

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

2023年度业绩

2024年3月



目录

01

业绩亮点

02

财务稳健

03

运营出色

04

行业向好

收入增长 持续派息 资金充裕

截至2023年12月31日止年度

49.5^{+18.7%}
亿港元总收入¹稳步增长

2.2 亿港元

年内溢利

0.3 亿港元

股东应占溢利

4.29 港元

每股累计派息²
无间断连续派息19次
(上市以来)3.8^{+111.3%}
亿港元年内溢利³
(经调整)1.8^{+410.8%}
亿港元股东应占溢利³
(经调整)43.8^{+25.4%}
亿港元

EBITDA强劲增长

53.0^{+49.1%}
亿港元

现金及现金等价物

高质量机队资产

截至2023年12月31日

192^{+16架}
架

机队规模增长

165架自有 + 27架代管
(包含涉及俄罗斯航司的1架飞机)

141 架

充足订单

90%

窄体机占比高

(自有机队)

优质全球客户群

截至2023年12月31日

41 间

航司客户

101.4%

租金回收率³

20 个

国家和地区

11.9%

租赁收益率⁴
(经调整)

注：1、含2023年收到有关一架仍滞留于俄罗斯的飞机的赔偿额。

2、含建议派发2023年末期股息每股0.15港元，同时公司已就末期股息再推出以股代息计划。

3、经调整数据扣除CAG项目减值这一非经常性非现金项目的影响，以更好地反映公司运营状况。

注：3、指所收取租金除以账单金额。

4、经调整租赁收益率数据为以预期年度总租赁收入及政府支持的总和除以飞机账面净值计算的加权平均数。

国内评级已提升至最高级别

(2023年5月)

2023年最新国际评级

(2023年6/7月)

多举措提升经营实力及
财务稳健性提升国际评级
促进长期可持续发展

大公国际资信评估有限公司

AAA(稳定)

主体信用等级(展望)

中诚信国际
CCXI

AAA(稳定)

主体信用等级(展望)

获上调

中飞租 (天津)

MOODY'S

Ba1(稳定)

企业家族评级 (展望)

Fitch Ratings

BB+ (稳定)

长期发行人评级 (展望)

中飞租赁

- 优化资产组合
- 资产包交易及代位

(23年8月与DAE达成代位协议,将64架波音飞机的购买承诺代位予DAE)

- 全产业链运营协同
- 拓展融资渠道
- 优化债务结构

(23年9月现金回购约5千万美元债、12月提前赎回1亿美元永续债)

国际评级目标

投资级

至上调

降低负债比率
降低融资成本
提升盈利能力

中飞租赁

持续获得控股股东强有力支持

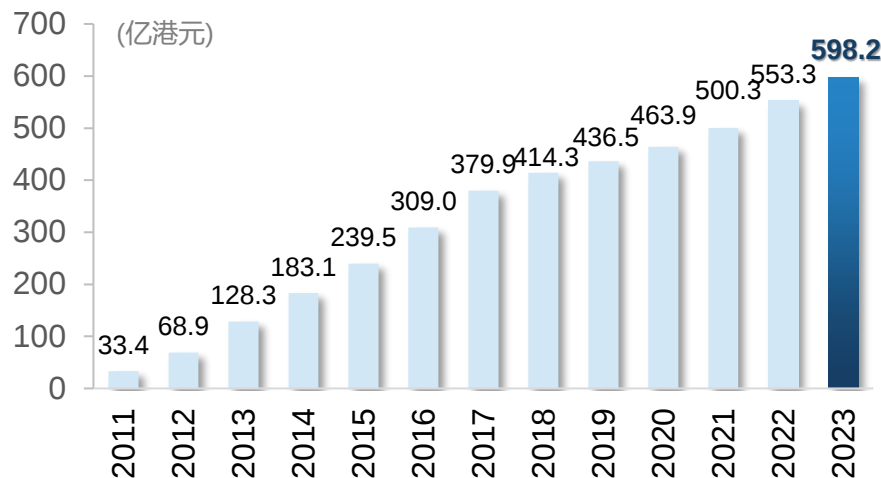
- 2020年成为中飞租 (天津) 的实际控制人

- 过去多年持续增加持股比例至**38.08%** (2023年12月)
- 提供备用循环信用额度**9,400万美元**

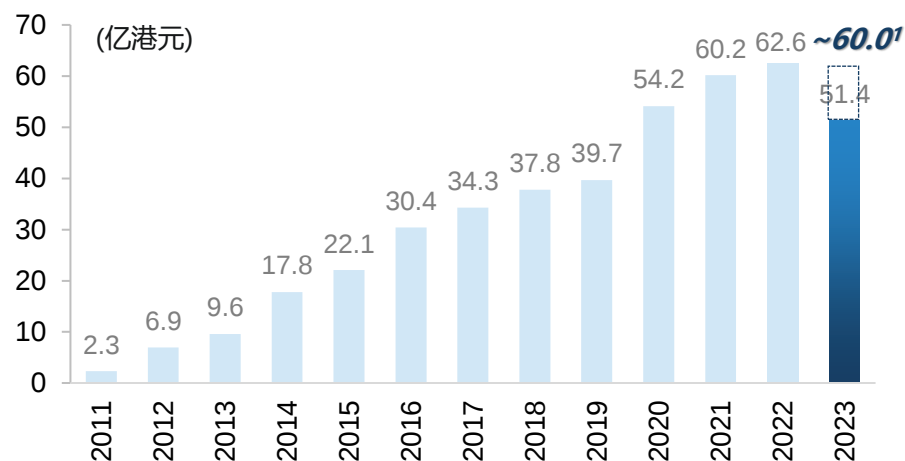
光大控股
EVERBRIGHT LIMITED

1.3 资产负债表维持稳健，持续优化进行中

总资产稳步增长



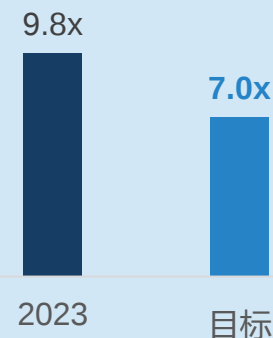
剔除提前赎回永续债之影响，净资产平稳



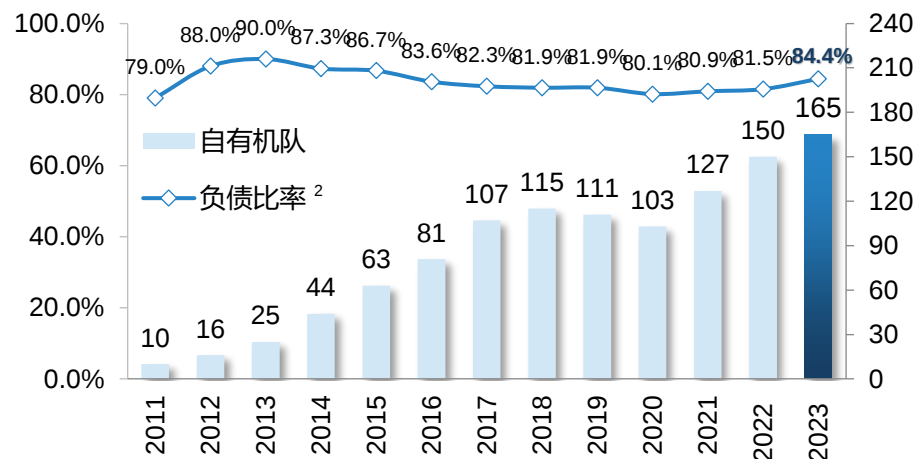
3年主要优化目标

持续增厚权益资产

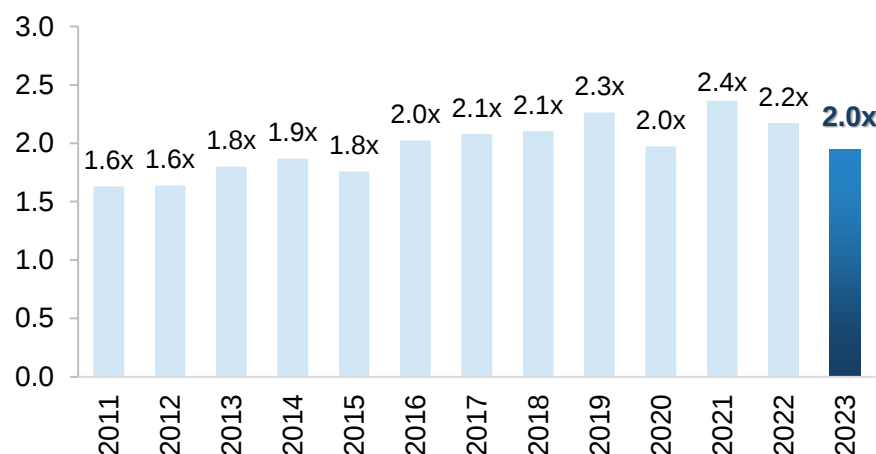
降低杠杆率
(债股比³)



自有机队持续增长，负债比率维持稳定



利息保障倍数² 保持在健康水平



注：2、负债比率=计息债务/资产总额。

注：1、剔除已偿还1亿美元本金永续债之影响后估计数
2、利息保障倍数=EBITDA/利息费用

注：3、债股比=计息债务/权益总额。

1.4 成功助力国产飞机海外商业化运营

CALC

中国飞机租赁为ARJ21的首次出口做了多年的努力和工作，更设立“国产民机重大专项小组”，积极拓展国产民机相关业务，打造国产飞机产融结合的重要平台，在支持国产飞机的研发制造、销售融资、售后支持等全产业链上发挥重要作用。



2021年1月

- 中国飞机租赁向中国商飞采购30架确认订单和30架意向订单的ARJ21飞机
- 同时与光大控股及商飞三方签署专项投资合作备忘录，在国产飞机海外运营、飞机资产管理、航空后市场等方面开展务实深入合作

2022年12月

- 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意义

2023年4月

- 印尼翎亚航空引进的首架中国商飞ARJ21客机**正式投入商业运营**并**顺利完成**印尼雅加达至巴厘岛的**首航**

2023年6月

- 再向印尼翎亚航空交付**第二架ARJ21飞机**

2023年7月

- 执飞**首条国际航线**，由印度尼西亚雅加达飞往马来西亚吉隆坡
- 中国商飞在印尼雅加达成立**海外第一个客户服务处**

2023年9月

- 开通和执飞**第二条国际航线**，由印度尼西亚雅加达飞往马来西亚新山

2023年11月

- 翎亚开通**首条通往中国航线**，由印尼雅加达飞往中国广州
- 同月再开通雅加达飞往新加坡航线



1.5 行业景气度及运营环境向好，持续增长可期





目录

01

业绩亮点

02

财务稳健

03

运营出色

04

行业向好

单位: 百万港元	2023	2022	变动
总收入 ¹	4,949.1	4,171.0	18.7%
经营溢利(Operating profit)	693.7	775.2	(10.5%)
年内溢利	220.2	215.7	2.1%
本公司股东应占溢利	28.3	73.6	(61.5%)
EBITDA	4,377.0	3,490.6	25.4%
经营性现金流	3,685.9	3,348.6	10.1%
年内溢利(经调整) ²	376.8	178.3	111.3%
本公司股东应占溢利(经调整) ²	184.9	36.2	410.8%
每股末期股息(港元)	0.15	0.15	-
每股全年股息(港元)	0.30	0.30	-

注: 1、含2023年收到有关一架仍滞留于俄罗斯的飞机的赔偿额。
 2、经调整数据扣除CAG项目减值这一非经常性非现金项目的影响, 以更好地反映公司运营状况。

2.2 收入稳健增长

单位: 百万港元	2023	2022	变动
总租赁收入	4,199.2	3,542.2	18.5%
融资租赁收入 (2023年: 48架飞机 vs. 2022年: 49架飞机)	601.0	574.7	4.6%
经营租赁收入 (2023年: 117架飞机 vs. 2022年: 101架飞机)	3,598.2	2,967.6	21.2%
飞机交易及飞机零部件贸易净收入	124.5	207.1	(39.9%)
政府支持	171.8	212.0	(19.0%)
贷款予联营及合营公司的利息收入	198.6	132.8	49.5%
来自CAG投资平台资产管理服务费用	18.4	19.2	(4.2%)
其它收入	51.2	57.7	(11.3%)
已收仍滞留于俄罗斯飞机的赔偿	185.4	0	NA
总收入	4,949.1	4,171.0	18.7%

2.3 经营开支总额

单位：百万港元

	2023	2022	变动
利息开支及支付信托计划款项	(2,244.5)	(1,610.5)	39.4%
利息开支 (2023年末银行及其他借贷达382.4亿港元，较2022年末330.8亿港元增长15.6%；而SOFR由2022年平均2.18%持续上涨至2023年平均4.85%)	(1,953.5)	(1,304.7)	49.7%
支付信托计划款项	(291.0)	(305.8)	(4.8%)
折旧及减值 (2023年: 117架飞机 vs. 2022年: 101架飞机)	(1,618.8)	(1,356.6)	19.3%
应收账款拨备 (2023: 就逾期租金作出谨慎而充足的拨备达约45% vs2022: 38%)	(51.0)	(83.4)	(38.8%)
其他经营开支	(341.0)	(345.3)	(1.2%)
经营开支总额	(4,255.4)	(3,395.8)	25.3%

史无前例的加息周期对2023年业绩构成一定压力，但美元利率已见顶，预计随着降息周期开启该影响将有所缓和。

2.4 拓展绿色融资，多元渠道提供充足流动性保障

融资能力

240 +
亿港元
新增融资总规模
(2023)

5.69%
平均融资成本
(2023)

飞机项目贷款 | 飞机预付款 (PDP) 融资 | 流动资金贷款 | 人民币债券

流动性提升

37 +10.1%
亿港元
经营净现金流
(2023)

44 +25.4%
亿港元
EBITDA
(2023)

53 +49.1%
亿港元
现金及现金等价物
(截至2023年12月31日)

持续拓展绿色融资渠道，获市场认可

15 亿人民币
三年期公司债
(低碳转型)

- 1.83x 超额认购
- 票面利率3.85%
- 首单低碳转型公司债
- 认购规模和参与投资者数量均创其同期限债券新高

5 亿人民币
三年期公司债
(低碳转型)

- 1.98x 超额认购
- 票面利率3.58%
- 创公司人民币债券发行票面利率历史新低

5 亿美元
五年期银团贷款
(可持续发展挂钩)

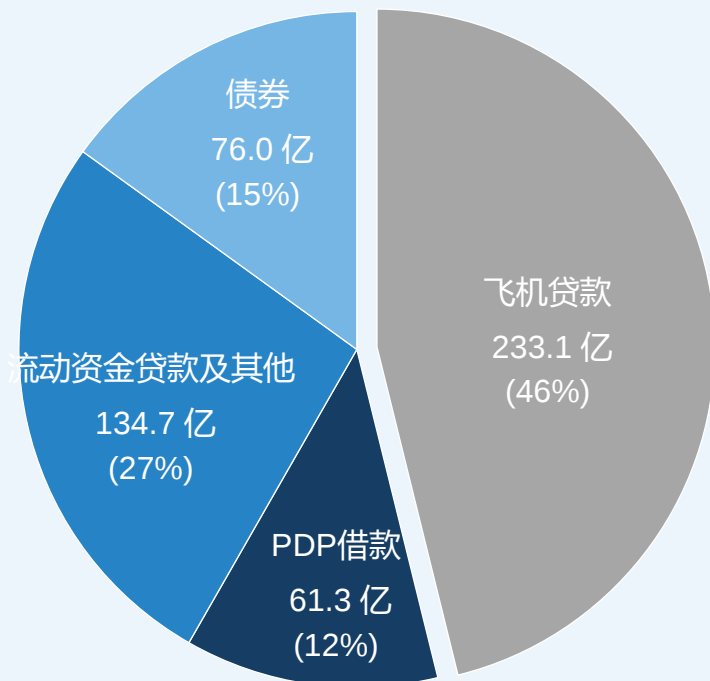
- 首笔3.5亿美元
- 无抵押可循环
- 全球航空租赁业首笔可持续发展挂钩的PDP银团贷款项目

债务结构

505 亿港元
计息债务总计

23% ↑
人民币借贷占比

国内市场流动性供给充裕、资金成本较低，将考虑增加人民币借贷占比



(截至2023年12月31日)

主动负债管理

5000 万美元
现金回购美元债

- 9月向美元债持有人发出要约回购
- 全额接受**所有根据要约作出的有效投标本金额

1 亿美元
提前赎回永续债

- 12月自愿赎回1亿美元本金额
- 永续债于财务报表上计入权益
- 为再融资置换做准备，以降低成本

利率风险管理

- 在2023年12月末505亿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：
 - 206亿港元浮动利率贷款对现金流有影响
 - 149亿港元或不足30%的债务的利息开支对股东应占溢利产生影响。

美元负债利率风险敏感测试

(百万港元)	现金流出	股东应占溢利
若美元利率上升100个基点	206	(149)
若美元利率下跌100个基点	(206)	149

截至2023年12月31日。

外汇风险管理

- 对冲安排下有效控制汇率风险敞口

50 亿人民币
未对冲人民币负债净额
 (截至2023年12月31日)

外汇风险敏感测试

(百万港元)	股东应占溢利
若人民币升值10%	(551)
若人民币贬值10%	551

截至2023年12月31日。

2.7 美元利率已见顶，2024年将开启降息周期

CALC

本轮加息周期已结束

+11 次

加息次数

(2022.03-2023.07)

+525 bps

累计加息幅度

(2022.03-2023.07)

- 美联储本轮加息周期自2022年3月开启，加息步伐之快、幅度之大远超上一次2015年至2019年的加息周期，在美联储近半个世纪以来的利率调控历史中也是首次。
- 自2023年9月以来，美联储连续暂缓加息，同时也被市场认为是此次加息周期的结束。

资料来源: newyorkfed.org, 截至2024年1月22日。

美联储点阵图预估利率走势

-75 bps

2024年降息幅度

(12/23点阵图预估中值)

-250 bps

累计降息幅度

(2024-2026)

- 美联储2023年12月公布的点阵图预估中值显示，2024年底联邦基金利率为4.6%，暗示2024年预计将降息75个基点，约合三次降息
- 预计2026年年底的联邦基金利率为2.9%，累计降息250个基点；长期联邦基金利率预期为2.5%。

资料来源: 美联储, 《经济预测总结 (SEP) 》, 2023年12月13日。

彭博机构调研预测利率走势

-100 bps

2024年降息幅度

(02/24机构调研预测中值)

24Q2

首次降息

(02/24机构调研预测中值)

- 彭博2024年2月机构调研预测中值显示，美联储最快将于2024年二季度开启首轮降息，2024年内将降息100个基点，联邦基金目标利率范围上限将在2024年四季度降至4.5%。

资料来源: 彭博终端, 2024年2月23日机构调查。



目录

01

业绩亮点

02

财务稳健

03

运营出色

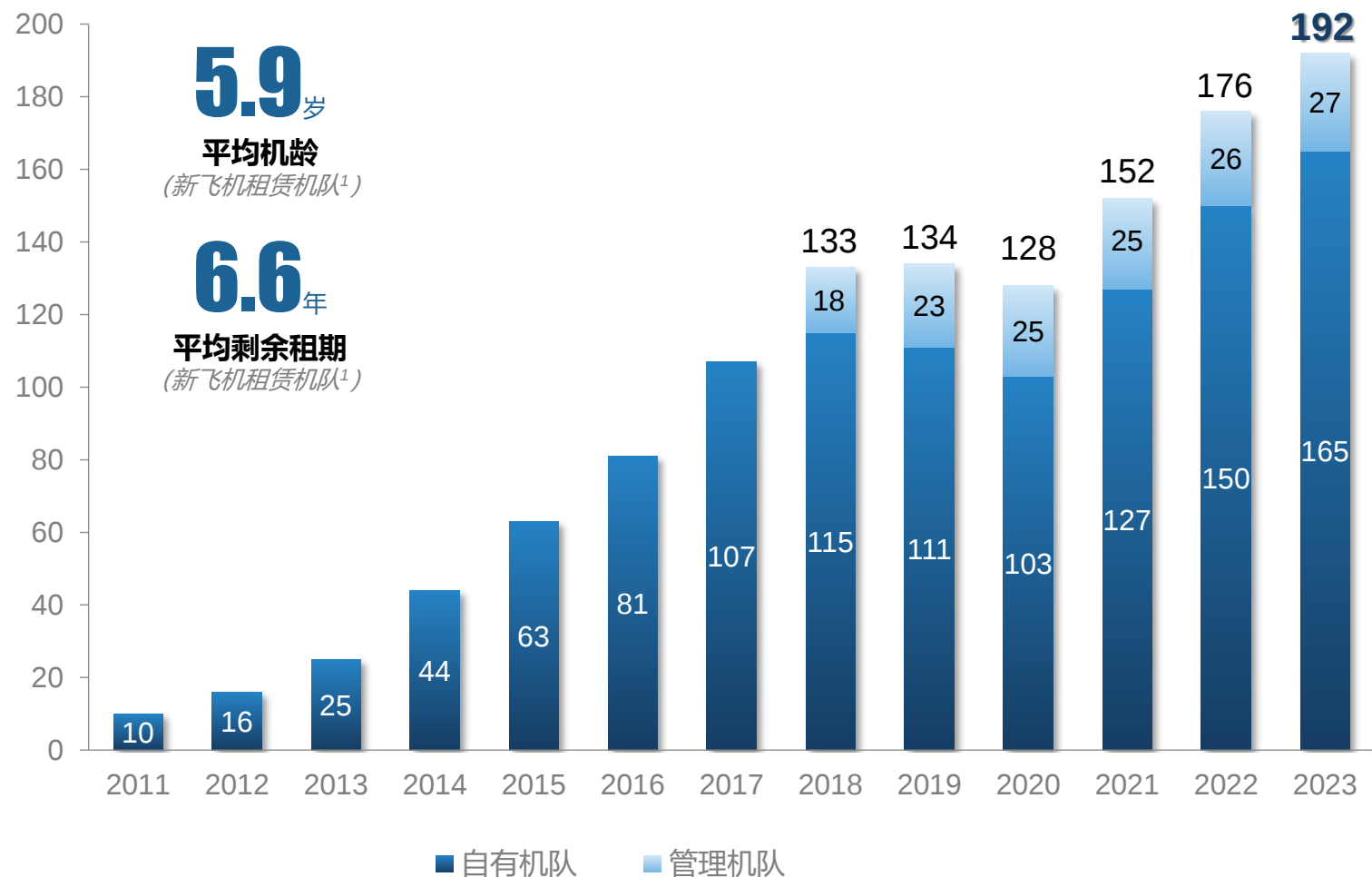
04

行业向好

3.1 审慎机队管理



未来维持自有机队小幅增长，着力壮大管理机队



2023年业务回顾

21架
交付新飞机

5架
出售飞机²

34架
新签租赁意向书

14架
新签出售意向书

2024年计划

17架
预计交付新飞机

30架
预计出售飞机

注：1、中飞租赁致力于为全球航空公司及飞机资产拥有人提供飞机全生命周期一站式解决方案，业务覆盖新飞机和中老龄飞机，新飞机租赁机队指中飞租赁自有有机队机龄12岁以下的飞机

注：2、不含已取得保险和解而不再持有的一架原出租予一间俄罗斯航司的飞机。

3.2 新一代窄体机型为主的机队组合

(截至2023年12月31日)



窄体机占比
(自有机队)



飞机制造商	系列	机型	自有 ²	管理	订单簿
空客	A320 CEO系列	窄体	82	17	-
空客	A320 NEO系列	窄体	43	6	113
空客	A330 CEO系列	宽体	13	1	-
波音	B737 NG系列	窄体	22	2	-
波音	B737 Max系列	窄体	2	-	-
波音	B787系列	宽体	1	1	-
中国商飞	ARJ21	支线飞机	2	-	28
总计			165	27	141

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、含涉及俄罗斯航司的1架A320系列飞机。

3.3 与空客已建立了稳固的长期战略合作伙伴关系

CALC

十年前，中飞租赁为国内初创航空公司引入了空客机队，透过全产业链业务模式布局以协助国内支线航司规划机队。中飞租赁与空客携手挺进蓬勃发展的中国航空客运市场，十年战略合作成果斐然。

TOP 6

空客租赁商客户
累计订单

135 架

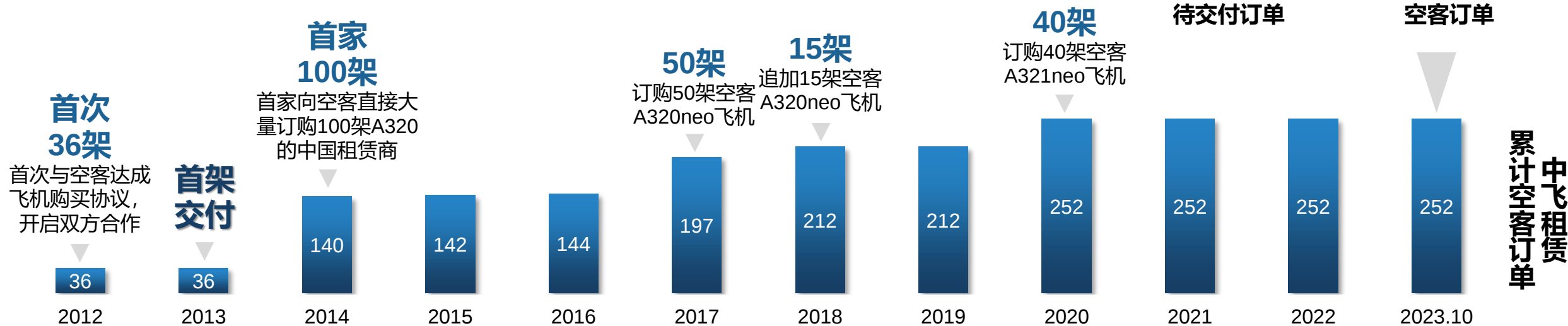
中飞租赁累计
交付空客飞机

TOP 5

空客租赁商客户
待交付订单

252 架

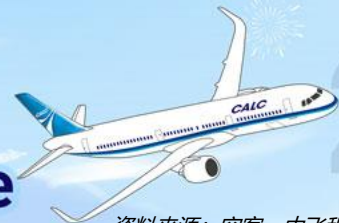
中飞租赁累计
空客订单



2013

CALC 10 YEARS AIRBUS

A Decade of Excellence and More to Come



2023

资料来源：空客、中飞租赁，数据截至2023年10月

3.4 配租能力出色，持续拓展全球优质客户

取回飞机再出租

- 2020年以来取回之飞机已**全部**完成配租/签署租赁意向书，且均已/将出租予**载旗/一线航司**

租约到期飞机再出租/处置

- 2024年到期的9架飞机中：
 - 2架已明确续租意向
 - 7架为年龄约20岁之老飞机，已明确老龄飞机综合处置方案

订单新飞机配租

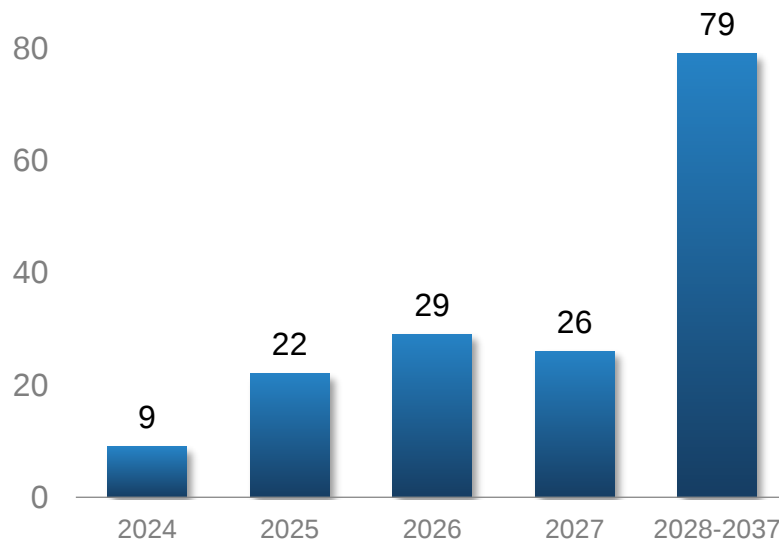
- 2024至2025年9月计划交付新飞机已全部配租，其中**过半数将出租予海外航司客户**，包括美联航(United Airlines)、印度航空(Air India)、拉美航空(LATAM)、皇家约旦航空(Royal Jordanian)等**载旗/一线航司**

取回飞机再出租承租人变动情况



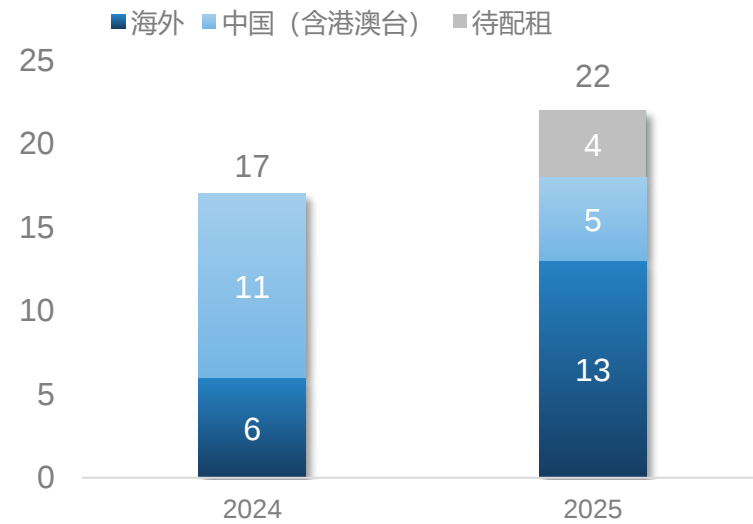
数据截至2023年12月31日

自有机队到期租约分布情况



数据截至2023年12月31日

订单新飞机配租 (架)



注：订单飞机计划交付时间表可能因不同因素而调整。
数据截至2023年12月31日。

3.4 配租能力出色，持续拓展全球优质客户

加快全球布局

41 间
航司客户

截至2023年12月31日

20 个
国家和地区

- 自有机队已全部配租¹
- 首涉非洲、中亚及大洋洲三大高速发展新市场
- 与6间一线航空公司达成新飞机租赁业务首次合作
- 预计未来海外客户占比将继续增加
- 持续提升优质客户群的多元化分布

优质客户群带来可观收益

101.4 %
租金回收率²
(2023)

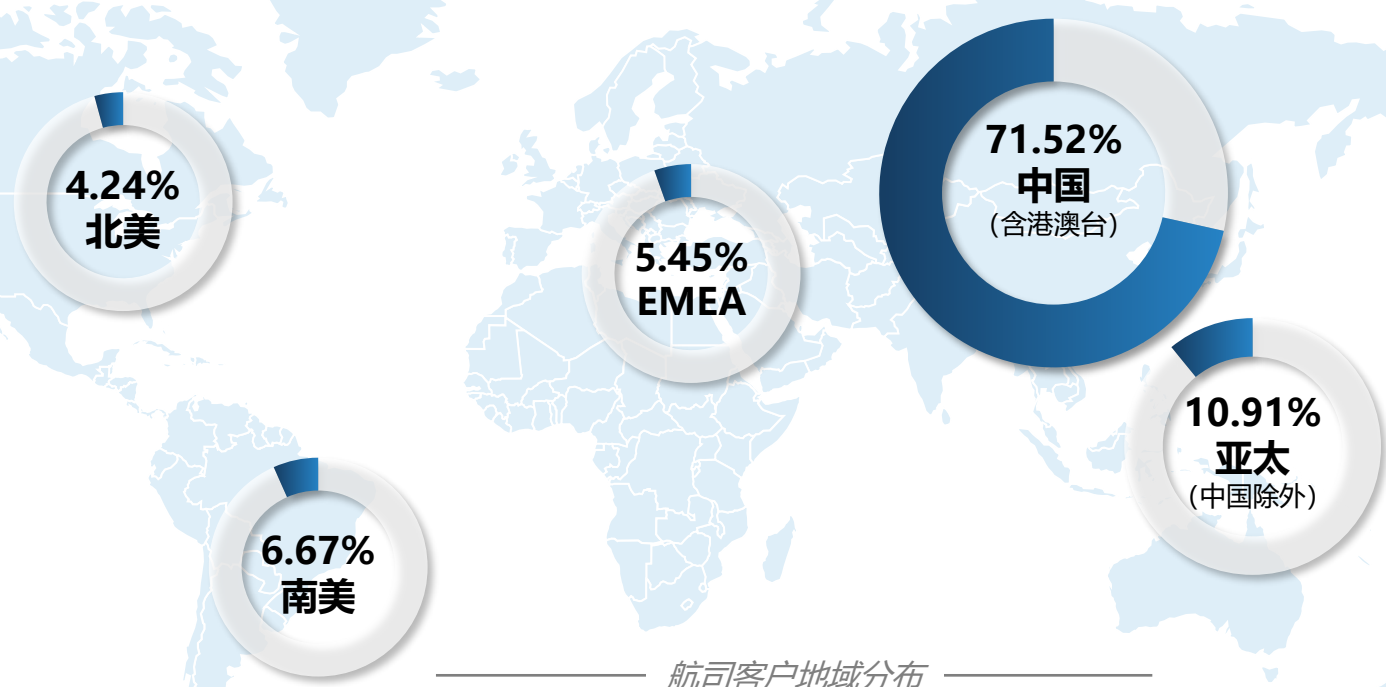
11.9 %
经调整租赁收益率³
(2023)

注：1、1架取回飞机已签署租赁意向书，不含1架涉及俄罗斯航司的飞机。

2、指所收取租金除以账单金额。

3、经调整租赁收益率数据为以预期年度总租赁收入及政府支持的总和除以飞机账面净值计算的加权平均数。

4、按占有飞机数量的比例，截至2023年12月31日。



3.5 资产包交易经验丰富，未来将择机加快飞机交易

资产包交易经验丰富

180 +
架飞机

累计交易数量¹

700 +
亿港元

累计交易总额¹

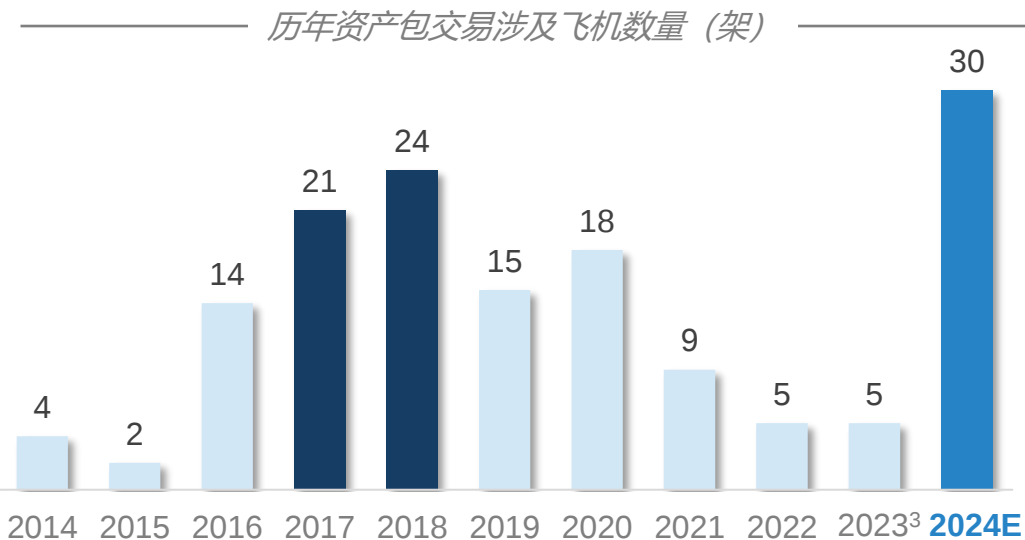
注：1、截至2023年12月31日，为自2014年上市以来所有交易模式总计，其中有关与DAE之代位协议交易总额以涉及飞机的第三方估值总额估计。



注：2、含2个项目所有飞机数，于2013-2018年期间分批完成。

加快推进资产包交易

- **飞机交易具有多重助益**
 - 优化机队组合，提供交易收益，并与不同类型的合作伙伴有更多的商业往来
 - 提升资本利用率，提高净资产回报率和降低负债比率
- **配合公司实现投资级国际评级之战略目标，未来将适市场情况更加积极地把握优质飞机交易机会**
 - 公司具备年交易20架以上的交易能力
 - 降息周期开启后预计将提振飞机交易市场活跃度



注：3、为反映一般资产包交易情况，2023年数据不包括8月与DAE达成代位协议这一特殊交易所涉及的64架飞机。



目录

01

业绩亮点

02

财务稳健

03

运营出色

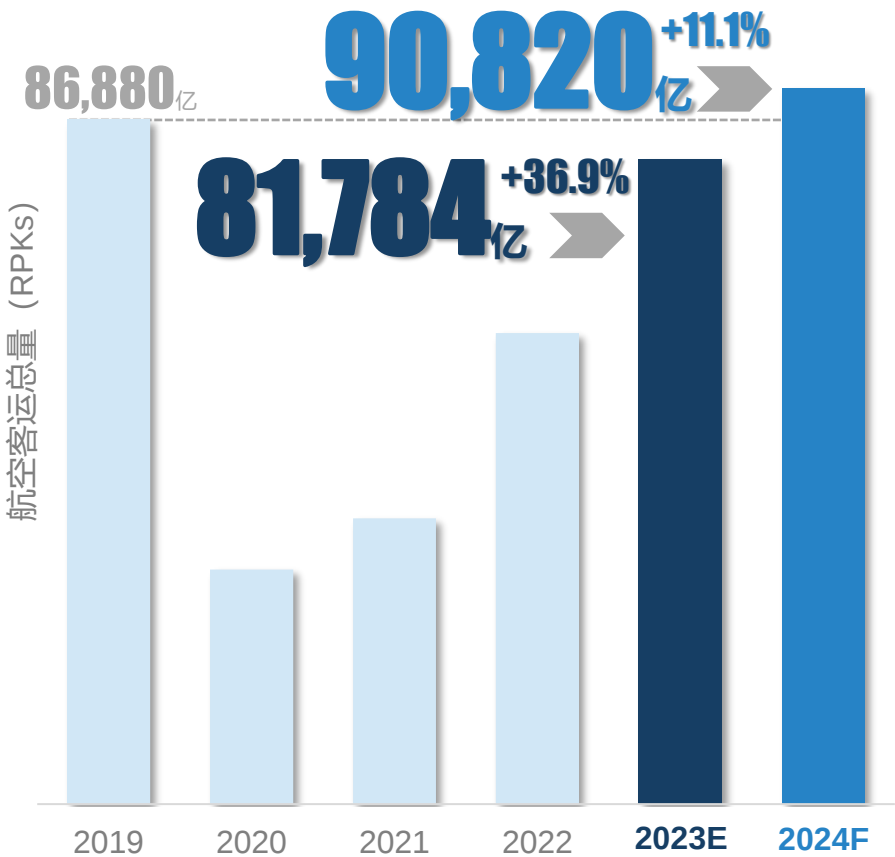
04

行业向好

4.1 2023年全球航空客运基本全面复苏，2024年将进一步增长

全球航空客运需求恢复常态增长

- 2023年全球航空客运RPK**超过8万亿**，达到2019年的**94.1%**



资料来源：IATA《全球航空客展望》，2023年12月，其中，2023年估计数据根据IATA发布的2023年12月《航空客运市场分析》较2019年变动修正，并同步修正2024年预测增长率。

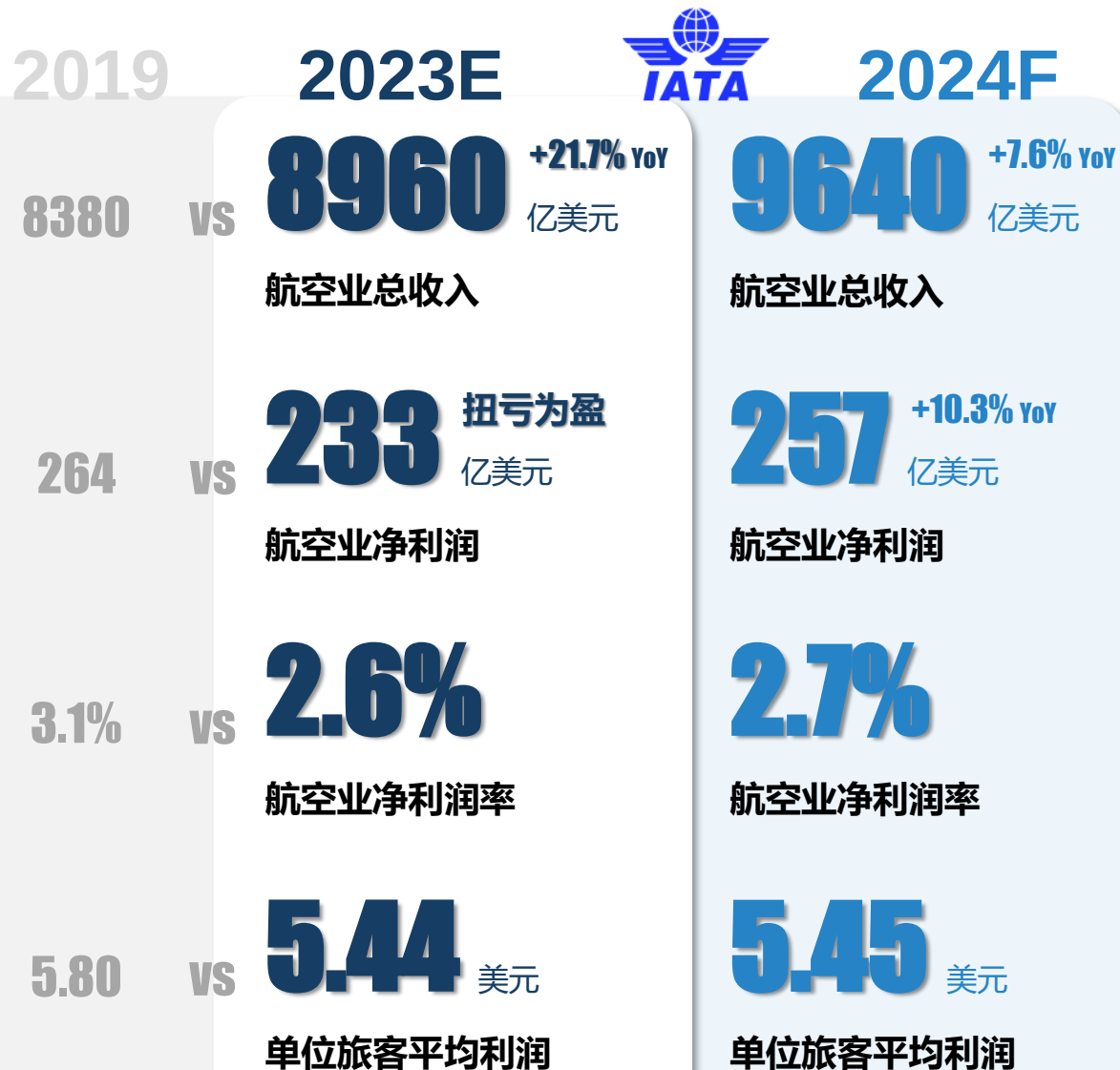
全球航空客运需求恢复常态增长

99.6%	106.7%	95.7%	79.9%
全球市场RPK (恢复程度)*	本国市场RPK (恢复程度)*	国际市场RPK (恢复程度)*	载客率

	2024年1月同比变动		2024年1月较2019年同期变动	
	RPK	ASK	RPK	ASK
全球市场	16.6%	14.1%	-0.4%	-0.5%
国际市场	20.8%	20.9%	-4.3%	-4.1%
本国市场	10.4%	4.6%	6.7%	5.8%
亚太地区	31.8%	26.6%	-6.7%	-6.1%
非洲	18.1%	19.9%	5.9%	2.5%
欧洲	10.0%	9.6%	1.5%	3.7%
拉丁美洲	9.9%	5.5%	2.0%	-1.1%
中东	16.2%	15.3%	3.9%	-3.1%
北美	6.0%	4.1%	5.7%	5.3%

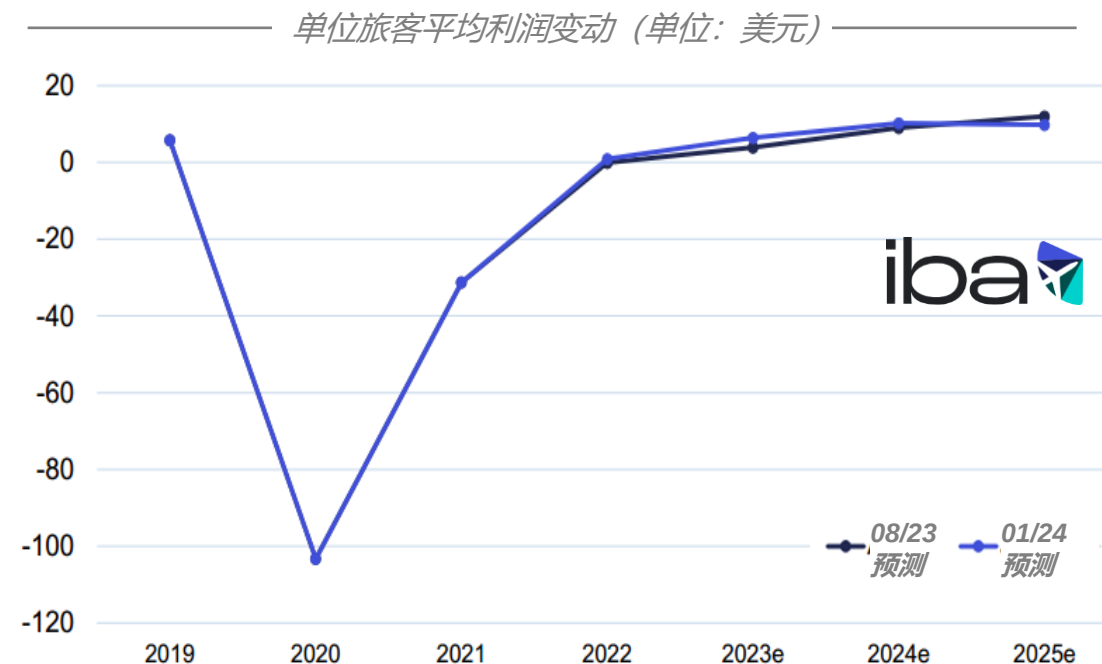
注：*为相较2019年水平恢复程度
资料来源：IATA《航空客运市场分析》，2024年1月

4.2 全球航司盈利显著改善，机构大幅上调盈利预测



IBA预测航司盈利持续改善

- 今年1月，IBA将2023年单位旅客平均利润预测值自5.8美元上调至6.4美元，2024年预计将进一步提升至10.2美元



数据来源: IBA Insight

4.3 中国民航业保持强劲复苏势头

CALC

2023年中国民航业强劲复苏

- 2023年中国民航客运整体已恢复至2019年水平的**90%左右**（旅客运输量恢复至93.9%，旅客周转量RPK恢复至88.1%）
- 其中国内航线已全面复苏超越2019年水平（旅客运输量为2019年的100.8%，旅客周转量RPK为2019年的106.6%）；**国际航线同比翻超十倍，保持强劲复苏**，目前已恢复至2019年水平的约四成。

2023年中国民航运营表现

6.2 **+146.1%**
亿人次

旅客运输量

8.1 **+3.75h**
小时

飞机平均日利用率

1.03 **+163.4%**
万亿

旅客周转量(RPKs)

4270 **+2.52%**
架

民航机队规模

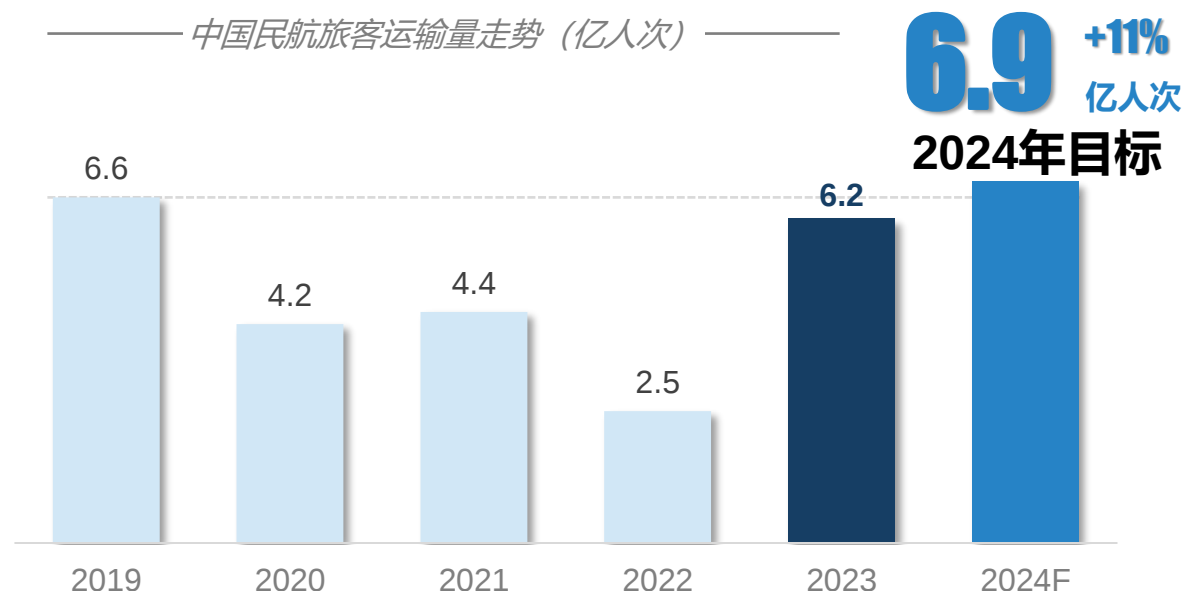
(客机4013架+货机257架)

数据来源：中国民航局，截至2023年12月。

2024年中国民航客运将超过2019年水平

- 民航局提出，2024年民航将力争完成旅客运输量**6.9亿人次**。**国际客运市场**将加快恢复，**预计2024年底恢复至疫情前约80%**；为2024年定下了“**行业整体盈利**”的目标。
- 2024年春运旅客运输量创历史新高**，全国民航累计运输旅客**8345万人次**，较2023年春运**增长51.1%**，较2019年**增长14.5%**；出境游需求旺盛带动国际市场快速恢复，春运期间旅客运输量已恢复至2019年春运的**八成左右**。

中国民航旅客运输量走势（亿人次）



数据来源：中国民航局，截至2024年1月。

全球最大的航空客流量将在中国国内市场

2.5 +5% CGAR
2019-2042
万亿

中国国内客运量
(2042年RPK)¹

1.7 翻三倍
较2019年0.5次
次

中国人均乘机次数
(2042年)²

中国将成为新交付飞机单一国别最大市场

9260 占比23%
全球份额
架

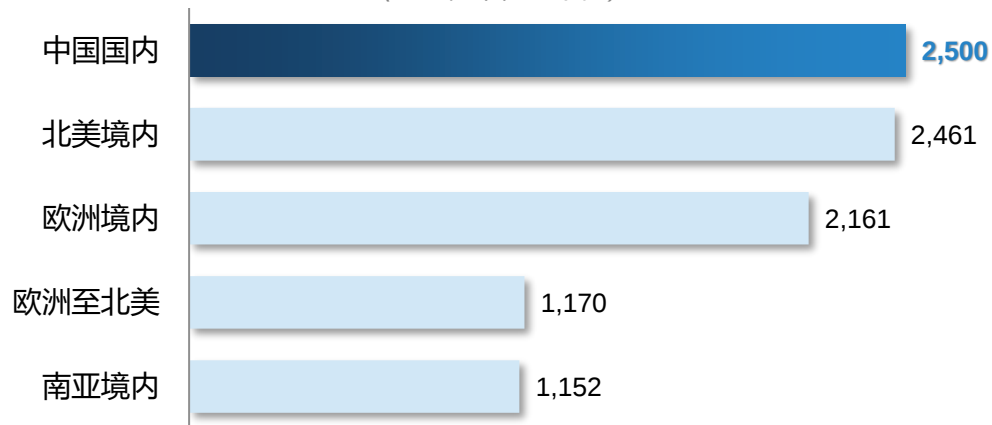
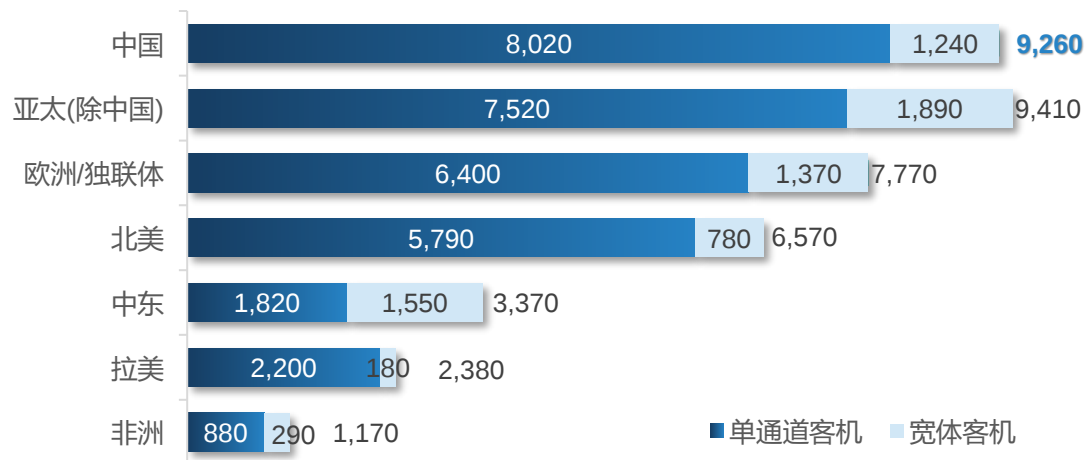
中国区新交付客机
(2023-2042)²

660 占比26%
全球份额
架

中国区货机交付
(含全新及改装货机)
(2023-2042)²

2042年全球客流量预测前五位¹

(RPK, 单位: 十亿)

2023-2042年分地区新交付客机数量²

资料来源: 1. 波音《商业市场展望2022-2041》;
2. 空客《全球市场预测2023》。

4.5 窄体机已率先全面复苏，长期需求强劲

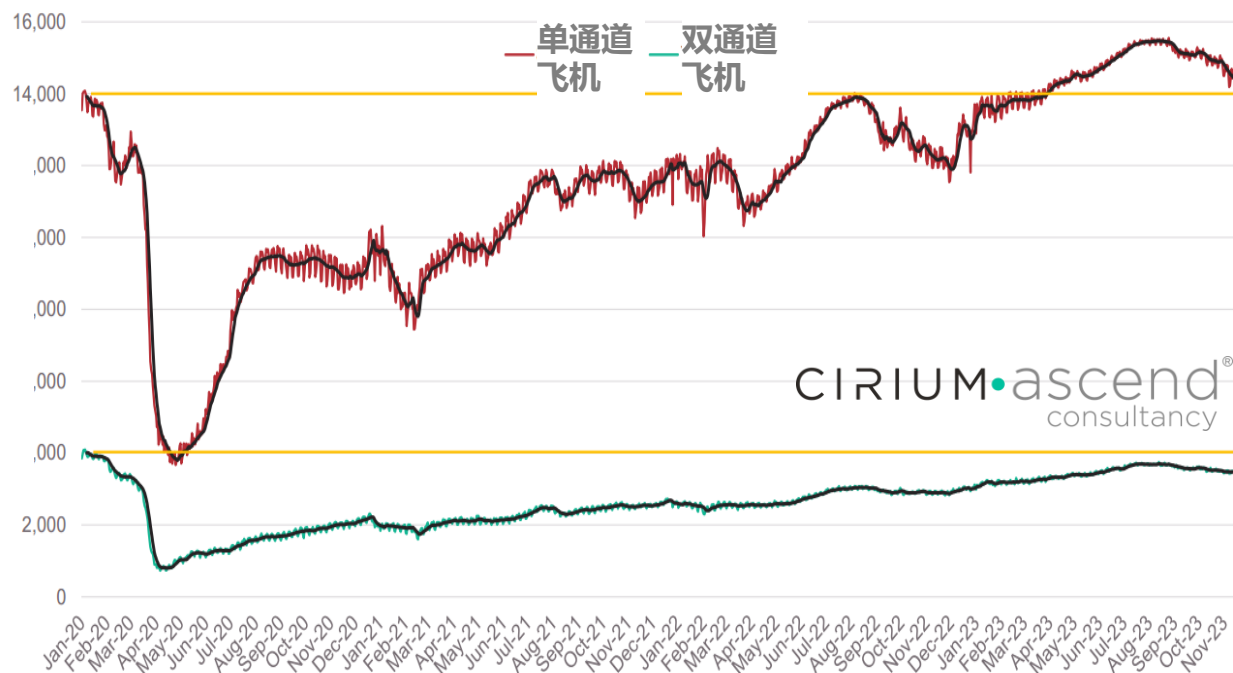
窄体机机队规模已超过2019年水平

- 2023年11月10日追踪到的单通道飞机数量已经**超过**2020年1月3日追踪到之数量
- 而追踪到的双通道飞机数量则仅恢复至**86%**左右。

未来20年全球新飞机需求主要来自窄体机

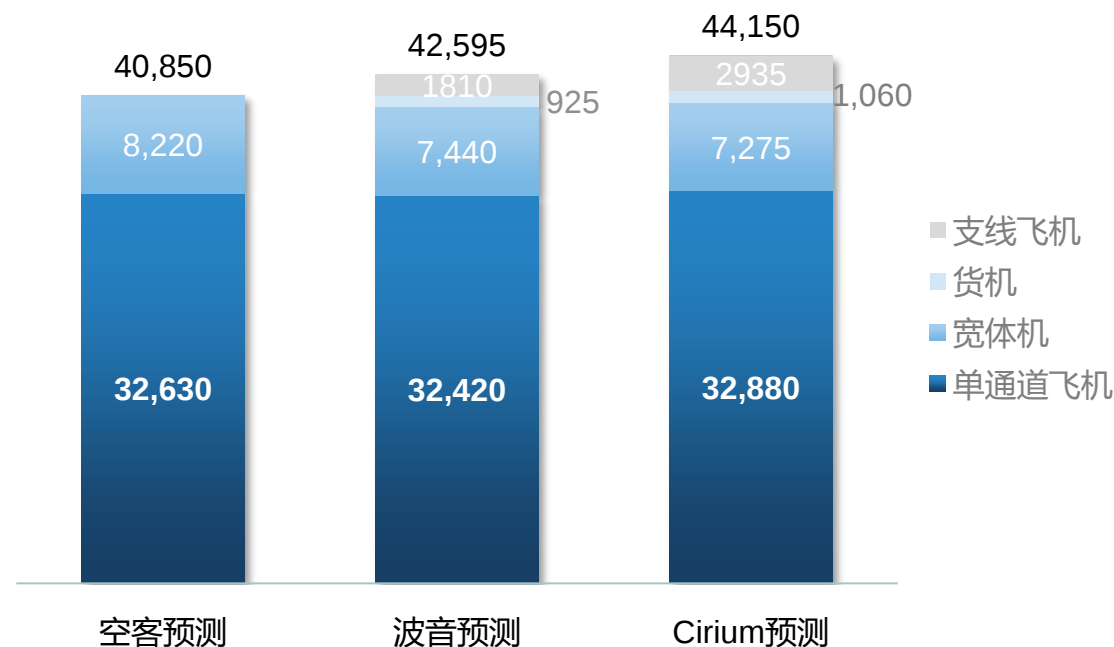
- 未来20年全球新飞机需求主要来自单通道飞机，新交付将**>32000架**
- 单通道飞机市占率将扩大至**>70%**。

每日追踪到全球机队数量



数据来源: Cirium Core, 商用客运机队, 每日追踪飞机利用率数据, 截至2023年11月10日。

2023-2042年全球新飞机需求预测



资料来源: 波音《商业市场展望2023-2042》、空客《全球市场预测2023》、Cirium《2023年机队预测报告》。

供应链问题持续

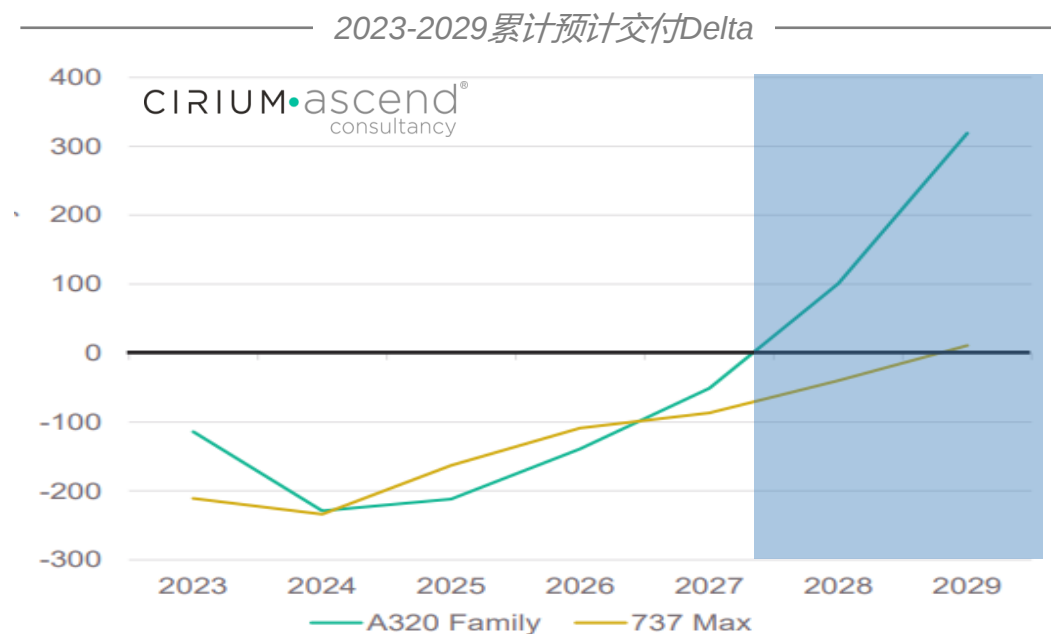
- 2022年空客和波音均**未能达成**年初制定交付目标；
- 2023年空客合共交付735架商用飞机，超出年初制定目标仅15架，但较2019年合共交付863架仍有差距；
- 2023年波音合共交付528架商用飞机，其中包括396架737 Max，仅完成其于四季度下调后的目标，**未能达成**年初制定目标，且仅占2018年交付的806架的65% (2019年737max停飞，交付情况不正常，不适合作参考)。



资料来源：空客、波音官网，公开资料，中飞租赁整理。

窄体机短缺将至少持续至2027年

- Cirium预测在2025年后，窄体机的运力将因新飞机交付量不足而出现供应短缺。
- 根据其2023-28年交付预测，空客A320系列单通道飞机的供应短缺将至少持续到2027年。



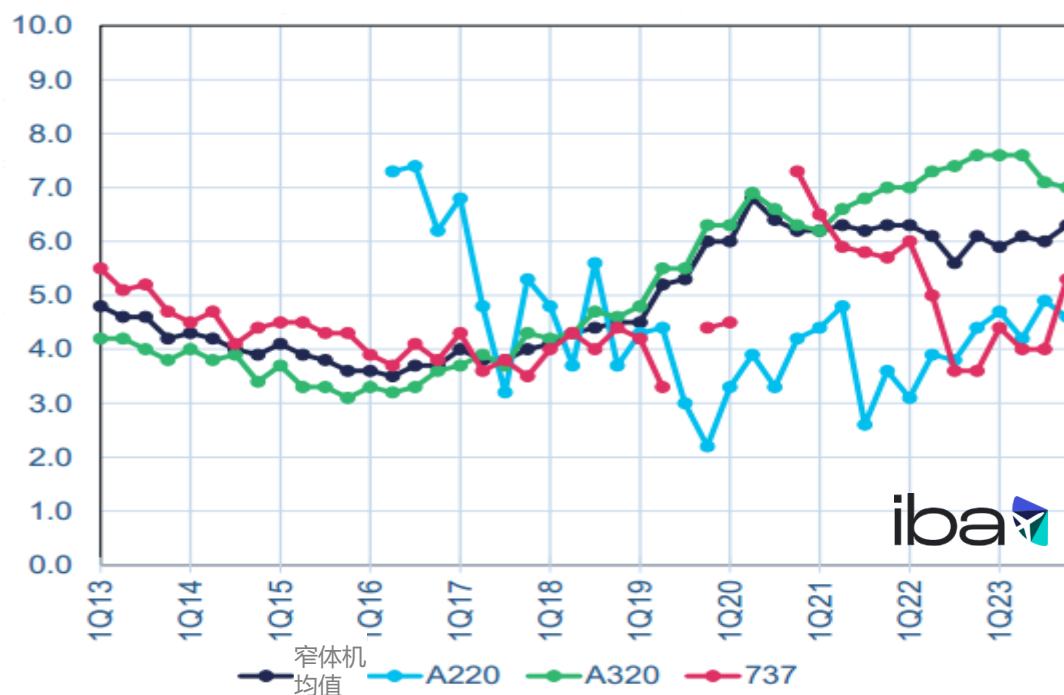
资料来源：Cirium机队预测报告，航升咨询，2023年12月。

4.7 供应链问题持续影响飞机交付

飞机交付等待时间不断延长

- 供应链问题持续，导致客机交付等待时间不断延长，其中A320系列飞机等待时间长达7年。

主流窄体机型交付等待时间（年）

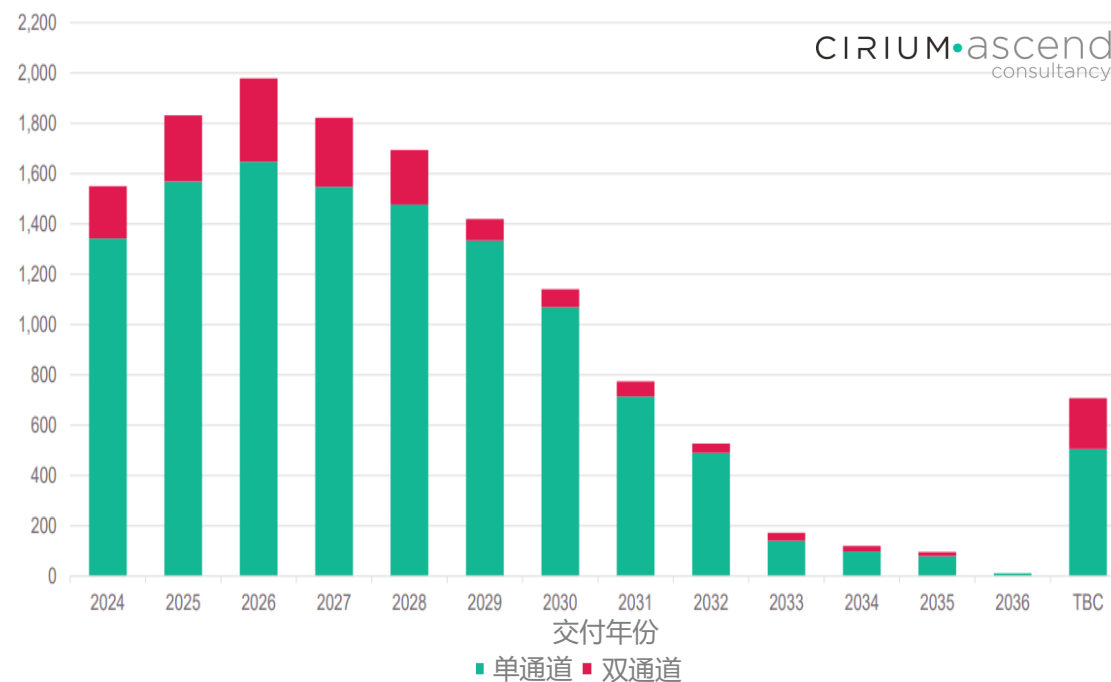


资料来源：IBA Insight.

现有客机订单计划交付时间长尾趋势凸显

- 现有客机订单计划交付时间分布呈现明显长尾
- 部分飞机需待2030年及以后交付

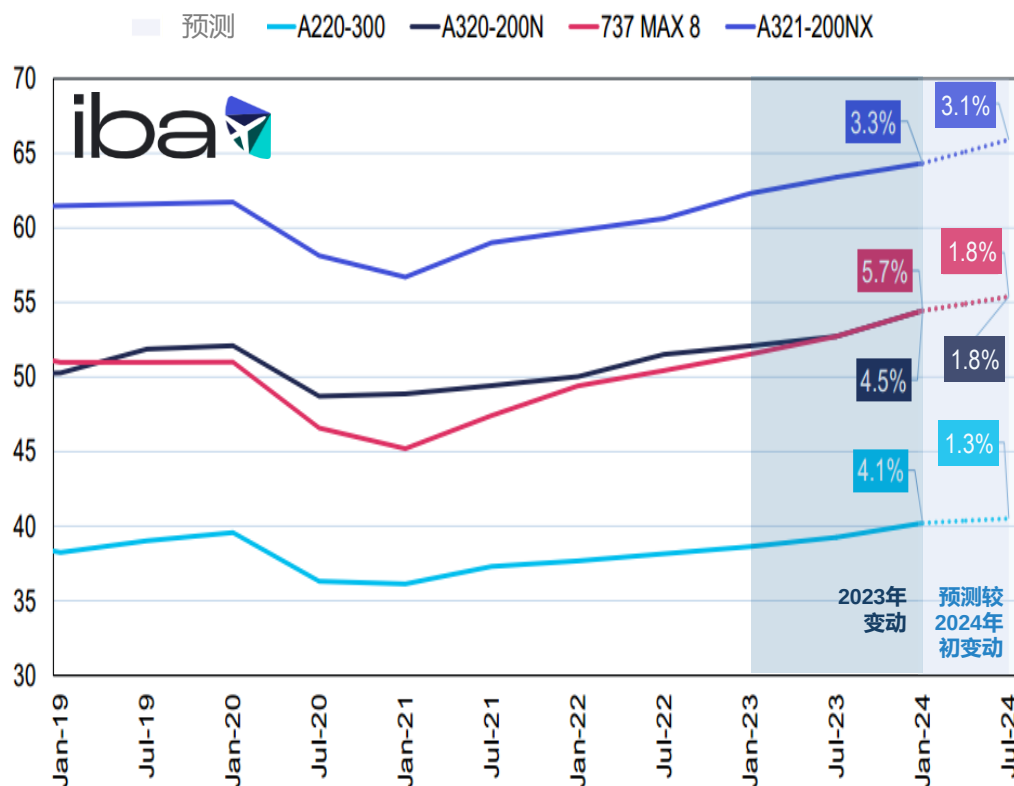
全球客机订单计划交付时间分布



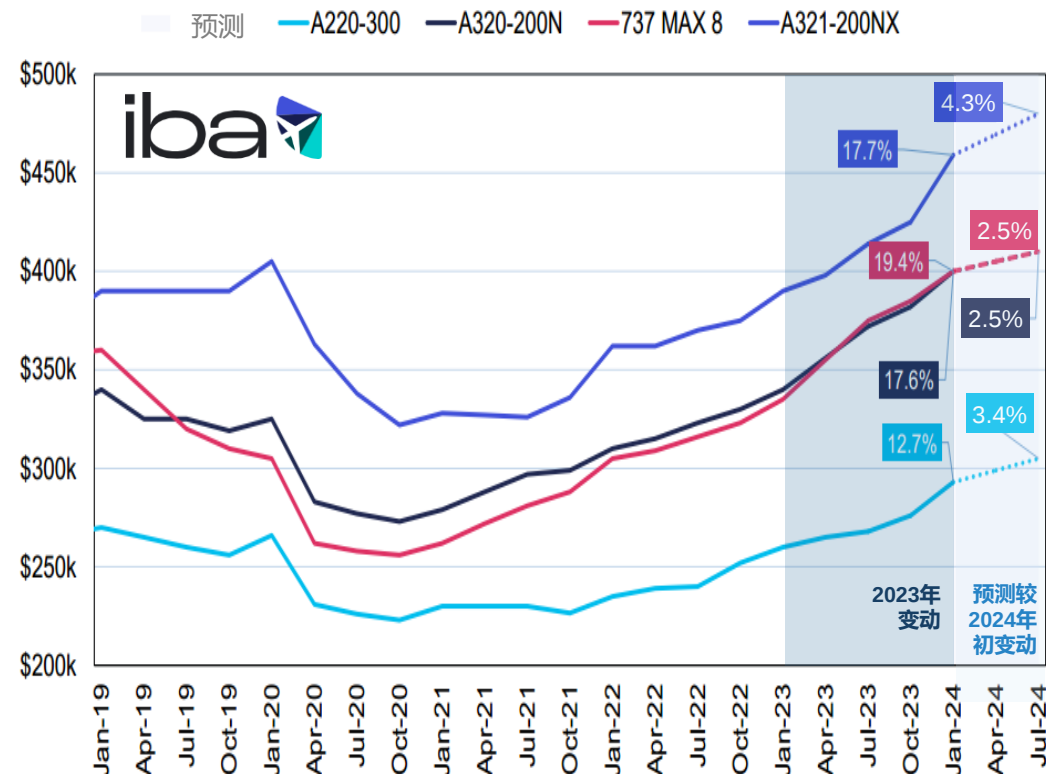
资料来源：Cirium Core, 仅包括客机, 不包含COMAC及UAC飞机。

- 市场需求强劲复苏，加之供应商产能提速不及预期、飞机持续供应不足，叠加加息周期等因素影响下，飞机价值和租金在过去两年呈持续增长态势，**窄体机价值和租金更是不断攀升，均已恢复至/超越2019年水平，其中中龄窄体机市场价值和租金涨幅达双位数。**

全新窄体机市场价值走势 (百万美元)



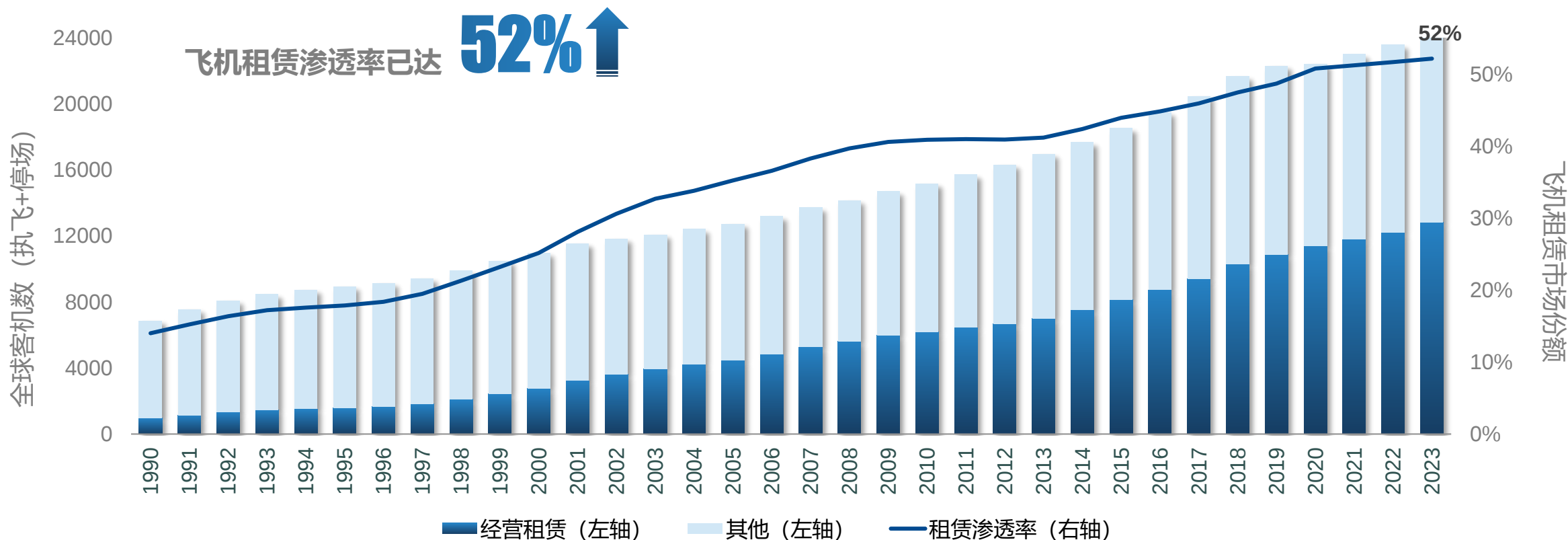
全新窄体机市场月租金走势 (美元)



注：预测较2024年初变动数据乃中飞租赁根据IBA原图走势估计。
资料来源：IBA Insight和IBA Research，中飞租赁整理。

4.9 租赁渗透率持续提升

- Cirium报告指出，多年来租赁渗透率持续上升，该趋势在新冠肺炎疫情期间进一步强化，并突破50%，飞机租赁商的影响力显著增强。



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

4.10 全球绿航发展趋势下，航司机队更新需求高

全球聚焦航空可持续发展



国际民用航空组织：
国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）



中国民航局：
《“十四五”民航绿色发展专项规划》



国际航空运输协会：
2050年实现净零碳排放



美国联邦航空管理局：
《航空气候行动计划》



爱尔兰飞机租赁协会：
“航空可持续共同未来” ESG行动

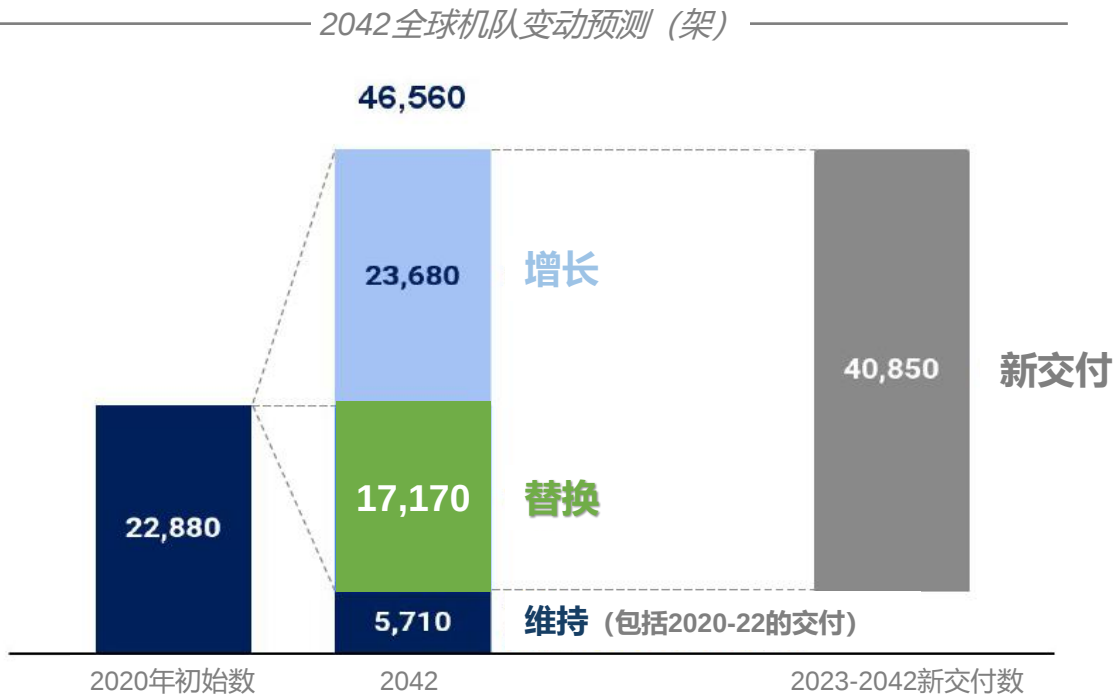


欧洲航空业：
《目标2050》



全球机队更新替换需求高

- 根据空客及波音最新预测，未来20年全球机队将近乎翻倍，其中**近半数**的新飞机交付来自**机队更新替换**。



注：数据仅包括100人座以上客机及10吨以上货机。
资料来源：空客《全球市场预测2023》。

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士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)。

