

CALC

(股票代码: 01848.HK)

中国飞机租赁集团

飞机全产业链解决方案供应商

2022年全年业绩

2023.03



目录

CONTENTS



 — 业绩亮点

 --- 财务亮点

 --- 运营亮点

 --- 行业展望

1.1 2022年全年业绩稳健增长

截至2022年12月31日止年度; 单位: 港元

41.7 亿 **27%↑**

总收入增长迅速

于2022年12月31日; 单位: 港元

176 架

(150架自有 + 26架代管, 包含涉及俄罗斯航司的2架飞机)

机队规模稳步增长

90%

(自有机队)

机队窄体机占比高

226 架

订单簿全球租赁商第三

5.1 亿 **0.7 亿**

(经调整⁽¹⁾)

本公司股东应占溢利

>94%

(大型租赁商 ⁽²⁾ 平均84.2%)

机队执飞率高

100%

(自有机队, 不含已减记之2架飞机)

机队出租率高

102.4%

(按年提升5个百分点)

租金回收率⁽³⁾ 按年提升

34.9 亿 **22%↑**

EBITDA显著上升

31.5 亿 **45%↑**

经营性现金流

113.7 亿 **40%↑**

现金及银行结余以及未提取借贷融资

充足流动性

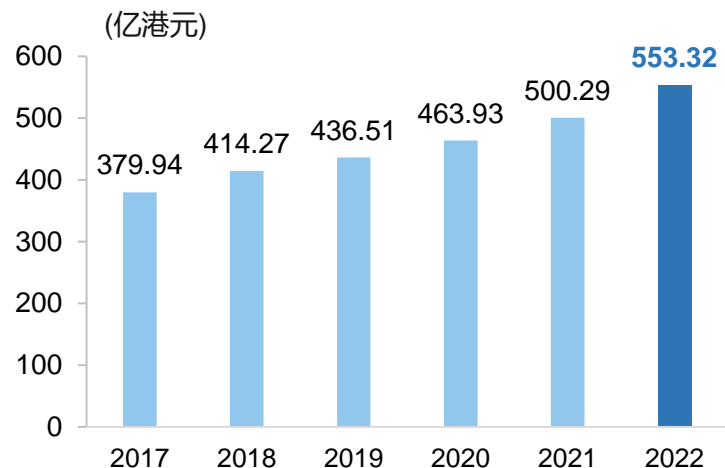
注: 1、经调整业绩数据为剔除与俄乌冲突相关一次性净减记额 (4.39亿港元) 之影响后的数据。

注: 2、指Cirium Fleet Analyzer 截至2022年末前20大飞机租赁商。执飞率=执飞飞机数量 / (执飞飞机数量+停场飞机数量)。

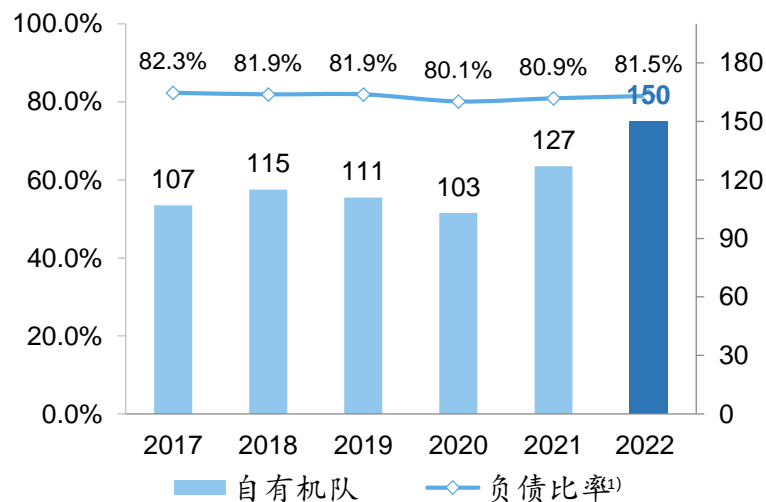
3、指所收取租金除以账单金额。

1.2 资本结构稳健

✈ 总资产稳步增长

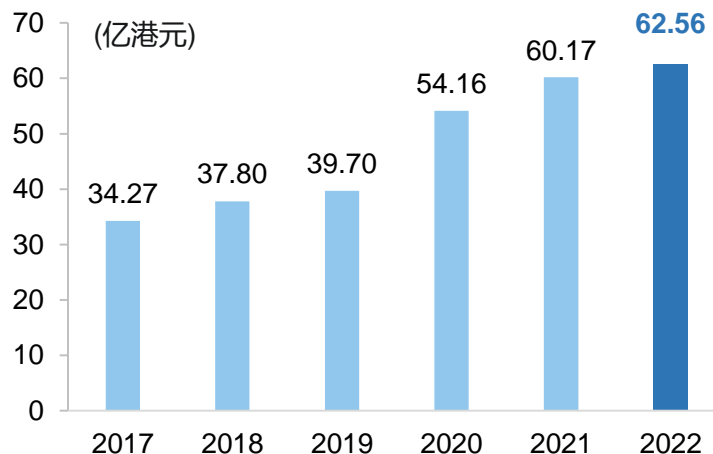


✈ 自有机队持续增长，负债比率维持稳定

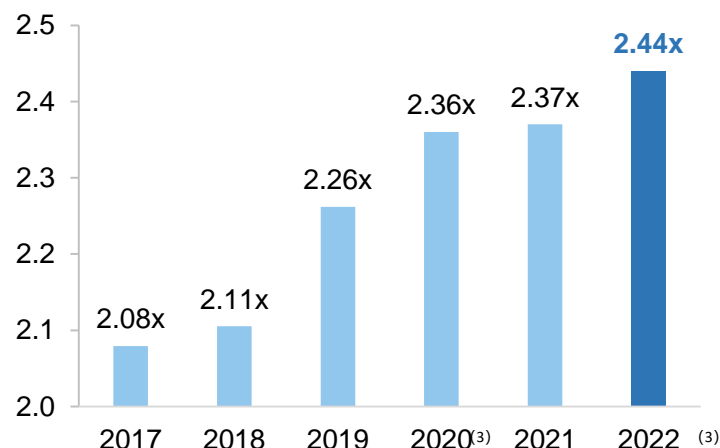


注：1、负债比率=利息债务/资产总额。

✈ 净资产持续增加



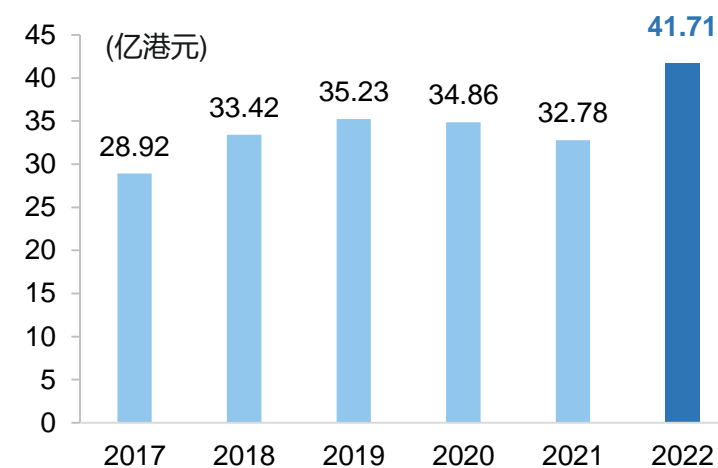
✈ 利息保障倍数⁽²⁾持续提升



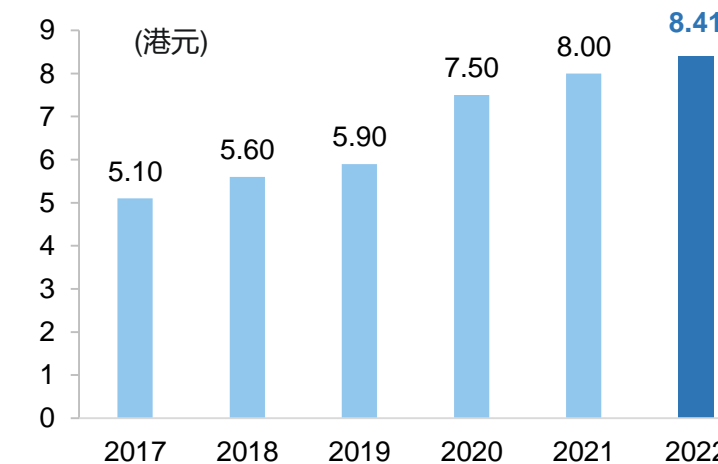
注：2、利息保障倍数=EBITDA/利息费用

3、2020年和2022数据为撇除特殊项目的经调整数据。

✈ 收入总额增长迅速

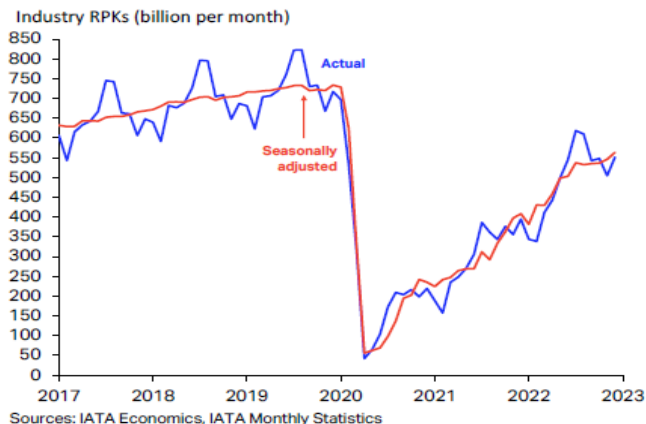


✈ 持续增厚每股资产净值



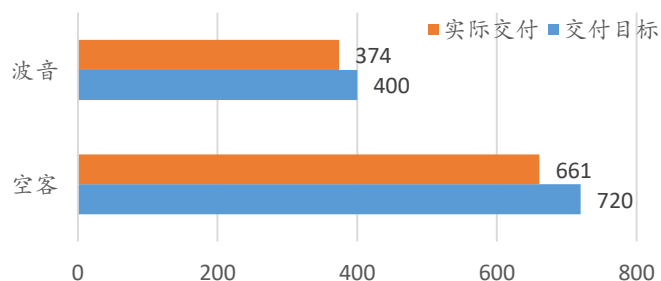
1.3 航空市场加速复苏，进一步推升窄体机需求

全球航空客运量走势 (2017-2022)



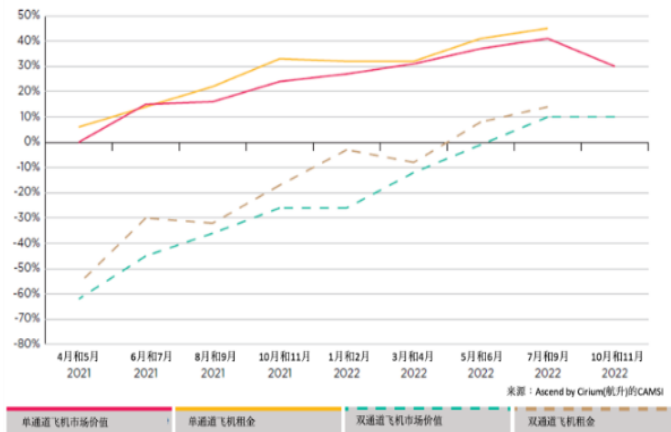
来源: IATA Air Passenger Market Analysis December 2022

飞机制造商飞机交付目标和实际交付量

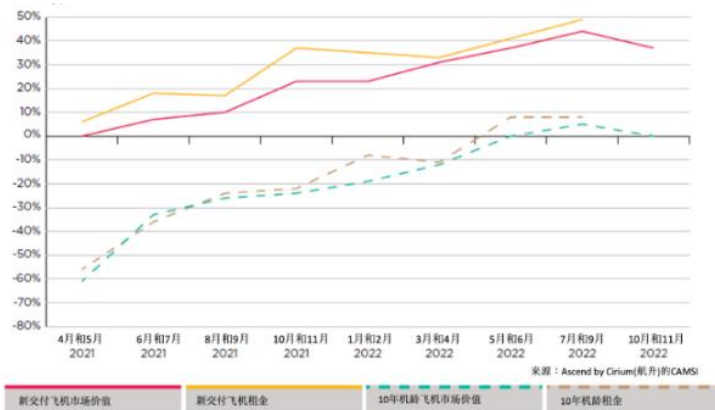


来源: 综合新闻来源

窄体机和宽体机的市场情绪指数 (2021年4月以来)



新交付飞机和10年机龄飞机的市场情绪指数 (2021年4月以来)



来源: Ascend by Cirium商用飞机市场情绪指数, 2022年12月, 中飞租赁整理

全球航空业正加速复苏

- ✓ 2022年航空RPK按年大增64.4%，已恢复至2019年的68.5%，其中12月更已恢复至2019年的76.9%。机构一般预测客运量会在2023年恢复到2019年水平。

飞机供应受限，刺激租赁需求

- ✓ 去年空客下调全年交付目标至**700架**，最终仅交付661架；波音亦下调全年737系列机型交付预测至约**400架**，最终仅交付374架。在飞机产能受限下，航司将更多通过租赁来满足运力扩张及机队更新需求。

新一代窄体机型或出现短缺

- ✓ 机构数据显示单通道飞机恢复较双通道飞机更为强劲。全球碳中和浪潮加之燃油价格上升、通胀持续，将促进航司加快升级机队至新一代节能机型。
- ✓ 空客及波音报告分别预测未来20年全球将需要31620架/30880架单通道飞机，即平均每年约1500架，但其2022年全年交付窄体机不超过1100架，粗略估计年缺口达**400架**。

预期中国将成全球最大航空市场

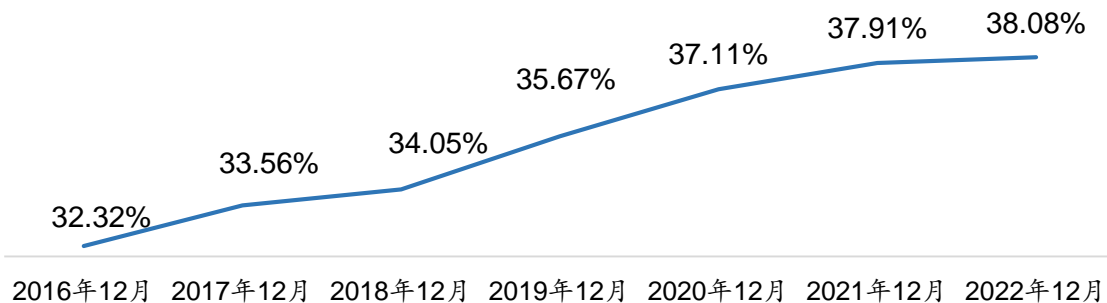
- ✓ 民航“十四五”规划指出2023-2025年是航空业增长期和释放期。民航工作会议指出2023年力争总体恢复到疫情前75%水平。
- ✓ 空客及波音皆预测未来20年全球最大的航空客流量将在中国国内市场。

1.4 持续获得重要股东和资本市场的大力支持



光大控股持续提升股权占比

- 过去5年，光大控股通过在二级市场买入股份及以股代息增持中飞租赁股份，截至2022年12月光大控股在中飞租赁的持股比例逐渐增加至38.08%。



- 过去多年持续增加持股比例：所持股份市值达约**14.5亿港币**
- 2020年成为中飞租（天津）的实际控制人
- 提供备用循环信用额度**9,400万美元**

债券投资人

10

亿人民币

270天融资券
(2022年2月)

12

亿人民币

三年期 公司债
(2022年2月)

15

亿人民币

中期票据
(2022年4月)

✓ 多元化融资渠道

美元及人民币流贷、美元债券、人民币债券、PDP融资、资产证券化、合资平台等。

信贷评级机构 2022年12月止评级结果：

MOODY'S

Ba1

企业家族评级

稳定

评级展望

FitchRatings

BB+

长期发行人评级

稳定

评级展望

1.5 协助中国商飞实现国际化首单

- ✓ 2022年12月18日，中国自行研制、具有完全自主知识产权的中国商飞喷气式支线客机ARJ21正式交付首家海外客户印尼翎亚航空（TransNusa）。这是中国商飞的喷气式客机首次进入海外市场，对于建设“一带一路”和构建“双循环”新发展格局具有重要的意义。
- ✓ 中飞租赁在2021年初与中国商飞订购60架ARJ21，为ARJ21的首次出口做了多年的努力和工作，包括协调两国航空管理局推动ARJ21获得印尼型号认可证等。
- ✓ 未来，中飞租赁将进一步发挥国际化优势，助力国产飞机国际化发展。



资料来源：综合新闻消息



目录

CONTENTS



 --- 业绩亮点

 — 财务亮点

 --- 运营亮点

 --- 行业展望

2.1 2022年全年业绩摘要

总收入按年迅速增长27.2%至41.7亿港元，EBITDA按年增长21.9%至3.5亿港元；如若剔除涉及俄罗斯航司的相关资产减记，全年本公司股东应占溢利表现稳定；将维持宣派末期股息

百万港元	2022	2021	变动
总收入	4,171.0	3,278.1	27.2%
经营溢利(Operating profit)	775.2	819.9	(5.5%)
本公司股东应占溢利（经调整）	512.6	525.8	(2.5%)
EBITDA	3,490.6	2,864.1	21.9%
经营性现金流	3,148.2	2,174.8	44.8%
每股末期股息(港元)	0.15	0.26	(42.3%)
每股全年股息(港元)	0.30	0.41	(26.8%)

注：*2022年初俄乌冲突引发相关国际制裁，依从谨慎原则，中飞租赁已将受此影响而滞留于俄罗斯境内的2架飞机的账面净值进行全额减记，剔除保证金、维修准备金和中飞租赁已掌控的其中一台发动机的价值后，其净减记额为4.39亿港元。经调整业绩数据为剔除上述净减记额之影响的数据。

2.2 总收入迅速增长

	截至12月31日止年度			
	单位：百万港元	2022	2021	变动
总租赁收入		3,542.2	2,500.4	41.7%
融资租赁收入		574.7	540.6	6.3%
(2022全年: 49架飞机 vs. 2021全年: 49架飞机)				
经营租赁收入		2967.6	1,959.8	51.4%
飞机交易及飞机零部件贸易净收入		207.1	301.7	(31.4%)
(2022全年: 5架飞机 vs. 2021全年: 9架飞机)				
其它收入		421.7	475.9	(11.4%)
政府支持		212.0	215.5	(1.6%)
贷款予联营及合营公司的利息收入		100.1	105.4	(5%)
银行利息收入		32.7	8.2	298.8%
来自CAG集团的资产管理服务费收入		19.2	12.1	58.7%
附带收入及其他		57.7	134.7	(57.2%)
总收入		4,171.0	3,278.1	27%

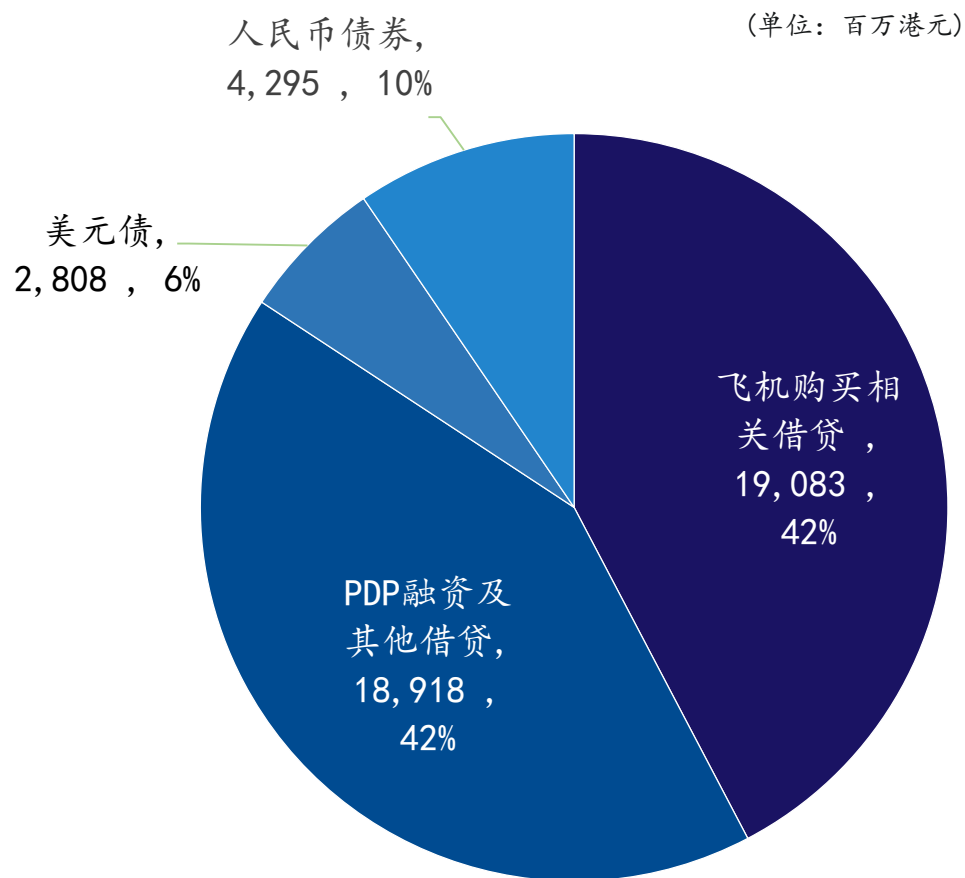
2.3 经营开支总额

百万港元	截至12月31日止年度		
	2022	2021	变动
利息开支 (2022年末计息债务总额达451亿港元，较2021年末405亿港元增长11.4%；2022年全年3个月LIBOR平均为4.77% vs 2021年全年平均：0.24%)	(1,610.5)	(1,211.3)	33.0%
折旧及其他 (2022全年：101架飞机 vs. 2021全年：78架飞机)	(1,356.6)	(820.7)	65.3%
应收账款拨备 (2022：就逾期租金作出谨慎而充足的拨备达约38% vs2021：31%)	(83.4)	(144.2)	(42.2%)
其他经营开支	(345.3)	(282.0)	22.4%
经营开支总额	(3,395.8)	(2,458.2)	38.1%

2.4 多元融资渠道提供充足流动性保障

CALC

计息债务总计451亿港元 (于2022年12月31日)



- ✓ 2022年全年新增/续期融资额度
- ✓ 新发人民币债券

>210 亿港元

10 亿人民币

270天融资券
(2022年10月)

12 亿人民币

三年期公司债
(2022年2月)

15 亿人民币

中期票据
(2022年4月)

- ✓ 充足流动性

百万港元	截至2022年 12月31日	截至2021年 12月31日	变动
现金及银行结余	4,667.5	5,013.6	(6.9%)
未提取借贷融资	6,700.8	3,117.0	115.0%
合计	11,368.3	8,130.6	39.8%

2.5 利率及汇率风险管理

利息风险管理

- ✓ 在451亿港元的总计息债务中，包含了租金自然对冲、人民币借款和美元债券和利率掉期，其中只有66亿港元或15%的浮动利率债券的利息开支对损益表产生影响。

美元负债利率风险敏感测试

除所得税前溢利 (百万港元)	2022/12/31
若利率上升1%	(82)
若利率下跌1%	82

外汇风险管理

- ✓ 对冲安排下有效控制汇率风险敞口

(百万人民币)	2022/12/31
未对冲人民币负债	1,582.6

外汇风险敏感测试

除所得税前溢利 (百万港元)	2022/12/31
若人民币兑美元上升1%	(18.0)
若人民币兑美元下跌1%	18.0

2.6 俄乌冲突对中飞租赁运营及信用状况不会有显著影响

受俄乌冲突影响最小的飞机租赁商之一

只有两架自有飞机出租予俄罗斯承租人，占截至2022年12月31日止150架自有飞机数量低于1.5%，订单簿中亦未有新飞机租予俄罗斯航空公司。

	减记涉俄飞机数(架)	减记飞机数占自有机队 ² 的比重	净减记额(十亿港元)	净减记额占总资产的比重 ³
中飞租赁	2	<1.5%	0.44	0.8%
同业 ¹	17~113	4%~8%	4~21	2%~4%

注：1、仅包括机队超过100架飞机且已上市租赁商，即 Air Lease、AerCap 和BOCA；2、为进行同业比较，此处自有机队统一为截至2022年12月31日止包含已减记飞机在内的自有机队数；3、为进行同业比较，此处计算公式统一为净减记额/（净减记额+2022年12月31日总资产）。

资料来源：各公司定期报告，截至2022年12月31日。

国际评级机构：俄乌冲突对中飞租赁不会有重大影响

穆迪

“中飞租赁对俄罗斯航司的风险敞口有限，若就相关飞机计提减值准备对其运营及信用状况不会有重大影响。”（2022年6月）

惠誉

“预期全年就两架滞留于俄罗斯境内的飞机作出的一次性减记不会影响公司未来的经营性现金流以及资金和流动性状况。”（2022年8月）

本集团所采取的积极风控措施

- ✓ 密切追踪局势变化并积极采取措施尽可能收回资产/取得赔偿
- ✓ 继续积极与俄罗斯承租人保持沟通，要求其退还飞机或作出赔偿
- ✓ 跟进已提出的保险索偿
- ✓ 在事件发生后已即时采取行动控制了一部位位于俄罗斯境外的发动机，从而减少减记额
- ✓ 若未来取回飞机或获得保险/航司赔偿将可部分冲回相关减记

全球飞机租赁商在俄飞机数量

租赁商	在俄飞机数量	在俄飞机数量占机队比例
其他租赁商	117	6.6%
其他租赁商	35	5.1%
其他租赁商	27	5.4%
其他租赁商	23	5.9%
其他租赁商	21	5.1%
其他租赁商	18	9.3%
其他租赁商	16	3.9%
其他租赁商	14	2.9%
其他租赁商	12	8.1%
其他租赁商	12	2.1%
其他租赁商	9	3.6%
其他租赁商	9	3.3%
其他租赁商	8	42.1%
其他租赁商	8	5.8%
其他租赁商	8	2.3%
其他租赁商	6	7.2%
其他租赁商	5	1.8%
其他租赁商	4	1.2%
其他租赁商	3	7.9%
其他租赁商	3	3.5%
其他租赁商	3	2.7%
其他租赁商	3	0.6%
其他租赁商	2	11.8%
中飞租赁	2	1.1%
其他租赁商	2	1.1%
其他租赁商	1	4.2%
其他租赁商	1	3.4%
其他租赁商	1	1.9%
其他租赁商	1	1.8%
其他租赁商	1	0.8%

来源：Cirium Portfolio Tracker Q4 2022，中飞租赁整理

目录

CONTENTS



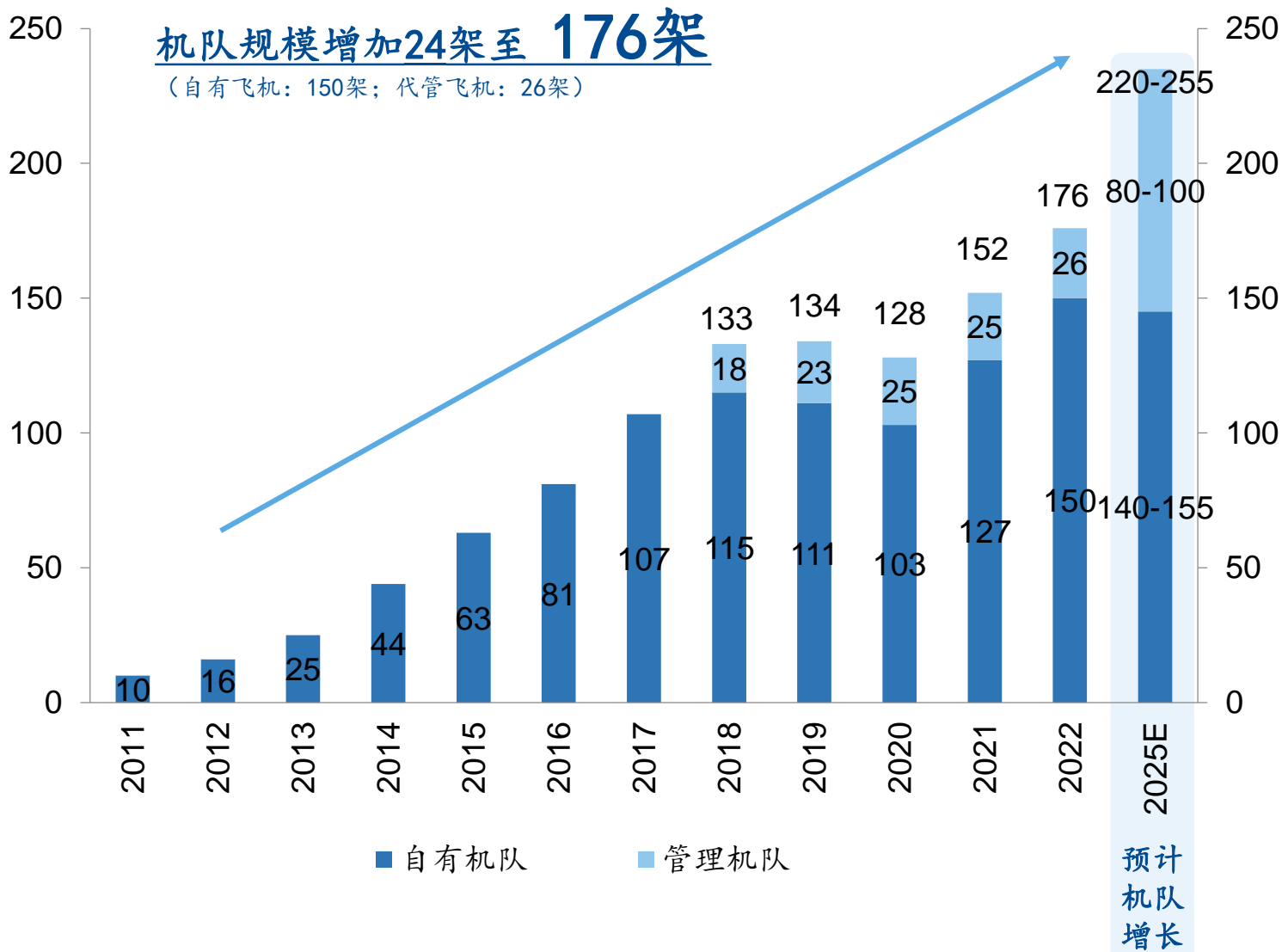
 --- 业绩亮点

 --- 财务亮点

 --- 运营亮点

 --- 行业展望

3.1 自有有机队稳步增长，持续轻资产运营模式



2022年全年:

28 架

交付飞机数量
(订单簿18架+购后租回10架)

5 架

出售飞机数量
(飞机交易进度受疫情影响有所延迟)

2023年预计:

25 架

交付飞机数量(订单簿)

20 架

出售飞机数量

管理平台	CAG	茅台JV	河南航投JV	总计
于2022年12月31日	23	1	2	26

- ✓ 继2021年与合作伙伴茅台租赁成立了一个飞机资产管理合资平台后，于2022年12月首次注入一架飞机资产到该平台；
- ✓ 未来将与茅台租赁继续紧密合作，注入更多飞机资产到该合资平台。

3.2 新一代窄体机订单强劲，把握航空市场复苏机遇

CALC

订单规模在全球租赁商中排名全球第三

排名	租赁商/资产管理人	订单数
1	其他租赁商	455
2	其他租赁商	426
3	CALC	256
4	其他租赁商	225
5	其他租赁商	190
6	其他租赁商	176
7	其他租赁商	130
8	其他租赁商	109
9	其他租赁商	95
10	其他租赁商	78

同时与世界三大飞机制造商采购飞机，窄体机订单强劲

131架

空客 A320neo

66架

波音 737 MAX 8

29架

中国商飞ARJ21

从2023年起自订单簿批量交付，随着航空市场快速复苏把握庞大机遇

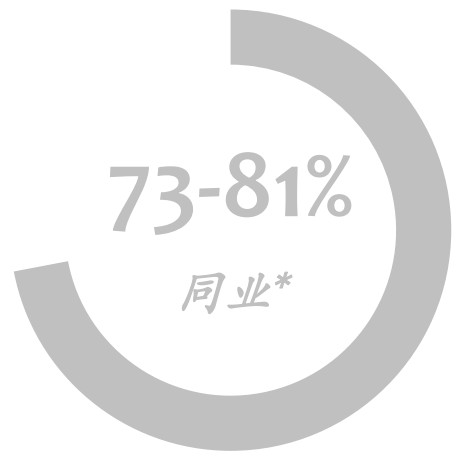
数据来源：Airfinance Journal Lessors and AFJ Fleet Tracker，截至2022年6月30日。

3.3 维持高流动性且受欢迎的机队资产组合

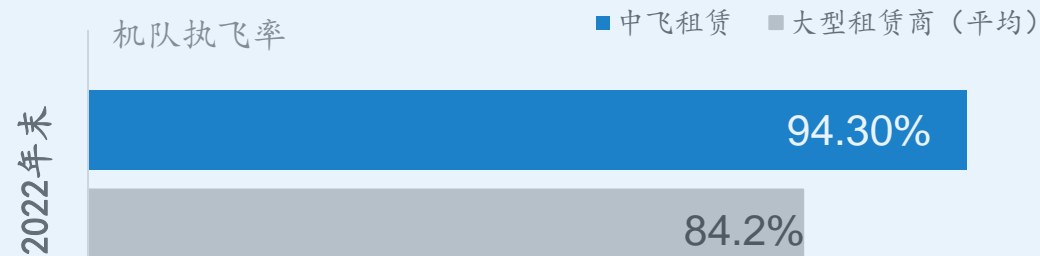
机队以窄体机为主，流动性高、价值稳定



窄体机占比
(自有机队)



机队执飞率远高于大型租赁商[^]平均水平



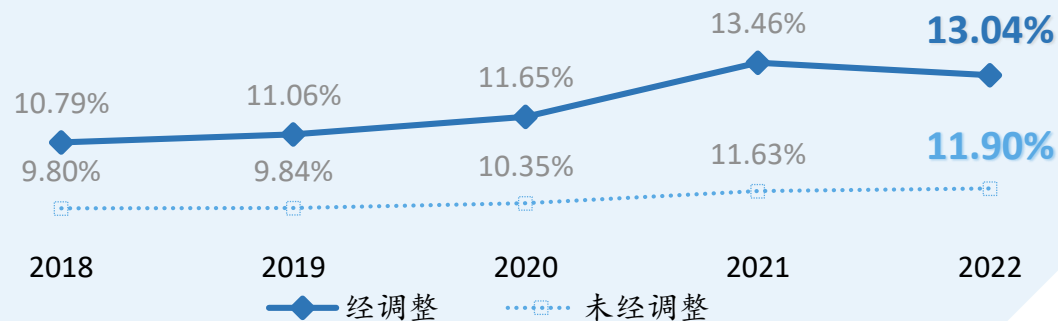
注：[^]大型租赁商为Cirium租赁商分类下自有及管理机队总数超过100架以上飞机的租赁商，执飞率=执飞飞机数量/(执飞飞机数量+停车场飞机数量)，执飞率数据为季度末时点数据。

机队明细 (截至2022年12月31日)

	系列	机型	自有#	管理	订单簿
空客	A320 系列	窄体	112	22	131
	A330 系列	宽体	13	1	-
波音	B737系列	窄体	23	2	66
	B787系列	宽体	1	1	-
中国商飞	ARJ21系列	支线飞机	1	-	29
总计			150	26	226

注：*仅包括机队超过100架飞机且已上市租赁商，即Air Lease、AerCap 和BOCA；
#含涉及俄罗斯航司的1架A320系列及1架B737系列飞机。

平均租赁收益率*持续提高

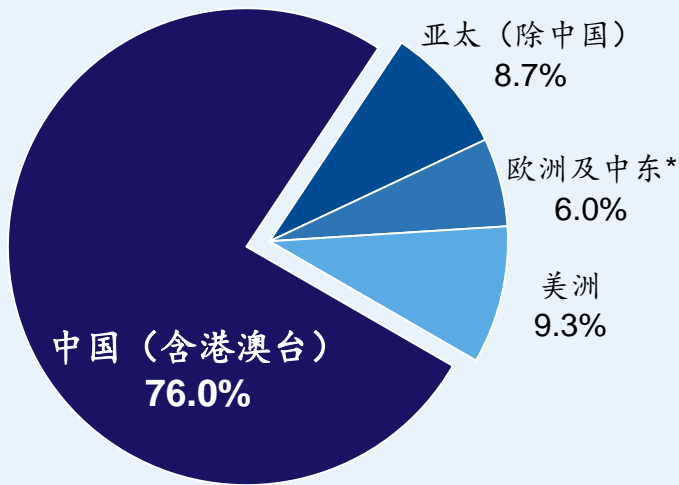


注：*平均租金收益率经调整数据为按预期年度总租赁收入及政府支持的总和除以飞机帐面净值计算的加权平均数，未经调整数据为按预期年度总租赁收入除以飞机账面净值计算的加权平均数。

3.4 继续深耕中国市场，稳步推进全球化拓展

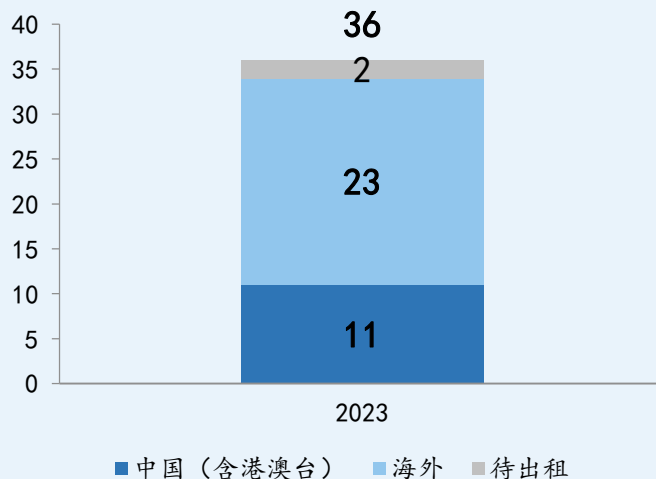
- ✓ 中飞租赁自有机队的76%出租予中国航司，其多数是财务实力雄厚的国有航司。
- ✓ 中飞租赁加快全球市场拓展步伐，把握海外航空市场强劲复苏的机遇，订单簿配租方面海外航司占比明显增加
- ✓ 未来将继续深耕中国市场，并积极在全球加速发展的地区拓展优质新客户，长期目标是让中外航空公司租赁占比在50/50水平

自有有机队主要租予中国航司

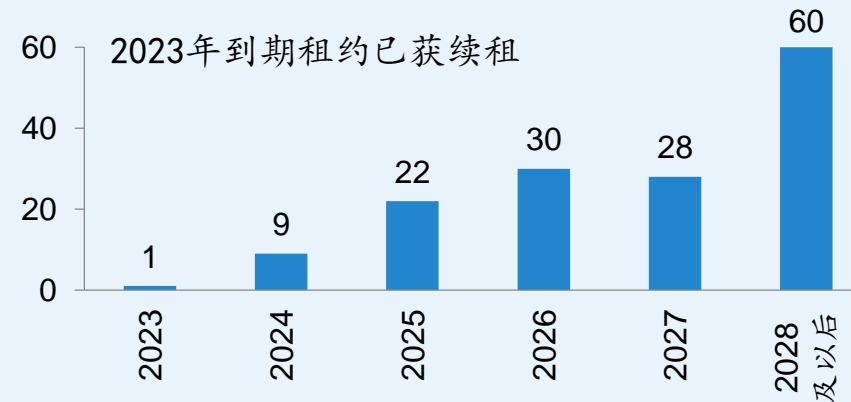


注：*含涉及俄罗斯航司的2架飞机
按占自有飞机数量的比例，截至2022年12月31日

订单簿配租海外航司增加



自有有机队到期租约



• 150架自有飞机中114架租予中国（含港澳台）航司

• 2022年底后的未来15个月计划交付的所有飞机均已配租
• 于2023年内计划交付飞机中逾60%将配租予海外航司客户

• 2023年到期租约已获续租，再营销压力小

3.5 持续增强飞机后市场业务发展动能



飞机再循环基地获准划入飞行区

- ✓ 联营公司国际飞机再循环旗下亚洲首家大型飞机再循环基地已获准划入哈尔滨太平国际机场飞行区，使其飞机维修维护业务迈入新阶段。
- ✓ 该国际机场是中国东北地区第二大机场，2022年旅客吞吐量达949万人次。



签署首项“客改货”业务

- ✓ 与专业飞机改装公司Aeronautical Engineers, Inc. (AEI) 签署双方首项 AEI B737-800SF货机改装工程订单协议，并已在2022年完成改装，不断深化后市场服务和老旧飞机解决业务的内涵。

进一步获得B737NG系列飞机定检维修许可

- ✓ 中龙欧飞 (FL ARI) 在已取得A320系列飞机定检维修许可的基础上，再获得B737NG系列飞机定检维修许可项目，维修维护服务范围显著提升。

首次与国航达成五架老旧飞机业务合作

- ✓ 中飞后市场 (CAAM) 与中国国航就五架平均机龄约20岁的飞机达成合作，并完成该批飞机的评估并制定再处置计划，未来将依托其专业中老年飞机一站式处置能力，最大化挖掘剩余资产价值。

全年签约拆解飞机和机身超过20架

- ✓ 先后与拉美航空集团和联合航空达成6架和13架机身合作。
- ✓ 全年签约拆解飞机和机身数量超过20架。
- ✓ 彰显中飞租赁共筑航空可持续发展的决心。

圆满完成首架A320 C检

- ✓ 中龙欧飞在其飞机再循环基地首次圆满完成一架A320飞机C检并顺利交付予航司客户投入运营，赢得了客户充分认可，是其维修能力提升的有一个里程碑。

3.6 先发优势助推后市场业务把握后疫情机遇

先发业务优势

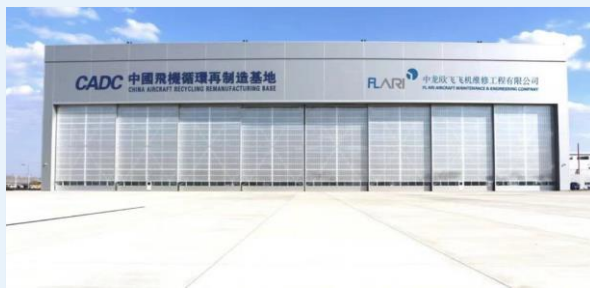
成熟的飞机后市场服务体系和基础设施

丰富的牌照资源和专业的工程实力

先发优势和广阔的客户网络

在拆解机源、飞机维修、二手航材销售网络上的良好协同效应

横跨中美的两大飞机再循环基地



哈尔滨飞机循环再制造基地

- 占地30万平方米，年拆解能力20架（一期）



美国孟菲斯拆解基地

- 年拆解能力：50架

齐全的飞机后市场专业牌照

业务范畴	中国资质/许可	国际资质/许可
飞机拆解	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 中国民航局CCAR-145飞机拆解MRO许可证（首家获此认证的飞机拆解机构） 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ FAA美国联邦航空管理局FAR 145 维修许可 ✓ AFRA 航空器机队回收协会成员
飞机维修	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 中国民航局CCAR-145-R3《民用航空器维修单位合格审定规定》合格资质；145部A320系列C检 ✓ B737NG系列定检维修许可 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 美国联邦航空管理局145认证单位 ✓ 欧盟EASA 145部、M部、21部、147部维修认证
二手航材销售	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 中国民用航空维修协会(CAMAC) - 《航材分销商资质》证书 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ASA 美国航空设备供应商协会成员 ✓ ISTAT 国际运输类飞机贸易协会成员 ✓ IACMI 先进复合材料制造创新研究所成员

目录

CONTENTS



 --- 业绩亮点

 --- 财务亮点

 --- 运营亮点

 --- 行业展望

4.1 业界预测航空业将在2023年恢复至疫情前水平

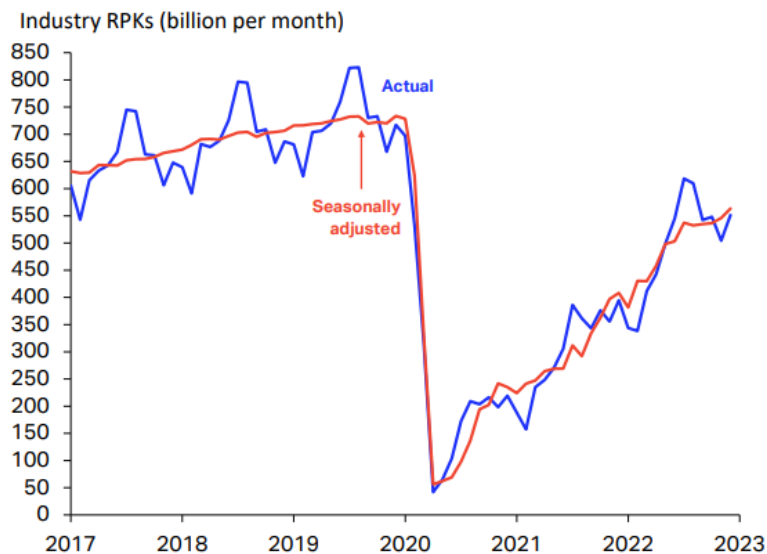
机构	预测内容	发表时间
	<p>国际航空运输协会 (IATA)</p> <ul style="list-style-type: none">2022 年航空收入客公里 (RPKs) 按年大增64.4%，全球2022年全年客运量达到疫情前 (2019年) 水平的68.5%。2022 年12月客运总量比2021年同期增长39.7%，恢复至2019年12月水平的76.9%。	2023.02
	<p>国际民航组织 (ICAO)</p> <ul style="list-style-type: none">预计到2023年第一季度，大多数航线的航空客运需求将迅速恢复到疫情前的水平，并且到年底与2019年数字相比将实现约3%的增长率。	2023.02
	<p>空客 (Airbus)</p> <ul style="list-style-type: none">行业在2022年继续复苏，航空交通量增加，航空公司将转向长期机队规划。预期全球航空交通最早将在2023年2季度恢复至疫情前水平。	2023.02
	<p>航升 (Ascend by Cirium)</p> <ul style="list-style-type: none">全球航空客运 (RPK) 预计将在2023年10月超过疫情前水平。	2023.01

数据来源: IATA、ICAO、Ascend by Cirium, Airbus Global Market Forecast 2022-2041

4.2 2023年国际航空运输市场趋势

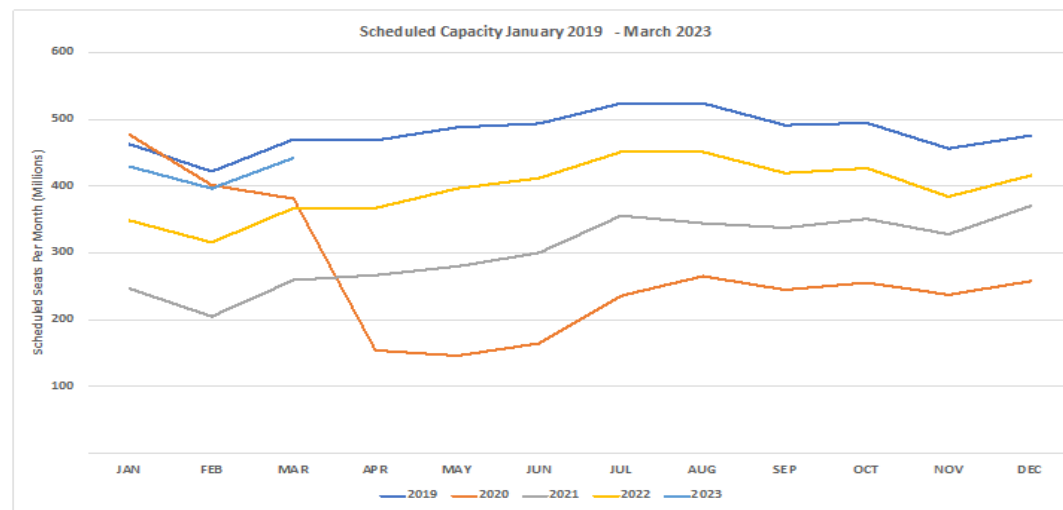
- ✓ IATA预测，航空业全行业2023年有望实现总收入**7790亿**美元，旅客运输量将超过42亿人次，全行业净利润将达**47亿**美元。
- ✓ 北美地区将继续引领行业恢复发展，亚太区航空旅行有较大需求。
 - 以美国为代表的北美地区航空运输市场正在加快恢复，其2022年9月的旅游消费总额甚至比2019年9月高出6%。北美将继续成为行业盈利最多的地区，其次是欧洲与中东。2023年亚太地区的一些主要国家将**相继调整国际旅行政策**，预期航空旅行将有较大需求。
- ✓ 国际机场理事会预计**全球国内和国际旅客运输量将分别在2023年后期和2024年下半年恢复到疫情发生前水平**。
- ✓ 在役机队方面，航升最新分析显示**全球在役窄体机机队已基本恢复至疫情前水平**，达到2019年水平的**98%**；而宽体机队则已恢复至2019年水平的80%。

全球航空客运量走势（2017-2022）



数据来源：IATA

全球航空业2019年1月至2023年3月计划运力



Source: OAG

4.3 国内民航政策支持航空业增长，推进民航高质量发展

民航“十四五”规划：2023-2025年是增长期和释放期

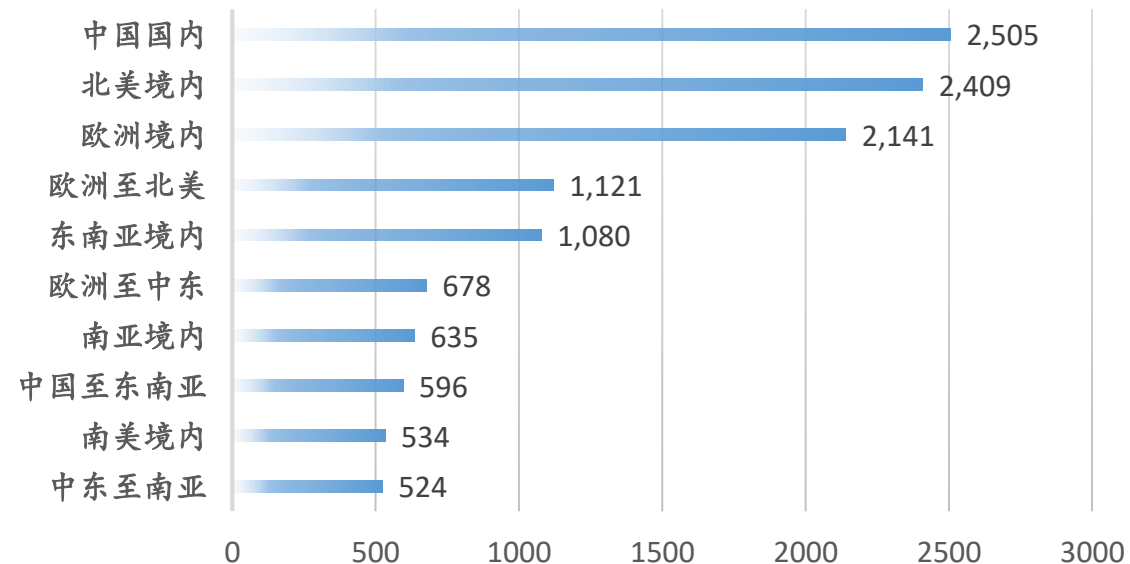
- ✓ 重点要扩大国内市场、恢复国际市场，加快提升容量规模和质量效率，全方位推进民航高质量发展。此外，中国民航工作会议提出，2023年力争总体**恢复至疫情前75%水平，旅客运输量4.6亿人次力争实现盈亏平衡。**

中国将成为全球客流量最大的航空市场

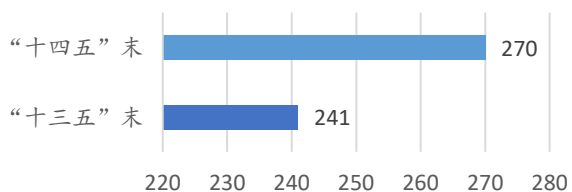
- ✓ 空客及波音均预测未来20年全球最大的航空客流量将在**中国国内市场**，年均复合增长率将超**5%**。

2041年全球客流量预测前十位

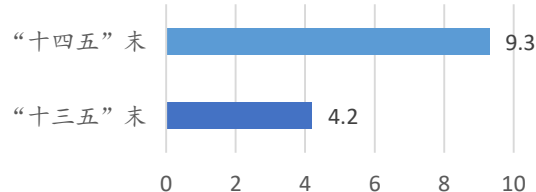
(按收入客公里 (RPK) 计, 单位: 十亿)



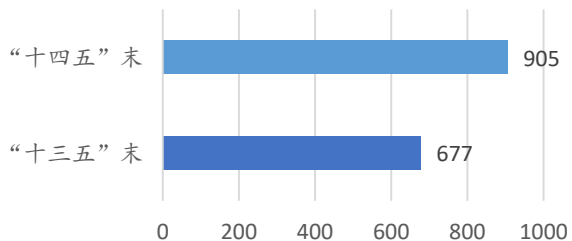
民用运输机场数量 (个)



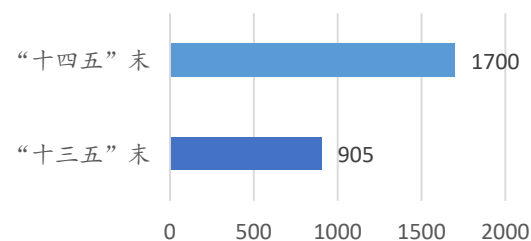
旅客运输量 (亿人次)



货邮运输量 (万吨)



保障航班起降 (万架次)



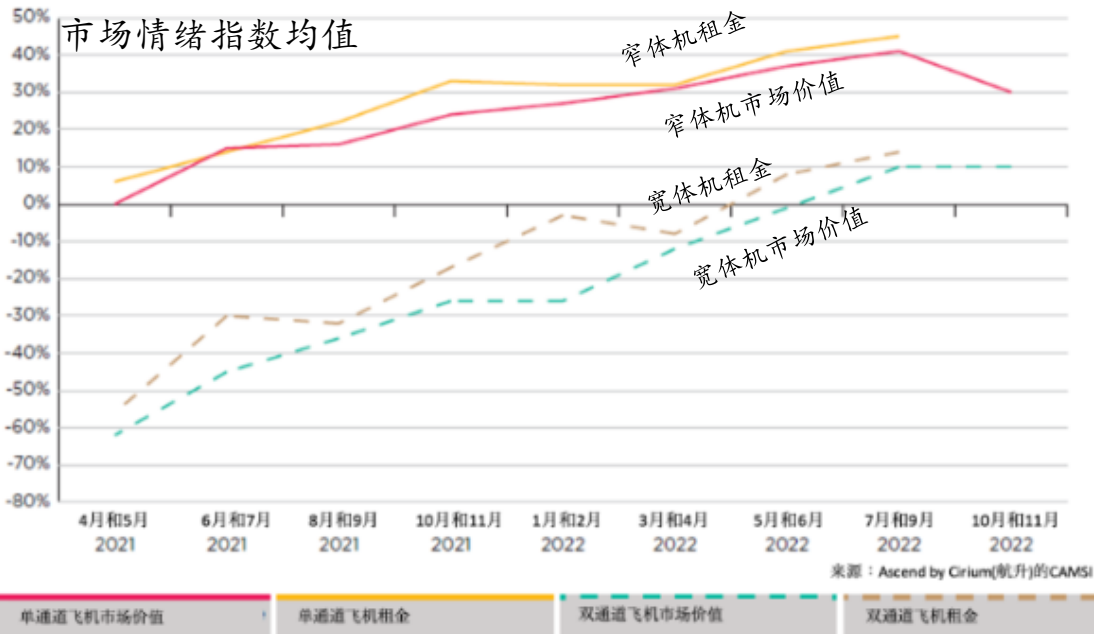
资料来源：“十四五”民用航空发展规划,民航资源网

资料来源：波音《商业市场展望2022-2041》。

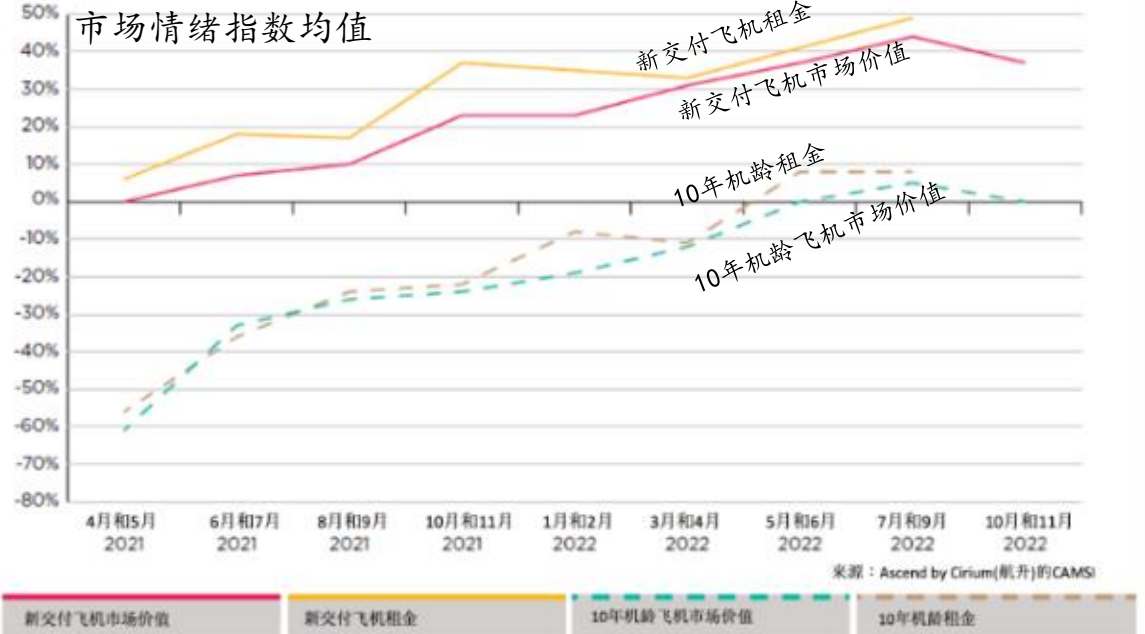
4.4 飞机价值及租金持续走高

- ✓ 根据航升商用飞机市场情绪指数，飞机的市场价值和租金在过去一年多呈增长态势。飞机租金跟随市场利率浮动，加息周期下将推高租金。
- ✓ 受供应链扰动影响，飞机制造商产能提速未及预期，2022年7月空客**下调**2022年全年交付目标至700架飞机，并将每月生产65架A320系列窄体机的中期产能目标从2023年夏天**推迟**至2024年初达成。波音亦**下调**全年737系列机型交付预测至约400架，较年初预测**减少100架**。
- ✓ 疫情下中国航司飞机引进整体明显收紧，而新增飞机订单预期短期内交付仍然受限。随着中国防疫政策优化，边境重开，其国内及国际客运需求即将迎来强劲复苏，在供给受限的情况下，机位成为稀缺资源，预计航司将更多通过租赁商来满足运力扩张及机队更新需求，进一步推升飞机市场价值和租金水平。

窄体机和宽体机的市场情绪指数（2021年4月以来）



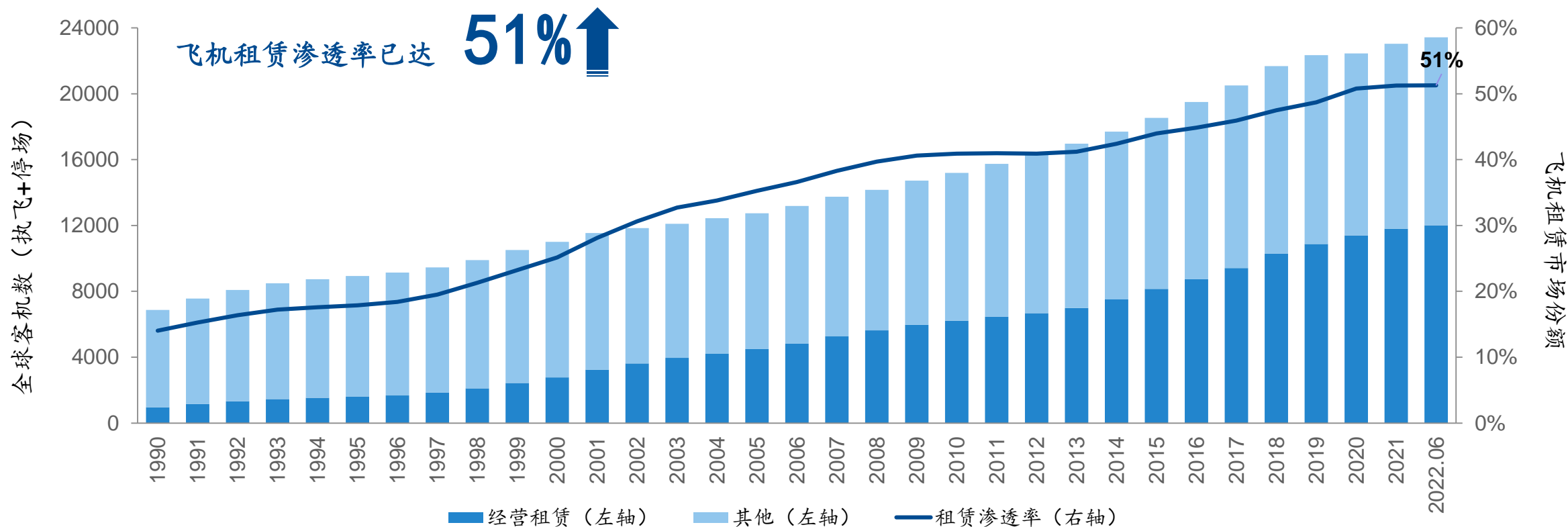
新交付飞机和10年机龄飞机的市场情绪指数



资料来源：Ascend by Cirium商用飞机市场情绪指数，2022年12月，中飞租赁整理

4.5 飞机租赁渗透率持续提升

- ✓ 根据Cirium的报告，疫情期间租赁渗透率不降反升。在2020年8月，商用飞机的经营性租赁比列首次超过了50%，并在2022年6月达到51%的新高，充分证明飞机租赁市场的旺盛生命力。
- ✓ 根据RESEARCH AND MARKETS的报告，全球飞机租赁市场预计将在2022-2026年间以8.66%的年复合增长率增长155亿美元。



数据来源: Cirium Fleet Analyzer, 基于100座以上客机分析 (Seats number>100, Primary usage: Passenger)。

谢谢

Thanks

【免责声明】

本文档可能包含构成「前瞻性陈述」，包括，但不限于，有关的战略举措，以及与本公司未来业务发展和经济性能等语句的执行陈述。

虽然这些前瞻性陈述仅代表我们的判断和我们对未来业务的发展的期望，但众多风险、不确定性及其他法定要求的可能导致实际发展和结果与预期大不相同。

这些因素包括，但不限于：（1）一般的市场、宏观经济、政府和监管趋势，（2）本地和国际证券市场、汇率和利率的波动，（3）竞争压力，（4）技术发展，（5）我们客户、债权人及同行的财务状况或信誉变动及他们所在市场的发展变动，（6）立法发展，（7）管理层变动和业务结构更改及（8）其他对我们的业务和财务模式产生不利影响的关键因素。

我们没有任何义务（并明确表示不承担任何此类义务）因新信息、未来事件或其他情况更新或更改其前瞻性陈述。

未经我们事先书面同意，本文档不得复制，分发或传送给任何其他人或以任何方式纳入另一文件或其他材料。

本档并不构成：

(I) 在香港或任何其他地区提呈出售证券的建议；或

(II) 邀请任何人士订立旨在购买，卖出，认购或包销证券的协定；或有关任何证券之发行。

除非获得中国飞机租赁之授权，否则不得向任何人士发布或分发本文件（以及内载之资料内容）。

