

我国海运服务市场开放与海运服务贸易自由化分析

陈 云

陕西北元化工集团股份有限公司 陕西 榆林 719319

【摘 要】改善工业需求条件,有助于我们的海运企业提高竞争力,提高整个行业的安全性。在海运部门建立动态安全评估制度可以为制定适当的海运服务贸易自由化政策奠定基础。工业安全水平越高促进国内航运公司在国际优势的自由化政策就越高。

【关键词】海运服务市场开放;海运服务贸易;自由化

前言

由于市场开放海上服务业的贸易逆差增加了国内市场的份额,控制了外国市场,危及海上运输安全。国际贸易自由化的竞争力越高贸易自由化的政策就越受欢迎。

1.研究意义

交通在现代社会中占有重要地位。它由水、空气、铁路和交通组成。其中,海上运输在水上运输方面也具有绝对优势。特别是在我国,海运占交通部门的主导地位。海运有大量的货运和廉价的运输。与发达国家的航空是重要的形状,海洋运输对我们的运输行业非常重要。在目前的国际贸易条件下,发达国家和发展中国家积极保护本国的贸易利益。发达国家在比较优势的领域保持自由贸易,海运受到各国的高度重视和保护,保护海运服务贸易日益引起全世界的注意。尽管跨境海事服务的供应越来越普遍,但在争取海洋服务贸易自由化带来的经济利益的斗争中,跨境商业存在着诸多限制。国际商品贸易不断增长,海上运输促进了国际贸易,对做出了重要贡献。开放海洋服务市场将增加贸易、降低运输成本、鼓励低成本的商品采购、吸引外国资本、促进经济发展和扩大就业海上贸易服务一直是重要话题之一多边服务贸易谈判,我国应该意识到海洋服务贸易的重要性,以及需要深化探索海洋对保护海上贸易的影响和应对市场,这不仅给我们提供了更有效的政策的建议海军市场开放,而且贡献全球航运市场自由化的国际谈判。

2.海运服务市场开放对海运服务贸易自由化的影响

尽管我国在国际海运领域的真正开放超出了其承诺,而且这种积极的反应有利于海洋服务市场自由化进程,但与发达国家相比,我们海洋企业的国际竞争力仍然落后,如今,这种程度的开放在某种程度上是过度的,导致一些竞争力较弱的中国企业与外国海事公司竞争。首先,在国家政权方面,中国的外国公司主要利用国家

政权在某些方面则利用超国家政权。例如,我国不向外国海上企业征收歧视税,并为它们提供比国内企业更好的税收制度。其次,在进入市场方面,我们的国家对航运开放,甚至比发达国家更高。法院不能在港务局的沿海和内港进行运输,但我国允许中国混合船舶在中国国旗下登记并在中国沿海和内港之间进行运输。我们的海洋企业缺乏国际竞争力,在这种开放程度上,它们无法与海外有竞争力的运输企业竞争。尽管贸易额持续增长,航运市场的过度开放,但海上运输市场的很大一部分被外国运输公司占据,导致运输服务进口大幅增加服务贸易赤字不断增加。发货服务市场的开放使许多外国航运公司得以建立自己的发货公司,从广义上讲,捕获甚至控制商品的来源,参与市场竞争。逐步购买离岸航运公司对远洋航运业务的所有权严重影响了国内航运公司。有些外国航运公司利用各种手段镇压国内货运企业,如低价出口一侧要么收费道路运输来达到目的挑选产品占领市场份额竞争影响了发货企业的经济利益扰乱了发货服务市场的竞争结构出于国家安全原因禁止和限制外国船只进入国内沿海运输,减少了对沿海地区的安全威胁,增强了防御能力。

3.我国海运服务市场开放与海运服务贸易自由化的建议

我国在海洋服务贸易谈判中提交了一份关于海上运输和履行这些义务的公开承诺书,并大大提高了海洋服务贸易自由化的程度。这些规则涉及海事服务不同,并非不够充分保护我们的航运企业,表明一些优惠措施,适用于外国投资企业相关法律和条例对吸引外国投资,如我国早期外国投资企业实行税收优惠,虽然取消了但外国投资者仍能获得外国贷款的优惠。此外,一些海外大型航运公司拥有更强大的技术、管理和金融优势,为了保护国内航运企业的生存能力,必须改善法律和规范性建设,维护公平和公平的市场秩序。首先,必须加强立法。我们的海上运输立法不足,其缺陷因海上服务贸

易自由化的负面影响而加重。海事服务贸易的现行法律法规中,只有《海事贸易法》和《海事诉讼特别程序法》属于法律领域。此外,国务院和有关部门还制定了行政规定、部门规定、规则和决策,这些规定效率低下、管理不善,与世贸组织透明度原则不相容。这项立法的缺陷也反映在海洋服务业的反垄断立法中,虽然我们通过了反垄断活动法案,但它没有具体规定关于海洋服务贸易的规定,特别是在功能和控制机制方面需要加强。在海洋服务贸易自由化的过程中,我们将面临越来越多的反垄断问题。我们的航运公司不是海上航线联盟的成员,所以我们需要澄清垄断法的极端后果。可以采用欧洲和美国国家的做法,将影响到国内市场的原则和理由应用于反垄断政策,适用于国内外违反国内垄断法律的外国和国内企业。我们不仅可以为我们的航运公司提供良好的市场环境,而且还可以将外国航运公司吸引到竞争环境中,从而促进我们海洋服务贸易的可持续和有序发展。

目前,经常使用的补贴从直接补贴转移到更隐蔽的间接补贴。为了避免国际贸易冲突,根据世界贸易组织开放市场规则,政府可以使用税收制度、信贷优惠等间接监管工具。考虑到航运公司的财务需要等特殊因素,国家可以建立政治和金融机构或指定金融机构来建立与航运有关的基金,并对政治金融机构和专门基金实行补贴和优惠政策。扩大国内航运公司的融资渠道,以确

保国内企业获得船舶和造船设施的资金来源。加快海上企业船只的折旧,降低所得税所得;部分补贴国内和外国船只建设之间的差距,以提高国内造船企业的竞争力:补贴获得船只信贷的百分比;税收优惠,如进口船舶设备,使充分利用市场机制下的税收和信贷政策,免除某些商品的所得税,例如免税或免税运费。为了为保护我们的航运行业创造一个相对平等的环境,我们可以考虑对船舶人员进行补贴,以减少对海上航运安全的劳力成本的负面影响。根据其他国家的经验,可以增加遣返和教育补贴以及人员教育,以提高海洋部门的劳动力质量和竞争力。

结束语

海洋服务贸易是国际服务贸易的重要组成部分。我们逐渐履行国际海运、辅助海运、集装箱运输、海运服务和国内航运权的义务。为了促进海洋服务贸易自由化,我们的海洋服务市场必须按照适度开放的原则,在未来的双边和多边海上服务贸易谈判中发挥更大的作用。

【参考文献】

- [1]周意.基于干散货航运企业竞争力研究[J].上海海运学院学报,2019(6)
- [2]张红翔.我国海运服务贸易竞争力的国际.国际商务一对外经济贸易大学学报, 2021(1).