

標題：日本對南韓航運及造船產業之疑問

屬性：市場

期別：第 319 期

今年五月 15、16 日於法國巴黎召開 OECD 第 126 次造船工作小組會議，其中議程之一為日本針對南韓造船產業發展近況提出相關疑問，認為其政府有插手介入相關產業而採取不合適之支持措施之虞，進而影響國際間正常公平競爭環境，因而要求南韓代表進行回覆，以澄清疑慮。



圖、會議開會狀況

日本提出的問題主要有關於南韓航運及造船產業之下列四項項目：一為造船退款保證 (RG, refund guarantees)、二為航運產業重組計畫 (Restructuring Plan)、三為造船職缺招聘 (Recruitment) 及最後是韓國海事促進公司 (KMPC, Korean Maritime Promotion Corporation) 的目的等議

題。

南韓代表於會議中針對日本疑問，逐一回覆整理如下：

(1)造船退款保證(RG, refund guarantees)

a) 關於船廠訂單之退款保證指南修訂

南韓政府並不介入金融機構(financial institutions)對個別船廠之退款保證核發與否，金融機構本身則根據其自主和商業判斷進行退款保證之核發。政府的理解是金融機構的評估是基於商業的角度出發的，因為它們為船廠核發的退款保證會影響其本身的利潤和損失。“ 接新船訂單適當評估之退款保證指南” (The RG Guidelines on the Evaluation of the Adequacy of Orders Received) 為金融機構於 2017 年 7 月船價極低時，其內部制定的一套標準，用於評估是否對船廠接之新船訂單為其進行退款保證之核發。換句話說，上述指南是金融機構為防止其核發退款保證後之損失，所建立之主動、預防性措施。此外，這些評估不僅基於船舶簽約船價，還基於其他多樣化成本因素，別如鋼材浮動價格、匯率、勞動成本及其它項目。

b) 退款保證核發數量及其條款

南韓政府沒有關於每家金融機構所核發退款保證數量或其條款的資料。據政府的了解，退款保證不僅由韓國進出口銀行(Korean Eximbank)，還由其他商業銀行和金融機構進行核發。

c) 有關承接虧損(loss-making)船價之新船訂單的相關資料

船廠承接船舶訂單為商業競賽活動下的結果，投標船價是船廠商業戰略中的商業秘密，會因造船公司和當地市場條

件而異。南韓政府沒有關於個別造船公司的商業活動資料，也沒有權利要求船廠提供合約船價。

已知金融機構擁有自己的退款保證核發標準以創造利潤最大化。在造船產業蕭條期間，退款保證核發條款非常嚴格，可根據市場發展變化進行修訂。而且，退款保證指南的修訂並不意味著金融機構允許造船公司以虧損的船價來簽訂合約。政府不宜干預個別公司的商業策略和金融機構的商業判斷。另一方面，低合約船價的受惠者為船東並由中創造利潤，南韓造船公司正在共同努力以提高船價。在 2014 年~2017 年期間，南韓船廠的大部分損失並非造船業務造成的，而是海洋工程領域所所造成的。造船公司之間若共謀制定船價可能會違反公平競爭。

(2) 航運產業重組計畫(Shipping Industry Restructuring Plan)

有關南韓航運公司預估訂購的 200 艘新船訂艘數，為南韓海洋和漁業部（MOF）根據南韓航運公司的需求和市場前景所估算的艘數，這些艘數字並非南韓政府的目標。採購新船和選擇船廠都由航運公司自主決定，政府無法干預民間航運公司是否採購新船。對於三年內採購 200 艘船訂單為“投機訂單”（speculative order）的意見，政府表示採購新船時機是航運公司經營戰略的一部分。

此外，如果了解南韓的新船訂單歷史時，這些訂單很難被視為“投機訂單”。南韓航運公司在 2014-2017 年（四年）間嚴重衰退時期的訂單數量為 208 艘，而日本新船訂單為 928 艘（依 Clarkson 研究公司數據）。

(3) 造船職缺招聘(Recruitment)

有關 3000 名員工的職缺招聘的議題，此乃造船公司對勞動力需求增長的估算，預計從 2019 年到 2022 年的未來四

年，估計每年平均招聘 3000 名職缺，由於造船市場復甦和訂單的增加，預計在不久的將來會增加招聘名額，職缺招聘數量取決於造船公司的判斷，政府無法按公司而加以分配。截至 2015 年，南韓造船員工人數已增加約 3900 人，但是由於造船產業的衰退，造成了過去兩年裡損失了 7 萬個工作職位。

(4) 韓國海事促進公司(KMPC, Korean Maritime Promotion Corporation)

韓國海事促進公司（KMPC）將成立並結合三個現有機構的功能，其機構包含韓國海事保險、韓國海運、海事運輸和海事交流資訊中心等三個單位。KMPC 不是用以支援造船產業的組織，而是加強南韓航運產業基礎設施和海事產業之競爭力。