

海南自由贸易港口岸
建设“十四五”规划
(2021-2025)

海南省发展和改革委员会

2021 年 12 月

目 录

前 言	错误!未定义书签。
第一篇 口岸建设基础	错误!未定义书签。
一、 口岸基本情况	错误!未定义书签。
二、 口岸建设成效	错误!未定义书签。
三、 口岸建设存在问题.....	错误!未定义书签。
四、 口岸建设面临的发展形势.....	错误!未定义书签。
第二篇 总体要求和发展目标	错误!未定义书签。
一、指导思想	错误!未定义书签。
二、主要目标	错误!未定义书签。
三、基本原则	错误!未定义书签。
四、主要思路	错误!未定义书签。
第三篇 水运口岸建设规划	错误!未定义书签。
一、“一线”水运口岸建设规划.....	错误!未定义书签。
二、新设“二线”水运口岸建设规划.....	错误!未定义书签。
第四篇 航空口岸建设规划	39
一、海口美兰机场口岸.....	错误!未定义书签。
二、三亚凤凰机场口岸.....	错误!未定义书签。
三、琼海博鳌机场口岸.....	错误!未定义书签。
第五篇 跨境电商物流和邮件快件监管中心建设规划..	错误!未定义书签。
一、监管中心建设规划.....	错误!未定义书签。
二、规划建设内容	错误!未定义书签。

三、投资预估	错误!未定义书签。
第六篇 资金筹措方式	错误!未定义书签。
一、项目投资主体及来源.....	错误!未定义书签。
二、投融资规划与实施.....	错误!未定义书签。
第七篇 保障措施	错误!未定义书签。
一、加强组织领导	错误!未定义书签。
二、强化资金保障	错误!未定义书签。
三、配置机构人员	错误!未定义书签。
四、完善风控机制	错误!未定义书签。

前 言

2020年6月1日，中共中央、国务院印发《海南自由贸易港建设总体方案》，支持海南逐步探索、稳步推进中国特色自由贸易港（以下简称“自贸港”）建设，分步骤、分阶段建立自贸港政策和制度体系。《海南自由贸易港建设总体方案》明确要求，2025年前，围绕贸易投资自由化便利化，在实现有效监管的前提下，适时启动全岛封关运作，建设全岛封关运作的海关监管特殊区域，实行以“零关税”为基本特征的自由化便利化制度，“一线”放开、“二线”管住。

口岸是国家对外开放的门户、人员和经贸往来的桥梁、国家安全的重要屏障。《海南自由贸易港建设总体方案》提出，要“高标准建设开放口岸和‘二线口岸’基础设施、监管设施，加大信息化系统建设和科技装备投入力度，实施智能精准监管……完善口岸监管设备设施的配置”。为满足封关运作要求，更好地指导未来五年我省口岸设施建设，根据《海南自由贸易港建设总体方案》《海南自由贸易港口岸布局方案》，编制《海南自由贸易港口岸建设“十四五”规划（2021-2025）》。

本规划践行集约共享、便利高效、适度超前理念，在准确把握海南口岸建设现状的基础上，对全省口岸设施建设进行阶段性谋划，明确至2025年时的目标任务，细化实化工作任务，部署重点项目、重点计划，是指导相关市县和部门有序推进口岸设施建设的

导航图和重要依据。规划明确要求在“十四五”期间全力推动海南水运、航空口岸及跨境电商物流和邮件快件监管中心等设施、设备建设，使其具备承担相应的对外开放口岸、“二线口岸”功能，具备封关运作条件，为海南自贸港建设打下坚实基础。

第一篇 口岸建设基础

一、口岸基本情况

海南现有对外开放的口岸8个，其中，水运口岸5个：洋浦港口岸、海口港口岸、三亚港口岸、八所港口岸和清澜港口岸；航空口岸3个：海口美兰机场口岸、三亚凤凰机场口岸、琼海博鳌机场口岸。

序号	口岸类型	口岸名称	批准时间	备注
1	水运口岸	洋浦港口岸（洋浦港区）	1990 年	1991 年正式开放,2008 年、2009 年、2018 年新（扩）建码头对外启用
		洋浦港口岸（神头港区）	2011 年	2012 正式开放，2015 年、2019 年、2020 年、2021 年新（扩）建码头对外启用
2		海口港口岸（秀英港区）	1957 年	批准当年正式开放
		海口港口岸（马村港区）	2004 年	2005 年正式开放
3		清澜港口岸	1990 年	1996 年正式开放
4	航空口岸	八所港口岸	1958 年	批准当年正式开放
5		三亚港口岸（三亚港区）	1984 年	批准当年正式开放
6		海口美兰机场口岸	2003 年	批准当年正式开放
7		三亚凤凰机场口岸	1994 年	批准当年正式开放
8		琼海博鳌机场口岸	2020 年	待验收合格后

2021 年 6 月，国务院批复同意三亚港口岸南山港区、莺歌海港区和清水湾港区对外扩大开放。

邮轮游艇码头方面，经批准对外启用的邮轮游艇码头有三亚凤凰岛邮轮港、三亚鸿洲游艇会码头和海口港秀英港区邮轮游艇泊位，此外，将加快推动三亚半山半岛帆船港对外开放。

二、口岸建设成效

近年来，海南省积极推动口岸扩大开放，在优化口岸营商环境、促进跨境贸易便利化等方面取得积极成效。

（一）口岸对外开放继续扩大

2020年10月，国务院批复同意琼海博鳌机场作为航空口岸对外开放，2021年6月，国务院批复同意三亚港口岸南山港区、莺歌海港区和清水湾港区对外扩大开放。8个海上境外游艇游览景区自2014年7月首次获批对外临时开放以来，实现第十五次对境外游艇临时开放。洋浦港口岸2015年以来共有20个开放港口口岸范围内的新扩建码头泊位经批准对外启用。

（二）口岸营商环境持续优化

1. 建设应用海南国际贸易“单一窗口”。中国国际贸易“单一窗口”国家标准版的15项功能模块在海南应用落地，已覆盖海南海港、空港口岸通关业务，并延伸到特殊监管区域及保税物流等区域。中国（海南）国际贸易“单一窗口”建设完善了“离岛免税”购物系统、海南智能舱单、通关物流状态信息库、码头无纸化、境外游艇管理系统、海南口岸数据登统计、自由贸易协定优惠关税查询等七项特色应用功能，为进出口企业提供一次申报、一次提交和一站式服务，货物申报、舱单申报、运输工具申报等主要业务的应

用率已达 100%。

2. 压缩口岸货物整体通关时间。口岸各有关部门简化通关手续，优化通关流程，注重提升服务质量，采用“单一窗口”申报、“预约通关”、“提前申报”、“先放后验”、“两步申报”、“关税保证保险”等模式通关，有效提升通关效率。落实中央部委简化进出口环节监管证件和随附单据要求，推进《海关专用缴款书》企业自行打印无纸化改革；推动出口原产地证网上申报，推广原产地证书自助打印。制定并公开海口港、洋浦港集装箱通关流程及港口经营服务企业场内转运、吊箱移位、掏箱和货方提箱等作业时限标准，较好地保障进出口货物装卸作业效率。各港口、机场采取 24 小时作业，保证进出口货物装卸及时有效办理，提前完成国务院要求压缩海南口岸整体通关时间工作任务。

3. 降低口岸通关环节合规成本。成立口岸收费清理工作小组，推动口岸各项收费优惠政策落实，加强对口岸收费的日常监督检查，实行口岸收费目录清单公示制度，有效减轻企业负担，降低口岸通关环节成本。

（三）口岸安全监管和风险控制得到加强

深化口岸查验单位协作共管，推动国际航行船舶联合登临检查的落实，进一步优化检查人员集约、检查时间集中、检查对象便利、检查结果可查、检查信息共享的联合检查机制。制定印发《海南口岸动植物引进隔离监管及疫病疫情联防联控工作机制》，明确相关单位的工作职责和任务分工，进一步加强进出境动植物及其产品风

险防控及检疫监管。

三、口岸建设存在问题

（一）部分口岸功能定位不清晰

受多种因素制约，海南口岸功能缺乏科学定位、统筹规划和优化配置，不仅同质化竞争明显，而且港口腹地重叠交叉，缺乏临港产业布局配套，影响了口岸综合优势发挥。海南省目前南部区域口岸缺乏国际货运功能，与海南“三区一中心”定位有较大差距。

（二）口岸基础设施建设薄弱

海南经济基础薄弱，口岸建设历史欠账多，建设标准低，设施设备相对落后，大部分口岸的基础设施建设达不到国家的规定和要求：一是口岸通关区域狭小。如三亚凤凰机场存在口岸查验场地小，查验设施设备无法摆放问题。随着海南自贸港建设的不断深入，口岸业务量将快速增长，口岸保障能力更加捉襟见肘。二是口岸过机检测设备配置不足。集装箱码头，港口作业设备陈旧，集装箱过机设备明显不足，造成通关耗时长，给企业带来诸多不便。三是口岸配套保障设施不健全。港口联检及后勤保障设施配套不全，查验机关办公、食宿、交通等问题长期未能得到妥善解决，一定程度上影响了通关服务保障能力。

（三）口岸投资建设体制不顺

口岸属于公共资源，承担公共服务职能。目前全国大多数省区的口岸均由政府投资建设，由国有企业承担口岸业主责任。但由于我省地方政府财力薄弱，部分口岸建设和运营由非国有企业主导，

企业往往出于自身经营的考虑，难以完全对标国家标准实施口岸建设。海南口岸查验基础设施规划和建设尚未做到统筹规划、统一部署和协同推进。

（四）口岸信息化建设滞后

目前国家正在推动“智慧口岸、平安口岸”建设，通过信息化科技手段节约人力资源，提高口岸工作效率。国内部分省份已将信息化建设作为口岸建设主要内容，如深圳宝安国际机场目前正进行改扩建，以信息化手段建设为主体，大力增设各类信息化、智能化技术设备，提升机场的运转效率。海南口岸信息化水平总体较低，已不能满足海南自贸港建设需求，亟需按信息化要求进行改扩建。

四、口岸建设面临的发展形势

根据《海南自由贸易港建设总体方案》“一线”放开、“二线”管住、“岛内自由”的制度设计，全岛封关运作后，海南口岸分为对外开放口岸和“二线口岸”。对外开放口岸强化进出境环节的安全准入（出）监管，由口岸查验机构依法对涉及进出境证件、检验检疫、税款征收等的进出境人员、货物、物品和运输工具实施监管查验，侧重公共卫生安全、国门生物安全、食品安全、产品质量安全管控。往来海南自贸港和内地间的货物、物品、人员和运输工具均需从“二线口岸”进出。

新的制度安排对海南口岸的监管、服务功能提出了新的要求，也给海南口岸建设带来新的发展机遇。“十四五”期间，需全力加强口岸各类基础设施及设备建设，补齐口岸建设短板，促进全省不

同地区、不同类型口岸共同发展，保障口岸联检单位依法履行职责，推动口岸效能提升，满足海南自贸港全岛封关运作的条件。

第二篇 总体要求和发展目标

一、指导思想

深入贯彻习近平总书记在庆祝海南建省办经济特区30周年大会上的重要讲话精神，全面落实《关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》《海南自由贸易港建设总体方案》决策部署，按照借鉴国际经验、体现中国特色、符合海南定位、突出改革创新、坚持底线思维的基本要求，不断加强口岸建设规划顶层设计，进一步完善口岸工作制度架构，加大口岸建设资金投入力度，不断提高口岸查验基础设施、设备建设水平，持续加强口岸信息化智能化应用水平，高质量高标准推进海南自贸港口岸建设。

二、主要目标

按照高起点谋划、高标准建设要求，全面规划对外开放口岸和“二线口岸”功能建设内容，通过分批推动、逐年实施，加快推动口岸设施建设，填平发展差距、补齐发展短板、提升通关便利化水平，到2025年，在满足封关运作的前提下，提升我省口岸整体建设和监管水平。

三、基本原则

——统筹协调，整体规划。立足海南“十四五”期间对口岸发展的需求，紧紧围绕海南自贸港建设战略大局，立足长远，统筹谋划口岸发展，实现高起点规划、高标准建设、高水平监管，提升口

岸服务经济发展能力。

——**合理规划，完善功能。**按照海南自贸港封关运作对口岸监管的客观要求，积极转变口岸监管方式，合理规划对外开放口岸、“二线口岸”以及跨境电商物流和邮件快件监管中心等具有口岸服务功能的重大项目建设，完善优化功能，提升口岸服务和辐射能力，实现口岸规划与自贸港发展相融合。

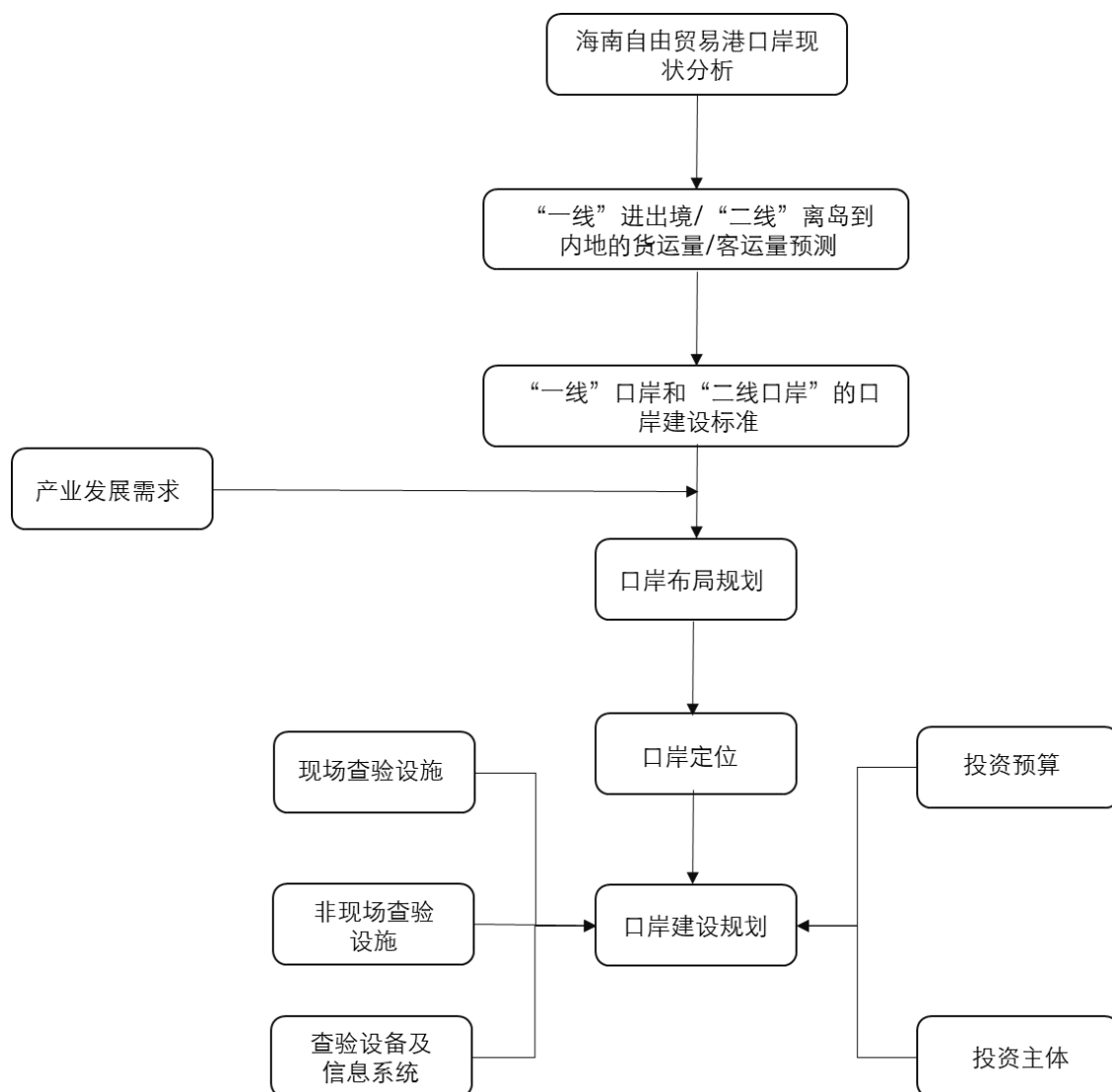
——**立足现状，适度超前。**围绕自贸港建设长远规划，结合海南“十四五”口岸发展现实需求，以满足和适应口岸监管为出发点，对标国际先进水平，立足现状，适度超前，谋定后动，分步实施。

——**体现节约，加强共享。**本着节约高效理念，加强口岸设施统筹共享力度，最大程度利用现有口岸设施，坚决反对弃旧用新，避免公共资源浪费。兼具对外开放口岸与“二线口岸”的港口、机场，“二线口岸”设施建设主要依托现有口岸查验基础设施和改造后的国内厅、内贸场地；单设“二线口岸”的，主要依托改造后的国内厅、内贸场地。确有新建、改扩建必要的需严格论证后实施。

四、主要思路

以《海南自由贸易港口岸布局方案》为规划基础，依托口岸基本现状和口岸发展定位，根据 2025 年进出境和离岛到内地的预测货运量及客运量，参照《国家口岸查验基础设施建设标准》（建标 185-2017）（以下简称《口岸建设标准》）、《中华人民共和国海关监管区管理暂行办法》及相关规范和港口、码头、机场等相关标准，梳理和评估口岸联检单位的口岸现场查验设施设备、非现场查验设

施和信息系统等建设需求，预估建设投入金额。工作思路见下图。



第三篇 水运口岸建设规划

一、对外开放水运口岸建设规划

（一）洋浦港口岸

1. 规划基础

（1）口岸基本现状

洋浦港位于洋浦经济开发区。洋浦港口岸是国家一类水运开放口岸，现有码头泊位 47 个，设计年通过能力 13000 万吨、220 万吨标准集装箱（以下简称“TEU”）。2020 年，洋浦港完成货物吞吐量 5664 万吨，其中外贸吞吐量 3096 万吨、内贸吞吐量 2568 万吨、集装箱吞吐量 101.9 万 TEU。

洋浦港口岸由洋浦港区和神头港区两大港区组成。

洋浦港区是以集装箱、通用散杂货为主的公共服务型港区，现有码头泊位 12 个。

神头港区是以石油化工、浆纸、液化天然气为主的大宗散货港区，主要为临港产业服务，现有码头泊位 35 个。

洋浦港口岸现有口岸业务技术设施 7800 平方米和公共查验场地 86190 平方米，配套进境肉类、粮食、水果指定监管场地。

（2）2025 年规划定位和目标

① 港口规划定位

洋浦港是西部陆海新通道上的重要支点和我国面向印太两洋

的区域国际集装箱枢纽港和海南自贸港集装箱枢纽港；全国沿海国际枢纽港和综合运输体系的重要枢纽；海南实现高质量发展和“三区一中心”战略定位的重要支撑；海南服务全国扩大对外开放和全面参与区域经济合作的战略资源；海南西部大型临港工业的重要依托。

洋浦港将依托自贸港政策、临港工业产业园区、建港条件和区位优势等，大力发展石油化工、煤炭等大宗货物运输；按照西部陆海新通道定位，调整航线资源配置、优化布局航线网络，重点发展集装箱运输。洋浦港将发展成为集合集装箱中转运输，大宗能源、原材料和产成品储运、交易服务为一体并具有保税、加工、商贸、旅游等多种功能，绿色智慧的现代化综合性港口。

② 口岸腹地经济发展前景

《海南自由贸易港建设总体方案》提出在洋浦保税港区率先实行“一线”放开、“二线”管住的进出口管理制度、建设“中国洋浦港”船籍港等重大举措，为洋浦的发展带来前所未有的历史机遇。

《西部陆海新通道总体规划》提出支持洋浦港吸引国内外货源，发展国际中转运输业务，将洋浦培育成为区域国际集装箱枢纽港，提升港口综合服务能力，到 2025 年洋浦的区域国际集装箱枢纽港地位初步确立。

洋浦正在紧紧抓住西部陆海新通道和海南建设自贸港的国家战略机遇，积极融入国内国际双循环的新发展格局，依托区位优势、港口条件、产业基础和资源环境优势，以建设千亿级产业园区和现

代产业体系为目标，以创新驱动和改革开放为动力，全力做好“通道、基地、平台”三篇文章，打造海南自贸港先行区示范区、海南省高质量发展增长极。到 2025 年洋浦经济综合实力实现新跨越，GDP 预计增长 1.5 倍达到 690 亿元，GDP 年均增长 20%以上。

③ 口岸规划发展目标

根据《海南自由贸易港口岸布局方案》，洋浦港口岸在完善对外开放口岸功能的基础上，增设“二线口岸”功能。

预计到 2025 年，洋浦港货物吞吐量将达到 13000 万吨，集装箱吞吐量将达到 500 万 TEU。根据 2020 年洋浦港内、外贸数据比例对预计货物吞吐量进行拆分，2025 年外贸货物吞吐量预计约 7150 万吨（占总吞吐量的 55%），内贸货物约 5850 万吨（占总吞吐量的 45%）；按内贸货物进、出岛各占一半计算，离岛至内地货物吞吐量预计约 2925 万吨。

按照以上测算数据，根据《口岸建设标准》，洋浦港对外开放口岸应按照水运货运 I 级口岸（进出口货物吞吐量 ≥ 3000 万吨/年）进行建设；“二线口岸”功能根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，参照《口岸建设标准》，应按照水运货运 II 级口岸（500 万吨/年 $\leq$ 离岛货物吞吐量 < 3000 万吨/年）进行建设。

（3）差距对标分析

洋浦港对外开放口岸参照水运货运 I 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 23 万-30 万平方米，海关业务技术设施 5680-6310 平方米，边检业务技术设施 960-1060 平方米，海事业务技术设施

3520-3910 平方米。洋浦港口岸现有货物查验场地 86190 平方米，各联检单位业务技术设施 7800 平方米，未达到货物查验场地建设和联检单位业务技术设施建设标准，需按照《口岸建设标准》面积要求及不同类型码头面积折算系数，结合口岸实际运行情况，改造完善“一线”口岸相关口岸设施；并按照相关政策法规，结合口岸实际运行情况，增配联检单位需要的查验设备。

“二线口岸”功能参照水运货运 II 级口岸标准建设，需建设货物查验场地 50350-63600 平方米，海关业务技术设施 3810-4240 平方米，海事业务技术设施 2360-2640 平方米。目前洋浦港“二线口岸”未配套口岸查验基础设施，需按照《口岸建设标准》面积要求及不同类型码头面积折算系数，结合口岸实际运行情况，以满足基本监管需要为前提，在现有内贸场地、设施基础上进行改建，增添必要监管查验设备。另外，需按照相关政策法规，结合口岸实际运行情况增配联检单位需要的查验设备。

洋浦港口岸应按照相关政策法规，结合口岸实际运行情况和联检单位需求建设非现场查验设施。

2. 规划建设内容

鉴于洋浦港的国际枢纽港定位，需对洋浦港口岸基础设施、设备及信息系统等按照“智慧口岸”的总体思路进一步改扩建，充分借助物联网、智能监控、大数据分析等技术手段，建设国际一流的智慧口岸；将智能网络 and 智能系统，应用到整个口岸的物流作业、运输服务及口岸管理中，实现口岸集运输体系、仓库管理、物流、

邮件快件、海关、边检、海事监管的智能化。

洋浦港口岸建设“十四五”规划项目是对标海南自贸港建设新形势、新任务、新要求，从洋浦港口岸实际情况和现实差距出发，为全面提升洋浦口岸查验、监管、运行等综合服务能力，为打造海南自贸港先行区示范区，规划谋划的实实在在的项目，直接作用于《海南自由贸易港建设总体方案》“一线”放开、“二线”管住进出口制度、《西部陆海新通道总体规划》国际枢纽港政策的落地。建设项目主要有：洋浦港“一线”口岸查验设施设备升级改造、“二线口岸”查验设施设备建设项目、洋浦港口岸综合指定监管场地项目、洋浦经济开发区智慧口岸项目、海南自贸港公共信息服务平台（洋浦一期）项目、洋浦港小铲滩码头起步工程能力提升口岸配套工程项目、洋浦港小铲滩码头扩建工程口岸查验设施项目、国投洋浦港智能闸口改造项目、国投洋浦港集装箱查验场地项目等。

对外开放口岸与“二线口岸”基础设施建设充分体现勤俭节约和集约共享精神，确有改扩建必要的需论证后实施。

具体详见附件项目清单。

3. 投资预估

“十四五”期间，洋浦港口岸建设项目匡算投资 12.92 亿元。

（二）海口港口岸

1. 规划基础

（1）口岸基本现状

海口港位于海口市，是全国 25 个沿海主要港口之一。海口港

口岸是国家一类水运开放口岸，对外开放口岸由秀英港区和马村港区两大港区组成。

秀英港区主要以集装箱运输为主，兼顾部分客货滚装轮渡业务和散杂货装卸业务，现有码头泊位 20 个。秀英港区现有业务技术设施 5569 平方米，查验场地 50000 平方米。2019 年外贸货运量 108 万吨，内贸货运量 6137 万吨。

马村港区是全省煤炭、散杂货、油气、化工品等能源、建材物资主要集散地，现有码头泊位 11 个。马村港区现有业务技术设施 6587 平方米，查验场地 13350 平方米。2019 年外贸货运量 295 万吨，内贸货运量 895 万吨。马村港区配套进境动物隔离检疫场，根据需要建设水果、冰鲜水产品监管场地。

（2）2025 年规划定位和目标

① 港口规划定位

海口港是我国沿海主要港口和综合运输体系的重要枢纽；推进“海澄文定”一体化综合经济圈和临港产业布局发展的重要支撑；打造对外开放新高地、参与区域经济合作的战略资源；海上丝绸之路的战略支点之一和海南中国特色自贸港重要对外窗口。海口港将发展成为以陆岛客货滚装、邮轮旅游客运、集装箱和散杂货运输为主，兼顾新式跨海客运、石油化工品运输、南海油气勘探生产服务、救援应急保障功能的综合性枢纽港。

秀英港区保留部分客运功能，着力发展邮轮旅游和港航服务产业，兼顾支持保障系统基地功能。近期保留客滚运输应急调峰功能。

秀英港区邮轮泊位的定位为国际邮轮停泊和客轮游艇基地。

马村港区以散杂货、危险品为主，兼营集装箱业务，主要满足省内生产生活需求，同时兼顾为南海开发提供后勤保障，逐步发展成为专业化、规模化的综合性港区。马村港区将加快发展保税仓储、现代物流、油气勘探生产服务保障和临港产业功能。

② 口岸腹地经济发展前景

海口港依托“海澄文定”一体化综合经济圈，汇集着全省公路、铁路、航空等主要交通干线，并通过琼州海峡轮渡与内地综合运输主通道相联，是海南省铁路、公路与全国铁路和公路网相联系的衔接点、海南岛与内地交通联系的咽喉；海口港重点服务的“海澄文定”一体化综合经济圈是全省经济发展最活跃、发达的重点地区，产业基础好，集聚人口多，为生产和消费服务的海运需求及其发展潜力大，在综合运输体系中的枢纽功能将进一步突出。

③ 口岸规划发展目标

根据《海南自由贸易港口岸布局方案》，海口港口岸在完善对外开放口岸功能的基础上，增设“二线口岸”功能。

秀英港应尽快整体搬迁，但根据实际情况，可在未整体搬迁之前继续承担相应的货物和客运功能，待海口市对其定位规划出台后再视情况设立相关口岸设施。在未搬迁之前，预计到2025年，秀英港区总货物吞吐量5930万吨。根据2019年秀英港区内、外贸数据比例对预计货物吞吐量进行拆分，外贸货物吞吐量预计约118.6吨（占总吞吐量的2%），内贸货物吞吐量预计约5811.4万吨（占

总吞吐量的 98%); 按内贸货物进、出岛各占一半计算, 离岛至内地货物吞吐量预计约 2905.7 万吨。对外开放口岸根据《口岸建设标准》水运货运 III 级口岸 (进出口货物吞吐量 <500 万吨/年) 标准进行建设, “二线口岸” 功能根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要, 参照《口岸建设标准》水运货运 II 级口岸 (500 万吨/年 $\leq$ 离岛货物吞吐量 <3000 万吨/年) 进行建设。预计到 2025 年, 秀英港区轮渡的离岛旅客吞吐量约为 193 万人次, 根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要, 参照《口岸建设标准》水运客运 I 级 (离岛旅客吞吐量 ≥ 30 万人次/年) 口岸进行建设。

秀英港区邮轮游艇泊位参照水运客运 III 级口岸 (出入境旅客吞吐量 <5 万人次/年) 进行建设。

根据规划要求, 近期抓紧将秀英港危险品滚装码头搬迁至马村港二期, “十四五” 期间完成马村港三期建设、开工建设四期工程, 同时考虑中远期在马村港规划建设 1-2 个危险品专用滚装码头。预计 2025 年, 马村港区外贸货物吞吐量达到 2200 万吨, 根据《口岸建设标准》按水运货运 II 级口岸 (500 万吨/年 $\leq$ 进出口货物吞吐量 <3000 万吨/年) 进行建设。内贸货物吞吐量 4110 万吨, 按内贸货物进、出岛各占一半计算, 离岛到内地货物吞吐量达到 2055 万吨。“二线口岸” 功能根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要, 参照《口岸建设标准》水运货运 II 级口岸 (500 万吨/年 $\leq$ 离岛货物吞吐量 <3000 万吨/年) 进行建设。

（3）差距对标分析

①秀英港区

秀英港区对外开放口岸根据水运货运 III 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 1.53-1.87 万平方米，海关业务技术设施 2020-2510 平方米，边检业务技术设施 450-550 平方米，海事业务技术设施 1550-1950 平方米。现有各联检单位业务技术设施 5569 平方米，已达到联检单位业务技术设施建设标准，暂无需新建。货物查验场地可根据需要进行改造升级，并增配联检单位需要的查验设备。

秀英港区“二线口岸”功能尚未配套建设口岸查验基础设施，参照水运货运 II 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 50350-63600 平方米，海关业务技术设施 2240-2500 平方米，海事业务技术设施 2360-2640 平方米；参照水运客运 I 级口岸建设标准，需建设旅检大厅 3230-3570 平方米，海关业务技术设施 850-950 平方米，海事业务技术设施 2910-3220 平方米。另外，需增配联检单位需要的查验设备。

秀英港区邮轮游艇泊位参照水运客运 III 级口岸建设标准，需建设旅检大厅 675-825 平方米，海关业务技术设施 880-1090 平方米，边检业务技术设施 1260-1540 平方米，海事业务技术设施 1350-1680 平方米。现有旅检大厅 2000 平方米，已达到旅检大厅建设标准，暂无需新建，可根据需要进行改造升级；现有业务技术设施 800 平方米，未达到各联检单位业务技术设施建设标准，需改

扩建。另外，增配联检单位需要的查验设备。

秀英港的相关查验设施、设备应结合短期需要和长期规划，根据实际运转情况进行设置，避免资源浪费。

②马村港区

马村港区对外开放口岸根据水运货运 II 级口岸标准，需建设货物查验场地 50350-63600 平方米，海关业务技术设施 3810-4240 平方米，边检业务技术设施 650-740 平方米，海事业务技术设施 2360-2640 平方米。现有查验场地 13350 平方米，未达到货物查验场地建设标准，需改扩建；现有业务技术设施 6597 平方米，已达到各联检单位业务技术设施建设标准，暂无需改扩建。另外，需增配联检单位需要的查验设备。

马村港区“二线口岸”功能尚未配套建设口岸查验基础设施，参照水运货运 II 级口岸进行建设，需建设货物查验场地 50350-63600 平方米，海关业务技术设施 2240-2500 平方米，海事业务技术设施 2360-2640 平方米。另外，需增配联检单位需要的查验设备。

海口港口岸应按照联检单位需求建设非现场查验设施。

2. 规划建设内容

本着勤俭节约和集约共享精神，在“十四五”期间，海口港口岸主要实施秀英港区对外开放口岸和“二线口岸”设施设备升级改造项目、海口秀英邮轮港联检单位查验设施建设项目；马村港区对外开放口岸设施设备升级改造项目、“二线口岸”查验设施设备建

设项目。

具体详见附件项目清单。

3. 投资预估

“十四五”期间海口港口岸建设项目匡算投资 17.1 亿元。

（三）三亚港口岸

1. 规划基础

（1）口岸基本现状

三亚港口岸由三亚港区、南山港区、莺歌海港区和清水湾港区组成。

三亚港区由三亚凤凰岛邮轮港、三亚鸿洲游艇会码头和三亚半山半岛帆船港组成。三亚凤凰岛邮轮港和三亚鸿洲游艇会码头目前已获批对外启用，三亚半山半岛帆船港将申请对外开放。三亚凤凰岛邮轮港查验场地、业务技术设施约 4000 平方米。三亚鸿洲游艇会码头业务用房、查验场地 200 平方米。

南山港区现有 1 万吨级通用杂货兼顾集装箱泊位 1 个，年设计通过能力为 65 万吨；3 千吨级滚装码头泊位 1 个，年设计通过能力为车辆 17 万辆次或杂货 54 万吨，2019 年，南山港区货物吞吐量 62.63 万吨。根据《国务院关于同意海南三亚港口岸扩大开放的批复》（国函〔2021〕69 号），南山港区已于 2021 年 6 月 27 日获批对外开放，正在建设中，由海关总署组织有关部门验收合格后对外公布，尚无海关相关监管设施和技术用房。

莺歌海港区现有 7 万吨级煤炭接卸泊位 1 个，设计年通过能力

154 万吨，2019 年实际接卸电煤 165 万吨。莺歌海港区已于 2021 年 6 月 27 日获国务院批准对外扩大开放，正在建设中，由海关总署组织有关部门验收合格后对外公布。现有各联检单位业务技术设施 650 平方米，尚无公共查验场地、前置拦截区等相关设施设备。

清水湾港区内有清水湾港区游艇码头，规划建设 780 个泊位。清水湾港区目前正在申请对外扩大开放。现有查验场地 255 平方米，各联检单位业务技术设施 1000 平方米。

（2）2025 年规划定位和目标

① 港口规划定位

三亚港是海南省地区性重要港口，海南建设国际旅游消费中心的重要支撑；国家深海科考实验研究岸基保障平台；海上丝绸之路战略支点之一。

三亚港区将重点打造国际邮轮母港、游艇示范基地和深海科考船舶基地，兼顾为大三亚旅游经济圈经济社会发展和机场航空用油等提供运输服务，以旅游客运和深海科考船基地为鲜明特色的港口。

南山港区承接三亚老港区生产资料和生活物资货运功能的转移，预留集装箱运输功能，将逐步发展成为以深海科技城科考船基地为特色的港区。

莺歌海港区主要承担电厂煤炭接卸任务，并为游艇和环岛游轮提供停泊功能。同时，将根据需要，依托乐东县丰富的土地资源以及莺歌海港优越的港口条件，结合临港产业的定位和发展，适时为

乐东、三亚以及周边地区提供公共货运服务。

清水湾港区将为“大三亚”旅游经济圈服务，是发展游艇及国际海洋旅游等活动的支撑点。

② 口岸腹地经济发展前景

三亚港口岸依托“大三亚”旅游经济圈，区域内汇集着全省环岛高速公路、环岛高速铁路、航空等主要交通干线，是海南南部核心增长极和唯一货运港口；“大三亚”旅游经济圈也是全省旅游经济发展最活跃地区，旅游配套基础好，山海景点多，是海南打造国际旅游消费中心重要载体，未来为旅游消费服务的海运需求及其发展潜力大；三亚市是南海海上救援综合基地，在科技创新方面已陆续布局深海科技城、全球动植物种质资源引进中转基地、国家南繁育种基地等重大战略性项目。

③ 口岸规划发展目标

根据《海南自由贸易港口岸布局方案》，三亚港口岸在完善对外开放口岸功能的基础上，增设“二线口岸”功能。

预计到2025年，三亚凤凰岛邮轮港旅客吞吐量约为20万人次。根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，参照《口岸建设标准》，应按照国家水运客运 II 级口岸（5 万人次/年 $\leq$ 出入境旅客吞吐量 $<$ 30 万人次/年）进行建设。

预计到2025年，三亚鸿洲游艇会码头旅客吞吐量约为2000人次。根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，参照《口岸建设标准》，应按照国家水运客运 III 级口岸（出入境旅客吞吐量 $<$ 5

万人次/年）进行建设。

因目前未对外开放，无法预测三亚半山半岛帆船港 2025 年进出境及离岛人数。根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，暂参照《口岸建设标准》水运客运 III 级口岸（出入境旅客吞吐量 <5 万人次/年）进行建设。

预计到 2025 年，南山港区外贸货物吞吐量将达到 100 万吨。对外开放口岸根据《口岸建设标准》，应按照水运货运 III 级口岸（进出口货物吞吐量 <500 万吨/年）进行建设。预计到 2025 年，南山港区内贸货物吞吐量将达到约 325 万吨，按内贸货物进、出岛各占一半计算，离岛至内地货物吞吐量预计约 163 万吨。“二线口岸”功能根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，参照《口岸建设标准》建设，应按照水运货运 III 级口岸（离岛货物吞吐量 <500 万吨/年）建设。

莺歌海港区后期随着通用码头的建设和临港产业的发展，莺歌海港区货物吞吐量将有进一步提升。预计到 2025 年，莺歌海港区外贸货物吞吐量达到 120 万吨，对外开放口岸根据《口岸建设标准》水运货运 III 级口岸（进出口货物吞吐量 <500 万吨/年）建设。预计到 2025 年，莺歌海港区内贸货物达到 168 万吨，按内贸货物进、出岛各占一半计算，离岛至内地货物吞吐量预计约 84 万吨，“二线口岸”功能根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，参照《口岸建设标准》建设，应按照水运货运 III 级口岸（离岛货物吞吐量 <500 万吨/年）建设。

预计到 2025 年，清水湾港区游艇码头进出境及离岛到内地的游艇约 300 艘次，旅客吞吐量将达 3000 余人次。根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，参照《口岸建设标准》建设，应按照水运客运 III 级口岸（出入境旅客吞吐量 $\leq$ 5 万人次/年）进行建设。

（3）差距对标分析

三亚凤凰岛邮轮港参照水运客运 II 级口岸建设标准，需建设旅检大厅 1330-1470 平方米，海关业务技术设施 1420-1610 平方米，边检业务技术设施 1980-2220 平方米，海事业务技术设施 2040-2280 平方米。现有旅检大厅、业务技术设施共计约 4000 平方米，未达到旅检大厅和各联检单位业务技术设施建设标准，需改扩建。另外，需增配联检单位需要的查验设备。

三亚鸿洲游艇会码头参照水运客运 III 级口岸建设标准，需建设旅检大厅 675-825 平方米，海关业务技术设施 880-1090 平方米，边检业务技术设施 1260-1540 平方米，海事业务技术设施 1350-1680 平方米。现有旅检大厅、业务技术设施共计 200 平方米，未达到旅检大厅和各联检单位业务技术设施建设标准，需改扩建。另外，需增配联检单位需要的查验设备。

三亚半山半岛帆船港目前尚未对外开放，未配套口岸基础查验设施，参照水运客运 III 级口岸建设标准，需建设旅检大厅 675-825 平方米，海关业务技术设施 880-1090 平方米，边检业务技术设施 1260-1540 平方米，海事业务技术设施 1350-1680 平方米。另外，

需增配联检单位需要的查验设备。

南山港区对外开放口岸根据水运货运 III 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 1.53-1.87 万平方米，海关业务技术设施 2020-2510 平方米，边检业务技术设施 450-550 平方米，海事业务技术设施 1550-1950 平方米。该港口已获批对外开放，尚无海关相关设施和技术用房。现阶段，三亚港南山港区公共查验场地项目、海关口岸前置拦截作业区、业务技术用房、查验平台、隔离围网、视频监控以及办公用房、水电照明等设施设备均在筹备建设中，建设完毕后由海关总署组织有关部门对口岸设施合并进行验收，合格后正式对外公布。口岸查验设施可根据需要进行改造升级，并增配联检单位需要的查验设备。“二线口岸”功能参照水运货运 III 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 1.53-1.87 万平方米，海关业务技术设施 1120-1380 平方米，海事业务技术设施 1550-1950 平方米。另外，需增配联检单位需要的查验设备。

莺歌海港区对外开放口岸根据水运货运 III 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 1.53-1.87 万平方米，海关业务技术设施 2020-2510 平方米，边检业务技术设施 450-550 平方米，海事业务技术设施 1550-1950 平方米。现有货物查验场地 7400 平方米，各联检单位业务技术设施 650 平方米，未达到货物查验场地和各联检单位业务技术设施建设标准，需改扩建，并增配联检单位需要的查验设备。“二线口岸”功能参照水运货运 III 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 1.53-1.87 万平方米，海关业务技术设施

1120-1380 平方米，海事业务技术设施 1550-1950 平方米。另外，需增配联检单位需要的查验设备。

清水湾港区参照水运客运 III 级口岸建设标准，需建设旅检大厅 675-825 平方米，海关业务技术设施 880-1090 平方米，边检业务技术设施 1260-1540 平方米，海事业务技术设施 1350-1680 平方米。现有旅检大厅 255 平方米，各联检单位业务技术设施 1000 平方米，未达到旅检大厅和各联检单位业务技术设施建设标准，需改扩建，并增配联检单位需要的查验设备。

三亚港口岸应按照联检单位需求建设非现场查验设施。

2. 规划建设内容

“十四五”期间，三亚港口岸重点建设任务是南山港对外开放口岸和“二线口岸”现场查验能力建设项目、莺歌海港区对外开放口岸和“二线口岸”设施设备升级改造项目、三亚凤凰邮轮港口岸查验设施设备建设项目、三亚鸿洲游艇会码头口岸查验设施设备建设项目、陵水清水湾港区游艇码头口岸查验设施设备建设项目、三亚半山半岛帆船港口岸查验设施设备建设项目等。南山港在口岸建设过程中，应充分考虑全球动植物种质资源引进中转基地运行过程中动植物种质资源及产品进出境需求，建设完善指定监管场地和口岸查验设施、检疫处理设施、监控系统及相关配套设施。

对外开放口岸与“二线口岸”建设充分体现勤俭节约和集约共享精神，确有扩建必要的需论证后实施。

具体详见附件项目清单。

3. 投资预估

“十四五”期间，三亚港口岸建设项目匡算投资 18.63 亿元。

（四）八所港口岸

1. 规划基础

（1）口岸基本现状

八所港位于东方市，是海南省地区性港口之一。八所港口岸是国家一类水运开放口岸，现有码头泊位 10 个，设计年通过能力 2265 万吨。2019 年，八所港货物吞吐量 1507 万吨。

八所港口岸主要货种为煤炭、金属矿石、化肥和化工原料及制品，其中进口以煤炭为主，主要供给后方腹地企业和居民使用。

八所港口岸现有业务用房 5100 平方米，查验场地 22.96 万平方米，检疫处理区 1000 平方米，其中煤炭查验区 8.5 万平方米，水果查验区 8 万平方米。八所港口岸配套水果指定监管场地。

（2）2025 年规划定位和目标

① 港口规划定位

八所港是地区性重要港口，是海南省建设西部东方临港工业园区的重要支撑，是南海油气上岸加工储运基地和国家南海开发装备制造及后勤保障基地。

八所港主要为腹地铁矿开采和水泥工业、临港产业和南海油气资源开发及上岸加工提供铁矿石、水泥、煤炭和化肥等能源、原材料和产成品运输服务，兼顾边贸商品运输以及海南与东南亚间的滚装运输，是工业港和公用商港并重的港口。

② 口岸腹地经济发展前景

八所港初期为昌江石碌铁矿石装船外运建设的深水港，近年来随着南海天然气的开采，在临港型东方工业园区内布局建设了以天然气为原料的化肥厂、大型电力企业，是海南省区域性重要港口。

③ 口岸规划发展目标

根据《海南自由贸易港口岸布局方案》，八所港口岸在完善对外开放口岸功能的基础上，增设“二线口岸”功能。

预计到 2025 年，八所港货物吞吐量将达到 1850 万吨。根据 2019 年八所港内、外贸货物比例对预计吞吐量进行拆分，2025 年外贸货物吞吐量预计约 407 万吨（占总吞吐量的 22%），内贸货物约 1443 万吨（占总吞吐量的 78%）；根据内贸货物进、出岛各占一半计算，2025 年离岛至内地货物预计约 722 万吨。

按照以上测算数据，根据《口岸建设标准》，八所港“对外开放口岸应按照水运货运 III 级口岸（进出口货物吞吐量 <500 万吨/年）进行建设；“二线口岸”功能根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，参照《口岸建设标准》建设，应按照水运货运 II 级口岸（ 500 万吨 $\leq$ 离岛货物吞吐量 <3000 万吨/年）进行建设。

（3）差距对标分析

八所港口岸对外开放口岸根据水运货运 III 级口岸建设标准，需建设 1.53-1.87 万平方米货物查验场地，建设海关业务技术设施 2020-2510 平方米，边检业务技术设施 450-550 平方米，海事业务

技术设施 1550-1950 平方米。现有查验场地 22.96 万平方米，各联检单位业务技术设施 5100 平方米，已达到上述货物查验场地和联检单位业务用房建设标准，暂无需新建。口岸查验设施可根据需要进行改造升级，并增配联检单位需要的查验设备。

“二线口岸”功能参照水运货运 II 级口岸标准建设。目前八所港“二线口岸”未配套口岸查验基础设施，需建设货物查验场地 50350-63600 平方米，海关业务技术设施 2240-2500 平方米，海事业务技术设施 2360-2640 平方米。另外，需增配联检单位需要的查验设备。

八所港口岸应按照联检单位需求建设非现场查验设施。

2. 规划建设内容

对外开放口岸现有查验设施面积高于建设标准，应本着勤俭节约和集约共享精神，将超出建设标准的设施改造成为“二线口岸”设施。“十四五”期间，八所港口岸重点建设任务是八所港对外开放口岸设备升级改造项目、八所港“二线口岸”查验设施设备建设项目等。

具体详见附件项目清单。

3. 投资预估

“十四五”期间，八所港口岸建设项目匡算投资 2.13 亿元。

（五）清澜港口岸

1. 规划基础

（1）口岸基本现状

清澜港位于文昌市，是海南省地区性港口之一。清澜港口岸是国家一类水运开放口岸，现有码头泊位 5 个。2019 年，清澜港完成货物吞吐量 331 万吨。

清澜港主要业务类型为货运。现有口岸业务用房（查验综合楼）5136 平方米，查验场地 22000 平方米。目前，清澜港口岸无配套海关指定监管场地。

（2）2025 年规划定位和目标

① 港口规划定位

清澜港承担海南省东部沿海能源、原材料、农产品以及航天科技城装备运输、国家重大战略服务保障区保障任务；根据需要预留少量集装箱运输功能。

② 口岸腹地经济发展前景

清澜港位于“海澄文定”一体化综合经济圈，是海南省东部地区唯一的一类对外开放口岸，已成为具有一定规模的水运物资集散地，港口可便捷衔接东线高速，承担起文昌卫星发射中心运载火箭等装备的接卸任务，同时也为三沙市生产资料、生活物资补给和人员往来提供运输保障，在保障国家航天发射、三沙后勤补给和区域经济社会发展中等发挥着重要作用。

③ 口岸规划发展目标

根据《海南自由贸易港口岸布局方案》，清澜港口岸在完善对外开放口岸功能的基础上，增设“二线口岸”功能。

预计到 2025 年，清澜港外贸货物吞吐量将达到 40 万吨，内贸

货物吞吐量将达到 310 万吨，按内贸货物进、出岛各占一半计算，离岛至内地货物吞吐量预计约 155 万吨。根据《口岸建设标准》，对外开放口岸应按照水运货运 III 级口岸（进出口货物吞吐量＜500 万吨/年）进行建设；“二线口岸”功能根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，参照《口岸建设标准》水运货运 III 级口岸（离岛货物吞吐量＜500 万吨/年）进行建设。

（3）差距对标分析

清澜港对外开放口岸根据水运货运 III 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 1.53-1.87 万平方米，海关业务技术设施 2020-2510 平方米，边检业务技术设施 450-550 平方米，海事业务技术设施 1550-1950 平方米。现有货物查验场地 2.2 万平方米，各联检单位业务技术设施 5136 平方米，已达到货物查验场地和各联检单位业务技术设施建设标准，暂无需新建。口岸查验设施可根据需要进行改造升级，并增配联检单位需要的查验设备。

目前清澜港“二线口岸”未配套口岸查验基础设施。“二线口岸”功能参照水运货运 III 级口岸标准建设，需建设货物查验场地 1.53-1.87 万平方米，海关业务技术设施 1120-1380 平方米，海事业务技术设施 1550-1950 平方米。另外，需增配联检单位需要的查验设备。

清澜港口岸应按照联检单位需求建设非现场查验设施。

2. 规划建设内容

对外开放口岸现有查验设施面积高于建设标准，应本着勤俭

节约和集约共享精神，将超出建设标准的设施改造成为“二线口岸”设施。“十四五”期间，清澜港重点建设任务是清澜港对外开放口岸和“二线口岸”查验设施设备升级改造项目。

具体详见附件项目清单。

3. 投资预估

“十四五”期间清澜港口岸建设项目匡算投资 2.5 亿元。

二、新设“二线”水运口岸建设规划

为配套海南自贸港的“一线”放开、“二线”管住的货物贸易制度顶层设计，根据《海南自由贸易港口岸布局方案》，在封关运作前，在海口新海港和南港 2 个内贸港口设立“二线口岸”，以后根据自贸港发展需要，在充分论证基础上推进其他港口增设“二线口岸”。

（一）海口新海港

1. 规划基础

（1）港口基本现状

海口新海港位于琼州海峡南岸，是海口港承担客货汽车滚装运输的专用港区。2019 年，海口新海港旅客吞吐量 468 万人次，货物吞吐量约 2600 万吨。目前新海港设计年通过能力旅客 1800 万人，滚装 270 万辆次。

（2）2025 年规划定位和目标

① 港口规划定位

海口新海港是琼州海峡客货滚装的门户港，主要满足陆岛运输

需求，是海南岛与内地的重要运输通道。未来客运综合枢纽站和交通综合枢纽 GTC 项目建成后，将有效提升海南自贸港与内地人员往来的便利性。

② 港口腹地经济发展前景

海口新海港位于海口市新海港临港生态新城规划范围内，新城未来规划功能为“一枢纽、三中心、两地”。“一枢纽”即海南陆岛综合交通枢纽，“三中心”即海口市港航现代服务中心、购物中心、休闲娱乐中心，“两地”即海口市全城旅游集散地和精品旅游目的地。海口国际免税城毗邻新海港，项目以免税为核心，涵盖有税零售、文化娱乐、商务办公、餐饮住宿等多元素的复合型旅游零售综合体，建成后将成为自贸港人流和免税品重要集散基地。

③ 港口规划发展目标

根据《海南自由贸易港口岸布局方案》，海口新海港设立“二线口岸”，建设相应查验基础设施，具备相应查验监管能力，打造成为海南自贸港人流、车流、物流最密集的关口。

预计到 2025 年，海口新海港旅客吞吐量超 800 万人次，离岛至内地的旅客将超过 400 万人次；如届时货物滚装功能未调整至马村港区，预测货物吞吐量将超 4000 万吨，离岛至内地货物吞吐量将超过 2000 万吨；根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，参照《口岸建设标准》，应按照水运客运 I 级口岸（离岛旅客吞吐量 ≥ 30 万人次/年）、水运货运 II 级口岸（500 万吨/年 $\leq$ 离岛货物吞吐量 < 3000 万吨/年）进行口岸设施建设。

（3）差距对标分析

海口新海港作为琼州海峡陆岛运输通道，是 2025 年前海南自贸港实现封关运作规划中的重要“二线口岸”，目前是内贸港口，未配套“二线口岸”查验基础设施。参照水运客运 I 级口岸建设标准，需建设 3230-3570 平方米旅检大厅，850-950 平方米海关业务技术设施，2910-3220 平方米海事业务技术设施；参照水运货运 II 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 50350-63600 平方米，海关业务技术设施 2240-2500 平方米，海事业务技术设施 2360-2640 平方米。另外，需增配联检单位需要的查验设备。

海口新海港应按照联检单位需求建设非现场查验设施。

2. 规划建设内容

“十四五”期间，海口新海港的重点建设任务是新海港“二线口岸”查验设施设备建设项目等。

具体详见附件项目清单。

3. 投资预估

“十四五”期间海口新海港口岸建设项目匡算投资 26.6 亿元。

（二）南港

1. 规划基础

（1）港口基本现状

南港位于琼州海峡南岸，目前有粤海铁路通道南港火车轮渡码头。2019 年，南港离岛旅客吞吐量 496 万人次，离岛货物吞吐量 2038 万吨。

粤海铁路南港轮渡码头拥有 2 万吨级铁路滚装泊位和检修泊位各 1 个，设计年通过能力为旅客 202 万人次，滚装汽车 177 万辆次。

（2）2025 年规划定位和目标

① 港口规划定位

南港是执行琼州海峡铁路滚装运输的主要港口，是海南岛与内地的重要客、货运输通道。未来将南港火车轮渡码头扩建成为铁路跨海运输保障区，承担铁路滚装运输。

② 港口腹地经济发展前景

南港位于海口市新海港临港生态新城规划范围内，新城未来规划功能同海口新海港。

③ 港口规划发展目标

根据《海南自由贸易港口岸布局方案》，南港应具备“二线口岸”海关监管能力。

预计到 2025 年，南港旅客吞吐量将达 546 万人次，离岛至内地旅客吞吐量将超过 273 万人次；货物吞吐量将达到 2781 万吨，离岛至内地货物吞吐量将超过 1390.5 万吨，根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，参照《口岸建设标准》，应按照国家水运客运 I 级口岸（离岛旅客吞吐量 ≥ 30 万人次/年）、水运货运 II 级口岸（500 万吨/年 $\leq$ 离岛货物吞吐量 < 3000 万吨/年）进行口岸设施建设。

（3）差距对标分析

南港是内贸港口，目前未配套“二线口岸”查验基础设施。参照水运客运 I 级建设标准，需建设 3230-3570 平方米旅检大厅，850-950 平方米海关业务技术设施，2910-3220 平方米海事业务技术设施；参照水运货运 II 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 50350-63600 平方米，海关业务技术设施 2240-2500 平方米，海事业务技术设施 2360-2640 平方米。另外，需增配联检单位需要的查验设备。

南港应按照联检单位需求建设非现场查验设施。

2. 规划建设内容

“十四五”期间，南港的重点建设任务是南港“二线口岸”查验设施设备建设项目等。

具体详见附件项目清单。

3. 投资预估

“十四五”期间，南港口岸建设项目匡算投资 13 亿元。

第四篇 航空口岸建设规划

一、海口美兰机场口岸

（一）规划基础

1. 口岸基本现状

海口美兰机场占地面积 1140 公顷（含二期），飞行区等级为 4F 级，航站楼总规模近 45 万平方米，站坪总面积 79 万平方米（含两航基地），廊桥机位 63 个，站坪机位 67 个，可保障旅客吞吐量 3500 万人次。

海口美兰机场，现有国内旅检大厅 5854 平方米（一期）和 5142 平方米（二期），合计 10996 平方米；现有国际旅检大厅 3083 平方米（一期）和 4000 平方米，合计 7083 平方米。现有国内货物查验场地 21300 平方米（一期）和 10500 平方米（二期），合计 31800 平方米；现有国际货物查验场地 2400 平方米（一期）和 10998 平方米（二期），合计 13398 平方米。现有海关业务技术设施 7167 平方米，边检业务技术设施 3780 平方米。目前，口岸配套进境植物种子、种苗指定监管场地和进境食用水生物监管场地。已开通海南自贸港首个洲际试点货运航班。

2. 2025 年规划定位和目标

（1）机场规划定位

海口美兰机场是国家明确提出建设的区域枢纽机场，下一步将

利用试点开放第七航权的政策优势，打造面向太平洋、印度洋的国际航空枢纽。

（2）口岸规划发展目标

根据《海南自由贸易港口岸布局方案》，海口美兰机场在完善对外开放口岸功能的基础上，增设“二线口岸”功能。

预计到 2025 年，海口美兰机场进出境旅客将达到 367 万人次，进出口货物将达到 4 万吨；离岛至内地旅客将达到 1800 万人次，离岛至内地货物将达到 18.5 万吨。

根据《口岸建设标准》，美兰机场对外开放口岸按照航空客运 I 级口岸（出入境旅客吞吐量 ≥ 300 万人次/年）、航空货运 II 级口岸（2 万吨/年 $\leq$ 进出口货物吞吐量 < 20 万吨/年）建设；“二线口岸”功能根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，参照《口岸建设标准》，应按照航空客运 I 级口岸（离岛旅客吞吐量 ≥ 300 万人次/年）、航空货运 II 级口岸（2 万吨/年 $\leq$ 离岛货物吞吐量 < 20 万吨/年）建设。

3. 差距对标分析

海口美兰机场对外开放口岸根据航空客运 I 级口岸建设标准，需建设旅检大厅 5130-5670 平方米，海关业务技术设施 3780-4210 平方米，边检业务技术设施 2090-2310 平方米；根据航空货运 II 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 2660-2940 平方米，海关业务技术设施 520-610 平方米，边检业务技术设施 450-520 平方米。现有国际旅检大厅 7083 平方米，已达到旅检大厅建设标准，暂无

需改扩建；现有货物查验场地 13398 平方米，已达到货物查验场地建设标准，暂无需改扩建；现有海关客运与货运业务技术设施合计 7167 平方米，已达到海关业务技术设施建设标准，暂无需改扩建；现有边检客运与货运业务技术设施合计 3780 平方米，已达到边检业务技术设施建设标准，暂无需改扩建。口岸查验设施可根据需要进行改造升级，并增配联检单位需要的查验设备。

目前海口美兰机场“二线口岸”未配套口岸查验基础设施。参照航空客运 I 级口岸建设标准，需建设旅检大厅 5130-5670 平方米；需建设海关业务技术设施 1700-1900 平方米，同时增配海关需要的查验设备。参照“二线”航空货运 II 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 2660-2940 平方米，海关业务技术设施 310-360 平方米。参照《海关监管作业场所设置规范》中的“快递类海关监管作业场所设置规范”，升级海口国际快件监管中心的开放口岸监管设施，建设海口国际快件监管中心的“二线口岸”监管设施。另外，需增配海关需要的查验设备。

海口美兰机场口岸应按照联检单位需求建设非现场查验设施。

（二）规划建设内容

“十四五”期间，应本着勤俭节约和集约共享精神对口岸设施进行升级改造，重点建设美兰机场对外开放口岸设施设备升级改造项目、美兰机场“二线口岸”查验设施设备建设项目等。美兰机场三期工程相关前期工作已启动，口岸查验设施将纳入主体工程统一建设。

具体详见附件项目清单。

（三）投资预估

“十四五”期间，海口美兰机场口岸建设项目匡算投资 6.77 亿元。

二、三亚凤凰机场口岸

（一）规划基础

1. 口岸基本现状

三亚凤凰机场现有航站楼面积 10.7 万平方米，其中 T1 航站楼 5.83 万平方米、T2 航站楼 2 万平方米、国际航站楼 1.57 万平方米、贵宾航站楼 1.3 万平方米。

就货物进出口及旅客进出境而言，现有旅检大厅 3000 平方米，货物查验场地 1320 平方米，海关业务技术设施 1100 平方米，边检业务技术设施 250 平方米。目前，三亚凤凰机场口岸配套食用水生动物的指定监管场地。

2. 2025 年规划定位和目标

（1）机场规划定位

机场所在地三亚市是《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》明确提出建设的海上合作战略支点，随着海南自贸港政策和国家“一带一路”倡议的深入实施，未来三亚航空旅游市场必将持续保持快速增长的态势，三亚凤凰机场将利用开放第七航权的政策优势打造国际门户机场。

（2）口岸规划发展目标

根据《海南自由贸易港口岸布局方案》，三亚凤凰机场在完善对外开放口岸功能的基础上，增设“二线口岸”功能。

预计到 2025 年，三亚凤凰机场进出境旅客将达到 361.15 万人次、进出口货物将达到 1.57 万吨；离岛到内地旅客将达到 1023 万人次、离岛到内地货物将达到 15 万吨。

根据《口岸建设标准》，凤凰机场对外开放口岸按照航空客运 I 级口岸（出入境旅客吞吐量 ≥ 300 万人次/年），航空货运 III 级口岸（进出口货物吞吐量 < 2 万吨/年）进行建设；“二线口岸”功能根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，参照《口岸建设标准》，应按照航空客运 I 级口岸（离岛旅客吞吐量 ≥ 300 万人次/年），货运 II 级口岸（2 万吨/年 $\leq$ 离岛货物吞吐量 < 20 万吨/年）进行建设。

3. 差距对标分析

三亚凤凰机场对外开放口岸根据航空客运 I 级口岸建设标准，需建设旅检大厅 5130-5670 平方米，海关业务技术设施 3780-4210 平方米，边检业务技术设施 2090-2310 平方米；根据航空货运 III 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 990-1210 平方米，海关业务技术设施 320-420 平方米，边检业务技术设施 370-450 平方米。现有旅检大厅 3000 平方米，未达到旅检大厅建设标准，需改扩建；现有货物查验场地 1320 平方米，已达到货物查验场地建设标准，暂无需改扩建；现有客运及货运海关业务技术设施合计 1100 平方米，未达到海关业务技术设施建设标准，需改扩建；现有客运及货

运边检业务技术设施合计 250 平方米，未达到边检业务技术设施建设标准，需改扩建。另外，需增配联检单位需要的查验设备。

目前三亚凤凰机场“二线口岸”未配套口岸查验基础设施。参照“二线”航空客运 I 级口岸建设标准，需建设旅检大厅 5130-5670 平方米；需建设海关业务技术设施 1700-1900 平方米。另外，需增配海关需要的查验设备。参照“二线”航空货运 II 级口岸建设标准，需建设货物查验场地 2660-2940 平方米，海关业务技术设施 310-360 平方米。另外，需增配海关需要的查验设备。

三亚凤凰机场口岸应按照联检单位需求建设非现场查验设施。

因现有机场附近缺少更多扩建空间，三亚凤凰机场对外开放口岸和“二线口岸”现场查验设施以改建和内部调配为主，下一步规划在三亚另选址建设新机场，口岸查验设施将纳入新机场主体工程统一建设。同时需增配联检单位需要的查验设备。

（二）规划建设内容

“十四五”期间，三亚凤凰机场口岸的重点建设任务是凤凰机场综合性指定监管场地项目、凤凰机场对外开放口岸设施设备升级改造项目、凤凰机场“二线口岸”查验设施设备建设项目等。凤凰机场在口岸建设过程中，应充分考虑全球动植物种质资源引进中转基地运行过程中动植物种质资源及产品进出境需求，建设完善指定监管场地和口岸查验设施、检疫处理设施、监控系统及相关配套设施

对外开放口岸与“二线口岸”建设充分体现勤俭节约和集约共

享精神，确有扩建必要的需论证后实施。

具体详见附件项目清单。

（三）投资预估

“十四五”期间，三亚凤凰机场口岸建设项目匡算投资 3.43 亿元。

三、琼海博鳌机场口岸

（一）规划基础

1. 口岸基本现状

琼海博鳌机场设置国内国际安检通道共 5 条，国内 2 条，国际 3 条。海关国际查验场地 947 平方米，执勤用房 242.5 平方米，合计 1189.5 平方米，国内场地面积 83.7 平方米；边检国际查验场地 532 平方米，执勤用房 204 平方米，合计 736 平方米；联检综合办公区 6542.1 平方米。2020 年 10 月，国务院已批准对外开放。

2. 2025 年规划定位和目标

（1）机场规划定位

博鳌机场作为海南岛第三个民用机场，在未来的发展规划中，致力于以保障博鳌亚洲论坛为基础职责，以航空市场发展为导向，建设琼海及周边目的地旅游市场；同时，作为美兰机场、凤凰机场的有效补充，与两大机场形成差异化发展，打造成为海南东部航空枢纽中心。

（2）口岸规划发展目标

根据《海南自由贸易港口岸布局方案》，琼海博鳌机场在完善

对外开放口岸功能的基础上，增设“二线口岸”功能。首要任务为围绕满足对外开放要求进行口岸设施建设，争取早日验收、早日对外公布。

预计到 2025 年，琼海博鳌机场进出境旅客将达到 4.2 万人次、进出境货物低于 0.01 万吨；离岛到内地旅客将达到 60 万人次、离岛到内地货物将达到 0.13 万吨。

根据《口岸建设标准》，琼海博鳌机场对外开放口岸按照航空客运 III 级口岸（出入境旅客吞吐量 < 50 万人次/年）、航空货运 III 级（进出口货物吞吐量 < 2 万吨/年）口岸标准进行建设；“二线口岸”功能根据货物、物品、人员、交通运输工具查验监管需要，参照《口岸建设标准》，应按照航空客运 II 级口岸（离岛旅客吞吐量 ≥ 50 万人次/年）、航空货运 III 级（离岛货物吞吐量 < 2 万吨/年）口岸标准进行建设。

3. 差距对标分析

琼海博鳌机场对外开放口岸根据航空客运 III 级口岸建设标准，需建设旅检大厅 1350-1650 平方米，海关业务技术设施 1490-1820 平方米，边检业务技术设施 810-990 平方米；根据航空货运 III 级口岸标准，需建设货物查验场地 990-1210 平方米，海关业务技术设施 320-420 平方米，边检业务技术设施 370-450 平方米。现有旅检大厅 813 平方米，未达到旅检大厅建设标准，需改扩建；现有货物查验场地 141 平方米，未达到货物查验场地建设标准，需改扩建；未配套海关业务技术设施，需改扩建；现有客运及货运

边检业务技术设施合计 204 平方米，未达到边检业务技术设施建设标准，需改扩建。另外，需增配联检单位需要的查验设备。

目前琼海博鳌机场“二线口岸”未配套口岸查验基础设施。参照“二线”航空客运 II 级口岸建设标准，需建设旅检大厅 2850-3150 平方米；需建设海关业务技术设施 1110-1230 平方米；增配海关需要的查验设备。参照“二线”航空货运 III 级口岸标准，需建设货物查验场地 990-1210 平方米，海关业务技术设施 190-250 平方米。另外，增配联检单位需要的查验设备。

琼海博鳌机场口岸应按照联检单位需求建设非现场查验设施。

（二）规划建设内容

“十四五”期间，近期博鳌机场口岸首要建设任务是在现有场地基础上进行整合和调配，满足尽快对外开放要求；同步及时启动新的国际国内航站楼建设，口岸查验设施将纳入新机场主体工程统一建设等。

具体详见附件项目清单。

（三）投资预估

“十四五”期间，琼海博鳌机场口岸建设项目匡算投资 12.3 亿元。

第五篇 跨境电商物流和邮件快件监管中心建设规划

《海南自由贸易港整体方案》要求，行邮物品由海南自贸港进入内地，按规定进行监管，照章征税。针对邮政快件及物流监管，应建立完善海南邮件快件处理监管体系，推动优化布局建设，增加海关对海南输往内地邮政快件与物流的监管功能，形成对出岛货物流的全面管控。虽然跨境电商物流和邮件快件监管中心不属于传统口岸范围，但属于海南自贸港口岸监管的重要组成部分，考虑对‘二线’离岛到内地的跨境电商物流、邮件、快件的实际监管需求，纳入本次规划一并考虑。

一、监管中心建设规划

（一）监管中心建设现状

目前海南共有3个邮件快件监管中心及1个跨境电商物流监管中心。

海口国际邮件互换局设在海口邮区中心局内，总面积为512平方米，日均处理量约2000件。新的海口国际邮件互换局正在建设中，使用面积近3000平方米。

海口国际快件监管中心位于海口美兰机场西侧，作业场地面积约600平方米，目前正启动建设2期工程项目，每天过检货物量最高达3000件。

三亚国际快件监管中心位于三亚凤凰机场，目前暂停运营。目

前计划另行选址新建。

海口综合保税区跨境电商物流监管中心位于海口综合保税区内，目前跨境电商产业园二期项目在建中，建成后库容将达到 11 万立方米，配有海关办公及监管仓等，具备跨境电商保税备货模式所需的各项功能。

（二）2025 年规划定位和目标

“十四五”规划期间将采取相对集中、分区域分阶段的方式推进：一是加快建设海南邮政国际物流仓储处理中心项目，待其建成后将海口国际邮件互换局迁入其中，具备“一线”“二线”监管功能；二是根据业务需求，适时在海口新建一处邮件快件监管中心，主要用于海南岛运往内地的邮件快件“二线”监管；三是在三亚新建 1 处邮件快件跨境电商监管中心，具备“一线”“二线”监管功能；四是升级扩建全省邮件、快件、跨境电商现有“一线”监管场地，包括海口国际快件监管中心、海口国际邮件互换局和海口综合保税区跨境电商物流监管中心，增加“二线功能”。

（三）差距对标分析

2019 年，海南邮快件监管中心处理邮快件 7861 万件（日均处理能力约为 21 万件）。其中，海口国际邮件互换局处理量为 861 万件（国际邮快件数 73 万件、海南到内地邮快件数 788 万件）；海口国际快件监管中心处理量为 209 万件（国际邮快件数 109 万件、海南到内地邮快件数 100 万件）；三亚国际快件监管中心处理量为 201 万件（国际邮快件数 41 万件、海南到内地邮快件数 160 万件）；海

口综合保税区跨境电商物流监管中心处理量为 190 万件（国际邮快件数 100 万件、海南到内地邮快件数 90 万件）；海口新海港（尚未建立监管中心）处理国内快件量为 6400 万件。

预计到 2025 年，跨境电商物流和邮件快件监管中心业务量将达到 23235 万件（日均处理能力需达到 63 万件的水平）。现有业务处理设施远远满足不了 2025 年邮件快件监管要求，且均尚未配套跨境电商物流与邮政快件的“二线”监管功能，参照海关总署 2019 年第 68 号公告中对“快递类海关监管作业场所”和“邮检作业场地”标准，需要对现有的设施设备进行改造升级、并适时改扩建或新建新的监管中心。

二、规划建设内容

“十四五”期间，在海口建设海南邮政国际物流仓储处理中心项目、在三亚新建 1 个国际邮件快件跨境电商物流监管中心，以及适时在海口新建 1 处海南综合型寄递物流邮件快件监管中心。此外，针对海口国际快件监管中心、海口国际邮件互换局、海口跨境电商物流监管中心等项目升级扩建，完善提升“一线”和“二线”监管功能。

具体详见附件项目清单。

三、投资预估

“十四五”期间，跨境电商物流和邮件快件监管中心建设项目，匡算投资 10.5 亿元。

第六篇 资金筹措方式

根据国家有关规定，结合海南实际制定合理的资金筹措方案、建立可操作的投融资模式，确保口岸建设资金足额及时到位，实现口岸设施建设目标，满足封关运作需要。

一、项目投资主体及来源

（一）口岸现场查验设施

现场查验设施是指现场查验所必须的公共查验场地和业务技术设施，如业务技术用房、口岸限定区、检验场所（场地）、通道、车辆或集装箱装卸场（站）等。

口岸现场查验设施建设由口岸联检单位根据国家标准提出需求，所需投资列入口岸主体工程项目投资预算之内，由口岸业主单位承担。同时，口岸中未纳入口岸主体建筑的查验设施，可根据《国家发展改革委关于印发国家一类口岸查验设施建设专项管理暂行办法的通知》（发改投资规〔2016〕2567号）申请中央预算内投资专项补助。

（二）口岸非现场查验设施

非现场查验设施是指口岸单位办公、业务（非现场部分）和生活配套设施等。

口岸非现场查验设施由国家和地方财政解决。

（三）查验设备

查验设备是指口岸查验人员开展查验工作所必须的信息化系统和设备。

根据《国务院批转国家计委、国家经贸委、财政部关于开放口岸检查检验配套设施建设意见的通知》（国发〔1993〕44号），口岸联检单位在口岸执法工作中使用的仪器设备和交通工具，由各自主管部门解决。部分符合条件的大型查验设备，可向中央申请专项补助。

（四）具有口岸服务功能的重大项目

具有口岸服务功能的重大项目是指口岸单位涵盖海南全岛或不单独为某个现场口岸服务、具有公益性的重大项目，包括海南国际旅行卫生保健中心建设项目、自贸港“智慧口岸数字边检”建设、国家（三亚）隔检中心（一期）等。符合条件的服务项目，积极申请中央资金。除中央资金外，由地方政府、项目主管部门承担。

（五）海关指定监管场地以及跨境物流和邮件快件监管中心

海关指定监管场地以及跨境物流和邮件快件监管中心项目，包括三亚凤凰机场国际邮件快件跨境电商物流监管中心、海南邮件快件跨境电商物流监管中心等。

其中，符合条件的大型查验设备购置，可申请中央预算内投资补助。除中央投资外的其他设施设备部分，可由社会资本（如邮件快件运营商等）、项目业主承担。

二、投融资规划与实施

对于政府投资的项目，应考虑项目公益性、紧迫性，安排不同的财政投入渠道；对于市场化经营性项目，应通过创新运作模式、挖掘收益来源、提升可融资性，增强项目对投资方、建设方、运营方的吸引力，提升投融资的可行性，匹配最适宜的运作模式与实施路径，确保规划项目的顺利落地实施。

——纯公益性、完全无收益的项目。通过中央预算内投资专项补助、地方政府财政资金、地方政府一般债券等渠道筹集资金。

——具有一定收益的准公益性项目。通过中央预算内投资专项补助、地方政府财政资金、地方政府专项债券、政府与社会资本合作（PPP）、REITS 等渠道筹集资金。

——具有市场化融资能力的经营性项目。进行市场化招商，广泛应用市场化融资模式，如银团贷款、资产证券化及其他金融工具等，最大限度拓宽基础设施项目的资金来源。

第七篇 保障措施

一、加强组织领导

充分发挥口岸工作联系会议制度的统筹协调职能，健全口岸联席会议工作机制，围绕自贸港对口岸工作的要求，推进口岸各部门和经营主体间的协同合作。口岸查验单位积极探索新形势下监管新模式，研究制定监管办法。口岸综合管理部门积极协调并督促口岸经营单位，及时推动配套设施调整建设，推进落实海南自贸港的各项口岸政策部署。

各口岸联检单位之间，联检单位与口岸签证机构之间、部门与口岸经营单位之间亟需建立好相互协调、相互合作、共同推进的口岸建设规划部署工作关系。对于口岸建设规划部署工作中的痛点、难点、需求、期望，及时沟通，共同研究，探索出适应海南自贸港建设的监管新模式。

二、强化资金保障

针对公益性的项目，参照《国家口岸查验基础设施建设标准》《国家一类口岸查验设施建设专项管理暂行办法》等有关文件要求，积极向国家有关部委申请资金支持对外开放口岸、“二线口岸”查验基础设施建设，确保口岸满足自贸港发展需要。新建、改扩建、迁建口岸现场查验设施应当与港口、码头、机场等主体工程统一规划、统一设计、同步建设、同步投入使用，所需投资列入主体工程投资之内，由业主承担，可按照规定申请国家口岸建设专项补助。口岸查验设施设备购置与运行维护经费，除按照规定应当由中央财政负担的以外，不足部分主要由省级财政负担。口岸非现场查验设

施建设除按照规定争取中央财政支持外，不足部分由省级财政负担。新建、改扩建、迁建口岸的开办费主要由市县财政负担。各级资金统筹使用，不断满足、及时响应自贸港口岸分步骤、分阶段建设需求。

针对有收益的项目，可利用自贸港政策优势，丰富多元化投融资机制，最大限度放开可开放领域，积极吸引社会资本投入口岸设施建设。

三、配置机构人员

按照海南自贸港口岸监管的需求，统筹解决海关、边检、海事等口岸查验单位机构设置和人员编制的新增需求问题，协调解决增设各口岸签证管理机构的办公场所，满足海南自贸港口岸监管工作对机构、人员编制和办公的需求。

四、完善风控机制

加强口岸公共卫生核心能力建设，建立完善口岸应急救援保障体系，增强口岸对突发事件的应急处置能力。建设口岸溢油应急基地和溢油应急设备库，提高对为口岸服务的海事、消防、溢油应急及救援等政府公务船码头设施的建设和保障水平。建立口岸多部门应对风险的联合防控体制机制，提高口岸应对风险能力和水平。

建立常态化风险防控和反应体制机制，特别是在国际流行病、传染病期间，建立专项风险防控和应对体制机制。

附件：海南自由贸易港口岸建设“十四五”规划项目清单

