

广东自贸区与海南自贸港协同发展的的问题与路径

蔡春林,张霜,曹心悦

(广东工业大学 经济与贸易学院,广东 广州 510520)

摘要:针对广东自贸区、海南自贸港各自发展的特点与优势,为了更有效地促进海南自由贸易港的建设,推动广东自贸区借鉴海南自由贸易港建设的制度与政策体系开拓国内外市场、实现产业转型升级及利用高端要素,对广东自贸区与海南自贸港协同发展的优势、意义、存在问题进行研究。研究认为,广东自贸区及海南自贸港各有独特、不可替代、有助于双方协同发展的优势与特点;政策环境带来的强而有力的资源、相互间人文地理相近性与产业发展上的互补性,使双方协同发展有必要性与可行性;但是交通基础设施建设、信息传递与共享等通道还不完善,彼此产业结构分布不同、发展进程差异较大,市场内驱力和政策支持还需要进一步加强;为了有效地推动广东自贸区与海南自贸港协同发展,需要畅通两大自贸区的基础设施连接和信息网络建设,协调传统产业互补发展,打造海南优势产业集群,改善和组合各自优势资源,在资金、技术和政策支持下完善政府合作机制,实现结构转型升级和区域经济协调发展。

关键词:广东自贸区;海南自贸港;粤港澳;协同发展;产业结构;政策体系;经济特区;高端要素;沿海港口

中图分类号:F752.8;F127 文献标志码:A 文章编号:1671-6248(2022)01-0053-10

Problems and paths in the coordinated development of China (Guangdong) Pilot Free Trade Zone and Hainan Free Trade Port

CAI Chunlin, ZHANG Shuang, CAO Xinyue

(School of Economics and Commerce, Guangdong University of Technology,
Guangzhou 510520, Guangdong, China)

Abstract: China (Guangdong) Pilot Free Trade Zone and Hainan Free Trade Port, as two key planned free trade zones in China, have their own characteristics and development advantages. In order

收稿日期:2021-10-12

基金项目:国家社会科学基金社科学术社团主题学术活动资助项目(21STA016)

作者简介:蔡春林(1962-),男,浙江瑞安人,教授,博士研究生导师,经济学博士;张霜(1995-),女,广东茂名,经济学硕士研究生;曹心悦(2000-),女,安徽马鞍山人,经济学学士。

to more effectively promote the construction of Hainan International Free Trade Port, enable Guangdong to learn from the institutions and policy systems of Hainan Free Trade Port construction to expand domestic and foreign markets, realize industrial transformation and upgrading, and to utilize high-end factors, this paper has conducted an in-depth study on the coordinated development path of China (Guangdong) Pilot Free Trade Zone and Hainan Free Trade Port using the multi-dimensional analysis based on facts. The research finds that the policy environment brings strong resource endowment advantages, cultural and geographical proximity and complementarity of industrial development, which endows the coordinated development of China (Guangdong) Pilot Free Trade Zone and Hainan Free Trade Port with necessity and feasibility. However, the transportation infrastructure construction, information transmission and sharing channels are not perfect; the industrial structure distribution is different; the development process is diverse; and the market internal drive and policy support need to be further strengthened. In order to effectively promote the coordinated development between China (Guangdong) Pilot Free Trade Zone and Hainan Free Trade Port, it is necessary to remove any obstacles in the infrastructure connectivity and information network construction of the two free trade zones, coordinate the complementary development of traditional industries, create Hainan's advantageous industrial clusters, improve and integrate their respective advantageous resources, perfect the government cooperation mechanism with the support of funds, technology and policies, and achieve the transformation and upgrading of the industrial structure and the coordinated development of the regional economy.

Key words: China (Guangdong) Pilot Free Trade Zone; Hainan Free Trade Port; Guangdong-Hong Kong-Macao; coordinated development; industrial structure; policy system; special economic zone; high-end factor; coastal port

海南自由贸易港的建设目的是全面建成有中国特色的、具有强大国际影响力的高水平自由贸易港。近年来,随着《中共中央国务院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》《中华人民共和国海南自由贸易港法》等的陆续颁布实施,预示着具有中国特色自由港的政策、制度和法律体系已经初步建立。广东自贸区与海南自贸港一样,是国家重大决策安排,相比于海南自贸港,广东自贸区在经济基础、产业基础、设施基础与人才基础等方面都有了一定的发展基础与实力。尽管广东自贸区与海南自贸港在经济发展水平、产业发展阶段及资源禀赋等方面都有着一定的差异性,但是海南自贸港和广东自贸区地理位置相邻,又有历史、人文等方面的多重联动。因此,两大自贸区结合自身基础与条件,在国家宏观调控政策下,充分发挥自由贸易港的制度优势,形成协同发展,实现各自高质量发展是必然趋势。

一、文献简述

经济协同发展思想在西方经济学中由来已久,亚当·斯密^[1]、大卫·李嘉图^[2]和马歇尔^[3]等学者认为各个经济区域间存在资源禀赋差异,通过加强企业、机构和基础设施之间的联系,促进专业化分工,生产具有比较优势的产品才能实现效益最大化。BARRO et al.^[4]认为随着时间的推移,落后地区通过模仿、学习发达地区的先进经验,从而实现地区之间经济增长的趋同。国内学者对于经济协同发展的研究从缩小发达地区与落后地区之间的差距出发,曾坤生^[5]结合现代协同理论,强调落后区域通过政策的倾斜与全面协调相结合,以此实现区域经济的动态协调发展。王琴梅^[6]认为区域协同发展包含3个方面,即能够实现区域间收入差距缩小趋同、落后地区的发展需快于发达地区的经济

增长速度、发展区域经济时重视效率的同时兼顾公平。覃成林^[7]构建了由市场机制、空间组织机制、合作机制、援助机制和治理机制所组成的区域协同发展机制体系。

随后,国内学者把区域经济协同发展的思路逐渐扩大,把问题聚焦到自贸区之间的协同发展上来。蔡春林^[8]指出,自贸区之间要摒弃“政治锦标赛”“经济争霸赛”的传统思维,实现自贸区间差异化竞争、共赢性发展、开放式合作。朱孟楠等^[8]指出厦门自贸区应把握住两岸区域性金融中心、海上丝绸之路核心区的优势,在优惠税制、优化政府管理体制、金融创新、区域港口战略合作、完善运输体系、人才引进等方面有所创新。张幼文^[10]分析认为自贸区有助于构建中国对外开放协同推进的互动机制,以上海自贸区为例,提出自贸区的进一步创新需要提升国际分工地位,对标全球化向纵深发展而形成的新规则。马超平等^[11]分析了广东自贸区对接“一带一路”国际市场的战略方案,提出增强辐射带动作用,延伸广东自贸区外的区域建设与合作,进一步完善中国高质量对外开放创新体系。孟广文等^[12]提出海南自由贸易港相较于制造业发达的粤港澳大湾区,利用旅游、生态资源的竞争优势,建立以人流-物流相关产业中樞为基础的现代服务业产业群。蔡春林等^[13]以广东自贸区与海南自贸港地理临近、产业互补的特点,通过区域分工、技术互利、人才交流等方面,实现两地错位发展与深度合作。

自贸区各有特色,贸易方向与市场也存在着差异,两个或以上的自贸区更是难以协调,现有较多文献对中国自贸区进行个例分析,但欠缺两地协同合作的深度研究内容。本文以广东自贸区与海南自贸港为分析角度,探讨两地对接协同的路径策略。

二、广东自贸区与海南自贸港各自特点与优势分析

广东自贸区拥有广东省省会城市与深圳、珠海两大经济特区的加持,拥有独特的先天优势与

强硬的实力,而海南省作为中国开启新一轮改革开放巨轮的重要建设支点,发展虽晚但后力强劲。广东自贸区与海南自贸港各自有着不可替代的特点与发展优势,为两大自贸区协同发展奠定了良好的基础。

(一) 广东自贸区的特点与优势

广东自贸区由广州南沙新区、深圳前海蛇口片区和珠海横琴新区三部分组成,是广东省进一步深化改革的先行者与排头兵。

1. 广东自贸区的特点

广东自贸区的一大发展重点就是深化粤港澳三地的合作,承接打造港澳与内地合作机制与创新内地产业发展的重要任务,为三地营造了法制化、国际化的营销环境,进一步推动贸易便利化,打破国际市场上所面临的贸易壁垒,推动三地深度合作。广东自贸区的特点主要体现在以下两点。

第一,广东自贸区所在的前海蛇口、横琴和南沙地区各有特色,但又相互作用,形成综合性合作。深圳前海蛇口依托香港,在金融创新与人民币国际化方面肩负重任;珠海横琴面向澳门,与澳门合作发展休闲旅游、商务服务、金融服务、文化创意、中医保健、科教研发和高新技术等七大产业;广州南沙是珠三角地区的发展中樞,具有综合性优势,是港澳企业在广东发展的落脚点之一。三者形成互补性合作发展,强化广东自贸区粤港澳三地合作发展的特色,加快经济转型升级。

第二,广东自贸区临近港澳,充分借助单独关税区的便利,就近推进经贸合作与技术交流,且在粤港澳已实现服务自由化的前提下,广东自贸区不断提高解决服务贸易自由化过程中遇到的部分法律障碍、商事登记等问题的效率。另外,广东自贸区毗邻香港这个国际贸易中心、国际金融中心、国际海空运输中心与国际信息交流中心,有利于就近开展相互推动和促进经贸合作与技术交流、互惠互利、取长补短。

2. 广东自贸区的优势

广东自贸区总体规划是依托粤港澳已有的发

展基础,以创新作为核心,有效服务内地,面向世界,促进内地与港澳的深化合作,具有与其他自贸区不同的区位、产业、基础设施、人才等优势。第一,广东与香港、澳门毗邻,形成了粤港澳的经济互补模式,借助香港、澳门吸收大量的国际资本,具有独特的区位优势;第二,广东具有庞大的制造业体系以及丰富的实践经验,有强劲的实力实现制造业转型升级,有厚实的产业优势;第三,广东一方面重视信息网络的互联互通,重点打造“信息丝绸之路”的规划,另一方面注重交通运输网络,发展航运新业态,推进互联互通的优势;第四,广东本土具有众多优秀的重点高校,注重产学研融合,并且近年来大力引进来自世界各地的高科技人才,具有雄厚的人才优势,发挥着新型智库优势,持续推动广东自贸区的发展。

(二) 海南自贸港的特点与优势

海南自贸港肩负着探索中国特色自贸港建设的重要使命,具有独特的区位优势、要素禀赋和市场环境,是中国开启新一轮改革开放巨轮的重要建设支点。

1. 海南自贸港的特点

《海南自由贸易港建设总体方案》提出,海南自贸港的建设要符合中国特色,科学、准确地体现中国特色贸易港的独有特点。因此,海南自贸港的特色主要体现在覆盖面积与覆盖片区、具体发展方向、核心发展产业及自由开放模式等方面。

第一,海南自贸港是国内覆盖面积最广的,覆盖片区最大的自由贸易区,覆盖海南全岛,总面积达3.54万平方公里。相比于其他自贸区,海南自贸港发展战略空间更广,更有利于向纵深拓展、全岛协调性发展。第二,海南省地处要塞,位于马六甲海峡到日本这条国际航线的中转站和枢纽,也是国内离东南亚市场最近的沿海省份之一。因此,在具体发展方向上,海南自贸港作为“一带一路”建设的重要节点,着重于与东南亚市场的合作与发展。第三,在核心产业方面,海南自贸港基于自身产业优势与资源禀赋条件,把战略核心产业定位于旅游

业、文化产业等服务业和现代化农业等方面。第四,在自由开放模式方面,相比于其他自贸区,海南自贸港的自由开放程度更高,拥有全球范围内第四个实施离岛免税购物政策的地区。此外,海南自贸港的自由贸易制度具体体现为贸易自由便利、投资自由便利、跨境资金流动自由便利、人员进出自由便利及运输来往自由便利^[14]。

2. 海南自贸港的优势

作为中国唯一的省级经济特区,海南省拥有雄厚的经济实力与发展潜力。第一,海南省虽然开放时间较晚,但是2018年地区生产总值已达4 832.1亿元,同比增长8.28%,2019年地区生产总值达5 308.9亿元,同比增长5.80%,2019年海南省进出口总额达905.9亿元,占GDP比重为17.06%,拥有巨大的发展潜力。海南省是“一带一路”建设的战略支点,其发展方向顺应新时代的更高水平对外开放,并且近年来不断建成与其他国家与地区的联系桥梁,目前海南已经开通了56条国际航线、337条海上货运航线、14条油轮航线,入境客首次突破100万人次,可见海南省发展前景一片光明^①。

第二,海南省资源禀赋独特,地域广阔、气温光照充足、动植物资源丰富,在热带农业、药物种植、旅游、海洋等相关产业具有先天的比较优势,并且第三产业比重较高^[15-16]。因此,海南自贸港可借助加快发展农业、旅游业、服务业等比较优势突出的产业,通过科技创新、产业链延伸等方式提高产业附加值,推动现代化农业、现代化服务业以及高新技术产业的发展。

三、广东自贸区与海南自贸港协同发展有助于提升整体竞争力

协同发展是两者之间相互联系、相互依赖以及相互合作的发展,并且要具备协同发展的必要性与可行性^[17]。广东自贸区与海南自贸港地域相近,经

① 数据来源于海南省统计局。

济发展程度存在差异性,产业优势互补,多年来存在相互合作的经验,并且两者有历史、人文、地理以及经济方面的多重联系,存在协同发展的必要性与可行性。广东自贸区拥有国内最发达的区域经济体,并且邻近香港与澳门,是建设海南自贸港天然、理想的腹地选择对象。同时,海南自贸港建设的制度与政策体系可为广东自贸区开拓国内市场、实现产业转型升级和利用高端要素等提供更多机遇。实现两大自贸区的协同发展,不仅有利于两者自身的发展,而且能够提升中国自贸区的整体竞争力,加强两大自贸区与“一带一路”沿线国家与地区的进一步联系与合作。

(一) 广东自贸区与海南自贸港协同发展是国家战略需要

广东自贸区与海南自贸港作为中国两大重点发展决策安排,协同发展将有利于形成国家级重大区域决策部署的叠加效应,并且,海南自贸港发展阶段相对滞后,在建设初期需要一定程度上借鉴成功自贸区的经验,注入优质外部资源,才有助于自身快速且稳健成长。

1. 两大自贸区协同发展是国家重大决策部署

海南自贸港与广东自贸区如果能够在建设过程中形成协同发展,有实质性的项目与制度合作,两大自贸区一定程度上捆绑发展,对于两大自贸区与国家发展而言都有利。两大自贸区优势互补,在项目合作上,海南自贸港可获得广东自贸区的项目投资和人才注入,海南自贸港的国家海洋强国战略需要广东自贸区的经济实力与人才支持;在制度合作上,广东自贸区科学借鉴海南自贸港的制度优势与政策优势,发挥广东世界一流企业的竞争优势与对国内外高端要素的聚集能力。

《海南自由贸易港建设总体方案》及一系列配套政策、法律法规纷纷出台,标志着海南自贸港的改革发展全面升级。海南自贸港把握3个关键点,着力于实现“6+1+4”^①,集聚全球优质生产要素,大力推进税收、人才、贸易、投资、金融、运输、产业等方面的法律法规落地生效,从而加强与东南亚国

家的经济交流,积极促进与粤港澳大湾区的联动发展。粤港澳大湾区特别是广东自贸区,位于紧密对接海南自贸港的战略优势位置,以《进一步深化中国(广东)自由贸易试验区改革开放方案》的强大动力,建设国际航运枢纽,与“一带一路”沿线国家与地区的自由贸易园区进行功能对接^[18]。两大自贸区携手打造中国高质量开放的门户枢纽。

2. 对标国际贸易投资规则,广东自贸区为海南作借鉴

海南自贸港的建设目标是进一步深化对外开放,对标国际化、市场化、法治化贸易投资规则,因此,需要主动适应国际贸易规则,充分学习国际自贸港的先进经营方式、管理方法和制度安排。香港与澳门是国际一流的自由贸易港,广东自贸区的深圳、珠海与之长期对标发展,拥有足够的贸易投资规则经验。海南自贸港与广东自贸区的协同发展,能够通过与深圳、珠海的合作,学习香港与澳门的贸易投资规则、港口物流服务业发展模式、服务行业规则与社会治理模式等。广东自贸区中的前海片区、南沙片区和横琴片区多年的自由贸易试验区制度创新经验也可以复制推广到海南^[15]。

3. 海南自贸港建设需要注入外部资源

广东省是最早一批实行改革开放的省份,而海南省1988年才开始进行改革开放,与广东省经济发展差距仍很大,如图1所示,海南省的GDP总量仅为广州南沙区、深圳南山区、珠海经济特区三地GDP总量的一半,且显现出相差渐远的趋势。可见,与整个广东自贸区相比,海南经济发展仍存在很大的差距。目前为止,海南的经济基础比较薄弱,主要以农业与旅游服务业为支柱产业,而且相较于中国其他沿海港口,海南港口吞吐量较低。此外,制度创新需要坚实的产业基础,比如广东自贸区的金融、科技、贸易、港口基础等,当前海南缺乏厚实的制造业和先进服务业作为支撑,对于未来的

① “6”即贸易自由便利、投资自由便利、跨境资金流动自由便利、人员进出自由便利、运输来往自由便利、数据安全有序流动。“1”即构建现代产业体系。“4”即加强税收、社会治理、法治、风险防控等4个方面的制度建设。

制度创新有一定的影响^[16,19-20]。因此,海南自贸港与广东自贸区协同发展,吸引广东自贸区具有创新能力的高质量经营主体入驻,能够加强海南自贸港的产业基础,发挥自贸港真正的效益。

(二) 广东自贸区与海南自贸港协同发展能够增强两大自贸区的互补性发展

海南与广东自古以来就具有历史、人文、地理与经济方面的多重联系,两者在多年发展的基础上形成了较大的发展互补性,为两大自贸区的协同发展提供了可行性。

1. 两大自贸区具有人文与地理邻近性

两大自贸区想要实现协同合作,地理上的区位距离是项目合作与人员流动的重要考虑因素,广东自贸区与海南自贸港相邻,具有地理邻近性,加之两大自贸区之间具有人文相近性,为两大区域协同发展提供了良好的基础^[13]。从投资与贸易来看,海南是广东自贸区产业投资与人才投入的重要省份之一,也是项目合作与制度合作的优质之选。此外,由于海南在改革开放前归属广东管辖,因此在民俗与文化交流上两大自贸区之间存在天然的认同感,能够更好促进协同发展。

2. 两大自贸区存在较大互补性发展

广东自贸区所在的珠三角地区目前已成为“世界制造业基地”,已经聚集了先进制造业与高新技术产业。如图1所示,2015—2020年,广州市南沙区、深圳市南山区、珠海经济特区加总的第二产业占GDP总量比重皆高于35.00%,最高可达55.24%,广东自贸区与“一带一路”沿线国家和地区的贸易合作也多集中于制造业。而海南依托良好的生态环境和独特的资源禀赋,其支柱性产业为服务业与旅游业。2018年海南服务业占GDP比重为56.60%,对经济增长贡献率达66.90%。未来,海南将继续把发展重心放在第三产业,将海南国际旅游岛建设上升为国家战略,侧重服务业开放经济体系建设,进一步发展现代服务业。如图2所示,广东三地加总的第二产业占GDP总量比重比海南高得多,具有较大差距。而如图3所

示,海南与广东三地加总的第三产业GDP比重虽然差距不大,但仍可以看出海南的第三产业发展稳定,较广东自贸区而言,略占优势。因此,海南与广东之间存在产业发展互补。

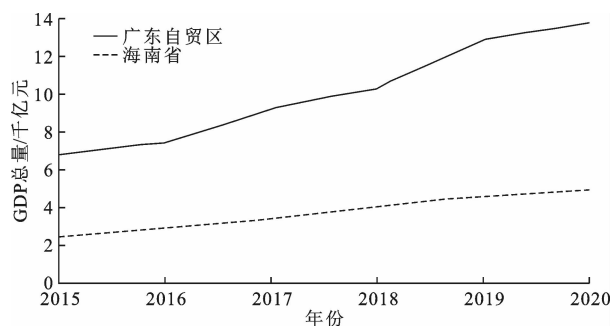


图1 海南省与广州市南沙区、深圳市南山区、珠海经济特区加总历年GDP总量

注:数据来源于海南省统计局、广州市南沙区统计局、深圳市南山区统计局、珠海市统计局。

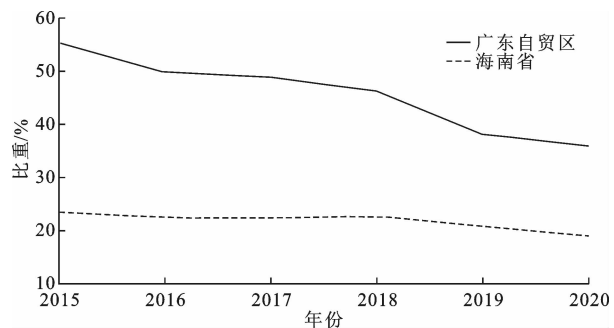


图2 海南省与广州市南沙区、深圳市南山区、珠海经济特区加总第二产业占GDP比重

注:数据来源于海南省统计局、广州市南沙区统计局、深圳市南山区统计局、珠海市统计局。

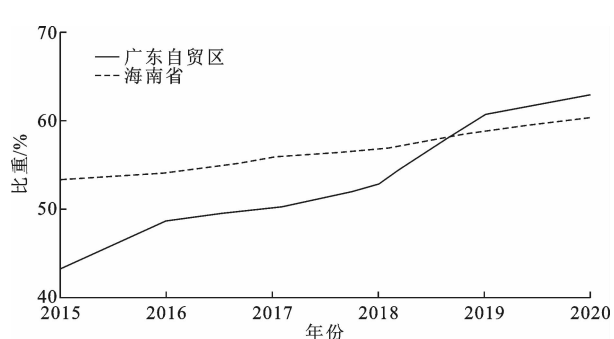


图3 海南省与广州市南沙区、深圳市南山区、珠海经济特区加总第三产业占GDP比重

注:数据来源于海南省统计局、广州市南沙区统计局、深圳市南山区统计局、珠海市统计局。

广东自贸区与海南自贸港虽然在经济发展阶段存在一定的差距,在对外开放方面存在差异性,但是两大自贸区之间存在较大的互补性^[13]。第一,海南在经济相对薄弱、产业门类不够丰富的基础上,无法仅靠自身建设良好营商环境和大量创业与项目投资的国际自由贸易港,必须与外界形成互补发展。第二,相比于海南,广东自贸区的经济实力雄厚、产业门类丰富,在资金上聚集了大量的国际性金融机构及基金,在产业上拥有大量的先进制造业并且有转移和增设分厂的意愿^[21-22]。把广东自贸区欠优势传统产业的发展目标转移到海南自贸港,不仅可以帮助海南自贸港增加有实力的制造业,提升第二产业比重,而且可以使得广东自贸区可利用更多的资源发展先进制造业,加速转型升级。

四、广东自贸区与海南自贸港协同发展存在的问题

广东自贸区与海南自贸港的互动过程中,在一定程度上逐渐出现了基础设施落后、产业结构调整不完善、区域差异明显、政策支持力度不足等问题,需要探讨产生这些问题的根源,以便于有针对性地提出对策建议。

(一) 基础设施影响区域合作, 信息交通联系不便

广东自贸区与海南自贸港之间缺少互联互通的渠道,导致物流运输的发展程度有限。第一,两个自贸区没有直接的陆路交通线路,只能通过船运或航空运输,造成一定的不便,区域合作的成本增加。第二,海南机场吞吐量有限,海岛多大风雷暴天气,影响了与广东的产业联系。第三,海南的港口及相应的配套设施建设落后,广东东南部港口交通及城镇建设也相对不足,二者在邻近区域的发展上还需加大力度。第四,海南自贸港信息基础设施建设有待完善,当前不足以满足与广东自贸区大量信息传递与共享的需求。

(二) 产业发展重点差异较大, 参与合作分工存在难度

广东自贸区与海南自贸港的产业结构各有偏重,未来发展的重点也不尽相同。第一,广东自贸区的产业结构相对完备,制造业规模不断扩大,主要为劳动密集型产业,市场竞争激烈,工业发展存在集群化、同质化特征。而海南自贸港产业结构单一,工业基础薄弱,缺少掌握自主知识产权与核心技术的企业^[23]。第二,广东自贸区毗邻作为国际金融中心的香港,金融市场活跃。而海南自贸港的第三产业结构不合理,以住宿和餐饮业等传统行业为主,主要依赖于零售业,金融业、房地产业也相对落后。

(三) 区域发展阶段不同, 经济社会协调不畅

广东自贸区与海南自贸港的产业发展进程、社会设施建设存在较大差异。广东自贸区顺应时代潮流成为改革开放的前沿阵地,毗邻港澳,融入国际市场程度高,现已步入成熟阶段,但也存在污染增大、发展空间受到制约等难题。而海南自贸港开放时间较晚,处于成长阶段,传统产业占主导地位^[23]。区域间经济社会发展不协调,容易出现定位过高或者“鸡同鸭讲”的现象。

(四) 市场驱动力度相对较小, 政策支持力度欠缺

仅靠国内外市场带动广东自贸区与海南自贸港融合发展,是漫长且难以实现的。受到交通阻碍、人口稀少、教育短板等影响,海南经济发展具有一定的市场劣势,当前还不能满足广东自贸区的市场需求。并且关于两个自贸区协同发展的政策提案较少,社会关注度不高,政府牵头引领作用需要进一步加强,自贸区的融合进程也需要加快步伐^[24-25]。

五、广东自贸区与海南自贸港协同发展的路径探讨

广东自贸区与海南自贸港拥有协同发展的现

实基础,根据协同发展的条件发现,两大自贸区在经济发展阶段、产业发展及对外开放方面存在差异。根据以上现实基础与发展条件,两大自贸区应完善产业协同发展的路径、互鉴经验、改善不足、建立合作机制,以尽快实现良好的协同发展。

(一) 畅通两大自贸区的基础设施连接

两大自贸区实现协同发展,首先要完成基础设施的互联互通,增强人才流动、商品流动的效率,为协同发展奠定坚实的基础。第一,需要打通海南自贸港与广东的陆路交通衔接瓶颈,打破海南与内陆地区合作发展基础设施不完善的制约,进一步拓展海南自贸港通达广东的陆路通道。第二,海南应充分利用邻近广东和北部湾世界级港口的优势,积极建设“泛大湾区世界级港口带(洋浦-海口-湛江-钦州-茂名-大湾区)”。第三,加强广东与海南航空的互联互通。海南可以借助广东自贸区机场管理制度建设儋州机场、五指山机场、琼海机场等小型机场,加大两大自贸区之间的互联互通。第四,海南继续落实信息基础设施水平巩固提升三年行动方案,学习广东信息网络建设,加强资源的共建共享。

(二) 改善和组合各自优势资源,打造海南优势产业体系

第一,两大自贸区可以按照区域分工,协调两地的发展规划,实现传统产业互补发展,从合作共赢的角度制定协同发展路径。广东自贸区所在的珠三角地区改革开放较早,产业发展阶段较高,在计算机与互联网、交通运输、金融保险和文化服务等行业的发展水平较高,基于广东人力、土地等方面资源无法满足所有行业充分发展要求的情况下,广东自贸区仍需将发展重心聚焦于制造业,并且尽快实现转型升级,优先发展高端制造业与相关现代化服务业^[26]。而海南自贸港的旅游与航运是重点发展产业,因此优先发展旅游与航运相关行业仍是海南的首要任务。海南需加快国际离岸金融中心与大宗商品交易市场的建设,利用海南良好的生态

环境打造国际旅游岛。此外,由于土地资源与环境资源禀赋约束,广东自贸区一些传统产业渐渐失去优势,结构转型升级存在一定程度的难度。而欠发达的海南自贸港具有宽阔的土地与良好的生态环境,可以适当引入一些不破坏海南生态环境的传统企业。把广东自贸区非优势传统产业的发展目标转移到海南自贸港,不仅可以帮助海南自贸港增加有实力的制造业,提升第二产业比重,而且使得广东自贸区可以利用更多的资源发展先进制造业,加速产业体系的转型升级。

第二,借助与广东自贸区的合作契机,打造海南优势产业集群,推动海南经济快速高质量发展。首先,促进广东自贸区的先进制造产业与优质投资向海南自贸港转移,把广东自贸区污染性较少的家具、游艺机等消费品加工业和电子信息、无人机、生物医药等新兴产业的部分价值链环节转移到专门的重点产业园区。其次,发挥广东自贸区医学类高校与科研院所的综合实力,在海南建设医疗合作项目、药品联合开发与医疗人员交流等平台,打造海南自贸港高端医疗产业集群^[27]。再者,利用海南发展现代服务业的基础与政策优势,建设与广东自贸区互联互通的商贸物流、服务外包、跨境电商与金融服务,打造两大自贸区商贸物流集聚区^[25]。最后,加强海南自贸港与广东自贸区的旅游合作。两大自贸区都具有极具竞争力的旅游业,但海南除了自然资源外,开发资金、旅游产品和旅游主题都不够充足。因此,海南要积极与广东自贸区进行旅游业合作,充分发挥广东自贸区甚至粤港澳大湾区旅游业的资金与经验优势^[28],打造海南旅游业的新名片。

(三) 两大自贸区经验互鉴,改善各自不足之处

协同发展需要两个自贸区组合优质资源与成功经验,发挥各自特色,或及时转型升级,以确保可持续发展。

第一,对海南自贸港而言,其基础设施建设与施工技术等软硬件水平并不高,但广东在这方面的

已经走在了世界前列。因此,海南可以借鉴广东经验,加强海南自贸港各方面的建设,如港口、航空的建设与扩建、体制建设等。第二,在比较优势产业发展方面,海南自贸港也具有可借鉴之处。金融服务的创新有助于推进贸易便利化,物流产业政策优势的制定、高端服务业与高端技术产业的发展等^[29],都能够弥补海南自贸港当前产业链的不足。

广东自贸区生态环境比海南自贸港较差,因此,广东自贸区可借鉴海南自贸港在生态环境保护与企业生态效益方面的经验,加强环境保护意识,积极建立各种形式的生态补偿机制,制定综合性的整治措施和扶持政策。这样既保护了自贸区经济的效益,又维护了生态平衡,能够促进广东自贸区的经济可持续发展。

(四) 健全两大自贸区政府合作机制,促进政策互通

两大自贸区要实现协同发展,政府的资金、技术扶持与政策支持是必不可少的。政府建立既有制约又有利益驱动的区域合作机制,可以促进两大区域要素流动,实现资源有效配置的目的。第一,加强规划引导政策支持。两大自贸区应在体制上寻求创新,出台具体政策支持与引导两大自贸区各方面的协同合作,对两大自贸区的合作投入资金支持,积极争取中央专项建设资金;第二,确立合理的利益共享原则。利益协调是区域经济协调发展的重要目标^[30],两大自贸区管理者需要制定具体的互利互惠发展规划,通过合理、科学的分工与合作,达到共同利益最大化;第三,设立自贸区合作联席会议,加强人才队伍交流。设立合作联席会议,可以加强政策协调与产业整合,加强海南自贸港人才引进力度,并且提升关键技术人才的培育能力。

六、结语

本文在分析了广东自贸区与海南自贸港各自特点与优势后,发现广东自贸区与海南自贸港具有协同发展的可能性与意义,但是也存在基础设施限

制区域合作、信息交通联系不便、产业发展重点差异大、难以参与合作分工、区域发展阶段不同、经济社会协调不畅、市场驱动力度较小、政策支持力度不充分等现实问题。本文认为,通过畅通两大自贸区的基础设施连接、改善和组合各自优势资源、打造海南优势产业体系、两大自贸区经验互鉴,改善各自不足之处与健全两大自贸区政府合作机制,促进政策互通等路径,可以促进两大自贸区的协同发展。由于研究篇幅有限,本文所得出的路径并未全面,但是仍然能为其他自贸区的协同发展提供参考价值。

参考文献:

- [1] 亚当·斯密:国富论[M]. 谢宗林,李华夏,译. 北京:中央编译出版社,2011.
- [2] 大卫·李嘉图:政治经济学及赋税原来[M]. 郭大力,王亚楠,译. 北京:北京联合出版社,2013.
- [3] 马歇尔:经济学原理[M]. 贾开吉,译. 沈阳:万卷出版公司,2012.
- [4] BARRO R J, SALA-I-MARTIN X. Convergence[J/OL]. Journal of political economy. 1992, 100(2): 1-29 [2021-10-11]. <http://homepage.ntu.edu.tw/~kslin/macro2009/Barro&Sala-1992JPE.pdf>.
- [5] 曾坤生:论区域经济动态协调发展[J]. 中国软科学, 2000(4): 120-125.
- [6] 王琴梅:区域协调发展内涵新解[J]. 甘肃社会科学, 2007(6): 46-50.
- [7] 覃成林:区域协调发展机制体系研究[J]. 经济学家, 2011(4): 63-70.
- [8] 蔡春林:广东自贸区建设的基本思路和建议[J]. 国际贸易, 2015(1): 15-21.
- [9] 朱孟楠,陈冲,朱慧君:从自贸区迈向自由贸易港:国际比较与中国的选择——兼析厦门自由贸易港建设[J]. 金融论坛, 2018, 23(5): 3-12.
- [10] 张幼文:自贸区试验的战略内涵与理论意义[J]. 世界经济研究, 2016(7): 3-12.
- [11] 马超平,易露霞:推进广东自贸区对接“海上丝绸之路”的战略与策略研究[J]. 改革与开放, 2017(2): 9-10, 12.
- [12] 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):2363-2382.
- [13] 蔡春林,陈雨. 广东自贸区与海南自贸区错位发展的路径选择[J]. 国际商务研究,2020,41(2):89-97.
- [14] 何立峰. 在海南建设中国特色自由贸易港 引领更高层次更高水平开放型经济发展[J]. 宏观经济管理,2020(7):1-3.
- [15] 熊坚,冯婉吉,朱罗娜. 海南自贸港建设的理论探索与实践创新——基于“双循环”新发展格局视角[J]. 管理现代化,2021(5):61-67.
- [16] 吴欣怡. 海南自由贸易试验区建设路径探索——与上海自贸试验区的对比分析[J]. 对外经贸,2020(1):41-43.
- [17] 王恕立,吴楚豪. 自贸试验区建设推动了区域经济协同发展吗[J]. 国际贸易问题,2021(6):17-31.
- [18] 陶珺,任春杨. 中国(广东)自由贸易试验区制度创新研究[J]. 广东经济,2018(10):12-17.
- [19] 周汉民. 新发展格局下自贸区建设要内外并举[N]. 人民政协报,2021-06-22(4).
- [20] 蔡玲,杨月涛. 自贸区政策与经济增长[J]. 现代经济探讨,2021(6):68-76.
- [21] 程翔,杨宜,张峰. 中国自贸区金融改革与创新的实践研究——基于四大自贸区的金融创新案例[J]. 经济体制改革,2019(3):12-17.
- [22] 蔡春林. 广东自贸区与海南自由港的互动发展[C]//深圳大学中国经济特区研究中心,一带一路国际合作发展(深圳)研究院,深圳市前海创新研究院,中国建设报. 2018 世界经济特区发展(深圳)论坛——改革开放再出发论文集(中英文双语). 深圳:深圳大学中国经济特区研究中心,2018:80-81,419-420.
- [23] 沈晓明. 推动自贸港建设融入新发展格局[N]. 经济日报,2020-12-27(1).
- [24] 洪嘉嘉,王爱云. 粤西沿海经济带对接海南自贸港路径研究[J]. 合作经济与科技,2021(18):15-17.
- [25] 李卓彬. 关于促进粤港澳大湾区与海南自贸港高质量发展的建议[J]. 中国发展,2021,21(2):10-11.
- [26] 赵亮. 自贸试验区驱动区域产业结构升级的机理探讨[J]. 经济体制改革,2021(3):122-127.
- [27] 裴广一,黄光于. 海南自贸港对接粤港澳大湾区:理论基础、战略构想与合作方向[J]. 学术研究,2020(12):98-104.
- [28] 李国平,徐祯. 粤琼区域协同与海南自由贸易港建设[J]. 资源科学,2021,43(2):241-255.
- [29] 郑茜文,张辰彦,林国龙. 面向自贸区的跨境零售商双渠道供应链协调研究[J]. 商业经济研究,2016(10):83-86.
- [30] 王菲易. 上海自贸区跨部门协调机制研究:一个分析框架[J]. 国际商务研究,2016,37(1):76-85.

(责任编辑:杨海挺)