



**pwc**

普华永道



# 航空内望

普华永道航空简讯（第十一期），2023年5月

本刊主要内容如下：

Johnny说 —— 正在蜕变的中国飞机租赁市场.....	1
香港第二大航空公司的全面重组.....	4
中国融资租赁业务不良资产处置要点解析.....	8
首届航空行业会议回顾.....	12



刘浩然

航空业务服务首席顾问  
普华永道香港



距离上次“航空内望”出版已经超过六个月，也许这段时间中国飞机租赁市场上的结构性变化并不显著，但发展的方向改变引发了不少思考。

## 异同的发展路线

中国有句俗语：“有人辞官归故里，有人连夜赶科场”。过去几年，我们看到中国飞机租赁公司在全球市场的影响力在减退。有许多谣言指它们受到监管机构的要求，要变卖所有国外航空公司的资产，甚至退出航空市场。

在最近的几个航空金融论坛上，我被非中资的公司询问过有关问题超过十次。我们明白这些谣言是源自于某些事实和想法的。所谓“空穴来风”，某些消息的来源至少在一定程度上说明了问题。

我相信中国飞机租赁公司之间的资产买卖交易是比之前频繁的。但这都是因为到达了某个发展阶段，公司是需要通过处置资产来达到降低客户集中度和某类资产残值的风险。这有可能与某些监管要求有关，但也有其他的原因。

其中一个原因是监管当局对某些在监管环境大不相同、且不太确定的情况下所建立过时的公司架构提出的整改要求后，公司整体的资产规模受到限制。

设立特殊产业子公司的新指引中，租赁公司是容许申请一个新的牌照，审批成功后可以在其他的地区建立一个平台来成立飞机租赁项目子公司。但是，在拿到相关的牌照前，原来放在海外的子公司或关联公司下设的平台公司，其有关的资产规模便被勒令不容许再

增加。这导致租赁公司在履行之前已经承诺的业务时，必须先把部分的存量资产卖出，以腾出空间。如果租赁公司没有遵守规定，可能会受到处罚并影响后面申请牌照的进度。

大部分的公司现在正按照规定申请有关牌照并希望获批。最近有一家大型国有银行控股的租赁公司获准在香港成立专业飞机和船舶子公司，市场反应鼓舞。虽然申请过程漫长且繁琐，但正在申请的公司均保持乐观和积极的态度。

另外，近年的国际政治经济环境变化很大，有些租赁公司的管理层和利益相关者在面对航空公司频繁的违约和无法从俄罗斯取回出租的飞机，正在质疑航空产业的基本价值和飞机租赁的大原则。

因此，飞机租赁公司面对种种困难，除了严格审批新项目，冻结人员招聘外，都会出售资产以保持生存的机会。这样可以维持团队的士气，并产生利润以证明团队的存在价值。

当然，最坏的情况是完全退出飞机租赁市场，我也听到某些管理层正在严肃考虑这个方案。一小部分的公司最后会把全部的资产卖掉，可喜的是大部分公司，尤其是那些比较大型的，仍在积极地投资且增长。

在这几次春节后的差旅中，我听到很多积极的收购计划。这包括了购买那些在俄罗斯危机后对中国国别风险担心的非中资租赁公司出售的资产，还有那些本地较为保守的同业的资产。所以，我们正在看到的是一次小型的行业兼并过程，而不是广义的市场退出。整个行业应该对此发展持乐观态度。

## 面临的逆境

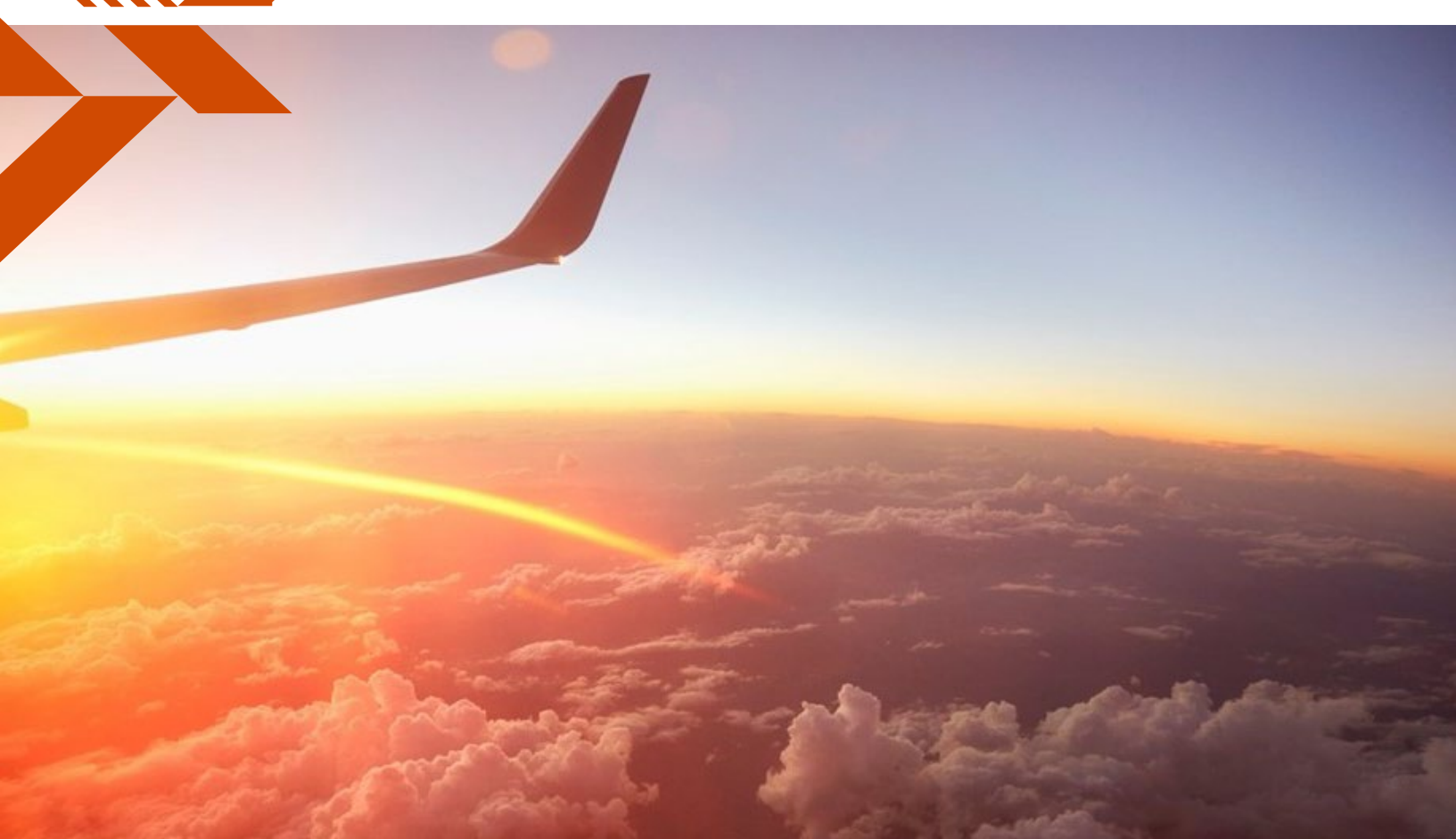
2008年，首家租赁公司获得银监会（现在合并成银保监会）审批成立，并将国际化视为核心发展战略。此后，中国飞机租赁公司开始活跃起来。

市场其后出现了30余家由各大型的国有银行和企业按照当时银监会和商务部的指引陆续成立的规模不一的公司。大家在一个非常拥挤的本地市场竞争，近年导致利润下降甚至无法盈利。租赁公司在不同的保税区或自贸区成立本土的项目公司，从事融资租赁业务，取得各种财政补贴和税反支持，连人民币的银行贷款也无法与融资租赁竞争。

最新的市场传言，新飞机的人民币融资租赁利率已经在1.7%水平，而经营租赁的租金率已有好几年在0.5%以下徘徊。

大部分拥有合法海外平台的公司，其飞机租赁团队比较倾向跟国外的航空公司做业务。可是，回报率较高并没有改变许多公司管理层和风险管理委员的保守态度而对新做业务采取较理性的审批。

所以，国内大航和它们一线的公司发出的融资邀请，都是在多重竞争后达致超低价的条款成交。这意味着对飞机租赁公司将产生长期严重问题。





在高购买价格、低租金水平和宽松的退机条款（当然没有现金维修储备金）下，飞机的高账面残值会在日后租赁续约和飞机再出售时构成非常困难的局面。

其余在等待审批海外成立专业子公司牌照的，或者还没有取得申请资格的公司，只能在狭窄的本土市场，跟那些比它们有更强大的母公司作后盾，能取得更低成本的资金和雇用更成熟团队的同业竞争。

就算中国的飞机租赁公司更愿意维持高比例美元租约，从而以美元抵押融资匹配飞机实物资产的美元市场价值，达到汇率风险降低，但面对国内航空公司更多的要求以人民币结算租金，同时又越来越难在市场中取得美元的融资，这样就变成了另外一个问题。

当前强美元的市场并没有马上令有关公司产生汇率风险，可是利率风险便较麻烦。中国飞机租赁公司的融资部门一般都是整体公司的队伍，并没有成立特殊的飞机融资处。人员对有关业务了解相对不够，往往会通过短期的流动性来融资飞机的购买款，也没有及时固定长期融资的利率。过去两年的美元利率周期往上，令融资成本上升，正在慢慢蚕食公司的利润。

然而，即使在困难的市场环境下，新的投资人仍不断出现。某些金融租赁公司之前没有发展飞机租赁，现在正在组建新的团队，而其他领域也涌现对飞机租赁感兴趣的投资者。这种投资仍然被视为行业中的最佳的产品，在后新冠时期，投资环境持续低迷，可靠的投资机会不多。

飞机租赁一直被视为保守、低回报的业务，但现在由于证明是收益相对稳定和风险偏低而受到青睐。高净值人士、家族办公室都在考虑把飞机租赁加到整个投资组合中，以平衡风险收益。

## 前景

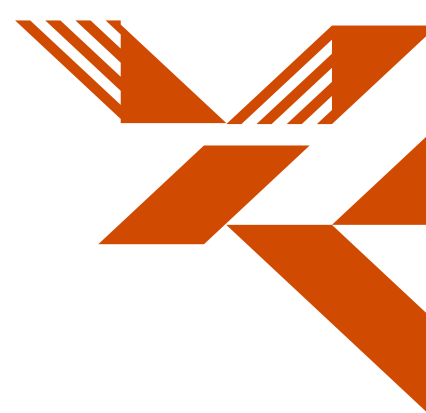
中国飞机租赁公司面对复杂的全球和本地市场正在采取不同的发展策略。许多都是正常运作，一部分在观望，一小部分考虑比较大的转变（包括退出），只有为数很少的在进行结业。

中国正努力成为全球金融和航空市场的重要参与者，因此不会停止投资飞机租赁。

商飞的产品 – ARJ21 和C919 – 将会成为商用飞机的重要机种，尤其是较小型的厂商在慢慢退出。这会让飞机租赁成为非常重要甚至不可缺少的一种推广国产民机的市场功能。所以，来自政府、企业、家族办公室等的投资会持续支持能产生经济和政治利益的飞机租赁产业的发展。

## 结语

自从80年代经济腾飞以来，中国各行业都存在发展周期，飞机租赁也不会例外。现在在变化中的市场最后是令整体更强大还是更合理化，我们拭目以待。



# 香港第二大航空公司的全面重组



**温晓阳**  
交易咨询服务合伙人  
普华永道香港



**高昭明**  
交易咨询服务营运总监  
普华永道香港



**Nai Kwok**  
注册外国律师  
程伟宾律师事务所\*



**Tejaswi Nimmagadda**  
合伙人  
程伟宾律师事务所\*



## 概述

在COVID-19疫情爆发前，香港第二大航空公司 – 香港航空 – 自2018年以来就已经开始经历财务状况恶化。这种恶化最初的原因是香港的社会动荡，随后又因COVID-19疫情期间实施的旅行限制以及企业集团海航集团的财务状况而进一步加剧。

由此导致的营收锐减、筹资能力下降和外部事件，使香港航空陷入财务困境，并引发其融资和租赁安排的付款违约。由于某些付款违约，它也在2022年第一季度面临清盘呈请。

在此背景下，普华永道香港的重组专家就香港航空的重组和复建提供建议。普华永道香港作为香港航空的财务顾问，包括协助公司探索重组方案，寻找潜在投资者，与香港航空及其法律顾问制定重组计划，并协助与主要利益相关者（包括潜在投资者、金融家、出租人、债券持有人和众多运营供应商）进行谈判。

普华永道香港的重组专家与普华永道的航空业务服务专家协同工作，就专门协助处理商业和航空业的具体事务（包括机队使用率、商业计划和行业复苏预测，以及协助与航空业利益相关者的商业谈判），而程伟宾律师事务所则从航空法律和监管角度提供咨询。

最终，香港航空获得30亿港元的新股权投资，并获得法院批准进行500亿港元/ 65亿美元的债务重组，这将使香港航空的债务合理化至可管理的水平，并使香港航空在未来能够成为一家成功且盈利的航空公司。



## 重组过程

整个集团的重组项目于2022年初左右启动，同时进行多个工作流程。

为了制定与主要债权人谈判的重组框架，项目团队对该航空公司的财务状况进行了全面审查，其中包括审查其最新的财务状况、未来商业计划和未来资金需求，以便实施其业务计划。

普华永道的重组专家发现，该集团的大部分资产都被租赁、抵押或质押，而且自2019年以来在偿还预定债务方面一直存在困难。鉴于持续艰难的交易条件，这些问题使得香港航空在没有债权人和投资者的支持下难以继续交易。

这减少了潜在可选的选择，即从新投资者那里获得资本注入，并努力获得足够多数香港航空债权人对债务重组计划的信心和支持。

由于来自债权人的压力越来越大，加上香港法院就尚待审理的清算呈请的延期审理需要有正当理由，因此重组的时限非常紧迫。此外，香港法律并不包含正式的重组程序，其中包括暂停或中止执行程序作为程序的一部分，因此债权人在理论上可以无需得到法院的许可自由地采取执行行动。如果没有一个有意义的重组，香港航空的前景将会黯淡无光，很可能已经进入清算程序。

在所需的新股权投资方面，项目团队在整个投资者征集过程中为公司提供了战略支持，物色具有强大财务能力以实现未来增长，并能愿意遵守香港有关管理及控制香港航空公司的许可规则的潜在投资者。这是作为一个竞争性投标过程的运行，在与潜在的投资者进行了一系列的谈判并考虑了主要债权人的反馈意见后，公司最终锁定了一个出价最高的投资者来进行重组（新的投资承诺取决于债务重组的同步完成）。

在各主要债权人的支持下，普华永道香港与航空公司单独的重组（法律）顾问合作，利用香港的法定制度（债务偿还安排）和英国的法定制度（根据《公司法》第26A部分的重组计划）来实现重组。<sup>1</sup> 根据债务偿还安排和重组计划，当香港航空获得大多数债权人的支持，法庭会压制持异议的债权人，在对公司运营造成最小干扰的情况下落实重组。债务重组的实施，加上30亿港元/ 3.8亿美元的新股本注入，将使该公司及时从财务困境中恢复过来，使香港航空在区域航空的复兴中获利。

程伟宾律师事务所为航空相关的专业事项提供了支持，包括从航空和市场实践的角度审查相关的交易文件、协助普华永道和香港航空团队评估合同中可能衍生的结果和争议（例如航空融资及租赁文件中的违约情况），以及从航空监管的角度就香港航空公司的拥有权及控制权提供法规的支援。

经过所有这些努力，香港和英国的法院分别批准了一个平行的债务偿还安排和重组计划，而清算呈请于2023年1月被驳回。



1 我们曾在《航空内望》的其他版本中报道过债务偿还安排和相对较新（当时）的英国重组计划在其他航空公司破产中的应用：<https://www.pwccn.com/zh/aviation-leasing/aviation-insider-newsletter-may2021.pdf>。



## 债务偿还安排和重组计划细节

该债务偿还安排和重组计划是一项全面重组计划，旨在通过解决90%以上的债务、引入新股本并将公司的机队从53架飞机精简为20架飞机，使香港航空恢复到有偿付能力的持续经营状态。

重组计划中提出的方案相对直接：现有股东的实际股权将被稀释至零，而债权人将获得部分预付的现金索偿和潜在的未来利润分享，作为回报以换取他们对香港航空的索赔和责任的妥协和解除。

无抵押债权人将从9.6亿港元的现金池中获得预付款，这将使他们回收公司欠债权人的大约5%债务。

香港航空在重组后将保留（并继续使用）的飞机的出租人被将列为‘关键出租人’。根据该债务偿还安排和重组计划，租赁付款将根据飞机的类型进行合理化调整（作为拟议改装方案的一部分）。这些未来的租赁付款将与关键出租人的索赔相抵消，关键出租人将在他们选择收取预付款的情况下，有权从他们共享的1.2亿港元的资金中收取预付款。

除了在上述有限的短期现金支付外，重组方案还设计了在公司达到相应财政年度未计利息、税项、折旧及摊销前之预估盈利目标的情况下向债权人进行额外的年度分配。如果香港航空因市场和交易条件改善而受益，债权人可分享任何潜在的收益，并可能产生比债权人在清算情况下所获得的收益更好。

除了无抵押债权人和关键出租人，香港航空亦还向受英国法律管辖的永久票据持有人提出了重组建议，其中包括支付永久票据未偿还本金的2.5%的现金，重述及修订永久票据，加入1亿美元新本金和与业绩挂钩的年度分配。尽管该建议与提供给其他类别债权人的条款明显不同，但其设计和构建的目的是为了让永久票据持有人分享从香港航空业绩复苏带来的经济利益，并在这种情况下获得类似的回报。

与永久票据持有人（由一个特设小组代表）的谈判进展不尽如人意，并变得冗长。永久票据持有人的立场依据是，他们作为一个集体在任何需要双方同意的重组方案或香港的债务偿还安排中持有拦截股份（即超过25%的未偿还本金票据）。为了打破僵局，普华永道与香港和英国的法律顾问合作，研究利用英国《公司法》中的跨类别强制重组条款，以实施英国重组计划。这将使英国法院能够行使酌情权推动并批准重组方案，尽管某些类别的债权人投票反对重组方案。行使这种酌情权取决于某些的考虑因素，当中包括满足无恶化测试，即法官需要确信重组方案中债权人的债务收回不会比其他替代方案中的更差。

换句话说，如果利用英国跨类别强制重组条款，只要符合某些法定规定，即使在某一类别的债权人中没有达到必要的投票门槛，香港航空的重组方案仍然可以通过英国法院的程序来压制任何持异议的债权人（不论是作为债权人类别或个人）。虽然这是其中一个考虑的提案，但由于永久票据持有人的反对意见和担忧得到了解决，他们的反对意见也被撤回，因此最终也没有必要根据英国的跨类别强制条款寻求法庭的批准。



考虑到《开普敦公约》，还有一个管辖权问题需要解决：英国法院是否有能力处理与中国公司共同租赁的某些飞机有关的租赁和融资安排。<sup>2</sup> 实际上，《开普敦公约》规定，如果承租人遭受了“与破产有关的事件”，则不得“未经债权人同意”修改出租人的义务。在本案中，与《开普敦公约》适用的其他案件一样，法院认为《开普敦公约》的要求得到了满足，因为关键出租人可以选择终止飞机租赁并立即接受飞机返还（然后以无担保债权人的身份提交剩余索赔），或者同意按照该计划和重组计划修改的租赁条款继续租赁飞机。通过选择接受修改后的条款，相关的出租人将被视为已就《开普敦公约》的目的而“同意”。<sup>3</sup>

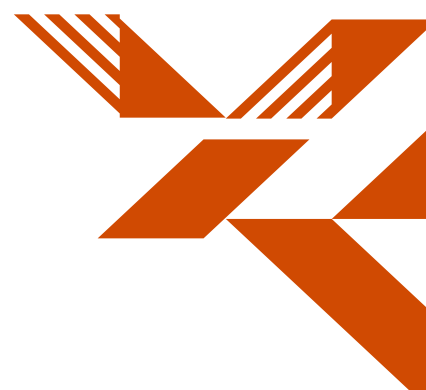
在一般的重组过程中，航空公司通常获准就新的租赁条款和较低的撤出成本进行谈判，例如降低租金和/或将固定月租金改为按小时计费（如印尼鹰航和泰国航空等多家航空公司破产的重组案例所示）。为了达成更合理的租赁条款，使业务快速周转，普华永道团队（包括航空专家团队）共同合作，并在这个关键的时刻向香港航空提供战略性的财务和租赁建议，协助香港航空与现有出租人进行租赁谈判。

## 结语

这次重组展示了陷入困境的企业在规划阶段可以探索的多种选择，以应对不同类型的债权人，其中包括在适当的情况下为这种潜在的重组程序选择适当的地点或司法管辖区。

此外，这一情况和案件的发展不仅呈现了普华永道内部不同业务团队之间的无缝合作，也展示了我们与外部交易对手方的密切协作。

最终，香港航空成功地获得所有类别债权人的充分支持，并获得了香港法院和英国法院必要的批准，无须进行跨类别强制重组的审查程序。重组于2023年4月26日生效。



2 虽然中国和英国已经批准了《开普敦公约》，但香港特别行政区被排除在中国的批准之外。因此，香港航空直接租赁的其他飞机不受同样的开普敦公约问题的约束。

3 程伟宾律师事务所在2021年5月版的另一个航空公司的债务偿还安排的背景下对此进行了研究和讨论。有关详细信息，请参见此处：<https://www.pwccn.com/zh/aviation-leasing/aviation-insider-newsletter-may2021.pdf>。





**刘振宇**  
企业重整服务合伙人  
普华永道中国



**傅瑾**  
中国内地及香港地区  
航空业务服务主管合伙人  
金融业务税务合伙人  
普华永道中国



**刘小翠**  
估值咨询服务合伙人  
普华永道中国



**王珊珊**  
航空业务服务部  
高级经理  
普华永道中国



如何通过资产交易和优化执行，来实现不良资产价值最大化，一直是中国金融机构处置需要深思的问题。业界人士普遍认为，没有真正的不良资产，只有被错配的资产。古语有云：“甲之砒霜、乙之蜜糖”，通过依法合规及有针对性的手段和方法，可以实现对不良资产进行价值变现和价值提升。

融资租赁业务不同于典型中国的银行贷款，这类业务既具有债权性质又包含了物权的变动，而我国监管部门未对非银金融机构处置不良资产做出专门的监管规定，在债权或资产的清收处置过程中存在一些尚未明确的问题。

本文将结合普华永道近期作为国内某金融租赁公司交易顾问，全流程参与处置一架超远程公务机的案例，从合规程序、处置物行业、评估、税务、跨境法律规范等角度，对融资租赁业务中的不良资产处置提出一些见解与思考。

## 一、处置标的物的合规问题

在融资租赁业务中，租赁物本身权属登记在出租人名下，如果承租人违约则该笔业务成为不良债权。对租赁标的物进行处置，以回收款冲抵债权，是较为常见的操作方式，但前提是必须以合规的方式进行。

本案例中，该公务机在民航局注册的所有权登记在出租人某金融租赁公司名下。承租人违约后，出租人对承租人提起诉讼获得了生效判决书，并决定对租赁物公务机予以处置。在处置租赁物之前，需要思考以下几点：

### （一）是否属于国有资产及是否需要进场交易

需要结合融资租赁业务性质、出租人持有租赁物的目的、监管规则及出租人内部处置不良资产规则综合判断。本案例中，可以明确并不适用《关于规范国有金融机构资产转让有关事项的通知》（财金〔2021〕102号）102号文和《企业国有资产交易监督管理办法》（国资委 财政部令第32号）的相关规定。

### （二）处置流程

如果通过司法拍卖途径，拍卖规则通常是法院委托评估，并进行“前七后八”的打折拍卖，此种处置手段一方面司法执行周期较长，另一方面可能造成资产打折贱卖的情况。当法院判决明确了出租人对租赁物的优先权，同时租赁物所有权登记在出租人名下时，普华永道认为，法律及监管规则均未禁止出租人在公开市场自行处置租赁物，但需要注意的是该等处置流程的合规性应得到重视。

### （三）处置价格的确定

由于该类公务机不同于一般的民用航空器，其使用范围比较小，每架飞机都经过了独特设计，即使是同类型、同年份的飞机，因为参数不同，市场价值也往往差异较大。出租人应聘请专业评估团队进行评估，准确判断公务机在处置时点的公允价值。除评估数值外，还应充分考虑国际航空业的市场惯例及公务机市场的交易活动，综合判断处置价格。

### （四）买受人资质问题

在不良资产行业，如果是银行的金融债权，转让的对手方通常应是有资质的金融资产管理公司、金融资产投资公司或地方资产管理公司。对于非银行金融机构债权转让，并未有相关受让人的限定性或禁止性规定，但部分非银行金融机构较为谨慎，依然倾向于将债权转让给有资质的主体。另外，当处置权属清晰的物权时，从《民法典》及其相关司法解释角度看，受让方可以是依法可承担合同权利义务的个人或法人等。

在本案例的处置过程中，普华永道建议金融租赁公司一方面从合规角度参考银行与资产管理公司对外处置不良资产的流程，开展公告、评估、尽职调查、公开竞价等环节；另一方面也考虑公务机的特殊性，在转让价格及交易方式等方面充分采取市场化手段。本案例最终以较高的价格圆满完成交易，实现了融资租赁业务项下债权的回收。公开、公平、公正及合规是贯穿整个交易过程的重点。

## 二、处置物的行业

在融资租赁标的物处置的过程中，对于处置物的行业若有深刻的理解，将有助于选择合适的处置时机和方式，实现价值最大化。

结合本案例，可以看出公务机行业明显的市场发展。在需求端，受疫情影响，商业航线网络受阻，公务机高效、灵活、便捷和安全的优势得以充分体现。从公务机月度飞行里程来看，自2020年4月触底后（约5万小时）便开始持续反弹，2021年10月达到26万小时左右，创下近14年以来的新高；此后该指标一直维持在高位，最终实现近两年15-20%的增长。

在供给端，疫情显著冲击公务机制造商在全球的供应链，航材及零部件缺货断供的情况比比皆是，严重影响了飞机总装生产进度。2021至2022年，各大制造商的新机很难准时下线交付，迟延6个月交付成为“新常态”。由于新机供应不足，这部分运力只能经由购入二手公务机来填补，这便推高了二手公务机的市场价格，形成15-20%的溢价空间。二手公务机需求旺盛的欧美国家进一步推动交易并推高价格，甚至产生泡沫。

随着各国调整疫情政策，商业航空逐步恢复网络运营，二手公务机的溢价空间开始逐步收缩。最近，作为公务机出行先行指标的市场包机活动开始减少，未来，二手公务机的价格预计将向实际价值水平回归。



### 三、处置标的物的评估

融资租赁不良资产处置过程中，评估的重要性同样不可轻视，选择合适的估值方法并综合考虑各方面因素，才能更好地确定租赁物的市场价值。

公务机本身是一种特殊资产，其评估需要综合考虑市场环境和飞机权属情况，以及飞机性能与保养状况等。在评估中，需要思考如下几个方面：

#### （一）估值方法的选择

对于融资租赁的公务机资产，首先需要结合其租赁状况、市场交易情况、生产情况等判断适用的评估方法。如需要考虑目前是否有正在进行或潜在的租赁合同，是否可获得日常运营成本，同型号飞机是否在市场上有一定保有量，是否有相对成熟的交易市场，该类型公务机是否仍在生产，是否有重置全价可以参考等。

#### （二）确定市场价值的关键因素

公务机市场价值的确定有几个关键因素。

其中一个关键因素是飞机价值，在飞机的价值评估中，可以参考全寿状态和半寿状态下的飞机价值，根据飞机的实际情况进行评估。

飞机的维护状况和检修情况也是影响飞机价值的重要因素，在评估中需考虑飞机各主要部件的检修间隔和预计检修费用等，以及相关的检修费用是否涵盖在相关的保修协议中。对于飞机的维护情况，也可参考维修日志或维修手册。

另外一个因素是市场环境，包括近期是否有较大的市场需求，公务机交接和检查是否方便等。

#### （三）现场勘查的注意要素

由于每架公务机均有其独特性，现场勘查尤为重要。比如飞机的主要部件是否完备、铭牌与记录是否一致，机身、起落装置、发动机、机舱的保养状况如何。另外，飞行记录本是一架飞机的履历，现场勘查也需注意飞行记录本的完整性以及近期的飞行记录情况等。

### 四、租赁标的物处置的税务考量

税务考量是买卖双方在对价博弈中不容小觑的组成部分，需要对增值税等主要税种进行提前筹划。此外，如果处置涉及境内外交易，还需要提前考虑潜在的境外纳税义务。

本案例在税务方面存在诸多需要考虑的问题，包括卖方处置的公务机为融资性售后回租违约进而取得的不良资产，处置该资产取得的收入如何缴纳增值税，如最终交割地点确认在境外，是否会触发交割所在地当地的纳税义务。

#### （一）处置过程中的增值税考量

飞机的处置通常分为两种形式，其一是直接处置飞机资产，如飞机资产包（带租约）出售或是裸机出售，此类处置方式相对常见；其二是转让作为飞机所有人的特殊目的公司的股权。

本次交易的卖方为金融租赁公司，公务机所有权直接登记在该金融租赁公司名下。作为在境内非综保区的企业，卖方选择以直接出售飞机资产的形式处置飞机。本案例中，融资租赁业务既具有债权性质又包含了物权的变动，从增值税的角度需要考虑以下两个方面：

1) 处置飞机资产的行为，属于“销售货物”的应税行为，以交易对价为计税依据，按照13%增值税税率缴纳税费。考虑到交易为向境外买方转让资产，根据现行税法规定，作为非出口企业，其委托出口的货物适用增值税免税政策。

2) 由于物权的处置系以回收款冲抵债权为目的，最终处置收入中属于融资性售后回租业务取得的利息收入的部分，需按照贷款服务以6%缴纳增值税。

考虑到公务机资产价值较高，建议在交易前期与主管税务机关沟通，确认税务部门的具体要求及申报或备案流程，以免影响交易进程。

## （二）潜在的境外纳税义务

根据跨境飞机资产交易惯例，买卖双方应各自承担基于相关法律所应缴纳的税负，资产处置后涉及买方的后续业务（例如飞机的租赁，运营，管理，再营销，处置等）相关的税务事项和产生的纳税义务应该由买方自行负责。如最终交割地点选择在境外，则需基于交易背景，综合考虑卖方身份、交易目的、交割地点等因素可能触发的境外纳税义务。建议在买受人竞标过程中，综合考虑可能触发的境外纳税义务对交易对价的影响，并在买卖合同中增加相应的保护条款。

## 五、国际法规范

如果租赁标的物的处置涉及跨境交易，双方则需要约定适用法律及司法管辖权，避免出现国际法纠纷。

本案例中，从国际法角度有如下问题需要关注：

- 1) 跨境交易通常会签署意向书，对未来交易的方式及合同重要条款予以约定（如保证金、飞机检查、飞机现状交付、税费承担等），建议在公告阶段就对意向书予以公示，便于潜在买家提前了解主要交易结构。
- 2) 买卖双方来自于不同的司法领域，对交易合同的适用法律及司法管辖权要进行约定。
- 3) 交易合同不是简单的买卖合同，鉴于飞机资产的特殊性，合同条款中必须对飞机的唯一属性、交割地、交割流程、保险权益、与开普敦公约相关的权益等进行详细的约定。
- 4) 为保障跨境交易的资产和资金的安全性，建议使用行业权威的托管机构对资金及交易文件进行监管。

## 结语

普华永道认为，对于融资租赁业务产生的不良资产，在合规前提下，通过全面分析及有针对性的尽职调查，选取最优的处置清收方式，可以使得不良资产实现价值最大化。处置过程中往往涉及法律、评估、税务等多方面问题，需要统筹规划、充分协调，而选择拥有全流程团队及丰富处置和再营销经验的交易顾问往往能事半功倍。



## 首届航空行业会议回顾



**Tejaswi Nimmagadda**

合伙人  
程伟宾律师事务所\*

在2022年12月1日，普华永道香港成功举办了首届航空行业会议。

作为疫情后首个面对面航空会议之一，会议引起了香港航空界的极大兴趣，吸引超过120位资深航空业人士参与（当时适用COVID-19规则的最大座位数）。

这次会议由香港投资推广署(Invest Hong Kong)赞助，还有来自巴西、中国、德国、日本、马来西亚、新加坡、台湾、美国和越南等10多个国家和地区的网络研讨会参加者出席。

2023年会议以「韧性 — 香港作为航空枢纽的现状与未来」为主题，汇聚超过15名来自航空和物流公司、租赁和融资人、机场与政府部门的知名演讲者及行业领袖专家出席，内容涵盖航空业不断改变的三大领域的最新市场趋势：(i) 货运和物流；(ii) 环境、社会和管治(ESG) 及(iii) 数据、数码和科技。



### 欢迎致辞

普华永道香港航空业务服务首席顾问Johnny Lau表示，航空业在过去三年受到新冠肺炎疫情、地缘政治环境不确定性、通货膨胀和利率上升等诸多因素的严重影响。

刘先生对该行业现在显示出恢复势头的迹象表示欣慰。北美和欧洲市场航空公司的营业额和利润增长强劲以及租赁公司的并购均证明了这一点。



## 第一节 —— 香港作为航空枢纽：货机/货机及物流、客货机（P2F）及货机

第一场会议以巴拉歌集团下属投资平台Inno One公司董事兼首席执行官Kevin Guo的主题演讲开始，他强调了在货运消费者习惯不断变化的背景下，航空运营商发展的机会，并指出了航运公司投资航空领域以确保供应链的战略重要性。

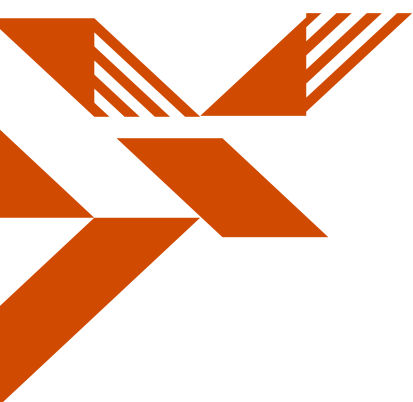
国泰航空货运服务总经理Frosti Lau指出了在疫情危机中航空货运的韧性和动态解决方案的重要性，例如疫情的个人防护设备和药品的交付这自然需要航空货运提供的速度和覆盖广度。

HAECO集团商务副总裁（亚太区）Raymond Leung指出，从一家领先的工程公司的角度来看，货机市场仍将是其整体战略的关键。因此，客货机(P2F)领域的投资活动需要更多的供应来满足需求。

太岳控股行政总裁Kaixiang Mo与其他演讲者一致认为，香港可以凭借其优越的地理位置、完善的法律和经济体系，以及丰富的国际贸易经验，成为国际航空和物流枢纽。

会议中进行的一项调查显示，香港作为自由港和奉行双边贸易协议是其作为货运枢纽的两大优势。

然而，投资货机/客转货机(P2F)仍然面临挑战，例如由于新的市场进入者而不断压低租赁费率、过度竞争以及股权投资者缺乏兴趣/了解。





## 第二节 —— 香港作为ESG/可持续发展投资枢纽：航空公司、飞机和航空基础设施

第二节由普华永道香港气候与可持续发展业务合伙人Cindy Ngan的主题演讲拉开帷幕。

Cindy分享了她对2022年第27届联合国气候变化大会(COP27)的看法，指出COP27强调了利益相关方之间彻底合作的重要性，就脱碳提出更有创意和全面的解决方案，各方需要加快步伐并共同应对所面临的挑战。

专题讨论的成员，包括Avolon-e亚太伙伴关系部门的Julia Chen、Ascend by Cirium估值经理Herman Tse以及水上飞机（香港）航空的创始人兼首席执行官Steven Cheung也围绕ESG转型进行了分享。

参与讨论的成员指出，有必要应用绿色技术和可持续航空燃料(SAF)，使航空业更加环保。

尽管如此，在实施ESG倡议方面仍存在挑战，例如难

以遵守各种ESG分类和标准，以及利益相关者缺乏实际行动。

在这一环节，参会者还表示，将与现行飞机技术素质相若而可行的绿色技术引入现役飞机的速度仍然被视为航空业ESG转型的最大挑战。

展望未来，专题讨论成员指出，虽然亚太地区的经济复苏可能会为ESG转型提供更多的资源，但由于经济前景的不确定性和投资者兴趣下降，2023年可能会面临进一步的挑战。

为了促进ESG转型，近四分之三的参会者认为，原始设备制造商(OEMs)应该加大投资力度，加快将安全可行的绿色技术推向市场。





### 第三节 —— 香港作为国际金融中心： 数据、数码和科技

在会议的最后环节，多位参与者分享了他们各自在航空生态系统中数字化转型历程的经验和想法。

国泰航空Aldric Chau讲述了他们以客户为中心转变数字平台的经验，Amazon Web Services地区主管Mark Arel则谈到了将客户置于航空生态系统的中心的数字化转型过程。瑞禾航空资本有限公司董事兼创新科技部主管Julie Zhu阐述了在数字时代作为初创企业实施新技术的挑战和机遇。最后，星展银行(香港)有限公司企业及机构银行执行董事Sandy Tan分享了在香港及粤港澳大湾区建立技术合作伙伴关系和创新数字支付生态系统的经验。

在随后的专题讨论中，成员讨论了香港和粤港澳大湾区在人才招聘、培训和留用方面的挑战，并呼吁公共和私营部门采取更多举措来解决这些问题。

环节结束时进行了一项调查显出，其中近40%的参与者认为“缺乏创新/劳动力/人才短缺”是航空、运输和物流行业数字化转型的最大挑战。

### 结语

时任香港投资推广署运输、基建和高端制造业主管Benjamin Wong在总结会议时表示，香港在后疫情时代仍然是国际航空枢纽，政府已采取多项措施重开边境，机场的航空交通亦稳步回升。

Benjamin指出，现在是面对疫情及其影响所产生的重重困难的关键时刻，会议中成果丰硕的讨论为香港和地区航空业的持续发展提供了真知灼见。





## 关键点

总体而言，本次会议提供了一个平台，让香港航空业的参与者在阔别多年后再度聚首，探讨航空业和地区的新机遇和新挑战。

会议的要点之一是强调，尽管全球供应链在疫情期间面临挑战和压力，但货运和货运市场仍然具有韧性。演讲者和参会者亦认同，香港凭借其自由港地位、完善的法律和经济制度，以及优质的基础设施，机场货运量在过去十年一直位居世界前列。

会议的另一个重点是ESG的实施及其挑战。演讲者强调，紧密的跨学科合作是航空业 ESG 转型解决方案的关键。尽管如此，演讲者与参会者普遍认为，将可行的绿色技术与现役飞机结合的难点以及遵守众多的ESG分类标准的困难阻碍了航空业的ESG转型。

最后，关于航空业的数字化转型，演讲者和参会者一致认同，需要解决人才招聘、培训和留用的问题，以

促进数字化转型的创新，而且需要公共和私营部门采取更多举措来解决这些问题。

在此，我们代表普华永道香港和程伟宾律师事务所，衷心感谢参会者和演讲者以及赞助商香港投资推广署使首届航空行业会议获得圆满成功，并期待在不久的将来再次有机会展示航空业市场的趋势和我们的独特见解。



## 联系我们

### 管理咨询



**傅瑾**  
中国内地及香港地区  
航空业务服务主管合伙人  
金融业税务合伙人  
普华永道中国  
+86 (21) 2323 2907  
stella.fu@cn.pwc.com



**刘浩然**  
航空业务服务首席顾问  
普华永道香港  
+852 2289 5670  
johnny.lau@hk.pwc.com



**陆远**  
航空业务服务部总监  
普华永道中国  
+86 (10) 6533 3116  
martin.y.lu@cn.pwc.com



**王珊珊**  
航空业务服务部高级经理  
普华永道中国  
+86 (10) 8553 6355  
shanshan.ss.wang@cn.pwc.com



**崔瑞**  
航空业务服务部高级经理  
普华永道中国  
+86 (21) 2323 1290  
victor.cui@cn.pwc.com



**王丰**  
航空业务服务部高级顾问  
普华永道中国  
+86 (21) 2323 2959  
james.f.wang@cn.pwc.com

### 税务



**庄子男**  
中国税务市场主管合伙人  
普华永道中国  
+86 (21) 2323 2580  
spencer.chong@cn.pwc.com



**何润恒**  
亚太区金融服务部税务主管  
普华永道香港  
+852 2289 3026  
rex.ho@hk.pwc.com



**梁嘉辉**  
资产融资和租赁  
税务部合伙人  
普华永道香港  
+852 2289 3599  
clarence.kf.leung@hk.pwc.com



**于勃**  
税务合伙人  
普华永道中国  
+86 (10) 6533 3206  
bo.yu@cn.pwc.com



**高彦**  
税务合伙人  
普华永道中国  
+86 (10) 6533 3077  
yan.y.gao@cn.pwc.com



**Yew Kuan Kuok**  
金融服务部税务高级经理  
普华永道香港  
+852 2289 8204  
yew.k.kuok@hk.pwc.com

### 法律



**Tejaswi Nimmagadda**  
合伙人  
程伟宾律师事务所\*  
+852 2833 4908  
tejaswi.nimmagadda@  
tiangandpartners.com



**Michelle Taylor**  
合伙人  
程伟宾律师事务所\*  
+852 2833 4994  
michelle.a.taylor@  
tiangandpartners.com



**Nai Kwok**  
注册外国律师  
程伟宾律师事务所\*  
+852 2289 4939  
nai.kwok@  
tiangandpartners.com



**李江陵**  
合伙人  
程伟宾律师事务所\*  
+852 2833 4938  
chiang.ling.li@  
tiangandpartners.com



**曾家璋**  
顾问律师  
程伟宾律师事务所\*  
+852 2833 4902  
kevin.kw.tsang@  
tiangandpartners.com

## ESG可持续发展



**蔡晓颖**  
ESG可持续发展主管合伙人  
普华永道中国  
+86 (21) 2323 3698  
amy.cai@cn.pwc.com



**倪清**  
ESG可持续发展市场主管合伙人  
气候变化与可持续发展主管  
合伙人  
普华永道中国  
+86 (10) 6533 2599  
qing.ni@cn.pwc.com



**颜贵欣**  
合伙人  
普华永道香港  
+852 2289 2749  
cindy.ky.ngan@hk.pwc.com



**张立君**  
合伙人  
普华永道香港  
+852 2289 1709  
cyrus.lk.cheung@hk.pwc.com

## 审计



**金以文**  
会计专业咨询服务合伙人  
普华永道中国  
+86 (21) 2323 3267  
yvonne.kam@cn.pwc.com

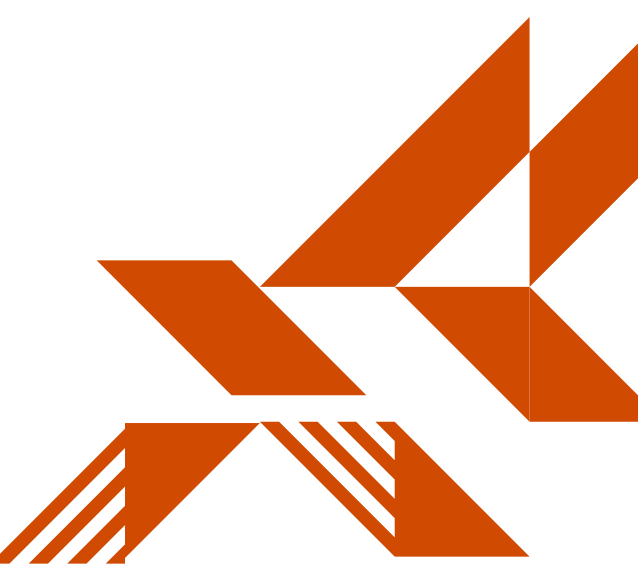


**杨永恒**  
合伙人  
普华永道香港  
+852 2289 8062  
arthur.wh.yeung@hk.pwc.com

### 责任编辑:

Tejaswi Nimmagadda  
合伙人  
程伟宾律师事务所\*

\*程伟宾律师事务所为一所独立的香港律师事务所。  
本简讯由英文原稿翻译, 如有任何疑问, 请以原稿为准。  
英文原稿请扫描二维码阅读原文。



本文仅作一般信息参考，不应作为构成专业顾问的咨询。

© 2023 年普华永道版权所有。保留所有权利。普华永道是指普华永道网络及/或其某个或多个成员企业，其中每个企业均为独立法定单位实体。

更多信息，敬请访问 [www.pwc.com/structure](http://www.pwc.com/structure)。