

【海の日特集・海運・造船編】

シンガポール不定期船展開/海運優遇税制「AIS」と「SR S」。星港船主、先行発注で好機捉える

シンガポールの代表的な海運優遇税制には企業対象の「AIS」（認定国際海運企業）と船舶対象の「SRS」（シンガポールレジストリーシップ）がある。

SRSはシンガポール籍船が稼いだ利益を免税とする制度。船舶ごとに適用され、運賃や用船料収入、売却益などが非課税となる。

AISはシンガポール法人の海運会社を対象とする優遇税制。世界的なネットワークを有し、明確な事業計画に基づきシンガポールでのビジネス拡大を目指す海運企業を認定。シンガポール籍船だけでなく、外国籍船による収益も含めて法人税が免除される。



黒柳氏

こうした優遇税制の活用により、シンガポール船主は売船益をはじめ内部留保を蓄積し、新造発注時に自己資金を厚めに投入することで市況変動リスクへの耐性を高めている。

■ 船舶売却益が肝

「船主経営は保有船というアセットの売却益が肝になる。このキャピタルゲイン（売却益）を享受し、内部留保を蓄積できる制度がこの国にはある。船主にとって自社船を保有し、建造していく上でこのメリットは大きい」

船主大手くみあい船舶（本社・東京都）のシンガポール現地法人クミアイナビゲーションの黒柳智丸マネジングディレクターはそう語る。

クミアイは1995年に発足し、20年以上にわたりシンガポールで船主業を営んできた。黒柳氏は日本海運の先駆けとしてシンガポールに進出した理由について「船主業として生き残るため」と端的に語る。

「世界を見渡した時、日本だけでなく海外でも当社グループが生き残るには、どこで何をするのがベストなのか。それらを模索した結果がシンガポール進出だった」（黒柳氏）

シンガポールの優位性について、世界の海運・荷主が集まる「地の利」と「税制メリット」を挙げる。

「国を挙げて海事産業を手厚くサポートしてくれる。ただ、オフィスの賃貸費用も人件費も高いため、保有船が1-2隻では割に合わない。少なくとも5-10隻は保有しないと利点を生かすことは難しいだろう」（黒柳氏）

■ 償却資産は不要

優遇税制の恩恵によりシンガポール船主は、日本船主のように償却資産確保のために無理に新造発注をする必要がない。時宜を得た先行発注をしやすい経営環境がある。

クミアイは今年2月、日本初建造となるLPG燃料焚（だ）きVLGC（大型LPG〈液化石油ガス〉船、川崎重工で2021年竣工）の整備を決定。投入先は未定だが、マーケット回復を見据えて先行発注に踏み切った。

黒柳氏は「新造船は5-10年の用船契約を確保した上で発注することが理想的だが、今の時代、それは難しい。用船契約が付くのを待っていたら、海外勢に対し一歩も二歩も出遅れてしまい、商機を逃す」と指摘。

その上で「決して投機ではなく、闇雲に発注したわけではない。既存の商権や既存船の船齢などを勘案し、発注を決断した」と熟慮の上での決断であることを強調する。