

二零二五年七月八日會議
討論文件

立法會經濟發展事務委員會

優化現有海運服務業稅務優惠及 引進大宗商品貿易半稅優惠制度

目的

《2024 年施政報告》宣布，為推動高增值海運服務業發展，政府將優化海運服務業稅務優惠制度，並研究稅務優惠吸引大宗商品貿易企業落戶香港。其後，《2025-26 年度財政預算案》宣布，政府除了優化現有海運服務業稅務優惠外，亦會引進大宗商品貿易半稅優惠制度。本文件旨在向委員介紹有關建議。

理由

鞏固海運服務業競爭力的重要性

2. 香港是國家支持、世界領先的國際航運中心。根據《2024 新華·波羅的海：國際航運中心發展指數報告》，香港排名全球第四位，反映香港在港口條件、專業海運服務、整體環境等綜合實力優厚。

3. 在海運服務業方面，香港憑藉「一國兩制」、雙語普通話、自由經濟環境及簡單低稅制等優勢，成為全球海運

服務企業設立業務據點的理想地，它們為全球航運企業提供高質素的海運服務，包括船舶租賃、船舶管理、航運融資、海事保險、海事法律和仲裁等。香港現時聚集超過 1,200 家港口及海運服務企業，較五年前增長約一成，當中不乏國際知名企業¹。香港亦是多個世界主要航運組織在亞洲的唯一據點，包括德國的國際航運保險聯盟和英國的國際航運公會。

4. 由於海運服務業屬高度國際化的行業，企業的運作模式普遍全球化而且流動性高，面對世界其他地區的激烈競爭，香港必須持續鞏固提升海運服務業的競爭力及營商優勢，以保持香港國際航運中心的吸引力和領先地位。此外，近日美國濫施關稅及肆意針對中國（包括港澳）企業擁有或營運的船舶徵收港口費，凡此種種地緣政治因素難免對海運服務業帶來不確定性。政府會從系統性措施用好自身優勢，積極有為，對內鞏固本地航運產業鏈，對外開拓國家及全球市場機遇，全力支援企業提升應對複雜外圍環境的韌性。

現行海運服務業稅務優惠措施

5. 理想的稅務制度是吸引海運服務企業落戶的關鍵因素之一。政府近年推出一系列稅務優惠措施，鼓勵更多海運服務企業選擇香港作為營運據點，包括：

¹ 例如：全球十大船舶管理公司中有五家在香港有業務，當中三家總部設於香港（屬最多十大公司設立總部的地方）；「國際保障及彌償組織」的 12 個成員協會中有 11 個在香港提供服務（繼倫敦之後最多成員提供服務的地方）；全球十大船務融資銀團貸款的簿記行中有八家在香港設有辦事處（屬最多十大船務融資銀團設辦事處的地方，與倫敦相同）；波羅的海國際航運公會於 2020 年將香港列為四個指定海事仲裁地之一（其餘三個為倫敦、紐約及新加坡）。

- (a) 2020/21 課稅年度起為合資格船舶租賃商（包括營運租賃商和融資租賃商）提供利得稅免稅優惠，適用稅率降至 0%；
- (b) 2020/21 課稅年度起為合資格船舶租賃管理商提供利得稅半稅優惠，適用稅率降至 8.25%；
- (c) 2022/23 課稅年度起為合資格航運業商業主導人（即船舶代理商、船舶管理商和船舶經紀商）提供利得稅半稅優惠，適用稅率降至 8.25%。

6. 政府一直積極向海內外企業推廣稅務優惠措施。2020/21 至 2022/23 課稅年度，受惠的合資格船舶租賃商數目由 11 間增至 46 間，其他措施的受惠數字會於相關課稅年度的數字作最後整理後作評估。

提升稅務優惠制度的需要和方向

優化現有海運服務業稅務優惠

7. 在推出上述稅務優惠後，國際稅務格局有新的變化。為應對數碼化經濟帶來的侵蝕稅基和轉移利潤，經濟合作與發展組織（“經合組織”）制定了新的稅務改革方案（一般稱為“BEPS 2.0”）。根據此稅務改革方案，年度綜合收入達 7.5 億歐元或以上的跨國企業集團（“受涵蓋跨國企業集團”），必須於每個稅務管轄區繳交 15% 全球最低稅。為實施該方案，香港於二零二五年起引入香港最低補足稅，倘若受涵蓋跨國企業集團的成員實體在香港繳付稅款的有效稅率未達 15%（例如因稅務優惠措施所導致），則須繳交有關補足稅。

8. 因應國際稅務規則的改革，我們檢視了現行海運服務業的稅務制度，認為有空間在符合國際稅務規則的前提下作出優化，包括引入與國際標準接軌的稅務扣除安排（例如為營運租約下的船舶租賃商提供船舶購置開支稅務扣除），同時確保香港為海運服務業所設立的稅制在 BEPS 2.0 推行後保持競爭力，從而維持行業的發展動能。

引進大宗商品貿易半稅優惠制度

9. 大宗商品佔全球航運交易量一半以上，一般包括三大類商品，即：(a)能源及工業類、(b)農業類、以及(c)金屬和礦產類。大宗商品貿易商是海運服務的使用者，亦是海運服務業生態圈的重要元素，吸引他們集聚於香港營運將可帶動海運服務業邁向更蓬勃的發展。

10. 目前，香港尚未是大宗商品貿易商的主要業務據點。根據粗略估計，香港約有 40 家涉獵於常見大宗商品貿易業務的企業，相對其他地區（例如新加坡和內地）而言不算多。政府建議為大宗商品貿易商提供半稅優惠，以吸引它們落戶香港，為海運服務業注入需求和動力。

法例修訂建議

11. 運輸及物流局建議修訂《稅務條例》(第 112 章)，按上述方向提升有利於海運服務業發展的稅務優惠制度。優化現有海運服務業稅務優惠的主要建議載於附件一，引進大宗商品貿易半稅優惠制度的主要建議載於附件二。有關建議以香港海運港口局轄下專責小組²由 2024 年 3 月至 2025 年 2 月的調研成果為基礎，充分考慮業界需要和廣納專業意

² 專責小組由政府代表及業界人士組成。

見。當中，優化現有海運服務業稅務優惠的建議亦參考了飛機租賃稅務優惠制度自 2023/24 課稅年度開始實施的優化措施，引進大宗商品貿易半稅優惠制度的建議則亦參考了本地及非本地大宗商品貿易商的意見。

預期效益

12. 我們預計優化現有海運服務業稅務優惠的措施，有助維持有關稅務優惠措施在 BEPS 2.0 方案實施後依然具有國際競爭力，鞏固香港營商環境的優勢和吸引力。

13. 在大宗商品貿易的稅務優惠方面，根據顧問研究，擬議的半稅優惠措施對於大宗商品貿易商在港擴充或開展業務相當具吸引力，粗略估計每年可為香港帶來約 46 億港元的經濟效益，有助帶動海運服務的需求和發展，推動香港構建更蓬勃的本地海運業群，有利鞏固及提升香港國際航運中心的地位。

對財政的影響

14. 由於香港現時的大宗商品貿易業務不多，我們估計就現時在香港的大宗商品貿易企業而言，相關的稅務優惠將會令政府每年減少不多於 1 億港元的稅收收入。

推行計劃

15. 我們計劃於 2026 年上半年內向立法會提交條例修訂草案以落實本文件內的建議。

16. 為配合《2025 年稅務(修訂)(跨國企業集團的最低稅)條例》下香港最低補足稅的實施時間表（即二零二五年一月一日或之後開始的財務年度），我們建議本文件所載的建議（包括優化現有海運服務業稅務優惠，以及引進大宗商品貿易半稅優惠制度），適用於 2025 年 4 月 1 日或之後開始的課稅年度的合資格利潤。

徵詢意見

17. 請委員備悉本文件的內容並提供意見。

運輸及物流局

2025 年 6 月

優化現有海運服務業稅務優惠的主要建議

建議一：放寬船舶租賃的定義

現時，《稅務條例》（第 112 章）訂明，合資格船舶租賃活動所涉及的「融購租約」或「營運租約」租期須超過一年³，而且合資格船舶租賃活動及合資格船舶租賃管理活動的船舶承租人須為「船舶出租商、船舶租賃管理商或船舶營運商」⁴。

2. 為配合船舶租賃業務更靈活的營運模式，並參考飛機租賃制度自 2023/24 課稅年度開始實施的優化措施，我們建議：(a)取消「融購租約」及「營運租約」租期須超過一年的要求，及(b)放寬船舶承租人為「任何其他人士」。

建議二：在維持原有優惠稅率前提下，為合資格船舶租賃商、合資格船舶租賃管理商、合資格航運業商業主導人，引入 15%優惠稅率此額外選項

3. 根據現行稅務優惠，合資格船舶租賃商可享以 0%稅率評稅⁵，合資格船舶租賃管理商及合資格航運業商業主導人（即船舶代理商、船舶管理商和船舶經紀商）可享以 8.25%稅率評稅⁶。

4. 當 BEPS 2.0 在香港實施後，BEPS 2.0 下的受涵蓋跨國企業集團須於每個稅務管轄區繳交 15%的全球最低稅額，

³ 第 14O(1)條。

⁴ 附表 17FA。

⁵ 第 14P 條。

⁶ 第 14T、14ZD、14ZM、14ZV 條。

若企業的稅款未達此最低稅額則須繳交補足稅。為便利受涵蓋跨國企業集團履行 BEPS 2.0 的要求，我們建議在維持原有優惠稅率不變的前提下，引入 15% 優惠稅率此額外選項供有關企業選擇，令有關企業可減少遵循成本。由於企業的業績和業務規模不時改變，我們建議容許企業按其業務情況每年選擇稅率，並訂明以不同稅率評稅的不同課稅年度就未吸納虧損的處理方法，以防止不同課稅年度、不同稅率之間的抵銷安排被濫用。另外，對於選擇以 15% 稅率評稅的企業，我們建議採取較寬鬆的門檻要求，約為現有要求的一半⁷。

建議三：為營運租約下的船舶租賃商引入船舶購置開支的稅務扣除

5. 對於營運租約下的船舶租賃商，船舶購置成本是大額資本投入。目前，《稅務條例》並沒有為船舶購置成本提供稅務扣減安排，但訂明營運租約下的合資格船舶租賃商只須以 20% 的租約收入計算應評稅利潤（下稱「20% 稅基優惠」）⁸。由於現時合資格船舶租賃商的適用稅率為 0%，有關企業無須繳稅，因此 20% 稅基優惠並無任何實質效果。

⁷ 現行要求及擬議適用於 15% 稅率的較低門檻要求如下：

	現行要求 (見附表 17FA 及 17FB)	15% 稅率的較低要求
船舶租賃商	- 僱用最少 2 名員工 - 年度招致最少 780 萬港元營運開支	- 僱用最少 1 名員工 - 年度招致最少 390 萬港元營運開支
船舶租賃管理商	- 僱用最少 1 名員工 - 年度招致最少 100 萬港元營運開支	- 僱用最少 1 名員工 - 年度招致最少 50 萬港元營運開支
航運業商業主導人	- 僱用最少 1 名員工 - 年度招致最少 100 萬港元營運開支	- 僱用最少 1 名員工 - 年度招致最少 50 萬港元營運開支

⁸ 第 14R 條。

6. 日後 BEPS 2.0 在香港實施後，船舶租賃商如屬受涵蓋跨國企業集團便須繳交 15% 的全球最低稅額，應評稅利潤的計算方法因而變得重要。就此，經合組織認為，現行制度下的 20% 稅基優惠沒有合理寬減基礎，因此在計算 BEPS 2.0 下的有效稅率時不允許就 20% 稅基優惠作任何調整。

7. 我們經過檢視，包括參考飛機租賃稅制的優化措施及其他地區的稅務做法，現建議為營運租約下的合資格船舶租賃商引入船舶購置開支的稅務扣除，取代 20% 稅基優惠。新的扣除安排合理地反映船舶租賃商在營運租約下的經營成本，亦為經合組織所接受，能確保船舶租賃商的稅務優惠制度與國際接軌並在 BEPS 2.0 下保持競爭力。一般而言，船舶購置價格遠超租賃收入，視乎個別情況，預計可抵銷五年利潤，以一艘約 25 年壽命的船舶而言，即企業只須於最後 20 年就該船舶繳稅。

8. 扣稅安排將適用於所有船舶，不論是法例修訂生效前或後購置，唯就法例修訂生效前已購置及使用的船舶計算購置開支扣稅額時將須適當地調整折舊額。當企業日後出售獲提供稅務扣除的船舶時，出售船舶所得的收入（以所准許的扣除總額為上限）將被視為該年度的營運收入來計算應評稅利潤。

建議四：擴闊船舶租賃商借款利息開支的稅務扣減範圍

9. 在現行法例下，船舶租賃商支付的借款利息只能在符合以下條件的情況下獲得稅務扣減⁹：(a) 該等金錢並非向財務機構或海外財務機構借入，而放債人須就該利息收入根據《稅務條例》在香港課稅；或 (b) 該等金錢是向財務機構或海外財務機構借入。

⁹ 第 16 條。

10. 為配合船舶租賃商的多樣化融資方式，我們建議擴闊借款利息開支稅務扣減的適用範圍，納入以下情況：任何合資格船舶租賃商為購置船舶而向非相聯者的放債人（例如海外非財務機構）借款所招致的利息開支，及向相聯者的放債人借款所招致的利息開支而放債人須在香港境外就該利息收入繳付類似稅項。

引進大宗商品貿易半稅優惠制度的主要建議

我們建議為合資格大宗商品貿易商從合資格大宗商品貿易活動所賺取的應評稅利潤，提供利得稅半稅優惠，適用稅率降至 **8.25%**（另加 **15% 稅率選項**讓企業因應是否受 BEPS 2.0 涵蓋而每年選擇）。受惠企業須符合**最低年度營業額**、**使用香港海運服務**的最低要求，及**經濟實質要求**。詳情如下。

定義

2. 法例將訂明以下詞彙的定義，以清晰界定稅務優惠制度的適用範圍：

- (a) 「**大宗商品貿易活動**」：指買入或賣出「合資格大宗商品項目」（見(b)段）實物，而且會產生實物交付的活動，包括下列一項或多項行動—
 - (i) 招攬將被買賣的合資格大宗商品項目；
 - (ii) 招攬合資格大宗商品項目的買方及/或賣方；
 - (iii) 制定和協議該合資格大宗商品項目的買及/或賣條款；
 - (iv) 為該合資格大宗商品項目的交易取得融資；
 - (v) 執行該合資格大宗商品項目的交易；
 - (vi) 安排該合資格大宗商品項目的運輸；或

(vii) 安排就運輸該合資格大宗商品項目的保險。

由於政策目標是吸引大宗商品貿易商來港經營業務，從而帶動海運服務業發展，因此採購大宗商品作自用用途（例如，本地電力公司購買天然氣和煤用作發電）將不被視為「大宗商品貿易活動」。

(b) 「合資格大宗商品項目」：以法例附表列出，按照市場對「大宗商品」的普遍理解涵蓋三大類別商品，即：能源及工業類商品、農業類商品、金屬和礦產類商品，擬議的完整「合資格大宗商品項目」清單載於附錄。此清單參考了在世界各地金融市場上常見大宗商品金融產品涉及的大宗商品項目（原因是相關金融產品的存在反映該商品的實體貿易交易有一定的活躍度），而且只選取通常經海路運輸的商品，以配合擬議稅務優惠為帶動海運服務業的目標。另外，清單也涵蓋了綠色船用燃料（例如生物燃料、綠色甲醇等），以配合運輸及物流局於 2024 年 11 月公布的《綠色船用燃料加注行動綱領》倡議香港成為綠色船用燃料貿易中心的政策目標。

(c) 「合資格大宗商品貿易活動」：指(a)段內符合以下條件的活動—

- (i) 該活動是在所涉企業於香港經營業務的通常運作過程中進行（現行海運服務業稅務優惠制度對合資格活動亦有類似要求）；及
- (ii) 該合資格大宗商品項目的買賣合約是在香港訂立。

(d) 「合資格大宗商品貿易商」：指符合以下條件的企業，確保企業的主要業務活動是在香港進行合資格大宗商品貿易活動（現行海運服務業稅務優惠制度對合資格商戶亦有類似要求）－

- (i) 該貿易商在香港進行一項或多於一項合資格大宗商品貿易活動，及除合資格大宗商品貿易活動外，沒有在香港進行其他活動；
- (ii) 該貿易商符合安全港規則（即其所有利潤和資產中，有不少於 75% 為大宗商品貿易利潤和大宗商品貿易資產）；或
- (iii) 該貿易商獲稅務局局長裁定為合資格，前提是稅務局局長認為，有關貿易商在其通常業務運作過程中，能符合本段(i)或(ii)項所述的條件／規則。

稅務優惠措施

3. 正如本附件第 1 段所述，半稅優惠適用於合資格大宗商品貿易商從合資格大宗商品貿易活動所賺取的應評稅利潤（下稱「合資格利潤」），即適用稅率降至 8.25%。另外，有關稅務優惠制度亦設有 15% 稅率選項，讓企業每年可因應是否受 BEPS 2.0 涵蓋而作出選擇。合資格大宗商品貿易商從合資格大宗商品貿易活動所得利潤的**附帶收入**（例如利息收入、匯兌收益或對沖收益）亦須計入合資格利潤內。

4. 參考現行海運服務業稅務優惠制度的要求，擬議稅務優惠只適用於符合以下情況的合資格大宗商品貿易商：

- (a) 其中央管理及控制，是在香港進行的；

(b) 產生該年度的合資格利潤的活動是由該貿易商在香港進行，或由其安排在香港進行的；及

(c) 有關活動並非由該貿易商在香港以外的常設機構進行。

最低年度貿易營業額

5. 為確保稅務優惠制度達致政策原意—即吸引進行大量大宗商品貿易活動的貿易商落戶香港以帶動海運服務需求，我們建議訂明合資格大宗商品貿易商的年度貿易營業額必須達到最低的門檻，在相關課稅年度從合資格大宗商品貿易活動獲取的總收入不得少於 7 億港元。此擬議門檻參考了海外做法，亦獲我們走訪過的本地及非本地大宗商品貿易商認同為大致合理。

使用香港海運服務的最低要求

6. 由於稅務優惠制度的目的是帶動香港的海運服務業發展，我們建議，若合資格大宗商品貿易商在一項或多項「指定航運服務」（見第 7 段）產生開支，有關開支必須最少有以下數額用於「香港服務供應商」提供的服務¹⁰：

(a) 整體指定航運服務開支的 30%；或

(b) 單一指定航運服務開支的 50%。

7. 「指定航運服務」指與以下活動或事宜有關的服務：船舶租賃、船舶租賃管理、船舶代理、船舶管理、船舶經紀、

¹⁰ 「香港服務供應商」指根據《商業登記條例》（第 310 章）註冊的業務經營者。

貨運預約、船舶修理、船舶拖曳、海事法律服務（並須在海事合約指明香港作為海事爭議的仲裁地），及海事保險。

8. 「30%整體開支」或「50%單項開支」的選項可讓企業靈活組合不同的指定海事服務，既能鼓勵它們使用香港海運服務（以實現推動海運服務業發展的政策目標），同時為合資格大宗商品貿易商提供營運彈性，避免削弱優惠稅制的吸引力，尤其是某些「指定航運服務」目前在香港可能有供不應求的情況（例如貨運預約）。

經濟實質要求

9. 參考現行其他稅務優惠制度的做法，我們建議對合資格大宗商品貿易商作出以下經濟實質要求：

- (a) 選擇 8.25% 稅率者：須僱用至少三名員工，並每年招致不少於 300 萬港元的營運開支；
- (b) 選擇 15% 稅率者：須僱用至少一名員工，並每年招致不少於 100 萬港元的營運開支。

附表

擬議「合資格大宗商品項目」清單

能源及工業類	農業類	金屬和礦產類
- 原油 - 天然氣 - 汽油 - 餾分燃料油 - 液化石油氣 - 煤[@] - 瀝青 - 柴油 - 燃料油 - 石腦油 - 橡膠 - 尿素 - 木漿 - 煉鐵焦炭 - 石油焦 - 氫[#] - 綠色甲醇[#] - 生物燃料^{#*} - 氨[#]	- 小麥 - 玉蜀黍（玉米） - 大豆（黃豆） - 咖啡 - 糖 - 棉花 - 大豆油 - 木材 - 燕麥 - 軟質棕櫚油 - 糙米 - 可可 - 芥花油	- 銅 - 鋁 - 鋅 - 鎳 - 鐵礦 - 碳酸鋰 - 氫氧化鋰 - 氫氧化鈷 - 鈷金屬 - 鋁土礦 - 鋁金屬 - 氧化鋁 - 金礦砂及其精礦 - 熱軋鋼捲 - 鉛 - 鉬 - 不銹鋼 - 鋼 - 錫 - 鈦[^] - 鎂[^] - 銻[^] - 矽（硅）[^]

[#] 綠色船用燃料。

[^] 支持國家有色金屬發展。

^{*} 這些項目屬於可持續航空燃料，加入這些項目是為配合 2024 年施政報告進一步推動香港國際機場使用可持續航空燃料目標。

[@] 煤包括燃料煤和冶金煤等。