

# 韓進海運破產事件對於我國航港政策之啟示



高雄科技大學 航運管理所  
主講人：楊鈺池 教授

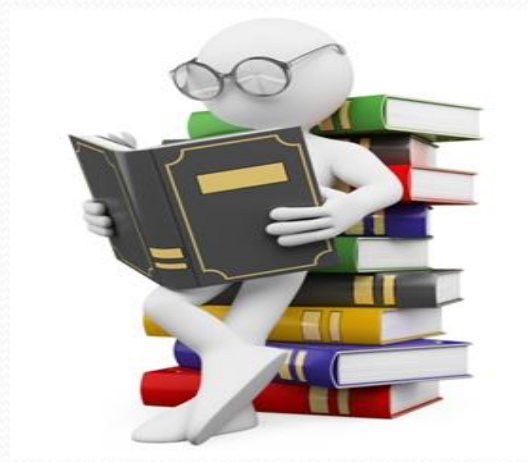
# 目次

1. 韓進海運發展沿革與貢獻度
2. 韓進海運破產事件之發生歷程與主要原因
3. 韓進海運破產事件對於韓國航港產業影響
4. 韓進海運破產事件對我國航港政策之啟示
5. 結論與建議



# 1.韓進海運發展沿革與貢獻度

- 1.1 韓進海運發展沿革
- 1.2 韓進海運對韓國航空產業之貢獻度





# 1.韓進海運發展沿革與貢獻度

- 1.1 韓進海運發展沿革
- 韓進海運（Hanjin Shipping）是大韓民國企業韓進集團旗下的海運公司，為全球第7大海運集團，是韓國最大的世界級貨運公司，主要由200多艘貨櫃輪、散裝貨船和液化天然氣船組成的船隊，運營著全球60多條定期和不定期航線，運航35個國家的90多個港口，其中包括14個貨櫃專用碼頭及2座物流轉運中心，每年向世界各地運輸上億噸貨物。
- 公司總部位於大韓民國首爾特別市。其在世界主要港口城市如高雄、東京、釜山、上海、青島等城市之港口設有專用港區。

- 1977年5月: 趙重勳成立韓進貨櫃運輸公司(HJCL)
- 1978年10月: 公司開辦首條韓國至中東的長途定期貨櫃輪服務，由靜石號擔任首航。
- 1979年3月: 公司開辦韓國至北美西岸越太平洋航路。
- 1983年9月: 推出北美太平洋西岸航路每周定期貨櫃班輪。
- 1986年1月：開辦至北美東岸航路。
- 1986年7月：推出冷凍貨櫃服務。
- 1986年11月：開始經營美國西雅圖專用碼頭業務。
- 1988年12月：HJCL與KSC合併後更名為韓進海運（HJS）。



- 1989年3月：加入泛太平洋運價穩定協定組織(TSA)。
- 1990年1月：收購熱軋鋼卷產品專用船「韓進匹茲堡號(38,393DWT)」。
- 1990年11月：歐洲地區總部從英國倫敦遷至德國漢堡。
- 1991年1月：開始提供鐘擺式服務模式(Pendulum Service, 歐洲航線+北美南西岸航線)。
- 1991年5月：被韓國天然氣公司選為液化天然氣船的運營商。
- 1992年5月：韓國第一艘4,000TEU級貨櫃船正式下水營運，命名為「韓進大阪號」。

- 1992年12月：成為韓國首家總營銷額超過1萬億韓幣的船運公司。
- 1996年6月：韓國首艘5,000TEU貨櫃船「韓進倫敦號」投入運營。
- 1998年3月：與DSR-Senator、朝陽商船及UASC締結聯盟關係。
- 2001年6月：成立韓進物流（HJL）。
- 2003年1月：加入CKYH聯盟。
- 2007年5月：在中國衢山島建立世界上最大的船舶修理廠。
- 2008年7月：與Keoyang航運合併。
- 2009年5月：韓進海運釜山港新港2-1期正式開放使用。
- 2009年12月：成立韓進海運控股公司。



- 2010年6月：韓進首次引進的10,000TEU級貨櫃船正式下水，命名為「韓進韓國號」。
- 2010年7月：韓進位於西班牙阿爾赫西拉斯貨櫃專用碼頭投入營運。
- 2011年3月：韓進海運投入首艘超大型油槽船「韓進臘斯塔努臘號」
- 2011年3月：韓進位於越南新港蓋梅國際深水港貨櫃專用碼頭正式投入營運。
- 2012年12月：實現歷史上第一次年銷售額達到10萬億韓元。
- 2014年3月：台灣的長榮海運加入CKYH聯盟後，組建成新的CKYHE聯盟。



- 2015年3月：韓進海運聯手現代商船和陽明海運推出新的遠東-南美洲的服務航線。
- 2016年5月：韓進與德國的赫伯羅特航運、日本的日本郵船、川崎汽船及商船三井和台灣的陽明海運公司等五家公司合組『THE Alliance』海運聯盟。

## 1.2 韓進海運對韓國航港產業之貢獻度

- 韓國海運業佔國內生產總值的2.5%，
- 營業額達到39兆韓幣，
- 賺錢外匯達266億美金，
- 佔第七位輸出產業，
- 海運船噸總數曾經全球第五大。
- 韓進海運自1977年設立，
- 歷經39年寒暑讓釜山港曾經達到全球貨櫃港第三大，轉口櫃量排名全球第二大。



## 2.2 韓進海運破產事件之發生主因

- 2.1 韓進海運破產事件之發生歷程
- 2.2 韓進海運破產事件之發生主因



## 2.韓進海運破產事件之發生主因

- 2.1 韓進海運破產事件之發生歷程
- 2016年8月31日：該公司宣布董事會已經通過申請破產保護，並暫停所有航運服務。
- 2016年9月：韓進海運最大債權人韓國產業銀行（KDB）決定自9月4日起停止對該公司提供財務援助<sup>[9]</sup>，現在正面臨全球扣船的危機，因破產效應持續發酵，將衝擊全球耶誕節商機。
- 2016年11月21日：破產後首批資產在華拍賣，484個空貨櫃拍了331萬餘人民幣。
- 2017年2月17日：南韓法院正式宣告韓進海運破產。



# Hanjin Shipping

A South Korean court declared the company bankrupt on February 17

# HANJIN

Once the 7th largest sea transport company in the world

(Data from Sept 2016)

Founded in 1977

Headquarters: South Korea



Shares

Filed for bankruptcy protection on Aug 31, 2016



Sources : Alphaliner/Google Finance/AFP Photo: David Mcnew

## 2.2 韓進海運破產事件之發生主因

### 1. 企業經營不善

- 韓進海運為全球第 8 大貨櫃船公司。近年國際貿易不景氣，海運市場欠佳的影響，過去 5 年以來韓進有 4 度繳出虧損成績單，截至 2015 年底為止負債比例高達 847.8%。韓進今年共有 3,890 億韓圓的公司債將於 2016 年內到期，但截至去年底為止帳上現金僅有 2,410 億韓圓。

### 2. 股東不積極支援

- 債權人已向韓進海運大股東韓進集團尋求 7,000 億韓圓的金援，不過據韓進集團關係人士透露，「目前已向韓進海運進行 1 兆韓圓金援，故若再追加進行 4,000 億韓圓以上金援的話，集團整體也可能將陷入危機，故為了讓南韓航運業進行重整，考慮放棄韓進海運的營運權」。



- 韓進海運的財務狀況受到近年國際貿易不景氣，海運市場欠佳的影響，截至2015年底負債高達6.6兆韓元、負債比近850%，預估2016年全年將虧損50億美金。
- 由於長期財務狀況不佳，2016年5月，韓進海運已在債權人主導下計畫開始重組，但在8月底，公司最大的債權人南韓產業銀行否絕了這個計劃，並決定在9月初結束所有的金援，此也成為導致邁向韓進海運破產之路的重要因子，

### 3. 新舊會長的消極態度回應

- 全球第7大、韓國最大集運公司韓進海運，上月底申請破產保護後，上周獲母公司韓進集團提供1000億韓圓救助，當中400億韓圓是來自會長趙亮鎬。
- 除趙亮鎬外，前副會長崔恩英亦承諾支付90億韓圓，同屬韓進集團旗下的大韓航空，亦是韓進海運的股東之一，已通過向韓進海運借出600億韓圓的計劃。

### 4. 韓國政策銀行未支援

- 由於長期財務狀況不佳，2016年5月，韓進海運已在債權人主導下計畫開始重組，但在8月底，公司最大的債權人南韓產業銀行否絕了這個計劃，並決定在9月初結束所有的金援，此也成為導致邁向韓進海運破產之路的重要因子，今次韓進海運申請破產保護，主要由於最大債權人韓國產業銀行拒絕債務重組方案。



- 事實上，韓國產業銀行也是現代商船的主要金主，有業內人士分析，韓國產業銀行拒絕韓進海運的重組方案，是希望韓國船運業務整合。

## 5. 政府消極應對

- 韓國政府表示，政府或央行不會向企業直接注入資金用作重組，但會向受重組影響的中小企提供支援，包括提供低廉貸款及提供資金維持造船業的職位，亦協助受嚴重影響地區的工人。政府同時安排韓進海運的同業現代商船及其他小型船運公司，接管原由韓進海運負責的航線。
- 朴槿惠總統針對韓進海運作出批評，指該公司以為政府必會出手拯救，但她強調政府不會盲目支持有財政問題的企業，指該等企業應先行收緊財政。

## 6. 窮途末路破敗收場

- 韓進海運2016年會在 8 月 19 日或 20 日提出自主重建計畫，而韓進海運債權人指出，「韓進海運若無法籌得足夠資金的話，除了進入法定管理之外、別無選擇」。而韓進海運公司在舉行的理事會會議上決定向首爾中央地方法院申請法定管理（指對瀕臨倒閉的企業，由法院指定第三者管理）。



# 3.韓進海運破產事件對於韓國航港產業影響

- 3.1 對於韓國航港產業影響
- 3.2 韓進海運破產事件之韓國政府因應策略



# 3.韓進海運破產事件對於韓國航港產業影響

- 3.1 對於韓國航港產業影響

- 1. 扣船遲交貨物事態嚴重

- 韓進海運8月底申請破產保護後，韓進有93艘船舶行駛於海上，全球51個港口拒絕韓進的船隻入港，涉及價值約145億美元的貨物。雖然隨着法庭介入，不少貨輪已獲准進入港口卸貨，但仍有部份仍被扣押；事件對韓國出口也有影響。
- 許多企業此前委託韓進海運的貨物，皆因韓進海運無預警的宣告破產，而導致目前這些貨物正滯留公海，無法運抵目的地，以南韓三星電子 為例，三星電子就有多達 16 個貨櫃之貨品，仍隨著韓進海運在公海上載沉，價值約達 3800 萬美元。



- 因為全球各大港口擔憂，一旦讓韓進海運貨櫃船入港卸貨，那麼相關的船塢費用及卸貨費用，港口恐怕將會索討無門，三星電子委任律師對此無奈地說道：「現在的情況就像你搭上了公車之後，卻被臨時告知無法下車。」

## 2. 轉口貨櫃移外移效應

- 釜山港貨櫃處理量2016年1941萬6000個標準櫃，較2015年1941萬9000個標準櫃，減少0.3%左右。其中進出口是984萬1000個，較前年936萬3000個增加2.3%。轉口櫃是984萬1000個，減少2.6%。
- 轉口櫃減少主要原因在於海運市場不景氣與韓進破產事件所致，韓進轉口櫃大約有105個，釜山港務公司為避免轉口櫃外移擴大，對於越南、西日本、中國吉林與黑龍江省以及俄羅斯遠東地區船東與貨主進行港口行銷，希望降低轉口櫃外移情形發生。

### 3. 外輪分食貨載量

- 全球第七大航運巨擘韓進海運 營運陷困境、由法院接管，高達 140 億美元的貨物遭到擱置，台、陸、荷蘭、瑞士的航運業者紛紛加開貨船分擔載貨量。南韓業界擔憂，假如大型航運商吃下韓進海運所有業務，那麼南韓港口恐遭邊緣化，上海港料將受惠。
- 朝鮮日報 9 日報導，全球最大貨櫃航運巨頭馬士基航運 (Maersk Line) 8 日宣布，韓進海運落難後，公司接到不少求救電話，為了滿足客戶需求，下週擬加開連結上海、釜山、洛杉磯的新航線，由六艘載貨量達 4,000 TEU(標準 20 呎櫃) 的貨櫃船負責運輸。
- 全球第二大航運公司地中海航運 也將在下週加開連結中國大陸、釜山和加拿大的新航線，而大陸的中遠集裝箱運輸 (COSCO)、台灣的陽明海運也加派船隻，滿足亞洲、美國的航運需求。



#### 4. 航運聯盟重組造成航線數與櫃量下降

- 2017年4月份航運策略聯盟將會從現在四個包括 2M, O3, CKYHE 以及 G6 減少到 2M+H, Ocean 以及 THE 聯盟。根據韓國海洋水產開發院預估明年釜山港轉口貨櫃量會因聯盟航線調整減少35萬標準櫃，同時越太平洋航線將會從現在的15條減少到13條，遠歐航線將會從現在3條減少到2條。
- 聯盟航線數下降將會相對減少轉口櫃量，未來釜山港轉口來自北中國港口與日本港口，將會因聯盟航線改編，貨物減少40%以上，

## 5. 失業勞工漂流海上船舶

- 當韓進破產宣告後，該拍賣船舶已經處分過後，最可憐仍有兩艘漏網之魚的韓進海運船公司在海外飄蕩的船員，一艘5000標準櫃船舶在新加坡，一艘4000標準櫃級船舶在加拿大，兩艘皆屬於附國籍條件光船租賃契約，所有權屬於外國銀行，船上平均16-18人皆待援助，目前有國際勞工聯盟與當地船員工會停工糧食和飲水，不知道何時能夠離開港口回韓國，只能在茫茫大海等待援助。



## 6. 託運人出口運費增加

- 年底採購旺季即將來臨，目前正是業者建立庫存的關鍵時刻，韓進海運捅出簍子，讓來往亞洲和北美的航運大受衝擊、運費暴衝。路透社報導，由於零售商急著想在年底旺季前找到運輸貨物的船隻，因此貨櫃航運業者已宣布，10 月份起，航運費率將一口氣調漲 50%。
- 美國農業部本週四 (9 月 8 日) 出版的報告就顯示，將 40 呎貨櫃從美國西岸運送到亞洲的費率已在本月來到 1,700 美元，與 5 月份的 788 美元相較，整整飆升了兩倍以上。報告稱，估計韓進海運遭法院接管，對港口運作和航線的影響，將長達 2-3 個月。

## 7. 造船產業低迷持續

- 韓國造船業曾經是世界第一產業，由於擴充太大，再加上財閥重複投資，近來全球船舶運力供給過剩造成運價下跌，使得船公司不願造船，以租船方式來替代自有船，韓進與現代商船已經頻臨破產邊緣內需不振，再加上中國大陸造船廠低價搶市，使得韓國造船廠更是慘澹經營，看到造船廠員工大量裁員、被辭員工靠打臨工過日、三星重工的衣服被扔在垃圾桶、釜山市商家營業額大減或關門，寒冬好像提早來臨。
- 曾經韓國政府大力發展釜山港灣城市成為航港產業群聚中心，現在好像理想與現實之間差距甚大，讓人不勝噓噓。



- 韓國慶南倉源道的一家造船廠，正在解體船起重機，曾經有8000名以上的職工，由於造船市場不景氣，造成訂單不足虧損擴大，最後只好宣告破產，解僱員工。原來靠造船廠員工維生的商家與餐廳，大多關門，剩下殘存麵店，一天賣不到二十碗麵。原來住在造船場附近公寓的125戶人家只剩下10家，街道上看不到幾個人，綿綿細雨打在今年三月被辭造船廠員工身上，已經分不出雨水還是淚水，因為要家小要生活，又要付房租費用，只能打臨工過日。
- 對於韓進海運的職工與釜山市航運業者大聲疾呼政府能夠出手救韓進海運，真可謂雪上加霜。

## 3.2 韓進海運破產事件之韓國政府因應策略

- 自從2016年8月份韓國政策銀行未給予貸款展延，韓國政府所開出三大條件
  1. 與債權團體協商財務調整、
  2. 降低租船費用
  3. 加入航運策略聯盟。
- 韓進海運無法滿足前兩項要求，最後政府未支援落入破產命運，曾經擁有141艘船舶，現在被法院扣押或拍賣，僅剩下1兆7千億金額而已。



## 1. 政府出手處理扣船卸貨問題

- 韓國產業銀行最近發信給現代商船海外貨主信件揭露，韓進海運破產是既定的事實，已經起死回生有困難。此信似乎在說明，韓國產業銀行在決定支援500億給韓進海運，以解決船舶靠岸與卸貨問題時，已經準備放棄韓進海運，同時鼓勵海外貨主都支援另一家國輪現代商船，政府並且希望現代商船準備接收韓進海運剩下的優良資產。

## 2. 韓國海洋振興公司出帆

- 韓國政府在2018年上半年，將對韓國海洋振興公司，提供1兆5千韓幣以支持該公司提供韓國商船公司船舶融資購買新船的保證、港埠碼頭的物流設施收購、二手船收購與再轉租使用、對海運市場數字與情況預測以及對老舊船舶的拆解等業務。
- 韓國政府為扶持現代商船取代韓進位置，出台許多船舶融資措施，例如設立5兆韓幣資金的韓國海洋公司出來協助航商舊船買賣與再租傭、新船融資以及海內外韓進碼頭購買與移轉。然而現代商船是否會如願在今年由虧轉盈，成功取代韓進成為過去第九大位置，仍需時間觀察。



### 3. 扶持現代商船取代韓進如意算盤

- 現代商船2017年收益率為6%，比去年同期來比表現欠佳，即使有46%的貨運量成長，但是每櫃收益為973美金，與前一年同期的1037元美金，衰退不少。其他船公司收益率平均4%-28%，現代商船表現不如預期，雖然加入2M，好像並未雨露均霑，問題何在？
- 當初現代商船財務危機時，韓國政府要求要他加入聯盟，政府才願意救他，被迫加入結果，主要航線仍掌握在外商手中。
- 根據韓國海洋水產開發院報告顯示，韓國到北美市場貨載率僅有16%是國輪承載，其他皆是外商，得看出現代商船並未從韓進破產後完全繼承貨量僅有1%，反而是大部分被外商拿走。

#### 4. 現代商船重整旗鼓東山再起

- 現代商船對外宣布在2021年以前將會訂造新船擴充船隊讓船舶運能占全球的市場的5%，世界有名貨櫃雜誌Alphaliner批評此發展發展目標是“不切實際”。現代商船大膽預測2021年該公司占全球運能，將從現在2.2%提高到5%，幾乎要兩倍以上。  
為實踐占全球5%的船舶運能，則現代商船要從現在45.5萬TEU提高到1.1百萬TEU，其代表到2021年要增加65萬TEU，可是近期沒有任何造船計畫，因此是否會達成目標，仍需靠時間來檢驗。
- 現代商船社長柳倉根表示，韓國政府如果願意支持該公司建造100萬標準櫃貨櫃船，非常樂觀其成。但是要建一百萬標準櫃大船需要40艘還需要貨櫃，所需要費用近9兆韓幣，至今韓國商業銀行，並無商議討論，所以以希望政府積極應對。



- 韓國海洋大學專家 Ryu Dong-geun 指出，韓進海運的業務全部被跨國航運巨擘瓜分，那麼諸如現代海運 (Hyundai Merchant Marine) 等南韓業者的生存勢必會受到威脅。Maersk、MSC 旗下的船隻數量是韓國業者的 8-10 倍之多，且部分貨櫃船的載貨量還多達 18,000 TEU，至今南韓業者還無如此規模。貨櫃船的載貨量愈大，價格競爭力也愈高。

**“2M” ALLIANCE + HMM:  
EAST-WEST TRADE LANES CAPACITY BREAKDOWN**



**TOTAL EAST-WEST TRADE LANES**

- 9.7% Hyundai
- 38.9% MSC
- 51.4% Maersk with Hamburg Sud Group

**TRANS-ATLANTIC**



- 47.9% MSC
- 52.1% Maersk with Hamburg Sud Group

**TRANS-PACIFIC**



- 15.2% Hyundai
- 17.4% MSC
- 67.4% Maersk with Hamburg Sud Group

**EURO-FAR EAST**



- 8.1% Hyundai
- 49.9% MSC
- 42% Maersk with Hamburg Sud Group

- 現代商船向韓國發展銀行要求99000億韓幣（2694.47億台幣），將近10兆韓幣的支援，其中購買船舶是56000億韓幣、貨櫃是33000億韓幣以及收購海外碼頭是10000億韓幣。以讓現居第十五位在2022年提升到第八位全球貨櫃公司排名。然而，拿國民納稅錢來支援，如果現代商船經營失敗則將會付諸流水，也一直被人詬病之處。
- 現代財務狀況仍有問題，配合政府收購韓進海內海外資產，坦白說,現在需要止血減少成本支出，否則需要投入許多現金來救他，會挺辛苦的。就好像在高雄港有五座碼頭，以目前貨櫃量來估算兩座碼頭已經可以，勢必未來仍須處理多餘的碼頭。



## 5. 韓國海運競爭力急遽下降

- 自從韓進海運破產後至今已經一年，韓國政府雖然積極提出扶持國內航商方案，但是仍然結果不如預期。
- 全體國內航商運能方面，從2016年8月的105萬TEU下降到2017年8月的39萬TEU；越太平洋航線佔有率自從2016年8月的10.9%減少到2017年8月的5.8%；國內航商在釜山港貨載率，從2016年8月38.1%減少到2017年8月34.2%，足見韓國海運競爭力日益衰退。
- 2016年九月韓進破產遭法院接管，部分船隻和航權由現代商船、以及韓國新成立的SM Line(森羅航運)接手。  
◦ 目前現代商船和SM航運的合併運載力僅有39萬TEU，遠不及去年8月底韓進海運和現代商船的合併運載力105萬TEU。

- 現代商船在美國/亞洲航線的市佔率僅有5.8%，低於去年6月底韓進和現代商船的合併市佔率10.9%。
- 南韓航運業今非昔比，部分原因是韓進破產後，出清船隻和航權，南韓業者無法全數吃下，導致規模驟減。韓進原本有71條全球航線，但是SM航運只買下其中50條，關閉其他航線。韓進擁有100艘貨櫃船和44艘散裝乾貨船，部分被韓國的現代商船和SM航運收購，但是核心資產則被外國業者買走。快桅航運和地中海航運向韓進買進了九艘運載力高達1.3萬TEU的貨船。
- 業界人士說，韓進擁有龐大的有形和無形資產，韓國也許不會再出現像韓進一樣的航運巨擘。有人更悲觀表示，如果不整合競爭優勢，韓國將從航運界要角、淪為無足輕重的小角色。



## 6. 政府出手支援造船業度寒冬

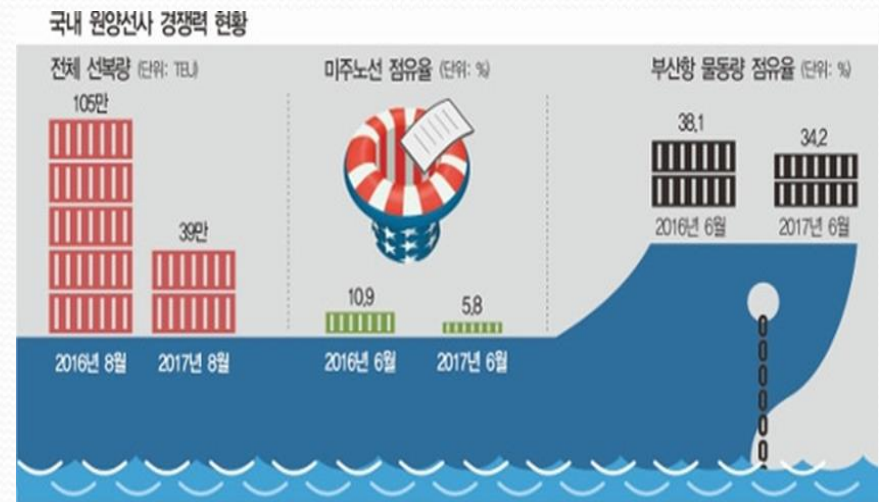
- 全球第2大造船廠大宇造船（DSME）在1年多前才接受韓國政府紓困，但低油價及全球貿易萎縮使該公司持續嚴重虧損，眼看該公司即將在4月面臨資金斷炊危機，政府近日再次注資2.9兆韓元（約26億美元）。
- 除了上述2.9兆韓元紓困金之外，韓國開發銀行及韓國輸出入銀行額外將價值1.6兆韓元的債務轉為股票，以此形式對大宇造船注資。
- 根據政府紓困協議，大宇造船的債權人及債券持有人必須同意債務重組，最多將80%的債務轉為股票，且償債期限最多延長5年。
- 大宇造船在17個月前才接受政府紓困4.2兆韓元，當時已引來外界批評，無奈全球海運產業低迷使該公司債務持續增加。韓國主管機關表示：「政府預期大宇造船在4月就會面臨資金危機，倘若不出手相救恐怕發生債務違約，迫使該公司聲請破產。」

- 大宇造船自前幾年投資海外能源案後，便因國際油價跌破每桶50美元，使該公司不敵龐大鑽油設備成本而債台高築。近來全球貿易量萎縮更使大宇造船訂單銳減，至去年為止已連續4年虧損。去年該公司新訂單總額僅16億美元，遠低於財測目標的62億美元。
- 大宇造船今年將有9,400億韓元債務到期，其中4,400億韓元將在4月到期，使政府不得不再次紓困。韓國政府估計大宇造船若在今年破產，將使韓國經濟產值損失48.4兆韓元，因為多達5萬人將失業，且有1,300家承包商將連帶破產。
- 韓國政府預計，這次紓困能讓大宇造船在2021年底前將債務股本比降至250%以下。去年底該公司債務股本比高達2,700%。



# 4.韓進海運破產事件對於台灣航港政策之啟示

- 仁川大學東北亞物流研究所教授 Ahn Changho 指出，「韓進海運破產將成為南韓航運業的最大危機，且同時，恐將引發主要港灣交易量減少、造船廠船舶訂單萎縮等嚴重後遺症」。



(자료: 파어스·부산항만공사 등)



## 4.韓進海運破產事件對於台灣航港政策之啟示

### 1. 政府出手減少韓進對運價衝擊

- 「韓進海運公司」8月31號向南韓首爾法院聲請破產。為維護航運秩序，交通部航港局今天(7號)呼籲相關船運業者，應依照「船舶運送業運價表」、「海運承攬運送業集運費率表」等規定運價，進行收費並放貨。業者不得隨意滯留貨物，影響進出口貿易進行。
- 航港局提醒各進出口商貨主，若是預付運費者，應儘速舉證後領貨提櫃；若運費為貨到付款者，應付清規定運費後領貨。針對未報請航政機關備查、收取費用，擅自抬高收費或擾亂航運秩序的業者，航港局將依航業法調查處分。



## 2. 韓進海運台灣職工前途未卜

- 在台灣韓進海運工作的員工，聽到企業接受法院破產管理，對於前途未明忐忑不安是可以理解的。台灣港務公司當時應該對於韓進撤租專用碼頭事情，台灣勞工就業與補償善後如何處理問題，相當關注。
- 據悉員工薪水與2016年已經決算付清，船員也安排辭退下船。此外，韓國政府補助現代商船接手收購韓進在海內外貨櫃碼頭、資產與職工，在高雄港則在2017年5月接收三座原先韓進承租專用碼頭，承接原先勞工移轉到公司上班，並且接手馬士基與地中海公司每年五十萬到六十萬TEU貨櫃處理量，相信對高雄港營收及裝卸量之影響降到最低。

### 3. 海運業獎勵與振興措施

- 行政院在2017年5月8日調整為「因為全球航運景氣衰退航運業獎勵振興與產業升級措施方法」，600億貸款對象主要以累計4季虧損的國輪公司為限方可申請，在上市櫃企業中，例如陽明、長榮、四維航業符合條件。其中陽明、長榮關係我國國際運輸極鉅，陽明海運在過去四季，累計虧損已達168.26億元，長榮也虧損89.14億元。
- 本案自開辦以來，迄今已經有90家航運業者受惠，後後續持續觀察國際航運與經貿情勢，並透過每年定期舉辦航港座談會，傾聽業者經營實務需要與興革建言，並適時檢討方案內容。



- 獎勵措施：含貨櫃航商客製化獎勵、藍色公路實櫃獎勵、轉口散裝貨增加獎勵等，經統計後完成獎勵金額發送。
- 振興措施：
- (1)港埠業務費、租金減免
- (1.1)對象：提出申請時前4季發生累計虧損之我國籍船舶運送業者。
- (1.2)範圍：包含國際商港碼頭碇泊費減免，與國際商港土地設施之資金減免。

- (2) 新增資金優惠措施
- (2.1)對象：我國籍船舶運送業，且規模超過行政院核定之中小企業認定標準。
- (2.2)範圍：依「金融機構辦理振興經濟非中小企業專案貸款暨信用保證要點」。
- 促進產業升級措施：我國籍船舶運送業可向國發會申請專案貸款，用途包含我國籍船舶運送業因購置(建)、設備、土地、營業場所、資本性修繕及營運周轉等支出所需之資金。



## 4. 現代商船接收韓進碼頭續租

- 現代商船與2M聯盟關係在2020年到期，韓國海洋水產開發院建議在到期前，希望政府設立海洋振興公司能夠金融支援現代商船建造新船，從46萬TEU運能增加100萬TEU，將會增訂40艘大船。但是由於與2M聯盟到期後，想獨立經營航線有困難，所以仍須規劃因應腹案出來。
- 現代商船由於配合政府政策承接韓進碼頭，承作馬士基與地中海航運貨櫃裝卸業務。在加上2020年2M+現代商船到期，是否仍有現代商船來負責兩公司貨物處理業務，仍有變數。

## 5. 我政府造船融資政策不足

- 因為日本與韓國造船廠與銀行連成一起服務到位，船舶融資業務發達所致。陽明由於是國輪配合政府提升台船建造14000級TEU,在台船建造五艘船舶，主要提升台船建造萬TEU級以上船舶實力。
- 自從1977年廢除國輪國造政策以後，便無任何船舶融資政策出爐，台船必須靠自己維生，甚至連信用保證都要自己想辦法，過去還有台銀和交通銀行所謂政策銀行提供貸款融資給船東在台船造船，現在只能靠國輪愛國心造船。
- 同時政府也該考慮規劃一下我們的船舶融資政策來支持國輪國造，以發展船舶金融市場吧。



- 2017年航運市場仍呈現不景氣狀況，韓國政府為提振海運與造船業因應不景氣造成營運嚴重衝擊，提供4兆2000億韓元基金來紓困。
- 其中包括設立韓國船舶公司的1兆3000億元，現在擴充到2兆6000億元；
- 全球海洋基金的1兆韓元；
- 政策銀行負責中古船購買和再租賃的1兆9000元，
- 提供航運與造船企業來進行產業結構調整，以便度過2017年不景氣難關。

## 5. 結論





## 5. 結論

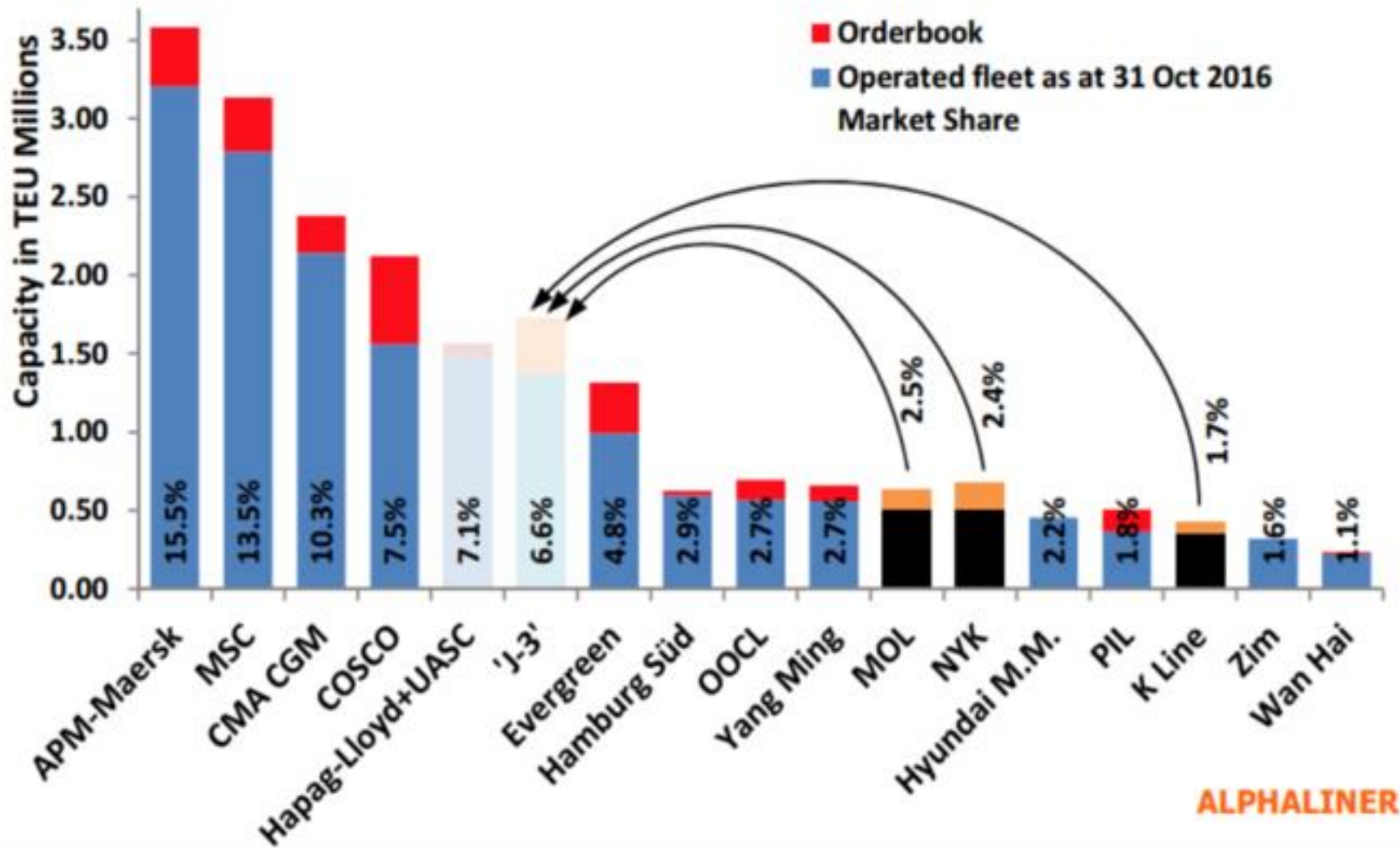
1. 珍惜國輪船公司在航港產業存在價值，提供優惠措施來留住轉口櫃量。
- 釜山港在2017年會因海運聯盟重組與韓進破產事件，預估越太平洋與遠歐航線加起來會減少35萬櫃量，造成釜山港務公司困擾不已。
- 一般而言，國輪經常會以自己國家港口作母港，韓進倒了，無國輪船公司可以建議聯盟航線改靠母港，當然轉口櫃量也少了！

## 2. 台灣航運慘澹經營努力向前

- 台灣的航運產業在“Alphaliner 100”，這個專門針對海運貨櫃量評比的網站，顯示台灣在世界 30 大貨櫃船公司就佔了四間，分別為長榮海運（第 5）、陽明海運（第 7）、萬海航運（第 17）以及德翔海運（第 25），台灣國土面積之小，但是在 2016 年，台灣船隊規模是世界排行第 11 名。
- 但是再看看韓國，在先前世界第六大海運公司韓進倒閉之後，現代集團成為韓國航運業的龍頭，排名世界第 13。台灣航運業在沒有向韓國政府多元化航運政策支援下，仍然能夠名列前茅，相信台灣航運業自力更生慘澹經營之結果值得喝采。



## There will only be 14 global carriers in 2018



### 3. 貿易保護主義高漲不利航業發展

- BIMCO認為全球貿易保護主義高漲將不利於航運產業發展，2017年1月初有351艘船舶停航，大約有140萬TEU，約佔全球7%的船舶運能。川普政府上台後撤簽TPP，並強調雙邊對等的自由貿易協定。真的希望我們交通部儘早成立川普時代美國優先保護主義對台灣航港產業影響的評估小組或論壇。韓國海洋水產開發院估算對美貿易衰退，將會減少30到70萬TEU，那麼我們並未有台美自由貿易協定的保障，我們又會衰退多少呢？相信是值得關注的議題。



#### 4. 嚴謹企業治理重要性

- 韓進海運公司是韓國第一大貨櫃航運公司，但因為營運狀況急遽惡化，陷入資金周轉困境。正式宣告破產後，對全球海運上下游相關產業鏈，產生極大衝擊。
- 自由競爭市場便是如此，如果沒有嚴謹企業治理，轉手他人賣掉資產是正常的，台灣航運企業如果是家族企業，也會擔心繼承者們是否有意願繼續經營，如果不是，當然也會像韓進海運一樣，邁向破產命運，所以經營者應該如履薄冰引以為鑒。

## 5. 定期研商航運政策提升國輪競爭力

- 在韓國政府為支持造船業成為全球第一，推出許多船舶融資方案給船公司包括附國籍光船租賃契約、船舶投資公司、國家必需船隊以及最近的韓國船舶公司；對造船廠提供信用保證，雖曾經締造世界第一紀錄。
- 近來韓國已經倒了四家船公司，主要歸因政府也未積極介入拯救，銀行業不熟悉航運業只懂得不景氣雨天收傘，真的希望我們無論是政府、銀行、立委以及航港界能夠從韓進破產事件，學會教訓。特別是立委與銀行業者也需不太熟悉航港產業，是否航政司、航港局以及港務公司能夠多要求立委參與論壇或座談會、船聯會與航港產業是否定期與交通部長官開會討論面臨困難，相信政府與民間群策群力下對航運業困境提出解決良策與提升國輪競爭力是有幫助的。



# ~謝謝您的聆聽~

