

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年中期业绩

2023.08





目录

01 / 业绩亮点

02 / 财务亮点

03 / 运营亮点

04 / 行业展望

1.1 2023年上半年业绩及运营表现稳健

截至2023年6月30日止六个月，单位：港元

23.3 ^{+23.0%}
亿

总收入持续增长

2.0 亿

股东应占溢利
显著改善

营收强劲 持续派息

22.8 ^{+65.6%}
亿

EBITDA迅速提升

4.14 港元

每股累计派息¹
无间断连续派息18次
(自上市以来)

注：1、含建议派发2023年中期股息每股0.15港元。

截至2023年6月30日

189 ^{+13架}
架

机队规模

162架自有 + 27架代管
(包含涉及俄罗斯航司的2架飞机)

213 架

订单簿²

优质资产 运营稳健

100%

机队出租率¹

(自有机队)
(不含已减记之2架飞机)

90%

窄体机占比

(自有机队)

注：2、其中64架的购买承诺将代位于DAE，详见中飞租赁2023年8月14日公告。

截至2023年6月30日

42 ^{+4间}
间

航司客户

20 ^{+3个}
个

国家和地区

全球拓展 绩优客户

100.6%

租金回收率³

(同比提升7个百分点)

11.8%

租赁收益率⁴

(经调整)

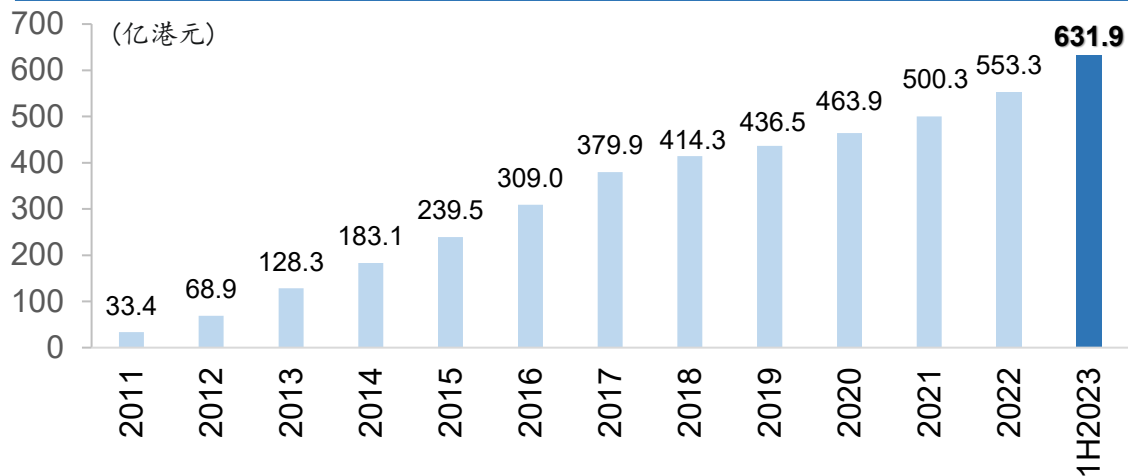
注：3、指所收取租金除以账单金额

4、租赁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。

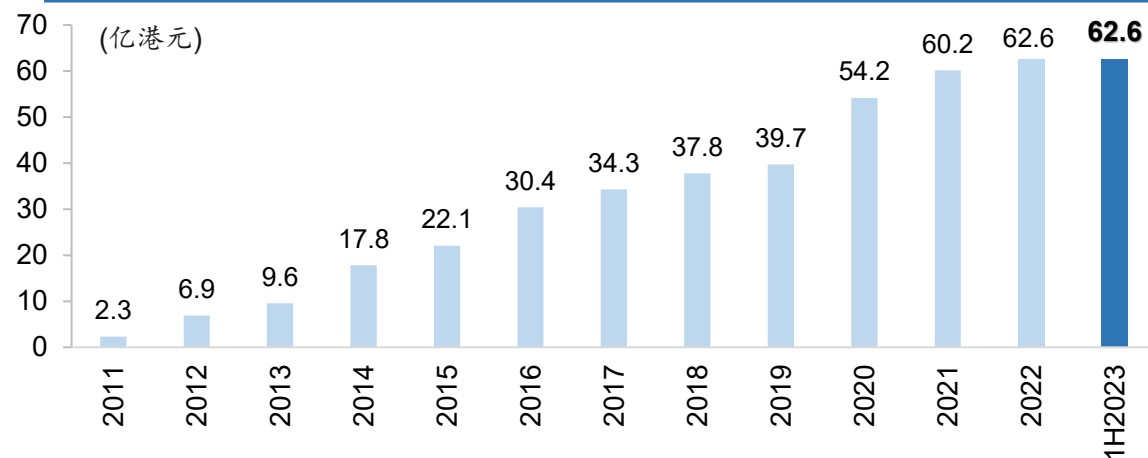
1.2 长期资本管理稳健



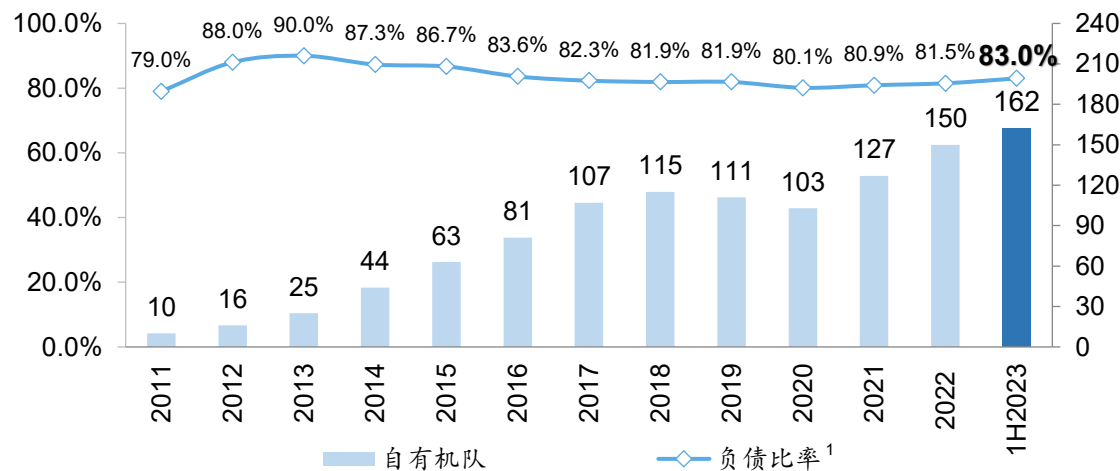
总资产持续增长



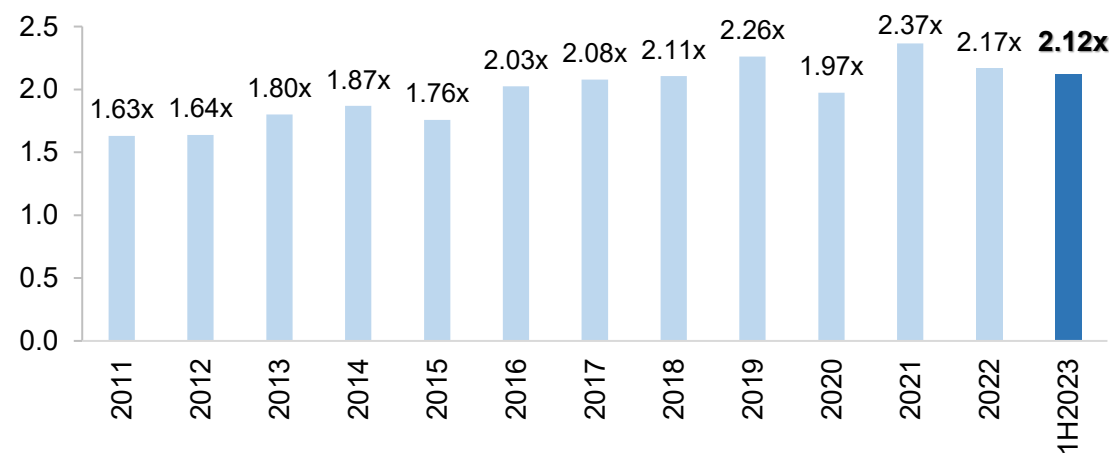
净资产平稳



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：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

1.3 致力于提升国际信用评级至投资级

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)

MOODY'S

Ba1 (稳定)
企业家族评级 (展望)

中诚信国际
CCXI

AAA (稳定)
主体信用等级 (展望)

FitchRatings

BB+ (稳定)
长期发行人评级 (展望)

获上调

中飞租 (天津)

中飞租赁

- 优化资产组合
- 资产包交易及代位
(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

上调至

国际评级目标

投资级



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6月)
- 提供备用循环信用额度**9,400**万美元



1.4 助力国产飞机海外商业化运营

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。



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6月

- 再向印尼翎亚航空交付**第二架ARJ21飞机**

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**

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

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





目录

01 / 业绩亮点

02 / 财务亮点

03 / 运营亮点

04 / 行业展望

2.1 2023年上半年业绩摘要

百万港元	1H2023	1H2022	变化
总收入	2,326.3	1,890.8	23.0%
期内溢利	306.9	(70.4)	NA
本公司股东应占(亏损)/溢利	201.2	(130.2)	NA
EBITDA	2,284.6	1,379.5	65.6%
每股盈利(基本)(港元)	0.270	(0.175)	NA
每股中期股息(港元)*	0.15	0.15	NA

注：*派息比例55.6%。

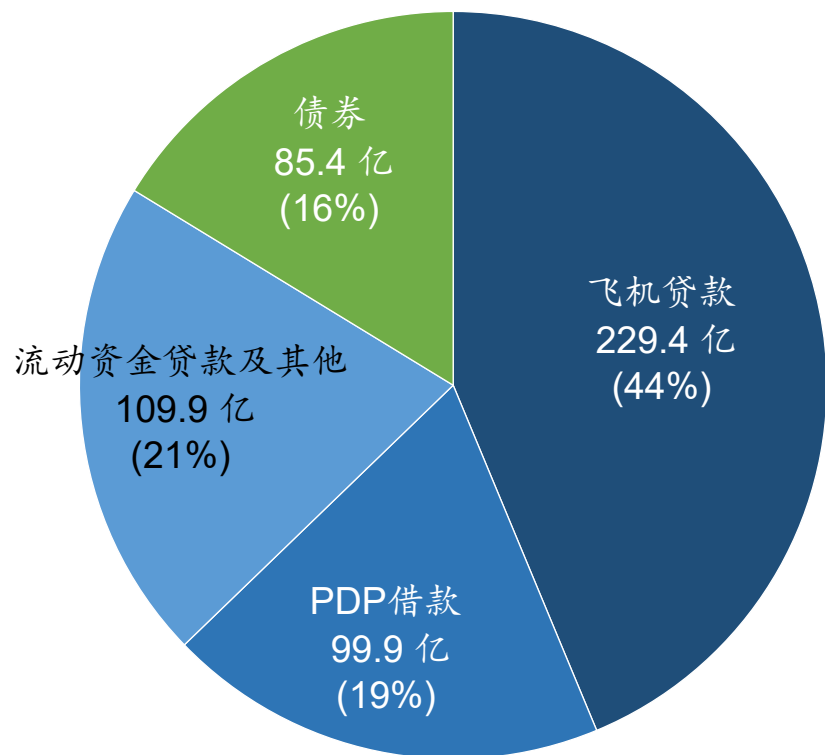
2.2 收入稳健增长

百万港元	1H2023	1H2022	变化
总租赁收入	2,056.5	1,653.8	24.3%
融资租赁收入 (2023上半年: 49架飞机 vs. 2022上半年: 49架飞机)	296.6	284.4	4.3%
经营租赁收入 (2023上半年: 113架飞机 vs. 2022上半年: 89架飞机)	1,759.9	1,369.4	28.5%
飞机交易及飞机零部件贸易净收入	44.7	66.5	(32.8%)
政府支持	100.1	94.9	5.5%
贷款予联营及合营公司的利息收入	56.8	52.7	7.8%
来自CAG投资平台资产管理服务费用	9.3	8.4	10.7%
其它收入	58.9	14.5	306.2%
总收入	2,326.3	1,890.8	23.0%

百万港元	1H2023	1H2022	变化
利息开支 (2023年6月末计息债务总额达525亿港元，较2022年6月末的442亿港元增加19%；2023年上半年3个月LIBOR平均为5.55%，较2022年上半年上升437个基点)	(1,075.9)	(757.9)	42.0%
折旧 (2023上半年: 108架飞机 vs. 2022年末: 97架飞机)	(748.0)	(590.7)	26.6%
其他经营开支	(199.6)	(192.4)	3.7%
经营开支总额	(2,023.5)	(1,541.0)	31.3%

计息债务总计**525亿港元** (截至2023年6月30日)

其中，人民币借贷占比为**22.3%**，未来或↑
国内市场利率环境相对稳定、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



- 2023年上半年新增/续期融资额度 **>145** 亿港元
- 继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

- 流动性充裕

102 亿港元

现金及银行结余62亿
+未提取借贷融资40亿
(截至2023年6月30日)

17 **+16.0%**
亿港元

经营净现金流
(1H2023)

23 **+65.6%**
亿港元

EBITDA
(1H2023)

利率风险管理

- 在2023年6月末525亿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240亿港元浮动利率贷款对现金流有影响，当中只有103亿港元或不足**20%**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1%	240	(103)
若美元利率下跌1%	(240)	103

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)

2023年6月30日

未对冲人民币负债净额

3,466.5

外汇风险敏感测试

(百万港元)	除所得税前溢利
若人民币*升值10%	(374.5)
若人民币*贬值10%	374.5

注：*以1美元=7.25人民币为基准。



目录

01 / 业绩亮点

02 / 财务亮点

03 / 运营亮点

04 / 行业展望

3.1 审慎机队管理

1H2023

13 架

交付新飞机数量

1 架

资产包出售飞机数

26 架

新签署租赁意向书

2H2023

8 架

预计交付新飞机数量

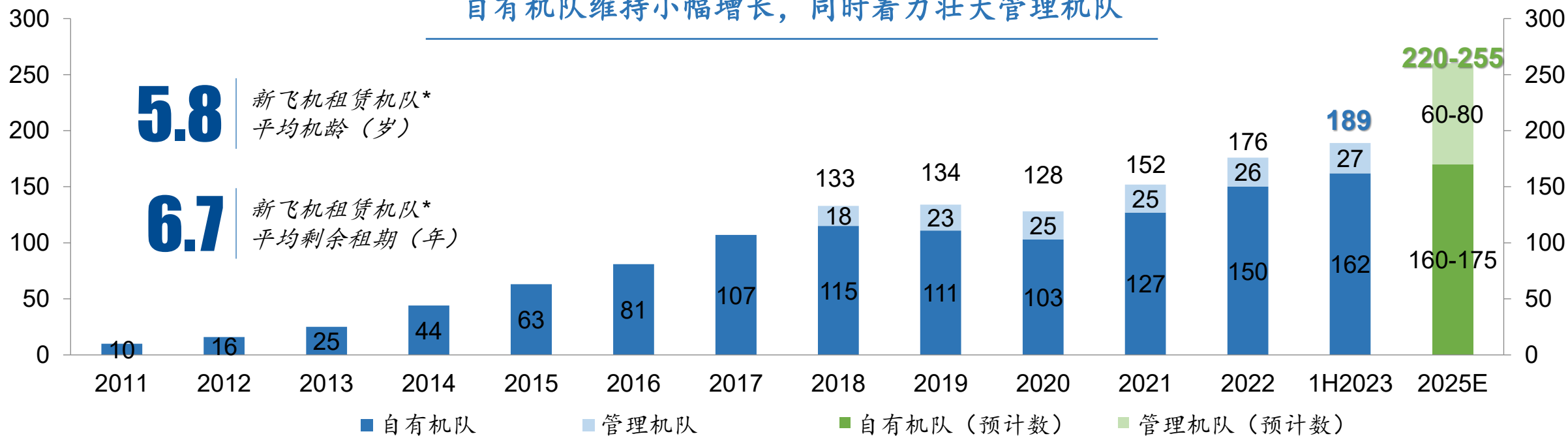
10 架

预计完成资产包出售

21 架

已锁定资产包出售(意向)买家

自有机队维持小幅增长，同时着力壮大管理机队



注：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机队机龄12岁以下的飞机

3.2 灵活机队策略持续优化机队组合

新一代窄体机型为主的机队组合

(截至2023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	85	17	-
	A320 NEO系列	窄体	37	6	120
	A330 CEO系列	宽体	13	1	-
波音	B737 NG系列	窄体	23	2	-
	B737 Max系列	窄体	1	-	65 ²
	B787系列	宽体	1	1	-
中国商飞	ARJ21	支线飞机	2	-	28
总计			162	27	213

高质量可持续增长策略

飞机制造商长期战略合作伙伴
助力施行更灵活的机队策略

充足空客订单均为新一代节能机型
紧抓中国及海外市场反弹机遇
助力全球航司退旧换新，节能减排

维持现有波音机队合作
积极关注波音公司的各系列飞机
继续携手拓展各类市场机遇

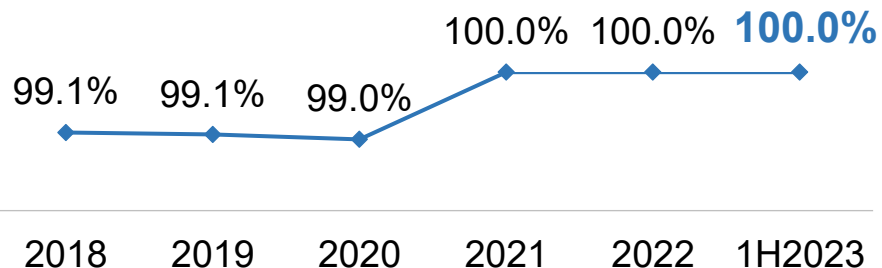
加强与中国商飞全产业链的战略合作
把握国产飞机海外商业化运营机遇

注：1、含涉及俄罗斯航司的1架A320系列及1架B737系列飞机。

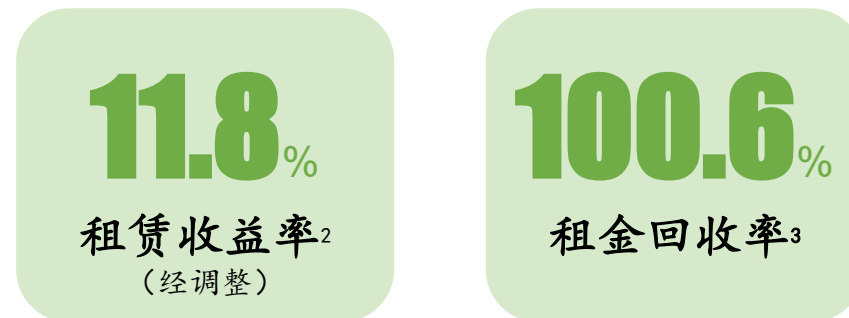
2、其中64架的购买承诺将代位于DAE，详见中飞租赁2023年8月14日公告。

3.3 运营表现稳健

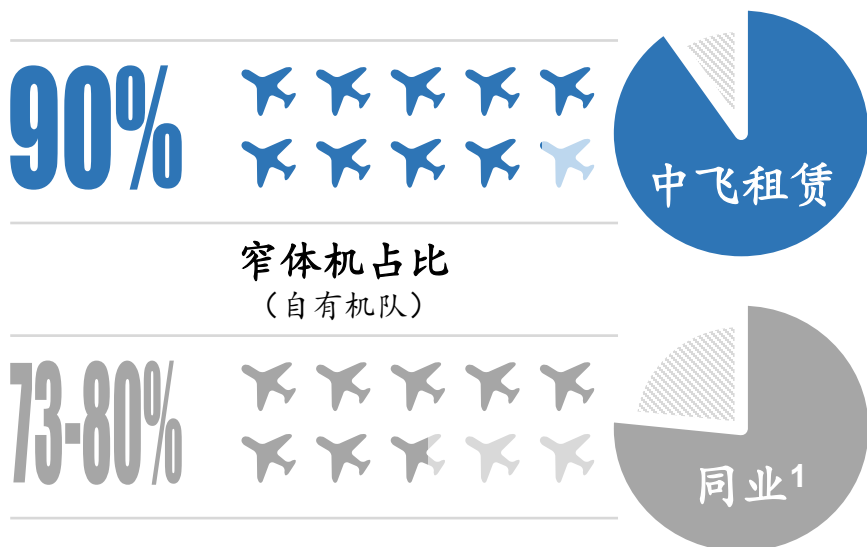
机队出租率维持同业¹最佳



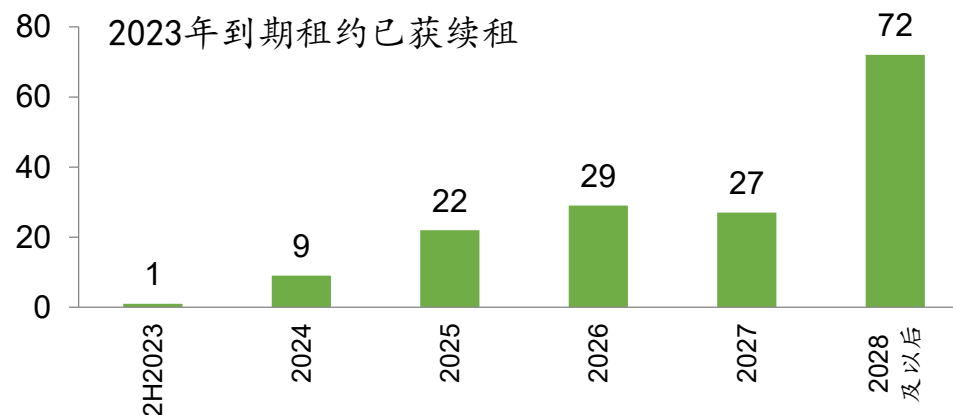
租赁收益率维持双位数，租金回收进展良好



机队以窄体机为主，流动性高、价值稳定



到期租约分布



注：1、仅包括机队超过100架飞机且已上市租赁商，即AirLease、AerCap和BOCA；

注：2、租赁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。

3、指所收取租金除以账单金额。

3.4 全球拓展优质客户群

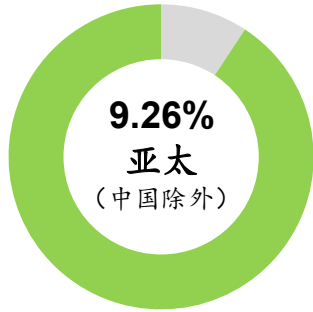
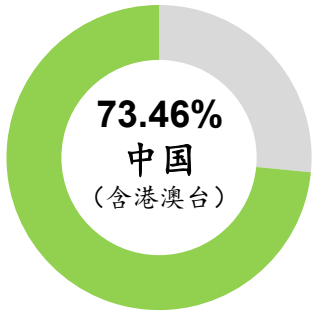
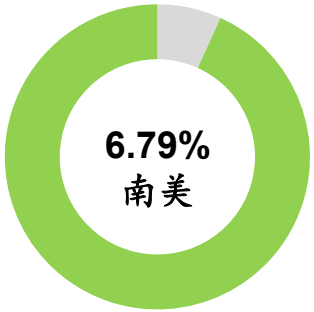
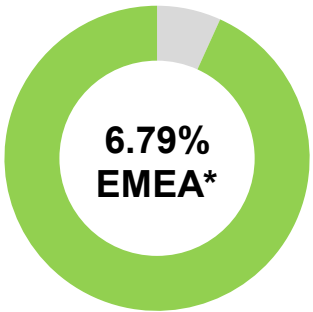
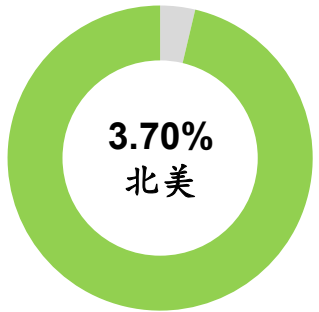
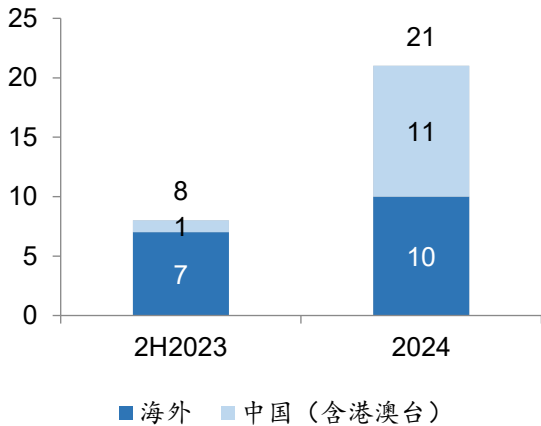
- ✓ 中国是中飞租赁的主要市场及大本营
- ✓ 未来将积极在全球加速发展的地区拓展优质新客户
- ✓ 取回飞机已成功转租约旦航空 (Royal Jordanian)、拉美航空 (LATAM) 等载旗/一线航司
- ✓ 于2H2023及2024年内计划交付飞机均已配租[#]，其中约六成将出租予海外航司客户，包括美联航 (United Airlines)、边疆航空 (Frontier)、印度航空 (Air India)、拉美航空 (LATAM) 等载旗/一线航司

42间航司

20个国家和地区

(截至2023年6月30日)

2H2023及2024年计划交付飞机
主要配租予海外航司



注：[#]已签署LOI或LA，不含将代位于第三方之飞机
*含涉及俄罗斯航司的2架飞机
地域分布按占有飞机数量的比例，截至2023年6月30日

资产包交易经验丰富，发展根基稳固

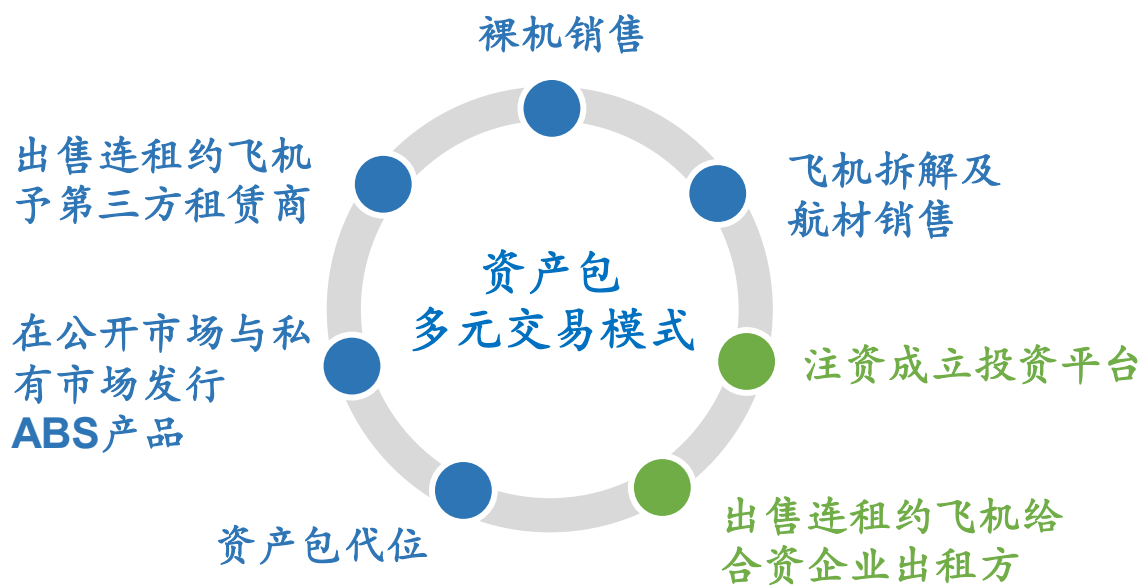
110+
架飞机

累计交易数量

400+
亿港元

累计交易总额

(自上市以来所有交易模式总计)
(截至2023年6月30日)



资产包交易具多重助益

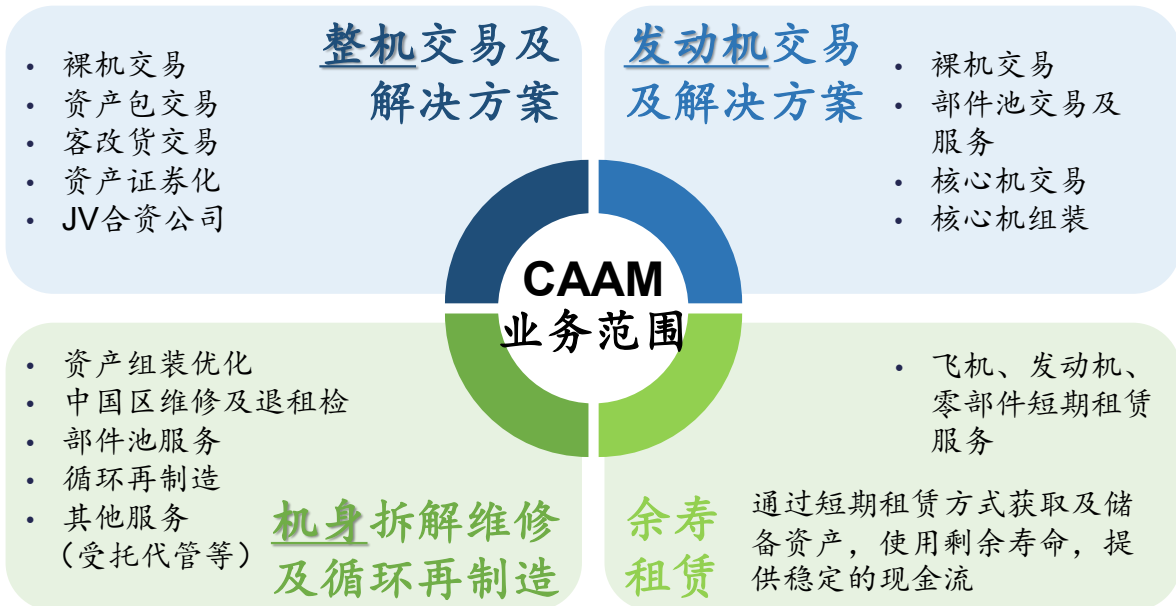
- 持续提供交易收益
- 与不同类型的合作伙伴有更多的商业往来
- 提升资本利用率，提高净资产回报率和降低负债比率
- 优化机队组合
- 未来将适市场情况把握飞机交易机会，同时稳步扩大管理机队规模，强化资产管理人角色，在投资人中建立口碑和履历，使管理费成为公司另一主要收入来源和增长动力

已建立多元化平台，资产管理能力获投资人认可

管理平台	CAG	茅台JV	河南航投JV	总计
于2023年6月30日	23	2	2	27

3.6 联营公司CAAM再续发展，业务能力持续精进

专注航空后市场 中老年飞机一站式服务



四条业务线串联协同

早前协助中国国际航空股份有限公司退出5架B737NG系列老飞机后，于2023年上半年完成综合处置方案，顺利通过部件互换、「客改货」、资产包交易、飞机拆解、串发、部件维修及销售等一系列复杂的再循环解决方案最大化挖掘剩余资产价值。

持续完善和提升牌照优势

- 本集团旗下MRO合资公司中龙欧飞于23年6月取得了中国民航局A320系列飞机3C（36000FH/24000FC/108MO）及以下定检维修能力的资质许可，维修保养业务能力再上新的台阶。

业务范畴	中国资质/许可	国际资质/许可
飞机拆解	<ul style="list-style-type: none"> 中国民航局CCAR-145飞机拆解MRO许可证（首家获此认证的飞机拆解机构） 	<ul style="list-style-type: none"> FAA美国联邦航空管理局FAR 145 维修许可 AFRA 航空器机队回收协会成员
飞机维修	<ul style="list-style-type: none"> 中国民航局CCAR-145-R3《民用航空器维修单位合格审定规定》合格资质；145部A320系列（包括A320neo及A320ceo系列）3C检 B737NG系列定检维修许可 	<ul style="list-style-type: none"> 美国联邦航空管理局145认证单位 欧盟EASA 145部、M部、21部、147部维修认证
二手航材销售	<ul style="list-style-type: none"> 中国民用航空维修协会 (CAMAC) - 《航材分销商资质》证书 	<ul style="list-style-type: none"> ASA 美国航空设备供应商协会会员 ISTAT 国际运输类飞机贸易协会会员



目录

01 / 业绩亮点

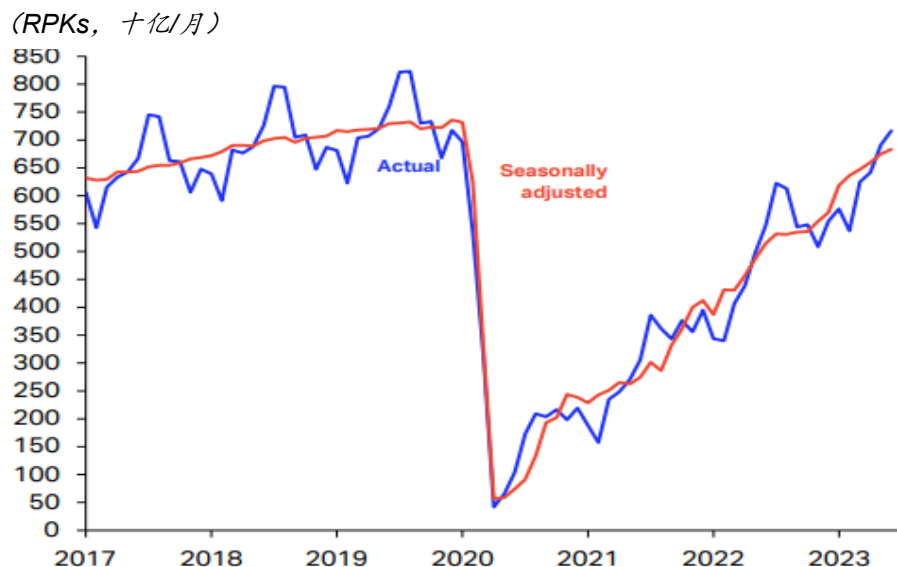
02 / 财务亮点

03 / 运营亮点

04 / 行业展望

- 2023年上半年，全球航空客运总量（按收入客公里数或RPKs计算）较去年同期增长了47.2%。强劲的复苏趋势持续到6月，6月乘客流量同比增长了31.0%，达到了疫情前水平的**94.2%**。
- 得益于主要国内市场的强劲表现，2023年6月国内市场客运量同比增长了27.2%，**超过了疫情前水平**，较之**增长5.1%**。
- 2023年上半年，**亚太地区**航空公司迎来了**强劲复苏**，乘客流量较2022年增长了125.6%。这一复苏主要得益于中国（该地区最大的客运市场）的重新开放。
- 根据国际民航组织（ICAO）最新预测，未来20年内全球航空需求将以平均**每年4.3%**的增长率增加。
- IATA近期上调航空业2023年前景展望，预计行业盈利能力将会增强，2023年行业净利润将达到98亿美元，是其早前预测的**两倍多**。

全球航空市场需求持续复苏



资料来源：IATA《航空客运市场分析》，2023年6月

	2023年6月同比变动		2023年6月较2019年同期变动	
	RPK	ASK	RPK	ASK
全球市场	31.0%	28.8%	-5.8%	-5.5%
国际市场	33.7%	31.7%	-11.8%	-13.2%
国内市场	27.2%	24.7%	5.1%	8.7%
亚太地区	90.1%	73.3%	-12.4%	-10.4%
非洲	31.8%	40.5%	-9.8%	-6.9%
欧洲	13.0%	11.5%	-4.9%	-5.3%
拉丁美洲	18.7%	17.1%	2.6%	3.6%
中东	28.3%	24.5%	-4.5%	-8.1%
北美	12.9%	13.8%	0.6%	0.8%

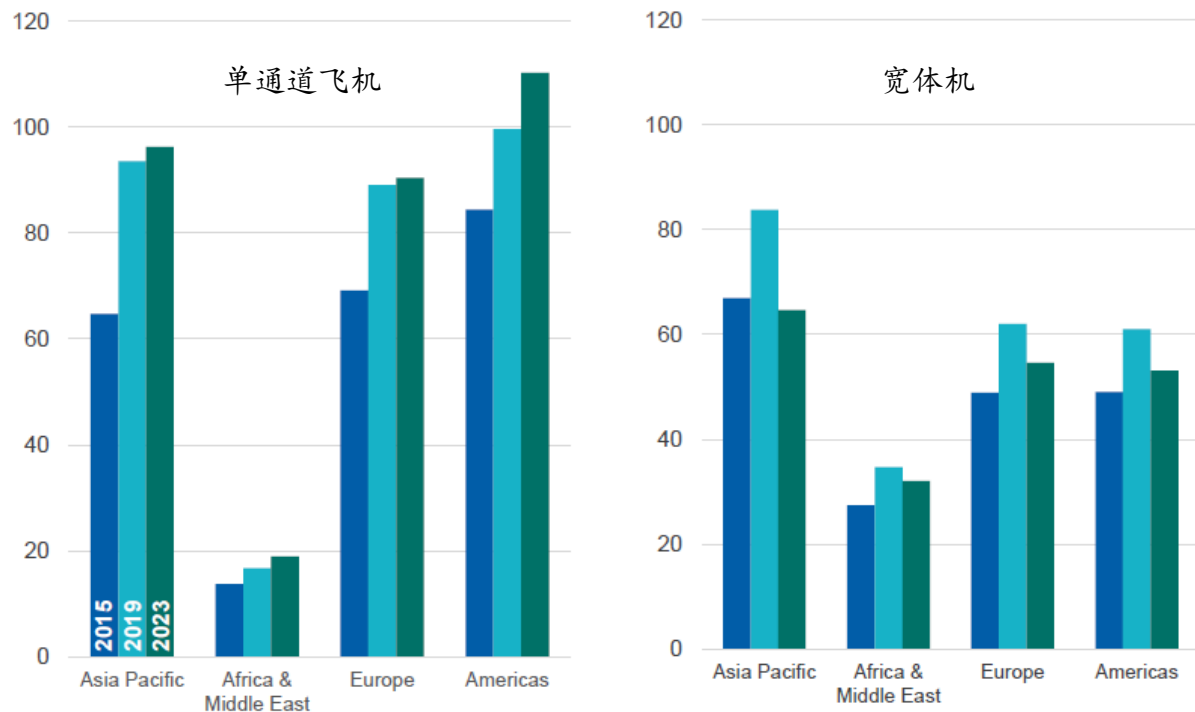
4.2 窄体机需求强劲，增速快

全球窄体机市场已完全恢复，超越2019水平

- 以可用座位英里数（ASM）计算，全球窄体机市场已完全恢复，而宽体机市场则恢复至疫情前85%水平

单通道飞机及宽体机恢复情况

单位：十亿ASMs

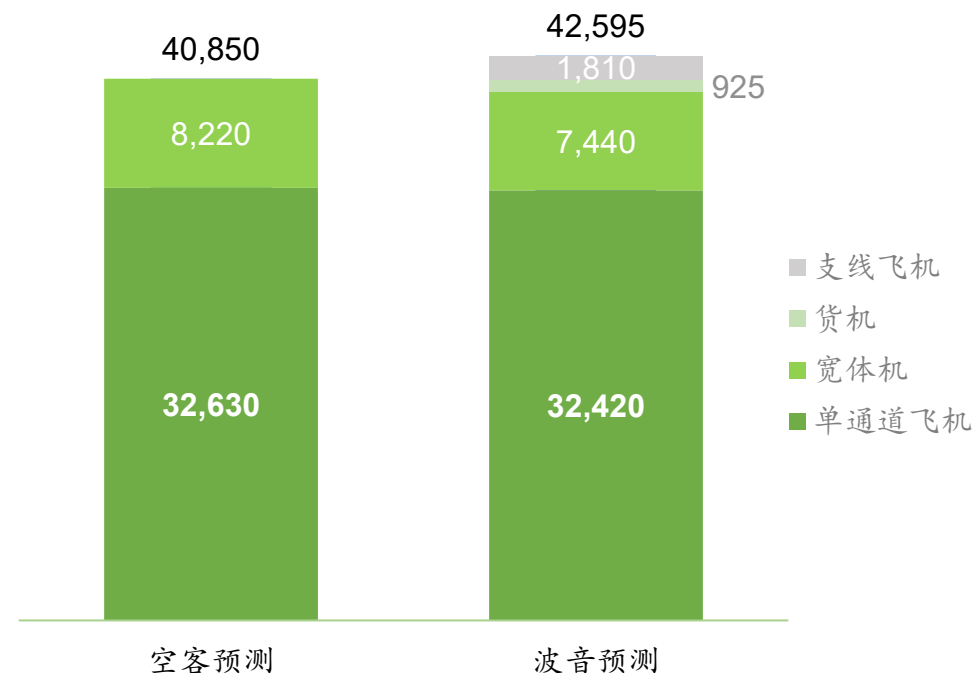


资料来源：波音《商业市场展望2023-2042》

未来全球窄体机需求庞大

- 空客在《全球市场预测2023》中预计未来20年全球将需要**32630架**单通道飞机，占全球飞机需求的80%；与波音《商业市场展望2023-2042》中的预测相当。

2022-2041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》。

4.3 飞机价值及租金持续走高

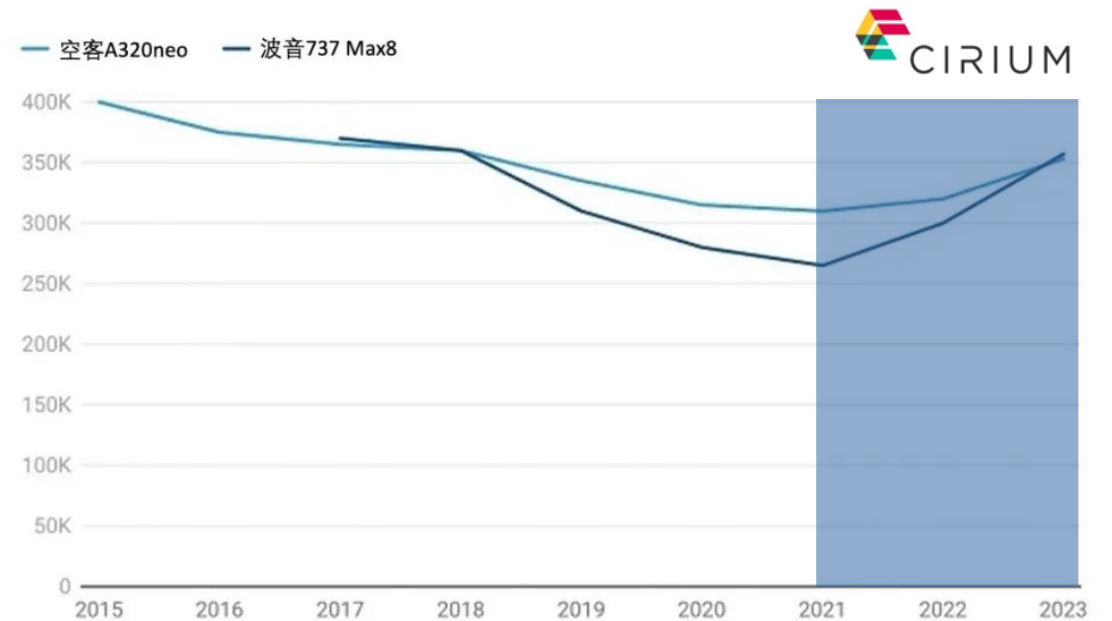
- 租金方面，市场需求强劲复苏，加之供应商产能提速不及预期、飞机持续供应不足，叠加加息周期等因素影响下，飞机价值和租金在过去两年呈持续增长态势，窄体机租金更是不断攀升，复苏迅猛。
- 根据Cirium分析，乘客需求的回升，加上新飞机供应的限制，似乎已经将飞机租赁的定价权从航空公司转移到了租赁公司。

机队加权平均市场价值与基准价值比率



资料来源: Cirium。

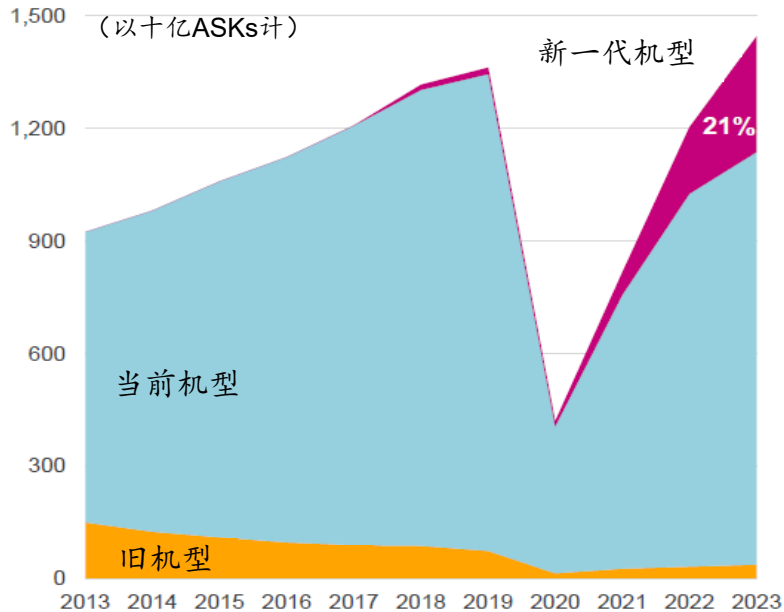
新一代窄体机月租金（以美元计算）变动



4.4 飞机退役及机队更新需求高

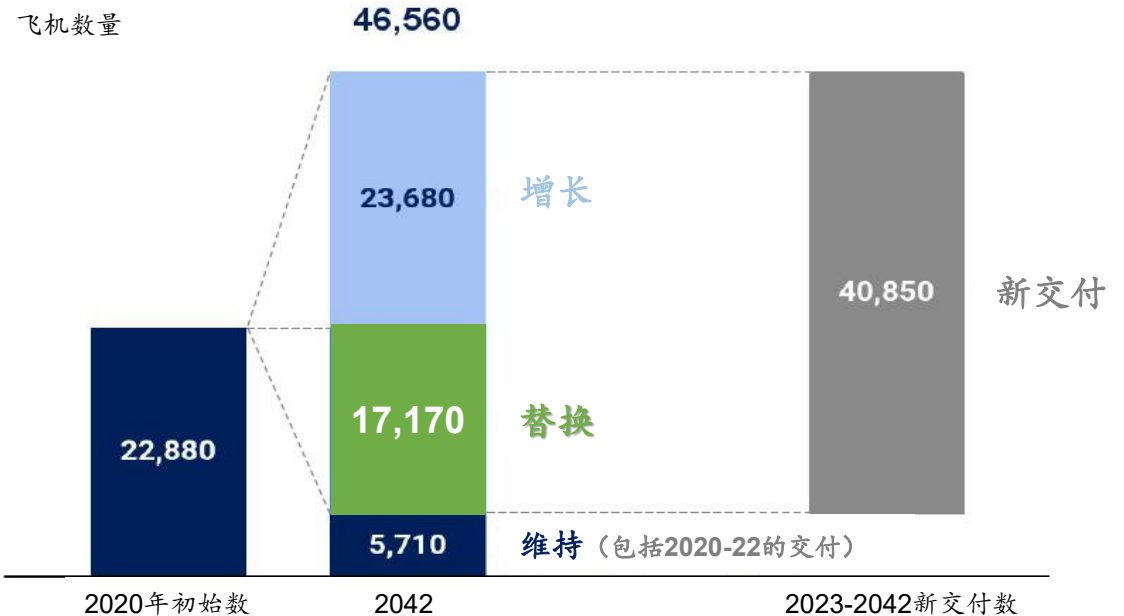
- 根据Oliver Wyman数据，随着航空公司采用新一代高燃油效率机型，全球商用飞机的平均机龄在未来十年将大幅下降，带动每年平均退役量比前一个十年**增加20-25%**。空客及波音最新报告预测，未来20年预计将有约**17000-21,000架飞机退役并被替换为新飞机**。
- 随着航空业整体迈向绿航运营，航空公司需要最新、最高效和排放最低的飞机。
- 根据空客及波音最新预测，未来20年全球机队将近乎翻倍，其中近**半数**的新飞机交付来自**机队更新替换**。空客数据显示，目前全球现役机队中仅有**25%**的飞机是新一代机型，剩余**75%**飞机仍为高能源成本的机队。这一数据在窄体机机队中更明显。波音报告指，窄体机机队更新正在加速进行。目前，全球现役单通道机队中仅**21%**为新一代机型

新一代机型占全球单通道飞机计划运力比例上升



资料来源：波音《商业市场展望2023-2042》

2023-2042年全球机队更新替换需求高

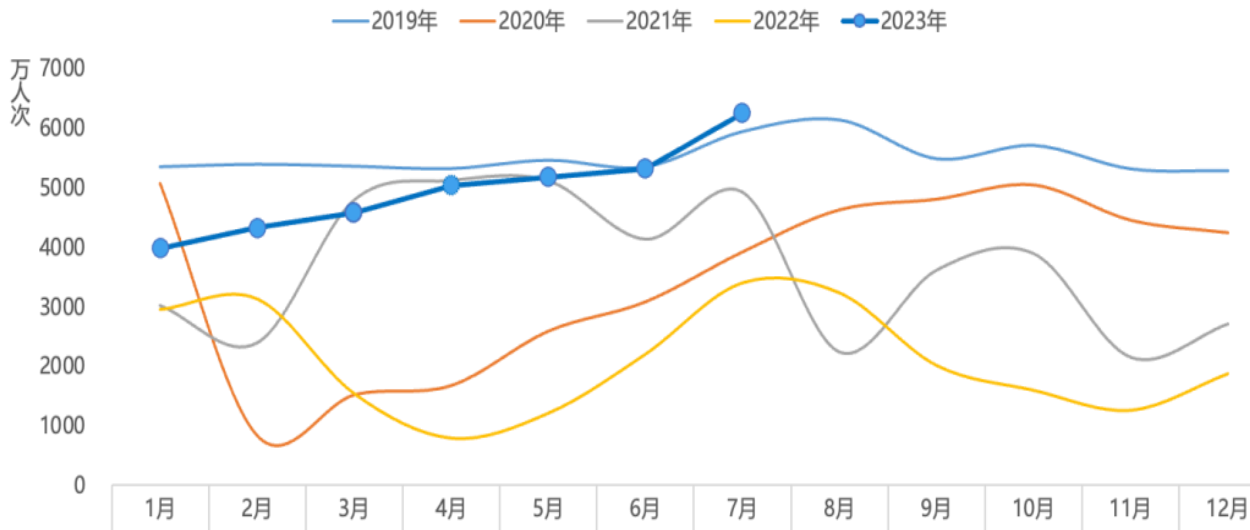


资料来源：空客《全球市场预测2023》。

4.5 2023年以来中国民航业持续复苏向好

- 中国民航局最新数据显示，2023年上半年，中国民航共完成运输总周转量531.3亿吨公里、旅客运输量2.84亿人次、货邮运输量327.6万吨，分别为2019年同期的84.6%、88.2%、93.1%，行业运输生产基本恢复至2019年同期水平。
- 7月，暑期旺盛需求推动航空运输市场持续增长，全行业共完成运输总周转量113.7亿吨公里，同比增长67.1%，运输规模连续8个月回升，行业总体运输规模**首次超过疫情前**水平。完成旅客运输量6242.8万人次，同比增长83.7%，较2019年同期增长5.3%，**创民航月度历史新高**。
- 其中，国内航线共完成旅客运输量5907.5万人次，环比增长16.8%，同比增长74.6%，客运规模超过2019年同期的12.1%；国际客运市场仍处于恢复阶段，共完成旅客运输量335.3万人次，环比增长32.6%

2019-2023民航旅客运输量月度趋势



数据来源：民航局、航班管家DAST。

国际航线有望加速恢复

138 ⁺⁷⁸
个国家

中国出境团队游
目的地

24 ^{~翻倍}
班次/周

中国航司可执行
中美往返直航航班

- 中国文化和旅游部8月10日公布第三批出境团队游和“机票+酒店”业务名单，其中包含美国、日本、韩国、土耳其、比利时、德国、挪威、瑞士、英国和澳大利亚等目的地，出境跟团游国家由60个扩展至138个。
- 8月11日美国交通部发布新指令，自2023年9月1日起，允许中方航司每周执行最多18个中美往返直航客运航班。自2023年10月29日起，增加至每周24班，这一数量将较目前正在执飞的中美航班数量翻倍。

民航“十四五”规划：2023-2025年是增长期和释放期

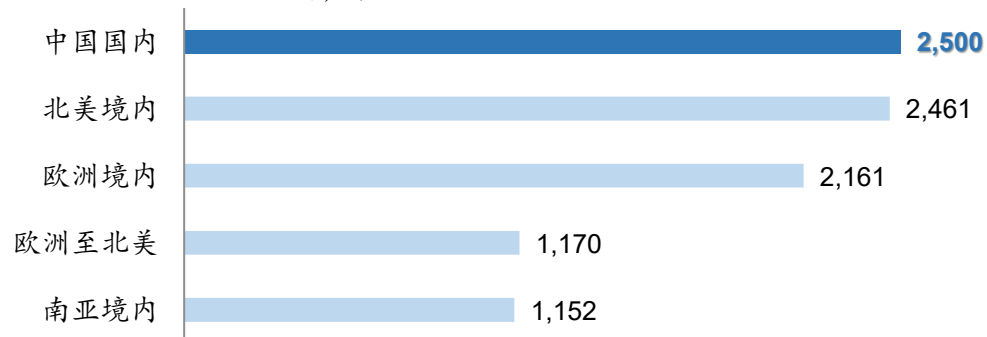
- 十四五时期，运输总周转量，旅客运输量将实现年均**17%**的增长率，到2025年分别达到1750亿吨公里和9.3亿人次。主要发展目标是中国将实现从单一航空运输强国向多领域民航强国跨越的战略目标，实现航空公司全球领先。

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，2019至2042年年均复合增长率将达**5%**。到2042年，中国的人均乘机次数将从0.5次（2019年数据）增加到**1.7次**。

2042年全球客流量预测前五位

（按收入客公里（RPK）计，单位：十亿）

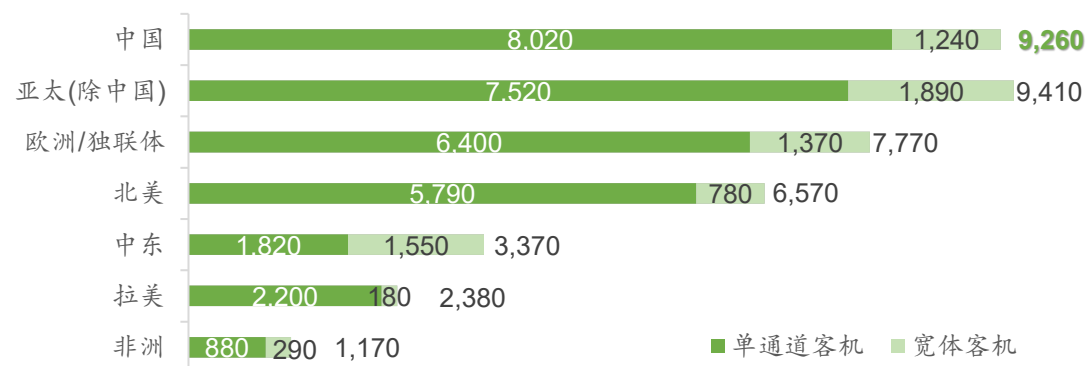


资料来源：波音《商业市场展望2022-2041》。

中国民航发展迅速预计带来庞大客机及货机需求

- 根据国家发改委出台的《十四五民用航空发展规划》中对于航空运输市场增长计划，预计2025年末机队总数将达到5125架，5年期间预计需新增约1300架客机，加上老旧飞机退役置换约400架，合计新飞机总需求超过**1700架**，其中以租赁方式引进的数量约50%，约**850架新飞机租赁需求**。
- 空客预测，到2042年中国将需要**9260架新客机**，占全球同期新交付客机总量的23%，**将成为客机交付单一国别最大市场**。
- 货机方面，受益于电商及物流业高速增长，空客预测，未来20年中国货机机队将新增及更新货机660架，除**180架新交付货机**外，其余**480架**将来自客机改装，**占同期全球客改货数量的三成以上**。

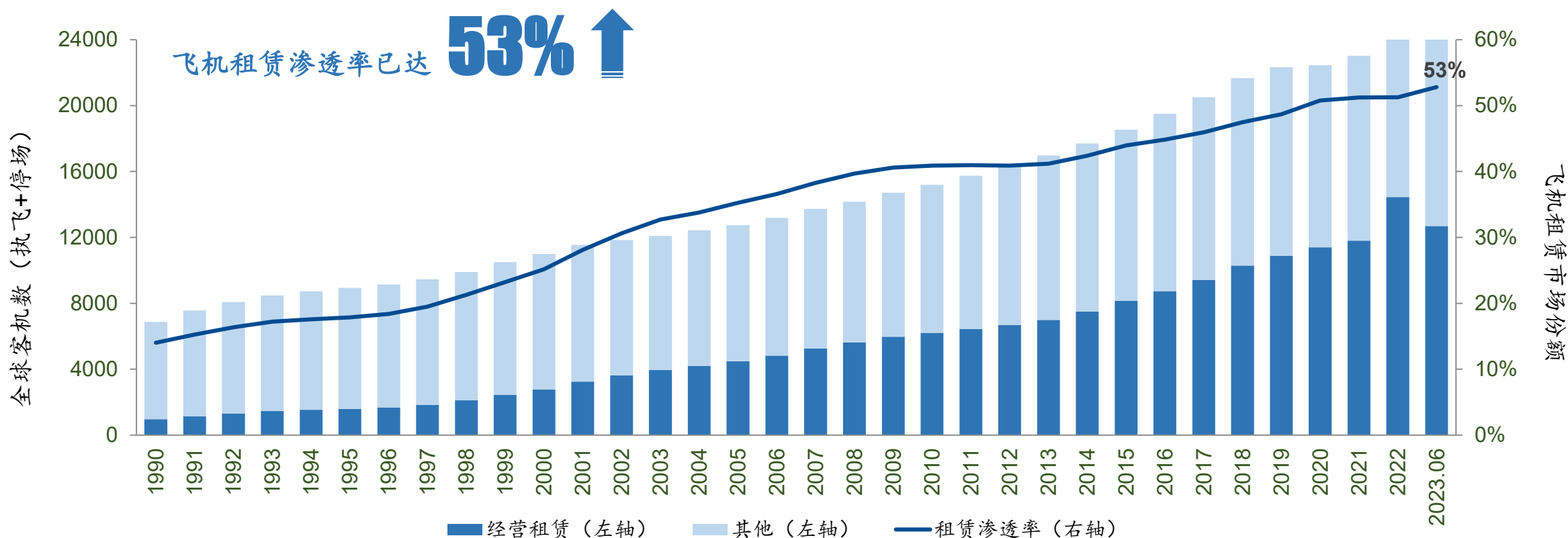
中国将成为新飞机交付单一国别最大市场



资料来源：空客《全球市场预测2023》。

4.7 租赁渗透率持续提升

- ✓ 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。
- ✓ 根据FORTUNE BUSINESS INSIGHTS统计，全球飞机租赁市场预计将在2023-2030年间以9.07%的年复合增长率增长至3175亿美元。



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：

（1）在中国中国香港或任何其他地区提呈出售证券的建议；或

（11）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）。