

高标准建设广东国际航运中心 为建设开放型经济新体制提供支撑

黄小彪

(广州航海学院航运经贸学院,广东广州 510725)

摘要: 广东作为中国改革开放的排头兵,在国家开放版图中战略位置凸显,国际性综合交通体系比较完善,海洋航运历史文化积淀厚实,高标准建设国际航运中心具有现实可行性和迫切性。我们要进一步解放思想、开拓创新,从战略高度谋划国际航运中心建设,着力发展现代临港临海产业体系,构建与国际航运、投资和贸易通行规则相衔接的制度体系,率先建立起市场化、法治化、国际化营商环境,加快构建高层次开放型经济新体制。

关键词: 国际航运中心;开放型经济;新体制

中图分类号: F552.7 **文献标识码:** B **文章编号:** 1671-2404(2018)84-0051-06

国际航运中心是指以国际性综合交通枢纽为依托,具有高度开放型经济体系的国际中心城市或城市群,其所在区域一般也是国际贸易中心、国际金融中心和国际经济中心。广东作为中国改革开放的排头兵,在国家开放版图中战略位置凸显,经济开放程度高,国际性综合交通体系比较完善,现代临海产业体系比较发达,海洋航运历史文化积淀厚实,从战略高度谋划国际航运中心建设具有现实可行性和迫切性,对于探索建设自由贸易港,构建开放型经济新体制,推动形成全面开放新格局,加快实施海洋强国、“一带一路”、粤港澳大湾区等战略部署等具有重要战略意义。

1 高标准建设广东国际航运中心,是加快构建开放型经济新体制的战略需要

1.1 高标准建设广东国际航运中心,有利于推动落实“一带一路”战略构想,提升中国国际航运地位以及影响力

广东在国家“一带一路”战略中具有得天独厚的区位优势,拥有世界级深水港口群和国际机场群,国际性综合交通网络发达,是中国开展国际经济合作、增强国际关系纽带的理想窗口和战略平台,也是联通和带动泛珠三角地区的主要桥梁和载体。高标准建设国际航运中心,将其打造成为对接“一带一

路”的核心枢纽,并成为中国与“一带一路”国家经济往来与文化交流的大平台、大通道,对于提升中国在区域经济合作中的地位和影响力,建设开放型经济新体制具有重要战略意义。

1.2 高标准建设广东国际航运中心,有利于充分发挥粤港澳大湾区的示范效应和溢出效应,带动泛珠三角地区发展

建设国际航运中心有利于充分发挥粤港澳大湾区的国际航运物流枢纽功能,对外联通 21 世纪海上丝绸之路经济带,对内连接珠江-西江经济带和泛珠三角地区,实现地区间良性互动发展。一方面,泛珠三角地区作为广东国际航运中心的广袤腹地,能够提供大量货源和优质资源,提升湾区经济集聚力;另一方面,国际航运中心的建设也为粤港澳大湾区的示范效应和溢出效应提供平台和渠道,增强粤港澳大湾区的带动、辐射和综合服务功能,促进泛珠三角地区间的互动发展。

1.3 高标准建设广东国际航运中心,有利于提升粤港澳合作广度和深度,保持香港和澳门的长期繁荣稳定

目前,由于珠三角港口群的崛起,香港国际航运中心的港口服务功能正在下降,其国际航运产业正逐步向高端化发展,并已在结构上与内地形成一定的梯度发展态势,粤港澳航运互补性较强,航运合作的空间很大。香港要进一步提升国际航运竞争力,就必须更好地依托内地广阔的腹地以及丰富的资源优势,与内地建立更紧密的联系。广东要建设开放型经济新体制,就必须充分发挥毗邻港澳的优势,与

港澳更紧密地融合在一起,特别是在市场体制与机制上与港澳对接。因此,高标准建设广东国际航运中心,不仅有利于探索“一国两制”框架下粤港澳航运资源优势互补、有效整合的模式,并形成发展合力参与国际航运竞争,而且有利于香港国际航运中心的优势功能向内地延伸和辐射,更好地发挥香港对珠三角以至于泛珠三角地区的带动功能,进一步巩固香港国际航运中心地位,保持香港和澳门的长期繁荣稳定。

1.4 高标准建设广东国际航运中心,有利于加速推进航运供给侧结构性改革,提升中国国际航运软实力

当前,世界主要港口都把发展现代航运服务业作为提高港口核心竞争力、延伸港口服务功能、拓展港口发展空间、提升港航产业价值、促进港口转型升级的重要手段。伦敦以卓越的现代航运服务业,对全球航运进行着“无形”控制,堪称全球航运界的“大脑”。纽约是全球第二大国际航运交易市场,其租船市场约占全球总交易量的30%,形成了纽约国际航运中心与国际金融中心相互支持的格局。新加坡围绕国际中转服务大力延伸现代航运服务产业链,已成为国际集装箱管理、租赁中心,亚洲最大的修船基地和国际船舶燃料供应中心。国内上海、浙江等地区近年来围绕国际航运中心建设,着力发展港口软实力,中、高端航运服务功能不断提升。相比之下,广东港口航运软实力发展缓慢,港口大而不强,与其作为中国改革开放排头兵的地位很不相称,必须大胆探索港口发展新模式,及时转变港口发展方式,提升港口国际竞争力。高标准建设广东国际航运中心,有利于遵循国际航运发展规律,建立与国际接轨的国际航运管理体制,实行国际通行的航运政策,探索港口转型发展新模式,推进航运业结构性改革,从根本上提高广东港口国际竞争力,为提升中国国际航运软实力提供有力支撑。

1.5 高标准建设广东国际航运中心,有利于国家实施南海开发战略,提升海洋经济发展水平

南海油气资源、旅游资源和渔业资源丰富,是中国重要的海上运输通道,战略地位十分重要。高标准建设广东国际航运中心,发挥广东港口资源和航运资源优势,建立强大现代海洋经济产业体系和支撑体系(包括海洋渔业、海洋交通运输业、海洋石油天然气业、海盐及海洋化工、海洋休闲旅游业、海

洋船舶工业、海水利用业、海洋生物医药业等支柱产业),作为国家实施南海开发战略的桥头堡和战略推进基地,无疑具有重大战略意义。

1.6 高标准建设广东国际航运中心,有利于推动新型临港经济发展,推动港口城市产业转型升级

广东正处于重要的产业转型阶段,高标准建设国际航运中心,大力发展新型临港经济,促进港城互动、港城一体,无疑应该成为我省港口城市经济转型升级的一条重要战略途径。比如可以充分发挥我省的区位优势、港口岸线空间资源优势,在港口城市布局建立临港经济集聚区,大力发展临港先进制造业和现代海洋服务业,不仅有利于突出广东产业特色,而且将衍生大量相关的新兴产业,带来强大的乘数效应,将成为广东新的经济增长极和发动机。

1.7 高标准建设广东国际航运中心,有利于构建与国际商事规则接轨的市场体系,推动开放型经济新体制建设

开放型经济以降低关税壁垒和提高资本自由流动程度为主要特征,广东要在构建开放型经济新体制方面为中国提供支撑,就必须进一步解放思想,从制度安排入手,进一步深化市场经济体制改革,率先建立与国际接轨的市场经济体制,加快形成国际化、法制化、市场化营商环境。国际航运是国际化程度相对高的一个领域,世界上的主要国际航运中心全都实行自由港贸易政策。广东构建以自贸区为平台,以粤港澳大湾区为载体,以粤港澳国际航运深度合作为重点的国际航运中心,对于推动香港国际航运中心自由港政策逐步向内地延伸,推进广东加快建立良好的营商环境、健全的法治制度、与国际商事规则接轨的市场体系,建设开放型经济新体制具有重要现实意义。

2 广东优越的地理、人文、设施、产业、政策条件,为高标准建设广东国际航运中心奠定坚实基础

从地理位置看,广东省面向南海,东接太平洋西联印度洋,毗邻港澳,地理位置优越,是中国经济最发达、最有活力的区域之一,是中国建设“一带一路”的重要战略支撑,在中国建设开放型经济新体制中具有独特的战略地位与功能。硬条件上,广东国际化综合交通基础设施比较发达,辐射服务范围广,港口和机场货物吞吐量已达到世界级水平,海洋

产业规模居全国前列。软环境建设上,广东处于改革开放的前沿阵地,敢啃硬骨头,敢为天下先,创新和商业文化底蕴深厚,随着“一带一路”、自贸区、粤港澳大湾区等国家战略的加快实施,国际化、法制化、市场化营商环境不断改善,开放型经济新体制正逐步形成。综合看,建设广东国际航运中心已具有良好基础。

2.1 国际性综合交通枢纽基础设施比较完善

一是港口基础设施方面,目前广东省已形成了广州港、深圳港、珠海港、汕头港、湛江港五大沿海主要港口以及佛山港、肇庆港两大内河主要港口为龙头的面向全球、辐射泛珠的世界级港口群,广东省外贸进出口货物的90%通过港口运输。2016年广东省沿海港口完成货物吞吐量18亿吨,完成集装箱吞吐量5728万吨。其中广州港吞吐量位5.44亿吨,位居全球第六,集装箱吞吐量深圳港和广州港分别位居全球第三和第七位。广东港口群已初步建成覆盖全球的国际物流网络,成为亚太地区重要的国际物流枢纽。

二是铁路方面。到2016年底,广东省铁路运营里程达4890公里,21个地级及以上市均通铁路,其中16个市通高(快)速铁路,铁路出省通道13个,建成黎湛、京广、京九、洛湛、厦深、贵广、南广等横穿东西、纵贯南北的铁路大通道。

三是航空方面。广州白云机场是全国三大枢纽机场之一,深圳机场也是全国大型骨干机场之一,全省已初步形成以广州机场为核心,深圳、珠海、揭阳、湛江、梅县、惠州等机场共同发展的民航运输基础设施保障体系。2016年广东省机场完成旅客吞吐量1.14亿人次,货邮吞吐量284万吨。

2.2 面向“一带一路”的综合交通服务网络初具雏形

海上运输方面,广东省港口已开通国际航线290多条,国内航线150多条,台湾航线50多条,通达全球100多个国家和地区的200多个港口。广东省港口与国外港口结为友好港口数量不断增加,如广州港2016年底国际友好港已达41个。港航企业“走出去”合作建设港口和物流园区已取得初步成果。广东交通电子口岸、港口物流信息平台等系统的建设提升了综合交通服务的效率。

陆上运输方面,近年来,珠三角核心地区与东盟直接的铁路运输能力得到增强,并通过国家铁路网

和欧亚大陆桥的铁路相连接,开通了“粤新欧”、“粤满俄”等国际货运班列。广东陆上运输已形成辐射珠江东、西两岸的国际货运“双子星”布局。

航空运输方面,从广州和深圳机场发出的国际航线已全部覆盖东盟、中东、欧洲等海上丝绸之路国家的首都城市。截至2016年底,广州白云机场国内航线达到150条,国际和地区航线146条;深圳宝安机场国内航线103条,国际和地区航线23条。

2.3 以泛珠三角地区为腹地的国际航运枢纽格局初步形成

广东省内河航道经多年建设,已形成以西江干线和珠江三角洲“三纵三横三线”高等级航道网为核心的内河航道体系,再加上铁路和高速公路主干道的逐步建成,广东港口腹地已延伸至云、贵、川、湘、桂、赣等泛珠三角地区。内陆无水港网络建设也取得重要进展,至2017年上半年,广州港已在全国各地布局了31个内陆港或办事处,完善的水陆交通网络为拓展沿海港口的内陆腹地奠定坚实基础。

2.4 开放型经济新体制及国际化营商环境逐步形成

经过近四十年改革开放,广东发展已经站在新的历史起点,地区生产总值连续28年居全国首位,现代产业占据主导地位,进出口贸易规模约占全国的四分之一,对外交流与合作不断深化,对外投资快速增长,口岸通关效率不断提升,“三互”大通关改革积极推进,国际贸易“单一窗口”建设走在全国前列,开放型经济新体制建设取得积极成效。航运业对外开放进一步深化,与“一带一路”沿线国家港口城市、国际航运、贸易机构的交流与合作非常密切,航运国际影响力大幅提升,航运服务软环境不断改善,航运与经济良性互动发展格局正在形成,珠江流域一体化发展效果明显,珠江正成为中国除长江以外的第二条对接“一带一路”的黄金水道。随着“一带一路”、粤港澳大湾区、自贸区建设以及供给侧结构性改革的系统推进,我省国际化、法制化、市场化营商环境将进一步改善,开放型经济新体制将更加成熟,这些无疑将为高标准建设国际航运中心提供良好的社会经济基础、体制平台和政策支撑。

2.5 海洋贸易历史悠久,海洋商贸文化底蕴深厚

广东自古至今一直是中国最主要的“连通世界”的桥头堡,最早在秦代前广东就开拓了海洋贸易。在海上丝绸之路拓展期的魏晋南北朝时期,广

州已成为计算海程的起点,唐代广州港已有“摆国千船十万蕃”一说。宋元之后,广州成为世界性大港和东方第一大港。直到鸦片战争前,广州外贸仍空前繁荣。新中国建立以后,广州继续保持着对外贸易一枝独秀的地位,至今广东仍是全国外贸第一大省。可见,广东历史上很长时期内就是古代意义上的国际航运中心,海洋商贸文化历史源远流长,拥有“思变、沟通、包容、敢为天下先”的商贸文化基因,以及“明势务实、开放包容、创新进取”的海洋文化之魂。底蕴深厚的海洋商贸文化是广东建设国际航运中心的思想宝库。

3 高标准建设广东国际航运中心,加快构建开放型经济新体制的几点建议

3.1 从战略高度谋划国际航运中心建设,高标准做好国际航运中心顶层设计

要站在国家战略的高度,立足于形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局,紧扣“一带一路”、自由贸易区和自由贸易港、粤港澳大湾区、海洋强国建设等战略安排,高标准谋划好国际航运中心的顶层设计、发展框架和发展路径。要通过体制机制创新,实现全省港口一体化发展,构建对接港澳、联通全球、服务泛珠的世界级港口群和现代集疏运体系,建设亚太地区最开放、最高效、最便捷、最安全的国际综合交通枢纽,把珠江打造成中国第二条联通“一带一路”的黄金水道;注重港、城、区(自贸区、保税区)协同,加快发展现代临港临海产业体系;积极探索建设自由贸易港,实行高水平的贸易和投资自由化便利化政策,率先建立起市场化、法治化、国际化营商环境,构建高层次开放经济新体制,积极参与全球航运、贸易、投资规则的制定,当好国家参与全球治理体系改革和建设的生力军。

3.2 以深化港口供给侧结构性改革为主线,整合全省港口资源

一是成立高规格领导小组。建议参照浙江经验,成立由省委书记任组长、省长和常务副省长任副组长和有关省领导、职能部门以及地市主要负责人为成员的省海洋与港口发展领导小组,加强顶层设计,统筹推进全省海洋事业发展与港口一体化发展。二是组建省海洋与港口发展委员会。按照“大部制”要求,将省级港口、航运和海洋的相关行政职能予以整合,组建省海洋与港口发展委员会,由省分管

领导担任主任,负责海洋经济和港口发展的宏观管理和综合协调,加强发展规划和改革方案实施,实现全省港口规划、建设、管理“一盘棋”,港航交通、物流、信息“一张网”,港口岸线、航道、锚地资源开发保护“一张图”。省海洋港口发展委员会下设省海洋港口岸线资源收储中心,加强全省港口岸线等资源的统筹管理。三是成立全省港口资源整合平台。建议借鉴浙江经验,成立广东省港口投资运营集团(简称省港口集团),并采取行政及(或)市场手段最大限度地实现对全省港口资产的控股。

3.3 着力发展国际化立体多式联运网络,加快建设面向“一带一路”的国际综合交通枢纽

一是发展立体多式联运网络。要大力支持空港和海港拓展国际航线,加快港口后方疏港铁路建设,拓展广东至欧洲、中亚、东盟地区的国际陆路通道,积极发展国际货运班列,提升空铁联运、空海联运、水水联运发展水平,建设国际多式联运中心。二是加快建设珠江黄金水道,提高内河集疏运能力。建议推动建立由交通运输部、广东、广西、贵州和云南四省区组成的省部协调机制,解决珠江口航道管理体制不顺、投入不足等问题,加快高等级航道建设,打通西南地区重要的出海大通道。三是要加强与泛珠三角腹地合作,加快内陆无水港的布局和建设,拓展港口经济腹地。

3.4 着力打造国际化营商环境,加快构建高水平对外开放新格局

一是以新加坡、香港等著名国际航运中心为标杆,以粤港澳大湾区建设为平台,争取国家把香港自由港的政策延伸到珠三角地区,建设自由贸易港,实施境内关外。二是要依托自贸区建设,加快推进机构改革重组,大力推进投资、贸易、金融、综合监管领域制度创新,着力推进投资和贸易便利化,提升通关便利化水平。三是争取国家政策支持,大胆探索具有国际竞争力的航运发展制度和模式,激发市场主体的积极性,为航运市场主体提供公开透明、便捷高效的行政服务,着力打造世界级航运服务市场。

3.5 着力发展现代临海临港产业集群,加快构建现代产业新高地

一是要将国际航运中心建设与全省产业体系发展有机结合起来,加快沿海区域产业集聚,建设特色现代临海临港产业集群,加强港口规划与城市规划、产业规划衔接,促进港产城一体化发展。二是要抓

住当前国际贸易、国际航运格局调整和模式转型的机遇,瞄准全球航运控制力和话语权,努力实现弯道超越。要着力发展“互联网+港口经济”,打造智慧型国际航运中心;要促进航运服务新业态和新兴物流业发展,抢占国际航运和物流服务制高点,提升全球资源配置力;要以国际化大型港口为依托,发起或主动参与新的国际航运游戏规则制定,提升市场话语权。三是要着力打牢微观基础。要大力培育和集聚具有全球资源配置能力的港航市场主体,撬动社会资金投入国际航运中心建设,发展国际集装箱船队,积极实施创新驱动战略,提升国际港航企业国际竞争力。

3.6 推动海洋文化大发展,提升国际航运中心文化软实力,为加快建设开放型经济新体制奠定坚实文化基础

海洋文化是广东改革开放的文化源泉和思想宝库,建设国际航运中心、构建开放型经济新体制需要推动广东海洋文化大发展,这同时也是广东对发展中国特色社会主义文化所应尽的责任。一是要站在世界海洋文明发展的高度,深入挖掘广东海洋文化内涵,赋予其新的时代特征,构建更具开放性、和谐性和科学性的海洋文化体系,凸显海洋文化在广东国际航运中心建设和社会经济发展中的文化主旋律作用。二是要在海洋文化建设中进一步升华广东的开放文化,不断提升对外开放的水平,加快与国际通行规则相衔接,在促进航运、投资、贸易、金融便利化等方面积极探索,重塑广东对外开放新优势,继续发挥广东在中国开放新格局中的排头兵地位。三是在海洋文化建设中进一步升华广东的创新文化,激发全社会创新潜能和创业活力,加快培育海洋科技服务市场,推进科技成果产业化;建立健全有利于高端国际航运研究机构与人才集聚的机制,打造航运研究创新平台,使广东成为国际化高端研究机构与人才的集聚地。

3.7 加快建立和深化区域合作机制,打造高标准全方位合作平台

既要加强区域合作特别是粤港澳合作、泛珠三角区域合作,也要加强同国内在建的上海、天津、大连、厦门等国际航运中心的合作,还要加强对外合作,特别是“一带一路”沿线国家的合作。一是设立粤港澳国际航运合作区。将香港现有的自由港政策优势、高端航运产业优势与内地的资源优势有机整

合,在广东形成粤港澳国际航运合作的新优势。二是建立沿海港口服务网络。争取以资本为纽带,重点加强与东南沿海港口群以及海南、广西等西南沿海港口的合作。三是抓紧布局海外港口与物流网络。引导港航企业参与“一带一路”沿线港口和物流园区建设,积极鼓励物流企业面向“一带一路”开展全球化经营,牵头组建“21世纪海上丝绸之路国际港口联盟”。

参考文献

- [1] 黄小彪,葛春风.广州建设国际航运中心的发展环境与战略定位研究[J].港口经济,2016(2):39-43.
- [2] 黄小彪,葛春风.广州加快建设国际航运中心的对策思考[J].港口经济,2016(3):28-30.
- [3] 黄小彪.大力推动广东海洋文化大发展[J].港口经济,2012(3):25-28.
- [4] 龙巍.广东谋划世界级港口群[N].中国水运报,2017-07-31.

Building Guangdong International Shipping Center in a High Level to Provide a Support for the Construction of a New Open Economy System in China

HUANG Xiaobiao

(College of Shipping Business, Guangzhou Maritime University, Guangzhou Guangdong Province 510725, China)

Abstract: As a pioneer of China's opening up to the world, Guangdong province has been prominent strategic position in the country's opening map, where the market economy is developed, the ocean shipping has a long history, the international comprehensive transportation system is rather perfect, etc., and has the reality feasibility to construct an international shipping center in a high level. For this purpose, it is necessary for Guangdong to emancipate the mind further, speed up the step to build the institutional system corresponding to the prevailing rules of the international shipping, investment and trade, take the lead in establishing the international market and business environment under the rule of law in China, accelerate the development of modern near port industry, and speed up the construction of the new system of open economy in a high level.

Key words: international shipping center; open economy; new system