

中国特色自由贸易港建设的区域经济一体化效应

——以海南自由贸易港为例

张尔升¹, 林泽宇¹, 李卓琳²

(1.海南大学 经济与管理学院,海南 海口 570228;
2.中国农业开发银行海南省分行 屯昌县支行,海南 屯昌 571600)

摘 要:党中央决定稳步推进中国特色自由贸易港建设,不仅可以促进中国主动参与推进经济全球化进程,而且还可以通过开放效应、极化效应及结构效应推进区域经济一体化。海南建设中国特色自由贸易港的政策选择需循序渐进:先建商业型有限自由贸易港,然后再建综合型有限自由贸易港。其建设路径为:进行适应全球化自由贸易港要求的基础设施建设和政府管理体制改革,以全球化视野进行产业创新,吸引全球高端人才,拓展全球性的内外分离型离岸在岸金融联动,最终将海南建成世界级的自由贸易港。

关键词:自由贸易港;自贸区;全球化;区域效应

中图分类号:F752.8 **文献标识码:**A **文章编号:**2095-929X(2019)01-0005-09

一、引 言

党的十九大报告明确指出,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 13 日习近平总书记在海南建省办经济特区 30 周年的讲话中明确提出:支持海南全岛建立自贸试验区,支持海南逐步探索并稳步推进中国特色自由贸易港建设。这是贸易保护主义、单边主义抬头,经济全球化形势出现逆转的条件下,中国提出的最具标杆意义的开放政策,可以称为进一步推进经济全球化的中国方案。这一政策引起了全球的高度关注,有助于减少各国对全球化前景的担忧。海南全岛建自贸区是一个巨大的系统工程,必须按高质量要求对标国际最先进标准,在取得阶段性成果的基础上,对标国际更高标准,建设自由贸易港。以自由贸易港建设打造改革开放的新高地,将自贸区和自由贸易港两个范畴叠加起来,以港带区,港区联动。

自由贸易港起源于欧洲,后推广到全世界。其理论基础是亚当·斯密的经济自由主义理论:消除关税壁垒,实行自由贸易。该理论在二战后的主要分支是关税同盟理论,主张通过关税减让实现贸易创造效应和贸易转移效应,为实现规模经济创造条件,并起到提高竞争能力、吸引外资的效果。这种贸易自由化,是建立在比较优势基础之上的。在经济全球化、区域经济一体化的语境下,为了发挥比较优势,与世界各国更好地开展合作,我国从 2013 年起开始建设自由贸易试验区。相对于自贸区,自由贸易港是新时期对外开放最高标杆性举措。这将有效推动国内各项改革,通过加强与他国协作,在全球化过程中推进区域经济一体化。

收稿日期:2018-10-13
基金项目:国家社会科学基金项目“构建南海海洋共同体研究”(16BJL095)。
作者简介:张尔升,男,安徽阜阳人,海南大学经济与管理学院教授,研究方向:区域经济、海洋经济。

区域经济一体化即区域经济集团化,其理论根源是通过在同一地区两个以上国家间让渡部分或全部经济主权,并采取共同经济政策的方式,消除国别间经济交往障碍,进而形成排他性经济组织的行为。20 世纪 90 年代以来,区域经济一体化发展形式呈现出多样化特征,有关税同盟、优惠贸易安排、共同市场、自由贸易区等模式。随着区域国家间合作内容和范围的不断深化,区域经济一体化反映着经济全球化背景下,世界多极化发展的新趋势和全球经贸格局的复杂变化。海南构建中国特色自由贸易港的实践,正是对区域经济一体化的重要探索。

目前,关于自由贸易港区域效应研究的国内外文献较为丰富。从区位理论的角度看,自由贸易港选择不同区位,其区域效应也存在差别。Grubel^[1]较早注意到自由贸易港的区域效应,认为地理位置是影响自由贸易港的一个重要因素。Miyagiwa^[2]研究了自由贸易港的选址,认为自由贸易港建在农村更能发挥区域效应,进而有利于提高国民收入,降低失业率。Çarıkci^[3]认为,自由贸易港应建立在边境地区才能发挥区域效应。Johansson^[4]指出从国外进入自由贸易港的高技术产品会产生外部效应,这将提升本地区竞争力。Brenton 和 Tourdyeva^[5]认为,自由贸易港的间接效应体现在区域关联效应和溢出效应上。也有学者认为自由贸易港可能有总财富效应,Hamade^[6]据此建立了第一个自由贸易港经济运行效应框架。

国内对自由贸易港的研究起步于 1984 年对保税区的研究相关,研究最初集中于对自由贸易港的含义、功能、性质进行界定。保税区建立后,研究的重点转向保税区的产业结构、土地开发、运行模式、通关制度等方面^[7];中国加入 WTO 后,研究重点则放在了保税区转型方面^[8]。对于中国建设自由贸易港的必要性,学者们也进行了深入的探讨^[9-10]。在目前关于自由贸易港的文献中,部分学者运用理论分析和计量分析的方法对自由贸易港区域效应展开了一系列研究^[11-12]。同时,有些学者则把研究重点放在自由贸易港的区位选择上^[13-15],建立自由贸易港可以提高我国的区域竞争能力^[16]。

自由贸易港的建设与自贸区建设关系密切。现阶段,探讨自由贸易港与区域经济一体化之间关系的文献较少,而不少学者已从自贸区视角入手研究区域经济一体化现象。赵晋平^[17]强调,我国应重视自贸区谈判的“新议题”并逐步提高自贸区谈判自由化标准,为推进高水平自贸区战略和应对区域经济一体化趋势的快速发展提供制度和政策保障。张恒龙^[18]提出,通过分阶段构建上合组织自贸区,推动区域经济一体化和亚欧大陆发展与繁荣。赵明亮^[19]从坚持服务“一带一路”倡议目标实施的视角出发,提出构建“一带一路”自贸区网络的思路,进而推动区域经济一体化和高层次贸易合作。胡超和王新哲^[20]在对 2002—2009 年中国—东盟七国双边贸易数据进行实证研究后发现,制度环境和双边国家间的制度距离对国家间的贸易成本和自身市场化水平有重要影响,应通过缩小自贸区内国家间的制度距离以促进区域经济一体化发展。余振和葛伟^[21]通过构建东盟五国制造业面板数据的方式论证了 1990 年以来,随着中国—东盟自贸区内部贸易壁垒的减少以及优惠差额的扩大,越来越多的制造业向中国集中,区域经济一体化空间布局被重塑,区域经济一体化效应将随着中国特色自由贸易港的建设向更深层次的方向延展。朱庆华等^[22]回归分析了中国—新西兰自贸区的贸易效应,发现进出口两个方向均存在显著的贸易创造。

李华杰和朱乃肖^[23]早在 1986 年就提出了建设海南自由贸易港的构想,但该构想后来仅限于学术界的讨论,未予实施。当前,中央提出海南建立自由贸易港,既不同于新加坡、香港的转口贸易自由贸易港,也不同于西方国家完全自由的自由贸易港,而是具有中国特色的自由贸易港,这将是更加开放更有活力的自由贸易港。通过建立自由贸易港,逐步将全岛打造成旅游度假圣地、现代化服务业中心、高科技产业集聚地,并辐射中国大陆腹地、周边相关国家(地区),通过地缘政治经济联系,带动中国大陆腹地和相关国家(地区)的经济发展,从而推动一带一路建设,打造人类命运共同体。海南自由贸易港建设将是对西方自由贸易理论和自由贸易港理论的又一次挑战。这一实践意义重大、影响深远,是中国主动参与并推进经济全球化,实现更高层次经济开放的举措。下面对海南自由贸易港的区域效应进行探讨。

二、海南建设自由贸易港的区域优势

区域优势决定区域经济一体化效应的发挥。海南建设自由贸易港优势众多,如:后发优势、规模优势、创新优势^[24]。从推进区域经济一体化角度来看,海南自由贸易港建设也具有明显的优势。

(一) 区位地理优势是海南建设自由贸易港的独特优势

海南位于中国最南端,北以琼州海峡为界与广东、广西相邻,隔南海分别与越南、菲律宾、马来西亚、印度尼西亚、新加坡、文莱、中国台湾相望。海南陆地面积 3.4 万平方千米,管辖海南岛、西沙群岛、南沙群岛、中沙群岛的岛礁及其海域,管辖的海域面积 200 万平方千米,占全国海洋总面积的 2/3,海洋自然资源十分丰富,生态环境非常优良,是人类理想的居住地。

根据区域经济理论,在自由贸易港建设中,腹地是最重要的区位因素之一。中国 14 亿人口的大市场就是海南自由贸易港的腹地,这一腹地优势是全世界任何一个自由贸易港均无法比拟的。海南自由贸易港紧靠华南地区,而华南地区是中国经济的重心,也是经济增长最快、经济发展最有活力的地区。海南自由贸易港又背靠西南大后方,而西南地区在中国具有重要的战略地位。因此,海南建设自由贸易港,对外可以通过太平洋、印度洋上的海上走廊深入东南亚、南亚、西亚、东非和欧洲腹地,对内延伸到华南西南广大腹地,在经济全球化和区域一体化中纵横捭阖、进退自如。

具体而言:(1)南海是中国重要的出海口。海南是中国华南地区、西南地区的内陆国土与海洋国土的结 合部,是华南地区、西南地区进入太平洋、印度洋的出海口。(2)南海是全球最重要的海上通道。南海靠近国际深水航道,是往来两洋(太平洋,印度洋)两洲(亚洲,非洲)的必经之地,也是通往东南亚、南亚、西亚、东非的十字路口。(3)海南是“一带一路”的重要支点。海南居南海要冲,是“一带一路”建设的重要支点之一。海南距世界海运咽喉——马六甲海峡直线距离是 2 170 千米,距马尼拉港 1 280 千米,距胡志明市 1 100 千米,距香港 475 千米,距广州 465 千米,距北海 206 千米。(4)南海是世界上最繁忙的海域。南海战略地位非常重要,拥有世界最繁忙的航线。全球海运货物的 1/4 要经过南海水域,从中东地区运往日韩的石油 70%要经过南海,而马六甲海峡每年有近 41 500 艘商船航行通过,巽他海峡、龙目一望加锡海峡每年各有约 3 500 艘商船经过。(5)海南具有独立的地理单元。海南与大陆有天然的阻隔,独立岛屿区位更适合建设自由贸易港。

海南的区位优势决定了中国特色自由贸易港建设的独特优势。海南毗邻两广及泛珠三角广大地区,外接“一带一路”沿线国家,既有广阔的经济腹地作依托,又受经济发达地区的带动。其建立自由贸易港以后,可通过内引外联做大做强经济,对内辐射内地广大地区,对外辐射“一带一路”沿线国家,从而将有力推动经济全球化的进程。

(二) 区位政策优势是海南建设自由贸易港的基本依据

独特且鲜明的地理特征决定了 20 世纪 80 年代以来,海南一直是中国改革开放的前沿阵地。许多政策在海南率先实施,由此形成政策优势。其不仅影响海南本地,而且影响全国,甚至影响港澳台及至东南亚地区。主要改革开放政策见表 1。一系列深化改革的政策涵盖企业改革、市场化、国际化等多个领域,其独特性非其他地区可比,这为自由贸易港的建设奠定了政策基础。

目前,海南根据习近平总书记讲话精神和中共中央国务院深化改革的意见,省委出台了新的政策推进建设自贸区(港),详见表 2。

这些政策都是按世界一流自贸区(港)的要求制定,其政策优势不言而喻。这些政策是海南建设自由贸易港的基本依据,有了这些政策支持,海南不仅可以建成全球最大的自由贸易港,还可能建成全球最先进的自由贸易港。

表 1 海南的主要改革开放政策

年份	改革开放政策	内容
1984	建立经济特区	扩大开放,体制创新
1988	建省	率先取消企业所有制限制,实行“小政府,大社会”
1991	股份制改革	全面推进股份制改革
1992	设立洋浦开发区	中国唯一享受保税区政策的国家级开发区
1993	出台新法人登记管理办法	实行“先上车,后买票”的企业登记制度
1994	燃油附加费改革	实现“一脚油门踩到底”
1999	生态建省规划纲要出台	生态省建设开始
2000	落地免签证	对 21 国 5 人以上团队免签证,推动旅游业发展
2001	亚洲博鳌论坛	博鳌成为年会永久会址
2003	航权开放试点	中国大陆第一个开放部分航权的试点省
2005	两免一补教育改革	全省九年义务教育实行两免一补
2007	洋浦保税港区设立	我国华南地区首个保税港区
2009	国际旅游岛建设	国际旅游岛上升为国家战略
2011	离岛免税政策实施	助推国际旅游岛建设
2012	成立三沙市	凸显海南在国家海洋战略中的地位和作用
2013	博鳌乐城国际医疗旅游先行区	实行 9 项含金量极高的特殊政策
2015	实行多规合一改革试点	提升政府工作效率

表 2 海南省建设自贸区(港)的新政策

项目	内容
管理制度	海口综合保税区、洋浦保税区实行更加开放的制度,不断拓展新业务
市场化	大幅度放宽市场准入,制定更加精简的负面清单
金融改革	建立自由贸易账户体系,探索人民币资本项目可兑换,跨境融资便利化
行政改革	实行“一张网”“一枚公章管审批”,探索多规合一下的审批制度
风险防范	健全金融风险防控体系,严厉打击金融领域犯罪活动,防范系统性金融风险

(三) 港口经济发展区域优势是海南建设自由贸易港的根本保障

港口是自由贸易港的载体,也是对外开放和区域经济发展的依托,在经济全球化中发挥着越来越重要的作用。海南的港口与其他港口相比,更具区域优势。海南的港口,位于中国东盟自贸区的中心。其中洋浦港处于新加坡—香港—上海—大阪海运主航线上,距中东产油区海上航程最短,离咽喉水道马六甲海峡较近。自海南建省以来,港口经济发展十分迅速,这成为海南参与经济全球化的重要窗口,也成为海南融入区域经济一体化的重要抓手。按照国际惯例,自由贸易港既包括海港,也包括空港、陆港。建省以来,海南港口经济的发展情况见表 3。

表 3 显示,港口吞吐能力增长最快的是空港,海港次之,海港吞吐能力发展情况见表 4。横向比较各海港吞吐量的增幅,洋浦港增速最快。

综上,海口港吞吐量增速远超当年 GDP 的增长速度。海南港口经济的发展带来造纸、化工、医药、热带农产品加工等产业的集聚,也带来了物流业的繁荣,进而推动了金融结算的发展。海南建设自由贸易港将提升海南的港口在全国乃至全球港口中的地位,使海南在“一带一路”建设中发挥更大的作用,从而助推中国进入全球经济中心。

表 3 海南 2016 年港口货物吞吐量与周期量历史比较一览表

港口货物		比 1988 年	比 2000 年	比 2009 年
海港	旅客	吞吐量	3.09	2.62
		周转量	3.22	1.33
	货物	吞吐量	70.73(78.31)	5.05(5.59)
		周转量	341.0(501.18)	3.61(5.30)
空港	旅客	吞吐量	118.11	5.48
		周转量	306.99	9.84
	货物	吞吐量	118.67	3.96
		周转量	505.45(624.72)	8.14(10.06)
陆港	旅客	吞吐量	3.81	1.89
		周转量	4.91	2.41
	货物	吞吐量	2.86(4.49)	1.26(1.97)
		周转量	7.13(10.68)	1.88(2.82)
总计	旅客	吞吐量	3.87	2.22
		周转量	17.34	5.07
	货物	吞吐量	5.17(6.83)	1.93(2.55)
		周转量	68.86(99.88)	3.37(4.88)

注:括号内数据表示历史最高水平与相关年份的比值;空港货物吞吐量比值在《海南统计年鉴》中缺乏。

表 4 海南 2016 年主要海港吞吐量历史比较一览表

海港吞吐量		比 1988 年	比 2000 年	比 2009 年
货物吞吐量	总额	19.84	8.29	1.96
	海口港	41.29	12.32	2.05
主要海港吞吐量	洋浦港	—	88.22	1.53
	八所港	3.87	4.01	2.33
	三亚港	10.08	12.40	3.97

三、海南自由贸易港区域一体化效应解析

海南濒临中国南海,与东盟国家具有地缘相邻的优势,经济发展互补性强。海南自由贸易港建设将使海南与东盟国家合作领域不断拓宽,合作潜力不断释放,区域经济一体化效应日渐显现。

(一) 开放效应助推区域经济发展

自由贸易港是开放经济的产物,海南建设自由贸易港则是开放区域主义的模式。海南建省以来,开放水平不断提高。但目前,在世界范围内,单边主义、贸易保护主义一度抬头,个别国家为了一己之私,不惜打贸易战,用关税保护的老办法对抗开放经济,试图使全球化逆转。海南建设自由贸易港释放的信号是:中国对外开放的政策毫不动摇,中国开放的大门永远不会关闭,只会越来越大。海南建设自由贸易港在一定程度上将有效消除各国对全球化前景的担忧,助力中国对外开放发展进程,使中国逐步成为全球化潮流的引领者。在自由贸易港建设过程中,海南也将成为东南亚开放经济的亮点,推动东南亚乃至更广大地区的经济开放。海南建设自由贸易港不仅对东盟国家开放,而且对一带一路沿线国家、全世界都要开放。海南自由贸易港建设思路是区域经济一体化和经济全球化的有机结合,两者互相补充、互相促进。经济开放水平的提高,推动了区域经济一体化水平的提高,对内减少了区域市场分割和地方保护主义;对外实行关税减让或大幅度减少关税,将极大地促进区域内外产品和要素的流动,推动区域经济一体化发展。

(二) 极化效应促进生产要素集聚

海南自由贸易港的地理区位决定了在全球化过程中能够集聚生产要素,从而形成经济增长点。自由贸易港可以吸引大量的高端人才投入海南现代服务业、现代旅游业、高新技术产业领域,使这些产业成为海南经济的新业态和经济增长的亮点,并打造成新的经济增长极,使海南经济步入高质量发展的轨道。

当经济增长极化至一定阶段后,海南自由贸易港将通过要素的流动,对大陆腹地和南海周边国家(地区)的发展产生促进带动作用,随之产生辐射效应,这是极化效应发展的必然结果。海南周边国家和地区(包括国内的地区)经济发展水平不一致,先进和落后并存。海南自由贸易港可以通过极化效应促进要素集聚,之后再通过辐射效应将人才、资本、技术等市场要素向周边国家和地区流动和转移。与此同时,随着开放性和全球化理念的传播,资源配置效率和民众生活福祉将得到进一步提升。海南自由贸易港的辐射作用还体现在自由贸易港作为一个巨大的海运基站方面,这将产生双向辐射效应。通过 21 世纪海上丝绸之路与东南亚、南亚、西亚、东非、欧洲等国家和地区实现互联互通:中国的产品、劳务、人才、技术等要素可以通过海南自由贸易港流向“一带一路”沿线国家和地区;同时,他国和地区的自然资源、热带农作物、劳动力、产品与服务也将通过海南自由贸易港流向中国,从而使中国与“一带一路”沿线国家和地区的关系更紧密,对“一带一路”沿线国家的辐射和带动能力不断加强,进而加快中国走向国际市场的脚步。在对外辐射过程中,需注意到,对于海南自由贸易港所辐射的大陆腹地区域和南海周边国家(地区),在经济发展中,不能过于强调本位主义,必须分工合作、协同发展,逐步实现优势互补、利益共享,最大限度地促进要素的自由流动、资源的优化配置,从而有效推动区域经济一体化。

(三) 结构效应优化地区产业模式

随着海南自由贸易港建设的推进,现代服务业、现代旅游业和高新技术产业的新业态将不断涌现。通过完善自由贸易港自身体系结构,可带动上下游产业的发展,从而产生结构效应。自由贸易港联结复杂的产业链,与多种产业有机结合,形成高端产业集聚区。结构效应内在表现形式为:在海南自由贸易港范围内,随着以现代服务业和高新技术产业等为代表的产业模式融合发展,将加快海南现有产业结构调整,带动产业组织模式优化升级。不仅如此,自由贸易港的产业链还可延伸到华南地区和东南亚国家,实现区域产业结构的转型升级,从而形成区域产业结构的互补,从结构上实现区域经济一体化。

四、海南自由贸易港建设的政策选择

目前,根据《关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》,海南自由贸易试验区与海南自由贸易港之间是递进关系,即先将海南自由贸易试验区的工作全面落实和深化,然后探索建设适合中国特色的自由贸易港。因此,在政策实施上,应双轮驱动,即参考全国 11 个自贸区的政策体系制定新的政策,对标国际最先进的自由贸易港管理模式,设计具有中国特色和海南特点的自由贸易港管理模式。国际上自由贸易港存在多种类型,主要有完全自由贸易港和有限自由贸易港,具体可分为工业型自由贸易港、商业型自由贸易港、混合型自由贸易港等。由于完全自由贸易港对经济发展水平、自由化程度、政府管理水平的要求都很高,而海南不具备这些条件,选择完全自由贸易港不符合海南实际。因此,海南只能选择有限自由贸易港。同时,海南工业基础比较薄弱,只能选择商业型自由贸易港,随后逐步向混合型(综合型)自由贸易港过渡。为此,海南自由贸易港建设的政策选择是:打造一张名片,即自由贸易港和自贸区叠加的名片。明确自由贸易港建设的两个步骤,第一步是建立以发展现代化服务业、旅游业为主导的商业型有限自由贸易港;第二步是在此基础上建立以发展高新技术产业、高端加工业、现代金融业为主体的混合型(综合型)有限自由贸易港。因此,自由贸易试验区与自由贸易港建设的双轮驱动,主要立足以下几个方面:

(一) 加大港口基础设施建设力度,推动区域经济一体化互联互通

自由贸易港建设必须提高港口吞吐能力,增加港口区域功能。当前海南港口基础设施落后、吞吐能力不足、泊位少、国际货运航线少、信息化建设落后、通关效率不高的短板依然凸出,海港、空港、陆港对接能力较差,这些都不能适应自由贸易港的建设要求。因此,必须加大基础设施建设力度。在海港方面,对海口、洋浦、八所三个大港进行扩建与改造,增加泊位,特别是深水泊位,这有利于提高大型船只和国际货轮到港次数,从而提高吞吐能力。与此同时,增加国际航线,加强与国外空港的联系,提高国际化水平。政府主导下的三亚港改扩建工程已经启动,计划将三亚港建成国际邮轮母港。在空港方面,海口美兰机场、三亚凤凰机场要加紧第二期工程建设,提高运力,增加国际航班,拟由目前的13个国际航班增加到100多个。同时,在西部的儋州可考虑新建一个国际机场。在陆港方面,改造整合现有的火车、汽车站台,形成陆路运输网络。通过基础设施建设,实现海港、空港、陆港的有效对接,将其打造成统一网络,实现交通一体化,以适应自由贸易港建设的需要。基础设施建设还包括港口的信息化建设,应不断提高信息化水平,以适应自由贸易港对港口信息化建设的高要求。自由贸易港基础设施建设的完善必然会带来全岛基础设施建设水平的提高,从而实现以港带区,港区空间联动,进而实现港区资源整合,促进港区一体化。在自由贸易港建设带动自贸区建设过程中,加大与大陆腹地及南海周边国家(地区)的互联互通,在空间上实现区域经济一体化。

(二) 加快港区体制创新,推动区域经济一体化政策协调

由于政府在自由贸易港建设中发挥着重要作用,因此,体制创新推动政府创新势在必行。首先,需要强化制度创新,建立以放松监管为特征的税收管理体制。从国际上看,自由贸易港大多是以低税收吸引全球资源,从而实现经济起飞。海南自由贸易港在采用国际通用的境内关外(一线放开,二线管住)的管理模式下,拥有税收政策制定权和管理权,可以参照国际上自由贸易港的税收标准结合海南实际情况制定专项税率,并可根据情况变化及时调整,从而合理确定税收分配比例。其次,加快保税区向自由贸易港转型。以海口综合保税区、洋浦保税港区为政策先行区。先将保税区转化为自由贸易港,再依托两个保税区物流园区的资源优势,使自由贸易港范围由小到大,先将海港建成自由贸易港,再将空港、陆港建成自由贸易港。功能由单一到综合,由物流功能向加工功能、贸易功能、金融功能和旅游功能跨越。海南实现自由贸易港转型后,港口各功能应由海南省政府统一管理,可考虑成立港口管理委员会,对港口实行综合管理。再次,深化行政体制改革,提高政府服务水平。围绕自由贸易港建设的目标,深化行政改革,减少管理功能,增加服务功能,进一步强化执行力,构建小政府大社会的服务型管理体制,为自由贸易港的发展提供良好的政府性服务。当前最重要的是负面清单,可考虑负面清单限制在30个以内。最后,深化监管体制改革,加强监管建设。自由贸易港建设必然带来经济活动的复杂性和多样性,必须加大监管力度。目前海南监管体制落后、监管能力不足,因此要加强监管建设,按照自由贸易港建设的要求,建立功能齐全的多层级的监管体制,严格监督各种行为,保证自由贸易港建设的各项活动符合中国特色,符合自由贸易港建设的目标。通过监管,使自由贸易港建设良性发展,从而带动全岛相关产业的发展,带动自贸区建设。通过政府创新,实现港区体制联动,进而实现政策协调和一体化,进一步实现国内和南海周边国家(地区)一体化的政策协调。

(三) 以技术创新推动产业创新,推动区域一体化产业联动

海南自由贸易港必须有强大的产业支撑,而海南自由贸易港产业支撑不能走传统的老路,必须依靠技术创新推动产业创新。在此过程中,一是制订自由贸易港建设规划和产业布局,促进自由贸易港相关产业集群的形成,将自由贸易港打造成联动产业模式下企业的成长摇篮,使自由贸易港建设由投资驱动转向创新趋动。二是加强自由贸易港自主创新体系建设,引导自由贸易港内企业增强创新意识,不断提高创新能力,并提高产品和服务的技术含量。三是明确自由贸易港重点发展的产业和企业,以国际化的视野瞄准前沿与高端,将自由贸易港打造成现代高端产业基地和创新企业的孵化器,培养多批次创新企业,从而带动海南企业创新水平

的提高,进而推动自贸区创新水平的提高。依托技术创新,不断探索产业创新可复制的经验,推动大陆腹地创新对自贸区创新的带动作用,实现创新驱动一体化。

(四) 实施人才兴港,打造人才高地,推动区域一体化人才互动

要把海南建成世界一流自由贸易港,必须要有世界级的人才体系作支撑。自由贸易港开放性强,人才需求量大,人才质量要求高。这其中,既需要港口、航运、物流的港口人才,也需要外贸、市场运作和管理的综合人才;既需要精通各种语言的翻译人才,也需要精通金融、保险和法律服务的业务人才。目前,海南人才缺口很大,必须全方位建立健全人才挖掘、培养、引进、流转体系,为海南自由贸易港建设提供强大的人才支撑。为实现该目标,一是建立人才信息交流平台,全方位搜集各类人才信息,加强省内人才信息的动态管理,发布省内各类人才的信息,扩大省内人才的交流。二是开展多种形式的人才培养,围绕自由贸易港建设中产业和企业的人才需求,有针对性地培养各类人才。其中,海南大学等省内高校应加强对自由贸易港创新人才的培养,创新团队的培育;职业院校应加强对自由贸易港现有从业人员的再培训,提高现有人才的能力。三是从全球招聘自由贸易港建设的高端人才,特别要重视从三资企业和国外自由贸易港企业挖掘高端人才。四是营造良好的自由贸易港建设的人文环境,建立健全自由贸易港人才落户、住房、社保等公共服务体系,为各类人才提供良好的工作环境。自由贸易港的人才高地可发挥溢出效应,带动自贸区建设,从而全方位推进区域经济一体化。

(五) 大力发展离岸在岸金融联动,推动区域经济一体化金融创新

离岸金融与自由贸易港是天然地结合在一起的,离岸金融市场和离岸金融业务是自由贸易港建设的主要内容。海南建设自由贸易港必须发展离岸金融业务,培育离岸金融市场。根据海南的实际,由于经济发展水平不高,金融发展基础薄弱,不能采用一体化的离岸金融模式,只能采用内外分离型模式。首先,要内外分开,即在岸离岸业务分开,账户分开;其次,建立离岸监管体系。在现有法律框架下,适当放松监管以带动离岸业务发展,同时规避离岸金融开放带来的风险,探讨适合海南实际的离岸金融体系。再次,大力培养离岸金融人才。

在此基础上,随着海南经济实力的增强,金融管理水平的提高,可以向分离渗透型转化,允许离岸资金向在岸资金渗透,然后放开在岸资金流入离岸市场,使离岸在岸之间形成资金的合理流通渠道。由此吸收外资,弥补资金缺口,促进海南产业成长和产业集聚,壮大产业规模,推动自贸区建设。我国金融创新水平的提升,必将推动区域经济一体化向更高层次发展。

参考文献:

[1] GRUBEL H G. Towards a theory of free economic zones[J]. Weltwirtschaftliches Archiv, 1982, 118(1): 39-61.

[2] MIYAGIWA K F. A reconsideration of the welfare economics of a free-trade zone[J]. Journal of International Economics, 1986, 21(3/4): 337-350.

[3] ÇARIKCI E. A critical survey of the economic impact of export processing zones[J]. UNCTAPs Analysis Framework, 1989, 16(3): 46-47.

[4] JOHANSSON H. The economics of export processing zones revisited[J]. Development Policy Review, 2010, 12(4): 387-402.

[5] BRENTON P, TOURDYIEVA N. The potential trade effects of an FTA between the EU and Russia[J]. Weltwirtschaftliches Archiv, 1997, 133(2): 205-225.

[6] HAMADA K. An economic analysis of the duty-free zone[J]. Journal of International Economics, 1974, 4(3): 225-241.

[7] 黄志勇.中国保税港区与自由贸易区发展模式比较研究[J].改革与战略, 2012, 28(7): 76-82.

[8] 李友华.境外自由贸易区与中国保税区比较研究[M].长春: 吉林大学出版社, 2006.

[9] 贾广葆.创建具有中国特色的自由贸易港[J].世界经济与政治, 1993(12): 56-61.

[10]李建丽,真虹,徐凯.自由贸易港模式在我国的适用性分析[J].港口经济,2010(7):10-13.

[11]李金珊,胡凤乔.国际关系体系下欧洲关税制度的变迁与自由贸易港功能形态的演化[J].浙江大学学报(人文社会科学版),2014,44(6):85-97.

[12]苏珊珊.中国(上海)自由贸易试验区政策分析——基于中国台湾基隆自由贸易港区、韩国釜山自贸区的比较[J].当代经济管理,2014,36(9):42-47.

[13]黎国林,江华.我国加工贸易区位分布及其优化的研究[J].国际贸易问题,2008(4):23-27.

[14]孟广文,王洪玲,杨爽.天津自由贸易试验区发展演化动力机制[J].地理学报,2015,70(10):1552-1565.

[15]陈林,郝敏.自由贸易区的四维度“红利说”[J].改革,2015(9):74-82.

[16]李九领.中国自由贸易港战略刍议[J].当代经济,2011(3):60-62.

[17]赵晋平.加快推进我国自贸区战略的思考与建设[J].南开学报(哲学社会科学版),2015(3):129-137.

[18]张恒龙.组建上合组织自贸区,推进“一带一路”对接[J].欧亚经济,2016(5):58-60.

[19]赵明亮.国际投资风险因素是否影响中国在“一带一路”国家的 OFDI——基于扩展投资引力模型的实证检验[J].国际经贸探索,2017,33(2):29-43.

[20]胡超,王新哲.中国-东盟区域经济深度一体化——制度环境与制度距离的视角[J].国际经贸探索,2012,28(3):77-87.

[21]余振,葛伟.经济一体化与产业区位效应:基于中国东盟自贸区产业层面的面板数据分析[J].财贸经济,2014(12):87-98.

[22]朱庆华,张天一,魏孟.中国-新西兰自由贸易区贸易效应分析[J].山东财经大学学报,2017,29(3):39-45.

[23]李华杰,朱乃肖.海南岛建立自由贸易港初探[J].国际贸易,1986(6):11-14.

[24]赵晋平,文丰安.自由贸易港建设的价值与趋势[J].改革,2018(5):5-17.

Regional Economic Integration Effect of Free Trade Port Construction with Chinese Characteristics: A Case Study of Hainan Free Trade Port

ZHANG Ersheng¹, LIN Zeyu¹, LI Zhuolin²

(1. School of Economics and Management, Hainan University, Haikou 570228, China;

2. Tunchang County Branch, Hainan Branch, Agricultural Development Bank of China, Tunchang 571600, China)

Abstract: The CPC Central Committee’s decision to steadily promote the construction of free trade ports with Chinese characteristics can not only promote China’s active participation in the process of economic globalization, but also promote regional economic integration through the openness effect, polarization effect and structure effect. The policy choice of Hainan construction of free trade ports with Chinese characteristics needs to be gradual and orderly: firstly build commercial limited free trade ports, and then build comprehensive limited free trade ports. Its construction path is: to carry out the infrastructure construction and government management system reform that meet the requirements of global free trade port, carry out industrial innovation in the perspective of globalization, attract high-end global talents, expand the global internal-external separated offshore financial linkage, and ultimately build Hainan into a world-class free trade port.

Key words: free trade port; free trade zone; globalization; regional effect

(责任编辑 赵 甜)