

關於推動香港成為
航空租賃和融資中心的建議



2017年7月

I. 建議背景

1. 根據空中客車(Airbus)發佈的最新全球市場預測，未來 20 年 (2017-2036 年)，全球航空客運量年均增長率將達 4.4%，預計未來 20 年需要新增約 35,000 架飛機 (包括客機和貨機)，總價值約為 5.3 萬億美元。新興經濟體間航空運輸量的年均增長率將達約 6.2%，佔全球航空運輸總量的比例越來越大，預期將由 2016 年的 29% 上升至 2036 年的 40%。到 2036 年，亞太區航空運輸量將增長 3 倍，引領全球；屆時中國將成為全球最大的航空運輸市場，運量預期增長近 4 倍。
2. 目前，正在運營的機隊中，約 42% 的飛機屬經營租賃，前 20 大飛機租賃商擁有近 80% 的市場份額；當中有 7 家來自亞太地區，包括中國、日本和香港。
3. 飛機租賃是全球性業務，運作上不受地域限制，因此許多國際飛機租賃商選擇在傳統的飛機租賃中心愛爾蘭及新加坡註冊，以享受有關優惠政策，並有效利用當地相對成熟的融資配套及專業人才。
4. 與傳統飛機租賃中心(愛爾蘭和新加坡)相比，香港具有發展飛機租賃業的更強大優勢。香港地處亞太樞紐地帶，被稱為最具自由貿易及法律制度的國際大都市，更具有獨特的「一國兩制」優勢。如果香港政府能夠透過提供相等甚至更具競爭力的新稅務優惠，將本港定位為國際飛機貿易中心，定能吸引不少國際飛機租賃商遷冊本港。香港與天津濱海新區及上海浦東新區這兩個主要面向國內航空公司提供飛機租賃服務的基地相輔相成，將能掌握亞太地區主要的飛機租賃業務，把握全球對飛機租賃及航空金融需求日增的發展機遇。

《2017 年稅務 (修訂) (第 2 號) 條例草案》的通過

5. 香港部分稅務條款過往限制了飛機租賃行業發展，其中的問題包括：

i. 高企業稅率 (16.5%)

香港企業利得稅標準稅率為 16.5%，雖然低於不少地區，但對飛機租賃行業沒有任何稅務優惠。而既有的兩大飛機租賃中心則專門就飛機租賃業務徵收優惠的企業稅，愛爾蘭的稅率為 12.5%，新加坡更低至 5% 或 10%（並自 2017 年 4 月 1 日起統一調整為 8%），同時飛機租賃商能享有折舊及飛機融資利息開支稅務扣減等稅務優惠。

ii. 飛機租賃商若把飛機租予非香港航空公司，便無法就購買此飛機而扣除折舊費

本港《稅務條例》第 39E 條規定，出租人就提供機械或工業裝置的資本開支，在某些情況下不獲初期及每年免稅額。如飛機租賃商把飛機租予非香港飛機經營者，便不能獲得稅務條例所訂明的初期免稅額或每年免稅額。因此，飛機租賃公司需按總租賃收入，而非實際利潤繳納利得稅，這使得飛機租賃公司稅後利潤大大下降。

6. 有鑑於此，香港特區政府提出了稅務優惠的政策，以吸引企業來港發展飛機租賃業務。有關的《2017 年稅務（修訂）（第 2 號）條例草案》剛於 2017 年 6 月 28 日於立法會通過。新稅制將寬減合資格飛機出租商和飛機租賃管理商的利得稅，吸引航空融資與飛機租賃公司來港發展，詳細如下：

- i. 合資格飛機租賃商及合資格飛機租賃管理人的合資格利潤稅率，定為正常利得稅稅率的一半（即 8.25%）；及
- ii. 合資格飛機租賃商就飛機租予非香港的飛機經營者所獲得租金收入的應課稅款額，訂為租金收入總額扣減支出（不包括折舊費）後的 20%。

7. 根據羅兵咸永道的初步分析，上述新稅制的執行將使往後在香港訂立的飛機交易的實際稅率降低至約 3% 至 6%，較愛爾蘭(12.5%)及新加坡(8%)低。

8. 有關政策極具眼光，且具實用意義，有望於短期內將香港打造成為航空融資中心。政府估計推行新稅制後，未來 20 年香港於全球飛機租賃業務市場佔有率將提升至 18%，帶來 7,000 多億港元(以 3,240 架飛機計算)的飛機融資額，並創造 1,640 個直接職位及逾 13,700 個間接就業機會。所產生的利得稅將逾 100 億港元，而香港的本地生產總值將增加超過 4,300 億港元。這不但使金融服務業更加多元化，更能推動香港經濟增長，增加就業機會。稅制修訂使香港與其他傳統的飛機租賃中心競爭時處於更平等的地位。我們認為，香港極有潛力發展成為國際主要的航空租賃和融資中心。

II. 具體建議

9. 香港背靠祖國，亦是中國最大的國際金融中心，將結合自身的優勢，例如優越的地理位置、完善的法律制度、穩健的金融體制、完善的基礎建設、高增值的服務產品等，積極配合國家政策的發展。如果香港能逐步發展成為國際飛機租賃及航空金融中心，將會與天津濱海新區及上海浦東新區互補，緊握行業發展的蓬勃機遇，進一步促進國家經濟發展，提升我國在全球經濟的影響力。透過利用內地飛機租賃行業的優勢，香港將有能力吸引更多外資公司在大中華地區發展飛機租賃產業。有見及此，我們提出以下具體建議：

(一) 稅收協定

10. 現時，香港的稅收協定網絡相對有限。香港目前只有 36 份雙重稅務協定，數目僅約為愛爾蘭(72 份)和新加坡(逾 80 份)的一半。香港飛機租賃商租予海外航空公司一般須要就獲得的租金在海外繳納預提所得稅，該費用一般由航空公司承擔。愛爾蘭和新加坡已與多國簽訂避免雙重課稅協定，有效減輕了跨境飛機租賃業務的稅務負擔，使海外航空公司更樂意向在愛爾蘭或新加坡註冊的飛機租賃商承租飛機。

11. 香港應加快與更多國家或地區簽訂避免雙重課稅協定，並因應飛機租賃行業的需要，爭取更有利於香港的條款內容。特區政府也可深入研究，是否先與某些飛機數量呈高增長的國家，如亞洲各國、美國、南美各國等，就跨境航空收入（包括租賃業務收入）的稅務處理達成雙邊協定，以減少租金產生的預提所得稅。我們也希望特區政府在這方面的努力能得到中央政府的大力支持和幫助。

12. 2015 年 4 月 1 日（由 2015 年 12 月 29 日起效），香港和內地修訂「2008 年雙重課稅安排」，將內地向香港支付的預提稅率由 7% 減至 5%。相對於從內地到愛爾蘭(6%)和從內地到新加坡(6%)的預提稅率，該安排使香港更具競爭力。

(二) 制度改革

13. 香港是中國境內唯一的普通法司法管轄區，擁有完備的立法、法律保護、執法制度及仲裁安排，又訂有嚴謹的商業法及財產法，涵蓋知識產權保護法、合約法、公司法、財務及競爭法例等範疇；同時，英語是法定語言，在商業上獲普遍使用，這些情況一般為國際商業交易相關人士所熟悉和信任。為進一步促進飛機租賃行業的發展，以下的制度改革及推廣的建議亦需納入考慮：

《開普敦公約》

14. 《開普敦公約》(《公約》) 通過訂明所有締約國認可的權利，促進高價值移動設備(包括飛機)的租賃和融資，並透過提高對債權人和租賃商的權益保護，減少其交易風險，從而降低飛機購買和租賃成本。《公約》旨在建立一個國際認可的法律框架，提供與違約相關的補救方案，使所有締約國有責任保護債權人和租賃商的國際權益。《公約》自 2009 年對中華人民共和國(「中國」)生效，但不適用於香港和澳門特別行政區。鑒於違約是飛機租賃商和出資方的重大風險之一，香港政府可考慮與中央政府進行研究，將《公約》的適用範圍擴大到香港。這將令香港與愛爾蘭及新加坡保持一致，使在香港註冊飛機租賃商和出資方受締約國保護，降低飛機租賃融資成本。

上市規則

15. 目前，有 3 間飛機租賃商於香港上市，包括 2014 年上市的中國飛機租賃集團控股有限公司、2016 年上市的中銀航空租賃有限公司及國銀金融租賃股份有限公司。

16. 由於航空產業(例如飛機買賣和租賃)涉及金額較大，這類在港上市的飛機租賃商的日常交易往往需要按上市規則履行相當繁重的持

續責任，牽涉大量營運和商業機密，並增加有關法律費用，影響飛機租賃商的日常業務運作效率。儘管港交所在過去幾年檢視上述少數上市飛機租賃商遵守上市規則的情況後，理解到飛機交易資料(包括飛機買賣價格及租金水平等)的敏感性(通常受制於保密協議)而同意對部份上市規則要求的持續責任作折衷處理，又為界定為經營性租賃的交易適度提供豁免(涉及融資租賃的交易並未獲豁免)，但是飛機租賃商在交涉過程中所產生的專業法律顧問費用及所付出的時間，使上市的飛機租賃商經營成本過高。鑒於飛機租賃業的獨特性，我們建議監管機構調整上市條例，令個別豁免成為常規行為，讓飛機租賃商更有效地利用港交所這個平台，推動香港成為飛機租賃及航空融資中心。

飛機資產投資信託

17. 近年來，由於市場對飛機租賃行業的認識不斷增加，機構投資者對航空相關，尤其是飛機資產證券化類的美元長期定息投資產品需求持續增長。我們建議證監會考慮批准飛機資產證券化產品以投資信託基金形式上市，並參照房地產投資信託(“REITs”)普及相關產品，吸引更多機構及個人投資者參與。事實上，一般飛機租期為8至12年，較本地房地產的2至3年期更長，而作為飛機租賃客戶之航空公司分佈全球，減低因過度集中而產生的違約風險，更適合進行證券化。此舉可進一步鞏固香港作為國際金融中心的地位。

(三) 飛機融資安排

18. 目前在香港參與飛機融資的金融機構不多，主要因為亞洲市場飛機融資及租賃公司出於稅務及會計制度原因，選擇在新加坡落戶，因而本港金融機構在航空金融領域的經驗尚淺。

19. 要在香港市場更有效率地安排飛機融資，仍有多方面的問題需要解決。首先是貸款年期，除住宅樓宇按揭業務外，目前本地銀行一般只提供短至中期(一般不超過5年)之貸款，未能配合一般飛機租賃協議

8 至 12 年的年期。另一方面，金管局對銀行貸款與資產估值比率 (loan-to-value ratio) 的要求也直接影響融資規範，並引起飛機殘值問題。如監管機構可鼓勵銀行放寬相關條件，將對飛機租賃及航空融資發展帶來積極的促進作用。

(四) 人才培訓

20. 航空金融雜誌 Airfinance Journal 及 Airlines Economics 每年 11 月在香港舉行行業論壇，討論全球航空金融業的最新發展，但這些論壇尚以西方租賃商及外資銀行為主導。

21. 根據往年在天津濱海新區舉辦航空論壇的經驗，本地飛機租賃商及中資銀行等業界參與者已具備條件，協助政府舉辦以當地飛機租賃及航空融資的發展為主題的行業論壇。參考海外經驗，可於該等行業論壇專門討論更切合當前業界發展的議題，因應本地稅務、法律制度、金融體系及行業慣例，探討如何與國內及國際租賃市場對接，並提供培訓，培養航空融資的本地人才。

22. 航空產業以往都由西方高度壟斷。我們希望依託國內市場，發揮香港企業與西方社會法律體制、稅務、語言、文化等高度融合的優勢，結合香港作為國際金融中心的地位，加快產融結合，在全球航空產業的發展上發揮作用。全球各國航空產業參與者都與其所屬政府高度互動，希望香港特別行政區在國家「一帶一路」倡議的引領下，帶領區內有關企業作出更多貢獻，推動香港發展飛機租賃、一手及二手飛機買賣貿易和零部件交易，吸引更多飛機租賃企業來港發展，在資本市場及債券市場籌資，為香港創造就業，促進香港的經濟發展。

23. 另外，我們建議香港的大學及專業學院能設立有關航空金融、融資和維修的課程，建議航空公司設立飛機師訓練課程，重點培訓專才，為香港發展成為航空金融樞紐提供充份的人才支援。

關於香港金融發展局

香港金融發展局於二零一三年一月由特區政府宣布成立，為高層和跨界別的平台，就如何推動香港金融業的更大發展及金融產業策略性發展路向，徵詢業界並向政府提出建議。金融發展局會集中研究如何進一步發展香港金融業，促進金融業多元化，提升香港國際金融中心在國家和地區中的地位和作用，並背靠國家優勢、把握環球機遇，以鞏固本港的競爭力。

聯絡我們

電郵：enquiry@fsdc.org.hk

電話：(852) 2493 1313

網頁：www.fsdc.org.hk