

# 中飛租賃立足香港 善用金融航運雙中心優勢

# 助拓高端物流 飛機租賃業前景闊



◆劉晚亭表示，香港飛機租賃政策不斷優化，飛機租賃業有望成為香港航空及金融業新活水。香港文匯報記者北山彥 攝

國產大飛機C919在6月1日再度訪港，讓香港航空業發展受人矚目。國際航運中心是國家「十四五」規劃確立香港重點發展的八大中心之一，大力拓展高端物流，結合香港的國際航空樞紐和國際金融中心優勢，大力拓展飛機租賃、航空融資、資產管理等新版圖是特區政府近年在國際航運中心發展上的一大方向。中飛租賃(1848)執行董事、總裁兼首席商務官劉晚亭日前接受香港文匯報專訪時表示，香港飛機租賃政策不斷優化，同時具備飛機變現能力強與不受地域限制的特質，國產機將迎來歷史性的發展機遇，隨着中資飛機租賃企業市場份額逐步提升，飛機租賃業有望成為香港航空及金融業新活水。

◆香港文匯報記者 周曉菁

今年2月立法會通過飛機租賃稅務寬減條例，落實五項優化措施，旨在吸引更多飛機租賃公司落戶香港。中飛租賃是中國最大的獨立飛行租賃商，2006年成立，2014年在港交所上市，成為第一家在亞洲上市的飛機租賃公司。截至2023年末，公司機隊規模達192架飛機，待交付新飛機訂單共141架，客戶遍布全球20個國家及地區。中飛租賃作為行業內的佼佼者，深耕行業18年，在港上市10年，對香港金融業如何與航空業攜手並進，積累了獨到的見解。

### 落實稅制寬減 實現零的突破

航空金融行業具有資金密集、風險高、周期長、監管嚴格等特點。劉晚亭指出，香港實施普通法，國際化的高端人才與專業人士匯聚在此，法律、人才、稅制都足以支撐飛機租賃的國際化發展。飛機租賃僅僅是航空產業中的一環，但其帶來的規模效應非同一般，能為香港金融服務業注入全新的活力。

她稱，以往在香港，參與飛機融資的金融機構並不多。愛爾蘭一直是全球飛機租賃業務的中心，即使是在亞洲選址，不少租賃公司也會出於稅務及會計制度等考量，普遍選擇在新加坡落戶。稅務優惠是吸引飛機租賃企業落戶最為關鍵的因素，自香港在2017年推出飛機租賃稅制寬減後，香港終於實現了「0」的突破。

### 港設SPV租回內地 慳更多成本

她欣慰地表示，在中飛租賃現有的機隊中，就有15架飛機通過香港成立的特殊目的公司(SPV)租回世界各地，如日本及智利等。在內地和香港避免雙重課稅協定下，最優惠稅率低至5%，有幾架飛機通過香港的SPV租回內地，與在愛爾蘭租賃中心相比更加節省成本。

她透露，這個模式打通後，業內逐漸有一些國際租賃公司在港設立SPV，把部分亞洲業務轉移至香港，將飛機租賃給內地及日本等地。特區政府數據顯示，這些公司已向內地及其他國家的飛機營運商共出租接近100架飛機。

作為上市公司，中飛租賃在不同階段均獲特區政府不同的配合與支持。劉晚亭舉例說，在公司上市初期，香港證監會及港交所更關心公司的業務模型、戰略及董事會決策流程，但隨着業務的擴張，特區政府也會相應配合企業的戰略，考慮與更多國家或地區簽訂避免雙重課稅協定、降低預提稅率等。這些都離不開行業、政府及專業人士的共同努力，保障飛機租賃業在香港打下堅實的基礎。

### 飛機不受地域限制 屬優質資產

另一方面，香港金融機構的傳統觀念也正在慢慢被打破。香港對於融資期限及產業有特定要求，貸款大多以中短期為主，然而航空融資期限較長，未能滿足一般的飛機租賃協議，幸好經過近10年的在地發展，不少金融機構已經敏銳地出了租賃產業的絕佳商機，即使回報期較長，但飛機絕對是變現能力強、不受地域經濟限制的優質資產。

對政府而言，飛機租賃的經濟貢獻更是不容小覷。特區政府運輸及物流局今年2月預計，未來20年有約3,100架飛機會經香港平台出租，創造超過1,000個直接就業職位及約20,000個間接職位，累積增加本地生產總值超過4,000億元。

金融服務實業，無論是發展飛機租賃服務還是國產民機出海，未來都需要強大、完善的金融及服務支持。劉晚亭形容這是「恰逢其時」的階段，基礎已然穩固，配合市場需求的增長、特區政府的政策支持，香港的飛機租賃業正蓄勢待發，迎接充滿機遇的新紀元。

### 香港鼓勵飛機租賃稅務優惠

- 1 容許合資格飛機出租商就為取得飛機而招致的開支扣稅。向飛機出租商在購買飛機所招致的開支提供一次過的扣稅優惠，與新加坡及愛爾蘭要分開若干年扣稅相比，香港的制度更為吸引。
- 2 擴闊飛機租賃稅制的涵蓋範圍，以包括「濕租租約」及「融購租約」，並取消租約年期須為至少一年的要求。使用飛機連機組人員、相關設備等一併出租的「濕租租約」(Wet Lease)，或包括融資成分的「融購租約」近年在航空業界愈來愈普遍，新制下的稅務優惠除了「淨租飛機」的租約外，亦會一併涵蓋以上兩款租約，並取消租約年期的要求。
- 3 賦予「飛機租賃活動」一詞較廣泛的定義，不論飛機的承租人是否飛機營運商，飛機出租商都能獲得相關稅務優惠。
- 4 容許合資格飛機出租商在為產生合資格利潤的情況下，完全和純粹為資助其購買飛機而向香港境外的非相聯融資人(不論是否財務機構)借入金錢所產生的利息支出可予扣除。
- 5 為合資格飛機出租商和飛機租賃管理商訂明門檻，要求以符合經合組織的規定。飛機出租商需要在香港有一個全職合資格僱員、每年的營運開支需達200萬港元。飛機租賃管理商則需有兩名全職合資格僱員及每年營運開支達100萬港元。

資料來源：運輸及物流局

## 中國民機租賃 助促人民幣國際化

飛機租賃還能與人民幣國際化等金融創新相結合。中飛租賃在5月29日以租賃的方式，向印尼的翎亞航空交付第三架ARJ21飛機。這是集團首單飛機人民幣出口租賃業務，也是內地首單以國產飛機為標的的跨境人民幣結算項目。

在本項目中，中飛租賃首次實現購機端和租賃端均採用人民幣結算，由中國銀行雅加達分行、中國銀行上海分行人民幣清算中心清算，農業銀行上海分行等境內外中資金融機構跨境聯動，有效保障了資金支付的時效性和安全性，使人民幣的結算領域更加豐富，搭載國產飛機出海，是中國民機產品和人民幣國際競爭力進一步提升的具體表現。

身兼翎亞航空中方董事長的劉晚亭表示，中飛租賃致力於服務國產民機走出去，也在不斷探索跨境人民幣業務在飛機租賃行業的應用。「我們相信，這些嘗試是國家發展和市場驅動的必然趨勢，希望能夠為推動中國航空製造業和金融服務業在國際市場上的進一步融合貢獻力量。」

翎亞航空是ARJ21飛機的首家海外用戶，至今已在印尼穩定運營一年，保持零事故的良好紀錄。翎亞目前已開通7條國內和4條國際航線，未來將以雅加達、巴厘島和美娜多為三個中心點形成航線覆蓋網絡，讓ARJ21飛向更多海外市場。



◆圖為翎亞航空第3架ARJ21飛機交付現場。

## 港粵東疆建飛機租賃融資平台

香港位處亞洲心臟，同時作為國家的南大門，亞太地區及國家未來的航空業務機遇處處。業界去年估計，未來20年的全球航空交通年增長率達6.1%，單是中國的航空交通增長每年更高達11.4%。在2042年前，預計全球需要42,600架新飛機，亞太地區需求高達17,000架，當中8,560架新飛機需求來自中國。

運輸及物流局局長林世雄上月出席活動時指出，飛機租賃業務發展潛力龐大，全球租賃飛機比例從1970年的1%，增長到現時超過50%，為全球航空公司的航線營運帶來革命性變化。同時亦為航空公司、飛機製造商與相關服務業帶來商機。

特區政府今年4月中為香港的飛機租賃市場打開了新大門，特區政府與天津東疆綜合保稅區管理委員會就深化飛機租賃和融資產業合作發展簽訂備忘錄。天津東疆綜合保稅區是內地最大、全球第二大飛機租賃聚集區，僅次愛爾蘭。

他認為，透過香港國際金融中心和天津東疆飛機租賃產業的聚集優勢，兩地將從融資、業務、國際競爭、宣傳及推進人才交流和培訓等不同範疇推動深化合作，共同打造區域聯動、優勢互補的飛機租賃及融資平台。

展望未來，林世雄指出，稅務競爭力是發展飛機租賃行業的關鍵因素。特區政府會繼續擴展香港避免雙重課稅協定網絡，政府非常希望各飛機租賃商到港開設據點或擴充業務，並會從多方面，包括協助滿足監管要求、聯繫業內的主要持份者，以至提供在香港生活及工作的「小貼士」等，為飛機租賃商提供量身訂製服務。

## 疫後飛機租賃業迎升浪



◆劉晚亭指，今年航空業得以加速恢復，疫後飛機租賃迎來了行業的上升期。香港文匯報記者北山彥 攝

新冠疫情為全球航空業帶來了前所未有的挑戰，今年航空業終於得以加速恢復。劉晚亭指出，疫後的飛機租賃迎來了行業的上升期，真正成為了「出租人市場」，收益表現也處上升態勢。

她解釋，之前由於疫情管控，航空公司停飛導致需求減少，小型航空公司面臨困境，出現不少「大魚吃小魚」的現象，航空公司的集中度提高，客戶品質也隨之改善。同時，飛機租賃是「死約」，對租賃公司而言，租金收入構

成了長期穩定的現金流來源，即使在疫情期間，也能維持良好的運營狀態。

更為重要的是，疫情也令航空製造產業鏈斷裂，飛機減產而供不應求，為國產民機出海提供了千載難逢的機遇。一般來說，兩大飛機製造商波音和空中巴士每年合計生產約1,600架飛機，但目前產量已經銳減至僅約1,100至1,200架，即全球已經累積了近2,000架飛機的供應缺口。

### 國產民機成市場新選擇

在這樣的背景下，中國憑藉完整的產業鏈和快速恢復的生產能力，加速推進國產民機的研發和商用，ARJ21和C919等機型作為中國自主研發的民機，正逐漸成為國際航空市場的新選擇。航空市場的緊張局勢，也令航空公司和乘客開始思考，是否有其他更為可靠、靈活的牌選擇。

中國航空業正處於飛速發展的黃金期，旨在未來能在全球產業鏈中佔據三分之一的市場份額。隨着國產民機走向國際市場，除了產業鏈相關企業的配合外，金融機構對行業的支援也相當重要，尤其是在飛機融資、飛機租賃方面，香港的金融機構將有無限發展潛力。

### 老舊飛機零件循環比例達95%

航空業從高速發展轉為高質量、綠色發展，已經成為發展趨勢。除了租賃飛機這類傳統業務外，中飛租賃在飛機循環再製造方面也有許多進展。劉晚亭介紹，旗下飛機拆解廠拆解之後的零部件經過維修後，可以循環再製的比例已經達到95%。

目前，中飛租賃透過其聯營公司擁有兩個飛機循環再製造基地：一個是位於美國孟菲斯的基地，至今已拆解了逾300架飛機，涵蓋各種商用飛機的航材銷售；另一個是位於中國哈爾濱的亞洲首個大型飛機循環再製造基地，該基地初期產能可支援每年處置20架飛機。

此外，民用飛機的機齡一般在20年，航空公司有老舊飛機退役的需求，歐洲一些機場更是對飛機的碳排放制定了嚴格的起降要求。她指出，中飛租賃能為航空公司提供翻新、轉售、客機改貨機及置換等資產管理方面的服務。這些運作不僅能促進航空資源的充分利用，亦能降低行業整體成本，推動航空業的可持續發展。