

新加坡自由贸易港政策制度体系设计

■ 聂平香

关键提示

新加坡自由贸易港政策制度体系包含贸易、投资、金融、人员、税收、法制等多个维度，支持其成为全球经济自由度最高的城市之一。

新加坡作为亚太地区重要的贸易中心、金融中心、航运中心，是全球较为典型的制度建设完善、发展成熟的自由贸易港之一。新加坡政府致力推进贸易自由、投资自由、金融自由、通航自由等特定的自由经济政策。在美国传统基金会发布的《2018年全球经济自由度指数报告》中，新加坡排名第二，仅次于中国香港。

贸易自由化制度安排

1. 零关税

新加坡除了对石油、酒类、烟类、机动车辆等四类商品征收关税外，其余进口商品都实行零关税。

2. 不设配额限制

新加坡对进出口货物不实施配额限制，也没有类似的数量限制措施，除危险品、武器、药品和化妆品等特殊货物和针对特定地区的进出口需要申请许可证外，大部分货物可以自由进出口。

3. 通关高效而便利

除了如药品、化妆品和危险物品等报关时需要出具批准通知或许可证外，其他进出口货物在报关时只需填写和交验相关单证即可。同时，新加坡拥有全球最高效的海关系统贸易网络，与进出口(包括转口)贸易有关的申请、申报、审核、许可、管制等全部手续均通过该系统进行，进出口商通过电脑终端 10 秒钟即可完成全部申报手续，10 分钟即可获得审批结果。贸

易网络系统连接了与进出口有关的各个部门，使进出口审批、检验检疫、通关查验等环节可以在一个统一的平台上准确、高效地完成。此外，新加坡港率先实现了国内相关部门和国际港口间信息共享的全面信息化管理，从而高效调度和快速通关，大大提升了报关效率。

4. 航运服务发达

新加坡是世界上最繁忙的港口和亚洲主要转口枢纽之一，也是世界第一大燃油供应港，汇集了航运交易、船舶经纪、航运资讯、船舶维修和海事培训为基础的完整产业链。同时，新加坡政府实施特许国际航运计划和海事金融优惠计划，大幅减免航运企业和航运服务业的税费，推动航运企业集聚，截至2018年底，新加坡注册船舶4456艘，总吨位9094.4万吨。

投资自由化制度安排

1. 外商投资自由

除了特定领域外，外资企业在新加坡的投资形式和投资范围不受限制。受管制的领域主要有金融领域、电信、广播、报纸、印刷、房地产、游戏等敏感领域。此外，新加坡政府还制定了特许国际贸易计划、区域总部奖励、跨国营业总部奖励、金融与资金管理中心奖励等多项计划以鼓励外资进入。经济发展局还推出了一些优惠政策和发展计划来推动企业拓展业务，包括创新发展计划、企业研究

奖励计划、新技能资助计划等。

2. 企业设立便利

在新加坡企业注册手续简单，费用低廉。任何国籍的成年人士(年满18岁)，只需提供新加坡注册地址，委任一名新加坡董事、一名当地秘书，并提供公司名称、公司章程与细则、身份证明书、公司注册地址及办公时间报告表，即可在3个工作日内完成公司注册工作。除银行、金融、保险、证券、通讯等行业和对环境有影响的生产行业需向政府其他管理部门申请许可外，其他商业机构和公司只需通过商业注册局注册即可开展业务。同时，在新加坡企业注册资本要求宽松。新加坡公司法规定设立公司最低注册资本为10万新元，实行认缴制，股东可随时决定提高注册资本和缴足资本，且只需在新加坡商业注册局填写表格和交纳费用即可。此外，在日常管理中政府不对企业经营活动过度约束。企业的日常监管完全依靠完善的法律体系来进行，政府不对企业进行常规的行政管理。世界银行发布的《2020年营商环境报告》，在全球190个经济体中，新加坡连续第3年排名第2，仅次于新西兰，2017年之前新加坡连续10年位居榜首。

金融自由化制度安排

新加坡无外汇管制，资金可自由流入流出。企业利润汇出无限制也无特殊税费。居民和非居民均可自由汇

入或汇出新加坡元，并可自由地在外汇市场买卖新加坡元，所有支付形式或资金转移均不受外汇监管手续或审批的约束。新加坡金融管理局限制新加坡元的信贷额度，对持有执照的新加坡金融机构的限制同样适用于该机构在新加坡以外的分支机构，以减少对新加坡元的投机活动，保持货币政策的有效性，目的并非对外汇进行管制。金融自由化政策推动新加坡成为全球重要的金融中心。在英国智库Z/Yen集团发布的《2019年全球金融中心指数报告》，新加坡排名第4位，仅次于伦敦、纽约、中国香港之后。

人员自由化制度安排

受国内劳动力供应不足及结构性供求失衡影响，新加坡对外籍劳务需要很大，外劳是新加坡的主要就业力量之一，占新加坡劳动力的近四成。因此，新加坡工作签证种类较多，无论是从事高端研发、管理工作的“金领”阶层，还是低端蓝领工人，都可以根据自身学历、技能水平获取不同的签证。依照《外国人力雇佣法案》，新加坡对外籍劳务实行配额制度，不同行业有不同的配额限制，服务业外籍员工的比例上限是40%，建筑业和加工业每雇佣1名本地工人最多可雇佣7名外籍劳务，海事业本地员工和外地员工的比例是1:3.5。雇佣外国劳动力的雇主还必须向政府缴纳劳工税，劳工税根据不同行业、不同技能水平和雇主雇佣外国劳动力比例而有所不同。

有国际竞争力的税收体系

1. 税负水平低

新加坡税收政策透明，税制结构简单，税种少，是世界范围内企业总税率最低的国家之一。主要的税种包括公司所得税、个人所得税、消费税、房地产税、印花税等。

(1) 企业所得税。目前新加坡企

业在减除可扣除的费用、折旧、捐赠等所得，按17%税率缴税。并有税收减免，2020年开始应税税收的前10万新元部分享受75%的税收减免，10-19万新元部分享受50%的税收减免。

(2) 个人所得税。新加坡个人所得税实施累进税率，纳税人分为居民和非居民两类。居民个人包括新加坡公民、新加坡永久居民以及在一个纳税年度中在新加坡居留或者工作183天以上(含)的外籍个人。非居民个人是指在一个纳税年度中在新加坡居留或者工作183天以下的外籍个人。居民个人的应纳税所得额为收入总额扣除费用、捐赠和税收减免后的所得，适用税率为0-22%。非居民个人(非居民董事外)所得适用15%税率和居民个人所得税率两者间较高者。非居民董事税率为22%。

(3) 消费税。即货物和劳务税。从事货物和劳务服务且年消费税营业额在100万新元以上的纳税人，应进行消费税的纳税登记。税率为7%。

(4) 房地产税。对所有不动产如房子、建筑物和土地征收的税种，目前不动产税率为10%。

(5) 印花税。对于不动产和股份有关的书面文件征收的一种税。

2. 对内外资企业一视同仁

新加坡全境执行统一的财税优惠政策，对内外资企业实施无差别的国民待遇，有利于塑造公平竞争营商环境。

3. 通过税收等措施积极鼓励重点领域发展

政府非常重视且善于利用各类财税优惠政策来促进、引导新加坡境内产业结构优化和高新技术持续创新发展。主要有：政府部门认定的先锋企业，可享受不超过15年的所得税优惠待遇；为鼓励企业不断增加在高新技术和高附加值领域的投资，符合条件的企业可申请发展和扩展奖励，可享受5%-15%的所得税优惠，为期10年，最长可延长到20年；服务出口企业奖

励，符合条件的服务收入的90%可享受10年免征所得税待遇，最长20年；区域或国际总部奖励计划，区域总部可享受15%所得税优惠，期限为3-5年，国际总部10%或更低，期限5-20年；国际船运企业优惠，拥有或运行新加坡船只或外国船只的国际航运公司，可申请10年免征企业所得税的优惠，最长期限为30年；金融和财务中心奖励，符合条件企业的资金管理所产生的收费、利息、股息等收益可享受5-10年8%所得税优惠；研发业务优惠，研发费用扣除比例可达150%，并对从事研发业务的企业每年给予一定金额的研发补助；对政府批准的全球贸易商，给予3-5年的5%-10%低税率的企业所得税优惠；新设立公司税收优惠，新成立的公司，在首三个纳税年度，应纳税额的30万新元免税。

完善的法制环境

1. 法律出台为自由贸易区发展提供了坚实的法律支撑

《自由贸易区法》是新加坡自贸区运行的核心法律，它全面规定了自由贸易区的制度安排，包括定位、功能、管理体制、优惠制度、监管制度等多个方面，其中优惠制度主要涉及税收豁免、所得税和其他税收减免、投资、海关制度、劳工政策、土地制度等内容。

2. 健全的法律制度形成了防范风险的有力屏障

新加坡继承了相对完整的英国法体系，并以此为基础制定了一系列新的法律，形成了以宪法、国会法令与附属法规、司法判例、法律惯例为主要内容的完整法律体系。新加坡政府不对企业进行常规的工商、卫生、环境保护等方面的行政管理，而由执法机构依据法律制度，对企业进行执法监督，并依法对违规者追究责任。

(作者系商务部国际贸易经济合作研究院副主任研究员) ■

and the international tanker freight to soar, making it the first time that the oil can be bought and the tanker cannot be rented. The second half of 2020 of the oil tanker market will lack of power, is expected to run down the center and the main market shocks. In the second half of 2020, the shipping market trend is likely to be more positive, supported by improved iron ore supply from Brazil, positive economic trends in China and seasonal factors. However, the dry bulk market is still facing the impact of this year's severe global recession. Clarkson's preliminary forecast for 2021 suggests that growth in dry bulk ton-mile trade will rebound by about 5.5 per cent, amid growing debate over the underlying "shape" and strength of the global economic recovery and continuing uncertainty about the outlook. In the first half of the year, the development environment of the specialized carriers market is unfavorable, showing a low fluctuation operation state, the market supply demand is tight, the freight rate drops, the project supply is sluggish, the overall market situation is relatively weak, each market segment has produced different degrees of loss. However, in the long run, there are some positive signals and potential market opportunities to be expected in the face of all kinds of adverse impacts on the specialized carriers market. Due to the COVID-19 outbreak, the global shipbuilding market has once again experienced extreme market conditions. The demand for new ships has shrunk substantially, which is comparable to the severe market situation in 2016. Under the new development pattern of mutual promotion between domestic and international two-cycles, China's shipyard market performs relatively well. In the short term, the development situation of macro environment is still severe and complex, and the international shipping market will be under pressure, with insufficient effective demand in the shipbuilding market and low price competition among enterprises likely to continue for a period of time. In the first half of 2020, the development of ports above the scale in China showed a trend of sharp decline and then recovery. Foreign trade was generally better than domestic trade, and coastal ports were better than inland ports. The outbreak continue to causing serious impact of the global economy, China develops bi-circulating new development pattern of domestic and international economy first to speed up recovery. It is expected the port throughput will continue to rebound in the second half of the year, but the complex global environment is still great uncertainty, every new risk point may affect the port throughput. In the first half of 2020, the development of ports above the scale in China showed a trend of sharp decline and then recovery. Foreign trade was generally better than domestic trade, and coastal ports were better than inland ports. The outbreak continue to causing serious impact of the global economy, China develops bi-circulating new development pattern of domestic and international economy first to speed up recovery. It is expected the port throughput will continue to rebound in the second

half of the year, but the complex global environment is still great uncertainty, every new risk point may affect the port throughput. P42

Design of Singapore's free trade port policy system

Singapore's free trade port policy system includes trade, investment, finance, personnel, taxation, legal system and others, which supports it to become one of the cities with the highest degree of economic freedom in the world. The Singapore government has implemented the Concessionary International Shipping Program and the Maritime Financial Preference Program, greatly reducing taxes and fees for shipping enterprises and shipping services, and promoting the agglomeration of shipping enterprises. By the end of 2018, there were 4,456 ships registered in Singapore with a gross tonnage of 90,944,000 tons. International shipping companies that own or operate Singaporean or foreign vessels can apply for a 10-year exemption from corporate income tax for up to 30 years. P70



COVID-19: ship repair impact

The COVID-19 pandemic has led to disruption across almost every sector of the shipping industry, and in this week's Analysis we look at impacts in the ship repair market. After a positive 2019, yard closures, logistical difficulties and survey deferrals have all impacted activity levels while scrubber retrofitting has also declined sharply. Despite the immediate challenges, longer term prospects may be more positive. P72

GRI comes again

With US imports from Asia showing signs of recovering, trans-Pacific carriers have successfully imposed a highly unusual third general rate increase (GRI) in one month's time. Importers and forwarders say carriers, who filed July 1 GRIs as high as \$1,500 with US regulators, are quoting figures between \$250 and \$800 per FEU. There's nothing new about carriers levying such charges as the summer-fall peak shipping season for retailers approaches. However, carriers already implemented GRIs on June 1 and June 15, so the July 1 increase was the third in one month, an unusual occurrence even during periods of high demand. BCOs, NVOs, and carriers all agree that container volumes—and pricing—for July and August remain uncertain. P73