

海运业释放更多开放红利

新版外商投资准入负面清单涉水政策解读

交通运输部水运科学研究院经济政策与发展战略研究中心 宁涛 翟慧娟

今年是改革开放40周年，国家发展改革委、商务部发布了《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2018年版）》和《自由贸易试验区外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2018年版）》（以下分别简称“外商投资负面清单”和“自贸试验区负面清单”），并将于近日实施。两个新版负面清单相较2017年版分别大幅缩减了15条和50条，标志着我国正以更大力度推进开放，以开放促改革、促发展、促创新。

水上运输作为交通运输的重要组成部分，积极落实党的十九大精神，在新版“外商投资负面清单”中进一步采取了放开外资准入限制的措施，国际海上运输和国际船舶代理两项业务已经完全取消了对外资的限制，我国国际海运业基本实现了全面开放，在新版负面清单中仅保留了对国内水上运输和国内船舶代理的中方控股要求。我国海运业开放水平已居世界海运大国前列。

水上运输是我国对外开放的前沿，早在20世纪80年代，我国国际海运领域即已率先对外资开放，经过多年努力，水上运输已成为我国基础产业中开放程度最高的行业之一。特别是近年来，自由贸易试验区更成为水运开放的试验田，不断推动水运开放，相继对国际船舶运输、国际船舶代理、国际船舶管理、国际海运货物装卸、国际海运集装箱站和堆场业务实施了开放。过去，“自贸试验区负面清单”相较同期的“外商投资负面清单”开放度更高。比如在2017版“自贸试验区负面清单”中已经先行在上海自贸试验区取消了国际海上运输的外资准入限制，在2018版“外商投资负面清单”中这一措施进一步扩大到全国。应该说，到2018年两个新版负面清单已经实现了同步。

最后，对外开放仍然要遵循稳妥有序推进的原则，对于一些领域仍需考虑经济安全、国际对等、市场结构等问题。此次负面清单中，国内水上运输和国内船舶代理仍然保持了中方控股的要求，一方面是由于保留沿海运输权仍然是各海运大国的惯常做法。二是我国国内水运和船舶代理业已经实现了充分竞争。