

建设的各项扩大开放政策转化为法律制度并保持长期稳定,将最大限度提振境外投资者的信心、稳定其预期,使他们对来海南投资创业更加放心、安心。

“法治建设还是制度创新的核心,也是确保制度创新成果落地和避免制度创新‘碎片化’的根本。《海南自由贸易港法》为自贸港未来的各项制度改革、试点措施划定了法律框架,有利于加强制度设计的系统性与协调性,避免各级各类法律规范在适用中可能出现的冲突,使各项制度措施相互配合、相得益彰,为海南自贸港的制度集成创新提供法律保障。”吴士存认为,下一步,在海南自贸港法律法规体系的立法设计上,应前瞻性地研判自贸港发展趋势,做好法律法规体系的科学规划,近期应把法规制定的重点放在营商环境建设和市场主体进入和退出机制的法治化和便利化上。

五条建议事关海南自贸港建设成效

随着改革开放力度加大,政策密集落地见效,海南发展步伐提速。2020年,海南多项主要经济指标好于全国平均水平,实现了新设企业数量翻番、人才引进规模翻番、实际利用外资翻番、离岛免税购物金额翻番。对于接下来如何推进海南自贸港建设取得新成效,吴士存提出五条建议。

一是大力解放思想,发扬“敢闯敢试”精神,使海南成为新时代中国改革开放的领头羊。改革开放以来,上海浦东、深圳蛇口等地正是依靠思想的大解放,凭借敢为

天下先的闯劲,创造了“浦东速度”“蛇口精神”;海南建省办经济特区以来,也正是有赖于解放思想、敢闯敢试,多项改革走在全国前列。“在实施自贸港建设这一新时期事关我国改革开放发展全局的重大国家战略的进程中,海南仍要高举‘思想再解放、大解放’的旗帜,对标国际最高开放标准,瞄准全球发达经济体的体制机制和管理方式,勇于尝试和借鉴,敢于试错,力争取得新突破。”吴士存说。

二是尽早启动琼州海峡跨海通道建设的再论证、再研究,破除制约海南自贸港流量和与腹地交流的唯一“瓶颈”。吴士存认为,随着我国经济实力、科技创新和海底隧道建设工程技术水平的大幅提升,琼州海峡跨海工程“硬连接通道”建设不仅具备了工程技术、经济社会效益上的可行性,而且具有独特和强大的政治昭示意义。“跨海隧道工程将提振新形势下国际社会对我国发展的信心,加速海南自贸港建设进程,解决海南自贸港建设面临的流量不足和腹地受限问题。建议由国家发改委或交通运输部牵头就加快推进项目建设、技术评估方案、投资和运营模式等问题进行研究论证。”

三是找准自身独特定位,实现海南自贸港与粤港澳大湾区协同发展。在吴士存看来,粤港澳大湾区和海南自贸港的互补性远大于同质性,可以形成优势互补、联动发展的良好局面。他建议,两地之间可通过推动产业体系的对接协作、促进对外交流与国际合作领域优势互补等方式加强对接联动。比如,可以加强制造业领域发展经

验与技术共享、形成产业链延伸互补等。

四是建立法治化、规范化的自贸港容错纠错机制,保障主观上为探索和创新而“试”和“闯”的人无后顾之忧。“试错是创新的必由之路,自贸港的管理者可能会因没有创新的先例遵循或缺乏经验而导致创新成果未达预期或出现失误,或是在加快项目落地、提高办事效率的过程中出现偏差与失误。”吴士存指出。2020年11月,我省出台《海南自由贸易港公职人员容错纠错办法(试行)》,明确了可以容错的1个前提、7种情形。近日,《关于建立海南自由贸易港公职人员容错纠错、澄清正名和重新使用典型案例通报发布制度的实施办法(试行)》正式印发,就是要通过常态化通报发布公职人员容错纠错、澄清正名、重新使用的典型案例,激励全省广大党员干部担当作为。

五是争取上调海南新增地方政府债务限额或发行“海南自贸港建设债券”,为自贸港建设发展提供强大财力支撑。吴士存认为,海南经济基础较为薄弱,财政收入不足长期困扰海南大型基础设施工程的修建与更新,一定程度上限制了海南对外来投资的吸引力;而“增加海南地方债务限额与发行债券是破解这一怪圈、满足自贸港建设庞大资金需求的可行手段”。他建议,海南可向国家申请单独核定5年用于自贸港建设的新增地方政府债务限额5000亿元,或由国家发行专项的自贸港建设长期债券,利用国家信用降低融资成本,推动海南自贸港建设高质量发展。■

本文责编/蔡萌 邮箱/394666442@qq.com