

The logo for CALC Group, featuring the word "CALC" in a bold, blue, italicized sans-serif font.

(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

2026年中期业绩

2026年8月



目录

业绩亮点 1

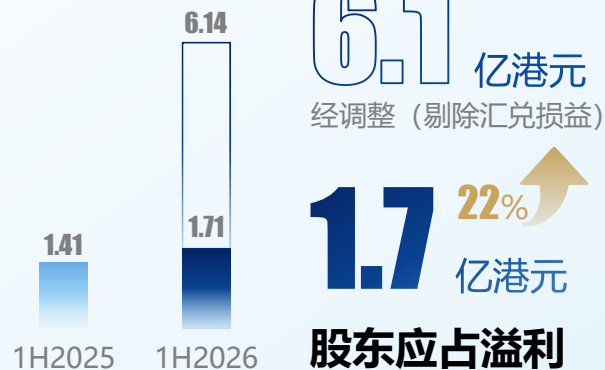
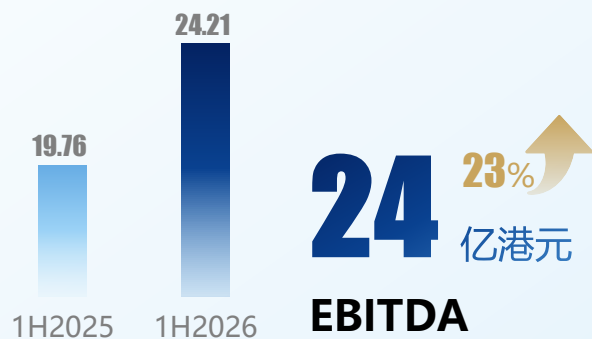
财务稳健 2

运营出色 3

行业向好 4

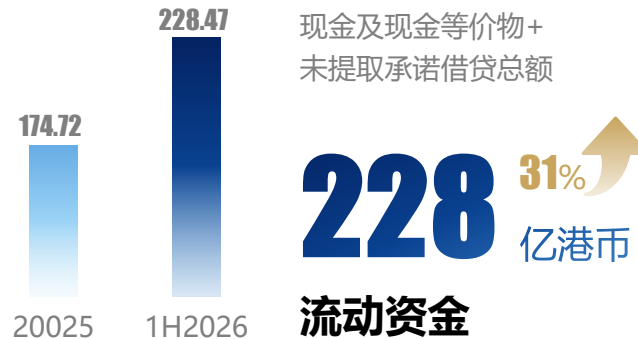
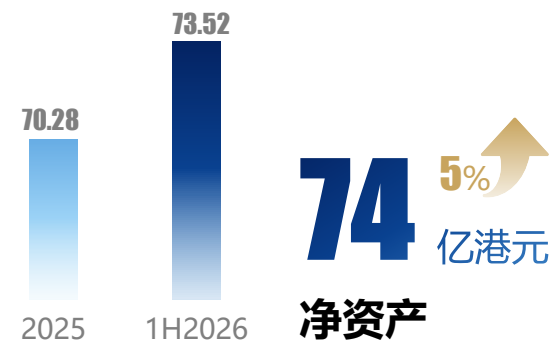
1.1 2026年上半年业绩稳步向好

盈利提升 持续派息



6.1 亿港元
经调整 (剔除汇兑损益)

资本增加 资金充裕



注：1、上市以来累计24次派息总金额，含建议派发2026年中期股息每股0.14港元。

1.2 巩固资产优势，加快全球拓展，把握全产业链增长机遇

优质机队及订单资产

179 架

机队规模

- 163架自有机队
- 16架代管机队

91 %

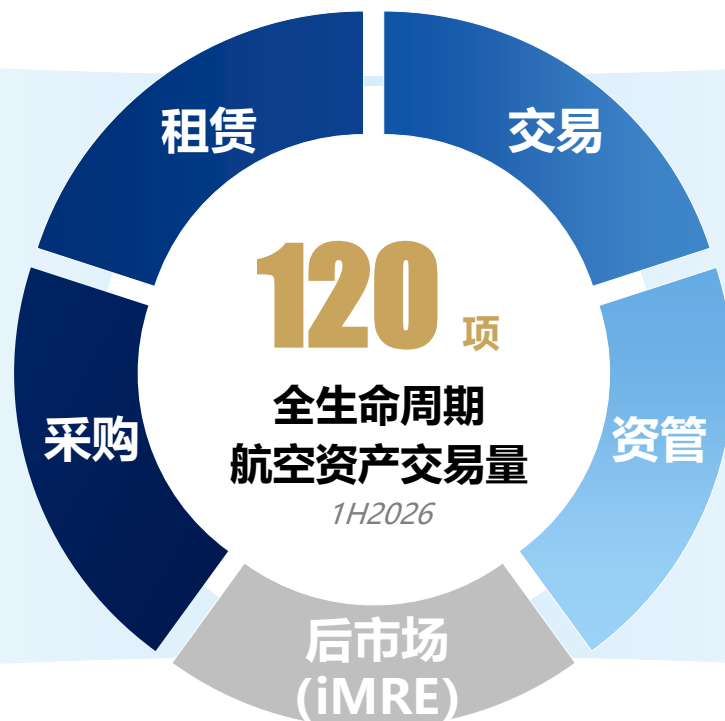
单通道飞机为主

- 同业¹约70-82%按自有机队构成

123 架

充足订单

- 98架空客A320neo
- 25架商飞C909



全球优质客户群

全球航司客户

- 17间大中华区航司
- 25间海外航司

42 间

国家和地区

21 ↑

租予载旗/一线航司

- 2H26-27年订单簿配租

81 %

供需失衡持续 飞机价值上涨

飞机积压订单再创新高达到1.8万架
主要窄体机型未来基准价值走强，
10年期增长超过15%

MRO产能不足 发动机严重短缺

CFM56 发动机进厂维修需求已处于峰值
LEAP 发动机维修需求刚进入快速增长期
航空后市场资产价值被加速发现

局部区域扰动 不改全球需求增长

全球客运量预计全年保持增长
亚太地区领涨，预计增长5.1%
全年全球旅客数有望接近51亿人次

注：1、同业指已上市或已公布中期数据的主要经营性飞机租赁商AerCap, Air Lease, Avolon、中银航空租赁、国银金租等。

目录

业绩亮点 1

财务稳健 2

运营出色 3

行业向好 4

单位: 百万港元	1H2026	1H2025	变动
总收入	3,905.6	2,473.7	+57.9%
年内溢利	207.7	157.9	+31.5%
本公司股东应占溢利	171.4	140.5	+22.0%
EBITDA	2,421.4	1976.1	+22.5%
每股中期股息(港元)	0.14	0.12	+16.7%

注: 1、中飞租赁已就2026年中期股息推出以股代息计划。
2、派息比率为61%。

单位: 百万港元	1H2026	1H2025	变动
租赁业务收入	2,721.0	1,908.1	+42.6%
租金收入	1,860.0	1,908.1	
其他收入 (退租维修补偿收入 ¹)	861.0	-	
交易业务收入 ²	881.4	363.1	+142.7%
其他收入	303.2	202.5	+49.7%
总收入	3,905.6	2,473.7	+57.9%

注: 1、确认退租维修补偿收入同时计提未来维修费用相关准备约1.44亿港币, 如剔除该部分影响, 2026年上半年租赁业务总收入为25.8亿港币, 较上年同期增加35%。
2、包括“飞机及部件贸易收入”和“来自飞机交易的净收入”总和。

2.3 主要经营开支

单位：百万港元

	1H2026	1H2025	变动
利息开支及支付信托计划款项	(1,010.3)	(1,104.4)	-8.5%
利息开支	(1,010.3)	(981.3)	
支付信托计划款项	-	(123.1)	
折旧及减值	(883.1)	(683.3)	+29.2%

2.4 双平台多元融资渠道持续降低融资成本

截至2026年6月30日

境内外灵活融资提供充足流动性

191 亿港元
融资总额
新增及续期提款额
1H2026

228 亿港元
流动性充裕
现金及现金等价物+
未提取承诺借贷总额

15 亿人民币
五年期公司债
2026年4月

- 境内AAA级发行人
- 票面利率2.25%，创历史新低
- 获近3倍超额认购

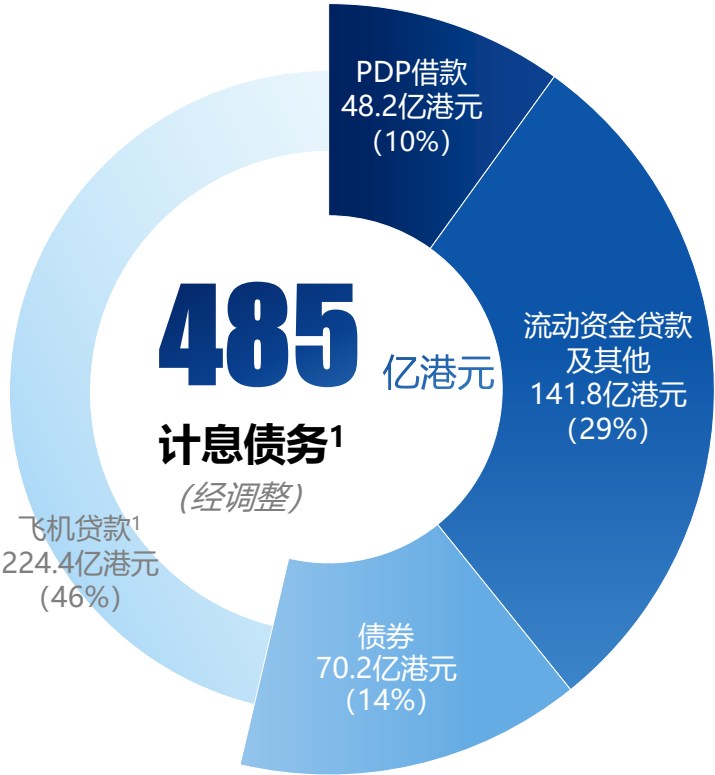
境内人民币债券市场

VS

4.8 亿美元
三年期PDP银团
2026年6月

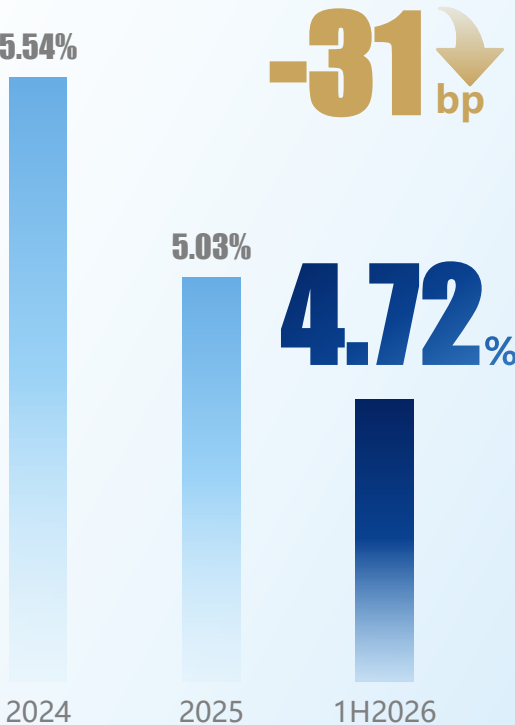
- 14家境内外银行积极参与
- 获2倍超额认购

境外美元融资



计息债务结构

融资成本持续降低



综合融资成本

注：1、剔除于6月末采购CAG平台16架飞机所带来的36.26亿港元飞机贷款，以更准确反映日常运营债务结构。

利率风险敞口

在2026年6月末的有息债务中，剔除较稳定的人民币债务，并考虑租金自然对冲、利率掉期及利息资本化等因素后：

- 247亿港元未对冲浮动利率贷款的现金流受美元利率变动影响；
- 190亿港元或约36%的债务存在损益端利率风险敞口，其利息开支变动将影响股东应占溢利。

人民币汇兑风险敞口

实质为财报时点币种转换影响

- ≠ 现金影响
- ≠ 实际运营影响

60 亿人民币

未对冲人民币负债净额
(自然对冲后)

21 %

人民币资产占比

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	247	(190)
若美元利率下跌100个基点	(247)	190

力争业务上实现完全自然对冲

增加人民币计价租赁资产，从业务实质上消除币种错配



消除利润表汇兑波动



保护经营性现金流



更准确反映实际经营成果

截至2026年6月30日。

目录

业绩亮点 1

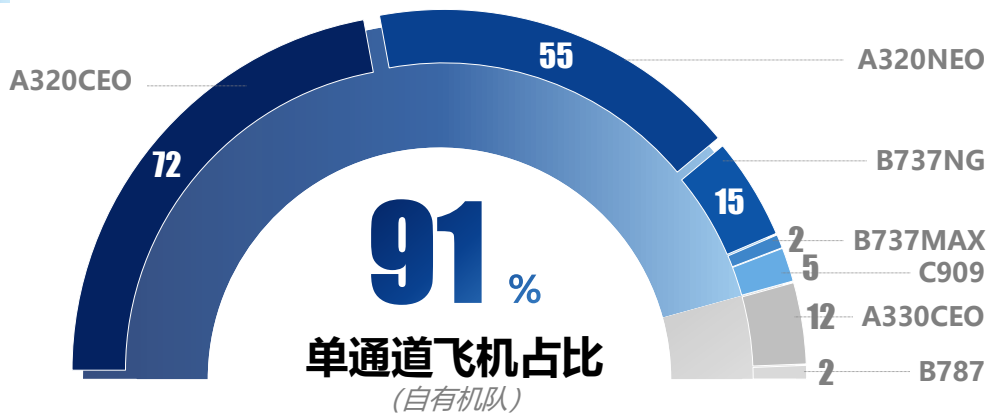
财务稳健 2

运营出色 3

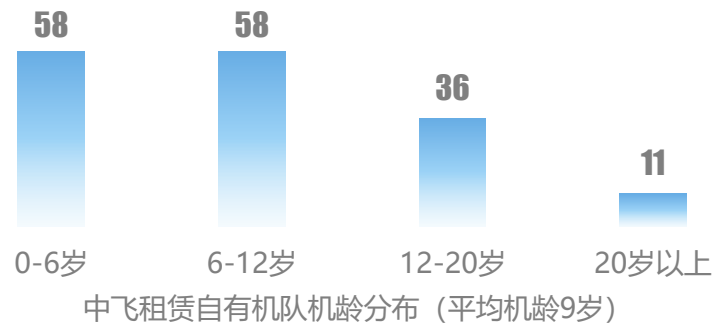
行业向好 4

3.1 高流动性机队及稀缺订单资产

单通道飞机为主 覆盖主流畅销机型



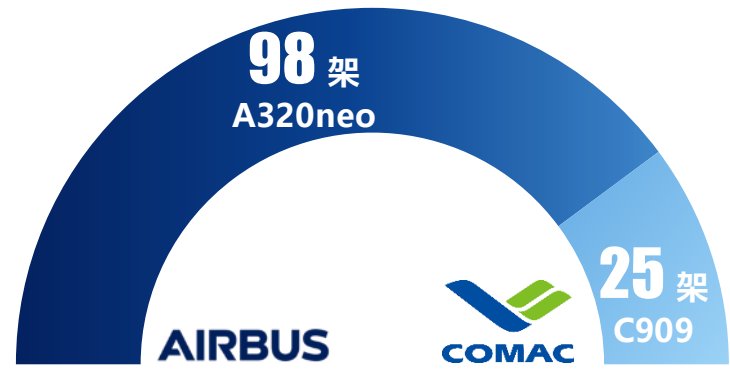
全生命周期机龄分布



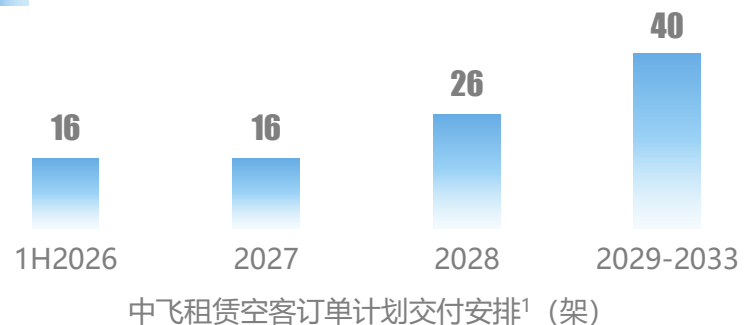
302 架
机队总规模
1H2026末



充足订单



黄金交付窗口

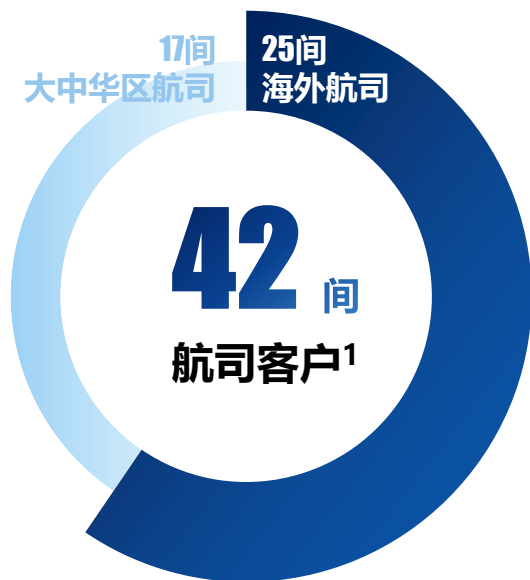


注：1、订单飞机计划交付时间表可能因不同因素而调整，截至2026年6月30日。

3.2 加速全球拓展，聚焦优质客户

截至2026年6月30日

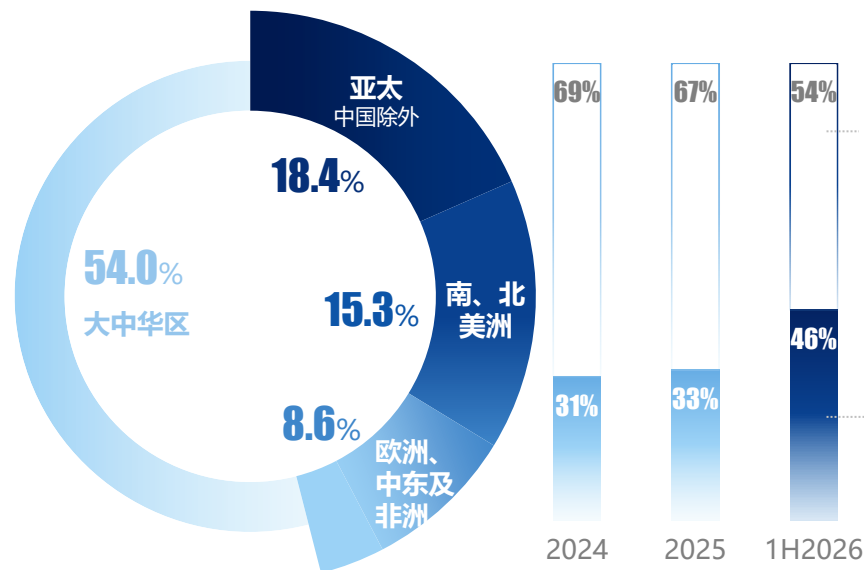
全球航司客户网络



自有及代管机队客户分布（按航司数）

21 ↑
国家和地区

深耕中国市场·加快海外布局



自有机队航司客户地域分布（按飞机架数占比）

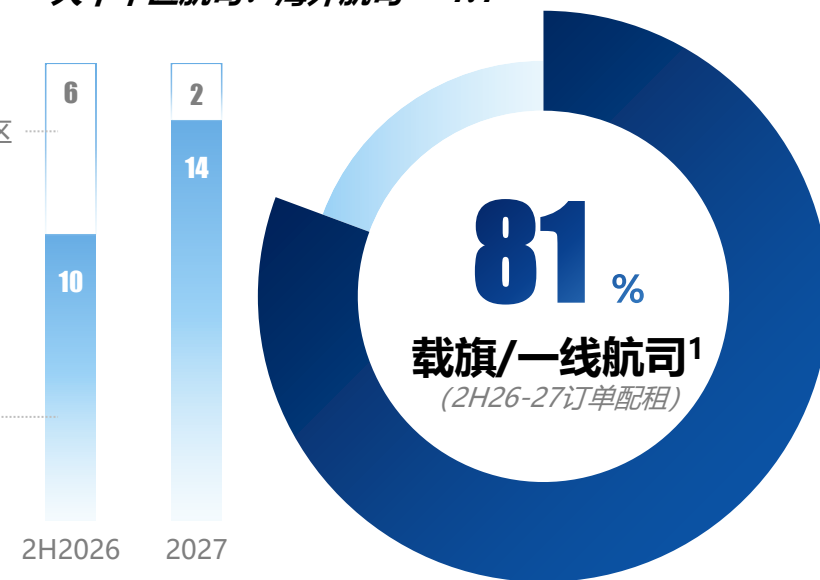
前五大客户



聚焦海外优质航司

2027年机队区域分布预计

大中华区航司：海外航司 = 1:1



订单新飞机配租（架）

订单配租客户



注：1、按租赁收入占比，不含联营公司。

3.3 全周期租约管理&变现能力凸显，持续挖掘资产价值

上半年新租/续租/转租/退租近50个资产

截至2026年6月30日

飞机全生命周期租约管理

11架飞机
新签租赁协议/租赁
0岁

10架飞机
一租到期续租
8~14岁

3架飞机
拆解后租赁
发动机租赁等综合方案
~15岁

4架飞机
二租到期退租
20+岁

7架飞机
交付全新飞机
0岁

2架飞机
取回后出售
5岁

5架飞机
一租退租后转租
~12岁

1台
发动机出租
18岁

4架飞机
购后回租飞机续租
21+岁

0岁

6岁

12岁

15岁

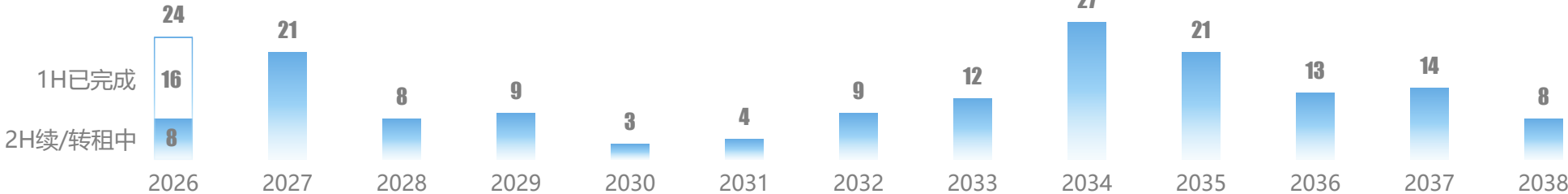
20岁

25岁

机龄



6.5年
平均剩余租期
自有机队



自有机队到期租约分布（架）

3.4 资产交易与管理服务协同发展，实现多重助益

截至2026年6月30日

上半年交易亮点

16 架

Buy - 采购高收益率
二手飞机

21 架

Sell - 签署出售协议/
意向书

11 架

Close - 完成交易
自有9架+代管2架

8 架

Manage - 新增
管理机队
1H26末AUM近10亿美元

10⁺ 间

Partner - 新增
交易伙伴

持续发挥资产交易优势

- 优化机队组合
- 获得交易收益及现金流
- 提升财务稳健性

16 架

下半年计划出售

*多数高净利交易将在下半年交割

拓展资产管理业务

- 壮大管理机队
- 获取管理费收入
- 深化全球客户合作关系

全球渠道 · 深厚履历 · 专业管理

40⁺ 间

全球飞机交易伙伴

250⁺ 架

累计交易飞机数量¹

880⁺ 亿港币

累计交易飞机总额¹

45⁺ 架

累计提供管理服务¹

3.5 C909境外运营稳步发展，翎亚发展向好获市场认可



C909境外机队

截至2026年6月30日

5 架
累计交付

25 架
待交付订单

2 架
预计交付

C909境外运营

截至2026年6月30日

~ **72** 万人次
累计旅客运输量
定期航班及包机

13 条
累计运营航线

翎亚航空快速发展

截至2026年6月30日

5 个
覆盖国家

- 印度尼西亚
- 中国
- 新加坡
- 马来西亚
- 澳大利亚

20 条
运营航线

多条市占率第一航线¹：

- 印尼-广州
- 印尼-珀斯
- 印尼-马来
- 印尼-新加坡

20 个
航点

3大运营基地：

- 雅加达/巴厘岛/美娜多

联通热门城市：

- 广州、上海、深圳、新加坡、吉隆坡、巴厘岛、曼谷、珀斯

15 架
机队规模

- 5架商飞机队
- 10架空客机队

翎亚荣获多项殊荣



樟宜航空奖
「东南亚地区客运量最高增幅航司」
2026年4月



Tribun Bali评选
「巴厘岛航线连通性创新奖」
2026年5月



第五届中国商飞“翱翔奖”
「最美乘务奖」
2026年6月

注：1、按当前周度客运量及可用座位数计，在印度尼西亚所有航空公司中排名。

3.6 十年战略布局航空后市场，发动机业务优势显现

强大的资产获取与项目储备能力

60⁺
台

提前锁定发动机资产

2025-2026

聚焦全球最受欢迎的窄体飞机发动机



CFM56

V2500

~150 台
累计交易发动机¹

一站式工程增值能力

iMRE²
赋能



24 台
发动机业务量¹
1H2026

全球航空伙伴网络及资深专家团队

500⁺
间

全球客户网络

航空公司、航空制造企业、维修企业、飞机租赁公司及USM伙伴

200⁺
人

后市场业务和专家团队

掌控并锁定发动机快修机位

CALC与HEACO港机集团 JV



注：1、业务数据为ARI/CAAM旗下公司发动机相关业务总和，累计数为历年累计发动机业务总量，截至2026年6月30日。

2、MRE：MRE通常是指针对飞机发动机的“Maintenance, Repair and Exchange”，也就是“维修、修理以及置换业务”。

目录

业绩亮点 1

财务稳健 2

运营出色 3

行业向好 4

4.1 全球航空需求韧性延续，全年收入及旅客规模有望再创新高



11,650 亿美元

全球航空业总收入

2026F

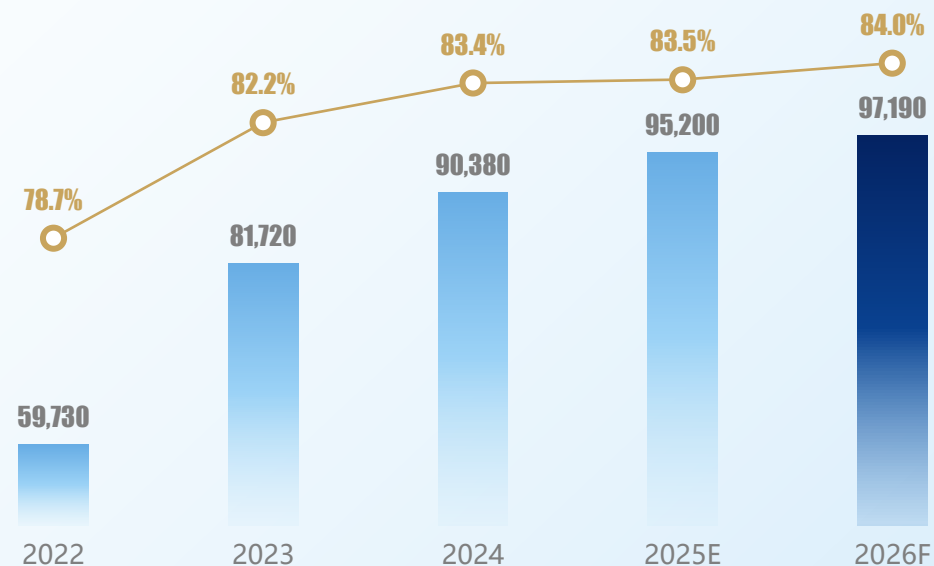
5,085 百万人次

全球旅客数

2026F

载客率 (PLF, % AKS)

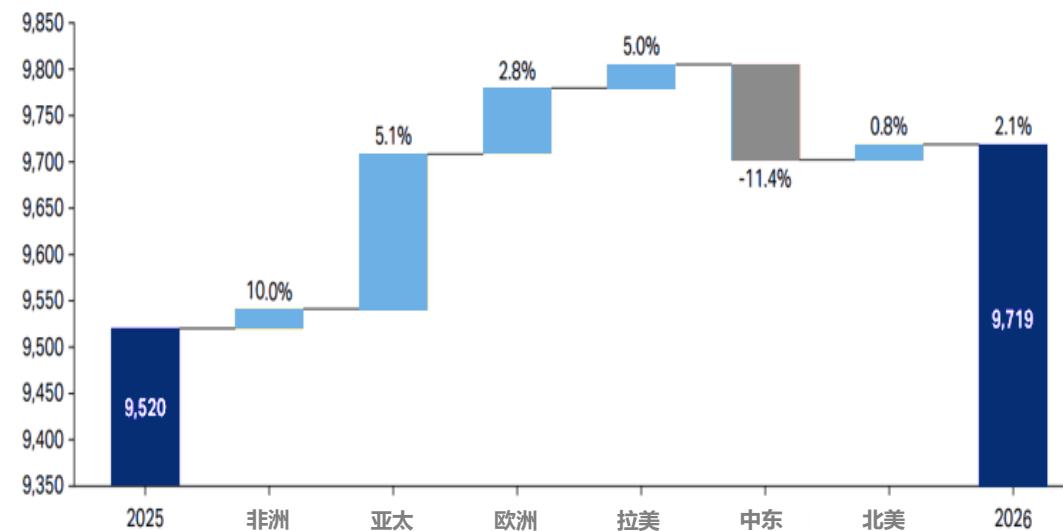
航空客运总量 (RPKs, 亿)



全球航空预测量与载客率

局部扰动不改全球航空业长期增长趋势

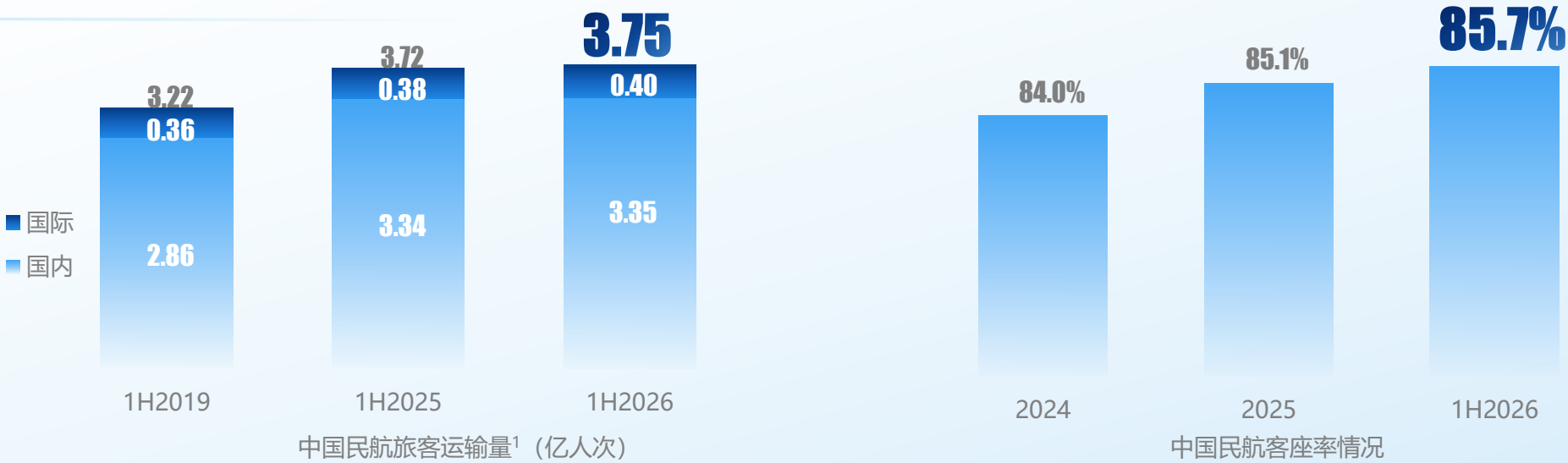
- 据IATA数据，区域表现方面，中东市场受局部冲突影响较为明显，但其他主要地区航空客运需求均保持增长。
- 全球客运量预计全年增长2.1%；其中，亚太地区预计增长5.1%，继续保持较快增长态势。



全球各地区对航空客运量增长的贡献 (十亿RPK, 年增长率)

4.2 复杂外部环境下中国民航发展平稳

中国民航稳中有进



国际市场表现突出

6,999 4.3% ↑
亿人公里
全行业旅客周转量(RPKs)
1H2026

1,753 11.3% ↑
亿人公里
国际市场旅客周转量(RPKs)
1H2026

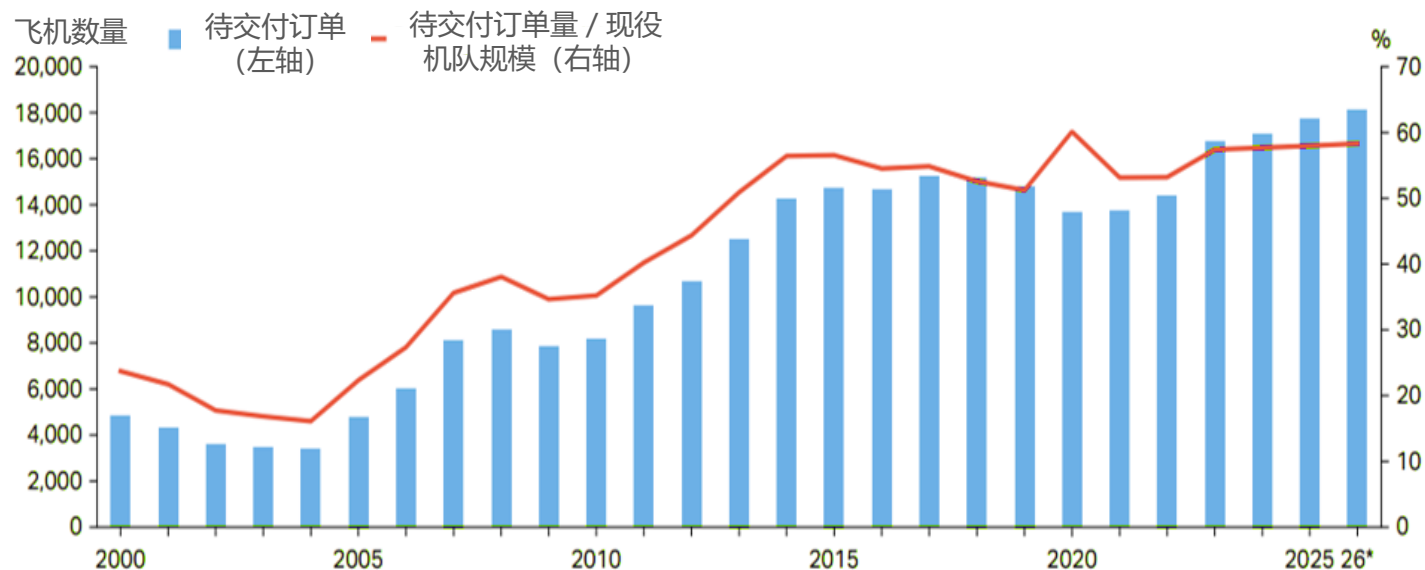
85.7 1.6% ↑
%
正班客座率
1H2026

注：1. 国内旅客运输量含港澳台航线。
数据来源：中国民航局，截至2026年6月30日。

4.3 订单积压再创新高，航空供应链承压延续

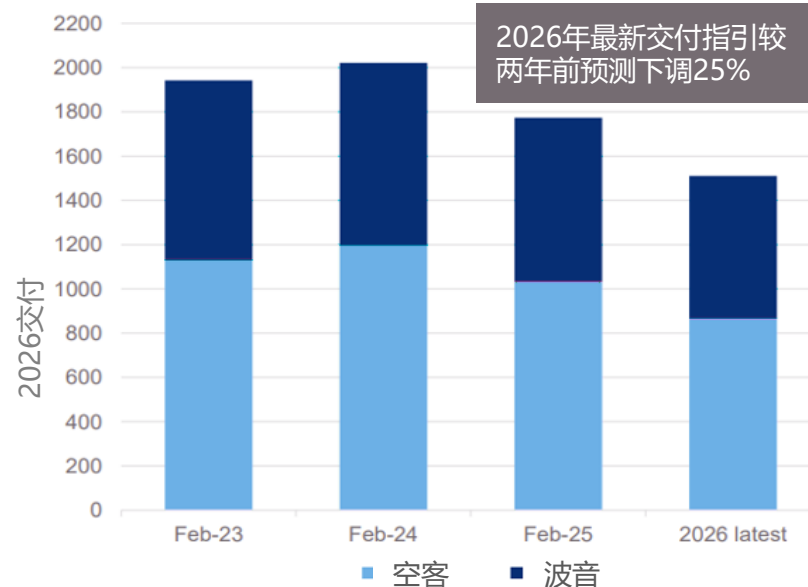
订单高企、交付承压，飞机供给短缺短期难解

- IATA数据表明，截至2026年5月，飞机积压订单总量达到18,100架，再创新高。积压订单数相当于现役机队规模的近60%。
- Cirium最新预测，空客与波音的交付预测被证明过于乐观，2025年实际交付量较2至3年前的预测低28%，2026年最新预测亦较两年前下调25%。
- 尽管两家制造商正逐步提升产量，但受发动机、零部件及总装供应链瓶颈影响，实际交付恢复速度仍低于此前预期，全球飞机供应缺口短期内仍难以显著收窄。



飞机订单积压量及其与现役机队规模的占比

数据来源: IBA insight, 2026年5月。



2026年全球飞机交付量预测²

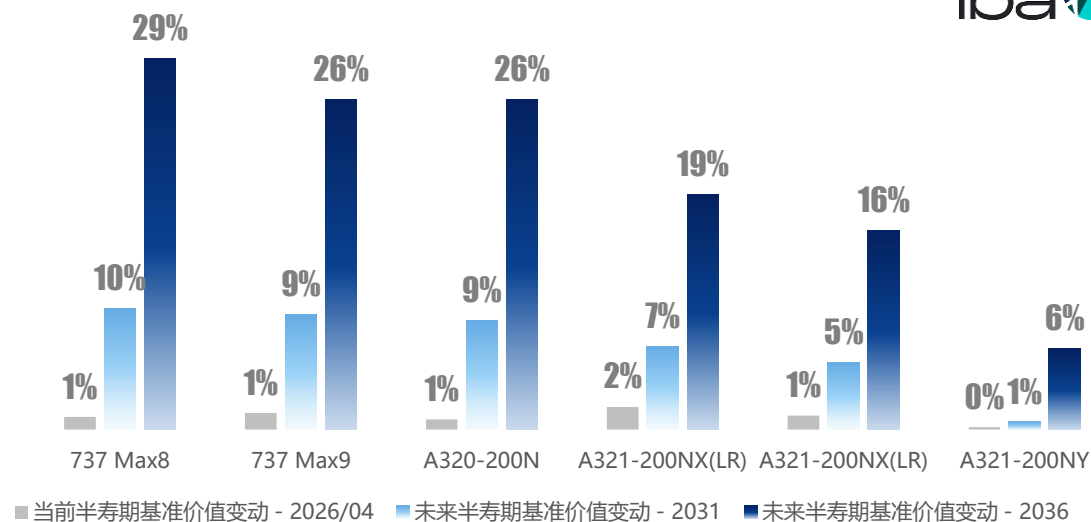
数据来源: Ishka Airfinance, 2026年7月。

4.4 供需失衡与成本重估，共同支撑窄体机资产价值韧性

窄体机基准价值获上调

- IBA上调新一代窄体机长期价值。主要窄体机型10年期增长超15%，主要受维修成本上升推动，尤其是发动机进厂维修及寿命限制件（LLP）价格持续上涨。

iba



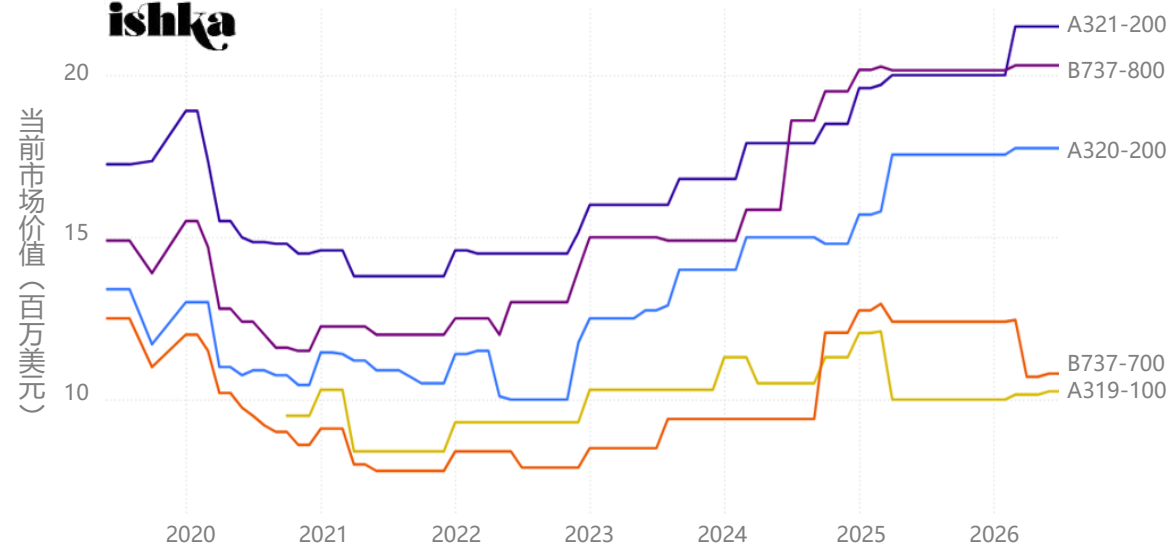
新一代窄体机半寿状态的基础价值变化¹

数据来源：IBA insight, 2026年5月。

中龄飞机价值同样坚挺

- Ishka数据显示，主流中龄窄体机价值保持坚挺。主要受供需失衡、GTF发动机问题导致A320neo系列大量停场，以及较高拆解价值等因素支撑。

ishka



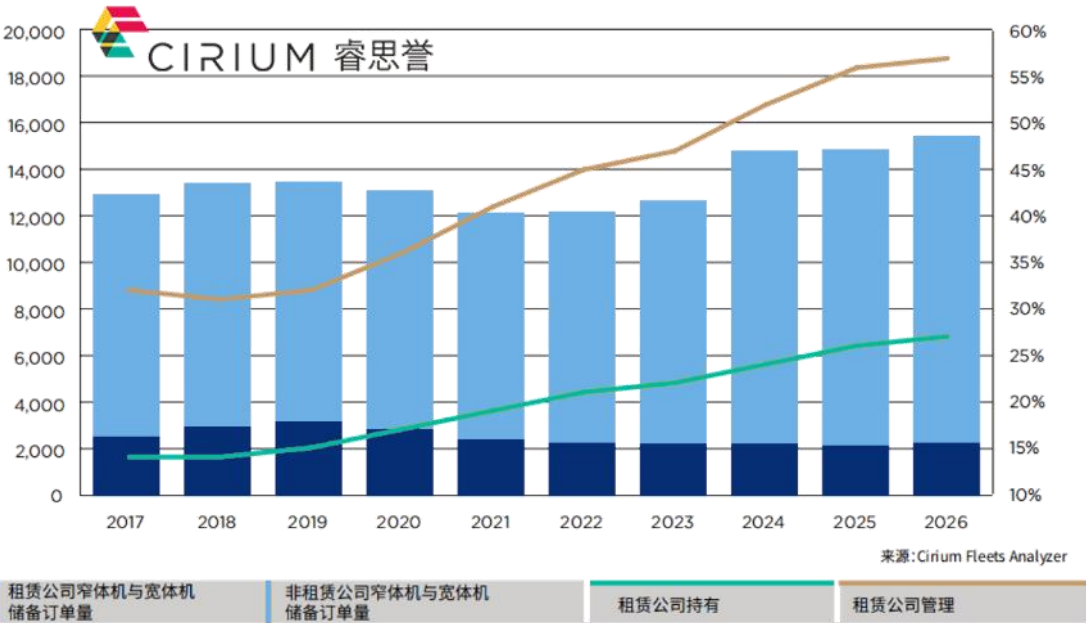
15年的窄体机市场价值趋势²

数据来源：Ishka Airfinance, 2026年7月。

窄体机资产加速向租赁商集中

- 航空出行需求恢复主要由窄体机推动，境内及区域航线恢复快于境外远程航线；新一代窄体机航程提升，也开始进入过去由宽体机运营的部分长航线市场。
- 截至2026年初，全球机龄10年及以下窄体机超过9,900架，租赁公司拥有约27%，最新一代核心机型接近30%；若计入管理机队，租赁公司占比约57%。
- 租赁公司持续增加更新、更可靠及高燃油效率机型。随着对核心机队资产控制力提升，其在需求旺盛、供应紧张的市场中影响力进一步增强。

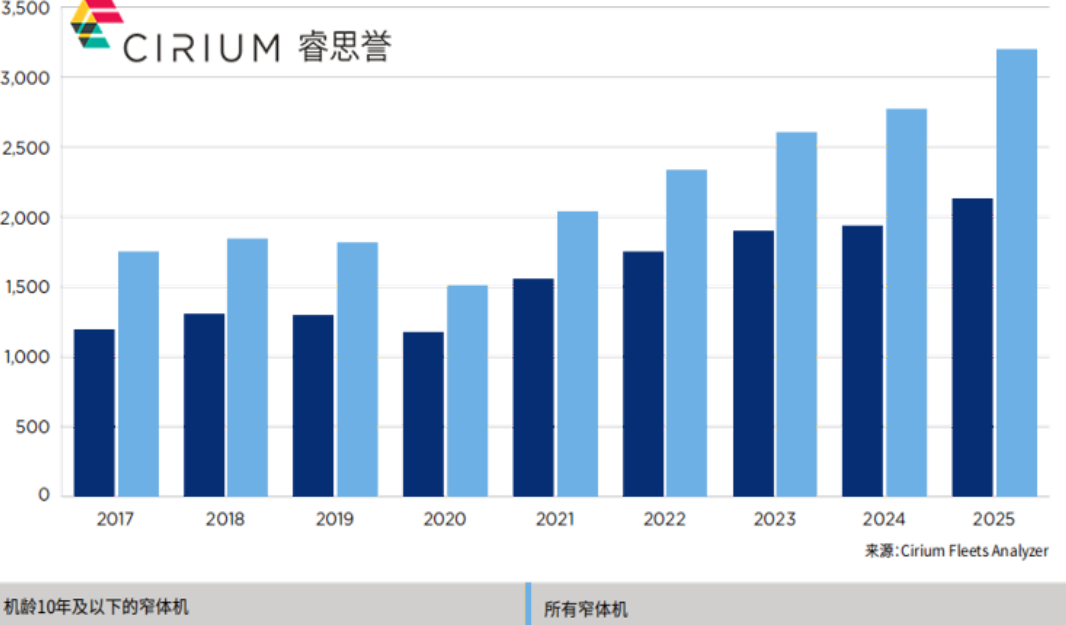
截至1月1日储备订单量



2017年-2026年租赁公司订单积压与窄体机拥有/管理规模变化趋势

数据来源: Cirium Ascend Consultancy, 2026年3月。

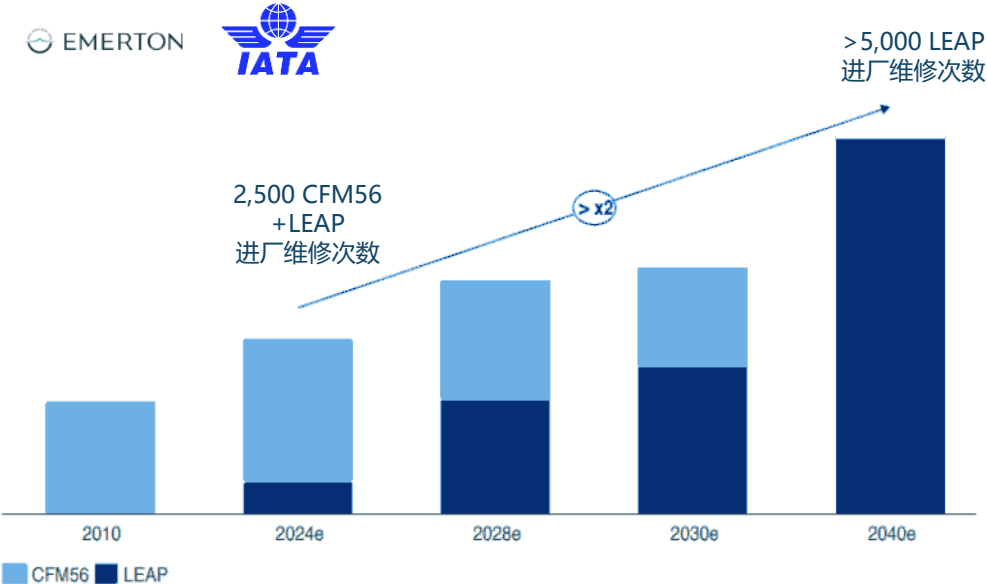
现役飞机数量



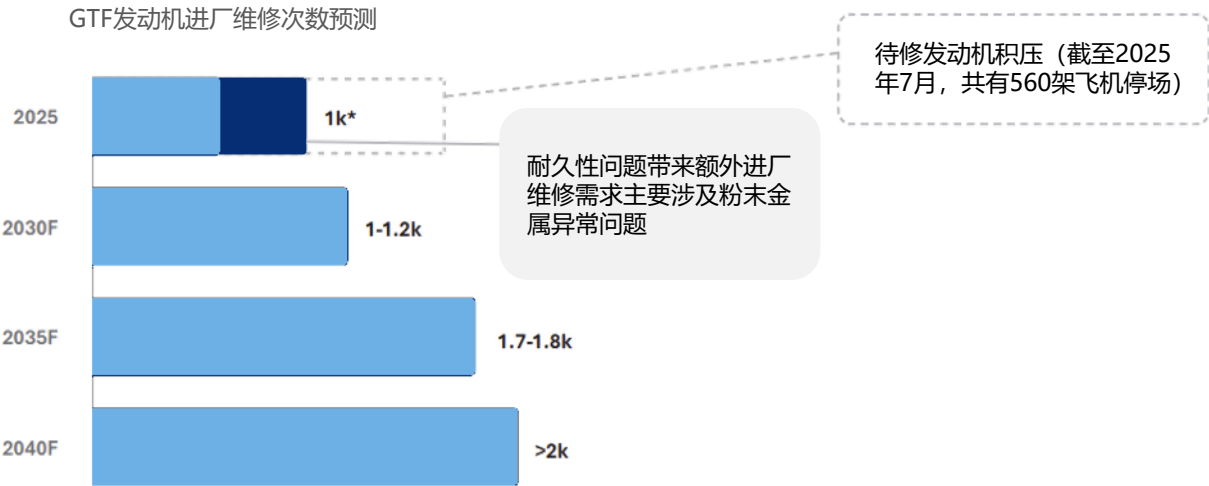
2017-2026年租赁商拥有的窄体机数量趋势

在翼时间不足与机队扩张共同推升MRO压力

- 目前的维修需求受到发动机尚未达到成熟阶段应有的在翼寿命的影响，导致大量维修积压。供应链瓶颈叠加MRO产能不足，维修周期延长、检修压力持续攀升，须大幅提升发动机 MRO供应链的韧性。
- 目前，CFM56 发动机进厂维修需求已处于峰值，而 LEAP 发动机的维修需求才刚进入快速增长阶段，预计将于 2040 年达到峰值。
- 2024-2040 年间，CFM56 与 LEAP 发动机合计年度进厂维修次数预计将增长逾一倍。与此同时，V2500 向 GTF (PW1100G) 的机队更新也将推动类似趋势。预计到 2040 年，LEAP 和 GTF 发动机年度进厂维修次数将分别超过 5,000 次和 2,000 次。



CFM和LEAP系列发动机进厂维修需求预测

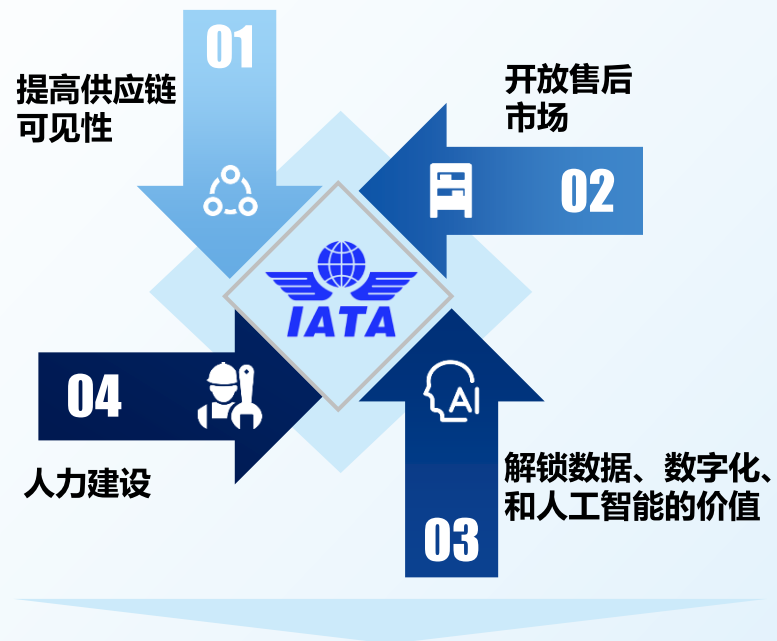


GTF系列发动机进厂维修需求预测

数据来源: IATA&Emerton, Single aisle aircraft engines MRO: Strategic levers to address supply chain challenges, 2026年6月。

4.7 航空供应链亟待破局，全生命周期一体化布局渐成趋势

IATA - 加强航空供应链¹



提高发动机零
部件供应能力

01



03

确保公平进入
MRO市场

保障长期
备件供应

02

04

采用全行业
最佳实践

租赁与后市场一体化布局渐成趋势



AerFin

ORIX Aviation 宣布收购航空售后与全生命周期服务商 AerFin。旨在应对全球供应链短缺和维修需求，将业务从传统租赁延伸至飞机拆解和二手可用件市场

2026年8月

AERCAP



AIRFRANCE
INDUSTRIES

KLM
Engineering &
Maintenance

ADAPTIVENESS®

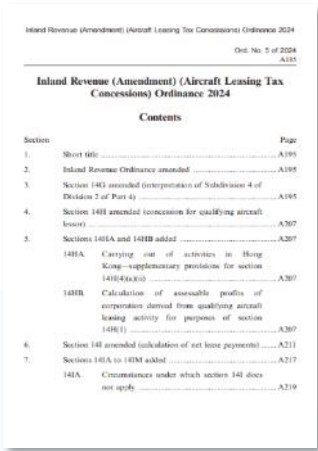
AerCap与AFI KLM E&M成立LEAP发动机合资平台，结合AerCap的发动机租赁能力与AFI KLM E&M的维修能力

2026年7月

4.8 资本加速布局航空后市场，产业价值持续重估

公告日期	标的公司	收购方	后市场细分赛道
2026/06/08	 Continental Aerospace Technologies, Inc.	A R C L I N E Arcline Investment Management LP	活塞发动机/备件/大修
2026/04/30	 First Aviation Services Inc.	 AMETEK, Inc.	MRO
2026/05/15	 International Aerospace Coatings, Inc.	 H.I.G. Capital, LLC	飞机喷涂/工程/资产管理
2026/05/11	 Aircraft Systems	 Sunvair, Inc.	部件MRO/起落架
2025/11/07	 Unical Aviation Inc.	 Satair USA Inc.	USM航材/拆解/仓储
2026/01/29	 Precision Aviation Group, Inc.	 VSE Corporation	MRO/航材分销/供应链
2026/01/16	 Victor Sierra Aviation Holdings LLC / Jet Parts Engineering, LLC	 TransDigm Group Incorporated	PMA/MRO/替代件
2026/02/12	 Kadex Aero Supply Ltd.	 Chorus Aviation Inc.	航材分销/维修大修/USM 协同

数据来源：公开信息，中飞租赁整理。



《2024年税务（修订）
（飞机租赁税务宽减）条例》

2024年3月

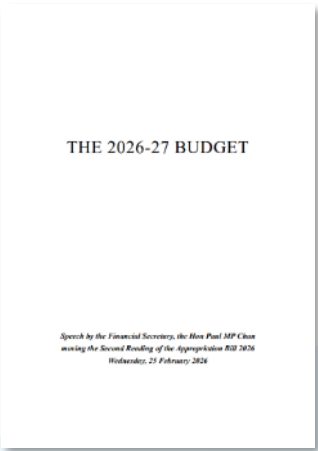
进一步优化了飞机租赁税务优惠制度，将“飞机租赁业务”的定义由传统整机租赁扩展至更广义的航空租赁业务，不再局限于向航空公司提供飞机租赁服务，为航空资产管理及相关航空后市场业务的发展提供了更完善的税务支持。



《2025年施政报告》

2025年9月

政府已与一家欧洲领先航空服务企业达成合作意向，引入该企业落户香港，提供飞机拆解、高价值飞机零部件回收及贸易等服务，并与香港国际航空学院合作培训相关人才。



《2026-27 财政预算案》

2026年2月

香港机场管理局正与一家国际领先的飞机服务公司推进合作，在香港提供飞机拆解及零部件回收等专业服务，从而将香港发展成为亚洲首个飞机部件处理及交易中心。

谢谢

【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)。