

港珠澳大橋通車八周年 月均進出口增逾7倍

龍頭企布局珠江西岸 物流園滿園二度擴容



大橋通車8周年成效

進出口總值增長超7倍

2018年10月開通至2026年7月底，經大橋珠海公路口岸進出口總值突破**1.5萬億元**，月均進出口值從開通初期的**41億元**躍升至2026年1月至7月的**340億元**，2026年1月至7月，經港珠澳大橋珠海公路口岸進出口總值**2,380億元**，同比增長**39.7%**。

粵港澳旅客逾1.25億人次

截至今年10月22日零時，經港珠澳大橋珠海公路口岸往來粵港澳三地的旅客數量已超過**1.25億人次**，車輛已超過**2,645萬輛次**。

跨境冷鏈通道打通

「空陸鮮活產品專屬快線」全面開通，實施「港澳中轉一大橋通關—珠海集裝」全鏈路冷鏈監管模式，鮮活水產品實現捕撈後48小時內送達大灣區消費者餐桌，截至2026年8月，累計進境港澳機場中轉鮮活產品近**400噸**、貨值**1,744萬元**。

日均近300萬 跨境電商包裹過橋

大橋通車以來，累計跨境電商出口額超**3,500億元**，其中約**70%**經港澳機場發往全球。2025年，經港珠澳大橋跨境電商進出口**1,109.8億元**，同比增長**92.5%**。2026年繼續保持增長態勢，1月至7月經大橋跨境電商出口**880億元**，增長**58%**。

清晨，位於珠海香洲區洪灣大道上的粵港澳物流園內，工作人員忙碌揀貨，又車穿梭作業，貨車滿載出口貨物次第啟程，沿高速行駛十幾公里，即抵達港珠澳大橋珠海公路口岸，跨海而過，40多分鐘便可將貨物送到香港國際機場，再發往全球200多個國家和地區。這一幕，正是港珠澳大橋持續帶動跨境經貿飛速發展的生動縮影。

港珠澳大橋興建之初，外界不乏質疑之聲，這項超級工程一度被貼上「大白象工程」的標籤。然而正式通車八年來，作為連接粵港



●粵港澳物流園已成為港珠澳大橋經貿新通道重要物流平台。

澳三地的重大跨境基礎設施，大橋承載的「粵港澳物流大動脈」的作用日益凸顯。數據是最直觀的註腳：自2018年10月開通至2026年7月底，經港珠澳大橋珠海公路口岸進出口總值突破1.5萬億元（人民幣，下同）；月均進出口值從開通初期的41億元，躍升至340億元，增長超過7倍。大橋聯通三地的價值持續釋放，經貿拉動效應不斷顯現，充分彰顯了其在粵港澳大灣區協同發展中的戰略地位。

●文/圖：香港文匯報記者 李望賢 珠海報道



●粵港澳物流園內，工作人員正在忙碌地分揀包裹。

在粵港澳物流園的跨境電商倉儲區，香港文匯報記者看到現場工作人員正忙碌地整理包裹，「香港消費者在網上購買多個商品，有不同的包裹，我們會在這裏匯總打包在一起，這樣貨品到了香港，快遞小哥也只需要配送一次，提升了效率。」粵港澳物流園運營單位——珠海交控集團旗下的珠海市匯暢交通投資有限公司（以下簡稱「匯暢公司」）業務部經理黎海堅向香港文匯報記者介紹，「這裏有數個跨境電商龍頭企業的港澳集運倉，每天約15萬票包裹全部經大橋發往港澳本地市場。」

這是物流園日常的運作場景，該園區為大橋西延線上的物流關鍵節點。這裏，向東經大橋直達香港國際機場，南連橫琴粵澳深度合作區。「粵港澳物流園是《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確提出的建設項目之一，現在已成為港珠澳大橋經貿新通道重要物流平台。」匯暢公司總經理陳美君介紹，園區吸引京東、拼多多、DHL、山姆、香港屈臣氏等一批行業龍頭企業入駐，貨物涵蓋跨境電商、快件、普貨、冷鏈等多種類型，目前，園區一期、二期已先後滿園，三期也即將啟動建設。

珠江西岸貨品赴港 節省一半時間

陳美君親歷了大橋開通以來珠海跨境經貿發展的歷程。她回憶，園區一期於2023年啟用，起步時也經歷過觀望期，一些粵西企業的出口貨物，寧願多花三四個小時走深圳去香港，也不願嘗試走珠海去香港。轉折點，是屈臣氏的進駐——這家港企決定把內地的倉庫設在粵港澳物流園，將貨物在此集聚後直供香港門店，港倉內移至該物流園後，物流成本下降約20%。此後，其他企業陸續進駐，園區二期於2024年10月開園，12月即告滿園。

在陳美君眼中，大橋帶來的首先是時效之變。「比如，江門的貨物走陸路去到深圳至少要3個小時，再從深圳去香港至少1個小時。但是江門到珠海再走港珠澳大橋去香港，只需要2個小時左右。」她給香港文匯報記者算了一筆「時效賬」：同樣的路程，走大橋比繞行深圳至少可節省一個多小時。

當然，在她看來，大橋重塑的並不只是時效，還有大灣區物流的整體格局。「我們有自己的貨運平台，正好把西邊優質的日用品、農產品送到香港，再把全球輸往香港的高端原材料，通過深圳口岸送去東莞、惠州一些製造企業，很好地形成一個物流閉環。」陳美君說，這樣的話，跨境車可以避免單程空車，整個物流的時效和成本都能進一步下降。

園區擴容提上日程 料用地7.6萬平米

隨着一、二期相繼滿園、龍頭客戶持續增加，園區擴容提上日程，粵港澳物流園綜合貨運樞紐三期工程即將啟動建設。

根據公開資料，三期工程項目總投資5.95億元，預計用地7.6萬平方米，建成後倉儲面積約7萬平方米。陳美君表示，三期建設的目標，是把粵港澳物流園所在的整個片區進一步打造成「服務港澳的產業倉庫」，持續發揮規模效應，承接更多服務港澳的產業需求。

園區之外，珠海正沿大橋西延線布下更大「一盤棋」。據珠海市商務局介紹，珠海正在大橋延長線布局系列關鍵物流節點，建成10個重點物流園區，倉儲面積超過100萬平方米；以港珠澳大橋為龍頭，加快構建「海陸空鐵」多式聯運物流網絡，推動物流控制、供應鏈金融、信息諮詢等高端要素加速集聚。

「電商貨如自來水源源不斷」

據珠海市商務局介紹，大橋口岸跨境電商海關監管場所提供「7×24」小時通關服務，每天近300萬個包裹經大橋輸往全球200多個國家和地區，為全國跨境電商零售一般出口（海關監管代碼：9610）第二大口岸。大橋通車以來，累計跨境電商出口額超3,500億元，其中約70%經港澳機場發往全球。2026年1月至7月，經大橋跨境電商出口累計達880億元，同比增長58%。查驗場運營方匯暢公司口岸部部長黃斌形容，電商貨像「自來水一樣」，源源不斷地湧來，如果系統稍微慢一些，車輛就會排起長隊。

鮮活食品專線備陣迎車厘子季

而在大橋口岸入境方向，綜合性指定監管場地的設備

正在調試，迎接一年一度的車厘子季。據悉，過去珠江西岸跨境生鮮進境高度依賴珠江東岸的深圳灣、文錦渡等東部口岸。為破解生鮮物流堵點難點，拱北海關協同香港海關建設了「空陸鮮活產品專屬快線」，貨物經香港國際機場中轉，由港珠澳大橋珠海公路口岸入境直達大灣區內地城市。

香港文匯報記者看到，現場分別設有水果、食用水生動物、肉類、冰鮮水產品四類產品查驗區。「走得更多的是加拿大的波士頓龍蝦。」黃斌介紹，「無查驗貨運車輛可經大橋口岸直通入境；如遇查驗情形，現場通關辦結高效、流轉順暢，加拿大龍蝦自運抵香港起算，最快24小時即可上架內地市場銷售。」



●自2018年10月開通至2026年7月底，經港珠澳大橋珠海公路口岸進出口總值突破1.5萬億元。

四措推動規則創新 助珠江口東西兩岸協同發展

專家解讀

暨南大學經濟學院教授、特區港澳經濟研究所副所長謝寶劍表示，港珠澳大橋的戰略意義核心在於重塑珠江口空間經濟格局，破解大灣區長期存在的「東強西弱」失衡難題。他指出，粵港澳大灣區過去的產業、資本、創新資源高度聚集在東岸深圳、香港，西岸珠海、中山、江門，雖然土地空間充足、製造業基礎扎實，但受限於交通阻隔，難以對接香港高端服務業、國際市場網絡。大橋通車把香港的國際聯通能力外溢到珠江西岸，推動西岸城市承接香港的研發成果、國際訂單、離岸貿易功能，推動大灣區從東岸單極發展，走向珠江口東西兩岸協同發展，支撐大灣區建設世界級城市群。

謝寶劍認為，大橋已經打開西岸產業升級的機會

窗口，實現了人流、物流的初步集聚；但想要形成大規模高端產業集群，光靠物理通道遠遠不夠，必須持續推進規則銜接。大橋未來的價值，不能局限於「客貨運輸通道」，要升級為大灣區跨境創新、商貿服務、要素聯動的綜合樞紐，拓展新功能，包括打造跨境科研成果轉化通道、跨境高端服務業聯通通道、應急供應鏈備份通道。

他建議，可在四個方面先行突破，推動規則機制創新，進一步發揮大橋的潛力。

把通道變成產業經濟帶

第一，優化跨境車輛通行機制，研究分領域、分場景放寬配額管理，針對科創樣品、跨境物流、商

務車輛，探索專項配額、動態調整機制，在風險可控前提下提升貨運通行能力。

第二，深化通關監管協同創新。探索特定品類貨物，比如生物醫藥樣品、科創物資、保稅貨物，實施「一次申報、三地協同監管」等。

第三，推動商事、專業服務規則銜接試點。在大橋聯通區域，試點港澳專業人才執業資格互認，會計師、設計師、檢測認證等專業人才，更便捷地往返珠港澳提供服務。

第四，共建大橋經濟聯動區。統籌珠海橫琴、保稅區、中山、江門產業平台，和香港共建產業鏈協同項目，定向吸引跨境商貿、科創轉化、高端裝備配套產業落地，把一條通道變成一條產業經濟帶。