

【区域开放与合作】

海南自由贸易港与粤港澳大湾区联动发展的路径研究*

陆剑宝 符正平

摘要:2020年6月1日,中共中央、国务院颁布《海南自由贸易港建设总体方案》,意味着海南在探索建设全域自由贸易试验区两年后正式启动自由港的建设。海南建设自由贸易港的产业和人才基础较为薄弱,对比之,粤港澳大湾区具备厚实的产业基础和人才储备。与此同时,区域经济一体化理论、区域政府合作理论、飞地经济合作模式为也为区域联动提供了理论依据。未来,海南自由贸易港建设可以通过制度优势,加强与粤港澳大湾区在设施联通、产业支援、政策互用、人才流通四方面的联动发展。

关键词:海南自由贸易港;粤港澳大湾区;区域联动

中图分类号:F061.3 文献标识码:A 文章编号:2095-5766(2020)06-0130-06 收稿日期:2020-07-12

*基金项目:国家社会科学基金专项“中国特色自由贸易港‘1+N’模式的制度创新及实现路径研究”(18V5J075)。

作者简介:陆剑宝,男,中山大学南方学院副教授,中山大学自贸区综合研究院研究员(广州 510275)

符正平,男,中山大学粤港澳发展研究院副院长,中山大学自贸区综合研究院院长,教授,博士生导师(广州 510275)。

2019年2月18日,中共中央、国务院印发了《粤港澳大湾区发展规划纲要》,对粤港澳三地“9+2”城市群发展进行了协同规划。粤港澳大湾区的建设目标是打造国际一流湾区和世界级城市群。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》,对海南全岛分阶段建设自由贸易港进行了系统的规划。海南自由贸易港的建设目标是全面建成具有较强国际影响力的高水平自由贸易港。由此可以看出,无论是粤港澳大湾区建设还是海南自由贸易港建设都是国家重大区域决策安排。而相较于粤港澳大湾区,海南在经济基础、产业基础、设施基础、人才基础等方面均与粤港澳大湾区有较大差距,与此同时,海南和粤港澳大湾区地理位置相邻,又有历史、人文等方面的多重联系。因此,海南应该充分发挥自由贸易港制度创新优势,通过加强与粤港澳大湾区的联动发展,以实现自身的高质量发展。

一、区域联动的理论基础

区域分工的基础是比较优势,强调的是区域要素禀赋的差异性。区域联动主要是研究区域之间的联系与合作机制,关注的是区域之间的各类市场主体,以及政府部门、行业协会之间的互动交流与合作意愿,为破除区域之间商品与要素流动障碍而做出的制度创新努力。因此,区域协同与合作的制度安排与模式设计是关键,目的是推进国内区域经济循环的体系化制度创新。区域经济一体化理论、区域政府合作理论、飞地经济合作模式为区域联动提供了理论依据。

1. 区域经济一体化是区域联动研究的参考

第一,关税同盟理论是区域经济一体化的重要逻辑起点。1950年美国经济学家Viner提出的开拓性研究——关税同盟理论掀起区域经济一体化研

究的热潮,并成为当时区域经济一体化研究的核心理论,在此基础上,相关学者对关税同盟理论中的贸易创造和贸易转移进行了专门的量化处理。区域经济一体化分为国与国层面,如欧盟;省与省层面,如中国的长三角、粤港澳大湾区和京津冀;市与市层面,如长株潭。欧盟关税的统一为欧盟市场一体化扫平合作障碍。而中国长三角等跨省合作则存在“行政区经济”,地方保护主义阻碍跨省区域经济一体化进程。其中的重要表现就是地方之间贸易成本的居高不下。法国经济学家早在1997年便已测算出当时中国国内省级之间的商品贸易平均关税,这一关税水平超过了欧盟各个成员国之间的关税水平。因此,中国跨省行政区之间要实现真正意义上的区域一体化,需从“税”上进行突破。

第二,贸易便利化是区域经济一体化的重要标志。传统对区域经济一体化的研究主要有两个理论基础:一是区域经济学的研究;二是经济地理学和政区地理学的研究。区域经济学近期围绕长三角区域经济一体化问题产生了一系列实证分析成果,大多强调市场经济的完善,因为市场力量迟早会超越行政边界的力量,从而带来区域之间的分工和合作,达到资源的优化配置。经济地理学和政区经济学的学者针对中国的行政区划划分导致的“碎片经济”,所提出的建议主要集中于“撤县建市,通过“撤销地区行署建立实体市”等调整行政区划,以使行政区域与经济区域尽可能一致。以上两个主要理论思想在实践落实中均存在一定的难度。一方面,市场化体制机制的成熟非一日之功,就算是西方发达国家也倾向于实行政府干预性的协调。另一方面,通过调整行政区划也未必能实现与频繁变化和转移的经济区相匹配,而且行政区调整涉及经济、政治、社会等多方面,调整成本甚至高于调整后带来的经济效益。因此,中国在实践中区域经济一体化的第一步,应该是通过市场和政府两只手“双管齐下”,首先在区域间贸易的便利化上进行切入。

2. 区域政府合作机制

第一,区域政府合作是区域经济一体化体制障碍的逻辑起点。Feiock(2004)指出地方政府的合作能够为合作双方或多方带来潜在的收益,而且当合作协调、监管监督和政治协议的成本较低时,地方政府之间的合作就更容易开展。行政区划导致的地方财政和“地方政府领导晋升锦标赛”是阻碍区

域经济一体化的重要体制约束。中国长三角、珠三角、京津冀的合作长期受行政区划的影响而进展缓慢,行政交界处的“边界效应”长期存在,“断头路”仍然存在。在区域经济一体化过程中,实现地方之间通关便利化、自然人流动以及基础设施联通是打破行政区域壁垒的关键。

第二,“复合行政”是区域经济一体化的新思路。王健等(2004)针对中国区域经济一体化与行政区划的冲突问题提出了“复合行政”的概念。行政区划的调整不能彻底解决“行政区经济”所带来的问题,因为区域的边界永远存在。因此,阻碍区域经济一体化的根本原因不是行政区划本身,而是地方政府职能转变未能跟上中国市场经济高质量发展的要求。“复合行政”的核心思想是为了促进区域经济一体化,实现跨行政区公共服务,跨行政区划、跨行政层级的不同政府之间,吸纳非正常组织参与,经交叠、嵌套而形成的多中心、自主治理的合作机制。在西方发达国家,NGO参与部分政府事务管理的发展相对成熟且成效显著,如旧金山湾区的区域规划协会在旧金山湾区的区域一体化发展中充当重要的决策和执行作用。在中国推行的自由贸易试验区中,前海片区、南沙片区和上海浦东片区等区域均引入了“法定机构”,旨在尝试不同的政府治理模式。如何有效处理不同区域、不同主体之间的利益博弈,如何在日益复杂的全球竞争背景下建立区域合作动力机制,如何制定有效的区域合作政策促进区域经济一体化等依然是需要解决的难点问题。在中国自由贸易试验区改革不断深化,跨区域要素流动成本不断降低,区域边界日益淡化和模糊,以及中国经济转型升级的发展背景下,通过区域联动实现高质量发展的区域一体化理论和实践不断涌现。

3. 飞地经济合作模式

第一,跨区域产业合作是区域经济一体化的重要抓手。在区域合作和产业转移的双重动力之下,合作产业园与“飞地经济”出现。区域合作、地方政府合作最重要的抓手依然是产业合作。王德利和方创琳(2010)从宏观数据出发测度了中国跨区域之间产业分工与联动的特征,印证了区域合作中,距离仍然是投资不可磨灭的鸿沟。跨区域产业联动具有明显的“邻域空间”指向性,相近区域的产业联动性较强。因此,中国的产业转移方向也呈现

“涟漪效应”,在物理空间上,以邻近区域转移为主。2017年,国家发展和改革委员会、国土资源部、环境保护部等八部门联合印发了《关于支持“飞地经济”发展的指导意见》,在政策上明确提出支持“飞地经济”发展,这对发达地区带动落后地区发展提供了又一条新路径。

第二,“飞地经济”更适合有经济级差的邻近区域合作。受苏州工业园(1994年2月经国务院批准设立的中国和新加坡两国府的合作项目)建设成功的影响,2006年江苏的苏州和宿迁两市联合在宿迁设立合作园区,采用的是“联合理事会”模式;2011年广东顺德区和英德市共同发起省重点产业转移园建设,采用“共建管委会”模式;2010年西藏和青海在青海格尔木共建藏青工业园,是中国少有的“西部飞地”和“省际飞地”,园区采用“派驻办事处”模式。随着“飞地经济”的发展,创新模式探索亦越来越多。如2011年广东深圳和汕尾在汕尾地区建立的“深汕特别合作区”就对管理模式进行了创新。通过不断调整和优化两地的共同治理机制,深汕特别合作区从以产业转移为重点的“对口帮扶+合作共赢”,历经“共建共管+聚焦产业”,发展至“单方管理+产城并进”的新阶段。在“飞地经济”合作模式实践越来越成熟的背景下,“飞地治理立法”问题也呼之欲出。

二、海南自由贸易港加强与粤港澳大湾区联动发展的必要性与可行性

自由贸易港都需要有自己的腹地,才能更好地发挥自由贸易港的中介中转功能。海南作为岛屿经济体,其自身的市场规模有限,需要从岛外寻找腹地支撑。自由贸易港的腹地选择,不是随机产生的,而是具有规律性。地缘因素,包括地缘经济与地缘政治因素,都是自由贸易港形成的重要条件。如新加坡自由贸易港的形成,其港口处于马六甲海峡,拥有独特的地理区位优势;以及其作为东南亚国家联盟成员国的优势,都对自由贸易港的建设起了较大的作用。又如迪拜自由贸易港的形成,与其自身追求经济多元化战略,以及邻近的伊朗被西方国家经济贸易制裁等地缘政治因素,密不可分。海南自由贸易港,作为中国一个行政上的建制省,背靠内地14亿人口的大市场,这是海南建设自由贸易

港的有利条件。另外,就是海南与粤港澳大湾区,有历史、人文、地理以及经济等方面的多重联系,粤港澳大湾区作为国内最发达的区域经济体,是建设海南自由贸易港天然的、比较理想的腹地选择对象。与此同时,海南自由贸易港建设的制度与政策体系也为粤港澳大湾区开拓国内外市场、实现产业转型升级和利用高端要素等提供了难得的机遇。

1.海南自由贸易港加强与粤港澳大湾区联动将会形成两大国家级重大区域决策部署的迭加效应

如果海南自由贸易港在建设过程中能够主动和粤港澳大湾区在区域联动上做出实质性的项目合作或制度合作,在中国南部地区将国家两个重大区域决策部署捆绑,于琼粤港澳有利,于国家有利。两个区域可以优势互补,海南可以获得大量来自粤港澳大湾区的项目投资和人才注入。海南自由贸易港的制度与政策优势能更有利于发挥粤港澳大湾区世界一流企业等各类主体的竞争优势和对国内外高端要素的吸纳与聚集能力。此外,海南承担的国家海洋强国战略也需要有粤港澳大湾区的经济实力和海洋科技人才支持。

2.对标国际投资贸易规则,港澳地区先作借鉴

建设海南自由贸易港是国家进一步深化对外开放,对标国际化、市场化、法治化投资贸易规则的试验田,要坚持高起点谋划、高标准建设,主动适应国际经贸规则重构新趋势,充分学习借鉴国际自由贸易港的先进经营方式、管理方法和制度安排。而粤港澳大湾区中的香港和澳门地区是国际一流的自由贸易港,其国际化营商环境长期居于全球前列,两地的通关和监管模式、投资贸易规则、港口物流服务业发展模式、服务业行业规则、社会治理模式等,均值得向建设中的海南自由贸易港借鉴学习。粤港澳大湾区中前海片区、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直接复制推广到海南。

3.海南经济基础薄弱,建设自由贸易港需要外部资源注入

1978年海南从广东管辖到单独成为全岛性的经济特区,经济基础一直以来都相对薄弱,主要以农业和旅游业为支柱产业,缺乏制造业和先进服务业。此外,相较于中国沿海港口城市,海南的港口吞吐量不高。对标国内外先进经验,制度改革创新必须要建立在产业和企业需求上,缺乏制造业和先

进服务业支撑的海南自由贸易港进行制度创新会面临主体需求不足的瓶颈。纵观全国自由贸易试验区,制度创新成效比较显著的都是产业基础坚实的区域,如上海的金融、生物医药、港口基础,广东的金融、科技、贸易、港口基础等。海南缺乏厚实的第二产业和生产性服务业支撑,制度创新缺乏抓手。因此,海南自由贸易港建设需要大力引入外省有创新能力的各类高质量经营主体,使其在海南自由贸易港的制度体系和政策体系中落地生根,才能快速发挥自由贸易港的效益。

4、海南与粤港澳地区具备地理和人文的邻近性

投资目的地选择,除了信息互联网降低了时空的限制外,距离仍然是项目投资和人员流动不可忽视的重要因素。多年的泛珠三角经济贸易合作成效显著,投资强度会随交通距离的增加而逐渐降低。因此,从投资的邻近性来看,海南是粤港澳大湾区产业投资和人才往来的重要省份之一。此外,海南在1988年之前归属广东管辖,海南居民对广东民俗文化有天然的认同感,两地方言相通、人文相近,是关系亲近的“兄弟”省份。

5、海南所缺、粤港澳大湾区所长,具有合作互补性

拥有大型港口、大量的进出口贸易、大量的资金往来,是香港、新加坡、迪拜等国际著名自由贸易港的显著特征。一般而言,海南在经济薄弱、产业门类不够丰富等基础上建设自由贸易港,有以下两个路径选择:一是通过国家对海南的特惠制度开放,改善营商环境,吸引大量的外来投资;二是海南大量的创业和项目投资集聚,提升制度变革效率。海南作为岛屿的生态属性,有很多产业投资的限制,海南也不可能建构起一二三产业全面发展的企业门类。因此,海南在仅靠自身推行以上两条发展路径过程中将遇到各种困难。

相对于海南,粤港澳大湾区的经济实力和产业门类则是全国最为雄厚的。首先,从资金来看,粤港澳大湾区集聚了大量的国际性金融机构及基金,对投资海南有邻近性的偏好。其次,从产业基础看,珠三角地区大量的制造企业有转移和增设分厂的意愿,加上建设海南自由贸易港的优惠政策支持,有部分珠三角制造企业会选择到海南投资。粤港澳大湾区在教育、旅游、批发零售等生活性服务业具有明显的优势,金融、物流、广告、商贸等生产

性服务业是香港、澳门、深圳和广州的优势产业,这些产业是海南自由贸易港建设比较急需的引资对象。最后,从海洋强国战略来看,单靠海南的资金和人才实力不足以支撑海南发展。而在粤港澳大湾区中,香港拥有大量的港口、物流、海商、仲裁等国际专业人才,广州设立有国家海洋局南海分局、中山大学海洋学院等科研实力雄厚的机构,拥有大量的海洋人才储备。如果通过项目合作的方式,海南的专业人才引进难题就可迎刃而解。

三、海南自由贸易港加强与粤港澳大湾区联动发展的对策措施

海南自由贸易港建设如何加强与粤港澳大湾区的联动发展?海南可以借助粤港澳大湾区实现自身经济增长的主要突破口有哪些?海南自由贸易港以何种模式与粤港澳大湾区进行合作?协同合作的机制如何进行设计?具体可以从基础设施互联互通、海南自由贸易港的自身产业体系建设、政策活用、以及人才吸引等4个方面进行探讨。

1.畅通与粤港澳大湾区的基础设施连接

第一,打通海南自由贸易港与广东的陆路交通衔接瓶颈。制约海南自由贸易港与内陆地区,特别是粤港澳大湾区紧密合作的一个瓶颈就是交通问题。目前,进出海南只有两种方式:航空和海运,其中海运需经过广东湛江。以往持续性大雾天气叠加节假日黄金周返程高峰,海口每天滞留上万辆汽车、数万名旅客。因此,要进一步拓展海南通达粤港澳大湾区的陆路通道,海南一湛江的海底隧道和跨海大桥要借助海南自由贸易港建设的契机,联合广东向国家申请项目支持,在建设资金方面,可以探索在国家、海南、广东三方出资的基础上,引入香港和澳门的基金,成为海南自由贸易港工程建设合作的示范案例。

第二,建设“泛大湾区世界级港口带”。海南应充分发挥邻近粤港澳大湾区和北部湾世界级港口群的优势,推进与广东、广西海上互联互通的建设,形成“泛大湾区世界级港口带(洋浦—海口—湛江—钦州—茂名—大湾区)”。海南所有中小型港口要积极主动融入粤港澳大湾区世界级港口群建设,把海南部分港口交付粤港澳大湾区实力雄厚的港口集团进行统一开发管理,结合海南自由贸易港

的通关便利化制度安排,与香港港口物流业高度对标,提升海南港口的国际竞争力和贸易便利化程度。增强海南港口物流与粤港澳大湾区的联动,以海南洋浦港为平台,探索海南所有港口与粤港澳大湾区共用国际贸易“单一窗口”,探索开展以洋浦港为中转站的内外贸同船、沿海捎带业务。推进海南所有港口与香港、广州、深圳、澳门的大港合作,加密并优化海南与粤港澳大湾区之间的班轮航线,支持运营好洋浦港与粤港澳地区的“天天班”航线。

第三,加强航空的互联互通。加强海口美兰机场、三亚凤凰机场与广州白云机场、深圳宝安机场、香港机场、澳门机场的航线互联互通。海南可以借助粤港澳大湾区机场管理集团合作建设儋州机场、东方/五指山机场、琼海机场等小型机场或市支线机场,采用香港机场和珠海机场的代理经营模式对海南新建机场进行运营管理。

2. 借力粤港澳大湾区打造优势产业体系

第一,借助粤港澳大湾区,打造具有海南特色的优势产业集群。首先,应充分发挥海南自由贸易港的便利措施,促进粤港澳大湾区产业和投资向海南转移。海南每个市应划出专门的交通便捷区域作为粤港澳大湾区产业合作的承接带。其次,通过积极招商引资,把粤港澳大湾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。再次,以博鳌乐城和海口国家高新区医疗健康城为平台,创新海南自由贸易港的健康医疗监管体制,打造海南自由贸易港高端医疗产业集群。充分发挥香港、澳门和广州的医科药科类高校和科研院所的综合实力,在海南自由贸易港与粤港澳大湾区医疗项目合作、药品联合开发和医科人才流动上给予更便捷灵活的制度安排,并在海南建设香港大学或中山大学的附属医疗科研和临床机构,支援海南健康医疗产业人才的储备。最后,利用海南发展现代服务业的基础和政策优势,打造海南自由贸易港—粤港澳大湾区商贸物流集聚区。在海南试点建设通达粤港澳大湾区的商贸物流、服务外包、跨境电商、东南亚金融服务、综合性服务等商贸集聚区,加快推进洋浦港物流园建设。

第二,积极建设海南自由贸易港“飞地经济”。在琼粤战略合作协议基础上,海南要大胆试、大胆

闯,建设发展“飞地经济”。按照“合建园区分别管理”“共建园区共同管理”“租借园区自我管理”等多种模式,充分发挥珠三角、香港和澳门商业土地不足但资金和经验充足的特点,以土地置换经济发展空间。合作方式可以学习“深汕合作开发试验区”的税收和利益分配机制。

第三,加强与粤港澳大湾区的旅游合作。粤港澳大湾区的旅游业在全国甚至全球都具备较强的竞争力,而海南亦是国家一直支持发展的国际旅游岛。但海南除了自然资源外,开发资金、旅游产品、旅游主体都明显不足,要充分发挥粤港澳大湾区中香港、澳门、深圳、广州等重要旅游目的地的资金和经验优势。例如,发挥香港在会展旅游、主题公园旅游、购物旅游3个重要领域的基础优势,完善海南旅游产业配套;发挥港澳地区“赛马赛狗”等体育节事经验,支持海南逐渐探索“赛事经济”;发挥粤港澳大湾区香港、南沙和前海的邮轮母港建设优势,与三亚邮轮母港进行联动发展,打造粤港澳大湾区—海南“一站式”游艇旅游绿色通道。吸引深圳的华侨城集团、广州的长隆集团、岭南集团等一批成熟的珠三角文旅集团进入海南设置复合型文旅消费项目,做大做实海南的“旅游全产业链”。

第四,积极发展海南的海洋经济。挖掘粤港澳大湾区海洋开发经验和人才资源,协助海南开放建设“蓝色经济区域”。注重海洋渔业、油气开发、海洋装备制造、航运物流、海事仲裁等海洋一二三产业合作发展,放开香港、广东的海洋科研机构 and 高校在海南单独设立办学和科研机构的限制。

第五,联合粤港澳大湾区开拓东南亚市场。海南有两个腹地,一个是粤港澳大湾区,另一个是东南亚。但目前海南对东南亚市场的开发投资不足,粤港澳大湾区则与东南亚市场一直密切来往,基础夯实。海南自由贸易港通过借助粤港澳大湾区的经济实力,一起“造船出海”,共同做大21世纪海上丝绸之路的“市场蛋糕”。

3. 促进与粤港澳大湾区的政策相通

第一,建立协同琼粤港澳四地合作的专责小组和专门机构。成立海南自由贸易港与粤港澳大湾区对接合作的专责小组,负责对接与粤港澳大湾区的合作事宜。

第二,海南自由贸易港携手粤港澳大湾区争取国家政策支持。联合粤港澳大湾区争取国家在大

型交通项目安排和资金投入上给予海南更大的支持。在交通基础互联互通中,积极联合争取中央专项建设资金,支持海南—广东、海南—港澳的航道建设。在产业园区和“飞地经济”合作中,从省级层面进行协调,联动广东省人民政府港澳事务办公室、香港贸易发展局、澳门经济局联合制定海南重点合作园区的配套细则。

第三,商讨制定“海南自由贸易港—粤港澳大湾区”投资正面清单。在投资自由便利和贸易自由便利方面,争取将海南自由贸易港形成的一系列制度创新集成经验和促进高端要素便利流动的制度化安排,首先在粤港澳大湾区内地城市特别是前海片区、南沙片区和横琴片区中复制推广,从而做到琼粤的政策相通。

4.加强与粤港澳大湾区的人才流通

第一,海南自由贸易港的公务员引进以长期为主,借调为辅,大幅度增加来自粤港澳大湾区各市的干部。吸引公务人员长期在海南工作有利于提升海南公共管理人才梯队的稳定性和当地熟悉性。而将粤港澳大湾区公务员队伍借调到海南,有利于把珠三角相关的企业吸引到海南。港澳地区的公职人员,可以以顾问形式参与海南自由贸易港建设的建言献策理事会。

第二,对粤港澳大湾区支援或投资海南建设的企业和事业单位人才实施“自由港蓝卡”计划。“自由港蓝卡”计划人才,在认定资格的基础上,在通关、税收、购物、教育、医疗、住房上,首先享受国家

给予海南自由贸易港的所有优惠政策。

第三,大力吸引粤港澳大湾区高校科研机构在海南设立分校和科研机构。利用好海南自由贸易港允许境外理工农医类高水平大学、职业院校在海南自由贸易港独立办学的条件,设立国际学校;推动国内重点高校在海南引进国外知名院校,并在海南自由贸易港举办具有独立法人资格的中外合作办学机构。吸引香港的理工类高校,澳门的旅游类高校,广州的理工类、海洋类、医科类、海洋类高校及科研机构在海南自由贸易港积极设立分校或研究分院。面向教育用地不足的港澳地区名校,实行自由贸易港—大湾区“一校两园”的管理模式,邀请粤港澳大湾区名校领导选调部分骨干科研人员支援海南的高校科研团队建设。

参考文献

- [1]高轩,张洪荣.区域协作背景下飞地治理立法研究——以深汕特别合作区为例[J].江汉论坛.2020(3).
- [2]李彩霞.区域经济一体化建设中地方政府合作研究综述.农村经济与科技[J].2020(5).
- [3]王健等.“复合行政”的提出——解决当代中国区域经济一体化与行政区划冲突的新思路[J].中国行政管理.2004(3).
- [4]陈剩勇,马斌.区域间政府合作:区域经济一体化的路径选择[J].政治学研究.2004(1).
- [5]刘秉镰等.中国区域经济理论演进与未来展望[J].管理世界.2020(2).
- [6]谢海生.“飞地”区域法制发展的挑战及前景——以广东深汕特别合作区为例[J].学术前沿.2020(3).

Research on the Path of Joint Development of Hainan Free Trade Port and Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area

Lu Jianbao Fu Zhengping

Abstract: On June 1, 2020, the Central Committee of the Communist Party of China and the State Council promulgated the “Overall Plan for the Construction of the Hainan Free Trade Port”, which means that Hainan officially launched the construction of the its free port after a two-year exploration on building a pilot zone for free trade in the whole region. Hainan shows a relatively weak performance on industrial and talent base for building a free trade port, while Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area has a solid industrial base and talent pool. At the same time, the theory of regional economic integration, the theory of regional government cooperation and the mode of economic cooperation in enclaves provide theoretical basis for regional linkage. In the future, Hainan Free Trade Port can take the advantage of its institution to strengthen its linkage development with the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area in terms of facilities connectivity, industrial support, policy interoperability, and talent circulation.

Key Words: Hainan Free Trade Port; Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area; Regional linkage

(责任编辑:齐 双)