

珠海市现代物流业发展规划 (2020-2025)

珠海市商务局
北京师范大学珠海分校
2020 年 7 月

目 录

1 项目概述 1

1.1 规划背景 1

1.1.1 国务院“推动共建一带一路愿景与行动” 1

1.1.2 国务院《物流业发展中长期规划（2014-2020）》 1

1.1.3 新型城镇化强调创新智慧绿色发展 1

1.1.4 核心城市定位要求积极发展现代物流业 2

1.1.5 中国（广东）自由贸易试验区珠海横琴新区片区建设 2

1.1.6 国家发布《粤港澳大湾区发展规划纲要》 2

1.1.7 国务院批准设立珠海市跨境电子商务综合试验区 2

1.1.8 港珠澳大桥通车 2

1.1.9 设立高栏港综合保税区 2

1.1.10 国务院批准珠海市为生产服务型国家物流枢纽承载城市 3

1.1.11 战略环境提升助推珠海市发展现代物流业 3

1.2 规划内容与规划范围 3

1.2.1 规划内容 3

1.2.2 规划范围 3

1.3 规划期限 3

1.4 规划依据 3

1.5 技术路线 4

1.5.1 创新物流发展模式 4

1.5.2 培育为主增量拓展 4

1.5.3 技术思路 4

2 现代物流业发展宏观环境分析 6

2.1 国内外现代物流业发展趋势 6

2.1.1 现代物流业在国外的发展趋势 6

2.1.2 现代物流业在国内的发展 6

2.1.3 现代物流业在珠海市的发展 8

2.2 粤港澳大湾区与珠海市现代物流业发展 9

2.2.1 大湾区协同发展与珠海市承载的使命 9

2.2.2 大湾区背景下珠海市现代物流业面临的发展契机 10

2.2.3 大湾区背景下珠海市现代物流业的发展定位 10

2.3 港珠澳大桥与珠海市现代物流业发展 11

2.3.1 港珠澳大桥改变了珠港澳的交通局面 11

2.3.2 港珠澳大桥开拓了珠港澳的发展空间 11

2.3.3 港珠澳大桥孕育着珠三角地区的物流新格局 11

2.3.4 “大桥时代”提升珠海市现代物流业的核心竞争力 12

2.4 珠港澳合作与珠海市现代物流业发展 12

2.4.1 珠港澳物流合作.....12

2.4.2 航空运输合作.....13

2.4.3 港口物流合作.....13

2.5 跨境电子商务与珠海市现代物流业发展.....13

2.5.1 珠港澳合作，探索多机制融合.....14

2.5.2 依托港珠澳大桥，推进跨境电商公共服务资源建设.....14

2.5.3 优化通关，大力推进横琴新区跨境电商业务发展.....14

2.6 泛珠合作与珠海市现代物流业发展.....15

3 现代物流业发展基础环境分析.....16

3.1 经济环境分析.....16

3.1.1 经济总体呈现平稳增长趋势.....16

3.1.2 产业结构不断优化.....16

3.1.3 高技术和先进制造业成为工业发展主力军.....17

3.1.4 贸易规模总体呈现增长趋势.....17

3.1.5 物流行业总体呈现增长趋势.....18

3.2 物流交通基础设施环境分析.....19

3.2.1 公路.....19

3.2.2 港口.....20

3.2.3 铁路和机场.....20

3.3 物流园区发展环境分析.....20

3.3.1 物流园区建设与规划目标存在落差.....20

3.3.2 现代化综合型物流园区发展不足.....20

3.3.3 物流园区智慧物流水平不高.....21

3.3.4 物流园区经营管理相对粗放.....21

3.3.5 物流园区与工业园区联动性不足.....21

3.4 现代物流业发展基础环境总体评价.....21

4 现代物流业发展战略.....22

4.1 基本思路和发展目标.....22

4.1.1 基本思路.....22

4.1.2 发展目标.....22

4.2 珠港澳物流融合发展战略.....22

4.2.1 港澳物流发展现状.....22

4.2.2 珠港澳物流合作现状.....23

4.2.3 珠港澳物流融合发展策略.....24

4.3 区域优势发展战略.....25

4.3.1 横琴保税洪湾片区物流发展.....25

4.3.2 高栏港区物流发展.....25

4.3.3 高新区物流发展.....27

4.3.4 香洲区物流发展.....27

4.3.5 金湾区物流发展.....27

4.3.6 斗门区物流发展.....27

4.4 港口协同发展战略.....28

4.4.1 粤港澳大湾区港口发展现状.....28

4.4.2 珠海港协同发展的意义.....29

4.4.3 珠海港协同发展的对策.....29

4.5 航空物流互补发展战略.....31

4.5.1 目的与意义.....31

4.5.2 可行性分析.....31

4.5.3 具体实施路径.....32

4.6 多式联运发展战略.....33

4.6.1 多式联运基础设施现状.....33

4.6.2 多式联运发展趋势.....34

4.6.3 发展多式联运路径.....35

4.7 冷链物流综合发展战略.....36

4.7.1 基础现状.....36

4.7.2 发展机遇.....38

4.7.3 实施路径.....39

4.8 供应链一体化战略.....43

4.8.1 加快促进产业聚集，培育产业供应链体系.....43

4.8.2 借力大桥和横琴优势，积极融入国际供应链体系.....44

4.8.3 促进物流企业转型升级，实现供应链一体化服务.....44

4.9 龙头物流企业培育战略.....44

4.9.1 开展重点物流企业培育工程.....44

4.9.2 引导物流企业转型升级.....44

4.9.3 搭建平台，推进合作.....45

4.9.4 加强制度建设，营造培育环境.....45

5 物流需求预测 46

5.1 周边城市关系 46

5.1.1 珠海市与珠江口西岸城市的关系.....46

5.1.2 珠海市与珠江口东岸城市的关系.....46

5.2 物流需求预测.....47

5.2.1 预测指标.....47

5.2.2 预测思路.....47

5.2.3 预测方法.....48

5.2.4 预测结果.....49

5.2.5 未来展望.....52

6 物流系统建设与发展.....53

6.1 体系构建.....53

6.2 港珠澳大桥物流系统.....53

6.2.1 发展定位及系统构成.....53

6.2.2 发展任务及发展重点.....54

6.3 港口物流系统.....54

6.3.1 发展定位及系统构成.....54

6.3.2 发展任务及发展重点.....55

6.3.3 设施布局.....56

6.4 空港物流系统.....56

6.4.1 发展定位及系统构成.....56

6.4.2 发展任务及发展重点.....57

6.4.3 设施布局.....58

6.5 制造物流系统.....59

6.5.1 发展要求.....59

6.5.2 重点产业布局.....59

6.5.3 系统构成.....59

6.5.4 发展对策.....60

6.6 商贸物流系统.....60

6.6.1 发展要求.....60

6.6.2 重点领域.....61

6.6.3 系统构成.....61

6.6.4 重点发展方向.....62

6.7 城市配送系统.....63

6.7.1 系统构成.....63

6.7.2 主要功能.....64

6.7.3 发展重点.....64

6.8 多式联运系统.....64

6.8.1 发展环境.....65

6.8.2 系统构成.....65

6.8.3 系统运行.....66

6.8.4 发展定位.....67

6.8.5 发展任务.....67

6.8.6 发展重点.....67

6.9 物流交易系统.....67

6.9.1 系统构成.....67

6.9.2 系统运行.....68

6.10 物流信息系统 68

7 专业物流服务设施布局与建设.....70

7.1 物流设施布局原则.....70

7.1.1 需求导向布局建设原则.....70

7.1.2 整合、提升物流服务原则.....70

7.1.3 系统布局建设原则.....70

7.1.4 开放合作，互利共赢原则.....70

7.1.5 绿色发展，保护生态原则.....71

7.1.6 可持续发展，安全性原则.....71

7.2 资源整合.....71

7.2.1 整合港口设施资源.....71

7.2.2 整合机场设施资源.....71

7.2.3 整合专业物流基础设施资源.....71

7.3 物流设施总体布局.....72

7.3.1 总体布局思路.....72

7.3.2 空间布局结构.....72

7.3.3 应急物流系统布局.....74

7.4 物流园区布局.....75

7.4.1 粤港澳物流合作园区.....75

7.4.2 空港国际物流园区.....77

7.4.3 高栏港国际物流园区.....77

7.5 物流中心布局.....78

7.5.1 富山物流中心.....78

7.5.2 斗门港物流中心.....79

7.5.3 金鼎物流中心.....79

7.5.4 金湾物流中心.....80

7.6 配送中心布局.....80

7.6.1 上冲商贸配送中心.....80

7.6.2 跨境商贸配送中心.....81

7.6.3 莲洲农产品配送中心.....81

7.7 集疏运组织.....82

7.7.1 组织原则.....82

7.7.2 物流集疏运通道.....82

7.7.3 物流设施出入口.....83

8 物流企业发展与培育.....84

8.1 发展思路与目标.....84

8.1.1 整合物流企业.....84

8.1.2 整合聚集要素.....84

8.1.3 整合土地资源.....84

8.1.4 发展目标.....84

8.2 物流企业类型及其发展.....85

8.2.1 运输与仓储企业.....85

8.2.2 邮政快递企业.....85

8.2.3 第三方物流企业.....85

8.2.4 供应链企业.....85

8.2.5 物流咨询培训企业.....86

8.3 物流企业培育与引进.....86

8.3.1 围绕综合运输服务提升工程培育和引进运输型物流企业...86

8.3.2 围绕产业联动物流系统工程培育和引进第三方物流企业...86

8.3.3 围绕依托产业集群发展壮大工程培育和引进第三方物流企业
.....87

8.3.4 围绕物流扩张工程的第三方物流公司总部和新兴物流企业
.....87

9 物流业与相关产业联动发展.....89

9.1 发展思路与目标.....89

9.1.1 基本思路.....89

9.1.2 资源纵向整合.....89

9.1.3 资源提升整合.....89

9.1.4 区域物流资源整合.....89

9.1.5 发展目标.....89

9.2 发展重点.....90

9.2.1 流程再造.....90

9.2.2 供应链构建.....90

9.2.3 服务外包和利用第三方物流服务.....90

9.2.4 加强技术应用与知识管理.....90

9.2.5 加快绿色物流发展.....90

9.2.6 推进物流标准化工作.....91

9.3 相关产业物流发展.....91

9.3.1 制造物流联动发展.....91

9.3.2 商贸物流融合发展.....92

9.3.3 口岸物流提升发展.....92

9.3.4 保税物流协调发展.....93

9.3.5 自贸物流跨越发展.....93

9.3.6 物流金融稳健发展.....93

10 智慧物流工程建设.....95

10.1 发展思路与目标 95

10.1.1 基本思路.....95

10.1.2 发展目标.....95

10.2 物流信息平台建设.....95

10.2.1 信息平台功能.....95

10.2.2 信息平台模块功能结构.....96

10.2.3 信息平台建设任务.....97

10.3 物联网平台建设.....97

10.3.1 平台功能.....97

10.3.2 建设内容.....97

10.3.3 建设模式.....97

10.4 “互联网+” 高效物流平台建设.....98

10.4.1 平台功能.....98

10.4.2 建设内容.....98

10.5 推动相关技术在物流管理活动中的应用 98

11 近期重点建设项目 100

11.1 确定原则.....100

11.1.1 符合重点工程要求.....100

11.1.2 可行性.....100

11.1.3 紧迫性.....100

11.1.4 必要性.....100

11.2 近期物流专用设施项目.....100

11.2.1 珠海港综合电子物流平台和物联网平台.....100

11.2.2 高栏港综合保税区.....101

11.2.3 空港国际物流园区.....101

11.2.4 区域性国际贸易分拨中心.....102

11.2.5 物流大通道合作项目.....102

11.3 近期物流基础设施项目.....105

11.3.1 高速公路项目.....106

11.3.2 城际轨道项目.....106

12 扶持政策与保障措施.....107

12.1 建立健全现代物流业发展管理体制机制.....107

12.1.1 加强现代物流业发展顶层设计.....107

12.1.2 完善现代物流业发展工作机制.....107

12.2 建立完善现代物流业发展政策体系.....107

12.2.1 支持跨境物流业务.....108

12.2.2 支持物流园区建设和发展.....108

12.2.3 支持龙头物流企业培育.....108

12.2.4 支持港口、航空及铁路物流发展.....108

12.2.5 支持冷链物流发展.....108

12.2.6 支持城乡配送网络建设.....109

12.2.7 支持物流发展新业态、新模式.....109

12.2.8 物流项目用地优先政策.....109

12.2.9 重点工程建设落地政策.....109

12.2.10 配套城市交通管理政策.....110

12.3 合力突破重点领域.....110

12.3.1 用足用好大湾区发展政策.....110

12.3.2 助推西江战略.....110

12.3.3 创新通关模式.....110

12.3.4 打造高端跨境物流.....111

12.3.5 做大做强港口物流.....111

12.3.6 发展精益航空物流.....112

12.4 建设多元人才队伍.....112

12.4.1 强化在职培训.....112

12.4.2 提高引才力度.....112

12.4.3 加强学历教育.....112

12.4.4 健全完善人才激励机制.....112

12.5 强化行业协会作用.....113

附录一 名词解释.....114

附录二 规划图.....118

- （一）珠海市总体规划范围示意图
- （二）珠海市总体规划市域综合交通图
- （三）珠海市总体规划市域道路交通图
- （四）专业物流设施布局规划图
- （五）物流集疏运通道示意图
- （六）高栏港国际物流园区布局示意图
- （七）空港国际物流园区布局示意图
- （八）粤港澳物流合作园布局示意图
- （九）金鼎物流中心布局示意图
- （十）金湾物流中心布局示意图
- （十一）富山物流中心布局示意图
- （十二）斗门港物流中心布局示意图
- （十三）跨境商贸配送中心布局示意图
- （十四）上冲商贸配送中心布局示意图
- （十五）莲洲农副产品配送中心布局示意图

1 项目概述

1.1 规划背景

1.1.1 国务院“推动共建一带一路愿景与行动”

2013 年 9 月和 10 月，中国国家主席习近平在出访中亚和东南亚国家期间，先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”（以下简称“一带一路”）的重大倡议，得到国际社会高度关注。中国国务院总理李克强参加 2013 年中国—东盟博览会时强调，铺就面向东盟的海上丝绸之路，打造带动腹地发展的战略支点，加快“一带一路”建设，有利于促进沿线各国经济繁荣与区域合作，加强不同文明交流互鉴，促进世界和平发展，是一项造福世界各国人民的伟大事业。

2015 年 3 月，国家发展改革委、外交部、商务部经国务院授权发布《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》。

“一带一路”贯穿亚欧非大陆，一头是活跃的东亚经济圈，一头是发达的欧洲经济圈，中间广大腹地国家经济发展潜力巨大。丝绸之路经济带重点畅通中国经中亚、俄罗斯至欧洲（波罗的海）；中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海；中国至东南亚、南亚、印度洋。21 世纪海上丝绸之路重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋，延伸至欧洲；从中国沿海港口过南海到南太平洋。“一带一路”合作重点包括政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通五大重点工程。

1.1.2 国务院《物流业发展中长期规划（2014-2020）》

继国务院于 2009 年 3 月 10 日出台《国务院关于印发物流业调整和振兴规划的通知》（国发〔2009〕8 号）（以下简称《通知》）之后，国务院办公厅又于 2011 年 8 月 2 日出台了《国务院办公厅关于促进物流业健康发展政策措施的意见》（国办发〔2011〕38 号）（以下简称“国九条”）。《通知》提出了物流业发展任务，“国九条”则进一步明确要求制定和完善促进物流业健康发展的相关配套政策措施，包括：切实减轻物流企业税收负担、加大对物流业的土地政策支持力度、促进物流车辆便利通行、加快物流管理体制改革的、鼓励整合物流设施资源、推进物流技术创新和应用、加大对物流业的投入、优先发展农产品物流业以及加强组织协调。物流业作为对促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力具有重要意义的新兴产业，得到高度重视，也迎来发展良机。

2014 年 9 月 12 日，国务院颁布《物流业发展中长期规划（2014-2020 年）》（国发〔2014〕

42 号）。该规划提出物流发展六大原则（市场运作，政府引导；优化结构，提升水平；创新驱动，协同发展；节能减排，绿色环保；完善标准，提高效率；深化改革，整合资源），三个重点（着力降低物流成本；着力提升物流企业规模化、集约化水平；着力加强物流基础设施网络建设），七大任务（大力提升物流社会化、专业化水平；进一步加强物流信息化建设；推进物流技术装备现代化；加强物流标准化建设；推进区域物流协调发展；积极推动国际物流发展；大力发展绿色物流），以及十二个重点工程（多式联运工程，物流园区工程，农产品物流工程，制造业物流与供应链管理工程，资源型产品物流工程，城乡物流配送工程，电子商务物流工程，物流标准化工程，物流信息平台工程，物流新技术开发应用工程，再生资源回收物流工程，应急物流工程），是指导、规范全国各地物流业中长期发展的行动纲领。

1.1.3 新型城镇化强调创新智慧绿色发展

2012 年，中国共产党第十八次全国代表大会报告提出：着力增强创新驱动发展新动力，着力构建现代产业发展新体系，着力培育开放型经济发展新优势，使经济发展更多依靠内需特别是消费需求拉动，更多依靠现代服务业和战略性新兴产业带动，更多依靠科技进步、劳动者素质提高、管理创新驱动，更多依靠节约资源和循环经济推动，更多依靠城乡区域发展协调互动，不断增强长期发展后劲。

2013 年 12 月，中央城镇化工作会议指出：城镇化与工业化一道，是现代化的两大引擎。走中国特色、科学发展的新型城镇化道路，核心是以人为本，关键是提升质量，与工业化、信息化、农业现代化同步推进。并提出推进城镇化的六大任务：第一，推进农业转移人口市民化；第二，提高城镇建设用地利用效率；第三，建立多元可持续的资金保障机制；第四，优化城镇化布局和形态；第五，提高城镇建设水平；第六，加强对城镇化的管理。

2017 年，中国共产党第十九次全国代表大会报告从促进区域协调发展的国家战略层面，进一步明确了实施新型城镇化战略、推进形成城镇发展新格局的重点任务。

根据中国共产党第十八次、第十九次全国代表大会精神、中央城镇化工作会议精神、《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》和《全国主体功能区规划》编制，国家新型城镇化规划（2014-2020），在城市产业发展和新型城市建设方面，强调要优化产业结构、增强创新能力、加快绿色城市建设和推进智慧城市建设。

物流业作为国民经济产业体系中重要的基础性、纽带性、引导性产业，更应该创新物流发展模式，

创新管理体制和发展机制，充分运用信息技术，实现创新发展、智慧发展、绿色发展、低碳发展，促进区域产业深度融合与高效衔接，提升区域特别是中心城市整体效能、竞争实力和发展潜力。

1.1.4 核心城市定位要求积极发展现代物流业

《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008-2020）》将珠海市定位为珠江口西岸核心城市，提出珠海市要尽快形成珠江口西岸交通枢纽，增强高端要素聚集发展功能和创新发展能力，提升核心竞争力，提高发展带动能力，建成现代化区域中心城市。《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008-2020）》要求珠海市必须发挥对中山市、江门市的辐射带动作用，要求必须带动西岸的发展，通过打造核心城市，与广州市、深圳市共同提升珠三角地区竞争力。把握横琴新区开发、港珠澳大桥建设、珠海经济特区扩容等机遇，积极发展现代物流业，引领区域产业集聚和升级。

1.1.5 中国（广东）自由贸易试验区珠海横琴新区片区建设

2014 年 12 月，国务院批准广东、天津、福建成立自由贸易试验区。

中国（广东）自由贸易试验区（以下简称“广东自贸区”）的战略定位是：依托港澳、服务内地、面向世界，将自贸区建设成为粤港澳深度合作示范区、21 世纪海上丝绸之路重要枢纽和全国新一轮改革开放先行地。

广东自贸区包括广州南沙新区片区、深圳前海蛇口片区、珠海横琴新区片区。

横琴自贸区目前享有多项优惠政策，其原则性优惠政策有：

（1）分线管理政策。创新通关制度，按照“一线”放宽、“二线”管住、人货分离，分类管理实施分线管理。横琴与澳门之间的口岸设定为“一线管理”（现横琴口岸）。横琴与内地之间设定为“二线管理”（新设立通道）。

（2）15%的企业所得税政策。凡属《横琴新区企业所得税优惠目录》内产业的企业，主营业务收入占企业收入总额 70%以上，将按 15%的税率征收企业所得税。

（3）企业监管政策。在横琴自贸区，将实施“准入前国民待遇+负面清单”的外商投资管理模式，负面清单以外的领域则实行备案管理。

（4）金融政策。横琴自贸区率先启动本外币兑换特许机构刷卡兑换业务，对外首发银联多币种 IC 卡。同时，还鼓励开办和推广知识产权、收益权、收费权、应收账款质押融资，大力发展租赁融资，推广非现金支付工具特别是电子支付工具。

1.1.6 国家发布《粤港澳大湾区发展规划纲要》

2019 年 2 月 18 日，中共中央、国务院印发的《粤港澳大湾区发展规划纲要》，是指导粤港澳大湾区建成国际一流湾区和世界级城市群的纲领性文件。规划近期至 2022 年，远期展望到 2035 年。

在《粤港澳大湾区发展规划纲要》中，珠海市的重要地位得到了进一步的提升：“澳门—珠海强强联合”，是三个极点带动之一；支持珠海横琴与广东珠海保税区以及洪湾片区联动发展，建设粤港澳物流合作园；支持珠海市等八个重要节点城市建设；增强澳门、珠海等机场功能；以珠海市、佛山市为龙头建设珠江西岸先进装备制造产业带；支持珠海等市发挥各自优势，发展特色金融服务业；加快发展港口物流；推进珠海横琴粤港澳深度合作示范；等等。珠海市迎来了快速发展的机遇期。

1.1.7 国务院批准设立珠海市跨境电子商务综合试验区

2018 年 7 月 24 日，国务院同意在北京、珠海等 22 个城市设立跨境电子商务综合试验区。广东省政府于 2018 年 12 月制定了《中国（珠海）跨境电子商务综合试验区实施方案》，明确要求珠海市着力在跨境电子商务企业对企业（B2B）方式相关环节的技术标准、业务流程、监管模式和信息化建设等方面先行先试；提出以跨境物流带动跨境电子商务。

1.1.8 港珠澳大桥通车

2018 年 10 月 24 日，港珠澳大桥正式通车。

港珠澳大桥通车，使世界级大湾区——粤港澳大湾区呼之欲出，迈上了大湾区发展的快车道。对香港、澳门、珠海三地经济社会一体化具有强大地推动作用，极大地提升了三地人员、生产资料的流动效率。

港珠澳大桥通车，使珠海市成为粤港澳大湾区中唯一与港澳陆路相连的城市；使港澳与珠江口西岸空间距离缩短,降低了物流成本,给珠海市与港澳物流业发展带来新的机遇。

1.1.9 设立高栏港综合保税区

2018 年 2 月 5 日，国务院批准设立珠海高栏港综合保税区。

珠海高栏港综合保税区作为服务整个珠海、珠江西岸和西江流域城市群的海关特殊监管区域，极大提升了珠海市的核心竞争力，顺应了珠江口西岸地区乃至整个广东省外向型经济发展水平的需求。

1.1.10 国务院批准珠海市为生产服务型国家物流枢纽承载城市

2018 年 12 月 21 日，国务院发布了《国家物流枢纽布局和建设规划》，将国家物流枢纽分为陆港型、港口型、空港型、生产服务型、商贸服务型、陆上边境口岸型等 6 种类型。

生产服务型国家物流枢纽承载城市有 46 座城市，广东省有珠海、广州、深圳、佛山、东莞等 5 座城市。

生产服务型国家物流枢纽承载城市依托大型厂矿、制造业基地、产业集聚区、农业主产区等，主要为工业、农业生产提供原材料供应、中间产品和产成品储运、分销等一体化的现代供应链服务。

珠海市国家物流枢纽网络建设将深度融入大湾区的综合交通运输体系，在打造大湾区国际航运中心、航空网络，为大湾区的高端制造业、能源加工、商品流通提供现代物流服务支撑。同时带动珠海市及其周边城市的现代物流业快速发展。

1.1.11 战略环境提升助推珠海市发展现代物流业

近年来，珠海市的发展环境获得突破性提升，将大力助推现代物流业发展。

（1）高栏港经济区上升为国家级经济技术开发区

国家南海战略要求保障南海油气资源开发安全，在珠海市建设国内最大海上天然气陆上处理终端——中海油深海天然气珠海高栏终端，将推动珠海市成为全国海洋经济发展的支点和现代产业的集聚区。

（2）打造航空产业链

国家航空战略对沿海民用航空基地的调整，给予珠海市发展通用航空机遇，促进珠海市航空产业链的发展，形成珠江西岸新的经济增长极。

（3）设立横琴新区

国务院正式批复同意在横琴新区实行比经济特区更加特殊的优惠政策，以构建粤港澳紧密合作新载体，把横琴建设成为带动珠三角、服务港澳、率先发展的粤港澳紧密合作示范区。作为中国第三个国家级新区，横琴将成为开放程度最高、体制活力最强、创新空间最广的区域。

通关制度创新与税收优惠政策，使横琴新区相当于一个类似于香港的“自由贸易区”，整个横琴视为一个免税或保税区，在税收上享受与澳门同等的优惠政策，这为珠海市加快发展外贸物流和口岸物流、提升珠海市物流核心竞争力创造了无比优越的条件。

1.2 规划内容与规划范围

1.2.1 规划内容

本次现代物流业发展规划，立足珠海市独特的优势条件，重点把握国家“一带一路”和港珠澳大桥建设等关键机遇，以区域协调和国际合作视野，研究珠海市现代物流业发展方向、定位和发展目标，建立现代物流业发展体系，落实物流设施空间布局，使现代物流业成为珠海市产业升级壮大的战略引擎。

因此，本次现代物流业发展规划着重研究商贸业物流和制造业物流，不包括作为城市储备的粮食、危险品仓储等非商品流通物流，管道运输物流，也不包括再生资源回收物流。

1.2.2 规划范围

本次规划范围为珠海市全境，包括香洲区、金湾区和斗门区，总面积约 7827 平方公里，其中陆域面积约 1724 平方公里，海域面积约 6103 平方公里。

1.3 规划期限

与珠海市国土空间规划保持一致，规划期限：近期 2025 年，远期 2035 年。

1.4 规划依据

- （1）《推动共建一带一路愿景与行动》（国家发展改革委 外交部 商务部 2015.3）
- （2）《物流业发展中长期规划（2014—2020 年）》（国发〔2014〕42 号）
- （3）《全国电子商务物流发展专项规划（2016-2020 年）》（商务部等 6 部门）
- （4）《国务院关于印发中国（广东）自由贸易试验区总体方案的通知》（国发〔2015〕18 号）
- （5）《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008-2020）》
- （6）《珠海市城市总体规划（2001-2020）》（2015 年修订）
- （7）《横琴新区城市总体规划（2014-2030）》
- （8）《珠海市口岸发展规划（2014-2030）》
- （9）《珠海市现代服务业功能区发展规划（2011-2020）》
- （10）《粤港澳大湾区发展规划纲要》（中共中央 国务院 2019.2）

(11)《国务院关于同意在北京等 22 个城市设立跨境电子商务综合试验区的批复》(国函〔2018〕93 号)

(12)《广东省人民政府关于印发〈中国(珠海)、中国(东莞)跨境电子商务综合试验区实施方案〉的通知》(粤府函〔2018〕394 号)

(13)《广东省委、省政府印发关于贯彻落实〈粤港澳大湾区发展规划纲要〉的实施意见》

(14)《广东省推进粤港澳大湾区建设三年行动计划(2018-2020)》

(15)《中共珠海市委办公室 珠海市人民政府办公室关于印发〈横琴、保税区、洪湾片区一体化改革发展实施方案〉的通知》(珠委办字〔2017〕77 号)

(16)《珠海市关于印发〈关于中国(珠海)跨境电子商务综合试验区发展的政策措施〉的通知》(珠商〔2019〕51 号)

(17)《珠海市关于印发〈关于中国(珠海)跨境电子商务综合试验区发展规划〉的通知》(珠商〔2019〕56 号)

1.5 技术路线

1.5.1 创新物流发展模式

欧美发达国家的物流发展模式，是先有物流需求，然后提供物流服务，从而发展壮大物流业，广州市和深圳市的物流业属于这种发展模式。但珠海市现实的有效需求疲软，采用这种“需求-服务”物流发展模式，即基于现有基础条件和存量需求，物流业难觅发展机遇。反过来，通过构建完善的物流发展体系，促进物流业与制造业联动发展、物流业与商贸业融合发展，形成制造业集群和商贸业集群，实现物流需求存量提升和增量扩张，从而壮大物流业，这种发展模式在理论上是成立的，“成都富士康模式”就是一个典型的成功案例。因此，珠海市的现代物流业发展需要根本转变发展思路，即“联动服务-拉动需求”，通过联动发展、融合发展，壮大产业集群，加速催生物流需求，实现现代物流业的跨越发展。

1.5.2 培育为主增量拓展

(1) 培育为主

珠海市的物流业需要依靠物流发展环境的营造吸引产业集聚，通过产业集聚培育物流市场需

求，从而实现物流与产业相互促进、滚动发展。鉴于珠海市目前物流产业发展水平总体不高的客观实际，未来珠海市物流业的发展，必须遵循培育发展的核心理念，逐步推进物流产业、服务市场、物流企业发展与壮大，构建珠海市现代物流产业扩张发展的基础。一方面，着力培育具有现实发展基础、长远发展潜力以及对关联产业具有核心驱动力的重点领域和发展模式，以此为突破带动整个物流系统乃至经济社会系统的升级与进步；另一方面，要积极培育符合经济和产业发展要求的物流业态，重点通过物流资源要素的整合、聚集与优化配置，为关联产业营造一个能够快速形成规模经济、范围经济效应的物流环境，全面支撑、保障和带动城市乃至区域经济的健康发展；再一方面，在构建和完善物流市场的基础上，重点培育符合经济和产业发展要求、能够真正提供供应链一体化服务的物流企业，切实提升区域物流服务的整体能级与发展水平。

(2) 增量拓展

珠海市现代物流业的发展要实现空间范围与产业链上下游两个维度的拓展，从而创造“增量”物流需求，实现跨越式发展。

要实现珠海市未来城市物流产业的整体提升，成为引领经济进步重要引擎的战略目标，除了要强化物流需求既有存量的整合与优化外，更为关键的是积极拓展物流增量需求。一方面，要拓宽物流服务的空间范围，重点通过更广区域层面物流资源与要素的聚集，吸引珠江三角洲乃至更广范围的物流需求，为珠海市现代物流业提供广阔的市场空间；另一方面，要拓展物流服务的产业领域，重点在产业层面的融合与联动(包括制造业、商贸业以及金融业等)，依托现代技术手段和发展模式(如电子商务等)，创造并引发新兴物流需求，全面支撑并引领珠海市现代物流业的升级与壮大。

1.5.3 技术思路

基于珠海市的现状条件和独特优势，遵照国家战略、省部战略和珠海战略要求，抢抓发展机遇，创新发展思路，构建现代物流发展体系。通过产业集聚培育物流市场需求，构建珠海市现代物流业扩张发展的基础，通过拓宽物流服务的空间范围和产业领域，创造引发新兴物流需求，全面支撑并引领珠海市物流业的升级与壮大。如图 1.1 所示。

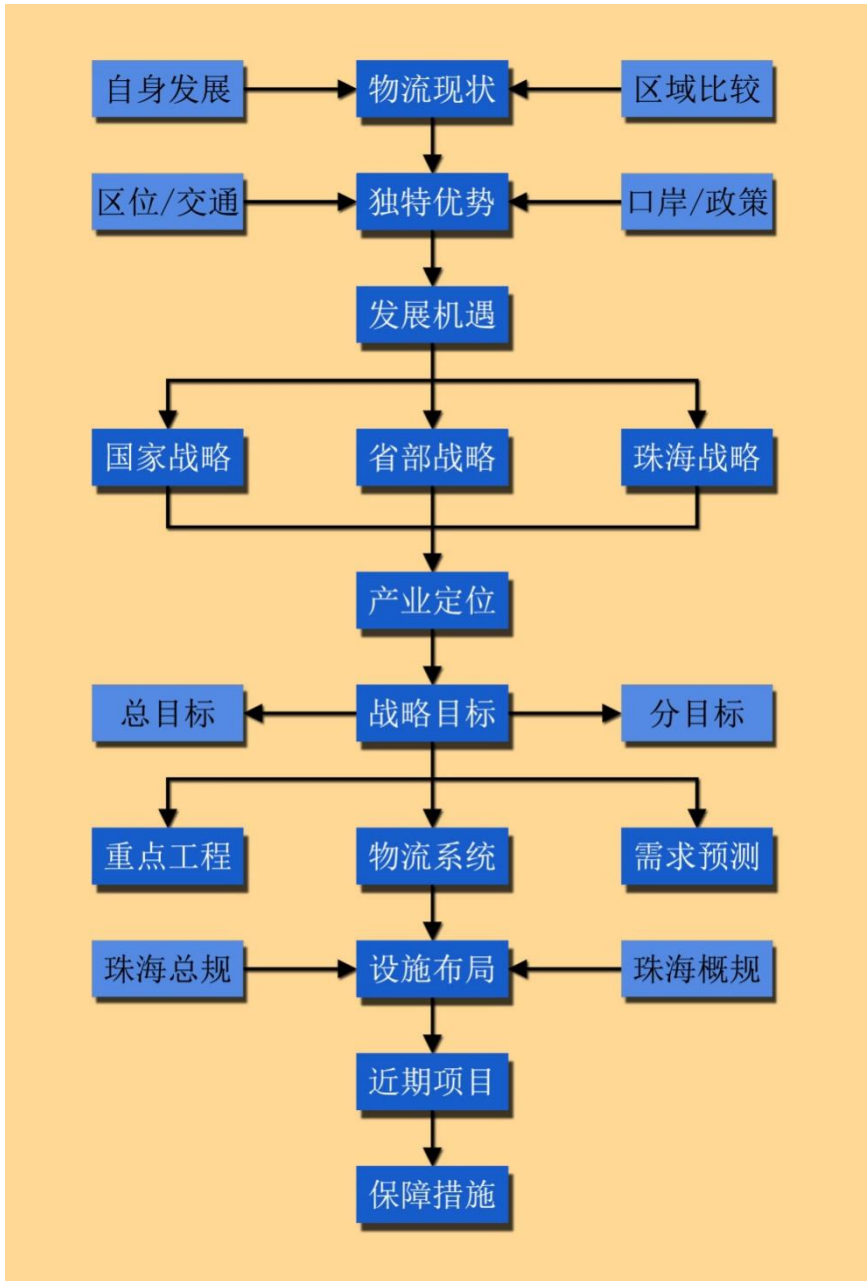


图 1.1 技术路线框图

2 现代物流业发展宏观环境分析

2.1 国内外现代物流业发展趋势

2.1.1 现代物流业在国外的发展趋势

现代物流业起源于第二次世界大战的美国——战争需要快速有力的后勤保障系统，战后这一理论和方法首先得到理论界的普遍认可，并在美国企业界广泛运用，取得了显著的经济效益。欧洲也是引进“物流”概念较早的地区之一，而且也是较早将现代技术应用于物流领域的先锋。日本物流业的发展已有较长的历史，在世界居领先水平。特别是日本政府近年来为了大力扶持物流业的发展所采取的一些宏观政策导向，给日本物流业带来快速增长。总体来说，发达国家现代物流业发展呈现出以下趋势：

（1）物流技术装备达到相当高的水平

目前，已经形成以信息技术为核心，以运输技术、配送技术、装卸搬运技术、自动化仓储技术、库存控制技术、包装技术等专业技术为支撑的现代化物流装备技术格局。其发展趋势表现为信息化、自动化、智能化和集成化。其中，高新技术在物流运输业的应用与发展表现得尤为突出。

（2）专业物流形成规模，共同配送成为主导

国外专业物流企业是伴随制造业经营取向的变革应运而生的。由于制造厂商为迎合消费者日益精细化、个性化的产品需求，采取多样少量的生产方式，因而高频度、小批量的配送需求也随之产生。目前，在美国、日本和欧洲等经济发达国家和地区，专业物流服务已形成规模。共同配送是经长期发展和探索优化出的一种追求合理化配送的配送形式，也是美国、日本等一些发达国家采用较广泛、影响较大的一种先进的物流方式，它对提高物流效率、降低物流成本具有重要意义。

（3）物流企业向集约化、协同化、全球化方向发展

国外物流企业向集约化、协同化方向发展，主要表现在两个方面，一是大力建设物流园区；二是物流企业兼并与合作。物流园区是多种物流设施和不同类型的物流企业在空间上集中布局的场所，是具有一定规模和综合服务功能的物流集结点。物流园区的建设有利于实现物流企业的专业化和规模化，发挥它们的整体优势和互补优势。同时，由于世界上各行业大型企业之间的并购浪潮和网上贸易的迅速发展，使国际贸易的货物流动加速向全球化方向发展。为适应这一发展趋势，欧美的一些大型物流企业大力拓展国际物流市场，以争取更大的市场份额。

（4）电子物流需求强劲

基于互联网络的电子商务的迅速发展，促使电子物流快速发展。企业通过互联网加强了企业内部、企业与供应商、企业与消费者、企业与政府部门的联系沟通、相互协调、相互合作。消费者可以直接在网上获取有关产品或服务信息，实现网上购物。这种网上的直通方式，使企业能迅速、准确、全面地了解需求信息，实现基于客户订货的生产模式和物流服务。此外，电子物流可以在线跟踪发出的货物，联机实现投递路线的规划、物流调度以及货品检查等。可以说电子物流已成为现代物流发展的大趋势。

（5）绿色物流成为新的增长点

物流虽然促进了经济的发展，但同时也给城市环境带来不利的影响，如运输工具的噪声、污染排放、对交通的阻塞等。为此，进入 21 世纪，国外对物流业发展提出了新的要求——绿色物流。发达国家政府倡导绿色物流的对策是在污染发生源、交通量、交通流等三个方面制定了相关政策。

（6）物流专业人才需求增长，教育培训体系日趋完善

在物流人才需求的推动下，一些经济发达国家已经形成了较为合理的物流人才教育培训体系。如在美国，已建立了多层次的物流专业教育，包括研究生、本科生和职业教育等。许多著名的高等院校中都设置物流管理专业，并为工商管理及相关专业的学生开设物流课程。除去正规教育外，在美国物流管理委员会的组织 and 倡导下，还建立了美国物流业的职业资格认证制度，所有物流从业人员必须接受职业教育，经过考试获得上述工程师资格后，才能从事有关的物流工作。

2.1.2 现代物流业在国内的发展

（1）我国现代物流业发展进程

我国现代物流业发展进程与改革开放和现代化建设密不可分。“物流”概念自上个世纪 70 年代末从日本引进我国以来，在改革开放和现代化建设的强有力推动下，我国现代物流业的发展经历了探索和起步阶段、快速发展阶段、转型升级阶段，迈进了以创新驱动的高质量发展的新时期。

① 探索和起步阶段（1978-2000）

1978 年 11 月，国家物资总局组团考察日本，首次将“物流”概念引入国内。1979 年 6 月，中国物资工作者考察团到日本参加第三届国际物流会议，这是我国代表首次参与国际物流研讨活动。随后，介绍物流知识的专业文章开始出现，物流专业著作相继出版，国外专家来华举办讲座，国内大专院校、研究机构、专家学者积极投入现代物流理论研究和知识传播。在此基础上，1984 年 8 月，我国第一个物流专业研究团体——中国物流研究会成立。1990 年 7 月，中国物流研究会与 1980

年成立的中国物资经济学会合并为中国物资流通学会。1995 年中国物资流通学会更名为中国物资流通协会。这一时期物流知识启蒙和理念传播，为我国物流发展发挥了引领作用。

通过引进、借鉴国外物流理念，现代物流实践开始探索起步。1978 年以后，我国实行“搞活企业、搞活流通、培育市场”的一系列改革，逐步突破“计划分配、统一定价”的管理体制，扩大企业自主权。1988 年设立的物资部推进物资配送专项行动，1991 年“八五”计划提出“积极发展配送中心”。1992 年，邓小平同志发表“南巡讲话”，党的十四大确定建立社会主义市场经济体制，开启了中国改革开放的崭新篇章。自此，国有物流企业转变观念，向现代物流转型发展。民营企业大量涌现，加速成长。跨国物流公司“试水”中国物流市场，带来先进的物流理念、技术和模式。国有、民营、外资物流企业出现了“三足鼎立” 共同发展的局面。1999 年 11 月，国家经贸委与世界银行召开“现代物流发展国际研讨会”，时任国务院副总理吴邦国提出，“要把现代物流作为国民经济的重要产业和国民经济新的增长点”。国家领导人对物流的重视，促进了我国物流业的兴起，20 世纪末，上海、天津、深圳等城市开始把物流列为支柱产业或新兴产业，积极推动发展。

② 快速发展阶段（2001-2011）

2001 年，我国正式加入世界贸易组织。伴随着改革开放的步伐，我国现代物流业的发展开启了“新纪元”。2001 年 3 月，国家经贸委等六部委联合印发《关于加快我国现代物流发展的若干意见》，成为我国政府部门就物流发展发出的第一个专题文件；2003 年 12 月，国务院领导同志在全国政协经济委员会《关于我国现代物流情况的调研报告》上作出批示；2004 年 8 月，经国务院批准，国家发展改革委等 9 部门联合发布《关于促进我国现代物流业发展的意见》；2005 年 2 月，经国务院批准，由国家发展改革委牵头，组建了“全国现代物流工作部际联席会议”； 2006 年 3 月，十届全国人大四次会议通过的《“十一五”规划纲要》将“大力发展现代物流业”单列一节，标志着物流业的产业地位正式确立；2009 年 3 月，国务院发布第一个物流业发展专项规划《物流业调整和振兴规划》，纳入当年“十大调整和振兴规划”；2011 年 8 月，国务院常务会议专题研究部署促进物流业健康发展工作，国务院办公厅出台了《关于促进物流业健康发展政策措施的意见》。

进入新世纪的头十年，我国国内生产总值（以下简称 GDP）年均增速达 10.45%。到 2010 年 GDP 总量超过日本，成为世界第二大经济体。到 2012 年，制造业产值超过美、德、日等国，成为全球制造业中心，世界 500 强企业大部分进入中国。这十年，我国社会物流总额、社会物流总费用、物

流增加值的增长幅度都在 20%左右，远远超过了 GDP 的增长速度。经过十来年的发展，物流企业散、小、差的状况，大有改观，物流企业集中度显著提高。从 2004 年开始的“中国物流 50 强”排序，入围企业“最低门槛”由最初的 2 亿元提高到 2012 年的 20.3 亿元。已经基本形成了包含不同所有制、不同经营规模、不同功能、不同服务模式、不同特色物流服务企业集群。

③ 转型升级阶段（2012---）

党的十八大以来，中共中央总书记习近平等领导同志多次考察物流企业，从国家战略高度对物流业发展提出明确要求。2013 年召开的党的十八届三中全会吹响了全面深化改革的号角。2014 年，国务院发布《物流业发展中长期规划（2014-2020 年）》，把物流的产业地位提升到基础性、战略性高度。2015 年十八届五中全会提出了“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展新理念。同年，国务院把“互联网+高效物流”列入“互联网+”重点行动之一。2016 年以来，国务院办公厅及政府有关部门陆续出台以“降本增效”为核心的支持物流业发展的政策措施。2017 年，党的十九大报告提出，“加强物流等基础设施网络建设，在现代供应链等领域培育新增长点、形成新动能”，为新时代物流业发展指明了方向。2018 年，国务院大督查把物流业降本增效作为督查工作重点。产业地位逐步提升和营商环境持续改善，为物流业供给侧结构性改革创造了条件。2019 年 3 月，24 部门联合印发的《关于推动物流高质量发展 促进形成强大国内市场的意见》强调物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业，物流高质量发展是经济高质量发展的重要组成部分，也是推动经济高质量发展不可或缺的重要力量，为新时代我国现代物流业发展提供了行动指南。

2019 年，社会物流总额保持平稳增长，结构持续优化。2019 年全国社会物流总额 298.0 万亿元，按可比价格计算，同比增长 5.9%；社会物流总费用 14.6 万亿元，同比增长 7.3%，与 GDP 的比率为 14.7%；物流业总收入 10.3 万亿元，同比增长 9.0%。

（2）我国现代物流业发展的趋势

① 物流运作系统化

大规模的、系统性的生产作业要求物流作为生产销售供应链条上的一个系统环节，将生产、销售、配送、运输、物流信息处理等分散的跨部门的活动有机结合起来，进行系统管理，使物流活动各作业环节统筹协调、整体规划、有效运行，促使生产、采购与市场保持同步，形成以服务客户为主的综合能力，节约流通费用，提高流通效率，实现整个系统的最优化。

② 物流基础设施网络化

目前，我国物流基础设施不平衡不充分问题突出，公共产品属性不强，衔接配套不够，特别是

与城市消费相配套的末端基础设施缺失严重，不能适应现代化经济体系的需要。要深入推进交通与物流融合发展，完善物流基础设施规划布局，保障物流基础设施建设用地，建设一批具有多式联运功能、支撑区域经济发展的综合物流枢纽，促进多种运输方式无缝对接、各类物流园区互联互通，完善城市末端物流循环，打造布局合理、衔接一体、功能齐全、绿色高效的物流基础设施网络体系。

③ 区域物流发展协同化

经济区域协同发展，必然要求区域物流协同发展。从国家前后出台《京津冀发展规划纲要》《长江经济带发展规划纲要》及《粤港澳大湾区发展规划纲要》，都强调区域协调发展战略，充分发挥各地区比较优势，加强政策协调和规划衔接，优化区域功能布局，推动区域城乡协调发展，不断增强区域物流协同发展的整体性。

④ 物流科技智能化

新一轮科技革命推动互联网与物流业深度融合，智慧物流迎来发展机遇期。要充分利用现代信息技术和智能装备，推动物流数字化、协同化、个性化和智能化。预计未来 5-10 年，物联网、云计算、大数据等新一代信息技术将进入成熟期，全覆盖、广连接的物流互联网将加快形成，物流数字化程度将显著提升，众包、众筹、共享等新的分工协作方式将得到广泛应用，服务经济、体验经济将更加深化，人工智能技术将快速迭代，物流机器人使用密度将达到每万人 5 台左右，物流赋能改造传统物流基因，“智能革命”改变物流市场格局。

⑤ 物流市场国际化

随着经济全球化进一步深入，国际产业转移步伐不断加快和服务贸易快速发展，全球性采购和销售模式使物流市场向国际化发展。国内物流市场正在成为国外企业关注的重点和投资的热点。一些国际化的企业将加快并购国内企业，完善在中国的网络布局，国内的物流网络逐步成为全球供应链网络的一部分。同时，国内大型物流企业会随着我国产品和服务走向国门，参与国际物流市场的竞争。

⑥ 物流活动绿色化

社会各界对加强环境治理形成共识，国家生态文明建设步入快车道。物流业作为继工业和生活消费后的第三大能耗产业，也是温室气体排放的主要源头。所以，加强物流领域的绿色环保和节能减排对生态文明建设具有重要意义。那种以破坏资源环境为代价的物流发展模式必须改变。在国家政策的推动下，绿色物流已经成为一种必须接受的可持续发展趋势。

2.1.3 现代物流业在珠海市的发展

自改革开放以来，特别是 2009 年国家确立物流业为振兴产业及 2014 年国务院关于印发《物流业发展中长期规划（2014-2020 年）》实施以来，珠海市现代物流业规模持续增长，物流基础设施日趋完善，物流企业服务能力逐步提升，发展环境不断优化，为进一步加快发展奠定了坚实基础。

（1）物流业规模持续扩大

2019 年，珠海市实现国内生产总值（GDP）3435.89 亿元，交通运输、仓储和邮政业实现增加值 53.23 亿元，占 GDP 比重的 1.55%，如表 2-1 所示，显示出近年来珠海市物流业规模随着珠海市 GDP 的增长保持平稳发展，但 2019 年 GDP 的比率有小幅回落。

表 2-1 2014-2019 年交通运输、仓储和邮政增加值一览表 单位：亿元			
年 份	生产总（GDP）	交通运输、仓储和邮政增加值	占生产总值（GDP）的比重（%）
2014	1901.42	39.05	1.85
2015	2066	39.05	1.89
2016	2267.02	46.40	2.05
2017	2675.18	49.5	1.85
2018	2914.74	62.37	2.14
2019	3435.89	53.23	1.55

资料来源：2014-2019 年珠海市国民经济和社会发展统计公报

2019 年，货物运输总量达到 13765.83 万吨，相对于 2014 年增长了 23.2%，平均年增长 4.3%；货运周转量达到 253.93 亿吨公里，相对于 2014 年增长了 57.0%，平均年增长 9.4%；港口货物吞吐量达到 13838 万吨，相对 2014 年增长 29.4%，平均年增长率为 5.3%；港口集装箱吞吐量达到 256 万标准箱（TEU），相对于 2014 年增长 118.8%，年平均增长率为 17.0%。以上数据可以看出，虽然珠海市物流产业经济指标基数偏小，但规模持续扩大。

（2）物流基础设施日趋完善

一是综合交通枢纽格局基本形成。港珠澳大桥建成通车，珠海市实现了从交通末端城市到区域性中心枢纽城市的转变。近年来，珠海市交通基础设施建设成效显著，已基本形成以港珠澳大桥为龙头，以港口、高速公路、机场、铁路、口岸为支撑的现代综合交通枢纽格局，搭建起了江、海、公、铁、空立体集疏运体系。

二是口岸众多且分布广泛。珠海市现有 9 个国家一类口岸、7 个国家二类口岸以及 53 个涉外

码头和泊位，形成了一、二类口岸相互补充，东、西部口岸相互兼顾，陆地和海岛口岸相互依托的口岸布局。

三是物流园区建设不断完善。珠海市现有专业物流服务设施基本形成物流中心、配送中心、专业市场三级服务体系。目前，珠海市正在推进粤港澳物流合作园、高栏港国际物流园及空港国际智慧物流园 3 个物流园区重点项目建设。

（3）物流企业实力逐步增强

截至 2019 年底，珠海市有各类从事物流相关业务的企业 2000 余家，规模以上的物流企业（交通运输、仓储、邮政业）179 家，其中 A 级物流企业 12 家。

交通枢纽型物流行业主要以国企为主导，包括港控集团、航空城集团、公交集团、交通集团等。

仓储配送、冷链物流、跨境电商等行业以民营和外资物流企业为主，如香洲区的百安物流、日通物流、大通物流、隆盛冷链，金湾区的德昌顺物流，斗门区的广丰物流、强竞冷链，保税区的南光物流、易跨境电商等。

仓储企业较为集中在南屏工业园、上冲商贸物流园、白蕉工业园、保税区、高栏港等，主要是生产型、贸易型物流服务和城乡配送服务。

（4）物流发展环境不断优化

2014 年 12 月，珠海市人民政府印发了关于《珠海市民营经济发展规划（2014 年—2018 年）》（珠府函〔2014〕315 号）的通知，该规划鼓励民营企业发展综合物流、专业物流和供应链管理等物流业务，完善提升物流园区功能。

2016 年 7 月和 8 月，珠海市委常务会议审议通过《珠海市现代物流业发展规划（2015-2020）》和《珠海港口发展“十三五”规划》，这两个规划明确珠海市现代物流业是支撑和引领珠海市产业升级壮大、服务粤港澳大湾区乃至大西南经济区的战略性产业，在未来 5 年内，珠海市将加快发展高端服务业，整合口岸资源，优化提升保税区功能，积极建设港珠澳大桥国家级产业物流园，到 2020 年将珠海市建设成为珠江口西岸乃至华南地区现代国际物流中心。

2018 年 7 月，国务院批准珠海市设立跨境电商综合试验区；2018 年 12 月，国家发展改革委和交通运输部印发《国家物流枢纽布局和建设规划》，珠海市被列为生产服务型国家物流枢纽承载城市；2019 年 2 月 18 日《粤港澳大湾区发展规划纲要》发布，珠海市被定位成大湾区发展“第三极”。这些国家层面的政策支持为珠海现代物流业带来历史性发展机遇。

总体上看，珠海市现代物流业已步入快速转型升级的新阶段，但发展总体水平不高。主要表现

为：一是物流业发展不平衡不充分的矛盾较为突出。近年来，虽然珠海市物流业发展富有成效，但是产业发展没有凸显出物流业的基础性、战略性的地位。2019 年，珠海市物流业经济指标偏低，交通运输、仓储和邮政业实现增加值仅占 GDP 的 1.55%；多式联运转运等设施仍显不足，布局合理、功能完善的物流园区体系尚未建立，物流基础设施之间不衔接、不配套问题依然突出。二是物流企业规模整体偏小，服务水平有待提高。截至 2019 年，珠海市虽有各类从事物流相关业务的企业 2000 余家，但缺乏龙头骨干企业，A 级企业仅有 12 家。大多数企业从事传统的运输、仓储、货代等单一业务，规模普遍较小，物流专业化服务水平与广州市、深圳市相比存在很大差距。三是本地物流需求相对不足，区域物流合作协同发展有待深化。四是物流信息共享机制尚未形成，公共信息平台作用未能充分发挥。五是物流业发展扶持政策与保障措施不够完善，已出台的一些政策措施有待进一步落实，物流标准化工作与信用体系建设滞后，从业人员整体素质有待进一步提升。

2.2 粤港澳大湾区与珠海市现代物流业发展

粤港澳大湾区是由香港、澳门两个特别行政区和广东省广州、深圳、珠海、佛山、惠州、东莞、中山、江门、肇庆等九个地市组成，总面积 5.6 万平方公里，2019 年末总常住人口已突破 7200 万人，是中国开放程度最高、经济活力最强的区域之一。按照中共中央、国务院印发的《粤港澳大湾区发展规划纲要》，粤港澳大湾区不仅要建成充满活力的世界级城市群、国际科技创新中心、“一带一路”建设的重要支撑、内地与港澳深度合作示范区，还要打造成宜居宜业宜游的优质生活圈，成为高质量发展的典范。在此次发布的《粤港澳大湾区发展规划纲要》中，“交通”出现 30 次，“物流”出现 16 次，“运输”出现 10 次，说明加快粤港澳大湾区基础设施互联互通，构建现代化的综合交通运输体系，推动现代物流业高质量发展已成为《粤港澳大湾区发展规划纲要》的重要内容。

2.2.1 大湾区协同发展与珠海市承载的使命

粤港澳大湾区有三大发展目标：一是深化区域协同推动湾区一体化，二是聚焦创新科技助力产业升级，三是加大对外合作铸就外向型经济。

广东省对珠海市的整体定位是：广东省副中心和珠江西岸核心引擎城市。在粤港澳大湾区战略中，珠海市被定位成“第三极”，珠海市作为珠江西岸的核心城市，承载着大湾区发展的重要使命，即承载着吸引与集聚国内外创新元素、推动区域对外经贸开放合作、引领与促进珠西产业升级三方面的关键使命。

2.2.2 大湾区背景下珠海市现代物流业发展的契机

随着港珠澳大桥建成通车，珠海市的区位优势进一步提升，使珠海市成为珠西、粤西和我国西南地区联通港澳的重要交通枢纽，有助于进一步拓展珠海市物流业发展的经济腹地。《粤港澳大湾区发展规划纲要》强调充分发挥各地区比较优势，加强政策协调和规划衔接，优化区域功能布局，实施区域协调发展战略，粤港澳大湾区建设将进一步促进珠三角地区物流资源要素优化配置，推进区域物流业协同发展。珠海市作为珠江西岸的引擎城市，应在大湾区物流业协同发展中主动谋划，加强与湾区其他城市互动，引领珠江西岸区域物流协同发展。

2.2.3 大湾区背景下珠海市现代物流业的发展定位

在粤港澳大湾区建设中，珠海市作为珠江西岸的核心城市，承载着大湾区发展的重要使命，这也使得珠海市现代物流业的发展面临历史性机遇。依据物流业在我国国民经济发展中的产业地位，按照珠海市和粤港澳大湾区经济社会发展的目标和要求，珠海市现代物流业的发展定位是：珠海市现代物流业是支撑和引领珠海市经济高质量发展，服务粤港澳大湾区乃至泛珠三角地区经济发展的战略性新兴产业。

大湾区背景下珠海市现代物流业发展的主要目标：

（1）立足区位优势，构建大湾区珠江西岸国际物流枢纽

珠海市作为珠江口西岸的核心城市，靠近国际海运主要航道（大西水道），拥有西江出海口，便于联系远洋市场与内陆地区市场。港珠澳大桥建成通车，珠海市区位优势更加凸显，有助于进一步拓展珠海市物流业的经济腹地和国际市场。珠海市现代物流业的发展，要把握大湾区协同发展的要求，充分利用珠海市作为生产服务型国家物流枢纽承载城市的机会，加快大湾区珠江西岸国际物流枢纽建设。

一是充分发挥港珠澳大桥作用。利用港珠澳大桥的引流作用，主动对接粤港澳物流业务。鼓励珠海市企业依托港珠澳大桥发展物流业务，重点对接港澳机场物流业务，发展珠港澳陆空联运业务，提供集货、仓储、中转、打板等物流配套服务。鼓励珠海市企业、行业协会和院校等机构，加强与港澳物流业界的互动，扩展三地通过港珠澳大桥开展物流合作的广度和深度。加快建设洪湾通关综合服务中心，为大桥跨境货运提供通关、查验、交易、甩挂等综合配套服务。

二是完善物流基础配套设施。完善规划并加快构建物流园区、物流中心、配送中心物流基础设

施体系，加快推进粤港澳物流合作园、空港国际智慧物流园和高栏港国际物流园等重点物流园区项目的建设；加快推进快递与综合交通运输系统的顺畅对接，切实解决物流配送“最后一公里”问题。同时，珠海市作为珠江三角洲地区西岸的核心城市和交通枢纽，应积极主动谋划和引领西岸区域物流协调发展，加强协调区域城市物流基础设施互联互通建设和物流信息资源共享。

三是提升多式联运发展水平。加快完善港口、机场、大桥、铁路、高速公路等交通枢纽集疏运网络。充分发挥珠海市海港、空港、铁路、公路、内河（江）等交通运输要素齐备的优势，构建现代货运物流体系，加快发展铁水、公铁、空铁、江河海联运和“一单制”联运服务，支持建设多式联运物流中心。支持内河或沿海水路到珠海港口中转重箱业务及公海、海铁联运集装箱业务。支持江（水）海、海铁联运大宗干散货运输业务，支持建设干散货物流中心。支持公路运输至珠海铁路站到发的集装箱业务，支持公路运输至珠海机场到发的货运业务，支持珠海市企业赴省内外设立货代分支机构或揽货点，通过发挥多式联运的整体优势和组合效率，增进区域城市间紧密联系，提升珠海市物流资源要素的积聚能力及对周边城市的辐射带动作用。

（2）立足资源比较优势，构建大湾区国际商贸物流新中心

大湾区建设要求深化粤港澳合作，进一步优化大湾区九城市投资和营商环境，提升大湾区市场一体化水平，全面对接国际高标准市场规则体系，加快构建开放型经济新体制，形成全方位开放格局，共创国际经济贸易合作新优势，为“一带一路”建设提供有力支撑。珠海市作为大湾区建设重要节点城市，整体环境优化，拥有促进物流资源聚集的比较优势。珠海市始终重视土地节约集约利用，土地开发强度仅为 20%，不及珠江口东岸城市的一半，具备发展物流业的空间优势。横琴自贸区、珠海保税区、跨境电子商务综合试验区等优惠政策，有利于物流资源要素聚集，为珠海市建成国际性商贸物流中心城市提供多方位支撑。珠海市要进一步完善物流业发展营商环境，提高贸易便利化水平，充分发挥港澳在对接国际市场方面重要的桥梁纽带作用，充分利用港珠澳大桥通车的便利条件，在横琴牵头推动的粤港澳物流合作园内，规划建设香港空港保税仓、珠海空运物流集散中心，打造香港机场物流中转站；支持横琴与澳门联手打造中拉经贸合作平台，搭建内地与“一带一路”相关国家和地区的国际贸易通道。支持澳门加快建设葡语国家食品集散中心。

（3）把握“新基建”机遇，打造大湾区物流技术应用示范区

在 2018 年 12 月中央经济工作会议上，“新基建”概念第一次被提出。与传统基础设施建设不同的是，“新基建”主要指发力于科技端的基础设施建设。在新冠疫情防控和中国经济恢复发展的大背景下，“新基建”在稳定投资等方面可以发挥巨大作用，因此 2020 年 3 月的中央政治局常

委会议决定加速推进。从宏观政策层面，加快新基础设施建设的目的，在于加速国家经济转型升级，物流业作为连接生产与消费的国民经济大动脉，是支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业。“新基建”中的大数据中心、人工智能，物联网等技术，已大量运用到物流运营服务领域，包括智能调度、视频监控、物流配送等，帮助了众多业内企业重塑供应链和提升物流效率。技术升级带来物流业服务能力和服务水平的进步已经显现。而物流园区是物流业中“业务运作最为集中、要素最为聚集、数据最为庞大”的关键节点，必将成为物流业数字化、智慧化变革的关键杠杆支点和首要突破口。粤港澳物流合作园作为《广东省推进粤港澳大湾区建设三年行动计划（2018-2020）》重大建设项目，应充分发挥政策优势和资源优势在实践口岸管理、海关监管制度、关税制度等体制机制创新的同时，抢抓国家“新基建”建设机遇，依托 5G 网络通信技术、物联网、大数据、区块链、自动驾驶、机器人等智能物流技术和产品融合应用，打造高智能、自决策、一体化的智能物流技术示范园区，高效整合并实现电商、物流、信息、金融等产业间的资源联动，并以数字化建设巩固园区硬件设施，提升园区财政、金融、税收等软环境，吸纳更多的优质品牌企业入驻，以彰显粤港澳物流合作园的综合竞争力与强大吸引力。

（4）着力推动绿色物流发展，打造大湾区低碳物流示范区

大湾区建设要求完善生态建设和环境保护合作机制，建设绿色低碳湾区。珠海市作为“国家环保模范城市”“国家级生态示范区”及“绿色货运示范城市”，有条件着力打造大湾区乃至全国绿色低碳物流发展示范区。珠海市要引导物流企业增强节能环保意识，广泛应用绿色环保的新型物流技术、装备。研究推广清洁能源、无轨双源电动货车、新能源（纯电动）车辆和船舶，加快岸电设施建设，推进靠港船舶使用岸电。加快车用加气站、充电桩布局，在批发市场、快递转运中心、物流园区等建设充电基础设施。鼓励企业使用符合标准的低碳环保配送车型。落实新能源货车差别化通行管理政策，提供通行便利，扩大通行范围，对纯电动轻型货车少限行甚至不限行。发展绿色仓储，鼓励和支持在物流园区、大型仓储设施应用绿色建筑材料、节能技术与装备以及能源合同管理等节能管理模式。以绿色物流为突破口，带动上下游企业发展绿色供应链，使用绿色包装材料，推广循环包装，减少过度包装和二次包装，推行实施货物包装和物流器具绿色化、减量化。

2.3 港珠澳大桥与珠海市现代物流业发展

港珠澳大桥是一座连接香港、珠海和澳门的桥隧工程，于 2009 年 12 月动工建设，2018 年 10 月开通运营。东起香港国际机场附近的香港口岸人工岛，向西横跨南海伶仃洋后连接珠海和澳门人

工岛，止于珠海洪湾立交，全长 55 千米，主体工程全长约 35 千米，包含跨海大桥、离岸人工岛和海底隧道，是世界上最长的 6 线行车沉管隧道及世界上跨海距离最长的桥隧组合公路。

交通设施的互联互通，是湾区发展的基础和前提。从世界经验看，桥梁对湾区的形成和塑造极其重要。不论是纽约湾、旧金山湾，还是东京湾，无一不是以桥梁相连。港珠澳大桥的开通，势必极大降低人员、物品流动的时间和成本，促进城市互融互通、协同发展。

2.3.1 港珠澳大桥改变了珠港澳的交通局面

港珠澳大桥彻底改变了珠港澳三地之间过分依赖水运通道的被动局面，使珠港澳直接陆路连通，三个分属不同行政区划的城市在时空上聚合成一个新的城市群、港口群和经济区，将以往的“A”型区位结构转变为“O”型区域交通网，形成“1 小时时空圈”。

2.3.2 港珠澳大桥开拓了珠港澳的发展空间

港珠澳大桥使珠海市成为全国唯一同时陆路连接香港和澳门两个特别行政区的国内城市，让曾经处于珠三角“边缘区位”的珠海市一跃成为珠江口西岸联系港澳的“枢纽城市”。相对于港澳，珠海市土地资源充裕，土地价格较低；人力资源承载度较高，人力成本较低；宜居宜业环境突出。

当前香港的城市经济空间布局严重不平衡，城市经济功能高度集中于维多利亚海湾两岸的港岛和尖沙咀地区，其他地区主要以住宅用途为主。港珠澳大桥在香港的落脚点是 大 屿 山，大 屿 山原来是香港内部的交通末梢。港珠澳大桥通车后，加上紧邻香港国际机场的优势，使大 屿 山成为连接岛内外的交通枢纽。屯门赤蜡角连接路的建成使得大 屿 山与新界西北连成一线，与现有道路相结合，形成一个环状结构，大大缩短大 屿 山与屯门、元朗地区的交通时间，有望将大 屿 山建设成香港“副中心”，推动实现香港区域协调发展。

澳门是粤港澳大湾区重要的货物贸易中转站，港珠澳大桥让港澳之间第一次实现陆路直通，把两个自由港紧密地联系在一起。从澳门驾车到香港大 屿 山只需半小时，大幅度提高港澳间的物资流通能力，改变澳门过去主要依靠海上运输连接香港的方式，从一定程度上弥补澳门缺乏深港码头、运力不足的缺陷。这样，就可以吸引珠江西岸的货源经由澳门转运，使澳门真正成为香港与内地之间的货物中转站，成为背靠内地、面向东南亚的贸易平台。

2.3.3 港珠澳大桥孕育着珠三角地区的物流新格局

（1）港珠澳大桥进一步加强了珠江东西岸的联系

由于受自然条件的制约，横贯于广东沿海东西的交通大动脉在珠江口受到阻隔，联系珠江东西两岸的物流运输仅有虎门大桥和虎门渡口。港珠澳大桥的建成分流了珠江三角洲东西两岸经由虎门大桥的流量，大大减轻了虎门大桥的压力。

借助包括广珠城际轻轨、贵广高铁、南广高铁在内的泛珠三角交通网以及直通内地的公路网，珠海市成为珠江口西岸乃至西部广西、云南、贵州、四川等四省区往来港澳地区的首选陆路通道，是珠三角西岸通江达海的龙头、粤港澳大湾区的桥头堡和支点、“一带一路”的重要节点，进一步巩固了珠海市作为珠江口西岸核心城市的地位和作用。

（2）港珠澳大桥改变了珠三角地区的航空格局

珠三角区域内有广州、深圳、珠海、香港和澳门五大机场，港珠澳大桥有效地把珠海、澳门和香港机场直接连接起来，通过广深、广珠铁路和高速公路，又把深圳、广州机场与其他三个机场连成一体，机场的整体效益得到发挥。粤港澳五大机场形成航空网络后，其航线遍及全球，使大珠三角国际航空中心地位得到加强，机场联合协作的作用更容易发挥。

港珠澳大桥也有利于促进泛珠三角经济区与东盟经济圈的对接，开创两大经济区联合发展的大动脉。有了与港澳及珠三角地区紧密相连的一体化的综合运输网络，大珠三角经济圈呼之欲出，使珠三角地区成为亚太地区最开放、最便捷、高效、安全的客流和物流中心，客流量和货流量都将全面增加。港珠澳大桥把珠江口西岸变成了香港的直接腹地，珠江口西岸城市合作更为紧密。珠三角地区物流产业以往形成的广州、深圳、香港三足鼎立的局面将会演变为香港、广州、深圳、珠海四强并进的局面。

2.3.4 “大桥时代”提升珠海市现代物流业的核心竞争力

港珠澳大桥建成通车，预示着珠海市迎来了“大桥时代”，“大桥经济”成为珠海市经济发展的新的增长点，珠海市现代物流业要借此东风，乘势而上。

（1）完善与港珠澳大桥的交通衔接，积极做好承接香港产业辐射的配套措施

在毗邻港珠澳大桥落脚点建设物流园区，包括洪湾港物流中心、洪湾商贸物流中心、洪湾通关综合服务中心、保税区物流中心，打造规模性的粤港澳物流合作园区。

（2）充分发挥横琴作为特区中的特区的作用，为珠海市发展赋予新的拓展空间

通过横琴，珠澳两地在产业互补、社区服务合作、劳动力资源对接等领域有更广阔的舞台，澳

门成为珠海市与东南亚国家进一步加强经贸往来的桥梁，有助于提升珠海市经济的国际化水平。珠海市应利用好横琴·澳门青年创业谷，给予澳门青年创业更大支持力度；高水平建设横琴国际休闲旅游岛，配合澳门建设世界旅游休闲中心；加快建设粤澳合作中医药科技产业园，推动中医药走现代表产业发展道路。进一步建立健全澳门与内地之间贸易常态化制度，积极推进澳门与珠海横琴、广州南沙、深圳前海等合作平台建设机制，积极探索区域合作的新模式，加强区域联动发展，加深区域间深度融合，推进粤港澳大湾区城市群一体化进程。

2.4 珠港澳合作与珠海市现代物流业的发展

十九大报告指出：“要支持香港、澳门融入国家发展大局，以粤港澳大湾区建设、粤港澳合作、泛珠三角区域合作等为重点，全面推进内地同香港、澳门互利合作”。深化珠港澳合作，是推进珠海市现代物流业发展的重要途径。在深化珠港澳合作的基础上，珠海市应积极顺应区域经济社会发展形势变化，以现代物流系统建设为重点，以物流企业转型升级为关键，优化资源配置，改善营商环境、创新服务模式，提高物流业整体服务水平。

随着港珠澳大桥的开通，珠海市已经成为内地走向海外、也是港澳走向内地的“双跳板”，珠港澳合作进入历史上最好的时期。珠海市要把握发展先机，坚持以珠港澳合作为抓手，促进自身快速发展，引领内陆，走向世界，成为珠港澳合作新模式的核心示范区和典范。

2.4.1 珠港澳物流合作

（1）建设粤港澳深度合作示范区

珠海市将打造以港珠澳大桥延长线为纽带的桥头堡经济板块——“大桥经济区”，为香港物流产业“西拓”提供广阔空间，建设粤港澳深度合作示范区。珠港澳三地物流企业可在国际贸易、仓储物流、跨境电商、展示交易等业态方面开展深度合作，共同开发占地 75 万平方米的洪湾通关综合服务中心等重点项目，直接联通香港机场和澳门机场，打造综合性物流服务基地。香港贸发局的研究报告中指出，以珠海市为首的珠江西岸地区将发挥“地区分拨中心”的功能，成为香港物流业的后勤基地。在学习借鉴香港国际自由贸易港的先进经营方式、管理方法的基础上，珠海市可以充分利用港澳在资金、贸易、航运、信息与人才等方面优势，引进资本参与建设管理珠海自贸区，在贸易、金融、高端制造、科技研发、国际旅游等方面开展创新，实行与国际接轨的自由贸易管理机制，构筑“共商共建共享”的开放平台，粤港澳大湾区一体化共享建设理念必将为珠海市现代物流

业指明新的发展方向。

（2）合作探索建设自由贸易港

珠海市将大力推动横琴保税洪湾片区一体化发展，探索建设自由贸易港。横琴保税洪湾片区一体化发展区包含珠海保税区、跨境工业区、洪湾商务物流中心、粤澳产业合作园等几大产业集聚区，将依照自贸港发展模式，联动横琴自贸区、高栏港、金湾机场，形成自贸港。一体化发展，最直接的便是在地理空间的扩大，从而使得产业集聚、人才成长与发展迎来更大的发挥空间。而其背后的深层次的影响则是政策的叠加以及货物贸易自由化和服务贸易自由化的双向联动，为珠海市未来自由贸易港区的建设打下基础。

一体化区域在珠海市层面，将建设成为珠海市经济新中心、形象新地标和示范新窗口；在区域层面，将建设成为推进金融、科教、创新等方面合作的粤港澳深度合作示范区，并发挥大湾区西部现代服务中心的作用带动、服务西部内地；在全球层面，将建设成为面向世界的新兴跨境贸易中心、面向葡语系国家、拉美的贸易平台与国际贸易中心城市。

2.4.2 航空运输合作

粤港澳大湾区是我国航空物流最发达的地区，拥有广州白云机场、深圳宝安机场、珠海三灶机场、香港机场、澳门机场等五大机场，机场密集程度居全国之首。五大机场之间竞争激烈，特别是广州、深圳、香港三地机场。减缓彼此间的竞争，加大合作空间，是珠海机场发展的突破点。

香港是国际知名的贸易中心、物流中心、航运中心。自 1996 年以来，香港国际机场一直是全球最繁忙的国际航空货运机场，全天 24 小时运作，也是全球最重要的多式联运物流中心之一。中国内地是香港第一大进出口贸易市场，在 2016-2018 年的香港进出口贸易总额中，以中国内地为目的地的比重都保持在 50%左右。2017 年，香港国际机场的货物吞吐量(包括航空邮件)首次突破 500 万吨。香港机场以双跑道系统运作，年飞机起降量达到 42 万架次，接近饱和容量。虽然不断努力增添新设施设备满足日益增加的航空需求，但仍显得捉襟见肘。

珠海机场是按照国际一级民用机场标准进行总体规划和设计的，机场投入使用后，其利用率远没有达到所期望的水平。港珠澳大桥通车后，珠海机场与香港机场合作，可分担香港机场的物流压力，改善珠海机场货源不足的窘境。香港机场还可以凭借国际航运中心的优势，在内地开辟更多新的货源，有利于把香港国际要素资源及优势和珠江西岸地区腹地空间优势结合起来，巩固香港的国际贸易航运中心地位。

2.4.3 港口物流合作

在港口物流方面，珠海市具有发展港口物流业的优越条件。高栏港是距国际航道仅 11 海里的深水良港，近几年发展迅速，其建设目标为“一港、二中心和一门户”，即我国沿海集装箱干线港，华南地区大宗散货、油气化学品集散中心和区域性港口物流中心，我国内地对外开放的门户。港珠澳大桥填补了陆路衔接的交通运输空白，从高栏港到香港只需两个小时的车程；打通了高栏港向香港输送货物的便捷通道，极大地降低了高栏港经济区内企业的产品销往香港的运输成本和时间，为高栏港经济区打开香港市场奠定基础，扩展了高栏港的经济腹地，同时也增大高栏港对珠三角西岸乃至整个泛珠三角区域货源的吸引力，从而提升珠海市的区域核心城市地位。在明确珠海港发展定位的基础上，珠海港应与香港港、广州港、深圳港三大国际性大港形成协同发展，定位于细分市场，为临港重化工、珠西先进装备制造等产业提供配套物流服务。同时，依托江海联运和海铁联运的优势，大力拓展西部物流腹地。在政府的支持下，积极探索珠海港与西江沿岸港口、重要物流节点城市的合作。进一步推进西江港口联盟，省内外“无水港”国际陆港、川贵广-港澳-南亚国际物流大通道建设，拓展珠海港向西南、华南、华中等纵深腹地的物流服务辐射，打造以珠海港为中心的中转枢纽平台。同时，对外抓住“一带一路”发展机遇，通过珠港澳物流合作，拓展“一带一路”物流业务，把珠海港建成“一带一路”上的重要枢纽港。

2.5 跨境电子商务与珠海市现代物流业的发展

“一带一路”倡议实施以来，推动了沿线国家与地区之间的经济发展，也给跨境电商的发展带来了巨大的机遇和挑战。港珠澳大桥为三地物流运输带来了新机遇，通过陆空联运、仓储等物流方式的创新，有助于在大湾区更好地发展跨境电商业务。珠海市跨境电商可以充分发挥毗邻港澳，特别是连接香港机场的区位优势，进一步拓展跨境电商业务，拓展粤港澳合作范围。

珠海市交通便利，土地资源和劳动力资源优于港澳，形成了以加工贸易占主导地位的对外贸易模式。为了满足社会经济的生产需求和人民群众日益增长的消费需求，珠海市要借跨境电子商务的东风，逐步实现贸易结构由农业、制造业向服务业的转移。

高新区是以互联网、智能电网为核心发展的片区，是珠海市目前创新资源相对集中的地方。根据产业布局，将跨境电子商务和产业特点结合，形成跨境电商和现有产业的结合，实现产业升级和贸易升级。

在传统贸易中，工厂生产的产品通过出口商、进口商、批发商、零售商最后到达消费者手中，而跨境电商能够减少中间环节、缩短交易时间、降低成本、提高效率，让工厂和消费者之间直接交易，实现贸易流程升级。

基于跨境电商平台的大数据，可以让厂商更好地了解目标市场、为目标客户提供更适销对路的产品，提升客户体验，实现对贸易厂商和消费者的服务升级。

跨境电商能够缩短贸易中间环节，提高贸易附加值，使企业将注意力放到自有产品研发和树立产品品牌上，实现产品升级。

机电产品、生物医药制造、打印耗材是珠海市的主要出口产品，可以以这些产品为依托，实现“跨境电商+”计划，将品牌产品推向全球。

珠海市是国务院批准设立的跨境电子商务综合试验区，2018年11月，横琴新区出台了《横琴新区扶持跨境电子商务发展暂行办法》，鼓励在横琴新区登记注册，并在横琴新区、保税区、洪湾片区一体化区域发展跨境电子商务。与其他区域相比较，横琴是国内唯一与港澳两个自由贸易港路桥相连的自贸区，全球商品可以经由港澳更加快速的进入珠海，在横琴发展电子商务，不仅有优势、有特色，而且更快捷。

2.5.1 珠港澳合作，探索多机制融合

在一个国家、两种制度、三个法域和关税区、流通三种货币的条件下，实现跨境协同创新，推进区域深度合作，是一项具有开创性和探索性的伟大事业，在国际上没有先例。推进粤港澳大湾区建设就是要破障前行，突围而出，将“制度之异”变为“制度之利”。

珠海市大部分跨境电商物流企业规模小、功能单一，局限于某类服务。很多物流企业仅提供快递、直邮代理、海运货代、空运货代、报关、仓储等服务当中的某一两类，在全球范围内整合服务资源或跨供应链运作的的能力有限。珠海市应培育壮大自身的跨境电子商务发展主体，加强知名跨境电商物流项目引进，突出珠港澳合作优势，推进横琴新区、珠海保税区、珠澳跨境工业区珠海园区和广丰物流园等现有跨境电子商务产业园建设，借此形成一系列能够承接和聚集相应资源的载体和平台，包括为跨境物流提供充分的配套服务。加快物流基础设施建设，鼓励拓展“一带一路”沿线国家港口直航和货运包机业务，支持开展珠港澳陆空联运和国际快递业务，发展冷链物流。

要加快建立跨境电商公共监管场所，提升对港对澳服务能力。港澳跨境电商企业很多拥有自身电商平台，存在门店交易向跨境电商线上交易转型的需求，特别在新冠病毒疫情影响下转型需求尤

为突出。建议依托粤港澳物流合作园等项目建设，依托跨境电商公共服务平台进一步提升公共服务能力，推动建立面向港澳跨境电商业务的公共监管场所。

2.5.2 依托港珠澳大桥，推进跨境电商公共服务资源建设

在珠海市目前跨境电商业务运作的过程中，公共服务资源存在一定的短板，主要集中表现在：港澳跨境电商企业对公共监管场所接受度不高、信息化程度难以满足海关监管要求、B2B2C模式下海外仓资源规范度不高。因此，加快推进跨境电商公共服务资源建设迫在眉睫。

首先，配套港珠澳大桥开通，珠海市要合理设置通关口岸，完善与港珠澳大桥衔接的集疏运交通网络，建立各产业园区与港珠澳大桥的便捷联系，做好承接香港产业辐射的配套措施，打通和升级商贸国际运输、干线分拨和“最后一公里”配送的全程物流服务。吸引香港、澳门以及其他国家的企业参与跨境电商产业链条，不断打造更加良好的跨境电商生态体系，打造具有珠海横琴特色的电子商务服务，推动粤港澳的深度融合，助力粤港澳大湾区建设。依托港珠澳大桥，尽快推动建设珠海市现代物流业统计分析系统。依托珠海国际贸易“单一窗口”企业报关单、公路舱单系统，结合港珠澳大桥公路口岸“一站式”通关平台，实施精准的企业、货物和交通工具的统计分析报告。

其次，集约资源，探索建立海外仓协同平台模式。跨境电商B2B2C业务模式中，海外仓的建设模式一般分为三种，自建海外仓、海外电商平台仓储（亚马逊）、合建海外仓。当前跨境出口电商物流优选海外仓模式，因为海外仓模式解决了传统跨境出口物流中的难题，如扩大了运输品类，降低了物流费用，显著提升了商品销售额。但也存在仓储成本高，适合标准化且畅销商品等局限。因此，建议探索推动海外仓协同平台模式，在掌握全市跨境电商B2B2C企业业务规模和业务特点的基础上，整合海外仓资源，营造海外仓出口模式创新基地，探索降本增效新方向，规范企业经营，实施更大规模的B2B2C统计监测体系。

最后，探索建立跨境电商单证溯源体系。探索建立跨境电商领域业务协同平台，实施跨境电商物流信息交换，探索推动电商平台、电商企业、物流企业和监管场所等不同角色之间物流单证的数据交换，实施跨境电商单证溯源体系，提供跨境电商单证溯源展示功能，进一步增强跨境电商物流单证透明度，满足海关监管诉求，进一步推动我市跨境电子商务产业发展。

2.5.3 优化通关，大力推进横琴新区跨境电商业务发展

珠海市是国务院批准设立的跨境电子商务综合试验区，2018年11月，横琴新区出台了《横琴

新区扶持跨境电子商务发展暂行办法》，鼓励在横琴新区登记注册，并在横琴新区、保税区、洪湾片区一体化区域发展跨境电子商务。与其他区域相比较，横琴是国内唯一与港澳两个自由贸易港路桥相连的自贸区，全球商品可以经由港澳更加快速的进入珠海，在横琴发展电子商务，不仅有优势、有特色，而且更快捷。

大横琴跨境电商监管中心由珠海大横琴口岸实业有限公司投资建设，于 2019 年 11 月由横琴海关对出岛侧进行单边验收，并于 12 月 20 日开始运营测试，成为珠海市首个通过港珠澳大桥线路开展跨境电商 9610 出口业务的监管中心。截止 2020 年 4 月 23 日，累计完成跨境电商出口 1549 票的实物通关测试。

珠澳跨境区跨境电商网购保税监管场所由区属国企珠海市保益经贸发展有限公司负责建设运营，投资 1000 万元，按照集进出口电商物品通关、仓储、装卸、理货、分拣、物流信息综合处理等各项物流服务为一体的现代化通关中心标准进行建设。该场所总面积约 3300 平方米，场所规划三个区域：报关服务大厅、普通货物查验区、“1210”查验区。

此外，引入了杭州海仓科技公司，开展跨境电子商务供应链业务。目前该公司已签署合作协议，拟在横琴建设“横琴跨境电商综合服务平台”项目，研发横琴特色进出口综合服务平台，打造涵盖物流、通关、金融、支付等在内的贸易（或商贸）服务产业供应链，开设 0 2 0 线下体验店。

目前横琴 9610 场站关区代码还未申请下来，只能用横琴海关关区代码，无法使用一体化快速通关，只能通过传统转关模式出境，而目前大部分港车都不具备转关资质，造成通关效率低，对下一步业务开展会带来较大影响。其次，9610 方式出口商品布控方式与总署下发的监管操作规程有较大出入，拱北关区仍是清单布控，企业需花费时间从大量包裹中找出被布控的几件包裹，导致商品通关效率低；9610 出口申报代理人问题也有待解决。

珠海市应推动横琴新区跨境电商通关监管场所建设，利用自贸区、跨境电子商务综合试验区等政策叠加优势，打造跨境电商产业集聚区。学习先行地区跨境电子商务综合试验区发展经验，着力改善完善跨境电子商务交易、支付、物流、通关、税收、外汇结算等环节的技术标准、业务流程、监管模式和信息化建设，做好支撑体系建设，加快推进横琴跨境电商业务的审批和推进速度。

2.6 泛珠合作与珠海市现代物流业发展

泛珠三角区域包括福建、江西、湖南、广东、广西、海南、四川、贵州、云南等九省区和香港、澳门特别行政区，是我国经济最具活力和发展潜力的地区之一，在国家区域发展总体格局中具有重

要地位。

2005 年签署的《泛珠三角现代物流发展合作协议》、2006 年颁布《泛珠三角区域合作发展规划纲要(2006-2020 年)》、2014 颁布《泛珠三角区域深化合作共同宣言(2015-2025 年)》以及 2016 年国务院正式印发的《国务院关于深化泛珠三角区域合作的指导意见》等文件，在十几年的泛珠三角区域合作方面发挥了巨大的纲领性作用，为构建这一区域统一、规范、开放、高效的现代物流体系，打造中国南部物流大通道，提升区域经济竞争力创造了积极的营商环境，为珠海市物流业在泛珠三角区域拓展经济腹地，创造了良好的政策环境。

珠海港是我国 24 个沿海主要枢纽港之一，珠海港周边拥有联通国内和世界各地的贯穿长三角地区和泛珠区域的铁路枢纽、道路网、港口群以及机场群。

内河航道直通广东肇庆、广西梧州等地，珠海港的辐射范围可延伸至广西、贵州、云南等更深的内陆腹地。目前，珠海港自实施西江战略以来，已构建起全覆盖式的西江驳船快线网络，通过 25 条西江驳船快线，辐射到贵港、梧州、云浮、肇庆、中山、黄埔、虎门、南沙、蛇口等西江沿线主要网点，将来自西江流域的货物源源不断地聚集到珠海港。

铁路通道方面，延伸至高栏港的疏港铁路专用线已于 2014 年建成，高栏港区由此成为华南地区铁路集疏运条件最好的港口之一。已逐步打通珠海至清远（源潭）、韶关、衡阳、贵州、昆明、青龙寺等地的铁路通道，港口货源腹地拓展至粤北、湘南、西南等沿铁区域。

公路通道方面，珠海港与西部沿海高速、江珠高速、江中高速、太澳高速等高速网连接，与珠三角地区各主要城市形成“2 小时经济圈”，“海陆运输”优势明显。同时依托港珠澳大桥及西延线，构筑珠海市东连香港、西接粤西及大西南地区的物流通道。随着泛珠三角区域交通基础设施互联互通的完善，将进一步加强珠海市作为生产服务型国家物流枢纽承载城市的地位。

可见，随着泛珠合作的深化，珠海市物流业将从中获得巨大的发展机遇。随着江海联运、铁水联运、陆海联运等的实现与完善，尤其是川贵广—港澳—南亚国际物流大通道项目的推进，珠海市物流业运作效率和能力将会进一步提升。

3 现代物流业发展基础环境分析

3.1 经济环境分析

3.1.1 经济总体呈现平稳增长趋势

近年来,珠海市整体经济保持快速增长。经初步核算,2019 年珠海市实现地区生产总值 3435.89 亿元,同比增长 6.8%。其中,第一产业增加值 57.36 亿元,增长 1.9%,对地区生产总值增长的贡献率为 0.48%;第二产业增加值 1528.73 亿元,增长 4.6%,对地区生产总值增长的贡献率为 33.06%;第三产业增加值 1849.79 亿元,增长 9.2%,对地区生产总值增长的贡献率为 66.46%。三大产业的比例为 1.7 :44.5 :53.8。现代服务业增加值 1242.54 亿元,增长 16.7%,占地区生产总值的 36.2%。生产性服务业增加值 993.16 亿元,增长 7.6%,占地区生产总值的 28.9%。2019 年,珠海市人均地区生产总值达 17.55 万元,按平均汇率折算为 2.54 万美元。2019 年一般公共预算收入 344.49 亿元,比上年增长 3.9%。一般公共预算支出 615.74 亿元,增长 7.5%。



图 3.1 2010-2019 年珠海市 GDP 及增长速度示意图

数据来源：珠海市统计年鉴（2010-2018 年）和 2019 年珠海市国民经济和社会发展统计公报整理。

3.1.2 产业结构不断优化

2015 年以来,珠海市产业结构不断调整优化。2019 年,三次产业的比例为 1.7 :44.5 :53.8,第二、第三产业的比重占绝对优势,第三产业超过第二产业,见图 3.2。珠海市正处于工业化中后期,生产型经济与服务型经济并重。

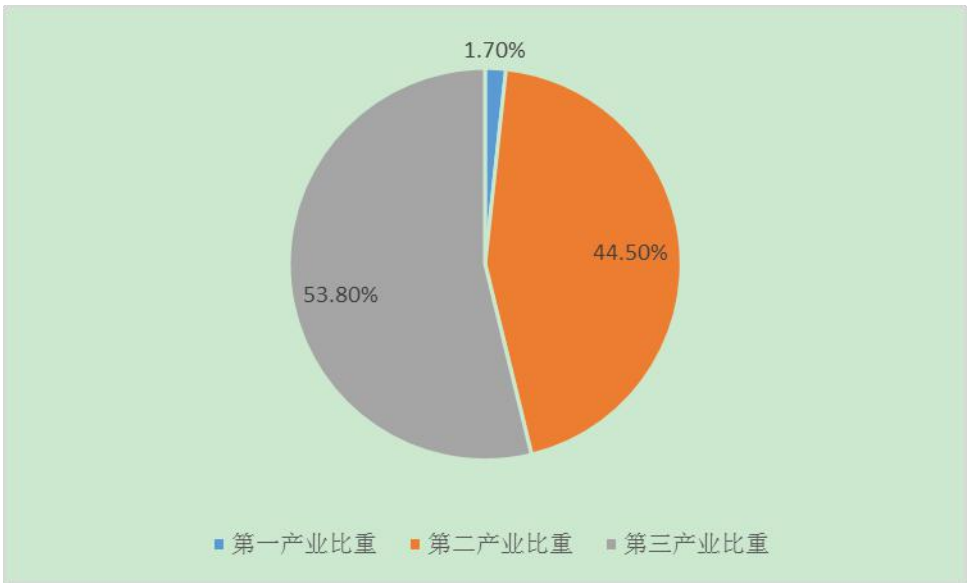


图 3.2 2019 年珠海市三次产业比例图

数据来源：2019 年珠海市国民经济和社会发展统计公报。

2019 年,在粤港澳大湾区九城市中,珠海市 GDP 位列第 6,财政收入位列第 6,人均可支配收入排名第 6,见表 3-1。经济总量相对偏低,但经济增长呈现快速上升趋势,与 2018 年相比各项指标排名均有所提高。

表 3-1 2019 年粤港澳大湾区九城市经济指标一览表

城市	国内生产总值 (亿元)	地方一般公共预算收入 (亿元)	人均可支配收入 (元)	第一产业 增加值 (亿元)	第二产业 增加值 (亿元)	第三产业 增加值 (亿元)	商品进出口总额 (亿元)	实际利用 外投资 (亿美元)
深圳	26927.09	3773.21	62522.04	25.02	10495.84	16406.06	29773.86	78.09
广州	23628.60	1697.21	59982.1	251.37	6454	16923.23	9995.81	71.43
佛山	10751.02	521.11	54043	156.92	6044.62	4549.48	4827.6	7.4
东莞	9482.50	673.18	53657	28.48	5361.50	4092.52	13801.65	12.74
惠州	4177.41	400.86	37160	205.50	2169.12	1802.79	2709.74	9.3
珠海	3435.89	344.49	52495	57.36	1528.73	1849.79	2908.89	24.24

江门	3146.64	256.80	32323	254.23	1352.54	1539.87	1425.4	8.23
中山	3101.10	283.38	50478	62.60	1521.82	1516.68	2387.19	5.52
肇庆	2248.80	114.20	26122	386.02	925.45	937.33	404.43	1.36

资料来源：①根据 2019 年粤港澳大湾区九城市国民经济和社会发展统计公报整理；
②佛山、东莞、惠州和肇庆四个城市的实际利用外资按平均汇率（1 美元=6.9094 人民币）折算。

3.1.3 高新技术和先进制造业成为工业发展主力军

2019 年，珠海市工业增加值比上年增长 4.1%，规模以上工业增加值增长 4.0%。六大工业支柱产业增加值比上年增长 5.1%。其中，生物医药业、家电电气业、石油化工业和电力能源业分别同比增长 23.6%、15.2%、4.0%和 2.0%；电子信息业和精密机械制造业分别同比下降 2.1%和 13.8%。高技术制造业增加值增长 2.8%，占规模以上工业增加值的比重为 29.6%，比上下降了 0.1 个百分点。先进制造业增加值增长 2.8%，占规模以上工业增加值的比重为 55.5%，比上年上升 0.6 个百分点。其中，高端电子信息制造业下降 5.8%，先进装备制造业下降 1.7%，石油化工业增长 3.9%，先进轻纺制造业增长 11.2%，新材料制造业增长 9.3%，生物医药及高性能医疗器械业增长 19.2%。装备制造业增加值比上年下降 1.4%，占规模以上工业增加值的比重为 37.0%，比上年下降 2.1 个百分点。其中，计算机、通信和其他电子设备制造业下降 2.1%，电气机械和器材制造业增长 22.5%，通用设备制造业下降 11.2%。2010-2019 年珠海市工业发展情况见图 3.3，珠海市高新技术和先进制造业占规模以上工业增加值比重见表 3-2。



图 3.3 2010-2019 年珠海市工业增加值及增长速度示意图

数据来源：珠海市统计年鉴（2010-2018 年）和 2019 年数珠海市国民经济和社会发展统计公报整理

表 3-2 2010-2019 年珠海市高新技术和先进制造业占规模以上工业增加值比重表

年 份	高新技术制造业增加值比重（%）	先进制造业增加值比（%）
2010	30.12	40.02
2011	24.37	33.14
2012	24.87	34.60
2013	24.97	34.30
2014	25.71	35.24
2015	26.29	41.17
2016	25.20	41.89
2017	24.42	39.69
2018	29.70	54.90
2019	29.60	55.50

数据来源：珠海市统计年鉴（2010-2018 年）和 2019 年珠海市国民经济和社会发展统计公报整理。

3.1.4 贸易规模总体呈现增长趋势

（1）国内贸易

2019 年，珠海市社会消费品零售总额 1233.36 亿元，比上年增长 6.3%。其中，批发业零售额 249.71 亿元，增长 5.8%；零售业零售额 825.35 亿元，增长 5.8%；住宿业零售额 32.89 亿元，增长 5.3%；餐饮业零售额 125.41 亿元，增长 10.8%。2010-2019 年珠海市社会消费品零售总额及增长情况见图 3.4。



图 3.4 2010-2019 年珠海市社会消费品零售总额及增长速度示意图

数据来源：珠海市统计年鉴（2010-2018 年）和 2019 年珠海市国民经济和社会发展统计公报整理。

（2）对外贸易

2019 年，珠海市完成外贸进出口额 2908.89 亿元，下降 10.4%。其中，出口 1654.55 亿元，下降 12.3%；进口 1254.33 亿元，下降 7.8%。进出口差额（出口减进口）400.22 亿元，比上年减少 127.76 亿元。

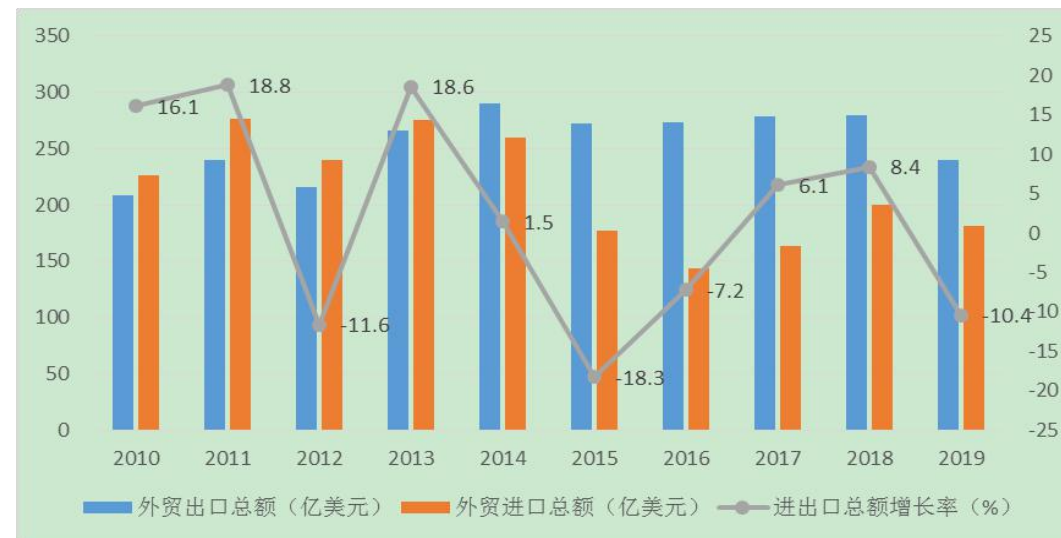


图 3.5 2010-2019 年珠海市外贸进出口总额及增长速度示意图

数据来源：①珠海市统计年鉴（2010-2018 年）和 2019 年珠海市国民经济和社会发展统计公报整理；
②2019 年数据按平均汇率（1 美元=6.9094 人民币）折算。

2019 年，珠海市新设外商投资企业 1176 个，比上年下降 70.4%；合同外资金额 99.81 亿美元，增长 32.4%；实际外资金额 24.24 亿美元，增长 1.3%。实际外资金额中，租赁和商务服务业占 52.9%，房地产业占 19.9%，制造业占 12.7%。来自“一带一路”沿线国家的实际外资金额 12043 万美元，增长 1976.4%。截至 2019 年底，全市累计设立外商投资企业 20248 个，合同外资金额 766.49 亿美元，实际外资金额 329.89 亿美元。截至 2019 年底，商事登记为在营状态的外商投资企业实有 13651 户。



图 3.6 2010-2019 年珠海市实际利用外资及增长速度示意图

数据来源：珠海市统计年鉴（2010-2018 年）和 2019 年珠海市国民经济和社会发展统计公报整理。

3.1.5 物流业总体呈现增长趋势

珠海市 2019 年交通运输、仓储和邮政业实现增加值 53.23 亿元。货物运输总量 13765.83 万吨，增长 2.4%。货物运输周转量 253.93 亿吨公里，增长 14.2%。全年规模以上港口完成货物吞吐量 13838 万吨，增长 0.3%，其中外贸货物吞吐量 3014 万吨，增长 3.2%；内贸货物吞吐量 10823 万吨，下降 0.5%。港口集装箱吞吐量 256 万标准箱，增长 10.8%。图 3.7、3.8 和 3.9 分别表示 2010-2019 年珠海市物流业发展情况、货运量增长情况和港口货物吞吐量与集装箱增长情况。

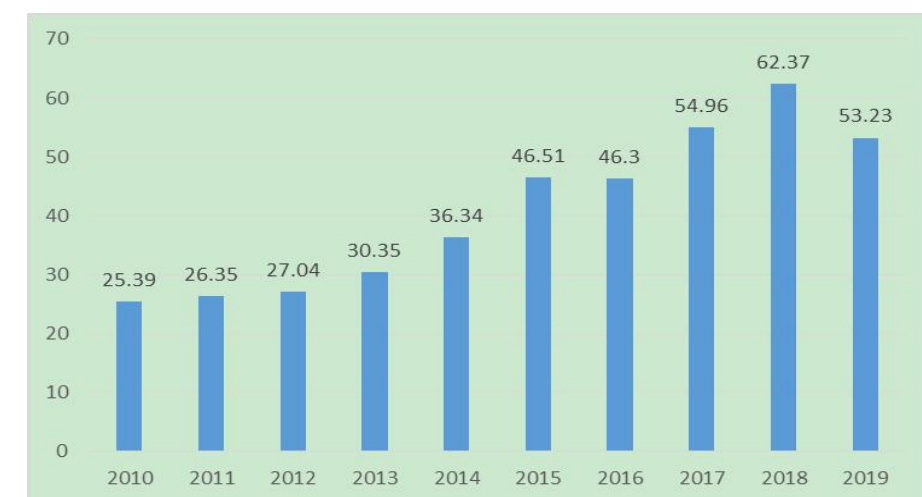


图 3.7 2010-2019 年珠海市交通运输、仓储和邮政业增加值示意图

数据来源：珠海市统计年鉴（2010-2018 年）和 2019 年珠海市国民经济和社会发展统计公报整理。



图 3.8 2010-2019 年珠海市货运量及增长率示意图

数据来源：珠海市统计年鉴（2010-2018 年）和 2019 年珠海市国民经济和社会发展统计公报整理。



图 3.9 2010-2019 年珠海市港口货物吞吐量与集装箱及其增长率示意图

数据来源：珠海市统计年鉴（2010-2018 年）和 2019 年珠海市国民经济和社会发展统计公报整理。

2019 年，在粤港澳大湾区九城市中，珠海市交通运输、仓储和邮政业增加值排名第 8，货运量排名第 7，货物周转量排名第 6，港口货物吞吐量排名第 5（见表 3-3），说明港口是珠海市货物运输发展的重中之重。

表 3-3 2019 年粤港澳大湾区九城市物流产业主要指标一览表

城市	交通运输、仓储和邮政业增加值（亿元）	货运量（万吨）	货运周转量（亿吨公里）	港口货物吞吐量（万吨）
广州	1372.64	136165	21829.14	62687.31
深圳	765.50	34219.38	34219.38	25785.32
佛山	461.03	33311	336.53	9636.27
东莞	208.99	17653	535.47	19807.96
江门	101.97	16901	178.22	6834
惠州	87.92	25053	475.68	8956
肇庆	67.13	8509	84.95	4057
珠海	53.23	13765.83	253.93	13838
中山	49.2	--	--	1547

数据来源：①2019 年粤港澳大湾区九城市国民经济和社会发展统计公报；

②2019 年中山市国民经济和社会发展统计公报未公布货运量和货运周转量指标。

3.2 物流交通基础设施环境分析

3.2.1 公路

目前，珠海市公路交通初步形成以高等级公路为骨架，以城市为中心向地区辐射，连接主要城镇、口岸、机场、港口等交通枢纽，对内对外纵横交错、四通八达的公路交通网络。根据《珠海市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》，在“十三五”期间，珠海市要以港珠澳大桥通车为契机，积极发挥陆路连接港澳城市的区位优势，积极构建“一桥双港”交通大格局，加快构建珠三角西岸交通一体化体系，形成粤港澳大湾区“1 小时时空圈”。东部主动联接深中通道，金琴快线及市政干道与深中通道联络线衔接，高新区正在打造成为对接深圳的桥头堡。西部推进建设金海大桥、香海大桥、洪鹤大桥等节点工程，打通东西部交通瓶颈。加大沟通协调力度，谋划建设黄茅海大桥，完善辐射大西南交通网络，如图 3.10 所示。截至 2019 年底，年末公路通车里程 1463.42 公里，减少 6.2%；其中，高速公路通车里程 167.98 公里，减少 2.2%；公路网密度 88.21。轨道交通通车里程 86.5 公里，与上年持平。基本形成贯通港口、机场、口岸三大节点的道路干线交通网络。

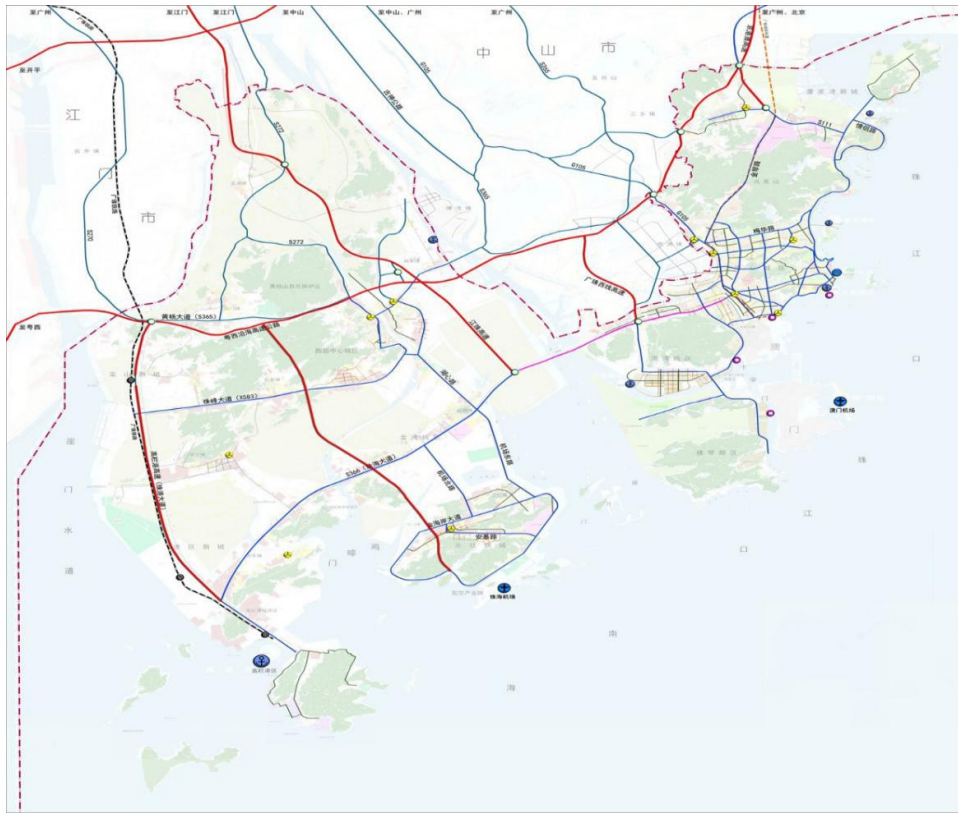


图 3.10 珠海市综合交通现状图

3.2.2 港口

截至 2019 年底，珠海全市共有生产性泊位 160 个，非生产性泊位 8 个，万吨级以上生产性泊位 29 个，设计年通过能力 1.66 亿吨，集装箱吞吐能力 268 万标准箱；干散货泊位 22 个，年吞吐能力 8009 万吨；油、气、化工品液体散货泊位 44 个，年吞吐能力 4901 万吨；多用途泊位 26 个，年货物吞吐能力 917 万吨，集装箱 112 万标准箱；集装箱专用泊位 5 个，年吞吐能力 156 万标准箱；件杂货泊位 24 个，年吞吐能力 557 万吨；

3.2.3 铁路和机场

广珠货运铁路建成通车，直达高栏港南水作业区，市域内铁路线长度 25 公里。广珠货运铁路作为高栏港疏港大通道，将珠海市接入国家铁路网，使其成为珠三角地区通往粤西乃至大西南地区的铁路门户。

2018 年珠海机场旅客吞吐量达 1122.1 万人次，正式跨入千万级全国大型机场行列。2019 年珠

海机场通达航点 86 个，运输起降架次 86836，旅客吞吐量 1228 万人次；承运人（航空公司）31 家，货邮吞吐量 50989 吨。近年来与香港机场合作，取得了新的突破。就年旅客吞吐量及开通航线而言，珠海机场于 2012 年就达到了国家航空口岸开放的要求，目前，珠海已得到国家相关部门对珠海航空口岸开放的支持，并得到了香港、深圳、广州的支持。

3.3 物流园区发展环境分析

物流园区是物流基础设施的重要组成部分，是推动实体经济降本增效的重要手段，在物流发展中起着基础性、关键性作用。近年来，随着珠海市交通区位优势的改变和政府政策的推动，物流园区变被动为主动，在园区内的建设、运营、服务及社会效益方面主动出击，积极改善园区基础设施建设、优化园区运营、提升服务水平及扩大社会效益，促进了珠海市物流产业集聚。然而在珠海市物流园区快速发展的过程中，也出现一些问题，需要进一步关注。

3.3.1 物流园区建设与规划目标存在落差

根据珠海市国土空间规划，物流园区规划目标是基本形成物流中心、配送中心、专业市场三级服务体系。具体包括高栏港物流中心、伟创力物流中心、格力物流中心等物流中心，珠澳跨境工业区、珠海保税区、上冲邮件处理中心等配送中心，上冲汽车城、前山家具建材市场、白藤水产批发市场等 11 个专业市场。

由于物流园区占地规模相对较大，园区直接经济效益相对其他产业园区较低，同时物流园区周围交通流量增加，导致区域内交通压力增大和交通堵塞，空气质量和环境质量下降，政府对物流园区的发展重视度不够，造成物流园区的实际发展情况与规划目标存在较大落差。具体表现在：一是物流园区规划用地转为其他产业园区用地；二是物流园区由于多种原因建设进展缓慢；三是物流园区建设用地缩水。

3.3.2 现代化综合型物流园区发展不足

目前，物流园区内缺少国内外知名物流企业，多以珠海市企业为主，大部分规模小，行业集中度低，企业之间联动作用不足。物流园区内的企业缺乏全国的网络节点布局，空间服务覆盖范围有限，提供的物流业务服务较少，主要是功能单一的运输仓储企业和货代企业，面向供应链管理、引领商贸物流发展的新业态不多。园区物流服务模式基本以传统的物流地产租赁模式为主，物流园区

服务创新需求不足，创新氛围不够浓厚，服务转型动力不足，综合性、现代化物流园区建设步伐缓慢，无法实现物流园区对其他产业协同带动作用。

3.3.3 物流园区智慧物流水平不高

技术提升已经成为效能提升的第一推动力，珠海市物流园区企业的现代化技术应用水平、先进的管理理念还有待进一步提升。园区内物流企业的物流作业方式基本处于半机械化程度，现代化智慧物流技术应用水平较低，亟需快速提升。企业物流作业所使用的信息系统主要集中在作业信息记录，智能决策支持等方面的软件应用十分有限。同时，园区管理的智能化水平也有待提升，园区内交通优化管理等还缺乏整体解决方案，局部区域的交通拥堵问题比较严重。

3.3.4 物流园区经营管理相对粗放

由于珠海市物流业发展缓慢，大部分物流企业为中小型物流企业，物流服务主要是提供传统仓储和运输等物流服务，导致了珠海市物流园区在发展的初期更多是提供园区地产租赁服务，多元化综合型物流服务功能不足，造成经营管理相对粗放，缺乏精细化管理；物流园区收入来源主要是租金收入，物流园区盈利模式比较单一。

3.3.5 物流园区与工业园区联动性不足

物流园区与工业园区的联动发展是物流业与制造业联动发展的具体体现，对提高物流园区、工业园区以及相关企业的竞争力有重要推动作用。工业园区中的制造企业整合、分离、外包物流业务，实行专业化运作，可以优化整个工业园区的资源配置，朝着更加专业化的目标发展。推动物流园区与工业园区的联动发展不仅能为物流园区带来更大的业务量，也能督促物流企业提高专业化服务水平。物流园区与工业园区的联动发展，可以促进区域经济结构优化，推动经济增长方式转变。由于物流园区和工业园区的布局规划缺乏统一性，路网通道和信息网络通道建设滞后，导致珠海市物流园区与工业园区联动的程度不够深入，无法发挥联动与协同效应，物流企业和制造企业成本双向上升，物流企业入驻园区的意愿减弱，制约珠海市物流企业规模效应的发挥以及物流业专业化发展。

3.4 物流发展基础环境总体评价

珠海市经济总量偏低，与广州市、深圳市差距很大，是物流业发展速度缓慢的根本原因。但珠

海市拥有后发优势，随着海陆空重大项目建设的推动，先进制造业和高新技术制造业的聚集发展，珠江西岸核心城市地位的赋能，珠海市经济具有集聚发展潜力，为现代物流业加快发展形成较好的产业基础。

随着港珠澳大桥通车、深中通道及黄茅海大桥的规划建设，珠海市陆路通道的建设与完善，广珠铁路与国家铁路网的并网、珠海港和珠海机场的改扩建工程的实施，珠海市在粤港澳大湾区及整个华南地区交通区位优势将迎来新的格局，这为珠海市物流业发展注入了新的动能与活力。

珠海市物流园区建设是珠海市现代物流业快速发展的重要支撑条件之一，物流园区对经济发展的重要性不仅体现在直接的经济效益，还具有重大的间接经济效益。物流园区的发展应通过政府合理的规划和积极引导，转变物流园区的发展模式，通过专业人才引进和制度创新，改善物流园区发展软环境，提升物流园区发展质量和科技智慧水平，为珠海市现代物流业发展提供一个高效、快捷、智慧、环保和产业附加值高的物流园区，提升珠海市现代物流业发展的整体质量。

4 现代物流业发展战略

4.1 基本思路和发展目标

4.1.1 基本思路

按照市委市政府的部署和要求，紧紧把握国家“一带一路”倡议、粤港澳大湾区建设、港珠澳大桥建成通车、横琴自贸片区和珠海跨境电子商务综合试验区政策落地等重大历史机遇，深刻领会习近平总书记关于“用好管好港珠澳大桥，为粤港澳大湾区建设发挥重要作用”的重要指示精神，贯彻新发展理念，深化粤港澳物流合作，促进现代物流业成为珠海市经济发展新的增长点，成为珠海市经济发展的支撑产业和引领产业。

在科学分析现代物流业发展环境和科学预测物流需求基础上，围绕珠海市现代物流业发展的关键，从八个方面提出发展战略，即珠港澳融合发展战略、区域优势发展战略、港口协同发展战略、航空物流互补发展战略、多式联运发展战略、冷链综合发展战略、供应链一体化战略、龙头物流企业培育战略。

珠海市现代物流业发展应实施以点带面的发展路径。充分发挥港珠澳大桥的龙头作用，开展相关交通基础设施建设。特别是要以桥头堡位置的横琴保税洪湾片区的粤港澳物流合作园为互通枢纽平台，以此为点或关键引擎，再联动空港国际物流园区、高栏港国际物流园区，实现珠海市现代物流业新的跨越式发展。

4.1.2 发展目标

充分发挥珠海市的区位优势、交通优势和政策优势，把握历史性机遇，以现代物流业发展战略为核心、物流企业为主体、项目为抓手、政策措施为保障，构建现代物流系统，布局物流服务设施，大力推动区域物流合作和产业协同。到 2025 年，达到以下发展目标：

- （1）基本建成布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流业服务体系；
- （2）培育一批具有区域竞争力的骨干物流企业；
- （3）将珠海市打造成生产服务型国家物流枢纽承载城市；
- （4）实现现代物流业快速发展，增强物流业的支撑产业地位，为将现代物流业打造成珠海市经济发展的支柱产业奠定基础。

4.2 珠港澳物流融合发展战略

依托粤港澳大湾区发展战略和港珠澳大桥连接港澳的交通便利，通过“制度+科技”的商业、监管创新和“人+仓库”的成本比较优势，助推珠海市成为我国外贸进出口的中心枢纽城市。以珠港澳融合发展为核心，在珠海市打造一个“服务湾区，辐射全国”的多式联运分拨中心，承接香港服务贸易转移，利用香港国际联系广泛、专业服务突出等优势，支持内地制造业转型升级；支持澳门经济多元化发展，利用澳门高水平服务管理能力、资金充足等优势与内地互补协调发展，形成三地在管理、信息、技术、政策的多层面合作；珠海市应抓住这一重大机遇，打造供应链协同创新主体，深化区域合作。

4.2.1 港澳物流发展现状

（1）香港物流发展现状

香港地理环境优越，三面环海，背靠中国大陆，是联系韩国、日本、东南亚、大洋洲以及欧洲与美洲各国的重要商埠，也是中国内地对外经济贸易往来的重要门户。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，香港多年来一直保持世界最繁忙集装箱港及国际航空货运中心的地位。在服务特色方面，商业、金融业，尤其是银行业与证券交易空前活跃。

2017 年和 2018 年，香港都是全球第五大集装箱港，紧随上海、新加坡、深圳及宁波舟山港之后。每周有逾 80 条国际航线及 370 班集装箱航班，将汇集的货物运往世界 500 多个目的地。香港港口拥有 9 个货柜码头，共有 24 个泊位，每年处理能力多达 2,000 万 TEU。在 2007 年至 2017 年的十年间，港口转运货物的平均每年增长率达 0.8%。2019 年全年的港口货物吞吐量较 2018 年全年上升 1.8%，达 26330 万公吨。2019 年全年与 2018 年全年比较，抵港港口货物中，提升较快的主要装货国家/地区为中国台湾(升 48.7%)、马来西亚(升 17.3%)、越南(升 13.4%)及中国内地(升 13.2%)，离港港口货物中，提升较快的主要卸货国家/地区为澳门(升 119.0%)。

香港国际机场是全球最繁忙的货运机场。现在约有 100 家航空公司每周提供约 6700 次航班，来往香港及约 170 个航点。2017 年，香港出口的 39%及进口的 45%货物均由空运处理，而 1980 年这两者的比重仅为 26%及 19%。2019 年飞机起降量为 419730 架次，出口货运量于 2019 年 12 月同比增加 3%，整体货运量为 480 万吨。在主要贸易地区中，出口至欧洲、印度及日本的货运量升幅最为明显。香港机场第三跑道预计 2023 年落成启用，在 2020-2023 年内，需要有支持方案，否则

香港机场将会失去增长机会。

（2）澳门物流发展现状

澳门由北方的澳门半岛、南方的氹仔和路环三部分组成。澳门半岛北面与广东省的珠海市相连，南面分别由嘉乐庇大桥、友谊大桥和西湾大桥与氹仔连接；而氹仔与路环则由全长 2.2 公里、6 车道行车的连贯公路相接。澳门地域狭小，且三面环海，岛上没有铁路，目前是以公路、水路以及航空作为物流活动的主要承载方式。

澳门共有澳门内港、澳门外港、北安客运码头和九澳港等四个港口。澳门内港是主要的内河航运港口，由 34 个码头组成，往来澳门的货物装卸、中转都在此进行；澳门外港主要用来进行与香港以及内地之间的航运；北安客运码头，位于澳门国际机场附近，是北安至香港上环港澳码头的主要航线；九澳港距离澳门国际机场约 10 分钟车程，是澳门的深水港，可通行 3000 吨货船。

澳门有一个国际机场，于 1995 年正式投入使用，建有 18500 平方米的货运站，货运站货容量达 12 万吨。近三年呈现缓步上升趋势，2019 年货运量 3-4 万吨左右。澳门国际机场与澳门航空公司、东方航空、上海航空、中国国际航空、韩亚航空等 30 家航空公司建立合作关系，可提供到中国大陆、中国台湾、东南亚与东亚的航线。

澳门物流发展主要受到两个方面的制约，一是通关时间的制约，二是交通运输硬件条件的制约。首先是通关时间的制约。澳门有各类口岸四个，分别是拱北口岸、横琴口岸、人工岛口岸、跨境工业区口岸。拱北口岸主要是客运通关口岸，货运方面只有清晨的冻肉和蔬菜进出。横琴口岸是物流公司选择物流货物进出的口岸，但口岸货物通关时间为 8:00-20:00 之间，货运车辆因此需要在澳门停留，提高了物流成本。人工岛口岸目前未开通货运从香港至澳门及从珠海至澳门的通关许可。跨境工业区口岸只有跨境工业区的车辆可以进入澳门，澳门车辆不能进入跨境工业区，其通关时间是 9:00-17:00。

其次是交通运输硬件条件的制约。澳门岛内道路狭窄、车辆通行流量大、货运车辆通行不便。物流车辆未允许从港珠澳大桥进入澳门，需要绕行横琴口岸通关。

4.2.2 珠港澳物流合作现状

香港作为国际贸易枢纽，贸易、金融、航运构成三大支柱产业。在专业性服务、国际人力资本、国际营商环境和国际合作方面具有不可替代的作用。澳门是联系东南亚国家和外部市场的纽带，“横琴+澳门”在粤港澳大湾区国际化建设中发挥独特的优势。珠海市拥有良好的生态环境、相对

充裕的土地资源以及经济特区、国家新区、自贸区、自创区等多重国家支持政策，持续实施创新驱动战略，走出了一条经济、社会发展与环境保护双赢的道路。珠港澳三地在资源、优势上具有天然的互补性，在物流方面已有一些合作和交流。

2019 年底，在珠海市设立的交通运输仓储类外资企业约 160 家，其中，香港投资企业 59 家；澳门投资企业 88 家；其他地域投资企业约 20 家。表 4-1 是截至 2020 年 4 月外资企业投资珠海市交通运输仓储业的情况，从中可以看出，香港是珠海的第一大外资来源地和投资目的地。

表 4-1 珠海市交通运输仓储类外资企业投资情况表 单位：万美元

地区	投资总额	注册资本	合同外资金额	实到外资金额
香港	70575	34891	28592	23582
澳门	16812	10994	9998	6205
其他地区	53202	25918	16653	8643
总体	140589	71804	55243	38430

作为国际物流中心，香港高效优质的服务水平对珠海市具有很强的辐射能力。珠港机场已合作十余年，成效显著。自 2006 年 10 月香港机场托管珠海机场以来，珠海机场客运量爆发式增长，2016 年突破 600 万人次，2018 年珠海机场年旅客吞吐量超过千万人次，迈入大型机场行列。客流量的增加带来了货运量的激增，珠海机场逐步成长为全国骨干机场。珠海机场与香港机场之间的合作，是两地协作发展的最大亮点。广东港珠澳供应链有限公司项目落地珠海，目标在于充分利用香港国际贸易中心功能，通过商业模式创新将香港葵涌码头、香港机场的国际贸易分拨业务延伸落户至珠海。该公司在粤港澳物流园项目内建设“区域性国际分拨中心项目”，包括建设全球中心仓、外贸电商分拨区、甩挂中心、商品展示交易中心、粤港澳生鲜冷链中心、综合配送中心、区外保税仓。

从地理位置来看，澳门与珠海陆地相接，与香港隔海相望。作为首批由澳门特区政府推荐进驻横琴粤澳合作产业园的项目之一，横琴大昌行物流中心已在珠海市横琴新区投入运行。这个物流中心由大昌行澳门供应链管理有限公司投资建设，位于横琴新区环岛西路，占地面积 25000 平方米，总建筑面积约 54000 平方米，投资总额约 2.5 亿元人民币，涵盖包括冷冻仓储、无缝冷冻链物流运输、食品加工、配送等服务。它是澳门企业借助横琴载体拓展发展空间的成功尝试，有利于进一步完善两地之间的供应链物流网络，为澳门和珠海地区提供包括常温仓储、冷链仓储、保税物流、流通性增值服务等方面的一站式物流仓储解决方案，并进一步向粤港澳大湾区扩大辐射。珠海通宇物流有限公司（南光物流）在保税区及跨境工业区拥有 19500 平方米保税仓库，其中红酒食品恒温

仓 2200 平方米，主营保税仓储、商贸展示、货品加工、跨境货运、专业培训等。公司积极拓展专业化仓储服务，在澳门、北京、广东珠海分别建有档类专业化仓库，拥有一支经验丰富专业化的物流服务、报关报检团队，致力于提供仓储和配送全程供应链解决方案，以及跨境电商仓储配送服务。其他特色业务包括：专业文件仓储、特殊商品出口集中报关、食品代理进口、红酒采购供应链管理等业务。

由珠海市广丰物流有限公司投资运营的广丰港珠澳大桥物流园区目前主要提供保税业务、跨境电商、国际快件、商贸、空陆联运货栈等服务。园区内已建有广丰物流公用型保税仓，定位于保税仓储+国际中转+代理通关；广丰跨境电商产业园，定位于跨境电商 BC 进出口+国际快件中心；广丰空陆联运货栈，定位于港珠澳大桥跨境快线，承接经香港机场进出口国内货物。其中，已建成的 7200 平方米的冷库可为香港、澳门提供冷链物流服务。目前广丰物流公司每天有 7—10 台车通过港珠澳大桥，综合物流成本比通过皇岗口岸的成本低 20%—30%。

这些物流合作都大大降低了原有物流成本，提升了物流效率。充分利用三地的各自优势，融合发展，必将有效提升物流业发展水平，助推三地经济发展。

4.2.3 珠港澳物流融合发展策略

中共中央、国务院印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》中提出，“以香港、澳门、广州、深圳四大中心城市作为区域发展的核心引擎，继续发挥比较优势做优做强，增强对周边区域发展的辐射带动作用”。珠海市当前发展的重点之一是如何借鉴港澳自由贸易港的发展经验，创新横琴自贸区体制机制，率先探索“一国两制”下珠港澳体制机制、法律法规等制度层面对接，进而再以点带面，将自贸区经验和政策通过适度扩容或复制嵌入到湾区建设中，推动粤港澳大湾区协同发展。

规划建设中的粤港澳物流合作园为香港物流产业“西拓”提供了广阔腹地，为与澳门协作发展提供了地理便利。在此基础上，珠海市应构建以横琴为中心服务港澳的“大桥经济区”，重点发展国际贸易、仓储物流、跨境电商、展示交易、采购结算、信息服务、会议会展、商贸旅游等，建设粤港澳深度合作示范区。

以“承接香港服务贸易有序转移，支持澳门产业多元化发展”为核心内容，珠海市应用好用足大桥便捷通达 2 个世界级自由贸易港、3 个国际机场、1 个国际港口、大湾区西部经济带的独特优势，探索将港澳国际航运优势延伸至珠海分拨流转的有效途径，支持全球贸易在珠海快进、快出、可转、可退。

（1）发展口岸物流，承接香港服务贸易转移

香港的各项要素成本较高，同时，直通国内的货运航线较少。香港机场要保持亚洲货运枢纽的地位，也在寻找新的货运通道。对香港机场而言，加强与珠三角地区的机场合作，有利于把香港国际要素资源及优势和珠江西岸地区腹地空间优势结合起来，巩固香港的国际贸易航运中心地位。

珠海横琴保税洪湾一体化片区是港珠澳大桥连接线货车第一个落脚点，加快推进建设通关中心和甩挂中心，配合公路舱单的使用，可以使货物得以非转关方式入境暂存。协同香港、珠海、澳门的供应链多方主体，发挥珠海“人工+仓租”的比较优势，吸引港（澳）仓内移，推动澳门航空配套基地、港澳物资中心仓、香港航空打板、香港海运前置仓等供应链枢纽迁至珠海。同时，创新海关通关监管模式，将现阶段全贸易方式的海关通关监管立体、集中分布在自由贸易陆港内，在真正实现一站式通关的同时，探索土地集约型的集中通关监管模式。

在此基础上，可以推进珠海发展中转物流、航空物流、保税物流、冷链物流为主的现代物流。提供口岸作业、国际甩挂和快件分拨服务，发挥珠港澳甩挂联盟效应，实现多式联运，打造珠三角西岸最大陆路口岸；提供国际分拨、国际配送、国际采购、国际中转等，发展进口商品、电子产品、海产品及工业原材料集散与配送并服务于珠港澳乃至珠江西岸的商贸服务业和制造业；提供农副产品加工、交易和配送服务，充分发挥珠三角地区 and 西江经济带丰富的农林渔业资源，打造进口冷冻食品集散中心和特色农副产品输港澳及港澳中央厨房的配送中心。

利用港珠澳大桥，发展“珠港陆空联运”业务，利用珠海市的人力、物力成本优势，通过港珠澳大桥，把出口的货物运至香港乃至世界各地，对香港和珠海是双赢的选择。

（2）依托横琴、保税区和跨境工业区口岸，与澳门联合发展

与粤港澳大湾区城市群中心城市相比，澳门微型经济体的特点决定了其在粤港澳大湾区城市群中的功能定位。从现有格局来看，以珠江口为中心，北有广州，东有香港、深圳，经济实力都比较强，而珠江西部力量相对薄弱。珠海市应与澳门协同发展，寻找差异化经营定位，扩展两者物流业的辐射范围，带动珠江西岸的经济发展。

澳门是东亚仅有的两个自由港之一，具有免税、低税，资金、货物进出自由，拥有制度和自由港两大优势。借助澳门的制度优势，珠海市现代物流业能积极与国际接轨；借助澳门的自由港优势，珠海市也能将物流业的服务范围拓展到东南亚区域。珠澳合作，还能进一步调动两地的物流企业为香港机场提供前导货运和后续货运服务。

珠澳合作，更能联合发展附加值更高的高端航运产业，大力发展贸易服务型物流。目前，澳门

的生鲜食品和蔬果主要依靠内地供应，由于通关效率低和车辆调度难度大等原因，导致相应的物流费用居高不下。应大力推进珠澳在冷链及鲜活农产品领域的物流合作，实现往来两地货物的仓储和集散功能。两地陆地相连，应重点推进物流货运及仓储合作，将物流设施主要布局在横琴、保税区

和跨境工业区口岸，更好地利用政策及地理优势，推进双方物流业共同发展。

珠海市应该依靠自身优势，把握历史性机遇，整合三地资源，立足粤港澳大湾区建设高度，积极承接港澳外溢的高端制造和生产性服务等新兴行业转移，实现珠港澳深度合作发展。加强在现代服务业、高新技术产业、先进制造业方面的合作，主动承接港澳旅游业、金融、物流、会展、保税服务、科技服务、商业等高端现代服务业的外溢。

4.3 区域优势发展战略

珠海市辖行政区包括金湾区、斗门区、香洲区等，功能区包括横琴保税洪湾片区、高栏港区、高新区。在物流业发展上应根据珠海市统一规划并结合各自特点和优势，选择适合本区域发展的重点物流领域。

4.3.1 横琴保税洪湾片区物流发展

（1）发展优势

横琴保税洪湾片区物流发展的最大优势就是集区位优势、交通优势和政策优势于一身，在珠港澳物流深度合作、承接珠港澳跨境物流业务、探索通关模式等方面可以先行先试。

2019 年 11 月，全国人大常委会已授权澳门特别行政区对横琴口岸相关区域实施管辖，澳门莲花口岸整体搬迁至珠海横琴口岸，从以往“两地两检”变为“一地两检”，全面实施“合作查验、一次放行”。

所以，不论从内部条件还是外部机遇上看，横琴保税洪湾片区对推动珠港澳深度合作的跨境物流发展和区域分拨中心的形成具有举足轻重的作用，对珠海市抓住大湾区机遇和大桥机遇肩负着重要使命。因此，务必利用好自身条件，用足用好各项政策。

（2）发展重点

横琴保税洪湾片区规划建成珠海城市新中心、粤港澳合作平台、大湾区西部“发展极”。功能一体化发展方向主要是搭建珠港澳产业功能的深度合作平台。推动横琴自贸区扩容发展，解决横琴空间有限的发展瓶颈，引导功能区域化、一体化布局。促进横琴自贸区与保税区联动发展，建设创

新引领、高端集聚的现代产业体系。推动横琴保税洪湾片区探索建设自由贸易港。

横琴保税洪湾片区在物流发展上，一是要大力推进粤港澳物流合作园建设进度，保障物流用地需求，在规划、土地供应、税收优惠等方面给予支持, 加快启动洪湾通关综合服务中心；二是主动开展招商引资，引进高端物流企业或项目进驻横琴，努力使横琴成为粤港澳物流合作（珠海）总部基地、物流科技创新基地；三是全面落实中央政策，积极主动与澳门深度合作，推进跨境商贸物流和跨境电商物流发展。

（3）发展路径

在粤港澳物流合作园内探索打造“虚拟空港”和“虚拟海港”。货物在粤港澳物流合作园内进行物流甩挂、分拨、理货后，需前往机场中转的，通过粤港澳物流合作园的“虚拟空港”，预先完成珠海机场或港澳空港“值机”手续后，直接运抵目的地机场登机；需前往码头中转的，通过粤港澳物流合作园的“虚拟海港”，将洪湾港、高栏港等港口功能延伸至粤港澳物流合作园，货物在此视为进入海港，联检单位按照“一次报检、一次查验、一次放行”的原则，在海港不再查验。

4.3.2 高栏港区物流发展

（1）物流特点

高栏港区是重化工业集中地，珠海市的百强企业将近 40 家落户高栏港区。高栏港拥有深水码头、港口高速和广珠铁路，形成了海铁联运、江海联运的格局。

（2）发展重点

① 高栏港综合保税区

高栏港综合保税区是珠海市继保税区、珠澳跨境工业区珠海园区后的又一海关特殊监管区域。它依托紧邻高栏港、珠海机场空港以及港珠澳大桥、黄茅海大桥的“双港双桥”交通优势和毗邻港澳的区位优势，以保税加工功能为核心，以保税物流功能为支撑，以保税服务功能为配套，并拓展跨境电商等创新服务功能，将成为粤港澳大湾区国际商贸物流基地、珠江西岸高端产业转型升级平台、粤港澳科创成果转化平台。在产业规划方面，高栏港综合保税区重点发展四大产业、五大中心。

第一，粤港澳大湾区国际商贸物流基地

高栏港综合保税区通过与高栏港和珠海机场空港实现“区港联动”，与横琴自贸区实现“区区联动”，与港珠澳大桥实现“区桥联动”，整合优势资源，推动高栏港、珠海机场空港、广珠铁路发展多式联运，简化托运、结算及理赔手续，降低运输成本，缩短货物运输时间，提高物流效率。

第二，珠江西岸高端产业转型升级平台

高栏港综合保税区依托珠江西岸城市现有产业基础，利用综合保税区政策优势，吸引高端装备制造、高端设备维修检测、航空装备、海洋工程装备、智能制造装备等企业集聚，发展高端装备制造中心。

第三，粤港澳科创成果转化平台

高栏港综合保税区依托粤港澳先进的科技创新水平和产学研发展平台，以及临近香港、澳门国际科创中心的区位优势，利用综合保税区保税展示政策，将粤港澳企业科创成果在高栏港综合保税区进行展示、交易、融资、孵化，并逐步形成产业集聚，建立科创成果转化平台，加速粤港澳科创成果转化为高新技术产业。

第四，四大产业

高栏港保税区将重点发展高端制造业、现代物流业、国际贸易产业、创新服务业。

高端制造业是具有高附加值、具有较强竞争力的产业，包括高端装备、微电子、半导体和集成电路、生物医药制造、高端设备维修、检测以及其他高新技术产业（如新材料等）。完整的高端制造业体系离不开生产性服务业的支撑，高栏港综合保税区重点引进生产性大项目并发展相关的研发、维修等，促进形成产业集群或制造业的出口加工基地。

现代物流业包括国际商贸物流、制造业物流、口岸物流和第四方物流。高栏港综合保税区应依托区位和政策功能优势，构建完善的国际物流服务体系，大湾区及粤西地区的制造、商贸和服务进出口企业提供服务。

国际贸易产业包括跨境电子商务、大宗货物贸易和服务贸易。高栏港综合保税区将通过发展跨境电子商务、大宗货物贸易和服务贸易，实现国际贸易产业的跨越式发展。

创新服务业重点发展服务外包和融资租赁业务。

第五，五大中心

高栏港保税区将推进建设高端装备制造中心、研发设计中心、物流分拨中心、检测维修中心、销售服务中心。

高端装备制造中心。高栏港综合保税区应立足现有资源，依托珠海市现有产业基础，鼓励引导内外兼销的高端制造企业向综合保税区集聚，发展面向国内国际两个市场的加工制造业。

研发设计中心。高栏港综合保税区应携手港澳充分利用大湾区集聚的国际科技创新中心、科教人才高地等创新资源，促进国内外科技要素向珠海高栏港聚集并向周边地区辐射，进一步延伸产业

链，形成具有自主创新能力的现代高端制造业和科技研发转化基地，促进高栏港地区产业结构优化升级。

物流分拨中心。高栏港综合保税区应大力发展国际采购、仓储、分拨、配送、分拆、包装、展示等保税物流业务，重点发展以清洁能源、油气、新材料及件杂货等大宗商品的储存、中转为主的现代港口物流业，加快推进中联拉美保税物流中心项目，积极申请汽车进口口岸，在高栏港综合保税区内开展汽车保税区仓储、保税展示、检测维修、零部件分拨等业务，打造珠江西岸汽车展贸平台。

检测维修中心。高栏港综合保税区可发展飞机零部件、出口家电检测维修业务，并针对珠海船舶及海洋工程装备制造产业链的发展和衍生，构建集“组装、维修、交易、研发和服务”于一体的产业发展模式。

销售服务中心。发展在综合保税区内从事与保税加工、保税物流、货物贸易相关的研发设计、产品测试、售后维修、设备租赁等服务贸易业务，可设立国际航运中心、采购分拨中心、营运结算中心及期货交割中心，重点发展与国际中转业务和国际航运配套的金融、保险、代理、理赔、检测、交易定价等服务业务。

② 提升物流服务功能

第一，港口物流服务功能，为珠海市、珠江西岸、大西南地区等核心腹地的内外贸提供物流服务，以港口枢纽为主形成航运物流业集群发展格局。

第二，铁路物流服务功能，为珠海市辐射内陆地区的长干线货物提供铁路运输物流的相关服务。

第三，水铁、公铁联运组织功能，充分利用广珠铁路与高栏港紧密衔接的优势，以及周边高速公路网密集的有利条件，开展水铁、公铁联运服务。

第四，周边产业服务与开发功能，以高栏港经济区核心产业为主要服务对象，为临港重化工、海洋工程装备制造、神华煤炭、游艇制造等产业提供物流服务，并通过物流与制造业联动的推进，促进物流产业与相关制造业的产业集群发展。

第五，区域物流系统整合功能，与富山工业园物流中心等开展铁路物流服务的设施互为补充、协调发展，共同构建珠海市水铁联运设施系统；与珠江内河港口相关物流设施联动发展，主导构建珠海市江海联运设施系统。

高栏港区未来五年的任务是建设好综合保税区、铁路西站物流园区、冷链物流中心等三个物流园区，以及环通综合物流园、钢材物流中心、华南干散货物流中心、多式联运物流基地等项目。

4.3.3 高新区物流发展

（1）发展优势

高新区的核心区地处唐家湾，具有明显的区位和交通优势；高新技术产业的物流服务专业性较强、附加价值较大。

（2）发展格局

高新区的发展格局是“一区多园”，即高新区下辖唐家湾主园区，南屏科技工业园、三灶科技工业园、新青科技工业园、富山科技工业园、航空产业园、横琴高新技术和科研研发园区等。

（3）发展重点

由于高新区内聚集了高新技术企业，所以物流发展的方向是专业化物流服务和 社会化物流服务。金鼎物流中心对满足高新区物流需求乃至更大区域物流需求有着重要作用。

在《珠海市现代物流业发展规划（2015-2020）》中，金鼎物流中心处于西部沿海高速的那洲收费站出口，东北方向联接中山、广州。深中通道建成后，直达深圳不过 40 公里。往西通过高速路或快速路连接市区、珠海机场和高栏港，最远可达粤西的江门等地，是一个非常适合建设物流集散地或物流节点的交通枢纽位置。所以，高新区要高度重视金鼎物流中心的规划和建设，不仅使之成为高新区产业发展的新的增长点和保障基地，而且使之成为珠海市发展跨境物流的重要承载地和区域分拨中心之一。

4.3.4 香洲区物流发展

（1）物流特点

香洲区的物流特点，一是传统物流企业众多，服务于生产经营的物流企业集中于南屏一带，服务于市民生活的农产品物流企业集中于上冲一带；二是物流企业发展水平参差不齐，市场竞争能力不强。

（2）发展重点

香洲区物流发展的重点是，大力扶持区内物流企业成长，促进物流企业转型升级和提质增效，鼓励物流企业加强资源整合，通过收购兼并、参股、控股等方式进行资产重组，培育具有一批服务水平高、核心竞争力强的龙头物流企业。

运用多种手段引导生产性企业将物流业务外包，扩大物流需求，发展第三方专业物流，鼓励物流业与制造业联动。

随着珠海市交通基础设施建设不断加强，东西部区域间交通日益便利，可逐步将上冲一带的农副产品批发物流市场转移至斗门等西部区域。

4.3.5 金湾区物流发展

（1）物流特点

金湾区的物流特点，一是珠海机场所在地，具有珠海市物流快速发展的巨大潜力；二是地处港珠澳大桥延长线上；三是建有极具特色的“医药谷”。

（2）发展重点

港珠澳大桥建成以及延长线区域建设，使珠海市航空物流发展迎来难得的历史性机遇，而珠海机场的所在地金湾区就成为珠港融合发展的桥头堡。

香港机场是世界最大的货运机场，2019 年货物吞吐量超过 500 万吨，占香港进出口贸易额的近 40%。2019 年，珠海机场货物吞吐量在 2018 年 5 万吨基础上略有增加。自香港机场托管珠海机场以来，珠海机场发展迅速，航空物流越做越大，这为香港机场和珠海机场进一步合作奠定了坚实基础。

金湾区要做好迎接“大桥时代”到来的准备，物流发展侧重点就是抢抓大桥机遇，全力支持珠海空港国际物流园建设；采取先易后难的方式，积极推动港珠澳大桥延长线上的金湾商贸物流配送中心建设进程；积极发展医药物流。

4.3.6 斗门区物流发展

（1）物流特点

斗门区位于珠海市西部，具有以下物流特点：一是面积大，占全市面积的 40%；二是农村人口集中，占全市农村人口的 89%；三是我国著名的鲈鱼之乡；四是河塘交错，拥有斗门港及多个特色物流园区。

斗门区水产养殖面积超过 20 万亩，其中海鲈产量在广东省乃至全国都名列前茅，尤其是白蕉海鲈已成为国家地理标志，是全国著名渔业大区和中国海鲈之乡。

（2）发展重点

斗门区物流发展的重点是农业物流、跨境货物物流和跨境电商物流。

首先，聚焦农业物流发展，积极打造拥有国际领先水平的集水产品深加工、展销、交易、仓储、冷链物流和科研于一体的白蕉现代农业示范园，积极扶持绿兴、强竞、诚丰优品等企业的发展，打造珠海市最大的鲜活农产品出口基地。

其次，利用斗门港的传统优势，在港珠澳大桥建成后，支持开展斗门港“一桥通”中港车业务的探索，为珠港深度合作发展跨境物流开辟新的增长点。

再次，在斗门港区域内，建设珠港跨境货物集散中心，其规模由目前的 630 亩扩大到 1000 亩左右。

斗门区是广丰物流有限公司所在地。该公司在跨境电商物流方面已走在珠海市前列，斗门区要充分利企业的优质资源，重点支持广丰跨境电商物流发展。敦豪-威恒（珠海）供应链管理限公司已进驻斗门，对于进驻斗门的物流企业要给予政策扶持，将其培育为重点物流企业。

4.4 港口协同发展战略

4.4.1 粤港澳大湾区港口发展现状

经济全球化背景下，港口作为区域大交通设施的重要组成，是国际贸易的基础保障，其战略意义不言而喻。港口是湾区城市群的重要基础设施，是连接全球、推动湾区城市成为全球价值链的重要枢纽。港口吞吐量的大小、辐射范围的远近、运作水平的高低深度影响湾区的社会经济发展。港口群是处于同一区域空间，在功能性质、发展规模及运输结构上高度关联的一组港口所形成的港口集群。粤港澳大湾区具有接近全球的最佳黄金航道，是太平洋和印度洋航运要冲，拥有全球产能规模最大的区域港口群和顶尖集装箱码头，是全球港口最密集、航运最繁忙的区域，湾区内所有城市均设有港口，码头泊位体量大，市场化程度高，港口经济发达。粤港澳大湾区港口群由香港、广州、深圳、珠海、东莞、惠州、江门、中山、澳门九个沿海港口和佛山、肇庆两个内河港口构成，其中广州、香港、深圳、东莞、珠海均为亿吨大港。

2019 年，大湾区货物吞吐量超过 16 亿吨，其中广州 6.27 亿吨、香港 2.63 亿吨、深圳 2.58 亿吨、东莞 1.90 亿吨、珠海 1.38 亿吨；集装箱吞吐量为 7600 万 TEU，占全国港口集装箱吞吐量的近 30%，居世界各湾区之首。其中深圳港、香港港、广州港（以下简称“三港”）已成为位居国际集装箱吞吐量全球排名前十的世界著名港口。2019 年，三港完成的集装箱吞吐量高达 6731 万 TEU。

粤港澳大湾区港口群发展是在该地区经济发展基础上展开的，正是因为快速发展的粤港澳大湾区经济，为港口发展提供了相应的经济环境，进而促进港口经济的发展。目前各个港口的产业不断发展聚集，将产业的集中效应以及规模效应充分发挥出来，进而促进了粤港澳大湾区港口的发展。

（1）香港港

香港是亚太地区的国际金融、贸易、航运中心。港口是促进香港发展、繁荣与稳定的要素，对香港经济的贡献和在香港经济结构中的地位不可忽视。香港港是全球最繁忙和最高效率的国际集装箱港口之一，也是全球供应链上的主要枢纽港，不仅拥有集装箱码头，而且还拥有石油、煤炭、水泥等专用码头。香港港的货柜班轮频密且覆盖范围广，每周约有 320 班次，前往全球约 470 个目的地，据粗略统计，其中西欧北美航班有 200 多班次，日韩、新加坡航线有 100 多班次。在高峰时期，甚至每周有 500 多班次，前往全球约 500 多个目的地。2019 年香港港全年港口货物吞吐量达 26332 万吨，同比增长 1.8%；集装箱吞吐量缓慢下降，2019 年为 1830 万 TEU，同比下降 6.6%。在全球集装箱港口的排名从 2017 年的第五位跌至第八位，总集装箱吞吐量仅为全球第一的上海港集装箱吞吐量的 42%。但香港在海运、金融、贸易、专业服务和基础设施建设方面拥有丰富的国际经验，有超过 800 间与海运服务相关的公司提供多样的海事服务，包括船舶管理、船务代理、船务经纪、船舶融资、海事保险、海事法律和仲裁服务等。香港的船东和船舶管理公司所拥有或管理的商船船队占全球商船船队 9.6%，使香港成为亚洲首要的国际船舶融资中心。

（2）广州港

广州港是有两千多年历史的大港，随着城市的发展，广州港的发展重心逐渐向南沙转移，近年来货物吞吐量和集装箱吞吐量都稳居世界十大港口之列，是粤港澳大湾区最大的综合性主枢纽港、国内最大的内贸集装箱枢纽港。2019 年广州港完成货物吞吐量 62687 万吨，同比增长 12.6%，居全国第四位、全球第五位；集装箱吞吐量达到 2324 万 TEU，增长 6.0%，居全国第四位、全球第五位。目前，广州港拥有内港、黄埔港、南沙港和南沙港 4 个港区，共拥有各类码头泊位 179 个（其中万吨级以上泊位 76 个）。广州港截止 2018 年共开通集装箱航线 209 条，其中内贸航线 106 条，外贸班轮航线 103 条（南沙占据 97 条）。开辟了美洲航线 7 条，欧洲地中海航线 13 条，中东印巴航线 15 条，亚洲航线 45 条，非洲航线 22 条，澳洲航线 1 条，亚非航线数量占比高达 84.5%。从集装箱班轮航线的分布来看，广州港南沙港区已发展成为华南地区亚非航线最多、班次最密的枢纽港区，在亚非航线、内贸航线上有明显的优势。江海联运驳船航线超过 160 条，内陆无水港办事处 33 个，覆盖全国 8 省 30 市。开辟中欧海铁联运货运通道。广州港保持内贸集装箱第一大港，成

为非洲、地中海航线核心枢纽港，国际集装箱干线港地位得到加强。

（3）深圳港

上世纪 90 年代初，深圳市委市政府确定了“双港齐飞”的发展战略。经过 30 多年的发展，深圳港已发展成为华南地区集装箱枢纽港，助力深圳市成为珠三角地区重要的贸易门户。深圳港相继建成了蛇口、赤湾、妈湾、盐田、大铲湾、沙鱼冲、下洞、东角头、福永和内河十个港区以及妈湾电厂、核电、大鹏 LNG（液化天然气）等专用码头，共有码头泊位 155 个（78 个万吨级泊位，其中有 8 个是 20 万吨级靠泊能力的集装箱泊位），现有集装箱专用泊位 51 个，客运泊位 19 个，油气化工泊位 24 个，生产性码头泊位岸线总长度 32.80 公里。2019 年，深圳港完成货物吞吐量 25785 万吨，比去年同期增长 2.6%；集装箱吞吐量达到 2577 万 TEU，列全国第三位、全球第四位。目前，深圳共有国际集装箱班轮航线 245 条，其中美欧航线占比 37.24%、亚洲航线占比 53.97%、地中海航线占比 5.44%，澳洲航线占比 3.35%。全球集装箱班轮运输市场上的三大联盟挂靠在深圳港的航线有 100 多条，是全球挂靠数量最多的港口。由此可见，深圳港国际集装箱航线主要以欧美和亚洲航线为主，其吞吐量占比高于 80%，这在一定程度上反映出，深圳港的吞吐量将会受到国际环境的变化而变化，而且影响程度较为明显。盐田港凭借天然深水泊位条件和超大型船舶服务能力，全球超过 1 万 TEU 以上的集装箱船舶 80% 靠泊深圳港。深圳港已与 18 个内河码头和 6 个内陆无水港签订组合港协议，开通覆盖 52 个珠三角支线码头的 60 条驳船航线和 14 条海铁联运班列线路，挂牌运营 4 个内陆港，进一步强化华南地区主枢纽港地位。

（4）珠海港

珠海港是我国沿海主要港口之一，距国际大西水道仅 11 海里，是珠江三角洲西岸唯一的深水大港、重要的中转枢纽港。珠海港海岸线长 691 公里，可建港口岸线 102.95 公里。其中主港区高栏港区岸线长达 68 公里，适宜建设用地有 678.7 平方公里，80%可供开发。珠海港的万山港区是珠江口西岸唯一具备建设 30 万吨深水大港条件的港口。截至 2019 年底，珠海港共有泊位 168 个，其中生产性泊位 160 个、非生产性泊位 8 个，万吨级以上生产性泊位 29 个，设计年通过能力 1.66 亿吨，集装箱吞吐能力 268 万标箱。其中，高栏港区生产性泊位 75 个，万吨级以上生产性泊位 28 个，设计年通过能力 1.51 亿吨，占全港通过能力的 91%。珠海港现有 59 条集装箱班轮航线稳定运营，其中国际航线 22 条（内支线 9 条）、国内沿海航线 9 条、西江航线 28 条。2019 年，珠海港共完成货物吞吐量 13838 万吨，比去年同期增长 0.3%；集装箱吞吐量 256 万 TEU，同比增长 10.8%。

4.4.2 珠海港协同发展的意义

《粤港澳大湾区发展规划纲要》明确要求“提升珠三角港口群国际竞争力”。港口群始终是粤港澳大湾区发展的最大优势，但在现行“一城一港”管理体制下，各地各自为政，各自为战，缺乏统一规划、建设和运营，港口重复建设、功能重叠、生产结构趋同导致激烈竞争和社会效率损失。因此，构建层次明晰、功能合理的港口布局，深化港口协同融合发展，将有助于提高珠三角地区的经济竞争能力和公共服务水平，有力推动粤港澳大湾区的建设。新时代国家推进“一带一路”建设和粤港澳大湾区建设，为大湾区港口群发展再次带来了历史性机遇。作为粤港澳大湾区建设世界级城市群和全球一流湾区的基础结构和重要载体，港口群不仅是大湾区发展的历史起点，更是大湾区从港口经济、工业经济迈进服务经济和创新经济的逻辑起点。

珠海市是粤港澳大湾区经济圈的一员，港口是珠海市的核心竞争力所在，更是珠海市参与粤港澳大湾区分工协作的重要抓手和平台，对珠海港来说，把握粤港澳大湾区的建设时机，加强与珠三角港口的分工合作，避免恶性竞争，是未来港口发展的必然选择。粤港澳大湾区各港口目前都处于转型升级的瓶颈阶段，未来必然走向差异化、一体化的发展之路，打造成为像东京湾港口群那样各有特色、互为支撑的格局，实现大湾区港口能力和效益的最大化。珠海市应从参与粤港澳大湾区分工协作战略高度重视珠海港的发展，通过重点发展油气化工品、煤炭、矿石等大宗散货和集装箱运输，在大湾区港口群中突出自身优势错位发展，创新对外合作新模式、构筑对外开放新优势、聚集对外发展新要素，与大湾区其他港口实现互补和合作，努力将珠海港打造成特色鲜明、联通大西南、面向港澳和东南亚、对接拉美的国际化一流港口。

4.4.3 珠海港协同发展的对策

（1）深入推进“西江战略”，构建西江流域物流体系

珠海港是珠江三角洲西部地区和西南、华南地区从海上通往世界的便捷通道，是我国沿海主要港口之一。从地理位置来看，珠海港是华南地区发展江海联运最理想的港口之一，而且西江干流沿岸部分地区也是珠海港主要的经济腹地之一。珠海港作为西江流域唯一的天然深水海港，是西江流域走向世界最重要的出海通道。经过多年努力，珠海港依傍中国第二条水上运输大动脉——西江黄金水道，充分发挥江海联运的优势，拓展内陆经济腹地，走差异化发展之路，成功迈向“亿吨大港”。2019 年，经珠海港转运西江流域的货物吞吐量累计完成 4376 万吨，同比增长 5.2%；集装箱吞吐量累计完成 60.7 万 TEU，同比增长 7.8%。珠海港集团应继续深入实施“西江战略”，全面推进西江

流域物流体系的构建，坚持以西江港口联盟为平台，以西江重点货类为主线，以西江驳船快线为抓手，打通西江，充分发挥西江航运的纽带作用，满足流域原材料、产成品运输需求，促进区域间的资源、技术、资金、人才、管理等有效互动和优势互补，加快区域交流合作与开发开放，助力珠海港发展成为西江流域龙头港和区域枢纽大港。

预计到 2022 年，经珠海港转运西江流域的货物吞吐量达到 5430 万吨，集装箱吞吐量达到 80 万标箱；预计到 2025 年，经珠海港转运西江流域的货物吞吐量达到 6225 万吨，集装箱吞吐量达到 100 万标箱。

（2）积极探索与其他港口合作建立“港口联盟”，竞合实现共赢

伴随着全球经济贸易一体化进程的加速，港口联盟日趋为人们所重视。早在 20 世纪 90 年代，联合国国际贸易和发展会议就提出了港口联盟的概念，将其定义为“在地理上分开但通过共同的经营或通过共同管理联系在一起的多个港口组合体”，这也是第四代港口的主要特征之一。目前港口联盟分为紧密型和松散型两类，紧密型联盟往往基于财务、商业和法律关联来构建港口间规范的治理关系（包括合资、参股、兼并、收购或接管等），松散型联盟则是指港口间的合作停留在无盈利驱动的信息共享、经验交流和服务互补等层面。

为达到拥有市场、共同使用资源等战略目标，珠海港可借鉴当前国际上港口联盟的运作方式，遵循自愿互惠原则，以灵活多样的形式，与湾区内其他港口达成合作协议或组成网络式协作关系，通过强有力的合资合作、服务管理协作与信息共享来促进与湾区港口的协同发展，使珠海港具有更高的运作效率和更先进的服务水平。通过建立起有效的沟通协调和协作机制，形成珠海与周边港口错位协同发展的良性互动局面，避免同质化竞争。从 2009 年实施西江战略至今，珠海港集团先后投资了梧州大利口码头，云浮新港码头和桂平新龙码头，以远洋公司的西江驳船快线作为连接纽带，打造高栏-云浮-梧州-桂平四地，具有珠海港特色的西江流域资源类货种和制成品货种上行下达的物流模式。

西江港口联盟自 2009 年成立以来，规模不断扩大，目前已有 41 位成员单位，主要由港口企业、物流企业、船务公司、拖轮公司、供应链研究院、交通协会等行业构成；未来 3 至 5 年，联盟规模将不断扩大，预计到 2025 年可达到 50 余家联盟成员单位。通过港口战略联盟，实现“1+1>2”的效应。以港口联盟为纽带，大力加强区域港口间经营合作与基础设施投资合作，在“一带一路”建设中，共同发挥“桥头堡、支点和枢纽”作用，从而使粤港澳大湾区港口成为推进“一带一路”建设的重要平台。

（3）大力发展航运高端服务业，打造区域性国际航运中心

充分利用港口，建立航运中心，完善航运服务质量，提升自身的软实力以及综合实力。满足湾区高端消费需求，重视湾区邮轮母港建设，完善湾区邮轮航线网络体系，发展远洋、近海的邮轮航线，为湾区建设成为世界级国际旅游都市群创造条件。探索发展国际游艇旅游，与其他港口共同推动粤港澳游艇自由行，合作开发高端跨境旅游产品。

大力发展航运金融等航运服务新业态，提升粤港澳大湾区航运高端服务的国际竞争力。探索与广州、深圳共同打造粤港澳大湾区国际航运金融综合服务体系，开展国际航运结算、支付、融资等业务。鼓励设立航运金融租赁公司、融资租赁公司、航运保险公司等专业性机构，大力引进航运专业银行，方便国际航运公司的结算、融资等，并为航运公司开拓更多的融资渠道，降低融资成本，提高航运公司的竞争力。大力发展航运电子商务，引进国内外大型知名电商企业设立跨境电子商务展示中心、交易中心、信息中心、结算中心。支持航运企业做精做强,加强航运企业间的合作,引导航运企业规模化和集约化发展,形成具有一定规模的骨干企业，促进航运服务业要素集聚,形成良好航运产业链条和环境,促进海运业和内河航运健康发展,切实提升现代航运服务业水平和国际竞争力。

（4）积极探索与澳门开展港口物流产业合作

一是探索吸引澳门资本投资珠海港基础设施建设，与珠海港控股集团合作参与西江流域港口码头建设，不断完善西江驳船快线网络体系，加强西江流域港航互联与合作，通过持续提升服务质量与水平，共同推动西江经济带建设。将珠海港打造为澳门货物的进出港、珠江西岸区域性国际航运中心、物流中心。二是探索依靠澳门中葡、中拉平台的示范效应，以高栏港为核心、珠海经济技术开发区和横琴自贸片区为主体，联动发展，与澳门合作共同打造中葡国家贸易服务平台，通过巴西发展跟南美拉美的经贸关系，通过葡萄牙发展与欧洲的经贸关系，通过安哥拉发展与东非的经贸关系。推动高栏港拉美专属综合保税仓储物流等项目建设；配合推进中国—巴西跨境电子商务与服务贸易一体化项目线上平台及线下物流枢纽项目落户高栏港区。三是充分发挥港珠澳大桥“桥头堡”的区位优势，依托横琴保税洪湾片区的政策优势，探索与澳门港口合作建设自由贸易港。

（5）提升综合服务水平，推动港口升级换代

珠海高栏港综合保税区规划面积 2.514 平方公里，于 2018 年 2 月 5 日经国务院批准设立。高栏港综保区将依托高栏港、珠海机场空港以及港珠澳大桥、黄茅海大桥的“双港双桥”交通优势打通陆海空联运大通道，并依托自身的政策功能优势，着力打造具有国际竞争力和创新力的海关特殊监管区域，构建完善的国际物流服务体系，面向港澳地区，为大湾区及粤西部地区的制造、商贸和

服务进出口企业提供服务。

要加快高栏港综合保税区建设，发展国际中转、国际配送、国际采购、转口贸易、出口加工等业务，完善港口国际物流服务功能。构建物流、商流、资金流和信息流“四流合一”的功能齐全、物流能力强、运作高效的现代港口综合服务体系 and 区域性大型综合物流服务平台，积极打造珠江口西岸最大的国际物流分拨中心、国际采购中心、研发设计中心、检测维修中心、保税加工中心等“五个中心”。推动高栏港向第三代、第四代港口转型，提升珠海港在粤港澳大湾区的综合竞争力。

4.5 航空物流互补发展战略

珠江三角洲地区是我国机场分布最密集的区域之一，在 1 万平方公里左右的地域范围内集中了香港、澳门、广州、深圳和珠海五个民用机场，空域资源相对紧张，航空运输市场竞争也较为激烈。港珠澳大桥珠海连接线作为大桥在内地的连接点，极大地缩短了香港到珠海的物流时间。珠海市应利用这一优势，加强与口岸联检单位的协调工作，创新通关监管模式，主动对接香港物流行业，特别是香港机场的服务需求，加速建设具有完整产业链支撑的快速高效空港物流系统，提升机场的综合竞争力，夯实省骨干机场地位，逐步实现其复合型国际干线机场的远期战略目标，为城市和区域现代物流发展提供重要支撑。

4.5.1 目的与意义

自 2017 年 7 月 1 日，习近平同志出席《深化粤港澳合作推进大湾区建设框架协议》签署仪式之日起，这个世界第四大湾区便被视为我国经济、贸易、交通、科技发展的排头兵与示范地。粤港澳大湾区不仅是我国层次最高、影响最大的湾区代表，也是国家建设世界级城市群和参与全球竞争的重要空间载体。从国务院到地方政府，大量的政策文件在全力推动粤港澳大湾区建设落地。而机场群作为湾区经济面向全球的窗口，是湾区国际化发展的重要基础设施平台。在如此巨大的时代机遇面前，珠海机场必须以最快的速度把握机会，从结构上一改往日的种种弊端，全力融入和推动粤港澳大湾区世界级机场群的高速建设。对比其他世界湾区，粤港澳大湾区人口数量、土地面积和港口集装箱吞吐量、机场旅客吞吐量均在四大湾区的首位。随着粤港澳大湾区经济社会的不断发展，未来国内、国际交流还会更加频繁，从全世界来看，一流的湾区都有世界级的机场群支撑。珠海机场成为真正可以为香港、深圳等周边大型机场分担“客货流量”的高效率机场，是挑战，是趋势，更是要求。

粤港澳大湾区地处南中国沿海开放前沿，以泛珠三角区域为广阔发展腹地，在“一带一路”建设中具有重要地位。交通便利的区位优势成为粤港澳大湾区发展的基础，这里拥有香港国际航运中心和吞吐量位居世界前列的广州港、深圳港等重要港口，以及香港、广州、深圳等具有国际影响力的航空枢纽。广东省委、省政府印发《中共广东省委广东省人民政府关于贯彻落实〈粤港澳大湾区发展规划纲要〉的实施意见》，推进粤港澳大湾区建设领导小组印发《广东省推进粤港澳大湾区建设三年行动计划（2018-2020 年）》，其中明确提出要建设粤港澳大湾区世界级机场群。根据《广东省综合交通运输体系发展“十三五”规划》，将重点打造“5+4”骨干机场，同时新建一批通用机场。“5+4”骨干机场指珠三角地区打造广州白云机场、深圳宝安机场、珠三角新干线机场、珠海金湾机场、惠州平潭机场等 5 大机场，粤东西北打造揭阳潮汕机场、湛江机场、梅县机场、韶关机场等 4 个机场，其中五个骨干机场都集中在珠三角地区。再加上香港和澳门两个国际机场，粤港澳大湾区拥有“5+2”的世界级机场群。数据显示，2019 年，粤港澳大湾区五大机场共完成旅客吞吐量突破 2.1 亿人次，货邮吞吐量突破 900 万吨。到 2020 年，广东省民用运输机场旅客吞吐能力超过 1.4 亿人次，货邮吞吐能力达到 610 万吨，国际机场开通国际航线达 210 条以上。珠海市拟将珠海机场建设成为国际航空货运枢纽港，这是基于珠海机场的竞争优势——周围有 50 平方公里可以满足货运枢纽所需要的仓储用地；4E 级机场本身可以起降世界上最大的飞机；每年 10 万架次的运营保障能力足以形成大规模的货运机场，西部地区的广湛高速、广珠西线等高速运输网的形成极大地改善空陆运输的衔接链，这些都成为珠海机场角逐现代物流的核心竞争力。

找准珠海机场在区域发展中的位置，将其发展成粤港澳大湾区机场体系的重要组成部分，将很大程度上决定珠海临空产业未来的走向。珠海市应积极融入粤港澳大湾区建设，携手共建世界级机场群。

4.5.2 可行性分析

（1）港珠澳大桥作用日益突显

港珠澳大桥的开通，补齐了珠海市区位立体综合交通短板，珠港往返的便利提高了珠海市承接香港产业转移的能力。以国际货运为例，香港机场的航空货运商可以将拟扩大或现有业务迁至珠海机场，利用自贸区政策、口岸便捷和跨海大桥等综合优势弥补其在距离延长、时间损失方面的不足。双向接驳具体是指，除了承接香港国际航空货源的转移外，利用珠海机场的国内航线和日渐改善的陆路交通，提高香港机场对内地二、三线城市航空货源地的辐射能力，同时配合日渐兴起的跨境电

商，利用珠港机场航空货运便捷通道转运境外货物到消费地。

（2）港澳机场容纳客货能力即将饱和

国际航空运输协会预测，随着商贸和整体经济的不断发展，珠三角地区航空市场的客货运量增长依旧显著。到 2020 年，客货运需求量将分别达到 2.33 亿人次和 1000 万吨；到 2030 年，客货运需求量将分别达 3.87 亿人次和 2000 万吨。澳门机场由于自身限制条件，不足以承接将要到来的客运量以及货运量，而香港机场也将面临同样的问题。珠海市在政策、规划、设施、空间等多维度均有着珠三角地区其他城市不可比拟的综合性优势，由珠海市承接香港相关产业的战略性转移将是极优的选择。利用自贸区的政策优势和大桥的交通优势，可适度引导在港的货运航班、低成本航企、公务机迁至珠海机场，借此为香港机场释放短期很难拓展的核心航空资源。

（3）大胆创新，先行先试

国务院印发的《粤港澳大湾区发展规划纲要》中提出：支持珠海、佛山等城市充分发挥自身优势，深化改革创新，增强城市综合实力，形成特色鲜明、功能互补、具有竞争力的重要节点城市。同时构建现代化的综合交通运输体系，提升珠三角港口群国际竞争力，建设世界级机场群，增强珠海机场的功能，推进大湾区机场错位发展和良性互动；依托香港金融和物流优势，发展高增值货运、飞机租赁和航空融资业务等；深化低空空域管理改革，加快通用航空发展，稳步发展跨境直升机服务，建设珠海通用航空产业综合示范区。

为了充分发挥港澳独特优势，创新完善各领域开放合作体制机制，深化内地与港澳互利合作。国务院要求为港珠澳大桥便捷通关创新模式，增强港珠澳大桥作用，以及研究港澳与内地通关和配套交通管理新措施，促进交通物流发展。诸如研究扩大澳门单牌机动车在内地行驶范围；研究制定香港单牌机动车进入内地行驶的政策措施；完善粤港、粤澳两地牌机动车管理政策措施，允许两地牌机动车通过多个口岸出入境等。

4.5.3 具体实施路径

珠三角地区机场群所依托的腹地约 18 万平方公里，远小于京津冀和长三角地区机场群的依托腹地，但是其机场密度、空域密度以及旅客和货运吞吐量却远高于后者。与国际先进机场群相比，虽然珠三角地区机场群总吞吐量占优势，但由于珠三角地区机场群各大机场定位不太清晰，在资源相对紧缺的状态下，机场之间竞争激烈，使得机场群的枢纽连通性及客源集中度远不及世界成熟的枢纽机场。建设世界级机场群，巩固提升香港国际航空枢纽地位，强化航空管理培训中心功能，提

升广州和深圳机场国际枢纽竞争力，增强澳门、珠海等机场功能，推进大湾区机场错位发展和良性互动是目前主要发展方向。

（1）创新珠港澳三地机场货运接驳模式

珠港澳三地机场货运的接驳离不开海关政策支持。《海关总署与香港海关、澳门海关开展港珠澳大桥口岸合作互助备忘录》提出一种将内地海关“跨境快速通关”模式与香港海关“多式联运转运货物便利计划”对接的快速通关对接合作模式。在该模式中，粤港海关应用同一把电子锁及全球定位系统设备，以“跨境一锁，分段监管”为原则，各自分别依据中国内地与香港法规对经陆路转运的货物进行监管，进口货物可从香港机场起运，通过港珠澳大桥抵达珠海保税区，入区拆包、理货后，完成进口货物分拨办理手续；出口则通过与香港机场进一步深度合作，以“先查验、后打板、口岸直通、机场直载”的模式使各项手续前置到珠海保税区，通过珠港双方机场安检互认，实现香港机场空运货站前移，节约通关时间、简化通关程序。

珠海机场和澳门机场推出客货车“一站式”新型通关模式，系统与海关公路舱单系统、金关二期智能卡口无缝连接，辅以对司机的人脸识别、指纹识别、红外体温检测等智能化设备设施，自动识别车牌并抓取车辆、人员备案信息，并推送至“一站式”平台。当车辆进入检验区域、智能设备扫描识别时，信息进行关联匹配，以验证合法性。

港珠澳大桥珠海公路口岸检查一次性“并联”作业，实现“一次读取、分别处置、一次抬杆、高效验放”，为粤港澳三地车辆提供快速通关保障，进出境货物真正进入“秒放时代”。粤港澳三地的物流时效得到明显提升，为实现粤港澳大湾区跨境货物陆空运输的无缝对接和协同发展提供了坚实的基础。

（2）珠海机场与周边城市机场互动发展

珠海机场航线网络通达全国 86 个航点，地面通达性持续改善，机场快线覆盖珠中江澳。珠海机场积极联系中山和江门地区，利用丰富的空域资源和较强的航运能力吸引两地区的物流、人流、资金流，打造珠中江一体化空港经济。

香港机场和澳门机场的国际航线多，国内航线偏少，珠海机场的国内航线丰富，因此可利用港珠澳大桥“1 小时生活圈”的便利，发挥三地机场航线互补优势，促进机场业务发展。白云机场、宝安机场等大型国际机场运能和空域非常紧张，梅州、揭阳机场对珠三角地区吸引力较弱，难以有效舒缓广州、深圳方面的压力，珠海机场可与白云机场、宝安机场进行协调合作，积极引入溢出的资源，舒缓广州、深圳的航空运输压力。

粤港澳大湾区无论是经济规模还是区域一体化水平，粤港澳大湾区已具备建成国际一流湾区和世界级机场群的基础条件。建设世界级机场群，构建便捷高效的航空运输网络，是大湾区发展最重要的战略支撑之一。以机场群的建设为重点工作，不仅能够为航空业的发展开拓空间，也能够提升服务业的发展规模和质量，优化大湾区的产业结构，有着发展的必要性。另外，从目前大湾区机场设施的建设情况以及客货运输量来看，也存在发展的可行性。相比于世界其他三大湾区，粤港澳大湾区具有更加得天独厚的港口资源、土壤资源和矿产资源。只要粤港澳大湾区的机场群从组织管理、信息技术、基础设施和服务质量等方面不断完善优化，结合对粤港澳大湾区发展的战略定位实现有效对接，多方共同发力，就一定能够为大湾区的高质量发展提供有力支撑，早日发展成为“一带一路”重要支撑区域、具有活力的经济区域与“一国两制”的实践示范区域。

（3）打造空港国际智慧物流园

空港国际智慧物流园项目将以港澳业务、全货机业务、冷链物流业务、跨境电商业务及进出口贸易业务为抓手，融合现代物流及“互联网+”的技术手段，推动发展多式联运业务。珠海机场作为空港，在粤港澳大湾区和物流业飞速发展的背景下，积极发展航空服务业和物流业，响应落实珠海市关于深化与港澳机场合作，构建“空港+自贸区”特色空港经济区的指示精神，在珠江口西岸地区打造集航空货站中心、冷链处理中心、快件处理中心、电商仓储中心、保税物流中心及海关监管中心、供应链金融服务中心等于一体的国际航空物流服务中心，打造成华南地区重要的航空货运物流枢纽。同时利用珠海机场优质空域资源、航线资源、地域资源，推进开放珠海机场国际货运口岸，联结港澳机场，大力发展成为国际货机枢纽机场。

4.6 多式联运发展战略

珠海市是大湾区七个节点城市之一，在《粤港澳大湾区规划纲要》中，珠海市的定位是国际创新资源进入内地的“中转站”和建设粤港澳大湾区的桥头堡与创新高地。珠海市应依托新建成的港珠澳大桥，发展成为大湾区服务于香港和澳门的战略要地，全面融入粤港澳大湾区的基础设施网络建设，着力构建“海陆空铁协同”的大交通体系，加强对接珠三角东岸、辐射珠三角西岸的能力，打造承接港澳、辐射粤西、连通全国的珠江西岸综合交通枢纽城市。

推进多式联运发展。总结多式联运示范工程工作经验，研究制定统一的多式联运服务规则，完善多式联运转运、装卸场站等物流设施标准，力争在货物交接、合同运单、信息共享、责任划分、货损理赔等方面实现突破。加快建设多式联运公共信息平台，促进货源与公铁水空等运力资源有效

匹配，降低车船等载运工具空驶率。依托国家物流枢纽网络开发“一站式”多式联运服务产品，加快实现集装箱多式联运“一单制”。研究在适宜线路开展驮背运输。发展海铁联运班列。在保障安全的前提下，积极推动LNG罐箱多式联运。

4.6.1 多式联运基础设施现状

珠海市具有突出的“双港一铁”即海港（珠海港）、空港（珠海机场）和广珠铁路，以及完善的公路网络，已基本形成贯通口岸、港口、机场、铁路货站四大节点的道路干线交通网络。

港口：珠海港呈“一港七区”布局，即以高栏港区为主，洪湾、万山港区为辅，九洲、斗门、香洲、唐家港区为补充的基本格局。全年规模以上港口完成货物吞吐量13838万吨，增长0.3%，其中外贸货物吞吐量3014万吨，增长3.2%；内贸货物吞吐量10823万吨，下降0.5%。港口集装箱吞吐量256万标准箱，增长10.8%。

机场：2019年，珠海机场完成年旅客吞吐量1228万人次，同比增长9.5%；货邮吞吐量50989吨，同比增长10%。旅客吞吐量、货邮吞吐量以及运输起降架次均创珠海机场历史新高。铁路：广珠货运铁路于2012年建成通车，直达高栏港南水作业区，珠海市与内陆腹地的交通联系得到加强。2019年铁路货运量为881.94万吨，比上年增长1.5%。

公路：形成“五横五纵”干线高速公路网。“五横”为粤西沿海高速、珠海大道、香海大道、港珠澳大桥延长线、金海大道；“五纵”为高栏港高速、机场高速、江珠高速、广珠西线、金琴高速。2019年，公路通车里程1463.42公里，减少6.2%。其中，高速公路通车里程167.98公里，减少2.2%。轨道交通通车里程86.5公里，与上年持平。

港珠澳大桥：港珠澳大桥建成通车使珠海市的区位优势进一步提升，珠海市将由原来的交通末梢城市，成为内地唯一一座与港澳陆路相连并方便通向国际的区域枢纽城市。珠海市乃至整个珠江口西岸地区所具备的劳动力资源和土地资源等优势将更为凸显，尤其是珠海市的机场、港口、口岸等优势资源将更好发挥作用，会极大地带动和促进珠海市现代物流业的发展。港珠澳大桥将方便香港、珠海之间的公路货物运输，行车时间和行车成本会降低；通过港珠澳大桥与我国两纵两横大动脉相连，包括西江流域的内河港开发，云、贵、川（渝）的货物可直接运至珠海抵达香港，大大拓展珠海市的物流腹地空间；在空港方面，珠海机场距离香港机场的行驶距离大大缩短，为两个空港的进一步合作创造了条件。港珠澳大桥为珠海市成为对接港澳、辐射内地的珠三角新的重要的国际物流与贸易中心提供了更大可能。

珠海市已滚动投入1500多亿元开展“交通大会战”，以港珠澳大桥为龙头，以铁路、口岸、机场、港口为支撑的现代综合交通枢纽格局初显，搭建起了江—海—公—铁—空立体集疏运体系。香港机场第三跑道建设和深中通道建设离最终完成还有一段时间，这构成了港珠澳大桥建成通车后珠海市现代物流业发展乘势而上的一个重要“窗口期”。但交通体系仍需进一步完善，特别是各种运输方式之间的有机衔接是交通体系“补短板”的关键所在，加强联运转运衔接设施短板建设。发挥政府投资的示范带动作用，引导各类社会资本加大对公铁、铁水、空陆等不同运输方式的转运场站和“不落地”装卸设施等的投入力度，提高一体化转运衔接能力和货物快速换装便捷性，破解制约物流整体运作效率提升的瓶颈。推动具备条件的物流园区引入铁路专用线。加强入港铁路专用线等基础设施短板建设，支持铁路专用线进码头，打通公铁水联运衔接“最后一公里”，实现铁路货运场站与港口码头、前方堆场等的无缝衔接。高效发展多式联运对珠海市现代物流业至关重要。

4.6.2 多式联运发展趋势

（1）陆空联运

珠海机场拥有稳定增长的货运量，多样化的服务内容，优惠的政策，相对较低的土地成本，在港珠澳大桥建成后，对于容量即将饱和且在内地合作发展有限的香港机场而言，珠海机场是最好的合作对象，况且两机场已开展托管合作多年，依托珠海机场发展陆空联运水到渠成。珠海市委八届六次全会提出，要用好港珠澳大桥，推进粤港澳物流合作园、广丰跨境电商产业园建设，发展“珠港陆空联运”并拓展业务，打造大桥经济区。积极探索搭建“珠港陆空联运”通关模式，率先将保税区建设成为承接港澳物流产业的重要枢纽，以实现粤港澳大湾区跨境货物陆空运输的无缝对接和协同发展。

珠海保税区的“珠港陆空联运”运作模式，是在粤港两地备案的跨境运输车辆上加挂“安全指挥锁”，将广东省内海关的“跨境快速通关”业务与香港海关的“多模式联运转运货物便利计划”进行对接。其中，进口货物的车辆可从香港机场起运，通过港珠澳大桥珠海公路口岸直抵珠海保税区，入区拆包、理货后，完成进口货物分拨办理手续；出口则通过与香港机场进一步深度合作，以“先查验、后打板、口岸直通、机场直载”的模式使各项手续前置到珠海保税区，相当于出口货品在珠海预先完成“值机”，节约时间、简化程序。

（2）海铁联运

珠海港过往在华南地区主要的货源腹地是珠三角区域，长期以煤炭、铁矿石、油气化学品等大

宗干杂货类产品为主要进口货源，珠海市当地及周边地区产业和经济情况对比深圳市和广州市不算发达，因此珠海港进出口货源集装箱使用率较低，集疏运方式仍旧以传统的单边公路、水路、或者公水、水水运输为主，较少涉及铁路段运输。

近年来珠海港物流大力发展多式联运业务，已开通23条海铁联运通道线路，港捷联运是珠海港集团实施多式联运战略的重要平台，自公司成立以来，积极发挥铁路直达港区 and 位于西江主出海口 的双通道联运优势，深化与沿铁、沿江的广铁集团、船公司、货代公司合作，并通过沿线设立无水港的方式拓展西江流域及湘南地区货源，陆续开通覆盖湖南、云南、贵州等地的海铁联运通道。2018年上半年，港捷联运联合中远海运开通了高栏—郴州南站的海铁路径，新开拓湖南、贵州海铁线路两条，运行货种涵盖玉米、煤炭、陶瓷等多种大宗货物。

（3）公铁联运

2018年11月15日，珠海市政府常务会议审议并原则通过的《珠海市干线路网规划》（以下简称《珠海规划》）提出，规划新增深珠（伶仃洋）通道，并确定基本路线方案。为尽快促进这一跨江通道规划落实，深圳市此前已经启动研究向西对接通道的预留接口。根据《珠海规划》，深珠通道起于深圳市前海、对接广深沿江高速和南坪快线，跨越伶仃洋至珠海市唐家北边界，途经中山市五桂山、斗门区莲洲，向西延伸至珠海市高栏港和江门市台山及粤西，珠海市内的线路已较为明确。2018年6月，深圳市交委出台的《深圳市高快速路网优化及地下快速路布局规划》（以下简称《深圳规划》）发布了8条高快速路规划设计方案。其中提及为应对粤港澳大湾区国家战略，将实施西延南坪快速路二期，与广深沿江高速互通衔接，并预留对接深珠公铁复合通道的接口。《深圳规划》方案认为，南坪快速路作为承担深圳市第二圈层东西向沿线各组团快速联系及对外交通功能的快速通道，是深圳市中心城区对接珠江西岸最为合适的干线道路，先行启动南坪快速西延工程，可促进这一跨江通道规划尽快落实。而根据既有的规划，作为串联深圳西部南北向发展轴的沿江高速在前海片区仅能通过月亮湾大道节点转换，与南坪二期无交换功能，这样将严重制约西部高快速路网交通服务。为充分预留未来西延对接深珠通道的规划条件，《深圳规划》重点规划南坪快速路与沿江高速公路衔接方式，并提出了海上高架互通立交、前海陆域地面互通立交、水下互通立交三个方案，并将做进一步的比选。

（4）江海联运

高栏港经济区是珠江口西岸首个国家级经济技术开发区，也是西江及南海通向世界的门户。近年来，高栏港经济区抢抓国家南海开发、“一带一路”建设、港珠澳大桥建成、粤港澳大湾区建设

等重大机遇，科学谋划、错位发展，形成了以港口物流和先进装备制造、清洁能源、现代化工为主导的“1+3”现代临港产业格局。同时，构建完善江海联运、海铁联运、海公联运、海空联运、管道运输五大多式联运体系，初步形成对华南区域乃至国家重要影响力的块煤、粮食、纸浆、钢材、矿石、成品油及液化品等六大物流中心，全力打造国家能源接卸港、西江流域龙头港、华南区域性国际物流中心，进一步夯实高栏港国家综合交通运输的重要枢纽地位。

4.6.3 多式联运发展路径

（1）优化基础设施空间布局

全面融入粤港澳大湾区基础设施网络，着力构建海陆空铁协同的大交通体系，加强对接珠三角东岸、辐射珠三角西岸能力，打造承接港澳、辐射粤西、连通全国的珠江西岸综合交通枢纽市。提升信息能源水利基础设施水平，建设一体化、便捷化、智能化的现代基础设施体系。综合考虑珠海市对外交通通道、城市总体空间布局、产业布局、交通条件等要素，珠海市优先重点建设临港物流枢纽与航空产业园。

临港物流枢纽。高栏港片区依托珠海港、广珠铁路、综保区、高栏港口岸优势，交通基础设施雄厚，对外交通衔接性好，辐射东南亚、西江、西南地区的干线海运、海铁联运、江海联运的国际国内运输组织，以及大湾区内港澳地区及珠江西岸的区域分拨配送，为高栏港经济区制造业、加工业提供供应链物流服务，同时通过港珠澳大桥发展经济带高速公路连接线为珠海市西部周边地区的富山工业园、横琴开发区、香洲中心城区提供商贸分拨集散。高栏港国际物流园将与富山工业园物流中心开展铁路物流服务的设施互为补充、协调发展，共同构建珠海市水铁联运设施系统；与珠江内河港口相关物流设施联动发展，主导构建珠海市江海联运设施系统；在此基础上，以构建珠海市物流信息平台的核心支撑信息系统建设为依托，园区具备整合珠海区域内其他物流设施的功能。重点建设环通综合物流园、钢材物流中心、冷链物流中心、华南干散货物流中心等主要项目。

航空产业园。航空港片区依托珠海机场、以及与澳门、香港机场的相互补充、相互协同，推进大湾区机场错位发展和良性互动。珠海航空产业园建设将深度融入大湾区的物流网络体系，打造大湾区国际航运中心、航空网络，为大湾区的高端制造业、能源加工、商品流通提供现代物流服务支撑。同时带动珠海市及其周边城市的物流业快速发展。

（2）构建综合交通网络

① 集疏运系统

珠海市全面构建综合交通网络，打造“一江、两横、三纵”的物流集疏运通道。一江：依托西江走廊，构筑江海联运物流通道。两横：一是依托西部沿海高速-京珠高速，构筑东连珠三角湾区、西接粤西的物流通道；二是依托港珠澳大桥及西延线，加强珠海市作为区域物流枢纽的地位，构筑东连香港、西接粤西及大西南地区的物流通道。三纵：重点依托广珠铁路及高栏港高速、机场高速-江珠高速和广珠西线，构筑连接北部腹地的物流通道。

加快珠海市交通网络建设，完善与港珠澳大桥相衔接的东西向高快速路网，加快推进洪鹤大桥及港珠澳大桥西线等项目建设，积极配合省加快推动黄茅海通道建设。积极谋划深（圳）珠（海）通道，加强与大湾区东岸城市的直通联系。着力构建西联东拓、南北贯通的市区骨干路网，推动香海大桥及其支线、鹤港高速、金海大桥、金琴快线、兴业快线等重要通道全线建成通车，形成中心城区快速路环。

② 干线通道与区域集散网络

干线通道建设主要依托川贵广-港澳-南亚国际物流大通道、国际航线、沿海干线、西江驳船支线连接国际和国内重要节点城市，国际节点城市主要包括巴基斯坦瓜达尔、孟加拉吉大港、斯里兰卡汉班托塔、东非吉布提等；国内节点城市主要包括四川省遂宁市、贵州省黔南州等内陆地区开放新高地以及天津港、青岛港、广州港、上海港等沿海港口。区域集散网络以服务粤港澳大湾区为主，以珠海港作为全面开放核心枢纽港，重点联通中山、江门、香港、澳门等重要节点城市和口岸，构建珠海市为生产服务型国家物流枢纽承载城市发展格局。

港捷公司作为珠海港集团唯一的多式联运统一经营平台，已累计开通23条珠海港至粤北、湘南、云贵地区的铁水联运通道，并分别设立9个驻外办事处，覆盖粮食、煤炭等大宗货种，形成以高栏母港为核心，对外连通我国沿海及世界各地，对内连接粤北、湘南及滇、黔、桂等西南地区的江、海、铁多式联运体系。基于现有主要业务模式，利用川贵广-港澳-南亚国际物流大通道、北粮南运海铁大通道以及梧州-珠海通道，进一步创新发展，拓宽辐射范围。

③ 协同合作

随着粤港澳大湾区和“一带一路”倡议的深入推进，珠海港通过公铁联运、海铁联运等方式，利用港口、铁路的优势，加快实现连接西南、辐射全国、通达欧亚的目标。国外方面已经与日本、澳大利亚、越南、马来西亚等建立了经贸联系；国内方面加强与青岛港、天津港、上海港、广州港等合作。内陆方面，与四川省遂宁市、贵州省黔南州等地州市共建川贵广-港澳-南亚国际物流大通道，货物经铁路运输至珠海，通过粤港澳大湾区进入南亚地区，连接泰国林查班、孟加拉吉大港、

斯里兰卡汉班托塔、印度古吉拉特、巴基斯坦瓜达尔、东非吉布提等节点城市。依托粤港澳大湾区政策和已经通车的港珠澳大桥，鼓励企业发展物流业务，重点对接香港机场物流业务，发展珠海港陆空联运业务，提供集货、仓储、中转、打板等物流配套服务。加快建设洪湾通关综合服务中心，完善港珠澳大桥出入境查验及装卸服务区的物流设施和服务配套，加快推进港珠澳大桥申报进境食用水生动物、进境冰鲜水产品、进口水果、进口肉类等指定口岸工作，为大桥跨境货运提供通关、查验、交易、甩挂、冷链等综合配套服务。支持澳门建设葡语国家食品集散中心，承接澳门物流相关业务，形成服务于港澳经济的物流枢纽。加强与中山、江门、阳江、肇庆等各园区互动协作和紧密联系，围绕“西江战略”的实施，使国家物流枢纽腹地延伸至广西、云贵川一带依托政策优势、资源优势、产业优势，推动形成“集货”效应，形成以珠海港资源为核心，以驳船运输、江海联运为主线，物流为支撑，码头为依托的西江流域快速物流通道，在服务珠江-西江经济带发展的同时，促进珠海港集疏运网络的建设，提升自身的生产经营能力和港口综合竞争力。

（3）推广多式联运组织模式

推广多式联运等运输组织模式，提升区域物流发展水平，有效改善综合交通运输服务，将深化巩固珠海市交通区位优势，进一步增强货物运输能力、提高运输效率、降低运输成本，为推进经济社会发展、产业空间布局优化等提供重要支撑。通过发挥多式联运的整体优势和组合效率，珠海市将开拓更大的市场范围、增进地域间紧密联系，显著提升珠海市资源要素的积聚能力和对周边城市的辐射带动作用，加快促进区域间经济社会的交流整合，培育新的经济增长点，带动区域经济快速健康发展。

干线物流组织服务。川贵广—港澳—南亚国际物流大通道由四川遂宁市、贵州黔南州和广东珠海市发起，连通西南内陆和东南沿海，融入“一带一路”和“中巴经济走廊”的国际商贸物流大通道已经形成。货物经过贵州黔南州南下珠海港出海，全面延伸至南亚地区。川贵广—港澳—南亚国际物流大通道是衔接国内外市场和贯通各大经济区的走廊，能有效降低社会物流成本。

公铁海多式联运转运组织。以珠海港、广珠铁路珠海西站为依托，配备专用联运转运设施装备，加强与四川省、贵州省业务联动，提供集装箱拆拼集并、装载工具转换、货物临时仓储、区域配送等功能，实现公铁海运输方式有效衔接。充分利用广珠铁路与高栏港紧密衔接的优势，以及周边高速公路网密集的有利条件，开展水铁、公铁联运服务。

通过各种联运服务产品创新实施，全面提升综合运输服务水平，将充分发挥公路、铁路、水路、航空等交通方式的比较优势，促进各种运输方式紧密衔接和高效集散，从而进一步优化货物运输企

业生产流程。通过合理调配运力，科学组织运输过程，全面提高服务管理，系统提升企业运输效率、管理水平和服务质量，进一步降低企业生产运营成本，提升区域物流发展水平。

4.7 冷链物流综合发展战略

4.7.1 基础现状

（1）发展基础

① 冷链物流产业基础发展良好

珠海市海陆空交通基础设施较为完备，经济腹地较大，初级农副产品丰富，对外贸易口岸较多，人民生活水平已达到中等发达国家水平，冷链物流有了内在的需求和动力，这为珠海市冷链物流产业的发展奠定坚实的基础。

一是生鲜农产品产量较为稳定，增速较高。2019 年珠海市蔬菜产量 141828 吨，水果产量 97641 吨，总肉类产量 20544 吨，水产品产量 322735 吨，水产品连续多年保持持续增长态势，农产总产值从 2012 年的 69.57 亿元增加到 2019 年的 105.31 亿元，年均增速达 5%以上。

二是特色农业产量全国领先。作为“中国海鲈之都”，珠海海鲈养殖面积达 3.1 万亩，产量 12 万吨，居全国第一，产值达 21 亿元，白蕉海鲈成为珠海首个“国家地理标志”保护产品，海鲈已成为珠海市农渔支柱产业，已形成集种苗繁育、养殖、生产、加工、仓储、冷链运输、贸易的全产业链格局。

三是品牌农业引领农业高质量发展。目前，珠海市拥有“三品一标”农产品 109 个，无公害生产基地 51 个，广东省名牌产品（农业类）49 个。其中白蕉海鲈荣获“2018 年度广东省最具影响力渔业区域性公用品牌”称号，“强竞海鲈”、“鲜泉鲩”荣获“2018 年度广东省名特优水产品”称号，白蕉镇被评为“中国禾虫之乡”，十亿人社区、绿手指等有机农业影响力逐步扩大。“金湾蚝”、“小林草鲩”、“金湾黄脚鲷”、“金湾黑鲷”和“金湾沙锥”等区域水产业集群品牌在广东区域市场有较强的影响力，也给周围的农户和合作社带来了积极的带动效应。

珠海市农、牧、渔、农业服务业产值比例调整为 1:0.86:5.5:9，市场前景好、附加值高的水产、水果、花卉等珠海特色农业快速发展，产值占全市农业总产值的 90%以上。② 冷链物流新业态新模式涌现

珠海市高度重视农业龙头企业的培育和引进工作，将农业龙头企业培育纳入《对标三年取得重

大进展硬任务扎实推动乡村振兴的实施方案》的重要内容和目标。目前，珠海市有三级农业龙头企业 32 家，从业 6500 多人，带动 3 万多农户增收。农村经营主体不断发展壮大，通过“公司+农户”“合作社+农户”等集成生产模式，集合分散的农户产能，开展标准化生产，统一包销并进行规模化运输，在一定程度上解决了冷链物流成本过高和网络渠道不畅问题，大大提升了冷链物流的发展质量和水平。珠海市已有农副产品专业市场 9 个，大小农贸市场 132 个，发挥着冷链物流集散的重要作用。同时，生鲜电商品牌效应逐渐形成，成功打造了“珠海渔都”“十亿人果蔬网”和“一览网”等农产品电商平台。

③ 生鲜品供港澳能力不断增强

珠海市是供应港澳农副产品冷链物流的重要节点。铭海、隆盛冷冻和珠海农控成为珠海市供港澳农副产品的主力，其中珠海市供澳门的水果 100%、蔬菜 80%以上由铭海承担；隆盛为澳门供应冷冻肉和水产品，在澳门市场占有率达 80%。目前，珠海市已有强竞水产、湖江渔业、振盟肉禽、之山水产等 13 家企业获得粤港澳大湾区“菜篮子”生产基地认定证书。以斗门区特色生态农业为基础，一批农产品走向港澳。2018 年，斗门区供应澳门市场活猪的 50%、冰鲜禽的 70%。除冰鲜水产品以外，生鲜鱼、人工繁育的大鲩产品也开始进入香港高端餐饮市场，据海关统计 2019 年仅 5 月 1 日-4 日，珠海、中山两市共出口供港澳蔬菜 1070.9 吨、冰鲜禽产品 220 吨、水生动物及产品 850.1 吨，供澳水果 151 吨。

当前，珠海市正加快建设“白蕉现代农业示范园”，打造珠海市最大的农产品（鲜活）产品冷链物流及出口基地和珠港澳跨境货物集散中心；华发集团港珠澳现代农业示范园斗门区鹤州北已开工；拱北海关和斗门区正在加快推进“出口食品农产品质量安全示范区”建设，将禽畜、渔业、花卉、蔬菜的检验检疫工作前移，以便在产地完成检验检疫监管工作，再由“绿色通道”直供港澳，更高标准地为粤港澳大湾区“菜篮子”服务。

④ 冷链物流技术逐步推广应用

当前，珠海市冷链物流企业以自建冷链监控管理平台为主，缺乏有效的信息交换平台，农产品信息采集存在的问题。基于移动互联网、云计算、物联网、大数据 5G 等新一代信息技术逐步运用于冷链物流，提升了物流效率。冷链物流信息化助推全程冷链不断发展，不仅满足了农产品的保鲜需求，还降低了损耗率。虽然总体而言珠海市冷链技术运用上较为落后，但随着大环境的变化，客户对品质要求的提高，信息化管理系统、视频监控系統、温度监控管理系统、仓储管理系统（WMS）等技术也正在逐步推广应用。使用无线射频识别、二维码及传感技术、3S（GPS、GIS、RS）技术的

企业也有所增加。鲜活水产品，部分已实现了全流程可溯源，大大提升了产品的价值与质量标准。

⑤ 冷链物流基础设施有待改善

珠海市冷链物流尚处于发展的起步阶段，冷链物流环节中的基础设施落后、企业少且弱，有一定规模的冷链物流企业只有 7 家。冷链仓储运输配送设施小而散，公共冷库设施缺乏。

珠海市冷链物流企业在本地已建成运营冷库（规模 500 吨以上）约 3 万吨。其中香洲区 2 万吨（隆盛冷冻和高盛 1.7 万吨，和平冷库 0.2 万吨，珠海港隆盛 0.12 万吨），横琴开发区 0.5 万吨（大昌行）、斗门区 0.4 万吨（银岭 0.3 万吨）。珠海市现有冷库虽可基本满足市民基本生活要求，但大部分冷库容积小，布局散乱不合理，建设时间早、库龄相对较大，技术落后、设施设备陈旧趋于老化和淘汰。部分冷库无法提供系统、准确的低温保障。冷库种类比例不合理，低温库较多，保鲜库较少；肉类冷库较多，果蔬类冷库较少。

珠海市缺大冷库的原因有三：首先是珠海常住人口大约 200 万，经济总量偏小，需求有限。其次是由于周边城市如广州、深圳、东莞、佛山和中山离珠海市都在三小时车程内且都有大型冷库，完全可满足主要冷冻品和进口果蔬的批发需求。第三是在城市规划用地布局上没有充分考虑冷库用地的要求。企业表示取得建设用地相当困难，制约了业务的扩展。因为土地的原因，珠海市水产品龙头企业强竞集团，多年来自建的冷库单个容量不超过 100 吨；有些企业被迫在外市建仓营运，比如说珠海大鑫元物流有限公司的 3700 吨冷库建在中山市坦洲镇，大南北冷链物流公司约 1200 吨冷库建在三乡镇。

目前，珠海市冷链企业专业化的冷链运输车辆约为 70 台。其中强竞冷链物流有瑞典进口 12 台价值 160 万、车长 15 米的斯堪尼亚机车头冷链车（另外，该司还租了 22 台满足需要）；隆盛冷冻公司配有 2 台牵引机头，轮流拖动 18 台自有冷藏车厢；中珠农牧企业配有 11 台冷链车辆。

珠海市存在“断链”现象，缺乏农产品冷链流通链条、社区冷链配送、企业操作管理规范等标准。相关企业参与起草了《冰鲜海鲈鱼流通规范》《冻盐渍海鲈加工技术规程》等全国性冷链物流推荐性标准，但实施并不顺利。

（2）发展形势

① 国民经济的科学发展为冷链物流提供内在新动能

2019 年中国经济总量首次突破了 100 万亿元的大关，人均 GDP 首次超过 1 万美元，按照世界银行 2015 年的标准，已处于中高等收入国家行列的偏高水平。2018 年，初步核算，2019 年全市实现地区生产总值 3435.89 亿元，珠海市人均地区生产总值达 17.55 万元，同比增长 6.6%，按平均

汇率折算为 2.54 万美元，略高于广州 2.27 万，稍低于中国台湾省 2.59 万美元，比深圳市 2.95 万美元少 4.1 千美元。

中国台湾的冷冻冷藏食品发展已相当成熟，每年产值约新台币 2800 亿，其冷链流通率超过 90%，每年创造了超过新台币 500 亿的冷链物流商机。珠海市人均 GDP 和台湾省接近，因此在冷链流通率方面还有很大潜力。我国政局稳定，经济预期乐观，珠海市居民收入持续性改善，有利于接受更多的高品质冷链食品。

珠海市获批跨境电商综合试验区后，已经可以开展 1210 保税进口业务，将带动生鲜品物流配送的需求快速提升，本地农产品进口物流需求也同时加大。《珠海市关于加快电子商务发展的实施意见》中明确指出要促进生鲜电子商务发展，以保障生鲜品的高质量供给。以上政策将大大加快对农产品配送的需求。

② 食品药品安全倒逼冷链物流快速发展

食品和药品安全直接关系着民生和社会稳定，随着人民生活水平逐渐上升，全程冷链的重要性被广泛关注，社会对冷链物流的发展提出更高的要求。2016 年，《食品安全法实施条例》的修订草案及 2018 年国家标准《医药产品冷链物流温控设施设备验证性能确认技术规范》的正式实施，都预示着食品药品安全监管逐渐管严，倒逼食品药品冷链物流快速发展。

虽然珠海市的冷链物流水平不高，但是对食品药品安全问题也有关注。自 2015 年起，珠海市实施了家禽“集中屠宰、冷链配送、生鲜上市”措施，有效控制市场禽流感病毒 H7N9 污染；2019 年，在非洲猪瘟防控期间，珠海市分步稳妥推进定点屠宰企业实施生猪肉品统一冷链配送工作，并鼓励和支持配送专用车辆加装北斗或 GPS 系统和视频同步录像设备，这对防控非洲猪瘟和保障肉品质量安全的重要意义。

珠海市在食品安全方面颇有建树，然而在药品安全方面却仍有待改进。由于技术、成本和相关法规等原因，珠海市目前对医药冷链的监管只在生产和销售终端环节的管理较到位，物流配送过程则问题不少，断链时有发生。医药冷库的建设需要符合 GSP、GMP 认证规范，一直是医药行业健康快速发展的重点建设和监管项目之一。新版 GSP 对于医药冷库仓储温湿度实时监测以及冷链物流运输等领域均提出了更高的要求。珠海市医疗流通企业以小仓为主，大致上符合常规药品储存的要求，但技术较落后。医药冷库集中在正邦物流有限公司所在地，约 3 万平方米，由 10 家医药流通企业租用，企业根据自身经营的品种对仓库进行冷库设施改造。经调查发现，珠海市各接种门诊冷链建设基本满足疫苗储存需要，也符合接种工作规范及管理要求，但部分门诊冷链设备档案不完善，冷

链和疫苗管理信息系统有待升级。

4.7.2 发展机遇

（1）港珠澳大桥通车为冷链物流发展带来历史新机遇

港珠澳大桥的开通成为珠海与香港、澳门三地之间陆路客货运输的重要载体，成为新的连接珠江东西两岸的陆路运输通道，对珠海市冷链物流的发展具有较大促进作用。目前，香港机场正积极发展冷链物流，2018 年、2019 年先后取得国际航空运输协会医药品冷链运输（IATA CEIV Pharma）以及鲜活货物运输（IATA CEIV Fresh）的认证，成为合作伙伴机场。香港机场需加强与其他大湾区城市合作，使其成为中国内地乃至亚洲物流中心，这为珠海市冷链物流的发展也带来了机遇。

为了更好地满足人民群众日益增长的高品质生活要求，从 2019 年 7 月 1 日起，虾、鳕鱼、龙虾、贝类、金枪鱼、比目鱼、鳟鱼等水产品关税全面下调；养殖类、捕捞类水产品等加工食品进口关税平均税率从 15.2%降至 6.9%。减税为业界提供了较大的业务发展空间。

若能从香港机场进口，通过港珠澳大桥进入珠海市转往内陆地区，时效性大大加强，物流成本将大为降低，优势十分突出，广州和深圳口岸很可能将分流相当部分业务至珠海口岸。充分利用港珠澳大桥 24 小时运作、通关速度快、运输时间短的优势，将大桥打造成为珠江西岸供港鲜活冷链产品的主要通道，推动西南地区、粤西、珠西地区农副水产品经港珠澳大桥出口至香港，增强鲜活产品供港保障能力。

从生鲜品进境需求来看，珠海保税区紧邻港澳等冷链食品主要消费地，冷链转运需求巨大，许多客商迫切希望借助珠海市在保税区开展水果、肉类、冰鲜水产品等物流分拨和加工贸易业务，将香港进境货物在此分拨并迅速向珠江西岸和广大西南腹地疏散。珠海保税区具有其优越的交通物流区位优势。作为港珠澳大桥首个货车落脚点，位于大桥西面且紧邻洪湾通关综合服务中心，与国家高速公路网相连，毗邻珠港澳三地的空港、海港和陆路口岸。香港机场货物经大桥入境后可在 1 小时内抵达保税区进行分拨，并迅速通过周边机场、码头和甩挂运输中心等开展多式联运业务。此外，珠海保税区拥有更好的成本优势和发展空间。港珠澳大桥东连香港机场、西接珠海保税区，通行高效便捷且费用相对较低，特别适合发展航空物流和冷链业务；冷库等载体资源丰富，成本较香港、广州、深圳更低，有效降低物流成本；相关产业管理人才和技术人员用工成本相对较低，且劳动力资源充足。

珠海市拥有五个重要的进境鲜活农副产品指定口岸。其中，珠澳跨境工业区专用口岸获批进境食用水生动物指定口岸，九洲港口岸获批进口冰鲜水产品资质口岸，横琴口岸、斗门口岸、珠海国

际货柜码头获批进口水果指定口岸，湾仔口岸获批进口肉类指定口岸。2018 年，珠海市首个进口肉类指定口岸——湾仔口岸冷链查验和储存一体化设施已正式启用，为珠澳、珠港进一步扩大肉类、冰鲜产品的暂存仓储及中转贸易提供基础设施保障，促进了珠海口岸进口生鲜产品的贸易。珠海保税区冷链产业已初具规模，各项配套设施齐全。作为珠江西岸唯一的珠海保税区，拥有熟悉海关特殊监管区政策的管理人员和关检资源，及与检验检疫有关部门合作共建的食品实验室，具备开展冷链业务的查验、储存与加工能力，目前正结合电子关锁等技术搭建“珠港陆空联运”新型通关模式。

（2）粤港澳大湾区发展规划纲要为冷链发展提供新动力

2019 年国务院印发了《粤港澳大湾区发展规划纲要》，明确提出构建极点带动、轴带支撑网络格局、现代化的综合交通运输体系，共建粤港澳合作发展平台，推进珠海横琴粤港澳深度合作示范，提高大湾区民众生活便利水平，提高居民生活质量。国家从战略层面明确支持珠海作为粤港澳大湾区发展规划中的重要节点，为珠海市发展冷链物流行业提供了较好的政策支撑。

粤港澳大湾区发展规划的实施、横琴岛开发建设、珠海港区和珠海机场的高速发展，再加上港珠澳大桥的开通使有实力的内外资企业不断的把目光投向珠海。众多的利好吸引了一些企业对珠海冷链物流的相关投资。粤港澳大湾区是国家建设世界级城市群和参与全球竞争的重要空间载体；粤港澳大湾区以香港、澳门、广州、深圳为代表的城市群，共计 6500 万人口，近 10 万亿 GDP, 形成了一个庞大的生鲜品消费市场。

4.7.3 实施路径

（1）总体要求

① 指导思想

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引，以“创新、协调、绿色、开发、共享”的发展理念为指导，以适应市场需求、消费模式、产品流通方式转变为导向，以果蔬、水产等农产品为主要品类，以提高冷链物流流通率，降低冷链物流损耗、构建全程冷链物流体系为重点，以保障产品安全、稳定市场供应和物价水平、促进农村经济发展为根本目的，通过政企结合、强化监管营造良好的冷链物流发展环境，依靠现代信息技术、设施装备和手段，全面提升珠海市冷链物流发展水平。

② 基本原则

坚持市场主导和政府引导相结合。充分发挥市场在资源配置上的决定性作用，强化企业主体地位，形成社会化、专业化、多元化、聚集化发展格局。利用政府在规划制定、政策引导、资金投入、

公共服务、监督管理等方面的杠杆作用，引导冷链物流行业健康发展，激发企业活力和创造力。

坚持示范带动与全面普及相结合。立足区域发展基础和条件，在不同产业、不同领域、不同层面，培育、认定、壮大一批冷链物流重点企业、重点项目，连点成线、以线带面，促进全市冷链物流逐渐全面普及，提高冷链物流流通率。

坚持绿色低碳与提升效率相结合。优化整合冷链物流网点、线路、车辆、人员等，强化农产品物流基础设施改造升级，提升冷链物流运行效率。同时注重使用绿色、环保设施设备和技術，促进冷链物流业绿色发展。

③ 发展目标

到 2025 年，初步形成与珠海市居民生活需求相匹配、与现代流通方式相匹配、与珠海经济发展地位相匹配，布局合理、高效畅通、技术先进、衔接有序、全程可追溯的现代冷链物流体系。

——进一步完善冷链物流设施。冷库容量达到 20 万吨，冷链运输车辆达到 300 辆。

——进一步完善冷链物流发展布局。依托海鲈、黄鳍鲷、罗氏虾、果蔬花木等特色农产品，盘活、新建一批冷链物流重要节点，建设斗门区、金湾区 2 个区级冷链物流中心，推动解决冷链物流发展“最先一公里”、“最后一公里”、“脱冷”等问题。

——基本形成冷链物流全程可追溯体系。加快物联网、互联网、大数据、区块链等新一代信息技术在冷链物流领域的应用，实现产品来源可查、去向可追、责任可究。

（2）重点工程

① 重点物流园区（节点）建设工程

全面支持农产品重要流通节点建设工程，增强珠海市农产品的流通能力。支持建设水产品冷链加工和交易集散中心，增强珠海市水产品产业的辐射能力；建设供港澳鲜活农产品物流园区，提升农产品品质；建设港珠澳大桥农产品冷链查验场，促进三地农产品流通；建设冷链物流中心，强化农村物资下行配送和农副产品上行的物流服务能力；支持建设综合物流中心；支持建设医药流通物流园。

专栏 1 重点物流园区（节点）建设工程
1. 水产品冷链加工和交易集散中心。以白蕉现代农业（冷链物流）示范园为中心，布局农批市场建设，打造成为集交易、仓储、配送、展销、金融服务、信息服务为多功能为一体的交易平台。
2. 供港澳鲜活农产品物流园区。规划包括综合报关报检区、国际甩挂运输区、国际

快件监管分拨区、农副食品加工配送区、物流装备展示采购区、国际物联网和跨境电子商务应用区、国际物流综合结算区、综合配套服务区，建设成为供港澳通关中心，加快建设粤港澳物流合作园。
3. 港珠澳大桥农产品冷链查验场。推动港珠澳三地农产品对接的关键节点。
4. 区级冷链物流中心。规划由白藤头水产批发市场、西湾（盈富）综合批发市场、三鸟批发市场、淘宝服务中心、斗门农业生产资料公司配送中心组成斗门区冷链物流中心。依靠金湾区黄鳍鲷现代农业产业园和高栏港区台创园发展金湾区冷链物流中心。
5. 综合物流中心。支持在洪湾港区建设涵盖冷链物流服务功能的综合物流中心。
6. 医药流通物流园。建设医药流通物流园，降低医药物流成本，保障医药冷链质量安全，便于政府相关部门对药品冷链的监管。

② 冷链物流基础设施建设工程

以珠海市的水产业、果蔬业、花木业等农业优势产业、主导产业为基础，结合产业空间布局，合理设置冷链物流节点，发展冷链物流仓储和冷链流通。以海鲈、黄鳍鲷、罗氏虾、罗非鱼、兰花、火龙果、番石榴等特色水产、果蔬为重点，加强农产品产地预冷库、冷藏库建设，支持移动式冷库及冷库租赁业务发展，开展产品集中预冷、冷藏。引导龙头企业、种养殖基地、农业合作社以及农产品配送中心协同建设配送体系，推进农产品冷链配送行业向规模化、专业化、集约化发展。扶持引导各类农产品生产加工、冷链物流、商贸服务企业对现有设施改造升级，支持企业改扩建冷库，进一步提升冷藏设施和装备，完善水产品超低温储藏、运输、包装和加工体系，建立从生产运输、分割包装到市场消费全过程冷链物流网络。加快推进白蕉现代农业（冷链物流）示范园、珠海国洋食品有限公司国洋冷库、珠海市银岭低温物流有限公司银岭冷库以及隆盛生鲜供应链等重大冷链物流项目建设进度，打造一批适应农业现代化、满足消费需求的冷链物流基础设施。

专栏 2 重大冷链物流基础设施建设工程
1. 绿兴冷链物流科研交易展示中心。由珠海市绿兴冷链物流有限公司作为建设主体，拟建设、低温储藏库两座，涉及水产品、农副产品、食品、副食品、蔬菜、水果、禽畜产品的销售、生产加工及储藏；冷库仓储及冷链物流。
2. 珠海诚丰优品产业园。由珠海诚丰优品农业科技有限公司作为建设主体，拟建科普展览楼、工厂及仓储物流车间，主要涉及水产加工、生态旅游、科技孵化、电商贸易、

冷链仓储、产业金融。
3. 国际鲜活综合产业园。由珠海市国通之山实业有限公司作为建设主体拟建设超低温冷链、国际鲜活水产品加工贸易中心。主要涉及农产品展销、物流管理、电子商务、进出口贸易。
4. 强竞供应链冷链项目。由珠海强竞供应链管理集团有限公司作为建设主体，拟建仓库一座、原料验收间一座、研发质检房一座以及其他辅助设施。主要涉及海鲈鱼干生产。
5. 银岭冷库。由珠海市银岭低温物流有限公司作为建设主体，拟建标 10000 吨库容准冷库。
6. 国洋冷库。由珠海国洋食品有限公司作为建设主体，严格按照出口欧盟美国等标准设计和建造，建设有-25℃冷藏库 3 座。
7. 珠海港隆盛生鲜供应链项目。由珠海港股份有限公司、珠海市隆盛冷冻仓储有限公司作为建设主体，为港澳客户提供食品、生鲜的冷藏仓储、装卸、分拣、报关、包装、配送等供应链服务，延伸产业链上下游，打造“商贸+物流”的生鲜供应链体系，打造生鲜出入境粤港澳的中转分拨仓储平台。

③ 冷链物流示范企业带动工程

开展市级冷链物流示范园区建设工作，创建和培育冷链物流示范园区，加快建成一批集平台建设、加工处理、物流配送、信息发布、流通交易等功能的冷链物流园区。以龙头企业重点培育为切入点，在生鲜农产品、医药品等领域，加快培育和发展一批具有较强资源整合能力和竞争力的冷链物流标杆示范企业和冷链供应链集成服务供应商，提高冷链物流市场集中度和产业竞争力。积极推广示范园区、企业在商业模式、服务水平、品牌培育、技术创新等方面的成功发展经验，充分发挥以点带面的示范作用。

专栏 3 冷链物流示范企业带动工程
1. 冷链物流企业示范认定。在全市冷链物流中遴选一批基础扎实、成长性好的园区、企业，严格依据示范标准进行资质认定，对通过认定的园区、企业颁发示范认证证书，并予以资金鼓励。
2. 龙头企业重点培育。以专项资金、用地、用电等优惠政策重点支持龙头企业加速产业链资源整合，充分发挥龙头企业行业带动作用。
3. 鼓励龙头企业节能创新。重点推广应用绿色建筑材料、冷库节能技术，引进绿色

冷媒，推广使用电动冷车、蓄冷板、多温共配等低碳运输方式。利用珠海市作为 LNG 接收地和储存地的优势，把 LNG 冷能作为珠海港冷库建设的重要冷源。

4. 发展经验推介交流。选取一批做法先进，以行业交流会、研讨会、论坛等形式加以推广；组织企业考察学习国内外的先进经验。

④ 冷链物流信息化建设工程

支持企业在冷库、冷藏车等冷链设施中安装温度传感器、温度记录仪等冷链监控设备，建立冷链流通全程温控平台，对冷链物流各个环节温度进行监控管理。

推动建设一套企业、政府和行业协会都能使用的冷链信息公共服务平台，共享和提供关键物流和仓储信息、冷链产品可追溯和标识信息，以消除冷链行业“信息孤岛”现象，提高政府监管和行业自律能力。平台能对冷藏车以及冷库等的温度、湿度进行实时监控，能实时提供冷藏车辆温控达标率、车厢温度异常报告和车辆历史轨迹追踪等信息供参考分析。

专栏 4 冷链物流信息化建设工程
1. 建立冷链流通全程温控平台。支持企业在冷库、冷藏车等冷链设施中安装温度传感器、温度记录仪等冷链监控设备，建立冷链流通全程温控平台，对冷链物流各个环节温度进行监控管理。
2. 建设对接企业、政府和行业协会都能使用的冷链信息公共服务平台。通过平台，共享和提供关键物流和仓储信息、冷链产品可追溯和标识信息，以消除冷链行业“信息孤岛”现象，提高政府监管和行业自律能力。

(3) 主要任务

① 推动冷链物流重要流通节点建设

珠海市冷链物流主要为农产品流通服务，推动冷链物流重要流通节点建设，即推动农产品重要流通节点的建设。根据珠海市农业发展的空间布局和干道、航线及其他资源禀赋，结合珠海市重点农业产业和区位优势，打造农业物流产业集聚区。

一是建设水产品冷链加工和交易集散中心，延伸水产业链，叠加农产品交易、仓储配送、信息交流、质量控制、技术推广等多种功能，增强珠海市水产品产业对广东省乃至全国水产市场的辐射能力。

二是依托珠海都市农业和优质“菜篮子”基地，整合现有供港澳鲜活农产品资源，不断扩大“菜篮子”基地数量，提升农产品品质，建设供港澳鲜活农产品物流园区。

三是面向粤港澳大湾区和港珠澳大桥，积极协调多方资源，推进建设港珠澳大桥农产品冷链查

验场，打通三地农产品对接的关键节点。

四是在斗门区和金湾区建设两个区级冷链物流中心。以两个区级冷链物流中心为依托，进而整合商贸流通市场、干线物流、快递物流、农资配送等资源，强化农村物资下行配送和农副产品上行的物流服务能力。

五是支持在洪湾港区建设涵盖冷链物流服务功能的综合物流中心。

② 强化冷链物流设施设备建设

支持现有设施改造升级。扶持引导各类农产品生产加工、冷链物流、商贸服务企业对现有设施改造升级，支持企业改扩建冷库，进一步提升冷藏设施和装备，完善水产品超低温储藏、运输、包装和加工体系，建立从生产运输、分割包装到市场消费全过程冷链物流网络。加快推进白蕉现代农业（冷链物流）示范园等重大冷链物流项目建设进度，打造一批适应农业现代化、满足消费需求的冷链物流基础设施。

推进符合新业态发展需求的新型冷库建设。由政府支持企业建设能使用分级包装、智能配货等设施的的新型冷库，鼓励快递物流企业创建农产品仓储包装网点、冷链物流设施，解决冷链物流中心需要拆零、再打包，分拣量批量式增长的问题，保证零售新业态在珠海市的健康有序发展。

③ 培育壮大冷链物流主体

大力培育第三方冷链物流企业，鼓励本地冷链物流企业与央企、外资等知名企业重组做大做强，壮大一批经济实力雄厚、经营理念和管理方式先进、核心竞争力强的第三方冷链物流企业。大力引进国内外具有先进技术的冷链物流服务商和设备供应商在珠海市设立分支机构，为珠海市冷链物流的发展注入新技术、新理念和新模式，带动整体水平提高。扶持、壮大冷链物流龙头企业，重点支持冷链仓储设施建设和冷链技术升级改造，推进冷链物流低碳节能技术创新，促进龙头企业快速发展，发挥示范带动作用。

④ 推动冷链物流运营模式创新

一是继续大力推动“公司+合作社+农户”“公司+基地+农户”模式发展，开展适度规模经营，通过前向一体化或后向一体化，整合生产、加工、销售等环节，带动农户开展标准化精准化规模化生产，提升产品品质，通过农产品批发市场等“菜篮子”工程和供港澳加工配送中心，推进珠海优势农产品精准化营销。

二是支持冷链物流企业与大型连锁超市、农产品批发市场、农资配送中心、龙头企业、农民合作社、家庭农场等建立稳定的业务合作关系，逐步发展产、运、销一体化的物流供应链服务，积极

开展农批对接、农超对接、直供直销或对接“中央厨房”等物流服务新模式。

三是积极发展都市农业，探索特色农产品政府机构直供、城市超市直营模式，鼓励发展“基地+城市社区”“批发市场+宅配”及“电商+冷链共同配送”、定时定点定线等农产品配送新模式。

四是推进冷链物流与电子商务联动发展。首先，加强与大型综合性电子商务及专业农产品电子商务平台对接，发挥电子商务聚单能力，整合碎片化产品需求和物流需求，进一步探索与京东生鲜、盒马鲜生等国内大型重点平台的对接。其次，支持珠海市涉农电子商务企业自营物流积极构建生鲜电商物流节点体系。整合重点农产品生产加工企业、市级菜篮子基地等资源推进电子商务应用，建设电商快递分拨中转中心；加快建设网上农产品交易平台，发展生鲜速递、特产专卖等农产品定制快递和互联网直销运营模式。再者，大力扶持珠海本地农产品电商平台和品牌建设，打造一批本地特色农产品电商平台。

⑤ 提高冷链物流企业的信息化水平

实现冷链物流全过程监控是保证冷链物流质量的有效手段，需要应用冷链物联网技术、无线射频技术、卫星定位技术、条形码技术等，构建基础公共信息系统以及云服务平台，形成安全性且效率较高的冷链物流科技机制。

在信息体系中，包含产品信息、冷库租赁信息、冷链运输车辆租赁、相关价格信息等，实现冷链物流信息共享，同时对交通运输物流信息和资源信息进行整合；也可在销售端通过与淘宝、京东等电子商务平台合作。构建冷链物流与物联网技术的应用总体架构，可从三大主要参与者——政府部门、企业和个人的需求出发，如图 4.1 所示。

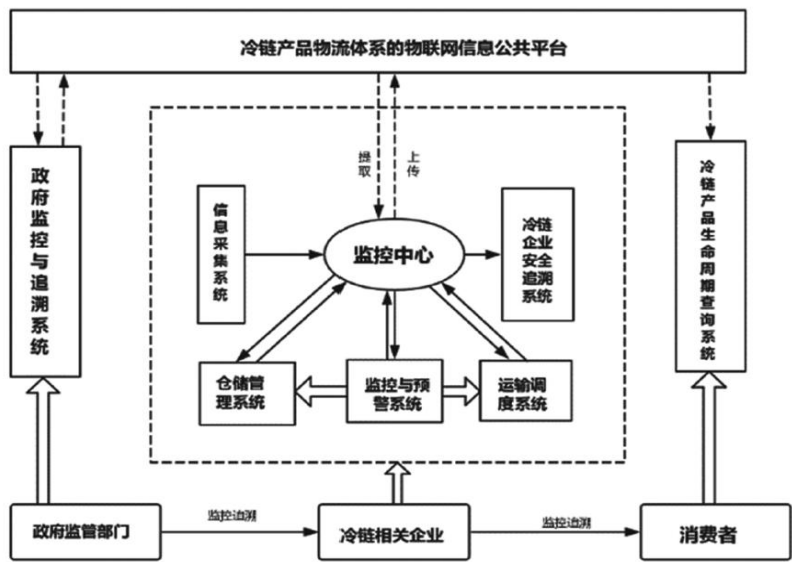


图 4.1 基于物联网的冷链物流体系框架图

- a. 政府相关机构的需求分析，保证冷链产品安全以及完善的问责制度是第一要求。
- b. 冷链物流企业的需求分析，企业要求在盈利与保证生鲜产品高质量之间取得动态平衡。
- c. 消费者的需求分析，消费者应对其所购买的农产品有充分的知情权，冷链食品、药品的追溯令消费者更放心。

⑥ 加大冷链物流标准的执行力度

冷链行业标准对冷链物流具有重要意义。在农产品生产环节，培育农产品龙头企业和农民合作社，提升行业集中度，实现农产品标准化；在农产品流通环节，加强行业引导，完善相应的管理标准、操作标准及能源效率相关的标准，促进农产品冷链物流可持续发展。在医药冷链链条中，每一个环节的标准都具有刚性，是人民群众生命安全的守护神。

标准化程度是行业发展水平的标志，落实冷链物流标准化体系对于引导珠海市冷链物流健康有序发展，推动产业衔接，促进企业降本增效，保障食品安全具有重要意义。随着消费升级，冷链物流的“最后一公里”需求显著提升，实施标准对配送企业起到显著的规范、引领和带动作用，并加速了末端配送资源的整合，对珠海市城配体系建设起到优化作用。

对标准培训是理解和落实标准过程中最直接、最快速的方法。推动相关冷链标准在珠海市的落地实施需要政府、物流行业协会和高职院校等多方的联合开展培训和企业的“试点-达标-示范”工作。

以珠海市建立和完善海鲈冷链物流为抓手，推进地方性冷链物流标准建立。做好《食品冷链卫生规范》《冰鲜海鲈鱼流通规范》《冻盐渍海鲈加工技术规程》等相关标准的培训工作，推动标准在主要生产加工配送企业实施。

(4) 保障措施

① 加强组织协调

依托市商务局、市发展改革局、市自然资源局、市交通运输局、市农业农村局、市市场监督管理局等单位，强化决策参谋、统筹协调、政策指导、资金使用、项目实施、推动落实、督查检查等职能，推动冷链物流建设各项工作落实。各部门要明确职责分工、加强沟通协调、强化技术指导，共同解决冷链物流建设存在的突出问题，推进本规划的实施。

② 完善政策保障

放宽冷链运输车辆的城市交通管制，放宽早晚高峰期对冷链车辆的限行政策；对从事生鲜农产品运输的企业，推动落实 24 小时进城通行和便利停靠政策。推进简化冷链物流企业设立前置审批手续，合理保障冷链物流车辆牌照发放数量，对跨区域运输车辆、个人挂靠车辆在审验、管理等方

面予以更合理的政策管理制度。

将冷链物流园区纳入城乡规划和土地利用总体规划，在用地布局、审批、土地登记方面予以倾斜，对冷链物流项目用地执行工业用地政策，鼓励利用旧工业厂房、仓储用房等存量房产改造建设冷链设施。

③ 加强资金扶持

相关政府部门参照外省市相关政策，制订对冷链建设进行财政补贴的文件，重点支持和改造冷库产地预冷集配中心，低温加工仓储配送中心，鼓励购置冷链物流设施、冷藏车。积极争取国家、省市专项资金支持重点物流园区（节点）建设工程和重大冷链物流基础设施建设工程。

④ 强化市场监管

完善冷链物流相关法律法规，确定冷链物流市场准入和退出机制。充分发挥行业协会、高校、研究机构、示范企业、产业联盟等产学研力量，加强冷链物流标准的执行力度和扩大实施范围，保障冷链产品的安全。提高行业安全监管技术和手段，建立冷链物流质量监控体系，逐步推行温度全程可追溯、可监控。加强冷链宣传推广，增强消费者对冷链物流重要性的认识。依法依规对冷链物流相关企业进行定期抽查，向社会公布抽查结果，严惩违法违规行为，形成冷链物流良好发展环境。

⑤ 培养冷链人才

鼓励行业协会、龙头企业与在珠高等院校、职业院校等，联合培养冷链物流专业人才。引进和培育冷链物流人才，通过建立人才引进和激励政策，以及鼓励企业内部提拔，引进、培育市场急需的冷链物流专业人才。从顶层打造珠海市冷链物流智库，开展冷链物流专题研究，为政府提供决策咨询，为冷链物流企业提供培训和业务指导。

4.8 供应链一体化战略

物流是物品从供应地向接收地的实体流动过程。供应链则是围绕核心企业，通过对信息流、物流、资金流的控制，从采购原材料开始，制成中间产品以及最终产品，最后由销售网络把产品送到消费者手中的将供应商、制造商、分销商、零售商，直到最终用户连成一个整体的功能网络结构模式。简而言之，物流是实物的流动，供应链则是物流所存在的网络。因此，物流发展战略离不开供应链，而是要与供应链一体化发展，形成供应链一体化战略。

2017 年 10 月 13 日，国务院办公厅发布《关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》，将供应链创新与应用上升为国家战略。这是我国首次发布的关于供应链建设和发展的政策指导意见，也

是第一次将供应链上升到国家战略层面作为促进产业组织方式、商业模式变革和政府治理方式创新，特别是供给侧结构性改革的重要举措之一。

2017 年 10 月 18 日，习近平总书记在中国共产党第十九次全国代表大会上，提出在现代供应链领域培育新增长点、形成新动能。这将极大地推动我国现代供应链创新与实践进入一个新的发展阶段，也表明我国经济在转型升级发展过程中进入到供应链创新时代。

2018 年 9 月，商务部等 8 部门联合发布《关于开展供应链创新与应用试点的通知》，分两批批准了 67 个供应链创新试点城市、3 个自贸区，共计 525 家供应链创新试点企业。珠海市及其企业未纳入其中，说明珠海市的供应链创新与应用还有很大的提升空间。

为促进珠海市现代物流业的快速发展，就要尽快制定供应链一体化战略。

4.8.1 加快促进产业聚集，培育产业供应链体系

近两年珠海市在壮大实体经济，深入推进供给侧结构性改革，向振兴实体经济聚力发力，把发展实体经济作为经济迈向中高端的战略支撑，在工业企业培育、产业园区建设、招商引资、降低企业成本等领域出台了一系列的政策措施。例如 2018 年 6 月的《珠海市产业核心和关键技术攻关方向项目实施暂行办法》，对重点核心领域进行支持，具体含人工智能和智能制造、海洋工程装备、航空航天装备、新能源与新材料、高端电子信息、智能家电电气、生物技术、生物医药与医疗器械等重点产业领域，集中突破一批制约产业转型升级的关键核心技术；2018 年 11 月的《珠海市实体经济新十条》，进一步支持降低制造企业成本。由于珠海市的经济规模仍相对较小，主导产业电子信息、电气机械及器材制造、先进装备制造、生物医药、石油化工、会展旅游等在产业链的集聚发展还有待提升，具有较强影响力和带动能力的龙头企业较少，产业配套体系不够完善，对供应链体系的发展支持力度仍显不足。

因此，一方面，应加快促进产业集聚，规划珠海市核心产业体系，如集成电路、信息、医药、旅游等；培育相关龙头企业，发展主体产业体系；搭建各种资源提供产业发展支撑体系，形成规划设计-主体产业-支撑体系完整的可持续发展生态系统，加强顶层规划科学性、加快发展和扶持领军企业及企业家、进一步完善支撑体系建设。另一方面，还必须构建大中小企业分工协作的体系，克服企业大而全、小而全现象，大中小企业间要形成专业化的协作，大企业能够树立良好的产业生态观念，聚焦主导产品和核心业务，做优做强，与中小企业确立长期稳定的协作关系，构建互利共生的产业生态体系，即供应链。未来一段时期内，珠海市应将发展供应链体系和建设生产服务型国家

物流枢纽承载城市作为努力方向。

4.8.2 借力大桥和横琴优势，积极融入国际供应链体系

为成为国际供应链体系中重要的节点，需要有较好的物流基础。珠海市现代物流业发展相对较慢，物流企业服务水平不高，物流标准化建设薄弱。为此，一方面，应在横琴建立国际贸易分拨中心和口岸物流枢纽，实现 4 个方面的功能：（1）通过粤港澳海关的合作，允许进口货物在抵运香港、澳门后不落地不拆分提运单直接运抵珠海；（2）将大桥海关的关区代码延伸到粤港澳物流园，货物不需要转关就能直接进入“珠海仓”；（3）“珠海仓”设在园区的海关监管作业场所内，实现进口 14 天免申报暂存、出口自主集拼、转口散货掏箱等具有珠海特色的自由贸易陆港模式；（4）对粤港澳物流园进行监管围网，搭建支持分拨业务需求的立体集中通关监管作业模式，真正实现“一站式”通关。另一方面，应大力推进物流标准化建设，大力发展智能物流，建立托盘共用体系，以标准化托盘为基础，整合供应链、提高物流效率，完善物流信息平台，推动现有物流标准资源整合，规范物流活动标准、物流信息的统计与对接。

随着粤港澳大湾区国家战略实施加速推进，珠海市要利用横琴在供应链企业、港资企业的税收优惠，吸引国内外尤其是香港著名供应链企业在横琴建立跨国公司地区总部、研发中心、销售中心、物流中心、结算中心和营运中心等功能性机构，培育一批具有亚太供应链运营功能的高能级物流总部。此外，还可引进香港贸易类供应链企业，打造为外贸企业提供全方位、快捷高效、规范经营，集跨境支付、通关、物流、仓储、结汇、退税、金融于一体的外贸综合服务平台。

4.8.3 促进物流企业转型升级，实现供应链一体化服务

供应链是通过对企业信息流、物流、商品流、资金流的控制与协调，将供应商、制造商、分销商、零售商，直到最终用户连成一个整体的功能网链结构。而传统的物流企业只承担了企业采购、制造或分销过程某一段的运输、仓储、配送的某一具体功能。即便是大型第三方物流企业，也仅提供仓运配一体化物流服务，无法介入原料采购、制造、贸易、金融等增值过程，游离于客户产业链之外。

因此，应引导传统物流企业通过打造供应链一体化服务平台，为供应链上关联企业提供线上线下综合服务，如集中采购、分销执行、物流服务、平台交易、融资支付等，服务各类企业资源整合和功能提升的需要。物流企业贯穿供应链上下游，掌握各类渠道资源，向供应链一体化服务平台转型具有先天优势。未来一部分物流企业应加快延伸服务链条，承接企业物流业务，提供供应链增值

服务，实现向供应链一体化服务商转型升级。

4.9 龙头物流企业培育战略

近年来，珠海市物流业获得一定发展，但与周边城市相比差距较大，仍存在重点物流园区建设滞后，物流企业“小、散、弱”，本地物流需求相对不足，珠港澳物流合作有待深化等问题。

截至 2019 年底，珠海市 A 级物流企业只有 12 家，在珠三角城市群中明显处于弱势地位。因此，充分给予政策支持和税收优惠，加大资金投入力度，才能培育、引进龙头物流企业，打造“头雁”效应，提高珠海市物流企业的竞争力。尤其在跨境电商物流、口岸物流、冷链物流等有潜质的物流业态中培养和引进一批现代龙头物流企业，乃是当务之急。

根据“政府引导、企业自主、重点引育、动态管理”的原则，应用培育和引进并举的策略，尽快形成现代化程度高、服务质量好、综合竞争力强的物流龙头企业。

4.9.1 开展重点物流企业培育工程

按照“分类筛选、突出特色、示范引导”的原则，采用物流企业申报、政府审核的办法，每年有计划地遴选一批物流企业作为龙头培育企业，培育期为 2-3 年。在培育期内，政府有相应的培育配套措施。遴选培育企业时应考虑综合物流企业、多式联运企业、海港运输企业以及空港运输企业等各类物流企业；培育重心向物流企业的运输网络建设、更新改造物流设施设备、物流信息化系统建设、推广应用先进适用物流技术和标准等项目倾斜；优先把物流园区、物流信息平台等物流基础设施建设纳入重点项目计划。形成政府政策引导支持、企业发挥内生动力、社会积极参与的氛围，调动多方面的积极性。在规划期内，争取 A 级物流企业数量翻两番，打造一批具有现代化程度高、示范效应广、核心竞争力强、服务质量好的龙头物流企业。

通过政策扶持和项目引导，按照“全产业链”思路，加速培育一批产业关联度大、技术水平高、带动能力强的冷链农业龙头企业、农民合作示范社、家庭农场等新型经营者主体，加大对各级冷链农业龙头企业奖励扶持力度。面向珠海市特色水产行业，引进培育深加工企业，联合果蔬、花木等产品，开展深加工，延伸产业链条，提高产品附加值。

4.9.2 引导物流企业转型升级

加快传统物流企业转型。积极支持运输、仓储、货代、邮政等传统物流企业扩大增值服务，延

伸服务领域，或与大企业结成战略联盟，快步向规模化、专业化物流企业转型。鼓励中小物流企业通过兼并重组、联盟合作、上市融资等多种形式实现规模扩张、资源集聚，加紧树立行业品牌，培育一批实力雄厚、模式先进，行业领先的大型物流企业；推进市属物流企业优化重组。同时，对物流企业兼并、异地设点、保险、燃油集中采购等给予必要的支持。

4.9.3 搭建平台，推进合作

培育龙头物流企业，必须加快推进其经营管理理念的创新。积极引进知名物流企业，吸收先进经验。通过引进国外大型物流企业，如马士基、丹马仕等，形成物流市场聚集。此外，可通过召开先进管理经验交流会，邀请国内外著名专家学者传导先进的现代物流理论知识，并宣传发达国家和地区的现代物流情况以及成功案例，加强与国际现代物流企业和机构的合作。

4.9.4 加强制度建设，营造培育环境

一是建立重点物流企业认定制度。鼓励物流企业积极参加国家、省级资质评定，为有效推进该项工作开展，应加快研究制定珠海市现代物流重点企业认定标准及资金补助办法。二是调整和完善对物流市场的制度监管体系。立足于对全市物流市场细分和特点，建立完善物流企业的准入、退出、运营等相关的规制体系，全面履行对物流市场的监管职能，维护物流市场公平公正的竞争环境。

建立和完善政府针对示范物流市场主体和龙头物流企业的专项财政优惠政策，对龙头物流企业提供一定的财政奖励、税收优惠政策，以及在水、电、煤等能源方面的优惠，在过路费、过桥费的优惠。加大乡村振兴、现代农业、现代物流等相关政策对冷链物流的扶持力度，积极引进物流快递企业在珠海市设立区域总部，加快培育本地物流快递企业，推动企业物流服务网络向农村地区延伸。

构建诚信激励和失信惩戒机制。加强对诚信物流企业的激励。加大对诚信行为的宣传力度，提高诚信物流企业的市场信誉。政府部门和行业协会在市场监管和行业服务过程中，将物流企业信用作为重要考量因素，对诚实守信者在资质审核、资金支持、物流企业分类评估、行业评优评先等方面给予优先考虑和支持，政府采购优先购买诚信物流企业的产品和服务。

以加快推进和完善现代物流企业信用评定和资质认定工作为基础，在金融机构内统一共享物流企业信用信息，增强优质物流企业获得信用贷款的能力。各类金融机构在信贷审批权限范围内，对重点物流企业的信用评级和授信额度给予政策倾斜，实行简化贷款流程、降低贷款利率、减收保险费用等优惠。

5 物流需求预测

5.1 周边城市关系

在国家粤港澳大湾区战略、港珠澳大桥通车背景下，珠海市由物流末端城市转变为珠江西岸的物流枢纽城市，与珠江口西岸的中山市、江门市、佛山市的关系及珠江口东岸的深圳市、东莞市等周边城市之间联系逐步加强，特别是珠海市与港澳在交通基础设施上互联互通，在多领域相互融合，发展关系日益密切。

5.1.1 珠海市与珠江口西岸城市的关系

随着港珠澳大桥的开通，加上广珠城际轨道建设，珠海市真正融入了粤港澳“1 小时时空圈”，凸显作为珠江口西岸核心城市和经济中心城市价值，与周边的中山市、江门市、佛山市及澳门相比，城市的区域地位更加突出，交通网络更加完善，现代物流业发展的环境和条件具有一定的比较优势，能够提供辐射范围更广、运作更加便利的物流服务。因此，珠海市现代物流业发展同上述城市的现代物流业发展总体上为合作关系。

（1）中山市

中山市紧邻珠海市，其区域物流需求必将被珠海市吸引过来，虽然中山市与深圳市的水路距离也较近，但港珠澳大桥建成后，中山市公路经由珠海市可直达香港，未来珠海市对中山市区域物流需求的吸引作用必将大幅提高，因此，珠海市同中山市的物流合作关系将越来越紧密。将中山经由珠海至香港的货物的物流服务留在珠海，是珠海市为中山市提供区域物流服务的关键。

（2）江门市

江门市同中山市情况类似，并且江门市距离其他沿海港口城市距离均较远，未来珠海市对江门市区域物流需求的吸引作用比对中山市区域物流需求的吸引作用还要大，因此，珠海市同江门市的物流合作关系将比中山市更加紧密。将江门经由珠海至香港的货物的物流服务留在珠海，也是珠海市为江门市提供区域物流服务的关键。

（3）佛山市

佛山市是中国先进的制造业基地，2019 年 GDP 达到 10751.02 亿元。推动佛山市经济发展的支柱性行业包括家用电器、光机电一体化、电子信息及装备制造、陶瓷及其他建材、纺织服装、金属

材料加工与制品、塑料制品、化工及医药、食品饮料、家居用品等，此类行业对物流及交通运输需求极大。虽然目前珠海市对于佛山市区域物流需求的吸引力有限，但随着珠海市同佛山市的经济联系和产业关联度逐渐加强，应积极开拓两市之间的物流合作关系，以便更大程度的吸引佛山市的区域物流需求。

（4）澳门

“澳门携手珠海建设粤港澳大湾区的重要一极”是《粤港澳大湾区发展规划纲要》中对珠澳联动融合发展的城市定位，是加快构建“一核一带一区”新格局，促进区域协调发展的重要举措。港珠澳大桥、横琴新区建设使两地间联系更加密切，未来珠海市有机会在优化城市物流环境、完善自身物流产业体系的基础上，为澳门提供更大规模、更多频次的物流服务，因此，珠海市同澳门的物流合作关系也就更加紧密。

总体而言，珠海市作为珠江口西岸核心城市，必将依托自身物流体系建设和物流条件改善来尽可能吸引西岸地区物流需求，提升在区域物流服务中的地位。

5.1.2 珠海市与珠江口东岸城市的关系

珠海市与珠江口东岸的城市在地理位置上距离较远，联系不如西岸城市那么紧密。但随着港珠澳大桥建成，深中通道、虎门二桥过江通道的逐步建成，构建以高速铁路、城际铁路和高等级公路为主体的大湾区快速交通网络逐步完善，将使珠江口东西两岸的城市联系更加便捷，特别是珠海市与香港的陆路连接距离大大缩短，城市之间的物流业发展关系也将因此发生深刻变化。

（1）深圳市

深圳市的区域地位、经济产业和交通网络等均强于珠海市，客观上深圳市现代物流业发展的基础和前景均优于珠海市，两市物流业辐射范围既有不同，更有交叉，因此珠海市同深圳市物流业属于既竞争又合作的关系。具体而言，珠江口西岸的珠海市、中山市、江门市乃至佛山市的远距离海运货物的物流过程，大多需要在珠海市集结出海或经珠海市中转至香港或深圳市集结，反向货物亦然。所以，珠江口西岸城市范围内的物流服务，珠海市同深圳市的关系是合作大于竞争；而珠江口东岸城市、珠三角地区以外的广东省其他区域以及湖南、江西、广西、贵州、云南、四川、重庆等更广阔的经济腹地是珠海市和深圳市重叠的辐射区域，在区域物流服务方面，两市是竞争大于合作。

（2）东莞市

东莞市毗邻深圳市，区域地位远不如深圳市，区域物流服务基本上由深圳市提供。东莞市自身

区域物流服务能力较弱，与珠海市的产业关联性不强，因此珠海市同东莞市的物流基本不存在竞争关系，合作关系也较薄弱，总体上呈现松散的发展关系。

（3）香港

香港是世界著名的自由港和国际航运中心，物流业发展优势业已形成，区域辐射能力与市场控制力处于显著的强势地位。

在发挥香港优势物流服务条件与服务能力基础上，港珠澳大桥的修建进一步加强珠江口西岸乃至西南地区同香港的物流联系，而珠海市由于其优越的地理位置和交通条件，既能发挥其物流网络中节点价值，还能弥补阻碍香港物流业发展的土地资源不足、劳动力成本高昂等薄弱环节，增强珠海市同香港的双向物流趋势，吸纳香港饱和的物流市场份额或分流部分物流中间业务。

因此，未来珠海市同香港物流之间将存在合作大于竞争的关系，且合作的趋势会随着港珠澳大桥协作机制的完善而加强，实现珠港互惠互利，融合发展的局面。

5.2 物流需求预测

通过对珠江三角洲地区产业、珠江口西岸经济和珠海市产业发展的分析可以看出，珠海市物流需求具有较为复杂的特性，既涉及已有存量物流需求的提升，也涉及潜在增量物流需求的实现，在珠海市物流需求预测中，需要对相关物流需求量进行预测分析。

5.2.1 预测指标

（1）预测指标选择

目前，关于物流需求的表征指标体系并未建立，许多研究均采用货运量替代物流需求，或者认为货运量就是物流需求量。由于运输的完成过程及其服务方式，与物流服务过程和方式存在较大差异，采用货运量表征物流需求在反映物流服务需求规模、内容的真实性上存在困难，但货运量又是反映物流服务基础规模的重要基础，因此，必须解决货运量与物流服务之间的关联关系，以及由此带来的物流作业规模的确定问题。本研究采取定性分析与定量分析相结合的方法，对珠海市物流业增加值与物流需求总量进行预测，选择“交通运输、仓储和邮政业增加值”指标预测物流业增加值，以“物流作业总量”指标预测珠海市物流需求总量。

（2）预测指标定义

选择“物流作业总量”作为珠海市物流需求预测指标，其基本定义是：珠海市物流作业总量是

指在珠海市进行的、与物流活动相关联的各类物流作业需求量总和，包括对运输、仓储、配送、加工等各种物流运作组织的需求量。为方便计算和分析，并利用该指标对未来的物流基础设施、产业布局等进行规划，将其划分为社会货物运输量、库存总量与配送总量之和，附加服务作业量因计算较为困难，且仅与物流企业的服务运作相关，暂不计入物流作业总量之中作为规划指标。预测基年为2011年—2019年，预测特征年为2020年、2022年、2025年。

5.2.2 预测思路

（1）预测分析思路

在对珠海市及周边地区实地调研所获得的详实调查资料基础上，借鉴以往区域、城市及产业、企业物流需求的预测经验，针对珠海市城市生产、生活需求，以及物流服务可能辐射的珠江口西岸的中山市、江门市、佛山市，珠江东岸的深圳市、东莞市、香港、澳门，以及广东、湖南、广西、贵州、云南等省区的通过公路、内河与珠海市发生交通联系的城市（以下简称“其他地区”）等地区的国民经济、社会发展、产业结构、交通布局状况等特点，通过经济社会发展趋势判断和数据分析，对珠海市物流业增加值和物流需求进行预测。

按照城市物流发展中的服务目标双重性，即城市物流服务除满足和适应自身生产生活需求外，还会通过相应的物流资源聚集和网络辐射，形成为周边地区甚至更远区域提供物流服务的局面，因此，在对珠海市的物流需求进行预测过程中，需要考虑物流需求的影响范围。鉴于目前珠海市物流服务范围的现状，考虑到既有物流业发展水平、未来发展潜力以及可能的辐射区域范围的物流需求进行预测。

由于物流需求与运输需求具有较为紧密的内在联系，在预测中，充分考虑经济社会发展与交通运输之间的逻辑关系，采用多种计量经济模型对区域货运需求总量进行预测，并在此货运需求总量的基础上，通过分析货运与物流运作之间的关系，采取经验数据结合典型调查数据的分析等方式，预测珠海市存量物流需求提升量和增量物流需求实现量，最终得出珠海市物流需求总量。如图5.1所示。



图 5.1 珠海市物流需求预测思路示意图

（2）预测数值确定

在预测中，考虑到我国以及粤港澳大湾区经济和交通运输发展宏观战略及要求，采用德尔菲法征求专家意见，并采取有效数理检验，合理确定各模型修正系数，最终修正得出未来特征年度珠海市物流需求总量预测推荐值。

5.2.3 预测方法

本预测以“国民经济、社会发展、产业结构、交通布局状况、时间”为自变量，“物流业增加值”“物流作业总量”为因变量。通常采用的预测方法大体分为两种，即定性预测法和定量预测法。常用的定性预测法主要有德尔菲法、市场调查法、主观概率法和交叉影响法等；定量预测法常用的包括移动平均法、回归预测法、指数平滑法、趋势外推法、弹性系数法、灰色系统预测法等。

这些预测方法都是从不同角度处理问题，各有其使用的前提和条件，每种预测方法和技术都有其局限性和优点，要做到预测合理，需要同时采用多种预测方法并进行对比分析后确定组合预测的权重系数，给出组合预测值。根据珠海市物流发展情况，结合腹地经济社会和物流发展的特点，主要采用德尔菲法和主观概率法预测“珠海市物流业增加值”，采用回归分析法、移动平均法、平滑指数法分别预测结果，在对预测结果进行加权平均以确定“物流作业总量”指标。具体各方法原理介绍如下：

（1）德尔菲法

德尔菲法也称专家预测法。针对需要预测的问题，反复征求同一组专家的意见。征求意见一般采取“背对背”的方式，以免专家之间互相干扰。

（2）回归预测法

回归预测法是指根据数学中的回归原理对物流需求进行预测。由于物流需求总是受到多种因素的影响，回归预测的基本思路就是找出那些与物流需求密切相关的因素，并依据过去的相关资料确定出他们之间的数量关系，建立回归方程；然后根据历史数据，计算出方程系数，确定回归方程；这时，只要得到了相关因素的数值，就可以对物流的需求量做出预测。

使用回归预测法的关键就是找出那些与物流需求高度相关的变量，这样建立起来的回归方程的预测效果才会比较好。实践中通常采用多元线性回归模型来进行预测。多元回归模型描述的是因变量 y 如何依赖于自变量 $x_1, x_2, \dots, x_k$ 和误差项 ε 的方程，具体模型如下：

$$y = \beta_0 + \beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \dots + \beta_k x_k + \varepsilon$$

其中 y 为被预测变量“物流作业总量”； $x_1, x_2, \dots, x_k$ 分别代表“国民经济、社会发展、产业结构、交通布局状况、时间”等自变量； $\beta_0, \beta_1, \beta_2, \dots, \beta_k$ 是参数。 ε 是被称为误差项的随机变量。

（3）移动平均法

趋势移动平均法以最近实际值的一次移动平均值起点，以二次移动平均值估计趋势变化的斜率，建立预测模型，主要优点是考虑时间序列发展趋势，使预测结果能更好地符合实际。根据对准准确程度要求不同，可选择一次或二次移动平均值来进行预测。首先是分别移动计算相邻数期的平均值，其次确定变动趋势和趋势平均值，最后以最近期的平均值加趋势平均值与距离预测时间的期数的乘积，即得预测值。即：

$$a_t = 2m_t - m_2$$

$$b_t = \frac{2}{n-1}(m_2 - m_t)$$

式中， a_t ——预测直线的截距； b_t ——预测直线的斜率；

n —— 每次移动平均的长度； t —— 期数。

趋势移动平均法的预测模型为：

$$y_{t+k} = a_t - b_t \times k$$

式中， k —— 趋势预测期数； y_{t+k} —— 第 $t+k$ 期预测值。

（4）指数平滑法

指数平滑预测法指以某种指标的本期实际数和本期预测数为基础，引入一个简化的加权因子，即平滑系数，以求得平均数的一种时间序列预测法。即对离预测期较近的历史数据给予较大的权数，权数由近到远按指数规律递减的一种特殊的加权平均法。根据平滑次数不同，指数平滑法分为一次指数平滑法、二次指数平滑法和三次指数平滑法等。但它们的基本思想都是：预测值是以前观测值的加权和，且对不同的数据给予不同的权数，新数据给予较大的权数，旧数据给予较小的权数。

一次指数平滑预测法

当时间数列无明显的趋势变化，可用一次指数平滑预测。其预测公式为：

$$y^{t+1} = aY_t + (1 - a)y^t$$

y^{t+1} —— $t+1$ 期的预测值，即本期（ t 期）的平滑值 S_t ；

Y_t —— t 期的实际值；

y^t —— t 期的预测值，即上期的平滑值 S_{t-1} 。

（5）二次指数平滑法

一次指数平滑法只适用于水平型历史数据的预测，不适用于呈斜坡型线性趋势历史数据的预测。引入二次指数平滑法就很有必要。二次指数平滑预测法步骤：

- ① 先求出一次指数平滑值和二次指数平滑值的差值；
- ② 将差值加到一次指数平滑值上；
- ③ 再考虑趋势变动值。

$$F_{t+T} = a_t + b_t T$$

F_{t+T} 为 $t+T$ 期的预测值； T 为 t 期到预测期的间隔期数； a_t 、 b_t 为参数。

考虑到不同预测方法的适用范围和特点各不相同，为使预测结果能够更加接近真实，在预测时运用组合预测方法对预测结果加以修正。

组合预测模型为：
$$\hat{Y} = \sum_{i=1}^n w_i \times y_i$$

$\hat{Y}$ —— 组合预测值；

w_i —— 第 i 种预测模型被赋予的权重系数，
$$\sum_{i=1}^n w_i = 1$$
；

y_i —— 第 i 种预测模型的预测值； n —— 预测模型的数目。

5.2.4 预测结果

（1）珠海市地区 GDP 预测

珠海市近十年 GDP 增长较快，根据珠海市统计局公布的数据，珠海市全市实现地区生产总值从 2011 年的 1403.24 亿元增长到 2019 年的 3435.89 亿元，年均名义增长率为 12.30%。具体数据见表 5-1。由于受到新型冠状病毒疫情的影响，2020 年珠海市经济发展速度有所放缓。根据广东省统计局发布的 2020 年第一季度各地市地区生产总值得相关数据显示：珠海市 2020 年第一季度地区生产总值为 703.46 亿元，较 2019 年第一季度地区生产总值为 671.68 亿元，名义增速为 4.73%，同比下降 9.2%。

表 5-1 珠海市 2011-2019 年地区生产总值统计表 单位：亿元

年份	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
数值	1403.24	1504.1	1662.38	1867.21	2025.41	2226.37	2675.18	2914.74	3435.89
名义增速（%）	16.10	7.19	10.52	12.32	8.47	9.92	20.16	8.95	17.88

基于 2011 年—2019 年珠海市地区生产总值数据，结合珠海市人口的快速增长（珠海市 2019 年末常住人口 202.37 万人，比 2018 年末的 189.11 万人增加了 13.26 万人，增长了 7.0%），运用回归分析法和指数平滑法预测结果并求平均数，预计 2020 年、2022 年、2025 年珠海市地区生产总值分别为 3635 亿元、4530 亿元和 5975 亿元，见表 5-2。

表 5-2 珠海市地区生产总值预测表 单位：亿元			
年份	回归分析法预测	指数平滑法预测	加权平均预测结果
2020	3660	3610	3635
2022	4180	4880	4530
2025	4970	6980	5975

（2）珠海市物流业增加值预测

为统一统计口径，珠海市物流业增加值指标以“交通运输、仓储和邮政业增加值”代替。根据历年《珠海市国民经济和社会发展统计公报》公布的相关数据显示，珠海市交通运输、仓储和邮政业增加值从 2011 年的 25.39 亿元增长到 2018 年的 62.37 亿元，年均增长率达到了 9.04%，但是 2019 年珠海市交通运输、仓储和邮政业实现增加值 53.23 亿元，有较大回落，具体数据见表 5-3。

表 5-3 珠海市 2011—2019 年交通运输、仓储和邮政业增加值统计表 单位：亿元									
年份	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
增加值	26.35	27.04	30.35	36.34	39.05	46.3	54.96	62.37	53.23
增长率（%）	3.78	2.62	12.24	19.74	7.46	18.56	18.70	13.48	-14.65

基于 2011—2019 年珠海市交通运输、仓储和邮政业增加值，结合珠海市经济增长和人口增长情况，运用德尔菲法（专家预测法）、回归分析法和指数平滑法预测结果并加权平均，预计 2020 年、2022 年、2025 年珠海市物流业增加值分别为 68 亿元、91 亿元和 129 亿元，见表 5-4。到 2025 年末，珠海市物流业增加值基本实现比 2019 年至少翻一番的目标。

表 5-4 珠海市物流业增加值预测表 单位：亿元				
年份	德尔菲法预测	回归分析法预测	指数平滑法预测	加权平均预测结果
2020	65	67	70	68
2022	92	88	96	91
2025	138	115	133	129

（3）腹地运输需求预测

腹地运输需求预测，是珠海市物流需求预测的重要基础。根据预测思路确定的腹地范围，珠海

市物流腹地选择香港、澳门、深圳市、珠海市、佛山市、东莞市、中山市、江门市及其他地区。根据目前区域货运量情况，结合珠江三角洲地区发展战略以及“十三五”时期各市（行政区）发展规划提出的经济社会发展预期目标，交通运输发展设想等，并参考各市（行政区）相关产业发展规划中的相关取向和思路，对腹地运输需求进行预测。根据《珠海市 2019 年国民经济和社会发展统计公报》相关数据显示：珠海市 2019 年货货物运输总量 13765.83 万吨，增长 2.4%。货物运输周转量 253.93 亿吨公里，增长 14.2%。通过采取相应的计量方法进行预测并做一定整数修整，得出 2020 年、2022 年、2025 年珠海市及周边地区城市货运量，见表 5-5。

表 5-5 珠海市及周边城市货运量预测值表								单位：万吨	
年份	香港	澳门	深圳	珠海	佛山	东莞	中山	江门	其他
2020	32000	60	35000	15500	34500	19500	19000	17000	1130000
2022	33000	70	37000	16500	36000	22000	20000	18000	1200000
2025	35000	80	40000	19000	38000	25000	22000	19500	1300000

（4）珠海市重点货物运输需求预测

珠海市重点货物运输需求预测，对珠海市增量物流需求的提升量预测具有重要价值。所谓重点货物运输是包括公路运输量和水路运输量。

结合珠海市制造业、商贸产业情况分析，选择对增量物流需求的实现具有重要作用的货物作为重点货物，分别是石油、天然气及制品类，化工原料及制品类，机械、设备、电器类，轻工、医药产品类等四类货物。根据珠海市制造业及商贸业发展规划，并参考物流业与制造业、商贸业联动发展典型地区的典型产业发展规律，对重点货物运输需求进行预测，得出 2020 年、2022 年、2025 年珠海市重点货物运输量，见表 5-6。

表 5-6 珠海市重点货物运输量预测值表 单位：万吨					
年份	重点货物总运量	石油、天然气及制品	化工原料及制品	机械、设备、电器	轻工、医药产品
2020	9800	5600	3500	350	350
2022	11300	6500	4000	400	400
2025	13000	7500	4500	450	460

（5）珠海港吞吐量预测

港口作为珠海市重要的物流基础设施，对珠海市物流业发展具有十分重要的作用，据《珠海市

2019 年国民经济和社会发展统计公报》数据显示：全年规模以上港口完成货物吞吐量 13838 万吨，增长 0.3%，其中外贸货物吞吐量 3014 万吨，增长 3.2%；内贸货物吞吐量 10823 万吨，下降 0.5%。港口集装箱吞吐量 256 万 TEU，增长 10.8%。因此，在珠海市物流需求总量预测之外对珠海市港口货物吞吐量进行单独预测，预计 2020 年、2022 年、2025 年珠海市港口货物吞吐量将达到 14900 万吨、16000 万吨和 18360 万吨，见表 5-7。

表 5-7 珠海港规模以上港口货物吞吐量预测值表 单位：万吨

年份	珠海港（合计）	高栏港区	洪湾港区	万山港区	唐家港区	斗门港区
2020	14900	8370	4000	100	30	2400
2022	16000	8900	4200	150	50	2700
2025	18360	10200	4800	200	60	3100

在表 5-5 中，洪湾港区的货物吞吐量预测值是建立在九洲港全部及香洲港部分货运功能搬迁至洪湾港的基础上；同理，斗门港区的货物吞吐量预测值是建立在香洲港部分货运功能搬迁至斗门港的基础上。

（6）珠海市航空物流需求预测

据珠海市金湾机场公布的数据显示：2019 年珠海机场货邮吞吐量 5.10 万吨，同比增长 9.9%。相较于旅客运输几近饱和的现状，珠海机场实际年货邮吞吐量仅为设计年货邮吞吐能力 60 万吨的 8.5%，物流利用率远没有达到期望要求。港珠澳大桥通车后，改善了珠海机场货源不足的窘境，对珠海机场物流运输量进行乐观预测，得出 2020 年、2022 年、2025 年珠海市航空物流运输量，见表 5-8。

表 5-8 珠海市航空物流需求预测值表 单位：万吨

年份	航空物流需求总量	国内航空物流需求量	国际航空物流需求量
2020	6	5	1
2022	8	6.5	1.5
2025	12	10	2

（7）珠海市物流需求预测

① 存量物流需求提升量预测。从珠海市物流业发展历史判断，珠海市存量物流需求提升主要表现为珠海市现有产业发生的货运总量的惯性增长所带来的物流作业量。

在预测存量物流需求提升量中，货运总量选取珠海市货运量预测值。库存总量指所有进出珠海

市货物在市内的库存处理量，其中扣除了直通国境、直取直送、直接中转等物资量，根据珠海市及国内其他地区调查的典型数据和珠海市相关统计，以及工商、运输等行业的经验数据，本次预测确定珠海市 2020 年货运量库存服务系数为 0.85。配送总量指所有珠海市库存货物中的配送处理量，参考调研中获得的当地社会对配送服务的实际需求和发展趋势，确定珠海市 2020 年、2022 年、2025 年库存量配送服务系数分别为 1.1、1.2、1.3。据此预测珠海市存量物流需求提升量，见表 5-9。

表 5-9 珠海市存量物流需求提升量预测值表 单位：万吨

年份	存量物流需求提升量	货运总量	库存总量	配送总量
2020	43200	15500	13200	14500
2022	47300	16500	14000	16800
2025	56100	19000	16100	21000

② 增量物流需求实现量预测。从城市物流发展的规律分析，预测增量物流需求实现量中货运总量包括两部分，一是珠海市以物流为纽带，依托珠海市重点产业的产业链延伸和新产业的引进而生成的物流作业量，即城市物流需求增量；二是来源于珠海市物流体系完善后从周边城市吸引的货运量带来的相应物流作业量，即区域物流需求增量。

城市物流需求增量的预测，本地培育和引进产业新生成的货运量在分析产业发展趋势基础上，根据重点产业货运需求弹性推算货运总量。库存总量、配送总量预测方法与前述存量物流需求提升量的库存总量、配送总量相同。

区域物流需求增量的预测，结合珠海市腹地城市本身物流服务能力强弱及该城市与珠海市交通联系情况，确定珠海市对中山市、江门市、佛山市、深圳市、东莞市、香港、澳门、其他地区的货运吸引系数分别为 0.1、0.1、0.02、0.02、0.02、0.02、0.2、0.002，据此预测区域物流需求增量中的货运总量。

城市物流需求增量的预测值和区域物流需求增量的预测值构成了珠海市增量物流需求实现量预测值，见表 5-10。

表 5-10 珠海市增量物流需求实现量预测值表 单位：万吨

年份	增量物流需求实现量	货运总量	库存总量	配送总量
2020	23000	8300	7000	7700
2022	25300	8800	7500	9000
2025	28100	9500	8100	10500

③ 珠海市物流需求总量预测。结合珠海市存量物流需求提升量和增量物流需求实现量预测情况，预计珠海市 2020 年、2022 年、2025 年物流需求总量将分别达到 66200 万吨、72600 万吨、84200 万吨。预测结果见表 5-11。

表 5-11 珠海市物流需求总量预测值表 单位：万吨

年份	物流需求总量	存量需求提升量	增量需求实现量
2020	66200	43200	23000
2022	72600	47300	25300
2025	84200	56100	28100

5.2.5 未来展望

近年来国内外经济发展环境复杂严峻，我国经济下行压力逐渐增大，经济运行面临极大的不确定性。但珠海市具有经济体量总体较小，区位优势显著，公路、铁路、航空、港口交通基础设施完备等特点，后发优势明显。以珠海市航空物流为例，现阶段主要是商贸物流为主，货邮吞吐量不足，但随着口岸开放政策的逐步实施，规划中的空港国际物流园将扩大商贸物流、制造业物流和产业集聚的功能，珠海市航空物流业有望实现跨越式发展。

结合珠海市存量物流需求提升量和增量物流需求实现量预测情况，运用回归预测法、指数平滑法和移动平均法预测结果，在此基础上运用加权平均并做整数处理，预计珠海市 2025 年物流需求总量 84200 万吨，比 2019 年的 38539 万吨（货运总量为 13838 万吨、库存总量为 11762 万吨、配送总量为 12939 万吨）翻一番。

6 物流系统建设与发展

6.1 体系构建

依托已基本形成的以港珠澳大桥为龙头，以港口、高速公路、机场、铁路、口岸为支撑的现代综合交通枢纽格局，构建符合物流业运行特点和发展规律、适应珠海市和粤港澳大湾区产业提升和经济社会发展要求的现代物流体系。珠海市现代物流体系由核心物流节点系统、产业物流联动系统、专业物流服务系统和重要物流支撑系统四大类系统构成，如图 6.1 所示。

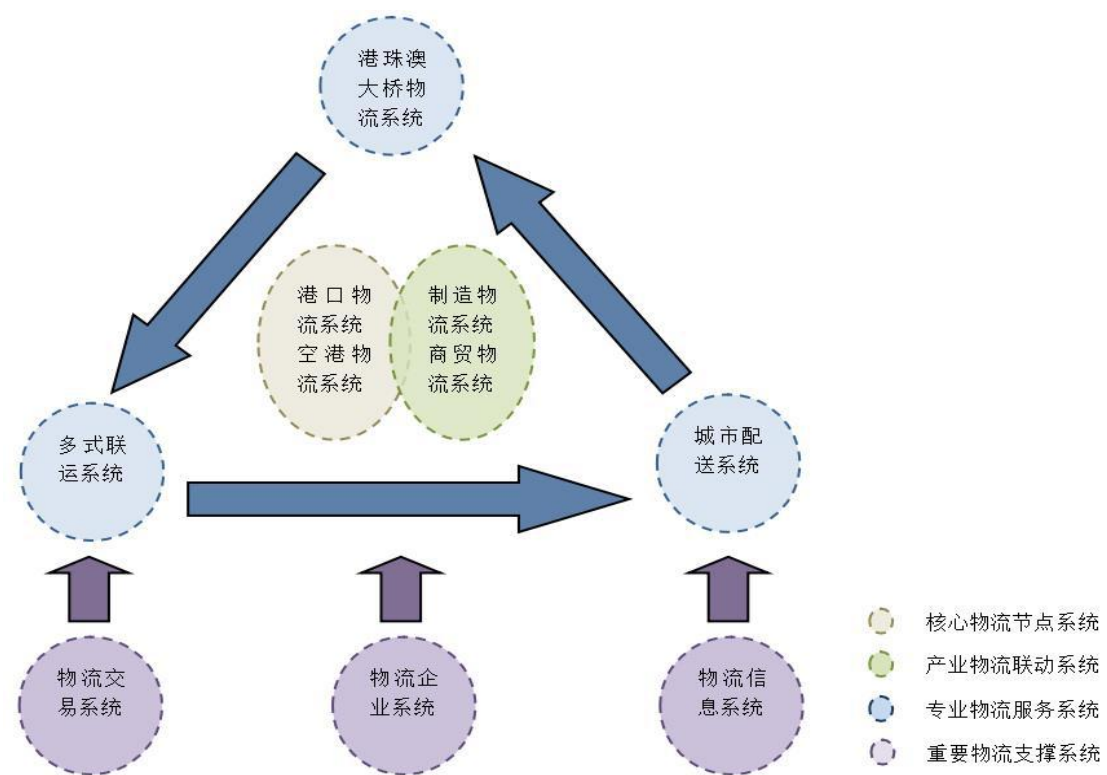


图 6.1 珠海市现代物流体系总体架构图

（1）核心物流节点系统

核心物流节点系统是依托重要综合交通枢纽构建的物流系统，是城市发展现代物流业的突破口与着力点。珠海市现代物流体系的核心物流节点系统主要围绕“一桥双港一铁”进行建设。

（2）产业物流联动系统

产业物流联动系统是城市培育物流需求、以物流业为纽带构建供应链和延伸相关产业链的平台。珠海市产业物流联动系统主要包括制造联动系统和商贸联动系统，以临港、临空产业物流的发

展为切入点，与核心物流节点系统融合发展。

（3）专业物流服务系统

专业物流服务系统是物流服务产品的生产系统，是依托核心物流节点系统构建的物流网络、围绕产业联动系统产生的物流需求，通过提供专业化的物流服务推动系统的高效运行。珠海市的专业物流服务系统主要包括港珠澳大桥系统、城市配送系统和多式联运系统等。

（4）重要物流支撑系统

重要物流支撑系统是现代物流体系建设和发展的基础与保障，为核心物流节点系统、产业物流联动系统和专业物流服务系统的运行创造基础条件和提供发展环境。珠海市的重要物流支撑系统主要包括物流交易系统、物流企业系统和物流信息系统等。

6.2 港珠澳大桥物流系统

6.2.1 发展定位及系统构成

（1）发展定位

港珠澳大桥是连接粤港澳三地的重要交通枢纽，它的建设与通车使珠港澳陆路相连，在时空上聚合成一个新的城市群与经济区，有利于珠港澳三地企业在国际贸易、跨境电子商务、物流服务等业态展开深入合作，将推动新城市群的经济、商贸、物流等各方面多层次的合作；港珠澳大桥改变了珠三角地区的交通运输条件，打通了珠江的天然阻隔，缩短了珠港澳三地的通达时间。

港珠澳大桥的建成势必形成以大桥为依托的大桥物流系统。通过大桥物流系统，增进融合协作，促进经济发展，形成大桥经济，进而成为粤港澳大湾区的物流枢纽。因此，珠海市应围绕港珠澳大桥完善交通衔接，建设辐射粤西地区的集疏运系统。在毗邻港珠澳大桥落脚点及大桥延长线建设物流园区，包括具有保税功能的保税物流园区，打造完备的物流系统支撑体系，建成粤港澳物流合作平台。

综上所述，港珠澳大桥物流系统的发展定位是，构建粤港澳大湾区的物流枢纽，承接香港“西拓”的物流通道，粤港澳物流合作的重要平台，将为提高珠海市现代物流业发展规模奠定坚实的产业组织基础。

（2）系统构成

由于港珠澳大桥连接粤港澳三地的特殊性质，使其物流系统在构成上不同于其他跨海、跨江大

桥。港珠澳大桥物流系统是以大桥为依存，区域政策支撑为保障，彼此促进、相互制约的有机整体。根据港珠澳大桥物流系统的特点及其相关促进要素，在物流系统构成上由运行基础、政策保障、物流模块三部分组成。其中，物流园区、基础设施和集疏运条件是大桥物流发展的关键性基础要素。大桥物流的高效运行与发展离不开海关监管、通行政策、保税区政策、报关政策等一系列政策保障，只有不断创新保障机制才能为大桥物流发展保驾护航，进而促进港珠澳大桥物流系统在保税物流、跨境电子商务物流、商贸物流、制造物流等领域，实现物流系统的发展与提升。大桥物流系统的构成与层次关系如图 6.2 所示。



图 6.2 大桥物流系统的构成及相互之间的层次关系示意图

6.2.2 发展任务及发展重点

（1）发展任务

港珠澳大桥物流系统的构建与完善，将有效提升区域辐射能力，提高整体物流系统效率，促进粤港澳三地的物流合作，实现物流资源的高效利用。大桥物流系统应依托港珠澳大桥通达三地的独特优势，围绕珠港澳商贸的全方位合作，在珠海市建设服务大桥的物流园区及储运系统；利用港珠澳大桥、珠海港口、机场、铁路等基础设施和综合运输枢纽条件，建全辐射粤西地区的航空物流中心和物流分拨系统；利用珠海保税区建设国际物流分拨中心，“桥区联动”发挥港珠澳大桥与保税区的优势条件，把国内、国外两种资源、两个市场结合起来，吸引国际物流企业在保税区分拨、集散，建设跨境电子商务物流中心，吸引区域分拨物流企业在珠海市聚集发展。

（2）发展重点

① 加快推进粤港澳物流合作园建设

港珠澳大桥物流系统的发展需要良好的基础条件，珠海市应积极做好承接香港产业辐射的配套

措施。加快推进毗邻港珠澳大桥落脚点的洪湾商贸物流中心、洪湾港物流中心和保税区物流中心建设，加快洪湾通关综合服务中心建设，为大桥物流系统发展做好配套支持。

② 重点培育金湾物流中心

港珠澳大桥的通车使得珠海与香港连接更加紧密，珠海机场应依托保税区与空港国际物流园开展多式联运。利用保税区和机场、港珠澳大桥的优势条件，培育金湾物流中心，创新珠港澳三地的通关环境，为物流车辆畅行大桥提供便利，缩短通关时间，真正发挥大桥优势。

③ 积极打造港口物流分拨系统

港珠澳大桥物流系统要具备辐射粤西地区的能力，需要依托珠海港口与广珠铁路的物流枢纽优势，发挥集疏运条件，打造港口物流分拨系统。将珠海市现有物流设施与外省市的物流设施联系起来，形成具有超强辐射能力，能够实现网络化运作，服务珠江口西岸，辐射全中国的物流设施网络。

④ 建设跨境电子商务物流中心

珠港澳物流系统的发展需要有稳定的物流贸易做支撑。珠海市要吸引国际、国内的大型跨境电子商务企业在珠海保税区投资经营，吸引这些企业在保税区内进行货物处理，建设跨境电子商务物流中心。激发珠港澳物流系统的发展动力，拓展海外生鲜品通过大桥进行运输与配送的通关许可，提升珠海市跨境电子商务竞争力的同时，促进珠海市国际贸易和物流业的快速发展。

6.3 港口物流系统

6.3.1 发展定位及系统构成

（1）发展定位

珠海港是全国沿海主要港口之一，也是珠江三角洲高等级航道网出海航道上的重要港口，是广东省及我国西南地区参与国际经济合作和竞争的重要战略资源，是珠江—西江经济带沿线地区发展外向型经济的重要依托。《粤港澳大湾区发展规划纲要》明确指出，“提升珠三角港口群国际竞争力。巩固提升香港国际航运中心地位，增强广州、深圳国际航运综合服务功能，与香港形成优势互补、互惠共赢的港口、航运、物流和配套服务体系，增强港口群整体国际竞争力。以沿海主要港口为重点，完善内河航道与疏港铁路、公路等集疏运网络。”因此，珠海港应与香港港、广州港、深圳港这些区域性、国际性大港形成错位和差异化发展。同时，珠海港应以粤港澳大湾区建设和广东省港口资源整合为契机，形成与香港、广州、深圳等枢纽港和周边其他港口协同发展、合理分工和

资源共同利用的新格局，共同构建粤港澳大湾区服务国内、面向世界的港口物流体系。

随着港珠澳大桥的通车、广珠铁路的开通以及“西江战略”的实施，以珠海港为枢纽的多式联运网络将进一步拓展和延伸，着力构建大湾区最具示范效应的五大多式联运体系（江海、海铁、海公、海空、管道）、六大物流集散中心（块煤、粮食、纸浆、钢材、矿石、成品油及液化品），推动珠海市成为珠江口西岸参与大湾区建设和国际分工的核心载体。

综上所述，珠海港物流系统的发展定位是：粤港澳大湾区西岸的国际航运中心、港澳和珠江-西江经济带互联互通的新载体、西江流域龙头港、华南区域性国际物流中心、“一带一路”较具影响力的国际航运物流中心及大宗商品交易中心，我国与东南亚和拉美国家经贸合作的重要平台。落实“以港兴市”战略，立足粤港澳大湾区，服务珠江-西江经济带，实现珠港澳物流业融合发展，实现“一桥双港一铁”联动，将珠海港发展成为珠江西岸最大的综合物流服务商。

(2) 系统构成

根据港口物流运作特点，结合珠海港发展现状与未来趋势，应加快建设由基础设施、集疏运、物流运营、临港产业、内陆港、信息服务和协调支持七个子系统组成的港口物流系统，如图 6.3 所示。港口物流系统是一个有机运作实体，各子系统之间相互影响，相互制约。其中，物流运营子系统为整个系统的核心，在港口物流活动中，物流运作会渗透到各子系统当中去，并获得其支持和反馈。



图 6.3 珠海港口物流系统构成及运作机制示意图

6.3.2 发展任务及发展重点

(1) 发展任务

珠海港是建设“蓝色珠海”的战略资源和发展引擎，港口经济是实现珠海市“科学崛起”的战略支撑和重要增长极。要牢牢把握粤港澳大湾区建设重大机遇，积极对接湾区经济辐射和资源集聚效应，

全面释放港口对珠海市实体经济能级量级提升作用，全面激活港口对经济发展尤其是外向型经济发展的基础性、先导性作用。拓展珠海港辐射范围，加强珠海港与内陆腹地和周边港口的合作，重点深化珠海港与广州港、澳门港和香港港的合作，强化珠海港与陆运、空运等不同运输方式的衔接和合作，积极开展以港口为龙头的全程物流服务业务，提升港口综合服务功能和国内国际辐射能力。

(2) 发展重点

① 升级港口基础设施，加快提升港口能级量级

支持高栏港区集装箱码头二期工程交工验收和投产工作，推进高栏港集装箱码头三期工程、万山港区黄茅岛哈纳斯 LNG 接收站配套码头、港弘码头改扩建、驳船专用锚地、黄茅海 5 万吨级航道、高栏港区 20 万吨级主航道等项目建设，进一步提升珠海港口通航能力和服务水平，满足未来船舶大型化发展的要求。作为港口物流的空间载体和依托，加快建设综合保税区、环通综合物流园、钢材物流中心、冷链物流中心、华南干散货物流中心、多式联运物流基地等临港物流园区，推进重点物流项目集群发展，进一步强化珠海港的物流服务功能。深入开展万山港区作为珠江口超大型深水港区的规划，将万山群岛作为珠海港口拓展的战略资源，以适应未来新的港口发展形势。

② 完善以港口为中心的集疏运系统

配合推动鹤港高速、高栏港高速北延线、黄茅海大桥、金港大桥、疏港铁路专用线二期等重大交通项目建设，建成轨道 2 号线延长线工程，加强与港珠澳大桥、珠海机场、铁路、高快速路、西江航道的路网对接，提高珠海港与周边城市及沿铁、沿江地区的通达性；加大市场拓展力度，增加开通内外贸航线，进一步夯实珠海港国家综合运输的重要枢纽地位。

③ 加快推进珠江水系航道建设，进一步提升航道通过能力

进一步完善珠江水系发展规划，优化珠江三角洲高等级航道，加快开发重要支流航道，贯通部分制约内河航运的瓶颈航道，加强通航建筑物管理，完善助航设施，加强锚地和临时系泊区的规划和建设，提升航道保障服务能力，加大航道资源保护力度。

④ 推动多式联运发展，不断拓展货源腹地

借助国家“一带一路”建设的深入推进，充分发挥“西江”和“铁路”双通道的独特优势，构建现代货运物流体系，加快发展铁水、公铁、江河海联运和“一单制”联运服务，积极推进与沿江、沿铁港口与城市的合作，推进“川贵广-港澳-南亚国际物流大通道”和省内外“无水港”建设，拓展内外贸航线，丰富航线资源配置，促进公路、铁路、水路、航空等多种运输方式有效衔接，建成大湾区最具示范效应的五大多式联运体系，不断拓展珠海港前、后方腹地，提高配送车辆的道路通

行和整体配送效率。

推动驳船网络化运营,增强江海联运竞争力。驳船运输是适应内河航道运输的特点而发展起来的,对推动港口整体实力与航运业发展水平有着极为重要的辅助作用。依托珠海港通江达海的优势,实现内河水运与沿海、远洋航运高效互联,珠海市应凭借自身在粤港澳大湾区建设、泛珠三角区域合作等的区位优势,构建西江流域江海联运网络,增强珠海港的辐射带动能力。

6.3.3 设施布局

按照物流系统建设的要求和相关规划,确定各港区与相关物流园区的定位与功能划分,形成空间布局合理、功能分工明确、顺畅协调与协作的设施集群。

(1) 港区布局

从物流发展体系和各物流系统建设方面考虑,突出高栏港区在综合运输服务中的枢纽性作用,形成以高栏港区为主,洪湾港区、万山港区、九洲港区为辅,其他港区为补充的“一港七区”格局。

高栏港区:是珠海港的主体港区,以集装箱、油气化工品、矿石、煤炭、粮食、农副产品等大宗散货和杂货运输为主的综合性港区,并为发展临港工业和现代物流服务。

万山港区:以大宗散货和集装箱转运为主,并为海岛物资(含危货)运输和旅游客运服务。远期可发展成为以散货和集装箱转运为主的珠江口超大型深水港区。

洪湾港区:以集装箱、建筑材料和散杂货运输为主。为城市发展提供高端物流、通关贸易等服务,以充分发挥洪湾港区的独特地理区位优势,并适应港珠澳大桥建成通车、建设珠海城市新中心、横琴保税洪湾片区一体化改革发展的新要求。

斗门港区:以集装箱、建筑材料、农副产品运输为主,兼顾旅游客运服务。

九洲港区:重点发展珠海市至香港、深圳的水上高速客运。

香洲港区:以陆岛运输和海岛旅游客运为主。

唐家港区:以旅游服务、陆岛交通客运、海岛物资补给为主。

(2) 港口物流园区及物流中心布局

以高栏港国际物流园、高栏港综合保税区、汇通物流园、欧港(纸浆)物流分拨中心、环通综合物流园、华南干散货物流中心、多式联运物流中心、钢材物流中心、冷链物流中心等相关基础设施构成港口物流设施系统,大力发展港口物流,强化保税、仓储、中转配送、流通加工等物流服务能力,不断延伸供应链和物流链。

6.4 空港物流系统

6.4.1 发展定位及系统构成

(1) 发展定位

根据广东省民航机场远期规划,将完善以广州白云国际机场为国际复合型门户枢纽机场,深圳宝安国际机场与粤西国际机场为区域性枢纽机场,珠海金湾国际机场、揭阳潮汕国际机场为省骨干型机场,其他支线机场(韶关、梅县、惠州、佛山等机场)为补充的全省民用机场布局,如表 6-1 所示。

表 6-1 广东省民航机场远期规划表

分类	国际复合型门户机场	区域性枢纽机场	省骨干型机场	其他支线机场
机场名称	广州白云国际机场	深圳宝安国际机场 揭阳潮汕国际机场	珠海金湾国际机场 粤西国际机场(在建)	韶关国际机场 梅县机场 惠州机场

珠江三角洲地区是我国机场分布最密集的区域之一,机场的集中分布营造了良好的航空物流发展环境,也有利于航空物流发展所需资源,如临空产业、物流企业等向该区域集聚,机场之间的分工协作也便于形成区域航空物流发展的整体优势。因此,珠海机场应加强与香港、澳门、广州、深圳等机场的分工协作,特别是港珠澳大桥开通后,与香港、澳门机场的合作应再进一步拓展合作的广度与深度;充分发挥珠海航展集聚产业资本和培育市场的优势,抓住我国低空开放即将全面铺开的发展机遇,为迎接通用航空政策红利释放做好准备。把国内首个通航飞行服务站落户珠海市作为空港物流系统建设的切入点,以快递、快运、航空货运、航空物流园区等企业为主体,以电商商品区域分拨和城市配送为启动发展服务领域,以航空城、临空经济发展为后续服务对象,以区域、城市小批量、多批次、高时效商品物流服务为扩张方向,建设具有完整产业链支撑的快速高效空港物流系统,创新珠海市高端商贸、制造业等产业发展模式,同时,提升机场的综合竞争力,夯实省骨干机场地位,逐步实现其复合型国际干线机场的远期战略目标,为城市和区域现代物流发展提供重要支撑。

珠海机场的发展定位是:珠江口西岸区域枢纽机场、公务机综合保障服务基地、珠西空运物流中心。持续安全,提升服务,实现跨越式发展;科学拓展航线,深挖客源市场,客流量快速增长;持续改善地面通达性,城市候机楼和机场快线覆盖珠中江澳;优化流程,不断提升运作、安全管理

和服务水平；开放国际口岸。图 6.4 是我国航线网络发展规划。

图 6.4 航线网络发展规划图

(2) 系统构成

运作,实现航空物流各环节的有机结合,形成物流的空间效益与时间效益。根据空运货物相关产业发展要求,结合航空运输特点,空港物流系统由基础层、业务层、管理调控层三个层次构成,每个层次发挥着各自的作用,形成了物流系统的整体效益,见图 6.5。

图 6.5 空港物流系统构成图

6.4.2 发展任务及发展重点

加强与区域机场分工合作尤其是与香港、澳门机场的合作，通过港珠澳大桥加大与香港机场的货运联系，调整用地规划，加快建设机场相关基础设施和空港国际物流园区，积极推进开放航空口岸、开通航空货运专线，设立海关监管仓，开展国际国内区域性快递、快运、航空货运物流服务。

推进航空口岸对外开放。加快珠海机场开放航空口岸的可行性研究，推进珠海机场航空口岸的对外开放，为发展航空口岸物流创造先决条件，积极谋划开通国际口岸，可适当的参照港口给航空个别业务一定的补贴扶持。

培育机场客、货吞吐能力。重点深化与香港、澳门机场的合作，集聚区域航空物流服务需求，对空港周边土地进行合理的配合开发，货站扩容、建设物流园，加快扩建珠海机场，近期启动候机楼改造、停机坪扩建、货运库建设、安全整改等项目，积极推进开通航空货运专线。与港澳联动，开展国际包机业务，并在此基础上逐步申请开通国际航线。

整合空港物流资源。2021 年完成空港国际物流园建设，建成后年设计处理能力 50 万吨，是现有能力的 10 倍，进一步提高空港集疏运能力，积极引进专业化航空货运企业、国际知名航空物流公司进驻，推进快递、快运、航空货运等物流企业服务的集约化、规模化与组织化程度，建设区域物流分拨中心。

充分利用港珠澳大桥。港珠澳大桥作为香港与内地之间的新通道，是香港与内地之间陆空联运的新枢纽，可望成为国际贸易的重要通道，在珠海机场增设保税仓，有利于处于价值链高端、具有高附加值的高端产业发展。扩容货站，开展珠港陆空联运业务，为香港国际机场提供货物喂给和输运业务。改变空港发展模式，以“泛港经济”发展模式、“港、产、城一体”理念为参照，打造以高端产业为主的功能分区。发挥航线互补优势，促进机场业务发展。利用港珠澳大桥，申请设立监管仓，同时获得香港民航处和保安局的认证，珠港双方机场安检互认，从而实现香港机场空运货站前移，珠港两地机场货运接驳规划见图 6.6。

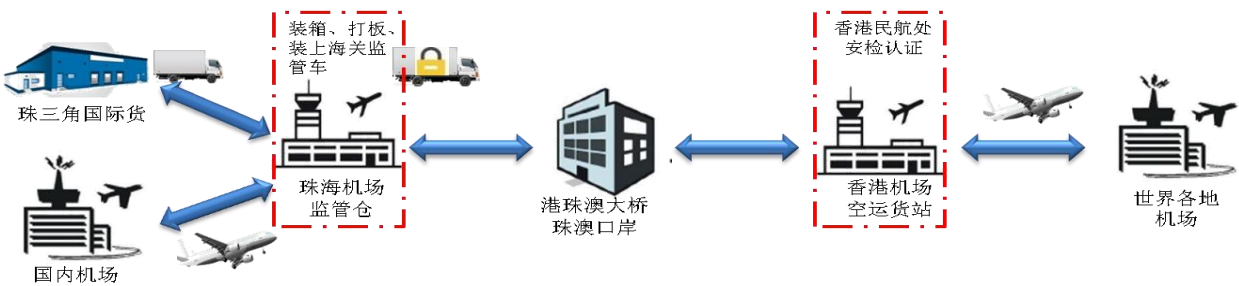


图 6.6 珠港两地机场货运接驳规划图

6.4.3 设施布局

（1）航空货运特点

运输速度快、节约其他费用：航空运输在各种运输方式中速度最快，这是航空运输的最大特点和优势，其时速为 1000 km 左右，且距离越长，节省的时间越多，快速的特点也越显著，在短途运输中则难以充分发挥。因而航空运输适用于 500km 以上中长距离的邮件运输和精密、贵重货、鲜活易腐物品的运输。由于采用航空运输方式，货物在途时间短，周转速度快，企业存货可以相应减少，

还可以节约包装、保险、利息等费用。

机动性大、限制少：飞机在空中飞行，受航线条件限制的程度比汽车、火车、轮船小得多，可跨越地理障碍将任何两地连接起来，尤其成为灾区救援、供应、边远地区急救等紧急任务中必不可少的手段。

基本建设周期短、投资小：发展航空运输的设备条件是添置飞机和修建机场。这与修建铁路和公路相比，建设周期短、占地少、投资省、收效快。

运输成本相对高：在铁路、公路、管道、空运、航运五种运输方式中，空运的运载成本和运价是最高的，因此适合运输贵重物品、高时效物品等，不适宜运输大批量的便宜物品。

大件货物或大批量货物受限制：由于飞机机舱容积和载重量都比较小，运输物品的体积和重量都受限制，大体积、大重量和大批量的物品是无法进行航空运输的。在五种运输方式中航运的运输吨位是最大的，空运的运输重量只能排倒数第二。

有些货物禁用空运：现实中有很多不适合空运的物品，甚至在空运中是违禁品。这些危险物品中既有其危险性显而易见的各类化工产品，也有日常生活中常见的公众容易忽视其危险性的物品，如香水、药品、汽车、电器，还有经过特殊手段保鲜的水产品，甚至某些动物、水果在特殊情况下也具有一定的危险性。

空运安全容易受恶劣气候影响：飞机飞行往往要受气象条件限制，因而影响其正常、准点性。

基于航空运输具有速度快高时效、小批量多批次、物品体积小重量轻的特点，国内外航空货运主要以快递、电商商品、高新技术产品和临空经济产品等物品为主，因此唐家湾高新技术产品非常适宜航空运输。

（2）联合运作可行

金鼎物流中心从粤西沿海高速转机场高速到达珠海机场，行车距离约 66km，若从粤西沿海高速转太澳高速后转港珠澳大桥延长线再转机场高速到达珠海机场，行车距离约 59km，两种线路货运时间约 50 分钟左右，因此空港国际物流园与金鼎物流中心联合运作是完全可以实现的。

（3）具体布局

空港物流设施系统由空港国际智慧物流园构成。

空港国际智慧物流园以航空物流加工、包装、配载、转运为基本功能，并提供包括保税、清关、冷链仓储、商品展示贸易等增值服务。空港国际智慧物流园项目计划 2020 年开工；包括：国内、国际货站、快件分拨中心、海关监管仓、保税仓、冷库、危险品库、办公楼等功能区；年设计处理

量达到 50 万吨。空港国际物流园建设规划如图 6.7 所示。

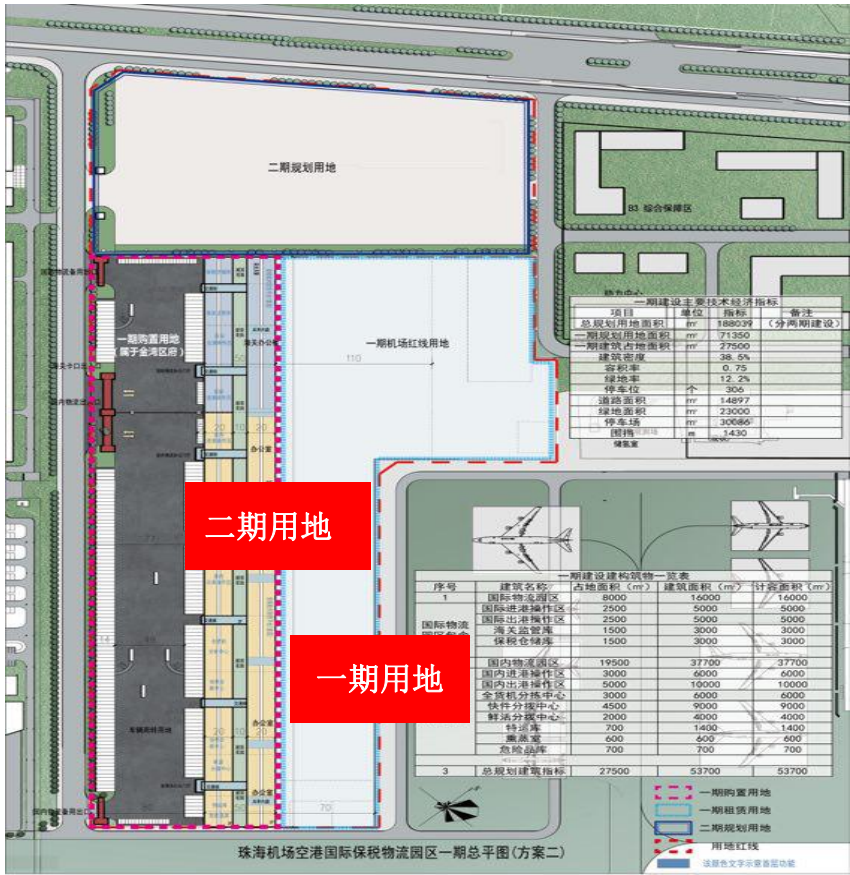


图 6.7 空港国际物流园建设规划图

6.5 制造物流系统

6.5.1 发展要求

制造物流系统通过制造业与物流业联动发展，一方面推动生产制造型企业物流服务的社会化，为物流企业开拓市场需求；另一方面，通过物流企业专业化、规模化的物流服务，加强生产制造型企业与上下游产业的联系，提升对资源、市场的控制能力，降低生产成本，提高生产效率。因此，构建制造物流系统在促进城市物流产业发展的同时，也增强了区域制造业的竞争力。

珠江三角洲地区制造业密集布局，是全国乃至全世界的制造中心，珠海市制造物流系统的构建应符合区域传统制造业升级和新型制造业发展的要求，充分考虑主导产业对物流服务的需求，以提升制造业企业及全程产业链的物流管理水平为核心，以提高制造业物流服务外包比例为目标，通过基础设施的合理布局与功能完善，以及专业化第三方物流企业的培育，在实现与其他物流服务系统

有机融合、资源共享的基础上，建设适应既有制造业提升发展、先进制造业布局发展的制造物流系统，为珠海市建设生产服务型国家物流枢纽承载城市和珠江口西岸六市一区创建“中国制造 2025”试点示范城市群提供引导和保障。

6.5.2 重点产业布局

2016 年底，工业与信息化部批准珠江口西岸六市一区是创建“中国制造 2025”试点示范城市群，作为珠江口西岸核心城市之一，珠海市在试点城市群中角色非常重要。目前，珠海市的海洋工程装备、航空航天、新能源汽车等海陆空高端装备产业规模稳步扩大，智能电网设备、智能家居装备、节能环保装备等智能精密装备产业竞争力显著提升。产业高端化特征突出，自主创新机制基本确立，先进装备制造业的技术创新体系和梯度人才体系逐步完善，已经成为珠江西岸沿海沿江先进装备制造产业带重要增长极。

根据市政府印发的《珠海市建设“中国制造 2025”试点示范城市实施方案》（以下简称《规划》），珠海市将实施制造业创新升级、智能制造、绿色制造、互联网+先进制造、服务型制造、产融结合等六大重点工程，全面推进“中国制造 2025”试点示范市建设。

根据《规划》要求，珠海市要以科学的产业规划、合理的空间布局为前提，不断完善基础设施，营造良好的产业发展环境。到 2025 年，要建成“世界级海洋工程装备制造基地”“国家级通用航空制造基地”和“中国南方智能装备制造基地”。

珠海市制造物流系统的建设将重点围绕上述三大基地、六大工程展开。

6.5.3 系统构成

制造物流系统的构成是多层次、多维度的，其基本要素包括物流服务主体（物流企业、物流联盟等）、物流服务客体（物流服务对象——主要是制造企业及其供应商和客户）和物流载体（物流基础设施，如线路、场站等物流基础设施、运输工具、装卸机械等载运作业设备以及系统运行的环境载体等），每个基本要素有其不同的功能、结构等系统特点，如图 6.8 所示。

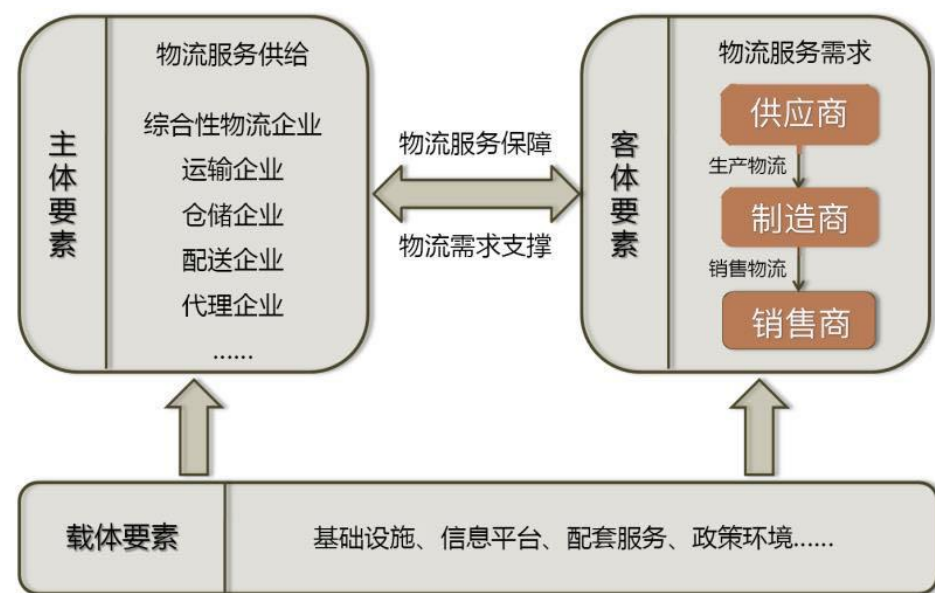


图 6.8 制造物流系统构成图

（1）主体要素

制造物流系统的主体要素是物流服务供给，由各种类型的物流企业或组织机构提供，包括综合性物流企业、运输企业、仓储企业、配送企业、代理企业等，他们既服务于城市，也服务于区域，提供综合物流服务、专业化物流服务或功能性的物流服务，形成多层次、多功能、不同主体性质的现代物流产业集群体。

（2）客体要素

制造物流系统的客体要素是指产业基于供应链产生的物流服务需求，即城市或区域内制造业产业链条上的企业之间和制造业企业与批发、零售企业等销售商之间的物流服务需求。

（3）载体要素

制造物流系统的载体要素主要是指区域的交通基础设施条件、信息发布与获取条件、金融结算条件和政策支持条件等，这是城市和区域物流活动必须依赖的基础条件和运作平台，直接影响物流体系的运作效率和物流节点的空间布局。

6.5.4 发展对策

（1）推进重点行业、企业的供应链一体化战略

服务型制造在运作模式上强调主动性服务，主动将顾客引进产品制造、应用服务过程，主动发

现顾客需求，展开针对性服务。企业间基于业务流程合作，主动实现为上下游客户提供生产性服务和服务性生产，协同创造价值。为此，供应链一体化战略非常重要。围绕珠海市具有优势的智能制造、海洋工程装备、通用航空、新能源汽车、智能电网、智能物流设备、先进轨道交通装备、应急救援装备、医疗器械等重点行业，依托格力集团、中航通飞等龙头企业，推进供应链一体化战略。

（2）加快发展和普及智能物流

物流是制造过程中不可分割的组成部分，为配合智能制造工程，应加快发展和普及智能物流。在此过程中，应引导企业：

- ① 重流程，在智能物流的落地过程中，流程再造和优化是重中之重。
- ② 重规划，在智能物流落地方法上，企业需要制定相应的智能物流战略，根据愿景制定相应的行动计划，由此确定整体发展路径。
- ③ 重标准，要关注相应标准的制定，强调国家级标准的重要性。
- ④ 重数据产权与安全，数据变得至关重要，并且成为一种稀缺资源时，大数据产权和数据安全是不可避免的问题，除了法律手段，还需要注意运用技术手段去保护。

（3）大力发展绿色物流

为配合绿色制造工程，应大力发展绿色物流。可从完善绿色物流政策、完善绿色物流基础设施建设、引进先进物流技术装备、提高供应链管理的信息化、无纸化水平等方面来推动绿色物流的发展和普及。

（4）重视“互联网+物流”

与“互联网+先进制造”工程相对应，物流业应重视“互联网+”。为此，搭建物流信息平台非常重要，可以让企业把铁路运输、公路运输、海运、河运、空运等运输手段、运输措施和运输方法都纳入到这个信息平台上进行统一监管，实施高效对接，从发货到接货为客户提供“一条龙服务”，这样不仅提高了企业物流配送的效率，也提高了服务对象的满意度。并且，搭建物流信息平台，还可以让企业与服务对象进行即时互动，使物流运输变得简单、直接。

6.6 商贸物流系统

6.6.1 发展要求

商贸物流系统的建设以区域商贸体系的完善升级为背景，以包括生产资料和生活资料在内的有

形市场和无形市场、期货市场和现货市场、批发市场和零售市场、专业市场和非专业市场有机结合构成的多层次、多门类的商品市场格局为基础，通过商贸业与物流业联动发展，打造商贸物流融合发展产业链，实现区域、高端商贸物流资源的聚集，满足商贸业区域分拨和城市配送物流服务需求，促进服务城市生产、生活的商贸业提升发展。

港珠澳大桥使珠港澳三地资源流动较之以前将更加迅速。在珠海跨境电子商务综合试验区、高栏港综合保税区设立，《粤港澳大湾区发展规划纲要》《横琴国际休闲旅游岛建设方案》公布的背景下，珠海市应把握难得的历史机遇，协同港澳，加快商贸物流的系统化发展，增强珠海市对商贸物流资源的积聚功能和服务的辐射功能，切实发挥珠江西岸核心城市对粤西地区的带动作用。

6.6.2 重点领域

（1）商业综合体

商业综合体，是将城市中商业、办公、居住、旅店、展览、餐饮、会议、文娱等城市生活空间的三项以上功能进行组合，并在各部分间建立一种相互依存、相互裨益的能动关系，从而形成一个多功能、高效率、复杂而统一的综合体。

随着城市经济发展，市民消费力提升，纯粹提供消费场所的百货业已难以满足市场的需求，珠海市商业更新换代，越来越多的商业综合体出现。新型的商业综合体提供一站式、体验式的消费，不单是一个购物场所，更是社交娱乐中心、IP 线下聚集地、体验式消费中心及潮流科技集中地，成为珠海商业的主流。珠海市目前有商业综合体 63 处，其中已建 32 处，在建或拟建 31 处。总零售商业规模 253.02 万平方米，其中已建规模 125.69 万平方米，在建或拟建规模 119.04 万平方米。建成后的商业综合体物流需求量大，业务总类繁多，只有将综合体市场需求与物流服务密切配合，才能更好满足消费者的需求，聚集高端商贸物流资源，以物流高质量发展作为培育经济发展新动能的抓手。

（2）连锁经营

连锁经营是一种商业组织形式和经营制度，是指经营同类商品或服务的若干企业，以一定的形式组成一个联合体，在整体规划下进行专业化分工，并在分工基础上实施集中化管理，把独立的经营活动组合成整体的规模经营，从而实现规模效益。连锁经营的一个重要条件是建立统一的配送中心，使经营者与商品生产企业或生产基地直接挂钩，以节省流通费用，并保证商品的统一品质。因此，连锁经营是建设商贸物流系统的一个重要领域，通过系统建设，满足经营活动产生的物流服

务需求。

（3）电子商务

以电子信息技术为核心的互联网的发展为流通业带来了革命性变化，电子商务应运而生，在因特网开放的网络环境下，买卖双方不谋面地进行各种商贸活动，实现消费者的网上购物、商户之间的网上交易和在线电子支付以及各种商务活动、交易活动、金融活动和相关的综合服务活动。电子商务的发展需要强大的物流系统为支撑，线下物流活动是线上交易得以最终实现的关键环节。

珠海市应结合目前不断出台的新政策，在新环境下推进物流、仓储、通关等方面进一步简化流程、精简审批，完善通关一体化、信息共享等配套政策，以物流促商流。在发挥口岸优势的前提下，促进电子商务要素的有序流动和优化配置，尤其是利用横琴跨境电商综合服务平台、高栏港综合保税区、珠海跨境电子商务综合试验区的优势，将珠海市的电子商务建成粤港澳大湾区的重要一极，以此辐射粤西地区，建立起中国与葡语系国家及拉美地区国家电子商务合作平台。

6.6.3 系统构成

珠海市商贸物流系统的核心是物流服务商依托城市物流配送中心，为商贸流通企业提供物流服务，该系统以三大平台为基础，两类资源为保障，如图 6.9 所示。

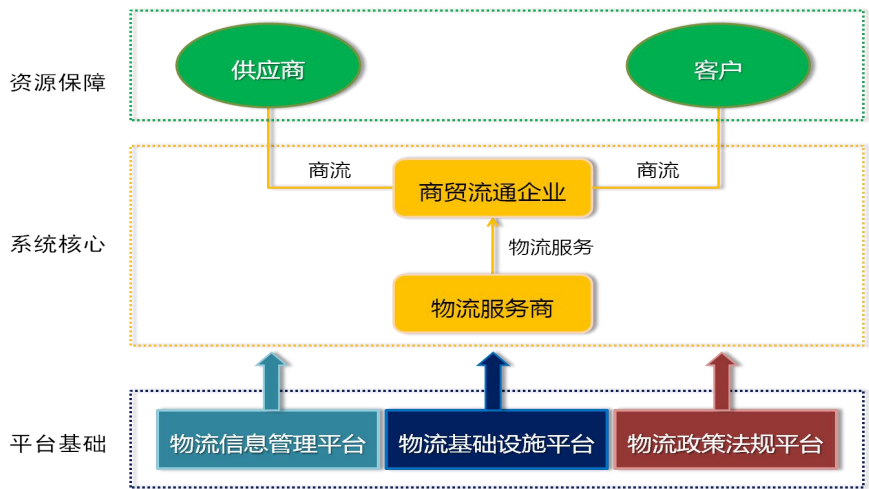


图 6.9 商贸物流系统构成图

（1）三大平台

物流基础设施平台。物流基础设施平台的构建，要根据国家的物流政策，结合珠海市和区域商贸物流流量、结构、交通网络状况、发展趋势，对物流中心、配送中心进行合理布局，协调相互之间的运作，实现行业经济运行和社会综合效益的相互促进和协调发展。

物流信息管理平台。物流信息平台是商贸物流信息提供、交换、分析处理和决策的枢纽，借助平台实现商贸物流信息的无缝对接、共享和整合，从而充分利用各类物流信息资源，提高商贸流通业物流效益，增强行业的整体竞争力。

物流政策法规平台。物流政策制度平台以国家相关法律法规和物流政策为基础，借鉴国内外发达地区物流经验，结合珠海市的实际情况，制定商贸流通业物流发展相关政策、法规、标准，营造良好的物流运作氛围。

（2）两类资源

作为商贸物流需求方的商贸流通企业，一端连着商品的供给者，另一端连着商品的需求者，形成一个供应链，这上下两端就是维系商贸物流系统运转的两大重要资源——供应商资源和客户资源。通过商贸物流系统的构建，集聚这两大资源，为商贸流通企业与供应商之间结成战略联盟、对供应商实行分类管理，以及构建客货网络、实施客户关系管理奠定了基础，从而加强商贸流通企业与上下游企业的关系，共享利益，共担风险，提升珠海市商贸业整体竞争力，最终实现共赢。

6.6.4 重点发展方向

（1）挖掘夜间消费潜力

珠海市应挖掘各商圈夜间消费带来的物流潜力，形成各商圈在物流领域的互补联动效应。例如在购物中心以餐饮为主，带动零售和娱乐；在百货商场以零售为主，带动餐饮和娱乐。举行夜间百货、家具店促销活动等，挖掘夜间消费潜力，以商流带动物流，提高物流活动的活跃度。

（2）培育消费热点

政府定期组织开展类似“欢乐购”的促消费活动，在各大节假日，组织全媒体资源，联动企业和各区政府开展促销活动，活动争取覆盖全市大部分区、商圈和企业品牌，拉动客流和销售，在全市范围营造良好购物氛围，以带动物流规模的提升。

鼓励各区结合本地特色开展不同类型的促消费活动。支持横琴新区、万山区开展美食节等活动，吸引游客消费；支持斗门区开展汽车节、汽车下乡等活动，拉动农村消费；支持香洲区、高新区等联合华润万家、泰锋电业、宝泽汽车等重点零售企业，针对企业高管和高收入人群开展促销活动，拓展市场需求。

着力推进重点商圈建设，以打造“高标准购物天堂”为目标，积极培育示范城市综合体。进一步加强各区联动，对标国际一流，坚持区域功能与商业业态、文化形态、消费生态的融合联动，发

挥区位、品牌、历史人文等方面的综合优势，全面提升商圈能级，提升消费对物流的贡献度。

鼓励西区商业载体发展，支持金湾区华发商都、祥祺商业大厦、并宏大厦、高栏港区文德广场、平沙格力广场、钰海广场等商业综合体加快建设，鼓励香洲区优特商业等新建商业综合体采用智慧零售模式，实现商业业态创新升级。同时推动商业综合体积极申报省级政策支持，推荐华发商都、富华里申报省级示范步行街，以争取优惠政策，扩大影响。

各类促销活动的开展、商业综合体的发展，将带来珠海市物流总量的增大，促使物流资源在全市进一步优化配置，扩大物流规模的同时可让物流水平上一个新台阶。

（3）加快物流服务配套建设

珠海市应利用横琴跨境电商综合服务平台和高栏港综合保税区设立的机遇，结合珠海跨境电子商务综合试验区发展规划，建立“珠海跨境电子商务公共服务平台”，与海关总署统一对接，为商贸物流企业的单据申报、身份认证等提供服务。加快推进粤港澳物流合作园、空港国际智慧物流园、高栏港综合保税区、斗门港改扩建等重点在建项目，为珠海市物流发展提供充分的配套服务。在规划中应结合物流未来发展的需求，为其发展预留空地，为物流活动提供足够的查验作业和仓储场所，提供通关、仓储、甩挂、打板等物流配套服务。

（4）推动珠港澳商贸物流协同发展

珠海市应充分发挥港珠澳大桥的作用，积极在大湾区建设中构建珠港澳的协同发展，加强珠港澳的合作。利用港珠澳大桥设立监管仓，申请获得香港民航处和保安局认证，珠港双方机场安检互认，实现香港机场货运货站前移。深化珠海与港澳合作，促进珠海横琴新区、珠海保税区、珠澳跨境工业区珠海园区、广丰物流园等园区的资源聚集，推动建成覆盖珠海、服务港澳的跨境电子商务综合园区。提高跨境电子商务园区管理信息化水平，完善园区配套智能卡口系统建设，为海关实施“跨境一锁”“跨境快速通关”等通关便利化模式，实现内地往来港澳机场的进出口货物无障碍通关。在港珠澳大桥口岸可设立进境水生物、进境冰鲜水产品、进口水果、进口肉类指定口岸，建设配套检验场所。珠海市可承接香港物流产业需求与功能外溢，布局以进口保税为核心的物流“货栈”，建立以供货港澳为核心的城市商贸物流中心，以此推动珠海市特色产品更便捷地为港澳服务，另一方面也能通过港澳更好促进跨境贸易在珠海市的发展。

（5）大力发展跨境物流

珠海市应发挥中国（广东）自由贸易试验区横琴片区在旅游休闲健康、商务金融、文化科教和高新技术产业等领域的优势，在珠海横琴新区、珠海保税区开展“线下展示+线上交易”等业务，试点线

上“保税展示+交易”的业务模式。联合澳门牵手葡语系及拉美地区国家，探索跨境电子商务区域合作机制。以横琴中拉经贸合作园为载体，建设面向“一带一路”沿线国家的进口商品展示、销售采购中心和海外仓。利用承办“中国-拉美企业家高峰会”等契机，发挥行业协会、学术机构等社会组织作用，加强与境外知名企业的合作交流，有针对性地组织开展跨境电子商务对外合作活动。

珠海市可以结合目前正在开展建设的北联徐州、南接珠三角的“粤苏皖赣四省物流大通道”的契机，争当成为陆海两大丝绸之路相连接的出海门户节点，构建 21 世纪海上丝绸之路的桥头堡。珠海市应借助粤港澳物流合作园的建设，进一步集聚珠海洪湾地区的物流功能区和口岸联检及保税资源，扩大珠海物流在海内外，特别是东盟地区的影响力，积极构建陆海空一体化的物流及海关服务体系，以全新的通关保税平台和新型的业态服务功能，积极参与 21 世纪海上丝绸之路和中国—东盟自贸区升级版建设。

（6）打造珠西商贸物流中心

珠海市拥有港口、机场、口岸、保税区、自贸试验区等多元的载体和平台，海、陆、空、铁立体化交通优势，毗邻港澳，对接国际，拥有自贸区、自创区政策优势。港珠澳大桥的开通使珠海市成为珠西、粤西和我国西南地区联通港澳的重要节点。要以将珠海市打造成珠江西岸商贸物流中心为目标，结合川贵广-港澳-南亚国际物流大通道建设，将商贸物流服务范围延伸到云、桂、川、滇等广大西南地区，乃至南亚、东南亚等地区，为港澳产业发展拓展广阔腹地。还应借助港珠澳大桥将珠海市打造成为珠江西岸商贸物流中心，成为我国西南地区对接国际、港澳连接内地乃至南亚的重要物流枢纽。

（7）加大力度引进龙头企业

在商贸物流龙头企业的引进中，应积极推动菜鸟、网易考拉、顺丰、广州宝供物流等知名企业落户珠海市，引进先进发展理念，带动珠海市物流发展上水平、上规模。同时主动承接港澳地区的物流项目，探索直接与超级一号货站、敦豪货站等香港国际机场物流项目的合作，引进先进管理经验，推动珠海市物流企业与港澳物流业务的无缝对接。

（8）加快以粤港澳物流合作园为对象的体制机制创新实验

在港珠澳大桥延长线上加快粤港澳物流合作园的建设，在此开展粤港澳合作的跨境物流创新，在口岸管理、通关监管制度等方面进行创新。

一是强化口岸联动功能。探索搭建“珠港陆空联运”通关模式，探索实施“一次查验、一次放行”新模式，实现三地互联互通，将一体化区域建设成为承接港澳物流产业的重要枢纽，实现粤港

澳大湾区跨境货物陆空运输的无缝对接和协同发展。强化与公路口岸、海港口岸的通关功能，加强与香港航空产业联系，突破三地物流运输合作瓶颈。完善电子闸口管理模式，推行在口岸进出口货物实施“一站式”验放。

二是创新通关监管制度。依托信息化手段支持外贸发展，提升跨境电商通关时效、加强监管，将科技手段全面融入业务改革，提高跨境订单交易的通关效率，缩短物流运输时间。整合车载 GPS、电子关锁和电子地磅等监控技术，提高跨境车辆和货物在两地陆路关境之间的验放速度。推进“进出快速，能退可转”的通关模式，将发展转口贸易、仓储分拨，出口退运作为珠海市外贸发展的重要方向，推动先行先试“公路国际中转”通关模式，试点复制海运舱单的成熟管理经验，允许办理公路运输进出境中转集拼业务、允许国际转运货物在内拆拼、允许国际转运货物 3 个月复运出境及特殊情况可延期 3 个月。

三是破除体制机制的限制。加快建立与国际高标准投资和贸易规则相适应的制度规则，从大湾区建设层面加强国家、省级、市级在三地合作机制、项目招商、经济协同等方面的统筹协调和联动，建立高层次的协调机制，强化顶层设计和政策引导，畅通与港澳政界、商会的沟通联系渠道，促进区域人流、物流、资金流、信息流等要素自由流动，推动龙头企业带动吸引相关优质企业集聚发展，促进重点产业延链强链补链，形成保税加工、跨境物流、保税仓储、国际贸易、金融服务等全产业链一体化发展格局。

通过港珠澳大桥直接连接港澳自由港、世界级空港和海港的通道优势，无缝衔接和服务香港、澳门的产业分工与协作；把握国家“一带一路”历史性机遇，运用供应链服务提升珠江西岸乃至粤西地区制造业面向国际市场出口的贸易服务能力，促使该区域逐步向自贸区及将来向自由港发展。

6.7 城市配送系统

6.7.1 系统构成

以城市生产、生活物流配送为主要功能，以传统商贸现代化提升、高端商贸培育发展为服务对象，以衔接快速高效物流系统、区域物流分拨系统对城市的辐射为提升发展方向，以创新城市配送车辆无障碍运行模式以及创新配送中心、配送站点网络支撑的共同配送模式为环境基础，变革中心城市配送发展思路，建设高效率、低成本、信息化、可追溯的城市物流配送系统。城市配送系统由城市配送网络子系统、城市配送运营子系统、城市配送政策与管理子系统、城市配送信息子系统等构成。

（1）城市配送网络子系统

在城市配送网络子系统中，配送中心是组织配送性销售或供应的核心要素，由配送中心从供应商处获得货物或商品，再配送给客户，从而形成配送网络，该网络由节点——供应点、配送中心、客户需求点等和线路——供应商与配送中心的运输线路，配送中心与客户之间的配送线路，供应商与客户的直达线路等构成。

（2）城市配送运营子系统

城市配送运营子系统是由实施完成配送业务各环节（供货、备货、储存、分拣及配货、配送加工、配装、送达服务等）组成的有机整体，该系统一般由物流企业主导运行。

（3）城市配送政策与管理子系统

城市配送政策与管理子系统是为了对物流配送进行引导、规划、规范、监督、激励、限制等出台的政策和规划，该系统一般由政府主导运行。

（4）城市配送信息子系统

城市配送信息子系统主要是对信息进行采集、传输、储存、处理、输出等，以组织协调整个城市配送系统的工作，支持系统中各要素之间的信息交互，存储客户需求、车辆路线安排等历史数据，同时还要提供科学的系统优化。城市配送信息子系统能够实现客户、配送中心与供应商之间的信息共享。据此制定配送计划，用信息代替库存。

6.7.2 主要功能

（1）沟通衔接功能

配送服务在流通与生产之间架起一座桥梁，将供需有机衔接在一起，相互沟通信息，互通物资的余缺有无，从而建立相对稳定的货源基地和配送基地。

（2）集货储备功能

城市配送系统中的配送中心，是“调节器”“抽水泵”，依靠灵敏、庞大的信息网和强大的吸引辐射能力，不间断地从外界广泛组织货源，集中储备，共同配送。

（3）协调平衡功能

根据市场需求状况和当前运行情况，对进入系统的货源进行动态平衡，优化资源配置。确定配送方案，为分拣和配送货做准备。

（4）分拣配货功能

根据系统中客户订货品种、订货时间和发货时间要求，进行排序分拣货物，结合城市交通相关规定。编制配送实施计划，最大限度地利用运输工具和减少交通干扰。

（5）运输交付功能

城市配送系统具备灵活机动的运送能力，能够将已配好的货物按时、按质、按量送达客户指定地点，完成货物交付。

6.7.3 发展重点

城市配送系统的主要活动是商贸物流，发展珠海市城市配送系统需要加大商贸物流基础设施投入，推动城市配送的资源整合与模式创新，推广现代物流技术应用，创新发展城市共同配送的新途径、新模式，将“互联网+”、云计算、大数据和智能化物流技术装备与城市共同配送有机的结合，实现珠海市城市共同配送的资源共享与绿色化发展。

（1）规划三维立体城市配送体系

三维立体城市配送体系是未来城市物流配送系统发展趋势，城市地下空间物流配送系统建设和空中无人机智能配送网络建设，为未来新型城市物流系统规划提供了新的解决方案。珠海市要在城市管路建设的规划上提前布局，将创新型物流技术与交通设施、空间规划相结合，搭建三维立体城市配送体系，提升城市配送系统效率。

（2）构建标准化的城市配送体系

标准化是城市配送的要求与发展趋势。珠海市应将城市配送标准化作为城市配送体系建设的指导思想，通过城市配送体系的标准化建设促进城市配送体系向信息化、智慧化发展。基于此，珠海市应推动城市配送体系的标准化建设，鼓励城市配送企业按照国家标准、行业标准开展城市配送作业，并通过建立城市配送业务标准化服务体系，打造新零售背景下的标准化城市配送平台。

（3）发展绿色环保的城市配送体系

绿色环保是可持续发展的本质要求，珠海城市配送系统建设应切实做好管控，鼓励电动货运配送车辆的使用，推行绿色环保的城市配送理念。创新共同配送模式，以优化物流资源配置为目标，共享物流资源为手段，推进城市配送共享协同的模式创新，以解决城市物流配送“最后一公里”各类难点问题。

6.8 多式联运系统

6.8.1 发展环境

珠海市联运发展的环境持续优化，一是各种政策扶持与资金支持的保障，制定实施了《继续提升高栏港区集装箱吞吐量暂行办法》，大力推动高栏港区集装箱业务的发展；制定实施了《珠海市民用航空运输发展专项资金暂行管理办法》，大力支持航空客运和货运的发展，对企业在珠海机场发展航空货运给予资金支持。二是各种交通基础设施建设日益完善，交通枢纽格局基本形成。通过搭建海、公、铁、空交通体系，提升人员的工作效率与生产资料的流动效率。广珠货运铁路作为高栏港疏港大通道，影响至全国多个范围，促使珠海市发展铁水联运模式。过去珠海金湾机场航班利用率偏低，没有很好利用航空资源，而现有港珠澳大桥助力，多式联运发展空间潜力无限。

6.8.2 系统构成

多式联运物流网络的构建往往都是围绕一个或若干个在区域中具有较好交通基础设施条件的联运节点城市进行，通过核心联运节点城市及其主要对外交通通道的极化和扩散效应，带动区域物流业的发展和服务水平的改善。珠海市依托海港、空港及其集疏运网络，在珠江口西岸地区形成具有一定区域比较优势的交通基础，能够开展江海、水陆、陆空等多种联运方式，具备成为核心联运节点城市的环境和条件，应以提高运输效率、降低运输成本、创新运输服务为核心，以支撑物流产业系统的建设为目标，充分发挥珠海市综合运输体系资源优势，建设适应国际、国内、区域、城际等物流辐射层次运输服务需求的多式联运系统，实质性提升珠海市作为珠江口西岸地区物流中心的组织运行能力与辐射服务效率。

（1）管理机构

多式联运系统的运行管理涉及交通、铁路、民航、商务、发改、海关等多个部门，各部门需要建立统一的、权威的协调机构负责制定多式联运发展战略、政策和规划等，布局建设集装箱场站等联运节点设施和集疏运配套网络设施等，并整合各种运输资源和信息渠道，强化货源组织，对跨部门、跨行业的运输环节和全部过程进行协调管理，促进不同运输方式之间有效衔接与深度合作，保障系统的顺畅高效运行。

（2）联运节点

多式联运系统的主要节点包括港口、空港、内陆集装箱场站等，其中，港口、空港等可以依托港口物流系统、空港物流系统进行建设，内陆集装箱场站是多式联运系统的发展重点。珠海市应结合腹地辐射范围和货源组织情况，合理调整内陆枢纽场站的布局，采取自建和与腹地地方政府、企

业合作等多种方式，加快建设具备集装箱一体化运输功能的内陆口岸，并加强技术装备的配套建设，形成包括公路集装箱场站、铁路集装箱办理站、内河集装箱港站等在内的功能齐全、覆盖广泛的联运节点网络。

（3）集疏运通道

珠海市的多式联运集疏运通道主要是指以珠海港和珠海机场为枢纽，以铁路、公路、内河航道等为主要方式的多路径、多方向、多方式的物流集散通道。

广珠铁路直接深入高栏港区，是珠江三角洲第一条直通码头的电气化专线铁路，北接京广线、贵广线，将高栏港连入国家铁路干线网络，沿线聚拢的大宗干散货、集装箱可直达湖南、江西及华中、云南、贵州等地区，辐射范围深入内陆腹地；高栏港高速公路、珠海大道、金港路等将高栏港直接纳入由西部沿海高速公路、江珠高速公路、京珠高速公路（广珠东线）、太澳高速公路（广珠西线）等形成的高速公路网，也使高栏港与珠江三角洲西岸的腹地城市群快速相连；珠海港周边拥有联通国内和世界各地的贯穿长三角和泛珠地区的铁路枢纽、道路网、港口群以及机场群。核心的区位优势巩固了便利的交通基础，形成了强大的集疏运体系。随着广珠铁路、西部沿海高速、江珠高速、广珠高速、港珠澳大桥等陆续开通，以珠海市为核心的“2小时交通圈”将逐步形成。

内河航道直通广东肇庆、广西梧州等地，珠海港的辐射范围可延伸至广西、贵州、云南等更深的内陆腹地。江海联运、海铁联运、水陆转运以及空港联运构成的立体综合运输体系。珠海市有海口有高栏虎跳门和磨刀门水道，5000吨的海船可以直通广东肇庆，丰水期5000吨的内河船可直通云浮和梧州、枯水期3000吨可通云浮、2000吨减载30%可达梧州。珠海港已构建起全覆盖式的西江驳船快线网络，通过25条西江驳船快线，辐射到贵港、梧州、云浮、肇庆、中山、黄埔、虎门、南沙、蛇口等西江沿线主要网点，将来自西江流域的货物源源不断地为珠海港聚集货源。

铁路通道方面，延伸至高栏港的疏港铁路专用线，高栏港区由此成为华南地区铁路集疏运条件最好的港口之一。已逐步打通珠海至清远（源潭）、韶关、衡阳、贵州、昆明、青龙寺等地的铁路通道，港口货源腹地拓展至粤北、湘南、西南等沿铁区域，珠海港涉铁业务已进入稳定化运营状态。

公路通道方面，珠海港与西部沿海高速、江珠高速、江中高速、太澳高速等高速网连接，与珠三角地区各主要城市已形成“2小时经济圈”，“海陆运输”优势明显。同时依托港珠澳大桥及西延线，加强了珠海市作为区域物流枢纽的地位，构筑珠海市东连香港、西接粤西及大西南地区的物流通道。

无水港建设方面。贵州（昌明）国际陆港作为川贵广-港澳-南亚国际物流大通道的起点，将通

过铁路向南延伸至珠海港，进而与中巴、中孟印缅经济走廊实现互联互通，融入 21 世纪海上丝绸之路。同时，贵州（昌明）国际陆港还可向北延伸至四川遂宁，接入甘肃兰州，打通北上南下的物流快捷通道，实现“一带一路”的有机衔接。2018 年 4 月成功开通大西南出海班列，启动多式联运业务；与成都铁路集团在业务及资本合作达成重要共识，与瓮福集团、物资集团、开磷集团等大型企业展开了深入的合作。贵州陆港的目标是充分利用珠海市与黔南两地之间公铁水的交通网络，将港口功能整体后移，建设成为 21 世纪海上丝绸之路重要物流枢纽，通过实施广货北上，北货南下，对接南亚市场，推动贵广经济带的发展；沿铁路布局无水港。

为了更规范、统筹的开展多式联运业务，2017 年 2 月，珠海港集团成功启用港捷多式联运统一经营平台，加强集团内部协同，发挥西江、铁路等优势，先后在遂宁、云浮、梧州、贵港、源潭、韶关、衡阳、西安、锦州等内陆关键节点设立 9 个办事处。同时，通过开发海铁联运“北粮南运”业务、海铁联运煤炭运输业务、西江水铁联运集装箱业务，持续提升各业务点的货源吸引力。努力搭建各业务点至珠海港的海铁物流通道建设，积极与铁路部门协调对接，深化与中远海运、安通控股、中谷新良等船公司的合作，成功开通“营口-高栏-衡阳”“锦州-高栏-东阳渡”“营口-高栏-韶关”等 3 条北粮南运大通道。

珠海机场连接广佛江珠城际轨道、珠海机场城际轨道、机场高速、机场北路等，可快速直达珠江三角洲西部与中部主要城市，与高栏港也在半小时车程范围内。依托这些多式联运通道，珠海市能够形成铁水联运、公水联运、江海联运、陆空联运、海空联运以及管道运输等多种运输方式相互配套支持的完善立体交通网，成为多式联运系统最重要的基础设施网络支撑。

（4）联运企业

各类运输企业、货运场站、代理企业等构成多式联运系统的运作主体，它们之间相互配合、紧密衔接，共同完成货物从起点到终点，经由多种运输方式的位移服务。运作主体又分为多式联运经营企业和货运代理企业。

多式联运经营企业一般是大型物流企业，具有在一定区域范围内开展网络化经营的实力，并能实际掌控不同方式的多种运输资源，能够负责履行或者组织履行多式联运合同，对全程运输享有承运人的权利，承担承运人的义务，是实现多式联运的关键因素之一。

货运代理企业一般是在不拥有运输工具和集装箱等装备的情况下，为货主和多式联运经营人提供咨询和劳务服务，它们多在各种运输方式的衔接处设立有办事机构，受委托办理货运代理业务及货物交接手续和接运业务，把多式联运业务在两种运输方式间“接合”起来，形成畅通的联运网络，

以达到集装箱快速联运的目的。

6.8.3 系统运行

多式联运是一个复杂系统，系统运行需要各方面的协作配合，以系统的综合效率与效益最大化为目标，以系统内各子系统之间有效衔接合作为导向，使系统处于和谐发展状态，这就必须从组织经营、技术装备、信息管理等方面进行统一协调。

（1）组织经营

对多式联运系统实施协调管理，无论是技术管理、部门管理还是法律管理、政策管理、价格管理，在各个作业方式之间均实现统一，协调政府部门之间、联运企业之间以及政府与运输企业之间的关系，为多式联运的全程统一组织与无缝衔接创造条件；在经营方式上，推动经营代理的发展，即在整个联运经营过程中，作为货物所有人的实际托运人与拥有运输工具的实际承运人之间并不直接接触，而是以各种不同的形式，分别通过其代理人进行运输的经营方式，这种经营方式能够满足多式联运规模化、专业化的发展要求，它便于综合组织利用各种资源和实现多式联运不同环节之间的紧密衔接，从而加快货物和运输工具的周转，提高运输效率和经济、社会效益。

（2）技术装备

集装箱多式联运物流系统的技术装备主要包括固定设备（线路、航道、港口、码头、车站及航空港等）和移动设备（集装箱机车、集装箱车辆、集装箱船舶、集装箱装卸机械等），以及实现联运的技术手段（条形码技术、电子数据交换技术、射频识别技术、地理信息系统、全球定位系统等）。技术装备在实现多式联运系统运行方面分别起到了不同的作用，应以发挥其各自功能为基点，从兼容和匹配的角度，以标准化为主要手段，对多式联运系统内存在各部门之间交叉或衔接作业的一些技术装备进行种类、数量等方面的设计，使其能够在各运输方式之间进行高效的协作，从而实现顺畅联运，并提高物流效率。

（3）信息管理

多式联运系统的信息管理是指运用现代信息技术和信息手段，有效地进行信息收集、信息传递、信息加工、信息发布等。信息管理对整个系统运行而言至关重要，它能够使联运过程按生产经营中技术经济规律得到合理科学的计划、组织与控制，使系统各环节通过信息流这个纽带有机地联系起来，相互配合支持，消除各自封闭的孤立状态，做到义务、责任、效益相结合，使系统得以顺畅、安全、高效运行。

6.8.4 发展定位

多式联运的发展定位是以港珠澳大桥为纽带，大大缩短香港国际机场与珠海金湾机场的陆运距离，利用深水港高栏港，发挥陆空、铁水联运优势，转移内地进出口货物压力，拓展港澳产业腹地，结合多条高速公路等运输通道，将物流的服务范围辐射至粤西、广西、云南等西南地区。

6.8.5 发展任务

全力展开珠港多式联运的物流业合作发展计划，积极办好珠海保税区、珠海保税仓以吸引企业进驻，积极推动港珠澳大桥的经济性，拉近香港国际机场、葵涌集装箱码头与珠海市的距离，加快多式联运系统中基础设施和装备发展的建设，力争创建国内国际物流中的枢纽地位。

6.8.6 发展重点

（1）陆空联运

通过珠港陆空联运合作，充分利用港珠澳大桥的便利性与香港国际机场的独特优势，为香港国际机场提供货物喂给和疏运服务。香港面对广深两地巨大的竞争压力，急需扭转局面，提高物流业发展水平。对比珠港两地物流成本，珠海市在人工、仓储租金、运输成本和效率等方面优势较为明显，对货物联运较为有利。从香港国际机场、葵涌集装箱码头到珠海，由原来 4 小时以上的陆路车程，缩减至分别仅需 45 分钟和 75 分钟，物流成本大幅度缩减，为珠港澳三地物流业合作提供了重要的新“通道”。

（2）打造珠江西岸国际物流枢纽

利用高栏港与广珠铁路的铁水联运优势、香港国际机场及珠海金湾机场与港珠澳大桥的陆空联运优势，向珠三角、粤西、广西、云南等地辐射形成全面开放格局。

（3）创新通关监管模式

基于两地物流业的合作，为提高人工与运输效率，两地通关效率是关键。争取实现一站式的快、准、稳通关，积极与口岸联检部门沟通协调共同解决难题；依托港珠澳大桥，发挥珠海市基础设施、发展空间、运营成本等优势，创新跨境快捷通关模式，为香港国际机场空运业务提供运输、仓储、分拨、通关等全流程配套服务。在进口方面，实现进口货物从香港机场起运，通过港珠澳大桥后直接运抵珠海市内海关监管区，进行相关的拆包、理货、分拨操作，推动香港航空进口货物在珠海市

集聚和分拨。在出口方面，实现付运货物在我市完成打板和通关安检手续，直接用车辆经港珠澳大桥运往香港国际机场上机。

（4）保证珠海保税区物流用地

保税区作为一个保税仓储及物流功能则十分重要，现位于港珠澳大桥货车出口的保税区和洪湾片区用地几乎全部出让，物流用地充足问题亟待解决。

（5）推动各级落实物流联运工作

设置多式联运、珠澳物流联运合作小组等相关职能科室，协调解决各种交通设施运行中遇到的问题，确保联运发展顺利进行。

6.9 物流交易系统

6.9.1 系统构成

物流交易系统是以各种物流要素、增值服务、货运交易和金融衍生服务等构建的产业链为轴心，以大型综合交易平台为载体，集成物流信息、产权、物权、服务、采购、销售、结算、装备、融资等多元交易活动，具有国际、国内物流服务相关交易集聚功能的复杂系统。珠海市邻近香港国际航运中心和广州综合交通枢纽，发展物流交易具备较好的区位优势，应与辐射区域内主要城市的企业、机构开展合作，加快物流交易系统建设，并适时组建物流交易所，在有效的组织、运作和经营下，通过衔接物流服务企业、物流装备企业、物流需求企业、制造企业、商贸服务企业、投资银行、商业银行、融资租赁机构、结算中心、物流金融机构等相关各方的业务环节，创新交易服务业态，营造珠海市现代物流集聚环境。

物流交易系统包括以下物流服务平台：

（1）物流信息席位交易平台

注册席位会员利用网上物流信息平台发布物流信息，采取面谈或电话洽谈的交易方式，集中支付和结算，保障交易各方权益，以满足席位会员及承运人物流信息交易的需求。

（2）物流信息网上交易平台

利用网上物流信息平台，全天候 24 小时服务。客户可进入网上交易大厅以电子化交易和远程支付方式，直接在网上撮合完成物流信息交易，以满足物流信息交易各方的实时需求。

（3）资金监管与结算平台

为交易各方提供专业的资金监管与结算功能平台，解决交易过程中的信用缺失问题，加快资金流转，确保资金安全，保障客户权益，控制交易风险。

（4）承运报价网上交易平台

为批量货物运输需求的托运人，以公开市场竞争方式寻找承运人，提供服务平台。利用交易平台网上电子系统组织承运意向人网上报价，价格低者将被确认为承运人，体现“公平、公正、公开”的交易原则。

（5）产权交易平台

提供物流企业的资产、股权、债权、知识产权以及各种运输、仓储、配送、包装等生产线、工具和设备等实物资产或其他权益的交易平台。运用成熟的市场网络、专业化服务，采取各种交易手段，促进物流产权的优化配置。

（6）招商引资平台

提供专业的招商引资信息平台，为各方需求者提供经营租赁、融资租赁等专业服务；借助产权交易完善的市场网络，运用专家评审机制，为企业招募战略合作者，为各类投资者在招商引资活动中发现获利机会。

（7）仓单交易、融资平台

依托成熟的客户网络、凭借专业的服务，为需求方提供仓单交易、质押等融资服务，切实为企业解决融资难的问题，促进企业零库存化，加快企业转型升级和持续规模化发展。

（8）物流项目招标平台

利用信息平台的聚集和辐射功能，对大宗物流项目提供招标服务，以满足长期、稳定、大宗物流项目的交易需求，减少物流成本，提高物流效率。

6.9.2 系统运行

现代物流要求物流企业与客户紧密结合，为客户提供具有市场拓展和增量价值的供应链物流服务。顺应这一要求，珠海物流交易系统以客户为中心，以提供供应链及衍生物流服务为目标，在原有分散的、小规模货运交易市场与经营业户的基础上，通过重组、连锁、兼并和股份化等形式，组建依托信息网络平台的区域性、网络化的商业实体和市场联盟，对包括场站设施、物流网络、运输工具、物流企业、货主货源、货运代理、金融机构等物流服务相关资源进行整合和优化配置，拓展业务，延伸物流服务链条，为客户提供物流计划、物流控制、区域分拨、仓储配送、金融服务、

中介代理等供应链物流服务。珠海物流交易系统应先打造交易平台，形成一定聚集能力以后，建立珠海物流交易所，采用如下运行机制：客户向物流交易所发出物流服务需求，交易所接单，实现“一站到底负责制”；然后交易所根据客户的需求，在交易平台上的经营者中挑选符合要求的物流ServiceProvider；交易所在履行客户的服务时，可采用虚拟物流联盟的形式，并为交易双方提供担保和第三方支付服务。

6.10 物流信息系统

珠海市物流信息系统的发展以信息平台建设为中心，以海港、空港和陆路运输信息系统作为扩展依托和运作支持，与珠海市政府信息发布系统相连接，以各级各类物流企业与工商企业自有信息管理系统为信息平台的接入单元和操作单元，共同构成同时具有接纳、展示、交流和处理物流相关信息的开放式信息管理系统，提供物流发展所需的公共信息环境及信息化条件，为各类物流及相关企业之间提供信息交流与合作的信息通道和操作平台。其中，物流信息平台的建设是珠海市现代物流产业信息化发展重点工程之一，该平台应实现以下功能：

（1）物流公共信息服务功能

从宏观角度创造珠海市良好的物流发展环境，提供物流发展所需的公共信息环境及信息化条件。

（2）政府信息服务功能

搭建政府与企业间的联系桥梁，发布政府有关政策信息和宏观经济信息，提高物流服务供给企业、需求企业获取信息的效率，使政府公众信息服务成为推动和支持物流发展的重要力量。

（3）数据交换功能

提供大容量的数据交换服务功能和交换信息的翻译、转换及存证管理功能。对于数据交换，必须在信息平台上开发 EDI 系统；对于存证管理，必须开发基于互联网和 EDI 技术的 WEB 查询、单证转存、用户管理和计费以及统计管理等支持功能。

（4）物流信息发布功能

及时发布企业在物流管理与经营中所需要的信息，为各类企业及政府主管部门提供信息支持。主要发布运输价格信息、货源及运力信息、企业广告信息、行业协会公告、培训信息等。

鼓励传统流通企业通过平台化向供应链服务企业转型，利用平台进行流程再造，通过数据加强金融、物流等增值服务，促进线上线下融合，形成开放、创新、敏捷、协同的一体化供应链系统和

新的商业生态。应完善相应的扶持和引导政策，扶持物流信息平台的运营企业，引导与物流相关的政府机构和企、事业单位，鼓励从整体出发进行物流信息规划，优先考虑对接公共物流信息资源，实现物流信息系统的价值最大化。

制机制，深化内地与港澳互利合作。

把国家所需和港澳所长有机结合起来，充分发挥市场化机制的作用，促进粤港澳优势互补，实现共同发展。为居民提供良好生态环境，促进大湾区可持续发展。珠海市物流设施布局应该坚持开放通融，拓展互利合作空间；应该坚持创新引领，加快新旧动能转换；始终坚持包容普惠，推动共同发展的原则

7.1.5 绿色发展，保护生态原则

绿色发展是在传统发展基础上的一种模式创新，是建立在生态环境容量和资源承载力的约束条件下，将环境保护作为实现可持续发展重要支柱的一种新型发展模式。绿色发展是以效率、和谐、持续为目标的经济增长和社会发展方式。 当今世界，绿色发展已经成为一个重要趋势，物流产业作为推动经济结构调整的重要举措，物流设施布局就要突出绿色的理念和内涵。

大力推进生态文明建设，树立绿色发展理念，坚持节约资源和保护环境的基本国策，珠海市物流设施布局应实行最严格的生态环境保护制度，坚持最严格的耕地保护制度和最严格的节约用地制度，推动形成绿色低碳的生产生活方式和城市建设运营模式。

7.1.6 可持续发展，安全性原则

在可持续发展观下，物流设施布局安全性原则其外延与内涵都得到了全面的扩展。在物流设施布局中考虑使用者与设施布局本身安全性的同时，将物流与公共社会安全所共同构成的系统安全性作为新的着眼点,从可持续发展的角度、微观与宏观协调发展的角度,提出了广义的物流设施布局安全性原则：必须使物流与公共社会安全所组成的整体系统保持持续、长久的安全发展与整体的稳定平衡。物流设施布局的安全体系设计要正确处理需求、风险与代价的关系，做到安全性与可用性相容，做到组织上可执行。

7.2 资源整合

7.2.1 整合港口设施资源

高栏港是珠江口西岸唯一的深水港，是国家综合交通运输体系重要枢纽，通过西江航运可与西南地区广大腹地相连。要突出高栏港区在综合运输服务中的枢纽性作用；万山港区以大宗散货和集

装箱转运为主，远期可发展成为珠江口超大型深水港区，预留为“21 世纪海上丝绸之路”的战略性物流节点；洪湾港区为城市发展提供高端物流、通关贸易等服务，以充分发挥洪湾港区的独特地理区位优势；斗门港区以集装箱、建筑材料、农副产品运输为主；九洲港区重点发展珠海市至香港、深圳的水上高速客运；香洲港区以陆岛运输和海岛旅游客运为主；唐家港区以旅游服务、陆岛交通客运、海岛物资补给为主。

7.2.2 整合机场设施资源

扩建珠海机场，近期启动候机楼改造、停机坪扩建、货运库建设、安全整改等项目，结合航空产业园发展规划，建设服务于临空产业的物流基础设施。未来珠海机场应当抓住“转口空运+空运配套”机遇，通过珠港澳机场股权合作，统筹管理，实现三城在货运上分工合作与统一调配。通过整合机场设施资源，推动珠港澳机场互相持股、统一调配，货客运分工合作，珠海主内、香港主外。发挥空间、成本优势，承接港澳机场以及三地联运所需的配套服务工作。

7.2.3 整合专业物流基础设施资源

根据珠海市城市总体规划中“三大引擎和两大特色功能区”以及“八大特色产业集群”的空间布局、产业构成、主导产业情况，整合现有物流设施资源，集约规划布局物流园区、物流中心、配送中心等专业化的物流基础设施，通过针对性的设施功能设计，主要服务于周边组团，辐射外围地区。图 7.2 显示了珠海市东部专业物流设施现状。



图 7.2 珠海市东部专业物流设施现状图

珠海市正在开展城市更新，由于现有物流设施特别是中心城区物流设施往往是见缝插针，布局零散，景观较差，干扰城市交通，影响物流运作效率，因此，整合现有物流设施资源，应是珠海近期城市更新的重点内容之一。

香洲城区中现有上冲邮件处理中心、上冲汽车城、上冲海纳城、上冲信禾零担货运市场、上冲农产品批发市场、上冲二手家电交易市场、前山家具建材市场、拱北服装批发市场等物流设施。除上冲邮件处理中心、上冲汽车城、上冲海纳城外，应将以上物流设施和相关物流资源逐步搬迁，集中打造上冲城市商业配送中心。

南湾城区中现有百安快运、信禾物流、南屏货运市场等物流设施。应将信禾物流、南屏货运市场等设施和相关物流资源逐步集中至南屏配送中心。

斗门城区中现有斗门河鲜批发市场、斗门家具建材市场、白藤水产批发市场等物流市场。应将以上设施和相关物流资源逐步搬迁至斗门港物流中心。

另外，格力总装基地的物流资源及服务逐步转入富山物流中心运作，高栏港经济区现有物流资

源如高栏港物流中心等逐步向高栏港国际物流园区集中。

7.3 物流设施总体布局

7.3.1 总体布局思路

按照《粤港澳大湾区发展规划纲要》，为充分发挥粤港澳地区的综合优势，深化粤港澳合作，推进粤港澳大湾区建设，以适应珠海市主要产业布局和支持珠海市物流系统建设为核心出发点，充分利用珠海市陆地连接港澳，同时接壤中山市、江门市的区位优势，按照“把握定位、抓住重点、提高起点、注重实效”的发展思路进行空间布局，坚持物流园区带动、物流中心支撑、配送中心辐射周边，推动物流园区、物流中心、配送中心合理分工、功能互补，进一步提高区域发展协调性，促进粤港澳融合发展，构建结构科学、集约高效的物流基础设施布局。形成由物流园区、物流中心和配送中心构成的层次分明的物流基础设施系统。围绕珠海市核心城市地位建设和珠海港口战略目标的实现，充分发挥比较优势。

7.3.2 空间布局结构

（1）核心物流园区布局

依托珠海市港口、机场、口岸、铁路货站四大枢纽和以四大枢纽为依托的主要产业聚集区，整合相关资源，系统布局几个主要物流园区，实现推动物流业与产业联动、产业聚集发展以及提升运输服务水平等集成功能，并作为物流基础设施系统的核心设施，起到支持珠海市物流资源整合的作用。将大幅降低“粤港澳大湾区”企业物流成本，减轻企业运营压力，并且可以和港澳物流协同发展，提升“粤港澳大湾区”整体协作水平及竞争力。

（2）重要物流中心布局

以珠海市其他主要产业的物流需求为导向，结合陆上及水上大型交通场站布局条件，布局物流中心，为产业发展所需物流服务提供支持，并有针对性推动产业联动发展。引领珠江口西岸先进装备制造产业、航空产业、生物医药产业、新能源产业、高新技术产业的结构转型加快升级。

（3）配送中心布局

坚持政府规划、企业主导、资源整合的开发模式，按照城市的区域配送需求灵活布局的配送中心，与支持核心商贸业发展的配送中心平台共同构成的若干城市配送中心。配送中心群建设的总体

规模为，2025 年物流操作量 750 万吨，规划用地 3250 亩。从城市建设用地紧张、物流配套环境等角度考虑，配送中心建设应充分利用物流园区、物流中心等公共物流服务设施。上述总体规模中应控制 20%的能力和规划用地，纳入既有规划物流园区、物流中心内。

以珠海市自身及周边商贸服务需求为导向，在确定物流园区与物流中心的基本布局的前提下，从充分、合理利用既有设施，促进设施功能整合与服务升级的角度，结合城市道路建设和商贸网点建设，灵活设置一定数量的配送中心，以满足城市生活与生产需要的专业化配送物流需要。本次规划重点落实围绕中心城区的上冲、南屏配送中心，围绕西部生态新城的金湾配送中心，以及围绕珠海国家农业科技园的莲洲配送中心。以港珠澳大桥为依托，强化信息支撑，壮大物流载体，完善服务功能，促进珠海港口货源集聚和港口地位提升，引领珠江口西岸地区的产业联动发展。

（4）空间布局方案

珠海市物流基础设施规划方案由物流园区、物流中心和配送中心构成层次分明的“4+4+3”物流基础设施系统，物流基础设施应联动运作，系统配合，提高整体运作效率。

4 大国际物流园区分别为：高栏港国际物流园区、空港国际物流园区、粤港澳物流合作园、万山港国际物流园区（战略资源预留）。

4 个物流中心分别为：富山物流中心、斗门港物流中心、金鼎物流中心、金湾物流中心。

3 个配送中心分别为：跨境商贸配送中心、莲洲农副产品配送中心、上冲商贸配送中心。

珠海市主要物流专用基础设施规模见表 7-1，专业物流设施布局规划见图 7.3。

表 7-1 珠海市主要物流专用设施规模一览表

序号	项目		物流操作量（万吨）	用地面积（公顷）
1	一、物流园区		4800	1240
	（1）高栏港国际物流园区		2500	636
	其中	综合保税区	1000	251.4
		高栏物流园区	1000	259.6
		铁路西站物流园区	500	125
	（2）空港国际物流园区		600	180
	（3）粤港澳物流合作园		1700	424
	其中	洪湾通关综合服务中心	300	75
		保税区物流中心	800	200
		洪湾港物流中心	100	25
		洪湾商贸物流中心	500	124
	（4）万山港国际物流园区		——	——
2	二、物流中心		2000	500
	（1）金鼎物流中心		400	100
	（2）金湾物流中心		400	100
	（3）富山物流中心		600	150
	（4）斗门港物流中心		600	150
3	三、配送中心		1000	200
	（1）跨境商贸配送中心		150	30
	（2）上冲商贸配送中心		400	80
	其中	和平农副产品配送中心	250	50
		铭海农副产品配送中心	150	30
	（3）莲洲农副产品配送中心		250	50
4	合计		7600	1900



图 7.3 专业物流设施布局规划图

7.3.3 应急物流系统布局

(1) 应急物流与应急物流系统

① 应急物流

应急物流是指为应对严重自然灾害、突发性公共卫生事件、公共安全事件及军事冲突等突发事件而对物资、人员、资金的需求进行紧急保障的一种特殊物流活动。应急物流多数情况下强调物流效率，并通过物流效率实现物流效益。

应急物流分为军事应急物流和非军事应急物流两种。

② 应急物流系统

应急物流系统是指为了完成突发性的物流需求，由各个物流元素、物流环节、物流实体组成的相互联系、相互协调、相互作用的有机整体。其结构包括控制层、决策层、数据层和环境层四个层次。

应急物流系统就是围绕着应急物流目标，由相关人员、技术装备、应急物资、信息管理、软硬件基础设施、相关主体以及法律、法规、政策等因素共同构成的特殊物流系统，如图 7.4 所示。

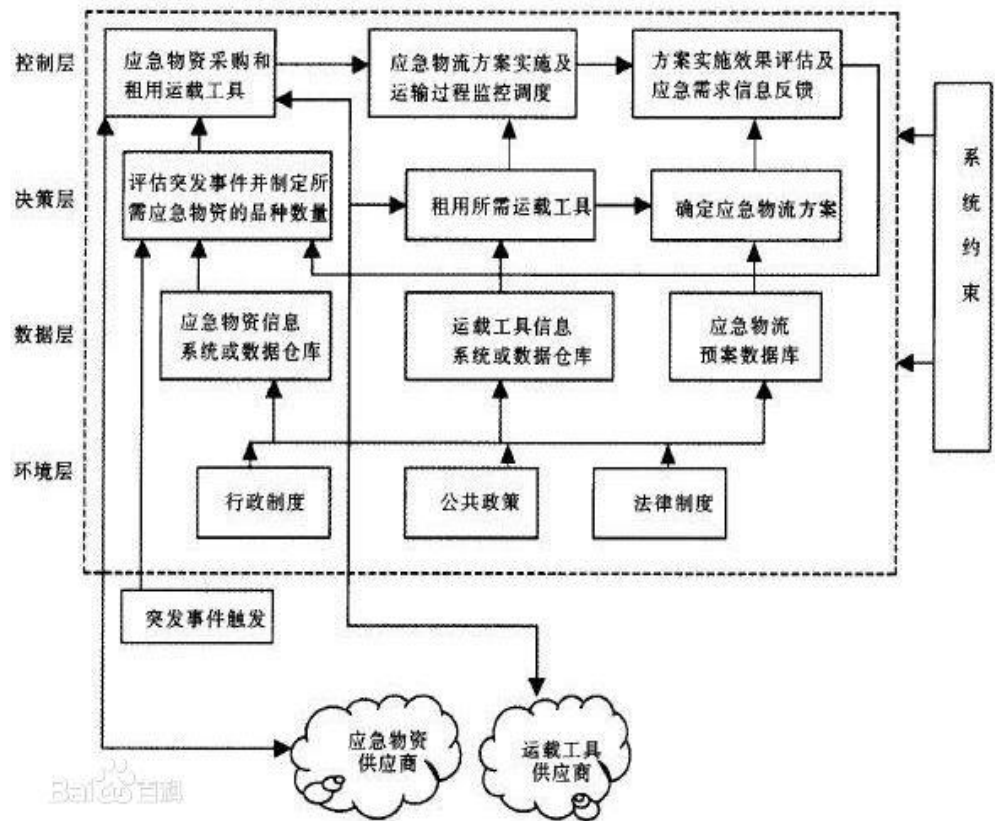


图 7.4 应急物流系统示意图

应急物流系统因其应急物流的特点而具有以下特性：

① 时间性

时间性是应急物流的重要特性。由于应急物流的突发性，应急物流需求发生的时间具有极大的不确定性和时间约束的紧迫性，所以应急物流系统有流体、载体、流向、流量、流程、流速和时间等七个要素。

② 一次性和临时性

应急物流的突发性和随机性，决定了应急物流系统具有一次性和临时性。这一特性决定了应急物流系统区别于一般物流系统的经常性、稳定性和循环性。

③ 开放性和可扩展性

应急物流需求的随机性和不确定性决定了在应急物流系统的设计上，应具有开放性和可扩展性。应急物流需求和供给在突发事件发生前是不确定的，而必须在突发事件发生后应将其纳入应急物流系统中。

基于应急物流系统的功能特点，为了集约利用资源，发挥整个物流体系的综合效能，重点依托高栏港、广珠铁路、珠海机场和港珠澳大桥，应急物流系统融合在依托以上重大交通设施的物流园区之中，包括高栏港国际物流园区、空港国际物流园区、粤港澳国际物流合作园区。

（2）应急物流体系的要素构成

应急物流系统是由不同系统人员组成，如军队、企业、政府，其业务所涉应急中心的建设、应急物资采购、物资的仓库管理、物资的运输配送等具体环节。所以应急物流系统是庞大繁杂的系统，必须引进应急相应的技术、人才以及设备。

一个完善的应急物流系统应根据具体情况进行快速的反应能力，其中快速反应包括两部分：首先是对灾情的快速反应，其次是根据具体情况对应急组织进行快速重建重组，如社会公益组织、社会志愿者、企业人员的加入等。如何将这些人员安排到统一应急系统中，并保证所有环节不会出现错误，从而实现效益最大化。根据以上的分析，应急物流系统可以分为应急指挥机构、物流节点及物流信息系统三部分。

① 应急指挥机构的主要任务

第一，对于所有应急人员进行整体统一的调度，指挥中心是整个物流体系的中枢。

第二，制定相应的应急预案，并将预案针对性的分类，如自然灾害、人为灾难、技术灾难等有针对性的措施。同时制定相应的协调保障策略。

第三，当应急事件发生后对于当前应急事件发生地进行评估，并制定相应的计划。

② 物流节点主要负责对物资的购买、存储、分配等具体物资的操作。物流节点包括：

第一，国家级、省市级物资储备仓库均属于物流节点，各仓库节点在某区域发生应急事件时均承担同等的责任。

第二，所有仓库的物资采购、存储、运输均为物流节点的任务。

③ 应急物流信息系统主要是对信息进行监控，并实时作出决策。

第一，对于地质气象灾害的实时监控，做好提前预测，从而实现了有备无患。

第二，当应急事件发生后对当地的信息进行分析做出物资需求等信息的预测分析。

第三，实时监控应急物资数量、种类以及去向的同时监控好物资运输车辆的实时动态等。

（3）应急物流体系建设的总体构想

珠海市应急物流体系建设要坚持以科学发展观为指导，依托珠海应急管理体系，立足于有效应对突发事件，按照全局着眼、需求牵引，模块规划、系统集成，条块结合、分级管理的原则，突出政府层面的应急指挥调度和组织协调，社会层面的应急物流资源优化整合、统筹配置，系统整合现有资源，逐步建设反应迅捷、安全高效的珠海应急物流体系。

7.4 物流园区布局

7.4.1 粤港澳物流合作园

（1）布局

该园区由洪湾通关综合服务中心、保税区物流中心、洪湾港物流中心、以及早已建成使用的洪湾商贸物流中心等四个物流中心组成，相互配合，共同构成联动发展的物流园区。以利用地处港珠澳大桥“桥头堡”的区位优势，充分发挥粤港澳物流园平台作用，加快资源整合，推进口岸与保税、保税与非保税的融合发展。

（2）功能（包含应急物流功能）

粤港澳物流合作园将建成一个集港口、公路、口岸报关、保税、报检、船代、货代、虚拟口岸、陆路口岸为一体的物流综合配套服务的“口岸”窗口，同时还是电商、快递、展示、交易、采购、结算、信息、甩挂、加工、配送、物联网、培训、商贸旅游和增值服务的综合性物流基地，支持横琴自贸区升级、连接海陆丝绸之路两大通道、面向西语系和葡语系国家、东南亚的门户，以及建设21世纪海上丝绸之路桥头堡、服务华南和粤港澳大湾区的珠江西岸综合物流枢纽。

① 洪湾通关综合服务中心

洪湾通关综合服务中心为粤港澳物流园的首期项目。目前，珠海市已引进广东港珠澳供应链公司作为主体，建设区域性国际贸易分拨中心项目，作为洪湾通关综合服务中心的首期项目。

洪湾通关综合服务中心功能为“一心、八区、两平台”。一方面集聚现有海关、关检功能，与港澳海关融合联动；另一方面策划建设八个物流新兴服务功能区，在整合口岸联检功能和集聚保税功能同时，建立两个公共平台，形成满足未来多方位需求的综合性物流合作区。

“一心”是指通关综合服务中心。将珠海保税区、西域码头、湾仔码头和洪湾港、港珠澳大桥等多个联检部门整合在一起，通过资源集聚，形成珠海口岸综合服务园区。包括建设全球中心仓、外贸

电商分拨区、甩挂中心、商品展示交易中心、粤港澳生鲜冷链中心、综合配送中心、区外保税仓。

“八区”包括综合报关联检区、国际甩挂运输区、国际快件监管分拨区、珠港澳智慧农副食品加工配送区、国际物流采购结算区、综合配套服务区、国际物联网研发应用区和华南物流装备展示区。

综合报关联检区。整合珠海市多个口岸联检部门的职能，设置“一关三检”综合口岸联检功能，为客户提供一站式的快速报关、报检、保税及相关服务，提供物流资源共享，有效降低物流成本，并提供信息咨询、促进企业业务对接、提供大型停车场等配套服务。

国际甩挂运输区。甩挂运输作为一种先进运输生产方式，是国家五部门积极推动的一项低碳高效的绿色运输手段。珠海靠陆面海、连接港澳，最适宜开展甩挂运输。借助陆路和港口集装箱运输为主的优势，设立国际甩挂运输区，以此为节点，推动“信息联网、陆海联运、异地联合、物流联盟、产业联动”，通过加快智慧物流电子商务平台建设，将外贸进出口企业、物流企业、商贸企业、海外客户的各项资源有效整合，进一步汇集物流资源，同时，甩挂车辆采用 LNG 清洁能源开展双重运输和循环物流，提高甩挂运输的集聚效益。

国际快件监管分拨区。电子商务的快速发展，网购数量呈现爆炸式增长，带来物流快递业的高速发展。随着横琴自贸区建设和港珠澳大桥建成，国际商函快件的数量也会不断增加。整合相关资源，依托海关联检、保税仓储、干线甩挂运输、港澳城市配送、国际采购交易等业务，设立国际快件监管分拨区，开展国际快件监管分拨业务。

珠港澳智慧农副食品加工配送区。随着珠中江经济圈、横琴自贸区等项目的推进，地外珠江三角洲核心地区的珠海，快速消费品、农产品和健康食品成为物流加工配送最有机会的服务业态。珠港澳智慧农副食品加工配送区是珠港澳健康大厨房项目，将粤西地区的生鲜果菜和食品，以及北方的粮食、肉类、特色果菜、食品等进行保税、加工、贴标、预冷和低温处理等工序后，利用 RFID 等物联网技术进行溯源和认证，然后利用港澳返程车辆进行回程分拨配送，还可以为珠港澳三大机场和油轮提供健康食品，还有一部分经过认证和处理过的农产品运往东南亚等地。同时，东南亚和港澳地区也可以借助珠港澳智慧农副食品加工配送区的功能进行物流反方向运作。

国际物流采购结算区。设立国际物流采购结算区，为横琴自贸区探索对外商投资实行准入前国民待遇加负面清单管理模式、开展人民币离岸业务在岸结算试点等相关业务，提前做好软硬件的准备。另一方面，也将为积极参与 21 世纪海上丝绸之路桥头堡的建设打好相关基础。通过国际采购结算以及完善的物流通关保税和配套服务，逐步形成全球采购商在中国一站式商务代理公司的集聚区。

设立综合配套服务区，为粤港澳物流合作园及周边地区提供综合配套服务，为市场监管、税务、公安、交通、银行、保险等职能部门提供集中办公区域，为餐饮、咨询、信贷、融资、文化、俱乐部等提供场所。设立 LNG 加油加气充电站、物流车辆检修站，并设立相关检测中心（农产品检测中心、进口食品检测中心、红酒检测中心、奢侈品鉴定检测维修中心、海关保税咨询中心等），为客户提供绿色办事通道和相关配套服务。

“两平台”是指海关联检保税公共信息平台和国际物流采购展示交易公共信息平台。

海关联检保税公共信息平台。整合珠海保税区、西域码头、湾仔码头、洪湾港区和港珠澳大桥等多个海关联检和保税监管功能，形成全新的集无纸化报关、报检、保税加工、保税物流、进出口贸易、采购分销、金融服务、检测维修、展览展示、税收、外汇等功能于一体的口岸综合服务公共信息平台。为加快珠海市经济区域一体化发展和参与国际物流通道建设提供支持。

国际物流采购展示交易公共信息平台。依托华南物流装备展示采购区功能和国际物流采购结算区功能，建立国内第一家国际物流采购展示交易公共信息平台，通过平台接入香港、澳门、日本和德国的国际采购网络中，再造一站式的解决服务方案，使其涵盖产品出厂至最终消费者的整个流程，逐步形成覆盖全球的跨国物流网络，积极参与 21 世纪海上丝绸之路和中国-东盟自贸区升级版建设。

② 保税区物流中心

保税区物流中心具有保税物流服务功能、产业发展支持功能和区域物流系统整合功能。

保税物流服务功能。开展保税物流服务，提供包括国际中转、国际配送、国际采购、国际转运等功能服务，促进园区保税物流产业的发展。

产业发展支持功能。通过培育良好的保税服务能力，吸引对港澳经济交流中的保税业务，形成相关商贸业与制造业在园区或周边集聚，实现产业开发效果。

区域物流系统整合功能。依托园区的保税特性和保税物流服务能力，通过与其他相关物流设施和组织的整合，促进珠海市物流系统的功能建设，提升物流系统运作整体水平。

③ 洪湾港物流中心

洪湾港物流中心依托洪湾港港区的区位优势，发挥珠港澳经济圈的水陆交通枢纽作用，陆路通过城市干线网与粤西沿海高速、太澳高速、京澳高速及港珠澳大桥相连，水路与西江流域、珠三角内河网相通，下游出海直达澳门、深圳和香港水域。

（3）规模

粤港澳物流合作园规划用地 424 公顷，其中洪湾通关综合服务中心规划用地 75 公顷，保税区物流中心规划用地 200 公顷，洪湾港物流中心规划用地 25 公顷，洪湾商贸物流中心规划用地 124 公顷。

2025 年，粤港澳物流合作园的物流操作总量将达到 1700 万吨，其中洪湾通关综合服务中心、保税区物流中心、洪湾港物流中心和洪湾商贸物流中心的物流操作量分别达到 300 万吨、800 万吨、100 万吨和 500 万吨。

根据《珠港澳物流合作园项目建议书》，洪湾通关综合服务中心具有“国际甩挂运输区”等八个功能区，只有 0.6 平方公里的用地是远远不够的。为有利于开展国际甩挂运输等物流新兴服务，壮大综合服务功能，应将洪湾商贸物流园中 0.9 平方公里相邻用地纳入洪湾通关综合服务中心，总面积达到 1.5 平方公里，如图 7.5 所示。



图 7.5 粤港澳物流合作园布局示意图

7.4.2 空港国际物流园区

（1）布局

该园区位于珠海机场西侧，属于机场核心区内，紧挨机场跑道，与 T1 航站楼相邻，是珠海机场周边规划的唯一物流用地，北侧有金海中路（S272）通过。为支持跨境物流发展，近期设立保税仓，兼顾远期发展为保税物流中心（B 型）的可能。

（2）功能（包含应急物流功能）

① 航空物流服务功能。以珠海机场为基础，开展航空物流服务，形成航空物流产业集群。

② 周边产业服务与开发功能。为航空产业园内航空制造、临空高新技术产业的航空物流需求提供支持，并在此基础上，通过与产业联动发展，推进珠海空港区域的临空经济开发。

③ 区域物流系统整合功能。空港国际物流园区将与高新技术产业区等物流设施形成联动，打造珠海市以航空为运输服务背景的，软件信息、集成电路、移动互联网、智能电网、物联网、生物医药、新材料、3D 打印等高新技术产业物流组织平台。

（3）规模

空港国际物流园区能力与规模为 2025 年物流操作量 600 万吨，规划用地 180 公顷。图 7.6 是空港国际物流园区布局图。

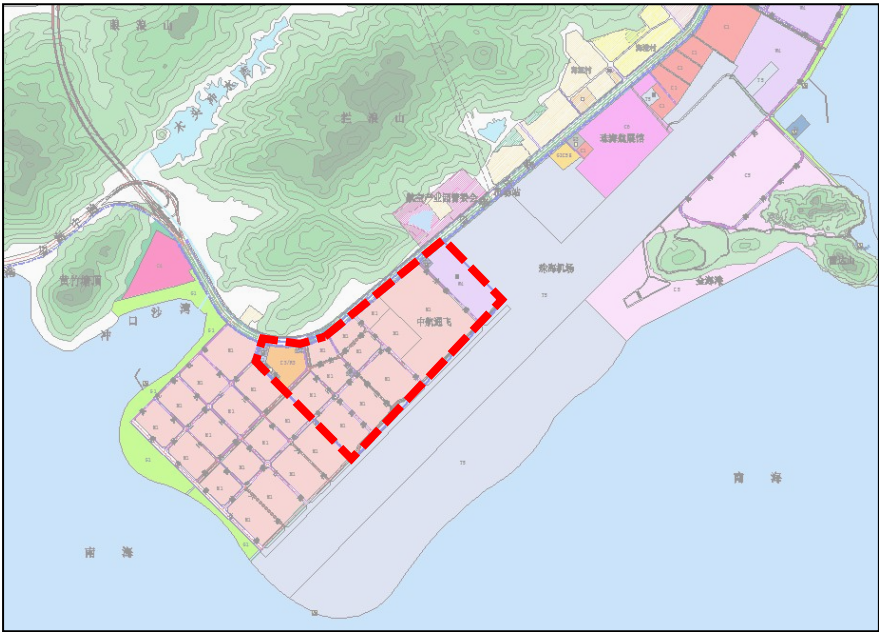


图 7.6 空港国际物流园区布局

7.4.3 高栏港国际物流园区

（1）布局

该园区布局三处，综合保税区位于高栏港南水作业区后方陆域；高栏物流园区位于高栏岛，铁路西站物流园区位于铁路西站周边。

（2）功能（包含应急物流功能）

高栏港国际物流园包括国际商贸物流、制造业物流、口岸物流和第四方物流。高栏港综保区将

依托高栏港、珠海机场空港以及港珠澳大桥、黄茅海大桥的“双港双桥”交通优势打通陆海空联运大通道，并依托自身的政策功能优势，构建完善的国际物流服务体系，面向港澳地区，为大湾区及粤西部地区的制造、商贸和服务进出口企业提供服务。

① 港口物流服务功能。园区的核心功能是开展港口物流服务，依托高栏港的建设和发展，园区将为珠海市、珠江西岸、大西南地区等珠海市核心腹地的内、外贸提供物流服务，以港口枢纽为主形成航运物流产业集群发展格局。

② 铁路物流服务功能。为珠海市辐射内陆地区的长干线货物提供铁路运输物流的相关服务。

③ 水铁、公铁联运组织功能。充分利用广珠铁路与高栏港紧密衔接的优势，以及周边高速公路网密集的有利条件，开展水铁、公铁联运服务。

④ 周边产业服务与开发功能。以高栏港经济区核心产业为主要服务对象，为临港重化工、海洋工程装备制造、神华煤炭、游艇制造等产业提供物流服务，并通过物流与制造业联动的推进，促进物流产业与相关制造业的产业集群发展。

⑤ 区域物流系统整合功能。园区将与富山工业园物流中心开展铁路物流服务的设施互为补充、协调发展，共同构建珠海市水铁联运设施系统；与珠江内河港口相关物流设施联动发展，主导构建珠海市江海联运设施系统；在此基础上，以珠海市物流信息平台的核心支撑信息系统建设为依托，园区具备整合珠海区域内其他物流设施的功能。。

（2）规模

到 2025 年，高栏港国际物流园区的总体规模为物流操作量 2500 万吨，规划用地 636 公顷。其中，综合保税区物流操作量 1000 万吨，用地规模约 251.4 公顷。高栏物流园物流操作量 1000 万吨，用地规模约 259 公顷，如图 7.7 所示。铁路西站物流园物流操作量 500 万吨，用地规模约 125 公顷。

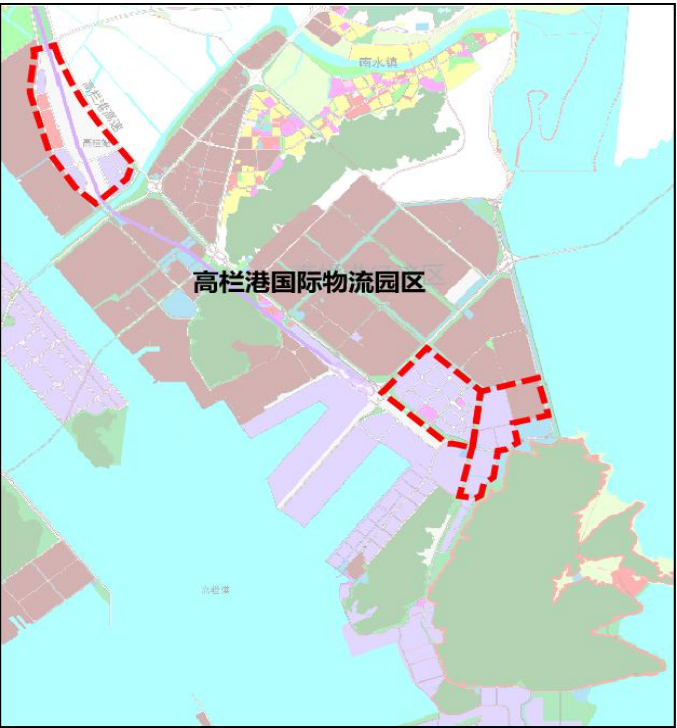


图 7.7 高栏港国际物流园区布局示意图

7.5 物流中心布局

7.5.1 富山物流中心

（1）布局

位于富山工业园区内，西连码头作业区，东接广珠铁路斗门站。

（2）功能

① 周边产业服务与开发功能。以富山工业园核心产业为主要服务对象，为电子信息、家电、临港装备、新能源等产业提供物流服务。并以家电产业为代表的部分产业与物流的联动发展为突破口，形成制造业与物流联动发展，构建产业集群发展格局的示范园区。

② 铁路物流服务及公铁、水铁联运组织功能。依托广珠铁路，开展铁路物流服务，并为富山工业园内长干线货物的公铁、水铁联运物流提供组织服务。

③ 区域物流系统整合功能。与高栏港国际物流园区等设施互为补充、协调发展，共同构建珠海市铁路及水铁联运设施系统；依托珠海市物流信息平台，发挥整合富山工业区域周边物流设施的功能。

（3）规模

富山物流中心的能力与规模为：2025 年物流操作量 600 万吨，规划用地约 150 公顷，见图 7.8。



图 7.8 富山物流中心布局示意图

7.5.2 斗门港物流中心

（1）布局

斗门港物流中心位于斗门港西侧。

（2）功能

主要功能是为周边的河鲜、家具建材批发市场等提供物流服务支持，同时为斗门港航运提供物流服务。随着珠江水系的航道治理和江海联运的发展，斗门港物流中心未来发展的重心将转为：通过与高栏港国际物流园区的联动，提供江海联运物流支持，提升珠海港的辐射范围，并为珠海市西部城区的城市生活提供商贸配送物流服务。

（3）规模

2025 年，斗门港物流中心能力与规模为物流操作量 600 万吨，规划用地 150 公顷，如图 7.9 所示。

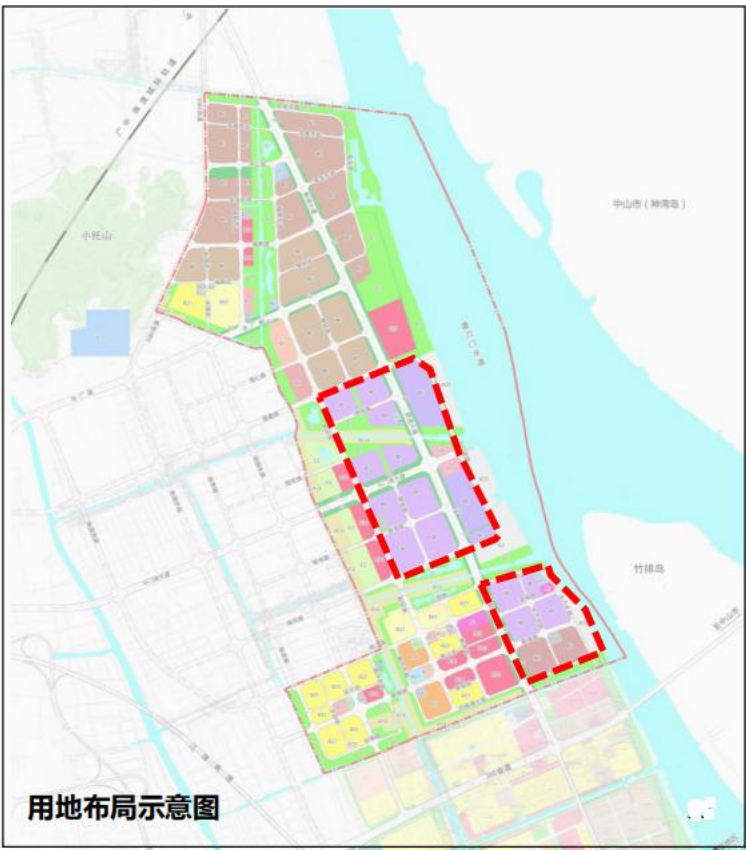


图 7.9 斗门港物流中心布局示意图

7.5.3 金鼎物流中心

（1）布局

位于金塘西路北侧，金洲四路西侧，金丰三路南侧，紧邻粤西沿海高速公路金鼎那洲出入口。

（2）功能

核心功能是为高新技术产业的发展提供物流支持，并与空港国际物流园区等设施在运行上紧密联动，形成针对高新技术产业的航空物流服务体系；此外物流中心还为唐家湾新城的城市生活提供商贸配送物流服务。

（3）规模

2025 年，金鼎物流中心能力与规模为物流操作量 400 万吨，规划用地 100 公顷，见图 7.10 。



图 7.10 金鼎物流中心布局示意图

7.5.4 金湾物流中心

(1) 布局

布局在西部生态新城边缘地带，港珠澳大桥延长线与机场高速立交东北侧。

(2) 功能

核心功能是为西部城区（西部生态新城、海港城、富山城）提供生活物资配送服务，并为西区提供居民生活、社会生产所必需的基础物资配送服务，以及为大型超市、便利店等提供相应的配送服务。

(3) 规模

2025 年，金湾配送中心能力与规模为物流操作量 400 万吨，规划用地 100 公顷，见图 7.11。



图 7.11 金湾物中心布局示意图

7.6 配送中心布局

7.6.1 上冲商贸配送中心

(1) 布局

在上冲片区 105 国道东西两侧，布局珠海市香洲城区最大的商贸配送中心。包括现有的和平农副产品配送中心和铭海农副产品配送中心。

(2) 功能

整合海纳城、和平物流和信禾物流等现有物流资源，基本功能是为中心城区提供生活物资配送服务，提供邮政快递配送、网购配送、冷链配送、农产品配送，以及大型超市、便利店等配送服务。并为港澳地区提供以农产品为主的跨境物流配送服务。

(3) 规模

2025 年，上冲商贸配送中心能力与规模为物流操作量 400 万吨，规划用地 80 公顷，见图 7.12。

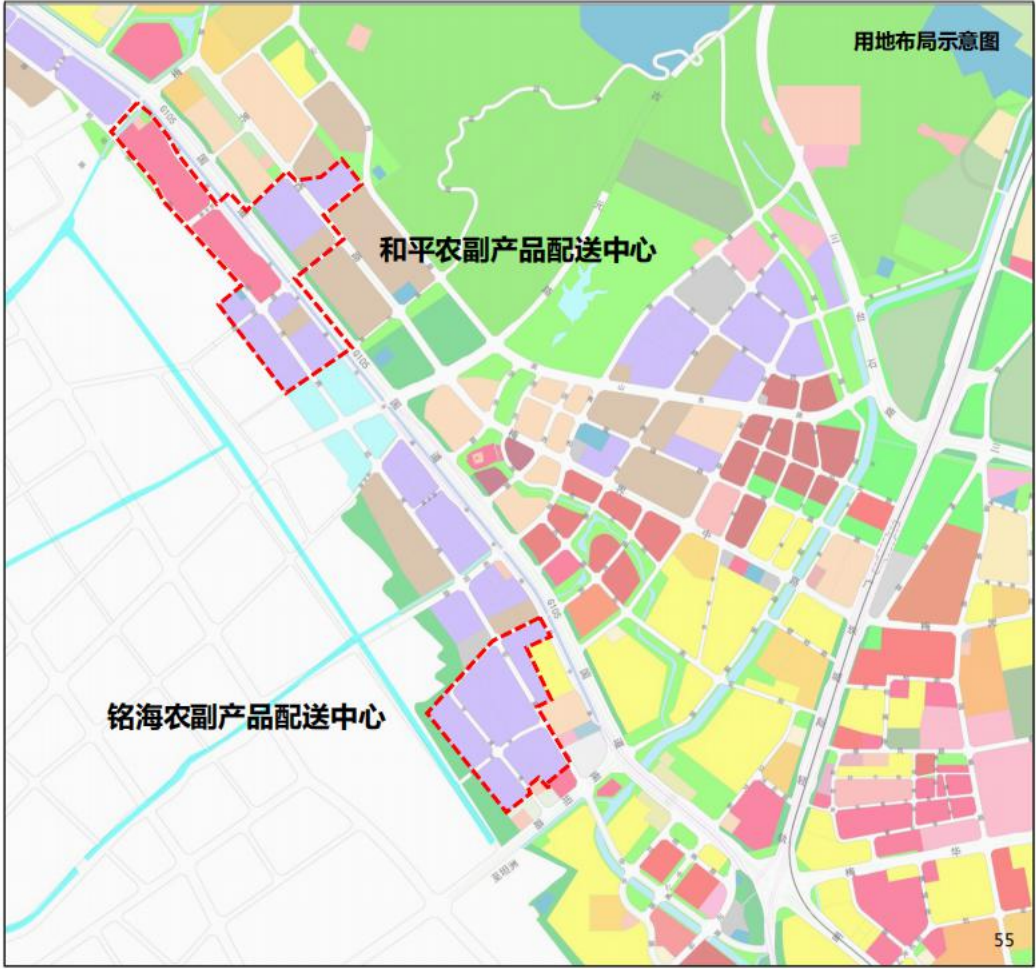


图 7.12 上冲配送中心布局示意图

7.6.2 跨境商贸配送中心

（1）布局

跨境商贸配送中心位于珠海跨境工业区，紧邻澳门，布局在沿河路以东，国防路以南。

（2）功能

跨境商贸配送中心依托跨境区的“保税区 + 出口加工区出口退税政策 + 24 小时通关专用口岸”叠加的多重优惠政策和优越的地理位置，面对国内快速增长的跨境电商市场，在海关、工商、税务等驻区机构的大力支持下，通过建设园区信息化辅助管理系统，优化进口商品通关和检验模式，完善服务体系和配套设施，珠澳跨境工业区可设立以进口街为载体的跨境电商展销平台，构建集政府、海关、专业报关报检、专业仓储物流配送于一体的跨境电商专业服务团队，致力于打造一个辐

射珠江三角洲和澳门地区，并服务全国的进口跨境商贸配送中心。

（3）规模

2025 年，跨境商贸配送中心能力与规模为物流操作量 150 万吨，规划用地 30 公顷，如图 7.13。



图 7.13 跨境商贸配送中心布局示意图

7.6.3 莲洲农产品配送中心

（1）布局

在珠海国家农业科技园内，S272 与 X581 交叉口的东南部，临近江珠高速出入口。

（2）功能

核心功能是为珠海市提供农产品配送服务，包括粮食、蔬菜、河鲜、花卉等。还具备为江门市、中山市、粤西地区的农产品提供中转、集散和增值加工服务功能。

（3）规模

2025 年，莲洲农产品配送中心能力与规模是物流操作量 250 万吨，规划用地 50 公顷，如图 7.14 所示。



图 7.14 莲洲配送中心布局示意图

7.7 集疏运组织

集疏运体系是连接多种运输方式的平台和纽带，是进行一体化运输组织的关键。集疏运体系的快速高效，能在相当大的程度上缓和由于船舶随时到港、货流不均衡而引起的压船压货现象，也可以缓和货物集散对码头仓库容量过大的要求。而且，集疏运体系能力的不断增强也会在一定程度上弥补港口其他系统的不足乃至扩大港口腹地半径，从而促进港口发挥最大的潜力。

集疏运组织包括集疏设施、集疏运方式及集疏运管理，其中集疏设施通常指公路、铁路、港口、机场、仓库、堆场等；集疏运方式主要有水路运输、铁路运输、公路运输和航空运输；集疏运管理指对运输计划的制定、组织、协调等。在港口集疏运各个环节中，“集”是从发货人指定场所将出口的货物运至港口，集中堆放在码头或码头附近的堆场或仓库；“疏”是将进口货物从船上卸下，堆放在码头后方堆场、码头附近的港外堆场或仓库。

7.7.1 组织原则

集疏运组织原则有物流交通与城市客运交通主通道分离；货运通道与城市内部道路衔接顺畅；

物流基础设施出入口的设置尽可能避开城市生活型和客运交通型干道；进出交通分离，能尽快利用货运主通道和高速公路实现疏散。

7.7.2 物流集疏运通道

物流集疏运通道主要取决于珠海市的港口和各物流节点与腹地运输联系的规模、方向、运距及货种结构。一般与腹地运输联系规模大、方向多、运距长或较长，以及货种较复杂多样的节点，其集疏运系统的线路往往较多，运输方式结构与分布格局也较复杂；反之亦然。由于各物流节点的实际情况十分复杂，互不相同，故其集疏运系统的具体特征也不同。从发展趋势看，一般大型或重要节点的物流集疏运通道，均应因地制宜地向多通路、多方向与多种运输方式方向发展。

依据《珠海市城市概念性空间发展规划》和《珠海市城市总体规划（2001-2020）》（2015年修订）确定的综合交通网络，构建“一江、两横、三纵”的物流集疏运通道。如图 7.15 所示。

一江：依托西江走廊，构筑珠海市江海联运物流通道。

两横：一是依托西部沿海高速-京珠高速，构筑珠海东连珠三角湾区、西接粤西的物流通道；二是依托港珠澳大桥及西延线，加强珠海市作为区域物流枢纽的地位，构筑东连香港、西接粤西及大西南地区的物流通道。

三纵：重点依托广珠铁路及高栏港高速、机场高速-江珠高速和广珠西线，构筑珠海市连接北部腹地的物流通道。



图 7.15 珠海市物流集疏运通道示意图

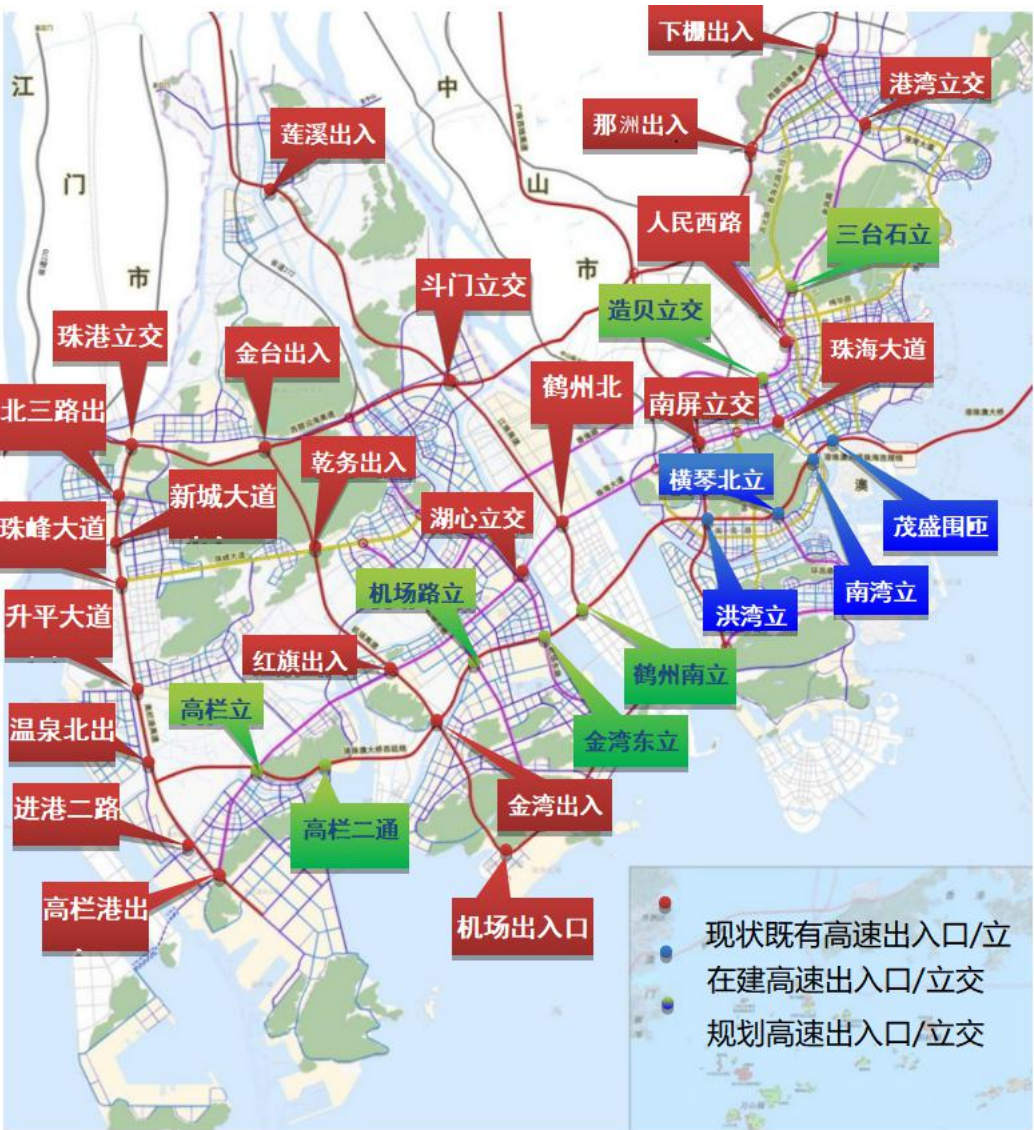


图 7.16 珠海市高速公路出入口示意图

7.7.3 物流设施出入口

物流运输与高速出入口衔接，并通过高速公路网衔接海港、空港和口岸，通达珠三角和世界各地。

目前现状是，高速出入口 23 处，正在建设的高速出入口 4 处，规划高速出入口 7 处，见图 7.16。

8 物流企业发展与培育

8.1 发展思路与目标

8.1.1 整合物流企业

目前，珠海市共有各类从事物流相关业务的企业近 2000 家，规模以上的物流企业（交通运输、仓储、邮政业）179 家，A 级物流企业 12 家，见表 8-1。其中，珠海港控股集团有限公司、广丰物流有限公司、招商局物流集团珠海公司等为珠西地区综合实力较强的企业。

表 8-1 珠海市 A 级物流企业一览表

序号	企业名称	等级
1	珠海港控股集团有限公司	5A
2	珠海港物流发展有限公司	5A
3	珠海市德昌顺物流投资有限公司	4A
4	珠海市吉泰物流有限公司	4A
5	广东东源新地股份有限公司	4A
6	广珠铁路物流发展股份有限公司	4A
7	珠海港弘码头有限公司	4A
8	珠海亿邦达运输有限公司	3A
9	珠海公交信禾物流有限公司	3A
10	招商局物流集团珠海有限公司	3A
11	珠海市宝运通供应链管理有限公司	2A
12	广东世宏智能物流有限公司	2A

珠海市物流企业经过多年的发展已具备一定规模，但仍以传统运输、仓储业务为主，缺乏区域分拨配送、供应链服务等模式。另外，由于受规模和效益的限制，企业缺乏创新发展的动力，对自动化仓储管理系统、RFID 技术、物联网、智能化等现代物流技术的应用较少。通过物流企业之间的兼并重组和工商企业物流相关资产的剥离，使珠海市的物流资源重新整合和聚集，产生规模经济和网络化效益，鼓励物流企业与工商企业，以及物流企业之间依托供应链建立物流战略联盟，同时引进、培养龙头物流企业，形成具有行业影响力的龙头企业、具有综合物流服务能力

的企业和提供特定功能型服务的储运、配送、货代等专业物流企业共生并存、相互配合的企业发展格局。

8.1.2 整合聚集要素

珠海市应紧紧把握国家“一带一路”深入推进，港珠澳大桥通车、粤港澳大湾区、横琴自贸片区和珠三角国家自主创新示范区加快建设等重大历史机遇，深化珠港澳互利合作，充分发挥珠海市在人工、仓储租金、运输成本和效率等方面的优势，利用港珠澳大桥的引流作用，主动对接港澳物流业务；提高供应链管理水

8.1.3 整合土地资源

平，建设国际物流枢纽。以物流规模聚集优势企业，以优势企业聚集物流要素，以物流要素聚集整合区域服务，形成较为完整的物流业扩张发展体系，促进现代物流业成为珠海经济发展新的增长点和支柱产业。

一是强化用地供给。把物流业重要基础设施纳入城市总体规划、土地利用总体规划和综合交通设施规划建设规划，优先解决符合珠海市现代物流业发展规划的重点物流项目用地。

二是保障用地权益。对物流企业现有物流用地因公共利益不得不更改用途的，收回原国有土地使用权，给予合理补偿或按相同用途异地置换建设用地，置换用地可采取协议出让方式。

三是实施用地优惠。对纳入物流发展规划的物流园区、物流分拨中心、配送中心等物流项目用地以及为生产配套的仓储物流项目用地，执行工业用地相关政策；鼓励各地以租赁方式供应物流业用地，允许物流企业通过租赁方式取得国有土地使用权。

四是鼓励集约用地。在符合城市规划、不改变土地用途的前提下，对企业利用现有厂区、厂房改造建设，增加容积率用于工业仓储、加工等生产性项目的，不再增收土地出让金。优先支持公共物流园区建设，引导城区物流企业向园区集聚，促进物流项目集中布局。

8.1.4 发展目标

（1）总体目标

到 2025 年，完成珠海市物流企业培育工作，形成结构合理、功能强大、运行协调、质量良好的物流服务企业体系，在大湾区综合运输与物流基础设施支撑下，具备辐射与服务珠江西岸的整体竞争能力。

（2）具体目标

分工合理：完成物流企业的资源重组和服务能力培养，完成龙头物流企业的培育和先进物流企业的引进，完成重点物流企业的评定与扶持发展，形成市场竞争条件下的物流企业服务功能与服务范围的合理分工。

辐射能力强：物流服务企业与服务对象的战略联盟开始大规模出现，品牌效益逐步显现，物流企业服务能力、服务质量和企业效益实现同步增长，具备较强的国际国内区域物流服务竞争能力。

在规划期内，力争 A 级企业数量翻两番，引进 5 家以上国际知名物流企业。

8.2 物流企业类型及其发展

物流业涉及面广，物流服务多种多样。所以，物流企业类型较多，一般分为运输与仓储企业、邮政快递企业、第三方物流服务企业、供应链企业、物流咨询培训企业等。

8.2.1 运输与仓储企业

运输与仓储企业通常具有专业性较强、业务开展较久、市场情况较熟的优势，在现代物流服务过程中，成为受第三方物流企业组织管理下承担局部服务和单一服务的重要力量。

（1）水运企业

重点以加快高栏港、洪湾港、斗门港建设为依托，以深入推进实施“西江战略”、把握港珠澳大桥通车、粤港澳大湾区建设、珠海跨境电子商务综合试验区建设等重大机遇为契机，以低成本水运、多式联运为支持，建立以港口和航运为核心的高效率、一体化物流运作服务企业体系。

（2）公路运输企业

以运输组织的规模化、集约化作为公路运输企业现代化发展的基本方向，重点改善经营组织管理方式，提升技术装备水平，依托物流园区、物流中心、物流配送中心提升公路运输效率，并在陆运系统内大力发展甩挂运输，同时保持公路运输在短距离运输中的主要地位。

（3）铁路运输企业

以技术进步和管理提升为基础，大力发展水铁、公铁联运以及集装箱多式联运，实现建设、管理、经营的市场化，充分利用广珠货运铁路，培育铁路作为长途货运的主渠道地位，有效提高铁路物流的整体辐射与服务能力，从而使珠海市在通往粤西乃至大西南地区的货运量大幅度提高。

（4）航空运输企业

发挥民航在高附加值、时效性强、小批量货运上的优势，逐步建立航空运输独具特色的物流服务模式，支持珠海市航空物流特别是高新技术产品物流的发展。在珠海市建立航空物流中心，一方面要依赖航权开放、设立海关口岸，使得珠海机场成为国际机场；另一方面则需要大型综合物流企业的进驻，因此要适时选择开展保税仓储物流的时机。规划中的空港国际物流园的主要业务包含航空物流和保税加工等。

（5）仓储企业

探索建立新的企业组织结构，通过资产重组和联合经营，使其发展成为具备物流运作能力的第三方物流企业。建立新型仓储业务运作模式，引导企业积极引进和逐步采用新技术、新装备，以适度集中储存代替分散储存，加快周转速度，发展各项增值服务。

8.2.2 邮政快递企业

珠海市邮政快递企业要进一步推进和提高企业的运作与服务水平，整合珠海市邮政资源，建立以快递为主的城市配送体系，将快递服务系统建设与物流服务系统、城市及农村配送系统建设融为一体，发挥邮政在网络配送和航空物流发展等方面的优势，建立以珠海市邮政企业、知名快递企业为基础，相关城市快递企业为补充的区域性配送服务系统。

8.2.3 第三方物流企业

第三方物流企业站在货主的立场上，以货主企业的物流合理化为设计物流系统运营的目标，通过负责物流系统设计并对物流系统运营承担责任完成其物流服务。企业具体的作业活动以自营或采取对外委托的方式完成，保证向货主企业提供最适宜的物流服务。第三方物流企业的经营效益直接同货主企业的物流效率、为货主企业提供的物流服务水平以及实现的物流效果紧密联系在一起。珠海市目前已有珠海港股份有限公司等一批具有一定实力的第三方物流企业，构成物流企业系统的中坚力量。对于第三方物流企业的发展，提升企业物流服务的方案设计能力、经营管理能力、专业化服务能力，以及跨行业、跨区域、跨运输方式的综合协调能力，凭借企业服务品牌与服务模式支持珠海市区物流辐射与服务能力的提升。

8.2.4 供应链企业

与单纯的物流企业相比，供应链企业为供应链上的关联企业提供线上线下综合服务，如集中采购、

分销执行、物流服务、平台交易、融资支付等，服务各类企业资源整合和功能提升的需要。供应链企业贯穿供应链上下游，掌握各类渠道资源，提供供应链增值服务。珠海市应鼓励和引导传统物流企业通过打造供应链一体化服务平台，加快延伸服务链条，实现向供应链一体化服务商转型升级。

8.2.5 物流咨询培训企业

物流咨询培训企业是伴随现代物流的发展而成长起来的新型企业，其服务对象包括物流服务企业以及工商企业，服务内容包括企业物流需求分析、企业物流信息系统及相关管理软件设计、物流企业运作方案设计、物流从业人员培训等。

物流咨询培训企业是珠海市现代物流发展，特别是第三方物流服务发展进程中重要的支持力量。发展的关键是汇集人才，与各类物流企业建立紧密的业务联系；进行跨领域、跨区域合作，加强与国内外物流发达国家、发达城市咨询企业的业务联系与学术交流，共同推进物流咨询培训业务的发展；深入实际，提升实力，为物流企业和工商企业提供技术先进、具备可操作性的咨询服务。

8.3 物流企业培育与引进

珠海市物流企业的培育和引进，应与产业链构建和产业体系建设相匹配，按照珠江三角洲西岸区域性物流枢纽和国际性物流中心城市建设的要 求， 加快珠海市物流企业的发展步伐。

8.3.1 围绕综合运输服务提升工程培育和引进运输型物流企业

综合运输服务提升工程是指依托珠海市主要的运输枢纽和交通网络，通过专业物流设施的建设、相关物流服务企业的引进、物流管理技术的应用，实现优化运输管理组织，引导相应产业布局优化，提高珠海市综合运输服务能力的目标，从而降低运输组织成本，提高服务效率，为珠海市产业发展提供运输服务支持，提高珠海市经济发展质量。

依托高栏港国际物流园区、空港国际物流园区和富山物流中心，围绕提高运输服务水平，系统性和有针对性地培育和引进物流企业。重点培育和引进两类企业，一是物流园区内的物流运输服务企业，即分别培育引进航运物流、铁路物流、航空物流服务企业；二是具有联运服务能力的物流企业，尤其是在铁路和港口相关物流园区培育和引进水铁联运企业。

以高栏港为例，引进国际知名物流企业、船公司落户设立区域总部，与世界级大港签订合作协议，广泛开展国际运输合作，开辟国际远洋航线，形成国际化的港口航运网络。大力发展港口物流，

强化保税、仓储、中转配送、流通加工等物流服务能力，充分发挥高栏港各种运输方式的优势，开展多式联运和石油化工、大型装备等专业物流业务，加快临港物流园区建设。依托港口码头、交通仓储等资源，打造华南地区综合性港口物流枢纽，构筑“二区四中心”物流园区格局，打造国家港口物流多式联运示范区：建设综合服务区；加快推进高栏港综合保税区建设；打造一体化多式联运服务中心，构建联运信息和专业性航运交易平台，进一步建设电子口岸和珠海枢纽综合物流信息平台，完善多式联运基础设施，推进江海联运、海铁联运、公铁联运和公海联运发展；同时，打造集装箱物流中心、综合物流中心、专业化油气化学品集散中心。

8.3.2 围绕产业联动物流工程培育和引进第三方物流企业

产业联动物流工程是通过各类产业与物流发展的标准化、信息共享、技术融合、产业组织模式创新等基础性任务的推进，加强相关产业政策导向，实施联动示范工程，促进珠海市制造业、商贸业与物流服务业在生产组织、商贸流通全过程等方面，实现密切的互为支持的发展关系，形成以产业发展支持物流业的提升，以物流业的提升最终增强产业竞争力的发展关系。

重点推进家电产业、石化产业、高新技术产业与物流联动发展。

（1）家电产业与物流联动

运用供应链管理思想深化物流改革，进一步在供应链整合方面下功夫，建立适合家电发展的供应链体系。建设配送中心，进行集中采购，配送中心按照生产线对零配件的需要进行及时供货。从原材料采购和成品配送入手，探索适应自身发展的物流运作体系，逐步与世界接轨，更好地拓展市场；加强技术研发应用、信息服务、人员培训、质量检测、产品交易与物流配送等功能建设；建设政府公共信息服务平台，建立家电“一站式”服务网站，为家电企业提供方便、快捷、高质量的政府公共信息服务。在富山物流中心引进和培育为家电产业提供服务的第三方物流企业。

（2）石化产业与物流联动

根据石化产品物流的特殊性，建立针对特种物资较为封闭的物流组织与服务系统，以提高物流管理与运作的专业化水平，确保安全性；对于作为生活消费品的化工产品，应与流通领域的物流组织与管理系统接轨，建立社会化、规模化和高效化的物流系统。同时，鼓励大型石化工业企业建立必要的货主码头和自有罐区，保证原材料供应和产品销售的稳定。在高栏港国际物流园区核心区培育现有第三方石化物流服务企业。

（3）高新技术产业与物流联动

电子信息、通信、医药等产业根据其原材料来源与产品销售方向较为分散、距离不一、少批量多批次、产品附加值高等特点，选择高质量的物流服务运营商，利用其成熟的物流组织和管理系统，与供应商、销售商和客户群体形成稳定的业务网络体系，保证原材料供货渠道与产品销售渠道的畅通，实现原材料购入的稳定和产品销售的高效。在空港国际物流园区引进高质量（4A 级及以上）的第三方物流服务企业。

8.3.3 围绕依托产业集群发展壮大工程培育和引进第三方物流企业

基于珠海物流市发展现状和阶段特点，产业集群发展壮大工程的产业集群特指物流产业集群，在发展中需要同时考虑交通与产业的发展情况，尤其需要从物流与制造业、商业集群发展的系统角度进行考虑。这种考虑既是切实可行的推动物流发展的具体要求，又是基于珠海市存量经济发展基础有限，从促进产业和物流业共同发展的系统角度，发展增量物流的核心思想。

将物流与产业系统考虑，具有创造增量需求的功能，这在国内已有实践成功案例，如成都市依托机场枢纽将物流与商贸流通产业系统开发，形成区域网购物流组织中心，并带动配套生产企业聚集的产业与物流系统聚集发展模式。借鉴其核心思想，以珠海市自身产业发展条件为基础，创造以物流作为系统发展重要驱动力的产业集群是现实可行的。

（1）依托交通枢纽（高栏港）

虽然高栏港产业集群发展平台的核心是依托航运枢纽，鉴于港口发展的现状，在平台运行的初期，需要先行引进和培育服务于高栏港经济区石化、电力、能源、钢铁、装备制造等工业产业的物流企业。对于既服务于相关产业，同时又具备开展航运相关物流活动的企业需要重点培育和引进，形成物流业聚集发展和对航运物流基本支撑的格局。

随着港口设施的完备，以及珠海市产业发展带来的港口货运量提升，尤其是集装箱货运量的提升，重点引进和培育服务于港口航运的物流企业，形成成熟的航运服务物流企业集群。

（2）依托制造业（富山工业园）

按照富山工业园区的产业发展思路，培育和引进服务于电器制造、电子产品制造、临港装备制造的物流企业，并将物流企业引进与园区制造业的引进同步推进。当前的重点有二，一是针对既有产业如格力电器、方正科技等大型企业，培育、引进、整合物流服务企业，为其提供涵盖原材料及产品进出口服务、生产相关的仓储和物料供给等一体化、专业化的物流服务，做好存量产业的物流配套服务；二是在培育、引进、整合物流服务企业的过程中，做到有选择、有导向，实现充分利用

铁路的功能，推进物流服务中的公铁、水铁联运服务水平的提高。上述两方面的重点推进，一方面可以形成示范效应，另一方面以存量产业物流服务需求市场为基础，形成良好的制造业物流服务环境。后续的相关产业引进，可以同步、打包引进服务于产业的专业物流企业，也可以将既有物流服务作为基础条件，增加招商引资的吸引力，做大增量物流。

（3）依托商贸业

依托商贸业实施的产业集群发展壮大工程一般选择具有地域特色、在一定范围内具有较大贸易份额的某类商贸产品予以推进。目前，珠海市铭海农副产品批发物流中心（以下简称“物流中心”），作为珠海市“菜篮子”重点工程，除承担农副产品供给外，还发挥着重要的市场带动作用，为经营者提供一个良好的交易平台，为珠海市及中山市附近农民自种自销创造一个全新的集散中心。物流中心位于珠海市前山商贸物流园区内，是集农产品展示、加工配送、电子商务于一身的现代化农副产品物流中心，未来将继续完善这一承载着珠江口西岸农产品流通重任的物流平台，提高服务质量，把好农产品质量安全关，保证珠海市及周边地区食用农产品质量，同时积极推进自有品牌建设。斗门区以白蕉现代农业（冷链物流）示范园和斗门港为区域中心，打造珠海市最大的农产品（鲜活）产品冷链物流及出口基地和珠港跨境货物集散中心。

按照珠海市商贸业的发展潜力，随着港珠澳大桥的开通，珠海市对港澳地区的城市生活相关的商贸物流具有独特的地域优势，可在粤港澳物流合作园基础上构建面向港澳地区、以农产品为突破口的城市商贸物流集群发展壮大平台。

初期，吸引农产品贸易商和支持农产品物流服务企业进驻，形成一定的交易规模和物流服务能力。

中期，随着贸易量的增长，加强网络平台建设的推进，构建虚拟交易市场，吸引全国供港澳农产品交易在平台上进行集中交易，增强平台的贸易量和在全国的贸易份额，并推进农产品加工企业在珠海国家农业科技园的集聚，构成产业链，培育物流企业提供能力大、覆盖广的物流服务，支持商贸的运行。

远期，随着平台的成熟，可向其他城市推广生活必需品的商贸物流服务，并逐步升级为服务全国、境外的城市商贸物流产业集群。

8.3.4 围绕物流扩张工程的第三方物流公司总部和新兴物流企业

物流扩张工程是指通过引导资源聚集，并依托区域物流组织与服务创新，使珠海市物流业承担更多的城市外部物流服务需求的组织和运行，从而做大珠海市自身物流产业。

城市外部增量物流扩张发展过程实质上是通过引导资源聚集，并诱发区域物流组织与服务创新实现的。为此，珠海市外部增量物流扩张工程的推进任务，包括引导资源聚集和创新物流组织服务模式、形成新型业态两个方面。其中资源聚集是任务的根本，创新物流组织服务模式、形成新型业态是资源聚集的发展手段和效果，同时，反过来也将对资源聚集产生积极影响。

珠海市引导物流资源聚集的核心还在于综合运输服务提升、产业联动、产业集群发展壮大等工程的实施效果。在此基础上，采取特定措施，推进新型物流服务业态，创新服务内涵，也是引导资源聚集，实现外部增量物流扩张的重要推进力量。具体而言，珠海市可以从物流总部基地项目、物流交易平台建设项目入手推动工程的开展。

（1）第三方物流公司总部

珠海市物流总部基地项目是通过建设相关设施，吸引开展区域物流服务的企业将总部布局于珠海，从而促进珠海发挥物流业务组织上的区域核心作用，创造资源进一步聚集的条件，并为珠海带来税收等方面的实际利益。

可以在高栏港国际物流园区，重点围绕航运、铁路运输、产业链龙头，引进具有区域、国际影响力的航运公司、铁路运输公司等企业总部。

可以在空港国际物流园区，重点围绕航空货运、高新技术产业物流、临空产业物流，引进具有区域、国际影响力的航空货运公司、第三方物流公司等企业总部。

可以在横琴自贸区、十字门 CBD 或者珠海保税区，重点围绕口岸物流、高端商贸物流，引进具有区域、国际影响力的第三方物流公司总部。粤港澳物流合作园是建立在港珠澳大桥延长线的第一个货车下桥位置、在关境线上的口岸物流枢纽。利用珠海双一线公路口岸优势，依托粤港澳物流合作园打造面向国内、国际市场的区域性国际贸易分拨中心。通过港珠澳大桥直接连接港澳世界级空港和海港的通道优势，无缝衔接和服务香港、澳门的产业分工与协作；把握国家“一带一路”历史性机遇，运用供应链服务提升珠江西岸乃至粤西地区制造业面向国际市场出口的贸易服务能力；将粤港澳物流合作园建设成为国际贸易一体化服务平台、全球供应链服务枢纽和粤港澳协同发展示范基地。

也可以在富山物流中心，围绕公铁联运、家电产业链等制造业龙头，引进具有区域、国际影响力的联运公司总部、第三方物流公司总部。

（2）新兴物流企业

物流交易平台是一种在我国刚开始出现的物流业新型业态，其核心是采用现场交易或网络交易

等不同的模式，将物流供需资源逐步聚集到一个平台上进行匹配交易，形成交易信息、交易价格的透明化、公开化、标准化，并在平台交易的过程中，通过统一推动的金融结算、保险、信用担保等附加服务，形成交易过程的高效率和安全保障。

可先行尝试针对具有区域发展核心定位和特色的产业，结合商贸组织平台进行发展，如针对以格力空调为核心的家用电器行业，在构建商贸交易平台的基础上，构建物流交易平台；或尝试针对江海联运在高栏港国际物流园区构建大宗散货（如煤炭）商贸交易平台，进而构建物流交易平台。

可以率先在高栏港国际物流园区，或者横琴自贸区、十字门 CBD 高端商贸集聚区，引进或者培育具有国际和区域影响力的物流交易平台企业总部。

鼓励培育引进知名电子商务企业，支持创新电子商务发展模式，大力发展“互联网+园区”，加强集聚区载体建设，重点培育一批国家级和省级电子商务示范企业。支持生产制造企业深化应用物联网、云计算、大数据等技术，发展“以销定产”“个性化定制”生产方式。

9 物流业与相关产业联动发展

9.1 发展思路与目标

9.1.1 基本思路

为了提高制造业、商贸流通业等相关产业的企业物流管理水平，在物流供应链的支持下构建强大的产业发展链，加快构建相关产业物流发展的基础体系，加快企业物流信息化，全面推进珠海市制造业、商贸流通业等相关产业的企业物流管理与运作水平的提升，以及与物流企业的联动和融合发展，通过资源整合和企业核心竞争力的培育，加快企业物流服务外包。

9.1.2 资源纵向整合

珠海市现代物流体系的资源纵向整合要与产业发展相结合，从物流服务于制造、商贸流通产业发展的角度，通过供应链的建设，形成和延伸产业链，使珠海市基于完善的物流环境，构建起全产业链的经济发展模式，如图 9.1 所示。

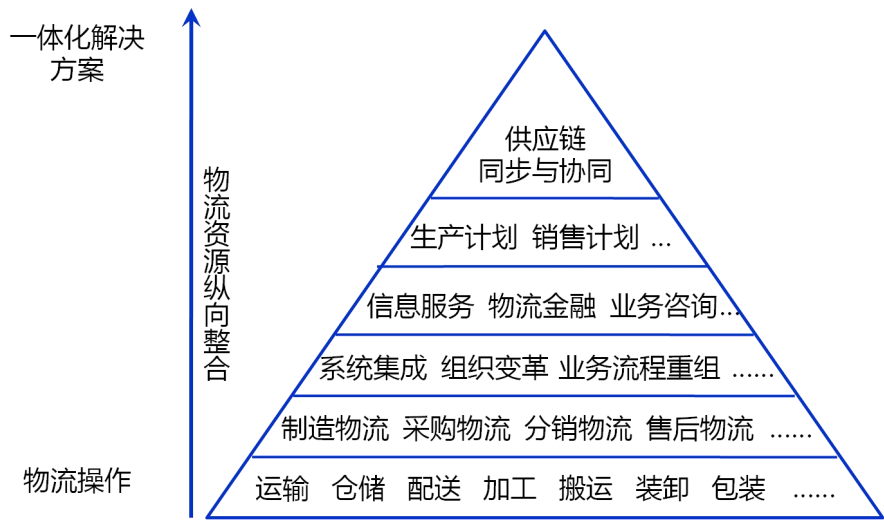


图 9.1 物流资源纵向整合示意图

因此，应按照形成物流产业系统发展和整体竞争能力的原则，进行产业链建设层面的物流要素资源整合，形成物流产业组织与服务发展的支撑功能，实现物流资源的一体化运营，提高产业发展效率。在对物流资源进行纵向整合以后，珠海市的物流产业将进入供应链一体化运作阶段，物流企业对供应

链的上下游不同运作主体进行集成化运作，给客户提供物流服务咨询和综合解决方案，届时，绝大部分制造与商贸流通企业的物流业务基本可以实现全面外包，而不是单一功能型服务（如运输业务、仓储业务）的外包，珠海市物流产业将在供给拉动、需求推动的双重作用下，迅速发展壮大。

9.1.3 资源提升整合

鼓励对既有建成、在建、规划的各物流园区、物流中心、运输枢纽场站等资源进行针对性功能提升与扩展，以适应资源横向和纵向整合过程中对综合物流服务功能设施的需要。高栏港物流园区依托富山工业园等周边产业聚集区，搭建物流业与制造业联动平台，重点提升面向制造业的运输、仓储、采购、生产流程改造、产品区域分拨等物流服务功能；综合保税区依托珠江三角洲外向型经济，重点提升对外贸易、出口加工、包装、配送等物流服务功能；上冲信禾物流中心、南屏物流中心、格力物流中心、伟创力物流中心等重点针对大客户，提升专业化物流服务功能；那洲农产品批发市场、香洲海鲜批发市场、白藤水产品批发市场、前山家具建材批发市场、上冲汽车城等专业市场与城市配送物流系统相结合，重点服务于珠海市及周边区域，提升商贸物流服务功能。

9.1.4 区域物流资源整合

积极开展与香港在物流领域的合作，加速物流资源的整合，拉动珠海市相关产业的发展；积极探索与澳门在多个领域的合作，推动澳门经济的多元化发展；与珠海市周边的中山、江门等城市互动发展，形成有效的协同；与深圳、广州互补发展，形成合理的错位。

9.1.5 发展目标

建立适应珠海市产业发展所需要的物流基础设施系统，打造物流技术与服务支持的工业聚集区、商贸集聚区等相关产业集聚区，加快建立适应企业物流管理与运作的网络化物流服务系统，实现物流管理对相关产业升级与企业发展的推动。

（1）初期目标

依托大型公共综合性物流基础设施和交通运输基础设施，形成支撑《珠海市建设“中国制造2025”试点示范城市实施方案》产业发展战略所需要的物流基础设施体系框架，形成社会化及企业内部相结合的物流基础设施体系框架，为扩大企业物流服务外包奠定基础环境，推动有代表性的 4 家以上制造业、商贸流通企业进行与物流企业联动发展的试点。

（2）近期目标

到 2025 年，以港珠澳大桥为龙头，辅以配套的政策软环境，形成结构合理、设施配套、技术先进、运转高效的企业物流基础设施与管理运行体系，使物流服务的组织化、规模化水平与珠江三角洲东岸地区整体水平基本持平，提高物流行业的市场集中度和整体创新能力，深化物流行业与相关行业的联动发展，在企业物流外包比例及服务水平上接近广州、深圳水平。

（3）远期目标

到 2030 年，供给侧结构性改革进一步深化，传统产业加快转型升级，新兴产业和制造业核心竞争力不断提升，数字经济迅速增长，金融等现代服务业加快发展；分工合理、功能互补、错位发展的现代产业体系形成。构建各类要素向实体经济流动的协同机制，促进各要素合理配置、高效互动，协同促进实体经济和产业体系优质高效发展；珠海市作为生产服务型国家物流枢纽承载城市，与其他物流枢纽承载城市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，进一步优化产业结构和空间布局，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。基本形成高效物流运行网络，以“干线运输+区域分拨”为主要特征的现代化多式联运网络基本建立，铁路集装箱运输比重和集装箱铁水联运比重大幅提高，航空货运周转量比重明显提升。物流枢纽组织效率大幅提升。多式联运、甩挂运输等先进运输组织方式广泛应用，各种运输方式衔接更加紧密，联运换装转运效率显著提高，集疏运体系更加完善。物流综合能力显著增强。完善互联互通的枢纽信息网络，网络化经营、专业化服务能力进一步提高，与供应链、产业链、价值链深度融合，对实体经济的支撑和促进作用明显增强，枢纽经济效应充分显现。

9.2 发展重点

9.2.1 流程再造

以大型工业、商贸流通业等核心企业为重点，推进企业的物流管理理念再造、物流相关管理技术再造、保障物流技术应用的制度再造、管理现代物流所需要的企业组织与管理再造和企业发展的文化再造，加快提升企业的物流管理水平。

9.2.2 供应链构建

积极推进工业、商贸流通业等企业与物流服务企业之间构建物流供应链，供应链的各个环节紧

密配合、一体化衔接，通过信息化手段，使整个供应链的物流成本降低、竞争水平提高。

9.2.3 服务外包和利用第三方物流服务

根据各类工商企业物流服务需求状况和需求结构，借助第三方物流企业的专业化服务优势，加快工业、商贸流通业等企业在流程再造和供应链构建基础上形成的物流服务外包。同时，支持和鼓励第三方物流企业强化整合服务能力，为工商企业物流业务的服务外包提供运作、供给支持。

9.2.4 加强技术应用与知识管理

物流企业的技术和知识特性不同于制造企业，以信息和组织管理技术为主，共性化程度高，不易积聚和传递，物流领域的技术创新更多倾向于应用创新，在与制造企业相互适应和不断沟通的前提下，采用新的技术或设备以满足制造企业的要求，与合作的制造企业的技术特征相匹配，应用信息通讯技术（ICT）和物流（仓储、配送等）技术，提高企业的运营效率和部门间的协同。在与制造企业的合作过程中，有意识的强化企业的知识吸收能力，合作过程中强化知识管理，对制造企业的知识转移进行消化、吸收，结合自身特点，为制造企业提供个性化的物流服务。

构建信息交流平台，加强企业内部和企业之间的信息交流。以制造企业价值的提升为前提，物流企业利润得以实现，提升创新能力，为更好的满足客户的需求和需求的变化为逻辑起点，加强与制造企业的沟通，及时获悉物流需求变化，更好的与制造企业的运营相适应。企业间加强沟通，可避免由信息不对称而引致的风险，与制造企业适应的过程本身就是物流企业不断调整自身运营，主动改进的过程，企业间的有效沟通和信息对称，是企业间良性互动的前提与保证。传统物流企业以基本物流服务为主，企业普遍信息化程度不高，这成为了物流企业进行服务创新，与优秀制造企业联动的一大障碍。为实现与所服务的制造企业无缝对接，物流企业必须建立自身的 ERP 系统，并针对不同客户开发信息系统接口，实现自己管理信息化的同时，也实现与制造企业之间信息化联动。

9.2.5 加快绿色物流发展

在运输中首选绿色能源运输工具，推广清洁能源、无轨双源电动货车、新能源车辆和船舶的使用，推进多式联运，建立综合运输体系，选派节能驾驶经验丰富的司机；包装材料优选易降解、污染排放低的原料，设计尺寸与仓库、运输设施保持一致，以实现包装集合，推进包装材料的重复再利用，减少过度包装和二次包装；仓储中，仓库建设采用绿色建筑技术以降低日常办公的碳排放，

合理布局仓储中心，有效利用仓储管理软件提高效率；流通加工中变分散加工为专业集中加工，有效处理加工中产生的边角废料；配送中有效实现共同配送，企业间、行业间有效共享资源；装卸搬运中首选绿色设备，合理安排人、货、运输工具的协调，避免无效等待产生的额外排放。

加快岸电设施建设，推进靠港船舶使用岸电，加快车用 LNG 加气站、内河船舶 LNG 加注站、充电桩布局，在批发市场、快递转运中心、物流园区等建设充电基础设施。鼓励企业使用符合标准的低碳环保配送车型。落实新能源货车差别化通行管理政策，提供通行便利，扩大通行范围，对纯电动轻型货车少限行甚至不限行。

制定物流政策时联合边邻地区物流配置统一规划，合理设置物流节点，建立科学的物流配送体系，政策上有效鼓励多式联运；联合环境监测机构及物流行业协会，推进绿色物流标准体系的建立；实时有效监测物流活动的污染物排放，并将其差异在政策上或经济奖惩上体现出来；支持绿色物流在理论和实践方面的研究，有效促进其成果的转化。

9.2.6 推进物流标准化工作

物流标准化工作对推动物流效率提高和提高物流管理水平有重要作用，珠海市物流标准化工作尚处于起步阶段，可从以下几方面着手开展物流标准化工作。

第一，设立珠海市物流标准化建设推进工作领导小组办公室，主要职责为统筹协调各部门解决标准化建设过程中的问题。

第二，制定物流标准化试点项目和资金管理办法。如制定《珠海市物流标准化试点项目管理办法》《珠海市物流标准化试点专项资金管理办法》《珠海市物流标准化试点项目实施方案》等政策文件。

第三，以项目实施为切入点推进物流标准化工作。建立社会化的托盘共用体系；推动物流设施设备的智能化和标准化建设；提高物流标准化信息服务平台建设水平；加强冷链物流标准化基础建设。

以上工作需以具体项目形式开展，如建立珠海物流标准化托盘管理公司，建设智能物流示范企业，建立珠海物流标准化协同创新研究中心等项目。项目主要以资金扶持为主，一是对列入的试点项目，先行拨付一定比例的资金，等项目验收合格后再行拨付余下的资金；二是对试点项目采取奖励或补贴的方式，即根据项目的总投资的百分比进行补贴，同时设立补贴上限。

9.3 相关产业物流发展

9.3.1 制造物流联动发展

制造业，尤其是高端制造业和高新技术产业是珠海市的国民经济支柱产业，是经济增长的主导部门和经济转型升级的基础部门，也是珠海市促进就业的主要渠道和城市竞争力的集中体现。珠海市培育物流产业做大做强，首先要推动制造物流的发展，奠定市场基础。珠海市已具有良好的产业基础，依托横琴新区、国家高新区、国家经济技术开发区“三大引擎”以及航空产业园、富山工业园等重要产业平台，集聚发展高端制造业、高新技术产业、高端服务业，引进了 BP、壳牌、伟创力、中海油、中航、中兴、神华等 50 多家世界 500 强企业，培育了格力电器、丽珠制药、赛纳科技、魅族科技、银隆新能源等一批具有国际竞争力的创新型领军企业，形成了电子信息、家电电气、电力能源、生物制药、石油化工、精密机械等六大工业主导产业，逐步建成航空航天、海洋工程装备、生物医药等 3 个国家级新型工业化示范基地，以及智能制造、新能源客车、软件与集成电路设计等 6 个省级战略性新兴产业基地，以高端现代产业体系为支撑的产业大格局已基本形成。在此产业背景下，珠海市应积极参与“制造业与物流业联动发展工程”，引导和支持制造业企业剥离物流资产，改造现有业务流程，将物流业务外包以提高核心竞争力。引进和培育一批适应现代制造业物流服务需求的第三方物流企业，提升物流业为制造业服务的能力和水平。制定鼓励制造业与物流业联动发展的相关政策，指导珠海港股份有限公司等一批具备条件的物流企业，联合格力空调、粤裕丰钢铁、中车等主要制造业企业，共同申报国家制造业与物流业联动发展示范工程和重点项目，争取国家政策与资金支持，促进珠海市现代制造业与物流业有机融合、联动发展，实现培育物流市场需求和增强制造业综合竞争力的双赢局面，努力将珠海市建设成为生产服务型国家物流枢纽承载城市。

针对高新技术产业原材料来源与产品销售方向较为分散、距离不一、少批量多批次、产品附加值高的特点，应选择高质量的物流服务运营商，利用其成熟的物流组织和管理系统，与供应商、销售商和客户群体形成稳定的业务网络体系，保证原材料供货渠道与产品销售渠道的畅通，实现原材料购入的稳定和产品销售的高效。

政府相关部门应积极鼓励、引导、培育物流企业的创新能力，特别是技术创新能力，物流企业技术创新能力的提升，可以进一步深化与制造企业的合作，与制造企业形成“双向锁定”效应，共同为客户创造价值。

引导物流产业内企业创新的相关政策。这些政策主要涵盖人才引进、企业融资、技术开发与成果转化等方面，从人才、资金、技术等多个层面为产业内创新提供政策保障，为物流产业创新创造较为完善的政策平台；促进区域物流创新的配套产业政策，主要包括进一步完善信用体系、引进和培育物流相关科研机构及中介机构、培育区域创新文化、鼓励区域间交流合作等方面的措施。

优化两业联动税收环境，鼓励和扶持示范项目。税收直接影响企业的成本，合理的税收能促进物流企业和制造企业自主的进行联动发展，政府应出台减免制造企业因物流业务外包而得到物流成本节约额的税收政策，从而提高制造企业外包其物流业务的积极性。对于制造企业外包物流业务后导致税负增加的情况，经政府物流主管部门认定后，从地方税收中给予一定的补助，而对于承接了制造企业物流业务的物流企业，应给与一定的税收减免。同时，闲置的物流设置，应减免土地使用税、补贴租赁等方式，鼓励物流企业承接，从而促进企业利用现有物流资源更好的联动；政府应选择本地区对物流服务有比较高要求的，物流需求比较大，自身经营管理水平较高的优质生产制造企业，将其作为外包物流业务，实施主辅分离的试点企业。鼓励已经在进行联动的制造企业和物流企业，深化联动内涵，创新联动模式，对于联动效果很好的制造企业和物流企业，作为示范项目进行推广，并加大政策和资金的扶持。

完善相关规划，优化两业联动环境。当前制造业和物流业在发展过程中均会朝产业集群的方向发展，为实现制造业与物流业的低成本联动，必须对专业化的工业园区和物流园区进行合理规划，在制造业集群周围设立配套的物流园区，以工业园区+物流园区的方式实现两业联动；为给制造企业和物流企业的联动提供更优越的外部环境，政府应扶持建立各类有利于物流市场共需对接的交易平台，建立制造业与物流业联动的公共信息平台，完善市场监管的法规政策，完善企业的信用体系，破除地方保护和其它垄断行为，维护公平公正的市场竞争环境。

9.3.2 商贸物流融合发展

珠海市正在实施以六大现代服务业功能区为重点的服务业发展规划，重点发展金融保险、休闲旅游、商务会展、现代物流、科技服务等附加值较高的高端服务业。对于珠海的物流产业而言，这既是挑战，也是机遇。现代物流不仅是其中一个重要的功能区，而且也是商务服务区、休闲会议旅游区、商业综合服务区、教育文化创意区、科技创新核心区等其他五大功能区聚集人流与商流的先导性与支撑性条件。

珠海市应积极推动现代物流与商贸业的融合发展，以物流聚商流，以商流促物流，实现物流业

与商贸业的产业双向聚集、扩张和升级。尤其是港珠澳大桥的建设为珠海市开辟了一条背靠大西南、连通港澳、走向世界的国际化大通道，横琴自贸区的政策红利也在逐步转化为发展动力，珠海市应抓住机遇，以横琴自贸区、珠海保税区、十字门 CBD 和珠澳跨境工业园为重点，促进精益物流与高端商贸的深度融合。

横琴自贸区利用不可比拟的优惠政策和毗邻港澳的区位优势，发展高端商贸保税物流；珠海保税区（功能向洪湾商贸物流园延伸）打造集物流分拨中心、展览展示中心和商贸服务中心于一体的珠江口西岸重要国际贸易平台，借此大力发展保税物流、国际贸易等；十字门中央商务区是珠海市最高端的 CBD，以发展高附加值的高档商贸物流为主；珠澳跨境工业园可以为周边企业解决港澳一日游的退税问题，发展面向澳门的物流配送业和面向内地的进口消费品展销业，建成物流配送和进口商品展销中心。

通过明确分工、加强协作，在这一区域形成功能错位、产业互补、相互促进的发展格局，发挥区域集群发展优势，增强凝聚力和辐射带动效应。

另外，基于珠海市特色海洋经济和生态农业（万山群岛的海洋旅游、海洋高科技产业、海洋物流、海洋渔业、海洋工程装备和绿色能源，莲洲生态功能区的现代农业、特色种植等产业），以及江门、阳江等粤西地区农业、渔业，应充分发挥珠海市的口岸优势、港口优势和港珠澳大桥优势，在珠港澳国际物流园区集中为港澳地区集聚、分拨、配送食品及农产品（冷链物流）。

在上冲城市商贸配送中心为珠海市本地配送食品、农产品和花卉苗木等。

9.3.3 口岸物流提升发展

珠海市具备海港、空港得天独厚的基础条件，随着未来国际航线的开辟和加密，应充分利用口岸货物集散的优势，以先进的物流服务基础设施、设备为依托，以进出口贸易和转口贸易为支撑、以现代信息技术为手段，以优化物流资源整合为目标，强化口岸周边物流辐射功能，促进口岸物流提升发展。

一是积极培育具有国际竞争力的枢纽港口和枢纽机场，以物流中心为载体，建设集国际商品、资本、技术等一身的资源配置型海港与空港。依托海港优势货种，培育煤炭、矿石等现货、期货市场和区域性航运交易所，兴办水产品交易市场；建设空港国际物流园，大力发展产品区域分拨与即时配送，配套现代仓储，推动临空经济区发展。

二是努力促进口岸物流资源整合，对全行业进行前瞻性规划，推进行业联盟和企业联合经营，

逐步使口岸物流业务向规模化、集约化方向发展，强化口岸物流的货物集散功能，更大程度地发挥口岸物流潜在综合优势。

三是依托港珠澳大桥，发展珠港陆空联运业务，为香港国际机场空运业务提供运输、仓储、分拨、通关等全流程配套服务，带动口岸物流量提升。

四是改善口岸物流发展环境，创新监管服务模式，提高通关便利化水平。通过简化通关流程，缩短通关时间，降低通关成本，达到优化口岸营商环境的目的。

五是推动指定口岸建设，方便供港鲜活产品更快进入香港市场。针对目前粤西地区供应香港的鲜活产品必须绕道深圳才能进入香港的现状，珠海市应积极推进港珠海大桥供港鲜活产品指定口岸申报。

9.3.4 保税物流协调发展

保税物流是指在海关监管区域内，包括保税区、出口加工区、保税仓、海关监管仓等，从事仓储、配送、运输、流通加工、装卸搬运、物流信息、方案设计等相关业务。保税物流可以被视为国内物流与国际物流的接力区，不仅包括一般物流基本功能要素，还包括了海关监管、口岸、保税、报关、退税等与进出口贸易保税业务相关的关键要素，两者紧密结合构成完整的保税物流系统。珠海市依托良好口岸条件，大力发展出口加工与对外贸易，因此保税物流的运作效率直接关系到企业日常生产经营与供应链正常运作。而海关监管效率的提高是保税物流高效运行的保障。

一是积极探索高栏港综合保税区与香港和澳门的合作方式。通过与香港、澳门机场合作，充分利用保税政策优势和港珠澳大桥交通优势，争取将高栏港综保区作为香港机场和澳门机场的延伸，实现国际采购、仓储、分拨、配送、打板、分拆、包装、展示等保税物流业务的开展。此外，加快推进高栏港综合保税区中联拉美保税物流中心项目建设，借助澳门“中国与葡语国家商贸合作服务平台”的国际影响力，将该项目打造成为集多功能于一体的全产业链、现代化、区港联动的保税物流枢纽，助力广东与拉美国家的合作。

二是以珠海跨境电子商务综合试验区为契机，发展网购保税进口业务，以保税物流促进跨境电商发展。海关应根据跨境电子商务网购保税业务发展需要，创新网购保税进口账册管理，适时推广运用全国统一的金关二期网购保税进口账册。实施便利化流转措施，探索网购保税进口商品和进境保税货物在满足监管的条件下互转，允许网购保税进口商品在一定条件下进行区域（中心）间流转。

三是推动横琴保税洪湾片区一体化改革进程，实现区域内资源整合，达到功能互动、产业协同

发展的目的。一体化实现后，珠海保税区的区域优势和政策优势能进一步体现。

9.3.5 自贸物流跨越发展

横琴自贸区享有比经济特区更加特殊的优惠政策，涉及财政、税收、产业、海关等多个方面。凭借优惠政策，横琴将成为一个类似于香港的“自由贸易区”，从境外进入横琴与生产有关的货物实行备案管理，给予免税或保税，而设在横琴的企业之间货物交易免征增值税和消费税。在政策的支持下，横琴自贸区物流产业应以高起点发展。

一是重点引进跨国物流集团，建设物流总部基地，发展高端物流。横琴自贸区依托粤港澳，通过三地紧密合作、融合发展，着力发展以高端服务业为主导的现代产业。因此，横琴自贸区应以高起点、高标准建设物流基础设施，以服务于自由贸易和国际中转、快进快出、高附加值的高端物流服务业。

二是着力发展跨境电商物流。横琴新区是珠海跨境电子商务综合试验区四个线下园区之一，凭借横琴口岸与澳门无缝衔接的便利以及毗邻港珠澳大桥与珠海市相连的首个货车落脚点的优势，横琴新区应着力发展珠港澳跨境电商业务，加强三地物流企业合作、引进先进管理经验，以跨境物流促进跨境电商发展。

9.3.6 物流金融稳健发展

物流金融是指在物流产业运营过程中，通过应用和开发各种金融产品，有效地组织和调剂物流领域中货币资金的流动。物流金融伴随着物流产业的发展而产生，它充分利用了货物在物流过程中耗用较长时间和占压大量资金的特点，与金融产业相结合，以物流企业掌控的货物为标底或担保，为物流相关各方提供资金融通、结算、保险等服务。物流金融服务不仅提高了物流企业的服务能力和经营利润，而且盘活了其客户企业暂时闲置的原材料、产品，减少流通中商品的资金占用，优化了企业资源，协助企业拓展融资渠道，降低融资成本，提高资本的使用效率。物流与金融的紧密融合，能有力支持社会商品的流通，加速生产制造企业与商贸流通企业的资金周转，对改善产业发展环境发挥重要作用，也是物流产业最具潜力的增值服务领域。目前，珠海市物流金融业务还处于发展初期，依托实体经济的不断发展，未来可发展成物流产业最具潜力的增值服务领域。

一是丰富物流金融产品种类，助力产融结合。物流金融产品已经从早期的仓单质押、保兑仓、融通仓等形式，逐步发展形成覆盖企业产业链前端采购、中端生产以及后端销售全过程，形成了物

流金融产品系列。同时，物流企业服务对象所在行业差异大，各行业有不同的产业组织和行业特点，这就要求物流企业能够针对客户需求量身打造物流金融产品方案。物流企业应协助金融机构根据客户货物的特性、库存变化规律、货物运输方式、客户和上下游企业资金结算规律等，专业化设计相关物流金融产品，为企业提供更好的金融服务。

二是借助信息技术降低物流金融融资风险。物流金融业务的最大风险来自于信息不对称。这种信息不对称即体现在金融机构对融资企业的还款能力、经营状况、资金流转情况的不确定，又体现在金融机构与物流企业在质押物监管上存在信息不对称。在“互联网+”发展的背景下，大数据处理技术和信息技术对金融业务逐渐渗入，这在一定程度上加强了金融机构、融资企业和物流企业的沟通，也为融资企业的筛选、质押物监管提供了高效率低成本的途径。

10 智慧物流工程建设

10.1 发展思路与目标

10.1.1 基本思路

依托珠海市信息化建设的基础，以口岸物流和产业供应链建设为主线，以物流基础设施为载体，以物流服务企业信息系统为单元，以信息系统维护与升级体系为保障，以工商企业物流管理信息系统建设和信息管理技术应用推广为支持，完成全市物流信息平台 and 物联网平台建设，实现物流设施、物流服务企业和物流服务目标企业的信息化。

10.1.2 发展目标

2025 年，全面完成港口、空港、陆路三大物流系统信息平台和物联网平台的连接与并网运行，同时加强与港澳的联系，建设跨境电子商务 B2B 通关便利化机制、统计监测系统、风险防范机制、企业信用数据库、信息共享平台、大数据分析中心等。按照“一点接入”原则，建立数据标准和认证体系，为监管部门和企业提供统一明确的标准化数据接口和接入流程，保障海关、外汇、税务、商务、市场监管等部门间数据互通和信息共享，形成集政务与商务、政府与企业、设施与运行、服务与保障各类功能齐全的珠海市物流信息平台和物联网平台系统，构成全市现代物流发展的重要支撑。

10.2 物流信息平台建设

信息化是现代物流运作与管理的基础条件与手段，信息平台的建设是珠海市智慧物流建设工程中的核心，也是当前珠海市物流体系建设中的紧迫任务。整合铁路、公路、水路、民航、邮政、公安、海关、市场监管、税务等部门资源，继续稳步推进物流公共信息平台建设。

10.2.1 信息平台功能

（1）物流公共信息服务功能

珠海市物流信息平台不同于一般的企业物流管理信息系统，其首要的功能并非是进行具体的物流经营活动的管理，而是从宏观的角度创造珠海市良好的物流发展环境，提供物流发展所需的公共信息环境及信息化条件，因此，必须具备以下公共服务功能。

① 政府信息服务功能

珠海市物流信息平台应搭建起政府与企业间的联系桥梁，具备发布政府有关政策信息和宏观经济信息的功能，以便提高物流服务供给企业、需求企业获取信息的效率，也便于引导珠海市物流企业的发展，使政府的这种公众信息服务成为推动和支持物流发展的重要力量。

② 数据交换功能

珠海市作为珠江口西岸地区核心城市的地位以及区域综合交通枢纽、重要口岸的性质，决定了珠海市现代物流发展涉及面较广，不同企业之间以及不同物流管理环节之间存在大量的信息交换。因此，为提高企业与管理部 门、企业与企业间的数据交换效率，使不同格式的信息实现信息互通和共享，珠海市物流信息平台应提供大容量的普遍存在的数据交换服务功能和交换信息的翻译、转换及存证管理功能。同时，引入基于区块链的数据存储与交互技术，构建基于区块链的分布式交互网络，连接物流过程中参与交易与业务的多相关方，同时实现物流以及相关交易数据的去中心化存储、不可篡改与可追溯，有效提高物流信息管理的可靠性。在港珠澳大桥通车的背景下，为了实现飞机、轮船、汽车、火车等交通工具的多式联运，增大客运量和货运量，需要和港澳及时共享最新的交通时间、座次等信息，制定数据转换的标准，实现数据的流转。同时要统一物流信息采集指标、传输格式、接口规范及编码规则，建立物流信息采集、交换、共享机制，逐步实现物流信息互联互通共享。

③ 物流信息发布功能

珠海市物流信息平台主要发布运输价格信息、货源及运力信息、企业广告信息、行业协会公告、培训信息等。作为物流环境建设的重要组成部分，物流信息平台将通过提供企业在物流管理与经营中所需要的信息发布功能，为各类企业及政府主管部门提供信息支持。同时，物流信息的及时与准确发布也为各类物流服务企业和运输枢纽的运输组织与货源管理提供了有效的支持，为通过提高运输组织化改善物流服务的及时性和效率化提供了先期的信息保证。

④ 大数据服务功能

梳理各独立平台的业务单据，提出具体的大数据治理方案。建立主体数据库，完成数据的收集、清洗，形成大数据仓库。建成元数据的应用管理平台，各企业信息系统改造完成后，进行元数据应用管理。完善和建立数据整合与数据集成管理平台与体系，实现跨物流行业相关单位或部门之间的跨系统数据整合与交互。在此基础上探索整合数据的深度分析与统计运用。完善物流统计核算机制，找准物流统计样本单位。建成可视化的物流动态跟踪、业务统计、商务分析、生产效率分析的数字

平台，并能为企业的商务创新业务、辅助决策等提供大数据服务。如在基于港珠澳大桥日夜通行车辆类型的统计核算基础上，估算未来几年大桥车辆通行情况，乃至货物情况，从而利用数据资源帮助企业制定道路优化或通关优化的措施，引导企业健康发展。

⑤ 粤港澳三地跨境通关功能

粤港澳三地清关平台各不相同，同一清关单证多次流转申报，信息重叠，建议依托已建设的香港-珠海贸易便利化电子平台进一步优化平台功能，推动实施三地通关平台自动对接减少人工干预，进一步提升通关效率。

⑥ 口岸一站式通关管理功能

珠海市陆路口岸通关“一站式”涉及港珠澳大桥车辆通关“一站式”、拱北口岸车辆通关“一站式”、横琴口岸车辆通关“一站式”、横琴单牌车入出横琴以及后续青茂口岸车辆通关等内容。现阶段，多个口岸“一站式”通关信息化系统承建单位各不相同，各口岸现场信息化运作模式也存在较大差异，车辆和司机制卡、发卡、换卡缺乏统一管理，对全市口岸车辆通关模式融入粤港澳大湾区一体化发展存在较大制约，建立全市陆路口岸通关“一站式”集中管理模式，实现数据标准统一、作业标准统一、管理模式统一。

⑦ 电子政务功能

推动珠海市物流信息平台运用现代信息和通信技术，实现政府工作流程的重组优化，超越时间、空间和部门分隔的制约，全方位地向社会提供优质、规范、透明的服务。对接物流行业相关的政府管理部门，进行一站式政务办理，提供各类政务办理指南，实现政府部门间信息互联共享。提供政策扶持申报窗口，对扶持政策进行精准投放，并对政策扶持效果进行评价。对接相关政府部分，建立物流行业信用档案库，定期公布展示信用良好的物流企业，同时建立互评机制，提高物流行业诚信水平。

⑧ 信息检索功能

在保障信息安全的情况下，扩大物流相关信息公开范围和内容，为物流企业和制造企业查询提供便利，也为政府机关的监管提供依据。探索市场化机制下物流信息资源整合利用的新模式，推动建立国家骨干物流信息网络，畅通物流信息链，加强社会物流活动全程监测预警、实时跟踪查询。

⑨ 信息追溯功能

推进物流活动各环节数字化与信息化，加强不同物流活动全生命周期相关组织、部门、环节之间的数据标准化与业务衔接，鼓励各类专业平台、车货匹配平台、物流管理平台等开放数据接口，

增加不同系统之间的集成度与数据交互程度，并与政府监管系统相对接。在此基础上完善物流信息与数据共享、追溯、管理相关制度，实现物流业务数据的全流程跟踪与追溯功能，为物流业务的监管提供可控途径，促进物流活动的良性发展。

(2) 企业物流信息管理功能

信息平台的作用是要构建一个物流管理的系统环境，减轻企业开发物流管理信息系统的压力，通过珠海市的物流信息平台提供企业所需的物流信息管理功能，并不是要直接参与企业物流的管理过程而是以满足企业物流管理的一般性需求为主，提供企业在一个公共信息平台上进行个性化信息管理系统开发的信息环境及资源条件支持。为此，珠海市物流信息平台将以模块化的方式开发出公用性物流信息管理子系统，并通过 ASP（应用服务供应商）方式，提供方便、安全的平台系统接口供企业以独立用户的方式开户使用，同时，系统的建设和维护企业可以提供多个模块的信息系统功能集成服务。图 10.1 是珠海市物流信息系统构成。

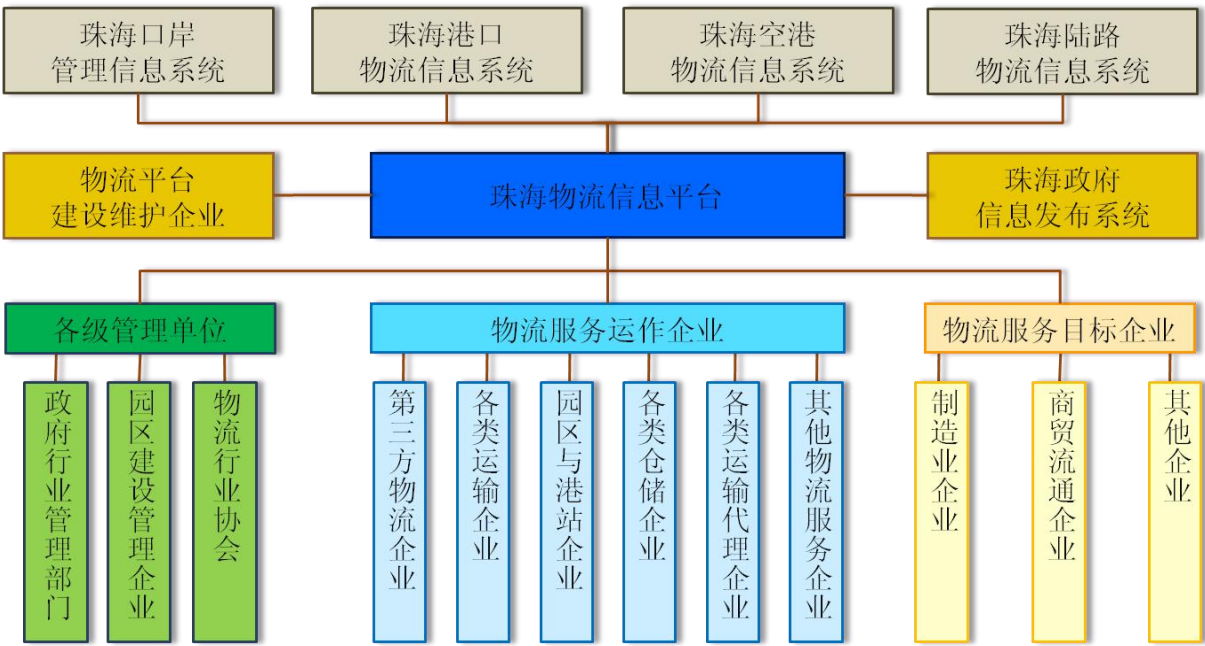


图 10.1 珠海市物流信息系统构成

10.2.2 信息平台模块功能结构

(1) 基本功能模块

珠海市物流信息平台的功能模块主要包括系统管理与集成、运输与配送管理及货物跟踪、订单处理、仓储管理及库存水平监控、综合查询与统计分析、信息发布及电子商务、数据交换中心、大

数据服务、电子政务和网络通讯等功能模块。

（2）基本技术结构要求

珠海市物流信息平台在结构上满足企业及各级机构对物流管理的需要和物流信息管理技术进步的要求，保持服务的适应性和技术的先进性以及维护低成本的方便性。

（3）信息平台结构

珠海市区域物流公共信息平台由物流市场信息系统和物流管理信息系统组成。以珠海市三大国际物流园区信息系统的构建作为扩展依托和运作支持，与珠海市政府信息发布系统相连接，并以各物流中心、配送中心、服务站点等基础设施信息管理系统，以及各类物流企业与工商企业自有信息管理系统为接入单元和操作单元共同构成，同时具有接纳、展示、交流和处理物流相关信息的功能。

10.2.3 信息平台建设任务

（1）建设内容

珠海市物流公共信息系统包括硬件设备购置、相关基础开发软件和应用平台建设、维护软件开发等。

（2）建设模式

珠海市政府可授权与物流运作密切相关的大型国有企业，如珠海港股份有限公司、珠海交通集团，组建珠海市信息股份公司，即信息平台管理中心，负责开发和建设公共信息服务基础部分以及后续信息化项目。通过上市融资，吸纳社会资金，不断完善信息平台功能，实现良性运作。

（3）工作重点

一是在引导各类物流服务企业、物流需求企业、各物流园区、物流中心、配送中心完善自身信息系统的基础上，推动珠海市三大物流基地信息平台的建设，使之成为特定区域内统一的物流信息平台；二是通过建立信息平台管理中心，推动物流基地信息平台的系统对接，并与政府信息平台联接，实现区域统一信息平台的构建。

10.3 物联网平台建设

物联网指的是将各种信息传感设备，比如射频识别（RFID）装置、红外感应器、全球定位系统、激光扫描器等种种装置与互联网结合起来形成的网络。所有物品都与网络连接在一起，系统可以自动、实时地对物体进行识别、定位、跟踪、监控并触发相应事件。物联网技术可以广泛的应用于物

流的各个环节，使物流管理活动中的信息传递内涵发生革命性变化，从而有利于实现管理和操作过程的自动化、智能化，是物流业发展面临的重大机遇。

物联网发展的难点是需要涉及物流各个环节上的企业在物联网发展中统一协调。若各自为政，则难以形成信息集成和共享，基于物联网的各项管理技术无法发挥。

10.3.1 平台功能

物联网平台是物联网部署的重要组成部分，其功能平台包括物联网基础数据平台、应用管理平台和设备管理平台。物联网平台需要管理，监控、存储、解析、保护和分析物联网数据；启用应用程序并实时进行物联网设备管理。珠海市物联网平台应实现珠海市关键道路节点和重要物流服务与管理活动节点的物联网化，提供传感标准、基础通信、位置服务、统一地图等重要而基础的公共服务，完成物流行业物联网设备管理、数据采集、处理分析和可视化管控，为社会物流资源和产业供应链的有效整合提供基础信息保证，为智慧物流的实现，配送效率的提升奠定基础。

10.3.2 建设内容

（1）物联网基础数据平台建设

物联网基础数据平台由公共物流设施传感网和物流地图组成，公共物流设施传感网采用统一的传感标准和通讯标准对各类物流基础设施进行定位和信息更新。物流地图为物流设施的有效整合提供位置服务。

（2）应用管理平台建设

应用管理平台基于基础数据平台提供物联网物流管理服务，通过对物流设备、物流作业、物流信息等进行管理，将物流作业内容数字化、信息化，实现物流全过程的透明化和可视化管理。

（3）设备管理平台建设

物联网设备管理平台可以在同一标准和规范下对平台设备进行新增与接入，通过设备的接入实现设备管理与数据采集，将物联网平台的扩展与对接模块化、标准化。

10.3.3 建设模式

珠海市物联网平台建设尚处于起步阶段，其发展需要以珠海市公共平台建设为基础。探讨依托珠海市“智慧珠海综合服务平台”、“智慧珠海云计算中心”，将物联网平台建设内容与之相结合，

借助智慧珠海综合服务平台所具备的权威和准确的官方地理信息资源平台，共享基础地理信息，包括数字影像图、地形图、地标等。充分利用地理空间信息成果，节约建设成本。通过授权物流行业管理部门在平台上建设自己的图层，采用“地图服务”的模式，将地理空间信息以直观的可操作的方式向各物流主管部门以及物流企业提供服务。

物联网平台是智慧物流的重要组成部分，而智慧物流是智慧城市管理的重要内容。珠海市应将智慧物流纳入智慧城市顶层设计，统一规划布局，将物流的车、人、货、信息整合至统一云平台，统一监控，统一规划，探索建立物流地下运输网，将地下公共交通资源纳入物流网络，缓解路面运输压力。与此同时，城市规划可将物流自提站点作为城市基础设施统一规划，考虑新能源车及配送无人车的普及发展，规划物流无人车通行区及充电桩布局。

10.4 “互联网+” 高效物流平台建设

“互联网+” 高效物流平台是提升物流业信息化、标准化、组织化、智能化水平，实现物流业转型升级的有效手段，其表现形式是互联互通、信息共享、开放平等。珠海市“互联网+” 高效物流平台建设应推动政府物流数据信息向社会公开，完善信息交换开放标准体系，促进企业间物流信息以及企业商业信息与政府公共服务信息的开放对接，实现物流信息互联互通与充分共享。

10.4.1 平台功能

“互联网+” 高效物流平台建设将推动先进信息技术在物流领域广泛应用，提升物流行业仓储、运输、配送等环节智能化水平，加快物流组织方式不断优化创新；基于互联网的物流新技术、新模式、新业态成为行业发展新动力，与“互联网+” 高效物流发展相适应的行业管理政策体系基本建立；形成以互联网为依托，开放共享、合作共赢、高效便捷、绿色安全的智慧物流生态体系，物流效率效益大幅提高。

10.4.2 建设内容

推动传统物流活动向信息化、数据化方向发展，促进物流相关信息特别是政府部门信息的开放共享，夯实“互联网+” 高效物流发展的信息基础，形成互联网融合创新与物流效率提升的良性互动。

引导物流活动数据化。加快珠海市物流企业信息化建设，通过电子化、数据化方式采集物流交

易和物流活动信息，为“互联网+” 高效物流发展创造基础条件，促进物流活动和物流交易传统模式向数字化、信息化革新。

推动物流数据开放化。研究制定珠海市物流数据开放目录，规范数据开放的具体方式、内容、对象等。促进公安、海关、港口、铁路、路政、市场监管、税务等部门信息共享，推动公路、铁路、水运、航空等不同交通运输方式之间的信息衔接。引导行业协会、公共服务和科研机构等采集和分析物流运行数据，支持公共服务机构、大型企业针对社会化物流需求提供基于物联网、云计算、大数据的各类应用服务。

促进物流信息平台协同化。加快推进珠海市交通运输物流公共信息平台建设与应用，加强综合运输信息以及物流资源交易、车货匹配、安全监管等信息平台建设，推动平台之间数据对接、信息互联，促进城市间的物流信息共享，实现物流活动全程监测预警、实时跟踪查询。鼓励物流龙头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（船）源和物流服务等信息的高效匹配，有效降低运输载具空驶率，为优化社会物流资源配置提供平台支撑。

10.5 推动相关技术在物流管理活动中的应用

物联网平台及“互联网+” 高效物流信息平台，均为珠海市政府需要开展的具体项目。平台的搭建应该以服务企业、提高物流效率为指导，将数字化、信息化手段应用到相关领域，推进智慧物流的落地与发展，提升珠海市整体物流服务水平。智慧物流的应用与实践，需要推动企业实体真正将基于信息化、互联网、物联网、云计算等技术手段应用到管理活动中去。因此，政府通过各种手段管理和引导企业应用相关技术开展运营，是实现珠海市智慧物流建设的直接要求。

政府引导企业开展智慧物流的手段，包括制定各类有利于智慧物流开展的土地政策、财税政策等，在此基础上，开展典型的智慧物流示范项目，是推动企业开展智慧物流工作的有效手段。依据智慧物流开展的特点，国内相关城市发展智慧物流的经验，以及珠海市物流发展现状，应先期开展智慧物流园区示范项目及“互联网+” 智能通关项目。智慧物流园区示范项目的建设，可通过各类示范企业切实取得的效率提升、成本下降等发展成效，促进智慧物流管理手段在各个行业内的应用。“互联网+” 智能通关项目建设则有利于推动珠海市跨境电子商务行业的发展，为大型电子商务物流企业落户珠海市提供支持。

（1）推动高栏港国际物流园区及富山工业园物流中心智慧物流示范项目
珠海市高栏港国际物流园区或富山工业园物流中心具有一定意义上物流园区的概念，同时还有

基于港口、铁路的联运概念以及物流与工业产业协同聚集发展的概念，基于此，可以选择高栏港国际物流园区或富山工业园物流中心开展智慧物流示范项目。通过在物流园区构建较为完备的信息平台和物联网系统，在关键节点及关键设备安装 RFID 系统设备，实现园区物流服务的感知智慧；通过在园区信息平台构建中推广物流与制造业联动中数据和流程的标准化，以及物流服务的标准化，实现园区信息的规整智慧；通过推动物流企业与制造企业共同开发相关服务软件，实现针对制造业物流服务的订货、出货、中间产品组织的，涵盖分析、优化、决策、修正、反馈等功能的智能物流运行系统。

（2）建设“互联网+”智能通关服务平台，推动珠港澳智慧物流协同发展

以跨境电子商务公共服务平台建设运营为主线，推动建立珠港澳跨境信息通道，为跨境电子商务企业提供阳光通关绿色通道；建立并完善珠港澳三地跨境通关信息平台，通过信息化消除通关壁垒，为跨境电子商务交易提供基于互联网的专业化、智能化服务，形成产业大数据平台；提升珠海市对跨境电子商务产业的服务能力和统计分析能力，推动珠海市跨境电子商务行业的发展。

11 近期重点建设项目

11.1 确定原则

11.1.1 符合重点工程要求

重点建设工程不是主观随意确定的，而是以客观经济规律为依据。在一定时期内，各部门、各行业在国民经济有机整体中，所处的地位和所起的作用不同，在客观上存在着带动全局发展的部门或行业，将它们作为重点来建设和开发，才能带动整个国民经济的加快发展。同样，各部门、各行业在国民经济发展过程中，经常出现一些薄弱环节，当出现的薄弱环节已构成或即将构成经济平衡发展的严重障碍时，就应采取有力措施把它当作重点建设对象，使之迅速得到加强，以利于国民经济综合平衡的实现。集中力量保证珠海市近期物流重点工程建设，是珠海市社会经济和物流产业发展的大事，也是珠海市经济建设的重大战略决策。

物流业作为具有较强关联性的复合型产业，物流发展的各项任务，有的可以专项推进，但多表现为难以通过单独开展工作而有效实现的系统性任务，从政府宏观推动物流发展的角度，需要具有可操作性的项目载体进行串接和有机支撑，直接或间接有序的实现上述任务，因此需要开展珠海市物流重点工程建设。

珠海市物流发展重点工程是：为大力发展多式联运，加强与港珠澳大桥的无缝对接，根据当前珠海市经济社会及物流发展基础条件和未来可预见时期内的发展趋势，从服务珠海市经济发展，支持珠海市物流发展任务推进的角度，选择性提出的、具有阶段实施可行性和必要性的、有目标导向的系统性集成项目组合。包括：综合运输服务提升工程、产业联动物流服务工程、产业集群发展壮大工程、外部增量物流扩张工程、智慧物流城市建设工程。

选择确定近期重点推进项目又可以分为两大类：物流专用设施重点工程和物流基础设施重点工程。

11.1.2 可行性

物流业可有效带动区域经济发展。尤其是国际物流，可直接拉动国际贸易发展，从而带动投资、就业和消费的增长。选择确定近期重点推进项目，从实施推进的难易程度方面来看，一是征地不存在困难或困难不大；二是基本没有拆迁，或者即使有拆迁但也可以分期实施；三是建设工程技术难

度不大；四是基础工程投资相对较小。总而言之，项目建设基本可行，可操作性较强。

11.1.3 紧迫性

“一带一路”倡议通过政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通，顺应中国要素流动新趋势。港珠澳大桥使珠海市成为粤港澳大湾区中唯一与港澳陆路相连的城市，极大地提升了三地人员、生产资料的流动效率。这必将使得珠海市对外开放的地理格局发生重大调整。选择确定近期重点推进项目，从应对港珠澳大桥建成通车、区域物流格局发生改变、珠海市迎来物流发展新机遇方面来看，具有紧迫性。需要及时整合口岸等物流资源，对接港珠澳大桥和港口，建设物流综合服务设施，提升核心竞争力。将中国的生产要素，尤其是优质的过剩产能输送出去，让沿“带”沿“路”的发展中国家和地区共享中国发展的成果。

11.1.4 必要性

从培育物流需求、提升运营效率和服务效率，从而提升核心竞争力方面，具有必要性。一是加强物流园区和联运设施建设，二是整合现有物流资源，加强服务平台建设，提升物流服务效率和整体水平，有效降低物流运营成本。建设现代化经济体系，需要以供给侧结构性改革为主线，促进实体经济企业降低物流成本。要建设实体经济、科技创新、现代金融、人力资源协同发展的现代产业体系，需要相应提升本地供应链服务和物流创新水平。

11.2 近期物流专用设施项目

11.2.1 珠海港综合电子物流平台和物联网平台

（1）位置

高栏港经济区。

（2）功能

港口物流信息平台功能，其中包括港口物流公共信息服务功能，企业物流信息管理功能；物联网平台功能，其中包括关键道路节点和重要物流服务与管理活动节点物联网化，提供传感标准、基础通信、位置服务、统一地图等公共服务，为社会物流资源和产业供应链的有效整合提供基础信息保证，为智慧物流的实现、配送效率的提升奠定基础。

拟建设港口综合信息服务平台、港口物流交易支持平台、港口物流功能服务平台、港口物流协同管理平台、信息交换与集成平台五大平台，服务企业营销、政府管理、行业组织三大门户，对接金融、保险、信用、人才四大领域和电子信息、钢铁、汽车、化工、食品、纺织等六大行业，实现产品信息发布、货物交易、电子委托、电子支付、电子确认、货物单证传输等现代物流与采购功能，实现企业信息化无缝对接，构建物流一体化商务模式下的综合电子物流平台和物联网平台。

(3) 完成时间
2025 年。

11.2.2 高栏港综合保税区

高栏港综合保税区如图 11.1 所示。

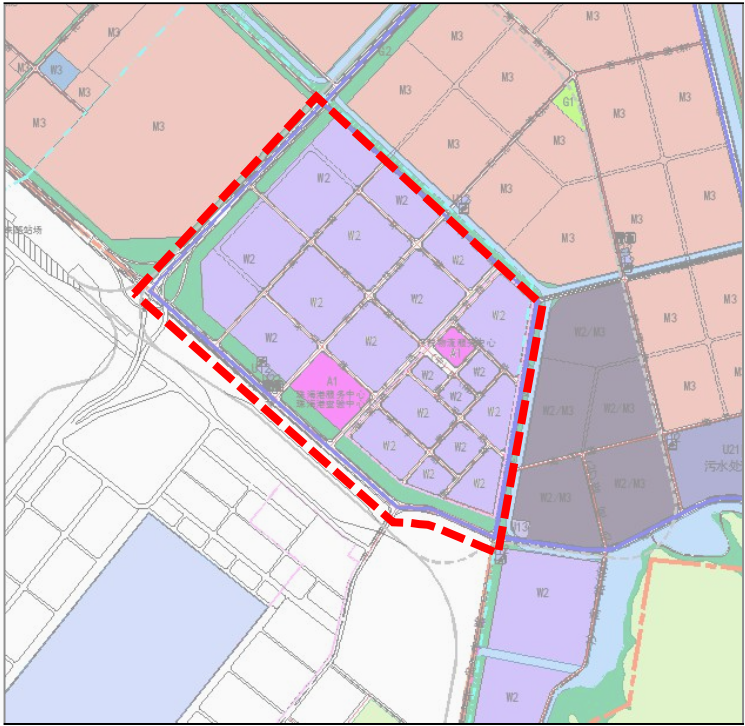


图 11.1 高栏港综合保税区示意图

(1) 位置
属于高栏港国际物流园区的核心区，位于高栏港南水作业区东侧，用地面积约 779.4 公顷。

(2) 功能
高栏港综保区将利用珠海在粤港澳大湾区独特优势和海关监管的特殊政策，着力打造具有国际竞争力和创新力的海关特殊监管区域，积极打造珠江口西岸最大的国际物流分拨中心、国际采购中

心、研发设计中心、检测维修中心、保税加工中心等“五个中心”。打造服务于贵州国际陆港、珠海港和瓜达尔港的物流配送中心，中巴贸易展示和综合物流中心，拉美物流冷冻品综合保税物流中心，以及欧美日韩跨境电商物流中心。高栏港综合保税区是设立在高栏港的具有保税港区功能的海关特殊监管区域，由海关参照有关规定对综合保税区进行管理，执行保税港区的税收和外汇政策，集保税区、出口加工区、保税物流区、港口的功能于一身，可以发展国际中转、配送、采购、转口贸易和出口加工等业务。

根据现行有关政策，海关对保税区实行封闭管理，境外货物进入保税区，实行保税管理；境内其他地区货物进入保税区，视同出境；同时，外经贸、外汇管理部门也对保税区实行相对优惠的政策。企业在综合保税区开展口岸作业业务，海关等部门在园区内查验货物后，可在任何口岸（海港或空港）转关出口，无须再开箱查验。

(3) 完成时间
2025 年或之前。

11.2.3 空港国际物流园区

空港国际物流园区如图 11.2 所示。



图 11.2 空港国际物流园区示意图

（1）位置

布局于珠海机场西侧，规划用地约 180 公顷。

（2）功能

空港国际物流区分为六大功能区，即物流分拨区、仓储服务区、加工增值区、展览展销区、配套服务区和办公区。机场海关运用 EDI 等现代技术，采取简便的“一次报关、预约报关、24 小时验放”等通关模式，对进出区域的国际货物和快件实施有效监管。

（3）完成时间

2025 年或之前。

11.2.4 区域性国际贸易分拨中心

目前，珠海市已引进广东港珠澳供应链公司作为主体，建设区域性国际贸易分拨中心项目，作为洪湾通关综合服务中心的首期项目。该项目满足了原洪湾通关综合服务中心规划的基本业务功能。区域性国际贸易分拨中心如图 11.3 所示。



图 11.3 区域性国际贸易分拨中心示意图

（1）位置

南湾大道东侧、红联一路南侧、洪屏西路西侧、红联二路北侧，用地面积约 11.5 万平方米。

（2）功能

区域性国际贸易分拨中心基本能实现洪湾通关综合服务中心原规划的业务功能，将把粤港澳物流园打造成为承接港澳物流产业的重要枢纽平台。作为粤港澳物流合作园的重点项目，依托港珠澳大桥通达三地的便利，通过监管、商业、科技的集成创新，具备口岸通关功能，将途径港澳的外贸进出口货物吸引到珠海来分拨流转，建立一个能够服务于外贸“快进、快出、能退、能转”的基地。包含以下业务功能：

① 大型国际贸易集中通关中心。将现阶段全贸易方式（8 种）的海关通关监管立体、集中分布在此，搭建创新型通关流程和模式，实现一站式通关的同时，探索土地集约型的集中通关监管模式。

② 国际运输甩挂作业区。承接珠港澳三地跨境运输工具换装作业，实现珠海与香港机场、香港葵涌码头、澳门机场的无缝连接，占地面积不少于 2.5 万平方米，建筑面积不少于 0.5 万平方米。车辆甩挂作为政府公共服务平台功能，开放使用。

③ 全球贸易多元一体仓储区。占地面积不少于 4.9 万平方米，建筑面积不少于 11.3 万平方米。具备对进、出、转货物的分拨功能，进口货物可以“暂存理货（不需海关申报要素就可入仓），报关进口，退运复出”，出口货物可以“分仓暂存，集拼出口”，退运货物可以“库内理修、二次出口”，是港（澳）仓业务内移的体现载体。

（3）完成时间

2025 年或之前。

11.2.5 物流大通道合作项目

围绕“一带一路”建设，珠海市应加快推进国际国内物流大通道合作项目，主要有以下几个：

- （1）珠海机场与香港机场、澳门机场合作项目；
- （2）川贵广-港澳-南亚国际物流大通道及黔南州节点贵州国际陆港项目；
- （3）珠海港与巴基斯坦瓜达尔港商贸物流合作项目；
- （4）“中国—拉美”商贸物流合作项目；
- （5）“中国—澳大利亚”海上国际物流大通道项目。

表 11-1 是近期珠海市物流专用设施项目。

表 11-1 珠海物流专用设施项目一览表

序号	区属	项目名称	项目简介	位置与规模
1	横琴新区	横琴跨境电商综合服务平台	2019 年 2 月，杭州海仓科技公司入驻横琴并与横琴新区完成合作协议签署。根据合作协议，海仓将在横琴设立华南总部，建设“横琴跨境电商综合服务平台”项目，同步推进保税进口（1210）和直购（9610）业务，并引入菜鸟等合作伙伴。	位于横琴新区环岛东路。
2		珠海港隆盛生鲜供应链项目	项目主要为港澳客户提供食品、生鲜的冷藏仓储、装卸、分拣、报关、包装、配送等供应链服务，延伸产业链上下游，打造“商贸+物流”二位一体的生鲜供应链体系。	位于洪湾港内。
3		横琴大昌行物流中心	大昌行集团(香港上市编号：HK01828)拥有丰富冷链物流及食品贸易经验，在珠三角地区建有完善的现代化无缝冷链物流网络。横琴大昌行物流中心将配合港珠澳大桥，为粤港澳客户提供现代化多温种物流仓储及增值服务。	该项目位于珠海市横琴新区横岛西路 981 号，设有逾 30000 平方米常温仓储空间及 3400 平方米、容量达 1 万吨的零至负 40 摄氏度大型冷库。
4	香洲区	打印耗材行业供应链公共服务平台	项目通过“互联网+供应链”作为基础，以打印耗材行业制造商为核心，行业链条上各个实体共同参与的 O2O，B2B 行业供应链服务平台，平台下包含信息、交易、金融、物流及与行业相关的政策申请等子平台，从行业供应链管理角度，帮助打印耗材制造商整合其上下游的资源，减低行业的整体运营成本，提升行业的国际竞争力。	该项目位于香洲区前山福溪工业区内。
5		珠海市农产品物流与检测中心	以高标准食品安全检测机制、现代化的设计理念及互联网+的管理思维进行规划，实现农产品物流领域的现代化、自动化和信息化。	位于珠海市前山镇谷都大道，占地面积约 27000 万平方米，总建筑面积约 68000 万余平方米，总投资 3 亿元。

6		珠海农控农产品物流园	以建设珠海市首家农产品流通服务综合体为基本方向，以打造供港澳鲜活产品快速通关园区、农产品安全检测平台、国际优质农产品流通平台、扶贫地区农产品集散平台、农产品大数据共享平台、农产品电商孵化平台为建设目标，将物流园建设成为粤港澳大湾区最具影响力的国际农产品交易中心，为粤港澳大湾区提供安全、特色、优质的农产品服务。	物流园位于珠海市谷都大道东侧，占地面积 27000 平方米，总建筑面积 67000 平方米，总投资 2.8 亿元。
7	金湾区	空港国际智慧物流园	项目将围绕航空运输业务的模式，开展以港澳业务、全货机业务、冷链物流业务、跨境电商及进出口贸易业务为抓手，融合现代物流及“互联网+”的技术手段，推动发展多式联运业务，联结港澳及珠三角地区主要机场，在珠江口西岸地区建设集航空货站中心、冷链处理中心、快件处理中心、电商仓储中心、保税仓及海关监管中心、供应链金融服务中心等于一体的国际一流航空物流中心。	项目位于珠海机场西侧，紧挨机场跑道，属于机场核心区内。项目占地 71700 平方米，建筑面积 102700 万平方米，总投资 4.56 亿元，设计生产能力 50 万吨/年。
8		百安医药物流园	建立集医药仓储、交易、金融、物流、电子商务为一体的大型综合医药物流港，是珠海市首家医药物流专业化产业园。	项目预计用地 200 亩。计划投资 5.2 亿元，首期投资 7000 万元人民币，占地面积 20000 平方米，建筑面积 13800 平方米。
9	斗门区	“超级中国干线”陆空联运业务	该项目综合应用安全智能锁、智能卡口等物联网信息化技术，实现内地往来香港机场的进出境货物经斗门港海关监管区中转后在港珠澳大桥无障碍快速通关，推动香港航空进出口货物在珠海斗门区的集散与分流。	项目位于斗门港，建设场地 2000 平方米，总投资 2 亿元。
10		敦豪-威恒供应链南区综合营运中心项目	项目主要生产经营范围包括现代仓储、合同物流管理、生命科学与医药保健供应链服务、跨境电商服务、贵货交易及代保管服务平台和供应链金融服务等。	项目位于斗门区乾务镇，用地面积约 40334 平方米，建筑面积约 121033 平方米。
11		国际鲜活综合产业园	项目以加工和贸易为主，拟建立一个“国际鲜活综合产业园”，产业园由六个部分组成：交易区、加工区、超低温冷链区、冷库群储备区、供港澳检疫隔离区、生活办公服务区。	项目位于斗门区白蕉镇新港片区，占地面积约 30800 平方米。预计年营业额可达 3.5 亿元。

12		绿兴冷链物流中心	规划建设 8 万吨高、低温储藏库及科研中心、展厅、分解车间等。主要涉及水产品、农副产品、食品、副食品、蔬菜、水果、禽畜产品的销售、生产加工及储藏；冷库仓储及冷链物流。	项目位于斗门区白蕉镇新港片区，占地面积约 32600 平方米。预计年营业额可达 1.24 亿元。
13		强竞供应链	建设强竞科技农业集团，包括集团总部中心、物流冷链配送中心、生产及仓储中心等。主要涉及海鲈鱼干生产，将打造全国最大特种鱼无公害养殖基地。	项目位于斗门区白蕉镇新港片区，占地面积约 65800 平方米。 建成后年生产加工销售 2 万吨特色水产品。
14		珠海高盛冷链存储查验一体化平台	该项目建有一个查验平台，两个保税冷库，一个常温库。	查验平台占地 300 平米，两个保税冷库占地面积 800 平米，储存能力 3000 吨，常温库储存量 2000 吨。
15		珠海诚丰优品产业园	建设综合办公楼、科普展览楼、工厂及仓储物流车间、研发楼、工业旅游体验中心、园区生活配套等，打造成集水产加工、冷链仓储、旅游、科技、电商、金融等功能为一体的现代农业产业园示范基地。	项目位于斗门区白蕉镇新港片区，占地面积约 53900 平方米。
16	保 税 区	粤港澳物流合作园洪湾通关中心项目	该项目包括综合报关报检区、国际甩挂运输区、国际快件监管分拨区、农副食品加工配送区、物流装备展示采购区、国际物联网和跨境电子商务应用区、国际物流综合结算区、综合配套服务区。	项目位于洪湾红联二路，项目规划面积约 75 万平方米。
17		来利国际物流园	本项目建设内容包括：现代物流产业平台及相关配套产业设施等符合保税区政策的产业。	项目位于珠海保税区宝湾路南侧、宝峰路东侧，规划用地面积 56386.20 平方米。

18		珠海保税区毅进科创园	本项目建设内容包括：现代仓储、工业楼宇、跨境商务基地、总部基地、研发设计中心等符合保税区政策的产业。	项目位于珠海保税区宝湾路北侧、富林西路西侧，规划用地面积约 80000 平方米。
19		西尾国际工业园	本项目建设内容包括：加工制造、现代物流、电商基地、总部基地、研发设计中心、食品加工、展示、中介服务符合保税区政策的产业。	项目位于珠海保税区联峰路南侧、宝峰路西侧，规划用地面积约 49691.58 平方米。
20	高 栏 港 区	广珠铁路珠海西站（货场扩建一期工程钢材集散仓库）	广珠铁路西侧该物流中心致力于打造成为一个集多式联运、仓储配送、库存管理、保税物流、供应链管理等多功能于一体，成为服务珠三角、辐射华南、西南的区域性物流中心。	广珠铁路西站物流中心一期工程位于珠海市高栏港经济开发区。规划面积 402 亩，仓储库房建筑面积近 47000 平方米。
21		格力电器高栏港产业园物流项目	拟在格力电器高栏产业园项目地块东侧预留约 10 万平方米用地，用于格力电器高栏产业园项目生产基地的物流配送服务。	位于格力电器高栏产业园项目地块东侧，占地面积约 10 万平方米。
22		宝能智慧供应链现代产业园项目	该项目拟以宝能自身业务板块需求为驱动，以自身产业布局为基础，发挥宝能在物流、资金、跨贸、分销渠道方面的优势，重点打造产业供应链、跨境电商与贸易、港口保税物流、跨贸冷链仓储、多式联运、综合金融服务等功能于一体，布局业态涵盖产业集群供应链基地、跨境贸易供应链中心、港口保税物流中中心、跨贸冷链物流中心、多式联运转运中心、综合金融结算中心等业态。	项目占地约 53.35 万平方米，总投资 24 亿元。

23		香港-珠海贸易便利电子平台	由香港物流及供应链多元技术研发中心和珠海电子口岸管理公司联合开发，是一个首创的一站式贸易服务支援平台，连接 LSCM、珠海电子口岸、贸易及物流企业。平台结合创新科技及创新贸易业务模式，实现内地电子口岸与香港互通互联，为境内外企业提供更加便利的通关和贸易拓展服。	/
24		顺圆智慧物流产业园	建成后是珠海市较大型物流园区之一。高栏港区域是 21 世纪海上丝绸之路、大湾区西部开发建设、川贵广—港澳—南亚国际物流大通道规划等重要节点。	位于高栏港经济区三虎大道，建设用地 230000 多平方米，总建筑面积 260000 平米。
25		环通仓储物流项目	项目拟定位为华南地区的重要综合物流基地，为珠海市及港澳地区、珠江-西江腹地等地区的客户提供高效的冷链仓储、物流服务，并在此基础上探索衍生相关运输物资如水产品、水果等深加工及物流链条的进一步衍生。业务模式为：仓储+加工+物流+市场，同时兼顾发挥临港优势，做普通进出口货物的保税仓储与物流运输，将园区土地利用和功能发挥到极高水平。	项目位于珠海高栏港进港大道和环岛西路之间，占地面积 120167 平方米（约 180 亩）。项目整体规划，分期实施，投资总金额约为 3 亿元。
26		中谷项目	该项目位于高栏港区，是珠海港集团与中谷海运集团在现有集装箱班轮运输的合作基础上，通过股权合作、资产合作等多种方式共同整合西江黄金水道港航物流资源, 通过沿西江布局码头、合作运营西江驳船快线等形式, 大力开展西江沿线地区的江海联运业务；结合广珠铁路与中谷海运集团的航线布局，通过共同建设物流转运中心等方式，双方合作大力开展海铁联运业务，共建“川贵广-港澳-南亚国际物流大通道”。	位于珠海高栏港区, 约 10 万平方米。

11.3 近期物流基础设施项目

物流基础设施是指在供应链的整体服务功能上和供应链的某些环节上，满足物流组织与管理需要的、具有综合或单一功能的场所或组织的统称，主要包括公路、铁路、港口、机场、流通中心以及网络通信基础等。

1. 着力构建大交通格局，加快建设综合交通枢纽城市
- 全面对接粤港澳大湾区和“一核一带一区”发展格局，加快完善港珠澳大桥衔接路网建设，科学编制珠海市综合交通运输体系规划，积极谋划与深圳、广州等粤港澳大湾区城市衔接的快速交通通道，建设适度超前的现代化综合交通体系。在区域层面，积极谋划与深圳直连的伶仃洋通道，加强对接珠三角东岸；加快推动黄茅海通道前期工作，加强港珠澳大桥向粤西的辐射和带动作用，打造珠三角西岸交通枢纽城市，努力实现珠三角湾区“1 小时时空圈”。在市域层面，立足“双港”“四铁”大交通格局，构建“六横”“十纵”的高快速路网骨架，适度超前建设轨道交通，努力实现东西 30 分钟互达时空目标。在市区层面，以中心城区综合交通治理和构建高品质交通为抓手，大力发展公共交通，优化交通出行结构，努力提升中心城区交通品质。
2. 加快交通基础设施建设，积极融入粤港澳大湾区建设
- 充分发挥港珠澳大桥的龙头作用，加快构建“海陆空铁”协同的综合交通枢纽体系。加快推进香海大桥及其支线、洪鹤大桥、鹤港高速公路、金海公路大桥、金琴快线、兴业快线等重要通道建设。推进珠机城轨一期投入运营，加快珠机城轨二期建设。谋划珠澳高铁枢纽，争取落实澳珠江肇高铁珠海段线站位选址规划。加快提升港口能级量级，完成黄茅海 5 万吨航道一期工程和高栏集装箱码头三期工程建设，加快万山港区十三湾防波堤工程、淇澳岛帆船游艇会游艇码头等在建项目工程建设进度。谋划合作开发万山超大型深水港区，提升珠海在全球航运市场中的竞争力。统筹协调推进机场改扩建、机场综合交通枢纽、机场总体规划修编以及第二跑道建设，确保机场基础设施建设满足发展需要。继续推动珠海机场对外合作与口岸开放，实现珠港澳三地机场错位发展、良性互动、一体化发展。
3. 深化中心城区交通拥堵治理，切实提升城市交通品质
- 强化道路挖潜，加大对珠海大桥、华发商都、昌盛桥、板樟山隧道等重点拥堵点的治理力度。继续打通断头路，畅通路网微循环。加强科技治堵，大力发展智慧交通，加大数据平台建设力度，汇总更多样的实时数据，进一步发挥数据在规划、决策、建设、管理等各个环节的作用，综合提升

珠海市交通精细化管理水平。

11.3.1 高速公路项目

（1）香海大桥

香海大桥是珠海市高速公路网中的重要“一横”，它的建设将进一步完善珠海市东西部之间的路网通达。项目北起西部沿海高速公路，向南利用国道 G105 走廊高架至梅华路后沿珠海、中山市界继续向西经中山市坦洲镇和珠海市金湾区、斗门区，先后与广珠西线、中山西部外环高速公路、江珠高速公路相交，终点止于斗门区湖心路。

香海大桥全长 29.81 公里，批复概算 76.72 亿元。全线采用双向 6 车道高速公路标准，设计行车速度 80 公里/小时；互通立交 5 处，匝道收费站 4 处（组），管理中心 1 处，以及相关的交通工程设施和环境保护设施。

该项目分香海大桥段和香海支线段同步推进。主线于 2016 年 9 月动工；支线于 2018 年 9 月 30 日完成施工招标，进入施工阶段。截至 2018 年底，全线累计完成 27.33 亿元，占总投资 35.62%。

（2）洪鹤大桥

洪鹤大桥起点位于珠海市香洲区南屏镇洪湾对接港珠澳大桥连接线，并与广澳高速珠海段及横琴二桥形成十字交叉，设洪湾互通，向西跨越洪湾涌、洪湾水道、横琴芒洲湿地、磨刀门水道、鹤洲南围垦区，终点与江珠高速延长线及鹤港高速相交，设鹤洲南互通。

洪鹤大桥全长 9.654 公里，批复概算 39.75 亿元。全线为独立大桥，主桥为双塔双索面斜拉桥，采用高速公路标准，双向 6 车道，设计速度 100 公里/小时。

该项目于 2016 年 9 月动工。截至 2018 年底，累计完成投资 17.30 亿元，占总投资的 43.52%。

（3）鹤洲至高栏港高速公路

鹤洲至高栏港高速公路作为洪鹤大桥的西延段，起点对接洪鹤大桥的鹤洲南互通，终点接高栏港高速公路，全长 34.95 公里。其中鹤洲南互通至金湾西互通路段采用双向 6 车道高速公路标准建设，设计车速 100 公里/小时；其余路段采用双向 4 车道高速公路标准建设，设计车速 80 公里/小时，总投资约 85.57 亿元。

该项目分两期建设，一期起点对接江珠高速公路，终点与机场高速公路连接，全长 18.45 公里，二期终点接高栏港高速公路，全长 16.50 公里，预留对接黄茅海通道的实施条件。

一期工程已全面开工，二期工程处于施工招标阶段。截至 2018 年底，累计完成投资 12.84 亿

元，占批复概算 46.9 亿元的 14.97%。

（4）金海公路大桥

金海公路大桥北起港珠澳大桥珠海连接线洪湾互通枢纽，终点位于珠海机场高速路机场西互通。金海公路大桥总长约 26.3 公里，投资估算 82.53 亿元，由金海大桥段和东、西引道组成，其中东引道和金海大桥段为一期工程已先行建设；西引道为二期工程，待建设条件成熟后再开工建设。

11.3.2 城际轨道项目

珠海市区至珠海机场城际轨道交通工程是珠海市城际轨道的重点项目，线路位于珠海市境内，由珠海市区至珠海机场城际轨道交通的拱北至横琴段和横琴至珠海机场段组成，项目分两期建设。

（1）珠海市区至珠海机场城际轨道交通拱北至横琴段

珠海市区至珠海机场城际轨道交通拱北至横琴段为一期工程，项目起于广珠城际珠海站，沿昌盛大道向西跨前山水道，沿南湾南路地下敷设，在横琴大桥下游约 500 米处下穿马骝洲水道至横琴岛，沿环岛东路至珠海长隆海洋公园。全线长 16.86 公里，批复概算 69.86 亿元。

该项目于 2014 年 1 月开工建设，全线已贯通。截至 2018 年底，累计完成投资 55.86 亿元，占总投资的 79.96%。

（2）珠海市区至珠海机场城际轨道交通横琴至珠海机场段工程

珠海市区至珠海机场城际轨道交通横琴至珠海机场段为二期工程，项目从横琴长隆站向西北穿越大横琴山至北侧，跨越环岛西路后与金海高速公路合并为公铁金海大桥，跨磨刀门水道，过鹤洲南围垦区，再跨白藤河水道后，沿机场路东南侧高架至三灶东，最后以地下敷设至终点珠海机场。全线长 22.80 公里，批复概算 71.40 亿元。

12 扶持政策与保障措施

12.1 建立健全现代物流业发展管理体制机制

现代物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业，具有跨行业、跨部门、跨企业的复合型特征，具有政府管理部门之间、物流企业之间横向联系较强的特征。珠海市应按照物流产业的这些特征，通过建立健全物流管理体制机制，规定物流业发展的管理机构的职能职责，协调物流企业以及与物流相关企业的关系和利益，形成珠海市现代物流业发展“一盘棋”的格局。在规划期内，将现代物流业打造成珠海市经济发展的支撑和引领产业，为实现珠海市现代物流业的跨越式发展，为现代物流业成为珠海市经济发展的支柱产业奠定坚实的基础。

12.1.1 加强现代物流业发展顶层设计

在珠海市现代物流业大发展阶段，借鉴我国其他经济发达地区和城市的经验，构建现代物流业发展管理体制机制、加强顶层设计非常重要。从粤港澳大湾区建设的战略高度，找准珠海市现代物流业发展的发力点和新的增长点，科学论证，提前布局，以问题为导向，制订项目进度表，狠抓落实，用 3-5 年的时间，将现代物流业建设成珠海市经济发展的支撑产业，最终打造成珠海支柱产业。

建议与国家、省相对应，或参照物流业较为发达的广州、深圳等地区做法，由便于宏观统筹的发改部门，或由与物流密切相关的交通部门牵头，设置承担具体工作的内设机构，明确工作职责，推动珠海市物流业发展各项工作落实，如表 12-1 所示。同时，也确保珠海市能更加顺畅地贯彻落实上级物流主管部门的政策文件和工作部署。另外，也可考虑参照成都、武汉等城市做法，突出物流业发展的战略地位，设置物流管理的专门职能部门，具体统筹、协调和指导珠海市物流业发展。

表 12-1 国家、省和珠三角地区物流业较为发达城市物流主管部门一览表

机构名称	具体责任部门（处室）	相关职责	备注
全国现代物流工作部际联席会议	联席会议办公室设在国家发展改革委，日常工作由国家发展改革委经济运行局承担。	对全国现代物流工作综合组织协调。	联席会议由国家发展改革委、交通运输部、工业和信息化部、商务部、财政部、海关总署等共 15 个部门和单位。

广东省发展改革委	日常工作由省发展改革委服务业发展处负责。	对接国家发展改革委的有关现代物流业的管理工作。	
广州市交通运输局	/	承担广州地区物流业和道路货物运输的监督管理工作；牵头制定物流业具体发展规划并组织实施，引导培育物流市场发展；组织拟订广州地区现代物流业发展的有关政策措施和行业经营服务规范，参与拟订行业服务质量标准，并指导实施。	
深圳市交通运输局	/	负责全市现代物流业发展办公室日常工作。	

12.1.2 完善现代物流业发展工作机制

建议完善珠海市现代物流业发展联席会议工作机制，统筹协调珠海市现代物流业发展，研究制定现代物流业发展中长期规划和相关配套政策，协调解决现代物流业发展中的重大问题。

由分管相关工作的市领导牵头，市发展改革局、市商务局、市交通运输局、市工业和信息化局、市财政局、市农业农村局等相关单位主要负责人以及各区主要负责人为成员，建立完善相关工作机制，重点推进以下工作：根据现代物流业发展规划提出的各项任务，统筹考虑物流基础设施建设和重点物流发展项目的实施，确定项目的建设规模、实施时序和实施进度；及时研究解决物流发展中出现的新情况、新问题；协调珠海市范围内各行业部门之间、省内各地区之间，以及相邻省份间的物流发展政策与发展关系，包括重点物流企业引进、重点物流项目审批、推进传统物流和快递企业转型升级、促进工商企业提升物流管理水平，并对珠海市现代物流业规划的实施进行全过程监管；进行年度物流业发展主要指标的统计发布；提出新的发展任务；做好市际交流、省际交流，加强与香港、澳门物流业的同行交流。

12.2 建立完善现代物流业发展政策体系

贯彻落实《粤港澳大湾区发展规划纲要》《国家物流枢纽布局和建设规划》等相关规划文件精神

神，把握港珠澳大桥通车、粤港澳大湾区建设等历史性发展机遇，促进珠海市现代物流业加快发展，需要建立完善现代物流业发展的政策体系。为了调动各级政府和物流企业的积极性，根据珠海市财政的实际，采取珠海市政府、各区政府和物流企业共同参与的方式，打出一套符合珠海市物流发展规律的政策“组合拳”，使珠海市重点或重要的物流企业在发展中各得其所，享有获得感。

12.2.1 支持跨境物流业务

鼓励物流企业利用港珠澳大桥的引流作用，主动对接粤港澳物流业务，发展跨境物流。政策支持包括港珠澳大桥物流业务、珠港澳陆空联运配套业务、跨境电商物流业务。充分利用跨境电子商务综合试验区政策，大力开展跨境电商物流业务，以跨境物流带动和服务跨境电子商务。推动横琴新区、珠澳跨境工业区、广丰物流园等跨境电商产业园尽快形成产业集聚效应，带动物流企业、国际物流园区投身跨境电商的行列。支持邮政快件监管中心和昆仑物流快件监管中心开展跨境电子商务。

12.2.2 支持物流园区建设和发展

大力推进粤港澳物流合作园、高栏港国际物流园、空港国际物流园等国际物流园区建设，大力培育富山、三灶、乾务等生产服务型物流园区，以及南屏、前山、白蕉等商贸物流和冷链物流园区。鼓励物流项目落户园区，引导和支持各类投资主体按照现代物流发展理念、管理模式和技术规范，参与重点园区和项目开发建设。合理增加物流用地规划，引导园区企业发展物流业务。支持利用工业企业旧厂房和存量土地资源建设物流设施提供物流服务。

12.2.3 支持龙头物流企业培育

以物流项目招商为重中之重，加大物流项目引进力度。鼓励本市企业与国内外物流企业合作，相关扶持或奖励按照我市现有招商引资等相关政策执行。鼓励生产型企业整合优化业务流程，剥离物流业务，进一步释放物流需求，推动物流企业专业化发展。开展物流示范企业、示范园区评选活动，引导企业通过国家物流企业 A 级标准评定，鼓励物流企业积极申报高新技术企业和企业技术中心等。支持物流企业上市。保障物流业运输车辆通行便利，提高企业运营效率。

12.2.4 支持港口、航空及铁路物流发展

全面提升港口物流发展能级。以全面对外开放，促进澳门经济多元化发展，提升珠海港区域腹地辐射带动作用为目标，大力推进珠澳港口合作。携手探索澳门自由贸易港功能向珠海港延伸，共同打造珠江西岸门户枢纽和国际集装箱中转港。以高栏港为重点，完善内河航道与疏港铁路、公路等集疏运网络。支持与“一带一路”以及拉美国家开通直航。加强与国内外重要物流节点城市（地区）合作，推进川贵广-港澳-南亚国际物流大通道和省内外“无水港”建设。支持开通国际、省际集装箱班轮航线，以及内河、沿海集装箱驳船快线。支持外贸班轮公司使用我市港口，鼓励大型集装箱航运企业保量经营，吸引更多的货源从珠海港口进出。完善港口调度、引航、通关等服务模式，提升港口物流服务水平。

全力促进航空物流扩大规模。增强珠海机场功能，支持和推动珠海机场与区域机场实现错位发展和良性互动。深化与港澳机场的合作，培育壮大航空物流货源市场。推动机场相关基础设施和空港国际智慧物流园区建设，随着空港国际智慧物流园的建成，珠海机场将拥有全货机的保障能力，应出台针对性的航空货运及全货机扶持政策，提高珠海机场航空货运的增长。加快通用航空发展，稳步发展跨境直升机服务，建设珠海通用航空产业综合示范区。支持珠海机场设立保税仓、监管仓开展进出口业务。支持货运代理企业在珠海机场发展货运业务，引进专业化航空货运企业、国际知名航空物流公司，建设区域物流分拨中心，鼓励扩大货运业务规模。支持拓展国内外航空货运专线。积极推动珠海机场开通国际口岸。

扎实推动铁路物流提质增量。发挥广珠铁路疏港大动脉的作用，推动铁路物流上规模、高水平发展。推动广珠铁路站场物流中心建设，不断完善铁路物流基础设施。支持揽货体系建设，支持开通铁路运输班列，重点支持开通省内外至珠海铁路站到发的“五定”班列或直达专列。支持企业从事散杂货（钢材、矿石、粮食、饲料等）保量经营。

12.2.5 支持冷链物流发展

完善冷链物流基础设施网络，加快建设海港、空港、港珠澳大桥等交通枢纽的冷链配套设施，推动设立水产品、水果、肉类等进口指定口岸，构建生物医药、肉类、水产、果蔬等产品的冷链物流体系。加快冷链物流技术装备创新和应用，支持冷链物流企业设备、技术改造升级，支持企业建立原料处理、分选加工、预冷保鲜、包装标识、低温储藏、冷藏运输、批发配送、分销零售等环节的全过程生产服务体系。鼓励冷链物流企业经营创新，支持第三方冷链物流企业发展，推动冷链物流专业化、规模化发展。鼓励实行冷链物流企业用水、用电、用气价格与工业同价政策。

12.2.6 支持城乡配送网络建设

加快构建以综合物流中心（物流园区）、公共配送（分拨）中心、末端配送网点为支撑的城市配送网络。支持构建公共配送中心和末端网点直通快捷的农村配送网络。加强城乡配送网络衔接，促进形成衔接有效、往返互动的双向流通网络。完善城市配送车辆通行等相关管理政策，对城市配送车辆给予通行、停靠等指导和便利。引导企业使用符合标准的配送车型，推动配送车辆标准化、厢式化。加快建设末端配送网点，完善快递基层服务网点布局，支持发展自助提货设施等末端公共服务点。

12.2.7 支持物流发展新业态、新模式

以项目推动物流供应链的创新，鼓励物流企业整合供应链资源，构建采购、分销、仓储、配送供应链协同平台。鼓励物流企业与生产企业合作，建设物流与生产深度融合的供应链协同平台，实现需求、库存和物流信息的实时共享。鼓励传统物流企业向供应链服务企业转型，建设供应链综合服务平台，提供采购执行、物流服务、分销执行、融资结算、商检报关等一体化服务。推动物流供应链与互联网、物联网深度融合。规范发展供应链金融服务。利用现有资源，积极发展保税维修、保税仓储等新型外贸业态。

12.2.8 物流项目用地优先政策

政府应充分了解物流业投资具有投入资金大、利润低、回收期长的特殊性，对物流业用地需求采取优先政策是应有之意，不能完全按照市场规律运作。特别是对具有集聚效应物流园区、对有集约效应的城市配送中心、对关系到民生的农渔产品批发市场的建设用地，给予优惠政策。

针对不同类型的物流企业，采取不同的土地管理办法，如土地购买、土地租用等，充分考虑物流企业微利的特性，制定物流企业能够承受的土地价格和土地租金。

12.2.9 重点工程建设落地政策

规划中的重点工程都是促进物流业成为珠海支柱产业的基础保障，要确保这些重点工程在规划期内完成，珠海市政府就要有与之相配套的政策，保证工程的落地落实。

（1）综合运输服务提升工程

按照国家和省市交通管理部门的统一规划，加快珠海市以港口系统和铁路系统为核心的综合交通基础设施建设，制订详细的建设推进方案和建设时序。同时，调整完善道路货运车辆运行管理办法，依托各类综合运输场站和专业物流设施建设与有效组织，形成综合运输与物流服务的完整体系，增强珠海市综合交通体系的整体服务能力。

（2）产业联动物流服务工程

以政府主管部门为主导，以物流行业协会为平台，以规划为依据，加速全社会公共物流资源的整合进程，建立物流企业与制造业及商贸业企业之间的沟通与衔接渠道，加强物流服务供需关系的清晰化和市场化，通过有效提升物流企业服务能力和服务模式，以具备清晰目的性的专项服务能力和针对性的专业服务模式，在物流服务供需相关企业之间建立以物流管理和物流运作为纽带的战略合作伙伴关系，从而推进珠海市产业联动的物流服务发展。

（3）产业集群发展壮大工程

调整完善物流企业申请高新技术企业的认定标准，具备条件的企业可以享受高新技术企业的相关优惠政策，为吸引和引进高水平物流企业进入珠海开展业务创造条件。

（4）物流供应链协同平台建设工程

鼓励传统物流企业向供应链服务企业转型，建设供应链综合服务平台，提供采购执行、物流服务、分销执行、融资结算、商检报关等一体化服务。推动物流供应链与互联网、物联网深度融合。规范发展供应链金融服务。

（5）智慧物流建设工程

引进物联网、云计算、大数据等信息技术，加快智能交通系统建设。支持全市物流公共信息平台建设，实现港口、空港、铁路、公路、口岸等物流信息共享，加快与国家、省物流信息网络对接，为物流企业提供全面、实时的信息服务。鼓励具有平台基础和信息化优势的物流企业加快延伸服务链条，提供运输、仓储、配送、金融、进出口等全过程服务。推动无车承运物流发展，支持第四方物流市场发展。建议政府协调各职能部门将一些政务功能转移至物流信息平台，以便吸引更多的企业关注和使用物流信息平台，给平台带来活力。

（6）绿色物流工程

鼓励企业应用绿色环保的新型物流技术、装备，支持物流企业购置新能源载具，支持充电桩、加气站建设。推进“绿色物流”体系建设，推动物流包装、仓储、配送绿色发展，推广可多次利用的周转包装，加强对废弃包装物的回收和再生利用。

此外，珠海市政府物流主管部门应在目前现有的招商引资政策的基础上，考虑到珠海市的实际情况，根据重点工程建设的实施进度和今后的运作要求，适时出台针对先进物流企业的招商引资计划以及相关政策，主要包括尝试将物流企业作为生产性项目享受相关优惠，允许物流企业在规划园区内以租地形式建设相关设施，对于大型物流企业进驻珠海设立总部，建议在总部企业落户、税收等方面给予奖励和补助。对于参与上述重点工程项目的引进企业，优先安排用地指标，享受专项资金支持与相关扶持政策。

12.2.10 配套城市交通管理政策

制定城市配送车辆相关标准，调整完善城区货运车辆交通管制办法，对为专业市场、商场、超市等市内商业网点服务的城市配送车辆，在城市道路行驶与车辆停靠方面提供便利条件。鼓励开展甩挂运输，制订甩挂车辆注册、运行、安全管理等政策。

城市道路交通拥堵是城市快速发展阶段面临的共同问题，珠海市政府要积极作为，尽量减少限行时间和路段。

时间方面，将目前每天早中晚三个限行时间段改为早晚时间段。

路径方面，进一步考虑货车可通行路径，对珠海大道等市区主干道可以逐步放宽中型货车行驶。

车辆管理方面采取分类管理，全天放行整车运送鲜活农产品载货汽车；加强机动车污染物排放管理，对国Ⅲ排放标准柴油载货汽车采取严格限行措施。

12.3 合力突破重点领域

珠海市现代物流业发展的最大优势在于区位优势、国家政策优势和珠江西岸交通枢纽城市地位优势。珠海市要充分利用三大优势，抓住历史机遇，着力在跨境物流、港口物流、航空物流三大领域实现重点突破，这是将珠海物流业打造成支柱产业的关键之举。

12.3.1 深化珠港澳物流合作

加快建设粤港澳物流合作园，推进洪湾通关综合服务中心建设，打造区域性国际贸易分拨中心，为承接港珠澳大桥物流业务提供必要设施。加快空港国际物流园建设，打造集航空货站、冷链处理、快件处理、电商仓储、保税物流等业务于一体的航空物流服务中心，推动设立保税仓、监管场所，

完善珠海机场物流设施和服务配套，促成珠港澳机场开展航空物流合作。鼓励企业积极探索开展珠港澳海陆空多式联运业务，提供集货、仓储、中转、分拨、打板和拆板、通关、查验、交易、甩挂等物流综合配套服务。完善供港澳鲜活农产品快速通关园区、港珠澳大桥出入境查验及装卸服务区等园区物流设施和服务配套，加快推进港珠澳大桥申报进境食用水生动物、进境冰鲜水产品、进口水果、进口肉类等指定口岸工作，为跨境货运提供综合配套服务。深化珠港澳跨境电商合作，支持横琴、珠澳跨境工业区珠海园区为澳门发展跨境电商产业提供支撑，珠澳联手打造中拉经贸合作平台，推动港澳跨境电商货物及葡语国家产品、澳门特产等更加便捷进入内地市场。大力引进开展珠港澳物流业务的龙头项目，促进三地物流企业深入开展业务对接。利用“香港-珠海贸易便利电子平台”等平台，为企业境外申报提供便利，提升通关效率。充分发挥“港珠澳物流联盟”作用，加强与香港贸发局、机场管理局，以及澳门经济局、贸促局等建立联络机制，共同采取积极措施，推动珠港澳三地物流业合作发展。利用香港亚洲物流与航运会议、澳门国际贸易投资博览会等会展活动促进三地物流业交流，利用珠港澳三地大专院校资源开展职业培训。

12.3.2 助推西江战略

加强与中山、江门、阳江、肇庆等各园区互动协作和紧密联系，围绕“西江战略”的实施，使珠海物流腹地延伸至广西、云南、贵州、四川一带。依托政策优势、资源优势、产业优势，推动形成“集货”效应，形成以珠海港资源为核心，以驳船运输、江海联运为主线、物流为支撑、码头为依托的西江流域快速物流通道，在服务珠江—西江经济带发展的同时，促进珠海港集疏运网络的建设，提升生产经营能力和港口综合竞争力。

12.3.3 创新通关模式

创新通关模式 整合珠海口岸资源，挖掘潜力，调整布局，加快空港国际物流园、高栏港国际物流园、粤港澳物流合作园等三大物流园区口岸建设。特别是要加快洪湾综合通关中心建设，大胆探索“三地一检”通关模式。广泛采用移动互联网、物联网、电子信息围网等新技术，建设统一的通关业务及信息平台，三地通关信息互联互通、监管执法互助互认，搭建“单一窗口、一张表格、一次查验、三地互认”的高效便捷通关体系，实现珠港澳三地通关一体化、构建虚拟化的“一地三

检、合署办公”通关新模式。

加强通关系统建设，研究涵盖企业备案、申报、征税、查验、放行、转关等各个环节的全程通关无纸化作业，探索适应 B2B 交易的电子信息向海关传输、申报的方式。在港珠澳大桥等陆路口岸推行跨境快速通关模式，允许转关运输跨境电子商务零售进出口商品采用直接转关方式。

创新跨境电子商务出口通关模式，对符合条件的商品实行“简化申报、清单核放、汇总统计”。优化网购保税进口账册管理，适时推广运用全国统一的金关二期网购保税进口账册。实施便利化流转措施，探索网购保税进口商品和进境保税货物在满足监管的条件下互转，允许网购保税进口商品在一定条件下进行区域间流转。

创新通关监管模式。加强与口岸联检部门沟通协调，争取上级有关部门的大力支持，在珠海市大桥货物口岸复制“深港陆空联运”试点经验，实现付运货物在珠海完成打板和通关安检手续，直接用车辆经港珠澳大桥运往香港国际机场上机。为港珠澳大桥货物口岸申请进境食用水生动物、进境冰鲜水产品、进口水果、进口肉类等指定口岸。

12.3.4 打造高端跨境物流

港珠澳大桥通车为实现高端跨境物流提供了可能。珠海市要尽快配套港珠澳大桥运营，合理设置通关口岸，完善珠海与港珠澳大桥衔接的集疏运交通网络，建立各产业园区与港珠澳大桥通顺便捷的连接线，制定承接香港产业辐射的配套措施，打通和升级珠海商贸业国际运输、干线分拨等，探索以珠海为基地的、珠港澳合作的跨境物流。

充分利用横琴自贸区优惠政策和横琴国际休闲旅游岛建设方案等，依托港澳地区，立足珠江口西岸，面向国内，线下线上结合，打造高附加值、匹配高品质生活的高端商贸物流。

充分发挥珠海跨境电子商务综合试验区领导小组（以下简称“跨境电子商务综合试验区领导小组”）作用，研究制定促进跨境电子商务综合试验区发展的政策措施和发展规划，利用跨境电子商务综合试验区政策、横琴自贸区政策等资源，珠澳共建中-葡商贸合作平台，引进和培育大型电商企业，重点扶持龙头企业，大力发展跨境电子商务物流。在跨境电子商务综合试验区领导小组统筹协调下，定期或不定期地研究跨境电子商务综合试验区建设的重大问题，协调推进跨境电子商务综合试验区建设发展工作，扎实推进跨境电子商务综合试验区创新发展。

实施跨境电子商务综合试验区“1+N”政策措施，通过政策引导和资金扶持，推动一批重点建设方案的实施，明确责任单位和完成时限，加快跨境电子商务综合试验区的发展。

引入专业化的第三方跨境物流企业作为代运营商，处理国际运输、报关、报检等流程给电子商务带来的不便，提高物流运作效率、降低物流成本、提高客户服务水平。

依托毗邻澳门的区位优势，针对红酒、坚果类食品等葡语系国家的优势产品领域，推出联合展销体，打通中葡之间的贸易通道。

完善“两平台六体系”建设。推动横琴新区跨境电商通关监管场所加快建设，利用自贸区、跨境电子商务综合试验区等政策叠加优势，打造跨境电商产业集聚区。学习先行地区跨境电子商务综合试验区发展经验，着力在跨境电子商务交易、支付、物流、通关、税收、外汇等环节的技术标准、业务流程、监管模式和信息化建设等方面改革完善，完善支撑体系建设。探索开展跨境电商 B2B 统计方式，完善统计体系。

12.3.5 做大做强港口物流

2015 年以来，珠海港成为国内（尤其集装箱业务）增速最快的港口之一，随着珠海城市建设重心西移，在转型发展、综合发展、联合发展、外向发展基础上，做大做强珠海港口物流，是珠海市“以港兴市”进一步深化的必然选择。以港口企业和航运公司为主体，政府加强引导与扶持力度，充分发挥珠海港连接西江、靠近国际航道的江海联运优势，建立和加强与西江水系各港口物流企业的联盟关系，利用“一带一路”机遇开辟全球国际市场的联通渠道。研究江海、江铁联运，加快推进高栏港综合保税区相关工作，为珠海打造国际先进水平的临港产业体系，参与全球中高端竞争提供有力支撑。

扩大珠海港口岸干散货、石化、集装箱等码头的对外开放，推进高栏港公共查货场的规划建设工作，将珠海港口岸建设成集口岸通关、综合保税、现代物流、临港工业为一体的港口枢纽口岸。

要建立一个具有“门户”入网、一次认证登陆和“一站式”服务等功能，集通关监管、物流服务、网上交易和电子支付为一体，与珠三角地区平台间互联互通的珠海港“单一窗口”平台。用户登录该平台后即可实现与业务客户、港口管理部门、联检单位的联系和交流，可以享受港口基本信息资料、客户服务指南、港口业务流程介绍、业务手续申请办理等港口相关的信息服务，也可以直接在平台上进行代理报关、船舶调度、金融、保险等业务。

加快完善港口集疏运通道，加快高栏港疏港铁路专用线工程，加快 20 万吨级主航道建设，加快连通珠海机场的港珠澳大桥西延线建设，增强区域辐射能力。建设一体化多式联运设施，实现各种运输方式的无缝链接，推进多式联运信息平台的开发建设，实现港口、公司、铁路、公路和民航

信息共享。

12.3.6 发展精益航空物流

在已有基础上深化珠海机场与香港机场的合作关系，利用香港机场市场渠道，接受国际先进管理经验和业务辐射，在承接香港机场转移货运业务的基础上，扶持珠海机场逐步发展壮大，成为珠江三角洲地区重要的航空货运枢纽，着力打造精益航空物流的“珠海品牌”。依托珠海不断完善航空物流环境，借力珠海航展的资本凝聚力与市场影响力，吸引和鼓励航空企业、大型物流（快递）企业扎根珠海，发展高附加值、时效性强、采购与产品销售辐射范围广的临空产业，不断延伸航空产业链，搭建航空物流与临空产业相辅相成、融为一体的现代产业体系。

积极推进珠海机场国际口岸开通，为未来空港国际物流园区发展保税物流创造条件。要构建航空物流信息平台，对物流作业进行统一合理的优化处理，对物流信息进行记录、存储、分析、管理和控制，利用网络将信息共享，以此来实现物流作业的公开、透明化，使物流信息在物流业务链上的共用和无缝隙交换。构筑物流商务信息平台，利用国际互联网、局域网、企业内部网等技术构建，参与方涉及航空物流业务链上各类的企业、单位和个人，以航空货物运输物流服务为主的网上虚拟交易市场。

12.4 建设多元人才队伍

国内外经验表明，现代物流业的发展需要覆盖不同领域、不同层次多元化的人才队伍予以支撑，包括物流业的创业人才、管理人才、专业技术人才和一线操作的产业工人等，尤其是各领域具有先进理念和熟练技能的高端人才队伍建设，是现代物流业发展的重要保障和专业化物流服务的运作支持。因此，珠海市应着力加强多元化物流人才队伍的建设，做到两个结合，即“引进和培养相结合，学历教育和在职培训相结合”，为珠海现代物流产业发展培养所需要的各类人才，为现代物流业发展提供有力的人才支撑。

12.4.1 强化在职培训

根据珠海市的实际情况，重点培训储存管理、运输组织、货运代理、系统管理等物流管理人才；重点培训仓储配送、报关报检、单证检验等专业技术人才。引导物流企业、行业组织及民办教育机构等提供多层次、高水平的物流培训；加强与国家、省市物流教育机构的业务联系，加强与物流发

达国家和国内物流发达地区的物流专业培训交流和调研实习组织工作；依托中国物流采购联合会等国家协会，积极推行物流师职业资格认证考试机制，对经考试鉴定合格的核发国家职业资格证书。

建立珠海市现代物流业专业物流人才培养基地，吸引海内外高素质人才到基地内投资创办物流企业培训机构或者进行学术交流；建设一批适合各类物流业态的实训基地，培养应用型专业人才；既能够为物流企业培养人才，又能为物流企业带来增值服务，从而提升产业集群的竞争力。

12.4.2 提高引才力度

根据珠海市的实际情况，重点引进物流规划师、物流信息管理工程师、国际贸易运输和物流经营型人才。对引进且聘用的优秀人才，参照《珠海市高层次人才支持计划实施办法》《关于实施“珠海英才计划”加快集聚新时代创新创业人才的若干措施（试行）》（珠字〔2018〕6号）《珠海市产业青年优秀人才培养计划实施办法》等，在薪金待遇、个税缴纳、社会保障、购房安家、子女教育等方面给予一定的优惠，吸引更多人才到珠海工作，打造国际创新人才高地。

大幅度提高人才投入占地区生产总值和财政支出的比重，各级财政设立人才培养、引进、鼓励、创业专项资金。鼓励企业增加人才资金投入，引导社会和个人增加人才发展投入，建立健全政府、用人单位、社会和个人多元化的人才发展投入机制。

12.4.3 加强学历教育

充分利用珠海高教基地的优势，以珠海市高校为主，加强物流专业的学历教育，鼓励高等院校按照市场需求开办和设置现代物流专业及课程。加强高校与物流企业、行业协会的联系，深化院校与企业的深度合作，为院校提供教育实践实习基地的同时，为企业引进物流专业学生提供先期条件。

12.4.4 健全完善人才激励机制

由于物流企业工作地点远离市区，劳动强度较大，工作环境多在户外等情况，招不来人、留不住人是物流企业普遍存在的“用人荒”。为了用好用活人才、提高人才效能，要因地制宜地制定符合物流企业用人的激励机制，在人才考核、人才激励、人才评价等方面，创新人才管理模式。

重视职业生涯规划，在人才培养开发、评价发现、选拔任用、流动配置、激励保障等方面形成更加科学、更具活力的用人机制，为物流企业发展提供专业化水平高、奉献精神强的员工队伍。

12.5 强化行业协会作用

物流活动涉及生产、流通、运输、信息等诸多领域，具有跨行业服务与经营的显著特点，宏观指导和行业协调自律十分重要，充分发挥政府与行业协会组织的各自作用，加强珠海市物流行业协会建设，充分发挥物流协会等中介组织和研究咨询机构的作用，促进其更好地承担起规范市场和行业自律的职能，协助做好物流行业战略和专业课题的研究，配合制定、推广物流行业标准，加强物流技术交流和物流咨询服务等方面的工作，积极开展物流企业认证、项目评估、行业交流、招商引资等活动，建立符合国际规则的创新型物流服务组织。

珠海市应加强有关物流行业协会的建设，充分发挥物流行业协会的组织协调作用。

珠海市各物流协会（商会）应贯彻执行党和国家的方针、政策、法规、法令，发挥服务、自律、协调、监督的作用，沟通企业与政府之间的联系，维护会员的合法权益，加强行业内部企业之间、企业与生产者之间和企业与消费者之间的联系，为会员服务，为企业服务，为推动珠海物流业的发展服务。

珠海物流管理部门与行业协会应创建现代物流业发展研究院，聘请各高校物流专业的专家学者、各大型企业的企业家和管理者为客座研究员，每年就珠海现代物流业发展提出几个重大课题，进行专题研究或开展学术交流，使珠海市现代物流业发展规划、年度发展计划具有前瞻性、科学性和实践性。

附录一

名词解释

第一章

1. 绿色物流（P1）

绿色物流是指在物流过程中抑制物流对环境造成危害的同时，实现对物流环境的净化，使物流资源得到最充分利用。它包括物流作业环节和物流管理全过程的绿色化。从物流作业环节来看，包括绿色运输、绿色包装、绿色流通加工等。从物流管理过程来看，主要是从环境保护和节约资源的目标出发，改进物流体系，既要考虑正向物流环节的绿色化，又要考虑供应链上的逆向物流体系的绿色化。绿色物流的最终目标是可持续性发展，实现该目标的准则是经济利益、社会利益和环境利益的统一。

2. 多式联运（P1）

《联合国国际货物多式联运公约》对国际多式联运所下的定义是，按照国际多式联运合同，以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人把货物从一国境内接管地点运至另一国境内指定交付地点的货物运输。

3. 供应链（P1）

供应链是由供应商、制造商、仓库、配送中心和渠道商等构成的物流网络。同一企业可能构成这个网络的不同组成节点，但更多的情况下是由不同的企业构成这个网络中的不同节点。

4. 供应链管理（P1）

供应链管理是指使供应链运作达到最优化，以最少的成本，令供应链从采购开始，到满足最终客户的所有过程。

5. 物流标准化（P1）

物流标准化是为物流活动制定统一标准并实施的整个过程。包括制定物流系统内部设施、机械装置、专用工具等各个分系统的标准;制定系统内各分领域如包装、装卸、运输等方面的工作标准;以系统为出发点,研究各分系统与分领域中技术标准与工作标准的配合性要求，统一整个物流系统的标准;研究物流系统与其他相关系统的配合性，进一步谋求物流大系统的标准统一。

6. 跨境电子商务（P2）

跨境电子商务是指分属不同关税区的交易主体，通过互联网信息技术完成在线交易洽谈和下单行为，达成交易合同、通过支付机构进行跨境支付结算，并通过跨境物流将商品送达、完成交易的一种国际商务活动。

7. 生产服务型国家物流枢纽承载城市（P3）

2018 年 12 月 21 日，国务院发布了《国家物流枢纽布局和建设规划》，将国家物流枢纽分为陆港型、港口型、空港型、生产服务型、商贸服务型、陆上边境口岸型等 6 种类型。生产服务型国家物流枢纽承载城市是指依托大型厂矿、制造业基地、产业集聚区、农业主产区，主要为工业、农业生产提供原材料供应、中间产品和产成品运输、分校等一体化的现代供应链服务。

8. 高端制造业（P3）

珠海市高端制造业是指装备制造、石油化工、智能家电、航空产业等，是珠海市国民经济的支柱产业。

第二章

9. 智慧物流（P8）

智慧物流是指通过智能硬件、物联网、大数据等智慧化技术与手段，提高物流系统分析决策和智能执行的能力，提升整个物流系统的智能化、自动化水平。智慧物流是利用集成智能化技术，使物流系统能模仿人的智能，具有思维、感知、学习、推理判断和自行解决物流中某些问题的能力。即在流通过程中获取信息从而分析信息做出决策，使商品从源头开始被实施跟踪与管理，实现信息流快于实物流。即可通过 RFID、传感器、移动通讯技术等让配送货物自动化、信息化和网络化。

10. 冷链物流（P9）

冷链物流泛指冷藏冷冻类食品在生产、贮藏运输、销售，到消费前的各个环节中始终处于规定的低温环境下，以保证食品质量，减少食品损耗的一项系统工程。它是随着科学技术的进步、制冷技术的发展而建立起来的，是以冷冻工艺学为基础、以制冷技术为手段的低温物流过程。

11. 城乡配送（P9）

城乡配送是指城市和乡村双向流通的物流服务网络。使农村地区所需的日用消费品农业生产资料及乡镇企业所需的原材料得以源源不断地输入，而农村地区生产的农产品和乡镇工业品得以及时

向城市输出。城乡配送网络作为城市配送系统的有力延伸，将社会的物流服务方式拓展到了乡镇和农村。

12. 国际物流枢纽（P10）

国际物流枢纽是物流体系的核心基础设施，集中实现国际间货物集散、存储、分拨、转运、通关、保税等多种功能的物流设施群和物流活动组织中心。国际物流枢纽是辐射区域更广、集聚效应更强、服务功能更优、运行效率更高的综合性物流枢纽，在全球物流网络中发挥关键节点、重要平台和骨干枢纽的作用。

13. 保税仓（P10）

保税仓即保税仓库，是指由海关批准设立的供进口货物储存而不受关税法和进口管制条例管理的仓库。储存于保税仓库内的进口货物经批准可在仓库内进行改装、分级、抽样、混合和再加工等，这些货物如再出口则免缴关税，如进入国内市场则须缴关税。各国对保税仓库货物的堆存期限均有明确规定。设立保税仓库除为贸易商提供便利外，还可促进转口贸易。

14. 葡语国家（P10）

葡语国家即以葡萄牙语为官方语言或者通用语言的国家和地区。包括葡萄牙、巴西、安哥拉、莫桑比克、几内亚比绍、佛得角、圣多美、普林西比、东帝汶以及中国澳门地区。虽然只有很少澳门人或欧亚人口使用葡萄牙语，但是葡萄牙语作为中国澳门的官方语言之一，依然保持着和 8 一样的官方地位。

15. 区块链（P11）

区块链是一个信息技术领域的术语。从本质上讲，它是一个共享数据库，存储于其中的数据或信息，具有“不可伪造”“全程留痕”“可以追溯”“公开透明”“集体维护”等特征。基于这些特征，区块链技术奠定了坚实的“信任”基础，创造了可靠的“合作”机制，具有广阔的运用前景。

16. 无水港（P13）

内陆无水港又称“国际陆港”或“陆港”。内陆无水港是设在内陆经济中心城市铁路、公路交汇处，便于货物装卸、暂存的车站，是依照有关国际运输法规、条约和惯例设立对外开放的国际商港。在无水港内设置有海关、动植物检疫、商检、卫检等监督机构为客户通关提供服务。同时，货代、船代和船公司也在无水港内设立分支机构，以便收货、还箱、签发以当地为起运港或终点港的多式联运提单。内陆的进出口商则可以在当地完成订舱、报关、报检等手续，将货物交给货代或船公司。

17. 川贵广-港澳-南亚国际物流大通道（P13）

川贵广-港澳-南亚国际物流大通道由广东省物流行业协会与贺州市人民政府、吉大港市政府、招商局集团、安顺市人民政府、瓜达尔市政府、珠海市人民政府、黔南州人民政府、遂宁市人民政府共同策划共建，中国新疆哈密为起点，南下粤港澳大湾区，连接南亚 5 国，终点至非洲吉布提。被列入《中共广东省委、广东省人民政府关于贯彻落实〈粤港澳大湾区发展规划纲要〉的实施意见》、《广东省推进粤港澳大湾区建设三年行动计划》，是推进粤港澳大湾区“一带一路”重大建设项目。

第四章

18. 高新技术产业（P25）

珠海市高新技术产业是指软件信息、移动互联网、智能电网、物联网、生物制药、新材料、3D 打印等战略性新兴产业，也是珠海市国民经济的支柱产业。

19. 第四方物流（P26）

第四方物流是指为物流业者提供一个综合的供应链解决方案。包括：金融、保险、多站式物流配送的安排。第四方物流专门为第一方物流、第二方物流和第三方物流提供物流规划、咨询、物流信息系统、供应链管理等活动。

20. 跨境一锁（P32）

跨境一锁是指为进一步促进粤港两地跨境车辆和货物往来的安全与便利，按照“两地一锁、分段监管”的模式，开展香港海关“多模式联运转运货物便利计划”与内地海关“跨境快速通关”衔接计划，简称为“跨境一锁”计划。

21. 综合物流中心（物流园区）（P39）

综合物流中心（物流园区）是指集仓储、运输、分拨、配送、信息、交易功能于一体的综合物流中心，综合物流中心具有很强的集聚辐射功能。

22. 快递物流（P41）

快递物流是指物流企业(含货运代理)通过自身的独立网络或以联营合作(即联网)的方式，将用户委托的文件或包裹，快捷而安全地从发件人送达收件人的门到门(手递手)的新型运输方式。

23. 第三方物流（44）

第三方物流是指有物流劳务的供方和需方之外的第三方去完成物流服务的物流运做方式，同时通过信息系统与物流企业保持密切联系，以达到对物流全程管理控制的一种物流运作与管理方式。

24. 共享物流（P45）

共享物流指通过共享物流资源、统一标准实现物流资源优化配置，从而提高物流系统效率，减少重复建设，降低物流成本，推动物流系统变革的物流模式。共享物流描述了由物流部分环节共同配送到物流全链路共享的发展趋势。物流是共享经济的重要领域，共享物流模式中共享的物流资源主要是：物流信息资源、技术与产品资源、搬运设备资源、仓储设施资源、货物运输资源、终端配送资源、物流人力资源以及跨界的相关资源等。

第五章

25. 存量物流（P47）

存量物流指现存已确定的物流作业总量或市场份额，存量物流主要表现为现有产业发生的货运总量、库存总量及配送总量所带来的物流作业量之和。

26. 增量物流（P47）

增量物流指可能会被激发的潜在的物流作业总量或市场份额。由于物流体系完善和交通环境的改善等，从周边腹地吸引额外货运量所带来的物流作业量增加和提升。

27. 德尔菲法（P48）

德尔菲法也称专家预测法，1946 年由美国兰德公司创始实行，其本质上是一种专家反馈预测，其大致流程是在对所要预测的问题征得专家的意见之后，进行整理、归纳、统计，再匿名反馈给各专家，再次征求意见，再集中，再反馈，直至得到一致的意见。

28. 移动平均法（P48）

移动平均法是以最近实际值的一次移动平均值起点，以二次移动平均值估计趋势变化的斜率，建立预测模型，主要优点是考虑时间序列发展趋势，使预测结果能更好地符合实际。根据对准确程度要求不同，可选择一次或二次移动平均值来进行预测。首先是分别移动计算相邻数期的平均值，其次确定变动趋势和趋势平均值，最后以最近期的平均值加趋势平均值与距离预测时间的期数的乘积，即得预测值。

29. 回归预测法（P48）

回归预测法指利用数据统计原理，对大量统计数据进行数学处理，并确定因变量与某些自变量的相关关系，建立一个相关性较好的回归方程（函数表达式），并加以外推，用于预测今后的因变量的变化的分析方法。

30. 指数平滑法（P48）

指数平滑预测法指以某种指标的本期实际数和本期预测数为基础，引入一个简化的加权因子，即平滑系数，以求得平均数的一种时间序列预测法。即对离预测期较近的历史数据给予较大的权数，权数由近到远按指数规律递减的一种特殊的加权平均法。

第六章

31. 监管仓（P57）

监管仓是指储存已对外卖断结汇并向海关办完全部出口手续货物的专门仓库。利用出口仓出口货物，主要是为了提高流通效率，减低各种成本，增强出口货物在国际市场的竞争能力。

第七章

32. 三大引擎（P70）

珠海市城市总体规划中“三大引擎”是指高端服务业引擎、高新技术产业引擎、高端制造业引擎。

33. 两大特色功能区（P70）

珠海市城市总体规划中“两大特色功能区”是指海洋经济特色功能区、生态农业特色功能区。

34. 特色产业集群（P70）

珠海市城市总体规划中“特色产业集群”是指横琴自贸区、珠海保税区与珠澳跨境工业园、高栏港经济技术开发区与平沙游艇休闲旅游区、高新技术园区、航空产业园、富山工业园、南屏科技工业园、新青科技工业园。

第十章

35. 物流公共信息平台（P95）

物流公共信息平台是指基于计算机通信网络技术，提供物流信息、技术、设备等资源共享服务的信息平台。具有整合供应链各环节物流信息、物流监管、物流技术和设备等资源，面向社会用户提供信息服务、管理服务、技术服务和交易服务的基本特征。

第十二章

36. 跨境电商物流业务（P108）

跨境电商物流主要有五种模式。第一种就是普遍国际小包和国际快递。据不完全统计，中国跨境电商出口业务 70%的包裹都通过邮政系统投递。第二种是国际快递，主要由 UPS、Fedex、DHL、TNT 四大巨头包揽。国际快递速度快、客户体验好，但价格昂贵。第三种为海外仓。卖家先将货物存储到海外仓库，然后根据订单情况进行货物的分拣、包装以及规模化递送。第四种是跨境专线物流。一般是通过航空包舱方式将货物运输到国外，再通过合作公司进行目的地国国内的派送。第五种是国内快递的国际化服务。

37. “五定”班列（P108）

“五定”班列是指在主要城市、港口、口岸间铁路干线上组织开行的“定点（装车地点）、定线（固定运行线）、定车次、定时（固定到发时间）、定价（运输价格）”的快速货物列车，它包括集装箱“五定”班列和普通货物“五定”班列两种组织形式。

38. 公共配送（分拨）中心（P109）

公共配送（分拨）中心是指建设相对集中具有公共配送、分拨功能的共建共用物流中心，服务仓储、零担运输、电商、邮政、快递等各类企业，具有很强的公共属性。

39. 末端配送网点（P109）

末端配送网点是指具有零售门店的送、取货物功能，多指快递基层服务网点布局。现各大型物流企业加强邮政综合服务平台建设，发展自助提货设施等末端公共服务点。

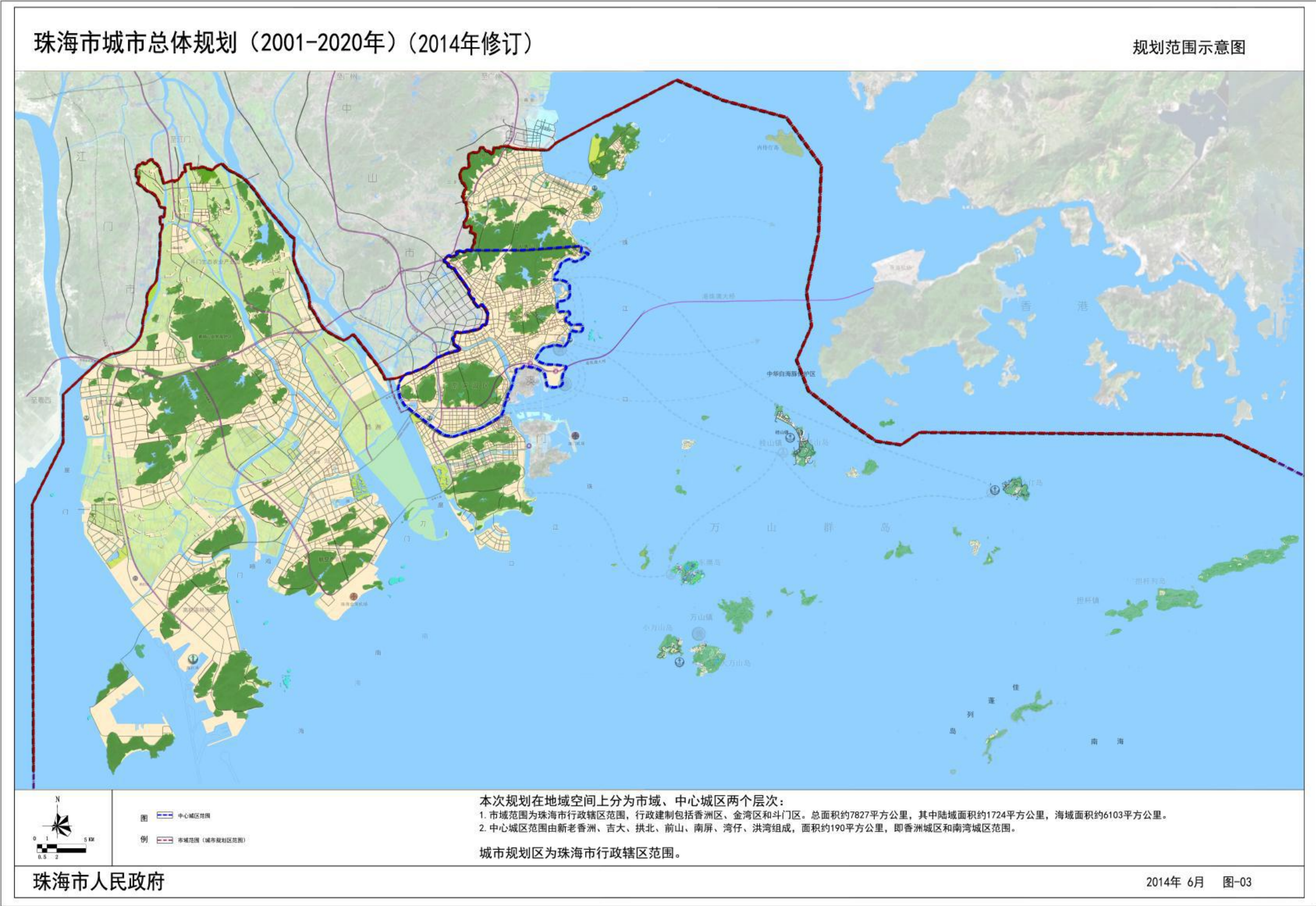
40. 无车承运物流（P109）

无车承运物流指的是不拥有车辆而从事货物运输的物流模式。无车承运物流不从事具体的运输业务，只从事运输组织、货物分拨、运输方式和运输线路的选择等物流服务工作，其收入来源主要是规模化的“批发”运输而产生的运费差价。

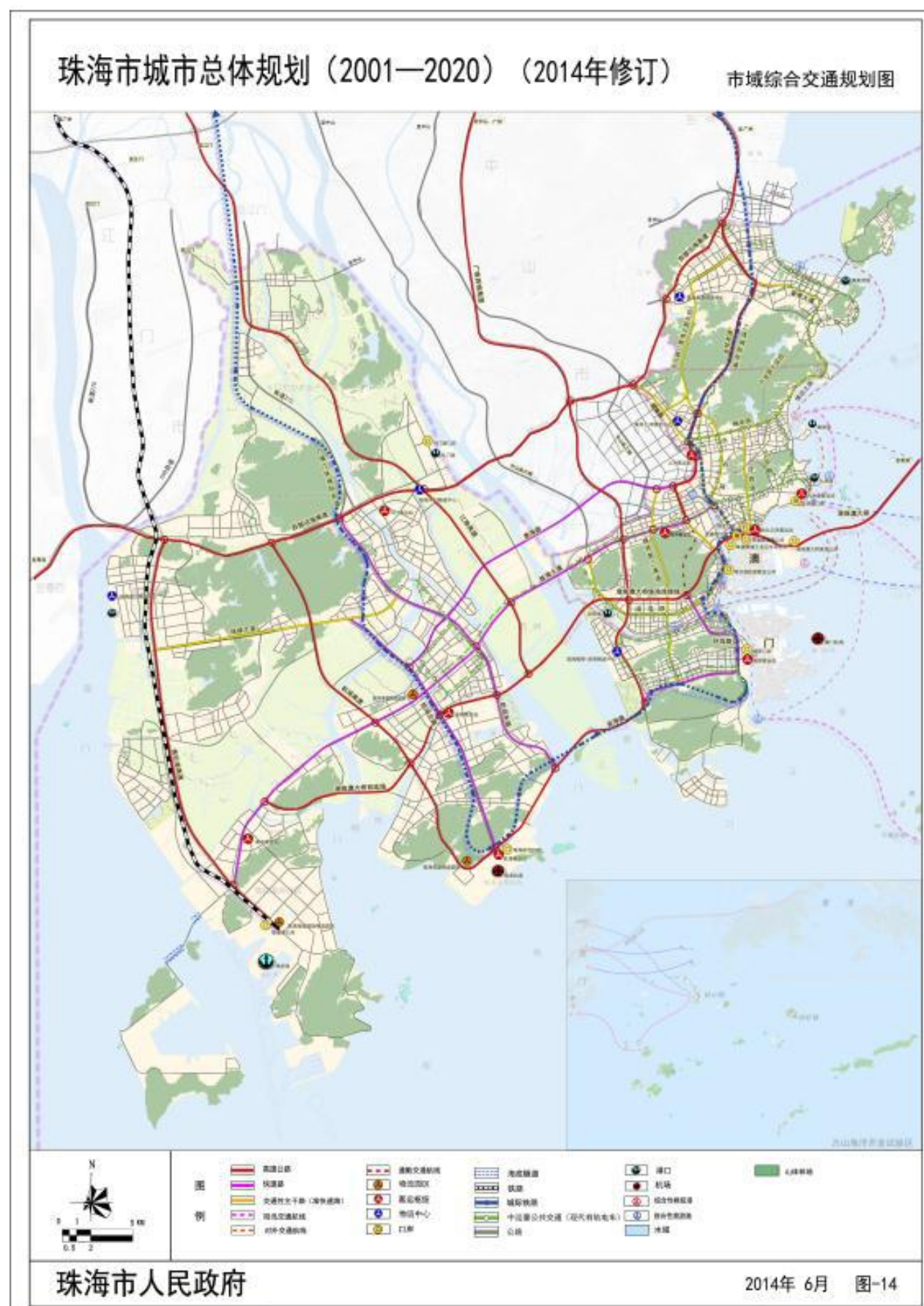
41. 港珠澳物流联盟（P110）

2018 年 11 月 21 日，港珠澳物流联盟合作框架协议签约仪式在香港举行，该联盟以“互利共享、合作共赢”为共同愿景，把握港珠澳大桥通车的重要机遇，促进三地物流业协同发展。签约的联盟成员包括：香港付货人委员会、香港物流商会、香港货运物流业协会、香港航运物流业协会、澳门货运物流业联合商会、澳门航空暨物流业协会、珠海物流与采购商会、珠海交通运输行业协会、珠海港口协会及 1200 多家会员企业。

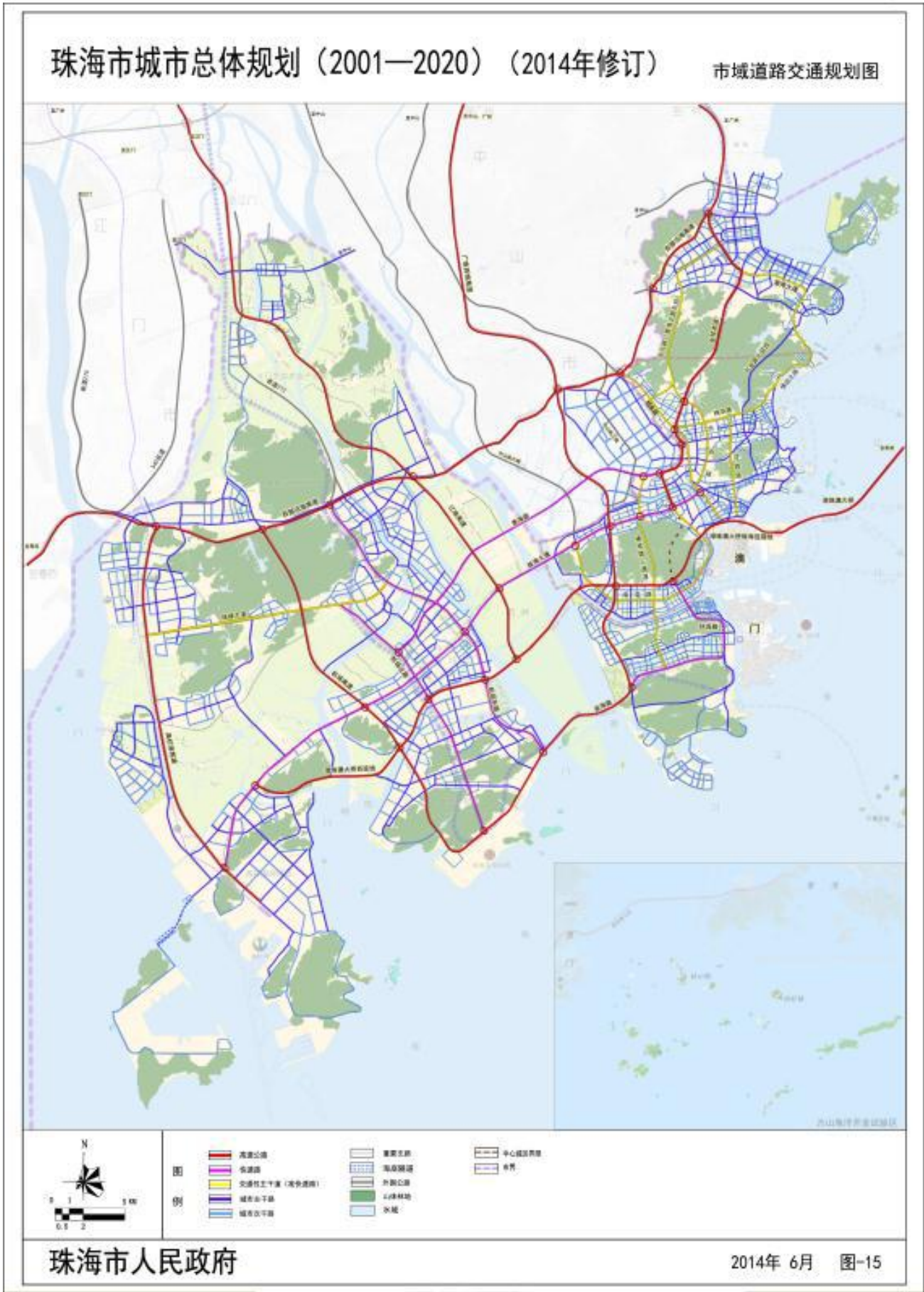
附录二



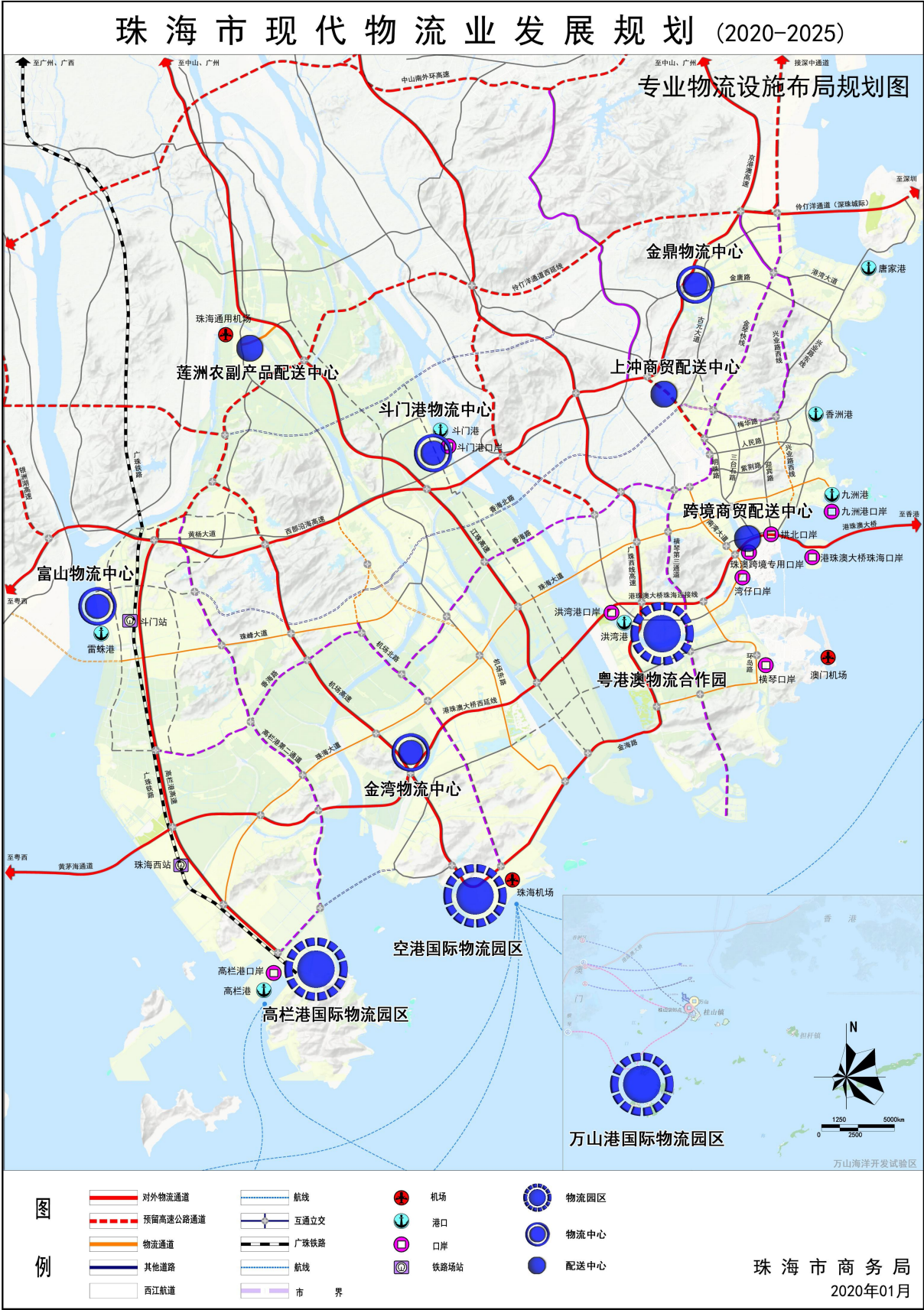
图一 珠海市总体规划范围示意图



图二 珠海市总体规划市域综合交通图



图三 珠海市总体规划市域道路交通图

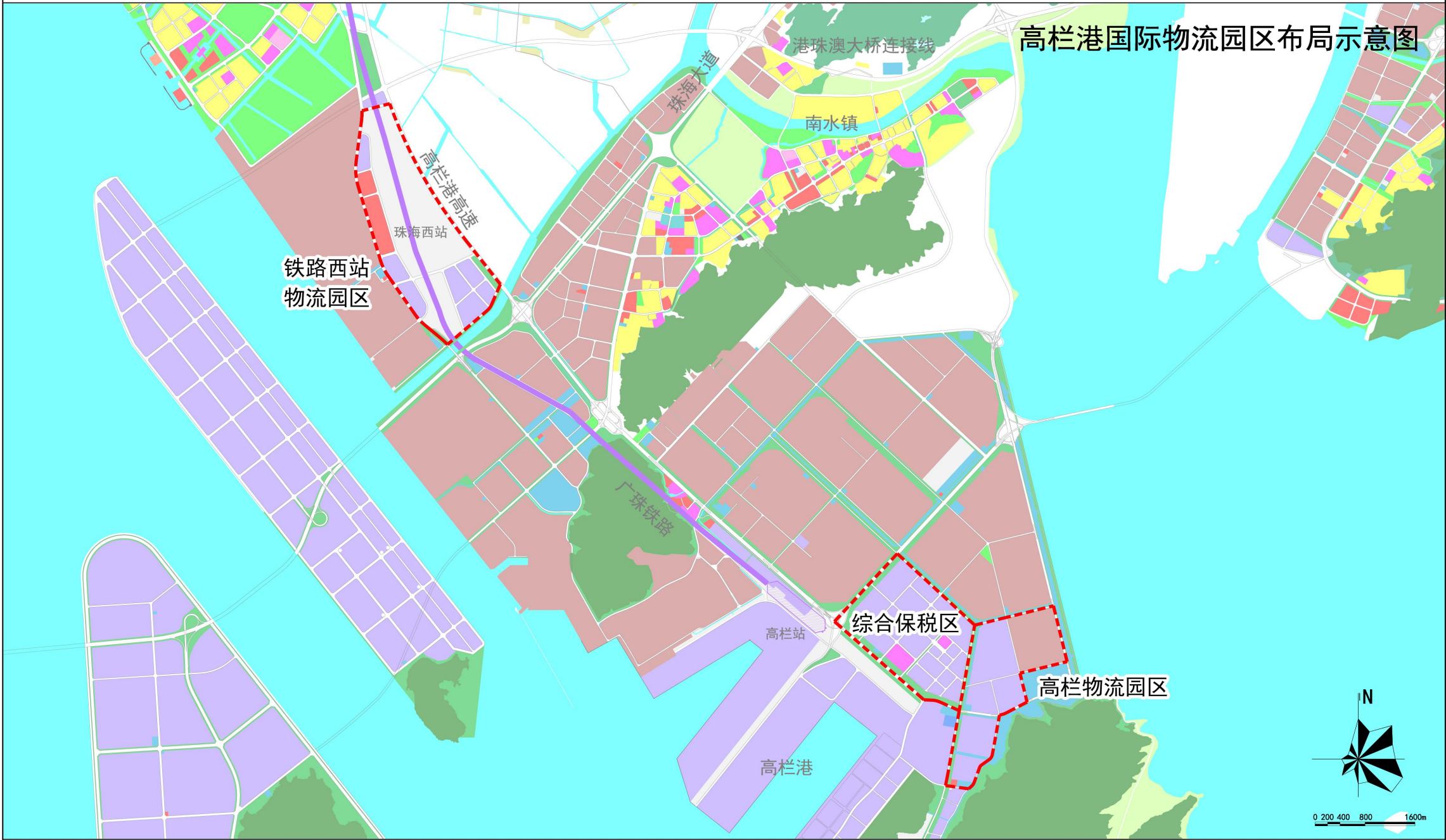


图四 专业物流设施布局规划图



图五 物流集疏运通道示意图

珠海市现代物流业发展规划 (2020-2025)



珠海市商务局
2020年01月

图六 高栏港国际物流园区布局示意图

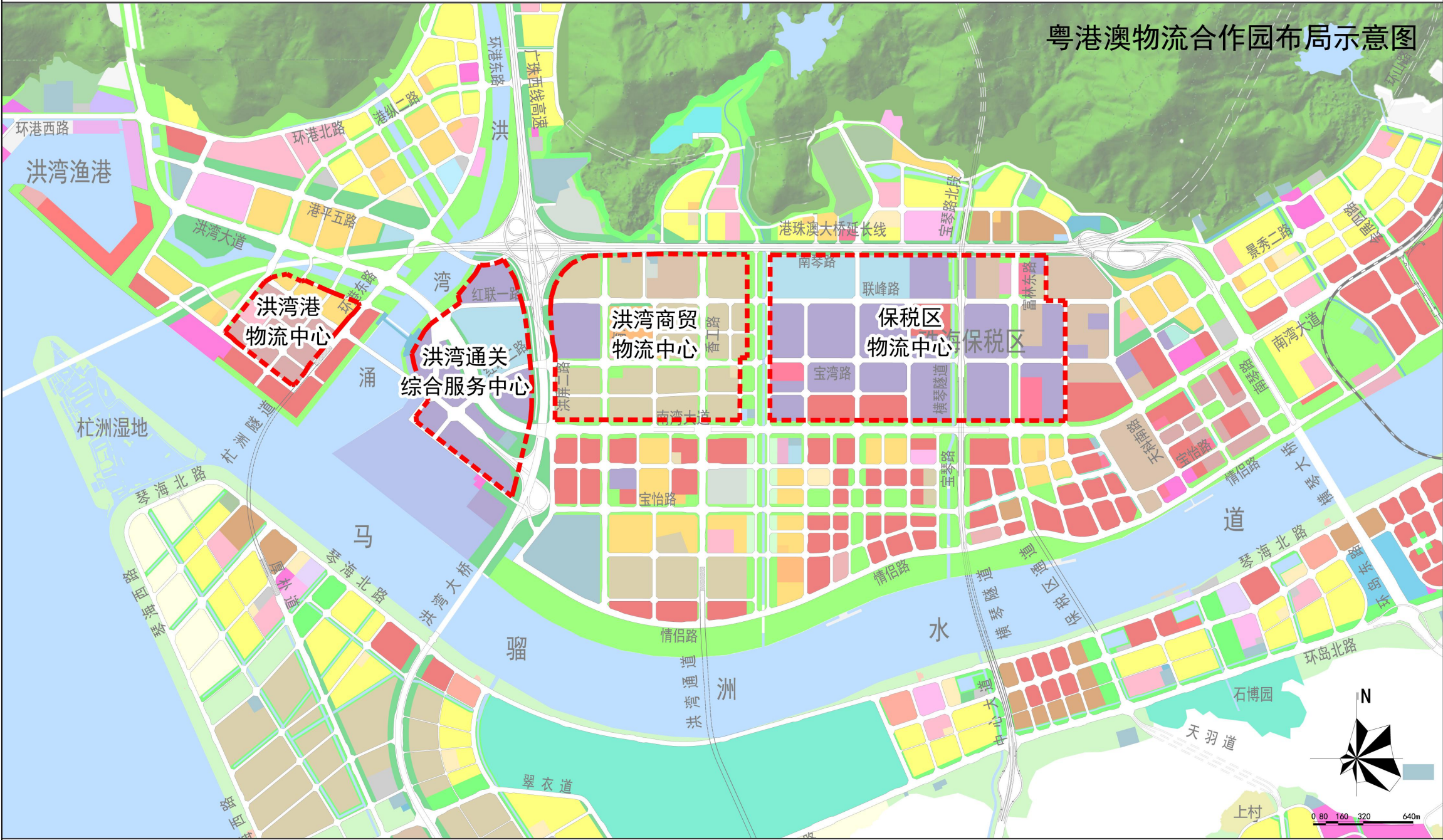
珠海市现代物流业发展规划 (2020-2025)



珠海市商务局
2020年01月

图七 空港国际物流园区布局示意图

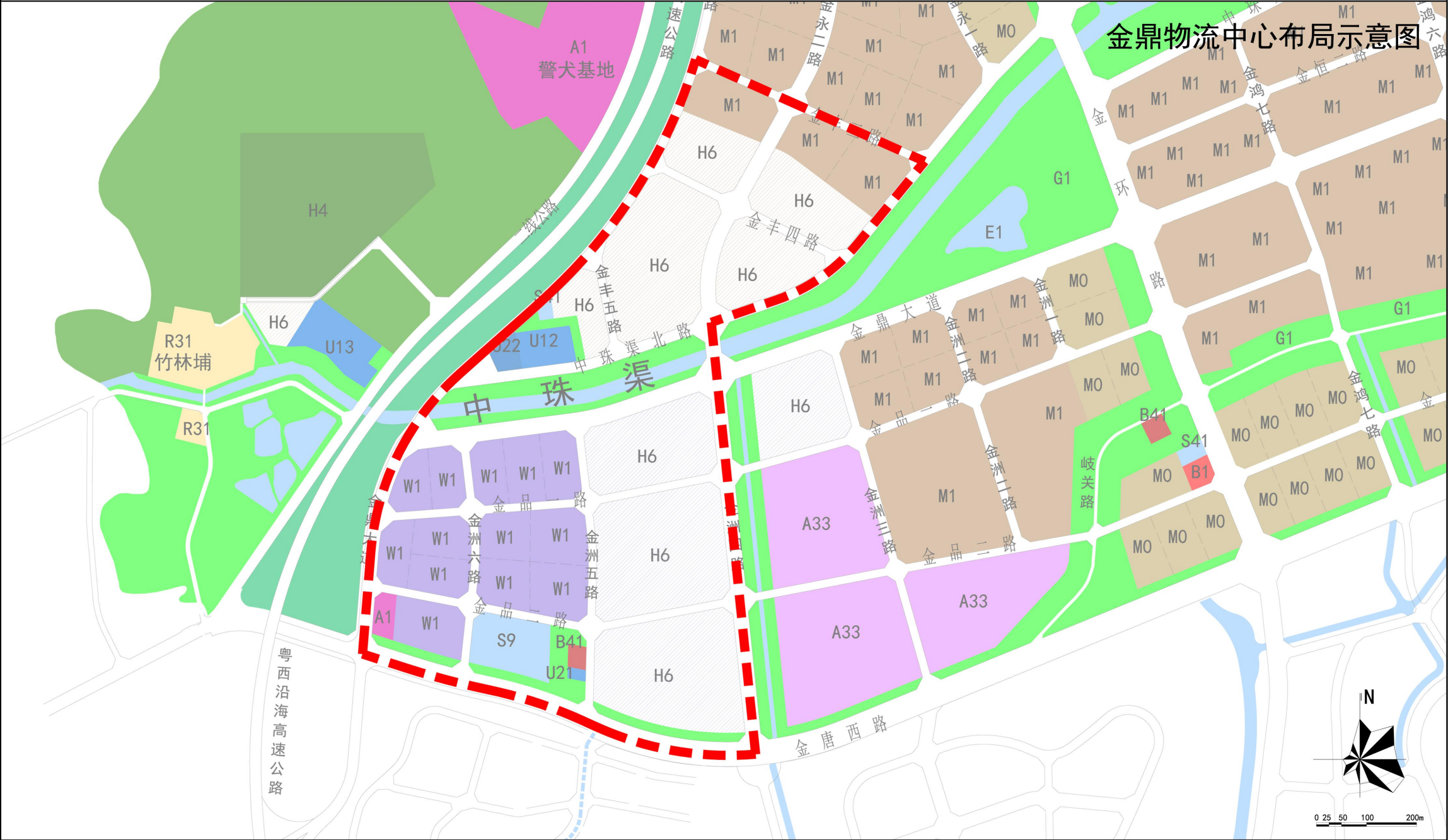
珠海市现代物流业发展规划 (2020-2025)



珠海市商务局
2020年01月

图八 粤港澳物流合作园布局示意图

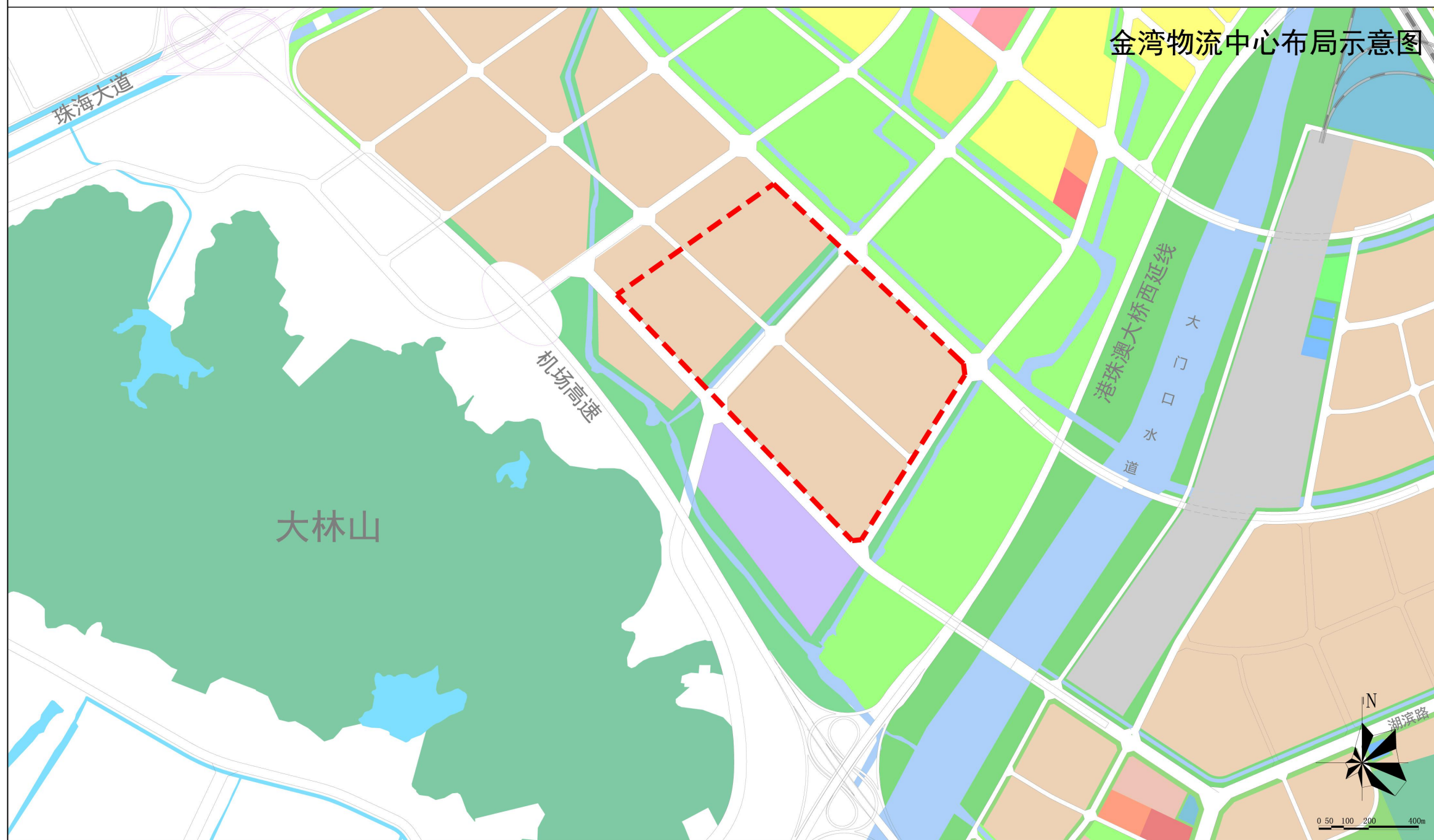
珠海市现代物流业发展规划 (2020-2025)



珠海市商务局
2020年01月

图九 金鼎物流中心布局示意图

珠海市现代物流业发展规划 (2020-2025)



金湾物流中心布局示意图

珠海市商务局
2020年01月

图十 金湾物流中心布局示意图

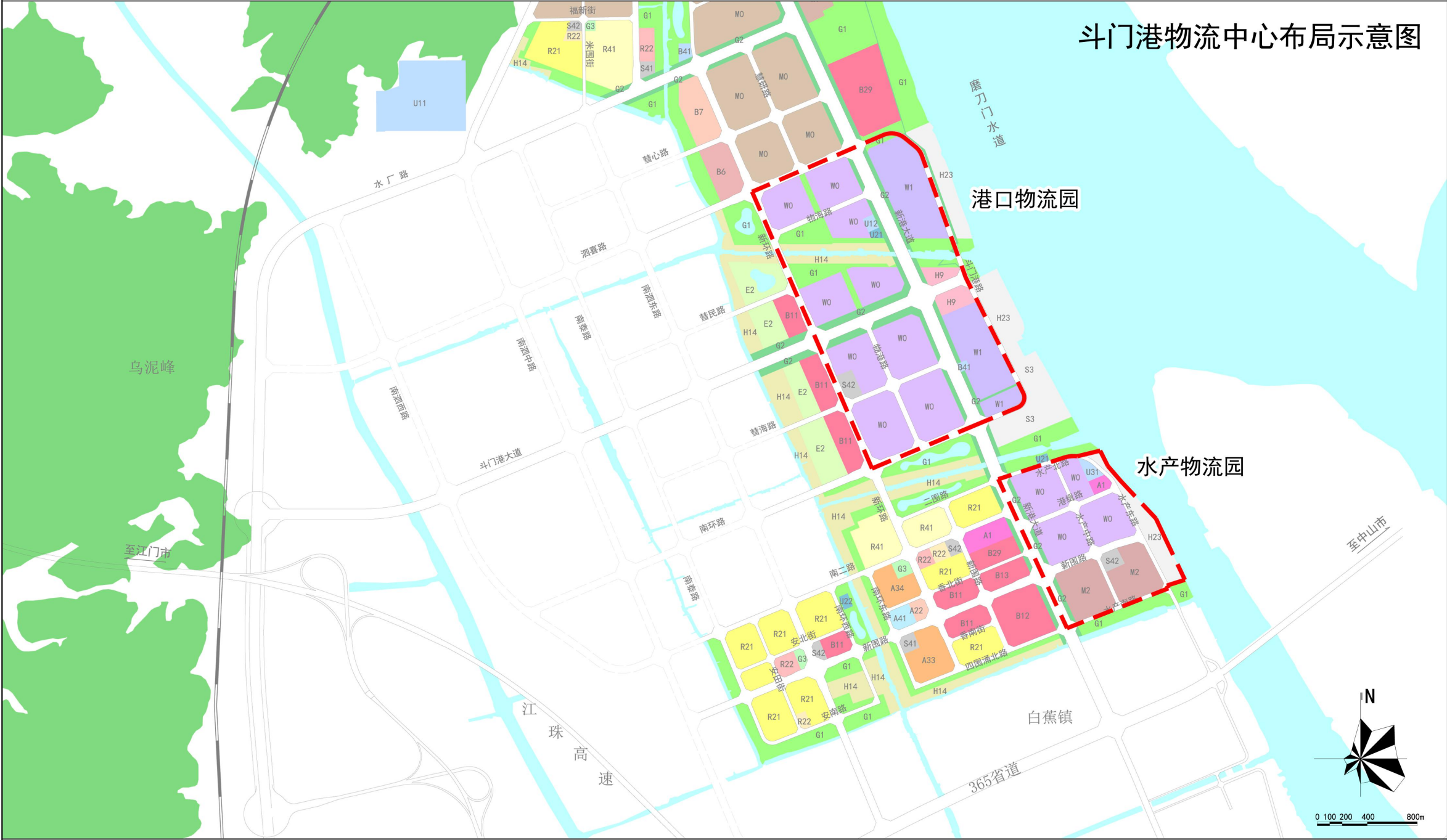
珠海市现代物流业发展规划 (2020-2025)



珠海市商务局
2020年01月

图十一 富山物流中心布局示意图

珠海市现代物流业发展规划 (2020-2025)



珠海市商务局
2020年01月

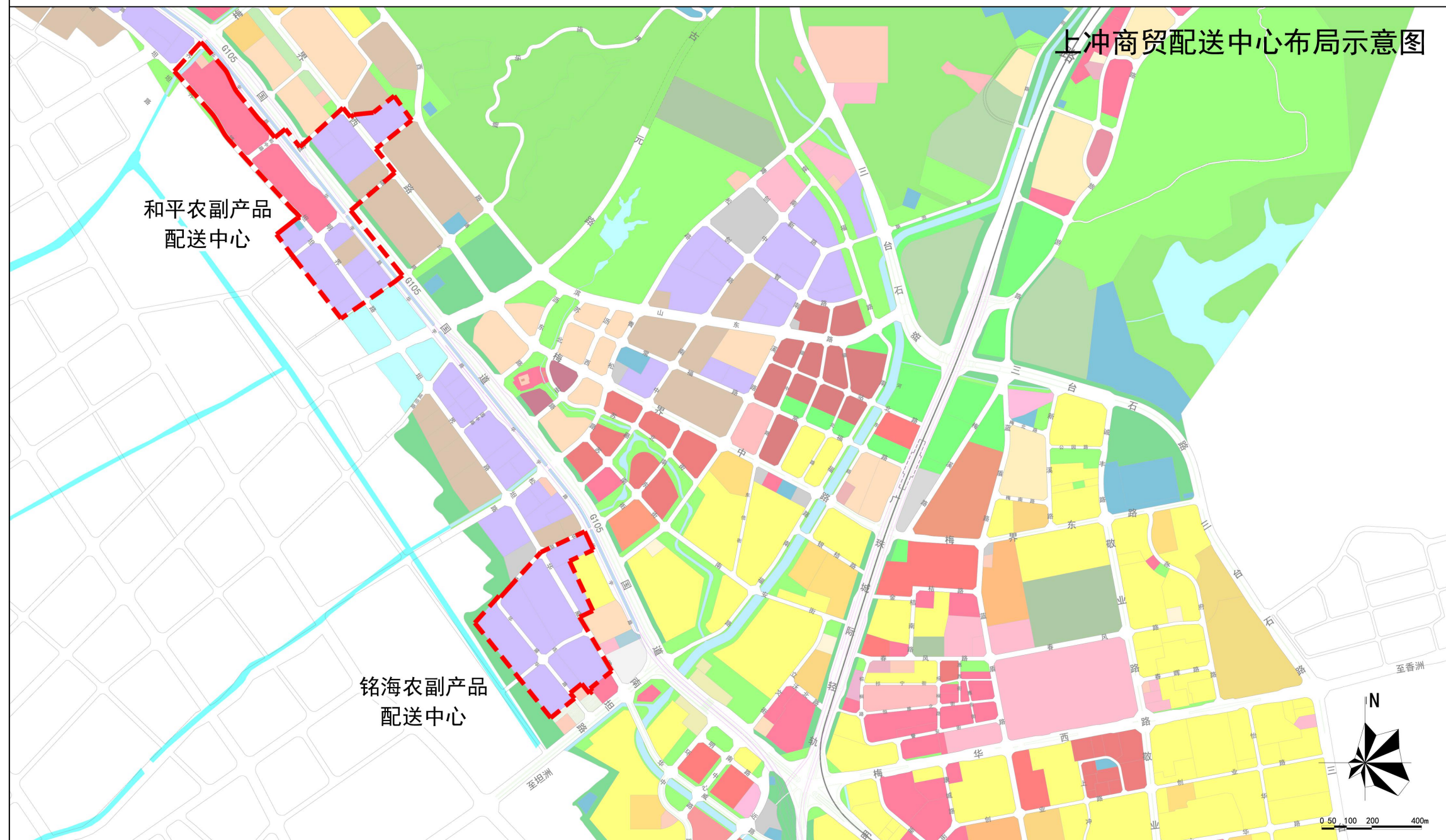
图十二 斗门港物流中心布局示意图

珠海市现代物流业发展规划 (2020-2025)



图十三 跨境商贸配送中心布局示意图

珠海市现代物流业发展规划 (2020-2025)



珠海市商务局
2020年01月

图十四 上冲商贸配送中心布局示意图

珠海市现代物流业发展规划 (2020-2025)



珠海市商务局
2020年01月

图十五 莲洲农副产品配送中心布局示意图