

2022 年 4 月 25 日會議  
討論文件

## 立法會經濟發展事務委員會

### 推動香港船舶管理、船舶代理和 船舶經紀業務的稅制建議

#### 目的

本文件旨在向委員簡介修訂《稅務條例》（第 112 章）的立法建議，以設立專門稅制，吸引航運業商業主導人（即船舶管理商、船舶代理商和船舶經紀商）在香港拓展業務，藉此提升本港在亞太區內的國際航運中心地位，從而推動海運業進一步發展。

#### 背景

##### 香港作為國際航運中心

2. 香港是國際航運中心，擁有超過 150 年的海運歷史和近 900 家船務相關公司組成的強大海運業羣，在高增值海運服務方面享有競爭優勢。各種海運服務當中，按公司數量計算，船舶管理、船舶經紀和船舶代理在香港海運業羣佔一大比重，約為 40%，惟它們在香港現行航運稅制下並未享有任何稅務寬減。吸引這些航運活動的動力來港開設業務，對提升香港海運業的競爭力至關重要。

3. 有見及區內海運業務競爭激烈，政府於 2018 年 10 月公布稅務措施推動香港的船舶租賃業務後，再於 2019 年 10 月公布計劃推行「稅務優惠措施，以鼓勵更多航運業商業主導人（例如船舶管理商、船舶經紀商和船舶代理商）落戶香港」。香港海運港口局參照 2020 年 6 月制定船舶租賃稅制的安排，於 2020 年年底成立航運業商業主導

人專責小組（專責小組），成員包括稅務、財務、法律和海運專家和政府相關各局／部門的代表，為航運業商業主導人的擬議稅務優惠擬定細節。

### *把握未來發展機遇*

4. 現時全球貨運超過八成循水路運輸，對水運的需求相信會繼續帶動對高端海運服務的需求。隨着全球經濟重心東移，涉及船舶擁有權的活動主要來自亞洲（例如在 2021 年，按總載重噸位計，亞洲擁有全球約半數的船舶，中國內地、日本和新加坡分別佔 12%、11% 和 7%），預期海運服務需求會在亞洲急速增長。

5. 第十三屆全國人民代表大會於 2021 年 3 月通過的《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和 2035 年遠景目標綱要》明確支持香港鞏固國際航運中心的地位和發展高增值海運服務，更好融入國家發展大局。於 2019 年 2 月公布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》亦提出對香港同樣明確的支持。

6. 金融發展局在 2018 年 5 月發表的《船舶租賃業務建議》中提出多項建議，包括香港應吸引更多航運業商業主導人<sup>1</sup>，例如船舶擁有人、出租商、承運人、投資者、營運商和船舶管理公司來港建立基地，以提升本港航運業的競爭力。

---

<sup>1</sup> 該報告指出，根據 Clarksons Research 的資料，按總噸位計，香港是全球第四大船舶註冊處（2017 年總噸位達 1.132 億），但當中只有 24%（即總噸位 2 730 萬）為香港的業務主導人所擁有。相比之下，新加坡是全球第五大船舶註冊處，總噸位為 8 540 萬，當中有 48%（即總噸位 4 120 萬）為新加坡公司所擁有。同時，由於過去數年全球經濟重心東移，而船舶擁有和造船活動多年來主要來自亞洲，世界各地提供船舶的公司一直在亞洲物色營運基地。該報告認為，香港有空間發展成為航運業商業主導人基地，並吸引那些在港註冊船舶但並無主要業務在港的航運業界人士以香港為營運基地。

7. 船舶管理、船舶代理和船舶經紀業務是支持國際航運活動的重要海運業務服務。船舶管理商為船舶提供管理服務<sup>2</sup>，使其可適當安全地營運和航行。船舶代理商是指代表船舶擁有人、租用人或船舶出租商，在港口協助提高船舶停泊效率的各方<sup>3</sup>。船舶經紀商會基於不同船舶使用者（包括但不限於船舶擁有人、租用人、出租商、準船舶買家或承租人）的利益，協助他們達成船舶業務交易。

8. 其他國際海運城市<sup>4</sup>也意識到海運業羣蓬勃發展有助當地提升其主要海運中心的地位，並推出稅務措施和財務優惠計劃，積極吸引海外公司在當地設立辦事處，力求網羅各式船務機構與海運服務，以建立強大的海運業羣。香港亦可藉提供稅務優惠保持競爭力，以有效吸引商業主導人來港設立辦事處。

9. 在有合適政策措施的配合下，香港定能受惠於上述的增長發展機遇。船舶管理、船舶代理和船舶經紀業務旨在便利業界擁有和營運船舶，當中亦會衍生對其他海運服務的需求。因此，扶助航運業商業主導人在香港發展，將有助壯大本港的主軸船務業務和海運業羣。

10. 與此同時，經濟合作與發展組織（經合組織）針對企業侵蝕稅基及轉移利潤的避稅行為而採取的行動，包括制訂新的國際稅務規例與原則，促使目前以低稅制國家為基地的航運業商業主導人另覓營運基地，因而為香港創造商機，可吸引有真實業務的公司來港經營。

---

<sup>2</sup> 有關服務通常涉及船舶的技術、船員和商業方面的管理，以及其保險安排。

<sup>3</sup> 典型的船舶代理服務包括處理港口貨運事宜、向有關當局申請船舶清關，以及提供港口和船舶進出港服務。

<sup>4</sup> 值得注意的是，新加坡設有海運業優惠計劃(Maritime Sector Incentive Scheme)，其中一環是船運支援服務嘉許(Supporting Shipping Services Award)，藉着向得自提供船舶經紀、船舶管理和船舶代理等核准海運相關配套服務的所增收入提供特惠稅率，推動新加坡船舶服務供應商的增長。

## 建議

11. 為促進香港航運業商業主導人的發展，令香港的稅制相較區內其他主要對手有競爭力，我們建議在《稅務條例》加設新的專門稅制，訂明：

- (a) 合資格航運業商業主導人（即船舶管理商、船舶代理商及船舶經紀商）在香港進行合資格活動，所得利潤的利得稅稅率為 8.25%（即法團利得稅稅率 16.5% 的一半）。
- (b) 在合資格航運業商業主導人為根據《稅務條例》享有稅務寬減或入息豁免徵稅的相聯航運企業<sup>5</sup> 進行合資格活動的情況下，所得利潤按該相聯航運企業所適用的相同特惠稅率或入息豁免規則徵稅。

## 防止濫用機制

12. 專門稅制會加入防止濫用機制，以維護稅務體制的健全性，並遵行國際稅務規例。有關措施包括：

- (a) 以實體為本的模式： 規定合資格航運業商業主導人須為主要從事相關合資格活動的獨立法團實體，以防止藉合夥人轉移合夥虧損，以及確保只有該法團實體才可享有稅務利益。此外，根據**安全港規則**，該獨立實體可獲准從事其他產生非合資格利潤的活動，但須受指明限制所規限（例如相關活動的利潤及資產佔其總利潤及資產的百分率須少於 25%）；

---

<sup>5</sup> 相聯航運企業指根據《稅務條例》第 14P(1)、14T(1)或 23B 條享有稅務寬減或豁免的船舶出租商、船舶租賃管理商、船舶營運商或船舶擁有人，**並且是**(a)受合資格實體控制的人、(b)控制合資格實體的人；或(c)受控制合資格實體的同一人所控制的人。

- (b) 中央管理及控制規定： 規定合資格航運業商業主導人的中央管理及控制（即就其業務作出最高層次的控制）<sup>6</sup> 須在香港進行，確保其以香港為基地，並在香港經營實質業務；
- (c) 實質活動要求： 規定合資格航運業商業主導人須在香港進行主要的賺取收入活動，而為進行有關活動，(a)在香港僱用的全職合資格僱員須達足夠人數和(b)在香港招致的營運開支須達足夠款額（相關人數和款額不少於將予訂明的最低門檻），以確保其在香港經營實質業務；
- (d) 轉讓定價的獨立交易原則： 確保合資格航運業商業主導人與其相聯者在交易所得的利潤，是根據獨立交易原則（參照倘若獨立人士之間進行相同交易而本應可得的利潤）而釐定；
- (e) 主要目的測試： 引入主要目的測試，防止避稅和濫用稅收協定。如合資格航運業商業主導人訂立某項安排的主要目的，或其中一個主要目的，是在《稅務條例》或稅收協定下取得稅務利益，則自該項安排所得的利潤不會享有利得稅寬減；以及
- (f) 防止稅款戩利規則<sup>7</sup>： 須按全額稅率課說的支付人（例如非合資格船舶出租商）向須按半額稅率課說的有關連合資格航運業商業主導人支付服務費用的可扣稅款額，須參

---

<sup>6</sup> 一般來說，如合資格實體的行政人員和高層管理人員較多在香港（而非在任何其他司法管轄區）執行就其策略、財務和營運方針作出決策的日常職務，並且為籌備和作出上述決策而較多在香港（而非在任何其他司法管轄區）進行所需的日常活動，則該合資格實體的中央管理及控制便是在香港進行。

<sup>7</sup> 用以打擊為稅務目的而處理相關交易時，利用稅制、稅務處理和稅率的差異取得稅務利益的手法，例如在低稅制下確認收入並在高稅制下確認開支。

照該合資格航運業商業主導人已節省的稅款而扣減，以維持稅務對稱原則，並防止利潤由高稅制轉移至低稅制。

### 實質活動要求

13. 經合組織在確定某一優惠稅制是否符合打擊侵蝕稅基及轉移利潤的國際標準時，會考慮稅制是否已就實質活動要求設有測試，確保稅制只會惠及在相關稅務管轄區內進行主要的賺取收入活動<sup>8</sup>的實體。要符合實質活動要求，實體需要在相關稅務管轄區(a)聘請足夠數目的全職合資格僱員和(b)承付足夠款額的營運開支，以在相關稅務管轄區內進行主要的賺取收入活動。在諮詢業界後，合資格航運業商業主導人在香港須符合上述條件的最低門檻建議如下—

#### 全職合資格僱員人數

1

#### 每年營運開支

100 萬港元

### 建議的潛在益處

14. 專責小組已進行經濟影響評估，並獲來自相關業界的專家提出意見。根據評估，若就合資格船舶管理商、船舶代理商及船舶經紀商設立擬議新稅制，預計會帶來的益處（以 2019 年幣值計算）如下—

- (a) 與不引入稅務措施的情況比較，船舶管理、船舶代理和船舶經紀業務的總額在十年間可累計增加約 325 億港元；

---

<sup>8</sup> 主要的賺取收入活動可由合資格實體自行進行或外判予集團公司。在確定合資格實體是否符合最低門檻要求時，會顧及集團公司所僱用的僱員或招致的營運開支，條件是(a)主要的賺取收入活動是以外判形式由集團公司在香港進行；(b)向合資格實體收取的服務費用是按獨立交易的基礎計算；(c)員工人數和營運開支款額與集團公司進行主要的賺取收入活動的水平相稱；以及(d)合資格實體已充分監察集團公司進行所外判的主要賺取收入活動。

- (b) 增加價值在十年間可累計增加約 177 億港元，而在第十年則增加 42 億港元；
- (c) 在十年間可創造約 27 600 個直接僱用職位（以人工作年計算），而第十年則增加 6 600 個職位；以及
- (d) 因支援航運業商業主導人活動所產生的聯繫作用，在十年間可為經濟行業／活動創造約 50 000 至 55 000 個間接僱用職位（以人工作年計算）。

15. 根據稅務局的資料，在 2020/21 課稅年度來自船舶管理、船舶代理和船舶經紀活動的稅收約為 1.4 億港元，相等於該年度利得稅總收入的 0.1% 或政府總收入的 0.02%。為這些業務引入半額稅務寬減所引致的稅收損失，在政府利得稅總收入中只佔很小比重。另一方面，上述稅務措施會吸引新的船舶管理商、船舶代理商和船舶經紀商來港經營，從而為香港帶來額外稅收和正面經濟動力。

## 公眾諮詢

16. 專責小組的建議已在 2021 年 9 月初提交香港海運港口局。香港海運港口局的成員包括重要海運業持份者，例如香港船東會，香港定期班輪協會及香港航運物流協會。香港海運港口局支持建議，並認為擬議稅制有助加強香港作為航運業商業主導人基地的吸引力。

## 未來路向

17. 若經濟發展事務委員會支持該法例修訂建議，我們計劃於 2022 年 6 月向立法會提交相關的法例修訂。

運輸及房屋局

稅務局

2022 年 4 月