



# 深港攜手加快大灣區融合發展 持續提升物流業發展活力



深圳蛇口港。

南海之濱，大潮湧盪。粵港澳大灣區的高質量建設，與深港持續深度合作密不可分。深圳市交通運輸局會同深圳海關全面推進深港跨境貨物水路運輸工作，共同推動打造深圳海運口岸「陸路化」通關模式，全面提升深圳港水運口岸通關效率。與此同時，深圳積極推進深港引航合作，積極配合香港國際機場第三跑道開通，建立深港通報機制。一系列務實合作，將進一步助力大灣區加速融合發展。

善謀者行遠，實幹者乃成。作為粵港澳大灣區引擎城市，深圳市近年來聚焦物流基礎設施體系關鍵環節和重點領域，加快打造形成內通外聯、功能齊備、集約高效、安全可靠、綠色智能的世界一流物流基礎設施體系，為深圳強化粵港澳大灣區核心引擎功能和建設全球標杆城市提供戰略支撐。

## 深港持續深度合作 大灣區營商發展環境更優

深圳積極推進深港引航合作。按照深圳市政府要求，深圳市交通運輸局積極推進深港引航合作事宜，2022年3月15日，經交通運輸部和國務院港澳辦的批准，深圳市政府授權，深圳市交通運輸局與香港特別行政區海運處簽署了《關於大灣區水運口岸通關效率提升合作協議》，有效期三年。

為落實協議內容，雙方引航機構於5月27日簽訂操作層面的合作協議。6月1日，深港引航合作正式實施。

對航經大灣區香港水域進出深圳港，且按照內地和香港法律法規規定均需強制引航的船舶，由一名深圳或香港引航員，在途經的大灣區兩地水域，提供全程引航服務；由深圳引航員負責引航合作船舶的統一調度，深港引航員按照引航船舶艘次5:5比例分配引航任務；按照交通運輸部《港口收費計費辦法》和深圳市政府相關文件規定的引航計費標準向引航船舶進行一次收費，收取的引航費50%歸深圳引航站，50%歸香港領港會。

自6月1日至10月31日，深港引航合作3082艘次。單艘船舶平均降費約6萬元，預計每年降低航運和港口企業運營成本約2.4億元。船舶進、出東部港區每艘次節約時間約40分鐘，引航作業效率明顯提高。深港引航合作，是深港

乃粵港澳大灣區航運領域一體化融合發展的首個範例，有利於保障大灣區船舶的航行安全，優化粵港澳大灣區營商環境，進一步促進粵港澳大灣區港航領域的融合發展。

深圳市積極配合香港國際機場第三跑道開通，建立深港通報機制。為確保香港國際機場第三跑道投入運作後航班進出機場的航空安全，以及深圳西部水域相關船舶和海上設施的航行安全，深圳市交通運輸局、深圳海警局與香港民航處就建立深港通報機制等事宜進行協商。經多輪協商，雙方就合作目標、避碰原則、通報範圍、通報時間及方式等方面達成共識。

2022年10月11日，經交通運輸部批准、國務院港澳辦備案，深港雙方簽署了《中華人民共和國深圳海警局 深圳市交通運輸局與香港特別行政區政府民航處關於協調香港國際機場三跑道系統與深圳西部水域通航安全及發展合作備忘錄》，並於11月1日起生效，有效期五年。深港通報機制的建立，保障了香港國際機場三跑道飛機起降和深圳西部水域船舶通航安全，進一步促進粵港澳大灣區協同發展。



深圳機場國際航空貨運。

## 內通全國外聯全球 建成世界一流物流設施體系

今年7月，由深圳市交通運輸局聯合深圳市規劃和自然資源局編制的《深圳市現代物流基礎設施體系建設策略（2021—2035）及近期行動方案》（以下簡稱「建設策略」）發布。

建設策略提出，到2035年，深圳市的全球資源配置能力顯著增強，形成多層次、廣覆蓋的物流節點及通道網絡，系統化布局、集約化建設、高效化運行、專業化服務、現代化治理成為全球標杆，建成世界一流的高質量物流基礎設施體系。

物流網絡更加通達。外聯全球、內通全國、立體綜合的物流通道和樞紐節點設施健全完善。城

市物流轉運中心5公里覆蓋率達到90%以上，社區物流配送站1公里覆蓋率達到100%。深圳區域配送90分鐘送達、社區配送15分鐘送達，粵港澳大灣區內主要城市4小時送達、其他城市8小時送達，形成「全球123快貨物流圈」（國內1天送達、周邊國家2天送達、全球主要城市3天送達）。

組織運行更加高效。建成「幹線運輸+區域分撥+末端配送」現代化多層級物流網絡。海港、空港、鐵路、公路樞紐支撐全球物流中轉集散，生活物流依託粵港澳大灣區樞紐實現幹支協同，民生配送和先進製造物流依託市內樞紐實現高效分撥。多式聯運、共同配送等先進運輸組織方式廣泛應用，聯運換裝轉運效率顯著提高。深圳港集裝箱國際中轉比例超過30%，鐵水聯運比例超過10%，深圳機場佔粵港澳大灣區機場群貨郵吞吐量的比例超過20%。

服務能力顯著增強。建成全球製造業供應鏈資源配置中心，對城市產業的支撐和促進作用明顯增強，社會物流總費用與GDP比率降至8%。建成全球跨境快郵集散中心和跨境電商中心，支撐深圳建設國際消費中心城市。

## 出台有效應對舉措 穩鏈築鏈保國際大通道暢通

近幾年，在全球疫情下，深圳在穩鏈築鏈保國際大通道暢通方面採取了全方位立體化的措施，成效顯著。

港口方面，深圳港是華南地區乃至全國對外貿易的重要通道，是暢通國內國際雙循環的重要節點。疫情發生以來，深圳市堅持疫情防控和港口生產兩手抓、雙統籌，出台了一系列有力有效的應對舉措，確保海上物流安全暢通和進出口貿易穩定增長。

2021年，深圳新增航線37條，增開加班504艘次，有效緩解了船舶運力（艙位）緊張問題。進港空箱890.34萬標箱，同比增長14.02%，基本滿足外貿出口企業需求。啓用和優化拖車進港預約系統，不斷提高進港預約拖車數量。2021年9月起，深圳鹽田港區進港預約數量提升為12000輛/天，西部港區提升為9500輛/天。

深圳市交通運輸局積極協調交通運輸部與上海航運交易所查處違法違規收費行為，穩定深圳港國際海運市場運價。

在後方陸地資源極為緊張的情況下，該局向鹽田國際提供約4萬平方米土地作為臨時集裝箱堆場使用，緩解了港區堆存壓力。出台了《深圳市關於保障外貿海運通道暢通的若干措施》，從提升港口作業能力、規範市場調價行為等方面着手，有效提升港口綜合效率。深圳港率先執行新版國標，顯著提升深圳港低危險性危險貨物堆存作業能力。

深圳市交通運輸局會同深圳海關全面推進深港跨境貨物水路運輸工作，共同推動打造深圳海運口岸「陸路化」通關模式，全面提升深圳港水運口岸通關效率。截至今年8月底，深圳港深港跨境貨物水路運輸開關陸路化暢流改造全部完成改造並投

入使用，實現了海運口岸陸路化快速通關，提升了深圳海空港堆場作業效率及吞吐能力。

目前，深圳港整體運行高效有序，吞吐量保持穩步增長態勢：2021年，深圳港完成集裝箱吞吐量2877萬標箱，同比增長8.4%。2022年1月1日至11月29日，完成集裝箱吞吐量2665萬標箱，同比增長2%。

民航方面，2022年初，香港疫情起伏，日常往來深圳與香港的兩地物流車輛陸續停運，香港物資供給及城市運轉受到嚴重影響。為助力香港抗疫，促進對港物流供應鏈的恢復，2022年3月19日，順豐航空使用B767-300型全貨機開通「深圳-香港」貨運航線，保障入港快件及防疫物資的運輸，快速搭建深港空中貨運通道。

截至2022年9月30日，順豐航空累計執飛159班深港貨運包機航班，累計發運出港生活生產物資、深圳本土企業出口產品以及防疫物資等共6407.125噸，累計發運進港貨量共1006.888噸，有效暢通深港防疫與生產供應鏈渠道，助力香港抗疫及生產恢復。

與此同時，深圳市大力發展「灣區號」中歐班列，目前已累計開通出口線路13條，通達德國杜伊斯堡/漢堡、波蘭馬拉舍維奇、俄羅斯沃爾西諾、老撾萬象，以及中亞的哈薩克斯坦阿拉木圖、烏茲別克斯坦塔什干等多個國家、城市。

2021年，「灣區號」累計發運數量123列，貨運量11764TEU，承載貨重78735噸，實現貿易額49366萬美元。

2022年1月至11月，累計發運數量188列，貨運量17504TEU，承載貨重132613.65噸，實現貿易額54848萬美元。

## 海陸空鐵物流設施體系優勢凸顯 構築7大對外物流樞紐

應勢而謀，因勢而動。

近年來，深圳市全方位構建及完善海陸空鐵綜合立體物流設施體系。深圳擁有世界級海港、國際航空樞紐、國家公路主樞紐和全國綜合鐵路樞紐，全球物流樞紐城市建設初具規模。2021年，深圳港集裝箱吞吐量2877萬標箱，居全球第四。深圳機場貨郵吞吐量156.8萬噸，居全國第三、全球第二十。北向鐵路貨運通道基本形成，實現與中西部省份便利連通。

物流業發展活力和綜合服務水平不斷提升。歷經40餘年發展，深圳物流業實現了由傳統運輸到物流配送、綜合物流，再到供應鏈服務的產業鏈延伸和價值鏈躍升。2021年，全市物流業增加值3084億元，佔GDP比重約為10%。全市物流企業超8萬家，其中上市企業10家、市重點物流企業數量103家、供應鏈服務企業超4000家。深圳入選首批全國供應鏈創新與應用示範城市，5家企業入選首批國家供應鏈創新示範企業。

建設策略顯示，深圳未來將建設成為全球性綜合物流樞紐。該計劃包括加快建設2個海港樞紐、1個空港樞紐、1個鐵路樞紐以及3個公路樞紐，形成聯通國際、輻射全國、服務區域的7大對外物流樞紐，打造內通外聯的物流通道體系，支撐城市生產生活和商貿流通，加強與灣區城市的協同聯動，鞏固和提升深圳全球物流和供應鏈樞紐地位。

此外，深圳還將積極拓展暢通國內聯通國際的物流戰略通道。構建直連京津冀、長三角、成渝雙城經濟圈三大世界級城市群的多線路互聯的物流主「軸」線；聯動西部陸海新通道，加快完善快速通達北部灣、滇中城市群的多方式聯通的綜合物流主「廊」道；面向「一帶一路」沿線國家及地區，構建通達全球的航運航線主方「向」，形成「三軸一廊八向」的對外綜合物流通道體系。



首列深圳「灣區號」中老泰冷鏈專列。