

引用格式: 孟广文. 国际经验对海南自由贸易港规划建设的启示[J]. 资源科学, 2021, 43(2): 217-228. [Meng G W. Implications of international experiences for the planning and development of Hainan Free Trade Port[J]. Resources Science, 2021, 43(2): 217-228.] DOI: 10.18402/resci.2021.02.02

国际经验对海南自由贸易港规划建设的启示

孟广文^{1,2,3}

(1. 天津师范大学欧洲文明研究院, 天津 300387; 2. 天津师范大学地理与环境科学学院, 天津 300387; 3. 天津师范大学自由经济区研究所, 天津 300387)

摘要: 海南自由贸易港规划建设不仅是海南自身发展的需要, 也是中国深化改革、扩大开放、实现经济转型及应对国际竞争与挑战的重要战略举措。本文在总结与归纳自由贸易区的含义、类型以及发展经验的基础上, 对海南自由贸易港建设的基础与条件、功能与作用、属性与类型、产业选择、空间结构、监管模式、政策法规、营商环境以及风险防控等方面作了系统分析与探讨。海南自由贸易港应成为双循环发展战略、区域全面经济伙伴关系(RCEP)和中欧投资协定(CAI)先行试验区, 成为复合综合型自贸区; 应以航运物流和国际贸易、旅游与服务贸易为主导, 以研发制造与现代农业为辅, 多业态组合; 以主岛为主, 离岛为辅, 以各类园区为建设重点; 在全岛单独关税区管理基础上, 实施“港中有区”镶嵌式管理模式; 加快“海南自由贸易港基本法”立法, 实施货物、投资、资本、人员、信息便利自由化流动与低税收政策, 简化法规形式与内容; 逐步完善人居环境, 提升综合交通水平; 防止经济与政治风险, 建立海防中心与非法滞留人员遣返中心; 限制国土与岸线开发强度、人口规模与密度, 实现可持续发展。本文对完善自由贸易区学术研究与海南自由贸易港规划建设具有理论与实践意义。

关键词: 自由港; 经济特区; 自由贸易区; 自由贸易试验区; 海南自由贸易港

DOI: 10.18402/resci.2021.02.02

1 引言

现阶段, 中国服务业开放及相应行政管理体制改革面临着压力与风险, 而深化改革、扩大开放、推动制度创新与寻找全球化新红利是实现中国经济可持续发展的合理选择。除金融扩大开放与人民币国际化需进一步探索外, 现代服务业中的信息、通信服务等基础服务, 电子商务以及法律咨询、会计审计等中介咨询服务, 教育医疗、旅游会展、文创体育等消费与公共服务也需通过开放来提升竞争力, 而相应的体制改革也需逐步积累经验。如何促进经济增长由制造业与服务业联合驱动, 由对外开放与自主创新联合驱动需进一步探索^[1-3]。

国际政治与经贸新格局对中国经济发展转型造成严峻挑战。美国利益优先的单边主义政策造

成了世界政治与经贸格局巨变, 中美贸易战以及“印太”战略和“新冷战”的鼓噪使未来中美经贸与地缘关系充满剧烈摩擦与不确定性风险, 新冠疫情也使世界政治民粹主义和贸易保护主义日益凸显。为应对国际政治经济新格局的挑战, 在“一带一路”倡议基础上, 中国制定了双循环发展战略(后文简称“双循环战略”), 2020年签署的区域全面经济伙伴关系协定(Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP)和中欧投资协定(China-EU Comprehensive Agreement on Investment, CAI)也使中国深化改革与扩大开放的机遇与挑战并存。作为全球化受益者和推动者, 中国应设立开放度更大的自由贸易区与自由贸易港, 以积累区域开放与合作的经验, 落实自由贸易与投资协定, 为中国经济

收稿日期: 2020-12-11; 修订日期: 2021-01-13

基金项目: 国家自然科学基金项目(41971161; 41701133); 天津师范大学跨学科交叉融合创新团队项目(135205RH08); 天津社科规划课题智库一般项目(TJZK17-11)。

作者简介: 孟广文, 男, 天津人, 教授, 研究方向为自由经济区、空间规划与政策、德国人文—经济地理。E-mail: gwmeng98@hotmail.com

可持续发展提供经验与支撑。

总之,“一带一路”倡议、双循环战略、RCEP与CAI协定、服务业开放、贸易便利化、投资与金融自由化以及相应的体制改革,需要新平台与载体,因此,需要选择既有改革开放基础,又有国际竞争潜力的特定区域进行先行先试。海南自由贸易港规划建设既是继经济特区与自贸试验区之后自身转型发展之需求,也是国家深化改革、扩大开放、实现经济转型及应对国际竞争与挑战之需要。为把海南岛打造成具有较强国际影响力的高水平自由贸易港,2020年6月1日印发的《海南自由贸易港建设总体方案》提出了贸易、投资、资金流动自由便利以及低税制等11个方面39条具体政策措施。

相关研究集中于自由贸易区建设理论基础^[4,5]、规划设想^[6-8]、管理模式^[9]、法律问题^[10]、价值与效应^[11,12]、国内外案例^[13-16]以及对海南自贸港规划建设的启示等^[17-20]。但针对海南自由贸易港规划建设总体上还缺少系统与深入的研究。本文将从国际经验与海南区位条件分析入手,对海南自由贸易港功能与作用、属性类型、产业结构、空间结构、海关监管、政策法规以及风险防控等问题进行研究。

2 自由贸易区类型与发展经验

国内外学者和学术组织对自由贸易区有过多种定义。本文将依据自贸区本质属性探讨其内涵,依据主导产业与自由度划分其类型,并从8个方面归纳与提炼其发展经验。

2.1 自由贸易区含义与类型

综合有关自由贸易区定义,可以归纳出几个特征:①以提高经济效益为动机;②位于港口、边境口岸或对外交通枢纽;③实行飞地型“境内关外”海关

监管政策;④享有贸易、投资、资本、人员及减免税收等自由政策与法律特权;⑤区内可开展仓储物流、加工制造、国际贸易以及金融等服务业。

据此,自由贸易区可以定义为:为提高经济效益,在港内、港口附近或对外交通枢纽,划出置于海关管辖区界线之外、有明确边界的封闭地理区域,区内享有贸易、投资、资本和人员流动和减免税收等自由经济政策,以及一定行政特权与治外法权,允许进行仓储、贸易、制造、加工、装配、金融服务、旅游以及咨询服务等经济活动^[5]。自由贸易港和自由贸易区主要特征相同,是具有港口、并具备综合功能的自由贸易区。自由贸易区可以分为4种类型(表1)。

商贸物流型:该类型是早期自贸区的发展形式。大多数都紧邻贸易航线的海港、空港与对外交通枢纽,具备国际物流功能有利条件;享有免关税及进口环节税减免、免许可证、免配额、保税仓储时间无限制以及金融自由等优惠政策,以方便货物进入区内或转口其他国家/地区,提高货物贸易效率(如巴拿马自贸区)。其主要特征:①邻近国际贸易主航线;②利用区位优势 and 港口设施条件,以贸易和转口贸易为主;③主要享有进出口免关税等优惠,少有其他优惠政策;④面积较小,实施海关封闭管理。

工贸结合型:是一种服务于加工贸易的自贸区类型,即在传统的贸易、物流、简单加工和相应的服务业外,逐渐发展起来面向出口、两头在外的加工制造业(如中国的综合保税区与出口加工区)。其主要特征:①主要解决就业并赚取外汇;②邻近海港与边境口岸为主;③从事出口加工为主,并带动

表1 自由贸易区类型与特征

Table 1 Typologies and features of Free Trade Zones

类型	作用	区位	产业	自由政策	海关监管	空间结构
商贸物流型	增加贸易与福利	交通枢纽,海港、空港	仓储运输、国际贸易、转口贸易	减免关税、金融自由为主	境内关外封闭型监管	单区,面积小
工贸结合型	增加就业与外汇收入	邻近海港和边境口岸	仓储运输、国际贸易、出口加工	保税、减免关税、增值税、所得税	境内关外封闭型监管	单区,面积小
特殊服务型	促进服务业和落后地区的发展	3S资源丰富海岛、偏僻内地	离岸金融、旅游、娱乐服务业	减免增值税、消费税与投资准入	港中有区复合型封闭监管	复区,面积大
复合综合型	促进经济发展与制度变迁	邻近主航线港口与巨大经济腹地	仓储运输、国际贸易、加工制造、现代服务业	减免税收、投资准入、金融与人员流动便利	港中有区复合型封闭监管	复区,面积大

数据来源:由文献[5]整理而来。

2021年2月

国际贸易;④既提供贸易型的某些优惠便利条件,又提供加工制造所必需的基础设施,以及进出口货物保税,关税减免,所得税、财产税、土地使用费、税费优惠等相关优惠政策;⑤封闭型管理,面积较小。

离岸服务型:主要是一些偏离主要贸易通道的国家和地区,利用特有的3S(Sky、Sea、Sand)资源以及政治与法律特殊地位,实行自由港政策,发展离岸金融业、旅游业、娱乐服务业,以实现国家和区域经济的超常发展(如英属维尔京、巴哈马、百慕大、拉斯维加斯等)。其主要特征:①改变这些国家与地区面积小、人口少、缺少发展工业化条件等弱势,以促进经济发展与社会福利提高;②与发达国家宗主国(如英国)具有密切的政治、经济与文化联系;③实施港中有区、封闭型监管;④享有投资与税收等方面的自由经济政策,发展特殊服务型产业。

复合综合型:是指同时具备仓储物流、贸易及转口贸易、制造业和出口加工等产业,以及多种功能区并存镶嵌的自贸区或者自由港(如新加坡、迪拜、中国香港、海南自贸港)。其主要特征:①作为世界物流、贸易、金融和信息枢纽,对周边地区的辐射影响较大;②位于国际主航线上港口,并依托巨大的经济腹地;③实行开放与自由的贸易、投资、金融、人员以及信息自由流动政策以及减税低税制;④具备航工贸结合综合性产业群,除商贸物流外,还发展出口加工工业,信息与通讯业,金融和保险业,法律与咨询,房地产和旅游业等服务业;⑤有主区副区空间结构,实施港中有区复合型封闭海关监管模式。

2.2 典型自由贸易区成功发展经验

根据联合国贸发组织2019世界投资报告,全球147个国家/地区共有5400个各类型自由经济区^[21]。根据中国香港、新加坡等自由港,迪拜、巴拿马等自贸区,英属维尔京群岛、海峡群岛等避税港等案例,可以归纳总结出典型自由贸易区在建立背景、区位条件、法律地位、海关监管、产业结构、税收制度、经营方式以及投资促进等方面的共同特征与经验。

(1)有利的国际政治经济背景

自由港和自贸区的核心是实行区别于周边地区的减免关税政策,为国际贸易和产业分工提供便利,因此,只有在有利的国际背景条件下才能够存在与发展。工业革命之后,英国具有进行自由贸易

的优势,因此,极力在殖民地建立自由港和自贸区,使自由港和自贸区由欧洲扩散到世界。此外,美国为了摆脱20世纪30年代的经济危机,罗斯福政府制定了对外贸易区法案,允许设立对外贸易区,以促进对外贸易的发展,50年代更是制定了修正案,允许在对外贸易区开展加工制造业。朝鲜战争后,美国为首的联合国对中国大陆实施贸易禁运,也促进了背靠内陆广大腹地的中国香港商贸物流与金融中心的建立。巴拿马自由贸易区以及新太平洋自由贸易区的建立是受到《加勒比盆地复兴计划》制定以及美国撤出运河区的影响^[22]。

(2)位于世界贸易通道枢纽的地理区位

大多数自由港与自贸区都分布在世界主要贸易通道的枢纽或节点位置(海运、空运、陆运),具有广阔的经济腹地和服务半径,这些有利的区位条件为自贸区发展航运物流、贸易与金融业提供了基础条件。如新加坡自由港扼守印太航线咽喉的马六甲海峡东南端;迪拜自由港位于连接亚非欧三大洲的波斯湾和阿曼湾结合处;巴拿马科隆自贸区位于连接太平洋和大西洋航线的巴拿马运河节点;中国香港既位于印太航线节点上,又依托中国大陆;也有一些自贸区依托边境口岸和内陆交通枢纽。

(3)飞地型境内关外海关监管模式

在较独立的政治法律地位基础上,自贸区与自由港大多实行“境内关外”的海关监管,以通过减免关税、减少航运物流以及贸易成本,为商家提供贸易与投资便利,并通过物流与贸易量增加以及服务业发展,增加收入与福利。中国香港、新加坡、意大利里亚斯特等自由港,巴拿马等自贸区就是典型的例子。其中,中国香港构建了一整套以信用监管为核心、高度信息化的监管体系。由于香港实行零关税政策,对进出口管制较少,除特定商品外,一律豁免报关等程序,通常情况下承运人只需在货物进出口后14天内向海关详细申报货物装运和进出口情况^[23]。此外,新加坡的TradeXchange交易系统和阿姆斯特丹的综合贸易信息平台Portbase,涵盖了跨境贸易的各个方面,大大压缩货物通关时间,降低了跨境交易成本。当然,境内关外的海关监管模式也会使自贸区与自由港呈现出飞地型的空间形态。

(4)相对独立的法律地位与法律体系

自贸区实行有别于周边地区的自由经济政策,

因此,需要较独立的政治地位与法律来保护这些政策的实施。

世界上有很多避税港型自由港,如英属开曼群岛、维尔京群岛、泽西岛、根西岛、马恩岛等都有自治权。为维持回归祖国后的稳定,中国的香港、澳门特别行政区,制定了特别行政区基本法。由此而言,较为独立的政治与法律地位是自贸区与自由港稳定发展的重要条件^[24]。此外,尽管法律体系渊源与构成不同,世界典型自由港或自贸区往往通过“法律特区”方法,把宗教法律、英美普通法系和大陆法系融合,以方便处理贸易争端与商事纠纷。如香港特别行政区以普通法为基础,但《公司条例》《税务条例》《银行条例》等在内的《香港法例》构成香港成文法体系。和中国香港类似,新加坡沿袭英国法制与本国自主立法相结合,《海关法》《自由贸易区法》《进出口贸易规则法》《进出口商品管理法》《商业注册法》等法律为新加坡自由港发展和繁荣提供了法律保障和制度规范。阿联酋作为大陆法、习惯法和伊斯兰法并存的国家,为将迪拜建成国际自由贸易港特修改宪法,允许迪拜采用普通法系模式审理民商事案件^[25,26]。

(5) 航运物流为先导的服务业产业群

自贸区和自由港本质上是通过贸易与投资便利化促进世界贸易以及相关产业发展,最终促进收益与福利的增长。即使是在信息与互联网技术产业飞速发展的今天,货物贸易还是世界贸易的主要形式,因此,服务于货物贸易的航运、物流、金融以及法律、咨询等服务业才能够应运而生。随着信息技术和人工智能快速发展,出现了电子商务等新贸易方式和数字经济等新经济,使服务贸易越发重要。根据国际经验,自贸区与自由港大都以航运物流为基础和先导产业,当其发展到一定阶段与规模时,会带动国际贸易、加工制造、金融、法律、旅游等产业相应发展,最终形成相互联系、相互促进的产业群。例如,在航运物流基础上,国际贸易、金融业等得到发展,使中国香港成为涵盖资本、货币与外汇金融全要素交易市场的世界金融中心之一,新加坡成为全球最大结算型金融中心和艺术品交易中心。尽管很多美国对外贸易区允许发展加工制造业,但也是航运物流支撑下的便利化零配件进出口与加工制造^[22]。

(6) 简单明了的法规与简低税制

自贸区 and 自由港的贸易、投资、经营、金融、人流与信息等便利化与自由化的实质就是法规与政策内容上干预少、限制少与补贴少,表达形式上简单明了。此外,为了吸引知名企业投资和专业人才聚集,也需实施简低税制,即零关税(只有少量特定商品征关税)、低税率(世界范围低水平所得税)和简税制(税种少,不征收增值税和营业税等间接税)。简低税制降低了企业的涉税业务时间、制度性交易成本、企业运营成本,增强其盈利能力,因此,这些制度安排营造了一个有吸引力的国际化营商环境,成为各种生产要素汇集与交易的平台与中心^[27]。例如,普华永道(PWC)和世界银行联合发布的《世界纳税指数报告2018》,2016纳税年度全球“纳税时间”“总体税费水平”评价结果显示,中国香港和新加坡两个自由港的税费均低于世界平均水平,例如,中国香港税费约为16.5%,仅为世界平均水平的40%左右^[28]。

(7) 自由而规范的政府管理

世界上成功的自贸区和自由港大多拥有一个既能体现政府行政职能、又能体现商业灵活性的“小政府”管理体制。在国家竞争中,自贸区和自由港既能够通过航运物流给所在国与地区带来直接利益,又能帮助转型国家与地区实现其发展战略。因此,一方面,自贸区与自由港需要一个能够按照国际惯例,满足航运物流、国际贸易以及金融等服务业发展要求且盈利的商业性“少为政府”;另一方面,为应对国际不利的政治经济挑战也需要一个积极的“有为政府”。例如,新加坡政府通过各种战略手段维护马六甲海峡航运枢纽的地位,而中国香港特别行政区在1998年世界经济危机时也得到了中央政府的积极干预与帮助。此外,自贸区与自由港的自由易使其成为洗钱、偷税漏税以及人口走私等犯罪的平台,因此,在发挥自由政策、促进贸易与投资作用的同时,也应合规合法管理。例如,马恩岛和英属维尔京群岛自由港通过制定与修改法律,对洗钱等违法犯罪活动进行了打击与治理^[24]。

(8) 基于制度与文化联系的投资促进

自贸区与自由港的发展离不开招商引资与投资促进,而具有相似制度与文化联系的经济体是重要的发展机遇和有利条件。例如,1996年英属维尔

2021年2月

京群岛到香港推销避税港政策,同时在纽约聘请专业律师和会计等专业人才,吸引了当时具有相似语言和法律体制的香港华人投资兴业,用此方法还吸引英联邦地区以及美国商人的投资和专业人才聚集,最终使英属维尔京群岛成为世界主要投资来源地的避税港型自由港。反之,因为荷兰语和大陆法系,荷属安地列斯群岛自由港的地位受到了英语国家和海洋法系国家自贸区与自由港的严峻挑战,导致20世纪70年代很多美国资本与投资转移到英属开曼和维尔京群岛。

3 海南自由贸易港建设资源条件

自由贸易港的建设需要具备自然、人文以及制度等资源禀赋条件。海南自由贸易港规划建设既要考虑地理位置、生态环境、经济社会基础与制度保障等资源禀赋现实基础,也要考虑其发展潜力;既要考虑国际与区域尺度比较,也要考虑自身内在发展需求。

3.1 孤悬南海的地理位置与热带生态资源

海南位于中国最南端,北以琼州海峡与广东省为界,西临北部湾与广西省、越南相对,东濒南海与台湾省对望,东南和南部隔南海与菲律宾、文莱、新加坡、马来西亚为邻,因此,具备与东盟各国海上联系的地理邻近性区位优势。然而,相比于珠三角大湾区,海南没有发达的经济与广阔的腹地,港口规模较小,目前还不具备成为南海航运物流中心的比较优势。

由于与珠三角隔琼州海峡相望,邻近的湛江是广东省经济落后地区,因此,难以享受珠三角和大湾区产业分工带来的红利。隔海相望的越南、菲律宾与马来西亚也是东盟中经济发展水平中等的国家,对海南的经济辐射作用较弱。从这一点看,海南自由贸易港没有深圳特区紧邻香港与上海自贸

试验区依托长三角广阔腹地的有利区位条件。

然而,孤悬南海自然地理位置为实施建立独立关税区提供了天然有利条件,紧邻印度洋-南海航线则具有海上联系东盟各国最为邻近便捷的潜在经济地理区位优势。随着自身经济规模的扩大,海南自贸港有望成为珠三角大湾区与中国-东盟区域分工合作先行区与桥梁,这种潜在经济地理区位优势有望逐渐转化成建设物流-人流-资金流-信息流枢纽的现实优势。

海南岛面积约3.54万km²,为中国第二大岛屿,海岸线长约1800 km,沿岸可供开发建设的港湾有68处。海南以热带季风气候为主,具有中国面积最大的热带雨林与红树林,3S资源丰富,加之遍布南海的诸多离岛,为建设国际旅游目的地、高品质人居环境以及吸引跨国公司设立总部提供了有利生态环境^[28]。

3.2 劣势与潜力并存的经济社会基础

由于孤悬南海的地理位置,历史上海南处于不发达的蛮荒之地,远离全国政治与经济中心。建国以来作为海防前线,也不是国家投资的重点,经济发展欠发达,基本处于工业化初中期阶段。和全国相比较,经济规模在全国32个省、自治区和直辖市(香港、澳门因数据缺失未计算在内)排名中位列第28位(表2),产业结构特征以第三产业为主,第二产业不发达,第一产业比重较大,和巴基斯坦等发展中国家相似。第三产业多为低端服务业,旅游服务附加值不高,如博鳌乐城国际医疗旅游先行区,其进口药品与器械均为“少量、急需”审批使用,没有规模效应。海南金融创新与开放度较低,缺少大型金融机构入住,2019年FT账户全年累计结余为51亿元,远低于上海FT账户1.83万亿元的水平。海南外资利用率低,2018年吸引外资项目26个,只

表2 2015—2019年海南经济规模、产业结构在全国排名与对比

Table 2 Ranking and comparison of Hainan's economic scale and industrial structure in China, 2015-2019

年份	GDP/亿元	GDP全国排名	一产占比/%	二产占比/%	三产占比/%	全国一产占比/%	全国二产占比/%	全国三产占比/%
2019	5308.93	28	20.35	20.70	58.95	7.11	38.97	53.92
2018	4910.69	28	20.08	21.45	58.47	7.04	39.69	53.27
2017	4462.54	28	21.57	22.33	56.10	7.47	39.85	52.68
2016	4053.20	28	23.40	22.35	54.25	8.06	39.58	52.36
2015	3702.76	28	23.09	23.65	53.26	8.39	40.84	50.77

数据来源:2015—2019年海南省统计年鉴。

占总吸收项目的7.23%^[26]。此外,由于经济基础薄弱,专业人才欠缺,科技与管理水平不足,难以适应工业化以及后工业化发展,特别是作为开放度最高的自由贸易港规划与建设需要。

就自由贸易港建设而言,从深化改革与扩大开放的视角,这种先发劣势也可以转化为后发优势。自由贸易港建设需要实施自由化的经济政策,建立单独关税区,而这样的经济政策和海关监管会与原有的体制机制产生矛盾与冲突。如果海南经济发达,体制机制固化,新政策与制度嵌入引起摩擦与冲突会很剧烈,相应的制度成本与代价也会更大;而一个欠发达的体系就像一张白纸,新政策与制度的嵌入与融合过程会相对平顺温和,造成的代价与成本也会较低。因此,从这一点看,海南较为薄弱的社会经济基础也是一种有利条件,当初同为一张白纸的深圳就是一个成功案例。

3.3 有利的发展机遇与政策红利

随着经济全球化推进,大多数国家实行改革开放,推行经济发展自由化政策。由于不同地域资源禀赋不同,体制机制各异,对国家自由化经济政策的适应性也不同,因此,改革开放以及经济自由化政策也表现为一个自由化空间选择过程。国家会根据不同地域的比较优势条件实施空间差异化政策,被选择为自由化政策实施的地域就表现为自由经济区(包含自由贸易区)。换句话说,自由经济区是经济自由化空间组织形式和原有体制空间组织形式之间相互作用而形成的混合空间^[29]。自由化空间选择过程可以促进国家在不同地区实施差异化政策,即一个国家领土内产生国家主权管理的等级分异,这为海南建立独立关税区提供了理论基础^[30]。

随着中国改革开放政策深入,开放领域与区域也在不断变化与调整。海南也经历了经济特区(1978)、自由贸易试验区(2018)以及自由贸易港(2020)的不同发展阶段。自由贸易港规划实施方案提出的“负面清单、国民待遇、零关税、简税制、低税率、法制化、产业服务化”等政策是促进海南发展的比较制度优势。为应对国内外政治经济格局新变化,中国提出了“一带一路”倡议、自由贸易试验区以及双循环战略,和东盟等国家与欧盟签订了RECP和CAI,由此,中国开始了新一轮经济自由化

空间选择过程,也为海南的转型发展提供了难得的发展机遇。

例如,对标国际自由港,海南自贸港在关税方面,与中国香港和新加坡接近,较上海自贸试验区有优势,如上海自贸试验区生活性服务类以及负面清单内商品不在免征关税范围内;在企业所得税方面,海南自贸港鼓励类企业按15%征税,低于中国香港(16.5%)和新加坡(17%)的税率;在个人所得税方面,海南自贸港高端紧缺人才的实际税负接近中国香港和新加坡的水平。国际经验表明,税率越低对总部经济集聚的吸引力越大,如新加坡拥有6000多家企业总部,远超北京和上海。海南自贸港已吸引内地包括中兴集团、中旅集团、阿里巴巴等多个总部入驻^[31]。

4 海南自由贸易港建设与发展方向

依据国家发展需求,基于海南资源禀赋条件,借鉴国际典型自贸区成功发展经验,海南自由贸易港建设应围绕功能与作用、产业与空间、海关监管、政策法规、国际化特色以及风险防控与环保等方面,最终建设成为综合复合型国际化自由贸易港,并应对好经济基础薄弱、管理经验与人才缺乏、开放风险防控与生态环境保护的挑战^[32]。

4.1 双循环战略和RCEP/CAI先行试验区

双循环战略中,加工贸易“两头在外”的国际循环,即进口原材料、中间产品,经国内加工后出口,再用出口得到的外汇重复以上过程;与此并存的另一个循环是“两头在内”的国内循环,即在国内市场购买原材料、中间产品,国内生产加工,在国内市场出售^[33](图1)。然而,无论是国内还是国际循环,除

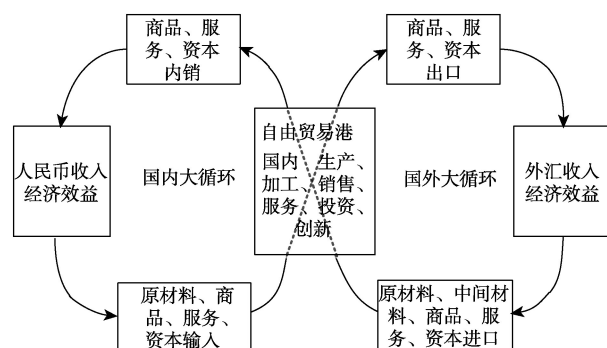


图1 海南自由贸易港实施双循环战略示意图

Figure 1 “Double circulation” strategy in Hainan Free Trade Port

2021年2月

了加工贸易与生产,还伴随有货物贸易与服务贸易,资本、人员和信息等要素流动,而且,国内与国际循环是相互渗透连接的,而自由贸易港能够为国际与国内循环提供最为便利的条件。例如,海南自贸港的免税购物政策,就把原先中国游客出国旅游和外国货物贸易构成的国际循环,转变成中国游客与外国货物的国内循环。2018年以来,中国每年进出口贸易额大约4万亿美元,其中50%是在新加坡、爱尔兰、香港、日韩以及中国台湾地区结算的,而海南自由贸易港离岸市场的建立,利用税收优惠等政策,能够促进这些进出口贸易收入的回流。此外,根据天津自贸试验区经验,海南自贸港也可以开展飞机、船舶以及机械设备的保税维修与再制造业务,也是把设备的国际国内循环在自贸港落地。

RECP包括货物贸易自由化(关税优惠与无配额)、原产地规则关税优惠、海关程序、服务贸易(消减跨境服务贸易限制)、自然人移动、投资、知识产权保护、电子商务等方面。在CAI中,在市场准入方面,中方对欧盟承诺,在制造业、汽车、金融服务、卫生(私立医院)、研发、电信与计算机服务、国际海上运输、航空运输相关服务、商业服务(房地产服务、管理咨询、市场调研等)、环保服务、欧盟投资者雇员等方面取消数量限制、股本上限或合资企业等限制要求;在改善公平竞争环境方面,中国承诺执行国有企业商业化、补贴透明、非强制技术转让、标准制定与预授权透明度等;为保持可持续发展,中方承诺提高劳工与环境标准、争取批准《国际劳工组织公约》。这些承诺和协议的大部分都超过了目前中国改革的深度与对外开放的广度,需要在海南自由贸易港先行试验。

4.2 综合复合型自由贸易港属性与类型

依据《海南自由贸易港建设总体方案》,海南自由贸易港在贸易、投资、资本、人员、税收、海关监管等方面初步具备了自贸区的特征,然而,自由化程度和法律地位较低,需要逐步向自贸区和自由港转型发展。

由于海南面积大,离岛分布广,腹地范围大,单一自贸区与自由港模式难以充分发挥海南自身优势与潜力,因此,应选择综合复合型自由贸易港模式。海南自由贸易港规划建设应该把商贸物流型

自贸区(巴拿马)、工贸结合型(天津综合保税区)、离岸经济型自由港(英属维尔京群岛)、旅游与购物型自由港(济州岛、巴哈马)、科学城(索菲亚·安提波利斯)以及综合型自由港(中国香港、新加坡、迪拜)等模式相结合,发挥规模与潜在区位优势,以国家定位为导向,海南地域特色为基础,突出国际化特征,跨过第一代转口贸易型与第二代工贸结合型发展阶段,实施货物、投资、经营、资金、人员与信息自由流动,以及信息化和科技化导向政策,建立以服务业为主的产业群,以及“港中有区”的镶嵌型空间治理模式,向具有国际竞争优势的第三代综合复合型自由贸易港发展。

4.3 人口-货物-资本流动为先导的现代服务业产业群

海南自由贸易港应建立以人口-货物-资本流动为先导,航运物流、旅游康养、金融保险、服务贸易与创新创业产业为主导,加工制造与现代农业为辅的产业群。一般而言,自贸区和自由港大都以航运-物流为先导与基础产业,带动国际贸易、加工制造、金融保险、法律会计、旅游商业等相应发展^[21]。然而,粤港澳大湾区城市与港口密集,航运物流与制造业发达,而海南旅游与生态资源具有比较优势,因此,从区域产业分工视角看,人口-货物-资本枢纽港相关产业有望成为海南具有区域竞争优势的基础产业。例如,如果海南允许开放第五和第七航权,将会成为除香港外,中国大陆南部新的客货运枢纽。人口-货物-资本流动产业发展能带动“航运物流和国际贸易板块”(仓储物流、商贸、金融、法律、会计、会展等)、“旅游与服务贸易板块”(度假、游轮、跨境电务、免税购物,合作教育、医疗康养、体育经济、规划设计、创意产业、新闻媒体、演艺博彩等)、“研发制造板块”(研发创新、加工制造)以及“现代农业板块”(种业、特色农业等)的相应发展,并最终建立人口-货物-资本为基础的现代服务业产业群。例如,中国香港作为金融中心,成为中国国际贸易海外结算的重要离岸中心,每年结算金额大约3000亿美元。此外,中国香港不仅成为货物、资金与信息流动枢纽,也是人口集散地。2019年香港常住人口大约750万,而访港人数大约5000万。这些流动人口为香港带来大量就业与经济效益。

4.4 主岛-离岛及行政区-园区相结合的功能分区

海南自贸港具有主岛与离岛、城市与乡村、行政区与园区、港中有区的分工与空间治理结构。首先,主岛以人-物流基础上的航运与国际贸易、旅游康养、服务贸易、创新创业以及现代农业板块为主,而三沙等岛屿则以海岛旅游与离岸金融为主。依据加勒比群岛自由港发展经验,利用海岛离岛地理位置特点、3S热带风光及特色制度设计,可逐步开展热带海岛旅游、免税购物、博彩、离岸金融以及矿产勘探开采业务。第二,城区重点发展商务会展、研发制造、金融保险、康养医疗、文化教育、创意设计等服务产业,乡村地区可发展生态旅游与现代农业。第三,在现有行政区基础上,建立各种园区,如在海口与洋浦保税区基础上,在海口、三亚、博鳌、三沙等地建立旅游会展、医疗康养、创新创业、加工制造等园区,在文昌建立航空科学城。在条件成熟时,逐步开放教育、医疗、金融、卫星电视、报纸、演艺及博彩业等行业^[34]。

4.5 全岛与园区相结合的“境内关外”海关监管

海南自由贸易港具有国家与地方、行政与口岸管理等特色。作为省级行政单位和自由贸易港,海南管理体制既有省级行政管理体制特征,也有特殊关税区管理特征,两者既有从属关系,又有各自侧重和独立性。在一个面积相当于几个香港的自贸港范围内实施“境内关外”海关监管模式具有一定难度,因此,在省的行政管理框架下,各园区应突出自由贸易港特征,实施“港中有区”型管理模式。

由于各园区类型与功能不同,实施的口岸管理政策也应有所区别。香港、新加坡、济州岛等自由港,巴拿马、迪拜和美国对外贸易区等自贸区,全域实施自由税收政策,以集聚物流、资金流、人流与信息流,发展航运、贸易、金融与旅游业,但园区也实施封闭管理,如货物中转港区采取封闭监管。例如,新加坡自由港由3家公司负责管理和运营,包括裕廊港自由贸易区、新加坡机场物流园和樟宜机场航空货运中心以及新加坡港务集团(PSA)所属的布拉尼货物集散站、炭巴集散处、西班牙让货物集散站、三巴旺码头等自由贸易区。综上,海南自贸港在全岛实施和大陆隔离的海关监管基础上,应选择已有以及将要建立的部分园区,如保税区、出口加

工区、旅游区等,也实施岛内境内关外海关监管模式^[29]。

4.6 较独立的法律地位与简单规范的政策法规

较独立的法律地位与简单清晰的政策法规是海南自贸港稳定发展的保障。由于实行自由经济政策与特殊关税制度,自贸区稳定发展需要相对独立的行政地位与法律保护。作为英国王室海外属地,英属开曼群岛、维尔京群岛等知名避税港型都有相对独立的自治权^[24,27];中国香港、澳门成立了特别行政区,并受特别行政区基本法保护。根据自由港发展经验,应制定颁布“海南自由贸易港基本法”,明确规定自由贸易港建设范围、经营范围、运营管理、海关监管、税收制度、外汇金融、劳动用工、知识产权保护等。随着国家发展需要和南海区域合作态势,三沙群岛等部分离岛也可单独立法。

参照世界自贸区,海南自贸港集成了现有中国自贸试验区的各项政策,主要包括贸易、投资、金融、物流、人流、产业、税收、社会治理、风险防控等方面,但这些制度设计结构复杂,内容繁复,大多为过渡性制度安排,理解与执行难度较高。在海南自贸港建设与立法过程中,有必要逐步把法规政策内容简单化,形式规范化,即法规少、内容少、限制少、资助少、结构简单。现阶段为改善营商环境,增加吸引力,应制定颁布行政管理负面清单、投资负面清单、海关进出货物负面清单,制定企业自由经营、自由汇兑以及简化人员进出手续等政策。

4.7 海南特色的国际化自由贸易港与投资促进

自由贸易港的本质特征是作为世界与区域“货物-资本-人-信息”等要素自由流动的枢纽,因此,海南自贸港在国家定位的基础上,应突出海南特色,成为中国与世界经济、科技、文化等便利交流的枢纽与桥梁。以服务业市场准入和税收优惠为核心,发挥开放高地与税收洼地效应,开放服务贸易准入,降低总部企业所得税,试点离岸公司税收和个人所得税抵扣等政策,建设区域总部经济中心。发展总部经济,有利于使海南成为全球产业链和供应链的布局热点,有利于吸引国际长期资本战略性流入和跨境资金营运管理中心、资金结算中心的形成。发挥独特地理单元优势,实现全岛范围内货物贸易零关税,建设成为中国高品质贸易与消费中

2021年2月

心。以自由贸易账户为核心,推进人民币资本账户可兑换,扩大人民币境外使用范围,逐步开展境外居民存、贷款以及衍生品交易等离岸金融业务^[35]。

建立海外营销网络和自贸区分区也是海南自由贸易港另一国际化特色。在现代信息技术基础上,海南自贸港应积极在东盟等贸易伙伴国,以及世界主要自贸港建立办事处,并与国内外知名律师和会计事务所等服务机构合作,进行海外招商推介活动,逐步建立遍布世界的经贸合作网络。此外,聚焦与中国政治关系友好、社会文化联系密切的国家与地区的经贸合作,探讨建立海外自贸分区的可行性。

4.8 高品质人居环境与综合交通体系建设

在自由贸易港建设中,管理经验和人才缺乏是主要限制因素,因此,应建设高品质营商与人居环境,提高高端个人消费服务,高端教育与医疗服务等社会公共服务水平,吸引跨国投资者与专业人才集聚。首先,通过国内外引进与本地培养,为自贸港配备贸易、投资、金融、信息、港口、管理、防控等领域专业人才;允许聘用高端外籍专业人才,并提供就医与子女教育等便利化生活配套设施;聘任在海南暂住专家学者兼职的同时,吸引国内外知名高校、科研院所以及文艺体育机构设立分校,并依据本地未来产业发展需求设置学科与专业。

海南现有港口水平与综合交通条件不能满足自由港建设需要,迫切需要突破海南与大陆之间交通联系的瓶颈。参考英吉利海峡隧道与粤港澳大桥建设与管理经验,尽快建设琼州海峡跨海隧道,完善海南对外陆路交通运输条件。在此基础上,提升海港和空港水平,建设海南海陆空立体交通体系,支撑海南自由贸易港开放发展。

4.9 风险防控与国土资源适宜开发强度

自贸港的自由除了带来便利与效率,也会带来系统性风险。由于存在人民币升值预期和境内外利差,利用自由贸易账户,境内外套利资金可通过转口贸易企业虚增额度、转移定价、更改收付汇时间差等形式,造成短期资本投机套利风险。在推动离岸金融中心建设过程中,海南自贸港存在金融组织单一、金融产品创新不足、金融人才缺乏等金融基础设施滞后于制度集成创新等问题,有可能催生

“影子银行”(地下钱庄),从而将外汇风险传递至国内的货币银行体系^[31]。全岛封关后,会存在货物与人口走私风险。此外,自贸港建设带来的人口增加和土地开发也会对热带生态资源带来巨大压力。因此,海南自贸港应建立以信用监管为核心的事中事后监管体系;以信息化智能化手段,精准管控进出人、物与资金流;在金融逐步开放的基础上,防控洗钱与逃税等金融犯罪活动;建立“难民与非法居留人员遣返中心”以及“海岸海防巡防中心”,防止货物走私、人员偷渡与非法滞留。

海南是热带生态资源丰富密集的地区,也是自由贸易港建立与发展的基础。全岛沿海与三沙群岛有优美的岸线和密集3S资源,中部为分布着热带雨林的低山丘陵。为海南自贸港可持续发展,依据海南省主体功能区规划指标,应控制海南人口规模和人口密度,控制土地开发强度;保护本岛自然岸线和中部山区热带雨林;实现主岛生态优先开发以及三沙群岛保护性开发的目标,改变离岛缺乏统一规划与开发建设的现状;主岛旅游开发采取生态旅游与度假旅游模式,除了必要的旅游服务设施外,鼓励露营地、游艇中心以及热带海洋体验等轻资产投资旅游项目。

5 结语与展望

5.1 结语

海南自由贸易港规划面临着如何成为国家落实“一带一路”倡议、双循环战略、RCEP与CAI协定,推进服务业开放、贸易便利化、投资与金融自由化以及相应的体制改革的先行区,如何实现由自贸试验区向自由贸易港转型发展等亟待解决的问题。海南自由贸易港应成为双循环战略、RECP和CAI的先行试验区;由自贸区/自由港的初级形态向综合复合型自由贸易港发展;应以人口-货物-资本流动相关产业为基础,以航运物流和国际贸易、旅游与服务贸易为主导,研发制造与现代农业为辅的多业态组合;以主岛为核心,以离岛为辅助,以物流园区、保税区、旅游会展、医疗康养、教育创意、科学城等园区建设为重点;在全岛封关基础上,把行政区管理和各园区口岸管理以及“港中有区”镶嵌式管理相结合;加快“海南自由贸易港基本法”立法,

简化贸易、投资与低税收政策;以海南地域特色为基础,突出自由贸易港的国际化特征,实施货物、投资、资本、人员、信息便利化与自由化流动政策;逐步完善人居环境建设,提升综合交通水平;做好预案,防止经济与政治风险,建立海防中心与非法滞留人员遣返中心;在充分利用海南岛热带生态资源发展特色经济基础上,限制国土与岸线开发强度,控制人口规模与密度,鼓励轻资产投资开发项目,实现可持续发展。

5.2 展望

海南自由贸易港规划建设刚刚起步,《海南自由贸易港建设总体方案》以及相关政策设计与制度安排还需通过深入研究与实践检验,未来应该在如下几方面开展深入研究:

(1)规划方案与主要政策的实证研究,以验证政策与制度可行性。

(2)继续深入国际案例研究,借鉴适宜的政策与管理经验。

(3)研究RCEP以及CAI在海南落地与先行试验,为国家未来跨国自贸协定谈判积累经验。

(4)归纳与探索中国自由贸易港规划建设理论成果。

致谢:本文得到研究生罗雷、邓哲浦在数据整理与图表绘制的协助,特此感谢!

参考文献(References):

- [1] 孟广文,王艳红,杜明明,等.上海自由经济区发展历程与启示[J].经济地理,2018,38(5):1-10.[Meng G W, Wang Y H, Du M M, et al. Development and significance of Shanghai Free Economic Zones[J]. Economic Geography, 2018, 38(5): 1-10.]
- [2] 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.[Meng G W, Wang H L, Yang S. Study on evolution and dynamic mechanism of Tianjin Pilot Free Trade Zone[J]. Acta Geographica Sinica, 2015, 70(10): 1552-1565.]
- [3] Meng G W, Zeng D Z. Innovation and Structural Transformation: The Case of Shanghai Free Economic Zones and Free Trade Zones [A]. Jeong H G, Zeng D Z. Promoting Dynamic & Innovative Growth in Asia: The Cases of Special Economic Zones and Business Hubs[C]. Sejong-si: Korea Institute for International Econom-

ic Policy (KIEP), 2017.

- [4] Meng G W. Evolutionary model of free economic zones: Different generations and structural features[J]. Chinese Geographical Science, 2005, 15(2): 103-112.
- [5] Meng G W. The theory and practice of free economic zones: A case study of Tianjin, People's Republic of China[J]. Frankfurt: Peter Lang, 2003.
- [6] 年猛,李爱民.我国自由贸易港建设构想初探:以海南为例[J].城市,2018,(5):58-63.[Nian M, Li A M. The tentative exploration of the free trade port construction in China: Taking Hainan as the example[J]. City, 2018, (5): 58-63.]
- [7] 李恒.海南建设自由贸易试验区的构想[J].对外经贸,2014,(7):62-64.[Li H. Hainan's conception of building a free trade pilot zone[J]. Foreign Economic Relations & Trade, 2014, (7): 62-64.]
- [8] 李华杰,朱乃肖.海南岛建立自由港初探[J].国际贸易,1986,(6):11-14.[Li H J, Zhu N X. A preliminary study on the establishment of free port in Hainan Island[J]. Intertrade, 1986, (6): 11-14.]
- [9] 张芸诗,赵红芳.海南省申建自由贸易区的“负面清单”管理模式研究[J].中外企业家,2015,(29):48-49.[Zhang Y S, Zhao H F. Research on the “negative list” management mode of application for free trade zone in Hainan Province[J]. Chinese and Foreign Entrepreneurs, 2015, (29): 48-49.]
- [10] 叶鑫欣.建立海南自由贸易区法律问题研究[J].东南大学学报(哲学社会科学版),2009,11(S2):99-102.[Ye X X. Study on the legal problems of establishing Hainan Free Trade Zone[J]. Journal of Southeast University (Philosophy and Social Science), 2009, 11 (S2): 99-102.]
- [11] 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.[Zhao J P, Wen F A. The value and trend of free trade port construction[J]. Reform, 2018, (5): 5-17.]
- [12] 黄景贵,金丹,刘立武.构建海南自由贸易区的经济效应分析[A].深圳大学中国经济特区研究中心.2008年中国经济特区论坛:纪念改革开放30周年学术研讨会论文集[C].深圳:深圳大学中国经济特区研究中心,2008.[Huang J G, Jin D, Liu L W. Analysis on the Economic Effect of Constructing Hainan Free Trade Zone[A]. Shenzhen University, China Special Economic Zone Research Center. 2008 China Special Economic Zone Forum: Symposium on the Symposium Commemorating the 30th Anniversary of Reform and Opening Up[C]. Shenzhen: Shenzhen University, China Special Economic Zone Research Center, 2008.]
- [13] Yang Y C. A comparative analysis of free trade zones in Taiwan and Korea based on a port hinterland perspective[J]. The Asian Journal of Shipping and Logistics, 2009, 25(2): 273-303.
- [14] Sigler T. Panama's special economic zones: Balancing growth and development[J]. Bulletin of Latin American Research, 2014, 33 (1): 1-15.
- [15] 李兵兵.开曼群岛离岸金融中心的形成与发展透析[J].商业时

2021年2月

- 代, 2009, (36): 93-94. [Li B B. Analysis on the emerge and development of offshore financial center in the Cayman Islands[J]. Journal of Commercial Economics, 2009, (36): 93-94.]
- [16] Morris P, Campbell K. Reform of financial regulation in British offshore finance centres: Jersey, Guernsey and the Isle of Man[J]. Business Law Review, 1999, 20(3): 59-64.
- [17] 张小玲. 新加坡自由贸易策略对海南省自由贸易区建立的启示[J]. 法制与社会, 2008, (12): 123-124. [Zhang X L. The enlightenment of Singapore's free trade strategy on the establishment of Hainan Free Trade Zone[J]. Legal System and Society, 2008, (12): 123-124.]
- [18] 张欢, 李滨彬, 李晓渝, 等. 全球三大自由贸易港为海南提供经验[J]. 中国外资, 2018, (5): 38-40. [Zhang H, Li B B, Li X Y, et al. The three largest free trade ports in the world provide experience for Hainan[J]. Foreign Investment in China, 2018, (5): 38-40.]
- [19] 张雯. 济州岛、巴厘岛的发展及其对海南自由岛建设的启示[D]. 长春: 吉林大学, 2012. [Zhang W. Enlightenment for Liberty Island Construction of Hainan Province from the Developing of Jeju Island and Bali[D]. Changchun: Jilin University, 2012.]
- [20] 任怀锋. 韩国设立济州特别自治道对海南建立自由贸易区的启示[A]. 海南省社会科学界联合会. 海南经济特区改革发展理论研讨会论文集[C]. 海口: 海南省社会科学界联合会, 2008. [Ren H F. Enlightenment of South Korean's Establishment of Jeju Special Self-Governing Province to Hainan's Free Trade Zone[A]. Hainan Province Federation of Social Sciences. Hainan Special Economic Zone Reform and Development Theory Symposium Proceedings[C]. Haikou: Hainan Province Federation of Social Sciences, 2008.]
- [21] UNCTAD. 2019 World Investment Report: Special Economic Zones[R/OL]. (2019-06-12)[2020-12-02]. https://unctad.org/system/files/official-document/wir2019_en.pdf.
- [22] 孟广文, 刘函, 赵园园, 等. 巴拿马科隆自贸区的发展历程及启示[J]. 地理科学, 2017, 37(6): 876-884. [Meng G W, Liu H, Zhao Y Y, et al. Development and enlightenments of Colon Free Trade Zone in Panama[J]. Scientia Geographica Sinica, 2017, 37(6): 876-884.]
- [23] 李猛, 黄德海. 中国自贸区法律制度构建路径探析[J]. 中国流通经济, 2018, 32(2): 115-126. [Li M, Huang D H. Explore the construction path of China's legal system of free trade zone[J]. China Business and Market, 2018, 32(2): 115-126.]
- [24] 孟广文, 赵园园, 刘函, 等. 英属维尔京群岛离岸金融中心发展历程及启示[J]. 地理科学进展, 2017, 36(6): 709-719. [Meng G W, Zhao Y Y, Liu H, et al. Development and implications of the offshore financial center in the British Virgin islands[J]. Progress in Geography, 2017, 36(6): 709-719.]
- [25] 王晓玲. 国际经验视角下的中国特色自由贸易港建设路径研究[J]. 经济学家, 2019, (3): 60-70. [Wang X L. Research on the construction path of free trade ports with Chinese characteristics from the perspective of international experiences[J]. Economist, 2019, (3): 60-70.]
- [26] 曹晓路, 王崇敏. 建设自由贸易港的国际经验与海南路径[J]. 国际贸易, 2020, (4): 48-55. [Cao X L, Wang C M. International experience in building a free trade port and Hainan's path[J]. Intertrade, 2020, (4): 48-55.]
- [27] 陈会珠, 孟广文, 高玉萍, 等. 香港自由港模式发展演化、动力机制及启示[J]. 热带地理, 2015, 35(1): 70-80. [Chen H Z, Meng G W, Gao Y P, et al. Development model, motivational mechanism and enlightenments of Hong Kong Freeport[J]. Tropical Geography, 2015, 35(1): 70-80.]
- [28] 郭越, 黄友星, 杨宇, 等. 外商直接投资对小岛屿国家经济增长的影响: 基于旅游业门槛效应的分析[J]. 资源科学, 2020, 42(11): 2132-2144. [Guo Y, Huang Y X, Yang Y, et al. Impact of foreign direct investment on Small Island States' economic growth: An analysis based on the threshold effect of tourism[J]. Resources Science, 2020, 42(11): 2132-2144.]
- [29] Park B G. Spatially selective liberalization and graduated sovereignty: Politics of neo-liberalism and "Special Economic Zones" in South Korea[J]. Political Geography, 2005, 24(7): 850-873.
- [30] 孟广文. 建立中国自由贸易区的政治地理学理论基础及模式选择[J]. 地理科学, 2015, 35(1): 19-29. [Meng G W. Establishment and model selection of free trade zones in China based on graduated sovereignty and policy geographical differentiation[J]. Scientia Geographica Sinica, 2015, 35(1): 19-29.]
- [31] 徐德顺, 王豪. 海南自贸港跨境资本管理的国际经验及路径设计[J]. 对外经贸实务, 2021, (1): 16-20. [Xu D S, Wang H. International experience and path design of cross border capital management of Hainan Free Trade Port[J]. Practice in Foreign Economic Relations and Trade, 2021, (1): 16-20.]
- [32] 孟广文, 杨开忠, 朱福林, 等. 中国海南: 从经济特区到综合复合型自由贸易港的嬗变[J]. 地理研究, 2018, 37(12): 2364-2382. [Meng G W, Yang K Z, Zhu F L, et al. Hainan of China: The evolution from a special economic zone to a comprehensive and compound free trade port[J]. Geographical Research, 2018, 37(12): 2363-2382.]
- [33] 余永定. 双循环和中国经济增长模式的调整[J]. 新金融, 2021, (1): 6-10. [Yu Y D. Double circulation and the adjustment of China's economic growth model[J]. New Finance, 2021, (1): 6-10.]
- [34] 杨爽, 孟广文, 陈会珠, 等. 韩国自由经济区发展演化过程及启示[J]. 经济地理, 2015, 35(3): 16-22. [Yang S, Meng G W, Chen H Z, et al. Evolution of free economic zones in Republic of Korea and its implications[J]. Economic Geography, 2015, 35(3): 16-22.]
- [35] Cobb S C. Global finance and growth of offshore financial centers: The Manx experience[J]. Geoforum, 1998, 29(1): 7-21.

Implications of international experiences for the planning and development of Hainan Free Trade Port

MENG Guangwen^{1, 2, 3}

(1. Institute of European Civilization, Tianjin Normal University, Tianjin 300387, China; 2. College of Geography and Environment Science, Tianjin Normal University, Tianjin 300387, China; 3. Institute of Free Economic Zone, Tianjin Normal University, Tianjin 300387, China)

Abstract: The planning and development of Hainan pilot free trade zone and Free Trade Port is not only out of the needs of Hainan's development, but also an important measure and a strategic step for China to deepen reforms, expand opening up, achieve economic transformation, and respond to international competitions and challenges. The current research focuses on the theoretical basis, planning scenarios, management mode, legal issues, and value and effect of Hainan free trade zone and domestic and international cases, but there is a lack of systematic and in-depth research on the planning and development of Hainan Free Trade Port. This study examined the types and functions, industrial development, spatial structure, policy and supervision, business environment, and risk prevention of Hainan Free Trade Port in an attempt to spur further debates among the policymakers and academic community. Hainan Free Trade Port should become a pilot zone of the "double circulation" strategy, Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), and China-EU Comprehensive Agreement on Investment (CAI), a complex and comprehensive free trade zone, which should take shipping logistics and international trade, and tourism and service trade as leading sectors, and research and development, manufacturing, and modern agriculture as auxiliary sectors. It should take the main island as the key platform, the outlying islands as the auxiliary, and various types of parks as the focus of development. On the basis of the management of the island's customs zone, it should implement the management mode of "zones in free trade port", and speed up the legislation of the Basic Law of Hainan Free Trade Port, which should be enacted to facilitate the free flow of goods, investments, capital, personnel, and information, and implement low tax policies, simplify the form and content of laws and regulations. In order to achieve sustainable development, Hainan should gradually improve the living environment and enhance the comprehensive transportation level, prevent economic and political risks, establish a coastal defense center and an illegal immigrant deporting center, and limit the development intensity of land and coastal zone and population size and density. This study has both theoretical and practical significance for enriching the academic research on free trade zones and the planning and development of Hainan Free Trade Port.

Key words: free port; special economic zone; free trade zone; pilot free trade zone; Hainan Free Trade Port