

### 船舶租賃零稅率優惠 海運業群落戶香港 鞏固國際航運及金融中心地位

疫情下全球商業活動幾近停擺，雖然不少國際航班暫停，但能源、商品及必需品等海運貿易卻不會停下。據聯合國貿易和發展大會統計，自 1980 至 2018 年間，海運貿易年均增長約 3%；目前全球貨運超過八成循水路運輸，而水路運輸的需求預計持續穩定增長。



為促進香港的船舶租賃業務發展，政府今年 6 月發佈《2020 年稅務（修訂）（船舶租賃稅務寬減）條例》（下稱《修訂條例》），引入稅收優惠政策，藉以鞏固本港作為國際航運及金融中心的地位。

#### 全球 4 大船舶註冊地

東方匯理亞洲船務融資有限公司主席及首席執行官林詩鍵強調，香港航運業面對的競爭，向來屬全球性。他提到：「香港奉行簡單稅制，自 1992 年以來，按照稅務條例第 23B 條，香港註冊船舶從國際營運所得的利潤，可獲豁免課利得稅，而此亦為國際主要航運中心的慣常做法。」他並引述資料指，香港現為全球第 4 大船舶註冊地，僅次於巴拿馬、馬紹爾群島和利比里亞之後；鄰近的新加坡及中國內地則排第 5 及第 8。

有見海運業穩步發展，多個國際航運中心均推出稅務優惠政策，鼓勵海外船公司在當地設立辦事處，以吸引船務及海運相關服務商包括融資機構、律師、保險公司、船舶買賣代理、船舶管理機構等，從而建立強大的海運業群 (maritime cluster)。惟林詩鍵指出，香港政府向來奉行積極不干預 (Laissez Faire) 政策，加上稅務條例第 23B 條本亦已提供稅務優惠，只是隨著時代進步，航運業出現新興商業模式，例如船舶租賃等，以至需要確定相關稅務優惠的穩定性 (stability)。

根據《修訂條例》，稅務優惠政策包括為香港地區船舶租賃活動所取得的合規利潤提供零稅率，船舶租賃管理業務所取得的合規利潤則提供 8.25% 的優惠稅率（標準利得稅稅率為 16.5%）。此外，條例已加入防止濫用條文，以維護稅務體制的健全性和遵行最新的國際稅務規例（經合組織的「反稅基侵蝕和利潤轉移」（BEPS）措施）。

## 海運投資回報穩定

林詩鍵解釋，雖然香港向來奉行低稅率，但新推的稅務優惠，確定在港進行船舶租賃所得利潤免稅，與其他國際航運中心看齊。此外，香港為國際金融中心、奉行普通法，亦是天然港口，皆為發展國際航運及金融中心的優勢：「租賃是融資的一種，可助企業提高資金成本的競爭力。香港作為國際金融中心，可為企業融資提供最符成本效益的金融產品，包括債券、證劵等。此外，大部份船務相關合約都採用普通法 (English Law)，亦為發展船舶租賃業務的企業，提供額外的便利。」

他續指，香港本身擁有地理、法制及金融等多項優勢，配合稅務措施，預期吸引由船公司、船舶租賃管理，以至物流、船舶融資等海運機構都選址香港，令本港的海運業群得以壯大，並配合國家「十三五規劃」及大灣區的發展，發揮夥伴的協同效應。

林詩鍵引述數字指，雖然環球經濟有起跌，甚至曾經歷 2008 年金融海嘯、2020 年新冠病毒等低潮，但海運貿易在過去 30 年，保持年均增長約 3%：「因為原油、石油產品、燃氣、煤、鐵礦石、穀物等運輸是不能暫停的。即使今年疫情爆發，飛機停航，都要靠海運運載防疫物資及生活必需品。」他提到，海運佔全球總體運載量約 85%，陸運及空運分別只佔 14%及 1%。

他強調海運貿易需求的復元力 (resilience) 是無可置疑，而供應方面亦見樂觀：「參考過往數據，新船訂單在大部份時間佔總船隊數目 15 至 20%，今年因為疫情令經濟低迷，新船訂單跌至佔 7%至 8%，但相信會慢慢回升，除因為海運本身需求穩定，也因為符合環保目標，需要更新船隊。」他總結指，由於海運業務的穩定增長，以長遠投資回報計，對船東、船舶租賃及相關融資機構而言，實屬吸引，也是鞏固香港國際航運及金融中心地位的主因。