



2021 中期业绩回顾

2021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.

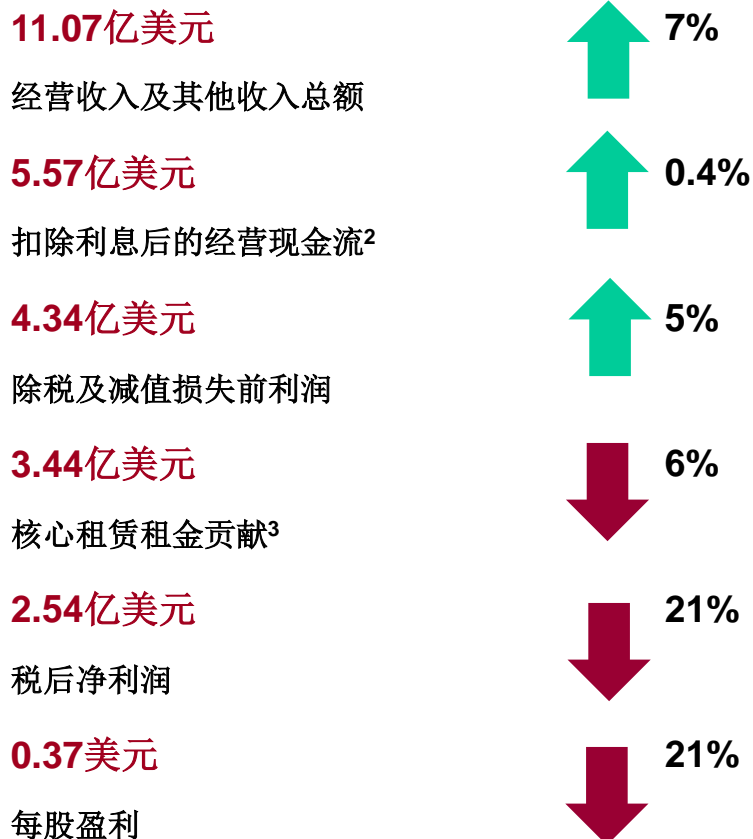
This document may contain “forward-looking statements”, which include all statements other than statements of historical facts, including, without limitation, any statements preceded by, followed by or that include the words “will”, “would”, “aim”, “aimed”, “will likely result”, “is likely”, “are likely”,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

2021年上半年总结

具挑战环境下的另一强劲表现

具韧性的核心业务¹



稳健的资产负债表⁴



每股中期股息



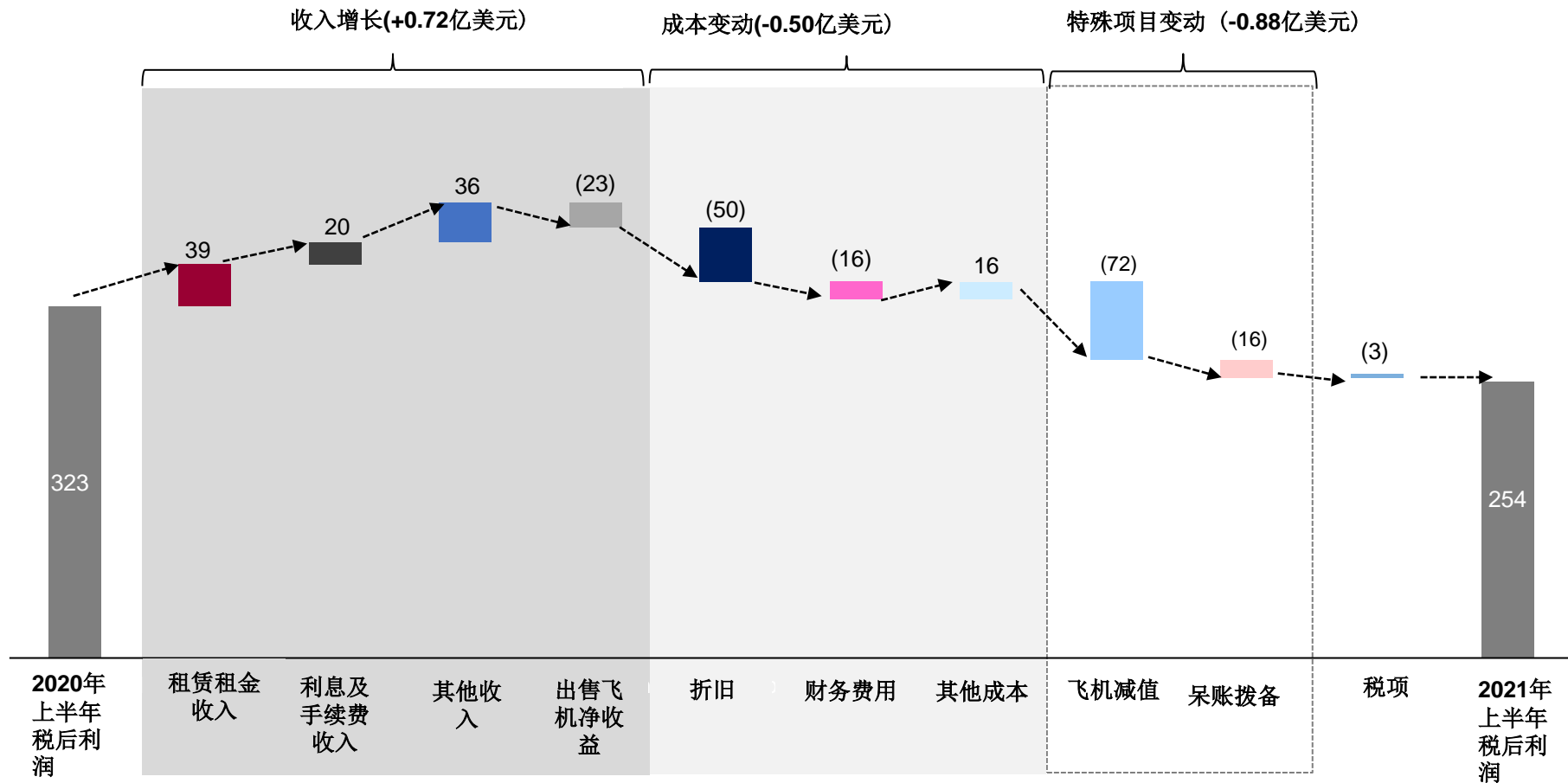
所有数据截至2021年6月30日

注:

- 与2020年首六个月相比的百分比变动
- 按经营活动所得现金流净额减去已付财务费用计算
- 按经营性租赁租金收入加融资租赁利息收入减去飞机折旧和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
- 与截至2020年12月31日止年度相比的百分比变动
- 将向于记录日期(即2021年10月4日)营业结束时已登记在册的股东支付
- 与2020年上半年支付的0.1398美元相比

2021年上半年税后净利润对比2020年上半年的变动

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



2021年上半年核心业务韧性十足

- 累计盈利超过50亿美元¹
- 喜迎上市五周年
 - 股东周年大会由新任董事长陈怀宇先生主持
 - 加入三名新董事：陈怀宇先生、王晓先生及魏晗光女士
- 2020年下半年以来盈利提升
 - 2021年上半年为2.54亿美元, 2020年下半年则为1.87亿美元
- 签订72项交易
 - 完成34架飞机交付²
 - 18架通过购机回租, 16架来自飞机制造商
 - 售出9架自有飞机及3架代管飞机
 - 签署26项租赁承诺
- 截至2021年6月末, 飞机总数达到536架
 - 包括377架自有飞机、37架代管飞机及122架订单飞机
 - 机队平均机龄为3.7年³
 - 平均剩余租期为8.1年³
 - 透过购机回租市场承诺采购8架空客A320NEO飞机
- 资产质量提升
 - 全球多元化客户群包括38个国家及地区的87家航空公司
 - 所交付的飞机全部为最新技术机型

尽管环境艰巨, 核心业务仍取得强劲表现

所有数据截至2021年6月30日

备注:

1. 自本公司于1993年成立以来
2. 包括6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



流动性充裕

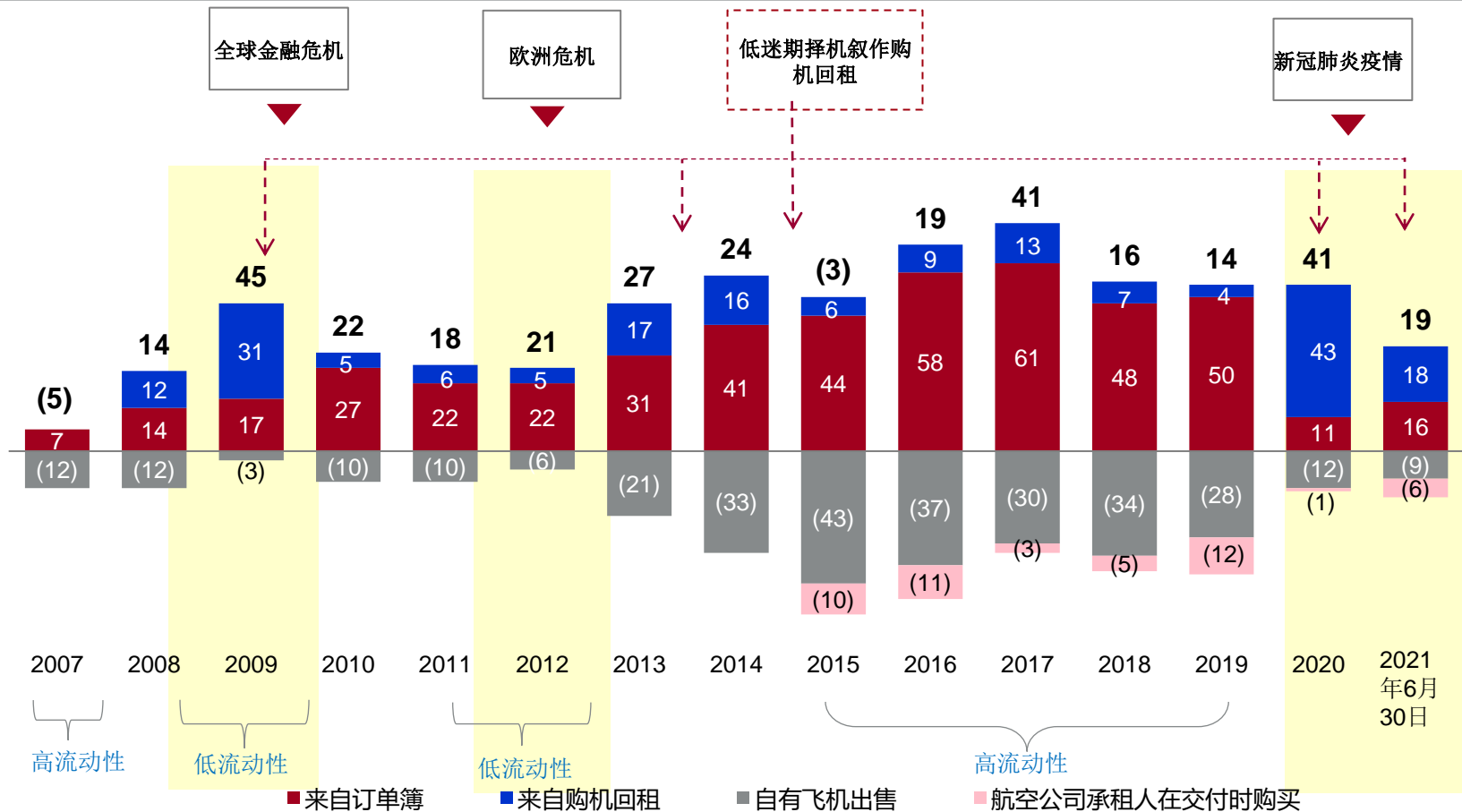
- 债务融资能力是本公司一项核心竞争力
 - 自2007年1月以来筹资超过360亿美元
 - 是自2012年9月以来总额最大的新加坡公司美元债券发行人
 - 2021年上半年筹集15亿美元债券及5亿美元银行贷款
 - 2021年上半年平均债务成本改善至2.9%
- 可用流动资金总额为58亿美元，令我们能够充分把握投资机遇
 - 54亿美元未动用信贷额度及4亿美元现金
- 维持强健的信用评级
 - 维持标普全球及惠誉授予的A-级信用评级
 - 标普全球将我司前景提升为“稳定”，惠誉维持“稳定”

继续获得定价具竞争力的流动资金来源

所有数据截至2021年6月30日，除非另有说明

我们如何投资

飞机交付、购买和出售数量



历经多个周期投资飞机

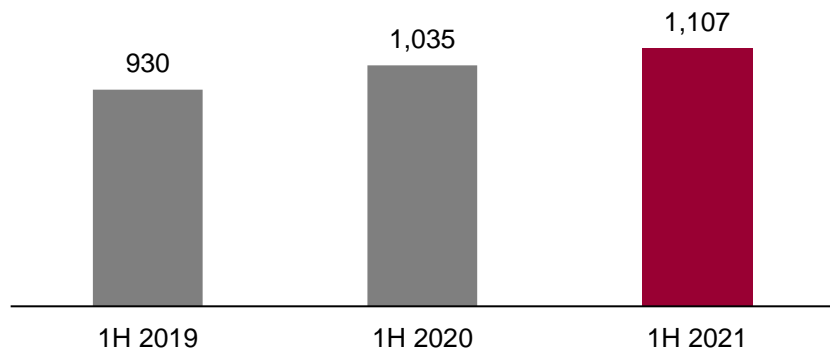
所有数据截至相关期末



艰难度况下业绩仍具韧性

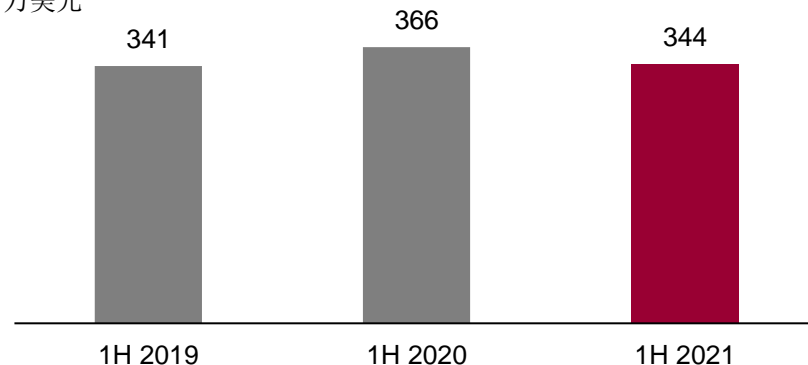
机队增长支撑经营收入增长

百万美元



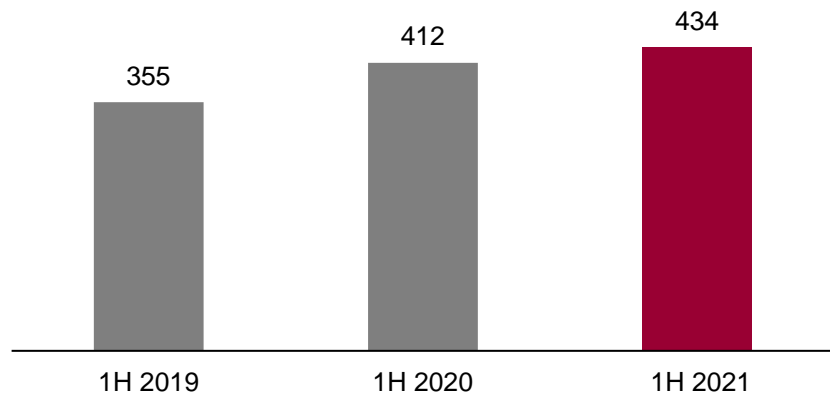
核心租赁租金贡献高²

百万美元



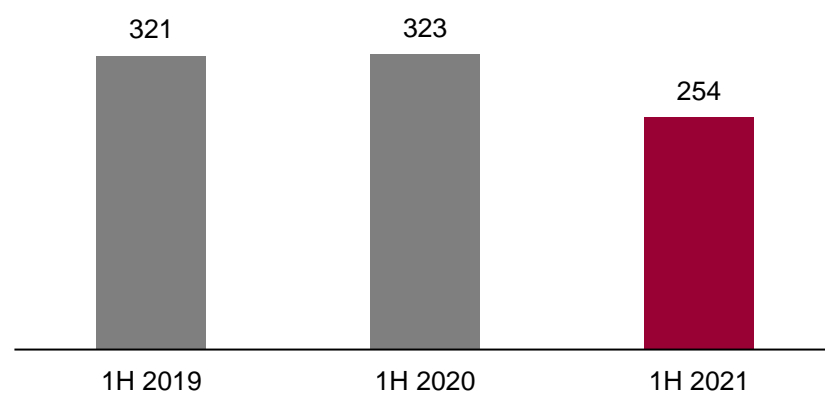
除税及减值损失前利润提升¹

百万美元



具韧性的税后净利润表现

百万美元



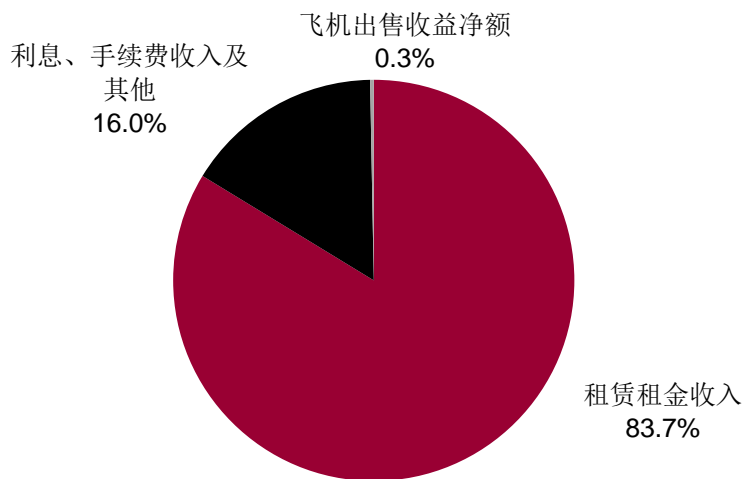
所有数据截至2021年6月30日

备注:

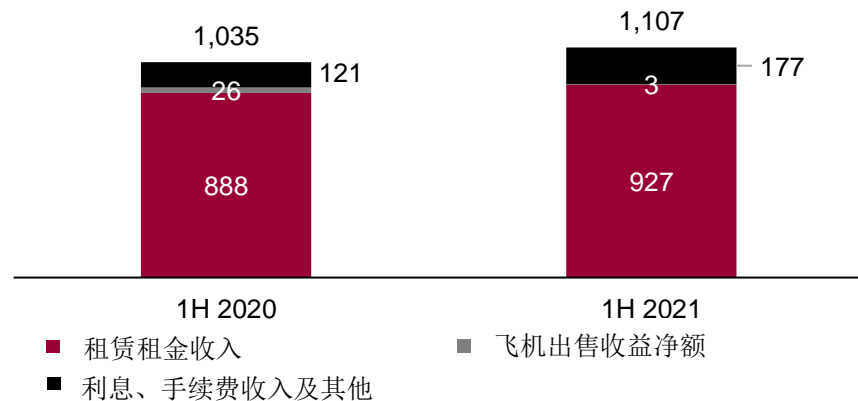
1. 减值损失包括飞机及金融资产减值
2. 按经营性租赁租金收入加融资租赁利息收入减去飞机折旧和分配予经营性租赁租金收入和融资租赁利息收入的财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本的摊销计算

租赁租金收入继续主导经营收入

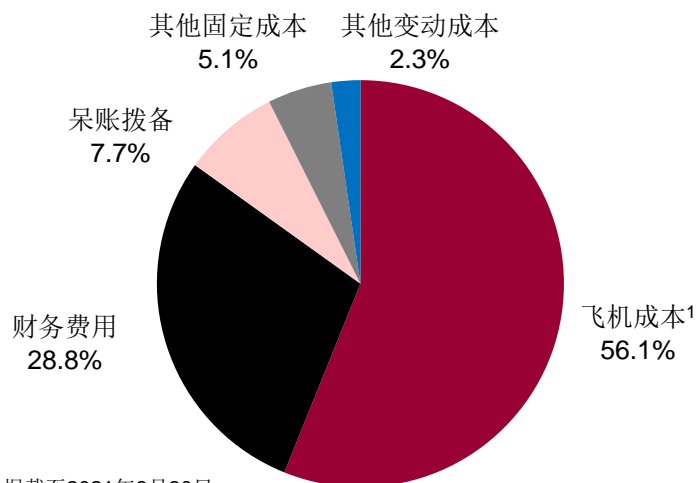
租赁租金收入在经营收入及其他收入总额中的占比持续保持在80%以上



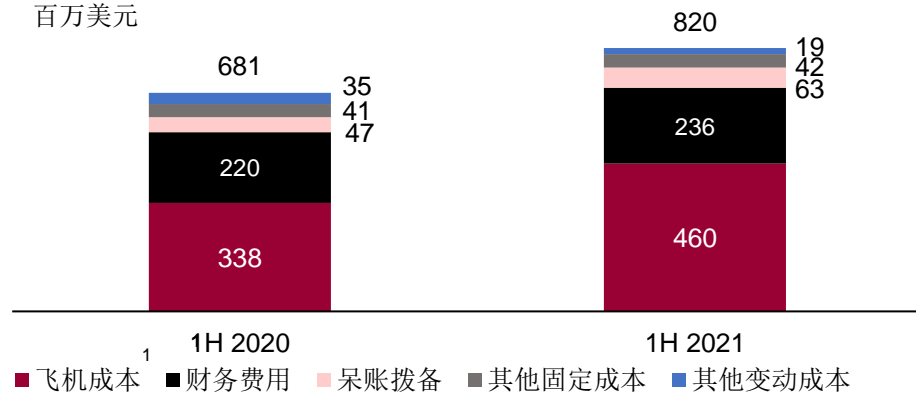
百万美元



飞机折旧加融资成本占总成本80%以上



百万美元



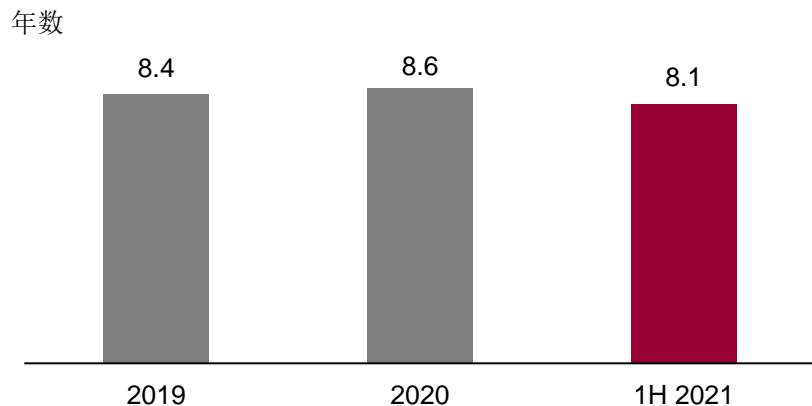
所有数据截至2021年6月30日

备注:

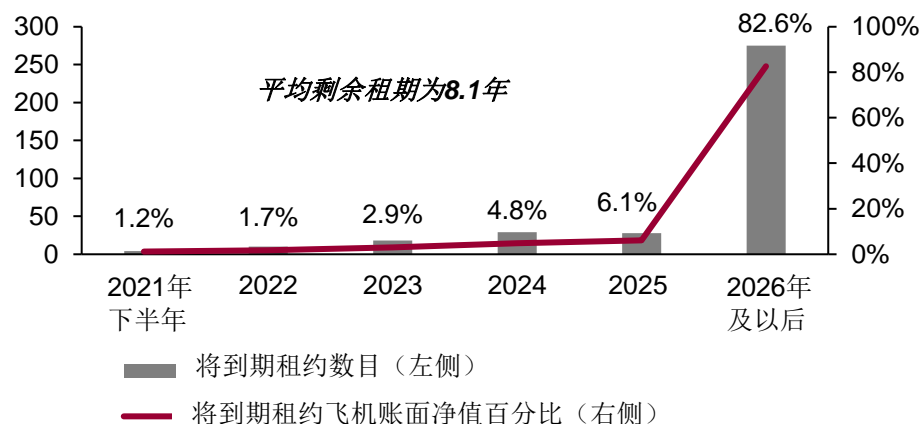
1. 指飞机折旧及减值

长期租赁提高经营收入可见度

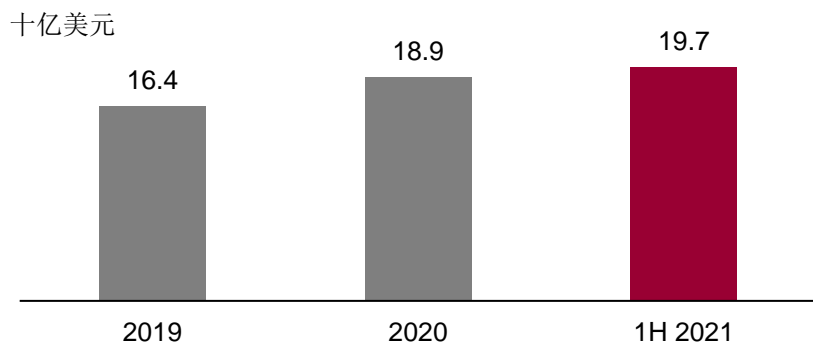
平均剩余租期长¹



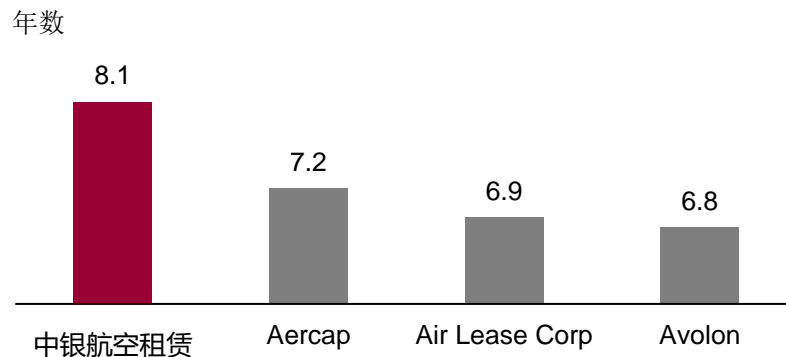
租赁到期日分布良好²



未来已承诺租赁收入高



领先业界的平均剩余租期³



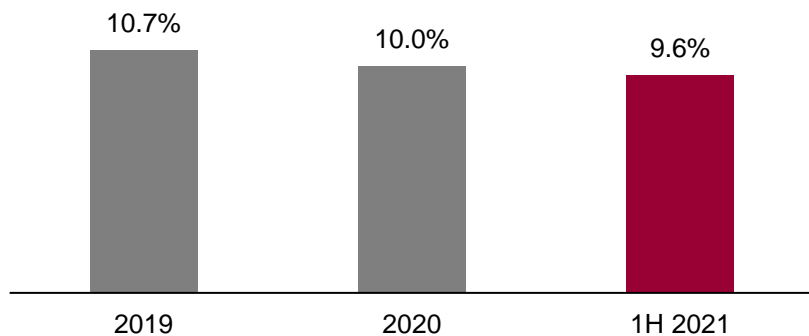
所有数据截至2021年6月30日

备注:

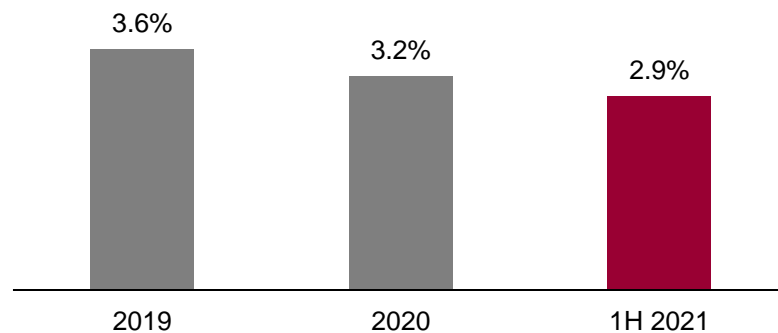
1. 以自有机队的账面净值(包括被分类为融资租赁的飞机)加权
2. 各历年内租约到期的自有飞机, 按账面净值加权, 不包括公司已签订出售或租赁承诺的飞机及脱租飞机)
3. 按2021年6月30日自有机队账面净值加权

新冠肺炎疫情影响下的利润率

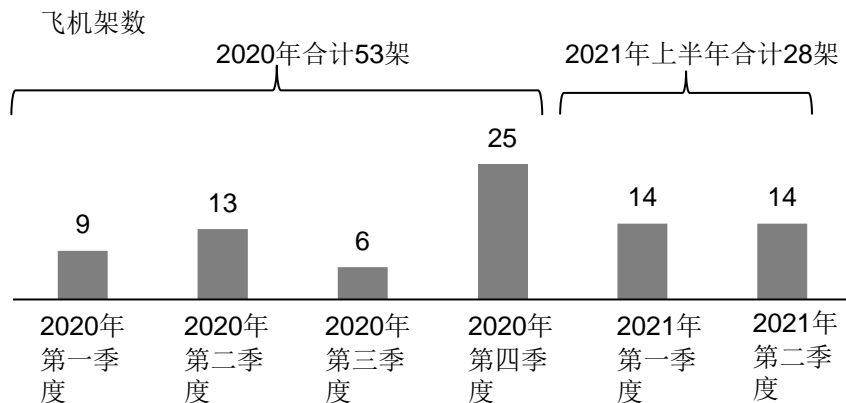
租费因素¹高达10%左右



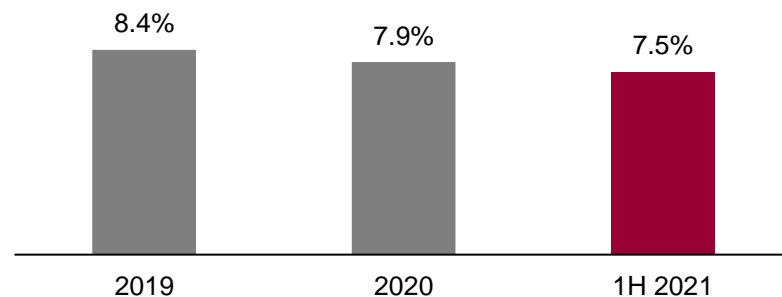
债务成本³下降



季度飞机交付量²



净租赁收益率⁴

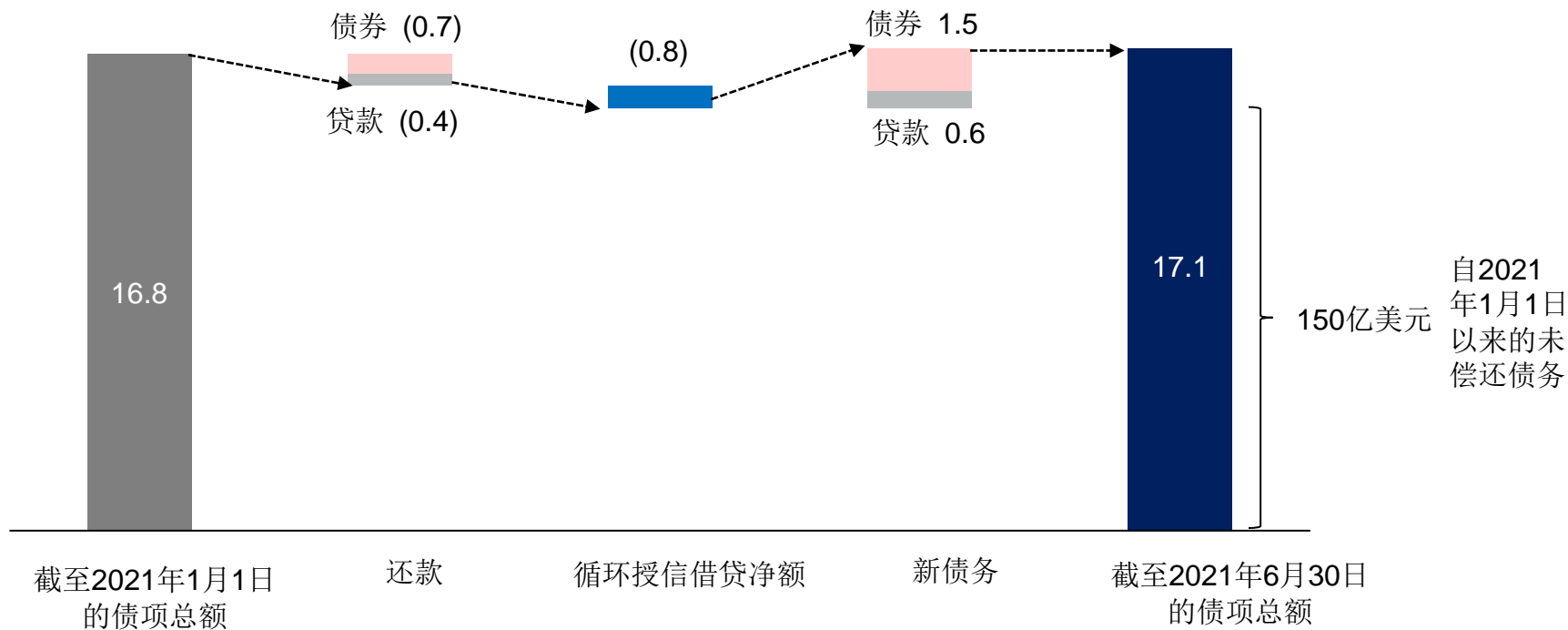


所有数据截至2021年6月30日

- 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%。2021年上半年租费因素按年化基准计算
 2. 不包括航空公司客户于交付时购买的飞机
 3. 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 (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。2021年上半年净租赁收益率按年化基准计算

债务结构稳定

十亿美元



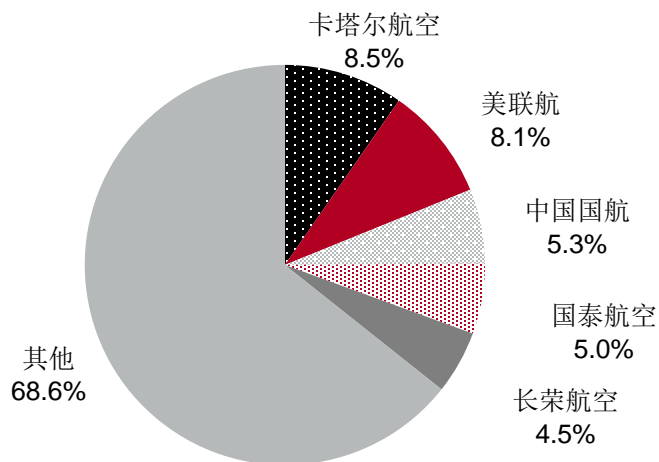
89%的债务自2021年1月1日以来保持不变，资本负债率为3.4:1

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

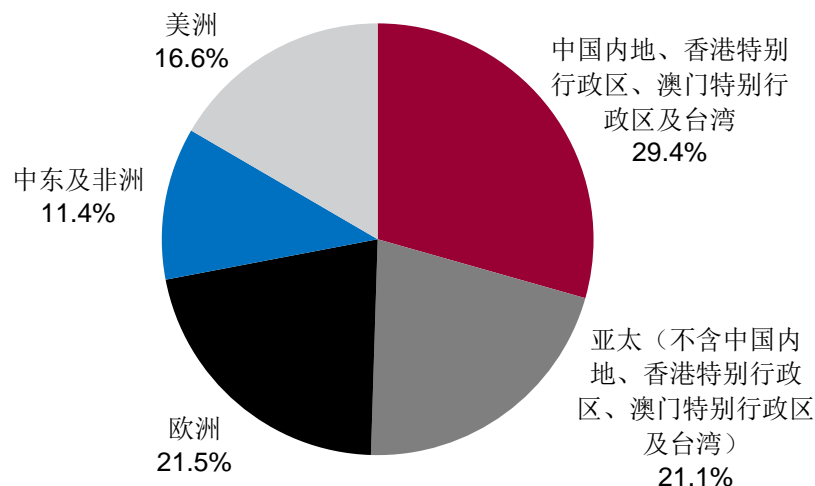


多样化全球租赁组合

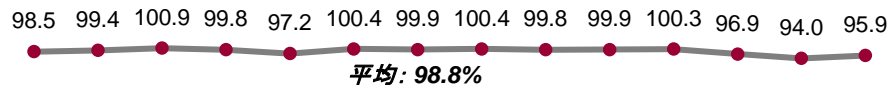
租赁组合的客户多样化^{1,2}



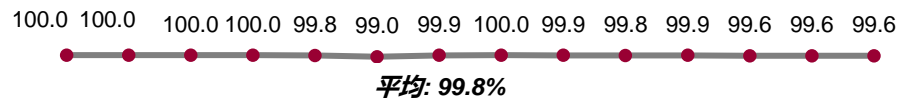
...及地域多样化不断提升^{1,3}



收款率 (%)



机队利用率 (%)⁴



所有数据截至2021年6月30日

备注

1. 基于2021年6月30日飞机账面净值（包括被分类为融资租赁的飞机，不包括脱租飞机）
2. 若干航空公司的百分比包括授予其附属航空公司，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. 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



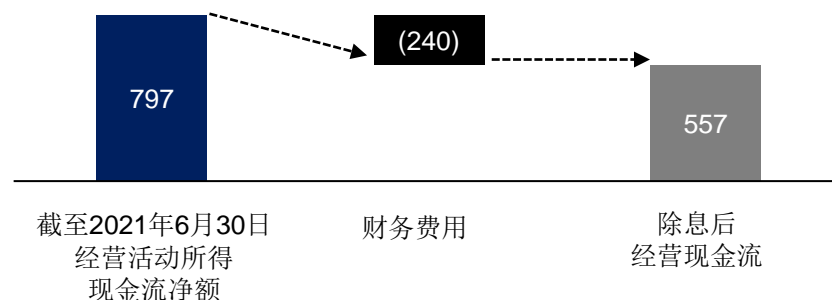
除息后经营现金流稳健

除息后经营现金流¹

- 尽管环境颇具挑战，与2020年上半年相比仍保持稳定
- 2020年及2021年上半年通过购机回租承诺购入额外85架飞机（其中39架于2020年底之前交付，17架于2021年6月底之前交付）将进一步提高现金流量
- 其余29架购机回租飞机将于2023年之前交付

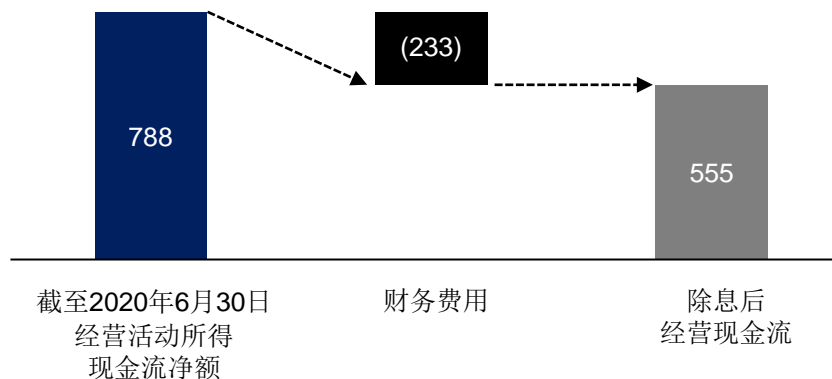
截至2021年6月30日止期间扣除利息后的经营现金流¹

百万美元



截至2020年6月30日止期间扣除利息后的经营现金流¹

百万美元



除息后经营现金流维持高水平

所有数据截至2021年6月30日

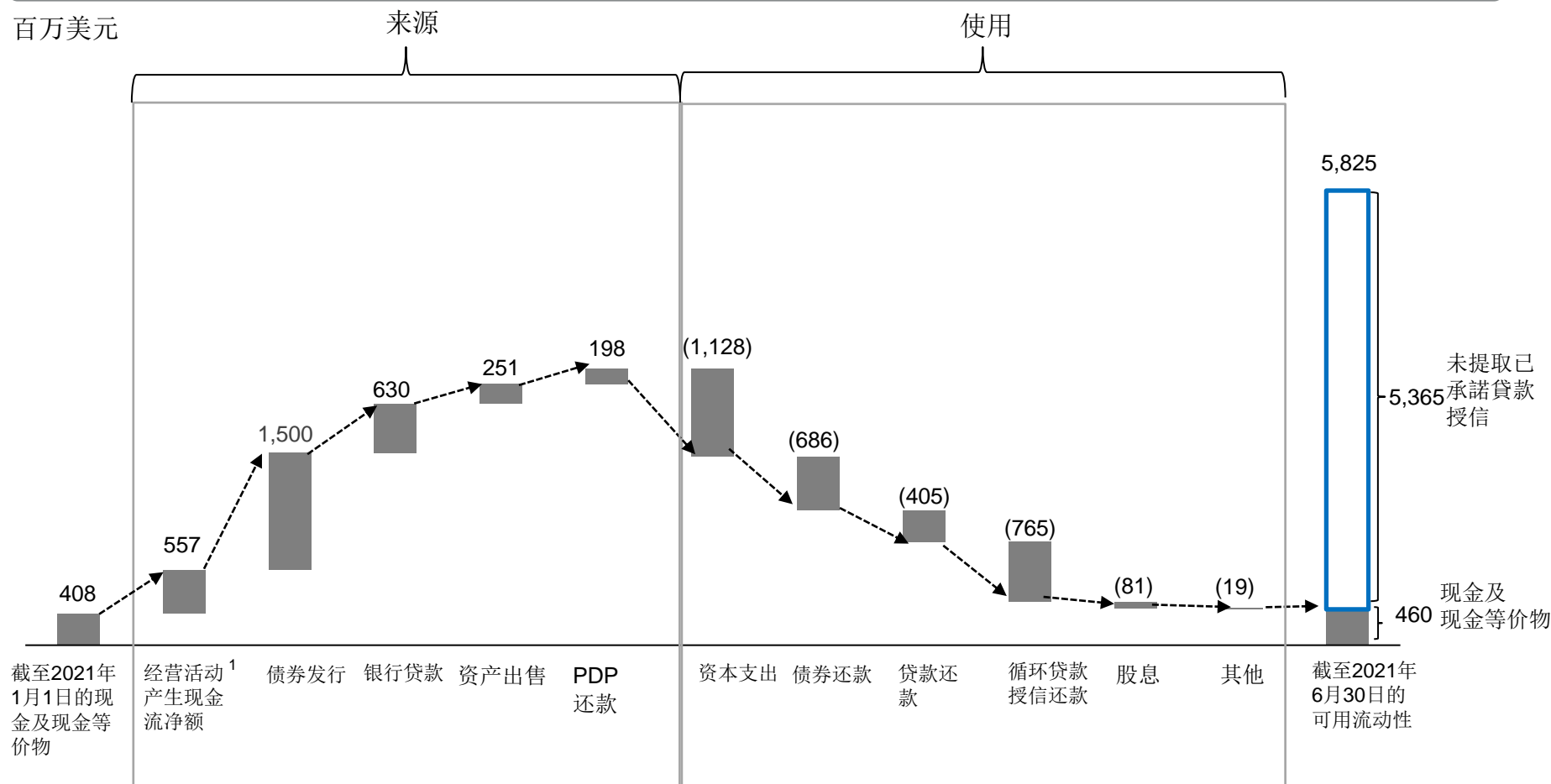
备注:

1. 按经营活动所得现金流净额减去已付财务费用计算

2021年上半年融资渠道多元化

现金来源及使用

百万美元



2021年上半年积极利用多元化资金来源

所有数据截至2021年6月30日

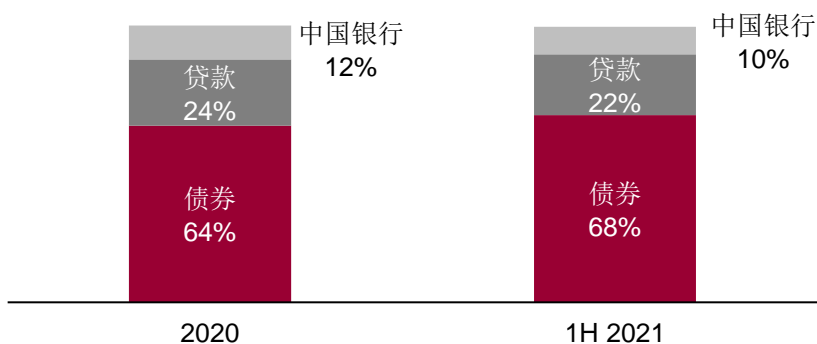
备注:

1. 按经营活动所得现金流净额减去已付财务费用计算



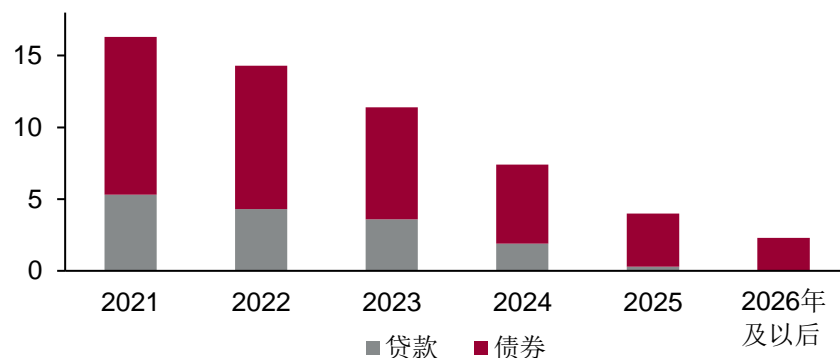
灵活的资金结构及充足的备用流动性

债务来源¹

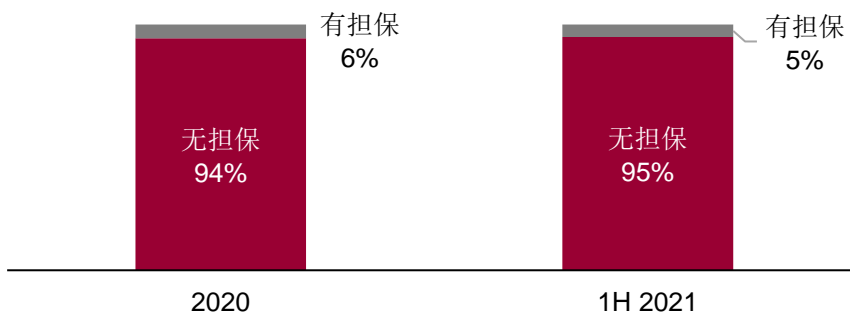


未偿还债务长期分摊

十亿美元

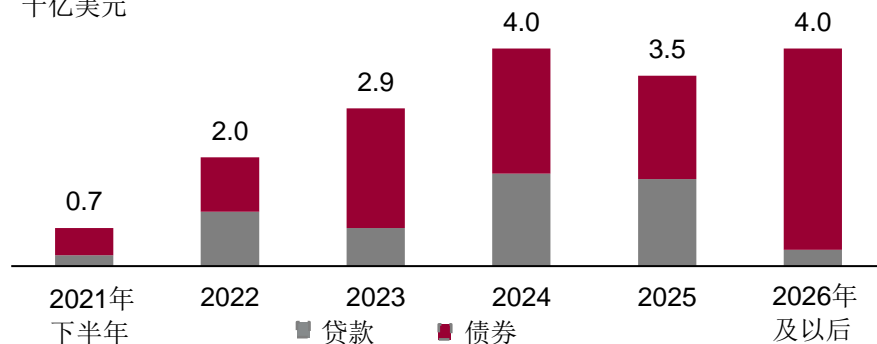


专注于无抵押资金



短期内到期债务有58亿美元可用流动资金担保

十亿美元



可用流动资金总额为58亿美元； 负债管理是一大强项

所有数据截至2021年6月30日，除非另有说明

备注：

1. 仅包含已提取债务



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	108	15	0	123
空客A320NEO系列	79	0	51	130
空客A330CEO 系列	12	1	0	13
空客A330NEO系列	4	0	2	6
空客A350系列	9	0	0	9
波音737NG系列	75	14	0	89
波音737 MAX系列	40	0	45	85
波音777-300ER	24	4	3	31
波音777-300	0	1	0	1
波音787系列	21	1	21	43
货机	5	1	0	6
总计	377	37	122	536

订单簿中的飞机全部为最新技术机型

所有数据截至2021年6月30日

备注:

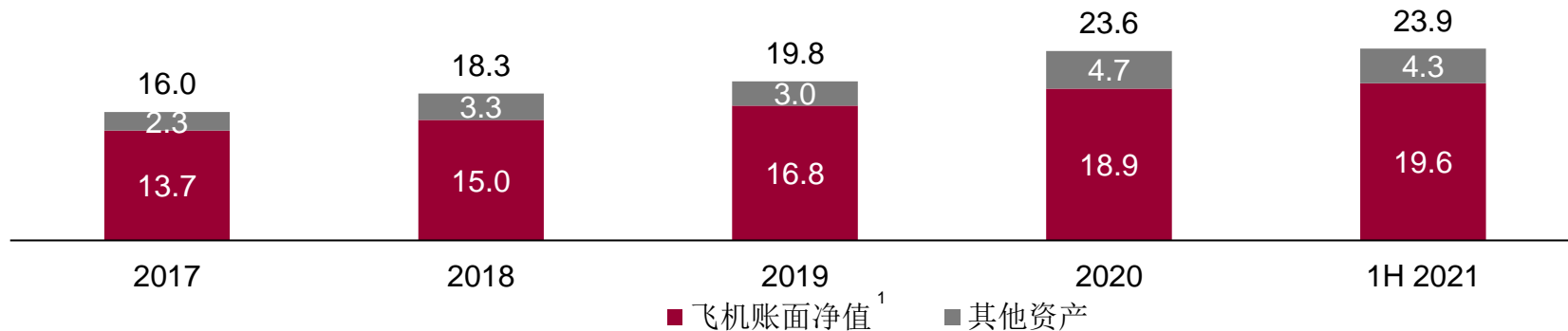
1. 包括所有飞机采购承诺, 含航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机



资产负债表及机队稳步增长

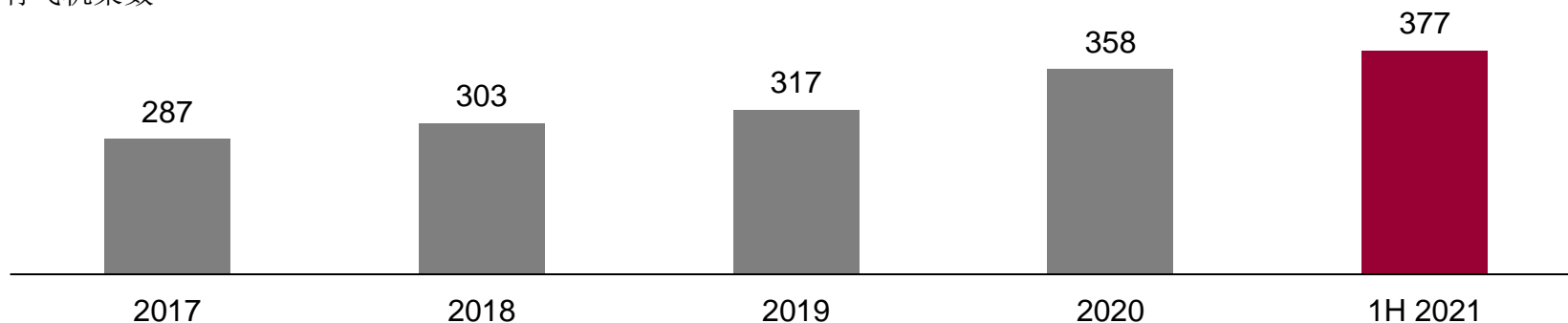
资产负债表不断增长

十亿美元



机队规模有序增长

自有飞机架数



200亿美元飞机资产为未来盈利提供平台

所有数据截至2021年6月30日

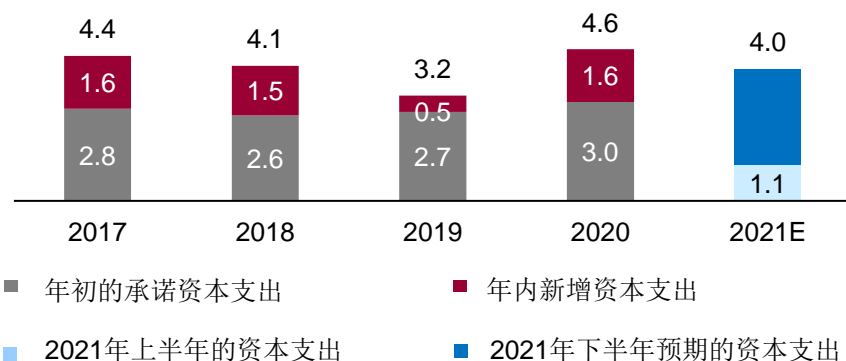
备注:

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

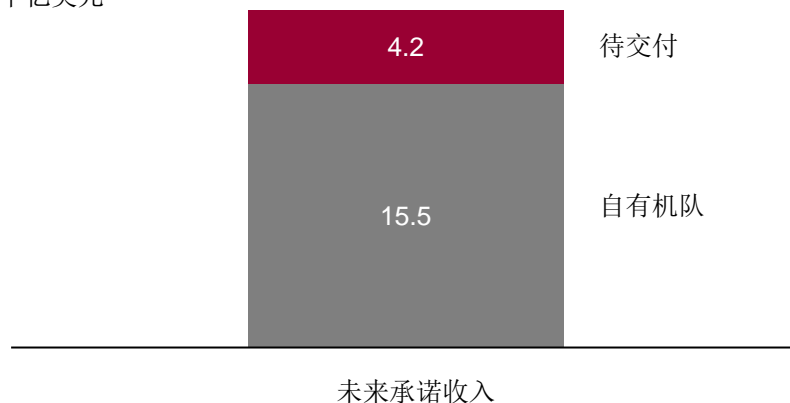
自首次公开发售起计年均资本支出超逾40亿美元

十亿美元



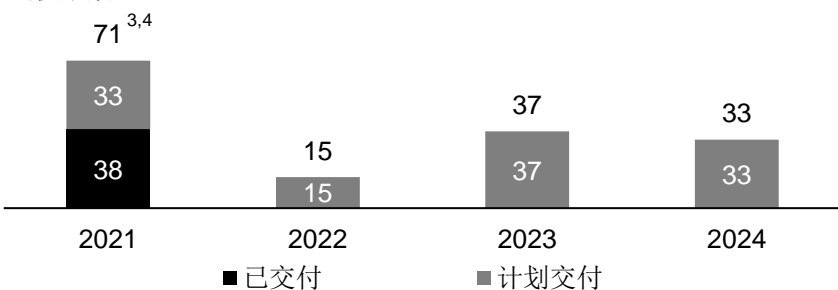
未来已承诺租赁收入高达200亿美元

十亿美元



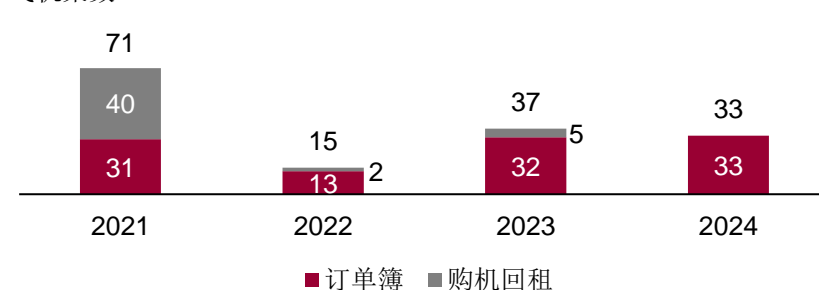
截至2021年8月19日的订单簿交付时间表^{1,2}

飞机架数



截至2021年8月19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2021年6月30日，除非另有说明

备注:

- 包括所有飞机采购承诺，含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
- 包括截至2021年8月19日（年初至今）已交付的38架飞机
- 包括11项航空公司客户于交付时有权购买相关飞机的承诺，其中6项已于2021年上半年行使购买权



总结

- 在充满挑战的环境中取得令人瞩目的上半年业绩
 - 上半年经营收入及其他收入总额创历史新高，达到11亿美元
 - 经营现金流（扣除已付利息后）为5.57亿美元，与2020年上半年相比保持稳定
 - 税后净利润为2.54亿美元
 - 中期股息派息率与过往年度保持不变
- 继续专注于可持续长期收益
 - 未来已承诺租赁收入达200亿美元
 - 订单簿中122架¹飞机提供未来资产负债表增长
 - 流动资金总额创新高达58亿美元，可用于支持飞机投资

时值上市五周年之际，累计盈利超过50亿美元

所有数据截至2021年6月30日，除非另有说明

备注：

1. 包括所有飞机采购承诺，含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Boullion 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%
- 2021年 ● 于6月1日喜迎上市五周年

总资产

十亿美元

- 1997年 ● >0.3
- 2000年 ● >1
- 2006年 ● >3
- 2009年 ● >5
- 2013年 ● >10
- 2017年 ● >15
- 2020年 ● >20
- 2021年6月30日 ● 23.9

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 239亿美元

- 飞机账面净值为196亿美元¹
- 414架自有及代管飞机
- 122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51亿美元

业绩行业领先

- 自2007年以来平均净资产收益率 (ROE) 约15%
- 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2021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. 包括所有购机承诺，含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



邓磊

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

- 31年银行业经验
- 分管风险管理、市场研究、董事会秘书及公司事务部门

- 30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

- 35年法务、航空金融及租赁业经验
- 分管采购、所有运营及相关部门

- 23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

31

30

35

23

25

极富经验的高级管理团队

所有数据截至2021年8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**890**架，总价值约**510**亿美元
- 租赁 已执行超过**1080**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**360**亿美元

- 出售 出售超过**380**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**57**架飞机，覆盖**17**个司法辖区

除非另有说明，所有数据自成立以来截至2021年6月30日

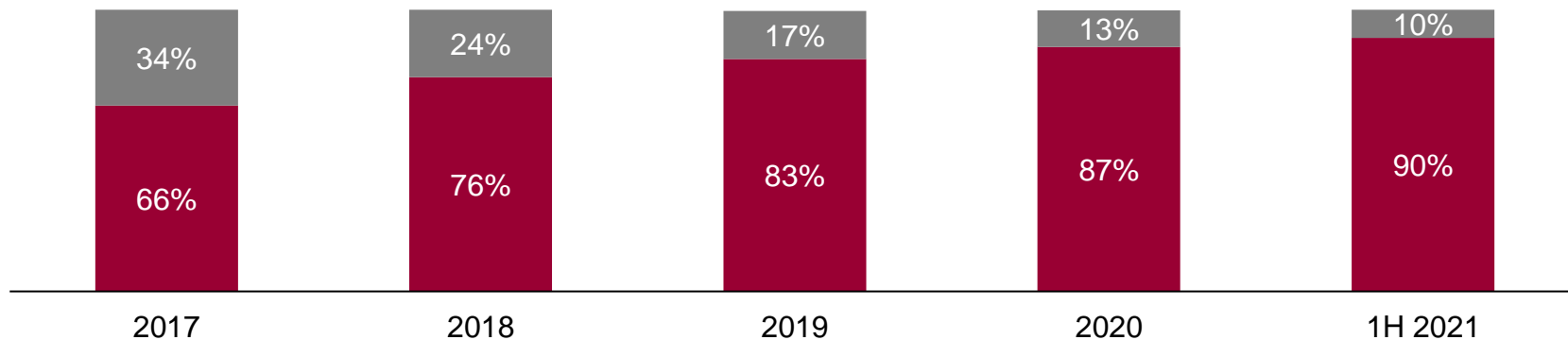
备注:

1. 包括强制收回和商定的提前返还

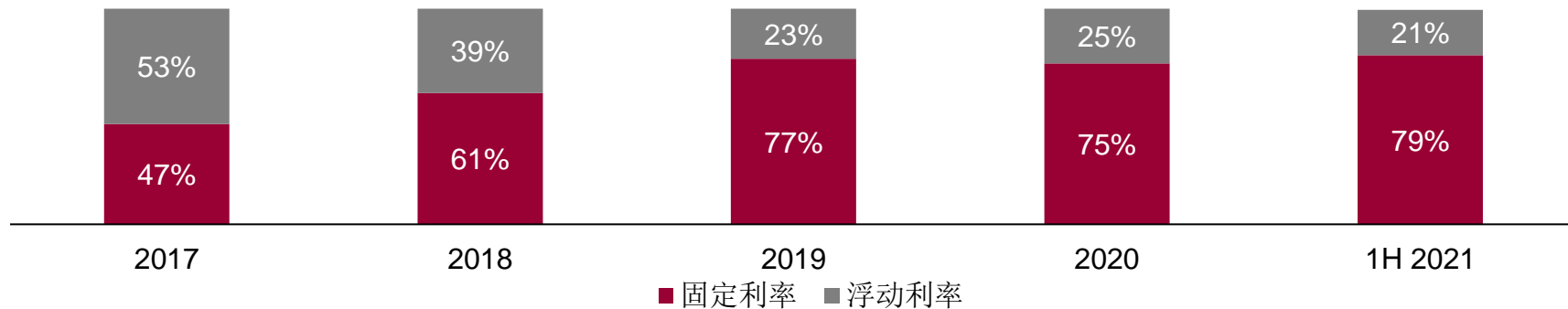
固定利率租约及债务比例上升

固定利率租约比例稳定上升¹

按账面净值计算



固定利率债务比例上升²

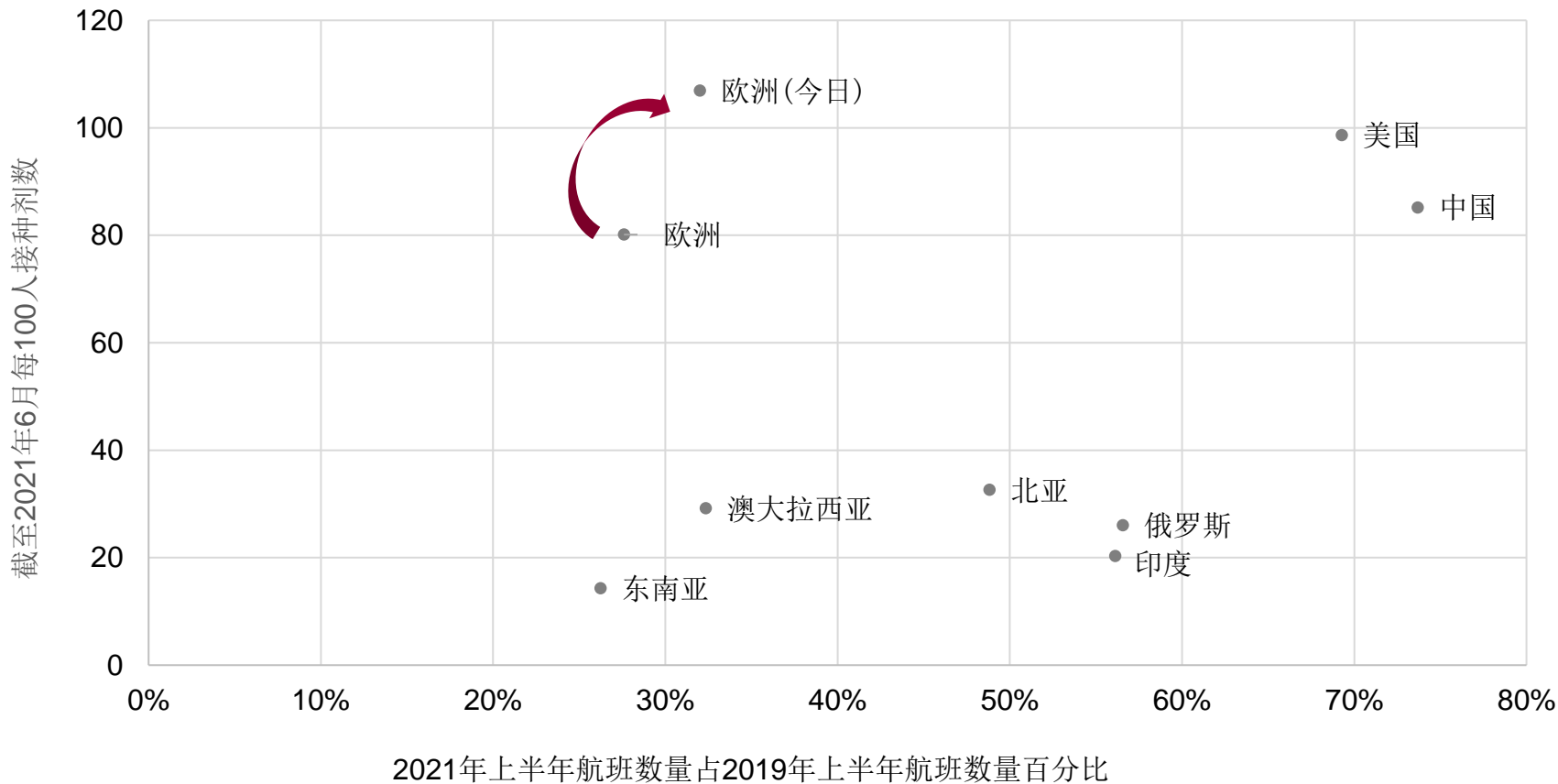


所有数据截至2021年6月30日

备注:

1. 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)
2. 固定利率债务包括转换成固定利率负债的浮动利率债务

疫苗接种率推动航空公司航班表恢复

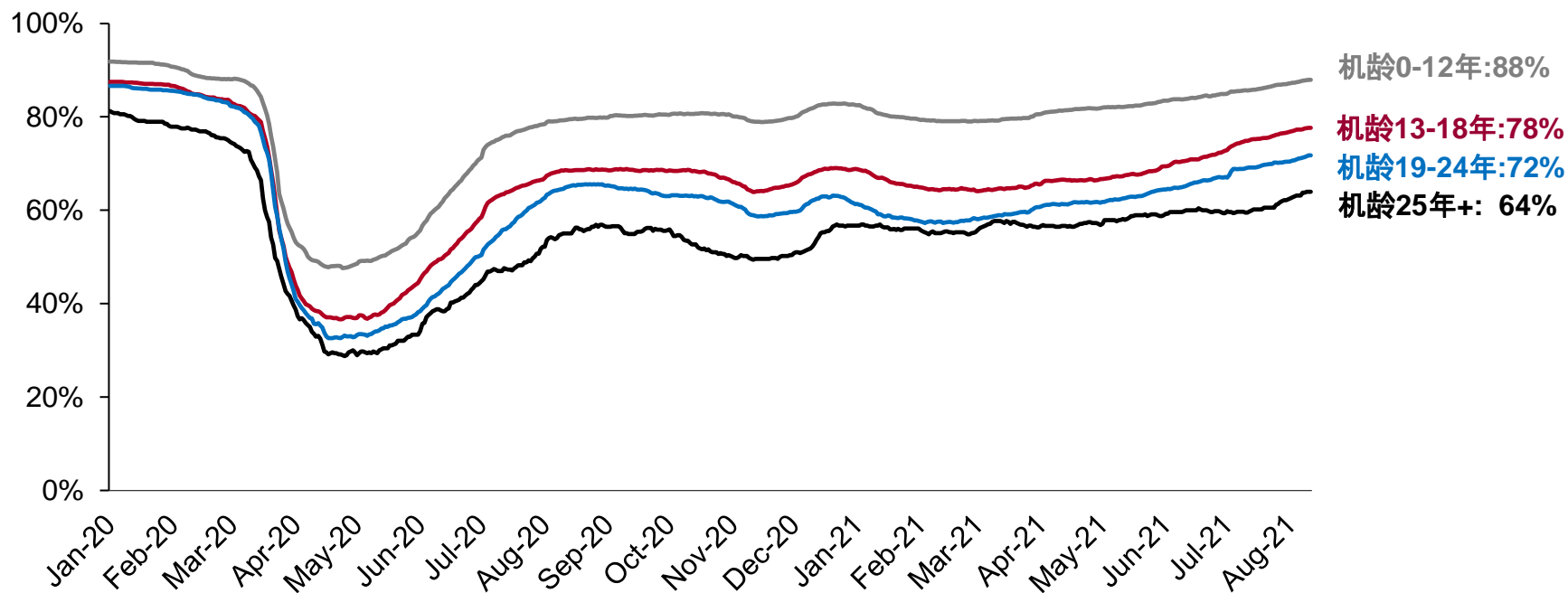


美国及中国的运力已恢复至接近新冠疫情前水平

所有数据截至2021年6月30日，除非另有说明
资料来源：中银航空租赁分析

低龄窄体飞机的使用率上升

2020年1月1日 - 2021年8月11日



国内及短途航线恢复推动窄体飞机需求

资料来源: Cirium fleet data、中银航空租赁分析





www.bocaviation.com