

海南自由贸易区（港）基本内涵与实现路径

○陈经伟

摘要：在改革开放40年之际，党中央决定在海南建设首个“中国特色自由贸易港”。海南自由贸易区（港）建设的“四大战略”定位和“一项特定”经济目标，需要海南在全面深化改革基础上按照“四步走”发展过程进行推进。这是海南自由贸易区（港）发展路径与国内其他11个自由贸易区差异性所在。坚持并遵循全面建成小康、自身改革、房地产业“断腕”后新产业的培育、充分利用特区立法权制定出“好法”和差异化推进海南自由贸易区（港）金融业改革的5个基础路径，是稳步推进海南自由贸易区（港）建设的新内涵和新篇章。

关键词：海南自由贸易区（港） 改革开放新格局

2018年4月，党中央作出一个重大决定，在海南建省建经济特区30年之际，从国家战略角度支持海南进行全面深化改革的同时，决定在海南建设首个“中国特色自由贸易港”试点。它一方面标志着党的十九大后一项新的国家级对外开放战略推出，对我国新时代改革开放新格局产生影响；另一方面，标志着中央赋予海南新一轮改革开放重大使命，海南自由贸易区（港）建设正式启动，为海南经济特区建设30年后踏上新历史征程注入了新动力。在新的历史关头和新时代条件下，中央为什么赋予海南新的历史使命，海南将向什么方向改、如何改等问题，为国内学术界和社会各界现实所关注。深刻领会中央意图与各项部署，分析厘清海南深化改革开放中目标与过程之间内在逻辑关系，并以此引导下一步行动，具有现实意义。

一、在海南建设首个“中国特色自由贸易港”的重大意义

（一）新形势下国内改革开放需要新模式

40年的改革开放把中国推向新时代，要实现现代化和中华民族伟大复兴的中国梦，改革开放之路必须坚定不移走下去。在我国渐进式改革开放进程当中，尝试过经济特区和特别经济功能区（如海关特殊监管区、经济技术开发区、高新技术开发区等）以及国家级新区等对外开放模式，作为推动差异化区域发展和吸引外资与发展外向型经济的载体与平台。其中，改革开放最初设立的5个经济特区在体制改革方面的“试验田”和对外开放方面的“窗口”作用，经过实践检验是重要且行之有效的改革开放的样板和模式。

新形势下，很多改革领域已经进入“无人区”，一方面，要

求对所面临的新问题、新任务进行探索和实践，同时，需探索改革开放的新路径和新形式。另一方面，近年来，在国际范围内，贸易保护主义悄然抬头，民粹主义、孤立主义大行其道，我国将在经济全球化不可逆转的时代背景下遭遇前所未有的挑战。党的十九大强调“坚持对外开放是基本国策”并首次提出“探索建设自由贸易港”这一改革开放新模式在海南建设自由贸易区（港）是贯彻十九大决策部署的重要举措，是中国进入新时代征程后为加快全面开放新格局而提出的重要举措。

（二）提升自由贸易试验区实践经验

在海南探索建设自由贸易港之前，我国已经开展了近5年的自由贸易试验区建设实践。自2013年9月设立国内首个自由贸易试验区中国（上海）自由贸易

试验区后,我国又分别于2015年4月设立广东、福建、天津3个自由贸易试验区,于2017年3月设立浙江、湖北、河南、辽宁、四川、重庆和陕西7个自由贸易试验区。从国家对自由贸易试验区布局看,既有沿海地区,又有内陆省份,加上2018年4月设立自由贸易试验区,构成从北到南的东中西西南区位相互协调、陆海统筹的对外开放新格局以及形成“1+3+7+1”的对外开放辐射新“雁阵”^[1]。据商务部数据,截至2018年9月底,各自贸区试验累计新设企业约56万家,外资企业3.2万家,在不到全国万分之二的面积区域内,吸收了12%的外资,创造了12%的进出口贸易额。经过将近5年的改革探索,自贸区营商环境和对外开放水平不断提升,为形成多层次、宽领域、复合型的综合改革开放积累了不少经验,为进一步探索建设自由贸易港奠定了基础。

(三) 回归海南经济特区初心

海南“因改革开放而生,因改革开放而兴”。中央决定建立海南省,是为了将其作为全国最大的改革开放“试验田”,并赋予国内最大经济特区的历史征程及相应责任^[2],是党的十一届三中全会后针对区域全方位改革的一项重大区域发展战略。海南未来后30年回归初心,继续承担国家改革开放的前沿,继续担当全国最大经济特区的角色,是新时代下中央实施雄安新区部署后又一重大区域发展战略。

建省办特区之前,海南除了建设起全国最大的橡胶生产基地外,其他产业基本没有发展。1979年海南GDP仅17.45亿元,

1987年GDP仅有57.28亿元(地方财政收入不到3亿元)。建省办特区之后,海南在全国率先推行了一系列改革开放措施,如企业登记“先上车、后买票”和股份制、粮食实行购销同价、省直管市县和“小政府、大社会”行政体制、机动车辆燃油附加费统一征收管理、落地签证和航权开放、取消农业税和新型农村合作医疗制度、农垦管理体制和“多规合一”等等。经过30年的建设,从一个比较封闭且经济落后的边陲海岛和国防前哨发展成为国内最开放前沿之一,现代服务业、热带农业、新型工业初步形成,岛内基础设施建设也日趋完备。

如果把海南仅仅看成一个区域经济体(海南2017年区域生产总值只有4462.5亿元),在经济层面看作是一个地级市(非省级),纳入2017年全国338个地级以上城市地区(包括北上广深、天津和一线城市,也包括国内众多副省级二线城市)生产总值进行比较,海南的排名为第四十五名,超过厦门、南宁等省会城市(见图1)。如果与广东全省地级以上城市地区进行比较,海南是紧随着深圳、广州、佛山和东莞排

名第五的地区。以上事实均说明,海南目前状况已具备回归经济特区新使命之条件。

(四) 海南深化改革成本小

建设中国特色自贸港是一场更深层次的改革,离不开配套的管控措施,而实施有效监管是有成本的。海南作为相对独立的地理单元,具有实施较低成本且有效监管的可能。海南面积约3.5万平方公里,现有4个地级市、15个县(含5个县级市),218个乡镇(含街道办事处),2017年年末常住人口925.76万人。从区域面积和人口体量上,只相当于一般内陆省份中的一个地级市。海南目前虽然仍存在经济发展水平不高(人均收入达不到全国平均水平)和发展不平衡问题(比较发达的地区与深度贫困地区共存),加上产业结构比较单一(严重依赖于房地产业)和能够支持海南持续发展的主体产业发展问题突出,但从国家层面看,改革成本和风控投入低、见效快。

(五) 海南具有建设“自贸港”的独特优势

海南除了具有相对独立的地理单元而便于开展“试验田”外,还有不少优势。一是全国最好的

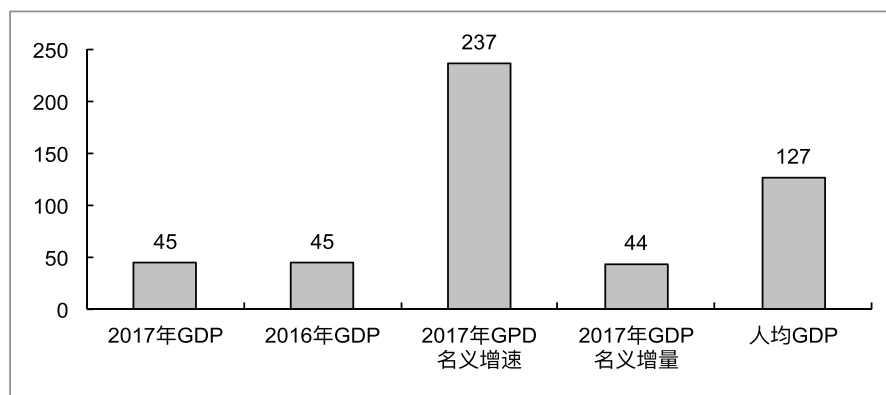


图1 海南在全国地市以上区域排名

资料来源:根据WIND数据库整理。

生态环境所形成的资源优势。海南是国人向往的重要度假旅游目的地,青山绿水蓝天、清新空气和温暖冬季以及良好生态环境是发展的最强优势和最大本钱。二是独特区位优势。海南省省长沈晓明曾经讲过,如果看中国地图,海南是偏居一隅,如果看南海的地图,海南仅仅是在南海的一个角落,但如果看世界地图或地球仪,就会发现海南是在世界的中央。海南是马六甲海峡通往日本的国际航线的枢纽,是中国从太平洋通往印度洋必经之路,战略位置极其重要。同时,海南管辖着全国三分之二海域面积,是国内离东南亚最近的沿海省份,也是“一带一路”倡议的战略支点,在国家实施海洋强国和“一带一路”建设中将起到不可或缺的作用。

(六) 海南肩负着特殊的政治使命

邓小平同志当年设立海南经济特区时,曾经设想用20年时间把海南经济发展到我国台湾的水平。如果海南赶上台湾,就可以来证明中国共产党领导下的社会主义建设及其制度比我国资本主义台湾更有优势也更有魅力。显然,海南在未来若干年内发展成绩显著,除了为自身谋福利、为国家树形象以外,其最大收益或许是海南区域经济发展水平和各项指标与我国台湾省进行比拟,完成海南所肩负的政治使命。

二、海南自由贸易区(港)的意蕴

在海南全省设立自由贸易区并向自由贸易港发展,无论是海南省还是对全国而言,都是前无古人的事,是前所未有的体制机

制创新和经济发展的新尝试。深刻了解海南自由贸易区(港)的意蕴,对于落实党中央的战略部署具有重要现实价值。

(一) 国际自由贸易区(港)

最早的自由贸易区(港)产生于欧洲,迄今有400多年历史。按照1973年国际海关合作理事会《京都公约》和1999年修正版《京都公约》的定义,自由贸易区(Free Trade Zone,简称FTZ)是指“一个国家或者地区的部分领土,在该领土内进出的各种的货物或商品免征进口税,并且不受惯常的海关制度的监管”。因此,在国际范围内,自由贸易试验区一般是指在一个主权国家(或地区)的特殊经济区域内实施一种“境内关外”经济行为,在该特殊经济区域内外国商品获准豁免关税并自由进出,在贸易和投资等方面比世贸组织有关规定更加优惠的贸易安排。目前,全世界有130多个自由贸易港和2000多个与自由贸易港有相似内涵和功能的自由贸易区,一般把自由贸易港认定为开放程度最高的自贸区。

自由贸易港建设首先体现的是一种“国家行使主权”行为,其具体的对外开放内容、性质和区域管理模式等,往往由国家统一立法或国家最高当局根据需要而直接确立其方式和开放进度。因此,自由贸易港建设并没有统一的模式。目前,在国际范围内逐步形成四种类型:(1)转口贸易型。主要分布在西欧地区,如英国的利物浦和德国的汉堡港。

(2)工商型。主要分布在非洲、拉丁美洲和东欧等地区,如巴西的马瑙斯港和罗马尼亚的苏利纳港等,其功能由“转口贸易”扩

大到“工贸”。(3)旅游、购物型。主要分布在加勒比海地区,如委内瑞拉的马格里塔港和哥伦比亚的圣安德烈斯港等,一般具有自然风光优美岛国或岛屿地区,有着发展旅游业得天独厚的环境。

(4)综合型。以中国香港、新加坡为典型代表,兼具转口贸易、出口加工及金融、商业、旅游等多种功能,经济活动和经济发展目标呈现国际性。

(二) 海南自由贸易区(港)的命题并无标准答案

时任国务院副总理汪洋曾在2017年11月10日《人民日报》撰文指出:“自由港是设在一国(地区)境内关外、货物资金人员进出自由、绝大多数商品免征关税的特定区域……香港、新加坡、鹿特丹、迪拜都是比较典型的自由港。……探索建设中国特色的自由贸易港,打造开放层次更高、营商环境更优、辐射作用更强的开放新高地……”按照《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》(下称《指导意见》)有关“推动形成全面开放新格局”要求,海南将“按照先行先试、风险可控、分步推进、突出特色的原则,第一步,在海南全境建设自由贸易试验区,赋予其现行自由贸易试验区试点政策;第二步,探索实行符合海南发展定位的自由贸易港政策”。这意味着,海南自贸区(港)建设在操作层面是一个没有标准答案的命题。这是因为,如何建设海南自由贸易区(港),未来海南自由贸易港属于哪种类型,是前无古人的事,在国内外都无法简单模仿照搬,只能够在实践中不断探索并得出答案。可从以下

方面认识海南自贸区(港)内涵及其建设过程。

1. 在国家层面属于一项优化区域开放布局的发展战略。新时代,海南将继续承担经济特区改革开放新使命,服务国家大战略。随着“21世纪海上丝绸之路”建设的推进,我国将更加深入地与东南亚等周边国家实现政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通。海南作为拥有最大海域面积的省份,将其改革开放融入国家整体发展战略,在全省范围内进行全面深化改革,深度融入海洋强国和“一带一路”建设,提升海南在国家战略格局中的地位 and 作用,海南自贸区(港)建设将形成国家全面开放新格局。

2. 在海南层面属于一项推动区域全面深化改革的重要举措。《指导意见》中要求,海南应在“五位一体”和“四个全面”思想的指导下,积极推进海南自贸区(港)建设。从逻辑关系看,海南自贸区(港)建设是海南全省推进全面深化改革的主要抓手,全面深化改革则是推进自贸区(港)建设主要路径。

3. 海南自贸区(港)建设既要体现中国特色又要充分体现海南区域特色。这意味着,海南自由贸易区(港)的建设,一方面,可以学习和借鉴世界范围内各个自由贸易港(如新加坡、中国香港、迪拜等地区)的体制机制和先进管理方法,另一方面,更要体现中国特色,符合我国国情,符合海南发展定位并充分体现海南方案。这决定了海南自贸区(港)建设要在认真梳理借鉴国际经验和了解国际通行做法、有效经验的基础上,探索建立符合国情和

海南省情的自贸区和自贸港。

4. 海南自由贸易区(港)建设将以服务贸易为侧重点和导向,并借鉴国际上旅游、购物型和综合型自贸港模式综合发展。习近平主席“4.13”讲话中明确提出:“海南发展不能以转口贸易和加工制造为重点,而要以发展旅游业、现代服务业、高新技术产业为主导”“加强同‘一带一路’沿线国家和地区开展多层次、多领域的务实合作,建设21世纪海上丝绸之路的文化、教育、农业、旅游等交流平台”^[3]。因此,海南自由贸易区(港)建设的初始应以服务贸易为主,逐步发展成综合型自贸港。

5. 海南自由贸易区(港)建设是一个与地方经济社会改革政策相互配套、相互促进的动态过程。一般而言,设立自贸区(港)对于一个经济体有着很多正向作用,如提高主办国(或地区)开放水平、促进直接的经济效益、增强主办国(或地区)的发展后劲。但是,国际上对设立自贸区(港)也有反对声音。建设自贸区(港)与促进地方经济发展之间并不存在必然的逻辑关系。毕竟在世界范围内的历史长河中,获得各国认可且真正获得成功的自贸区(港)属于少数。但是,凡属于成功案例都具备如下条件:与主办国平均水准相比,自由贸易区(港)商业基础设施的水平要高一些;商业监管宽松、发展离岸外包业务、主要面对出口;有吸引外国投资的激励机制和措施;有便捷的物流服务;促进国际航运中心和枢纽港的形成^[4]。有鉴于此,海南自贸区(港)建设应关注国际自贸港成功要件的

建设和营商环境(软硬件)的构建,并处理好建设过程与地方经济社会改革之间关系。

三、建设目标

(一)“四大战略”和“一项特定”经济目标

《指导意见》为海南发展确定了“三区一中心”,即全面深化改革试验区、国家生态文明试验区、国家重大战略服务保障区和国际旅游消费中心的四大战略目标,分别从推进全面深化改革、现代市场体系建设、对外开放路径和各项保障措施等方面为发展之路明确了指向。《指导意见》要求海南通过特区精神、经济体制改革、社会治理创新和建立开放型经济新体制等手段以及绿色模式,“把海南打造成为我国面向太平洋和印度洋的重要对外开放门户”和“国际旅游消费胜地”,同时,把海南融入到国家的“海洋强国”和“一带一路”等重大战略格局当中。

实现海南四大战略目标,要在牢牢把握全面深化改革这一主题的同时,充分强调服务国家大战略的“大局观”,“跳出海南论海南”。也就是说,随着“21世纪海上丝绸之路”的实施,我国将继续与东南亚等周边国家推进沟通与交流。海南作为拥有最大海域面积的省份,有必要融入改革开放整体发展战略并形成国家开放新格局。

其中一项特定的经济目标,就是回到中央设立海南经济特区的目的和初衷。海南经济在一定时期内通过超常规发展而赶上甚至超过我国台湾水平,这是中央寄予海南最大的期望,也是海南在特定历史时期承担特定的政治

使命。这是因为,海南是我国与东南亚交往的前沿、南大门,海南的发展关系到我国对外开放的形象。海南刚建省时与我国台湾的收入差距是44倍,2017年,海南人均地区生产总值48430元(按当年平均汇率计算约为7179美元),与同年我国台湾地区人均生产总值约2.3万美元进行比较,海南只是其1/3左右。这既说明海南与我国台湾在数字方面已经缩小,也说明了海南与台湾仍有相当差距。未来30年海南在经济层面逐步缩小与我国台湾差距甚至赶上或超过台湾水平,也是海南潜在的可量化的发展目标。

(二) “四步走”的发展目标

在海南全省设立自由贸易区并向自由贸易港发展,无论对海南省还是对全国,都是前所未有的体制机制创新发展的新尝试^[5]。从时间维度上讲,海南自贸区(港)发展目标是一个长期建设的过程,正如习近平主席在“4.13”讲话中强调,一切伟大事业都需要在继往开来中推进,要保持历史耐心,一任接着一任干。按照《指导意见》具体要求,海南自贸区(港)将实施“四步走”的发展目标:(1)到2020年,在全省范围内实现小康社会目标和海南自由贸易试验区建设有显著进展;(2)到2025年,营商环境进一步提升,产业结构优化升级,经济质量显著提高,符合海南发展的自由贸易港制度初步建立;(3)到2035年,经济社会各方面指标走在全国前列,自由贸易港制度体系进一步深化和扩展,营商环境对标国际水准;(4)到本世纪中叶,在市场化、国际化、法治化和现代化等方面成为国内

标杆,在综合竞争力和文化影响力等方面成为世界领先地区。

需要说明的是,这4个目标有明确时间概念,相互依赖和相辅相成,是一个整体性的“改革路线图”。在“四步走”的过程中,目标基础的扎实与牢固度将影响并决定下一步目标进程和实施效果。

四、海南自由贸易区(港)建设的“五个基础”

按照《指导意见》确立的“改革路线图”,海南在未来30年内将逐步推行全面深化改革与开放各项措施,在坚持“四大战略定位”和“三大基本原则”(坚持整体推进和稳步实施、坚持统筹陆地和海洋保护发展、坚持发挥人才的关键性作用)的基础上,通过构建现代化经济体系、形成全面开放新格局、建设国际旅游消费中心、融入国家重大战略、创新社会治理、生态文明体制改革、完善人才发展制度等途径,并在“中央统筹、部门支持、省抓落实”工作机制安排下推进。然而,还有一个如何落实、如何到达目标的现实问题,其过程至少有以下“五个基础”是不可或缺的。

(一) 全面建成小康

《指导意见》已经明确了海南自贸区(港)建设过程的“五位一体”和“四个全面”的指导思想,强调在海域推进全面改革和深化改革;其中,“四个全面”核心是全面建成小康社会,时限已明确为2020年。这一方面说明了在经济欠发达的海南区域内建设自由贸易试验区和中国特色自由贸易港,其第一步且最基础的目标是与全国同步实现全面建成小康;另一方面,表明“海南自由贸易区(港)”建设是一个与

地方经济与社会改革政策相互配套、相互促进与相互结合的动态过程。

值得一提的是,从1988年建省建全国最大经济特区开始,中央就曾经赋予了海南一些特殊政策,之后又批准洋浦开发开放区和国际旅游岛等。虽然海南作出了努力,但政策利用的不够有力,成效也不够明显,目前仍属于经济欠发达地区。2017年,海南人均收入仅22553元,与西部地区相当,低于全国人均25974元的水平,只相当于广东省60%、福建省58%、浙江省53%,海南未来发展仍然面临不少的难题。因此,实现与全国同步全面建成小康社会和贫困县全部摘帽是海南自贸区(港)建设基础工作中的基础,也是海南自贸区和国内其他11个自贸区差异最大的地方。

(二) 自身改革

作为改革前沿和沿海省份的海南,在之前30年发展进程中仍未走出“经济欠发达地区”,其自身肯定是有问题或有矛盾未解。因此,海南自贸区(港)建设过程的一项重点内容就是“自身改革”,包括解放思想、更新观念、自我革命、自我革新。

1.“双回归”。一方面,海南要回归经济特区之初心,海南未来30年的自贸区(港)建设也应继续担当的这一角色。另一方面,回归“地级经济体”新观念和发展模式,或者借鉴国内其他地级市(区)的“弯道超车”成功经济社会发展模式“补短板”,或者认真探索岛屿经济体发展模式而采取差异化“另道开车”向前,为海南自贸区(港)建设打下坚实基础。

2. 补人才短板。“坚持发挥人才的关键性作用”成为《指导意见》强调的基本原则之一。20世纪90年代后期,海南人才不断外流。这成为海南自贸区(港)后30年发展最大制约和瓶颈,必须下定决心制定相应的配套政策,建设高素质专业干部队伍,构建相应的吸引人才机制,培养各类专业人才。

3. 以“小政府、大市场”为导向深化行政体制改革。“小政府、大社会”是海南建省办特区之初确定的行政管理体制改革目标。然而,这项改革在30年内不但没有进一步深入,反而形成一种“省级干部体量管理地级经济体量格局”和“思想上自我矮化”。因此,必须突破现有行政管理体制框架,按照“小政府”和“经济特区”的要求,探索精简高效的自贸港行政体制。

(三) 房地产业“断腕”后新产业的培育

海南主导产业是什么?这一命题30年来一直处于探讨过程中。然而,30年来主导产业一直未突出并成为现在和未来发展“痛点”,与此相关是“一业独大”房地产业。由于多年来海南房地产业的无序发展给海南带来“负效应”。它会对海南其他产业发展带来冲击或者阻碍。这正是一种共识。为此,“4.13”后中央支持海南对房地产业进行“断腕”。

房地产业“断腕”后未来30年新主导产业是什么?习近平主席在“4.13”讲话中已经为海南指明了方向,包括“种业、医疗、教育、体育、电信、互联网、文化、维修、金融、航运等”^[3]等领域。《指导意见》,对此所述

更加细致,具体内容包括旅游业(观光旅游、休闲度假、文体旅游和健康旅游等),现代服务业(互联网、物联网、大数据、卫星导航、人工智能等),新信息技术产业(虚拟技术和数字产业、国际离岸创新创业示范区等),新兴海洋产业(南海天然气水合物、海底矿物商业化开采、海洋生物、海水淡化与综合利用、海洋可再生能源、海洋工程装备研发与应用、现代化海洋牧等),热带特色高效农业(国家热带现代农业基地、国家南繁科研育种基地和种子业),航天应用(航天科技创新基地)等。

实际上,在实践中探索海南的产业结构模式,不得不面对的一个事实是“地级人口规模”和“地级经济体量”的区域经济特点和发展起点。因此,海南不应追求“大而全”,或者简单模仿国内发达地区的产业发展路径,而应按照《指导意见》指引,在海洋、旅游、生态、健康、现代农业(南繁育种)等经济大行业中,抓住其中的几个细分领域,走“小而美”或“小而精”之路;或者通过争取国家政策支持的同时,加大地方财政金融资源支持力度,把细分行业做实做出品牌;或者在改革初期采取中央企业协助推进,包括“一央企协助一贫困县一品牌”和多家央企协助海南农垦,力求一步到位和整体转轨;或者对海南“陆、海、空”3个方向的高新技术产业进行挖潜,带动上下游一系列产业延申发展。

(四) 充分利用特区立法权制定“好法”

法律法规是自贸区(港)建设过程中的必备条件。中央针对

海南自贸区(港)“1+N”政策体系(“1”是中央的《指导意见》,“N”是各中央部委根据《指导意见》内容和政策措施编制若干个专项实施方案)更多体现是大方向和原则性层面的指导。“省抓落实”应根据那些关键的目标、任务和要求逐项深化细化实化。海南方案的顶层设计和每项创新举措的实施还需要相应的法规依据(法规、条例、规章、通知和规定等)给予支撑。如,为了建设现代化经济体系,《指导意见》提出“在海南全省统筹推进农村土地征收、集体经营性建设用地入市、宅基地制度改革试点……统筹不同地区、拥有不同类型土地的农民收益”。这一创新举措在国内属于先行区,对于海南县域一级乡村振兴有较大影响,其有效实施需要相关地方法规作为配套。因此,海南应充分利用《立法法》第八十一条第二款规定“经济特区法规根据授权对法律、行政法规、地方性法规作变通规定的,在本经济特区适应经济特区法规的规定”。针对《指导意见》所提出的创新举措,制定出一系列符合海南省情且具有操作性的行政法规,配合海南自贸区(港)建设各项改革,让海南各界有足够的勇气和胆魄,去尝试和探索。

(五) 差异化推进海南自由贸易区(港)金融业改革

金融是现代经济的核心,金融开放政策是自由贸易试验区创新的核心领域之一。因此,中央支持海南全面深化改革开放并赋予海南自贸区(港)建设新使命,必定要求海南根据区域经济和产业特点开展差异化的金融综合改革。

(下转第90页)

- [13] 深圳市交通运输委员会. 深圳市汽车租赁管理规定和关于规范分时租赁行业管理的若干意见 [EB/OL].http://www.sz.gov.cn/cn/hdj/jgfk/201707/t20170728_8004716.htm.2017-07-28.
- [14] 深圳市财政委. 深圳市 2018 年新能源汽车推广应用财政支持政策. [EB/OL]. http://www.sz.gov.cn/scw/ydmh/xxgk/tzgg/201808/t20180829_14042248.htm.2018-08-30.
- [15] 广州市交通委员会. 关于征求促进广州市共享汽车（分时租赁）行业健康发展的指导意见 [EB/OL]. http://www.gz.gov.cn/gzgov/gzcyqksm/201711/7e2018eb1dce47b091e1627539_02831b.shtml.
- [16] 成都市人民政府. 关于鼓励和规范新能源汽车分时租赁业发展的指导意见. [EB/OL].<http://www.china-nengyuan.com/news/116065.html>.2017-09-27.
- [17] 柳州市人民政府. 关于柳州市新能源汽车推广应用及基础设施建设的若干意见（2016-2020 年）. [EB/OL] http://jhw.liuzhou.gov.cn/gyfz/zcfg/201704/t20170414_976389.htm.2017-03-01.
- [18] Bardhi F, Eckhardt G M. Access-based consumption: The case of car sharing[J]. Journal of Consumer Research, 2012, 39(4):881-898.
- [19] Balac M, Ciari F, Axhausen K W. Modeling the impact of parking price policy on free-floating car sharing: Case study for Zurich, Switzerland[J]. Transportation Research Part C Emerging Technologies, 2017, 77:207-225.
- [20] Dupont L, Hubert J, Guidat C, et al. Understanding user representations, a new development path for supporting Smart City policy: Evaluation of the electric car use in Lorraine Region[J]. Technological Forecasting and Social Change, 2019,142:333-346.
- [21] Flanagan K, Uyerra E, Laranja M. Reconceptualising the ‘policy mix’ for innovation[J]. Research Policy, 2011, 40(5):702-713.
- [22] Rothwell R, Zegveld W. Industrial Innovation and Public Policy: Preparing for the 1980s and 1990s[M]. London: Frances Printer, 1981.
- [23] Danielis R, Giansoldati M, Rotaris L, et al. A probabilistic total cost of ownership model to evaluate the current and future prospects of electric cars uptake in Italy[J]. Energy Policy, 2018, 119:268 – 281.
- [24] Zoepf S M, Keith D R. User decision-making and technology choices in the U.S. car sharing market[J]. Transport Policy, 2016, 51:150-157.
- [25] Becker H. Comparing Car-Sharing Schemes in Switzerland: User Groups and Usage Patterns[J]. Transportation Research Part A Policy & Practice, 2017, 97:17-29.
- [26] 刘奕, 夏杰长. 共享经济理论与政策研究动态 [J]. 经济学动态, 2016(4):116-125
- [27] Yang X, Jin W, Jiang H, et al. Car ownership policies in China: Preferences of residents and influence on the choice of electric cars[J]. Transport Policy, 2017, 58:62-71.
- [28] Ashmore D P, Pojani D, Thoreau R, et al. The symbolism of ‘eco cars’ across national cultures: Potential implications for policy formulation and transfer[J]. Transportation Research Part D Transport & Environment, 2018, 63:560 – 575.
- [29] 王丽丽. 互联网背景下的汽车共享模式与对策 [J]. 中国科技论坛, 2017(09):72-77+97.

【基金项目】该文系国家科技支撑计划资助项目（2015BAG18B00）；北京市社会科学基金资助项目（16GLB009）

【作者信息】张立章、徐顺治、纪雪洪、张淑谦，北方工业大学经济管理学院

（上接第 84 页）

海南自贸区（港）建设的“四步走”目标及其过程都离不开金融的支持。同样，海南金融改革和金融发展也离不开海南自贸区（港）建设的整体进程。二者既

相互依赖、相互制约又相辅相成、相得益彰，所开展的各项金融改革措施，将在风险可控的前提条件下，提升金融服务实体经济的能力，围绕着切实解决海南改革不同阶段和进程中存在的突出问

题^[6]，分阶段、与时俱进地“构建与海南特区经济社会发展相匹配的多元化金融体系”，使得区域经济和区域金融形成良性互动循环^[7]成为海南自贸区（港）建设中金融改革最终目标。□

参考文献：

- [1] 陈经伟. 海南自贸试验区差异化建设初探 [N]. 海南日报. 2019-02-27.
- [2] 陈经伟. 雄安之后，为什么是海南？ [OL]. 中国经营网, 2018-04-12.
- [3] 习近平主席在庆祝海南建省办经济特区 30 周年大会上的讲话稿 [OL]. 新华网, http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2018-04/13/c_1122680106.htm.2018-04-13.
- [4] 李泊溪. 中国自由贸易园区的构建 [M]. 北京：机械工业出版社, 2013.
- [5] 曹远征. 新时代海南全面深化改革的战略意义与机遇 [J]. 南海学刊, 2018,4(2):1-9.
- [6] 陈经伟. 海南自由贸易区（港）建设中的产业与金融 [J]. 银行家, 2018(10):60-63,6.
- [7] 陈经伟. 京津冀协同发展过程中的金融逻辑 [J]. 当代金融家, 2016(9):120-122.

【作者信息】陈经伟，中国社会科学院金融研究所