

Timothy Ross

谢谢接线员并欢迎各位参加中银航空租赁盈利报告电话会议，参与对截至 2017 年 6 月 30 日止六个月的中期业绩的讨论。今天，与我一同参会的有我司总经理兼首席执行官 Robert Martin、副总经理兼首席财务官 Phang Thim Fatt 和我司首席运营官 David Walton。

请注意，我们今天讨论中所介绍的部分信息可能包含前瞻性陈述，这些前瞻性陈述受风险和不确定性的制约，可能导致实际业绩与今天所做陈述之间产生重大差异。您不应过分依赖任何前瞻性陈述，您应该查看我们的业绩公告了解详细信息。另请注意，本电话会议中所提及的货币均为美元。

我司盈利公告的副本也载于香港联合交易所和我司网站 www.bocaviation.com 的“投资者”版块，“投资者”版块也刊载了电话会议展示文稿。本次电话会议将被录音，并将在接下来的 24 小时内在我司网站供重放，今天的管理层演示文稿也是一样。

我现在将电话转给 Robert Martin。

Robert Martin

谢谢 Tim! 大家晚上好！谢谢大家参加我司 2017 年中期盈利报告电话会议。

今天我们向大家报告公司自 2006 年 6 月上市以来的第二次中期业绩，公司再次获得破纪录的收益，实现了公司自成立以来最高的半年利润。

我们很高兴地宣布今年上半年公司取得 2.4 亿美元税后净利，比去年上半年增长 13%，按照 2017 年 6 月 30 日的流通股数计算，相当于每股收益为 35 美分。而总营运收入和其他收入达 6.7 亿美元，同比增长 16%。

鉴于公司表现强劲，董事会决定宣派每股 10.38 美分股息（2016 年上半年支付的每股股息为 6.1 美分），将支付于 9 月 25 日持股股东。这表明中期股息的派息率提高至上半年税后净利的 30%，而 2016 年上半年为 20%。我们也很高兴地宣布董事会调整了公司的股息政策，并给予

董事会灵活性将派息率提高到**至多**全年税后净利的 35%。这些变化表明董事会对公司业务利润和现金流的信心，以及董事会致力于向股东提供盈利增长和股息收益。

我司上半年总资产为 144 亿美元，这反映出我们通过飞机投资不断扩大资产规模。我们的机队账面净值较 2016 年 6 月增长了 25%，达到 121 亿美元，较 2016 年底增长超过 13%。我们通过留存收益和增加杠杆相结合来为其提供资金，这使得总债务权益比从去年底的 2.6 倍增至 2.7 倍。

截至 6 月末，我们的现金及定期存款总额超过 3.3 亿美元，低于去年年底的 5.58 亿美元，这是因为我们将发行债务及股权公开发售所筹集的资金用于飞机交付储备中。另外我们还有超过 40 亿美元的已承诺流动资金，即未提取已承诺信贷额度。这使得公司能很好地为已签约飞机投资提供资金，并为资产组合的进一步增长提供资金。今年上半年，标准普尔全球评级和惠誉评级均确认公司的企业信用评级为行业领先的“A-”级，而我们最近的无担保债务发行评级也被这两家评级机构评为“A-”级。

我们很高兴地宣布今年上半年公司的资产组合利用率继续保持强劲，而且公司上半年末没有逾期应收账款。截至上半年，公司机队的平均估值为 137 亿美元（以全生命周期、当前市场价值计算），相当于机队 121 亿美元账面净值溢价 13%。

我司的飞机组合仍然是行业中最年轻的，目前公司的自有机队组合加权平均机龄为 3.1 年，而机队中没有机龄在 10 年以上的飞机。

市场背景方面，宏观条件依然有利于飞机租赁行业。在航空需求方面，本行业继续领先于长期增长预期，同时航空出行需求保持强劲。国际航空运输协会（IATA）计算的航空客运量在前 6 个月增长了 7.9%，高于 5% 的长期趋势增长。这使得 IATA 在 6 月份将航空业 2017 年盈利预测调高了 5%，达到 314 亿美元。地缘政治问题可能会对区域航空旅行的需求产生一些短期影响，但我司业务的基本增长特征保持不变。过去一年来，我们也看到货运量有所回升，据 IATA 报告，其成员 2017 年上半年的货运量增长了 10.4%。

我们定期与客户就其对最受欢迎的现代空客和波音飞机机型的需求展开对话，我们看到对这两家制造商的飞机的需求都很好。上半年，我们的租赁收入中，亚太地区占 56%，反映出这一地区航空运输增长速度比成熟的经济体更快。

美洲和欧洲分别约占租赁收入的 16%和 23%，而最近与新客户和现有客户（如葡萄牙航空、LatAm 航空、君主航空和欧罗巴航空）的交易也表明了我们对这些地区收入增长的信心。

美元流动性仍然很高。这在一定程度上驱动了飞机投资者对购买带租飞机的强劲需求。因为更多的新投资者继续进入市场，不断增长的需求为我们的飞机销售计划提供了支持。更大的流动性对于业务的融资方面也是有好处的。长期利率仍然处于历史低点，我们趁此机会在今年上半年完成了 5 年期 5 亿美元债券募集，这是我司成立以来与基准利率息差最低的债券发行。

我们也确实看到在截至 6 月 30 日的六个月内，浮动利率租约中 LIBOR 利率上升，LIBOR 同时影响了我司损益表的收入和支出。我司的融资成本也有所增加，但由于我们积极的债务管理和对冲政策，我司的净租赁收益没有受到影响。净租赁收益率 - 既体现了利率上升所造成的影响，也体现了收入环境的影响 - 在 2017 年上半年维持在 8.5%，与去年持平。

市场上的新飞机供应也显示出市场对占我司机队大多数的窄体飞机和新技术宽体飞机的需求。供应链问题限制了生产增长，因为诸如座椅和发动机等制造商供应链的许多领域都存在压力。

其他方面，我们一直在积极投资新技术飞机。我司机队的增加和未来五年的交付储备包括 A320NEO、A350、A330NEO、波音 787 以及最近的 10 架 Boeing 737 MAX 10 飞机。

在管理层面，我们很高兴欢迎王建先生接替王根山先生担任公司副董事长兼副总经理。董事会自 2017 年开始对管理层实施了长期激励计划，其中 50%的未来长期激励将投资于中银航空租赁的股份，这将由受托人在二级市场购买。这些股份将在归属第三年后授予。这将进一步促进股东和管理层利益的一致性。

我现在将电话交给 David 来谈谈公司的经营和业务发展情况，之后 Thim Fatt 将对我司的损益表和资产负债表作做更详细的回顾。

David Walton

谢谢 Robert，也感谢大家今天晚上参加我们的电话会议。

2017 上半年我司订单簿中有 37 架飞机交付，其中 3 架飞机由航空公司客户于交付时购买，因此我司自有机队增加 34 架飞机。而 2016 上半年我司自有机队仅增加 21 架飞机。

我司的核心租赁收入贡献，即租金收入减去财务费用、折旧、债务发行成本和租赁交易关闭成本摊销，仍然是我们税前收入的主要组成部分。核心租赁收入贡献今年上半年涨幅超过 18%，这代表了在整个周期内重现的可持续的长期收益率，这是非常明显的，因为我们的平均剩余租期近八年 – 其将随着资产负债表的增长而提高。

我们有约 150 亿美元的已签约未来收入。基于航空公司强健的现金流量，我们相当有信心可以收回这些收入。

今年上半年，我们的平均剩余租期延长至 7.8 年，我们与航空公司客户签署了 55 份租约，而计划于 2017 年间交付的所有飞机均已租予航空公司客户。截至今天为止，计划于 2018 年交付的飞机已有三分之二租出，为我们提供了强劲的短期核心租赁收入贡献储备。

二手飞机方面，我们已租出所有租约将在 2017 年到期的飞机。

我们不断提高机队组合的质量，2017 年上半年，我们出售了 19 架自有飞机，而 2016 年上半年则有 22 架飞机出售。

销售飞机收益约占税前利润的 18%，与我们的长期平均水平一致，且高于去年的 16%。我们在整个周期内出售飞机，通常都附带租约，尽管在我们目前所处的美元流动性强劲时期，交易量通常会增加。

截至 6 月 30 日, 公司总机队共计 493 架飞机, 包括自有飞机 261 架、代管飞机 36 架及 196 架飞机订单 (于目前至 2021 年前期间交付)。2017 年 6 月底之后, 我们已承诺购买于 2021 年交付的 10 架波音 737 MAX 10 飞机。今年下半年将会是我司成立以来交付最为活跃的时期, 共计将交付 41 架飞机。我们将继续寻找进一步增加飞机投资的良好机会。

接下来我将把时间交给 Thim Fatt。

Phang Thim Fatt

谢谢 David。我司 2017 上半年税后净利较 2016 上半年增长 13%, 达 2.40 亿美元。

驱动盈利增长的主要因素为总收入及其他收入增长 16%。这使得公司的核心租赁收入贡献增长 18%, 达到 2.59 亿美元, 扣除成本后占税前净利的 76%。

我们的核心租赁收入较 2016 年上半年增长 18%, 主要是因为利率提高使浮动利率租约收入增加及新签署的固定利率租约的利率提高。其中部分因带租飞机出售导致租金收入减少而抵销。

由于公司积极出售飞机, 税前飞机销售收益较去年同期增长 28%。占税前净利 5% 的利息和收费相关收入较去年同期减少了 45%。主要是因为飞机预付款融资手续费收入减少及去年高现金水平导致利息收入降低所致, 这反映出我司去年的首次公开发售募得款及无担保票据发行。

2017 上半年折旧较 2016 年上半年增长 16.8%, 反映出公司机队规模及价值的增长。

财务费用增加 1900 万美元, 主要为 LIBOR 上升所致, LIBOR 的提高对我司浮动利率租约的租赁收入亦有正面影响。基于公司的长期融资策略, 上半年公司的固定利率债务有所上升, 使得我们的平均债务成本从 2016 上半年的 2.3% 提高到 2017 上半年的 2.8%, 而这也导致财务费用增加。

人事费用相对平稳, 约占 2017 上半年总收入及其他收入的 4.8%, 与 2016 上半年的 5.5% 相比略有下降。公司员工人数持平以及有关管理层激励计划的会计变更均抵消了年度薪酬调整所带来的影响。

其他经营成本较 2016 上半年增加 8%，达 2200 万美元,低于我们机队的增长速度，反映出管理层努力降低可控成本。我们的平均税率由 2016 年上半年的 11.4%下降至 2017 年上半年的 10.6%。

按截至每年 6 月 30 日发行在外的股份总数计算，2017 上半年每股盈利为 35 美分，高于 2016 上半年的 31 美分。同时，截至 2017 年 6 月 30 日的每股净资产为 5.10 美元/股，较 2016 年底的 4.87 美元/股增长 5%。

截至今年上半年，我们的资产总额较 2016 年底增长 7%（或 10 亿美元），达到 144 亿美元。

今年上半年飞机交付相关的资本支出为 21 亿美元,截至 6 月 30 日，我们已承诺下半年资本支出为 19 亿美元。

截至 2017 年 6 月 30 日,我们的负债总额达 96 亿美元较，比 2016 年底增长 9%，这反映了出借活动，包括在全球中期票据项目下成功发行的 5 亿美元债券。

中银航空租赁的资金来源和资产负债表结构使得公司在当前经营环境中稳健地发展业务，并利用未来可能出现的机会增加投资。现在我将时间交给 Robert 做最后的总结。

Robert Martin

2017 年上半年是我们迄今为止获利表现最好、业务最繁忙的半年，公司下半年计划有 41 架飞机交付,这也同样让人激动。凭借强劲的资产负债表和已承诺的未来收入，我们期待在今年剩余月份交出更强劲的业绩表现。今年上半年派息金额较去年的 4200 亿美元增加 70%，达到 7200 亿美元，进一步显示了我们中银航空租赁盈利及现金流的信心。

以上即是我们对行业和公司财务数据的回顾以及对未来的展望。现在我把电话交还给 Timothy。

Timothy Ross

谢谢，Robert。管理层的正式评论到此结束。现在请大家提问,每人可以提一个问题以及一个跟进提问。如果时间允许的话，我们将回答更多的问题。我将把问答时间交给接线员。