

# 推进我国国际航运中心建设

朱 振

---

**摘要：**口岸是一个国家（地区）对外开放的门户、经贸合作的纽带、人员往来的桥梁和互联互通的平台，处在改革开放最前沿，许多重大改革创新举措都是依托口岸先行先试。推动沿海重点港口集群加快建设具有全球影响力和引领作用的国际航运中心，选取海南全岛稳步推进、探索建设自由贸易港，具有重要意义。本文重点介绍我国水域主要特点、沿海主要港口集群和水运港口空间布局发展情况，针对当前全球国际航运中心发展特点及我国国际航运中心建设实际，深入分析如何着力建设国际航运中心和探索建设自由贸易港。

**关键词：**口岸开放 港口集群 国际航运中心 自由贸易港

**作者简介：**朱振，海关总署国家口岸管理办公室副处长、博士后。

---

我国疆域幅员辽阔，陆域水域兼备，陆地文明与海洋文明交融。从水域看，东部、南部濒临大海，由北向南环绕大陆边缘的渤海、黄海、东海、南海与太平洋连成一片，拥有 473 万多平方公里海域和 3 条海峡，有 1.8 万多公里大陆海岸线和 1.4 万多公里岛屿岸线，沿海分布 7500 多个岛屿，海洋国土面积约 300 万平方公里，还拥有大洋海底 7.5 万多平方公里深水海底开采权，全国港口数量超过 400 个，平均约 500 公里就有一个上千万吨级的大型港口。与我国隔海相望的海上邻国有 8 个，陆域接壤国家有 14 个。我国海域既是东北亚与东南亚之间的主要海上通道，也是连接太平洋、印度洋的重要纽带，特定的地缘特征决定了我国在亚太地区具有重要的战略地位，但古往今来我国也极易受到来自海上外部力量的冲击与影响。

## 一、我国沿海地区主要港口集群空间布局发展

古今中外，大型港口集群尤其是枢纽港多是地处沿海航运要道、公共设施较为完备、水陆交通较为发达、集疏运体系较为完善、人流物流相对集中、经济社会高度集聚的特定区域空间，对腹地经济有着强大的辐射带动作用。城因港兴，港城一体，促进区域繁荣。

### （一）我国主要港口集群空间布局

我国改革开放发端于沿海地区，起步于港口城市，而后向沿边、内陆地区梯次推进。目前，我国沿海地区各港口已发展形成五大区域港口集群，自北向南依次是环渤海地区港口群、长江三角洲地区港口群、东南沿海地区港口群、珠江三角洲地区港口群和西南沿海地区港口群。这些对外开放的水运口岸、港口集群在我国深化改革开放、促进经济社会全面发展、加强“一带一路”建设中发挥着重要作用。

1. 环渤海地区港口群。环渤海地区贯通南北、连接陆海，总人口约 2.5 亿人，国内生产总值（GDP）以及投资、消费、进出口、港口货物吞吐量等指标都约占全国的 1/4。环渤海港口群主要由辽宁、天津、河北和山东沿海港口群组成，港口腹地覆盖东北、华北、西北等地区，目前区域内有大小港口 60 多个，是全国乃至全球较为密集的港口群之一。

环渤海港口群以大连、天津、青岛港为主要港口，以营口、烟台、日照、丹东、锦州、秦皇岛、曹妃甸、黄骅、威海港等港口为补充，主要服务于北方沿海和内陆地区发展。其中，辽宁沿海港口群以大连、营口港为主，为东北三省及内蒙古发展提供口岸支撑；津冀沿海港口群以天津、秦皇岛港为主，连接华北、西北部分省份，为京津和华北地区提供口岸支撑；山东沿海港口群以青岛、烟台、日照港为主，为山东半岛蓝色海洋经济增长带提供口岸支撑。

2. 长三角地区港口群。长三角地区濒临黄海、东海，地处江海交汇之域，沿江沿海港口众多，是我国综合实力最强的经济区域。长三角港口群依托上海国际航运中心，以上海港为龙头，江苏、浙江为两翼发展起来，形成以上海港、宁波—舟山港为干线港，连云港、苏州（含常熟、张家港、太仓、江阴港）、南京、南通、镇江、温州、嘉兴、芜湖等港口为支线港，扬州、泰州等其他港口为喂给港的运输格局；它与“一带一路”新亚欧大陆桥沿线区域相对接，是贯穿海上和内陆、沿边地区运输的核心地带，主要服务长三角及长江沿线地区发展。

3. 东南沿海地区港口群。东南沿海地区港口群全部集中于福建省，以厦门、泉州、福州港为主，莆田、漳州港等港口为支线，以集装箱、陆岛运输和海峡间对台客货运输为重点，主要服务我国与东南亚之间互联互通以及内地对台“三通”、海峡西岸经济区建设及江西等内陆省份发展需要。该港口群中，泉州港作为古海上丝绸之路的重要起点港口之一，宋元时被誉为闻名于世的东方第一大对外贸易港，是 21 世纪海上丝绸之路的重要节点港口城市。而厦门港作为东南国际航运中心，面向东海，濒临台湾海峡，与台湾、澎湖列岛隔水相望，是我国东南海疆之要津、入闽之门户和东南沿海天然良港。

4. 珠三角地区港口群。珠三角地区港口群地处粤港澳大湾区，滨江临海，经济发达，是全球通过能力最大、水深条件最好的区域性港口群之一，是“一带一路”建设的重要节点。目前，该区域港口吞吐量居世界各湾区之首。其中，香港、广州、深圳、东莞、珠海港吞吐量超过亿吨，中山、惠州、佛山等港口吞吐量突破 8000 吨。该港口集群中，香港的龙头地位和辐射作用尤为特殊。香港地处珠江口东侧、南邻南海、北接深圳、西接珠江，与澳门、珠海及中山隔珠江口相望，位于东亚中心位置和亚洲国际航道要冲，是远东地区国际航运中心和世界三大天然良港之一、全球三大金融中心之一。

在充分依托并发挥香港的经济、贸易、金融、信息和国际航运中心等优势同时，以广州、深圳、珠海、汕头港为主，加快推进珠三角港口群一体化发展，优化港口资源配置，强化集疏运体系建设，将广州、深圳打造成为世界级国际门户枢纽港口，相应发展汕尾、惠州、虎门、茂名、阳江等港口，加强广东与港澳及内陆交流，服务华南、西南地区发展，构建对接港澳、联通西江、合作紧密、服务泛珠三角地区发展的世界级港口群。

5. 西南沿海地区港口群。西南沿海地区港口群地处环北部湾区域，所在海域既是泛北部湾地区联通东南亚、实现陆海多式联运和跨境中转的国际大通道，又是西南地区到东南亚最近距离的陆海联运贸易大通道，是 21 世纪海上丝绸之路的重要航道和服务南海开发的重要基地。该港口群由粤西、广西沿海和海南省港口组成，包括湛江港、广西北部湾港（含钦州、防城、北海港）、海口港、洋浦、三亚、八所等港口，为西南地区进入东南亚、南亚提供出海通道，为海南扩大与岛外运输提供保障。

该港口集群中，北部湾港北靠重庆、云南、贵州，东邻广东、香港、澳门，西接越南，南濒海南岛，地处华南、西南经济圈与东盟经济圈的结合部，是西南地区进入中南半岛最便捷的出海门户。海口港位于海南岛北端、琼州海峡南侧，与雷州半岛隔海相望，地处北部湾东出南海的咽喉要道和南海航运中枢，自古就是我国沿海港口到东南亚各地通航贸易的必经之港，是泛珠三角经济合作区、北部湾经济区以及中国—东盟区域经济合作区的交汇点。

## （二）我国沿海港口集群发展中存在的主要问题

一是一些大型港口空间分布不尽科学合理。根据国际港口分布结构经验，为避免过度竞争阻碍大型港口发展，一般平均 2000 公里内不宜有同等大规模港口。日本早期港口发展进程中，东京湾、大阪、神户、名古屋、横滨等大港口在狭小空间内相互同质恶性竞争，最终导致日本丧失亚洲国际航运中心地位。而我国平均每 500 公里就有一个千万吨级大型港口，特别是珠三角、长三角、环渤海区域港口众多，密度较大，这已超出国际港口合理分布的范式标准。一些港口腹地重叠、功能高度相似，容易加剧邻近大型港口之间同质竞争。

二是各区域港口功能分工不尽科学合理。一些港口各自为政、画地为牢、功能定位类似、临港产业趋同，导致重复投资建设、资源浪费，重建设轻管理、重开放轻服务，港口集群内部缺乏有效合作机制，为争夺货源而恶性竞争等现象严重。目前，沿海港口集群间竞争与合作亟需进一步跨区域统筹协调，推动形成良性竞争与合作并存、相互错位协调发展的格局，尤其要对标国际先进标准，加快培育形成以现代高端航运服务为主导产业和核心业务的发展模式。

## 二、当前国际航运中心的发展态势及其主要功能特征

建设国际航运中心，是各国充分利用全球航运优势和集疏运特点、抢占对外经贸合作制高点、打造开放合作新高地的重要举措之一。

### （一）全球国际航运中心的空间变迁脉络

不同历史时期，国际航运中心有不同的时代特点。国际航运中心的空间转移和功能模式，会随着历史变迁而调整变化。它是一个动态过程，随着全球经贸重心与地缘格局变化呈现漂移态势，近年来亚太地区逐步成为全球航运集中的重要区域。

总体而言，国际航运中心的动态发展有赖于世界贸易动态调整及随之变化的海运航线、船舶、航运服务等变化，其地域运动的轨迹与世界经济重心转移基本同步，在全球分布变化呈现出深刻的、明晰的空间转移脉络。从 19 世纪末到 21 世纪，世界经济重心先后由地中海转向大西洋，由大西洋转向太平洋东岸，由太平洋东岸转向亚太区域。与此同时，国际航运中心则从“一家独大”的“西欧板块”转向“双雄并立”的“西欧板块”+“北美板块”，再向“三足鼎立”的“东亚板块”+“西欧板块”+“北美板块”方向逐步递进，这种变化其实也是国际航运中心复合的并列与分化过程。

### （二）国际航运中心的主要功能发展阶段

一是“航运中转型”发展阶段（19 世纪初到第二次世界大战前），以在全球范围内转

运、存储、发运集散货物为主要功能，以伦敦、鹿特丹为代表。目前，新加坡、香港都实施最为开放的自由贸易政策，大力发展转口贸易和国际货物港口中转运输业务，同时拓展高端航运服务业务，是较典型的国际货物中转运输型航运中心。

二是“加工增值型”发展阶段（第二次世界大战后至 20 世纪 80 年代），以能动开发港口产业、主动集散调配产品、实现在途与存储货物的加工增值，并配以集装箱化运输程度提高和自由港税收政策等为主要功能，以东京、香港、新加坡为代表。需要指出的是，在先期“加工增值型”航运中心发展基础上，目前伦敦为代表已形成了依托高度发达的现代航运服务业、向全球提供市场交易和高端航运服务、在国际航运界占据统治地位的高端航运服务集聚型航运中心。

三是“资源配置型”发展阶段（20 世纪 80 年代至今），以集约开发国际航运生产力为首要功能，集有形商品、资本、技术、信息集散于一身，依靠广阔的腹地市场和较为完善、四通八达的港口集疏运体系，主动参与要素在国际间资源配置，纽约、东京、鹿特丹、伦敦、香港、新加坡等航运中心正在向此功能转型。其中，鹿特丹、纽约也是腹地货物集散型航运中心。

此外，20 世纪后期至今，国际航运中心还呈现“低碳智网型”发展趋势。其主要发展特征是：着眼节能环保、低碳减排、绿色港口、清洁运输，立足航运节点、塑造航运枢纽、构建智能网络，以便有效提升枢纽港口的洲际供应链与全球物流集成服务、资源优化配置能力和国际航运生产力。

### （三）国际航运中心的主要特征

一是在全球航运网络中具有关键的地理区位优势。多位于国际主干航线及其较近位置或本身就是国际主干航线的起终点，拥有通航全球的便利条件，能通过航运网络与世界其他港口连通，同时还具有便利的陆路（公路、铁路）、水运、航空运输等集疏运条件。二是具有优质完备的港口设施条件。一般拥有深浅配套、功能齐全的万吨级码头泊位，有各类货物装卸设备设施、货物中转和集散堆存设施场所，有适应现代船舶大型化、集装箱化趋势的深水港区码头、深水航道和吃水深度，有港口现代化技术支撑和先进管理手段。三是具有广阔的腹地经济。能为港口提供源源不断的货源客户群和市场基础，促进国际贸易和港口运输持续发展。四是具有发达的国际航运市场。重视系统培养航运人才，通过完善市场化运作机制不断改善航运市场环境，为航运企业和航运人才提供公平竞争的市场化环境。五是具有强大的航运资源集聚能力和充沛的运输吞吐量。船舶资源集聚度、集装箱吞吐量、货物吞吐量、航空货邮吞吐量等处于全球领先地位，有全球

配置运输资源的吸引力和承载能力。六是具有高效便捷的集疏运系统和港口物流服务体系。有较为发达的铁路、公路、航空及沿海、内河等多式联运于一体的集疏运体系，有高效的航运金融、保险、行政管理、代理、交易、信息化、口岸及船员等配套服务。七是具有良好的法律和税制等综合环境及国家政策扶植。有较为完善、规范、公开、透明的航运法制环境和富有竞争力、税率相对较低、较为稳定的税制环境，有按国际惯例办事的法律制度和金融体系，宽松可控的金融监管制度和便捷高效的海关监管制度，港口收费合理，同时辅以相应国家航运政策支持。八是具有科学的港口管理体制和管理方式。大多都实行充分授权、高度统一、简化便捷的行政管理和“一站式”服务管理方式，形成统一规划、统一管理、统一协调、统一调度，实现港口资源科学合理配置，确保港口高效、安全、便捷运营。

总体看，全球公认的国际航运中心均是以优良的港口设施、发达的物流体系、关键的地理区位为基础，以完善的航运服务为核心驱动，航运要素高度聚集，航运服务功能完善，航运服务体系健全，能在全球配置航运资源并在国际航运事务中发挥引领作用的国际化港口城市。

### 三、我国沿海港口城市建设国际航运中心现实状况

我国沿海港口城市规划建设国际航运中心起步于 20 世纪 90 年代，国务院自 2009 年批准上海成为首个规划建设的国际航运中心以来，先后批准建设大连东北亚国际航运中心、天津北方国际航运中心、厦门东南国际航运中心、广州国际航运中心。此外，其他有些港口城市也相继提出规划建设国际航运中心。

#### （一）国内重点港口城市规划建设国际航运中心相互竞争激烈

目前，上海、大连、天津、厦门、广州国际航运中心，既是所在沿海港口集群的龙头港口和门户枢纽，又是“一带一路”建设的重要节点，其地位作用突出。但环渤海、长三角、珠三角、东南沿海、西南沿海地区港口群间竞争与合作并存，竞争多于合作甚至出现同质恶性竞争，不利于长远发展。上述沿海港口集群内部以及邻近港口集群之间，空间距离相近、功能定位相似、规划发展目标相类，如何更好地厘清自身功能定位、实现分工合作和优势互补，这是各国际航运中心建设的首要任务。

#### （二）全球视野下国际航运中心建设长期面临激烈竞争

建设具有全球影响力的国际航运中心是一个国家（地区）提升综合竞争力和在全球优化配置资源能力的重要举措，备受各国重视，但任重道远。仅亚太地区而言，上述大

陆地区 5 个国际航运中心就面临着与我国香港、高雄和新加坡、东京、釜山、名古屋、大阪、迪拜等重要港口城市的激烈竞争。

表 1 2014—2018 年新华·波罗的海国际航运中心发展指数排名前 10 位

排名 \ 年度	2018	2017	2016	2015	2014
1	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡
2	香港	伦敦	伦敦	伦敦	伦敦
3	伦敦	香港	香港	香港	香港
4	上海	汉堡	汉堡	鹿特丹	鹿特丹
5	迪拜	上海	鹿特丹	汉堡	汉堡
6	鹿特丹	迪拜	上海	上海	迪拜
7	汉堡	纽约	纽约	迪拜	上海
8	纽约	鹿特丹	迪拜	纽约	东京
9	东京	东京	东京	釜山	纽约
10	釜山	雅典	雅典	雅典	釜山

据 2014—2018 年度新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告研究显示：国际航运中心前三甲（新加坡、伦敦、香港）多年来总体排名较为稳定，但第 4 位至第 10 位排名出现较大波动。如汉堡由第 4~5 位下降至 2018 年第 7 位；鹿特丹由第 4 位下降至 2018 年第 6 位；上海排名持续提升，由 2014 年第 7 位上升为 2015 年、2016 年第 6 位和 2017 年第 5 位、2018 年第 4 位；东京 2014 年排第 8 名，2015 年被挤出前 10 名全球梯队，2016—2018 年位列第 9 位；纽约由 2014 年第 9 位上升至 2018 年第 7 位；釜山 2014 年排第 10 位，2015—2017 年被雅典取代，2018 年再次跻身第 10 位。此外，近年来随着“一带一路”建设大力推进，国际航运资源向亚太地区尤其是中国进一步集聚，国际航运中心东移趋势明显，该指数研究报告显示宁波—舟山、广州、青岛、天津、深圳、厦门、大连港也跻身国际航运中心行列。

### （三）我国沿海五大国际航运中心建设中存在的主要问题

一是港口基础设施建设方面。码头泊位基本能满足“一带一路”建设和水路货物运输需求。相比较而言，上海、广州港的港口吞吐量、集装箱周转量及货物运输等基础设施建设最为完善，其他 3 个国际航运中心在港口设施建设上还有提升空间。

二是港口集疏运体系建设方面。各国际航运中心所在港口城市的铁路集疏运基础设

施不够完善，均存在不同程度的薄弱环节，集疏运主要靠公路（占50%以上），海铁联运、铁水集疏运比例较低（不足货运总量的10%）。

三是港口航线网络建设方面。长期以来，世界海运市场一直被美国、日本、挪威等少数发达国家和传统海运大国垄断。各国际航运中心均位于或靠近国际运输主航道，是集装箱运输的干线港口，都开通了较为密集的通往世界各主要港口的航线，但彻底打破发达国家对全球航线网络和国际航运市场的垄断尚需持续努力。

四是航运服务业发展方面。各国际航运中心航运服务业主要集中在码头装卸、货物运输、代理业务、劳务服务等劳动密集型环节，高端航运服务业是短板，航运金融、保险、法律环境、咨询、信息化、船舶交易服务等有待进一步提升专业化、国际化程度。

五是港口集群及国际航运中心竞争合作方面。各国际航运中心尚未形成科学合理的港口集群分工体系，港口间竞争合作未实现良性互动、互利共赢，利益基本趋同、同质不良竞争、相互抢拉货源、各自交叉为战情形时有发生。亟需加强协作配合，合理调配航线等资源，实现良性互动、错位发展，避免恶性竞争、零和博弈局面。

六是航运市场建设和高端人才培育方面。各国际航运中心税收政策有待进一步改革创新，政府监管类别较多，部分航运服务业准入条件高，高端国际化航运专业人才总量不足，有待进一步营造更加优质的航运市场环境。

七是港口集聚和资源配置能力方面。各国际航运中心在金融管制、海关监管、税费制度、人才培养、法治环境等方面还有差距，制约着全球航运要素资源集聚，一定程度上影响全球资源配置能力。

八是营商环境方面。营商环境优劣直接决定着一个国家（地区）在全球国际经贸体系中的地位评价和对外影响力。近年来尤其是世界银行发布的2019年全球营商环境报告中，我国营商环境排名大幅提升，受到世界银行和其他国家赞誉。但毋庸讳言，与新加坡、美国、日本、韩国等发达经济体相比，我国打造全球一流的国际航运中心所需营商环境还有较大差距。

## 四、加强建设我国国际航运中心的对策建议

### （一）加强顶层设计，加快推动沿海港口集群与“一带一路”建设全面对接

一是既要充分发挥市场配置资源在港口群发展中的作用，又要着眼“全国一盘棋”。国家层面加强沿海各港口集群整体发展的顶层设计，统筹协调沿海各港口群在功能定位、区位条件、发展潜力、腹地资源、产业分布、集群特色等方面的功能定位，推动港口与产业良性互动。二是充分发挥沿海各港口集群的比较优势作用，全面对接“一带一路”



建设。进一步提升港口基础设施建设水平,拓展港口集疏运功能,以国际国内航运市场为导向,形成结构合理、层次分明、功能完备、信息畅通、优质安全、便捷高效、文明环保的现代化港口集群,使沿海港口成为“一带一路”建设的重要出海口和区域性航运枢纽。三是加大沿海港口集群对外合作交流力度,协调畅通我国与境外航运枢纽、贸易支点港口间的安全运输航路,构建我国有话语权、主导权、影响力的全球贸易运输网络。同时,高度关注霍尔木兹海峡、曼德海峡、苏伊士运河等我国商品出口到西亚、欧洲、非洲的必经之路和石油进口的主要运输通道,确保这些直接关系我国外贸和能源安全的跨境航运通道畅通。

## (二) 突出重点港城,强化沿海国际航运中心在“一带一路”建设中的枢纽港地位作用

一是全面加强上海、广州、大连、天津、厦门等国际航运中心及其所在港口集群的软硬件设施建设。着眼长远发展,充分发挥水水中转、海铁联运、陆海联运、陆空联运等多式联运优势,面向太平洋和印度洋,加快港口功能、口岸功能、自由贸易功能向广大经济腹地延伸,打造横贯东中西、纵贯南北方、从陆域海域空域多向连接国内外的物流大通道。二是充分依托自由贸易试验区,争取国家层面授权“先行先试”,加快建设现代化的国际航运中心。利用好自贸试验区政策红利,在法律法规和政策许可范畴内,推动发展离岸金融、订单贸易、跨境电子商务等新业态,大力支持建设以国际贸易结算、航运金融保险、融资融券等高端航运服务、贸易服务为主的高端航运与贸易服务的核心聚集区域,努力提升航运附加值。进一步深化自贸试验区监管制度创新,在海关监管、金融管制、税费制度、运输监管等方面与国际先进航运中心对标接轨,完善相应制度环境和政策措施。三是以沿海国际航运中心港口为枢纽,各港口集群可以积极研究通过参股、交叉持股、控股、收购兼并等形式形成组合港,组建利益共同体、命运共同体、责任共同体。组合港内发挥各港口的比较优势,做到分工层次分明、功能定位准确、内部差异竞争、整体优势互补、对外一体竞争,不断提升国际航运中心综合竞争力。

## (三) 强化资源配置,进一步提升国际航运中心的全球资源集聚和配置能力

一是沿海各国际航运中心应当结合实际,拓展航运服务产业链向上游、下游、中游全产业链延伸。加大对上游、中游、下游航运服务企业和项目的政策扶持,促进航运服务业全产业链条发展,引导鼓励航运企业航线资源共享,吸引航运要素资源集聚,促使航运资源高效聚集和科学配置。二是沿海各国际航运中心应当结合移动互联网、物联网、智联网、大数据、云计算等现代科技应用,充分发挥“互联网+”优势,将港口管理、航

运服务、集疏运系统、物流体系等与现代科技进行融合，大力发展高端服务业。三是沿海各国际航运中心应当加强港城联动，推动港城一体化和“航运+”产业/资本/跨境电子商务/文化教育等跨界融合，实现国际航运中心新型服务产业链条的全面优化和港城产业协同发展。四是沿海各国际航运中心应当更加重视营造良好的营商环境，进一步促进跨境投资、贸易、运输便利化，鼓励大型航运企业通过“引进来”和“走出去”，不断抢占全球航运市场，进一步融入全球航运体系，形成以我为主、覆盖全球的航运服务网络。

#### **（四）持续互联互通，推动打造高效、智能、完善的全球集疏运系统和国际贸易物流运输体系**

一是沿海各国际航运中心应当对标国际先进标准，积极借鉴国际先进经验，统筹研究和推动整合国际航运中心所涉及的陆域、水域、空域运输资源，优化水路、陆路（包括铁路、公路）和航空运输方式配置，提高中转联运效率和服务质量，提升航运中心枢纽功能。二是沿海各国际航运中心应当结合所在港口城市和经济腹地实际情况，建立健全以国际航运中心为枢纽的多式联运监管体系，实现多种运输方式有机连接，提升多式联运管控的信息化、智能化、自动化、规范化的监管服务水平。三是沿海各国际航运中心应当进一步提升国际航运中心的科技化、信息化、智能化应用水平。深入推进“信息互换、监管互认、执法互助”大通关改革，加快推动国际贸易“单一窗口”建设，建立健全全域口岸信息共享平台，实现国际航运中心与其他港口间通关信息互换共享和区域通关信息远程对接、数据交换、联网共享。四是全面提升国际航运中心口岸通行效率。特别在整合优化通关流程、简化口岸通行手续、降低企业通关成本、便利企业客货顺畅进出等方面加大硬件和硬件投入，努力实现“一站式”监管和服务，全方位提升港口通行效能。

#### **（五）坚持改革创新，以海南全岛为试点大力探索建设具有中国特色的自由贸易港**

习近平总书记在党的十九大报告中强调，要求“赋予自由贸易试验区更大改革自主权，探索建设自由贸易港”。2018年4月，习近平总书记在庆祝海南建省办经济特区30周年大会上发表重要讲话强调，党中央支持海南全面深化改革开放，争创新时代中国特色社会主义生动范例，支持海南全岛建设自由贸易试验区，支持海南逐步探索、稳步推进中国特色自由贸易港建设。在海南全岛建设中国特色的自由贸易港，对于打造开放层次更高、营商环境更优、辐射作用更强的开放新高地具有重要意义，这也标志我国自由贸易港建设实践已经起步。自由贸易港建设是一项需要国家统筹规划、科学顶层设计、系统落实执行的长期系统工程，需要持续推进、改革创新、久久为功。

一是统筹推进自由贸易港建设。应当进一步解放思想、实事求是、与时俱进，实行更加积极主动的开放战略，紧密结合“一带一路”建设，顺应时代潮流，找准全球定位，主动求变创新。积极借鉴国外有益经验、成熟做法和制度安排，一切从国情、省情出发，立足现实、面向未来、大胆探索、勇于实践。“走出去”与“请进来”相结合，增强资源要素聚集和配置能力，注重特色产业发展，形成全球比较优势和国际竞争力。二是应当依托自贸试验区建设自由贸易港。以改革创新为要义，以先行先试、制度创新为核心，深化“简政放权、放管结合、优化服务”改革，争取中央赋予更大改革自主权、给予强大政策扶持，大胆试、大胆闯、自主改，逐步探索、稳步推进，加快形成法治化、国际化、便利化的营商环境和公平、开放、统一、高效的市场环境，打造中国深化改革开放新高地。三是探索建立与国际通行规则相衔接的体制机制。推动建立政策资源汇聚、改革系统集成、引领效应明显、风险有效防控的制度创新体系，构建“一线放开、二线管住、区内自由、协同共治”的自由贸易港监管服务体系，打造开放层次更高、法制环境完善、营商环境便利、投资贸易自由、规则开放透明、监管公平高效、竞争优势领先、风险可控可调、辐射带动作用更强和国际化、智能化、高标准的中国特色自由贸易港，推动改革开放向着更高层次迈进。

#### 参考文献：

1. 习近平：《决胜全面建成小康社会 夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利——在中国共产党第十九次全国代表大会上的报告》，《人民日报》2017 年 10 月 28 日。
2. 汪洋：《推动形成全面开放新格局》，《人民日报》2017 年 11 月 10 日。
3. 黄茂兴等：《中国自由贸易港探索与启航——全面开放新格局下的新坐标》，经济科学出版社 2017 年版。
4. 习近平：《在庆祝海南建省办经济特区 30 周年大会上的讲话》，《人民日报》2018 年 4 月 14 日。
5. 王珍珍、陈婷、赵富蓉：《我国自由港建设的机制及实践探索》，《全球化》2018 年第 9 期。

责任编辑：李 蕊