

## **Timothy Ross**

感谢主持人，欢迎大家参加中银航空租赁的财报电话会议，一起讨论截至 2019 年 12 月 31 日止年度的年终业绩。今天在线的除了我之外，还有我们的总经理兼首席执行官 Robert Martin、我们的副总经理兼首席财务官彭添发、我们的首席运营官 David Walton。

请注意各位在今天的讨论中将听到的部分信息可能含有前瞻性陈述，这些前瞻性陈述存在风险及不确定性，可能导致实际业绩与今天的陈述相差甚远。各位不应过分依赖任何前瞻性陈述，而是应审阅我们的业绩公告，以了解全部详情。同时还请注意，今天发布会中提到的所有货币均是美元。

我们的盈利公告可通过香港联交所和我们的网站（[www.bocaviation.com](http://www.bocaviation.com)）投资者关系页面查阅，电话会议演示文稿同样可在我们网站的投资者关系页面查阅。本次发布会正被录音，未来 24 小时内可在我们的网站重放，同时还有今天管理层报告的文字版。

现在我把电话转给 Robert Martin 先生，请他发言。

## **Robert Martin**

谢谢 Tim。线上的各位，大家晚上好。感谢您参加我们 2019 年全年业绩发布会。

我们对今天给大家呈现的业绩感到高兴，自 2015 年（即我们于 2016 年 6 月上市的前一年）以来的四年中，我们的盈利增长了 105%，有形资产净值增长 88%。

我们很高兴地宣布，2019 年税后净利润为 7.02 亿美元，同比增长 13%。这是我们连续第 15 年的创纪录盈利。我们的三项主要收入业务都实现了两位数的增长，验证了我们的业务采取的飞机组合方法，此方法助力我们在 2019 年实现 16% 的税后净资产收益率，高于 15% 的长期平均水平。2019 年的净资产收益率是有史以来最高的其中一年。

与 2018 年相比，我们的经营收入和其他收入总额增长了 15%，接近 20 亿美元。我们在 2019 年底的总资产为 200 亿美元，这反映出我们通过飞机投资扩建资产负债表的不懈努力。飞机的

账面净值在过去一年增长 12%，达到 168 亿美元，加权平均剩余租期为 8.4 年，这为未来的收入增长提供了稳固基础。

鉴于我们 2019 年的强劲财务表现，董事会建议宣派末期股息每股 21.53 美分，派发给 6 月 4 日在册的股东。加上这一末期股息，2019 年的总股息达到每股 35.41 美分，全年派息率为税后净利润的 35%。这符合董事会将税后净利润的最多 35% 以股息形式支付给股东的政策。按我们 2019 年初的开盘价计算，全年股息相当于 4.8% 的股息收益率，而恒生指数的股息收益率为 3.5%。

于回顾年度，标准普尔全球评级和惠誉国际评级均重申我们业内领先的企业信用评级为 A-。

在经营环境方面，2019 年大部分时间相对温和的市场背景在 2020 年第一季度已经发生了变化。据国际航空运输协会 (IATA) 计算，全球航空客运量在 2019 年增长 4.2%，这是七年来首次低于 5% 的长期趋势增长率，原因是贸易摩擦和飞机交付延误影响了增长。航空业继续保持其近期的盈利能力，IATA 预计 2019 年将产生约 260 亿美元的利润。

自 1 月份中国春运启动以来，受新冠病毒疫情影响，航空业的出行需求已有所减弱。虽然其影响最初集中在亚洲，但最近已经几乎蔓延至全球。在这个更加艰难的时期，我们的客户面临挑战，我们想提醒您我们在这一时期的定位和策略。首先，我们是航空公司的优先债权人，不持有航空公司的股权。其次，我们拥有全球多元化的航空公司信用等级组合，第三，我们将这样的时期视为机遇，以购机回租的形式为客户提供有保障的流动资金，最后，我们已经租出了今年交付的所有新飞机，而且没有未安排的到期租约。

过去 26 年，我们经历了类似的危机，例如 9/11、非典和全球金融危机，其中的很多次危机都带来了机遇，让我们加深客户关系，同时也提供了投资良机。根据经验，我们有望从当前的动荡时期变得更加强大。

制造商生产问题占据着 2019 年的新闻头版，波音 MAX 飞机停飞既影响了航空公司也影响了已订购 MAX 飞机的租赁公司。原计划于 2019 年交付给我们的 28 架 737 MAX 飞机中，我们只

接收了一架。空客 A320NEO 系列飞机的延期交付令这个问题雪上加霜，我们的 5 架 A320NEO 飞机从 2019 年推迟到 2020 年，我们预计今年全年新飞机交付将继续延迟。目前，我们只预定在 2020 年第四季度接收四架波音 MAX 飞机，并预计定于今年交付的其它 MAX 飞机将延迟到 2021 年及以后交付。

在公司增强环境、社会、管治（ESG）的进程中，董事会于 2017 年实施了一项面向管理层的长期激励计划，将 50% 的长期绩效奖金用于在二级市场购买中银航空租赁的股份。在 2018 年和 2019 年，我们公布全年业绩后，一名受托人在这两年的 3 月和 4 月总共购买了 240 万股股票，并将在授予后的第三年后兑现。今年受托人将按照类似的方式购买第三批股票，进一步加强管理层与股东之间的利益契合。

今年 1 月初，我们迎来了张晓路女士，在王建先生退休后接任副董事长兼副总经理之职。我们也欢迎邓磊先生在高进跃先生退休后加入高级管理团队，担任首席商务官（亚太及中东地区）。我们要感谢王先生和高先生对本公司的贡献。同时我们还宣布了另一位首席商务官唐力夫 (Steven Townend) 先生将自 2020 年 10 月起调任首席财务官一职，接替将于今年第四季度退休的彭添发先生。这与我们的继任计划相一致，我们很高兴拥有这样一个多元化和全球化的董事会和管理团队。

现在我把电话交给 David，请他介绍我们的运营和业务发展，然后由添发对我们的损益表和资产负债表进行更详细的回顾。

## **David Walton**

谢谢你，Robert。我也在此向今晚参加我们会议的所有人表示感谢。

2019 年，我们从订单簿中向航空公司客户交付了 54 架新飞机，其中 12 架由客户在交机时行使了购买权，这使我们的自有飞机组合增加了 42 架新飞机。截至 2019 年底，我们的机队总数为 523 架飞机，包括 317 架自有飞机和 40 架代管飞机，以及 166 架已订购飞机。我们自有机队的机龄保持行业最低之列，只有三年。

2019 年的一些亮点包括：

- 与我们的现有客户中国国际航空签订出租 10 架空客 A320NEO 飞机的承诺。
- 与我们的最大客户卡塔尔航空完成 3 架空客 A350-900 飞机的购机回租交易。
- 与我们的现有客户巴西蔚蓝航空签署 18 架 A320NEO 系列飞机的融资安排，飞机计划于 2021-2023 年交付。
- 向 SLVRR-2019 ABS 平台出售 17 架飞机组合，这为我们 2019 年下半年的利润作出了贡献。

我们继续积极投资最新型飞机。截至 3 月 11 日，我们订单簿中的 205 架飞机 100%采用最新技术，包括 787、A330NEO、737 MAX 和 A320NEO 系列飞机。

我们的长期租赁合同，加权平均剩余租期为 8.4 年，为我们提供大量可见收入。截至今日，我们在这些合同下的承诺未来租金总额超过 180 亿美元。

得益于我们积极的债务管理和对冲政策，我们的净租赁收益率（计及利率波动和竞争性租金环境的影响）在 2019 年保持稳定在 8.4%。

2019 年我们的飞机组合利用率依然很高，达到 99.6%，收款率超过 96%。在过去 12 年，我们的平均利用率为 99.8%，收款率为 99.5%，在整个行业周期中，这两个指标都近乎完美。为了实现这一目标，我们注重于选择优质客户，并密切关注客户的情况，尤其是其现金流。

2020 年上半年，因新冠病毒疫情影响了乘客需求，从而影响了航空公司的收入，我们收到客户发出的援助请求。我们是航空公司客户的长期合作伙伴，我们将根据客户的现金流预测和其他利益相关者提供的支持，仔细评估每一项此类请求。我们将与受影响的客户携手合作，寻找解决方案，当中可能涉及部分租金延迟 不超过 3 个月，并应支付逾期款项的利息，或更多的购机回租交易。

在此背景下，我想提醒大家，我们是飞机的所有者，是我们航空公司客户的优先无担保债权人，我们的经营租赁合同结构合理。我们按月或按季度预收租金，以现金或信用证的形式收取保证金，对于许多客户我们收取保证金以覆盖未来重大维修事件的敞口。

与此同时，我们也在寻找机会为客户提供流动性，并将良好的新业务纳入我们的资产负债表。

自 2020 年初以来，我们的订单簿新增 42 架飞机，包括 20 架 A320NEO 飞机，其中 10 架已经租予一名航空公司客户。我们还完成了公司有史以来最大的购机回租交易，涉及 22 架波音 787 飞机，计划在 2020 年和 2021 年交付给美国航空。

这些交易展现了我们服务全球客户的实力。同时也突出了我们的团队凭借我们的资本结构实力和可用流动资金继续建立良好的长期业务的方式。截至今天，我们拥有超过 50 亿美元的可用流动资金和 A- 级信用评级，我们利用这些优势与全球客户合作，并执行新的投资机会。

接下来，我将电话交给添发。

## 彭添发

谢谢你，David。我们的每股税后盈利为 1.1 美元，与 2018 年的每股盈利相比，增长 13%。

与此同时，2019 年每股净资产增长 9%，达 6.60 美元。

税前净利润增长 13%，达 7.75 亿美元，将税前净资产收益率提高到 17.7%。盈利增长主要是因为经营收入和其他收入总额增长 15%。我们的核心租赁租金贡献为 6.95 亿美元，扣除经营成本后占税前利润的 72%。

与 2018 年相比，我们的租赁租金收入增加 11%，原因在于机队规模扩大，同时保持稳定的租赁费率。与此同时，折旧与 2018 年相比增加 12%，与机队投资增速相同。

我们在 2019 年售出 28 架自有飞机，而在 2018 年售出 34 架，因为我们利用了投资者对附带租约飞机的强劲需求。飞机出售收益为 1.34 亿美元，占税前利润的 17%。

利息、手续费相关及其他收入总计 1.37 亿美元，比 2018 年水平高出将近 50%，因为我们从交付前付款融资中产生更多的手续费收入。扣除相关利息费用后，这些活动占我们税前利润的 11%。

财务费用增加 7500 万美元，主要是由于我们的借贷增加，因为我们投资的飞机增加。我们的平均资金成本从 2018 年的 3.3% 上升到 2019 年的 3.6%。

2019 年，人事费用下降 1200 万美元，约占经营收入和其他收入总额的 4%，低于 2018 年的 5.3%。

2019 年，我们确认与金融资产相关的减值成本为 2500 万美元，而上一年为零。这些成本与逾期的贸易应收款项有关，并且超过了与款项有关的租赁合同所规定的保证金。在 4300 万美元的应收款项总额中，有 3300 万美元现已收回或由其他抵押品担保。

2019 年的其他经营成本为 5900 万美元，比 2018 年高 11%，但低于我们经营收入的增长。我们的平均税率稳定在 9.4%。

截至年底，我们的总资产比 2018 年底增加 8%（约 20 亿美元），达到 200 亿美元。

2019 年，我们的资本支出为 32 亿美元，主要与飞机交付和交付前付款相关。我们现在预计，从 2020 年到 2024 年，资本支出总额将达到 110 亿美元，其中 2020 年预计将支出 50 亿美元。

我们的负债增加，到 2019 年底增加 8%，达到 135 亿美元，年末资本负债率为 2.9:1。利用我们行业领先的评级，我们在 2019 年经确定投资者需求后筹得 39 亿美元的总债务。这一借贷活动包括我们按照全球中期票据（GMTN）计划成功发债筹得的 21 亿美元，其余资金来自 70 多家借贷银行。

现将发布会交回 Robert 作总结发言。

**Robert Martin**

2020 年标志着我们公司迈进第 27 个年头，我要感谢我们整个团队连续 15 年实现创纪录的利润。作为一个管理团队，我们专注于长远发展，着眼于长期的可持续收益。在这段时间里，我们在逆境中不断地证明自己，自成立以来每年实现盈利。尽管新冠病毒疫情带来了一些阻碍，但我们将充分利用公司资产负债表的低负债优越结构、强大的投资级信用评级，以及我们截止到今天拥有的可用流动性，即超过 50 亿美元现金和未动用的后备信贷额度。我们的业务规划依然以增长为重点，我们的目标定得比 2019 年高，我们已经朝着与目标一致的方向迈进，年初至今，合同未来收入已再增加 20 亿美元。

我们对行业、本公司财务状况及展望的回顾到此结束，现将发布会交回 Tim。

## **Timothy Ross**

谢谢 Robert。管理层的正式发言到此结束。接下来是问答时间，请与会者依次提问，每位限提问一次及跟进一次，除非时间允许额外提问。

我现将发布会交回主持人，进行问答环节。