

天津市人民政府办公厅关于印发 天津市航空物流发展“十四五”规划的通知

各区人民政府，市政府各委、办、局：

经市人民政府同意，现将《天津市航空物流发展“十四五”规划》印发给你们，请照此执行。

天津市人民政府办公厅

2022年5月11日

(此件主动公开)

天津市航空物流发展“十四五”规划

在构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局背景下，航空物流凭借其高时效性、高附加值、高安全性等特点，成为服务国家重大战略、促进经济结构转型升级、深度参与国际合作、推动经济高质量发展的重要支撑。

“十四五”时期，是天津市加快新动能引育的重要时期，是实现创新驱动、高质量发展的关键突破期。为深入贯彻京津冀协同发展重大国家战略，落实中国国际航空物流中心功能定位，依据《天津市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，结合本市实际情况，制定本规划。

一、现状与形势

随着经济全球化进程不断加快及新一轮全球产业重构，航空物流凭借运输速度快、安全性高、链接全球、深度参与国际供应链体系等特点，成为全球产业竞争的利器。尽管航空货运总量在全球货运总量中占比不足 1%，但其运输货物价值占全球贸易货值的 35%以上。在构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局背景下，我国航空物流加快向现代模式转变，航空物流规模位居全球第二。京津冀协同发展重大国家战略实施以来，天津市致力于建设中国国际航空物流中心，全面落实北方国际航运核心区功能定位、国际性综合交通枢纽城市定位、空港型国家物流枢纽定位要求，航空物流产业迎来重大发展机遇。

（一）发展基础

1. 航空物流总量平稳发展

“十三五”时期，天津市航空物流总量整体保持稳定发展，天津滨海国际机场货邮吞吐量从 2016 年 23.7 万吨到 2019 年 22.6 万吨，总体保持稳定发展，其中 2017 年货邮吞吐量达到 26.8 万吨。受新冠肺炎疫情影响，2020 年货邮吞吐量为 18.5 万吨。

从货源结构看，天津滨海国际机场航空货运整体呈现“国内为主、国际为辅”的格局。其中，国内货邮吞吐量稳步增加，2019 年达到 13.2 万吨；国际及地区货邮基本维持在每年 9.4 万吨左右，其中日韩占 65%，欧美占 20%，港澳台占 7.5%。进口货类主要集中在集成电路、化学品、半导体及其零部件、医疗器械、电气设

备、计算机设备等产品，约占全部进口货物的 71%；出口货类主要集中在自动数据处理设备及其部件、手机、半导体及其零部件、电气设备、服装等产品，约占全部出口货物的 85%。

2020 年，天津滨海国际机场运营客货运航班的中外航空公司共计 58 家，包括境内外 46 家客运航空公司、8 家全货运航空公司以及 4 家客货兼营航空公司。在津运营货运航线 12 条，其中国内 6 条，国际 6 条。全货机通航城市 10 个，其中国内 4 个，国际 6 个。

2. 物流企业聚集效应凸显

天津航空物流企业主要聚集在航空物流区，已初步形成了航空物流全产业链。截至 2020 年底，园区已累计注册企业 3200 家，注册资本超过 3300 亿元，注册企业实现年营业收入 600 亿元，贸易额 500 亿元，税收 35 亿元。

3. 物流基础设施逐步完善

天津滨海国际机场货运保障能力不断提升，机位总数达到 146 个（含除冰机位）。天津航空物流基础设施逐步完善，形成了以天津航空口岸大通关基地一期跨境电商产业园为载体，以顺丰丰泰产业园、中外运、中远空运等物流项目为龙头的核心功能区。航空口岸大通关基地依托自贸试验区天津机场片区政策优势，着力打造兼具口岸、商贸、多式联运功能的绿色智慧综合服务型物流园区。航空物流区基础设施及配套设施建设加快推进，公路路网不断完善。

4. 航空口岸功能不断升级

航空口岸通关环境不断优化，航空物流服务能级逐步提升。建立天津航空物流区跨境电子商务出口运营平台，进一步整合国际电商交易、跨境供应链、供应链金融等关键环节，解决中小型企业跨境出口业务痛点。空港口岸具备水果、种苗、冰鲜水产品、食用水生动物等指定监管场地功能。天津滨海国际机场口岸实施“空中申报，落地放行”，实现 7×24 小时预约通关。

天津航空物流发展过程中仍存在一些问题。国际航线网络化程度较低，天津滨海国际机场航线区域覆盖密度落后于国内其他大型机场，不能满足中国国际航空物流中心的建设要求。货运管理信息化建设进展缓慢，机场各货站、航空公司、物流企业之间信息传递衔接度不高，业务流程整体效率较低，智慧物流管理理念及建设滞后。天津滨海国际机场内三家一级货站规划不尽合理，难以实现连续性、单向性、平行性的进出港作业流程，综合竞争力不强。货运代理企业集货能力较弱，缺乏国际大型货代企业和物流服务提供商。缺乏持续性的航空物流支持政策，对大型优质航空物流服务商吸引力不足。基地航空公司作用未充分发挥，对天津市航空物流发展贡献较小。

（二）面临形势

1. 机遇

国际方面，当今世界正经历百年未有之大变局。新一轮科技革命和产业变革深入发展，以人工智能、量子信息、移动通信、

物联网、区块链等为代表的新一代信息技术逐步渗透到经济社会发展各个领域，带动高端装备、生物医药、新材料以及新能源等战略性新兴产业发展，电子信息等高附加值产品运输需求持续旺盛，航空物流迎来重要的发展机遇期。

国内方面，我国经济由高速增长阶段向高质量发展阶段转型，正加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。构建新发展格局关键在于实现经济循环流转和产业关联畅通，进一步激发和释放新发展动能。航空物流能够有效连接国际国内两个市场、两种资源，通过对接全球物流枢纽，提升天津产业链、供应链、价值链的国际竞争力。

本市方面，北方国际航运核心区功能定位有利于发挥本市空港资源优势，提高空港航空货运保障能力，建设区域枢纽机场和中国国际航空物流中心，打造全国乃至全球航空货运网络的节点。国际性综合交通枢纽城市、空港型国家物流枢纽定位有利于推动天津联动雄安新区及北京、石家庄等城市，面向日韩、东南亚等区域，建立全球通达的交通网络，畅通国际国内物流运输，促进天津航空物流发展。培育建设国际消费中心城市和区域商贸中心城市，打造国际消费目的地、国际化商业中心，推动天津消费供给升级，加快适空商贸、消费等流通产业以及临空服务业等高端要素资源向天津聚集，拓宽航空物流货源渠道。

行业方面，国家层面密集出台了关于航空物流的相关政策，内容涉及货运航线航班管理、航权资源配置与管理、货邮飞行航

班时刻分配等诸多方面，航空货运发展迎来重大政策利好。

2. 挑战

新冠肺炎疫情影响广泛，天津航空运输业遭受冲击。新冠肺炎疫情导致航空旅客运输受到重挫，腹舱运力大幅下降，全货机运力未得到有效补充，致使天津航空物流运力短缺。北京首都国际机场和北京大兴国际机场在京津冀区域“双枢纽”功能作用明显，对京津冀区域乃至北方货源腹地市场具有显著的“虹吸效应”。郑州、武汉、大连、青岛、济南等周边城市全力发展航空物流，对天津航空物流发展形成较大竞争压力。

二、发展思路

（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历次全会精神，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，紧紧抓住京津冀协同发展重大历史机遇，充分发挥自贸试验区制度创新优势，坚持政府引导、市场运作、开放创新、多方联动，加快建设中国国际航空物流中心与天津空港型国家物流枢纽，着力夯实空侧基础保障，优化陆侧货运资源，大力发展航空物流新业态，拓展口岸服务功能，服务构建“津城”“滨城”双城发展格局，培育建设国际消费中心城市和区域商贸中心城市，为实现“一基地三区”功能定位，打造国内大循环的重要节点、国内国际双循环的战略支点提供坚实基础。

（二）发展原则

1. 政府引导，市场运作。加强政府在规划引导、统筹协调、政策支持、环境改善等方面的统筹推动作用，为航空物流发展营造良好环境。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，加速培育货运航司、物流企业、货运代理、商贸企业等市场主体。

2. 开放创新，重点突破。围绕航空物流发展的瓶颈和短板，加强体制机制创新、监管模式创新、口岸功能创新、产业聚集创新、服务保障创新，努力在基础设施建设、临空产业发展、航线网络拓展、通关高效便利等重点领域实现新突破。

3. 多方联动，合力发展。建立健全协调联动工作机制，加强政府部门、口岸联检单位、机场、航空公司、物流企业、货运代理、专家智库的协作，统筹推进航空物流发展，形成特色鲜明、功能完善、产业聚集的航空物流发展生态。

4. 绿色低碳，智能高效。注重科技赋能，推动大数据、云计算、物联网、区块链等新兴技术与航空物流深度融合，加快智能装备、新能源设施、绿色物流设备应用，提升天津航空物流绿色低碳智慧发展水平。

（三）发展目标

到 2025 年，全面落实国家关于国际航空货运枢纽发展定位，各项制度逐渐完善，建成“空陆”、“空铁”、“空海”等多式联运服务通道，打造空空中转服务品牌，进出港服务水平居国内领先地位。国际快件、跨境电商、冷链物流等产业大力发展，航空物

流产业竞争力显著提升，航空货邮吞吐量达到 40 万吨，全货机货邮吞吐量占比达到 60%，国际及地区货邮吞吐量占比达到 50%，中国国际航空物流中心地位基本确立。

表 1 “十四五”时期天津市航空物流发展目标

航空货运指标	2020 年	2025 年	增速
航空货邮吞吐量	18.5 万吨	40 万吨	16.24%
全货机货邮吞吐量占比	57.8%	60%	/
国际及地区货量占比	42%	50%	/
航空运网	国内通航城市 128 个, 国际及地区通航城市 31 个。	国内通航城市达到 150 个, 国际及地区通航城市达到 53 个。	/
产品种类	主要集中在电气设备、电子配件、集成电路、化学品、医药产品、电商快件等。冷、鲜等生活快消品、电商快件货邮吞吐量占比小于 3%。	保持现有传统品种优势, 冷、鲜等生活快消品、电商快件等特色服务快速发展。冷、鲜等生活快消品、电商快件吞吐量占比提升到 30%。	/

三、集中力量建设中国国际航空物流中心

紧紧围绕“一基地三区”功能定位，强化天津滨海国际机场区域枢纽机场地位，加快载体建设，拓展航空物流货源及市场，优化航空物流生态系统，打造中国国际航空物流中心，推动天津

全面建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，为经济社会高质量发展提供坚强支撑。

（一）强化天津滨海国际机场货运枢纽地位

对标国际货运枢纽机场，推动航空物流枢纽建设，进一步增强天津滨海国际机场货运功能，强化天津滨海国际机场货运枢纽地位。不断优化天津滨海国际机场航空货运航线网络，扩大国际物流业务，拓展转运分拨、交易、结算等全球功能布局，加快布局完善铁路专用线、公路网及多式联运转运设施，不断提升国际航运服务能力，扩大辐射范围。

（二）加快中国国际航空物流中心载体建设

加快推动天津滨海国际机场三期改扩建工程建设，重点打造智慧型物流机场，搭建一体化综合性航空物流信息交互平台，实现机场航班信息系统、航空货站生产系统、货运代理业务系统、航空公司订舱系统、安检服务系统、海关报关系统、货运区运输调度系统等有机融合。

高标准建设航空物流区，推进大通关基地等重点项目建设，发展航空运输、冷链物流、邮件快递、电子商务、航空金融、商务服务、航空维修、教育培训和综合服务等产业，服务和带动临空经济和周边高端制造业发展，打造特色鲜明、功能完善、产业集聚、协同京津冀、面向全球的国际航空物流区。

加快东丽临空经济区的基础设施建设，提升临空经济服务能力。创新区域协同机制，探索将自贸试验区政策扩展至东丽临空

经济区，推进东丽临空经济区冷链物流中心及现代物流产业园建设。

（三）拓展航空物流货源市场

完善临空产业链。大力培育适空产业，重点吸引飞机零部件、汽车零配件、电子零部件以及航空特种货物运输企业在津运营，引进国际知名航空发动机厂商和飞机维修公司来津开展业务，拓展以空客天津总装线为载体的大型民用飞机配套产业链，完善 AC 系列民用直升机谱系及直升机研发体系，推进无人机研发制造和通用航空配套产品生产，提升新一代运载火箭、空间站和卫星等航天设备研制生产能力。大力培育适空商贸、消费等流通产业以及高端临空服务业，支持冷链物流、医药、跨境电商、电子信息、高新技术研发、总部经济、商贸文化会展等临空产业发展，打造有效支撑先进制造产业、高端消费产业、高端临空服务业的航空物流运输体系。

（四）优化航空物流产业生态系统

加强航空物流上下游企业、政府机构、社会团体、金融、保险以及教育、科研、培训机构等组织合作交流，打造产业创新的智库、企业合作的平台、区域发展的纽带，推动政、产、学、研、金、用、服七要素高效联动，实现资源共享、优势互补、竞合发展，优化产业集群的资源配置效率，提升航空物流产业集群内各组织的效益。

四、持续夯实天津滨海国际机场空侧基础保障

积极融入和服务“一带一路”建设、区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）战略，务实推进与沿线国家和地区贸易往来，拓展国际合作。围绕主导产业供应链需求，提升空侧要素资源基础保障，以引育货运基地航空公司、完善货运航线网络为重点，畅通货物运输空中通道。以协调一级货站功能、优化空空中转业务为突破，提高航空物流枢纽效能，打造以天津为中心，辐射全国，面向“一带一路”、RCEP 国家和地区的现代物流新经济走廊。

（一）引育货运基地航空公司

支持基地航空公司发展，畅通货物运输空中通道，提升货运网络通达性，以基地航空公司带动整体货运业务发展。加快引进国内外货运航空公司在天津设立基地，增加运力，与大型物流商、快递企业、货运代理企业开展合作，开通国内外全货机航线，特别是连通 RCEP 国家和地区的货运航线，争取开通欧美航线。同时，在不增加航班时刻的前提下，适时逐步淘汰小型飞机，用中大型飞机提高货运运力。

（二）统筹一级货站功能

统筹天津滨海国际机场内三家一级货站的业务功能。优化国际快件进出口、出口拼装、跨境电商进出口、海关指定监管场地及普货监管、转关、进出口冷链、国际邮件等业务流程，充分发挥比较优势，明确各货站的分工定位，逐步实现融合发展。

（三）完善货运航线网络

与北京两个机场错位发展，鼓励航空公司新开、加密国内全

货机航线航班，打造天津至全国多地的货运专线或精品航线，推动解决天津滨海国际机场货运航线布局问题。研究天津滨海国际机场在京津冀机场群中与西南、中南、华东、西北等地区的空中通道建设，实现与主要地区航路航线网络的高效衔接；完善空域灵活使用机制，推进临时航线划设和使用，提高空域使用效率。积极引进全货运包机和客改货包机，逐步推动天津成为京津冀地区货运包机运营基地。做强日韩、东南亚航线，开通欧洲、北美等全球主要航空货运枢纽机场航线航班。提高宽体客机比例，形成全货机和客机腹舱相结合的航线网络，满足航空物流企业对天津滨海国际机场通达能力的需求。

（四）优化空空中转业务

鼓励天津滨海国际机场与货运代理公司、航空公司深度合作，提供便利、高效的货物空空中转服务，搭建国际国内航空货物运输空中桥梁。创新完善安检互认、中转货物集中操作等业务，在机场海关监管库内划设国际中转货物专属储存区，实现跨货站国内之间、国内与国际、国际之间货物机坪换单直转，为高效通关提供便利。加大与“一带一路”沿线国家和地区机场的协作力度，重点加密与“三北”地区货邮吞吐量在两千吨左右机场的航线网络，形成联动“三北”地区机场的空空联运走廊。定期梳理业务流程，组织开展数据联动测试，分析可能出现的异常情况并制定相应的应对措施。

五、畅通天津滨海国际机场陆侧货运物流体系

以增强天津滨海国际机场集疏运能力、打造大物流多式联运体系为核心，构筑连通国内国际、服务双循环的大通道，促进天津航空物流高质量发展。

（一）增强天津滨海国际机场集疏运能力

完善机场公路集疏运体系。完善市域干线公路网，重点建设天津滨海国际机场与京津冀地区主要物流节点的集疏运通道；充分发挥天津滨海国际机场在构建现代化京津冀机场群中的作用，加快津石高速天津东段、塘承高速滨海新区段、津歧公路、津汉公路、工农大道等项目建设，进一步融入京津冀高速公路网络，推动天津航空物流集散功能提升；建设京滨城际铁路机场站，强化机场与双城多通道快捷联系，提升机场辐射带动能力；加快航双路货运专用通道建设，提升改造津北路等，开放津汉公路立交桥至天津滨海国际机场进场路之间外环线，允许货车通行，满足进出航空物流区以及机场东西货运区货车高效、便捷通行的需要。引进国内外大型物流服务集成商、大型全球货运代理等企业，建立健全航空货运地面集疏运体系。

（二）构建大物流多式联运体系

培育多式联运市场主体，加强各种运输方式标准对接，完善多式联运协作运行机制。做强空陆联运业务，创新完善卡车航班涉及的海关转关、安全监管等相关配套业务，支持物流企业开辟天津至周边省市的卡车航班业务。探索发展空铁物流业务，加快推进京滨城际线路建设，打造面向华北、辐射全国的“空铁互转”

电商专线。推进空海联运服务，实施“港区联动”，推动口岸关、属地关有效互动衔接，推动空海两港跨境电商和冷链业务融合发展。加快多式联运设施和信息平台建设，推动铁路、公路、海运、航空以及海关、市场监管等信息交互共享。发挥通航产业融合功能，加快制定无人机物流配送审定程序、运输标准，推进无人机物流配送试点工作，支持物流企业利用通用航空器、无人机等提供航空物流解决方案。

六、大力开拓航空物流新兴业态

服务天津市“一基地三区”功能定位，把握新一轮科技革命和产业变革历史机遇，加强航空与物流新业态、新模式的融合。着重完善冷链运输，做强跨境电商，发展国际中转集拼业务，建设货运包机运营基地，优化供应链管理，推动天津航空物流业提质增效和转型升级，培育国际竞争新优势。

（一）逐步完善冷链物流产业

推进冷链物流基础设施建设。支持改造和新建一批适应现代流通和消费要求的冷链物流仓储设施设备，鼓励依托重要物流节点建设重大冷链物流基础设施项目，加快推进冷库、冷链物流园、低温加工处理中心、中央厨房、冷链配送中心及复合型冷链物流中心等基础设施建设，推进基础设施互联互通、有效衔接。针对水果、冰鲜、水产品、肉类、医药等不同品类货物，借鉴国际先进航空冷链物流企业发展经验，推进航空冷链物流设施设备升级，引进主动温控集装箱，建立开放式的航空冷链物流信息平台，加

强物联网、云计算、大数据、移动互联网等先进信息技术在冷链运输物流领域的应用，加快冷链物流关键技术装备的研发应用，打造空地一体化的航空冷链物流服务网络，高标准建成一批规模化、数字化、智能化的冷链物流设施。

完善冷链物流标准化体系。根据天津口岸进口冷链食品预防性全面消毒和相关从业人员健康管理工作指引，进一步完善空港进口冷链疫情防控流程。制定冷链配送操作规范、冷链温度控制等冷链管理、冷链设施、冷链技术地方标准。进一步加强冷链运输车辆的安全、环保等方面的技术管理。加强专业操作技能培训，提高工作人员操作技能，提升全货机站坪装卸、主动温控集装箱搬运和被动包装处理能力。从全链条各环节提升特殊货物处理能力，遵循国际航空运输协会（IATA）易腐货物条例、温控规定等质量管理体系标准；依托大通关基地，积极向 IATA 申请鲜活货物运输（CEIV Fresh）、医药品冷链运输（CEIV Pharma）认证。

加强对冷链各环节温控记录和产品品质的监督和抽查，督促食品生产经营者落实主体责任，严格执行国家冷链物流强制性标准和服务规范。积极构建冷链物流产品溯源体系，加快建设行业信用体系，支持第三方信用评价机构拓展冷链物流征信业务。建立工作协调机制，加强对冷链物流行业的指导、管理和服务，做好冷链物流基础设施的布局规划，强化部门间协同联动，为冷链物流行业发展创造良好环境。

（二）积极推进跨境电商发展

推进跨境电商产业园区建设。发挥跨境电商试点城市和跨境电商综合试验区双重优势，借助现阶段电商企业向物流配送端发展、大型零售商向电商端发展和特色商品网络化趋势，吸引国内外跨境电商龙头企业、大型零售商、特色商品销售商，围绕空港经济区发展其线下区域性配送中心、大型零售商网络销售配送中心、特色商品网络销售配送中心；围绕东丽临空经济区打造北方跨境数字贸易生态核心区，引入商品数字化服务、跨境电商营销服务、跨境物流服务、跨境人民币结算服务等项目，提高贸易型企业本地结算便利度，从平台、物流、支付到人才，打造跨境电商完整产业链条。充分发挥自贸试验区、综合保税区等开放载体功能，建设具备跨境电商全产业链服务能力的产业园区。鼓励有实力的企业前往主销市场和新兴市场布局公共海外仓，发展以海外仓为支撑的多种备货模式。

加快建设跨境电商产业集群。发挥跨境电商新业态对稳外贸的积极作用，有力促进航空物流业务发展。聚焦升级型消费领域，建设中高端特色跨境电商产业集群，突出发展医药、保健品、生鲜食品等产业，扩大中高端消费品在全市展示体验终端布局，形成具有特色的中高端跨境电商产业体系，促进境外消费回流，服务天津消费升级。

推动跨境电商企业数字化转型。推动传统外贸企业数字化转型，鼓励企业应用跨境电商平台或自建平台承接出口订单。支持跨境电商、市场采购贸易方式等新业态融合发展。推进跨境电子

商务通关、检验检疫、结汇等关键环节单一窗口综合服务体系建
设；创新跨境电子商务管理，促进信息网络畅通、跨境物流便捷、
支付及结汇无障碍、税收规范便利、市场及贸易规则互认互通。

（三）发展航空中转集拼业务

加快中转硬件设施配套。完善综合保税区、自贸试验区内拆
拼箱环境，提升货运地面服务专业能力和效率，完善中转货物操
作设施。优化货运航线资源，提升天津与国际货运枢纽机场的连
通度，扩大天津对内服务和对外辐射的范围。协调航空企业推出
空空中转产品，提供机坪内驳运服务，打造空空中转服务品牌。
以空空联运为纽带，同海南自由贸易港开展中转集拼业务的深度
合作。

优化企业运营软环境。鼓励航空公司开发货运中转产品，集
聚中转航班，吸引中转货源。积极争取货物通关便利政策，促进
监管模式创新，大力发展天津滨海国际机场货物中转集拼业务。
建立机场航空邮件快件绿色通道，提供快速通关、安检、配载、
装卸和交接服务，提升口岸通关效率。

成立货运机场联盟。按照“优势互补、合作共赢”的原则，
加强信息交流，促进业务合作，以天津滨海国际机场为主体，主
动与上海、郑州等已开展航空国际中转集拼业务的机场合作，组
建货运机场联盟。结合航线网络布局情况，积极新开或加密成员
单位间航线航班，拓展空空中转服务。

（四）建设货运包机运营基地

持续发力全货运包机业务。针对货运包机临时性强、航空器种类多等特点，鼓励机场积极协调海关、空管等单位，开辟绿色通道、最高优先等级放行。进一步优化通关手续，叠加国际邮件互换局功能，多渠道畅通物流，“零延时”保障空中走廊。充分结合天津航空口岸进出境货物特征、进出境货运量、邮快件业务发展需求，制定全货运包机发展推动工作方案，逐步推动天津成为京津冀地区货运包机运营基地。同时结合疫情防控需求，开通进出口防疫物资绿色通道，实现即到即放。

健全应急物流包机服务体系。完善突发事件应急物流保障预案，建立应急物流保障重点企业名单，改造建设一批平时服务、急时应急的物流基地，做好运输、仓储、配送等物流能力储备。加快推进国家华北区域应急救援中心和应急物流枢纽建设，完善天津滨海国际机场应急物流包机运营机制，提高区域应急保障能力。

（五）进一步优化供应链管理

建立供应链服务平台。支持大型流通企业围绕采购、物流、分销、金融等供应链环节，建立专业化供应链服务平台，促进相关产业链要素和资源集聚，打造跨界融合、平台共享、共融共生的供应链商业生态圈。

加强同制造业融合发展。落实天津全国先进制造研发基地功能定位，围绕电子信息、智能制造、生物医药等制造业主导产业，支持供应链核心企业建设制造业供应链协同平台，形成覆盖相关

制造业采购、生产、销售、售后等环节的供应链服务能力。

推动供应链金融快速发展。鼓励金融机构加强对物流企业融资支持，规范发展供应链金融，依托核心企业加强对上下游小微企业的金融服务。建立多方合作的物流金融平台。通过金融机构和物流企业合作，加速物流金融业务的发展，提高服务水平，鼓励物流企业增强实力、提高信用。

七、优化拓展天津航空口岸服务功能

以深化“放管服”改革为导向，持续优化口岸营商环境，破解制约天津航空物流发展的瓶颈问题，着力提升口岸服务水平，加快大通关基地建设运营，全力打造具有国际竞争力的监管机制。

（一）提高口岸通关便利化水平

落实7×24小时预约通关制度，实行所有作业部门全天候共同保障响应货物通关需求；提高全流程电子运单使用率，开放公共数据操作平台接口，实现全流程无纸化通关，由单一流程向“申报、转单、获取检测报告、在线查询跟踪”的全流程无纸化通关转变。

适时启动管制代理人制度试点，将航空货运的部分安全责任前移至具备资质条件、社会信誉和安全信誉好、能够承担一定安全责任和义务的航空货运代理人，货代安检前置，实现航空货物快速交付。

优化布控规则，保持高资信企业较低水平的查验率，引入人工智能新技术，基于通关大数据积累，在图像识别、单证识别、

企业风险识别等环节上提高通关效率，实现“秒放”。

利用监管设备提高查验效率，推行小型 X 光机非侵入式检查及电子智能审图，应用移动查验单兵系统实施检查作业。

（二）加快大通关基地建设运营

突破传统监管模式。通过管住空侧，放开陆侧，实现大通关基地海关监管模式的创新。突破现行监管模式下货物只能通过陆侧监管车调拨转运的限制，通过修建机坪通道，在具备条件的基础上，实现机场空侧与大通关基地海关监管库无缝衔接，空侧货物直达大通关基地，简化进出口作业流程，实现放行货物快速通关，降低物流操作成本。

实行“一站式”通关作业模式。大通关基地为海关设立集中监管查验场地，将现状分散多点的监管场所集中到大通关基地，由分散向集约化转变，减少货物的搬倒转运、监管部门的重复监管查验，实现对进出口货物通关的“一站式”作业，提升监管部门查验和放行效率，降低企业运输操作成本。

搭建通关申报“单一窗口”平台。建设大通关信息服务平台，搭建供政府、监管部门、各类企业共享的口岸通关作业平台，形成各主体之间的信息互换、监管互认、执法互助的“单一窗口”，将传统的“串联式”口岸通关流程改变为一次性、同步化的“并联式”流程，简化通关手续、提升通关效率、降低操作成本。

强化大通关基地与自贸试验区天津机场片区联动发展。探索大通关基地口岸通关区域与天津滨海国际机场东侧海关特殊监管

区域功能联动、创新发展。充分利用自贸试验区政策创新优势，将天津滨海国际机场东侧海关特殊监管区域的保税功能，与机场西侧大通关基地的航空口岸功能相结合，构筑口岸物流与保税物流联动的创新发展模式。通过创新设计管理流程、监管流程、营运流程，实现自贸试验区天津机场片区贸易多样化和物流效率最大化。

（三）推动口岸和综合保税区功能融合

将机场的口岸功能延伸至综合保税区，推动与综合保税区的港区联动和优势互补，实现区港一体。推动航空口岸业态创新，积极申请赋予大通关基地保税和监管等服务功能，支持企业在航空物流区开展保税仓储、保税加工业务。

（四）发挥自贸试验区优势赋能临空产业发展

依托天津医疗资源，发挥自贸试验区临床急需进口药品绿色通道政策优势，积极引进国内外知名药品生产和流通企业，探索建设药品进口和分拨中心。加强自贸试验区政策创新，积极推动航空保税维修、客改货和再制造产业升级发展，探索开展航材交易、租赁业务。支持有需求的航空公司申请第五航权，开辟更多国际航线。

八、保障措施

（一）加强组织推动

充分发挥天津航空货运发展办公室的职能作用，强化部门间统筹协调，加快推动航空物流规划实施。加强向交通部、民航局

请示沟通，推动解决航空物流发展涉及的建设、规划、政策支持等问题。

（二）强化政策支持

统筹现有各级各类资金，支持基地航空公司发展壮大、航空物流企业在津落户、支持基础设施建设改造等。支持资金实行全程绩效管理，资金规模根据项目需求、所属企业税收等经济贡献绩效评价结果综合测算。给予天津港保税区等开发区临空产业招商相关配套政策支持，研究制定航空产业支持政策。给予中国民用航空天津空中交通管理局运营服务相关支持，建立长期战略合作伙伴关系，全面提升天津滨海国际机场空管服务保障能力和航班正常性，保障天津民航和航空产业持续快速健康发展。

（三）加大招商引资力度

聚力精准有效招商，加强区域营销宣传，创新营销形式、内容和媒介，围绕基地航空公司、物流公司、电商企业等航空物流相关企业，提升专业招商力量，积极吸引龙头企业、平台型企业落户，加速形成航空物流产业生态。

（四）强化物流人才培养

落实“海河英才”行动计划，引进航空物流产业发展所需的高端技能人才、管理人才。建立特色专业人才培养机制，发挥高校教育资源优势，制定联合培养方案，建立航空物流、电子商务等专业人才发展基地，满足航空物流产业发展人才需求。与行业领军人物和团队建立长期合作机制。

（五）深化国际交流合作

积极探索航空物流领域国际交流与合作新模式，全方位、宽领域、多层次提升合作水平，参与国家标准和国际标准制定，积极开拓国际市场；不断完善政策、市场、人才、机制等方面投资环境，与国际全面接轨；有效整合国内外创新资源，学习利用国际先进技术经验，加快推动天津航空物流发展步伐。