

Timothy Ross

谢谢操作人员。欢迎大家参加中银航空租赁的业务发布电话会议，讨论公司截至 2020 年 12 月 31 日止全年业绩。今天出席会议的还有公司总经理兼首席执行官 Robert Martin、副总经理兼首席财务官 Steven Townend 以及副总经理兼首席运营官 David Walton。

请注意，在我们今天发布的期间，您听到的部分信息可能包含前瞻性陈述，可能有风险和不明朗因素，造成实际结果显著有别于今天所作陈述。您不应过分依赖任何前瞻性陈述，并应再认真阅览公司业绩公告。同时请注意，今天电话中所提及的货币均为美元。

我们的业绩发布公告可通过香港联交所以及公司网站 www.bocaviation.com 的投资者网页获取，电话会议演示稿也可在公司网站的投资者网页获取。本电话会议正在录音，该录音以及今天管理层说明的文字记录将于未来 24 小时内上载至公司网站供重播。

现在我把会议时间交给 Robert Martin 作论述。

Robert Martin

谢谢 Tim。线上各位晚上好。感谢您参加我们 2020 年全年业绩电话会议。

2020 年是公司成立 27 年历史上最具挑战性的一年，我必须感谢所有同事在这一年中付出的辛勤工作。新冠肺炎疫情爆发后，整个航空业必须迅速适应新环境。这影响了航空公司客户、飞机和资金的供应方以及投资者。同时也直接影响了该行业员工，大部分员工都需转为居家办公，并遭受艰难的休假及裁员。政府在支持航空公司和供应链以保障就业方面发挥了比以往任何时候都更重要的作用，出台了新的卫生和安全法规，包括封城，以全面保护人民及其健康，并实施出入境限制。这些措施影响了我们的航

航空公司客户以及从制造商交付飞机的工作，使公司飞机交付推迟至第四季度。好消息是，2021年，我们现已看到疫苗推广、政府间跨境健康签证举措，以及封城限制逐步移除的迹象。这些进度将取决于各个政府，所以进度不一。要成功应对，需要仔细研究并识别机遇和风险，然后敏捷行动，正如我们在2020年所做的那样。

自1993年成立以来，公司凭借长远视野和准备低迷期战略，打造了一家有能力抵御像此次疫情风暴危机的公司。我们已为2020年低迷期做好规划，但这是第一次真正的全球衰退，力度超过任何之前危机。2020年，我们采取多项措施以提高能力，例如增加中国银行的债务融资及进一步多样化客户群。成立以来，我们已承诺购买888架飞机、租赁超过1000架飞机、筹集债务超过340亿美元，以及售出超过370架飞机。

2020年，我们的经营收入首次跨越20亿美元里程碑，并保持27年持续盈利记录，录得税后净利润5.10亿美元，相当于每股收益73美分。2020年我们的现金流及流动资金均增加，但同时我们对飞机资产的投资超过史上任何年度。我们寻找具吸引力的长期业务机会来推动长期收益，截至年底资产达到236亿美元。截至年底，我们拥有超过50亿美元现金及未提取已承诺信贷融资，反映除已付利息后经营现金流较2019年增加13%。

公司董事会建议全年派息相当于税后净利润的35%，与过去三年一致。董事会建议宣布末期股息每股11.73美分，将支付予6月11日在册记录的股东，2020年总股息将达到每股25.71美分。根据截至2020年年初的公司股价，全年股息相当于3%的股息收益率。

2020年内，标普全球评级及惠誉评级均重申我们业界领先的企业信用评级为A-。

2020 年内，我们庆祝交付第 300 架波音飞机，年底之后，我们又庆祝交付第 400 架空客飞机。

2020 年新冠肺炎疫情占据了新闻头条，制造商的生产问题对我司交付和收入产生了重大影响。尽管 737 MAX 计划年内大部分时间停飞，但我很高兴地告知大家，自 2020 年第四季度恢复交付以来，我们已从波音接收了 18 架 737 MAX 飞机，全部是购机回租业务。

737 MAX 自 12 月起逐步恢复服务，是一个积极的信号，自撤回停飞令以来，全球已交付 73 架飞机。然而，生产仍然保留在低水平。另外，我们还面临空客因旅行限制和生产问题所致的交付延误。所有这些因素减缓了我们 2020 年以至 2021 年第一季度的交付。

公司董事长孙煜先生于 2020 年底离任，转任中国银行集团的另一高层职位。我们感谢孙先生在担任董事长期间对董事会的积极领导，我们期待着不久后欢迎新任董事长。

年内，Steven Townend 先生于 10 月出任首席财务官，接替退休的彭添发先生，我们亦向彭先生致以谢意及诚挚的祝福。

我现在把时间交给 Steven，由他较详细回顾公司损益、资产负债表及现金流，随后再由 David 讲解公司营运及业务发展。

现在交给 Steven。

Steven Townend

谢谢 Robert。

2020 年，我们从订单簿上向航空公司交付 54 架新飞机，当中包括一架在交付时客户行使购买选择权的飞机，使到我们自有组合净增加 53 架飞机。于 2020 年末，我们的机队共有 553 架飞机，包括 358 架自有飞机、40 架代管飞机及订单簿上的 155 架飞机。我们的自有飞机组合保持业内最年轻的机龄，平均为三年半。

机队的增长使我们于 2020 年末的资产总额增加 19% 至 236 亿美元。我们的飞机账面净值于年内增长 12% 至 189 亿美元，加权平均剩余租期为 8.6 年，为未来的收入增长提供稳固基础。

经营收入及其他收入总额同比上升 4% 至 21 亿美元。随着机队规模扩大，我们的租赁租金收入较 2019 年增加 5%。核心租赁租金贡献为 7.15 亿美元，扣除经营成本后，占扣除税项及特殊项目前利润的 72%。我们的净租赁收益率，受到利率波动和竞争激烈的租赁租金环境两者所影响，由 2019 年的 8.4% 下降至 2020 年的 7.9%。然而，这也反映了我们许多延迟交付的飞机最终在第四季交付；虽然这些延迟交付的飞机对账目收入的贡献不大，但计入了飞机账面净值总额内。

利息、手续费及其他收入达到 2.25 亿美元，较 2019 年的水平超出近三分之二，这是因为我们从交付前付款融资获得更多手续费收入，而且六架融资租赁飞机的贡献首次入账。该等活动占扣除相关利息费用后税前净利润的 21%。

财务费用仅上升了 6%（2700 万美元）。我们因投资于更多飞机使借贷增加，但部分增额因平均资金成本下降而被抵销，平均资金成本由 2019 年的 3.6% 下降至 2020 年的 3.2%。

因为与绩效相关的奖金支出减少，2020 年人事费用下降 15% 至 6800 万美元，占我们经营收入及其他收入总额约 3%，低于 2019 年约 4% 的人事费用占比。

税前利润为 5.63 亿美元，税后净利润为 5.10 亿美元，两者均较 2019 年下降 27%。

盈利性下降的主要原因包括：

其一，我们于 2020 年录得飞机减值 1.09 亿美元，主要集中于宽体飞机。

其二，我们于 2020 年从自有机队出售 12 架飞机，而 2019 年则出售 28 架飞机，使出售飞机收益净额由 2019 年的 1.34 亿美元下降至 4400 万美元。这反映去年缺乏资产证券化(ABS)市场，包括对于我们自身交易而言（如 2019 年叙作了该交易），或支持买方购买我们的飞机而言。

其三，我们确认与金融资产相关的减值费用 4300 万美元，上年度则为 2500 万美元。这与逾期贸易应收款项及超出公司所持保证金的租赁付款有关。

最后，我们的权益工具投资录得 7900 万美元亏损，与年末前出售本公司持有的全部挪威航空（NAS）股票有关。经考虑为 NAS 确认租金收入 5600 万美元，对 2020 年税前利润的净影响为净亏损 2300 万美元。在资产负债表上，未来 12 个月将有额外 2100 万美元及其后则有 2500 万美元的递延收入确认为收入。

我们的平均税率保持稳定于 9.4%。

我们的财务杠杆于首次公开发售后回到目标水平，我们的负债增加 33 亿美元至 2020 年末的 168 亿美元，年末的总资本负债率为 3.5:1。我们凭借行业领先的 A-评级及投资者的热衷需求，于 2020 年募集的债务总额为 55 亿美元。此借贷活动包括我们通过全球中期票据（GMTN）计划成功发售债券并筹集 29 亿美元的创新高记录，将中国银行授予的循环信贷融资由 20 亿美元增加至 35 亿美元，余额从我们 70 多家合作银行中筹集。投资者的支持持续至 2021 年，我们已通过五年期票据以本公司历来最低票面息率筹集了 5 亿美元资金。

现在，我转交 David 讲解本公司的营运及业务发展。

David Walton

谢谢，Steven.

2020 年，员工健康及安全业务持续性为公司重中之重，我们大多数员工于年内大部分时间均遵守封城规定。在疫情爆发前，我们已采纳以遥距工作及在线合作为基础的业务持续性策略，而踏入 2020 年这策略成为明智的决定，公司所有人员已具备信息技术设备及培训可以居家办公。我们于年内改变了工作模式以提升沟通与合作，例如，公司每个部门每天进行「登入」视像通话，并举行更多公司全体员工会议或业务简介会议。本人对于我们团队在去年取得的成就感到自豪。包括所有飞机交付、签署租约、出售飞机及完成过渡工作在内，我们于 2020 年完成了超过 165 项涉及飞机的交易，大部分通过遥距工作。

自疫情爆发以来，我司就开始与制造商和航空公司客户合作，以重塑订单簿，为支持客户，我司将投资从自有飞机订单转向购机回租。年内，我司取消了 52 架飞机订单，这些飞机大部分预定于 2020 年至 2022 年交付，并将 30 多架飞机交付延至 2023 年及之后，并用主要在 2020 年和 2021 年交付的 77 架购机回租飞机取代资本支出。这些飞机均与按时付款的知名航空公司签订了长期租约，并为未来的长期可持续收益奠定了基础。亮点包括：

- 向美国航空出租 22 架 787 飞机，这是我司自成立以来最大规模的购机回租交易
- 西南航空 10 架 737 MAX 飞机购机回租
- 联合航空 16 架 737 MAX 飞机及 6 架 787 飞机购机回租
- 威兹航空（Wizz Air）6 架空客 A321NEO 飞机购机回租

- 靛蓝航空（IndiGo Airlines）4 架空客 A321NEO 飞机购机回租

年末我司自有飞机组合的加权平均剩余租期为 8.6 年，而已承诺的未来租赁租金接近 190 亿美元。

除了通过购机回租交易向航空公司提供流动性之外，我司也通过付款延期计划为客户提供解决方案，我司签订了 40 份延期协议，约占机队总数的一半。2020 年末，延期租金金额为 1.04 亿美元，约占我司总可用流动资金的 2%。我司 2020 年收款率为 94%，而过去 13 年的平均收款率为 99%。

2020 年，我司从一家美洲航空公司强制收回两架自有飞机，并成功将飞机重新租赁予一家中国客户，一架飞机于 12 月交付，另一架则于 2021 年初交付。谨此提醒各位注意：2020 年初，我司自有资产组合无预定到期的租约，这使我司能良好地面对低迷周期。2021 年，我司自有飞机组合有 6 架预定到期的租约。资产组合使用率在 2020 年维持不变（99.6%），与过去 13 年 99.8% 的平均值相近。

我司管理层面的环境、社会及管治（ESG）委员会及董事会风险委员会 2020 年在环境、社会及管治方面非常活跃。我司通过向全球和地方组织开展企业和员工捐款，对社区产生积极影响，其中包括 Airlink，这是一个非赢利性组织，负责撮合经资格预审的慈善机构和航空物流合作伙伴来在危机中运送救济物资。在保持社交距离的情况下，我司员工亦在新加坡参与慈善组织善粮社（Food From The Heart）的食品包装工作及水道观察协会（Waterways Watch Society）的水道清理工作。

在治理方面，我司加强了与利益相关方的联系，举行了 1300 多次投资者和分析师电话会议以及线上会议。我司还就 ESG 事宜对投资者展开调研，并向董事会报告调研结果，

并调整力度和披露内容以回应收到的评论意见。我司就顶级供应商 ESG 合规性展开调研，而这将会成为未来每年进行的程序并将会影响我司的采购决策。

我司有多元化的员工组合，女性占员工总数的一半以上。我司高级管理层来自三个不同国家，我司董事会也由经验丰富的多元化团队组成。我司有两位女性董事，其中一位担任副董事长。

我司业务运行非常高效，且直接碳足迹较低，但我们知道在这方面仍可有更多作为。因此，在 2020 年，我司设定目标，在未来三年内将绝对、直接的碳排放、用电量和废物产量减少 5-10%，我司正朝着超越这些目标努力。我司亦通过抵销及向两个经认证项目（中国风电场及柬埔寨造林项目）购买碳额度来实现 100% 碳中和。

我们正在加速我们的数字化转型，年度“创新挑战赛”的获胜者是一个项目，该项目使用卫星数据收集和使用我们业务中的全球飞机运营信息，包括我们投资组合中飞机的具体动向，并且我们已经推出了该功能并正在使用定期收集数据。在这一年中，我们在数字化转型项目中投资了超过 250 万美元，以提高我们的业务效率和弹性。

我司正在加速数字化转型，以减少碳足迹并提高业务敏捷性和效率。2020 年开展的项目包括具增强功能的新租约管理系统以及可使我司更快上传有关飞机状况信息的移动飞机检查应用程序。我司年度“创新挑战赛”获胜项目是在我司业务开展过程中利用卫星数据收集及使用包括我司飞机组合特定活动在内的全球飞机运营信息，我司已推出该功能并定期使用有关数据。在这一年中，我司在数字化转型项目中投资超过 250 万美元，以提高业务效率和韧性。

展望未来，我司目前预定在 2021 年向客户交付 68 架飞机，如 Robert 所述，虽然我们预计会有制造延误，但我们也预计会有更多购机回租机会。我司正在致力于增添良好

及额外的资产负债表项目，且自 2021 年初以来，我司已宣布与靛蓝航空（Indigo Airlines）叙做八架空客 A320NEO 购机回租交易。

现在，请 Robert 作最后总结。

Robert Martin

2020 年对我司、我司所在行业及我司员工带来史无前例的挑战。新冠肺炎疫情将较原本预期维持更长时间，政府解除限制措施也不会同步进行也需要时间。但是，我司在 2023 年之前预定交付的新飞机均已出租，2021 年仅有 18 亿美元债务到期，公司还有超过 50 亿美元现金及未提取的已承诺信用额度，使公司在 2021 年处于有利地位。对订单簿的战略性及主动管理，加上高水平流动性，意味着我司已准备就绪等候复苏的到来。最后，谨此向我司利益相关者、董事及员工致谢，你们的勤勉和韧性协助公司在这最艰难时刻保持坚韧不拔和前瞻性。我司有行业领先的信用评级和大量备用流动资金，已准备好利用现有资产组合实现盈利及收益增长目标。

我司对行业、公司财务状况的回顾及前景报告完毕，现在将时间交回给 Tim。

Timothy Ross

谢谢，Robert。管理层的正式评论到此结束。接下来是问答时间，请每位参与者只提一个问题及一个跟进问题，除非有多余时间来回答更多的问题。

现在将电话会交回给操作人员进行问答环节。