

經營學博士 學位請求論文

韓國海運 國際競爭力 船舶金融制度

指導教授 李 太 雨

1999年 12月

韓國海洋大學校 大學院

海運經營學科

吳 鶴 均

.....	
.....	
英語略語 一覽表	
ABSTRACT	
第 1 章 序 論	1
1.1 研究 背景 目的	1
1.2 研究 方法 範圍	4
1.3 研究 內容 構成	5
第 2 章 海運企業 國際競爭力 船舶金融 源泉	6
2.1 海運企業 國際競爭力 資本費	6
2.1.1 國際競爭力 概念	6
2.1.2 海運業 國際競爭力	7
2.2 船舶金融 源泉 考察	10
2.2.1 銀行融資	11
2.2.2 金融	19
2.2.3 株式市場 金融調達	22
2.2.4 稅制惠澤 長期 貨物運送契約 利用 船舶金融	23
2.3 海運 國際競爭力 船舶金融 假說 設定	26
第 3 章 韓國 船舶金融 沿革的 考察	30
3.1 船舶金融 時代的 考察	30
3.1.1 政府依存 船舶金融 時代(解放後 1961)	32
3.1.2 商業的 船舶金融 導入期(1962 1975)	33
3.1.3 船舶金融 擴張期(1976 1983)	37
3.1.4 船舶金融 調整期(1984 1989)	42
3.1.5 船舶金融 開放期(1990 外換危機 發生 直前)	44

3.2	海運企業	船舶金融	源泉	.....	48
3.2.1	銀行融資	.....			48
3.2.2	金融	.....			64
3.2.3	株式市場	金融調達	.....		67
3.2.4	稅制惠澤	長期運送契約	船舶金融	.....	71
3.3	要約	假說檢證	.....		74
第 4 章 韓國 船舶金融 問題點					77
4.1	船舶	新造	金融借入	節次	77
4.1.1	計劃造船制度	船舶建造	金融借入	.....	77
4.1.2	國籍取得條件附裸傭船	制度	船舶新造	金融借入	83
4.2	船舶金融	關聯	國內制度	規定上	問題點
4.2.1	外換管理	制度	.....		89
4.2.2	船舶確保制度	- 新造船隻	國內	發注義務	.....
4.2.3	稅制	- 單純裸傭船	源泉徵收稅	.....	94
4.2.4	會計制度	.....			96
4.2.5	國內	原資材	長期運送契約	入札資格	制限
4.2.6	總船價	一部金額	借入制限	.....	109
4.3	金融契約上	問題點	.....		118
4.3.1	金融提供者	特定國家	偏中	.....	119
4.3.2	金融契約條件上	問題點	.....		120
4.3.3	借入金融	通貨	選擇	.....	128
4.3.4	手段	利用	.....		129
4.4	要約	假說檢證	.....		129
第 5 章 國際海運環境 船舶金融					133
5.1	環境問題	關聯規程	強化	船舶金融	.....
5.1.1	OPA 90	立法動機	新財政的責任證明	導入目的	.....
5.1.2	立法概要	.....			136
5.1.3	金融提供者	油類污染	賠償責任	.....	139

5.1.4 船主 油類污染 賠償責任 對應方案	140
5.2 開放經濟體制 船舶金融	143
5.3 財務狀況が 劣悪 海運企業 船舶金融	147
5.4 要約 假説檢證	154
第 6 章 結 論	157
6.1 要約 結論	157
6.2 研究 限界 向後 研究課題	162
參考文獻	163

[2- 1]	海運原價 區分	9
[2- 2]	OECD 船舶輸出信用諒解覺書 主要內容..	14
[3- 1]	船腹量 增加推移	38
[3- 2]	美貨金利 變動推移(1975- 1990)	40
[3- 3]	運賃指數 變動推移(1975- 1990)	41
[3- 4]	公的船舶輸出信用 金融條件	49
[3- 5]	輸出船 決濟條件別 建造現況	51
[3- 6]	計劃造船金融 外航船 選定比率	53
[3- 7]	計劃造船 資金借入 條件	56
[3- 8]	傭船主 資本費 補償 年度別 不足資金	58
[3- 9]	國內 銀行保有 外貨利用 實態	63
[3- 10]	施設投資 寄與	65
[3- 11]	船舶 實績(實行基準)	67
[3- 12]	株券 新規上場 審査要件	68
[3- 13]	製造業 海運業 主要 財務比率 比較	70
[3- 14]	韓日間 海運産業 財務構造 比較	71
[3- 15]	國內 專用船 長期運送契約 船隊 現況	73
[3- 16]	製鐵原料, 發電用石炭 原油 國籍船 積取率	73
[4- 1]	計劃造船 業務節次	81
[4- 2]	國籍取得條件附裸傭船 業務節次	86
[4- 3]	韓日間 新造船船 發注時 建造 金融契約 條件比較	92
[4- 4]	韓日間 新造船船 建造時 總船價 比較	93
[4- 5]	“A”社 實際 損益計算書 (1997.1.1 - 1997.12.31)	99
[4- 6]	“A”社 修正 損益計算書 (1997.1.1 - 1997.12.31)	102
[4- 7]	金融契約 國內銀行 持分率	127
[5- 1]	海運企業 財務比率	153
[5- 2]	新造船價 比較	154

[	4-1]	計劃造船	借入金融	.....	80
[	4-2]	一般 商業銀行	借入金融	.....	85

英語 略語 一覽表

AID	: Agency for International Development(國際開發處)		
BBC/HP	: Bareboat Charter with Hire Purchase Option(or Obligation)(國籍取得條件附裸傭船)		
BIS	: Bank for International Settlements(國際決済銀行)		
CERCLA	: Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act(美國 包括的環境反應, 補償 責任 規定)		
CIRR	: Commercial Interest Reference Rate(商業標準金利)		
COA	: Contract of Affreightment(運送契約)		
COFR	: Code of Financial Responsibility(財政的責任證明)		
DWT	: Deadweight Tonnage(載貨重量)		
GATS	: General Agreement on Trade in Service(交易 原則)	一般	
GATT	: General Agreement on Tariffs and Trade(關稅 貿易 一般協定)	一	
G/T	: Gross Tonnage (總)		
ICA	: International Cooperation Administration(國際協力局)		
IMF	: International Monetary Fund(國際通貨基金)		
IMO	: International Maritime Organization(國際海事機構)		
JDB	: Japan Development Bank(日本開發銀行)		
KDB	: Korea Development Bank(韓國產業銀行)		
KFX	: Korean Foreign Exchange(韓國(國內)銀行保有外貨資金)		
K/S	: Kommandit Selskap(語)(合資會社)		
LIBOR	: London Interbank Offered Rate(銀行間去來金利)		
LNG	: Liquefied Natural Gas(液化天然ガ)		

- LPG : Liquefied Petroleum Gas(液化石油氣)
- MRI : Maritime Research Inc(海運調查研究機關名稱)
- New COFR: New Code of Financial Responsibility(新財政的責任證明)
- NKR : Norwegian Krone(貨幣單位)
- OECD : Organization for Economic Cooperation and Development(經濟協力開發機構)
- OPA 90 : Oil Pollution Act of 1990(1990年 制定 美國 油類污染防治法)
- P&I Club : Protection and Indemnity Club(船主責任相互保險組合)
- USCG : US Coast Guard(美海岸警備隊)
- WP 6 : Working Party No. 6 of Council of Shipbuilding in OECD(造船部會)
- WTO : World Trade Organization(世界貿易機構)

ABSTRACT

A Study on Causes and Effects between Competitive Edge of the Shipping Industry and Ship Financing System in Korea

Oh, Hak Kyun

Department of Shipping Management

The Graduate School

Korea Maritime University

Shipping business belongs to an international and capital-intensive industry and thus shipowners are keen on improving competitiveness over cost factors such as, but not limited to, capital cost, voyage cost, general overhead cost, and so on for its survival, further growth and development in the world shipping market. Shipping cost can be generally classified into two categories, i.e., international and national costs. The costs which may be considered as non-variable between nations can be regarded as international whereas those which may be variable between nations as national.

The capital cost, which has been national one to Korean shipowners, has not been competitive over foreign competitors in the international shipping market over the last five decades because the terms and conditions of ship financing employed by Korean shipowners have not been favourable and

the Korean rules and regulations on foreign currency exchange control, taxes, custom duties and depreciation, among others, have been relatively unfavourable for Korean shipowners. This means that their capital and general overhead costs have been comparatively higher than those of foreign shipowners. However, the voyage cost of Korean ship has been similar to foreign shipowners'.

The world shipping market becomes more unfavourable to Korean shipowners because the government policy for protecting them, such as cargo preference and waiver system, has been repealed since Korea joined in WTO and OECD. Furthermore, the international rules and regulations against protective measures and policies have been strengthened and severer than before, and any breach of them will be followed with retaliation and conflicts.

In the meantime, Korean shipowners have recently been strongly required by the Korean government to improve financial situation and to reduce their equity-debt ratio to below 200 percent by the end of 1999. Under such international and domestic circumstances, they have to find out suitable way of ship financing arrangement with better and more favourable terms and conditions to fulfill competitive services.

This study aims to find out the reason why Korean shipowners were in uncompetitive position in the world shipping market during last half century from 1945 to 1997 by historically investigating ship financing sources, Korean rules and regulations related to ship financing and its terms and conditions.

The whole period (1945-1997) considered under the study is divided into five sub-periods for historical review as follows:

- Period of reliance on government provision of ship financing

(1945- 1961).

- Period for diversification of ship financing sources(1962- 1975).
- Period of expansion of ship financing(1976- 1983).
- Period of adjustment of ship financing(1984- 1990).
- Period of open ship financing(1991- 1997).

The following typical financing sources and Korean owners' ship financing arrangement were reviewed: -

- Bank loans: official export credit, Keihek-Zoseon and general commercial bank loan.
- Lease financing
- Equity financing
- Special type of ship financing such as K/S ship financing, Shikumisen and mezzanine financing scheme.

Having researched into Korean shipowners' ship financing sources and their availability through historical review of them in this study, five hypotheses are set up to test whether the Korean shipping industry had competitive edge in the world shipping market from 1945 to 1977.

[Hypothesis No. 1] It was one of reasons why some Korean shipowners, especially in the period of expansion of ship financing(1976- 1983), were in a bankrupt situation where they failed to generate net cash flow from operating the vessel secured with foreign ship financing.

It was found out that Korean shipowners could not generate net cash flow from even long-term COA and could be presumed same from their general shipping activities, which enable us to assume that Korean shipowners would be in a financial difficulty and eventual bankruptcy.

Thus the hypothesis No. 1 has been adopted.

[Hypothesis No. 2] Korean shipowners were not in competitive position on capital cost which was higher than those of foreign competitors' because both the terms and conditions of ship financing were not favorable, and rules and regulations were so much restrictive.

It was confirmed from the study that Korean shipowners were hampered from ship financing contract on a commercial basis due to various government's restrictive rules and regulations. In addition, they failed to contract ship financing with favourable terms and condition. It was further confirmed that Korean shipowners were not in a competitive on capital cost factors due to both reasons above, which make us support on hypothesis No. 2.

[Hypothesis No. 3] Notwithstanding to above, it was possible for Korean shipowners to build up specialized fleet such as iron ore or coal and liquefied natural gas carriers with continuous employment of long-term COA basis, owing to the cargo preference policy and waiver system introduced by the Korean government.

It was confirmed that the government gave first priority to Korean shipping companies to have long-term COA with POSCO, KEPCO, KGC, which enables them to fix the new building order with Keihek-Zoseon or BBHP.

Thus the domestic shipping enterprises were in a competitive for carrying these charterers' cargoes. Thus we can adopt hypothesis No. 3.

[Hypothesis No. 4] The Korean shipowners have not taken a proper measure in order to be competitive under the circumstances that both the rules and regulations related to environmental protection and imposing penalty on breach of them have been strengthened and severer than before

under the circumstances of open economic orders.

It was found out that the Korean shipowners failed to meet this kind of requirement for ship financing to be competitive in world shipping market. The hypothesis No. 4, thus, could be supported.

[Hypothesis No. 5] It has been greatly contributed to improving Korean shipowners' competitiveness on capital cost factors in the shipping market that Korean government is revising restrictive rules and regulations and is lifting the ban on ship financing and furthermore the big charterers' are improving terms and conditions on COA freight level to Korean shipowners.

It would be assumed that the recent change and improvement on shipping policy from the government and big charterers such as POSCO, KEPCO and KGC would be greatly helpful for up-grading Korean shipowners' competitiveness considering the reverse action from government and big charterers caused reverse effects in the past. Hypothesis No. 5, therefore, would be adopted.

And the study recommends the following:

First, the restrictive rules and regulations relating to ship financing should be further amended in order for Korean shipowners to be allowed for commercial approach and decision in shipping activity.

Second, the shipowners themselves should prepare and take proper measures for contracting ship financing arrangement with better and favourable terms and conditions under open economic order and severer rules and regulations on maritime environmental matter

Third, the government should newly devise in law any financing scheme, which enables Korean shipowners to save their capital charges and keep eventually them competitive.

第 1 章 序 論

1.1 研究 背景 目的

海運業 國際的 資本集約的 產業 .
海運業 營爲 海運企業 生存·發展
競爭力 生產要素 關鍵 .
生產手段 船舶 勞動力 船員勞動
船員費 (ceteris
paribus) 船舶所有 가 가 , 海運企業
가 金融源泉
資本費 側面 國際競爭力 .
(Sturme y) 海運費用 分類方法 , 海運費用 船主 國籍
가 國內費用(national cost) 國際費用
(international cost) .¹⁾ 修理費, 港費, 船用品費, 保險料, 燃料費
國際費用 , 資本費 船員費 補修維持費 國內費用 分類
人件費가 가 船員人力
船員費 費用分類 國際費用化 가
, 船舶確保 船主가 資本費 가 金融制度, 稅制
減價償却制度 가 國內費用 .
韓國船主가 50 資本費 借入金融 金利水準
外換管理制度, 海運關聯 稅制, 關稅制度, 船舶 減價償
却制度 船主
. ²⁾ 韓國船主

1) Sturme y, S. G. (1962), *British Shipping and World Competition* (London: The Athlone Press), pp. 266-274.

2) (1991b), “ 海運企業 國際競爭力 提高 海運稅制 改善 研究”, , 12 , pp. 119-132.

資本費 船舶 新造 中古船 買入時
 便宜置籍國 가 ,³⁾ 韓國國籍 所
 有船舶 海外 移籍(flagging out) .⁴⁾
 世界經濟秩序 再編過程 世界貿易機構(World
 Trade Organization: WTO) 가 經濟協力開發機構
 (Organization for Economic Cooperation and Development: OECD
)
 國內海運市場 .
 가 國籍船 優待政策 國籍船 保有獎勵
 制度 指定貨物制度가 韓國海運業 便益
 對外競爭 露出 .
 1998 韓國 商船隊 377 , 1,150 G/T
 . 船腹量 가 2020 船腹
 量 總 1,050 隻, 3,677 G/T 推定 .⁵⁾
 船腹量 1999 2011 220 가
 . 長期低利 資金融資 擔保能力
 中小船社 가 船舶 擔保 提供 ,
 , 改造 代替 , ,
 , 海運基金
 . 海運基金 海運專門銀行
 .
 1997 國際通貨基金(International
 Monetary Fund: IMF) 救濟金融 金融, 公共,
 勞動, 財閥部門 構造調整 가

3) Ready, N. P. (1998), *Ship Registration* (Hong Kong: LLP Asia Ltd).

4) Lee, Tae-Woo (1996b), "Flagging Options: The Turning Point for the Korean Shipping Policy", *Maritime Policy and Management*, Vol. 23, No. 2, pp. 177-186.

5) 海洋水産部 内部資料 (1999).

1999 負債比率 200%

海運專門銀行

海洋污染防治 規定 污染發生時 污染

原因 提供者 處罰規定 가

海洋污染事故가 船舶運營者 海運企業

賠償責任 海運企業 賠償責任

當該船舶 金融契約 金融提供者가

海洋污染事故

會社가, 國籍取得條件附裸傭船 船舶登錄

가 海運企業 賠償責任

海運企業 開放經濟 秩序 資本費面 國際競爭力

船舶金融組織

가 가 ,

海運企業 國際競爭力 船員費

資本費 外國船社

開放經濟 體制 船舶金融 國

內外 가 가 .

30

1997 國際金融市場

가 適時

(moratorium)

1997 IMF 救濟金融

IMF 救濟金融 , 金融, 勞動, 公企業 構

造調整 가 韓

國海運企業 船舶確保 資本調達 側面

本研究 目的 國內 海運企業 船舶金融

源泉		史的	船舶金融
國內規定	制度上	問題點	船主 金融提供者間 金融契約
締結時 問題點	資本費面	韓國海運企業	國際競爭力
沮害 要因	糾明		開放經濟
가 環境汚染	國際規定		韓國海運
企業 船舶確保	資本調達		가
, IMF	韓國海運企業		
가			對應方案

1.2 研究 方法 範圍

本研究 目的	研究方法	船舶金融
金融契約實態		史料 文
韓國海運企業	資本費面	國際競爭力
가	가	韓日間
實例		
本研究 對象期間	1945 解放以後	1997 韓國 外換危機事態 發生 以前
時代, 商業的 船舶金融	導入期, 船舶金融	擴張期, 船舶金融 調整期 船舶金融
開放期		
韓國海運企業	船舶金融	問題點 研究 船舶
金融 擴張期 開放期(1976	1997 外換危機 發生 直前)
考察		

1.3 研究 內容 構成

本研究 總6章	第1章	序論	本研究 背景
目的, 方法 範圍	, 第2章	資本費	海運
業 國際競爭力	,	船舶金融	源泉
		國際競爭力	船舶金
融 假說 設定	第3章	IMF 救濟金融	申請期間
船舶金融		船舶金融	源泉別 國內
海運企業 利用實態	第2章	設定 假說 檢證	.
第4章 船舶金融 借入時		外換規定, 海運業法, 稅制	會計規
定, 國內 大型貨主 長期運送契約		應札規定	國內 海運企業
船舶金融 契約內容中 資本費面		韓國海運 競爭力 沮害	
考察 第2章		假說 檢證	.
第5章		環境問題 關聯規定	開放經濟
資本蓄積 貧弱		海運企業	
第3章 第4章	第2章	設定 假說 檢證	.
第6章 本研究		結論	, 本研究
研究課題			.

第 2 章 海運企業 國際競爭力 船舶金融 源泉

海運企業 確保 國際海運市場 運營 收益 創出
，國內外 海運企業 船舶 運營
， 條件 船舶金融
船舶運營 資本費가 低廉 海運企業
他 海運企業 比較優位
本章 文獻考察 一般的 國際競爭力 概念 海運產業
國際競爭力 概念 定立 海運企業 船舶確保
船舶金融 源泉別 考察
國際競爭力 資本費 因果關係 假說 設定

2.1 海運企業 國際競爭力 資本費

2.1.1 國際競爭力 概念

廣義 國際競爭力 國內市場 世界市場 財貨 用役 販
賣 定義 .6)
定義 國際競爭力 評價 目的・時期 競爭主體
.7) 國際競爭力 評價 國際競爭力 가 競爭
力 提高 摸索 ，國際競爭力 國際
競爭力 測定方法 國際競爭力 測定方法 事後的 評價 事
前的 評價 8). 事後的 評價 示顯 가

6) (1989), p. 1.

7) 姜淙熙 (1994), 國際競爭力 提高 外航 海運企業 環境分析, 海運產業研究院, p. 3.

8) 韓哲煥 (1999), “主要國 海運企業 國際競爭力 一考察”, 海洋水產, 178, 海洋水產開發院, pp. 72-73.

市場占有率, 自國市場 輸入依存度 貿易收支
 推移 比較優位指數 輸出相對比重指數 巨視的 性格
 , 事前的 評價 競爭力 自體
 價格競爭力, 非價格競爭力, 技術競爭力 微視的
 競爭主體 가,
 競爭主體 國際競爭力 一國 國家競爭力 一國 產
 業別 競爭力 同種產業 企業別 競爭力
 가가 國際競爭力 가
 個別企業 同時 國際競爭力 看做
 競爭主體 國際競爭力 分析對象 產業
 . 一國 國際競爭力 產業 競爭力
 가 個別企業 競爭力 一國 國際競爭力
 .9)

2.1.2 海運業 國際競爭力

廣義 海運業 國際競爭力 海運企業 國際 國內 海運市場 他船
 社 가, 集荷能力, 競爭 比較優位 가
 市場占有率 가 定義
 外航海運企業 國際競爭力 三國間 航路 自國船隊 競爭力
 積極的 側面 國內 輸出入 航路 外國船 對抗
 消極的 . 企業目的 消極的
 國際競爭力 貨物留保 國旗差別 保護手段
 , 積極的 價格競爭力 海運企業 國際競爭力
 .10) WTO 가 OECD

9) . (1995), “產業 國際競爭力 決定要因 理論的 考察”, 韓國海運學會誌, 19, 3, p. 37.

經濟秩序 體制下 保護手段
 , 價格 競爭力 含養 國際競爭
 力
 , 國際競爭力 概念 事後的 評價 事前的 評價
 事後的 評價 , 輸出入 貨物 國籍船積取率, 航路別 國籍船
 積取率, 船隊 船齡 分析, 國家間 船舶 保有比率
 事前的 評價 要因 價
 格競爭力 要因 船舶 確保, 運航, 補修維持, 貨物 運送
 海運業 原價要因 經濟政策 物價上昇率, 換率
 原價 外的 非價格競爭要因 技術競爭要因 支配 船
 舶 技術的, 經濟的 條件, 運航形態 運航規模, 輸送 質, 營業力, 集
 貨能力 運航管理力, 資金動員力 資產信用力 .11)
 價格競爭力 要因中, 原價要因 競爭力 , 經濟政
 策, 物價上昇率, 換率 利子率 原價 外的 面 競爭力
 , 非價格競爭要因 技術競爭要因 競爭力 原價要因 競爭力
 事後的 國際競爭力 評
 價 輸出入 貨物 國籍船積取率 提高 海
 運 原價要因 競爭力 海運業 國際競爭力
 外航海運企業 國際競爭力 評價 海運企業
 原價 海運市場 貸船料
 海運企業 競爭力 創出 三要素 , 價
 格 性能 確保, 條件 船舶 確保 資金 調達,
 船員 供給 .12) 三要素 海運企

10) 姜淙熙 (1994), 前掲書, p. 3.

11) 小川 武 (1992), “わが國Bulk Shipping業の國際競爭力と21世紀に向けての對應”, 海事産業研
 究所, 第26號, pp. 38-42.

12) 閔星奎, 崔在洙, 李太雨 (1994), “海運 國際競爭力 弱化 對應策”, 韓國海洋大學校 附

業 原價

[2-1] 海運原價 區分

,		
가		- -

注: : 固定費, : 運航費, : 變動費.

資料: Sturmev, S. G. (1962), *British Shipping and World Competition* (London: The Athlone Press), pp. 266-274.

海運企業 原價 [2-1] 資本費, 船費, 運航費, 一
 般管理費 營業外費用 .¹³⁾
 船費 船員費, 修理費, 保險料, 船用品費, 給水費 ,
 船員 船員費 1980年代 後半 民主化 過程
 勞組活動 賃金 1990年
 代初 低廉 , 競爭力 維持 .
 海運企業 運航費 國際費用 外國 先進 海運企業
 海運企業 一般管理費 原價構成

設 海運研究所 論文集, 第7輯, p. 134.

13) Downward, J. M.(1981), *Running Costs* (London: Fairplay Publications).

3.9% 比重 , 日本 海運企業 5.0%

海運企業 一般管理費面 競爭力 .14)

資本費 營業外費用 競爭力 海運企業 競爭力 左右

. 營業外費用 運營資金 借入利子, 施設資金 借入利子, 換差

構成 , 施設資金 借入利子 가 가 金額 , 海

運企業 施設資金借入利子 , 船舶確保資金 借入 利子 가

. 本研究者 船舶確保資金 借入元金 利子 減價償却費 本研究

廣義 資本費 定義 , 意味 資本費 船舶金融 源泉

借入條件 金融 會計 政府 制度 競爭力 .

2.2 船舶金融 源泉 考察

船舶金融(ship financing) 新造 中古船 買入

船舶取得 船舶確保 資金 , 傭船料 料, 資金

運營資金 . 資金

源泉 社內留保 利益剩餘金 株式 社債發行

船舶取得 가 自己資

本 가 . 國內外 金融機關

他人資本 가 特別金融 가

. 가 他人資本 他人資本

船舶取得 가 . 가 擔保能力

, , , 船舶金融

講究 . 國籍取

得條件附裸傭船, , 裸傭船金融 .

14) 韓哲煥 (1999), 前掲論文, p. 75.

資本市場，船舶金融部門
 受益率面 資本誘引力 船舶金融
 金融機關 國際金融市場
 船舶金融市場 海運業 造船業， 資本市場
 開放化 國際化
 海運企業 國內外 金融市場 船舶金
 融 源泉¹⁵⁾

- 代表的 金融機關 銀行 借入金融(bank loan)
- (lease)金融
- 株式市場 株式發行 金融調達(equity financing)
- 稅制惠澤 享有 特殊 類型 船舶金融
- 長期運送契約 利用 (mezzanine) 金融

船舶金融 源泉 各各 特色, 長短點 金融條件
 略述

2.1.1 銀行融資

銀行融資 가, , 造船工業國家 自國建造船舶
 輸出促進 增大 目的 船舶建造資金 貸出 公的輸出金融(official
 export credits), , 政府가 主導 計劃造船制度 計劃造船資金 借
 入金融, , 一般 商業銀行 借入金融(loan by commercial
 banks)

15) Lee, Tae-Woo(1996a), *Shipping Developments in Far East Asia: The Korean Experience* (England: Avebury), p. 65.

1. 公的輸出金融

가. 概要

造船産業 前後方 産業聯關效果가 雇傭創出 鐵鋼産業, 機
資材産業 産業 .
自國船主 特別金利 金融, 計
劃造船金融 自國造船所 自國船主가 船舶 建造
, 船舶 輸出增大 自國造船所 外國船主
輸出金融 長期低利延拂形式 融資 . 計
劃造船金融 公的輸出金融 . 1980
船舶金融市場 가 가 船舶金
融方法 .
가 , , , , , 가
自國造船所 外國船主 金融
OECD 造船協商 國際政策決定 內容
公的信用
一般 商業銀行
公的輸出金融 中古船 去來時 金融 提供形
態 多樣性面 一般 商業銀行 , 國際金
融市場 換率 金利變動 硬直
一般 商業銀行 .
舊社會主義 後發造船工業國 公的輸出金
融 , 公的輸出金融 .

. 公的船舶輸出信用 OECD

1960 景氣沈滯 海運產業 造船產業
 不況 船舶金融 商業金融機關
 船舶金融 提供 , 海運產業 勞動集約的 造船
 產業 育成 船舶金融 .
 船舶投資者 投資意慾 鼓吹
 , 所得控除, 稅制惠澤, 加速減價償却 許容 投資獎勵政策
 金融支援 . 1974
 石油波動 海運產業 造船產業 不況
 長期化 兩產業 經營危機 .
 造船先進國 海運產業 造船產業 國民經濟
 國防上 自國 造船產業 造船所
 自國 海運企業 長期低利 金融提供 , 公
 的船舶輸出信用 自國造船所 .
 가 , 新造船價
 가 .16)

, 公的輸出信用
 , 財政負擔 , 國家間 通商

1969 4 OECD 造船部會(Working Party No. 6 of Council of
 Shipbuilding: WP6)가 '船舶輸出信用諒解覺書'
 .17) 同諒解覺書 紳士協定 公的船
 舶輸出信用 提供時 諒解覺書上 融資條件 .

16) Stokes, Peter (1992), *Ship Finance* (London: LLP), Ch. 2.

17) *Ibid*, p. 30.

韓國造船工業協會 (1994), 多者間 造船協定 結果 向後 對應方案, p. 4.

가 同諒解覺書

[2-2] OECD 船舶輸出信用諒解覺書 主要內容

WP6				
8 (1969. 4)	20%	8	6%	1969. 7
13 (1970.10)	20%	8	7.5%	1971. 1
22 (1974. 2)	30%	7	8%	1974. 7
49 (1979.10)	20%	8.5	8%	1979.12

資料: 海事技術研究所 (1992b), 가
 , p. 10

1970年代 造船業界 不況 1970 80年代
 , 1988
 1,091 G/T 船舶 建造 가
 1975年 3,420 G/T 1/3 .18) 各國 造船
 設備 減縮 同諒解覺書 가
 1989 10 OECD 多者間 造船協商
 1994 12 21 19) 가 國內的
 節次 1996 1 1
 船舶輸出時 信用供與條件²⁰⁾
 融資比率 契約金額 80% , 契約金額 20%
 船舶引渡前 決濟

18) 上揭書, p. 2.

19) 1989 OECD 會員國中 造船國家 輸出船舶 建造時 不公正價格行爲 禁止
 造船國 多者間造船協商 , 1994 “商業的 船舶建造 修理造船產業 正常的
 的 競爭條件 協定(Agreement respecting Normal Competitive Conditions in the
 Commercial Shipbuilding and Repair Industry)”

20) 上揭書, p. 32.

償還期間 船舶引渡 最長 12 .
 償還方法 6 , 最長 12 定期
 均等分割方式 .
 金利 契約通貨別 商業標準金利(commercial interest reference rate:
 CIRR)²¹⁾ .
 OECD 가 提訴 被害船價 過徵金 賦課
 協定遵守 圖謀 .
 1982 WP6 , 1986
 WP6 “連結委員會(liaison group)”
 . 1990 10 WP6 會員國
 OECD 造船分野 가 , 公的
 輸出金融信用 .

2. 計劃造船資金 借入金融

海運業 造船産業 連繫 育成 가가
 特別基金 國內 新造船 建造資金 海運企業 融資
 海運企業 自國內 造船所 新造 發注 가
 .
 1976 計劃造船金融制度 . 國內 海運企業

21) 商業標準金利 (Commercial Interest Reference Rate: CIRR) 通貨別 各 基準金利 100
 basis points(1%) 가 每月 120 超過
 CIRR 20 basis points가 가 .
 8.5 / 8.5 3 / 5 5 / 5
 , 5
 , 貨 CIRR (Long Term Prime Rate: LTPR) 20 basis
 points 減 利子率 , EU CIRR ECU
 50 basis points 加算 利子率 . CIRR 前月
 (margin) 가 OECD
 OECD가 15 14 .

船舶發注 韓國產業銀行(Korea Development Bank: KDB) 國民投資基金, 一般設備資金, 外貨表示 貨資金

者 , 海運企業 KDB가 船舶建造期間 造船業者 連帶債務

追加擔保 提供 産業金融債券 買入 本船 가

國內 造船産業 , 1980

海運企業 國籍船隊擴充時 가 船舶金融源泉

. 1977 1989 韓國海運企業 總船腹量 1,059 8

G/T 計劃造船制度 36.1% 382

5 G/T .22)

3. 一般 商業銀行 借入金融

가. 概要

가 加

船舶機資材 價格 單位 當 建造船價가

中古船 가 .23) 船舶價格

가 自己資本 新造 中古船

行 輸出入銀行 政府主導 運營 金融機關 一般 商業銀 融通性

金融商品 金融技法

船舶金融提供 全擔

金融附帶 (換去來 財務管理)

22) 本研究者가 韓國船主協會가 海運年報

23) Kappel, R. (1984), *Development in the Second-Hand Market* (Bremen: Institute of Shipping Economics).

一般 商業銀行 가 第1順位 擔保 提供
 가 100% 金融提供 船價 60 80%
 金融 財務諸表가 去來實績
 選別的 金融條件
 船社가 新造船舶 一般 商業銀行
 , 協調融資團
 , 가
 . 協調融資
 協調融資(syndicated loan)가 가
 가 財務的 元
 利金 償還 가 債務不履行
 金融機關 分散負擔 協調融資
 . 協調融資
 가 100%
 協調融資 幹事銀行(agent) 造
 船所 金融契約 締結時 協調融資金團
 金融機關 幹事銀行 幹事銀行
 가
 가 新造 財務狀態惡
 化 建造契約 解約 가
 造船所 主去來銀行 建造解約補償保證(refund
 guarantee)

. 貸出審査 擔保提供

一般 商業銀行 協調融資方

式 3 5 財務狀態, 信用評價資料, 擔

保提供水準, 船舶運營 運賃 貸船料 船舶

營業收益金 水準 貸出審査 . 船舶營業

收益金 一般 商業銀行 金融元金 利子

가 가 . 長期

期間 元利金 償還 營業收益 創出 가

. 貸出銀行 償還期間 가 海運不況期 元利金

償還額 減額 , 海運好況期 增額 伸縮的

가 , 元利金 償還 可能性 診斷 金融提供決定

.

一般 商業銀行 不況 好況

成功的

가 . 一般 商業銀行 船舶金融

貸出審査時 擔保設定 水準 가

. 船舶金融 償還期間 各種 事故 船價

船舶自體 資産價值가 不安定 , 運賃市況

가 運賃收入 水準 騰落 —

般 商業銀行 元利金 補償

. 擔保提供 水準 償還利子 低利 償還期

間 .

가 , , , ,

國際決済銀行 規制

一般 商業銀行 船舶金融 1992 國際的 施
 行 (Basle Rule)²⁴⁾ 危險勘案資産
 國際決済銀行(Bank for International Settlements:
 BIS) 自己資本 規制 商業銀行 貸出取扱時
 船舶金融 危險勘案資産 8% 資本金
 自己資本 一般 商業銀行
 船舶金融 提供時

2.2.2 金融

動産 不動産 會社 自體資金 特定設備
 貸與 , 資産購入 費用 會社
 利益 料 賦課 , 料
 資産購入 費用 會社 利益
 全額 回收
 入, 所有 , 資金調達 資産購入

24) 1974 9 Bankhaus Herstatt 破産 信用不安 鎮靜 BIS
 G-10國 中央銀行 委員會 (Basle Rule)
 委員會が 各國間 會計制度, 稅制, 金融慣行 相異点 國際銀
 行 健全性 設定 行
 BIS基準 自己資本比率(8%) , 海外銀行 業務
 自己資本比率 船舶金融 危
 險勘案 資産 , 危險勘案資産 信用危險度 危險加重値(0 100%)
 自己資本 保有義務 . 國民銀行(1998), “
 ”, 國銀 Review, pp. 13 17.

物的金融(physical financing)

例

1. 金融 運用

滿了前 中途解止가 가 가 가 가 金融
 (financial lease) 運用 (operating lease) 分類 .
 金融 가
 中途解止가 不可 長期契約(noncancellable long
 term contract) 貸與 가
 가 補修·維持·管理義
 務 陳腐化危險(obsolescence risk) 責任 負擔 .
 金融 長期 經濟的 耐用年數 類似
 , 資產 取得原價 支給利子, 保險料, 資產取得稅
 各種 稅金 各種 手數料 目標利益 全額 回收
 . 가 , 會社
 가 , 期間 終了時點 名目上 價
 格 購入 再 .
 , 解止不能 金融 가 .
 가 契約上 債務
 가 罰課金(penalty)
 解止가 가 .
 , 가 가
 賠償 . 가
 支拂 豫想額 借入機會費用(borrowing opportunity cost) 割引
 現在價值 換算
 .
 運用 가 가 資產 確保

, 資産 補修, 維持 技術的 ,
 老朽化 瑕疵 加 裝備交替
 運用 短期 , 가
 解止 가
 中途解止가 가 補修・維持・管
 理費用 가 負擔 金融
 費用 , 資産運營 自律性 資金調達
 가 信賴度 擔保力 金融機關
 設備交替 追加設備導入 가
 金融 가

2. 船舶 金融

船舶 金融 ,
 低價 가 가 金融制度 .
 金融負擔 長期
 純現金 船舶確保 金
 融技法 가
 外部 借入 가 .
 自己資金
 他人資金
 가 海運企業 契約 締結 船舶 造船所 發注

, 海運企業 新造船舶 構造, 技術 運營上
 造船所
 造船所 接觸 船舶建造
 船社(裸傭船主) 裸傭船契約 裸
 傭船料 支拂方法 違約時 解決方法
 滿期時 船社(裸傭船主)가 早期 終了時
 裸傭船契約書

海運企業 船舶 取得手段 가 國籍取得條件
 附裸傭船(bareboat charter with hire purchase option: BBC/HP
) 船舶代金 完納後 所有權 獲得
 割賦購買方式(installment purchase)
 , 가 船社(裸傭船主) 契約 締結時 船舶
 一 國籍 , 船社(裸傭船主)가
 國籍 投資 誘引 利益
 가

2.2.3 株式市場 金融調達

, 海運企業 ,
 證券市場 自社株式 上場 , 新株發行 債券發行 資金調
 達(equity financing) . 海運企業 證券市場
 減 擔保提供義務 가 金融費用 節減
 船舶 資本費 引下 效果 . 流動性
 財務構造 經常利益 가
 가 外部借入 資金調達 金融費用 가

財務構造が 財務構造 脆弱性
 自己資本比率 株式市場 資金調達
 が 船舶建造 所要資金 株式市場

2.2.4 税制惠澤 長期 貨物運送契約 利用 船舶金融

海運企業 船舶 投資家 税制上 賦與
 船舶投資
 , 資本費 加 合資會社
 (Kommandit Selskap: K/S) 金融制度 (Shikumisen,
 仕組み船)

製鐵所, 精油會社 財務構造が
 長期 運賃水準 適期・安定輸送
 市況 運航原價が 補償 運賃収入
 兩者 兩當事者 原價補償制
 度 長期貨物運送契約(contract of affreightments: COA
) 長期貨物運送契約書

融 長期運送契約 船舶金
 金融方法 (mezzanine)金融 本節 節
 稅 船舶運營費用 節減 が K/S 金融制度
 制度, 長期貨物運送契約 船舶金融 方法 金融

1. K/S

K/S 金融方法	가 各種 金融	稅制特惠	個人
投資者 合名,	合資會社 形態		船舶 流動資
金 投資	.25)		
制度 一般投資者	危險負擔資本(venture capital)		
投資危險		投資者	短期投機 集
中 現金管理가	, 一船一社(one ship, one company)		
	投資分散效果가	, 船舶 補修·維持·管理가	非效率的
	, 船價下落時 損失		對備策
K/S 金融制度		納稅主體	投資主
體 投資參與者가	投資參與者	稅制上 損益會計가	
, 25%	定率償却 投資參與者別	適用 . 高率	償却
	投資參與者 稅前所得 全無	赤字	
節稅	, 賣却	資本利得	
8 課稅猶豫	, 8 經過 以前	K/S 投資	
	課稅猶豫가	稅制惠澤	
1987	稅務當局 稅前所得	10 (NKR)(1995	
換率 NKR 6.3136/USD	美貨	15,839)	
가			

25) 馬文植 (1992), 船舶金融 海運企業 經營戰略, 海運產業研究院, pp. 42- 51.

Stokes, Peter (1992), *op. cit.*, pp. 201- 202.

2. 日本 制度

1960 70 盛行 制度 日本船主
 節稅 運航費(船員費) 節減 國家的 造船產業
 가 船舶取得 .26)
 略述
 가 國內 造船所 國內資産 登録 取
 得稅 各種 稅金 納付 , 船員費가
 自國船員 運航費가
 . 新造船 發注 가 70%
 輸出信用金融 日本船社 長期 定期備
 船契約 裸傭船契約 .
 船舶 登録
 低廉 , 登録
 가 低廉 3 乘船 .
 貨主 低廉 競爭力 運賃 支拂
 .
 定着 造船設備가 海運人力 專門知識
 , 輸出入 貨物 物動量
 가 .

26) 馬文植 (1992), 前掲書, pp. 53- 54.

海運産業研究院 (1985), 船舶投資 資金調達, pp. 64- 65.

李洸熙 (1999), 韓國海運 成長動因 傭船 研究,

, pp. 19- 20 船舶金融 源泉 分類 가

顧客 友好關係 原價節減 外國傭船 船舶確保

方法 .

3. 金融

海運企業 中古船 取得時 石油 大型貨主(=傭船主) 專用船 長期貨物運送契約 締結 海運企業 金融提供者 借入 償還 運賃率 保障 保證書 石油 大型貨主(=傭船主) 金融提供者 海運企業 傭船主(貨主) 原價補償制度 長期運送契約 締結 金融機關 斡旋 金融機關 , 殘餘船價 海運企業 直接投資 金額 除外 金額 第2順位 抵當 營業利益 優先配當 條件 融資 仲介的 金融方式 貸出 出資が 混合 .27)

金融 例 油槽船 金融 海運企業 資本金出資 10 20%, 本船擔保附金融 50%, 石油 5 傭船契約 根 據 金融 30 40% .28)

2.3

27) Stokes, Peter (1992), *op. cit.*, pp. 142- 144.

Tusiani, Michael D. (1996), *The Petroleum Shipping Industry*, Vol. (Oklahoma: PennWell Pub. Co.), pp. 277- 278.

28) 海事技術研究所 (1992a), 船舶金融制度 改善方向 研究, p. 65.

第 3 章 韓國 船舶金融 沿革的 考察

本章 1945 解放後 1997 外換危機 發生 直前 船舶
 金融 時代區分 時代別 韓國海運企業 船舶取得
 船舶金融 源泉 源泉別 金融條件 利用實態
 前章 設定 [假說 1] [假說 2] 檢證 .

3.1 船舶金融 時代的 考察

韓國海運 發展過程 1950 1975 海運產業 定着
 期, 1976 1986 海運產業 調整期 1987 1995 海
 運產業 成長期 .²⁹⁾

本研究 第2章 船舶金融 源泉 利用實態
 中心 1945 解放後 1997 外換危機 發生 直前
 時代區分 .

政府依存 船舶金融 時代(1945 解放後 1961)

韓國海運企業 船舶取得 政府保有 外貨(Korean Foreign
 Exchange: KFX)資金 國際開發處(Agency for
 International Development: AID) 國際協力局
 (International Cooperation Administration: ICA) 援助資金
 船舶金融 政府 .

商業的 船舶金融 導入期(1962 1975)

29) . (1995), 前掲論文, p. 36.

韓國海運企業 政府保有 外貨資金 外 船舶導入 外國造船所
 新造船 發注 對日 歐美 商業借款 , 民間資本 船舶 中期
 延拂輸入 多源的 船舶金融 源泉 , ,
 海運企業 與信 .

船舶金融 擴張期(1976 1983)

海運 · 造船 連繫育成 計劃造船制度 重化學工業育成 資本財
 輸出 促進 韓國輸出入銀行 公的船舶輸出信用
 政策金融 海運產業合理化政策

船舶金融 調整期(1984 1989)

1979 石油波動 世界 景氣不況
 1984 가 海運產業合理化 政策
 1990 가

1989 .
 , 船舶金融, 海運企業 新規設立, 備船 海運活動
 制約 .

船舶金融 開放期(1990 外換危機 發生 直前)

船舶金融 海運關聯 制度 規定 規制 制限 一邊倒
 1995 WTO OECD 가

船舶金融	船舶金融	船舶金融	船舶金融	船舶金融	船舶確保
船舶金融	源泉	金融條件	考察		
3.1.1 政府依存	船舶金融	時代(解放後	1961)	
		國家發展	造船	海運	가
		1950 1 1	韓國	近代海運	母體
大韓海運公社			大韓造船公社		造船 海
運			1954	社團法人	韓國船主協會가 創
立	1955	海務廳		1961	軍事革命政府가
解體					
政府依存	船舶金融時代		船舶金融	源泉	償還條件
美軍政法令		敵產海運企業體	所有船舶	美軍政廳	歸屬
1948 韓美協定		韓國政府	4,280 (12 616G/T)		移讓
		美國	無償援助額	40 (4 G/T)	
	(LST)型		(FS)型		海軍
特殊艇	輸送船				船腹量
					.30)
ICA 援助方式	依	機軸船 20	浮船 100		
小型船	(隻當 50 200G/T), ³¹⁾		政府가 保有外貨	民間	
外貨貸付方式		船舶	直接 導入	(CI)型,	
(Liberty)型,		(Victoria)型	3,000 8,000G/T	船舶	,
船舶	大韓海運公社	委託運航	1952	1954	2
	政府가	船舶	船價	月2% 利子	5年完拂 償還

30) 孫兌鉉 (1982), 韓國海運史(釜山: 亞成出版社), p. 371.

31) 尹基善 (1973), 韓國海運25年史(: 泰榮社), p. 114.

期間 金融條件 船主가 政府 月賦償還 .³²⁾
 1956 政府가 國際協力局(ICA) 資金(美貨 6 6,500)
 美國 戰標船(CIMAVI) 6 船價 15% 自己資本
 85% 償還條件

- 元金: 償還期間 19年, 每3個月 均等分割償還
- 利率率: 年8% (延滯利率率: 年9.5%)

船舶 導入 大韓海運公社 設立當時 歸屬船舶 美國援助船舶
 (海軍特殊船 輸送船) 代替 .³³⁾
 , 歸屬船舶 移讓, 外國 援助 政府保
 有外貨 政府依存 政府主導 船舶

大韓海運公社가 船舶 國家가
 三國間 貨物運送
 船舶確保 金融條件 가

3.1.2 商業的 船舶金融 導入期(1962年 1975年)

1962 1 5 海運
 輸送需要가 가 . 1967 自國貨自國船主義
 (Waiver) 國內 外航海運 振興 立法
 措置 海運振興法 制定 · 公布 1974 交通部가 韓國 海運育成

32) 孫兌鉉 (1982), 前掲書, p. 320.

33) 尹基善 (1973), 前掲書, p. 390.

方案 . . . , 1967 1973 1
 世界海運市場

1. 船舶確保

政府 經濟開發計劃 樹立 實施 穀物, 輸入原資材, 鐵鑛石,
 石炭 原油 多樣 輸出入貨物 輸送需要가 爆增 輸送
 需要 船腹量 1962 (. : 11 4 G/T) 1975 (.
 : 148 4 G/T) 13倍 가 每年 2 7個社 海
 運企業 1975 77個社 海運企業
 船種 一般貨物船 鑛炭專用船, 原
 木專用船, 原油專用船, 專用船

2. 船舶金融

. 船舶 歐美 借款 導入
 船舶金融提供者 船舶金融 源泉 多源化 韓國海運企業 國際船舶金
 融 市場 信用

가. 政府保有外貨資金

政府保有外貨資金 國營 海運企業 大韓海運公社 船隊擴充
 專用船 國家 重要開發產業 輸出促進產業
 產業 原資材 運送 船隊擴充
 高率 輸入關稅가 賦課 船舶 , 船齡 船型 減
 免 引下 高率 輸入關稅 賦課 船舶 資本費 競爭力

低下
 大韓海運公社 歐美地域 對美 定期船航路 投
 入 日本 一邊倒 導入地域 商業的 船舶
 金融 導入期 國家 經濟政策 輸出入貨物 外
 大韓海運公社 運賃收入 3 4年內 船價 完全 償還
 金融條件 , 政府保有外貨 不足
 船舶金融 源泉

· 中期延拂船舶輸入

政府 爆增 海上輸送 需要 , 一般 民間海運企業
 民間資本 中古船 導入 . 1970 政府 輸出入 貿易 計劃
 13,000G/T級 以下 船舶輸入 中古船導入 造船業者 船
 舶輸出實績外貨(美貨) “ ”
 1984 海運産業合理化法 海運企業 中古船 直接導入
 為 中期延拂船舶輸入
 韓國海運企業 資本力 不足 船舶量 增強
 新規航路 開發 ,
 國籍船 海運企業
 船齡 積荷保險 割増率 船舶運營

· 中古船 導入 新造 發注 借款金融

韓國船主 中古船 新造船舶 海外 發注 對日請求權
 經濟協力基金 日本 商業借款 財政借款
 日本 韓國 船舶增強 .34) 日本 日本船隊中

老朽非經濟船 新造代替 對象 船舶 高價 賣却

韓國船主 日本 借款導入

日本政府 先進國 優秀船舶 保有競爭 開發途上國

船舶保有 過熱 日本造船工業 發展 自國

造船產業 財政的 支援 , 韓國 海運企業 借

款 提供 .35)

韓國船主 日本商社 日本船社 船齡 15年 前後

3 4 G/T 老朽非經濟船(船價 美貨 40 美貨 50) 導入

借款金融條件 自己資金 美貨 10 內外(船

價 約 25%), 年利子率 5.75%+ 條件 .36)

日本 老朽非經濟船 處分市場 臺灣, 中國, 泰國, 韓國

東南亞國家 , , 便宜置籍國 韓國 日本

中古船 導入 가 .37) 韓國船主 海運 知識 經驗

資本蓄積 不足 借款條件 老朽非經濟船 導

入 海運企業 自身

倒産 消滅 가 .38)

, 商業的 船舶金融 導入期 財政借款 造船機資

材 國內 造船所 新造船 發注 , 內資船價中 船主

過重 負擔(船價 15%) 融資 建造期間 利子負擔問題 建造期間

長期遲延 競爭力 船舶金融 .39)

韓國海運企業 日本 借款導入 歐美地域

借款導入 中古油槽船 一般雜貨船 歐洲

新造 船舶取得 船舶金融條件 金利 6.4% 1年据置

34) 上掲書, p. 129.

35) 上掲書, p. 129.

36) 孫兌鉉 (1982), 前掲書, pp. 406-409.

37) 上掲書, pp. 406-409.

38) 上掲書, pp. 406-409.

39) 尹基善 (1973), 前掲書, p. 107.

6年半 償還 .40) 日本 借款金融 韓國海運企業
 , 償還期間 延長 金融條件
 가 船舶 資本費 側面 競爭力
 歐美借款 契約締結 日本 借款提供者 多邊化
 始作 가 .

3.1.3 船舶金融 擴張期(1976年 1983年)

. 1976 海運港灣廳 創設 海運港灣 發展 強力 推
 進 . 1978年 釜山港 開場
 船 國內港 寄港 . 1979 第2次 石油波動
 始作 世界景氣 海運不況 1984 海運產業合理化
 . 韓國 商船隊 市場 規模가 運賃同盟
 共同運航 參與, 外國 海運協定締結 各種 國際 海運協力 港
 灣協力 積極的 推進 .

1. 船舶確保

韓國船主 가 輸出入貨物
 船型 船舶 , 國內新造, 海外新造, 中古船 導入, 國籍取得條件
 附裸傭船 多樣 船舶確保 方法 . 每年 80
 9 G/T 船腹量 增加 1983 가
 703 G/T .

40) 上掲書, p. 145.

[3-1] 船腹量 增加推移

[: 千G/T, (%)]

年度	國內造船	計劃造船	輸入	裸傭船	計
1976	429(53.4)	- (0)	143(17.9)	230(28.7)	802(100)
1977	147(23.9)	74(12.0)	187(30.4)	207(33.7)	615(100)
1978	84(8.2)	136(13.2)	531(51.6)	277(27.0)	1,028(100)
1979	21(2.7)	202(26.4)	461(60.3)	82(10.6)	766(100)
1980	2(0.2)	178(20.6)	337(39.1)	345(40.0)	862(100)
1981	11(0.9)	193(14.9)	706(54.6)	384(29.7)	1,294(100)
1982	- (0)	232(22.7)	521(51.0)	269(26.3)	1,022(100)
1983	- (0)	308(38.4)	379(47.2)	115(14.3)	802(100)
1984	- (0)	209(40.0)	219(41.8)	95(18.2)	523(100)
1985	- (0)	230(77.1)	67(22.4)	1(0.5)	298(100)
1986	- (0)	453(53.5)	3(0.4)	391(46.1)	847(100)
1987	1(0.1)	560(59.0)	32(3.4)	356(37.5)	949(100)
1988	2(0.2)	596(61.6)	44(4.5)	326(33.7)	968(100)
1989	11(1.8)	454(72.8)	11(1.8)	147(23.6)	623(100)
合計	708(6.2)	3,825(33.6)	3,641(31.9)	3,225(28.3)	11,399(100)

資料: 韓國船主協會, 海運年報, 各年號.

計劃造船制度 船舶建造가 直前 1976 海運企業
 가 一般 商業金融機關
 建造
 , 53.4% . 1976
 計劃造船金融
 가 1982 1986 全無 .
 1976 計劃造船制度 船舶確保가 漸增 1983
 30 8 G/T 全體 船腹量 增加
 (38.4%)
 裸傭船 中古船 國籍取得條件附 輸入
 船舶確保 延拂輸入 . 船舶金融 擴張期 가
 船舶確保方法 延拂輸入 가 45.4%

美貨金利가 가 ([3-2]).

2. 船舶金融

韓國海運史 最初 船腹增強政策 1976
 計劃造船制度 1974 가 外航
 海運育成方案 海運造船綜合育成方案 1976 海運港灣廳
 國內 海運企業 國內 造船所 建造 船舶
 輸出 1976年 公的輸出信用制度가 施行 ,
 國內 造船工業 船舶輸出
 國內 船舶確保
 韓國船主 國內銀行 保有外貨資金, 國內外 銀行 借入金
 融 船舶 確保 契約締結時 通貨 美貨
 金利, 海運景氣 船價動向 船舶金融 擴張期
 船舶確保

가. 美貨金利 變動推移

1976 1983 8 703 G/T 船腹 가 ([3-1]
) 平均 美貨金利 年利 11.9393% 1979 1981
 金利가 13 17% 가 . 1992年
 初 美貨金利가 年利 4.0 5.8% 船舶
 利子負擔 船舶金融 元利金
 償還時 利子金額 金融費用 가

[3-2] 美貨金利 變動推移(1975 1990)

(: %)

	LIBOR		LIBOR
1975	8.0377	1983	10.2889
1976	6.0033	1984	11.2831
1977	7.0252	1985	8.2488
1978	10.3616	1986	6.1808
1979	13.1969	1987	7.7385
1980	13.4165	1988	8.8148
1981	16.5204	1989	8.5896
1982	11.9411	1990	8.0754

出處: 韓國銀行 銀行.

. 運賃指數(MRI) 變動推移

船腹量 增減, 新造受注量 增減 海運市況 變動 統計
 指數가 , 運賃指數 變動 海運市況 變動

運賃 變動 , , , 輸送航路
 運賃指數(MRI) 變動 [3-3] .

[3-3] 運賃指數 變動推移(1975 1990)

1975	222.6	198.3	1983	226.3	220.4
	174.0			214.4	
1976	166.0	173.5	1984	222.4	216.1
	180.9			209.7	
1977	165.5	166.2	1983	220.5	207.6
	166.8			194.7	
1978	178.2	193.2	1986	179.7	172.3
	208.2			164.9	
1979	252.2	295.7	1987	194.7	204.8
	339.2			214.8	
1980	370.3	368.8	1988	264.0	260.0
	367.2			256.0	
1981	366.9	336.0	1989	285.7	283.5
	305.1			281.2	
1982	258.7	231.2	1990	279.7	263.4
	203.7			247.1	

註: 基準年度 1972年 100

運賃指數

資料: Maritime Research Inc. (New York)

發刊 "Weekly Newsletters" 內容 分析

計劃造船制度가 1976 1978 海運景氣가 不況
 , 海運産業合理化 政策 實施 直前 1979 1981 海運
 景氣 好況 .
 元利金 均等金額 償還條件 船舶 確保 償還初期 利子가
 , 美貨金利가 가 元利金均
 等償還 方式 延拂輸入 裸傭船 方法 船舶 가 (確保船舶 全
 體 68.9%) 確保 海運企業 利子費用 負
 擔

國內 海運企業 資本費 負擔 過多 1984年
 海運産業合理化政策 國內 海運企業 支援 事項中,
 計劃造船 資金 元利金 償還猶豫 , 外貨貸出 償還利子 支援 海運企業
 統廢合措置 가 .

3.1.4 船舶金融 調整期(1984 1989)

1984 海運産業合理化政策 , 77 海運企
 業 17 3 . 1984
 海運産業合理化政策 實施 韓國海運企業 가 가
 船種 ,
 中古船 中古船 .
 外航海運 航路 對日航路, 近海航路 遠洋航路 가
 海運企業 , 新規 外航 海運事業
 免許發給 國籍 外航船社間 .
 傭船活動 規制 , 3 長期傭船 事
 前許可 .
 財務構造 國際競爭力 提高 .

1. 船舶確保

韓國海運企業 計劃造船制度 國籍取得條件附裸
 傭船制度 ([3- 1]).
 計劃造船制度 1984 1985 2
 22 G/T 1986 1989 計劃造船制度
 가 51 6 G/T , 1988
 計劃造船制度가 가 59 6 G/T

· 國籍取得條件附裸傭船制度

1984 1985 2 9 7 G/T ,
 1986 가 1989 30 7 G/T

延拂輸入

調整期

([3-1]).

2. 船舶金融

1984 1989 船舶金融 調整期
 金融借入 國籍取得條件附裸傭船 船舶金融
 ([3-1]).

計劃造船制度 借入金融 利子率 1982 —
 元化 一般投資金利 金利 計劃造船制度金融
 가

國籍取得條件附裸傭船 商社信用
 商社信用 , , ,
 .41)

(AAA AA+) LIBOR-
 가 長期低利 船舶金融 .42)
 貨 切上 商社信用 長期低利 가

41) 海事技術研究所 (1992b), 가 , pp. 21- 22.

LTTPR(long term prime rate:) CIRR
 LTTPR- 0.2%, 5 LTTPR- 0.9% LTTPR- (0.
 4 0.5%) 가 .

42) 上掲書, pp. 21- 22.

“J” 商社信用
 1986 3 貨 切上
 美貨金利 借入金融契約

3.1.5 船舶金融 開放期(1990 外換危機 發生 直前)

航路開發, 船舶投入 貨物積取
 過剩競爭 止揚 , 韓國海運 國際競爭力 海運產業
 合理化 計劃 韓國海運 再跳躍

1995 WTO 出帆 交易 國家間 無限競爭
 開放壓力

가

海運港灣廳 海運產業研究院 1989 12 8 , 12 22 ,
 1991 1 22 3 “海運 自律 開放 關 細部計劃建議”
 討論會 開催 , 1990 5 經濟規制緩化委員
 會 議決 段階的 海運產業 規制緩和計劃

1984 海運產業合理化가 規制對象 航路
 運航免許管理 海運企業 船舶確保管理 , 船舶賣買 傭船
 自律化 規制緩和 海運市場
 , 先進海運國 , 海運協定 締
 結 國際的 海運關聯 機構 國際競爭力 提高

, 1996 8 8 海運港灣廳 水產廳 海洋水產部가

1. 船舶確保

1991 總船腹量 413 , 888 4 G/T 前年
 度 , 1992 898 3 G/T 가
 隻數 394 海運不況 .
 1984 海運産業合理化政策 船舶確保 各種 産
 業 開放化 政策 船舶確保가

가. 計劃造船制度

1977 1993 計劃造船制度 國內 海運企業
 船腹量 35% 該當 454 8 G/T ,43)
 制度⁴⁴⁾ 調達財源 金融支援條件 , 資金利
 用 行政節次가 複雜 過重 書類準備 要 非經濟的 要素
 가 海運企業 産業金融債券 買入 , 本船 以外 追
 加擔保
 船舶確保 船舶 資本費 競爭力

, 計劃造船金融 新造船價 10 20% 自己
 資本 , 1990 計劃造船金融 一
 般 商業銀行 가 短期 償還期間
 金融條件 , 船舶金融 海外借入 가

43) 韓國船主協會 內部分析 資料.

44) Lee, Tae- Woo (1996a), *op. cit.*, pp. 65- 83.

産業銀行, 計劃造船金融 實需要者 選定 公告內容 分析.

姜炯仁, 白種實, 李洙澈 (1993), 國際競爭力 提高 國籍船社 船舶確保方案, 海運産業
 研究院, pp. 75- 88.

海運企業 他船舶金融 源泉 가 1992
國內 海運企業 , 1994 國內 外航海
運企業

· 國籍取得條件附裸傭船

1970 國籍取得條件附裸傭船⁴⁵⁾
海運企業 中古船 導入 ,
1984 海運産業合理化政策 中古船 導入 .
國籍取得條件附裸傭船 國內 海運企業 新造船 確保方式 가 選好
政府 外資導入法 外換管理法 國籍取得條件附裸傭船 資金 限度
, 長期運送契約 貨物輸送用 船舶 資金支援 優先權
選定對象 船舶 優先順位 財源活用 .
國籍取得條件附裸傭船 船舶確保時 國籍船社가 國內 造船所 建
造 2.5% 輸入關稅 賦課 , 一時拂 5 分納
海運企業 , 國內 海運企業
船舶 資本費 競爭力 缺如 .
1996 關稅賦課制度 廢止 , 1998 國籍
取得條件附裸傭船 資金 限度金額 撤廢 . 向後 國籍取得條件
附裸傭船 가 가 船舶確保方法 .

· 中古船 導入制限

中古船 導入 , 海運産業合理化 措置

45) 海洋水産部 國籍取得條件附裸傭船 實需要者 選定公告 內容 分析 .

國內 海運企業間 止揚 國內 造船産業 育成・保護
 가 貿易 開放化政策 1996
 船價가 中小型 船社가

2. 船舶金融

WTO 가 OECD 貿易
 交易 船舶金融 國際水準 改
 正・開放 國內海運企業 各種 船舶金融 源泉 容易
 韓國海運企業 産業金融債券 買入 附帶條件 廢止, 不利 金
 融條件 計劃造船制度 再活性化 方案, 國內 海運
 企業 設立 海外 現地法人 船舶金融 積極的 利用
 方案 講究, 韓國銀行 外貨出資 範圍 限度 擴大 船舶金融 關係 制
 度改善 要求
 船舶金融 開放期 國內 海運企業 船舶金融 借入時 美貨金
 利⁴⁶⁾ 大型船社 長期運送契約 貨物運送船舶 確保 3
 LIBOR(London Interbank Offered Rate) 年利 1.0% 未滿 加算金利
 (spread)가 適用 水準 競爭力 가 中小型 海運企
 業 加算金利가 年利 1.5 2.5%가 資本費用 競爭力 維持
 償還期間 船舶 耐用年數 短期 金融契約 條
 件 貨主가 原價 補償 長期運送契約 貨物運送 船舶確
 保 船舶金融 償還期間
 元利金償還 가

46) 國內 海運企業 船舶金融契約書 , 金融契約書 正確 把握
 類似 金融契約書 推定

償還期間

(cash flow financing)

가 倒産 가

47)

3.2 海運企業 船舶金融 源泉

前節	1945	解放以後	1997	外換危機 直前	期間	5期
時代區分		海運産業		船舶金融	源泉	種類
融條件	時代別					金
本節	韓國海運企業			船舶金融	源泉別	利用實態
條件	問題點	考察	第2章	設定	假說	檢證

3.2.1 銀行融資

銀行融資	韓國輸出入銀行	公的船舶輸出信用(official export credits),	韓國産業銀行	計劃造船	資金借入金融	一般	商業銀行
	借入金融						

1. 公的船舶輸出信用

	1962	第1次	經濟開發	5個年計劃	
輸出優先政策	造船工業		重化學工業	育成政策	
政策	國內	造船所	建造	船舶	金融支援
目的	韓國輸出入銀行	1976		延拂輸出金融制度	

47) Stokes, Peter (1992), *op. cit.*, pp. 63-77.

Sohmen, Helmut (1986), "The Concerns of Shipowners in Today's Market and Regulatory Environment", *Maritime Policy and Management*, Vol. 13, No. 1, pp. 7-8.

制度 金融支援 支援制度

가. 融資支援條件

造船所 外國船主 船價 20% 支拂 , 船價 72% 韓國輸
 出入銀行 製作金融 , 殘餘分 船價 8% 國內 造船
 所가 . 造船所 船舶 建造完了 外國船主 ,
 外國船主 第1級 銀行 支拂保證 提供 韓國輸出入銀行
 船價 80% 延拂金融 融資 . 船價 72% 該當 製作
 金融 造船所가 船價 8% .
 , 韓國輸出入銀行 外貨表示 延拂金融 條件 年利 8% 固
 定金利 8.5年 償還期間 . 1996 1 1 OECD 多者間造
 船協定 最終議定書가 發效 船舶建造契約 通貨 CIRR 適
 用 . 韓國輸出入銀行 製作金融中, 外國 需要資金 船舶引渡
 時 金融 外國借款 利子差異 政府가

[3-4] 公的船舶輸出信用 金融條件

	가 20%		
	가 72%		
	(+가)	80%	8.5
	(:SWAP RATE+가)	(8%)	
	(:6 LIBOR+가)		
	가 92%	가 80%	

資料: 韓國造船工業協會 (1998), 內部資料.

1975 1992 延拂輸出金融制度 新造船(輸出船) 受注量
 2,188 6 G/T , 期間 總受注量 3,916 7 G/T 56%
 .48) 延拂輸出金融制度가 輸出船 受注

海運 造船市場 不況 1980年代 延拂受注가 60
 80% . 海運 造船景氣가 好況 1980年代 一覽拂
 受注가 가 , 延拂 受注가 1992 延拂受
 注가 14% 水準 . 海運 造船景氣가 不況 延拂受注가
 增加 好況 一覽拂受注가 가 ([3- 5]
). 1992年 延拂受注가 一覽拂受注가 가
 , 公的輸出信用 延拂建造 利子率 年利 8.0% , 國
 際 金融市場 金利 年利 4 5% 水準 海外 海運企業 直接
 金融 借入 一覽拂 造船所 發注 .

48) 韓國造船工業協會 造船資料集 (1993).

[3-5] 輸出船 決濟條件別 建造現況

		G/T	\$		G/T	\$		G/T	\$
'80	12	114	129	15	351	225	27	465	354
'81	6	7	12	31	948	813	37	955	825
'82	30	131	359	41	1,086	1,625	71	1,217	1,984
'83	22	388	522	41	562	1,274	63	950	1,796
'84	35	304	247	76	1,800	1,677	111	2,104	1,924
'85	30	507	337	57	1,960	1,321	87	2,467	1,658
'86	31	658	453	48	1,602	1,132	79	2,260	1,585
'87	22	414	581	28	926	273	50	1,340	854
'88	28	978	463	33	1,950	961	61	2,928	1,424
'89	53	626	494	21	1,670	689	74	2,296	1,183
'90	55	1,478	1,012	31	1,732	1,186	86	3,210	2,198
'91	61	1,971	1,920	26	2,250	1,682	87	4,221	3,602
'92	77	3,399	2,912	12	1,064	866	89	4,463	3,778
'93	65	2,752	2,691	8	566	535	73	3,318	3,226
'94	106	5,073	4,400	1	80	66	107	5,153	4,466
'95	135	5,653	5,049	-	-	-	135	5,653	5,049
'96	167	7,417	6,351	3	381	241	170	7,798	6,592
'97	172	7,449	6,944	-	-	-	172	7,449	6,944
'98	156	8,558	6,869	5	74	155	161	8,632	7,024
	1,263	47,877	41,745	477	19,002	14,721	1,740	66,881	56,467

資料: 韓國造船工業協會, 造船資料集 (1999).

. 韓國海運企業 公的輸出信用 利用
 公的船舶輸出信用 國內 造船所가 船舶 輸出
 國內 海運企業
 國內 海運企業 海外 船舶所有會社(paper company)
 同會社 國籍取得條件附裸傭船

OECD 造船協商 國籍取得條件附裸傭船
國內 海運企業 韓國輸出入銀行
公的船舶輸出信用 . OECD 造船部會가
多者間 造船協商 1996 金融條件 海運
企業 (利率: CIRR, : 12), 船
舶金融 金融條件 . 浦項綜合製鐵株式會
社(浦項製鐵) 韓國電力公社(韓國電力)
專用船隊 船舶金融 公的船舶輸出信用 船舶金融條件 .
, 國內 海運企業 國籍取得條件附裸傭船 國內造船所 發注
新造船舶 産業資源部 輸出船舶 OECD 多者間造
船協商 國籍取得條件附裸傭船 規制 韓國輸出入銀
行 國內 海運企業 公的船舶輸出信用 .

2. 計劃造船資金 借入金融

1962 第1次 經濟開發 5個年計劃
輸出入 物動量 海上輸送需要가 爆增 . 輸
送需要 外航船隊 .
1971 1975 第3次 經濟開發 5個年計劃
外航船隊 增强量 174 6 G/T 國內建造 2% 3 9 G/T
. 1976 3 “外航海運育成方案”
“海運造船綜合育成方案” 修正・補完 . “
貨物 가 輸送 , 가 建造 , 海運 造
船 連繫育成 海運 造船 國際競爭力 強化 後方 機械工業
開發促進 圖謀 ” . 1976 9 計劃造船 細
部施行計劃 樹立 輸出入 貨物 積取率 提高 外航船隊 增强
國內 造船工業 連繫 가 計劃造船制度 . 資

本蓄積 國內 海運企業 國內 金融機關 船舶確保 財源
提供

가. 不足 財源

海運企業 計劃造船 資金 申請 , 產業銀行 海運港灣廳(現 海洋水產
部) 實需要者 . 海運企業 造船所 發注 船
船 工程 資金 融資 . 產業銀行 國民投資基金, 外貨表示
貨資金 一般 設備資金 船主 計劃造船資金 融資

[3- 6] 計劃造船金融 外航船 選定比率

(: G/T, %)

					(%)
1	4	1976- 1979	1,456	688	47.2
5	8	1980- 1983	2,253	1,010	44.8
9	12	1984- 1987	3,863	2,294	59.4
13	15	1988- 1990	1,459	900	61.7
16	18	1991- 1993	13	13	100.0
			9,044	4,905	54.2

資料: 韓國船主協會 內部資料 韓國造船工業協會 造船資料集 (1997).

[3- 6] 8 計劃造船金融 外航
船建造 選定比率 50% . 計劃造船金融 가
海運企業 船舶金融 需要 .
16 18 選定比率 100% 가 計劃造船金融 金利條件
市中金利 申請量 急減 1 3 G/T

가 신청량 選定

金融條件

計劃造船資金 利子率, 償還期間, 融資比率 融資條件

1) 利子率

1976 計劃造船制度가 1982 內資
 施設資金融資 金利 4.5 5% , 年利 9 17%
 金利 低金利政策 國籍船隊
 海運業
 貨 平價切下⁴⁹⁾ 美貨換算 未償還船價 減少 計劃造船制
 度 低金利政策
 1982 4 政策金利 單一化 金利差가
 施設資金融資 金利水準 年利 10 11.5%
 1987 4 産業政策審議會 海運産業合理化 補完策
 韓國産業銀行 外貨表
 示資金 金利 內資 LIBOR+2%, 外資 LIBOR+1.25%
 1990 가 1992 2 每 分期別 美貨 表示 變動金利
 每分期 始作前月 15日 3個月(, 1999 2/4
 金利 1998.12.16 1999.3.15 3) 韓國産業銀
 行 固定金利 外換 LIBOR 加重平均 合成金利 .50)

49) 貨 1976 1/4 美貨 484 1986 3/4 美貨 882
 平價切下 , 1986 4/4 切上

50) 海事技術研究所 (1992b), 前掲書, p. 19.

金利水準 外國 金融借入時 內資
 適用 加算金利 2% 外國海運企業 船舶金融 借入時 加算金利
 1.0% 以上

2) 融資比率

計劃造船制度施行 初期 所要內資 90% 融資 提供 1984
 9 總所要 內資 80% 融資比率 下向調節
 海運産業合理化 措置 並行 海運企業 財務構造 改善 促進
 資本蓄積 不振 國內 海運企業 不足資金
 調達 加 金融借入 加重
 資本費 加
 1987 12 融資比率 上向 調整 國內 海運企業
 緩化 外資 所要外資 100% 加
 , 內資 海運産業合理化 外航船社
 90% 以內, 船社 80% 以內 融資比率 規定
 外資 總船價 90%, LNG 90% 融資比
 率 , 海運企業 自己資本比率 船價 10 20% 船價加
 巨額 海運企業 自己資金
 , 金融附帶費 建造附帶費 發生 , 不足資金 金融
 機關 借入

[3-7] 計劃造船 資金借入 條件

77.7.18	13 14% 9%	14% 14%	5 (3) :8 (2 5) :8 (3)	가 90% (90%)
79.6.13	11%	16%	"	"
80.1.12	17%	22%	"	"
80.9.18	16%	21%	"	"
80.11.8	15%	19.5%	"	"
81.11.9	14%	18.5%	, 10	"
82.3.29	13.5%	14.5%	:8 (2 5) :8 (3)	" "
82.6.28	10%	10%	"	(80%)
84.1.23	10 10.5%	10 10.5%	"	"
84.11.5	10 11.5%	10.5 11.5%	, 13	" "
86.3.24	10 13%	10.5 11.0%	"	(90%)
87. 4.4	LIBOR+2%	10.5 11.0%	"	"
92. 2.1			"	"

資料: 韓國船主協會(1993) 海事技術研究所(1992)

3) 償還期間

外航海運企業 計劃造船 資金 償還期間 8 (3 据置期間
包含) 1977 10.5 11 (2.5 3 据置期間) . 1985
海運產業合理化 海運企業 最長 13 (据置
期間) 償還期間 延長 .
船舶 耐用年數 類似 大部分 15 償還期間 條件
船舶金融 借入 外國 海運企業 , 計劃造船金融 据置期間
償還期間 船舶 資本費가 國內 海運企業

競争力 加 ([3-8]).
 國內 海運企業 計劃造船 資金 借入 國內 新造船
 發注 , 船舶 引渡後 國內 傭船主 P社 原價補償制度 長
 期運送契約 締結 現金 考察 .

가(가+): 美貨 35,310,000

• 가

	(USD)	/ ()
(80%)	26,400,000	3 8 , 2 /LIBOR+1.5%=9%
(10%)	3,300,000	3 8 , 2 /LIBOR+1.25%=8.75%
(10%)	3,300,000	
(100%)	33,000,000	

• : 가 7% : 美貨 2,310,000

(+) :

• 가 : 가 90% / 18

• : 同額

• : 同額 (年利 11.5%)

• : (+ +) X 6%

• : (+ +) X 3%

, 45 ,
 同一金額 가

船費 實費金額 補償 가
 海運企業 取得船價 償還 傭船主가 原價補償
 方式 運賃 支拂 資金過不足

[3-8] 傭船主 資本費 補償 年度別 不足資金

(: US\$)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321
가	4,975	2,665	2,665	6,127	5,794	5,461	5,128	4,795	4,461
(-)	(-)	(+)	(+)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	1,654	656	656	2,806	2,473	2,140	1,807	1,474	1,140

10	11	12	13	14	15	16	17	18	
3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	59,778
4,129	3,796	0	0	0	0	0	0	0	49,996
(-)	(-)	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)
808	475	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	3,321	9,782

註: : 가 + + 補填.
 : +

上記 [3-8] 2 3次 年度 資金
 資金 不足狀況 元金償還 引渡後 4
 償還完了年度(11) , 長期傭船契約期間 後半
 資金不足 가 解消 . 船舶金融
 , 船舶 引渡後 18 減價償却 方法 資本費 補償
 , 海運企業 締結 船舶金融契約 條件 船舶引渡後 3年据置 8年 償
 還條件
 , 大型貨主 1990年代 初 長期運送契約 運賃算定時, 長期運送
 契約 遂行 専用船社가 船舶金融條件
 資本費 補償 専用船社 不足資金問題 解消

・ 計劃造船 船舶 事後管理

1970年代末 海運不況 上記 計劃造船 資金借入 條件 國
 內 海運企業 計劃造船 制度 船舶金融 借入 拋棄 遲延 建
 造船 賣却 海運港灣廳 海運企業
 1978 “計劃造船 船舶 事後管理要領”(以下 要領)
 . 1 (要領 1) 管理
 期間 5 (要領 2).
 海運港灣廳長 (要領 4), 海運
 港灣廳長 實需要者 選定 就航航路 事業區域
 運航事業 計劃造船 船舶 事後 管理
 期間 輸出(賣却)
 船舶建造時 借入 內外資 融資金 未償還殘額 一時 償還
 海運港灣廳長 (要領 7). 國籍船隊 擴充
 國內 海運企業 借入
 建造 船舶 外國人 賣却

1980年代 後半 計劃造船資金借入 國內 造船所 新造 船舶 引受
 運航 國內 海運企業 貨 換率切上⁵¹⁾ 美貨表示 船價が
 . 海運企業 運賃收入
 美貨 計劃造船資金借入 外資 貨 金融契
 約 . 貨 對美換率 切上 一定期間 貨 金融 元利金 償還 後
 未償還殘額 美貨 換算 殘存船價が 計

51) 1986 圓貨 對美換率 881.45 /USD 1989 671.45/USDが 23.8% 平價
 切上

製造船舶 賣却 許容 通貨 金融契約 變更
許容 가

· 計劃造船制度 行政節次 海運企業 追加 資本費 負擔

計劃造船資金借入 金融制度 計劃造船 實需要者 申請 金融 借入
行政節次가 書類 種類 量
本船以外 追加擔保 , 産業金融債券 買入
海運企業 資金壓迫

· 日本 計劃造船⁵²⁾ 借入金融 比較

日本 1960 1970 日本開發銀行 財政融資金 市中銀行
協調融資 海運企業 財源 計劃
造船資金 貸出金利 年利 6.0% , 融資比率
LNG船 船價 90% , 船種 差異
計劃造船金利 一般貸出金利 가 補填 利子補給
制度 海運企業 利子負擔 輕減 制度 貸
出金利가 LIBOR+2% , 融資比率 船價 80% 船種 差異가
· 韓國 計劃造船金融條件 日本 計劃造船金融條件 利子率
, 融資比率 利子負擔輕減制度 計劃造船
資金 借入條件 .⁵³⁾

計劃造船 金融借入 1976 韓國海運企業 船
舶金融源泉 償還金利 自己資本比率 等 金融條件 ,

52) Chida, Tomohei and Davies, Peter N. (1990), *The Japanese Shipping and Shipbuilding Industries: A History of their Modern Growth*, (London: The Athlone Press), ch.4, ch. 5.

53) 姜淙熙 (1993), 國籍船隊 確保 財政造成 政策方案, 海運産業研究院, pp. 34- 37.

國內建造 義務化 船舶建造 完了後 一定期間 賣却
 國內 海運企業 忌避 1994
 가 計劃造船 資金 國民投資基金 1992
 停止 産業銀行 自體調達資金 計劃造船
 融資規模 船舶金融源泉

3. 一般 商業銀行 金融借入

海運企業 船舶確保 船舶金融 源泉 가
 一般 商業銀行 金融借入 一般 商業銀
 行 海運企業 借入 金融 支給保證
 , 1976 海運港灣廳 新設 國籍船隊 增強
 政策 海運企業 無理 船舶 確保 過程 海運景氣 不況
 海運企業 元利金償還 가 가
 1983 12 14 租稅減免規制法 46
 47
 1984年 海運産業合理化政策 施行 海運産業合理化政
 策 實施 金融機關(銀行) 海運企業

.54)

元利金償還用 外貨 貸出 支援(2)

• 1984 : 美貨 3 9 6 (1983 分 美貨 7 8)

• 1985 : 美貨 3 2

計劃造船 內資元利金 償還 猶豫 措置(2)

• 1984 : 729 (1983 135)

54) 海運港灣廳, 海運産業合理化關聯 主要政策 議決錄(1983- 1989), pp. 6- 7.

• 1985 : 600

與信管理規制 強化

- 資本集約的 海運產業 與信管理規制上 特別措置
- 不況時 競爭力 確保 低價船舶 購入資金 支援
- 本船擔保 銀行擔保比率 120% 100% 引下
- 惡性債務 銀行融資 轉換

融	措	金融提供者	一般 商業銀行	立場	船舶金
	損失	.	一般 商業銀行		
海運企業	船舶金融 提供		.		
	, 船舶金融 規模가	.			銀行
金融機關	參與 協調融資 方法	金額			大型
外航船	船舶金融 提供				.
	, 金融提供者가 船舶金融				.
	, 船舶金融 金融提供期間			新造船	
期間 10 15	.				
1997年末 IMF 救濟金融	政府 金融機關 自體	財務構造 改善			
	船舶金融 銀行 危險勘案資産	看做			.
船舶金融 銀行	國際決濟銀行基準 充足	不利		一般	
商業銀行 船舶金融 提供					.
國內 一般 商業銀行 蓄積 資本	,				調
達 金融 船舶金融 提供	金融條件				.
一般 商業銀行 船舶金融 關聯	去來,	去來	先物去來		
	가	.			
	國內 一般 商業銀行 船舶金融				
經驗 船舶金融	選好 傾向	, 國內 海運企			

業 一般 商業銀行 金融借入 計劃造船資金 政
策金融 借入

4. 國內 銀行保有 外貨 借入金融

國內 銀行保有 外貨借入金融 韓國銀行 國內 外國銀行 保有 外
貨 船舶確保時 借入 金融 中古船
海運產業合理化 以前 國內 海運企業 , 1984 海運產
業合理化 措置 中古船 導入 微微
韓國銀行 外貨保有 事情 中斷 安定的 船舶金融

1998 國內 海運企業 國內 銀行保有 外貨資金
實態

[3-9] 國內 銀行保有 外貨利用 實態

(: 美貨)

	船舶取得		融資金額	償還殘額 ('98末 現在)
	隻數	總 數		
大企業船社(3個社)	11	151,575	123,923	70,769
中小企業船社(13個社)	36	320,300	207,092	166,139
合計(16個社)	47	471,875	33,151	236,908

資料: 韓國船主協會 內部資料 (1999).

1997 가 韓國海運企業 元利金 償還
償還猶豫 要請 國內 該當銀行 經營難
直面

償還猶豫 要請

3.2.2 金融

1. 金融 導入 現況

1962 1972 第1・2次 經濟開發 5個年計劃 가
 國內 資本形成 金融産業 基盤 脆弱 投資財源
 經濟開發 5個年計劃 成長
 加速度가 韓國經濟 成長・發展 不足財源 海外
 資本調達 充當 金融 不足財
 源 解消
 , 外資導入 窓口 , , 去來對
 象 機械設備 物的金融 不動産 投資財源 轉用
 ・流用 , , 擔保能力 産業資本 調達 無
 擔保 信用去來 金融手段 , , 物的金融 先進技術
 .
 1972 金融 導入 檢討 金融 法人
 .55) 1973 「施設貸與育成法」⁵⁶⁾ 制定 法的根據
 , 産業 保護・育成 . 導入 産業
 實行額 가 1995 設備投資 總額 30.5%
 占 , 1995 金融機關 施設資金 貸出總額 65.2%
 ([3- 10]).

55) 1972 12 16 韓國産業銀行 (資本金 5) 韓國産業 (株)가
 (Lease) .

56) 法 1991 12 27 3次 改正時 「施設貸與業法」 名稱 變更 .

[3-10] 施設投資 寄與

(單位:)

年 度	施設投資 總額	金融機關 總施設資金 貸出	實行額	設備投資 總額中 比重 (%)	金融機關 總施設資金 出資對比 比重(%)
1973	5,514	2,937	1	0.0	0.0
1974	7,428	4,010	22	0.3	0.6
1975	9,964	5,272	51	0.5	1.1
1976	13,261	7,090	63	0.5	1.0
1977	18,240	9,423	117	0.6	1.3
1978	26,643	13,490	279	1.1	2.1
1979	37,695	18,814	593	1.6	3.1
1980	41,577	23,889	1,213	2.9	6.9
1981	25,062	3,117	1,357	5.4	6.2
1982	69,541	42,272	1,357	2.0	5.0
1983	87,341	55,258	2,150	2.5	6.7
1984	100,154	62,710	4,202	4.2	11.2
1985	99,013	55,462	6,127	6.2	14.1
1986	122,836	72,114	8,338	6.8	16.4
1987	140,639	80,650	15,473	11.0	25.8
1988	157,797	92,378	18,263	11.6	27.9
1989	179,015	104,719	21,795	12.2	29.3
1990	219,436	128,235	33,657	15.3	36.9
1991	251,749	149,536	51,364	20.4	50.3
1992	294,545	164,406	66,956	22.7	51.5
1993	337,836	189,051	73,790	21.8	49.6
1994	393,471	216,614	104,360	26.5	59.0
1995	469,654	249,719	143,285	30.5	65.2
1996	538,207	275,210	137,867	25.6	52.4
1997	629,944	302,722	129,877	20.6	39.7
1998	580,199	336,413	32,344	5.6	13.3

資料: 與信金融協會 (1999), 與信專門金融統計, p. 42.

2. 船舶 金融

産業 施設投資 金融 比重 가
 , 代表的 物的金融 船舶 金融
 金融 1.0% ([3- 11])
). 高價 大型船舶 新造 財源 全部 金融
 一般銀行 金融機關 協調融資
 가
 , 會社 零細 財務構造 . 産業
 不足財源 充當 意圖 政府主導下 國家經濟政策的 次元
 導入 蓄積 資本 .
 , 財源調達 金리가 . 會社 國內 資本
 調達 市場 金融 調達
 . 國際金融市場 會社 信認도가 加算金리가
 賦課 財源調達金리가 . 金融 提供
 가 .
 , 金融 投資稅額控除制度 稅制惠澤 .
 金融 會社가 投資稅額控除⁵⁷⁾ 惠澤 對價 料
 會社 가
 金融制度⁵⁸⁾ 金融制度 .⁵⁹⁾

57) Cheng, Philip C. (1980), *Financial Management in the Shipping Industry*, (Maryland: Cornell Maritime Press Inc.), pp. 128- 130.

58) 金融制度 (leveraged lease) 金融
 Tax Lease , 1962 가 投資促進
 投資稅額控除制度 制度 設備投資額 7% 所得稅
 減免 . 投資額 所得 投資稅額控除
 除 代價 所得 會社 가 投資稅額控
 投資額 가 投資稅額控除 1 가

金融 國內 金融市場 開放
 稅制惠澤 船舶金融 源泉
 가 .

[3- 11] 船舶 實績(實行基準)

[: , (%)]

1973	101	0(0.0)	1986	833,806	42,177(0.1)
1974	2,178	292(0.1)	1987	1,547,276	63,456(0.0)
1975	5,142	2,488(0.5)	1988	1,826,290	52,694(0.0)
1976	6,310	133(0.0)	1989	2,179,481	35,684(0.0)
1977	11,696	0(0.0)	1990	3,365,706	73,123(0.0)
1978	27,916	203(0.0)	1991	5,136,388	82,016(0.0)
1979	59,254	0(0.0)	1992	6,695,626	99,433(0.0)
1980	121,285	47(0.0)	1993	7,379,029	1,181,747(0.2)
1981	135,695	8,240(0.1)	1994	10,435,979	1,319,442(0.1)
1982	135,674	2,629(0.0)	1995	14,328,493	544,799(0.0)
1983	215,007	20,082(0.1)	1996	13,786,719	864,370(0.1)
1984	420,247	816(0.0)	1997	12,987,695	1,074,992(0.1)
1985	612,738	11,583(0.0)	1998	3,234,424	357,239(0.1)

資料: 與信金融協會 (1999), 與信專門金融統計, pp. 49- 51.

3.2.3 株式市場 金融調達

株式市場 資金調達 海運企業 株式 公開 株式市場

3 投資者
 資金需要
 (leverage) 가 . 金爽中 (1995), 金融, 韓國 金融協會,
 p. 20.
 59) 會計處理規定 資料參照.
 法人稅法 第12條 項 解說通則 第2- 3- 57- 59條.
 (1966), , pp. 346- 354 pp. 494- 498.

上場 , 38 外航船社가 , (株)韓進海運, 現代商船(株), 大韓海運(株) 興亞海運(株) 海運企業 上場 . 企業 公開 上場 要件 .

[3-12] 株券 新規上場 審査要件

1.	5
2.	30 , 50 , 30
3.	3 150 , 200
4.	<ul style="list-style-type: none"> • 1 가 100 30 100 10 100 , • 가 1000
5.	<ul style="list-style-type: none"> • 1.5 • 가 5 1.5
	<ul style="list-style-type: none"> • 3 , • 25% 3 가 50% (,)
	<ul style="list-style-type: none"> 가 가 가 가 3 , 가 가 가 2

6.	3
7.	가 , 1
8.	
9.	, ,
10.	2 가 , • , 2 • 100 30 , • 가 2 가 가 100 50 , • 100 150
11.	1 가 2 100 40
12.	100 1 1 1
13.	가 , 가

資料: 가 15 .

, 株式市場 未上場 國內 34個 海運企業 , 가 3
 連續利益 10 , 負債比率 上場
 要件 2 . 2 海運企業 上場計
 劃 .

海運企業 平均負債比率 1.5

業種 平均 負債比率 1.5

市場要件

企業 財務構造 改善

海運企業 自己資本比率 國內 製造業 分野 日本

海運企業 競爭力

([3- 13] [3- 14])

資金調達 金融費用

財務構造が

[3- 13] 製造業 海運業 主要 財務比率 比較 (: %)

	1989		1991	
	97	102	101.2	106.6
	25	2.2	24.4	4.4
	260	4,600	309	1,190
	104	70	95.8	68.8

資料: 柳爽馨 (1993), 外航船社 船舶金融 需要展望 資金調達 方案, 海運産業 研究院, p. 20.

- 註 : 1) (= / (+)): 100%
- 2) (= / /): .
- 3) (= /): (300%).
- 4) (= /): 200%

[3-14] 韓日間 海運產業 財務構造 比較

(: %)

	가				
1990		107.5	3.5	2,735.4	66.8
		104.2	21.8	357.9	92.7
1992		108.4	3.5	2,125.4	69.4
		104.9	24.8	282.2	89.9
1994		108.4	8.0	913.7	78.5
		110.2	27.0	267.9	80.4
1996		111.9	7.9	935.0	76.7
		107.8	25.2	275.7	85.7

資料: 韓國船主協會, 韓國外航海運業經營分析, 各年號 日本船主協會, 海運總計要覽.

資本集約的 海運業 設備(船舶)

自己資本 가 他人資本

海運企業 가 長期負債

가 長期資本(自己資本+長期負債)

가 固定長期適合比率 100% 가 良好

固定長期適合比率 1990 107.5%

1996 111.9%

가 負債比率 1990 2,735.4% 1994 913.7%

1996 가 935.0% 自己資本

增額 負債比率 傾注

3.2.4 稅制惠澤 長期運送契約 船舶金融

가 合資會社(K/S) 金融 船舶 確保 , 船舶

投資 參與者 投資金額 年 25% 定率償却 稅前所

得 船舶投資者 . 船

船舶 賣却 船舶投資者 資本所得 一定期間(

8) 課稅猶豫 , 課稅猶豫期間 滿了以前 船舶買入 再投資

期間 延長 節稅가 가 .

日本 制度 資本 投資 建造 船舶 登録 運航

時 費用 節減 原價 低廉 船舶確保

方法 .

國內 船舶 投資關聯 規定 , K/S金融 類似 金融制度가

, 本船賣却時 2 資本所得 課稅 猶豫

海運企業 船舶投資 償却 船舶 登録時 節稅

資本費 低廉 .

, 國內 代表的 傭船主 浦項製鐵, 韓國電力, 精油會社 韓國

가 公社 專用船 長期運送契約 遂行 計劃造船制

度 國籍取得條件附裸傭船 .60) 가 傭

船主 製鐵原料, 發電用石炭 原油

, 計劃造船 國籍取得條件附裸傭船 實需要者

, 傭船主

.61)

運送契約 處

, 傭船主가 海運企業 金融條件 船舶

運航 運賃 金融提供者 保障

. 金融借入契約 金融提供者

元利金 償還 船舶金融契約 .

60) 浦項製鐵, 韓國電力, 精油會社 韓國가 公社

가 .

61) 本論文 4.1 船舶 新造 金融借入節次 4.2.5 國內 原資材 長期運送契約 入札資格

制限 內容 參照

[3-15] 國內 專用船 長期運送契約 船隊 現況

大型貨主(=傭船主)			
浦 頂 製 鐵(株)	38	3,596,675	6,815,255
韓 國 電 力(株)	15	978,968	1,874,543
精 油 會 社	18	2,328,189	4,381,375
合 計	71	6,903,832	13,071,173

資料: 1997 專用船隊 分析 內容 .

國內 海運企業 上記 專用船 確保 船舶金融時 長期運送契約
金融提供者 擔保 提供 , 船舶金融 直接的

, 1980年代 大型貨主 浦頂製鐵 製鐵原料 國籍船 積取率
60.3% 62) 1997 製鐵原料 發電用 石炭 國籍船 積取率
80% 74% , 精油社 國籍船 積取率
. 一部 原油運送專用船 1997 引渡 1997 全期間 運航
, 一部 精油社 100% 傭船 .

[3-16] 製鐵原料, 發電用石炭 原油 國籍船 積取率

[: , (%)]

輸送船 貨主	專用船 輸送	國內 海運企業 傭船 輸送	外國船 輸送	合計
浦頂製鐵(株)	42,277 (80)	4,685 (9)	6,081 (11)	53,043 (100%)
韓國電力(株)	12,330 (74)	3,450 (21)	870 (5)	16,650 (100%)
精 油 社	14,623 (11)	50,764 (36)	73,772 (53)	139,159 (100%)

資料: 1997年 專用船社 實績資料 分析 內容 .

62) 全俊秀 (1991), 開放 自律化

長期運送契約 活性化 方案, 海運產業研究

院, p. 66.

國內海運企業，國籍船利用選好國內長期運送契約貨
 主原料輸送，船舶確保船舶金融時節稅費用節減
 利船舶金融源泉條件，國內海運企業船舶資
 本費低廉

3.3 要約 假說檢證

政府依存船舶金融時代船舶金融借款
 ，三國間
 船舶金融資本費船舶金融國際
 競爭力가
 商業的船舶金融導入期借款
 船舶金融源泉，中期延拂船舶金融
 中古船割增保險料
 中古船高價中古船
 韓國海運企業歐美地域民間借款
 金融條件
 韓國海運企業金融提供者歐
 美地域가商業的國際
 的信用確立
 船舶金融擴張期計劃造船制度公的輸出信用政策金融
 政策金融
 長期運送契約條件
 市況不況史上
 元利金가倒産
 海運産業合理化實施(船舶金融調整期)

[假說 1] (韓國海運企業 取得 船舶 船舶 運營 元 利金 海運企業)

倒産)

調整期 가 政策金融 金利 一元化 計劃造船制度

低金利 惠澤 制度 競爭力 . 備船 海運企業

業 新規事業 免許發給 中斷, 中古船 導入禁止 海運活動 規制

, 1990 船舶金融 開放期 가

, 船舶金融 源泉別 利用實態 , , 公的輸出信用 海外 船舶輸出 國內 海運企業 利用 . 計劃造船金融制度 選定量 , 融資比率 80 90% 10 20% 自己資金 所要 , 1984 低金利惠澤 , 船舶 耐用年數 償還期間 , 建造後 5 賣却 , 計劃造船制度 行政節次가 競爭力 船舶金融制度 . 日本 計劃造船 .

一般 商業銀行 船舶金融 , 海運産業合理化

船舶金融 拒否感 , , 利子率 競爭力

金融 源泉 .

船舶金融條件 國內 海運關聯 制度上 不利

[假說 2]가 採擇 . [假說 2]

第4章 가 檢證 .

, 稅制上 惠澤 制度的 利用誘因 要因 .

, 株式市場 船舶金融 海運企業 自社株式 上場 具備 上場意志가

, K/S 金融制度 制度 稅制惠澤 船舶 運航費用 節

減	競爭力		船舶金融制度		
			資本費 競爭力		가 가
			長期運送契約	金融	船舶
金融 借入時		金融提供者		擔保	
浦項製鐵	韓國電力		大型貨主	長期運送契約	
船隊確保	金融條件	競爭力		計劃造船制度	
日本 商社信用			國內 造船所	新造	
		韓國海運企業		(浦項製鐵+韓國電力	
原料 燃料)	78%		國籍船 積取率		

第 4 章 韓國 船舶金融 問題點

國內貨主 長期運送契約 締結 計劃造船
 制度 國籍取得條件附裸傭船方法 船舶 國內 造船所 新造
 가 . 韓國船主 國內 代表的 大型貨主 浦項製鐵 韓國
 가 公社가 長期運送契約 入札 ,
 船舶金融 .
 國內 海運企業 가 政府 計劃造船 國籍取得條件附
 裸傭船 實需要者 選定 .
 本章 韓國產業銀行 金融 借入 計劃造船制度 國籍取得條
 件附裸傭船 海運企業 一般 商業銀行 金融 借入
 例 , 海運企業 長期貨物運送契約 入札參與過程, 落札 海運企
 業 船舶 新造, 金融契約 考察 . 本
 章 船舶 資本費 國際競爭力 船舶金融 國內
 制度 規定上 海運企業 船舶金融契約 締結時
 第2章 設定 [假說 2] [假說 3] 檢證 .

4.1 船舶 新造 金融借入 節次

4.1.1 計劃造船制度 船舶建造 金融借入

海運企業 浦項製鐵 長期運送契約 遂行 計劃造船制
 度 韓國產業銀行 金融 借入 鑛炭專用船 國內 造船所
 新造 .
 計劃造船制度 船舶建造 金融借入時
 韓國海運企業 國際競爭力 .

1. 船舶建造計劃 樹立

浦項製鐵 長期運送契約 遂行 事業者 入札
 () 가 가 類似
 .
 選定 海運企業 浦項製鐵 基本的 船舶諸元
 專用船 建造計劃 樹立 造船所選定 船價, 建造日程, 船價支拂方法
 協議 , 協議 浦項製鐵 , 造
 船所 建造 假契約 締結 .

2. 計劃造船 實需要者 選定

計劃造船 資金 融資 韓國產業銀行 當該年度 融資規模, 融資條件
 , 海洋水產部(舊: 海運港灣廳) 海運企業 計劃造船 實需要者
 . 海運企業 計劃造船 實需要
 者 選定申請 . 海洋水產部 事前公告 優先順位 決定節次 實
 需要者 海運企業 . 浦項製鐵 大型
 貨主 10 長期運送契約 締結 海運企業 優先的 海洋水產
 部 實需要者 .

3. 船舶建造契約 締結

計劃造船 實需要者 海運企業 船舶建造
 船舶 明細 具體的 造船所 協議 . 確定
 建造契約 締結 . 建造契約書 船價, 船價支拂時期 方法, 建造
 引受渡 日程 .

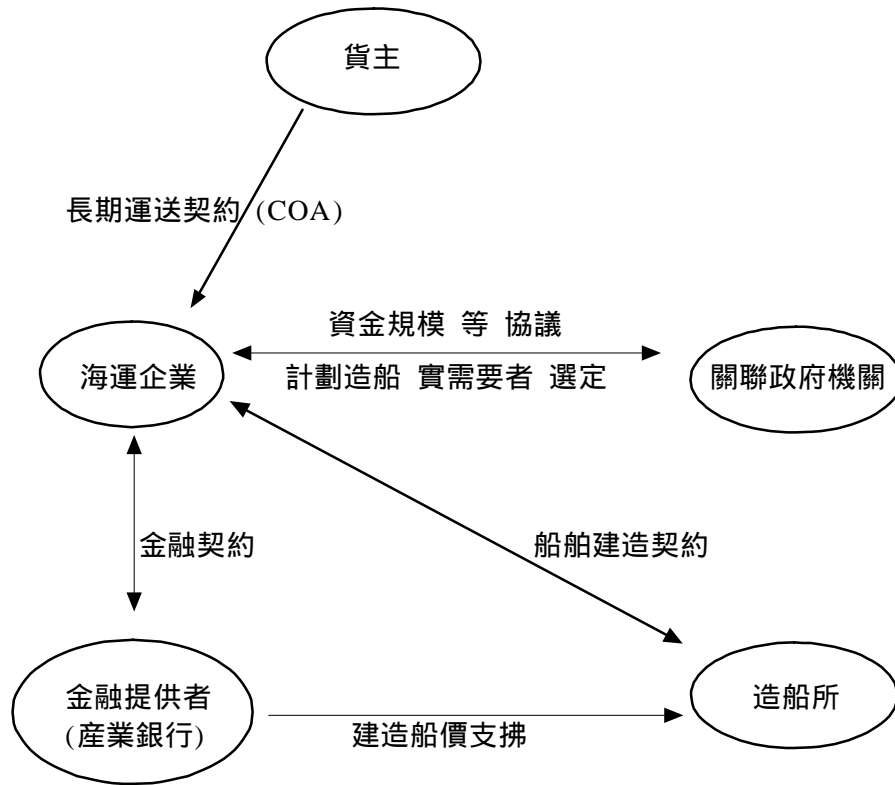
4. 金融借入契約 締結

計劃造船 實需要者 選定基準 該當船舶 建造 借入資金 規
模, 建造資金 支拂日程, 借入資金 償還計劃, 擔保提供
金融借入 契約 締結 . 積荷保證合意書가 添附

5. 船舶 引受渡

建造日程 建造 完了 , 造船所 海運企業 船價
精算 造船所가 海運企業 引渡 . 引渡後
가 日字 出航 海運企業 諸稅公課金 納付,
船舶 附保, 關聯官廳 認許可 取得 事前準備

[4-1] 計劃造船 借入金融



[4-1] 計劃造船 業務節次

番號	區 分	內 容	有關機關	備 考
1	對象船舶 投入航路 計劃樹立	· 船舶 追加 需要 · 新造船 適正 · 船型 豫想船價 基準 · 經濟性	· 船社內部檢討 · 貨主 船社	(6 - 1) , 每年 1/4分期 公告 , 每年 3 / 4 分期 初 確定 公告
2	實需要者 選定 公告	· 該當年度 計劃造船 資 金規模 優先建造順 位(代替船, 新規)	· 海運港灣廳(現 海洋水產部) · 船社	
3	申請對象船舶 決定	· 老朽船對替, 新規事業 別 隻數	· 船社	
4	新造計劃關聯積荷保證要請 積荷保證 通報	· 本船 船齡, 船型, 船 種, 船價, 引渡時期, 投 入航路	· 船社 貨主 · 貨主 船社	
5	建造假契約 締結	· 細部諸元 造船 所側 見積 檢討	· 船社 造船所	
6	積荷保證 合意 作成	· 積荷保證 通報 內容 · 建造假契約	· 船社 貨主	
7	關係部處 事前協議	· 新造 隻數 資金確保 計劃關聯	· 海港廳, 銀行 · 船社	
8	實需要者 申請	· 事業計劃書 提出 : - 積荷保證合意書 - 建造(假)契約書 - 諸元 基本設計圖 - 資金調達計劃 - 決算財務諸表	· 船社 海港廳	
9	實需要者 選定 審查	· 全體計劃(資金限度, 造 船所別) · 投入優先順位, 長期積 荷保證確保 有無	· 海港廳, 海運技術院 · 財經院, 產業銀行	
10	實需要者 確定 公告 融資計劃 通報(取得)	· 船型, 隻數, 造船所 所 要資金 融資計劃	· 海港廳 船社 · 海港廳 · 產業銀行 (船社)	
11	本契約 締結 建造 始作		· 船社 造船所	

番號	區分	內容	有關機關	備考
12	工程別 船價 支拂： ・ 自己資金 ・ 內資融資(外貨表示) ・ 外資融資(外貨機資材分)	・ 工程別 檢查書 共 同名義 資金申請 引出, 支拂: 9段階 - 契約締結時 - 締結後 3個月 - 鋼材組立開始 - 工程 25% - 工程 50% - 工程 75% - 進水 - 儀裝工事 - 引渡時	・ (申請) 造船所,船社 銀行 ・ (引出 支拂) 銀行 船社 造船所	・ 本契約締結 後 12- 18個月 所要
13	引受渡 準備	・ 試運轉 ・ 引受渡日 確定 ・ 船價 附帶費 (殘油代金, 關稅) 精算方針 確定	・ 船社 造船所	
		・ 諸般 認許可證書 發給 - 船舶國籍證書 - 無線局許可證 - 船給證書 - 運航事業免許取得	・ 船社 有關當局	
		・ 船員配乘 ・ 船用品	・ 船社	
14	引受渡 署名	・ 引受渡書類 檢討 ・ 代理人 選定 (委任狀 作成)	・ 船社 造船所	
15	運航計劃 確定 專用船契約(COA) 確定	・ 引渡(出港) 豫定日 通報 ・ 航次 出港 指示 ・ 本船 諸元 金融條件 航路別 運賃率 協 定	・ 造船所 船社 ・ 船社 船長 ・ 貨主 船社	

番號	區分	內容	有關機關	備考
16	命名 就航行事			
17	引受渡 後續措置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本船登記 ・ 保險附保 ・ 擔保設定 ・ 諸稅, 公課金 納付 ・ 船價 償還計劃 確定 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 船社 有關部處 ・ 船社 銀行 	

資料：國內“A”海運企業 船舶新造 檢討 內容 (1992).

4.1.2 國籍取得條件附裸傭船 制度 船舶新造 金融借入

國內 海運企業 韓國가 公社 長期貨物運送契約(COA) 締結
國籍取得條件附裸傭船 制度 船舶 新造 一般 商業銀行
協調融資 金融借入契約 締結 考察

1. 船舶建造計劃 樹立

韓國가 公社가 液化天然가 供給者 長期供給契約 ,
海運企業 液化天然가 長期運送契約 事業者 選定(入札) 對備 , 適正
船型, 豫想船價, 建造日程, 建造資金 調達方法
推進與否 . 金融提供者 造船所 借入金融條件 船
船建造 豫備協商 .

2. 韓國가 公社 事業者選定(入札)

天然가 運送 LNG船舶 運航 高度 技術 專門性
, 事故發生時 災殃 . LNG 船舶 自體 高價
事業者 選定(入札)時 . 韓國가 公社 事業者

選定(入札) 事業參加申請節次, 參加資格
 海運企業 公告 事業參加者 事前審査 申請內容 參加資格 適合與否 海運企業
 參加資格 賦與 海運企業 事業參加申請書 提出 , 韓國가 公社
 優先協商對象者 事業參加者 落札
 事業參加申請書 提出 落札 前提 , 金融契約 船舶建造計劃
 事業參與者가 選定(落札) 金融
 契約 建造契約

3. 國籍取得條件附裸傭船 實需要者 選定

海洋水産部 財政經濟院 協議 國籍取得條件附裸傭船 實需要者 選定
 公告 海運企業 實需要者 選定申請 , 海洋水産部 國
 籍取得條件附裸傭船 限度金額(1999 限度金額 規定 廢止)
 優先順位 實需要者

4. 船舶建造契約 締結

國籍取得條件附裸傭船 實需要者 選定 海運企業 船舶建造
 船舶 明細 造船所 協
 議・確定 建造契約 締結 建造契約書 船價, 船價支拂時期 方
 法, 建造 引受渡 日程

5. 金融借入契約 締結

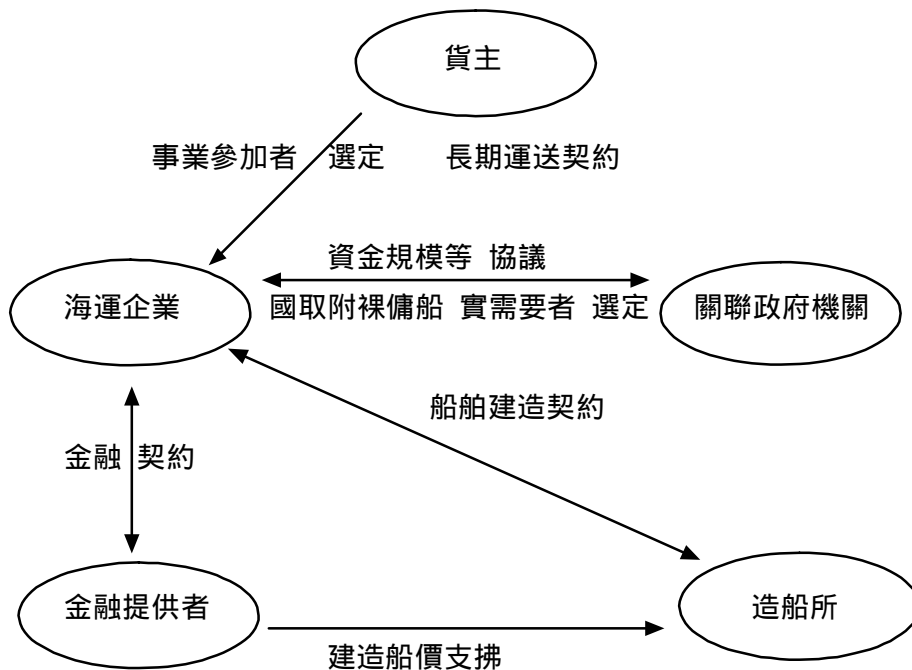
國籍取得條件附裸傭船 實需要者 選定基準 該當船舶 建造
 借入資金 規模, 建造資金 支拂日程, 借入資金 償還計劃, 擔保提供

金融借入 契約 締結 . 貨主 積荷保證合意書が

6. 船舶 引受渡

建造日程 船舶 建造 完了 , 造船所 海運企業 船價
 精算 造船所が 海運企業 船舶 引渡 . 引渡後
 貨主が 要求 日字 出航 海運企業 諸稅公課金 納付,
 船舶 附保, 關聯官廳 認許可 取得 事前準備

[4-2] 一般 商業銀行 借入金融



[4-2] 國籍取得條件附裸備船 業務節次

番號	區分	內容	有關機關	備考
1	LNG 購買契約 締結	· LNG 長期購買契約 締結	貨主 賣船者	*貨主:韓國 가 公社
2	對象船舶 投入航路 計劃樹立	· 船舶 追加 需要 展望 · 新造船 適正船型 豫想船價基 準 經濟性 事業性 判斷	· 船社 內部 檢討 · 貨主 船社	
3	關聯部處 協議	· 事業者 選定 資金規模 勘案	· 貨主 產資 部 財經院	
4	事業者 選定(入札) 公告	· 事業提案 要請 關聯 事項 公告	· 貨主 船社, 造船所	
5	事業說明會 開催	· 事業參加申請 節次 · 事業提案書 評價 事業者決定 說明 · 事業案內書 建造船舶 基本明細 書配付	· 貨主 船社	
6	事業參加資格 事前審查 申請	· 事業參加資格 事前審查 申請 書類 - 事業參加資格 事前審查 申請書 - 事業參加資格 事前審查 關聯資料 - 長期信用評價 通報書 - 委任狀 使用印鑑申告書 - 外航貨物 運送事業登録證	· 船社 貨主	
7	事業參加資格 事前審查 結果通報	· 參加資格 適合與否 通報	· 貨主 船社	
8	事業參加申請書提出	· 事業參加申請 書類 - 事業參加申請書 - 船舶 建造 投入 契約 書 - 事業參加 保證金 - 船社 造船所間 合議 建造船 船 細部明細書 - 船社 造船部門 事業修行能力 評價資料 - 提出資料 外部提供 同意書 - 事業提案書 價格部門 評價 使用同意書	· 船社 貨主	
9	船舶建造資金 確保	· 新造船 隻數 資金規模 勘案	· 船社 銀行	

番號	區分	內容	有關機關	備考
10	事業提案書 提出	<ul style="list-style-type: none"> 事業提案書 提出時 必要書類 - 事業提案書 - 提案船價 合意書 - 確定金融條件 合意書 	<ul style="list-style-type: none"> 船社 貨主 	
11	優先協商對象者選定 事業者 決定(落札)	<ul style="list-style-type: none"> 事業提案書 評價 落札者 決定 	<ul style="list-style-type: none"> 貨主 船社 	
12	新造計劃關聯 積荷保證要請 積荷保證 通報	<ul style="list-style-type: none"> 本船 船齡, 船型, 船種, 船價, 引渡時期, 投入航路 	<ul style="list-style-type: none"> 船社 貨主 貨主 船社 	
13	建造假契約 締結	<ul style="list-style-type: none"> 船舶細部諸元 協商 造船所側 見積 檢討 	<ul style="list-style-type: none"> 船社 造船所 	
14	實需要者 申請	<ul style="list-style-type: none"> 事業計劃書 提出 - 積荷保證合意書 - 建造(假)契約書 - 諸元 基本設計圖 - 資金調達計劃 - 決算財務諸表 	<ul style="list-style-type: none"> 船社 海港廳 	
15	實需要者 選定 審查	<ul style="list-style-type: none"> 全體計劃(資金限度, 造船所別 建造能力) 投入優先順位, 長期積荷保證確保 有無 	<ul style="list-style-type: none"> 海港廳, 財經院 	
16	實需要者 確定 公告	<ul style="list-style-type: none"> 船型, 隻數, 造船所 	<ul style="list-style-type: none"> 海港廳 船社 	
17	本契約 締結 建造 始作		<ul style="list-style-type: none"> 船社 造船所 	
18	工程別 船價 支拂	<ul style="list-style-type: none"> 工程別 檢查書 共同名義 資金申請 引出, 支拂: 5段階 - 契約締結時 - 鋼材組立開始 - 龍骨据置時 - 進水時 - 引渡時 	<ul style="list-style-type: none"> (申請) 造船所, 船社 銀行 (引出 支拂) 銀行 船社 造船所 	

番號	區分	內容	有關機關	備考
19	引受渡準備	· 試運轉 · 引受渡日 確定 · 船價 附帶費(殘油代金, 關稅) · 精算方針 確定	· 船社 造船所	
		· 諸般 認許可證書 發給 - 船舶國籍證書 - 無線局許可證 - 船給證書 - 運航事業免許取得	· 船社 · 有關當局	
		· 船員配乘 · 船用品	· 船社	
20	引受渡書名	· 引受渡書類 檢討 · 代理人 選定(委任狀 作成)	· 船社 造船所	
21	運航計劃 確定 專用船契約(COA) 確定	· 引渡(出港) 確定日 通報 · 航次 出港 指示 · 運賃率 確定	· 造船所 船社 · 船社 船長 · 貨主 船社	
22	就航行事			
23	引受渡 後續 措置	· 本船登記 · 保險附保 · 擔保設定 · 諸稅, 公課金 納付	· 船社 · 有關部處	
		· 船價 償還計劃 確定	· 船社 銀行	

資料: 國內“C”海運企業 船舶新造 檢討 內容 (1995).

4.2 船舶金融 關聯 國內制度 規定上 問題點

船舶金融 自體が 外國 金融提供者 外貨 締結
外換制度 , 造船産業 .
新造船 發注
國內造船所 發注
, 確保 船舶 營業活動 收益 創出

支拂 , 税金 .

海運業 特殊性 賦課 海運企業

國際競爭力 會計制度 規定 外貨金融 借

入(負債) 確保 船舶(資産) 財務諸表上 貨金額

, 貨 船舶價額 減價償却期間 設定 減價償

却

浦項製鐵 韓國電力 大型貨主 韓國海運企業 大量貨物

長期的 輸送

大型貨主

長期運送契約 遂行

入札

資本費 .

船主 船舶 新造 發注 造船所

が 建造完了 契約船價 金融 建造附帶費

, 一部 費用項目 契約船價 金融提供者

船舶金融 稅制, 會計制度 國內貨主 長期運送契約

入札制度, 外換制度, 船舶確保制度上 問題點 韓國海

運 國際競爭力 低下 因果關係가 가 .(63)

4.2.1 外換管理 制度

國內 自然資源 輸出品 生産 原資材 輸入

輸出主導型 經濟開發政策 施行 國內資本

63) 吳鶴均・李太雨 (1999a), “韓國海運 國際競爭力 低下要因 研究: 資本費 中心 ”, 韓國航海學會誌, 第23卷, 3號, pp. 61- 73.

外貨資本 . 輸出品 生産 機械 原資材 購買 國家保
 有 外資가 . 政府 輸出入 貨物 適期 . 安定 輸送
 海運發展 船舶確保 外貨
 , 船舶確保 外貨支出 輸出品 生産
 外貨支出 가 .
 外貨支拂 事前 韓國銀行 韓國銀行
 指定 外國換銀行 許可 得 , 金額 限度
 . 外貨支拂 限度金額 許可節次 ,
 .64)
 海運企業 가 船舶確保方法
 國籍取得條件附裸傭船 制度 運營時 政府關聯 部處 限度金額 協
 議 承認 得 .
 外貨資本 , 外換去來 가 ,
 船腹 量 適期 .
 WTO OECD 加入 , 金融市場
 國內市場 . 國籍取得條件附裸傭船 制度 船
 舶確保 金額限度 撤廢 國內 海運企業 外換去來 比較的 自由
 .
 , 國內 外換市場 規模가 基盤 確固
 가 國內 金融市場 開放 國內 外換市場 不安定
 . 不安定 國內 外換市場 安定
 .
 , 外換實需要者 原則 緩和 外換關聯規制 撤廢 量的,
 質的 外換市場 發展 造成 .
 , 利子率 換率 安定 政策 .

64) 外換去來法 第15條 第18條 同法施行令 第27條 第30條.
 外換去來規程 第4- 1條 第4- 7條.

，國內 金利 安定 海外 資本流入 安定的
 ，海外資本 安定的 流入 換率 安定
 ，國內 海外企業 海外 合作投資 轉換社債 發行
 海外投資 外換調達 外換去來 自由 費用側面 效
 果的
 外換管理制度가 改善 ，國內 海運企業 船舶
 金融 借入時 金融費用 節減 船舶取得 資本費
 低廉

4.2.2 船舶確保制度 - 新造船船舶 國內 發注義務

韓國海運企業 船舶確保方法 ，計劃造船制度 國籍取得條
 件附裸傭船制度 海運企業 船舶 確保
 船舶新造時 國內造船所 發注
 國籍取得條件附裸傭船 1999 國內 新造發注義務가 廢止
 ，計劃造船 國內造船所 發注 國
 內造船所 外國造船所 新造船價가 韓國船主 資本費
 契約船價 通貨가 貨
 美貨 美貨 貨 換率 日本 換率差
 (日本 新造發注)，美貨 表示 總船價
 韓國海運企業 韓國 日本 發注

1. 建造 金融條件 比較

“K”社가 17 DWT 鑛炭專用船 新造發注 韓日 造船所 金

融提供者 協商 建造契約條件 船舶金融條件

[4-3] 韓日間 新造船 發注時 建造 金融契約 條件比較

船種	170,000DWT 鑛 · 石炭運搬船	
	國內建造	日本建造
1. 建造契約		
建造契約日	1996.7.1	1996.7.1
建造完了,引受渡日 (建造期間:18個月)	1998.1.1	1998.1.1
契約船價	USD 42M	J ¥ 456,699萬(USD41M) (@111.39)
船價支拂	契約船價 20% X 5回 Upon Contract(96.7.1) 20% Steel Cutting(97.1.1) 20% Keel laying(97.7.1) 20% Launching(97.10.1) 20% On delivery(98/1/1) 20%	Top Heavy Payment Upon Contract(96.7.1) 90% On delivery(98.1.1) 10%
2. 金融契約		
建造中利子率(年)	USD LIBOR + 0.875%	J ¥ LIBOR + 0.5%
償還利子率(年)	USD LIBOR + 0.875%	J ¥ LIBOR + 0.5%
管理手數料	(契約船價 + 建造中利子) X 1.0%	
約定手數料	未引出殘額 X 0.5% (年利子率)	

資料: “K”社(1996).

2. 總船價 比較

[4-3] 金融條件 新造 , 最終 韓日間 新造船 總船價 比較

[4-4] 韓日間 新造船 總船價 比較

	國內建造 ()	日本建造 ()
契約船價	42,000,000	4,566,990,000
建造中利子	1,887,000	67,530,000
附帶費用利子	65,000	860,000
管理手數料	439,000	46,350,000
約定手數料	333,000	13,950,000
代理店料	24,000	2,670,000
監理費用	200,000	27,840,000
初渡補給品費	200,000	22,280,000
法律諮問料	50,000	5,570,000
其他	40,000	4,450,000
總船價	45,238,000	4,758,490,000
差異	(@J ¥ 111.39/USD)	USD 2,519,000

註: (1) 日本 建造 Top Heavy Payment 條件 契約 契約船價 引下

(2) 代理店料, 初渡補給品費, 法律諮問料 其他 費用 國內建造時 日本建造時 同一看做

(3) 監理費用 日本 建造時 國內建造時 25% 가

契約當時 貨 對美貨 換率 111.39 假定 日本新造 總船價
 가 美貨 251 9 가 引渡時 換率
 128.00 總船價 美貨 3,717 5 가 總船價 美貨 806 3
 가

, 船舶引渡以後 元利金償還 完了時 貨 換率 評價切上

船舶 引渡時點 美貨 金融契約 轉換

計劃造船 國籍取得條件附裸傭船 新造船舶 契約時 國內造船所 發
 注 義務規定 가가 國內造船産業 保護 · 育成
 . 國內造船産業 2 位置 確固
 1 造船大國 . 造
 船産業 雇傭效果가 産業 1997 外

換危機體制 失業對策 造船產業 造船產業 國際競爭力 海運產業
 가 海運會社가 船舶新造方法
 , 計劃造船制度
 國內造船所 發注義務 廢止
 , 貨 美貨 金融契約
 船
 船舶確保가 가 資本費
 低廉 運賃率 傭船料 , 國際的 競
 爭力 가 , 提高가 가 韓國 海
 運業

4.2.3 稅制 - 單純裸傭船 源泉徵收稅

船舶確保 金融 稅金 船舶 登錄 取得 稅金
 船舶 稅金 納付 . 本項
 船舶確保
 單純裸傭船 源泉徵收稅(withholding tax)
 納付

源泉徵收稅 對象 所得
 外國人 國內 가, 居住者, 內國法人
 外國法人 非居住者 國內事業場 船舶, 航空機 登錄 自動車
 建設裝備 所得 .⁶⁵⁾ , 賃借人 內國人

65) 法人稅法 第55條 第1項 所得稅法 第135條 第1項 第3項 參照.

賃貸所得 韓國 看做 課稅

稅率：單純裸傭船料 2% (所在地國 船舶登錄地國)

國內 單純裸傭船 船舶 源泉徵收稅額(1998 末)⁶⁶⁾

單純裸傭船 船舶量 : 72隻, 350 G/T

裸傭船料 源泉徵收稅額 : 美貨 600 700 / ()

國內 海運企業 事業場 外國船主(法人) 單純裸傭船

外國船主(法人) 3 國際運航條件 賃貸

國內 海運企業 外國船主(法人) 支拂 傭船料 國內 源泉所得 看做 源泉徵收稅 . 單純裸傭船 定期傭船

單純裸傭船 國內 海運企業 需給, 補修・維持 保險 管理 擔當 國內船員 雇傭機會 創出 가 , 國內 造船所 船舶修理, 船舶用品 購入 國內 船主所有 船團 構成 附保 船舶保險料 引下效果 가

源泉徵收稅 賦課 .

相互免稅, 租稅協約 國際運輸所得 國際運輸相互免稅協定 免稅 .⁶⁷⁾

單純裸傭船 金融提供者(金融提供者가 設立 船舶所有會社) 金融提供者가 單純裸傭船者 國籍取得條件附裸傭船 擔保提供 傭船條件 提示 國內 單純裸傭者 船舶競爭力 가 가 . 船型 LNG船, LPG船 特殊船 定期傭船 航海傭船市場 가 傭船主 , 金融提供

66) 韓國船主協會 內部資料 (1999).

67) 法人稅法 第53條 第1項 第4項 所得稅法 第135條 第1項 第3項 參照.

者

가 國籍取得條件附裸傭船 資金限度額
國籍取得條件附裸傭船 確保

國籍取得條件附裸傭船 限度金額 設定
 通貨膨脹 憂慮 , 國籍取得條件附 建造
 單純裸傭船 建造 外國船主 新造船隻 留置
 建造 外貨 契約 外貨 船舶建造貸金 收取 通貨膨
 脹 觀點
 國籍取得條件附裸傭船料 單純裸傭船料 算定方式 償還元利
 金 基準 가
 , 1998 國籍取得條件附裸傭船 限度金額 設定 2.5%
 輸入關稅 廢止 單純裸傭船 72隻
 (1997年末 現在) 船舶 源泉徵收稅 國內 海運企業 競爭
 力 提高

4.2.4 會計制度

海運企業 外貨 借入 運營資金 調達
 船舶購入 新造時 船舶確保資金 海外 借
 入 巨額 外貨債務 가 外貨債務 貨 換算
 貸借對照表 財務諸表 , 換率變動 換算損
 益 決算上 當期損益 , 財務諸表上 企
 業經營成果가 歪曲 , 信認度 下
 落 가 , 追加 資金調達
 保有船舶 運航 當期純利益 가
 費用 減價償却費 , 船價 償却

當期純利益 判異
會計制度 海運 國際競爭力 低下要因 分析

1. 外貨表示 資産 負債 換算

海運企業 運營資金 企業
業經營 餘他 目的 借入 貨幣性 非貨幣性 資産 負債
債 換算 貸借對照表價額 (68)

貨幣性 外貨資産 貨幣性 外貨負債 貸借對照表 作成日
換率 換算 價額 貸借對照表價額(貨)

非貨幣性 外貨資産 非貨幣性 外貨負債 當該資産 取得
當該負債 負擔 換率 換算 外 貸借對照表價
額(貨)

換算 海運企業 外貨表示資産 負債 貸借對
照表 外貨 變動 換率 變動
長短期 負債 資産 貸借對照表上 貨表示 價額 1997
年初 年末 換率 海運企業 運營
資金 調達 長短期 外貨負債 貨 莫大 外
外貨 借入 資金 船舶 價額 換
率 換算 貨 增減 借入 資金
(負債) 換率 適用 貨 負債額
償還元利金 外換差損⁶⁹⁾ 外貨換算損⁷⁰⁾ 外

68) 69) ()

69) 48 (外換差損益).

企業 運營結果が

歪曲 .

1997	1	1	1997	12	31	“A”	實際 損益計算書
		換差			損失效果		. 營業外費用 總額(556
9,720	146	)	換率調整借償却額(157	975	8,445	)	外貨換算損失額(218
463	1,465	)					1997 損益計
算書上	387	2,986	1,601		當期純損失		.

外換差益	外換差損	外貨資産	外貨	償還	差損益
70)	49	(外貨換算損益).	決算日	貨幣性外貨資産	貨幣性負債
外貨換算利益	外貨換算損失	換算	換算損益		換算
換率					

[4-5] “A”社 實際 損益計算書(1997.1.1 - 1997.12.31)

(:)

課 目	金 額	
.		295,258,446,173
가		280,335,102,437
1.	50,024,627,697	
2.	17,692,583,035	
3.	200,347,437,736	
4. 가	12,270,453,969	
.		14,923,343,736
.		5,564,948,949
.		9,358,394,787
.		7,608,943,758
.		55,697,200,146
1.	16,473,607,263	
2.	73,945,795	
3. (1)	15,709,758,445	
4. (2)	1,517,216,661	
5. (3)	21,804,631,465	
6.	50,000,000	
7.	1,871,880	
8.	66,168,687	
.		- 38,729,861,601
.		-
.		-
.		- 38,729,861,601
XI.		-
XII.		- 38,729,861,601

註: (1) 1997 12 31 USD 272,898,464 對美貨 貨
1,415.20 /USD 1997

(2) 1997
: 1,170,422,242
: 216,745,230
異種通貨 去來時 : 130,047.139
: 1,517,216,611
(3) 가

例 發生 外換差損益 外貨換算損
 益全體 當期損益 外貨表示去來 換算
 不合理
 , 長期 外貨 借入 長期延拂條件
 外貨負債 分割償還 船價 長期延拂
 未償還 外貨長期負債 換率
 貨負債 認識 現行 企業會計基準 , 償還期間
 未實現 換算損益 當期損益 認識 ,
 早期 外換差損益 認識 가 , 會計原則中 收益
 費用 對應原則 . 換率 外
 貨換算益 資產 變動 , 營業活動 無關
 當期純利益 , 配當 壓力 株主
 , 現行 企業會計基準 取得時點 換率
 船舶價額 가 . 外貨金額
 船舶價額 取得時點
 , 長期外貨借入 長期外貨延拂 換率 船舶
 確保 換率 船舶確保資金 外貨換算損失
 外換差損 ,
 가 가가
 損失認識 移延 .
 船舶價額, 取得原價가 換算損益 相異
 財務諸表上 損益
 가 .
 , 海外支店 外貨換算基準⁷¹⁾ , 海外支店 外貨
 , 起債 債務 貨

71)

69 (

)

, 外貨去來 外貨 會計處理 財務諸表 當期
 外貨去來 貨 外換差損益
 外貨長期負債 貨換算 留保 ,
 償還期間 償還金額 外換差損益 當期損益
 認識
 , 外貨換算損益 當期 , 發生當該年
 度 外換差損益 가
 外貨換算損益 , 가 償還期間
 가가
 外貨換算損益
 外貨長期負債 , 財務諸表
 , 外貨長期負債
 貨 , 外
 換差損益 移延資産 負債
 , 損益
 移延資産 資本調整項目
 , 外貨換算損益 歸屬
 船舶新造 未償還負債, 外貨借入 運營資金 船舶新造
 外貨負債 外換差損益 當期損益
 修正損益計算書 [4-6]

[4- 6] “A”社 修正 損益計算書(1997.1.1 - 1997.12.31)

(:)

課 目	金 額	
.		295,258,446,173
. 가		280,335,102,437
1.	50,024,627,697	
2.	17,692,583,035	
3.	200,347,437,736	
4. 가	12,270,453,969	
.		14,923,343,736
.		5,564,948,949
.		9,358,394,787
.		7,608,943,758
.		18,182,810,236
1.	16,473,607,263	
2.	73,945,795	
3.	0	
4.	1,517,216,661	
5.	0	
6.	50,000,000	
7.	1,871,880	
8.	66,168,687	
.		- 1,215,471,691
.		-
.		-
.		- 1,215,471,691
XI.		-
XII.		- 1,215,471,691

[4- 5] 實際 損益計算書

換率調整借

償却額(157 975 8,445) 外貨換算損失額(218 463 1,465) 當期損益

認識 當期損失 12 1,547 1,690 , 375 1,438 9,910

當期純益 改善效果 가 .

韓國 海運企業

가

資金調達

起債 上記 方案

外貨換算損益

財務狀態 營業結果 歪曲 船舶確保
 長期負債 起債時 金融條件 金融契約 誘導

2. 減價償却

海運企業 船舶 確保 運賃 貸船
 料 海運業收入 가
 가 , 減價 取得價額 減價償却費用
 配分 減價償却費
 가 損益 法人稅法 企業 納付 稅額
 減價償却費 性格⁷²⁾ 見解 “營業活動過程 事
 業用 資產 物理的 機能的 價值 減少分 ” 評價側面
 見解 . 1995 1 1 減價償却
 制度 가 , 耐用年數 , 同耐用年數
 가 減價償却費 , 耐用年數
 古鐵 財產的 價值 取得價額 10% 殘存價額 耐
 用年數 取得價額 90% 償却 .
 見解 “投下資本 營業活動 過程 收益 對應 原價 配
 分 回收 ” 投下資本 回收側面 見解 . 1995
 1 1 減價償却制度가 ,
 耐用年數 耐用年數 範圍 附與 , ,
 稼働率推移, 投資計劃 耐用年數 耐用年數 範
 圍內 任意選擇 , 減價償却 原價配分 認識 定額償却
 船舶取得價額 全額 償却 .⁷³⁾

72) 大韓商工會議所 (1996), 固定資產 減價償却, 法人稅法解說, pp. 415- 416.

73) 法人稅法施行令 第26條 項.

，船舶取得價額 減價償却額 ，取得價額，殘存價額，耐用
 年數 償却方法 가 .
 가 ， 殘存價額，耐用年
 數 償却方法 海運企業 ，法人稅
 節稅 가 .

가. 耐用年數 償却年數

耐用年數 減價償却 資産 構造 資産別, 業種別 財政經濟部가
 基準耐用年數 (“基準耐用年數”) 基準耐用年數 100
 25 加減 財政經濟部令 耐用年數範圍(“耐用年數範圍”
) 法人 納稅地 管轄 稅務署長 .(
 “申告耐用年數”)⁷⁴⁾

基準耐用年數 가 船舶 “ 5” 屬
 業種 水上運送業 業種 資産 基準耐用年數가 20年 耐用
 年數範圍 100 25 加減 15 25年 .⁷⁵⁾
 償却年數 耐用年數範圍內 海運企業 任意 選擇 管轄稅務署長
 申告 .

減價償却 期間 短期 減價償却費가 ，減價償却 期間 長
 期 減價償却費가 財務諸表上 損益 ，
 法人稅額 .

一般 海運市場 運營 船舶, 船舶 耐用年數 長期運送契約 連
 結 長期運送契約 終了 廢船 船舶 LNG船舶
 法定 最長 耐用年數(25) 長期 運航
 船舶 船型 實際 耐用年數 .

74) 法人稅法施行令 第28條 同法施行令 第29條.

75) 法人稅法施行令 第28條 同施行規則 第15條.

各船舶金融償還期間
 船舶金融償還期間 海運企業 向後 損益豫測
 節稅가 가 償却期間 海運企業 耐用年數, 船 減價償却期間

· 殘存價額

1995 1 1 減價償却規定 投下資本
 回收側面 , 減價償却 原價配分 船舶取得價額 全額
 減價償却 減價償却 減價償却
 規定 減價償却 完了後 , 帳簿價額 全
 無 經濟的價值가 , 老朽
 , 古鐵 古鐵價格 相
 應 經濟的 價值가 減價償却規定 減價償却期間 滿了
 後 殘存價額 論理的 現實的
 , 1995 1 1 가 10% 가

殘存價額 船舶取得價額 全額 償却 古鐵 賣却
 有型資産處分利益 營業外收益

償却期間 船舶取得價額 全額 減價償却 ,
 減價償却費用 項目 計上 納付稅額
 , 海運企業 , 殘
 存價額 財務諸表 良好 信賴度 提高 資金調
 達 減
 價償却 滿了時點 가
 古鐵價額 投下資本 回收 , 減價償却
 殘存價額

減價償却方法

税法(租稅減免規制法) 減價償却限度 가 減
 價償却費 損金算入 特別償却 加速償却 가 , 特定産
 業 租稅 減免 特別償却 ,
 法人 損金 計上 損金 算入 , 1994 1 1
 損金算入
 1995 1 1 減價償却 減價償却 完
 了後 殘存價額 0(零) , 一定範圍內 耐用年數(償却期間)
 選擇 耐用年數(償却期間) 가 , 法人稅法
 上 租稅減免規制法上 特別償却 加速償却 가 割増償却制度
 1998 年初 年末 財務諸表上 巨額
 外貨換算利益 實現 營業結果
 財務諸表上 當期純利益金額
 未實現 利益
 該當 海運企業 財務諸表上 法人稅 差減前純利益
 基準 法人稅 納付 , 海運企業 立場 稅前 當期
 純利益金額 相當 現金 法人稅額
 現金流出 資金運用
 , 海運企業 財務狀態가 가
 財務諸表上 信賴도가 , 節稅 費用節減 圖謀
 耐用年數 償却期間
 , 特別償却 認定 外貨換算利益
 特別償却 實施 節稅 , 減價
 償却額 當期純損失額
 減價償却完了後 殘存價額 減價償却 期間 減價

償却 總金額 가 金額 利益 實現 財務
 諸表 內容 良好 . 金融借入時 借入條件
 資本費 低廉 .

4.2.5 國內 原資材 長期運送契約 入札資格 制限⁷⁶⁾

國內 大型貨主 浦項製鐵 韓國電力 韓國 海運企業 原資材
 長期運送契約 入札資格 韓國海運企業
 機會 附與 . 1990 韓國가 公社
 國內 海運企業 對象 LNG가 長期運送契約 入札
 國內 海運企業 LNG船舶 大型貨主
 精油會社 가
 가 海運企業 油槽船隊 確保 機會 附與
 浦項製鐵, 韓國電力, 韓國가 公社 國內 大型貨主 國內 海運企業
 機會 , 國籍商船
 隊 海運企業 成長 貢獻 .
 가 入札公告時 船舶 確保
 海運企業 應札 機會 .
 中古船 長期運送契約 ,
 가 . ,
 船舶 所有 , 中古船 購入 (落札 前提條
 件) 金融契約 船舶賣買契約 締結 .
 新造船 長期運送契約 應札時 , 落札時 船

76) 1995 韓國電力 石炭運送專用船 2 新造 海運企業 18年 長期運送契約 締結
 入札 가 , 浦項製鐵 韓國가 公社 入札

船舶新造 確定 (落札 前提條件) 金融契約 船舶建造契約 締結
 가 入札條件
 , 中古船 長期運送契約 入札時 貨主가
 1 1 2 , 應札船社 5 6 中
 古船市場 應札 諸元 가
 5 6 가 船舶 買入 , 該
 當船舶 船主
 高價 賣却 捕捉 中
 古船 高價 買入 運賃原價가 貨主
 貨主 國內 造船産業 發達 大型
 가 新造船
 入札 中古船
 長期運送契約 入札
 , 5 6 新造船船舶
 國內造船所 新造船價 協商 新造船價
 가 貨主가 運賃 支拂
 가
 , 中古船 買入 新造船 建造 金融契約締結
 金融提供者 協商 協商自體가 船社 入札用
 , 金融提供者가 提示 金融條件 船社
 金融費用 , 新造船船舶 資本費가
 大型貨主가 支拂
 大型貨主가 入札 船社 落札履行
 確固 , 入札方法
 國內 海運企業 競爭 水準 到

達
 落札不履行
 疑懼心
 兩條件
 , 韓國 海運企業
 中古船 買入 新造船 建造契約 金融契約
 中古船 船主, 新造船 建造豫定 造船所, 金融提供者가
 , 中古船價 新造船價
 金融條件 大型貨主 經濟的
 가 長期運送契約

4.2.6 總船價⁷⁷⁾ 一部金額 借入制限

海運企業
 가 金融機關 借入
 가 自己資本 가 78)
 . 計劃造船 資金借入規定 總船價 構成要素中 金融
 借入 制限 . 新造船 總船價 構成要素別 總
 船價 構成要素中 가

1. 新造船 總船價 構成要素

新造 中古船 總船價 構成要素가
 . 新造船 가 新造船
 總船價 構成要素

77) 總船價算出例: 本論文 [4-4] 參照.

78) Sloggett, J. E. (1984), *Shipping Finance* (London: Fairplay Publications Ltd), ch. 2.

가. 契約船價

가	新造	船舶
明細	造船所	船種, 全長, 吃水, 船速
	, 主機關 馬力, 荷役機器,	清水 主要
明細		
造船所	船型 · 船種	
	船舶明細	
	標準船型 · 船種	
		가 가
가	가 契約船價	
	船級 國際規約 協約 ⁷⁹⁾	

79)

(Panamax)

- (1) Rules and Regulations of the Classification Society
- (2) Maritime Regulations of the Registered Country
- (3) International Convention on Load Lines, 1966
- (4) International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and its Protocol 1978 including 1981 and 1983 Amendment
- (5) International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 and its Protocol 1978
- (6) International Telecommunication Conventions (1979 GENEVA)
- (7) International Regulation for Preventing Collision at Sea, 1972
- (8) Rules and Regulations for Bulk, Grain Cargoes of SOLAS 1974
- (9) International Convention on Tonnage Measurement of Ship, 1969
- (10) Rules and Regulations Governing Navigation of Panama Canal
- (11) Rules of Navigation of Suez Canal Authority
- (12) USCG for Foreign Vessels (only Oil Pollution Prevention and Marine Sanitation)
- (13) Waterside Worker's Federation Regulation of Australia (only Cargo Hold Ladder)

標準明細 船價 標準明細 建造工程
 가 가
 가 標準明細
 契約船價 船價 支拂方法
 .80) 船價償還 利子率 가
 契約船價 變動幅 償還利子率
 , 船價 (top
 heavy payment), 運營資金借入
 가 契約船價 가
 가 가 가 總船價
 가 契約船價가 가
 . 船價 .

1) Top Heavy Payment

Top Heavy Payment 海運企業 建造契約 締結 直後 契約船價 40%
 造船所 支拂 , 建造中 利子 負擔
 , 造船所 運營資金 確保 .
 船價 調節 “契約船價 20% X 5回” 支拂方法 附帶費 總額(建造中
 利子, 管理手數料, 約定手數料 代理店料) 船價支拂方
 法

建造契約締結 直後 : 契約船價 40% 支拂
 建造契約締結 180日後 : 契約船價 10% 支拂
 網材切斷(steel cutting)開始時 : 契約船價 10% 支拂

80) Goldrein, Iain S. (1985), *Ship Sale and Purchase* (London: Lloyd's of London Press Ltd.), ch. 3.

龍骨居置(keel laying)時 : 契約船價 10% 支拂
 進水(launching)時 : 契約船價 10% 支拂
 船舶引受渡時 : 契約船價 20% 支拂

2) 契約船價 20% X 5

契約船價 5回 毎回 同一金額 支拂 .

建造契約締結後 3日以内 : 契約船價 20% 支拂
 網材切斷始作時 : 契約船價 20% 支拂
 龍骨居置時 : 契約船價 20% 支拂
 進水時 : 契約船價 20% 支拂
 船舶引受渡時 : 契約船價 20% 支拂

3) Tail Heavy Payment

Tail Heavy Payment 利子率 日本
 船價 , 가 船舶引受時 契約船價 大部分
 . , 建造契約締結直後 契約船價 10%
 , 引受時 90% 支拂 .

. 建造中利子

金融提供者 船主가 船價 支拂日程 契約船價
 , , 가 利子
 . 船舶引渡後 船價償還時
 複利 . 建造中利子

가
 元金償還時
 總船價
 建造 完了後
 元金化 가

· 管理手數料

管理手數料(management fee) 海運企業 船舶金融 關聯 船舶
 金融 交涉 初期 金融斡旋 業務 完了時 가
 支給 手數料 海運企業 가 建造中利子(
) 1 2%

· 約定手數料

約定手數料(commitment fee) 가 (commit)
 가 , 船
 主 資金引出 補償
 手數料 借入許容
 最大金額(ceiling amount)⁸¹⁾ 未引出殘額 年間料率(rate per annum)
 가 新造船 船價 支拂日程

約定手數料

81) 借入許容 最大金額(ceiling amount): 가
 가 가 가

· 初度補給品費用

初度補給品費用(expense for initial supply/owner's supply)

船索 船用品 機器 , 繫
試運轉後
初渡補給品
船舶引渡前 初渡補給品
가
가가 가 ,
初渡補給 가

· 建造明細調整費用

船舶建造契約 가 船級
가 船價
가 設計 機器
가
船級 가

, 船價 明細
 調整變更時 가
 建造監理者
 . 가 (expense for extras and credits
 items) 가 , 總船價가
 . 가
 建造明細
 .
 . 代理店手數料
 , 船社가 新造船舶
 , 資團 , 協調融
 , 幹事金融機關(agent) . 幹事金融機關
 , ,
 關 幹事金融機
 . 幹事金融機關
 가 .
 가 幹事金融機關
 幹事金融機關
 . 代理店手數料(agency fee)
 幹事金融機關 ,

· 法律諮詢料

新造

· 貸付契約(loan agreement), Facility Agreement, 船舶建造契約 (shipbuilding contract), 裸傭船契約(bareboat charter agreement), 建造監理契約(supervision agreement)

基本契約

· 法令 違背

法律的 諮詢

海運企

業 金融提供者

法律諮詢料(legal fee)

一回

· 引渡費用

가

가

가 造船所

가 船舶引渡 行事

· 引渡費用(delivery

cost)

行事費用

總船價

· 引渡費用

一般管理費

船價

2. 借入金額 決定

總船價 構成要素中

가

總船價

· 自己資本

가

			借入通貨	利子率	國內通貨
利子率	換率				
			建造工程	契約船價	
				가 20%	
				引渡時 最終總船價	引
渡直前					
		計劃造船資金借入規定		契約船價	建造中利子
外	船舶金融	船舶建造		計劃造船資金	除
		國籍取得條件附裸傭船	船舶	建造	費
用	限度金額			利子率	海外 金融
提供者			韓國海運企業		
				韓國海運企業	
				가	

4.3 金融契約上 問題點

海運企業	中古船	買入	船舶	新造	資金	金
融提供者	金融借入					國內 海運企業
	船舶金融	調達		金融提供國家	金融提供金融機關	가
			船舶金融條件	國內 海運企業		取得原價가
	가			船舶	國內 大型貨主	長
期運送契約	運賃		大型貨主	輸送單價	가	
韓國船主가	船舶			(spot market)		
	外國船主		資本費		國際競爭力	
	國內 海運企業	金融契約通貨	多邊化			美貨

金融契約 締結 美貨 換率 利子率 不利益

本節 國內 海運企業 金融契約上 問題點
海運企業 國際競爭力 低下 考察

4.3.1 金融提供者 特定國家 偏中

海運企業 中古船 買入 新造船 建造 金融調達
綜合商社(trading house) , 金融提供國家 金融提供機關

狀況

, 日本 綜合商社 金融提供 項目選定 伸縮性 ,
日本 綜合商社 中古船 買入時 中古船價 中古船
修理費 船價 金融 提供 , 中古船 買入 新
造船 建造 金融 契約時 管理手數料, 約定手數料, 法律諮問
料 各種 附帶費船價 船價 金融 提供 .
, 綜合商社 中古船 買入 新造船 全額
船主 , , 海運企業 中古船 買入時 中古
船價 各種 附帶費 買入船社が 修理費
總船價 全額 海運企業 金融提供 , 海運企業 新造
契約船價 建造中利子, 管理手數料, 約定手數料, 監
理手數料, 初渡補給品費用, 法律諮問料 總船價 全額 海運
企業

綜合商社 金融提供政策 中古船 買入
時 附帶費 修理費, 船舶新造時 附帶費 外貨資
金 借入 貨

が 貨

船舶 資本費가
 國籍取得條件附裸備船 限度金額 撤廢 中古船導入 借入金
 融 許容 船舶金融 外換規定 緩和 가 가
 船舶金融 船舶確保
 金融調達時 金融機關 多變化 金融契
 約 締結 船舶 取得原價 가
 國際競爭力 向上

4.3.2 金融契約條件上 問題點

金融提供者 金融契約 締結 境遇 利子率 金
 融附帶費⁸²⁾ 金融契約 償還期間
 가 金融契約 償還滿了 契約內容
 , 金融契約 償還條件 (償還
 期間 延長 가) 金融契約 破棄 金融契約
 締結 가 金融契約 變更 解止
 時 金融契約書上 罰則條項 罰則條項 가
 條件 元利金償還 滿了 變更 解止
 罰則條項 罰金 支拂 利子率, 償還期間,
 金融契約上 條件 國內 海運企業 國際競爭力
 低下

82) 本論文 4.2.6 總船價 一部金額 借入制限 內容 參照.

1. 利率

新造船 建造中 提供 資金 利率
 建造 完了後 償還時 償還利率 同一 利率
 償還利率 償還利率 規模가
 LIBOR 加算金利 償還利率 變動金利
 LIBOR金利 變動 固定金利 가
 變動金利 償還利率 固定金利
 가
 投機 看做
 浦項製鐵 韓電 大型貨主 長期運送契約 海運企
 業 締結 金融契約 LIBOR
 金利 加算金利 變動金利가 加算金利 海運企業 信賴度,
 借入金融 , 金融借入 借入者 擔保提供
 種類, 償還期間 海運企業 1.0%
 加算金利가 先進國 가 船舶金融 借入
 時 加算金利 年利 0.5 0.6%
 海運企業 金融借入 本船 第1順位 擔保提供
 保險擔保 系列社 支給保證 追加 , 貨主 長期運送契約
 , 讓渡 破格的 擔保 浦項製鐵 韓國電
 力 國內 大型貨主 海運企業 金融契約 履行
 海運企業(專用船社)
 國營企業
 가 公企業 長期運送契約 遂行 船舶確保金融 借入時 加
 算金利가 是正 長期運送契約 提
 供 擔保 種類 考慮 金融提供者 安全裝置가 契約

加算金利

2. 金融附帶費

船舶確保 金融借入 第4章(4.2.6 總船價 一部金額 借入制限)
 金融附帶費가 金融附帶費 海運
 企業 金融提供者 支拂 一過性費用
 國內借入 利子率
 資金 餘裕가
 附帶費 金融借入 海
 運企業
 海運企業
 船舶 引渡 償還利子率 同一
 算出 利子 金額 元金化(capitalization) 償還期間
 元利金 償還
 資本費用 先進海運船主
 가 船舶 新造 國內 造船所 建造契約 締
 結 船價調整 船舶諸元 調整 가 , 國內 造船市況
 가 發注時點 建造契約船價 水準
 適正船價 建造契約 締結
 金融附帶費 適正契約船價 國內 造船所
 協商 無意味
 , 金融附帶費 管理手數料 仲介料 類似
 費用 項目 , 金融提供者 仲介人 雇傭
 仲介料 가 管理手數料 仲介料

3. 金融契約 中途解止

金融契約 中途解止 (option) 金融契約 締結 船舶
 引渡 後 元利金 償還期間中 金融市場
 金融契約 解止 ,
 海運企業 海運企業 , 金融市場 金融提供者
 金融提供者가 適用 金融契約 中途解止 .
 5 , 10 .
 , 1997 가
 5 10 經常收支가 가 國家 信用等級
 5 10 更
 新 (call option)
 金融提供者
 가 (put option) 金融提供者
 金融契約 金融提供者 海運企業 -
 (put-call option) 行使 金融契約 更新 金融
 提供者 更新 金融
 契約 長期契約 看做 .
 - 向後 長期豫測 , 向後 長期豫測 自
 體가 投機 가 . 1980 貿易黑字가
 100 가 船舶金融契約 ,
 締結 金融提供者 10
 外換危機 國際金融市場 動向
 金融契約 締結 加算金利 加算金利
 適用 金融提供者 長期 金融契約 金融提
 供者 長期 - 條項 挿入 銳敏
 長期的 金融市場 確實 豫測 가

海運企業 條項 插入

4. 罰則條項

海運企業 金融契約 資金 不足 元利金 支拂
가(late payment), 金融契約 履行 가
가 (default) 金融契約 維持 履行 가
契約 滿期 以前 金融契約 解止 (early termination of
financing arrangement) 金融 借入 海運企業 罰金
元利金 償還 遲延時 未支拂 金額 年
利 2 3% 契約
早期 解止時 早期解止 未償還殘額 5%
金融契約 가
罰金 水準 遞減 5% 罰金水準
金融提供者
大型貨主 長期運送契約 가 安定的
金融契約 早期解止 가 罰金水準
甘受
, 金融契約 長期 金
融償還期間 再調整(rescheduling) 金融契約條件 變更(refinancing)
가
韓國海運企業 金融條件 變更
過重 罰則條項 罰金 支拂 , 船舶 資本費
側面 競爭力 低下 가

5. 利潤保護條項 - 借入基準 代替

金融借入者	가	元	利金	償還					合意
		決定方法			가				
例		“利潤保護(yield protection)條項”							海運
企業	가	가							
					1	石油波動		國際金融市場	
		動搖	混亂狀態	가		國際金融市場			
		LIBOR水準						LIBOR가	國際金融市場
		基準金利							
			基準金利	代替					
利潤保護條項									83)
	金融提供者	가	合意		利子率			利子率	
	金融提供者	金融費用						幹事金融機關(協調融資	
	主金融提供者)				金融提供者			幹事金融機關	金融借
入者									
			25		金融提供者(	幹事金融機關)	金		
融借入者	資金調達				借入基準	代替(substitute basis			
of borrowing)				協議・合意					
	通知	25		合意	現 利子率	期間			
		利子率		償還利子額				, 合意	
	25	滿期	65	未償還	借入殘額	全額	償還		
		未償還	借入殘額	償還時	0.75%	追加利子	賦課		
				金融提供者	가		解釋	金	

83)

融提供者 償還期間 海運企業 利率

收益 要求 貸付 船舶確保 資金 利潤保護條項

金融條件 變更 國內銀行 金融提 加算金利 引上 , 金融提供者が

金融費用 表現

金融費用 構成項目 正確 定義 分明 償還利率 構成要素中 加算金利が 金

融提供者 純利益 金融費用 金融提供者が 外換危機 國際金融借入

借入費用 增加 海運企業 利潤保護條項 適用

融提供者 純利益 加算金利 條項 適用 狀況 明瞭

金融契約 明示

船舶金融 契約締結時(新造船) 加算金利

10 20年 償還 前提 長期 金融提供

1997 外換危機が 國內 海運企

業 船舶金融契約 基準 LIBOR 急騰落

船舶金融

外換危機 國內 金融提供者 加算金利が 上昇

提供 船舶金融 金融提供者が

海運企業

外換危機

金融費用 金融提供者

加算金利

金融市場狀況 金融提供者 不利 長

期 船舶金融利子 引上 不合理 .

1998 4 196

 美貨 98 , 美貨 77 가 未償還 .

未償還 加算金利 2% .

가 海運企業 1998 總利益⁸⁴⁾ .

[4-7] 金融契約 國內銀行 持分率(1998 4 現在)

(:)

國內銀行 持分率	隻 數	總金融額	未償還金額
100%	84	2,130	1,825
2/3	35	2,805	2,290
2/3	77	4,879	3,585
	196	9,814	7,700

資料: 韓國船主協會 內部資料 (1999).

加算金利 海運企業

防止 利潤保護條項

明瞭 金融契約書 明示 .

84) 韓國船主協會 “韓國外航海運業 經營分析 資料” 1998 韓國外航海運 稅後

當期純利益 1,532 6 9 , 加算金利 2% 가 1,860 (美

貨 1 5 4) , 가 稅後當期純利益 327 3

4.3.3 借入金融 通貨 選擇

海運企業 資金負擔 利率變動 換率變動
 , 變動 通貨 種類 海運企業 決
 濟通貨 海運企業 資金負擔
 利率變動 國際金融市場 與件 政府 通貨政策
 , 海運企業 專門的 金融機關 利率 換率 變動
 美 貨 金融借入 美 貨 金融借入
 海運收入 美 貨 決濟
 換率變動 利率變動 元利金 償還費用
 金融費用 美 貨 運貨
 確定 長期運送契約 美 貨 決濟通貨
 國內 金融機關 利率 換率 變動 長短期
 預測 正確 試圖 , 預測 變動
 手段 損害 最小化 試圖
 利率 換率 變動 情報 , 借入金融 通
 貨 複數 가
 美 貨 價值가 繼續 下落 通貨 決濟通貨
 美 貨 換算
 價值가 上昇 通貨 決濟通貨 美 貨
 換算 金額 가 國內船社
 利率 貨 借入 新造船 決濟
 通貨 貨 , 1986
 貨 價值上昇 莫大 가 船
 船 資本費가 增大 , 船舶 國際競爭力 弱化

換率變動, 가 正確 專門的 接近 利率 換
 豫測情報 金融借入時 通貨 選擇
 換差損 防止 換差損
 決濟通貨 選擇 行使가 가 金融借入 試圖

4.3.4 手段 利用

換率, 利率 金融費用 決定要素 急騰落, 先物去來,
 去來 去來 85) 船舶
 外國換 去來 資金 管理 效率的 金融費用
 海運企業 損失防止 損失 最小化 手段
 講究

4.4 要約 假說檢證

計劃造船制度 國籍取得條件附裸傭船制度

兩制度 建造 金融借入時
 實需要者 選定過程 가
 , 外貨資金 借入, 外貨支拂 借入限度金額
 韓國銀行 外國換銀行 가 節次가 複雜
 海運企業 金融費用
 韓國海運企業

85) Stopford, Martin (1997), *Maritime Economics*, (London: Routledge), p. 11.

가가
 計劃造船制度
 銀行 借入
 借入 가 自己資本
 新造
 總船價 一部 項目
 金融條件
 總船價가
 韓國産業
 單純裸傭船 裸傭船料 2% 源泉徵收稅
 美貨 600 700 가
 外貨表示資産(船舶) , 負債 貸借對照表
 貨가 當該年度 財務諸表
 未償還負債 換差가 全額 當該年度
 財務狀態 營業結果 歪曲
 法人稅法 減價償却規程 LNG船 耐用年數가 長期
 25 償却期間 元利金 償還完了
 後 殘存價額 減價償却金額 當期純損失金
 額 當期純利益 財務諸表上
 가
 , 韓國 海運企業
 韓國船主 , 가 가
 船舶金融 條件
 船舶 資本費
 海運企業 船舶金融 借入時 利子率 金融附帶費,
 資本費가
 利潤保護條項

, 1997

		條項	加算金利	
韓國船主		美貨		通貨
			, 金融市場	急變
	金融契約上			
海運企業	國際競爭力			
	金融契約上			韓國船主
公的輸出信用		金融	稅制惠澤	
가				計
製造船制度		가		1980
				K/S 金融
制度	資本費		船舶金融制度	
			가	
	資本費			3 [假說
2]	本章			[假說 2] (韓國海運企
業 船舶 取得		金融 不利	條件 國內 海運關聯 制度	
上		資本費	國際競爭力	가
)				
浦項製鐵	韓國電力			長期運送契
約入札時	中古船 買入契約	建造契約	船舶金融契約	
		海運企業		船價가
	船舶金融		船舶 資本費	
		國籍船 優待入札制度		가

指定貨物制度
 ,
) 가
 得 借入金融 競爭力 不足
 物制度 國籍船優待政策
 高積取率)

計劃造船 國籍取得條件附裸傭船 實需要者
 專用船隊 積取率 (3.2.4
 [假說 3] (韓國海運企業 , 專用船 取
 貨物留保 指定貨
 專用船隊 擴充

第 5 章 國際海運環境 船舶金融

	分野	産業	環境問題	關聯 事項	重要視	, 環境
汚染 防止			汚染發生時	汚染原因 提供者		處罰規定
	가		.86) 船舶	運航 關聯	油類污染	海洋環
境汚染 事故가				船舶運營者	海運企業	賠償責任
				船舶金融契約 形態		
立 會社)가		國籍取得條件附裸傭船		金融提供者(船舶登録		別途 設
				.87)		
	, 船舶	油類污染 發生時	船舶	金融提供者	賠償責任	輕減 免
	가	.88)			, 海運企業	船
舶金融契約 締結時	油類污染事故		環境汚染 事故發生時	船舶金融提供者		
賠償責任	, 海運企業		金融提供者		轉嫁	
			船舶運營者			
海運企業	船舶	環境汚染 事故發生時,	賠償責任	輕減	免	
		가	第2章	設定	[假說 4]	
檢證						
	交易		가	WTO	가 出帆	
	OECD ⁸⁹⁾		, OECD			
國際 資本市場		競爭力	가			
1997		國際資本市場				
		1997		IMF	救	

86) Farthing, Bruce and Brownrigg, Mark (1997), *Farthing on International Shipping* (London: Lloyd's of London Press Ltd.), pp. 211-224.

87) 吳鶴均・李太雨 (1999), “環境問題關聯 規定強化 開放經濟秩序 船舶金融”, 海上交通政策, 第23號, 1卷, pp. 49-63.

88) Harwood, Stephenson (1995), *Shipping Finance* (London: Euromoney Publications Plc), pp. 260-261.

89) Frankel, Ernst G. (1987), *The World Shipping Industry* (New York: Croom Helm), p. 42.

濟金融 借入

海運企業 開放經濟 秩序 資本費面 國際競爭力
 船舶確保 海運企業 船舶金融組織
 가
 海運企業 資本蓄積 貧弱 現政府
 競爭力 向上 對外 信認度 提高 負債比率 縮小
 海運業 收益創出 生産手段 船舶
 巨大 資本 資本集約的 産業 船舶確
 保 外部 金融借入 , 他産業 負債比率
 海運企業 現政府
 負債比率 船腹縮小 負債比
 率 縮小 輸出優先政策 輸出入貨物 適期 安定輸送
 蹉跌 船舶金融 船腹擴大
 海運企業 가 [假說
 5] 檢證

5.1 環境問題 關聯規定 強化 船舶金融

船舶運航 環境污染事故 가 油類污染事故 大
 型油槽船 坐礁時 船舶 油類流出 海洋污染
 가 污染地域 淨化
 , 生態界 回復 長久 災殃
 石油産業主要企業(oil major)
 油槽船 所有 直接運航 忌避 海
 洋污染 防止 污染發生時 處罰 가 ,
 海運企業 母會社 子會社가 , 가 (Shell)

社 (Teakay)社

大型貨主

船主 船舶金融 該當船舶

資本費

1990 8 18 “油類污染防治法 90”(Oil Pollution Act of 1990: OPA 90) 制定, 94 7 公布 施行

油類流出 事故發生時, OPA 90 金融提供者 責任

國內 海運企業 金融 借入 船舶

油類污染 發生時 OPA 90 規定 責任

가 考察

5.1.1 OPA 90 立法動機 新財政的責任證明⁹⁰⁾ 導入目的

1989 3 (Exxon)社 “ (M/T Exxon Valdez)” 가 原
油輸送中 (Alaska) (Prince William Sound)

岩礁(Bligh Reef) 坐礁 原油 42,000 流出 海洋
污染 生態界 가 . 美政府

油類污染事故 事前 , 事故發生時

油類污染事故 油類污染事故 損害賠償責任

OPA 90 1990 8 18 制定

油類污染事故 船舶運營者(船主 船舶金融提供者)가 美國
海岸警備隊(US Coast Guard: USCG) 損害賠償額

同船舶運營者 船主責任相互保險組合(Protection and Indemnity Club:
P&I Club) 補償 求償 , 船舶運營者가 財政
能力 法人解散 美海岸警備隊가 損害賠償 全
額 賠償 船主責任相互保險組合

90) 新財政的責任證明 - New Certificate of Financial Responsibility: New COFR.

船主責任相互保險組合 補償求償 加 .
 損害賠償 求償 加 保
 證機構 運營船社 連帶責任 賦課 保證方法 立法化
 美海岸警備隊(USCG)가 油類污染事故 損害額 全額
 回收, 確保 新財政的責任證明(New COFR) 導入 .

5.1.2 立法概要

美國領海(Alaska) 入•出航 同海域
 海洋污染事故 賠償責任 填補 財政能力 立證
 美國海域 入•出航, . 新財政的責任
 證明(New COFR) 發給
 船主, 船主責任相互保險組合 (Lloyd's of London) 保
 險者 海域 重過失 油類污染 事故時 船主 無限
 責任 可能性 .
 油類污染 被害者가 責任保險 直接 訴訟
 , 被訴訟者가 船主責任相互保險組合 新財政
 的責任證明 發給 財政保證 .
 海運業界 1994 7 1
 新財政的責任證明 最終 規定 , 1994 12
 28 船型 .

1. 新財政的責任證明 適用時期

自力推進 油槽船(self-propelled tanker vessels)
 1994 12 28 財政的責任(financial
 responsibility)證明 立證 , 國家基金 (National Fund

Center) 保證樣式(guaranty form) .

他力推進 油槽船(non- self- propelled tanker vessels(barge))
同船型 1995 7 1 “新財政的責任保證書(new financial
responsibility guaranty)” 新財政的責任證明證書

其他船型 船舶
舊 財政的責任證明 規定 證書 有效期間
新財政的責任證明證書 發給 , 1994 12
28 1997 12 28 新財政的責任證明 證書 交換 .

2. 油類污染 賠償責任⁹¹⁾

油類污染事故가 責任制限金額 限度 賠償

가. 責任制限金額

油槽船
- 總 數 300 3,000 : 美貨 2 船舶 總
當 美貨 1 2
- 總 數 3,000 : 美貨 1 船舶 總 當 美貨 1
2

91) (USCG) (1990), *Oil Pollution Act of 1990*, Applicable Amount Table Part .
Part .

非油槽船
總數 300 : 美貨 5 船舶 總當美貨 6

責任制限金額 追加 “包括的環境反應, 補償 責任規定”(Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act : CERCLA) 船舶別 責任 賦課

總數 300 危險貨物 輸送 船舶: 美貨 5
船舶 G/T 當美貨 3

總數 300 : 美貨 5 船舶 G/T 當美貨 3

責任制限金額 “가”項 “ ”項
責任制限金額 既存 法()
規定 嚴格責任主義 採擇
, 船主 故意 過失 油類污染事故가 , 船長
免責 船主 無限責任 .
, OPA 90 洲 가 責任制限金額
支拂保證人(financial responsibility guarantor) 責任當事者
提示 金額限度內 賠償責任 , 油類污染 被害者 賠償訴訟

5.1.3 金融提供者 油類污染 賠償責任

OPA 90 1978 3 “ (M/T Amoco Cadiz)” 法院 決定 , 別途 子會 社가 油類污染事故 株主가 特定 狀況 賠償責任

船舶投資者 金融提供者 船舶賃貸人 船舶 油類污染事故 發生時 賃借人 賠償責任 , 賃貸人 가

讓渡契約(demise), 裸傭船契約(bareboat charter) 傭船 契約, 契約 船舶建造時 金融提供契約 契約內容 油類污染事故 責任 當事者가 .

, 油類污染事故 發生時 船主(owner) 船舶運營者 (operator) 概念 複雜 問題가 . 船主 (registered owner) 船主 運營會社(owner’s management company) , 船主 實質的 利害關係 當事者, 登錄 船主 母會社, 船舶 持分 所有者, 船舶 抵當權 設定 者 擴大 .

傭船契約 船舶傭船者 船舶運營者가 , 會社가 船舶 所有者가 利用者 船舶 運營者가 會社 利用者가 責任 .

海運企業 新造 船舶 確保 가 BBC/HP 金融提供者가 設立 가 船主 登錄 , 抵當權 設 定 船舶運營者 海運企業 責任 負擔 金融提 供者가

金融提供者 油類污染事故

環境汚染 賦課 別途 設立
 會社 金融 提供 .
 金融借入者 議決權 株式 取得 가 .
 金融借入者 名義 株式 取得 가 .
 金融借入者 經營 參與 .
 金融借入者 環境汚染 責任 賦課 金融契約
 .
 金融借入者 環境 關聯 規定 賦課
 金融契約 締結 .
 油類汚染事故 賠償 要求 金融提供者 轉嫁
 金融借入者 同意 得 .
 船舶 油類汚染事故 船舶 擔保物
 가 가 .

5.1.4 船主 油類汚染 賠償責任 對應方案

美國海岸警備隊 採擇 OPA 90 規定 船舶賃貸人, 賃
 借人, 船主, 船舶運營者 金融提供者 , 船舶 建造, 船舶 運航
 船舶確保 金融契約 締結時 油類汚染事故 考慮

金融 借入, 船舶 建造 運航 事項 直・間接
 船主(海運企業)가 油類汚染賠償責任
 가 .

92) Harwood Stephenson (1995), *op. cit.*, pp. 260- 261.

1. 船主 船舶運營者 無限責任義務 賦課

船主 船舶運營者 金融提供者가 가 無限責任 賦課
· OPA 90 規定 , 油類污染事故 損害補償 直
· 間接 淨化 費用 船主 船舶運營者가 連帶 責任 , 損害
補償 有限責任 事故原因
過程 調查 結果, 故意 過失 立證 無限責任 損害賠償
. , 戰爭 天災地變 事故原因 ,
가 人災 ,
賦課 責任 無限責任義務 . OPA 90 規定 聯邦
法 , 洲 가 ,
灣 沿岸 洲 油類污染事故 過失立證 船主
船舶運營者 無限責任義務 賦課 立法措置 .

2. 海運企業 船舶 對應措置

가. 船體構造 變更

單一船體構造 油槽船 美國 海域 運航禁止 , 二重船體
構造 改造 , 1993 7 新造 油槽船 二重船體構造
建造 . 國際海事機構(International Maritime Organization:
IMO) 方針 差異點 .
船體構造 變更 改造 가, 新造時 20 25%
程度 船價가 , 大部分 油槽船 原價補償制度
依 長期運送契約 運賃 算定 船主 貨主

· 船主 保險加入

船主 美國 OPA 90 規定 本規定
賠償責任 保證 相互保險(mutual insurance) 가 新財政的責任證
明 , Shoreline Mutual (Bermuda) Ltd.
Firstline Mutual (Bermuda) Ltd. 相互保險會社가 賠償責任
保證 . 同保險會社가 美國海岸警備隊 新財
政的責任證明 證書 油類污染 賠償支拂保證 .

· 船舶 對應措置

, 油類污染事故 污染 OPA 90
規定 對應方案(vessel response plan) 熟知

3. 金融契約 締結時 海運企業 對應措置

海運企業 OPA 90 規定 1990 發效 10 年 經過
金融契約締結時 油類污染事故 賠償責任
條項 受諾 , 金融提供者 責任 條項(油類污染 賠
償 關 條項) 契約 締結 가 .
國內 海運企業 金融借入 確保 金融借
入 契約書 , 海運企業 船舶金融借入 契約書

“Article 15 (Indemnity) : The Bareboat Charterer shall assume liability for and agree to indemnify, protect, save and keep harmless the Owner

(Financiers), from and against all costs of operating and maintaining the Vessel , against all liabilities, losses, damages, injuries, claims, fines, penalties (including in particular, but without limitation to the generality of the foregoing, liabilities arising from any oil, liquid, gas or emanating or threatening to emanate from the Vessel) or”

條項 國籍取得條件附裸傭船 傭船者가 責任
 負擔 , 金融提供者 責任 轉嫁 分擔 .
 油類污染事故가 發生 國內 海運企業 責任
 , 國內 海運企業 國際競爭力 有無
 存廢 가 .
 海運企業 船舶金融 借入 , 海運企業 金融 借入
 位置 , 金融契約 締結時 金融提供者 對等 位置 金融
 條件 協商 .

“5.1.3 金融提供者 油類污染 賠償責任” 項目

傭船 金融契約 契約形態 金融提供者 油類污染事故
 가 參照 金融契約締結時 金融提供者
 油類污染事故 責任 分擔 . 海運企業
 賠償責任 明示

5.2 開放經濟體制 船舶金融

本節 第3章 , 1983 海運產業合理化 方案
 原因 海運企業 國際 船舶金融市場 動向 對
 分析 向後 對處가 , 船舶確保가 適當 時期 船舶金融

借入 , 船舶 資本費 競爭力

世界 貿易秩序 關稅 貿易 一般協定(General Agreement on Tariffs and Trade: GATT) 體制가 1995

出帆 WTO 體制 代替 . WTO

體制 “ 交易 一般原則(General Agreement on Trade in Service: GATS)” 銀行 保險, 證券市場 金融市場

開放 締約國 .

WTO 體制 締約國 GATS 外國 供給者 國家

內 進入障壁 市場接近 , 國防

治安 政府가 供

給者 最惠國待遇 .93)

內國人 外國人 貿易 資本去來

去來 開放 自由化가 無限競爭 體制下 海運

企業 船舶 資本費 低廉 船舶金融 專擔組織 構築

專門知識 含養 海運企業 財務構造 信認度 提高

船舶金融契約 . 國內 海

運企業 對備 船舶金融 推進 가 考察

1. 船舶金融 專擔組織 構築

1996 民主主義 自由市場經濟 追求

經濟, 環境, 教育, , 技術 懸案問題

93) 金泰後 (1997), “OECD加入 段階的 資本去來 自由化 方案”, 經濟分析, 韓國銀行 金融研究所, pp. 120- 122.

姜淙熙(1995), 金融市場 開放 船舶金融制度 改善方案, 海運產業研究院, p. 25.

政策協力 OECD 機構 國際間 資本去
 來 去來 , 資本移動 自由化 經常貿易外 去來 自由化
 根幹 規約 制定・施行
 金融市場 自由化 開放化 , 船舶金融源泉 長短期 金利 變
 動 船舶金融市場 國內外 資本市場
 專擔 專門家 組織 海運企業內 資金調達規模
 考慮 船舶確保資金 運營資金 資金調達專門會社 設立
 金融費用 低廉
 , 38 外航海運企業中 船舶金
 融 外換業務 別途組織 運營 海運企業 5個 會社
 , 海運企業 開放經濟 秩序 國際資本市場
 分析 船舶金融 專擔 組織 運營 海運企業 數
 , 資本費面 國際競爭力
 傾注 國內 海運企業

2. 船舶金融 專門知識 含養

OECD 自由化 規約 會員國 自由
 化 留保 全面 適用免制 措置 , 自由化 推進
 方式 居住者 非居住者 內
 國民待遇原則 自由化 自由化
 最惠國待遇原則 WTO
 體制 類似 (94)
 規約 外國 金融機關 國內銀行持分 參與 許容 支店
 事務所 設置が , 金融新商品 導入 , 外國人 株式投資 限度 擴

94) 金泰俊 (1997), 前掲書, p. 121.

大, 外國銀行 信用 取扱許可 , 金融監督
 規制가 緩和 撤廢 國際間 資本去來 各種 自
 由化 .95)
 國內 金融市場 外國 金融機關 船舶金融
 가 , 資本費 競爭力 維
 持 船舶金融 船舶金融 專擔組織 船舶金融 船舶
 管理, 保險, 國際規約 關聯國際法規 專門知識
 含養 .

3. 海運企業 財務構造 改善

國內 計劃造船資金 政策金融 借入時 海運企業
 가 金融條件 . 向後 開放 市場原理가
 財務構造가 健實 金融市場 信用 海運企業
 金融條件 船舶金融 提供 . 海運企業 船舶金
 融 借入時 擔保提供 緩和 . 自己
 資本 增資 船舶確保 借入 債務 出資 轉換 自己
 資本比率 株券 負債比
 率 縮小, 投資 長期資本(自己資本+固定負債)
 固定長期適合比率 100% 가
 海運企業 財務構造 .
 海運企業 財務構造 , 海運企業內 專門家
 船舶金融 專擔 組織 , 船舶金融市場 變
 動 가 가 , 時宜適切 船舶確保 船舶
 資本費 競爭力 .

95) 姜淙熙 (1995), 前掲書, pp. 25- 28.

，本研究者가 1999
 10 38 國內 海運企業中, 他業務 船舶金融 業務
 擔當 部署 海運企業 5個社 , 船舶金融
 別途 教育 討論會(conference seminar) 船舶金融
 , 實際 船舶金融 借入時

5.3 財務狀態가 劣惡 海運企業 船舶金融

前述 海運企業 財務狀態가 健實 , 資本
 蓄積 貧弱 , 國際金融市場 運營資金 調達 船舶確保資金
 調達 金融條件 金融契約 締結 가
 . 1997 金融危機가 始作 金融機關 船舶運
 航 財務狀態 , 外換
 取扱 가 海運企業
 船舶運航 經驗 財務狀態가 海運
 企業 船舶確保時 國際 金融市場 競爭力
 金融條件
 1998 海運企業 國內 造船所 1 船舶 發注
 金融借入時 金融提供者 資本蓄積 貧弱 財務構造가 健實
 海運企業 過重 擔保 要求 . 海運企業
 가
 勞動力 雇用機會 代表的 勞動集
 約的 產業 造船產業 海運 連繫育成⁹⁶⁾ 國民 經濟的 次元
 造船產業 育成政策 施行 . 外換

96) 交通部 (1976), “海運造船綜合育成方案”.

規定 政策施行 外換借入 船舶確保制限, 新造船 海
外 發注制限 中古船 買入制限 加 船舶金融
國際金融 國際金融 活動
金融借入 , 確保
資金
對內外的 制度的 障礙物
資本蓄積 貧弱 國內 海運企業 資本費 競爭力 自社船 運航
가 船舶確保 運營
合作會社 設立, 委託 共同運航 資本
費 支配船團 , 金融機關
大型貨主 擔保提供 , 政府 開放的
制度 導入 施行 時宜適切 船舶新造 賣買
商業的 判斷
가 考察

1. 合作會社 設立

合作會社 ,
, 가 .97) 開發途上國 海運企業 船舶運航
國際的 評判 가 國際的 思考方式 缺如 事
業 營爲 가
海運企業 外國 海運企業 合作會社(joint venture)⁹⁸⁾
, 外國 海運企業 實積
船隊擴張 試圖 先進國 國際的 標準

97) Abhyankar, Jayant and Bijwadia, S.I. (1994), *Maritime Joint Venture* (Paris: ICC Publications).

98) Seyman, D. A. (1985), "Joint Venture Operations in Shipping", Shipping Economists Conference, London, April 1985.

船舶 , 財務的
資本借入 가 船主
金融提供者 投資者 信賴 構築 金
融借入 條件 外換借入 가
合作會社 運營
, 海運企業 外國 合作會社 參與者 緊張 壓迫感
, 99)
, 合作會社 設立 參與 動機가 資本蓄積 貧弱
指定貨物¹⁰⁰⁾(cargo preference) 確保 市場接近
가 가
海運企業 合作會社
合作會社 設立 自體가
惠澤 外國 海運企業 賦與
가 ,
經濟的 利益
海運企業 經營 下部構造
利害 相衝 相互互惠的
勝-勝(win-win) 가 合作會社 運營 摸索
, 101)
, 合作會社 名義 船舶確保 資金 借入 運營主體

99) Lee, Tae-Woo, Shen, Mingnan, and Moon, Seong-Hyeok (1996c), "Current Problems in Sino-Korean Shipping Joint Ventures from the Chinese Partners' Viewpoint", 韓國海洋大學校, 人文社會科學論叢, 4, pp. 149-156.

100) 指定貨物 製鐵原料 發電用石炭 長期運送契約 入札時, 浦項製鐵 韓國電力 GATS 規定 外國 海運企業 入札參與機會
海運企業 資本費競爭力 船舶確保가 全
俊秀(1991), 前掲書, pp. 77-87.

101) (1997), " ",
, 1, 2, pp. 83-100.

가 外國 海運企業 가 合作會社 海運企業 市
 場開發 船舶運航 技術面 劣勢 外國 海運企業 經
 營權 行使

2. 委託運航 共同運航

海運企業 船舶金融 運營資金 借入時 對外 信認度
 提高 專門的 船舶運航會社 委託
 船舶運航會社 船舶 技術的
 先進
 進國 水準 符合 補修・維持 技術
 運航上 高度 技術
 LPG LNG 運搬船, 化學製品 運搬船, 旅客船
 特殊船 船員 海運企業
 船舶運航 訓練 教育
 金融提供者
 船舶共同運航體¹⁰²⁾(operating pool) 가
 船舶共同運航體 가 共同運航體 既存 船舶諸元
 類似 諸元 外國船主 運航技術 習
 得 外國 海運企業 船舶共同運航
 體 加入 가 海運企業
 船舶金融時 海運企業 信認度 提高
 가
 海運企業

102) 船舶共同運航體(shipping pool)組織 運營 Packard, William, V. (1989),
Shipping Pool (London: LLP), pp. 5- 35 內容參照.

船舶共同運航體 加 運航 共同
 市場 運航 市場開發 合作會社
 融通性 船舶共同運航體 解體時 海運企業
 單獨運航 가

3. 金融機關 大型貨主 保證 提供

海運企業 運營資金 船舶確保 資金借入時 財務狀態가 健實
 國際的 信認도가 金融機關 浦項製鐵 韓國電力
 大型貨主 金融提供者 保證
 保證內容 金融條件 外國 海運企業 金融借入時
 私企業 運營資金
 船舶確保資金 借入時 公企業 大型貨主 保證 確保
 海運企業 保證 確保
 金融提供者 提供 金融條件 船舶金融 借入

原價補償制度 長期運送契約 , 資本費
 算定·支拂 保證 大型貨主
 海運企業 大型貨
 主 專用船 建造時 大型貨主 金融提供者
 船舶金融 加算金利 海運企業 金融機關
 保證 確保 金融提供者 , 保證手數料
 가 , 保證提供 金融條件

金融機關 大型貨主 強力 支援 海運企業 金融市場
 , 海運企業 金融市場
 , 金融機關 大型貨主 保證提供

時 大型貨主 惠澤 海運企業 資金確保 가

4. 開放的 制度 運營

海運企業 船舶
 收入 創出 創出 收入 元利金 償還
 가 海運企業 運營資金 船舶確保 資金借入
 擔保 提供 登錄 登錄國家 賣却
 賣却差益 가 機會 捕捉 가
 創出 收入 處分方法 海運企業 金融提供者
 裁量權 海運企業 運營資金 船
 舶確保資金

5. 時宜適切 船舶新造 賣買

3 財務比率 [5- 1] .
 1998 固定長期適合比率 97.6% 1997 不良
 100% 가 良好
 財務比率 良好

[5-1] 海運企業 財務比率

(: %)

區分		年度		
		1996	1997	1998
自己資本比率 [50%]	$\frac{\text{自己資本}}{\text{總資本}} \times 100$	7.9	1.4	12.3
流動比率 [200%]	$\frac{\text{流動資產}}{\text{流動負債}} \times 100$	76.7	75.2	77.4
負債比率 [100%]	$\frac{\text{他人資本}}{\text{自己資本}} \times 100$	1166.4	7116.9	710.7
固定比率 [100%]	$\frac{\text{固定資產}}{\text{自己資本}} \times 100$	935.0	3715.2	546.0
固定長期適合比率 [100%]	$\frac{\text{固定資產}}{\text{自己資本} + \text{固定負債}} \times 100$	111.9	75.6	97.6

資料: 韓國船主協會(1999), 韓國外航海運業 經營分析(1996 1998).

註: [] 財務狀態 安定性
基準比率 .

1998 負債比率 710.7% 1996 1,166.4%
가 負債比率 ,
有償增資 負債
1998 船腹量 377隻, 1,087 1,891G/T
1997 15隻, 68 2,316G/T 가
가 資本集約的 海運業 負債比率
船腹量 減少 增加가 鈍化 , 老朽船
隊 代替가 輸出入貨物 適期 · 安定 輸送
1998 新造發注가
, 1999 微微 .

, 建造船價가 老朽船舶 代替
 船腹增强 國際競爭力 向上
 喪失 .
 [5-2] 12 DWT , 1998 新造船
 價 1992 가 16.2% . 가 老朽
 船隊 交替 向後 가 가
 가 .
 海運企業 가가
 가

[5-2] 新造船價 比較

(: 美貨)

船 型	新造契約船價			
	1992	1994	1996	1998
120,000DWT (Bulkер)	43.8	39.5	40.9	36.7
250,000DWT (Tanker)	86.3	82.0	84.5	74.0

資料: *Lloyd's Shipping Economist*(1999).

5.4 要約 假說檢證

海運企業 外國 海運企業 船舶 共同運航體
 結成 船舶 運航 가 外國 海運企業
 共同運航 . 外國 海運企業 合作會社 設立
 國內 制度 法規 制約 容易 . 國內 海運企
 業 保有船舶 他 海運企業 委託 運航 例

國內海運企業 船舶確保 船舶金融 借入時
 期待 實情 金融機關 保證 費用
 , 海運關聯 制度 開放 實情
 韓國海運 國際競爭力 提高
 海運企業 環境問題 留意 事項
 油類污染事故
 海運企業, 傭船者 金融提供者

船舶油類污染
 被害補償 輕減 免 條項 船舶金融契約 締結時
 海運企業
 WTO 出帆 貿易 金融 交易 部門 가
 가 開放 開放化 時代 海運企業
 가 , 船舶金
 融 源泉 船舶金融 擔當組織 確保 企業內
 船舶金融 擔當組織 國內 海運
 企業

[假說 4] (韓國海運企業 船舶金融 直・間接的
 海洋污染環境 關聯規定 處罰 強化, 開放經濟體制 導入 國內外
 環境變化)

海運企業 資本蓄積 貧弱 財務狀態가 劣惡 ([
 3- 13] [3- 14]). 海運企業 資本費 競爭力
 保有船舶 運航 가 海運企
 業 合資會社 設立, 船舶 委託運航 共同運航 圖謀

外
 金融機關
 大型貨主
 支給保證
 船舶金融
 海運企業
 除
 開放化
 가
 計劃造船
 國籍取得條件附裸傭船制度
 中心
 , 計劃造船船舶
 賣却
 船舶金融
 長期運送契約
 運賃算定時
 償還期間
 利子率
 海運企業
 船舶金融條件
 資本費
 償還完了前
 海運企業
 [假說 5] (開放化 趨勢
 海運關聯 制度改善
 國家
 基幹産業 大型貨主 長期貨物運送契約 政策 改善 國內海運企業 資本費
 國際競爭力 提高 貢獻)
 , 資本集約的 海運業
 他産業 負債比率
 時宜適切 船舶發注
 輸出入貨物 適期・安定輸送 老朽船舶 代替
 船舶賣買 收益創出 機會

第 6 章 結 論

6.1 要約 結論

輸出依存도가 經濟構造 가 基
幹産業 原料 鐵鑛石, 石炭 原油 大部分 外國 輸入
貿易 伸張 海上 運送需要 增加
가 , 輸出入 貨物 適期·安定 輸送 輸出商品 競爭力
影響 . 輸出入 貨物 適期·安定 輸送 自國 船隊 增強
擴充 基盤 海運業 發展
海運業 巨大 資本投資 資本集約的 産業 ,
巨大 資本 金融機關 借入 調達
貿易規模가 船舶 大型化 高價化
金融規模 가
本論文 海運企業 船舶金融 源泉 利用
實態 沿革的 考察 , 海運企業 船舶金融 條件
船舶金融 國內制度 規定 韓國海運企業
資本費 韓國海運 國際競爭力 船舶金融制度間
因果關係 假說 設定 檢證
, 海運企業 船舶金融 條件 不利
海運企業 現金 不足 , 가 海運企業
存立 影響 [假說 1] 設定 . 假說 檢證
가 77個 海運企業 17個 3個 海運企業 海運産業合理化
實施 直前 美貨金利(LIBOR)가 歷史的 가 韓國海
運企業 資本費가 過大 國內 大型貨主 浦項製鐵
長期運送契約 運賃 海運企業 船舶金融 條件 現金
充足 水準 確認 他 金融契約 類似

推定 . 海運産業合理化 措置 一環 金融機關 海運企業
 直接的 支援 事項 가 效果가 元利金償還用 外貨貸出
 貨借入 元利金償還猶豫 現金 充足 [假說 1]

海運企業 競爭力 確保가 가 船舶金融
 不利 條件 制度上 資本費 競
 爭力 [假說 2] 設定 .

海運産業 競爭力 海運企業 原價 資本費 競爭力

資本費 國家 規定 制度 國內費用 性格
 船舶 確保 金融制度 國家 規定 制度 船舶
 金融條件 競爭力 決定 .

海運企業 船舶確保 船舶金融
 計劃造船制度 國籍取得條件附裸傭船制度

가 金
 融, K/S金融 制度¹⁰³⁾ 節稅 費用節減 制度
 發達 導入 .

計劃造船制度 選定量

, 船價 10 20% 自己資金 所要 1984
 低金利 , 船舶 耐用年數 , 建造
 後 5 賣却 ,

船舶金融制度가

外貨資金 借入, 外貨支拂 借入限度金額

가

103) Sohmen, Helmut (1986), *Shipping in Transition: 1983-1986* (Hong Kong: Fairview Printing Production), pp. 21-23.

單純裸傭船 2%
 가 殘存價額 不認定 外貨表示 資産 負債 認
 識 財務諸表 表示金額 相異 負債
 增加 가 ,
 信認도가
 가 金融提供者 金融提供國家
 金融附帶費, 利率
 利潤保護條項 金融提供者 加算
 金利 引上論難 가 美貨
 船舶金融 規定 制度 國內 海運企業
 商業的 判斷 船舶 確保 金融 借入 機會 制限
 金融 借入條件 不利 [假說 2]
 , 全般的 國內 海運産業 競爭力 不足
 , 船隊 急増 鑛炭船 專用船 船隊 擴充 船隊
 貨物 積取率 維持 가 貨物留保政策 國家 國籍
 船優待政策 結果 [假說 3] 認定
 計劃造船 國籍取得條件附裸傭船
 指定貨物
 長期運送契約 入札
 落札
 船舶確保 船舶金融 關聯 國家 制度 政策 政策船舶金融
 補完 專用船隊 構築 運營 肯

定的 [假說 3] 環境問題關聯 規定
 , 世界的 變化中 分野 國內的
 處罰 强化 開放經濟體制 導入 가 國內的
 資本蓄積 貧弱 海運企業 負債比率 縮小 政府가 强力
 對內外的 環境變化 要求 韓國海運企業
 [假說 4] 設定
 韓國海運企業 OPA 90
 油類污染發生時 賠償責任 減免
 含養 ,
 支配船團構築 , 支拂保證 金融提
 供者 提供 金融條件
 對處
 가 確認 [假說 4]
 , 規制 船舶確保 船舶金融 國家 制
 度 競爭力 開放 要求 世界的 趨勢
 海運關聯 制度 規定 自由化 國籍取得條件附裸傭船
 限度金額 廢止 中古船導入 許容 海運企業 商業的 判斷 多樣
 船舶確保方法 船舶金融制度 接近 大型貨主
 海運產業 特性 船舶確保 金融借入 制度 理解 運
 賃率 策定時 海運企業 原價 確實 補償 方向 改善
 時期 資本費 競爭力
 變化 資本費 競爭力, 가 海運企業 競爭力
 [假說 5] 設定 傾向 事實
 確認 假說
 , 負債比率 縮小政策 船隊擴充
 老朽船 交替 新造發注 向後

海運企業 資本費 競爭力 國際競爭力
 政府 海運企業 努力 提言
 , 政府當局 海運企業 商業的 判斷 海
 運產業 運營 海運關聯 制度 規程 開放化・自由化
 海運企業 規模 財務狀態 國際 海運市場 競
 爭力 考慮 國家 規制が
 政策金融 國家 支援 海運企業 發展 國際競
 爭力 提高 , 貢獻
 1990 “開放化・自由化” 國際的 經濟環境變化 趨
 勢 政府 規制 海運企業 自由 國
 際的 海運活動 制約 , 政府支援 前提 規制 政府支援
 自體が 國際的 規制
 海運業 國際的 資本集約的
 負債比率 縮小政策
 海運企業 急變 國際 海運市場 商業的 接近
 判斷
 , 政策當局 合資會社(K/S) 金融制度 稅制惠澤
 金融制度 開發 海運企業 制度 確保
 船舶 資本費 競爭力
 , 船舶金融 關聯 海運企業 對備策 船舶確保 船舶金融
 國內 規定 制度 開放化 條件
 計劃造船制度 政策金融 利用機會
 開放經濟體制 導入 海外 金融機關 多樣 船舶金融
 源泉 機會が 船舶 金融條
 件 海運企業 財務狀態 健實 基礎
 海運企業 信認度 提高が 切實 要求
 , 海運企業內 船舶金融 專擔 組織 維持 組織內 專

門知識 含養 船舶金融 源泉 金融條件
 換率 外換管理 效率的 資本費 競爭力
 , 環境問題 關聯 規定 強化 船舶 運航 船舶金融
 關聯 海運企業 莫重 責任 賦課 金融契約
 締結時 海運企業 金融借入 契約 金融提
 供者 海運企業間 責任限界 設定 要求
 政策當局 國內 海運企業 海運企業 海運產業
 競爭力 維持 , 輸出入 貨物 適期 安全 輸送
 , 結果的 國家 產業發展 寄與

6.2 研究 限界 向後 研究課題

本研究 文獻分析 實證分析 通 船舶金融
 海運企業內 關聯部署 取扱 秘密 維持
 , 關聯 銀行, 政府機關 秘密 維持 一定期間
 資料 保管 資料 統計 入手 利用
 本研究 船舶金融 實績 細密 分析 檢證
 . 向後 補完 研究が
 去來, 去來 先物去來 派生金融 船舶金融
 關聯 研究 高度 專門性 要求 事項 本研究 除外
 . 向後 研究が

參考文獻

1. 國內文獻

1) 著書

- 姜淙熙 (1994), 國際競爭力 提高 外航 海運企業 環境分析, 海運產業
研究院.
- _____ (1993), 國籍船隊 確保 財政造成 政策方案, 海運產業研究院.
- _____, 馬文植, 李在雄 (1995), 金融市場 開放 船舶金融制度 改善方案, 海
運產業研究院.
- _____ (1993), _____ 金融制度, 韓國銀行.
- 金爽中 (1995), _____ 金融, 韓國 _____ 金融協會.
- 馬文植 (1992), 船舶金融 海運企業 經營戰略, 海運產業研究院.
- 閔星奎 (1973), 海運經濟學, 釜山: 韓國海洋大學校, 海事圖書出版部.
- 閔充基 (1992), EC 海運政策 變化 示唆點, 對外經濟政策研究院.
- 孫兌鉉 (1982), 韓國海運史, 釜山: 亞成出版社.
- 尹基善 (1973), 韓國海運25年史, _____ : 泰榮社.
- _____ (1993), 船舶確保計劃 國際金融市場 動向, 海運產業研究院.
- 李 _____ (1988), _____ 產業 發展方向, 韓國開發研究院.
- 李延旭, 金秀燁 (1990), 船舶投資 多樣性 投資基準, 海運產業研究院.
- 李鐘仁 (1985), 海運實務, _____ : 韓國海洋大學校, 海事圖書出版部.
- 張義泰 (1992), _____ 海運企業 國際化戰略, 對外經濟政策研究院.
- 全竣秀 (1991), 開放 自律化 _____ 長期運送契約 活性化 方案,
海運產業研究院.
- _____ (1995), 海運金融市場 效果的 金融調達 關 研究, 西江經營研究
所, 西江大學校經營大學.

鄭漢永 (1996), “OECD 加入 金融環境 變化”, 金融, 韓國 金融協會.

崔在洙 (1996), 海運政策論序說, 韓國海洋大學校.

泰炯仁, 白種實, 李洙澈 (1993), 國際競爭力 提高 國籍船社 船舶確保方案, 海運產業研究院.

韓國金融研修院 (1995), (Syndicated Loan).

韓國船主協會 (1990), 韓國船主協會30年史.

韓國輸出入銀行 (1980), 船舶金融 債權保全.

_____ (1993), 船舶金融, : 韓國輸出入銀行.

韓國海事問題研究所 (1989), 現代韓國海運發展40年史.

_____ (1989), 國際競爭力 測定方法, .

韓哲煥 (1999), “主要國 海運產業 國際競爭力 一考察”, 海洋水產, 海洋水產開發院.

海運產業研究院 (1995), 海運經營論 , , .

_____ (1996), 海運港灣產業 政策構想.

海運技術院 (1984), 船舶投資 資金調達.

海事技術研究所 (1992a), 船舶金融制度 改善方向 研究.

_____ (1992b), 가

2) 論文

金泰俊 (1992), “OECD 經常貿易外 去來 資本移動 自由化 規約 韓國 自由化 現況”, 對外經濟政策研究院.

_____ (1997), “OECD 加入 段階的 資本自由化 方案”, 經濟分析, 韓國銀行 金融經濟研究所.

閔星奎 (1984), “海運產業合理化 課題”, ,

- _____ (1986), “海運產業合理化 措置 以後 海運 海運政策”,
 _____, 3, pp. 11-44.
- _____ (1994), “海運環境 變化 2000 海運政策, 韓國 海運經濟研究”,
 _____, 19, pp. 11-46.
- 安寄明 (1996), “韓國 海運產業 備船意思 決定 影響 要因 關
 實證研究”, _____, 22, pp. 63-88.
- 吳鶴均, 李太雨 (1999a), “韓國海運 國際競爭力 低下要因 關 研究: 資本
 費 中心 ”, 韓國航海學會紙, 第23卷, 3號, pp. 61-73.
- _____ (1999b), “環境問題 關聯 規定 強化 開放經濟秩序
 船舶金融”, 海上交通政策, 第23號, 1卷, pp. 49-63.
- 柳爽馨 (1993), “ 外航船社 船舶金融 需要展望 資金調達 方案”,
 海運產業研究院, 通卷 106 .
- 李洸熙 (1999), “韓國 海運 成長動因 備船 研究”,
 _____, _____.
- _____, 李太雨 (1999), “ 海運業 備船 意義 誘因
 研究”, _____, 23, 1, pp. 85-98.
- 李善浩 (1991), “船舶金融 最近動向 活性化 方案”, 造船工業協會報.
- 李種仁 (1990), “ 海運產業 生產性 關 研究”, _____, _____.
- 李太雨 (1990), “The Gerschenkron Model and Its Applicability to the
 Shipping Industry: The Case of Korea”, _____, 10, pp.
 325-356.
- _____ (1991a), “ 國際船舶制度 國際船舶登錄 制度 比較研究”,
 _____, 15, 1 .
- _____ (1991b), “ 海運企業 國際競爭力 提高 海運稅制
 改善 研究”, _____, 12, pp. 119-132.
- _____ (1991c), “便宜置籍制度 國際船舶登錄 制度 比較分析”,

- _____ (1997), “_____”, _____, 15, 1, pp. 95- 110.
- _____ (1997), “_____”, _____, 1, 2, pp. 83- 100.
- _____ (1995), “產業國際競爭力決定要因理論的考察”, 韓國航海學會誌, 19, 3, pp. 35- 66.
- 全竣秀 (1992), “UR 海運 Service 協商國內海運產業役割對應方案”, _____, 3.
- 崔在洙 (1984), “海運力第4軍化研究”, _____, 12, pp. 9- 60.
- _____ (1988), “韓國海運產業合理化政策評價關研究”, _____, _____.
- _____ (1991), “_____”, 海運產業動向, 海運產業研究院.
- 韓國輸出入銀行 (1989), “船舶金融變遷最新動向”, 週刊海外投資情報.
- _____ (1991), “K/S 船舶金融制度”, 週刊海外投資情報.
- _____ (1992), “世界船舶金融環境變化船舶金融制度”, 輸銀調查日報.
- 韓國造船工業協會 (1983), “H.P. Drewry 船舶金融投資調查報告書”, 造船工業協會報 第67- 72號.
- _____ (1985), “船舶金融歷史的變遷現狀況下問題點”, 造船工業協會報, 第95號.
- _____ (1992), “世界船舶金融環境變化展望”, 週刊造船情報.
- _____ (1994), “多者間造船協定結果向後對應方案”.

3) 資料

與信專門金融總計, 1999.

韓國產業研究院, 海運總計要覽, 各號.

韓國產業銀行, 計劃造船 實需要者 選定申請(案內)書.

韓國船主協會, 海運年報, 各號.

韓國輸出入銀行, 輸銀調查月報.

2. 外國文獻

1) 著書

Abhyankar, Jayant and Bijwadia, S. I. (1994), *Maritime Joint Ventures*,
Paris: ICC Publications.

Branch, Alan E. (1988), *Economics of Shipping Practice and Management*,
London: Chapman and Hall Ltd.

Cheng, Philip C., (1980), *Financial Management in the Shipping Industry*,
Maryland: Cornell Maritime Press Inc.

Chida, Tomohei and Davies, Peter N. (1990), *The Japanese Shipping and
Shipbuilding Industries: A History of their Modern Growth*,
London: The Athlone Press.

Chrzanowski, Ignancy (1985), *An Introduction to Shipping Economics*,
London: Fairplay Publications Ltd.

Courtis, Sinon (1991), *The Law of Shipbuilding Contracts*, London: Lloyd's
London Press Ltd.(LLP).

Downward, J. M.(1981), *Running Costs*, London: Fairplay Publications.

Farthing, Bruce and Brownrigg, Mark (1997), *Farthing on International*

- Shipping*, London: Lloyd's London Press Ltd.(LLP).
- Frankel, Ernst G. (1987), *The World Shipping Industry*, New York: Croom Helm.
- Goldrein, Iain S. (1985), *Ship Sale and Purchase*, London: Lloyd's London Press Ltd.(LLP).
- Gorton, Lars and Ihre, Rolf and Sandevärn, Arne (1980), *Shipbroking and Chartering Practice*, London: Lloyd's London Press Ltd.(LLP).
- Grammenos, Costas Th. (1983), *Bank Finance for Ship Purchase*, Cardiff: University of Wales Press.
- Hans Ludwig Beth, Arnulf Harder and Kappel, Robert (1984), *25 Years of World Shipping*, London: Fairplay Publications.
- Harwood, Stephenson (1995), *Shipping Finance*, London: Euromoney Publications Plc.
- Kappel, R. (1984), *Development in the Second-Hand Market*, Bremen: Institute of Shipping Economics.
- Lee, Tae-Woo (1996a), *Shipping Developments in Far East Asia - The Korean Experience*, England: Avebury Publishing Ltd.
- Nevitt, Peter K. and Fabozzi, Frank (1995), *Project Financing*, London: Euromoney Publications Plc.
- Packard, William . (1989), *Shipping Pool*, London: LLP.
- _____ (1991), *Sale and Purchase*, London: Fairplay, Publications Ltd.
- Pain, Francis (1989), *The Financing of Ship Acquisitions*, London: Fairplay.
- Ready, N. P. (1998), *Ship Registration*, Hong Kong: LLP Asia Ltd.
- Sletmo, Gunnar K. and Boyd, Gavin (1993) *Pacific Service Enterprises and Pacific Cooperation*, Sanfrancisco: Westview Press.
- Sloggett, J. E. (1984), *Shipping Finance*, London: Fairplay Publications Ltd.

- Sohmen, Helmut (1986), *Shipping in Transition: 1983-1986*, Hong Kong: Fairview Printing Production.
- Spruyt, John (1994), *Ship Management*, London: LLP.
- Stokes, Peter (1992), *Ship Finance: Credit Expansion and the Boom-Bust Cycle*, London: LLP.
- Stopford, Martin (1997), *Maritime Economics*, London: Routledge.
- 小川 武 (1992), “わが國Bulk Shipping業の國際競爭力と21世紀に向けての對應”, 海運産業研究所報, 第26號, pp. 38-42.

2) 論文

- Lee, Jung-Ook (1989), *An Appraisal of Criteria for Evaluating the Worth of Shipping Investment from the National Standpoint*, Ph.D Thesis, University of Wales College of Cardiff.
- Lee, Tae-Woo (1990), “Korean Shipping Policy: The Role of Government”, *Marine Policy*, Vol. 14, No. 5, pp. 421-437.
- _____ (1996b), “Flagging Options: The Turning Point for the Korean Shipping Policy”, *Maritime Policy and Management*, Vol. 23, No. 2, pp. 177-186.
- _____, Shen, Mingnan, and Moon, Seong-Hyeok (1996c), “Current Problems in Sino-Korean Shipping Joint Ventures from the Chinese Partners' Viewpoint”, 韓國海洋大學校, 人文社會科學論叢, 4, pp. 149-156.
- Seyman, D. A. (1985), “Joint Venture Operations in Shipping”, Shipping Economists Conference, London, April 1985.
- Sohmen, Helmut (1986), “The Concerns of Shipowners in Today's Market and Regulatory Environment”, *Maritime Policy and Management*,

Vol. 13, No. 1, pp. 1-15.

3) 資料

日本船主協會, 海運總計要覽, 各號.

Drewry Shipping Consultant, *Statistical Tables*.

Fearnley, *Review* (annual).

Lloyd's Register, *Shipping Statistical Tables*.

Maritime Research Inc.(New York), *Weekly News Letters*.

The History of UNCTAD(1964- 1984), United Nations.

가

, 1994

가

(

) ,

가

1966

1970

가

晚學

가
孫兌鉉

가

가