

飞机租赁方式的不同选择 对国有航空公司 EVA 业绩的影响

孙继湖(教授), 宋冰冰

(中国民航大学经济与管理学院, 天津 300300)

【摘要】为了明确国有航空公司飞机租赁方式对其经济增加值(EVA)产生的影响,本文先从理论上分析了融资租赁和经营租赁对经营业绩影响的作用机制;然后运用EVA的因子分析得到两种租赁方式影响的EVA,在寻找两者平衡点的基础上,具体分析了飞机租赁方式选择决策的条件;最后提出了飞机租赁方式选择决策需要考虑“营改增”后的变化情况,并根据新情况提出了选择租赁方式的建议。

【关键词】飞机租赁; 国有航空公司; EVA

2010年1月,国资委发布了《中央企业负责人经营业绩考核暂行办法》,该办法在原办法基础上所做的最大改进就是:将经济增加值(EVA)指标列为对中央企业负责人年度经营业绩考核的基本指标之一,对所有中央企业推行以EVA为核心的价值导向考核,在整个考核中,EVA指标权重为40%,而利润总额指标只占30%。可见,国资委对中央企业的考核已由企业资产规模和利润转移到了以EVA为导向的企业价值创造能力。笔者拟对飞机租赁方式对国有航空公司EVA业绩的影响做以下探讨。

一、我国的飞机租赁现状

我国的飞机租赁业是以融资租赁交易开始的,迄今已有30多年的发展历史。发展前期融资租赁交易一度是飞机租赁交易的主要方式,现在经营租赁已经与融资租赁并重。在这种情况下,如何选择这两种飞机租赁方式成为航空公司重要的决策之一。2013年12月《国务院办公厅关于加快飞机租赁业发展的意见》提出我国飞机租赁的“三步走”战略,其中明确提出支持天津滨海、上海浦东和深圳前海三地先行先试,研究探索飞机租赁企业提取风险准备金等多方面政策措施。

随后,上海、天津、深圳相继出台支撑意见来大力发展租赁业务。如天津东疆保税港区出台《关于加快航空金融发展(暂行)鼓励办法》,该办法规定飞机租赁增值税减按4%征收,促进了天津租赁业务的快速发展,截至2014年底,总部设在天津市的各类融资租赁企业约占全国的18%,其中绝大部分公司注册在滨海新区。

航空公司之所以选择租赁飞机,原因在于通过租赁飞机而不是购买的方式来运营有以下优势:资金投入更少,可以很好地平衡资产负债表;飞机交付时间短,机队处置灵活,可以机动地应对市场动荡;有助于尝试新机

型,可以抵消新航线的风险。此外,在审批程序上,飞机租赁公司购买飞机只需要向发改委进行报备,而航空公司却需要向民航局和发改委提出购机申请进行审批,这意味着飞机租赁公司享有更高的灵活性和自主权。

二、飞机租赁方式对EVA影响的理论分析

在经营租赁下,租赁资产的风险通常没有转移给承租人,履约成本一般由出租人负担。因此,承租人不必将租赁资产作为固定资产确认,只需要将支付的租金按照租入资产的用途列支费用成本即可,所以会在经营性成本费用中进行扣除。融资租赁实质上是指转移与一项资产所有权相关的全部风险和报酬的一种租赁。在该模式下,承租人要在租赁开始日确认一项资产及长期负债,并根据入账价值的规则轧差确定一项未确认融资费用,以便后期在支付租金时进行融资费用摊销。

1. 飞机租赁方式对EVA影响的计算公式。两种租赁方式中,主要考虑融资租赁资本化后的资产折旧费用、融资性质的财务费用摊销、经营租赁中未确认资产直接列支的经营成本费用对企业绩效的影响,于是有:

$$NCO = EBIT_1 + DE_1 = EBIT_2 + DE_2$$

式中:NCO表示非付现经营性税前利润,等于息税前利润加非付现成本(航空公司账户中主要反映飞机资产的折旧费用); $EBIT_1$ 表示融资租赁下的息税前利润,是指在扣除利息和所得税之前的公司经营性收入; $EBIT_2$ 表示经营租赁下的息税前利润; DE_1 表示融资租赁下的折旧费用; DE_2 表示经营租赁下支付的租金费用,航空公司将该费用确认为营业成本的租金。

2. EVA的计算方法。其计算公式如下:

$EVA = \text{税后净营业利润} - \text{资本成本} = \text{税后净营业利润} - \text{资本占用} \times \text{平均资本成本率}$

(1)税后净营业利润(NOAT)=净利润+(利息支出+研究开发费用调整项-非经常性收益调整项)×(1-所得税税率)

由于本文这里只比较租赁方式对航空公司EVA的影响,因此就用NOAT=EBIT×(1-T)来计算,即息前税后利润代表税后经营净利润。

(2)资本占用(CA)=平均资产总额-平均无息短期负债-平均在建工程

融资租赁的承租方要确定一项租赁资产和租赁负债,会增加资本占用,而经营租赁租赁资产的风险还是由出租方控制,所以不会影响企业的资本占用金。

(3)无息短期负债(SL)=应付账款+应付票据+预收账款+应交税费+应付利息+其他应付款+其他短期负债

上式中,无息短期负债(SL)相当于公司无偿占有的资本,在不产生资本成本的情况下应将其从调整后的资本成本中剔除。公司年报中所反映的无息负债主要是短期负债,包括应付账款、应付票据、预收账款、应交税费、应付利息、其他应付款与其他短期负债项目。

(4)非经常性损益。公司的税后经营利润反映的是公司在正常运转情况下所能赚取的利润,不考虑与正常生产和经营活动无关的损益,因此应将非经常性损益(主要是营业外收入和支出)的影响剔除。非经常性损益项目数额取自公司年报“非经常性损益”总额一栏。

(5)利息支出。利润表中的财务费用不仅包括公司负债所需支付的利息支出,而且包括利息收入和汇兑损益以及运营过程中相关手续费等项目,因此为了能够精确计量EVA值,本文选取年报附注中的“利息支出”额而不是合并利润表中的财务费用来描述利息费用。

融资租赁时,租赁开始日的未确认融资费用在每期支付租金的同时会根据融资费用摊销比例进行摊销,相应地确认财务费用。而经营租赁由于没有融资性质,因而不用确认财务费用,在比较两种租赁方式时,此项费用的分期摊销会对EVA的比较造成较大影响。

(6)平均资本成本率用 R_s 表示。国资委22号令《中央企业负责人经营业绩考核暂行办法》(2009)规定中央企业资本成本率原则上定为5.5%;承担国家政策性任务且资产通用性较差的企业成本率为4.1%;对于资产负债率在75%以上的工业企业和资产负债率在80%以上的非工业企业资本利润率上浮0.5个百分点。因此,一般采用5.5%作为航空公司资本成本率。由以上得知:

$$EVA=NOAT-(CA-SL) \times R_s \quad ①$$

$$NOAT=EBIT \times (1-T) \quad ②$$

$$EBIT=NCO-DE \quad ③$$

结合式①、式②、式③,在某家航空公司NCO一致的情况下,若用融资租赁的方式租赁飞机,那么:

$$EVA_1=(NCO-DE_1) \times (1-T)-(CA_1-SL) \times R_s$$

经营租赁适用的公式为:

$$EVA_2=(NCO-DE_2) \times (1-T)-(CA_2-SL) \times R_s$$

式中,T为税率,目前国内实行的所得税税率为25%,求出使 $EVA_1=EVA_2$ 的平衡关系式为:

$$(DE_2-DE_1) \times 0.75=(CA_1-CA_2) \times R_s$$

式中: CA_1 是融资租赁情况下的资本支出; CA_2 是经营租赁下的资本支出,两者之差就是融资租赁情况下承租人确认的租赁资产的价值,也就是最低租赁付款额现值与租赁资产的公允价值,用CA表示; DE_2 代表经营性租赁每期支付的租金费用; DE_1 代表融资租赁确认为固定资产的每期折旧费用。所以公式的含义就是用经营租赁的租金支付率(DE_2/CA)与融资租赁的折旧率(DE_1/CA)之差与 $R_s/(1-T)$ 进行比较。当 $(DE_2/CA)-(DE_1/CA) < R_s/(1-T)$ 时,则 $EVA_1 < EVA_2$,这种情况下应该选择经营租赁。当 $(DE_2/CA)-(DE_1/CA) > R_s/(1-T)$ 时,则 $EVA_1 > EVA_2$,这种情况下应该选择融资租赁。当 $(DE_2/CA)-(DE_1/CA)=R_s/(1-T)$ 时,则 $EVA_1=EVA_2$,这种情况下应该考虑其他因素来确定租赁方式。

三、飞机租赁方式对EVA影响的案例分析

企业会计准则对折旧年限不再做具体规定,税法规定飞机资产折旧年限不低于10年,参考三大航空公司的折旧政策,飞机资产的折旧年限一般为15~20年。

例:乙航空公司2014年1月1日从甲租赁公司处租赁几架飞机,并签订租赁合同,飞机市场价值为42 000万元,合同约定,租赁期为2014年1月1日至2026年12月31日,自2014年1月1日起每年为1期,共计13期,每期租金为5 000万元,租赁期内每期最后一个工作日为租金支付日,租赁合同规定的年利率为6%,不存在担保余值。假定这几架飞机的折旧年限为15年。

1. 按照融资租赁,乙航空公司的账务处理如下:以租赁合同利率6%作为最低租赁付款额的折现率,最低租赁付款额为 $5\,000 \times 13 = 65\,000$ (万元),最低租赁付款额现值为 $5\,000 \times (P/A, 6\%, 13) = 44\,263.50 > 42\,000$ (万元),根据孰低原则,租赁飞机的入账价值为42 000万元,乙航空公司应该确认一项融资租入固定资产42 000万元,一项长期负债长期应付款65 000万元,其差额23 000万元作为“未确认融资费用”,并根据固定资产入账价值重新确认融资费用分摊率为6.91%。则“未确认融资费用”分摊表,见下页表1。企业应当将“未确认融资费用”分期计入利息费用的“未确认融资费用”,可以将其理解为由于融资而应承担的利息支出在租赁期内的分摊,也可以视为承租方必须向出租方支付的因融资而产生的利息。

2. 上述租赁实务如果乙航空公司按照经营租赁方式从甲处租赁,则承租人的会计处理应当将经营租赁的租金在租赁期内按照直线法计入相关资产成本或者当期损益,或者根据租赁资产的使用量来确认租金费用,而航空

表 1 未确认融资费用分摊 单位:万元

日期	租金	确认的 融资费用	应付本金 减少额	应付本金 余额
2014.01.01				42 000.00
2014.12.31	5 000.00	2 902.20	2 097.80	39 902.20
2015.12.31	5 000.00	2 757.24	2 242.76	37 659.44
2016.12.31	5 000.00	2 602.27	2 397.73	35 261.71
...
2026.12.31	5 000.00	322.82	4 671.79	0
合计	65 000.00	23 000.00	42 000.00	

公司的做法一般是按照直线法当期确认成本。现将融资租赁和经营租赁对利润表的影响列表2如下:

表 2 两种租赁方式费用比较 单位:万元

期数	融资租赁			经营租赁
	折旧费用	利息费用	总费用	租金费用
1	3 230.77	2 902.20	6 132.97	5 000.00
2	3 230.77	2 757.24	5 988.01	5 000.00
3	3 230.77	2 602.27	5 833.04	5 000.00
...
12	3 230.77	625.12	3 855.89	5 000.00
13	3 230.77	322.82	3 553.59	5 000.00
合计	42 000.00	23 000.00	65 000.00	65 000.00

根据表2中的一般租赁飞机的融资租赁与经营租赁费用的比较可知,在不考虑所得税的前提下:①从长期来看,最终融资租赁与经营租赁的费用支出是一致的,对税后净利润的影响是相同的。②从短期来看,B列的利息费用是逐渐降低的,一般在融资租赁中,我们会看到租赁开始初期融资租赁的总费用会高于经营租赁的费用,并且逐渐减少,直到总费用低于经营租赁的租金。

根据上述租赁实务数据,应用第二部分的理论可以得到:CA=42 000(万元),T=25%。但对于资产负债率在75%以上的工业企业和资产负债率在80%以上非工业企业资本利润率为5.5%。因此,本实务中采用5.5%作为航空公司资本成本率。所以 $R_s=5.5%$, DE_1 为表中第一列, DE_2 为表中第四列。分析数据得出表3如下:

表 3 租赁方式选择标准计算 单位:万元

期数	融资租赁	经营租赁	③应付本 金余额	④(DE_2/CA) -(DE_1/CA)	⑤ $R_s/$ (1-T)
	①折旧费用 DE_1	②租金费用 DE_2			
1	3 230.77	5 000.00	42 000.00	4.21%	7.33%
2	3 230.77	5 000.00	39 902.20	4.43%	7.33%
...
12	3 230.77	5 000.00	9 046.66	19.56%	7.33%
13	3 230.77	5 000.00	4 671.79	37.87%	7.33%
合计	42 000.00	65 000.00			

从表3可以看出,租赁开始日,第④列数据<第⑤列数据,也就是如果用融资租赁方式得到的EVA较小,而用经营租赁得到的EVA较大,故如果要用EVA对乙航空公司进行业绩考核,应该选择经营租赁。

四、飞机租赁方式影响EVA的问题及总结

本文的理论分析基于的前提假设是两种租赁方式的税负是相同的,然而现实中不同的租赁方式带来的税负可能是有差异的。租赁合同约定的利率也会产生影响,根据租赁合同约定的利率,在计算最低租赁付款额的现值时可能会高于租赁资产的公允价值,从而承租人在确认租赁资产入账价值时选择的是资产的公允价值,这样就要重新选择未确认融资费用摊销比例,从而影响应付本金的余额,并影响公式的结果。至于资本成本的选择,《中央企业负责人经营业绩考核暂行办法》规定中央企业资本成本率原则上定为5.5%,但是根据企业的资产负债情况可以有所调整,所以不同的企业计算出的 $R_s/(1-T)$ 也会有所不同,选择方式也会不同。

不仅企业的EVA绩效会影响到租赁决策,“营改增”后的税收政策同样需要考虑。有学者将税收影响进行量化,得出以下结论:当 $1<$ 应收租金总计/购入设备价税总计 $<17/14$ 时,出租方适用“营改增”一般政策(不能享受即征即退政策),税负增加;当 $17/14<$ 应收租金总计/购入设备价税总计 $<5/2$ 时,出租方能够享受即征即退优惠政策,税负增加;当 $5/2<$ 应收租金总计/购入设备价税总计 $>5/2$ 时,出租方能够享受即征即退政策,税负减少。

由此可知,我们在选择租赁方式决策时,不能单纯地以业绩考核为向导,这样容易使得国有航空公司高管为了短期激励而牺牲公司的长期利益。

主要参考文献

Sharma A. K., Kumar S.. Economic Value Added (EVA)-Literature Review and Relevant Issues[J].International Journal of Economics & Finance,2010(2).

丁淑芹.融资租赁业“营改增”的税务困境[J].财会月刊,2014(6).

卫希.基于营改增对中国融资租赁发展产生的影响分析[J].财经界(学术版),2015(2).

季念,梁朝晖.飞机租赁创新模式的探讨——以天津东疆港SPV租赁为例[J].华北金融,2013(7).

钟鹏.浅谈我国飞机租赁公司经营性租赁业务的发展[J].空运商务,2013(10).

张先治,李琦.基于EVA的业绩评价对央企过度投资行为影响的实证分析[J].当代财经,2012(5).

刘凤委,李琦.市场竞争,EVA评价与企业过度投资[J].会计研究,2013(2).

【基金项目】中央高校基本科研业务费资助的研究生科技创新基金项目(项目编号:20001947)