



# 台灣與中國大陸海運政策之比較分析

楊鈺池 副教授

高雄海洋科技大學 航運管理系

# 大綱

- 海運政策之主、客體以及目標
- 海運政策之政策手段
- 台灣海運政策
- 中國大陸海運政策
- 台灣與中國大陸海運政策比較

# 1. 海運政策之主體

- 1.1 海運政策之政策主體，是製定和實施國際海運政策之承擔者
- 海運政策主體可區分為狹義與廣義，前者是指國家，後者是指國際性組織(聯合國組織如IMO、UNCTAD；非聯合國組織如WTO、OECD、EC、APEC)、國際性民間組織(定期船公會、航運策略聯盟、公會組織如國際航運公會、國際海事委員會、波羅地海國際海運論壇、大型跨國海運集團公司、大型跨國貨主企業集團、國際航運交易所)。

## 1.2 海運政策之客體

- 海運政策客體就是政策主體所能控制與影響範圍內之海運業及其活動。具體而言，包括海運活動之過程、海運活動之秩序、海運活動之基礎而言。



# 1.2 海運政策之政策目標

## 1. 海運政策之高階目標

國民經濟發展

國家安全

政局穩定

國際和平

國際物質文化水準提



## 2. 海運政策之低階目標

- 完成國民經濟發展所需之外貿運輸任務
- 獲取外匯改善國際收支狀況
- 增加財政收入
- 保障充分就業
- 穩定物價減少通貨膨脹
- 改善海運資源配置
- 建設現代化遠洋運輸船隊

## 2. 海運政策之政策手段

- 海運政策手段是政策主體未實現一定之財政目標所規劃行動指南和行為準則。
- 海運補助(Shipping Subsidies)目的在於(1)依照國家經濟需求與未來方向以建立或擴張國輪船隊規模與架構；(2)保護與維持國輪船隊。

- J.E.HAWKINS(1989)認為海運補助手段可區分為直接補助(direct Shipping Subsidies)與間接補助(Indirect shipping subsidies)。
- 直接補助方法
- 營運補助(Operating subsidies)
- 建造補助(Construction subsidies)
- 信用債款補助(Credit and loan subsidies)
- 拆解與造船補助(Scrap and build subsidies)
- 投資特許(Investment grants)



## 2. 間接補助方法

稅賦優惠(Taxation Allowances)

貨船偏好與保留(Cargo/flag preference and reservation)

沿岸航行(Cabotage)

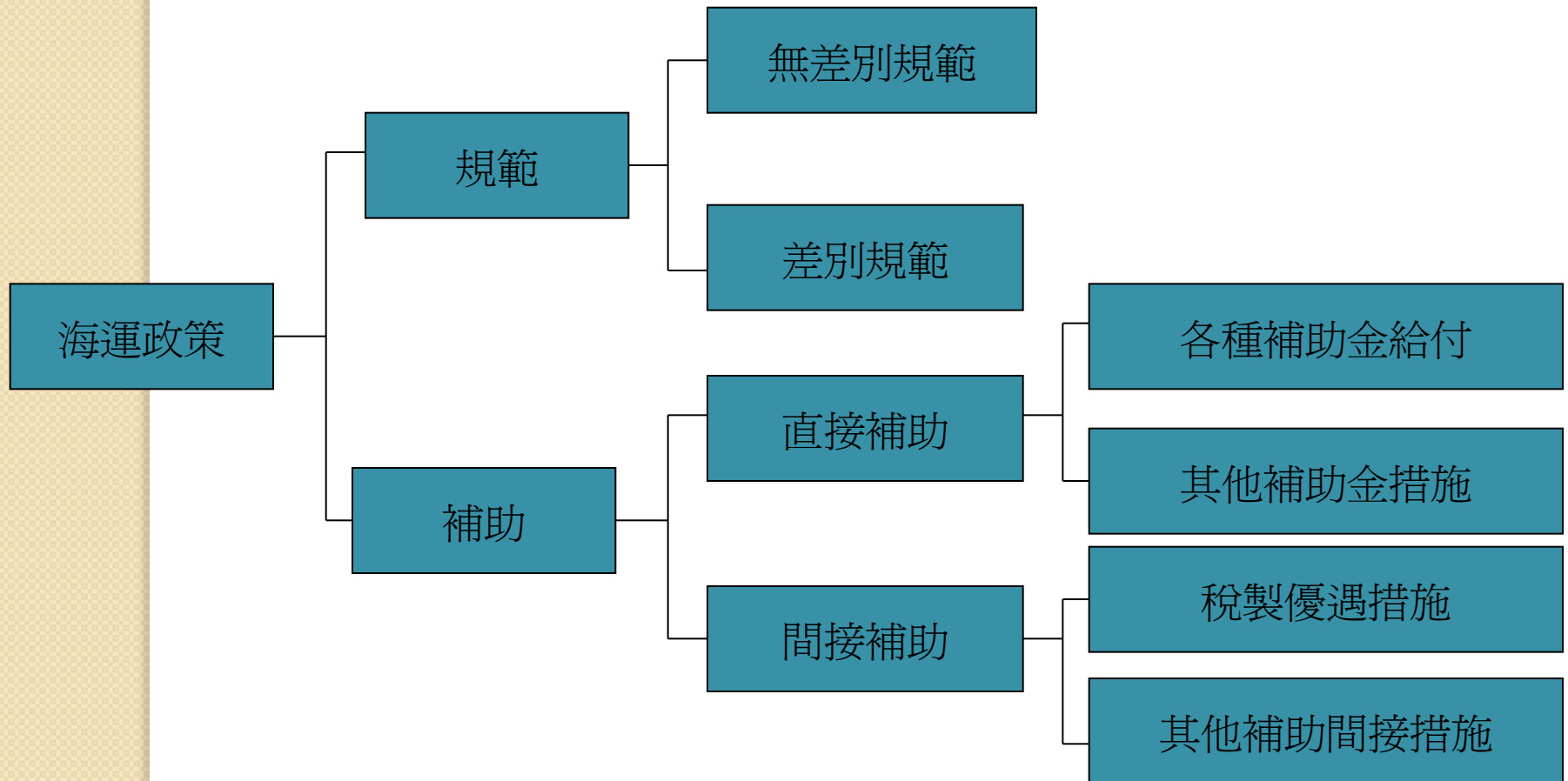
關稅減免(Customs reduction)

抵押與融資保證(Moratoria and quarantees on loans)

社會安貢獻減免(Deductions in social security contributions)

- 日本織田政夫教授認為，所謂海運補助政策大抵可分為補助政策與國籍差別限制兩種，前者補助政策又可分為各種航運補助、航線補助、建造補助、利息補貼以及低利融資等直接補助政策；後者則可以各種稅製優惠措施為代表之間接補助政策。
- 日本山岸寬教授認為：直接補助政策之目的，在於船舶建造之際，為減輕海運企業之融資負擔為主；間接補助政策之目的，在於施予航商在法法人稅、所得稅或固定資產稅等各種稅製之優惠措施而言。

# 海運政策之型態



孫光圻教授認為，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。

### (1). 財政手段

又可區分為財政支出、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，系指透過國際海運財政黑字或財政赤字增加或減少，來調節國際海運市場的需求狀態。

## (2) 金融手段

金融手段主要有信用借款、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。

## (3) 直接控制

直接控制，是指一個國家的政府憑藉其所掌握的国家權力，以有形之手段直接對影響國際海運活動的各種原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、市場準入、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核批示、進口船舶的審核批示及許可執照制度等方法。

#### (4) 制度改革

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，進行原則性或架構性的變動。制度改革又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。



- 韓國白種實博士之「為提升國際競爭力的國籍船舶確保方案」報告主張，世界各國為確保國輪船隊之國際競爭力，所采行保護補助政策而觀，得分為對內政策與對外政策：

- 對內政策可分為國籍差別(Flag Discrimination)與貨物保留(Cargo Reservation)；對內政策則可分為對直接補助政策，對海運方面之航運差額補助(ODS：Operating Differential Subsidy)、對造船方面之建造差額補助(CDS：Construction differential Subsidy)、造船補助金(Construction Subsidies)、構造改善補助(Restructuring Aids)、合適利潤保障或損失補助等。

2. 間接補助政策，則可分為金融補助 (Financing Programs) 與稅製補助 (Tax Programs) 兩種，前者是包括國家財政資金之低利融資、利息補助、其他金融補助等方法；後者則包括特別折舊 (Depreciation Benefit)、稅製減免 (Tax Benefit)、關稅減免等方法。
3. 其他確保國輪船隊之補助措施如計畫造船制度、港口開發與港埠費用減免、沿岸運送、國家出資船員養成教育、航線與營業許可、船舶取得限制、運費申告制度等方法。



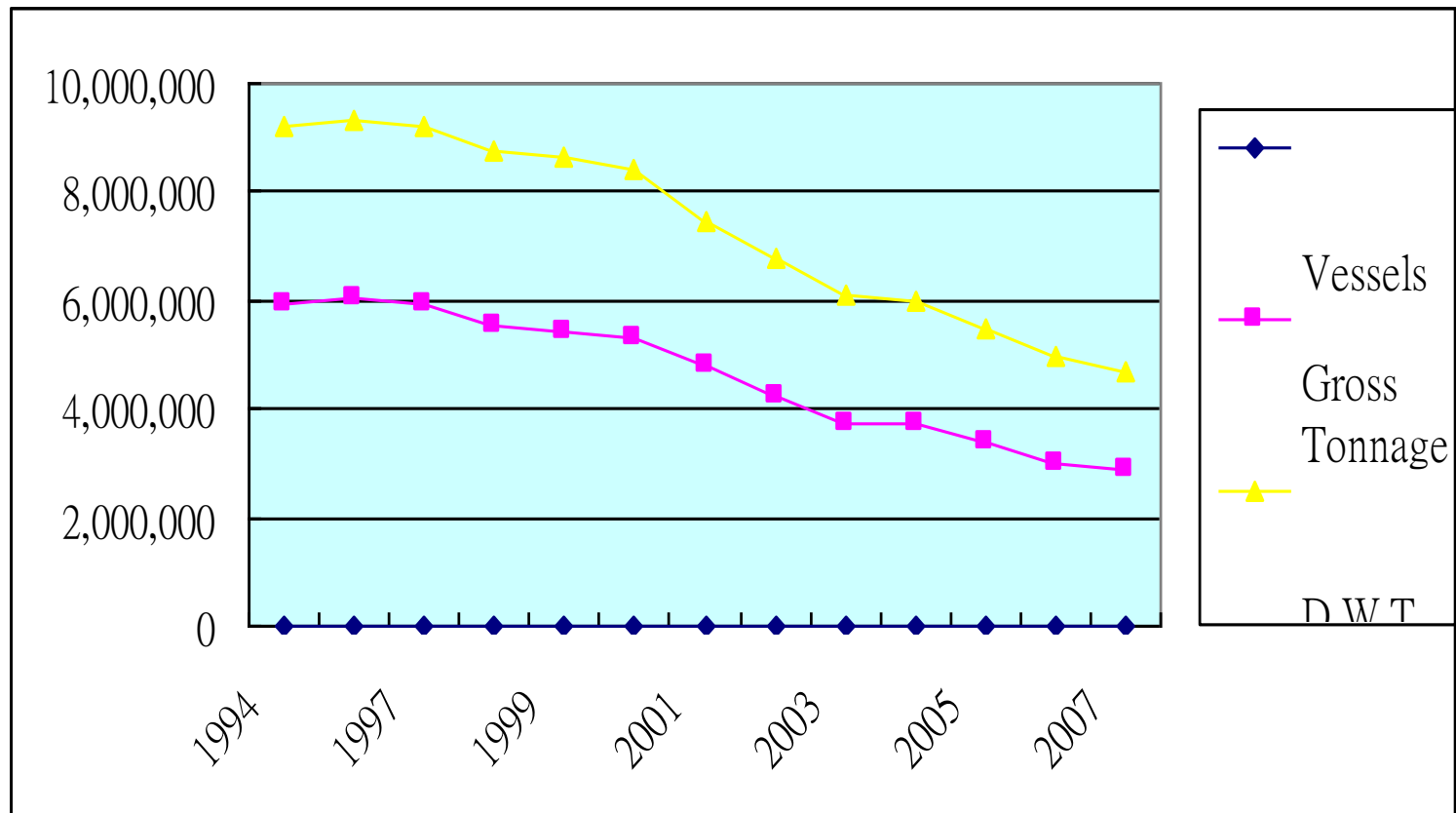
## 3. 台灣海運政策之發展

### 3.1 台灣船隊發展現況

- 1970年代起台灣進退場門貿易快速成長，國輪船公頓相形之下呈現不足，1977年政府研議當時海運發展政策，修改以往僅對公營海運事業投資為全面發展公、民營航業，並由交通部會同財政廳與經濟部頒定「貿易、航業及造船配合實施方案」，確定「國輪國造」、「國輪國修」、「國貨國運」的基本政策方針，根據該方案實施三期造船計畫，至1988年實施方案廢止，奠定國輪未來發展基礎。

- 自政府廢除獎投條例後，近來國輪在經營環境不如外輪的情形下，紛紛選擇出走，導致船公噸快速下滑，根據交通部所作統計指出，我國船公噸由1992年的1,007萬公噸，隨後在1993增長至1,026萬公噸，自1994年起即呈逐年下滑，不過在1994年至1997年間國輪仍能維持九百萬載重公噸之水準，從1998年起下滑趨勢較為嚴重，1998年國輪登記數共255艘，總公噸位551萬公噸，載重公噸872萬公噸，較1997年登記數不變，但總公噸位及載重公噸均減少42萬公噸。2007年我國輪船舶艘數僅余262艘，467.2萬載重公噸。

# 我國輪登記艘數及總噸位趨勢圖



# 2007年度航運公司國籍船舶艘數表

公司名稱	艘數	總公噸	載重公噸
中鋼運通公司	9	672,962	1,257,662
裕民航運公司	9	164,869	293,947
長榮海運公司	8	173,093	217,428
陽明海運公司	7	150,284	168,909
萬海航運公司	6	96,228	124,942
達和航運公司	6	91,370	156,622
合計	45	1,348,806	2,219,510
其他各民營公司	217	1,504,435	2,452,779
共計	262	2,853,241	4,672,289

- 關於我國籍船員上船人數方面，由於我國船員教育、考訓及任用制度未能配合，船員供需嚴重失調，而每年國內海事大專院校航海人員特考及格取得船副、管輪執照者約250人，而實際有意愿上船服務人數又更低於上述數字。
- 為預防我國未來高階甲級船員如船長、大副、輪機長及大管輪等職務發生斷層危機，並徹底解決我國海運人力供需失衡問題，如何鼓勵海事院校畢業生上船服務實為刻不容緩的課題。
- 海事學校畢業生或年輕人上船意愿低落影響，我國籍船員上船人數則從1977年26,482人下降到1999年的6,708人，2001年則國籍船員數為7,718人其中受雇於外籍航商之國籍船員計有1,884人。

- 本國籍甲級船員在船服務人數
- 截至2007年底止，我國甲級船員上船服務人數計2,189人，其中服務於外籍船舶之人數有1,234人，服務於國籍船舶之人數有955人。
- 三、外籍船員在船服務人數
- 截至2007年底止，服務於國籍船舶之外籍船員上船服務人數計934人，甲級船員有246人，乙級船員有688人。
- 四、船員適任證書核發
- 為配合國際公約規定，交通部自2000年9月5日起委任各港務局核發船員適任證書，截至2007年底止，共核發甲級船員有效期限證書8,139張、乙級船員有效期限當值證書4,214張。

## 3.2 台灣海運政策之回顧

根據陳一平研究有關我國補助政策之發展現況，按照年度別來說明之如下：

- (1)1970年代以前：1936年所推展的「造船獎勵條例」、1953年到1969年的「第一期四年經濟建設計畫，分期擬訂造船計畫」、1960年公佈獎勵投資條例。
- (2)1970-1979年：1971年到1972年的第五期「四年經濟建設」之第五期商船汰舊更新計畫、1973年「第六期商船汰舊更新計畫」、1977年「貿易、航業及造船配合實施方案」、1977-1984年實施「三期造船計畫」。

(3).1980-1989年：1981年公佈「航業法」、1986年擬訂「國輪船隊擴充及汰舊換新長期計畫」、1987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」。

(4)1990-1999年：1990年廢除「獎勵投資條例」、1991年「促進產業升級條例施行細則訂定」、1992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」、1994年「獎勵民間參與交通建設條例訂定」、1994年「擬訂振興航業方案草案」、1994-1999年修訂「航業法及相關子法」、1999年召開「獎勵國輪發展政策」座談會，但皆未充分重視海運產業之經營困境，規劃出有效因應方案，造成國輪登記艘數目與公噸數逐年下滑。



## 第四節 台灣船隊海外移之問題

- 我國船公司之船舶改懸權宜籍的趨勢有增無減，據悉交通部統計處分析，截至1999年5月底為止，我國輪航商權宜籍船艘數總計176艘，其中長榮海運42艘居首，萬海航運23艘次之，立榮22艘居第三，正利航運18艘第四，新興及陽明分居第五、六位。上述船公司權宜船營運比例則以正利之94%居第一，長榮的65%，之，萬海的60.3%第三。前述航商權宜船共計176艘，占我國權宜船艘數逾八成，此舉凸顯我權宜船多集中於較具規模船公司，且為配合經營型態及航線的運作對權宜船需求具擴展趨勢。

## 3.3 台灣船隊海外移籍之原因

我國學人陳一平、邱盛生、張志清則認為國輪外移改懸權宜籍之理由，得歸納以下幾點：

1. 稅賦原素
2. 營運成本原素
3. 資金籌湊原素
4. 營運航線與區域原素
  - (1).政治原素
  - (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).營業航線及區域原素
  - (5).行政效率原素
  - (6).其他原素

海聯總處企劃組則認為主要原因可歸納為：

1. 需向政府繳納較多稅賦。
2. 需受政府主管部門所訂「船員法」及就業服務法、民刑事法規之規範，雇用薪資較高之本國籍船員。
3. 我國所認可船舶檢驗船中心(CR)非屬國際驗船協會(IACS)之會員，而實務上因應海運之需求必須具備雙重船級，因此徒增國輪之經營成本。
4. 兩岸民眾關係條例與境外中心設定作業辦法之限制，國輪不得直接至大陸港口裝卸大陸地區廣大進退場門貨物，需利用國人所擁有的權宜籍船舶來航行為之。
5. 據行政院頒佈「全民防衛動員準備實施辦法」第八章交通動員準備之規定，國輪列為戰備動員之主要運輸工具，因此國際間銀行對國輪融資，往往拒絕貨款，縱或同意融資亦大幅提升利息，以致增加航商資本支出。

## 3.4 台灣船隊海外移藉之因應政策

### 行政支援措施

#### 1. 國內航線之限制

航業法第四條規定：非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經中華民國政府特許者，不在此限。

#### 2. 兩岸航線

為因應兩岸直航開航，中共交通運輸部公告兩項法令-「關於台灣海峽兩岸間海上直航實施事項的公告」及「台灣海峽兩岸直航船舶監督管理暫行辦法」，並自2008年15日起生效實施。

3. 船貨配合措施：

- 航業及同公會 (2005年1月1日) 承運一買認不機案採
- 政法物洽辦有籍間政交送第之運
- 船貨配合措施：
  - 航業及同公會 (2005年1月1日) 承運一買認不機案採
  - 政法物洽辦有籍間政交送第之運

並適施，薦法，理推買，辦劃採，定規府，規構政，款機受。一責不制，第專，限以案之，條之業之，二可送定，十認運規，四部船條，第通船六，法交籍十，買予國四，採標之第，府決運則，政先承細，依優載行。

件定之機連業不，條規上。關送，運中以理相連時，承約十辦方，船契五者賣，洽賣之業及籍，方買分送本國整，買及百運影我，以案之船款由足，非檔額船條轉不，準標全籍約構量，核招或國契機數，關於量洽項責買，機需數，該專採，級，買貨將供其，上件採雜應提但，經案將般並。

通有國，交擁(1)由業：採運比，務船重，勞船權，運籍之，海國運，之照承船，定依其船，規應算籍，條構計國，一機能(2)前責運。定專船舶，規之船舶，條可之籍，六認列國，第部下造。

#### 4. 外國籍船員僱用

- 2004年1月27日修正外國籍船員雇用許可及管理規則第八條規定：船舶所有人或船舶營運人依本規則雇用外國籍船員時，應優先雇用合格之我國籍船員。
- 船舶所有人或船舶營運人雇用外國籍船員，依左列規定辦理：(1)、甲級船員：一等船副、一等管輪或二等大副、二等大管輪以下資格之職務，艙面部及輪機部每船得各雇用乙名，但不得擔任船長、輪機長職務。(2)、乙級船員：每船之外國籍乙級船員不得超過全船乙級船員人數之二分之一為原則。前項規定，交通部得視需要調整之。

## 金融支援措施

- 1. 航線補貼
- 航業法規定交通部得依實際需要，指定中華民國船舶運送業，經營特定航線之客貨運送，其因此所生之營運損失，經確實核算後由政府補償之。
- 2. 船員教育訓練
- 航業法第29條規定：交通部為適應航業需要，應分年訂定船員培育計畫，設立船員訓練機構，訓練船員。船員訓練機構之組織規程，由交通部擬訂，報請行政院核定。
- 3. 雙邊避免重複課稅協定
- 根據兩岸海運協議規定，雙方同意對航運公司參與兩岸船舶運輸在對方取得運輸收入，相互免徵營業稅及所得稅。



## 4. 中國大陸海運政策

### 4.1 中國大陸船隊發展現況

- 海洋運輸是國際物流中最主要的運輸模式，它是指使用船舶透過海上航道在不同國家和地區的港口之間運送貨物的一種模式。國際貿易總運量中的2/3以上，中國大陸進退場門貨運總量的約90%都是利用海上運輸。
- 隨著中國大陸經濟的快速發展，中國大陸已經成為世界上最重要的海運大國之一。進入新世紀，中國大陸海運事業保持快速增長勢頭，港口吞吐量 and 貨櫃吞吐量分別以年均16.5%和30%以上的速度發展。

- 中國大陸現有港口1 4 6 0個，其中萬公噸級以上深水泊位8 3 5個，對外開放港口1 3 0多個，每年接納世界1 0 0多個國家和地區的船舶6萬多艘。2 0 0 2年中國大陸港口貨物吞吐量2 6 8億公噸，其中外貿貨物吞吐量7 5億公噸。中國大陸國際海運船隊為3 7 0 0多萬載重公噸，列世界第五位。
- 中國大陸國際海運貨櫃運輸發展迅速，港口貨櫃吞吐量連續1 2年保持2 5%以上的增長速度。2 0 0 2年中國大陸港口貨櫃吞吐量達到3 7 0 0萬T E U，年成長率3 5%。去年上海港和深圳港貨櫃吞吐量分別突破8 5 0萬和7 5 0萬T E U，列世界貨櫃大港的第四和第六位。大連、天津、青島、寧波、廈門港的港口設施也得到了較大改善，中國大陸港口的發展規模和能力基本適應了中國大陸經濟和對外貿易的需求。

- 2007年，中國大陸海洋運輸業持續保持快速發展，全年實現增加值3414億元，比上年增長21.1%。到2007年，億公噸大港由2000年的3個發展為14個，上海港吞吐量由2.04億公噸上升為5.31億公噸，於2005年躍居世界第一大港。上海港貨櫃吞吐量2615萬標準箱，首次躍居世界第二，僅次於新加坡。中國大陸沿海礦、煤、油、箱、糧五大運輸系統基本建立，港口貨物吞吐量和貨櫃吞吐量連續五年位居世界第一，貨櫃年吞吐量2007年首次突破億箱，船舶運力超過1億載重公噸。

- 2008年上半年中國大陸海運市場整體景氣度攀升，細分市場分化明顯。而在2008年下半年，金融危機向實體經濟的加快速傳導，正在年令全球航運業陷入滿日蕭條的困境。與幾年前絕佳的發展良機相對照，這種突如其來的重運業挫折所顯得極具戲劇意味。全球各極高的重運業，特別是以對折其未來發展此次危機對航運業的充分挫折之深，影響之大。

## 4.2 中國大陸海運政策發展現況

### 4.2.1 1950年代後海運政策

#### 1. 航運業之國際合作政策措施

- (1) 承租船舶
- (2) 船舶代理業務之作業與管理統一
- (3) 設立自我運費系統

#### 2. 發展航運產業之政策措施

- (1) 立國營遠洋企業與海運船隊；(2) 同意採買船舶債款和建立國營船隊

# 1950 ~ 1964年海運政策之成效

- 外貿海運量228萬公噸，1958年達1158萬公噸。
- 中方運送20%，其中60%來自租船。
- 中國大陸造船工業發展，萬公噸輪船出廠。
- 1964.4.27 中遠暨廣遠成立五艘船舶，共34000公噸。

## 4.2.2 1964~1975年債款買船優惠措施

- 債款5年內不還本息
- 在還清債款前，債款船營運收入不列入國家財稅計畫，不上繳利潤或折舊
- 為外貿部門運輸，可收取外匯運費
- 外貿部門優先分發給債款船，為其選擇效益好的航線
- 進出港口優先安排先卸
- 國際航運企業財政“統收統支”，利潤上交，虧損由國家來補。
- “三統政策”（統一貨源、統一調度、統一運價）

# 1964 ~ 1975年債款買船之成效

- 1964年債款買船20艘及24.9萬公噸
- 1972-1973年161艘及234萬公噸
- 1974年22艘及113萬公噸
- 1975年突破500萬公噸
- 1976年占我方派船70%



## 4.2.3 1979年代後海運政策

- 其次，自1979年以後國發展產業之政策：自從1978年以後中國大陸政府實施所謂改革開放政策以後，從計畫經濟轉向到市場經濟，改革國營航運企業從事國際海上運輸。
- 造船與採買政策
- 賦稅政策
- 國貨國運政策
- 營運補助政策
- 市場接近與國民待遇政策
- 航運支援服務

# (1) 造船與採買政策

1. 1981年起由計畫撥款改為企業債款，申請嚴格：交通部 計委 外匯 銀行。
2. 還貸困難；1984年規定銀行對造買船低息債款、延長還貸期和減免關稅，1994年14.76%。
3. 申請國外債款，須財政廳、外匯局、計委等審核批示，二手船有關部門審核批示。
4. 進口船需交關稅和增值稅
5. 國內造船:免交增值稅、進口關稅、生產環節增值稅，1994年取消，1995年下半年外國船恢復優惠。

## ( 2 ) 賦稅政策

- 1994年前，稅種多
- 1994年稅改：取消稅前還貸

## ( 3 ) 國貨國運政策

- 80年代前，國貨國運
- 1979年後，除包乾承運指令性運輸外，要求自攬貨源，但仍國貨國運。
- 1984年，國務院《關於改革我國國際海洋運輸管理工作的通知》明確：航線、船舶、運價同等下，優先用國船。
- 1988.7.5.國務院口岸領導小組《關於改革我國國際海洋運輸管理工作》：1) 不再執行我方派出船比例和國輪承運份額，2) 貨主優先選擇承運人，3) 運價開放
- 1988下半年以來，我國基本上取消貨載保留，僅在與巴西、泰、孟、紮、阿爾及利亞、阿根廷、美國的雙邊海運協定中有貨載分配條款

- 以**1988**年為界，分為有貨載保留和無貨載保留兩大階段：
- **88**年以前，基本是國貨國運政策，由國家外貿平衡會議統一分配。各公司的運輸任務基本上圍繞國家指令性計劃執行。**80**年，在中方派船的進出口運量中，國輪承運的份額，基本上控制在**80%**。
- **88**年後隨“復關”談判，船代業務放開，基本取消配額
- 在與歐共體的**GATS**談判中，公開承諾雙邊協定中豁免

## ( 4 ) 營運補助政策

- 80年代初，無名而有實，國家全包。
- 目前，政策無明文規定，但難以產權清晰，企業一旦虧損過烈，造成營運補貼審查困難。
- 1985.4.11,《關於從事國際海運船舶公司的暫行管理辦法》,允許中外合資建立企業
- 1992.2,交通部9號令《外國水路、公路運輸企業在中國大陸設立常駐代表機構管理辦法》
- 1992.3,允許外國船公司在華設獨資子公司
- 1992.11.10,國務院《關於進一步改革國際海洋運輸管理工作的通知》
- 1996年底,獨資16家,代表機構350多家

## 4.2.4 加入WTO後新海運政策

1. 《中華人民共和國國際海運管理條例》：  
國務院第335號令頒佈於2002年1月1日起正式實施的《中華人民共和國國際海運管理條例》  
這是我國第一個全面規範國際海運業與國際海運經營活動的國家級行政法規，是我國水運法制建設登上時代新臺階的明顯標誌。
2. 港口管理體制改革：  
原中央直屬所有港口下放地方，改制為企業化  
2003年6月《中華人民共和國港口法》誕生
3. 入世談判的新承諾  
允許美國、歐盟、日本設立獨資的定期船公司
4. 吸引移籍海外的船舶回國

- 中國大陸海運業“國貨國運”戰略近年來加速推進，船企與客戶的合作越來越緊密。航運企業除了與大客戶簽定進口鐵礦石、原油等大宗貨物長期包運合約外，船企與客戶組建合資運輸公司的合作模式也開始出現。國家的能源運輸計畫到2010年石油和大宗原材料由中國大陸船舶運輸的比例將提升到50%以上，到2015年再逐步提升到80%左右。



- 2001年12月11日中國大陸正式成為世貿組織成員國，標誌著中國大陸的對外開放進入新的階段。中國大陸入世後，中國大陸政府運輸政策、港口建設、港口服務、港口投資與發展機遇。中國大陸入世後，中國大陸政府運輸政策、港口建設、港口服務、港口投資與發展機遇。
- 國際海上運輸方面，外國航商可以從事掛設政府資獨立的船務公司。中外資的船務公司享受國民待遇。國際海上運輸方面，外國航商可以從事掛設政府資獨立的船務公司。中外資的船務公司享受國民待遇。



- 2001年12月，中國大陸政府頒佈了《中華人民共和國國際海運條例》，自2002年1月1日起施行。《海運條例》的頒佈實施，是為了規範我國國際海上運輸活動，履行我國加入世貿組織的承諾，維護國際海運市場秩序，保障國際海上運輸各方當事人的合法權益。
- 在經營國際海運方面，中外船公司享有同等待遇。中國大陸交通部於今年1月頒佈了《中華人民共和國國際海運條例實施細則》，自2003年3月1日起施行。《實施細則》的出台，使中國大陸國際海運市場的管理更加透明、更具可操作性。
- 今年6月，《中華人民共和國港口法》正式頒佈，並將於2004年1月1日起施行。《港口法》對港口的規劃、建設、維護、經營、管理及其相關活動作出了規定，以滿足國民經濟和社會發展的需要。目前，中國大陸港口管理體制改革已全面實施，所有港口已全部由地方政府管理，實現“一港一政”。

● 2002年中國大陸對外貿易額已超過6000億美元，85%以上的中國大陸對外貨物民經由海和對完外貿易，充分的表重要元國作用。

● 吸引，已船班司的吸場額的大公場正市份司0運市策運場公2航運政航市輪前外航運陸門班界國國海大場櫃世。我的國退貨，司對放中進外線公，開人物境航子常和進貨家輪立正需求外0了陸運。運運國8辟大動用海航我有開國活作的國運，口中營的大外承右港在經好巨的司左陸已的良陸多公%大都陸了大越運0國大大到國來航7中司國起中越國到在公中展著外達船輪在發

● 定國、雙協中美製韓運和與機中海定陸商，邊協大磋天雙運國局兩了海中當別訂邊。管的簽雙務主壇家照事運論國依運海次。個門海了本談3部邊立。會6管雙建務運同主理都事海經運處盟運邊已海律歐海雙府法法邊了政政關國雙行陸陸有韓理舉大大的、處剛國國陸本商剛中中日協方

- 2002年12月，中國大陸與歐盟簽署了海運協定，表明中國大陸與歐盟各國的海運合作進入了新的階段，本次論壇結束後，中歐海運會談也在上海舉行，繼續討論雙邊關注的問題。
- 推展船舶向大型化、專業化、高速化方向發展，發展貨櫃船、液化氣船。汽車滾裝船等專業化船隊。要以市場需求為導向，綜合運用經濟、技術、法律、和必要的行政手段，調控運力總量，優化運力架構，提升船舶技術水準。國際海運要努力解決中國大陸提資本船舶掛方便旗問題，沿海要重點解決老舊船問題，內河要重點解決運力過剩，船舶標準化和提升技術水準問題。

## 4.3 中國大陸海運所面臨之問題點


1. 航運市場的對外開放走在了很多行業的前面，開放力度比一些發達國家還大。外資班輪公司大量涌進，承運中國大陸退場門貨物的比重已經在80%左右，直接影響到“國貨國運”，也威脅到國家戰略物資的運輸。
2. 過去，在我國貨櫃運輸市場，外貿退場門一般採用CIF條款，進口採用FOB條款，國貨基本上跟著國輪走。而目前，退場門中FOB份額越來越大（80%以上）。
3. 市場經濟體制下，相關部門缺乏應有的監管力度。造成無序競爭的現象，必然帶來浪費。

4. 中國大陸港航業自身能力不足問題十分突出，缺少大型油船和大型油船碼頭泊位，使中國大陸石油進口運輸中國大陸輪承運率只占10%，不得不大量租用外輪運輸。不僅需要支付大量外匯，也失去了中國大陸海運業發展和增加就業的良好機遇。
5. 海運業是資金密集型行業，開發中國大陸家因缺少資金，大多數進退場門貨物運輸都不得不受控於發達國家的船隊，中國大陸也未能免遭這一厄運。伴隨著中國大陸工業化進程的發展和加快，這一問題會越來越突出。如果解決不好，會形成不良回圈。
6. 國內船東與貨主尚未形成有機的合作，相互缺乏忠誠度，影響國際競爭力的提升。
7. 從整體水準看，我國雖然是海運大國，但要成為海運強國，還需要相當的努力。
8. 中國大陸船舶海外“移籍”現象仍大量存在。

## 4.3.1 中國大陸船舶海外移籍之主要原因

- 中國大陸的船舶出籍始於1950年，造成船舶出籍的原因在於：
  1. 規避進口船舶的進口關稅9%以及增值稅17%合計為27.53% ( $9\% + (1 + 9\%) \times 17\% = 27.53\%$ )。
  2. 規避較高其他稅賦和收費，依照1994年新稅制，船東需負擔稅目有：營業稅3%、企業所得稅（營業額的33%）、車船使用稅（10001淨噸位以上，每年使用稅為5元/噸）、城建稅、印花稅、教育附加稅、船舶登記費、船舶檢驗稅等。
  3. 為避免嚴厲的公司法、造船、貿易條例及其他對國籍船舶的限制，使船東在國外註冊。



- 
4. 規避國內外政府對企業自由經營的限制，例如國內購買船舶、組成建立航運企業以及開闢國際航線等方面的審批程序複雜，且政策法規限制較多。
  5. 獲得境外方便和優惠的船舶融資條件，中國大陸船東在國內買船造船貸款沒有任何優惠，船舶利率在8%以上，並且貸款相當有限且困難。

## 4.3.2 中國大陸船舶海外移籍之影響

- 國內資產失控，權宜藉船在法理上不受中國大陸政府管理與監督，因此資產變動及收益盈虧等情況無從了解，造成國有資產流失。
- 缺乏整體對於發展船舶政策調控手段，使得中國大陸船隊發展處於失控與失衡狀況，造成嚴重的重複投資。
- 中國大陸大陸船舶海外移籍造成國輪船隊老化、總體境之競爭力下降，船員就業機會減少。

- 國家外匯儲備削弱，中國大陸外貿海運量中國大陸輪承運不足**50%**，大部分貨物載給外輪運輸，必須支付外匯給外輪造成外匯儲備負擔。
- 影響中國大陸經濟安全與國防安全利益。

## 4.3.2 中國大陸船舶海外移籍之因應對策

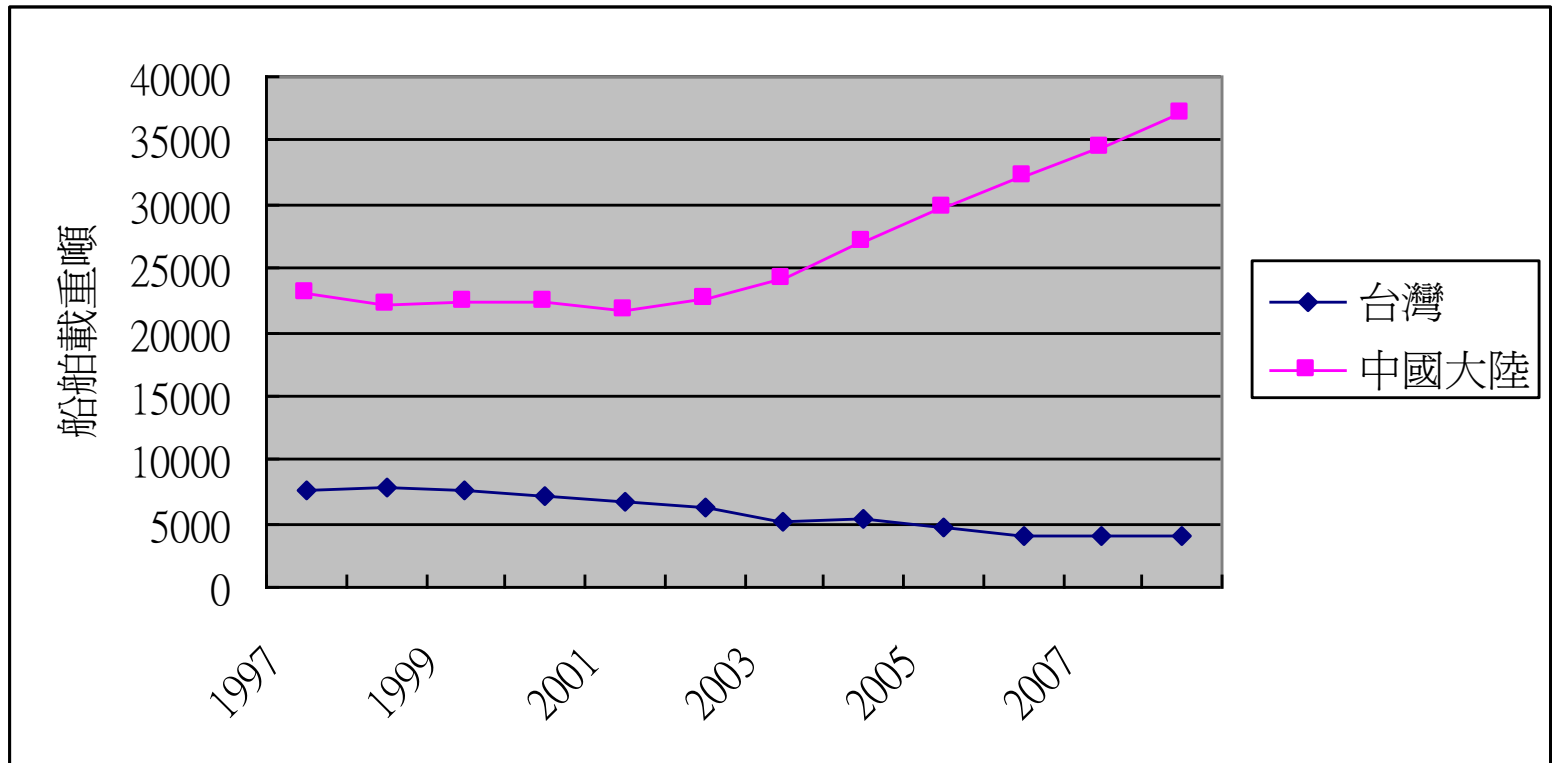
1. 國家應有明確設定鼓勵國輪船隊發展的政策目標。
2. 大幅度減免中國大陸國際運輸船隊的賦稅，例如對於國際航線船舶進口實施零稅率、將的國內船舶其他稅賦。
3. 國家保證本國船東在國內造船貸款條件及時足額低利到位並提供優惠貸款。
4. 創造符合中國大陸國情第二船籍制度，符合國際海運扶持政策的新潮流。

# 5. 台灣與中國大陸海運政策之比較

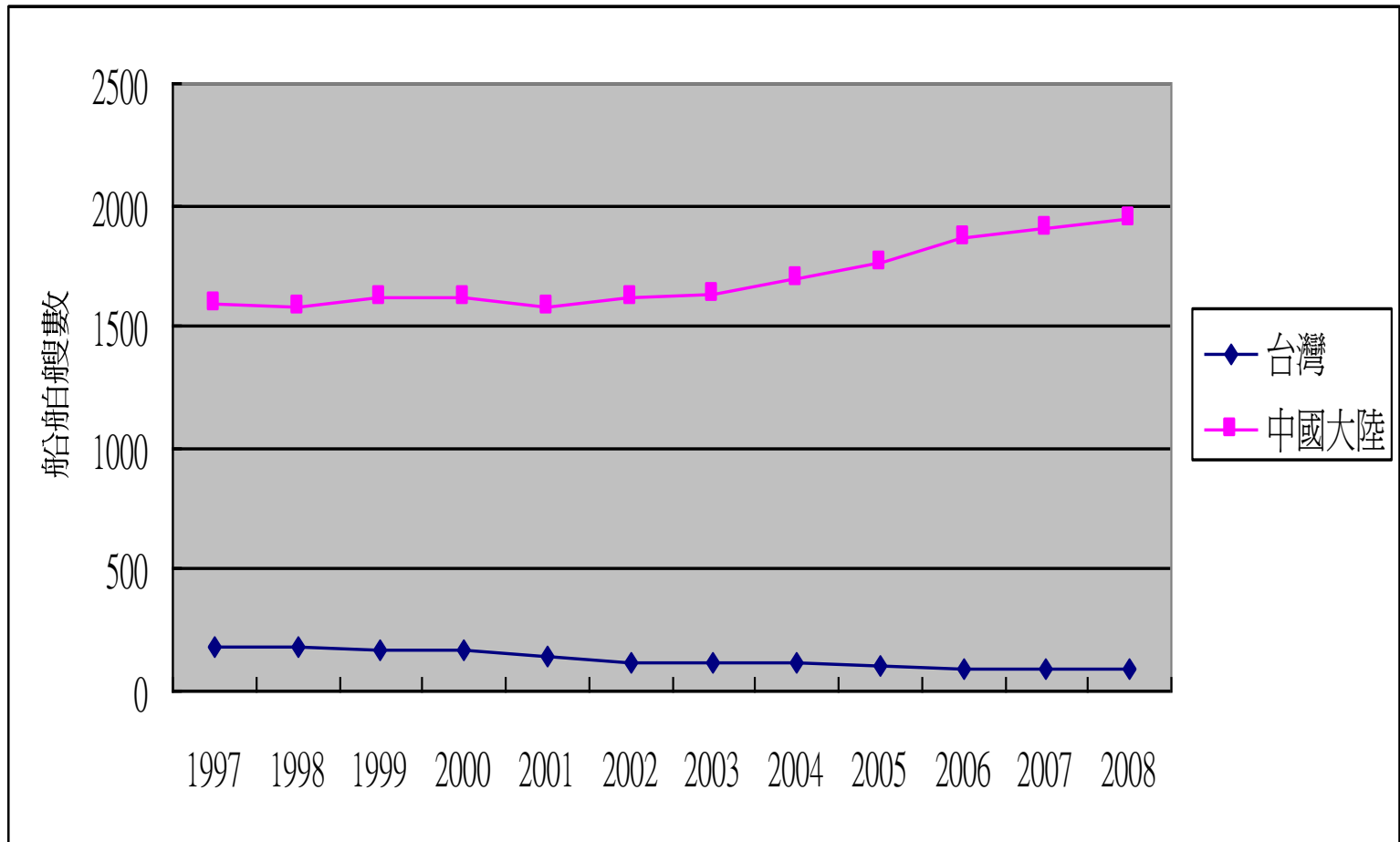
- 5.1 台灣、中國大陸籍船隊海運競爭力之比較
- 根據UNCTAD所公佈1997到2008年海運回顧 (Review of Maritime Transport)發現，台灣籍船舶艘數從1996年之179艘下降到2008年之91艘；台灣籍船舶載重公噸從1997年7,577千公噸下降到2008年4,068千公噸。
- 中國大陸大陸之本國籍船舶艘數從1996年之501艘上升到2008年之1944艘；國輪船舶載重公噸從1996年10,253千公噸上升到2008年37,204千公噸。

- 台灣則因國際公法實體和營運費用降低考量，船東偏好註冊權宜藉船舶之故，台灣藉船舶日益減少。反觀，中國大陸大陸經濟體屬於新興國家，因應舉辦2008年奧林匹克運動會需要諸多重大工程基礎設施投入與世界工廠所需進退場門運輸量所致，
- 從1997年無論在船舶艘數與船舶載重公噸呈現逐步成長趨勢，惟必較值得觀察部分是，中國大陸大陸船舶每艘船舶載重公噸從1997年14.53千公噸上升到18千公噸。
- 反觀，台灣每艘船舶載重公噸從1997年分別為42.21千公噸提升到2007年42.86千公噸，可見中國大陸大陸船舶，雖然數量較多但是每艘船舶載重公噸皆相對比台灣來得小。

# 台灣與中國大陸船隊載重噸數之比較



# 台灣與中國大陸船隊艘數之比較





## 5.2 台灣與中國大陸籍船隊海運競爭優勢比較

楊鈺池(2010.3)所發表文章主題為「從資源基礎理論來比較台灣、香港、中國大陸籍船隊海運競爭優勢」，利用熵值法結合灰關聯分析法所計算出綜合權重值排序，是中國大陸大陸 > 香港 > 台灣。台灣航業在兩岸三地航運競爭力評量屬於敬陪末座，政府應儘早規劃以每五年為一期海運政策，以提昇船隊在海運市場競爭力，同時鼓勵船公司多用本國籍船員，以解決船員高齡化日益嚴重航運技術延續斷層問題。

台灣政府如欲提升國輪船隊競爭優勢，首先要重視國輪船舶總噸數與船員人數資源擴充計畫，進而強化國輪船隊全球海運市場上承運貨運量之永續競爭優勢。台灣政府雖制定國營企業進口民生物資優先由國輪所承運之相關辦法，另外對於國內環島航線尚未開放給外國航商開闢航線營利，保護國內航運業者生存權。

然而，如果航商為維持平均一條航線營運，平均貨櫃承運量需達到七成以上方能算損益平衡，除非受惠於該國「國貨國運」政策獲得貨源支援之外，否則在現實業績壓力下勢必要強化自身攬貨能力提高船舶承載量。

- 台灣經濟發展已經邁進入先進國家之列，船員人數減少已經成為不爭事實，歸因於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，適當引進外國船員或中國大陸船員降低成本成為船東所必須抉擇問題。

## 5.3 台灣與中國大陸海運海運支援政策之比較

- 依照海運支援政策保護強弱度來劃分為1(弱)~5(強)等級，發現台灣提供給國輪船隊海運支援措施較少，所以等級為1，其次，英國與日本分別列於第二級與第三級，英國屬主張海運市場開放國家，獎勵措施主要以噸位稅制與船員優惠措施為主，日本則需要顧及國輪與造船競爭優勢，所以對於造船融資提供相當優惠，特別是對於近代化船舶之低利融資；韓國與美國分列於第四級與第五級，韓國為維持國內造船場競爭力，對於提供信用保證與低利融資給建造新船；美國講究國防安全與海運保護主義國家，所以相對提供國內船舶在貨源、造船、動員方面諸多優惠，特別是設立國家必須船隊，此點與韓國亦相同採行，以因應戰時爭端發生。

台、中、美、英、日、韓國提高國輪海運競爭力之因應對策比較表

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