



2018 全年业绩回顾

信息页

2019年3月13日



免责声明

This presentation contains general background information about the activities of BOC Aviation Limited (“BOC Aviation”), current as at the date hereof or as at such earlier date as may be specified herein. This document does not constitute or form part of and should not be construed as, an offer to sell or issue or the solicitation of an offer to buy or acquire securities of BOC Aviation or any of its subsidiaries or affiliates in any jurisdiction or an inducement to enter into investment activity.

The information contained in this document has not been independently verified and no representation or warranty, expressed or implied, is made as to, and no reliance should be placed on, the information or opinions contained herein. The information set out herein may be subject to revision and may change materially. BOC Aviation is not under any obligation to keep current the information contained in this document and any opinions expressed in it are subject to change without notice. Neither BOC Aviation nor any of its affiliates, advisers or representatives (including directors, officers and employees) shall have any liability whatsoever for any loss whatsoever arising from any use of this document or its contents or otherwise arising in connection with this document (whether direct, indirect, consequential or other).

No part of this document, nor the fact of its distribution, should form the basis of, or be relied on in connection with, any contract or commitment or investment decision whatsoever. No representation, warranty or undertaking, express or implied, is made as to, and no reliance should be placed on, the fairness, accuracy, completeness or correctness of the information or the opinions contained herein. Neither BOC Aviation nor any of its affiliates, advisers, agents or representatives including directors, officers and employees shall have any liability whatsoever (in negligence or otherwise) for any loss howsoever arising from any use of this document or its contents or otherwise arising in connection with this document. This document is highly confidential and is being given solely for your information and for your use and may not be shared, copied, reproduced or redistributed to any other person in any manner.

This document may contain “forward-looking statements”, which include all statements other than statements of historical facts, including, without limitation, any statements preceded by, followed by or that include the words “will”, “would”, “aim”, “aimed”, “will likely result”, “is likely”, “are likely”, “believe”, “expect”, “expected to”, “will continue”, “will achieve”, “anticipate”, “estimate”, “estimating”, “intend”, “plan”, “contemplate”, “seek to”, “seeking to”, “trying to”, “target”, “propose to”, “future”, “objective”, “goal”, “project”, “should”, “can”, “could”, “may”, “will pursue” or similar expressions or the negative thereof. Such forward-looking statements involve known and unknown risks, uncertainties and other important factors beyond BOC Aviation’s control that could cause the actual results, performance or achievements of BOC Aviation to be materially different from future results, performance or achievements expressed or implied by such forward-looking statements. Neither BOC Aviation nor any of its affiliates, agents, advisers or representatives (including directors, officers and employees) intends or has any duty or obligation to supplement, amend, update or revise any of the forward-looking statements contained in this document.

Any securities or strategies mentioned herein (if any) may not be suitable for all investors. Recipients of this document are required to make their own independent investigation and appraisal of the business and financial condition of BOC Aviation, and any tax, legal, accounting and economic considerations that may be relevant. This document contains data sourced from and the views of independent third parties. In replicating such data in this document, BOC Aviation does not make any representation, whether express or implied, as to the accuracy of such data. The replication of any views in this document should not be treated as an indication that BOC Aviation agrees with or concurs with such views.



2018 全年总结



2018年业绩表现再创新里程

2018年盈利再创纪录¹

6.85亿美元  **24%**

税前利润

6.20亿美元  **6%²**

税后净利

0.89美元  **6%²**

每股盈利

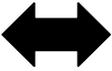
驱动因素:

17.26亿美元  **23%**

总经营收入及其他收入

6.23亿美元  **15%**

核心租赁租金贡献³

8.3%  **-0.1个
百分点**

净租赁收益率⁴

稳健的资产负债表¹

183亿美元  **14%**

总资产

42亿美元  **10%**

总权益

6.05美元  **10%**

每股净资产

年度每股股息增加

0.3129美元  **6%⁶**

每股总股息⁵

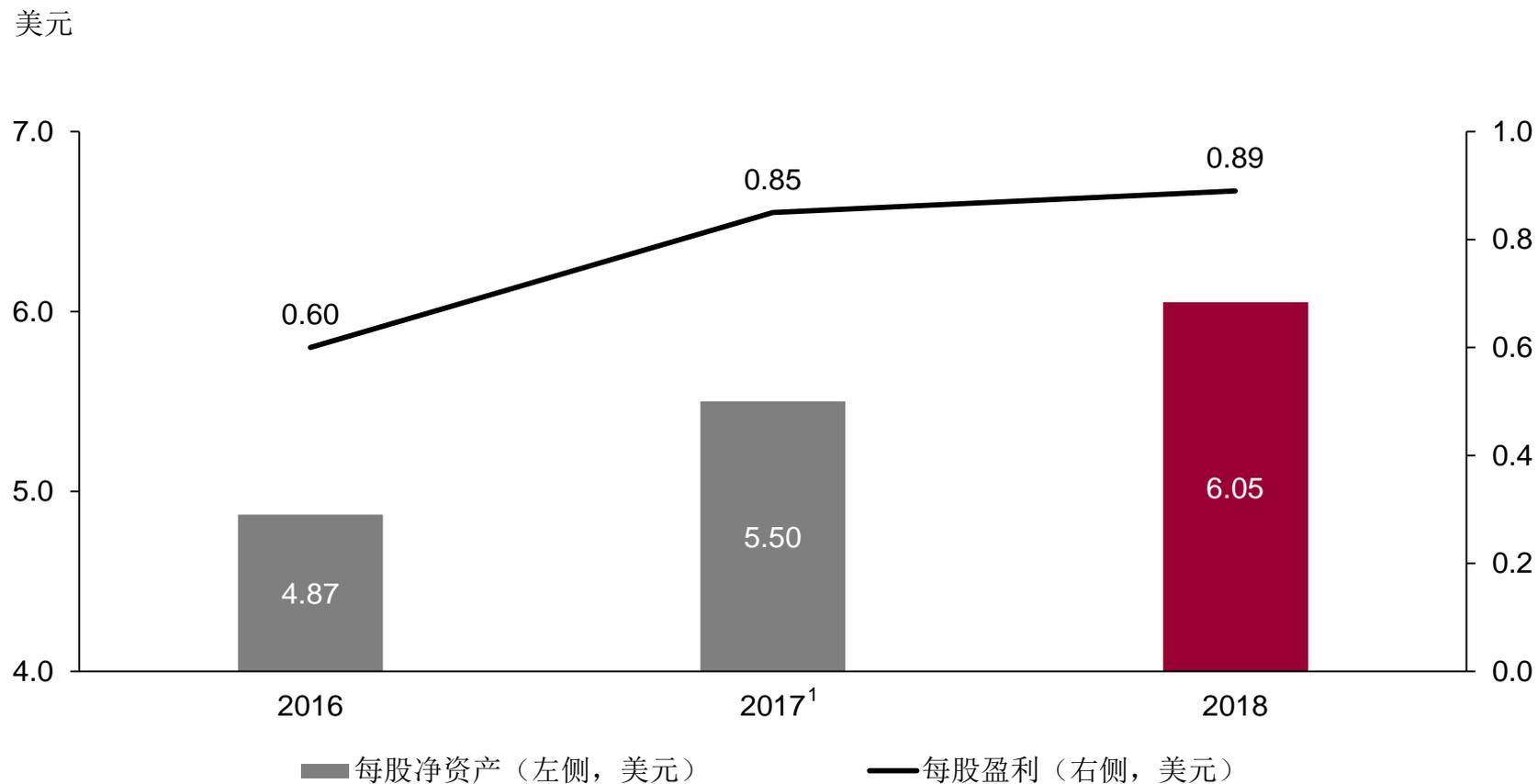
所有数据截至2018年12月31日

备注:

1. 与2017全年比较, 或截至2017年12月31日
2. 用作对比的2017年数据已计入来自美国业务的9100万美元一次性税务调整
3. 计算方法为租赁租金收入减去折旧、财务费用、债务发行成本及租赁交易关闭费用的摊销
4. 计算方法为租赁租金收入减去财务费用, 除以飞机平均账面净值
5. 包括2018年10月5日支付的每股0.1284美元中期股息。每股0.1845美元的末期股息将支付于2019年6月6日营业结束时登记在册的股东
6. 与2017年派发的0.2958美元相比, 2018年为0.3129美元



资产净值及每股盈利均稳健上升



自首次公开发售起，每股盈利的复合年增长率达**22%**

所有数据截至相关期间末

备注:

1. 用作对比的2017年数据已计入来自美国业务的9100万美元一次性税务调整



25年的成功经营

- 公司在2018年11月庆祝成立25周年
- 新董事长孙煜于2019年2月加入公司董事会
- 规模最大且总部设于亚洲的飞机经营性租赁公司
 - 于2016年6月1日在香港联交所上市
 - 截至2018年底，市值增长38%至51亿美元，相比之下公司上市时的市值为38亿美元¹
- 行业指标处于领先水平
 - 机队机龄低，为3.0年²
 - 平均剩余租期较长，为8.3年²
 - 资金成本低
- 在同一家经营性租赁公司中任职时间最长的首席执行官
 - 今年是Robert Martin担任公司首席执行官的第21年
- 信用评级为“A-”，在各飞机经营性租赁公司中最高

现为全球五大飞机租赁公司之一

除非另有说明，所有数据截至2018年12月31日

备注:

1. 资料来源：彭博资讯
2. 以自有机队的账面净值加权



2018年业绩表现稳健

- 截至2018年底，飞机总数达到511架，包括303架自有飞机、25架代管飞机以及183架订单飞机
 - 组合利用率达99.9%
 - 现金收款率为100%
 - 资本支出为41亿美元
- 完成55架飞机的交付¹
 - 新增17名航空公司客户
- 签署92项租赁承诺
- 售出41架飞机
 - 包括34架自有飞机及7架代管飞机
- 业务繁忙的2018年下半年——一共交付28架飞机²，即每周交付超过1架飞机
- 未来已承诺资本支出总额约为92亿美元

业绩表现在2018年结束时呈现强劲势头

除非另有说明，所有数据截至2018年12月31日

备注：

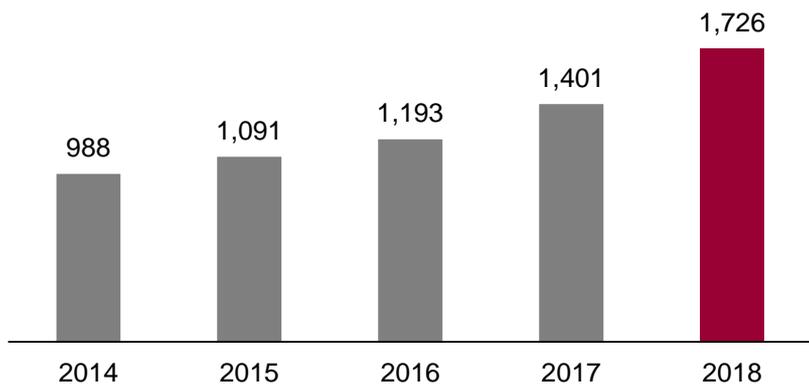
1. 包括5架由航空公司客户于交付时购买的飞机
2. 包括4架由航空公司客户于交付时购买的飞机



税后净利再创新高

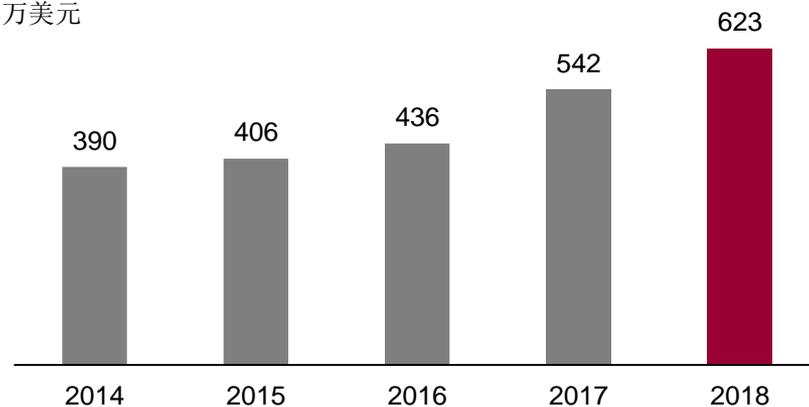
机队增长支撑收入增加

百万美元



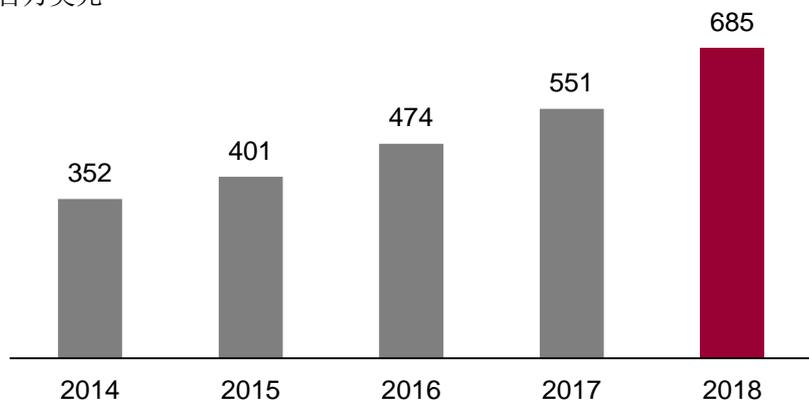
核心租赁收入的贡献稳步提升¹

百万美元



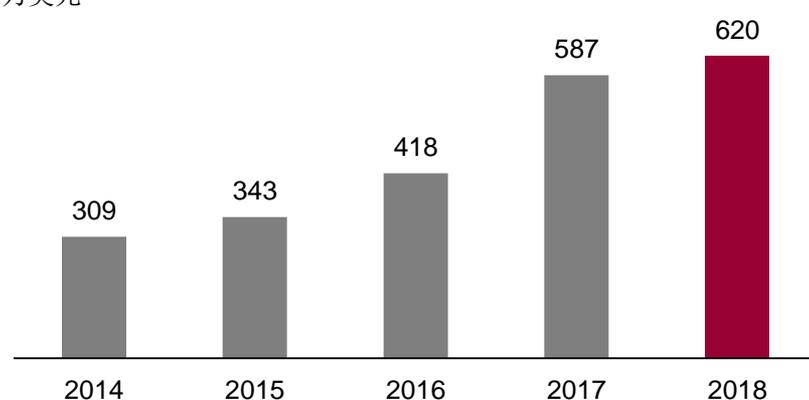
税前利润增长强劲

百万美元



稳健的税后净利表现

百万美元



所有数据截至2018年12月31日

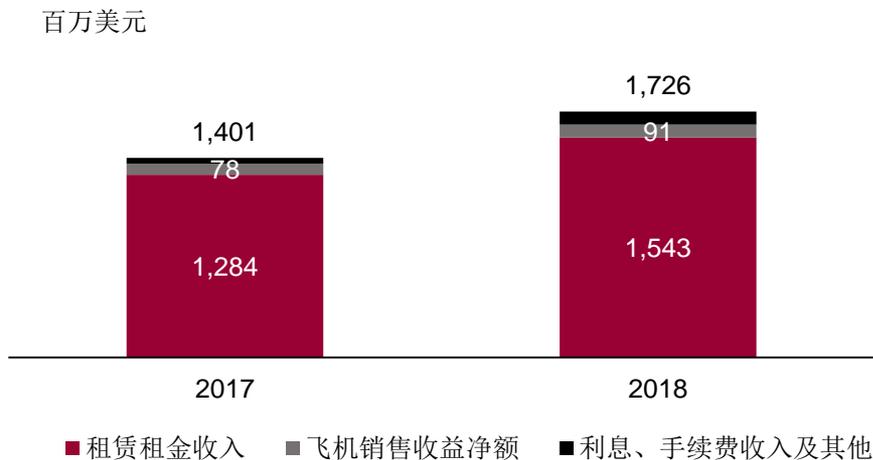
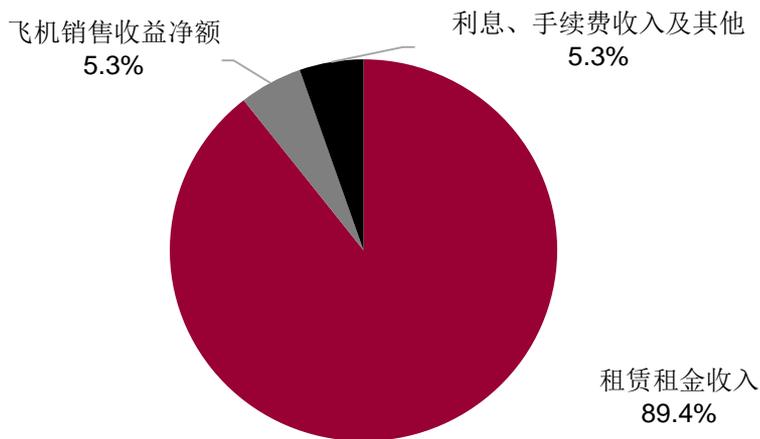
备注:

1. 计算方法为租赁租金收入减去折旧和财务费用、债务发行成本和租赁交易关闭费用的摊销

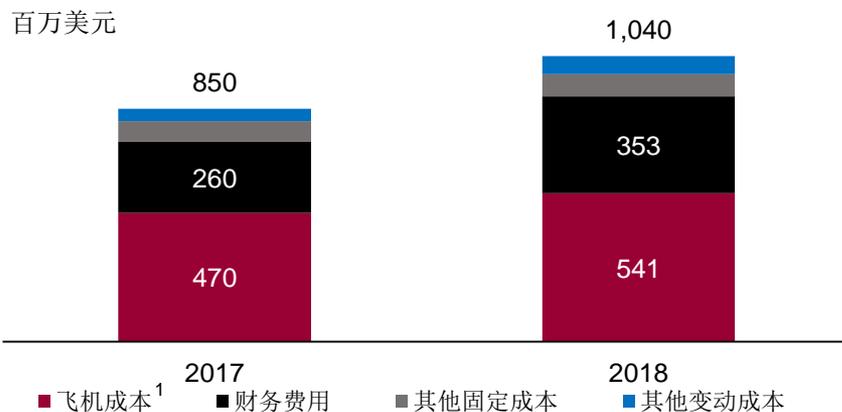
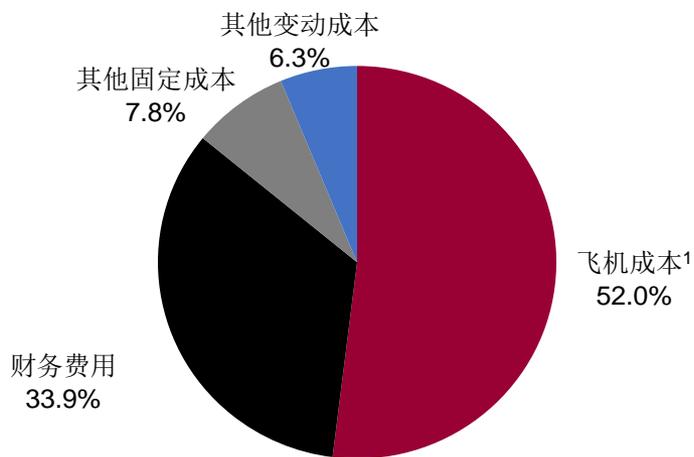


租金收入继续占经营收入的主导地位

租金收入在经营收入及其他收入总额中的占比持续保持在90%左右



飞机折旧和融资成本占总成本85%以上



所有数据截至2018年12月31日

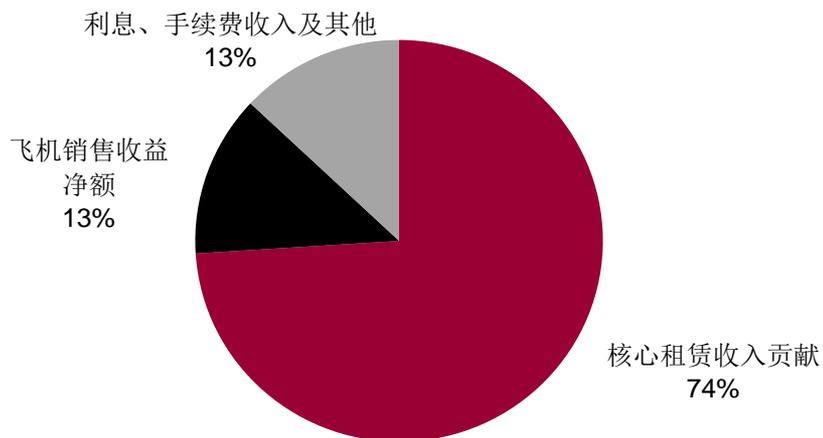
备注:

1. 包括飞机折旧和减值费用

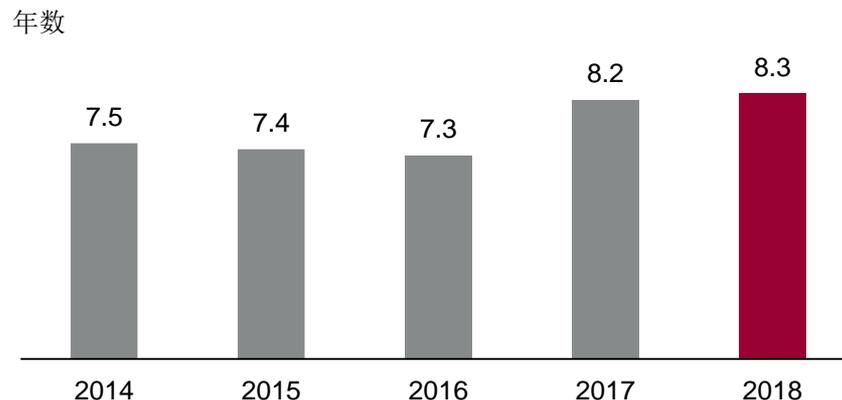


核心租赁业务支持盈利增长

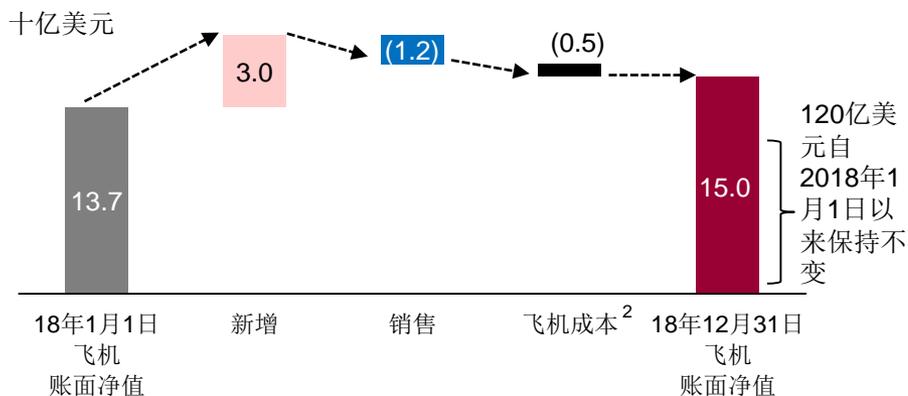
税前利润有大约75%是由核心租赁收入贡献¹



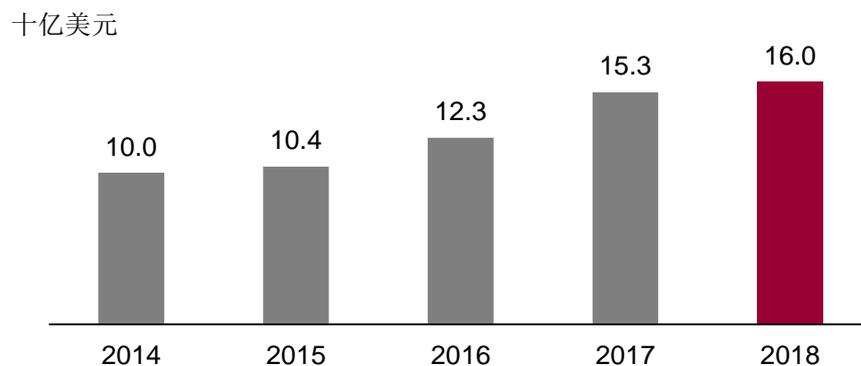
我们拥有更长的平均剩余租期³



.....反映出我们对机队的投资有所增加



.....未来已承诺租赁收入更高



除非另有说明，所有数据截至2018年12月31日

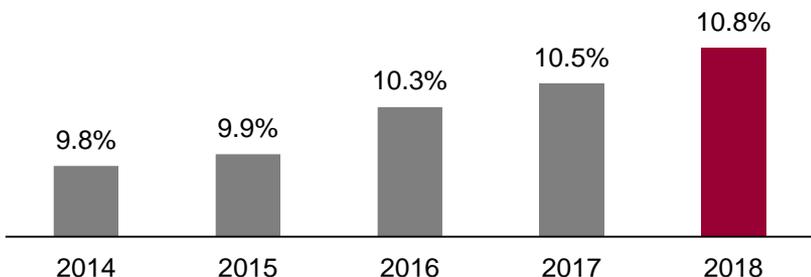
备注:

1. 计算方法为租赁租金收入减去折旧和财务费用、债务发行成本及租赁交易关闭费用的摊销
2. 括飞机折旧和减值费用
3. 以自有机队的账面净值加权

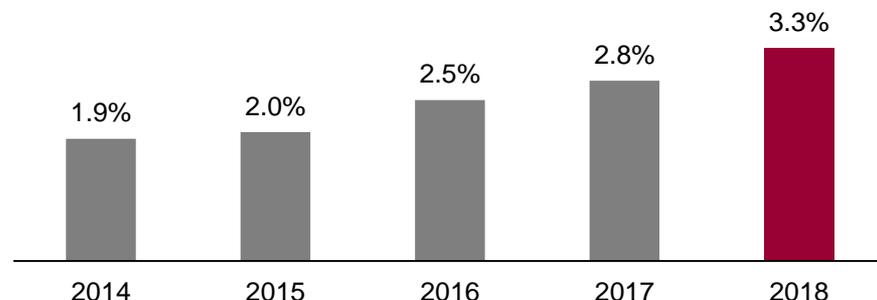


持续的净租赁收益率驱动盈利能力

较高的租费因素¹反映固定利率租约的比例提升

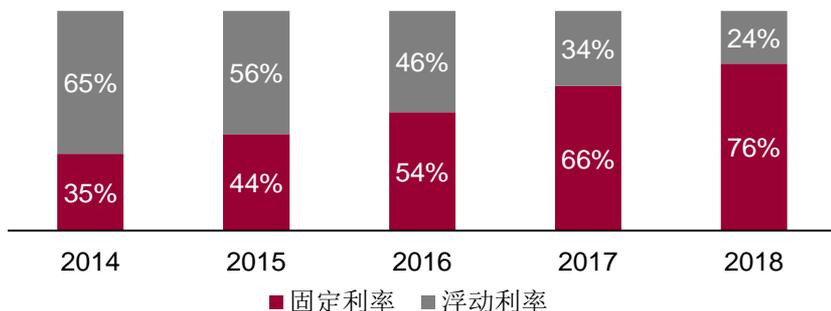


...固定利率债务比例增加及基准利率更高，均影响财务费用³

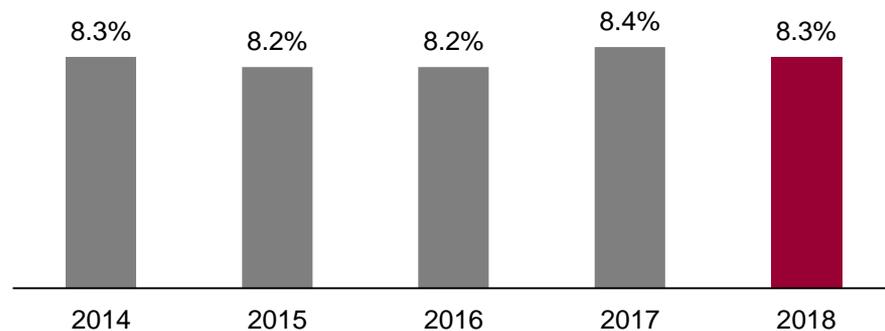


固定利率租约比例稳定增长²

按账面净值计算



维持高于8%的净租赁收益率⁴



所有数据截至2018年12月31日

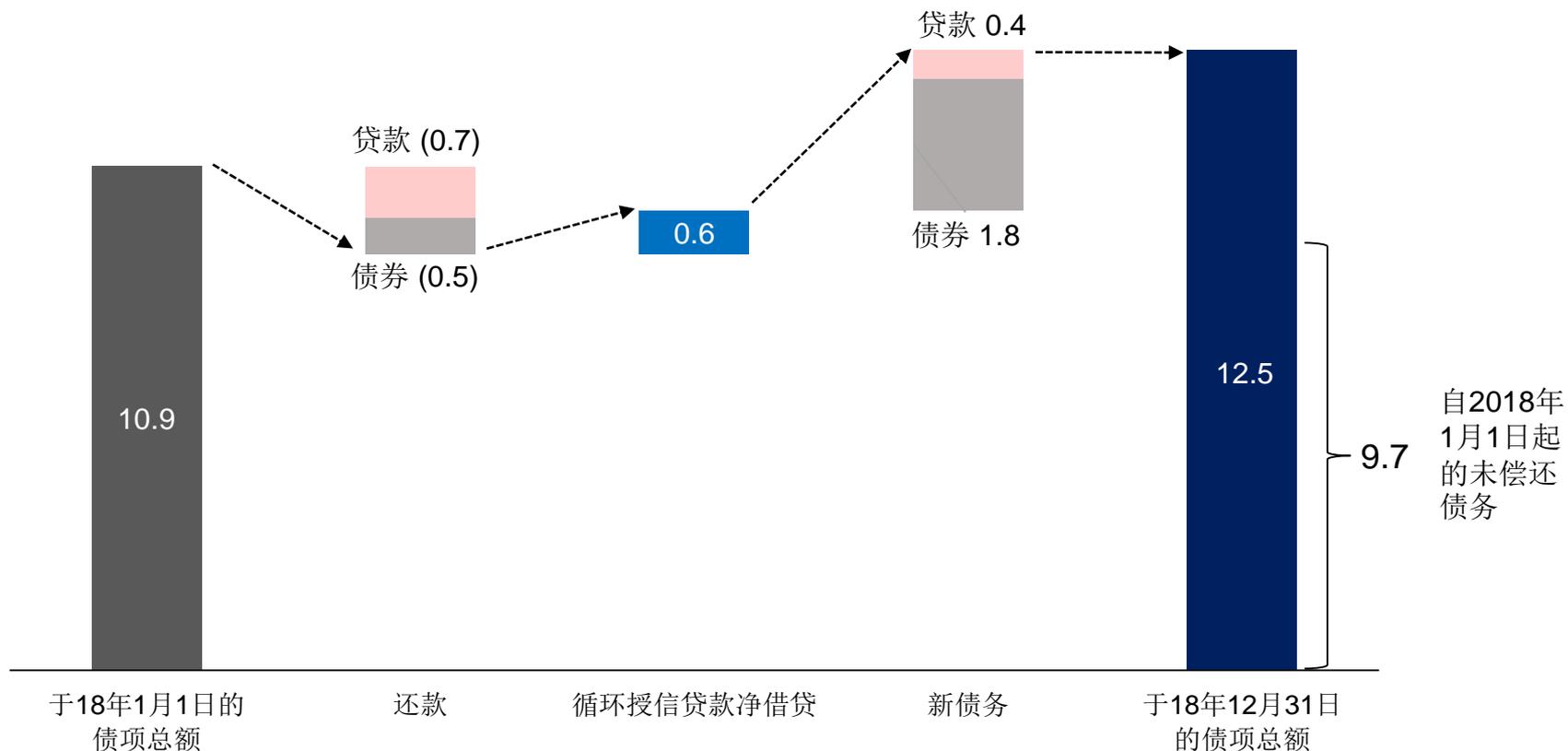
备注:

1. 计算方式为: 租赁租金收入除以飞机平均账面净值, 乘以100%
2. 按账面净值计算, 包括持作待售飞机, 不包括融资租赁的飞机及脱租的飞机
3. 计算方式为: 财务费用和资本化利息的总和, 除以平均债务总额。债务总额包括贷款及借贷及融资租赁应付款项(经债务发行成本、公允价值及中期票据的重新估值和折价/溢价调整后)
4. 计算方式为: 租赁租金收入减去财务费用, 除以飞机平均账面净值



稳健的债务结构可限制利率变动的影响

10亿美元

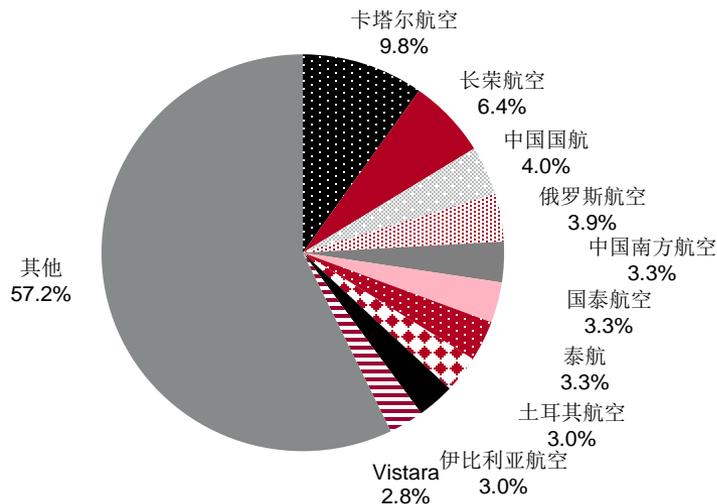


近80%的债务自2018年1月1日以来保持不变

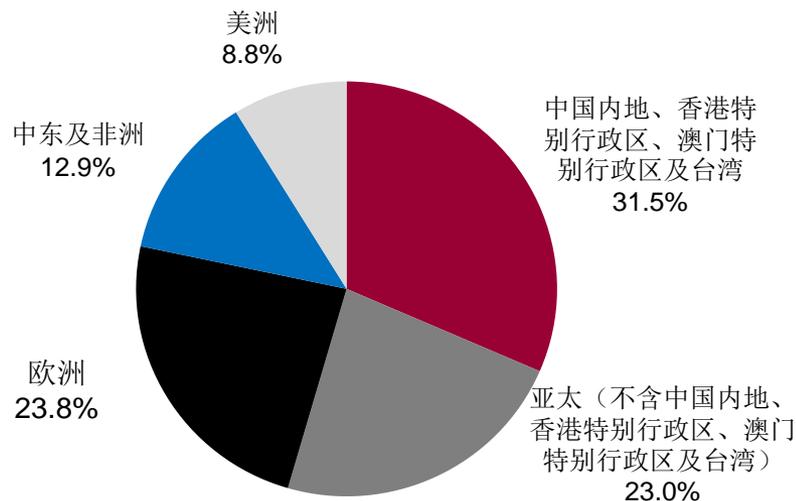


多样化的租赁组合带来高飞机利用率和高收款率

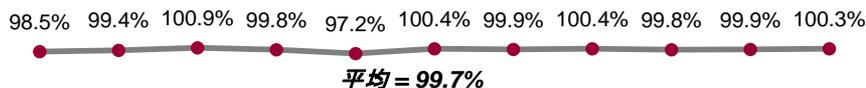
租赁组合中的客户多样化^{1,2,3}



…地区亦多样化^{1,3}

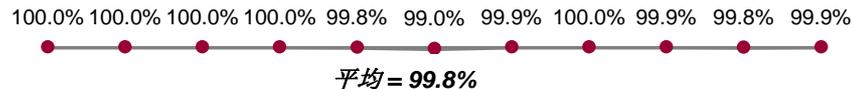


高收款率



2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018

高飞机利用率⁴



2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018

除非另有说明，所有数据截至2018年12月31日

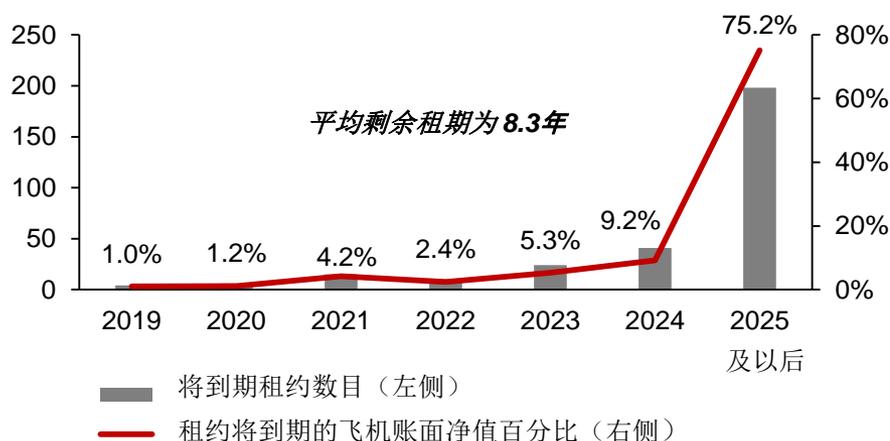
备注：

1. 基于2018年12月31日账面净值
2. 若干航空公司的百分比包括租予旗下附属航空公司，并由署名航空公司提供责任担保的租约
3. 基于相关经营性租约中第一债务人所在的行政区域。不包括在2018年12月31日脱租并于2019年1月交付于美洲客户的两架空客A320飞机
4. 飞机利用率是指当期在租总天数与当期可用租赁总天数之百分比



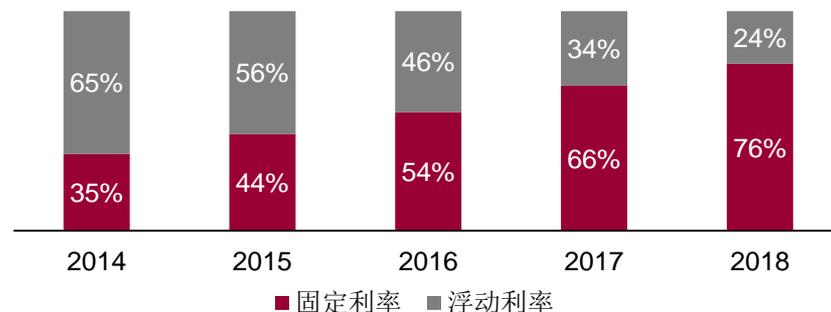
长期、已签署的美元租约

良好分布的租赁期限¹



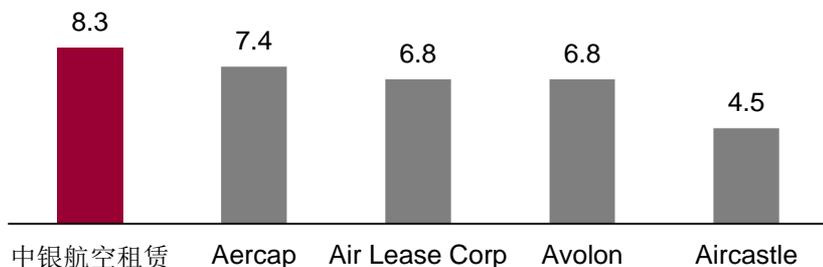
固定利率租约比例稳定上升³

按账面净值计算



平均剩余租期长²

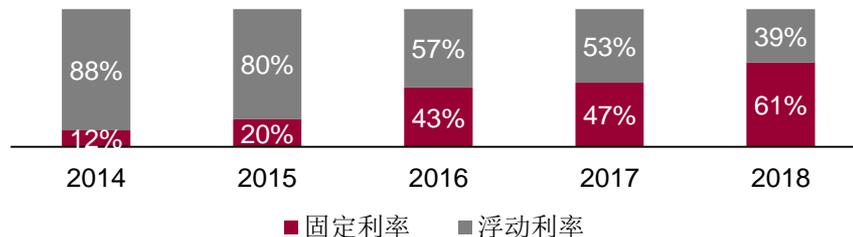
年数



资料来源: 相关公司网站

固定利率债务比例亦上升⁴

• 对冲约80%的不匹配的利率敞口



除非另有说明, 所有数据截至2018年12月31日

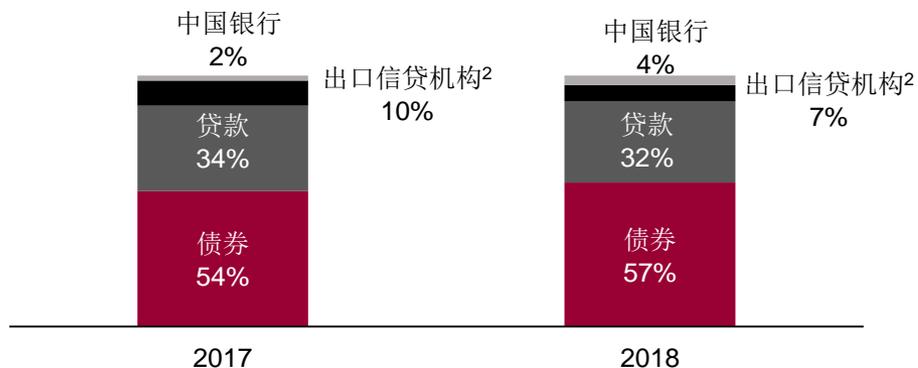
备注:

1. 各日历年内租约到期的自有飞机, 并根据中银航空租赁有销售或租赁承诺的飞机做出调整, 按账面净值 (包括截至2018年12月31日脱租飞机的账面净值) 加权计算
2. 按自有机队的账面价值加权计算
3. 按账面净值 (包括持作销售的飞机, 不包括融资租赁的飞机及脱租的飞机) 计算
4. 固定利率债务包括互换成固定利率债务的浮动利率债务

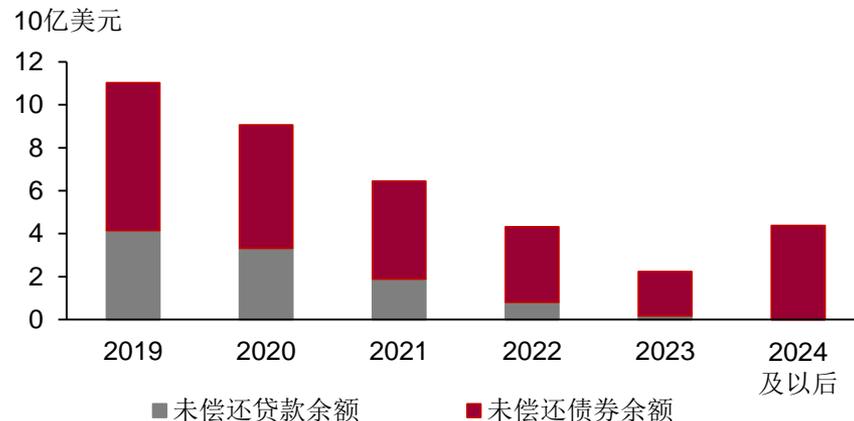


灵活的资本结构及充足的资金流动性支持

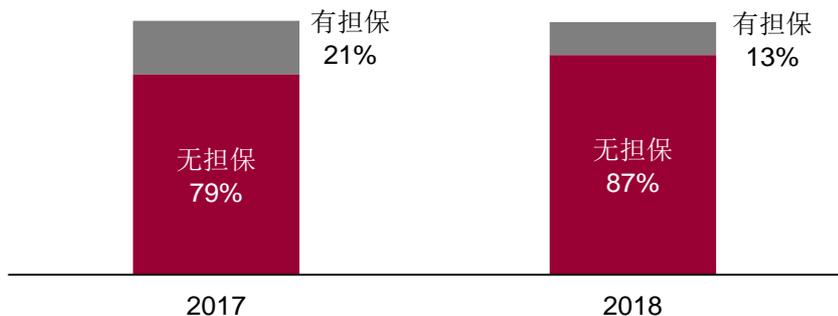
债务来源¹



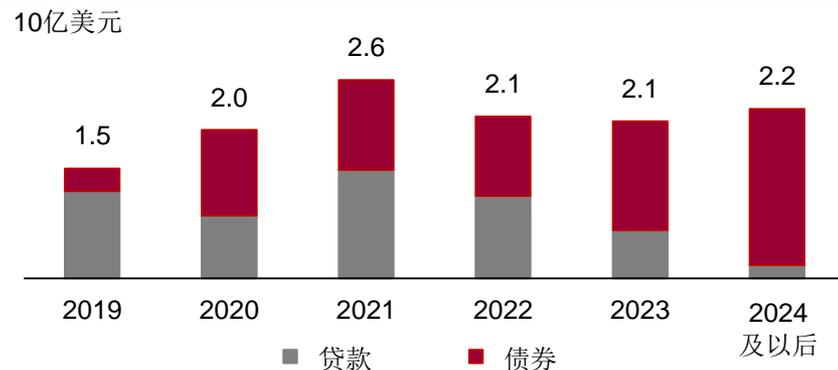
未偿还债务拥有较长的偿还期限



无担保融资增加



债务偿还 (按年份)



截至年底的未提取已承诺信贷额度及现金为38亿美元

除非另有说明，所有数据截至2018年12月31日

备注：

1.仅包含已提取债务

2.出口信贷机构指由法国、德国、英国或美国的出口信贷机构担保的债务



受欢迎且节约燃油的机队

公司机队组合

机型	自有飞机	代管飞机	已订购飞机 ¹	飞机总数
空客A320CEO系列	130	8	0	138
空客A320NEO系列	24	0	62	86
空客A330CEO系列	12	4	0	16
空客A330NEO系列	0	0	12	12
空客A350系列	6	0	2	8
波音737NG系列	98	8	2	108
波音737 MAX系列	5	0	90	95
波音777-300ER	19	3	3	25
波音777-300	0	1	0	1
波音787系列	4	0	12	16
货机	5	1	0	6
总数	303	25	183	511

所有数据截至2018年12月31日

备注:

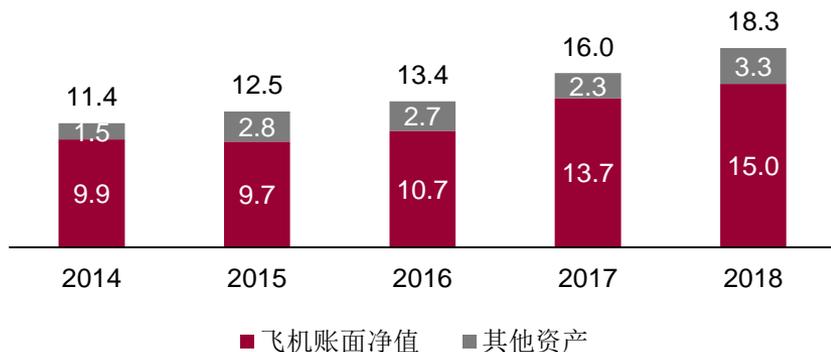
1. 包括所有购买飞机的承诺, 包括航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机



订单簿支撑未来的资产负债表增长

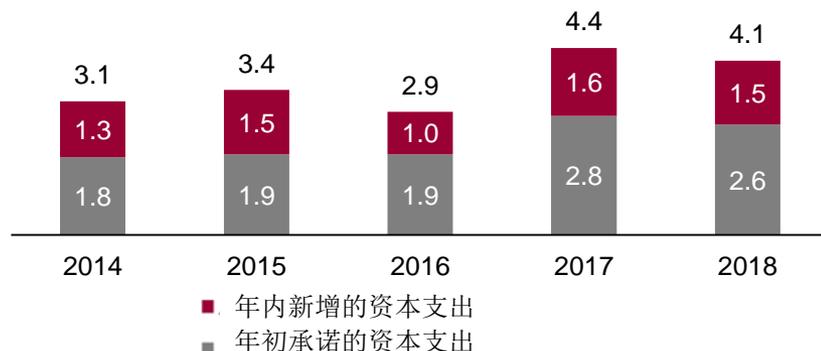
资产负债表不断增长

10亿美元



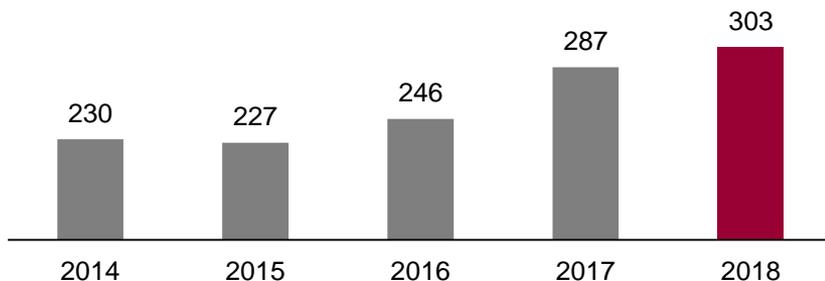
自首次公开发售以来每年平均资本支出约40亿美元

10亿美元



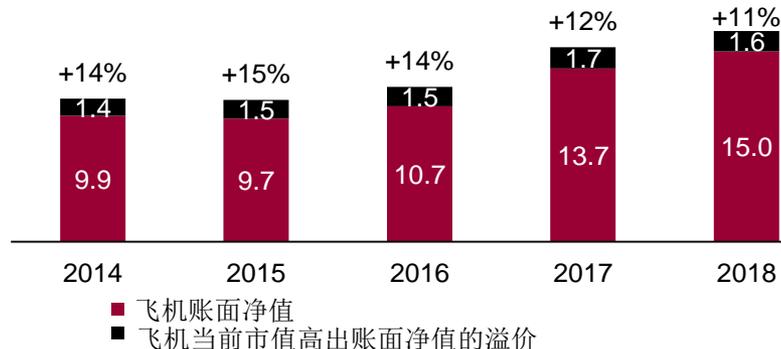
机队规模不断扩大

自有飞机的总数



飞机账面净值溢价^{1,2}

10亿美元



飞机账面净值自2016年以来增长40%

除非另有说明，所有数据截至2018年12月31日

备注：

1. 5家估值机构的平均值

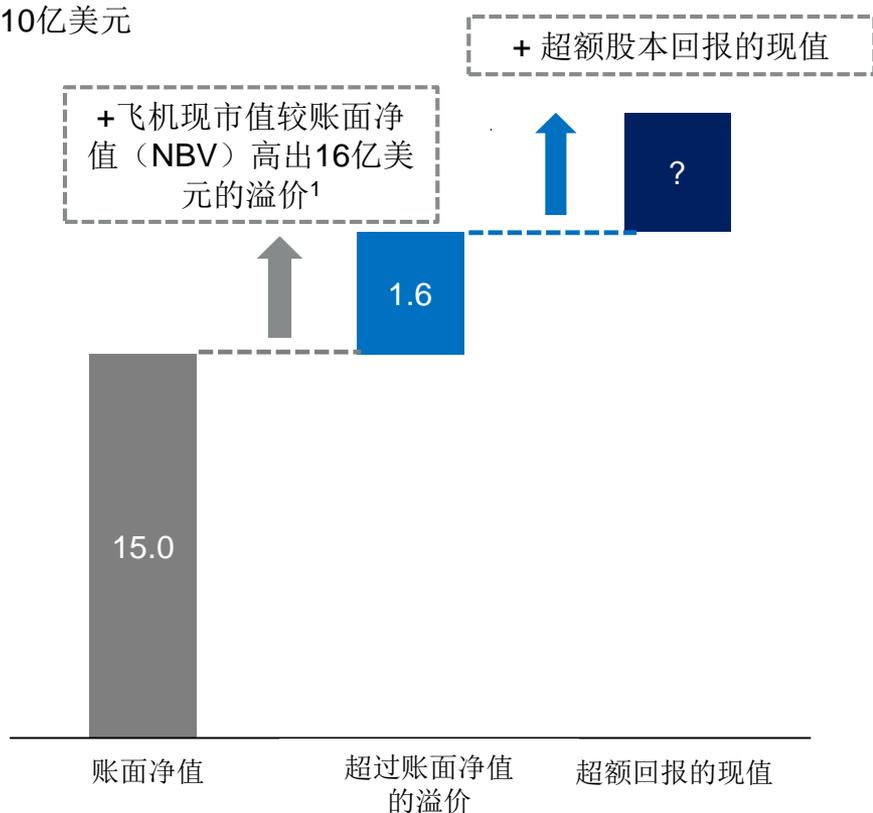
2. 百分比数据指当前市值的估价高出飞机账面净值的溢价



机队和已承诺的租赁收入驱动价值增长

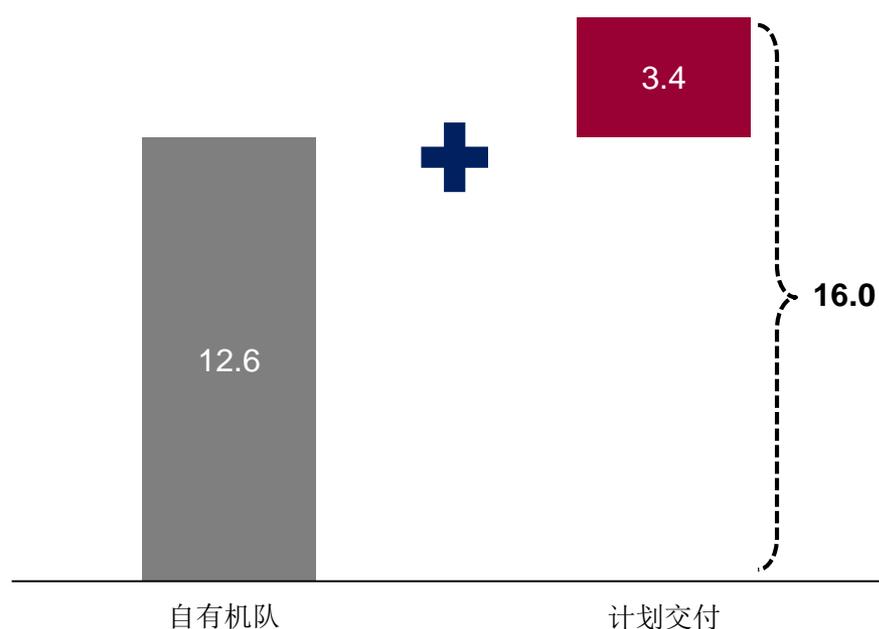
账面净值低估了商业价值

10亿美元



已承诺的未来收入为160亿美元

10亿美元



已承诺的未来租赁收入支撑价值创造

所有数据截至2018年12月31日

备注:

1. 基于5家独立估值机构对公司自有机队总价值的平均估值, 即166亿美元 (基于完整周期、现市值), 而账面净值为150亿美元



总结

- 又一个业绩表现卓越的一年
 - 2018全年税前利润上升24%
 - 税后净利上升6%至6.2亿美元
 - 股本回报率为15.5%—高于过去12年来的15%均值
 - 派息率保持在全年税后净利35%的水平
 - 年度总股息为每股0.3129美元
- 流动性高，长期收入具可见性和持续性
 - 已承诺的租赁收入增至160亿美元
 - 订单簿中的183架飞机可带来资产负债表的未来增长
 - 截至年底的38亿美元可用流动资金可支持未来的投资
- 强大的业务运作能力
 - 100%的现金收款率及99.9%的飞机利用率
 - 稳健的资产负债管理能力将利率变动的影响降到最低
- 前景展望良好
 - 航空业的乘客需求增长预料会在2019年连续第10年高于趋势水平¹
 - 2019年共计将有79架飞机交付于中银航空租赁²

2018年：盈利创新高且具里程碑意义的一年

除非另有说明，所有数据截至2018年12月31日

备注：

1. IATA国际航空运输协会
2. 若干航空公司客户已通知我们拟于交付时购买共计18架计划将于2019年交付的飞机





www.bocaviation.com