

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不會就本公告全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



CHINA AIRCRAFT LEASING GROUP HOLDINGS LIMITED

中國飛機租賃集團控股有限公司

(根據開曼群島法例註冊成立的有限公司)

(股份代號：1848)

截至2022年12月31日止年度 全年業績公告

中國飛機租賃集團控股有限公司(「本公司」)董事會(「董事會」)公佈本公司及其附屬公司(「本集團」)截至2022年12月31日止年度之經審核合併業績如下：

財務摘要

	截至12月31日止年度		變動
	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元	
收入總額	4,171.0	3,278.1	+27.2%
本公司股東應佔溢利	73.6	525.8	-86.0%
EBITDA	3,490.6	2,864.1	+21.9%
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%
經調整本公司股東應佔溢利 ^(附註)	512.6	525.8	-2.5%
經調整EBITDA ^(附註)	3,929.6	2,864.1	+37.2%

附註：

計算經調整本公司股東應佔溢利及經調整EBITDA時不計及於2022年上半年產生的仍於俄羅斯的兩架飛機的淨減記額439.0百萬港元，以協助股東了解有關本集團盈利能力的變動及趨勢。

非公認會計準則財務指標的對賬

下表載列於所示期間經調整本公司股東應佔溢利、經調整稅息折舊及攤銷前利潤(「EBITDA」)及經調整每股盈利(「EPS」)(基本)對賬：

	截至12月31日止年度	
	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
本公司股東應佔溢利	73.6	525.8
加：仍於俄羅斯的兩架飛機的淨減記額	<u>439.0</u>	<u>—</u>
經調整本公司股東應佔溢利	<u>512.6</u>	<u>525.8</u>
EBITDA	3,490.6	2,864.1
加：仍於俄羅斯的兩架飛機的淨減記額	<u>439.0</u>	<u>—</u>
經調整EBITDA	<u>3,929.6</u>	<u>2,864.1</u>
EPS (基本) (港元)	0.099	0.722
加：有關仍於俄羅斯的兩架飛機的淨減記額的 每股調整 (港元)	<u>0.590</u>	<u>—</u>
經調整EPS (基本) (港元)	<u>0.689</u>	<u>0.722</u>

主席報告

本人謹代表中國飛機租賃集團控股有限公司(「中飛租賃」或「本公司」，連同其附屬公司統稱為「本集團」)，欣然提呈本集團截至2022年12月31日止年度(「回顧年度」)的合併業績。

業績與股息

2022年，全球航空行業於曲折中加速復蘇。一方面，新冠肺炎疫情負面影響進一步減退，多個國家陸續解除旅行限制，大型商用飛機年度交付數量顯著增加，全球航空市場呈現積極回暖態勢。另一方面，地緣政治局勢和全球加息波動等多重因素使得航空行業面臨較為複雜的外部因素，給包括本集團在內的全球租賃商帶來外部環境的不確定性。

截至2022年12月31日止的十二個月內(「回顧年度」)，本集團的收入總額達4,171.0百萬港元，較2021年同期增長27.2%(2021年：3,278.1百萬港元)。依從審慎原則，本集團將受俄烏衝突影響而滯留於俄羅斯境內的資產全額減記(詳見第19頁「仍於俄羅斯的兩架飛機的淨減記額」一節)，影響本集團業績表現，回顧年度本公司股東應佔溢利為73.6百萬港元(2021年：525.8百萬港元)。如果剔除上述減記的影響，回顧年度經調整本公司股東應佔溢利達到512.6百萬港元(2021年：525.8百萬港元)。

董事會建議派發普通股每股0.15港元的末期股息，連同已派發的2022年中期股息每股0.15港元，2022年全年派發的股息總額為每股0.30港元(2021年：0.41港元)。

持續夯實全產業鏈優勢，踐行長期戰略使命

中飛租賃是中國光大控股有限公司(「光大控股」)的重要被投企業，始終秉持「產融結合、航空強國」的使命願景，深化完善「航空產融結合」模式，持續增強飛機全生命週期產業鏈服務能力，致力成為全球領先的飛機全產業鏈解決方案供應商。於回顧年度，本集團自有及代管機隊之總規模擴大至176架，按年顯著增加24架。截至2022年末，按自有機隊和訂單資產總值計算，中飛租賃位居ICF International全球租賃商排名第七位，比2021年更進一級。

於回顧年度，本集團全面貫徹商業可持續發展模式，全產業鏈業務競爭力進一步增強。本集團旗下飛機維護及維修(「MRO」)合資公司中龍歐飛飛機維修工程有限公司(「中龍歐飛」)在已取得中國民航局頒發的145部A320系列飛機定檢維修許可的基礎上，進一步獲得B737NG系列飛機定檢維修許可，其承接的首架飛機C檢業務也圓滿完成，維護維修服務範疇及能力顯著提升。

在綠航發展理念引領之下，本集團積極為航空公司提供綠色航空後市場服務及退役解決方案。本集團於2022年7月簽署了首項B737-800SF貨機改裝工程訂單協定，正式涉足「客改貨」業務，未來將能夠更為充分地挖掘飛機資產價值。本集團旗下聯營公司中飛航空後市場控股有限公司(「中飛後市場」或CAAM)分別與中國國際航空股份有限公司及拉美航空集團LATAM Airlines Group S.A.首次達成老舊飛機業務合作，未來將通過飛機拆解或「客改貨」等再循環解決方案進行處置，彰顯本集團對航空可持續發展的承諾。

於回顧年度，中國航空業發展再添重要里程碑，打開新的商業發展空間。年內，中國商飛獲中國民航局正式頒發C919飛機型號合格證並實現全球首架C919成功交付，中飛租賃為C919的首批訂單啟動客戶之一；中國自行研製的支線客機ARJ21已正式交付中飛租賃旗下印尼翎亞航空(「**TransNusa**」)，標誌中國的噴氣式客機首次進入海外市場。中飛租賃將充分發揮全產業鏈業務優勢，拓展更大市場空間，為國內航空業創新升級和高品質發展貢獻力量。

落實「綠色航空」新發展理念，堅定走可持續發展之路

後疫情時代，全球能源轉型成為大勢所趨，已經有多個國家出臺了「碳中和」政策措施，中國亦明確「碳達峰、碳中和」戰略目標以驅動經濟社會可持續發展，航空產業綠色低碳轉型步伐加快。與此同時，新冠疫情促使航空行業內部提質增效，疊加綠色低碳轉型要求，加快航空公司的老舊飛機「退役」進程，催生出更多的老舊飛機處置以及新一代節能飛機購置的需求。

中飛租賃全面貫徹落實「綠色航空」新發展理念，充分發揮飛機全產業鏈業務模式的優勢，加速提升企業「環境、社會和管治」(「**ESG**」)管理能力。聚焦「綠色航空」背景下的行業新趨勢，中飛租賃投資最受歡迎且燃油效率一流的新一代飛機，助力航空公司優化機隊機構、提升節能減排水平，同時依託擁有齊全牌照的國內及海外兩大飛機循環再製造設施，於低碳循環經濟領域積極完善產業鏈佈局和開展業務創新，向全球客戶提供機隊更優質的一站式綠色解決方案，對全球航空產業可持續發展的賦能帶動作用進一步加強。

本集團高度重視ESG工作並積極探索創新，與「愛爾蘭飛機租賃」協會成員代表們共同發起「航空可持續共同未來」ESG行動，旗下中飛租融資租賃有限公司（「中飛租(天津)」）成功發行了國內航空業暨飛機經營性租賃業首只低碳轉型債券並獲超額認購，踐行綠色金融理念，為國內綠色循環低碳民航發展體系建設添磚加瓦。於回顧年度，中飛租賃榮獲第十二屆中國證券金紫荊獎「最佳ESG實踐上市公司」、《彭博商業週刊／中文版》2022年度「ESG領先企業大獎」、《經濟一周》「傑出ESG企業」等多項榮譽，ESG實踐獲得市場持續認可。

發揮多元融資渠道優勢，積累長期競爭力

全球航空業正處於穩步復蘇階段，據國際航空運輸協會（「IATA」）的統計，2022年全球航空收入客公里數（「RPK」）較2021年同比增長64.4%，已恢復到2019年新冠疫情前水平的68.5%。在原始設備製造商產能受限的背景下，航空公司有望通過租賃商來滿足持續攀升的客運量，為飛機租賃業帶來發展新機遇。

本集團憑藉領先的飛機全產業鏈平臺及境內外雙平臺融資渠道優勢，拓寬多元創新融資渠道，以提供充足的流動性保障，把握海內外市場未來強勁的復蘇需求所帶來的發展機遇。於回顧年度，本集團成功發行一筆10億元人民幣低碳轉型債，一筆12億元人民幣公司債、以及一筆15億元人民幣中期票據，充分發揮自身境內外雙融資平臺的優勢，靈活運用多種金融工具降低集團融資成本。

2022年6月，穆迪和惠譽分別再次確認本集團Ba1企業家族評級和BB+長期發行人評級，展望皆為穩定，反映出兩家國際信貸評級機構均認可本集團以窄體機型為主的優質資產組合可有效降低經濟低迷期的質量風險。

展望

全球經濟復蘇勢頭不減，航空業中長期需求增長勢能依然強勁。據國際航空運輸協會(IATA)的預測，2023年全球旅行量將達到疫情前水平的85.5%，航空業有望全面恢復盈利。此時，戰略目標明確、經營能力強、股東背景優、且擁有多樣化投資組合和融資選擇的企業，在後疫情時代的航空市場將率先佔據有利地位。

中國國內防疫措施迎來重大優化，經濟高質量發展步伐提速，航空業復蘇前景向好。2022年12月，《擴大內需戰略規劃綱要(2022-2035年)》提出要釋放通用航空消費潛力以及積極推進支線機場和通用機場建設，從消費和建設兩方面支援促進通用航空的發展。此外，2022年1月，民航局印發《“十四五”民航綠色發展專項規劃》提出推進民航行業能源資源結構優化、精準配置、全面節約、循環利用，推動行業能源資源利用效率提升和碳排放強度下降，堅持可持續發展。

作為國家戰略的擁護者與踐行者，中飛租賃將緊跟國家發展步伐，持續強化自身競爭優勢，搶抓航空政策紅利視窗期，不斷夯實集團在飛機租賃及飛機產業鏈業務中的品牌優勢，提升於國際市場的競爭優勢，並與光大控股緊密協同合作，持續加深對多元航空類基金平臺、飛機租賃及交易業務的佈局，並緊跟航空業綠色低碳發展的長期趨勢，加強對新一代節能機型的投資。本集團仍將穩步推進作為光大控股飛機租賃特色板塊的建設，致力於將中飛租賃打造成為綠色低碳的全球領先飛機全產業鏈解決方案供應商。

致謝

本人謹此向所有董事會成員和公司管理團隊表達誠摯的感謝，感謝他們積極主動、迎難而上、奮勇拼搏，帶領本公司砥礪前行。本人還要代表董事會，向我們的全體員工致以最崇高的敬意。最後，本人衷心感謝我們的合作夥伴及股東們，謝謝他們對中飛租賃一如既往的支持與信任。

張明翽

董事會主席

香港，2023年3月14日

2022年全年業績

首席執行官報告

行業情況

2022年，儘管面對俄羅斯和烏克蘭之間的衝突(「**俄烏衝突**」)、疫情以及利率波動等多重擾動因素，全球民航業全年始終保持強勁復甦態勢，各國航空公司也逐步走出新冠疫情的陰霾，經營及財務狀況持續改善。國際航空運輸協會(IATA)的數據顯示，2022年全球航空客運總量(按照收入客公里或RPKs計算)比2021年增長64.4%，已恢復至疫情前(2019年)水平的68.5%。2022年國際客運量比2021年增長152.7%，其中亞太區國際客運量位列各地區增長之首，同比2021年大幅增長363.3%。

在強勁的需求帶動下，飛機成為緊俏資產，市場價值和租金水平穩步修復。航空分析公司CIRIUM報告顯示，單通道飛機市場價值復甦從2021年持續到了2022年，目前仍在穩步復甦；而2022年更是雙通道飛機價值趨勢拐點，呈現積極向上態勢。

於回顧年度，俄烏衝突發生後歐美多國對俄羅斯實施多項經濟制裁(「**制裁**」)，包括本集團在內的全球租賃商的在俄業務受到不同程度的影響。在此背景下，本集團一方面憑藉高質量機隊資產組合及嚴謹的風險管理成功抵禦了市場挑戰，另一方面充分發揮飛機全產業鏈運營優勢，通過靈活多樣的解決方案、多元化融資渠道、專業資產管理能力以及緊密的業內合作夥伴關係，積極把握市場復甦機遇，實現穩健業績表現。

2022年業務回顧

1. 擴充優質機隊資產

本集團積極把握市場機會，持續擴充及優化機隊組合。於回顧年度，本集團合共交付28架飛機，其中18架為訂單簿交付的新飛機，10架通過購後租回安排完成。於回顧年度，本集團還向其飛機資產管理合資平臺及第三方合共出售了5架飛機。於2022年12月31日，中飛租賃機隊規模較2021年末大幅增加24架至176架，其中包括150架自有飛機及26架代管飛機。

於回顧年度，中飛租賃繼續維持暢銷機型構成的現代化機隊優質組合。於2022年12月31日，按飛機數目計，中飛租賃自有機隊的90%是高流動性和備受市場青睞的窄體機型。除兩架涉及俄羅斯航司的飛機外，中飛租賃於2022年12月31日的機隊出租率達到100%。

中飛租賃致力於為全球航空公司及飛機資產擁有人提供飛機全生命週期一站式解決方案，業務既包括新飛機，也涉及中老齡飛機。於2022年12月31日，中飛租賃自有機隊的平均機齡為8.5歲，平均剩餘租期為6.5年；其中新飛機租賃機隊(機齡在12歲以下的飛機)平均機齡為5.9歲，平均剩餘租期為8.2年；儲備舊機機隊(機齡在12歲或以上的飛機)平均機齡為15.9歲，平均剩餘租期為3.3年。

於2022年12月31日，中飛租賃共有226架飛機訂單，包括131架空客、66架波音和29架中國商飛。作為少數具備同時與世界三大飛機製造商直接採購飛機能力的租賃商之一，根據《航空金融雜誌》2022年11月的數據，中飛租賃由新一代節能機型組成的強勁訂單規模在全球租賃商中排名第三，有利於其把握航空業復蘇趨勢下航空公司更新機隊、補充運力帶來的龐大機遇。值得一提的是，中飛租賃於2022年12月成功交付一架中國商飛ARJ21飛機予印尼翎亞航空，是本集團由訂單簿交付的首架中國商飛飛機，為自身機隊組合增添新機型的同時，亦是本集團成功協助國產噴氣式支線客機首次進入海外市場。

於回顧年度，中飛租賃繼續鞏固其於中國市場的領先地位。於2022年12月31日，按飛機數目計，中飛租賃自有機隊的76%出租予中國(含港澳臺)航司，其中多數是財務實力雄厚的國有航司。同時中飛租賃亦加快全球市場佈局，特別是在經濟增長快、航空出行需求旺盛的地區拓展優質新客戶，於回顧年度新增一家美洲航司客戶。2022年12月31日後，未來15個月內計劃交付的所有飛機均已配有租約。於2022年12月31日，中飛租賃自有及代管飛機租賃予17個國家及地區的38家航空公司。

2. 拓展多元化融資渠道

本集團高度重視資金管理，致力於維持充足的流動性支持日常營運。憑藉境內外雙平臺融資渠道優勢，本集團獲得金融機構、債券投資人和評級機構的廣泛支持。

於回顧年度，本集團獲得新增及續期的融資額度超過210億港元，包括飛機項目貸款、飛機預付款(PDP)融資、流動資金貸款、人民幣債券等，為飛機租賃和全產業鏈業務發展提供有力支援，也反映了金融機構對本集團業務增長前景的信心。於2022年12月31日，本集團現金及銀行結餘為4,667.5百萬港元(於2021年12月31日：5,013.6百萬港元)及未提取借貸融資為6,700.8百萬港元(於2021年12月31日：3,117.0百萬港元)。

在債券發行方面，本集團於2022年10月在中國境內成功發行本金10億元人民幣的中國航空業首隻低碳轉型債券，其票面利率僅為3.56%並錄得超額認購。此外，鑒於中國境內市場相對穩定的利率環境及充裕的流動性供給，本集團也分別於2022年2月和4月在中國市場成功發行一筆12億元人民幣公司債以及一筆15億元人民幣中期票據，連續刷新本集團人民幣債券單筆發行規模紀錄。以上融資工具的成功發行都反映了中國債券投資人對本集團發展前景的廣泛認可及支持。償付方面，本集團已按時償還於回顧期間分別到期的3億美元債券、10億元人民幣超短期融資券以及10億元人民幣公司債。

在信貸評級方面，本集團繼續獲得境內外專業評級機構的認可。繼2021年首度獲得穆迪授予的Ba1企業家族評級和惠譽首次授予的BB+長期發行人評級後，於2022年6月，穆迪及惠譽分別確認維持中飛租賃Ba1企業家族評級，展望穩定和BB+長期發行人評級，展望穩定，反映出國際評級機構對中飛租賃穩健經營及較好信用狀況的再度肯定。此前，本集團境內全資附屬公司中飛租(天津)已分別於2021年和2022年獲得大公國際資信評估有限公司授予AA+主體信用評級和中誠信國際信用評級有限責任公司AA+主體信用評級。

3. 提升全產業鏈資產管理能力

本集團持續強化飛機全產業鏈資產管理能力，在維修、維護和大修(「MRO」)、飛機拆解和循環再造和航材分銷等領域打造差異化的競爭力。於回顧年度，本集團不斷提升飛機維修保養能力和深化後市場業務佈局，旗下合資公司中龍歐飛已取得了中國民航局頒發145部A320系列飛機和B737NG系列飛機定檢維修許可項目，維修保養業務能力進一步提升。聯營公司國際飛機再循環有限公司的飛機再循環基地已獲准劃入哈爾濱太平國際機場飛行區，使其國內的飛機維修維護業務邁入新階段。

2022年7月，本集團簽署首項貨機改裝工程訂單協議，正式涉足「客改貨」(「客改貨」)業務。此外，於回顧年度，本集團旗下聯營公司中飛後市場分別與中國國航及拉美航空集團LATAM Airlines Group S.A.首次達成老舊飛機業務合作，分別協助兩家航司退出5架老飛機和6架機身，未來將通過飛機拆解或「客改貨」等再循環解決方案最大化挖掘剩餘資產價值。本集團亦新增與一間原始設備供應商達成多年期的航材優先購買協議，繼續提升於飛機零部件供應支持方面的能力。

展望

全球民航市場快速恢復以及航空公司的盈利能力持續改善，為本集團的未來發展打下更為堅實的基礎。IATA預計，全球航空業將在2023年恢復盈利，航空公司將實現47億美元的淨利潤，全球航空客運需求將在2024年恢復至疫情前的水平。考慮到飛機製造商的產能在中短期依然受限，飛機租賃滲透率有望進一步提升。此外，於2023年1月，中國放寬防疫措施、重開邊境，航空市場需求有望強勁反彈。根據空客和波音兩者的預測，從2022年起的未來20年全球將有超過8400架飛機交付中國，中國有望成為全球客流量最大的航空市場。

有鑒於此，本集團未來將繼續堅定秉持「立足中國、展望全球」的原則，持續鞏固中國市場龍頭地位，並積極在全球快速發展的國家或地區拓展優質客戶。本集團也會繼續拓展後市場業務，打造差異化的競爭力；依託境內外融資平臺優勢，持續獲取優質靈活的資金助力業務發展，並通過打造飛機類投資平臺和設立合營公司等方式進一步深化飛機資產管理板塊發展。基於豐富的行業實踐與卓越的飛機資產管理能力，中飛租賃將繼續為股東和持份者創造更高價值，致力於成為全球領先的飛機全產業鏈解決方案供應商。

潘浩文

執行董事兼首席執行官

香港，2023年3月14日

管理層討論及分析

1. 業績

2022年本集團的收入總額為4,171.0百萬港元，較2021年的3,278.1百萬港元增加892.9百萬港元或27.2%。2022年的經營溢利為775.2百萬港元，較2021年的819.9百萬港元減少44.7百萬港元或5.5%。2022年本公司股東應佔溢利為73.6百萬港元，較2021年的525.8百萬港元減少452.2百萬港元或86.0%。

於2022年12月31日，資產總額為55,332.1百萬港元，較2021年12月31日的50,029.1百萬港元增加5,303.0百萬港元或10.6%。資產增加的主要因為本集團的機隊總規模由2021年12月31日的127架飛機增加至2022年12月31日的150架飛機。

負債總額為49,075.9百萬港元，較2021年12月31日的44,011.9百萬港元增加5,064.0百萬港元或11.5%，與資產總額的增加一致。負債增加乃主要由於就新交付飛機的計息債務總額增加。於2022年12月31日，本集團的計息債務為45,104.1百萬港元(2021年：40,480.4百萬港元)。

2. 合併收益表

	截至12月31日止年度	
	2022年 千港元	2021年 千港元
收入總額		
租賃收入		
融資租賃收入	574,683	540,634
經營租賃收入	2,967,565	1,959,809
	<u>3,542,248</u>	<u>2,500,443</u>
其他經營收入		
來自飛機交易及飛機部件貿易的淨收入	207,072	301,741
其他收入	421,682	475,882
	<u>4,171,002</u>	<u>3,278,066</u>
開支		
利息開支	(1,610,507)	(1,211,254)
折舊及其他	(1,356,612)	(820,663)
預期信貸虧損	(83,355)	(144,213)
其他經營開支	(345,335)	(282,018)
	<u>(3,395,809)</u>	<u>(2,458,148)</u>
經營溢利	<u>775,193</u>	<u>819,918</u>
仍於俄羅斯的兩架飛機的淨減記額	(439,029)	–
分佔於聯營公司及合營公司之業績	2,682	(1,290)
其他收益淨額	184,619	13,578
	<u>523,465</u>	<u>832,206</u>
除所得稅前溢利	<u>523,465</u>	<u>832,206</u>
所得稅開支	(307,781)	(204,936)
	<u>215,684</u>	<u>627,270</u>
年內溢利	<u>215,684</u>	<u>627,270</u>
以下人士應佔溢利		
本公司股東	73,598	525,780
永久資本證券及其他非控股權益之持有人	142,086	101,490
	<u>215,684</u>	<u>627,270</u>
本公司股東應佔溢利的每股盈利 (以每股港元列示)		
—每股基本盈利	<u>0.099</u>	<u>0.722</u>
—每股攤薄盈利	<u>0.099</u>	<u>0.722</u>

2.1 收入總額

截至2022年12月31日止年度，收入總額為4,171.0百萬港元，較2021年的3,278.1百萬港元，增加892.9百萬港元或27.2%。

於2022年融資租賃及經營租賃的租賃收入總額為3,542.2百萬港元，較2021年的2,500.4百萬港元，增加1,041.8百萬港元或41.7%。

截至2022年12月31日止年度，本集團的融資租賃及經營租賃的平均租賃租金收益率分別為13.8% (2021年：12.9%) 及11.7% (2021年：11.5%)。融資租賃及經營租賃的平均租賃租金收益率於本年增加。融資租賃及經營租賃的平均租賃租金收益率以預期收取的年化租賃總額除以飛機賬面淨值計算。本集團的加權平均租賃租金收益率為11.9% (2021年：11.6%)。

2.2 其他經營收入

截至2022年12月31日止年度，本集團確認來自出售五架飛機及飛機組件交易的淨收益為207.1百萬港元(2021年：出售九架飛機及飛機組件交易的淨收益為301.7百萬港元)，賬面淨值總額為2,136.8百萬港元(2021年：賬面淨值總額為3,103.2百萬港元)。

本年度每架飛機的平均收益為40.8百萬港元，而去年度為33.0百萬港元。

截至2022年12月31日止年度，本集團的其他收入如下：

	截至12月31日止年度		變動
	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元	
政府支持	212.0	215.5	-1.6%
貸款予聯營公司及 合營公司的利息收入	100.1	105.4	-5.0%
銀行利息收入	32.7	8.2	298.8%
來自CAG Bermuda 1 Limited (「CAG」)及其附屬公司 (統稱「CAG集團」)的資產 管理服務費收入	19.2	12.1	58.7%
附帶收入及其他	57.7	134.7	-57.2%
總計	421.7	475.9	-11.4%

截至2022年12月31日止年度，政府支持為212.0百萬港元，較2021年的215.5百萬港元減少3.5百萬港元或1.6%。

附帶收入及其他主要涉及於2021年就購買飛機收取一家製造商及供應商的有關款項、債券回購收益淨額、賠償及政府根據就業支持計劃提供的工資補貼。本年度附帶收入減少的主要因為本年度並無從製造商及供應商收取該類收入。

2.3 開支

2.3.1 利息開支

截至2022年12月31日止年度，本集團產生利息開支為1,610.5百萬港元，較於2021年1,211.3百萬港元增加399.2百萬港元或33.0%。利息開支增加主要由於計息債務總額由2021年12月31日的40,480.4百萬港元增加至2022年12月31日的45,104.1百萬港元及3個月美元倫敦銀行同業拆息率由2021年1月1日的0.24%上升至2022年12月31日的4.77%。年內銀行及其他借貸的平均實際利率為4.20%（2021年：2.96%）。

大部分自浮動利率借貸的利息開支已對沖或資本化。下表概述於截至2022年12月31日年度對美元利率變動的敏感度測試：

美元利率	敏感度測試	
	現金流出 百萬港元	本公司股東 應佔溢利 百萬港元
增加1%	193	(82)
減少1%	(193)	82

2.3.2 折舊

有關金額指經營租賃項下的飛機、租賃物業裝修、辦公室設備、辦公大樓、使用權資產及其他資產折舊。截至2022年12月31日止年度，折舊及其他為1,356.6百萬港元，較2021年的820.7百萬港元增加535.9百萬港元或65.3%。此乃主要由於經營租賃項下飛機數量由2021年12月31日的78架飛機增加至2022年12月31日的101架飛機以及2021年第四季度交付的22架飛機的全年影響所致。

2.3.3 其他經營開支

其他經營開支主要指薪金及花紅、與飛機租賃業務有關的專業費用、增值稅附加費及其他稅項、租金及辦公室行政開支。其他經營開支增加乃主要由於飛機交付交易量增加所致，本集團於本年度交付28架飛機。

2.4 仍於俄羅斯的兩架飛機的淨減記額

於2022年2月發生的俄烏衝突及其後實施的制裁後，於2022年3月，鑒於制裁原因，本集團已終止向俄羅斯承租人出租兩架自有飛機的租賃合同（於2022年12月31日，本集團共有自有飛機150架，該等飛機僅佔本集團自有飛機數量不足2%）。本集團一直與俄羅斯承租人保持溝通，積極尋求收回該等飛機，於2022年12月31日已掌控其中一台處於俄羅斯境外的發動機（「發動機」）。

本集團認為在可預見的期限內，從俄羅斯境內收回該等飛機的不確定性較大。雖然本集團已提交與該等飛機有關的保險索償，並積極尋求所有可用方法以挽回損失，但鑒於情況史無前例，相關程序所需時間可能較長及具有不確定性。於2022年12月31日，本集團尚未確認任何賠償應收款項。

本集團已謹慎釐定，飛機的賬面淨值565.6百萬港元（剔除該發動機的賬面淨值）應進行全額減記，在抵銷已收保證金及維修準備金126.6百萬港元後，截至2022年12月31日止年度的淨減記額為439.0百萬港元，且屬非現金交易。

2.5 其他收益淨額

	截至12月31日止年度		變動
	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元	
人民幣匯兌收益／(虧損) ^(附註)	334.7	(113.1)	不適用
人民幣貨幣遠期合約的公平值 (虧損)／收益 ^(附註)	<u>(149.2)</u>	<u>99.6</u>	<u>不適用</u>
人民幣匯兌收益／(虧損) 淨額 ^(附註)	185.5	(13.5)	不適用
美元匯兌虧損	(11.2)	(21.9)	-48.9%
按公平值計入損益之			
金融資產公平值收益	37.4	39.0	-4.1%
利率所致的公平值變動	(25.9)	16.3	不適用
貨幣掉期的未變現虧損	<u>(1.2)</u>	<u>(6.3)</u>	<u>-81.0%</u>
總計	<u>184.6</u>	<u>13.6</u>	<u>1,257.4%</u>

附註：以人民幣計值的金融負債淨額產生的匯兌收益淨額主要由於美元兌人民幣匯率由2021年12月31日的6.36上升至2022年12月31日的6.90。下表列示於2022年12月31日的人民幣外匯敞口，以及截至2022年12月31日止年度的人民幣相關收益／(虧損)。

	於2022年 12月31日 人民幣百萬元		截至2022年 12月31日 止年度 百萬港元
有匯兌風險敞口之以 人民幣計值的 金融負債淨額 (不包括營運資金)	(3,882.6)	人民幣匯兌收益	334.7
減：人民幣貨幣遠期 合約之名義金額的 對沖	<u>2,300.0</u>	人民幣貨幣遠期 合約的公平值 虧損	<u>(149.2)</u>
未對沖的人民幣 匯兌風險敞口	<u>(1,582.6)</u>	人民幣匯兌 收益淨額	<u>185.5</u>

下表概述截至2022年12月31日止年度美元兌人民幣匯率變動的敏感度測試：

美元兌人民幣	對除所得稅前 溢利的影響 百萬港元
人民幣升值10%	(179.2)
人民幣貶值10%	179.2

2.6 所得稅開支

截至2022年12月31日止年度的所得稅為307.8百萬港元(2021年：204.9百萬港元)。本年度的實際稅率較高主要由於仍於俄羅斯的兩架飛機的淨減記額439.0百萬港元屬不可扣稅項目及就產生若干稅項虧損未確認的若干遞延稅項抵免。本集團會定期作出評估，考慮於未來確認遞延稅項抵免。

3. 合併資產負債表

3.1 資產

於2022年12月31日，本集團的資產總額為55,332.1百萬港元，較2021年12月31日的50,029.1百萬港元增加5,303.0百萬港元或10.6%。

	於12月31日		變動
	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元	
物業、廠房及設備以及 使用權資產	27,354.4	23,243.8	17.7%
融資租賃應收款項—淨額	8,172.1	7,714.4	5.9%
資產分類至持作出售	1,425.2	675.6	111.0%
預付款項及其他資產	11,367.6	11,242.6	1.1%
於聯營公司及合營公司的 投資及向其作出的貸款	1,354.4	1,273.4	6.4%
按公平值計入損益的金融資產	769.5	750.8	2.5%
衍生金融資產	221.4	114.9	92.7%
現金及銀行結餘	4,667.5	5,013.6	-6.9%
資產總額	<u>55,332.1</u>	<u>50,029.1</u>	<u>10.6%</u>

3.1.1 物業、廠房及設備以及使用權資產、融資租賃應收款項—淨額及資產分類至持作出售

物業、廠房及設備以及使用權資產主要包括分類為經營租賃的飛機成本(扣除其累計折舊)。物業、廠房及設備以及使用權資產增加主要由於本集團經營租賃項下的機隊規模由2021年12月31日的76架飛機增加至2022年12月31日的97架飛機，以及扣除仍於俄羅斯的兩架飛機的淨減記額及年內計提的折舊的淨影響。

融資租賃應收款項淨額指分類為融資租賃的飛機之最低租賃應收款項及其剩餘價值的現值。本集團融資租賃項下的機隊規模於本年度維持49架飛機不變。於本年度，並無交付或出售融資租賃項下的飛機。

資產分類至持作出售指於未來十二個月預計出售的資產成本。分類為持作出售的飛機數目由2021年12月31日的兩架增加至2022年12月31日的四架。增加兩架飛機乃由於本年度總金額為765.0百萬港元的兩架飛機從物業、廠房及設備以及使用權資產重新分類。

本集團於經營租賃及融資租賃項下及持作出售的總機隊規模由2021年12月31日的127架飛機增加至2022年12月31日的150架飛機。

3.1.2 飛機組合

按飛機數量劃分的飛機組合如下：

飛機類型	於12月31日	
	2022年 自有飛機	2021年 自有飛機
空客A320 CEO系列	85	80
空客A320 NEO系列	27	20
空客A330 CEO系列	13	13
波音B737 NG系列	23	13
波音B787	1	1
中國商飛ARJ21系列	1	—
總計 (附註)	<u>150</u>	<u>127</u>

附註： 包括於2022年12月31日仍留在俄羅斯的兩架飛機。

3.1.3 預付款項及其他資產

預付款項及其他資產主要指就訂單簿的飛機向飛機製造商作出的交付前付款(「PDP」)以及經營租賃應收款項。預付款項及其他資產結餘維持穩定。

按到期日計算的經營租賃應收款項賬齡如下：

	於12月31日			
	2022年		2021年	
	百萬港元	%	百萬港元	%
即期／遞延	253.2	52%	191.8	35%
逾期少於30日	5.4	1%	50.1	9%
逾期30至90日	16.7	3%	65.2	12%
逾期超過90日	<u>217.1</u>	<u>44%</u>	<u>246.7</u>	<u>44%</u>
總計	<u>492.4</u>	<u>100%</u>	<u>553.8</u>	<u>100%</u>

於2022年12月31日，預期信貸虧損撥備為187.5百萬港元(2021年：174.3百萬港元)，經營租賃應收款項淨額為304.9百萬港元(2021年：379.5百萬港元)。

隨著航空業復甦，租金收取情況有所改善。於2022年12月31日的經營租賃應收款項為492.4百萬港元，減少61.4百萬港元或11.1%，2021年為553.8百萬港元。52%(2021年：35%)的經營租賃應收款項並未到期或同意遞延。截至2022年12月31日止年度的租金收取比率(指已收取租金除以發票金額)為102.4%(2021年：97.4%)。

3.2 負債

於2022年12月31日，本集團的負債總額為49,075.9百萬港元，較2021年12月31日的44,011.9百萬港元增加5,064.0百萬港元或11.5%。

分析如下：

	於12月31日		變動
	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元	
借貸	38,001.1	32,477.9	17.0%
債券及融資券	5,406.5	7,022.7	-23.0%
中期票據	1,696.5	979.8	73.1%
	<u>45,104.1</u>	<u>40,480.4</u>	
計息債務總額	45,104.1	40,480.4	11.4%
遞延所得稅負債	1,057.1	898.2	17.7%
應付利息	297.7	210.3	41.6%
應付所得稅	45.9	40.3	13.9%
衍生金融負債	52.5	143.2	-63.3%
其他負債及應計費用	2,518.6	2,239.5	12.5%
	<u>49,075.9</u>	<u>44,011.9</u>	
負債總額	49,075.9	44,011.9	11.5%

3.2.1 借貸

借貸分析如下：

	於12月31日		變動
	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元	
銀行及其他借貸			
飛機購買融資的銀行及其他 借貸	19,083.2	15,514.8	23.0%
PDP融資	7,180.3	6,303.4	13.9%
其他銀行借貸	6,821.2	5,600.2	21.8%
	33,084.7	27,418.4	20.7%
長期借貸			
來自信託計劃的借貸	4,527.5	4,689.3	-3.5%
其他借貸	388.9	370.2	5.1%
	4,916.4	5,059.5	-2.8%
借貸總額	38,001.1	32,477.9	17.0%

借貸總額由2021年12月31日的32,477.9百萬港元增加至2022年12月31日的38,001.1百萬港元乃主要由於(i)機隊規模由2021年12月31日的127架增加至2022年12月31日的150架，導致飛機購買融資的銀行及其他借貸增加3,568.4百萬港元；(ii)用於就訂單簿的飛機向飛機製造商作出PDP付款的相關PDP融資增加876.9百萬港元及(iii)其他銀行借貸增加1,221.0百萬港元。

3.2.2 債券及融資券

下表概述本集團發行之高級無抵押美元債券及人民幣債券及融資券：

發行日期	年期	到期日	每年 票面息率	本金額 (百萬)	賬面值 (百萬港元)	附註
2017年3月	七年	2024年3月	5.50%	200.0美元	1,556.4	(a)
2020年11月	五年	2025年11月	5.90%	35.0美元	271.9	(c)
2021年1月	五年	2026年1月	5.90%	35.0美元	272.4	(c)
2021年12月	三年	2024年12月	4.85%	100.0美元	707.1	(a)及(b)
				<u>370.0美元</u>	<u>2,807.8</u>	
2021年8月	三年	2024年8月	4.20%	人民幣100.0元	113.1	(d)
2022年2月	三年	2025年2月	4.40%	人民幣1,200.0元	1,354.5	(c)
2022年10月	270天	2023年6月	3.56%	人民幣1,000.0元	1,131.1	(c)
				<u>人民幣2,300.0元</u>	<u>2,598.7</u>	
於2022年12月31日之債券及融資券總額					<u>5,406.5</u>	(e)
於2021年12月31日之債券及融資券總額					<u>7,022.7</u>	

債券及融資券由2021年12月31日的7,022.7百萬港元減少至2022年12月31日的5,406.5百萬港元乃主要由於本年度(i)到期償還總賬面值為3,977.3百萬港元的五年期高級無抵押美元債券、超短期人民幣融資券及三年期無抵押人民幣債券及(ii)發行總賬面值為2,485.6百萬港元的三年期人民幣私募債券及超短期人民幣融資券所得款項之淨影響。

附註：

- (a) 該等債券於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)上市。
- (b) 截至2022年12月31日止年度，本集團於聯交所完成合計本金額8.2百萬美元的債券回購。
- (c) 該等債券及融資券未上市及由獨立第三方認購。
- (d) 該債券於上海證券交易所上市。
- (e) 於2022年3月到期時，本集團已悉數償還本金額為203.8百萬美元的五年期高級無抵押債券，按每年票面息率4.7%計息。

於2022年4月及2022年6月到期時，本集團已悉數償還本金額分別為人民幣10.0億元及人民幣10.0億元的超短期融資券及三年期無抵押債券，按每年票面息率3.98%及5.2%計息。

3.2.3 中期票據

下表概述本集團發行之高級無抵押中期票據：

發行日期	年期	到期日	每年 票面息率	本金額 (人民幣 百萬元)	賬面值 (百萬港元)	
2022年4月	三年	2025年4月	4.50%	<u>1,500.0</u>	<u>1,696.5</u>	
於2022年12月31日之中期票據總額				<u>1,500.0</u>	<u>1,696.5</u>	附註
於2021年12月31日之中期票據總額					<u>979.8</u>	

中期票據由2021年12月31日的979.8百萬港元增加至2022年12月31日的1,696.5百萬港元乃主要由於(i)到期償還的本金額為人民幣800.0百萬元之中期票據及(ii)本年度發行本金額為人民幣15億元的三年期中期票據所得款項之淨影響。

附註：

於2022年8月到期時，本集團已悉數償還上述的本金額人民幣800.0百萬元中期票據，按每年票面息率4.93%計息。

4. 資本管理

本集團的資本管理政策的主要目標是確保其維持穩健的信貸狀況及健全的資本比率，以支持其業務及為股東的投資創造最高價值。

我們結合經營活動產生的現金、銀行及其他借貸、長期借貸、發行債券、融資券和中期票據及輕資產戰略(包括出售飛機)等方法，為經營及資本開支提供所需資金。為應付當前迅速擴展，本集團亦將考慮股權及債務融資機會，並設立多個飛機投資平台，如CAG及其他合營公司。

截至2022年12月31日止年度，管理資本的目標、政策及程序大致維持不變。本集團充分利用資本槓桿配合飛機交付。

本集團透過負債比率及債務與權益比率監察資本狀況：

	於12月31日		變動
	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元	
計息債務(列入負債總額)	45,104.1	40,480.4	11.4%
負債總額	49,075.9	44,011.9	11.5%
資產總額	55,332.1	50,029.1	10.6%
權益總額	6,256.2	6,017.3	4.0%
負債比率	81.5%	80.9%	0.6p.p.
資產負債比率	88.7%	88.0%	0.7p.p.
計息債務與權益比率	7.2:1	6.7:1	7.5%

5. 人力資源

於2022年12月31日，本集團共有員工169名(2021年：159名)。2022年的僱員薪酬總額為184.1百萬港元(2021年：144.7百萬港元)。

本集團已設立有效的僱員獎勵計劃，視乎其整體表現及對本公司的貢獻給予其僱員酬勞，並設立論功行賞制度。本集團亦已採納購股權計劃，旨在肯定合資格僱員對本集團增長所作的貢獻。

6. 合約責任、或然負債及資本承擔

6.1 或然負債

於2022年12月31日，本集團為聯營及合營公司若干銀行借貸604.0百萬港元的擔保人(2021年：681.5百萬港元)，其中274.4百萬港元(2021年：274.0百萬港元)由合營公司的一名投資者提供反擔保。剔除上述反擔保部分後，本集團為該等銀行借貸提供擔保為329.6百萬港元(2021年：407.5百萬港元)。

6.2 資本承擔及合資格飛機租賃活動

董事會確認，本公司作為上市公司發行人，活躍於從事與飛機營運商進行飛機租賃交易，並以此作為日常主營業務，故本公司為合資格飛機出租商(定義見聯交所證券上市規則(「《上市規則》」))。根據《上市規則》，購買或出售飛機為合資格飛機租賃活動。

於2022年12月31日，本集團的大部分資本承擔為購買飛機承擔，金額為854億港元(2021年：939億港元)，此金額以訂約購買及交付的估計飛機購買總價及扣除已付PDP計算。

於2022年12月31日，本集團訂單簿達226架飛機，其中包括131架空客A320系列飛機、66架波音B737系列飛機及29架中國商飛ARJ21系列飛機。

截至2022年12月31日止年度，本集團完成交付28架飛機，包括根據購後租回安排已交付的10架飛機。

截至2022年12月31日止年度，本集團完成出售5架飛機，包括向合營公司出售1架飛機。

合併資產負債表

	附註	於12月31日	
		2022年 千港元	2021年 千港元
資產			
物業、廠房及設備以及使用權資產		27,354,373	23,243,760
於聯營公司及合營公司的投資及向其作出的貸款		1,354,410	1,273,350
融資租賃應收款項—淨額	3	8,172,086	7,714,408
按公平值計入損益的金融資產	4	769,462	750,841
衍生金融資產		221,399	114,937
預付款項及其他資產	5	11,362,415	11,232,542
資產分類至持作出售		1,425,199	675,569
飛機部件貿易資產		5,245	10,136
受限制現金		1,114,958	237,187
現金及現金等價物		3,552,533	4,776,389
資產總額		55,332,080	50,029,119
權益			
股本		74,436	74,762
儲備		2,314,613	1,987,850
保留盈利		2,276,247	2,507,621
本公司股東應佔權益		4,665,296	4,570,233
永久資本證券及其他非控股權益		1,590,921	1,447,022
權益總額		6,256,217	6,017,255
負債			
遞延所得稅負債		1,057,059	898,240
借貸	6	38,001,150	32,477,860
中期票據	7	1,696,509	979,816
債券及融資券	8	5,406,490	7,022,708
衍生金融負債		52,543	143,226
應付所得稅		45,850	40,274
應付利息		297,689	210,268
其他負債及應計費用		2,518,573	2,239,472
負債總額		49,075,863	44,011,864
權益及負債總額		55,332,080	50,029,119

合併收益表

	附註	截至12月31日止年度	
		2022年 千港元	2021年 千港元
收入總額			
租賃收入			
融資租賃收入		574,683	540,634
經營租賃收入		<u>2,967,565</u>	<u>1,959,809</u>
	9	3,542,248	2,500,443
其他經營收入			
來自飛機交易及飛機部件貿易的淨收入	10	207,072	301,741
其他收入	11	<u>421,682</u>	<u>475,882</u>
		4,171,002	3,278,066
開支			
利息開支		(1,610,507)	(1,211,254)
折舊及其他		(1,356,612)	(820,663)
預期信貸虧損		(83,355)	(144,213)
其他經營開支		<u>(345,335)</u>	<u>(282,018)</u>
		(3,395,809)	(2,458,148)
仍於俄羅斯的兩架飛機的淨減記額		(439,029)	–
分佔於聯營公司及合營公司的業績		2,682	(1,290)
其他收益淨額	12	<u>184,619</u>	<u>13,578</u>
除所得稅前溢利		523,465	832,206
所得稅開支	13	<u>(307,781)</u>	<u>(204,936)</u>
年內溢利		<u>215,684</u>	<u>627,270</u>

	附註	截至12月31日止年度	
		2022年 千港元	2021年 千港元
以下人士應佔溢利			
本公司股東		73,598	525,780
永久資本證券及其他非控股權益之持有人		142,086	101,490
		<u>215,684</u>	<u>627,270</u>
本公司股東應佔溢利的每股盈利 (以每股港元列示)			
—每股基本盈利	14(a)	<u>0.099</u>	<u>0.722</u>
—每股攤薄盈利	14(b)	<u>0.099</u>	<u>0.722</u>

合併全面收益表

	截至12月31日止年度	
	2022年 千港元	2021年 千港元
年內溢利	<u>215,684</u>	<u>627,270</u>
年內其他全面收益：		
其後或會重新分類至損益的項目		
現金流對沖	325,184	195,810
貨幣換算差額	<u>(5,990)</u>	<u>71,237</u>
	<u>319,194</u>	<u>267,047</u>
其後將不會重新分類至損益的項目		
非控股權益應佔貨幣換算差額	<u>1,813</u>	<u>(957)</u>
年內其他全面收益總額，經扣除稅項	<u>321,007</u>	<u>266,090</u>
年內全面收益總額	<u>536,691</u>	<u>893,360</u>
以下人士應佔年內全面收益總額		
本公司股東	392,792	792,827
永久資本證券及其他非控股權益之持有人	<u>143,899</u>	<u>100,533</u>
	<u>536,691</u>	<u>893,360</u>

合併權益變動表

	本公司股東應佔				永久資本	權益總額 千港元
	股本 千港元	儲備 千港元	保留盈利 千港元	總額 千港元	證券及其他 非控股權益 千港元	
於2022年1月1日結餘	<u>74,762</u>	<u>1,987,850</u>	<u>2,507,621</u>	<u>4,570,233</u>	<u>1,447,022</u>	<u>6,017,255</u>
全面收益						
年內溢利	-	-	73,598	73,598	142,086	215,684
其他全面收益						
現金流對沖	-	325,184	-	325,184	-	325,184
貨幣換算差額	-	(5,990)	-	(5,990)	1,813	(4,177)
全面收益總額	<u>-</u>	<u>319,194</u>	<u>73,598</u>	<u>392,792</u>	<u>143,899</u>	<u>536,691</u>
與股東及非控股權益交易						
股份註銷	(408)	495	-	87	-	87
股息(附註15)	82	4,074	(304,972)	(300,816)	-	(300,816)
購股權計劃：						
—服務價值	-	3,000	-	3,000	-	3,000
與股東及非控股權益 交易總額	<u>(326)</u>	<u>7,569</u>	<u>(304,972)</u>	<u>(297,729)</u>	<u>-</u>	<u>(297,729)</u>
於2022年12月31日結餘	<u>74,436</u>	<u>2,314,613</u>	<u>2,276,247</u>	<u>4,665,296</u>	<u>1,590,921</u>	<u>6,256,217</u>

本公司股東應佔

	股本 千港元	儲備 千港元	保留盈利 千港元	總額 千港元	永久資本 證券及其他 非控股權益 千港元	權益總額 千港元
於2021年1月1日結餘	72,000	1,585,478	2,235,560	3,893,038	1,522,731	5,415,769
全面收益						
年內溢利	-	-	525,780	525,780	101,490	627,270
其他全面收益						
現金流對沖	-	195,810	-	195,810	-	195,810
貨幣換算差額	-	71,237	-	71,237	(957)	70,280
全面收益總額	-	267,047	525,780	792,827	100,533	893,360
與股東及非控股權益交易						
回購股份及註銷股份	(251)	(38,220)	-	(38,471)	-	(38,471)
股息(附註15)	3,013	173,545	(253,719)	(77,161)	-	(77,161)
分配永久資本證券股息	-	-	-	-	(176,242)	(176,242)
與股東及非控股權益交易總額	2,762	135,325	(253,719)	(115,632)	(176,242)	(291,874)
於2021年12月31日結餘	74,762	1,987,850	2,507,621	4,570,233	1,447,022	6,017,255

合併現金流量表

	截至12月31日止年度	
	2022年 千港元	2021年 千港元
來自經營活動的現金流量		
除所得稅前溢利	523,465	832,206
就以下項目作調整：		
—折舊及其他	1,356,612	820,663
—來自飛機交易的淨收入	(203,991)	(297,128)
—預期信貸虧損	83,355	144,213
—仍於俄羅斯的兩架飛機的淨減記額	439,029	—
—利息開支	1,610,507	1,211,254
—以股份為基礎付款	3,000	—
—未變現貨幣轉換(收益)/虧損	(311,674)	93,035
—利率所致的公平值變動、貨幣掉期及 貨幣遠期合約的公平值變動	176,241	(109,509)
—分佔於聯營公司及合營公司的業績	(2,682)	1,290
—回購債券收益	—	(4,314)
—利息收入	(132,761)	(113,571)
—按公平值計入損益的金融資產之公平值收益	(37,418)	(39,041)
	3,503,683	2,539,098
營運資金變動：		
—融資租賃應收款項—淨額	(448,782)	(408,238)
—預付款項及其他資產	(98,954)	33,547
—飛機部件貿易資產	4,891	9,350
—其他負債及應計費用	529,082	79,149
	3,489,920	2,252,906
經營所產生現金	(141,333)	(78,087)
已付所得稅		
	3,348,587	2,174,819
經營活動所產生現金流量淨額		

截至12月31日止年度

2022年
千港元

2021年
千港元

來自投資活動的現金流量

購買物業、廠房及設備	(7,059,005)	(5,819,940)
出售飛機的所得款項	2,465,665	2,055,341
支付PDP及購買飛機預付款項	(3,875,665)	(172,028)
退回購買飛機PDP	1,920,401	561,451
已收利息	119,290	108,713
按公平值計入損益的金融資產的相關付款	(30,696)	(8,833)
按公平值計入損益的金融資產分派的所得款項	53,907	3,938
按公平值計入損益的金融資產出售的所得款項	-	95,685
於聯營公司及合營公司的投資	(5,152)	(1,290)
與向聯營公司及合營公司作出的貸款的有關付款	(335,498)	(295,484)
聯營公司及合營公司作出的貸款償還	217,488	130,006
	<u>(6,529,265)</u>	<u>(3,342,441)</u>

來自融資活動的現金流量

借貸所得款項	19,391,991	19,613,538
發行債券及融資券，扣除交易成本	2,649,260	2,370,300
發行中期票據，扣除交易成本	1,834,982	-
償還借貸	(13,717,579)	(14,347,250)
回購及償還債券及融資券，包括交易成本	(4,041,541)	(4,513,480)
償還中期票據	(956,560)	(397,650)
租賃負債還款	(14,141)	(15,714)
應付非控股權益款項還款	-	(38,612)
就衍生金融工具支付的利息	(42,793)	(139,127)
就借貸、票據、債券及融資券支付的利息	(1,787,297)	(1,483,767)
就借貸抵押的存款(增加)/減少	(1,004,697)	9,667
就衍生金融工具抵押的存款減少	121,828	167,499
回購股份，包括交易成本	-	(38,471)
向永久資本證券持有人派付股息	(124,359)	(87,235)
向股東派付股息	(300,816)	(77,161)
	<u>2,008,278</u>	<u>1,022,537</u>

現金及現金等價物減少淨額

年初的現金及現金等價物	4,776,389	4,877,557
現金及現金等價物貨幣換算差額	(51,456)	43,917
	<u>(1,172,400)</u>	<u>(145,085)</u>
年末的現金及現金等價物	<u>3,552,533</u>	<u>4,776,389</u>

附註

1 本集團一般資料

本公司於2012年12月21日根據開曼群島公司法(2012年修訂本)在開曼群島註冊成立為獲豁免有限責任公司。本公司的註冊辦事處地址位於Maples Corporate Services Limited, P.O. Box 309, Ugland House, Grand Cayman KY1-1104, Cayman Islands。本公司的股份自2014年7月11日起於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)主板上市(「上市」)。

本公司為一家投資控股公司，其附屬公司主要從事飛機租賃業務。本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)主要在中國內地及於全球其他國家或地區營運。

除另有說明外，截至2022年12月31日止年度的合併財務報表以港元(「港元」)呈列。

2 主要會計政策概要

編製合併財務報表所採用的主要會計政策於下文載述。除另有說明外，該等政策在所有呈列年度內貫徹應用。

2.1 編製基準

合併財務報表乃根據香港會計師公會頒佈的所有適用香港財務報告準則(「香港財務報告準則」)編製。合併財務報表乃按歷史成本基準編製，惟以下各項則除外：

- 衍生金融工具及按公平值計入損益的金融資產 – 按公平值計量；及
- 資產分類至持作出售 – 按賬面值與公平值減銷售成本之較低者計量。

編製符合香港財務報告準則規定的合併財務報表時，須採用若干重要會計估計，亦要求管理層在應用本集團會計政策過程中作出判斷。涉及高度判斷或複雜性，或對合併財務報表而言有關假設及估計屬重大的範疇。

(a) 持續經營

於2022年12月31日，本集團之流動負債超出其流動資產12,676.7百萬港元。於2022年12月31日，本集團之資本承擔總額為85,394.3百萬港元(主要與購買飛機有關，並將於未來數年分階段交付，直至2027年底完成交付)。資本承擔總額中，預計15,679.4百萬港元將根據與原設備製造商(「原設備製造商」)目前之交付時間表及預期交付時間表於一年內產生及支付。本集團將透過本集團之內部資源、可用及額外銀行融資支付該等資本承擔及飛機項目貸款(其通常僅可於臨近交付飛機前獲相關銀行確認)。於2022年12月31日，本集團之現金及銀行結餘為4,667.5百萬港元及未提取借貸融資為6,700.8百萬港元。現金及未提取借貸融資銀行總結餘為11,368.3百萬港元。

於2020年至2022年，COVID-19大流行及政府實施的旅遊管制導致經濟動盪，削減對全球航空客運量及商用飛機的需求，均對本集團若干航空公司客戶業務之營運及財務狀況造成負面影響。於COVID-19大流行期間，本集團有數家航空公司客戶延遲租賃付款及調整新飛機交付計劃。然而，經歷其最差的衰退歷史後，自2022年下旬起，行業已於COVID-19大流行下好轉且本集團的航司客戶情況正在回復。

本集團將需要確保在可見將來取得大量資金，以為合約及其他安排項下之財務責任及資本開支提供資金。在評估本集團在2022年12月31日起計不少於十二個月期間是否有足夠的營運資金以滿足其現時需求時，董事已對本集團的資金流動性及其可用的融資來源作出審慎而周詳的考慮。董事已就評估目的計及以下計劃及措施：

- 根據相關飛機購買協議，自2022年12月31日未來十二個月交付前付款(「PDP」)的計劃付款為9,649.6百萬港元。此外，兩項PDP融資即將到期及相關已動用提取的5,333.2百萬港元融資將需於2023年末償還。

PDP的付款時間表視乎多項因素而定，包括交付時間表，而在若干情況下，交付時間表須獲相關航空機關批准。本集團根據其經驗、最新交付計劃及行業知識預測PDP付款時間表。基於過往經驗，董事認為，彼等可不時與原設備製造商磋商，以於特定情況下管理PDP的付款時間表。於2022年12月31日，本集團已獲銀行提供2,493.9百萬港元PDP融資額度，以於2022年12月31日起計未來十二個月支付預測已承諾PDP付款。

就償還將於2023年末前屆滿的已動用提取的融資，本集團已發起流程，以從若干境內外銀行及金融機構獲得新PDP貸款融資。隨著航空業復甦，董事相信我們現有PDP銀團的若干放款人有意參與新PDP銀團，且鑒於本集團過往於重續PDP融資的經驗，董事對本集團能夠於2023年重續到期的PDP融資充滿信心。餘下將計劃支付的PDP結餘以及將於2022年12月31日未來十二個月到期償還的PDP融資，預計將由從本集團其他融資渠道獲得的內部資源和／或融資提供資金。

- 新飛機項目貸款主要用於支付飛機購買成本結餘及償還於交付飛機時到期的PDP融資。有關飛機項目貸款將僅於交付相關飛機前由銀行確認。此外，本集團有時以內部資源或短期過橋融資為新飛機提供資金，而本集團可能透過新飛機項目貸款為該等飛機取得再融資。於截至2022年12月31日止年度，本集團已從若干境內外銀行及金融機構獲得42個，總金額達1,260.5百萬美元(相當於約9,841.7百萬港元)的飛機項目貸款融資。本集團將繼續不時安排飛機項目貸款融資，於2022年12月31日後，已完成四個飛機項目貸款融資。根據該等飛機項目貸款安排，董事認為，本集團將能夠於自2022年12月31日起計未來十二個月在需要時獲得必要的飛機項目貸款。

- 於2022年12月31日，本集團的營運資金貸款及循環貸款融資為8,529.2百萬港元，其中6,535.8百萬港元已動用。董事有信心本集團可於需要時提取餘下未動用貸款融資1,993.4百萬港元，並將能夠重續絕大部分現有循環融資。本集團亦已發起流程，以獲得若干銀行的營運資金貸款及循環貸款融資。於2022年12月31日後，已達成三項新的營運資金貸款及循環貸款融資，融資額為61.8百萬美元(相當於約482.5百萬港元)。

- 本集團亦正尋求其他融資來源，包括發行債券及中期票據，以及其他債務及資本融資。特別是，本集團已(i)獲得全國金融市場機構投資者協會的官方登記接納通知，可自2021年6月兩年內，於中國發行本金額達人民幣30億元的超短期融資券及(ii)獲得中國證監會的官方登記接納通知，可自2022年10月兩年內，於中國發行本金額達人民幣20億元的無抵押債券。於2022年2月、4月及10月，本集團於中國完成人民幣12億元的私募債券、人民幣15億元的中期票據及人民幣10億元的超短期融資券發行。本集團將審查市場情況並考慮在適當情況下發行人民幣超短期融資券、人民幣中期票據、人民幣債券及30億美元有擔保中期票據計劃下的美元債券。根據本集團的信用狀況、發行類似債務工具的成功歷史，董事有信心本集團將能夠發行相關債務工具，並於需要時獲得所需融資。

- 本集團通過成立及管理航空相關基金及合資公司，貫徹其輕資產業務模式的多方面發展，同時建立買家網絡，該等買家將購買其飛機組合中的飛機。本集團會繼續於日常業務過程中擴展其資產包交易業務，並計劃於自2022年12月31日起計未來十二個月出售若干架飛機，其中直至2023年3月本集團已訂立意向函或買賣協議以出售六架飛機。截至2022年12月31日止年度，本集團完成出售五架飛機，並收到相關出售所得款項淨額1,683.5百萬港元。根據本集團過往年度於飛機資產包交易方面的經驗，董事有信心完成預定飛機的出售，而所得款項將根據自2022年12月31日起計未來十二個月的預期時間表收回。

董事認為，在無不可預見的情況下，並經計及本集團的內部資源、由其業務營運產生的現金流動、現有及新銀行融資持續可用性、成功執行其從銀行及金融機構取得飛機項目貸款的計劃、成功發行債務工具及按計劃成功出售飛機後，本集團擁有充足的營運資金應付其自2022年12月31日起計未來十二個月之現時需求。因此，董事認為本集團將能夠持續經營，並已按持續經營基準編製合併財務報表。

(b) 本集團採納的新訂及經修訂準則

下列對準則之修訂本已由本集團於2022年1月1日或之後開始的財政年度首次採用：

- 物業、廠房及設備：作擬定用途前的所得款項—香港會計準則第16號(修訂本)
- 對概念架構的提述—香港財務報告準則第3號(修訂本)
- 虧損合約—履行合約的成本—香港會計準則第37號(修訂本)
- 經修訂會計指引第5號就共同控制合併的合併會計(會計指引第5號)
- 2018年至2020年香港財務報告準則的年度改進

上述修訂本對過往期間確認的金額並無任何影響，預計不會對當前或未來期間產生重大影響。

(c) 尚未採納的新訂準則及詮釋

多項新訂準則以及對準則及詮釋的修訂於2023年1月1日之後開始的年度期間生效，但並無於編製截至2022年12月31日止年度之合併財務報表時提早應用。

	生效日期
會計政策的披露—香港會計準則第1號及香港財務報告準則實務聲明第2號(修訂本)	2023年1月1日
會計估計的定義—香港會計準則第8號(修訂本)	2023年1月1日
與單一交易所產生資產及負債有關的遞延稅項—香港會計準則第12號(修訂本)	2023年1月1日
香港財務報告準則第17號保險合約	2023年1月1日 (自2021年1月1日起遞延)
負債的流動或非流動分類—香港會計準則第1號(修訂本)	2023年1月1日 (自2022年1月1日起遞延)
香港詮釋第5號(2020年)財務報表的呈列— 借款人包含隨時要求償還條文的有期貸款的分類(香港詮釋第5號(2020年))	當實體應用「負債的流動或非流動分類—香港會計準則第1號(修訂本)」時應用
投資者與其聯營公司或合營公司之間的 資產出售或注資—香港財務報告準則第10號及 香港會計準則第28號(修訂本)	不適用

預期新訂及經修訂香港財務報告準則不會對本集團的財務表現及狀況造成重大影響。

3 融資租賃應收款項—淨額

	於12月31日	
	2022年 千港元	2021年 千港元
租賃應收款項		
—於一年內	108,711	128,815
—於一年後及兩年內	188,519	126,887
—於兩年後及三年內	1,072,186	204,456
—於三年後及四年內	1,836,468	1,085,977
—於四年後及五年內	1,511,864	1,844,533
—於五年後	806,670	2,198,585
總計	5,524,418	5,589,253
減：有關租賃應收款項的未賺取融資租賃收入	(1,319,554)	(1,569,171)
租賃應收款項的現值	4,204,864	4,020,082
加：不獲保證剩餘價值的現值	3,979,063	3,704,444
租賃的投資淨額	8,183,927	7,724,526
減：累計預期信貸虧損撥備	(11,841)	(10,118)
融資租賃應收款項—淨額	8,172,086	7,714,408

下表載列航空公司應佔的融資租賃應收款項：

	於12月31日			
	2022年		2021年	
	千港元	%	千港元	%
按租賃應收款項的客戶分類：				
五大航空公司	5,811,896	71%	5,665,273	73%
其他	2,360,190	29%	2,049,135	27%
融資租賃應收款項—淨額	8,172,086	100%	7,714,408	100%

4 按公平值計入損益的金融資產

	於12月31日	
	2022年 千港元	2021年 千港元
長期投資—CAG (a)	735,429	750,841
投資—飛機改裝 (b)	27,479	—
其他	6,554	—
	<u>769,462</u>	<u>750,841</u>

(a) CAG使用來自本集團與業績掛鈎之股東貸款和來自其他投資者之夾層融資按20%至80%之比率注入之資金，連同本集團與其他投資者之間按同一比率計算的股權。根據股東協議及股東貸款協議，CAG所有投資者同意按夾層融資比例通過股東貸款投資CAG。

(b) 本集團與國際飛機再循環有限公司及其附屬公司(統稱「國際飛機再循環集團」)就投資項目訂立合作協議以改裝客機為貨機。如合作協議規定，本集團承諾投資約8.0百萬美元(相等於約62.5百萬港元)。作為飛機的擁有人，國際飛機再循環集團須於改裝客機為貨機後負責出售飛機。當本集團及國際飛機再循環集團收回彼等投資於項目的金額後，餘下出售所得款項將按60%及40%分拆。

5 預付款項及其他資產

	於12月31日	
	2022年 千港元	2021年 千港元
PDP及有關飛機購買的預付款項及應收款項	9,559,283	8,806,714
經營租賃應收款項(附註)	492,425	553,770
資本化的利息	886,147	741,742
已付按金	28,380	32,865
預付款項及應收關聯方款項	319,386	269,612
可抵扣進項增值稅	68,745	115,493
飛機交易產生的應收款項	—	773,338
其他	195,565	113,321
	<u>11,549,931</u>	<u>11,406,855</u>
減：預期信貸虧損撥備(附註)	(187,516)	(174,313)
	<u>11,362,415</u>	<u>11,232,542</u>

附註：

倘承租人未支付其租賃協議項下的到期金額，本集團通過計提預期信貸虧損確認減值虧損撥備。

按到期日計算的經營租賃應收款項賬齡如下：

	於12月31日			
	2022年		2021年	
	千港元	%	千港元	%
即期／遞延	253,239	52%	191,743	35%
逾期少於30日	5,403	1%	50,130	9%
逾期30至90日	16,672	3%	65,161	12%
逾期超過90日	217,111	44%	246,736	44%
總計	<u>492,425</u>	<u>100%</u>	<u>553,770</u>	<u>100%</u>

於2022年12月31日，預期信貸虧損撥備為187,516,000港元(2021年：174,313,000港元)，經營租賃應收款項淨額為304,909,000港元(2021年：379,457,000港元)。

6 借貸

	於12月31日	
	2022年 千港元	2021年 千港元
銀行及其他借貸		
飛機購買融資的銀行及其他借貸(a)	19,083,257	15,514,817
PDP融資(b)	7,180,254	6,303,373
其他銀行借貸(c)	<u>6,821,180</u>	<u>5,600,145</u>
	33,084,691	27,418,335
長期借貸		
來自信託計劃的借貸(d)	4,527,538	4,689,311
其他借貸(e)	<u>388,921</u>	<u>370,214</u>
	4,916,459	5,059,525
	38,001,150	32,477,860

銀行及其他借貸

- (a) 飛機購買融資的銀行及其他借貸乃主要根據固定利率或浮動利率(包括美元倫敦銀行同業拆息、美元有抵押隔夜融資利率及人民幣貸款市場報價利率)計息。於2022年12月31日,除其他法定押記外,若干銀行借貸亦以本集團根據融資租賃或經營租賃出租予航空公司的相關飛機、擁有相關飛機的附屬公司的股份抵押、本集團屬下若干公司所提供擔保,以及金額為288,439,000港元(2021年:46,498,000港元)的存款作為抵押。於2022年12月31日,銀行及其他借貸1,938,212,000港元(2021年:1,855,308,000港元)為無抵押。
- (b) 於2022年12月31日,PDP融資金額7,180,254,000港元乃無抵押,其中6,532,430,000港元由本公司提供擔保。

於2021年12月31日,PDP融資金額373,797,000港元融資金額乃由有關購買飛機的若干權利及利益以及本集團屬下若干公司所提供擔保作抵押。PDP融資金額5,929,576,000港元為無抵押並由本公司擔保。

- (c) 於2022年12月31日,其他銀行借款753,678,000港元(2021年:無)由抵押存款757,357,000港元(2021年:無)所抵押。餘下未抵押其他銀行借款6,067,502,000港元(2021年:5,600,145,000港元),其中4,073,926,000港元(2021年:4,586,834,000港元)由本公司及本集團若干公司擔保。

長期借貸

- (d) 於2022年12月31日,投資者根據信託計劃或資產支持專項計劃(均與出售融資租賃應收款項交易有關)向本集團提供46項借貸(2021年:46項借貸)。長期借貸的實際平均年利率介乎3.5%至7.8%(2021年:3.5%至7.8%),剩餘期限為一至七年(2021年:二至八年)。該等長期借貸以相關附屬公司的股份及所持有的飛機、本集團屬下若干公司提供的擔保以及金額為44,199,000港元(2021年:44,133,000港元)的存款作抵押。
- (e) 於2022年12月31日,透過結構融資安排就四架(2021年:四架)已交付予航空公司的飛機獲得四項借貸(2021年:四項借貸)。該等借貸的實際年利率介乎3.9%至5.7%(2021年:3.9%至5.7%),剩餘期限為二至三年(2021年:三至四年),並由本公司作擔保。

7 中期票據

於2019年8月，本集團發行於2022年到期本金額為人民幣800.0百萬元的三年期高級無抵押中期票據，按每年票息率4.93%計息。該等中期票據已於到期時悉數償還。

於2022年4月，本集團發行於2025年到期本金額為人民幣15億元的三年期中期票據，按每年票息率4.5%計息，並附第二年末本集團調整票面利率選擇權及投資者回售選擇權。

於2022年12月31日，經扣除發行成本後，該等票據的總賬面值為1,696,509,000港元(2021年：979,816,000港元)。

8 債券及融資券

於2017年3月，本集團發行於2022年到期3億美元的五年期高級無抵押債券，按每年票息率4.7%計息，每半年支付一次。該等債券於聯交所上市及由本公司擔保。該等債券已於到期時悉數償還。

於2017年3月，本集團發行於2024年到期2億美元的七年期高級無抵押債券，按每年票息率5.5%計息，每半年支付一次。該等債券於聯交所上市及由本公司擔保。

於2019年6月，本集團發行於2022年到期人民幣10億元的三年期無抵押債券，按每年票息率5.2%計息。該等債券於上海證券交易所上市。該等債券已於到期時悉數償還。

於2020年11月，本集團與獨立第三方就發行五年期70.0百萬美元的高級無抵押債券訂立認購協議，其中35.0百萬美元於2020年11月發行，並於2025年到期及35.0百萬美元於2021年1月發行，並於2026年到期。該等債券按每年票息率5.9%計息，每半年支付一次。

於2021年7月，本集團發行人民幣10億元的超短期融資券，為期270天，按票息率3.98%計息。該等融資券已於到期時悉數償還。

於2021年8月，本集團發行於2024年到期本金額為人民幣100.0百萬元的三年期無抵押債券，按每年票息率4.2%計息，並附第二年末本集團調整票面利率選擇權及投資者回售選擇權。該等債券於上海證券交易所上市。

於2021年12月，本集團發行於2024年到期100.0百萬美元的三年期無抵押擔保票據，按每年票息率4.85%計息。該等票據由本公司擔保，並已於聯交所上市。

於2022年2月，本集團發行於2025年到期人民幣12億元的三年期私募債券，按每年票息率4.4%計息。

於2022年10月，本集團發行人民幣10億元的超短期融資券，為期270天，按票息率3.56%計息。

截至2022年12月31日止年度，本集團於聯交所回購若干債券，共支付8,200,000美元(2021年：122,306,000美元)。

於2022年12月31日，債券及融資券的總賬面值為5,406,490,000港元(2021年：7,022,708,000港元)。

9 租賃收入及分部資料

於截至2022年12月31日止年度，本集團從事向全球航空公司提供飛機租賃服務。本集團根據融資租賃或經營租賃向航空公司出租飛機，並據此收取租金。

下表載列個別航空公司應佔融資及經營租賃收入總額：

	截至12月31日止年度			
	2022年		2021年	
	千港元	%	千港元	%
按租賃收入的客戶分類：				
航空公司—A	811,233	23%	332,076	13%
航空公司—B	510,091	14%	234,003	9%
航空公司—C	231,659	7%	314,070	13%
航空公司—D	182,880	5%	71,717	3%
航空公司—E	181,712	5%	38,344	2%
其他	<u>1,624,673</u>	<u>46%</u>	<u>1,510,233</u>	<u>60%</u>
融資及經營租賃收入總額	<u>3,542,248</u>	<u>100%</u>	<u>2,500,443</u>	<u>100%</u>

10 來自飛機交易及飛機部件貿易的淨收入

	截至12月31日止年度	
	2022年 千港元	2021年 千港元
飛機交易(a)	203,991	297,128
飛機部件貿易(b)	<u>3,081</u>	<u>4,613</u>
	<u>207,072</u>	<u>301,741</u>

(a) 飛機交易

截至2021年12月31日止年度來自飛機交易的收益淨額包括出售九架飛機的收益，其中包括向光大金融租賃股份有限公司全資擁有的特殊目的實體出售兩架飛機以及向第三方出售七架飛機的收益。

截至2022年12月31日止年度來自飛機交易的收益淨額包括出售五架飛機的收益，其中包括向飛天二號租賃(天津)有限公司出售一架飛機以及向第三方出售四架飛機的收益。

(b) 飛機部件貿易

	截至12月31日止年度	
	2022年 千港元	2021年 千港元
來自飛機部件貿易資產的銷售	8,845	29,422
減：飛機部件貿易資產成本	<u>(5,764)</u>	<u>(24,809)</u>
來自飛機部件貿易資產的溢利	<u>3,081</u>	<u>4,613</u>

11 其他收入

	截至12月31日止年度	
	2022年 千港元	2021年 千港元
政府支持(a)	211,999	215,467
貸款予聯營公司及合營公司的利息收入	100,065	105,385
銀行利息收入	32,696	8,186
來自CAG集團的資產管理服務費收入	19,192	12,102
附帶收入及其他(b)	57,730	134,742
	<u>421,682</u>	<u>475,882</u>

(a) 政府支持指從中國內地政府收取的撥款及補貼，以支持飛機租賃行業的發展。

(b) 附帶收入及其他主要涉及就購買飛機已收製造商及供應商的有關款項、債券回購收益淨額、賠償及政府根據就業支持計劃提供的工資補貼。

12 其他收益淨額

	截至12月31日止年度	
	2022年 千港元	2021年 千港元
貨幣掉期的未變現虧損	(1,172)	(6,382)
美元匯兌虧損	(11,219)	(21,912)
人民幣匯兌收益／(虧損)	334,661	(113,060)
人民幣貨幣遠期合約的公平值(虧損)／收益	(149,169)	99,610
利率所致公平值變動	(25,900)	16,281
按公平值計入損益之金融資產公平值收益	37,418	39,041
	<u>184,619</u>	<u>13,578</u>

13 所得稅開支

	截至12月31日止年度	
	2022年 千港元	2021年 千港元
即期所得稅：		
中國內地、香港及其他	146,909	93,464
遞延所得稅	<u>160,872</u>	<u>111,472</u>
	<u>307,781</u>	<u>204,936</u>

14 每股盈利

(a) 基本

每股基本盈利乃將本公司股東應佔溢利除以截至2022年及2021年12月31日止年度已發行普通股的加權平均數而計算得出。

	截至12月31日止年度	
	2022年	2021年
本公司股東應佔溢利(千港元)	73,598	525,780
已發行普通股的加權平均數(千股)	<u>743,897</u>	<u>728,291</u>
每股基本盈利(每股港元)	<u>0.099</u>	<u>0.722</u>

(b) 攤薄

每股攤薄盈利按假設轉換所有攤薄潛在普通股，調整已發行普通股加權平均數計算。本公司有一類攤薄潛在普通股：購股權。倘購股權導致發行普通股的價格低於財政期間內普通股的平均市場價格，則其具攤薄作用。就於2022年及2021年12月31日尚未行使的購股權而言，由於每股行使價高於普通股的平均市場價格，於計算截至2022年及2021年12月31日止年度的每股攤薄盈利時，並無假定尚未行使的購股權已獲行使。

15 股息

截至2021年12月31日止年度每股普通股0.26港元的末期股息(總股息為193.3百萬港元)已於2022年7月以189.1百萬港元現金及以4.2百萬港元發行股份派付。

每股普通股0.15港元的中期股息(總股息為111.7百萬港元)已於2022年11月以現金派付。

於2023年3月14日，董事會建議派發每股普通股0.15港元的末期股息，總股息為111.7百萬港元，此總股息乃根據於2023年3月14日之744,355,352股已發行股份計算。此項擬派股息並未於2022年12月31日的合併財務報表內反映為應付股息，惟將於截至2023年12月31日止年度以分配保留盈利之方式反映列賬。

	截至12月31日止年度	
	2022年 千港元	2021年 千港元
每股普通股0.15港元(2021年：0.15港元)的已付中期股息	111,653	110,032
建議每股普通股0.15港元(2021年：0.26港元)的末期股息	<u>111,653</u>	<u>193,319</u>
總計	<u>223,306</u>	<u>303,351</u>

末期股息

董事會已建議向於2023年6月30日名列本公司股東名冊(「股東名冊」)之本公司股東(「股東」)宣派截至2022年12月31日止年度的末期股息每股0.15港元(2021年：每股0.26港元)。建議2022年末期股息將於2023年5月16日舉行之本公司股東週年大會(「2023年股東週年大會」)上獲批准後，於2023年7月28日或前後派付。

暫停辦理股份過戶登記手續

為確定股東出席2023年股東週年大會並於會上投票的資格及收取2022年末期股息的權利，本公司將根據以下時間表暫停辦理股份過戶登記手續：

(i) 為確定股東出席2023年股東週年大會並於會上投票的資格：

- | | |
|----------------------|-----------------------------------|
| a) 交回股份過戶文件以作登記的最後時限 | 2023年5月10日下午4時30分 |
| b) 暫停辦理股份過戶登記手續 | 2023年5月11日至2023年5月16日
(包括首尾兩天) |

(ii) 為確定收取2022年末期股息的權利：

- | | |
|----------------------|-----------------------------------|
| a) 交回股份過戶文件以作登記的最後時限 | 2023年6月26日下午4時30分 |
| b) 暫停辦理股份過戶登記手續 | 2023年6月27日至2023年6月30日
(包括首尾兩天) |
| c) 記錄日期 | 2023年6月30日 |

於上述暫停辦理期間將不會進行股份過戶登記。為確保符合資格出席2023年股東週年大會及於會上投票並享有建議之2022年末期股息，所有已填妥的過戶表格連同有關股票必須於上述的最後時限前送交本公司之香港股份登記及過戶分處卓佳證券登記有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓以辦理登記手續。

購買、出售或贖回本公司的上市證券

截至2022年12月31日止年度，本公司及其任何附屬公司概無購買、出售或贖回本公司的任何上市股本證券。

遵守《企業管治守則》

董事會致力維持良好的企業管治標準。本集團深明良好企業管治對本集團的成就及持續發展極為重要。

董事會亦以質素為重要條件下，致力達致高水平的企業管治，並已把企業管治常規適當地應用在本集團業務運作及增長上。

董事會相信良好的企業管治標準對本公司而言乃屬不可或缺的框架，有助制定其業務策略及政策、以及提高透明度、加強問責及提升股東價值。本公司已採納載於《上市規則》附錄十四的《企業管治守則》（「《企業管治守則》」）的原則作為其企業管治常規。

截至2022年12月31日止年度，本公司已遵守《企業管治守則》所載的全部適用守則條文，惟以下偏離情況除外：

根據守則條文第F.2.2條，董事會主席應出席股東週年大會。董事會前主席趙威博士因其他業務安排而未出席於2022年5月23日舉行之股東週年大會（「**2022年股東週年大會**」）。在趙博士缺席的情況下，本公司執行董事兼首席執行官潘浩文先生主持2022年股東週年大會，且審核委員會、薪酬委員會及提名委員會各主席亦出席2022年股東週年大會，回答股東提問，以確保與股東有效溝通。

就ESG而言，本公司於2014年度的首份ESG報告已於2015年刊發。2022年ESG報告乃本公司就其ESG工作所發表的第9份報告。

2022年ESG報告載列本集團的ESG表現，將於本公司的網站www.calc.com.hk刊登。本集團於編製其2022年ESG報告時已採納《上市規則》附錄二十七所載《環境、社會及管治報告指引》之原則及遵循所有適用規定及條文。

本公司將不斷提高其企業管治常規以配合其業務運作及增長，且不時審視及評估有關常規，確保其遵守《企業管治守則》及切合最新發展形勢。

董事的證券交易

本公司已採納載於《上市規則》附錄十有關《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》(「《標準守則》」)，作為董事進行證券交易之行為守則。本公司作出具體查詢後，全體董事確認彼等於年內已遵守《標準守則》所載之規定準則。

審核委員會審閱

於本公告日期，本公司之審核委員會由卓盛泉先生(審核委員會主席)、范仁鶴先生及謝曉東博士組成，彼等均為獨立非執行董事。年內，審核委員會已連同管理層團隊及本公司外聘核數師羅兵咸永道會計師事務所(「羅兵咸永道」)審閱本集團所採納的會計原則及慣例，並就審計、內部監控、風險管理及財務報告事宜進行商討，包括審閱本集團截至2022年12月31日止年度的經審核合併財務報表。

獨立核數師工作範圍

本集團截至2022年12月31日止年度的合併財務報表已由羅兵咸永道按照香港財務報告準則進行審核。

羅兵咸永道已就本集團截至2022年12月31日止年度的合併資產負債表、合併收益表、合併全面收益表、合併權益變動表、合併現金流量表及有關附註於本公告所列的數字與本集團該年度的經審核合併財務報表所載數字核對一致。羅兵咸永道就此履行的工作不構成根據香港會計師公會頒佈的《香港審計準則》、《香港審閱業務準則》或《香港鑒證業務準則》而進行的核證聘用，因此羅兵咸永道並未對本公告發出任何核證。

2023年股東週年大會及2022年業績公告及年報之刊載

本業績公告刊載於本公司網站(www.calc.com.hk)及香港交易及結算所有限公司網站(www.hkexnews.hk)。2023年股東週年大會計劃於2023年5月16日舉行。2023年股東週年大會通告及2022年年報將於適當時候寄發予股東及刊載於上述網站。

建議修訂組織章程大綱及細則

自2022年1月1日起，如《上市規則》附錄三所載，《上市規則》已經修訂，(其中包括)將為發行人(不論其註冊成立地點)採納一套統一的14項核心股東保障水平。此外，本公司建議，對於與股東大會進行相關的事宜，本公司可與時並進，靈活處理。

因此，董事會建議對本公司組織章程大綱及細則(「**組織章程大綱及細則**」)作出若干修訂以符合上述核心股東保障水平，允許股東大會以虛擬會議或混合會議方式舉行及加入若干內部管理變動以符合開曼群島適用法例及上市規則。董事會亦建議採納經修訂及重列組織章程大綱及細則作為新的組織章程大綱及細則，以取代及刪除現有的組織章程大綱及細則。

建議修訂組織章程大綱及細則須待股東於2023年股東週年大會上通過特別決議案後，方可作實。載有(其中包括)建議修訂組織章程大綱及細則詳情的通函，連同召開2023年股東週年大會的通告，將於實際可行的情況下盡快寄發予股東。

承董事會命
中國飛機租賃集團控股有限公司
執行董事兼首席執行官
潘浩文

香港，2023年3月14日

於本公告日期，(i)執行董事為張明翹先生、潘浩文先生及劉晚亭女士；(ii)非執行董事為汪紅陽先生；及(iii)獨立非執行董事為范仁鶴先生、卓盛泉先生、謝曉東博士及范駿華先生，太平紳士。