

2014-2020年中国飞机租赁 市场竞争力分析及投资前景研究报告

报告目录及图表目录

博思数据研究中心编制

www.bosidata.com

报告报价

《2014-2020年中国飞机租赁市场竞争力分析及投资前景研究报告》信息及时，资料详实，指导性强，具有独家，独到，独特的优势。旨在帮助客户掌握区域经济趋势，获得优质客户信息，准确、全面、迅速了解目前行业发展动向，从而提升工作效率和效果，是把握企业战略发展定位不可或缺的重要决策依据。

官方网站浏览地址：<http://www.bosidata.com/qitajiaotong1409/D57198BOS2.html>

【报告价格】纸介版7000元 电子版7200元 纸介+电子7500元

【出版日期】2014-09-05

【交付方式】Email电子版/特快专递

【订购电话】全国统一客服热线：400-700-3630(免长话费) 010-57272732/57190630

博思数据研究中心

特别说明：本PDF目录为计算机程序生成，格式美观性可能有欠缺；实际报告排版规则、美观。

说明、目录、图表目录

报告说明:

博思数据发布的《2014-2020年中国飞机租赁市场竞争力分析及投资前景研究报告》共六章，报告对我国飞机租赁的市场环境、生产经营、产品市场、品牌竞争、产品进出口、行业投资环境以及可持续发展等问题进行了详实系统地分析和预测。并在此基础上，对行业发展趋势做出了定性与定量相结合的分析预测。为企业制定发展战略、进行投资决策和企业经营管理提供权威、充分、可靠的决策依据。

前言

在飞机租赁产生以前，各国航空公司获得飞机的方式主要以自由资金、政府投资和银行贷款等为主。随着世界航空运输业的蓬勃发展，不断增长的国际客货运输量，加大了对空中运力的需求。同时各飞机制造商为适应市场需求，也不断开发出技术先进、性能优越的新型飞机。而传统融资方式无法满足航空公司更新和迅速扩张机队的需求。世界上第一例飞机融资租赁的案例，是美国联合租赁航空公司以杠杆租赁的形式获得了一家喷气式飞机，从此开始了飞机租赁的历史。

受益于新兴市场需求的推动以及租赁行业渗透率的提高，飞机租赁行业增长强劲。发达市场飞机需求量与整体经济环境景气程度关联密切。而新兴市场自2005年以来需求猛增，尽管2008年金融风暴后需求量略有下降，但已处于较高基数。

资料来源：博思数据整理

飞机梯队持续扩张的同时，经营租赁的渗透率也持续攀升。渗透率：经营租赁飞机除以飞机梯队总数。截止2010年末，全球商用飞机总量21341架，其中7621架为经营租赁，渗透率35.7%。

资料来源：博思数据整理

天津东疆保税港区是获得国务院批准的中国唯一飞机租赁试点区、中国北方国际航运中心和国际物流核心功能区，滨海新区综合配套改革的先行先试区，中国新一轮开发开放的重要标志区。率先创新摸索出保税港区飞机SPV租赁、保税租赁、离岸租赁、资产包租赁等“东疆模式”。正逐步创建完善的符合国际惯例的政策法律、金融商贸服务、飞机船舶航运服务、通关及信息服务环境，构造起与国际接轨的投资环境与运作空间，创造国际一流的投资环境和服务平台。

飞机租赁是各国航空公司更新和扩充机队的基本手段之一，在全世界机队中，租赁飞机的比重达到了60%以上。租赁飞机以其较低成本、较高的灵活性及多种融资渠道而成为航空公

司的现实选择。20世纪90年代以来，国内航空公司也较多地采用经营性或融资性租赁的方式引进了大量飞机，部分缓解了资金压力，达到了通过融物实现融资的目的。

中国经济持续增长带来了航空运输业的飞速发展。近年来，中国航空市场一直保持着高速增长的发展态势。2012年我国民航整个基础建设投资大约1500亿左右，在建机场14个，建成的新机场12个，改扩建机场34个，2012年西部民航发展明显快于东部；支线机场发展明显快于干线机场。2012年全民航客运增长9.2%，而支线机场客运量增长了18.6%，支线机场客运量的增长速度在大幅度提速。西部机场旅客吞吐量同比增速达到13.14%，远远高于东部地区6.39%的增速。2013年中国民航业完成运输总周转量673亿吨公里、旅客运输量3.54亿人、货邮运输量557万吨，同比分别增长10%、11%和2%。

伴随民航事业的快速发展，我国飞机租赁业从无到有，从单一业务到多样化，对航空产业尤其是民航业的发展起到了积极的作用。截至2012年9月，国内航空公司运输飞机数量达到1907架，其中通过融资和经营租赁取得的飞机占比分别为20%和38%。国内从事飞机租赁业务的企业已有20余家。

2012年7月，《国务院关于促进民航业发展的若干意见》颁布，明确提出要改善金融服务，制定完善相关政策，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规模，将是飞机租赁发展的黄金时期。国内飞机租赁业经营环境将不断改善，具有难得的发展机遇，前景十分广阔。

目录

第一章 飞机租赁的相关概述 1

1.1 飞机租赁的概念与分类 1

1.1.1 飞机租赁的定义 1

1.1.2 飞机租赁的分类 1

1.1.3 飞机租赁的积极影响 1

1.2 飞机租赁市场的概念及构成 2

1.2.1 飞机租赁市场的定义 2

1.2.2 飞机租赁市场的作用 2

1.2.3 飞机租赁市场的构成 3

1.3 飞机经营性租赁与融资租赁的比较 4

1.3.1 经营性租赁的主要特征 4

1.3.2 飞机融资租赁的形式 5

1.3.3 两种租赁方式的优缺点 5

第二章 2012-2013年飞机租赁业发展概述 8

2.1 世界飞机租赁业的发展概况 8

2.1.1 全球飞机租赁业发展概述 8

在飞机租赁产生以前，各国航空公司获得飞机的方式主要以自由资金、政府投资和银行贷款等为主。随着世界航空运输业的蓬勃发展，不断增长的国际客货运输量，加大了对空中运力的需求。同时各飞机制造商为适应市场需求，也不断开发出技术先进、性能优越的新型飞机。而传统融资方式无法满足航空公司更新和迅速扩张机队的需求。世界上第一例飞机融资租赁的案例，是美国联合租赁航空公司以杠杆租赁的形式获得了一家喷气式飞机，从此开始了飞机租赁的历史。

受益于新兴市场需求的推动以及租赁行业渗透率的提高，飞机租赁行业增长强劲。发达市场飞机需求量与整体经济环境景气程度关联密切。而新兴市场自2005年以来需求猛增，尽管2008年金融风暴后需求量略有下降，但已处于较高基数。

资料来源：博思数据整理

飞机梯队持续扩张的同时，经营租赁的渗透率也持续攀升。渗透率：经营租赁飞机除以飞机梯队总数。截止2010年末，全球商用飞机总量21341架，其中7621架为经营租赁，渗透率35.7%。

资料来源：博思数据整理

2.1.2 美国飞机融资租赁交易模式简析 9

美国是现代融资租赁的诞生地。就飞机融资租赁而言，杠杆租赁模式具有代表意义。典型的美国杠杆租赁包括七类参与者：飞机制造商；出租人，负责安排交易，收取佣金，担负中介角色；贷款人，一般由银行、保险公司、养老基金等组织担任；承租人；物主参与者，即飞机的真正所有权人，享有有关的税收利益；物主受托人，物主参与者并不直接出面，而是设立信托，成为受托人，并将飞机转移给受托人管理；契约受托人，根据贷款人的要求设立，并由其管理债权人的利益。

在这种租赁模式中，出租人只需投资飞机购买价格20%到40%的资金，其余的大部分资金则以出租人的名义借贷取得，同时，出租人必须以飞机作抵押并将有关权益转让给贷款人，这样，出租人即可拥有飞机所有权，享有如同对飞机完全投资的同等税收待遇，并将一部分减税优惠以降低租金的方式转让给承租人，从而使承租人获得较低的融资成本。其中，出租人享有的税收优惠包括投资减税、折旧扣减和不可追索的贷款的利息扣减。

2.1.3 日本飞机融资租赁交易模式简析 9

日本自20世纪70年代末涉足飞机租赁，经过10多年的发展，已成为一个重要的国际飞机租赁市场。1985年，一种新的飞机租赁形式首次在日本出现，即日本杠杆租赁。

日本杠杆租赁交易中的购机款由两部分构成：贷款部分，约占飞机价格的80%，一般多为美元贷款，也可以是国际流通货币；日本投资人的股权投资，约占飞机价格的20%，这部分投资采用日元，主要因为日本投资人在国内缴纳的税款以日元计算。

日本杠杆租赁的主要交易方有三个：

1. 出租人。出租人为一家在日本登记注册的特殊目的公司，通常为从事飞机融资租赁业务的某家租赁公司的全资子公司。特殊目的公司的经营活动仅限于出租的那——架飞机（或同时租赁的那儿架飞机）。它为交易各方的中介和交易各方联系，使承租人与贷款人与投资人之间不发生直接的实质性的接触。为避免债务风险的发生，特殊目的公司不得从事其他业务。

2. 投资人。投资人以股本投资的方式，至少投资飞机价值的20%，并成为投资飞机的经济受益人，享有减税的经济利益。日本投资人通过合伙的形式，与出租人签订合同。合伙形式中的每个投资人分享对飞机全额计提的折旧扣减以及贷款利息扣减，使投资人达到了减税和延迟付税的目的，租期结束，无论承租人是否购买飞机，残值风险由承租人承担。

3. 贷款人。贷款人提供约占飞机总价80%的贷款。贷款银行既可以为一家日本银行，也可以是一家日本银行的外国支行或外国银行的日本支行。

日本杠杆租赁交易结构与美国相比，有所简化。其中，特殊目的公司与美国杠杆租赁中的物主受托人与契约受托人，作用相当。

2.1.4 德国飞机融资租赁交易模式简析 10

德国杠杆租赁产生于1962年。由于德国租赁市场上有关法律与税务等准则并无统一标准，其融资结构、法律文本又较为复杂，加之德国税务改革中对许多机构投资基金的限制、废除及计征较欧洲其他国家都高的公司所得税率，机构投资者越来越少，大部分投资资金主要来源于极为有限的希望减少交纳高额所得税的个人投资者。世界各航空公司飞机融资项目中采用德国杠杆租赁结构的相对较少。

通常，德国杠杆租赁的结构可以分为两大部分：一是购买飞机资金（100%）贷款，它主要来源于ECA与商业贷款人，航空公司通常借美元还美元，这部分贷款结构简单、风险小、合同文本也为标准化文本，其贷款成本为两部分贷款的综合利率；另外一部分则为较为复杂的

德国税务结构，在这种结构下，出租人一般需要从投资人处获取约占飞机市场评估价格40%至60%的投资资金（以马克表示），连同以出售租期内美元租金为条件而从银行获取的美元借贷资金（60%至40%）组成100%飞机价款付与飞机制造商购买飞机，并将其出租给一个由真正贷款人拥有的专职公司，最后由专职公司转租给航空公司使用。

2.2 发展中国飞机租赁业的必要性 11

2.2.1 基本背景分析 11

2.2.2 有利于国内经济结构的平衡和稳定 11

2.2.3 推动航空制造业发展 12

2.2.4 促进国内航空运输业发展 12

2.3 2012-2013年中国飞机租赁行业发展分析 13

2.3.1 中国飞机租赁市场的发展特点 13

2.3.2 中国飞机租赁业取得可喜成就 14

2.3.3 中国飞机租赁业区域分布概况 16

2.3.4 我国本土飞机租赁企业异军突起 16

2.4 2012-2013年天津飞机租赁市场发展状况 17

2.4.1 天津率先发展飞机融资租赁业务 17

2.4.2 天津飞机租赁产业步入快速发展轨道 18

2.4.3 我国首只飞机租赁基金落户天津 20

2.4.4 天津东疆保税港区飞机租赁业成就显著 20

2.5 飞机租赁业发展的问题与对策 21

第三章 2010-2012年国外重点飞机租赁企业发展分析 30

3.1 GE公司 30

3.1.1 公司简介 30

GECAS是GE集团旗下的一家子公司，主要业务为商务飞机租赁与融资等。GECAS从1967年开始从事飞机融资租赁业务，截止至2010年，在全球75个国家有240个客户，拥有世界上最大的机队（1800架飞机），占全球飞机数量的10%。1995年，GECAS的资产约为90亿美元，这一数字在2011年达到488亿美元，净利润也增长到12亿美元，是世界第一大飞机租赁企业。

资料来源：公司公告 资料来源：公司公告 资料来源：公司公告 3.1.2 公司竞争力分析 31

GECAS的盈利来源主要是租赁业务，经营租赁为主，占其收入的70%，作为大型设备租赁，经营租赁比融资租赁更具有优势，飞机在租赁合同到期后仍具有较大的余值收益，更注重在租赁期内的维护与检修。

资料来源：公司公告 GECAS的机队极具竞争力，平均使用年龄为7年，主要与世界著名飞机制造商合作，如波音（Boeing）、空客（Air Bus）及庞巴迪（BOMBARDIER）等。GECAS机队以窄体飞机为主，其比重达到58%，宽体飞机则占飞机总数的20%，支线飞机也占到飞机总数的12%。公司会对未来三到五年的航空趋势做判断，然后提早预订机位，在行业低迷期管理好机队，在繁荣期出租资产。

资料来源：公司公告

3.2 CIT集团 32

3.2.1 公司简介 32

3.2.2 公司竞争力分析 33

3.3 国际租赁金融公司（INTERNATIONAL LEASE FINANCE CORP） 33

3.3.1 公司简介 33

3.3.2 公司竞争力分析 33 第四章 2012-2013年国内重点飞机租赁企业发展分析 35

4.1 中银航空租赁公司 35

4.1.1 公司简介 35

4.1.2 公司竞争力分析 36

4.2 长江租赁有限公司 36

4.2.1 公司简介 36

4.2.2 公司竞争力分析 37

4.3 国银金融租赁有限公司 37

4.3.1 公司简介 37

4.3.2 公司竞争力分析 38

4.4 中航国际租赁有限公司 38

4.4.1 公司简介 38

4.4.2 公司竞争力分析 39

4.5 工银金融租赁公司 40

4.5.1 公司简介 40

4.5.2 公司竞争力分析 41

4.6 中国飞机租赁有限公司 41

4.6.1 公司简介 41

4.6.2 公司竞争力分析 44

第五章 2012-2013年中国飞机租赁业的政策环境分析 45

5.1 主要法律法规 45

5.1.1 国际融资租赁公约 45

5.1.2 中华人民共和国民用航空法 50

5.1.3 中华人民共和国融资租赁法（草案） 81

5.1.4 外商投资民用航空业规定 89

5.2 飞机租赁业务涉及的主要税种 92

5.2.1 增值税 92

5.2.2 营业税 93

5.2.3 所得税 94

5.2.4 关于进口租赁物的关税问题 97

5.2.5 关于飞机租赁合同征收印花税问题 98

5.3 相关税收优惠政策 98

5.3.1 进口飞机增值税减免政策 98

5.3.2 飞机租赁海关税收管理的规范 99

5.3.3 外企购买国产设备投资抵免所得税的优惠政策 100

5.3.4 企业飞机租金征免预提所得税 102

5.3.5 国产支线飞机的增值税优惠政策 102

5.4 飞机生产与租赁的鼓励政策 103

5.4.1 政策目标 103

5.4.2 行业管理 103

5.4.3 融资政策 104

5.4.4 税收政策 104

5.4.5 折旧政策 105

5.4.6 外汇政策 105

5.4.7 风险防范 106

第六章 博思数据关于飞机租赁业投资及未来前景分析 107

6.1 飞机租赁市场资本活跃 107

6.2 飞机租赁的主要风险 108

6.2.1 信贷风险	108
6.2.2 汇率风险	108
6.2.3 利率风险	109
6.3 金融租赁业风险控制办法研究	110
6.3.1 风险产生的必然性	110
6.3.2 风险管理的目标	110
6.3.3 风险管理的过程	111
6.3.4 租赁资产风险管理解析	112
6.4 中国飞机租赁业的市场前景分析	114
6.4.1 中国飞机租赁业发展前景广阔	114
6.4.2 中国飞机租赁市场潜力巨大	115
6.4.3 中国飞机租赁业或将出现井喷态势	116
6.4.4 2013-2018年飞机租赁业市场预测分析	117
图表 经营性租赁运行结构图	
图表 美国杠杆租赁交易结构图	
图表 日本杠杆租赁交易结构图	
图表 2011-2012年通用电气综合损益表	
图表 2011-2012年通用电气不同部门收入和利润情况	
图表 2012-2013年通用电气综合损益表	
图表 2012-2013年通用电气不同部门收入和利润情况	
图表 2013-2014年6月通用电气综合损益表	
图表 2009-2012年CIT集团综合损益表	
图表 2012年CIT集团不同业务部门主要财务指标	
图表 2011-2013年CIT集团综合损益表	
图表 2012-2013年CIT集团不同业务部门的收入情况	
图表 2013-2014年6月CIT集团综合损益表	
图表 2011-2012年国际租赁金融公司综合损益表	
图表 2011-2012年国际租赁金融公司飞行设备租赁客户各地区分布情况	
图表 2011-2012年国际租赁金融公司飞行设备租赁不同地区收入情况	
图表 2012-2013年国际租赁金融公司综合损益表	
图表 2011-2013年国际租赁金融公司飞行设备租赁客户各地区分布情况	
图表 2012-2013年国际租赁金融公司飞行设备租赁不同地区收入情况	

图表 2013-2014年6月国际租赁金融公司综合损益表

图表 2014-2020年中国民航机队规模预测

本研究咨询报告由博思数据研究中心领衔撰写，在大量周密的市场调研基础上，主要依据了国家统计局、国家商务部、国家海关总署、国家发改委、国务院发展研究中心、中国人民银行、中国上市公司资讯、国内外相关刊物的基础信息以及飞机租赁专业研究单位等公布和提供的大量资料，结合深入的市场调查资料，立足于当前世界金融危机整体发展局势，对我国飞机租赁行业的生产发展状况、市场情况、消费变化、重点企业以及市场发展机会进行了详细的分析，并对飞机租赁行业市场品牌及市场销售渠道等着重进行了调查和研究。

详细请访问：<http://www.bosidata.com/qitajiaotong1409/D57198BOS2.html>