

韓國二十一世紀新海運政策

楊鈺池 副教授

高雄海洋科技大學 航運管理系暨研究所

韓國海洋水產部在 2001 年 6 月公佈以海運產業中長期發展計畫為中心之海運產業政策，此海運產業政策係根據海運法第四十四條規定建立國家計畫。中長期計畫是韓國海運產業與海運環境變化有關，積極因應船舶建造技術革新、資訊通訊技術擴散以及海運產業全球化發展等國內外運環境變化，達成以建設東北亞物流中心國相同之國家目標。換言之，為培育海運產業成為國家發展重點產業之國家計劃而觀，韓國政府為達成過去所提出「建立東北亞物流中心國」與「躍升世界五大海運強國」等國家目標，而新增加政策課題。

韓國國輪船隊發展從 1970 年 2802 艘與 92.4 萬總噸，提高到 2003 年 6881 艘船與 744.8 萬總噸，其中在金融危機有較低成長在 1998 年為 4906 艘與 607.6 萬總噸。韓國船員從 1990 年 202,353 名下降到 2003 年 99,821 名。

韓國海運產業中長期計畫上之基本策略，簡要說明如下：

1. 建構成為世界一流海運強國之成長基礎
2. 培育具有全球競爭力之超優良海運產業
3. 提供先佔事業海運市場尖端海運物流服務
4. 強化海運物流對外交易量
5. 擴大南北韓海運協力

韓國海運產業之願景設定「實踐成為海運中心之物流富國」，透過東北亞經濟圈之中心國建設成為海運韓國策略。根據此政府發展政策規劃 2010 年韓國海運產業未來目標為成為五大海運先進國家，其設定目標如下：

- 韓國支配船舶之載重噸，從 2005 年 2400 萬噸增加到 2010 年 3600 萬噸
- 透過國內船公司策略聯盟、合併與收購，設立成為一流巨大船公司，獨自提供球性服務。
- 遠洋海運產業之外匯取得從 2000 年 113 億美金上升到 2005 年 183 億美金以及 2010 年 300 億美金。
- 世界海上貨物量韓國佔有率從 2000 年 5.4% 提高到 2005 年 6.0% 以及 2010 年 6.5%。

其次，為確保海運產業之國際競爭力，提出規劃出以下策略

1. 設立船舶專用基金以確保船舶金融活絡
2. 外匯換算會計制度修正以防止船公司經營成果扭曲
3. 韓國船東互保協會產業活性化以脫離倫敦為中心的 P&I 保險市場
4. 外國船員與北韓船舶擴大僱傭以減少人事費用

由於海運政策涉及對策過多繁雜，本文僅以可以提供給我國參考船舶金融與稅制方面有關制度來作探討，依序船舶投資公司制度、噸稅制度、船舶登記制度、船舶金融制度來簡要說明之。

一、船舶投資公司制度

為提供韓國船公司所必要的船舶確保資金，透過亞洲最初民間資本市場建立船舶專用的「互助基金(Mutual Fund)」，穩定供給船舶建造基金，實施所謂「船舶投資公司制度」。

韓國每年包括替代船舶之船舶確保 140 萬到 150 萬總噸，建造資金需要 7 億到 8 億美金。但是 1997 年以後，國內船公司幾乎不再下訂單建造新船，1997 年到 2000 年期間中賣掉 111 艘大約 278.7 萬噸船舶。為避免海運產業之成長基礎崩潰，因此投入此船舶投資公司制度以挽回頹勢。

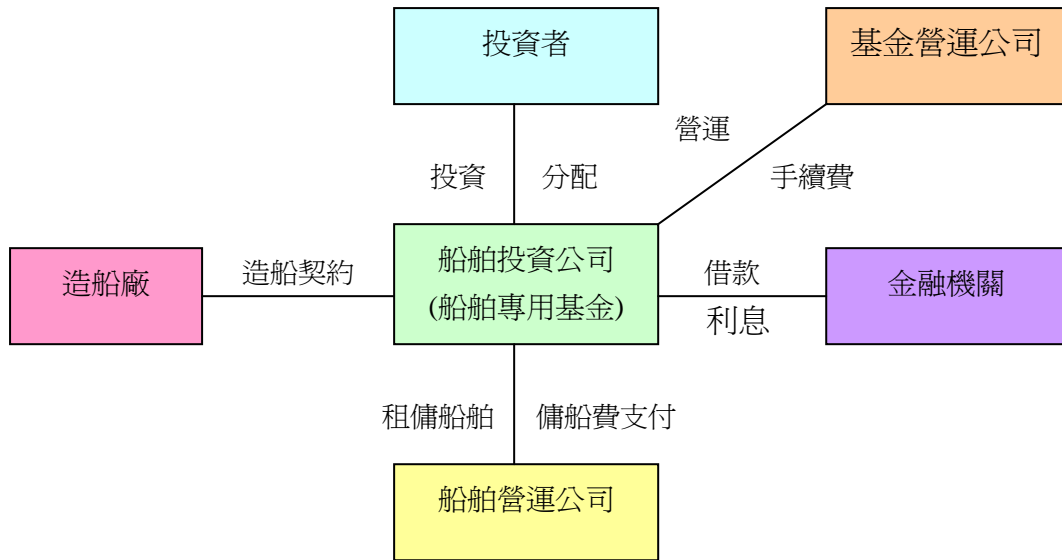
特別是國籍公司之船舶金融條件脆弱性，但是由於韓國互助基金普遍化，由於國內金融利息降低，國內資本市場引進船舶專用基金投入條件已經成熟，是故才能實施所謂船舶投資公司制度。

在船舶投資公司制度下，船舶營運公司可以管理船舶投資公司作成事業計畫書、締結船舶建造契約、股本募集、金融機關借款等業務執行，由於投資者資金與金融機關借款來籌湊船舶確保基金。2002 年 5 月制定船舶投資公司法，2003 年 2 月設立韓國船舶營運股份有限公司，從此能夠穩定確保船舶建造基金。其次，為確保投資者之合理收益，對於個人投資者之分配所得為課稅以促進此制度活性化。2003 年 8 月份修正船舶投資公司法同意船舶投資公司設立海外分公司與活用海外金融，擴大該公司之借款與公司債發行額度，從原先資本金五倍擴大到十倍。

為此韓國政府近期提出「船舶投資公司制度」，來處理船舶金融問題，該制度之主要措施如下：

1. 訂定「船舶投資公司法」，對於投資公司給予租稅減免優惠。
2. 船舶投資公司是 Paper Company，在商法採取股份公司形態來經營。
3. 為確保投資公司之經營透明性，所以有「一公司一條船」之限制。
4. 船舶確保資金係由投資者之資金與外部金融機關之借款所構成。
5. 建造或買進船舶由專門海運公司來經營。
6. 將商業銀行營運的財政資本與輸出入銀行所管理的政策資本統合成為公共基金來支援。
7. 以政府之公信力來保證民間船舶金融制度施行。
8. 培養海運產業與造船產業更密切之合作關係。

船舶投資公司制度之基本架構



資料來源：韓國海洋水產部，海運產業中長期發展計劃案，2001 年 4 月。

二、噸稅制度

為提高韓國國輪海外競爭力正推動以英國、荷蘭等先進海運國家所實施中噸稅制度。所謂噸稅制度是使用營運船舶之噸數來取代營業收益，作為計算營利事業所得稅之課徵基準，其目的在於減輕船公司課稅負擔，透過租稅減免方式來強化國際遠洋船公司之國際競爭力。

過去由於韓國航運業界對於國內租稅制度比新進國家複雜，且比權宜籍國家大約十倍程度租稅負擔過重，影響航商在海外市場競爭力之批評聲日益高漲。為確保國內船隊避免過多船隊改掛權宜籍船，韓國政府正實施英國、挪威、荷蘭等歐盟國家所採行之噸稅制度。此制度優點在於當航商營業收益大幅增加時，得利用噸稅計算基準達到減輕租稅負擔措施。2003 年 12 月規劃船舶噸稅之立法案，正促進船舶噸稅之立法。

日韓法人稅與船舶取得相關租稅比較

區分	法人稅	其他(船舶取得相關租稅)
韓國	27%	登記稅(取得價 0.02%)、取得稅(取得價 2%)、財產稅(帳簿價 0.3%)、共同設施稅(帳簿價 0.16%)、其他(農業、教育、國民稅)
日本	34.5%	登記稅(取得價 0.1%)、財產稅(帳簿價 1.4%*1/15)

資料來源：韓國水產部政策科

現行韓國海運稅制大抵可區分為關稅、國稅、地方稅等所組成。關稅得區分為船舶購入關稅與外國修理稅，自 1997 年起適用零關稅；國稅則有法人稅、非居住者國內所得稅、教育稅、附加價值稅、農漁村退別等所構成；地方稅則由登記稅、

取得稅、財產稅、共同設施稅等所構成，登記成爲國際船舶則取得稅與共同設施稅爲免稅且財產稅得減免 50%。海運業之課稅項目達到十二個對於投資者之資本投資有很大影響，反觀美國僅有法人稅與財產稅、新加坡登記稅、日本僅有法人稅、登記稅以及財產稅而已。以韓國國際船舶之年間租稅負擔爲 100 而觀，日本船舶租稅負擔爲 26.7，挪威爲 8.1，新加坡爲 13.3、香港爲 4.0、巴拿馬與賴比瑞亞各自爲 5.7 與 5.4。尤其在德國與挪威參加船舶投資基金之個人或投資機關則給予租稅優惠，促進船舶投資活性化。

以英國噸稅爲例，在 1999 年下半年以後實施所謂噸稅制度，並且於在 2000 年 8 月正式實施。噸稅(Tonnage Tax)，係以保留與營運船舶之艘數與大小爲基礎來計算其稅賦。一般而言，噸稅的費率非常低，所以與免稅措施有相同的效果。噸稅計算方式，首先以根據營運船舶之噸數來計劃名目上的企業利潤，然後在以企業利潤與法人稅率相乘便可得算出其應納稅額。

假設船舶 A 之淨噸數爲 15,000 與船舶 B 則爲 90,000，同樣營運天數爲 250 天，則各各船舶噸稅之計算如下：

$$(1) \text{ 船舶 A : } 15,000 \times 250 \times 3 = 11,250 \text{ 元英鎊}$$

$$(2) \text{ 船舶 B : } 90,000 \times 250 \times 1.5 = 33,750 \text{ 元英鎊}$$

三、船舶登記制度

2002 年 4 月實施「濟州島自由都市特別法」同時設立「濟州船舶登記特區制度」，在濟州島登記成爲船籍港時得享受稅金減免。換言之，根據國際船舶登記法之國際船舶在濟州島內各港登記成爲國籍船舶或國籍取得條件附光船，得享受免徵對於外國船舶取得稅、財產稅、共同設施稅以及地方教育稅等之地方稅、農漁村特別稅之國稅。據此，在濟州船舶登記特區註冊的國輪到 2003 年底達到 401 艘，其中國輪 262 艘與國籍取得條件附光船 139 艘，2003 年稅金減免額達到 538 億元。

在濟州島登記成爲船籍港之船舶適用對象有以下幾種適用對象

1. 按照國際船舶登記法之規定，登記成爲國際船舶之韓國船舶；
2. 按照國際船舶登記法規定，登記成爲國際船舶之外國船舶，即所謂附國籍取得條件之光船租船。

然而，目前登記成爲國際船舶仍以韓國船爲主，並未擴大範圍到外國船舶，因此濟州島登記特區成爲單純韓國船隊之一種租稅天堂。另一方面，挪威、英國、荷蘭、新加坡等本國國籍船之國籍恢復 (Flagging Back)與海外船舶之本國吸引 (Flagging In)，推動所謂第二船籍制度。特別是在本國登記船舶得解除或放寬外國船舶僱傭限制，以謀求降低船員費提高國際競爭力，方能擴大第二船籍效果。韓國政府爲擴大第二船及效果全面檢討船舶法與國際船舶登記法，將國際船舶登記制度與濟州船舶特區制度整合成爲第二船籍制度，以吸引本國船公司與外國船舶公司到韓國來註冊船舶。

四、船舶金融制度

自 1977 年投入計畫造船制度起到 1998 年底，韓國已經確保遠洋船公司之 1848 萬噸船舶。其中，計畫造船佔比率為 24.7%、國籍取得附加條件光船為 50.3%、二手船進口為 23.5% 以及國內一般船舶為 1.5% 等。目前由於韓國船舶金融制度未設有船舶投資制度，所以為因應國內外資金需求起見，主要依賴公積金或政府來協助處理。然而，因 1997 年遭遇亞洲金融風暴不僅造成政府與企業信用降低造成向外借款條件更趨惡化，同時附國籍取得條件之光船租船(BBC/ PO) 制度使用遇到瓶頸。

韓國對海運業所給予的造船融資措施，大抵有下列三種：

1. 附國籍取得條件之光船租船 (Bare Boat Charter with Purchase Option: BBC/PO) 造船融資：

所謂附國籍取得條件之光船租船，係指從國外船東以光船方式來傭船，在傭船期間支付包括船價在內的傭船費，船價支付完了後便將所有權移轉的傭船契約而言。若船東建造新船但一時無法籌措資金的情況下，得與金融業者簽定 BBC 傭船契約，金融提供者先在權宜籍國外設立 Paper Company，在法律上對船舶擁有所有權，船東以光船的傭船費來給付於金融提供者，俟傭船費等於造船費時，再將所有權移轉給船東並將船籍變更為韓國籍。根據韓國海運育成法第 16 條的規定，附光船租船國籍取得條件被視為韓國國輪。

由於 BBC 融資制度無需特別擔保物便可辦理，對於財務結構較脆弱的船公司而言，則屬比較容易取得的唯一貸款途徑。其次，BBC 金融制度對國內造船業亦是受益匪淺，過去數年間國內造船廠因 BBC 金融方式建造的船舶訂位，大約佔全部的 1/4 以上，足見 BBC 金融制度對造船業的發展有很大的影響力。由於 BBC 的貸款條件非常優厚，韓國船公司常利用此法建造新船，但 BBC 仍存有許多問題待解。

- (1) 由於通貨管理、外匯管理與保護國內金融等理由，必須施行有限度的管理使得業者無法滿足需求。
- (2) 財務結構較弱的中小型船公司利用 BBC 的情形有限，主要以大企業為主。
- (3) 對於 BBC 取得的船舶與中古船輸入相同須課徵輸入關稅。
- (4) BBC 融資受國際上金融業、海運業、造船業批評為不公平的交易行為。

2. 計畫造船融資

計畫造船融資係利用韓國輸出入銀行與政府信用的船舶融資方法，按照韓國產業銀行的金融支援制度來決定利息、貸款時間、貸款程序。惟此制度的缺點在於國內金融業仍不發達，並且融資的利息較 BBC 高，所以利用此方法建造新船的業者較少。

3. 民間銀行貸款融資

船公司利用民間銀行貸款購買中古船的情況，隨著海運景氣的恢復、中

古船輸入制度的修改、韓國銀行保有外匯的支援，多少有點起色，但仍不理想。究其原因在於(1)欲購中古船借貸民間融資時，對大企業的自有資金負擔額須達 30%。(2)外幣融資的利息與國內其它的韓幣利息相若，無論在利息或對換率上皆不利(3)韓國銀行保有外匯貸出額受本國國際收支的影響頗鉅，是否能夠確保財源之穩定與借貸行為的順利有待商榷(4)民間銀行缺乏對船舶買賣及營運有關的專業知識、船舶投資的經濟性與危險的分析能力、法律服務等基本技能(Know-How)，因此使得此種民間銀行貸款融資無法活絡起來。

4.輸出入銀行船舶金融利用

作為韓國海運產業競爭力強化方案之一環節，為確保國際船公司之船舶，2003 年 1 月份起輸出入銀行金融對於國際航商支援。輸出入銀行之金融條件與對於外國船公司支援的出口融資相同，利用此管道融資成果有泛洲海運一艘、南成海運兩艘、三好海運兩艘等總計五艘，高達 4088 萬美金。此外，有七家國際船公司之十五艘船舶需支援三億多美金的船舶融資，正與輸出入銀行協議當中。

另一方面。船公司得利用輸出入銀行船舶融資十二年固定利息，對於利息變動負擔較少。國輪在國內建造時利用外國製的機器材料得享受關稅與附加價值稅的退稅程序正在進行檢討中，相信對於國際船公司之船舶確保有相當助益。

輸出入銀行之國際船公司的船舶融資條件

利息	融資期間	融資比率
Cirr*+ 信用危險加算率 (12 年固定利息)	12 年	總船價之 80%

備註：Cirr 是 Commercial Interest Reference Rate(政府債卷利率+1%)，輸出入銀行資金是以美金來支援，在 2003 年 12 月適用 4.75%。

未來韓國政府規劃將計劃造船制度與船舶輸出金融整合成為新的船舶金融計畫，即將商業銀行使用財政資金與輸出入銀行管理政策基金合併成為公基金來支援業界，則會促使海運產業與造船產業更緊密地結合在一起。

參考文獻

1. 韓國海洋水產部，海洋水產白皮書，2004。
2. 韓國海洋水產部，海運產業中長期發展計畫，2001。
3. 韓國海洋水產部，濟州船舶登記特區之營運方針，2002。