**关于延长补助新造船下单时限的提案**

2013年12月5日，交通运输部、财政部、国家发展改革委、工业和信息化部制定、公布的《老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》（下称《方案》），对淘汰老旧船舶，缓解航运市场运力过剩压力，提高航运企业船舶技术水平，促进节能减排，加强环境保护具有重要意义。

根据《方案》，中央财政安排专项资金对报废更新的船舶给予补助，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。但《方案》要求实施船舶的拆船和新造船订单都要在2015年12月31日前完成。 拆船时间截止到2015年12月31日没有问题，但造船订单时间也是截止到2015年12月31日，这样会造成新造船订单集中下单和以后新造船的集中交付，会进一步加剧航运市场的运力过剩，对航运企业造成严重冲击，也不利于新造船企业改善经营、提高利润。

作为经济的晴雨表和国际贸易先行指标，波罗的海干散货指数在过去五年中持续走低。2015年以来更是处于单边下行的趋势，截止2月底已逼近509点，相较指数最高的11793点，已跌去约96%，创30年新低。由于航运市场自2008年以来长期极度低迷萧条，使大量航运企业连续多年入不敷出、严重亏损，国际上再次出现航运企业破产潮。这其中最大的原因就是全球运力灾难性过剩。如果运力灾难性过剩的问题不能解决，未来航运界的亏损还会加剧。

由于航运危机期间，大量资本盲目抄底造船，造成2016、2017年新造船大量交付。补贴新船订单如果集中在2015年底下单，会进一步增加这两年的船舶交付量，对于航运市场复苏极为不利。

为此，建议国家审时度势，将获得补贴的新造船下单时间延长到2020年12月31日，或者最起码延长到2018年12月31日，以此缓解航运市场的运力过剩，同时增加企业自由选择空间，助推市场复苏。