



2019 中期业绩回顾

信息页

2019年8月16日

25 YEARS
OF EXCELLENCE

 BOC AVIATION

免责声明

This presentation contains information about 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 or any other person in any jurisdiction or an inducement to enter into investment activity and does not constitute marketing material in connection with any such securities.

Certain of 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 or in any verbal or written communication made in connection with this presentation. 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.

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, advisors, 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, advisors 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/or any other relevant person, 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.



2019年上半年总结



上半年业绩表现再创新里程

盈利稳定增长¹

3.21亿美元

税后净利润



0.46美元

每股收益



驱动因素:

9.30亿美元

经营收入及其他收入总额



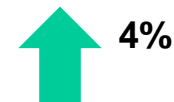
8.4%

净租赁收益率²



3.41亿美元

核心租赁租金贡献³



3.52亿美元

税前利润



稳健的资产负债表⁴

192亿美元

总资产



43亿美元

总权益



6.18美元

每股净资产



每股中期股息增加

0.1388美元

每股中期股息⁵



所有数据截至2019年6月30日

备注:

1. 与2018年前6个月比较, 除非另有说明
2. 按年化租赁租金收入减年化分摊至租赁租金收入的财务费用, 再除以平均飞机账面净值计算
3. 按租赁租金收入减飞机折旧和分摊至租赁租金收入的财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本摊销计算
4. 与截至2018年12月31日止年度比较
5. 将向于记录日期(即2019年10月3日)营业结束时已登记在册的股东支付
6. 与2018年上半年支付的0.1284美元相比



2019年上半年：积极进取

- 自1993年成立以来实现累计税后净利润40亿美元
- 截至2019年6月，飞机总数达到499架，包括314架自有飞机、23架代管飞机以及162架订单飞机
 - 组合利用率达99.6%
 - 机队平均机龄为3.1年¹
 - 平均剩余租期为8.2年¹
- 完成25架飞机的交付²
 - 新增6名航空公司客户
 - 交付第350架空客飞机
 - 交付最后一架全新波音737-800NG飞机
- 签署39项租赁承诺
- 售出11架飞机
 - 包括9架自有飞机及2架代管飞机
 - 宣布出售17架飞机组合，计划于2019年下半年完成
- 标准普尔全球评级及惠誉评级再次确认我们的信用评级为A-
- 未来已承诺资本支出总额约为77亿美元
 - 根据交付计划³，2019财年资本支出预计为30亿美元至35亿美元之间

营运表现持续强劲

所有数据截至2019年6月30日，除非另有说明

备注：

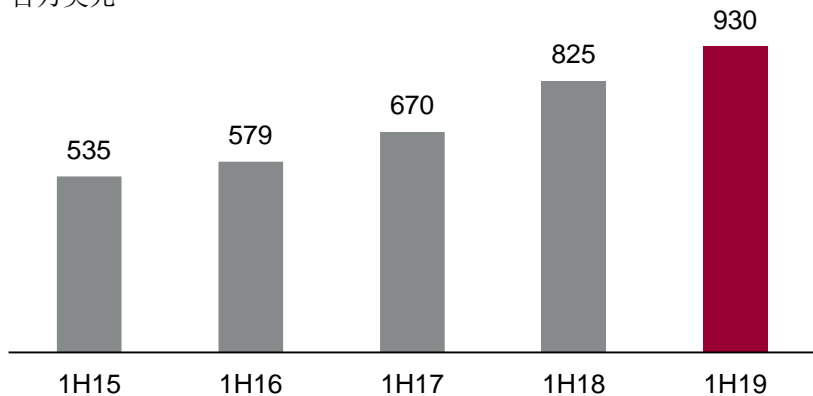
1. 以自有机队的账面净值加权
2. 包括5架由航空公司客户于交付时购买的飞机
3. 2019年交付的飞机数目可能少于目前已签订的数目，至多30架飞机可能延后至2019年以后交付。该等延后的飞机可能于2020年或以后年度交付



税后净利再创新高

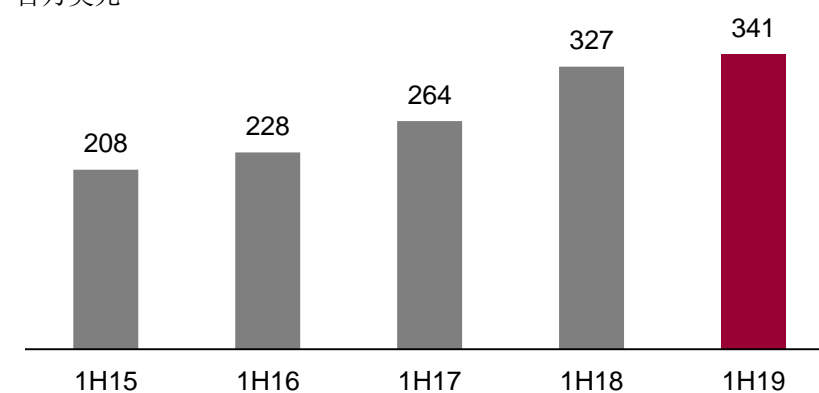
机队增长支撑收入增加

百万美元



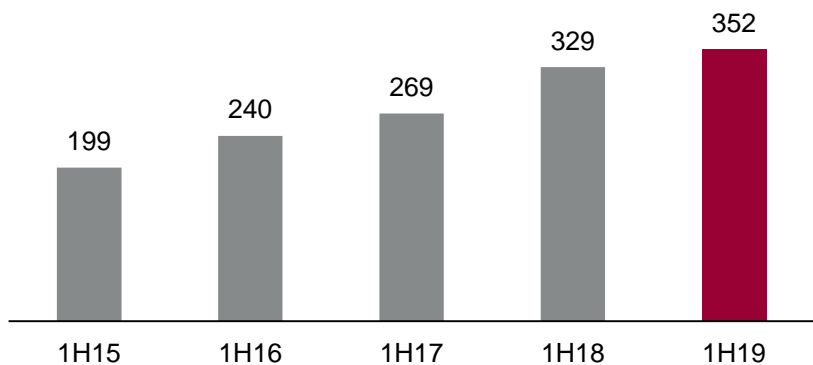
核心租赁租金贡献增长¹

百万美元



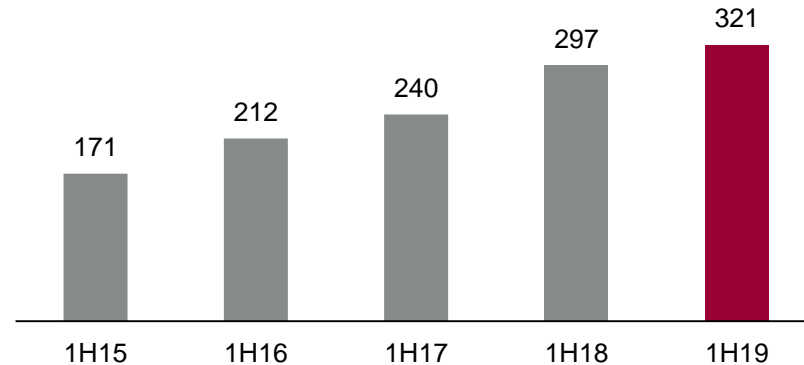
税前利润持续增长

百万美元



稳健的税后净利表现

百万美元



所有数据截至2019年6月30日

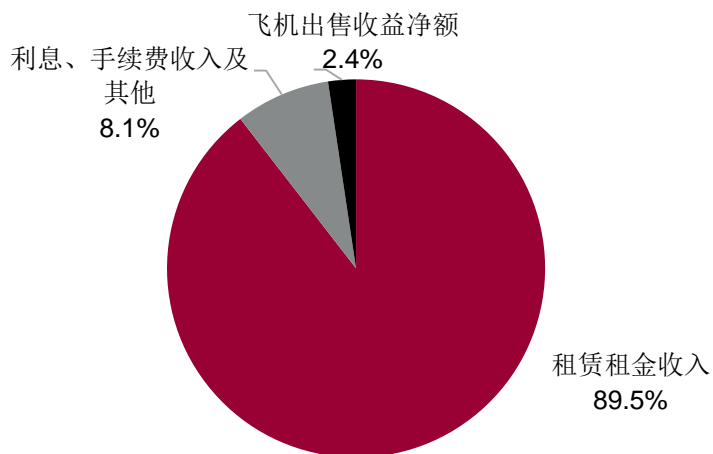
备注:

- 按租赁租金收入减飞机折旧和分摊至租赁租金收入的财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本摊销计算

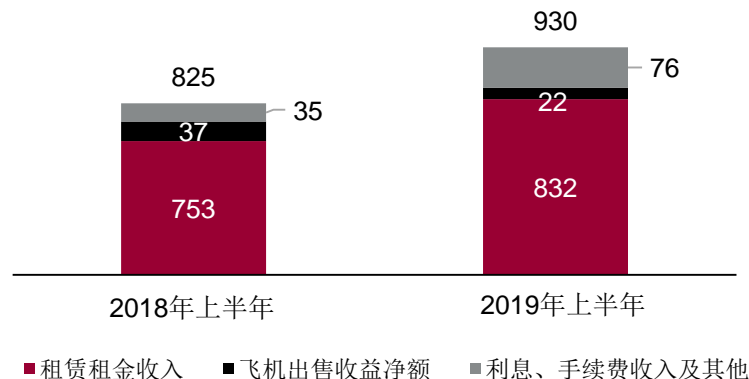


租赁租金收入继续占经营收入的主导地位

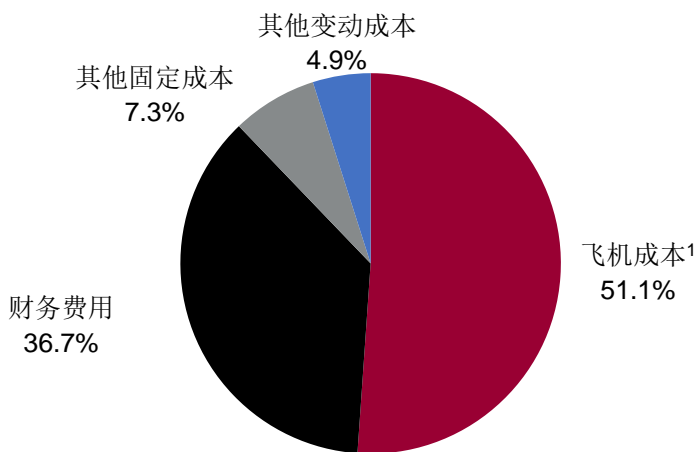
租赁租金收入在经营收入及其他收入总额中的占比持续保持在90%左右



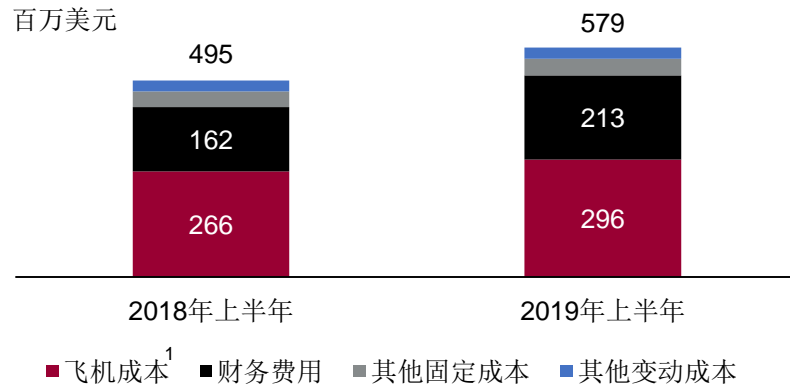
百万美元



飞机折旧加融资成本占总成本85%以上



百万美元



所有数据截至2019年6月30日

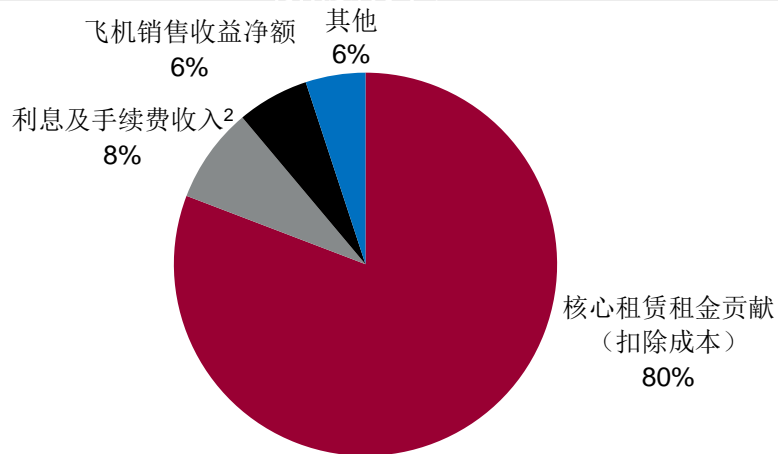
备注:

1. 为飞机折旧

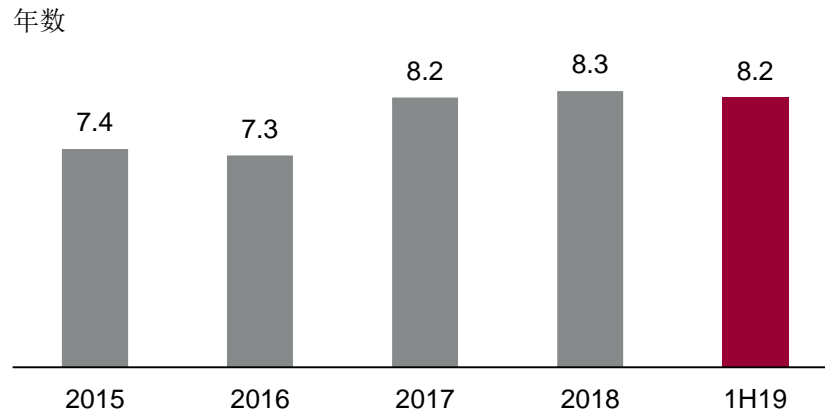


核心租赁业务支持盈利增长

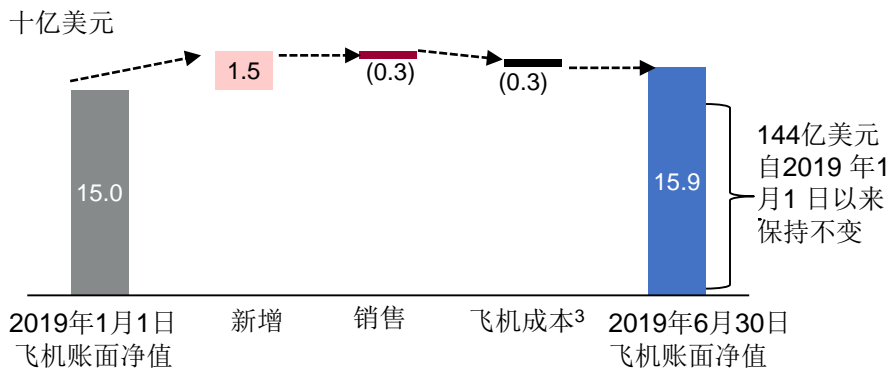
80%的税前利润来自核心租赁租金贡献¹
(扣除成本)



我们的平均剩余租期长⁴

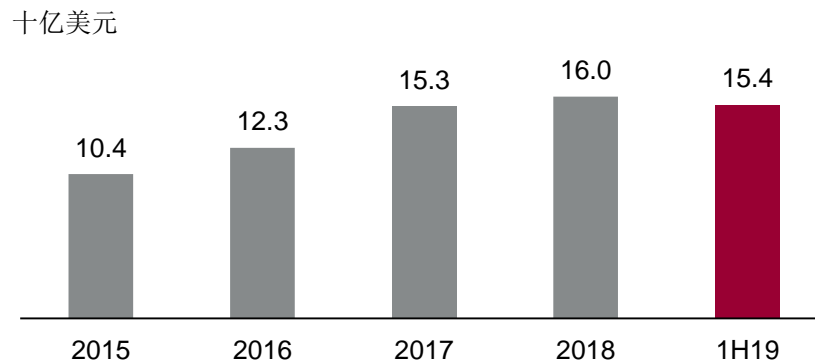


反映出我们对机队的持续投资



备注:除非另有说明,所有数据截至2019年6月30日

未来已承诺租赁收入高

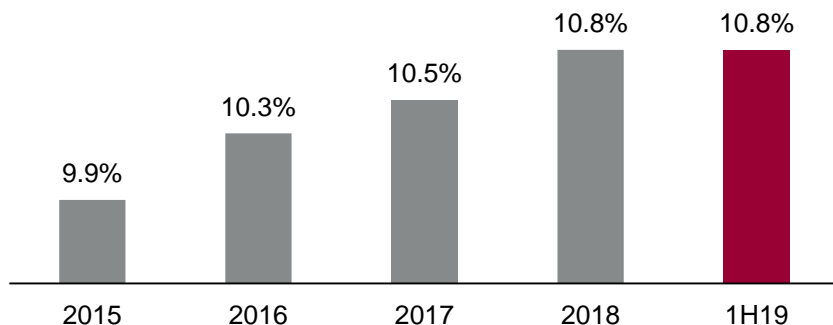


- 按租赁租金收入减飞机折旧和分摊至租赁租金收入的财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本摊销计算
- 按利息及手续费收入减分摊至利息及手续费收入的财务费用计算
- 为飞机折旧
- 以自有机队的账面净值加权

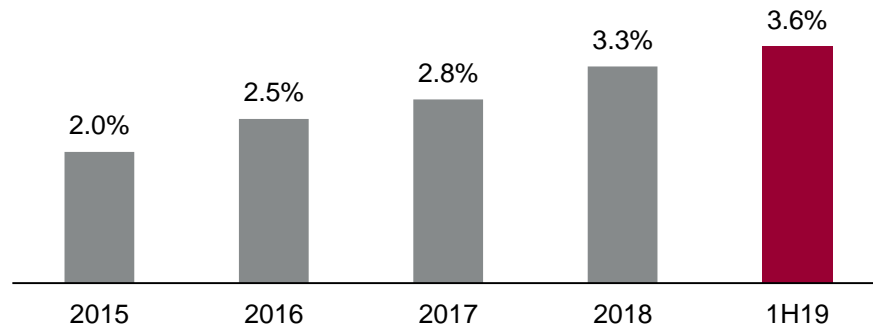


租赁市场继续转向固定利率

租费因素¹反映固定利率租约的比例增加

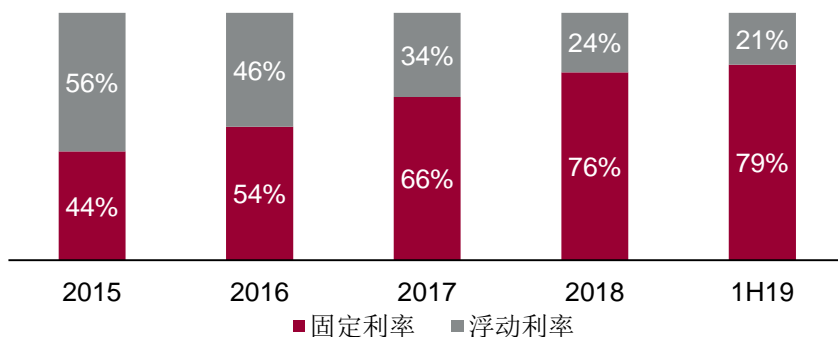


债务成本³反映固定利率融资增加

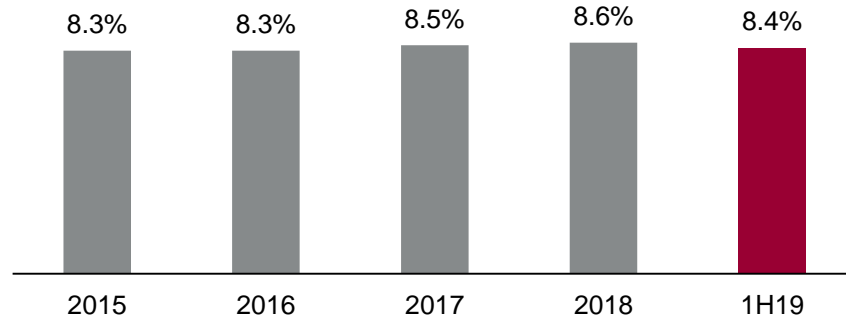


固定利率租约比例稳定增长²

按账面净值计算



净租赁收益率⁴维持在目标水平



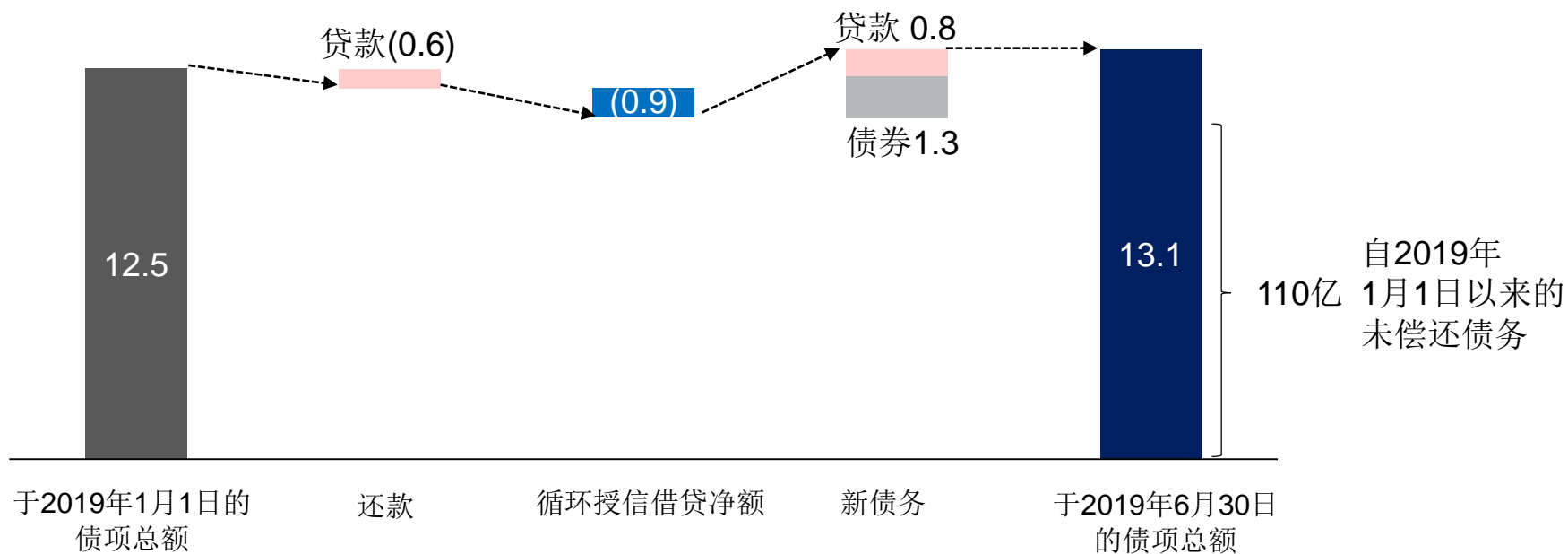
所有数据截至2019年6月30日，除非另有说明

- 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. 债务成本用的计算方式为：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（经递延债务发行成本、公允价值及中期票据的重新估值和折价/溢价调整后）
 4. 按年化租赁租金收入减年化分摊至租赁租金收入的财务费用，再除以平均飞机账面净值计算



稳定的债务结构

10亿美元

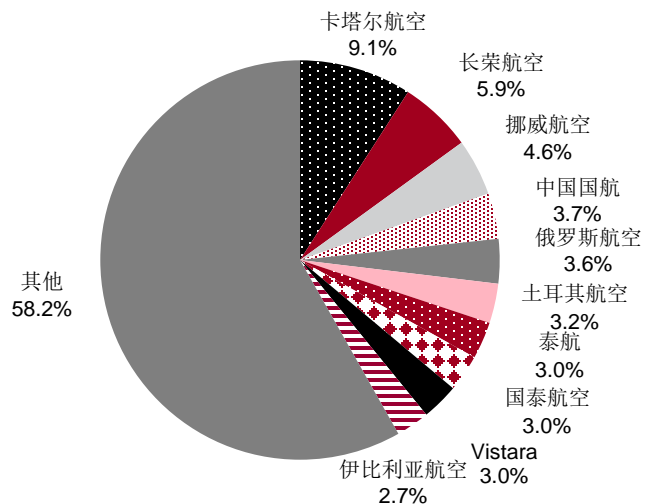


超过80%的债务自2019年1月1日以来保持不变

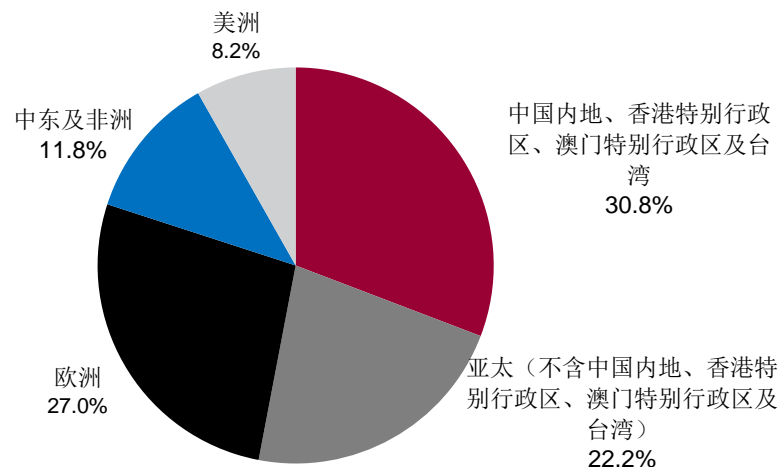


多样化的租赁组合带来高飞机利用率

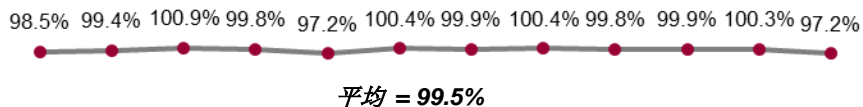
租赁组合中的客户多样化^{1,2,3}



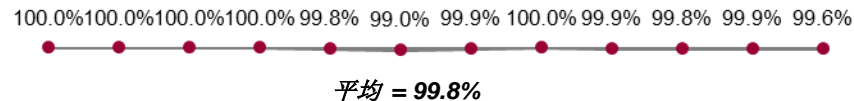
…地区亦多样化^{1,3}



高收款率



高飞机利用率⁴



2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 1H19

2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 1H19

所有数据截至2019年6月30日，除非另有说明

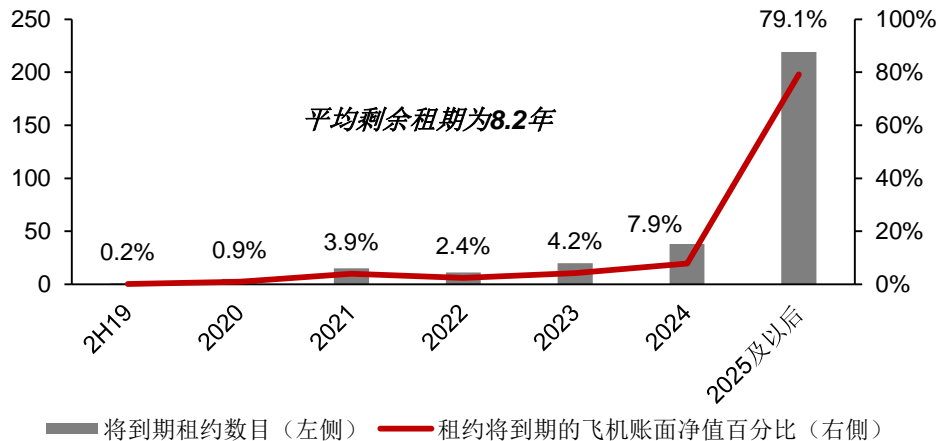
备注：

1. 基于2019年6月30日账面净值
2. 若干航空公司的百分比包括租予其下附属航空公司，并由其提供担保的租约
3. 基于相关经营性租约中第一债务人所在的司法辖区
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



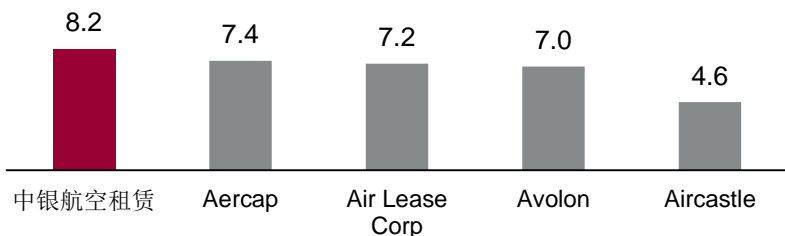
已签署的长期美元租约

良好分布的租赁期限¹



平均剩余租期长²

年数



资料来源：相关公司网站

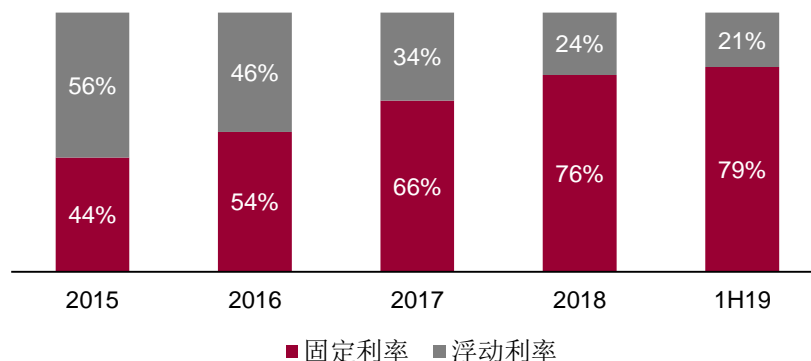
所有数据截至2019年6月30日，除非另有说明

备注：

1. 各日历年内租约到期的自有飞机，不包括中银航空租赁有销售或租赁承诺的飞机，按2019年6月30日自有机队账面净值加权计算
2. 按2019年6月30日自有机队的账面价值加权计算
3. 按账面净值（包括持作待售的飞机，不包括融资租赁的飞机及脱租的飞机）计算
4. 固定利率债务包括转换成固定利率债务的浮动利率债务

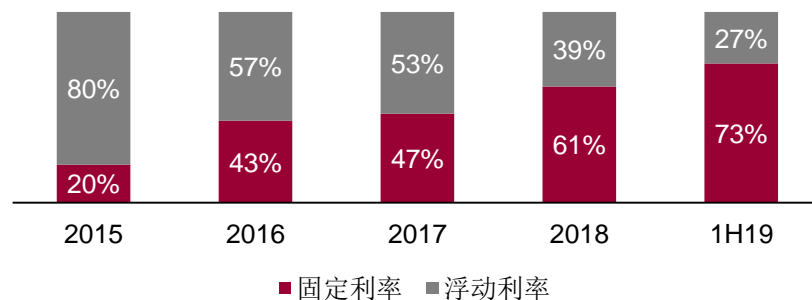
固定利率租约比例稳定上升³

按账面净值计算



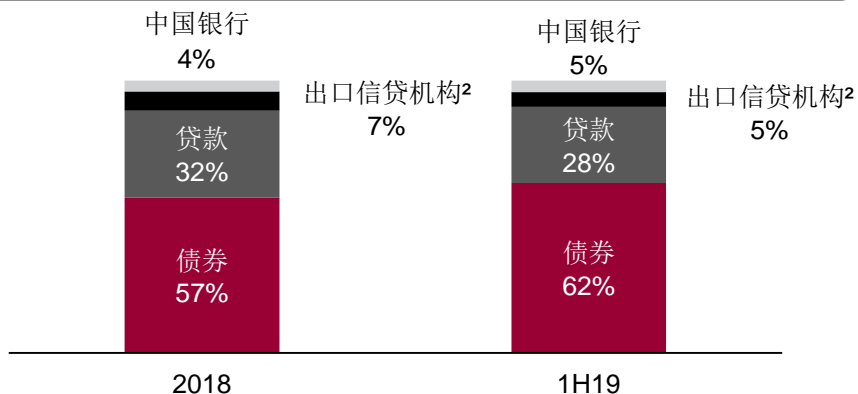
固定利率债务比例亦上升⁴

- 对冲超过90%的不匹配利率敞口

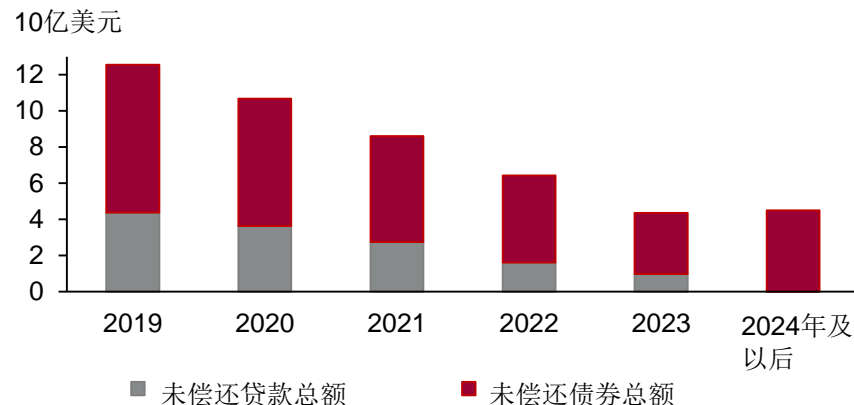


灵活的资本结构及充足的流动性支持

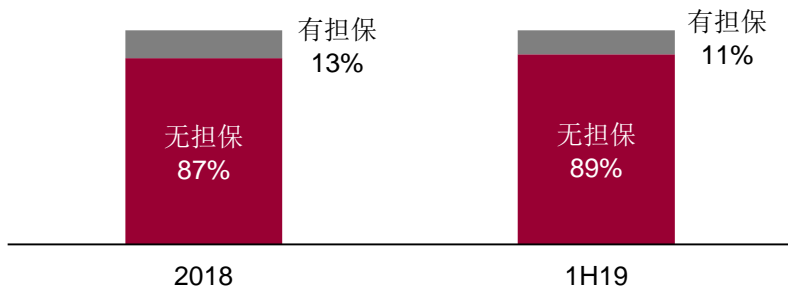
债务来源¹



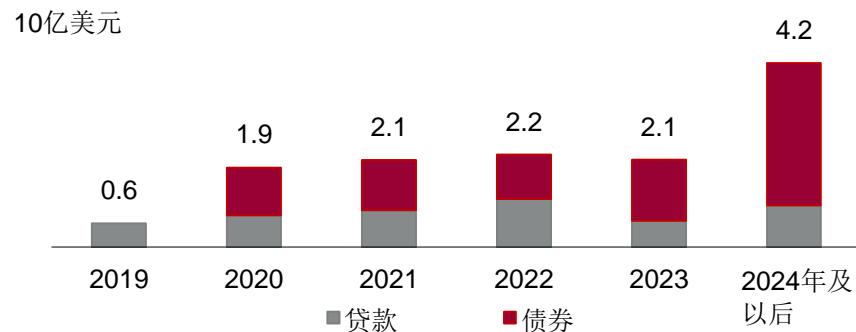
未偿还债务拥有较长的偿还期限



无担保融资增加



债务偿还（按年份）



于2019年6月30日的未提取已承诺信贷额度及现金为38亿美元

所有数据截至2019年6月30日，除非另有说明

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

公司飞机组合

机型	自有飞机	代管飞机	已订购飞机 ¹	总计
空客A320CEO系列	126	7	0	133
空客A320NEO系列	36	0	52	88
空客A330CEO系列	12	3	0	15
空客A330NEO系列	0	0	12	12
空客A350系列	6	0	2	8
波音737NG系列	95	8	0	103
波音737 MAX系列	6	0	87	93
波音777-300ER	19	3	3	25
波音777-300	0	1	0	1
波音787系列	9	0	6	15
货机	5	1	0	6
总计	314	23	162	499

所有数据截至2019年6月30日

备注:

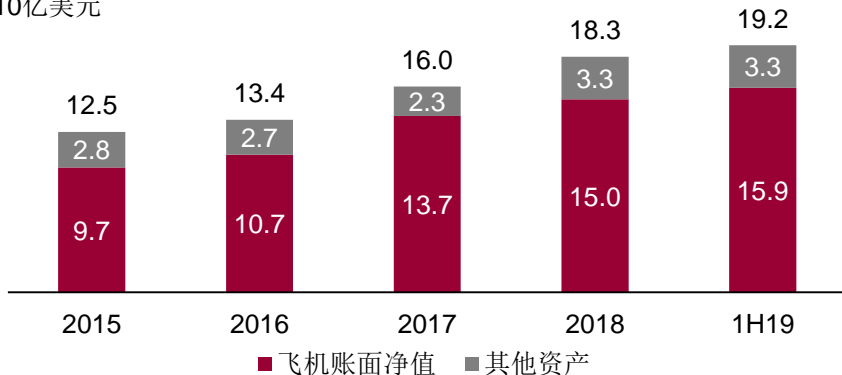
1. 包括所有购买飞机的承诺, 包括航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机。我们现时预期交付的延误可能会导致最多30架飞机延迟至2019年后交付, 包括三架航空公司客户有权在飞机交付时购买的飞机



订单簿支撑未来的资产负债表增长

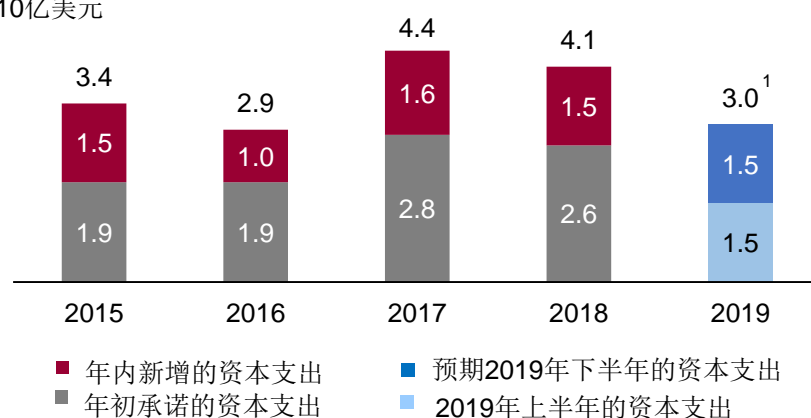
资产负债表不断增长

10亿美元



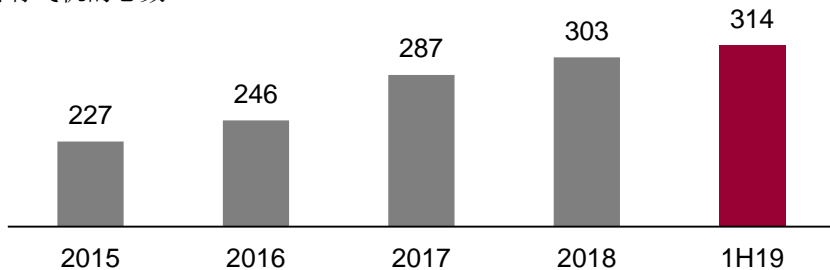
自首次公开发售以来持续的年度资本支出

10亿美元



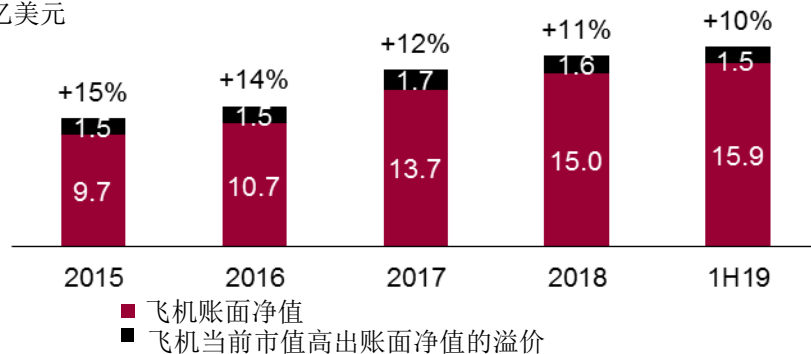
机队规模不断扩大

自有飞机的总数



稳定的飞机账面净值溢价^{2,3}

10亿美元



飞机账面净值自2016年以来增长49%

所有数据截至2019年6月30日, 除非另有说明

备注:

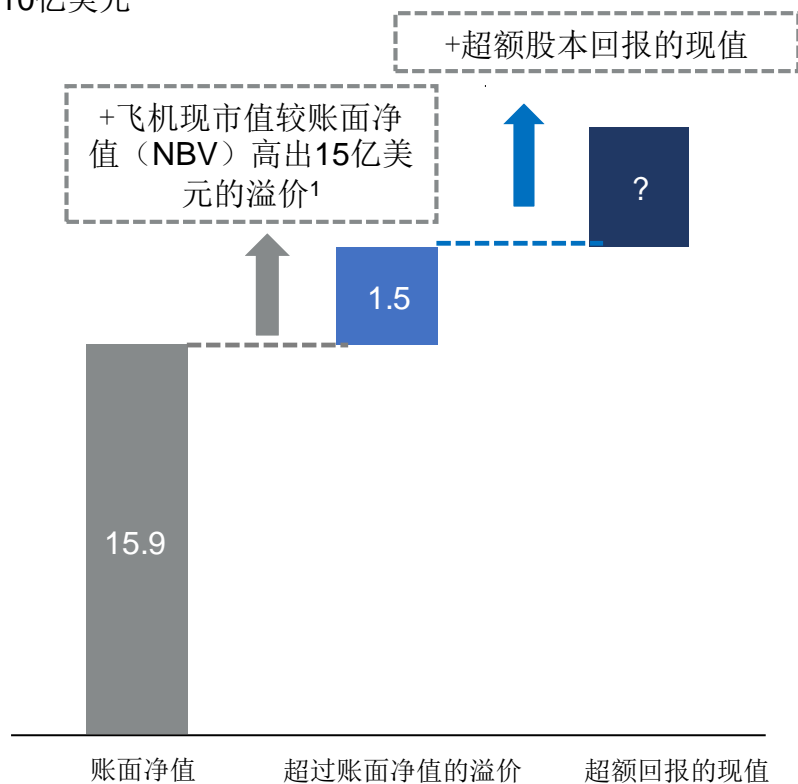
1. 基于截至2019年6月30日的合同预定交付日期, 就30架飞机可能延迟至2019年后交付作出调整
2. 5家估值机构的平均值
3. 百分比数据指当前市值的估价高出飞机账面净值的溢价



机队和已承诺租赁的收入驱动价值增长

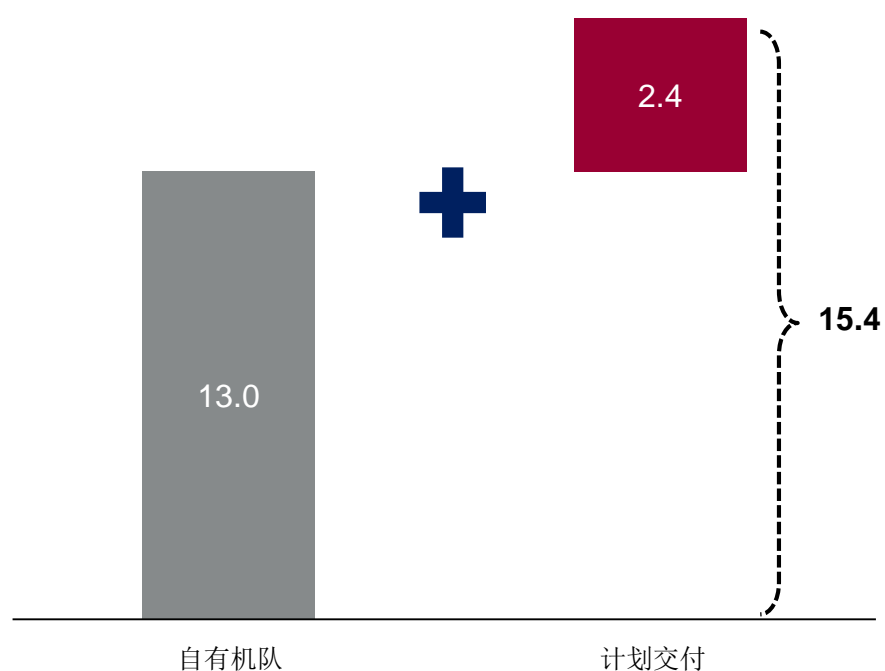
账面净值低估了商业价值

10亿美元



已承诺的未来收入超过150亿美元

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2019年6月30日

备注:

1. 基于5家独立估值机构对公司自有有机队总价值的平均估值, 即174亿美元 (基于完整周期、现市值), 而账面净值为159亿美元



总结

- 又一次实现强劲业绩
 - 自成立以来累计税后净利润达40亿美元
 - 2019年上半年税后净利增加8%至3.21亿美元
 - 中期股息亦同比增加8%至每股0.1388美元
- 充足的资金流动性为长期经营收入的可持续性提供支持
 - 已承诺的租赁收入维持在150亿美元以上
 - 订单簿中的162架飞机可带来资产负债表的未来增长¹
 - 38亿美元可用流动资金可支持机会性的投资
 - 2019年下半年强大的飞机销售储备，包括近期公布的SLVRR 2019-1²组合销售
- 前景展望良好
 - IATA预计2019年客流量将会取得5%的健康增长³
 - 预计2019年航空公司可连续五年获得良好盈利，收入达280亿美元³
 - 2019年6月30日之后，我们宣布：
 - 与卡塔尔航空叙做三架于2019年第三季度交付的空客A350飞机购机回租交易
 - 与国航签订10架空客A320NEO飞机租约
 - 同新加坡航空子公司酷航签订四架空客A321NEO新飞机租约

尽管面临外部挑战，仍有望在2019年继续增长

所有数据截至2019年6月30日，除非另有说明

备注：

1. 包括所有飞机采购承诺，包括航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机
2. Silver Aircraft Lease Investment Limited及附属公司
3. IATA 国际航空运输协会





www.bocaviation.com