

航企对新飞机采购需求强劲

来源：中国民航报 作者：罗俊勤

尽管一些航空公司 2017 年的收入较 2016 年略有减少，而且飞机租赁行业的竞争日益加剧，但全球对商用客机的购买需求仍然比较强劲，特别是亚太地区的新飞机订购数量依然大幅增加。

国际航空租赁公司 ALC 首席执行官约翰表示，“整个飞机租赁市场依然稳健，对于未来中远期租赁的合作，我们依然在有序地持续开展”。飞机租赁公司的购置交付需求主要集中在每年第二季度，国际租赁公司计划于 2019 年交付的飞机 90%集中在第二季度，2020 年第二季度交付的比例也占到 73%。

航空公司和飞机租赁持续增长

“从总体上看，商用飞机的需求依然是非常乐观的。”总部位于新加坡的中银航赁首席执行官和董事总经理罗伯特·马丁说：“我们的增幅远远高于 5%，具体说我们的增速超过 7%。”马丁表示，大多数新商用飞机都将集中于中国、东南亚和印度用于客货运的交通运输。而且，全球超过 50 万人口的城市有 1000 个以上，其中有一半以上集中在亚洲。SMBC 航空租赁公司是一家由日本金融机构财团投资成立，总部位于都柏林的全球第三大飞机租赁公司。SMBC 公司 CEO 彼

特·巴雷特认为，窄体机的全球航空租赁及融资市场可谓是稳健中持续发展的。

通用电气航空金融服务公司 GECAS 的首席财务官贺国健说：“航空公司的信用状况比 10 年前要好，购置或租赁新飞机用于更替老飞机的市场需求依然是巨大的。GECAS 拥有或管理包括 1700 架固定翼飞机和 250 架旋翼机在内的超过 1950 架飞机，这些飞机正在运营或即将交付。尽管美国的进出口银行一直处于不作为状态，直到最近才积极帮助刺激美国商用客机出口，但获得融资并不是问题。在过去几十年中，当下可能是飞机融资市场流动性最好的时代。”波音资本公司总裁蒂姆·迈尔斯表示，“购置飞机时有很多的机型选择，并且不断有新投资者进入航空租赁市场。市场上有广泛的参与者从资本市场和银行获得无担保贷款，都在为飞机租赁市场的蓬勃发展添砖加瓦”。

波音资本公司宣称，超过 35% 的商用飞机是由商业资本公司提供融资的，另有 35% 的购买资金来源于包括养老基金、保险公司和其他资本市场。爱尔兰飞机租赁公司 Avolon 战略主管迪克·福斯伯格指出：“随着航空公司越来越多地关注如何为旅客提供优质的产品和服务，而不是管理与飞机所有权相关的风险工作。我们预计，飞机租赁在全球飞机市场的总体份额将进一步增加，从目前的 40% 提高到 45%，甚至更高。”

新飞机采购需求的关注点是降低运营成本

不过，虽然业界对飞机租赁行业的发展前景普遍持乐观态度，但也存在一些担忧。巴雷特说：“我们处于利率周期的底部。当我们按当前利率开展一些大项目时，利率往往可能开始增加，适应利率的增长对租赁公司和航空公司都会提出新的挑战。”全球政治也可能对租赁和融资业务产生不利影响。北美自由贸易协定重组、跨太平洋伙伴关系 TPP 瓦解可能威胁到商用飞机的销售和租赁业务，这可能会产生更多的保护主义。由于商用飞机租赁是全球性的，因此飞机租赁公司指出，地缘政治有可能会威胁到飞机销售以及新飞机和二手商用飞机的租赁。

“我们最大的挑战来源于新购置的飞机无法如期交付。”普拉格说，“我们正经历着由于普惠飞机引擎导致的空客 A320/321neo 的持续延迟交付，飞机引擎的后发动机涡轮存在一些问题，使得新机型无法按期交付。空客公司为了应对这个问题导致了销售下滑，又将更多的资源和人力投入到原有机型的生产当中，导致新飞机的交付被进一步延迟。”普拉格补充说。波音公司目前每月的生产产能为 47 架窄体飞机，并且计划将产能在 2018 年提升至 52 架、2019 年提升至 57 架。公司拟定的初步计划是，在 2020 年进一步增加窄体机的生产比例。波音公司也相应地提升了生产产能，将波音 787 的每月产量从目前的 12 架增加到 14 架。

空客 A320neo 和波音 737MAX 对航空公司的吸引力持续增强，部分原因是这两款新飞机的能耗更低，而且与同系列的其他机型相比航程更长。传统航空公司能够将这些新机型投入到航距更长的航线上，而低成本航空公司喜欢这两款新机型的原因是单位运营成本更低。然而，一些地区的低成本航空和利基航空正在面临一些困境，特别是在欧洲市场。柏林航空和英国君主航空公司已经停止运营，另一家位于英国的主要经营国内航班的低成本支线航空公司 flybe 也正在面临财务危机。但业内人士认为，这些特殊的案例并不会影响空客 A320neo 和波音 737MAX 的总体需求。

“波音 737MAX 和 A320neo 将在未来很长一段时间内是航空公司的主力机型。”普拉格说。尽管航空租赁公司 ALC 最近宣布将购买更多新的宽体机，但 ALC 目前的机队中超过 75% 仍然是窄体机。Avolon 作为第三大飞机租赁业务的公司，目前拥有或管理超过 921 架飞机的机队，预计宽体机的机队数量增长率为每年 3.4%。但同样也有一些忧虑，航空顾问 Airinsight 的合伙人艾尼·艾维说：“波音 777X 的销售增长缓慢，直到 2020 年才达到预期的销售规模，这表明航空公司对宽体机的需求保持观望态度。”尽管航空公司对波音 787 和空客 A350 依然保持较浓的兴趣，但对空客 A380 的兴趣则显得越来越淡。

法规修订为飞机租赁健康发展保驾护航

此外，新的航空租赁市场监管法规可能成为影响飞机租赁业的潜在因素。特别是欧盟金融工具市场法规 2 号指令 MiFIDII 给市场带来的变化，以及拟议的巴塞尔 IV 银行资本准备金标准正受到密切关注。欧盟于 2007 年 11 月实行的欧盟金融工具市场法规，旨在增强金融市场的整体竞争力，修订后的法规将影响所有成员国的金融资本管理，并于 2018 年 1 月生效，其目的是通过提高市场透明度、促进交易向更有条理的市场发展，促进市场内部实现更有秩序的交易，奠定航空租赁交易和投资的基础。欧盟金融工具市场法规将影响到金融业的大部分领域，而不仅仅影响到欧盟内部的金融业务，银行和证券的托管方将不再被允许把研究费用与他们提供的其他服务捆绑在一起。

中银租赁的马丁表示：“新的欧盟金融工具市场规则将迫使投资银行重新审视他们在研究上市公司时的销售方式。大型投资公司可能不得不开始销售他们的研究成果，而不是免费提供给他们的投资客户。”马丁指出，这可能会影响到规模较小的公司以及航空公司和航空租赁行业。巴塞尔协议 IV 是巴塞尔协议 III 的改革成果，侧重于提高银行的弹性，并根据标准方法计算银行的操作风险。巴塞尔协议 IV 将增加银行的风险加权资产，换句话说，根据巴塞尔协议 IV 获得银行贷款将会更加困难。巴塞尔协议 IV 将从何时开始执行也是外界一直关注的热点话题。从最近的信息来看，2010

年推出的巴塞尔协议 III 将到 2019 才会开始实施。Avolon 公司的发言人福斯伯格表示，将于 2019 年 1 月生效的《国际财务报告准则》IFRS16 对会计准则带来的变化将给租赁公司和承租的航空公司带来一些挑战。“虽然承租的航空公司会对变化带来的影响感受十分明显，但我不认为经营租赁规模会受到重大影响。”他说。《国际财务报告准则》IFRS16 消除了表外租赁会计项目，目的是对经营情况实现更大的透明度。

飞机租赁公司的另一个发展趋势是，越来越倾向于选择使用融券/融资（ABS/ABF）来为飞机订购交易融资。举例而言，飞机租赁公司融资的资产就是飞机，全球飞机租赁规模排名前 10 的公司，合计占据全球租赁业约 52% 的市场份额，这些公司大多都从事资产融资 ABF 业务。“这不是一个新的产品，但这样的运作模式已经变得越来越普遍。”巴雷特说。“融资业务的重大变化是，飞机租赁在今天得到了更好的发展，而且在所有资产配置中，融资业务有更多的产品和大量的流动性。”巴雷特表示。资产证券化服务将成为飞机租赁的重要内容。马丁说：“飞机租赁公司提出的无担保票据的形式，这是为我们行业提供新资金来源的最大驱动力。”商用飞机租赁和融资业务持续保持健康发展，部分原因是飞机租赁公司提供了相当有吸引力的资产回报率，部分原因是航空公司需要新飞机发展业务并淘汰老旧的飞机。

可以说，多家航空租赁公司之间的激烈竞争可能会随着时间的推移使行业利润走低，并启动新一轮的整合。具有讽刺意味的是，一贯盈利的航空公司可能会对飞机租赁公司形成并购威胁。“在许多方面，飞机租赁已成为航空公司的市场。”国际航空航天分析师雷·乔瓦洛斯基表示。“通常情况下，航空公司的财务状况越好，购买飞机的选择就越有吸引力。”

（本文表达系作者个人观点）