

亞洲主要航運國家和地區鼓勵航運發展的立法及政策探討

Part III

李連君 劉洋

(…上接 Part II)

四、航運融資政策 (Policies for Shipping Finance)

(一) 香港的航運(船舶)融資政策 (Policies for Shipping Finance in Hong Kong)

香港並沒有專門針對航運融資方面的金融政策。但基於香港作為長期國際金融中心之一所扮演的重要角色，香港的銀行在提供船舶融資方面是非常活躍的，而相關融資貸款政策也都取決於各船舶融資業務銀行自身的規定。

值得注意的是，根據香港理工大學在 2009 年底所作的針對香港銀行對船舶融資情況的問卷調查顯示，¹在金融危機發生之後，以香港為基地的船舶融資銀行對船東尋求新船或二手船融資開始實施嚴格限制，主要表現則是調低最高貸款還款期限以及最高貸款與估值比率。相較於金融危機發生前對於新船長達 10-15 年的最高貸款還款期，在金融危機發生期間，超過 10 年的還款期全部取消，取而代之的是低於 10 年甚至是少於 4 年的償還期。而對於船齡 10 年左右的二手船買賣，最高貸款還款期則從金融危機前的 6-10 年縮短至金融危機時的 3-5 年。

儘管由於受到金融危機的衝擊增加了船東在香港進行融資貸款的難度和壓力，但由於從香港的銀行進行貸款整體成本依舊低於其他資金來源且相對容易，通過銀行進行船舶融資依舊是香港船東的主要財政來源。並且，隨著航運市場特別是造船以及船舶買賣市場的快速復甦，各銀行對於船舶融資方面的信心也逐漸恢復，相信香港依舊是船東青睞的船舶融資基地。

(二) 新加坡的航運(船舶)融資政策 (Policies for Shipping Finance in Singapore)

隨著越來越多的國際級船舶融資銀行紛紛落戶新加坡，以及有關船舶融資管道的不斷創新，新加坡的船舶融資業正在快速成長。

1. 海運金融獎勵計劃 (Maritime Finance Incentive Scheme)

為了進一步促進新加坡航運業的發展，吸引更多的船東企業到新加坡投資，新加坡政府另外針對船東的資金需求，提供了這一計劃以作為前述稅收優惠政策的配套措施。該計劃規定，凡是擁有良好紀錄和詳盡規劃的營運計劃書，並且承諾會拓展其在新加坡有關航運和集裝箱融資營運規模的公司，都可以在 2011 年 2 月 28 日之前向新加坡政府提出此項申請。

凡是獲得許可的船公司、集裝箱租賃公司、船舶租賃公司、船務基金或船務商業信託公司等，均可以獲得最長 10 年的稅收優惠，而該優惠對象主要針對符合其規定的“租賃收入”(leasing income)。此外，為了使得租賃資產的所有權取得更具有彈性，該計劃涵蓋的範圍同時還包括所謂的“營業性租賃”和“融資性租賃”等兩種不一樣的

¹ 參見：本港銀行嚴限船舶融資，香港《大公報》，2010 年 1 月 1 日

租賃方式。並且，負責管理船務基金公司的投資管理人，所收取的相關管理收入只要符合條件就可以享受為期 10 年的 10% 的優惠稅率。

2. 國際化融資計劃(Internationalization Finance Scheme)

該計劃是由新加坡貿易及工業部(Ministry of Trade and Industry)下屬的國際企業發展局(International Enterprise, IE Singapore)所主導的。主要任務是為協助以新加坡為基地的企業發展為國際化企業，以促進新加坡的國際貿易發展。

由於海外投資計劃一般所涉風險較高，因此一般情況下銀行比較不願意就類似海外投資提供貸款融資。有鑑於此，新加坡國際企業發展局為了解決本土企業可能面臨的資金困局，通過尋求與一般金融機構合作，來共同分擔提供企業國際化所需資金而可能產生的風險。

該項計劃的適用期限已經延長至 2011 年 1 月 31 日，為以新加坡為基地的船東實現國際化的目標而持續提供資金援助。凡是涉及到海外的投資，包括固定性資產融資(asset-based financing)，投資性融資(structured loans)，或是需要銀行提供擔保(banker's guarantee)的融資形式等，均屬於該計劃適用範圍。

(三) 中國大陸的航運(船舶)融資政策 (Policies for Shipping Finance in Mainland China)

隨著中國在國際金融市場所扮演的角色越來越重要，以及面對國內及國際新造船大量融資貸款需求，中資銀行越來越多地參與到船舶融資市場當中。雖然中資銀行涉足這一領域時間不長，尚缺少足夠經驗來獨自應對牽涉面廣且複雜的船舶融資業務，但從目前的形勢來看，中資銀行已經急不及待地想要利用其充裕的資金來搶佔國際船舶融資市場份額。

1. 中資銀行船舶融資情況

目前，國內主要銀行包括中國銀行、工商銀行、交通銀行、建設銀行、國家開發銀行和中國進出口銀行等紛紛努力拓展其船舶融資業務，並且已把觸角伸到了國際船舶融資市場。有關中資銀行與外國老牌船舶融資銀行合作的消息不斷見諸媒體。此外，一些中小銀行也努力嘗試在這一領域一展身手，其中尤以民生銀行集團所成立的民生融資公司最為突出，該公司通過多年的努力搶佔了大量新興民營船廠融資的市場份額。並且，中資銀行在提供船舶融資租賃方面的品種也越來越多樣化，以涉足這一領域最早也最活躍的工商銀行為例，其有關船舶租賃的業務品種就包括如下 5 種：

- (1) 新造船租賃：這是最傳統也最為常見的船舶融資方式，即銀行根據承租人的選擇向船廠訂購船舶，船舶建成後交付承租人使用並由承租人支付租金。待租賃期滿後，由承租人留購船舶並取得所有權；
- (2) 二手船買賣租賃：這是針對二手船買賣的融資方式，與新造船方式相似；
- (3) 融資型售後回租：這種融資方式是專門針對短期企業流動資金不足或具有新投資項目而自由資金不足的承租人企業。融資方式採取承租人將擁有的船舶以一個合理價格出售給銀行，再以融資租賃方式從銀行租入該船舶；租賃期滿後，承租人留購船舶並取得所有權。
- (4) 優化型售後回租：這種類型的融資方式與上述融資型售後回租相類似，只是承租人會採取經營租賃的方式從銀行租入該船舶進行營運。

(5) 稅務租賃轉租賃：此種類型的融資方式是利用國外稅收優惠政策，通過與境外機構合作，以稅務租賃方式租入船舶，再轉租給境內的承租人，從而通過較低的租金價格使承租人分享別國的稅收優惠政策。

目前，中資銀行在國際船舶融資市場主要呈現兩個特點：首先，受國內政策要求和引導，中資銀行更多地會選擇向本國航運企業以及船舶製造企業進行貸款融資；其次，在參與的國際船舶融資項目中，中資銀行往往會選擇國際知名企業作為其融資貸款對象，並且所涉及融資專案或多或少要含有中國元素，例如在外國船東新造船專案中，造船廠選擇在中國。此外，如果外國船舶融資申請人在未能滿足上述兩點要求的情況下，還有一個選擇就是通過中國出口信用保險公司為貸款提供高達 95% 的信用擔保的方式取得中資銀行的融資貸款。

在 2010 年 2 月 1 日，丹麥托姆(Torm)航運公司與中國進出口銀行達成為 2010 至 2012 年建造的 6 艘新船融資 1.7 億美元的協定，使得中資銀行在國際船舶融資市場經歷國際金融危機之後再次引人矚目。²中國銀行通過與中國出口信用保險公司攜手的方式與德國船東Bertling的兩艘 5 萬噸乾散貨船達成融資金額為 4000 萬美元的出口買方信貸協定。³

2. 中國政府有關鼓勵航運及船舶融資的政策

由於 2008 年底全球經濟危機對整個航運業帶來的嚴重衝擊，中國造船行業當時所面臨的現實困境包括新船訂單大幅下滑以及手持訂單遭遇棄船風險。造成新船訂單大幅下滑的主要原因有兩個，一是貨運需求的急劇下降，二是運力供給的嚴重過剩；而船廠手持訂單遭遇棄船風險則主要基於兩方面原因，即(1)新船造價下跌；和(2)船東盈利水準過低。

在 2009 年 6 月 9 日，為了應對上述挑戰並促進中國船舶工業的持續、健康、穩定的發展，國務院出臺了《船舶工業調整和振興規劃》。其中，有關鼓勵航運及船舶融資方面的政策措施包括：

(1) 加大生產經營信貸融資支持：開展船舶融資業務的銀行對船舶企業在建造船舶和有效合同所需的流動資金貸款要確保按期到位；對船東推遲接船的，要適當給予船舶企業貸款延期支持；對信譽良好的船東和船舶企業要及時開具付款和還款保函；加強銀行與船舶企業間的合作，對在建造船舶實行抵押融資；支持符合條件的船舶企業上市和發行債券；加快建立船舶產業投資基金。

(2) 增加船舶出口買方信貸投放：鼓勵金融機構增加船舶出口買方信貸資金投放，幫助大型船舶企業集團和其他主要造船企業穩定現有出口船舶訂單。應該說，該措施試圖從需求源頭提供支持，從而有利於整個造船市場的復甦。

在包括上述一系列扶持船舶工業發展措施帶動下，中國船舶製造工業確實克服了全球大環境不利影響下所帶來的困難。根據克拉克森的統計資料顯示，今年上半年中國船廠幾乎在所有涉及船舶製造方面的資料(包括交船數量、載重噸和淨噸)都成功超越了韓國，第一次真正意義上成為世界最大的船舶製造基地。其中，今

² 參見：Torm secures \$170m Chinese loans, Lloyd's List, 01/02/2010:
<http://www.lloydslist.com/ll/sector/finance/article3951.ece?src=Search>

³ 參見：Bank of China hands Bertling \$40m, Lloyd's List, 19/03/2010:
<http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article6048.ece?src=Search>

年上半年中國船廠交付船舶總噸數達到 2270 萬載重噸，而韓國交付船舶的載重噸僅有 1830 萬載重噸。⁴

五、海事與仲裁法律制度 (Maritime and Arbitration Legal System)

(一) 香港的海事與仲裁法律制度 (Maritime and Arbitration Legal System in Hong Kong)

根據香港特別行政區與中國大陸之間“一國兩制”的安排，香港在 1997 年回歸之後依舊保持適用原有英國普通法法律體制。按照《香港特別行政區基本法》的規定，香港可自行制定有關航運的法例。⁵ 因此，諸如《海上貨物運輸條例》(Carriage of Goods By Sea Ordinance)、《提單及類似航運單證條例》(Bill of Lading and Analogous Shipping Documents Ordinance)、《商船條例》(Merchant Shipping Ordinance)等都是香港海商航運法例的重要組成部分。此外，香港還是國際海事組織的聯繫成員，並且有權利參加國際海事組織通過的相關國際海事與航運公約。

香港的仲裁法例相當完備，特別是在航運及商業法方面尤為突出。全球很多著名頂尖的國際海事律師行都以香港為基地，提供包括海事仲裁在內的航運與國際貿易法律服務。根據香港法律，香港有兩種不同的仲裁制度，一種適用於本地的仲裁，另一種適用於國際仲裁。香港的《仲裁條例》(Arbitration Ordinance)是公認的最先進的仲裁法律之一，嚴格限制法院對仲裁程式的干預，為在香港的仲裁程式提供最有力的保障。從 1990 年 4 月起，聯合國《國際商事仲裁示範法》(下稱“《示範法》”)(UNCITRAL Model Law) 適用於在香港進行的國際仲裁。

香港國際仲裁中心成立於 1985 年，長期的國際商事和海事仲裁經驗使得越來越多的國際航運合同與貨物買賣合同的仲裁協議選擇在香港進行仲裁。由於香港秉承亞洲傳統善於擔當調停人的角色，並且能夠柔和東西方的優點與長處，使得香港成為亞洲特別是東亞地區首要的商事海事糾紛仲裁與調解中心。此外，由於香港始終保持其在商業、金融和海運等方面作為世界中心之一的角色，因此也就擁有眾多具有豐富經驗的專業人士能夠提供和支援相關仲裁和調解。

1977 年 4 月 21 日，由英國代表香港決定香港參加《關於承認與執行外國裁決的公約》(《紐約公約》)；並且由於中國大陸也是《紐約公約》的締約國，因此在 1997 年香港回歸之後，中國大陸將其《紐約公約》成員國的資格延伸到了香港，因此該公約也就依舊適用香港。香港法院會嚴格按照《紐約公約》的規定承認與執行《紐約公約》締約國所作出的仲裁裁決；而《香港仲裁條例》則為執行香港本地的裁決以及非《紐約公約》締約國作出的裁決提供了法律規定。由於香港在國際仲裁方面的良好聲譽，一般也能通過《紐約公約》締約國的法院得到承認與執行。對於香港仲裁在中國大陸執行的問題，根據 2000 年生效的《香港和內地相互執行仲裁裁決的安排》，在香港作出的仲裁裁決可以按照與《紐約公約》類似的條件在內地得到承認與執行。

(二) 新加坡的海事與仲裁法律制度 (Maritime and Arbitration Legal System in Singapore)

⁴ 參見：China beats South Korea in shipbuilding race, Lloyd's List, 20/07/2010, <http://www.lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article174047.ece>

⁵ 根據《香港特別行政區基本法》第一百二十四條的規定，香港特別行政區政府自行規定在航運方面的職能和責任。

與香港類似，由於歷史原因新加坡的法律制度也是建立在英國法律制度基礎之上的，並且在 1965 年獨立建國之後依舊保持適用英國法。而海商法作為新加坡法律的重要組成部分，也同樣具有深刻的英國海商法律制度烙印。新加坡海商法廣泛涵蓋了海上貨物運輸、海事法和商船法的內容。就海上貨物運輸而言，新加坡與香港類似，也是由普通法原則以及兩部成文法典，即《海上貨物運輸法》(Carriage of Goods By Sea Act)和《提單法》(Bill of Lading Act)組成。在海事法領域，最主要的立法則是《新加坡高等法院(海事管轄權)法》(High Court (Admiralty Jurisdiction) Act of Singapore)。而新加坡的《商船法》(Merchant Shipping Act)則涵蓋了各式各樣的領域，包括港口機關的職權、船舶登記、船舶抵押登記、責任限制和船員權利等。

新加坡仲裁制度實行的是雙軌制，即實行兩套獨立的仲裁立法體系。凡是仲裁所在地為新加坡的，仲裁程式由新加坡《仲裁法》或《國際仲裁法》調整，而《仲裁法》與《示範法》則一併使用國內仲裁。對於國際仲裁協議，則是適用《國際仲裁法》。同時，如果仲裁雙方以書面的方式同意《國際仲裁法》和《示範法》適用，那麼《國際仲裁法》也可以適用於非國際仲裁。這兩套仲裁法律體系的不同之處主要在於，在《國際仲裁法》下，法院對於仲裁程式的干預受到嚴格限制，只有在出現法律明確列明的幾種情形時才能夠介入仲裁，並且拒絕仲裁裁決也受到法律規定的極大約束。而在《仲裁法》下，仲裁當事方可以根據仲裁協定，或在得到法院准許的情況下就裁決的法律問題提出上訴。

新加坡仲裁既可以根據機構仲裁的方式來進行，也可以選擇按照臨時仲裁規則來處理。新加坡國際仲裁中心(Singapore International Arbitration Centre)成立於 1990 年，既可以處理接受機構仲裁規則的案件也可以採用臨時仲裁的方式來受理案件。值得注意的是，新加坡國際仲裁中心在 2010 年 7 月 1 日起開始適用新的仲裁規則。此外，與倫敦和香港仲裁的高昂仲裁費用相比，選擇在新加坡進行國際仲裁的費用相對低廉。

(三) 中國大陸的海事與仲裁制度(Maritime and Arbitration Legal System in Mainland China)

在中國大陸，凡是涉及海商法中的實體法規範，主要體現在《海商法》、《民法通則》以及國家行政機關所頒佈的各類行政法規之中(例如《國際海運條例》)。與前述香港或新加坡的英式立法體系不同，中國大陸沒有單獨規範海上貨物運輸或提單及其相關運輸單證的法律，也沒有類似《商船法》那樣對涉及港口、船舶、船員以及責任限制等問題作出專門規定的法律，而是統一規定在《海商法》一部法律之中。這部於 1992 年通過並在 1993 年 7 月 1 日正式施行的法律在調整海上運輸關係以及促進中國航運市場經濟的建設方面發揮了巨大的作用，扮演了無可替代的角色。而在海事程式法方面，由於海事訴訟過程的特殊性，國家於 1999 年特制定並通過了《海事訴訟特別程式法》，使得中國的海事立法在實體和程式兩個方面都得到了基本確立。

在仲裁方面，中國大陸於 1994 年出臺了《中華人民共和國仲裁法》，確立了中國的仲裁法律制度。在仲裁承認和執行方面，《民事訴訟法》第二百五十七條和第二百五十八條分別規定了中華人民共和國涉外仲裁機構裁決的執行方式以及不予執行的情形；該法第二百六十七條則規定了國外仲裁機構的裁決在中國法院申請承認和執行的內容，採取的是方式依照中華人民共和國締結或者參加的國際條約，或者按照互惠原則辦理。由於中國大陸於 1987 年加入了《紐約公約》，因此在承認和執行該公約締約國作出的仲裁裁決時普遍適用該公約所規定的原則。

目前，中國大陸涉及海事海商的仲裁機構主要有兩家，分別是中國國際貿易促進委員會(亦稱“中國國際商會”)在 1959 年設立的中國海事仲裁委員會(下稱“海仲委”(China Maritime Arbitration Centre - CMAC)，以及由上海仲裁委員會於 2009 年設立的上海國際航運仲裁院 (Shanghai Arbitration Court of International Shipping - SACIS)。海仲委經過超過 50 年的發展，處理了大量的海事糾紛，積累了豐富經驗。在 2003 年，海仲委上海分會在上海浦東正式成立，並於 2009 年更名為“上海海事仲裁院”。海仲委上海分會自成立以來已經受理超過 200 餘件案件，爭議標的金額超過 14 億元人民幣。由於中國的海事仲裁都是機構仲裁，並且受到《仲裁法》的嚴格規範，因此快速高效就成為了中國海事仲裁的一個獨特優勢。還是以海仲委上海分會為例，適用普通程式的仲裁案件必須要在 6 個月以內作出裁決，而實際平均結案期則為 63 天；至於適用快速審理的簡易程式，則只需最長 3 個月就能做出裁決。此外，海仲委和上海國際航運仲裁院的仲裁費都是根據爭議標的金額的百分比來計算，因此花費相對便宜。

六、小結 (Summary)

通過上述介紹和分析不難發現，香港和新加坡作為傳統且長期的國際航運中心，無論是在船舶登記、航運企業稅收、航運融資還是在海事法律環境與服務方面都各具特色與長處；而與中國大陸相比較而言，則都具有顯著的比較優勢。對於香港來說，如何在面對新加坡政府與中國政府大力扶持航運業發展的夾縫中探求自身發展的獨特優勢，成為未來一段時間香港鞏固國際航運中心地位的關鍵。至於中國大陸，是否能夠利用各種扶持政策以及內外環境的優勢，從而打造出一個真正有利於航運業發展的“軟環境”，則成為未來決定中國是否能夠從航運大國向航運強國轉變的重中之重。

[完]

李連君具有香港、英國及威爾士律師執業資格，是國際知名的齊伯禮律師行禮德律師行聯營行(Richards Butler in association with Reed Smith LLP)的合夥人。他是英國特許仲裁員協會資深會員，中國國際經濟貿易仲裁委員會和中國海事仲裁委員會的仲裁員。他還是中國海商法協會理事，以及大連海事大學客座教授。他專長於國際貿易法、海商法、海事法、國際船舶買賣與融資和仲裁及爭議處理。

劉洋是齊伯禮律師行禮德律師行聯營行航運部的律師助理。他於 2008 年 7 月從上海海事大學法學院畢業，後在 2009 年 9 月獲得英國南安普頓大學法學院法學碩士學位，現在是香港大學在讀博士生。

"The views expressed and facts contained in this article are those of the authors and not those of the Institute of Sea Transport or Seaview. As such, the Institute of Sea Transport and Seaview bear no responsibility or liability for errors or omissions contained therein."

以上文章只代表作者個人觀點或意見，海運學會及編輯委員會並不負責文章內容所引起的一切法律責任。