

航空租赁 天高任“鸟”飞

■ 本组稿件采写 钟啸 赵贤钰

策划词

波音公司预测,到2013年中国将需要5260架新飞机,总额达到6700亿美元,其中约40%至50%的新机将来自租赁公司。也就是说未来20年,飞机租赁市场的规模有望达到2680亿美元,这意味着从事这一业务的租赁公司具有巨大的收益前景。

中国民航局局长李家祥表示,“十二五”期间,中国每年引进运输飞机300架以上,总计在1500架左右。预计其中超过一半将通过租赁方式获得。业内人士认为,中国的航空租赁或将迎来一波爆发式增长的强劲势头。



263亿人民币的豪绰出手将为中国民航业买来什么?日前,美国国际集团(以下简称“AIG”)发布公告称,已与新华信托董事长翁先定率领的中方财团达成协定,将旗下国际租赁金融公司(以下简称“ILFC”)最高90%的股权出售给后者,整笔交易金额高达42.3亿美元,折合人民币263亿元。这笔交易一旦达成,便将再创中美之间单笔交易额的新高。

日前这支“神秘财团”的身份终于浮出水面。12月20日,作为收购方之一的国家航空产业基金董事长金乾生在接受记者采访时表示,“我们这边的确参与了这个交易。”这只基金依托于西安国家航空产业基金投资管理有限公司。在金乾生看来,航空租赁业对中国航空产业的未来发展有着非常大的意义,而引入成熟外资企业毫无疑问是一条能加速其成长的路子。

ILFC是全球领先的航空租赁公司,不仅拥有或管理着全球超过1000架的飞机,同时还握有229架飞机的购买协议,及50架

中国飞机租赁 拟在香港 IPO

总部在香港的中国飞机租赁有限公司计划在香港进行首次公开募股(IPO),以便在欧洲银行撤出飞机租赁业务之际获得资金购买更多飞机。

中国飞机租赁总裁潘浩文表示,该公司希望到2015年将飞机数量由目前的16架增至100架,而进行IPO将为实现这一增长提供资金。不过,他没有透露IPO的时间表。

潘浩文说,公司希望到2020年成为全球主要飞机租赁公司之一。他称,公司的盈利状况已符合上市要求,但能否完成上市还取决于市场状况。香港交易所要求公司有3年盈利纪录方可在港上市。潘浩文称,中国飞机租赁资产估值总计为8亿美元。

潘浩文表示,许多竞争对手以及航空公司已退出飞机租赁市场,这给了中国飞机租赁以更快速度获得飞机资产的机会。

潘浩文表示,中国飞机租赁的发展计划是首先扩大在国内市场的占有率,然后从2015年开始拓展海外市场。

中国飞机租赁的主要客户是中国国际航空股份有限公司、中国南方航空股份有限公司、成都航空有限公司和山东航空股份有限公司等国内主要航空公司。潘浩文表示,该公司去年年底与中国商用飞机有限责任公司签署购买20架中国国产大飞机C919客机的协议,同时还计划购买更多空中客车330和波音777等飞机。

潘浩文于2006年创办中国飞机租赁,之后邀请了一些国有企业入股公司。中国光大集团香港上市子公司中国光大控股有限公司于2011年购买了中国飞机租赁44%的股权,中国航天投资控股有限公司持有中国飞机租赁8%的股权,潘浩文及其家族持其余股份。



263 亿召航空租赁巨头入华 中国航空租赁借外援发力

飞机额外的购买权,甚至还在全球80个国家为200架飞机提供航空基地。

引外援做大国内航空“蓄水池”

AIG披露的信息中也指出翁先定已经表示:“我们将继续保持ILFC现有的管理团队,充分利用他们的丰富经验进行市场开拓。ILFC在未来不仅将继续保持在全球航空租赁业务中的领先地位,同时还将加速他的扩张,特别是在中国等亚太市场的发展。”

航空制造企业的不少企业对ILFC都并不陌生,根据公开资料记载,截至目前,ILFC共购买了719架空客飞机,占空中客车全球12000架销售额的5.99%左右,足见其在市场上的能量。而对于成长中的中国市场而言,这个“做市商”的作用显然更有着特殊的意义。

“在中国,航空公司购进飞机是需要局方批准的。但是业内都明白,很多性能良好的飞机都是要在越快购买越好,一方面价格便宜,另一方面不会拖延太久。”一位业内人士表示,航空租赁企业在这里起到的就是一个“蓄水池”的作用,“航空公司不能买,那么就由租赁公司出面购买,中国的航空企业要

用的时候,他们再租给他们。如果国内运力过剩,他们还可做中间商,将飞机租售出去,这是非常重要的一环。”

数据显示,ILFC租赁给中国内地、香港和澳门航空公司的飞机数量超过180架。对ILFC的收购,在很多业内人士眼中,似乎透露出中国对自己客机供应渠道加强掌控的意图。

中国航空租赁加速成长

根据去年上半年中国民用航空局发布的“民航十二五规划”显示,未来5年中国民航全行业投资规模在1.5亿元以上。预计“十二五”期末,民航年旅客运输量将达到4.5亿人次,包括通用航空飞机在内的机队规模达到4500架以上;到2020年,中国民航业需要补充新飞机超过2500架,飞机租赁所涉及的资金至少达到830亿美元。而据波音公司预测,这种增长势头在未来近20年都不会缩减,在此期间,中国将需要引进5000架新飞机,价值6000亿美元。

但在这片市场上,“洋枪队”的优势显然要比中国企业大得多。撇开经验与市场网络不谈,只税率上,国外公司就已优势不小。中银航空租赁副董事长王谊曾表示,目前国内

经营飞机租赁业务需缴纳25%的所得税、5%的营业税、17%的进口增值税、5%的关税、0.1%的印花税等,总体税负大大高于国际市场。天津市租赁行业协会会长杨海田也介绍,如果国内租赁公司从国外购买飞机租给国内的航空公司,要缴纳总计高达22.85%的进口税费,租赁公司只能将这些税费作为购置成本均摊进租金,使国内租赁公司的报价高出国外租赁公司约10%~20%。

众多业内人士认为,在税制等多项配套措施尚未落定的情况下,借力ILFC这样的国际巨头,先做大市场将是一个不错的选择。

相关链接

飞机租赁是租赁的重要领域之一,是航空公司(或承租人)从租赁公司(或直接从制造厂家)选择一定型号、数量的飞机并与租赁公司(或出租人)签订有关租赁飞机的协议。在租期内,飞机的法定所有者为出租人,将飞机的使用权转让给承租人,承租人以按期支付租金为代价,取得飞机的使用权。飞机租赁是航空业的通用模式,所飞机租赁是各国航空公司更新或扩充机队的基本手段之一。国际上,航空公司自购飞机和通过租赁方式获得的飞机比例大约在4:6。

民生租赁独占公务机市场鳌头

仅仅几年时间,大量资本已经悄然流向了中国的公务飞机市场。公务机市场链条上的制造商、执管商和金融服务商,如雨后春笋般在中国扎根生长。“飞行像驾驶汽车出行一样便利”的时代,似乎比我们想象的,要来得更快。

2012年年初,民用航空局局长李家祥表示,政府将出台政策支持公务航空,在京沪两大城市周边建设公务机场。作为首批银行系金融租赁公司,民生金融租赁股份有限公司(以下简称“民生租赁”)正在参与首都周边公务机场的选址和建设。

“中国是未来公务机的主要市场。”总资产规模超过800亿元的民生金融租赁有限公司董事长孔林山见证了这个行业在中国迅速崛起的全过程。从进入这个行业到公司公务机数量突破100架,并占据国内公务机市场90%的市场份额,民生金融租赁只用了短短不到3年的时间。

2010年4月,民生租赁在天津东疆保税港区设立了国内第一家融资租赁项目公

司。按照银监会单一项目公司对应单一租赁合同的监管规定,此项目公司对应的是一笔“湾流G450型”公务机融资租赁合约,购买价格约3亿元人民币。单一项目公司的设立,拉开了民生租赁全面进军公务机租赁市场的序幕。

作为中国本土乃至亚洲最大的公务机金融服务商,从某种程度上说,民生金融租赁也是整个行业发展现状的一个缩影,更反映了整个中国经济的高速发展。纵然形势一片大好,但对于中国来说,公务飞机市场仍处于起步阶段。孔林山说:“公务机的正常运营和一般消费品不一样。它的涉及面很广,包括执管、维修、飞行员培养等,在中国仍然存在着很多问题和制约因素。”

据了解,目前全球航空运输业所使用的飞机,2/3以上是通过租赁方式获得的。孔林山大胆预测,如果所有的制约因素都得到解决,未来10年,中国公务机市场的需求量将在800~1000架。毫无疑问,这对于参与到市场链条中的金融服务商而言,是一块巨大的

海航集团陈峰:围绕航空产业链在全球配置资源



12月16日,海航集团董事长陈峰在参加“三亚·财经国际论坛”期间接受记者专访,谈海航走出去的体会。

据陈峰介绍,金融危机开始时,海航集团收购了澳大利亚AFG公司的飞机租赁业务,今年已顺利将其整合入海航国内的渤海租赁公司。而2011年底,海航集团以10.5亿美元收购全球第五大集装箱租赁公司通用电气(GE)旗下GESeaCo的100%股权,这也是当年国内金额较大的收购案之一。今年10月,海航完成对法国蓝鹰航空48%股权收购,这是国内航空公司首次投资欧洲航空市场。最近,海航又挺进非洲,投资加纳航空项目。进军欧洲主要出于对航线、航权布局的战略考量,未来海航开通巴黎到北非、西非的航线,将中国市场、欧洲市场、非洲市场连接起来,

形成航空网络。此外,海航还投资比利时布鲁塞尔的酒店业务,着力塑造“唐拉雅秀”品牌,延伸航空旅游产业链。

陈峰谈到,在收购前要分析国外航空市场的成熟度,看价格是否合适,能否与国内市场业务匹配。“企业走出去是大势,但也不能什么都做,海航主要围绕航空产业链在全球配置资源,做深、做精、做出特色”,他说,“未来资源整合一定要实现与国内市场发展吻合,才能带来真正的价值”。

他表示,作为国内第四大航空集团,海航与前三大航空集团主要集中在航空业务不同,海航航空收入占总收入的一半。目前,海



航空租赁 多个瓶颈需突破

“用别人的钱办自己的事,用明天的钱办今天的事”,如今租赁已成为航空企业引进飞机的重要途径。在不久前举行的中国航空金融发展(东疆)国际论坛上,来自国内外知名航空公司、租赁公司、金融机构等领域400余位专家学者、企业负责人,围绕我国飞机租赁产业的创新实践与未来展望进行了深入探讨,挖掘航空租赁发展的广阔商机。

据中国民航局副局长李军介绍,截至今年9月,国内航空公司运输飞机1907架,其中有近六成飞机是通过金融及经营租赁取得的,航空租赁成为民航企业拓宽融资渠道、缓解资金压力、节约资产管理成本的重要手段。

“日前国务院颁布了《关于促进民航业发展的若干意见》,其中明确提出要改善金融服务,制订完善相关政策,支持国内航空租赁业发展。未来若干年适应民航快速发展的要求,航空公司将继续扩充机队的规模,将是我国航空租赁发展的黄金时期。”李军表示。根据相关机构预测,随着年旅客运输量飞速增长及飞机替代性需求增加,到2020年,中国民航业需要补充新飞机超过2500架,飞机租赁所涉及的资金至少达到830亿美元,我国因此被视为“世界上最具有潜力的航空租赁市场”。

“我国航空租赁业起步比较晚,近年来有了一定发展,但仍存在很多制约因素,重点体现在税收、融资等领域,今后希望国家相关部门能给予航空租赁业更优越的政策支持。”中航协通用航空委员会主任、中国民航大学校长吴桐水表示。

据他介绍,在税收政策方面,目前国内航空租赁业务交纳税收种类比较多且税率偏高,使得国内航空租赁企业综合税负高于国外同行。同时在融资方面,目前飞机需要进口,进口需要外汇,而目前国内外汇融资获取比较难,成本也高。这些都在一定程度上制约了国内航空租赁业的发展。

此外,与飞机租赁比较发达的国家相比,目前国内飞机租赁主要是集中在大型飞机,直升机、通用私人飞机等领域涉猎甚少。“目前相比大型飞机,我国小飞机进口税要更高,这也打消了一些租赁公司从事该业务的积极性。而随着我国低空领域限制逐步开放,以私人飞机、公务机等为代表的通用航空产业具有巨大的市场发展潜力。”吴桐水说。



竞争力的金融租赁公司。长期以来,航空租赁市场一直被国外金融租赁企业所占据和主导。近两年,虽然国际顶尖级的飞机租赁公司机队数量有所下降,但国内金融租赁企业的发展势头却不可小觑,它们正在悄然改变着由国外机构独占市场的格局。

在中国市场占据较大份额之后,国际化就成为民生金融租赁近期的布局目标。孔林山说,希望未来可以为全世界提供服务,但目前仍要在政策支持、突破资金困局和专业化人才储备等方面狠下功夫。

航已形成以航空旅游、现代物流和现代金融服务业为三大支柱的新型产业格局。未来海航的目标是用5~7年时间进入世界500强的前100名,收入接近1万亿元。

陈峰认为,中国企业“走出去”仍仅是开始,还面临诸多挑战。首先,企业自身素质和管理能力提升,适应当地投资环境,驾驭管理团队,文化融合都需要时间。其次,走出去是近几年才出现的现象,在手续审批、外汇支持等政策方面还存在一定障碍,“审批时间过长,机遇就没了”,调整政策支持这种进程也需要时间。