

历史性时刻！海南自贸港正式启动全岛封关

- “一线”放开、“二线”管住、岛内自由
- 海南全岛8个对外开放口岸及10个“二线口岸”监管设施悉数启用
- “零关税”商品范围扩大到6600多个税目

新华社海口12月18日电（记者邹多为 吴茂辉）南海之滨，以更加开放的姿态向世界作答。2025年12月18日，海南自由贸易港正式启动全岛封关，中国对外开放迎来具有里程碑意义的标志性举措。

即日起，海南全岛8个对外开放口岸及10个“二线口岸”监管设施悉数启用，标志着3万多平方公里的海南岛，正式成为海关监管特殊区域，“‘一线’放开、‘二线’管住、岛内自由”的新篇章就此开启。

建设海南自由贸易港，是习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动的改革开放重大举措。全岛封关正式启动，是海

南自贸港迈向最高水平开放形态的“关键一跃”。

封关不是封闭，更不是封岛，而是进一步扩大开放。

当日，“零关税”商品范围扩大到6600多个税目，政策红利涌动起产业新活力。在洋浦港码头，京博（海南）新材料有限公司原料货品正等待通关，预计享受“零关税”税收减免近千万；三亚凤凰国际机场，海南海润珍珠股份有限公司产品，将享受加工增值货物内销免关税政策，发往广州。

封关首日，预计海南洋浦港、三亚凤凰国际机场等对外开放口岸，集中进口原

油、医疗设备、航材、食品原料等“零关税”货物，总货值超5亿元。

何以海南？

全岛封关，是助力全国构建新发展格局的“重要落子”。

海南地处连接太平洋、印度洋的要道，是进入中国大市场的桥头堡。在百年变局加速演进的背景下，海南自贸港的封关运作具有特殊的战略意义。

从一座边陲小岛到开放前沿，海南锚定打造引领新时代对外开放重要门户，把制度集成创新摆在突出位置，“一线”放开，实施一系列自由便利进出举措；“二线”管住，对“一线”放开的内容实施精准

管理；岛内自由，在海南自贸港内各类要素可以相对自由流通。稳步推进制度型开放，持续完善自贸港政策制度体系。

“封关”对普通人意义几何？

首先，到海南出差、旅游、生活如常，不需要任何额外证件。其次，对于文旅消费“买买买”，将有更好的体验。此前，11月1日优化调整的海南离岛免税政策，进一步扩大商品类型，一些热门商品悉数纳入免税范围，让“全球购”更加方便实惠。

封关，是海南自贸港新阶段的开始。这片开放高地正以更大的开放，与世界共享发展机遇，成为“新时代中国改革开放的示范”。

美方“以武助独”只会引火烧身
“以台制华”绝对不会得逞

国台办：要求美方立即停止“武装台湾”

综合新华社北京12月18日电 针对美方启动总价值约110亿美元对台军售，外交部发言人郭嘉昆18日在例行记者会上表示，美方“以武助独”只会引火烧身，“以台制华”绝对不会得逞。中方将采取坚决有力措施捍卫国家主权、安全和领土完整。

郭嘉昆说，美方公然宣布巨额售台先进武器计划，严重违反一个中国原则和中美三个联合公报，严重损害中国主权、安全和领土完整，严重破坏台海和平稳定，向“台独”分裂势力发出严重错误信号。中方对此坚决反对、强烈谴责。

郭嘉昆表示，岛内“台独”分裂势力“以武谋独”“以武拒统”，大肆挥霍老百姓血汗钱购买武器，不惜把台湾变成“火药桶”，挽救不了“台独”必然灭亡的命运，只会加速把台海推向兵凶战危的境地。

“台湾问题是中美核心利益中的核心，是中美关系第一条不可逾越的红线。任何人都不要低估中国政府和中国人民捍卫国家主权和领土完整的坚定意志和强大能力。”郭嘉昆说，中方敦促美方恪守一个中国原则和中美三个联合公报，落实美国领导人所作严肃承诺，立即停止武装台湾的危险行径。

美国国防部安全合作局宣布向中国台湾地区出售价值约110亿美元的军售项目。民进党当局第一时间表示感谢。对此，国务院台办发言人陈斌华18日应询表示，台湾问题是中美核心利益中的核心，是中美关系第一条不可逾越的红线。美方悍然宣布向中国台湾地区出售巨额武器计划，粗暴干涉中国内政，严重违反一个中国原则和中美三个联合公报特别是“八·一七”公报规定，严重损害中国主权和安全利益，向“台独”分裂势力发出严重错误信号，我们对此坚决反对，严正谴责。要求美方立即停止“武装台湾”，停止纵容支持“台独”分裂势力，恪守一个中国原则和中美三个联合公报，落实美国领导人所作承诺，慎之又慎处理台湾问题。

陈斌华指出，民进党当局顽固“倚美谋独”“以武谋独”，不断鼓吹所谓“防卫决心”，不惜把台湾变成“火药桶”“弹药库”，不惜让台湾民众充当“台独”炮灰，只会给台湾同胞带来深重灾难，充分暴露其“和平破坏者”“危机制造者”“战争煽动者”的凶恶面目。台湾各界认清民进党当局无底线“卖台引战”的邪恶本质。正告民进党当局，祖国统一势不可挡，如果“台独”分裂势力胆敢突破红线，我们必将迎头痛击。

国务院办公厅印发意见

全链条打击涉烟违法活动

新华社北京12月18日电 国务院办公厅日前印发《关于全链条打击涉烟违法活动的意见》（以下简称《意见》），提出一系列针对性政策举措，解决烟草制假、售假、走私等突出问题，持续净化烟草市场环境，切实维护国家利益和消费者权益。

《意见》要求，聚力打击烟草境外制假走私入境。加强与有关国家执法协作，严厉打击境外假冒中国烟草品牌行为，坚决查处流入、流经我国的非法烟草。加强海陆联动执法协作，精准打击海上烟草走私活动。强化陆路边境和口岸涉烟问题综合整治，严厉打击各种形式的烟草走私活动。加强各类特殊区域涉烟治理，严禁以过境运输、转口贸易、转关贸易等方式侵犯知识产权和走私、变相走私烟草。加强进出境运输工具和国际邮包涉烟风险管控，依法查处利用进出境运输工具工作人员携带和跨境电商物流、国际邮包等渠道走私烟草行为。

《意见》要求，高压严打境内涉烟违法活动。斩断烟草制假原辅材料及烟草机械供应链，加强烟草制假源头治理，严防严控烟草制假转移扩散。严查非法储存、运输、寄递涉烟产品，整治持有烟草专卖零售许可证非法经营涉烟产品，严厉打击售卖各类违法涉烟产品行为。清理整治互联网违法销售涉烟产品。全方位加强电子烟监管，严厉查处非法生产、批发、运输、销售电子烟和电子烟出口回流等违法活动。严禁未经许可生产销售口含烟、尼古丁袋、烟膏等含有烟草、烟碱成分的涉烟产品，严厉打击非法制售空管烟、茶烟、花烟等外观形状、使用方式、主要功能与烟草类似的产品和简易制烟机械等行为。

《意见》提出，强化打击涉烟违法活动的支撑保障。完善烟草行业垂直管理体系，健全部门间委托执法工作机制，强化烟草专卖行政执法与刑事司法有效衔接。强化专业执法力量，加快执法队伍规范化专业化建设。加强执法监督，全面推进严格规范公正文明执法。

《意见》强调，各地区各有关部门要高度重视打击涉烟违法活动，全面履行打击涉烟违法活动的属地责任和监管职责，确保打击涉烟违法活动各项工作全链条有机衔接、各项任务措施落地见效。

支持探索科研“无人区”

首批3个重大 非共识基金项目拟获资助

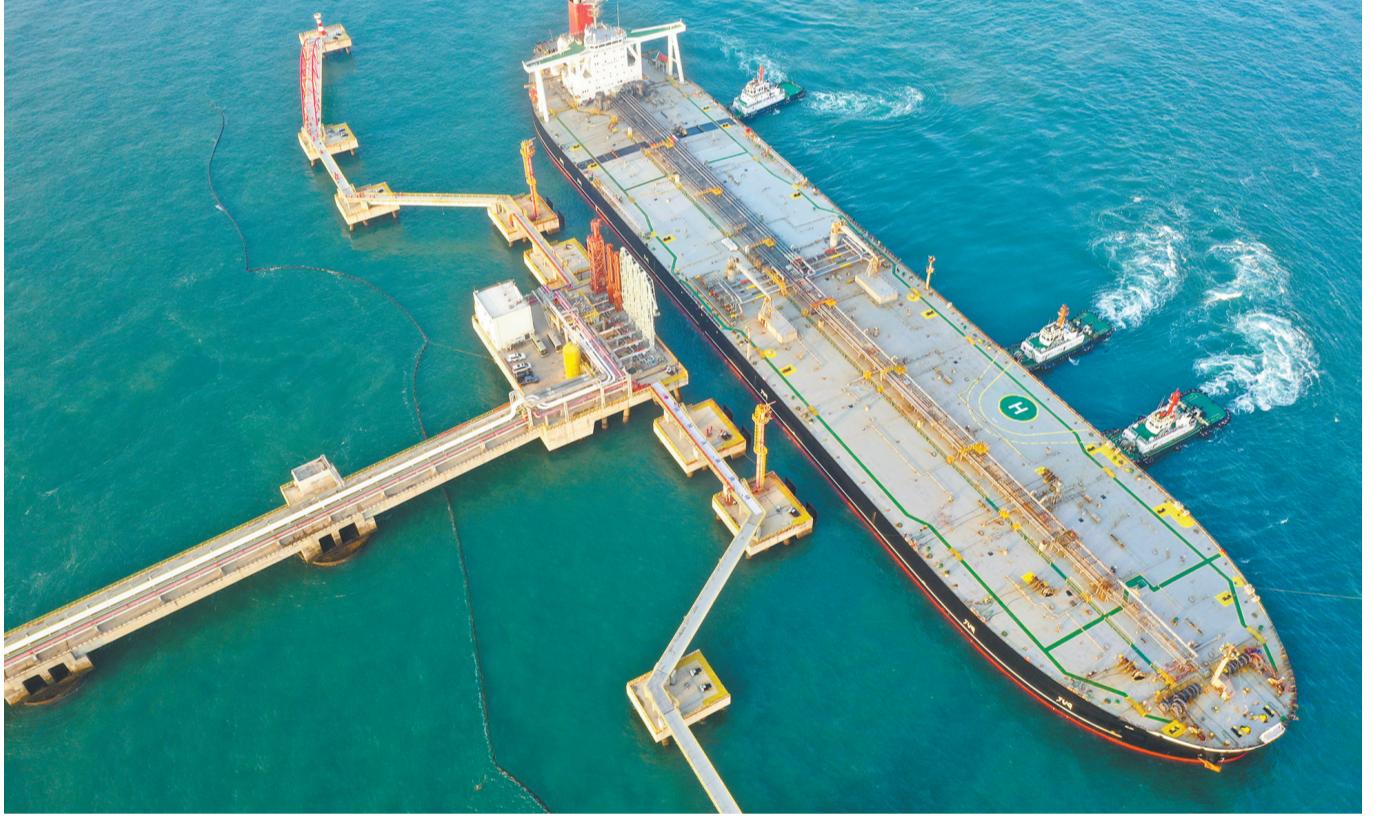
新华社北京12月18日电（记者温竞华）记者12月18日从国家自然科学基金委员会获悉，国家自然科学基金重大非共识项目日前正式启动试点，首批遴选出3项建议资助项目，支持科研人员在国际科技竞争“无人区”开辟研究方向。

这些项目将围绕原子弹爆炸中的粒子探测、合成人造细胞、早期太阳系星子生成机制等领域开展深入研究，努力产出高水平原始创新成果。

党的二十届三中全会提出“鼓励开展高风险、高价值基础研究”“建立专家实名推荐的非共识项目筛选机制”。国家自然科学基金委员会于今年开展重大非共识项目试点，开辟专门渠道遴选和资助意义重大、争议性大、风险性高的重大原创性、颠覆性研究工作。

据介绍，重大非共识项目遴选采用“深度交互研讨+专家委员会会议”的非常规模式，会议讨论不设时长限制，保障答辩团队与专家委员会、正反方专家的深入充分交流。

国家自然科学基金委员会有关负责人表示，未来将深入实施并持续优化重大非共识项目遴选机制，引导广大科研人员聚焦高水平原创性科研工作狠下功夫，持续构建有利于原始创新的良好科研生态，推动我国基础研究高质量发展，为建设科技强国提供坚实支撑。



第一批“零关税”货物 顺利通关

12月18日，一艘装载着17.9万吨石化原辅料的船舶泊入国投洋浦油码头30万吨级原油泊位（无人机照片）。

这是海南自由贸易港正式启动全岛封关后洋浦口岸第一批通关的“零关税”石化原辅料，进口量为17.9万吨，货值近4亿元，较封关前在进口环节为企业节省成本近千万元。

第一批“零关税”石化原辅料顺利通关，标志着洋浦石化产业可享受原料“零关税”进口及加工增值免关税内销双重红利，为推动石化产业链往高端走、往下游走提供了坚实保障。

新华社发

部分车型获准入许可 L3级自动驾驶大规模落地还有多远？

市场最前沿

■新华社记者 唐诗凝

自动驾驶是汽车产业发展、国际科技竞争的重要方向。近日，我国两款L3级自动驾驶车型获准入许可，引发广泛讨论。

随着L3大幕拉开，产业充满热情，社会充满期待。距离真正的大规模商业化落地还有多远？当前还有哪些问题需要厘清？记者18日采访了专家。

获得产品准入许可是否等于L3“量产在即”？

不能画等号。

“根据工业和信息化部、公安部等四部门共同确定的方案，试点工作包括产品准入试点与上路通行试点两个阶段。”工业和信息化部装备工业发展中心副主任刘法旺告诉记者，车辆获得准入许可，表明其在自愿申报、初步审核和择优遴选的基础上，已通过四部门联合组织开展的方案确认、安全测评及专家评审等环节，具备一定的安全保障水平，可进入上路通行试点阶段，获得申领普通车辆号牌资格。

刘法旺强调，由于自动驾驶系统及其应用场景的复杂性，以及面临安全风险的复杂多变性，参考国际经验，为切实保障试点车辆驾驶人员及周边交通参与者的安

全，当前试点采取的是“小范围起步、附条件实施”的推进方式，获得准入许可并不意味着自动驾驶可以立即“全面推广”或“大规模量产”。

“L3级自动驾驶的普及并非单一技术的突破，而是政策、技术、产业生态的系统性协同成果。具体的时间需要结合法律法规协同进步、技术能力进步和用户接受程度等因素综合考虑。”中国汽车标准化研究院总工程师孙航说，两款车型的准入将为标准制定提供宝贵实践经验，但距离L3大规模商业化落地还有很长的路要走。

测试示范与准入试点有什么区别？

两者在定位与目标上存在较大差异。

近些年，很多地方都在积极推动智能网联汽车道路测试与示范应用工作，不少车企也都拿到了L3级自动驾驶“路测牌照”。这和近日工业和信息化部许可的两款产品准入申请有何区别？

刘法旺说，道路测试与示范应用的主体较为多元，既可以是汽车生产企业，也包括科研院所、科技企业、零部件公司等相关单位，车辆使用测试牌照，核心目标是“以测促研”，推动相关功能与性能的持续完善，属于研发测试阶段。

而准入试点则是在前期大规模道路测试与示范应用的基础上，推动自动驾驶从“技术验证”向“量产应用”过渡的关键一步，准入试点的申请主体限定为汽车生产企业。

刘法旺说，如果做一个比喻，道路测试

与示范应用相当于“企业自主命题、自主考核”，重在持续提升产品能力；而准入试点则类似于“行业部门统一命题、择优选拔开展管理探索”，目的是在保障安全的前提下，着力探索完善准入管理相关制度、流程、法规与标准，为未来规模化应用打下坚实基础。

为什么会提出限速50km/h？

安全为要，稳妥有序推进。

从公布的条件看，这次准入许可对L3级使用场景划定了明确边界：限定路段、限定车型、限定速度，并明确由特定使用主体组织开展试点运行。例如，其中一款纯电动轿车，可以实现在交通拥堵环境下高速公路和城市快速路单车道内的自动驾驶功能（最高车速50km/h），目前该功能仅限在重庆市内环快速路等路段开启。

孙航告诉记者，将允许开启自动驾驶功能的路段限定在高速公路和城市快速路等相对简单的场景，同时规定了较低风险的时速，体现了对“安全优先”这一核心原则的遵循。

根据《汽车驾驶自动化分级》标准，L3级属于有条件自动驾驶，即在设定的运行条件下，自动驾驶系统可持续执行转向、加速、制动等动态驾驶任务，驾驶员无需持续监控行驶环境，但需要在系统发出接管请求及时响应。

刘法旺指出，这里的“运行条件”或“有条件的”，主要指汽车生产企业必须明确自动驾驶功能适用的道路类型、气象环境、驾驶

员状态、车辆工况等限制，其中最高车速是一项关键指标。

“对自动驾驶车辆而言，车速越高，运行安全风险相应增加，对驾驶自动化系统的性能和安全性要求也更为严苛。”刘法旺表示，此举旨在以“小切口”稳妥起步，通过限定场景下的实践突破，逐步推动技术优化与迭代，积累行业实证经验，最终实现自动驾驶技术安全、有序、扎实的落地应用。

个人车主能买到、能开上吗？

目前还不行。

刘法旺告诉记者，试点车辆由试点使用主体组织开展上路通行试点，目前不能直接面向消费者销售，公众可通过网约车等指定方式体验自动驾驶功能。

安全、舒适、高效的出行方式，始终是人类不断追求的共同目标。当前，越来越多的企业投身于自动驾驶相关技术研发、产品测试与创新实践。

“优先在风险相对可控的区域开展小规模道路测试，待安全性和运行可控性得到充分验证后，再逐步拓展应用场景。”刘法旺说，随着自动驾驶技术持续迭代、试点工作扎实推进，以及社会各界对其安全规律认识的不断深化，在试点动态评估与调整机制的引导下，相关限制性条款有望在保障安全的前提下逐步有序放宽，从而更加积极、稳妥地推动自动驾驶技术的规模化应用落地。

（新华社北京12月18日电）