

公务机：购买还是租赁？

公务航空产业普遍存在一种误解：高净值个人和公司大多会以现金购买大型公务机。即便手边有现金资源，通常首选的做法是租赁或融资这类性质的资产。为什么？如果以使用现金的形式购买一架新的或二手的飞机，通常会耗资数千万美元，这意味着大量的资本将被捆绑在一项资产上，而这项资产通常每年都会折旧（与随时间价值上涨的房地产有所不同）。因此，许多公务机用户更愿意利用第三方的资本针对他们的想要购买的飞机进行融资或租赁。

公务机也可以增值。市场上也曾经出现过飞机在购买后六个月或两年以更高价格出售的情形。但这通常是例外情况，而非普遍适用。在一般情况下，公务机会因为老化而失去价值。航太技术老旧过时、日常磨损、使用人偏好、新机型引进、使用寿命限制和其他因素共同导致飞机价值逐年下降。

以现金购置新机或二手机为 100% 的股权融资。但是，个人或公司也可以利用这笔购置资产的预算来进行其他的投资。许多人得出的结论是进行投资或许比购买某种可能逐年贬值的资产更好。大多数公务机使用人认为最有效的方式是使用募集来的第三方资本给付全部或部分的公务机购机金额。

这该如何运作？对于尝试使用第三方资本为公务机做融资的个人或公司，第一个问题通常是：
租赁还是购买？

租赁

在经营性租赁中，由第三方金融机构（出租人）购买公务机（新机或二手机），然后以规定的期限和租金为条件，将其租赁给使用人（承租人）。租赁合同是出租人和承租人之间的契约形式，双方对彼此承担一定义务，其主要与飞机的日常操作与保养有关。飞机所有权归出租人所有，承租人享有不受出租人干涉而使用飞机的权利。

Global Jet Capital 的经营性租赁让承租人无需参与拥有飞机的所需经历的众多繁琐事务，便能让客户享受拥有飞机的利益，其优势如下...

降低风险并能够预测费用：将所有未来市场价值和账面减值风险从您的资产负债表转移到出租人的资产负债表中，以换取一套不会随时间变化的固定租金给付。

节约资金：将飞机的价值 100% 货币化，节约并使用资金于其他更有利润的业务或投资。

资产能被处理的确定性：GJC 的“租期结束退租”将在租赁结束时为您的飞机提供预置的“买方”，便于完成对飞机的最后处置。这样，您可以顺利过渡到下一架飞机，免除了中间商成本、省去购机中间的时间延迟以及飞机销售通常会涉及的繁琐程序。

更有效的税务处理：如果您不能使用或只能部分使用税务折旧，则 GJC 经营性租赁可为您降低租金成本，且不会影响您获得政府销售和使用税的豁免资格。

灵活性：我们根据您的经营需求设计租赁方案。如果您的需求在租赁期内发生了变化，为了升级、购买或处置飞机，租赁可以提前终止。

让您的银行做纯粹的金融机构：GJC 经营性租赁提供的资金为独立于其他主要银行信贷之外的折旧资产。

较好的隐私性：经营性租赁减少了飞机最终用户的曝光度，因为在联邦航空局或其他航空监管机构的公开记录中，Global Jet Capital 将会被显示为飞机的所有者。

租赁的缺点在于出租人是飞机的所有者。这意味着任何资产价值的增加都将成为出租人的利益。此外，作为飞机的机主，出租人将会保有资产折旧或与税收有关的所有权利益，反之，如果承租人拥有资产的所有权，则承租人也可以保有这些权益。很重要的一点也是，即机主（出租人）也会要求承租人严格遵守租赁条款。这可能包含对飞行时间（小时数）、对飞机进行何种改装、以及飞机可在何处承运等其他限制。

购买

经营性租赁的另一种替代方式是保留飞机所有权，并使用募集来的第三方融资作为一部分购置成本。这可以是担保抵押贷款或是其他的融资架构，例如融资租赁。

在典型的贷款结构中，第三方贷款人通过担保贷款将飞机价值的 50% 至 85% 的额度预付给借款人。预付款比例的差异会根据借款人的信用状况、机龄或飞机类型、或其他因素所产生。担保权益通常是飞机的抵押权益，给予贷款人飞机的第一优先担保权益。该担保权益旨在在借款人违约的情况下提供贷款人保护。违约后对飞机进行清算所得收益将用于在其他债权人之前偿还飞机贷款人。如借款人为有私人银行业务关系的个人，则还可提供其他贷款选项。在这种前提下，在确定融资性质时，贷款担保会在关注个人持有的金融资产的同时，也关注飞机的规格。

飞机的所有权在担保贷款结构中通常由借款人持有。通常，贷款经过多年的清偿会需要给付“气球型”期末尾款（贷款期末终止时的一次性的清偿）。贷款（包括最后的气球型尾款）通常给贷款人有追索权，这意味着如借款人在违约和出售飞机之后的该贷款尚有剩余债务，则剩余债务仍将由借款人承担。在某些无追索权或有限追索权的贷款，借款人承担的此类性质债务的义务较少，但相对地，这类贷款具有较高的利率。

融资性租赁

担保抵押贷款的另一种替代方式是融资性租赁。与经营性租赁不同，承租人在租赁期届满时不须将飞机归还出租人。在融资性租赁中，使用人在融资租赁期进行预定的租赁付款并在租赁期期末时给付最终的“气球型尾款”。给付最终尾款后，飞机的所有权（租赁期间由出租人持有）将转移给借款人。此时，飞机将完全归承租人所有，且出租人将没有任何其他财务义务。

先购买飞机，并于之后融资部分购机金额的优点是，使用人可以享有飞机的所有权、所有的折旧、税务优惠及最后飞机剩余价值的获益。此外，机主通常会拥有对飞机的更大控制权和灵活度。举个例子，如果使用人本身为机主的话，则不会有限制飞机使用时数上限（以小时计）或对内部改装的限制。此外，如借款人（机主）已经履行所有提前还款义务，例如提前还款罚金和/或提前还款手续费，机主可以选择在什么时候出售飞机。这与不允许提前终止的经营性租赁不同。

这个方案的主要劣势是使用人将承担飞机账面价值减损的全部风险。届时，如果飞机的账面价值高于实际市场价值，则将会导致处置飞机时发生非预期损失。销售价格下滑也将会导致意想不到的现金流规划问题。

购买还是租赁：下一步？

无论在购买或是租赁情况下，使用人皆需与第三方金融机构签订租赁或贷款协议。在这几周的过程，第三方金融机构将审查飞机抵押物及评估承租人/借款人的信用状况。金融机构提供的租赁比率或债务利率将反映借款人/承租人以及该飞机的预估前景。在金融机构向客户作出租赁或贷款评估时，飞机管辖单位、机龄和飞机型号、飞机管理商（如有）、融资或租赁的期限都将纳入考虑。