

海南自贸港建设应重点关注的几个问题

文 | 李仁君

长期以来,笔者关注并从事海南担当我国改革开放“试验田”的研究。2017年10月中共十九大在北京召开,作为海南省委十九大宣讲团成员,笔者注意到了十九大报告中“赋予自由贸易试验区更大改革自主权,探索建设自由贸易港”的提法,并迅速作出反应,于2017年10月30日在“社科海军”公众号上撰文《海南应积极探索建设自由贸易港》,此文在2018年4月13日后被大量阅读及转载。

注重利用政协平台推动海南自贸港建设。2021年,在参加省政协七届四次会议时,笔者提出:目前中国自贸区战略布局涵盖全国21个省、市、自治区,各个自贸区都有其定位。海南自贸港与其他自贸区具有本质上的不同,其他20个自贸区都只在很小的范围内试验“境内关外”,属于海关特殊监管区,更多的是强调通过试验获取可推广可复制的改善营商环境的经验;而海南自贸港是在全岛封关后实行“境内关外”,是海关监管特殊区域,所以,海南自贸港建设作为中国特色自贸港建设的唯一落点从一开始就非常强调其特殊性。海南自贸港建设必须充分发挥海关监管特殊区域的作用。海南自贸港在与中国内地开展贸易时,适用原产地规则;对鼓励类产业企业生产的不含进口料件或者含进口料件在海南自由贸易港加工增值超过30%(含)的货物,由岛内进入

内地免征进口关税,照章征收进口环节增值税、消费税;内地货物经海南自由贸易港中转再运往内地无需办理报关手续,应在自由贸易港内海关监管作业场所(场地)装卸,与其他海关监管货物分开存放,并设立明显标识。由此海南全岛封关运作的主要精力不应放在“二线口岸”建设上,而是要放在“海南原产”的认定和标识上。合理有效的“二线管住”应该是这样的:海南应尽快解决加工增值30%的认定流程及海南原产标识,这个工作完成以后,凡是由海南岛发往内地的具有海南原产标识的货物,海关免检免税,按国内贸易处理;而由海南发往内地的没有海南原产标识的货物,应该都属于经由海南跨境的进口商品,视同国际贸易,按照国际贸易的通行做法,在内地收货口岸办理补缴关税即可。这就大大地减少了不必要的繁琐环节,从而节约成本,提高效率。

海南自贸港的制度安排属于FTZ(自由贸易园区)战略,这一安排突出强调了以“零关税、零补贴、零壁垒”为特征的开放性,即“引进来”的职能。但是,海南自贸港要真正全面履行开放职能还需要“走出去”,即实行FTA(自由贸易协定)战略。因为FTA战略解决的是“双向开放”或“多边开放”。中国与日韩、东盟、澳大利亚和新西兰达成RCEP,中国与欧洲签署《中欧投资协定》都属于FTA战略。真正发挥

海南自贸港海关监管特殊区域的开放性,就必须将其打造成为既可“进”又可“出”的特殊区域,因而就必须是“FTZ+FTA”的战略融合。如果海南自贸港只是做到“零关税、零补贴、零壁垒”,只是方便进口,当货物从海南出口时,征不征关税都由别国说了算,又会遭遇种种壁垒。再如,在人员免签入境方面,海南已经放开59国免签入境,反过来对海南居民提供免签入境的国家却很少。因此笔者建议,把FTZ和FTA两种战略充分融合,为海南自贸港解决既可“进”又可“出”的问题。

目前,中国的独立关税区有3个,即香港、澳门和台湾。海南全岛封关后可考虑向国家申请设为独立关税区,实现“FTZ+FTA”的叠加融合。在这一框架下,海南作为独立关税区可以和多个经济体签定自由贸易协定,这样海南和其他经济体的“零关税、零补贴、零壁垒”就形成了对等的关系。由此,海南的贸易才能真正实现既可“进”又可“出”,才能做遍及全球的贸易,充分发挥其特殊职能。在这个过程中必须明确一点,独立关税区非国家主体、非主权地位,在主权上依然依附国家,所以不管是台湾、香港、澳门,都是一个中国框架下的独立关税区,不具备独立的主权地位,只具备独立的关税及贸易地位。H

(作者系省政协经济委员会副主任、海南大学继续教育学院院长)

本文责编/钟瑜 邮箱/zy200928@qq.com