

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

2025年中期业绩

2025年8月



目录

01 业绩亮点

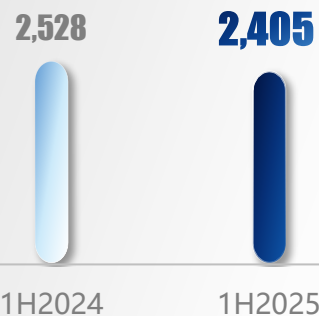
02 财务稳健

03 运营出色

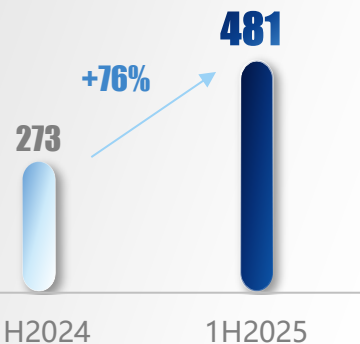
04 行业向好

单位：百万港元（如无特别说明），截至2025年6月30日

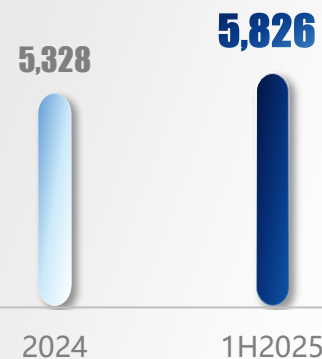
总收入保持稳定



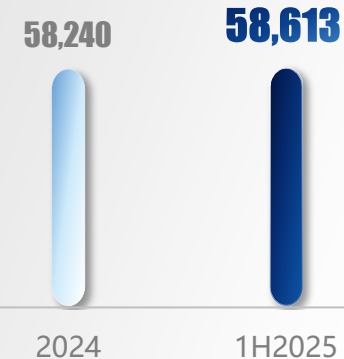
经营溢利强劲增长



净资产增加



总资产稳定



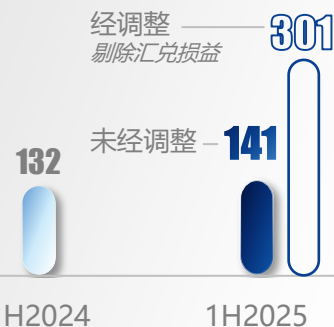
核心净利强劲 重视股东回报

强化资产负债表 信用状况获认可

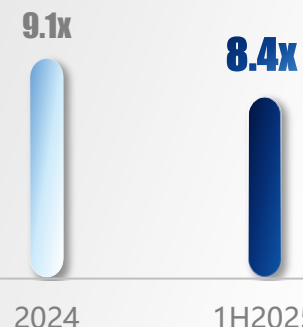
4.71 港元

每股累计派息¹
上市以来累计派息22次

持续派息



股东应占溢利增加

杠杆率²降低

161 亿港元

现金及现金等价物+
未提取承诺借贷总额

授信及流动性

注：1、上市以来累计金额，含建议派发2025年中期股息每股0.12港元。

注：2、指债股比，等于计息债务/权益总额

1.2 两大主业齐发力，保持高质量资产，竞争优势凸显

CALC

优质机队及订单资产

181 架

机队规模稳定
151架自有¹+30架代管

89 %

窄体机为主
(自有机队)

114 架

订单充足

全球拓展优质客户

41 间

航司客户

22 个

国家和地区

92 %

载旗/一线航司
(25-26订单配租)

租赁主业运营出色

100 %

自有机队出租率²

102 %

租金回收率³

10 %

租赁收益率⁴
(经调整)

交易再创同期记录

19 架

完成出售飞机

21 架

新签出售
买卖协议/意向书

10 架

新增管理机队意向

注：1、包含涉及俄罗斯航司的1架飞机。

2、不含一架涉及俄罗斯航司的飞机。

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。



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

	1H2025	1H2024	变动
总收入	2,405.2	2,528.1	-4.9%
经营溢利	481.0	273.5	+75.9%
本公司股东应占溢利	140.5	131.7	+6.7%
每股盈利(基本) (港元)	0.189	0.177	+6.8%
每股中期股息(港元)	0.12	0.12	+0%

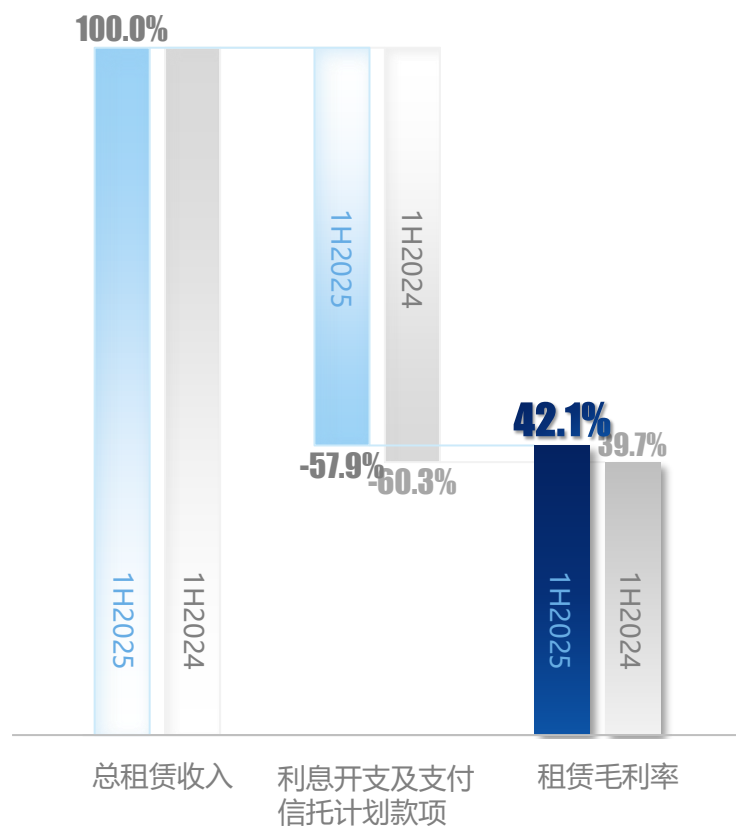
单位：百万港元

	1H2025	1H2024	变动
总租赁收入	1,908.1	2,222.5	-14.1%
融资租赁收入 (2025年上半年: 49架飞机 vs. 2024上半年: 47架飞机)	333.3	300.2	+11.0%
经营租赁收入 (2025年上半年: 102架飞机 vs. 2024上半年: 125架飞机)	1,574.8	1,922.3	-18.1%
飞机交易及飞机零部件贸易净收入	294.7	25.4	+1060.2%
政府支持	66.6	113.1	-41.1%
其他收入	135.8	167.1	-18.7%
总收入	2,405.2	2,528.1	-4.9%

单位：百万港元

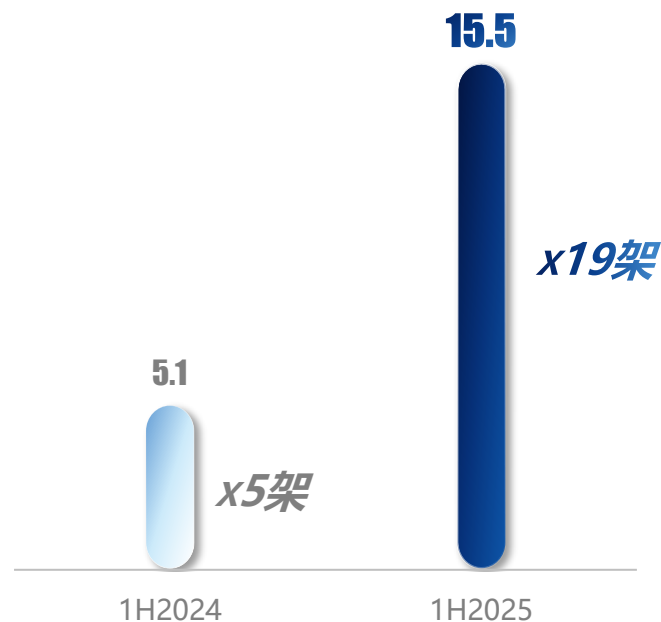
	1H2025	1H2024	变动
利息开支及支付信托计划款项	(1,104.4)	(1,340.1)	-17.6%
利息开支 2025年6月末计息债务总额从2024年6月末的548亿港币下降至488亿港币，同比下降11%；2025年上半年美元SOFR平均为4.47%，较2024年上半年下降90个基点	(981.3)	(1,206.6)	-18.7%
支付信托计划款项	(123.1)	(133.5)	-7.8%
折旧及减值	(683.3)	(839.7)	-18.6%

租赁业务毛利提升



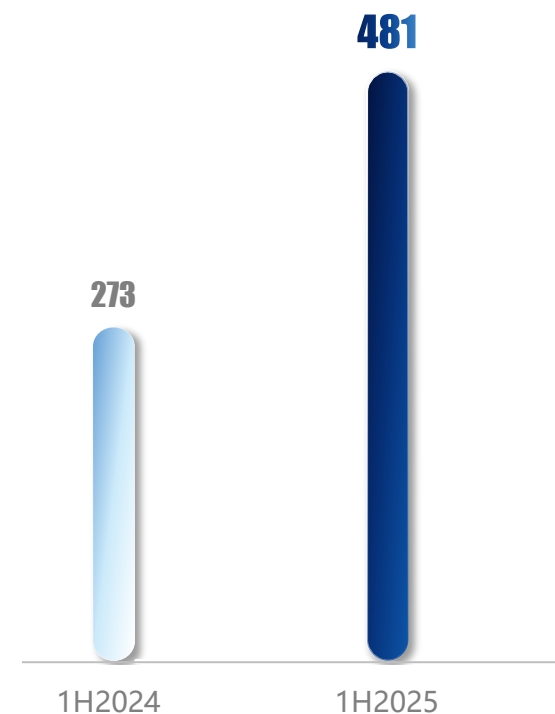
飞机交易盈利显著提升

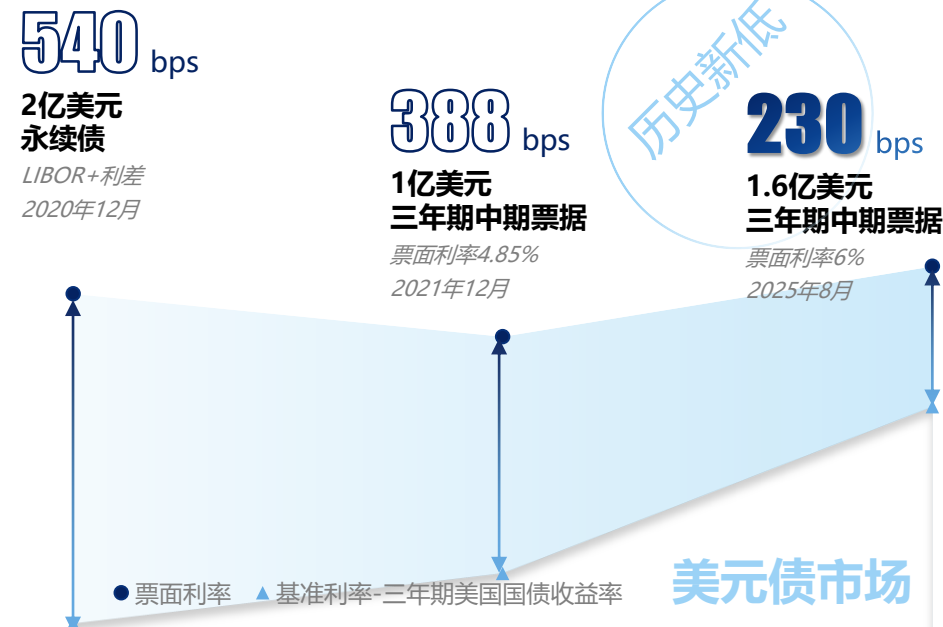
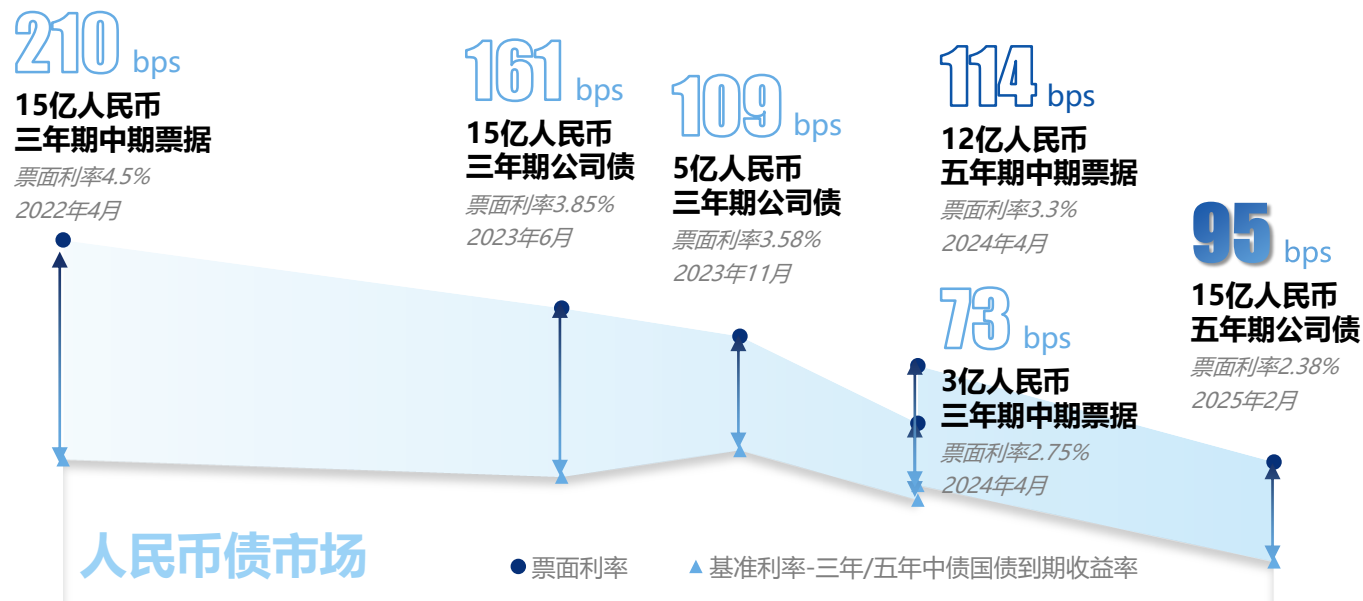
平均单机出售净收益增加
(百万港币)



经营溢利强劲增长

(百万港币)





中诚信国际 CCXI 大公国际

AA+ (稳定)

中飞租 (天津)
(2016-2022)



中诚信国际 CCXI 大公国际

AAA (稳定)

中飞租 (天津)
(2023-2025)

Moody's FitchRatings

Ba1/BB+ (稳定)

中飞租赁
(2021-2023)

中诚信亚太 CCXAP

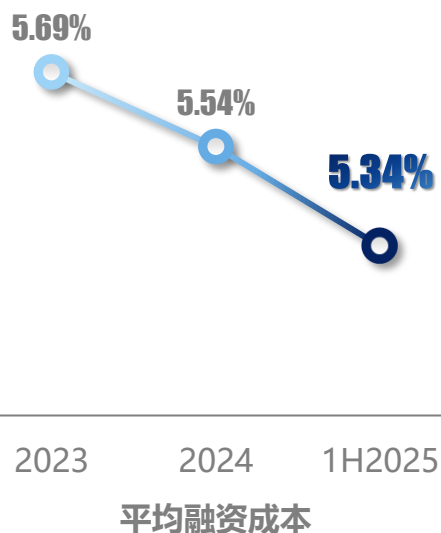
Ag- (稳定)

中飞租赁
(2024)

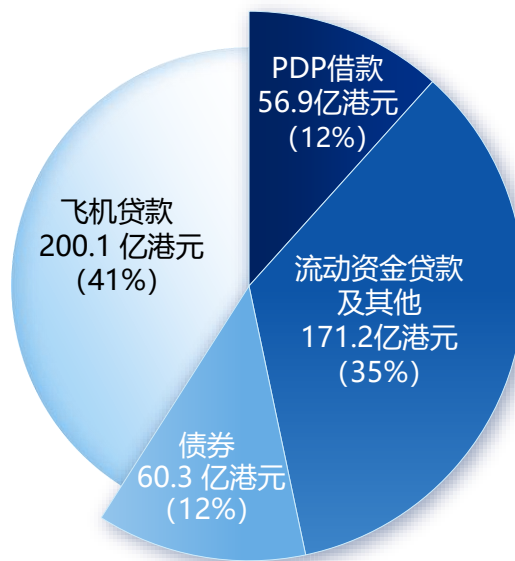
已获境内最高评级，持续收窄信用利差

重返美元债市场，利差创新低

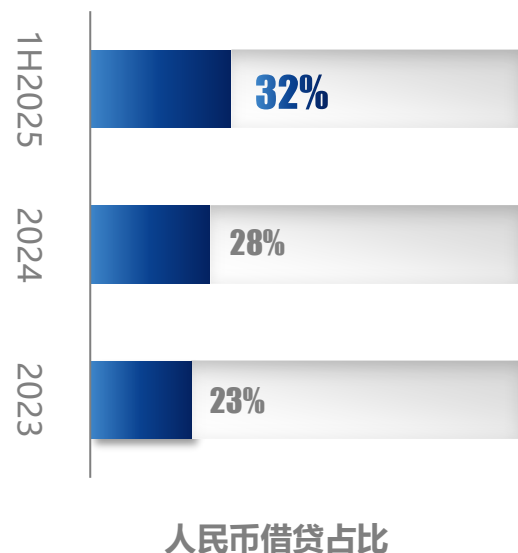
融资成本持续降低

**100** +
亿港元新增及续期融资总额
1H2025

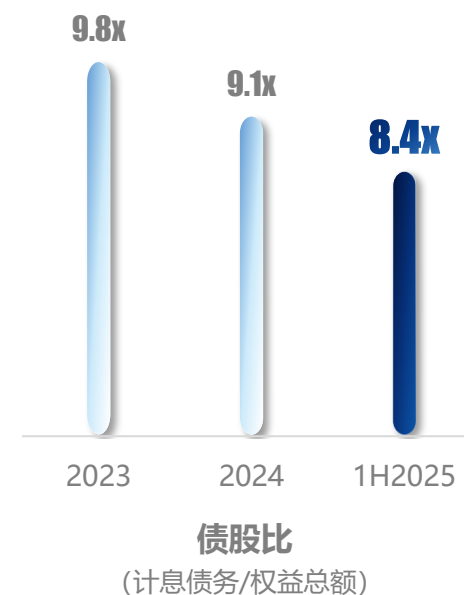
无抵押信用借贷占比提升

**488** 亿港元计息债务
2025年6月末

增加低息人民币借贷

**32** %人民币借贷
2025年6月末

杠杆降低 流动性充裕

**49+112** 亿港元现金+未提取承诺借贷
2025年6月末

利率风险敞口

在2025年6月末**488**亿港元的有息债务中，剔除较稳定的人民币债务，通过租金自然对冲和利率掉期等对冲后：

- 198亿港元浮动利率贷款对现金流有影响
- 134亿港元或仅约**27%**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

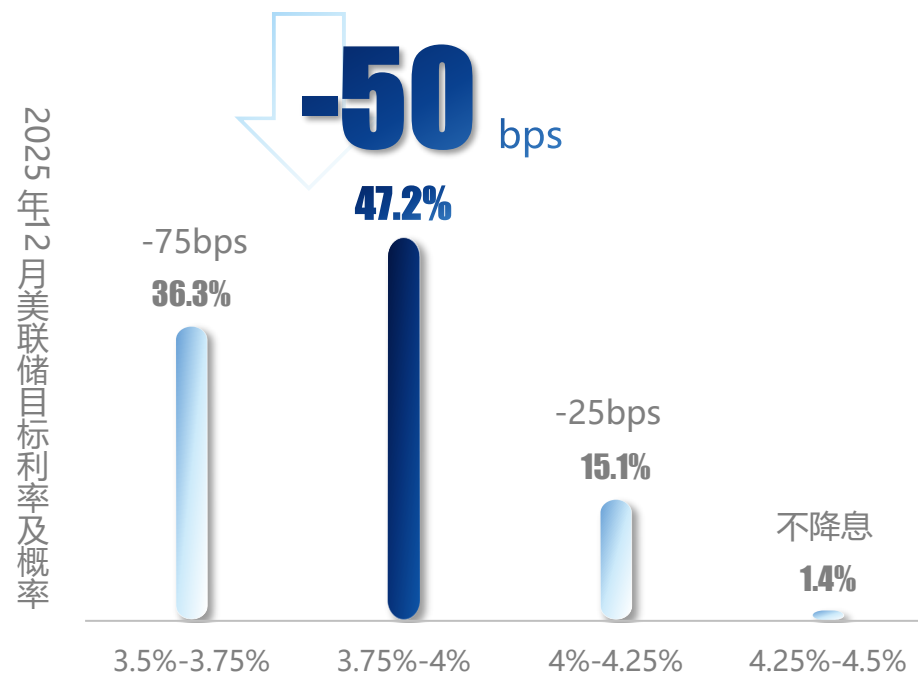
(百万港元)

	现金流出	股东应占溢利
若美元利率上升100个基点	198	(134)
若美元利率下跌100个基点	(198)	134

截至2025年6月30日。

2025年下半年预计迎来新一轮降息

- 8月1日公布的美国非农就业数据显著弱于预期
- CMV FedWatch显示下半年降息概率达98.6%



数据来源：芝商所CME FedWatch，截至2025年8月19日。

人民币汇兑风险敞口

人民币长期升值风险可控，且多为财报时币种转换带来的非现金变动，对实际运营影响不大，正积极通过增加人民币资产进行自然对冲。

36 亿人民币

未对冲人民币负债净额
(自然对冲后)

14 %

人民币资产占比

人民币汇率风险敏感测试

(百万港元)

股东应占溢利

若人民币升值1% (39)

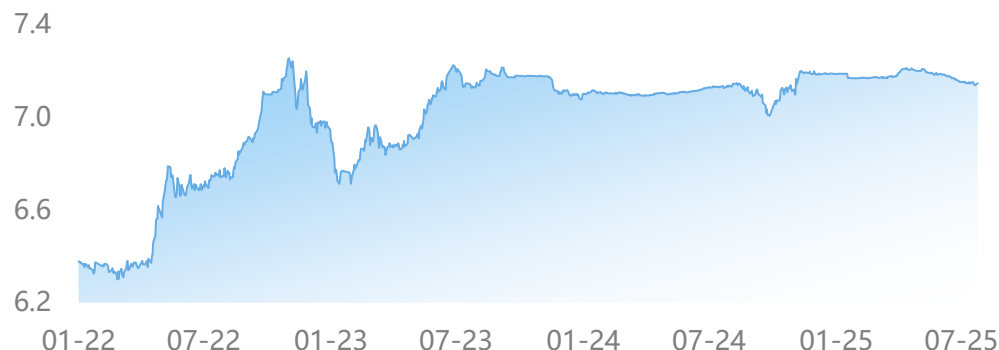
若人民币贬值1% 39

截至2025年6月30日。

人民币长期升值压力不大

- **宽松货币政策缓解压力:** 2025年上半年，中国人民银行延续稳健偏宽松的货币政策取向，采取了一系列措施以维持流动性合理充裕并稳定人民币汇率预期。
- **汇率调控机制稳定市场:** 在汇率层面，央行通过逆周期调节和外汇市场操作，抑制人民币过快升值势头，保持人民币汇率在合理均衡水平上的基本稳定。

美元兑人民币汇率走势



数据来源：中国外汇交易中心、iFind，截至2025年7月28日。

目录

01
业绩亮点

02
财务稳健

03
运营出色

04
行业向好

自有机队规模稳定，积极壮大管理机队

1H2025

38架

新签租赁协议/
意向书

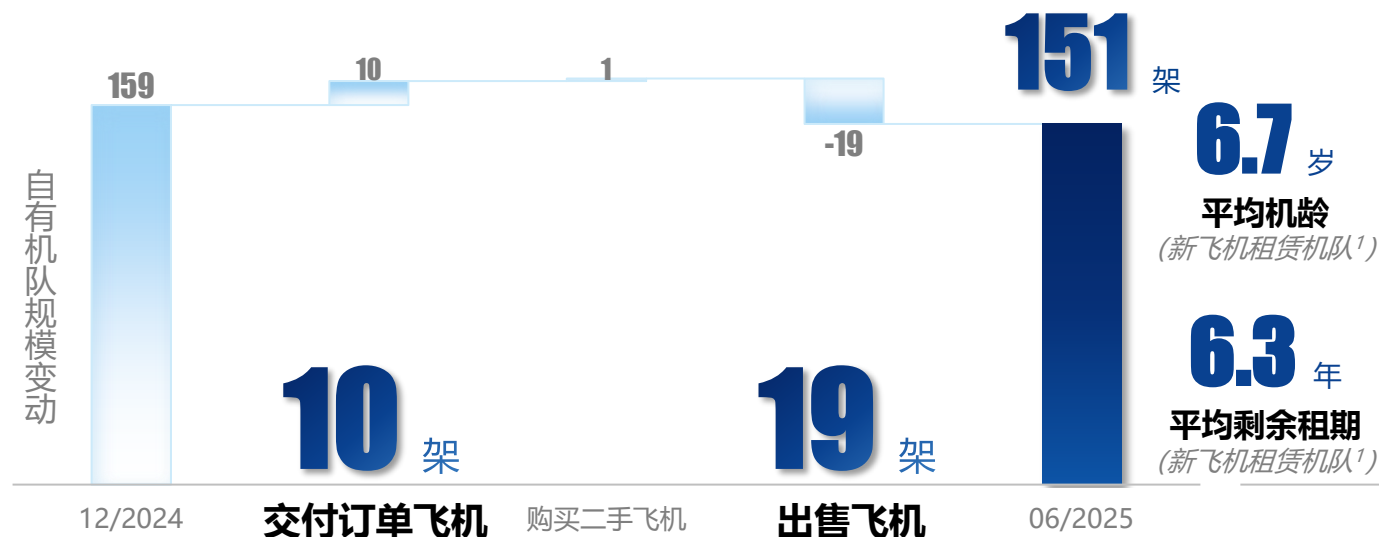
21架

新签出售协议/
意向书

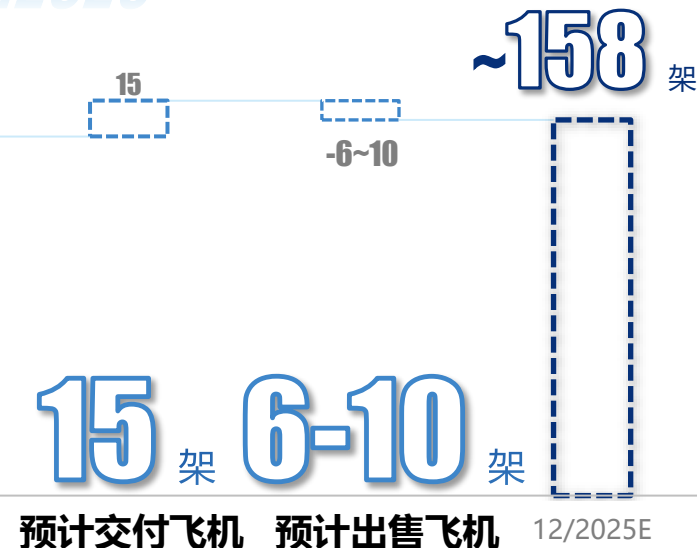
10架

新增管理机队意向

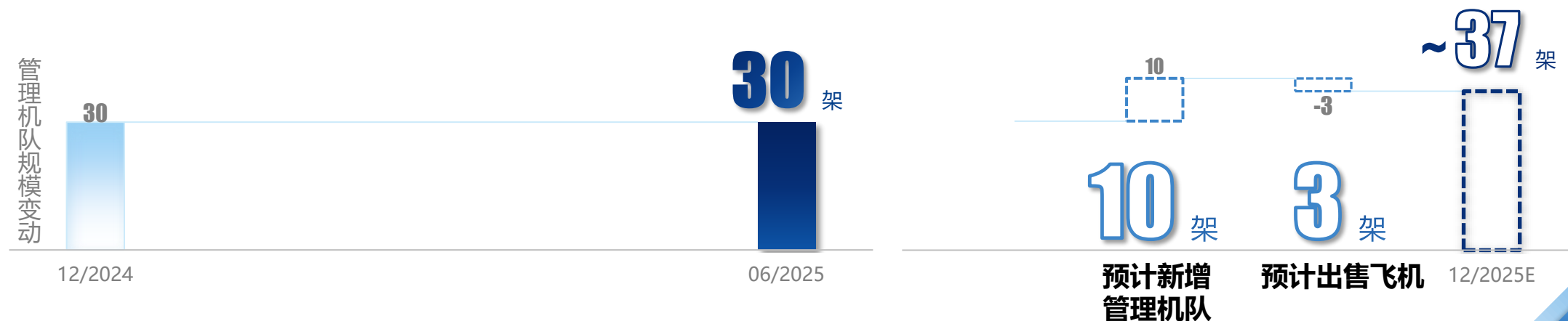
自有机队规模变动

6.7岁
平均机龄
(新飞机租赁机队¹)6.3年
平均剩余租期
(新飞机租赁机队¹)

2H2025



管理机队规模变动

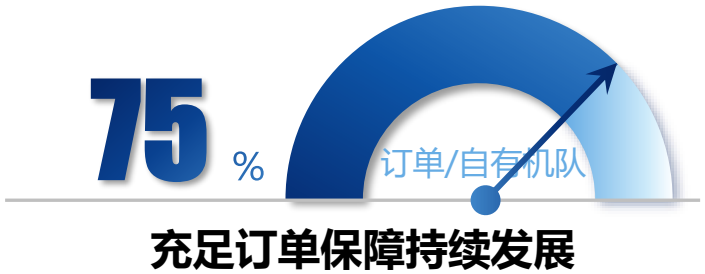
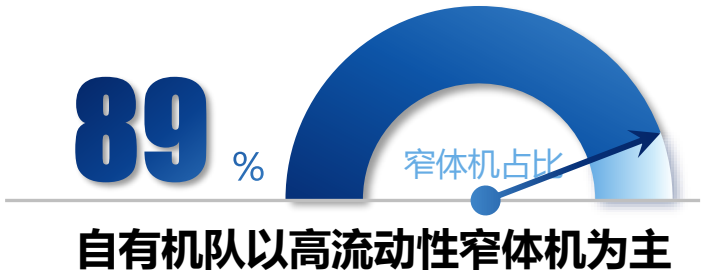
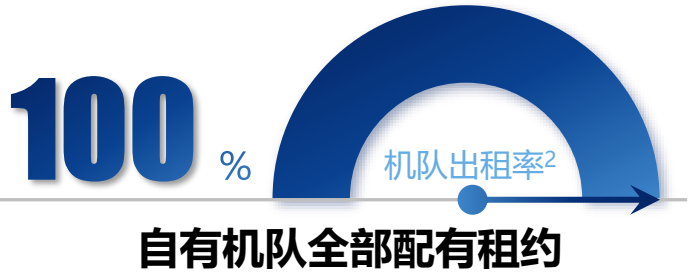


注：1、中飞租赁致力于为全球航空公司及飞机资产拥有人提供飞机全生命周期一站式解决方案，业务覆盖新飞机和中老龄飞机，新飞机租赁机队指中飞租赁自有有机队机龄12岁以下的飞机。

3.2 优质机队和订单资产，保障高质量可持续发展

截至2025年6月30日

飞机制造商	系列	机型	自有 ¹	管理	订单簿
空客	A320 CEO系列	窄体	67	21	-
空客	A320 NEO系列	窄体	50	5	88
空客	A330 CEO系列	宽体	12	1	-
波音	B737 NG系列	窄体	15	2	-
波音	B737 Max系列	窄体	2	-	-
波音	B787系列	宽体	1	1	-
中国商飞	C909 (曾用名ARJ21)	支线飞机	4	-	26
总计			151	30	114



注：1、含涉及俄罗斯航司的1架A320系列飞机。
2、不含一架涉及俄罗斯航司的飞机。

3.3 加快全球化步伐，聚焦优质客户群

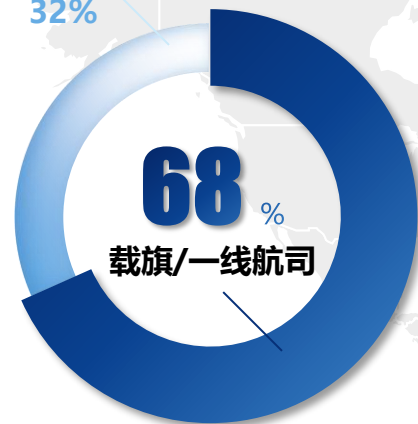
CALC

41 间
航司客户¹

22 ↑
国家和地区¹

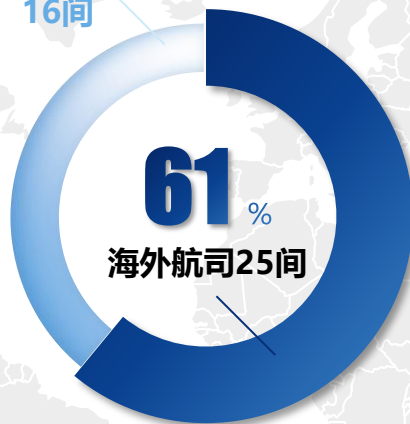
102 %
租金回收率⁴

租予其他航司
32%



机队航司客户结构¹
(按飞机架数)

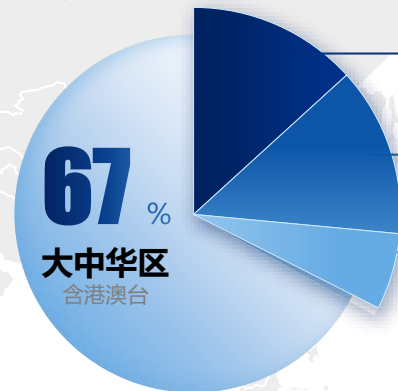
大中华区
16间



航司客户地域分布²
(按航司间数)

33 %

租予海外航司



自有机队航司客户地域分布³
(按飞机架数)

13.2% 亚太
中国除外

13.2% 南、北美洲

6.0% 欧洲、中东及非洲

2025

合作
亮点

UNITED

1H25交付首批12架全新
A321neo飞机中的3架；
其后再新增6架合作

THAI

签署首个9架
新飞机租赁协议

KOREAN AIR

首期租约到期转租赁
首次合作

注：1、含自有飞机及代管飞机，占比按飞机架数占自有飞机和代管飞机数量的比例，截至2025年6月30日。

2、含自有飞机及代管飞机，占比按航司公司数，截至2025年6月30日。

3、按飞机架数占自有飞机数量的比例，截至2025年6月30日。自有飞机含一架涉及俄罗斯航司的飞机。

4、指所收取租金除以账单金额。

10 %

租赁收益率¹

(经调整, 1H2025)

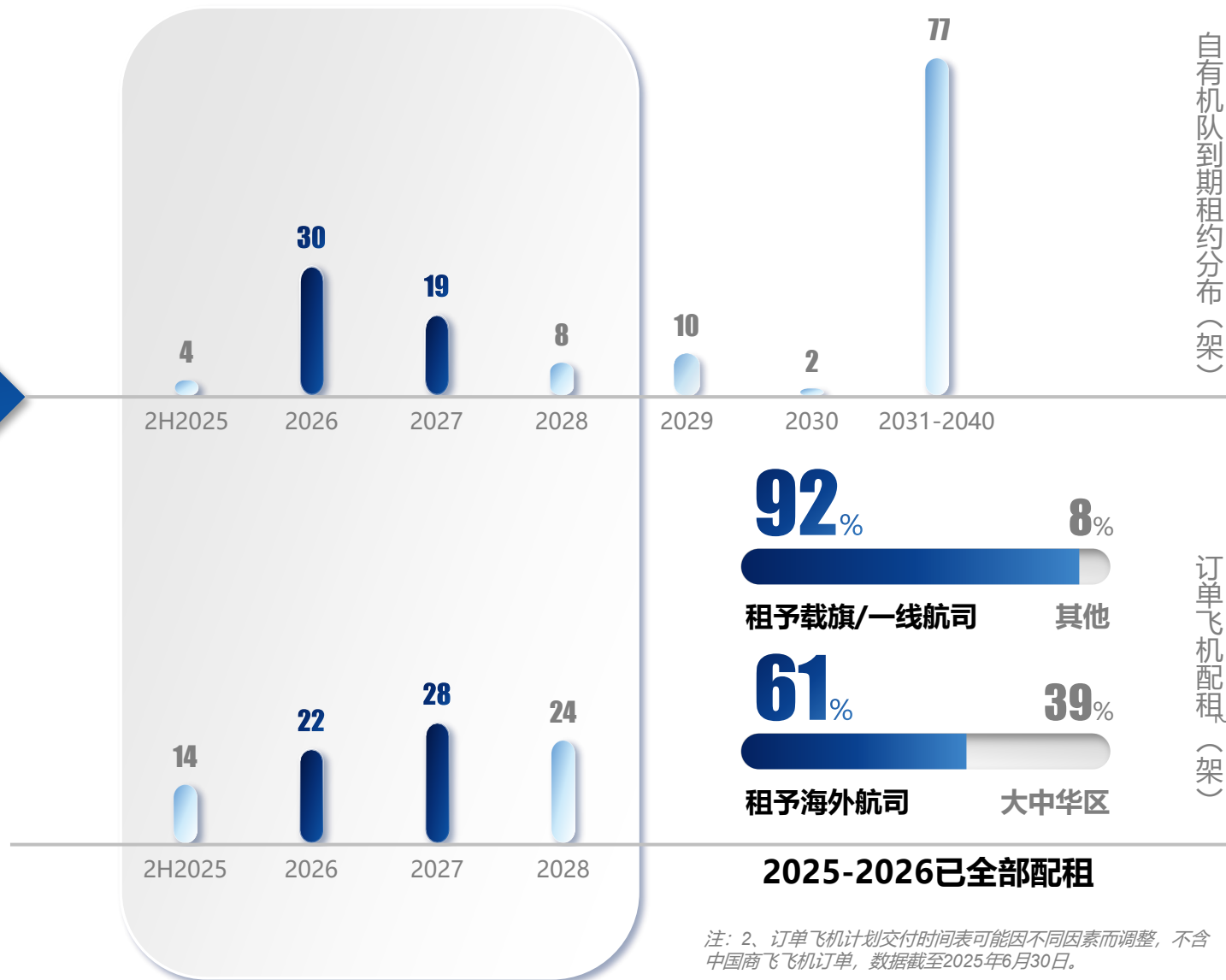
有望受益于飞机租金持续上涨周期

~30 %

2H2025-2027年
年均租约到期+新交付飞机

自有机队规模

注：1、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帐面净值计算的加权平均数。



注：2、订单飞机计划交付时间表可能因不同因素而调整，不含中国商飞飞机订单，数据截至2025年6月30日。

全球网络 丰富经验

精准把握市场机遇

飞机交易再创同期新高

多重助益显现

~ **225** +
架
累计交易飞机数量¹

~ **800** 亿港币
累计交易飞机总额¹

~ **30** 间
全球飞机交易伙伴

历年资产包交易涉及飞机数量 (架)



21 架
新签SPA/LOI

19 架
出售飞机

1 发展资产管理业务

10 架
新增管理机队意向

2 提升交易收益

3 亿港元
交易净收入

3 助力降杠杆目标

83.3 %
负债率²

数据截至2025年6月30日。

注：1、截至2025年6月30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。

2、负债率=计息债务/资产总额

~120 台

累计发动机业务量¹

积极参与发动机市场

CALC

ARI

CAAM

UAM

30 台

全年预计发动机业务量²

2025年发动机业务蓬勃

5 台

出售发动机
自有2+联营公司³

1 台

租赁发动机
联营公司

1H25已完成项目

7 台

出售项目
自有5+联营公司²

15 台

采购项目
联营公司

2 台

发动机模块组装项目
联营公司

已签约项目

4 大类别

覆盖全球发动机交易主要渠道

持续拓宽全球合作网络

1 租赁商


SMBC AERO ENGINE LEASE
发动机出售


AVOLON
发动机采购

2 OEM


Pratt & Whitney
An RTX Business
发动机出售


cfm
发动机模块组装

3 MRO


MTU
Aero Engines
发动机出售


TRUEAERO
发动机出售

4 航司


UNITED
发动机采购


DAT
发动机租赁衍生合作

注：1、CALC/ARI/CAAM旗下公司历年累计交易，截至2025年6月30日。

2、CALC/ARI/CAAM旗下公司发动机相关租赁、采购及出售等业务2025年预计总量。

强强联合助力国产飞机出海

中飞租赁积极落实中国光大集团与中国商飞战略合作精神，在股东光大控股的领导和支持下，设国产民机重大专项，携手商飞开启国产飞机海外商业化运营之路。



82.9 百万美元

1-7月收入总额

2025YTD 翎亚运营&财务表现良好

中飞租赁C909订单飞机境外交付情况

4 架

累计境外交付

2025年6月末

26 架

待交付订单

2025年6月末

1 架

预计交付

2H2025



2.2 百万美元

1-7月EBITDA

目录

01
业绩亮点

02
财务稳健

03
运营出色

04
行业向好

9,565 **+5.8%**
十亿人公里

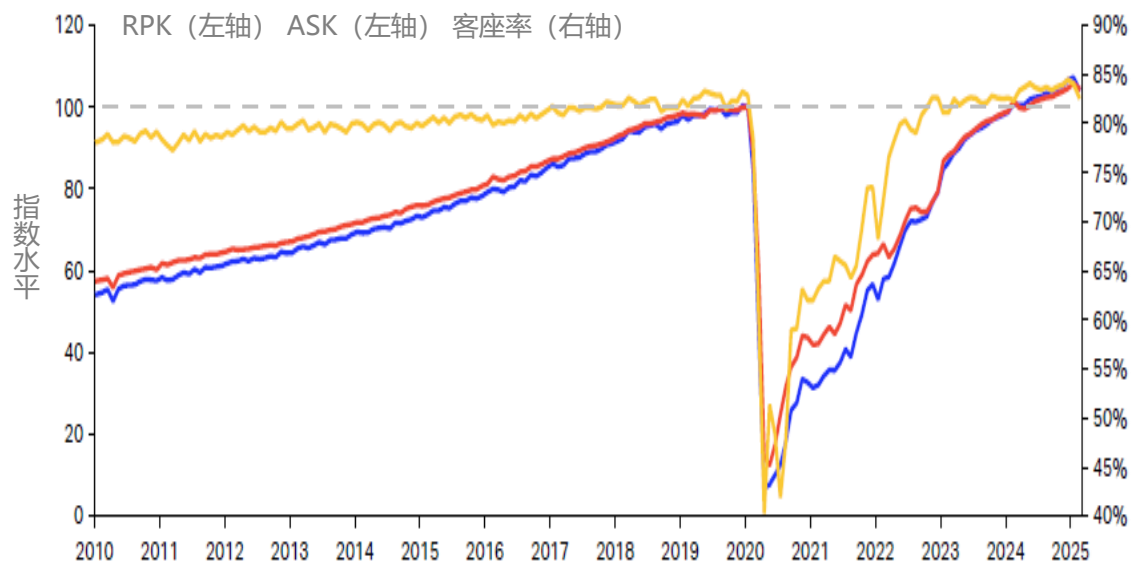
全球航空客运量
RPKs¹

9,790 **+1.3%**
亿美元

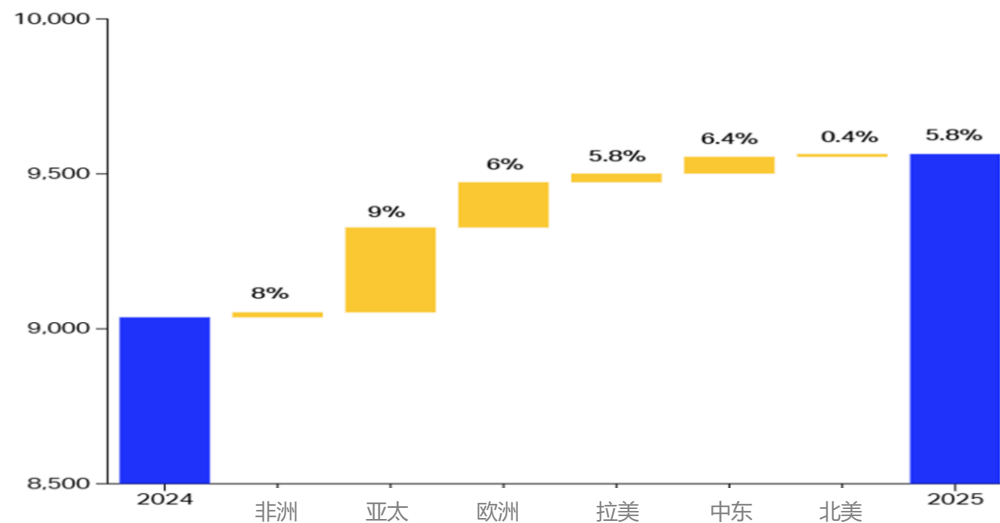
全球航空业总收入

- 全球航空市场2025全年预期将持续增长，载客率和行业收入创新高。
- 2025年，全球航空客运需求预计将增长5.8%。亚太地区将是增长最快的地区，预计同比增长9%，贡献全球RPK增长的52%。

RPK与ASK (经季节性调整, 2020年1月=100) 及客座率



全球各地区对航空客运量增长的贡献 (十亿RPK, 年增长率)



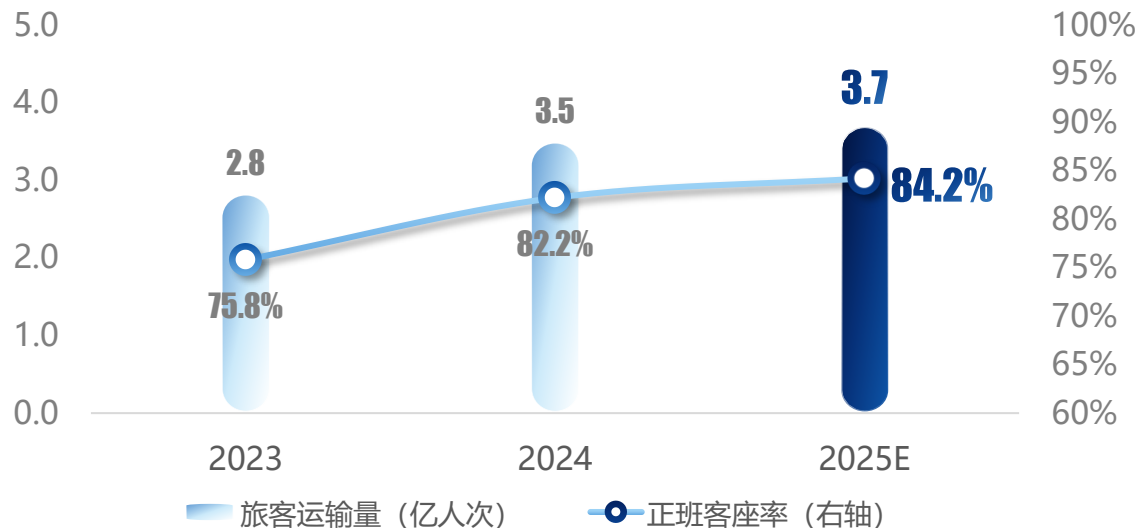
资料来源: 1. IATA《全球航空运输展望》2025年6月。

2. IATA可持续发展与经济研究部, 数据来自IATA信息与数据中心月度统计。

上半年中国民航客运稳步增长

- 2025年上半年中国民航旅客运输量3.7亿人次，同比增长6.0%；其中国际客运航线净增123条，国际航线运输量同比增长28.5%；国内航线运输量同比增长3.9%。
- 民航局预计全年民航旅客运输量有望达7.7亿人次，创历史最高水平。

2023年以来中国民航旅客运输量和客座率情况



数据来源：中国民航局，截至2025年6月。
注：1. 国内旅客运输量含港澳台航线。

旅客运输量稳步提升

3.7 ^{+6.0 %}
亿人次
旅客运输量
(1H2025)

6,710 ^{+9.2 %}
亿人公里
旅客周转量 (RPKs)
(1H2025)

国际航线规模增长

0.4 ^{+28.5 %}
亿人次
国际旅客运输量
(1H2025)

123 条
净增国际航线
(1H2025)

运营效率不断改善

84.2 %
正班客座率
(1H2025)

9.0 ^{+0.2 h}
小时/日
飞机日利用率
(1H2025)

- 根据空客最新预测，在2025年至2044年的20年间，中国将成为新交付飞机单一国别最大市场，市场占比**达23%**，新飞机交付数逾**9500架**，其中窄体机占比**84%**。
- 中国国内将在2044年成为**全球最大的**客流量市场，2025年至2044年间**年复合增长率高达5.4%**。

9,570 架

中国市场新飞机交付
(2025-2044)

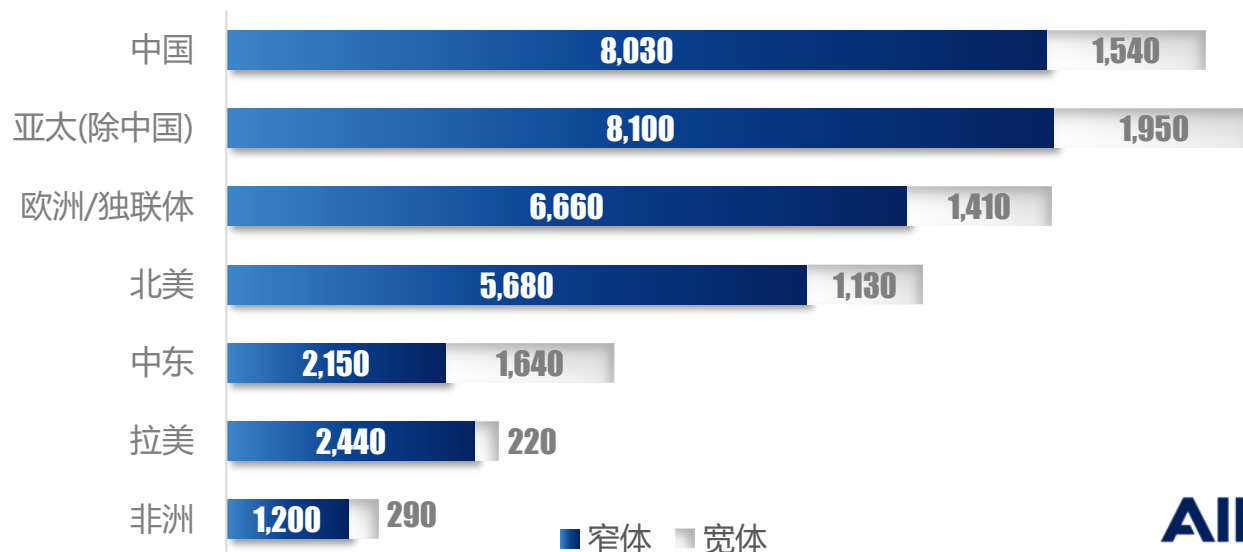
23%

全球新飞机交付
中国市场占比
(2025-2044)

5.4%

中国客流量复合增长率
(2025-2044)

2025-2044年分地区新飞机交付预测



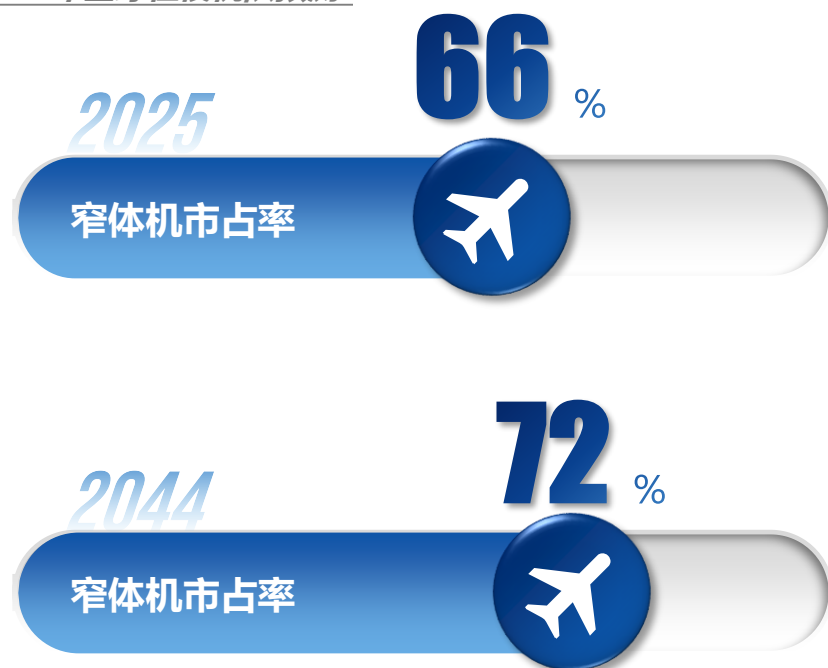
AIRBUS

数据来源：空客《全球市场预测2025》。

- 根据波音预测，到2044年全球窄体客机的市场占有率**将提升至70%以上**，较当前水平进一步上升。

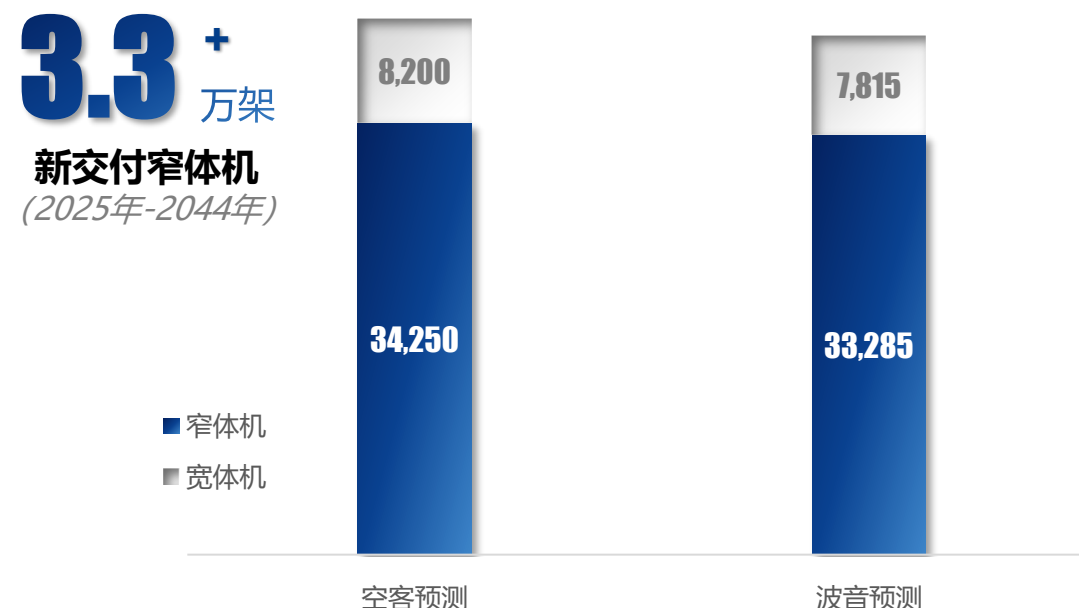
- 波音与空客均预计，2025年至2044年期间，全球将新交付**超过3.3万架**窄体客机。

2044年全球在役机队预测¹



数据来源：1、波音《商业市场展望2025-2044》。

2025-2044年全球新飞机需求预测²



数据来源：2、波音《商业市场展望2025-2044》、空客《全球市场预测2025》。

全球飞机供应链受到多方挑战



全球关税政策



罢工事件及劳工短缺



发动机封存及维修



原材料短缺



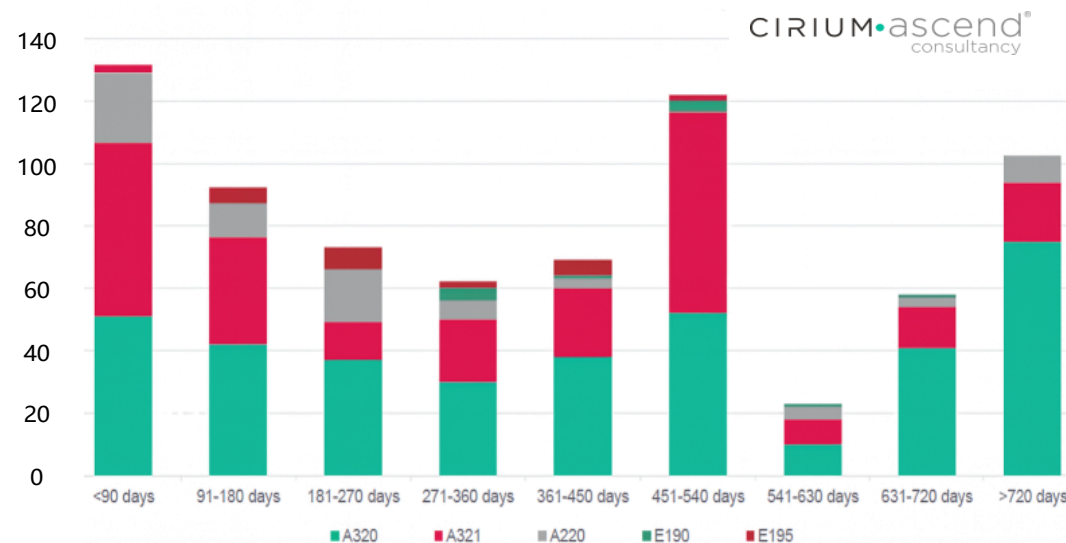
生产质量



安全事件频发

发动机问题加剧短缺局面

- Cirium最新数据表明，全球由于PW-1000G发动机问题而停场的飞机高达730架，其中20%的A320已停场超过24个月。

由于PW-1000G发动机问题而停场的飞机类型与数量¹

数据来源1：Cirium Core，数据截至2025年6月27日。

- 上半年，空客交付量**同比下降5.3%**，仅完成全年目标820架的37%。
- 根据上半年交付情况，Cirium预测2025年全年交付量约为1,380架，而上半年仅完成下调后目标的40%。
- IATA预测2025年预计交付飞机1,692架，较一年前的预测**下调近26%**。

306 **-5.3%**
架

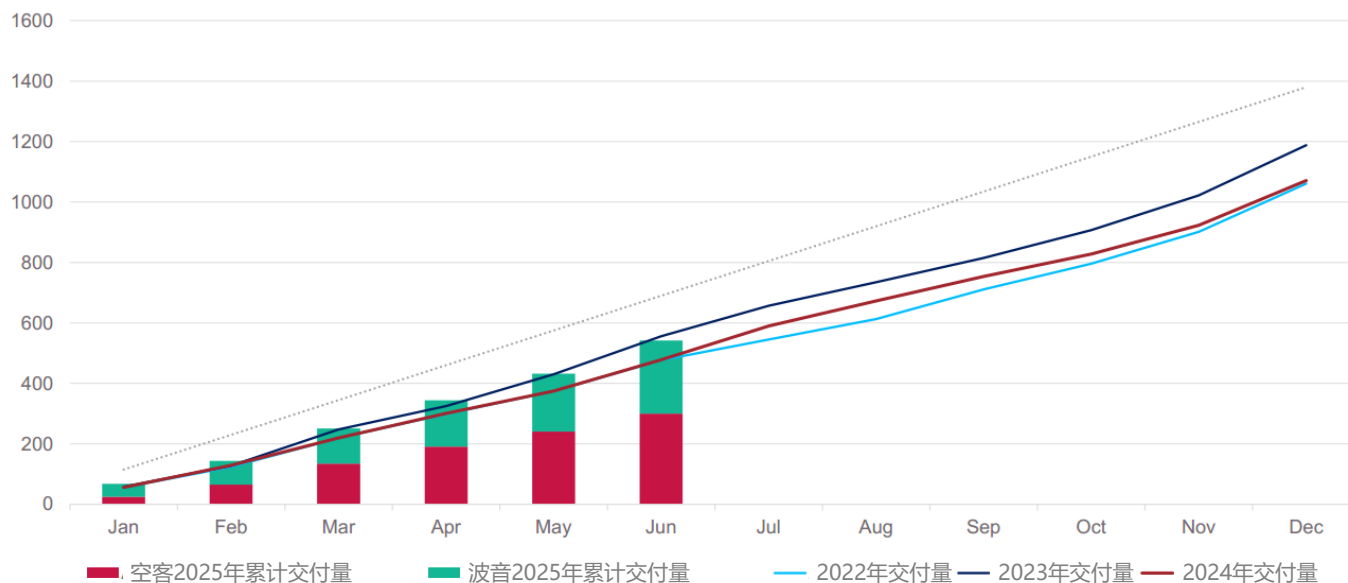
空客上半年交付量

1,692 **-26%**
架

2025年预计飞机交付量¹
(IATA)

数据来源：1、IATA《全球航空运输业前景展望》，2025年6月。

2025年预计飞机交付量预测²



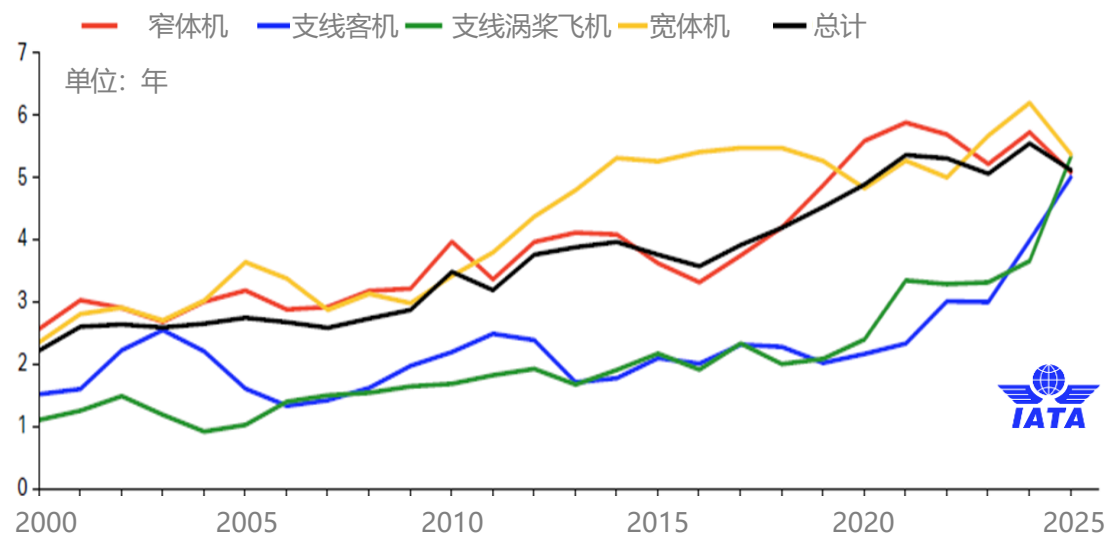
数据来源：2、Cirium Core，数据统计范围为空客和波音的客机。

飞机交付等待时间长

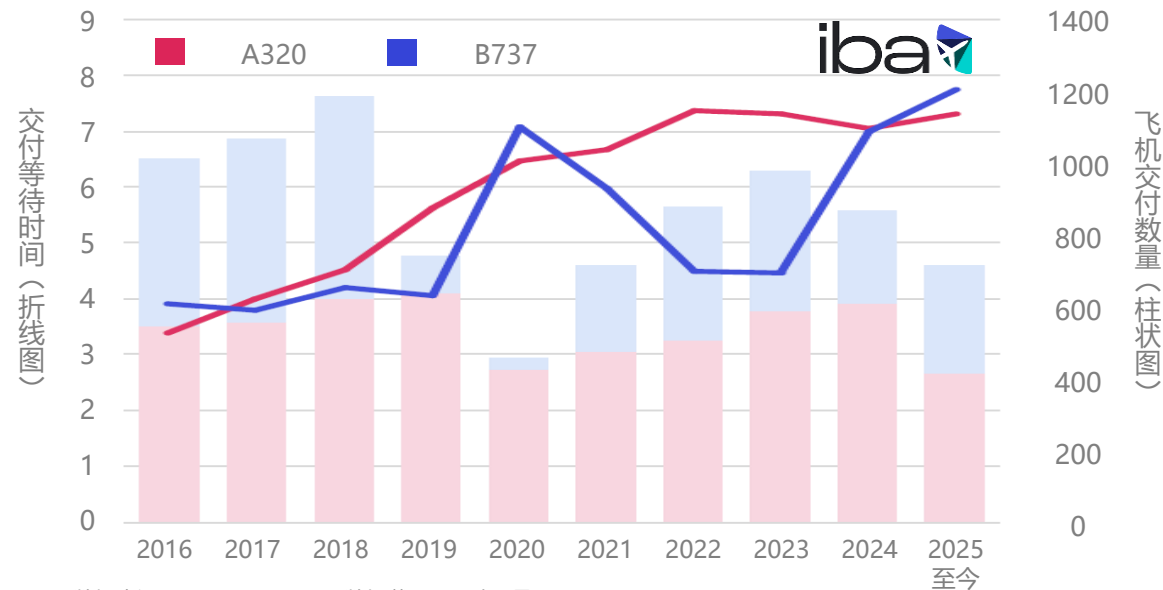
- 根据IATA数据，供应链瓶颈及产能受限问题或因关税加征进一步加剧，飞机交付量较历史峰值滞后约30%。按当前产速与创纪录订单积压测算，整体交付等待期已达约14年。

主流窄体机系列交付时间

- IBA数据显示，全球最受欢迎的窄体机A320和B737系列的最新交付等待期已超7年，并在2025年继续延长。

飞机交付等待时间 (从订单到交付日期的间隔时间)¹

数据来源：1、IATA《全球航空运输业前景展望》2025年6月，数据截至2025年3月31日。

A320和B737的交付量和交付等待时间²

数据来源：2、IBA Insight，数据截至2025年6月。

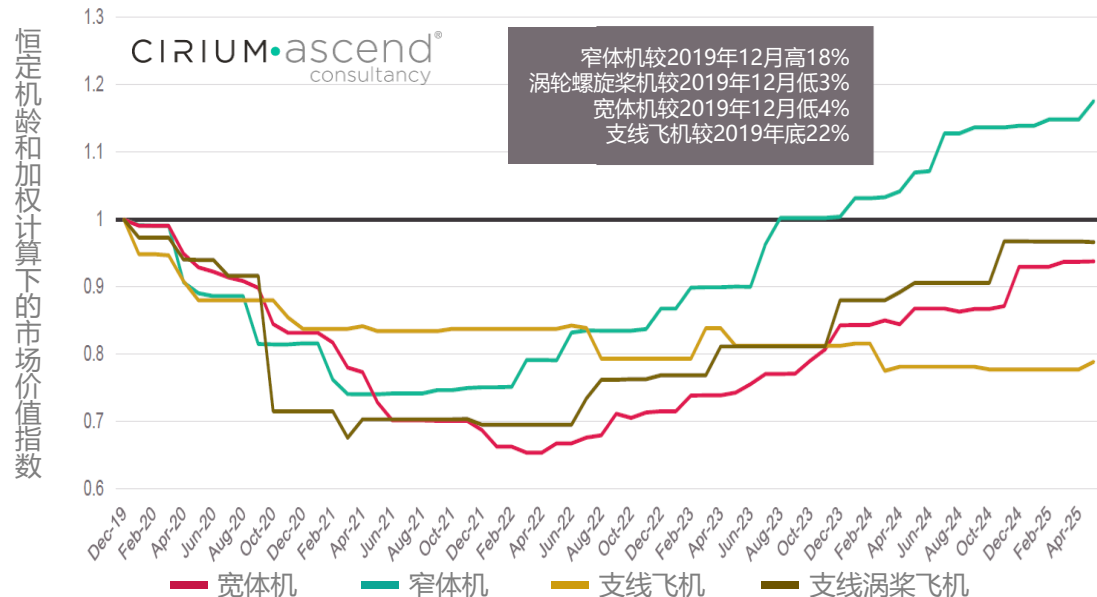
飞机市场价值上涨

- 根据Cirium数据显示，在恒定机龄和加权计算下的市场价值指数中，仅窄体机型已超过2019年底水平，涨幅达18%，其余机型虽有所回升，但尚未完全恢复。

市场价值/基准价值比率上升

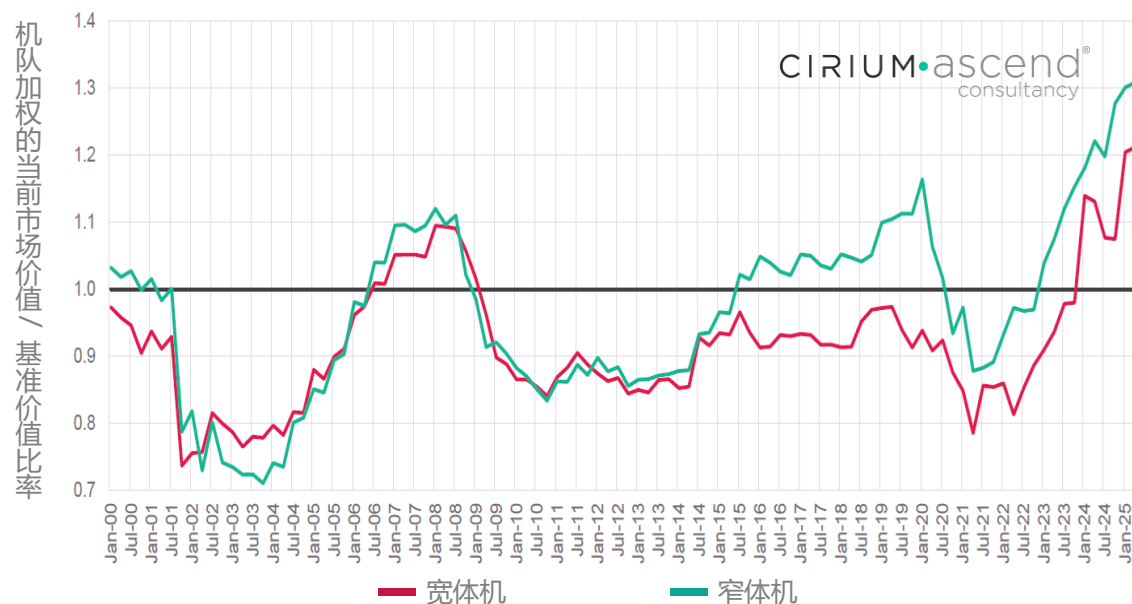
- 尽管2024年中期基准价值（BV）有所上调，2025年上半年窄体机与宽体机的长期市场价值与基准价值比率仍创历史新高，其中窄体机表现更为突出。

恒定机龄和加权计算下的市场价值



数据来源2：Cirium Core，数据统计范围仅包括客机，数据截至2025年5月12日。

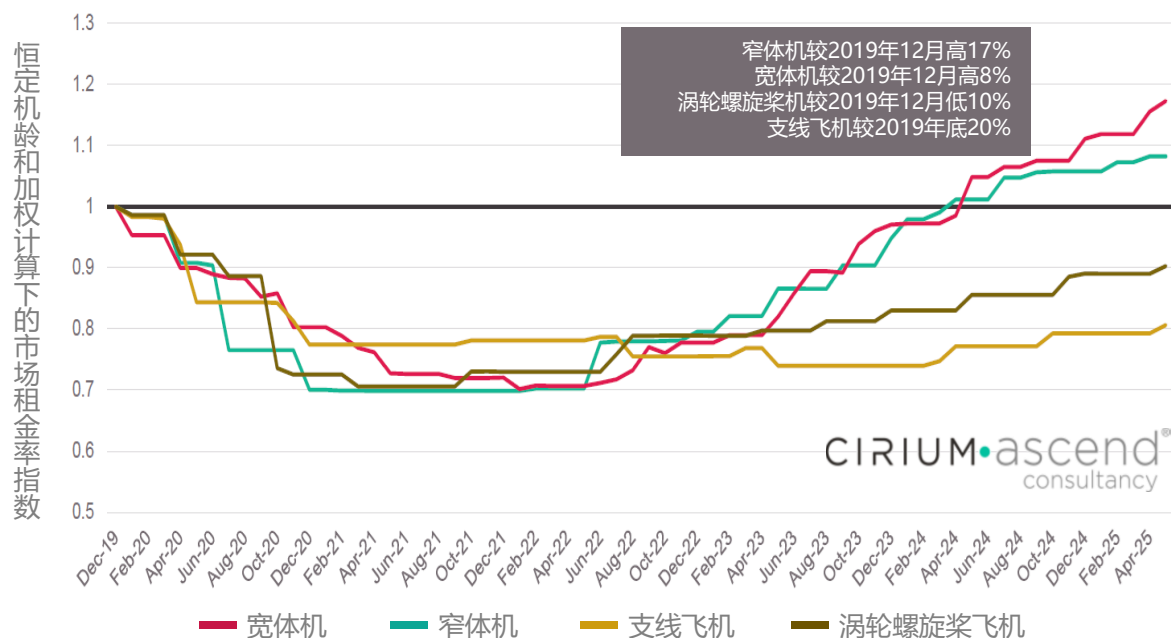
机队加权的当前市场价值 / 基准价值比率趋势



飞机市场租金走强

- Cirium计算的恒定机龄和加权计算下的市场租金指数显示，窄体机与宽体机租金水平已超过2019年12月。

恒定机龄和加权计算下的市场租金

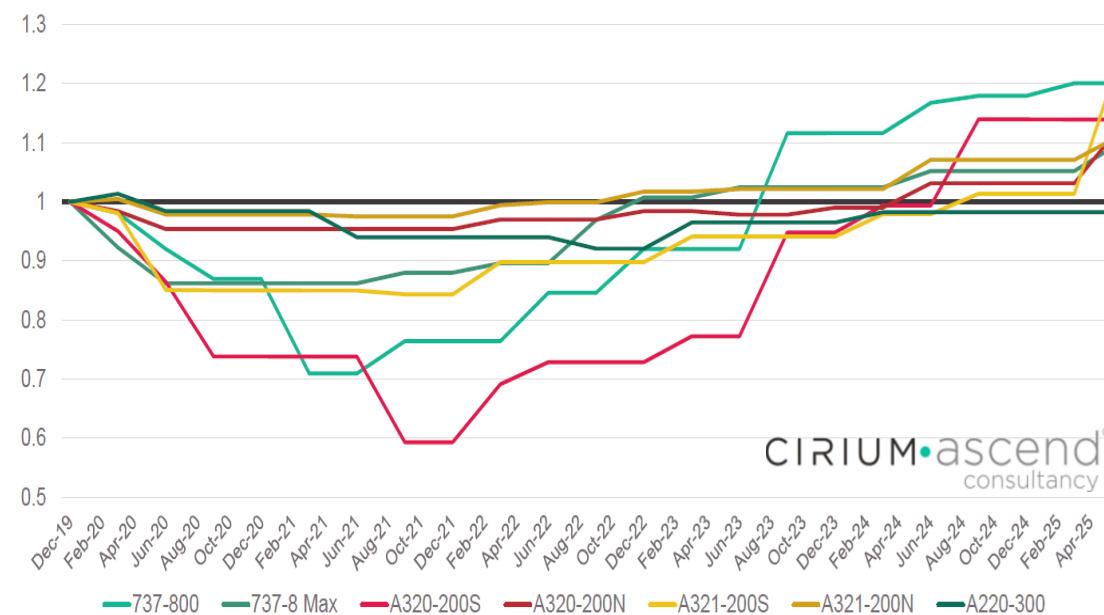


数据来源：Cirium Core，当前市场租金率以2019年12月为基准，按机队加权与恒定机龄方法计算。

窄体机租金涨幅最大

- 窄体机中，737-800、A321ceo 和 A320ceo 这三个机型的涨幅最大。

不同机型窄体机恒定机龄和加权计算下的市场租金



4.10 飞机租赁商订单飞机抢手，未来两年空余机位有限

CIRIUM•ascend[®]
consultancy

- 租赁飞机仍然是航空公司补充运力的重要途径，飞机租赁商在全球客机机队的市场份额和市场估值占比均超50%，飞机资产组合仍在持续扩大，市场影响力强
- 飞机租赁商2025年待交付订单飞机已全部配租；2026年飞机租赁商的订单机位仅剩余16%，2027年仅剩余55%

经营租赁市场份额/租赁渗透率¹

51.5%

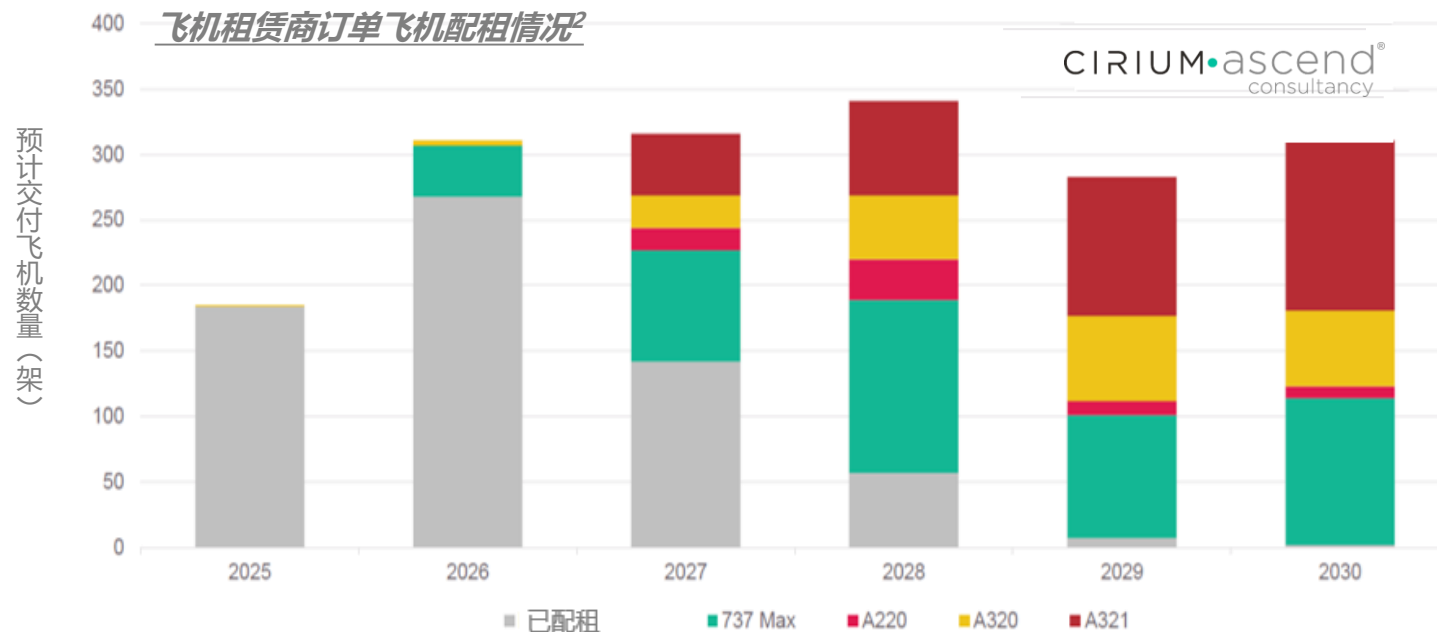
租赁商全球客机机队市场份额

55.5%

租赁商全球客机机队市场估值占比

数据来源：1、Cirium Core，仅含单通道和双通道的在役/封存客机。

飞机租赁商订单飞机配租情况²



数据来源：2、Cirium Core，经营性飞机租赁商确认订单配租情况，截至2025年5月9日。



THANKS 谢谢

【免责声明】

本文件可能包含构成「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，本文件不得复制，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)

。