

打开对外开放新局面

进口更多好药 降低患者负担

□ 经济日报·中国经济网记者 吉蕾蕾

如今，癌症已成为威胁人民群众生命健康的“头号杀手”。与此同时，不少专利、独家的“天价”抗癌药让患者及其家庭“望药兴叹”。记者从国家癌症中心了解到，我国每年新发癌症病例超350万，发病率和死亡率近年均不断攀升。而初步统计显示，我国已上市抗癌药品138种，2017年总费用约为1300亿元。以一种治疗肺癌的第三代口服靶向药物为例，目前市场上售价高达每盒5.1万元，这对于一般患者家庭而言，负担可想而知。

为了让更多患者用得上用得起好药，降低患者用药成本，4月23日，国务院关

生活水平的提高，人们越来越注重健康，抗癌药零关税后，可以更有效、更直接地增加相关供给，让患者买到价格更实惠、质量更好的“救命药”。

随着进口药品进入中国市场的速度加快、价格降低，会不会给国内药企带来冲击？郭云沛认为，短期内肯定会有冲击，但从长远来看，降价的抗癌药，零关税后有助于倒逼国内药企加快创新步伐，“这些年，国内仿制原研药研发市场火热。尽管价格低廉，但与原研药相比，仿制原研药结构里面的晶形有所区别，生物利用度也不一样，政策出台之后，仿制原

研药将告别‘高枕无忧’，必将倒逼国内药企把精力集中在创新药的研发上”。

扩大进口是我国对外开放进入新阶段的必然要求。郭云沛表示，随着进口抗癌药、CT、心脏支架等高品质医疗用品的进入，会刺激国内药企向先进看齐，从而带动国内整体产业水平迈上新台阶。

国家药品监督管理局相关负责人表示，在鼓励和加强国内创新药物研发的同时，让国外新药好药更快更便宜地进入国内，给国人提供更多用药选择，共同享受人类药物创新带来的健康福祉，是实现全民健康的路径之一。

进一步扩大改革开放的重大举措

——国务院关税税则委员会办公室有关负责人就降低汽车整车及零部件进口关税答记者问

本报记者 曾金华

权威访谈

5月22日，国务院关税税则委员会发布公告，将相当幅度降低汽车进口关税。就相关问题，记者采访了国务院关税税则委员会办公室有关负责人。

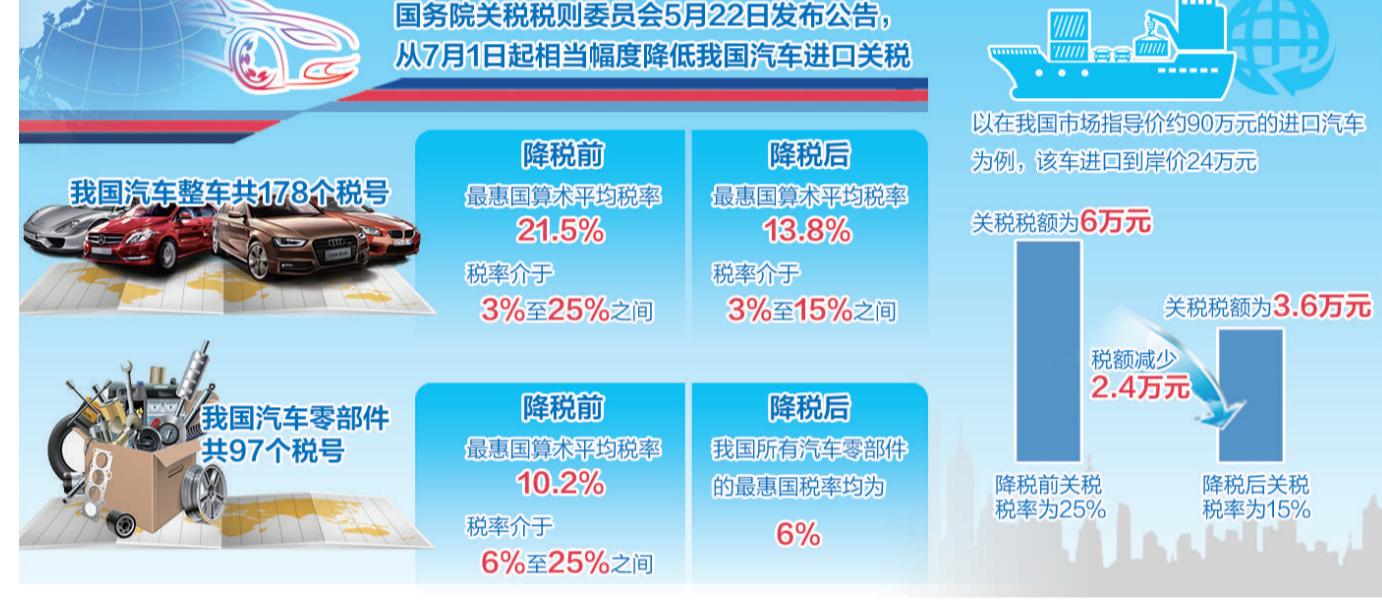
问：此次降税方案的具体情况如何？

答：根据《中华人民共和国进出口税则》，我国汽车整车共178个税号，降税前最惠国算术平均税率为21.5%，税率介于3%至25%之间。其中，135个税号的税率为25%，包括9座及以下小型客车、大中型客车、车重5吨及以下的轻型货车；4个税号的税率为20%，包括车重5吨以上的汽油型货车、车重在5吨至20吨之间的柴油型货车；4个税号的税率为15%，包括车重20吨以上的柴油型货车、混凝土搅拌车、部分起重车；10个税号的税率为12%，包括钻探车、环境监测车等部分特种用途车辆；其余25个税号的税率分别为10%、9%、8%、6%、4%、3%，包括公路牵引车、拖拉机、机坪客车、货运自卸车等。

此次我国将税率为25%的135个税号税率降至15%，降税幅度40%；将税率为20%的4个税号税率降至15%，降税幅度25%；其余税率为15%及以下的39个税号税率保持不变。

降税后，我国汽车整车最惠国算术平均税率为13.8%，税率介于3%至15%之间。其中，143个税号的税率为15%，35个税号的税率为12%及以下。

我国汽车零部件共97个税号，降税前最惠国算术平均税率为10.2%，税率介于6%至25%之间。其中，4个税号的税率为25%，包括大型客车车架及其他零附件、轻型货车车架及其他零附件；2个税号的税率为20%，包括大型客车底盘、起重车底盘；2个税号的税率为15%，包括大型客车用非驱动桥及零件、特种车用其他零附件；70个税号的税率为10%，包括自动换挡变速箱、转向盘、悬挂减震器、离合器，以及这些部件的零件等；其余19个税号的税率分别为8%、6%，包括非公路用货运自卸车底盘等其他零部件。



此次我国将79个税号的汽车零部件税率分别从25%、20%、15%、10%、8%降至6%，平均降税幅度为46%；其余18个税号的税率为6%，保持不变。降税后，我国所有汽车零部件的最惠国税率均为6%。

问：我国主动降低汽车进口关税的主要考虑是什么？

答：4月10日，习近平总书记在博鳌亚洲论坛2018年年会开幕式主旨演讲中宣布，今年，我们将相当幅度降低汽车进口关税。李克强总理在今年《政府工作报告》中提出，下调汽车进口关税。国务院关税税则委员会及时研究拟定汽车降税方案。主要考虑了以下几个方面因素：

第一，我国进一步扩大改革开放的需要。今年是我国改革开放40周年。习近平总书记在博鳌亚洲论坛2018年年会开幕式主旨演讲中强调，过去40年中国经济发展是在开放条件下取得的，未来中国经济实现高质量发展也必须在更加开放条件下进行。这是中国基于发展需要作出的战略抉择。主动扩大进口是习近平总书记宣布的中国进一步扩大开放的重大措施之一。主动相当幅度降低汽车进口关税，有利于扩大进口，推动汽车产业在更加开放的条件下实现高质量发展。

第二，汽车产业推进供给侧结构性改革和转型升级的需要。我国汽车产业逐步发展壮大，形成了种类齐全、配套完整的产业体系，具备一定竞争力。但也应看到，我国汽车产业结构需要进一步优化升级，创新能力有待进一步加强。当前，新一代信息通信、新能源、新材料等技术与汽车产业加快融合，产业生态深刻变革，竞争格局全面重塑，我国汽车国际竞争力亟待提升。关税是合规的保护手段，但关税保护要适度，降低汽车进口关税，有助于产业加强竞争，调整结构，加快转型。

第三，满足消费升级的需求。中国特色社会主义进入新时代，我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。就汽车消费而言，人民群众对汽车的消费需求更加多样化，希望汽车产品进一步提质降价，国内汽车市场供给需要进一步丰富。降低汽车进口关税，有利于满足人民日益增长的美好生活需要，扩大内需，为中国经济发展带来更多动力和活力。

问：国内消费者希望汽车能够降价，预计降税后汽车价格能下降多少？

答：汽车价格是由多方面因素决定的，进口关税只是其中的因素之一。从汽

车售价看，厂商确定的市场指导价在很大程度上决定了汽车的最终售价，关税与厂商市场指导价之间有一定联系，降低关税是降价的因素，但汽车是否降价以及降幅多少都是市场行为。我们旨在通过降低进口关税促进汽车产业加强竞争，引导汽车产业提质增效。我们希望通过降税能促使汽车价格下降，让消费者得到更多实惠。

问：降税后我国汽车关税水平的国际比较情况如何？下一步会考虑进一步降低进口关税吗？

答：降税后，我国汽车进口关税税率介于3%至15%之间，已比同处于发展中的国家平均水平低。以9座及以下小型客车横向比较看，我国关税税率为15%，欧盟为9.8%、韩国为8%、印度为60%、巴西为35%。总的来看，我国汽车降税后的关税税率水平符合我国产业实际。

这次相当幅度降低汽车进口关税后，汽车产业需要有一个逐步适应的过程。汽车整车及零部件是否会继续降低进口关税，将主要根据汽车产业的竞争力和发展变化情况而定。我们将继续落实新发展理念，推动供给侧结构性改革，促进汽车产业提质增效，不断提升我国汽车产业竞争力。

中经观点

在近日发布的中美经贸磋商联合声明中提到，“为满足中国人民不断增长的消费需求和促进高质量经济发展，中方将大量增加自美购买商品和服务”。这不仅是实质性减少美对华货物贸易逆差的具体举措，有助于化解中美贸易不平衡的局面，而且是中国经济高质量发展的内在需要，是为了满足我国人民美好生活的现实需要。

中美两国资源禀赋不同，双方互补性强。美国的许多优势产品，在全球范围内具有领先的性价比，确实是中国市场所需要的。如，美国地广人稀，土地资源丰富，农产品价廉物美。美国生产的牛肉、大豆等产品的性价比在全球领先，且具有稳定的供应能力。我国耕地面积有限，老百姓的食品消费结构正在升级，增加购买美国的农产品有利于优化我国食品结构，有助于我国保护耕地，实现土地的休耕。再如，美国“页岩气革命”后成为国际能源市场的一个新兴供应者，有充足的石油和天然气可供出口。而我国每年都从国外进口大量的油气资源，去年有超过三分之二的油气消费依赖进口。随着我国经济转向绿色低碳发展，对清洁能源的需求越来越大，从美国进口清洁能源，有助于我国调整能源结构，改善环境质量，使我国能源进口来源多元化，分散风险。

中国特色社会主义进入新时代，我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。随着我国消费结构升级，对高品质的商品和服务的需求更加旺盛。美国在医疗器械等高端制造业和现代服务业等方面有优势，中美通过磋商，从美国增加进口人民群众需求比较集中的特色优势产品，可以增加我国消费者的福祉。

中美所处发展阶段不同，无论从经济总量还是科技发展水平来看，均存在较大差距。从美国更多地引进高质量的产品和服务，在增加国内有效供给的同时，也有利于国内竞争市场的形成，激发市场活力，有利于倒逼产业结构转型升级，加快供给侧结构性改革，有利于我国在全球产业竞争升级换代中把握机遇，参与新一轮全球分工，实现经济结构的优化升级。

国家能源局：

建立太阳能热发电电价退坡机制

本报北京5月22日讯 记者王轶辰报道：国家能源局22日发布《关于推进太阳能热发电示范项目建设有关事项的通知》，明确根据示范项目实际情况，首批示范项目建设期限可放宽至2020年12月31日，同时建立逾期投运项目电价退坡机制，具体价格水平由国家发展改革委价格司另行发文明确。

2016年9月份，国家能源局印发《关于建设太阳能热发电示范项目的通知》，启动首批20个太阳能热发电示范项目建设。这是我国首次大规模开展的太阳能热发电利用示范工程，是推动太阳能热发电技术进步和产业发展的重要举措，项目顺利建设运营对于示范引领产业发展意义重大。与此同时，《国家发展改革委关于太阳能热发电标杆上网电价政策的通知》明确，2018年12月31日前全部建成投产的首批示范项目执行每千瓦时1.15元（含税）标杆上网电价。

然而一年多时间过去，我国光热发电示范项目进展缓慢，规划目标实现难度大。电力规划设计总院近日发布的《中国电力发展报告2017》显示，2017年，全国光热发电装机2.8万千瓦，不足500万千瓦规划目标的1%。我国首批20个共135万千瓦光热发电示范项目中，4个放弃或退出建设，另有部分项目存在较大不确定性。

为推动示范项目建设，《通知》提出，在不影响行业公平公正性的前提下，示范项目业主可对相关示范建设内容进行适当调整，相关调整应符合以下要求：股权结构变更需维持绝对控股方不变；建设场址变更范围位于同一县域范围内；储换热介质和技术参数调整需保证系统性能优化；相关企业协商一致的，可调整技术集成商；其他示范内容原则不得调整。

生态环境部：

构建生态廊道和生物多样性保护网络

本报北京5月22日讯 记者曹红艳报道：5月22日是第25个国际生物多样性日。生态环境部副部长黄润秋表示，将构建生态廊道和生物多样性保护网络，加强生物多样性调查观测和科学研究，强化生物多样性保护监管，加大宣传力度，促进全社会共同参与生物多样性保护。

为纪念《生物多样性公约》生效25周年，生态环境部22日在京举办了主题为“纪念生物多样性保护行动25周年”的专题宣传活动。黄润秋介绍，中国政府高度重视生物多样性保护，是最早加入《生物多样性公约》的国家之一。中国将生物多样性保护作为生态文明建设的重要内容，纳入各地区各部门的有关规划计划之中并有效实施。

据了解，在2016年《生物多样性公约》第十三次缔约方大会上，中国获得了2020年第十五次缔约方大会(COP15)的主办权。目前，COP15的各项筹备工作正有序开展。

中国消费者协会点名网约车十大乱象，专家表示——

安全问题频发 平台应承担连带责任

本报记者 余 翩

最近，网约车再次成为舆论焦点。5月22日，中国消费者协会点名目前网约车十大乱象：网约车乘车安全隐患、用户信息泄密问题、不正当竞争乱象、大数据杀熟现象、乘客投诉无门维权困难、网约车企业多地无证经营、“黑车”“马甲车”等不符合运营标准车辆频现、司机资质不达标现象较为常见、“爽约车”“计价不透明”“乱收费”等乱象滋生、司机刷单炒信行为。

近年来，媒体已多次曝光网约车恶性案件，这也使得安全问题成为当前网约车急需解决的首要问题。

近两年，政府部门对网约车的监管已经有大量指导性政策。网约车企业也做了大量工作。首汽集团副总裁刘煜巍表示，首汽约车对个人车有严格的人车加盟体系，对合作车辆要进行合规检查，并且利用技术手段在部分城市加载智能硬件，对司机的酒驾、超速、轧线等行为实时监控。

但是，许可证并没有百分之百保证网约车的合规性，企业内部各种严格的流程、培训也没有打造出让消费者放心的乘坐环境。“解决这些问题，核心就在于如何对待问题。”北汽出租汽车集团有限责任公司经理马杰认为，首先，主管部门应加

大执法力度，并补上法规漏洞。但更重要的是，平台要切实承担承运人的责任和社会责任。

平台明知故犯的原因在于目前对网约车的身份和责任定位不够明确，遇到不大的问题，消费者习惯私了或者“算

了”。但实际上，“法院基本的观点就是平台承担责任。”北京市第三中级人民法院法官张清波表示，所有平台都应遵守消费者权益保护法，网约车平台应明确承运人责任，承担连带责任，“因为消费者打车并不是认识司机，而是通过平台联系了司

机，并且平台是收费的，平台基本上决定付费标准”。

至于顺风车，平台是否应承担连带责任，张清波认为，如果平台对这种假顺风车违反经营行为没有及时发现制止，没有有效措施发现纠正，就应推定应知侵权，同样要承担连带责任。

中经新语

平台发展莫忘安全责任

失等问题频发，对此，网约车平台理当负责。

有人认为，网约车案件中，主要责任是网约车司机，与平台关系不大。但在之前的空姐遇害案中，犯罪嫌疑人并非认证驾驶员。这样的漏洞是不应有的，出现问题平台负有审核和管理不严的责任。有的顺风车还开发了社交功能，司机订单上居然可以贴上乘客性别甚至长相的“标签”，严重侵犯了乘客隐私权，其带来的安全隐患不容忽视。

2016年出台的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》明确，网约车平台公司应当加强安全管理，落实运营、网

络等安全防范措施，严格数据安全保护和管理，提高安全防范和抗风险能力。近期发生的问题，说明网约车相关平台并没有落实有关部门的管理规定，其在安全管理、数据安全保护等方面问题频出就不难理解了。经济利益和社会效益是统一的，网约车平台提供乘客和司机对接服务的同时，必须担起保护乘客安全的责任，应针对可能出现的一系列问题优化程序设计、加强监管，决不能忽视。

出现的问题，更不能以种种借口逃避责任。

李杰
经济日报记者

经济日报记者