

全国政协委员陈峰：“国轮”为何“外造”？

发布时间:2011-03-08 09:55:29 | 来源:海南日报 | 作者:

全国政协委员陈峰,在全国两会召开期间呼吁推进“国轮国造”普惠政策,扩大“国轮国造”政策的覆盖面。

航运业是国家经济发展和安全的命脉行业,国家提出“国货国运”的框架,强调并鼓励国内船东做强做大。然而,近期的一份统计数据却显示,我国造船业在三大指标虽已超越韩国,成为最大的造船国,但造船竞争力仍然不强,船舶订单大量外流的情况比较严重。

“造船业与航运业的发展,在宏观政策上目前仍处于严重分离状态,造船业80%左右的能力是供给国际市场,而航运业所需的80%左右的船舶却来自国际市场。”陈峰表示。

陈峰指出,国内货主选择国外的船东运输,国内船东选择使用国外订单造船,除了财税条款方面的因素与国外有差异外,民营航运企业与船厂,在目前的税收等政策上无法享受与央企同样的待遇,从而导致国内企业整体价格竞争力不强。

陈峰列举了政策上的差异:为国外船东造船,船厂可以享受到20%左右的退税,而国内船东则享受不到这一优惠,除非在海外注册船公司。现行内销远洋船财政金融支持政策仅覆盖到少数国有航运企业与国有造船集团,不能实现全覆盖。

陈峰就相关政策提出建议,可扩大“国轮国造”政策的覆盖面,将现行内销远洋船财政金融支持政策扩大到国内符合条件的船东与船厂。同时,我国远洋运输船与为境外船东建造的出口船舶应享受同等政策待遇,使我国船东和海外船东处于平等竞争地位。进一步加大“国轮国造”政策支持力度,加大对航运企业财税支持力度。

陈峰建议出台支持有条件的航运企业发展船舶融资租赁和船舶信托业的优惠措施,吸引民间投资,解决企业发展融资困难。制定优惠措施,并适当进行税费返还,鼓励有竞争力的船厂兼并重组,实现向高端装备制造制造的升级与转型,改变造船产能过剩问题。

相关文章

特别推荐

- 金融危机推动航运业调整
- 设计创新应从理念创新开始
- 低碳时代更应重视创新
- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需慎行

点击排行

- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需慎行
- 船舶工业应力推产业和技术结构双调整
- 低碳时代更应重视创新
- 设计创新应从理念创新开始
- 金融危机推动航运业调整

一报在手 行业在握

欢迎订阅 中国船舶报

友情链接

国资委 | 中国船舶工业集团公司 | 中国船舶重工集团公司 | 中国船舶工业行业协会 | 上海市船舶与海洋工程学会 | 中国船级社 | 中国造船工程学会 | 中国船舶标准网
中国产业报协会 | 中国造船网 | 国际船舶网 | 中国船检 | 南通船舶网 | 中国船舶设备网

关于我们 | 报纸广告 | 网站广告 | 维权声明 | 投诉建议 | 联系我们 | 投稿路径 | 报纸订阅 | 海事书屋 | 新书预订 | 杂志订阅

中国船舶报社版权所有,未经书面授权禁止使用

热线电话:010-68058257 010-59517980 传真:010-59517855

地址:北京市西城区月坛北街5号 邮编:100861

E-mail:news@chinashipnews.com.cn

京ICP备05065574号