

國立臺灣大學管理學院會計學研究所



碩士論文

Department of Accounting  
College of Management  
National Taiwan University  
Master Thesis

IAS37 虧損性合約對財務報表之影響-以航運業為例

The Impact of IAS37 Onerous Contracts on Financial Statements:  
The case of the Shipping Industry

張宜靜

Chang, Yi-Ching

指導教授：蔡彥卿 博士

Advisor: Tsai, Yann-Ching, Ph.D.

中華民國 102 年 6 月

June, 2013

## 謝辭

謝謝蔡彥卿老師在指導論文的過程中，總是給我足夠發揮的空間，卻能夠在我迷惘的時候，不厭其煩地回答任何問題，並且很快就能解答我的問題，指引我正確的方向，能當蔡彥卿老師的指導學生真的很幸運。此外，也要感謝李淑華教授與楊孟萍教授擔任口試委員，在口試時給予建議，讓這篇論文趨於完善。

同時，也要謝謝每次幫我預約跟老師討論論文時間的笮儀姐，因為笮儀姐更搭起我和老師間的橋樑。


在寫論文的過程中，謝謝我的同門師兄昱齊，總是在我碰到問題時，很熱心地跟我討論，並且絞盡腦汁地為我想辦法，也因為有朋友、家人與男朋友小沾的鼓勵與支持，讓我更有動力每天朝著目標前進，最後，我要謝謝 R00 這個溫暖的大家庭，在這漫長的過程中，雖然大家曾經一起崩潰，但最終總還是會互相扶持、互相加油打氣，還能一起找樂子，讓研究所的生活更加充實，也增添了更多的樂趣。

張宜靜 謹識

于台大會計系研究所

民國 100 年 6 月

## 摘要



台灣上市櫃公司已於 2013 年依國際會計準則(IFRS)編製對外財務報告，故本研究藉由分別列舉已於 2013 年以前採用 IFRS 之中國航運業及於 2013 年始採用 IFRS 之國內航運業於財務報告中與虧損性合約負債準備相關之附註揭露，以探究航運業依國際會計準則第 37 號規定於實務上提列虧損性合約負債準備之運用與其對財務報表之影響，並討論其實務運用上可能面對之疑義。

中國航運業及國內航運業於財務報告中有關虧損性合約負債準備提列之附註揭露確有不一致之情形，故本研究進一步討論可能減少不一致之建議，同時並介紹根本解決之道—租賃草案之生效，以期降低航運業公司因對虧損性合約負債準備相關規定有疑義產生適用不一致之情形，增加財務報告之可比較性。

關鍵字：IAS37、虧損合同撥備、虧損性合約、航運業

## Abstract



Listed companies and OTC companies in Taiwan have adopted International Financial Reporting Standards (IFRS) since 2013. By comparing the financial reports of Chinese shipping companies which have adopted IFRS for years with Taiwan shipping companies which start to adopt IFRS from 2013, the thesis discusses the challenges and difficulties that the shipping companies may face when they adopt International Accounting Standard 37 (IAS37) and the impact of IAS37 onerous contracts on financial statements.

There are indeed differences between China shipping companies and Taiwan shipping companies when disclosing onerous contracts. Therefore, in order to reduce the differences between the shipping companies when disclosing onerous contract and to approve the comparability of financial statements, the thesis further discusses the possible solutions and introduces the fundamental solution, the draft standard on leases coming to effect.

Keywords: IAS37, Onerous contracts, The Shipping industry

# 目錄



謝辭 .....	II
摘要 .....	III
Abstract .....	IV
表目錄 .....	VII
<b>第一章 緒論 .....</b>	<b>2</b>
第一節 研究背景與動機 .....	2
第二節 研究目的 .....	3
第三節 研究架構 .....	4
<b>第二章 文獻探討 .....</b>	<b>6</b>
第一節 IAS37 負債準備及虧損性合約 .....	6
第二節 IAS36 資產減損 .....	8
第三節 虧損性合約負債準備與資產減損之比較 .....	13
第四節 IAS17「租賃」與租賃草案之比較 .....	15
<b>第三章 IAS37 虧損性合約相關議題之解析 .....</b>	<b>17</b>
第一節 虧損性合約之會計處理 .....	17
第二節 IAS17 下價值減損之會計處理 .....	23
第三節 租賃草案下價值減損之會計處理 .....	25
<b>第四章 實務分析 .....</b>	<b>28</b>
第一節 中國企業提列虧損合同撥備實例 .....	28
第二節 我國企業於 IFRS 轉換年提列虧損性合約負債準備實例 .....	40
第三節 IAS17 下虧損性合約之適用疑義及相關建議 .....	62
<b>第五章 結論與建議 .....</b>	<b>70</b>
第一節 研究結論與建議 .....	70

第二節 研究貢獻.....	71
第三節 研究限制.....	71
參考資料.....	72



## 表目錄



表一	2013 年乙公司有/未提列虧損性合約負債準備之損益表 .....	22
表二	IAS17 下租賃價值減損之會計處理 .....	24
表三	租賃草案下租賃價值減損之會計處理 .....	26
表四	2008 年至 2012 年 BDI 指數最大值、最小值及平均值 .....	30
表五	中國遠洋 2008 年至 2012 年虧損合同撥備合併資產負債表相關科目餘額 .....	35
表六	中國遠洋 2008 年至 2012 年虧損合同撥備合併綜合損益表相關科目金額 .....	36
表七	中海集運 2009 年至 2011 年虧損合同撥備合併資產負債表相關科目餘額 .....	38
表八	中海集運 2009 年至 2011 年虧損合同撥備合併綜合損益表相關科目金額 .....	38
表九	截至 2010 年底至 2012 年底東森國際船舶租賃合約未來年度租金支付 .....	41
表十	東森國際 2013 年第一季不可取消之營業租賃的應付租金付款情形 ....	43
表十一	東森國際 2013 年第一季不可取消之租賃未來應收最低租賃款情形 ....	43
表十二	東森國際 2013 年第一季虧損性合約負債準備相關科目餘額 .....	45
表十三	截至 2008 年底至 2012 年底陽明海運未來年度需支付租金之彙總金額 .....	47
表十四	截至 2010 年年底至 2012 年底陽明海運未來年度預計可收取租金之彙總 金額 .....	48
表十五	陽明海運 2012 年第三季負債準備—虧損性合約之調節 .....	49
表十六	陽明海運 2013 年第一季不可取消之營業租賃的應付租金付款情形 ....	50

表十七	陽明海運 2013 年第一季不可取消營業租賃未來最低租賃給付總額 ....	51
表十八	陽明海運 2013 年第一季虧損性合約負債準備相關科目金額 .....	53
表十九	光明海運 2012 年度負債準備—虧損性合約相關金額 .....	55
表二十	截至 2009 年底至 2012 年底光明海運未來年度需支付租金之彙總金額 .....	56
表二十一	截至 2009 年底至 2012 年底光明海運未來年度預計可收取租金之彙總金 額 .....	57
表二十二	萬海航運 2013 年第一季不可取消之營業租賃的應付租金付款情形 ....	58
表二十三	截至 2008 年底至 2012 年底萬海航運船舶租賃合約之未來年度應付租金 支出 .....	59

## 圖目錄

圖一	研究架構 .....	3
圖二	2008 年至 2012 年 BDI 指數走勢圖 .....	29



# 第一章 緒論



本章旨在說明本研究之研究背景與動機、研究目的及研究架構。

## 第一節 研究背景與動機

台灣上市櫃公司依 2009 年行政院金融管理委員會(以下稱金管會)發布之「我國會計準則直接採用國際會計準則之推動架構案」，於 2013 年起採用依證券發行人財務報告編製準則暨經金管會認可之國際財務報導準則、國際會計準則、解釋及解釋公告(以下稱 IFRSs)編製對外財務報告。過去，中華民國一般公認會計原則(以下稱 ROC GAAP)並未針對虧損性合約有特別之會計處理；而國際會計準則第 37 號「負債準備、或有負債及或有資產」(以下稱 IAS37)在一般認列和衡量規定外，另包括對特殊情況較詳細之規定，例如虧損性合約，而其規定將影響牽涉大量租賃交易企業之財務報表。

而其中一例便是航運業。航運業因其行業特性，營運上對船舶資產之仰賴程度很高，且因區域航線運量的變動，經常需要於各航線間做資產之調度，彈性之租賃交易安排更屬於產業之常態。近幾年由於歐債危機、經濟不景氣導致國際貿易降至冰點，許多航運公司面臨運力過剩的問題，租賃交易對於化解航運企業的財務危機和造船企業的訂單困局有著極其重要的作用。而在航運業中又以乾散貨運輸市場波動較為劇烈、風險性也相對較高，其市場價格波動也較大，國際乾散貨運輸市場就曾在 2008 年經歷了從頂峰到谷底的劇烈變化，以中國遠洋控股股份有限公司為例，其在 2008 年下半年曾提列人民幣 5,235,690 千元之虧損合同撥備，占其當年度負債總額人民幣 62,246,762 千元之 9.32%，由此可知，IAS37 虧損性合約之規定將使從事乾散貨運輸的航運業公司負債大幅增加，進而提高公司負債比。

另一方面，IASB 於 2010 年 8 月份發布租賃會計處理的修正草案，預計未來將取代國際會計準則第 17 號「租賃」(以下稱 IAS17)。

按照修正草案的規定，承租人不論是否符合融資租賃的規定，均應將其對租賃資產因合約產生的使用權，按未來預計租金給付的現值表達於財務狀況表，且未來預計租金應考慮續租權、或有租金以及保證殘值等。

修正草案中對於出租人的會計處理，依其對於出租資產是否仍保留主要之風險與報酬，區分為「合約義務履行模式」及「除列模式」。前者出租人對於出租資產仍保留主要之風險與報酬，出租人將預計因合約產生之未來現金流入認列為應收租賃款，同時認列因未來提供資產義務所產生的負債；而後者出租人已透過合約將租賃資產之主要風險與報酬移轉給承租人，出租人便將相關資產除帳，轉列應收租賃款。

一旦租賃草案確定生效，勢必對許多公司有一定程度的影響，而其對航運業之衝擊更是不容小覷，亦可望能夠解決航運業公司提列虧損性合約負債準備所面臨之疑義。

## 第二節 研究目的

本研究欲探討 IAS37 之虧損性合約相關重大議題，並討論其未清楚闡釋之爭議點，試圖提出解決之建議，供作未來改進之參考。另外，本研究亦欲一併探討若租賃草案確定生效後，將對航運業提列虧損性合約負債準備此會計處理可能造成之影響。



### 第三節 研究架構

本研究共分為五章，架構與內容如下：

#### 第一章 緒論

說明研究背景與動機、研究目的及研究架構。

#### 第二章 文獻探討

分別介紹並比較國際會計準則第 37 號(IAS37)負債準備之衡量與認列、對虧損性合約之相關規定與國際會計準則第 36 號(IAS36)資產減損之會計處理；及現有租賃公報 IAS17 與租賃草案之比較。

#### 第三章 IAS37 虧損性合約相關議題之解析

本章分為兩部份，一部份介紹虧損性合約之會計規定；另一部份則分別研究 IAS17 及租賃草案下對價值減損之作法差異。

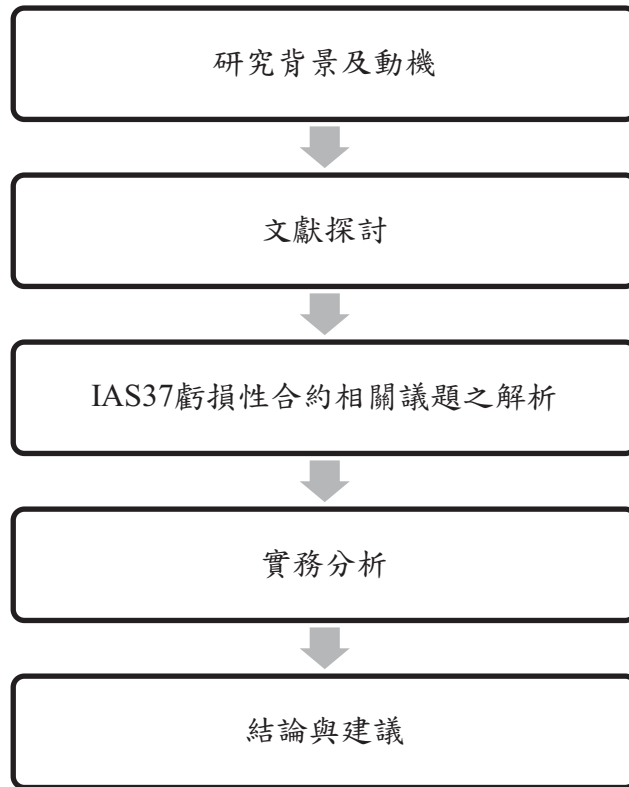
#### 第四章 實務分析

本章分別舉中國航運業及我國航運業財務報告中認列與揭露虧損性合約負債準備之情形，以指出虧損性合約爭議點所在，最後進一步討論可能之解決方法。

#### 第五章 結論與建議

說明本研究之結論與建議。

茲將研究架構整理於圖一



圖一 研究架構



## 第二章 文獻探討

本章將先介紹 IAS37 負債準備及虧損性合約負債準備之相關規定，而由於本研究將於第三章比較取得資產、租賃資產價值減損與認列虧損性合約負債準備會計處理之不同，因此亦將於本章介紹 IAS36 資產減損之規定，最後說明現今 IAS17「租賃」與未來若租賃草案生效將帶來之改變。

### 第一節 IAS37 負債準備及虧損性合約

IAS37 制定的目的為確保負債準備、或有負債及或有資產有適當之認列基準及衡量基礎，並確保於附註中揭露足夠之資訊，以使使用者能了解其性質、時點及金額。由於 IAS17「租賃」對已變成虧損性之營業租賃並未有明確規定，故 IAS37 仍適用於該等情況，本節將介紹與虧損性合約相關之公報規定。

#### 一、 負債準備衡量及認列

##### (一) 負債準備之定義

負債準備為金額能可靠估計、因過去事項而負有現時義務導致未來很有可能需要流出具經濟效益資源的不確定時點或金額之負債。

##### (二) 認列條件

負債準備僅於符合下列所有情況時始應認列：

- (a) 企業因過去事項而負有現時義務(法定義務或推定義務)；
- (b) 很有可能(亦即，可能性大於不可能性)需要流出具經濟效益之資源以清償該義務；及
- (c) 該義務之金額能可靠估計。

IAS37 特別提到僅於極罕見之情況下，始無法可靠估計。



### (三) 原始衡量

認列為負債準備之金額，應為報導期間結束日清償現時義務所需支出之最佳估計。亦即，應係企業於報導期間結束日清償該債務，或於此時移轉該義務給第三方而須合理支付之金額。

依 IAS37 之規定，企業於衡量負債準備時：

- (a) 應考量風險及不確定性。惟不確定性不能使企業提列過多負債準備或蓄意高列負債；
- (b) 貨幣時間價值影響重大時，應採用能反映現時市場對貨幣時間價值及負債特定風險(尚未反映於支出之最佳估計者)之評估之稅前折現率(或各折現率)，將負債準備折現。若採用折現，因時間經過而增加之負債準備應認列為利息費用。
- (c) 應考量未來事項，例如法規及技術之改變，如果有足夠客觀證據顯示其將會發生；及
- (d) 不應考量預期處分資產之利益，即使該預期處分與產生負債準備之事項緊密連結。

### (四) 負債準備之迴轉

負債準備應於每個報導期間結束日加以複核，並予以調整以反映目前之最佳估計。若不再很有可能需要流出具經濟效益之資源以清償該義務，則該負債準備應予迴轉。負債準備應僅用於原始認列之負債準備之支出。

## 二、 IAS37 之虧損性合約相關規定

### (一) 虧損性合約之定義

虧損性合約為負債準備之特定應用。其係指一項合約，其義務履行所不可避免之成本超過預期從該合約獲得之經濟效益。

合約之不可避免成本係退出合約之最小淨成本，其為履行合約而發生之成本與怠於履行合約而發生之補償或罰款之孰低者。



## (二) 虧損性合約之應用

企業若有屬於虧損性之合約，該合約之現時義務應認列並衡量為負債準備。

許多合約(例如，一些例行之購買訂單)可無須支付補償給對方即予取消，因此並無義務存在。其他合約則對簽約之各方同時產生權利及義務。當一些事項使合約成為虧損性合約時，該合約屬 IAS37 之範圍，且有負債存在，應予以認列。非屬虧損性合約之待履行合約，則不屬 IAS37 之範圍。

企業在為虧損性合約設立一單獨負債準備之前，應對該合約標的資產已發生之任何減損損失先予認列。

## 第二節 IAS36 資產減損

當資產帳面金額超過經由該資產之使用或出售而回收之金額，該資產稱之為已減損，依 IAS36 之規定，企業應認列減損損失。

### 一、 個別資產減損之會計處理

#### (一) 辨認可能減損之資產

企業應於每一報導期間結束日評估是否有任何跡象顯示資產可能已減損。若有任一該等跡象存在，企業應估計該資產之可回收金額。

於評估是否有任何跡象顯示資產可能已減損時，企業應至少考量之跡象列舉如下：

#### 外部來源資訊

- (a) 資產市場價值於當期之下跌幅度顯著大於因時間經過或正常使用所預期者。
- (b) 企業營運所處之技術、市場、經濟或法律環境(或資產所屬之市場)，已於當期(或將於未來短期內)發生不利於企業之重大變動。

(c) 市場利率或其他市場投資報酬率已於當期上升，且該等上升可能影響用以計算資產使用價值之折現率，並重大降低資產之可回收金額。

(d) 企業淨資產帳面金額大於其總市值。

#### 內部來源資訊

(e) 可取得資產過時或實體毀損之證據。

(f) 資產使用或預期使用之範圍或方式，已於當期(或將於未來短期內)發生不利於企業之重大變動。該等變動包括資產閒置、計畫停止或重組資產所屬之營運、資產計畫在原預計日期前處分、資產經評估由非確定耐用年限改為有限耐用年限。

(g) 自內部報告可得之證據顯示，資產之經濟績效不如(或將不如)預期。

若有資產可能已減損之跡象，則此可能顯示，即使該資產未認列減損損失，資產剩餘耐用年限、折舊(攤銷)方法或殘值可能仍須依適用於該資產之準則予以檢視及調整。

#### (二) 可回收金額之定義

可回收金額為資產或現金產生單位之公允價值減出售成本與其使用價值之較高者。

公允價值減出售成本係指已充分了解並有成交意願之雙方間，於公平交易中經由出售資產或現金產生單位並減除處分成本後可得之金額；使用價值則係指預期將由資產或現金產生單位產生之未來現金流量之現值。

由於資產使用價值之估計涉及估計持續使用資產及最終處分所能產生之未來現金流入與流出及應用適當折現率於該等未來現金流量。故企業於衡量使用價值時應：

(a) 以合理且可佐證之假設，作為現金流量推估之基礎；該等假設代表管理階層對於在資產剩餘耐用年限內之經濟情況區間所作之最佳估





計。對於外部證據應給予較大之權重。

- (b) 以管理階層核定之最近財務預算或預測，作為現金流量推估之基礎，但應排除預期因未來重組及改進或提升資產之績效所產生之估計現金流入或流出。依據此等預算或預測所作之推估，最長涵蓋期間為五年，但有正當理由支持更長期間者除外。
- (c) 估計最近預算或預測所涵蓋期間後之現金流量推估時，應依據該預測或預算，以持平或遞減之成長率外推至後續年度，但有正當理由支持成長率遞增者除外。該成長率不得超過產品、產業、企業營運所在國家或使用該資產之市場之長期平均成長率，但有正當理由支持較高之成長率者除外。

管理階層應藉由檢視過去現金流量推估與實際現金流量間之差異原因，以評估其現時現金流量推估所依據假設之合理性。管理階層應確保現時現金流量推估所依據之假設與過去實際結果一致，設若產生該實際現金流量時尚未存在之後續事項或情況之各種影響，使得此一作法屬於適當。

超過五年期之未來現金流量之詳細、明確及可靠之財務預算或預測，通常不可得。基於此理由，管理階層依據最長五年之預算或預測以估計未來現金流量。若管理階層深信對依據長於五年之財務預算或預測所作現金流量推估為可靠，且基於過去經驗能證明其確有準確預測長於五年現金流量之能力時，則得以採用該等現金流量推估。

至資產耐用年限屆滿時之現金流量推估，係以財務預算或預測之現金流量推估為基礎，並以某一成長率外推至後續年度進行估計。該成長率為持平或遞減，除非有符合產品或產業生命週期型態之客觀資料顯示其為增加。若屬適當，成長率為零或負數。

當情況為有利時，競爭者可能進入市場而抑制成長。因此，企業將

難以超越產品、產業或企業營運所在國家或使用該資產之市場之長期(如二十年)之平均歷史成長率。

使用財務預算或預測資訊時，企業應考量該資訊是否反映合理且可佐證之假設，且代表管理階層對於在資產剩餘耐用年限內之各種經濟情況之組合所作之最佳估計。

### (三) 減損損失之認列與衡量

企業僅於資產可回收金額低於其帳面金額時，始應將其帳面金額減少至可回收金額。此減少部分即為減損損失。

資產減損損失應立即認列於損益。除非該資產係依其他準則之規定(例如依國際會計準則第 16 號「不動產、廠房及設備」(以下稱 IAS16)之重估價模式)以重估價金額列報。

認列資產減損損失後，資產未來期間之折舊(或攤銷)費用，應依修改後之資產帳面金額減除其殘值(如有時)，於剩餘耐用年限內依有系統之基礎分攤而予以調整。

### (四) 減損損失之迴轉

企業應於每一報導期間結束日評估是否有任何跡象顯示，於以前期間已認列除商譽外之資產減損損失，可能已不復存在或已減少。

因減損損失迴轉而增加之資產(商譽除外)帳面金額，不得超過該資產若未於以前年度認列減損損失時所決定之帳面金額(減除攤銷或折舊)。

除商譽外資產減損損失之迴轉應立即認列於損益，除非該資產係依其他國際財務報導準則之規定(例如依 IAS16 中之重估價模式)以重估價金額列報。

認列資產減損損失迴轉後，資產未來期間之折舊(或攤銷)費用，應依修改後之資產帳面金額減除其殘值之金額(如有時)，於剩餘耐用年限內依有系統之基礎分攤而予以調整。



(五) 揭露

企業應就個別資產(包括商譽)或現金產生單位於當期認列或迴轉之各重大減損損失，揭露下列項目：

- (a) 導致減損損失認列或迴轉之事項及情況。
- (b) 減損損失認列或迴轉之金額。
- (c) 就個別資產：
  - (i) 該資產之性質；及
  - (ii) 該資產所屬之應報導部門。
- (d) 就現金產生單位：
  - (i) 該現金產生單位之說明。
  - (ii) 依資產類別及應報導部門所認列或迴轉之減損損失金額；及
  - (iii) 自前次估計現金產生單位之可回收金額(如有時)後，用以辨認現金產生單位之資產彙總如已變動，則應說明資產彙總之前後方式及現金產生單位辨認方式變動之原因。
- (e) 該資產(現金產生單位)之可回收金額是否為公允價值減出售成本或使用價值。
- (f) 若可回收金額為公允價值減出售成本，用以決定公允價值減出售成本之基礎。
- (g) 若可回收金額為使用價值，用於本次及前次(如有時)估計使用價值之折現率。

企業依前段規定未揭露資訊者，仍應就當期認列之減損損失彙總數及減損損失迴轉彙總數，揭露下列資訊：

- (a) 減損損失所影響之主要資產類別及減損損失迴轉所影響之主要資產類別。
- (b) 導致此等減損損失之認列及減損損失迴轉之主要事項及情況。



### 第三節 虧損性合約負債準備與資產減損之比較

#### 一、 是否列入營業成本皆決定於其性質

在 IFRS 的規定下，綜合損益表並不需要區分業內或業外，故 IAS36 及 IAS37 之相關規定皆未明訂是否應將減損損失或虧損性合約損失列入營業成本，然而依我國編製準則之規定，綜合損益表仍須區分業內或業外，其係由管理階層判斷其性質是否與營業收入直接相關而決定。

#### 二、 皆認列為當期損益

IAS37 虧損性合約負債準備雖未明確說明是否應於提列當期立即認列於當期損益，然而根據會計研究發展基金會(102)基秘字第 051 號解釋函示，企業於每一報導期間結束日，參考市場可得之資訊，估計合約義務所發生之不可避免成本超過預期從該合約所能獲得之經濟效益之金額，據以認列當期費損；而依 IAS36 之規定，資產於提列減損時，應立即認列於損益。

#### 三、 皆需要採用估計值

虧損性合約負債準備之預期經濟效益通常難以估計，各公司採用之估計方法多有不同，可能導致該負債準備金額產生差距；而資產減損中若可回收金額為使用價值時，其使用價值亦是採用估計值，然而 IAS36 對於持續使用資產及最終處分所能產生之未來現金流入與流出及適當折現率之估計有諸多規範，故應較能減少財務報表因採用估計值產生之差異。

#### 四、 皆認為五年以上之預測通常不可得

依會計研究發展基金會(102)基秘字第 051 號解釋函示，公司不得因租期較長即主張未來現金流量無法合理估計而不認列未來五年全部之虧損性合約損失；IAS36 認為超過五年之未來現金流量之詳細、明確及可

靠之財務預算或預測，通常不可得。基於此理由，管理階層通常依據最長五年之預算或預測以估計未來現金流量。



#### 五、 皆於每個報導期間結束日加以複核

依 IAS37 負債準備之規定，負債準備應於每個報導期間結束日加以複核，並予以調整已反映目前之最佳估計。若不再很有可能需要流出具經濟效益之資源以清償該義務，則該負債準備應予迴轉；而 IAS36 亦規定企業應於每一報導期間結束日評估是否有任何跡象顯示，於以前期間已認列除商譽外之資產減損損失可能已不復存在或已減少，除商譽外資產減損損失之迴轉應立即認列於損益。

#### 六、 皆使負債比提高

虧損性合約負債準備於認列時，會增加當期負債；而資產減損時，將減少該資產之帳面金額，然而不論增加負債或減少資產都將提高負債比(亦即負債總額除以資產總額)。

#### 七、 揭露之規定

依國際會計準則第 1 號「財務報表之表達」(以下稱 IAS1)僅在特定情況下應揭露各類負債準備相關未來事件之重大假設；而 IAS36 所規定的揭露事項較為完備，如本章第二節所列企業應就個別資產(包括商譽)或現金產生單位於當期認列或迴轉之各重大減損損失揭露之項目。



## 第四節 IAS17「租賃」與租賃草案之比較<sup>1</sup>

### 一、 承租人

#### (一) 營業租賃將消聲匿跡

##### 1. IAS17

營業租賃之承租人因並未透過租賃合約取得租賃資產相關之重大風險與報酬，故該承租人僅需在支付租金當期將實際支付之金額認列為租金費用，無需在財務報表中認列租賃合約相關之資產及租賃給付義務。

##### 2. 租賃草案

為了讓所有租賃合約皆能反映承租人「取得租賃資產使用權並承擔租金給付義務」的經濟實質，草案規定所有承租人皆應採取一致的會計處理，因此，承租人採用營業租賃之作法將消聲匿跡，所有租賃合約將與現有租賃會計中的融資租賃類似，必須同時認列租賃相關之資產及負債。

#### (二) 現今融資租賃會計處理之改變

##### 1. IAS17

將承租人之融資租賃視為融資取得租賃資產。原始認列之金額以最低租賃給付現值與租賃開始日之公允價值兩者中較低者入帳。

##### 2. 租賃草案

承租人透過租賃合約取得的是租賃期間該租賃資產的使用權，而非租賃資產本身。原始認列金額直接以租賃給付現值入帳。

---

<sup>1</sup>本研究僅以 2010 年版本之租賃草案為參考，然而租賃草案於 2013 年 6 月發布新的版本，其中雖無提及「營業租賃」之字眼，然仍保留其精神。



## 二、出租人

### (一) 「營業租賃」將被「履行義務模式」取代

#### 1. IAS17

出租人之租賃一旦被分類為營業租賃，則後續租賃期間內出租人僅需在實際收到租賃給付當期將所收取之租金總數於損益表中認列為租金收入，無須於資產負債表中認列額外之資產或負債。

#### 2. 租賃草案

為使財務報表允當表達租賃交易之經濟實質，草案中將現今依 IAS37 被分類為營業租賃之出租人，因其仍暴露於與該租賃資產相關之重大風險或報酬中而採用「履行義務模式」，除了應持續認列出租資產外，亦須將原本未認列之應收租賃款及履行義務負債入帳。

### (二) 「融資租賃」將被「除列模式」取代

#### 1. IAS17

在融資租賃之狀況下，由於出租人已將租賃資產所有權之幾乎所有風險與報酬移轉予承租人，故出租人實質上已透過租賃契約將租賃標的資產交換成另一項表彰未來向承租人收取租金權利之資產(應收款)。出租人若屬銷售型出租人者，則應另在當期認列銷售利潤或損失。

#### 2. 租賃草案

出租人應認列不可取消租賃合約下之應收租賃款並將該金額認列為租賃收益(Lease Revenue)；因出租人已將租賃資產相關之重大風險與報酬移轉給承租人，故出租人在認列應收租賃款的同時，亦須就本身已喪失控制權的部分將租賃資產除列，並將該除列之金額認列為租賃成本(Lease Cost)；剩餘未移轉風險與報酬的部分，出租人應將其重分類為剩餘資產(Residual Asset)。



### 第三章 IAS37 虧損性合約相關議題之解析

在討論 IAS37 虧損性合約帶給航運業的影響前，應先了解其相關規定，因此本章第一部份先介紹虧損性合約之會計處理；第二部份則將分別研究 IAS17 及租賃草案下價值減損之作法。

#### 第一節 虧損性合約之會計處理

IAS37 要求對於虧損性合約應提列適當的負債準備；所謂的虧損性合約係指一項合約，其義務履行所不可避免之成本，超過預期從該合約獲得之經濟效益。IAS37 第 68 段進一步說明，合約之不可避免成本係退出合約之最小淨成本，其為履行合約而發生之成本與怠於履行合約而發生之補償或罰款之孰低者。

但虧損性合約之評估不得包含未來營運損失，因其非與企業未來的運作無關，也非因過去所締結之義務所造成，因此，不得列入虧損性合約的評估之中。此外，在提列負債準備之前，應對該合約標的資產已發生之任何減損損失先予認列。

本研究將針對租賃合約作探討。茲參考正大聯合會計師事務所推動 IFRS 小組主持會計師羅裕民會計師之營業租賃與虧損性合約之探討，一一說明認列虧損性合約之步驟。企業於帳上將租賃合約認列虧損性合約之前，應先判別租賃是否為虧損性合約、計算應提列之損失、及在提列虧損性合約損失之前應進行減損測試。

##### 一、 決定租賃合約是否為虧損性合約

企業應依據 IAS37 虧損性合約之定義，藉由比較租賃不可避免之成本與預期從該合約獲得之經濟效益，決定其是否為虧損性合約，本研究將以下列狀況說明之：

##### (一) 租賃資產閒置

若承租人未完全使用租賃資產，使營業租賃可獲得的經濟效益減少，就有可能會產生虧損性合約，此時便需要專業判斷決定是否應認列負債準備，且需特別注意的是，依現行 IFRSs 之規定，評估的基礎應以合約





整體而非合約中的部分組成項目。

(二) 營業損失狀況下之租賃資產使用

若預期現金產生單位未來會產生損失，但沒有可靠的基礎確認所產生之虧損是與租賃相關聯時，將會被視為未來的營運損失處理。一旦未來決定取消閒置單位的租賃合約，而推斷其不可避免成本高於未來經濟效益時，此時便應依虧損性合約處理。

(三) 租金高於市場行情

因 IAS37 並未提及以公允價值基礎衡量，故當租金支付數高於市場行情時，不應將此一租賃合約直接認定為虧損性合約，承租人仍應考量租賃不可避免之成本是否超過未來預計經濟效益，再決定是否認列損失。

二、 **提列虧損性合約損失**

虧損性合約損失計算方式應以租賃不可避免成本減除未來預計經濟效益後之折算現值估列之。

(一) **不可避免之成本**

租賃不可避免之成本代表退出合約之最小淨成本，其為履行合約而發生之成本與怠於履行合約而發生之補償或罰款之孰低者，包括下列一項或多個項目：

- 至合約結束前所需支付的全部租金。
- 提前終止時應額外支付的費用或罰款。
- 提前終止所支付的相關協商費用。
- 維修費、保險費等支出。



## (二) 預期經濟效益

租賃應收取的預期經濟效益係指承租人使用該租賃資產所產生的未來現金流入。未來經濟效益通常需要管理階層的專業判斷與估計。

另外，若轉租符合下列條件時，提列虧損性合約損失應將轉租淨收益一併列入考量：

- 租賃合約條款允許承租人轉租；
- 承租人的租賃策略是活化資產，將全部或部分租賃資產轉租與第三者，並且持續支付出租人租金費用。

## (三) 釋例

茲舉國際會計準則第 37 號個案釋例初稿之釋例說明之：

甲公司在數年前簽定承租不動產之營業租賃合約，惟甲公司現已不再需要該承租之不動產而將其閒置。合約所訂之租期尚有三年，每年租金為\$1,000。

甲公司認為或許可以找到願意轉租該不動產之承租人，但該轉租可能每年僅可收到\$800。但若甲公司支付解約金\$550，出租人願意放棄未來\$3,000之租金收入且終止租約。

因該承租之不動產已閒置，且繼續承租之租金費用預期無法由轉租而回收，故應認列負債準備。負債準備之金額應為報導期間結束日清償義務所需支出之最佳估計。若甲公司轉租該不動產，預期將支付\$3,000之租金支出，並收到\$2,400之轉租收益，因此將產生\$600之虧損(依適當折現率所決定之現值為\$580)。惟在此例中，出租人因終止租約而將收取之賠償金只有\$550，小於轉租將產生的虧損折現後金額\$580。據此，不論甲公司是否意圖終止該租賃合約或簽訂轉租合約，其應認列之虧損性合約負債準備金額為\$550。



### 三、 減損測試

#### (一) 說明

依據 IAS37 第 69 段提及，企業在為虧損性合約設立一單獨負債準備之前，應依 IAS36 對該合約標的資產已發生之任何減損損失先予認列。由此可知，減損測試的執行應在提列虧損性合約損失之前，將資產或現金產生單位的帳面價值超過可回收金額的部分認列為減損損失，之後，再估列虧損性合約的損失準備。可能會產生以下情況：

1. 帳載減損損失，但不需提列虧損性合約損失。
2. 帳載減損損失及虧損性合約損失。

另外，若虧損性合約可從現金產生單位中單獨辨認時，將其併入獲利的其他租賃資產中以避免提列虧損性合約負債準備的作法是不被允許的。

#### (二) 釋例—認列減損損失及虧損性合約負債準備

1. 乙公司於 2013 年 1 月 1 日購入貨運船一艘，成本為 10,000,000 元，耐用年限為五年，供租賃用途，其分錄如下：

2013 年 1 月 1 日

船舶—租賃 10,000,000

現金 10,000,000

當時估計未來五年現金流量分別為 3,000,000、3,000,000 萬  $\times (0.95)$ 、 $3,000,000 \times (0.95)^2$ 、 $3,000,000 \times (0.95)^3$ 、 $3,000,000 \times (0.95)^4$ ，以折現

率 10% 折現，其使用價值為  $\sum_{i=1}^5 \frac{3,000,000 \times (0.95)^{i-1}}{(1+10\%)^i}$ ，約為 10,390,000 元，

因其大於帳面價值 10,000,000 元，故未發生減損。

2. 乙公司於 2013 年 1 月 2 日隨即以營業租賃之方式將貨運船租給丙公司，簽訂一年不可取消之租約，租金收入 3,000,000 元。然而由於 2013 年 1 月 3 日發生廣興號事件，而丙公司受其影響，導致營運風險提高，故乙公司折現率上升為 20%。

2013 年 1 月 2 日

減損損失	1,730,000
累計減損—租賃船舶	1,730,000

船舶使用價值為  $\sum_{i=1}^5 \frac{3,000,000 \times (0.95)^{i-1}}{(1+20\%)^i} = 8,270,000$ ，因其小於帳面價值 10,000,000 元，故發生減損損失 1,730,000 元。

3. 2013 年 1 月 4 日政府發布行政命令，要求所有船舶應加裝鋼板等設備，其成本約為 3,000,000 元，耐用年限為兩年。

2013 年 1 月 4 日

船舶—租賃	3,000,000
現金	3,000,000
虧損性合約損失	1,500,000
虧損性合約負債準備	1,500,000

4. 2013 年 12 月 31 日提列折舊費用。

2013 年 12 月 31 日

折舊費用	2,000,000
虧損性合約負債準備	1,500,000
累計折舊—租賃船舶	3,500,000

5. 茲將有無提列虧損性合約負債準備之損益表比較如下表一。

表一 2013 年乙公司有/未提列虧損性合約負債準備之損益表

	提列虧損性合約 負債準備	未提列虧損性合約 負債準備
租金收入	\$3,000,000	\$3,000,000
折舊費用	(2,000,000)	(3,500,000)
虧損性合約損失	<u>(1,500,000)</u>	=
對淨利之影響	<u>\$(500,000)</u>	<u>\$(500,000)</u>

由乙公司 2013 年設想之損益表比較可得知，不論有無提列虧損性合約負債準備皆會使淨利減少\$500,000，惟公司若提列虧損性合約負債準備，將會提醒財務報表使用者企業因簽訂該不可取消之虧損性合約，以致年底必然遭逢之損失，且於季報表中先行表達虧損性合約損失，以符合 IFRS 對財務報表所要求之預測目的。



## 第二節 IAS17 下價值減損之會計處理

以下將針對租賃交易之承租人(或買賣交易之買方)及租賃交易之出租人(或買賣交易之賣方)分別做說明：

### 一、 承租人(或買方)

#### (一) 買賣交易、融資租賃

根據 IAS36「資產減損」，取得資產、租賃資產若有減損之跡象，企業應依 IAS36 進行減損測試，並於資產可回收金額低於其帳面金額時，將其帳面金額減少至可回收金額，此減少部分即為減損損失。其中可回收金額是指公允價值減出售成本與使用價值兩者較高者，公允價值減出售成本係指已充分了解並有成交意願之雙方間，於公平交易中經由出售資產或現金產生單位並減除處分成本後可得之金額；使用價值係指預期將由資產或現金產生單位產生之未來現金流量之現值。

而若融資租賃之租賃合約有全部或部分條款作重大修改，承租人應按 IAS39 原始金融負債之消滅及新金融負債之認列處理。

#### (二) 營業租賃

若營業租賃承租人之租賃合約，其義務履行所不可避免之成本，超過預期從該合約獲得之經濟效益，此時，租賃合約須依據 IAS37 認列虧損性合約損失及提列虧損性合約負債準備。

### 二、 出租人(或賣方)

#### (一) 融資租賃

應收租賃款後續應按 IAS39 採用有效利息法按攤銷後成本衡量。企業應於每一報導期間結束日，評估是否已經減損之任何客觀證據，若有，其損失金額應以該資產帳面價值與估計未來現金流量(不包括尚未發生之未來信用損失)按該金融資產原始有效利率(即原始認列時計算之有效



利率)折算之現值間之差額衡量。資產之帳面金額應直接或藉由備抵帳戶調降。損失金額應認列於損益。

(二) 營業租賃

營業租賃出租人其義務履行所不可避免之成本，超過預期從該合約獲得之經濟效益，此時，租賃合約須依據 IAS37 認列虧損性合約損失及提列虧損性合約負債準備。此外，企業在為虧損性合約設立一單獨負債準備之前，應對該合約標的資產，亦即租賃資產，依 IAS36 進行減損測試，將已發生之任何減損損失先予認列。

表二 IAS17 下租賃價值減損之會計處理

	承租人(或買方)	出租人(或賣方)
買賣交易	取得資產應依據 IAS36 決定是否發生減損。	-
融資租賃	1. 租賃資產應依據 IAS36 決定是否發生減損。 2. 應付融資租賃款應按 IAS39 評價與衡量。	應收租賃款應按 IAS39 評價與衡量。
營業租賃	不可取消之租賃合約若為虧損性合約應按 IAS37 認列負債準備。	1. 租賃資產應依據 IAS36 決定是否發生減損。 2. 不可取消之租賃合約若為虧損性合約應按 IAS37 認列負債準備。



### 第三節 租賃草案下價值減損之會計處理

#### 一、 承租人(或買方)

不論是買賣交易、除列模式或履行義務模式，若取得資產、使用權資產有減損之跡象，企業應進行減損測試，並於資產可回收金額低於其帳面金額時，將其帳面金額減少至可回收金額，此減少部分即為減損損失。

#### 二、 出租人(或賣方)

##### (一) 除列模式、履行義務模式

不論在除列模式或履行義務模式下，出租人之應收租賃款後續皆應按 IAS39 採用有效利息法按攤銷後成本衡量。企業應於每一報導期間結束日，評估是否已經減損之任何客觀證據，若有，其損失金額應以該資產帳面價值與估計未來現金流量(不包括尚未發生之未來信用損失)按該金融資產原始有效利率(即原始認列時計算之有效利率)折算之現值間之差額衡量。資產之帳面金額應直接或藉由備抵帳戶調降。損失金額應認列於損益。

而除列模式中租賃標的資產未喪失控制的部分，在租賃草案實施後，將被分類為剩餘資產，應按 IAS36 相關規定認列減損。



表三 租賃草案下租賃價值減損之會計處理

	承租人(或買方)	出租人(或賣方)
買賣交易	取得資產應依據 IAS36 決定是否發生減損。	-
除列模式	1. 使用權資產應依據 IAS36 決定是否發生減損。 2. 應付融資租賃款應按 IAS39 評價與衡量。	1. 應收租賃款應按 IAS39 評價與衡量。 2. 剩餘資產應按 IAS36 認列減損。
履行義務模式	同上	應收租賃款應按 IAS39 評價與衡量。



### 三、租賃草案生效後之影響

由於按照修正草案的規定，承租人不論是否符合融資租賃的規定，均應將其對租賃資產因合約產生的使用權，按未來預計租金給付的現值表達於財務狀況表，且未來預計租金應考慮續租權、或有租金以及保證殘值等。因此未來不論租賃屬於除列模式或履行義務模式，都應依 IAS36 對使用權資產評估是否發生減損，並考慮是否進一步認列減損損失，而不再依 IAS37 虧損性合約之規定在帳上認列虧損性合約損失及虧損性合約負債準備。

另一方面，修正草案中對於出租人的會計處理，依其對於出租資產是否仍保留主要之風險與報酬，區分為「除列模式」及「履行義務模式」。前者出租人已透過合約將租賃資產之主要風險與報酬移轉給承租人，出租人便將相關資產除帳，轉列應收租賃款；而後者出租人對於出租資產仍保留主要之風險與報酬，出租人將預計因合約產生之未來現金流入認列為應收租賃款，同時認列因未來提供資產義務所產生的負債。

租賃草案中除列模式及履行義務模式的出租人都將產生應收租賃款，因此都須依 IAS39 作後續評價，而除列模式的出租人尚須依 IAS36 評估剩餘資產是否發生減損。亦即，租賃草案將使得現今營業租賃下的出租人不須再依 IAS37 規定於帳上認列虧損性合約負債準備。

### 四、小結

租賃草案生效後，過去透過營業租賃隱藏融資取得資產使用權之承租人將被要求認列租賃合約相關之資產(使用權資產)與負債(應付租賃款)，現有租賃會計資產負債表外融資與會計處理不一致問題得以改善外，同時，現今營業租賃之租賃合約將不再適用 IAS37 虧損性合約之規定。

## 第四章 實務分析



### 第一節 中國企業提列虧損合同撥備實例

在 2008 年金融危機後，全球航運業景氣連續 5 年徘徊於景氣低谷，2012 年再次出現普遍虧損，本節欲探討已適用 IFRSs 之企業是否因此提列較多之虧損性合約負債準備，茲將以中國遠洋控股股份有限公司(以下簡稱中國遠洋)及中海集裝箱運輸股份有限公司(以下簡稱中海集運)於 2008 年底至 2012 年財務報告中虧損合同撥備表達與揭露之情形，供台灣上市櫃公司於 2013 年適用 IFRSs 時作參考。

由於航運業多以 Baltic Dry Index(波羅的海乾散貨指數，英文縮寫 BDI 指數)為判斷國際乾散貨運輸市場走勢的晴雨表，故茲將先介紹 BDI 指數，以對近五年乾散貨運輸市場之情形有進一步之了解。

#### 一、 BDI 指數

##### (一) BDI 指數介紹

BDI 指數由波羅的海交易所每日發佈，該指數是由若干條傳統乾散貨船航線的運價，按照各自在航運市場上的重要程度和所佔比重構成的綜合性指數，是目前世界上衡量國際海運情況之權威指數。

BDI 指數的計算方法是將 BCI、BPI 和 BHMI 指數相加，取平均數，然後乘以一固定換算係數得出：

1. Baltic Capesize Index(波羅的海海岬型指數，英文縮寫 BCI)，噸位 8 萬噸以上，主要運輸貨物為焦煤、燃煤、鐵礦砂、磷礦石等工業原料，占權重 BDI 三分之一。
2. Baltic Panamax Index(波羅的海巴拿馬指數，英文縮寫 BPI)，噸位 5 至 8 萬噸，主要運輸貨物為民生物資及穀物等大宗物資，占 BDI 權重三分之一。



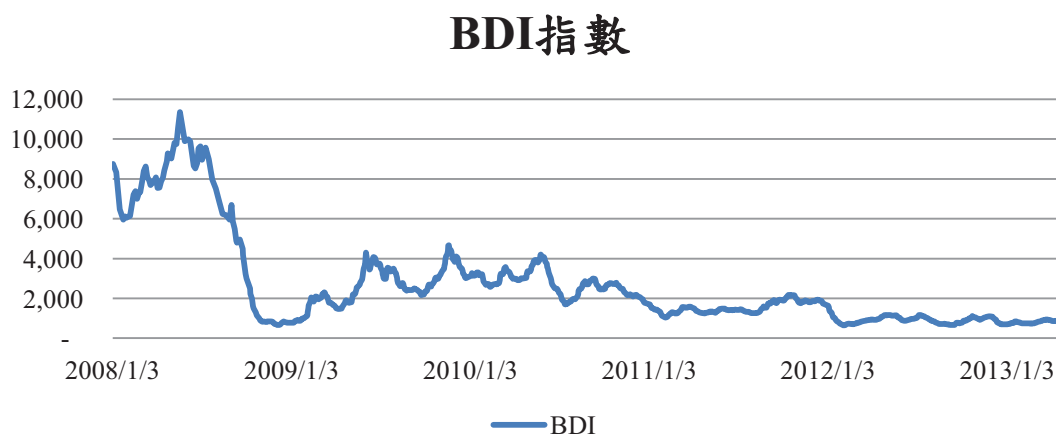
3. Baltic Handymax Index(波羅的海輕便型指數，英文縮寫BHMI)，噸位5公噸以上，主要運輸貨物為磷肥、木屑、水泥等，占BDI權重三分之一。

## (二) 近期BDI指數走勢

2008年初海運市場預期供給增長會快於需求之增加是造成當時BDI指數或價格大幅下跌之主因，而後2008年5月中旬，受到四川大地震災後重建拉動了一定程度之建築用鋼需求，在經歷大幅震盪後BDI指數連續多日扶搖直上，創下了11345點之歷史最高點，2008年8月下旬以後，由於全球乾散貨運量需求減少、運力急速增長、金融海嘯對國際乾散貨市場的負面效應逐漸擴大，BDI指數跌破千點大關，創十年新低。BDI指數於2009年初仍在低點，而後雖趨於穩定，仍係在低水平處徘徊。

2012年1月，BDI指數保持在1700點左右。但在隨後的一個月內，受澳洲、巴西等貨源地異常天氣以及中國春節的影響，跌幅接近70%，2012年2月3日，BDI指數只剩647點，創造了BDI指數的歷年新低，甚至跌破2008年金融危機爆發時的歷史低位666點，航運企業普遍面臨巨大虧損。茲將以下圖二說明近五年BDI指數之走勢，同時將2008年至2012年BDI指數之最大值、最小值及平均值整理於下頁表四。

圖二 2008年至2012年BDI指數走勢圖



表四 2008年至2012年BDI指數最大值、最小值及平均值

年度	最大值	日期	最小值	日期	平均值	較去年同期
2008年	11,345	5月19日	666	12月4日	5,220	
2009年	4,661	11月19日	772	1月5日	2,612	(50.0%)
2010年	4,209	5月26日	1,700	7月15日	2,760	5.6%
2011年	2,173	10月14日	1,043	2月4日	1,556	43.6%
2012年	1,624	1月3日	647	2月3日	921	40.8%

## 二、 中國企業實例—中國遠洋

### (一) 2008年至2012年乾散貨之財務表現

#### 1. 營業收入

2008年第一至第三季，國際乾散貨航運市場保持高位運行，第四季雖有下降但2008年中國遠洋乾散貨運輸業務營業收入仍增長34.2%至人民幣71,608,966仟元。

2009年因國際貿易量驟減，平均租金水平急劇下滑，中國遠洋乾散貨航運及相關業務收入下降61.8%至人民幣27,367,246仟元。

2010年因航運市場回升，中國遠洋貨運量及運價水平相應提高，帶來收入的增加。乾散貨航運及相關業務收入增長19.8%至人民幣32,776,958仟元。

2011年受市場持續下跌並低迷因素影響，乾散貨航運業務收入降幅較大。乾散貨航運及相關業務收入減少28.8%至人民幣23,350,113仟元。

2012年由於運價下跌使得乾散貨航運業務虧損進一步加大，乾散貨航運及相關業務收入減少31.4%至人民幣16,066,826仟元。



## 2. 營業成本

2008年散貨運輸及相關業務營業成本合計人民幣53,786,074千元，較2007年增長61.0%。其中，船舶租賃費當期支出人民幣33,459,838千元，較2007年增長56.3%，增加原因主要為租入船規模擴大及乾散貨船舶前三季租賃價格水平上升，帶動總體租賃費用增加。此外，各乾散貨船公司對期末持有預計虧損的租入船合同虧損計提撥備，也增加了當期營業成本人民幣5,249,667千元。

2009年散貨運輸及相關業務營業成本為人民幣27,490,987千元，較2008年下降48.9%。其中，船舶租賃費當期支出人民幣19,891,694千元，較2008年減少40.6%。減少原因主要為租入船租賃價格水平下降，帶動總體租賃費用減少。此外，根據租船合同結算情況分別確認收入及成本，以前年度計提虧損合同撥備人民幣5,235,490千元在期內予以實際結算或回撥。

2010年散貨運輸及相關業務營業成本為人民幣28,366,155千元，較2009年增長3.2%。其中，租入船租賃價格水平下降，帶動總體租賃費用減少。此外，根據租船合同結算情況分別確認收入及成本，以前年度計提虧損合同撥備人民幣1,415,525千元在期內予以實際結算或回撥。

2011年散貨運輸及相關業務營業成本合計人民幣27,523,014千元，較2010年下降3.0%。其中，船舶租賃費減少人民幣3,287,952千元，下降19.6%。回撥以前年度計提虧損合同人民幣1,163,975千元，同比減少人民幣251,550千元。就不可撤銷乾散貨船舶租入合同確認了虧損合同撥備人民幣1,426,411千元。

2012年散貨運輸及相關業務營業成本合計人民幣21,993,661千元，較2011年減少20.0%。期內租入船運力縮小，船舶租賃費較去

年同期減少 38.5%至人民幣 8,310,470 仟元為主要原因。期內，虧損合同回撥沖減成本金額人民幣 1,349,120 仟元，較同期回撥金額增加人民幣 185,145 仟元。



(二) 重要會計政策概要—撥備

若現時因過往事件而負有法定或推定義務，並很可能耗費資源履行有關義務，且相關金額能可靠估計，則會確認撥備。未來經營虧損不會被確認為撥備。虧損合同撥備於履行合同義務的不可避免成本超過根據該合同預計將獲取的經濟利益時確認。合同的不可避免成本為解除合約的最低成本淨額，即履行合約的成本與違約所產生的賠償或罰金之較低者。

如有多項類似義務，則履行時要求資源流出的可能性應通過總體考慮該類義務來確定。即使就該類義務中某個項目而言，資源流出的可能性很低，仍須確認撥備。

撥備以預期履行有關義務所須支出，按反映當時市場對貨幣時間價值及相關義務的特有風險的評估之稅前利率計算的現值計量。隨時間流逝而增加的撥備確認為利息費用。

(三) 重要會計估計—虧損合同撥備<sup>2</sup>

1. 不可避免成本：根據不可撤銷合同須支付的乾散貨船舶租金估計。
2. 預期經濟利益：根據合同協定之運費費率及參考市場數據與資料所得的最近期遠期運費費率估計。

<sup>2</sup> 中國航運業所稱之「虧損合同撥備」，即我國航運業所稱之「虧損性合同負債準備」。



#### (四) 虧損合同撥備之表達與揭露

##### 1. 財務報表表達

受到金融海嘯之影響，BDI 指數於 2008 年第四季急劇下跌，甚至跌到當時歷史低點 666 點，為此，中國遠洋於當年度之下半年提列了高達人民幣 5,235,690 千元之虧損合同撥備，占其當年度總負債 9.32%，並增加服務及存貨銷售成本人民幣 5,249,667 仟元，同時認列人民幣 1,194,029 仟元之遞延所得稅資產。

2008 年認列之虧損合同撥備，於 2009 年上半年實現人民幣 3,853,887 仟元，其上半年虧損高達人民幣 4,131,864 仟元。

2010 年上半年虧損合同撥備曾減少至人民幣 897,995 仟元，然而中國遠洋立即於下半年提撥人民幣 1,176,814 仟元之虧損合同撥備，使其年底餘額增加至人民幣 1,171,623 仟元。

2011 年至 2012 年，每期虧損合同撥備之期末餘額都維持在人民幣 1,414,780 仟元至人民幣 1,564,715 仟元，占其當年度總負債約 1.16%~1.60%，雖虧損合同撥備占總負債之比例較 2008 年大幅降低，但其對財務報表之影響仍是不容小覷。

茲將中國遠洋財務報表中與虧損合同撥備相關之科目整理於表五、表六。

自表五中可看出除 2008 年、2010 年外，其餘年度之虧損合同撥備都在上半年實現、撥備，其原因可能與中國遠洋簽訂合約之時間有關。



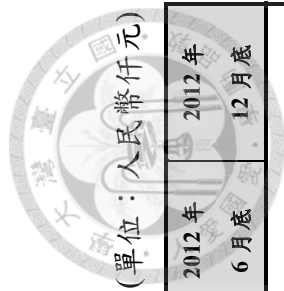
## 2. 相關揭露

中國遠洋就不可撤銷的租入乾散貨船舶合同分別為(1)租期在資產負債表日起十二個月內的及(2)租期在資產負債表日起十二個月外，但已有租出乾散貨合同鎖定的租期部份，確認了虧損合同撥備。

同時並揭露倘若所有其他因素不變虧損合同預期運費費率較管理層估計的增加或減少 10%，則虧損合同的撥備將減少或增加之金額。

其管理階層認為目前乾散貨市場波動頻繁，難以合理預計超過十二個月以外的運價，故管理階層認為無法準確計算租期逾資產負債表日後十二個月到期且沒有乾散貨租出合同鎖定的租期部分的乾散貨租入船舶合同預期獲得的經濟利益，故無法合理判斷該等合同是否屬虧損合同。

表五 中國遠洋 2008 年至 2012 年虧損合同撥備合併資產負債表相關科目餘額



(單位：人民幣千元)

	2008 年 6 月底	2008 年 12 月底	2009 年 6 月底	2009 年 12 月底	2010 年 6 月底	2010 年 12 月底	2011 年 6 月底	2011 年 12 月底	2012 年 6 月底	2012 年 12 月底
<b>合併資產負債表</b>										
虧損合同撥備期初餘額	-	-	5,235,690	1,462,592	1,419,030	1,419,030	1,171,623	1,564,715	1,414,780	1,552,467
本期實現	-	-	(3,853,887)	(311,702)	(894,344)	(1,248,292)	(1,097,561)	(66,414)	(1,116,121)	(233,001)
未動用款項撥回 /以前年度少提撥備	-	-	(830,949)	(238,952)	(175,167)	(167,233)	110,638	(110,638)	-	-
本期撥備	-	5,235,690	911,738	507,387	549,615	1,176,814	1,391,224	35,187	1,249,869	122,358
外幣折算差額	=	=	=	(295)	(1,139)	(8,696)	(11,209)	(8,070)	3,939	(8,102)
虧損合同撥備期末餘額	=	<u>5,235,690</u>	<u>1,462,592</u>	<u>1,419,030</u>	<u>897,995</u>	<u>1,171,623</u>	<u>1,564,715</u>	<u>1,414,780</u>	<u>1,552,467</u>	<u>1,433,722</u>
撥備即期部份	-	5,235,690	1,263,621	1,416,989	897,995	1,171,623	1,564,715	1,348,448	1,513,776	1,102,972
撥備非即期部份	-	-	198,971	2,041	-	-	-	66,332	38,691	330,750
占當年度總負債比	-	9.32%	1.91%	1.67%	1.03%	1.32%	1.60%	1.32%	1.38%	1.16%
占當年度總權益比	-	8.41%	2.66%	2.70%	1.54%	1.92%	2.66%	2.82%	3.38%	3.44%
遞延所得稅資產	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
一虧損合同撥備	-	1,194,029	-	296,505	-	209,989	-	926	-	1,901
總資產期末餘額	123,910,500	118,413,153	131,394,853	137,741,303	145,161,356	149,541,815	156,292,820	157,458,885	158,104,247	165,207,909
<b>附註揭露</b>										
已承諾支付租金	-	59,585,487	53,154,932	45,949,946	42,218,771	36,003,790	29,848,187	23,655,068	20,318,812	15,817,804

註：中國遠洋僅於年度財務報告中說明遞延所得稅資產-虧損合同撥備之金額，故該金額未列示於期中餘額。

表六 中國遠洋 2008 年至 2012 年虧損合同撥備合併綜合損益表相關科目金額

(單位：人民幣仟元)

	2008 年 上半年	2008 年 下半年	2009 年 上半年	2009 年 下半年	2010 年 上半年	2010 年 下半年	2011 年 上半年	2011 年 下半年	2012 年 上半年	2012 年 下半年
<b>合併綜合損益表</b>										
服務成本										
一虧損合同撥備	-	(5,249,667)	(911,738)	(507,387)	(549,615)	(627,199)	(1,501,862)	75,451	(1,249,869)	(122,358)
當期服務成本總額	(51,157,563)	(57,923,721)	(32,263,093)	(40,134,746)	(39,035,367)	(45,017,088)	(42,737,779)	(46,848,747)	(44,466,316)	(46,080,501)
占當期服務成本總額比	-	9.06%	2.83%	1.26%	1.41%	1.39%	3.51%	-0.16%	2.81%	0.27%
當期全面收益(虧損)	15,856,668	(8,334,713)	(4,131,864)	(1,951,161)	3,912,587	1,099,553	(1,790,635)	(9,156,868)	(3,934,032)	(4,142,620)

註一：除 2011 年之服務成本一虧損合同撥備之金額是當期提撥金額加(減)以前年度少提撥備之加總(未動用款項撥回)外，其餘年度計入服務成本一虧損合同撥備科目的金額皆是當期提撥數。



### 三、 中國企業實例—中海集運

#### (一) 重要會計政策概要—撥備

在出現以下情況時作出撥備：因已發生的事件而產生現有的法律或推定責任；很有可能需要資源流出以償付責任；金額已被可靠估計。不就未來營運虧損確認撥備。

如有多項類似責任，其需要在償付中流出資源的可能性，根據責任的類別整體考慮。即使在同一責任類別所包含的任何一個項目相關的資源流出的可能性極低，仍須確認撥備。

撥備採用稅前利率按照預期需償付有關責任的開支的現值計量，該利率反映當時市場對金錢時間值和有關責任固有風險的評估。隨著時間過去而增加的撥備確認為利息開支。

#### (二) 虧損合同撥備之表達與揭露

##### 1. 財務報表表達

由於金融風暴之影響，各經濟區消費下滑直接導致各國際航線運價快速下跌，截至 2009 年 12 月 31 日止年度，中海集運國際航線平均運費為每 TEU (20 呎標準貨櫃，Twenty-foot Equivalent Unit 之英文縮寫) 人民幣 4,027 元，與 2008 年相比，下降約為 39.9%。因此中海集運於 2009 年下半年認列虧損合同撥備人民幣 67,093 仟元，占其當年度總權益比約 0.26%，其中絕大多數於 2010 年實現。而虧損合同撥備於 2011 年上半年全數實現後，就未再提列。茲將中國遠洋財務報表中與虧損合同撥備相關之科目整理於表七、表八。

##### 2. 相關揭露

於財務報告中說明其撥備之會計政策概要，並於每年度揭露虧損合同撥備之餘額變動，然中海集運於附註揭露中並未將虧損合同撥備金額區分為流動負債或非流動負債。

表七 中海集運 2009 年至 2011 年虧損合同撥備合併資產負債表相關科目餘額

(單位：人民幣仟元)

	2009 年 12 月	2010 年 6 月	2010 年 12 月	2011 年 6 月	2011 年 12 月
<b>合併資產負債表</b>					
期初餘額	-	67,093	27,389	6,359	-
本期實現	-	(39,704)	(21,030)	(6,359)	-
本期撥備	<u>67,093</u>	=	=	=	=
期末餘額	<b>67,093</b>	<b>27,389</b>	<b>6,359</b>	-	-
占當期總負債比	<b>0.37%</b>	<b>0.14%</b>	<b>0.03%</b>	-	-
占當期總權益比	<b>0.26%</b>	<b>0.10%</b>	<b>0.02%</b>	-	-
總資產期末餘額	<b>44,292,302</b>	<b>47,159,522</b>	<b>49,016,125</b>	<b>48,172,313</b>	<b>49,412,490</b>

註：中海集運於附註揭露中並未將虧損合同撥備金額區分為流動負債或非流動負債。

表八 中海集運 2009 年至 2011 年虧損合同撥備合併綜合損益表相關科目金額

(單位：人民幣仟元)

	2009 年 下半年	2010 年 上半年	2010 年 下半年	2011 年 上半年	2011 年 下半年
<b>合併綜合損益表</b>					
服務成本					
一虧損合同撥備實現 /(撥備)	<b>(67,093)</b>	<b>39,704</b>	<b>21,030</b>	<b>6,359</b>	-
當期服務成本總額	<b>(13,411,378)</b>	<b>(14,407,946)</b>	<b>(15,384,940)</b>	<b>(14,284,990)</b>	<b>(16,085,664)</b>
占當期服務成本總額比	<b>0.50%</b>	<b>-0.28%</b>	<b>-0.14%</b>	<b>-0.04%</b>	-
當期全面收益(虧損)	<b>(3,078,142)</b>	<b>1,186,060</b>	<b>3,988,347</b>	<b>(610,674)</b>	<b>(2,499,853)</b>

#### 四、 小結

雖然中國遠洋及中海集運皆採用 IFRSs 編製對外合併財務報告，然而於適用 IAS37 虧損合同撥備之表達與揭露卻未能趨於一致。相較於中國遠洋於財務報告附註中揭露其虧損合同撥備之估計方法、其虧損合同撥備之涵蓋期間，中海集運僅於財務報告中說明其撥備之會計政策概要，並於每年度揭露虧損合同撥備之餘額，其所揭露之資訊與中國遠洋揭露資訊相較之下明顯較少。

另外，IAS37 中並未詳細規定虧損合同撥備什麼時候履行負債科目，本研究認為因虧損合同撥備已先行認列部分損失，等到履行義務時，亦即提供相關服務時，此時即可消除負債，並減少服務成本，故中海集運於實現虧損合同撥備時，減少當年度服務成本。

## 第二節 我國企業於 IFRS 轉換年提列虧損性合約負債準備實例

由本章第一節之圖二、表四可知，BDI 指數自 2012 年 2 月 3 日再度急遽下跌，一度只剩 651 點，創造了 BDI 指數的歷年新低，甚至跌破 2008 年金融危機爆發時的歷史低位 666 點，航運企業普遍面臨巨大虧損。然而過去在未採用 IFRSs 前，多數航運業公司因國際海運市場近年各型船舶每日租金波動幅度甚大，波動變化迅速頻繁，無法合理估計損失金額，且過去我國並未針對虧損性合約有特別之會計處理，故僅依會計研究發展基金會 98.03.30 基秘字第 110 號函之規定為適當之揭露。

然而我國上市櫃公司自 2013 年起須依 IFRSs 編製對外財務報告，而為使企業能於 2013 年順利編製合併報表兩期比較，故應於 2012 年開始實行 ROC GAAP 與 IFRS 兩套帳雙軌並行。而於 2013 年起適用 IFRSs 之企業則應於 2011 年度、2012 年期中及年度財務報告附註揭露採用 IFRSs 之計畫及影響等事項。

故於 2012 年後航運業公司若有簽訂不可取消租船合約，經評估履行合約義務所不可避免之成本超過預期從該合約獲得之經濟效益，應於財務報告中表達與揭露虧損性合約負債準備。而本研究將觀察以下國內航運業公司：東森國際股份有限公司及其子公司(以下稱東森國際)、陽明海運股份有限公司及其子公司(以下稱陽明海運)、光明海運股份有限公司及其子公司(以下稱光明海運)及萬海航運股份有限公司及其子公司(以下稱萬海航運)表達與揭露虧損性合約負債準備之情形，由於其表達與揭露內容不盡相同，故本研究進一步探討接軌 IAS37 虧損性合約產生之疑義。



## 一、 我國企業實例—東森國際

### (一) 東森國際 2010 年至 2012 年財務報告

#### 1. 重要會計政策概要—承諾及或有事項

合併公司於編製財務報表時，業已依規定對財務報表所列資產、負債、收益、費損及或有事項，採用必要之假設及估計加以衡量、評估與揭露，惟該等估計與實際結果可能存有差異。若其損失可能發生或無法合理估計其損失金額時，則於財務報表中說明無法合理估計之事實，並作適當揭露。

#### 2. 重大承諾及或有事項之揭露—承租人租賃

截至 2010 年底至 2012 年底止，東森國際因經營船舶出租、運送等業務而簽訂之船舶租賃合約之未來年度應支付租金金額如表九：

表九 截至 2010 年底至 2012 年底東森國際船舶租賃合約未來年度租金支付

(單位：新台幣仟元)

期間	2010 年底	2011 年底	2012 年底
未來 1 年以內	\$1,037,020	\$1,029,169	\$ 1,384,863
未來第 1 年～第 2 年		932,215	1,354,410
未來第 2 年～第 3 年		932,215	1,090,770
未來第 3 年～第 4 年		699,482	695,566
未來第 4 年～第 5 年	<u>3,186,800</u>	<u>334,658</u>	<u>162,411</u>
總計	<u>\$4,223,820</u>	<u>\$3,927,739</u>	<u>\$4,688,020</u>





### 3. 虧損性合約負債準備之相關揭露

於 2012 年上半年度，東森國際因長期船舶租賃合約成本大幅高於轉租運價收入，而導致航運事業產生營業虧損，然國際海運市場近年各型船舶每日租金波動幅度甚大，波動變化之迅速、頻繁，難以短暫時間之平均值為基礎去評價單一船舶承租合約之盈虧，另經實證分析國際著名航運期刊之專業預估資訊，也與實際租金差異極大，且各該期刊皆出具免責聲明，表示不保證提供資訊的準確性、有效性。故截至 2012 年 6 月 30 日止，東森國際尚無法合理估計預期從該等船舶合約所能獲得之經濟利益。

而截至 2012 年 9 月 30 日止，東森國際僅就不可避免之成本高於已簽約之轉租運價收入部分，估計可能之營業虧損計新台幣 102,260 仟元(帳列其他流動負債)，占當期總權益 1.05%。

2012 年 12 月 31 日，東森國際依會計研究發展基金會(102)基秘字第 051 號解釋函示，於每一報導期間結束日，參考市場可得之資訊，估計合約義務所發生之不可避免成本超過預期從該合約所能獲得之經濟效益之金額，據以認列當期費損。東森國際並依據國立台灣海洋大學航運管理學系周○○博士出具之「巴拿馬型論時傭船運測報告」估計未來五年之運價，以折現率 6%，估計可能之營業虧損計新台幣 1,357,199 仟元(帳列其他流動負債新台幣 637,007 仟元及其他負債新台幣 720,192 仟元)，占其當年度高達總權益 16.63%。

## (二) 東森國際 2013 年第一季財務報告

### 1. 租賃協議—承租人租賃

東森國際因經營船舶出租及穀倉出租等業，其不可取消之營業租賃的應付租金付款情形如表十：

表十 東森國際 2013 年第一季不可取消之營業租賃的應付租金付款情形

(單位：新台幣仟元)

	2012 年 1 月 1 日	2012 年 3 月 31 日	2012 年 12 月 31 日	2013 年 3 月 31 日
一年內	\$1,572,825	1,587,590	\$1,753,668	\$1,820,281
超過一年， 但不超過五年	4,041,082	4,075,179	5,482,694	5,159,820
超過五年	-	-	299,113	212,492
<b>總計</b>	<b><u>\$5,613,907</u></b>	<b><u>\$5,662,769</u></b>	<b><u>\$7,535,475</u></b>	<b><u>\$7,192,593</u></b>

2. 租賃協議—出租人租賃

東森國際依租約性質屬於銷售型資本租賃。不可取消之租賃未來應收最低租賃款情形如表十一：

表十一 東森國際 2013 年第一季不可取消之租賃未來應收最低租賃款情形

(單位：新台幣仟元)

	2012 年 1 月 1 日	2012 年 3 月 31 日	2012 年 12 月 31 日	2013 年 3 月 31 日
一年內	-	-	-	-
超過一年， 但不超過五年	-	-	-	-
超過五年	-	-	-	1,209,400
<b>總計</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b><u>\$1,209,400</u></b>



### 3. 重要會計政策概要—虧損性合約負債準備

當合併公司預期一項合約之義務履行所不可避免之成本超過預期從該合約獲得之經濟效益時，予以認列該虧損性合約之負債準備。該項負債準備係以終止合約之預計成本與持續該合約之預計淨成本孰低者之現值衡量，並於認列虧損性合約負債準備前先行認列與該合約相關資產之所有減損損失。

依會計研究發展基金會(102)基秘字第 051 號解釋函之規定，若所簽訂之不可取消租船合約，經評估履行合約義務所不可避免之成本超過預期從該合約獲得之經濟效益，則應認列虧損性合約損失。合約之不可避免成本係退出合約之最小淨成本，其為履行合約而發生之成本與怠於履行合約而發生之補償或罰款之孰低者。若所簽訂不可取消租船合約係屬融資租賃，則其於認列前述虧損性合約之或有負債之前，應先依資產減損之規定，對該合約標的資產已發生之任何減損損失先予認列。

於每一報導期間結束日，參考市場可得之資訊，估計合約義務所發生之不可避免成本超過預期從該合約所能獲得之經濟效益之金額，據以認列當期費損，不得主張因未來租金變動幅度甚大而免予估計。

此外，亦不得因租期較長即主張未來現金流量無法合理估計而不認列未來五年全部之虧損性合約損失；若確實無市場可得之相關資訊，則至少應考量目前之租金行情，認列最近年度(例如二年內)之損失。

### 4. 虧損性合約負債準備之表達與揭露

合併公司因長期船舶租賃合約發生不可避免之成本大幅高於預期轉租運價收入，而導致航運事業產生營業虧損，其不可避免之成本為退出合約的最小淨成本，係為履行該合約而發生之成本與終止合約所發生之補償金或罰金之孰低者。於每一報導期間結束日，參考市場可得之資訊，估計合約義務所發生之不可避免成本超過預期從該合約所能獲得之經濟

效益之金額，據以認列當期費損。東森國際 2013 年第一季虧損性合約負債準備相關科目金額列示於表十二。

表十二 東森國際 2013 年第一季虧損性合約負債準備相關科目餘額

(單位：新台幣仟元)

	金額
<b>合併資產負債表</b>	
虧損性合約負債準備期初餘額(1 月 1 日)	\$1,357,199
本期實現	-
本期迴轉	(312,543)
虧損性合約負債準備期末餘額(3 月 31 日)	<b><u>\$1,044,656</u></b>
流動	475,758
非流動	568,898
占當期總負債比	8.90%
占當期總權益比	12.58%
總資產期末餘額	<b>\$20,034,827</b>
<b>合併綜合損益表</b>	
當期營業成本總額	<b>\$(2,304,637)</b>
當期綜合損益總額	<b>\$(231,265)</b>

註：依據國立台灣海洋大學航運管理學系周○○博士出具之「巴拿馬型論時傭船運測報告」估計未來五年之運價，以折現率 6%，估計可能之營業虧損。



## 二、 我國企業實例—陽明海運

### (一) 陽明海運 2010 年至 2012 年財務報告

#### 1. 重大承諾及或有事項之揭露—承租人租賃

截至 2008 年底至 2012 年底止，陽明海運母子公司與其他公司簽訂辦公室、船舶、貨櫃、碼頭及貨櫃場等營業租賃合約，租金按月或季支付，租期陸續於 2030 年 5 月前到期。未來需支付之租金彙總如表十三。

#### 2. 重大承諾及或有事項之揭露—出租人租賃

子公司與其他公司簽訂船舶之營業租賃合約，未來年度收取之租金彙總如表十四。

表十三 截至2008年底至2012年底陽明海運未來年度需支付租金之彙總金額

(單位：新台幣仟元)

期間	2008年底	2009年底	2010年底	2011年底	2012年底
2009年度	\$10,881,653	-	-	-	-
2010年度	8,000,459	9,014,502	-	-	-
2011年度	6,375,513	8,537,258	12,458,850	-	-
2012年度	5,784,109	8,554,292	10,976,185	12,245,428	-
2013年度	5,561,232	8,815,641	9,860,396	11,701,414	1,131,269
2014年度(以後)	7,210,450	7,887,069	8,628,827	10,542,083	1,142,406
2015年度(以後)	-	31,586,528	8,279,547	9,431,220	1,135,330
2016年度(以後)	-	-	27,074,130	9,053,147	1,153,365
2017年度(以後)	-	-	-	18,996,109	1,207,358
2018年度以後					9,896,889
<b>總計</b>	<b><u>\$43,813,416</u></b>	<b><u>\$74,395,290</u></b>	<b><u>\$77,277,935</u></b>	<b><u>\$71,969,401</u></b>	<b><u>\$15,666,617</u></b>

註一：2014、2015及2016年度以後應支付之租金分別按一年定期存款年利率1.42%、0.9%及1.135%折現。

註二：2017及2018年度以後應支付之租金分別按一年定期存款年利率1.355%折現。

表十四 截至 2010 年年底至 2012 年年底陽明海運未來年度預計可收取租金之彙總金額



(單位：新台幣仟元)

期間	2010 年底	2011 年底	2012 年底
2011 年度	\$1,679,493	-	-
2012 年度	712,161	1,444,763	-
2013 年度	623,738	758,132	1,156,247
2014 年度	280,456	515,412	616,898
2015 年度	35,359	217,772	584,373
2016 年度	-	41,575	118,684
2017 年度以後	-	-	-
<b>總計</b>	<b><u>\$3,331,207</u></b>	<b><u>\$2,977,654</u></b>	<b><u>\$2,476,202</u></b>

註一：自 2010 年年報始提供未來年度預計可收取租金之彙總金額，故本表始自 2010 年。

註二：依國內規定應至少揭露未來五年之資訊，然陽明海運 2012 年財務報告附註中僅提供未來四年之資訊，本研究僅就財務報告所示之資訊列於表中。



3. 事先揭露轉換至 IFRSs 相關事項—虧損性合約負債準備

轉換至 IFRSs 後，依 IAS37 「負債準備、或有負債及或有資產」規定，應依據合約中企業不可避免之成本予以估列。

僅揭露截至 2012 年 9 月 30 日及 2012 年 1 月 1 日，合併公司因虧損性合約估列之應付費用重分類至負債準備—虧損性合約分別為新台幣 233,605 仟元及新台幣 4,179 仟元。2012 年第三季合併資產負債表虧損性合約之調節表達如下表十五。

而陽明海運 2012 年年報中並未有負債準備—虧損性合約相關之金額，故本研究未將其列示於表十五。

表十五 陽明海運 2012 年第三季負債準備—虧損性合約之調節

(單位：新台幣仟元)

	2012 年 1 月 1 日	2012 年 9 月 30 日
<b>合併資產負債表</b>		
負債準備—虧損性合約餘額	\$4,179	\$233,605
占當期總負債比	0.00%	0.21%
占當期總權益比	0.01%	0.68%
總資產餘額	\$131,673,520	\$145,256,218
<b>合併綜合損益表</b>		
當期營業成本總額	-	\$(97,617,012)
當期綜合損益總額	-	\$(2,880,636)





(二) 陽明海運 2013 年第一季財務報告

1. 租賃協議—承租人租賃

合併公司與其他公司簽訂辦公室、船舶、貨櫃、碼頭及貨櫃場等營業租賃合約，租金按月或季支付，租期陸續於 2036 年 9 月前到期。其不可取消營業租賃之未來最低租賃給付總額如表十六。

表十六 陽明海運 2013 年第一季不可取消之營業租賃的應付租金付款情形

(單位：新台幣仟元)

	2012 年 1 月 1 日	2012 年 3 月 31 日	2012 年 12 月 31 日	2013 年 3 月 31 日
一年內	\$12,245,428	\$11,818,714	\$11,100,440	\$11,113,244
超過一年， 但不超過五年	40,727,864	38,703,667	35,197,454	36,733,438
超過五年	<u>20,800,482</u>	<u>18,646,849</u>	<u>14,776,954</u>	<u>18,991,334</u>
總計	<u>\$73,773,774</u>	<u>\$69,169,230</u>	<u>\$61,074,848</u>	<u>\$66,838,016</u>



2. 租賃協議—出租人租賃

合併公司與其他公司簽訂船舶之營業租賃合約。其不可取消營業租賃之未來最低租賃給付總額如表十七。

表十七 陽明海運 2013 年第一季不可取消營業租賃未來最低租賃給付總額

(單位：新台幣仟元)

	2012 年 1 月 1 日	2012 年 3 月 31 日	2012 年 12 月 31 日	2013 年 3 月 31 日
一年內	\$1,444,763	\$1,951,201	\$1,156,247	\$788,327
超過一年， 但不超過五年	1,532,891	1,701,950	1,319,955	850,727
超過五年	-	-	-	-
<b>總計</b>	<b><u>\$2,977,654</u></b>	<b><u>\$3,633,151</u></b>	<b><u>\$2,476,202</u></b>	<b><u>\$1,639,054</u></b>

3. 重要會計政策概要—虧損性合約負債準備

合併公司因過去事件負有現時義務（法定或推定義務），且很有可能須清償該義務，並對該義務之金額能可靠估計時，認列負債準備，認列為負債準備之金額係考量義務之風險及不確定性，而為資產負債表日清償義務所需支出之最佳估計。若負債準備係以清償現時義務之估計現金流量衡量其帳面金額係為該等現金流量之現值（若貨幣之時間價值影響重大）。

當清償負債準備所需支出之一部分或全部預期可自另一方歸墊，於幾乎確定可收到該歸墊，且其金額能可靠衡量時，將歸墊認列為資產。

因虧損性合約產生之現時義務，係認列並衡量為負債準備。當合併公司有一項合約，其義務履行所不可避免之成本，超過預期從該合約獲得之經濟效益時，則為虧損性合約。



4. 重要會計估計—虧損性合約負債準備

- a. 不可避免之成本：依據合併公司不可撤銷之船舶租入合約所需支付的租金來估計。
- b. 預期經濟利益：依據相關船舶出租之合約運價及預期市場未來運價而估計。

5. 虧損性合約負債準備之表達與揭露

虧損性租賃合約之負債準備係合併公司在不可撤銷之船舶租入營業租賃合約下，現存未來租賃給付義務減除預計自該租賃所賺取收入之差額。該估計可能隨租賃船舶之使用狀況及轉租協議之異動而改變。陽明海運就不可撤銷之船舶租入合約進行評估，其 2013 年第一季虧損性合約負債準備相關科目金額列示如表十八。

表十八 陽明海運 2013 年第一季虧損性合約負債準備相關科目金額

(單位：新台幣仟元)

	2012 年 3 月底	2013 年 3 月底
<b>合併資產負債表</b>		
虧損性合約負債準備期初餘額(1 月 1 日)	\$4,246	\$340,811
本期新增	-	169,664
本期使用	(4,041)	(167,014)
淨兌換差額	(8)	(15,231)
虧損性合約負債準備期末餘額(3 月 31 日)	<b><u>\$197</u></b>	<b><u>\$328,230</u></b>
占當期總負債比	0.00%	0.30%
占當期總權益比	0.00%	0.91%
總資產期末餘額	<b>\$135,688,591</b>	<b>\$142,423,516</b>
<b>合併綜合損益表</b>		
當期營業成本總額	<b>\$(31,547,907)</b>	<b>\$(28,910,019)</b>
當期綜合損益總額	<b>\$(5,118,998)</b>	<b>\$(2,556,864)</b>

註：陽明海運之虧損性合約負債準備皆表達於流動負債項下。



### 三、 我國企業實例—光明海運

#### (一) 光明海運 2010 年至 2012 年財務報告

##### 1. 重大承諾及或有事項之揭露—承租人

截至 2009 年底至 2012 年底及 2012 年 6 月底，母子公司與其他公司簽訂辦公室及船舶之營業租賃合約，未來年度需支付之租金彙總如表二十。

##### 2. 重大承諾及或有事項之揭露—出租人

母子公司與其他公司簽訂辦公室及船舶之營業租賃合約，未來年度收取之租金彙總如表二十一。

##### 3. 虧損性合約負債準備之表達與揭露

光明海運母子公司於 2012 年 6 月 30 日及 2012 年 12 月 31 日估計部分船舶租賃合約履行義務所發生不可避免之成本超過預期可從該合約所獲得之經濟效益，故分別認列虧損性合約負債準備新台幣 170,386、新台幣 283,911 仟元，分別帳列營業成本及其他流動負債。

2012 年第三季合併資產負債表虧損性合約相關金額表達如表十九。

#### (二) 光明海運 2013 年第一季財務報告

由於本研究於完成前光明海運尚未公布 2013 年第一季財務報告，故僅能取得 2012 年財務報告中之附註揭露相關事項，而無法獲得其 2013 年第一季虧損性合約負債準備相關資訊。

表十九 光明海運 2012 年度負債準備—虧損性合約相關金額

(單位：新台幣仟元)

	2012 年 6 月底	2012 年底
<b>合併資產負債表</b>		
負債準備—虧損性合約期末餘額	-	-
占當期總負債比	-	-
占當期總權益比	-	-
遞延所得稅資產—流動	\$7,910	\$22,681
總資產期末餘額	\$8,016,737	\$7,596,287
<b>合併綜合損益表</b>		
營業成本		
-虧損性合約	(170,386)	(283,911)
當期營業成本總額	\$ (1,428,701)	\$ (2,969,182)
占當期營業成本總額比	11.93%	9.56%
當期合併總純益(損)	\$ (136,096)	\$ (418,050)

註：因光明海運於提列虧損性合約負債準備時，分別帳列營業成本及其他流動負債，其於財務報告附註中僅提供其他流動負債期末餘額，故本表未列示「負債準備—虧損性合約」期末餘額。

表二十 截至 2009 年底至 2012 年底光明海運未來年度需支付租金之彙總金額

(單位：新台幣仟元)

期間	2009 年底	2010 年底	2011 年底	2012 年底
2012 年下半年度	-	-	-	-
2010 年度	884,561	-	-	-
2011 年度	892,247	870,447	-	-
2012 年度	1,475,173	1,483,477	1,443,265	-
2013 年度	1,917,265	1,885,322	1,864,061	1,783,005
2014 年度	2,033,998	1,991,398	2,088,021	2,129,047
2015 年度(以後)	14,513,027	1,955,235	2,088,021	2,133,062
2016 年度(以後)	-	10,570,095	1,908,573	1,953,420
2017 年度(以後)	-	-	7,965,883	1,843,208
2018 年度以後	-	-	-	6,769,163
<b>總計</b>	<b><u>\$21,716,271</u></b>	<b><u>\$18,755,974</u></b>	<b><u>\$17,357,824</u></b>	<b><u>\$16,610,905</u></b>

表二十一 截至 2009 年底至 2012 年底光明海運未來年度預計可收取租金之彙總金額

(單位：新台幣仟元)

期間	2009 年底	2010 年底	2011 年底	2012 年底
2012 年下半年度	-	-	-	-
2010 年度	1,999,564	-	-	-
2011 年度	1,129,482	1,617,900	-	-
2012 年度	854,651	712,881	1,079,634	-
2013 年度	790,841	624,458	758,973	968,827
2014 年度	454,389	280,456	515,412	616,898
2015 年度(以後)	86,691	35,259	217,772	584,373
2016 年度	-	-	41,575	118,684
<b>總計</b>	<b><u>\$5,315,618</u></b>	<b><u>\$3,270,954</u></b>	<b><u>\$2,613,366</u></b>	<b><u>\$2,288,782</u></b>

註：依國內規定應至少揭露未來五年之資訊，然光明海運 2012 年之財務報告附註中僅提供未來四年之資訊，本研究僅就財務報告所示之資訊列於本表。





#### 四、 我國企業實例—萬海航運

由於萬海航運未計提虧損性合約負債準備，故於 2008 年至 2012 年僅需在財務報告中揭露其未來年度應付租金支出，於 2013 年採用 IFRSs 編製對外財務報告後，改於財務報告中揭露不可取消之營業租賃之應付租金付款情形。

##### (一) 萬海航運 2008 年至 2012 年財務報告

###### 1. 重大承諾及或有事項之揭露—承租人

於 2008 至 2012 年年報中揭露重大之事項及或有事項，其中包括合併公司目前租賃之船舶。估計未來年度應付租金支出列示如表二十三。

##### (二) 萬海航運 2013 年第一季財務報告

###### 1. 租賃協議—承租人

合併公司以營業租賃承租船舶及辦公室場所等。租賃期間通常為一至三年。其不可取消之營業租賃的應付租金付款情形如表二十二：

表二十二 萬海航運 2013 年第一季不可取消之營業租賃的應付租金付款情形

(單位：新台幣仟元)

	2012 年 1 月 1 日	2012 年 3 月 31 日	2012 年 12 月 31 日	2013 年 3 月 31 日
一年內	\$2,194,365	\$1,620,036	\$1,790,522	\$1,456,931
超過一年， 但不超過五年	<u>5,996,868</u>	<u>5,016,400</u>	<u>4,665,473</u>	<u>3,759,722</u>
總計	<u><b>\$8,191,233</b></u>	<u><b>\$6,636,436</b></u>	<u><b>\$6,455,995</b></u>	<u><b>\$5,216,653</b></u>

表二十三 截至 2008 年底至 2012 年底萬海航運船舶租賃合約之未來年度應付租金支出

(單位：新台幣仟元)

期間	2008 年底	2009 年底	2010 年底	2011 年底	2012 年底
2009 年度	\$2782,983	-	-	-	-
2010 年度	1,221,056	1,555,173	-	-	-
2011 年度	925,010	938,219	1,754,143	-	-
2012 年度	925,010	916,953	1,180,807	1,646,511	-
2013 年度	925,010	916,953	992,144	884,042	1,128,150
2014 年度(以後)	-	1,604,668	1,459,381	867,140	837,928
2015 年度(以後)	-	-	-	650,355	625,578
<b>總計</b>	<b><u>\$6,779,069</u></b>	<b><u>\$5,931,966</u></b>	<b><u>\$5,386,475</u></b>	<b><u>\$4,048,048</u></b>	<b><u>\$2,591,656</u></b>

註：依國內規定應至少揭露未來五年之資訊，然萬海航運 2010 年及 2011 年之財務報告附註中僅提供未來四年、2012 年僅提供未來三年之資訊，本研究僅就財務報告所示之資訊列於本表。

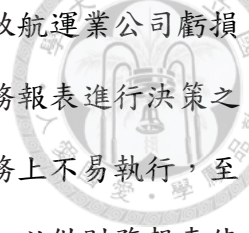
## 五、 小結

由國內航運業公司自 2008 年至 2012 年財務報告中揭露或有事項之情形，可看出過去營業租賃之承租人雖會揭露未來年度需支付租金之彙總金額，但因為預期經濟效益難以估計，多數公司並不會估列相關負債準備。另一方面，營業租賃之出租人亦會揭露未來年度預計可收取租金之彙總金額，然而出租人僅在出租資產發生減損時認列減損損失，少有針對該租賃合約認列負債準備。

在採用雙軌並行的 2012 年國內航運業公司財務報告中，僅東森國際、陽明海運及光明海運有或曾經在附註中揭露虧損性合約負債準備，然而其揭露之內容大不相同，其中只有東森國際依會計研究發展基金會(102)基秘字第 051 號解釋函之規定計算未來五年之虧損性合約損失，並說明其計算虧損性合約負債準備之基礎、折現率等，其虧損性合約負債準備占其 2012 年度總權益高達 16.63%，明顯高於陽明海運於 2013 年揭露之 2012 年底應有之虧損性合約負債準備占當期總權益之 0.88%、光明海運 2012 年度之 6.92%，以及其他未認列虧損性合約負債準備之航運業公司。

2013 年第一季財務報告，東森國際、陽明海運皆於其附註中說明其計算虧損性合約負債準備之基礎，且航運業公司皆於財務報告中附註揭露不可取消之營業租賃未來最低租賃給付總額，以期提供更完整之資訊。

航運業公司轉換至 IFRSs 後，不可取消之營業租賃應付租金付款總額都較採用 ROC GAAP 時為高。以陽明海運為例，其依 ROC GAAP 編製之 2012 年財務報告揭露其未來五年需支付租金之彙總金額為新台幣 \$15,666,617 仟元，然而依 IFRSs 之 2013 年第一季財務報告揭露其未來五年不可取消之營業租賃的應付租金付款總額為新台幣 \$46,297,894 仟元。



不同之估計方法、不同之損失涵蓋期間，都將導致航運業公司虧損性合約負債準備之認列金額差異甚大，進而影響依財務報表進行決策之使用者，因此本研究認為雖制定一致之衡量標準於實務上不易執行，至少應要求企業揭露與虧損性合約負債準備攸關之資訊，以供財務報表使用者參考。



### 第三節 IAS17 下虧損性合約之適用疑義及相關建議

台灣上市櫃公司已於 2013 年全面採用 IFRSs，便應依 IAS37 虧損性合約之規定於帳上認列虧損性合約負債準備，而過去我國財務會計準則公報並未針對虧損性合約有相關規定，因此在適用上將產生諸多疑義。而以下將提出適用 IAS37 虧損性合約產生之疑義並同時提出本研究之相關建議：

#### 一、 融資租賃會計處理方法不同

##### (一) 營業租賃與虧損性合約之探討

若所簽訂不可取消租船合約係屬融資租賃，承租人應根據 IAS36 決定租賃資產是否發生減損，另外其應付融資租賃款亦應按 IAS39 評價與衡量；而融資租賃出租人之應收租賃款應按 IAS39 評價與衡量。

##### (二) 以東森國際為例

東森國際於財務報告中揭露中表示，若所簽訂不可取消租船合約係屬融資租賃，則其於認列虧損性合約或有負債之前，應先依資產減損之規定，對該合約標的資產已發生之任何減損損失先予認列。

##### (三) 適用疑義

對於融資租賃之會計處理，正大聯合會計師事務所推動 IFRS 小組主持會計師羅裕民會計師所撰之營業租賃與虧損性合約之探討與實務運用上與東森國際財務報告中之說明有不同看法，其認為融資租賃之租賃資產應依 IAS36 決定是否發生減損，且應付融資租賃款、應收租賃款等應按 IAS39 評價與衡量，無須提列虧損性合約負債準備。

依此將衍生出另一疑義，IAS37 第 69 段提及企業在為虧損性合約設立一單獨負債準備之前，應對該合約標的資產已發生之任何減損損失先予認列，此合約標的資產是指融資租賃中承租人之租賃資產，亦或是指營業租賃中出租人之租賃資產，將使企業採用不同之會計處理。



(四) 國內會計基金會解釋函規定：

根據國內會計基金會之 102 年基秘字第 051 號函規定，若所簽訂不可取消租船合約非為融資租賃，當其航運租入船舶租約為履行義務所發生不可避免成本超過預期從合約所能獲得之經濟利益，不得主張未來租金變動幅度甚大而免予估計，應認列未來五年全部虧損性合約損失。若確實無市場可得之相關資訊，則至少應考量目前之租金行情，認列最近年度(例如二年內)之損失。

(五) 建議

由國內會計基金會之解釋函「若所簽訂不可取消租船合約非為融資租賃」，本研究推斷其意思為 IAS37 虧損性合約之規定應僅適用於營業租賃，故融資租賃仍應依 IAS36 及 IAS39 之規定處理。

依此，亦可推斷 IAS37 第 69 段提及企業在為虧損性合約設立一單獨負債準備之前，應依 IAS36 對該合約標的資產已發生之任何減損損失先予認列，此合約標的資產是指營業租賃出租人之租賃資產(可參照表一「IAS17 下租賃價值減損之會計處理」之整理)，而該不可取消之租賃合約若為虧損性合約應按 IAS37 認列負債準備。

## 二、 損失涵蓋期間不一

香港、中國分別自 2005 及 2007 年起開始接軌 IFRS，採用 IFRSs 編製合併財務報表，因此本研究參考中國遠洋 IAS37 虧損性合約之適用情形，以跟我國虧損性合約負債準備之提列比較。

(一) 實務運用—中國遠洋

中國遠洋於財務報告附註中揭露管理階層認為不可撤銷租入乾散貨船舶合同分別為：

- (a) 租期在資產負債表日起十二個月內的合同；
- (b) 租期在資產負債表日起十二個月外，但已有租出乾散貨合同鎖定的



租期部分的合同。

中國遠洋於財務報告附註中揭露其管理階層認為，對於租期自資產負債表日起超過十二個月的乾散貨租入船舶合約，因無法可靠估計該合約預期可獲取的經濟利益，因此無法合理評估該等船舶租賃合約是否為虧損，僅於財務報告中揭露自資產負債表日起計十二個月的不可撤銷租入乾散貨船舶合同之已承諾支付租金金額(亦即不可避免成本)。

(二) 以我國航運業為例

我國航運業依國內解釋函估計未來五年之運價以計算未來五年可能之虧損性合約損失，並於財務報告中附註揭露不可取消之船舶營業租賃未來年度應付租金付款金額。

(三) 適用疑義

由於 IAS37 有關虧損性合約之規定並未詳細說明虧損性合約損失涵蓋期間，以致中國遠洋虧損性合同撥備所涵蓋之期間僅短短一年，而國內會計基金會要求應認列未來五年(或至少最近二年)全部虧損性合約損失，虧損性合約負債準備之金額因虧損性合約損失涵蓋期間之不同定會有所差距，產生適用不一致之情形，而依不同涵蓋期間所計算出之虧損性合約負債準備，將會影響財務報表之可比較性。

(四) 建議

IAS37 應制定一致且合理之虧損性合約損失涵蓋期間，避免採用 IFRSs 之企業產生涵蓋期間不一致之情形，降低報表可比較性。而在此之前，國內應一致依會計基金會解釋函 102 年基秘字第 051 號函之規定認列未來五年(或至少最近二年)全部虧損性合約損失。



### 三、 預期經濟效益估計方式不明確

#### (一) 實務運用—中國遠洋

預期經濟效益係根據合同協定之運費費率及參考市場數據與資料所得的最近期遠期運費費率估計。

#### (二) 以東森國際為例

東森國際依據國立台灣海洋大學航運管理學系周○○博士出具之「巴拿馬型論時傭船運測報告」估計未來五年之運價，以折現率 6%，估計可能之虧損性合約損失。然而東森國際認為近年國際海運市場各型船舶每日租金波動幅度甚大，面對租金行情極端之波動，未來損益難以合理估計，若以異常低於平均之租金平均數估計未來之租金行情可能使企業認列過多之損失，而影響財務報表使用者評估公司營運情形。

#### (三) 以陽明海運為例

陽明海運之預期經濟效益則依據相關船舶出租之合約運價及預期市場未來運價而估計。

#### (四) 適用疑義

IAS37 有關虧損性合約之規定中未明確說明應如何計算涉及管理階層專業判斷及主觀評估之預期經濟利益、應如何合理評估折現率等，不同之估計方法、假設將會設算出不同之虧損性合約負債準備之金額，進而影響財務報表之負債金額及當年度盈餘(虧)。

#### (五) 應依 IAS1 揭露於報導期間結束日估計不確定性之來源

國際會計準則第 1 號「財務報表之表達」(以下簡稱 IAS1)雖規定在特定情況下應揭露影響各類負債準備相關未來事件之重大假設。然而 IAS1 並未規定揭露之特定格式或詳細內容，各企業在適用上可能對重大假設的認知不一，以致揭露事項未盡詳實，而無助於財務報表使用者更了解管理階層對未來及估計不確定性之其他來源所作判斷之方式。





(六) 可參考 IAS36 衡量使用價值之方式：

- (a) 以合理且可佐證之假設，作為現金流量推估之基礎；該等假設代表管理階層對於在資產剩餘耐用年限內之經濟情況區間所作之最佳估計。對於外部證據應給予較大之權重。
- (b) 以管理階層核定之最近財務預算或預測，作為現金流量推估之基礎，但應排除預期因未來重組及改進或提升資產之績效所產生之估計現金流入或流出。依據此等預算或預測所作之推估，最長涵蓋期間為五年，但有正當理由支持更長期間者除外。
- (c) 估計最近預算或預測所涵蓋期間後之現金流量推估時，應依據該預測或預算，以持平或遞減之成長率外推至後續年度，但有正當理由支持成長率遞增者除外。該成長率不得超過產品、產業、企業營運所在國家或使用該資產之市場之長期平均成長率，但有正當理由支持較高之成長率者除外。

(七) 建議

依 IAS1「財務報表之表達」第 133 段之規定，其他國際財務報導準則規定應揭露於報導期間結束日對有關未來所作之假設及估計不確定性之其他主要來源資訊，該等假設及不確定性具有導致資產及負債帳面金額於下個財務年度重大調整之重大風險，即使該等揭露未規定於各該準則，依 IAS1 第 125 段規定亦應揭露，例如，IAS37 規定在特定情況下應揭露影響各類負債準備相關未來事件之重大假設。

然而，IAS1 並未規定揭露之特定格式或詳細內容。因不同企業所處之情況不同，於報導期間結束日估計不確定性之性質亦不同。IAS1 將揭露之範圍，限制在具有導致資產及負債帳面金額於下個財務年度重大調整之重大風險之項目。揭露所涉及之未來期間越長，則符合應揭露項目之範圍越廣，且有關特定資產或負債所作之揭露越不明確。揭露之期間

如長於下個財務年度，最攸關之資訊可能將與其他揭露相混淆。

IAS37 虧損性合約中預期從合約所能獲得之經濟利益涉及管理階層之主觀估計，本研究建議 IAS37 可參考 IAS36 衡量使用價值之方式制定趨於一致之方式以衡量預期可根據該等合約獲取之經濟利益。

例如，以合理而可佐證之假設作為預期可根據該等合約獲取之經濟利益推估之基礎，該等假設代表管理階層對於在租賃合約期間內之經濟情況區間所作之最佳估計。對於外部證據應給予較大之權重；亦可以管理階層核定之最近財務預算或預測，作為預期可根據該等合約獲取之經濟利益推估之基礎。依據此等預算或預測所作之推估，最長涵蓋期間為五年，但有正當理由支持更長期間者除外；或者可估計最近預算或預測所涵蓋期間後之預期可根據該等合約獲取之經濟利益推估時，應依據該預測或預算，以持平或遞減之成長率外推至後續年度，但有正當理由支持成長率遞增者除外。

於報導期間之結束日，無論企業如何盡力估計具重大估計不確定性之資產及負債帳面金額，於財務狀況表報導之點估計，仍無法提供有關衡量該等資產及負債所涉及估計不確定性之資訊，以及該等不確定性對當期損益潛在影響之資訊。然而企業仍應將所能揭露之有關假設及於報導期間結束日估計不確定性之其他重要來源之資訊予以揭露，例如估計未來市場運價之方法、採用之折現率，以提升財務報導資訊攸關性、可靠性及可了解性。



#### 四、 航運業之虧損性合約損失是否應計入營業成本

##### (一) 實務運用—中國遠洋、中海集運

中國遠洋於每期提列虧損合同撥備時，將該損失計入當期服務及存貨銷售成本，增加該期之營業成本；中海集運亦於每期提列虧損合同撥備時計入當期服務成本，增加該期之營業成本，然惟中海集運於虧損合同撥備實現時減少當期服務成本。

##### (二) 以國內航運業為例

東森國際於其對外財務報告附註揭露中說明認列虧損性合約負債準備將產生營業虧損，故可推斷其將虧損性合約損失計入營業成本中；而光明海運則於其 2012 年財務報告中提列虧損性合約負債準備時，明確說明其將分別帳列營業成本及其他流動負債。

然而，陽明海運於卻未明確說明其是否係將虧損性合約損失計入營業成本中。

##### (三) 適用疑義

在 IFRS 的規定下，綜合損益表並不需要區分業內或業外，故 IAS37 之相關規定未明訂是否應將虧損性合約損失列入營業成本，然而依我國編製準則之規定，綜合損益表仍須區分業內或業外，其係由管理階層判斷其性質是否與營業收入直接相關而決定。

##### (四) 建議

彈性之船舶租賃交易安排屬於航運業之常態，同時，因其營運上仰賴船舶資產之程度很高，故航運業如須認列虧損性合約損失時，應於提列負債準備之同時，增加營業成本，以期更能反映航運業業內之營運狀況。

## 五、 根本解決之道—租賃草案

鑑於營業租賃中認列虧損性合約之適用疑義，本研究雖提出可供參考的解決方法，但仍無法根本解決所有問題，而本研究中第三章第三節所介紹之未來租賃草案之生效後，過去透過營業租賃隱藏融資取得資產使用權之承租人將被要求認列租賃合約相關之資產(使用權資產)與負債(應付租賃款)，現有租賃會計資產負債表外融資與會計處理不一致問題將得以改善外，同時，租賃合約適用 IAS37 虧損性合約之規定所產生之疑義也可望在租賃草案中獲得更為詳盡地解釋。

## 第五章 結論與建議




### 第一節 研究結論與建議

本研究於第三章介紹虧損性合約負債準備之公報內容及相關會計處理，並進一步研究 IAS17 及租賃草案下價值減損之作法，並於第四章分別列舉中國遠洋、東森國際等公司提列虧損性合約負債準備之情形，以探討虧損性合約負債準備於適用上可能產生之疑義。

以 BDI 指數來衡量國際海運情況，採用 IFRSs 編製合併財務報告之航運業公司確會因為全球航運業景氣低迷，而提列較多之虧損性合約負債準備，而使得當年度負債增加、同時增加當期營業成本，減少當期盈餘。然而由於航運市場之運費與租金易受不確定因素影響，導致預期經濟效益難以估計，使得多數航運業公司僅於財務報告附註中揭露不可取消船舶營業租賃合約之未來年度應付租金支出、未來年度預計可收取租金之彙總金額等金額；而有於帳上認列虧損性合約負債準備之航運業公司少有於附註中說明其估計預期經濟利益之方法，且其估計方法莫衷一是，導致各航運業公司認列虧損性合約負債準備占當期總權益之比例差異甚大，進而影響投資人判斷公司之營運情況。故本研究於第四章針對各適用疑義提出建議，其中包括：

- 一、 融資租賃會計處理方法不同
- 二、 損失涵蓋期間不一
- 三、 預期經濟效益估計方式不明確
- 四、 航運業之虧損性合約損失是否應計入營業成本

本研究期許未來能幫助各企業於適用上趨於一致，增加財務報表之可比較性並提升財務報告之透明度，而本研究所提之所有疑義都可望於租賃草案生效後獲得根本解決，因租賃草案為了讓所有租賃合約皆能反映承租人「取得租賃資產使用權並承擔租金給付義務」的經濟實質，規定所有承租人皆應採取一致的會計處



理，屆時，所有租賃合約將與現有租賃會計中的融資租賃類似，必須同時認列租賃相關之資產及負債，因此現今營業租賃承租人、出租人將不須再依 IAS37 認列虧損性合約負債準備，取而代之的是，依 IAS36 及 IAS39 評價與衡量租賃資產及相關金融工具。

## 第二節 研究貢獻

過去少有研究跨公報間之會計處理，而本研究提供企業於同時適用 IAS17、IAS36 及 IAS37 時之遵循準則，雖仍有不足之處，但亦提供可供參考之方向。

## 第三節 研究限制

本研究面臨諸多限制，茲將其彙整如下：

- 一、 本研究於完成前光明海運尚未公布 2013 年第一季財務報告，僅能取得 2012 年財務報告中之附註揭露相關事項，而無法獲得虧損性合約負債準備相關完整資訊。
- 二、 各航運業公司於財務報告中僅提供不可避免成本之資訊，而因未來五年運價實難以估計，故本研究無法試算出各公司帳上應認列之虧損性合約負債準備金額。

## 參考資料



### 一、 參考資料

International Accounting Standards Board [IASB] (2003), *IAS17 Leases*

International Accounting Standards Board [IASB] (2010), *Exposure Draft: Leases*

國際財務報導準則委員會基金會國際會計準則第一號「財務報導之表達」正體中文  
文版 (2010 年版藍本)

國際財務報導準則委員會基金會國際會計準則第十六號「不動產、廠房及設備」  
正體中文版 (2010 年版)

國際財務報導準則委員會基金會國際會計準則第十七號「租賃」正體中文版 (2010  
年版)

國際財務報導準則委員會基金會國際會計準則第三十六號「資產減損」正體中文  
版 (2010 年版)

國際財務報導準則委員會基金會國際會計準則第三十七號「負債準備、或有負債  
及或有資產」正體中文版 (2010 年版)

國際財務報導準則委員會基金會國際會計準則第三十九號「金融工具：認列與衡  
量」正體中文版 (2009 年版)

國際財務會計準則第 37 號個案釋例初稿

正大聯合會計師事務所推動 IFRS 小組主持會計師羅裕民會計師-營業租賃與虧損  
性合約之探討

勤業眾信 2010IFRS 新訊系列報導

中國遠洋 2008-2011 年度財務報告

中國遠洋 2012 年度中期財務報告

中海集運 2009-2012 年度財務報告

東森國際 2010-2012 年度、2013 年第一季財務報告

陽明海運 2008-2012 年度、2013 年第一季財務報告

光明海運 2009-2012 年度、2013 年第一季財務報告

萬海航運 2008-2012 年度、2013 年第一季財務報告

## 二、 網路資料

金管會證券期貨局國際會計原則 IFRS 專區：

[http://210.71.239.209/ifrs\\_2010/index.htm](http://210.71.239.209/ifrs_2010/index.htm)

公開資訊觀測站：<http://newmopsov.twse.com.tw/>

財團法人會計研究發展基金會：<http://www.ardf.org.tw/>

歷年波羅的海乾散貨運費指數：<http://www.cdnsf.com.tw/box/bdi.htm>

