

广州市“十四五”现代物流枢纽 及产业发展土地利用规划

广州市规划和自然资源局

2022年10月

目 录

第一章 前言.....	1
一、规划目的.....	1
二、规划范围.....	1
三、规划期限.....	2
四、规划对象.....	2
五、规划依据.....	2
六、规划重点.....	4
第二章 发展基础和面临形势.....	6
一、现状与基础.....	6
二、存在的主要问题.....	10
三、面临机遇与挑战.....	10
第三章 指导思想、基本原则和发展目标.....	13
一、指导思想.....	13
二、规划原则.....	13
三、规划目标.....	14
第四章 规划衔接.....	15
一、衔接国家物流枢纽布局和建设规划.....	15
二、衔接广州市国土空间总体规划.....	15
三、衔接控制性详细规划.....	16
四、衔接广州市工业产业区块划定成果.....	16
第五章 物流枢纽布局及集聚发展范围.....	18
一、确定特大型物流枢纽布局.....	18

二、确定大型物流枢纽布局.....	22
三、建设物流骨干节点.....	27
四、整治提升主城区存量物流用地.....	28
五、构建高质量物流基础设施网络体系.....	29
第六章 枢纽集疏运优化与交通运作分析.....	31
一、工作思路.....	31
二、特大型物流枢纽评估结论及建议.....	31
三、大型物流枢纽评估结论及建议.....	32
四、整体评估结论.....	34
第七章 土地利用策略优化.....	36
一、多样化创新物流用地供给方式.....	36
二、多措并举聚焦用地分类保障.....	36
三、加强物流园区用地规划管理.....	38
第八章 规划实施保障措施.....	40
一、加强规划衔接.....	40
二、加强要素保障.....	40
三、提高规划公众参与度.....	40
第九章 规划环境影响评价.....	42
一、物流体系和用地布局环境影响.....	42
二、物流枢纽集聚发展范围环境影响.....	42
三、生态建设的环境影响.....	44
附件 广州市“十四五”现代物流枢纽及产业发展土地利用规划重点物流枢纽与骨架路网规划布局示意图.....	45

第一章 前言

一、规划目的

现代物流是在传统物流的基础上，引入高科技手段，对物流信息进行科学管理，从而提供一体化的综合性服务。物流枢纽是集中实现货物集散、存储、分拨、转运等多种功能的物流设施群和物流活动组织中心。为落实《国家物流枢纽布局和建设规划》提出的广州市建设港口型、空港型、生产服务型、商贸服务型国家物流枢纽承载城市要求，增强《广州市交通发展战略规划》提出的广州全球重要综合交通枢纽定位，在《广州市交通物流融合发展第十四个五年规划》（以下简称《总规划》）和《广州市国土空间总体规划（2021-2035年）（送审稿）》（以下简称《国土空间总体规划》）的引领下，围绕《广州市交通物流融合发展第十四个五年规划》提出的“5+10+N”物流枢纽布局体系，针对现代物流枢纽和物流产业规划建设土地资源问题，研究在合理配置和高效利用土地资源的前提下，加强物流枢纽空间布局与城市功能提升的衔接，指导各区落实好物流业发展的用地保障，以创新完善规划和用地支持政策支撑现代物流枢纽建设，特编制本规划。

二、规划范围

规划范围为广州市行政辖区，现状土地总面积约为 7250 平方公里（未含海域面积）。

三、规划期限

本规划期限为 2021-2025 年。

四、规划对象

依托物流枢纽形成的“交通+物流+产业”融合空间，包括交通用地、物流用地、相关产业用地、商业用地、配套居住用地等。

五、规划依据

（一）法律法规规章

1. 《中华人民共和国土地管理法》
2. 《中华人民共和国城乡规划法》
3. 《中华人民共和国环境保护法》
4. 《中共中央国务院关于建立国土空间规划体系并监督实施的若干意见》
5. 《中共中央办公厅国务院办公厅印发关于在国土空间规划中统筹划定落实三条控制线的指导意见》
6. 《自然资源部农业农村部关于加强和改进永久基本农田保护工作的通知》（自然资规〔2019〕1号）
7. 《广东省自然资源厅关于印发〈广东省国土空间规划（2020-2035年）编制工作方案〉的通知》（粤自然资发〔2019〕38号）

8. 《节约集约利用土地规定》(中华人民共和国自然资源部令第5号)

9. 《产业用地政策实施工作指引》(自然资办发〔2019〕31号)

10. 《优化营商环境条例》(中华人民共和国国务院令第722号)

11. 《广州市优化营商环境条例》(广州市第十五届人民代表大会常务委员会第68号公告)

(二) 政策文件及相关规划

1. 《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》

2. 《“十四五”民用航空发展规划》

3. 《广东省综合交通运输体系“十四五”发展规划》

4. 《广州市国土空间总体规划(2021-2035年)》(送审稿)

5. 《广州市交通物流融合发展第十四个五年规划》

6. 《广州综合交通枢纽总体规划(2018-2035年)》

7. 《广州市“十四五”供应链体系建设规划》

8. 《广州市工业产业区块划定成果》(2020年)

9. 《广州市近期整治提升类物流园区土地利用及产业发展规

划（2020-2023年）》

10. 《广州市交通发展战略规划》（2020年）

11. 《广州市交通运输局关于印发加快推进广州市物流园区整治提升三年行动计划及2019年工作安排的通知》（穗交运[2019]173号）

12. 《广州市工业用地项目土地利用绩效评估办法（试行）》（穗府办规〔2020〕5号）

13. 《广州制造2025战略规划》

14. 《广州市精准支持现代物流高质量发展的若干措施》（穗府规〔2021〕1号）

15. 《广州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》（穗府〔2021〕7号）

六、规划重点

（一）确定四级物流和供应链体系

构建现代化产业格局，建设复合型国家物流枢纽承载城市，全面落实《国家物流枢纽布局和建设规划》提出广州市建设国家物流枢纽承载城市要求，积极融入国际物流大通道建设；加快推进粤港澳大湾区建设工作中提出的广州大田物流基地建设。以特大型物流枢纽为湾区核心、大型物流枢纽为城市极点、物流骨干节点为片区中心、配送节点为社区终端，联通航空、铁路、水运、

公路和各级城市道路货物运输，形成辐射湾区-覆盖全市-服务各区-畅达社区的四级物流和供应链体系。

（二）协同划定特大型及大型物流枢纽集聚发展范围

在《广州市交通物流融合发展第十四个五年规划》提出的“5+10+N”物流枢纽布局体系基础上，衔接《国家物流枢纽布局和建设规划》《国土空间总体规划》、控制性详细规划、产业区块控制线，协同划定特大型及大型物流枢纽集聚发展范围。

（三）开展枢纽集疏运优化与交通运作分析

对枢纽周边现状路网、规划路网布局情况开展分析，结合枢纽集聚发展范围功能定位和规划用地性质，对规划路网承载力开展量化仿真，对未来路网交通运作情况即交通流量、饱和度等指标进行预测评估。从过境交通、内部交通、功能区衔接等角度，分析规划路网对枢纽片区发展的支持作用，预测识别交通服务瓶颈路段和区域，并提出对应路网规划改善方案和交通组织措施等相关建议。

（四）强化政策支持大力保障用地

落实土地节约集约利用，多种方式配置土地资源，统筹保障重点物流枢纽和物流产业用地发展需求。根据不同物流枢纽用地需求和自身特征，分类提出用地保障方案。进一步强化对高端高质高新的物流业态和农产品物流仓储用地政策的支持，创新多样化物流仓储用地供给方式。

第二章 发展基础和面临形势

一、现状与基础

(一) 物流产业发展优势

货邮发展全国领先。2020年，全市完成社会货运量9.25亿吨、公路货运量4.7亿吨、快递业务量76.16亿件，均保持全国前列；白云国际机场完成货邮吞吐量175.93万吨，全国第2位；广州港完成集装箱吞吐量2351万标箱、货物吞吐量6.36亿吨，分别同比增长1.2%、1.5%，在新华·波罗的海国际航运中心发展指数中，广州排名跃升至第13位。

基础设施日趋完善。航空方面，白云国际机场二期扩建工程建成投产，形成4个货站、3条跑道、2个快递中心和1个国际邮件互换局物流设施布局；航线通达230多个通航点，其中国际及地区通航点95个，辐射能力不断增强。港口方面，广州港是全国沿海主枢纽港和集装箱干线港，共包括内港港区、黄埔港区、南沙港区和南沙港区等四大港区，南沙港区三期工程、广州港深水航道拓宽工程建成投产，拥有码头泊位807个，累计开通航线217条，其中国际班轮航线120条，通达全球400多个港口。

铁路方面，广州铁路枢纽是华南地区最重要的特大型铁路枢纽。广州市域共有14个办理货物到发业务的车站（不含石龙），主要依托京广、广茂、广珠、广深铁路线、东北货车外绕线、南沙疏港铁路。全市完成铁路货运量1793万吨，开行中欧班列106列。

公路方面，广州作为华南地区最大的公路主枢纽，公路总通车里程达 8975 公里，高速公路通车里程达 1126 公里，形成辐射全国的运输网络。全市邮件集中及区域处理中心 14 个、邮路 483 条，全面覆盖行政村。

运输结构持续稳固。广州作为国家中心城市和全国三大综合交通枢纽之一，从运输方式分析，空、水、铁、公货运量持续保持较大规模，其中，公路和水运为主导，占 97% 以上（公路占比为 64.21%，水运占比为 33.35%），铁路占 1.56%，航空占 0.11%。从物流量结构分析，中转物流量达到 5.5 亿吨，占总量 43%；生产物流、商贸物流（区域分拨）分别达到 3.8 亿吨和 2.8 亿吨，占 52%。

多式联运加快发展。全市已形成江海、空陆、海陆、海铁、公铁等多种联运运作模式。一是江海联运稳步推进。已开通覆盖整个珠江-西江流域的上百条水上驳船航线，实现了全港江海联运网络。二是空陆联运加快发展。白云机场正在推进物流综合服务大楼、空陆联运集中查验平台、穗佳华南空陆联运集散枢纽等项目建设；南航开通“卡车航班”，成功将航线网络延伸到欧洲和美洲主要城市。三是海陆联运开拓创新。在南沙自贸区沿粤港澳-东盟运输通道首创了“1+N”甩挂运输组织方式，开展了 4 条跨境甩挂运输线路。四是海铁联运加快拓展。近 5 年广州海铁联运集装箱量年均增长率超 30%。开通昆明、长沙、衡阳、韶关等城市的海铁联运五定班列，形成“南沙港-黄埔港-内陆无水港”海铁联运物流通道。五是海公铁联运快速发展。广州南沙保税港

区与大朗站场合作开展海公铁联运，吸引来自东南亚的货物海运至南沙后经中欧班列前往欧洲，打造过境“多式联运”中心。

市场主体集聚壮大。2020年，广州社会物流总额60653.46亿元，同比增长3.31%，物流产业规模持续壮大，社会物流成本进一步降低。依托汽车制造及后市场、快销品、生物医药、电子商务等产业优势，培育出一批专业化、平台化物流供应链企业，为建设现代流通体系奠定基础。国内知名物流企业均将广州作为运营基地，形成多元化企业发展格局。

（二）空间发展特征

形成“枢纽+通道+网络”物流体系。航空货运枢纽方面，已形成1个国际性航空货运枢纽，为广州白云国际机场货运枢纽；铁路货运场站方面，已形成大朗、下元、棠溪、黄埔、石围塘、石牌、广州北、江高、郭塘、江村、广州东、天河东、广州铁路集装箱中心站（广州国际港）一期、增城西（广州东部公铁联运枢纽）等14个铁路物货运枢纽站；公路货运场站方面，已形成神山货运站、白云货运站、林安货运站、沙太货运站、黄金围货运站、窖口运输交易市场、黄埔集装箱站等大型公路货运场站；港口方面，已形成广州港南沙港区、广州港新沙港区、黄埔新港、黄埔老港、内港港区、南沙港沙仔作业区、南沙港沙仔岛作业区、南沙港芦湾作业区等港口货运枢纽和作业区。

形成大集聚、小分散的集聚特征。物流产业主要集中分布在白云区、黄埔区、花都区、南沙区四个行政区及广州空港经济区。

白云区集中于太和片区、机场保税区南区、江高片区，主要沿大源路北—沙太路、广从路集中分布，形成以大车队、专线、零担到末端的配送物流。黄埔区集中于开发区的科学城、西区、东区、永和、黄埔老港、黄埔新港和下元站周边片区分布，以及沿广园快速路、黄埔东路、广深沿江高速、开发大道、济广高速等道路的北侧沿线，主要为石化、钢材大宗商品以及医药等物流。花都区主要集中于空港片区、风神汽车产业城片区，形成以汽车零部件、航空货邮、冷链为主的物流。南沙区主要集中在小虎岛、黄阁汽车城、龙穴岛港口等片区，形成以港口集装箱、汽车及其零配件、石化等大宗商品物流。广州空港经济区集中于白云机场北部区域、白云机场综合保税区等区域，主要包括 4 个航空货站、3 个快递中心及周边配套货运仓库等，以航空物流为主。增城区主要依托阿里巴巴物流园、京东华南物流中心仙村园区、普洛斯增城物流园等大型物流基地形成汽配及其零配件、电商物流。番禺区集中分布在番禺大道北的华圣物流园区、广汽物流园，主要为冷链、汽车及其零部件物流。

（三）现状物流用地特征

结合 2020 年土地利用变更调查成果和工作调研，全市共有 54.82 平方公里物流仓储用地（不含港口、航空、铁路枢纽用地中包含的物流仓储用地以及非正规仓储物流仓储用地），占全市现状城乡建设用地面积 3.23%。物流仓储建筑面积 2231.89 万平方米。全市物流仓储用地平均开发强度为 0.41。

二、存在的主要问题

（一）空间布局集中程度低。物流企业集聚集约水平较低，区域内同质化竞争现象突出，“小、散、乱”物流园区偏多。物流仓储用地1公顷规模以上企业较少，物流行业集中度较低，物流企业总部入驻较少。

（二）用地效益比有待提高。从土地利用效率来看，物流用地平均开发强度仅为0.41，仅为国际先进城市的1/5，低于国内北京（0.49）、上海（0.62）等城市，无法满足现代物流公共仓储服务的需求。

（三）物流枢纽周边配套开发建设缓慢。因传统物流行业占地面积大，主要物流园区与铁路枢纽、重点产业项目布局分离，周边配套开发建设缓慢。

三、面临机遇与挑战

（一）面临机遇

1. 国家战略实施提升广州发展能级

广州已经纳入国家物流枢纽布局承载城市，国际供应链物流与中转联运物流需求快速增长，广州凭借既有的海港、空港、铁路港、公路港以及资源优势，在“一带一路”及重构“粤新欧”、“粤满欧”双向国际物流大通道背景下，形成立足粤港澳、辐射亚太、面向全球的综合物流大通道。

2.大湾区物流协同发展进一步拓展广州物流发展新空间

粤港澳大湾区的建设将进一步推进基础设施互联互通，构建协同发展现代产业体系，推动广州配置湾区港口、空港等枢纽功能，进一步拓展广州物流发展新空间。

3.建设国际物流中心将进一步增强物流枢纽地位

作为区域制造业中心，近年来广州着力建设国际航运中心、物流中心、贸易中心和现代金融服务体系，并借助 5G、人工智能等“新基建”数字化基础设施，促进广州传统物流转型。打造国际航空枢纽和世界级铁路物流枢纽，并与粤港澳大湾区腹地区域的其他港口实现联通和共同发展，建立城市群快速货运体系、城市共同配送体系。

（二）面临挑战

1.土地资源集约化要求。在贯彻十分珍惜、合理利用土地和切实保护耕地的基本国策，落实节约集约用地制度，促进生态文明建设的基本要求下，高效开发物流用地是必然趋势。

2.存量用地优化提升要求。广州市建设用地供需矛盾日趋突出，城市空间发展从“增量”转向“存量”，将以“三旧”用地、传统批发市场、低效物流园、村级工业园等为重点，分类盘活低效用地，实现空间腾退与功能优化提升，重点推动主城区范围内的传统货运站场转型升级、外迁疏解。

3.物流产业提质增效的要求。《国家物流枢纽布局和建设规

划》提出，到 2025 年，推动全社会物流总费用与 GDP 的比率下降至 12%左右，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。《粤港澳大湾区发展规划纲要》提出，提高供应链管理水平和效率，加快发展铁水、公铁、空铁、江河海联运和“一单制”联运服务。

第三章 指导思想、基本原则和发展目标

一、指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，坚持以人民为中心的发展思想，坚持以供给侧结构性改革为主线，牢固树立和贯彻新发展理念，按照建设广州国际商贸中心、国际航运中心、枢纽型网络城市建设要求，坚定不移推进高质量发展。

二、规划原则

（一）物流枢纽布局与产业发展相融合

在“产业+交通+物流”融合发展理念下，以现代化立体综合交通体系为依托，布局新增一批要素高度集聚、功能强大的物流枢纽，推动交通、物流与产业的联动融合，大力建设交通物流设施、物流组织和产业融合发展的组合式枢纽，形成具备强大区域整合和辐射能力的产业组织中心。

（二）规划前瞻性与可实施性相结合

按照适度超前的原则，布局重点物流枢纽，提升区域综合交通运输服务能力和水平。在规划编制过程中，注重市区联动、规划衔接与交通分析，以保障重点物流枢纽落地实施。保障物流枢纽及其产业用地，优化物流企业营商环境，推动现代物流业快速发展。

（三）优化存量与精准增量相结合

按照广州城市功能定位、产业布局的要求，通过转型疏解、集中安排等多种方式优化整合存量物流用地，引导物流企业向物流枢纽和重要物流园区合理集聚。同时，统筹全市物流基础设施和物流园区、专业物流基地、公共配送中心的用地布局。大力保障新增高端物流仓储用地，合理构建现代物流仓储用地格局。

三、规划目标

通过优化物流产业空间布局、多种方式增加土地供应，提升物流产业用地效率和物流产业集聚水平，强化现代物流发展基础，提升国际物流中心与综合交通枢纽功能，实现物流产业转型升级，降低社会物流和交易成本，改善人居环境和城市面貌。

第四章 规划衔接

本规划在《广州市交通物流融合发展第十四个五年规划》确定的“5+10+N”物流枢纽布局基础上，与《国家物流枢纽布局和建设规划》《国土空间总体规划》、控制性详细规划、产业区块控制线进行充分衔接，为物流枢纽布局及枢纽集聚发展范围划定提供基础支撑，以加强物流枢纽空间布局与产业发展、城市功能提升的衔接。

一、衔接国家物流枢纽布局和建设规划

《国家物流枢纽布局和建设规划》提出，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，构建以国家物流枢纽为核心的现代化物流运行体系。广州作为国际综合交通枢纽和国际物流中心，被确定为港口型、空港型、生产服务型、商贸服务型国家物流枢纽承载城市，将积极融入国际物流大通道建设。

二、衔接广州市国土空间总体规划

（一）衔接《国土空间总体规划》中的规划骨架路网，优化交通物流枢纽总体布局。加强规划的 5 个特大型物流枢纽、10 个大型物流枢纽的运输组织体系建设。完善与规划公路运输体系的高效衔接，建立以“干线运输+区域分拨”为主要特征的现代化多式联运网络，促进区域内和跨区域物流活动组织化、规模化运行。

（二）衔接《国土空间总体规划》中的城市空间发展结构。优化南沙港物流枢纽发展范围空间布局，以支撑南沙建设国际科技创新中心重要承载区；优化龙沙汽车物流枢纽集聚发展范围，支撑莲花湾未来科技组团发展；从“交通+物流+产业”融合角度出发，细化广州东部公铁联运枢纽范围，保障其枢纽配套市政道路设施用地，更好地发挥枢纽交通集疏运的功能；聚焦高端物流，提高产业配套，调整广州铁路集装箱中心站公铁联运枢纽用地功能布局；保证南沙城市用地弹性发展需求，优化小虎沙仔物流枢纽选址范围；保障从化活力发展走廊上的高品质综合服务片区，调整从化明珠物流枢纽用地选址；强化花都用地兼容性使用功能，优化花都港物流枢纽和花都狮岭物流枢纽；支撑白云建设粤港澳大湾区陆港枢纽的选址策划；强化广州高铁快运物流枢纽落地实施性，对其枢纽范围进行优化。

三、衔接控制性详细规划

结合现行控制性详细规划片区划分和各组团的用地功能规划，对枢纽周边土地功能分区的范围划分、各分区主导产业、功能定位等进行综合考虑。开展枢纽集疏运体系规划和交通运行评估时，结合现行控制性详细规划，预测至规划期末总体上规划道路网络和轨道线网基本能承载物流枢纽及相关产业发展。

四、衔接广州市工业产业区块划定成果

衔接 621 平方公里的工业产业区块控制线，形成新兴产业用地，作为高质量先进制造业、现代服务业发展载体，从而推动

重点物流枢纽与先进制造业、现代服务业等产业融合发展，加快推进枢纽及周边用地向高集聚、高层级、高强度发展，加强产城融合。

第五章 物流枢纽布局及集聚发展范围

在《广州市交通物流融合发展第十四个五年规划》确定的以 5 个特大型物流枢纽为核心、10 个大型物流枢纽为骨架、若干物流骨干节点为补充的“5+10+N”物流枢纽空间布局体系基础上，配合划定物流枢纽集聚发展范围，并明确其功能定位、主导产业发展指引、重大任务和重点建设项目等。强化各大枢纽之间的联动合作，适应水陆联运、海空联运等新型物流运输方式。

一、确定特大型物流枢纽布局

特大型交通物流枢纽共 5 个，包括广州空港物流枢纽、广州南沙港物流枢纽、广州铁路集装箱中心站公铁联运枢纽、广州东部公铁联运枢纽、广清空港现代物流产业新城（位于清远市）。

1. 广州空港物流枢纽

功能定位。依托白云国际机场及其北端区域、机场综合保税区南区，建设空港型国家物流枢纽，打造亚太航空物流中心、临空经济产业创新示范区。

枢纽集聚发展范围。机场高速、大广高速、机场第二高速、机场大道等道路围合区域，规划总面积 8053 公顷。

主导产业发展指引。在集聚发展范围内，规划布局机场核心功能区、临空物流产业区、综合保税区、航空装备产业区、临空智造产业区、生命健康产业区、临空经济商务区、综合配套区等产业功能组团。按组团特点，集聚发展冷链物流、保税物流、电商物流、邮政快递等航空物流集群产业，航空零部件、机载设备及系统、航空器整机等航空装备集群产业，生物医药、新型医疗

器械制造等生命健康集群产业，智能制造、通信设备、集成电路等临空智造集群产业。

重大任务和重点建设项目。大力推进国家物流枢纽建设，组织申报空港型国家物流枢纽试点和建设白云机场电子货运试点；完善机场综合保税区功能，研究规划在北端机场综合保税区建设全球人道主义应急基地分拨副中心；积极推进将广州空港经济区纳入广东自由贸易试验区扩区范围。推进空港枢纽机场内外物流设施、产业组团一体化发展，全面建设白云国际机场三期扩建工程，加快实施机场内货站改扩建，建设东西货运区一级货运设施、综保区南航一级货运设施、西区海关查验平台、航空物流综合信息平台、智慧货检设施等，提升机场物流综合作业能力。支持空港枢纽发展临空敏感型航空装备、生命健康、临空智造三大主导产业，加快建设生物医药制品分拨中心、航空跨境产业园项目（航材分拨中心）、海运空运物流供应链基地、国际冷链产品交易中心等企业总部、产业发展基地等项目，促进临空产业集聚发展。

2.广州南沙港物流枢纽

功能定位。依托南沙港区、南沙港站、南沙综合保税区等，建设港口型国家物流枢纽，打造华南江海公铁多式联运示范基地，高水平提升国际航运枢纽。

枢纽集聚发展范围。由龙穴岛、万顷沙保税区、万顷沙铁路物流基地等组成，物流枢纽集聚发展范围总面积 7358 公顷。规划龙穴岛北部预留发展区物流功能，同时也支撑南沙建设国际科技创新中心重要承载区。

主导产业发展指引。在集聚发展范围内，规划布局临港物流区、综合保税区、海铁联运物流产业区、临港产业区等产业集聚区，并预留物流产业组团拓展空间。重点发展海铁联运业务；集聚发展保税物流、冷链物流、汽车物流、电商物流、应急物流等航运物流业，驳船代理、船舶交易、航运金融、海事法律、航运仲裁等航运服务业，智能与新能源汽车、航运装备制造与维修、保税加工等临港先进制造业。

重大任务和重点建设项目。加快推进广州港港口型国家物流枢纽试点，积极申请国家多式联运示范工程。加快完善国际航运枢纽设施，积极推进南沙港区四期工程、粮食及通用码头扩建工程投产使用，建设广州港环大虎岛公用航道工程、桂山锚地扩建工程、南沙港区国际通用码头工程等港航项目，推进实施广州港20万吨级航道工程、南沙港区五期工程。完善现代航运服务体系，推进南沙全球人道主义应急仓库和枢纽、广州南沙国际物流中心、国际航运物流产业集聚区、智能汽车生产及研发基地等项目建设，促进航运物流、保税物流和临港先进制造联动发展。

3.广州东部公铁联运枢纽

功能定位。围绕增城西铁路站场，建设生产服务型 and 陆港型国家物流枢纽，大湾区国际班列集结中心，形成大湾区珠江东岸科技创新和先进制造业供应链组织中心。

枢纽集聚发展范围。西福河、增佛高速、新新公路、广汕公路等围合区域，枢纽集聚发展范围总面积 775.82 公顷。

主导产业发展指引。在集聚发展范围内，规划布局先行起步区、公铁物流联运功能区、物流产业融合发展区、综合配套区等

功能组团，并预留未来产业组团拓展空间。重点发展公铁、空铁联运业务。集聚发展现代供应链物流、异地航空物流、冷链物流、大宗商品物流、跨境电商物流、应急物流等现代物流产业，汽车及新能源汽车制造、工业机器人制造、高端医疗仪器制造、服装制造等先进制造业。

重大任务和重点建设项目。组织申报生产服务型和陆港型国家物流枢纽试点，国家多式联运示范工程、示范物流园区。推进起步区及枢纽物流功能区建设，建成智慧物流园、展示交易中心等项目。

4.广州铁路集装箱中心站公铁联运枢纽

功能定位。依托广州铁路集装箱中心站、大朗货站、江村编组站，打造商贸型和陆港型国家物流枢纽、亚欧跨境物贸支点、国际班列集结中心、国家铁路多式联运基地。

枢纽集聚发展范围。北二环高速、广花快速路、华南快速路、流溪河等围合区域，枢纽集聚发展范围总面积 4479.46 公顷。

主导产业发展指引。在集聚发展范围内，规划物流功能区（铁路、港口）、产业功能区、商住发展配套区、综合配套区等功能组团。大力发展公铁、水铁等多式联运。集聚发展大宗商品物流、冷链物流、电商物流、保税物流、高铁物流等现代物流产业，商贸会展、物流金融、科技服务（物流大数据）等生产性服务业，智能电器、智能家居、美妆日化、食品加工等先进制造业。

重大任务和重点建设项目。组织申报陆港型和商贸服务型国家物流枢纽试点，支持申请国家多式联运示范工程。支持在枢纽设置海关、口岸、边检等服务，推动加快开行国际班列。有序推

进枢纽集聚发展范围内园区、重大项目工程的用地规划调整，推动落实周边产业组团、配套基础设施用地指标。推动大朗货站周边城市更新，启动大田铁路物流园产业基地建设。加快建设广州铁路集装箱中心站（广州国际港）二期，研究启动高铁物流试点运营及广州铁路集装箱中心站配套码头建设。

5.广清空港现代物流产业新城（位于清远市）

功能定位。依托京广铁路源潭站，建设商贸服务型国家物流枢纽，打造大湾区现代供应链枢纽和城市生活分拨中心。

枢纽集聚发展范围。佛清从高速、湖城大道、京广铁路源潭站等围合区域，规划总面积约 4107 公顷。

二、确定大型物流枢纽布局

大型交通物流枢纽共 10 个，包括白云神山物流枢纽、广州高铁快运物流枢纽、黄埔新港物流枢纽、下元物流枢纽、花都港物流枢纽、花都狮岭物流枢纽、增城开发区物流枢纽、小虎沙仔物流枢纽、从化明珠物流枢纽、龙沙汽车物流枢纽。

1.白云神山物流枢纽

功能定位。依托广清高速、花莞高速公路，打造商贸服务型物流枢纽、高速公路物流服务创新示范高地、高端消费产业供应链管理和结算服务创新中心。

枢纽集聚发展范围。白云神山物流枢纽集聚发展范围总面积 102.33 公顷。

主导产业发展指引。集聚发展范围内，规划布局公路物流区、物流产业区、综合配套服务区等功能组团。发展公路物流、空地

多式联运，实现干配分离，并为货物提供仓储、转运、分拨、调度等综合物流服务。集聚发展医药冷链物流、生鲜冷链物流、应急物流、综合电商、供应链金融、物流结算、物流大数据等现代物流产业，提供现代物流供应链综合配套服务。

重点建设项目。结合花莞高速立交规划建设枢纽园区，建成高速公路专属物流园、综合电商和生鲜冷链产业园、品牌商结算供应链产业园、应急医药医疗流通产业园、数据中心产业园等项目。

2.广州高铁快运物流枢纽

功能定位。依托广州南动车运用所、广州北站等，打造全国高铁快运作业基地先行先试点、全国高铁快运枢纽。

枢纽集聚发展范围。广州南动车运用所、龙古路、动车街等围合区域，物流枢纽集聚发展范围总面积 26.27 公顷。

主导产业发展指引。集聚发展范围内，规划布局高铁快运物流产业功能组团。重点发展高铁集装箱物流、冷链物流、快递物流、电商物流等现代物流业。

重大任务和重点建设项目。推动落实枢纽用地，实施高铁快运基地项目建设。

3.黄埔新港物流枢纽

功能定位。依托黄埔新港，打造港口型物流枢纽、大湾区临港制造基地。

枢纽集聚发展范围。主要为广州开发区西区，规划总面积 1350 公顷。

主导产业发展指引。集聚发展范围内，规划建设智慧港航区、保税物流区、加工制造区、综合产业区等功能组团。重点发展水铁联运业务；集聚发展保税物流、冷链物流、港口物流等航运物流业，航运交易、商务办公等航运服务业，入境维修再利用、食品加工、生物医药、高端装备、精细化工、日消品化工等临港先进制造业。

重大任务和重点建设项目。推进黄埔港区新港作业区的环保、安全技术改造，推动港区智能化技术改造，加强海铁联运发展。启动宝石路、金华街“工改工”等西区功能提升行动。稳步推进黄埔港区老港作业区转型升级，结合南沙港区开发建设进度，有序推进货运功能转移。

4.下元物流枢纽

功能定位。依托下元铁路货站、现状物流园区，打造商贸服务型物流枢纽。

枢纽集聚发展范围。石化路、广园快速路、开发大道、护林路等围合区域，物流枢纽集聚发展范围总面积 264.83 公顷。

主导产业发展指引。集聚发展范围内，规划布局铁路物流园、电子商务园、综合物流园等功能组团。大力发展铁路物流、电商物流（含跨境电商）、电商孵化、现代仓储、城市配送等服务。

重大建设项目。推动下元铁路货站改造，强化铁路运输能力。加强现状物流园规范化管理，支持改造为高标准仓。

5.花都港物流枢纽

功能定位。依托花都港区及二类口岸，为花都汽车城及周边产业园区提供专业化物流服务，打造生产服务型物流枢纽。

枢纽集聚发展范围。红棉大道、北二环高速、炭步大道、宝华路、赤泥大道等围合区域，规划总面积 3110 公顷。

主导产业发展指引。集聚发展范围内，规划布局港口物流区、汽车制造产业区、综合产业制造区等功能组团，预留产业组团拓展空间。集聚发展港口物流、汽车物流、电商物流、冷链物流等现代物流产业，整车及零部件制造、皮革制造、电子制造等先进制造业。优化提升海关、口岸、检验检疫等综合性物流服务。

重点建设项目。推动花都港河道疏浚和码头扩建，启动港口配套物流园区建设和乘用车研发项目扩建。

6.花都狮岭物流枢纽

功能定位。依托京广铁路军田站，打造服务广州北部及珠三角地区的以生产、生活资料区域配送及展示交易为主的综合物流园区。

枢纽集聚发展范围。广清高速、珠三环高速、铁路西路等围合区域，物流枢纽集聚发展范围总面积 416.76 公顷。

主导产业发展指引。集聚发展范围内，规划布局物流产业区、综合产业区、商业配套区和综合配套区等功能组团。重点发展公铁联运，集聚发展铁路物流、甩挂运输、电商物流、城市配送等现代物流业，皮具制造、精细化工等制造业。

7.增城开发区物流枢纽

功能定位。围绕南香谷产业园、物流园等，打造集电子商务、城市配送、快递转运、物流大数据等功能于一体的商贸型物流枢纽。

枢纽集聚发展范围。增城开发区物流枢纽集聚发展范围总面积 92.45 公顷。

主导产业发展指引。集聚发展范围内，规划布局南香谷产业园、现代物流园等功能组团。大力发展电子商务、快递分拨转运、城市配送等物流服务及商务办公、科技服务（物流大数据）、网络云端等生产性服务业。

重点建设项目。加快启动产业园、物流园扩建工程。

8.小虎沙仔物流枢纽

功能定位。依托汽车滚装码头、石化码头、黄阁汽车城，打造国际商品汽车贸易中心和石化交易中心。

枢纽集聚发展范围。南沙小虎岛、沙仔岛及广澳高速、凤凰大道等围合区域，物流枢纽集聚发展范围总面积 1984.76 公顷。

主导产业发展指引。集聚发展范围内，规划布局汽车物流区、石化物流产业区、现代制造产业区、汽车产业区等功能组团。大力发展汽车滚装物流、石化产品仓储等现代物流业，新能源汽车、传统汽车、航运装备制造、石化加工等先进制造业。

重点建设项目。推进新能源汽车产能扩建及发动机建设项目，支持石化储运基地逐步向石化产品交易功能转化。

9.从化明珠物流枢纽

功能定位。依托从化明珠工业园，打造集生产、商贸、城市配送于一体的综合服务型物流枢纽。

枢纽集聚发展范围。大广高速、城鳌大道、龙潭大道等围合区域，物流枢纽集聚发展范围总面积 2220.26 公顷。

主导产业发展指引。集聚发展范围内，规划布局物流服务区、综合产业区等功能组团。发展电商物流、甩挂运输、冷链物流、城市配送等现代物流服务，电子信息、消费类电子、建材五金、美妆日化、汽车零部件、医药等先进制造业。

重大建设项目。续建电商物流总部、黄埔从化产业共建合作区启动区。

10.龙沙汽车物流枢纽

功能定位。依托汽车产业园，打造生产服务型物流枢纽、广州南部汽车创新中心。

枢纽集聚发展范围。绕城高速、莲花大道、狮子洋等围合区域，物流枢纽集聚发展范围总面积 76.76 公顷。

主导产业发展指引。集聚发展范围内，规划布局龙沙码头及配套物流园、汽车配套产业区功能组团。发展水水联运，重点发展汽车物流，支撑形成制造、研发、商贸、金融为一体的汽车产业链。

重点建设项目。推动龙沙码头二期工程及配套物流园区、番禺汽车城物流中心及停车场建设。

三、建设物流骨干节点

“十四五”时期，优先建设 9 个物流骨干节点，其中扩容提升鱼窝头、知识城 2 个物流骨干节点，新建龙溪、大岗、从化南、九龙、街北、钟落潭、太和等 7 个物流骨干节点。

四、整治提升主城区存量物流用地

依照《广州市交通物流融合发展第十四个五年规划》《广州市近期整治提升类物流园区土地利用及产业发展规划（2020-2023年）》等相关政策的要求，主城区开展物流园整治提升行动，针对物流园区布局“小、散、乱”等现状问题，通过“清理疏散、改造提升、完善配建”三类整治措施加快主城区物流园区疏解。

（一）清理疏散

对于不符合城市发展需求、环境污染大、影响区域交通的物流用地，按照规定严格监管、分类处理，有序推进优化低端低效物流企业，腾出空间进一步培育创新性产业。

（二）改造提升

对于符合城市发展需求、经济效益较好、城市发展必须的物流配套园区及物流用地，应当积极引导鼓励企业进一步规范经营，通过软硬件改造，提高管理水平，提升土地利用效率，打造物流行业的标杆示范。积极引导鼓励企业实施产业升级，发展电子商务、专业孵化器等新业态。对于传统型以及有意愿升级改造的物流园，结合区域发展规划，大力推动园区成片连片改造。

（三）完善配建

将物流服务系统建设与配套设施建设进行有机融合，完善物流产业链模式。鼓励交通物流企业进行装备升级，着力推进公路、

铁路、水路、航空等运输方式有机衔接，逐步完善转运设施，加快不同运输方式之间的连接。规划和配套新能源专属卸货区、停车区和充电设施。充分考虑重点物流枢纽设置前置仓冷库、大型冷库等冷链物流的设施需求，完善物流园区冷链物流配套设施。

五、构建高质量物流基础设施网络体系

（一）完善城市配送基础设施网络

按照“设施完善、管理科学、服务优质、科技先进、市场规范”原则，构建以重点物流园区、公共配送中心和末端共同配送等物流节点为支撑的三级城市物流配送节点网络体系。重点保障一级和二级节点物流用地，同时对三级节点根据城市发展需要进行末端网点配置规划选址。

一级节点——重点物流园区。作为连接城市内部及对外交通节点，重点实现道路货运与水路、航空、铁路等其他运输方式之间的衔接。

二级节点——公共配送中心。满足城市配送服务半径（一般为 10km）需要的，鼓励企业采用先进分拣设备、标准化设施、立体化仓库等先进设施设备，并向社会开放。

三级节点——末端共同配送点。分为商业社区配送节点和居民社区配送节点。对于商业社区配送节点，逐步推动批发市场“商流”“物流”分离，在大型商业网点、批发市场建设货物接卸场地、临时堆场以及停车设施，鼓励和引导企业将自用停车场、配送站点向社会开放。对于居民社区配送节点，可利用社区居委会、物业管理用房等资源设立或经营企业按照市场需求配置。

（二）建立健全高效应急物流体系

积极采用大数据、人工智能、5G等新技术，提升现代供应链水平。支持专业化供应链管理企业发展，促进制造业与物流业、商贸业、金融业深度融合，提高产业链、供应链运行一体化协同水平，统筹应急物资储存和运输，对突发事件及时处理。统筹建立应急运输储备力量，提升风险应对和应急保障能力。

第六章 枢纽集疏运优化与交通运作分析

一、工作思路

为评估广州市域范围内特大型及大型物流枢纽（14个）建成后对区域及周边道路交通的影响，开展各物流枢纽现状及既有规划集疏运系统梳理、交通需求预测、道路交通运作评估等工作，并结合评估结论，针对既有规划集疏运系统及用地规划提出优化建议，为物流枢纽地区详细规划设计及建设提供参考依据。

二、特大型物流枢纽评估结论及建议

（一）广州空港物流枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作稳定，主要对外通道和节点的服务水平整体维持在D级及以上，其中机场高速、花都大道等局部路段服务水平为E级。

（二）广州南沙港物流枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作稳定，其中，新龙特大桥等交通压力较大，服务水平为D级，番中公路、红莲大桥等过江通道及其他主要道路服务水平在C级及以上。

（三）广州东部公铁联运枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作稳定，主要对外通道和节点的服务水平在 D 级及以上，枢纽片区配套道路及节点的服务水平均在 C 级及以上。

（四）广州铁路集装箱中心站公铁联运枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作基本稳定，主要通道及节点服务水平在 D 级及以上。

三、大型物流枢纽评估结论及建议

（一）白云神山物流枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作稳定，主要通道和节点服务水平在 D 级及以上。片区内部道路主要道路服务水平均在 C 级及以上。

（二）广州高铁快运物流枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作稳定，周边主要区域性对外联系通道和节点的服务水平在 D 级及以上，枢纽片区配套进出道路及节点的服务水平均在 C 级及以上。

（三）黄埔新港物流枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作稳定，主要对外通道和节点的服务水平整体维持在 D 级及以上，其中黄埔东路、开发大道等局部路段服务水平为 E

级。

（四）下元物流枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作稳定，主要通道和节点服务水平整体维持在 D 级及以上，其中，广园快速路由于过境交通量较大，局部路段服务水平为 E 级。

（五）花都港物流枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作稳定，主要通道和节点服务水平维持在 D 级及以上，其中花莞高速西延线、白云六线、平步大道、红棉大道等道路局部路段服务水平为 E 级。

（六）花都狮岭物流枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作稳定，主要对外通道和节点的服务水平在 D 级及以上，枢纽片区多数配套道路及节点的服务水平为 C 级，局部路段服务水平为 D 级。

（七）增城开发区物流枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作稳定，主要对外通道和节点的服务水平在 D 级及以上。

（八）小虎沙仔物流枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作基本稳定，主要通道及节点服务水平在 D 级及以上。

（九）从化明珠物流枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作稳定，主要通道和节点服务水平在 C 级及以上，主要路段服务水平聚在 C 级及以上，局部路段服务水平为 D 级。

（十）龙沙汽车物流枢纽

经道路交通运作评估，远期物流枢纽周边路网按照规划建成后，整体运作稳定，主要通道和节点服务水平整体维持在 D 级及以上，局部路段和节点服务水平降至 E 级。

四、整体评估结论

远期各物流枢纽集聚发展范围内用地和道路交通按照规划建设，经评估，各物流枢纽周边道路交通运作总体稳定，对外通道及主要交通转换节点的服务水平基本维持在 D 级及以上，物流枢纽片区内部路网服务水平基本维持在 C 级及以上。部分物流枢纽周边主要集散通道局部路段及转换节点高峰时段服务水平降至 E 级，局部出现交通拥堵，如广州空港物流枢纽、黄埔新港物流枢纽、龙沙汽车物流枢纽等。

从各物流枢纽周边道路交通建设现状来看，大部分物流枢纽周边均已建设有高快速路通道，区域集疏运通道已具备一定基础，建议结合枢纽项目建设，同步或超前建设枢纽配套集疏运道路，

进一步完善物流枢纽集疏运系统；衔接各区国土空间总体规划，加强与土地利用规划的协调。

第七章 土地利用策略优化

一、多样化创新物流用地供给方式

（一）支持利用存量资源新增物流用地供应。按照优化城市空间布局、促进土地集约节约利用的要求，加强物流设施用地布局调整 and 资源整合。鼓励通过中心城区物流园区、批发市场、旧厂房、旧仓库、工业标准厂房和商务楼宇等存量资源的改造提升，建设物流和数字经济融合发展的特色产业园。进一步结合物流园权属人意愿情况，进行物流园分区分类规划，提升物流用地供给效率。利用存量房产和土地资源建设电子商务、快递物流项目，在办理用地手续等方面给予政策支持。

（二）鼓励通过集体土地使用权流转提高用地供给。对于符合条件的经营性集体建设用地，鼓励土地所有权人按照相关规定，通过土地使用权出让、出租、政府统租等方式提供给其他单位或个人，用于现代物流项目建设使用，增加物流用地市场供给。

（三）优化新增用地供给。对全市规划的物流枢纽（园区）范围内的物流设施项目，优先纳入全市年度土地利用计划和供应计划予以保障。对属于物流仓储用地的，鼓励通过弹性年期出让、先租后让、租让结合等多种方式供地。

二、多措并举聚焦用地分类保障

（一）规划引导“交通+物流+产业”的发展模式。通过“调存量、优增量”手段优化交通物流枢纽布局，及时将物流枢纽等

用地纳入国土空间规划和相关专项规划，统筹规划和建设。积极打造“交通+物流+产业”模式，形成城市新的经济增长极。

（二）保障特大型和大型物流枢纽用地。特大型物流枢纽按照国家、省、市要求，在符合国土空间规划管控要求下落实用地。大型物流枢纽和骨干节点由各区按照避让生态保护红线、永久基本农田，尽量少占或不占耕地原则，在符合国土空间规划管控要求下落实用地。涉及码头所需的围填海用地，由其所在区和相关职能部门按照相关围填海政策要求统筹推进落实。

（三）鼓励现代物流产业高质量发展。优先保障先进制造业、战略性新兴产业、都市型产业和粤港澳大湾区现代产业发展和物流仓储空间，进一步增加对现代物流业态和农产品物流仓储用地的支持，大力发展快递物流、电子商务物流、保税仓储物流、农产品物流、冷链物流、城市共同配送、逆向物流等物流服务。

（四）保障物流基础设施用地。加强物流仓储用地保障，统筹布局物流枢纽、物流园区（基地）、配送中心、分拨中心、冷链物流设施等用地，对纳入国家和省级示范的物流园区新增物流仓储，在用地安排上给予积极支持，优先安排整合物流业务的公共型平台和与工业、商贸业融合发展的物流项目土地供应，优先保障发展多式联运用地落实。支持应急物流设施和首末端物流设施建设，新建工业、商业项目和居住小区应规划、预留物流仓储用地和配送末端网点用地；将末端综合服务场所纳入公共服务设施规划技术标准，新建写字楼、居住小区应同时预留规划建设配送末端网点用房。

（五）加大优质项目落地保障。凡在广州落地的现代物流和供应链上市公司、投资符合广州产业导向且投资额超过 10 亿元的产业项目；或在市物流枢纽规划布局的物流枢纽产业园引入投资额 10 亿元以上的现代物流和供应链产业项目，可参照项目所在区工业用地出让最低价标准设定出让起始价。

三、加强物流园区用地规划管理

（一）推动物流用地向已划定的产业区块集中。优先引导物流项目向园区集中，促进产业区块向低碳、高效、集约型物流产业倾斜，引导中小型物流企业集中集约运营生产，提升物流产业用地节约集约利用效益。针对物流园疏解后用地，应优先引入新一代信息技术、人工智能、现代商贸、新材料为主体产业进驻，实现产业业态有效提升。

（二）规范现代物流园区和物流项目的规划设计、建设和服务。统筹考虑包括物流园区及周边道路管网水电及信息自动化网络等基础设施用地，支持鼓励物流园区相关配套服务产业在园区或周边融合发展，积极支持利用工业企业旧厂房、仓库和存量土地资源建设物流设施或提供物流服务。制定合理的物流用地使用年限，鼓励物流企业加大信息化、智能化、自动化基础设施建设投入。严格控制配套设施用地比例，提高物流仓储用地投资强度和产出效益。

（三）强化现代物流园区发展用地保障。对全市规划的物流枢纽（园区）范围内的物流设施项目，优先纳入全市年度土地利用计划和供应计划予以保障。对属于物流仓储用地的，鼓励通过

弹性年期出让、先租后让、租让结合等多种方式供地。支持在符合规划、不改变用途的前提下，对提高自有工业用地或仓储用地利用率、容积率并用于甲级仓储、智能分拨转运等物流设施建设的，不再增收土地价款。支持在规模化物流园区集中建设、运营充电设施。支持充分利用机场噪音区、交通枢纽周边碎片化边角地发展现代物流服务。提高物流项目用地强度，新建物流仓储用地容积率一般不低于 2.0，研发总部类参照同等地区的商办用地确定容积率。

（四）支持物流用地复合开发。鼓励土地兼容使用，鼓励建设用地从单用途的模式转向多功能、多用途的综合开发利用模式。鼓励发展电商、集中采购中心和第三方物流配送等现代化生产经营方式。适当提高物流园区内容积率，鼓励建设高架仓，推动物流用地立体开发，提高土地利用率。结合区域产业发展规划，进一步探索物流用地综合开发利用模式，提高土地使用效率，推进物流用地的多功能立体开发和复合利用。

第八章 规划实施保障措施

一、加强规划衔接

在“5+10+N”物流枢纽布局体系引领下，重点加强与国土空间规划衔接，推动物流枢纽纳入市区两级国土空间总体规划中进行统筹考虑。同时，物流仓储用地调整完善、土地储备、土地供应、土地综合整治等土地利用相关规划的编制与实施，需与“1+N”现代物流规划体系充分衔接，推进各项工作科学有序开展。

二、加强要素保障

建立长效沟通渠道，形成跨部门、跨机构协调的现代物流工作方式；对于重点物流项目，优先纳入绿色通道管理。

积极协调市、区两级物流发展资源，保障物流发展用地，支持商贸物流新业态、新模式发展用地。对于符合重点项目条件的物流企业，优先列入重点建设计划，用地计划指标优先给予保障。继续支持集体建设用地流转等政策方面的创新和实施。

贯彻落实广东省供给侧结构性改革降成本工作，强化物流设施及用地的社会公益属性，找准降低物流用地成本的关键领域以及行业面临的困难和问题，加强用地、财税政策保障，减轻物流企业用地负担，降低物流枢纽土地利用门槛。

三、提高规划公众参与度

加强规划公众参与。通过政府网站向社会公开征求意见，提高公众参与度，充分尊重公众意愿，增强规划实施性和可操作性。

发挥专家领衔作用。建立核心专家领衔、多领域专家全过程参与、全方位指导的工作方式，鼓励专家提供专业指导意见。

强调行业主导。广泛征求行业协会、相关企业等各方群体意见，了解行业发展需求，形成专业化的行业参与格局。

第九章 规划环境影响评价

一、物流体系和用地布局环境影响

本规划在《广州市交通物流融合发展第十四个五年规划》规划重点物流枢纽布局体系的基础上，结合协调各地区、各行业用地需求，综合考虑物流产业可持续发展，对特大型及大型物流枢纽体系、空间布局进行安排，优化配置物流土地资源，协调土地利用与生态环境保护的关系。

本规划对物流枢纽空间布局的安排遵循了生态优先的原则，优先保护生态环境建设用地，监督对土地生态系统的破坏活动，加强对土地利用的生态管理；物流枢纽体现集中布局、科学发展原则，以“优化存量、精准增量”的方式，着力推进高端物流项目在集聚发展范围集中布局，同时积极盘活、开发城镇低效物流用地，清理闲置低效土地，提出主城区物流园区转型升级措施，逐步引导城区产业升级和用地结构调整，对改善城乡人居环境和生态环境起到积极的促进作用。

二、物流枢纽集聚发展范围环境影响

“十四五”期间物流枢纽集聚发展范围的划定和建设，将不可避免的对生态的统一性进行分割。因此，在物流枢纽集聚发展范围规划建设实施过程中，要尽可能避免对生态廊道和大型生态斑块的分割，减少对生态功能和生物生境的破坏。在具体建设过程中，按照《广州市城市环境总体规划（2014-2030年）》确定

的生态保护红线和环境功能分区，对管控区范围内的建设活动实行严格的环境准入标准，加强开发内容、方式及强度控制。

生态保护红线区面积 **1071.06** 平方公里，其中物流枢纽集聚发展范围与其重叠面积 **0.06** 平方公里，占生态保护红线区总面积的 **0.01%**，主要为花都物流枢纽水系重叠，后期具体规划建设时，将注意避让生态保护红线范围，符合其管制要求。

生态环境空间管控区面积约 **2460.95** 平方公里，其中物流枢纽集聚发展范围与其重叠面积 **1.68** 平方公里，占生态环境空间管控区总面积的 **0.07%**。生态环境空间管控区内，原则上不再新建各类工业企业或扩大现有工业开发的规模和面积，禁止建设大规模废水排放项目和排放含有毒有害物质的废水项目，工业废水不得向该区域排放。后期具体规划建设时，将注意避让生态环境空间管控区，符合其管制要求。

大气环境管控区面积 **1628.9** 平方公里，其中物流枢纽集聚发展范围与其重叠面积 **46.35** 平方公里，占大气环境管控区总面积的 **3%**。大气环境管控区中，环境空气质量功能区一类区内禁止新建排放大气污染物的项目；大气污染物增量严控区内禁止新建除热电联产以外的煤电项目，禁止新（改、扩）建钢铁、建材、焦化、有色、石化、化工等高污染行业项目，禁止新建涉及有毒有害气体排放的项目。后期具体规划建设时，将注意避让大气环境管控区，符合其管制要求。

水环境管控区面积 **2183.8** 平方公里，其中物流枢纽集聚发展范围与其重叠面积 **73.41** 平方公里，占水环境管控区总面积的 **3.4%**。水环境管控区中，一级饮用水保护区内禁止新（改、扩）

建与供水设施和保护水源无关的建设项目，二级饮用水保护区内禁止新（改、扩）建排放污染物的建设项目；重要水源涵养管控区内禁止新建有毒有害物质排放的工业企业；水生生物保护管控区禁止污染水体的旅游开发项目。后期具体规划建设时，将注意避让水环境管控区，符合其管制要求。

三、生态建设的环境影响

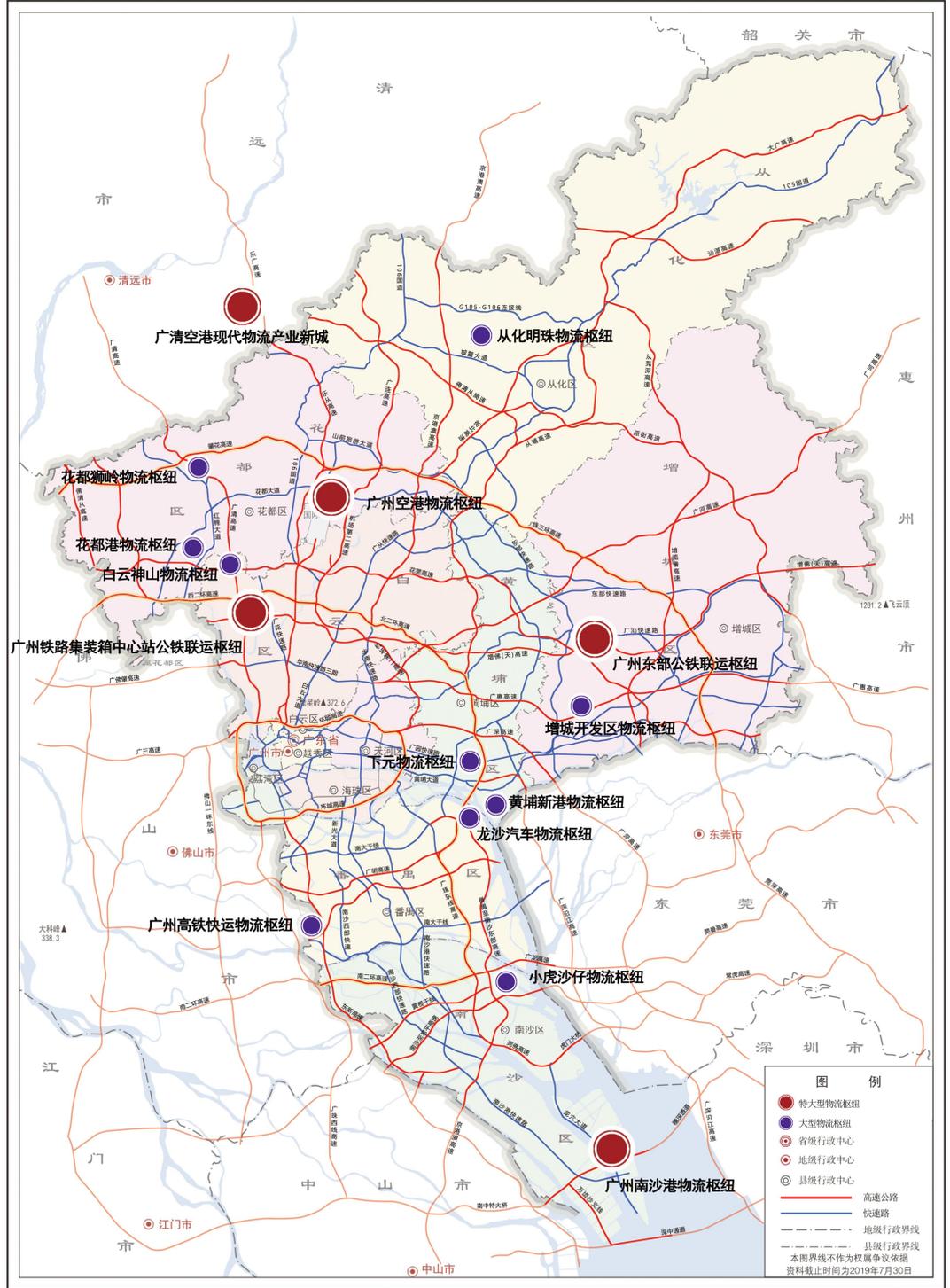
为了保护区域的生态环境，本规划以生态控制线为空间管控载体，严格落实了自然保护区、水源保护区、主干河流及堤围、水库及水源林、生态公益林、风景名胜区、森林公园、湿地公园、地质公园及地质地貌景观区、城市生态绿地等，通过分级管制控制，严格保护各类生态用地，有效控制生态控制线内的各种建设活动，保障生态环境。

本规划总体符合环境保护要求，在后续涉及具体项目实施过程中，将以区为主体，落实相关环境保护要求。

附件

广州市“十四五”现代物流枢纽及产业发展土地利用规划

重点物流枢纽与骨架路网规划布局示意图



地理底图来源于《广州市地图》(粤S(2020)01-005号)