



中国飞机租赁集团

飞机全产业链解决方案供应商

2025年全年业绩

2026年3月

目录



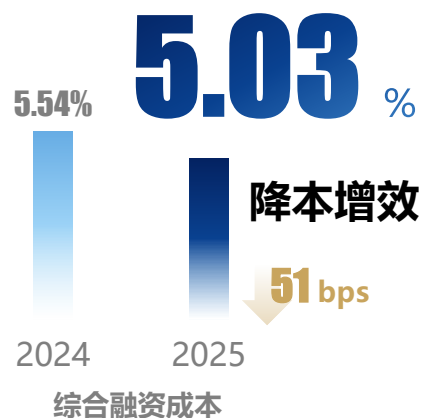
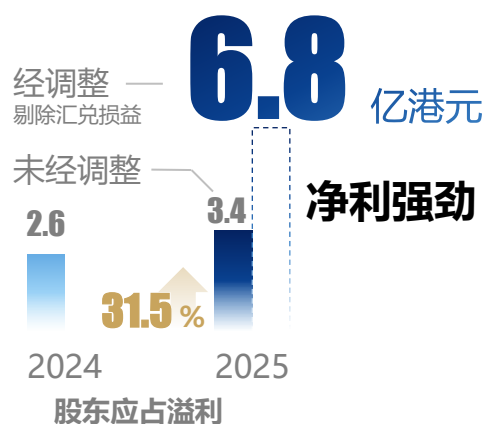
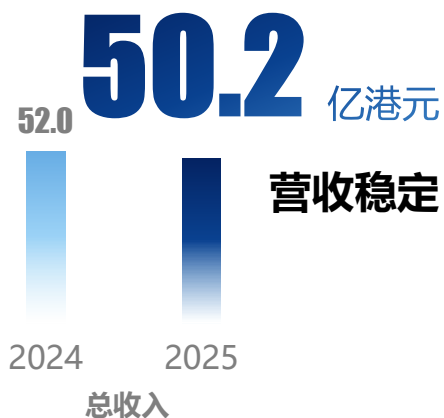
1
业绩
亮点

2
财务
稳健

3
运营
出色

4
行业
向好

盈利表现强劲

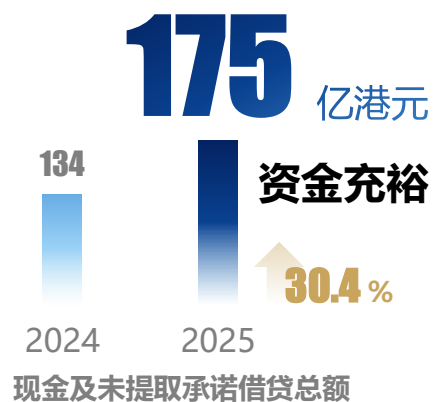
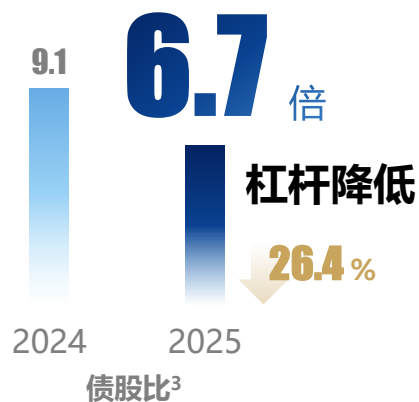
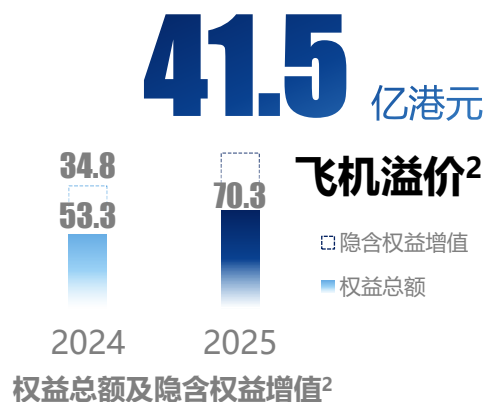


往绩斐然

中国市场头部企业

连续二十年持续盈利

强化资产负债表

每股累计派息4.89港元¹

战略目标

全球领先资产管理人

国际投资级发行人

注：1、上市以来累计23次派息总金额，含建议派发2025年末股息每股0.18港元，中飞租赁已就2025年末股息推出以股代息计划。
2、飞机溢价指自有有机队资产市场价值（Cirium、Avitas及IBA估值算术平均值）相较飞机资产账面净值总额的溢价，截至2025年12月31日。
3、债股比=计息债务/权益总额。

把握交易良机
优化机队及客户组合

36 架

完成飞机出售/贸易¹

5 台

完成发动机出售²

27 架

新签飞机出售
(买卖协议/意向书)

巩固资产优势 保持稳健运营

130⁺³⁰ 架

订单充足

176 架

机队稳定

149架自有+27架代管

~90 %

窄体机为主
自有机队

100 %

出租率佳³
自有机队

全球拓展提速 客户质量跃升

40 间

航司客户

20 个

国家和地区

82 %

载旗/一线
26-27 订单配租

102 %

租金回收率⁴

10 %

租赁收益率⁵
经调整

注：1、包含所有飞机交易及二手飞机贸易业务以及一架涉及俄罗斯航司飞机因达成保险和解的所有权转移。
2、仅包括本集团合并范围自有发动机出售。

注：3、不含已确定出售的两架裸机。

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。

2016

飞机全产业链解决方案供应商，早已建立后市场业务能力及丰富履历

59 %

CFM56-7B市值涨幅
过去两年

2014

首家向空客大宗采购 提前锁定优质机位

25-118 %

主流窄体机市值涨幅
A320与B737中期基准价值

发动机价值攀升

2006

专注窄体机资产

86 %

窄体机交易占比
占2025年全球交易量比例

5,340 架

累计飞机交付缺口

飞机价值攀升

飞机短缺严重

窄体机流动性强



国产民机出海“标杆企业”

TransNusa

MEMBER OF LinkAsia

翎亚航空

首个国产飞机海外运营商

- 从适航到初具规模
- 屡创首次/最佳记录
- 中国商飞高度认可
- 持续拓展黄金航线

20 ↑
翎亚航点

广州、上海、深圳、新加坡、吉隆坡、巴厘岛、曼谷、珀斯等

已实现百万级EBITDA 预计保持快速增长

2025

2016

领先的航空后市场资产管理人

CAAM QUAM

极少数具备老旧飞机资产
一站式综合管理服务能力的企业7+
亿美元
储备项目资产

- 兴建亚洲首个大型飞机拆解再循环基地
- 收购美国老牌拆解及零部件企业
- 打造八大核心竞争力

EBITDA首次破亿 可比公司P/B近百倍

目录



1
业绩
亮点

2
财务
稳健

3
运营
出色

4
行业
向好

单位: 百万港元	2025	2024	变动
收入总额	5,015.1	5,204.1	-3.6%
年内溢利	375.3	325.6	15.3%
本公司股东应占溢利	338.5	257.5	31.5%
每股基本盈利(港元)	0.454	0.346	31.2%
每股末期股息(港元) ¹	0.18	0.18	-
每股全年股息(港元) ²	0.30	0.30	-

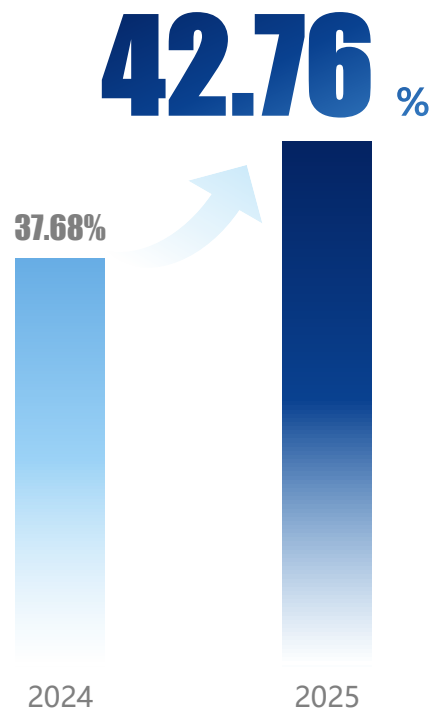
注: 1、中飞租赁已就2025年末期股息推出以股代息计划。
2、派息比率为66.1%。

单位: 百万港元	2025	2024	变动
租赁收入	3,787.3	4,349.7	-12.9%
融资租赁收入 <i>(2025年: 43架飞机 vs. 2024年: 49架飞机)</i>	635.8	608.8	4.4%
经营租赁收入 <i>(2025年: 106架飞机 vs. 2024年: 110架飞机)</i>	3,151.5	3,740.9	-15.8%
飞机及部件交易净收入及贸易收入	601.9	213.0	182.6%
其他收入	625.9	641.4	-2.4%
总收入	5,015.1	5,204.1	-3.6%

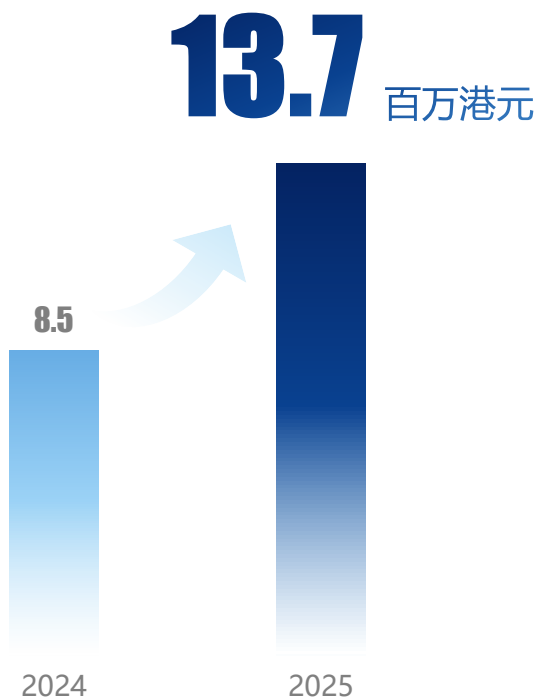


单位: 百万港元	2025	2024	变动	
利息开支及支付信托计划款项	(2,167.9)	(2,710.6)	-20.0%	↓
利息开支 <i>2025年美元SOFR平均为4.18%，较2024年下降76个基点</i>	(1,944.4)	(2,447.3)	-20.5%	↓
支付信托计划款项	(223.5)	(263.3)	-15.1%	↓
折旧及减值	(1,457.5)	(1,686.6)	-13.6%	↓

租赁毛利改善

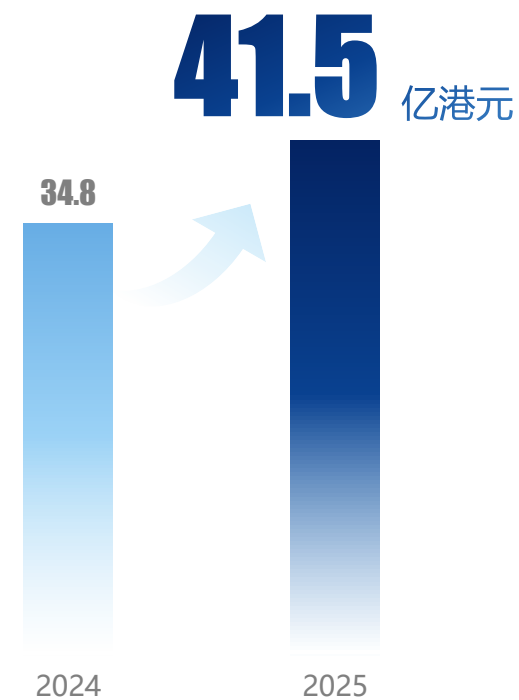
租赁业务毛利率¹

交易盈利增强



平均单机出售净收益

资产溢价带来潜在盈利

飞机资产价值溢价²

注：1、租赁业务毛利率=(总租赁收入-利息开支及支付信托计划款项)/总租赁收入。

2、飞机溢价指自有机队资产市场价值(取Cirium、Avitas及IBA估值算术平均值)相较飞机资产账面净值总额的溢价，截至2025年12月31日。

175 ^{↑30.4%}
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

信用融资

15 亿人民币

五年期公司债

2025年2月

境内人民币债券市场再发力

- 境内AAA级发行人
- 票面利率2.38%
- 信用利差仅95bps, 创历史新低
- 获1.73倍超额认购

重返境外美元债市场

1.6 亿美元

三年期债券

2025年8月

- 境外Ag-级发行人
- 票面利率6%
- 信用利差仅230bps, 创历史新低

195 亿港元

融资总额

2025年新增及续期提款额

抵押融资

7 亿美元

仓储式可循环 飞机项目融资

2025年3月

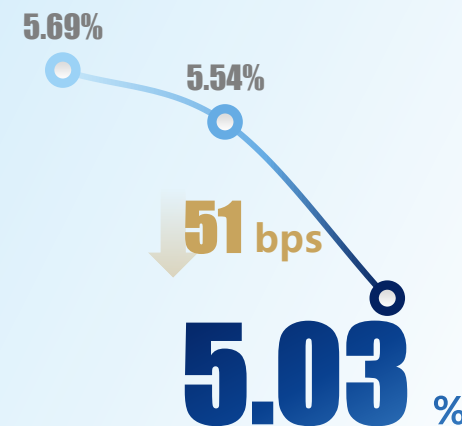
- 航空金融最大规模银团贷款之一
- 共20家全球金融机构参与
- 认购倍数超2倍

综合融资成本持续降低

5 亿港币

节省利息开支

2025年



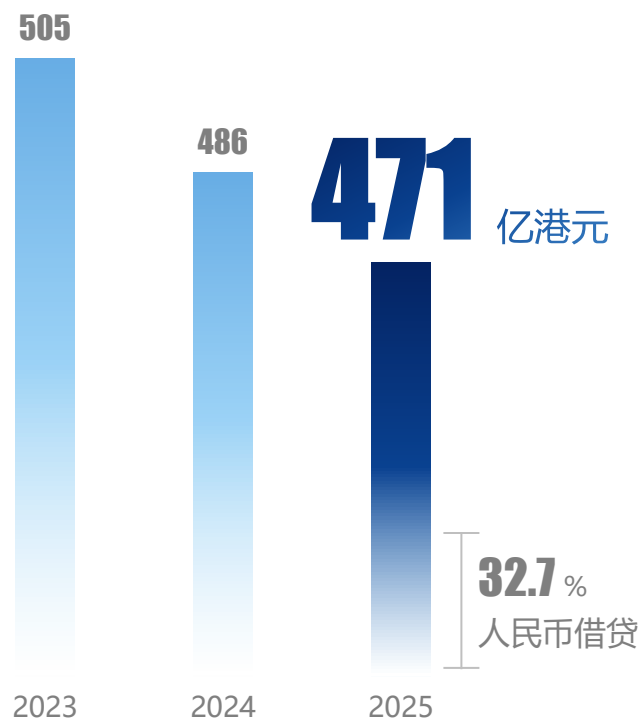
2023

2024

2025

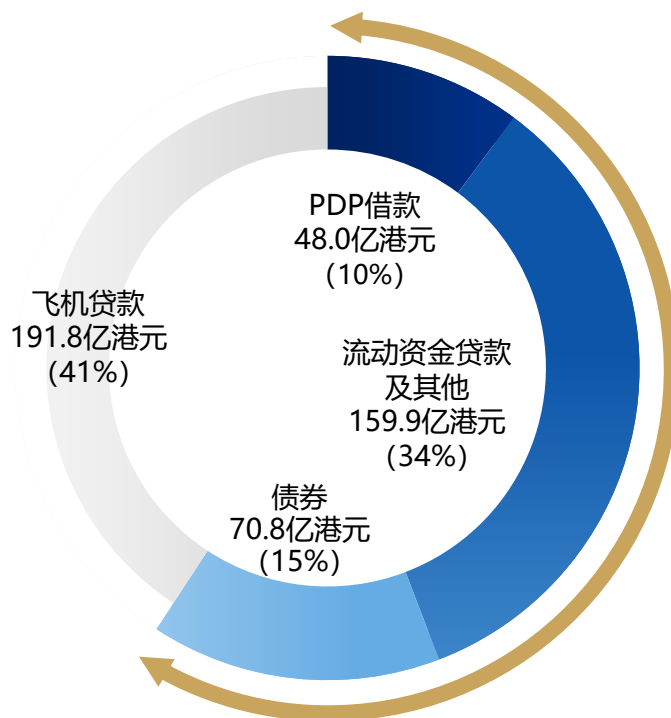
综合融资成本

计息债务减少

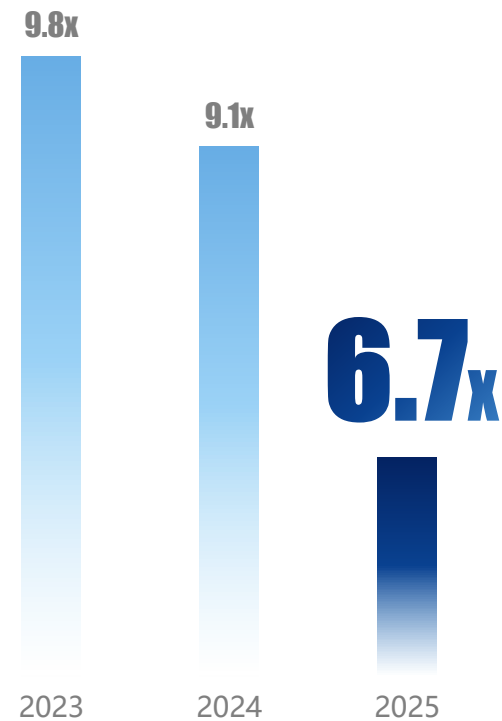


计息债务总额

无抵押信贷占比提升



杠杆显著降低


 债股比
 (计息债务/权益总额)

利率风险敞口

在2025年**471**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：

- 197亿港元浮动利率贷款对现金流有影响
- 130亿港元或仅约**28%**的债务的利息开支对股东应占溢利产生影响。

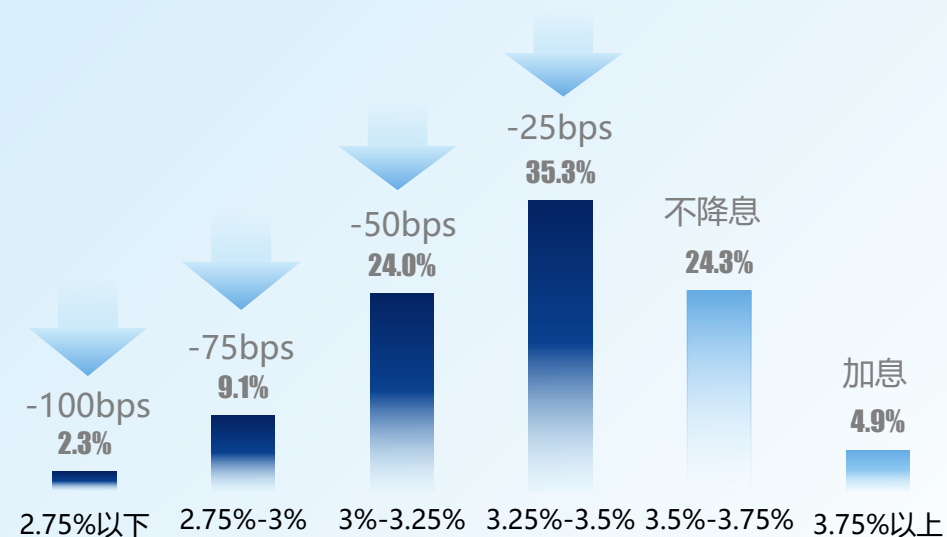
美元负债利率风险敏感测试

(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	197	(130)
若美元利率下跌100个基点	(197)	130

截至2025年12月31日。

美元利率仍有下调空间

- 当前受到地缘政治动荡影响，上半年市场对利率调整多持观望态度。
- 即便如此，CME FedWatch显示未来两年美元利率下降的概率有七成。



2027年12月美联储目标利率及概率

数据来源：芝商所CME FedWatch，截至2026年3月25日。

人民币汇兑风险敞口

人民币长期升值风险可控，且多为财报时点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。

50 亿人民币

未对冲人民币负债净额

(自然对冲后)

17 %

人民币资产占比

人民币汇率风险敏感测试

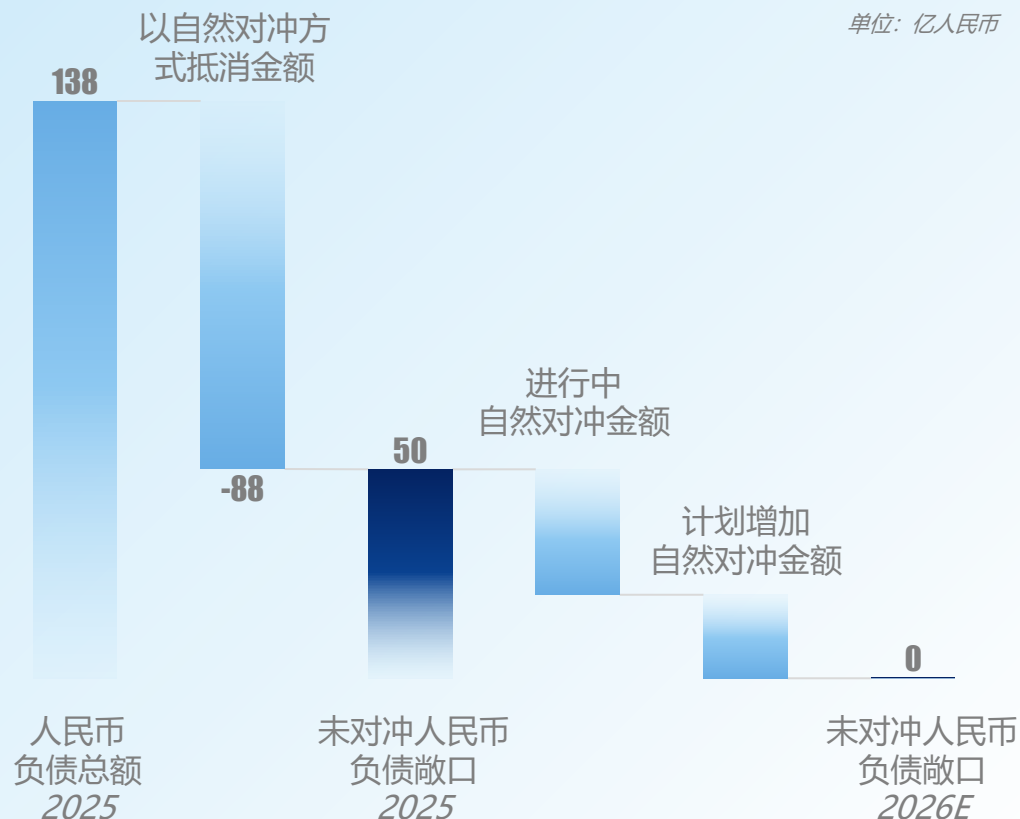
(百万港元)

	股东应占溢利
若人民币升值1%	(56)
若人民币贬值1%	56

截至2025年12月31日。

目标于2026年末业务上基本实现完全对冲

单位：亿人民币



目录



1
业绩
亮点

2
财务
稳健

3
运营
出色

4
行业
向好

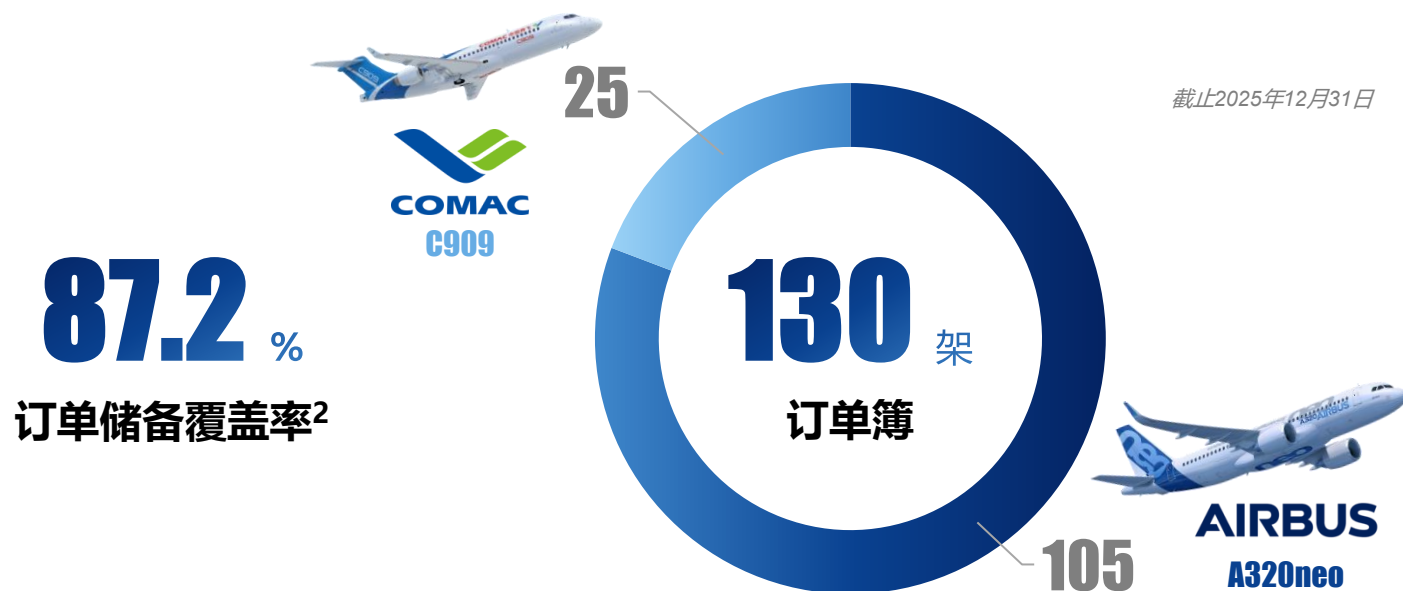
追加新一代节能机型投资

- 深化与空客超过十年的长期战略合作伙伴关系
- 新增订单附带机型转换权，增强资产配置灵活性

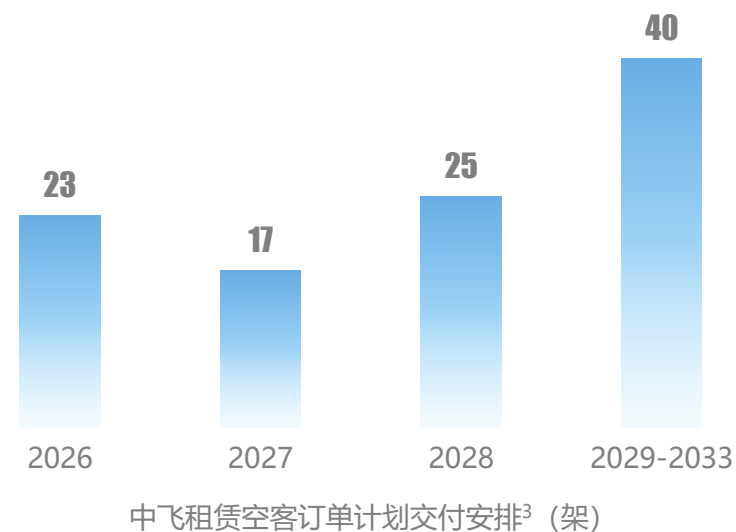
30 架
追加30架空客
A320neo飞机

282 架
中飞租赁累计
空客订单

TOP 6
空客租赁商客户
待交付订单¹



锁定直至2033年的黄金交付窗口期



注：1、资料来源：空客，CALC整理，截至2025年11月。
2、订单储备覆盖率 = 中飞租赁订单簿数量/自有机队数量。

注：3、订单飞机计划交付时间表可能因不同因素而调整，截至2025年12月31日。

截止2025年12月31日

~90 %

窄体机占比高于同业¹

自有机队 (同业72-80%)

100 %

出租率保持最佳²

自有机队

8.7 岁

自有机队平均机龄

新飞机租赁机队³平均机龄6.9年

7.3 年

自有机队平均剩余租期

飞机制造商	系列	机型	自有 ³	管理
空客	A320 CEO系列	窄体	64	18
空客	A320 NEO系列	窄体	51	5
空客	A330 CEO系列	宽体	11	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	5	-
总计			149	27

注：1、同业指已上市或已公布年度数据的主要经营性飞机租赁商AerCap, Air Lease, Avolon, BOC Aviation。

2、不含已确定出售的两架裸机。

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。

飞机租赁

47 架飞机

新签租赁协议/租赁

2025年

24 架

交付订单飞机

2025年

2 架

买入二手飞机

2025年

2025

2026

25 架飞机

预计飞机交付

2026年

飞机交易

27 架飞机

新签出售协议/意向书

2025年

34 架飞机

完成飞机出售¹

2025年

2 架飞机

完成二手飞机贸易

2025年

25 架飞机

预计飞机出售

2026年

注：1. 包含一架涉及俄罗斯航司飞机因达成保险和解的所有权转移。

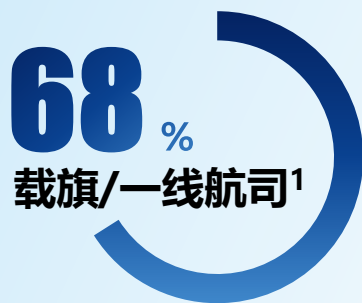
40 间
航司客户¹

20 个
国家和地区¹

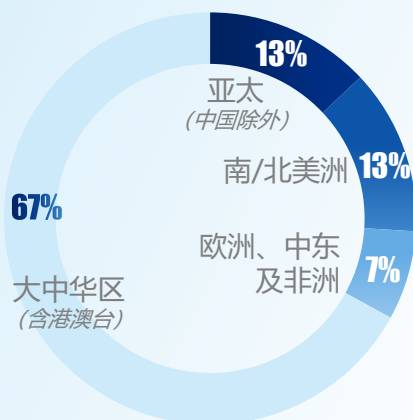
10 %
租赁收益率²
经调整

102 %
租金回收率³

聚焦顶级航司

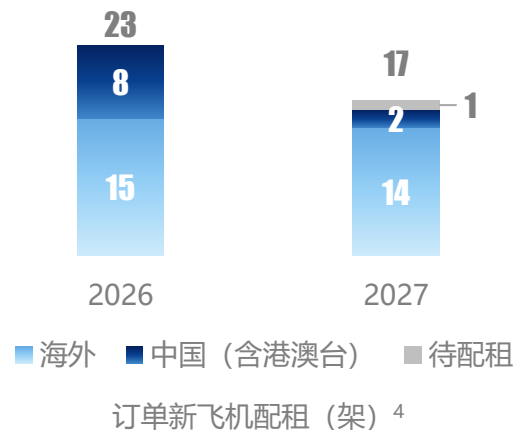


全球客户网络



航司客户地域分布¹

订单配租



74 %
配租海外客户⁴
26-27 订单配租

82 %
载旗/一线航司⁴
26-27 订单配租

UNITED

2025年交付首批12架全新A321neo飞机中的6架；之后再新增6架合作

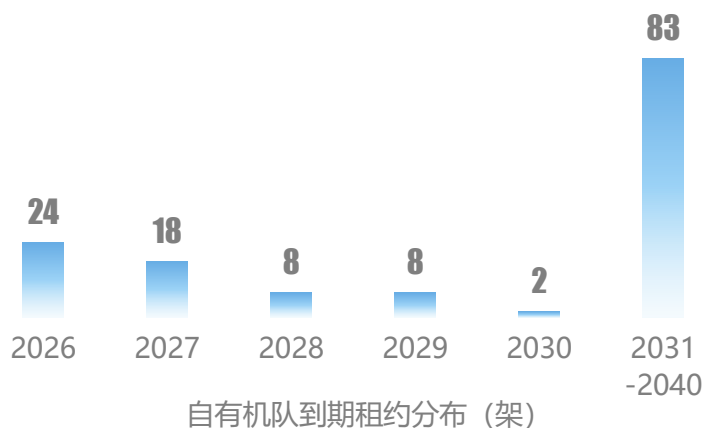
THAI

2025年签署首个9架新飞机租赁协议

ICELANDAIR

2025年签署首个新飞机租赁协议

续租/转租



KOREAN AIR

2025年首期租约到期转租赁首次合作

中国南方航空
CHINA SOUTHERN

2025年完成两架飞机续租合作

中华航空
CHINA AIRLINES

2025年积极推进四架飞机续租合作

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12月31日。
2、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：3、指所收取租金除以账单金额。
4、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12月31日。

全球网络 经验丰富

截止2025年12月31日

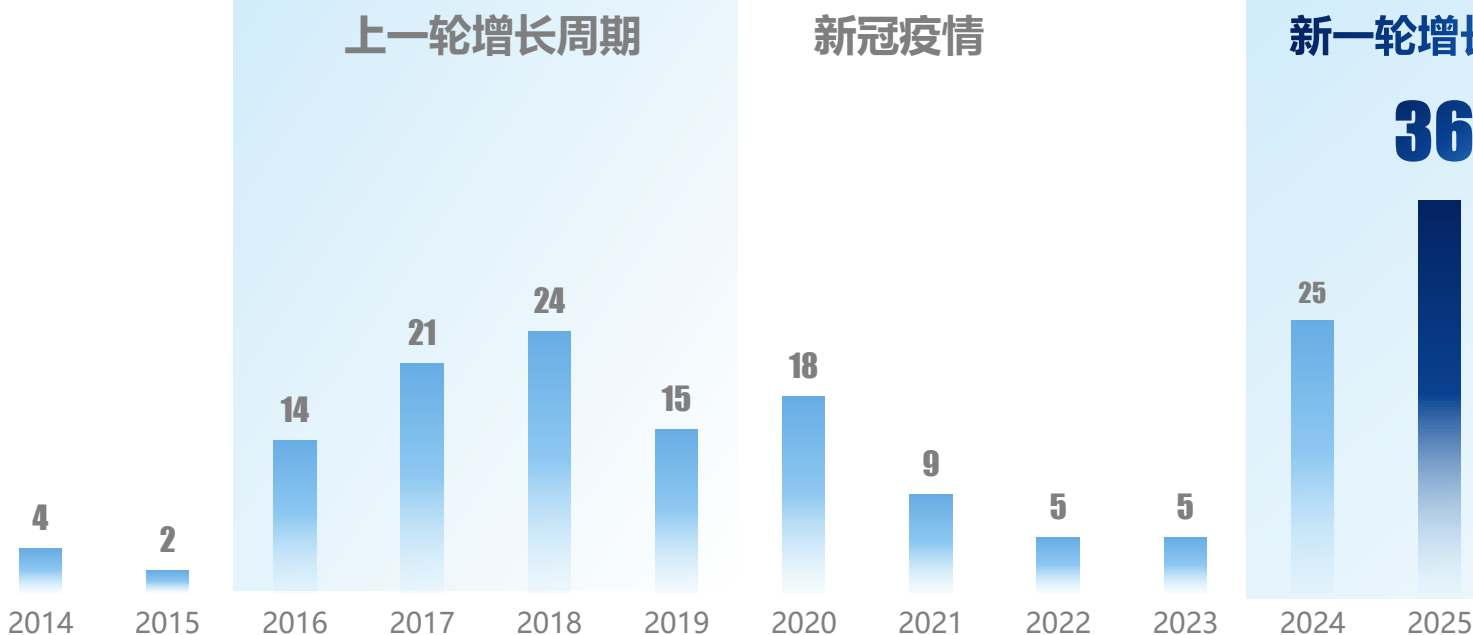
30⁺ 间
全球飞机交易伙伴

+7 间
新增首次合作
2025年

240⁺ 架
累计交易飞机数量¹

850⁺ 亿港币
累计交易飞机总额¹

历年资产包交易涉及飞机数量（架）



120 亿港元
交易资产总额
2025

亮点项目

某中东租赁商

- 涉及8架飞机，资产规模约4亿美元
- 项目统筹多地机身及部件安排，兼顾税务优化与成本效率
- 通过创新的受益权拆分交割方案顺利完成资产转移

注：1、截至2025年12月31日，为自2014年上市以来所有交易模式总计，其中有关订单单位协议交易总额以涉及飞机的第三方估值总额估计。

C909境外运营

5 架
累计境外交付

4 个
通航国家

25 架
待交付订单

12 个
通航地区

2 架
26年预计交付

49 万人次
累计旅客运输量
定期航班及包机

国产民机出海“标杆”

首个 国产飞机海外运营商
翎亚航空

首个 商业运营海外航线
雅加达—巴厘岛

首个 短窄跑道常规运营人
1850x30m

最长 商业航线单程4小时
广州—美娜多

最高 单机日利用率
15.88小时全球记录

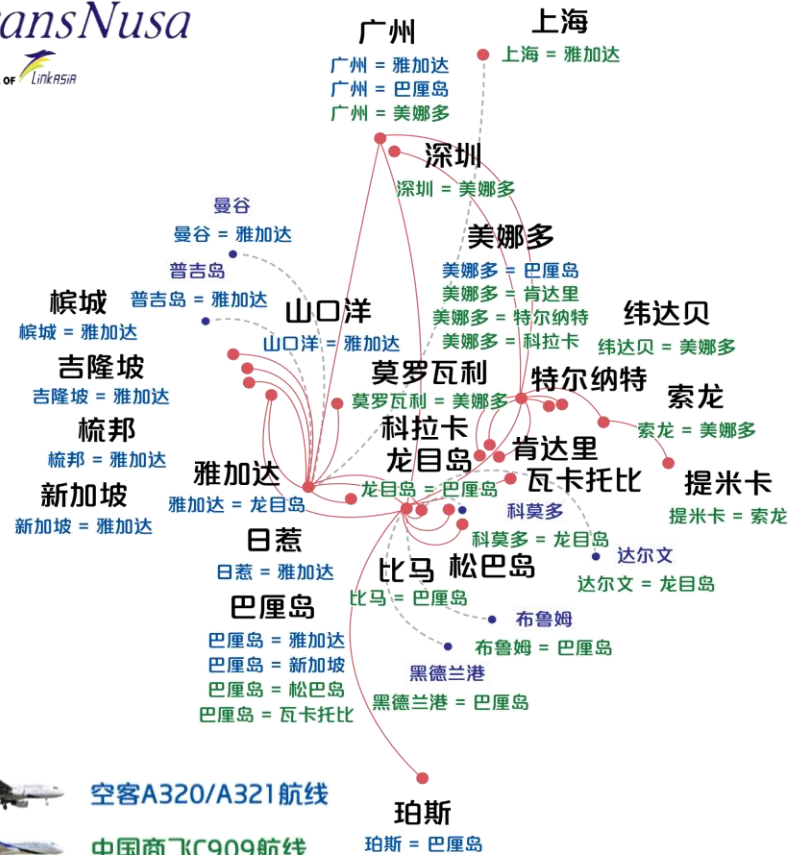
最高 单机单日运营记录
单日连飞11个航段

最高 印尼机型准点率记录
平均91%

航线网络持续拓宽，收益快速增长

TransNusa

MEMBER OF *Linkasia*



注：数据截至2025年12月31日。

履历

前瞻布局
十年积累

~ **60** 亿美元
累计经手航空资产总值¹

客户

中美双本土市场
全球伙伴网络

1,000 间 USM²客户
3,000 间 已交易客户

中美两地牌照

CAAC+FAA
资质认证覆盖全球



中美两大基地

基础设施齐备
辐射中美两大市场

迈阿密/孟菲斯 + 哈尔滨
办事处 拆解基地 拆解基地



MRE³赋能

货源

7+ 亿美元
储备项目资产

储备资产充足
保障未来发展

OEM

Pratt & Whitney
An RTX Business
Honeywell



长期战略合作
深入产业链

智能

历年全球市场数据
可追溯性+交易透明度



首个航空资产
区块链AI系统

团队

25+ 年
高管经验

国际化团队
专业化团队

注：1、根据业务数据估计值，业务数据为ARI/CAAM旗下公司历年累计交易总和，截至2025年12月31日。

2、USM指可用二手可维修件（Used Serviceable Material），通常指从退役或拆解飞机上回收，经检测、认证后仍符合适航要求，可以继续在其他飞机上使用的零部件。

3、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”。

业务经验丰富

~400 架
累计拆解飞机¹

~150 台
累计处置发动机¹

410K+ 件
累计航材供应¹

2025年创新业务模式

20+ %

高收益率老旧飞机资产
采购增值变现业务

亮点项目·老旧飞机

某中资公司

- 涉及2架老旧飞机资产
- 通过资产包交易完成资产购入，自主推进飞机退租管理
- 取得产权后，依据两架飞机不同的技术状态，制定针对性的工程重组及修复方案，实现资产全面增值，并以高溢价变现

2025年发动机业务强劲

44 台

发动机业务量²

亮点项目·发动机

20 台 某北美一线航司
多业务全方位合作
发动机交易及转售项目

14 台 某东南亚航司
发动机共享及模块置换
试点项目

4 架 某大中华区一线航司
行将退役飞机续租及
飞行保障项目

未来前景广阔

10 亿美元

目标储备资产总值
2026年



着力强化及拓展：

- 一站式老旧飞机综合解决方案
- 发动机MRE³、模块置换方案

注：1、根据业务数据估计值，业务数据为ARI/CAAM旗下公司历年累计交易总和，截至2025年12月31日。

2、中飞租赁及联营公司ARI/CAAM旗下成员公司发动机相关租赁、采购及出售等业务2025年总量。

注：3、MRE：MRE 通常是指针对飞机发动机的“Maintenance, Repair and Exchange”，也就是“维修、修理及置换业务”。

目录



1
业绩
亮点

2
财务
稳健

3
运营
出色

4
行业
向好

全球航空持续增长

9,518 ^{↑5.3%}
十亿人公里

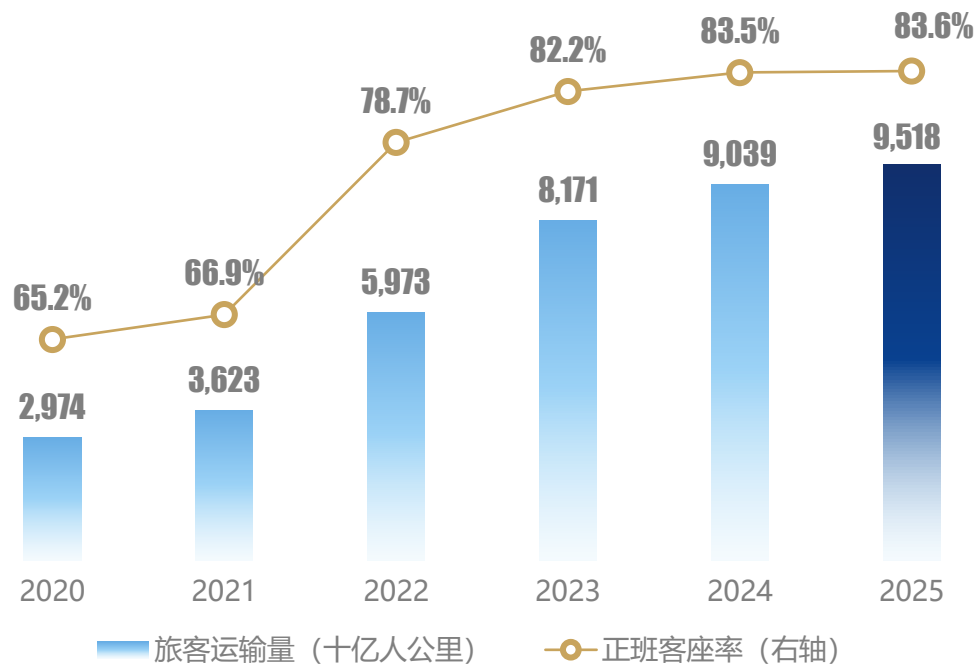
全球航空客运量

2025年RPKs¹

83.6 %

全球载客率

2025年



亚太地区增速领跑

7.3 %

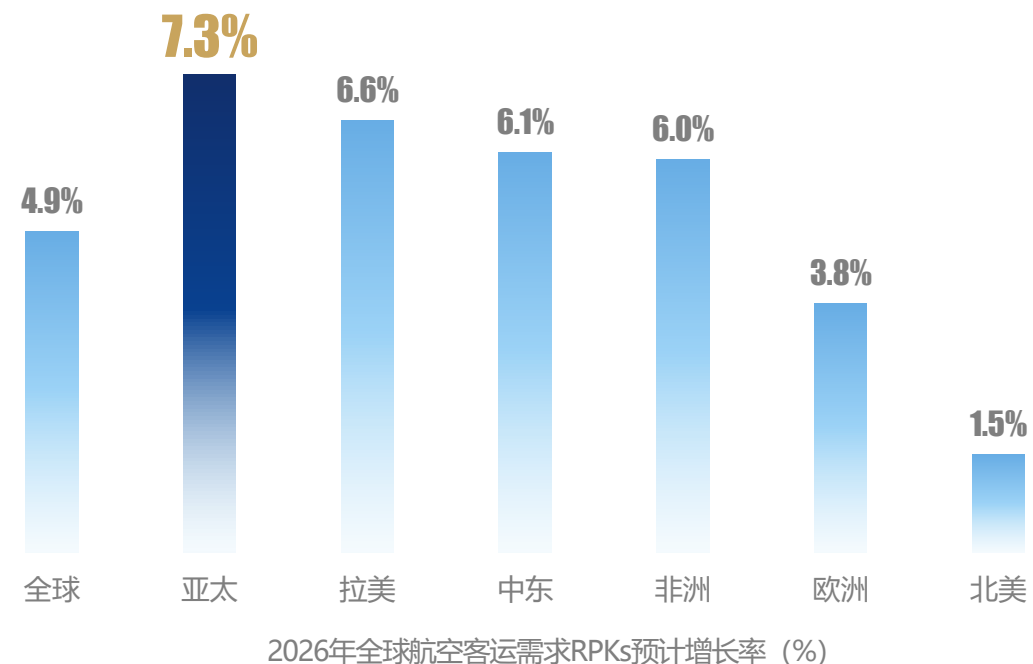
亚太航空客运需求增长

2026E

4.9 %

全球航空客运需求增长

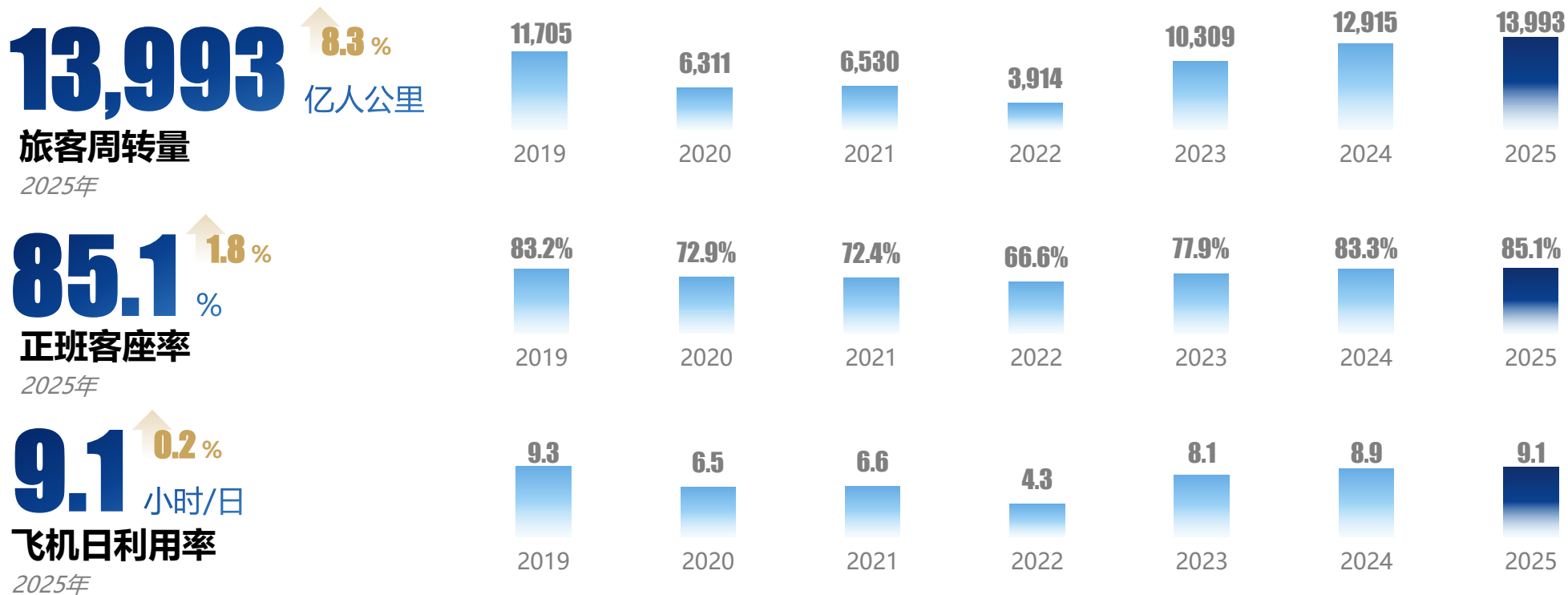
2026E



中国民航进入“运营修复+盈利巩固”双轮驱动阶段

- 2025年民航业需求与运营效率持续修复，行业实现总盈利约65亿元。
- 航司运营表现修复，现金流与信用质量改善，承租能力提升并推动机队扩张。

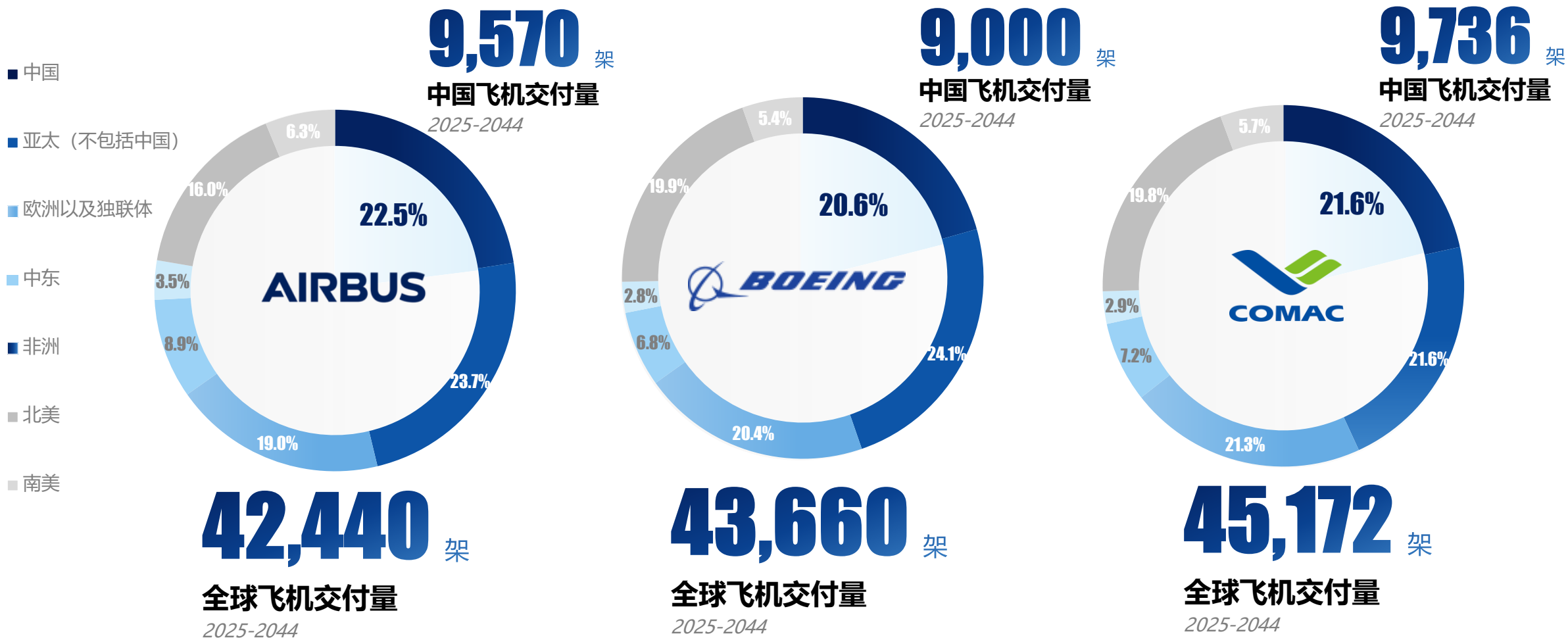
中国民航运营修复



数据来源：中国民航2019-2025年12月份主要生产指标统计。

中国将成为新交付飞机单一国别最大市场

中国航空市场未来20年新飞机交付数量约9000架，市场占比超20%

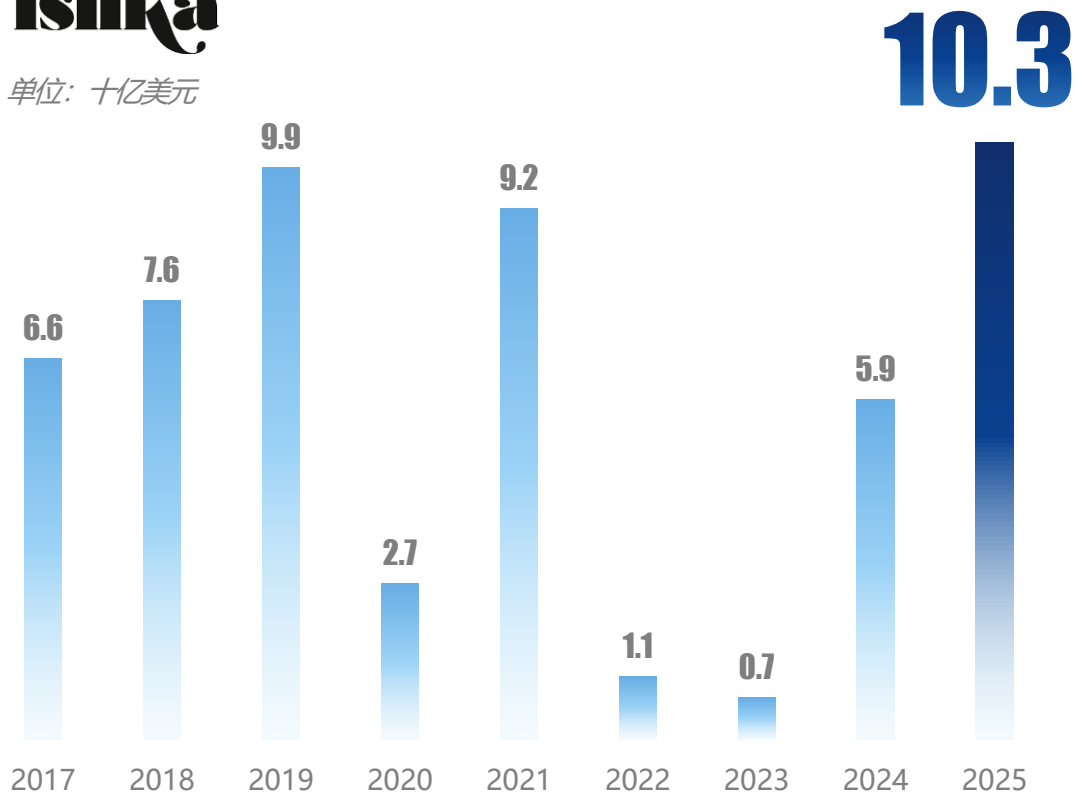


注：中国商飞的飞机交付统计数据包括涡扇支线飞机、单通道喷气客机、双通道喷气客机、及喷气货机。
数据来源：波音《商业市场展望2025-2044》、空客《全球市场预测2025》、及中国商飞公司市场预测年报（2025-2044）。

航空ABS发行创新高

ishka

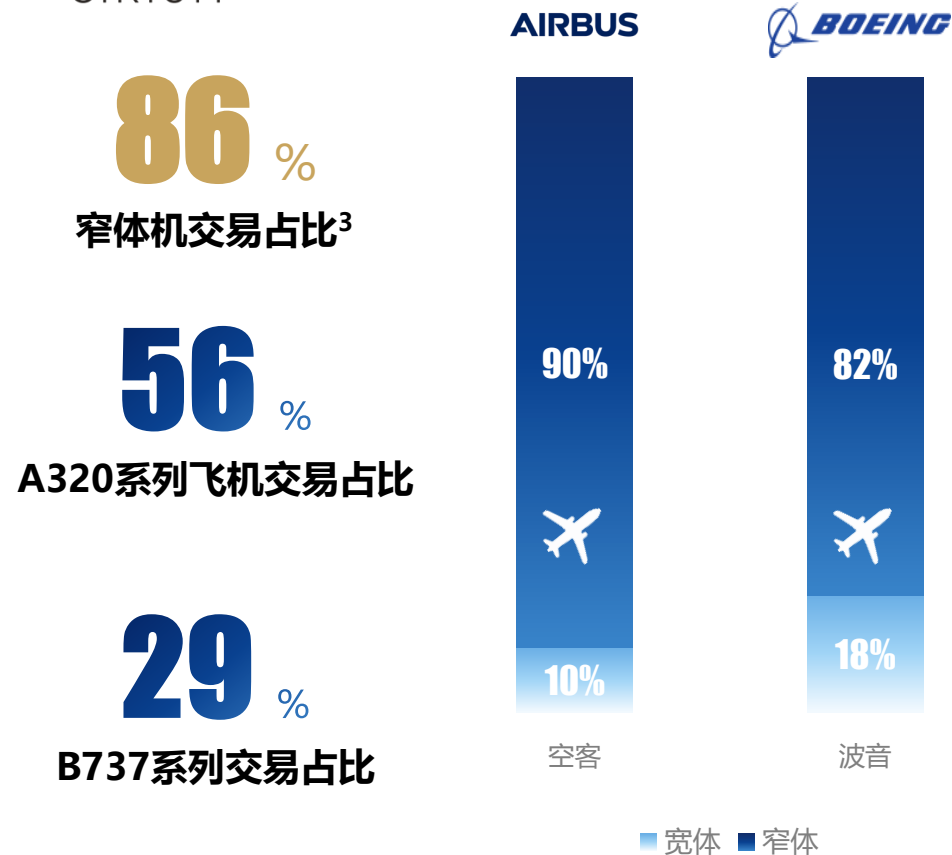
单位：十亿美元



所有公开发行的航空资产支持证券 (ABS)

窄体机占全球飞机交易近九成

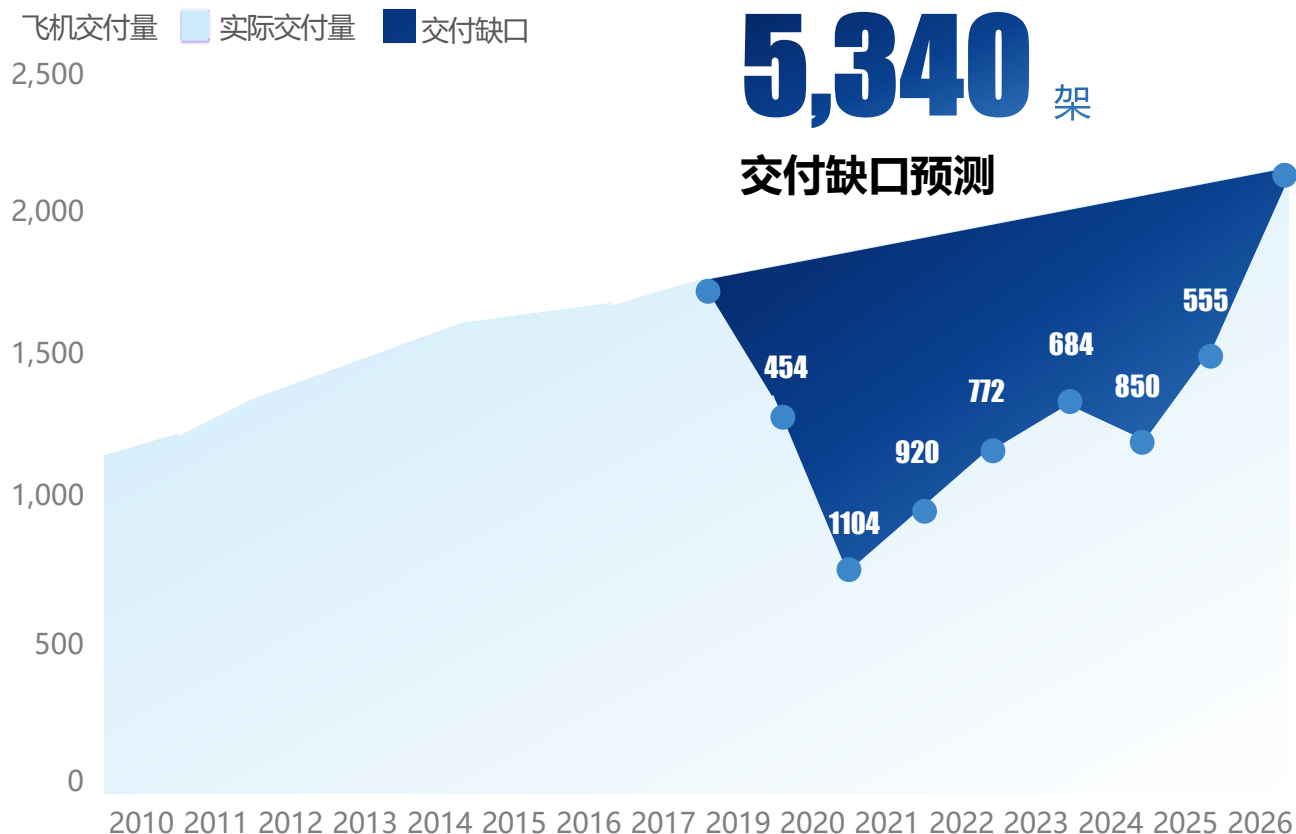
CIRIUM



数据来源：1、ishka research, 数据截至2025年12月。

数据来源：2、Cirium Fleets Analyzer, 数据截至2025年12月。
3、2025年全球完成715架飞机交易，其中窄体机占比近九成。

全球飞机交付缺口



飞机交付量 (含2025—2026年预测) 与理论上的疫情前趋势对比

全球飞机供应链受到多方挑战



OEM积压订单数维持高位

15,400 架

空客+波音订单积压数量

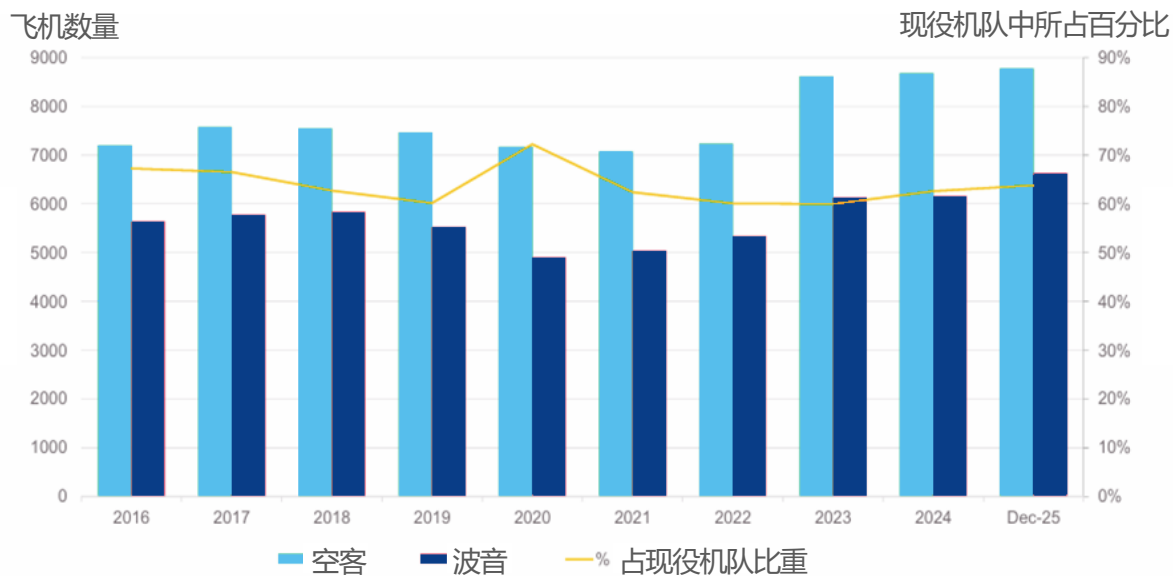
2025年12月

60%+

积压订单/现役机队

2025年末

2019年之前该比例长期稳定在约30%-40%



确认订单积压量 (增至15,400架, 空客占57%, 波音占43%)

数据来源: 1、Cirium Core; 统计时点为每年12月31日及其后最新月份, 覆盖空客与波音的客机及货机。

交付周期不断延长

4.5 年

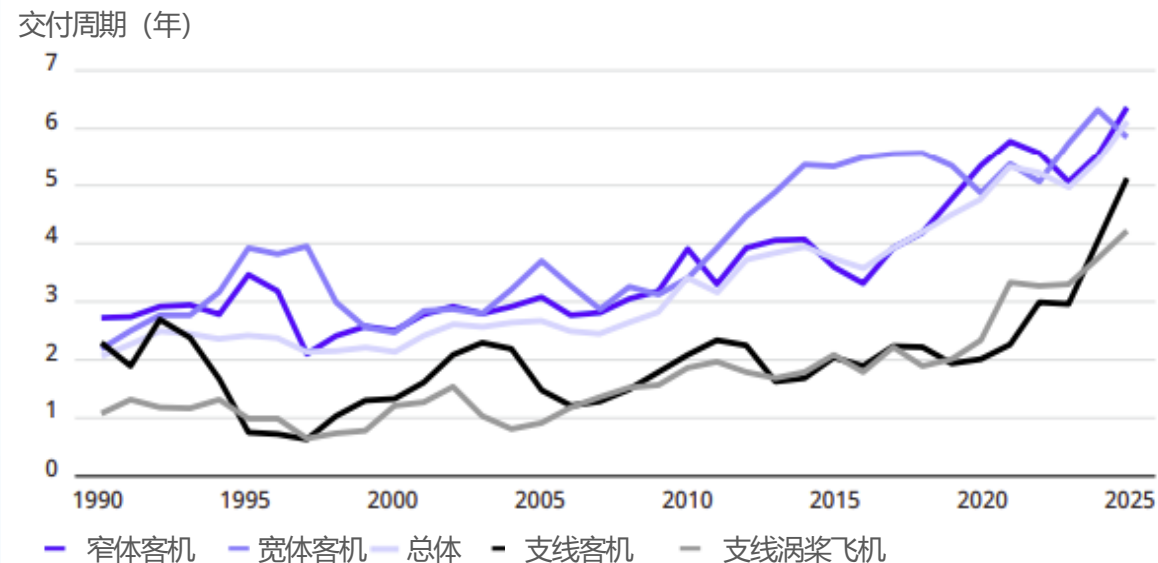
订单等待时间

2018年

6.8 年

订单等待时间

2024年

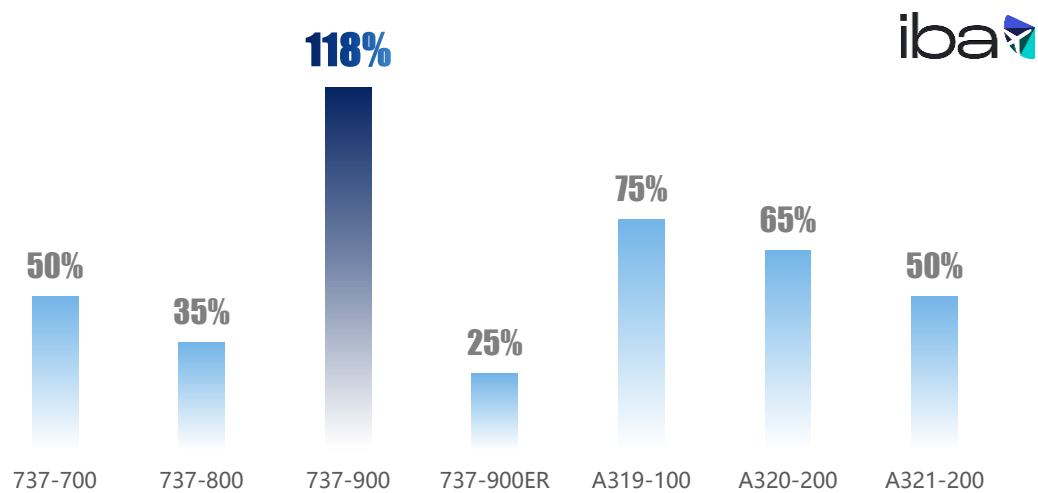


飞机平均交付周期显著延长 (1990-2025)

数据来源: 2、IATA 可持续发展与经济研究部、Cirium、奥纬咨询 (Oliver Wyman) 分析。数据截至2025年10月。

供应链困境推动飞机基准价值上行

- 根据IBA预期基准价值预测，上一代资产在供应链困境的情况下市场价值显著
- 空客A320ceo与波音737NG系列中期基准价值整体提升幅度介于**25%–118%**之间

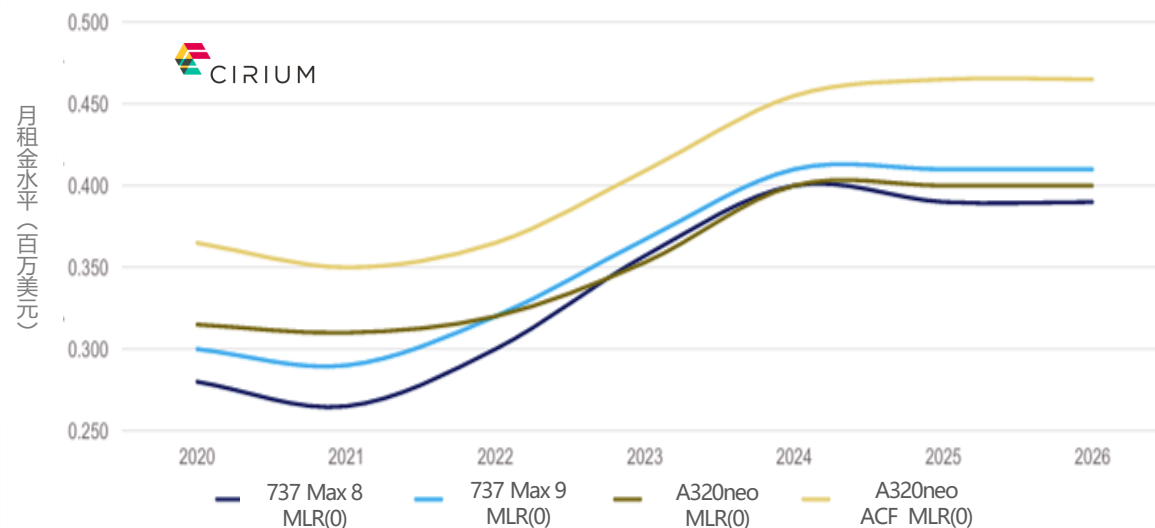


主流机型当前中期基准价值变化 (2026年1月)

数据来源: 1、IBA, 更新基准价值预测, 数据截至2026年1月26日。

新一代窄体机租金将维持高位

- 窄体机租金进入相对稳定区间并维持高位
- A321neo** 租金水平长期高于其他主流窄体机型

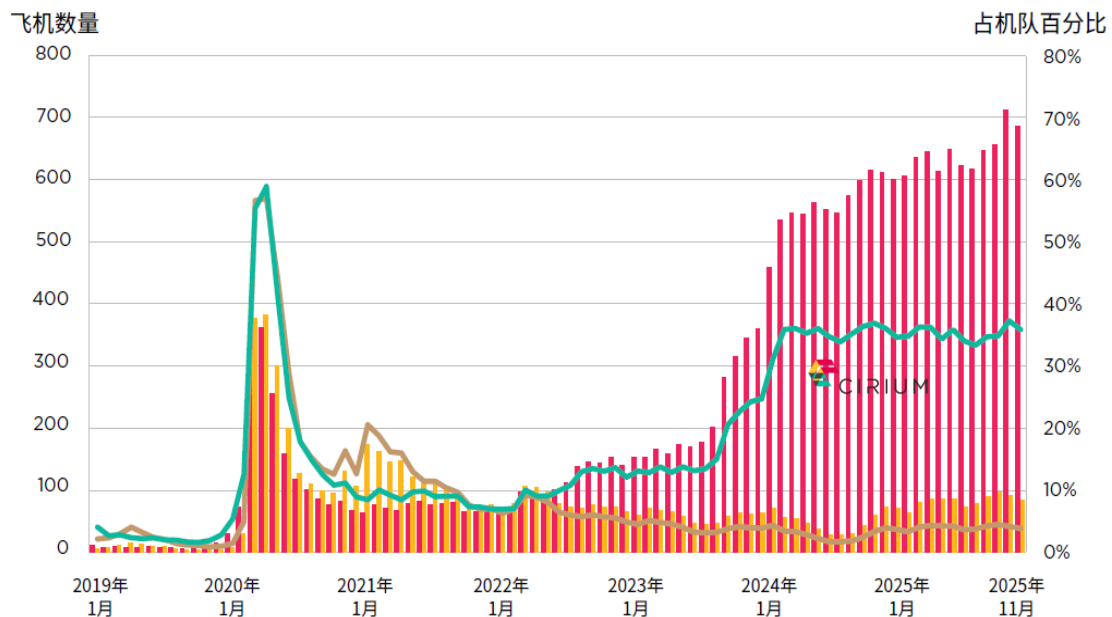


新一代主流窄体机型租金水平 (2020–2026)

数据来源: 2、Cirium Core, 数据截至2026年2月。租金因子 (LRF) 基于FLMV计算。租赁公司数量统计包含订单储备, 包括少量未交付飞机订单。

全球发动机维修能力不足，成本持续攀升

- 大量新一代发动机故障导致飞机离场，机队可用性受限。
- 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。
- 据IATA，2025年行业额外成本超110亿美元，其中维修成本增加约31亿美元，显著推高运营成本。



PW1100G-JM封存数量

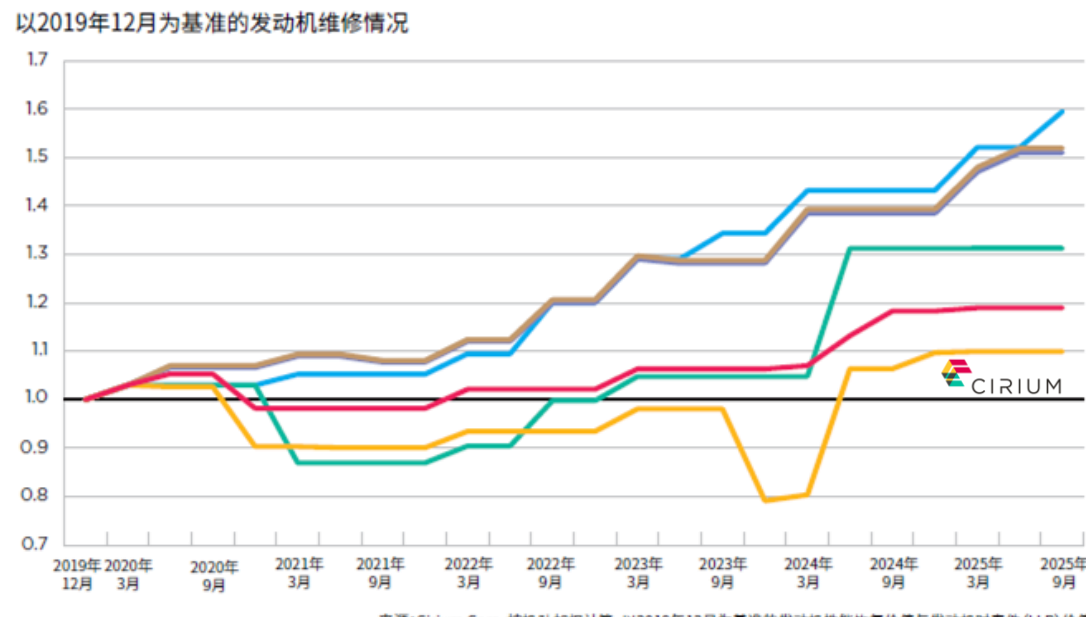
Leap-1A封存数量

PW1100G-JM机队占比

Leap-1A机队占比

A320neo系列机队封存情况¹

数据来源：1、Cirium Core, 数据截至2025年11月。



CFM56-7

CFM56-5

V2500-A5

Leap-1A

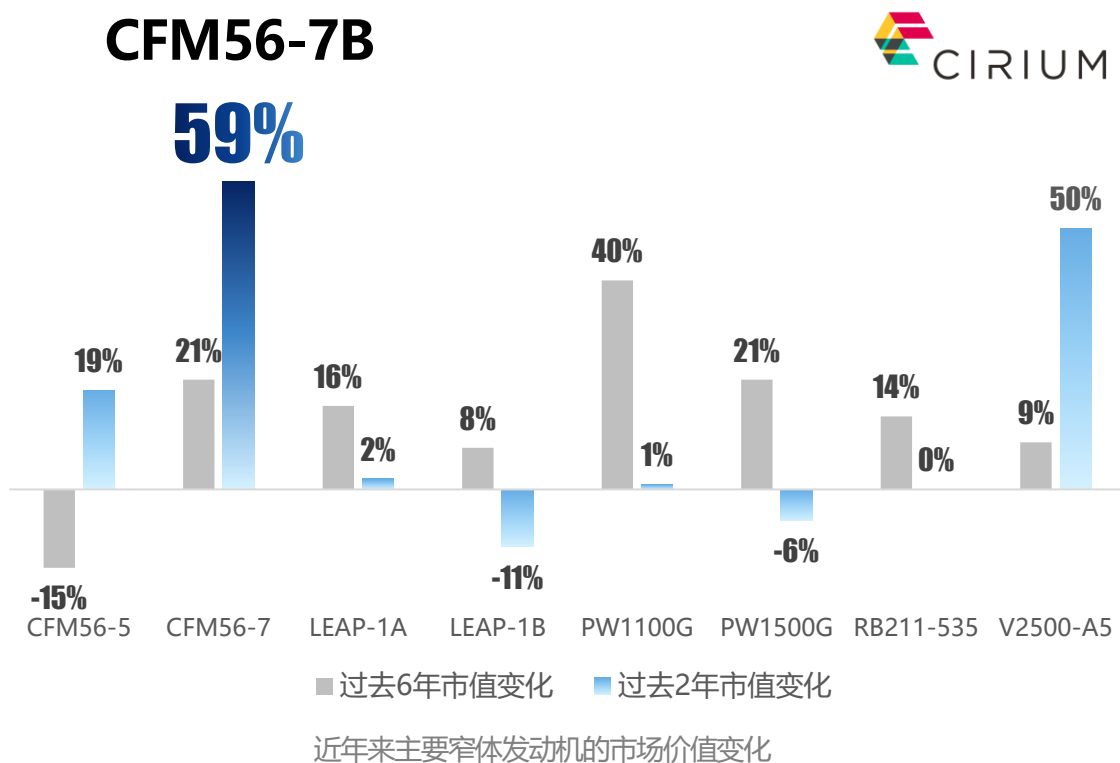
Leap-1B

PW1100G
81英寸风扇2019年以来发动机维修成本不断上升²

数据来源：2、Cirium Core, 数据截至2025年9月。

成熟窄体发动机价值领涨

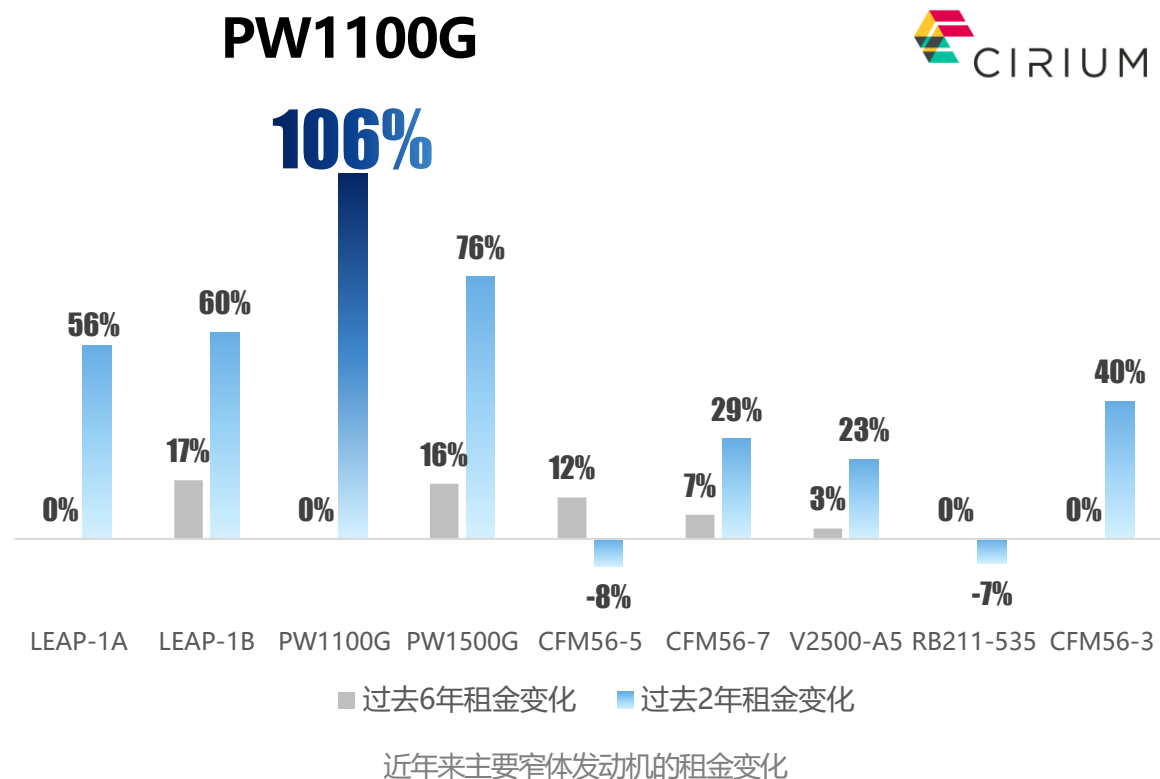
- 过去两年，波音 737-800 搭载的 CFM56-7B 与空客 A320ceo 搭载的 IAE V2500 领涨价值。



数据来源: 1. Cirium Core, 基于机队加权计算, 截至2025年9月23日, 与24个月和72个月前对比, 主要窄体发动机类型的当前市值。

新一代发动机租金上行显著

- 发动机维护成本与剩余有效寿命价值提升共同支撑发动机租金持续上行。过去两年，PW1100G 上涨幅度已接近翻倍。



数据来源: 2. Cirium Core, 基于机队加权计算, 截至2025年9月23日, 与24个月和72个月前对比, 主要窄体发动机类型的当前租金。

中国政策持续支持



航材被中国列为重要的战略性储备物资



海南自贸港航材“零关税”

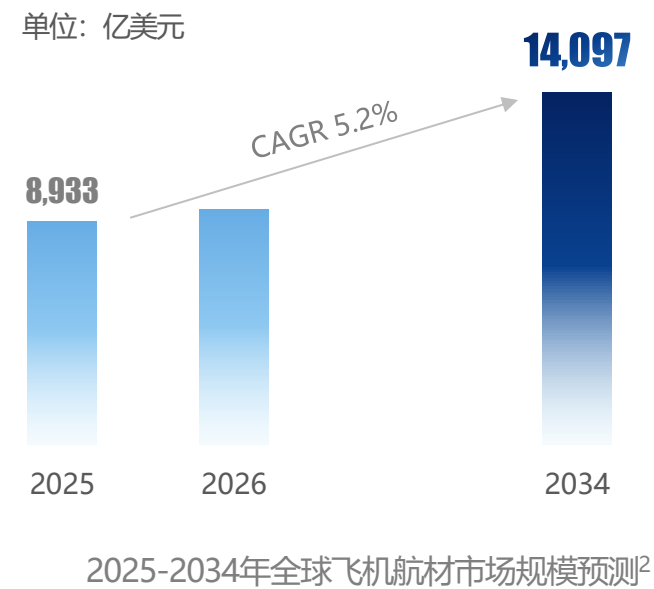
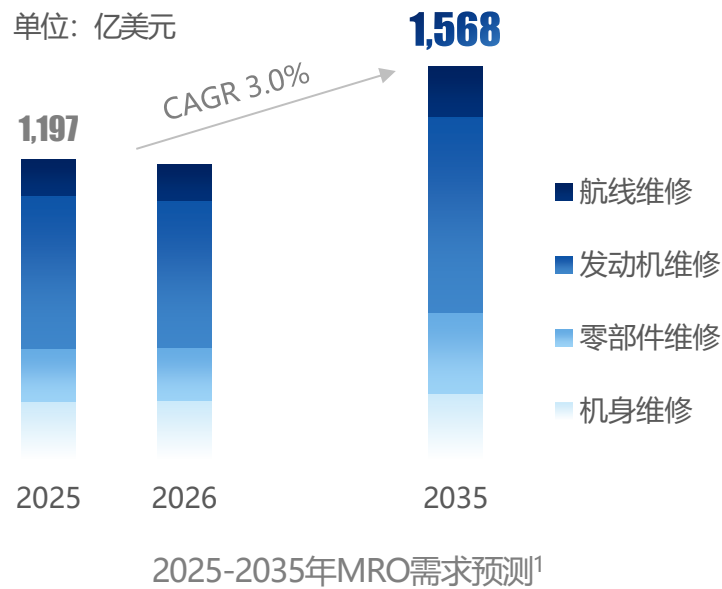


中国香港明确发展亚洲首个飞机拆解回收中心

万亿级全球市场机遇

- MRO行业预计将在2035年前保持3%的复合年增长率，到预测期末市场规模将达到1,560亿美元。
- 除大量老旧飞机持续服役外，部分机型出现了超预期的耐久性问题的，从而导致维修检修需求提前释放。

- 据预测，2034年全球飞机零部件市场规模将达到14,097亿美元，2024至2033年预测期内复合年增长率为5.2%。
- 机体零部件在全球飞机零部件市场中占据主导地位，市场份额超过46%。



数据来源：1、Oliver Wyman, 全球机队及MRO市场预测2025-2035。
2、Market.us, 全球飞机零部件市场趋势及预测2025-2034。

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)

。