



海運政策之概念

楊鈺池 Yi-Chih Yang

國立高雄海洋科技大學
航運管理學系 副教授



海運支援政策之概念

- 海運政策可以解釋成會影響未來海運活動之任何決策。
- 海運政策主要關於針對擴張海運產業在相同形式或其他方面之投資決策。
- 海運政策包括港埠與航運通常是多數的公共政策、社會、經濟、國上以及其他利益所造成之結果。
- UNCTAD建議海運政策之目標在於
 - ✓(1)減少環境與其他運輸相關外部事物
 - ✓(2)透過更佳運輸服務來促進經濟整合與貿易競爭
 - ✓(3) 在運輸業務創造與稅收。

- 各國所面臨海事經營環境課題有異，但其海運政策制訂之目的，皆是在確保國輪船隊與船員為其主。
- 雖然各國海運政策非常強調確保國輪船隊伍之重要性，則其所持理由亦不同，例如美國確保國輪船隊理由是從國防安全來考量，英國及日本則比較偏重在經濟與貿易方面之原因。
- 吉田茂(1993)認為國家強調保有本國籍商船隊或是海運業的重要性之理由有：
 - ✓ 1. 國民就業
 - ✓ 2. 貿易促進
 - ✓ 3. 運費取得
 - ✓ 4. 國防需要
 - ✓ 5. 心理上契機。

- 各國確保本國籍船之意圖，則可按照開發中國家與先進國家而不同，開發中國家之目的在於
 - ✓ 1. 載貨比率之提高(外匯獲得)
 - ✓ 2. 競爭力之確保
 - ✓ 3. 信賴性之確保
 - ✓ 4. 補助強化(融資)
 - ✓ 5. 人力資源管理之質改善(本國船員養成與確保)。
- 先進國家之目的在於：
 - ✓ 1 載貨比率之提高(外匯獲得)
 - ✓ 2. 競爭力之確保
 - ✓ 3. 信賴性之確保
 - ✓ 4. 補助強化(稅制)
 - ✓ 5. 人力資源管理之質改善(外國人船員之確保)。

確保國輪與國民經濟之關係表

	開發中國家海運補助成目的	先進國家海運補助目的
1.海運政策	• 從保護主義轉向補助主義之階段	補助政策之堅持
(1)總體方面	<ul style="list-style-type: none"> • 國民經濟之成長 • 外匯獲得、國際收支之改善 • 僱傭之擴大 • 關連產業之發展 • 社會經濟基礎之建構 (地方差距、地域振興) 	<ul style="list-style-type: none"> • 國民經濟之成長 • 貿易促進 • 外匯獲得、國際收支之改善 • 僱傭之擴大 • 關連產業之發展
(2)個體方面	<ul style="list-style-type: none"> • 企業經營力之改善 (內部結構之改善) • 船種別之改善 (定期船之擴充等) 	<ul style="list-style-type: none"> • 企業經營力之改善 (內部結構之改善) • 船種別之改善 (LNG船、專門船、定期船之擴充等)
2.補助之期待度	期待度大	期待度大
(1)確保財源	• 財政逼迫	• 財政逼迫
(2)補助程度	• 輕微	• 合適對應
(3)資金籌湊	• 國內資金與外國資金	• 國內資金
(4)資金償還	• 償還能力小	• 償還能力大
3.船舶之運用	本國籍船優先	按船舶載貨量來自由競爭
(1)本國籍船確保之意圖	• 載貨比率之提高 (外匯獲得)	• 載貨比率之提高 (外匯獲得)
(2)本國籍船確保之目的與手段	<ul style="list-style-type: none"> • 競爭力之確保 • 信賴性之確保 • 補助強化(融資) • 人力資源管理之質改善 (本國船員養成與確保) 	<ul style="list-style-type: none"> • 競爭力之確保 • 信賴性之確保 • 補助強化(稅制) • 人力資源管理之質改善 (外國人船員之確保)

資料來源：山岸寬(1998)， “邁向21世紀海運助成的新動向” ， 日本海運產業研究報， NO. 390。

海運支援政策之種類

- 所謂海運支援政策大抵可分為支援政策與國籍差別 (Flag Discrimination) 限制兩種。
 - ✓ 支援政策可分為各種航運支援、航線支援、建造支援、利息補貼以及低利融資等直接支援政策
 - ✓ 國籍差別限制則以各種稅制優惠措施為代表之間接支援政策。
- 直接支援政策之目的，在於船舶建造之際，為減輕海運企業之融資負擔為主；間接支援政策之目的，在於施予航商在法法人稅、所得稅或固定資產稅等各種稅制之優惠措施而言。

● 國際海運政策大抵可分為財政手段、金融手段、直接控制、制度改革等四大類。

- ✓ 財政手段：可區分為財政支出、財政收入、財政收支平衡。財政支出包括政府投資、政府補貼、給國有企業勞動者的工資或福利待遇；財政收入包括徵收企業稅、徵收個人所得稅、關稅、規費、船舶折舊、稅前還貸；財政收支平衡，係指透過國際海運財政黑字或財政赤字的增加或減少，來調節國際海運市場的需求狀態。
- ✓ 金融手段：主要有信用貸款、專項準備金、海運和造船的發展基金、光船租購、匯率變動等方法。
- ✓ 直接控制：是指一個國家的政府憑藉其所掌握的国家權力，以有形之手直接對影響國際海運活動的各種因素所作出行政性和法律性的規定和干預。主要政策手段包括貨載保留、市場准入、國民待遇、最惠國待遇、沿海運輸權、國際航運企業及企業行為的審批、進口船舶的審批及許可執照制度等方法。
- ✓ 制度改革：就是從與國際海運活動秩序有關的經濟體制，管理體制等要素上，進行原則性或結構性的變動。制度改革可區分為國際海運總體制度改革及國際海運個體制度改革。

- 我國海運支援政策之因子構面可歸納為金融支援政策與行政支援政策兩種
 - ✓ 金融支援政策：包括造船融資、海運補貼措施、與各國簽定互免海運所得稅之協定、賦稅減免措施、比照製造業提高航運業的投資抵減比率、國輪動員獎助措施。
 - ✓ 行政支援政策：係涵蓋兩岸航運措施、簡化建購船舶行政作業、驗船證書方面、免除購船需先報准之規定、解除或放寬購買現有船舶的船齡限制以及船貨配合措施。

主要國家海運支援政策之一覽表

	比利時	丹麥	芬蘭	法國	德國	愛爾蘭	義大利	荷蘭	挪威	西班牙	瑞典	英國	美國	韓國	日本
折舊制度之優惠措施	●	●	●	●			●						●		●
船舶買賣之優惠措施		●			●		●			●		●			●
噸位稅制	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	
第二船籍制		●	●	●	●		●	●	●	●		●		●	●
船員所得稅免除與減輕		●	●		●			●	●	●	●	●			
船員社會保險費之減輕	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			
船員派遣與歸國費補助		●										●			
船員訓練費補助					●							●			
航運補助													●		

資料來源：日本船東協會(2007)，日本海運之現況。

先進海運國家海運支援政策

- 台灣海運支援政策
- 交通部初步議定如下基本海運政策：
 - ✓ 鼓勵國輪航商購建船舶，擴充國輪船隊。
 - ✓ 儘早成立航政局，健全我國航政與港埠管理體制。
 - ✓ 改進船員教育，健全船員僱用制度。
 - ✓ 因應國際發展趨勢，推展與他國海運合作事項。
 - ✓ 積極督導港口建設，推廣我國成為亞太海運中心。
 - ✓ 推動航港管理電腦化，增進港口服務效率。
 - ✓ 籌建船舶交通管理系統，增進船舶航行安全。
 - ✓ 配合大陸政策，研議兩岸航運往來可行方案。

- 近來國輪經營環境不如外輪理想且政府廢除獎勵投資條例後情形下，紛紛選擇出走，導致船噸快速下滑。
- 同時國籍船員人數亦隨著國輪船舶大型化與船舶艘數減少受到牽連影響上船工作機會。
- 我國政府為突破國輪經營困境及配合我國航業發展之基本政策，交通部乃研議以下行動策略。
 - ✓ 研議賦稅減免措施
 - ✓ 僱用船員措施
 - ✓ 船貨配合措施
 - ✓ 研議海運補貼措施
 - ✓ 兩岸航運措施
 - ✓ 驗船政證書方面
 - ✓ 研議國輪動員補助措施方案
 - ✓ 造船融資資金來源

國輪獎勵措施與船噸擴充情形

時間	經過	影響
25年	公佈「造船獎勵條例」	
42 至 58年	第一期四年經濟建設計畫，分期擬訂造船計畫	因應各期計畫中進出口貿易及國防需求。船噸規模止跌回升。購造八十三萬載重噸商船為目標。共建造新船51艘三十五萬二千載重噸。
49年	公佈獎勵投資條例	五年免營業稅優惠。
60 至 61年	第五期「四年經濟建設」之第五期商船汰舊更新計畫	國際運價巨跌，國際金融體制變化，商船汰舊更新計畫受挫。
62年	第六期商船汰舊更新計畫	購造一百四十萬載重噸商船的計畫取消
66年	頒布「貿易、航業及造船配合實施方案」	配合經濟邁入「後工業化」(Post-Industrial)對外貿易擴張衍生之需求。
66 至 74年	實施三期造船計畫	共建造新船54艘296萬載重噸，另於計畫項外有30艘62萬載重噸加入建造，成效頗大。
70年	公佈航業法	旨在促進航業發展，繁榮國家經濟。
74年	核定中國造船公司造船融資實施要點	以融資優惠方式鼓勵國輪國造。

資料來源：陳一平、邱盛生、張志清(1998)，「成立國輪造船及購船融資基金之研究」，運輸研究所。

國輪獎勵措施與船噸擴充情形(續)

時間	經過	影響
75年	擬訂國輪船隊擴充及汰舊換新長期計畫	鼓勵建造新船，放寬購買現成船規定，以汰舊換新。目標2000年前，汰換逾齡船舶400萬載重噸，新建或購買現成船1,000萬載重噸，使規模達1,200萬載重噸。
76年	配合海運自由化政策，廢除「貿易航業及造船配合實施方案」	商船隊擴充計畫遭遇停滯，成長受挫。
79年	廢除獎勵投資條例	商船隊擴充計畫遭遇停滯，成長受挫。
80年	促進產業升級條例施行細則訂定	未有實質優惠。
81年	配合自由化政策，廢除國輪船隊擴充及汰舊換新長期計畫	商船隊擴充計畫遭遇停滯，成長受挫。
81年	商船隊突破一千萬載重噸	為國輪船噸極盛時期。
83年	獎勵民間參與交通建設條例訂定	未將海運業列入，僅列入船舶污染防治及科技之設備。
83年	擬訂振興航業方案草案	中程計畫-推動造船計畫。
84-88年	修訂航業法及相關子法	因應自由化、國際化政策放寬經營限制。
88年	召開「獎勵國輪發展政策」座談會	研擬相關獎勵國輪發展方案。

資料來源：陳一平、邱盛生、張志清(1998)，「成立國輪造船及購船融資基金之研究」，運輸研究所。

- 對於航運業者能夠提供海運支援政策比較偏向行政支援政策例如兩岸航線、船貨配合、船員教育訓練等措施，反觀比較實惠之金融支援政策似乎比較少，僅有航線補助也僅限於國內離島航線之補助而已。
- 行政支援措施包含國內航線之限制、兩岸航線、船貨配合、外國籍船員僱傭。
- 金融支援措施包含航線補貼、船員教育訓練、雙邊避免重複課稅協定、噸位稅制。

- 織田政夫(1997)認為船東偏好懸掛權宜籍船(Flag of Convenience: FOC)之原因，主要以下幾點因素：
 - ✓ 因無資金流通限制得自行融資，以確保較低廉船舶購買資金。
 - ✓ 企業利潤或者船員所得皆無需扣稅。
 - ✓ 隨時得將營業利潤匯回本國母公司。
 - ✓ 船員費及船舶維修費較低。
- 陳一平、邱盛生、張志清(1998)則認為國輪外移改懸權宜籍之理由，得歸納以下幾點：
 - ✓ 稅賦因素
 - ✓ 營運成本因素
 - ✓ 資金籌湊因素
 - ✓ 營運航線與區域因素(1.政治因素2.因戰時航運之需求3.內河航行、國內航線攬載客貨經營及貨載優先權4.營業航線及區域因素5.行政效率因素6.其他因素)

- 交通部與海聯總處對於現行我國輪所處經營不利原因，兩者皆達共識之處在於
 - ✓(1) 船舶稅賦負擔
 - ✓(2) 雇用高額本國船員
 - ✓(3) 國輪不可得直接停靠大陸港口載貨
 - ✓(4) 負擔戰時被徵用之義務
 - ✓(5) 船舶通常需使用雙重船舶檢查證書。

- 美國海運支援政策
- 美國運輸省海事行政局(Department of Transportation Maritime Administration :MARAD)曾明示，下列幾點宗旨：
 - ✓ 培育與維持美國商船以符合經濟與國家安全需求
 - ✓ 改善美國商船與海運產業基礎(船舶維修、造船、船舶管理、船舶營運以及船舶供應)之活力與競爭力
 - ✓ 挽回美國籍船舶與本國造船廠及維修能力急遽下降之頹勢
 - ✓ 穩定與永續增加美國籍船員人數
 - ✓ 達成在動員期間國防所需之適當商船管理

- ✓ 確保充分可資利用民間商船以支持國家安全策略所需國防配置與必要經濟要求
- ✓ 確保維持美國遭遇未包括盟邦承諾地理區域之安全威脅與在危機或戰爭發生時所需動員能夠單獨反應之能力
- ✓ 確保國際協約或慣例不能將美國海運產業置於海運市場之不公平競爭劣勢
- ✓ 確保聯邦機構透過有效法律與規則使用來促進美國海運與支援產業之整備
- ✓ 任何其他相關海運政策

- 美國海運補助政策，大抵得從金融支援政策、稅制支援政策、營運支援政策、貨物運送權、船員支援政策、公平交易政策等，依序說明之如下：
- 金融支援政策
 - ✓ 由政府提供信用保證，以鼓勵美國商船與造船廠之成長與現代化。
 - ✓ 融資保證(Loan Guarantee)之目的係為船舶之建造、改造、修理所需資金方面，由政府來保證本金與利息償還。
 - ✓ 在一定限度內政府保證其借貸款償還，以謀求金融之活性化與相關費用負擔之減輕。
 - ✓ 融資保證之限度，一般不能超過實際費用的87%，保證期間為船舶交付後25年以內為限。

- 稅制支援政策

- ✓ 資本建造基金(CCF: Capital Construction Fund)，係根據1970年修正的商船法規定在1971年正式實施。其目的在支援美國籍船隊之所有者與營運者累積大量資本，以因應美國商船隊之現代化與擴充需求。此計畫透過遞延聯邦所得稅之課稅優惠，來鼓勵船舶建造、取得、改造等資金籌湊。
- ✓ 建造保留基金(CRF: Construction Reserve Fund)，係根據1936年商船法之第511款規定而制定的，屬於財務支援計劃提供稅賦延付優惠措施給予美國籍營運者。亦即是對船舶之出售或其他處分結果發生資本利得所可徵稅賦有3年的優惠來建造、改造、修理或取得船舶，以符合國家防衛與商業發展之需。

● 營運支援政策

- ✓ 營運差額補助(Operating Differential Subsidy)在國際緊急時徵用本國商船隊為目的，在主要外國航線航行的本國海運企業與外國海運企業之船舶航運費差額得由政府來補助，於1998年被廢止，被新的航運補助制度之海運安全計劃所取代。
- ✓ 海運安全計劃(MSP: Maritime Security Program)，係對美國船員所搭乘的美國籍船在國家非常時期得維持動員系統而言，美國補助對象主要貨櫃船為主，新方案將擴及駛上駛下船與油輪。
- ✓ 自發性複合動員協議(VISA: Voluntary Intermodal Sealift Agreement)之主要目的在於為確保軍需物資的複合運送能力，並且補充政府所有乃至傭船營運船舶之運送能力。民間業者得參與 VISA 的第一階段與第二階段，但是若想自願參加第三階段時，必須承諾一半的運力給其他非 MSP 船舶與 100% 運力給予 MSP 登記船舶。

- ✓ 國家防衛保留船隊(National Defense Reserve Fleet) 設立目的在於因應國家緊急動員時保留所需船舶要求。NDRF船型主要有乾貨物船、油輪、軍事補給艦或其他船型，這些船隊按照補償基礎由海事局或其他政府機關來管理。

- 貨物運送權

- ✓ 貨物優先運送權(Cargo Preference)，係指政府機關或財政支援的貨物的一定比率以上，需保證由美國籍商船來運送而言。
 - ◆ 1904年貨物運先運送權法：國防部(DOD)與國防相關機構輸入或所有的貨物需百分之百使用美國船舶來運輸。該貨物主要是由國防部與國內外供應商簽訂契約內容來交易，優先運送權貨物不僅是指貨物之製成品，亦包括其相關零組件。
 - ◆ 1954年貨物優先運送權法：全部美國政府相關貨物最少50%以上必須由美國商船來運輸，但是其運費需符合公平與合理原則。

- ◆ 1985年商船法修正(Merchant Marine Act)與糧食保安法(Food Security Act, 1985)：規定對特定農產品之美國籍船舶裝載率必須達75%以上。
- ◆ 1997公共決議：政府之內部或金融資源的結果所發生的貨物，除非有另外特別的棄權證書(Waiver)規定，否則必須全部由美國船舶來運送。現行棄權證書發給程序，係在1997年2月制定的。
- ✓ 沿岸運送係根據瓊斯法(Jones Act)規定在美國建造、美國國民所有、美國船員所服務船舶來執行。同法為發展具信賴感的沿岸運送與國家非常時期對沿岸海運產業之國家管理相關規定事項。

- 公平交易政策

- ✓ 外國海運慣例法(Foreign Shipping Practices Act)在1988年制定，授與美國海事局對於如有以下情事發生時，得對外國政府之任何法律、規範、規則、政策、慣例，或者在國外提供海運或海運相關服務之外國運送人或其他人之任何慣例作調查。
- ✓ 該法所規定如有以下情事者，大抵有：
 - ◆ 不利影響在美國海運貿易之美國運送人之營運。
 - ◆ 根據美國法律或在美國提供海運或海運相關服務之美國運送人或其他人之行為結果，外國運送人並不存在者。
- ✓ 海事局根據自行申請或任何人請願，包括任何公共運送人、託運人、託運人協會、海運經紀人、海運碼頭營運人、美國政府之任何分支機構、部門或其他單位。海事局需在120天之內完成調查程序，並且提出判定，如有需要則可再延長90天。

✓ 美國海事局對於違法的外國運送人得採取以下行動：

- ◆ 限制進出美國港口或限制承載貨物之數量或種類。
- ◆ 中止全部或部分的任何或所有的運價與服務契約，包括海運共同運送人使用任何或全部的在美國貿易之同盟之運價與服務契約之權利。
- ◆ 中止全部或部分的海運公共運送人根據委員會入檔的協約，包括碼頭優惠待遇、優惠碼頭承租、與其他海運公共運送人之艙位租傭、分配貨物或收益等協約。
- ◆ 罰金不得超過每航次一百萬美金。

2003年美國海運安全計劃船舶

船公司	艘數
Americna Ship Management	19
Lines	4
First American Bulk Carrier	2
First Ocean Bulk carrier	3
OSCG Car Carrier	1

資料來源：U.S. Department of Transportation, MARAD' 99, 2000.5.

1990-1999年國家防衛保留船隊

年度	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
艘數	329	316	306	302	286	296	303	307	307	312

資料來源：U.S. Department of Transportation, MARAD' 99, 2000.5.

- 英國海運支援政策
- 英國海運政策有四大目標：
 - ✓ 支援海運成為一種有效率且環保的成運我國貿易商品之交通工具。
 - ✓ 培育有效率的英國籍船隊成長
 - ✓ 為促進英國船員之雇用與訓練，以提供年輕人更寬廣工作機會及對經濟有貢獻之技術與經驗傳承。
 - ✓ 為鼓勵英國船舶登記、增加英國船東對本國認同感、鬆綁我國海運使用英國港口與水域之法規限制、以及維持一旦戰爭發生時所需動員之人力與物力。

- 英國所遭遇問題與先進海運國家相類似，皆面臨到國輪船隊衰退之問題，大抵有以下幾點原因：
 - ✓ 英國企業所擁有船舶噸數之持續性減少。
 - ✓ 英國註冊船隊大幅度持續性減少。
 - ✓ 為維持在海上與岸上狀態所需招募與教育訓練人員長期短缺。
 - ✓ 合格英國船員持續性減少。
 - ✓ 船員高齡化比例。

- 英國海運支援政策似乎比較強調航行安全、合格船員養成以及噸位稅制方面優惠措施，吸引國內外船東註冊為英國籍，並且政府所推動海運群聚口號能夠由於英國船舶增加而達到綜效。
- 英國運輸部長Stephen(2005)對於現行英國航運之合格就業挑戰方面，提出以下看法：
 - ✓ 技術短缺：呼籲更多年輕人的加入。
 - ✓ 維持海運專業技術以及吸引各色人種的加入：改善整個歐洲海運產業-海上及岸上的品質。
 - ✓ 改變老套的觀點：成為一個專業的產業、有良好的訓練及良好教育的員工。
 - ✓ 海運技術的需求：政府支持結合船東、海事組織的公開活動及訓練制度。

- Stephen(2005)認為英國海運政策，主要有以下幾點政策：
 - ✓ 技術的支持：宣布進一步在未來的三年支持海洋大學30萬英鎊的承諾。
 - ✓ 支持航運e化：採納通過IMO一個新的方案來運作，有助於海運安全。目的為(1)提升航運安全。(2)改善溝通服務。(3)保護海運資源避免違法開採。(4)提升環境保護。
 - ✓ 促進安全：2004-2006年提供約50萬英鎊予世界機會基金來支持IMO安全計劃。
 - ✓ 船舶高品質的保證：充斥著掛有黃銅色的旗幟下進行貿易的生鏽船舶，應重視環境的安全。

- David Jamieson(2003)主張近期英國海運政策大抵有以下幾種：
 - ✓ 噸稅以及海運及海岸巡邏隊的登記改革：明顯增加英國船舶登記噸位。從1997年超過500艘英國籍船舶，總噸位成長171%，2003年從280百萬總噸位增加到760百萬總噸位，將近1700艘船舶登記隸屬於英國。
 - ✓ SMarT, Support for Maritime Training scheme(海運訓練支持計劃)：2002/02累積480名培訓生，比較之後一年557名增加16%。
 - ✓ 鼓勵年輕人的加入：海洋觀的教育及職業日的舉行提供年輕人學習海運以及提供職業的機會。
- John Prescott(2003)認為英國海運政策，主要有以下幾種：
 - ✓ 增加技能：(1)改變觀念，促進訓練：提倡海運公司的訓練，並支持訓練計劃。(2)分擔成本。
 - ✓ 鼓勵就業：(1)改善成本環境：船員補助成本計劃(CRCS, Crew Relief Costs Scheme)。(2)促進英國船員就業。
 - ✓ 增加吸引英國海運事業：(1)財政支持。(2)促進英國船籍登記。
 - ✓ 增加安全及環境優勢：(1)改善海運安全。(2)增加海運環境優勢。

- 日本海運支援政策
- 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

- 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：
- 金融支援政策
 - ✓ 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。

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%

- 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。

- 國際船舶制度之促進

- ✓ 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。

- 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，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。

- 公平競爭政策

- ✓ 公平原則：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。

- ✓ 不當廉價造船契約之防止：為防止外國造船業者之不公平廉價造船嚴重打擊國內業者。

- 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海運稅制改革的建議案，其中海運有關事項分述如下：

- ✓ 國際船舶登記許可稅的減輕措施之延長。

- ✓ 國際船舶相關固定資產稅的減輕措施之延長。

- ✓ 國際船舶用貨櫃的固定資產稅之減輕措施之延長。

- ✓ 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。
- ✓ 中小企業新技術體制化投資促進稅制之延長
- ✓ 中小企業投資促進稅制之延長
- 新外航海運政策檢討會(2006)所提出最心的「今後之外航海運政策」報告中有關於充實和強化國輪船隊之建議對策，簡要分述如下：
 - ✓ 國際船舶之整備
 - ✓ 噸稅數標準制之檢討
 - ✓ 涉及權宜籍船的管轄權之檢討
 - ✓ 政策金融之檢討
 - ✓ 日本人船員之確保與培育

- 韓國海運支援政策
- 韓國海運政策為：
 - ✓ 推動韓半島成為世界海運中心方案
 - ✓ 透過法規鬆綁與制度改善強化海運產業競爭力
 - ✓ 透過航線多樣化來促進國籍航商之全球化
 - ✓ 積極促進海運合作
 - ✓ 確保有競爭力之船員
 - ✓ 沿岸海運的現代化與活性化

- 韓國海運產業中長期計畫上之基本策略，簡要說明如下：
 - ✓ 建構成為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

- 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%。
- 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

- 由於海運政策涉及對策過多繁雜，僅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。
- 國際船舶登記制度
 - ✓ 在濟洲島登記成為船籍港時得享受稅金減免。
 - ✓ 在濟州島登記成為船籍港之船舶適用對象。
 - ◆ 按照國際船舶登記法之規定，登記成為國際船舶之韓國船舶。
 - ◆ 按照國際船舶登記法規定，登記成為國際船舶之外國船舶，即所謂附國籍取得條件之光船租船。
 - ✓ 目前登記成為國際船舶仍以韓國船為主，並未擴大範圍到外國船舶，因此濟州島登記特區成為單純韓國船隊之一種租稅天堂。
 - ✓ 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。

- 國家必須國際船舶

- ✓ 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。
- ✓ 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。
- ✓ 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。

- 噸稅制度

- ✓ 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。
- ✓ 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。

- ✓ 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。

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

● 船舶金融制度

- ✓ 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，大抵有下列幾種方式：
 - ◆ 附國籍取得條件之光船租船 (Bare Boat Charter with Purchase Option: BBC/PO) 造船融資
 - ◆ 計劃造船融資
 - ◆ 船舶投資公司制度
 - ◆ 船員教育訓練

台、美、英、日、韓國提高國輪海運競爭力之因應對策比較表

強弱 度	國家	行政支援政策	金融支援政策
1	我國	<ul style="list-style-type: none"> ● 船貨配合制度 ● 兩岸航線 	<ul style="list-style-type: none"> ● 雙邊租稅互免協定 ● 船員教育訓練 ● 噸位稅制
2	英國	<ul style="list-style-type: none"> ● 第二船籍登記 	<ul style="list-style-type: none"> ● 噸位稅制 ● 船員所得稅免除與減輕 ● 船員派遣與歸國費補助 ● 船員社會保險費之減輕 ● 船舶買賣之優惠措施 ● 雙邊租稅互免協定 ● SMart船員教育訓練
3	日本	<ul style="list-style-type: none"> ● 國際船舶登記 	<ul style="list-style-type: none"> ● 船舶造船融資 ● 船舶折舊優惠 ● 船舶買賣優惠 ● 近代化船舶之低利融資 ● 國際船舶制度有關稅制減免 ● 雙邊租稅互免協定 ● 船員教育訓練

台、美、英、日、韓國提高國輪海運競爭力之因應對策比較表(續)

強弱 度	國家	行政支援政策	金融支援政策
4	韓國	<ul style="list-style-type: none"> ● 國際船舶登記 	<ul style="list-style-type: none"> ● 附國籍取得條件之光船租傭造船融資 ● 計劃造船融資 ● 船舶投資公司制度 ● 船舶折舊優惠 ● 國家必須國際船舶支援(租稅減免與船員薪資補貼) ● 噸位稅制 ● 新購(造)船融資 ● 船舶設備之改良或更替及船舶修護，給予20%資金補助及80%融資 ● 雙邊租稅互免協定 ● 船員教育訓練

台、美、英、日、韓國提高國輪海運競爭力之因應對策比較表(續)

強弱 度	國家	行政支援政策	金融支援政策
5	美國	<ul style="list-style-type: none"> ● 貨物優先運送權 ● 沿岸航線 	<ul style="list-style-type: none"> ● 融資保證 ● 資本建造基金 ● 建造保留基金 ● 營運差額補助 ● 海運安全計畫 ● 自發性複合動員協議 ● 國防保留船隊 ● 噸位稅制 ● 雙邊租稅互免協定 ● 船員教育訓練

2012年1月全球主要海運國家與區域統計表

單位：艘、千噸、%

	船舶艘數			船舶載重噸				
	本國籍	外國籍	合計	本國籍	外國籍	合計	外國籍佔全部之比例	總船隊佔全球之比例
希臘	738	2583	3321	64921	159130	224051	71.02	16.10
日本	717	3243	3960	20453	197210	217663	90.60	15.64
德國	422	3567	3989	17296	108331	125627	86.23	9.03
中國	2060	1569	3629	51716	72285	124001	58.29	8.91
台灣	572	984	1556	32961	51570	84531	60.01	6.08
韓國	740	496	1236	17102	39083	26185	69.56	4.04
美國	741	1314	2055	7163	47460	54623	86.89	3.92
挪威	851	1141	1992	15772	27328	43100	63.41	3.10
丹麥	394	649	1043	13464	26527	39991	66.33	2.87
新加坡	712	398	1110	22083	16480	38563	42.74	2.77
百慕達	17	251	268	2297	27699	29996	92.34	2.16
義大利	608	226	834	18114	6875	24989	27.51	1.80
全球	46901			1518110				

資料來源：UNCTAD, 2012 Review of Maritime Transport.