

**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年中期业绩

2022.08



 业绩亮点

财务亮点

运营亮点

行业展望

目录  
CONTENTS

# 1.1 2022年上半年收入强劲增长，业务发展向好

截至2022年6月30日止六个月:

18.9 亿港元 19% ↑

总收入表现强劲

(1.3) 亿港元 3.1 亿港元

(未经调整)

(经调整<sup>(1)</sup>)

本公司股东应占 (亏损) | 溢利

自上市以来:

16 次 3.84 港元

累计派息

每股累计派息金额<sup>(2)</sup>

无间断持续派息

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。

2、含建议派发2022年中期股息每股0.15港元。

于2022年6月30日

163 架 

机队规模稳步增长

(138架自有+25架代管, 包含涉及俄罗斯航司的2架飞机)

90% 

机队窄体机占比高

(自有机队)

241 架 

订单簿全球租赁商第三

>90% 

机队执飞率高

(大型租赁商<sup>(3)</sup>平均78%)

100% 

机队出租率最佳

(自有机队, 不含已减记之2架飞机)

13.51% 

平均租赁收益率高

(经调整<sup>(5)</sup>)

6.5 岁 7.7 年 

平均机龄

(新飞机租赁机队<sup>(4)</sup>)

平均剩余租赁期

(新飞机租赁机队<sup>(4)</sup>)

38 个 17 个 

航司客户

国家和地区

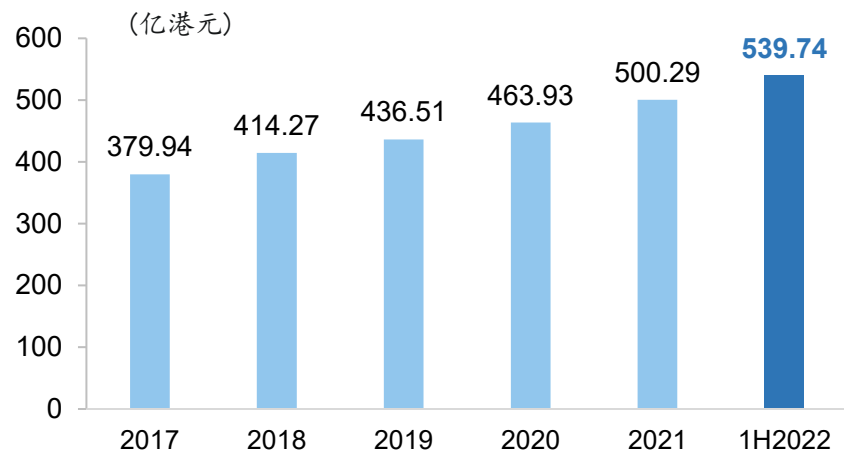
注: 3、大型租赁商为Cirium租赁商分类下自有及管理机队总数超过100架以上飞机的租赁商, 执飞率=执飞飞机数量 / (执飞飞机数量+停场飞机数量), 执飞率数据为季度末时点数据。

4、中飞租赁为飞机全生命周期一站式解决方案供货商, 业务涵盖新飞机和中老龄飞机, 新飞机租赁机队指自有机队中机龄12岁以下的飞机。

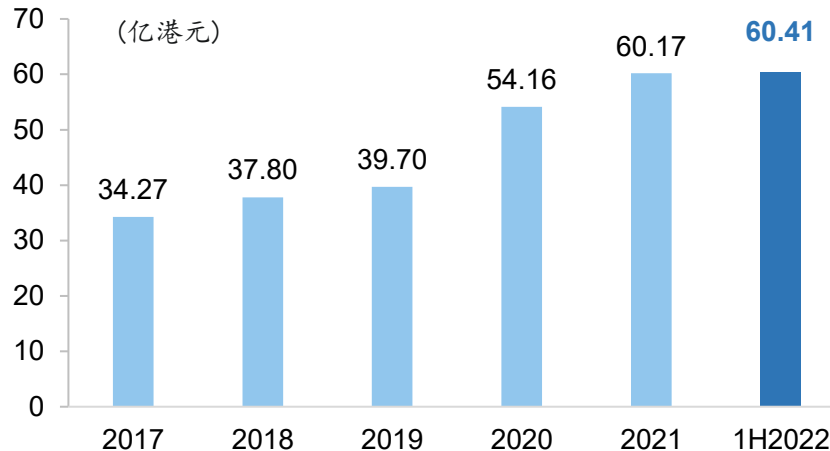
5、平均租金收益率经调整数据为以预期年度总租赁收入及政府支持的总和除以飞机帐面净值计算的加权平均数。

# 1.2 有效资本管理，信用状况稳定

## ✈ 总资产稳步增长



## ✈ 净资产持续增加



2022年6月最新评级结果:

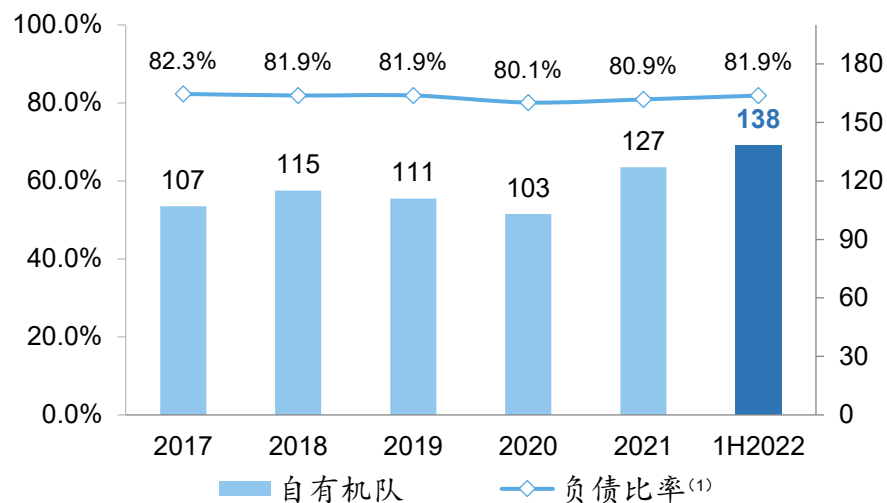
**MOODY'S**

**Ba1** **稳定**  
企业家族评级 评级展望

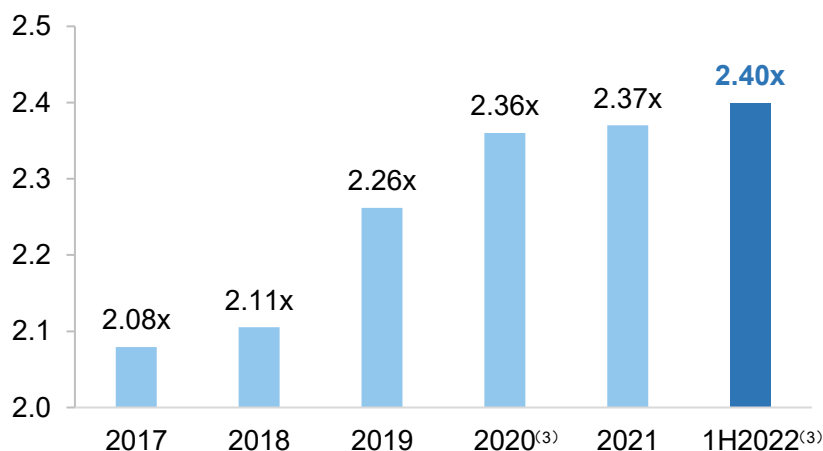
**Fitch Ratings**

**BB+** **稳定**  
长期发行人评级 评级展望

## ✈ 自有机队持续增长，负债比率维持稳定



## ✈ 利息保障倍数<sup>(2)</sup>持续提升



未来国际评级目标: **投资级**

注: 1、负债比率=计息债务/资产总额。

注: 2、利息保障倍数=EBITDA/利息费用

3、2020年和1H2022数据为撇除特殊项目的经调整数据。

## 全球航空市场将在2023年全面复苏

- ✓ 行内主要机构一般预测客运量会在2023年恢复到2019年水平。
- ✓ 2022年6月份航空客运需求相比2021年同期大幅攀升76.2%，已恢复至2019年同期的70.8%，其中国际市场更是较去年同期暴增229.5%。
- ✓ IATA预计2022年所有地区航空业的财务业绩均会有所改善，并预期全行业可于2023年实现盈利。

## 供应链扰动持续，推升租赁需求

- ✓ 受供应链扰动影响，飞机制造商产能提速未及预期，7月空客下调2022年全年飞机交付目标至**700架**，并延迟了A320机型产能提速时间表，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。
- ✓ 业内普遍预计短期供应链扰动仍将持续，在产能受限的情况下，航司将更多通过租赁商来满足运力扩张及机队更新需求，进一步推升租赁渗透率。

具备充足的  
新一代窄体  
机订单让中  
飞租赁优势  
凸显

## 中国将成为全球最大的航空市场

- ✓ 作为国家战略新兴产业，国家重视民航业对相关行业的经济支撑作用。
- ✓ 2022年以来中国连续颁布多项政策及措施支持民航业复苏，涉及资金超过**3500亿人民币**。
- ✓ 空客及波音一致预测未来20年全球最大的航空客流量将在中国国内市场，潜力巨大。
- ✓ 中国亦将成为飞机交付单一国别最大市场。

## 新一代窄体机型或出现短缺

- ✓ Ascend by Cirium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。
- ✓ 空客及波音最新报告分别预测未来20年全球将需要**31620架/30880架**单通道飞机，即平均每年约1500架，而空客和波音2022年全年预计交付窄体机将不超过1100架，粗略估计年缺口可达**400架**。

(详细分析见后“行业展望”章节)

## 强大的股东背景及战略支持

## ✓ 光大集团：

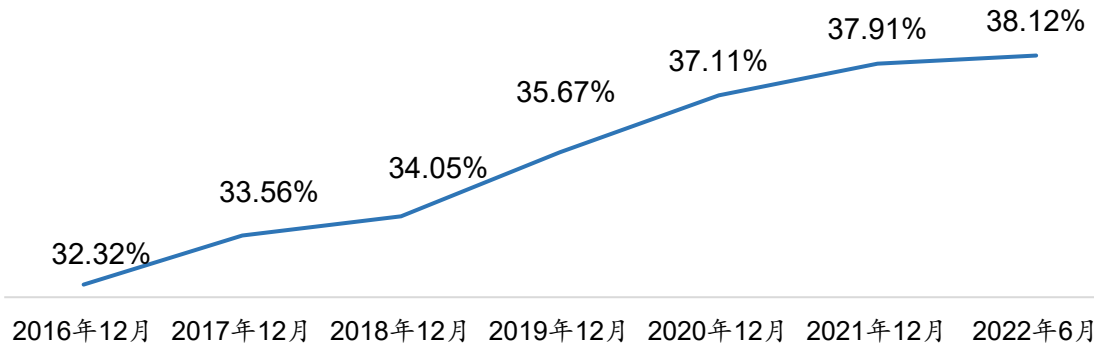
- 中国财政部及中央汇金公司管理的国有企业
- 2015-2021年连续七年蝉联《财富》杂志世界500强企业

## ✓ 培育世界领先的飞机租赁公司是光大集团的战略目标之一，中飞租赁是该业务板块的旗舰公司：

- 中飞租赁是光大旗下唯一专注飞机租赁的公司
- 中飞租赁在集团战略规划中具有“不可或缺”的战略价值

## 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，2019年开始以股代息增持中飞租赁股份，截至2022年6月光大控股在中飞租赁的持股比例逐渐增加至38.12%。



## 疫情以来光大集团及其成员单位大力支持中飞租赁



- ✓ 疫情下，协同集团内部资源，加强对中飞租赁的支持
- ✓ 光大集团与中国商飞和中飞租赁签署专项合作备忘录，将积极探索整合飞机资产管理、飞机维修及飞机后市场领域合作
- ✓ 签订2021框架协议，贷款年度上限从现有182.1亿港元逐年增加至2024年最高**249.6亿港元**



- ✓ 过去多年持续增加持股比例：所持股份市值达约**14亿港元**
- ✓ 2019年起选择以股代息，总金额相当于**2.62亿港元**
- ✓ 2020年成为中飞租（天津）的实际控制人，凸显对中飞租赁的支持
- ✓ 提供备用循环信用额度**9,400万美元**
- ✓ 协助中飞租赁发行**2亿美元**永续债
- ✓ 正在与中飞租赁合作成立航空产业基金



- ✓ 截至2022年06月30日，贷款/债券投资余额达约**44亿元人民币**
- ✓ 授信额度**80亿元人民币**
- ✓ 2022年4月作为主承销商之一，协助中飞租（天津）发行**15亿人民币**中期票据
- ✓ 2022年6月中国香港分行作为牵头行组织中飞租赁飞机预付款银团项目，初始规模约**2.7亿美元**，其中中国香港分行参与**7000万美元**



- ✓ 由2020年至2021年向中飞租赁购买了**9**架飞机，并有进一步的潜在合作
- ✓ 与中飞租赁协作租赁管理中心业务



业绩亮点

 财务亮点

运营亮点

行业展望

# 目录

CONTENTS

尽管受到俄乌冲突等事件影响，上半年中飞租赁仍然实现收入稳健增长  
如若剔除涉及俄罗斯航司的相关资产减记，上半年本公司股东应占溢利表现稳定，EBITDA大幅增加

百万港元	1H2022	1H2021	变化	经调整*	
				1H2022	变化
总收入	<b>1,890.8</b>	1,585.2	19.3%	<b>1,890.8</b>	<b>19.3%</b>
经营溢利 (Operating profit)	<b>349.8</b>	469.1	(25.4%)	<b>349.8</b>	<b>(25.4%)</b>
本公司股东应占 (亏损) /溢利	<b>(130.2)</b>	302.6	NA	<b>308.8</b>	<b>2.0%</b>
EBITDA	<b>1,379.5</b>	1,407.3	(2.0%)	<b>1,818.5</b>	<b>29.2%</b>
每股盈利(基本) (港元)	<b>(0.175)</b>	0.421	NA	<b>0.415</b>	<b>(1.4%)</b>
每股中期股息(港元)	<b>0.15</b>	0.15	0%	<b>0.15</b>	<b>0%</b>

注：\*2022年初俄乌冲突引发相关国际制裁，依从谨慎原则，于2022年6月30日，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。

百万港元	截至6月30日止六个月		
	2022	2021	变化
<b>总租赁收入</b>	<b>1,653.8</b>	1,156.0	<b>43.1%</b>
融资租赁收入 (2022上半年: 49架飞机 vs. 2021上半年: 49架飞机)	284.4	265.3	7.2%
经营租赁收入 (2022上半年: 87架飞机 vs. 2021上半年: 55架飞机)	1,369.4	890.7	53.7%
飞机交易及飞机零部件贸易净收入 (2022上半年: 2架飞机 vs. 2021上半年: 4架飞机)	<b>66.5</b>	177.9	<b>(62.6%)</b>
政府支持 (2022上半年: 85架飞机 vs. 2021上半年: 79架飞机)	<b>94.9</b>	88.6	<b>7.1%</b>
贷款予联营及合营公司的利息收入	<b>52.7</b>	48.8	<b>8.0%</b>
来自CAG投资平台资产管理服务费用	<b>8.4</b>	8.4	<b>0.0%</b>
其它收入	<b>14.5</b>	105.5	<b>(86.3%)</b>
<b>总收入</b>	<b>1,890.8</b>	1,585.2	<b>19.3%</b>

截至6月30日止六个月			
百万港元	2022	2021	变化
<b>利息开支</b> (2022年6月末计息债务总额达442亿港元，较2021年6月末360亿港元增长23%；2022年上半年3个月LIBOR平均为1.18% vs 2021年上半年平均：0.14%)	(757.9)	(577.1)	31.3%
<b>折旧</b> (2022上半年：87架飞机 vs. 2021上半年：55架飞机)	(590.7)	(375.9)	57.1%
其他经营开支	(192.4)	(163.1)	18.0%
<b>经营开支总额</b>	<b>(1,541.0)</b>	<b>(1,116.1)</b>	<b>38.1%</b>

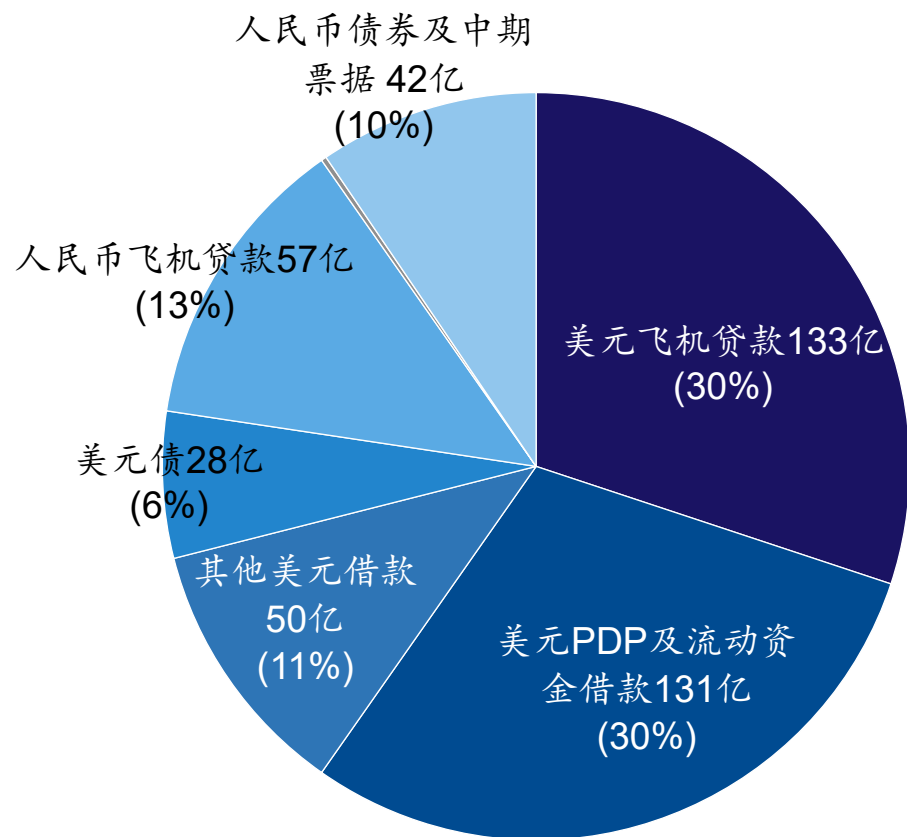
计息债务总计**442亿港元** (于2022年6月30日)

✓ 2022年上半年新增/续期融资额度

**>140** 亿港元

✓ 新发人民币债券

(单位: 港元)



**12** 亿人民币

公司债  
(2022年2月)

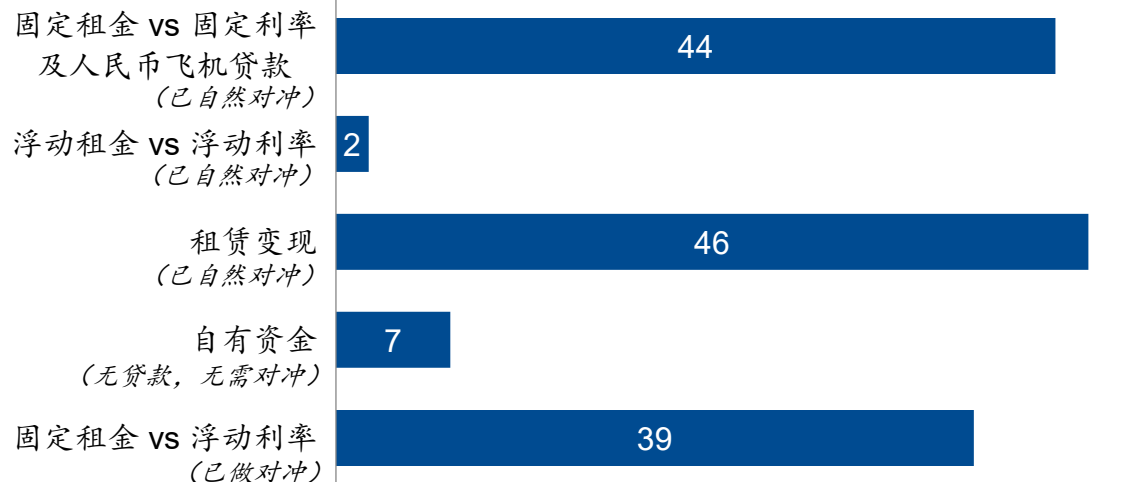
**15** 亿人民币

中期票据  
(2022年4月)

✓ 流动性充裕

百万港元	截至2022年 6月30日	截至2021年 12月31日	变化
现金及银行结余	4,879.7	5,013.6	(2.7%)
未提取借贷融资	6,168.4	3,117.0	97.9%
合计	11,048.1	8,130.6	35.9%

## 利息风险管理



总计138架飞机已全部对冲 (截止2022年6月30日)

## 美元负债利率风险敏感测试

利润 (百万港元)	2022/06/30
若利率上升1%	(48.0)
若利率下跌1%	48.0

## 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)	2022/06/30
未对冲人民币负债	1,205.5

## 外汇风险敏感测试

利润 (百万港元)	2022/06/30
若人民币兑美元上升1%	(14.1)
若人民币兑美元下跌1%	14.1

### 受俄乌冲突影响最小的飞机租赁商之一

- ✓ 中飞租赁相较其他大型飞机租赁商对俄罗斯风险敞口更小：只有两架自有飞机出租予俄罗斯承租人，占截至2022年6月30日止138架自有飞机数量的比重不足2%，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 <sup>2</sup> 的比重	净减记额(十亿港元)	净减记额占总资产的比重 <sup>3</sup>
中飞租赁	2	1.4%	0.44	0.8%
同业 <sup>1</sup>	17~113	4%~7%	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6月30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6月30日总资产）。

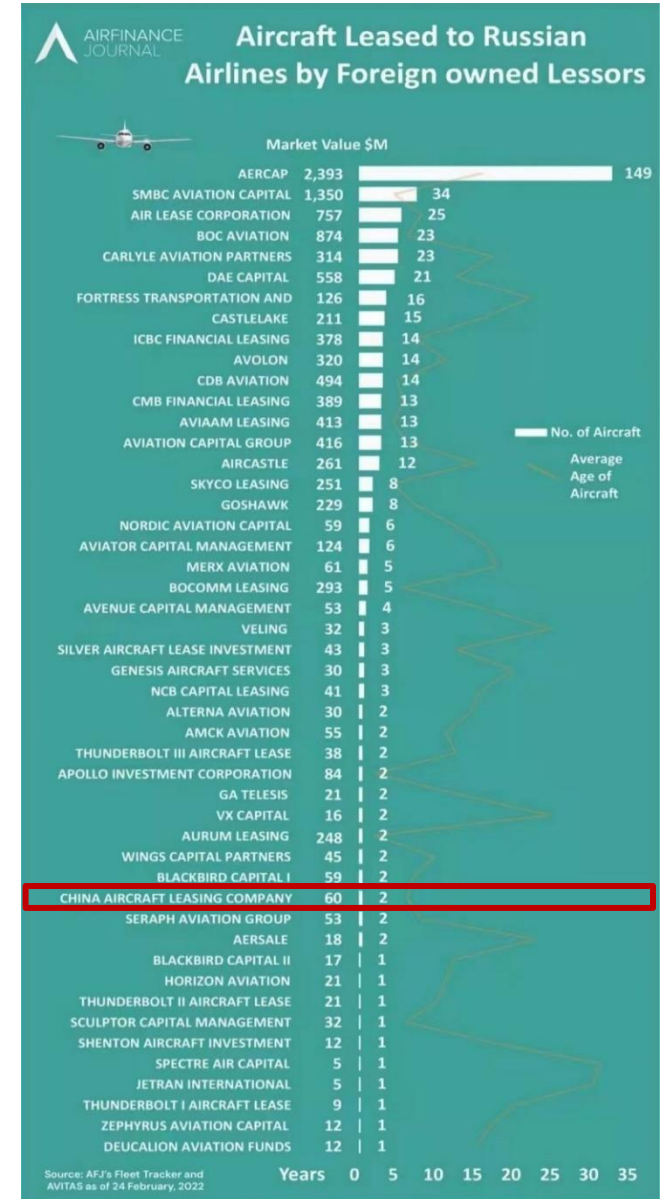
资料来源：各公司定期报告，截至2022年6月30日。

### 国际评级机构认为俄乌冲突对中飞租赁不会有重大影响

- ✓ 穆迪在6月发布的评级报告中指出：中飞租赁对俄罗斯航空司的风险敞口有限，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。
- ✓ 惠誉在8月发布的评级报告中指出：预期上半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。

### 未来将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

- ✓ 中飞租赁将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，同时亦会跟进已提出的保险索偿。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。





业绩亮点

财务亮点

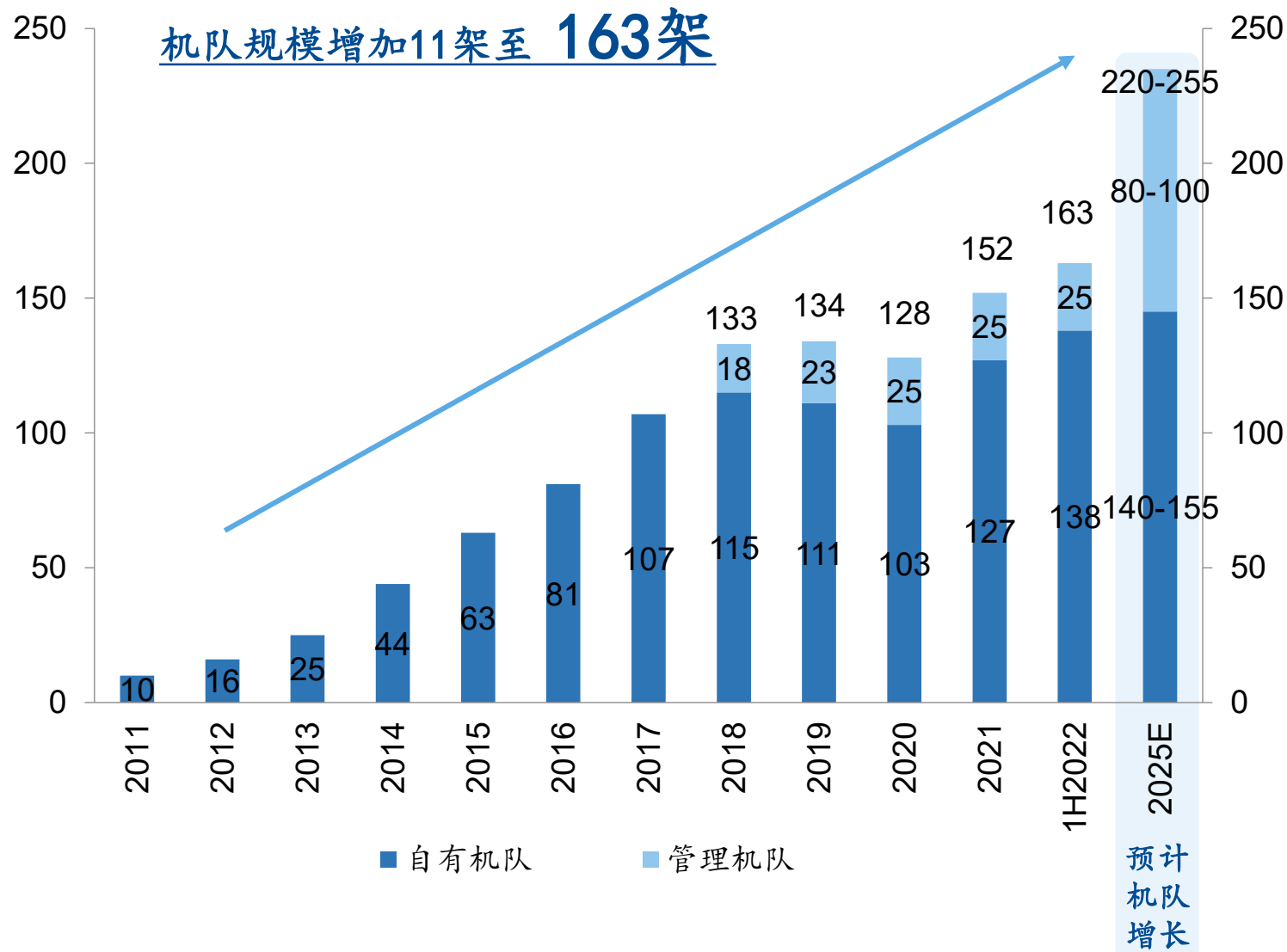
 运营亮点

行业展望

# 目录

CONTENTS

# 3.1 自有有机队稳步增长，未来着力扩大管理机队规模



2022年上半年:

**13架**

交付飞机数量

(订单簿3架+购后租回10架)

**2架**

出售飞机数量

(飞机交易项目进度受疫情影响有所延迟)

2022年下半年:

**22架**

交付飞机数量

(订单簿)

**≈10架**

出售飞机数量

(下半年将加快推进飞机交易项目落地)

未来飞机出售数量与当年交付量相若，维持自有有机队小幅增长并着力扩大管理机队

# 3.2 新一代节能窄体机型为主的充足订单

## 订单规模在租赁商中排名全球第三

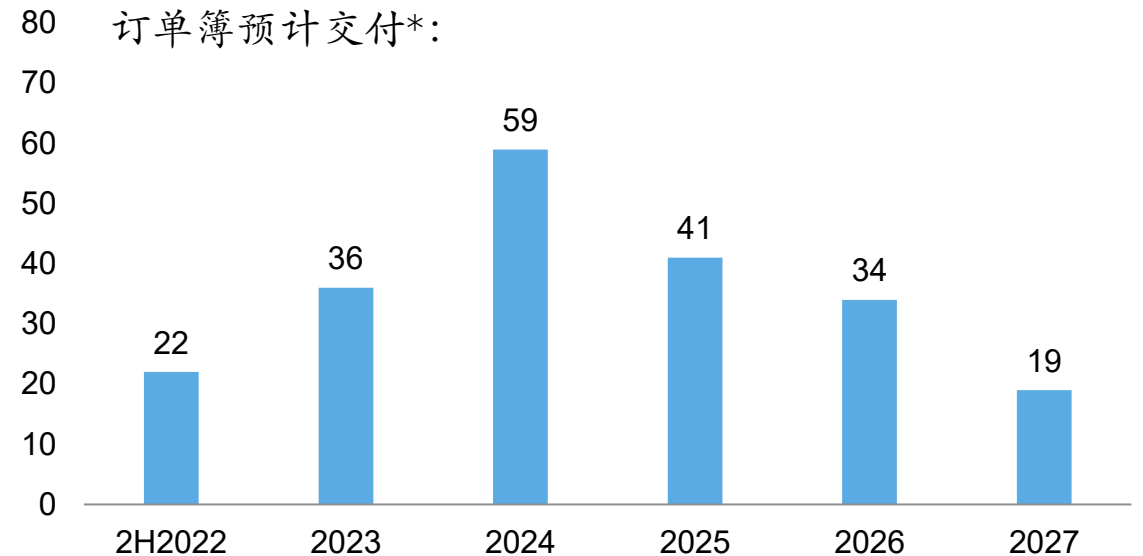
排名	租赁商/资产管理人	订单数
1	AerCap (埃尔凯普控股) #	461
2	Air Lease Corporation (航空租赁公司) #	430
<b>3</b>	<b>CALC#</b>	<b>241</b>
4	Avolon	221
5	SMBC Aviation Capital (三井住友航空资本)	188
6	BOC Aviation (中银航空租赁) #	181
7	CDB Aviation (国银金融租赁)	128
8	Aviation Capital Group (航空资本集团)	105
9	ICBC Leasing (工银租赁)	94
10	Aviakapital-Servis	85

数据来源: Cirium Fleet Analyzer, 其中上市租赁商除国银金融租赁未公布2022年中期业绩外, 其余租赁商数据 (标#) 按各公司已发布的定期报告/公告修正, 截至2022年6月30日。

## 同时与世界三大飞机制造商采购飞机, 窄体机订单强劲



## 从2023年开始批量交付, 把握航空市场复苏的庞大机遇



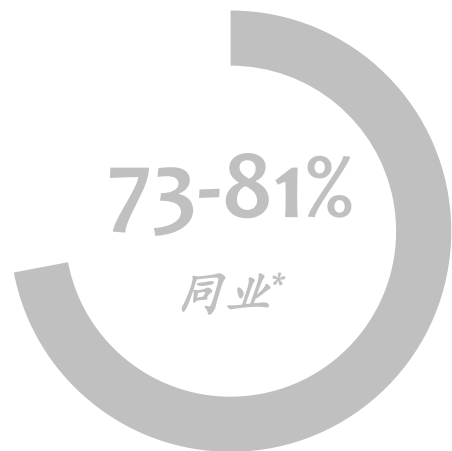
注: CALC将密切观察市场变化调整交付时间表。预计交付不含ARJ21, 中国商飞飞机交付时间未确定。

### 3.3 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)

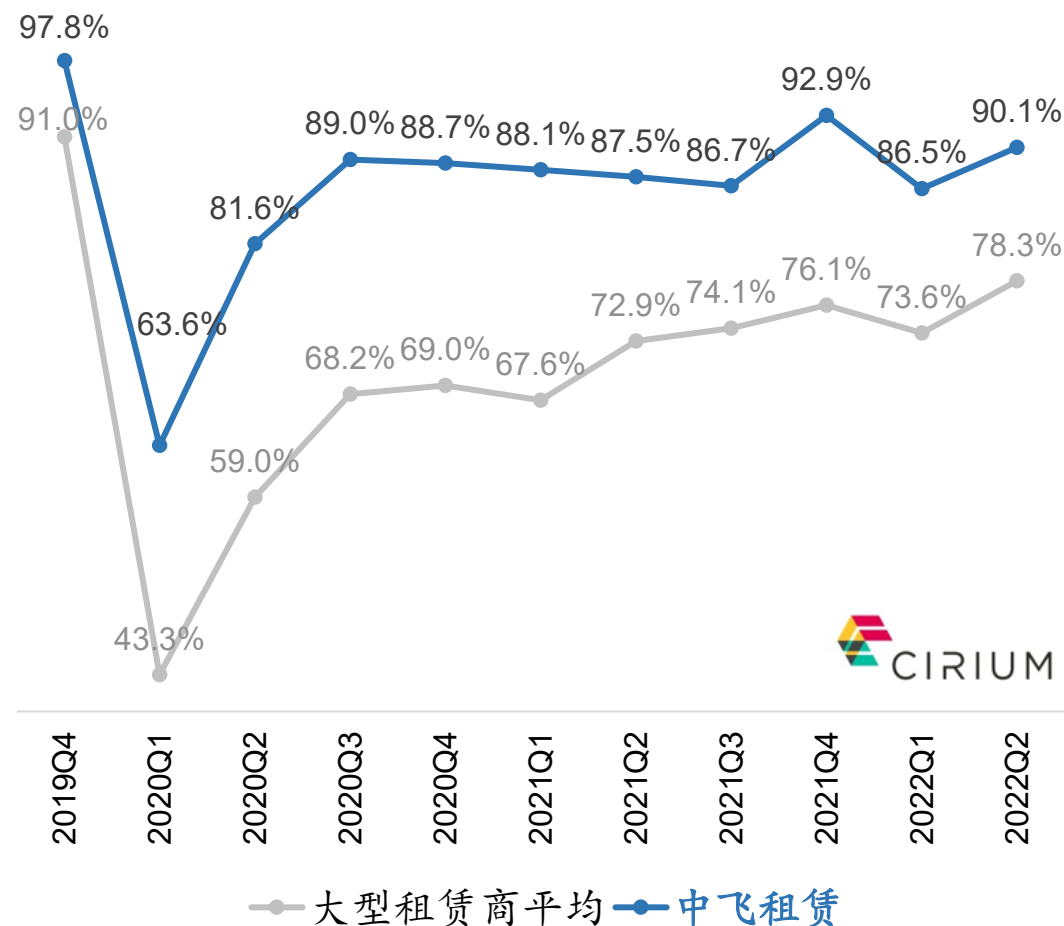


机队明细 (截至2022年6月30日)

	系列	机型	自有#	管理	订单簿
空客	A320 系列	窄体	101	21	145
	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	-	-	30
	<b>总计</b>		<b>138</b>	<b>25</b>	<b>241</b>

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。

疫情各个时点机队执飞率  
一直远高于大型租赁商^平均水平

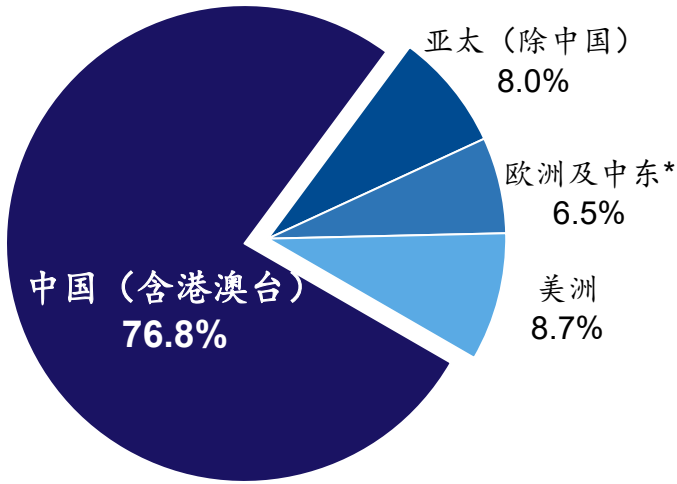


注：^ 大型租赁商为Cirium租赁商分类下自有及管理机队总数超过100架以上飞机的租赁商，  
执飞率=执飞飞机数量/(执飞飞机数量+停车场飞机数量)，执飞率数据为季度末时点数据。

# 3.4 配租能力出色，顺势加快全球化拓展

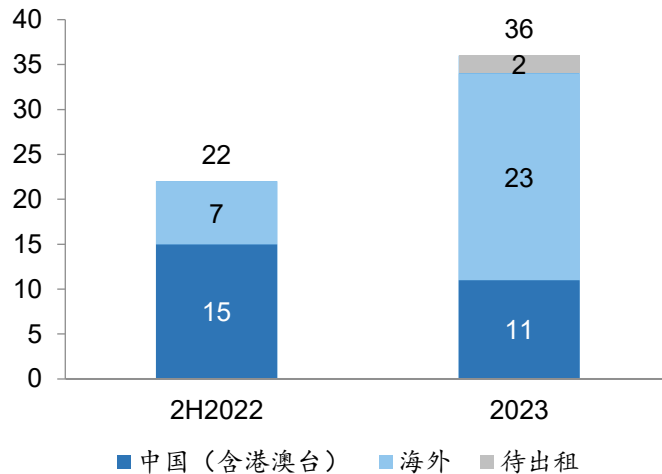
- ✓ 中国是中飞租赁的主要市场及大本营，占自有机队的76.8%
- ✓ 今年以来海外航空市场强劲复苏，中飞租赁相应加快全球市场拓展，订单簿配租方面海外航司占比明显增加。
- ✓ 未来将继续深耕中国市场，并积极在全球加速发展的地区拓展优质新客户，长期目标是让中外航空公司租赁占比在50/50水平

自有机队主要租予中国航司



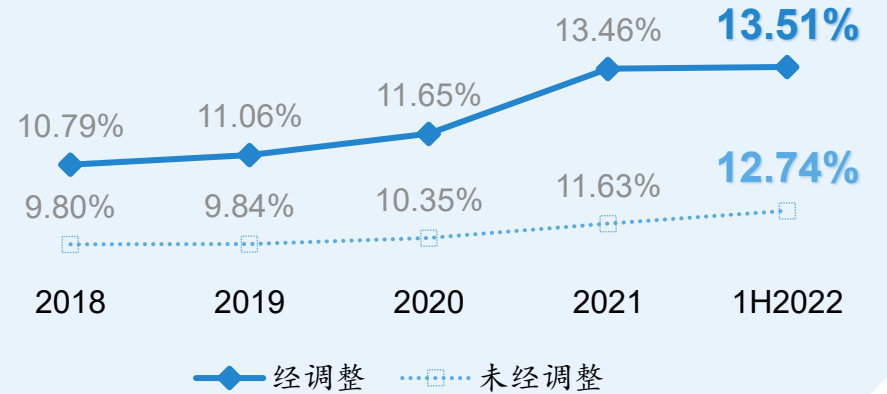
注：\*含涉及俄罗斯航司的2架飞机  
按占自有飞机数量的比例，截至2022年6月30日

订单簿配租海外航司增加



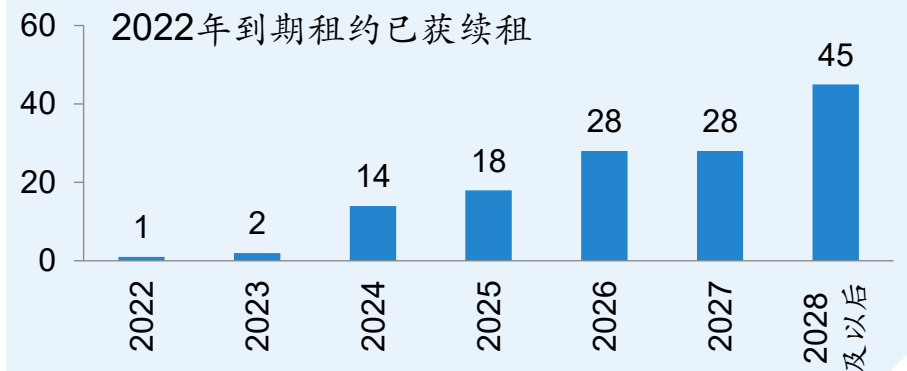
- 138架自有飞机中106架租予中国（含港澳台）航司
- 未来16个月计划交付的所有飞机均已配租
- 于2H2022及2023年内计划交付飞机中**过半数**将出租予海外航司客户

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。

无近期到期租约





## MRO业务范围进一步拓展

中龙欧飞飞机维修工程有限公司 (FLARI) 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。下一步, 中龙欧飞计划在已获得欧洲航空安全局 (EASA) 航线维修机构认证的基础上, 申请基地维修认证, 以对海外航司飞机进行基地维修, 进一步拓展服务范围。



## 首次与国航达成老旧飞机业务合作并正式涉足“客改货”业务

中飞后市场控股有限公司 (CAAM) 与中国国航就**五架平均机龄约20岁**的飞机达成合作, 并已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龄飞机一站式处置能力, 最大化挖掘剩余资产价值。

7月已就其中一架飞机与Aeronautical Engineers, Inc. (AEI) 签署双方**首项 AEI B737-800SF** 货机改装工程订单协议, 预计将于**2022年10月**重新交付予CAAM。



## 飞机拆解再循环及商用航材销售持续领先

### 首家钻石级飞机再循环企业

Universal Asset Management, Inc. (UAM) 4月在飞机机队回收协会 (Aircraft Fleet Recycling Association; “AFRA”) 最新引进到其最佳管理实践指南 (BMP) 中的自愿关键绩效指标认证计划中成为**首家获钻石级 (最高级别) 认证**的飞机再循环企业, 即同时满足该协会在再利用零部件数量、再循环率、总废弃物、有害废弃物、核心处置率、再利用率、能源回收率七大KPI指标上的要求。

### 首次与拉美航空合作

从拉美航空集团 (LATAM Airlines Group S.A) 购入**六架 A320** 机身, 预计将于**2022年6月至2023年一季度**期间分批交付。

### 新签多年期航材优先购买权协议

新增加和一间原始设备供应商达成多年期航材优先购买权协议, 将为原始设备供应商提供长期的飞机后市场零部件供应支持。



业绩亮点

财务亮点

运营亮点

 行业展望

# 目录

CONTENTS

机构	预测内容	发表时间
	<p><b>国际航空运输协会 (IATA)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国际航空运输协会 (IATA) 表示，航空客运量正在加速复苏，平均而言，目前该行业可能在<b>2023年</b>恢复到疫情前的数字，比先前预测早了一年。</li> <li>2022年所有地区航空业的财务业绩均会有所改善，并预期<b>全行业可于2023年实现盈利</b></li> </ul>	2022.06
	<p><b>国际机场协会 (ACI)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最新预测，鉴于2021年第四季度航空业复苏低于预期以及Omicron疫情爆发，预计全球国内市场航空客流量会在<b>2023年</b>下半年恢复，而全球国际市场则于2024年恢复至2019年水平。</li> </ul>	2022.07
	<p><b>空客 (Airbus)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>预期全球航空交通最早将在<b>2023年2季度</b>恢复至疫情前水平</li> </ul>	2022.07

数据来源: IATA June 2022\_Air Passenger Market Analysis、ACI、Airbus Global Market Forecast 2022-2041

## 4.2 今年以来全球航空客运展现出强劲复苏迹象

- ✓ 国际航协（IATA）最新公布2022年6月航空客运市场月度数据显示，2022年6月份航空客运总需求继续保持旺盛，按照收入客公里（RPKs）计算比2021年同期增长**76.2%**，主要受国际客运强劲复苏的推动，目前已恢复至2019年同期的**70.8%**。
- ✓ 其中，国际市场旅客量暴增，与去年6月同比上涨**229.5%**。亚太地区航司国际客运量在2022年6月录得最强劲的增长，按年攀升492%。国内市场方面，大多数市场表现强劲，澳洲、巴西、印度、美国等国内市场客运量相比2019年同期仅存在个位数差距（按百分比计），近乎完全恢复。2022年6月份国内客运量已恢复至2019年6月份水平的81.4%。
- ✓ 根据IATA早前预测，与2019年同期相比，预计**2022年全年航空客运量将恢复至疫情前水平的83%**，而航空公司座位数则已无限接近疫情前水平。

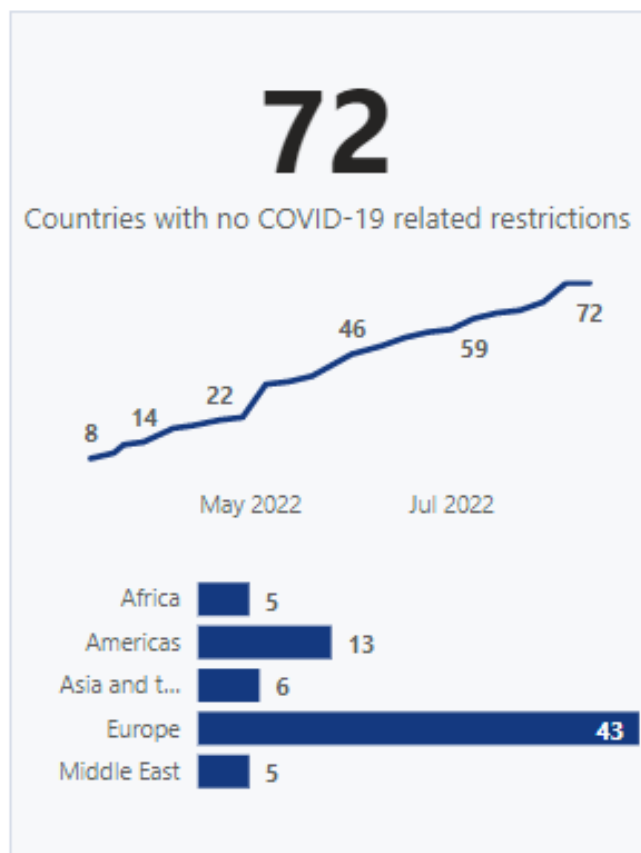
### 2022年6月航空客运需求变化

	较2021年6月同比变化率		较2019年6月同比变化率	
	收入客公里	可用座公里	收入客公里	可用座公里
整体市场	<b>76.20%</b>	48.50%	<b>-29.20%</b>	-27.50%
国际市场	<b>229.50%</b>	118.40%	<b>-35.00%</b>	-34.80%
国内市场	<b>5.20%</b>	2.30%	<b>-18.60%</b>	-13.90%
非洲	97.10%	62.00%	-31.40%	-34.70%
亚太	33.70%	18.90%	-54.60%	-48.40%
欧洲	155.10%	96.10%	-18.70%	-17.30%
拉美	74.00%	67.20%	-13.80%	-12.10%
中东	216.80%	89.30%	-25.50%	-26.20%
北美	39.20%	26.40%	-11.20%	-11.40%

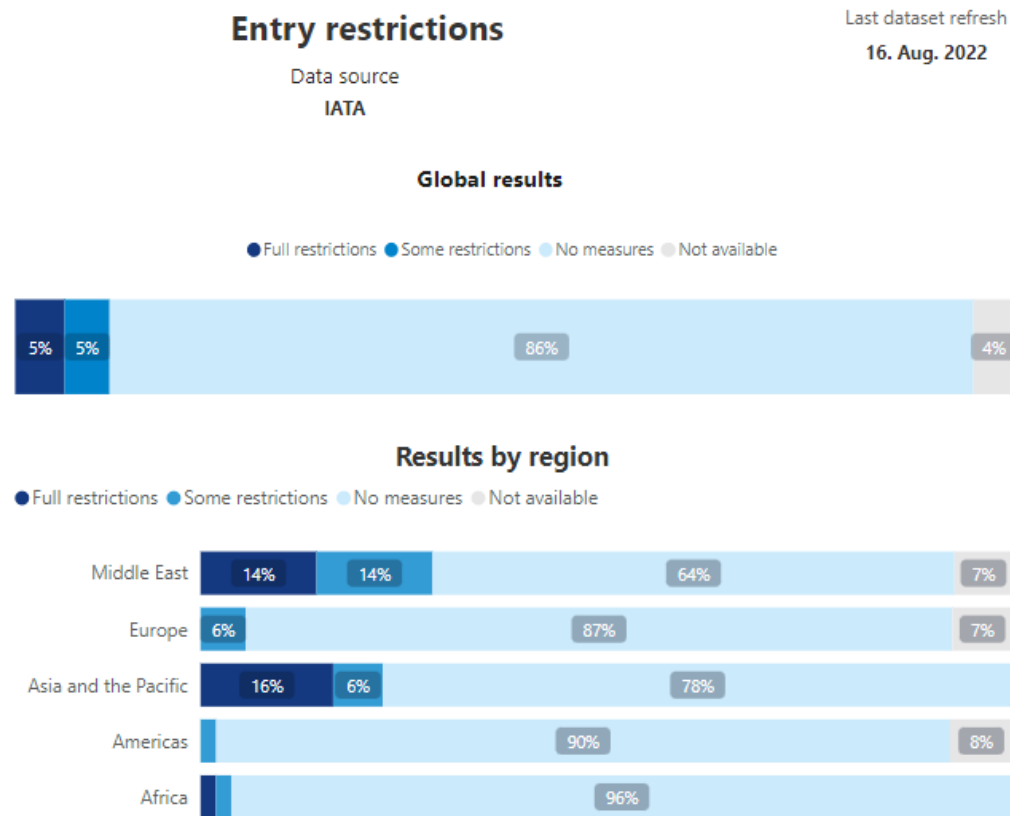
数据来源：IATA June 2022\_Air Passenger Market Analysis

国家/地区由于经济考虑放宽管制政策，全球已逐步步入内部解封后的进一步边境开放阶段。

- ✓ 截至2022年8月12日，全球共有**72**个国家完全没有任何新冠肺炎相关限制措施。
- ✓ 截至2022年8月16日，全球**86%**的国家或地区已经放开新冠肺炎相关入境限制。



资料来源: UNWTO, IATA

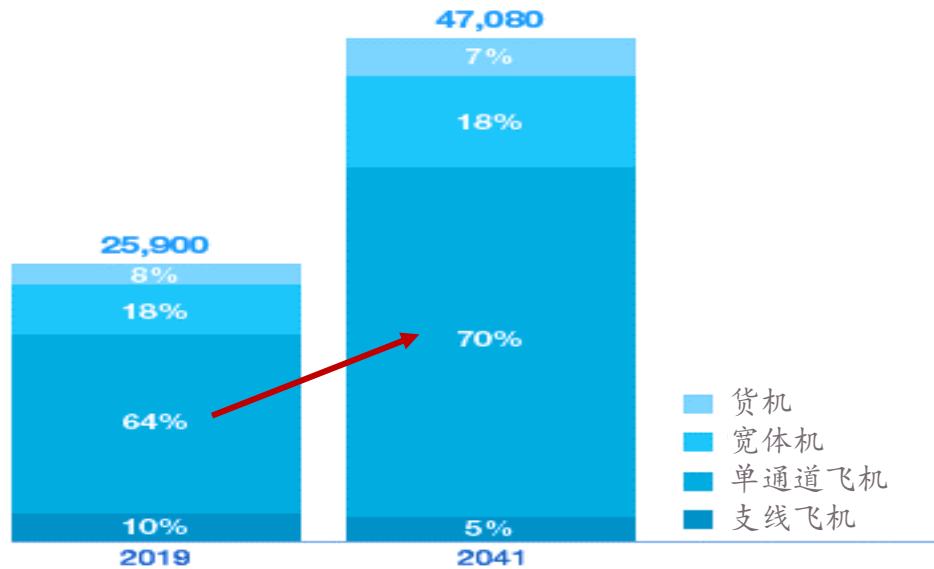


# 4.4 窄体机需求庞大，或出现短缺

## 窄体机恢复更快，未来市占率将继续增加

- ✓ Ascend by Cirium在6月发布的报告显示，追踪到的单通道飞机数量再次增加，已恢复至2019年水平的**88%**，而追踪到的双通道飞机数量则恢复至2019年水平的约70%，相较而言，单通道飞机恢复更为强劲。
- ✓ 波音《商业市场展望2022-2041》中预测2041年全球在役机队将从疫情前的25,900架增加至47,080架，其中在役单通道飞机将从疫情前的16,530架增加至**32,770架**，占全球在役机队的份额更将从疫情前的64%扩大至约**70%**。

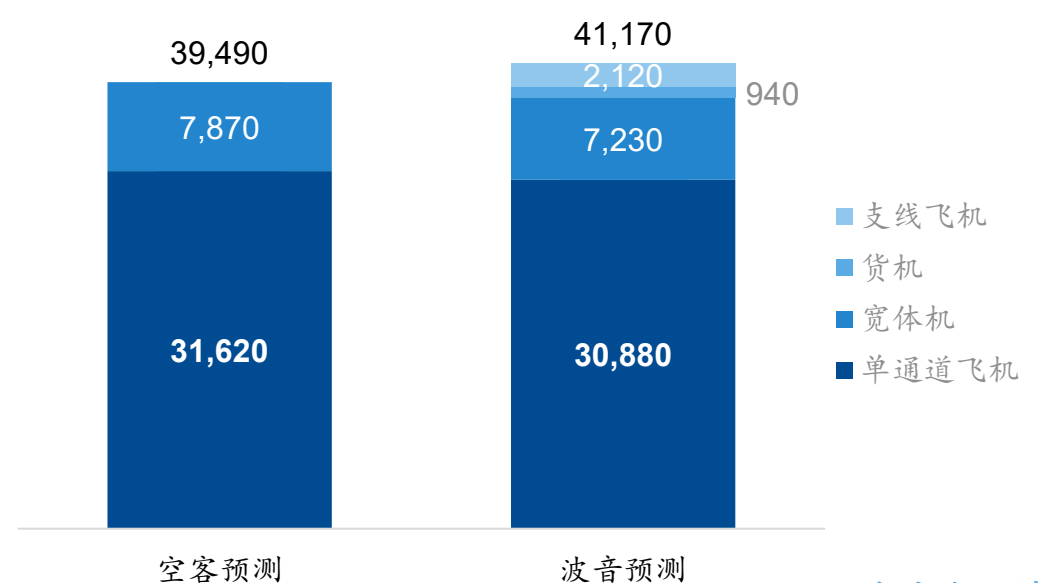
单通道飞机占全球在役机队的比例将增长



## 未来窄体机或出现短缺

- ✓ 空客在《全球市场预测2022》中预计未来20年全球将需要**31620架**单通道飞机，占全球飞机需求的80%；与波音《商业市场展望2022-2041》中的预测相当。
- ✓ 受供应链扰动影响，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。
- ✓ 预计强劲需求复苏及飞机制造商产能受限的双重影响下，新一代窄体机型或将出现短缺，进一步推升市场价值。

2022-2041年全球新飞机需求预测



资料来源：波音《商业市场展望2022-2041》、空客《全球市场预测2022》。

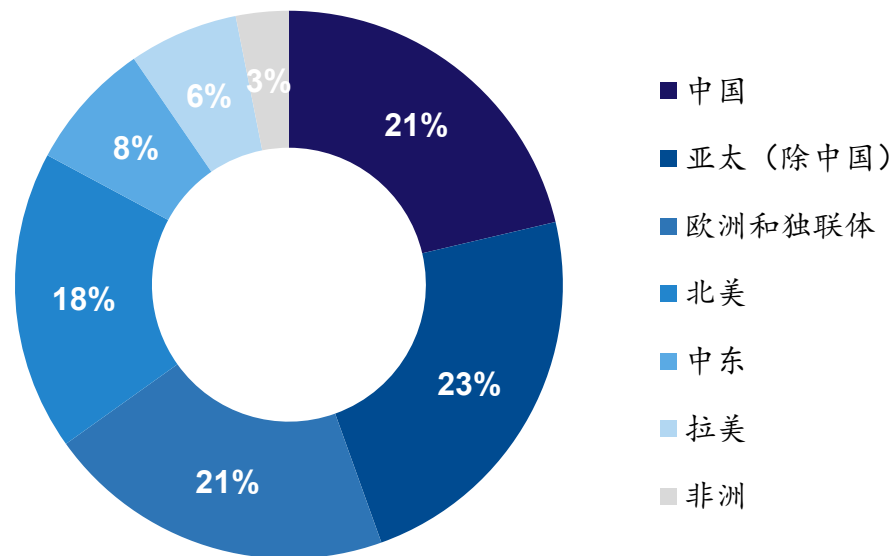
# 4.5 中国：长远需求强劲可期，将成为全球最大的航空市场

- ✓ 国家重视民航业对经济相关行业的支撑作用，上半年连续颁布多项政策及措施支持民航业复苏，包括增加**1500亿**元民航应急贷款、支持航空业发行**2000亿**元债券、有序增加国内国际航班等。
- ✓ 7月中国三大航大批量采购空客A320neo，充分展现中国航空市场长期需求复苏的积极信号，特别是对新一代节能窄体机型的庞大需求。
- ✓ 7月以来，民航单日航班量持续保持在10000班以上，与2021年同期基本持平；7月旅客运输规模**连续三个月回升**，全行业完成旅客运输量3,399.6万人次，环比增长54.5%。

## 中国将成为飞机交付单一国别最大市场

- ✓ 空客及波音一致预测未来20年将会有超过**8,400架**交付中国市场，占2022-2041年间全球新机交付21%，空客更预计其中84%为窄体机。

2022-2041年全球新飞机交付预测



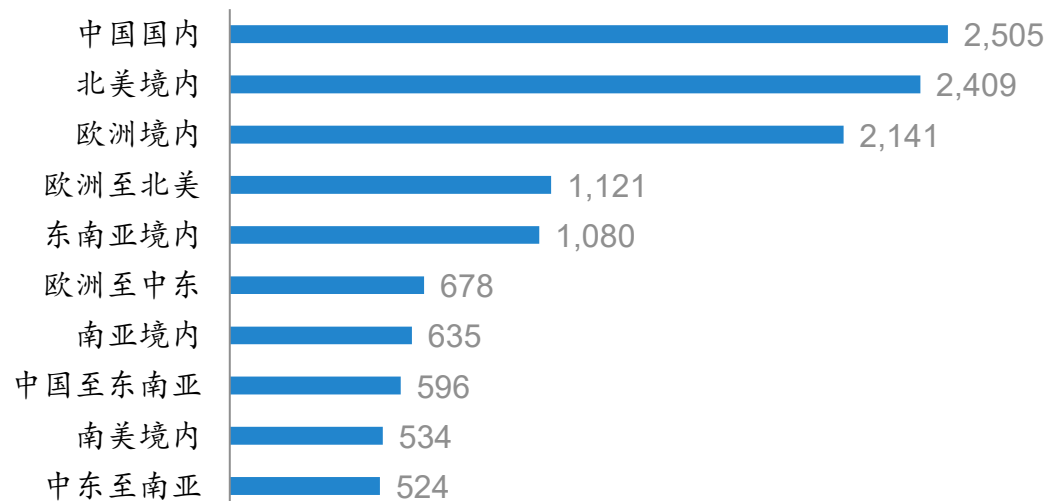
资料来源：空客《全球市场预测2022》。

## 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

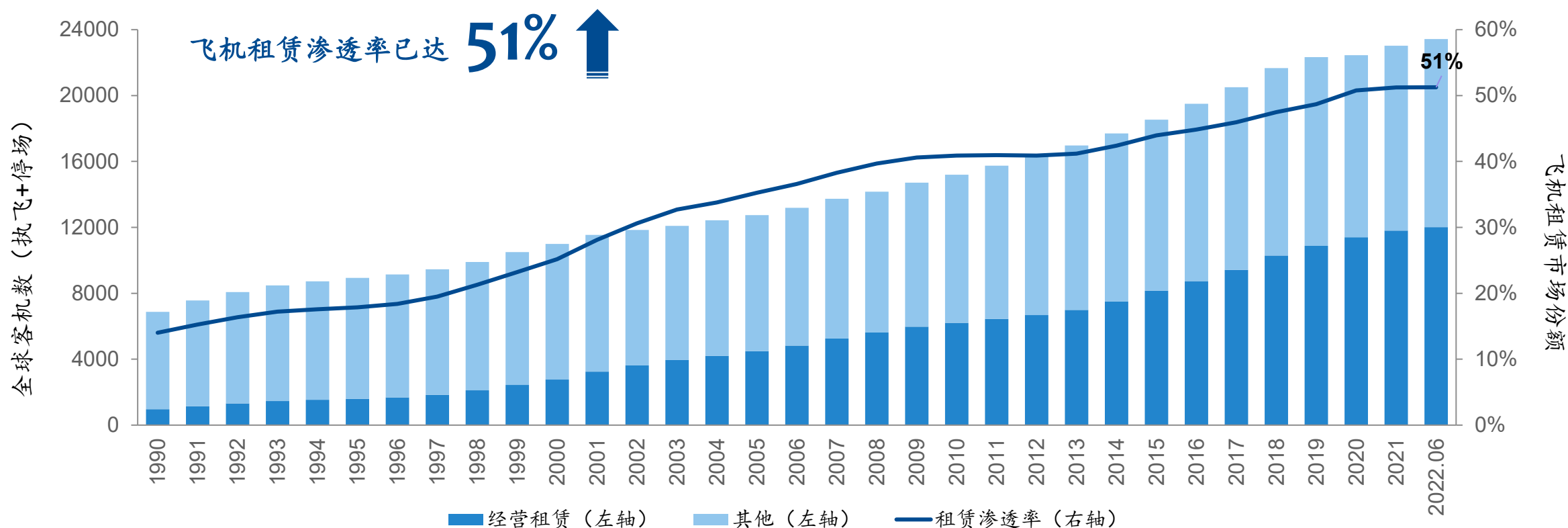
（按收入客公里（RPK）计，单位：十亿）



资料来源：波音《商业市场展望2022-2041》。

## 4.6 飞机租赁渗透率持续提升

- ✓ 考虑到飞机制造商产能短期仍然受限，预计航空公司将更多通过租赁商来满足运力扩张及机队更新需求以继续改善资产负债表，租赁渗透率有望进一步提升。
- ✓ 根据RESEARCH AND MARKETS的最新报告，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) 在中国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）。