

从融资租赁到保税维修——

综保区为啥成了航空产业沃土？

本报记者 王俊岭

租飞机、修飞机、学习开飞机——航空相关产业正快速向综合保税区集聚。

海关总署数据显示，今年1至5月，全国综合保税区（以下简称“综保区”）实现进出口值3.5万亿元，同比增长27.1%。其中，在《关于促进综合保税区扩能提质的若干措施》等一系列政策红利推动下，航空领域的融资租赁、保税维修、保税研发、保税培训等产业快速发展，成为综保区开放型经济的一张新名片。

飞机融资租赁——

为租赁双方降成本

综合保税区，关键词是“保税”。相比于货物正常进出口要缴纳关税，“保税”是一种特殊的海关监管模式，允许企业在特定区域内储存或加工入境货物，但暂缓缴纳进口税费。接下来，若产品正式进口按程序纳税，直接出境则无需纳税。

正是这种独特的制度设计，为航空产业发展提供了便利。

天津东疆海关新兴贸易监管科科长田源举例说，当企业在进口飞机这样的高总价产品时，直接进口可能一次性需要缴纳很多税款。但租赁公司如果注册在综合保税区内引进飞机再采取融资租赁的方式租给航空公司经营，就可以在一个较长时段内，让承租方实现“分期付款”、让出租方实现“分期缴税”，大大降低航空公司的现金流压力。

“这些年，轻资产成为航空公司发展的新趋势，飞机融资租赁需求不断上升。东疆综保区紧紧抓住机遇，与天津东疆海关等单位共同搭建‘综保区租赁业务管理系统’，实现一站式申报、租期提示、远程监控等功能，推动保税租赁数据共享、政策共研、平台共建、难题共解，提升全生命周期监管服务质效。”天津东疆综合保税区管委会融资租赁促进局局长时金凤对本报记者说，2015年到2025年，从东疆综保区交付给承租人的飞机总数从588架增长到2505架。目前，天津已经成为全国第一、世界第二的飞机租赁中心，仅次于爱尔兰的都柏林。通过东疆租赁引进的民航飞机数量占到中国民航机队的三分之一以上。

随着飞机租赁市场的扩大，新的问题也随之而来。比如，综保区面积有限，飞机体积大、数量多，开展租赁业务是否一定要让飞机单独飞一趟到综保区“走个过场”？毕竟，飞机只要一动，成本可不低，而且大多数综保区没有机场，不具备飞机直接入区的条件。

为此，海关推出综合保税区融资租赁飞机异地委托监管措施，通过加强监管协同，让飞机无需实际进出综合保税区，就可实现租赁飞机从交付地到航空公司的直接交付，有效降低了调机费用，缩短了交付周期。《关于促进综合保税区扩能提质的若干措施》还



▲图为不久前，海口美兰空港吉耐斯航空发动机维修工程有限公司内，工作人员正在对航空发动机及其零部件进行检修。 苏弼坤摄（人民视觉）

►图为6月15日，天津飞安航空训练有限公司的模拟机舱准备就绪，即将为乘务人员进行救援逃生演练培训。 本报记者 王俊岭摄

▲目前，郑州的国际货运航线已覆盖30余个国家，国际航空货运枢纽能级逐步提升。图为不久前，工作人员在郑州新郑国际机场为一架卢森堡货航货机卸货。

新华社记者 李嘉南摄



飞机保税维修——

零部件进口更便捷

随着中国航空市场不断扩容，飞机的维修、改装需求也随之增长，飞机保税维修业务迅速扩大。

走进天津海特飞机工程有限公司车间内，记者看到多架来自法国、韩国等地的飞机正在进行维修和改装。

“从获得保税维修许可，到首架B737-800客改货飞机完工交付，再到首架A321 P2F客改货飞机完工交付，航空公司客户对我们保税维修业务的认可程度越来越高。”该公司总经理赵小东用一连串数字展现了企业发展的良好态势：2019年，公司境外客户的订单量占比还在10%左右，现在已经达到65%；从保税维修飞机数量看，2025年已经是2020年的4倍，2026年上半年已经和2025年全年持平。

国内首台C909用CF34-10A发动机的维修交付。”厦门太古发动机服务有限公司财务及行政总经理吴剑平对本报记者说，近年来，中国不断扩大高水平对外开放，吸引了许多世界头部航空维修企业在华设厂，进一步提升了国内航空维修能力，也获得了更多国际维修的订单。特别是厦门海关为太古发动机量身定制监管方案，创新“包修转包航材区域流转”业务模式，助力公司承接飞机发动机包修转包业务。仅此一项，就为公司带来营收超30亿元。

吴剑平说，如今，太古发动机已发展成为厦门乃至全国的重点航空维修企业，每年发动机维修体量超150台。目前，公司正在开展三期工程建设，拓展GE9X发动机维修能力。未来，太古发动机将继续扩大在华业务。

飞行培训——

对接中小航司需求

在航空业，飞行员和乘务人员需要专业、严格的针对性训练。大型航空公司普遍具备自己的培训机构，而很多中小型航空公司则需要委托高水平的第三方机构进行飞行员和乘务员的培训。

在天津飞安航空训练有限公司，多台先进的飞行模拟器正在为飞行员和空乘学员提供“岗前培训”。别看这些设备不大，价值和作用可不低。平均每台设备每年可以提供6000小时的训练。其中一台从法国进口的直升机飞行模拟器，单价就近2亿元。

“航空制造产业链非常长。即便是国产的飞行模拟器，很多零部件也需要从国外进口。比如，模拟器底部的运动系统一般从荷兰进口，模拟器机舱内部的面板和按键也完全采用波音、空客等主力机型的原厂配件。”海特集团仿真及培训事业部总经理、天津飞安航空训练有限公司负责人李刚说，如果没有综保区政策优势，企业无论生产还是研发，进口耗材和料件入境时要缴纳进口关税和增值税。在综保区框架下，这些进口物品用于区内开展保税培训、保税研发，不出区就暂时不需要缴纳相关税款。天津海关向企业宣讲的新政策进一步明确“支持区内企业利用进口飞行模拟器、大型医疗器械等免税设备开展培训业务”，这意味着不少进口耗材和料件13%的增值税可以正式减免，这对于企业在航空领域扎实开展保税培训是重大利好。

今年4月，国务院办公厅转发海关总署《关于促进综合保税区扩能提质的若干措施》，面对新一轮政策利好，各方都展现出了很强的信心。

海航航空技术有限公司党委书记张建设说，无论是海口空港综合保税区提供的进境维修免保证金、维修航材保税等优惠政策，还是海口美兰机场海关建立的“预审材料、即时审批、快速通关”机制，抑或是实施“航空器维修免关税服务新模式”，都为企业开展保税维修业务提供了助力。“2026年，我们承接了卡塔尔、约旦、泰国、越南、韩国等国家的飞机维修订单，当前维修排期已规划至年底，预计今年境外飞机维修订单承接量将突破百架。未来，我们还要加快多机型客改货能力建设，提升国产民航定检与喷涂保障能力，不断强链延链补链。”

“我们主要从事保税维修、保税物流、保税仓储等服务产业，业务遍布北京、武汉、青岛、深圳、无锡等17个城市。新政策明确提出‘允许国内加工制造的出口产品及其零配件自境外进入综合保税区维修后复运出境’‘探索实施综合保税区保税维修产品负面清单管理’等举措，这为企业进一步降低运营成本、拓展业务范围、抢抓更多商机创造了新的空间。”上海泓明供应链有限公司总裁助理白沂说。

“如果用盖房子类比，那么之前的政策是搭建起了基本框架，现在的新政策是在房子里进行了精美的装修。”中国保税区出口加工区协会会长李志辉对本报记者表示，随着越来越多中国产品走向世界，相应的配套服务也要跟进出海。《关于促进综合保税区扩能提质的若干措施》提出的24条举措有效贴合了中国制造转型升级的客观节奏和服务贸易发展的现实需求，针对企业痛点、难点、发展路径给出了许多有力支持和明确指引，有望进一步提升综合保税区的整体营商环境。

用好集成优势，提升开放动能

许英明

区的最新政策，飞机、航材进入综合保税区可免缴进口保证金，大幅缓解企业资金压力。新的专项监管政策进一步放宽航空设备保税维修业务限制，支持跨境检修、复运回流，促进新业务场景不断拓展。同时，融资租赁与保税监管更加密切地衔接，也有利于飞机等大型设备和资产便捷跨境流转、高效盘活运用，推动综合保税区及周边地区航空产业快速发展。

在中国经济发展质量不断提高、全球产业链供应链深刻变革的背景下，综合保税区具有的政策集成优势，在助力外向型经济提质增效时潜力更加广阔。

在高端装备跨境维保与再制造方面，综合保税区可以充分运用保税维修、再制造相关政策，承接精密机械和智能装备的全球检测、维修及翻新复出口业务，不断完善国产装备海外服务体系。

在先进制造领域，针对高精度元器件、特种试剂、高端实验设备跨境周转频繁且单体价值高等特点，综合保税区可以通过保税仓储、暂缓缴税、快速查验等专属监管机制，压缩物流周期、减少企业资金占用，为科创企业研发与生产活动提供高效跨境配套支撑。

在融资租赁行业，综合保税区根据市场需求变化适时将融资租赁业务从飞机和船舶延伸至算力设备、新能源装备、低空经济设备、能源装备等新兴领域，可以更好借助自身政策优势盘活优质资产，为“中国制造”走向全球打开更多机会之窗，加快培育产业新增长点 and 外贸新动能。

当前，全球产业链供应链正在加速重构，为综合保税区发展带来了新挑战和新机遇。综合保税区应该持续聚焦扩能提质，用好集成优势，提升开放动能：

一是深化监管创新，优化通关、保税、外汇监管模式，破除业态融合制度壁垒，充分释放政策集成效能；二是深耕高附加值赛道，推动保税维修、跨境租赁、数字贸易等产业向高端服务与先进制造融合方向转型；三是深度协同联动，加强与自贸试验区、口岸平台及腹地产业园区的资源共享、功能互补，构建内外联动的开放产业体系；四是完善配套设施，提升专业化运营服务水平，精准对接外向型企业诉求，不断释放开放发展新动能。

经过多年发展，综合保税区以约十万分之五的国土面积贡献了全国近六分之一的外贸进出口值，成为服务外贸发展的重要平台。相信随着新一轮支持政策的落地见效，综合保税区在服务构建新发展格局过程中一定会绽放出更绚丽的光彩。

（作者为商务部研究院国际市场研究所所长）

