

# 亞洲鄰近國家海運發展政策分析

## The Analysis on the Policy of Shipping Development in Neighboring Asian Countries

包嘉源 (Jya-Yuan Bao)\*

### 摘要

在海運發展過程當中，亞洲鄰近國家的船隊發展快速，一般而言，除香港之外，各國權宜籍船之比例都很高，各國政府面臨國輪流失之問題，莫不提出各項措施，希望藉由相關補助與獎勵之措施，增加船隊之國際競爭力，吸引船東將船舶註冊於本國。本研究主要在觀察亞洲鄰近國家各國船隊之發展，分析各個國家所採取之海運發展政策措施，期望得以歸納出有效之海運發展政策，以供有關政府機關作為決策參考之用。

**關鍵字：**海運政策、海運發展、國輪流失、權宜籍船

### Abstract

During the process of shipping development, the fleets of Asian neighboring countries have rapidly expanded. In general, the percentage of flag of convenience (FOC) vessels of neighboring Asian countries, except Hong Kong, is usually high. Facing the flagging out of registered ships, countries have conducted certain subsidy and reward strategies to increase the international competitiveness of their fleets, intending to attract shipowners to flag in their ships. This study, by observing the fleet development among neighboring Asian countries, analyzes the policies of shipping development adopted by nearby countries. Finally, suggestions

\* 開南大學物流與航運管理學系副教授；聯絡地址：338 桃園縣蘆竹鄉開南路一號，開南大學物流與航運管理學系；E-mail: alibao@mail.knu.edu.tw。

for effective shipping development policies are provided for the reference of the government in policy-making.

**Keywords:** Shipping policy, Shipping development, Flagging out, Flag of convenience (FOC) vessel

## 壹、前言

在海運發展過程當中，亞洲鄰近國家的船隊發展快速，占世界船隊之比例甚高。其中除香港之外，各國權宜籍船之比例都很高。根據歐洲航運經濟與物流研究所 (Institute of Shipping Economics and Log-

istics, ISL) 至 2012 年 12 月底之統計資料顯示，在世界前十大海運國家中，亞洲地區即占了日本、中國大陸、韓國、新加坡及臺灣等五個國家，排名分居世界第 2、3、5、7 及 9；此外，香港亦居世界第 12 位 (詳如表 1)，由此可見亞洲國家在海運發展上之重要地位。

表 1 2012 年 12 月底亞洲鄰近國家船隊世界排名

單位：萬載重噸

船隊	日本	中國大陸	韓國	新加坡	臺灣	香港
總載重噸	22,994	16,091	7,970	4,779	4,543	3,257
國輪	1,690	5,963	1,586	2,221	333	2,465
權宜籍船	21,305 (92.7%)	10,127 (62.9%)	6,385 (80.1%)	2,557 (53.5%)	4,210 (92.7%)	792 (24.3%)
世界排名	2	3	5	7	9	12

附註：本表係總噸位 1,000 以上船舶，截至 2013 年 1 月 1 日。

資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 2013.

觀察亞洲鄰近國家各國船隊之發展，一般而言，除香港之外，各國權宜籍船之比例都很高。各國政府面臨國輪流失之問題，為了維護國內貿易運輸安全，保有可控制及支配之船隊，莫不提出各項措施，希藉相關之補助與獎勵措施，增加船隊之國際競爭力，吸引船東將船舶註冊於本國。至於船東對船舶設籍之選擇是出於當時經濟面成本之考量，亦或是受各該國家政策措施之影響，則須進一步評估當時各

該國家所推出之政策措施，對船隊國籍之移轉是否具有關聯性。

船東對船舶設籍之選擇，除經濟面成本之考量外，亦會受各該國家政策措施之影響。本研究首先觀察亞洲鄰近國家各國船隊之發展，比較其國輪與權宜籍船舶間之消長，並回顧各該國海運政策發展的情形，分析歸納各該國之海運發展政策措施。

## 貳、亞洲鄰近國家船隊發展變化

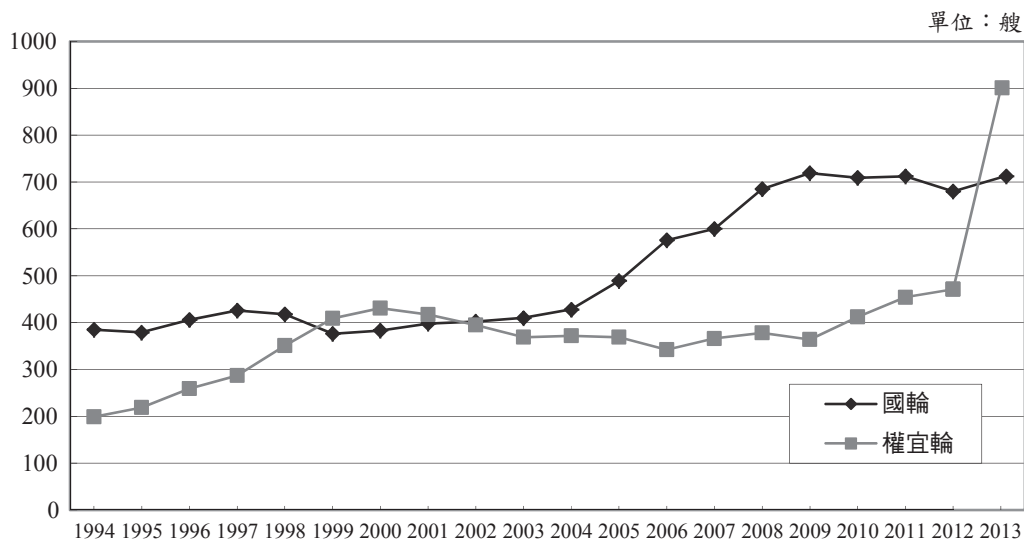
國輪發展政策是海運政策之一環，而國輪船舶艘數及噸數係國輪發展政策的績效指標，茲將亞洲鄰近國家韓國、日本、大陸、新加坡及香港近二十年來船隊發展的情形概述如下：

### 2.1 韓國

韓國政府認知海運產業是其國家經濟成長之主要動力，過去韓國在海運政策訂定方面，總是能為特定之政策目標制定一些政策措施，去達成其設定之目標。近十

年來，韓國為配合國家發展，亦在海運方面提出一些發展計畫。海運產業為韓國國家經濟之主要成長動力，因此韓國對於海運發展之計畫做了相當完整之規劃，其希望以較低之價格與費用，並且提供品質最好之服務，以此期望能提高其競爭力，使之成為一海運大國（包嘉源，2009）。

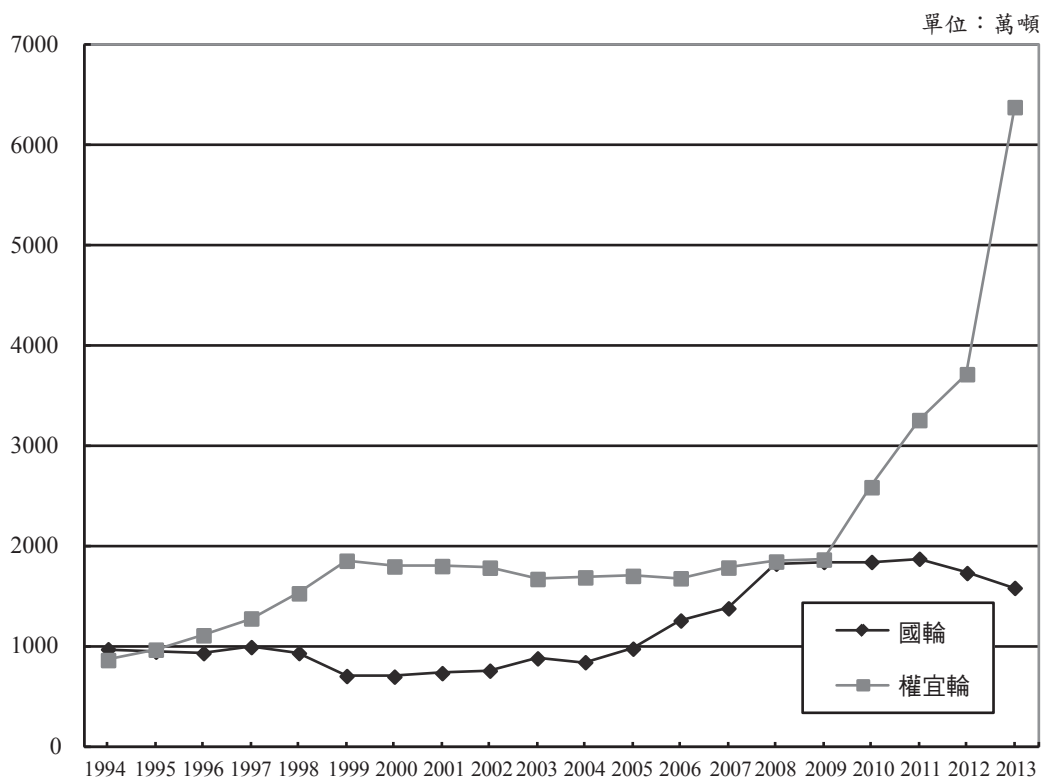
韓國 2006 年開始實施噸位稅制度，使國輪艘數及載重噸穩定快速增加，此為韓國國內之航運公司打了一劑強心針，致使其航運業更加活絡。由圖 1 及圖 2，韓國船隊國輪與權宜籍船艘數與載重噸逐年比較圖觀察，可知 2004 年底至 2010 年底韓國國輪增加 897 萬載重噸。自 2009 年



附註：本表係 1,000 總噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。

資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1994 ~ 2013.

圖 1 韓國國輪與權宜籍船艘數逐年比較圖



附註：本表係 1,000 總噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。  
資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1994 ~ 2013.

圖 2 韓國國輪與權宜籍船載重噸逐年比較圖

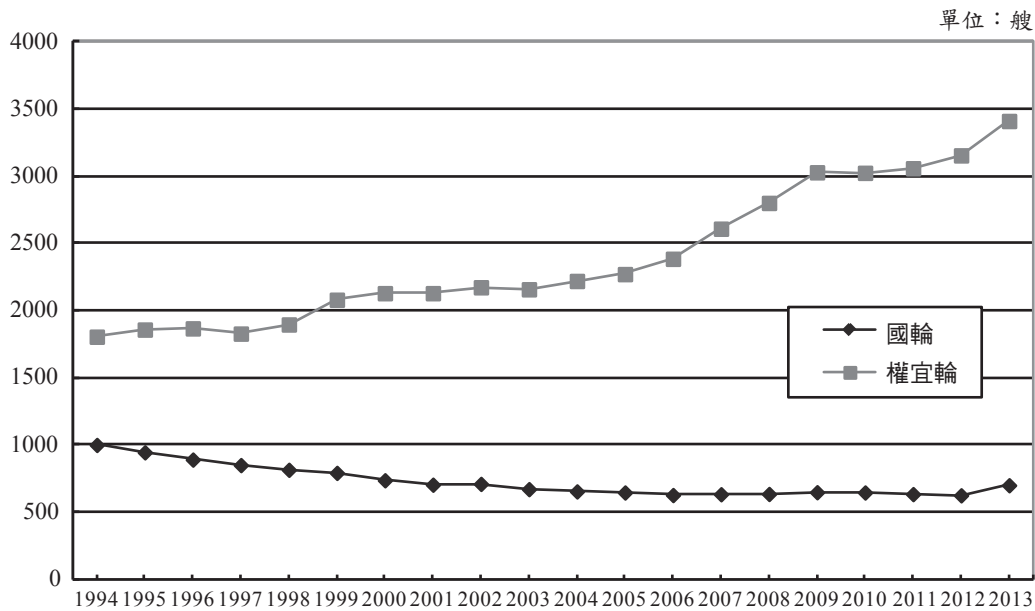
起，韓國之權宜籍船噸位急遽增加，至 2012 年底，共增加 4,516 萬載重噸，其中 2012 年即增加 2,666 載重噸，而且 2012 年年中，韓國之權宜籍船之艘數首次超過國輪，此種情形亦讓韓國之權宜籍船比例攀升至 80.1%。

## 2.2 日本

根據日本國土交通省 2012 年海事局所公布之海運政策，日本在確保日本國籍船舶及日本船員方面做了很多宣示。其最重要的目的是要確保日本國際海上運輸的

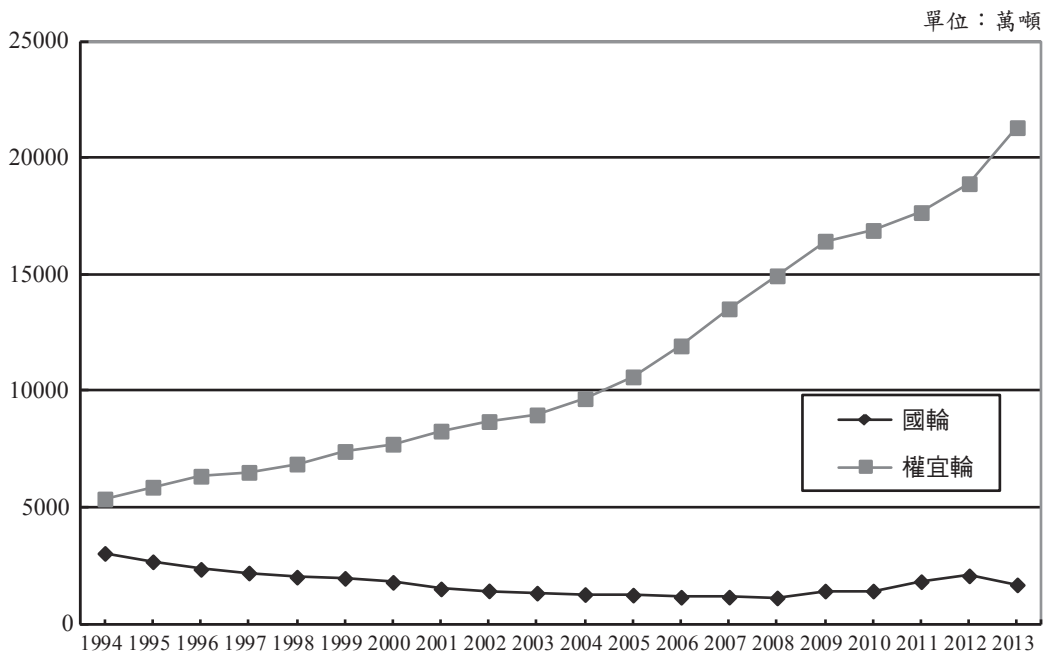
安定(日本國土交通省海事局，2012)。

日本 2012 年年底的船隊高居世界第二，從圖 3 與圖 4 日本船隊國輪與權宜籍船艘數與載重噸逐年比較圖觀察，可以看出日本國輪船舶之數量及噸位呈現不斷下降之情況。2012 年年底，日本總噸位 1,000 以上之國輪噸位較 2009 年年底增加 960 萬載重噸。但整體來看，日本國輪從 1994 年 998 艘，3,040 萬載重噸，降至 2013 年的 698 艘，1,690 萬載重噸，日本國輪仍是下降的趨勢。



附註：本表係 1,000 總噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。  
 資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1994 ~ 2013.

圖 3 日本國輪與權宜籍船舶數逐年比較圖



附註：本表係 1,000 總噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。  
 資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1994 ~ 2013.

圖 4 日本國輪與權宜籍船載重噸逐年比較圖

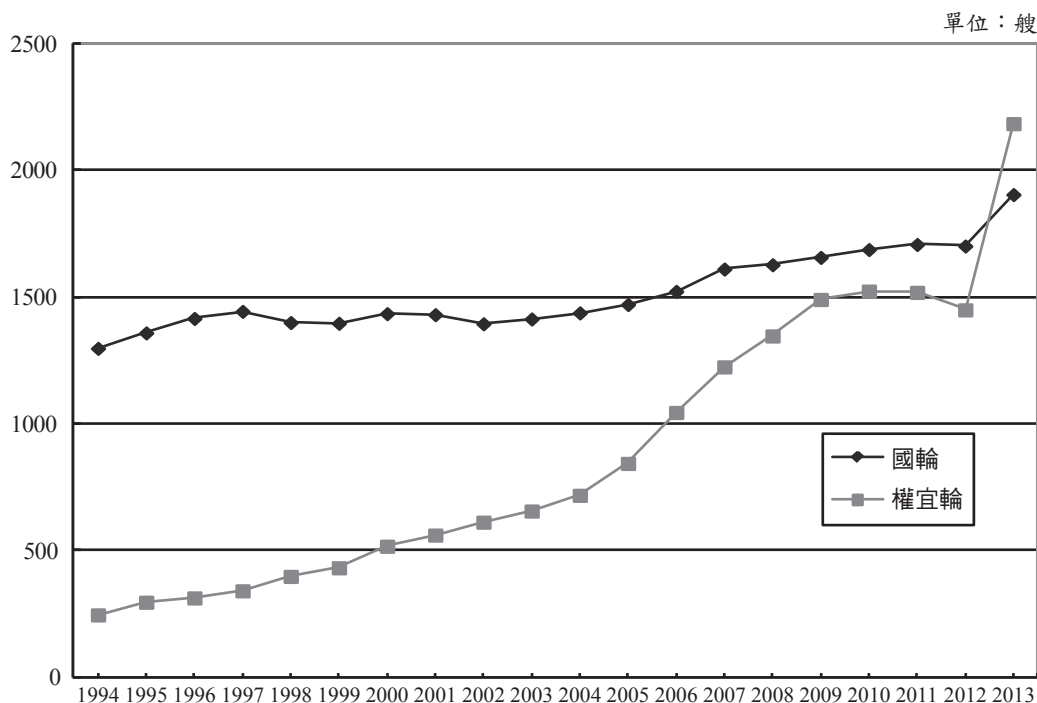
日本人所擁之總船隊(包括日本籍及權宜籍船)，1994 年為 8,413 萬載重噸，至 2013 年 22,994 萬載重噸，其船隊噸位增長 2.7 倍，但國輪噸位卻減少 56%，可知日本人將絕大部分之船舶均註冊於權宜船籍，其比例於 2011 年高達 99%，惟 2012 年已有改善，降至 92.7% (如表 1 所示)。

### 2.3 中國大陸

對於中國大陸當前之海運政策發展課題為何？目前並無官方文件可做明確的闡

述，但從近三年有關中國大陸航運政策或措施之新聞報導中，可以觀察出其所關切的重點。基本上，中國大陸相當重視海運及港口的發展，其交通運輸部副部長徐祖遠 2013 年 3 月 18 日接受中國水運報採訪時，認為海運業是關係國家安全和國民經濟命脈的重要行業，並呼籲政府將海運發展上升為國家戰略(中國水運報，2013)。

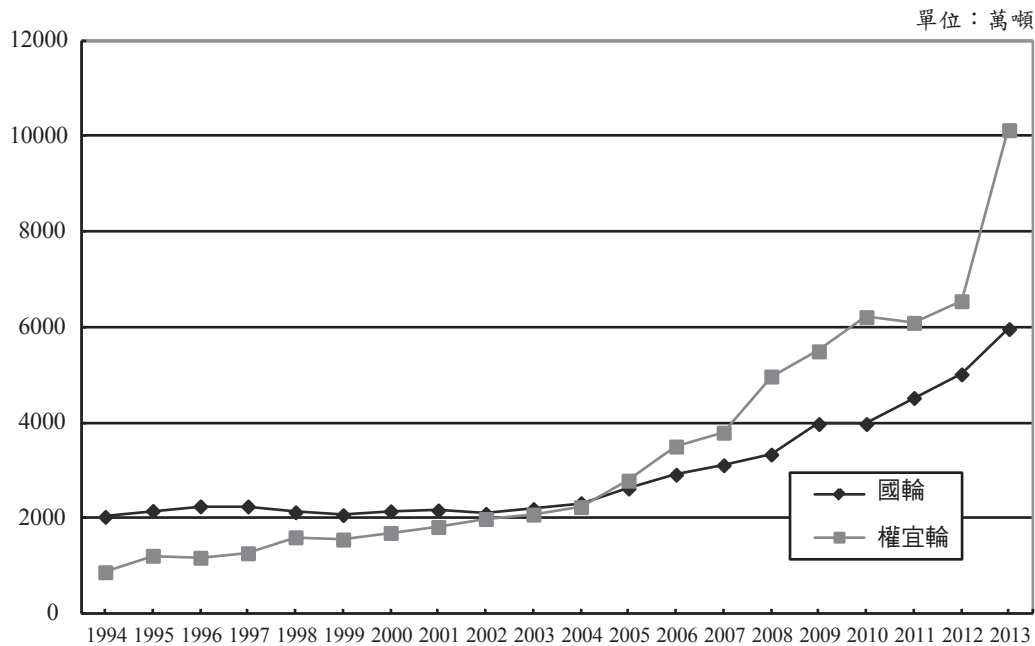
從圖 5 及圖 6，中國大陸國輪與權宜籍船艘數與載重噸逐年比較圖觀察，中國大陸的船隊發展原是以國輪為主，隨大陸之經濟發展，船隊之艘數及噸位亦快速成



附註：本表係 1,000 總噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。

資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1994 ~ 2013.

圖 5 中國大陸與權宜籍船艘數逐年比較圖



附註：本表係 1,000 總噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。

資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1994 ~ 2013.

圖 6 中國大陸國輪與權宜籍船載重噸逐年比較圖

長。其中權宜籍船之成長超過國輪之成長，2005 年中國大陸權宜籍船之噸位超過國輪。有鑑於此，中國大陸政府對其國輪船隊之發展已有隱憂，乃積極推出各項權宜籍船回籍之優惠措施，以鼓勵懸掛外旗的中資船舶回國登記。但 2012 年其權宜船籍之噸位卻大幅增加 3,581 萬載重噸。

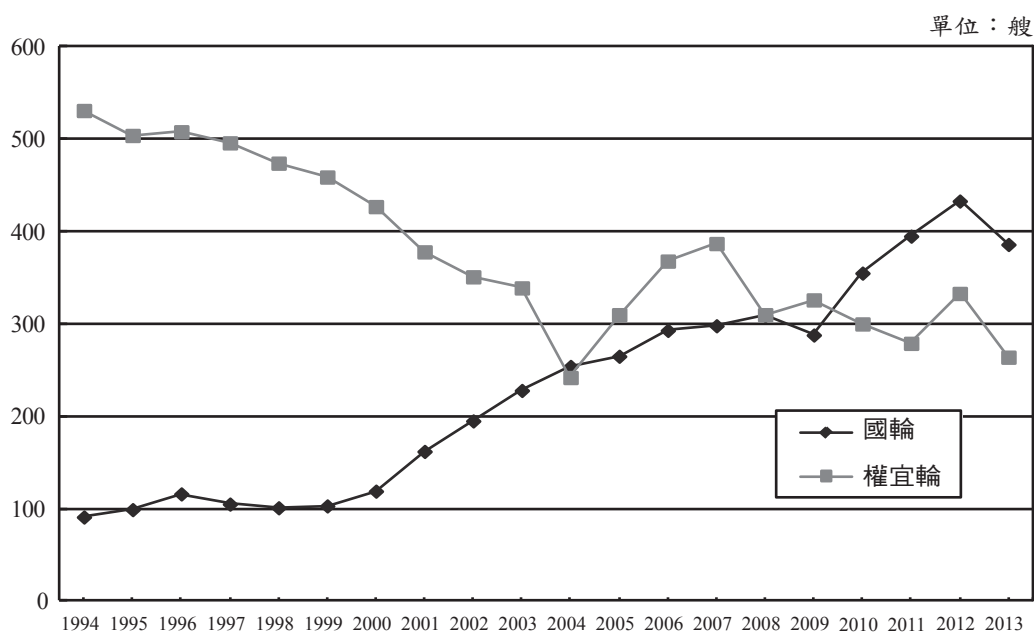
## 2.4 香港

香港海運政策一直秉持「自由港政策」，在自由港政策下，實施自由貿易、自由企業、自由外匯、簡單稅制、低稅率等全方位自由開放政策。此一政策歷經百年，對香港之海運、港埠及商業發展有重

要貢獻。

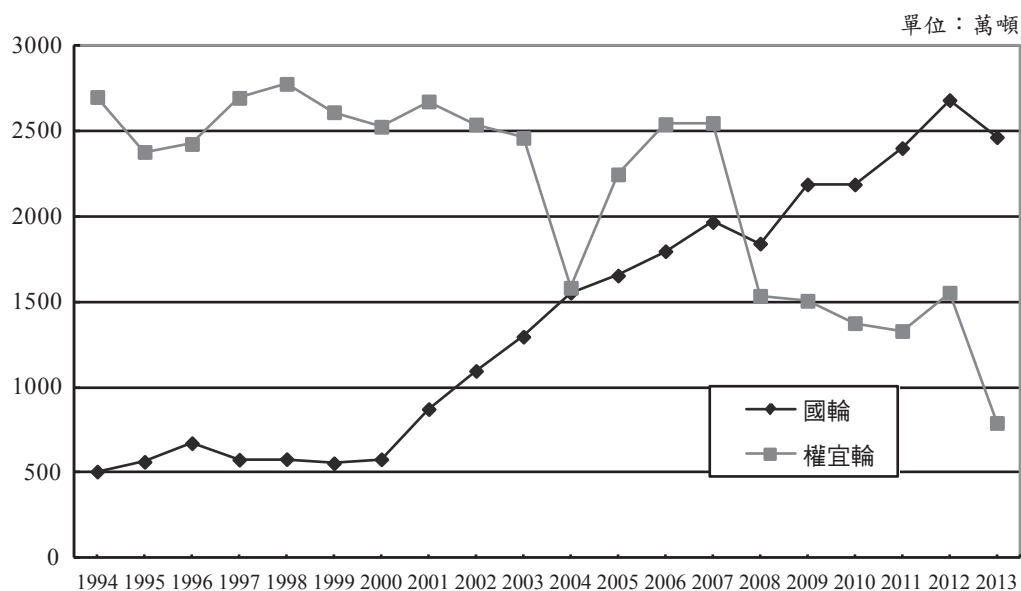
從圖 7 及圖 8 香港國輪與權宜籍船艘數與載重噸逐年比較圖觀察，1997 年前後，因為政治因素，香港註冊的船舶降至最低點。1999 年 4 月份，香港推出一系列船舶登記優惠制度，吸引了大量的船舶登記於香港，總噸位 1,000 以上之國輪數量從 1999 年的 103 艘大幅增長到 2012 年的 433 艘，載重噸更是從 1999 年的 555 萬噸增長到 2012 年的 2,682 萬噸，其中大幅增加近 4.8 倍之多，成效果顯著。

香港權宜籍船噸位之比例也是亞洲鄰近國家最低的地區，2012 年底香港權宜籍船噸位之比例僅為 24.3%。



附註：本表係 1,000 總噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。  
資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1994 ~ 2013.

圖 7 香港國輪與權宜籍船艘數逐年比較圖



附註：本表係 1,000 總噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日  
資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1994 ~ 2013.

圖 8 香港國輪與權宜籍船載重噸逐年比較圖



## 2.5 新加坡

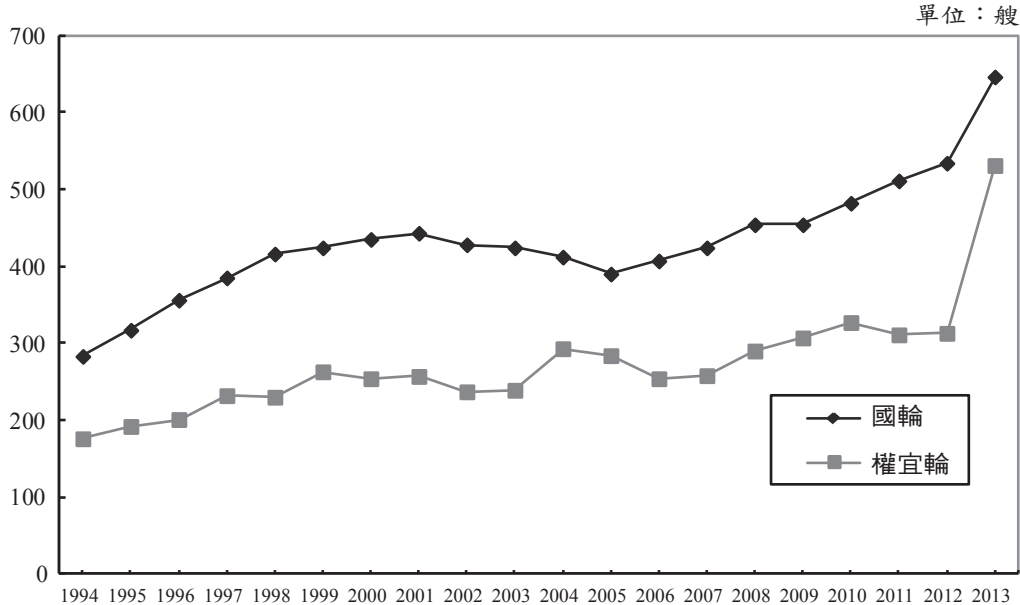
新加坡之海運發展政策乃在善用新加坡優越的地理位置、配合新加坡港口作業績效，提供綜效發展成為一全球海運中心。近年新加坡在其船隊發展方面快速成長，主要是其實施「特許國際海運企業方案」(The Approved International Shipping Enterprise Scheme, AIS) 及「新加坡船舶登記制度」(Singapore Registry of Ships, SRS)，吸引國際航商將其屬輪登記為新加坡籍，並在新加坡設立營運中心，以享有各項優惠措施及有利之經營環境。

如圖 9 與圖 10，新加坡船隊國輪與

權宜籍船艘數與載重噸逐年比較圖觀察，新加坡的國輪，無論艘數或噸位均大於權宜籍船。

新加坡除了 AIS 與 SRS 之外，並無其他之獎助措施，完全採自由市場機能決定航商之意願，但成效相當之良好，新加坡登記之船舶持續穩定上升，從 1994 年之 611 萬載重噸增加至 2013 年之 2,221 萬載重噸。

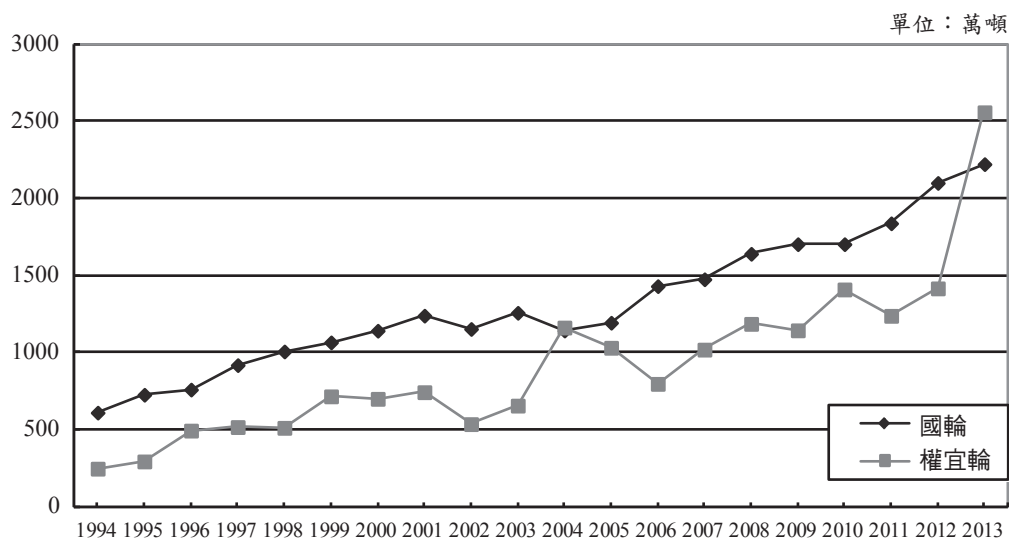
2012 年中出現權宜籍船噸位首次超過國輪，此種情形亦讓新加坡之權宜籍船比例攀升至 53.5%，其原因值得探討。



附註：本表係 1,000 總噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。

資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1994 ~ 2013.

圖 9 新加坡國輪與權宜籍船艘數逐年比較圖



附註：本表係 1,000 總噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。  
資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1994 ~ 2013.

圖 10 新加坡國輪與權宜籍船載重噸逐年比較圖

## 參、亞洲鄰近國家海運發展 政策措施

亞洲鄰近國家韓國、日本、中國大陸、香港及新加坡近二十年來，在海運發展方面提出很多政策措施。各國為執行其所訂定之海運政策目標，多半會分年訂定海運政策措施於其施政計畫之內，故由各國所公布之海運施政計畫，將可觀察其海運政策之施政重點。

經比較本研究所蒐集之韓國、日本、中國大陸、香港及新加坡之相關資料，可以將各國所曾實施之海運發展政策措施歸納為「國輪船隊發展」、「海運優惠稅制」、「船員培訓及進用」及「國際航運中心」四大類，茲分析如下：

### 1. 國輪船隊發展

在「國輪船隊發展」方面，各國所使用之措施包括：「建立一個對船東具有吸引力之船籍登記制度」、「吸引權宜籍船回籍」、「協助航商擴增國輪船隊」及「給予國輪船隊營運上的協助」，有關各措施之作法敘述如下：

#### (1) 建立一個對船東具有吸引力之船籍登記制度

在「建立一個對船東具有吸引力之船籍登記制度」方面，新加坡及香港的船籍登記制度船舶所有權完全開放給外國人，在船籍優惠條件之吸引力之下，前來登記之船舶艘數及噸位自然增長。

新加坡搭配其「特許國際海運企業

方案」(Approved International Shipping Enterprise Scheme, AIS)，實施新加坡船舶登記制度 (Singapore Registry of Ship, SRS)，符合以下申請資格之國際航商則可享有各項優惠措施，主要包括「十年之免稅優惠」，該公司之新加坡籍船舶營利所得免稅及對非新加坡籍船舶在新加坡以外之營收，包括其傭船費 (charter hire) 及運費分攤 (revenue polling) 關係之收入免稅 (張志清，1999)。有關申請資格如下：

- a. 在新加坡設立營運總部。
- b. 將其船噸之百分之十以上 (但至少一艘) 登記為新加坡籍。
- c. 每年在新加坡所支出之薪資費用、辦公室租金、設備、維修、金融保險、財務等費用於新加坡幣四百萬元以上。
- d. 實質地使用新加坡當地港埠、經貿等基本設施以及海運相關產業，如金融、財務、人員訓練及仲裁等服務。

近十年來，香港籍船舶快速回籍，除行政單位的努力外，香港的船舶登記制度亦是吸引船舶入籍的因素。香港藉優惠之入籍條件吸引任何國家和地區的船舶在香港註冊，對於在香港登記的船舶，給予所得稅免稅優惠，並不要求必須以香港作為主要業務之地點。對船員之國

籍無僱傭限制，船長、高級船員及其他船員均無國籍之限制，只要有國際公約認可之資格證書即可 (香港海事處；香港特別行政區政府海事處；香港港口發展局)。

香港政府為吸引船舶回籍，並吸引更多船舶來港登記，以提高航運業競爭力，於 1999 年 4 月份推出一系列船舶登記優惠制度，如降低船舶登記費、簡化檢查手續、船舶登記電腦化、與國外簽定雙向稅收協定、以及 21 項有關服務費用改革，以降低香港航商的稅收負擔 (林繼國、陳一平，2001)。

對船舶所有權外國人股權比例有限制之日本、韓國及中國大陸，在未開放船舶所有權外國人股權比例之情形下，也以類同權宜籍船舶之國際船舶登記制度或第二船籍制度，建立一個有別一般正常國輪之船舶制度，在該制度下，船東得以減免稅賦，並得降低其所僱用國籍船員的人數。例如日本及韓國的「國際船舶登記制度」及韓國的「濟州船舶登記特區制度」(楊鈺池，2001，2002，2004)。

## (2) 吸引權宜籍船回籍

在「吸引權宜籍船回籍」方面，近年大陸做的最積極。大陸利用船籍港制度及各項優惠免稅措施吸引中國國籍船舶之註冊，例如實施「中資

國際航運船舶特案免稅登記政策」及實施「中國洋山港保稅船舶登記政策」，以吸引權宜籍船回籍（中華日報航運電子報，2007）。

### (3) 協助航商擴增國輪船隊

在「協助航商擴增國輪船隊」方面，主要是政府利用金融或財政措施，協助或吸引航商擴增國輪船隊。例如：日本過去曾實施「船舶融資協助、造船利息補貼、拆船補貼」以協助航商購建船舶；韓國也曾實施「利用輸出入銀行取得船舶融資」及「新購建船舶融資」措施。韓國為擴增國輪船隊，還曾實施「以『附租購條件之光船租賃船舶』登記為韓國籍船舶」，並引進設置「船舶投資公司制度」，協助航商擴增國輪船隊（中華日報航運電子報，2007）。

### (4) 給予國輪船隊營運上的協助

在「給予國輪船隊營運上協助」方面，韓國 1977 年之「海運業促進法」，韓國政府可以向從事國際定期航運之船公司提供營運補貼。但自 1986 年以來，韓國政府不再提供該種補貼。

韓國 1958 年之「造船獎勵法」，韓國政府對在國內造船，提供 20 年之長期低利貸款，嗣後並提供額度較高之貸款，實際上可達船價 80% 之貸款。近幾年來，韓國航商之實力及競爭力增強，韓國政府已減少計

畫造船之數量（孫光圻，1998）。

在營運方面，韓國曾實施「國貨國運」、「韓國籍船舶優先承運貨載之制度」，限制外國航商在韓國經營海運相關之輔助服務業務，但因韓國為加入 WTO 及其他國際組織，自 1993 年起，已分階段廢除以往之海運保護措施，朝向「國際化、自由化、市場化」之方向發展。

在「營運協助」方面，大陸也實施貨載保留，但目前除軍品及部分大宗物資，如鐵礦、煤、油等及大型機電設備仍然優先選擇國輪，其他基本已採市場化的運輸型態。惟值得注意的是韓國已放棄海運保護主義，但大陸 2013 年正在擬議推動「國貨國運」及「國輪國造」（中國水運報，2013）。

## 2. 海運優惠稅制

在「海運優惠稅制」方面，是各國常用之手段，例如日本曾實施「提供船舶稅捐減免優惠（包括特別折舊等措施）」、韓國曾實施「給予稅制之優惠：例如，給予減免登記稅及特別附加稅等；對於船用設備、材料極高技術之進口等，給予關稅之減免」。

近年大陸也頻頻實施租稅優惠措施，例如其提出「浦東新區促進航運業發展財政扶持辦法」，包括船公司、航空公司、碼頭公司、機場貨運站、航運金融企業、船舶管理公司、航運經紀公司、物流公司

等航運服務企業，提供一定金額之一次性補貼，最高金額為 200 萬至 1,200 萬人民幣，補貼時間不超三年。

大陸在吸引權宜籍船回籍所用之手段即是「海運優惠稅制」，其最主要的工具是使用「特案免稅登記」之租稅獎勵，例如大陸對中資之權宜籍船舶實施「中資國際航運船舶特案免稅登記政策」。在 2015 年 12 月 31 日前，大陸 2005 年 12 月 31 日以前已經在境外登記，船齡符合一定條件之權宜籍船舶，可以選擇上海、天津及大連為船籍港，依照中國大陸「船舶登記條例」及相關規定，向當地海事局申請辦理船舶登記手續，得以免徵關稅和進口環節增值稅。

而大陸之「洋山港保稅船舶登記政策」，中資權宜籍船舶變更登記為「中國洋山港」籍，從事國際航運者，可享受免關稅及進口環節增值稅，以及洋山保稅港區各項稅費優惠。

在稅制方面也可結合「國輪船隊發展」政策，如近年噸位稅制度的實施也是一個趨勢，希望在一個低稅賦的環境下，吸引權宜籍船回籍。其中韓國及日本已分於 2006 年及 2008 年實施噸位稅制度（包嘉源等人，2006），中國大陸亦擬議中。其中韓國實施良好，目前選擇噸位稅制的韓國航運公司如下表 2 所示。

而日本 2013 年進行稅制改革，擬議擴大噸位稅制之適用範圍至日本子公司所承租之外國船舶。為此，日本將修法建立

表 2 韓國歷年選擇噸位稅制的公司家數

年份	2005	2006	2007	2008	2009	2010
公司家數	50	66	86	82	65	60~70

資料來源：韓國水產部海洋。

一個「準日本船舶」制度（日本國土交通省海事局，2012）。

### 3. 船員培訓及進用

各國對國籍船員的減少也很重視，積極設法培訓船員。例如：在「船員培訓」方面，日本實施「年輕船員養成計畫」，增加船員供給；香港加強「本國籍船員培訓計畫及獎勵」。

在「船員進用」，韓國設立「韓國船員福祉僱傭中心」，以綜合與系統的制度來推動船員福祉與僱傭業務。大陸也擬議對中國大陸船員在國際航行期間的工資性收入免徵個人所得稅，或者進一步提高起徵點（中華日報航運電子報，2007）。

### 4. 國際航運中心

在吸引各國船舶入籍方面，其最主要之目標是要建立國際航運中心或以當地作為航商之營運總部。在此方面，新加坡與香港因對船籍之所有權無限制，加上免稅之環境，較易形成航運中心。至其他國家，則須利用其他之措施去達成國際航運中心的目標。例如：韓國 2001 年 6 月韓國海洋水產部復將海運產業納入國家計畫，並公布以海運產業中長期發展計畫為中心之海運產業政策。

大陸為建設上海國際航運中心，制定

船舶保稅登記制度配套政策。並公布公告「浦東新區促進航運業發展財政扶持辦法」，給予航運服務企業一定金額之一次性補貼(浦東新區促進航運業發展財政扶持辦法，2012)。

## 肆、亞洲鄰近國家海運發展政策綜合分析

綜合研析韓國、日本、中國大陸、香港及新加坡相關海運發展政策之資料，可瞭解以上各國或地區海運發展之背景及過程不一，但其主管機關均甚重視海運事業之發展，努力發展國輪船隊。

在各國所採用之政策措施方面，基本上以發展國輪船隊為主。在發展國輪船隊的手段上，如何建立一個對船東具有吸引力之船籍登記制度，是部分國家地區所採用的方式。例如新加坡及香港，其船籍制度之船舶所有權完全開放給外國人，在船籍優惠條件吸引力之下，前來登記之船舶艘數及噸位自然增長。惟對船舶所有權外國人股權比例有限制之日本、韓國及中國大陸，在未開放船舶所有權外國人股權比例之情形下，也以類同權宜籍船舶之國際船舶登記制度或第二船籍制度，建立一個有別一般正常國輪之船舶制度，在該制度下，船東得以減免稅賦，並得降低其所僱用國籍船員的人數。

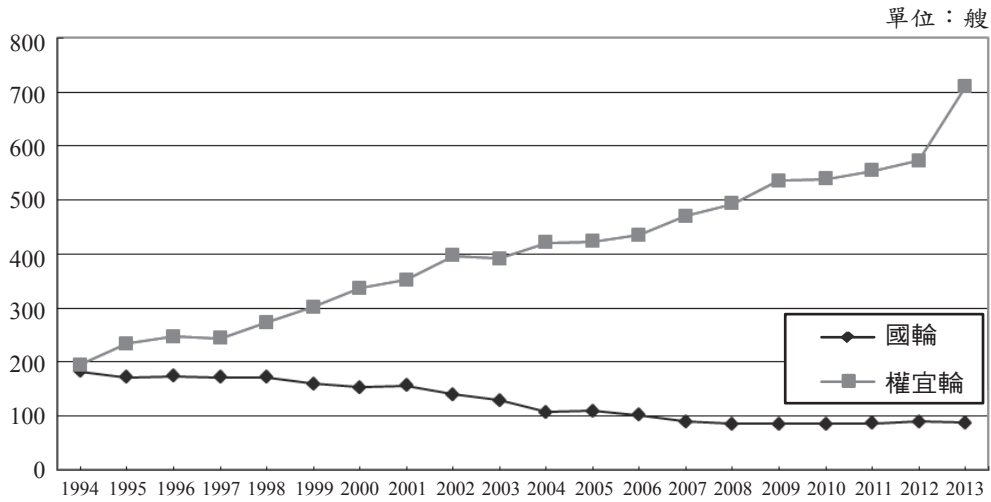
另外，實施噸位稅制度也是一個趨

勢，希望一個低稅賦的環境下，吸引權宜籍船回籍。其中韓國及日本已分於 2006 年及 2008 年實施噸位稅制度，中國大陸亦擬議中。

各國在擴增國輪船隊及船舶營運方面，多以提供各種補貼或金融財政方面之措施或國貨國運，以協助船東購建船舶或營運，但這些措施，在自由化之情形下，各國多不再使用，但 2013 年 3 月大陸交通運輸部副部長徐祖遠提出推動「國貨國運」、「國輪國造」之擬議，值得做進一步之觀察。

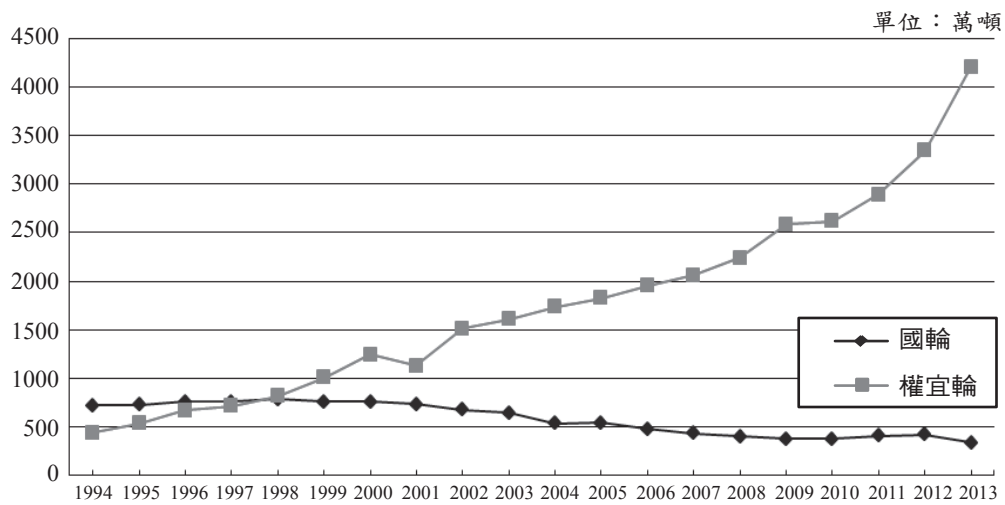
在擴增國輪船隊方面，另一個方式即是推動「權宜籍船回籍」措施，利用各種優惠措施，希望將各國所占比例甚高之權宜籍船回本國登記。其中以中國大陸在此方面甚為積極，在不同時間推出各項方案，以吸引大陸之權宜籍船回籍。

過去二十年，臺灣亦面臨國輪流失、國輪數量及船噸未能有效回升的窘境，但權宜籍船卻持續穩定增加(圖 11、圖 12)。1960 年，臺灣公布「獎勵投資條例」，1977 年頒布「貿易、航業及造船配合實施方案」，實施「國輪國造、國貨國運及國輪國修」海運政策，執行三期「造船計畫」，國輪船隊快速成長，至 1997 年載重噸達到千萬。1988 年及 1990 年臺灣相繼廢除「貿易、航業及造船配合實施方案」及「獎勵投資條例」，加上國輪不能直航大陸之影響，國輪競相出籍。2008 年兩岸海運通航後，臺灣交通部提出國輪回籍



附註：本表係 1,000 總噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。  
 資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1994 ~ 2013.

圖 11 臺灣國輪與權宜籍船艘數逐年比較圖



附註：本表係 1,000 總噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。  
 資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1994 ~ 2013.

圖 12 臺灣國輪與權宜籍船載重噸逐年比較圖

僱用船員優惠措施，但經發現，其間臺灣國輪之艘數及噸位並沒有成長，顯示因其他因素之影響，臺灣航商仍不願意將船舶登記在本國。2011 年臺灣實施噸位稅制度，但因適用條件過高，其成效不彰，也無法吸引航商將屬輪登記在本國。另外，2012 年 3 月臺灣成立「航港局」，並將政府經營之港務局改組成為國營港務公司，完成過去三十餘年所未能達成的航港體制改革。這些新的改革可能帶給臺灣海運界新的發展契機，但臺灣政府在海運政策制定及推動方面海運政策發展是否具有效率，仍值得進一步觀察。

## 伍、結論

綜合觀察以上亞洲鄰近國家海運發展成功的關鍵，在於各該國家均甚重視海運事業之發展，能夠制定各項海運發展政策。對於以上國家所推出之海運政策，臺灣將面臨政策競爭上的壓力。

臺灣國輪船隊過去由盛而衰之原因，除政策之改變外，亦包括因相關適用法規內容之修正使國輪船隊失去原有之獎勵優惠。臺灣海運界及海運學術機構雖然已就臺灣海運各項政策問題提出各種方案或建議，最後多無疾而終。主要原因除係過去政府航政組織不健全及無執行力外，另一個原因是政府高層不瞭解海運之本質及海運對國家之重要性，故每當海運政策與國

家其他政策衝突時，海運往往成為被犧牲者，此亦反映臺灣政府對海運發展的不重視（包嘉源，2011）。

海運業具有高度之國際性，如果國內環境明顯不利於航商在本地經營，其營運重心外移將是必然的結果。因此，政府高層必須要有「海運產業為國家經濟發展的重要性產業」之認知，否則航運各界所做之各項努力將無法受到支持。

臺灣的海運及港灣事業，目前正面臨轉型的關鍵時刻。兩岸通航的實施及航港體制的改革，讓臺灣的海運業在未來有一個穩定發展之機會。臺灣政府能否利用此一契機，端看其為吸引船舶回籍及增加海運業競爭力之各項措施能否即時推行。至於要如何制定有效之政策及法令，是需要政府、航運界及學術界集思廣益，相互支援，共同去努力的。

## 參考文獻

中國水運報，2013 年 3 月 11 日。

中華日報航運電子報，2007，2008 年 10 月 22 日。

日本國土交通省海事局，2012，平成 24 年版海事報告，[http://www.mlit.go.jp/maritime/kaijireport/report\\_H24.pdf](http://www.mlit.go.jp/maritime/kaijireport/report_H24.pdf)，2014 年 1 月。

包嘉源，2009，亞洲鄰近國家海運政策相



關資料蒐集分析之研究，交通部運輸研究所，臺北市。

包嘉源，2011，我國海運政策發展與前瞻，*海洋事務與政策評論*，創刊號，1-18。

包嘉源、張志清、林光，2006，我國航運發展之新挑戰——以實施噸位稅為例，*2006年航海節航運暨港埠管理研討會論文集*，443-461，基隆市。

林繼國、陳一平，2001，國輪船隊整建問題之研究，交通部運輸研究所，臺北市。

香港海事處網站，<http://www.mardep.gov.hk/hk/home.html>，2014年1月。

香港特別行政區政府海事處，<http://www.mardep.gov.hk/hk/home.html>，2014年1月。

香港港口發展局，<http://www.pdc.gov.hk/chi/home/index.htm>，2014年1月。

孫光圻，1998，*國際海運政策*，大連海事大學出版社，大連市。

浦東新區促進航運業發展財政扶持辦法，2012，<http://www.shippingcenter.gov.cn/InfoView.aspx?ItemID=1317>，2014年1月。

張志清，1999，新加坡之海運發展政策，*航運季刊*，第8卷，第1期，44-64。

楊鈺池，2001，日本海運支援政策之簡介，亞太航運物流研究室，<http://web.idv.nkmu.edu.tw/~hgyang/mm009.pdf>，2014年1月。

楊鈺池，2002，韓國二十一世紀新海運政策，亞太航運物流研究室，<http://web.idv.nkmu.edu.tw/~hgyang/mm018.pdf>，2014年1月。

楊鈺池，2004，日韓兩國案例對高雄港發展自由貿易港區之啟示，*2004中華物流論壇暨兩岸三地現代物流學術研討會論文集*，379-394，臺北市。

韓國水產海洋部，[http://www.momaf.go.kr/english/policy/ocean/P\\_ocean.asp](http://www.momaf.go.kr/english/policy/ocean/P_ocean.asp)，2014年1月。

Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), 2013. *Shipping Statistics Yearbook 2013*, ISL: London.

