



2020 中期业绩回顾

2020年8月

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.

2020年上半年总结

在具挑战性的环境下仍然表现出色

盈利弹性增长¹

3.23亿美元

税后净利润



1%

0.47美元

每股收益



1%

驱动因素:

10.35亿美元

经营收入及其他收入总额



11%

8.2%

净租赁收益率²



稳定

3.66亿美元

核心租赁租金贡献³



7%

3.54亿美元

税前利润



1%

稳健的资产负债表⁴

226亿美元

总资产



14%

46亿美元

总权益



1%

6.69美元

每股净资产



1%

每股中期股息增加

0.1398美元

每股中期股息⁵



1%⁶

所有数据截至2020年6月30日

- 备注:
1. 与2019年前6个月比较, 除非另有说明
 2. 按经营性租赁租金收入减去分配予经营性租赁租金收入的财务费用, 再除以平均飞机账面净值(包括持作待售飞机)计算。2020年上半年净租赁收益率按年化基准计算
 3. 按经营性租赁租金收入加融资租赁利息收入之和, 减去飞机折旧、分配予经营性租赁租金收入和融资租赁利息收入的财务费用、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2019年12月31日止年度比较
 5. 将向于记录日期(即2020年10月6日)营业结束时已登记在册的股东支付
 6. 与2019年上半年支付的0.1388美元相比

上半年实现业务全面增长

- 创下新里程碑记录1:
 - 承诺采购900架飞机
 - 签署超过1,000项租赁承诺
- 签署76项租赁承诺
 - 订单簿中所有计划于2023年前交付的飞机已全部租予航空公司客户
- 完成23架飞机的交付²
 - 20架通过购机回租，3架来自飞机制造商²
- 售出5架自有飞机
- 截至2020年6月末，飞机总数达到571架，包括334架自有飞机、40架代管飞机以及197架订单飞机
 - 组合利用率达99.8%及收款率达88.8%
 - 机队平均机龄为3.5年³
 - 平均剩余租期为8.5年³
- 2020年预计总资本支出接近60亿美元
 - 我们预计2020年下半年总资本支出30亿美元
- 2020年上半年动用38亿美元债券和定期贷款
- 截至2020年6月30日的总流动性达40亿美元
- 标普全球及惠誉均重申A-级信用评级

在艰难环境下业绩表现具韧性

所有数据截至2020年6月30日，除非另有说明

备注：

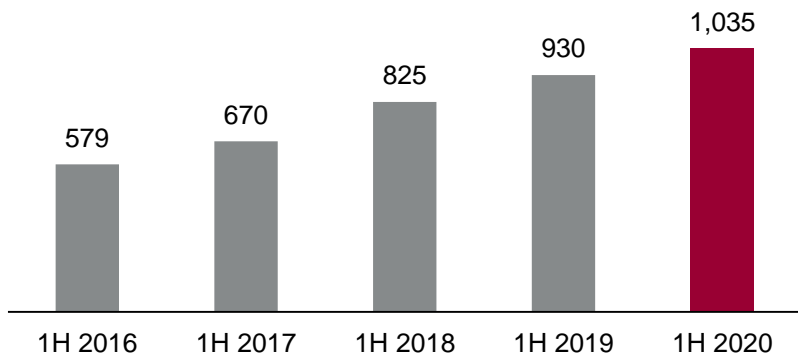
1. 自本公司于1993年成立以来
2. 包括1架由航空公司客户于交付时购买的飞机
3. 以自有机队的账面净值(包括被分类为融资租赁的飞机)加权



收入及盈利稳步增长

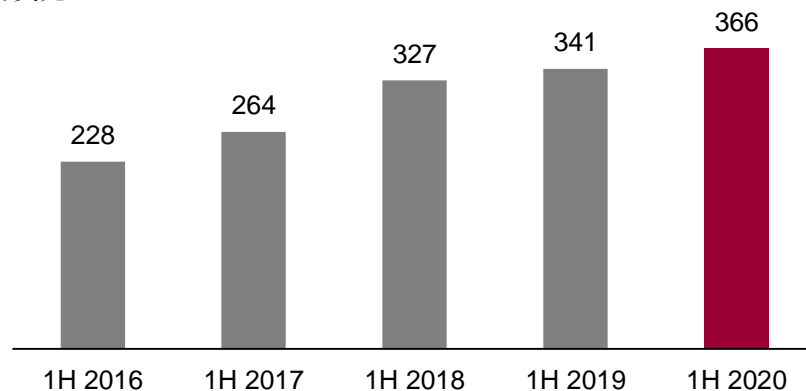
机队及其他收入增长支撑经营收入增长

百万美元



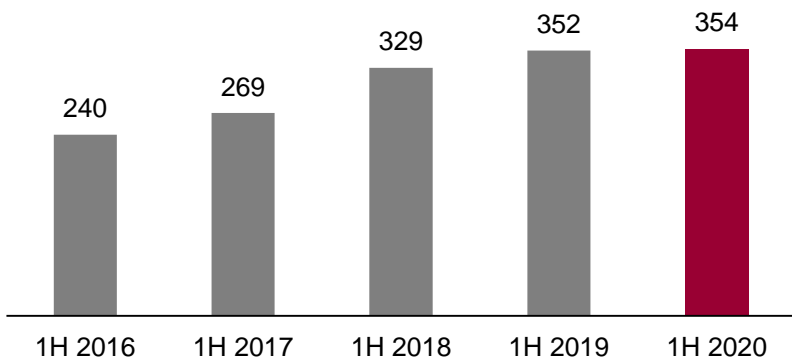
核心租赁租金贡献提升¹

百万美元



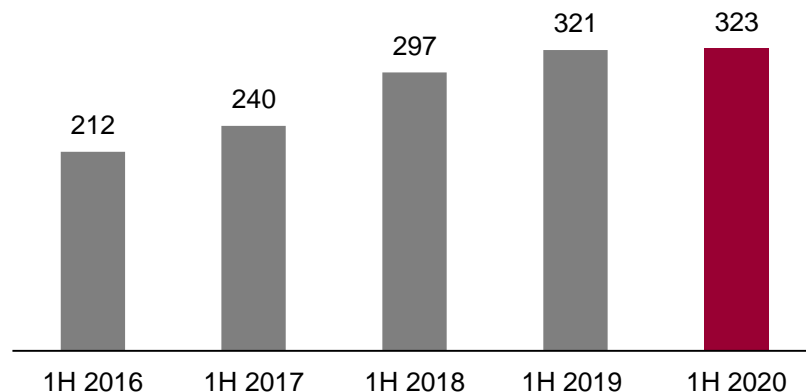
税前利润持续增长

百万美元



稳健的税后利润表现

百万美元



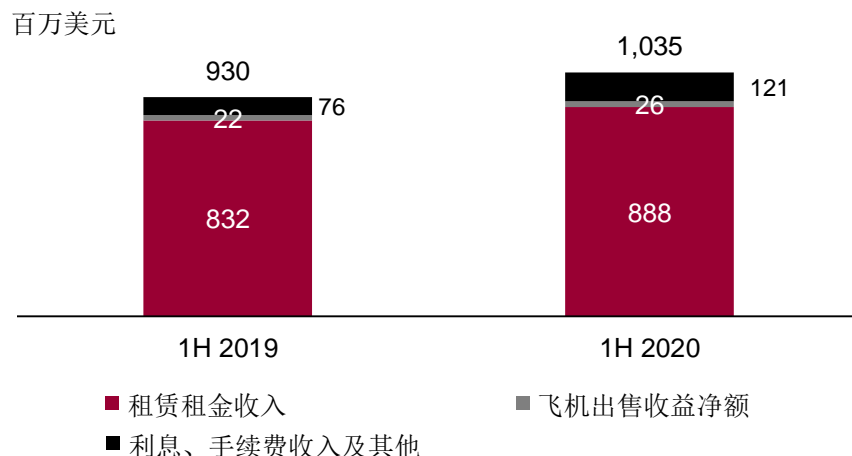
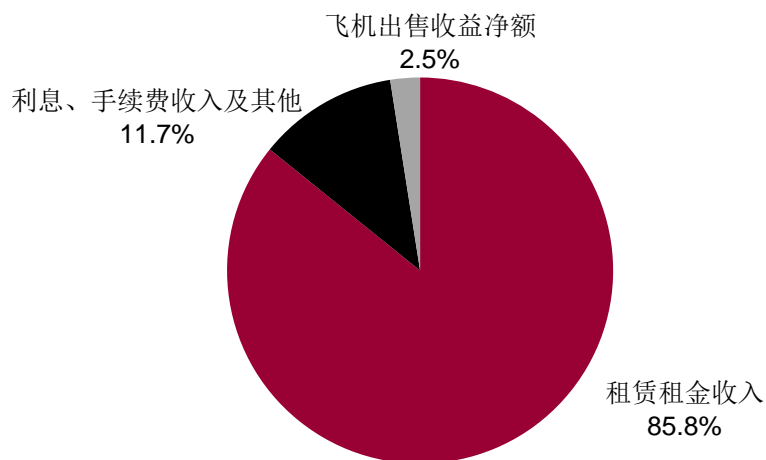
所有数据截至2020年6月30日

备注:

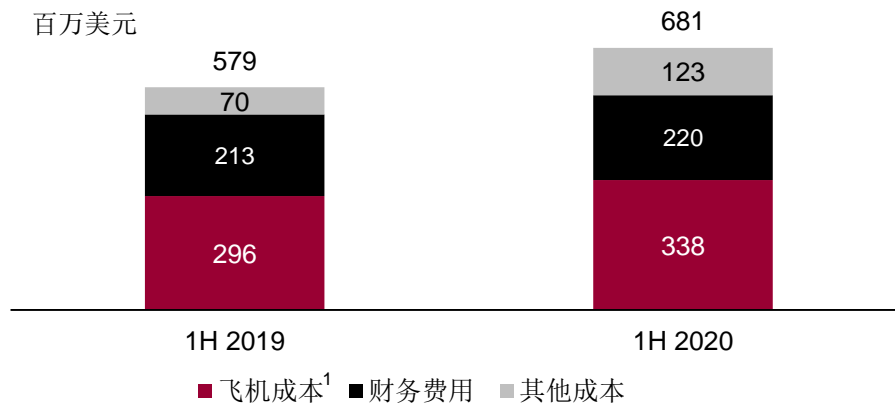
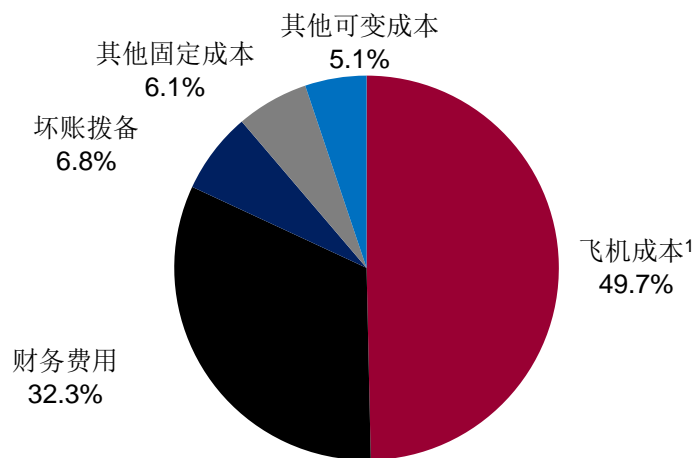
1. 按经营性租赁租金收入加融资租赁利息收入之和，减去飞机折旧、分配予经营性租赁租金收入和融资租赁利息收入的财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本的摊销计算

租赁租金收入继续主导经营收入

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85%以上



飞机折旧加融资成本占总成本80%以上



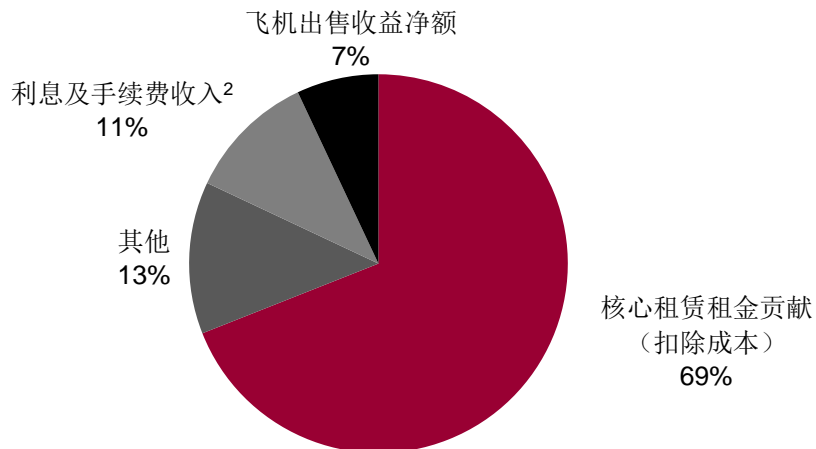
所有数据截至2020年6月30日

备注:

1. 指飞机折旧及减值

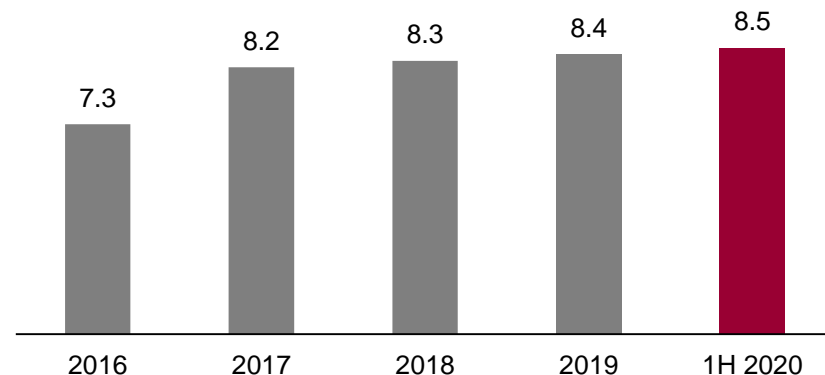
核心租赁业务支撑盈利增长

约70%的税前利润来自核心租赁租金贡献¹（扣除成本）

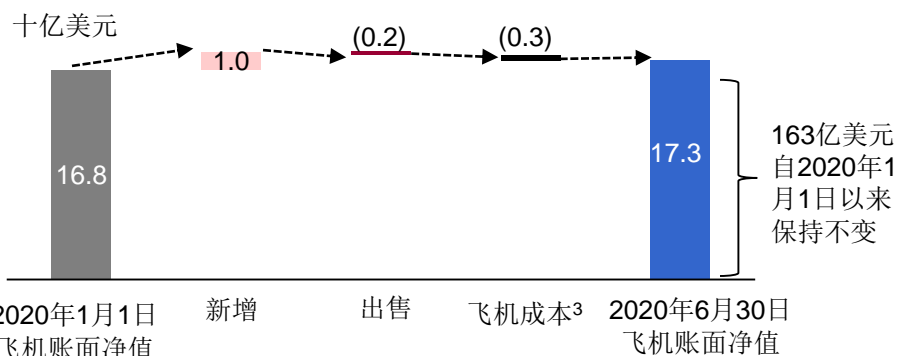


平均剩余租期较长⁴

年数

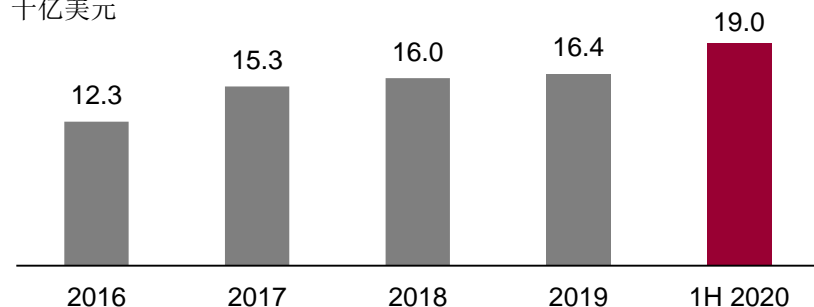


反映出我们对机队的持续投资



未来已承诺租赁收入较高

十亿美元

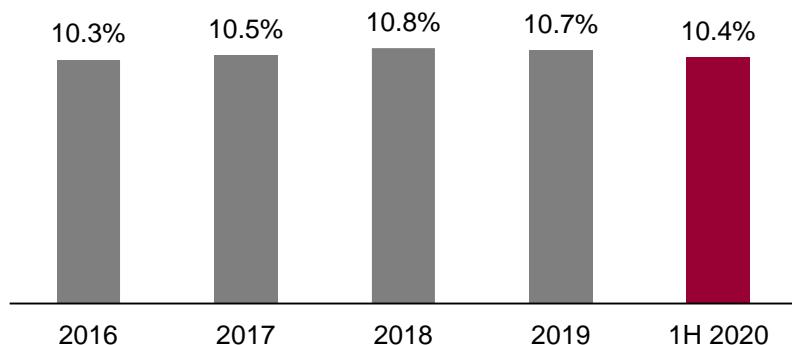


所有数据截至2020年6月30日

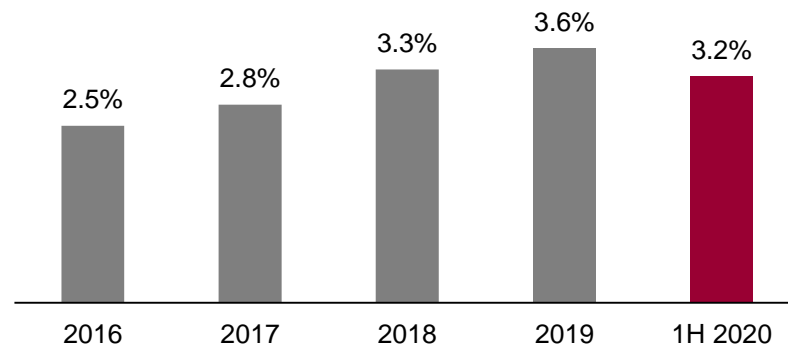
- 备注：
- 按经营性租赁租金收入加融资租赁利息收入之和，减去飞机折旧、分配予经营性租赁租金收入和融资租赁利息收入的财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本的摊销计算
 - 按利息及手续费收入减去分配予利息及手续费收入的财务费用计算
 - 指飞机折旧及减值
 - 以自有机队的账面净值(包括被分类为融资租赁的飞机)加权

维持稳定的净租赁收益率

租费因素¹ 反映2020年上半年大量新增业务

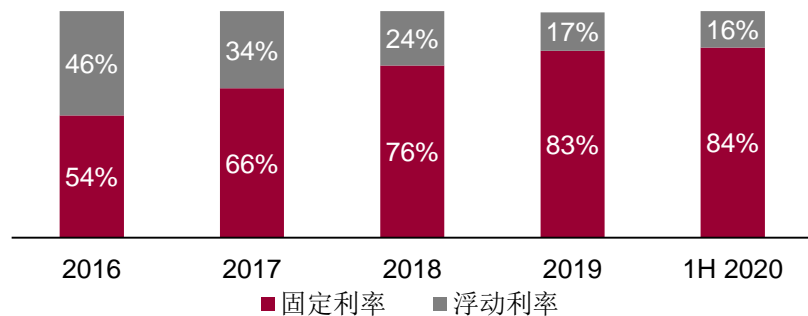


债务成本³反映较低的浮动利率及以较低利率进行的积极融资

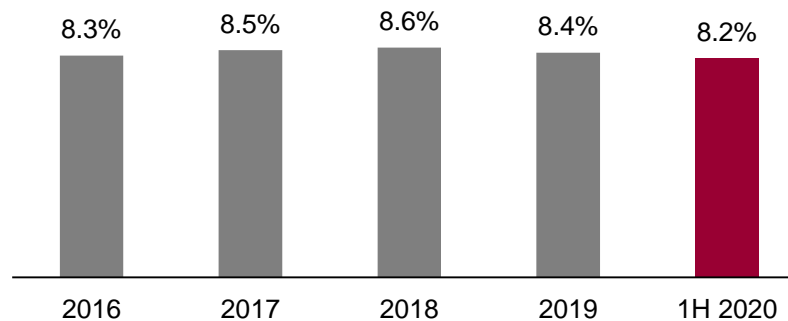


固定利率租约继续占主导²

按账面净值计算



维持稳定的净租赁收益率⁴

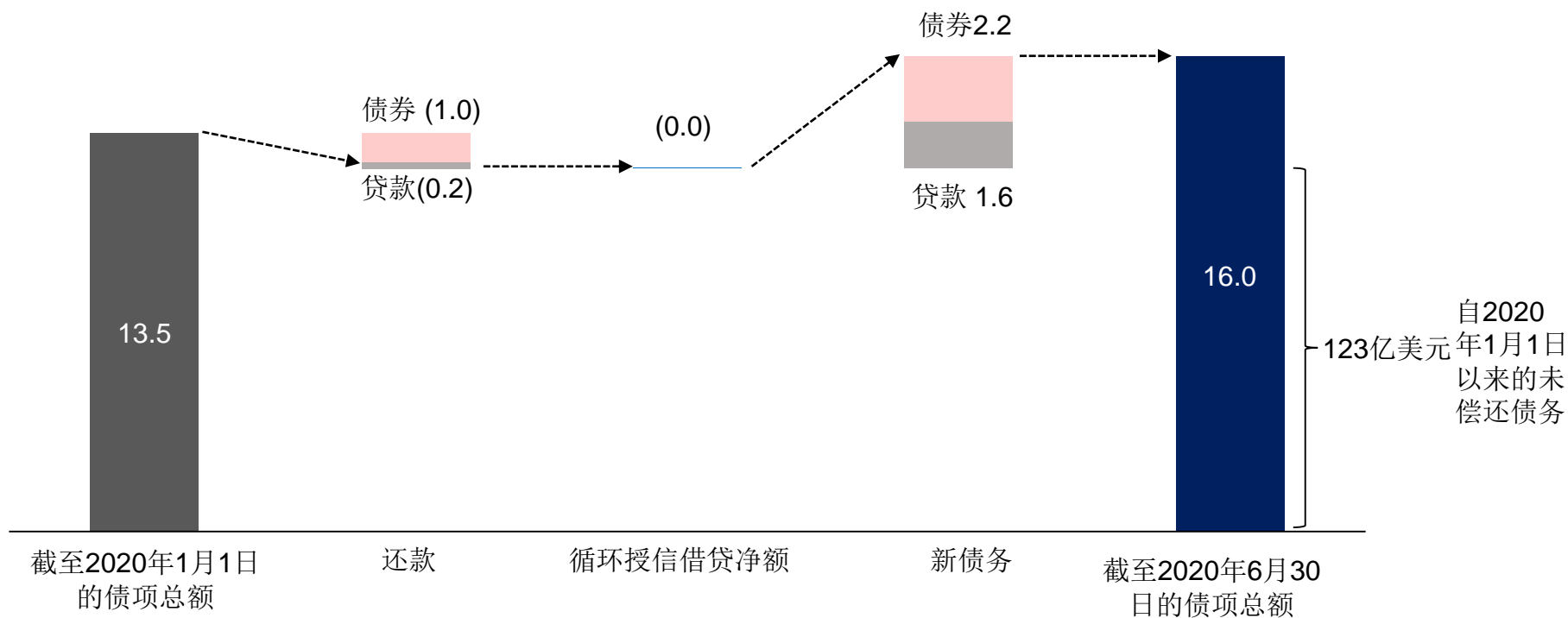


所有数据截至2020年6月30日

- 备注:
1. 计算方式为: 经营性租赁租金收入除以飞机平均账面净值 (包括持作待售飞机)再乘以100%。2020年上半年租费因素按年化基准计算
 2. 按账面净值计算, 包括持作待售飞机, 不包括被分类为融资租赁的飞机及脱租飞机
 3. 债务成本的计算方式为: 财务费用和资本化利息的总和, 除以平均债项总额。债项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/溢价调整前)
 4. 按经营性租赁租金收入减去分配予经营性租赁租金收入的财务费用, 再除以平均飞机账面净值(包括持作待售飞机)计算。2020年上半年净租赁收益率按年化基准计算

稳定的债务结构

十亿美元

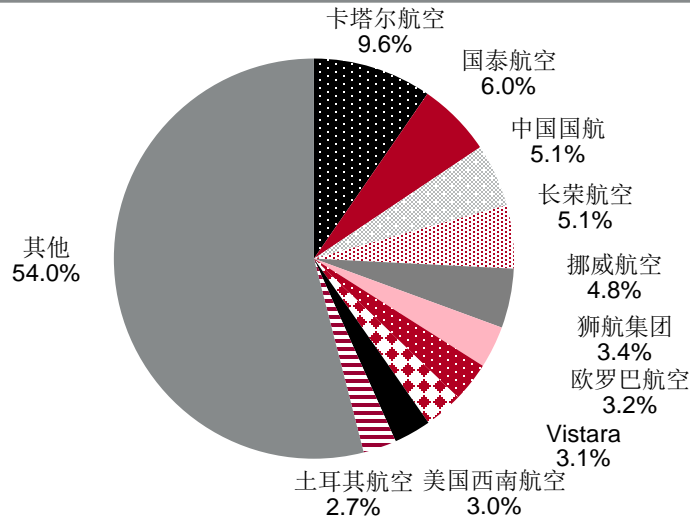


90%债务自2020年1月1日以来保持不变

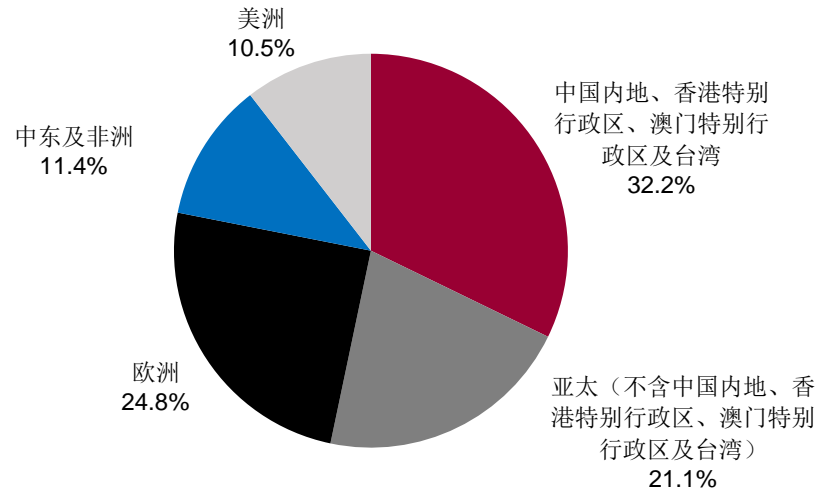
由于四舍五入，所列数字加总可能与总数有异

全球多样化投资组合

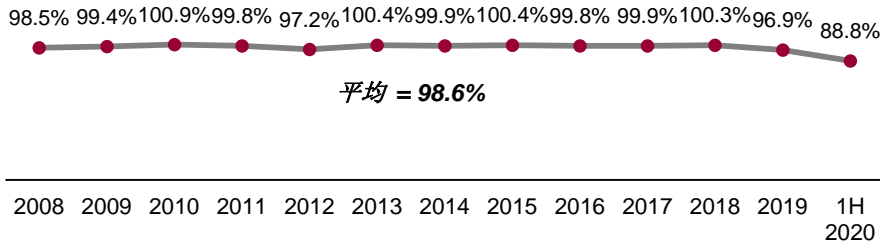
租赁组合的客户多样化^{1,2}



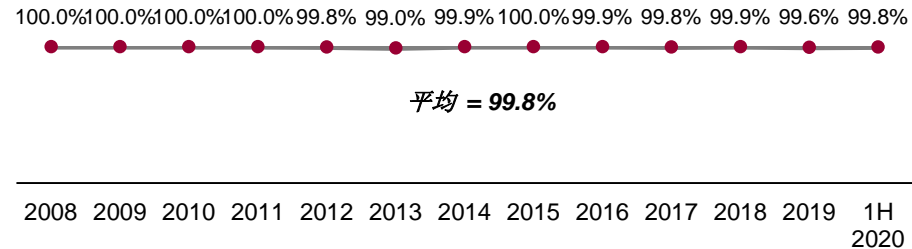
...地区多样化^{1,3}



高收款率



高飞机利用率⁴



所有数据截至2020年6月30日

备注:

1. 基于2020年6月30日飞机账面净值（包括被分类为融资租赁的飞机，不包括两架脱租飞机）
2. 若干航空公司的百分比包括租予其附属航空公司，并由其提供担保的租约
3. 基于相关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占当期可用租赁总天数之百分比

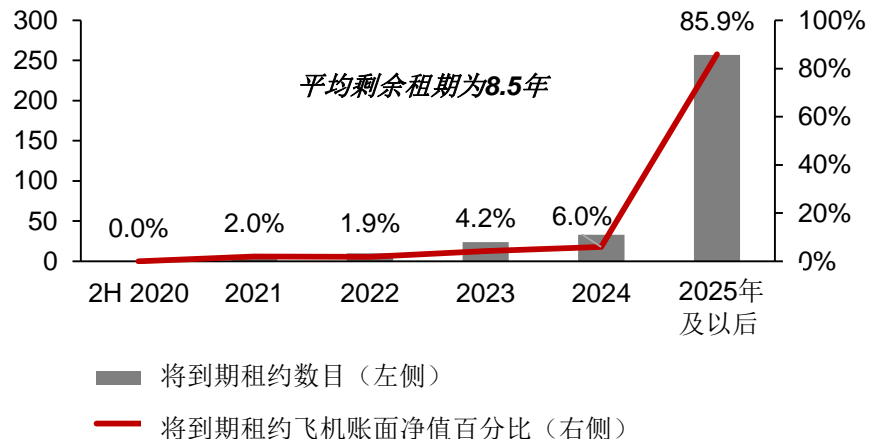


积极的战略

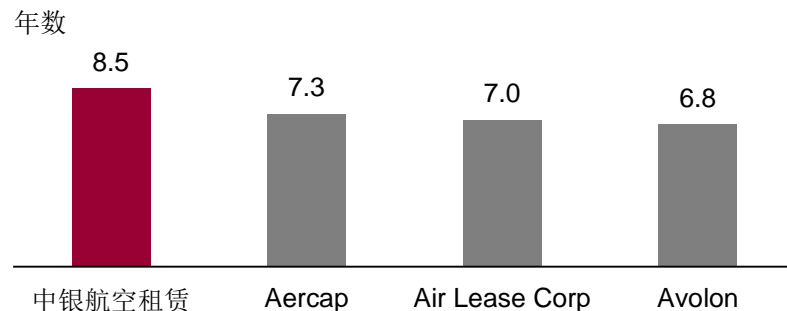
2020年上半年开拓新业务

- 未来两年内交付的新增业务为长期租约，这将增加收入稳定性及可见性
- 2020年上半年购买及承诺购买的大部分飞机的租期为12至16年
- 承租人为成熟航空公司，其中两名为新客户，并扩展了与三名现有客户的关系
- 扩大全球多元化的客户群：在亚洲、欧洲及美洲拓展业务
- 承诺的新资本支出相当于2019年底飞机账面净值的39%

租赁期限良好分布¹



平均剩余租期较长²



资料来源：相关公司网站和披露

所有数据截至2020年6月30日

备注：

1. 各日历年内租约到期的自有飞机，按账面净值加权（不包括两架脱租飞机，包括被分类为融资租赁的飞机）
2. 按2020年6月30日自有有机队账面净值加权

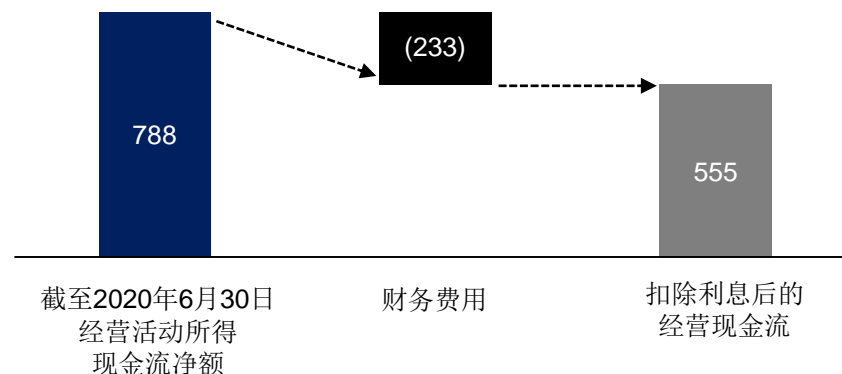
扣除利息后的经营现金流稳健

扣除利息后的经营现金流¹

- 2020年上半年尽管经营环境充满挑战，扣除利息后的经营现金流仍保持稳健
- 较2019年上半年减少12%
- 2020年上半年新增20架飞机购机回租交易将进一步增强2020年下半年的现金流

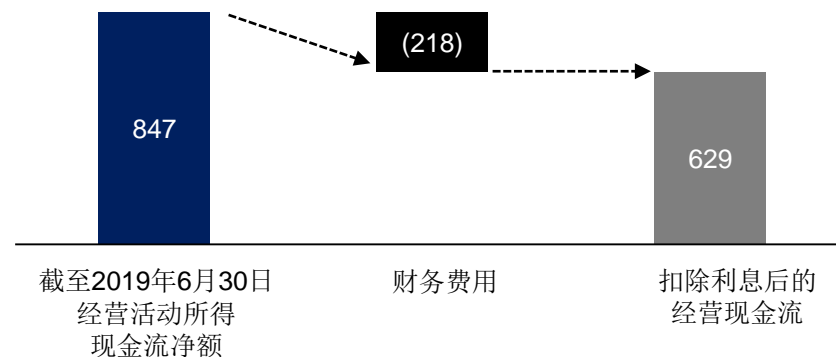
截至2020年6月30日扣除利息后的经营现金流¹

百万美元



截至2019年6月30日扣除利息后的经营现金流¹

百万美元



扣除利息后的经营现金流为正且数额大

所有数据截至2020年6月30日

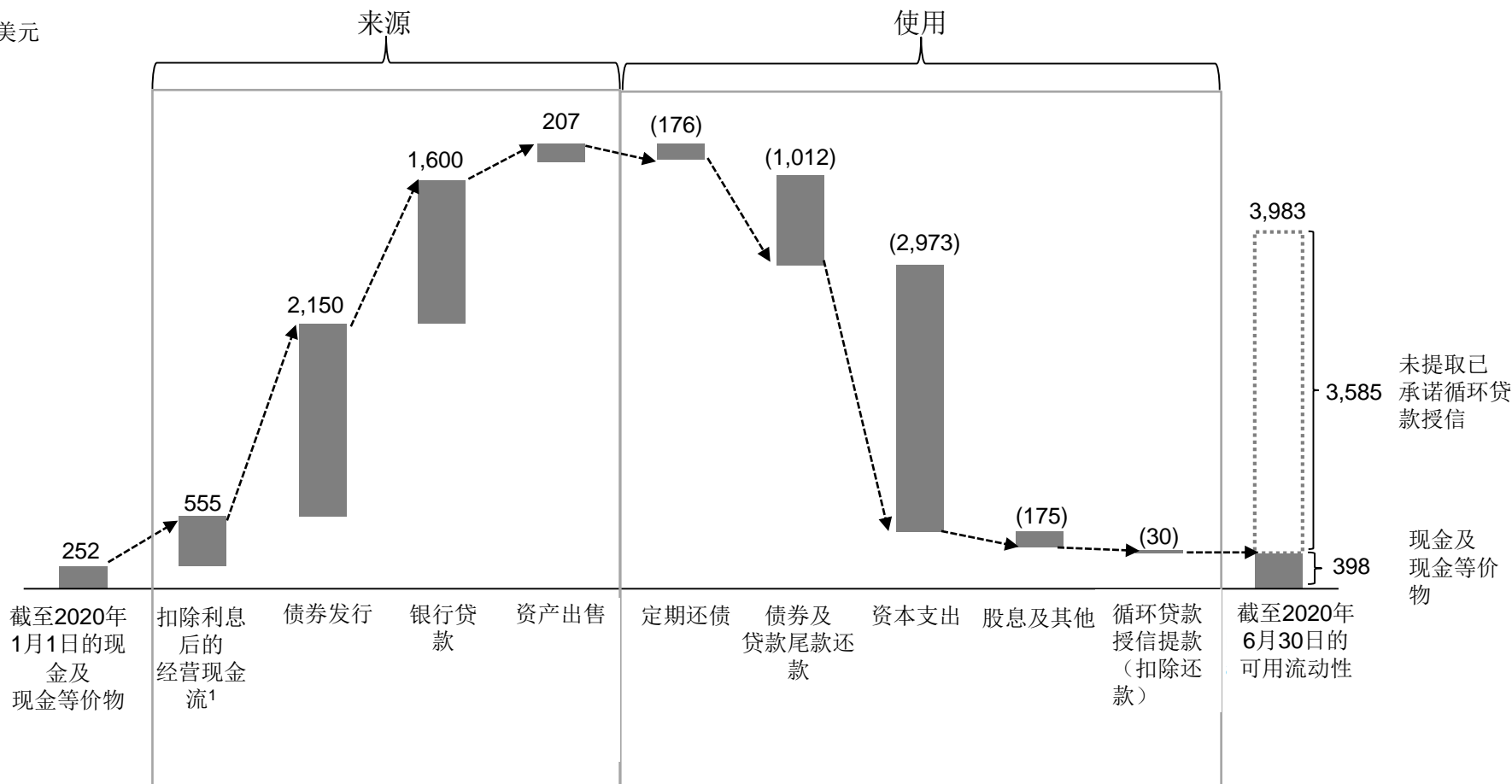
备注:

1. 按经营活动所得现金流净额减去财务费用计算

上半年融资渠道多元化

现金来源及使用

百万美元



公司2020年上半年投资活动受债务融资市场支持

所有数据截至2020年6月30日

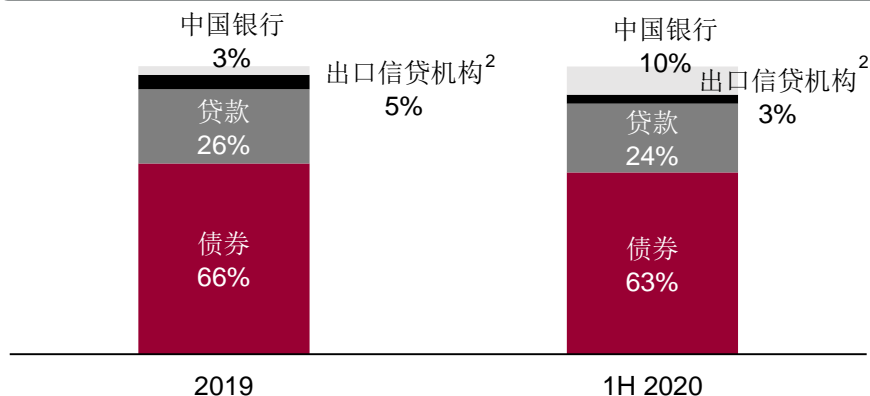
备注:

1. 按经营活动所得现金流净额减去财务费用计算

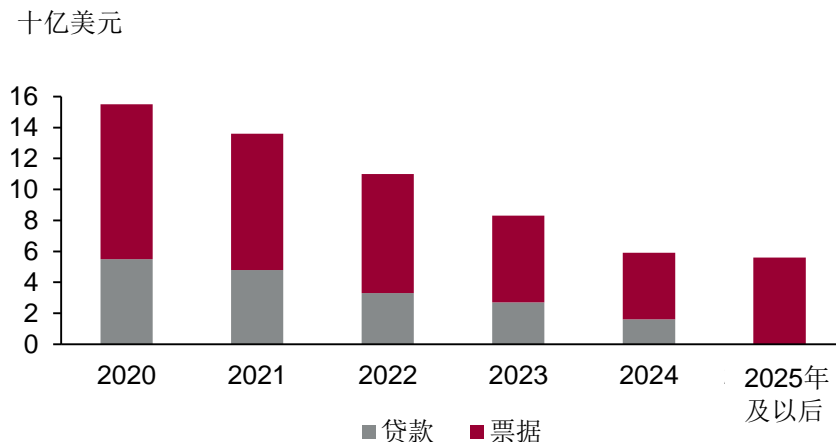


灵活的资本结构及充足的流动性支持

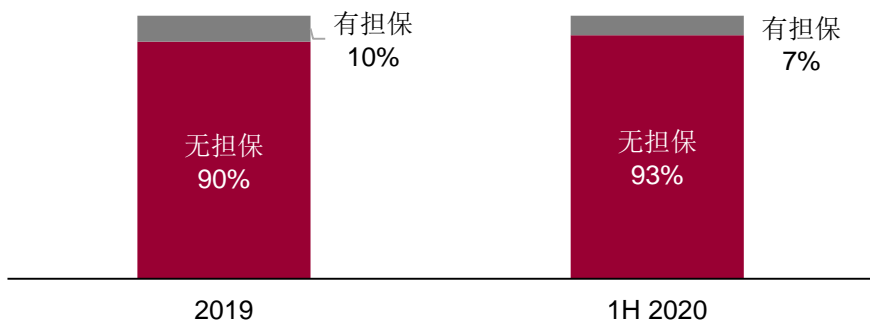
债务来源¹



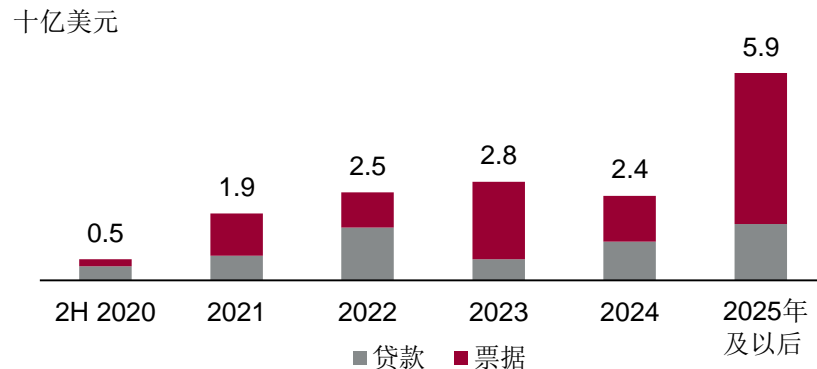
未偿债务通过长期分摊偿还



无担保资金增加



债务偿还（按年份）



40亿美元流动性包括17亿美元来自中国银行的未提取循环贷款授信

所有数据截至2020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



受欢迎的节油机队

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	114	15	0	129
空客A320NEO系列	52	0	88	140
空客A330CEO 系列	12	3	0	15
空客A330NEO系列	2	0	6	8
空客A350系列	9	0	0	9
波音737NG系列	85	15	0	100
波音737 MAX系列	16	0	73	89
波音777-300ER	24	4	3	31
波音777-300	0	1	0	1
波音787系列	15	1	27	43
货机	5	1	0	6
总计	334	40	197	571

2020年上半年承诺购买86架最新技术飞机

所有数据截至2020年6月30日

备注:

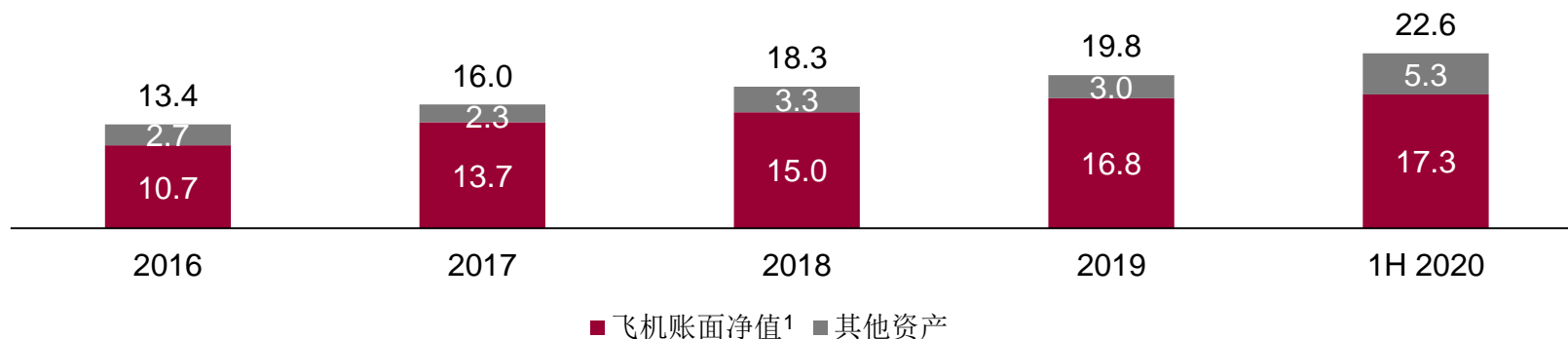
1. 包括所有购买飞机的承诺, 包括航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机



稳步增长的资产负债表及机队

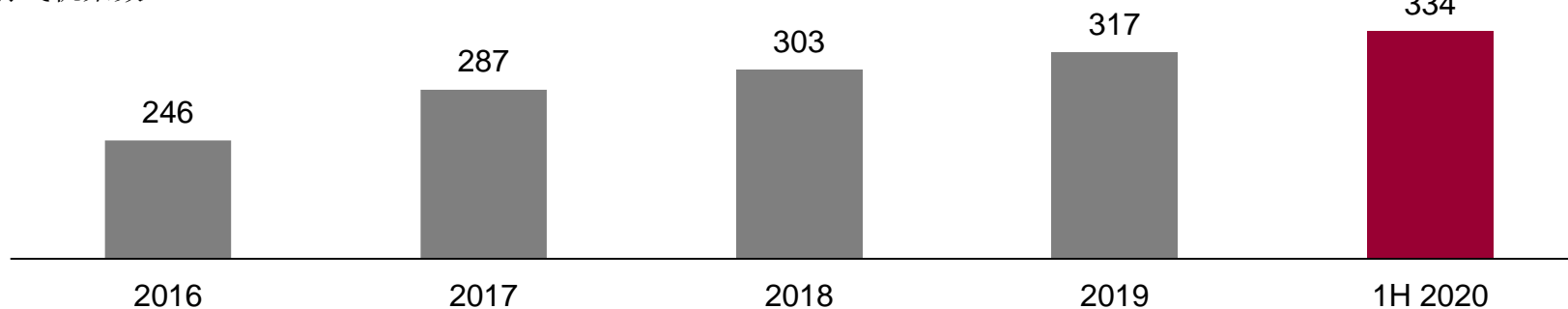
资产负债表不断增长

十亿美元



机队规模有序增长

自有飞机架数



2020年上半年的投资为我们在未来两年增长做好充分准备

所有数据截至2020年6月30日

备注:

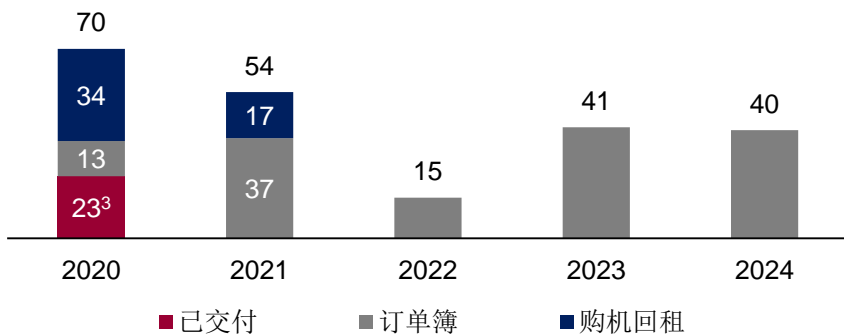
1. 不包括被分类为融资租赁的飞机



新投资推动已承诺租赁收入不断增长

订单簿交付时间表^{1,2}

飞机架数

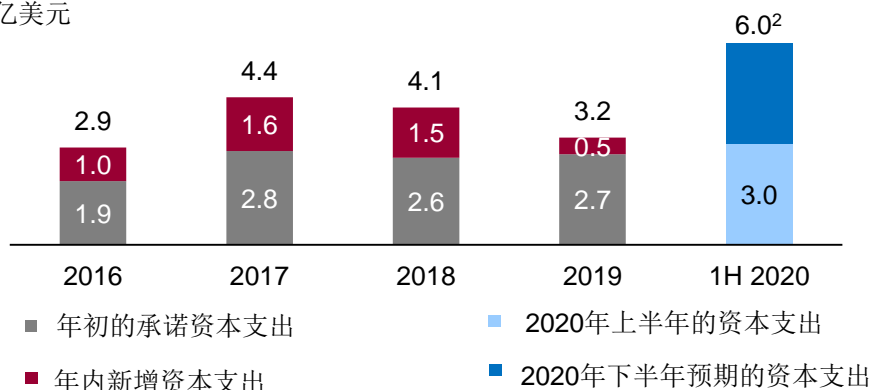


重组订单簿以匹配需求

- 承诺购买86架飞机
 - 76架为长期租约
- 2020年上半年交付其中20架
 - 2020年上半年100%按时收款率
- 2020年上半年重组订单簿，包括取消30架波音737 MAX飞机及延期交付30架波音737 MAX飞机
- 所有计划于2023年前交付的飞机均已租出

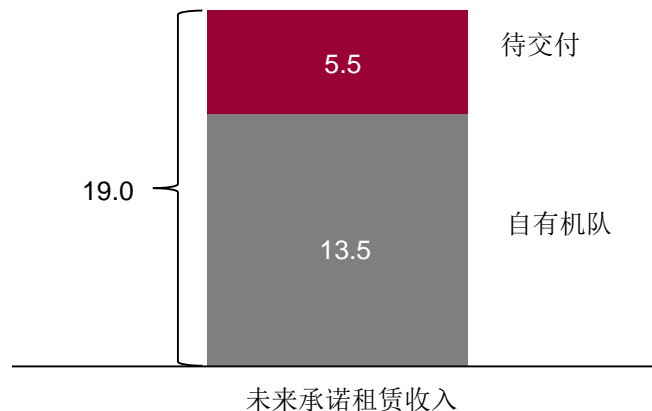
自首次公开发售以来持续的年度资本支出

十亿美元



未来已承诺租赁收入为190亿美元

十亿美元



针对计划于2021年及2022年交付的订单采取化险措施

所有数据截至2020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
2. 基于预期交付日期
3. 2020年上半年交付的飞机，包括1架由航空公司客户于交付时购买的飞机



积极的投资策略

- 强劲流动性支持的审慎投资策略
 - 截至2020年6月30日可用流动性达40亿美元
- 筹集债务资金是本公司的核心能力之一
 - 自2007年1月以来，通过贷款、债务资本市场票据及出口信贷机构担保贷款等方式筹集超过300亿美元
- 债务资本市场保持开放与支持性
 - 筹集22亿美元票据及16亿美元贷款的成本低于2019年的平均资金成本
 - 于2020年1月、2020年4月及2020年6月发行债券
- 飞机订单簿的战略调整
 - 新增优质近期购机回租投资，以取代已取消的30架波音737 MAX飞机
 - 重组波音737 MAX 飞机订单，将余下57架737 MAX 飞机订单的交付时间延长至2024年
- 巩固我们与制造商及航空公司客户的关系
 - 2020年上半年承诺购入86架飞机

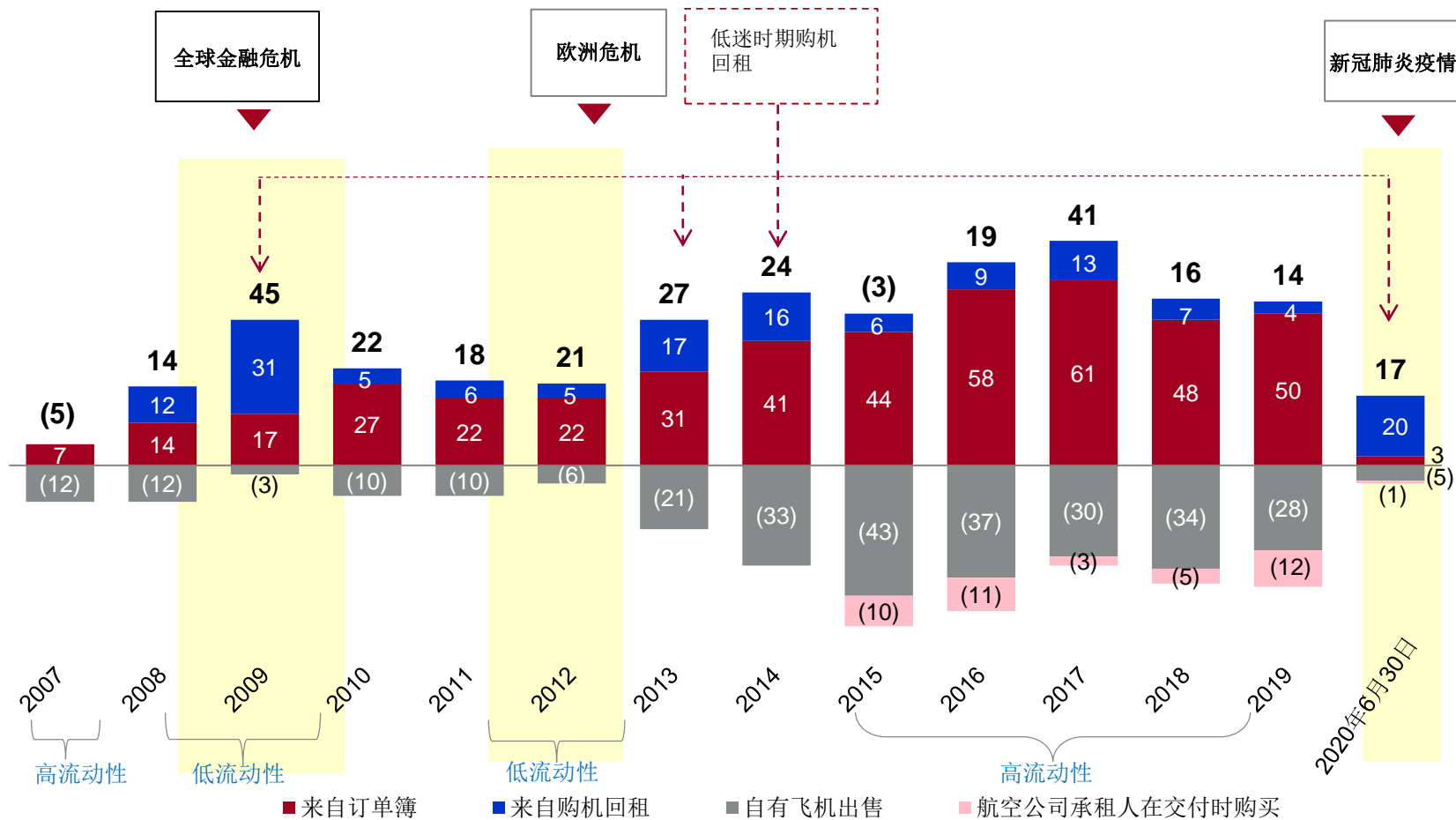
专注于长期可持续增长及盈利

所有数据截至2020年6月30日



我们如何投资

飞机交付、购买和出售数量



所有数据截至相关期末

总结

- 在困难环境下取得强韧业绩
 - 税后净利润稳定在**3.23亿美元**
 - 每股中期股息**0.1398美元**，于**2020年10月15日**支付
 - 股息派付率为**2020年上半年税后净利润的30%**
 - 总收入增加**11%至10亿美元**
- 稳健的流动性支撑长期可持续增长
 - 未来已承诺租赁收入为**190亿美元**
 - 订单簿共有**197架飞机**，可带来资产负债表的未来增长¹
 - **2023年前交付的所有新飞机均已租出**
 - 可用流动性**40亿美元**，进一步支持投资
- 经营**27载**
 - 经验丰富的管理团队，为应对低迷期做好了充分预备
 - 签署第**1,000份**租赁承诺
 - 包括**2020年上半年股息**在内，自首次公开发售以来我们已向股东宣派及将分派共计**8.9亿美元**

自成立以来累计税后净利润达**47亿美元**

所有数据截至2020年6月30日，除非另有说明

备注：

1. 包括所有购买飞机承诺，包括航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机



附录

中银航空租赁的发展历程

所有权

- 1993年 ● SALE成立，由新加坡航空公司及 Boullion Aviation Services 各拥有 50% 股权
- 1997年 ● 淡马锡控股和新加坡政府投资公司各购入 14.5% 股权成为股东
- 2006年 ● 中国银行于 2006 年 12 月 15 日收购 SALE 全部股权
- 2016年 ● 于 6 月 1 日在香港联交所上市
 - 中国银行持股 70%
 - 公众持股 30%

总资产

十亿美元

- 1997年 ● >0.3
- 2000年 ● >1
- 2006年 ● >3
- 2009年 ● >5
- 2013年 ● >10
- 2016年 ● >13

2020年6月30日 ● >22

所有数据截至相关期末



中银航空租赁概况

全球前五大经营性飞机租赁公司

- 按自有机队价值计算，为亚洲最大
- 中国银行拥有70%股权
- 自2016年6月起在香港联交所（HKEX）上市

总资产达226亿美元

- 飞机账面净值为173亿美元¹
- 571架飞机²
- 197架飞机订单³

第27年持续盈利

- 成立以来持续盈利
- 成立以来累计利润达47亿美元

业绩行业领先

- 自2007年以来平均净资产收益率达15%
- 标普和惠誉两大评级机构授予“A-”投资级信用评级

财务表现同业最佳的行业领军者

所有数据截至2020年6月30日，除非另有说明
备注：

1. 不包括被分类为融资租赁的飞机
2. 包括自有、代管及已订购的飞机
3. 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



全球多元化管理团队



Robert Martin
 总经理兼首席执行官

张晓路
 副董事长兼副总经理

彭添发 (Phang Thim Fatt)
 副总经理兼首席财务官

Steven Townend
 副总经理

David Walton
 副总经理兼首席运营官

邓磊
 首席商务官 (亚太及中东)

Paul Kent
 首席商务官 (欧美非)

- 32年的银行及租赁业经验
- 1998年7月起担任公司总经理

- 30年的银行业经验
- 负责采购部及董事会秘书部

- 41的航空公司及租赁业经验
- 负责财务、风险、税务及资金部

- 29年的银行及租赁业经验
- 2020年10月1日起获委任为首席财务官

- 34年的法务、航空金融及租赁业经验
- 负责所有运营及相关部门

- 22年的银行业经验
- 负责亚太及中东地区创收业务

- 24年的飞机金融及租赁业经验
- 负责欧洲、美洲及非洲的创收业务

国籍							
加入中银航空租赁年数	22	1	24	19	5	1	1
工作经验年数	32	30	41	29	34	22	24

经验丰富的高级管理团队，成功带领公司跨越多个周期

所有数据截至2020年8月



核心竞争力 — 中银航空租赁的历史业绩

自**1993**年成立以来:

- 购买 已购买飞机总数**900**架，价值超过**510**亿美元
- 租赁 已执行超过**1,030**项租约，客户覆盖**57**个国家和地区的**160**多家航空公司
- 融资 自**2007**年1月1日以来筹集的债务累计超过**310**亿美元

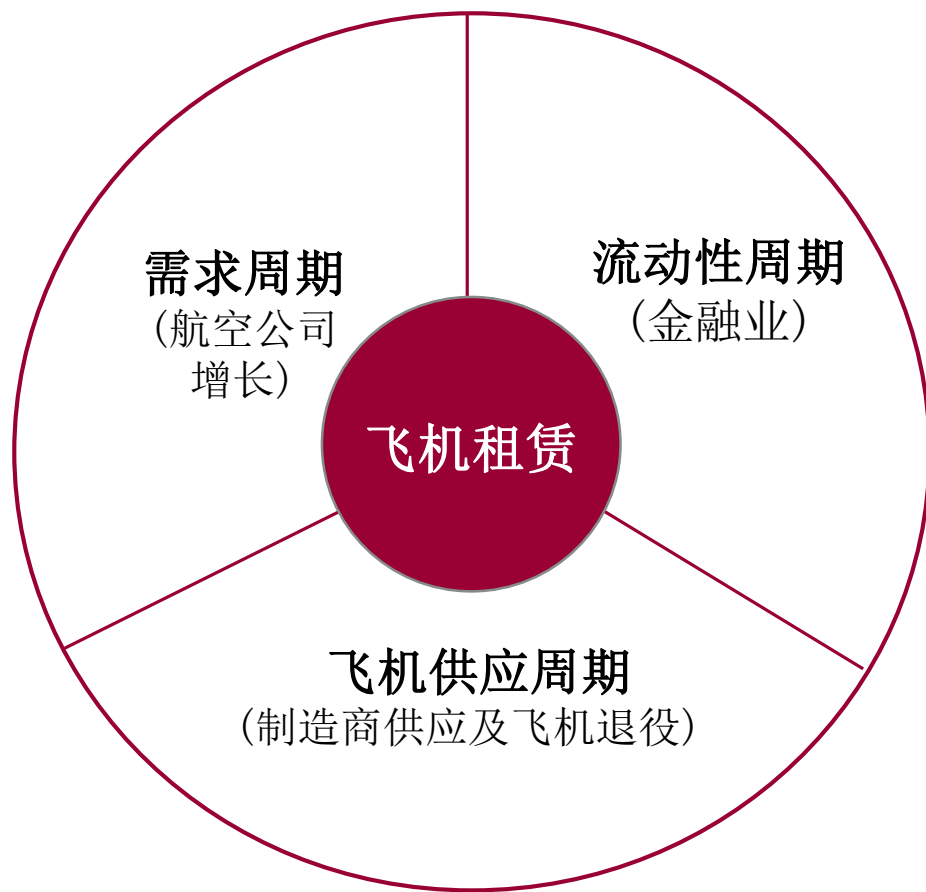
- 出售 已出售超过**360**架飞机
- 过渡 完成**90**多架飞机租约过渡
- 收回¹ 共强制收回**49**架飞机，覆盖**15**个司法辖区

除非另有说明，所有数据自成立以来截至2020年6月30日

备注:

1. 包括强制收回和商定的提前返还

经营性飞机租赁受三个独立周期驱动



航空公司市场需求 (收入)

航空公司现金流的驱动因素:

- GDP增长
- 政府边境管控及财务支持
- 贸易流量
- 燃油成本

飞机供应 (采购)

- 制造商供应
- 准时交付
- 航空公司获得融资的能力
- 飞机停飞及飞机退役

融资供应 (飞机融资、出售)

- 政府对市场的支持
- 金融信心
- 商业债务
- 债券市场
- 出口信贷
- 股权

飞机租赁业处于所有三大行业周期的交集点



www.bocaviation.com