

中国及新加坡 航运企业船舶登记注册和经营 税费比较

周玉会

(中远海运散货运输有限公司财务结算中心,天津 300010)

【摘要】 为更有针对性地出台吸引中资“方便旗”船回国登记注册政策,通过对比中国大陆、中国香港及新加坡等地的船舶登记制度,分析船舶入籍和运营成本,说明船舶登记、经营的优势和劣势。通过对比发现,我国与较多国家和地区签订税收互免协定,能有效规避国际航运收入双重纳税的风险,但在船舶注册、保有、经营中面临较重税赋成本。因此,我国需借鉴其他航运国家和地区鼓励航运事业发展的经验,优化和完善吸引船舶回国登记、船舶经营等政策,促进我国航运企业在持续低迷的航运市场中做强,助力国家“一带一路”战略的发展。

【关键词】 航运企业 特案免税登记 船舶登记

DOI:10.13340/j.jsm.2017.03.005

1 各地船舶登记制度对比

1.1 中国大陆船舶登记制度

我国船舶登记制度较为严格,国务院1995年颁布的《中华人民共和国船舶登记条例》对船舶登记作了详细规范,对于经营船舶登记要求如下:(1)在中华人民共和国境内有住所或者主要营业所的中国公民的船舶。(2)依据中华人民共和国法律设立的主要营业所在中华人民共和国境内的企业法人的船舶;在该法人的注册资本中有外商出资的,中方投资人的出资额不得低于50%。

经营船舶经依法登记,取得中华人民共和国国籍,可悬挂中华人民共和国国旗航行。船舶不得具有双重国籍。

为促进我国航运业健康发展,经国务院批准,在现有船舶登记制度基础上,2007年原交通部颁布了《中资国际航运船舶特案免税登记政策》,采取特案免税政策,鼓励中资外籍国际航运船舶转为中华人民共和国国籍,对满足一定条件的船舶免征9%的进口关税和17%的进口增值税。

《关于中资“方便旗”船回国登记进口税收政策问题的通知》对2012年12月31日前已在境外办理船舶登记手续悬挂“方便旗”的中资船舶(中方出资比例不低于50%的船舶),在2016年9月1日至2019年9月1日期间报关进口,免征关税和进口环节增值税。进口单位可选择国内任一船籍港办理船舶登记手续。自实施该政策以来,中资“方便旗”船回国登记注册情况见表1。

收稿日期:2016-11-03

作者简介:周玉会(1987),女,硕士、会计师,从事散货船舶核算工作。

表 1 中资“方便旗”船回国登记注册情况

期 间	批 次	原船旗				
		巴拿马	中国香港	利比里亚	新加坡	圣文森特
十一 五	第一批	16	7	1		1
	第二批	3	1	1		
	第三批	10	2		1	1
	第四批	9	1	2		
	第五批		3			2
	第六批	1	2			
	第七批				1	
十二 五	第一批		1			
	第二批	13	1			
	第三批		1			
合计		52	19	4	2	4

数据来源: 中华人民共和国财政部

1.2 中国香港特区船舶登记制度

中国香港特区船舶登记隶属于香港特别行政区政府海事处,以“中国香港”名义颁发证件。船舶在悬挂香港特别行政区区旗之上悬挂中华人民共和国国旗。

在港登记船舶须在注册时并无在香港以外地方注册;船舶的过半数权益由一名或超过一名“合资格”的人拥有,或由一个身为“合资格”的人的法人团体在转管租约(光船租赁)下经营,船舶委有代表人。

1.3 新加坡船舶登记制度

新加坡公民或新加坡永久居民,在新加坡注册成立的公司(包括外资公司),可以登记注册为新加坡籍船舶的船主。

外资公司船舶一般要求满足以下条件,便可在新加坡登记注册:(1)该公司的注册资本必须至少为 50 000 新元;(2)船舶必须至少为 1 600 总吨,且为自行推进式船舶。一般情况下,不满 17 年的船舶可以进行登记注册。

2 船舶入籍、运营成本比较

2.1 中国大陆船舶登记、运营成本

2.1.1 船舶登记费

根据《中华人民共和国船舶登记条例》第 57

条,船舶登记机关(海事管理部门)按照规定向船舶登记申请人收取船舶登记费。收费标准为:船舶所有权登记费基数 200 元(未满 50 净吨的船舶,基数为 100 元),按船舶净吨加收,每净吨收 1 元,超过 1 万净吨,超过部分减半收费;船舶烟囱标志或公司旗注册、船籍变更登记费均为每艘 100 元。

2.1.2 进口关税、进口环节增值税

依据《中华人民共和国进出口关税条例》,进口船舶关税为 9%,增值税为 17%,由海关负责征收。进口关税 = 船舶进口完税价 × 9%; 增值税 = (船舶进口完税价 + 进口关税) × 17% = 船舶进口完税价 × 18.53%。两项合计,进口总税率约为进口完税价格的 27.53%。^[1]

《财政部关于贯彻执行〈中华人民共和国城市维护建设税暂行条例〉几个具体问题的规定》第 3 条规定:“海关对进口产品代征的产品税、增值税,不征收城市维护建设税。”《财政部关于征收教育费附加几个具体问题的通知》第 2 条规定:“海关对进口产品征收的产品税、增值税,不征收教育费附加税。”

2.1.3 车船税

2012 年 1 月 1 日起施行的《中华人民共和国车船税法实施条例》第 4 条规定,散货船每年按照船舶净吨位收费:200 净吨(含)以下船舶,每净吨收费 3 元;200 净吨以上 ~ 2 000 净吨(含)船舶,每净吨收费 4 元;2 000 净吨以上 ~ 1 万净吨(含),每净吨收费 5 元;1 万净吨以上,每净吨收费 6 元。该条例第 25 条规定:“按照规定缴纳船舶吨税的机动船舶,自车船税法实施之日起 5 年内免征车船税。”

2.1.4 船舶吨税

2012 年 1 月 1 日起施行的《中华人民共和国船舶吨税暂行条例》第 1 条规定:“自中华人民共和国境外港口进入境内港口的船舶(以下称应税船舶),应当依照本条例缴纳船舶吨税”。第 3 条规定:“吨税设置优惠税率和普通税率。中华人民共和国籍的应税船舶,船籍国(地区)与中华人民共和国签订含有相互给予船舶税费最惠国待遇条款的条约或者协定的应税船舶,适用优惠税率。其他应税船舶,

适用普通税率。”

2.1.5 增值税

根据《关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》，航运企业一般纳税人按照11%的增值税率纳税，应纳税额为销项税额减进项税额，以及1.43%的附税（7%城建税、3%教育税附加、2%地方教育费附加、1%地方防洪费）。境内单位提供国际运输服务适用增值税零税率。

2.1.6 印花税

《中华人民共和国印花税法暂行条例》规定，参考运输合同，按照合同运输费金额的0.05%计征印花税。

2.1.7 企业所得税

《中华人民共和国企业所得税法》规定，居民企业所得税税率为25%，按照应纳税所得额的25%计征。船舶最低折旧年限为10年。

2.1.8 避免双重征税协定情况

截至2016年10月，我国已对外正式签署105个（含尚未生效）避免双重征税的协定，其中针对国际海运收入，与95个国家或地区互免企业所得税、与5个国家减半征收企业所得税，另与3个国家签订海运协定税收条款、1个国家签订互免国际运输收入税收协议或换函。其中，主要的大宗商品出口国家，如澳大利亚、巴西等，均与我国签订税收互免协定，使得我国航运企业在从事国际货物运输中，在对方协定国家享有不同程度的减免税优惠。

2.2 中国香港特区船舶登记、运营成本

2.2.1 船舶注册费

中国香港特区船舶注册费按照总吨位计算收取：500总吨（含）以下船舶，每艘3500港元；500总吨以上船舶，每艘15000港元。

2.2.2 吨位年费

中国香港特区每年按照船舶净吨超额累进费率计算征收船舶吨位费：1000净吨（含）以下船舶，收取1500港元；1000净吨以上~15000净吨（含）

船舶，按3.5港元/净吨收取；15000净吨以上船舶，按3港元/净吨收取，最高限额77500港元。

为鼓励船舶长期在香港注册，香港海事处自2006年2月1日起实施香港注册船舶吨位年费减免计划。根据该计划，香港注册船舶如持续在香港注册两年（合格年期），并在这两年内从未有港口国监督制度下的滞留纪录，可获减免随后一年的6个月吨位费。

2.2.3 对航运利润的课税

中国香港特区企业利得税税率为16.5%。根据《香港税务条例》，香港注册船舶从国际营运所得的利润，可豁免课利得税。

2.2.4 避免双重课税协定情况

截至2016年10月，中国香港特区已与40个主要贸易伙伴，就船舶从事国际营运所得的利润，达成宽免双重课税协议，但并未与澳大利亚、巴西、印度尼西亚等世界主要大宗商品出口国签订互免协议。

2.3 新加坡船舶登记、运营成本

2.3.1 船舶登记注册费

一般注册费为2.50新元/净吨，最低收费限额1250新元（即500净吨以下），最高收费限额50000新元（即20000净吨以上）。

新加坡为鼓励航运业者将船舶船籍变更登记为新加坡国籍，针对“大批转籍计划”提供登记费的特别优惠：5艘以上（没有吨位限制）的船舶，可以享受0.5新元/净吨的优惠登记费用，最低收费额为1250新元（即2500净吨以下），最高收费限额为20000新元（即40000净吨以上）。

2.3.2 船舶年吨位税

船舶年吨位税按每年0.2新元/净吨（取最接近的整数吨位）收取，最低不少于100新元（500净吨以下），且最高不超过10000新元（50000净吨以上）。

2.3.3 所得税

新加坡企业所得税税率为17%。新加坡籍船

船舶的营运利润可免征新加坡所得税。

2.3.4 避免双重征税协定情况

截至 2016 年 9 月,新加坡与 87 个国家和地区(含尚未生效)签订双重税务互免协议(安排),与 4 个国家专门针对海运收入签订收入互免协定。

2.4 综合比较

2.4.1 注册费用比较

中国大陆、中国香港特区、新加坡的船舶注册费用及船舶保有、运营税费比较见表 2。

表 2 中国大陆、中国香港特区、新加坡的船舶注册费用及船舶保有、运营税费比较

项目	中国大陆		中国香港特区		新加坡
	船舶净吨/吨位	收费标准/人民币元	船舶总吨(净吨)/吨位	收费标准/港元	收费标准/新元
船舶注册/登记费	≤10 000	200 + 1 × 净吨	≤500 总吨	3 500	2.50 新元/净吨,500 净吨以下船舶最低收费限额 1 250 新元,20 000 净吨以上船舶最高收费限额 50 000 新元
	> 10 000	10 200 + 0.5 × (净吨 - 10 000)	> 500 总吨	15 000	
车船税/船舶年吨位税	≤200	3 元/净吨	≤1 000 净吨	1 500	0.2 新元/净吨(取最接近的整数吨位),最低不少于 100 新元(500 净吨),且最高不超过 10 000 新元(50 000 净吨)
	(200 ~ 2 000]	4 元/净吨	(1 000 ~ 15 000]净吨	3.5 港元/净吨	
	(2 000 ~ 10 000]	5 元/净吨	> 15 000 净吨	3 港元/净吨,超额累进费率计算征收,最高限额 77 500 港元	
	> 10 000	6 元/净吨			
按规定缴纳船舶吨税船舶,在一定年限内免交车船税(该政策优惠年限至 2016 年底)		符合减免条件的船舶,可获适用优惠税率减免随后一年的吨位年费 6 个月			
船舶吨税	优惠税率		优惠税率		优惠税率
增值税	沿海运输:11%;国际运输:零税率		无		无
印花税	0.05%		无		无
所得税	25%		国际营运所得的利润,豁免课利得税		“特许国际航运企业计划”舰队收入均可以免交所得税

2.4.2 进口环节税费比较

中国大陆需要交纳进口环节关税及增值税,符合一定条件的船舶免征。中国香港特区、新加坡无该项税费。

2.4.3 船舶保有、运营税费比较

中国香港特区、新加坡船舶年吨位税按年征收,与我国车船税类似,故作同类比较。船舶净吨越高,我国车船税收费标准越高,且无最高收费限额。中国香港特区采用超额累进费率计算征收,且吨位越高,收费标准越低,并设定最高限额。新加坡采取较低收费标准,并设定最高限额。由此可以看出,在我国大陆船舶吨位越高,车船税费用越高(见表 2)。

2.4.4 国际贸易环境比较

随着我国国家实力日益增强,目前与我国签订收入互免协定的国家和地区越来越多,国际贸易环境越来越好(见表 3)。区域国家间的税收互免协定对从事国际海运的航运企业影响非常大。如澳大利亚对未与其签订运费互免协定的国家征收运费

税。根据澳大利亚税法规定,非澳大利亚纳税人的船舶所有人或船舶经营人,从澳大利亚港口运输出口货物所获得的运费收益,应当依法向澳大利亚联邦税务局缴纳运费收入 1.5% 的运费税。公司注册地和税务登记地属于与澳大利亚政府签署避免双重征税协定的国家的船舶所有人或者船舶经营人,可在一定期限内免交运费税。

表 3 国际贸易环境比较

项目	中国大陆	中国香港特区	新加坡
海运收入避免双重征税协定安排情况	95 + 5 + 3 + 1 个国家或地区	40 个国家或地区	87 + 4 个国家或地区

中国香港特区与澳大利亚、巴西等国并未签订航运收入互免协定,在香港注册经营的船舶面临较重的国际税负压力。中国大陆、新加坡与较多国家签订海运收入互免协定,能有效规避缴纳运费税的风险,国际贸易环境优于香港。

3 船舶登记、经营的优势和劣势

目前我国符合一定条件的船舶在回国登记时,能够免除进口关税及增值税,降低了(下转第 28 页)

3.6 政企合作,共同完善空港集疏运系统建设

政府应当重视航空基础设施建设,逐步放开经济性管制,让航空资源配置得以市场化。企业应当优化自身资本结构,大力引入民间资本和国外资本。政府还应当对企业提供资金补助,与企业共同努力,扩大航空货运市场,完善空港集疏运系统建设。

4 结 语

本文主要针对舟山港口集疏运系统建设中存在的一些问题提出了相应的对策措施。目前,舟山正处于高速发展期,港口集疏运系统的建设也日趋

成熟,相信在不久的将来,舟山港域一定会建设得越来越好。

参考文献:

- [1] 彭德艳,秦小川.横沙深水新港“全水运”的集疏运模式探索[J].中国工程科学,2013(6):86-90.
- [2] 浙江省舟山市交通委员会.为推进舟山群岛新区现代交通运输而努力奋斗[J].运输经理世界,2011(12):96-102.
- [3] 舟山市港航管理局.舟山的雄心:由中转港变身国际物流岛[J].中国远洋航务,2011(7):44-46.
- [4] 黄晓敏.国外港口集疏运发展经验借鉴[J].水运管理,2008(6):36-38.
- [5] 方煜东.浅析宁波港港口物流的集疏运系统优化[J].物流技术,2013(2):130-132,150.
- [6] 黄俊峰,许冀闽,忻盈超.宁波舟山港后方集疏运系统建设策略探讨[J].浙江建筑,2011(6):1-6.

(上接第 20 页)

船舶回国注册的成本,同时与国际主要国家和地区签订税收互免协定,规避了双重纳税的风险,国际贸易环境较优,但是,与其他国家航运企业相比,我国航运企业仍然面临较重的税赋。

中国香港特区税赋成本较低,但与其签订互免协定的国家和地区有限,使航运企业从一些国家运输进出口货物,需要承担较高的运费税,成本增加,在国际竞争中处于劣势。

新加坡籍船舶的营运利润可免征所得税,为鼓励航运业的发展,实施“特许国际航运企业计划”,凡是通过认证取得资格的航运企业,无论其船舶是否悬挂新加坡国旗,其船队收入在一定年限内均可以免缴所得税。自该计划实施以来,新加坡已经成功争取到若干大型国际航运企业落户新加坡,投资设立营运中心。作为世界上重要的航运枢纽,新加坡与多国签订航运收入互免协定,使得新加坡籍航运企业在国际市场竞争中区位优势明显。

4 优化我国航运企业税收优惠政策

在航运市场持续低迷的环境中,航运作为完全市场竞争的行业,我国仍需借鉴国际市场中鼓励航运事业发展的经验,继续优化吸引船舶回国登记注册、经营等政策。

目前,我国对回国登记注册的船舶仍有一定的限制要求,建议进一步优化船舶限制,简化申请手

续,使得船舶能够快速、便捷地完成回国登记手续,并允许回国注册、经营的船舶可以申请兼营沿海航线。

当前船舶向大吨位、节能型方向发展,建议专门针对不同吨位、不同用途、新型节能船舶在船舶注册登记、船舶吨税、车船税等方面出台相应的优惠政策,吸引大吨位、节能型船舶回国登记注册和经营。

目前国内有些税收优惠政策有一定的年限要求,如船舶吨税和车船税的优惠政策年限至 2016 年底,建议延长优惠政策年限,降低航运企业税负。

由于航运企业是完全参与国际市场竞争的企业,应借鉴其他国家针对航运企业所得税的优惠政策,降低航运企业所得税率,增强国内航运企业的国际竞争力,吸引航运企业落户国内,聚集更多航运产业元素,形成世界级航运中心。

通过出台具体的优惠政策,简化申请流程,吸引更多的船舶回国注册,让中资“方便旗”船能够“回得来”;为船舶运营提供具有国际竞争力的市场环境,使得这些船舶“留得下”;促进我国航运企业在持续低迷的航运市场中做强,助力国家“一带一路”战略的发展。

参考文献:

- [1] 魏志梅.中国国际海运企业税收问题探析[J].涉外税务,2008(4):32-35.