



交通部联合三部委推动船舶运输业转型升级

业界仍存观望情绪

■ 本报记者 徐 森

在国际经济缓慢复苏的大环境下,航运市场萎靡不振。日前,BDI指数突破2000点大关,截至12月11日上涨到2299点,创下近3年来的新高,这似乎为航运市场带来了一股“暖流”,但国内航运企业仍在勒紧裤腰带过日子。

交通运输部日前联合财政部、国家发改委、工业和信息化部等三部委共同发布《老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》(简称《方案》),鼓励能耗高、安全和污染风险大的老旧运输船舶和单壳油轮提前淘汰,建造符合国际新规范、新公约、新标准要求的新型船舶。

分析称,这对于加快船舶工业结构调整和转型升级、提高我国运输船舶技术水平、改善运力结构、提升航运业运输保障能力和国际竞争力、促进节能减排和加强环境保护具有十分重要的意义。

“随着此次《方案》的推出,一个覆盖农村客渡船和内河、沿海、远洋运输船舶的老旧船舶淘汰更新政策已经形成。到2015年,船舶运力结构将得到全面改善,航运业将进入一个全新的发展时期。”交通运输部水运局局长宋德星在对媒体解读《方案》时表示,航运企业一定要把握好当前结构调整的难得机遇,在“寒冬”时形成一支设备先进、结构优化的船队,才能在市场回暖时更具竞争力。

三大亮点合力疏困

据记者了解,面对中国航运企业扭亏无力的严峻形势,政府对航运业的政策支持力度可谓空前,比如在此前颁布了《关于促进航运业转型升级健康发展的若干意见》,而交通运输部先后出台的多项政策措施也都涉及鼓励老旧船舶提前淘汰。

但现实是,受各种条件的制约,一些政策的实施效果并未达到预期,不少航运企业仍在亏损线上苦苦挣扎。

“与以往相比,此次《方案》有三大亮点。”中投顾问交通行业研究员蔡建明对记



者表示,其一,提前淘汰船龄从2年至10年扩宽到1年至10年;其二,补贴基数提高了50%;其三,补贴机制更加灵活,拆船与新建各补贴50%使得航企有更大的操作空间。

据悉,根据《方案》,补助金额将根据船舶类型、提前报废年限等因素,结合基准补助金额(1500元/总吨)综合确定,补助资金按各50%的比例分别在完成拆船和造船后分两次发放。企业对船舶拆解完后,即使不再建造新船,也可以申领50%的补贴资金。这样能够有效缩短船东申请补贴的时间,保证其迅速回笼资金,加快结构调整。

宋德星对媒体介绍,为了保证政策的实施效果,加大对符合市场需求、安全性能好、节能环保技术标准高的船舶更新的支持力度,接下来在资金管理中将延续根据船龄、船型和船舶吨位设置梯度补贴系数的做法。届时,老旧运输船舶最终获得的补贴金额将在1500元/总吨的基准补贴上,综合考虑船舶总吨、船龄、船舶类型等系数后确定。淘汰客船、液体危险品船等船舶将获得更高的补贴,其他船型的补贴金额会低于基准额。

“后续疗效”仍须观察

据湖北省造船业的一位业内人士向记者

介绍,《方案》对整个船舶产业链的转型升级至少有三个方面的帮助。“一是给船舶制造和修造企业带来利好。由于国家希望造出更安全可靠、适应新形势的船舶,这类企业在承接新订单的同时,还能借此提升自身技术档次。同时,因为国家提前报废船舶给予补贴,航运公司报废旧船的同时获得部分订购新船的资金,规避了一定资金风险。二是给航运企业带来机遇,首当其冲的是使安全运输更有保障。同时,因有国家补贴资金这块蛋糕,航运企业可以抓住机遇以旧换新,提前报废临近报废的船舶,让企业的运输管理水平和营运能力再上台阶。三是船舶的原材料和配件企业也迎来新的发展契机。船板生产企业的宽厚中厚板需求在一定程度上可获得一些释放,有利于在一定程度上缓解板材当前的困局。”他说。

值得注意的是,航运界虽然对《方案》期待已久,但其效果是否能够立竿见影,业界仍在持续观望中。

“此次老旧船舶补贴方案的出台更多侧重于航运业,船东的操作性更灵活,意在扩大拆船与造船需求带动航运、造船业的转型与发展。从补贴上看,新建船舶总吨要不小于拆解船舶总吨,给造船业带来了

构建新船的需求,而新船的构建必须符合转型的方向。”蔡建明分析指出,“但总体上看,政策的出台低于预期,对行业的带动作用有限。”

据分析,以2010年的补贴政策为测算基础,补贴总额约为近46亿元。而如果按《方案》中补贴增长50%测算,中央财政准备的补贴总额将达到68.4亿元。也就是说,《方案》公布后,补贴金额将增加近20亿元,但业内对此仍不满意。

有业内人士指出,据最新统计,目前,国内四大航运公司潜在淘汰规模约2000万载重吨,按1500元/总吨的补贴基准换算,全行业补贴金额将达200亿元。

宋德星此前对媒体表示,由于造船周期较长,《方案》在实施过程中形成的拆船和造船的时间差,对改变航运业面临的运力过剩问题有一定帮助。但是,运力过剩是相对的,可以随着经济社会发展、货运量稳步增长逐渐消除,而优化运力结构、促进船队转型升级是关系航运业长远发展的任务。

海运经济

综 合 物 流

大连推动 航运交易市场建设

近日,“中国大连”政府门户网站公布了《大连市人民政府关于创新发展航运金融的实施意见》(简称《意见》)。

意见提出,要支持大连港集团打造金融板块和高端服务体系,充分发挥大连港集团在航运中心建设中的核心作用;创新发展航运金融新业态;加快推进航运交易市场建设,推动设立航运交易市场等等。

湖南放宽申请货运增值税代开发票范围

近日,湖南省国家税务局发布《关于货物运输业发票代开管理有关问题的公告》(以下简称《公告》),放宽了申请代开发票的范围。

依法办理税务登记的增值税小规模纳税人在非机构所在地提供货物运输服务,可向湖南省内货物运输服务发生地主管国税机关申请办理临时税务登记后,申请代开货运专用发票或普通发票。此外,对于小规模纳税人申请代开货运专用发票、普通发票的,《公告》仅要求提供《申报单》或《代开普通发票申请表》,出示《税务登记证》副本、经办人合法身份证原件,提供货物运输服务接收方出具的书面确认证明。

深圳国际空运市场 增长迅猛

世界经济的重要指针之一的“圣诞经济”效应已在深圳国际航空货运市场显现,记者近日从深圳机场获悉,目前深圳地区出口至欧洲、美国的各类电子产品、服装、鞋帽日用品以及毛绒公仔、电动玩具等礼品比平日增加了近30%的货量。

据统计,11月底至12月初,南航深圳分公司经上海中转至欧、美航线的国际货量环比增长了24.20%,销售收入也有了44.17%的大幅增长。此外,随着空运货量的激增,国际舱位持续吃紧,深圳地区的国际货物空运价格也随之“水涨船高”。

海关助力 “蓬莱造”船舶海洋装备

近年来,山东蓬莱海洋装备制造制造业迅猛发展。据山东蓬莱海关相关人士透露,以蓬莱中柏京鲁造船、巨涛海洋重工为代表的一批船舶及海洋工程装备制造企业正不断向高端挺进,具有国际竞争力的海洋装备制造基地正在蓬莱蓝色海岸崛起:重约31000吨、价值7亿多元人民币的亚洲第一大导管架即将建成交付使用;77米秋刀鱼兼鱿鱼钓船多项技术填补了国内空白,具有世界领先水平。

据悉,山东蓬莱中柏京鲁船业有限公司被确定为省重点建设项目单位后,蓬莱海关多次进行企业调研,及时提供保税型保税仓库、联网监管、属地报关等方面政策指导。该公司还专门开辟了绿色通道,为企业提供个性化服务:一是为造船企业提供船舶备件直通上船服务,简化企业业务办理流程;二是根据造船工期长的特点,同意企业造船手册进行2次以上的展期,为企业赢得了宝贵的生产时间,确保企业能按约定执行好合同;三是支持企业在展期时提供银行保函,极大地缓解了企业的资金压力。

同时,蓬莱海关还充分发挥海关“税则调研”作用,全面加强关税税政调查研究和政策分析工作,为巨涛海洋重工安装在采油平台导管架支腿上的液压力装置“抓桩器”上报了进口税率的调整建议,并最终被国务院税则委员会采纳。该商品自2013年1月1日起正式实行暂定进口税率,关税税率由14%降至2%,直接为该企业降低年度关税成本约380万元。

(本报综合报道)

■ 汪 瑛

记者从权威渠道获悉,备受业界关注的《低空空域管理使用规定》现已成稿,正在征求意见和修改完善,力争春节前颁布。此外,全国低空空域的划设方案也在紧锣密鼓准备之中。政策“锅盖”掀开,通航的潜在市场将浮出水面,制造、运营、维修、培训等通航各环节的企业早已秣马厉兵,等待粉墨登场。

“可飞”空域将“打通成片”

2010年,国务院、中央军委出台了《关于深化我国低空空域管理改革的意见》,将我国1000米以下的空域分为三类:管制空域、监视空域和报告空域,实行分类管理。其中,管制空域,需要提前申请并接受航管部门管制指挥;监视空域,仅需备案,确保雷达看得见、能联系上;报告空域,则类似于自由飞行,但需要报告起降时间。

但上述空域的划分目前只在9个试点区域试行,分别为沈阳、广州两大管制区,以及唐山、西安、青岛、杭州、宁波、昆明、重庆7个管制分区。除试点区域外,国内其他地区的空域都属于管制空域。

另据记者了解,全国低空空域的划设

方案也在紧锣密鼓准备之中。对于该方案能否有所突破,许多通航界人士满怀期待。北京航空航天大学通用航空产业研究中心主任高远洋表示,希望划设方案中有更多空域成为监视空域或报告空域,并希望在空域结构划设上将安全需求和通航需求匹配好。

“比如,经济越活跃的地区往往通航需求越大,但对安全飞行的要求也更高;一些偏远地区,虽然安全要求较低,适合划分为报告空域,但实际通航作业的需求量并不大。”高远洋指出,希望划设办法对监视空域和报告空域的安排能够“更多放在有通航需求的地方”。

“全国性的低空空域放开短期内不现实,但希望能在有通航需求的区域划设出一些非定期、固定的航线,至少达到区域性的通航飞行常态化,唯有此,才能真正把通航业务开展起来。”高远洋表示。

记者了解到,根据划设原则,未来西部地区的监视和报告空域将大幅度提升;东部地区由于运输航空航线较多,因此实施管制的空域也会较多,但未来可能考虑采取动态控制方式,即时释放闲置管制空域,灵活进行智能控制,而这在技术上是完全可以实现的。

低空开放版图拟定

通用航空万亿元市场大戏开锣

通航“最好时代”大幕拉起

“6年过去了,通用航空产业的最好时机可以说才刚刚到来。”曾任西安阎良国家航空高技术产业基地党工委副书记的金乾生在今年10月举行的第三届中国国际通用航空大会上这样感叹道。

2011年被誉为中国的“通用航空元年”,从国家“十二五”规划纲要至各地通航规划,均释放出发展通用航空的强烈政策信号。2012年,通航产业发展势头强劲,但业界预期的通航政策集中爆发的情况并未出现。

“要发展通航政策信号刚出来的时候,大家寄予了很高期望,对概念的追捧,炒作也盛行过一段时期。现在,这个冲动时期已经过去,行业渐趋理性,开始实实在在地考虑怎么发展的问题。在这个过程中,逐渐发现不少现实问题,因此对政策寄予了更大期待。”高远洋说道,“这种期待,并不是对政策取向的期待,而是期待政策能够掷地有声,实实在在地解决发展中的问题。”

直至2012年底,通航政策开始密集出台,如《通用航空发展管理资金专项管理办法》、修订后的《引进通用航空器管理暂行办法》等,对通用航空作业、通航培训、通航

机场建设、通航器引进等进行补贴和支持。今年11月18日出台的《通用航空飞行任务审批与管理规定》更是为通航产业注入了一剂强心剂,提出除9种特殊情况外,通航飞行任务将不再需要办理任务申请和审批手续。“这个政策出来是标杆性的,给了通航发展一个明确的预期,从而对后续政策的出台给予了更大期待。”海特高新董秘居平点评道。

业内人士认为,如果低空空域管理使用规定以及划设办法配套出台,相当于过去长期制约通航的政策“锅盖”终于打开,压抑已久的通航热情有望在2014年爆发。

根据测算,通用航空产业的投入产出比为1:10,就业带动比为1:12。业内人士认为,未来10年,我国通航市场将以年均20%的速度增长,最终市场规模将与美国相当,即总量达到万亿元人民币。

在这万亿元市场中,秣马厉兵已久的企业有望最先分享通航大餐。一是通用航空飞机制造类公司,如哈飞股份(中航工业唯一直升机制造平台)、伊立浦(直升机、无人飞机制造)等;二是通用航空运营公司,如中信海直(海上直升机运营)等,三是通用航空维修、培训公司等,如海特高新(通航飞机维修、培训)。

邮政业纳入营改增试点 快递业短期税负或增加

■ 李 蕾

铁路运输业和邮政业明确纳入营业税改增值税改革。财政部、国家税务总局近日联合下发通知,确定了行业适用税率,铁路运输和邮政业适用11%的税率。

国务院常务会议日前明确,从2014年1月1日起,将铁路运输和邮政业纳入营改增试点范围。这标志着交通运输业已全部纳入营改增范围。

两部委在通知中明确了税率问题,纳税人提供的铁路运输服务或邮政业服务适用11%税率,提供的快递服务,就其交通运输部分适用11%税率,就其收派服务适

用6%税率。

通知规定铁路国际运输服务、航天运输服务适用零税率,为出口货物提供的邮政业服务和收派服务免征增值税。同时,按照营改增试点过渡政策的原则,延续铁路运输服务、邮政业服务原营业税优惠政策。

中翰税务合伙人王骏表示,根据政策的界定,适用邮政业11%税率的是中国邮政集团公司及其所属邮政企业提供服务,而快递业应该是归于收派服务,适用6%的税率。这对快递行业来说是一个利好,没有归为11%的税率说明国家对于快递行业是支持的。

王骏称,快递行业此前的营业税为3%,改为增值税后税率上升到6%,虽然税基不

同,改为增值税后可以进行抵扣,但短期内快递行业可能因为抵扣不足,依然会增加税负,这种税负增加是暂时性的。随着固定资产的更新升级,抵扣增加,其税负有可能降低;此外,增值税有助于企业规范经营。

另外,通知中还根据前期试点运行情况以及运行过程中反映的问题,对相关税收政策进行了调整和完善。比如,明确对国际货物运输代理服务实行差额征税和免税政策,解决原差额征税政策取消后出现的负担增加问题等。

今年十八届三中全会提出,将逐步提高直接税比重,推进增值税改革。营业税改增值税改革全面提速。

国家税务总局日前发文要求推进营改增扩大试点,积极落实各项税收优惠政策,营改增企业要抵扣到位。根据其数据显示,今年前10个月,营改增试点共减税939.65亿元,全年减税将超过1200亿元。

财政部财政科学研究所贾康认为,营改增改革以及对中小微企业、创新活动等环节和领域的税收优惠,成为新阶段结构性减税的重点,并应与资源税、房地产税改革等一并纳入财税改革的通盘设计。

热点追踪