



2021 全年业绩回顾

2022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.

2021 全年概况

2021年表现具韧性

核心业务提升¹

总经营收入及其他收入		6%
21.83亿美元		
核心租赁租金贡献 ²		3%
6.96亿美元		
税前利润		13%
6.39亿美元		
税后净利润		10%
5.61亿美元		
每股盈利		10%
0.81美元		

资产负债表强健¹

总资产		1%
239亿美元		
总可用流动性		18%
60亿美元		
总权益		10%
53亿美元		
每股净资产		10%
7.59美元		

每股总股息增长

年度派息率		稳定 ¹
35%		
每股总股息 ³		10% ⁴
0.2831美元		

所有数据截至2021年12月31日

备注:

1. 与2020全年或截至2020年12月31日比较
2. 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的摊销计算
3. 包括向于2021年10月4日营业结束时登记在册的股东支付的每股0.1098美元中期股息。每股0.1733美元的末期股息将支付予于记录日期（2022年6月17日）营业结束时登记在册的股东
4. 与2020年财年的0.2571美元比较

成功应对充满挑战的一年

- 28年来累计盈利达55亿美元¹
 - 向股东支付超过10亿美元股息
- 2021年盈利提升
 - 经营收入破纪录达22亿美元
 - 税后净利润上升10%至5.61亿美元
- 2021年底流动性达到创纪录的60亿美元
 - 筹集35亿美元新融资
 - 收款率从94%升至97%
 - 除息后经营现金流稳健，为13亿美元
- 资产质量改善
 - 完成52架最新技术飞机交付²
 - 售出26架自有飞机及代管飞机
 - 机队平均机龄为3.9年³
 - 平均剩余租期为8.3年³
- 维持标普全球及惠誉授予的A- 级信用评级
 - 标普全球将公司前景从“负面”调升为“稳定”
 - 惠誉对公司的前景维持“稳定”
- 2021年上半年任命新董事长陈怀宇先生以及两名新的非执行董事王晓先生和魏晗光女士

2021年核心业务表现强劲

所有数据截至2021年12月31日

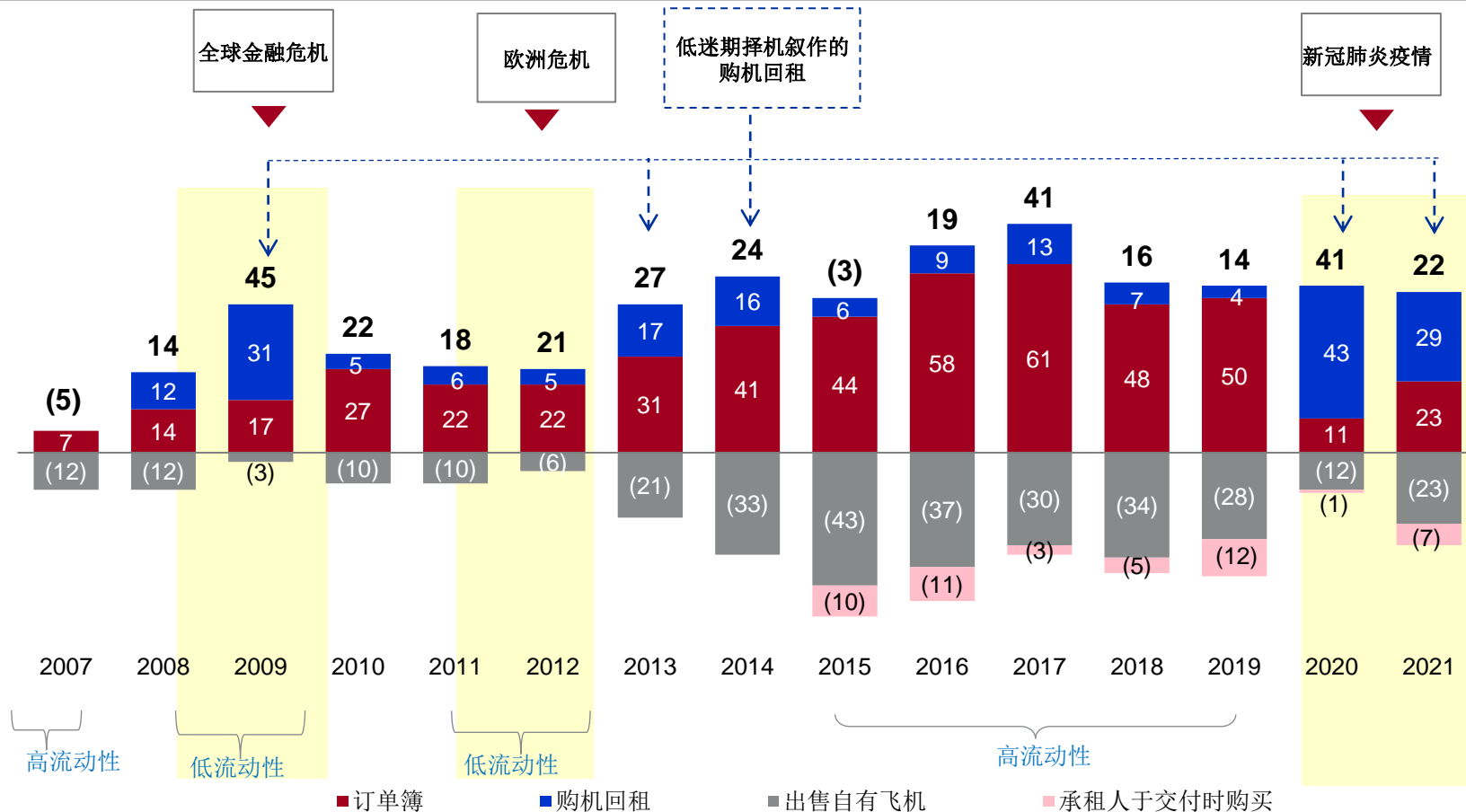
备注：

1. 自公司于1993年成立至今
2. 包括7架由航空公司客户于交付时购买的飞机
3. 经自有机队（包括被分类为融资租赁的飞机）账面净值加权



我们如何投资

飞机交付、购买和出售数量



历经多个周期进行飞机投资

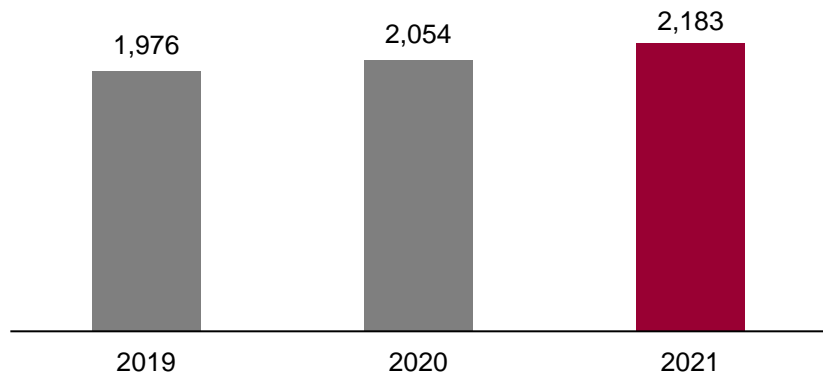
所有数据截至相关期末



艰难市况下的韧性表现

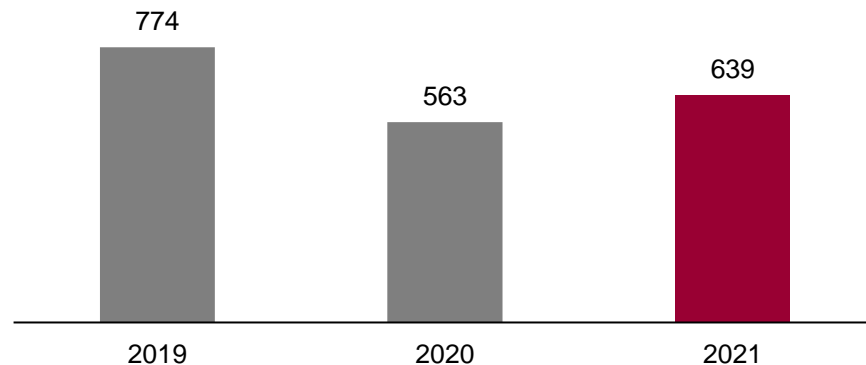
机队增长支撑经营收入增长

百万美元



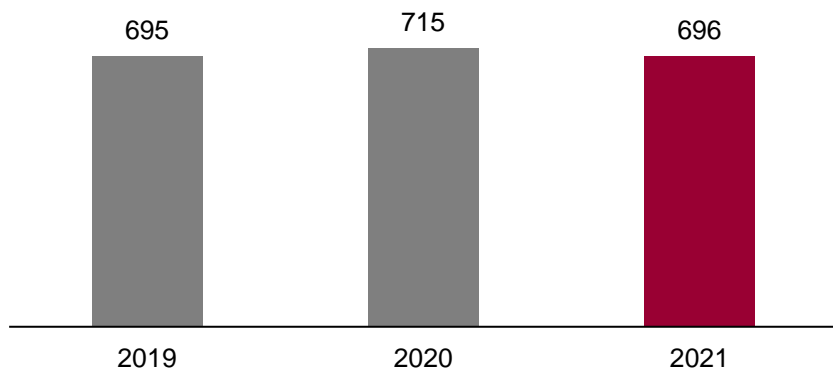
税前利润增长

百万美元



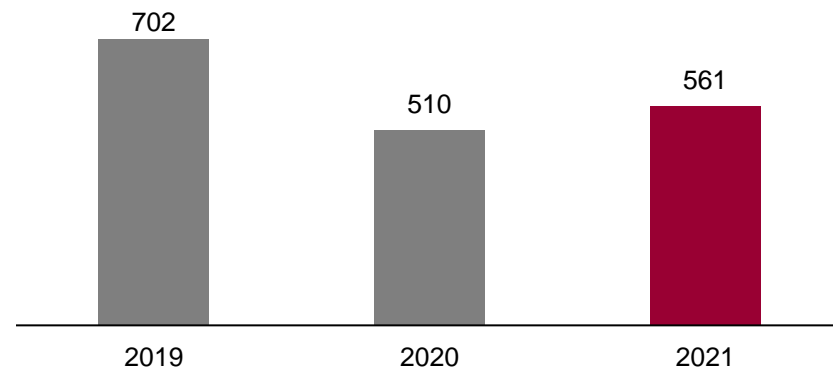
核心租赁租金贡献持续保持高位¹

百万美元



税后净利润增加

百万美元



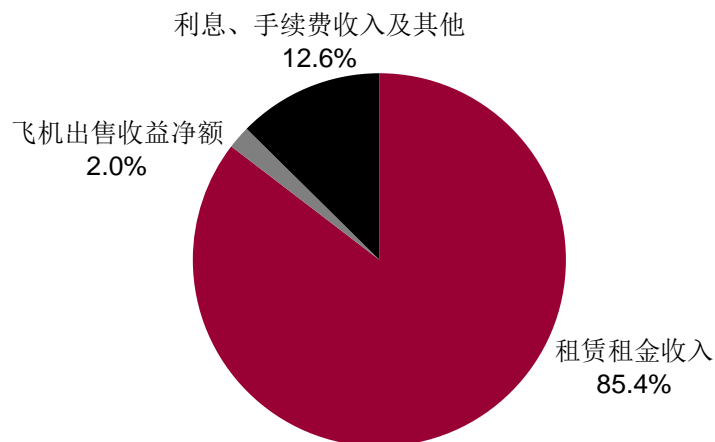
所有数据截至2021年12月31日

备注:

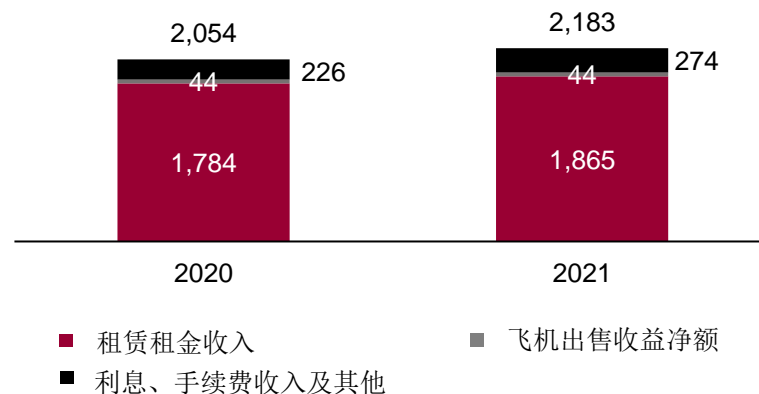
1. 按租赁租金收入减去飞机折旧和分配予租赁租金收入的财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本的摊销计算

租赁租金收入继续主导经营收入

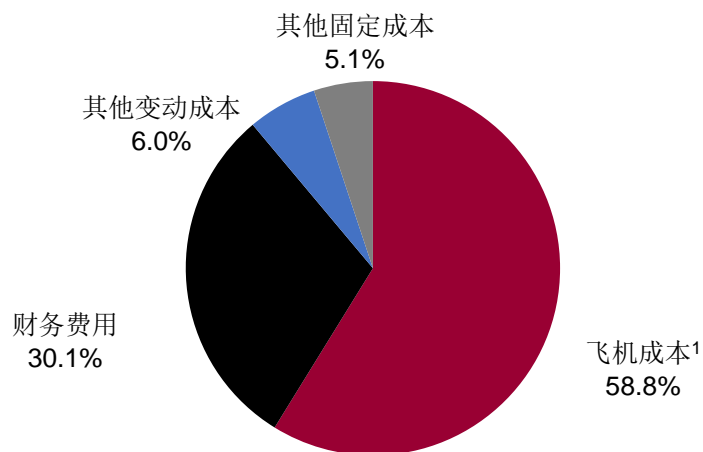
租赁租金收入在经营收入及其他收入总额中的占比持续保持在85%以上



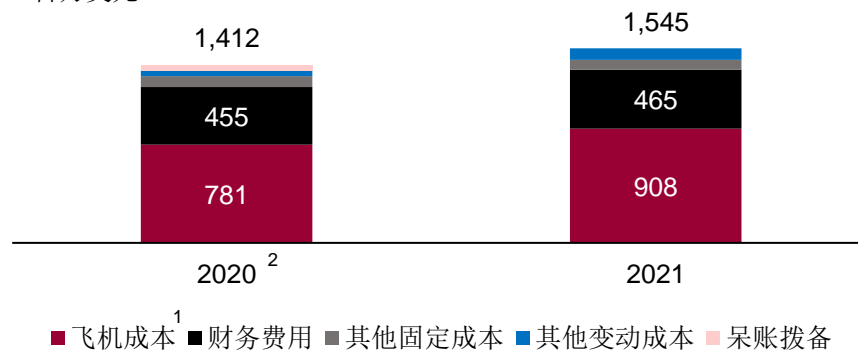
百万美元



飞机折旧与融资成本为核心成本



百万美元



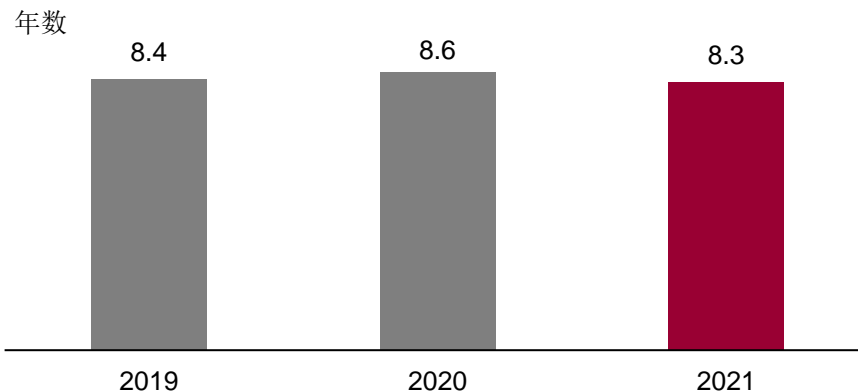
所有数据截至2021年12月31日

备注:

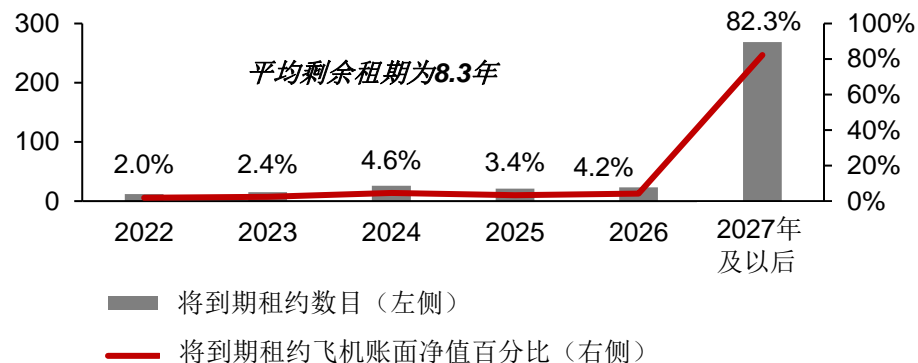
- 指飞机折旧及减值费用
- 不包括权益工具投资损失

长期租赁提高经营收入可见度

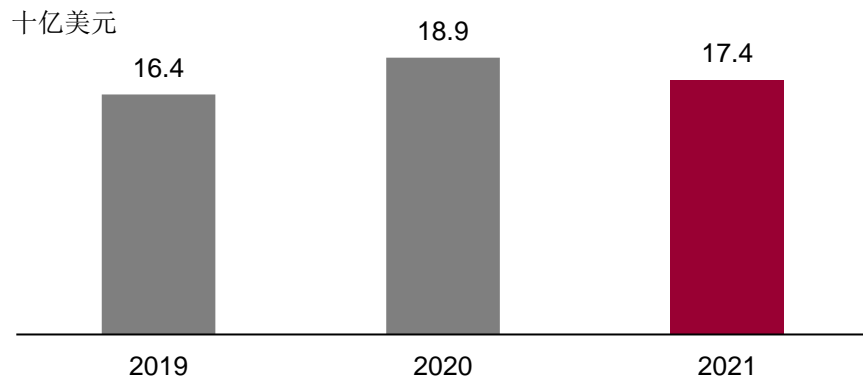
平均剩余租期长¹



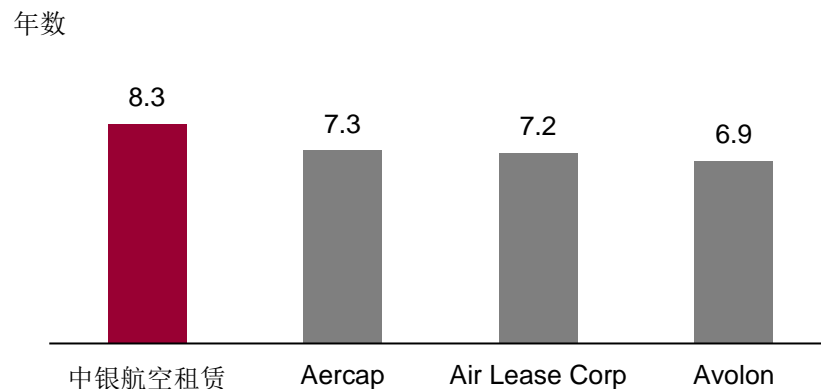
计划租赁到期日分布良好²



未来已承诺租赁收入高



领先业界的平均剩余租期³



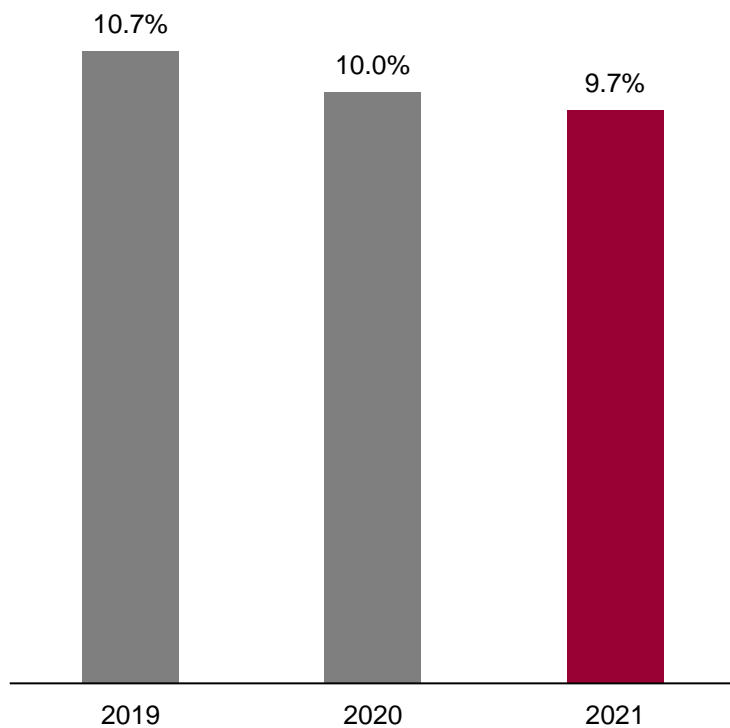
所有数据截至2021年12月31日

- 备注:
1. 经自有机队 (包括被分类为融资租赁的飞机) 账面净值加权
 2. 各日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. 分别经截至2021年12月31日 (中银航空租赁、Air Lease、Avolon) 和截至2021年9月30日 (Aercap) 自有机队账面净值加权

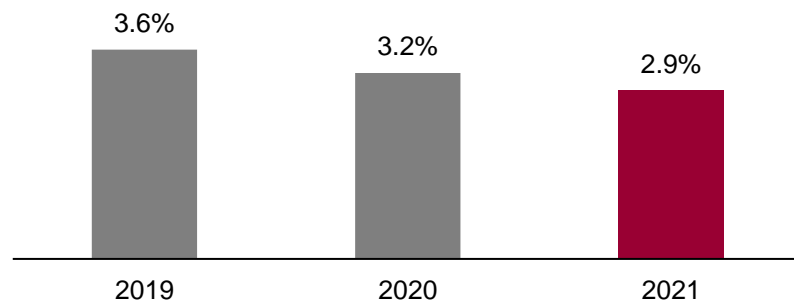


租赁收益率反映市场环境

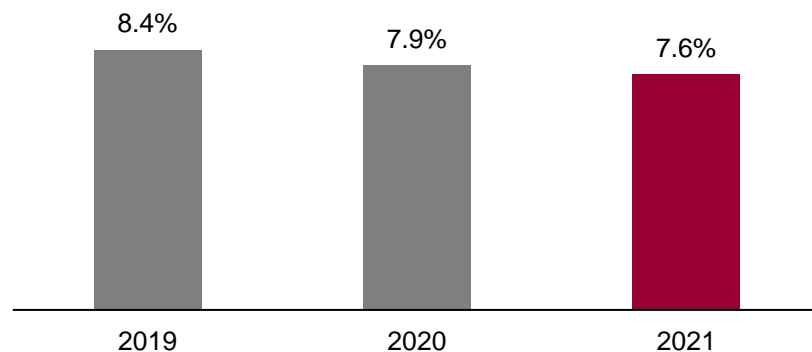
租费因素¹高达10%左右



债务成本²下降



净租赁收益率³下降



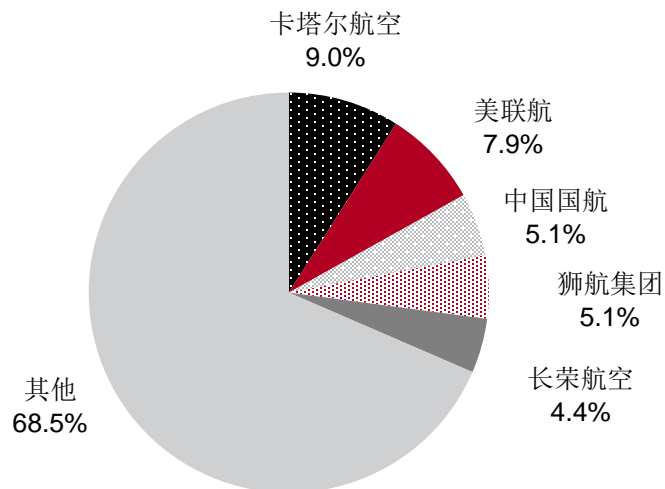
所有数据截至2021年12月31日

备注:

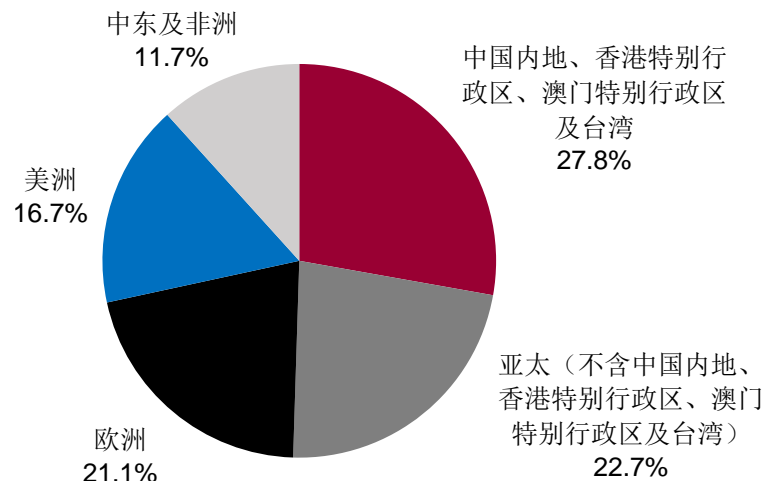
1. 计算方式为: 经营性租赁租金收入除以飞机平均账面净值再乘以100%
2. 计算方式为: 财务费用和资本化利息之和, 除以平均债项总额。债项总额包括贷款及借贷(经递延债务发行成本、公允价值及中期票据的重新估值和折价/溢价调整前)
3. 计算方式为: 经营性租赁租金收入减去分配予经营性租赁租金收入的财务费用, 再除以平均飞机账面净值(包括持作待售飞机)

多样化全球租赁组合

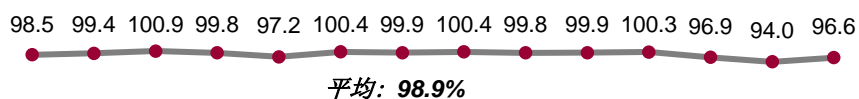
租赁组合的客户多样化^{1,2}



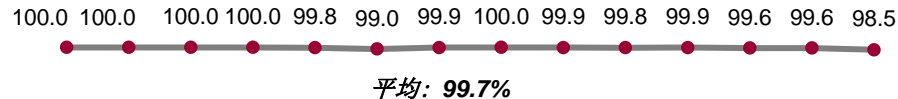
...及地域多样化不断提升^{1,3}



收款率 (%)



机队利用率 (%)⁴



2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021

2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021

所有数据截至2021年12月31日

备注

1. 基于截至2021年12月31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. 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



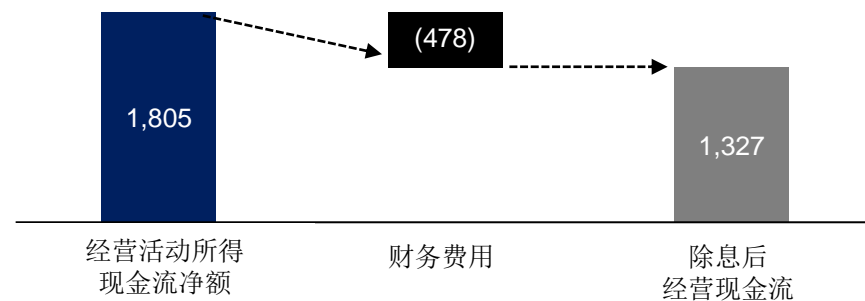
除息后经营现金流

除息后经营现金流¹

- 经营现金流超过13亿美元；尽管环境充满挑战，但与2020年相若
- 2022年收款力度大将进一步提升现金流
- 2022年预计将交付36架飞机²

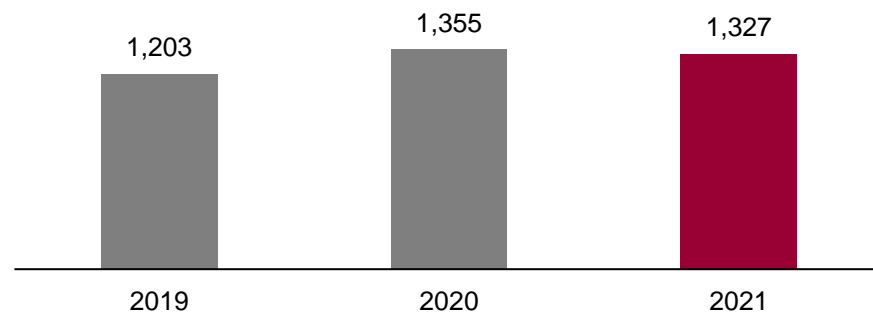
2021财年除息后经营现金流¹

百万美元



除息后经营现金流一直保持高位¹

百万美元



2021年除息后经营现金流继续保持稳定

所有数据截至2021年12月31日

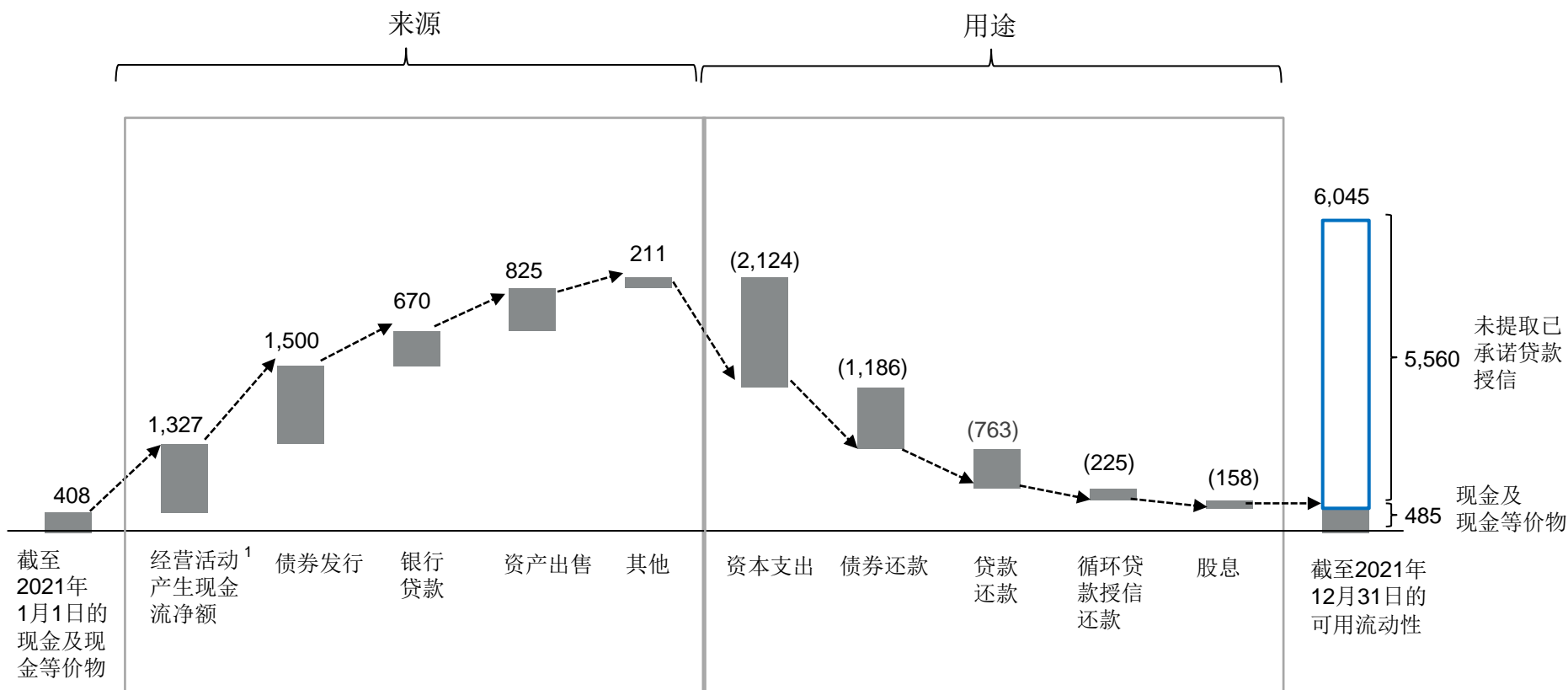
备注:

1. 按经营活动所得现金流净额减去已付财务费用计算
2. 包括2022年前三个月期间交付的2架飞机

2021年融资渠道多元化

现金来源及用途

百万美元



60亿美元已承诺可用流动性

所有数据截至2021年12月31日

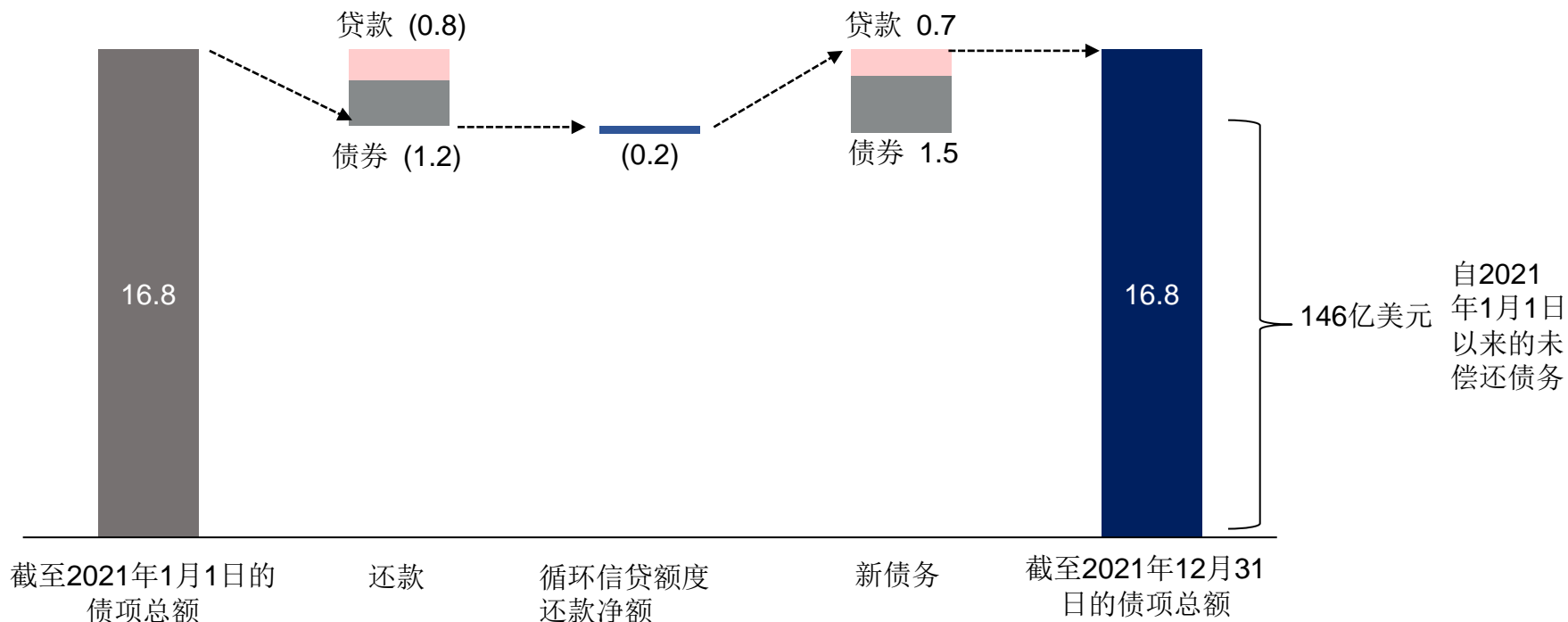
备注:

1. 按经营活动所得现金流净额减去已付财务费用计算



债务结构稳定

十亿美元

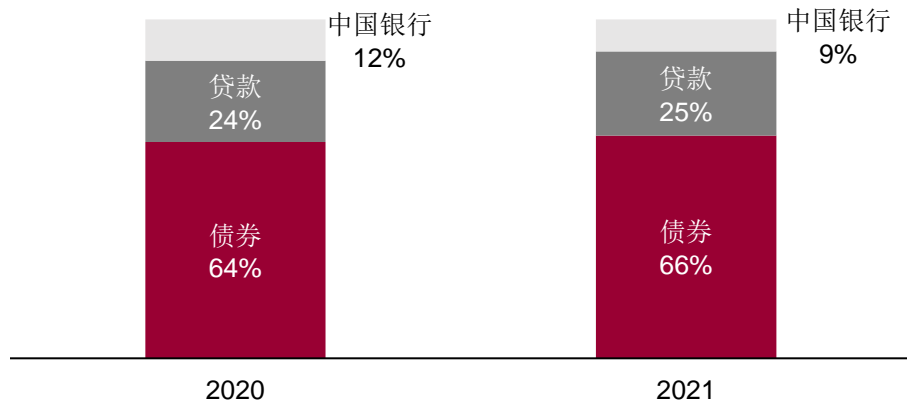


87%的债务自2021年1月1日以来无变化，债务权益比至2021年末降至3.2:1

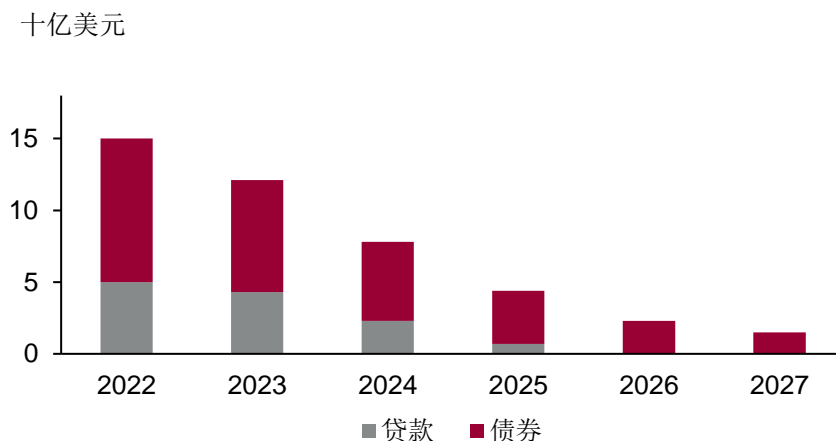
由于四舍五入，所呈列数字的加总可能不完全等同于所示总数

灵活的资金结构及充足的备用流动性

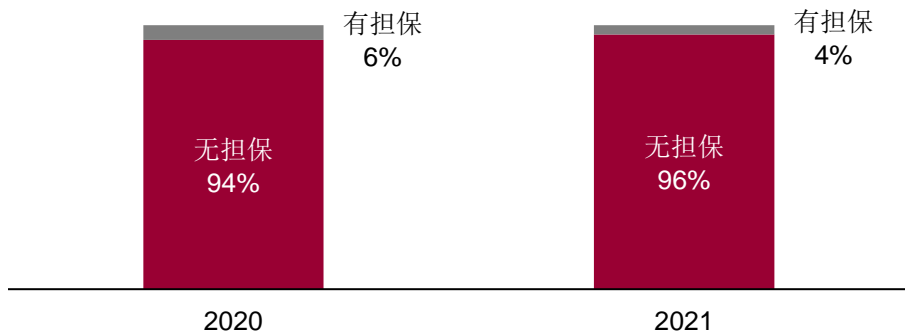
债务来源¹



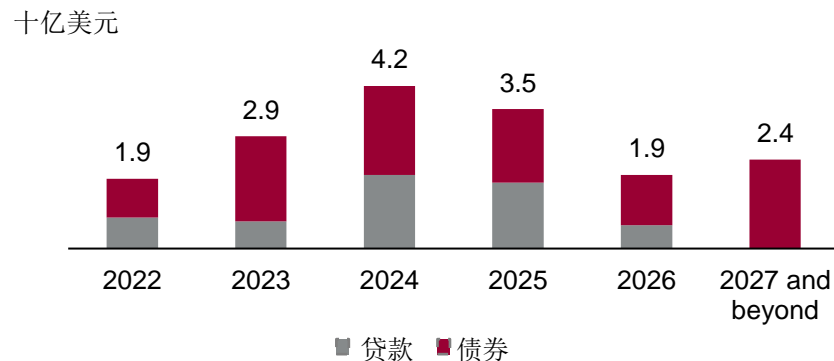
未偿债务长期摊销



无担保资金增加



60亿美元可用流动性足以支付近期内到期债务



负债管理是一大强项

所有数据截至2021年12月31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	102	15	0	117
空客A320NEO系列	91	0	35	126
空客A330CEO 系列	10	1	0	11
空客A330NEO系列	6	0	0	6
空客A350系列	9	0	0	9
波音737NG系列	72	14	0	86
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	380	37	104	521

订单飞机均为最新技术机型

有数据截至2021年12月31日

备注:

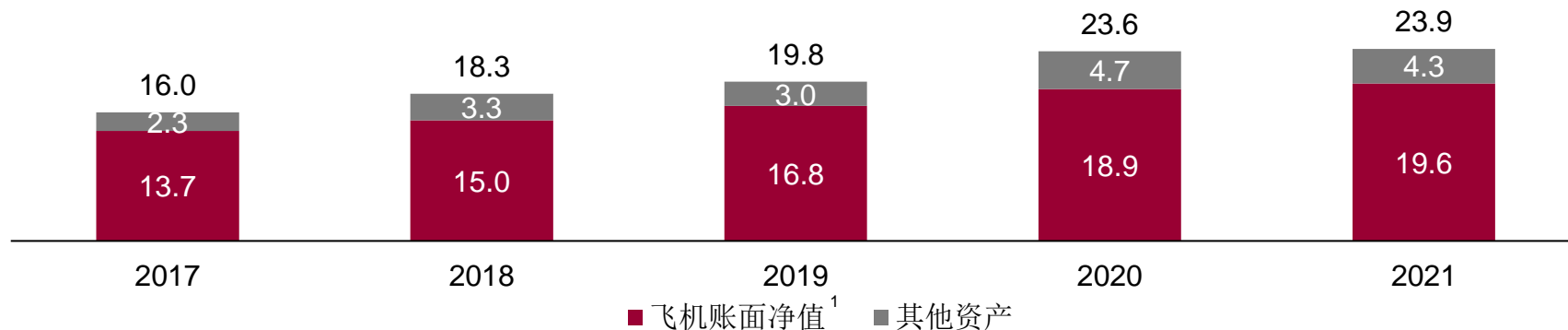
1. 包括所有飞机采购承诺, 含航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机



资产负债表及机队稳步增长

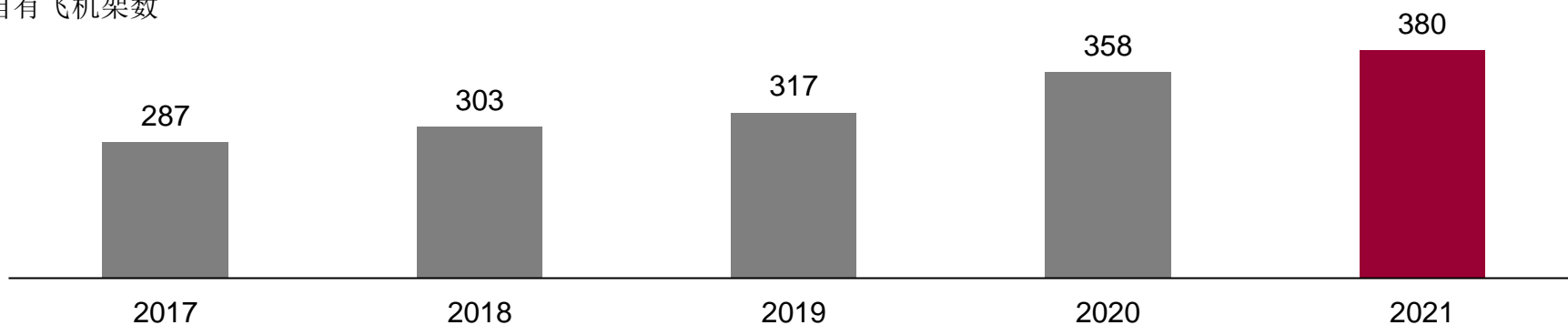
资产负债表不断增长

十亿美元



机队规模有序增长

自有飞机架数



200亿美元飞机资产加上长期租约助力未来盈利

所有数据截至2021年12月31日

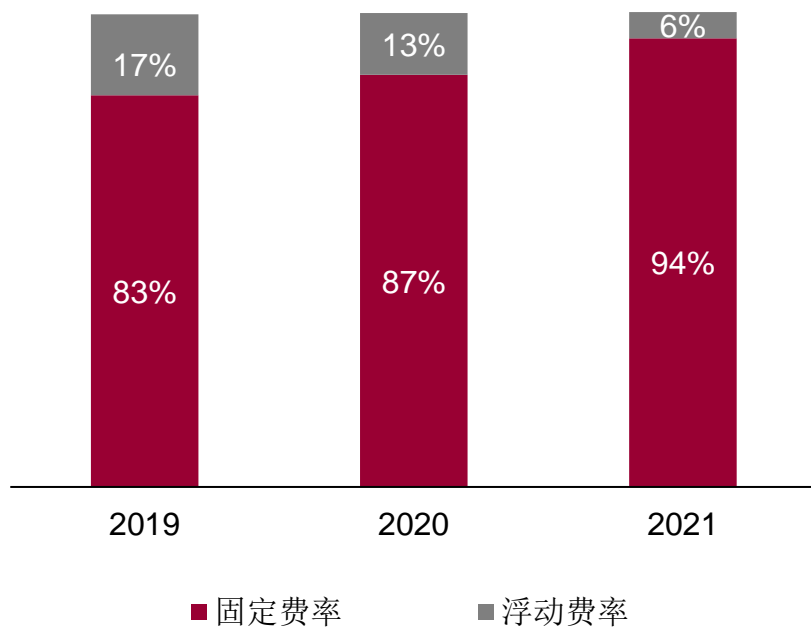
备注:

1. 不包括被分类为融资租赁的飞机

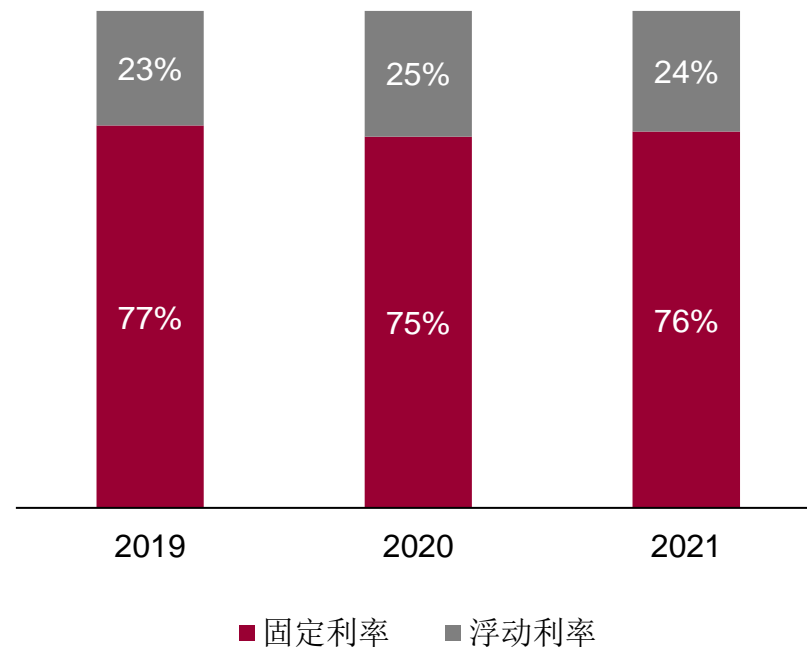
固定费率租约及固定利率债务占比高

固定费率租约比例稳定上升¹

按账面净值



固定利率债务比例保持稳定²



所有数据截至2021年12月31日

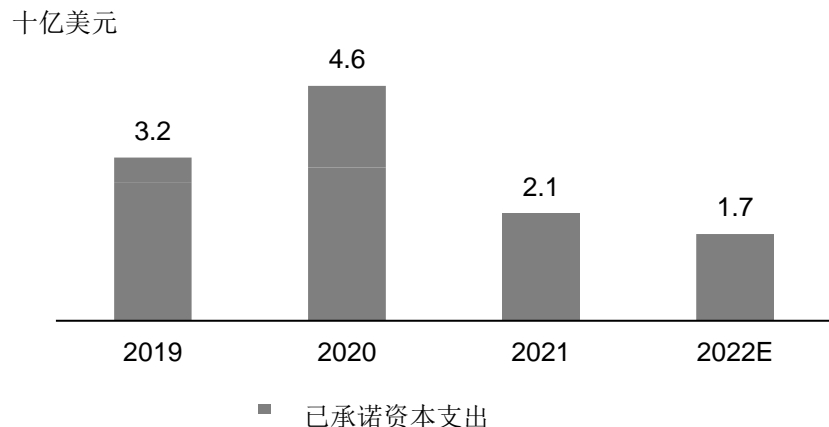
备注:

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)

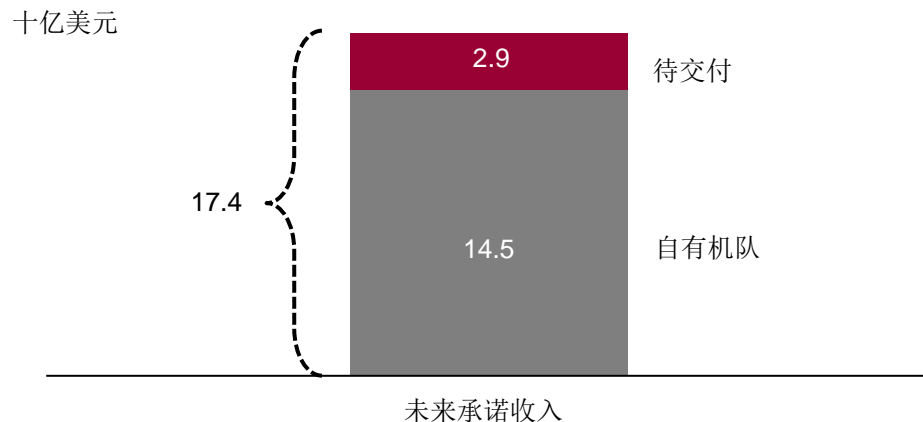
2. 固定利率债务包括转换成固定利率负债的浮动利率债务

新投资推动已承诺租赁收入不断增长

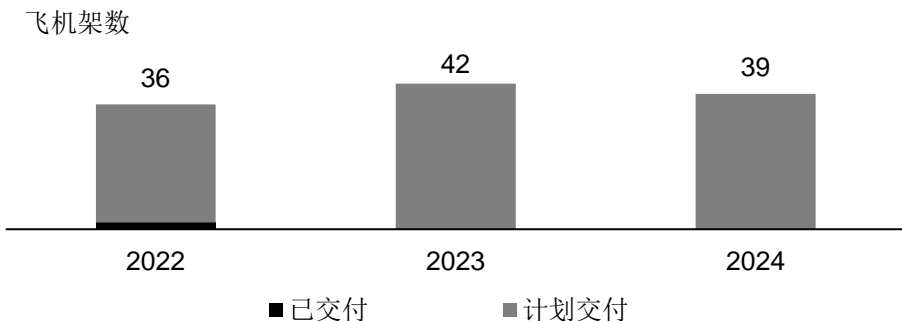
2022年资本支出预计约30亿美元



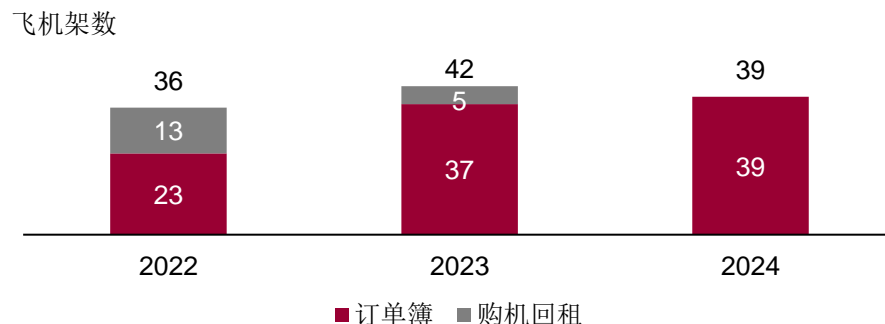
未来已承诺租赁收入超过170亿美元



截至2022年3月10日的订单簿交付时间表^{1,2}



截至2022年3月10日订单簿直接订单与购机回租比较^{1,2}



未来租赁收入储备稳健

所有数据截至2021年12月31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
2. 基于预期交付日期



总结

- 在充满挑战的环境中取得佳绩
 - 经营收入及其他收入总额创历史新高，达到**22亿美元**
 - 除息后经营现金流保持稳定，为**13亿美元**
 - 税后净利润为**5.61亿美元**
 - 维持**35%**的派息率
- 继续专注于可持续长期收益
 - 已承诺租赁收入达**170亿美元**
 - 订单簿中**104架¹**飞机提供未来资产负债表增长
 - 流动性创新高，达**60亿美元**，将支持飞机投资
 - **2022年3月**宣布与**Lynx Air**达成**11架波音737 MAX 8**飞机交易

自成立以来累计盈利达**55亿美元**，派息超过**10亿美元**

所有数据截至2021年12月31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各持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日欢庆上市五周年

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 ● 23.9

所有数据截至相关期末

中银航空租赁概况

中国银行

中国银行持有70%股权

239亿美元

总资产

于香港联交所 (HKEX)上市

股票代码:2588

A-

标普及惠誉授予的投资级
信用评级

521

机队飞机¹

3.9年 ; 8.3年

机队平均机龄及平均剩余租期²

28年

持续盈利

55亿美元

自成立以来累计利润

前五大

全球经营性飞机租赁公司

15%

自2007年以来平均净资产收益率(ROE)

财务表现同业最佳的行业领跑者

所有数据截至2021年12月31日，除非另有说明

备注：

1. 包括截至2021年12月31日的自有、代管及订单飞机
2. 按截至2021年12月31日的自有机队账面净值加权



全球多元化管理团队



Robert Martin
 总经理兼首席执行官

- 34年银行及租赁业经验
- 1998年7月起担任公司总经理



张晓路
 副董事长兼副总经理

- 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



Steven Townend
 副总经理
 兼首席财务官

- 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



David Walton
 副总经理
 兼首席运营官

- 35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



邓磊
 首席商务官
 (亚太及中东)

- 23年银行业经验
- 分管亚太及中东地区创收业务



Paul Kent
 首席商务官
 (欧美非)

- 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

极富经验的高级管理团队

所有数据截至2022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**890**架，总价值约**510**亿美元
- 租赁 已执行超过**1130**项租约，客户覆盖**57**个国家和地区的**170**家航空公司
- 融资 自**2007**年**1**月**1**日以来筹集债务超过**370**亿美元

- 出售 出售超过**390**架飞机
- 过渡 完成**104**架飞机租约过渡
- 强制收回¹ 共强制收回**58**架飞机，覆盖**18**个司法辖区

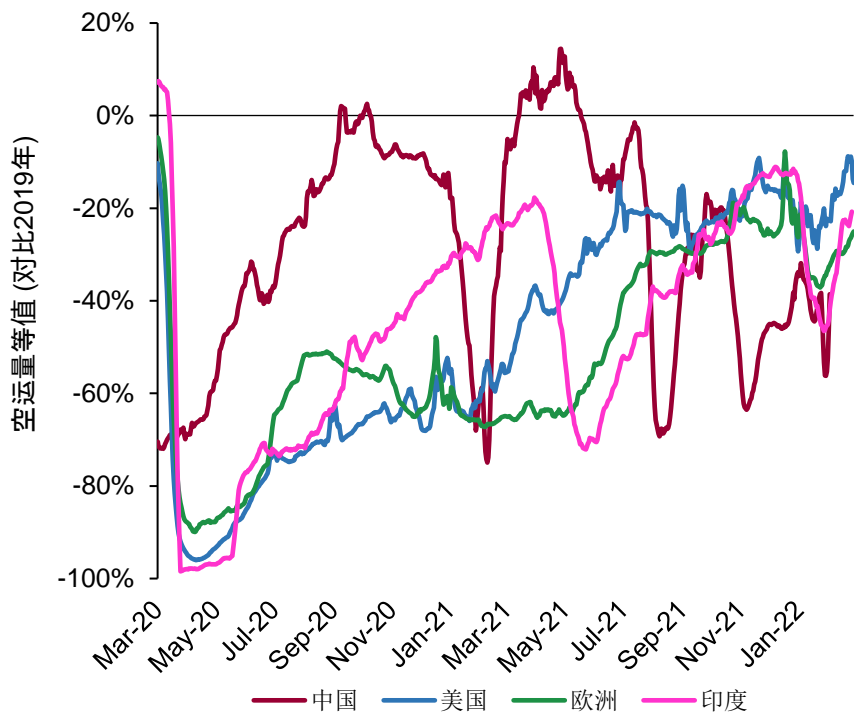
所有数据为自成立以来截至2021年12月31日，除非另有说明

备注:

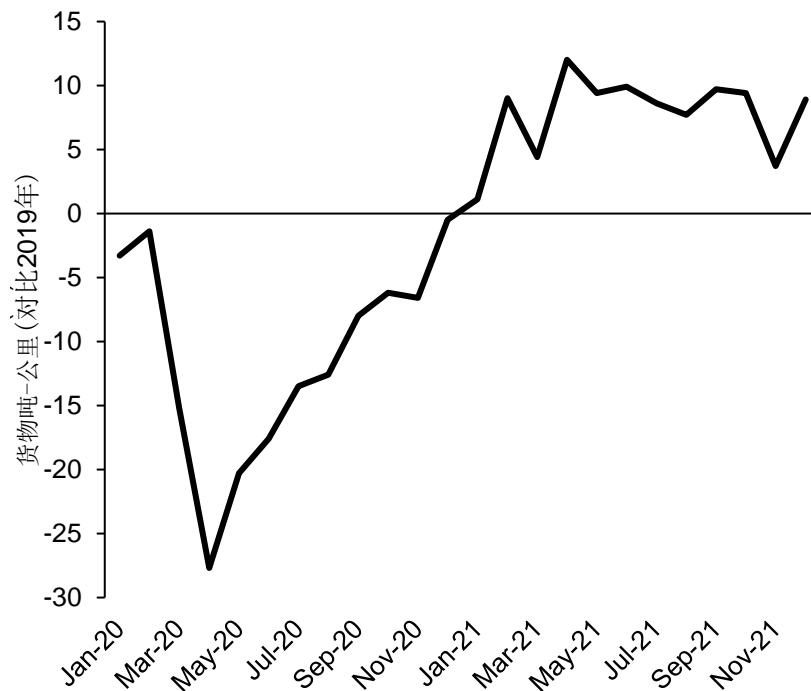
1. 包括强制收回和商定的提前返还

航空交通恢复

国内市场庞大的国家表现出客运需求增长



全球航空货运业表现强劲



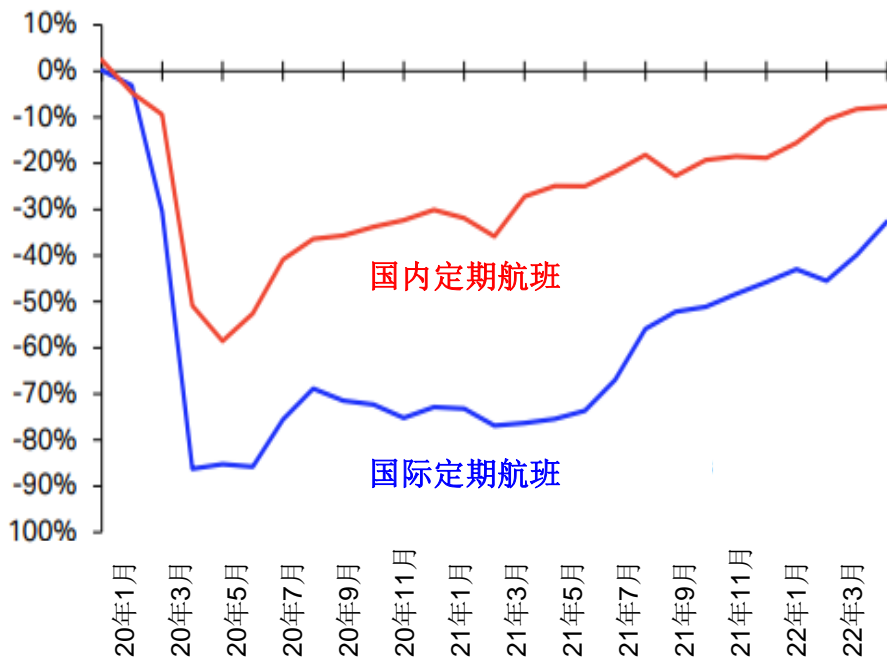
货运市场复苏后，大型国内市场恢复

资料来源：交通运输部（客运量同比）、中国航信（客运量）、美国运输安全管理局（吞吐量）、欧洲空中航行安全组织（航班量）、AWN ADS-B（航班量）、国际航空运输协会

机票预订量表明航空公司定期航班和飞机使用率恢复

全球航空公司航班表（与2019年对比变化%）

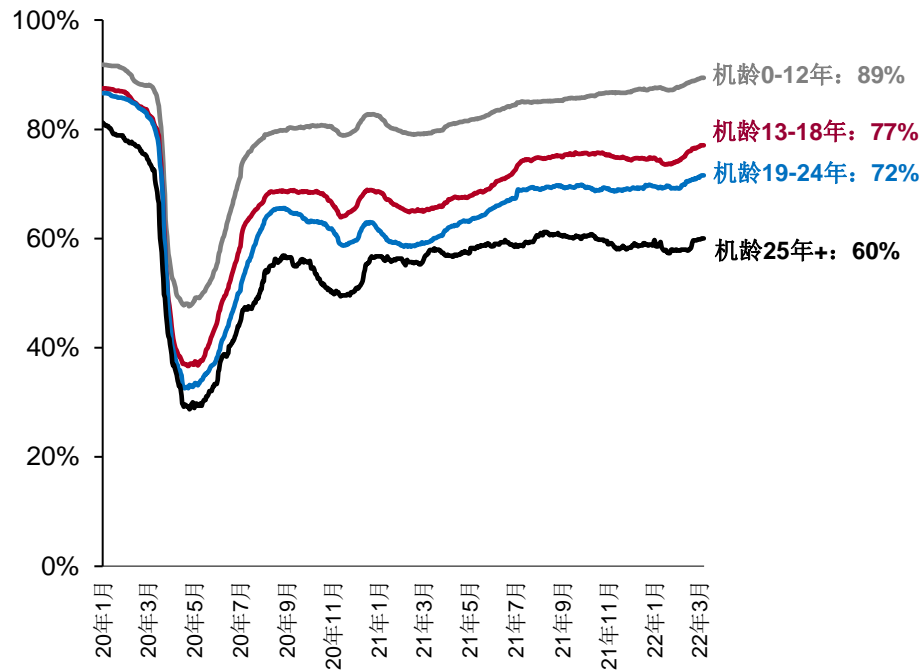
航空公司定期航班，与2019年同月相比变化%



Source: OAG

使用率上升

2020年1月1日 - 2022年3月7日



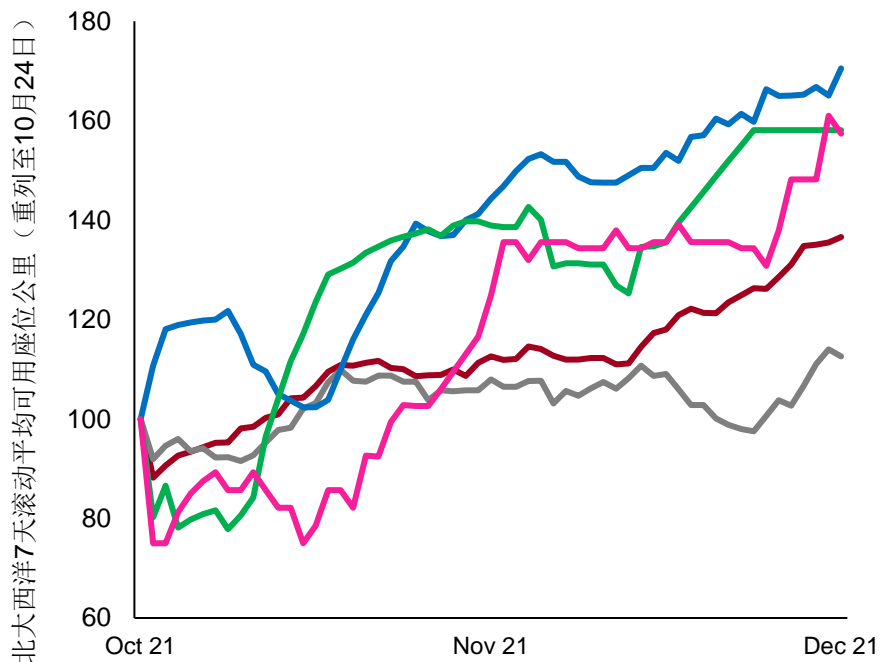
国内及短途航线恢复推动窄体飞机需求

资料来源: Cirium fleet data、国际航空运输协会航空旅客分析, 2021年11月



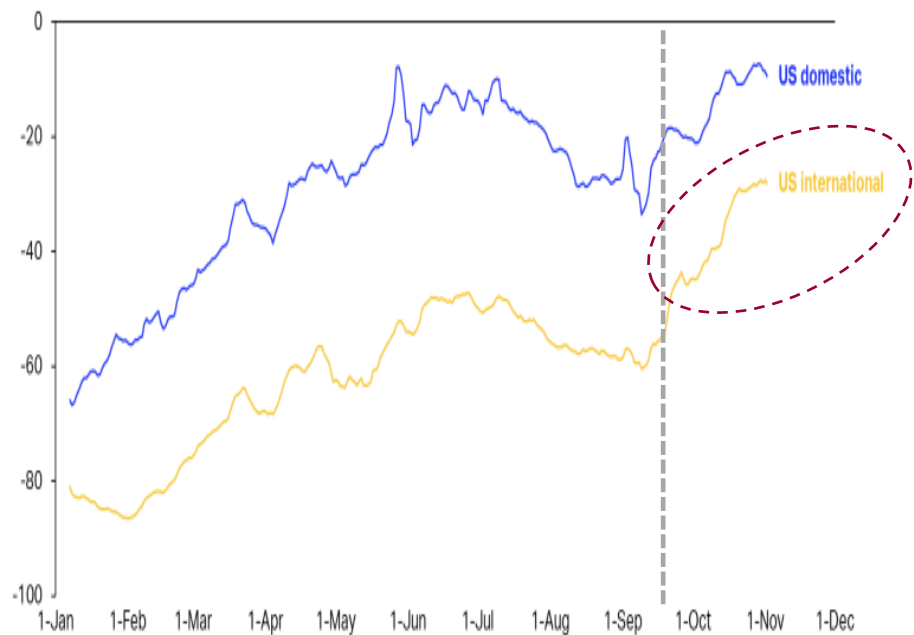
国际航空交通恢复

跨大西洋交通需求强劲



- 伦敦—纽约
- 纽约—巴黎
- 洛杉矶—巴黎
- 伦敦—洛杉矶
- 伦敦—迈阿密

市场开放后，美国出境预订量激增



美国禁行令解除

11月8日起恢复跨大西洋出行后，长途航班增加

资料来源：2021年12月30日更新的ADS-B数据库，国际航空运输协会Economics' Chart of the Week（2021年11月12日）



缺乏中国旅客延迟了区域空中交通恢复

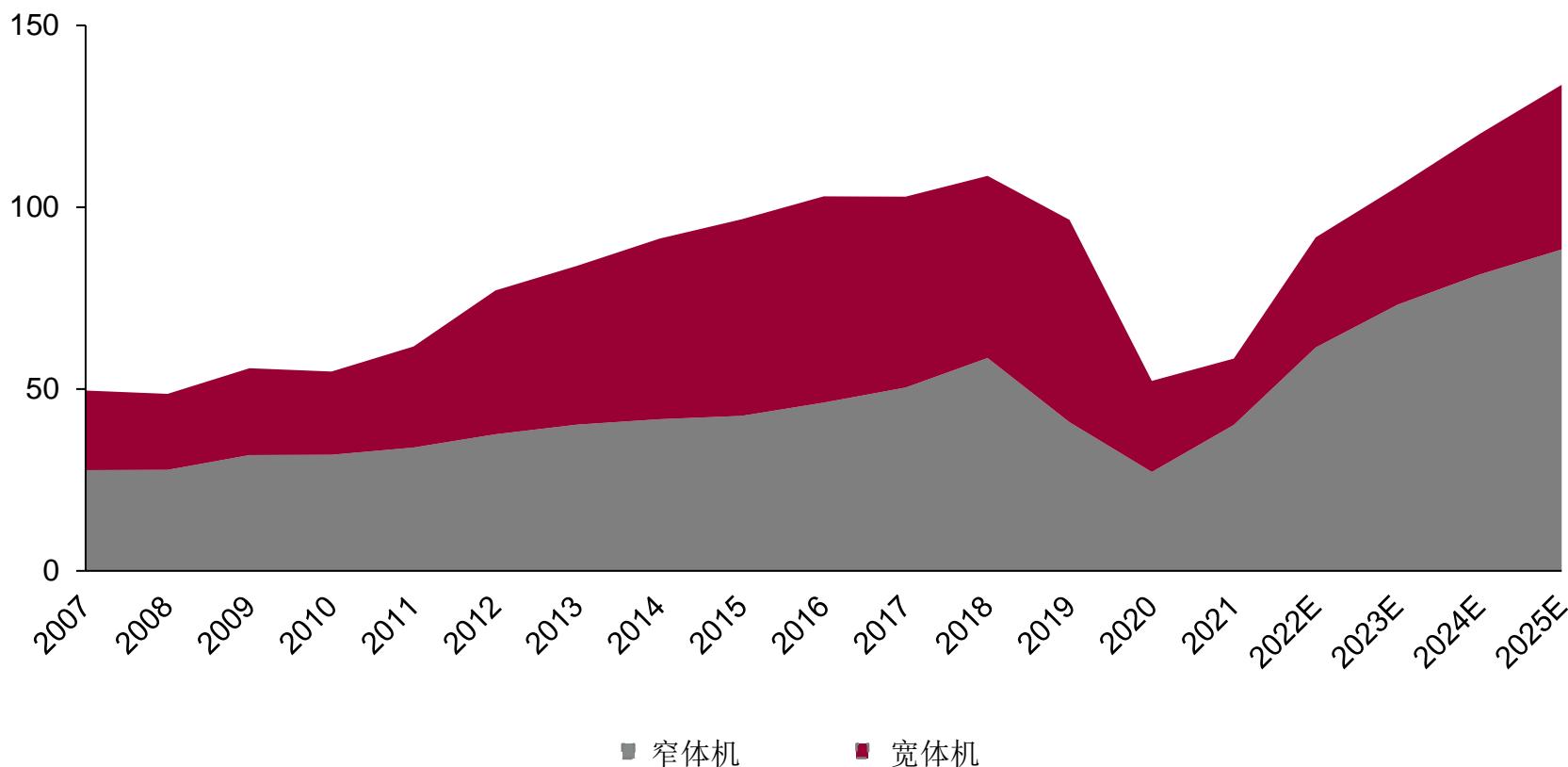
中国对东盟的影响

国家	来自中国的乘客人数		变化
	2019年	2021年	
印度尼西亚	3,343,184	46,296	-99%
泰国	18,849,446	100,109	-99%
老挝	564,035	37,672	-93%
柬埔寨	4,062,050	75,864	-98%
越南	4,879,386	24,558	-99%
马来西亚	6,131,479	43,368	-99%
菲律宾	3,226,629	19,837	-99%
总计	41,056,209	347,704	-99%

一旦中国边境重新开放后，可能会有实质性改善

到2024年，航空公司的资本投资预计将超过1200亿美元

航空公司年度资本支出（十亿美元）



所有数据截至2021年12月31日
资料来源：中银航空租赁分析

2021年度ESG摘要

环境

- 实现直接排放的**100%**碳中和
- 温室气体减排量**高于目标**
- 订单簿中**100%**为最新技术飞机
- 自有机队中三分之二为最新技术飞机
- 机队平均机龄为**3.9**年
- 试点基层员工**ESG**承诺

社会

- 捐款**超过5万**美元
- 当地社区志愿服务时间为**1400**个小时
- **超过2900**多个培训小时
- **八次**员工调查
- **34次**全公司大会
- 五个办事机构，员工来自**20**个国籍

管治

- 董事会**11**名成员中三名为女性
- 董事会成员来自**三个**国籍
- **网络安全2.0**升级
- **无**监管违规或法律案件
- 员工**100%**完成合规培训

航空燃油价格上涨

航空燃油价格, 美元



自2008年以来的高点

资料来源: 彭博社 (2022年3月9日)



www.bocaviation.com