

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

2024年年度业绩

2025年3月

目录

01

业绩亮点

02

财务稳健

03

运营出色

04

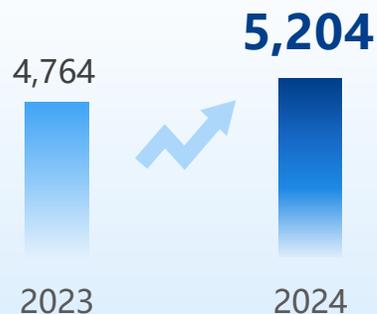
行业向好



1.1 2024年整体业绩表现良好

✓ 成立十八年持续盈利

单位: 百万港元



总收入同比增长9%

单位: 百万港元



股东应占溢利强劲增长

✓ 上市十年不间断派息

4.59 港元

每股累计派息¹

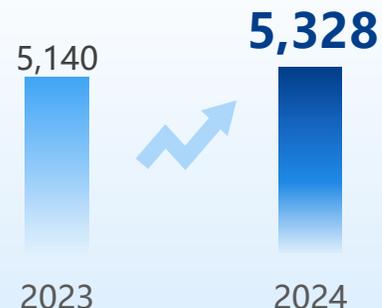
21

累计派息次数¹

注: 1、上市以来累计金额, 含建议派发2024年末期股息每股0.18港元。

✓ 财务管理成效显现

单位: 百万港元



净资产同比增长4%



负债率²下降



Ag-(稳定)

境外主体信用等级(展望)

首获国际投资级评级

注: 2、负债比率=计息债务/资产总额。

1.2 各项业务发展稳健，主业优势凸显

租赁业务发展稳健

48 架飞机

新签租约/
租赁意向书

17 架飞机

交付订单飞机

飞机交易创纪录

50 架飞机

签署SPA
(自有+代管)

27 架飞机

完成飞机出售
(自有+代管)

优质机队和订单资产

189 架

机队规模稳定
159架自有¹ + 30架代管

124 架

订单簿充足

90 %

窄体机占比高
(自有机队)

100 %

出租率佳²
(自有机队)

全球优质客户群

40 间

航司客户

21 个

国家和地区

101 %

租金回收率³

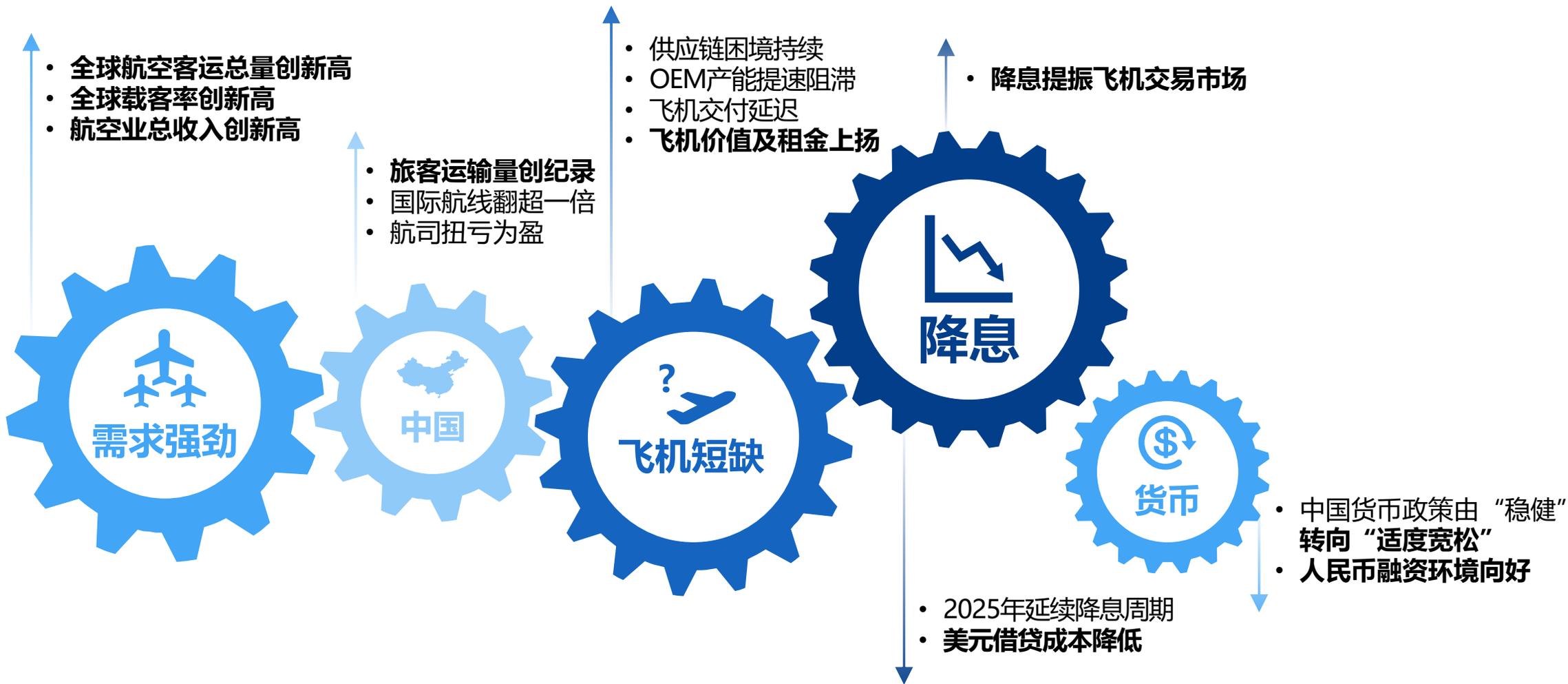
11.6 %

租赁收益率⁴
(经调整)

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帐面净值计算的加权平均数。

1.3 运营环境全面向好，前景可期

资产增值 & 收入增加



减轻债务 & 降低成本

目录

01

业绩亮点

02

财务稳健

03

运营出色

04

行业向好



2.1 2024年年度业绩摘要

单位: 百万港元	2024	2023	变动
总收入	5,203.8	4,763.7	+9.2%
年内溢利	325.6	220.2	+47.9%
本公司股东应占溢利	257.5	28.3	+809.9%
EBITDA	5,038.4	4,377.0	+15.1%
每股末期股息(港元)	0.18	0.15	+20.0%
每股全年股息(港元)	0.30	0.30	-



2.2 收入稳步增长

单位: 百万港元	2024	2023	变动
总租赁收入	4,349.7	4,199.2	+3.6%
融资租赁收入 (2024年: 49架飞机 vs. 2023年: 48架飞机)	608.8	601.0	+1.3%
经营租赁收入 (2024年: 110架飞机 vs. 2023年: 117架飞机)	3,740.9	3,598.2	+4.0%
飞机交易及飞机零部件贸易净收入	212.7	124.5	+70.8%
政府支持	316.2	171.8	+84.1%
银行及贷款予联营及合营公司的利息收入	242.9	198.6	+22.3%
来自CAG投资平台资产管理服务费用	16.7	18.4	-9.2%
其它收入	65.6	51.2	+28.1%
总收入	5,203.8	4,763.7	+9.2%

2.3 主要经营开支

单位: 百万港元	2024	2023	变动
利息开支及支付信托计划款项	(2,710.6)	(2,244.5)	+20.8%
利息开支 美元SOFR由2023年平均4.84%持续上涨至2024年平均4.94%	(2,447.3)	(1,953.5)	+25.3%
支付信托计划款项	(263.3)	(291.0)	-9.5%
折旧及减值 (2024年: 110架飞机 vs. 2023年: 117架飞机)	(1,686.6)	(1,618.8)	+4.2%
预期信贷拨回/(亏损)	71.2	(51.0)	n.a.

2.4 境内外多元渠道灵活融资，控制资金成本

境内人民币融资：持续发力，备受认可，票面利率屡创新低

240 亿港元
融资总额
2024年新增及续期

5.5%
平均融资成本
2024年

2024.04

成功发行两只中期票据

3 亿人民币

三年期中票

票面利率2.75%

&

12 亿人民币

五年期中票

票面利率3.3%

2024.09

首次发行人民币永续中票
完成美元永续债置换

10 亿人民币

永续中票

票面利率2.7%

2025.02

成功发行公司债

15 亿人民币

五年期公司债

票面利率2.38%

1 亿美元

永续债

浮动利率

2024.07

继2023年12月首次赎回后
再次自愿赎回美元永续债

4+3 亿美元

仓储式飞机项目融资

可循环/可选择增加额度

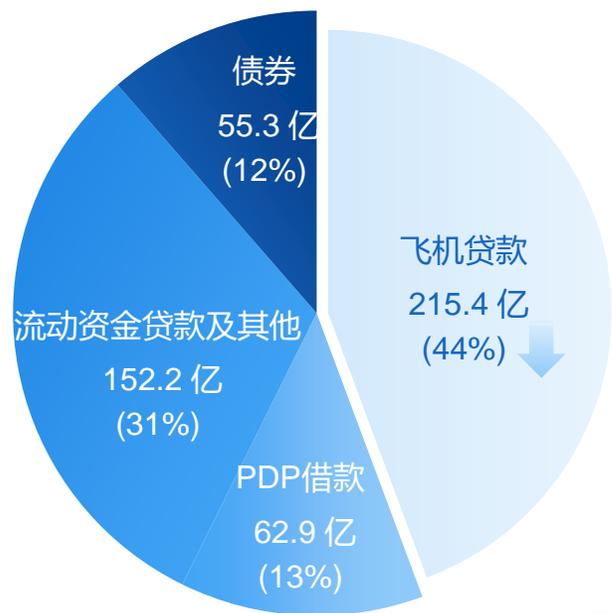
2024.10

首次发行
再添开创性融资渠道

境外美元融资：主动管理，创新突破

2.5 优化债务及资本结构，提升国际信用评级

56%为无抵押信用借贷

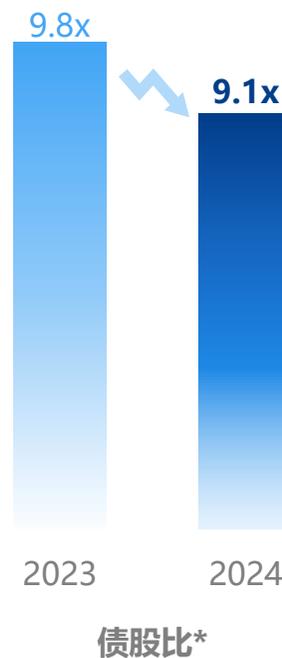


计息
债务 **486** 亿港元

增加低成本人民币借贷



降低杠杆率



首获Ag-投资级国际评级

中诚信亚太
Ag-(稳定)
 境外主体信用等级(展望)
中飞租赁

中诚信国际 大公国际
AAA(稳定)
 境内主体信用等级(展望)
中飞租 (天津)

单位: 港元, 截至2024年12月31日。

注: *债股比=计息债务/权益总额。

利率风险敞口

在2024年12月末486亿港元的债务中，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：

- 195亿港元浮动利率贷款对现金流有影响
- 132亿港元或仅约**27%**的债务的利息开支对股东应占溢利产生影响。

降息周期持续

- 美联储12月公布的最新点阵图预估中值暗示2025年预计将降息50个基点。
- 3月14日，2025年12月到期的美国联邦基金利率期货价格为96.34(相当于利率3.66%)，暗示市场认为2025年末美联储会议目标利率范围最可能为3.50%-3.75%，意味着多数交易员认为2025年将降息75个基点。

美元负债利率风险敏感测试

单位：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	195	(132)
若美元利率下跌100个基点	(195)	132

截至2024年12月31日。

100 bps

2024年累计降息

50 bps

2025年预计降息

资料来源：美联储，《经济预测总结 (SEP)》，2024年12月18日。

人民币汇率风险敞口

人民币贬值预期下适度增加风险敞口：

92 亿人民币

未对冲人民币负债净额

(截至2024年12月31日)

人民币升值压力较低

- **中美利差扩大**

2024年12月9日，中央政治局会议提出“实施适度宽松的货币政策”，宣告货币政策基调14年来首次由“稳健”转向“适度宽松”，其后中美利差进一步拉大，一度创下24年之最。

- **贸易争端再起**

2025年2月1日，特朗普签署行政命令，宣布对进口自中国、加拿大、墨西哥等国的商品征收10%-25%不等的关税。受此影响，离岸人民币汇率一度贬破7.36，逼近历史低点。

人民币汇率风险敏感测试

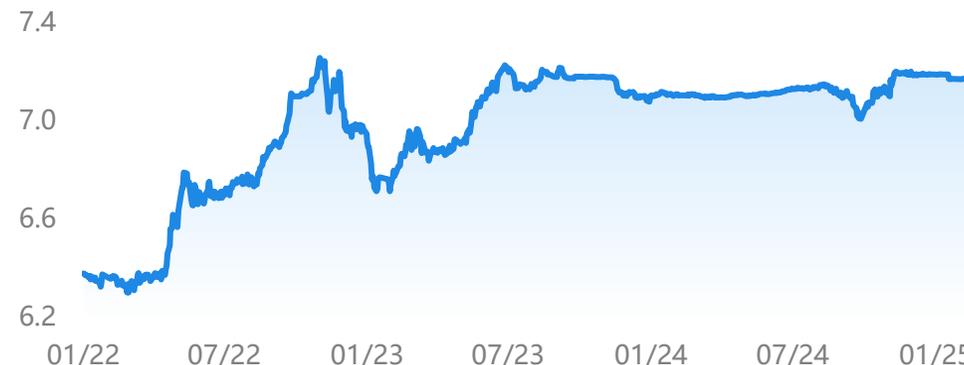
单位：百万港元

股东应占溢利

若人民币升值1%	(97)
若人民币贬值1%	97

截至2024年12月31日。

美元兑人民币汇率中间价走势



数据来源：中国外汇交易中心、iFind，截至2025年2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



3.1 保持审慎机队策略

保持自有机队规模



6.3 岁
平均机龄
(新飞机租赁机队¹)

6.8 年
平均剩余租期
(新飞机租赁机队¹)

2025年机队计划

25 架
订单飞机交付
(空客+商飞)

25 架
预计出售飞机

壮大管理机队规模



16%
管理机队占比

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机队机龄12岁以下的飞机。

3.2 优质机队和订单资产，保障持续发展

截至2024年12月31日



飞机制造商	系列	机型	自有 ²	管理	订单簿
空客	A320 CEO系列	窄体	71	21	-
空客	A320 NEO系列	窄体	51	5	97
空客	A330 CEO系列	宽体	12	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	C909 (曾用名ARJ21)	支线飞机	3	-	27
总计			159	30	124

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

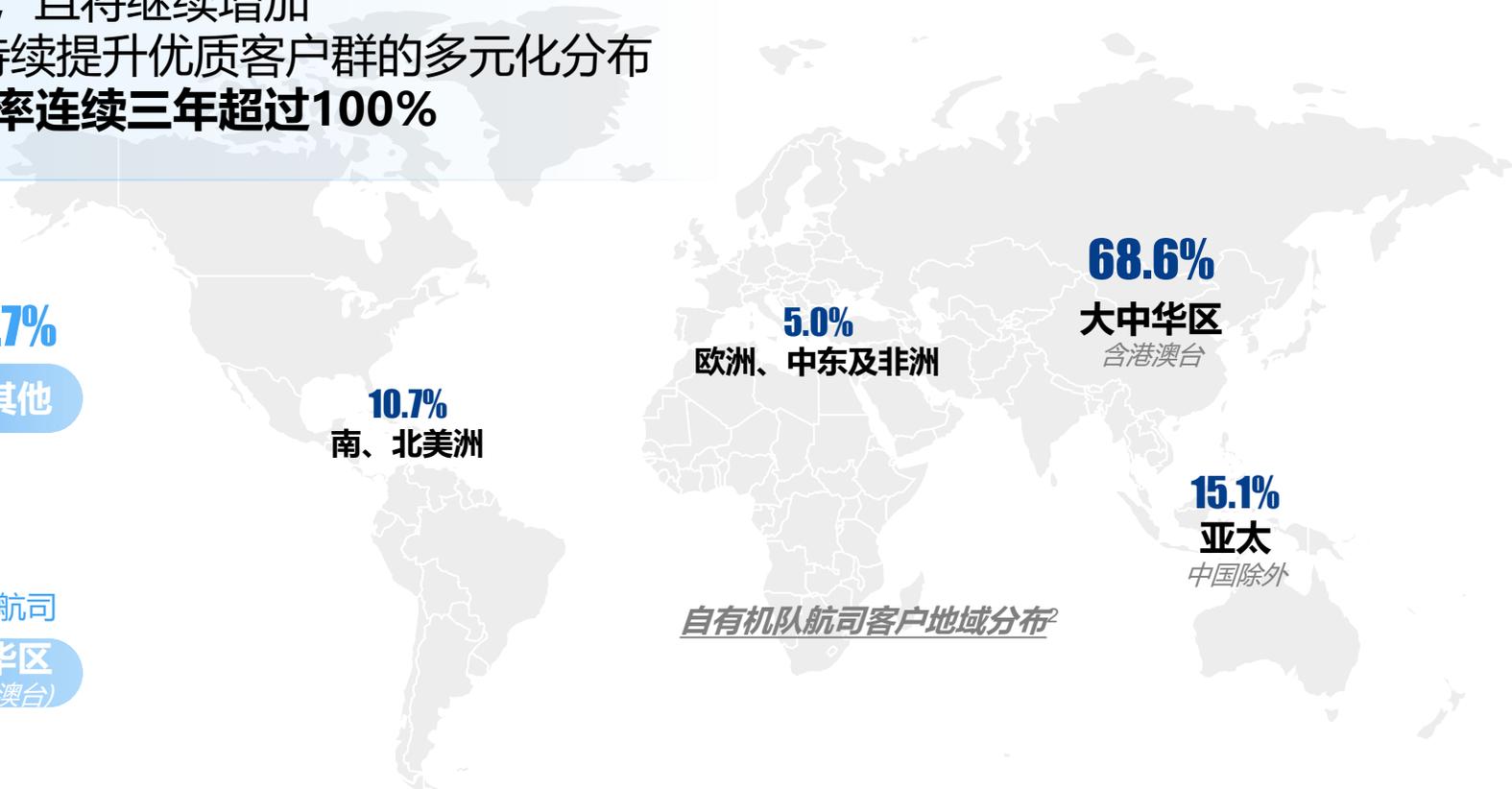
3.3 全球拓展优质客户

- 自有机队海外客户占比超过三成，且将继续增加
- 加速拓展载旗/一线航司客户，持续提升优质客户群的多元化分布
- 所有客户正常付租中，租金回收率连续三年超过100%

40 间
航司客户¹



21 个
国家和地区¹



新近合作³



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2024年12月31日。
 2、按飞机架数占自有飞机数量的比例，截至2024年12月31日。自有飞机含一架涉及俄罗斯航司的飞机。
 3、新近合作客户包括取回飞机再出租、租约到期转租、订单簿配租等新签署租赁协议或达成租赁意向的航司客户，仅列示部分代表客户。

3.4 租赁收益前景向好

- 经调整租赁收益率始终保持在**双位数水平**，处于**行业领先水平**
- 当前自有机队到期租约分布及订单飞机配租有望受益于飞机租金持续上涨周期

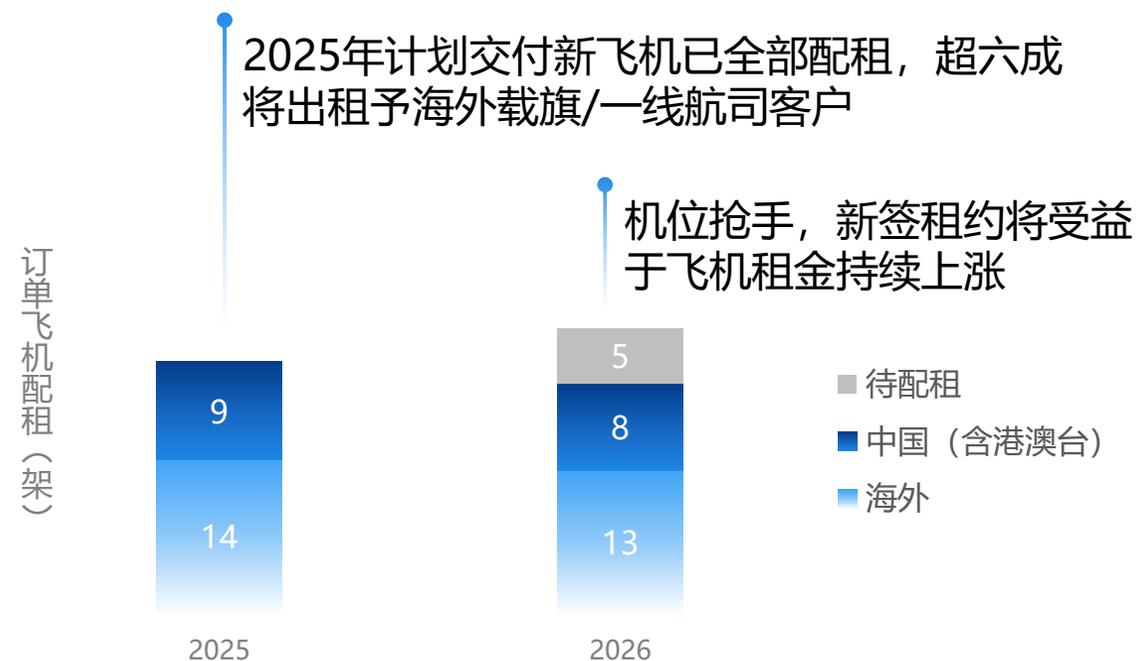
11.6%
租赁收益率¹
(经调整, 2024年)

飞机再出租



数据截至2024年12月31日。

订单新飞机配租²



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。
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2024年12月31日。

3.5 飞机交易创纪录，多重助益逐步显现

2024年飞机交易量创历史新高

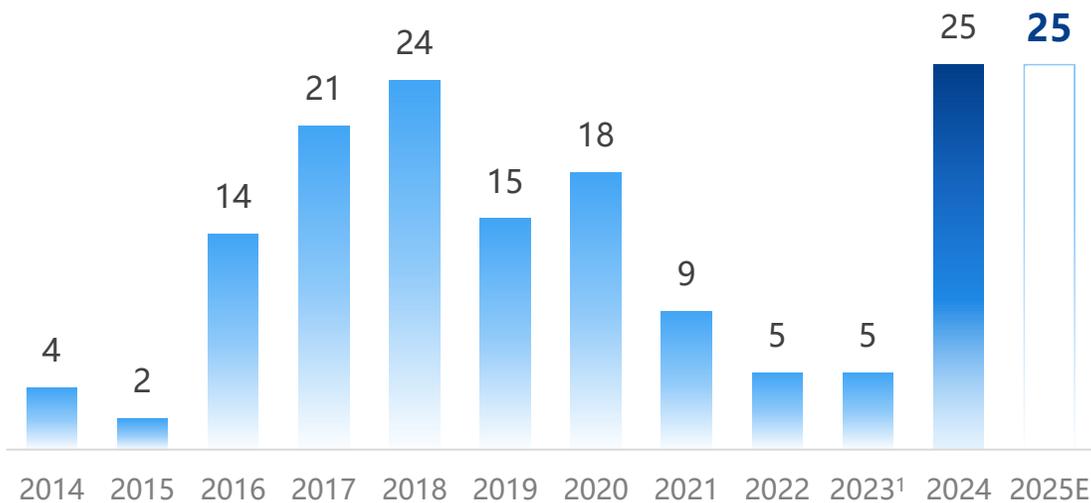
48+2 架飞机

签署SPA
自有+代管

25+2 架飞机

完成出售
自有+代管

历年资产包交易涉及飞机数量 (架)



注：1、为反映一般资产包交易情况，2023年数据不包括8月与DAE达成代位协议这一特殊交易所涉及的64架飞机。

发展资产管理业务

- 挖掘潜在飞机资产管理机遇
- 扩大管理机队

30 架

管理机队

+5 架

新增代管飞机

优化机队组合

- 退旧进新
- 优化客户组合
- 调整地域分布

提升盈利及财务稳健性

- 提供交易收益及现金流
- 降低负债率

2.1 亿港元

交易净收入

83.4 %

负债率

3.6 飞机交易经验丰富，持续拓展全球航空合作伙伴网络

~30 间

全球飞机交易伙伴

+8 间

新增首次合作

200⁺ 架

累计交易飞机数量¹

750⁺ 亿港元

累计飞机交易总额¹

~110 架

累计交易发动机数量²



注：1、截至2024年12月31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、ARI/CAAM旗下公司历年累计交易，截至2024年12月31日。

3、含2个项目所有飞机数，于2013-2018年期间分批完成。

3.7 坚定支持国产飞机海外示范运营战略：飞出C909真性能



设国产民机重大专项
持续推进C909境外运营

3 架

累计境外交付
(2024年末)

27 架

待交付订单
(2024年末)

2 架

2025年计划交付

订单

2021/01

首家

2022/12

首航

2023/4

2023/6

2024/4

首单

2024/5

回家

2024/10

向中国商飞采购**30架确认订单**和**30架意向订单**的C909飞机（曾用名ARJ21）



交付第一架C909予**首家境外客户**



C909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C909飞机

新增**美娜多基地**随后开通3条东印尼群岛国内定期航班航线。



向境外交付第三架C909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**



开航印尼美娜多往返中国广州航线，C909客机**首次执飞往返中国的国际航班**，也是C909飞机目前执飞的**最长商业航线**。

3.7 坚定支持国产飞机海外示范运营战略：飞出C909真性能



C909飞出真性能 (截至2024年末)

22 万人次

累计旅客运输量

境外运营定期航班及包机

100 %

签派率

2024年境外运营

2700 公里

最长航线

美娜多—广州

94 %

月平均准点率

2024年境外运营

1600*30 米

短窄跑道起降

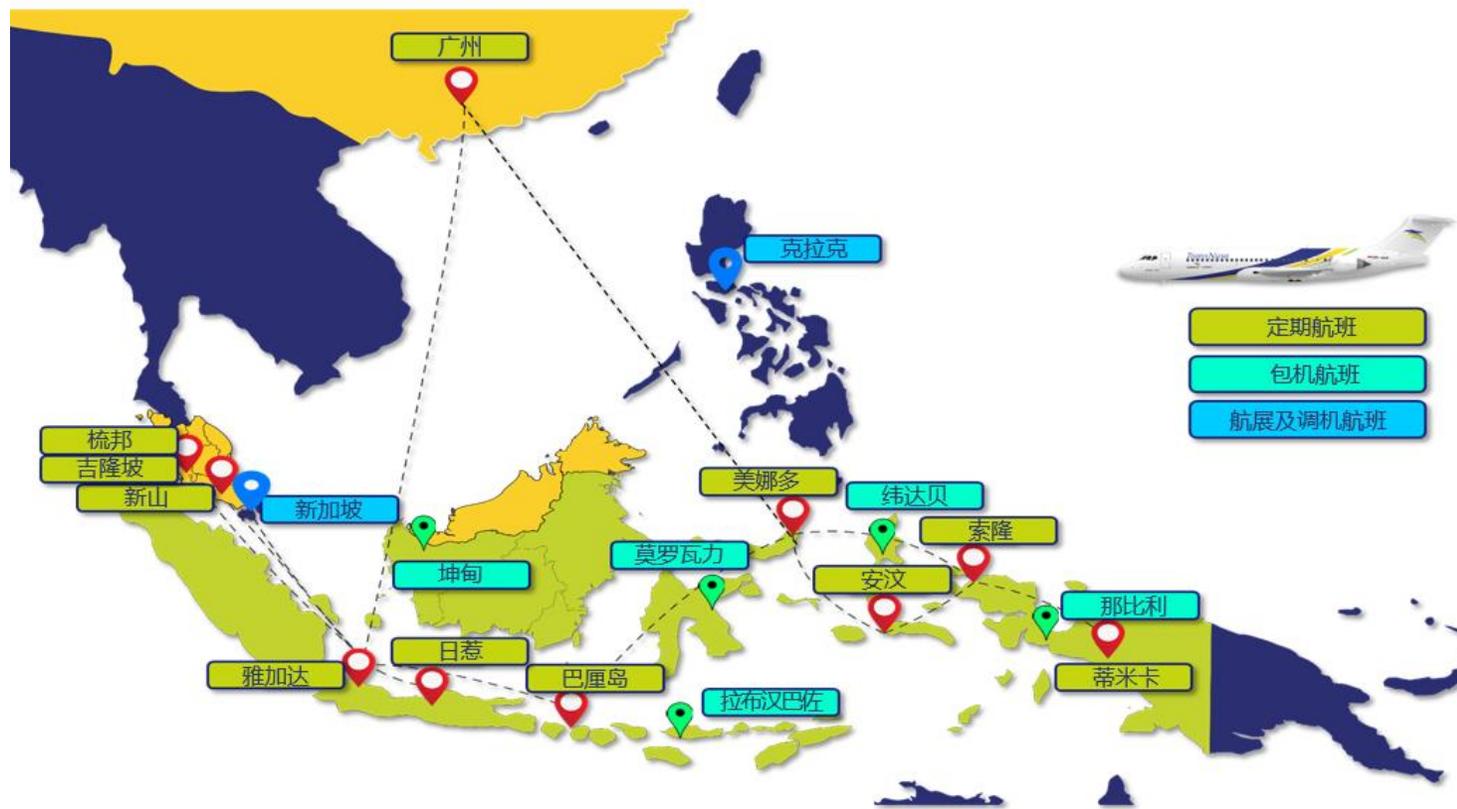
索龙—那比利航线

2 %

平均小时油耗低

相较参考轮档小时油耗

C909现有已飞航点 (截至2024年末)



目录

01

业绩亮点

02

财务稳健

03

运营出色

04

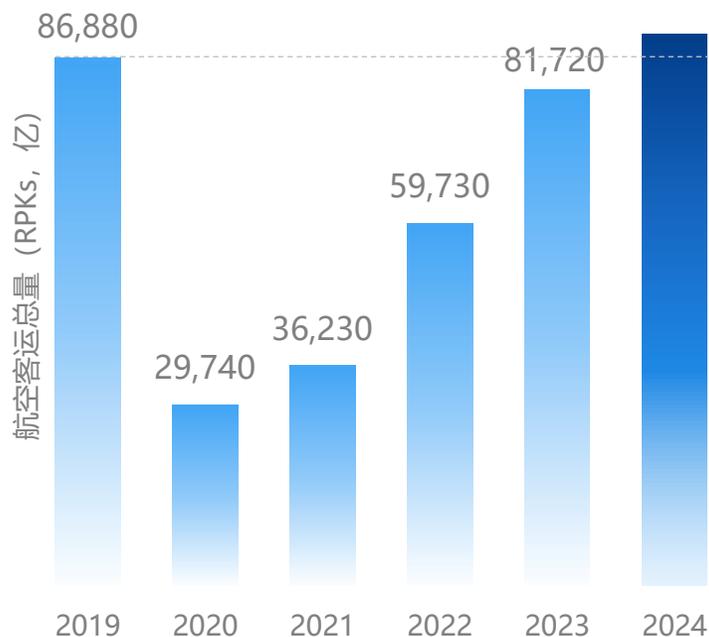
行业向好



4.1 全球航空市场持续增长，全年载客率和行业收入创新高

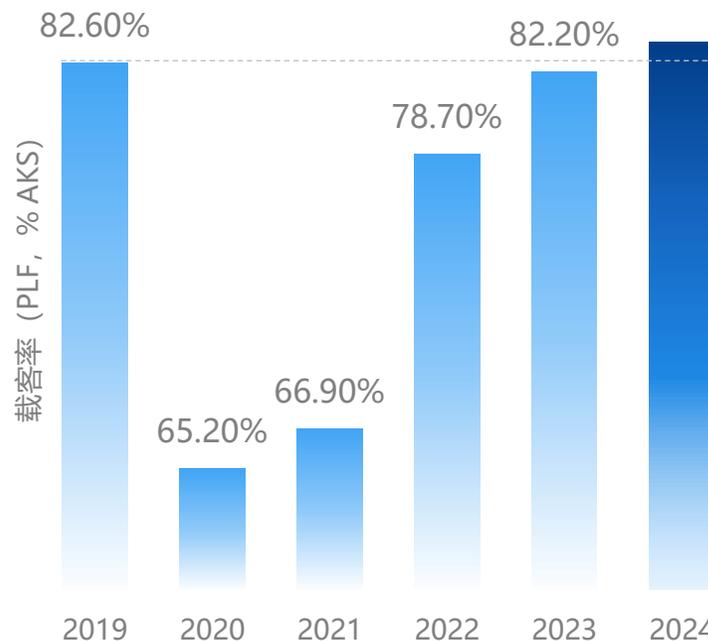
90220 +10.4%
亿人公里

全球航空客运量RPKs



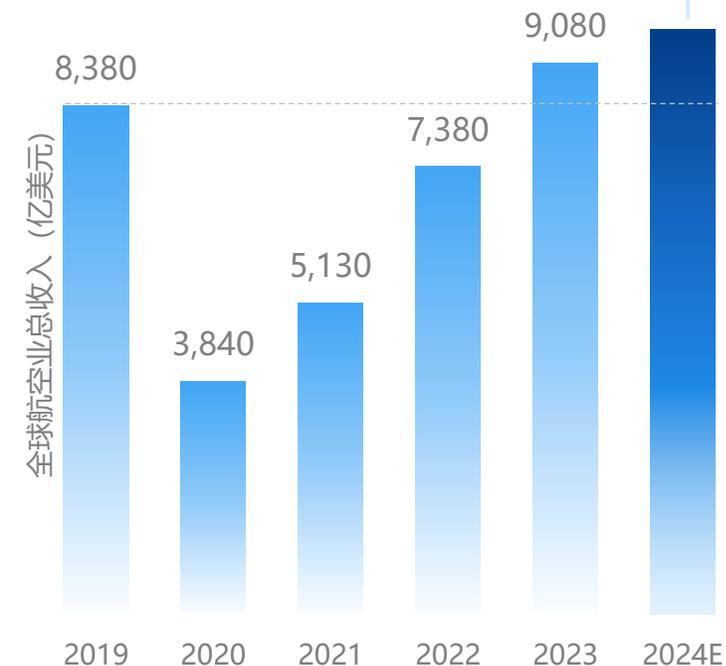
83.5 %

全球载客率



9650 +6.2%
亿美元

全球航空业总收入



资料来源: IATA 《全球航空运输业前景展望》2024年12月, 其中2024年RPK及载客率数据按照IATA之后发布的《航空客运市场分析》2024年12月刊同比增长数据更新。

4.2 2024年中国民航旅客运输量超过7亿人次，创历史新高

- 2024年中国民航旅客运输量创历史新高，旅客运输量同比增长17.9%；旅客周转量RPK达1.29万亿，同比增长25.3%。其中国际航线运输量同比增长125.6%；国内航线运输量同比增长12.6%
- 航空公司扭亏为盈，实现盈利44.7亿元，相比2023年减亏102亿元，其中有20家航空公司实现盈利



7.3 +17.9%
亿人次

旅客运输量
(2024)

1.29 +25.3%
万亿人公里

旅客周转量 (RPKs)
(2024)

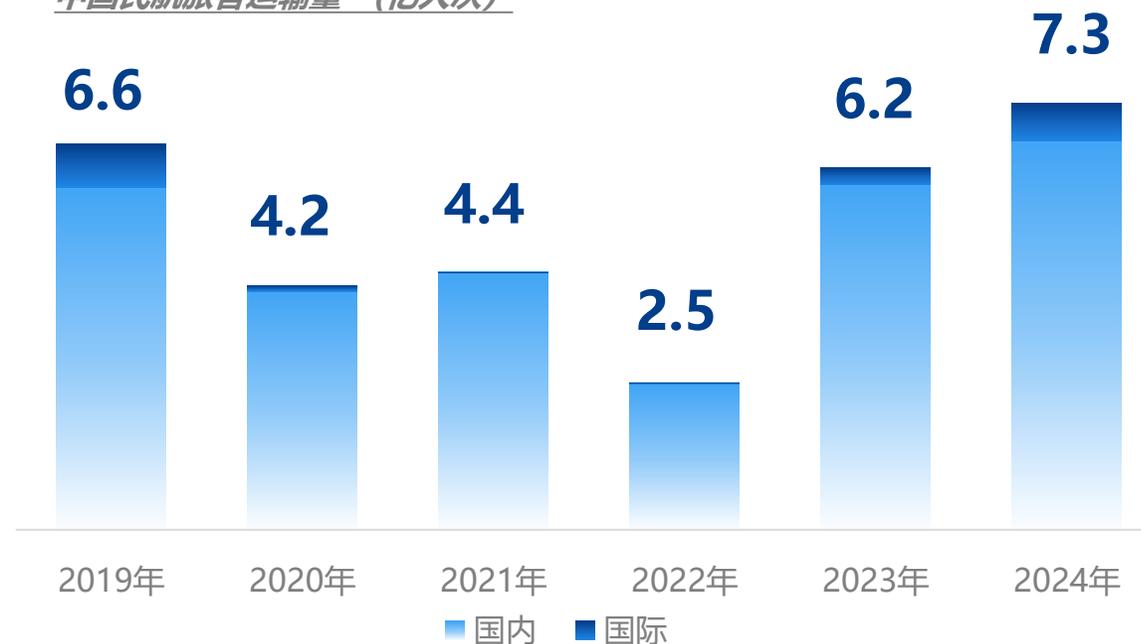
83.3 +5.4%
%

正班客座率
(2024)

8.9 +0.8 h
小时/日

飞机日利用率同比
(2024)

中国民航旅客运输量¹ (亿人次)

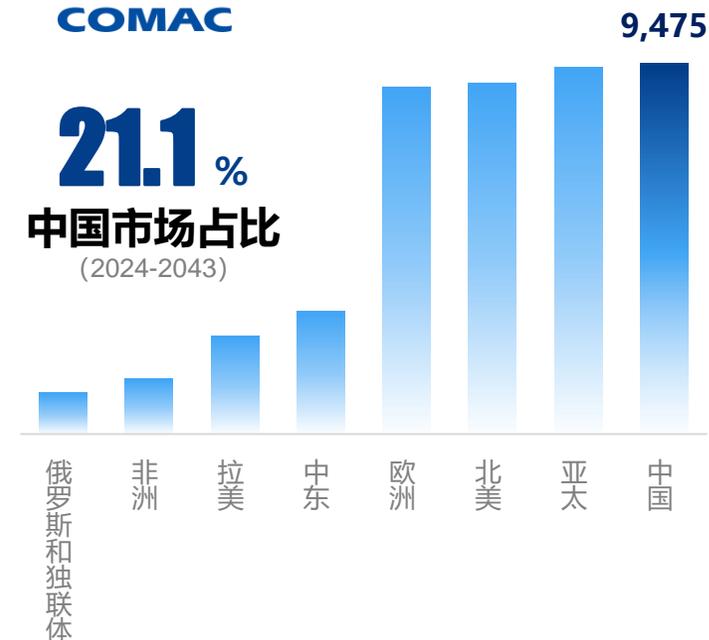


数据来源：中国民航局，截至2024年12月。
注：1. 国内旅客运输量含港澳台航线

4.3 中国将成为新飞机交付单一国别最大市场

- 全球三大飞机制造商以及Cirium均预测，在2024年至2043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**超20%**，新飞机交付数约为**9000架**

2024-2043分地区新飞机交付预测¹



数据来源：波音《商业市场展望2024-2043》、空客《全球市场预测2024》、中国商飞公司市场预测年报（2024-2043）、及2024年的Cirium机队预测（CFF）
注：1. 中国商飞的飞机交付统计数据包括涡扇支线飞机、单通道喷气客机、双通道喷气客机、及喷气货机

4.4 OEM产能不及预期，供应链问题预计持续影响飞机交付

供应链挑战不断

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

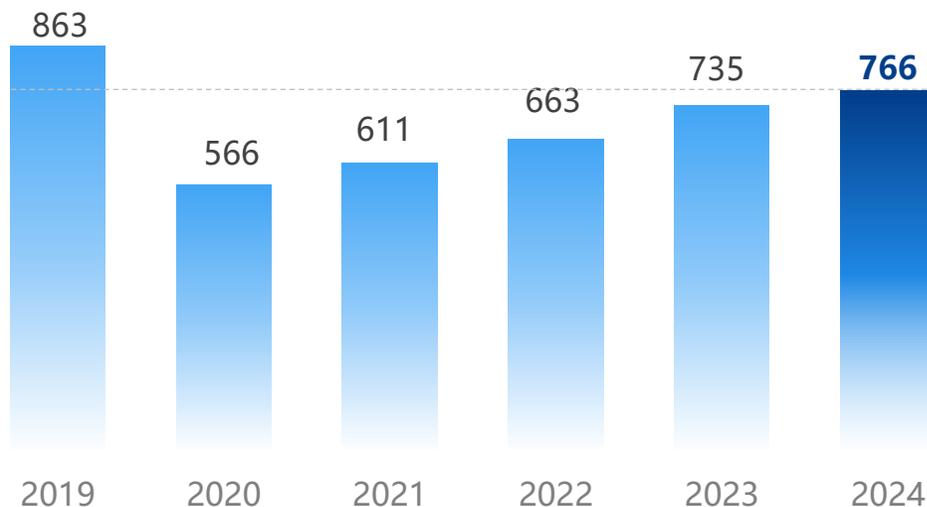
OEM交付未达预期

- 2024年空客将全年交付目标从800架下调至770架，最终交付766架，**仍未达标**
- 频发的安全事故、劳工罢工以及管理层更替引发的业务调整加剧了波音的交付问题，2024年波音交付量**同比下滑34%**

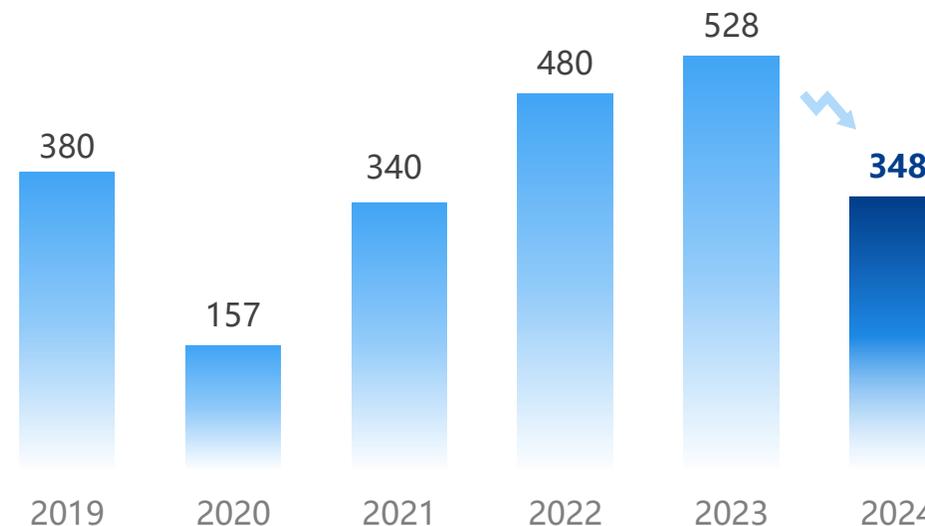
飞机短缺将持续

- IATA近期表明，全球航空业目前面临的供应链紧张问题可能会**持续到2027年**
- Cirium早前预计，**窄体机短缺超过200架，短缺将至少持续至2028年**

2019-2024年空客飞机交付数量¹



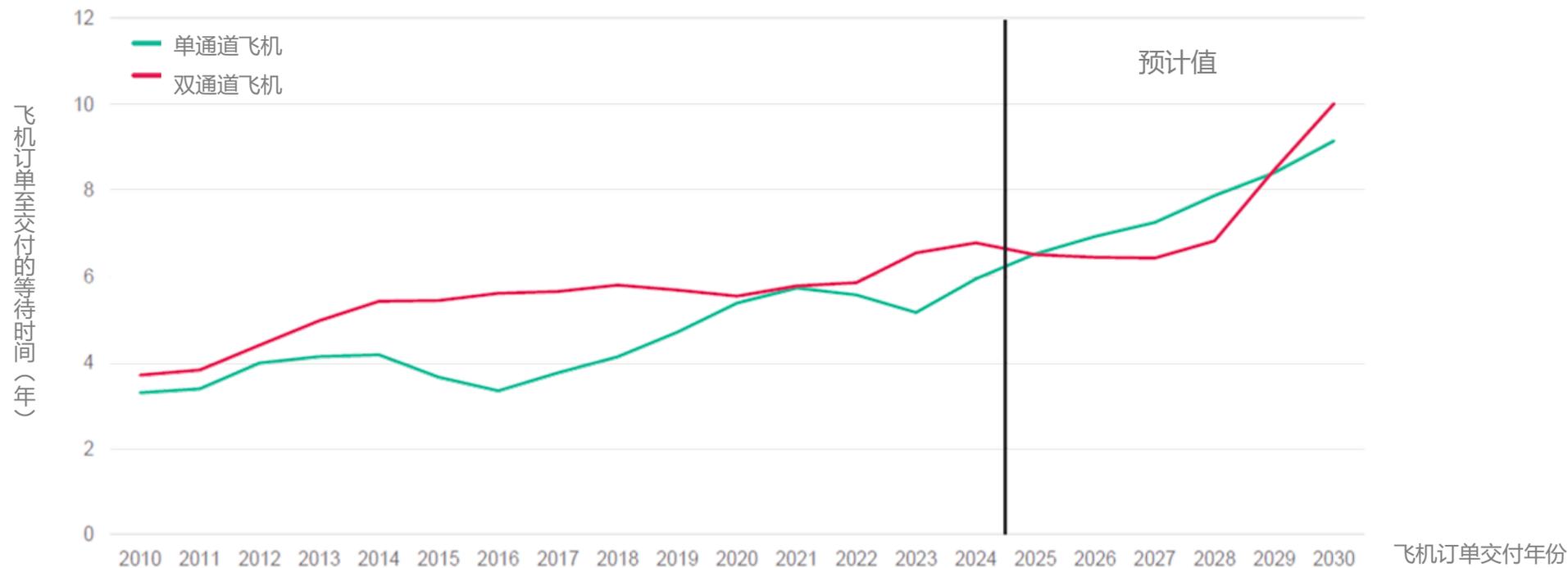
2019-2024年波音飞机交付数量¹



数据来源：1. 空客及波音公开数据，中飞租赁整理，截至2024年12月31日

4.5 OEM积压订单数创历史新高，等待交付时间进一步延长

- 全球新飞机的**积压订单**已创下**1.7万架**的历史新高，是2013年至2019年期间平均积压量的两倍
- 以当前交付速度计算，完成所有订单预计将需要**14年**
- 当前全球飞机交付等待时间达6年以上，且预计将**进一步延长至接近10年**



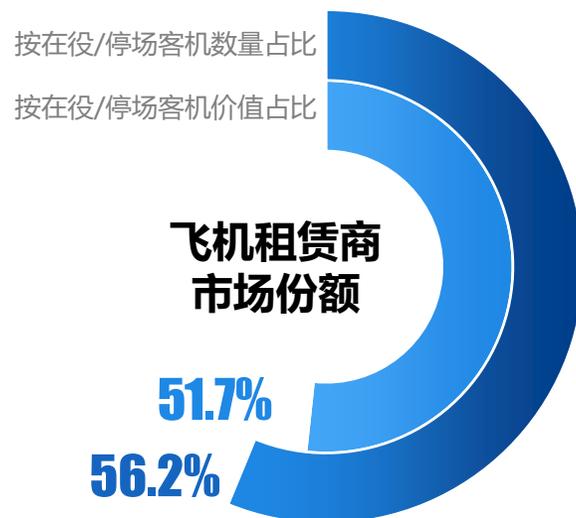
数据来源: Cirium Core, 基于Ascend 对空客和波音客机订单和交付日期的分析。

4.6 飞机租赁商订单飞机抢手，未来两年空余机位有限

Cirium数据显示：

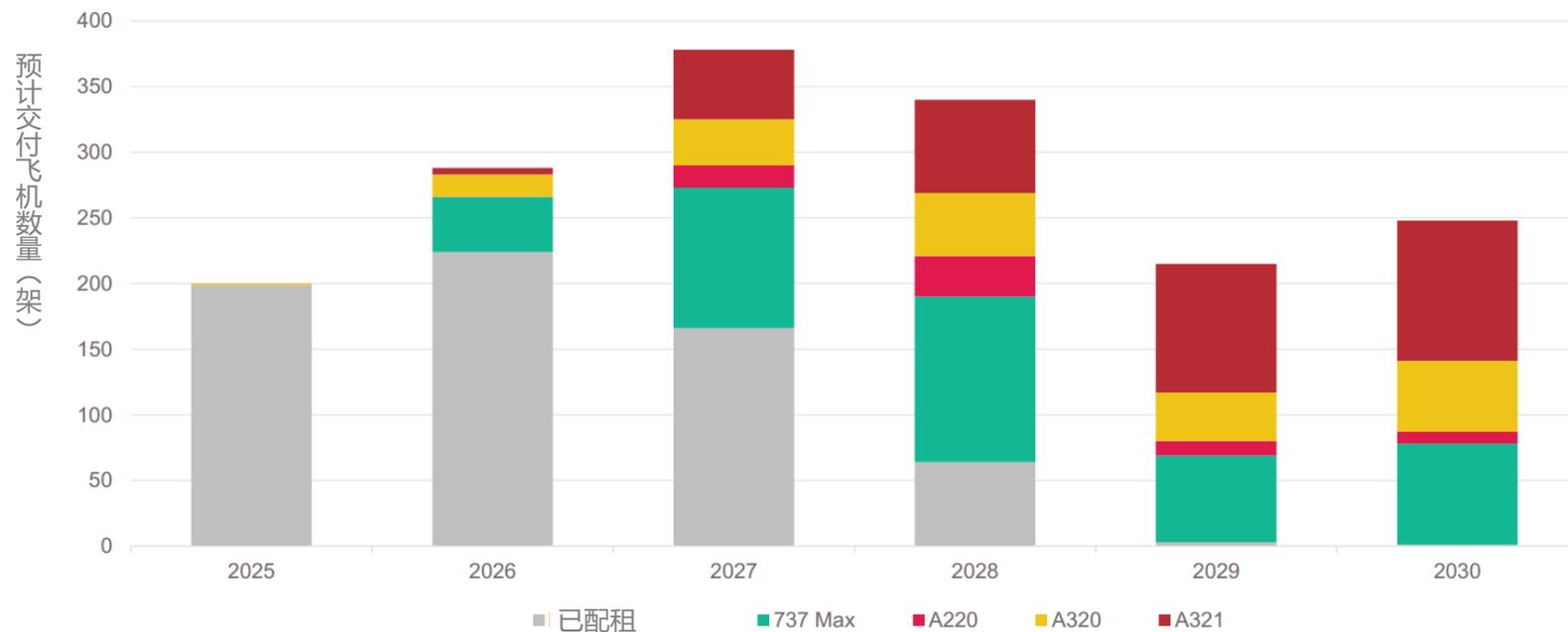
- 租赁飞机仍然是航空公司补充运力的重要途径，飞机租赁商在全球客机机队的市场份额过半，市场影响力强
- 飞机租赁商2025年待交付订单飞机已全部配租；2026年飞机租赁商的订单机位仅剩余22%。

经营租赁市场份额/租赁渗透率¹



数据来源：1、Cirium Core，仅含单通道和双通道客机。

飞机租赁商订单飞机配租情况²



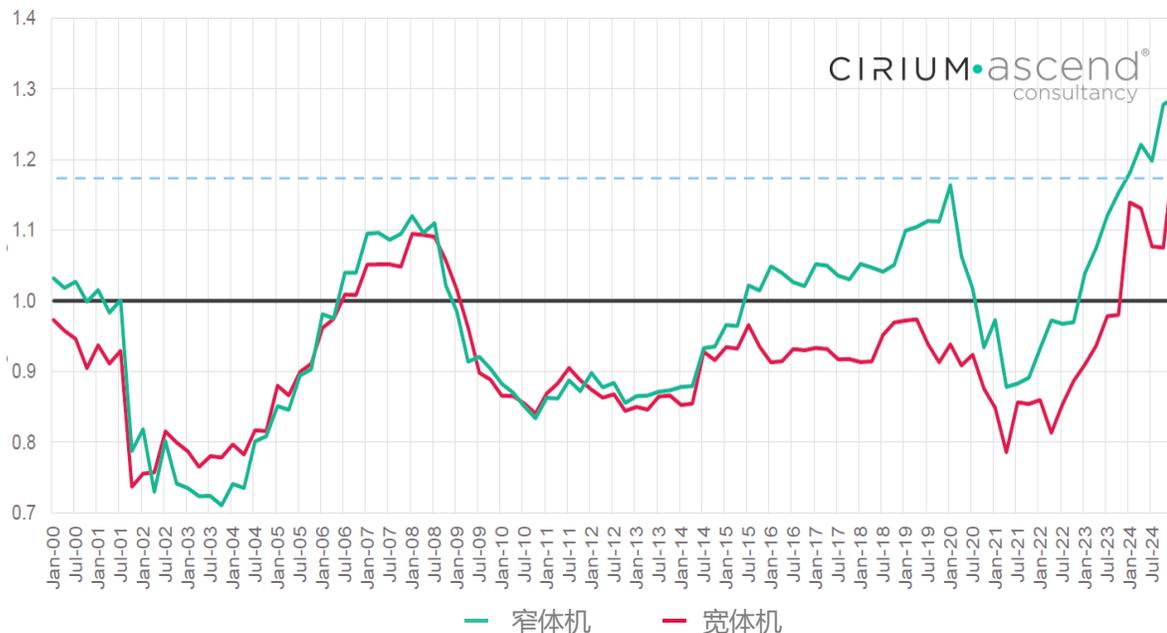
数据来源：2、Cirium Core，经营性飞机租赁商确认订单配租情况，截至2025年3月10日。

4.7 窄体机市场价值和租金持续上升

Cirium数据显示:

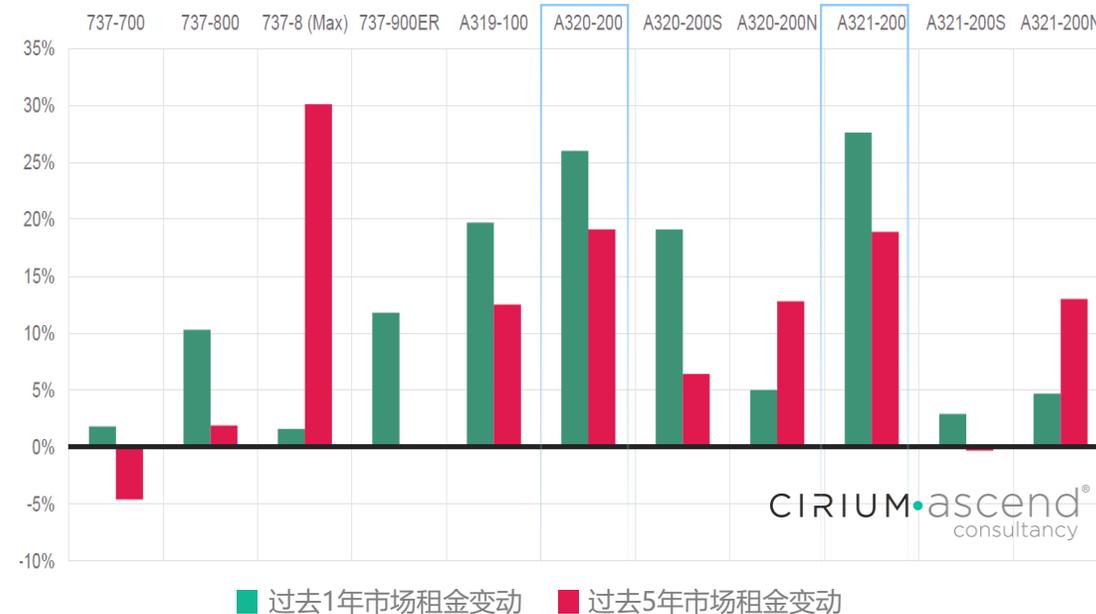
- 飞机持续短缺导致**飞机市场价值超越基准价值并持续向上，创下历史新高。**
- 由于新飞机交付不足，窄体机短缺更为突出，推动市场租金持续攀升，部分机型**过去一年涨幅高达28%。**

客机加权平均市场价值与基准价值比率变化



数据来源: Cirium Core, 仅含客机, 截至2024年12月7日。

过去1年/5年主流窄体机型市场租金变化



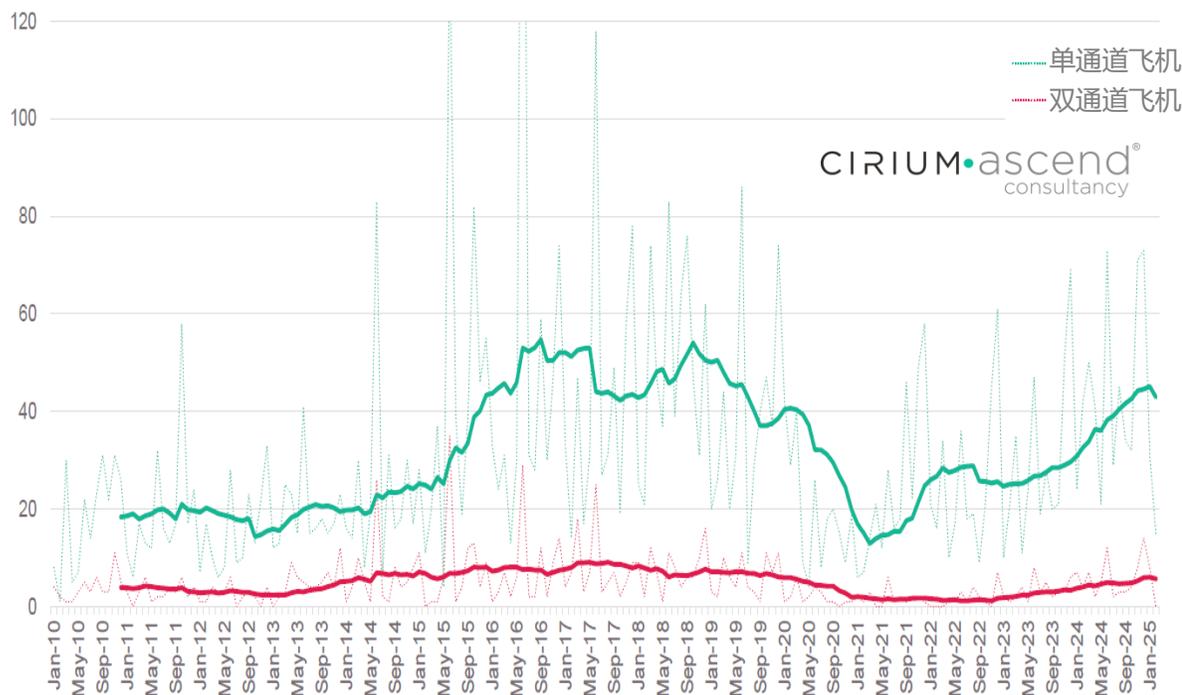
数据来源: Cirium Core, 基于机队加权和恒定机龄计算, 截至2024年12月7日。

4.8 飞机交易市场持续复苏，但较历史高峰仍有空间

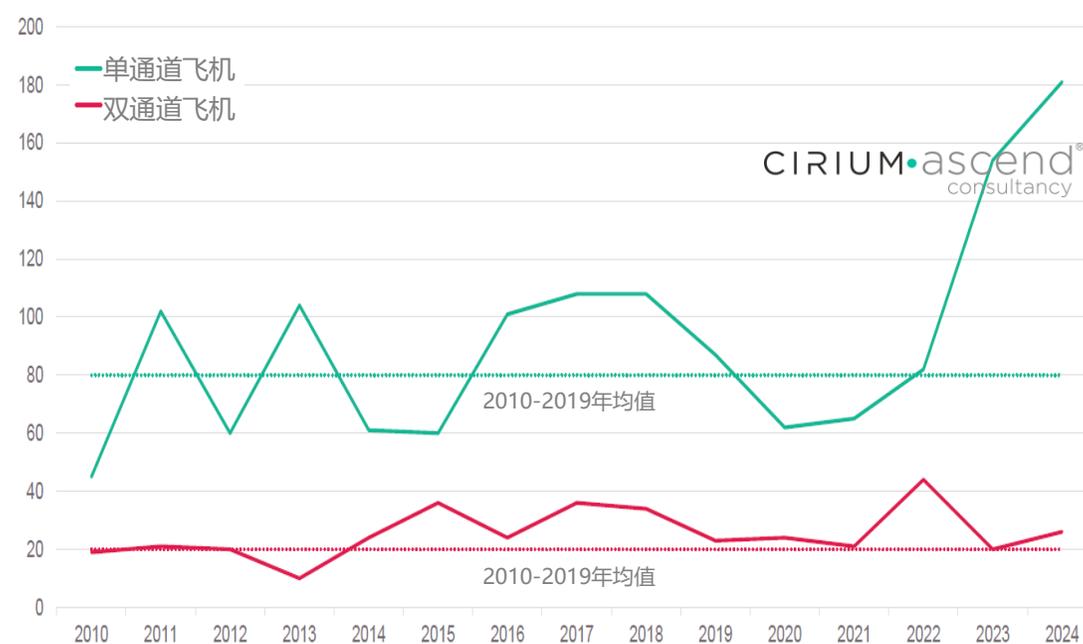
Cirium数据显示：

- 过去一年，飞机交易市场持续复苏，连租约飞机交易增加，但仍低于2016-2018年上一增长周期的峰值
- 受飞机供需失衡影响，航司向租赁商购买二手裸机的数量显著增加。

历年连租约飞机交易量 (架) 走势



历年航空公司自飞机租赁商购买二手裸机数量 (架) 趋势



数据来源：Cirium Fleet Analyzer，仅包括单通道和双通道客机

4.9 后市场领域频获政策支持

2021.03 航材免税政策

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。

2024.02 保税维修目录扩大

《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。

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。

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。

2024.12 上海建设与航空产业配套的服务贸易体系

建设与航空产业配套的服务贸易体系。探索航材租赁、寄售、共享等业态。建设航空资产交易平台，打造覆盖飞机、飞机发动机、模拟机等航空资产交易、维修、改装、处置等资产全生命周期的航空金融贸易生态。完善服务贸易监管制度。

2025.02 香港政府财政预算案

发展香港成为亚洲首个飞机拆解部件回收、处理及交易中心。



谢谢

THANKS

【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，分发或传递给任何其他人士或以任何方式纳入另一文件或其他材料。

本文件并不构成：

(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)。