、峒中（里火）口岸产业园物流中心、北部湾（防城港）航空产业园等。

4.产业精准招商和壮大物流企业

（1）产业精准招商方案

1) 总体目标

推动物流产业精准招商，以具有驱动力的龙头物流企业为招商重点，谋划和包装一批建链、补链、强链的物流项目，吸纳国际国内知名企业携资金、信息、技术、货源等助力中国-东盟国际现代物流中心建设与发展。对特别重大的招商物流项目、物流企业，可采用“一企一策”“一事一议”的方式予以重点支持，加强对签约引进重大项目、重点企业的全程动态跟踪和服务，确

保签约项目早落地、早开工、早投产、早见效。

2) 招商方向

紧紧围绕大宗商品物流、现代制造业物流、医药物流、冷链物流、保税物流、电商物流、智慧物流、危化品物流、农副产品等物流产业开展招商引资，以“强龙头、补链条、聚集群、抓创新、创品牌、拓市场”为招商工作指导方针，创新工作机制，整合招商资源，着力推动中国-东盟国际现代物流中心基础设施建设，补齐物流短板，提升物流服务能力。

① 大宗商品物流

以北部湾金属材料交易中心、西南有色金属、矿产品交割交易中心、柳钢多元产业园钢材大市场等重点项目为抓手，重点围绕钢铁、有色金属、矿石、粮油、煤炭、化肥、粮食、碳酸钙、木材等大宗商品物流进行招商。

② 现代制造业物流

围绕临港工业、沿边加工制造业，以企沙铁路物流园、东兴铁路货运站、大货车综合服务中心、危化品车辆服务中心等枢纽项目为抓手，重点围绕临港绿色大工业物流、“边”“山”加工制造业物流等产业进行招商。

③ 医药物流

以医药制造产业园、东兴中药材进口口岸、防城港国际公共卫生合作保障基地、太华现代医药物流配送中心等为依托，重点围绕药品、健康食品、医疗器械等生产仓储物流以及医药贸易保

税物流进行招商。

④冷链物流

依托国际医学开放试验区，立足东盟国家和北部湾沿海水产品、水果资源，以广西北部湾国际生鲜冷链园区为龙头，以企沙、双墩、天鹅湾三大渔港组成的国家级渔港经济区为龙头，重点发展以水产品、肉类产品深加工、加工为主的冷链加工产业链和以水果、药品冷链运输为主的冷链物流体系，创新招商引资方式，整合各方资源，合力开展对外招商。

⑤保税物流

立足大宗商品、机电产品等贸易基础，紧抓中国对越南产能合作深化与国际医学开放试验区加快发展的发展机遇，以防城港保税物流中心（B型）为基础，谋划东兴保税物流中心、峒中保税物流中心等项目，重点发展以大宗商品混矿（铜精矿、锌精矿、铅精矿等）、机电产品、医药等为主的保税物流和粮油、食品保税深加工产业。

⑥电商物流

发挥防城港口岸贸易优势，依托国内外电商平台及防城港市电商快递物流园、东兴口岸国际快件监管中心等系列项目，重点围绕跨境电商物流、农村电商物流进行招商，推动电子商务与物流业融合发展。

⑦智慧物流

谋划一批物流信息化智能化项目并开展招商，推动防城港码

头智能化升级，建成运营北部湾（防城港）航运贸易金融中心信息平台，打造物流公共信息平台，提供港航货代、智慧货运、智能仓储、供应链服务平台等一体化便捷服务。持续推动东湾智慧物流平台建设，优化系统功能，引进再生资源运力和运输及新能源重卡物流，降低物流成本，打造集贸易、物流、金融、大数据“四位一体”的智慧供应链综合服务平台。

⑧危化品物流

立足临港及腹地产业生产需求，重点围绕以打火机、LPG、LNG、原油、磷酸、黄磷等为主的危化品物流进行招商，推动建设东湾危险品和危化品集装箱物流园区、危化品车辆服务中心，通过项目带动云贵川危险品和危化品货物在防城港集散。

⑨农副产品物流

依托防城港市及东盟优势农副产品货源，推进建设上思十万大山物流园、东兴农产品物流中心等一批枢纽项目，加快发展以水产品、水果、中药材香料、木薯淀粉等为主的农副产品物流产业招商。

3) 主要措施

①优化主导产业

按照各园区、片区、产业园的定位，结合实际，因地制宜，根据产业发展、重点业态，明确现代物流服务的主导产业（特色产业）、规划产业链条、出台发展政策、组建招商专班，有的放矢，推动现代物流发展。

②互通投资信息

策划包装招商项目。结合主导产业定位，由相关职能部门专业人员或委托专业机构高质量策划包装一批主导产业产业链招商项目，策划现代物流业服务各园区、片区、产业园主导产业的项目，并具有可操作性的项目，抛砖引玉，主动引导。

建立招商项目信息库。由相关职能部门专业人员或委托专业机构开发建立，涵盖包装项目、在谈项目、签约项目、在建项目、投产项目等，融入招商项目系统，实现招商信息实时互通共享。

搜集行企信息。结合防城港市及县（市、区）“行企助力转型升级”行动实施方案，搜集各重点发展物流产业的全国性行业协会及重点商会名录，特别是重点区域（大湾区、长三角、成渝地区）的行业协会、商会等机构，制定明确拜访计划，同时加快推进市场化招商合作。

③联合开展招商

制定走访行业协会、重点商会会员企业及相关行业、企业工作计划，并根据各主导产业现代物流业服务需求情况，组织开展精准招商，洽谈跟踪项目。

根据产业发展，制定重点发展物流产业的招商工作计划，并向县（市、区）商务局、投促局等报备。县（市、区）商务局、投促局牵头协调相关部门根据考察区域、产业及拜访企业的需要。

统筹协调驻外机构（驻异地服务处、联络处等），实施驻外资源共享，相关部门可根据情况聘请2名以上招商专员，配合

开展重点区域驻外机构招商工作，拜访企业，跟进项目。

④联动产业落地

全面推进双向联动招商，全力支持核心区、拓展区率先发展，联动区协同发展。凡各部门接洽的符合助力中国-东盟国际现代物流中心的项目，优先向核心区、拓展区、联动区规划区域内落地；各县（市、区）全力支持中国-东盟国际现代物流中心开展招商工作，对所接触的不符合核心区、拓展区发展定位、产业发展的，不具备承接条件以及可在拓展区配套落户等投资项目，第一时间推送给联动区所在县（市、区）承接。

⑤强化政策扶持

物流产业的精准招商离不开地方优惠政策的支持。例如，南宁市印发《南宁市促进现代物流业高质量发展若干政策》，提出在“加大物流招商引资力度”“加大物流用地支持”“强化金融（融资）扶持”“鼓励物流企业做大做强”“培育国际物流大通道”“支持物流业转型升级”六个方面较为详细的优惠措施，如“对世界500强、中国500强和国家5A级大型物流企业到南宁市新设立独立法人物流企业，根据其在南宁市的固定资产投资规模给予5%的奖励，奖励最高不超过500万元”；武汉市出台《武汉市引进物流龙头企业总部在汉落户扶持政策》和《武汉市扶持物流企业做大做强实施办法》，其中指出对新引进的物流企业总部落户最高补助500万元，企业高管享受人才落户、子女入学、奖励等相关优惠政策；成都市曾出台《关于创新要素供给培育产

业生态提升国家中心城市产业能级若干政策措施的意见》，提出“对在物流集中发展区内建设标准化多层坡道仓库、冷链仓储设施和符合国家标准或国际认证的绿色仓储设施的企业，按照仓储设施建设投资总额的1%给予一次性补助，最高补助金额不超过500万元”。这些扶持政策为物流中心的建设与发展注入了“强心剂”。为加快推动防城港市现代物流业高质量发展，2022年6月28日出台《防城港市推动现代物流业高质量发展的若干扶持政策》，建议防城港市继续研究出台针对中国-东盟国际现代物流中心、现代制造业物流、大宗商品物流、冷链物流、电商物流、物流业信息化智能化等的扶持办法、发展意见、发展措施等。

（2）壮大物流企业主体

1）培育物流龙头企业

积极培育壮大具有较强国际竞争力的综合性物流龙头企业，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，形成一批技术水平先进、主营业务突出、核心竞争力强的现代物流企业集团。加快物流领域本土驰名商标、著名商标的培育创建工作，逐步扩大品牌效应，推动品牌物流企业做大做强做优，提升品牌价值。

2）谋划培育物流总部

谋划建设集枢纽运营、企业孵化、技术创新、交易展示、国际会展、现代金融等功能为一体的现代物流总部基地，鼓励引导国内外知名大型物流企业在防城港市设立涵盖采购配送中心、供

应链管理中心、业务管理中心、单证管理中心、结算中心等功能的区域物流总部基地，并向中国-东盟国际现代物流中心聚集发展。

专栏 壮大物现代流业防城港市关键企业清单

防城港市文旅集团有限公司、防城港市港发控股集团有限公司、防城港市城市投资发展集团有限公司、防城港市兴港集团有限公司、广西物产冷链物流有限公司、北部湾港防城港码头有限公司、广西中外运船务代理有限公司、广西壮族自治区防城港粮食储备库有限公司、中国防城外轮代理有限公司、防城港骐盛物流有限公司、广西中外运北部湾物流有限公司、广西景怡通物流有限公司、广西防城港华粮仓储有限公司、国家管网集团广西防城港天然气有限责任公司、广西捷诚国际物流有限公司、防城港煜盛运输有限公司、广西新常态国际物流有限公司、防城港益嘉物流有限公司、广西佳和国际物流有限公司、汇通物流(防城港)有限公司、防城港中储粮仓储有限公司、防城港市港口区广恒劳务服务有限公司、广西盛锦国际物流有限公司、防城港正茂运输服务有限公司、广西豪运物流有限公司、广西湘英国际物流有限公司、广西北部湾桂中海迅物流有限公司、防城港市集福装卸有限公司、防城港市春鑫吊装服务有限公司、广西新宏光国际物流有限公司、广西丰联铜业有限公司、防城港市陆海国际物流投资发展有限公司、广西防城港中外运东湾仓储物流有限公司、防城港顺通货运代理有限公司、广西富海运实业有限公司、广西佳和供应链管理有限公司、广西防城港金桥国际物流有限公司、防城港钢联船务代理有限公司、广西钢联贸易有限公司、广西润港国际物流有限公司、广西建发盛隆物流科技有限公司、广西瑞和锦程供应链管理有限公司等。

5.重要交通设施建设及推进要求

（1）加快港口码头泊位建设

近期加快港口码头和泊位建设，远期进行航道工程建设，完善提升港口货运功能。以“大型化、专业化、现代化、国际化、集约化、智慧化”为发展方向，以大型临港产业全链条、规模集群发展为依托，以建设现代化综合性港口为目标，按照“抓重点、补短板、强基础、增后劲”的工作思路，形成大宗散货运输和集

装箱运输齐头并进的良好发展态势，全面提升港口综合服务水平，积极打造面向东盟的国际枢纽港。统筹加快推进企沙港区赤沙、企沙南、云约江、潭油作业区以及渔漓港区第四、第五作业区、马鞍岭作业区的开发建设，全力构建以大型深水泊位为龙头，中小泊位为基础，分工明确、技术先进的防城港港口发展新格局。

专栏 码头泊位及航道重点工程项目

企沙港区：赤沙作业区 1-3 号、6 号、13-16 号、21-24 号泊位工程，潭油作业区 3-9 号泊位工程，云约江作业区 3 号、12-14 号泊位工程，企沙南作业区 30 万吨级散货码头、防城港钢铁基地专用码头。

渔漓港区：第四作业区 408-410 号泊位工程，第五作业区 511、512 号泊位工程。

榕木江西港点：1-6 号泊位工程。

茅岭港点：茅岭大型建材及装配式建筑出海码头。

航道等公共设施：加快防城港企沙港区潭油作业区进港航道一期工程建设，重点推进防城港 30 万吨级进港航道工程、防城港企沙港区潭油作业区进港航道二期工程等航道工程建设，推进防城港企沙港区企沙南作业区防波堤工程。

（2）加强铁路货运场站建设

依托原有的防城港车站存量基础设施建设，加强铁路货运场站建设，加快既有铁路的扩能改造，如西部陆海新通道钦州至防城港增建二线工程（沿海铁路钦州至防城港段扩能改造工程）、防城港北到企沙南站铁路复线建设立项工作。规划及新建一批具有集散货物办理的铁路货运基地，如东兴铁路货场等，沿边区域东兴站加强场站的换装区，增强铁路班列始发直达和化零为整的中转能力和国际铁路联运的保障能力。

（3）加强公路运输场站建设

为了匹配城市发展和物流中心发展战略，应充分考虑大货车

停车供需，解决货物运输车辆乱停乱放影响交通安全、交通秩序和城市品质提升的问题，推动专用货运停车场建设加强渔漓、企沙港区公路货运集散保障能力，完善东兴口岸北仑河二桥海关验货场等运输场站设施，加快推动东兴口岸二桥出口过驳场建设，提升沿边东兴、峒中、里火区域的公路货物集散能力，提高对公路跨境运输的保障能力。

专栏 对外通道重点建设项目

铁路：建成防城港至东兴铁路，加快推进云桂沿边铁路（防城港至文山段）建设，推进南宁—合浦—湛江高速铁路钦州—防城港联络线建设、推进南防线马皇—防城港北站复线工程（沿海铁路钦州至防城港段扩能改造工程）实施。

高速公路：加快推进南宁吴圩—上思、上思—峒中、上思—防城港、东兴—防城—铁山港（沿海通道防城港—合浦段）、凭祥—东兴（沿边通道）、茅岭—滩营—大菴—里火等高速公路建设。

国省干线公路：推进 G219 防城峒中—东兴公路、G219 宁明北风口—防城峒中段、G210 滩营—江山段、S516 上思—东兴改扩建工程、G210 上思公正—扶绥那白段。

（4）推动绿电交通体系建设

围绕基础设施的体系化、品质化、绿色化、低碳化、智慧化发展，全面提高城市基础设施运行效率，持续推进城市基础设施高质量发展，推动防城港市绿电交通城市交通基础设施项目实施建设。加快交通运输行业绿色发展，以及推动城市基础设施的绿色低碳发展，实现高质量发展的决策部署，以建设防城港“绿色港口、智慧港口”为发展目标，以促进交通领域绿色低碳发展为核心。依据国家相关政策、法律、规范标准等进行项目建设，项目服务于防城港市绿电交通城市基础设施提升建设，推进防城港市城市基础设施的绿色低碳发展，以港口物流运输的换电重卡为

重点，在防城港市主要交通干道上，科学合理进行换电重卡换电站的网络布局。

绿电交通体系建设是推广应用新能源，构建低碳交通运输体系的需要，也是防城港市现代物流业高质量发展的需要。绿电交通体系建设的建设，能够推动传统运输行业新能源化提速，促进防城港市传统物流业转型升级，提高现代物流业发展核心竞争力和服务辐射力。项目建成后，能够推动防城港市新能源重卡货运转型发展，将大幅减少物流运输成本，促进经济效益提升，实现绿色物流发展。

（5）推进航空基础设施建设

推进防城港市航空机场建设，加快建成防城港民用（支线）机场，填补防城港市航空发展空白，有力支撑防城港市物流高质量建设发展。加快推动防城港支线机场及其周边交通网络等基础设施建设，推进航空口岸申报相关前期工作。

谋划建设北部湾（防城港市）航空产业园配套物流园区。前置北部湾（防城港市）航空产业园可行性研究、用地规划等前期工作，力争与防城港支线机场同步开工建设，积极打造机场航空物流与临空产业双核驱动的发展布局，以航空产业园作为抓手，打造以发展医药物流（高附加值药品、实验动物、高端耗材和仪器等品种的运输）、冷链物流（高端活体海鲜）、仓储物流（应急医疗物资储备库）、跨境电商出口、国际邮件国内段中转运输等业态为主的航空枢纽。

开展指定监管场地申报前期工作。超前规划进境水产品、水果、药品等指定监管场地，做好申报等相关前期工作。

（6）优化调整运输结构

一是着力推动建设云约江、皇城坳、东兴铁路货运站，引导临港沿边绿色制造业、加工业依托云约江、皇城坳、东兴铁路货运站开展大宗进口原材料和中长途产品外输“公转水”和“公转铁”，“十四五”期间实现盛隆冶金原材料运输全部“公转水”，临港沿边制造业产品的中长途运输通过“公转铁”开展，努力提升水路运输、铁路运输在全市物流行业的比重，进一步降低边海国际大通道的物流成本。

二是推动建设皇城坳、东兴铁路冷链发送站、揽货集运站和广西北部湾生鲜冷链园区铁路冷链专用站，争取南宁铁路局支持获得更多线路的铁路冷链运价下浮，扶持持续开行冷链铁路班列、“冷链+普货”铁路班列，大力发展冷链集装箱铁路运输，为冷链加工产业提供比公路运输更实惠、便捷、高效的服务。

三是推动渔漓港区升级，全面加快企沙港区赤沙作业区、潭油作业区、企沙南作业区整体开发建设，完善港区集疏港铁路和铁路调车场建设，持续发展海铁联运和大宗散货“散改集”，巩固“北粮南运”和“南粮西进”的西部陆海新通道大宗商品集散枢纽港地位。

（7）促进多式联运发展

加快中国-东盟国际性的物流中心多式联运基础设施建设，

通过联运主体培育、先进技术应用，推动打造中国-东盟多式联运联盟。

强化多式联运基础设施衔接。抓住建设防城港支线机场和东兴铁路口岸的新契机，打造由深水港湾、铁路、公路、机场组成的多式联运物流网络，开展“公铁海空”联动。推动打造东湾、企沙、高新区三大多式联运基地，支持企沙云约江铁路站扩展功能，建设多式联运物流基地，为临港工业、制造业生产性物流需求提供综合性的物流服务。以集装箱和半挂车多式联运中转站建设改造为重点，提高不同运输方式间基础设施衔接水平。

推广应用快速转运装备技术。大力推广应用集装箱、厢式半挂车等标准化运载单元和货运车辆，提高不同运输方式之间的衔接转换效率。先行先试公铁适用的内陆集装箱，鼓励推广使用标准托盘，引导和鼓励集装袋、物流箱等集装化器具以及大型转运吊装设备、非吊装式换装设备的应用。鼓励枢纽运营企业积极申报或参与国际、国家、行业多式联运标准制修订，扩大行业影响力。

加密铁路班列和冷链班列运输。加强防城港与中欧班列、平陆运河的衔接，拓展跨境公路运输线路和运输便利化，深入推动通关改革和国际化通关合作，进一步提升“公铁海空”联运的衔接和物流运输效率。

推动中国-东盟多式联运联动。与自治区内外国家物流枢纽、东盟各国重要物流节点建立稳定的业务合作关系，推动枢纽间设

施衔接、信息互通、标准互认、通关便利，提升中国与东盟成员国间多式联运运作水平；完善西部陆海新通道海铁联运物流体系，支持企业在 RCEP 其他成员国设立集装箱海外集散点和还箱点，共同推进中国—东盟多式联运联动发展。

专栏 中国-东盟国际现代物流中心多式联运建设工程

多式联运运营平台建设：鼓励多式联运企业与第三方物流企业等以资本融合、资源共享为纽带，组建多式联运专业化经营主体，搭建铁海联运、空铁联运平台。

多式联运场站设施建设：整合公铁联运中心功能，建设集装箱集拼分拨中心，加快推进集装箱办理站、无水港等建设。

海铁多式联运示范项目：融入新发展格局，落实西部陆海新通道战略，推动与南宁陆港型国家物流枢纽、柳州生产服务型国家物流枢纽及西南地区国家物流枢纽建立稳定合作关系，共同打造若干具有示范推广效应的西部陆海新通道海铁联运示范项目。

（8）谋划皇城坳古运河

抢抓平陆运河建设历史机遇，推动皇城坳古运河航运功能恢复，拓展东湾海域港区、港点的河海联运功能。一方面，同样吨级条件下，内河运输船比沿海运输船具有显著的运输费用节约；另一方面，皇城坳运河建成后可以缩短约 20 公里运输距离，所以内河运输船方案比沿海运输船方案具有非常明显的运输经济性。考虑与平陆运河的连通关系，防城港水运疏港通道（皇城坳运河）通航标准宜与平陆运河保持一致，规划航道技术等级为内河 I 级航道，近期按满足通航内河 3000 吨级单船双向（底宽/面宽：80/130m）、远期按满足通航内河 5000 吨级单船双向（底宽/面宽：140/210m）通航标准建设。

6.发展建设智慧化、绿色化物流

（1）推动数字物流，建设智慧物流

1）推进物流数字化

鼓励和支持防城港市现有资源建设中国-东盟国际现代物流中心综合信息服务平台，打破物流信息壁垒，推动枢纽内企业、供应链上下游企业信息共享，实现车辆、货物位置及状态等信息实时查询。打造海关、检验检疫、交通运输、外贸、货代等无缝对接的信息平台，复制推广先进地区通关监管模式改革经验，全面提高防城港市国际现代物流服务效率。加强交通、公安、海关、市场监管、邮政等部门公共数据开放共享，为便利企业生产经营和完善物流信用环境提供支撑。加强物流服务安全监管和物流活动的跟踪监测，推动相关企业落实实名登记和信息留存等安全管理制度，实现货物来源可追溯、责任可倒查。

加快建设北部湾（防城港）航运贸易金融服务中心平台，培育发展集订舱订船、船舶代理、航运交易、金融结算、保险服务、信息咨询等业态为主的港航服务业。鼓励企业投资建设运营物流信息平台，重点支持建设大宗商品交易信息平台、多式联运信息平台、货车后服务综合信息平台。鼓励企业发展网络货运、无车承运人等新业态，依据网络货运平台企业对税收贡献的情况给予扶持补贴，打造平台经济和物流税源新洼地。鼓励全市企业和引进有实力的物流企业落户，投资建成一批高标准普货仓库、立体货架仓库、智能仓储，为满足制造业产品仓储需求提供强有力的物流支撑。

专栏 中国—东盟国际现代物流中心综合信息服务平台

数字物流信息平台：鼓励龙头物流企业搭建面向中小物流企业的物流信息服务平台，促进货源、车源、库源和物流服务等信息的高效匹配，有效降低货车空驶率和库房闲置率。

智能物流信息平台：形成集物流信息发布、在线交易、数据交换、跟踪追溯、智能分析等功能于一体的物流信息服务中心。

信息标准统一平台：重点推进物流单元编码标准、企业间物流信息电子数据交互标准、物流公共信息平台等建设，实现信息联通共享、数据兼容和格式统一。打造与国际数据交互接轨的一体化监管平台。

2) 加强智慧物流建设

建设智慧物流基础设施。推进物流基础设施数字化升级，形成一批设施先进、智能化程度高的智慧港口、物流园区和仓储设施，为智慧物流发展提供基础支撑。充分运用 5G、云计算、北斗导航等自主可控技术，推进防城港港区码头基础设施数字化升级改造，打造自动化码头群。推进港区内自动驾驶集卡物流体系建设，探索将自动驾驶技术应用从港区扩展到港口集疏运过程，加快港口物流无人驾驶规模化商业应用，建设港口智能集疏运体系。

创新智慧物流发展模式。广泛运用大数据、云计算、物联网等新一代信息技术手段，通过数据赋能，提高物流组织化水平，形成推进物流发展新动能。建设港航服务数据中心，搭建政府监测分析平台和市场应用服务平台，以及打造港航服务大数据生态系统。推动汇聚数据的共享和协同，促进与相关部门的共建共享，不断迭代和提升平台功能，丰富平台的应用场景，全力打造数字经济改革领域多跨协同的典型应用。

推广智能物流技术应用。支持建设机械化、智能化立体仓库，

推动平层仓储设施向立体化网格结构升级。围绕产品可追溯、在线调度管理、智能配货等重点环节，支持开展货物跟踪定位、无线射频识别、可视化、移动信息服务、导航集成系统等关键技术研发应用。推广高性能货物搬运设备和快速分拣技术，鼓励物流机器人在物流领域应用，积极推进 AGV 自动导航运输车、智能机械臂等智能物流技术落地，提高智能物流运作效率和服务水平。

专栏 中国-东盟国际现代物流中心智慧物流建设工程

智慧港口建设工程：提升港口码头作业、货物运输、口岸监管、航运服务等信息化和自动化水平。

智慧货运建设工程：优化货运产业链，提升货运效率。促进供应链与物流协同发展，实现需求、计划、排产、制造等环节的自动数据采集、资源控制、自动仓储的智慧物流管理。

智慧仓储建设工程：在汽车、大宗商品、食品冷链、医药等领域，选择有条件物流企业，开展物联网智慧仓储建设试点示范。

（2）推进节能减排，发展绿色物流

构建绿色物流管理信息化系统。随着物流行业的兴起，构建现代绿色物流信息化管理系统能够将现代绿色物流管理水平提高，可以助推绿色物流良好发展。对物流企业而言，也在信息化上加大投入力度，把物流实际联系起来，统一各个环节，包括物流运输、加工、装卸、流通等，确保信息化管理的顺利实现，利用信息化手段最大化控制企业产生的环境污染，节省物流成本。可以利用扫描技术对商品进行红外线扫描，以准确判断商品有没有危险，方便物流人员更好地开展工作，有效控制危险源。

加强绿色物流推广。政府相关部门应大规模普及绿色物流意识，提高人们对绿色物流的重视度。企业需要将正确的绿色物流

观形成，同时将其与企业文化相融，不仅要对其原有的物流模式进行改进，将能源消耗最大化降低、节省资源。企业应积极和公众进行交流，将正确的绿色物流思想传达给公众，加大对企业文化的弘扬力度，以改善人们对企业的印象。

大力推广绿色交通。以节能减排为重点，建设完善以低碳为特征的交通运输发展模式。建设绿色循环低碳基础设施，推动使用节能环保等新技术、再生建材、循环利用筑路材料和隧道节能照明技术，鼓励运输枢纽、公路隧道及服务区应用太阳能、风能、地热能等可再生能源技术。推广节能环保运输装备应用，推广使用节能、清洁能源、新能源汽车，增加汽车充电基础设施、加氢站等清洁能源布点建设。

大力推广绿色包装。在现代绿色物流管理背景下，物流企业应选择绿色材料来包装商品，材料最好是不会对环境、人体造成伤害的，以有效保护环境。除此之外，积极回收利用材料，将包装材料的利用率提高，尽可能不要浪费资源，使包装成本有所节省。

7. 争取国家有利政策并落地落实

（1）争取国家有利政策

充分利用港口型、陆上边境口岸型国家级物流枢纽承载城市定位，加强与国家、广西壮族自治区相关部门的沟通联系，围绕打造中国-东盟国际现代物流中心，发改、湾办、财政、商务、交通、金融等部门要努力向对口上级部门争取国家、自治区扶持资金，

并努力申请国家骨干冷链物流基地、多式联运示范工程、市场采购模式试点、进口药品试点城市、综合保税区、金融改革示范区等政策平台，增强物流中心的政策支撑力度。例如，与自治区交通运输厅、交通运输部衔接国家多式联运示范工程、城市货运绿色配送示范工程等工程创建，并积极谋划具体建设项目申请交通运输部“十四五”车购税综合货运枢纽（物流园区）、集疏运等方向的补助资金；积极申请国家发改委国家骨干冷链物流基地建设，争取城乡冷链和国家物流枢纽建设中央预算内投资资金支持。

根据《广西壮族自治区人民政府办公厅印发关于加快现代服务业提升发展若干政策措施的通知》（桂政办发〔2021〕49号）文件要求，积极衔接自治区发展改革委、交通运输厅，争取政策和项目支持，培育冷链物流、零担货运、城市配送、网络货运等物流龙头示范企业，支持现代物流业项目建设。

（2）推动政策落地落实

一是加强政策研究和创新。梳理国家、自治区等物流发展的相关政策，结合实际创造性抓好政策落实，大胆先行先试，依法依规突破政策阻碍。

二是加强相关部门的沟通。中国-东盟国际现代物流中心的建设会涉及自然资源局、住建局、交通运输局、商务局、投资促进局等多个部门及单位，协调难度大。加强防城港市各相关部门的沟通联系、信息共通共享，有助于推动政策落地落实。

三是加强政策宣传推介。通过报纸、网络等渠道，全面开展

政策的宣传，为中国-东盟国际现代物流中心的建设发展营造良好的氛围，确保货运企业能及时、全面地了解政策。

四是制定督查激励措施。对落实现代物流、冷链物流等有关重大政策取得明显成效的区域或单位予以督查激励。强化正向激励，发挥先进典型示范引领作用，更好地激发和调动全市各级各部门推进中国-东盟国际现代物流中心建设发展的积极性、主动性和创造性。

8.通道经济向枢纽经济转型升级

以物流专业化发展加快促进防城港由物流通道经济向枢纽经济转型升级，实现从单一枢纽向综合性交通枢纽发展，助推防城港由区域枢纽向国际枢纽转型升级。

（1）围绕产业结构转型升级，大力发展专业物流

围绕产业结构转型升级，顺应物流通道经济向枢纽经济转型升级发展趋势，大力发展以钢铁、有色金属、粮油、水产品、制糖、中药材、农副产品等防城港本地产业的专业物流，积极推动保税物流、冷链物流、危化品物流、电商物流等物流。

（2）建立线上供应链管理平台，引进金融服务企业

积极贯彻加快供应链创新与应用，建立线上供应链管理平台，引进金融服务企业，为商贸、制造业提供集中采购、智能仓储、产品分销、小额融资、汇兑结算等供应链金融服务，促进产业组织方式、商业模式和政府治理方式创新，促进物流与制造业、商贸业、金融等产业融合发展，完善现代物流产业体系，支撑传统

优势产业转型升级。

（3）以边海联动中心建设为动力，推动特色产品物流发展。以广西北部湾国际生鲜冷链园区等边海联动中心（交易、加工）建设为着力点，加强区域性农产品物流园区、集散中心建设，加快农产品物流枢纽平台扩容提质。推动水产品、药品等防城港特色产品物流发展，大力构建水产品物流“双循环”，积极打造中药材物流“双循环”。

（4）提高物流社会化水平，推动防城港物流数字化。鼓励制造业企业剥离物流业务，采购专业第三方物流服务，提高物流社会化水平。推进跨境电商、农村电商、城乡物流、港航服务结合智慧物流融合发展，推动防城港物流数字化。

（二）运行模式

1.国内先进地区运行模式案例借鉴

（1）浙江国际物流中心运行模式

1) 建设模式

国际物流中心建设模式主要包括企业建设型、政府建设型、政府与企业联建型等三种类型。目前浙江6个口岸的港口国际物流中心（主要是指海空港口岸的运输设施如国际件杂货、国际散货、国际集装箱等）都是政府建设型的，9个非口岸地具有口岸功能的国际物流中心中，属于企业建设型的有杭州口岸国际物流中心、萧山陆路口岸国际物流中心、富阳口岸国际物流中心、湖州海关驻南浔监管点、余姚东方国际物流有限公司5个物流中心，

属于政府与企业联建型的有义乌国际物流中心、绍兴市国际物流中心、嘉兴经济开发区海关监管点、金华海关驻金三角监管点（海关未验收）等4个，完全属于政府建设型的尚没有。

2) 运营模式

目前浙江国际物流中心运营所采取的模式主要有以下三种类型，即站场分离型、自主经营型、混合型。

站场分离型：即站场设施建设与经营完全分离。投资主体只负责投资建设物流设施，建成后全部转让（租赁转让或者使用权转让）给物流业务经营者，投资商以租赁收入或者使用权转让收入来回收投资。目前全省9个非口岸地国际物流中心中，义乌国际物流中心基本上属于这一类。

自主经营型：即由投资商自己投资建设、自己独立经营。这种方式往往投资商是单个物流企业。如湖州海关驻南浔监管点等就是这种类型。

混合型：这种形式目前比较普遍。即由投资商建设完成后，部分设施租赁或转让给其它物流企业经营，部分设施由本企业自行经营。

3) 物流业务模式

目前浙江省国际物流中心业务开展模式有以下三种类型，即：

直通关监管型物流业务模式。主要是依托出口监管仓库，海关进驻后主要对出口货物进行海关就地监管，提供完善的海关、商检服务。方便出口商国际物流业务的便捷办理，降低国际物流

成本。目前浙江9个非口岸地国际物流中心普遍以这种业务模式为主。

保税型物流业务模式。是近来刚刚兴起的业务开展模式，主要是依托保税仓库对进口货物提供保税物流服务，对进口商起到缓税、初级物理加工等物流服务，降低进口商物流成本，增加经济效益的目的。富阳口岸国际物流中心以这种模式为主。

混合型物流业务模式。是突破进口保税仓库和出口监管仓库的界限，对进出口货物监管和保税，以及仓储、配送、运输组织等进行综合经营的模式。这是综合型、高层次的国际物流服务模式。这种模式目前在宁波保税物流园区建设中将开始探索，现有的金华金三角国际物流中心、绍兴国际物流中心都正积极引入这种模式。

（2）天津滨海新区物流中心建设投资与运行模式

天津滨海新区重视物流模式的创新，在经济开发区内的制造企业中积极推行现代物流管理方式，转变企业传统运作模式，推广专业化、社会化物流。在滨海新区建立大型物流中心，充分利用港口优势，采用先进的物流服务运作模式，把“港到港、站到站”的枢纽优势转化为“门对门、点对点”的物流优势，以天津经济开发区及天津港的核心战略资源为重要条件，在天津滨海新区建设物流中心具备必要性及可行性，在区位优势上依托京津冀，邻靠“三北”地区11个省区市，与韩国、日本隔海相望，距中亚、西亚陆地距离最短。在投资环境、市场需求、发展潜力等方

面均具备建设条件。

1) 物流中心投资模式

① 政企联合投资模式

政企联合投资模式是指由政府和企业共同投资，政府可以通过直接投入或以国有资产作价参股，做好物流中心基础设施建设和现代物流信息平台建设工作。这种运作模式一方面可以盘活国有资产，另一方面是防止国有资产的流失，并保证国有资产的增值。

② 物流企业主导模式

物流企业主导模式是指由大型物流企业来投资建设物流中心，并独立开展经营活动，但它可以与其他物流企业结成物流联盟，共同为货主企业提供专业性物流服务。大型物流企业作为物流中心的直接投资人和经营主体所承担的角色和发挥的职能体现在以下几个方面：

编制物流中心规划，招商引资。大型物流企业一般是立足本地区、本市的大型企业，对于政府的政策、规划反应速度快、理解能力强，能够承担政府委托进行物流中心的规划工作，包括制定总体规划方案和具体的实施方案；同时身为企业，能够了解企业的需求，对于在物流中心内招商经营，筹措建设资金，具有比较有效的管理机制；具有建立广泛战略合作同盟的能力，能联合其他物流企业成为与货主企业和有关各方之间联系的桥梁和纽带。

提供物流基础设施服务，组成物流联盟。大型物流企业依托天津市经济开发区，立足滨海新区，逐步开拓京冀及周边地区，提升天津市经济开发区及整个滨海新区经济的竞争力。下力气打造先进的物流中心，以优化天津市滨海新区物流业的现状，重点建设基础设施、公共设施、信息平台、环境设施以及部分物流业务设施平台，一方面为滨海新区的制造企业、天津港港口业务提供优质的物流服务平台，另一方面吸引中小物流企业加盟大型物流企业，作为中小物流企业的孵化器。先试水后加盟是大多数物流企业的惯常做法。因此，大型物流企业可以通过提供基础的物流设施设备和业务模式支持这些企业由小做大，逐渐成长为物流联盟中最理想的合作伙伴。

提供物流服务，形成物流服务交易场所。物流中心通过发挥自己的特点和优势提供多样化、个性化的服务，包括仓储、运输、分拨配送、流通加工、搬运、包装、商品展示等。工农业企业及物流服务需求者都可以到这个中心进行选择、采购物流服务，使中心成为物流服务的交易场所。

物流信息化管理，促进物流服务社会化。物流中心利用已建立的管理信息平台，迅速准确地把握各种信息、对中心的物流活动进行协调和管理，整合运力和资源，促进物流的社会化和规模化。

③ 吸纳国内外资金投资模式

吸纳天津市经济技术开发区加工企业即物流中心的服务主

体对象，入股参加物流中心的经营与管理。也可以吸纳国际及港、澳、台地区从事物流生产经验丰富的物流企业，入股加入物流中心，在外商融资的同时，尽快培育一支物流人才队伍，加快建立符合国际规则的物流服务体系和企业运行机制。

物流中心在选择投资模式时要注意结合自身优势，对物流市场进行深入细致的分析，明确自己的市场定位，选择能够给企业带来最佳经济效益的增值服务模式。例如，大量采用传统物流手段的中小型物流企业，他们不具备实施综合性物流服务的能力，但可以采用加盟连锁或者物流联盟的形式，依托在大型物流企业周围，提供专业性、阶段性的物流服务。

2) 物流中心发展模式

① 完善物流业的制度建设和国际物流基础设施网络的建设

政府在物流业的发展中起着举足轻重的作用。物流业涉及交通、工商、经济、进出口贸易、海关与信息等多个部门，需要政府出面进行引导和协调，保证物流业在多个行业 and 部门间能顺利运行。为了保障物流业的快速发展，政府需要制定相关的法律法规和政策，形成完善的制度，为物流的发展保驾护航。滨海新区结合自身的特点，出台促进物流发展的政策，为滨海新区物流业相关企业的发展提供良好的制度环境。在硬件设施方面，国际物流中心要求配备完善的物流基础设施网络，形成物流配送系统。滨海新区以天津港为中心，配套建设机场、铁路、公路、海港等运输基础设施，建立多维综合交通运输体系，充分利用基础设施

网络开展物流服务，实现了国际物流配送基地、物流中心和配送中心相配套的物流服务。

②加强滨海新区内部规划与协调

滨海新区在建设国际物流中心的过程中，大力促进区内机场、港口、高速公路和铁路等运输设施间的协调运作，统筹安排基础设施的运用，充分利用区内的所有资源，避免造成资源浪费。对于与物流业相关的所有行政管理部门，部门之间协调合作，适时进行行政管理体制的创新，改善权力割据各自为政的局面，形成高效率的运作机制。加强滨海新区内的统筹规划和协调，有利于滨海新区国际物流业的可持续发展。

③扶持物流企业的发展，促进物流企业品牌的建立

物流企业是物流业发展的主体，国际物流中心的建设依赖于物流企业的发展壮大。滨海新区积极扶持本土的物流企业，改善目前物流企业小而散的局面。对于一部分物流企业采取兼并重组的方式进行整合，另一部分较有实力的物流企业给予政策扶植，致力于创建本土的物流企业品牌，逐渐提高滨海新区内物流企业的竞争力。

④推进第三方物流的发展

滨海新区大力发展第三方物流服务，鼓励滨海新区内的生产企业和流通企业使用第三方物流，逐步脱离自营物流的局面，通过合作、兼并等方式整合现有的第三方物流小型企业，形成专业化的、具有一定规模的第三方物流企业。只有第三方物流的发展

逐步完善，国际物流中心的建设才能步入专业化和正规化的轨道，形成基于供应链管理的综合服务体系。

⑤加速物流信息系统的完善

国际物流具有业务流程长、跨国运作、中间环节多、贸易风险大等特点，物流信息系统可以迅速、集中地完成信息的汇总和处理。滨海新区在建设国际物流中心的过程中，大力建设物流信息系统，包括 EDI 系统（电子数据交换系统）、EOS 系统（电子订货系统）、DRP 系统（配送需求系统）、ASS 系统（自动分拣系统）等先进的物流信息系统。物流信息系统的建立有助于物流企业的运作管理和统筹安排，同时为物流客户提供高效便捷的服务。

⑥加强物流专业人才的培养

滨海新区在建设国际物流中心的过程中，对专业物流人才的需求量极大，对物流人才的要求标准逐步提高。随着物流技术的不断进步，运输技术、库存管理、装卸技术、包装技术与信息技术等各方面都对专业人才有较大的需求。滨海新区的物流企业采用建立完善的岗位聘用制度和专业的物流人才培养机制，为国际物流中心的建设输送专业人才。

3) 物流中心服务运行模式

物流中心主要提供的物流服务项目包括仓储、配送、装卸搬运、仓库租赁、信息管理等物流业务。要按照第三方物流企业的标准进行服务运营活动，要站在货主企业的角度，为货主企业设

计、优化、实施其物流系统。因此，在进行物流中心设计时，要在进行环境分析的基础上，从货主企业潜在的物流服务功能上进行研究，尽可能的设计并实施较完善的物流服务模式。滨海新区物流中心的服务对象包括制造业、流通业、农业、电子商务网站等各类组织，不同的服务对象在服务模式上也有所不同。

① 面向制造企业的第三方物流服务模式

物流中心采购物流服务。物流中心作为第三方物流服务商向制造企业提供物料采购物流服务，即在原材料供应商那里完成采购活动后，由物流中心承担原材料、零部件的运输、库存管理、配送等一系列物流业务。产品销售物流服务。物流中心作为第三方物流服务提供商向客户提供产品销售物流服务，即在生产企业得到订单后进行制造加工形成商品后，再按照订单的要求，完成商品的国内运输、仓储、库存管理和配送等活动；对于出口商品，还要完成国际运输、通关等活动。

② 面向流通业的第三方物流服务模式

成为连锁经营企业的配送中心。物流中心一方面可以为滨海新区连锁经营企业提供配送业务，还可以配合国务院及国家有关部门提出的“万村千乡工程”的指示精神，为农村连锁店提供日用品、农资品等商品的配送服务，依托本物流中心的区位、设施、技术等优势，与周边区县的连锁经营网点形成对接。

③ 面向电子商务网站提供的第三方物流服务模式

为电子商务提供物流支持。如为开展网上销售的企业提供商

品保管、配送、回收货款等后勤服务。支持 B2B 的物流服务。企业与企业之间的电子商务是指从事生产与流通领域的企业之间，为了获取原材料和实现商品的交易以及得到相关信息所进行的以电子技术和网络为媒介的商务活动。支持 B2C 的物流服务。企业与消费者之间的电子商务是指企业为了实现商品的销售，依靠电子技术和网络所从事的向消费者销售商品和提供服务的商务活动，其很大程度上就是电子零售。企业与消费者间的电子商务使企业可以利用网络的跨地域性，方便的控制及掌握销售渠道，从而扩大企业产品的知名度，抢占市场空间。

④ 面向农产品的第三方物流服务

物流中心服务于农产品的第三方物流运作模式是指农业企业或农产品生产者将一系列物流活动交由物流中心去完成的现代物流运作方式，使农产品供应商和销售商专注于农产品的生产、加工和销售的开拓，再加上以电子商务、连锁经营和高新技术企业为代表的新兴企业对物流服务的及时性、准确性的要求，使得农产品流通对第三方物流的需求更加迫切。物流中心农产品物流服务模式特点如下：物流中心对农业生产资料和农牧产品的运输、配送和储存进行战略管理，以便其对企业产生更大效益。物流中心的各相关部门及运作环节可以进行直接沟通。农产品的采购、生产支持、配送及流通加工，组合成一个独立的运作单元。在专业化的基础上对农产品的总体物流活动进行计划和协调，共享客户数据库，建立物流服务网络，为提高农产品物流服务质量奠定

基础。

2. 中国-东盟国际现代物流中心运行模式建设

（1）模式建设思路

中国-东盟国际现代物流中心运行模式的建设，要注重建立体制顺畅的组织结构体系、辐射性强的物流配送体系及全面开放的信息网络体系。

1) 建立体制顺畅的组织结构体系

中国-东盟国际现代物流中心的建设需要政府、企业和海关的三方组织合作，政府和企业联合进行投资建设和管理，海关统筹监管并提供通关便利。政府一方面需要进行统一规划，对基础设施进行建设；另一方面要制定积极的土地、税收、融资等产业政策，理顺行政管理体制，为物流中心的发展提供一个良好的外部环境，让企业能够在平台上自行运作贸易和物流活动。企业自行确定各自的物流活动，且以分散方式决策和运营。海关针对入区货物统筹办理报关手续，并用海关监管车辆进行运输。

2) 建立辐射性强的物流配送体系

配送网络的建设对于延伸物流中心的物流服务、提高市场服务的覆盖面具有十分重要的作用。建设配送网络，需要根据物流中心的规模、到达货物量的大小以及所处区域情况来确定配送网络的规模；其次要加大投入，配备配送网络所需设施，如车辆等运输工具、通讯工具等，要注重与各种运输企业的协作。在建立配送网络时，物流中心要依靠包括水运、铁路、公路运输在内的

多种运输方式来完善配送网络。多种运输方式的优化结合、复合运输及其多式联运的不断发展，能增强物流中心的辐射性，为更多地区提供高质量的服务。

3) 建立全面开放的信息网络体系

物流中心要适应现代物流信息化的要求，建设完善的物流信息系统。物流信息系统是一个既方便客户申请、查询又有利于物流公司内部管理、传达命令、传递信息、相互清算的开放、全面的信息平台。要建设完善的物流信息系统，物流中心要以电子计算机中心、互联网为基础，按照现代化物流发展要求建设现代物流信息平台。在具体建设过程中，不仅要从物流中心整体运作上考虑，建立电子商贸系统、堆场管理系统、运输配送管理系统、顾客服务管理系统、信息增值服务系统、营运绩效管理系统等，而且要根据物流中心要实现的功能要素、主要业务情况建立相应的系统结构，以形成即具有一定独立性而又相互融合的物流信息系统。

(2) 管理模式机制

1) 政府管理方面

健全各级物流业工作机构，形成职责明确、分工协作、统筹协调、运作高效的管理体制。充分发挥“防城港市现代物流业发展联席会议制度”的优势，统筹加强现代物流业发展工作，形成工作合力。联席会议负责贯彻落实国家、自治区和防城港市委、市人民政府关于现代物流业发展的重大战略规划和政策部署，协

调解决全市现代物流发展中存在的突出矛盾和主要问题，统筹推进中国—东盟国际现代物流中心建设，研究制定全市现代物流业发展政策措施，协调现代物流业发展中涉及的部门间交叉问题，加强部门间的信息沟通和协作配合。

联席会议下设办公室、规划建设组、政策研究组、产业招商组、项目服务组等五个工作组：

①办公室

一是负责根据市领导的指示精神和工作部署，做好定期或不定期会议召开的资料收集、整理、会议通知及记录、印发会议纪要、做好会务工作；二是负责做好上传下达工作，协调各成员单位跟进领导小组议定的工作任务；三是收集全市港口吞吐量、水上运输、公路运输、铁路运输、边境口岸过货量和重点物流园区建设运行情况，整理形成全市现代物流业运行情况通报；四是负责办理领导小组日常事务及市领导交办的工作任务。

②规划建设组

一是加快推进国土空间规划编制工作，积极向上争取中国—东盟国际现代物流中心用地指标，保障项目用地、供地等要素；二是编制《中国—东盟国际现代物流中心专项规划》，明确“三区、多园、一中心”的发展定位、规划布局和产业策划方案；三是整体推进中国—东盟国际现代物流中心的水电、排污、道路、铁路、编组站等配套要素的规划建设。

③政策研究组

一是负责研究起草促进防城港市现代物流业高质量发展的政策措施及实施细则，上报市委、市政府审定；二是负责对接中央、自治区上级部门争取中国—东盟国际现代物流中心的建设资金和扶持政策；三是负责组织开展国家多式联运示范工程、国家骨干冷链物流基地、综合保税区、跨境贸易电子商务综合试验区、市场采购贸易方式试点、国际快件监管中心等政策平台申报工作。

④产业招商组

一是负责牵头制定、实施全市现代物流业推介、宣传、招商工作计划；二是负责组织、指导举办我市物流项目招商推介会；三是负责组织对外考察招商活动；四是负责牵头研究起草全市现代物流业发展政策措施及其实施细则的招商引资方面的内容。

⑤区域行业服务组

一是负责每月按时提供全市港口、铁路、公路、陆路口岸货物吞吐量、货值、货种和主要物流园区的货物周转量、货值，以及工业品发货量、大宗商品交易量、生鲜农产品（含本市自产部分）冷链发货量、邮件快递收发量等数据给办公室汇总；二是负责服务指导物流企业经营发展，协调解决企业在口岸通关、港口装卸船、铁路发运等物流环节和生产加工、仓储装卸、道路运输等流通环节遇到的问题 and 困难；三是负责服务落户企业投资建设物流项目，及时协调解决项目建设过程中遇到的征拆、违建、违种、无理阻挠施工等问题和困难。

发展改革部门要加强政策研究、规划引导和项目管理，着力

推进物流业集聚发展。经济和信息部门要发挥具体组织协调作用，科学引导物流企业加强运行管理、提高发展效益。交通运输部门要加强对港口、交通物流业的行业监管和货运市场的监督执法，促进交通物流业健康发展。农业、商务、金融、工商、税务等部门要按照各自职能，加强对各项政策措施落实情况的督促检查，及时研究物流业发展新情况、解决新问题。加快推进政务公开，各有关部门要及时发布引导物流业发展的市场信息、政策信息，完善物流信息采集、交换、共享、开发机制，为物流业发展提供良好的政务环境。

要结合工业物流发展特点，政府加大政策支持力度。重视工业物流产业的总体规划和统筹管理，并在税收、贷款利率等方面给予物流优惠政策和支持，积极鼓励并支持跨行业、跨地区、跨所有制的相关部门进行资源整合，打破地区与行业割据，推进网络化建设，推进物流企业的技术改造，建立信誉机制。设立具有统一协调职能的高层次部门领导、管理、监督，形成促进现代物流业发展的政府管理机制。

2) 海关管理方面

持续推进通关管理制度一体化。一是推广自贸区成熟制度成果。借鉴上海自贸区“负面清单”“证照分离”“容缺受理、联动审批”以及投资体制改革、贸易监管模式、金融开放创新、事中事后监管等一系列制度成果，加快复制成熟的贸易便利措施。二是建立统一风险管理机制。借鉴国际通行的分类通关制度，加

快口岸诚信体系建设，建立北部湾区域统一的风险判别标准和管理机制，建立企业诚信管理机制，推进国际 AEO（“经论证的经营者”）制度。按照通关记录划分不同诚信和风险等级的企业，在通关过程中给予优惠至严格的不同待遇，既节约查验时间和成本，又防范偷税漏税、走私等行为发生。

3) 企业管理方面

在中国-东盟国际现代物流中心的长期建设运营发展中，政府部门发挥行政管理职能的同时，还需要企业承担运营建设功能和职责。充分发挥国际现代物流中心的引导、推动和协调作用，整合防城港市投资集团、港发集团、文旅集团、兴港集团的物流板块和资产，与广西现代物流集团合作，促进资源共享，实现工作协同，优化物流资源配套和系统化组织方式，推进成立由防城港市控股、广西现代物流集团和国内大型物流企业参股的防城港市现代物流集团，作为中国-东盟国际现代物流中心的建设运营主体和主要推动力量，成为今后长期建设发展的重要抓手。

（3）运行模式机制

1) 完善多式联运

① 完善联运基础设施

首先，逐步完善中国-东盟国际现代物流中心规划区内铁路、公路集疏运设施，提升临港铁路场站和港站后方通道能力。构建与铁路、机场和公路货运站能力匹配的公路集疏运网络系统。

其次，强化多式联运基础设施衔接，加强港口、铁路、公路

货运枢纽的对外专用通道建设，以专业化的集装箱和半挂车多式联运中转站建设改造为重点，提高不同运输方式间基础设施衔接水平。按照多式联运的运作要求设计快速中转作业流程，提高多式联运基础设施一体化运营支撑能力。

再者，加强防城港市基于国际集装箱、厢式半挂车等标准运载单元的多式联运快速转运装备的引进，支持发展铁路专用平车、半挂车专用滚装船、公铁两用挂车等专业化装备，实现装卸设备和转运设备的无缝对接。

②建设多式联运示范工程项目

在规划期近期（2023年）防城港市物流管理归口部门应展开四个多式联运示范工程建设，在海铁联运、公海联运、空陆联运、公铁联运四个领域各树立一个示范工程，通过示范工程不断完善多式联运设施、装备、信息化、运营组织等方面的技术标准和服务规范，逐步充实推进多式联运发展的政策与法规，加快推进多式联运发展。并在此基础上，不断归纳形成典型经验和做法，建立多式联运持续、有序发展的体制机制，加快推进防城港市物流通道建设。争取将南向通道海铁联运、公海联运等多式联运项目列入国家多式联运示范工程。

③推动多式联运政策和服务的创新

积极参与完善物流公共信息平台多式联运的服务功能，提供适合防城港市实际情况的多式联运信息服务。通过奖励政策激励物流企业建立多式联运信息接口，推进与广西物流信息大平台等

信息系统间的有效对接。积极推进多式联运信息采集交换、货物状态监控、作业自动化等领域的技术创新与广泛应用，促进多式联运服务和上下游产业的跨界融合和联动发展。运行管理方面，应特别是注重加强铁路、公路、水路和民航运输在一体化组织中的货物交接、合同运单、信息共享、责任划分、保险理赔等方面的行业规范，提高不同运输方式间的衔接水平。

2) 推进物流装备现代化

① 货运集装箱化的改造提升

防城港应在加强铁路基础设施的基础上，协同各部门推进货运集装箱化的改造提升。提高铁路在运载单元、装备设施等方面标准化程度，大力发展 20、40 英尺国际标准集装箱，推进冷藏、罐式、干散货等特种箱运用，以与国际标准相配套的经济环保型接取送达车辆及装卸机械为主要机型，加快淘汰陈旧落后、超期服役、技术不良等设施设备。发展新型的内陆箱，推广托盘、集装袋等单元化装载运输方式，提升集装箱运输效率。

在条件成熟的情况下，优先选择双方向集装箱运量稳定充足、运输距离较长、限界改造工程量较小的线路作为双层集装箱运输的专用通道，积极开展铁路双层集装箱运输，取得良好的经济效益和社会效益，从而进一步推动双层集装箱运输的发展。

利用先进的集装箱铁路运输专用设备，引进并推广使用集装箱专用平车，开展铁路驮背运输，将货运汽车直接装载到铁路平车上，可以减少两次货物装卸作业，同时压缩了原来货物装卸的

作业时间和人力成本，有利支撑多式联运发展。推广智能集装箱，融合射频识别技术（RFID）、微机电系统（MEMS）等传感技术、控制技术、2G/3G 通讯网络技术等相关信息技术，实现远程监测、跟踪与管理。



图 4-1 双层集装箱图



图 4-2 铁路驼背运输图

② 专业化物流设备推广

从今后一个时期看重化、冷链、电子信息、危化品等专业物流继续稳定增长，并且对物流技术装备表现出个性化需求，不同专业领域需要不同的物流技术装备相支撑。

重化工业物流设施。重化产品多属于危化品，对物流技术装备的安全、环保防腐蚀都有特殊要求。为了提高转运效率，应大力推进罐式集装箱的建设，有利于公路和铁路的转运，拓宽转运途径、节省中转时间。

电子产品物流设施。电子产品具有多品种、小批量、高频次特征，要求物流用机械化和自动化的快速分拣技术取代大量的人工分拣，以提高分拣的准确率，降低劳动成本。

冷链物流设施。冷链的运输和仓储需要温控，并且保证温控条件下的装备性能必须满足物流要求。要加强冷藏车、冷库、商

业冷柜等多种设备的技术应用。

在提升冷链物流管理方面，逐渐引进国际先进的 HACCP（危害分析和临界控制点）认证、GMP（良好操作规范）、WMS（仓储管理系统）、虚拟仓储等技术。逐步应用和推广二维码 IC 卡电子标签、无线射频识别（RFID）、数字加密、水印等技术，提高工作效率。

在保鲜方面，近年来我国陆续研发了一批基于生物或者物理手段的安全保鲜技术，如微生物保鲜技术、超高压保鲜技术以及复合生物保鲜技术等，应大力推广环保低危害的保鲜技术。

在车辆调度管理方面，应大力建设 GIS（地理信息系统）、GPS（全球卫星定位系统）、EDI（电子数据交换）等技术，以达到对物流车辆进行定位、轨迹回放、运行监测、车辆人员管理，有效地控制车队、提高运行效率和服务水平、降低成本；使用指纹、声纹、视网膜等识别技术，确保车辆调度过程的安全。



图 4-3 罐式集装箱图



图 4-4 冷链运输体系图

③ 智能仓储设施的应用

推广使用仓库管理系统（WMS（Warehouse Management

System))，有效控制并跟踪仓库业务的物流和成本管理全过程，实现或完善的企业仓储信息管理。智能仓储物流系统主要由自动化立体仓库、自动输送分拣系统、自动化运输车辆管理系统构成。通过入库业务、出库业务、仓库调拨、库存调拨和虚仓管理等功能，对批次管理、物料对应、库存盘点、质检管理、虚仓管理和即时库存管理等功能综合运用的管理系统。



图 4-5 WMS 系统基本功能图



图 4-6 自动化立体仓库图



图 4-7 自动分拣运输系统图

3) 加强物流信息化建设

依托行业管理部门，在航空、铁路、公路、保险、公安等领域，加快建设信息交换共享的综合性物流信息服务平台。依托行业龙头企业，在冷链、医药、食品、大宗货物等行业，建设完善一批区域性、行业性的专业物流信息平台，建设全区域物流园区公共信息平台。

① 积极参与广西物流信息大平台建设

建设初期防城港市应积极参与广西物流信息交换和共享服务云平台的建设当中，共建大平台，将防城港市的铁路、公路、民航、邮政、海关、检验检疫、中小企业等信息资源整合进大平台，配合大平台建立全区物流信息采集、交换、共享机制，促进行业、园区、企业物流信息与国家物流公共信息平台的有效对接，实现资源共享、数据共用、信息互通。充分依托中国—东盟信息港，建设中国-东盟物流信息平台，利用广西和东盟的物流大平台资源，积极推进防城港物流信息资源的开发利用。基本完成市级、园区级物流公共服务平台的连接与并网运行。

通过防城港物流信息服务平台建设，结合防城港市政府推出相关优惠扶持政策，吸引国内规模化运输企业，整合防城港现有散乱运力资源，进而打造防城港市现代物流产业总部经济。依托国家电力投资集团新能源重卡运力优势，借助平台进行运力优化的同时，推动防城港能源消耗结构转型，为防城港现代物流业进行双碳赋能，推动现代化临港工业城市建设。强化物流的生产组织功能，深度挖掘潜在社会物流需求，延伸现代物流产业链条，推动现代物流业与制造、商贸、金融等产业的联动发展和有机融合，实现产业间的协同发展、联动创新，打造现代物流业创新生态圈，在优先满足本地生产企业运力需求同时，立足北部湾、面向大西南和大湾区，提升大宗商品运力市场能力，推动防城港市物流产业发展。

通过搭建北部湾国际航运贸易金融服务平台，整合数据资源，通过发布信息和政策引导等多种手段破解民营、小微企业“融资难、融资慢、融资贵”问题，破解银行在放贷过程中遇到的难题，推动信贷数据化、线上化、智能化、普惠化发展。

② 引进市场化的物流交易平台

在实践中政府部门主导的公共物流信息平台对细分的客户需求无法充分满足，大部分物流活动交易都在线下完成，物流资源配置未能达到最优化。因此，防城港市的物流交易信息化应采取广东发达地区的市场化运作模式，更切合防城港工业物流信息化发展阶段的实际情况。在政策上，自治区物流产业规划中明确

支持地方对物流信息的商业化开发，支持物流服务平台创新运营服务模式。防城港市物流交易平台建设应坚持“政府引进，第三方建设，市场化运营”的原则。物流交易平台必须由具备一定市场基础第三方物流信息化企业建设，采用政府税收优惠和补贴的方式推动其在防城港市开展物流信息及交易服务活动。首先，要求第三方物流信息化企业针对防城港市情况设计专有区域模块；其次，能够实现物流交易信息如运力配载、航班船期、仓储容量、铁路车次、运输价格等交易信息标准化、智能化的匹配交易；再者，能够为企业或产业群提供或设计专有供应链接口或平台的将优先采用。

③支持电子信息企业供应链全方位信息化建设

作为防城港市重点建设的现代物流集聚区：防城港综合物流园区及集装箱多式联运物流园区应重点支持园区企业的供应链的信息化建设。逐步推进物流服务的紧密配套，仓储配送设施和物流有效接入信息平台 and 交易平台。鼓励物流企业向供应链上下游延伸，鼓励园区企业提供其供应链的信息接入口，充分满足其供应链计划、采购物流、入厂物流、交付物流、回收物流以及信息追溯等集成服务。充分运用新一代信息技术，促进物流信息采集、处理和使用的智能化，实现物流信息全程可追踪，鼓励采用北斗卫星定位（BD）、地理信息（GIS）等技术构建全程可控的新型配送体系。同时，应对为园区企业提供智能化、科技化供应链物流服务的物流企业提供资金奖励和税收优惠政策。

④积极推进冷链物流信息化建设

作为防城港市核心产业之一的水海产品出口加工产业，产业优势明显、区域特色鲜明，其配套的冷链物流信息化建设将作为重点工作。鼓励企业按照规范化、标准化运作的要求，建设全程温湿度自动监测、控制和记录系统，将冷链物流信息接入物流信息平台并为其设计专属模块，将其与产品信息、车辆信息、销售信息等有机联结起来，实现对货物和冷链运输车辆的全程控和信息共享，提高防城港市冷链物流信息专业化与智能化，实现与销售地客户的物流信息互联互通。扶持发展基于物联网技术的水海产品跟踪溯源系统，形成绿色水海产品物流信息采集、处理和服务的交换共享机制，实现水海产品物流全程跟踪管理，为水海产品信息追溯和食品安全提供物流技术保障。

⑤引导优势产业入驻大宗商品电子交易平台

防城港市的重点优势产业煤炭、粮油以及铁矿、磷矿和铜矿等所需的大宗商品原料，应大力支持其电子化交易，使其能按标准化程序交割，按标准化的方式载运，极大提升防城港市原料工业品的物流效率，这是防城港市物流信息化建设的一个重要项目。大宗商品交易从实体批发市场发展到虚拟电子平台交易，从现货交易发展到中远期交易及期货交易，大宗商品电子交易可提供一体化服务、灵活的交易模式、价格透明的优势。引导防城港市优势产业入驻大宗商品电子交易平台，可以突破地域限制，完善防城港大宗商品物流体系，能够促进防城港成为区域性的交易中心。

而广西有各类型大宗商品电子交易平台众多，规模较小且产品离散，为发挥集群效应且避免重复建设，积极引导相关企业择优入驻区内规模较大的大宗商品电子交易平台，应重点推进设立防城港交割仓和结算中心。

4) 推进物流标准化建设

物流体系的标准化建设可分为三个层次：物流节点建设的标准化、物流装备的标准化以及物流运作的标准化。而相关部门要转变标准化工作思路，除了关键共性、基础性、公益性的标准管理加强管理外，其它推荐性标准通过物流行业协会对物流各模块各环节的标准化工作进行分类指导，从逐步导入推荐性标准体系，再细致到指导建设企业标准体系。

① 物流节点建设的标准化

防城港市应按照适用性强、涵盖面广与国家规范接轨的要求，制定《防城港市物流服务规范及评估指标》和《防城港市物流项目用地规划建设标准》等地方规范标准。用以规范物流园区功能定位，以促进物流产业规范化发展为目标，同时防止盲目发展，促进物流用地集约节约利用。规范物流园区、物流项目的规划设计、建设和服务规范，明确建设标准和要求。应依据《物流园区分类与基本要求》等有关规范要求，加强对物流园区用地的管理，优先引导物流项目向园区集中，严格控制配套设施用地比例，提高物流仓储用地投资强度和产出效益。积极开展物流节点标准化认证试点工作，支持各物流节点工程开展质量、环境和职业健康

安全管理体系认证。

② 物流装备的标准化建设

防城港市应重点推进粮食、煤炭、铁矿、贵重金属矿产品、原油、水海产品等相关物流的装卸、运输、仓储及冷链的装备标准化对接工作。积极着手煤炭、粮油以及铁矿、磷矿和铜矿等大宗产品物流标准的研究制订工作。重点支持仓储和转运设施、运输工具、停靠和卸货站点的标准化建设和改造，依据电子交易平台化的标准化交割要求，制定或衔接公路货运标准化电子货单，推广托盘、集装箱、集装袋等标准化设施设备，建立产品核心线路的托盘共用体系，推广甩挂运输试点经验。同时组建成立本地的物流标准化技术小组，广泛吸纳全国及东南亚的标准化经验，统一的技术、管理要求并拟订相关标准。

③ 完善冷链运输物流标准化体系

根据防城港水海产品冷链物流发展的需要，鼓励企业发挥其在标准化中的主体作用，制定水海产品冷链配送操作规范、水海产品冷链温度控制等冷链基础、冷链管理、冷链设施、冷链技术等层面的标准化。协助其识别欧盟、美国食品药品监管在水海产品的冷链物流执行的强制性标准，组织开展相关培训和应用推广，加强与国际冷链运输物流标准的对接。推动冷链运输车辆标准化、专业化。引导和鼓励企业使用托盘、容器、包装等标准化运输工具。同时鼓励水海产品企业参与冷链物流地方标准制修订工作，积极推进企业成立标准制修订联盟，稳步推进社会组织物流标准

化工作健康发展。

（4）制度创新机制

1）完善物流交通运输制度

各种运输方式在制度上缺乏协调性是国内物流中心普遍存在的问题。港口运输、公路运输、铁路运输分属不同部门管理，而且每个部门都有各自不同的计划、标准和审计要求。这种状况给从事多式联运的企业带来了很大困难。有着很高透明度和统一标准的制度以及在有关安全、环境、交通规则、交通工具的载重和体积所做的规定等等都是保障物流有效、便捷、顺利进行的前提条件。因此，中国-东盟国际现代物流中心应当从有关货物运输的各种规章着手，致力于加强运输业务制度的统一。

2）加大国家边境物流管理

跨境便利性是降低整个进口和出口交易成本的一个关键性措施。通过协调和简化通关手续、互通信息、实现信息和通讯技术以及海关管理的现代化，以及建立透明的转运规章和辅助性的事后审计制度等方式，从而更好地实现跨境便利性这一目标。在执行这项改进计划时，必须将相关的政府和私营部门的利益考虑在内，这些部门包括海关、货运代理商、托运人、港口运营者、航运公司、保险公司和银行等。

充分发挥现有中越双边高层合作机制作用，促进防城港市与越南物流紧密合作城市或区域，如河内市、海防市、胡志明市、云屯经济特区、海河县等建立跨境物流协商机制，促进政府部门

之间的交流和互动，进而推进在通道建设、物流标准化、信息共享、金融等多方面的跨境物流合作。

3) 加强物流基础设施建设管理

城市的政府部门在对物流基础设施，特别是港口进行规划时，必须实行以市场为导向的土地使用政策。然而由于存在不能用价格衡量的外部性的缘故，该项政策的实际执行要比想象中困难得多。企业为了能够享受包括信息溢出、易于获得中间产品以及专业化的人力资本等正的生产外部性，偏好将各自的生产集中在一起，却未能考虑到这种集聚已经导致了非常严重的拥挤状况。政府部门在努力缓解拥挤或重新配置基础设施的同时，应当考虑诸如港口或集装箱中转站等商业或基础设施的转移，并且应该在生产集聚所造成的正的外部性（经济集聚效应）和负的外部性（拥挤和污染）之间进行平衡。

4) 提高国内物流活动的一体化

为了提升国内市场一体化和发展物流体系，促使公路、水路和铁路等各种运输方式在多方式运输体系中均衡的发展，必须采取相关的政策措施为边缘地区提供更好更完整的运输服务，为其创造更好的市场条件。要创造更好的市场条件，政府就必须提供各相关方面的服务。政府应通过宣传导向和工作交流，正确引导工商企业的物流需求和物流企业的物流供给。倡导和鼓励工商企业逐步将生产制造领域以外的原材料采购、运输、仓储和产品流通领域的加工、整理、配送等业务分离出来，按照现代物流的要

求来实行。

5) 强化现代物流扶持政策力度

研究出台现代物流业高质量发展扶持政策，吸引外地物流企业落地防城港开展业务。制定差额纳税、企业所得税等税收组合优惠政策，借鉴江苏、福建、广州等地的经验做法，在防城港市运输行业税收的留成部分，抽取一定比例用于奖励本土运输企业发展，包括奖补购车（船）、运费、加油、修理等费用，吸引运输税源回流。一方面鼓励和支持防城港市国有企业采取合资、合作等方式建立大型龙头物流企业，打造统一运输组织、统一全程价格、统一服务标准、统一调度的物流服务品牌，建设国内国际物流服务网络，提升物流服务能力，带动防城港市物流企业发展；另一方面吸引在本地开展业务的周边城市物流公司以及国内外大型龙头企业注册防城港分公司，避免税源流失。

6) 争取纳入广西自由贸易区

自2019年8月成立以来，广西自贸试验区围绕投资贸易、金融开放、营商环境和产业发展等领域形成开展了一系列重要改革措施，形成了一系列具有广西特色的制度创新成果。比如，贸易便利化方面，广西自贸试验区创新开展互市贸易“集中申报、整进整出”通关新模式，边民互市通关作业无纸化实现100%覆盖，整体通关时间压缩超80%；投资便利化方面，与西部陆海新通道沿线其他地区以“飞地”形式共建“园中园”，实现区域经济协同发展和优势产能集聚发展；跨境金融合作方面，推动大宗

商品人民币计价结算，全国首例以人民币结算的民营企业铁矿石交易落地。综上所述可以发现，中国-东盟国际现代物流中心未来发展十分需要享受广西自由贸易区政策，以推动自身贸易投资便利化和提升国际物流便利度。因此，在未来运行发展中，中国-东盟国际现代物流中心各功能区应积极争取纳入广西自由贸易区，依托赋予自贸区的更大开放自主权，提高经济开放水平和对外贸易开放度，从而带动提高物流便利性，提升货物吞吐量，形成集散效应，凸显国际现代物流中心的枢纽作用。

（三）保障措施

1. 加强组织领导

切实加强中国-东盟国际现代物流中心建设的组织领导，进一步统筹加强现代物流业发展工作，形成工作合力，推动多业态物流业蓬勃发展。建立防城港市现代物流业发展联席会议制度，统筹做好中国-东盟国际现代物流中心规划布局，指导中心建设与运营。在防城港市北部湾办公室设立工作领导小组办公室，协调推进规划实施，牵头建立联合议事，强化责任落实政策研究、工作协调、专家咨询、重点企业联系、监测分析、统计调查、信息通报、督促检查、督查考评等相关制度，为中国-东盟国际现代物流中心建设提供坚强的组织保障。各县（市、区）可参照防城港市现代物流业发展联席会议制度，成立其他推动现代物流业发展的领导小组或指挥部、办公室等。

各有关单位要对照本规划明确的事项、项目，进一步深化、

细化、实化工作措施，按照“四定”原则落实人员、明确职责、明确时间、明确进度，确保各项工作责任横向到边、纵向到底。要加强跟踪服务，及时协调解决中国-东盟国际现代物流中心建设工作及企业发展过程中出现的问题。

牵头单位：市北部湾办（市港口和物流发展局）、市发展改革委。

配合单位：市工业和信息化局、市自然资源局、市交通运输局、市财政局（市金融办）、市商务局（市口岸办）、市农业农村局、市税务局、市公安局、市邮政管理局，各县（市、区）政府（管委会）。

2.增强要素支持

①土地方面

统筹做好中国-东盟国际现代物流中心用地保障。开展国土空间规划时，支持涉及中国-东盟国际现代物流中心项目和周边相关产业、城镇的土地利用修编工作，增加土地利用城镇建设用地规模，物流园区需少占或不占耕地，征地需纳入成片开发方案。在年度用地计划安排时，优先保障中国-东盟国际现代物流中心重大项目建设发展用地需求，按照集中统筹和分级保障、总量控制和动态管理的原则，优先支持属于保障用地指标的中国-东盟国际现代物流中心项目。对符合用地报批条件的中国-东盟国际现代物流中心项目，按照“集中统筹、分级保障”的原则，采用租赁、先租后让、租让结合等方式供应土地。确保有限指标优先用于解决重点物流项目落地，支持重点物流项目积极争取国家和自治区专项用地指标。按照“盘活存量、节约集约、争取增量”的原则，多措并举深挖用地潜力，实现土地资源利用方式由粗放向集约、低效利用向高效利用、重争取增量向争取增量和挖掘存

量的转变，在提升土地节约集约的同时，为新建项目保障土地要素，破解土地资源困局。

② 税费方面

落实好新时代西部大开发等国家和自治区出台的有关促进物流业发展的各项税费优惠工作，对符合政策的现代物流业企业给予国家产业政策认定和税费减免。

③ 金融方面

引导中国-东盟国际现代物流中心核心企业和上下游供应链企业加入中国人民银行中征应收账款融资服务平台，鼓励金融机构依托核心企业为上下游企业提供订单融资、应收账款融资，构建以核心企业为中心的供应链融资模式。支持金融机构和融资担保机构为物流枢纽企业和上下游企业提供融资担保服务。

④ 公用设施方面

统筹推进基础设施配套建设，编制物流园区控制性详细规划和修建性详细规划和，逐步完善三个功能区的水电、路网、通信、排污等配套市政设施。对中国-东盟国际现代物流中心承载项目的用水、用电、用气价格按照有关规定落实优惠政策。着力提升城市供水、供电等基本民生类基础设施的供给水平；稳步提高排水防涝、环境卫生等支撑保障类基础设施的使用效率、运行效率和生态效率；积极推进污水处理、垃圾处理、海绵城市等生态环境类基础设施的提级扩能；逐步转变基础设施的建设方式和运营模式，更加体现资源节约和环境友好要求；通过统筹规划、合理

布局，推动全系统、全过程的物流园区基础设施建设，提升设施体系化水平，提高设施运行效率。

牵头单位：市北部湾办（市港口和物流发展局）。

配合单位：市工业和信息化局、市公安局、市财政局（市金融办）、市自然资源局、市交通运输局、市商务局（市口岸办）、市市场监管局，各县（市、区）政府（管委会）。

3.强化项目支撑

主动对接项目业主，合理安排项目建设时序，统筹安排工程建设进度。完善项目推进机制，提高项目管理水平，加大力度推进重点工程、重大项目建设，本规划所列项目在符合条件的情况下，优先列为自治区、防城港市统筹推进重大项目。积极争取国家、自治区支持，力争将中国-东盟国际现代物流中心重大项目纳入上位规划、政策和资金支持范围。

牵头单位：市北部湾办（市港口和物流发展局）、市发展改革委。

配合单位：市工业和信息化局、市投资促进局、市自然资源局、市交通运输局、市财政局（市金融办）、市商务局（市口岸办）、市农业农村局、市税务局、市公安局、市邮政管理局，各县（市、区）政府（管委会）。

4.引育物流人才

加大物流人才培养和引进力度，完善人才激励机制，为防城港物流业发展提供助力。一是制定高端物流人才落户优惠政策，鼓励和支持物流企业引进熟悉国际物流规则、精通现代化物流管理的物流高层次人才，激发物流企业活力；二是建立及完善多层次多元化教育培训体系，鼓励有资质的培训机构根据防城港物流业从业人员的基本情况，有针对性的开展物流培训、物流职业资格培训及认证，强化物流从业人员的岗前培训、在职培养，提高

物流产业人员素质；三是根据企业需求定向培养物流人才，引导高校、科研机构与防城港物流业骨干企业合作建立流高端人才培养输送方案，尤其是引导本地高校加强与物流企业合作，为防城港物流业发展储备人才。

牵头单位：市北部湾办（市港口和物流发展局）、市人力资源社会保障局。
配合单位：市发展改革委、市教育局、市科学技术局、市财政局（市金融办），各县（市、区）政府（管委会）。

5.促进通关便利

推动投资贸易、金融税收、交通物流、市场监管等方面规则标准与国际有机衔接，探索跨境贸易便利化改革，依托数字化手段推动口岸信息互换、监管互认、执法互助，拓展国际贸易“单一窗口”，优化通关、退税、外汇等管理方式，探索中国—东盟自贸区“两国一检”通关新模式。

推动与东盟相关国家跨境运输协定的修改。为进一步推动跨境运输便利化，促进防城港市与东盟国家的货物和人员来往，需积极向上级部门建议将东兴口岸及峒中（里火）口岸纳入《大湄公河次区域便利化货物及人员跨境运输协定》范围，同时，推动修改《中越两国政府汽车运输协定》及相关议定书，简化通关手续，实现全方位的通关信息化。

牵头单位：市北部湾办（市港口和物流发展局）、市商务局（市口岸办）。
配合单位：防城海关、东兴海关、峒中海关、市工业和信息化局、市自然资源局、市交通运输局、市财政局（市金融办）、市市场监管局、市公安局、市邮政管理局，各县（市、区）政府（管委会）。

6.完善政策支持

持续深化“放管服”改革，加快政府职能转变，探索建立物

流领域审批事项“单一窗口”，破除制约物流降本增效和创新发展的体制机制障碍。研究出台相关政策，引导物流企业进驻中国—东盟国际现代物流中心，推动物流市场集聚发展。建立防城港市重点物流企业名录库，强化物流企业对物流产业发展的主体作用。

加快出台现代物流业扶持政策，加快推动出台防城港市现代物流业发展的其相关扶持政策，包括不限于利于海陆空三大物流集聚区布局落位、物流联动的税收政策、土地政策、人才引进、用水用电、产业发展政策等相关配套政策，加强政府对现代物流业高质量发展的引导力和培育力度。借鉴上海、广东、天津、浙江等自贸区在推进贸易、跨境物流政策制定方面的先进经验，研究、探索适配防城港市本地化政策，推进防城港市贸易、跨境物流等相关政策出台。

牵头单位：市北部湾办（市港口和物流发展局）、市发展改革委。

配合单位：市工业和信息化局、市自然资源局、市交通运输局、市投资促进局、市财政局（市金融办）、市商务局（市口岸办）、市农业农村局、市税务局、市公安局、市邮政管理局，各县（市、区）政府（管委会）。

7.健全统计体系

完善物流统计制度，严格按照社会物流统计调查制度要求，全面开展防城港市物流统计工作，定期发布“防城港市现代物流业发展报告”。进一步完善物流业统计调查制度和信息管理制度，实现全市物流数据的采集、汇总、核算和分析的制度化，及时准确反映物流业的发展规模和运行效率，为政府宏观管理和企业经营决策提供参考依据。

牵头单位：市北部湾办（市港口和物流发展局）、市统计局、市发展改革委。

配合单位：市大数据局、市交通运输局、市商务局（市口岸办）、市邮政管理局，各县（市、区）政府（管委会）。

8.项目清单管理

动态调整，强化项目清单管理。根据项目谋划储备和实施情况对项目清单进行动态调整，由防城港市现代物流业发展联席会议负责谋划储备中国-东盟国际现代物流中心建设项目，对单体项目进行可行性论证，引导骨干龙头企业延链补链强链；将新招商引资的现代物流项目及时纳入项目清单，扩充项目储备；对于推进过于缓慢或因客观问题无法推进的项目移出项目清单。

标旗推进，强化进度清单管理。对中国-东盟国际现代物流中心项目逐个明确建设内容、投资计划、推进计划，同步将立项、土地、环评、能评、建设用地规划许可证、建筑工程规划许可证、施工许可证等手续办理纳入清单管理，定好时间表、路线图，挂图作战、标旗推进。

闭环推进，强化问题清单管理。组织现代物流项目观摩活动、项目建设和经济运行分析会、项目“过堂会”等，通过建立问题收集、精准交办、限时办结、督导通报、结果反馈、问题销号的全链条闭环式问题解决机制，以问题解决、办理推动项目提速提效。

牵头单位：市北部湾办（市港口和物流发展局）、市发展改革委。

配合单位：市工业和信息化局、市自然资源局、市交通运输局、市财政局（市金融办）、市商务局（市口岸办）、市农业农村局、市税务局、市公安局、市邮政管理局，各县（市、区）政府（管委会）。

附录 1 规划清单

附表 1 中国-东盟国际现代物流中心在建项目清单

序号	项目名称	总投资 (万元)	建设内容	开工 时间	竣工 时间	项目进展	项目业 主	牵头单位	配合单位	所属 片区	项目 属性
1	广西北部湾国际生鲜冷链园区项目（一期）	126200	广西北部湾国际生鲜冷链园区项目（一期）规划用地约600亩。拟新建冷库、自动仓及原料仓、水产品仓库、保税仓、跨境电商仓、物流中心、配送中心、集装箱堆场、倒班宿舍、办公楼及其他辅助用房等，总计容建筑面积约37万m ² ，建成达产预计形成生鲜食品20万吨/年的加工能力。	2020年 11月	2023年 12月	项目（一期）已进入装修收尾阶段，截至目前，冷链项目一期工程总体完成进度为98%，项目累计完成投资9.8亿元。其中3#、4#冷库、27#办公楼已建成，并于5月27日正式运营。	广西物流有 限公司	市北部湾港 办（市港口和物流 发展局）	港口区政 府、市投 资集团 （高新区 管委）	拓展 区	冷链流 项目
2	防城港渔湾港区散货专业化中心堆场工程	77730	项目占地约57.81万平方米，建设堆场面积约45万平方米，布置4条斗轮堆取料机作业线和2座装车楼，相应布置一套带式输送机系统，以及配套的供电照明、中控系统、环保污水处理系统、堆场喷淋系统以及其它生产生活辅助设备设施等。	2020年 1月	2021年 12月	土建施工与设备安装累计完成产值100%，完成全部建设。	北港港有 限公司	市北部湾 办（市港口和物流 发展局）	市商务局 （市口岸 办）、北 港口防 城港分局	核心 区	大宗商 品物流 项目
3	东兴跨境经济合作区口岸物流产业园	400000	项目位于广西东兴国家重点开发开放试验区核心区域，是中国东兴-越南芒街跨境经济合作区重点发展区域。项目毗邻东兴北仑河二桥而建，规划总用地面积约3500亩（含项目外围市政道路），净用地面积3007.59亩，估算总投资约100亿元（含入区企业投资）。项目由口岸货物监管区、智慧物流园和加工制造产业园等三个功能分区组成。	2021年 3月	2029年 12月	1.完成罗浮江大桥0-3跨人行道桥面铺装、防撞墙浇筑，6号桥台完成桩基浇筑装75%； 2.完成A4-5、A4-6仓库的屋面瓦、墙面瓦安装80%、A4-4钢棚的基础100%及钢梁钢柱吊装； 3.东兴二桥口岸疫情防控进口接驳区A1-7、A1-8屋面瓦压瓦50%，A1-9顶层屋面面板浇筑，A1-10三层楼板浇筑。	广西东 兴北岸 有 限 公 司	东兴市政 府	市北部湾 办（市港口和物流 发展局）、 市商务 局（市 口岸办）	联动 区	现代制 造业物 流项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资(万元)	建设内容	开工时间	竣工时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属片区	项目属性
4	西南有色金属、矿产品交割交易中心	80000	项目占地面积 239 亩，其中 10 万平米仓储、有色金属原料集散、有色金属产品交割仓平台、办公楼、信息中心、停车场、车辆维修检测站、自用撬装加油加气站、司机之家、物流运输车队及相关设备设施。	2022 年 12 月	2024 年 12 月	项目已完成立项、环评等前期工作，已完成场地平整和土方处理工作。正在进行项目用地红线范围调整。	广西八际物流有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市商务局（市口岸办）、市财政局（市金融办）	核心区	大宗商品物流项目
5	北部湾金属材料交易中心	50000	项目规划建设功能一体、动静分离、互为补充、协调发展的钢材交易中心，用地面积为 211 亩。规划建设商务服务区、现货交易区、物流配送区等三大功能区，总建筑面积约 10 万平方米。	2020 年 6 月	2022 年 12 月	1.已完成仓库建设并启动招商； 2.沿街商铺开始建设中。	广西盛易公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市工信局、市商务局（市口岸办）	拓展区	大宗商品物流项目
6	华立边境深加工产业园区	970000	项目规划建设边贸产品落地加工及加工贸易产业园区，投资方向为：一是口岸升级改造建设；二是建设进口、出口产品落地加工大型园区；三是全面打造跨境经济、口岸经济、对外贸易、综合物流整体产业链。	2019 年 12 月	2024 年 12 月	1.正在开展启动区一期工程竣工验收，其中强电验收已通过，正在开展消防验收工作； 2.启动区一期地下管网、道路工程完成沥青铺设，完成工程预验收，正式交付投入使用； 3.启动区污水处理站完成设备安装验收； 3.为缓解二桥口岸停车场所不足情况，应东兴市人民政府要求经协商一致将启动区地块作为物流仓储功能使用，目前基础设施建设基本完成，准备投入使用。	广西东境工业园发公司	东兴市政府	市商务局（市口岸办）、市北部湾办（市港口和物流发展局）	联动区	现代制造业项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资 (万元)	建设内容	开工 时间	竣工 时间	项目进展	项目业 主	牵头单位	配合单位	所属 片区	项目 属性
7	峒中公路口岸(含里火通道)综合区基础设施项目	137000	项目包括峒中口岸及里火通道两个点。峒中口岸总用地面积 506.89 亩,里火通道一期总用地面积 227.31 亩,总建筑面积 39902.29 m ² 。项目主要建设内容包括一线服务卡口、二线服务卡口、H986 查验区、检验检疫处理区、正贸服务区、互市服务区、出入境服务区、旅检综合区、综合申报区以及室外场地、室外绿地、电力、给排水、通讯等配套设施。	2018 年 12 月	2021 年 12 月	峒中口岸基础设施施工进度基本完成,进入收尾阶段;里火通道基础设施施工进度完成 95%,正在进行建筑室内外装修,围网完成 90%,暖通、电梯设备安装完成 85%,绿化完成 65%。	防 城 港 中 开 发 有 限 公 司	防 城 区 政 府	市 商 务 局 (市 口 办)、 湾 北 部 发 展 局 (市 港 口 和 物 流 发 展 局)	联 动 区	现 代 制 造 物 流
8	防城港企沙港区赤沙仓储物流园及配套航道项目	174505	整合建设防城港企沙港区赤沙仓储物流园及配套航道项目。整合后的项目包括防城港市赤沙疏港物流中心项目、防城港市赤沙通用仓储堆场项目、防城港市奇华仓储项目、防城港企沙港区潭油作业区进港航道一期工程 4 个子项目。	2018 年 4 月	2022 年 12 月	1.项目电厂至盛隆段航道已完工验收; 2.云约江航道疏浚炸礁已全部完成,目前正在安装航标、浮标。	防 城 港 发 集 股 有 限 公 司	市 北 部 湾 办 (市 港 口 和 物 流 发 展 局)	市 商 务 局 (市 口 办)、 湾 北 部 发 展 局 (市 港 口 和 物 流 发 展 局) 防 城 港 城 港 局 、 市 交 通 局	拓 展 区	现 代 制 造 物 流 项 目
9	防城港市企沙渔港经济区码头及配套设施项目	392581	产业园区建设规模为渔业服务码头、航道以及锚地工程。具体为: 1.边贸码头改造工程。建设陆域建设渔港管理区、水产品交易市场、冷库等。2.配套进港航道工程。航道总长 5.61km,按 1000~10000 吨级航道标准建设。3.锚泊地疏浚工程。划分为 A、B、C 三个区域,A、B 区按 1000 吨级渔船的锚泊标准建设,C 区按 270HP 渔船的锚泊标准建设。4.东部远洋渔业码头工程。建设码头、渔港物流管理区、水产品交易市场、制冰储冰区等; 5.大龙二级渔港工程。建设 11 个渔船泊位、渔港标志一座	2020 年 10 月	2023 年 12 月	1.德城码头、大龙渔港完成建设; 2.东部万吨码头建设完成 70%,配套进港航道、锚泊区正在加快疏浚施工,完成施工量 75%。	防 城 港 发 集 股 有 限 公 司	市 北 部 湾 办 (市 港 口 和 物 流 发 展 局)	市 商 务 局 (市 口 办)、 湾 北 部 发 展 局 (市 港 口 和 物 流 发 展 局) 防 城 港 城 港 局 、 市 交 通 局	拓 展 区	冷 链 物 流 项 目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资 (万元)	建设内容	开工 时间	竣工 时间	项目进展	项目业 主	牵头单位	配合单位	所属 片区	项目 属性
			以及相应的水电等配套设施。								
10	上思县扶贫产业示范园十万大山汽车商贸物流城	3600	项目建筑面积28994平方米，建设内容主要有货车停车场、露天汽车展场、新车4S店、车管所及办公室、检测中心、汽车美容区、汽车零配件贸易区、停车场、汽车驾驶员训练场、二手车交易综合展厅、道路10000平方米、绿化8250平方米、道路绿化及亮化。	2019年 8月	2022年 10月	1.项目已建设完成1#，2#，3#商铺并已投入运营 2.园区大门已完工并投入使用； 3.1#，2#主干道已建设完成并投入使用； 4.检测站项目主体及装修工程已完成，已达到竣工验收的条件，竣工资料收集中。 5.车管所项目已经完成基础回填，基础钢筋、混凝土、压实未做检测，地面未硬化，准备回填基槽。 6.仓储中心已完成基础，钢结构主体框架，正在进行钢结构防火涂料的施工。	上思县可游有 限公司	上思县政府	市北部湾 办（市港 口和发展 局）、市 商务局 （市口岸 办）	联动 区	现代 制造 业流 项目
11	防城港现代医药物流中心项目	20000	项目总占地面积约15亩，共建设10000平方米医药冷库、办公、物流配送设备设施等，按照“现代医药物流配送中心”行业标准进行建设装修；主要经营中西成药、中药饮片、医用耗材、医用设备等。	2021年 3月	2023年 10月	1#仓库1至4层、2#仓库主体已建成。	广西防城 港西港 华有任 限公 司	市投资集 团（高新 区管委）	市北部湾 办（市港 口和发展 局）、医 学试区 筹备办	拓展 区	物能 智能 信息 项目
12	东兴农产品物流中心	87475	项目规划用地面积约771.68亩，其中已建部分规划用地约250.89亩，新建部分规划用地约521亩。项目总建筑面积为301645.80平方米，其中已建部分建筑面积约119903.80平方米，新建部分的建筑面积181735.00平方米。建设内容主要为针对进出口的农副产品的分拣包装及物流集散，建设相应功能的专业市场。主要包括海产品市场和落地加工、淀粉市场、干杂品市场、水果市场、出口货物中转区、标准厂房以及配套设施等。	2021年 12月	2025年 12月	1.完成东兴农产品物流中心项目一期项目C1仓库室内砌筑、水电安装完成70%； 2.C2仓库完成建设；C5配套用房完成室内砌筑、正在进行抹灰； 3.C6配套用房完成室内砌筑70%；D1厂房完成1-14轴二层梁板浇筑、15-18轴满堂架安装； 4.D2接驳钢棚完成主体封顶及地面硬化，正在进行室内安装、D3管理用房完成三层梁板浇筑。	广西北 投建 设有 限公 司	东兴市人 民政府	市北部湾 办（市港 口和发展 局）、市 商务局 （市口岸 办）	联动 区	冷链 物流 项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资(万元)	建设内容	开工时间	竣工时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属片区	项目属性
13	万和国际农产品冷链物流服务中心	21000	项目规划建设2栋综合配套楼、1栋冷链分拨中心、一栋冷库，合计58228.86m ² 。	2020年3月	2025年12月	目前正进行3#楼冷链物流分拨中心装修施工，完成整体工期进度的30%。	广西万和鼎盛国际物流有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市商务局（市口岸办）	核心区	冷链物流项目
14	防城港新港公铁海联运物流中心	60000	项目建设5条铁路专用线、大宗物资堆场及加工区、普通仓储区；二期：主要建设6条铁路专用线、保税仓储区、增值加工服务区、电商快递区、商贸交易区、综合服务中心。	2010年9月	2025年12月	已经取得200亩土地使用权。铁路已铺设3公里，已完成茅岭站改造工程及电气化改造，8、9号货场平整土地36000m ² ，硬化8号货场10000m ² 。完成环场道路平整及其他相关基础建设，达到试运营的条件。	广西防城港新港置业有限公司	防城区政府	市北部湾办（市港口和物流发展局）	联动区	现代制造业物流项目
15	盛隆冶金智慧料场项目（码头延伸仓储）	30000	项目总仓容15万立方米，建设智能化中型料场及配套物流系统等。	2020年6月	2021年12月	项目已完成主体结构建设及设备安装，正在进行设备调试。	广西盛隆冶金公司	市工信局	防城港市港口和物流发展局	拓展区	现代制造业物流项目
16	广西泰洲网络货运平台	5000	项目主要建设网络货运平台的硬件服务器、中控大屏和软件操作系统，租赁IT小镇四层整层作为办公场所，建设集信息发布、线上交易、全程监控、金融支付、咨询投诉、在线评价、查询统计、数据调取等服务功能于一体的货运快车平台。	2021年7月	2022年7月	项目已获得广西交通部门审批的网络货运经营资质，租用IT小镇四层作为办公用房，平台服务器、主机等都已配备安装到位，部分平台软件正在购置，功能正在测试，已进入试运营。	广西泰洲网络货运有限公司	待定	防城港市港口和物流发展局	拓展区	物流信息智能化项目
17	东盟（东兴）农产品跨境冷链物流分拨中心	250000	项目位于国门大道与跨越大道交汇处西南面，总规划占地约500亩，总投资约25亿元。项目规划建设冷链仓储区、综合交易区、综合服务区、加工包装区、综合商业区、职工配套住宅区等六大功能分区。	2019年12月	2023年12月	项目已完成一期土地征收、土地清表、水渠迁改、国防光缆迁移工作，控规调整、一期土地报建等工作正按序推进，二期土地征收、土地报批工作逐步开展。	广西东兴源有限公司	东兴市人民政府	市北部湾办（市港口和物流发展局）、市商务局（市口岸办）	联动区	冷链物流项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资(万元)	建设内容	开工时间	竣工时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属片区	项目属性
18	防城港国际公共卫生合作保障基地	100000	项目规划用地约450亩，总建筑面积120943平方米，主要建设内容包括进口药品海外仓、可调节冷库、进口药品海外仓、国际药品分拨中心、通用仓库、冷藏仓库、交割仓库、储存仓库、进出口药品检验中心、国际公共卫生交流培训中心及相关配套设施建设。	2020年12月	2024年12月	1.项目已获得立项、可研、环评、选址等批复，完成工程总承包（EPC）、工程检测、施工监理招标工作。现场完成地基工程回填土约119万立方米，完成部分仓库场地清表平整和设备房主体结构，完成部分桩基施工。 2.目前完成71亩商业土地摘牌，其余土地正在开展摘牌挂工作。	防城港市文化旅游集团有限公司	防城港市港口和物流发展局	医学试验区筹备办	核心区	冷链物流项目
19	防城港粮食输送改造工程(五期)	15000	项目主要建设粮食普通平房仓8栋，总仓容16万吨。	2022年3月	2023年10月	完成总进度的45%。(1)已完成8栋仓库基础承台施工;(2)11#泊位1#、2#仓正在进行主体围护墙砌筑施工;(3)12#、13#泊位3#-8#仓基槽土方回填、场地平整、余土外运。其中部分仓库正在进行主体围护墙施工。(4)开始部分仓库室内地坪施工。(5)完成双T板采购合同签订，预备进行双T板、水沟盖板、连通沟盖板预制。	北部湾防城港有限公司	市北部湾办(市港口和物流发展局)	北部湾港口管理局防城港分局	核心区	大宗商品物流项目
20	防城港渔湾港区煤炭仓储基地项目	75000	周转能力1000万吨/年。项目占地面积约32万平米，拟建设4条全自动化斗轮堆取料作业线，可沿用现有泊位卸船进场。	2023年12月	2024年12月	正在开展前期谋划工作。	广西北部国际集团	市发改委	市北部湾办市工信局	核心区	大宗商品物流项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

附表2 中国-东盟国际现代物流中心在谈项目清单

序号	项目名称	总投资(万元)	建设内容	开工时间	竣工时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属片区	项目属性
1	柳钢多元产业园钢材大市场项目一期	25000	项目规划建设钢材仓储一区、二区面积、仓储办公区、商务办公区等。	2021年12月	2023年12月	项目已过规委会，完成公司注册、项目备案、土地招拍挂、用林报批、总平面设计、土方平整，正在进行施工许可证办理及开展工程招投标工作。	广西柳钢物流有限责任公司	市港发集团	市北部湾办(市港口和物流发展局)、市工信局	拓展区	现代制造业物流项目
2	上思县十万大山物流园项目	20000	项目占地面积400亩，主要建设有农产品交易市场、物流仓储、冷链仓储、快递分拨及配送中心、农产品药物残留检测中心、农产品包装厂、建材交易市场等。	2022年6月	2024年12月	项目已完成立项、选址等前期工作，目前正在进行可研、设计、征地等前期工作。	广西上思县农旅发展集团有限公司	上思县政府	市北部湾办(市港口和物流发展局)	联动区	现代制造业物流项目
3	六聚鑫农副产品冷链仓储加工综合开发项目	20000	项目拟总用地面积共需100亩，其中一期用地60亩，建筑面积15000平方米，主要建设冷库、农副产品落地加工车间、办公楼、职工宿舍、停车场等。二期用地40亩，建筑面积13000平方米，主要建设果蔬榨汁车间、饮品生产车间、成品库等。	2022年7月	2025年12月	项目2020年8月25日和广西防城港市防城区人民政府签署项目协议，已完成立项、选址等前期工作，正在落实项目用地进行征地拆迁及土地平整等工作。	防城港市六聚鑫农业科技开发有限公司	防城区政府	市北部湾办(市港口和物流发展局)、市商务局(市口岸办)	联动区	冷链物流项目
4	防城区荣光互市贸易农产品加工园项目	42000	项目规划用地约300亩，主要建设三大功能区：交易区、加工区和冷链物流仓储配送区。	2021年12月	2023年12月	项目已完成备案、规划选址等前期工作，和政府签订协议等。正在落实项目用地进行征地拆迁及土地平整等工作。	广西桂海农产品贸易有限公司	防城区政府	市北部湾办(市港口和物流发展局)、市商务局(市口岸办)	联动区	现代制造业物流项目
5	广西东兴十八方跨境冷链物流枢纽中心项目	250000	项目位于国门大道与跨越大道交汇处西南面，总规划占地约500亩，总投资约25亿元。项目规划建设冷链仓储区、综合交易区、综合服务区、加工包装区、综合商业区、职工配套住宅区等六大功能分区	2019年12月	2023年12月	项目已完成一期土地征收、土地清表、水渠迁改、国防光缆迁移工作，控规调整、一期土地报建等工作正按序推进，二期土地征收、土地报批工作逐步开展。	广西东兴市兴源投资有限公司	东兴市人民政府	市北部湾办(市港口和物流发展局)、市商务局(市口岸办)	联动区	冷链物流项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资(万元)	建设内容	开工时间	竣工时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属片区	项目属性
6	东兴边民互市区升级改造建设	21590	项目规划总用地面积约716.34亩，拆除面积39912m ² ，新建建筑面积为71492.73m ² ，新增围网长度1946米。分5个区域，即码头作业区、安全准入及仓储区、互市贸易区接驳区、进出口查验处及卡口二、免税购物商城。	2022年3月	2023年12月	项目可研已批复；已完成地勘、总平、建筑单体方案，招标方案已呈报北投集团审批；项目计划分期实施，目前正在推进一期前期工作，总平方案争取12月中旬取得东兴市规委会批复，2022年1月进行施工单位招标。	广西北投口岸投资集团有限公司	东兴市人民政府	市北部湾办(市港口和物流发展局)、市商务局(市口岸办)	联动区	现代制造业项目
7	北部湾国际航运贸易金融服务平台	2000	平台建设内容包括6库(政府政策信息库、信贷产品信息库、企业非银行信用信息库、企业信用增进信息库、融资需求项目库、跨境结算库)，8平台(政策法规宣传平台、银企信贷交互平台、企业信贷需求发布平台、企业信用信息管理平台、银企区块链跨境结算交互平台、银企跨境结算交互平台、系统管理平台和区县子站信息管理平台和1体系(数据标准规范体系)。	2022年1月	2024年12月	1.已完成系统平台一期建设和验收。 2.正在搭建国有控股的平台运营公司。由兴港集团子公司防城港数字有限公司(暂定)领投并控股，与阿里创投生态企业共同组建广西数通科技有限公司(暂定名)，由新组建的合资公司对平台进一步完善投资建设运营，重点完成场地改造、装修、办公设施设备配置、对外挂牌等工作。	防城港数字有限公司	市北部湾办(市港口和物流发展局)、中国人民银行防城港市支行、市大数据和行政审批局	市商务局(市口岸办)、市财政局(金融办)	核心区	物流信息化项目
8	企沙渔港综合交易中心	92000	项目用地144亩，总建筑面积14万平方米。为国际生鲜产业园线下交易区，将重点建设生鲜产品(冰鲜水产品、肉类、食用水生动物和水果)交易采购、展示竞拍、冷链物流、保鲜包装和商务管理等。	2022年1月	2024年12月	正在申请选址、编制项目规划及可研报告等。	防城港市港发控股集团有限公司	市商务局(市口岸办)	市北部湾办(市港口和物流发展局)	拓展区	冷链物流项目
9	双墩渔港经济区航道疏浚及码头提升工程一期工程	28900	一期建设1#~15#泊位，进港大道750米，进港航道2.62千米，港池及配套工程。	2022年6月	2023年12月	1.已完成项目立项、可研、用海、海域环评批复，完成初设编制，完成项目招投标工作，正在开展施工图设计。 2.海域范围非法养殖设施清理完成50%。	市文旅集团有限公司	市文旅集团	市商务局(市口岸办)、市北部湾办(市港口和物流发展局)	联动区	冷链物流项目
10	防城港口岸企沙渔业国际枢	224000	占地约1412亩，建筑面积70万平方米。建设进境水果、冰鲜水产品、食用水生动物、	2023年3月	2026年12月	正在申请选址、编制项目规划及可研报告等。	防城港市港发控股集团有限公司	市商务局(市口岸办)	市北部湾办(市港口和物流发	拓展区	冷链物流项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资 (万元)	建设内容	开工 时间	竣工 时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属 片区	项目 属性
	纽港（一期）		肉类的监管场地，进境活动物隔离检疫场，退柜堆放区、查扣堆放区、进口货物仓储区、出口货物堆放区、冷库、监管区办公楼、出口货物待检区、联检综合服务楼、加工交易区等设施。				公司		展局)		
11	中国—东盟（防城） 经贸文化交流促进中心	28417	项目总用地 104184 平方米（约 156 亩），总建筑面积约 83050 平方米，主要建设跨境产品落地加工车间 40800 m ² 、跨境产品交易物流中心 17600 m ² 、综合服务大楼 6275 m ² 、东盟特色商品展示交易中心 9600 m ² 、中越文化交流中心 8775 m ² 以及配套建设露天停车场、广场道路、绿化、污水处理设施等配套基础设施。	2023 年 1 月	2025 年 12 月	开工建设，完成工程投资 1 亿元	防城港市 防城区农 旅投资有 限公司	防城区人 民政府	市商务 局 (市口岸 办)	联动 区	现代 制造 业物 流项 目
12	防城港市 悦港仓储 物流中心 项目	20002	项目用地面积 100 亩，拟新建建筑面积 15800m ² ，其中仓库建筑面积 12000m ² 、综合办公楼面积 1800m ² ，后勤保障楼 1000m ² ，设备库房 950m ² ，门卫室 50m ² ，停车场面积 10000 m ² ，堆场面积 18000 m ² ，道路面积 8000m ² ，绿化面积 3000m ² ，4 条铁路货运线（每条长约 450m）、1 条平车货运线（长约 3500m）及大门、围墙等相关配套设施，形成年仓储中转物资配送能力 250 万吨。	待定	待定	正在申请选址、编制项目规划及可研报告等。	防城港市 悦港仓储 物流有限 公司	市北部湾 办（市港 口和物流 发展局）	港口区人 民政府、 防城港 码头 公司	核心 区	现代 制造 业物 流项 目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

附表3 中国-东盟国际现代物流中心谋划项目清单

序号	项目名称	总投资(万元)	建设内容	开工时间	竣工时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属片区	项目属性
1	防城港大货车综合服务中心	100000	项目规划建设满足20000辆货车周转的大型停车场，集卡车4S服务、卡车二手交易、购车融资、维修检测、司机食宿餐饮、揽货信息咨询等服务为一体的大货车综合服务基地。	2023年12月	2025年12月	项目正在开展选址意向、确定开发主体等谋划工作。	待定	市北部湾办(市港口和物流发展局)	市交通局	拓展区	现代制造业物流项目
2	企沙铁路物流园	52515	项目总投资10亿元，规划用地1600亩，主要建设铁路货场、钢材线材现货交易中心、商品贸易平台、专业仓储库房、电子交易与信息管理中心，以及配套商务、生活、车辆停放等设备设施。	2023年06月	2025年12月	项目已确定开发主体，正在进行规划选址等谋划工作。	广西沿海铁路公司	市交通局	市北部湾办(市港口和物流发展局)	拓展区	现代制造业物流项目
3	防城港综合保税区	96858	项目拟在300亩保税物流中心(B型)的基础上，收储开发周边1100亩产业用地，形成核心区；收储南侧的360亩闲置土地作为配套区；纳入渔湾港区511#-516#码头、第五作业区作为口岸作业区。	2023年06月	2025年12月	1.《防城港综合保税区申报方案》已于4月1日通过市政府常务会审议通过，明确了项目选址、规划范围和开发主体；4月13日我办根据会议精神将方案修改完善后上报市政府审定；已于4月25日以市政府办名义正式印发。 2.申报材料已于11月8日上报自治区人民政府。	市文旅集团	市北部湾办(市港口和物流发展局)	市商务局(市口岸办)	核心区	现代制造业物流项目
4	防城边境产业园	200000	规划总用地1500亩，估算总投资20亿元，主要建设岫中口岸(里火通道)和互市区基础设施、办公楼、海关指定口岸监管场所、普货仓库、物流过驳区、冷库和冷链加工厂房、生鲜农产品和水产品冷链交易二级市场。	2022年12月	2025年12月	项目正在谋划中。	待定	防城区政府	市北部湾办(市港口和物流发展局)	联动区	现代制造业物流项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资 (万元)	建设内容	开工 时间	竣工 时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属 片区	项目 属性
5	兴港集采 集配智慧 冷链集散 中心	50000	建设用地 314 亩，总建筑面积 100000 平方米。建设内容：冷链仓储物流基地，包括中草药、医药产品、快消品、农特产品的集采集配区，冷藏仓库、药食同源产品加工展销区；智慧仓储物流基地，包括京东、国美等电商智能云仓、跨境电商直播大数据平台，以及智慧物流平台及货物仓库等配套设施；医药后勤服务基地，包括现代医药、易耗品配送，医药检测中心、洗涤消毒中心。	2022 年 5 月	2025 年 3 月	项目已形成项目建议书。	市兴港集团	市北部湾办（市港口和物流发展局）	港口区政府	拓展区	冷链物流项目
6	江山港冷链加工产业园	50000	项目拟将江山港升级改造，打造一个集客运、货运、旅游等于一体的综合性码头，推动江山港形成一个集高新技术产品交易、东盟水果、农副产品（含中草药、海产品）进出口资源集散、落地加工等多种产业为一体的口岸经济区。	2022 年 6 月	2025 年 8 月	项目正在谋划中。	广西江山港港务有限公司	防城区政府	市北部湾办（市港口和物流发展局）、市商务局（市口岸办）	联动区	冷链物流项目
7	东兴口岸国际快件监管中心	4000	项目规划建设国际快件监管中心，包括海关监管多功能用房、查验分拣线、监控设施等；跨境电商配套产业园区，包括快件集散中心、进出口商品展示中心以及办公场所等；监管服务平台，包括综合服务门户、国际快件辅助监管系统、跨境电商综合服务系统、仓库管理系统、服务平台底层支撑系统、服务平台数据交换系统。	2023 年 3 月	2023 年 12 月	项目已形成项目建议书报东兴市政府审批。	广西东兴北投资开发有限公司	东兴市政府	市邮政管理局、市北部湾办（市港口和物流发展局）	联动区	电商物流项目
8	防城港市电商快递物流园	25000	项目拟建设物流仓储配送区、电商物流区、交易展示中心和综合服务中心，并逐步建成仓配一体化、冷链配送、分拣等快递运转配套设施。	2022 年 12 月	2025 年 12 月	项目建设方案已基本完成，正在调整产业布局。	防城港市港发集团有限公司	市商务局（市口岸办）	市北部湾办（市港口和物流发展局）	拓展区	电商物流项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资(万元)	建设内容	开工时间	竣工时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属片区	项目属性
			施。								
9	峒中口岸（含里火通道）智慧物流港	120000	占地面积约920亩，其中峒中约680亩、里火约240亩。拟新建智慧防疫管理中心、管理用房、消杀钢棚、物流仓储库房、冷库、商铺、加油站、汽配维修、二级市场、闭环隔离楼、值班检测室、室外配套工程、市政道路。	2023年1月	2025年12月	完成项目立项审批、可研审批、总体规划过会等手续，完成方案设计。开始征地拆迁。开工建设	防城港市公路口岸投资有限公司	防城区人民政府	市商务局岸办（市口岸办）	联动区	物流信息化智能项目
10	峒中保税物流中心（B型）	30000	项目拟建设一个以物流产业为主导，以保税物流为核心，整合高附加值产品加工、保税、物流、商贸、居住等关联产业的发展，并逐步形成以上产业的集聚区。	2023年12月	2025年12月	项目正在谋划中。	待定	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市商务局岸办（市口岸办）	联动区	现代制造业物流项目
11	江山海产品和中草药材落地加工产业园（一期）	20000	项目规划建设40000m ² 海产品、中草药落地加工标准厂房和30000m ² 仓储，拟引进10—15家海产品落地加工企业进驻投产。预测“十四五”期间，进出口量达300万吨以上（约60万吨/年）。	2022年12月	2025年12月	项目正在谋划中。	防城港市新城市投资有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市商务局岸办（市口岸办）	联动区	现代制造业物流项目
12	防城茅岭木材落地加工产业园（一期）	15000	项目规划建设30000m ² 木材落地加工标准厂房和20000万m ² 仓储，拟引进3-5家木材落地加工企业进驻投产。预测“十四五”期间，进口量达50万吨以上（约10万吨/年），进口东盟国家木材等原料。	2022年12月	2025年12月	项目正在谋划中。	防城港市新城市投资有限公司	防城区政府	市北部湾办（市港口和物流发展局）	联动区	现代制造业物流项目
13	东兴港边贸食品加工产业园	1250000	项目规划用地总面积约5000亩，估算总投资125亿元。主要建设18个500-1000吨级泊位，年设计吞吐量100万标箱。码头后方建设东兴港集装箱货运站、东兴港边小互市交易区、东兴港农产品交易中心、临港食品加工	2022年12月	2025年12月	项目正在谋划中。	北部湾港务集团与香港日升（农业）发展有限公司	东兴市政府	市商务局岸办（市口岸办）、市北部湾办（市港口和物流发展局）	联动区	现代制造业物流项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资 (万元)	建设内容	开工 时间	竣工 时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属 片区	项目 属性
			区、东盟食品会展中心、东盟美食文化城、物流配送及相关配套生活区。								
14	防城港市智慧物流仓储中心	15000	计划建设20000平米高标准物流仓库及10000平米堆场，主要从事货物配备（集货、加工、分货、拣选、配货）和组织对用户的送货，以高水平实现销售和供应服务的现代流通设施，主要为区内各大生产企业提供物流服务，服务全市除散货外的其他较高产品附加值的工业成品货物。	待定	待定	项目已完成选址，正在开展土地招拍挂工作。	广州凯森供应链管理有限 公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市自然资源局、港口区政府	核心区	现代制造业物流项目
15	企沙古渔港海产品综合配套服务中心	8000	项目规划用地60亩，总建筑面积7.9万平米，拟建设海产品互市、仓储物流及配套餐饮停车场等工程。	2022年12月	2025年12月	项目正在开展概念设计等前期谋划工作。	防城港市港发控股集团有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市商务局（市口岸办）	拓展区	冷链物流项目
16	经开区赤沙配套物流及物资配送中心项目	30000	项目位于中铝集团南面，规划用地面积174亩，建筑面积约10万平米，建设园区物流配套停车服务、车辆维修车间、汽配、物资中转配送及相关配套设施等仓储物流综合服务中心项目。项目包含防城港市危化品车辆服务中心，主要建设内容包括：危化品运输车辆综合性能监测站、车辆维修厂、洗消中心、停车场、场地支路等设备设施。	2022年12月	2025年12月	已完成土地权属证办理、项目概念性设计，可研报告等前期工作。	防城港市港发集团有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市商务局（市口岸办）	拓展区	现代制造业物流项目
17	榕木江物流服务中心项目	40000	项目规划用地面积136亩，拟建设园区配套停车场、维修检测、仓库以及配套倒班房等。	2022年12月	2025年12月	项目正在开展概念设计等前期谋划工作。	防城港市港发控股集团有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市商务局（市口岸办）	拓展区	现代制造业物流项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资(万元)	建设内容	开工时间	竣工时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属片区	项目属性
18	防城港东盟国际农产品展示及交易中心	250000	项目规划建立一个国际农产品展示与交易的集散基地，辐射东盟各国的重要农产品及农特产品交易中心，同时打造一个集提供农业技术服务、信息服务、农资供给服务为一体的产业化服务市场和以“农”为中心、融合多种业态的全产业链式的农商物流综合体。	2022年12月	2024年12月	项目正在谋划中。	冠盈投资(广东)有限公司	市北部湾办(市港口和物流发展局)	市商务局(市口岸办)	拓展区	冷链物流项目
19	东湾国际集装箱智能集散中心	11000	项目规划用地面积约140亩。分两地块建设，地块一约60亩，主要建设内容包括集装箱作业区、集装箱智能识别控制系统、商品车装卸区、掏装箱场、进港铁路专用线以及相应的配套设施；地块二约80亩，主要建设内容包括冷藏箱作业区、特货作业区、快运货物作业区以及配套扩容设备等。	2023年12月	2024年12月	项目正在谋划中。	防城港市文旅集团有限公司	防城港市文旅集团有限公司	市北部湾办(市港口和物流发展局)	核心区	现代制造业物流项目
20	防城港市危化品车辆服务中心	20000	项目规划建设停车区、洗消区、维修区和检测区等四大功能区。只要建设内容包括：危化品运输车辆综合性能监测站、车辆维修厂、洗消中心、停车场、场地支路等设备设施。	2023年12月	2025年12月	项目正在谋划中。	防城港市港发集团有限公司	市北部湾办(市港口和物流发展局)	市交通局	拓展区	现代制造业物流项目
21	北部湾(防城港市)航空产业园区	200000	项目拟规划面积4.7平方公里，结合防城港国际医学开放试验区、渔港经济区、沿边开放经济带的建设需求，构建防城港临港沿边绿色制造业、海陆空一体化现代物流业、现代服务业等产业体系。	待定	待定	项目正在谋划中。	待定	市北部湾办(市港口和物流发展局)	市交通局	联动区	现代制造业物流项目
22	东湾物流园智能物流服务项目	20000	项目用地40亩，建设加油(气)站、维修车间、汽配商店、便利店以及停车场。	2022年12月	2024年12月	项目正在谋划中。	防城港市港发集团有限公司	防城港市港发集团有限公司	市北部湾办(市港口和物流发展局)	核心区	现代制造业物流项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资 (万元)	建设内容	开工 时间	竣工 时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属 片区	项目 属性
23	企沙工业区综合配套物流园	40000	规划用地 140 亩，规划建设加油加气、仓库、停车场及倒班房等。	2022 年 12 月	2025 年 12 月	项目正在谋划中。	防城港市港发集团有限公司	防城港市港发集团有限公司	市北部湾办(市港口和物流发展局)	拓展区	现代制造业物流项目
24	企沙渔港经济区冷链物流产业园项目一期	200000	项目规划用地 1250 亩，总建筑面积 35 万平方米，冷库容量 10 万吨。重点建设水产品及其他生鲜产品的低温仓储、深加工、保鲜包装等。存储出口货物和其他办结海关手续的货物。	2023 年 1 月	2025 年 12 月	项目正在谋划中。	防城港市港发集团有限公司	防城港市港发集团有限公司	市农业农村局、港口区政府	拓展区	冷链物流项目
25	圆通跨境电商产业园	30000	项目建设内容包括国际快件监管中心、跨境电商配套园区和监管服务平台三大部分。其中：国际快件监管中心主要建设多条查验分拣线，首期建设监管功能用房及仓库 1152 平米，建设出口两条查验线。跨境电商配套园区主要建设快件集散中心、进出口商品展示中心以及办公场所，建设面积 12096 平米。监管服务平台主要建设国际快件辅助监管系统、跨境电商综合服务系统、仓库管理系统、服务平台底层支撑系统、服务平台数据交换系统等软件部分。	2022 年 12 月	2024 年 12 月	据了解，圆通速递正在与广西东兴北投口岸投资有限公司对接，项目合作意向和合作方式尚未确定，待东兴市政府批复东兴口岸国际快件监管中心项目建议书后，才能明确下一步合作事项。	圆通速递有限公司	市邮政管理局、东兴市政府	市北部湾办(港口和物流发展局)、东兴海关	联动区	电商物流项目
26	快递物流信息平台	3000	项目拟建设快递物流信息平台的服务器、软件操作系统等，建设集快件信息录入、跟踪、咨询投诉、在线评价、查询统计、数据调取等服务功能于一体的信息化平台。	2022 年 12 月	2024 年 12 月	项目正在谋划中。	市港发集团	市北部湾办(市港口和物流发展局)	港口区政府	核心区	物流信息化智能化项目
27	京东电商货运平台	5000	拟搭建数字化平台，整合边境现有的车辆资源，连接京东云，根据平台上的大数据进行精准的车货匹配，降低	2022 年 12 月	2024 年 12 月	项目正在谋划中。	京东科技	市投促局	市北部湾办	核心区	物流信息化智能化

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资(万元)	建设内容	开工时间	竣工时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属片区	项目属性
			返程空车率，有效实现降本增效，同时京东物流自营车辆也在平台上运营接单。								项目
28	防城港物流信息服务平台	50000	1.接手运营东湾智慧园区提升工程，进一步完善“物流信息发布、在线交易、数据交换、跟踪追溯、智能分析”等服务功能，打造数字化、信息化、智能化物流信息平台，实现物流业各流程、各环节之间的数据互联，提升防城港市物流信息化水平。 2.通过引入国家电投集团合作建设运营项目，在交通运输服务、新能源重卡、充换电站、停车场、专利孵化、配件供应、网络货运平台布局、供应链金融等方面投资建设，助力防城港市拓展绿电交通、物资贸易、供应链金融、汽车后市场等增值业务。	2022年8月	2025年12月	目前完成平台初步搭建工作。即对现有东湾智慧物流园区平台进行升级和试运行。 目前已由我司承接运营，组建专业运营团队按无车承运和自建新能源重卡运输两个方向开展业务。该平台通过智慧物流平台整合码头、货场、货主单位、运输企业物流资源，实现港口物流税收不外流。并与国家电投集团旗下参股公司合作，布局新能源重卡运力建设，优化运力结构，降能减碳。	防城港数字有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）、市大数据和行政审批局	市商务局（市口岸办）、市财政局（金融办）	核心区	物流智能化项目
29	再生资源服务平台	13000	1.通过再生资源数据系统，结合物联网和区块链技术，精准掌握再生资源的交易、仓储、加工、物流、金融和纳税的全流程信息，为再生资源回收前端和投送端的交易提供可信凭证，向纳税监管单位提供可追溯的证据链。通过系统的运营，促进再生资源交易、结算及税收落地防城港。 2.建设循环经济加工园区，建设废钢再利用生产线、破碎生产线、汽车拆解生产线、分拣中心和运营管理中心，向再生资源原料需求核心企业提供前端的再生资源回收及加工服务。	2022年8月	2025年12月	按照废旧钢铁回收贸易—加工处理—运输进厂三个环节，我司分别组建了保环环保科技有限公司、绿碳再生资源公司、港政科技公司，发展防城港市再生资源产业。其中绿碳公司已在翠竹产业园落户，占地50亩，预计今年11月获批为工信部再生资源准入企业。	防城港数字有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）、市大数据和行政审批局	市商务局（市口岸办）、市财政局（金融办）	核心区	物流智能化项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	总投资 (万元)	建设内容	开工 时间	竣工 时间	项目进展	项目业主	牵头单位	配合单位	所属 片区	项目 属性
30	防城港市鼎佳农产品及预制菜供应链一体化项目	38000	项目拟选建设地点位于防城港市港口区广西北部湾国际生鲜冷链园区（二期）北侧的冷链物流园区内约100亩，总投资3.8亿元。建设内容包括信息化办公楼、预制菜加工包装车间、速冻间及液氮贮存库及分割车间等。	2022年 12月	2025年 12月	项目已形成项目建议书，正在进行选址规划等前期谋划工作。	防城港市鼎佳屠宰服务有限公司	港口区政府	市北部湾办(市港口和物流发展局)	拓展区	冷链物流项目
31	皇城坳铁路物流园	30000	项目用地200亩，拟建设全封闭自动装卸物流集运项目，其中修建两条800米装卸货物线，10万平方米货物堆场及封闭式大棚。	2023年 12月	2024年 12月	正在开展项目调研工作。	广西沿海铁路股份有限公司	港口区政府（经开区管委）	市北部湾办	拓展区	大宗商品物流项目
32	广西海铁中拓沥青仓储物流配送中心	12000	项目计划分两期建设，一期建设周期为6个月，拟先建设5万吨沥青库、天然气锅炉与导热油系统、一套汽车发运平台；二期建设周期为6个月，为剩余工程，一年内完成所有建设。项目建设面积约60亩。	2023年 6月	2024年 6月	正在开展项目调研工作。	广西沿海铁路股份有限公司	市交通运输局	港口区政府(经开区管委)	核心区	大宗商品物流项目
33	东兴动高物流园	30000	东兴动高物流园计划建设用地100亩，拟建设存车线3条，装卸线1条，配套建设综合楼、动货仓库、冷藏货物仓库、停车场。	2024年 1月	2024年 12月	已纳入防东线土地经营开发计划。正在开展项目调研工作。	广西沿海铁路股份有限公司	东兴市政府	东兴市自然资源	联动区	现代制造业物流项目

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

附表4 中国-东盟国际现代物流中心基础设施项目清单

序号	项目名称	开工年	完工年	总里程(公里)	总投资(亿元)
一、铁路					
(1) 新建铁路					
1	新建防城港至东兴铁路	2019年	2023年	64.897	64.3
2	云桂沿边铁路（防城港至文山段）	2023年	2025年	634.67	440.23
(2) 既有线扩能改造					
1	南防线马皇至防城港北站复线工程（沿海铁路钦州至防城港段扩能改造工程）	2022年	2025年	54	18
(3) 支线、专用线铁路					
1	防城港市茅岭至皇城坳铁路支线	2024年	2026年	20.5	12.13
2	企沙南作业区铁路支线	2024年	2026年	5.126	5.126
3	防城港潭油作业区铁路支线	2024年	2026年	7.9	5.04
4	防城港云约江作业区铁路支线	2024年	2026年	7.2	5.4
5	广西华昇物流铁路专线	2024年	2026年	8.825	—
(4) 场站及配套工程					
1	江山站	2024年	2026年	—	待定
2	东兴高铁站	2024年	2026年	—	6.3
二、公路					
(1) 高速公路					
1	上思至防城港高速公路	2020年	2024年	63	112
2	上思至峒中高速公路	2021年	2024年	85	89
3	凭祥-东兴（沿边通道）高速公路	2023年	2026年	67	100
4	茅岭经滩营、大菴至里火高速公路	2025年	2030年	80	120
(2) 国道					
1	G219 防城峒中至东兴公路	2019年	2023年	37	16.14
2	G228 防城港市茅岭至公车	2023年	2026年	24	3.07
3	G228 港口至东兴段改扩建（防城港市国门大道）	2024年	2027年	31	25
4	G210 钦州大直至防城滩营段	2024年	2027年	7.5	3
5	G210 滩营至公车段（防城港绕城线）	2024年	2027年	27.5	11.5
6	G210 扶绥那白至上思公正段	2024年	2027年	43.3	17.32
7	G219 宁明至峒中段	2023年	2026年	15	3

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	开工年	完工年	总里程(公里)	总投资(亿元)
8	G219 东兴绕城线	2024 年	2026 年	16.6	8.3
9	G228 丹东至东兴广西滨海公路西湾跨海大桥改扩建	2024 年	2027 年	4	40
10	G228 丹东至东兴广西滨海公路东湾跨海大桥	2024 年	2027 年	16	16
(3) 省道					
1	S516 上思经扶隆、那梭至东兴交东	2024 年	2027 年	125	29.7
2	广西滨海公路（江平至东兴段）	2024 年	2027 年	32	4.2
3	S313（G210 至上思思阳段）	2024 年	2027 年	1.8	0.72
4	S313 上思绕城线	2024 年	2027 年	10	4
5	S313 上思思阳至在妙段	2024 年	2027 年	31	12.4
6	S312 茅岭至华石	2024 年	2027 年	31.5	16
7	新建省道那当至华兰至平福至宁明那楠	2024 年	2027 年	60	15
三、水运航道					
1	防城港三牙航道扩建工程	2021 年	2023 年	31	55
2	防城港企沙港区潭油作业区进港航道一期工程	2019 年	2021 年	11.43	5.4
3	防城港企沙港区潭油作业区进港航道二期工程	2022 年	2024 年	10.98	27.2
4	防城港钢铁基地专用码头 5 万吨级支线航道工程	2021 年	2022 年	1.5	3.9
5	皇城坳运河	---	---	---	---
四、港口码头					
1	防城港企沙港区赤沙作业区 1 号泊位工程	2020 年	2023 年	---	32.2
2	防城港企沙港区赤沙作业区 2 号泊位工程	2020 年	2023 年	---	23.79
3	防城港企沙港区企沙南作业区 30 万吨级矿石码头工程	2022 年	2025 年	---	35.59
4	防城港企沙港区赤沙作业区 21#~24#泊位工程	2022 年	2024 年	---	32.80
5	防城港企沙港区赤沙作业区 3 号泊位工程（防城港钢铁基地专用码头 101 号泊位）	2020 年	2021 年	---	5.10
6	防城港企沙港区赤沙作业区 5 号泊位工程（防城港钢铁基地专用码头 103 号泊位）	2019 年	2020 年	---	3.5
7	防城港企沙港区赤沙作业区 6 号泊位工程	2021 年	2023 年	---	10
8	防城港企沙港区赤沙作业区 11、12、17、18 号泊位工程（防城港钢铁基地专用码头 202 号、203 号、208 号、209 号泊位）	2019 年	2020 年	---	3.4
9	防城港企沙港区赤沙作业区 13、14、15、16 号泊位工程（防城港钢铁基地专用码头 204 号、205 号、206 号、207 号泊位）	2020 年	2021 年	---	3.40
10	防城港企沙港区潭油作业区 3 号至 9 号泊位工程	2023 年	2025 年	---	待定
11	防城港企沙港区云约江作业 3 号泊位工程	2021 年	2022 年	---	待定

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	开工年	完工年	总里程(公里)	总投资(亿元)
12	防城港企沙港区云约江作业区12-14号泊位工程（凌宇运通码头）	2021年	2022年	—	2.5
13	防城港渔湾港区第五作业区511、512号泊位工程	2020年	2022年	—	8.00
14	防城港渔湾港区第四作业区408~410号泊位工程	2023年	2025年	—	待定
15	企沙渔港经济区1号渔业码头改造工程国债项目	2020年	2025年	—	2.09
16	企沙中心渔港大龙二级渔港（一期）工程	2020年	2025年	—	2.93
17	防城港市双墩渔港升级改造工程项目	2020年	2025年	—	3.27
18	防城港榕木江西港口1~6号泊位工程	2020年	2021年	—	12.86
19	大万渔业码头项目建设	待定	待定	—	4
20	企沙渔港东部码头建设项目	待定	待定	—	4
21	企沙南作业区234号泊位工程	—	—	—	—
22	企沙南作业区229-232号泊位工程	—	—	—	—
23	防城港企沙港区赤沙作业区25~31号泊位工程	—	—	—	—
五、公路港（物流枢纽）					
1	企沙公路港：重点建设内容包括信息交易中心、快递零担物流、食品冷链物流、汽车4S店、汽车零配件交易中心、商贸物流等九大业务板块	2021年	2025年	200亩	2
2	公车公路港：重点建设内容包括信息交易中心、快递零担物流、食品冷链物流、汽车4S店、汽车零配件交易中心、商贸物流等九大业务板块	2021年	2025年	200亩	2
3	东兴公路港：重点建设内容包括信息交易中心、快递零担物流、食品冷链物流、汽车4S店、汽车零配件交易中心、商贸物流等九大业务板块	2021年	2025年	200亩	2
4	冲仑公路港：重点建设内容包括信息交易中心、快递零担物流、食品冷链物流、汽车4S店、汽车零配件交易中心、商贸物流等九大业务板块	2021年	2025年	380亩	3
六、机场					
1	防城港民用（支线）机场	2024年	2026年	—	18.02

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

附表5 中国-东盟国际现代物流中心近期现代物流重点项目建设清单

序号	项目名称	开工时间	竣工时间	项目业主	牵头单位	配合单位	所属片区
01	防城港渔湾港区散货专业化中心堆场工程	2020年1月	2021年12月	北部湾港防城港码头有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市商务局（市口岸办）、北部湾港口管理局防城港分局	核心区
02	西南有色金属、矿产品交割交易中心	2022年12月	2024年12月	广西八安国际物流有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市商务局（市口岸办）、市财政局（市金融办）	核心区
03	万和国际农产品冷链物流服务中心	2020年3月	2025年12月	广西万和鼎盛国际物流有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市商务局（市口岸办）	核心区
04	防城港国际公共卫生合作保障基地	2020年12月	2024年12月	防城港市文旅集团有限公司	防城港市港口和物流发展局	医学试验区筹备办	核心区
05	防城港粮食输送改造工程（五期）	2022年3月	2023年10月	北部湾港防城港码头有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	北部湾港口管理局防城港分局	核心区
06	防城港渔湾港区煤炭仓储基地项目	2023年12月	2024年12月	广西北部湾国际港务集团	市发改委	市北部湾办市工信局	核心区
07	广西北部湾国际生鲜冷链园区项目（一期）	2020年11月	2023年12月	广西物产冷链物流有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	港口区政府、市投资集团（高新区管委）	拓展区
08	北部湾金属材料交易中心	2020年6月	2022年12月	广西盛灿贸易有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市工信局、市商务局（市口岸办）	拓展区
09	防城港企沙港区赤沙仓储物流园及配套航道项目	2018年4月	2022年12月	防城港市港发控股集团有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市商务局（市口岸办）、北部湾港口管理局防城港分局、市交通局	拓展区
10	防城港市企沙渔港经济区码头及基础配套设施项目	2020年10月	2023年12月	防城港市港发控股集团有限公司	市北部湾办（市港口和物流发展局）	市商务局（市口岸办）、北部湾港口管理局防城港分局、市交通局	拓展区

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	开工时间	竣工时间	项目业主	牵头单位	配合单位	所属片区
11	防城港现代医药物流中心项目	2021年3月	2023年10月	广西防城港市太华医药有限责任公司	市投资集团（高新区管委）	市北部湾办（市港口和物流发展局）、医学试验区筹备办	拓展区
12	盛隆冶金智慧料场项目（码头延伸仓储）	2020年6月	2021年12月	广西盛隆冶金公司	市工信局	防城港市港口和物流发展局	拓展区
13	广西泰洲网络货运平台	2021年7月	2022年7月	广西泰洲网络货运集团有限责任公司	待定	防城港市港口和物流发展局	拓展区
14	东兴跨境经济合作区口岸物流产业园	2021年3月	2029年12月	广西东兴北投口岸投资有限公司	东兴市政府	市北部湾办（市港口和物流发展局）、市商务局（市口岸办）	联动区
15	华立边境深加工产业园区	2019年12月	2024年12月	广西东兴边境深加工产业园区开发有限公司	东兴市政府	市商务局（市口岸办）、市北部湾办（市港口和物流发展局）	联动区
16	峒中公路口岸（含里火通道）综合区基础设施项目	2018年12月	2021年12月	防城港市峒中口岸开发投资有限公司	防城区政府	市商务局（市口岸办）、市北部湾办（市港口和物流发展局）	联动区
17	上思县扶贫产业示范园十万大山汽车商贸物流城	2019年8月	2022年10月	上思可乐旅游发展有限公司	上思县政府	市北部湾办（市港口和物流发展局）、市商务局（市口岸办）	联动区
18	东兴农产品物流中心	2021年12月	2025年12月	广西北投建设投资有限公司	东兴市人民政府	市北部湾办（市港口和物流发展局）、市商务局（市口岸办）	联动区
19	防城港新港公铁海联运物流中心	2010年9月	2025年12月	广西防城新港置业有限公司	防城区政府	市北部湾办（市港口和物流发展局）	联动区

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

序号	项目名称	开工时间	竣工时间	项目业主	牵头单位	配合单位	所属片区
20	东盟（东兴）农产品跨境冷链物流分拨中心	2019年12月	2023年12月	广西东兴市兴源投资有限公司	东兴市人民政府	市北部湾办（市港口和物流发展局）、市商务局（市口岸办）	联动区

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

附表6 中国-东盟国际现代物流中心2023年现代物流业发展专项资金申请项目清单

序号	项目名称	项目业主	建设性质	建设起止年限
一、重大产业项目（14项）				
01	防城港国际港航服务中心	防城港市兴港集团有限公司	新开工	2022.04-2024.12
02	危化品停车场（防城港经济技术开发区（港口）特种车辆服务中心）项目	防城港经开区管委、防城港市港口区农旅发展集团有限公司	新开工	2022-2023
03	防城港国际公共卫生合作保障基地	防城港市文旅集团有限公司	续建	2021-2024年
04	防城港经济技术开发区管理委员会园区LNG罐箱多式联运和调峰储备项目	广西中睿能源有限公司	新开工	2022-2023
05	防城港东湾物流园区中沿智能物流仓储配送中心项目	广西中沿物流有限公司	新开工	2022年8月-2023年8月
06	双墩渔港经济区航道疏浚及码头提升工程	防城港市文旅集团有限公司	新开工	2022-2024年
07	企沙中心渔港东部万吨级远洋渔业码头仓储区建设项目	防城港市港发控股集团有限公司	新开工	2022-2023
08	企沙中心渔港德城渔业码头仓储区建设项目	防城港市港发控股集团有限公司	新开工	2022-2023
09	防城港大龙二级渔港工程项目（一期）	防城港市港发控股集团有限公司	续建	2020-2023
10	防城港市企沙中心渔港德城渔业码头改造工程项目	防城港市港发控股集团有限公司	续建	2020-2023
11	防城港市企沙中心渔港配套进港航道工程项目	防城港市港发控股集团有限公司	新开工	2021-2023
12	防城港企沙渔港港池疏浚工程项目	防城港市港发控股集团有限公司	新开工	2021-2023
二、基础设施及配套项目（5项）				
01	防城港综合保税区路网工程	防城港市文旅集团有限公司	新建	2023-2024
02	防城港市企沙中心渔港东部万吨级远洋渔业码头	防城港市港发控股集团有限公司	新开工	2021-2023
03	防城港综合保税区信息化工程	防城港市文旅集团有限公司	新建	2023-2024
04	防城港市国门大道工程	防城港市文旅集团有限公司	续建	2019-2023年
05	广西凌宇运通港务有限责任公司码头工程	防城港湾盟码头运营有限公司	续建	2022-2024

中国—东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

附表7 中国-东盟国际现代物流中心重点招商方向清单

物流产业	重点招商方向
大宗商品物流	以北部湾金属材料交易中心、西南有色金属、矿产品交割交易中心、柳钢多元产业园钢材大市场等重点项目为抓手，重点围绕钢铁、有色金属、矿石、粮油、煤炭、化肥、粮食、碳酸钙、木材等大宗商品物流进行招商。
现代制造业物流	围绕临港工业、沿边加工制造业，以企沙铁路物流园、东兴铁路货运站、大货车综合服务中心、危化品车辆服务中心等枢纽项目为抓手，重点围绕临港绿色大工业物流、“边”“山”加工制造业物流等产业进行招商。
医药物流	以医药制造产业园、东兴中药材进口口岸、防城港国际公共卫生合作保障基地、太华现代医药物流配送中心等为依托，重点围绕药品、健康食品、医疗器械等生产仓储物流以及医药贸易保税物流进行招商。
冷链物流	依托国际医学开放试验区，立足东盟国家和北部湾沿海水产品、水果资源，以广西北部湾国际生鲜冷链园区为龙头，以企沙、双墩、天鹤湾三大渔港组成的国家级渔港经济区为龙头，重点发展以水产品、肉类产品深加工、加工为主的冷链加工产业链和以水果、药品冷链运输为主的冷链物流体系，创新招商引资方式，整合各方资源，合力开展对外招商。
保税物流	立足大宗商品、机电产品等贸易基础，紧抓中国对越南产能合作深化与国际医学开放试验区加快发展的发展机遇，以防城港保税物流中心（B型）为基础，谋划东兴保税物流中心、峒中保税物流中心等项目，重点发展以大宗商品混矿（铜精矿、锌精矿、铅精矿等）、机电产品、医药等为主的保税物流和粮油、食品保税深加工产业。
电商物流	发挥防城港口岸贸易优势，依托国内外电商平台及防城港市电商快递物流园、东兴口岸国际快件监管中心等系列项目，重点围绕跨境电商物流、农村电商物流进行招商，推动电子商务与物流业融合发展。
智慧物流	谋划一批物流信息化智能化项目并开展招商，推动防城港码头智能化升级，建成运营北部湾（防城港）航运贸易金融中心信息平台，打造物流公共信息平台，提供港航货代、智慧货运、智能仓储、供应链服务平台等一体化便捷服务。持续推动东湾智慧物流平台建设，优化系统功能，引进再生资源运力和运输及新能源重卡物流，降低物流成本，打造集贸易、物流、金融、大数据“四位一体”的智慧供应链综合服务平台。
危化品物流	立足临港及腹地产业生产需求，重点围绕以打火机、LPG、LNG、原油、磷酸、黄磷等为主的危化品物流进行招商，推动建设东湾危险品类和危化品集装箱物流园区、危化品车辆服务中心，通过项目带动云贵川危险品类和危化品货物在防城港集散。
农副产品物流	依托防城港市及东盟优势农副产品货源，推进建设上思十万大山物流园、东兴农产品物流中心等一批枢纽项目，加快发展以水产品、水果、中药材香料、木薯淀粉等为主的农副产品物流产业招商。

附表8 中国-东盟国际现代物流中心壮大现代物流业关键企业清单

序号	单位名称	序号	单位名称
01	防城港市文旅集团有限公司	22	防城港市港口区广恒劳务服务有限公司
02	防城港市港发控股集团有限公司	23	广西盛锦国际物流有限公司
03	防城港市城市投资发展集团有限公司	24	防城港正茂运输服务有限公司
04	防城港市兴港集团有限公司	25	广西豪运物流有限公司
05	广西物产冷链物流有限公司	26	广西湘英国际物流有限公司
06	北部湾港防城港码头有限公司	27	广西北部湾桂中海迅物流有限公司
07	广西中外运船务代理有限公司	28	防城港市集福装卸有限公司
08	广西壮族自治区防城港粮食储备库有限公司	29	防城港市春鑫吊装服务有限公司
09	中国防城外轮代理有限公司	30	广西新宏光国际物流有限公司
10	防城港骐盛物流有限公司	31	广西丰联铜业有限公司
11	广西中外运北部湾物流有限公司	32	防城港市陆海国际物流投资发展有限公司
12	广西景怡通物流有限公司	33	广西防城港中外运东湾仓储物流有限公司
13	广西防城港华粮仓储有限公司	34	防城港顺通货运代理有限公司
14	国家管网集团广西防城港天然气有限责任公司	35	广西富海运实业有限公司
15	广西捷诚国际物流有限公司	36	广西佳和供应链管理有限公司
16	防城港煜盛运输有限公司	37	广西防城港金桥国际物流有限公司
17	广西新常态国际物流有限公司	38	防城港钢联船务代理有限公司
18	防城港益嘉物流有限公司	39	广西钢联贸易有限公司
19	广西佳和国际物流有限公司	40	广西润港国际物流有限公司
20	汇通物流(防城港)有限公司	41	广西建发盛隆物流科技有限公司
21	防城港中储粮仓储有限公司	42	广西瑞和锦程供应链管理有限公司

附录 2 规划图集

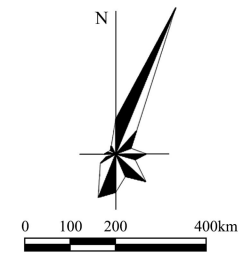
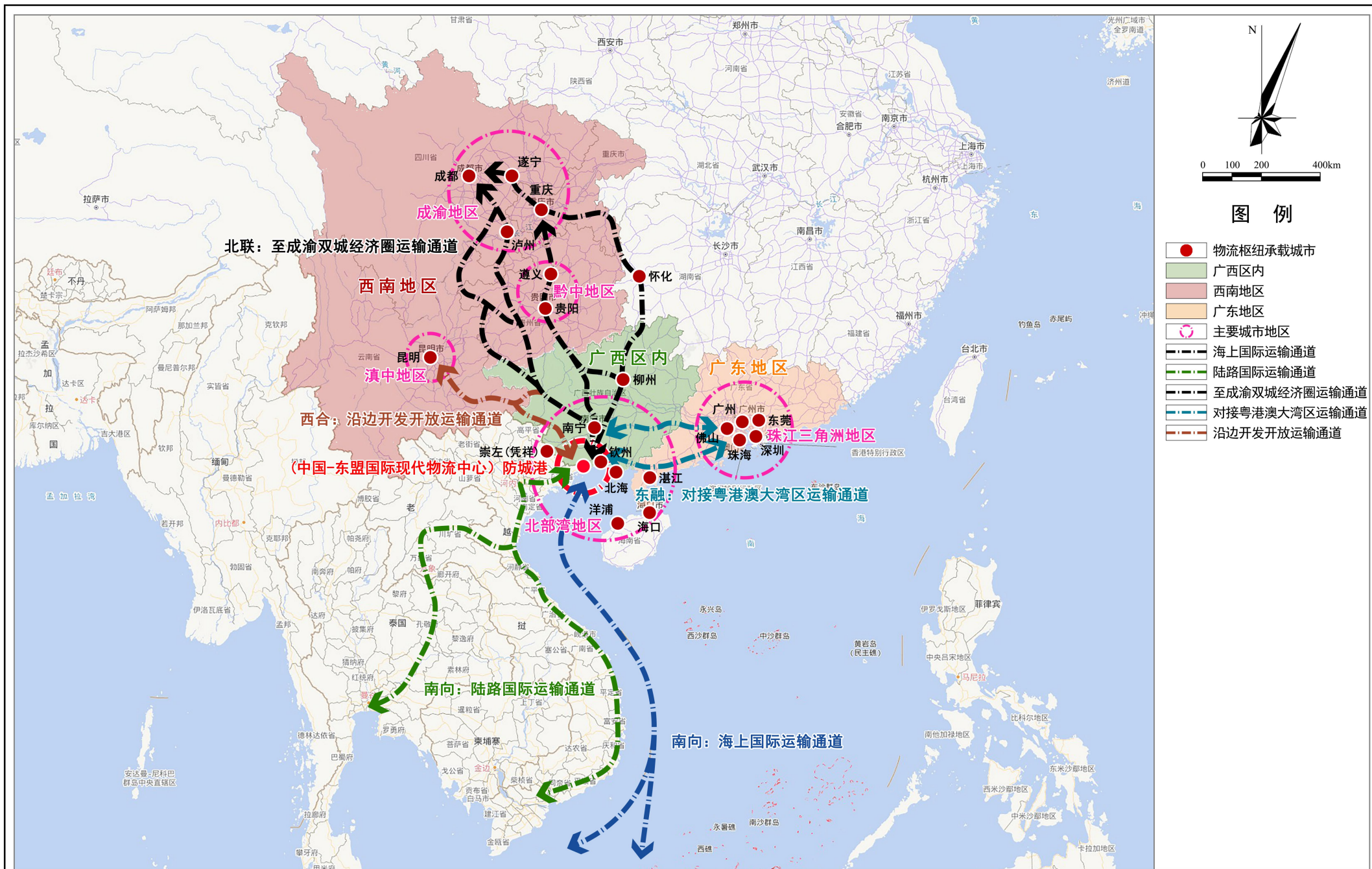
中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

区域发展规划示意图



中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

对外物流通道示意图

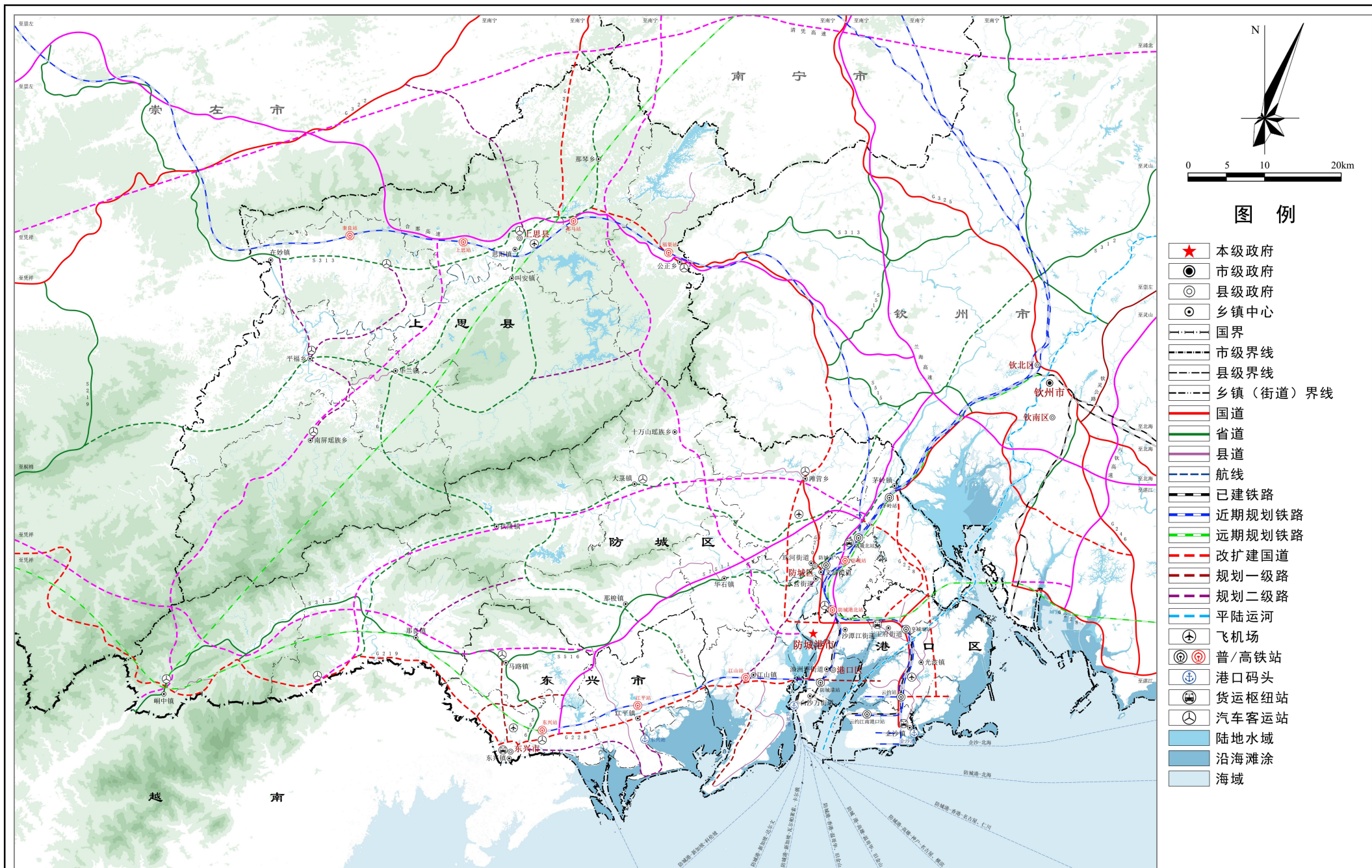


图例

- 物流枢纽承载城市
- 广西区内
- 西南地区
- 广东地区
- 主要城市地区
- 海上国际运输通道
- 陆路国际运输通道
- 至成渝双城经济圈运输通道
- 对接粤港澳大湾区运输通道
- 沿边开发开放运输通道

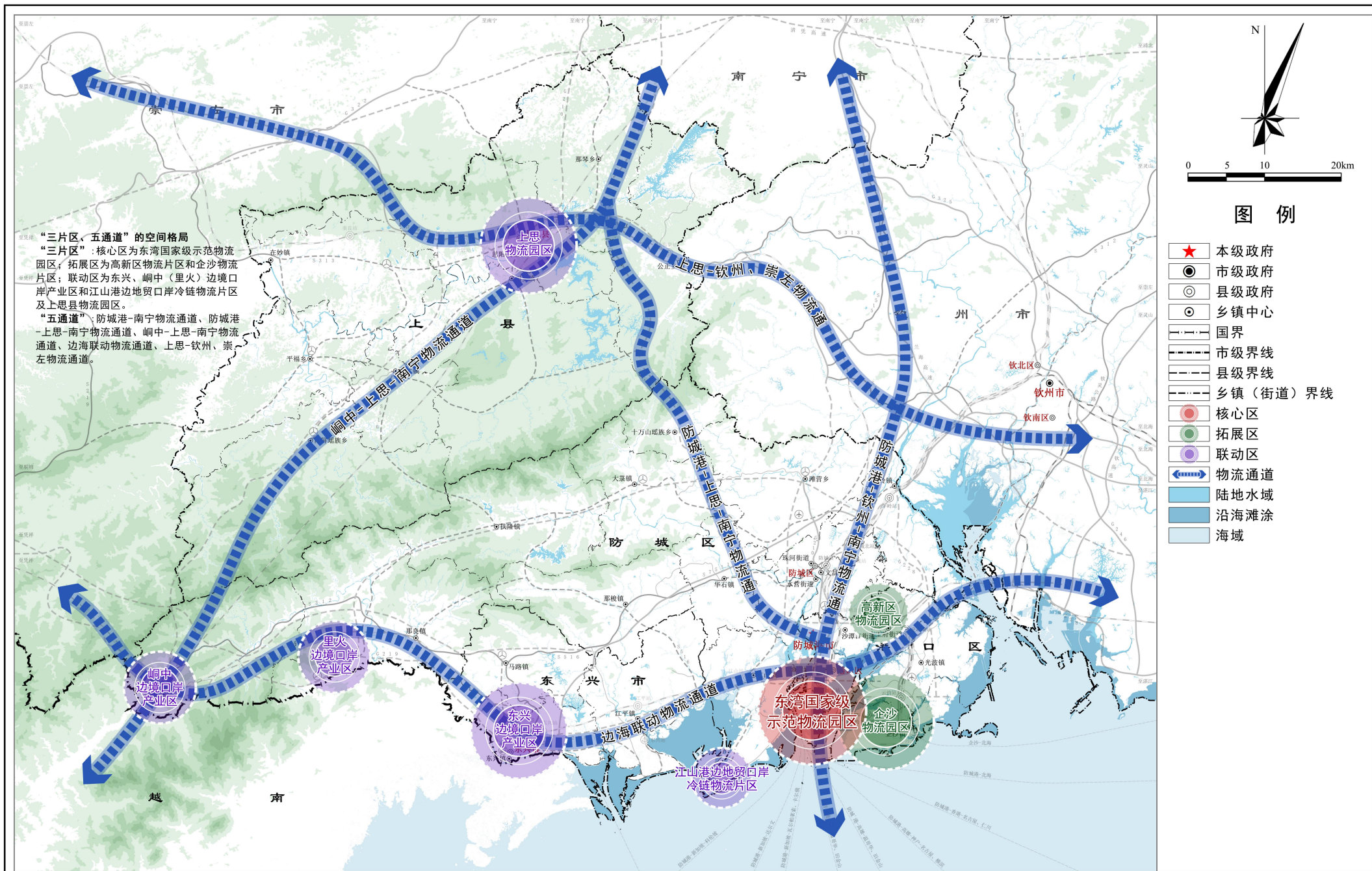
中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

物流交通规划布局图



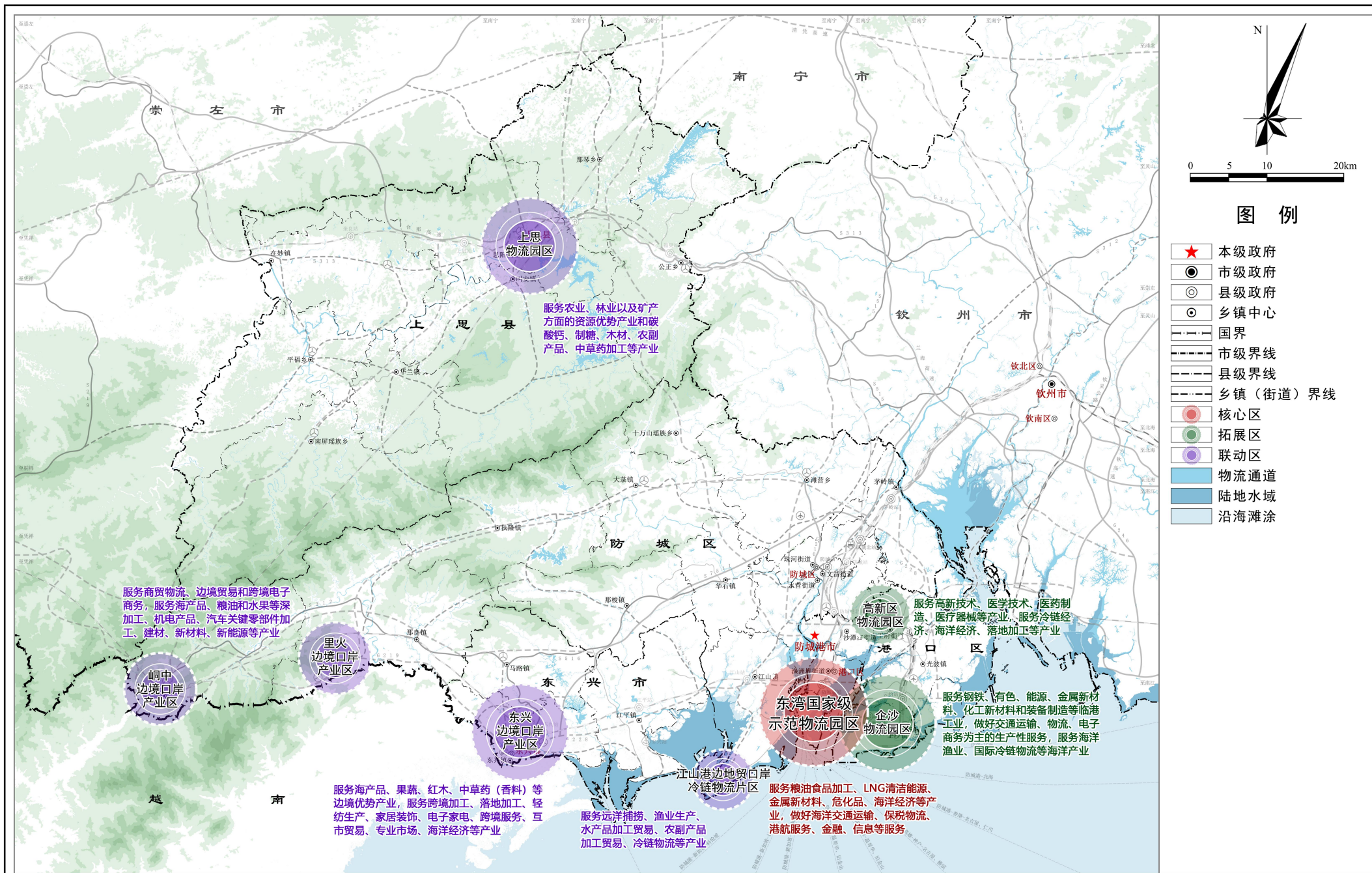
中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

空间格局规划布局图



中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

各区服务产业示意图



中国-东盟国际现代物流中心专项规划（2021-2030年）

总体规划空间布局图

