



借助“组合港”“一港通”，广州、深圳枢纽港与珠三角内河支线港成为一个整体，支线港得以共享枢纽港作为国际大港的资源，形成“两港如一港”“一港多区”的港口群格局。

# “湾区一港通”“大湾区组合港” 把国际港“搬”到江门“家门口” 畅通外贸物流链供应链 “蓝色动脉”

电视机、空调、洗衣机、电动机、搅拌机配件……每天，都有“江门制造”从江门港口出发，向海而行，奔赴世界各地。随着江门开通“湾区一港通”“大湾区组合港”模式并逐步提升运力，企业能明显感受到，今年出货通关更快、更省钱了。

推进区域港口一体化发展，是促进港口提质增效升级、化解过剩产能、优化资源配置的重要举措，对于建设国际一流港口、推动交通强国建设、服务经济社会发展具有重要意义。自2022年12月首条“江门高新港—广州南沙港”一港通航线开通试航以来，我市又相继开通“江门高新港—深圳蛇口港”及“江门高沙港—深圳盐田港”2条组合港航线，把国际港“搬”到了江门“家门口”。

与国际港“牵手”，是江门积极融入大湾区建设，进一步扩大高水平对外开放的有力举措，更加畅通了外贸出口物流链、供应链的“蓝色动脉”，让“江门制造”更快更高效地走向国际舞台。截至今年8月，三条航线共完成137个出口航次，出口集装箱8406个标箱，涵盖了357家出口企业。

文/图 凌雪敏 江美宣

## 组合发展 提高港口 国际竞争力

江门拥有400多公里长的海岸线以及西江、潭江等优良的水道，水运港口口岸发展历史悠久。如今几乎每个县(市、区)都有自己的港口，催化了江门外贸不断蓬勃发展。过去20年间，江门海关监管进出口货物从每年541.3万吨增加到2549.3万吨，增长了4.7倍；江门市进出口值从每年485.9亿元增加到1771亿元，增长了3.6倍。

然而，江门现有的港口因地势条件受限，并不具备远洋运输能力，海洋运输难以“自给自足”；另一边，远洋船舶航线资源丰富的深圳港则存在港口后方陆域面积较小、港区集装箱堆存区域紧缺与周边配套不足等问题。去年，《广东省港口布局规划(2021—2035年)》提出构建协同高效的现代化港口体系，规划主要港口、地区性重要港口等多层次港口发展格局，推动港口错位发展、分工协同、优势互补。

目前，我省积极推进粤港澳大湾区“组合港”“一港通”等改革试点，将广州、深圳枢纽港与珠三角内河支线港已签署组合发展协议的港口视为一个整体，货物在不同港口间的转运视作港区内内部调拨，允许企业在支线港口直接办理海关查验、放行、交还箱等手续，支线港得以共享枢纽港作为国际大港的资源，形成“两港如一港”“一港多区”的港口群格局。

港口协同，需融通监管政策、平台硬件。促成“组合港”模式开通，离不开江门海关“智慧海关”建设。以高新港为例，早在2021年，江门海关以打造珠三角首个内河智慧码头为目标，在高新港引入“云大物智移”等新技术，自主设计开发了关区首个经海关总署立项许可建设的智慧物流监管平台，让海关大数据直接延伸到口岸物流过程中，如泊位、地磅、堆场、卡口等，实现信息流与实物流的统一，为江门开通“组合港”航线融入粤港澳大湾区建设，助力区域港口一体化发展做足准备“功课”。

今年以来，江门海关联合市商务局开展业务研究对接，摸清外贸物流的堵点问题，指导港口企业主动加强与广州、深圳等枢纽港口的深度合作，促成三条航线的开通。

“这是提升粤港澳大湾区港口群一体化发展水平，增强江门港口竞争力的必然选择。”江门市政策研究室经济研究科负责人苏程佳说，构建以深圳港为枢纽港、内河港口为喂给港的“大湾区组合港”体系，通过枢纽港与喂给港两地码头企业一体化运营，促进深圳枢纽港国际航运资源和江门等珠三角沿江港口腹地制造业货源深度整合，实现优势互补、功能组合的港口合作体系，必将推动江门港口竞争力整体提升。

## 服务前移 出口成本更低了 退税更快了

在“组合港”模式下，“江门制造”乘上远洋货轮“游”向国际有多快、多省？

汉宇集团股份有限公司每月大概有100个载满家用电器排水泵的货柜，通过海运送到泰国、波兰、土耳其、英国、意大利、美国等国家。9月19日一早，该公司关务主管陈悦欣坐在电脑前，为新一批货物报关、预约航次。在码头公司网页录入出口提单资料时，下拉到“运输类型”选项，有香港转运、转关、组合港、一港通等模式，陈悦欣核对船期后，选择了“组合港”模式。待到报关的货物在高新港经海关查验放行，通过驳船运至深圳后，就可以直接转装远洋货轮出海。

“现在公司有3成货物走‘组合港’、‘一港通’模式出口，如果航次充足，最理想是全部货物都能从该模式下去。”汉宇集团关务主管、副总经理马春寿表示。他算了一笔经济账、时间账：传统转关模式，货物在高新港乘驳船运至深圳蛇口后，需3—5天时间二次报关查验。若遇上赶货期，用拖车直接把货运到深圳报关出口，运输成本平均每柜约2300元。可在“组合港”“一次报关、一次查验、一次放行”的模式下，货物在“家门口”上船，一个柜成本仅需2000元，比传统模式节约200—500元不等。马春寿表示，“组合港”、“一港通”江门的开通，增加了企业的效率与信心。

江门市商务局相关负责人介绍，“组合港”模式可以实现枢纽港、支线港、出口企业的三方共赢，一方面，企业简化了通关流程，缩短了备货时间，提高了通关效率，降低了通关成本。另一方面，货物运抵枢纽港后可直接装运大船，提高了枢纽港疏港能力和国际竞争力。此外，支线港吸引了本地货源回流，增加了货运量，减少了驳船亏舱情况，可实现24小时运输不停歇。

值得一提的是，该模式还把报关退税职能前移至支线港海关，对企业来说不仅是运输效率的提高，也加快了公司的资金流转。“该模式节省的时间，让我们月底出口的货物能赶上当前月份的退税申报，让企业运转更轻松。”马春寿说。

“组合港”、“一港通”模式在江门经过一段时间的运作后，获得了好口碑。今年8月，“江门高沙—深圳盐田组合港”启动仪式暨业务推介会上，各家企业热情高涨，不断询问申报方式、船期，都想尝到“头啖汤”。广东现代集装箱有限公司是“江门高沙—深圳盐田组合港”第一批尝鲜企业之一。“以往选择盐田港出口，按船运公司安排我们需要在中午12点前通过陆运把箱子送去深圳，才能按时乘上航班，其间还要向当地海关报关，时间很紧张。现在高沙海关可以接收深圳盐田港的物流信息，在江门就能完成手续，直接出口，让我们从容不少。”该公司进出口部工作人员关锦霞说。

当下，“大湾区组合港”和“湾区一港通”的“朋友圈”还在扩大。江门高新港、高沙港、新会港、三埠港等4个主要港口已与蛇口港、盐田港、南沙港等国际枢纽港口达成战略合作协议，将进一步提高疏港能力和整体通关效能，支持壮大发展先进制造业和实体经济。

## 货物出海能力提升 巩固江门承接 产业转移后发优势

锚定《粤港澳大湾区发展规划纲要》部署要求，我市正与深圳合作在银湖湾滨海新区加快规划建设深江经济合作区，携手港澳在广海湾经济区加快规划建设港澳科教产业滨海新城。

深江两城的融合正在升温、加速。市政府投资促进中心数据显示，在“深圳总部+江门生产”“深圳研发+江门制造”合作模式的推动下，近3年江门引进了一批优质深圳企业，累计引进投资超亿元项目投资额近673亿元，其中制造业项目投资额近451亿元。

今年6月至8月，每个月都有逾百家来自广州、深圳等地的企业组团来江门考察，交通条件、物流成本是企业重点关注因素。江门这方面的优势是拿得出手的。今年6月，深中通道通车后，从深圳出发1个小时左右可达江门，黄茅海跨海通道预计将于2024年开通，江门在区位优势取得历史性突破提升。而纵横交错的路网尽头，是江门400多公里长的海岸线，分布着丰富的港口资源，在“大湾区组合港”模式串联下，深江两地无论是陆路交通还是海运资源，都更加紧密地联系在一起，让深江“双城如一家”，为产业整体或局部迁移提供硬件互联保障。

此外，江门拥有广东省新一轮布局面积最大、可连片大规模开发的产业集聚区，土地资源和区位优势叠加，人流、物流、资金流、信息流等各类要素将在这里聚集，企业在江门这片天地能找到扩产空间，还能“无缝”享受蛇口、盐田、南沙等国际港服务，不算时间账还是经济账，选择江门都很“划算”。

中国(深圳)综合开发研究院湾区经济与产业规划研究所执行所长周余义认为，“组合港”在江门落地并发展，将有利于深江高质量合作走深走实，实现货物“出海”能力和效率大幅提升，进一步巩固和提升江门在新一轮科技革命和产业变革和大湾区产业转移中的后发优势，支撑江门加快成为大湾区新一轮先进制造业和战略性新兴产业加速布局的新高地。

今年5月，江门承接产业有序转移主平台通过遴选，成为省重点支持建设的五个主平台之一。紧接着，市委十四届五次全会提出“全力打造万亿工业强市”，明确要坚持传统产业、新兴产业、未来产业并举，加快建设更具国际竞争力的现代化产业体系。

提升现代化产业的国际竞争力，需要有“国际范”的港口资源作支撑。接下来，江门海关将在前期试点开通线路的基础上，充分结合关区港口企业组合发展需求，积极加强与广州、深圳海关的联系配合，协同市商务局，强化政策引导，推动新会、鹤山、开平、台山等地港口企业，加强与广州、深圳等大湾区枢纽港口的合作发展，加快港口间信息的互联互通，进一步推动“组合港”、“一港通”物流新模式在江门口岸扩大发展。

### 延伸阅读

□江门日报记者 皇智尧

有海无大港，这是改革开放前很长一段时期广西钦州发展的状态，并成为了制约钦州发展的最大问题。1991年，钦州开启了一项世纪的宏伟工程，钦州决定启动钦州港建设；3年之后，钦州港正式“诞生”，两个万吨码头建成，从此结束了钦州“有海无大港”的历史。

建成至今近30年，钦州港片区以占全市1.9%面积，为钦州提供了接近一半的财政收入和工业总产值。钦州港的建设，也为钦州融入北部湾开发建设提供了无可替代的条件。

钦州的“大港梦”，无疑是众多沿海城市向海而兴的生动缩影，也是一座沿海城市依托大港建设实现跨越发展的代表案例。

再看看江门，江门港已成为广东省第六个港口货物吞吐量亿吨大港，今年以来，“组合港”模式让江门港等支线港共享枢纽港作为国际大港的资源，形成“两港如一港”“一港多区”港口群格局。

但与数十年前的钦州相似的是，“有海无大港”，让江门无法发展大型贸易物流，难以实现海洋经济的集聚发展，成为江门发展海洋经济的短板之一。不过，江门也有一个“大港梦”。

### “大港梦”阻碍何在？

作为粤港澳大湾区重要节点城市，江门具有滨江临海的双重优势：3个沿海港区——广海湾港区、恩平港区、新会港区，4个内河港区——主城区、开平港区、台山港区、鹤山港区，航道总里程1118公里，其中内河航道999公里(高等级航道252公里)……依托这些航道，江门上可通往广西、贵州等地，下可达珠江三角洲其他地区及港澳。

经过多年的发展，江门港进入了港城互促发展阶段，目前正处于向港城集聚扩散效应阶段迈进的关键时期。但江门港口建设和发展数十年，至今没有一个具备枢纽型功能的深水港。

“大港梦”阻碍何在？

一方面，江门港口规模普遍偏小、布局过于分散、码头泊位吨级结构不合理，大型深水泊位和专业泊位吞吐能力不足，至2022年江门港建成运营的万吨级及以上泊位仅6个，万吨级及以上泊位增加较慢，港口陆域纵深偏小等问题，难以形成规模效益。

另一方面，江门港口功能较为单一，仍是单一的以货物装卸功能为主，受限于缺少成规模的工业园区，未能形成临港港口物流产业链，大宗货源少，港口集聚产业的功能严重不足，在物流、临港工业等领域的现代化服务功能还没有得到充分发挥。

此外，江门虽然有绵长的岸线，但由于受珠江口下泄泥沙、外海波浪较大等影响，沿海岸线的水深条件不够理想，优良的港口岸线相对于岸线资源总量来讲不多，港口开发还需有防浪设施，导致初期开发的代价较高。

### 逐梦大广海湾

“组合港”模式让江门港等支线港共享枢纽港作为国际大港的资源，一定程度上弥补了没有大港的缺口。不过从长远来看，开发建设具有枢纽型功能的深水港，对于江门推动海洋强市建设强势破局有着深远的意义。

《粤港澳大湾区发展规划纲要》明确提出，“支持江门与港澳合作建设大广海湾经济区”，省第十三次党代会和今年省政府工作报告提出，推动江门大广海湾等重大合作平台建设。

大广海湾经济区拥有广东除虎门外唯一能通航万吨级海轮的“黄金水道”，其中乌猪洲、上川岛南部具有建设20—30万吨级码头条件，广海湾及上川岛大湾区具备建设5—10万吨级深水码头条件，是发展湾区经济理想区域。

随着深中通道、黄茅海跨海通道等连接珠江口东西两岸的大型跨江跨海通道在明年建成，推进深水港建设，有利于推动大广海湾经济区从海域、陆域全面融入粤港澳大湾区，把江门海洋资源优势转化为城市发展优势。

江门市第十四次党代会提出，大力支持台山在黄茅海西岸赤溪半岛规划发展产城融合示范区，其中一大重点板块便是临港经济；今年江门市政府工作报告提出，加快大广海湾开发，谋划建设江门大广海湾粤港澳合作高质量发展国家级平台，其中，提到“进一步谋划大广海湾10万吨级深水港码头”；江门市十四届五次全会明确提出推动海洋强市建设强势破局，其中，提到“加快广海湾LNG省储备集散基地、粤港澳大湾区特大港口规划建设”。

今年2月，江门市港口集团有限公司正式成立，近期该集团通过与深圳港集团交流互动，达成初步共识，双方将加快推动深江合作区新建通用码头的选址与规划建设。而在中期，该集团将进一步深化与深圳港集团的合作，探索股权合作新模式，引进深圳港集团的资金、技术以及先进的港口运作经验，带动江门港区建设；远期将围绕广海湾深水港建设，打造粤港澳大湾区特大港口。

从宏观的规划，再到具体的实践，江门“大港梦”的蓝图日渐清晰，一个令人期待的海上新江门，或许就在不久的将来。

江门也有一个『大港梦』