



2020 全年业绩回顾

2021年3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.

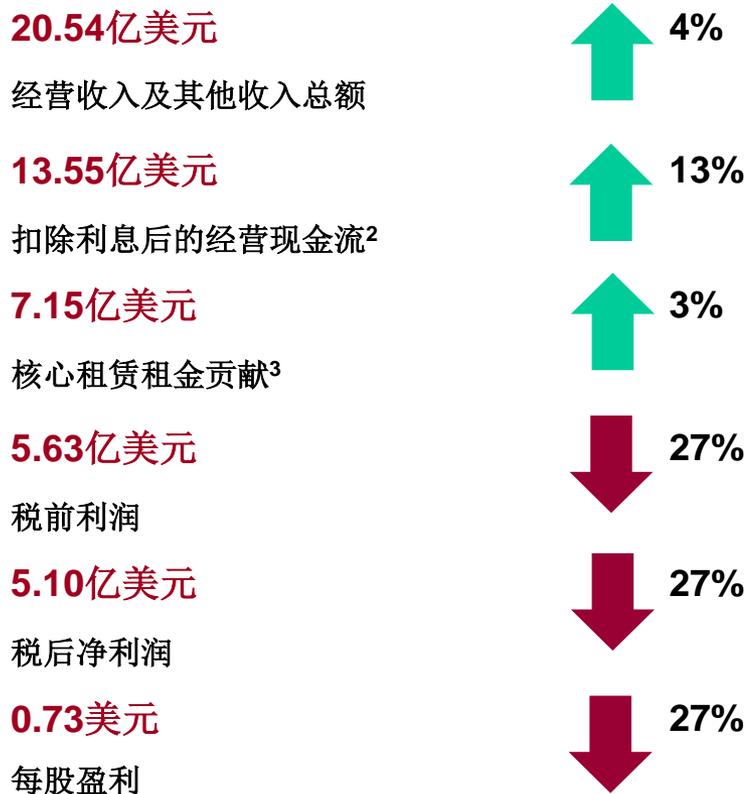
This document may contain “forward-looking statements”, which include all statements other than statements of historical facts, including, without limitation, any statements preceded by, followed by or that include the words “will”, “would”, “aim”, “aimed”, “will likely result”, “is likely”, “are likely”, “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 全年总结

2020年：保持持续盈利

具韧性的核心业务¹



稳健的资产负债表¹



维持派息比率



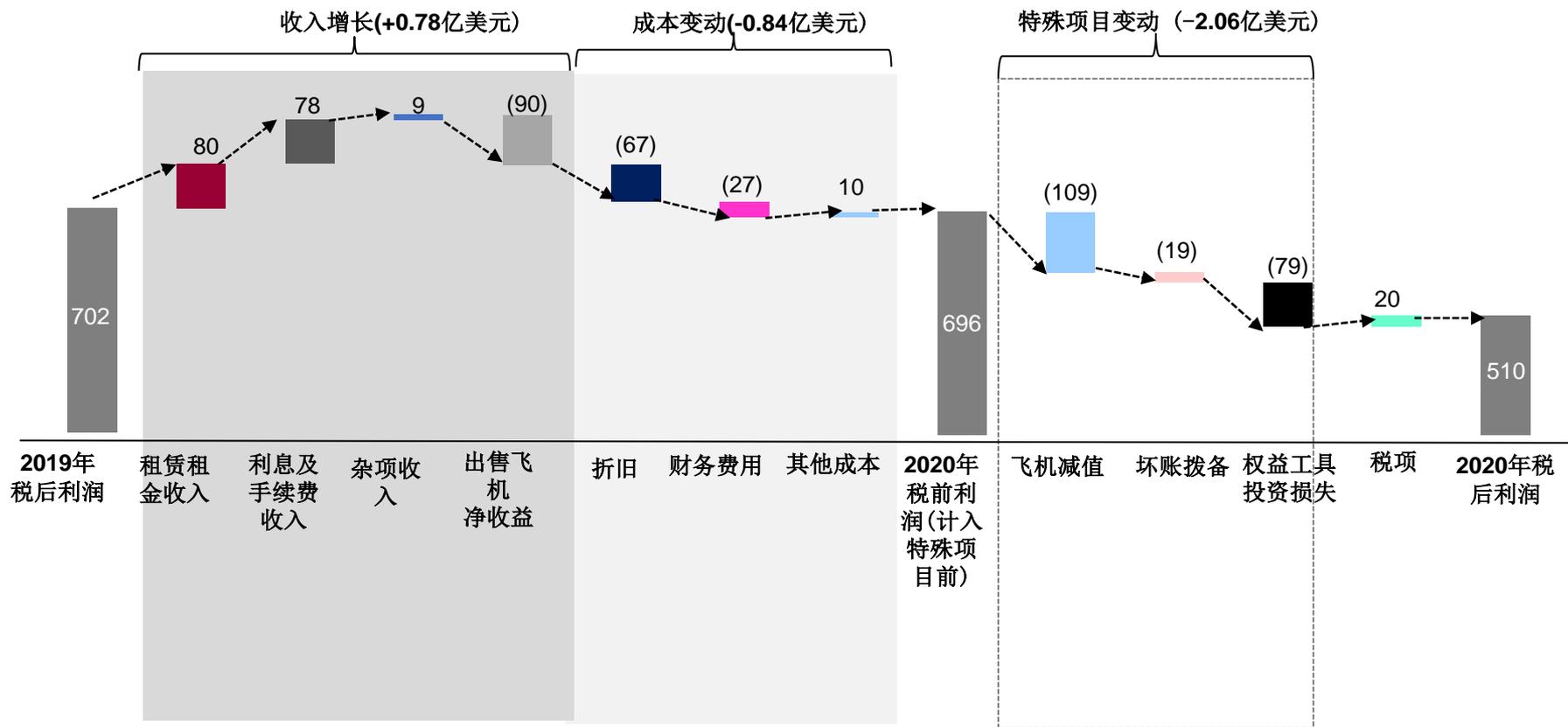
所有数据截至2020年12月31日

备注：

1. 与2019全年或截至2019年12月31日比较
2. 按经营活动所得现金流净额减去已付财务费用计算
3. 按租赁租金收入减去飞机折旧、分配予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. 包括向于2020年10月6日营业结束时登记在册的股东支付的每股0.1398美元中期股息。每股0.1173美元的末期股息将支付予于记录日期（2021年6月11日）营业结束时登记在册的股东
5. 与2019年财年派发的0.3541美元比较

2020财年税后利润驱动因素

同比变动(百万美元)



核心租赁业务保持强健

由于四舍五入，所呈列数字的加总可能不完全等同于所提供的总数



战略投资辅以竞争性融资

- 截至2020年底，飞机总数达到 **553架**
 - 包括**358架**自有飞机、**40架**代管飞机及**155架**订单飞机
 - 机队平均机龄为**3.5年**¹
 - 平均剩余租期为**8.6年**¹
- 完成**54架**飞机交付²
 - 新增三名航空公司客户
- 售出**12架**自有飞机
- 签署**102项**租赁承诺
- 可用流动资金总额超过**50亿美元**
 - 筹集**55亿美元**新融资
 - 中行循环信贷额度由**20亿美元**增额至**35亿美元**，并展期至**2026年**
- 维持标普全球及惠誉授予的**A-级**信用评级
- **2020年**资本支出为**46亿美元**

自公司于1993年成立以来累计税后净利润达**49亿美元**

所有数据截至2020年12月31日，除非另有说明。

注：

1. 按自有机队账面净值加权
2. 包括一架由航空公司客户于交付时购买的飞机



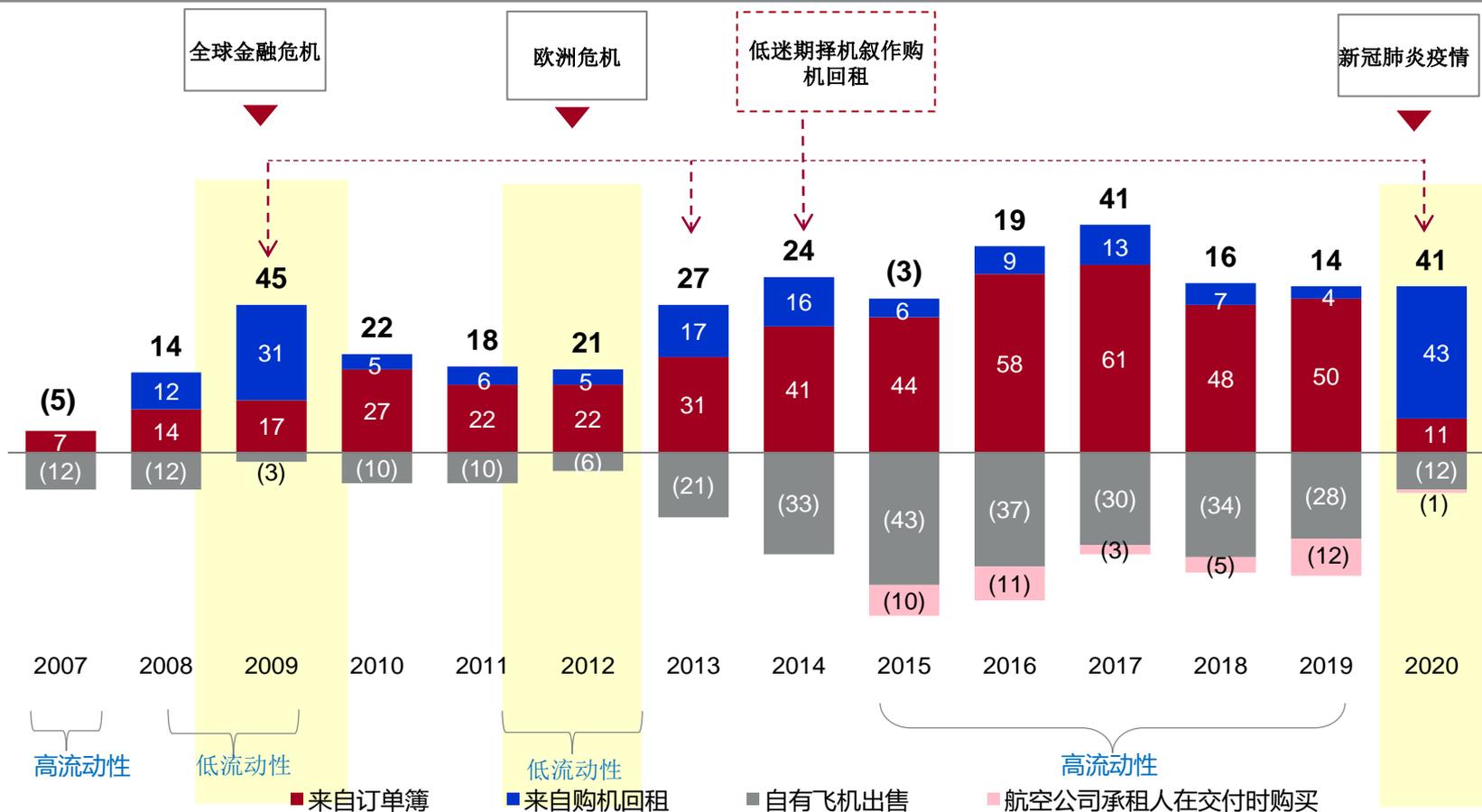
在充满挑战环境中取得成功的关键因素

- 我们已制定低迷期计划
 - 关键是要敏捷执行
 - 管理团队经验丰富，成功带领公司跨越多个周期
 - 2020年初的可用流动资金总额为46亿美元，至年底增至50亿美元以上
- 与航空公司客户和制造商积极对话
 - 我们预期航空公司客户在新冠疫情后变得更强大
 - 提供购机回租支持资金需要
 - 必要时提供延期安排
 - 所有定于2023年前交付的新飞机已全部租出
 - 积极重塑订单簿
 - 在2020年购买或承诺购买97架飞机，其中77架飞机来自购机回租市场
 - 在2020年6月增购第300架波音飞机，并在2021年1月增购第400架空客飞机
- 高度关注资产质量和现金流
 - 高度多样化的全球客户群，87名航空公司客户来自39个国家和地区
 - 机队利用率达99.6%
 - 除息后经营现金流量总额同比增长13%

执行低迷期计划

我们如何投资

飞机交付、购买和出售数量



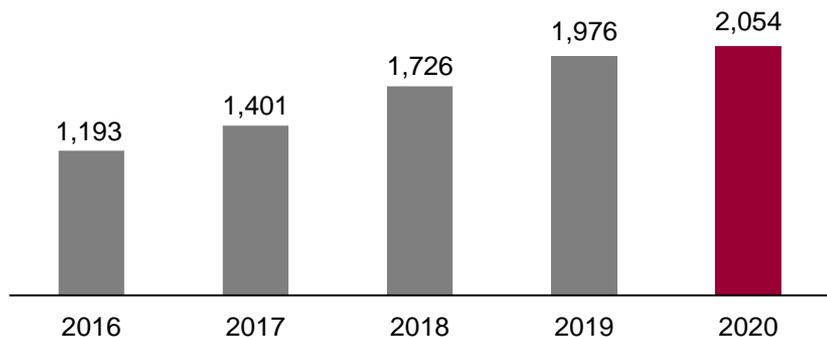
于2020年积极转至购机回租

所有数据截至相关期末

稳健表现

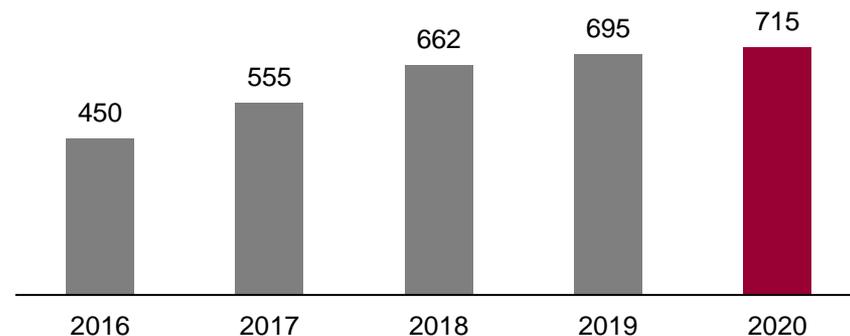
机队增长支撑经营收入增长

百万美元



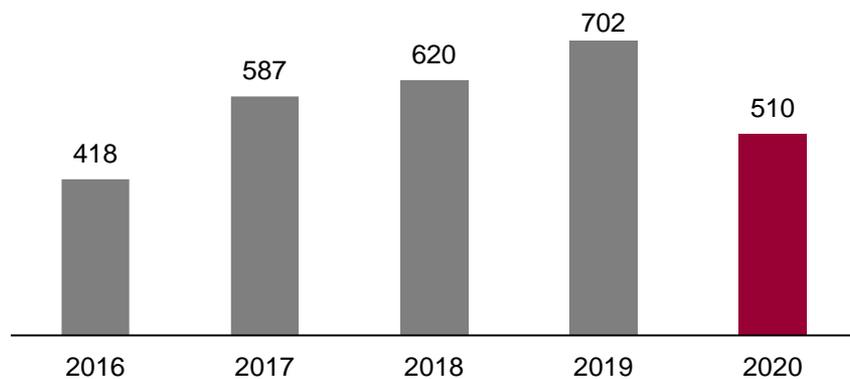
核心租赁租金贡献提升¹

百万美元



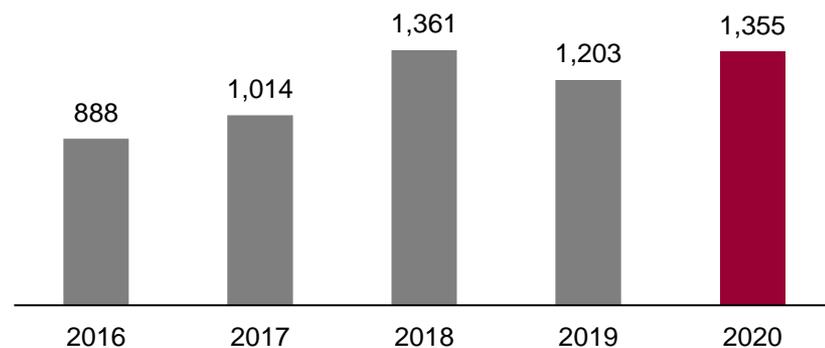
自2016年累计税后净利润达28亿美元

百万美元



扣除利息后的经营现金流提升²

百万美元



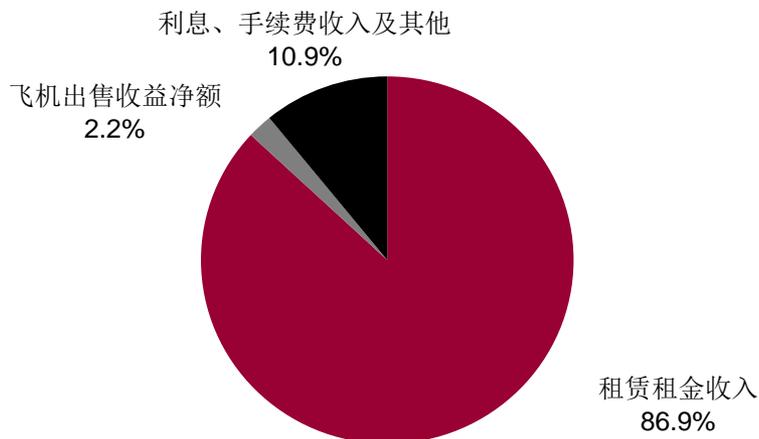
所有数据截至2020年12月31日

备注:

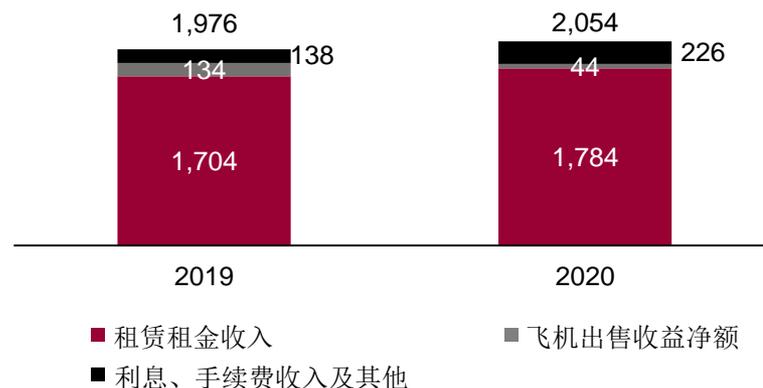
1. 按租赁租金收入减去飞机折旧和分配予租赁租金收入的财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本摊销计算
2. 按经营活动所得现金流净额减去已付财务费用计算

租赁租金收入继续主导经营收入

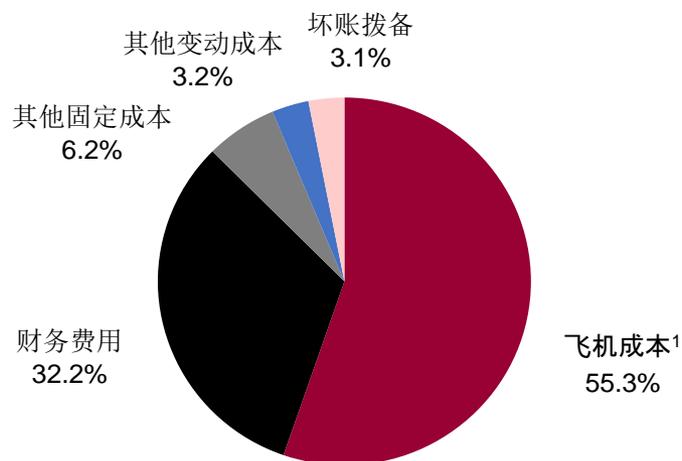
租赁租金收入在经营收入及其他收入总额中的占比持续保持在85%以上



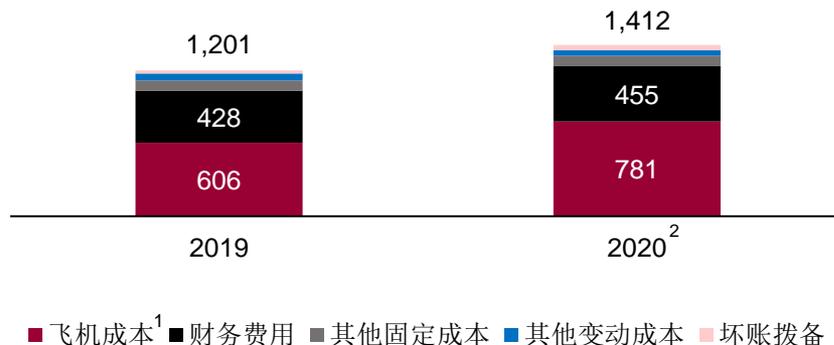
百万美元



飞机折旧加融资成本占总成本85%以上



百万美元



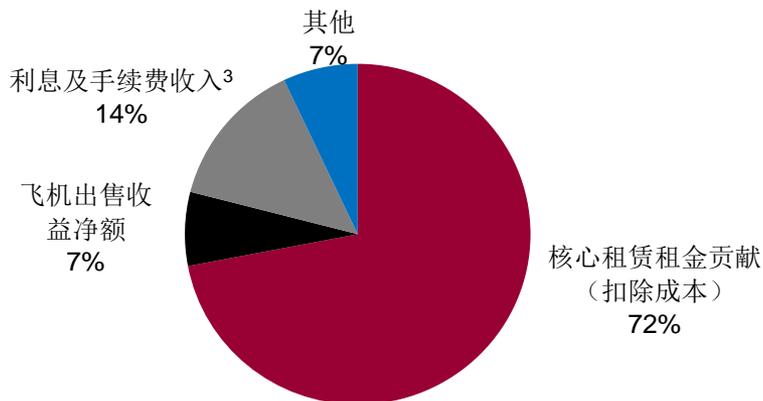
所有数据截至2020年12月31日

备注:

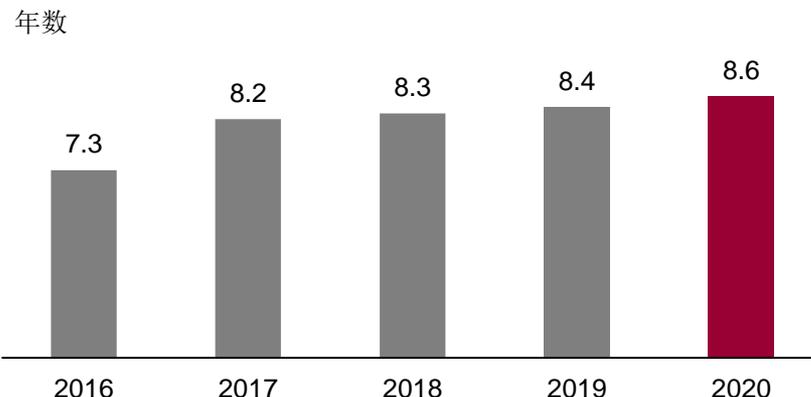
- 指飞机折旧及减值
- 不包括权益工具投资损失

核心租赁业务支撑增长

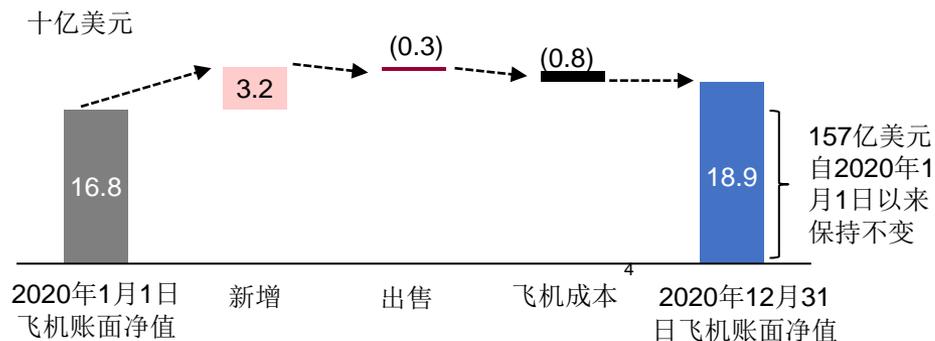
超过70%的税前利润¹来自核心租赁租金贡献²
(扣除成本)



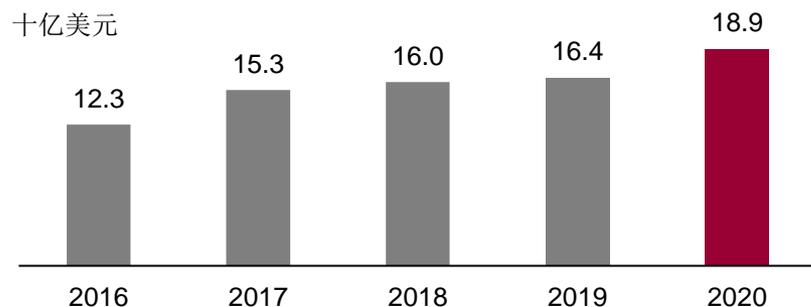
平均剩余租期较长⁵



反映出我们对机队的持续投资



未来已承诺租赁收入较高

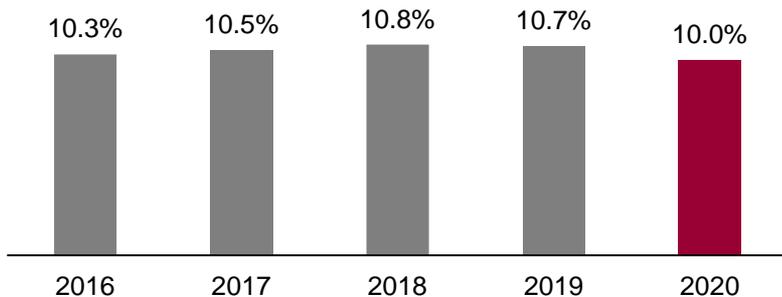


所有数据截至2020年12月31日

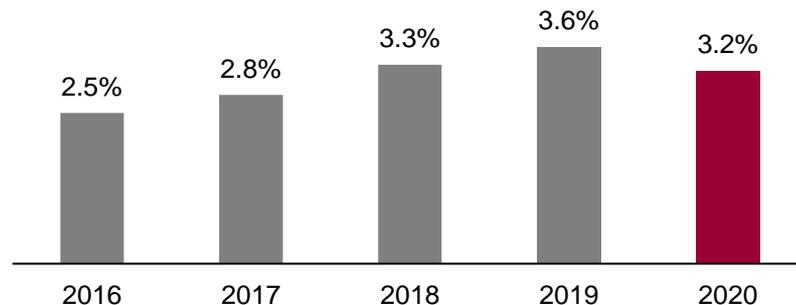
- 备注:
1. 不包括权益工具投资损失
 2. 按租赁租金收入减去飞机折旧、分配予租赁租金收入的财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本的摊销计算
 3. 按利息及手续费收入减去分配予利息及手续费收入的财务费用计算
 4. 指飞机折旧及减值
 5. 以自有机队的账面净值加权

租赁模式保持坚韧

租费因素¹维持10%以上

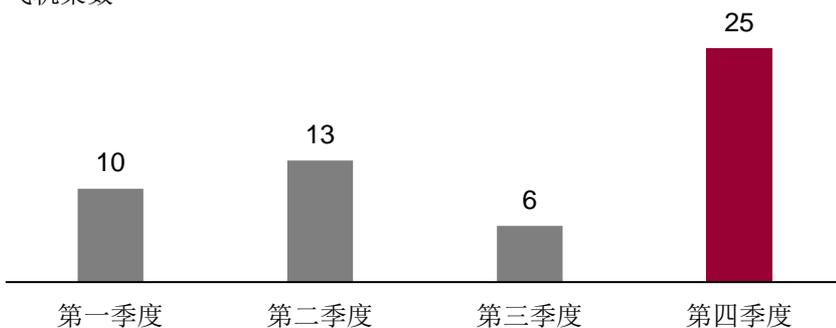


债务成本²减少

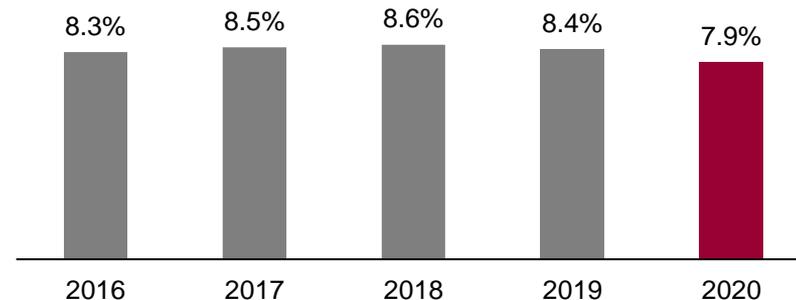


2020年按季度的飞机交付数目

飞机架数



净租赁收益率³因第四季度的交付而下降



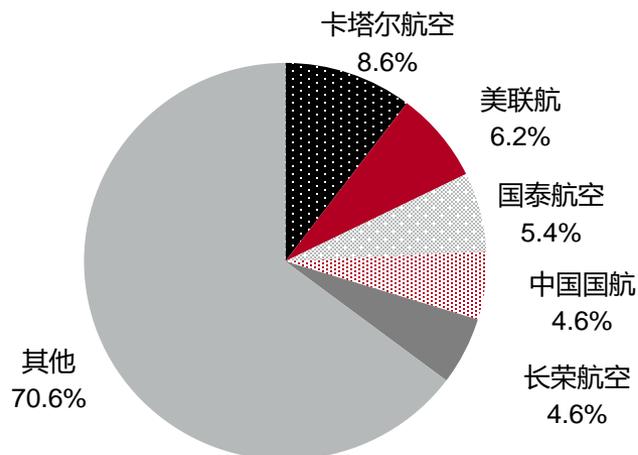
所有数据截至2020年12月31日

备注:

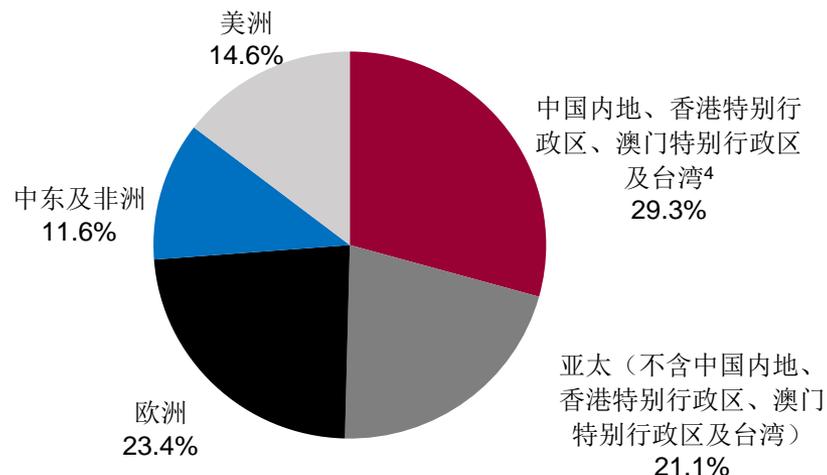
1. 计算方式为: 租赁租金收入除以飞机平均账面净值再乘以100%
2. 计算方式为: 财务费用和资本化利息之和, 除以平均债项总额。债项总额包括贷款及借贷及融资租赁应付款项(经递延债务发行成本、公允价值及中期票据的重新估值和折价/溢价调整前)
3. 按租赁租金收入减去分配予租赁租金收入的财务费用, 再除以平均飞机账面净值计算

全球多样化投资组合

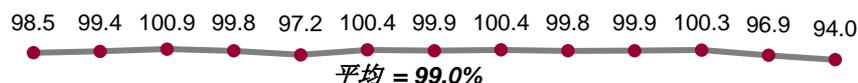
租赁组合的客户多样化^{1,2}



...地区日益多样化^{1,3}

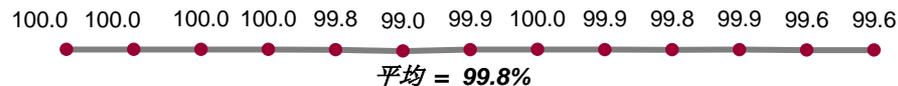


收款率 (%)



2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

机队利用率 (%)⁵



2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

所有数据截至2020年12月31日

备注:

1. 基于2020年12月31日飞机账面净值（包括被分类为融资租赁的飞机）
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. 基于相关经营性租约中第一债务人所在司法辖区
4. 一架单通道飞机于2020年12月31日脱租，该飞机已于2021年1月交付并租予该地区一家航空公司
5. 机队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



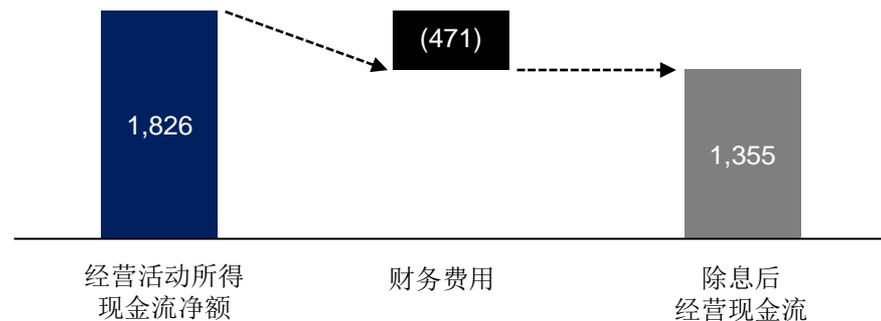
除息后经营现金流稳健

除息后经营现金流¹

- 2020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年增加13%
- 2020年新增77架飞机购机回租交易承诺（其中39架已于2020年底之前交付）将进一步增强2021年的现金流

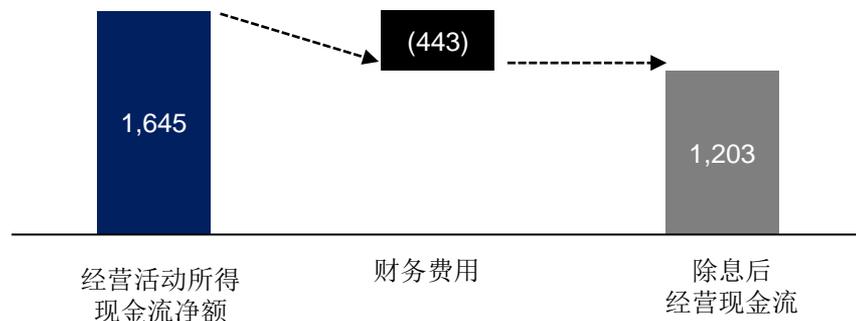
2020年除息后经营现金流¹

百万美元



2019年除息后经营现金流¹

百万美元



重点关注提升除息后经营现金流

所有数据截至2020年12月31日

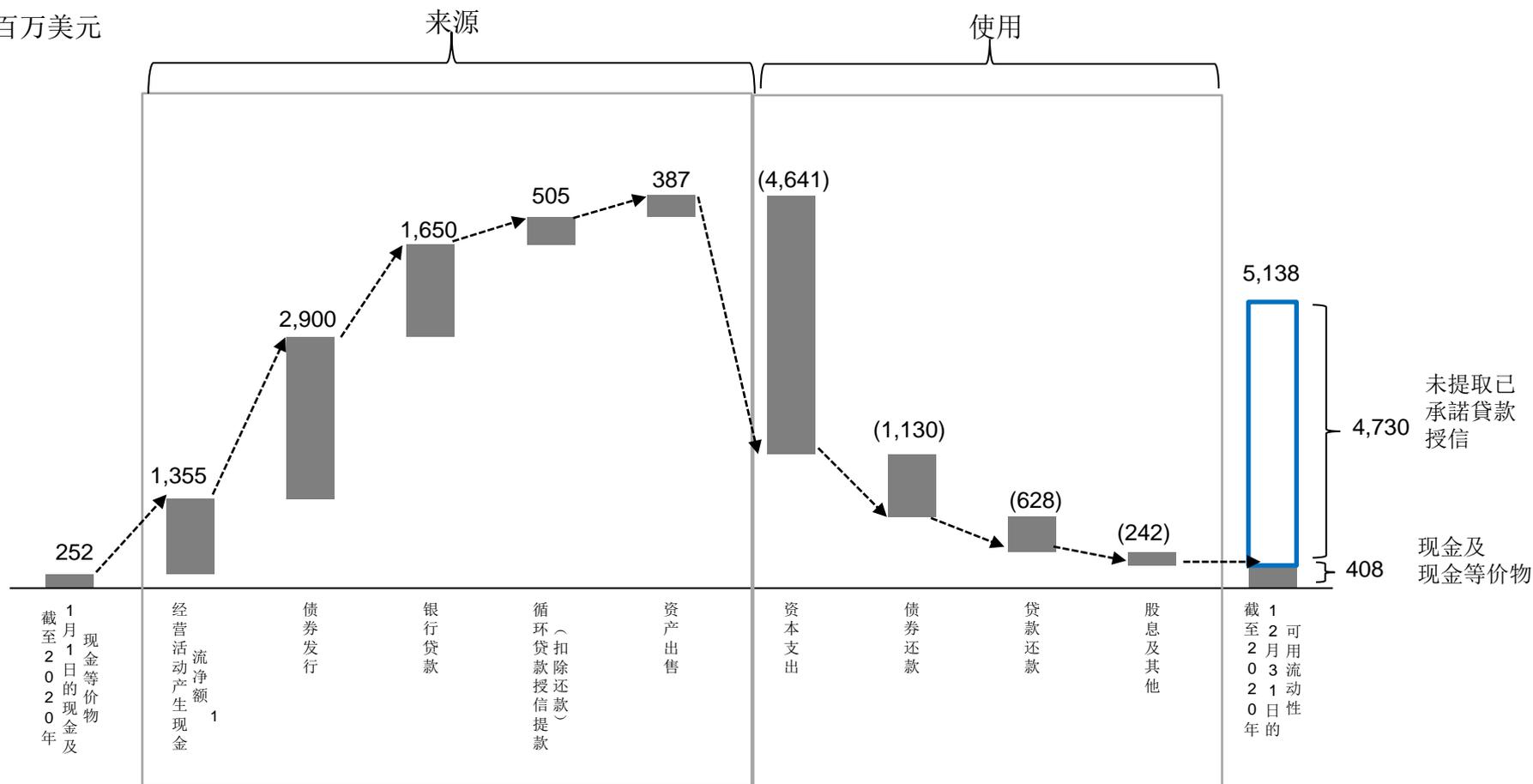
备注:

1. 按经营活动所得现金流净额减去已付财务费用计算

2020年融资渠道多元化

现金来源及使用

百万美元



2020年积极利用多元化资金来源

所有数据截至2020年12月31日

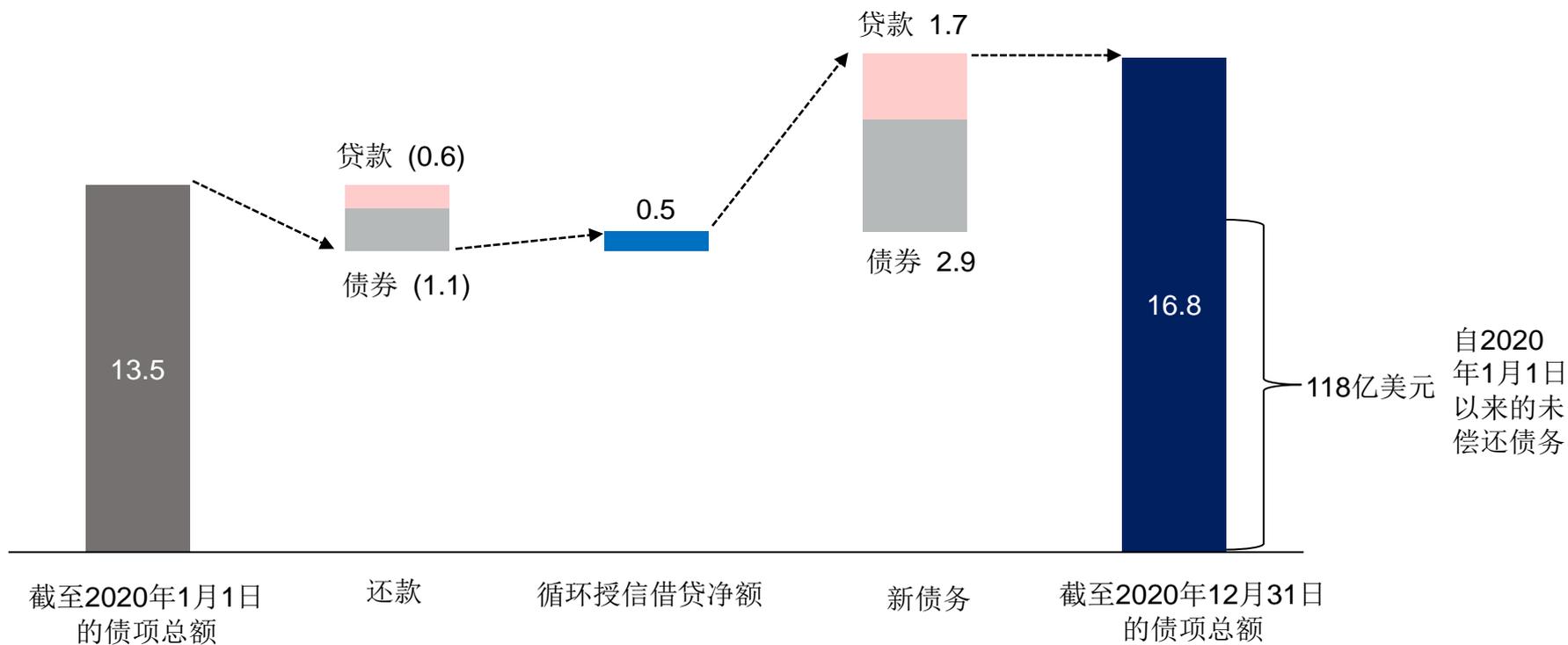
备注:

1. 按经营活动所得现金流量净额减去已付财务费用计算



债务结构稳定

十亿美元

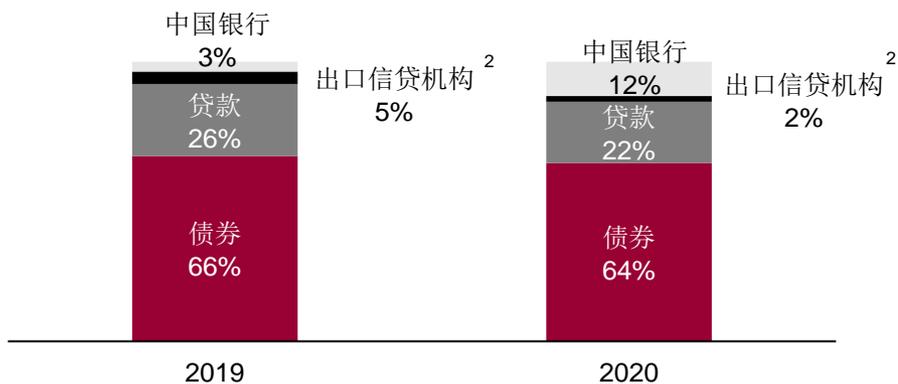


70%的债务自2020年1月1日以来保持不变，资本负债率为3.5:1

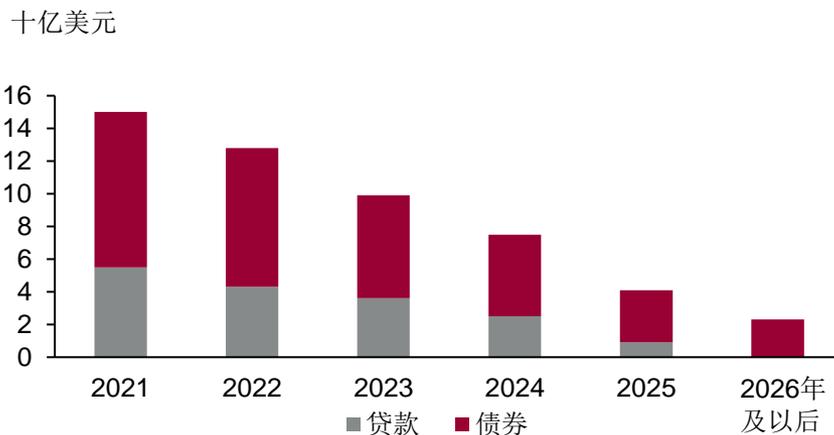
由于四舍五入，所呈列数字的加总可能不完全等同于所提供的总数

灵活的资金结构及充足的备用流动性

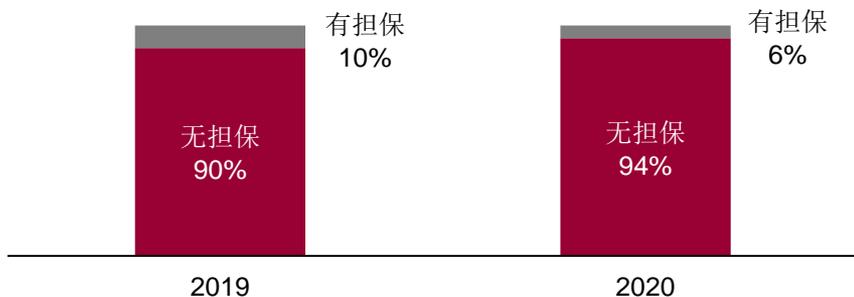
债务来源¹



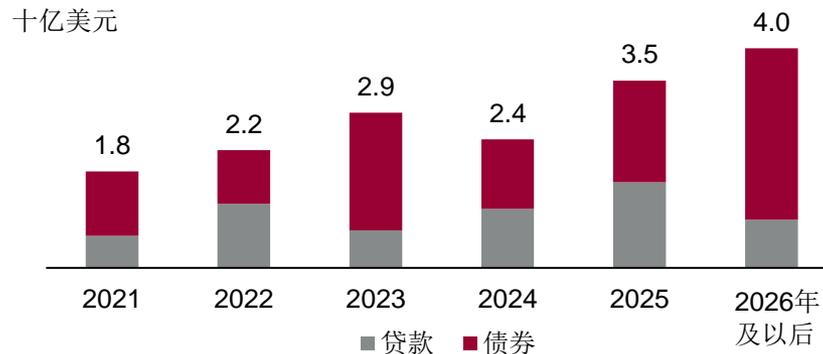
未偿还债务长期分摊



无担保资金增加



短期内到期债务有50亿美元可用流动资金担保



负债管理是我司强项

所有数据截至2020年12月31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	订单飞机 ¹	总计
空客 A320CEO系列	112	15	0	127
空客A320NEO系列	68	0	58	126
空客A330CEO 系列	12	3	0	15
空客A330NEO系列	4	0	2	6
空客A350系列	9	0	0	9
波音737NG系列	80	15	0	95
波音737 MAX系列	24	0	70	94
波音777-300ER	24	4	3	31
波音777-300	0	1	0	1
波音787系列	20	1	22	43
货机	5	1	0	6
总计	358	40	155	553

未来订单侧重于新技术

所有数据截至2020年12月31日

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



稳步增长的资产负债表及机队

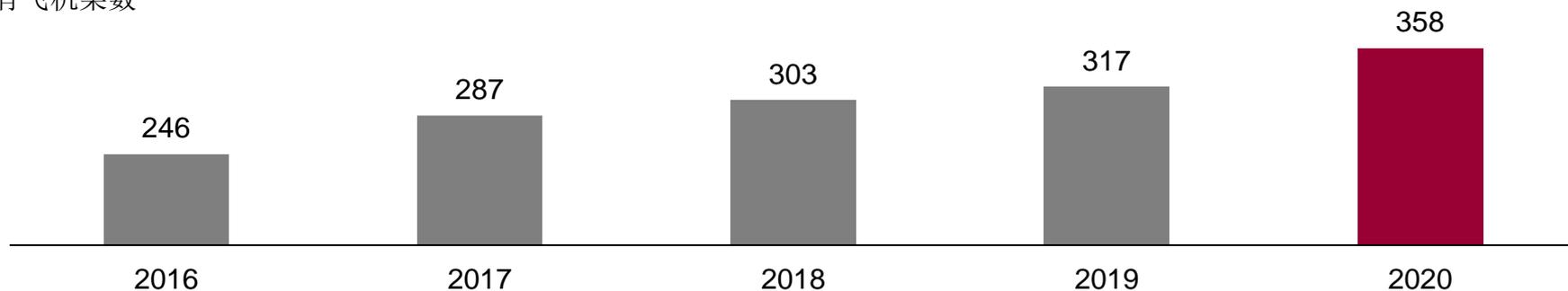
资产负债表不断增长

十亿美元



机队规模有序增长

自有飞机架数



2020年投资为我司未来增长做好充分准备

所有数据截至当年12月31日

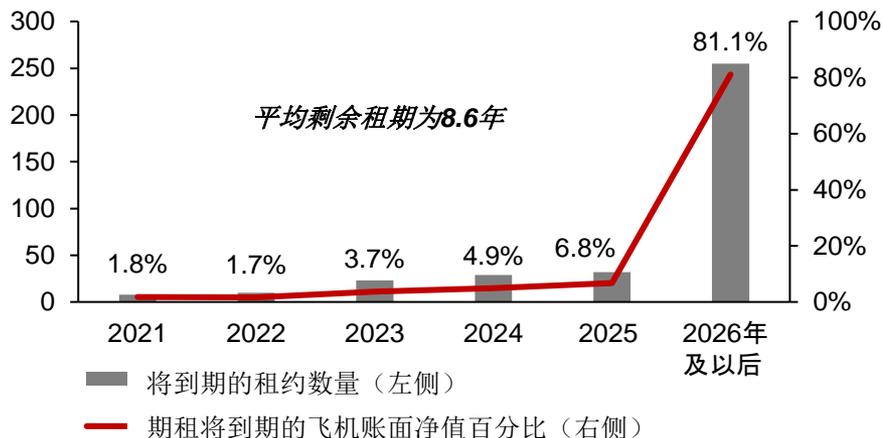
备注:

1. 不包括被分类为融资租赁的飞机



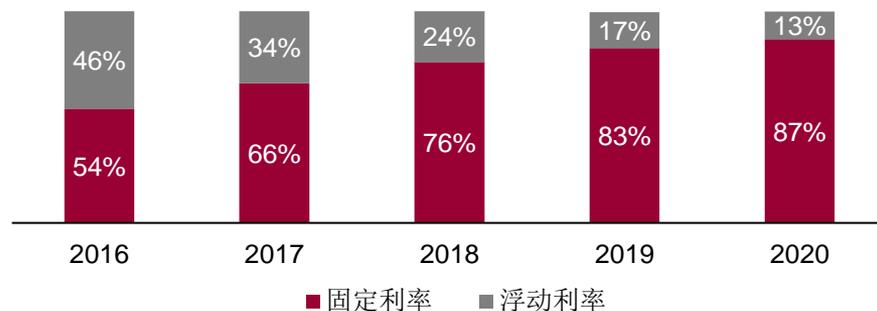
长期租约增强收入可见性

良好分布的租期¹

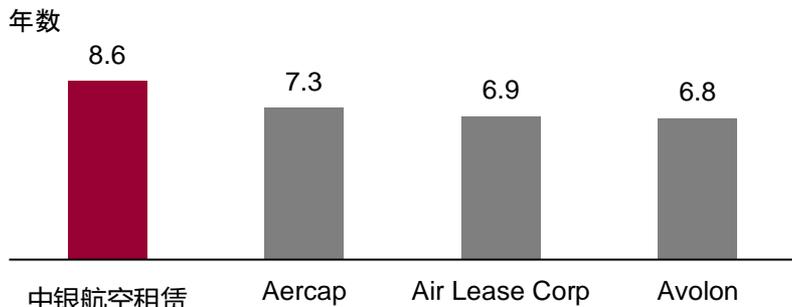


固定利率租约比例稳定上升³

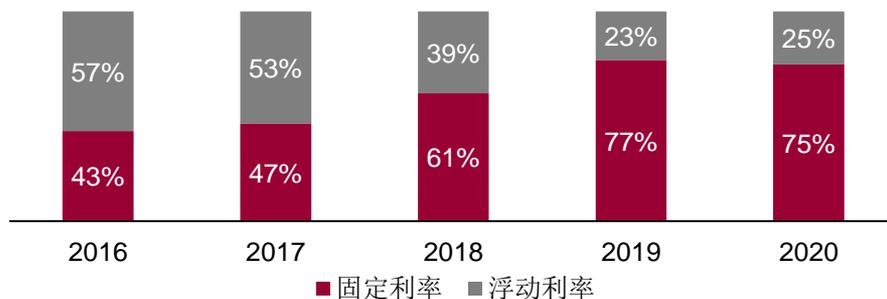
按账面净值计算



平均剩余租期长²



固定利率债务比例稳定⁴



资料来源：相关公司网站

所有数据截至2020年12月31日

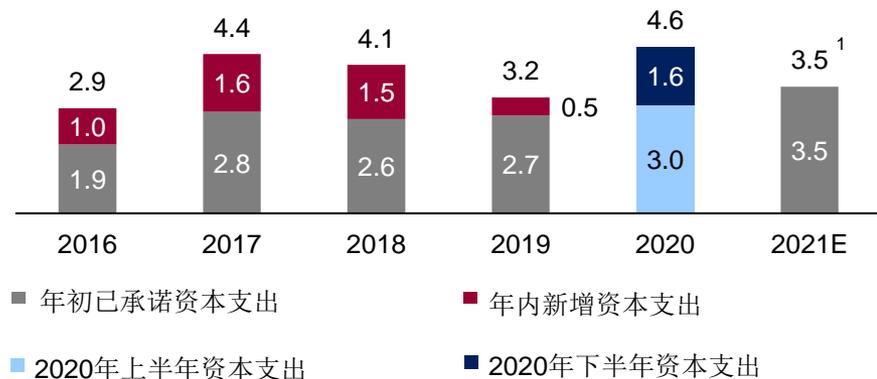
备注：

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2020年12月31日自有有机队账面净值加权计算
2. 按2020年12月31日自有有机队账面净值加权计算
3. 按账面净值计算（包括融资租赁飞机及持有待售飞机，不包括脱租飞机）
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

新投资推动已承诺租赁收入不断增长

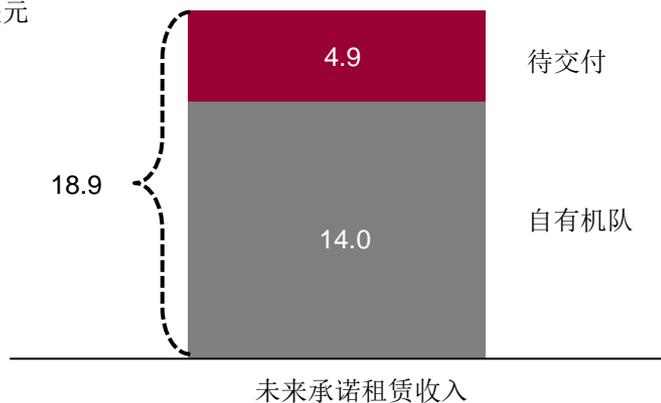
自首次公开发售以来的可持续年度资本支出

十亿美元



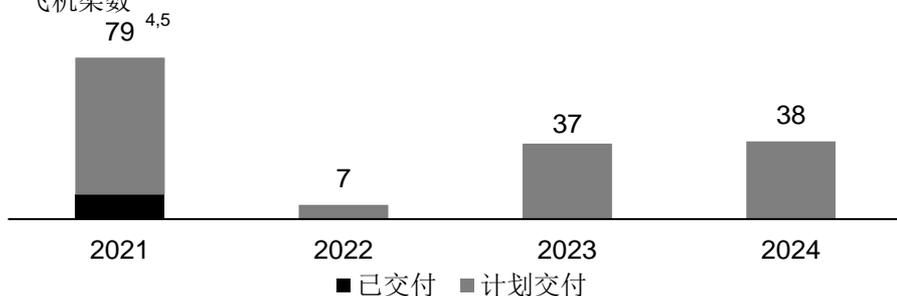
未来已承诺租赁收入为190亿美元

十亿美元



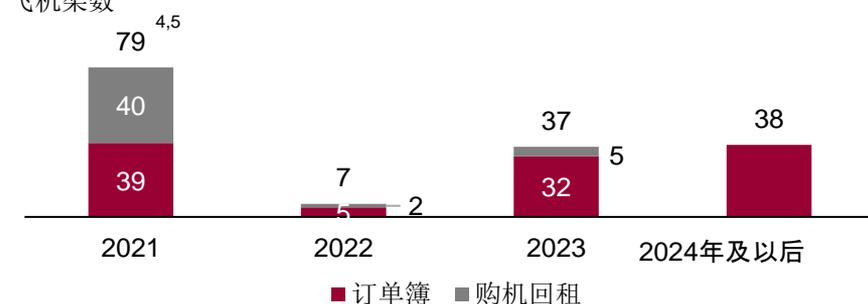
截至2021年3月11日的订单簿交付时间表^{2,3}

飞机架数



截至2021年3月11日订单簿直接订单与购机回租比较

飞机架数



未来租赁收入储备稳健

所有数据截至2020年12月31日，除非另有说明

备注：

- 截至2021年3月11日
- 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
- 基于预期交付日期
- 包括本年截至2月已交付的12架飞机
- 包括11项航空公司客户有权于交付时购买相关飞机的承诺



总结

- 在挑战性环境下表现坚韧
 - 经营收入及其他收入超过20亿美元，创下新高
 - 扣除利息后的经营现金流上升13%至14亿美元
 - 连续27年盈利，累计利润达49亿美元
 - 税后净利润超过5亿美元
 - 维持35%的派息率
- 可持续长期盈利
 - 已承诺租赁收入为190亿美元
 - 155架飞机订单¹，助力资产负债表未来增长
 - 超过50亿美元可用流动性支持飞机投资
- 2021年继续执行投资战略
 - 2021年3月1日宣布靛蓝航空（Indigo）八架飞机购机回租交易
 - 2021年1月以有史以来最低成本发行五年期债券筹集5亿美元

长期战略规划和强大流动性为盈利韧性提供支持

所有数据截至2020年12月31日

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



附录

中银航空租赁发展历程

所有权

- 1993年 ● 新加坡飞机租赁企业(SALE)成立, 由新加坡航空公司及Boullioun Aviation Services各拥有50%股权
- 1997年 ● 淡马锡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日全资收购SALE
- 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%
- 2020年 ● 截至2020年底为全球最有价值的上市飞机经营性租赁公司

总资产

十亿美元

- 1997年 ● >0.3
- 2000年 ● >1
- 2006年 ● >3
- 2009年 ● >5
- 2013年 ● >10
- 2018年 ● >18
- 2020年 ● >23

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
- 于香港联交所(HKEX)上市

总资产达236亿美元

- 飞机账面净值为189亿美元¹
- 398架自有及代管飞机
- 155架飞机订单²

27年持续盈利

- 自成立以来持续盈利
- 自成立以来累计利润达49亿美元

业绩行业领先

- 自2007年以来平均净资产收益率(ROE)约15%
- 2020年同业中净资产收益率(ROE)最高
- 标普和惠誉两大评级机构授予“A-”级投资级信用评级

财务表现同业最佳的行业领导者

所有数据截至2020年12月31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. 包括所有购机承诺，包括航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机



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



Steven Townend

副总经理
兼首席财务官



David Walton

副总经理
兼首席运营官



Deng Lei

首席商务官
(亚太及中东)



Paul Kent

首席商务官
(欧美非)

- 33年银行及租赁业经验
- 1998年7月起担任公司总经理

- 30年银行业经验
- 分管风险、市场研究、董事会秘书及公司事务部门

- 29年银行及租赁业经验
- 分管财务、资金、税务、投资者关系及结算部门

- 34年法务、航空金融及租赁业经验
- 分管采购及所有运营及相关部门

- 22年银行业经验
- 分管亚太及中东地区创收业务

- 25年飞机金融及租赁业经验
- 分管欧洲、美洲及非洲的创收业务

国籍



工作经验年数

33

30

29

34

22

25

经验丰富的高级管理团队

所有数据截至2021年3月



核心竞争力 — 中银航空租赁历史业绩

自**1993**年成立以来:

- 采购 已购买飞机总数超过**880**架，价值超过**500**亿美元
 - 租赁 已执行超过**1050**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日以来筹集债务超过**340**亿美元
-
- 出售 出售超过**370**架飞机
 - 过渡 完成**90**多架飞机租约过渡
 - 强制收回¹ 共强制收回**51**架飞机，覆盖**16**个司法辖区

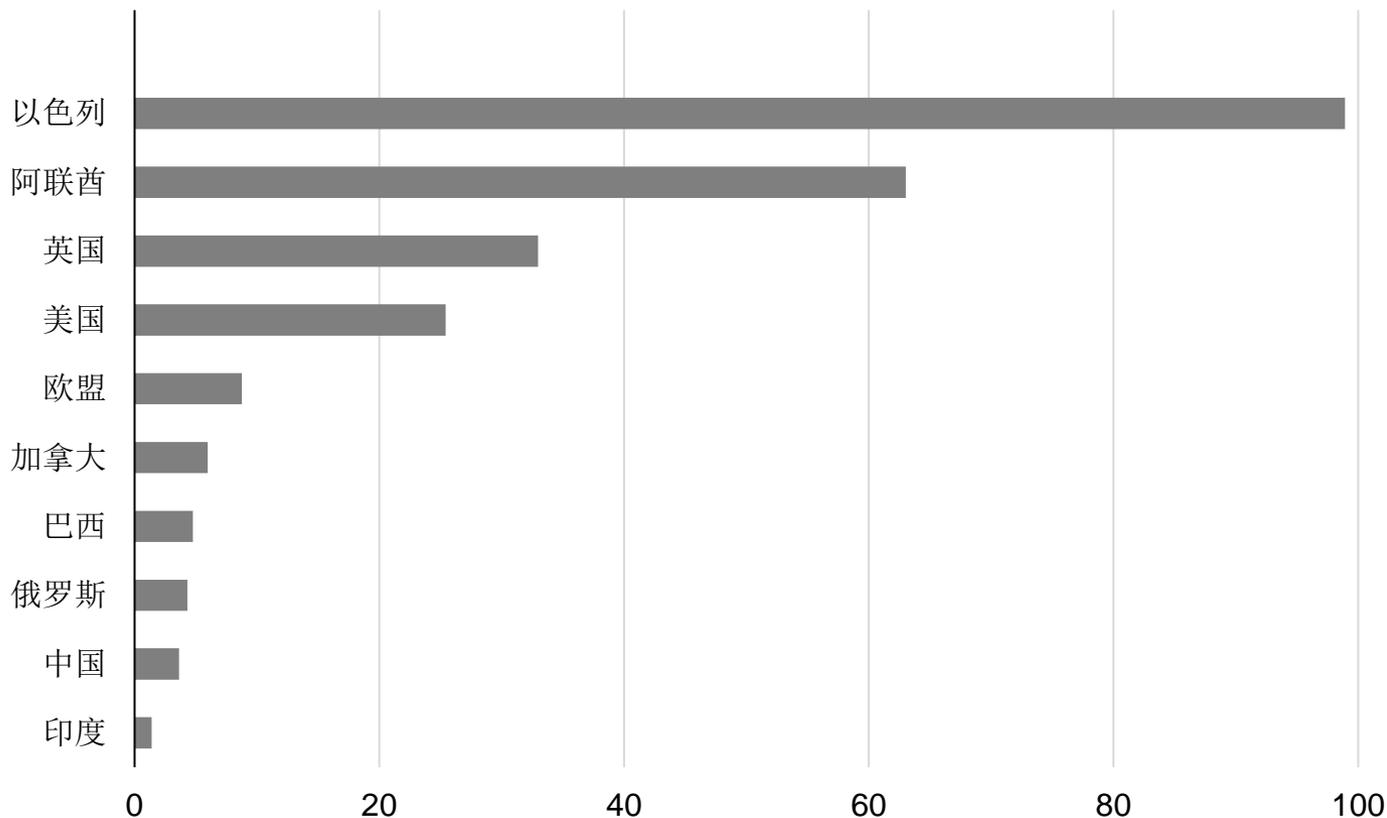
除非另有说明，所有数据自成立以来截至2020年12月31日

备注:

1. 包括强制收回和商定的提前返还

新冠肺炎疫苗的推出将差异化跨境交通恢复情况

每100人接种的新冠肺炎累计疫苗剂量^{1,2,3}



已经接种约**2.92**亿剂新冠肺炎疫苗

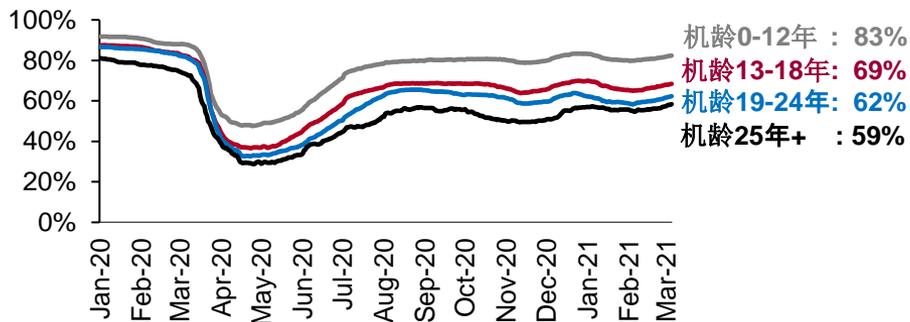
附注:

1. 资料来源: Our World in Data (<https://ourworldindata.org/covid-vaccinations>)
2. 于2021年3月5日更新
3. 可能不等于接种疫苗的总人数, 因为以此以单一剂量计算

行业更新

机龄较低的窄体飞机使用率不断提高¹

2020年1月1日至2021年3月5日

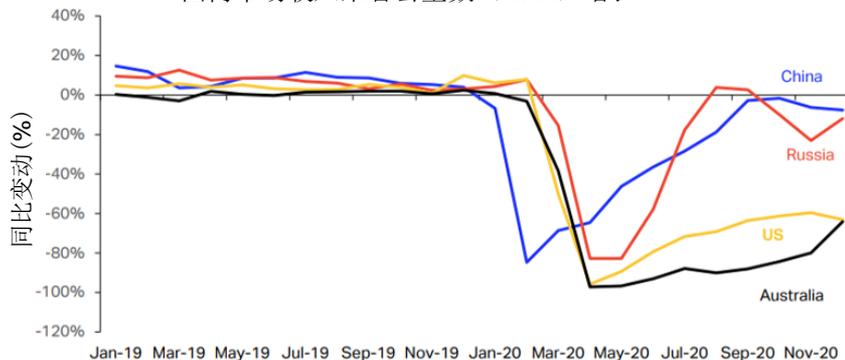


中银航空租赁集中于最强劲的市场

- 向中国国航交付第10架空客A320NEO
- 与威兹航空(Wizz) 及途易旅游 (TUI) 签订13架飞机购机回租交易，把握欧元区休闲客运增长机遇
- 与美国多家航空公司签订54项购机回租交易
- 与靛蓝航空 (Indigo) 签订八架飞机交易迎接预期的印度复苏

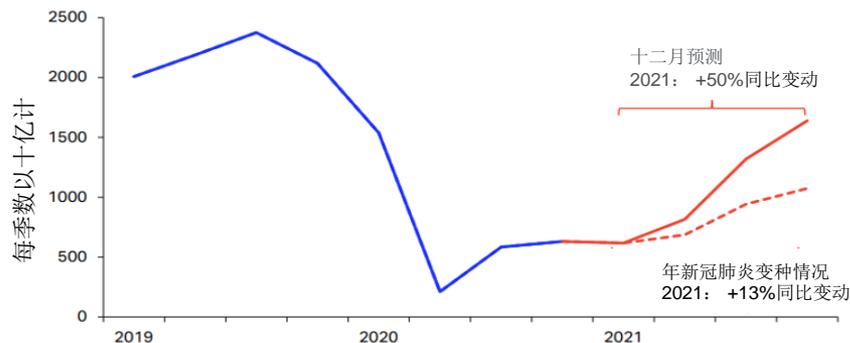
国内市场显示乘客需求²

国内市场收入乘客公里数 (RPK) 增长



收入客公里 (RPK) 复苏取决于新变种病毒及政府政策²

已飞全球收入乘客公里数 (RPK)，每季，十亿



附注:

1. 资料来源: Cirium机队资料、中银航空租赁分析
2. 资料来源: 国际航空运输协会 (IATA)

2020年度ESG摘要

环境

- ✓ 100%直接排放碳中和
- ✓ 100%最新技术飞机订单
- ✓ 3.5年机队平均机龄
- ✓ 回收所有二手IT设备
- ✓ 250万美元投资于新技术及数码举措
- ✓ 数字工作场所转型以减少浪费及提高效率

社会

- ✓ 20个国籍的员工
- ✓ 为雇员发展提供1300多个小时的培训
- ✓ 中银航空租赁女性员工占比51%
- ✓ 向本地及全球慈善机构捐款超过80000美元
- ✓ 通过提供公司健身会籍、流感疫苗接种及骑自行车上班补贴计划等保持雇员健康和
安全

管治

- ✓ 董事会高度多元化，成员来自三个不同国籍
- ✓ 为所有雇员进行100%合规培训
- ✓ 两名女性董事，包括副董事长
- ✓ 无违反监管合规或违反制裁相关法律



www.bocaviation.com