



第六章 日本海運政策之介紹

楊鈺池 副教授

高雄海洋科技大學

航運管理系暨研究所

授課大綱

第一節 日本海運政策之概念

第二節 日本海運業之發展現況

第三節 日本海運補助政策之種類

第四節 日本海運補助政策之實施現況

第一節 日本海運政策之概念

日本運輸省(2001年改爲國土交通省)在1999年所出版「1999年版日本海運現況—邁向21世紀之海運行政」的白皮書得悉，近期日本海運政策有以下幾點：

- ❖ 確保貿易物資之安定運送手段
- ❖ 確保海上運送之安全及環保
- ❖ 維持船舶航運有關Know-How
- ❖ 在緊急時等之因應
- ❖ 海運與海運關連產業之重要性
- ❖ 確保海運關係國際基準之設定等之發言權

第二節 日本海運政策之法案沿革

- ❖ 日本1998年的國輪商船隊之船舶量為1,970艘，比1997年減少51艘，船舶總噸數達6,625萬噸，亦較前年減少1.7%。數年間船舶艘數仍維持2,000艘左右，總噸數除了1994年有下降之外，自1989年以來平均有2.5%成長率。
- ❖ 2000年日本商隊之船腹量有2,039艘船，比前一年增加43艘，載重量為6,914萬噸，比前一年提高2.8%。其中日本籍船舶為134艘總噸數為1,010萬噸，佔日本商船總數的6.6%，總噸數則僅佔14.6%。所謂「日本商船隊」，係指日本海運企業營運2000總噸以上的國際商船隊，此商船隊為日本籍船舶與向海外公司租傭的外國船舶而言。

- ❖ 日本籍船舶在1972年達到最高峰為1,580艘，其後因成本競爭降低之故持續下降。特別是在近三年此種現象更趨嚴重，在1998年減少14艘、1999年減少14艘、2000年大幅度減少20艘。相反地，日本船公司向權宜籍國家註冊的海外子公司承租外國船舶之情形更趨普遍。外國傭船方面，主要有巴拿馬籍之1,348艘為4,114萬總噸、賴比瑞亞之131艘有455萬總噸。
- ❖ 2000年日本海運三大企業之業績，儘管因燃料油價格高漲，因海運市場情況仍顯不錯，且各海運公司勵行削減成本政策，所以營業收益皆呈現上揚局面。營業收益因貨運量增加到1兆8,353億日元，比前一年增加8.1%。營業費用因燃料油高漲所以增加1兆7,039億日元，比前一年增加6.4%，營業損益為1,314億日元，3大企業的稅後損益和作為382億日元。此外，因外幣匯率變動之故，對其營運利益影響甚鉅，所以減少40億日元。

- ❖ 日本船員數(包括預備員)在1974年達到最高為27.8萬人，近來國際船員、國內船員以及魚船船員持續減少傾向，在1999年10月為10.8萬人。2000年船員之勞動供需，有效求人數為8,926人比前一年增加680人，有效求職人為51,073人比前一年減少6,338人。
- ❖ 日本1998年的國輪商船隊之船舶量為1,970艘，比1997年減少51艘，船舶總噸數達6,625萬噸，亦較前年減少1.7%。數年間船舶艘數仍維持2,000艘左右，總噸數除了1994年有下降之外，自1989年以來平均有2.5%成長率。
- ❖ 日本航商為確保成本競爭力來降低船員費負擔，因此常採用海外移籍方式改掛權宜籍船，造成日本籍船員人數日益下降從1975年之22,536人減少到1998年之4,076人。
- ❖ 日本由於船舶改掛權宜籍船風氣日益高漲，1998年國籍船僅有168艘與前一年相比，減少7.7%；日本船員為4,076名，比前一年減少10.6%。日本為強化國際海運之國際競爭力，秉持其貿易立國政策，提供金融與稅制支援等諸多措施。

第三節 日本海運補助政策之種類

日本政府所採取海運補助政策，得區分金融支援政策、稅制支援政策、國際船舶登記制度以及年輕船員養成計劃為主，依序說明之如下：

(一) 金融支援政策

日本在船舶建造支援方面，對於國內建造的國際船舶與國內船舶，由日本開發銀行(Japan Development Bank)與海運信用公司(Maritime Credit Corporation)提供長期低利造船融資，借款期間為3年，償還期間為7-15年。

國際船舶得向日本開發銀行融資到4億6千萬美金，融資比率為船價的40-60%歷時3年，如以10年償還時，償還金額的20%由市中銀行，其餘80%則由航商負責。融資對象為LNG船、超省力化船舶、主要幹線輸入物資的運送船舶或雙重結構之油輪，融資比率為船價之40%-60%。

國內船舶向海運信用公司借款歷時三年，7-15年間償還，得融資到4億美金。

- ❖ 就造船融資成效而觀，日本開發銀行對於國際船舶之造船融資績效，在1998年為575億美金。海運信用公司對國內船舶部分，在1999年為43艘，12萬4千噸，達到344億元日幣。
- ❖ 其次，日本政府系統之金融機關為中小企業金融公庫與國民金融公庫，以中小企業之事業主為對象，提供其設施投資資金與營運資金之借款。融資利率為3%，雖然與政府直接營運的運輸設施整備事業團之融資條件相較顯為不利，中小企業金融公庫之融資對象限定為資本額在1億元以下的公司或個人事業主，借款時需要保證人與擔保。

(二) 稅制支援政策

日本船公司所需繳納稅賦，除了法人稅等所得稅之外，還有船舶固定資產稅、船舶登記許可稅、噸稅以及特別噸稅等諸稅。

1.對於老舊船舶之賣掉所得收益金，在日後替代船舶之折舊費用中扣除，為造船設施，對於造船設施廢棄金得在稅金內扣除。

2.對於營運損失之扣除與對海外支付稅金之特別處理、海外獲得收益以及國內造船廠設施處分時亦給於稅金扣除。

3.國內船舶制度相關的稅制支援，係指登記免稅與固定資產稅之減少。例如自海外所取得國際船舶自1997年起便降低固定資產稅，1999年起對於船齡在5年以下船舶，得降低其登記執照稅。

4.折舊制度方面實施所謂15年間的定額法與20.6%之定率法，得按時情節作調整。國際船舶情況適用折舊制度時，現代化船舶為18/100、雙重結構油輪是19/100。2千噸(G/T)以上船舶第一年為12%之特別折舊，最大折舊額可達到取得船價的95%；5千噸以上的最新自動化船舶得適用第一年特別折舊18%。船舶修理者，在四年期間得以完全折舊方式來處理。

5.關稅方面，100噸以上之輸入船舶得免除關稅，船舶投入與營運時，海運信用公司需監督與管理之。

(三) 國際船舶制度之促進

由於國際航線之國輪面臨嚴重國際競爭環境，造成日本籍船舶及日本籍船員日益減少，迫使日本政府於**1996**年修正部分海上運送法創設「國際船舶制度」。提供登記為國際船舶之日本籍船舶，**(1)**每艘船僅需雇用日本籍船長與輪機長共**2**名**(2)** 政府補助船員教育訓練費用**(3)** 國際船舶制度有關稅制減免**(4)** 國際航運之補助如近代化船舶之特別折舊與日本開發銀行之低利融資等。

為確保安定的國際海上運輸需擁有一定的日本籍船舶與船員，在**1996**年實施所謂「國際船舶制度」，舉凡登記成為國際船舶者，得免除船舶之登記許可稅與固定資產稅之減輕措施，其後逐漸擴大稅制上優惠措施之適用對象。**1999**年**5**月日本政府通過立法規定凡經國土交通省長官承認之外國船員，得正式服務於日本籍船舶，到**2001**年**10**月經承認的外國船員人數已經累計達**396**名。此外，政府為大幅度降低船員人事費用，同意日本籍船員之搭乘配額縮小到僅為**2**名。

(四) 年輕船員養成計劃

由於日本推動所謂國際船舶制度容許登記成爲國際船舶之日本籍船員配額僅爲船長與輪機長，對航海之指揮監督與業務執行能力之要求較以往更加艱鉅，因此本實施所謂年輕船員養成計劃。財團法人日本船員服務僱傭促進中心(SECOJ)接受日本政府補助負責實施年輕船員養成計劃，該計劃係在二年間訓練期間中實施學習講座、模擬實驗、油輪與貨櫃船之實際商船上船訓練，給予年輕船員具備早期航海能力與船舶經營知識。

(五) 國際規則與因應政策

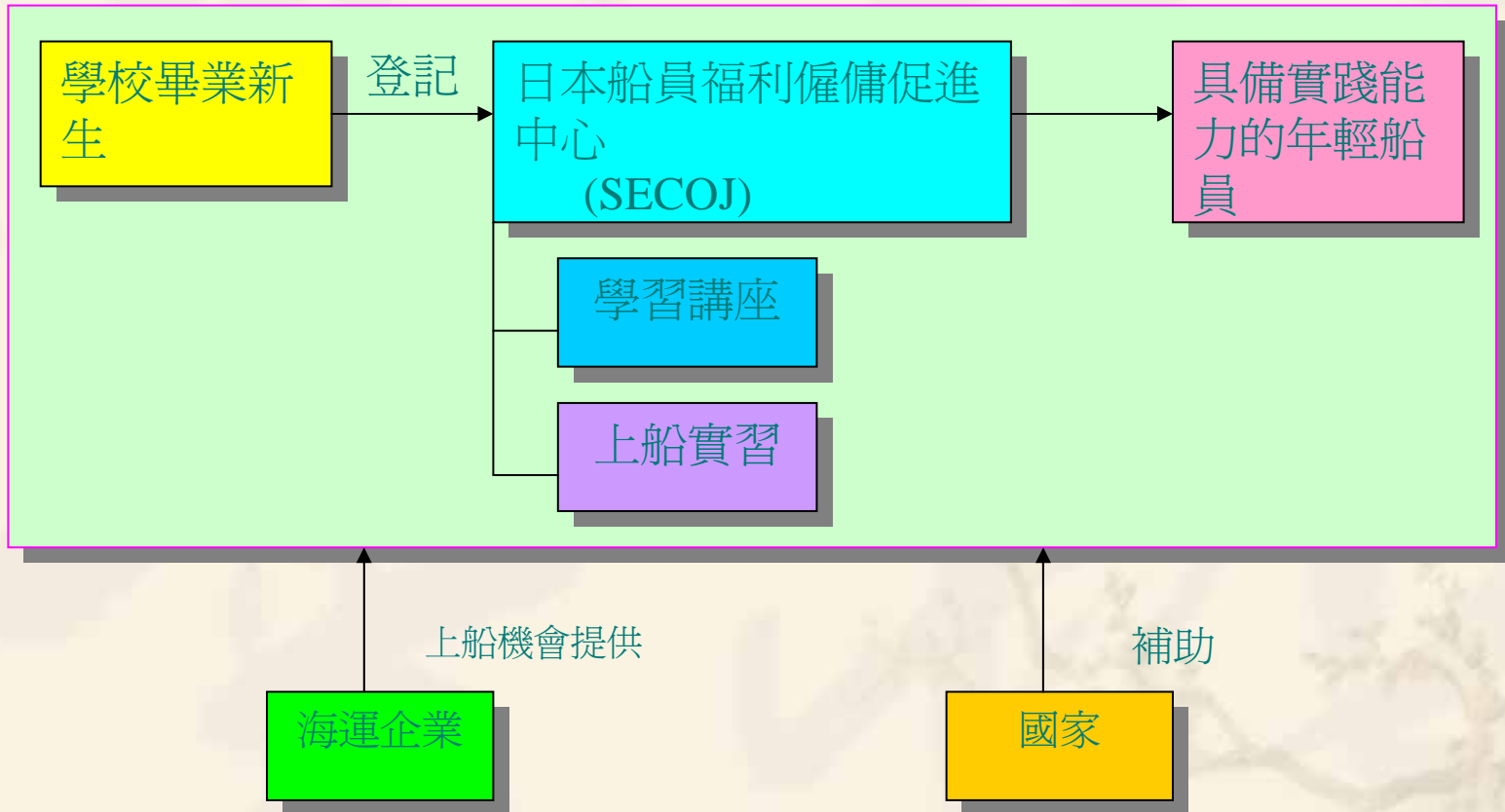
日本政府對於國際海運產業採取比較開放之立場，秉持「海運自由原則」來處理國際事務，因此對於國際機構乃至國際規範並無特別奇異的規定。日本在WTO、OECD等國際機構之海運方面協商，係追求擴大實質的市場開放，慣用多者間與兩者間之多樣化協商方式爲之。

所謂「海運自由原則」，係指對海運事業保證其進入撤退自由，對於貨物中卸不得因政府介入要求由本國之商船隊與本國籍船舶來優先運輸，對於海運企業與船舶之選擇須依照企業間之自由與公平競爭原則來處理。實際上有許多國家以國家安全保障名義介入情形眾多，因此要求最小限額之政府干預，以維持海運市場之自由原則。

日本政府對於損害國內業者之國外船公司，得禁止其進入日本港口或裝卸貨物。特別是日本政府在**1997年7月20日**起，實施所謂如果外國政府與其他機構對日本之國際船公司有差別性待遇時，得採取報復措施的特別法。

根據現行日本國土交通省(舊稱為運輸省)之同法規定，日本國際船公司在國外航行時，受到有關國家政府或其他機構之過分不當的差別待遇時，國土交通省得禁止該國船舶在日本港口停泊與裝卸活動。即國土交通省對於違反該規定者，該相關者被處一年拘束或**600萬元**罰金。

年輕船員養成計劃圖



日本政策投資銀行之船舶建造資金融資條件

融資對象	融資比率
LNG 船、超性能化船、主要幹線輸入物資運輸船舶或雙重結構油輪	60%
超性能化船、主要幹線輸入貨物運輸船舶	50%
其他船舶	40%

資料來源：日本國土交通省，2001 年海事報告，2001 年 7 月。

第四節 日本海運補助政策之實施現況

- ❖ 由於國際航線之國輪面臨嚴重國際競爭環境，造成日本籍船舶及日本籍船員日益減少，迫使日本政府於1996年修正部分海上運送法創設「國際船舶制度」。提供登記為國際船舶之日本籍船舶，(1)每艘船僅需雇用日本籍船長與輪機長共2名 (2) 政府補助船員教育訓練費用 (3) 國際船舶制度有關稅制減免 (4) 國際航運之補助如近代化船舶之特別折舊與日本開發銀行之低利融資等。
- ❖ 自歐美先進國家為提振國輪船噸數及航商競爭力，紛紛進行海運稅制改革已蔚成時尚。伴隨著強調海運稅制改革呼聲高漲及國際競爭優勢提升，日本船東協會近期對政府提出明年度海運稅制改革的建議案，其中海運有關事項分述如下 (Cyber Shipping Guide,2001.9.28):

(1) 國際船舶登記許可稅的減輕措施之延長

本制度(稅率為4/1000) 適用期限將於2002年3月底屆滿，為降低日本船籍取得及保有稅制上的負擔，以強化國際船舶的國際競爭力起見，建議應給予延長期限。

(2) 國際船舶相關固定資產稅的減輕措施之延長

本制度(課稅標準1/15)將於2002年3月底到期，以提高日本船公司與外國航商相抗衡，建議將本制度給予延長期限。

(3) 國際船舶用貨櫃的固定資產稅之減輕措施之延長

本制度為課稅標準為4/5，預定在2001年底屆滿，由於近來三國間運輸量大增，造成貨櫃在國內停滯比率不到10%，因此希望政府能夠減輕課稅基準。

(4) 外貿碼頭公社現有或今後取得貨櫃碼頭的固定資產稅、都市計劃稅的減輕措施的延長

碼頭公社所有貨櫃碼頭的課稅特別條例措施(課稅標準是1/2)和今後取得大規模貨櫃碼頭的課稅特別條例措施(課稅標準是1/3)，將於1999年底到期，但鑑於國際港口的成本提高被受指責之際，倘若本制度被廢止則將負擔轉嫁給碼頭承租人時，勢必對海運企業經營造成影響，為保障物流服務的安定供給原則，建議將本減輕措施延長。

(5). 中小企業新技術體制化投資促進稅制之延長

該稅制為30/100的特別折舊貨7/100之稅額扣除，在2002年3月末到期，從中小船東之投資促進觀點而觀，建議延長此制度。

(6). 中小企業投資促進稅制之延長

該稅制為30/100的特別折舊貨7/100之稅額扣除，在2002年3月末到期，從中小船東之投資促進觀點而觀，建議延長此制度。