

# 全岛零关税 海南自贸港建设方案出炉

北京商报讯(记者 陶凤 吕银玲)全国两会闭幕不久,更高水平开放再添新支点。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》(以下简称《方案》)。《方案》提出,到2025年,初步建立以贸易自由便利和投资自由便利为重点的自由贸易港政策制度体系。《方案》表示,将在实现有效监管的前提下,建设全岛封关运作的海关监管特殊区域。

《方案》明确,在贸易自由便利方面,在实现有效监管的前提下,建设全岛封关运作的海关监管特殊区域。对货物贸易,实行以“零关税”为基本特征的自由化便利化制度安排。对服务贸易,实行以“既准入又准营”为基本特征的自由化便利化政策举措。推进服务贸易自由便利,实施跨境服务贸易负面清单制度,破除跨境交付、境外消费、自然人移动等服务贸易模式下存在的各种壁垒,给予境外服务提供者国民待遇。

具体而言,在海南自由贸易港与中华人民共和国关境外其他国家和地区之间设立“一线”。在确保履行我国缔结或参加的国际条约所规定义务的前提下,制定海南自

由贸易港禁止、限制进出口的货物、物品清单,清单外货物、物品自由进出,海关依法进行监管。



公平竞争,打造公开、透明、可预期的投资环境,进一步激发各类市场主体活力。坚持金融服务实体经济,重点围绕贸易投资自由化便利化,分阶段开放资本项目,有序推进海南自由贸易港与境外资金自由便利流动。支持建设国际能源、航运、产权、股权等交易场所。加快发展结算中心。支持住房租赁金融业务创新和规范发展,支持发展房地产投资信托基金(REITs)。稳步拓宽多种形式的产业融资渠道,放宽

外资企业资本金使用范围。创新科技金融政策、产品和工具。

《方案》还提出,培育、提升海南金融机构服务对外开放能力,支持金融业对外开放政策在海南自由贸易港率先实施。支持符合条件的境外证券基金期货经营机构在海南自由贸易港设立独资或合资金融机构。支持金融机构立足海南旅游业、现代服务业、高新技术产业等重点产业发展需要,创新金融产品,提升服务质效。

依据《方案》,海南自由贸易港的实施范围为海南岛全岛,到2025年将初步建立以贸易自由便利和投资自由便利为重点的自由贸易港政策制度体系,到2035年成为我国开放型经济新高地,到本世纪中叶全面建成具有较强国际影响力的高水平自由贸易港。为此,将加大中央财政支持力度,鼓励海南在国务院批准的限额内发行地方政府债券支持自由贸易港项目建设。

对于落实《方案》要求,5月31日,中共中央政治局常委、国务院副总理、推进海南全面深化改革开放领导小组组长韩正强调,要全面推行“极简审批”制度,建立健全公平竞争

制度,完善产权保护制度,在贸易投资领域实施“零关税”、市场准入承诺即入制等制度,做到最大限度的自由化便利化。要把握好“一线”放开和“二线”管住的关系,有力有序推动海南自由贸易港政策落地,打好全面封关的基础。

商务部国际贸易经济合作研究院国际市场研究部副主任白明在接受北京商报记者时表示,海南自由贸易港是在自贸区的基础上,明确了全岛为自贸港,这是中国最大乃至全世界最高水平的自贸港,对标世界最高的开放标准。

“贸易自由便利化;一线”放开、“二线”管住,都是很有吸引力的。旅游业、服务业、高新技术产业,这三大产业也将得到突出的发展。”白明说:“除了贸易自由便利化以外,《方案》在税收和营商环境方面的政策也非常好。对注册在海南自由贸易港并实质性运营的鼓励类产业企业,减按15%征收企业所得税;对在海南自由贸易港工作的高端人才和紧缺人才,其个人所得税实际税负超过15%的部分,予以免征。在国内特别有吸引力。”

## X 西街观察

### 北京摇号新政,是既要也要还要的胜利

陶凤

6月1日,北京市交通委官网接连发布多份文件对现有摇号购车政策进行调整。总结起来,无论是新增的2万个新能源车指标,还是调整积分规则、指标配额方面,均向“无车家庭”倾斜,给予这些家庭更多照顾。

自2011年第一次摇号购车以来,北京实施了将近十年的汽车限购政策迎来重要调整。以往,汽车限购主要目的是缓解交通拥堵压力,但近年来不断加码鼓励发展新能源汽车,则是为了环境保护,两种诉求均需纳入考虑。北京既要控制汽车数量,又要调整其结构,才能达到治堵和治污两手抓。新能源汽车占比适当增加,能够稳定持续为降低PM2.5提供支持,避免给现有交通盲目添堵。

疫情之后,以消费拉动经济增长,汽车一直被视为重要选项。各地政府在通过减税降费等措施为企业降低成本的同时,也在想方设法刺激汽车消费。而对比外部补贴等额外政策刺激,如果这些抑制消费的政策得以调整改善,不仅可以鼓励消费,同时还可以节约大量的原来被错配的资源,降低城市治理成本,是比单纯的消费补贴政策还要有综合收益。

但这个选项之于大城市病之下的一线城市,尤其是北京,则需要多重考量。根据北京市统计局的数据,2019年北京机动车保有量为636.5万辆。基数巨大,意味着每增加一辆车都要精打细算。

首都治堵,既是经济题,也是民生题。交通政策需要考量的因素,不止拥堵和空气污染两项。在此基础上,限购政策如何救急,保证家庭生活迫切的出行需要,又成为政策设计最大的难点。从本次政策调整中不难看出,即便是释放新能源车增量,并不是简单粗暴的无目的和无方向投放。同时,“以家庭为单位”增设渠道,这种更加精细化人性化设计,便是在增量和概率中设置了优先级,在以治理大城市病为前提、形成的供需严重倒挂的市场环境中,给“更需要”的人增加补给。

摇号政策的调整,不是简单的增与减,更不是一脚踩到底的“油门”和“刹车”。摇号政策调整既要考虑到现阶段的特殊性,又要照顾到长期的可持续性。缓解甚至治愈首都拥堵顽疾,能否为其他类似北京的城市案例提供借鉴作用,几乎成了当下中国城市最大的悬念。

最快地回应市场关切,最大限度地照顾民生,如此便是不折不扣的及时雨。在疫情之后的市场复苏中,最是考验政策灵活性和实用性的时候。政策工具包应有多种储备,但这些储备不应故步自封,而要与时俱进、与时俱变。在环保、促消费、保民生设计方面综合施策,力求三方受益寻找最优解。

从长远来看,首都城市布局的优化,大城市病的综合改善,又为综合治堵提供了助力。以此为契机,借鉴国际大都市的先进经验,探索限制购车与限制用车,多元破题、标本兼顾将大有可为。

## 北京小客车指标向“无车家庭”倾斜



### 新增家庭配额

增加以“无车家庭”为单位配置指标是此次方案的最大亮点。市交通委表示,随着近年来申请指标人数不断增多,个人普通指标摇号的平均中签率持续走低、个人轮候新能源指标所需的时间不断加长。有的家庭一辆车也没有,全家人参与摇号却长期无法获得指标,而有的个人或家庭却拥有多辆车。这种不平衡逐渐衍生出非法租售指标、通过婚姻登记有偿转移指标等行为。近年来社会各界关于调控政策的意见建议当中,反映此类问题最多,呼吁以家庭为单位配置指标”的诉求最为集中。

具体来看,“无车家庭”应当确定一名家庭主申请人,代表家庭参与指标配置。其他家庭申请人可以包括主申请人的配偶、子女和夫妻双方父母,总数不应少于2人。

在申请要求方面,主申请人应为北京户籍或持北京市工作居住证或有北京市有效居住证且近五年连续在北京缴纳社会保险和个人所得税,名下无京牌车、有驾照;其他的家庭成员应为北京户籍或持北京市工作居住证或有北京市有效居住证且近五年连续在北京缴纳社会保险和个人所得税,可以无驾照。

值得一提的是,如果家庭成员中有多名成员符合作为家庭主申请人的条件,是可以组合成多个家庭来申请指标的。但以家庭为单位申请配置指标的过程中,家庭申请人及其配偶均不能同时再以其他形式申请配置指标;获得指标后,所有家庭申请人十年内不得再以任何形式申请配置指标。家庭申请人如离异,且离异时原配偶名下已有本市登记的小客车的,则办理配置指标申请登记时离异应当满十年,2020年6月1日前已离异的除外。

同时,北京也增加对个人申请更新指标数量的限制,同时放开名下多车的个人向符合条件的近亲属转移登记车辆。即每人最多只能保留1个小客车指标。个人名下有2辆以上本市登记的小客车的,在办理向配偶、父母、子女转移登记车辆时,受让方与车辆登记所有人的亲属关系存续期也需满1年。

### 家庭积分计算方法

家庭申请人中包含家庭主申请人配偶的,家庭总积分按以下公式计算:

总积分=[(主申请人积分+配偶积分)×2+其他成员积分之和]×家庭代际数

家庭申请人中不含家庭主申请人配偶的,家庭总积分按以下公式计算:

总积分=(主申请人积分+其他成员积分之和)×家庭代际数

其中:家庭代际数是指家庭申请人中包含有几代人,最多为3代。

### 案例

某家庭由家庭主申请人、配偶、家庭主申请人父母和2名子女共3代6人组成,夫妻、父母都在摇号,阶梯数均为5。

家庭总积分=[(5+2+5+1)×2+5+1+5+1+1+1]×3=120

主申请人	配偶	父	母	子	女
阶梯积分	阶梯积分	阶梯积分	阶梯积分	阶梯积分	阶梯积分

### 多地促汽车消费

“这次政策主要还是解决目前车牌紧缺的矛盾。同时也顺应了国家对于汽车消费的支持,来扩大牌照的放量。也顺应了对于新能源汽车发展的支持。”国泰君安汽车分析师石金漫告诉北京商报记者。

今年以来,受疫情和汽车行业低迷的交加影响,汽车消费陷入低谷。中汽协数据显示,一季度中国汽车销量为367.2万辆,同比下降42.4%。为促进汽车消费,国家相关部门和多地政府频频推出鼓励汽车消费政策,部分地区汽车限购政策也开始松动。

5月24日,国家发改委副主任宁吉喆提道:“下一步将多措并举促进消费回升,大力推动商品消费优化升级。进

### 增发2万个新能源指标

相比于单位和个人通过摇号和轮候方式配置,家庭小客车配置指标通过积分排序方式配置。在普通指标配置时,通过家庭积分赋予“无车家庭”远高于个人的中签概率;在新能源指标配置时,除分配给单位和营运车的指标配额外,首先拿出80%的指标根据家庭积分高低向“无车家庭”优先配置。

总体来说,作为一个家庭来申请时,家庭申请人越多,家庭总积分就越高,获得指标的概率也越高。

此外,为拉动消费、稳定经济、切实增强市民的获得感,北京市政府决定今年下半年一次性增发2万个新能源小客车指标,全部向“无车家庭”配置。一次性增发指标配置工作计划于8月启动实施。具体配置办法总体上与政策优化方案中关于按家庭积分排序配置新能源小客车指标的方案保持一致。根据征求意见修改完善后,将尽快启动实施,让2万个“无车家庭”尽早受益。

对于年度指标配额是否会有调整,市交通委表示,原则上对明年年度指标配额数量暂不做调整。关于中远期调控思路,相关部门将结合北京城市总体规划关于“按照控拥有、限使用、差别化的原则实施交通需求管理,到2035年小客车出行比例和车均出行强度降幅不小于30%”的要求,专项进行研究。

一步促进汽车消费和二手车流通,落实好新能源汽车购置相关的财税支持政策,使居民行得更便捷。”

纵览各地政策,对北上广等限购城市来说,主要聚焦于增加购车指标。国家发改委等23个部门在3月就曾发布实施意见,提出要促进汽车限购向引导使用政策转变,鼓励汽车限购地区适当增加汽车号牌限額。如广州提出加快推进落实2019年6月明确的新增10万个中小客车指标额度工作,并视情况研究推出新增指标。上海和天津也在5月20日发布措施,在今年分别新增非营业性客车额度4万个、3.5万个。

北京商报记者 陶凤 王晨婷