

封关“满月” 海南交出亮眼答卷

2025年12月18日至2026年1月18日凌晨

海南“零关税”政策开展业务 53票

货值 7.53亿元

减免税款 1.09亿元

▲ 同比增长38.9% ▲ 增长194.6%

加工增值免关税政策开展业务 214票

▲ 增长37.2%

货值 8586.68万元

减免关税 331.83万元



1月10日拍摄的海南三亚国际免税城。
新华社记者 郭程摄

平均每天2.4万人选购离岛免税商品，各大园区和写字楼新增进驻企业成倍增长，外资外贸企业发展步入快车道……新年伊始，海南自贸港一派欣欣向荣景象。自2025年12月18日起，海南自贸港全岛封关已迎来“满月”。封关首月，海南自贸港运行情况如何？企业与消费者有什么感受？

政策红利落地

通过实施以“一线放开、二线管住、岛内自由”为基本制度框架的自贸港政策，更便利的贸易制度和更宽松的市场准入体系加速落地海南。海南省委副秘书长、省委深改办（自贸港工委办）常务副主任关继荣表示，1个月以来，海南自贸港实现封关平稳开局、顺畅运行、成效初显，风险可控的预期目标，整体呈现政策全面落地、“一线”顺畅高效、“二线”平稳有序、活力有效激发、风险整体可控的良好态势。各项封关政策已从制度设计阶段转入实质运行阶段，政策红利从“纸面”落到“地面”，真正转化为经营主体和老百姓“真金白银”的获得感。

海口海关自贸处处长、二级巡视员何斌介绍，封关首月，“零关税”、加工增值免关税、放宽贸易管理措施等政策全面实施，自贸港政策红利持续释放，开放引力显著增强。

截至2026年1月18日凌晨，“零关税”政策开展业务53票，货值7.53亿元、同比增长38.9%，减免税款1.09亿元、增长194.6%。其中，“零关税”一般货物7.14亿元，主要为矿产品等大宗商品；“零关税”生产设备3837.4万元，主要为科研设备、医疗器械等。有8家企业、8项税号商品为封关后首次进口。

加工增值免关税政策效应凸显。加工增值免关税政策开展业务214票、增长37.2%，货值8586.68万元，减免关税331.83万元。封关后加工增值免关税政策新增业务场景相继落地，海南自产货物价值计入增值部分，有效带动椰子、海盐等海南自产货物融入“海外原料—海南加工—内地销售”产业链条，海关特殊监管区域外加工增值推动石化新材料等产业进一步延链补链。

封关首月，海南对外开放口岸货物进出口总值163.68亿元，增长3.6%；进出境旅客28.91万人次，日均0.93万人次、增长31.3%。经“二线口岸”进出岛旅客累计593.55万人次，进出岛车辆累计45.99万辆次，民航航空器3.27万架次，船舶1.12万艘次。此外，首月新增各类经营主体2.68万户，其中新增企业2.1万户，同比增长16.42%。

海南自由贸易港研究院执行院长郭达认为，封关不仅是政策升级，更是中国在复杂国际形势下主动开放、提振市场信心的重要行

动。随着“零关税”货物在享惠主体间自由流通，海南有望吸引更多高端制造环节布局，形成具有特色和优势的现代产业体系。

运行高效顺畅

作为海南自贸港建设和旅游业发展的金字招牌，离岛免税购物持续释放消费活力。海南自贸港封关之后，海南各大免税经营主体立足消费者核心需求，以制度完善与模式创新为抓手，打造覆盖全消费流程的高品质服务体系。

每天开门营业前，海南各大免税店门前就已站满了等候入场的消费者。1月14日虽是工作日，cdf三亚国际免税城内却游人如织，几乎每个柜台前都排着长长的队伍。来自长沙的游客董菲告诉记者，离岛免税政策下，免税店商品在价格上有明显优势，很吸引人。她看中的一款进口手机，价格要比其他地方便宜近千元。

何斌介绍，“受新一轮政策优化和封关运作刺激，旅客购买离岛免税商品热情高涨，市场活力有效激发，消费结构持续升级，政策效应初步显现。”自2025年12月18日至2026年1月17日，海关监管离岛免税购物金额48.6亿元，购物人数74.5万人次，购物件数349.4万件，环比分别增长95.2%、57.4%、68.6%，相当于每天有2.4万人在海南进行免税购物，日均购物金额达到1.6亿元，均高于封关之前。

物流效率提升是离岛免税产业高质量发展的重要支撑。中免集团相关负责人介绍，中免集团在海口综保区搭建了10万平方米的智能化高水平物流园区，目前全岛仓储总面积已超17万平方米，辐射海口、三亚、澄迈、博鳌等核心区域。中免集团通过落地“保免衔接”政策，让物流效率提升约35%，为商品快速流转、及时补货提供有力保障。同时，推行“先入区后报关”通关模式，缩短通关时间，提升运营效率与服务质量，有效降低仓储与调拨成本，让消费者“购全球、享实惠”。

2025年12月18日，嘉顺达物流有限公司海南分公司运输车辆装载着一批海南远丰食品有限公司经过中烘焙加工后的咖啡豆，缓缓驶入海口港“二线口岸”马村港区，接受海关验核放行后，发往广东东莞交付客户。这是海口港“二线口岸”马村港区启用后的第一批通关货物之一，为海南自由贸易港封关运作后加工增值30%免税政策的实际应用提供了生动案例。马村港海关主要负责人林军说：“马村港海关推动海南自由贸易港各项优惠政策落地，针

对加工增值免关税、‘零关税’等不同业务类型的企业推出定制化监管服务举措，优化通关流程，压缩通关时间，全力保障各类享受海南自由贸易港政策的货物高效流通。”

据了解，海南封关运作后，对符合条件的保税及“零关税”货物实施“径予放行”，口岸运行顺畅高效，货物与人员通关效率不断提升，平均通关时间压缩27%。“二线”口岸管理机制、硬件设施运转良好，创新推出“分批出岛、集中申报”等便利化措施，货物、物品、运输工具出岛进入内地的管理流程衔接顺畅，实现了精准监管与有序通行的动态平衡。

企业获利受惠

政策红利正迅速转化为企业发展的实际动力。

前不久，中国石化海南炼油化工有限公司与儋州伟达化工有限公司成功开展累计加工增值免关税享惠业务，成为海南自由贸易港全岛封关后第一批开展相关业务的企业。儋州伟达化工有限公司董事长梅山旺说：“依托加工增值免关税政策，生产成本每吨可降低400元，有效提升了产品竞争力。”

据介绍，2025年初，海南炼化就已顺利

打通海南自贸港进口丙烷加工增值30%免关税流程。海南自由贸易港全岛封关后，政策优势进一步释放，海南炼化又梳理出6项原料享受加工增值30%免关税政策，将继续运用政策降低企业生产成本。

受益于自贸港政策，扩大项目建设和企业投资的案例在海南越来越多。宝奥菲乐是一家韩资企业，主要经营生物医药产品、医疗护肤品、化妆品的研发、生产和销售。谈起落户海南的原因，宝奥菲乐（海南）医疗股份有限公司工厂负责人洪溶根告诉记者，海南自贸港的多项政策对外资企业发展非常有利，特别是加工进出口“零关税”政策很有吸引力。项目落地海口高新区后，园区在政策分析、注册登记、装修等方面提供了专业化服务。目前项目厂房已进入装修收尾阶段，预计8月即可投产。

“海南封关运作1个月以来市场反应热烈，这反映出国内外企业对海南未来发展的长期看好，也显示了我国通过制度型开放打造确定性市场的吸引力。”郭达说。

从空港到海港，从免税城到产业园，海南正将一项项制度设计转化为全球要素加速汇聚的生动实践。封关首月的亮眼答卷，预示着海南自贸港的创新改革发展之路已成功启航。

监管部门加大对退市公司监管力度——

坚持一追到底 不能一退了之

本报记者 尚 咲 马春阳

□ 退市绝非把公司的弊病一笔勾销，责任无休的背后是长牙带刺、全面从严

的监管趋势。近年来，监管部门持续加大对退市公司监管力度，对于公司退市前的

违法违规行为坚持“一追到底”，决不允许“一退了之”。

□ 上市公司的行为涉及多方主体，责任复杂交织，退市后如何清晰公平地认

定各方责任对监管提出了更高要求，既要挽回投资者损失还要破解执行难等困境。

着深远影响。

注册制改革提升了入口关的包容度，也对上市公司存续期、退市出口关的监管提出了更高要求，覆盖全生命周期的责任追踪是法治建设的应有之义。数据显示，“十四五”期间，证监会对财务造假、操纵市场、内幕交易等案件作出行政处罚2214份，罚没414亿元；2024年，证监会全年办理案件739件，作出处罚决定592份，罚没款金额153亿元，执法震慑进一步增强，市场生态进一步净化。

“带病”退市常涉及多种法律责任的竞合与衔接，当监管格局不断成熟后，追责方式和手段也更加立体多元，既有罚款、市场禁入等行政处罚，又有民事责任与刑事打击。2025年5月，最高法与证监会联合印发《关于严格公正执法司法 服务保障资本市场高质量发展的指导意见》，为打击违法犯罪、降低投资者维权成本、强化司法行协协同、提升司法审判执行与行政监管处罚工作质效提供了制度保障。

“退市是从市场监管角度因企业不再符合上市条件而作出的决定，但并不意味着其可能存在的法律责任自动豁免。”中国人民大学财政金融学院金融学教授郑志刚表示，监管机构要继续积极作为，加强制度建设，强化监管协同与体系闭环；

如今，道路上的新能源汽车越来越多。新能源汽车维修贵却成为困扰车主、影响行业发展的痛点。

不少车主反映，新能源汽车相同程度的损坏要比燃油车的维修费用多出不少。有的车辆只是后保险杠轻微刮蹭，就需要更换整个配件，如果遇到电池出毛病，维修花费会更高，以至于有车主调侃“省下的油钱都花在了修车上”。

新能源汽车的维修费之所以高，很大程度上是由车辆材料和技术特点决定的。新能源汽车的核心零部件如电机、电控、电池等的成本占整车的50%以上，如果遇到故障需要维修更换，价格自然不菲。此外，车身还集纳了众多激光雷达、传感器等精密零部件，这些“脆弱”的部件在事故中也易遭到损坏，维修费用高昂。加之许多新能源汽车的集成化程度较高，采用一体化压铸等技术，一旦出现问题，往往难以局部修复。

售后服务体系不成熟也抬高了新能源汽车的维修费用。与燃油车经过多年发展形成的成熟维修保障网络不同，新能源汽车售后服务体系建设仍存短板。一方面，新能源汽车维修人才缺口较大。新能源汽车是高度集成的智能终端，维修技术门槛较高，传统机修技师的知识结构难以适应其要求，而复合型技师培养滞后于市场需求。另一方面，新能源汽车维修渠道较为单一。许多车企通过各种手段独揽维修渠道，如在用户协议中添加限制条款，要求用户在官方渠道维修、通过限制数据访问阻碍和干预车辆维修等。这些问题造成了维修服务供给紧张。

新能源汽车产业是高效完备的生产体系托举出的产业明珠，当前行业增长正劲，更应聚焦高质量发展，不能让“发育不良”的售后服务体系使明珠蒙尘。在重视生产的同时，补齐售后服务短板、健全车辆全生命周期管护，是保障车主权益、推动行业长远健康发展的关键。

完善新能源汽车售后服务体系，专业人才不可或缺。应鼓励各级院校增设相关专业，加强校企联合培养，为行业提供充足的的高素质人才。同时，也要打破车企对维修渠道的垄断。可以通过政策引导，鼓励车企在确保安全的前提下推动数据共享、配件流通，与第三方维修机构共建供给多元的售后服务体系。

此前，金融监管总局等4部门发布的《关于深化改革加强监管促进新能源车险高质量发展的指导意见》提出，合理降低新能源车维修使用成本，得到车企响应。这是一个好的开端，相信在折壁清障、合作共享的道路上坚定走下去，定能让新能源汽车维修费用回到合理区间，在消除消费者后顾之忧的同时促进行业可持续发展。



1月21日，满载货物的运输船有序通过京杭大运河江苏省宿迁市宿豫区皂河船闸。春节临近，在京杭大运河江苏宿豫段，装载煤炭、建材等货物的船舶来往如梭，保障生产生活物资供应。
徐瑞摄（中经视觉）