

# 完善口岸开放功能 做大做强口岸经济

黄冈市商务局

2022 年 10 月 14 日

口岸是经国家批准，允许人员、货物和交通运输工具出入国（境）的特殊监管场所，连接国内、国际市场，是扩大对外开放的窗口平台。依托口岸基础设施，带动贸易、加工、仓储、物流、金融、旅游等关联产业发展，形成汇聚人流、物流、资金流、信息流等为支撑的口岸经济循环体系，为地方经济高质量发展注入活力。口岸经济作为多层次、跨区域、多幅度的复合经济，对所在城市、区域、腹地经济的发展具有极其重要的促进作用。如何发挥黄冈临空临港优势，完善口岸开放功能，做大做强口岸经济，是本课题的主要研究方向。

## 一、典型案例

### （一）岳阳做强口岸经济，推动开放崛起。

岳阳是湖南省唯一临江口岸城市，长江中游的“金十字架”，近年来，岳阳放大通江达海优势，建成岳阳自贸区、综合保税区、跨境电商试验区、国际贸易“单一窗口”等建成运营，湖南（岳阳）口岸经贸博览会永驻岳阳，进境水果指定监管场所获批建设，构建了“三区一港四口岸”开放平台体系，做强口岸经济，推动开放崛起。2021 年，岳阳城陵矶口岸完成集装箱吞吐量 60.06 万标箱，全市进出总额由 2016 年的 98.5 亿元增加到 2021 年的 612.1 亿元。

依托优势的开放发展环境，岳阳招商成效更加明显。2018 年，世界 500 强企业新金宝集团（台湾）投资 100 亿元，在城陵矶综保区建设年产 1300 万台喷墨打印机项目，让岳阳有了首个全球化意义的“世界工厂”。新金宝集团的资本、技术、品牌与岳阳的土地、人力等要素结合，依托保税“桥梁”，形成全球化产业链分工。2021 年，新金宝在岳阳产值突破百亿元，并产生“蝴蝶效应”：“岳阳制造”小米激光打印机实现量产；液晶显示大屏生产商鑫圆链打造全球最大绑定加工基地；凡龙电子主打液晶小屏……岳阳电子信息产业集群从无到有、串珠成链，推动了产业转型升级。

## **（二）郑州变“交通枢纽”为“经济枢纽”，走出内陆地区高水平开放发展新道路。**

郑州把握政策机遇，发挥枢纽优势，把口岸作为开放发展的重要战略要素，加速枢纽、物流、产业三大优势转换，做大做强航空经济、口岸经济、枢纽经济，变“交通枢纽”为“经济枢纽”，探索走出了一条内陆地区高水平开放发展的新道路。

2022 年 3 月，郑州获批全国重要国际邮件枢纽口岸，建成集航空、铁路 2 个一类口岸，新郑、经开 2 个综保区，汽车、粮食、邮政、医药、肉类等 9 个功能性口岸于一体的“2+2+9”口岸体系，成为功能性口岸数量最多、种类最全的内陆城市，为畅通国内国际双循环，打造内陆地区开放高地，加快建设通达全球的国际物流枢纽中心奠定了坚实基础。2022 年上半年，郑州枢纽口岸已实现日本、韩国及德国进口运邮，基本实现新业务常态化作业，集散

范围覆盖全国 21 个省的 32 个国际邮件互换局，邮政口岸货邮吞吐量达 1.13 万吨。

### **（三）宜昌市建设向西开放新格局，打造长江三峡航运物流中心。**

宜昌市按照“亿吨大港、百万标箱、联运枢纽、港兴城欣”目标，着力将宜昌港建设成一个拥有 57 座现代化专业码头和 21 公里专用铁路线、疏运条件优良、设施设备配套、服务功能完善的大型现代化综合性港口和国家水运口岸，构建集商贸、仓储、保税、信息等服务于一体的综合性枢纽港，打造宜昌向西开放新格局和长江三峡航运物流中心的重要平台。

近年来，宜昌立足港口优势，加快建设完善三峡枢纽综合运输体系。将白洋港作为长江经济带建设重点支持项目和三峡翻坝转运体系关键节点项目，在三峡大坝下游联运紫云铁路，依托坝上坝下组合港的优势，通过“大分流、小转运”方式，实现水铁公多式联运和临港产业、现代物流、高端商务、综合保税等一体化。2020 年，宜昌交旅集团收购香港保华集团持有的宜港集团 51%控股权，推动宜昌港口资源加速整合。

宜昌通过港口优势互补、错位发展，发挥水运口岸作用，加快三峡翻坝物流产业园建设，疏港路、临港路、滨湖路等配套道路实现通车，直连三峡翻坝高速公路出入口，形成“水铁”“水公”“水公水”“水铁水”转运无缝衔接的多式联运体系。将茅坪港、云池港与白洋港等一起，产生裂变效应，推动港口物流与保税物流、航空物

流、智慧物流形成联动，形成综合立体大交通、对外开放大通关、跨区合作大平台的三峡翻坝物流体系。

## 二、黄冈现状分析

黄冈地处全国中部，是“一带一路”、“长江经济带”和大别山革命老区振兴发展战略的重要节点城市。近年来，黄冈抢抓国家战略机遇，充分发挥长江黄金水道优势，通过“东引”（作为长江中游的后方基地和大别山的纵深腹地，加强与上海、宁波、南京等下游港区的货物联运，向东拓展服务空间，实现通江达海）、“西进”（作为武汉都市圈重要功能区，主动服务于武汉、重庆等大型港口码头，实现优势互补、错位发展）、“中联”（加强与“长三角”“中三角”、武汉都市圈联动发展，共享长江黄金水道资源，促进区域共同发展），广泛开展区域合作，为口岸经济发展奠定了基础。

### （一）主要优势

**1. 战略机遇。**黄冈区位优势明显，多重战略机遇在黄冈叠加，具备发展口岸经济的先天优势。一是**“一带一路”和长江经济带发展战略机遇**。“一带一路”贯穿亚欧非大陆，一头链接东亚经济圈，一头链接欧洲经济圈，发展潜力巨大。《中国一带一路规划》提出，要抓住交通基础设施的关键通道、关键节点和重点工程，促进国际通关、换装、多式联运的有机衔接，推动口岸基础设施建设，畅通陆水联运通道，推进港口合作建设。长江黄金水道横贯我国东中西部，是连接丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的重要纽带。2016 年 9 月印发的《长江经济带发展规划纲要》明确提出，以长江三角洲城市群、长江中

游城市群、成渝城市群为主体打造三大增长极，发展现代航运服务。《长江中游城市群发展规划》也提出要打造集现代航运物流、综合保税服务、临港产业开发为一体的长江航运中心。黄冈作为“一带一路”和“长江经济带”发展战略的交汇点，发展口岸经济大有可为。

**二是东部沿海产业转移与中部崛起战略机遇。**国务院《关于中西部地区承接产业转移的指导意见》，加快了东部沿海产业、资本向中西部地区转移步伐。国务院《关于大力实施促进中部地区崛起战略的若干意见》，赋予中部地区战略崛起使命，为承接沿海产业转移创造了条件。黄冈地处沿长江、沿京九、沿京广三大经济带交汇处，具有承东启西、接南纳北的区位、人力、资源优势，势必将成为中部地区承接产业转移的桥头堡。

**三是大别山革命老区振兴发展战略机遇。**国务院出台《新时代支持革命老区振兴发展的意见》，提出改善基础设施和基本公共服务，提升对内对外开放合作水平，对黄冈加快基础设施建设、推动产业升级、发展港产园城等带来新机遇。

**四是武汉都市圈建设战略机遇。**省第十二次党代会明确提出要“大力发展以武鄂黄黄为核心的武汉都市圈”“打造天河机场、花湖机场国际航空客货运双枢纽”“建设武鄂黄黄国际综合交通枢纽”等任务。黄冈作为武汉都市圈的重要功能区，是武鄂黄黄国家综合交通枢纽的重要节点，发展口岸经济正逢其时。

**2. 发展基础。**一是交通区位优势明显。黄冈紧邻武汉天河、鄂州花湖、江西九江三座机场，在建和通车 9 条铁路、9 条高速、10 座长江大桥，公路通车里程达到 33469

公里，铁路营运里程达 480.5 公里；拥有 220 公里长江黄金水道岸线，现有生产用泊位 90 个，在建 24 个，2021 年完成港口吞吐量 1.2 亿吨，完成港口集装箱吞吐量 1.17 万标箱，公铁水空联运、立体化综合交通网络基本形成。武黄同城化步伐加快，武汉—黄冈一小时通勤圈、一日生活圈逐步形成。燕矶长江大桥建成通行后，黄冈市区直达鄂州花湖机场 15 分钟，黄冈“通江达海”区位优势 and 枢纽功能将逐步显现。

**二是产业升级步伐加快。**近年来，市委、市政府围绕“主城崛起、两带协同、多点支撑”市域发展布局，主攻先进制造业、现代农业、大健康产业、全域旅游、临空经济等五大产业，培育光芯屏端网、新能源新材料、新能源汽车、数字经济等战略性新兴产业，发展金融、现代物流、文化旅游、商贸服务等服务业产业，现代产业体系加快形成，将为口岸经济发展提供强有力支撑。

2021 年，全市外贸进出口企业突破 200 家，外贸进出口规模达到 94.5 亿元，初步形成了以祥云集团、洛曼劳仕、香江电器、宏源药业等为骨干的出口企业，以医药化工、纺织品服装为主，机电、石材、农产品等为辅的出口产品体系，全市对外经贸合作国别（地区）超过 50 个。经初步摸排，2021 年全市 93 家重点进出口企业通过集装箱运输 18600 余标箱、铁路联运 550 余标箱、国际道路（公路）运输 4.2 万吨、国际航空运输 300 余吨，海运需求较高。

**三是临空临港蓄势待发。**黄团浠一体化加快推进，唐家渡一类水运口岸即将迎接国家验收开关运营，黄冈市进出口产业孵化基地项目稳步推进，B 型保税物流中心正在积极谋划。临空临港经济加快发展，势必将推动黄冈经济发展形

式由内陆型向出口导向型转变，城市产业链分工由低端向中高端转变，区域一体化发展由“配角”向“主角”转变。

## **（二）主要短板**

**1. 城市站位边缘化。**湖北省经济发展呈现“一极两副”格局，黄冈毗邻省会武汉地缘优势未充分发挥。省会武汉经济处于绝对垄断地位，凭借强大资源吸引力，黄冈市经济发展受到一定程度制约。宜昌和襄阳借助政策倾斜和优良产业基础，已发展成为湖北省域两大副中心城市，经济格局逐渐西移，黄冈市已陷入鄂东南经济洼地。

**2. 产业支撑不足。**当前黄冈市五大支柱产业中，纺织服装、建筑建材、医药化工等都属于传统产业，占全市工业总量近80%，比重偏大。这些产业劳动密集程度高、环境资源消耗大、发展方式较为粗放，产业聚集程度不高，企业之间大多是一种松散的配套和联合，缺少严格意义上利益联结，产品缺乏核心竞争力。战略新兴产业势强力弱，总体上仍然处于起步阶段，难以在动能转换中发挥支撑和引领作用。同时，黄冈经济外向度较低，2021年全市外贸依存度只有3.7%，远远低于全省（10.7%）平均水平，空间和潜力有待进一步挖掘。

**3. 港产业园建设滞后。**一方面，港城发展联动不足，港区空间有待进一步开发。黄冈城区空间日趋饱和，城区发展空间被湖泊、河流限制在相对封闭空间里，城市功能优化整合在狭小空间难以实现。当前，唐家渡港区建设用地条件较好，但配套设施建设相对滞后，导致城区与港区之间发展不平衡。同时，现有港产业园城规划缺乏统筹协

调，黄冈产业园、黄冈高新区、火车站产业园、临空经济区等多个产业园区，主体不同、定位不同，发展规划缺乏整体思维，与港口产业规划缺乏融合，难以发挥集聚效应。当前，开发区、工业园区主体较多，所占面积较大，城市基本已经被工业园区所包围，如果任由其发展，势必造成港口与产业园区联动空间布局混乱。另一方面，港口未来发展需要基础设施建设作为支撑，但由于环保、资源、土地等外部约束趋严，发展空间受限。

**4. 外部竞争压力加剧。**长江中游流域港口众多，湖北省内武汉、鄂州、黄石内河航运竞争异常激烈。省内广大腹地被武汉港分流，上游有岳阳港分流，下游又受到九江港挤压，黄冈的水运地位被严重削弱。长江流经湖北省全境，大小港口众多，武汉凭借强大经济吸附力，成为全省水运进出咽喉，致使黄冈水运发展严重受阻。岳阳港和九江港作为所在省区唯一的长江港口，倚靠全省经济腹地，港口货物吞吐量位居内河港口前列。

### **三、工作思路**

口岸经济是践行新发展理念，融入新发展格局，实现更高水平对外开放的必由之路，对黄冈发挥比较优势，加快赶超发展，在武汉都市圈高质量发展中力争上游，在建设全国构建新发展格局先行区中奋勇争先具有重要意义。一是黄冈实现更高层次开放的必然选择，为黄冈经济跨越发展开辟广阔空间。发展口岸经济，将进一步畅通黄冈与国际贸易交往通道，使黄冈能够以更便捷的渠道、更高效的速度直接走向世界，提升黄冈高层次、宽领域开放水平。黄冈临空临港，区位优势独特，发展口岸经济是大势



所趋，将使黄冈迈入“大口岸、大物流、大外贸”时代，加快中部地区生产要素在黄冈聚集，为黄冈经济跨越发展开辟新空间。二是**黄冈走向国际化的重要桥梁，为黄冈开放型经济发展注入蓬勃活力**。口岸是对外贸易的主要通道，世界上 75%的大城市、70%的工业资本集中在港口口岸地区，“依港而建、因港而富、靠港而兴”成为国际化大城市的标签。在全球经济一体化的背景下，口岸枢纽对城市经济发展和竞争力提升的重要地位和作用将更加凸显。发展口岸经济，将进一步拓展黄冈产业融合、要素流动、资源集聚空间，给黄冈开放型经济提供低成本的物流配送服务和快速便捷的通关条件，加快规模型、基地型、外向型、临港型产业的快速集聚，全面提升黄冈区域经济竞争力。三是**黄冈加快产业转型升级的重要载体，为黄冈融入新发展格局提供有效途径**。发展口岸经济是黄冈实现单一生产型经济向科工贸经济、生态经济、创新经济转变的重要途径。依托唐家渡一类水运口岸，布局临港加工出口区、物流园区，加速与黄冈临空经济产业融合，实现产业提档升级。同时，在中国产业大迁移背景下，中高端制造业（以半导体、通信设备、电子元件为代表）不同程度从沿海向中部区域城市迁移，中国的物流集群也在从沿海城市转向内陆城市，黄冈港产园城融合发展建设也迎来新的历史发展机遇。黄冈丰富的劳动力资源、低廉的土地成本、水空铁路交通优势，吸引高新技术产业供应链上下游企业加快聚集，形成产业集群，造就新的区域经济产业园区。而高技术、高价值和高时效产业的快速发展，又推

动了港口货运需求增长，带动经济良性循环发展。因此，我们要抢抓机遇，发展壮大口岸经济。

### **（一）发展原则**

**1. 坚持新发展理念，明确港产园城建设思路。**一是坚持创新发展。深入实施创新驱动发展战略，在增加融合发展动力上取得新突破，重点发挥科技创新、产业创新、现代治理创新在港产园城融合发展中的引领作用，实施一批融合发展科技项目，集中支持港产园城融合发展领域的共性关键技术研究。推进信息化建设，加强互联网+、云计算、物联网、大数据等与港产园城融合发展。二是坚持协调发展。加快区域平衡、城乡一体化发展，重点在协调城市与农村竞相发展、周边港口错位发展、主城区港口与所辖港口互补发展、多式联运合作发展等方面取得平衡，提升融合发展水平。三是坚持绿色发展。依托融合发展节能减排，倡导绿色方式，促进装备绿色化与清洁化，发展引进战略新兴型产业、转型升级传统产业、在港产园城融合建设、运营和管理的全过程贯彻低碳绿色理念，推动港产园城可持续发展。四是坚持开放发展。完善沿江口岸功能布局，开辟多式联运通道，建设黄冈港产园城综合运输大通道，对接渝新欧、汉新欧等国际物流大通道，推动港产园城融入国内国际双循环。五是坚持共享发展。加快港产园城基础配套设施建设，完善服务功能，实现惠民利民，共享发展红利。

**2. 坚持规划先行，明晰口岸经济发展路径。**黄冈发展口岸经济要充分体现核心港区—黄冈港在长江港口功能布局中的地位和作用，体现港口的性质、功能和发展方向，

以港兴城、以城促港、港城结合、互相促进、协调发展。口岸经济发展规划要与城市总体规划和产业发展规划相协调，便于“港、产、园、城”互动、协调发展。要从实现黄冈港的总体性质和功能出发，整合港口资源，提升港口服务能力和水平。要合理划分港区和作业区，功能分区明确，避免相互干扰和污染，注重保护环境。要充分重视港区水域、陆域、集疏运通道、港口物流园区等相关区域之间的配套与协调，确保港口综合能力发挥。要充分利用岸线资源的优势，深水深用，合理有效地利用长江岸线资源。要统筹规划、远近结合、有序开发、合理保护，为长远发展留有充分余地。口岸经济发展规划编制，**要坚持整体布局**，整合港口岸线资源，打破港口地域限制，结合各地产业特色，明确港区功能定位，科学布局，错位发展，满足和服务地方经济发展需求。**坚持区域联动**，深度融入国家“一带一路”和长江经济带发展战略，建立产业协作发展机制，加快黄冈重点产业集聚化、规模化、体系化、高端化发展。打造区域优势产业集群。**坚持生态优先**，贯彻长江经济带“共抓大保护，不搞大开发”决策，把修复长江生态环境摆在压倒性位置，按照规划期内的需求进行港口岸线布局，后期岸线实行保护。**坚持统筹协调**。围绕服务黄冈建设武汉都市圈重要功能区，注重与临江城市总体规划、土地利用规划、LNG 码头布局规划、砂石集并中心规划布局方案等协调，确保港口总体规划顺利实施，推进港产园城协调融合发展。

**3. 坚持政策引导，建立高效有序工作机制。**港产园城融合发展需要黄冈各级政府加强引导，充分发挥政府在体

制机制创新、管理方式创新、开发模式创新的牵引作用。要加强政策支持，突破行业壁垒，合力营造良好的发展环境。要更加精准、高效地落实各级有关政策，最大限度地发挥政策激励导向，重点在绿色港口建设、集装箱航运补贴等方面给予政策支持。要探索打造统一的投资平台和运营平台，推进港产业园城融合发展资源整合，发挥资产协同效应。

**4. 坚持协同推进，完善口岸基本服务功能。**按照安全、环保、低碳、智能要求建设现代化的港口码头，完善配套设施，促进港口转型升级，推动港口高质量发展。要加大资金投入，完善口岸基础设施建设，重点推动唐家渡一类口岸、铁路口岸等项目建设，改善口岸基础设施和监管设施，降低运输成本，提升客货能力和效益。围绕“提速增效，服务发展”主题，加强与上海、重庆、武汉、岳阳等区域协作，积极建设电子口岸平台，加速口岸信息化建设步伐，构筑信息共享的电子信息平台，实施电子申报、电子签证、电子转单和一次申报、一次检查、一次放行，提高口岸现代化、信息化、便利化水平，努力提高口岸通关效率，拓展服务功能。要做好新辟航线前期调查论证工作，不失时机地开辟新的航线。积极发展国际航空货运业务，为高新技术产品进出口提供快捷通道。

## **（二）主要举措**

黄冈作为武汉都市圈重要功能区，要贯彻新发展理念，坚持产业发展和港产业园城深度融合，加快新旧动能转换，培育壮大口岸经济关联产业，通过港产业园城融合促进

传统产业提档升级，推动区域差异化定位、特色化发展，将比较优势转化为发展胜势，实现赶超发展。

**1. 打造物流贸易高水平基地。**港口物流园和加工区可进行货物仓储、加工、交易、再包装等作业，为货流减省环节，降低成本。依托临港工业园区，利用方便、快速的现代化通信设施，及时、准确收集、处理信息，建立完整的货物配送、加工增值、多式联运体系，建设物流园区，使之成为发展现代港口物流的基础。通过建设港区附近相对集中的库场设施，保障客户对货物的供给与需求进行库存调节、加工和配送需要，达到延伸服务的目的。

通过港产园城融合发展，有效组织黄冈港口客货流的中转换装、装卸存储、多式联运，在用户与货源之间形成严密的组织管理系统，适应市场对货物安全、准时、高效的运输要求。保税物流园集保税仓储、国际物流配送、转口贸易、简单加工与增值服务及出口退税等多个功能为一体，为企业提供进出口贸易全方位一站式服务，包括保税存储进出口货物及其他未办结海关手续货物，对所存货物开展流通性简单加工和增值服务，全球采购和国际分拨、配送，转口贸易和国际中转以及经海关批准的其他国际物流业务。加速推进黄冈建成吞吐量大、转运效率高、联运价格低的口岸作业区，促进长江中游部分货物以“水铁空无缝联运”的方式转运国际市场，促进“一带一路”与长江经济带有机融合，将黄冈打造成内陆国际物流分拨中心。

**2. 打造临港产业发展高地。**

依托港口优势，发展临港产业，大力发展装备制造、新能源新材料、新能源汽车、集成电路以及仓储物流业，配合区域主导产业发展，完善出口加工功能，打造华中地区临港产业发展高地，形成中部地区重要的出口加工贸易基地。

积极对接鄂州花湖机场，加大临空经济区建设开发力度，大力发展临空经济，做大做强大数据产业、高新技术产业、高端制造业、电子信息产业以及大文旅及大健康产业。

发展壮大外向型经济产业，聚焦“一县一业”，制定优势县域外贸产业发展目录，巩固医药化工、纺织品服装等产品出口，扩大机电、农产品、石材等特色产品出口，鼓励支持有条件的县市申报创建外贸转型升级基地，打造县域优势外贸产业集群。

**3. 打造商贸便捷服务中心。**依托港口和产业优势，打造黄冈城市发展新引擎，形成沿江地区商业服务、居住、旅游休闲的现代生态文明综合新区。

黄冈是水路、公路、铁路等多种运输方式综合交汇的节点，通过场区内各种运输方式便捷、有效地衔接和灵活运转，保证货物能够选择最为经济、安全、快速和准确的方式完成运输过程。现代商贸运输方式的革命，多式联运和综合物流时代要求通信、信息系统建设应能够对与物流紧密伴生的信息流迅速作出相应反应，提高运输业的经济效益和社会效益；能够提供 ITS（智能化运输系统）的发展所需的集成化信息服务和畅通的信息渠道；能够融入全球经

济一体化所要求的 EC（电子商务）体系；能够与内外贸的企事业单位、运输管理部门及其他相关部门互提信息。

黄冈通过港产业园城深度融合，为商贸经济主体提供边防检查、海关检查、动植物检疫、卫生检疫、船舶检验、维修等生产服务，监督、救助、打捞等安全服务，为船员供给生活资料、提供娱乐等生活服务。港口具备生产和生活的综合服务功能。

**4. 搭建互联互通运输信息服务平台。**通过搭建多种运输方式的联运经营平台，通过平台公司的专业化运作，为企业提供“一次托运”“一口价格”“一次结算”“统一理赔”和全程负责的联运服务，改变此前各种运输方式经营人各自为政的局面，实现联运经营人的统一；搭建互联互通信息平台，对接“长江江海联运平台”，实现“船、港、货”江海联运物流数据等公共信息交换共享，最大限度地集并和调配资源。

### **（三）重点项目**

口岸经济是多层次，跨区域，多幅度的复合经济，它的发展不仅仅是建成一个口岸便能推动的，需要多方配合和相应的配套项目作为支撑。

**1. B 型保税物流中心。**B 型保税物流中心，是指经海关批准，由中国境内一家企业法人经营，多家企业进入并从事保税仓储物流业务的海关集中监管场所。相比传统物流，B 型保税物流中心能够提高进出口商品的通关效率并降低物流成本及企业的运营成本，能够减少中间环节，使业务操作更简便。

**2. 出口加工区。**出口加工区是国家划定或开辟的专门制造、加工、装配出口商品的特殊工业区。出口加工区享受国家特殊优惠政策，主要概括为“境内关外、进口免税、进料保税、入区退税”。出口加工区项目的建立让当地企业能够在出口加工区从事出口加工业务，能够为仓储企业提供保税物流、保税仓储业务，区内货物全部保税，能够拓展保税物流功能，开展研发、检测、维修业务，对提高黄冈市产业竞争力、促进当地经济发展具有重要作用。

**3. 京九铁路-唐家渡港区货运专线。**京九铁路-唐家渡港区货运专线深入B型保税物流园区，且与京九铁路线在黄州火车站相接，对唐家渡港区货物的集疏运发挥了重要作用，有利于唐家渡港区一类口岸的长远发展。同时，货运专线的建设有利于唐家渡片区开展公铁水多式联运。唐家渡片区交通环境优越，公路网发达，周边有众多港口，建设货运专线，能够使唐家渡片区依托公铁水多式联运功能，为客户实现物流全程无缝对接的“一站式”服务。

**4. 张家湾片区重点项目。**张家湾片区重点建设张家湾综合物流园区、京九-武九铁路线-临空经济区-张家湾港区-鄂州机场铁路线项目。

张家湾片区规划的综合物流园，应当具备以下功能：1. 基础服务功能。基础服务功能主要体现在物流仓储、流通加工、公水铁多式联运、国际贸易四个方面。在物流园区内应当设立相应仓储设施，以满足不同种类货物的仓储需求。物流园应当设立专门的包装加工场所，以便对原材料或是半成品进行简单加工。张家湾片区凭借其独特的区位



优势和优越的交通环境，完全有能力为园区内的货物提供公水铁空多式联运。物流园区内应当建立相应的国际贸易平台，便于园区相关企业开展国际采购、国际配送等业务。

2. 公共服务功能。公共服务功能主要包括政府公共服务功能及配套服务功能。综合物流园应当引进政府相关部门入驻办公，为园区内的企业及客户提供相应的政府公共服务。综合物流园应当在公共管理和公共服务用地中规划出配套服务用地，方便企业及客户开展住宿、餐饮、旅游、休闲娱乐、商务办公等活动。

3. 增值服务功能。增值服务功能主要体现在实现了货物在物流过程的增值。在综合物流园区内规划相应的增值服务平台，为制造企业、商贸企业、货运代理商、综合物流商等企业提供增值服务，进一步实现货物的增值。

张家湾片区交通环境优越，公路网发达，周边有众多港口，建设相应铁路线路，能够使张家湾片区具备公铁水多式联运功能。京九-武九铁路线-临空经济区-张家湾港区-鄂州机场铁路线深入张家湾综合物流园和临空经济区综合保税区，且与京九铁路线在黄州火车站相接，对张家湾港区货物的集疏运发挥了重要作用，有利于张家湾片区开展公铁水多式联运，同时，也使临空经济区具备铁水公空多式联运的能力。

#### **（四）政策保障**

1. 加强资金保障。一是积极争取省政府层面加大对黄冈市港口资源整合工作的资金支持力度。二是黄冈市政府层面加大对港口、产业、城市转型升级项目的资金支持力度，如现代物流、信息化建设、绿色安全等。三是黄冈市

政府层面加大对缓解港产园城发展矛盾、促进港产园城融合发展的重大项目的资金支持力度，如支持疏港公路建设、高速公路免费通行等。

**2. 配套扶持政策。**一是积极争取和研究出台港口发展支持政策，如争取交通运输部给予黄冈市航运优惠待遇；研究出台港口资源整合、临港产业扶持政策；研究出台黄冈市港开辟集装箱近洋航线、集装箱及件杂货长江航线的支持政策。二是积极争取和研究出台港口、产业、城市转型升级发展、融合发展支持政策，如支持物联网、互联网+、线上交易平台等信息化发展，支持船舶岸电、LNG 动力等节能减排技术推广应用，支持港口多式联运发展等。三是探索保税园区及综保区支持政策。充分利用黄冈市一类水运口岸建设基础，积极探索建设综保区、B 型保税物流园在准入、投资、金融、贸易、监管、税收、人才流动等方面的政策需求。

**3. 夯实人才支撑。**一是加大高端港口人才吸引培养力度，尤其是具有现代化港口管理、操作经验的中高级管理及技术人才。二是要加大港口、产业、城市转型升级发展领域专业人才的吸引培养力度，如港口转型升级方面要加大物流航运、多式联运、节能减排、信息化等专业人才吸引培养。三是要加大既熟悉港口又熟悉产业和城市的综合型、复合型人才的吸引培养力度。