



# 韓國海運政策之介紹

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 韓國海運政策之概念


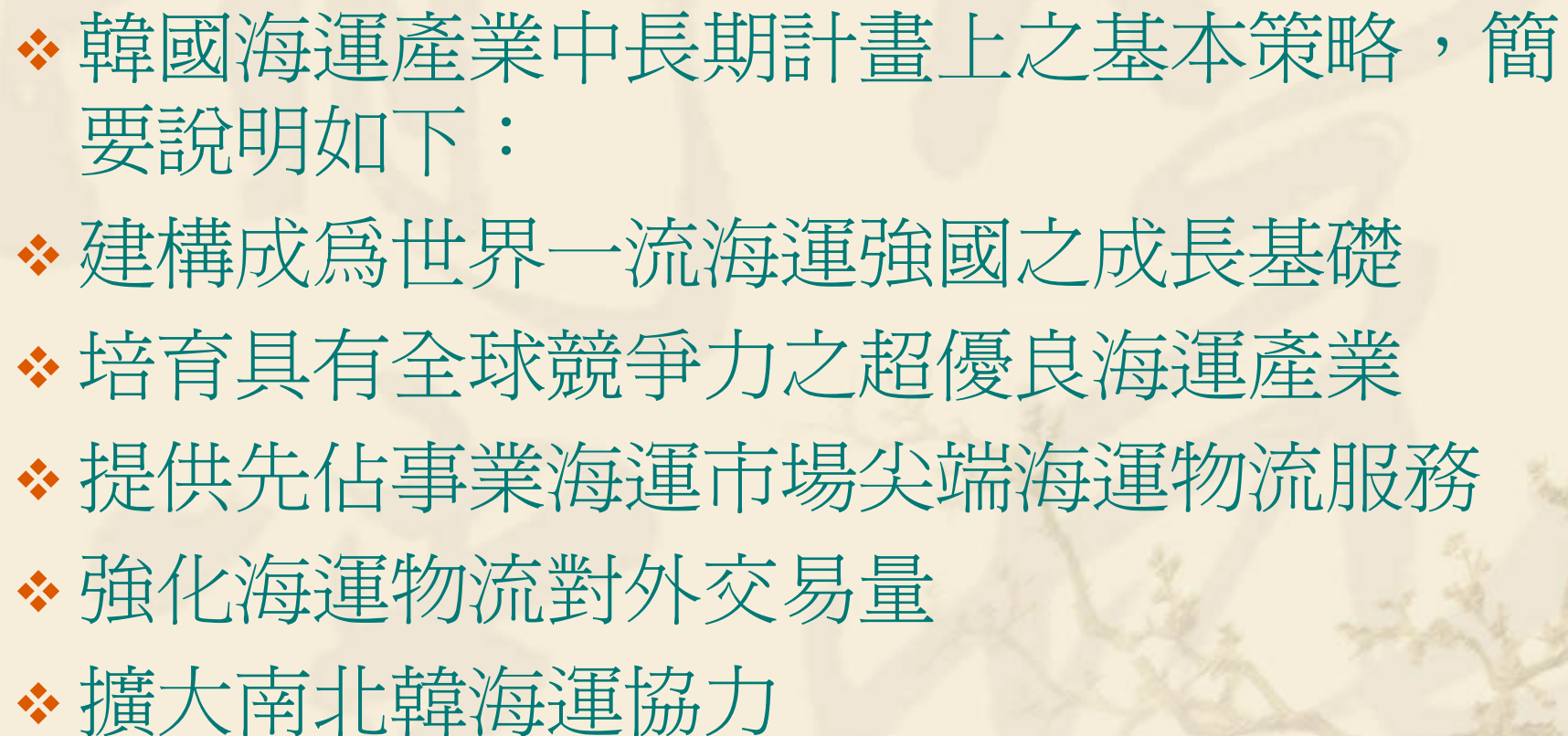
第二節 韓國海運政策之法案沿革

第三節 韓國海運補助政策之種類


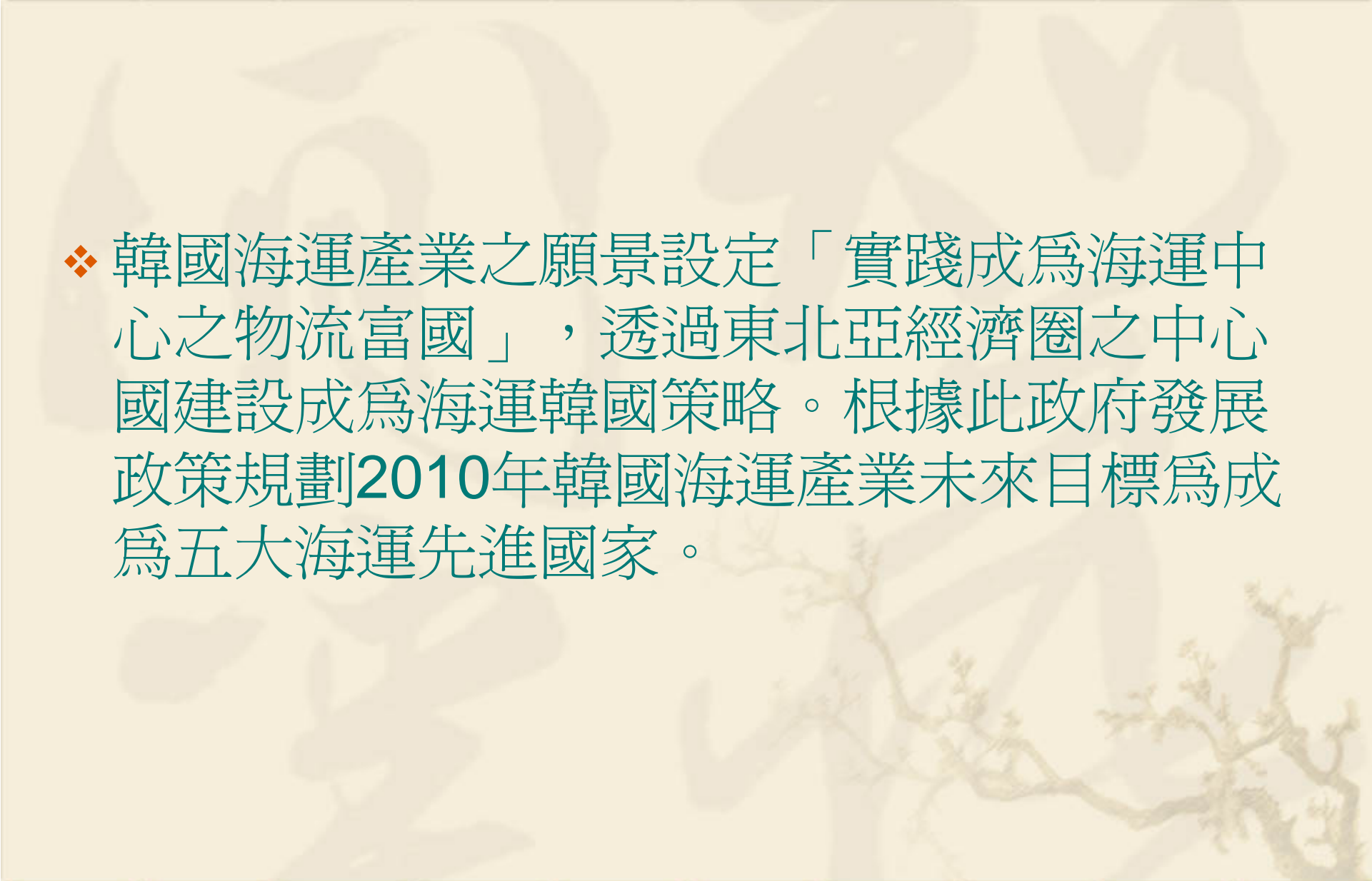
第四節 韓國海運補助政策之實施與成效

# 第一節 韓國海運政策之概念

- ❖ 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。

- 
- 
- ❖ 韓國海運產業中長期計畫上之基本策略，簡要說明如下：
  - ❖ 建構成爲世界一流海運強國之成長基礎
  - ❖ 培育具有全球競爭力之超優良海運產業
  - ❖ 提供先佔事業海運市場尖端海運物流服務
  - ❖ 強化海運物流對外交易量
  - ❖ 擴大南北韓海運協力



- 
- 
- ❖ 韓國海運產業之願景設定「實踐成爲海運中心之物流富國」，透過東北亞經濟圈之中心國建設成爲海運韓國策略。根據此政府發展政策規劃**2010**年韓國海運產業未來目標爲成爲五大海運先進國家。

- ❖ 韓國海運產業之願景設定「實踐成爲海運中心之物流富國」，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，設立成爲一流巨大船公司，獨自提供全球性服務。
- ❖ 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
- ❖ 設立船舶專用基金以確保船舶金融活絡
- ❖ 外匯換算會計制度修正以防止船公司經營成果扭曲
- ❖ 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
- ❖ 外國船員與北韓船舶擴大僱傭以減少人事費用

## 第二節 韓國海運政策之法案沿革

- ❖ 雖然韓國歷經亞洲金融風暴造成國際貨幣基金進駐借款融資，導致韓國航運企業在1998年為度過金融危機困境，被迫拍賣掉23艘船舶與78萬噸船舶。
- ❖ 鄭鳳敏[25]在2005年研究發現金融危機以後韓國政府為振興國輪競爭優勢提供一系列優惠方案，分別有：
- ❖ 1998年國際船舶登記制度
- ❖ 2002年4月濟州島船舶登記特區制度
- ❖ 2002年5月船舶投資公司制度
- ❖ 2005年1月噸位稅制等措施相信降低航運業者之經營負擔，鼓勵船隊註冊為本國籍以及提高船員就業機會是有相當幫助。



## 第三節 韓國海運補助政策之種類

- ❖ 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。

- ❖ 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。

# 1.噸位稅制

- ❖ 韓國噸稅企業之法人稅由噸稅(海運所得)+法人稅(非海運所得)所構成法人稅而成。前者為海運所得部分課徵噸稅=課稅標準(依照個別船舶噸稅標準利益合計) $\times$ 法人稅率；後者為非海運所得部分課徵法人稅=課稅標準 $\times$ 法人稅，前者與後者相加成為法人稅。
- ❖ 韓國噸稅法上之噸位稅率，係按照各個船型之淨噸數來計算1營運日收益。

表 1 各個船型之噸位稅率

個別船舶之淨噸數	1 噸當 1 營運日收益
1000 噸以下	14 元
1000 噸到 10000 噸以下	11 元
10000 噸到 25000 噸以下	7 元
25000 噸以上	4 元

## 2.造船融資政策

- ❖ 韓國對海運業所給予的造船融資措施，大抵有下列三種：
- ❖ 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。



## ❖ 計劃造船融資

計劃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。

## ❖ 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。

❖ 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。

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。

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%

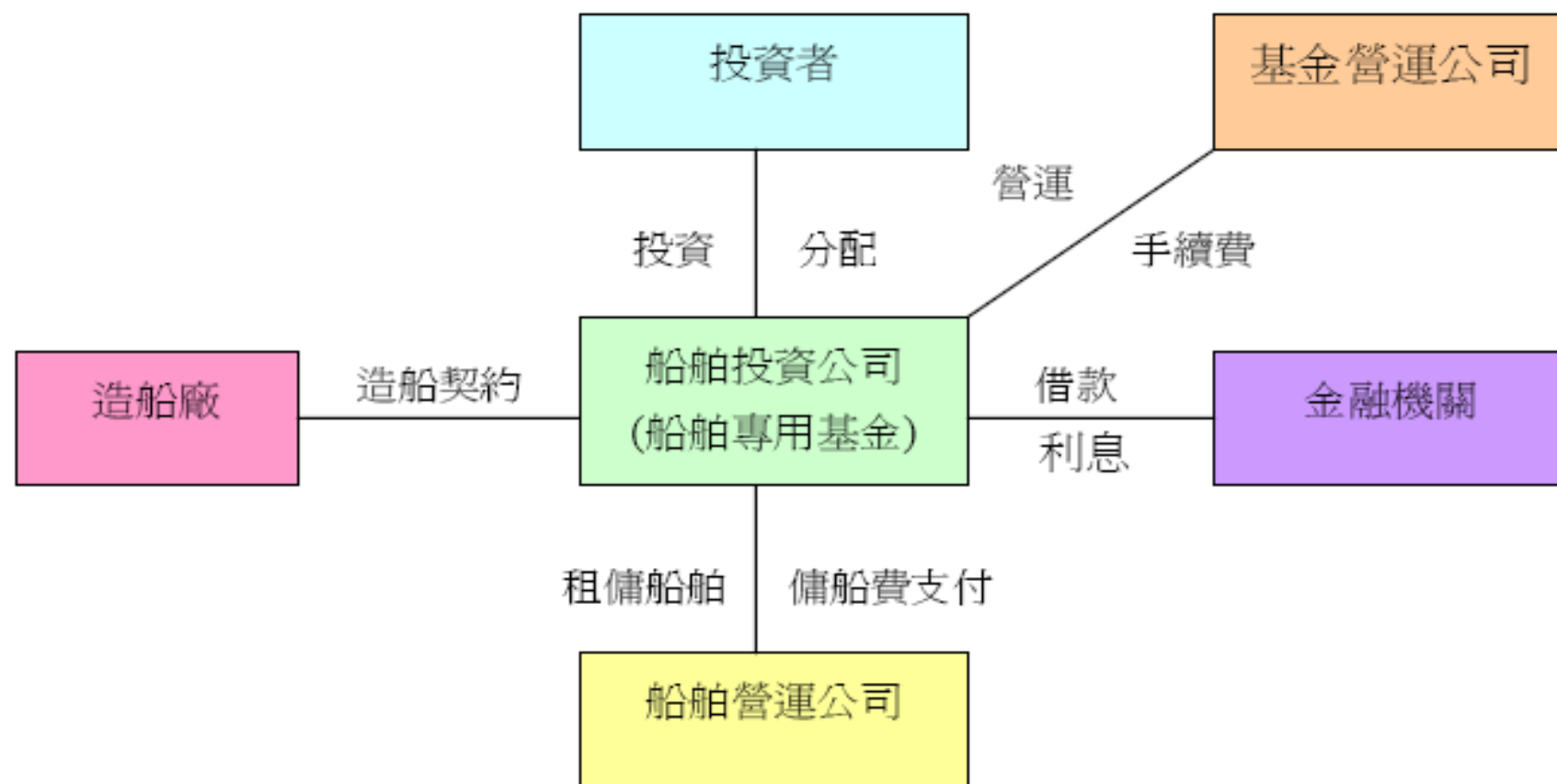
### 3. 船舶投資公司制度

- ❖ 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」。
- ❖ 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


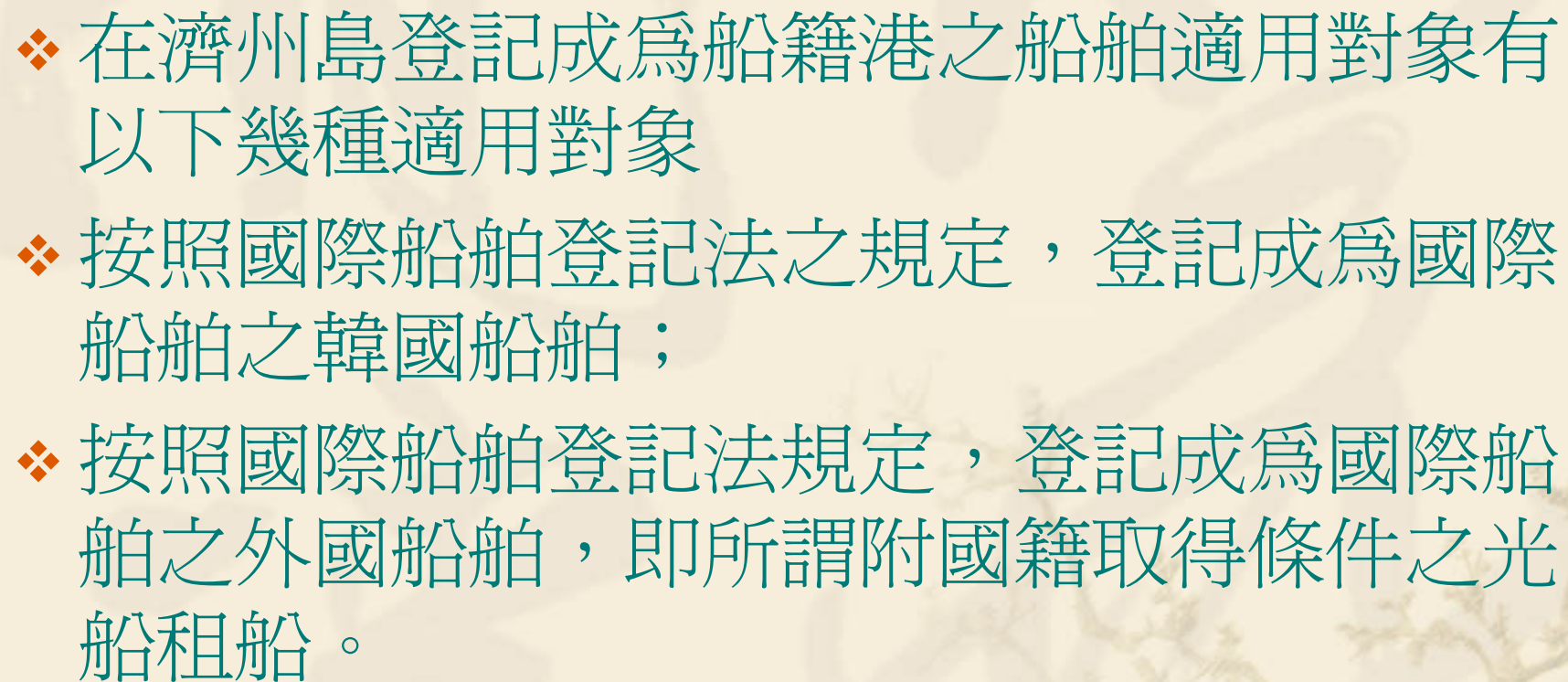


資料來源：韓國海洋水產部，海運產業中長期發展計劃案，2001年4月。

## 5. 濟州船舶登記特區制度

- ❖ 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
  - ❖ 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；
  - ❖ 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。

## 6. 國家必要國際船舶

- ❖ 國際船舶登記法第二條規定：戰事、事變或其他準用非常時期，為國民經濟運送緊急物資或軍需物資，得依照本法第八條第一項之規定指定之。
- ❖ 第八條第一項 海洋水產部部長對於非常時期，為有效率活用國際船舶與船舶，如認為有必要指定國際船舶者，得與相關中央行政機關之長官協議，指定國際必須國際船舶。第二項 海洋水產部部長依照前項規定指定國家必須船舶時，得限制外國籍船員上船。
- ❖ 因此造成船舶所有人因僱傭外籍船員所發生薪資負擔損失時，得補償給船舶所有人。第三項 國家必須國際船舶之制定程序、外國籍船員之乘船限制基準、對船舶所有人之損失補償與程序有關必要事項，由大統領令規定之。



## 7. 韓國船員政策之基本目標

- ❖ 優秀船員職位維持，風土調整與權益保護。
- ❖ 船員實質生活品質提升，持續擴大改善勞動條件與福利政策。

# 21世紀韓國船員政策構面

- ❖ 建構穩定優秀船員人力安定供給基礎系統
- ❖ 營運有效率船員教育訓練系統
- ❖ 開發與擴大實質船員福利事業

## 船員部門主要是業別種點促進課題

事業名	重點促進課題
優秀船員人力安定的供給基礎建立	<ol style="list-style-type: none"><li>1. 青少年海洋思想宣導</li><li>2. 新船員上創出與行銷</li><li>3. 海洋水產系替代役制度改善</li><li>4. 擴大僱傭具有境爭力外國船員</li><li>5. 強求國際船員保護政策</li></ol>
營運有效率船員教育與訓練	<ol style="list-style-type: none"><li>1. 海洋水產專門人力養成與調整</li><li>2. 改善船員教育機關之支援方式</li><li>3. 船員養成機關結構改善</li><li>4. 機能大學設立與營運</li><li>5. 綜合船訓實施中心設立與營運</li></ol>
實質船員福利事業開發與擴大	<ol style="list-style-type: none"><li>1. 為改善船員勞動條件強化實施勞動監督機制</li><li>2. 船員實質薪資支援</li><li>3. 國際勞動基準擴大適用於國內</li><li>4. 船員相關保險制度改善</li><li>5. 船員福利就業中心機能強化</li><li>6. 船員福利事業繼續開發與擴大</li></ol>

# 韓國船員政策促進方案

- ❖ 合理改組船員教育機關與制度
- ❖ 建立海技品質管理體制，投入船舶再教育競爭系統
- ❖ 符合船員人力變化，改造海技士考試制度
- ❖ 改善船舶勞動條件讓生活安定化
- ❖ 船員災害保險制度合理化改編，提高與陸地勞動者相同之賠償基準
- ❖ 船員與陸地勞工使用相同的社會保險制度中反應船舶職位特殊性。



# 21世紀韓國船員政策之效果

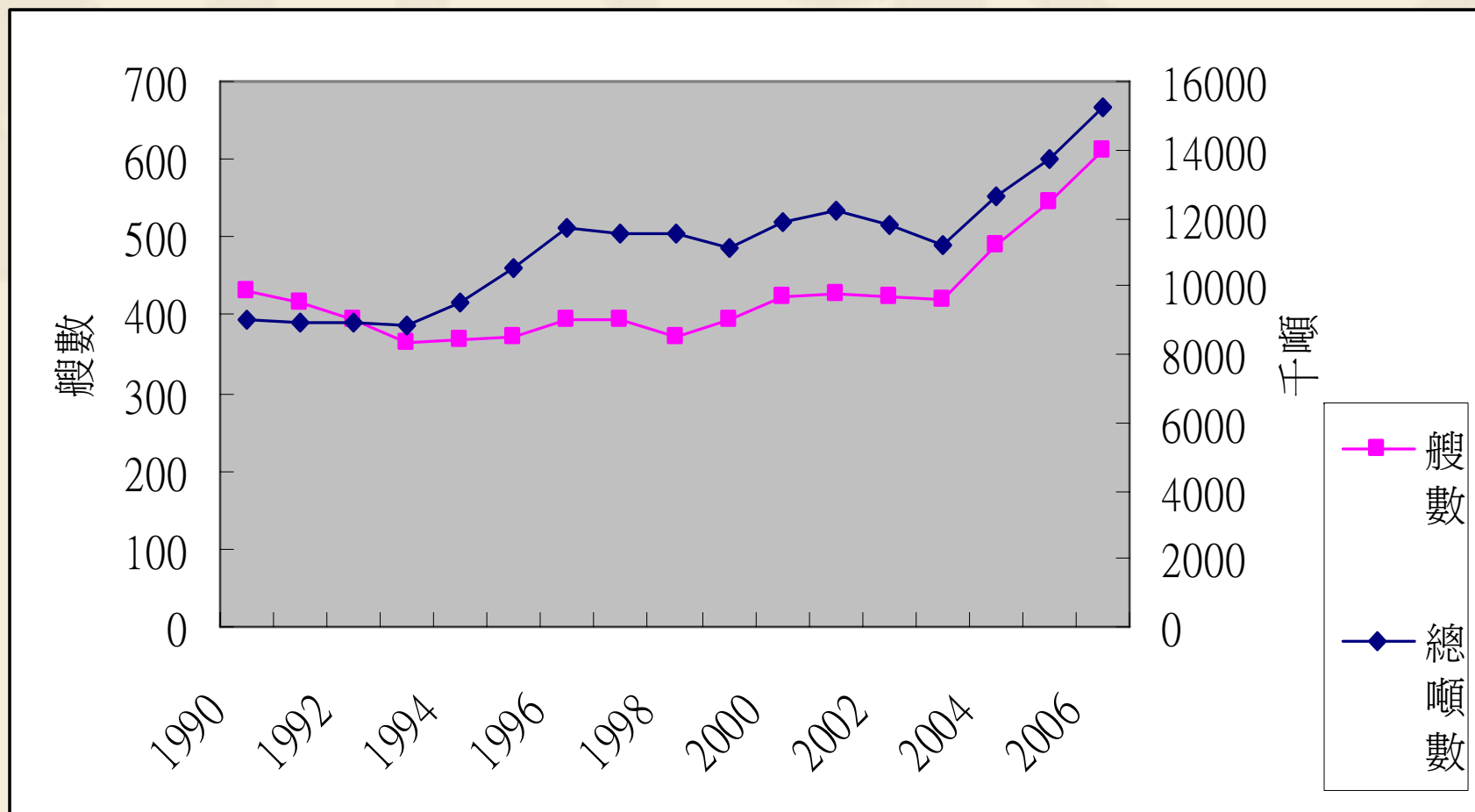
- ❖ 船員安定供給提高海運競爭力
- ❖ 提升海技品質提高船舶安全航行與海運服務
- ❖ 優秀海洋人力確保建立21世紀海洋富國基礎

## 第五節 韓國海運政策之實施成效

- ❖ 韓國在1997年遭遇到亞洲金融風暴嚴重衝擊國內船舶融資市場，過去仰賴政府透過行政手段來支援產業發展方式，因為財政惡化使得主管機關苦失對策。為克服此金融風暴困難，從1997年10月到2001年大約有333.5萬總噸船舶被迫賣掉，尤其在1998年度國輪船隊大約減少86萬噸達到最高值。
- ❖ 為確保國輪船舶，在2002年5月制定「船舶投資企業法」，利用民間資本實施所謂互助基金形式之船舶投資公司制度。一般國民或機關投資者所募集資金與金融機關等所借入資金作為建造船舶或購入中古船，其次再出租給船舶營運公司，收到船舶租金後扣除借款與其費用後再分配給投資者之金融工具。船舶投資公司僅是募集投資者之書面公司，實際上全部業務由船舶營運公司來代行。
- ❖ 從2004年以後，總計有30個船舶投資公司獲得許可，募集20億美金之船舶資金，確保260萬噸規模船舶。此種船舶所有權(船舶投資公司)與營運權(船舶營運公司)分開，來提高船舶營運與專業性進而提高海運產業之競爭力。

- ❖ 國籍遠洋船公司之新造船舶下注量自亞洲金融危機後大幅度減少，在**1998**年新造船舶下注與二手船投入皆未進行，但是自**2003**年下半年期以後開始上升第海運情勢，由於此種強勢走向促使國籍遠洋船公司積極投入新造船下注與二手船投入等方式來確保船舶。
- ❖ 按照韓國船東協會調查國籍遠洋船隊在亞洲金融危機以前，每年有**100**萬總噸以上新船下注之現象，但在金融危機以後，因為配合政府實施降低**200%**以上負債比例政策，**1998**年幾乎無一艘新船下注。
- ❖ **2003**年以後由於海運市場情況轉好，二手船投入與新船下單現象則日趨活絡，此繼續到**2005**年亦是如此。

# 韓國船舶艘數與總噸數發展趨勢





# 韓國船員業之發展現況

- ❖ 韓國船員從2000年121031人減少到2006年104667人，成長率為-13.52%。
- ❖ 韓國因經濟發展屬於先進國家，海運業原本具有辛苦與漂泊不定特性，海運與陸地間工作薪資差距縮短，造船年輕人上船意願低落，船員高齡化問題日益嚴重，為避免船員人力資源斷層產生，引進外國船員降低成本成爲船東所必須抉擇問題。
- ❖ 船員薪資與海運界競爭力攸關，隨著外籍船員人數增加直接抑制薪資提高可能性。

❖ 2000年為基準外國船員人數為4450名與1992年194名相比較，每年增加58.6%。外國船員主要輸入國有中國(35.2%)、印尼(32.6%)、越南(21.9%)、菲律賓(7.8%)、緬甸(2.4%)。

## 韓國船員手冊發給推移

	本國人	外國人	合計	成長率
1990	202,358	0	202,358	0
1995	146,348	4,190	150,538	0
1996	130,114	6,443	136,557	-9.3
1997	115,546	11,204	126,750	-7.2
1998	106,643	13,504	130,147	-5.2
1999	111,785	15,363	127,148	5.8
2000	106,770	14,261	121,031	-4.8
2001	102,596	12,064	114,660	-5.3
2002	98,309	9,071	107,380	-6.3
2003	93,776	6,704	99,850	-7.0

## 韓國海外就業船員現況

	船舶 艘數	全體就業船員			商船員			外匯取 得金額 (一千美 金)
		海技士	部員	合計	海技士	部員	合計	
1990	2229	13380	23063	36443	10595	16434	27029	535445
1991	2057	11379	17217	28596	9131	13213	22344	535855
1995	1311	6248	5885	12133	5184	4470	9654	398852
1996	1224	5162	4342	9504	4358	3319	7677	371956
1997	1308	4684	3322	8006	4066	2655	6721	354312
1998	1378	4825	2866	7691	4247	2348	6595	319436
1999	1406	4714	2473	7187	4230	1997	6227	319278
2000	1384	4381	1994	6375	3998	1641	5639	311379
2001	1340	4139	1560	5699	3842	1293	5135	299486
2002	1325	3948	1240	5188	3717	1045	4762	294036
2003	1279	3818	1217	5035	3612	999	4611	310705