**密级：**公开

建议第20220813号

**案 由**：关于推动粤港澳大湾区物流基础设施共建共享的建议

**提 出 人：**杨燕娴,徐浙鸿,朱秀兰,张汉清,潘明,刘凌,杨勤,李玉兰(共8名)

**办理类型：**分办

**承办单位：**市交通运输局,市规划和自然资源局,市国有资产监督管理委员会

**内 容：**

一、背景

物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业，物流的畅顺无阻和互联互通对于制造业、民生、城市发展等都会产生非常重要的影响。深圳是全国第一个出台支持物流业发展政策的城市，早在2000年就把现代物流业作为四大支柱产业之一来发展。这些年，深圳已经形成以海港、空港等物流枢纽为核心、多层次运输通道为骨架的物流基础设施体系，有效支撑和促进城市产业发展。然而，深圳市物流行业存在结构性的短板，物流运输方面的费用呈下降趋势，而仓储费用则呈上升趋势，高标仓在深圳严重短缺。深圳地处粤港澳大湾区，同时作为全国的先行示范区，在面对产业升级、消费升级的必然趋势时，也应率先联合粤港澳大湾区各重点城市，推动打造共建共享、互联互通的大湾区物流网络体系，补足深圳市物流仓储设施短板，助力大湾区物流业整体提质增效。

二、存在的主要问题

（一）深圳可供应的物流用地及高标仓严重不足

深圳可供应的物流土地日益减少，近五年来，新增物流仓储用地面积每年平均不超过10万平方米。深圳高标仓建筑面积仅约145万平方米，远远低于长三角的上海、苏州，也低于内陆的成都、武汉等城市。物流用地和仓储设施的严重短缺，造成高标仓租金的居高不下，平均租金水平已超过60元/㎡\*月,有些区域甚至高过写字楼的租金，影响了整体社会物流成本的降低，也间接抬高了城市的运营成本，包括企业生产和居民生活的成本等。

（二）大湾区协同互通的物流服务网络亟待建立

粤港澳大湾区包括香港特别行政区、澳门特别行政区和珠三角九市，总面积5.6万平方公里，是我国开放程度最高、经济活力最强的区域之一。《粤港澳大湾区发展规划纲要》指出，要加强基础设施建设，畅通对外联系通道，提升内部联通水平，推动形成布局合理、功能完善、衔接顺畅、运作高效的基础设施网络，为粤港澳大湾区经济社会发展提供有力支撑。而从现状来看，大湾区各地的物流设施建设仍相对脱节，缺乏一定程度的统筹规划、统一建设，部分城市的物流仓储设施还相对传统，已较难适应产业升级、消费升级的需要。大湾区各重点城市之间互帮互助、共建共享的物流服务网络亟待建立。

三、建议

针对存在的问题，结合行业实际及城市发展需要，提出以下建议：

（一）建议深圳市与大湾区城市建立对接机制，协同共建物流服务网络

在深圳市物流仓储设施严重不足的情况下，建议可将大湾区作为一个整体，发挥湾区城市协同互助优势，市政府牵头与周边各城市建立对接机制，一方面，类似北京、上海将物流仓储功能向周边城市扩展，深圳也可利用大湾区周边城市物流用地资源，统筹考虑、共建共享，协同解决深圳及当地物流仓储需求，降低湾区整体物流运营成本，满足产业发展和消费升级需要；另一方面，市政府可发挥深圳市龙头物流企业资源、高新技术产业资源等，通过为周边城市编制物流产业规划、升级物流基础设施等，赋能周边城市，互惠互利、合作共赢，助力粤港澳大湾区共同发展、提质增效。

（二）建议进一步发挥市属国企作用，保障物流设施的基础属性、公共属性

高标仓等物流基础设施是一个城市的重要物流节点，是城市运行的功能性配套，具有公共属性。尤其是在疫情等突发公共事件发生时，须可供于政府全盘统筹、统一调度，充分发挥其稳供给、保民生等重要作用。国有企业是中国特色社会主义制度中的独特优势，其社会属性正与仓储物流设施的公共属性一致，由国企在其中发挥主体作用，有利于平抑仓储租赁价格、规范行业发展，更好地体现政府意图。建议市政府在与各湾区城市建立对接机制时，充分考虑并利用市属国企资源，政府搭台、企业唱戏，通过市属国企具体落实物流设施网络的规划、建设、运营、保障，有效结合政府与企业的不同优势，更好地实现大湾区城市物流产业升级。