


Esbo.it
2

民用飞机租赁

CIVIL AIRCRAFT LEASING

章连标 等 编著

中国民航出版社

责任编辑：刘庆胜
封面设计： ImageWorks

民用飞机租赁

- 飞机租赁的概念和分类
- 飞机租赁的方式和结构
- 飞机租赁的工作程序
- 飞机租赁的成套协议
- 飞机租赁的保险与担保
- 飞机租赁的经济评价



ISBN 7-80110-642-3



9 787801 106421 >

ISBN 7-80110-642-3/V·211

定价：46.00元

民用飞机租赁

章连标等 编著

中国民航出版社

图书在版编目(CIP)数据

民用飞机租赁/章连标等编著. —北京:中国民航出版社,2005.1
ISBN 7-80110-642-3

I. 民…
II. 章…
III. 民用飞机-租赁
IV. F560.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)129956 号

民用飞机租赁

章连标 等 编著

出版 中国民航出版社
社址 北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼(100028)
发行 中国民航出版社 新华书店经销
电话 (010) 64290477
印刷 今典印刷有限公司
照排 中国民航出版社照排室
开本 787×960 1/16
印张 25.5
字数 450 千字
版本 2005 年 2 月第 1 版 2005 年 2 月第 1 次印刷

书号 ISBN 7-80110-642-3/V·211
定价 46.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

前 言

自从 1919 年 8 月首次开辟了伦敦到巴黎的每日商务航班以来，飞机租赁业务便开始在欧洲出现。不过，当时的飞机租赁是为营运安排，而非出于融资目的。直到 1960 年，美国联合航空公司首次以杠杆租赁（Leveraged Lease）的方式租赁了一架民用运输飞机，此时，租赁开始作为一种引进飞机的新方式出现，从而开创了现代飞机租赁的历史。从此，飞机租赁经历了一个很快的发展过程，首先是北美地区，接着迅速扩展到欧洲地区，然后到亚太地区。到上个世纪 70 年代末到 80 年代初，飞机租赁已经为世界上大多数航空公司所接受，成为世界性的飞机融资的重要手段。目前，飞机租赁的触角已遍及全球的每一个角落，成为各国航空公司引进飞机的重要方式。

我国民航的飞机租赁开始于 1980 年。当年 9 月 23 日，在中信公司推荐下，我国委托美国纽约的拉扎德财务公司租赁部和美国海特律师事务所承办，采用美国投资减税杠杆租赁（Investment Tax Credit Leveraged Lease）的方式与美国汉诺威租赁公司签订了一架 B747SP 飞机的租赁协议书，租期 15 年，从而开创了我国民航租赁飞机的历史。从此，我国民航的飞机引进工作翻开了崭新的一页，国内各航空公司纷纷采用租赁这种新的融资方式引进飞机，使中国的飞机租赁业务迅速发展，并很快成为航空公司引进飞机的主要方式。根据中国民用航空总局政策法规司政策处处长颜明池在第六届中国投资贸易洽谈会举办的“中国服务领域吸引外资研讨会”上透露：1980 年至 2001 年底，中国民航共计利用外资约 303 亿美元，其中采用融资租赁方式引进飞机 437 架，利用外资 260 亿美元。此外，1980 年至 2000 年底，中国民航还通过经营租赁方式引进飞机 117 架。截至 2002 年底，中国民航共有运输飞机 602 架（指在册飞机数），其中，租赁飞机保有量超过 450 余架，租赁飞机占机队总数的比例为 74.8%。

目前，全球飞机租赁与购买的比例为 6:4。可见，飞机租赁已成为各国航空公司引进飞机的重要甚至主要方式。《民用飞机租赁》正是在这样的国际国内经济背景下编写完成的。

应该说，飞机租赁作为现代租赁的一个分支，尚处于发展变化中，离成为一个独立的、系统的学科还有很大的距离。但另一方面，飞机租赁的专业性极强，涉及面广，操作复杂，具有边缘性学科的性质。要完成一项飞机租赁交易，需要涉及国际金融、贸易、财会、税务、保险、担保、法律以及飞机、发动机技术、航空运输等多方面的专业知识。本书力图反映出飞机租赁这一特点。因此，本书具有以下几个方面的特点：

第一，在内容的安排上具有全面性、逻辑性和系统性。本书全文包括飞机租赁理论和实务两大部分。理论部分全面介绍了飞机租赁的现状、产生原因，飞机租赁的概念、分类以及世界上飞机租赁的主要方式和结构；实务部分则从操作的角度分别介绍了飞机租赁的工作程序、租赁飞机的保险与担保、租赁飞机的资金筹措、租赁飞机项目的评价、飞机租赁的成套协议及有关法律问题、飞机租赁会计以及飞机租赁的案例分析。这样做的目的是希望将飞机租赁作为一个统一的和系统性的知识呈现给读者，而不是支离破碎的和分段截取式的。

第二，力求反映飞机租赁的最新理论与方法。飞机租赁的发展历史只有40多年，作为一门新兴的学科尚处在不断的发展之中，因此，可能每天都会产生新的交易方式或结构；另一方面，飞机租赁受各国法律、政策的变化影响较大，这就意味着今天广受欢迎的租赁方式，到明天可能已无法再做。鉴于此，本书必须力求将飞机租赁的最新进展介绍给读者。

第三，力求可操作性。飞机租赁是一门操作性很强的学科，这就要求我们告诉读者如何进行飞机租赁交易。因此，在本书的结构安排上，我们将主要的篇幅放在操作层面上，希望读者通过对本书的阅读，在理解飞机租赁的理论基础上，学会如何去进行飞机租赁交易。

第四，站在承租人的立场上介绍飞机租赁的理论与实务。在飞机租赁交易中，作为主要当事人之一的航空公司在大多数情况下处于承租人的地位，例如，我国的航空公司在飞机租赁交易中，基本上都是以承租人的身份出现。因此，本书的立足点是站在航空公司的角度来探讨飞机租赁的理论与实务问题。

本书是集体劳动的结晶。参加本书写作的作者既有长期从事飞机租赁、财会、金融教学工作的高校教师，又有长期专门从事飞机租赁交易的航空公司和飞机租赁公司的专业人士。因此，本书既有最新的租赁理论，又有较好的实用价值。全书由章连标总纂、修改、补充和定稿，章连标、孙新宪负责全书的校订，各章节的作者如下：

章连标：第一章，第二章，第三章第一节、第二节、第四节，第四章第一节，第五章第一节，第六章，第七章第一节、第二节，第八章第二节、第三节；

虞康：第二章第三节，第三章第二节、第三节、第五节，第七章第二节，第八章第一节；

赵苑红：第四章第二节，第十章第二节；

武旭红：第五章第二节，第十章第一节；

孙新宪：第九章；

李忠勋：第七章第三节。

经过近两年的反复构思、资料准备及撰写，这本《民用飞机租赁》终于与大家见面了。在此，我要特别感谢中国民航出版社的李梅同志、刘庆胜同志和林华菁同志，没有他们的热情指导和真诚合作，本书将难以与读者见面。同时，我还要感谢周丽莉同志，在本书的成稿过程中，她在打印、排版以及图表制作方面做了大量工作。此外，我还要感谢我的研究生王健、唐晓霞、李琪同学，他们承担了部分书稿的打印与校对工作。

笔者希望本书能为正准备从事飞机融资的人士提供有益的帮助，并且，由于本书的作者有不同的工作背景，希望本书也能给正在从事飞机融资的专业人士提供一些真知灼见。当然，由于笔者水平所限，书中的缺点与错误在所难免，敬请读者批评指正。

章连标

2004年10月于中国民航学院

目 录

第一章 飞机租赁的发展现状及发展原因	(1)
第一节 飞机租赁的发展现状	(1)
第二节 飞机租赁的发展原因	(16)
第二章 飞机租赁的分类与形式	(25)
第一节 租赁概述	(25)
第二节 飞机租赁概述	(44)
第三节 飞机租赁的分类与形式	(55)
第三章 我国民航采用的主要飞机租赁方式	(81)
第一节 美国减税杠杆租赁	(81)
第二节 日本杠杆租赁	(93)
第三节 贷款融资租赁	(98)
第四节 德国杠杆租赁	(100)
第五节 其他租赁方式	(105)
第四章 中国民航飞机租赁工作程序	(113)
第一节 融资租赁飞机的工作程序	(113)
第二节 经营租赁飞机的工作程序	(123)
第五章 租赁飞机的保险与担保	(150)
第一节 租赁飞机的保险	(150)
第二节 租赁飞机的担保	(168)
第六章 租赁飞机的资金筹措	(179)
第一节 融资概述	(179)

第二节	飞机融资的主要方式	(195)
第七章	飞机租赁项目的评价	(216)
第一节	飞机租赁评价的基本概念	(216)
第二节	融资租赁飞机的评价	(226)
第三节	经营租赁飞机的评价	(249)
第八章	飞机租赁协议及有关法律问题	(260)
第一节	融资租赁飞机协议	(260)
第二节	经营租赁飞机协议	(288)
第三节	飞机租赁的有关法律问题	(305)
第九章	飞机租赁会计	(320)
第一节	飞机租赁资产管理	(320)
第二节	租金的计算	(324)
第三节	承租人的会计处理	(332)
第四节	出租人的会计处理	(350)
第十章	飞机租赁案例分析	(361)
第一节	融资租赁飞机案例分析	(361)
第二节	经营租赁飞机案例分析	(388)
参考文献		(396)

第一章 飞机租赁的发展现状及发展原因

飞机租赁始于 20 世纪第二个十年，伴随着民用航空业的兴起，飞机租赁也应运而生。但现代意义上的飞机租赁开始于 20 世纪 60 年代。经过 40 余年的发展，飞机租赁的业务已遍及全球。无论是大的航空公司还是小的航空公司，也不论是发达国家的航空公司还是发展中国家的航空公司，都曾采用过租赁这种飞机引进方式。飞机租赁的迅速发展，有其深刻的兴起背景和原因。本章主要探讨飞机租赁的发展现状和兴起原因。

第一节 飞机租赁的发展现状

一、世界飞机租赁的发展现状

自从 1919 年 8 月首次开辟了伦敦到巴黎的每日商务航班以来，飞机租赁业务便开始在欧洲出现。不过，当时的飞机租赁是为营运安排，而非出于融资目的。直到 1960 年，美国联合航空公司首次以杠杆租赁（Leveraged Lease）的方式租赁了一架民用运输飞机，此时，租赁开始作为一种引进飞机的新方式出现，从而开创了现代飞机租赁的历史。从此，飞机租赁经历了一个很快的发展过程，首先是北美地区，接着迅速扩展到欧洲地区，然后到亚太地区。到上个世纪 70 年代末到 80 年代初，飞机租赁已经为世界上大多数航空公司所接受，成为世界性的飞机融资的重要手段。1999 年与 1986 年相比，全球全部采用租赁飞机运营的航空公司的比重由 15% 上升到 40%，而同期，全部使用自有飞机运营的航空公司的比重由 41% 下降到 15%（见图 1.1）。目前，飞机租赁的触角已遍及全球的每一个角落，成为各国航空公司引进飞机的重要方式（见图 1.2）。以下从美国、欧洲、日本等几个主要飞机租赁市场角度介绍世界飞机租赁的发展现状。

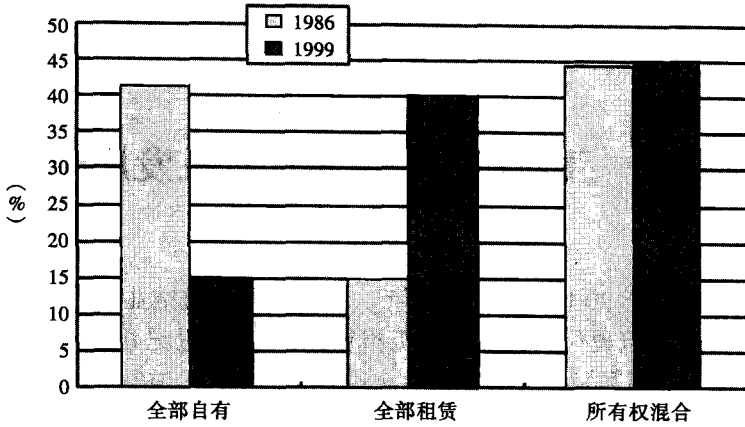


图 1.1 航空公司自有与租赁飞机数目

注：资料来源于通用电器金融航空服务公司 (GECAS)

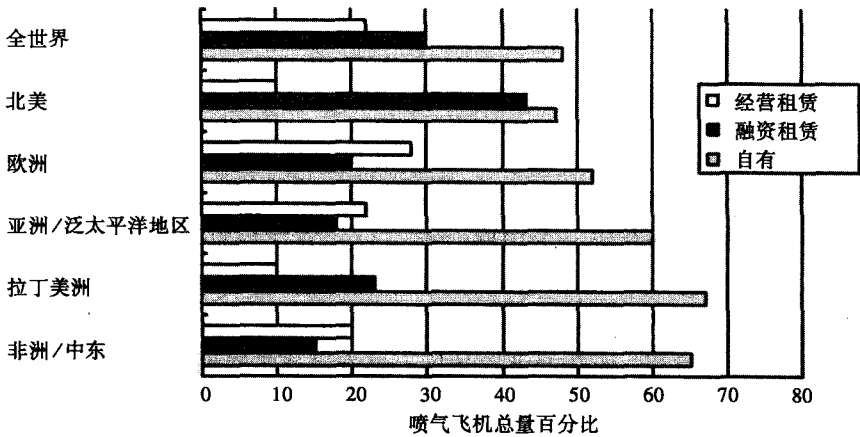


图 1.2 1997 年中期世界机队 (喷气飞机) 构成情况

注：资料来源于通用电器金融航空服务公司 (GECAS)

1. 美国飞机租赁业的发展状况

美国是世界上经济最发达的国家，经济总量超过全球的三分之一。其租赁业在全球也最为发达，2000 年租赁交易量达 2600 亿美元，比 1999 年增

长 11%，租赁交易量占全球交易额的 50%，租赁渗透率超过三分之一。（资料来源：《2002 年世界租赁报告》）同样，美国作为全球航空运输业最发达的国家，其飞机租赁交易量同样在全球名列前茅。据报道，美国在更换 1000 多架第一代民用飞机所需的巨额资金，主要是通过租赁方式解决的。1980 年，美国投入运营的飞机中有 21% 的飞机是租赁。1988 年，美国交付使用的飞机中 50% 以上是租赁的，即每两架交付使用的飞机中至少有一架是租赁的。1990 年，美国主要航空公司的机队中，租赁飞机的比重首次超过了自购飞机，占 52%。此后，这一比重基本保持在 50% 左右（参见表 1-1）。2002 年，美国飞机租赁交易额超过了 200 亿美元，接近飞机融资额的 60%。

表 1-1 2002 年美国主要航空公司机队构成情况

航空公司	机队总数	平均机龄(年)	公司拥有飞机		租赁飞机			
			架数	比重(%)	融资租赁(架)	经营租赁(架)	合计(架)	比重(%)
美利坚	819	11.0	468	57	70	281	351	43
美联航	567	9.0	267	47	59	241	300	53
美西北	575	15.1	324	56	18	233	251	44
三角航	831	9.0	473	56.9	45	313	358	43.1
大陆航 ^①	579	5.8	145	25	—	—	434	75
合众航	413	9.3	161	39	—	—	252	61
美西南	375	9.2	278	74	7	90	97	26
西部航	143	—	5	3.5	5	133	138	96.5
合计	4302	—	2121	49.3	204	1291	2181	50.7

注：资料根据以上航空公司 2002 年年度报告整理而得。

表 1-1 列出了美国前 10 大航空公司中的 8 家航空公司截至 2002 年 12 月 31 日的机队构成情况，其中，表中前 7 家公司为美国最大的 7 家航空公司，西部航空公司为美国第 9 大航空公司。从表中所列数据可以看出，目前美国主要航空公司机队中，租赁飞机刚好超过 50%。当然，美国有 300 余家航空公司，除了主要航空公司以外，还有大量的支线航空公司，这些公司规模都较小，机队构成也较为复杂，我们也无法一一了解其机队构成情况。但有一点可以肯定，即美国航空公司租赁飞机比重在 50% ~ 55% 之

① 大陆航机队数据为 2003 年 12 月 31 日数据。

间，基本与世界机队构成比例相仿（参见图 1.2）。从表中数据中，我们还可以发现，现在美国主要航空公司租赁飞机中，经营租赁引进的飞机大大超过了融资租赁的飞机，与 5 年前相比有了很大变化，由此也可看出经营租赁这种表外租赁方式目前比较受美国航空公司的欢迎。

美国也是世界上最早开展现代飞机租赁业务的国家之一。早在 1960 年，美国联合航空公司最先采用杠杆租赁的方式租赁了一架飞机，投入航线运营。这是美国也是世界第一例飞机融资租赁业务。从此，美国的许多航空公司竞相采取租赁形式引进飞机。美国的飞机、发动机制造厂商（波音公司和前麦道公司、通用电器公司和普惠公司等），租赁公司和银行及其他金融机构也纷纷参与到飞机租赁业务中，使美国的租赁业务迅速发展起来。经过 40 余年的发展，美国的租赁交易形成了一个较为完整的交易系统，其交易组织形式、交易关系和交易结构不断完善，成为世界上最发达的飞机租赁市场。

与世界其他国家相比，美国的飞机租赁业具有以下特点：

(1) 飞机租赁市场系统完善。飞机租赁市场是指租赁飞机交易活动的场所或租赁飞机交易过程中形成的各种交易关系的总和。飞机租赁市场的市场参与者主要由飞机制造厂商、航空公司、飞机租赁公司和金融机构等组成。美国飞机租赁市场在世界上之所以比较发达、系统、完善，一方面，是因为美国开展飞机租赁业务的时间较早，另一方面，也是更重要的一方面，是美国飞机租赁市场中的市场参与者众多，而且实力雄厚。

美国是全球最主要的航空航天中心，拥有全球顶级的航空航天企业。波音公司、麦克唐那·道格拉斯公司（1997 年已被波音公司兼并）、洛克希德·马丁公司、通用电器公司、普惠公司等都是全球著名的航空航天企业。参与飞机租赁的飞机、发动机制造厂商主要有波音公司（含麦道公司）和通用电器公司两家。制造厂商在市场上不仅提供租赁的交易对象——飞机，提供飞机在租期内的售后支援，而且直接或间接参与飞机租赁，对飞机租赁市场的扩展起到了推动作用。

参与飞机租赁的租赁公司既有综合性的租赁公司，如 1952 年成立的美商国际租赁公司（其前身是美国金融贴现公司），又有专业性的飞机租赁公司，如 1973 年成立的国际租赁融资公司（ILFC）、1993 年成立的通用电器金融航空服务公司（GECAS，含北极星飞机租赁公司）。这些实力雄厚的租赁公司对推动美国飞机租赁业的发展起到了巨大的作用。

由于飞机价格昂贵，从事飞机租赁业务需要巨额资金，因此，飞机租

赁市场的完善发展离不开金融资本的参与。而美国的金融市场十分发达，银行及其他金融机构众多，而且美国政府允许“银行拥有并出租其本身并不需要的资产”，使得美国的金融资本可以不受限制地进入租赁市场。因而，美国的银行、保险公司、基金公司以及私人财团都纷纷进入市场，或组建租赁公司成为飞机的出租人，或贷款为飞机租赁提供资金，或直接进行股权投资，从而使美国飞机租赁市场的资金十分充裕。

飞机租赁业务的开展当然还离不开航空公司的参与，航空公司是租赁飞机的使用者，是承租人。由于美国的航空运输业十分发达，航空运输总周转量占世界的40%，因此，美国的航空公司数量多、规模大，机队规模庞大，对飞机的需求量也十分巨大，加上美国对租赁飞机有税收上的优惠，航空公司作为承租人能以较低的成本使用飞机，使得美国的航空公司乐于采用租赁方式引进飞机，从而使飞机租赁业务得以在美国迅猛发展。

(2) 飞机租赁公司实力雄厚。全球租赁公司数量众多，但专门从事飞机租赁的公司却屈指可数，而这些飞机租赁公司中最主要的几家都设在美国。如世界最大的飞机租赁公司 GECAS（通用电器金融航空服务公司），第二大租赁公司 ILFC（国际租赁融资公司），波良航空服务公司等都设在美国，且都是全球性的飞机租赁公司。这几家美国的飞机租赁公司都有雄厚的资本作为后盾，GECAS 的母公司是全球著名的跨国公司通用电器公司，ILFC 的母公司是美国著名的保险公司美国国际集团，而波良航空服务公司的最大股东是日本著名的住友信托银行（SUMITOMO TRUST）。这些飞机租赁公司依仗其雄厚的资本，向飞机制造商大批量采购飞机，这种做法一方面促进了民用飞机产量的扩大，加速了民用飞机的流通，另一方面也推动了飞机租赁业务的迅猛发展。

(3) 美国国内飞机租赁市场发达。航空运输的国际性使得飞机租赁从本质上讲具有浓厚的“国际性”特征。但由于美国国内拥有众多的飞机发动机制造厂商、租赁公司、航空公司、金融机构和经纪人等各类市场参与者，可以构成完整的飞机租赁关系，从而使美国的国内飞机租赁业务大大超过了国际飞机租赁业务，形成了典型的国内飞机租赁交易市场。即使是1985年美国修改了“投资抵税法”，取消了给予投资人的“投资抵税”优惠政策，其国内飞机租赁业务依然未受多少影响。

(4) 飞机租赁方式齐全。美国的租赁业务不仅开展得较早，而且租赁方式齐全，既有经营租赁交易，也有融资租赁交易，既有减税租赁，也有非减税租赁。主要的飞机租赁方式有：美国投资减税杠杆租赁（1960年推

出)、外国销售公司租赁(1984年推出)、直接租赁(直接融资租赁)、有条件销售租赁和经营租赁等。其中前两种租赁方式为减税租赁方式。据统计,美国租赁市场中,杠杆租赁占40%,直接租赁占45%,经营租赁占15%。

2. 欧洲飞机租赁业的发展状况

欧洲的飞机租赁交易始于英国。上个世纪60年代,受美国飞机制造厂商的影响,英国飞机制造厂商认识到提供有竞争性的租赁飞机的重要性,开始将自己的飞机租赁给拥有旅游度假市场的航空公司。上世纪60年代初,英国飞机公司(BAC)出租了子爵、VC-10和后来的I-11飞机。1969年,克莱沃特·本森创立了国际飞机租赁公司,将一架B737飞机租给不列颠航空公司,出现了国际飞机租赁业务,飞机租赁市场萌生,并使飞机租赁业务由英国扩展到欧洲其他国家。1975年,专门从事飞机租赁的专业租赁公司GPA(现在的GECAS)公司在爱尔兰的香农成立,并在短短的10余年内迅速成为全球最大的专业飞机租赁公司。上个世纪70年代后期,为了扶植新生的由英、法、德三国为主成立的欧洲空中客车工业公司,由这三个国家的出口信贷机构和三家欧洲银行共同设立了专门为融资销售空中客车飞机的欧洲联合出口信贷贷款。欧洲飞机租赁市场基本形成。

上个世纪80年代以前,欧洲的航空公司以国有为主,新、老飞机的自购比例相当高,租赁的飞机占有的比例不大。80年代中后期,随着全球空运业放松管制政策的实施以及航空公司私有化步伐的加快,租赁飞机数量逐渐增多。与美国相比,欧洲国家航空公司租赁飞机的比重稍低,目前只有45%左右的飞机是租赁的(参见表1-2)。其主要原因一是欧洲主要航空公司都是国营的或国家股占控股地位(尽管欧洲国家航空公司在上个世纪80年代普遍实施了私有化改革,但国家依然占控股地位),如法国政府持有法国航空公司55%的股份,因而政府给予了较好的财政资助或政策优惠;二是欧洲的金融市场十分发达,为航空公司提供了良好的融资便利,航空公司可供选择的融资渠道较多;三是欧洲地区经济发达,人民生活富足,航空运输运营效益较好,航空公司有较充裕的现金流。

欧洲飞机租赁业务的主要特点是:

(1) 租赁方式较为单一。与美国飞机租赁方式齐全不同,欧洲国家飞机租赁的形式较为单一,基本以减税杠杆租赁和经营租赁为主,其他租赁方式较少。

(2) 飞机租赁以跨国租赁交易为主。除英国以国内飞机租赁为主外,

欧洲其他国家的飞机租赁交易以跨国租赁为主，而且多为跨国杠杆租赁结构，如上世纪 80 年代中期以后出现的德—法双沾杠杆租赁，上世纪 90 年代中期在国际飞机租赁市场迅猛发展的德国杠杆租赁，以及瑞典杠杆租赁、荷兰税务租赁等均为跨国杠杆租赁交易。

表 1-2 2003 年欧洲主要航空公司机队构成情况^①

航空公司	机队总数	平均机龄(年)	公司拥有飞机		租赁飞机			
			架数	比重(%)	融资租赁(架)	经营租赁(架)	合计(架)	比重(%)
英航	330	7.5	210	63.6	—	120	120	36.4
汉莎	344	8.3	296	86	41	7	48	14
法航	367	—	135	36.8	66	166	232	63.2
KLM	219	9.5	82	37.4	72	65	137	62.6
SAS	314	—	113	36	20	181	201	64
合计	1574	—	836	53	199	539	738	47

注：资料根据以上航空公司 2002—2003 年年度报告整理而得。

(3) 欧洲国家普遍对飞机租赁交易给予了税收优惠。因此，上面提到的几种租赁方式以及英国税务租赁等均为减税杠杆租赁结构。采用这些租赁方式，出租人可以享受本国政府给予的折旧、利息等税务抵免，然后，将获得的部分税务利益以降低租金的方式转让给承租人，使承租人能以比购买或其他融资方式更低的成本使用飞机，从而吸引了大量本国和海外承租人采用这些租赁方式，进而促进了欧洲飞机租赁业务的发展。我国航空公司从上世纪 80 年代中期以后，大量采用了欧洲国家的减税杠杆租赁方式引进飞机，尤其是德国杠杆租赁，曾是上世纪 90 年代中期后我国航空公司采用的主要减税杠杆租赁形式。值得注意的是，出租人所在国政府给予的减税优惠政策并不是一成不变的，而是根据本国及世界政治、经济形势的变化而相应地做出调整。因此，并不是任何时候都可以做成减税租赁交易，特别是跨国减税租赁交易。例如，英国在 1982 年 3 月对原有的英国税务租赁的税务指导原则进行了修改，新的税务指导原则规定，跨国飞机租赁的租赁期限不得超过 13 年，而且承租人没有残余利润可得，并对租赁条款有法定限制。这样，

^① SAS 和汉莎航机队数据为 2002 年 12 月 31 日数据；英航和 KLM 为 2003 年 3 月 31 日机队数据；法航为 2003 年 9 月 30 日数据。另外，英航公司拥有飞机数据中含有融资租赁飞机数。

国外承租人进入英国飞机租赁市场无法获得相关的税务利益，跨国减税租赁在英国受到了限制。因此，英国的飞机租赁交易主要是国内飞机租赁交易，跨国飞机租赁交易很少，英国以外的航空公司很少采用英国税务租赁方式。同样，上世纪90年代曾经盛极一时的德国杠杆租赁也因德国联邦财政部修改有关税务规则，使得该方式从1999年后航空公司很难再采用。

(4) 欧洲的飞机租赁交易对于租赁对象往往有特定的限制。例如，德一法双沾杠杆租赁主要用于空中客车飞机的租赁交易，英国税务租赁主要用于英国宇航公司的Bae系列飞机交易，瑞典杠杆租赁只能用来做瑞典制造的飞机租赁交易，如SAAB系列飞机，而德国杠杆租赁交易主要以空中客车飞机为对象。

3. 日本飞机租赁业的发展状况

日本开展飞机租赁业务最早始于1978年。日本开展飞机租赁业务的主要原因是为了平衡国际贸易收支，减少与欧美国家的贸易顺差，同时，为日本国内出现的大量游资提供投资出路。日本从1959年实施“国民经济倍增计划”开始，国内经济走上了快速发展的轨道，创造了世界经济发展的奇迹。1976年经济总量首次超过德国，成为仅次于美国的世界第二经济强国。经济的高速发展，带来了国际贸易的大量顺差，尤其是与欧美国家的贸易顺差连年居高不下，遭致了欧美国家对日本的强烈不满，贸易摩擦时有发生。为了增加进口，减少贸易顺差，缓和国际贸易的紧张局势，日本政府建立了应急进口的外汇贷款制度，期望通过引进欧美国家制造的设备来减少与欧美国家的贸易顺差，同时也给日本国内的游资提供投资机会。日本的第一项飞机租赁交易是一项为了实行紧急进口而利用外汇贷款制度进行的租赁业务，将一架YS-11飞机租给印度航空公司。从此，日本飞机租赁业务产生，飞机租赁市场初步形成。

1978—1979年间，日本的租赁公司开始利用日本输出入银行的低息固定利率美元贷款购买国外制造的飞机，然后再出租给国外用户，以武士租赁^①方式出租飞机31架，总金额达9.34亿美元。1980年12月以后，日本放宽了外汇与外贸管制。在1981—1984年间，日本的租赁公司先后与16个国家

① 武士租赁：武士租赁是日本飞机租赁市场上早期出现的一种租赁方式。其业务内容是，租赁公司从日本输出入银行获得低息固定利率的美元贷款，用这笔贷款购买国外制造的飞机，然后再出租给国外用户的一揽子租赁形式。主要特点是以美元标价，由政府补贴，具有政治色彩。武士租赁随日本贸易顺差的减少而很快结束。