



**CALC**

(股票代號: 01848.HK)



# 中国飞机租赁集团

## 飞机全产业链解决方案供应商

**2024年中期业绩**

2024年8月



# 目录

---

## CONTENTS



业绩亮点



财务亮点



运营亮点



行业展望

# 1.1 2024年上半年业绩及运营稳健

## 营收 稳健

**25.3** <sup>+8.7%</sup>  
亿港元  
总收入增长

**1.3** 亿港元  
股东应占溢利

**24.8** <sup>+8.6%</sup>  
亿港元  
EBITDA增长

截至2024年6月30日止6个月

## 持续 派息

**4.41** 港元  
每股累计派息<sup>1</sup>  
上市以来连续派息20次

**199** <sup>+7架</sup>  
架  
机队规模增长  
172架自有<sup>2</sup> + 27架代管

**129** 架  
订单簿

**90** %  
窄体机占比高  
(自有机队)

**50** %  
新一代飞机为主  
(新飞机租赁机队<sup>3</sup>)

截至2024年6月30日

## 优质 资产

## 全球 客户

截至2024年6月30日

**42** 间  
航司客户

**22** 个  
国家和地区

**101.3** %  
租金回收率<sup>4</sup>

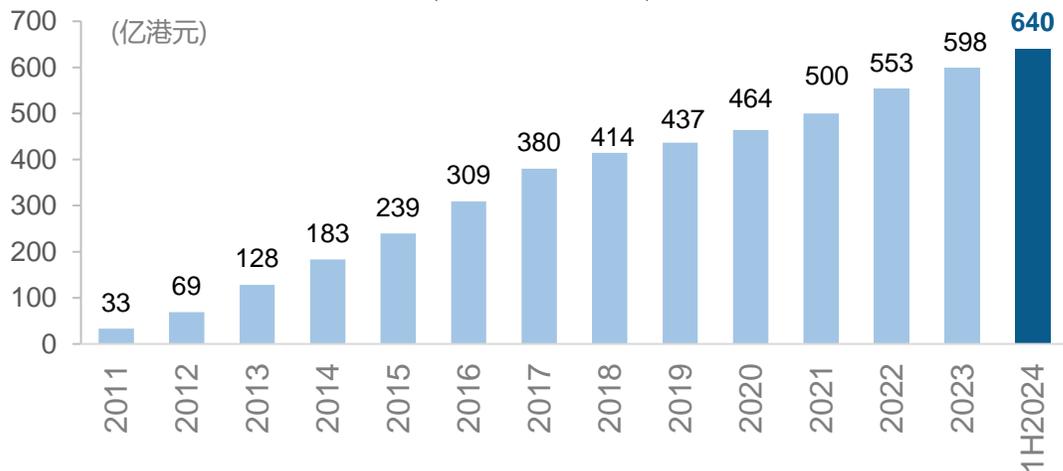
**10.6** %  
租赁收益率<sup>5</sup>  
(经调整)

注：1、上市以来累计金额，含建议派发2024年中期股息每股0.12港元。  
2、包含涉及俄罗斯航司的1架飞机。

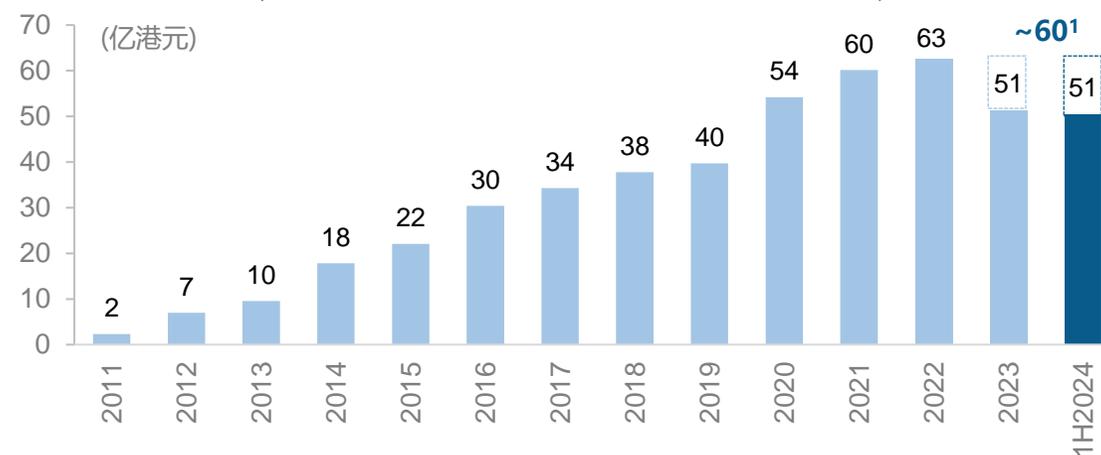
3、中飞租赁致力于为全球航空公司及飞机资产拥有人提供飞机全生命周期一站式解决方案，业务覆盖新飞机和中老龄飞机，新飞机租赁机队指中飞租赁自有机队机龄12岁以下的飞机  
4、指所收取租金除以账单金额。  
5、经调整租赁收益率数据为以预期年度总租赁收入及政府支持的总和除以飞机帐面净值计算的加权平均数。

# 1.2 战略重点：长期资本管理提升

总资产增加

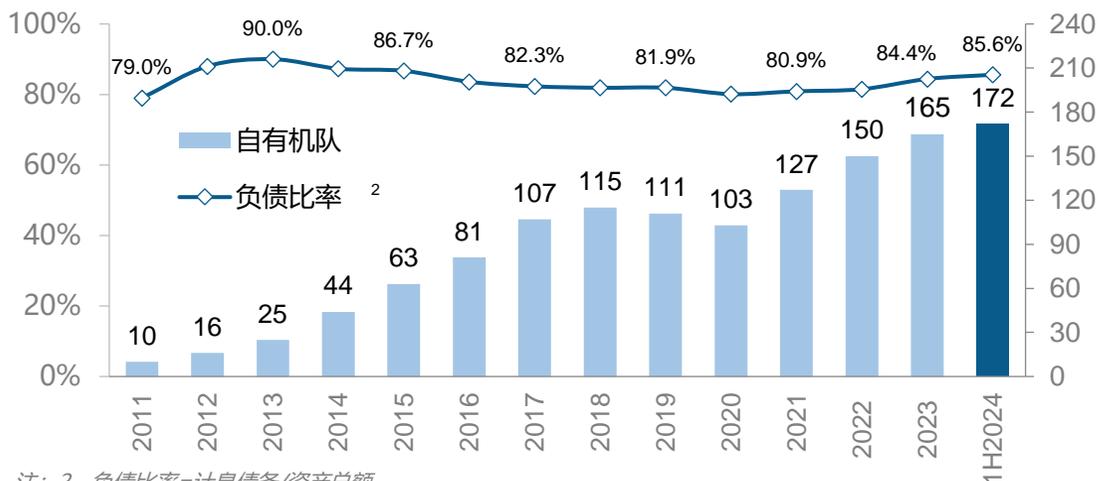


剔除提前赎回永续债之影响，净资产平稳

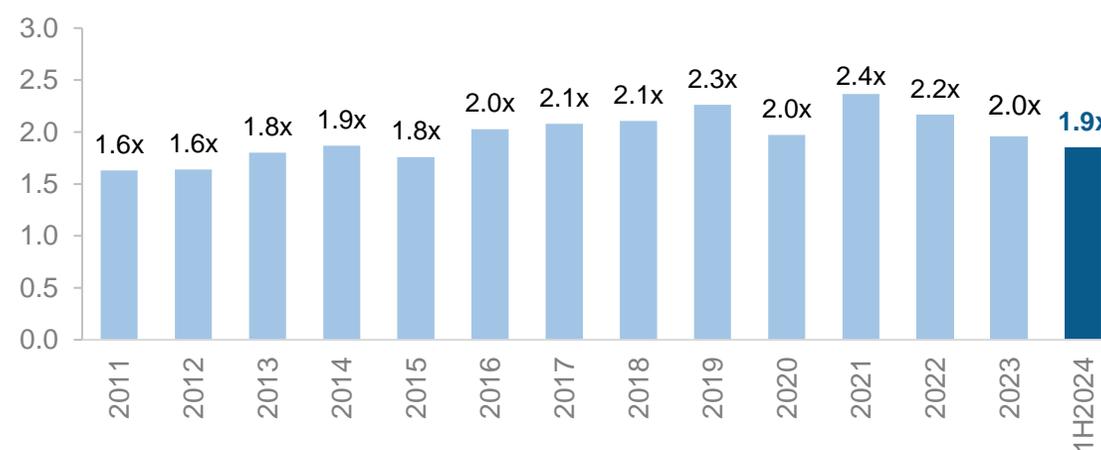


## 投资级国际评级战略目标

负债率可控



利息保障倍数<sup>3</sup>保持在健康水平



注：2、负债比率=计息债务/资产总额。

注：1、剔除已偿还1亿美元本金永续债之影响后估计数。  
3、利息保障倍数=EBITDA/利息费用。

# 1.3 运营环境向好，前景可期

## 资产增值 & 收入增长

**13.4 %** 1H2024 全球RPK同比<sup>1</sup>

- RPK/ASK持续增长
- 载客率超八成
- 行业盈利前景再获上调

**22 %** 2024-2043 全球交付份额<sup>2</sup>

- 上半年各项运营指标向好
- 全年旅客运输量有望创新高
- 将成全球最大航空市场

**25 bps** 2024年 降息预测

- 最早2024年9月开启降息
- 利息支出压力缓解
- 提振飞机交易市场



**15+ %** 12个月价值 及租金涨幅<sup>3</sup>

- 供应链困境持续
- OEM产能提速阻滞
- 飞机交付延迟
- 飞机价值及租金上扬

## 债务减负&成本减少

资料来源: 1、IATA《航空客运市场分析》, 2024年6月  
 2、空客《全球市场预测2024》  
 3、航升咨询每周观点: 飞机价值动态, 2024年6月20日



# 目录

---

## CONTENTS



业绩亮点



财务亮点



运营亮点



行业展望

## 2.1 2024年中期业绩摘要

| 百万港元          | 1H2024  | 1H2023  | 变化     |
|---------------|---------|---------|--------|
| 总收入           | 2,528.1 | 2,326.3 | 8.7%   |
| 本公司股东应占溢利     | 131.7   | 201.2   | -34.5% |
| EBITDA        | 2,481.3 | 2,284.6 | 8.6%   |
| 每股盈利(基本) (港元) | 0.177   | 0.270   | -34.4% |
| 每股中期股息(港元)    | 0.12    | 0.15    | -20.0% |

## 2.2 收入稳健增长

| 百万港元  | 1H2024         | 1H2023         | 变化          |
|---|----------------|----------------|-------------|
| <b>总租赁收入</b>                                    | <b>2,222.5</b> | <b>2,056.5</b> | <b>8.1%</b> |
| 融资租赁收入<br>(2024上半年: 47架飞机 vs. 2023上半年: 49架飞机)   | 300.2          | 296.6          | 1.2%        |
| 经营租赁收入<br>(2024上半年: 125架飞机 vs. 2023上半年: 113架飞机) | 1,922.2        | 1,759.9        | 9.2%        |
| 飞机交易及飞机零部件贸易净收入                                 | 25.4           | 44.7           | -43.2%      |
| 政府支持  | 113.1          | 100.1          | 13.0%       |
| 贷款予联营及合营公司的利息收入                                 | 55.0           | 56.8           | -3.2%       |
| 其它收入  | 112.1          | 68.2           | 64.4%       |
| <b>总收入</b>                                      | <b>2528.1</b>  | <b>2,326.3</b> | <b>8.7%</b> |

## 2.3 经营开支

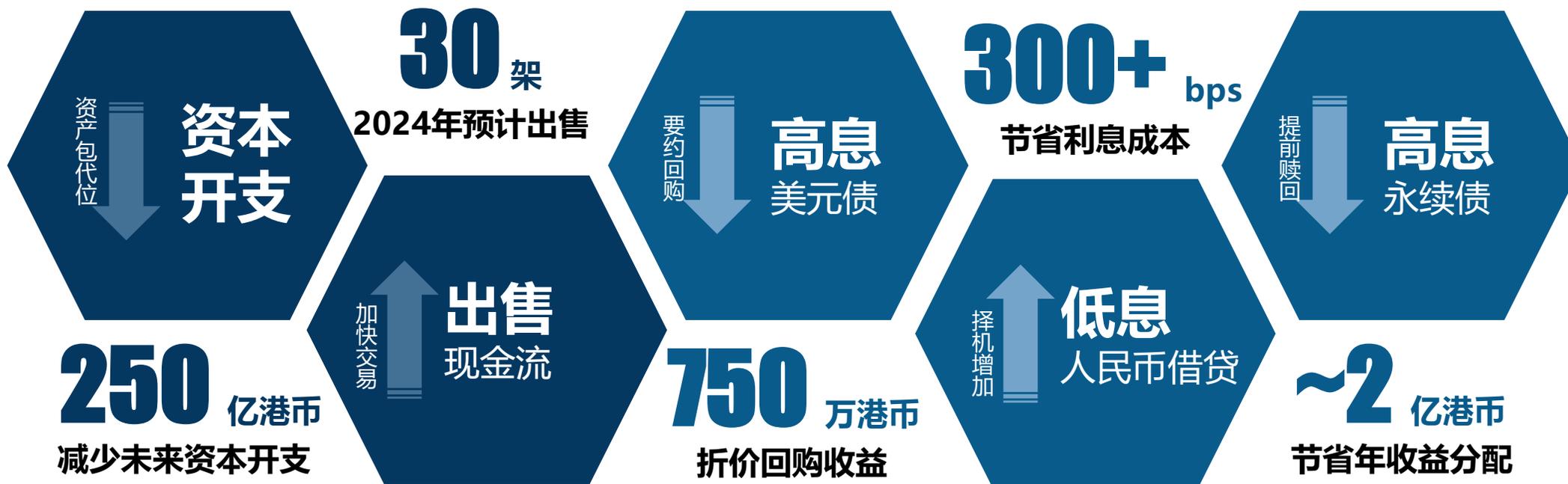
高息对业绩构成一定压力，随着降息周期开启，该影响将有所缓和。

| 百万港元   | 1H2024           | 1H2023           | 变化           |
|--|------------------|------------------|--------------|
| <b>利息开支及支付信托计划款项</b><br>(2024年6月末债务达548亿港元，较2023年6月末的525亿港元增加4%；2024年上半年SOFR平均为5.37%，较2023年上半年上升67个基点) | (1,340.1)        | (1,075.9)        | 24.6%        |
| <b>折旧</b><br>(2024年6月末: 119架飞机 vs. 2023年6月末: 108架飞机)   | (839.7)          | (748.0)          | 12.3%        |
| <b>其他经营开支</b>  | (208.3)          | (199.6)          | 4.4%         |
| <b>经营开支总额</b>  | <b>(2,388.1)</b> | <b>(2,023.5)</b> | <b>18.0%</b> |

## 2.4 优化融资，控制财务费用

加快资产包交易，扩大资产管理规模，优化资本结构

积极引入战略投资者



负债久期管理

优化债务结构

境内外市场灵活融资

## 2.5 境内外多元融资渠道提供充足流动性

### 融资能力

**170**<sup>+</sup>  
亿港元

融资总规模

(新增及续期, 1H2024)

**5.9%**

平均融资成本

(1H2024)

飞机项目贷款 | 飞机预付款 (PDP) 融资 | 流动资金贷款 | 人民币债券

### 境内外渠道

**3**  
亿人民币

三年期中期票据

(票面利率2.75%)

**12**  
亿人民币

五年期中期票据

(票面利率3.3%)

中国人民币债券市场持续发力

维持境外美元债市场畅通 择机发行

### 流动性充裕

**25**<sup>+8.6%</sup>  
亿港元

EBITDA

(1H2024)

**61**<sup>+15.5%</sup>  
亿港元

现金及现金等价物

(截至2024年6月30日)

**23**  
亿港元

未提取借贷融资

(截至2024年6月30日)

最高 **30**  
亿美元

美元中期票据(MTN)计划

(2024年2月已更新)

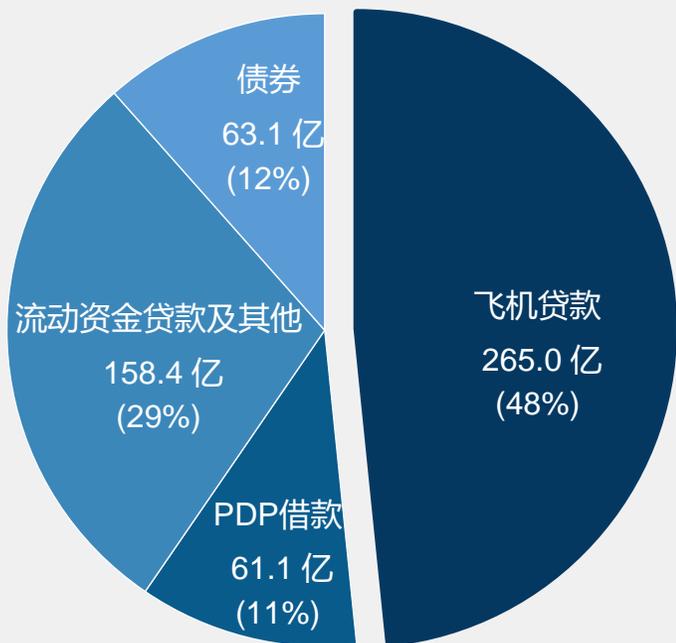
## 2.6 持续优化债务结构

### 债务结构

**548** 亿港元  
债务<sup>1</sup>总计

**27%**  
人民币借贷占比

国内市场流动性供给充裕、资金成本较低，将考虑增加人民币借贷占比



注：1、含计息债务506.4亿港元及应付信托计划款项41.3亿，截至2024年6月30日

### 负债管理

2024.07 ▶

**1** 亿美元

#### 提前清偿永续债

继2023年12月自愿赎回1亿美元本金额后再一次性赎回全部剩余本金额，为再融资置换做准备，以降低成本

2024.03 ▶

**1.5** 亿美元

#### 自有资金偿还到期美元债

总计2亿美元本金额中约5千万美元于2023年9月通过主动要约回购

### 利率风险管理

- 在2024年6月末548亿港元的债务中，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：
  - 245亿港元浮动利率贷款对现金流有影响
  - 184亿港元或不足**34%**的债务的利息开支对股东应占溢利产生影响。

### 汇率风险管理

- 对冲安排下有效控制汇率风险敞口

**79** 亿人民币

**未对冲人民币负债净额**

(截至2024年6月30日)

#### 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 | 245   | (184)  |
| 若美元利率下跌100个基点 | (245) | 184    |

截至2024年6月30日。

#### 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% | (84)   |
| 若人民币贬值1% | 84     |

截至2024年6月30日。

## 2.8 2024年内开启降息周期



- 美联储6月公布的最新点阵图预估中值暗示2024年预计将降息一次（每次25个基点）；2025年预计将降息4次，合共100个基点。
- 7月美联储宣布维持联邦基金利率目标区间在5.25%至5.5%之间不变，同时暗示最早可能在9月首次降息，近期通胀缓和也巩固了市场对9月降息的预测。

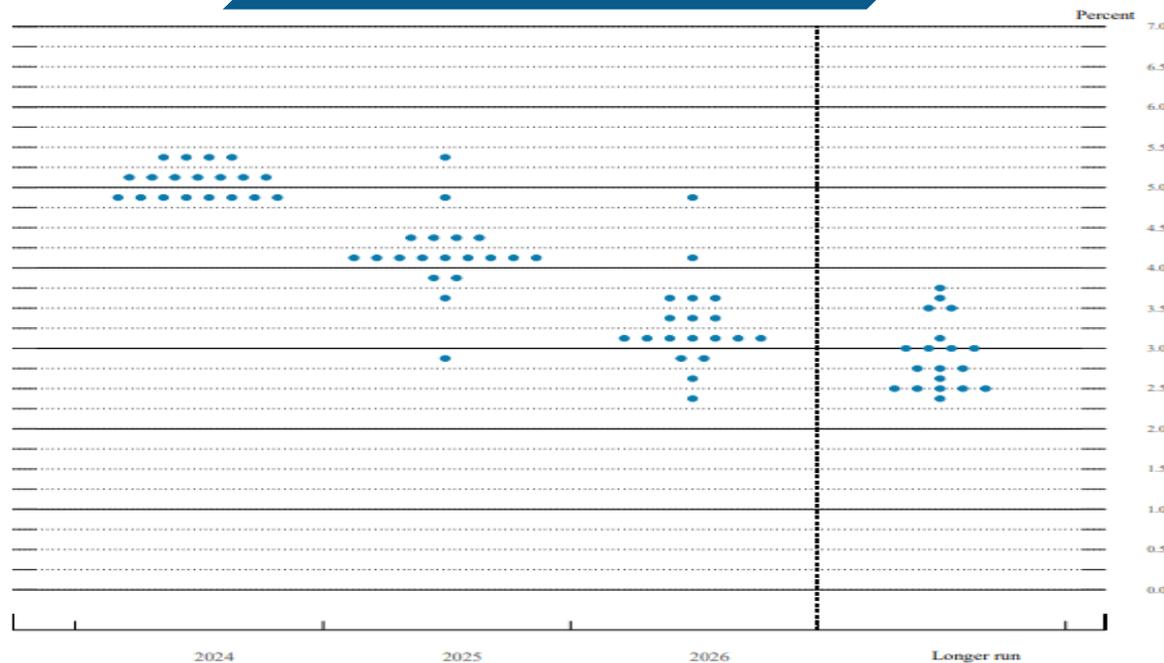
# 24/9

市场预计首次降息

# -100 bps

2025年降息幅度

美联储点阵图 (2024年6月)



资料来源：美联储，《经济预测总结 (SEP)》，2024年6月12日。



# 目录

---

## CONTENTS



业绩亮点



财务亮点



运营亮点



行业展望

# 3.1 审慎机队管理

**12** 架  
交付新飞机

**1** 台  
交付发动机

**17** 架  
签署飞机出售SPA

**5** 架  
完成飞机出售

**4** 架  
预计交付新飞机

**9+16** 架  
预计出售飞机  
(已完成) + (待完成)

1H2024

2H2024

维持自有机队小幅增长 · 顺势把握飞机交易良机 · 持续优化机队组合



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 优质机队资产

(截至2024年6月30日)

维持现代化自有机队组合

90%

窄体机占比高



50%

新一代飞机为主<sup>1</sup>



100%

机队出租率<sup>2</sup>佳



注：1、仅包含新飞机租赁机队。

2、仅包括正常状态自有飞机，不含一架涉及俄罗斯航司的飞机和两架取回谈判中的飞机。

| 飞机制造商 | 系列         | 机型   | 自有 <sup>3</sup> | 管理 | 订单簿 |
|-------|------------|------|-----------------|----|-----|
| 空客    | A320 CEO系列 | 窄体   | 80              | 17 |     |
| 空客    | A320 NEO系列 | 窄体   | 54              | 6  | 102 |
| 空客    | A330 CEO系列 | 宽体   | 13              | 1  |     |
| 波音    | B737 NG系列  | 窄体   | 19              | 2  |     |
| 波音    | B737 Max系列 | 窄体   | 2               | -  |     |
| 波音    | B787系列     | 宽体   | 1               | 1  |     |
| 中国商飞  | ARJ21      | 支线飞机 | 3               | -  | 27  |
| 总计    |            |      | 172             | 27 | 129 |

注：3、含涉及俄罗斯航司的1架A320系列飞机，保险和解谈判进行中，预计最快将于2024年下半年收到赔偿。

### 3.3 全球拓展优质客户

#### 加快全球布局

- 海外客户占比首次超过30%
- 预计未来海外客户占比将继续增加，持续提升优质客户群的多元化分布
- 客户群质量持续提升带来可观收益
- 所有客户正常付租中，租金回收有保障

#### 提升客户质量

#### 航司客户地域分布<sup>1</sup>

42 间  
航司客户

22 个  
国家和地区

4.07%  
北美

5.81%  
EMEA

68.02%  
中国  
(含港澳台)

6.98%  
南美

13.37%  
亚太  
(中国除外)

101.3 %  
租金回收率<sup>2</sup>  
(1H2024)

10.6 %  
经调整租赁收益率<sup>3</sup>  
(1H2024)

注：1、按占有飞机数量的比例，截至2024年6月30日。

2、指所收取租金除以账单金额。

3、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。

### 3.3 全球拓展优质客户

#### 飞机再出租

- 上半年通过取回飞机再出租，及首期租约到期转租赁的方式，与**全球一线航空公司**客户成功达成**首次合作**
- 2024年内租约到期的飞机已锁定新承租人或已明确飞机交易方案



(自某越南航司取回再出租)



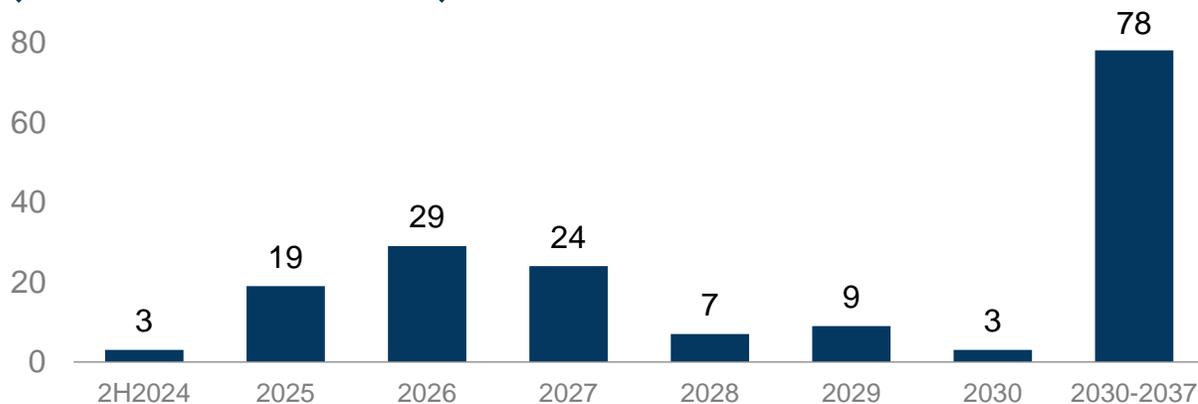
(与某中国航司租约到期转租)

#### 订单新飞机配租

- 上半年交付的12架飞机中，7架出租予中国区航司，5架出租予海外航司
- 2025年及之前计划交付新飞机基本已全部配租，其中**过半数将出租予海外载旗/一线航司客户**

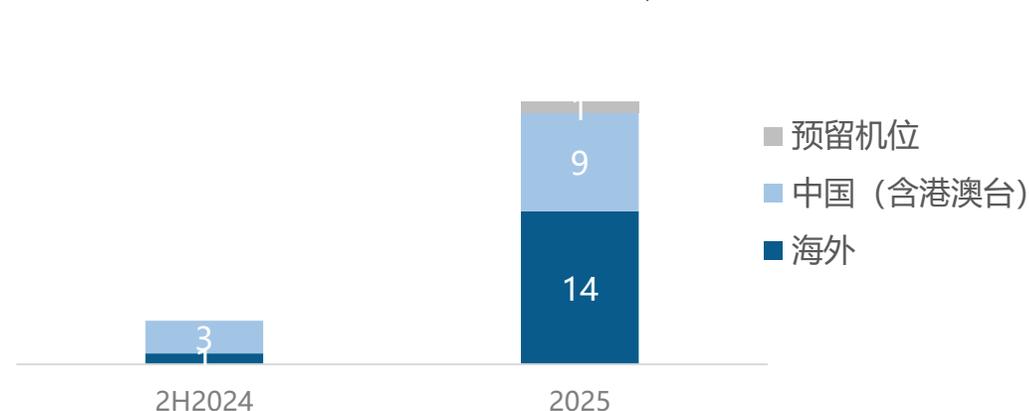


#### 自有机队到期租约分布



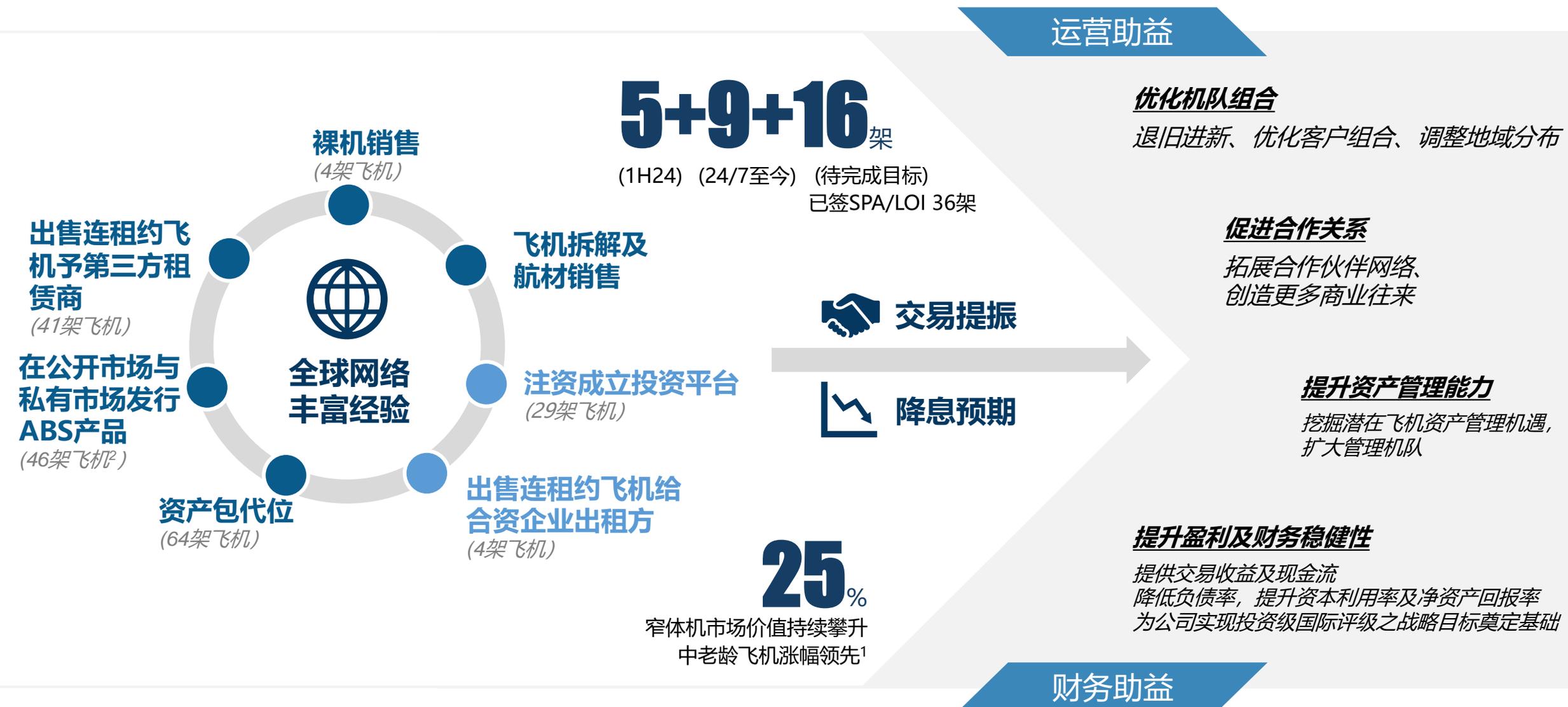
数据截至2024年6月30日

#### 订单新飞机配租 (架)



注：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2024年6月30日。

# 3.4 飞机交易提速，带来多重助益



资料来源: Cirium: 中老龄飞机市场价值和租金走势观察, 中龄空客A320ceo飞机的市场价值和租金与去年同期相比上涨了25%。

# 3.5 助力国产飞机海外商业化运营

订单 2021/01

首家 2022/12

首航 2023/4

2023/6

首单 2024/5

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



交付第一架ARJ21予**首家境外客户**  
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



ARJ21客机**首次投入境外商业运营**并顺利完成出海**首航**

向境外交付第二架ARJ21飞机



向境外交付第三架ARJ21飞机  
完成**国内首单以国产飞机为标的的跨境人民币结算项目**

### 3.6 国产飞机首家境外运营商翎亚航空运营向好

业绩改善

ARJ21运营成果初现，航点增加中

截至2024年6月30日

119%

总收入同比翻倍  
(1H2024 vs 1H2023)

82%

EBITDA同比显著改善  
季度扭亏为盈  
(1H2024 vs 1H2023)

13 万人次

累计旅客运输量  
(境外运营)

7 小时

平均日利用率  
(境外运营)

6 条

执飞航线数  
(境外商业航班)



SCHEDULED FLIGHTS

CHARTER FLIGHTS

AIRSHOW & FERRY FLIGHTS



# 目录

---

## CONTENTS



业绩亮点



财务亮点



运营亮点



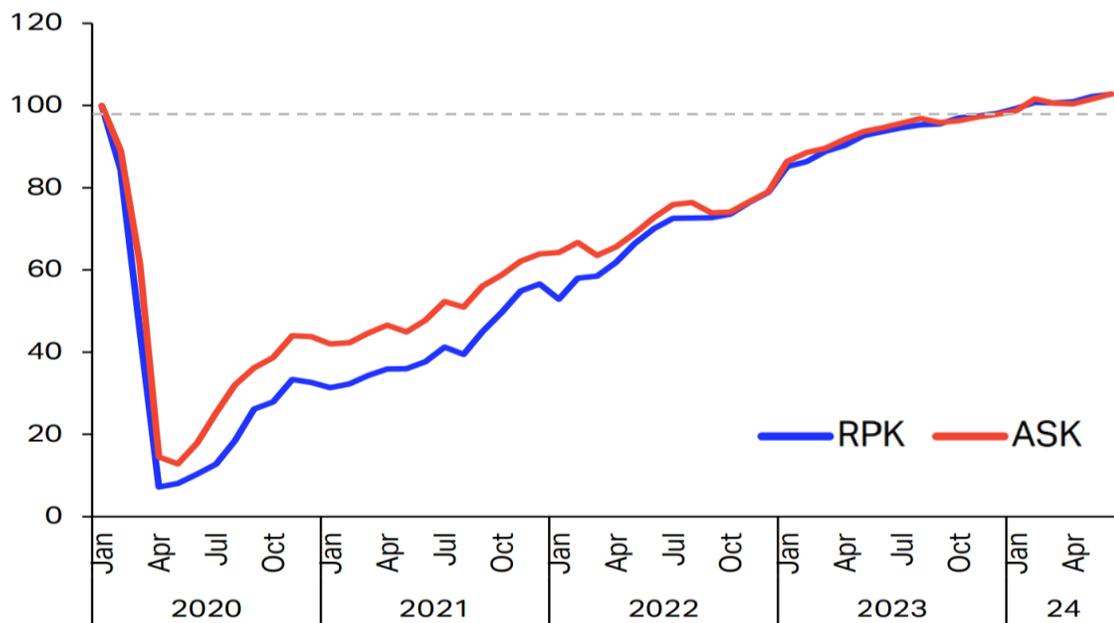
行业展望

# 4.1 全球航空市场回归常态增长

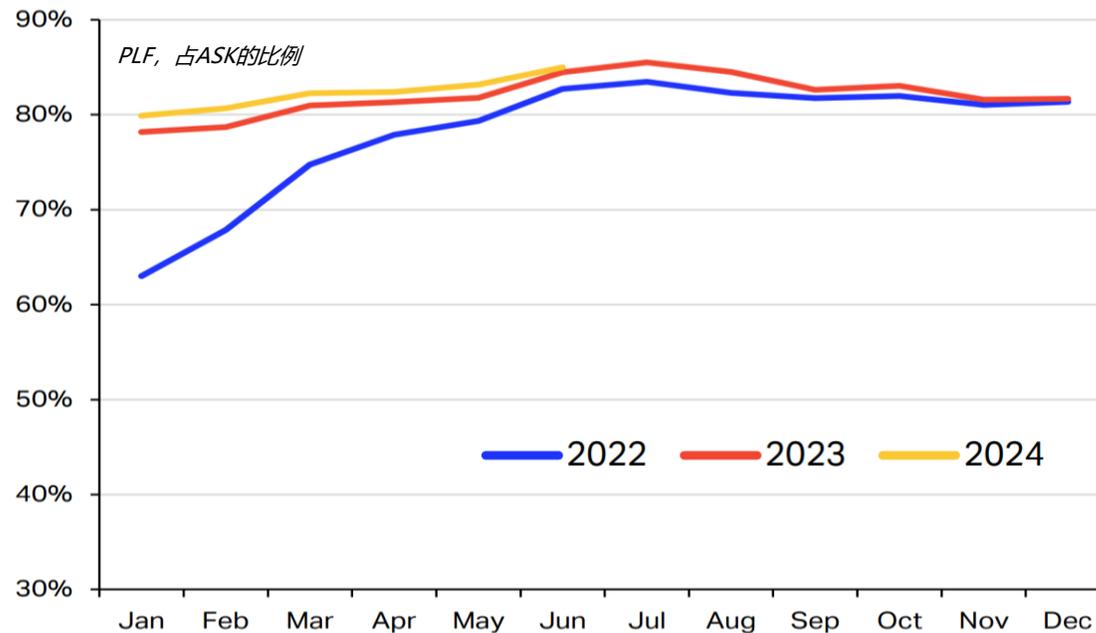
2024年上半年全球航空客运总量（按照RPKs收入客公里计算）同比增长13.4%；其中国际市场同比增长17.4%，本国市场则增长7.4%。载客率方面月度数据均超越过去两年水平。



全球航空客运需求和运力稳步增长



全球航空客座率持续提升



资料来源: IATA 《航空客运市场分析》, 2024年6月

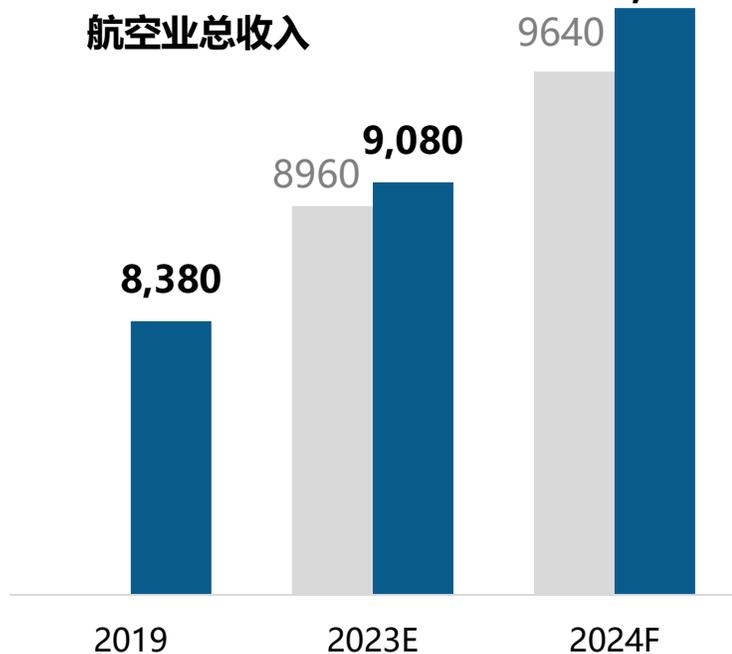
## 4.2 全球航司盈利前景再获上调

IATA于6月发布最新《全球航空运输展望报告》，相较其2023年6月和12月所做的盈利预期，再次上调2024年航空公司盈利前景，受需求驱动，预计航空业总收入将创历史新高。

历史新高

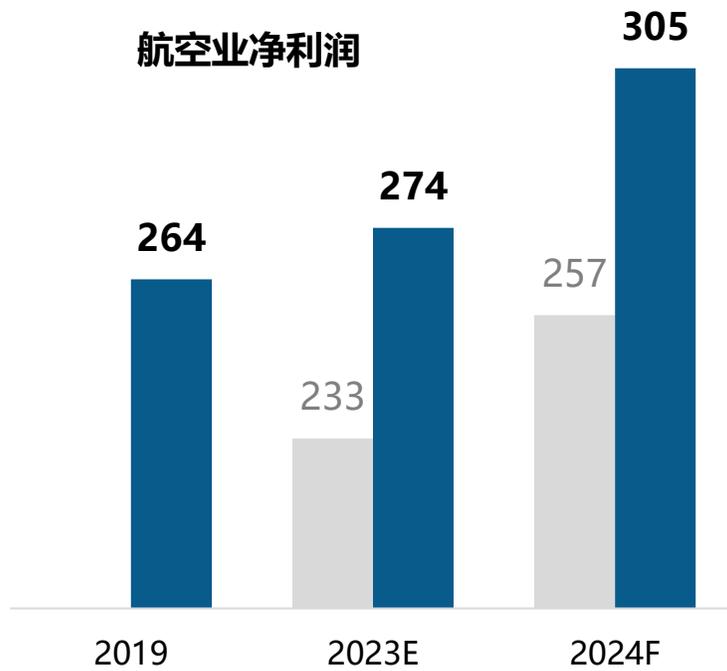
9960 +9.7% YoY  
亿美元

航空业总收入



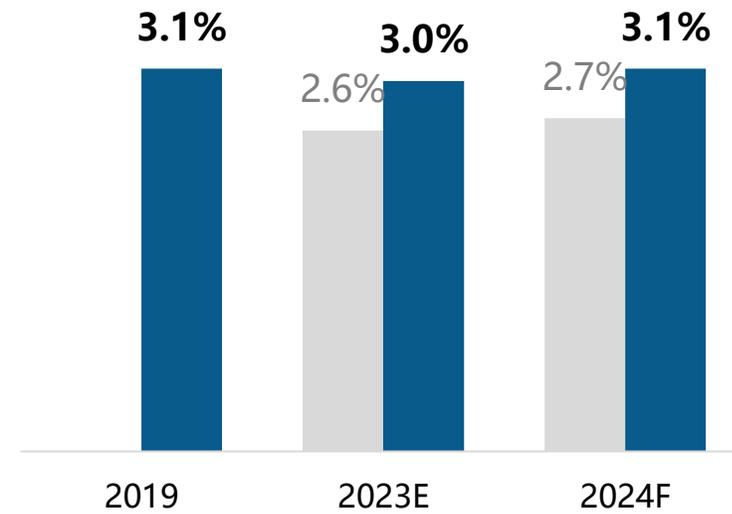
305 +11.3% YoY  
亿美元

航空业净利润



3.1%

航空业净利润率



■ 前值 ■ 实际值/修正值

■ 前值 ■ 实际值/修正值

■ 前值 ■ 实际值/修正值

资料来源: IATA《全球航空客展望》, 2024年6月, 其中, 前值是指2023年12月时IATA的预估数。

## 4.3 中国民航市场稳步向好

### 上半年民航强劲增长

- 2024年上半年中国旅客运输量3.5亿人次，同比增长23.5%，较2019年同期增长9% (RPK 6,143.5亿，同比增长33.6%)
- 国内航线旅客运输量3.2亿人次，同比增长16.4%，较2019年同期增长12.4% (RPK 4,922.5亿，同比增长16.1%)
- 国际航线旅客运输量2967.3万人次，同比增长254.4%，规模已达2019年同期的81.7% (RPK 1,221.1亿，同比增长239.2%)

### 全年有望创历史新高

- 根据民航局统计分析中心发布的数据显示，今年7月客运航班量明显增长，国际航班量更首次恢复至疫情前九成以上，民航客运总量达到6483.0万人次，同比增长10.7%，环比增长13.6%，较2019年同期大增17.3%
- 民航局预计全年民航旅客运输量有望达7亿人次，创历史最高水平。

#### 2024年上半年民航运营指标亮眼

**3.5** +23.5%  
亿人次

旅客运输量

**8.7** +0.9h  
小时

飞机平均日利用率

**6144** +33.6%  
亿人公里

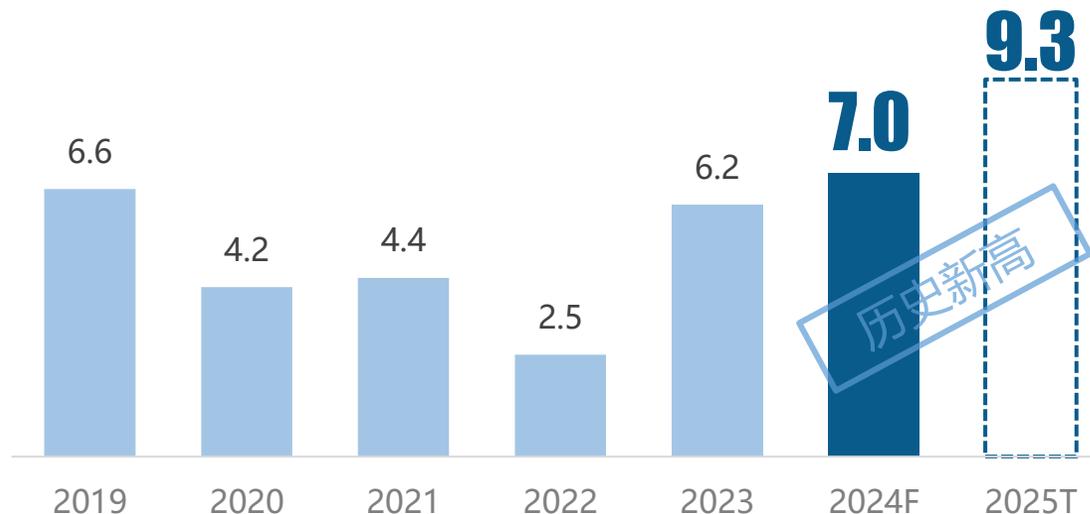
旅客周转量(RPKs)

**82.2** +6.4%  
%

正班客座率

数据来源：中国民航局，截至2024年6月。

#### 中国民航旅客运输量走势 (亿人次)



数据来源：中国民航局，2025年数据为《“十四五”民用航空发展规划》目标值。

# 4.4 中国民航市场长期发展前景广阔

中国将成新飞机交付单一国别最大市场

**9520** 架

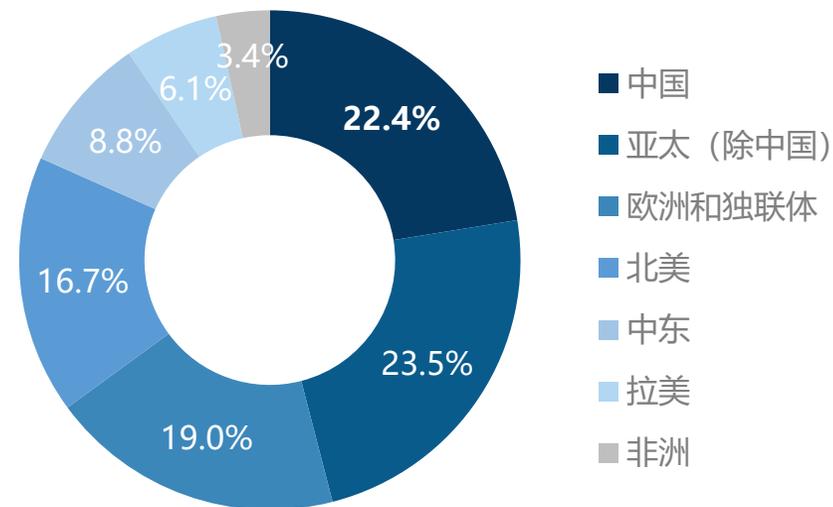
中国区新交付飞机  
(2024-2043)<sup>1</sup>

**11160** 架

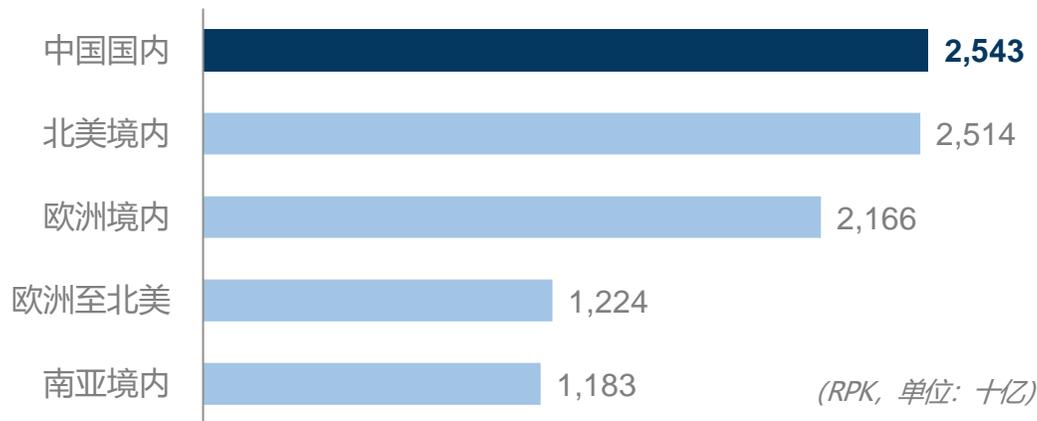
中国机队规模  
(2043)<sup>1</sup>

资料来源: 1. 空客《全球市场预测2024》。

2024-2043分地区新飞机交付预测<sup>1</sup>



2043年全球客流量预测前五位<sup>2</sup>



全球最大的航空客流量将在中国国内市场

**2.54** 万亿  
+5.2% CGAR  
2023-2043

中国国内客运量  
(2043年RPK)<sup>2</sup>

**1.67** 次  
翻三倍  
较2023年0.5次

中国人均乘机次数  
(2043年)<sup>1</sup>

资料来源: 2. 波音《商业市场展望2022-2041》。

## 4.5 ▶ 老旧飞机及发动机成为国家战略储备，后市场领域频获政策支持

CALC

2024.03

### 推动大规模设备更新和消费品以旧换新

国务院关于印发《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》的通知，提出推进包括航空业在内的重点行业设备更新改造；支持交通运输设备更新；加强电动、氢能等绿色航空装备产业化能力建设；探索航空等新兴领域开展高端装备再制造业务

### 航材免税政策

2021.03

2021年3月31日财政部、海关总署联合下发了《关于2021-2030年支持民用航空维修用航空器材进口税收政策的通知》：对民用飞机整机设计制造企业、国内航空公司、维修单位、航空器材分销商进口国内不能生产或性能不能满足需求的维修用航空器材，免征进口关税。

2024.05

### 航空航天发动机等限制出口

商务部、海关总署、中央军委装备发展部发布2024年第21号关于对有关物项实施出口管制的公告，对航空航天结构件及发动机制造相关装备及软件、技术，燃气涡轮发动机/燃气轮机制造相关装备及软件、技术等物项实施出口管制。该措施反映出国家逐步认可老旧飞机乃是战略储备。

### 天津支持保税维修业务

2022.05

天津自贸试验区公布9条新措施，支持航空保税维修及再制造产业发展。支持企业将维修或再制造后的境外航空器，在境内继续承揽和履行租赁业务，无需实际离境。

2024.08

### 打造全国最大二手飞机交易市场

美国二手飞机集团公司宣布将在中国投资建设全国规模最大、设施最先进的二手飞机交易市场，期待其能够成为连接全球航空产业链的重要节点，推动中国二手飞机市场与国际市场的深度融合。

### 上海支持“两头在外”保税维修业务

2023.04

上海市人民政府办公厅关于印发《上海市促进外贸稳规模提质量的若干政策措施》政策中，支持上海自贸试验区内企业按照综合保税区维修产品目录，开展“两头在外”的保税维修业务。

### 保税维修目录扩大

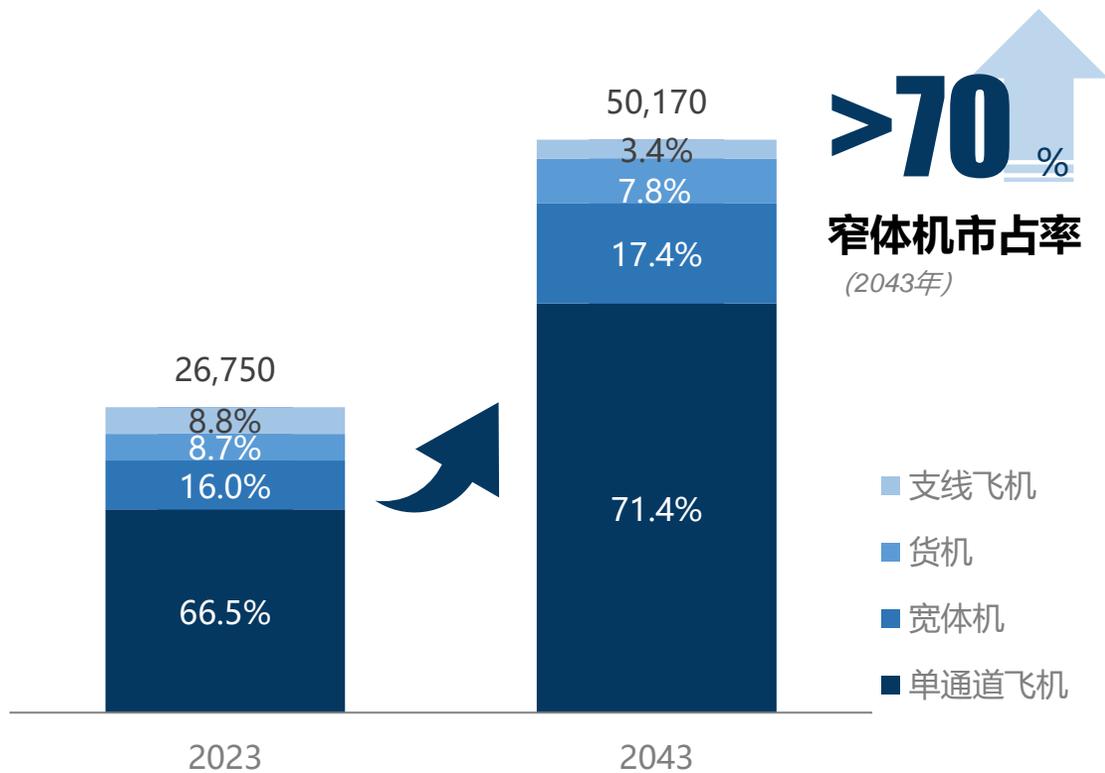
2024.02

《关于发布第三批综合保税区维修产品目录的公告》正式施行，新目录包括飞机发动机短舱、汽车变速箱、投影仪等27类产品，至此在综合保税区内可开展保税维修产品已增至97类。

## 4.6 窄体机需求强劲

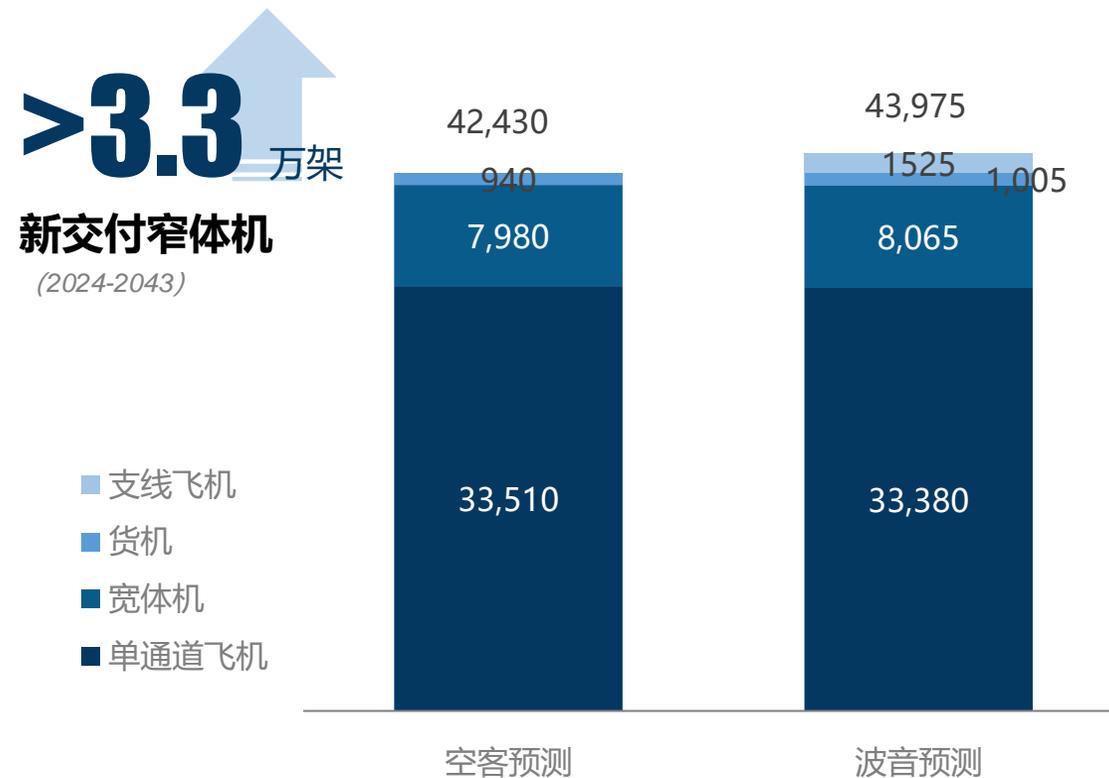
空客及波音均预测未来20年全球新飞机需求主要来自单通道飞机，其市场占有率亦将进一步提升

2043年全球在役机队预测



资料来源：波音《商业市场展望2024-2043》。

2024-2043年全球新飞机需求预测



资料来源：波音《商业市场展望2024-2043》、空客《全球市场预测2024》。

# 4.7 供应链困境引致全球飞机持续短缺

## 供应链挑战

- 发动机短缺
- 劳工短缺
- 原材料短缺
- 安全事件频发
- 生产质量

## OEM扩产难

- 空客6月宣布将每月生产75架A320neo系列的产能目标从2026年**推迟**至2027年
- 标普和穆迪本月提出波音或无法按计划**在2024年底实现**每月生产38架737 MAX飞机的目标，将**推迟**至2025年下半年

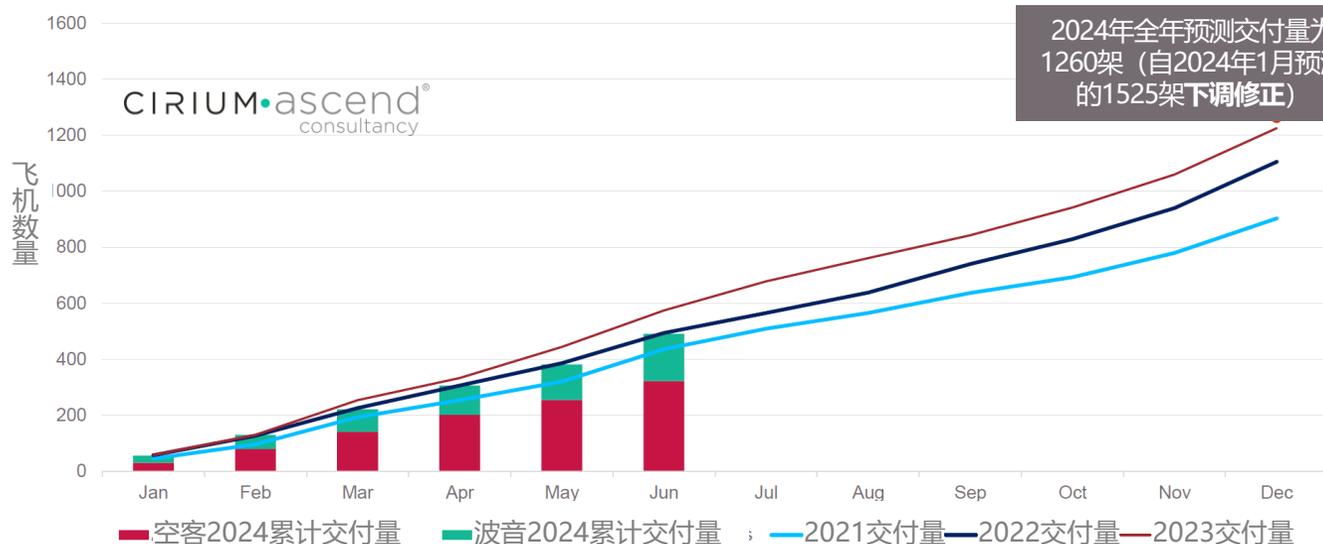
## OEM交付难

- 空客6月末将2024年全年交付指引从800台**下调**至770台
- 2024年上半年空客及波音共交付飞机498台（空客323架和波音175架），**同比减少近15%**

## 飞机短缺

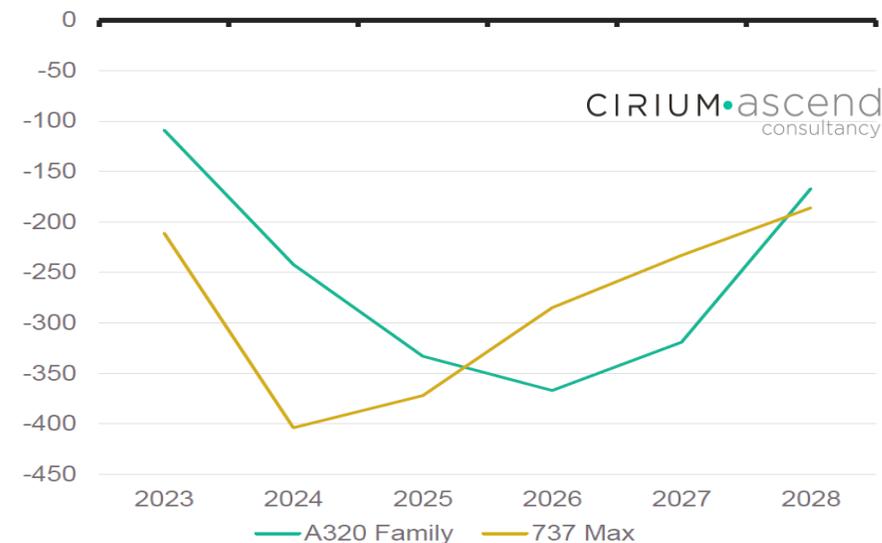
- Cirium最新预计，窄体机**短缺将至少持续至2028年**

### 2024年上半年飞机交付量同比减少



资料来源: Cirium Core, 含客机及货机, 截至2024年6月。

### 2023-2028累计交付Delta

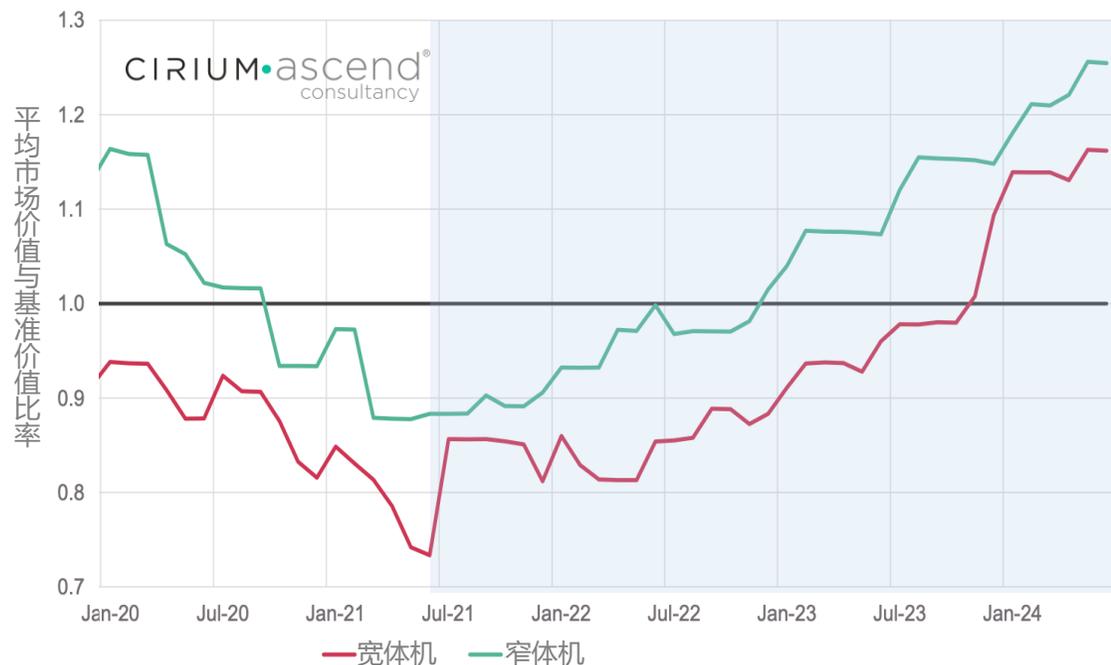


资料来源: 航升咨询分析, 2024年7月。

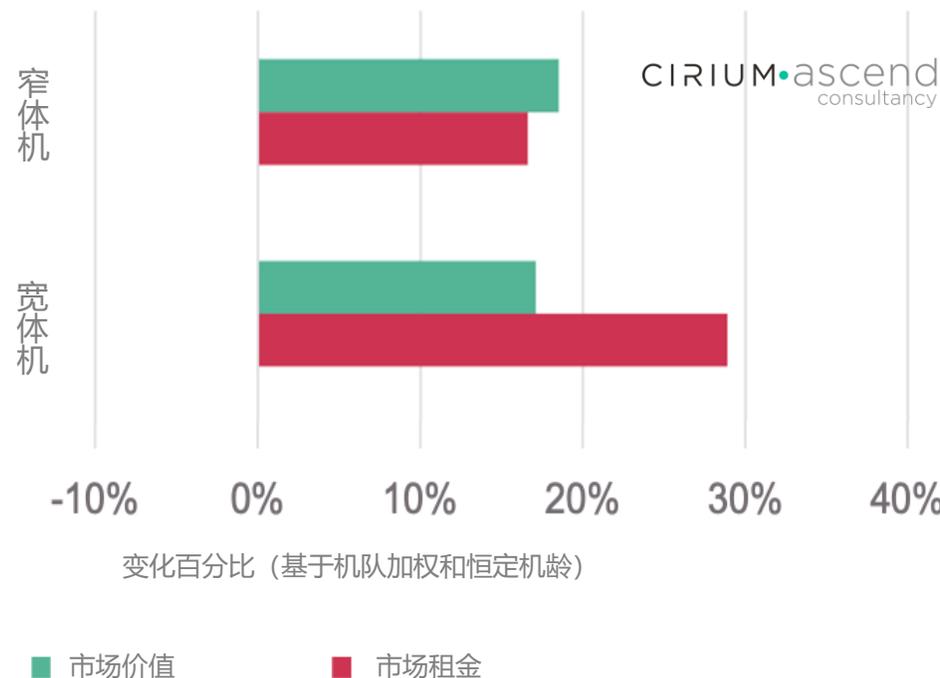
## 4.8 飞机价值和租金持续走高

- 近年来供需失衡问题突出，飞机持续短缺，飞机市场价值超越基准价值并持续向上，创下历史高位，尤其是窄体机，由于新飞机交付不足，飞机短缺更为突出，推动市场价值持续攀升，过去一年涨幅超15%，中年和老旧飞机在强劲需求带动下部分机型市场价值涨幅更是高达25%。
- 飞机供不应求同样推动市场租金上涨，过去一年窄体机和宽体机的市场租金均实现双位数增长。

### 客机加权平均市场价值与基准价值比率变化



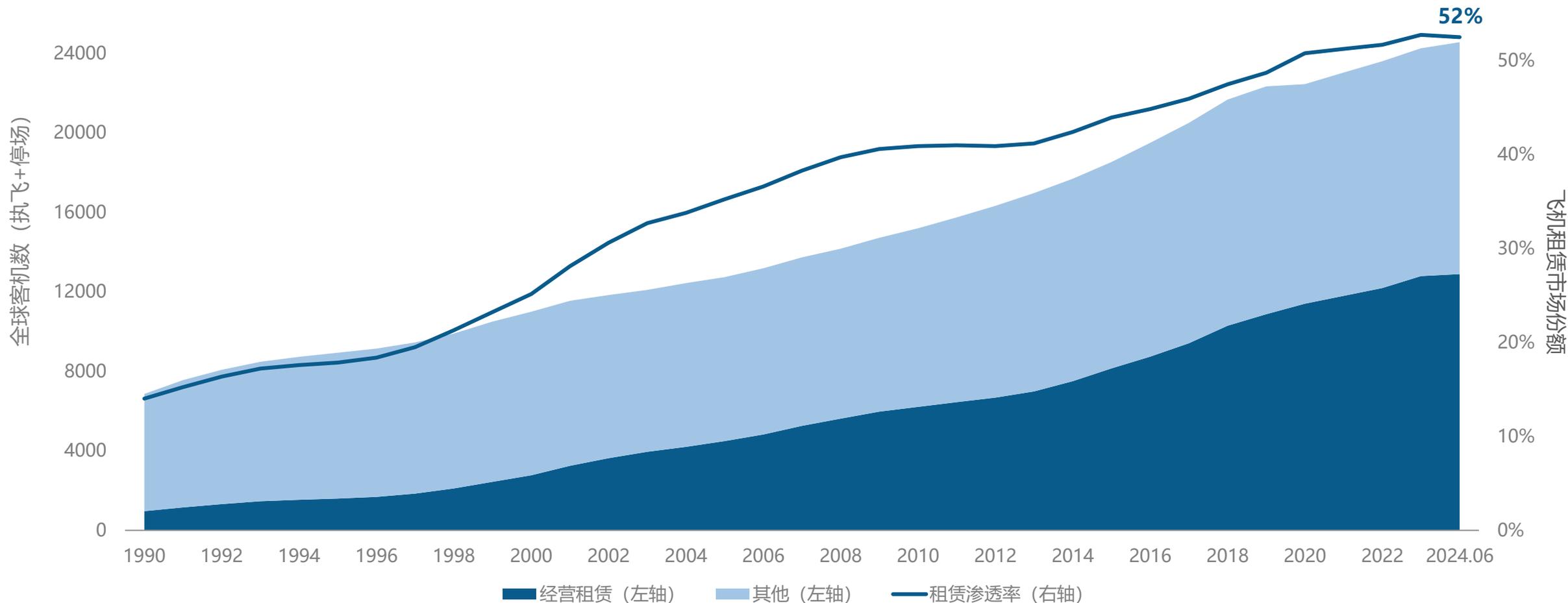
### 过去12个月飞机价值与租金变化



数据来源：航升咨询每周观点：飞机价值动态，2024年6月20日。

## 4.9 租赁渗透率持续提升

多年来租赁渗透率持续上升，飞机租赁商的影响力显著增强



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士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)。

