

航空公司的租赁时代

全球航空公司2/3飞机来自租赁

近日,中国银行旗下的中银航空租赁宣布其订购的一批最大订单,包括50架737MAX8、30架737-800和两架777-300ER,订单按照目录价格计算总价值达88亿美元,飞机将于2016年至2021年间交付。中银航空租赁共有251架已交付飞机,其中有118架波音飞机,分别服务于27家航空公司。目前,飞机租赁业务已然成为全球各大航空公司扩大机队规模的有效方式之一。



本报记者 白新鑫 通讯员 白新宇

国内近六成飞机是“租”来的

原来航空公司的飞机并不都是买来的,航空公司部分飞机来自租赁公司。飞机租赁是航空公司(承租人)从飞机租赁公司(出租人)选择一定型号、数量的飞机签订租赁协议获得飞机的使用权。在租期内,飞机的法定所有者租赁公司将飞机的使用权转让给航空公司,航空公司可以按期支付租金为代价,取得飞机的使用权。飞机租赁业务20世纪60年代在美国兴起,我国飞机租赁业务起步时间比较晚,到20世纪80年代才开始出现。

随着航空运输业的发展,航空公司不断扩大机队规模,但是由于资金周转,不论航空公司规模大小,每架飞机都用

钱买是不现实的,所以租赁飞机来扩充机队规模成为航空公司通用的一种方法。目前,全球各大航空公司的飞机约有三分之二来自不同形式的租赁,国内约有60%飞机来自租赁公司,航空公司自购的飞机大概只有40%,多数乘客并不知道飞机有可能是航空公司租来的。

目前,飞机租赁主要包括经营性租赁以及融资性租赁。山航规划与投资管理部战略研究高级专员,统计与研究管理经理郭才森告诉记者,经营性租赁类似于日常生活中所见的租赁形式,租赁公司拥有飞机,航空公司按期交付租金以换取对飞机的使用权。这种租赁的租金比较高,租期比较

短,租金一般按月或按季交付。这种租赁飞机是真正意义上的“租”飞机,“经营性租赁相当于我们平时租车,交了租金就可以使用,租期结束后就要归还租赁公司。”

融资性租赁也是航空公司扩充机队规模的方式之一。租赁公司与航空公司签订一份长期租赁协议,一般租期较长,多为10-15年。这种方式,租期结束后航空公司可以选择低价购买飞机或是续租、退租。山航投资与采购部飞机引进与处置单元专员谢明哲向记者介绍,因为资金周转原因,航空公司通常会与飞机制造商签订购机合同后第一时间把飞机卖给租赁公司,飞机所有人变更为租赁公司,然后

再与租赁公司签订长期租赁合同,这种模式叫做售后回租。也就是说,航空公司买来飞机还没有见到可能就已经变成租赁公司的飞机了。据谢明哲介绍,售后回租是目前山航增加机队规模的主要形式,通过售后回租可以避免大量资金流动,优化资产负债率,改善公司财务状况。

谢明哲告诉记者,山航融资性租赁多采用售后回租的模式,而经营性租赁根据自身的需求提前至少16个月到市场中寻找飞机,向已知的租赁公司发送询价文件,召集租赁公司竞标然后经过团队的分析后上报公司,获得授权后向租赁公司按月支付租金就可以使用飞机了。

国内飞机租赁公司大多“不差钱”

随着飞机租赁业务的发展,国内许多“不差钱”的雄厚财团也盯上这块“蛋糕”想要分一块。国内的飞机租赁业务是从天津东疆保税区政策实施后兴起的,由于飞机租赁涉及资金数量巨大,飞机租赁公司大多有资金实力雄厚的母公司支撑,如长江租赁、渤海租赁、奇龙航空租赁等都拥有航空背景;或是“不差钱”的金融系统下设的子公司,国银租赁、工银租赁、民生金融租赁等银行开设的租赁公司。目前,这些公司已经成为国内飞

机租赁业务中的佼佼者,中国银行在2006年收购了新加坡飞机租赁有限责任公司,成立了现在的中银航空租赁。

与境外租赁相比,境内租赁在税收上具有先天的优势。境外租赁公司会有“预提所得税”,税率最少的为爱尔兰6%,加拿大为7%,美国更是达到10%,而国内则没有这一税收,谢明哲告诉记者。目前,山航主要与国内工银租赁等银行系统的租赁公司合作,税收上节省不少成本。

租赁公司往往都是从飞

机制造商处订购大量飞机,一般来说会比航空公司从飞机制造商处订购便宜很多,再以经营性租赁或是融资性租赁的形式出租给航空公司赚取租金,但租赁公司其实承担一定风险。融资性租赁风险相对较小,因为与航空公司签订长期租赁合同,短期内不需要为飞机寻找下家;而经营性租赁由于租期较短,一旦航空公司结束租赁需要为飞机寻找下家,如果行业市场形势欠佳,飞机便会闲置从而产生市场风险,所以租赁公司向航空公

司出租飞机的时候会增加一部分的“风险价”。有时这种租赁会高于航空公司直接从银行贷款购买飞机的价格。

如此一来,航空公司为什么还要从租赁公司租飞机而不全部选择银行贷款购买飞机呢?“如果购买飞机都从银行借贷,会提高航空公司的资产负债率从而增加航空公司的资本风险进而提高航空公司的融资成本;而选择租赁飞机在一定程度上可以降低资产负债率,租跟买之间的数量差别其实是一种平衡。”郭才森说。

想说退租真的不容易

有租就有还,航空公司在租赁公司租来的飞机租期一旦结束,如果是融资性租赁可以选择低价购买飞机或者是谈续租、退租;而经营性租赁则不能购买飞机,要么续租要么退租。如果退租,涉及到的问题就非常多了,一个完整的退租过程短则2个月,长则半年。“早期多是境外租赁,他们会在租赁合同中尽可能多的设计一些有利于租赁公司的条款,航空公司在退租的时候会面临很多困难。”谢明哲说。“曾经有一家航空公司在评估退租成本后,直接选择把飞机买断了。”

退租为何存在很高的费用?谢明哲告诉记者,租赁飞

机时合同里会有相应要求,飞机各个部件的耗损程度、剩余使用寿命等等都在其中。谢明哲跟记者举了个例子,例如租赁公司要求飞机退租时发动机还可以使用10000个循环,如果达不到这一要求,航空公司就要更换新的发动机后才能退租,一台新发动机的价格可达几百万美元。

随着租赁业务的发展,航空公司也逐渐了解飞机租赁,现在这一方面的问题越来越少,但仍存在一定的分歧因素,退租就是双方博弈的过程。谢明哲告诉记者,山航租赁的飞机需要退租时,投资采购、机务、财务等多个部门的人员会组成专门

的退租小组与租赁公司协商退租。退租时需要山航的机务以及租赁公司的技术维修人员对飞机进行大规模的定检,达到合同要求后才可以退租;财务部门会结合机务对飞机维修所产生的费用进行核算分析后为投采提供数据及建议,最后由投采部与租赁公司协商退租。

“飞机的租期不同,成本不一,作为财务部门,我们要对飞机租赁期间的所有成本进行核算、分析,退租的时候会协同其他部门对飞机成本计算汇总,提供决策以及数据上的支持。”山航财务成本管理单元经理张兆全说。“前期工作要做细,控制好风险,

退租的时候就会容易多,成本也会低得多。”郭才森告诉记者。

谢明哲跟记者举了个例子,如果要完成一架运营10年飞机的退租,需要有从飞机引进一直到退租近10年的维修资料,文件类型有几百种。民航局对于飞机的履历要求是极其严格的,所有的维修记录都要存档,可追溯,并要符合相关要求。

而国内不少租赁公司也会面临许多问题,由于国内租赁刚起步,整个租赁团队建设还没有达到国外的水平,但是租赁的规模已经很大,一旦遇到多家航空公司同一时间退租,将会面临很大的挑战。

天津东疆保税区 飞机租赁的乐园

保税区也叫保税仓库区,是经过一个国家海关批准注册、监督和管理的可以较长时间存储商品的区域。保税区能便利转口贸易,增加有关费用的收入。运入保税区的货物可以进行储存、改装、分类、混合、展览,以及加工制造,但必须处于海关监管范围内。外国商品存入保税区,不必缴纳进口关税,尚可以自由出口,只需交纳存储费和少量费用,但如果要进入关境则需交纳关税,天津东疆保税区是目前国内面积最大的保税区。

天津东疆保税区的飞机租赁业务主要是以租赁公司为主体,航空公司享受减免免税收的租赁模式。2010年,中国飞机租赁有限公司(简称中飞租)在东疆保税港区成立了国内首家专门从事飞机租赁业务的外商投资租赁公司——中飞租融资租赁有限公司,并成功完成了一单飞机租赁业务,将一架价值5千万美元的波音737飞机,租给了山东航空。

2011年,国务院51号文件给予东疆的租赁公司购买空载25吨以上的飞机时享受进口税优惠政策。这一政策的出台,进一步加速了国内飞机租赁业务的发展。租赁公司大部分的飞机属于进口租赁,从国外的飞机制造商那里进口飞机,然后再租出去。通过天津东疆保税区租赁飞机,在税收方面有很大一部分的节省。

目前国际上比较流行的飞机租赁模式包括爱尔兰模式、新加坡模式等。爱尔兰模式是目前收取境外预提所得税最少的国家,只有6%。东疆飞机租赁模式与爱尔兰飞机租赁模式进行比较,东疆模式的明显优势,东疆保税区一直在打造一个融资租赁的平台。

与爱尔兰模式相比,中国的航空公司如果通过东疆保税区来进行飞机租赁业务,在直租的情况下,可以节省8%的租金成本和10%的税务成本,如果是转租,则能节省7%到9%的税务成本。

目前,在天津东疆保税区,大型飞机租赁业务发展非常迅速。根据国家出台的相关规定,在天津东疆保税区租赁大飞机业务可以享受4%的优惠政策,所以,大型飞机租赁业务发展速度之快难以想象。相关负责人表示,在海关方面,在东疆保税区注册成立的租赁公司享受绿色通道的待遇,不仅如此,在担保、外汇结算方面,东疆保税区已建立起了一整套的便捷模式。

(记者 白新鑫 整理)