

彭兴智. 2022. 自贸港发展与海南—南海区域经济一体化研究. 热带地理, 42 (7): 1158-1168.

Peng Xingzhi. 2022. The Development of the Hainan Free Trade Port and Hainan-South China Sea Regional Economic Integration. *Tropical Geography*, 42 (7): 1158-1168.

自贸港发展与海南—南海区域经济一体化研究

彭兴智^{a,b}

(a. 海南大学 公共管理学院; b. 海南省公共治理研究中心, 海口 570228)

摘 要: 在经济地理学的理论视野下, 海南岛的岛屿特征、海洋属性与离岛空间特质以及自贸港的特殊制度安排, 为推动区域一体化提供了新的研究视角。文章提出海南—南海的经济地理新概念, 构建由空间理念、空间机制与空间行为3个维度组成的分析框架, 并探讨自贸港发展推动海南—南海区域经济一体化的路径和前景。结果表明, 空间理念、空间机制、空间行为在自贸港发展推动区域经济一体化的过程中, 发挥文化理念动力、规则制度动力、行为利益动力的作用。在空间理念层面, 自贸港发展过程中应落实海洋命运共同体理念、新发展理念; 在空间机制层面, 自贸港发展过程中要加强制度创新、完善海洋治理; 在空间行为层面, 自贸港发展过程中要构建海南—南海空间内的循环经济圈, 强化“21世纪海上丝绸之路”合作。总体而言, 面对国际体系转型与贸易保护主义, 把握自贸港建设与区域一体化的内在逻辑、影响机制与实践路径, 具有重大的理论意义和现实意义。

关键词: 海南—南海; 经济地理; 海南岛; 自贸港; 区域经济一体化

中图分类号: F127

文献标志码: A

文章编号: 1001-5221(2022)07-1158-11

DOI: 10.13284/j.cnki.rddl.003509

开放科学(资源服务)标识码(OSID):



海南—南海是中国特色自贸港发展的战略性地理空间, 并已成为区域经济协作发展的前沿地带。特别是在保护主义、单边主义、逆全球化的国际经济环境与构建国内国际双循环互促新发展格局, 建设全国统一大市场的方略导向下, 建设海南自贸港成为中国对接双循环互促和参与全球经济治理的国家战略, 其中自贸港发展的重要目标之一是推动海南—南海区域协作。换言之, 自贸港发展是海南—南海区域经济一体化的重要抓手与路径, 可以有效促进海南岛与东南亚、南亚、南太平洋岛屿等地缘经济体的经济合作。因此, 在经济地理学视野下, 探索自贸港发展如何推动海南—南海区域经济一体化是重要的研究议题。

在双循环互促的新发展格局中, 海南自贸港发展是双循环相互促进的关键环节, 对双循环互促发挥重要的支撑作用。作为中国的对外开放门户, 自贸港的发展将优化国内循环的结构, 并向外延伸以

提升国际循环的质量, 进一步推动海南—南海区域经济一体化发展。具体而言, 自贸港将成为联结国内循环与国际循环的战略支点与纽带(李猛等, 2021)。自贸港自身的制度创新将畅通国内国际2个大市场循环, 并以开放型经济新体制保障资金、物流、数据、人力资源等市场要素的自由流通, 以加强国内国际经济交流合作。在国内循环的层面, 自贸港将借助特殊的制度安排深化改革开放与供给侧改革, 促进各项经济要素自由流动、配置与吸引岛外投资。同时, 自贸港的发展将提升中国南疆沿海地区的产业链、创新链、供应链的整体水平, 并以此辐射全国腹地, 进一步强化国内大循环。在国际循环的层面, 海南岛的发展将融入海南—南海岛屿体系, 而海南自贸港的发展将通过提升对外开放层次来促进国际循环, 对接“一带一路”、RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership, 区域全面经济伙伴关系协定), 以营造国际化的一流

收稿日期: 2022-03-30; 修回日期: 2022-05-20

基金项目: 国家社会科学基金重大研究专项“新时代海洋强国建设”(19VHQ013)

作者简介: 彭兴智(1992—), 男, 河北张家口人, 副教授, 博士, 研究方向为海洋治理、地缘政治经济与区域国别, (E-mail) pengxingzhi728@foxmail.com。

营商环境。同时，自贸港将加强与东南亚、南亚、南太平洋岛国的区域协作与经济文化交流，并逐步向海南—南海区域经济一体化迈进。

在近期建设“全国统一大市场”的方略中，海南自贸港发展将持续辐射全国腹地并挖掘全国统一大市场的潜力，进一步畅通全国市场大循环。自贸港将发挥对接点的作用，对接中国规则和国际规则，深入统筹国内国际2个大局。具体而言，作为新时代改革开放的前沿阵地，海南岛背靠中国大陆的广阔经济腹地，自贸港的发展将对全国腹地产生强大辐射力与拉动力，并带动全国腹地探索制度创新、建设统一大市场与破除地方保护主义、区域经济壁垒等。并且，自贸港的发展将整合不同区域市场之间的规则、要素和资源，推动中国市场经济由大变强，以提升中国市场在全球供应链和价值链中的地位以及全球竞争力。此外，未来海南自贸港的产业布局将与全国腹地的产业结构形成互补，进行全国联动发展，并在此基础上以自贸港为对外开放窗口向国际循环拓展，利用市场要素资源，增强对全球产业投资的吸引力，以畅通国内国际大循环和推动海南—南海区域经济一体化发展。

目前，关于自贸港发展与区域一体化的研究主要包括以下4个方面。

1) 区域经济一体化的尺度、边界与理论

区域经济一体化的理论包括关税同盟理论(Viner, 1951)、大市场理论(Scitovsky, 1958)、自贸区理论(Robson, 1984)等，而Israel等(2017)还提出制度与文化认同一一体化的观点。区域经济一体化的外在表现是不同经济主体之间的互动、整合与空间响应(王秋玉等, 2022)，可有效克服地理距离、破除制度壁垒等障碍，并通过产业分工与合作、资源共享与制度创新等提升区域之间的经济集聚度、产业连通性和政策协调性(李雪松等, 2017)。同时，在尺度和边界的视角下，区域经济一体化具有网络化、多元化和多维度空间的特征，可以改变全球经济地理格局(陈航航等, 2018)。Sassen(2003)认为，在经济全球化的环境下，传统的国家领土边界被弱化，如今应该从网络化、趋同化的角度重新理解全球尺度。殷洁等(2010)也认为，区域一体化展现了基于制度关系的水平尺度或复合尺度，构成多维网络空间。而在边界方面，陈航航等(2018)也提出，当前区域一体化已展现出新边界的特征。区域经济一体化中的制度设计和贸易协定成为经贸交流中的新边界。这种新边界是

一种立体性、动态性的网络边界，属于“再领土化”(Swyngedouw, 2004)。

2) 中国区域经济一体化的实践研究

在国内层面，粤港澳大湾区的经济一体化发展历经生产要素一体化、规则制度一体化和立体融合一体化3个阶段，未来将在全球化、区域化、市场一体化与治理一体化等方面进一步变革(叶玉瑶等, 2022)。李郇等(2017)认为珠三角地区与港澳地区的经贸交流经历了“商品交易—生产合作—服务贸易”的转变过程，并实现从初级区域一体化向高级区域一体化发展。在国际层面，王淑芳等(2015)探讨了中国—东盟之间的区域协作发展，并提出区域经济一体化研究需要交叉运用地理学、政治学和经济学等学科进行深入分析。

3) 海南自贸港发展的地理学分析

刘云刚等(2021)基于海南岛的岛屿特质，提出在全球层面，自贸港是“一带一路”的战略支点；在国家层面，自贸港是中国分级主权的离岛实践与国家再尺度化的发展战略；在地方层面，自贸港是岛屿开发治理的实践。金凤君等(2021)提出南海是中国发展的战略性地理区域且具有协同性与互补性的经济地理属性，现已形成“澳新港—粤闽台文马—滇桂琼泰印菲越—缅老柬”4个层级发展格局，未来应在南海区域内构建“中国+东南亚”一体化经济区。张尔升等(2019)提出海南自贸港应与南海命运共同体互动，并在南海地缘政治经济空间内进行空间重构、海洋产业合作、生产要素交流等，以推动南海区域一体化发展。

4) 自贸港的制度创新与发展战略研究

李猛等(2021)探讨了海南自贸港与双循环、“一带一路”等国家倡议的对接，并提出自贸港发展进程中要扩大消费供给、优化资源配置等。石建勋等(2022)提出自贸港发展要融入RCEP与深化区域协作，同时提升海南岛与中国大陆的交通一体化层次。傅国华等(2022)提出自贸港发展过程中要加快现代产业结构升级，并强化产业集群建设、发展高端制造业、完善服务贸易体系等。

综上，已有文献主要在区域经济一体化的理论与实践、地理学视角下的自贸港发展、自贸港的制度创新等方面取得显著的研究进展，对中国特色自贸港发展战略与区域一体化政策分析作出颇多学术贡献，但同时也存在一些不足。1) 自贸港发展与区域一体化的关系研究付诸阙如。在国际经济结构转型的背景下，自贸港建设已成为中国扩大对外开

放的新经济发展战略。区域经济一体化是自贸港发展过程中的应有之义,也是自贸港发展的内生需求与目标。但已有研究大多聚焦于长三角、京津冀、粤港澳大湾区等区域,较少涉及海南自贸港发展与区域经济一体化。2)已有南海区域合作的研究大多从“粤港澳+南海”或“广西+南海”的角度论证区域经济一体化,较少从“海南+南海”的角度考虑。3)关于海南自贸港建设的研究大多只基于海南岛的地理特征分析自贸港发展,较少涉及海南—南海桥接的整合研究。

对此,基于海南岛的地理区位、自贸港的特殊制度安排以及区域经济一体化的重要性,本文将海南自贸港发展置于宏观的海南—南海战略性地理空间内,在经济地理学视角下探讨自贸港发展如何推动海南—南海区域经济一体化,以期深化海南自贸港与南海命运共同体建设,促进海南岛与南海周边各经济体的区域协作,并在经略南海的过程中加快中国海洋强国建设。

1 海南—南海的经济地理概念与区域经济一体化分析框架

在经济地理学的视域下,本文提出海南—南海经济地理新概念。海南—南海是一个地处太平洋和印度洋要冲,位于亚洲东南部的战略性地理空间,并由岛屿、海洋、深海和陆地等地理单元复合构成。随着海南自贸港的发展,海南—南海地理空间将成为中国深化改革开放、统筹国内国际2个大局、构建双循环互促的战略区域,也是自贸港的重要辐射区与实现区域经济一体化的空间基础。在海南—南海的经济地理概念下,本文以系统、动态的多元维度创新性地构建由空间理念、空间机制与空间行为组成的研究框架,以此探讨自贸港发展推动区域经济一体化的路径与前景。

1.1 海南—南海的内涵与桥接

海南岛具有独特的岛屿属性与离岛特征,是中国走向南海、走向世界的战略基点。海南岛地理位置优越,北有中国大陆的广阔经济腹地纵深,南有辽阔南海以及东南亚、南太平洋岛国,东有粤港澳大湾区、台湾地区,西有广西北部湾经济区以及越南等南亚国家。刘云刚等(2021)提出在岛水关系层次,海南岛连接中国大陆和南海,海南岛相对于中国大陆的离岛性质,使其在政治地理中构成“次国家岛屿管辖权”(Baldacchino, 2020),并在政策

实践中成为探索中国特色自贸港建设的政策实验室,进行“一线放开、二线管住”的制度创新。在岛陆关系层次,相对于中国大陆,海南岛在政治地理层面是特殊的主权载体(Yu et al., 2020)。在岛岛关系层次,海南岛是相对于南海诸岛的岛屿,未来应扩大地理格局,融入南海群岛网络中,并与其他岛屿协同发展。海南岛的发展脉络深刻体现出岛屿功能定位与国家战略变迁:1)海防阵地(1950年);2)经济特区(1988年);3)国际旅游岛(2009年);4)自贸区与自贸港(2018年)。在此过程中,海南岛的战略格局逐步扩大,其功能定位由边缘地带演变为前沿热土。

南海是中国的南大门,也是中国走向深海、走向世界、突破岛链封锁的战略区域,其区域内的海洋经济已成为中国经济的新亮点。在地理格局中,南海是中国近海区域中面积最大的海域,位于中国大陆南部,北起广东省与台湾岛,南至加里曼丹岛、苏门答腊岛,西濒中国大陆、马来半岛、中南半岛,东达菲律宾。在海上航运方面,南海东与太平洋相接,西与印度洋相连(张尔升等, 2019)。目前,南海已成为全球最主要的海上通道之一,连接世界两大经济中心;更是中国南部的出海口,关系到粤港澳琼5地的经济发展与国土安全。

随着自贸港的发展,中国将海南岛与南海这两大地理区域相桥接,复合形成海南—南海战略性地理空间——由岛屿、海洋、陆域和深海等地理单元相互关联、共同建构而成的复合型地理空间。海南—南海地理空间的辐射范围辽阔,陆域包括中国东南沿海地区、马来半岛、中南半岛、加里曼丹岛、苏门答腊岛、爪哇岛、苏拉威西岛和菲律宾群岛,海域包括中国南海、泰国湾、爪哇海、安达曼海、苏拉威西海、班达海。从海南到南海,不仅是地理范围的扩大,而且是海南自贸港功能定位与战略范围的扩大。以往在自然地理层面,海南岛和南海往往被看作是陆海2个区域,但在当前海南自贸港作为国家重大战略被提出,海南—南海的空间区域逐渐被建构出来,成为具有国家战略意涵的地理空间。在此地理空间中,海南岛的开发将突破孤立与静态的瓶颈;而海南自贸港作为对外开放的战略门户,将立体地融入海南—南海地理空间体系,成为双循环互促的交汇点与桥梁纽带。这既有利于深入挖掘全国统一大市场的内生潜力,也拓展了国际大循环的外生需求,引领国内循环与国际循环相互促进,与海南—南海区域内的其他经济体之间通过

达成协同发展机制，以寻求商品自由流通、生产要素自由流动以及产业分工合作等，促进区域经济一体化。

1.2 空间理念、空间机制与空间行为：一个新的分析框架

基于海南—南海的经济地理概念与特征，自贸港的发展应该面向南海、走向世界，推动海南—南海区域一体化发展。在区域经济一体化的理论范式内，区域一体化意指通过区域协作消除制约经济发展的因素（Tinbergen, 1954），也可以理解为是

消除区域之间差别待遇的过程及状态（Balassa, 1961）。发展至今，区域经济一体化主要从产品市场、要素市场、规则制度、人文交流等方面来达成，其目的是消除区域之间的差别待遇与交流障碍，使各方之间通过合作获得共同利益并实现协同发展。据此，本文结合当前海南自贸港发展所处的阶段特征以及区域经济发展的时空特征，从区域经济一体化的众多路径中选取3个较为重要的维度：空间理念、空间机制与空间行为，以此构建分析框架，尝试为推动中国区域一体化战略发展作出新的理论贡献与应用贡献（图1）。

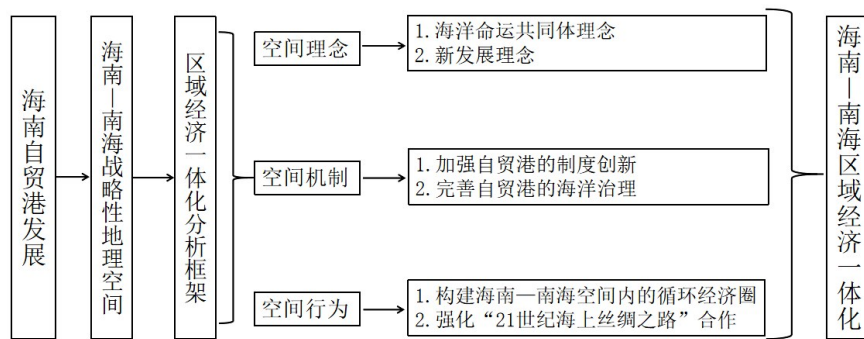


图1 自贸港发展推动海南—南海区域一体化的分析框架

Fig.1 A new analytical framework for the development of the Hainan Free Trade Port to promote the regional economic integration of Hainan-South China Sea

1.2.1 空间理念 在经济地理与人文地理的交叉视域下，本文所论的空间理念是指一个地理空间内的文化属性、价值观与发展理念。理念的力量是巨大的。当空间与文化理念相结合时，空间理念会形塑某个地理空间的发展路径，并影响空间内的经济发展与现代化建设以及人们的认知（胡潇，2014）。海南—南海地理空间位于亚洲东南部，在空间区位上受到岛屿人文地理与海洋文化的影响，因而长期以来秉持面向大海的包容、开放、合作的空间发展理念。由于自贸港发展受国内国际双循环互促战略思想的影响，现阶段海南—南海区域内的空间理念将持续以开放、包容与合作为核心，发挥文化动力的作用。并将海南岛的岛屿开发与发展融入南海区域，进一步打造统筹国内国际2个大局以及双循环互促的新发展格局，形塑海南—南海区域一体化发展。在空间理念的范式内，主要选择海南—南海地理空间内的2个空间理念路径进行分析，即海洋命运共同体理念与新发展理念。

1.2.2 空间机制 在经济地理的视域下，本文所论

的空间机制是指一个地理空间内的规则配置方式与制度运作形式。作为新制度经济地理学分析区域一体化的新理论视角与测度方法，空间机制在交叉学科的影响下不仅强调经济地理学的制度转向、制度绩效与制度创新（贺灿飞等，2014），而且强调区域一体化进程中机制、规则与制度的重要性，并聚焦于缩小制度差距（王雨等，2022）。空间机制通常体现为一种静态与动态相结合的空间—规则关系，且呈现多元化、多维度、相互协调的规则机制。空间机制在实践中注重制度创新，以突破规则限制与制度壁垒，增强空间治理的有效性与协调合作能力。在海南—南海地理空间内，伴随自贸港在发展过程中构建开放型经济新体制以及离岛“境内关外”分级主权治理体系，空间机制将推动自贸港发展成为新时代改革开放的政策实验室，推进海南—南海区域一体化。在空间机制的范式内，主要选择海南—南海地理空间内的2个空间机制路径进行分析，即加强自贸港的制度创新与完善自贸港的海洋治理。

1.2.3 空间行为 在经济地理与人文地理的交叉视域下,本文所论的空间行为是指一个地理空间内的人类行为,在受到空间形塑的同时也会对空间发展做出影响与塑造。与空间行为密切相关的空间-行为互动理论也认为空间(人类活动的地理空间)与行为(人类行为活动)之间会进行互动,且体现为一种辩证的相互作用与联系(柴彦威等,2017)。在海南—南海地理空间内,在构建双循环互促的方针指导下,自贸港发展过程中所呈现的空间行为以共同利益为基础,主要体现为海南—南海区域内的国家、地区、城市或国际组织等行为主体会影响空间发展,并影响区域经济一体化进程。在空间行为的范式内,主要选择海南—南海地理空间内的2个空间行为路径进行分析,即构建海南—南海空间内的循环经济圈与强化海南—南海空间内的“21世纪海上丝绸之路”合作。

2 自贸港发展的空间理念

自贸港发展推动海南—南海区域经济一体化需要借助空间理念的力量。换言之,海南—南海地理空间内的观念文化会影响区域经济一体化与区域协同发展。当前,海南自贸港在构建双循环新发展格局的方略指导下,将进一步深化包容开放与合作共赢的空间理念,将海南岛的发展融入海南—南海区域。具体而言,自贸港发展需要落实海洋命运共同体理念与新发展理念,从而推动海南—南海区域经济一体化。

2.1 海洋命运共同体理念推动区域经济一体化

基于海南—南海地理空间的海洋特征,自贸港发展需要具备对应的海洋观,扩大中国经济的发展空间与夯实双循环相互促进,逐步推动区域协同发展。在这方面,新时代中国提出的海洋命运共同体理念至关重要,在海南—南海地理空间内体现为陆海统筹、依海富国、以海强国的海洋空间发展理念。自贸港发展将引领形成区域内的海洋经济新秩序,与东盟等经济体携手发展,进一步促进区域经济一体化。

具体而言,自贸港的发展过程中,需要以海洋命运共同体理念来凝聚海南—南海地理空间内不同经济体之间的共识,构建共同利益。海洋命运共同体理念是在中国建设海洋强国的基础上发展而来的新型海洋观,在海南—南海地理空间内具体表现为南海命运共同体理念。2019年4月,习总书记首次提出海洋命运共同体的理念及倡议,其内涵是不同

国家行为体或经济体基于共同的海洋利益而达成合作集体(李学勇,2019)。海洋命运共同体理念是人类命运共同体理念在海洋领域的丰富和发展,也是向海发展、深化区域合作与海洋治理的中国方案,其核心思想是合作、共赢,各国利益交融、相互依存、命运与共(王寅,2017)。该理念在地缘政治经济中表现为“全球性”和“共同利益”的科学内涵(龙冬平等,2021)。现阶段,海洋命运共同体理念在海南—南海地理空间内成为海南自贸港发展与推动区域经济一体化的思想路线图,并发挥助力作用。在海洋命运共同体理念的导向作用下,自贸港建设将超越海南本岛,实施岛屿、海洋、陆地统筹发展。在此基础上,自贸港发展格局将扩大至整个立体的海南—南海空间,并与区域内其他经济体建立贸易伙伴关系。自贸港将秉持“共商共建共享”的多边主义区域合作思维,共同构建互利共赢的海洋经济关系与国际关系。

2.2 新发展理念推动区域经济一体化

新发展理念是当前中国经济发展的重要原则之一。在新发展理念的导向作用下,海南自贸港发展将推动海南—南海区域经济一体化。新发展理念的内涵是创新、协调、绿色、开放、共享,不仅从国内循环的角度思考中国经济发展方向,而且从国际循环的角度思考国际经济发展前景(刘明松,2021)。海南自贸港的发展将立足于贯彻新发展理念,构建双循环互促新发展格局,并协同海南—南海地理空间内的各国各地区,共建开放普惠、合作共赢的区域。

首先,“创新”理念是引导经济发展的重要动力(周志军等,2022)。自贸港建设应实行创新驱动发展,立足自贸港的资源禀赋与经济基础,探索海南—南海区域经济协作发展新动能。其次,“协调”理念是推动区域经济合作的思想动力。在经济全球化的背景下,融入全球发展是历史大势。单一国家在发展过程中如果缺乏协调整合的视野与智慧,可能会出现区域发展不平衡等问题。自贸港的发展过程中,要深化协调理念,整合海南—南海区域内的产业链、供应链、价值链,发挥各经济体的比较优势。同时,海南—南海地理空间内的国家与地区大多为新兴经济体和后发经济体。在资源有限的情况下,这些国家与地区若要与发达国家在交流中体现竞争优势,就需要注重本区域发展的协调性与优化资源在区域中的配置,扬长补短,协调发展。再次,在“绿色”理念的导向推动下,自贸港

要与海南—南海区域内其他经济体合作发展绿色经济和蓝色生态经济,保护陆海生态环境。再者,“开放”理念是区域经济高质量发展的助推器。在经济全球化进程中,对外开放是客观规律。自贸港发展要深化改革开放的深度与广度,将全国统一大市场的规模优势与自贸港的制度优势相结合,加快构建双循环互促格局。在此基础上,自贸港可力图打造海南—南海区域内的开放型经济新平台,促进经贸和投资自由化便利化。最后,在“共享”理念的导向推动下,海南自贸港需坚持共享发展,秉持互利共赢的合作观,逐步解决区域发展的不平衡问题,让海南—南海区域内的人民共享经济发展成果。

3 自贸港发展的空间机制

自贸港发展推动海南—南海区域经济一体化需要运用空间机制来达成,其重点在于制度创新。新制度经济地理学强调,制度创新可促进经济高质量发展(王雨等,2022)。在海南—南海地理空间内,空间机制强调区域经济一体化进程中规则与制度的重要性。自贸港需利用离岛“境内关外”的分级主权治理体系,着力探索制度创新。在此基础上,自贸港应突破规则限制与制度壁垒,深入解决目前体制机制存在的问题,促进各项要素便利流动与夯实双循环互促战略,进一步加强区域协作。在空间机制的范式内,自贸港发展需要加强其制度创新以及完善其海洋治理,合力推动海南—南海区域经济一体化。

3.1 加强自贸港的制度创新

海南自贸港发展应该重视制度创新,即通过规则创新、破除体制机制弊端来推动海南—南海区域经济一体化。自贸港是设在境内关外、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,是目前全球开放水平最高的特殊经济功能区(汪洋,2017)。这是对中国特色自贸港的权威阐释,也指明了自贸港的发展方向,即探索创新“一线放开、二线管住”的分级主权治理模式。2020年以来,在党中央颁布《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》等顶层制度设计后,对海南自贸港进行精准定位,进一步发挥海南岛的岛屿属性、离岛优势与离岸空间特质。在“一线放开、二线管住”的特殊政策下,对海南自贸港进行制度集成创新与完善开放型经济制度,打造岛屿开发的逐梦空间;同时探索分级主权

治理形态以及贸易自由化、投资自由化等制度创新,为区域经济一体化提供机制保障。

加强自贸港制度创新来推动海南—南海区域经济一体化的路径主要包括:首先,精准自贸港定位,优化制度安排。作为中国特色的海南自贸港,在制度安排方面需注重透明度、开放度和便利度。在政治地理学的岛水关系中,海南岛连接中国大陆和南海。自贸港的服务对象是中国大陆经济腹地和整个南海区域,这使其成为国内国际双循环互促的战略对接点。因而自贸港要突出自身区位优势,在制度创新过程中与国际接轨,将中国规则和国际规则相对接,并逐步统一、衔接自贸港与海南—南海区域内其他经济体之间的经贸规则、投资规则、金融规则,进一步推动海南—南海区域联动发展。其次,创新分级主权治理形态。在“一线放开,二线管住”基础上,自贸港需构建异态管辖权制度体系,例如参照“一国两制”设立“海南自贸港特别行政委员会”(刘云刚等,2021),设置“境内关外”的边界制度,推行特殊关税政策与海关管理制度等,使自贸港成为国内国际经济循环的有效平台,进一步推动区域经济协同发展。再者,建设海南岛成为“南海营运中心”。借鉴台湾岛曾经规划的“亚太营运中心”,海南岛在建设自贸港过程中可规划“南海营运中心”,具体包括六项专业中心,即制造中心、海运中心、空运中心、金融中心、电信中心与媒体中心。这将有助自贸港建设成具有区域竞争力、影响力与辐射力的多功能运营中心,进而推进区域经济一体化。最后,创新自贸港的负面清单制度。自贸港在发展过程中应逐步缩减外资准入、跨境服务贸易的负面清单(李猛等,2021),扩大对外开放与交流合作;同时,针对经济发展和产业结构,自贸港可制定一套更有优势、更开放有序的贸易规则制度,进一步接轨国际规则。

3.2 完善自贸港的海洋治理

基于海南自贸港濒临海洋的地理特征,自贸港发展过程中应该完善海洋治理体系,积极参与南海海洋治理与构建南海命运共同体,促进自贸港与东盟国家、南太平洋岛国等南海经济体的区域合作,进而推动海南—南海区域经济一体化发展。

完善自贸港的海洋治理来推动海南—南海区域经济一体化的路径主要包括:首先,加强构建海南—南海地理空间内的蓝色伙伴关系。中国在2017年提出在海洋领域内建立蓝色伙伴关系,在海洋可持续发展过程中搭建合作平台、强化海洋经济合作与

海洋治理协作(刘天琦, 2019)。蓝色伙伴关系是指在中国沿海的地理空间内建设3条蓝色经济通道, 即中国—印度洋—非洲—地中海、中国—大洋洲—南太平洋和中国—北冰洋—欧洲(姜秀敏等, 2019)。海南—南海地理空间内的蓝色伙伴关系主要涉及2条经济通道, 即中国—印度洋—非洲—地中海和中国—大洋洲—南太平洋。具体表现为, 以海南岛为经济地理支点, 连接中国至东南亚、中南半岛的经济走廊, 南接太平洋, 西衔印度洋。在此地理空间内, 蓝色伙伴关系涉及的海洋治理层面应深化海洋公共事务合作, 即自贸港发展过程中要加强与南海国家或地区的沟通协商, 逐步构建符合各方共同利益的海洋公共管理新机制。在蓝色伙伴关系涉及的海洋经贸层面, 自贸港发展过程中要注重发展蓝色经济, 加强海洋科技与资源开发利用等方面的协作, 共建共享海洋经济产业园区以及逐步达成蓝色产业对接与合作, 推动海洋经济融合发展。其次, 制定更具体有效的区域规则。在此进程中, 中国应起积极主导作用。其中, 值得一提的是, 在2002年中国与东盟签署《南海各方行为宣言》的基础上, 中国循序渐进地制定《南海各方行为准则》, 以此达成更有效的南海海洋治理模式, 深化地缘经济合作。再者, 深度参与BBNJ协定(Biodiversity of Areas Beyond National Jurisdiction, 国家管辖范围外海洋生物多样性协定)的制定过程。BBNJ养护与可持续利用协定将重塑全球海洋经济新秩序。其四大关键内涵是指海洋遗传资源、海洋保护区、环境影响评估、能力建设与海洋技术转让, 这将对南海海洋治理与经济发展产生重大影响。在自贸港发展过程中, 以海南岛为支点, 积极参与BBNJ协定制定可优化海南—南海区域合作的海洋领域布局, 实现海洋资源与经济的永续发展。

4 自贸港发展的空间行为

自贸港发展推动海南—南海区域经济一体化需要通过实际的空间行为来达成。在海南—南海地理空间内, 空间行为将超越狭隘的国家理性, 各个国家与地区的空间行为以共同利益为基础, 基于共同利益动力来付诸实施一系列经济活动行为, 促进区域内各方共同发展。具体而言, 在双循环互促的方略指导下, 自贸港的发展将引领海南—南海地理空间内的国家、地区等各个行为主体作出共同的行动, 合力推动区域经济一体化。在空间行为的范畴内, 自贸港发展需要进一步构建海南—南海空间内

的循环经济圈, 强化海南—南海空间内的“21世纪海上丝绸之路”合作。

4.1 构建海南—南海空间内的循环经济圈

海南自贸港背靠中国大陆的经济腹地, 一方面要畅通国内大循环, 深度挖掘全国统一大市场的巨大需求与潜力; 另一方面要拓展国际大循环, 面向南海、走向世界。尤其在自贸港发展过程中要加强海南—南海经济地理空间内的区域大循环, 构筑全方位的贸易伙伴关系与外向型的经济合作关系, 构建海南—南海空间内的循环经济圈, 推动海南—南海区域经济一体化。

在自贸港发展过程中, 构建海南—南海空间内的循环经济圈, 推动区域经济一体化的路径主要包括: 首先, 深度参与海南—南海区域内的多边合作组织或协定。在自贸港发展过程中, 中国要充分利用已有的区域协作机制, 衔接和融入RCEP、APEC(Asia-Pacific Economic Cooperation, 亚太经济合作组织)、东盟“10+3”与“10+1”合作机制等, 使海南—南海区域成为世界上囊括众多人口、经济规模宏大的自由经贸区, 塑造经济地理新版图。其次, 加强海南自贸港的港口建设, 促进区域经济一体化的互联互通。现阶段, 海南自贸港建设尚在起步阶段, 港口基础设施建设仍较落后, 与国内大型港口或与新加坡等国际港口相比仍存在较大差距。因此, 需要提高海口港、洋浦港、三亚港等港口的吞吐能力, 增加深水泊位, 增强海港与空港之间的对接能力, 提升国际货轮的来港次数。在此基础上, 提升海南岛与海南—南海区域内其他国家或地区的互联互通。最后, 利用海南岛的热带地理特征, 建设海南—南海区域内的热带农业跨国产业链。基于海南岛的纬度特征与地理气候, 可以深化发展农旅产业、农产品加工业、农业种业贸易(傅国华等, 2022), 带动热带农业产业链、价值链、创新链等要素融入海南—南海区域经济发展中。尤其要逐步培育自贸港热带农业的跨国产业链, 连接东南亚、南亚、南太平洋岛国等经济体, 建设国际农产品产业园区, 推动海南—南海地理空间内的农业经济一体化。

4.2 强化海南—南海空间内的“21世纪海上丝绸之路”合作

在自贸港发展过程中, 推动区域经济一体化需要强化海南—南海空间内的“21世纪海上丝绸之路”合作, 将自贸港发展与“一带一路”战略进行

衔接,构建海南—南海地理空间内的一体化经济合作网络。在此过程中,海南自贸港凭借离岛特征、资源要素、特殊政策等优势,将成为“21世纪海上丝绸之路”的重要节点和枢纽。同时,通过双循环互促的新发展格局,加强区域内的国际经济与贸易合作,与东盟国家、南亚国家、南太平洋岛国进行经济产业合作与互补,推进区域经济一体化。

强化海南—南海空间内的“21世纪海上丝绸之路”合作是以海南自贸港建设为关键环节,在畅通国内大循环、构建全国统一大市场的基础上,自贸港面向东南亚、南亚、南太平洋地区进行辐射,以基础设施建设和经济产能合作为主导方向,与相关国家或地区之间优势互补,协作发展(曹云华等,2020)。在路径政策方面,首先,自贸港发展与“21世纪海上丝绸之路”倡议相结合,推动自贸港在区域经济一体化发展过程中的金融创新,共同降低关税,减少交易成本,优化投资环境与营商环境,提高区域经济竞争力。其次,在“21世纪海上丝绸之路”的倡议下,自贸港发展应在海南—南海地理空间内进行双向的“走出去”和“请进来”策略,尤其应注重与东盟、南太平洋岛国等南海地缘经济体合作建设多元化的经济产业园区(曹云华等,2020),并通过产业协作与分工达成错位发展,获得共同收益。再者,自贸港应加强与海南—南海空间内其他经济体之间的水产品贸易合作,达成“21世纪海上丝绸之路”中的水产品一体化网络体系(彭飞等,2021),增加水产品贸易流。尤其是,应逐步提高自贸港在海南—南海区域水产品贸易体系中的地位,推动建立稳定、协同的水产品贸易网络。借助海南—南海空间内人口规模较大的优势,扩大水产品的贸易规模,助力海南—南海区域内的海洋经济一体化发展。

5 结论与讨论

基于海南岛的岛屿特征、海洋属性与离岛空间特质,海南岛的岛屿开发与空间治理应该进一步融入南海,自贸港在发展过程中要进一步面向海洋、走向世界,建构新的经济地理空间格局。据此,本文提出了海南—南海的经济地理新概念。海南—南海地理空间是中国特色海南自贸港建设过程中深化改革、统筹国内国际2个大局、构建双循环互促格局的战略区域,这也是实现区域一体化的空间基础。在此空间中,自贸港作为中国对外开放门户,其发展处于双循环互促的关键环节,对双循

环互促发挥重要的支撑作用。自贸港的发展一方面将优化国内循环的结构,畅通全国大循环、辐射全国腹地以及挖掘全国统一大市场的潜力;另一方面将在国内循环的基础上,拓展国际大循环,将中国规则与国际规则对接。因此,自贸港在发展过程中,应该在背靠全国经济腹地的基础上,加强与海南—南海地理空间内东南亚、南亚、南太平洋岛国等经济体的区域协作,逐步推动海南—南海区域经济一体化。

自贸港发展推动海南—南海区域一体化的政策与路径包括3个层次:1)在空间理念层次,自贸港在发展过程中要深化落实海洋命运共同体理念和新发展理念,以文化理念为动力推动区域经济一体化。2)在空间机制层次,自贸港在发展过程中要加强制度创新和完善海洋治理,以规则制度为动力推动区域经济一体化。3)在空间行为层次,自贸港在发展过程中要构建海南—南海空间内的循环经济圈、强化“21世纪海上丝绸之路”合作,以行为利益为动力推动区域经济一体化。

在提出海南—南海的经济地理概念基础上,本文着重探讨自贸港发展推动区域一体化的路径。首先,空间理念、空间机制与空间行为组成的分析框架的创新性扩大了海南自贸港发展的尺度与联系,充实了自贸港发展与区域一体化的关系研究,从空间区域协作的角度论述海南自贸港与南海命运共同体建设。需要指出的是,本文主要基于当前海南自贸港建设与区域经济发展所处的阶段特征来选择以上3个维度进行分析,但区域经济一体化需要通过多种路径来实现,空间理念、空间机制与空间行为3个维度并不能全面涵盖所有实现区域一体化的路径。换言之,其他维度的分析亦非常重要。后续随着海南自贸港建设与区域经济发展,空间理念、空间机制与空间行为之外的维度与路径可能更值得关注。其次,本文提出的区域经济一体化路径与政策更强调国际尺度,但这并不代表可以忽视国内尺度,随着双循环互促战略和建设全国统一大市场的推进,海南自贸港发展与区域一体化的国内尺度将受到重视,诸如“粤港澳+自贸港”等区域协作研究将更值得思考。最后,在文献贡献方面,本文从以往研究聚焦于长三角、粤港澳大湾区等国内区域经济一体化,创新性地延展到新时代建设中国特色自贸港背景下的海南—南海区域经济一体化;从以往“粤港澳+南海”“广西+南海”的区域合作分析拓展到“海南+南海”的新视野,创新

性地提出海南—南海融合发展。

总而言之,海南自贸港发展推动海南—南海区域经济一体化是一项系统、动态、与时俱进的研究课题。海南岛的岛屿特征、自贸港的特殊制度安排以及海南—南海地理空间的独特属性,为区域一体化提供了新的研究视野与理论视角。尤其是,在现阶段国际政治经济体系变革的时代背景下,自贸港发展与推动区域经济一体化的进程将兼具机遇与挑战。

参考文献 (References):

- Baldacchino G. 2020. How It Feels on the Ground? The Experiences of Residents from a Subnational Island Jurisdiction. *Small States & Territories*, 3(1): 123-126.
- Balassa Bela. 1961. The Theory of Economic Integration. *Kyklos*, 14 (1): 1-17.
- 陈航航, 贺灿飞, 毛熙彦. 2018. 区域一体化研究综述: 尺度、联系与边界. *热带地理*, 38 (1): 1-12. [Chen Hanghang, He Canfei and Mao Xiyan. 2018. Review of Regional Integration: Scales, Links and Borders. *Tropical Geography*, 38(1): 1-12.]
- 柴彦威, 谭一洛, 申悦, 关美宝. 2017. 空间-行为互动理论构建的基本思路. *地理研究*, 36 (10): 1959-1970. [Chai Yanwei, Tan Yiming, Shen Yue and Guan Meibao. 2017. Space Behavior Interaction Theory: Basic Thinking of General Construction. *Geographical Research*, 36(10): 1959-1970.]
- 曹云华, 李均锁. 2020. 东盟经济共同体与“21世纪海上丝绸之路”: 竞争与合作. *广东社会科学*, (2): 37-44. [Cao Yunhua and Li Junsuo. 2020. Asean Economic Community and the 21st Century Maritime Silk Road: Competition and Cooperation. *Guangdong Social Sciences*, (2): 37-44.]
- 傅国华, 马恺阳, 张德生. 2022. 构建现代产业体系背景下海南自贸港产业结构优化研究. *海南大学学报*, 40 (2): 92-100. [Fu Guohua, Ma Kaiyang and Zhang Desheng. 2022. Optimizing the Industrial Structure of Hainan Free Trade Port under the Construction of the Modern Industrial System. *Journal of Hainan University*, 40(2): 92-100.]
- 胡潇. 2014. 空间现象的文化解读——基于马克思恩格斯空间理念的思考, 学术研究, (9): 1-10. [Hu Xiao. 2014. Cultural Interpretation of Space Phenomena: Based on the Space Concept of Marx and Engels. *Academic Research*, (9): 1-10.]
- 贺灿飞, 郭琪, 马妍, 范帅邦, 赵瑜嘉. 2014. 西方经济地理学研究进展. *地理学报*, 69 (8): 1207-1223. [He Canfei, Guo Qi, Ma Yan, Fan Shuaibang and Zhao Yujia. 2014. Progress of Economic Geography in the West: A Literature Review. *Acta Geographica Sinica*, 69(8): 1207-1223.]
- Israel S, Buttler F, Ingensiep C and Reimann C. 2017. Connected Europe: Does Economic Integration Foster Social Interaction? . *Journal of Contemporary European Studies*, 25(1): 88-106.
- 金凤君, 姚作林, 陈卓. 2021. 环南海区域发展特征与一体化经济区建设前景. *地理学报*, 76 (2): 429-443. [Jin Fengjun, Yao Zuolin and Chen Zhuo. 2021. Development Characteristics and Construction Prospects for an Integrated Economic Zone in the South China Sea Region. *Acta Geographica Sinica*, 76(2): 429-443.]
- 姜秀敏, 陈坚. 2019. 论海洋伙伴关系视野下三条蓝色经济通道建设. *中国海洋大学学报*, (3): 38-45. [Jiang Xiumin and Chen Jian. 2019. Research on the Three Blue Economic Channels from the Perspective of Ocean Partners. *Periodical of Ocean University of China*, (3): 38-45.]
- 刘云刚, 刘玄宇. 2021. 政治地理学视角下的海南自由贸易港发展解读. *资源科学*, 43 (2): 209-216. [Liu Yungang and Liu Xuanyu. 2021. Perspective on the Development of Hainan Free Trade Zone (Port) from a Political Geography Approach. *Resources Science*, 43(2): 209-216.]
- 龙冬平, 陈再齐, 徐铭恩, 刘丹红. 2021. 人类命运共同体理念的理论与实践及其在抗疫实践中的应用. *热带地理*, 41 (4): 694-707. [Long Dongping, Chen Zaiqi, Xu Ming'en and Liu Danhong. 2021. Theoretical Analysis of a Community with Shared Future for Mankind and Its Applications in Anti- COVID-19 Practice. *Tropical Geography*, 41(4): 694-707.]
- 李郁, 郑莎莉, 梁育填. 2017. 贸易促进下的粤港澳大湾区一体化发展. *热带地理*, 37 (6): 792-801. [Li Yun, Zheng Shali and Liang Yutian. 2017. Integration Process of the Guangdong-Hongkong-Macao Greater Bay Area under the Promotion of Trade. *Tropical Geography*, 37(6): 792-801.]
- 李猛, 黄庆平, 翟营. 2021. 论海南自贸港与国内国际双循环新发展格局的战略对接. *经济体制改革*, (4): 58-65. [Li Meng, Huang Qingping and Zhai Ying. 2021. Discussion on the Strategic Connection between Hainan Free Trade Port and the New Development Pattern of Domestic and International Dual Circulation. *Reform of Economic System*, (4): 58-65.]
- 李雪松, 张雨迪, 孙博文. 2017. 区域一体化促进了经济增长效率吗? ——基于长江经济带的实证分析. *中国人口·资源与环境*, 27 (1): 10-19. [Li Xuesong, Zhang Yudi and Sun Bowen. 2017. Does Regional Integration Promote the Efficiency of Economic Growth. *China Population, Resources and Environment*, 27(1): 10-19.]
- 李学勇. 2019. 习近平集体会见出席海军成立70周年多国海军活动外方代表团团长. *人民日报*, 2019-04-24 (1). [Li Xueyong. 2019. Xi Jinping Met with the Heads of Foreign Delegations Attending the Naval Activities Marking the 70th Anniversary of the Founding of the PLA. *People's Daily*, 2019-04-24(1).]
- 刘天琦. 2019. 全球海洋治理视域下的南海海洋治理. *海南大学学报*

- 人文社会科学版, 37 (4): 1-8. [Liu Tianqi. 2019. Ocean Governance in the South China Sea from the Perspective of Global Ocean Governance. *Humanities & Social Sciences Journal of Hainan University*, 37(4): 1-8.]
- 刘明松. 2021. 在共建美好世界中深化新发展理念. 人民论坛·学术前沿, (Z1): 88-94. [Liu Mingsong. 2021. Deepen the New Development Concept in Building a Better World. *People's Forum-Academic Frontiers*, (Z1): 88-94.]
- 彭飞, 胡锦琳, 伏捷, 富宁宁. 2021. “21 世纪海上丝绸之路”沿线国家水产品贸易网络分析. 热带地理, 41 (6): 1188-1198. [Peng Fei, Hu Jinlin, Fu Jie and Fu Ningning. 2021. The Trade Network of Aquatic Products of Countries along the "21st Century Maritime Silk Road". *Tropical Geography*, 41 (6): 1188-1198.]
- Robson P. 1984. *The Economics of International Integration*. 2nd Edition. London: George Allen & Unwin.
- 石建勋, 徐玲. 2022. 新发展格局下海南自贸港建设与发展战略研究. 海南大学学报, 40 (2): 84-91. [Shi Jianxun and Xu Ling. 2022. Research on the Construction and Development Strategy of Hainan Free Trade Port under the New Development Pattern. *Journal of Hainan University*, 40(2): 84-91.]
- Sassen S. 2003. Globalization or Denationalization?. *Review of International Political Economy*, 10(1): 1-22.
- Swyngedouw E. 2004. Globalisation or "Glocalisation"? Networks, Territories and Rescaling. *Cambridge Review of International Affairs*, 17(1): 25-48.
- Scitovsky T. 1958. *Economic Theory and Western European Integration*. London: George Allen & Unwin.
- Tinbergen J. 1954. *International Economic Integration*. Amsterdam: Elsevier.
- Viner J. 1951. The Customs Union Issue. *International Affairs*, 3(3): 93.
- 王秋玉, 曾刚, 苏灿, 尚勇敏. 2022. 经济地理学视角下长三角区域一体化研究进展. 经济地理, 42 (2): 53-63. [Wang Qiuyu, Zeng Gang, Su Can and Shang Yongmin. 2022. Research Progress of Regional Integration of Yangtze River Delta from the Perspective of Economic Geography. *Economic Geography*, (42) 2: 53-63.]
- 王淑芳, 刘玉立, 葛岳静, 王惠文. 2015. 中国—东盟地缘经济研究综述. 热带地理, 35 (5): 730-738. [Wang Shufang, Liu Yuli, Ge Yuejing and Wang Huiwen. 2015. Review on Geo-Economy between China and ASEAN. *Tropical Geography*, 35 (5): 730-738.]
- 王雨, 张京祥. 2022. 区域经济一体化的机制与效应——基于制度距离的空间发展解释. 经济地理, 42 (1): 29-36. [Wang Yu and Zhang Jingxiang. 2022. The Mechanism and Effect of Regional Integration: An Explanation of Spatial Development Based on Institutional Distance. *Economic Geography*, 42(1): 29-36.]
- 王寅. 2017. 人类命运共同体: 内涵与构建原则. 国际问题研究, (5): 22-32. [Wang Yan. 2017. The Community of Shared Future for Mankind: Connotations and Constructive Principles. *International Studies*, (5): 22-32.]
- 汪洋. 2017. 推动形成全面开放新格局. 人民日报, 2017-11-10 (4). [Wang Yang. 2017. Making New Ground in Pursuing Opening-up on All Fronts. *People's Daily*, 2017-11-10 (4).]
- 叶玉瑶, 王翔宇, 许吉黎, 张虹鸥, 刘郑倩, 孙嘉仪, 卢秦. 2022. 新时期粤港澳大湾区协同发展的内涵与机制变化. 热带地理, 42 (2): 161-170. [Ye Yuyao, Wang Xiangyu, Xu Jili, Zhang Hong'ou, Liu Zhengqian, Sun Jiayi and Lu Qin. 2022. The Connotation and Mechanism Changes of Coordinated Development of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area in the New Period. *Tropical Geography*, 42 (2): 161-170.]
- 殷洁, 张京祥, 罗小龙. 2010. 重申全球化时代的空间观: 后现代地理学的理论与实践. 人文地理, 25 (4): 12-17. [Yin Jie, Zhang Jingxiang and Luo Xiaolong. 2010. Reaffirmation of the View of Space in the Globalization Era: Theories and Practice of Postmodern Geographies. *Human Geography*, 25(4): 12-17.]
- Yu T and Li B Y. 2020. Island Territorial Disputes and China's Shelving Disputes and Pursuing Joint Development Policy. *Island Studies Journal*, 15(2): 37-54.
- 周志军, 祁峰. 2022. 新发展理念的新时代解读. 财经问题研究, 43 (3): 24-33. [Zhou Zhijun and Qi Feng. 2022. New Era Interpretation of New Development Concept. *Research on Financial and Economic Issues*, 43(3): 24-33.]
- 张尔升, 李雪晶. 2019. 中国特色自贸港建设与构建南海海洋命运共同体互动研究. 亚太安全与海洋研究, (2): 85-97. [Zhang Ersheng and Li Xuejing. 2019. Research on the Interaction between the Construction of Free Trade Port with Chinese Characteristics and the Construction of Maritime Community in the South China Sea. *Asia-Pacific Security and Maritime Affairs*, (2): 85-97.]

The Development of the Hainan Free Trade Port and Hainan-South China Sea Regional Economic Integration

Peng Xingzhi^{a,b}

(a. School of Public Administration; b. Research Center for Public Governance of Hainan, Haikou 570228, China)

Abstract: From the perspective of economic geography, the features, marine attributes, and offshore spatial characteristics of Hainan Island, as well as the special institutional arrangement of Hainan Free Trade Port, provide a new research perspective on the promotion of regional economic integration. Currently, the construction of Hainan Free Trade Port is in the key stage of building a new development pattern of domestic and international dual circulation. In its process of development, the free trade port is oriented to the ocean and to the world, contributing to a new economic geospatial pattern. Accordingly, a new concept of economic geography for Hainan and the South China Sea is put forth, and a new analytical framework is constructed, composed of spatial concept, spatial mechanism, and spatial behavior, to explore the path and prospects of the development of the Hainan Free Trade Port and promote the regional economic integration of Hainan and the South China Sea. The results indicate that the Hainan-South China Sea geospace is the spatial basis for the development of the Hainan Free Trade Port to promote regional economic integration. First, at the spatial concept level, the concept of marine community and the new development concept should be deeply implemented, and the cultural concept should be taken as the driving force to promote Hainan-South China Sea regional economic integration during port development. Second, at the spatial mechanism level, institutional innovation and marine governance of the Hainan Free Trade Port should be strengthened, and Hainan-South China Sea regional economic integration should be promoted with rules and systems as the driving force. At the spatial behavior level, a circular economy in Hainan-South China Sea should be built and the "21st Century Maritime Silk Road" should be consolidated with behavioral interests as the driving force to promote Hainan-South China Sea regional economic integration. Finally, regarding its contributions, in the face of international economic system transformation and trade protectionism, regional economic integration is crucial for China to build a world-class free trade port, integrate into economic globalization, and deeply participate in global economic governance. By putting forth the new economic and geographical concept of Hainan-South China Sea, and constructing a new analytical framework, it is of great theoretical and practical significance to grasp the internal logic, influence mechanisms, and practical path of development for Hainan Free Trade Port to promote the regional economic integration of Hainan-South China Sea.

Keywords: Hainan-South China Sea; economic geography; Hainan Dao; free trade port; regional economic integration