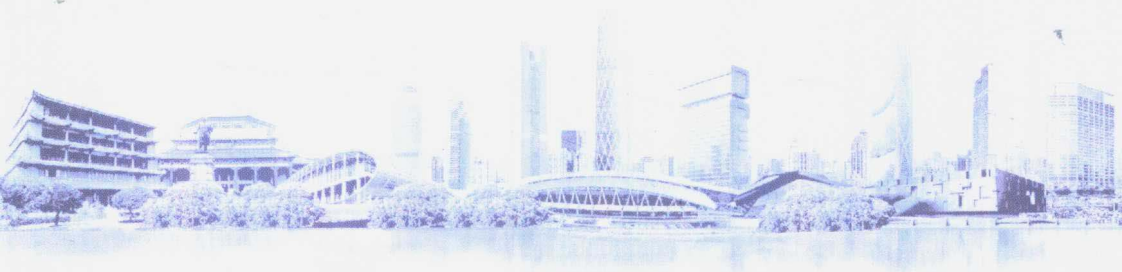


GUANGZHOU YANJIU

广州研究

· 2015 ·

郭凡 蔡国萱 主编



中山大學出版社
SUN YAT-SEN UNIVERSITY PRESS

GUANGZHOU YANJIU

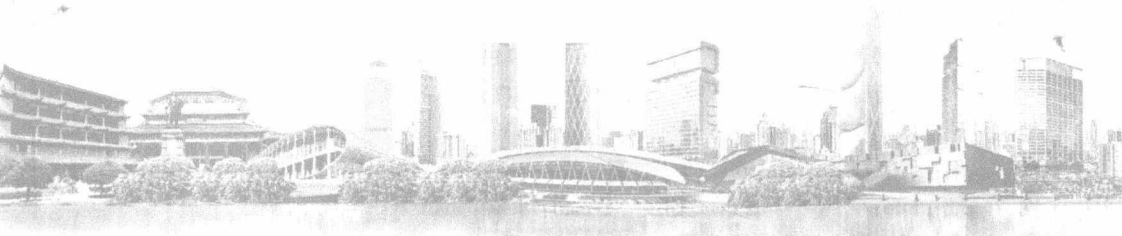
广州研究

· 2015 ·

主 编：郭 凡 蔡国萱

副主编：杜家元 陈 剑

编 辑：易卫华 禹 静 叶丛梅 李永祥



中山大学出版社
SUN YAT-SEN UNIVERSITY PRESS

· 广州 ·

版权所有 翻印必究

图书在版编目 (CIP) 数据

广州研究. 2015/郭凡, 蔡国萱主编. —广州: 中山大学出版社, 2017. 3
ISBN 978 - 7 - 306 - 05985 - 7

I. ①广… II. ①郭… ②蔡… III. ①广州市—概况—2015 IV. ①K926. 51

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 019160 号

出版人: 徐 劲

策划编辑: 金继伟

责任编辑: 杨文泉

封面设计: 林绵华

责任校对: 谢贞静

责任技编: 何雅涛

出版发行: 中山大学出版社

电 话: 编辑部 020 - 84110771, 84110283, 84111997, 84110779

发行部 020 - 84111998, 84111981, 84111160

地 址: 广州市新港西路 135 号

邮 编: 510275 传 真: 020 - 84036565

网 址: <http://www.zsup.com.cn> E-mail: zdcbs@mail.sysu.edu.cn

印刷者: 虎彩印艺股份有限公司

规 格: 787mm × 1092mm 1/16 10.5 印张 200 千字

版次印次: 2017 年 3 月第 1 版 2017 年 3 月第 1 次印刷

定 价: 45.00 元

如发现本书因印装质量影响阅读, 请与出版社发行部联系调换

编委会

主 编：郭 凡 蔡国萱

副主编：杜家元 陈 剑

编 辑：易卫华 禹 静 叶丛梅 李永祥

前 言

古人云：“所贵圣人之治，不贵其独治，贵其能与众共治。”在事关经济社会发展等重要决策方面，广泛听取各方面专家学者意见并使之制度化，是习近平总书记带头倡导的新执政方式。习总书记多次做出重要批示，要求加强中国特色智库建设，建立健全决策咨询制度。2015年1月，中共中央办公厅、国务院办公厅联合印发《关于加强中国特色新型智库建设的意见》，强调地方社科院“为地方党委和政府决策服务，有条件的要为中央有关部门提供决策咨询服务”。

作为一线城市新型智库机构，广州社会科学院一直秉承“为广州市委、市政府提供高质量的决策咨询服务，为地方社会经济发展提出有效的对策建议，推进民主决策、科学决策和依法决策”理念，并用以指导各项研究工作。

2015年是广州“十二五”规划的收官之年，也是“十三五”规划的布局之年，承上启下，辞旧迎新。中共广州市委、市政府主动适应经济发展新常态，积极应对经济下行的挑战，全力、全面实施“稳增长、调结构、促改革、惠民生”。我院围绕市委、市政府的中心工作及改革发展中热点问题，组织院内外专家学者深入基层、深入一线调研，潜心研究，及时形成研究成果并上报，为决策部门建言献策，认真履行“聚智咨政、谏言参与、传承创新”职能。一年来，我院完成了一系列省、市领导交办课题，有30多项研究成果获得了省、市主要领导的批示。

本书选录了我院2015年度部分决策咨询类研究成果。这些研究成

果具有共同的特征，即坚持问题导向，深刻分析广州经济社会等各领域的发展规律及趋势，致力于回答改革发展进程中难题，力图为各决策部门提供决策参考意见。当然，我们的研究成果也对企业、居民等各类主体的行为决策有参考价值。

“合抱之木，生于毫末；九层之台，起于累土”。广州研究不是一蹴而就。我们正一点一滴、一步一个脚印，努力为广州研究添砖加瓦。希望读者阅读后能多提宝贵意见，对我们的研究有所裨益。

编 者

目 录

经 济 篇

- 从新华·波罗的海国际航运中心发展指数看广州的努力方向 / 2
- 新常态下广州以创新驱动产业升级的路径与对策研究 / 12
- 广州打造中国跨境电子商务中心的探讨 / 32
- 打造“千亿级”广汽自主品牌乘用车产业集群面临的主要问题和对策 / 40

社会文化篇

- 广州市城市道路开挖的对策研究 / 54
- 依法治国背景下的广州经济法治化研究 / 78
- 发达国家网络安全战略的特点及对广州的启示 / 91
- 广州市治安形势分析与对策建议 / 102
- 新时期广州对外交往工作的思考与建议 / 134
- 经济新常态下加强文化建设推进融合带动都市发展研究 / 138

经 济 篇

从新华·波罗的海国际航运中心 发展指数看广州的努力方向

新华·波罗的海国际航运中心发展指数（简称发展指数）是新华通讯社联合波罗的海交易所共同编制及发布的，该发展指数由3个一级指标和18个二级指标构成。该指数尽管还存在指标不够全面、权重赋值待优化等不足之处，但基本反映一定时期内港口型国际航运中心发展的现状和实力。依据不久前公布的2015年新华·波罗的海国际航运中心发展指数评价结果，广州的发展指数在全球46个港口城市中排第28位，属国际航运中心的第二梯队及“准全球型”航运中心。总体来说，广州在全球国际航运中心的排位偏低，与全球先进的国际航运中心存在不少差距，面临航运服务业发展滞后、航运综合环境不完善、港口条件有待优化提升、航运资源开发利用比较分散、与空陆港联动发展不足等五大短板。为此，我们认为，广州建设国际航运中心应以伦敦、新加坡、上海、汉堡等先进国际航运中心为标杆，着力聚集国际国内高端航运资源，加快促进以航运服务为主的航运产业大发展，拓展国际海空航线为支撑的国际航运物流大网络，深化国际贸易“单一窗口”建设促进航运环境大提升，强化协调整合促进航运资源利用大优化，依托海空并举促进“五港”大联动，争取省和国家支持把广州航运中心建设上升为国家战略，努力把广州建设成为立足泛珠三角、服务全国和影响“一带一路”及世界的国际航运中心，并为广州加快迈入全球“国际型”航运中心的第一梯队奠定坚实基础。

一、全球国际航运中心发展指数及广州的排位情况

1. 发展指数构成：3个一级指标及18个二级指标

2014年，新华通讯社联合波罗的海交易所，首次向全球推出了新华·波罗的海国际航运中心发展指数。该发展指数指标体系包含港口条件、航运服务和综合环境3个一级指标和集装箱吞吐量、航运经纪服务、航运金融服务、政府透明度、营商便利指数等18个二级指标（图1）。发展指数指标体系经过专家认证，二级指标数据主要来源于波罗的海交易所、德鲁里、世界银行、世界经济论坛等

权威机构。2015 年的国际航运中心发展指数指标框架对 2014 年的部分二级指标进行了微调：一是将航运服务子指数的海事仲裁服务拓展为海事法律服务，分别从海事仲裁服务和律师事务所合伙人数量两个维度评测海事法律服务整体水平；二是将航运服务子指数中航运保险服务延伸为航运金融服务，通过船舶融资、资金结算、航运保险和航运金融衍生品四个层面，探析国际航运中心金融服务水平。

该发展指数既考虑港口城市核心指标的数据标准，又吸收航运管理部门、航运企业、高等院校及航运专家的专业评价意见，对指标体系进行不断完善；具体指标采集以定量指标为主，部分难以定量的指标通过定性赋值获取。该发展指数尽管还存在指标不够全面、权重体系不够完善和部分数据不翔实等不足之处，但比较简明直观、全面公正地反映一定时期内港口型国际航运中心发展水平、状态及港口城市综合实力。



图1 新华·波罗的海国际航运中心发展指数指标框架

资料来源：《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告（2015）》

2. 发展指数整体情况：分为三大梯队

新华·波罗的海国际航运中心发展指数按照设计的指标体系，对符合筛选标准的 46 个港口城市的相关数据进行标准化处理，并利用建立的指数模型即层次分析法及加权总和合成法计算，得出了国际航运中心发展指数结果。

依据 2015 年新华·波罗的海国际航运中心发展指数结果将 46 个港口城市大致分为三大梯队：第一梯队为国际航运中心发展指数得分前 10 的港口城市，包

括新加坡、伦敦、香港、鹿特丹、汉堡、上海、迪拜、纽约、釜山、雅典,这些港口城市普遍被认为是“国际型”航运中心,在3个一级指标,尤其是航运服务领域较其他港口城市具有很强的优势,最终得分基本在60分以上;第二梯队为“准全球型”航运中心,包括东京、安特卫普、洛杉矶、墨尔本、青岛、宁波舟山、孟买等26个港口城市,这些城市在某项要素方面优势较为突出,但综合实力较第一梯队仍有差距,平均分值在50左右;第三梯队总体表现为“特色型”航运中心,包括德班、厦门、里约热内卢等10个港口城市,相较于第一、二梯队存在一定差距,分数低于50分。

综合对比2014年指数情况,结果总体较为稳定,略有微调。如雅典入围国际航运中心前10位,东京被挤出前10位。上海反超迪拜,跃居第六。新加坡、伦敦、香港仍以绝对优势处于全球国际航运中心的领先地位。

3. 广州的排位情况:第二梯队的“准全球型”航运中心

依据新华·波罗的海国际航运中心发展指数评价结果,2015年广州的发展指数在全球46个港口城市中排第28位,属第二梯队及“准全球型”航运中心。从全国港口城市横向比较来看,广州的发展指数位列大连(排第30位)、深圳(排第31位)、厦门(排第39位)之前,在香港(排第3位)、上海(排第6位)、高雄(排第19位)、青岛(排第19位)、宁波(排第23位)和天津(排第24位)之后。与2014年比较来看,2015年广州的发展指数排位(排第26位)下降了2位。

从国际航运中心发展指数部分指标来看:2014年广州的集装箱吞吐量达1662.6万TEU,港口货物吞吐量50097万吨,分别位居世界的第7和第6位,属世界第一梯队(见图2);航运金融业务分支机构的数量居世界港口第10位;全球船舶工程服务排世界港口城市的第16位。

二、从国际航运中心发展指数看广州面临的短板

2015年7月24日发布的“新华·波罗的海国际航运中心发展指数”,是新华通讯社联合波罗的海交易所第二次向全球推出的国际航运中心发展指数,该发展指数尽管还存在有待完善之处,没有考虑空港、陆港等反映现代国际航运中心的指标,但基本上综合反映了全球港口型国际航运中心及港口城市的发展状况,从中也可以看到各国际航运中心的优势和不足。从2015年的国际航运中心发展指数排位来看,广州的总体排位偏低,不仅远远落后于香港、上海,也与青岛、

宁波、天津等存在一定的差距,并且存在五大主要短板制约广州国际航运中心的建设发展:

1. 航运服务业发展滞后

完善、发达的航运服务是现代国际航运中心的重要标志,在国际航运中心发展指数所占权重也比较大。从2015年“新华·波罗的海国际航运中心发展指数”3个一级指标得分来看,广州港口条件得分相对较高,而航运服务得分偏低。这表明广州航运服务业发展比较滞后,是广州建设国际航运中心的最大短板。2014年广州集装箱吞吐量、港口货物吞吐量分别居世界第7位和第6位,广州港口5万吨级以上集装箱泊位达20个,南沙港区航道水深达-17米等。从港口条件及吞吐量指标来看,广州基本达到了国际航运中心的先进水平,其排位应属于或靠近第一梯队。但从航运服务来看,广州除航运金融业务分支机构的数量和全球船舶工程服务相对较好外,航运经纪服务、船舶管理服务、海事仲裁服务、航运金融保险服务等都比较落后,航运物流及航运服务处在航运价值链的低端,集聚的国际化航运物流服务企业也较少,尤其是高端航运服务企业缺乏,导致广州航运服务得分相对偏低,这是广州在全球航运中心排位靠后的主要原因,也表明广州航运服务发展比较滞后,航运服务与伦敦、新加坡、中国香港、上海等世界先进的国际航运中心相比存在较大差距。

2. 航运综合环境不完善

近年来,通过对广州港南沙港区和白云国际机场的大力建设发展,广州航运的综合环境得到了明显的改善,但与世界著名的国际航运中心比较仍有不少差距。主要表现在港口管理服务的信息化、智能化水平还不高,港口、口岸、航运公司、物流企业等机构之间信息不能互通共享,围绕航运中心的综合信息服务平台缺乏,航运生产、服务、监管等单位之间的业务协调性较差;航运管理与服务机构的透明度还不高,贸易自由化、投资便利化及市场化、法治化、国际化的航运环境尚未形成;港口物流绩效还有待提升,南沙自由贸易试验区的政策溢出效应尚未在国际航运中心建设中释放,与区域腹地的“三互通关”模式及区域一体化大通关模式尚未建立,国际货物通关效率相对较低。同时,广州港口国际航线偏少,开通的国际航线(2014年53条)远不如上海(210条)、香港(超过200条)、新加坡(超过200条)和深圳(210条)等港口;广州港口连通的国内外港口(300个)及国家(80个),远不如上海(分别为500个和200个)、香港(分别为600个和120个)、新加坡(分别为600个和120个)和深圳(分别为300个和100个)。同时,国家及广东省对广州建设国际航运中心的重视与

支持力度不够,给予的有关支持相对较少,使广州对国际航运要素的集聚力和吸引力还不强。

3. 港口条件有待优化提升

尽管广州的港口条件在“新华·波罗的海国际航运中心发展指数”中得分相对较高,但与居世界前列的国际航运中心的比较来看,广州的港口条件还有一定的差距,基础设施保障能力不足。主要表现在超过5万吨的生产性集装箱码头泊位还不多,尤其是深水泊位相对较少(约20个,不及深圳、香港、新加坡、上海的50%),锚地空间严重不足,码头通过能力有限;港口出海航道水深和航道底宽(243米)不足,常年航道疏浚与维护成本相对较高,出海口船舶密度大及大小船舶混杂,大型船舶不能双向自由通行,超过10万吨级的集装箱船和12万吨级散货船需要乘潮才能单向通行。新港区大型专业化泊位不足,老港区中小码头较多;大型散货码头较少,国际通用码头建设进展慢,航道等级不足,超大型船舶进出港时需要对航道进行封航,使航运物流通过及集散能力受到很大影响。

4. 与空陆港联动发展不足

完善的集疏运体系及海港、空港、铁路港(含高铁港)、高速路港、信息港(五港)的互联互通是国际航运中心的重要基础保障。目前,作为广州国际航运中心建设主体区域的南沙港区集疏运网络体系还不完善,港区疏港铁路尚未开工建设,内陆无水港开发建设还较滞后,与泛珠三角区域腹地的铁水联运缺乏;南沙港区江海联运码头正在开展前期工作,与珠江—西江密切连接的内河江海网络及水水联运还不顺畅;南沙港区与广州及大珠三角区域的空港、铁路港、高速路港连接的便捷通道尚未成网,广州港与空港、铁路港、高铁港、高速路港、内河港、信息港之间的互联互通及联动发展不足,国际和区域航运物流大通道尚未建成,航运物流及代理企业之间的物流网络体系尚未形成,对区域腹地的集聚和辐射影响力不强,与国内及国外港口的联系有待加强。

5. 航运资源开发利用比较分散

由于航运管理体制及珠江水道网较多的影响,广州地区的航运资源空间分布及开发利用比较分散。除南沙港区外,广州其他港区及码头资源空间分布较为分散,泊位规模及吞吐量较小,码头泊位的利用效率不高。区域内航运企业分属中央、省、市、区不同的主体,航运企业数量多、规模小、业态传统,缺乏国际一流及竞争力强的跨国航运物流大企业;各类航运枢纽企业相互间的业务合作和协调少,互动发展不足。港口、海事、口岸、海关等管理服务机构较分散,相互协调配合不足。

三、从国际航运中心发展指数看广州的努力方向

现代国际航运中心是以一流的海陆空港设施、发达的现代物流体系、优越的地理区位为基础支撑,以高度完善的现代航运服务为核心驱动,在全球范围内配置航运资源的重要海空港口城市。建设国际航运中心是广州“十三五”及未来一段时期巩固提升国家中心城市功能及国际竞争力的重大战略举措,是新常态下广州产业和城市转型升级的必然选择,也是推进国际物流中心、商贸中心及现代金融服务体系的重要支撑。广州作为千年一直不衰的“商都”和港口城市,建设国际航运中心具备区位优势、商贸流通较发达、海陆空设施较齐备、区域产业基础较好、综合服务较完善等多方面的优势,发展潜力较大。但从“新华·波罗的海国际航运中心发展指数”来看,广州仅属于“准全球型”航运中心,与真正的“国际型”航运中心还有不少差距,面临不少发展短板。为此,广州应以伦敦、新加坡、中国香港、上海等先进国际航运中心为标杆,顺势而为,抢抓机遇,坚持海陆空互动,加快把广州建设成为立足泛珠三角、服务全国、影响“一带一路”及世界的综合型国际航运中心。

1. 以现代航运服务为重点促进航运产业大发展

发达的现代航运服务业是第三代乃至未来第四代国际航运中心的重要标志,也是国际航运中心建设发展的核心驱动力和关键竞争力。从港口集装箱吞吐量来看,伦敦在全球航运中心中仅排第35位,与广州的差距非常大,根本说不上是居世界前列的国际航运中心。但伦敦之所以始终是全球公认的世界级国际航运中心,关键是因其掌控着全球航运市场的整体运作,尤其是高端的航运金融、航运经纪及市场服务、船舶管理服务、海事法律服务、航运衍生产品交易等航运服务业较发达,航运服务总部及相关机构较多。近年来,上海在国际航运中心的地位不断攀升,主要是由于航运服务业发展取得了明显的进步。因此,广州应以伦敦、上海等国际航运中心为标杆,抓住国际航空航运业“东移”的机遇,以广州港、白云国际机场、海港经济区、空港经济区、南站商务区等为依托,建设国际航空航运服务创新区、总部基地及“一带一路”平台,加强与国内外航空航运服务业巨头的联系和合作,高起点完善现代航空航运服务体系,积极吸纳集聚现代航空航运服务业的高端资源,加快培育发展现代航运服务企业及机构,大力发展航空航运金融保险、航空航运物流、跨境电商及衍生产品交易、航空电子货运、航空航运经纪、航空航运工程、船舶管理、海空事务法律仲裁、航空航运信息、飞机与船舶维修服务、高铁服务等航空航运服务业和总部经济,大力发展临

空临港先进制造业和高新技术产业,积极以“互联网+”推动现有航运服务业及企业转型升级,把广州打造成全球有影响力的现代航空航运服务为主导的航运产业集群基地,提升广州航空航运服务及国际航运中心的整体竞争力。

2. 以国际海空航线拓展为支撑构建国际物流大网络

完善的航运物流网络及集疏运体系是国际航运中心的重要基础条件。广州在航运物流网络及集疏运体系建设方面还存在不少短板,与新加坡、中国香港、上海等国际航运中心相比还有不少差距,这制约了广州国际航运中心的发展壮大。为此,要发挥国家综合交通枢纽和对外开放桥头堡的优势,以海陆空运输为主线、以物流为支撑,以港口、机场、铁路货站、公路货站等枢纽及物流园区为依托,构建链接国内外的国际航运物流大网络,把广州打造成为国际航运物流及资金流、信息流、人流集散的中心。一是抓住“一带一路”、自贸区等建设发展带来的机遇,以国际空港枢纽、国际海港枢纽及国家综合门户建设为抓手,加强与世界主要海空港口城市的合作交流,积极参与“一带一路”沿线国家及城市海空港建设和合作,建设立足泛珠三角及“一带一路”的空港、海港联盟,不断拓展国际海空新航线网络及物流业务,大力构建链接印度洋、太平洋周边及欧洲等主要海空港城市的广州国际航运物流大网络,强化广州在全球范围内配置航运物流资源的能力。二是抓住珠江—西江经济带、高铁经济带、泛珠三角区域合作等发展带来的机遇,深化与珠江流域及泛珠三角港口城市、区域交通枢纽等的合作,积极参与区域内海港、铁路港、航空港及物流项目建设,大力推进泛珠三角区域无水港建设,完善内陆港布局,加强广州国际航运中心与泛珠三角各类海陆空港口、珠江黄金水道的联动发展,构建广州立足泛珠三角、服务全国的区域航运物流大网络,提升广州对区域及全国航运物流资源的集散能力。三是抓住南沙新区、空港经济区建设发展的机遇,加快连接广州港南沙港区、白云国际空港的疏港铁路、高速铁路、高速公路和地铁建设,加强广州各类航空航运物流枢纽与区域及腹地的互联互通,提升广州国际航运中心对区域的辐射带动及服务能力。

3. 以国际贸易“单一窗口”建设为抓手促进航运环境大提升

国际化、信息化、便捷化的航运环境是国际航运中心建设发展的重要保障。近年来,广州在航运环境及港口条件方面已有了很大的改善,体现在新华·波罗的海国际航运中心发展分指数方面的得分也相对较高,但仍与上海、深圳、宁波等航运中心有很大的差距。未来,一是抓住“互联网+”及智慧城市建设发展机遇,以深化广州国际贸易“单一窗口”建设为抓手,创新口岸监管机制,打造广州海陆空港口与海关、检验检疫、海事、口岸、外汇、税务等管理服务机构、航运企业等进出口贸易相关部门之间的互联互通信息平台,并实现与泛珠三

角海陆空口岸、特殊监管区、重要港口城市的互联互通。二是超前推进南沙港区四期、南沙国际通用码头、南沙滚装汽车专用码头、江河联运码头、国际邮轮母港、船舶岸基供电设施等建设,继续浚深珠江出海口航道,加强与珠江口城市合作建设港口锚地,提升珠江口航道等级和广州港口通航能力。三是加快白云国际机场第二航站楼、第四与第五跑道、联接机场的高铁及高速公路网、广州第二机场等建设,完善国际国内航线网络,提高机场服务水平,提升区内外航空通达性和辐射影响,打造世界级航空枢纽及航空大都市。四是发挥南沙自贸区、南沙新区、白云机场综合保税区等建设的制度创新溢出效应,率先将南沙自贸区创新做法及经验延伸到泛珠三角区域,率先促进南沙自贸区与泛珠三角区域实现“三互通关”及大区域通关一体化。五是建设集增值服务、加工服务、多式联运集疏运服务、门到门服务、信息服务等完善的航运服务体系,加快做大做强广州航运交易所,建设国际船舰登记中心,为各类航空航运企业发展提供业务指导和创造良好的环境。

4. 以协调整合为路径促进航运资源利用大优化

促进航运资源整合及优化利用是加快广州成为国际航运中心建设的重要基础。为更好地发挥广州航运资源优势及实现优化利用,未来应加强广州航运资源的大整合:一是整合广州地区的航运管理服务机构,以广州港务局、空港经济区管委会为依托,整合海事等相关部门,成立“广州市航运委员会”或集海陆空运于一体的广州国际航运中心建设领导小组,以此加强统筹协调和管理服务。二是促进广州航运空间资源布局的整合,大力整合港口码头资源,合理设置不同功能的港口码头,优化建设南沙临港经济区、黄埔临港商务区、空港经济区、南站商务区和海空港物流园区,大力发展临空临港产业及经济。三是整合广州地区的港口、机场、铁路站、飞机与船舶公司、物流、仓储、航运代理等企业,促进中央、省、市航运企业联合及联盟发展,围绕航空航运产业链布局创新链、价值链,积极吸纳和培育发展各类新型航空航运企业和新业态,争取国际航运组织来广州开展新业务,引领海陆空产业及企业价值创新。四是通过资源集聚、合资合作、收购兼并等途径,促进广州港集团、南方航空等企业做大做强;继续推进广州港集团、南方航空等大型企业“走出去”发展,进一步增强南方航空、广州港集团的区域及跨国发展能力,打造具有国际影响力和竞争力的航空航运大集团。五是促进港口企业、航运物流企业、贸易企业与口岸、海关、检验等监管服务机构的协调整合,形成高效便捷的大通关与营商环境。

5. 以海空并举为牵引促进“五港”大联动

现代国际航运中心或第四代国际航运中心不仅以港口及相关配套为支撑,而

且还以空港、铁路港（含高铁港）、高速路港、信息港及相关配套为支撑，是海港、空港、铁路港、高速路港、信息港齐头并进及配置国际航运资源的中心。目前，新华·波罗的海国际航运中心发展指数的指标设计没有考虑到空陆港和信息港相关指标，这是这一发展指数的重要缺陷，也无法完全准确反映全球国际航运中心的排位的真实情况。如果把空港、铁路港、高速路港、信息港等指标纳入国际航运中心发展指数，预计广州在全球国际航运中心的地位会进一步靠前，但广州“五港”的协调联动还不理想这也是事实。为此，应高标准地做好广州“五港”间的对接协调规划，加快“五港”互联互通的各种网络及通道建设，以信息港为中心、以海空并举为牵引整合好“五港”资源，促进“五港”企业融合互动发展，强化江海联运、海铁联运、海空联运、海公联运和江海联运，完善国内至国际的中转衔接，形成广州“五港”融合互动发展的国际航运中心大格局。同时，要加快国际物流中心、国际商贸中心和现代金融服务体系建设，促进广州国际航运中心与国际物流中心、商贸中心和现代金融服务体系融合联动发展，增强广州对国际国内物流、资金流、信息流和人流的集散能力，共同支撑国家中心城市功能提升。

6. 以上升为国家战略为突破口争取发展大支持

近年来，上海、天津、大连、宁波、青岛等航运中心之所以发展迅速，主要得益于国家的重视及上升为国家战略、出台相关规划及政策扶持发展。在新常态及发展竞争激烈的背景下，国家及省的重视和大力支持是广州建设国际航运中心的重要条件。为此，广州应努力争取省及国家的大力支持，争取把广州国际航运中心建设上升为国家战略，由国家出台加快广州国际航运中心建设的相关规划，明确发展定位、实施方案及有关扶持政策，强化广州对全球航运资源的配置能力。应出台广州国际航运中心建设“十三五”规划，设立建设专项资金，指导和促进广州国际航运中心加快发展。争取国家支持设立广州航空经济示范区。同时，创新航空航运政策，积极吸纳国际航空航运机构、资金、技术、人才集聚落户，包括推动国际口岸合作，航空航运中介机构准入，促进中转集拼业务发展，允许中资航运企业利用自有或控股拥有的非五星旗国际航行船舶发展以广州港为中转港的沿海捎带业务；促进符合条件的船舶在广州落户登记，简化国际船舶运输经营许可程序；实行启运港退税政策；争取突破现有的船舶管理、抵押、保险、交易、税收、人才引进等方面的制度；等等，为航运企业集聚及中资外籍船舶回归创造良好的条件。

（课题组成员：杨再高、葛志专）