



2022全年业绩回顾

2023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, in whole or in part, 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.

2022全年概況

连续30年保持盈利

主要指标	实际 (百万美元)	核心 ¹ (百万美元)	说明
经营收入及其他收入总额	2,307	2,084	- 2.23亿美元来自终止与俄罗斯航空公司的租约所产生的收入
核心租赁租金贡献 ²	561	561	无影响
税前利润	29	598	+ 滞俄飞机账面净值减记7.91亿美元； - 2.23亿美元现金抵押
税后净利润	20	527	+ 滞俄飞机账面净值减记7.91亿美元； - 2.23亿美元现金抵押； - 6100万美元所得税抵免

所有数据截至2022年12月31日

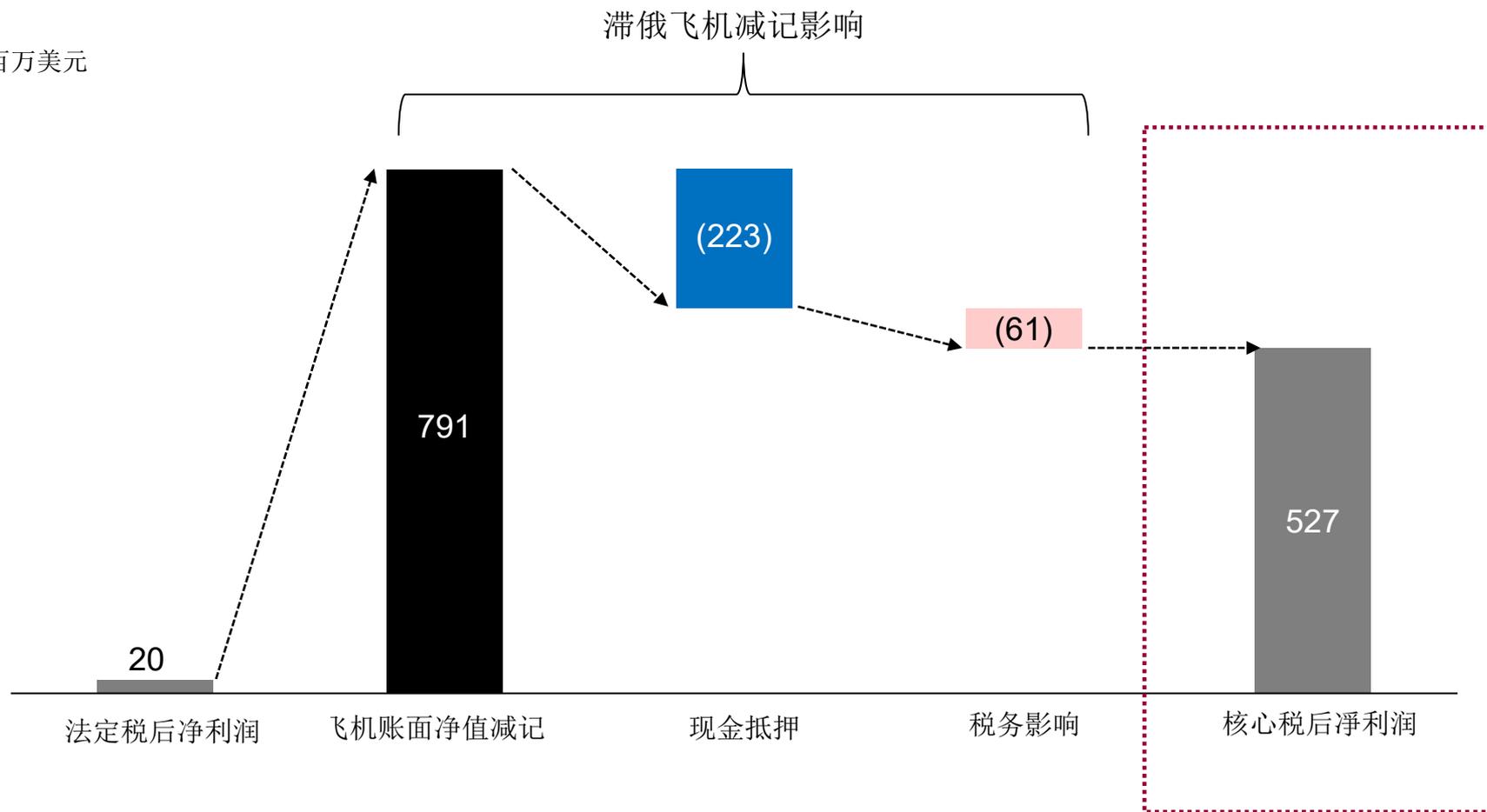
备注：

1. 剔除滞俄飞机净影响
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、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



2022年核心业务仍富韧性

百万美元



稳健的基础业务

2022年每股总股息为0.2659美元

维持2022财年派息率

派息率

核心税后净利润的**35%**¹

2022年宣布的总股息

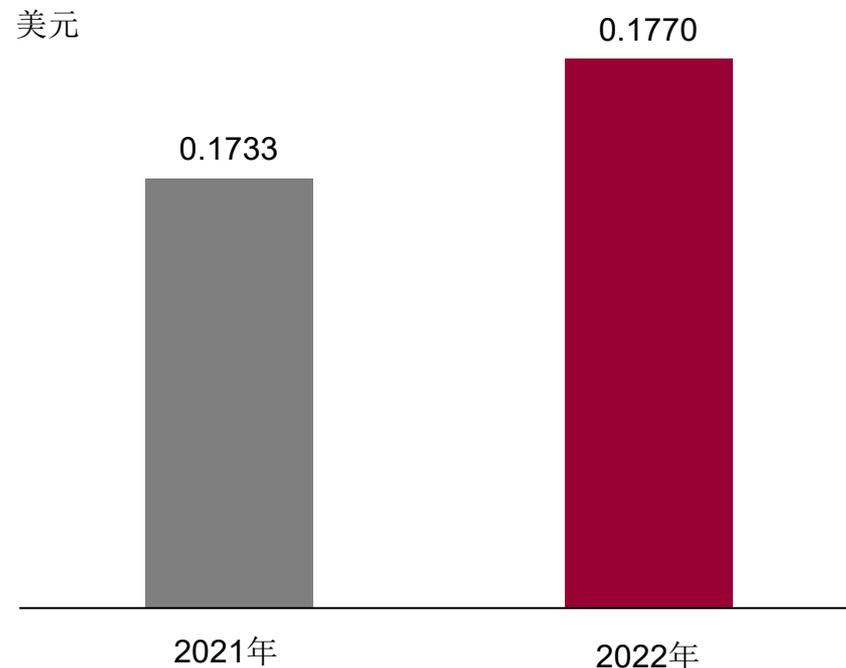
1.85亿美元

每股总股息

0.2659美元^{2,3}

2022财年每股末期股息增加

美元



2022年末期股息高于2021年

所有数据截至2022年12月31日

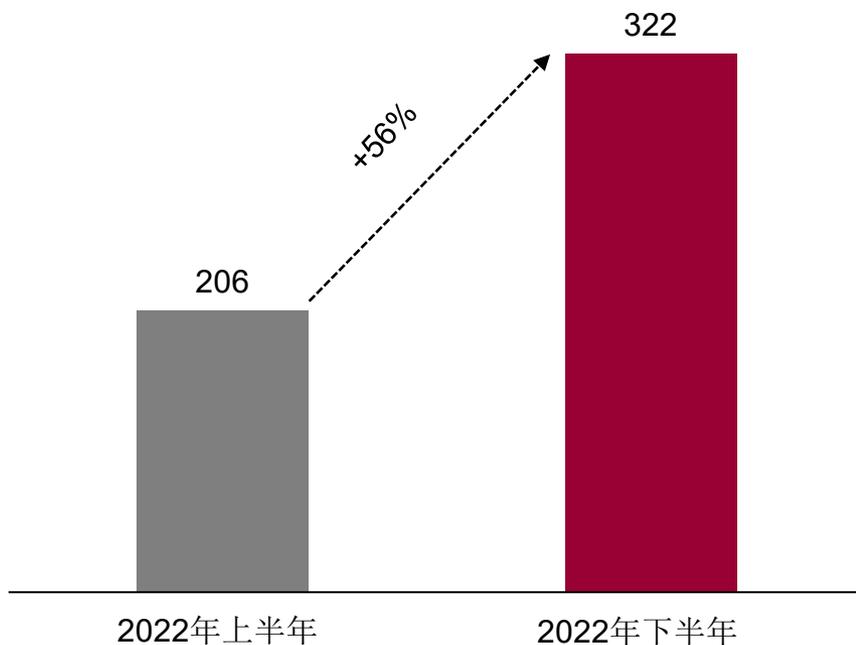
备注:

1. 剔除滞俄飞机减记净影响
2. 包括向于2022年9月30日营业结束时登记在册的股东派发的每股0.0889美元中期股息。每股0.1770美元的末期股息将派发给于记录日期（2023年6月7日）营业结束时登记在册的股东
3. 与2021年财年的0.2831美元比较

核心税后净利润改善

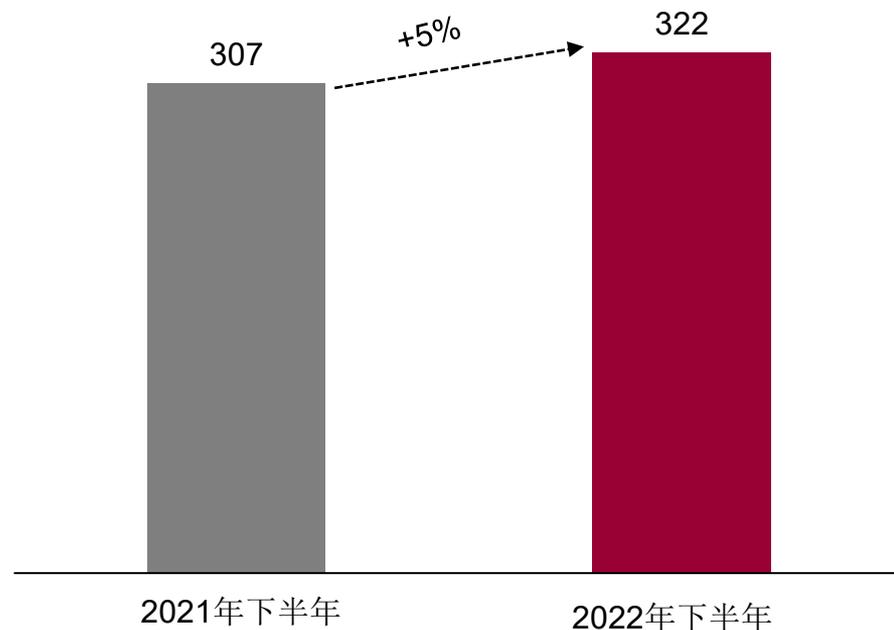
2022年上半年与2022年下半年

百万美元



2021年下半年与2022年下半年

百万美元



稳定的2022年下半年核心税后净利润



由于四舍五入的关系，所示数字可能无法精确地等同于此演示文稿中他处所示的核心税后净利润总额。

强劲的资产负债表及流动性

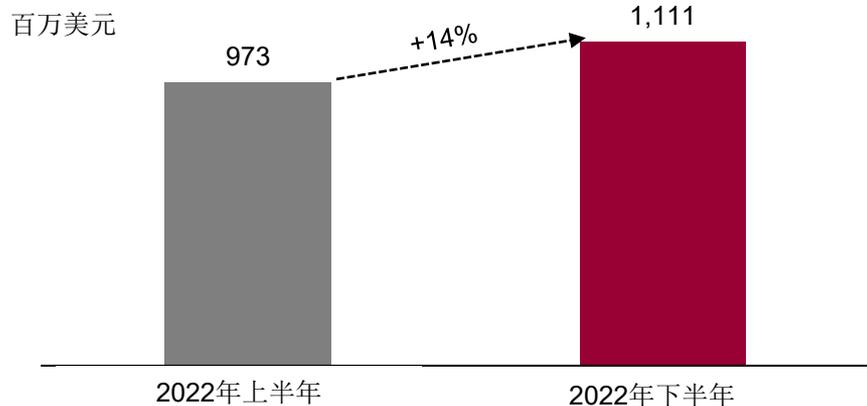
主要指标	2022年12月31日	2021年12月31日
总资产(十亿美元)	22.1	23.9
可用流动性总额(十亿美元)	5.3	6.0
权益总额(十亿美元)	5.2	5.3
每股净资产(美元)	7.50	7.59
总债务权益比(倍)	2.9	3.2

强劲的经营现金流降低了杠杆

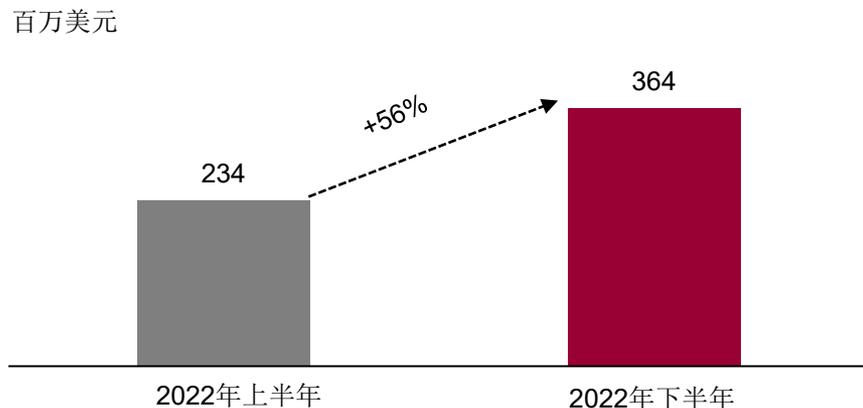
所有数据截至2022年12月31日

2022年下半年较2022年上半年有所改善

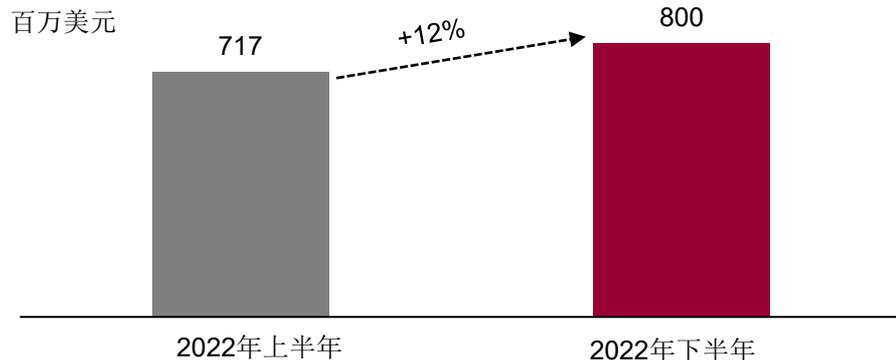
核心经营收入¹



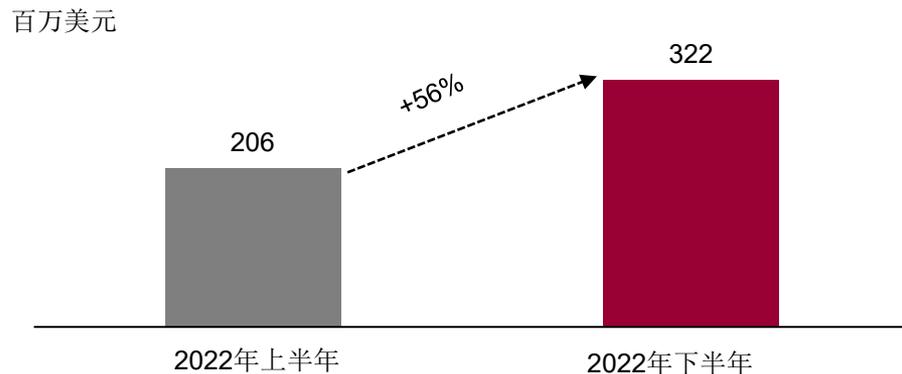
核心税前利润¹



扣除利息后经营现金流²



核心税后净利润¹



2022年下半年的强劲表现反映了商业模式的稳健性

由于四舍五入的关系，所示数字可能无法精确地等同于此演示文稿中他处所示的核心税后净利润总额。

所有数据截至2022年12月31日

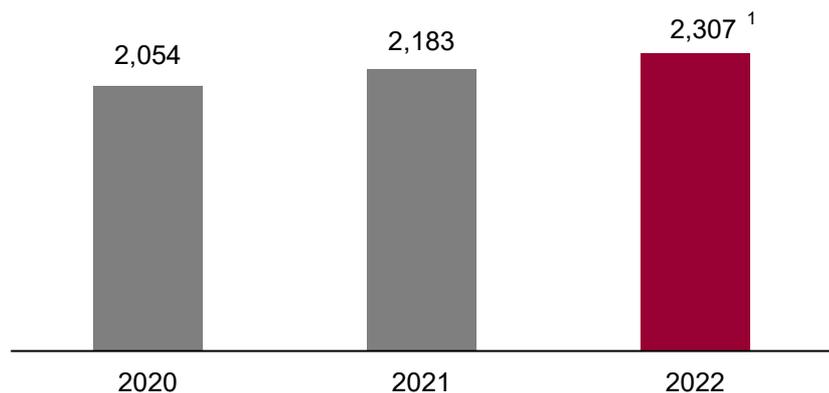
备注：

1. 剔除滞俄飞机净影响
2. 按经营活动所得现金流净额减去已付财务费用计算

持续具韧性的业绩表现

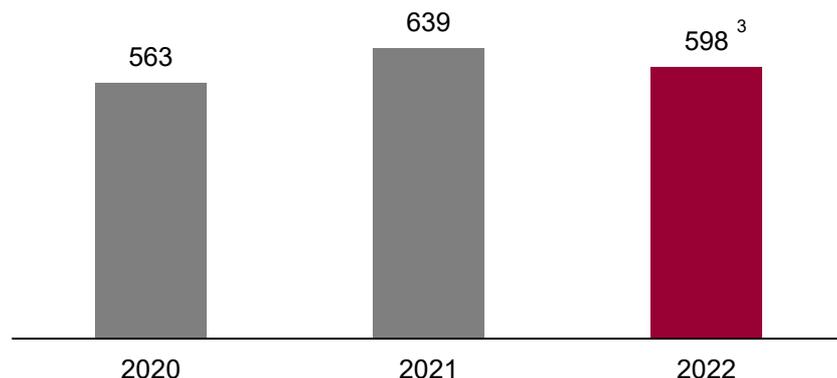
机队增长支撑经营收入增长

百万美元



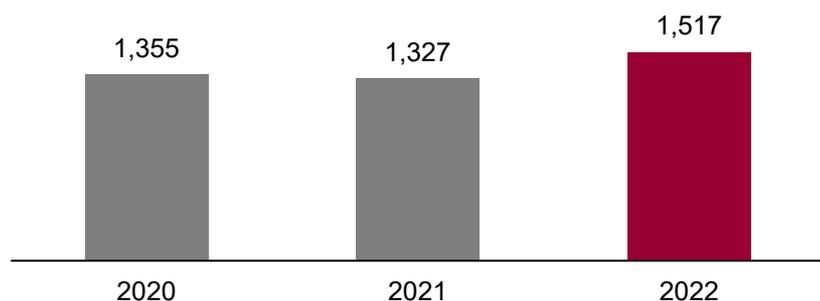
稳健的核心税前利润

百万美元



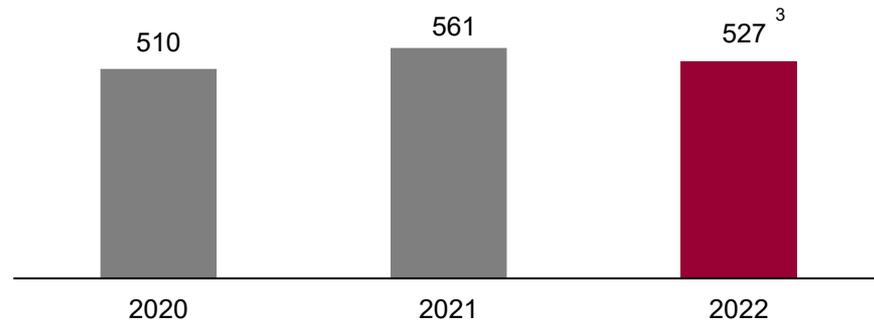
扣除利息后的经营现金流增加²

百万美元



具韧性的核心税后净利润

百万美元



所有数据截至2022年12月31日

备注:

1. 包括终止与俄罗斯航空公司的租约产生的收入
2. 按经营活动所得现金流净额减去已付财务费用计算
3. 剔除滞俄飞机减记净影响

2022年亮点

1. 29年不间断盈利
 - 累计盈利达**55**亿美元
 - 向股东派息**15**亿美元
2. 2022年下半年营业收入及盈利改善¹
 - 核心营业收入为**11**亿美元
 - 核心税后净利润为**3.22**亿美元
3. 强健的资产质量
 - 机队平均机龄为**4.4**年²
 - 平均剩余租期为**8.1**年²
4. 为未来增长建立订单储备
 - 已承诺购买**147**架飞机，包括空客和波音新订单
5. 2022年底维持**53**亿美元的高流动性
 - 扣除利息后的经营现金流为**15**亿美元，创历史新高
 - 收款率从**97%**提高到**101%**
6. 维持标准普尔全球评级及惠誉评级授予的**A-**级信用评级且展望稳定

为长期可持续增长做好准备

所有数据截至2022年12月31日

备注：

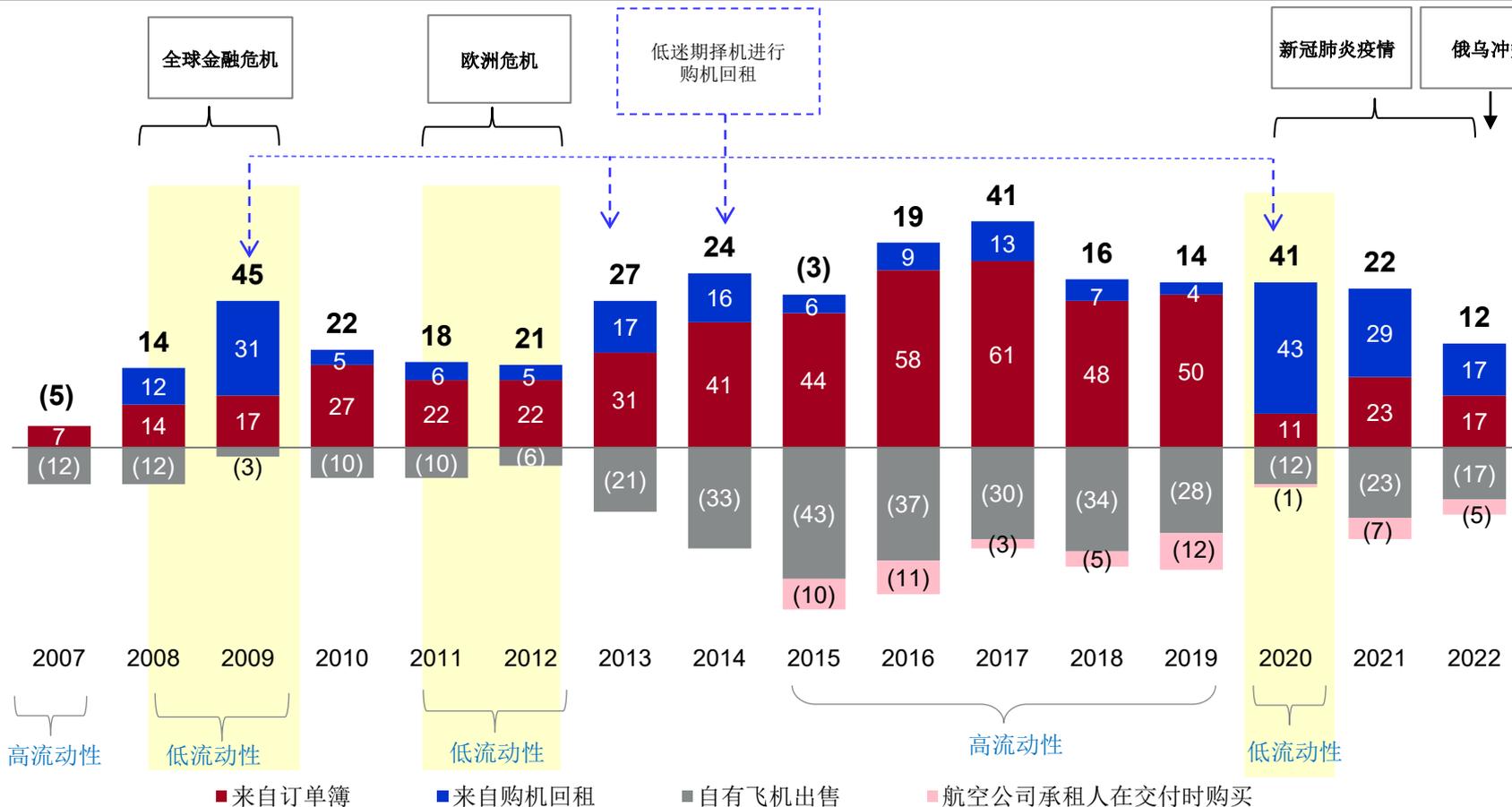
1. 剔除滞俄飞机净影响

2. 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

已交付、购买和出售的飞机数量



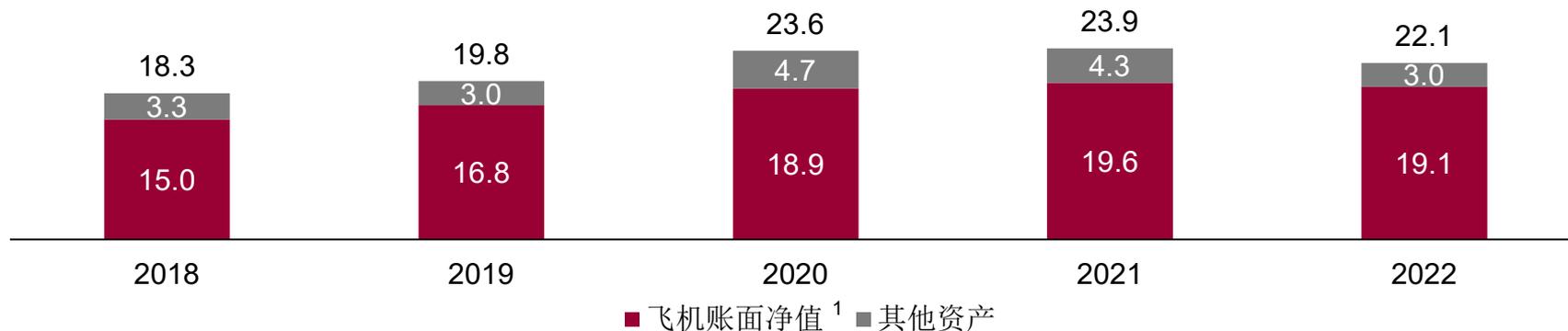
在多个周期进行飞机投资

所有数据截至相关期末

稳健的资产负债表及机队

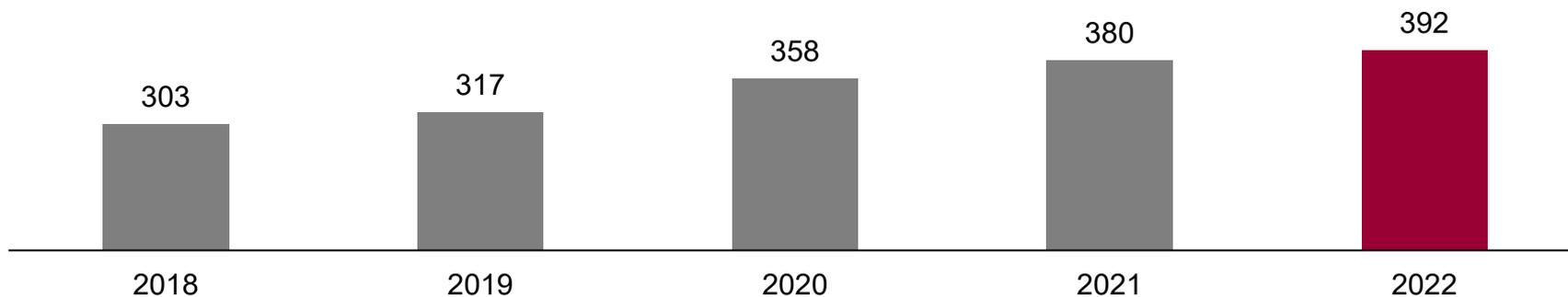
稳健的资产负债表

十亿美元



机队规模有序增长

自有飞机架数



持续投资新飞机

所有数据截至相关年份12月31日

备注:

1. 不包括被分类为融资租赁的飞机

所有订单均为最新技术飞机

我司飞机组合

机型	自有飞机	代管飞机	订单飞机 ¹	总计
空客 A320CEO系列	98	15	0	113
空客A320NEO系列	91	0	115	206
空客A330CEO 系列	8	1	0	9
空客A330NEO系列	6	0	0	6
空客A350系列	9	0	0	9
波音737NG系列	72	13	0	85
波音737 MAX系列	52	0	82	134
波音777-300ER	27	4	0	31
波音787系列	24	1	9	34
货机	5	1	0	6
总计	392	35	206	633

当前机队中71%为最新技术飞机²

所有数据截至2022年12月31日

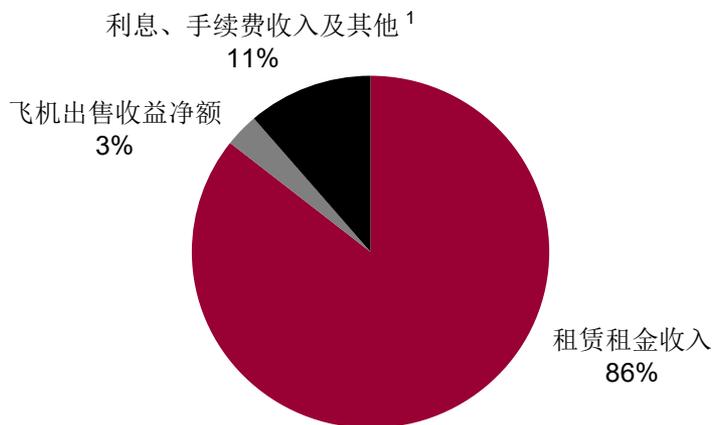
备注：：

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）
2. 基于账面净值且包括被分类为融资租赁的飞机

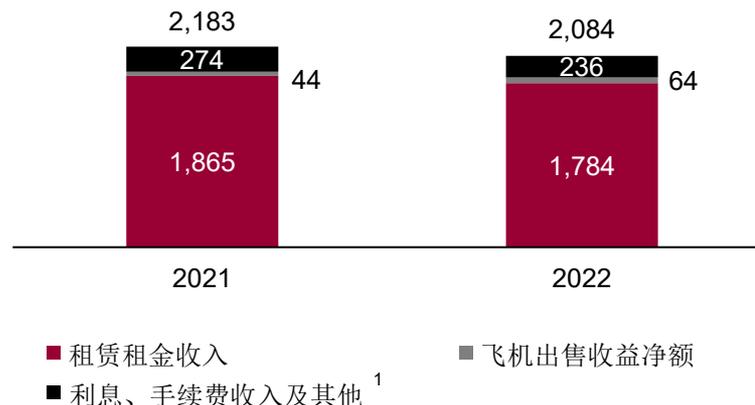


租赁租金收入继续主导经营收入

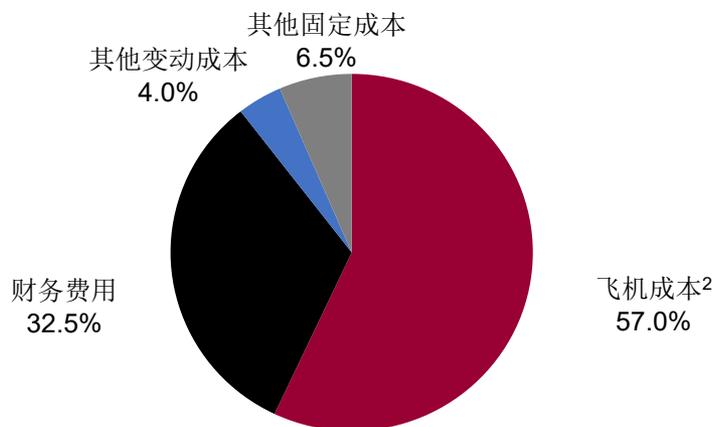
租赁租金收入主导经营收入及其他收入



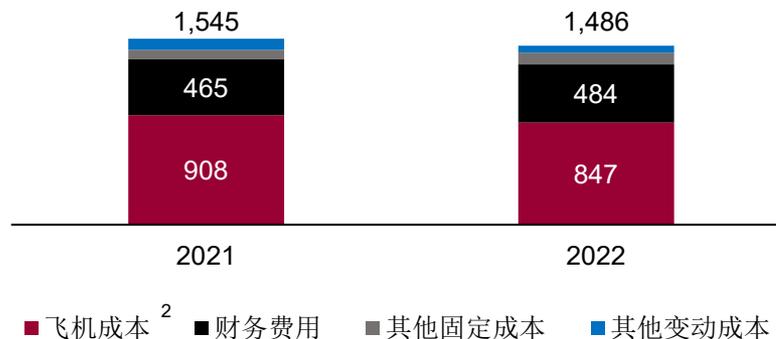
百万美元



飞机折旧与融资成本为核心成本



百万美元



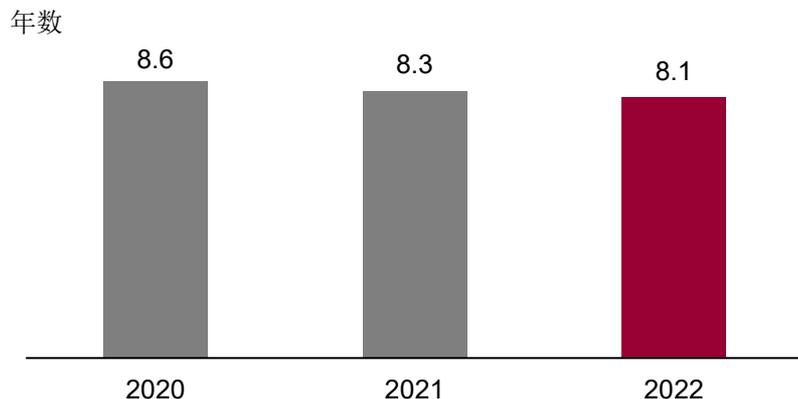
所有数据截至2022年12月31日

备注：

1. 不包括2022年终止与俄罗斯的航空公司的租约产生的收入
2. 包括飞机折旧和减值费用(不包括2022年滞俄飞机减值)

长期租约提高经营收入可见度

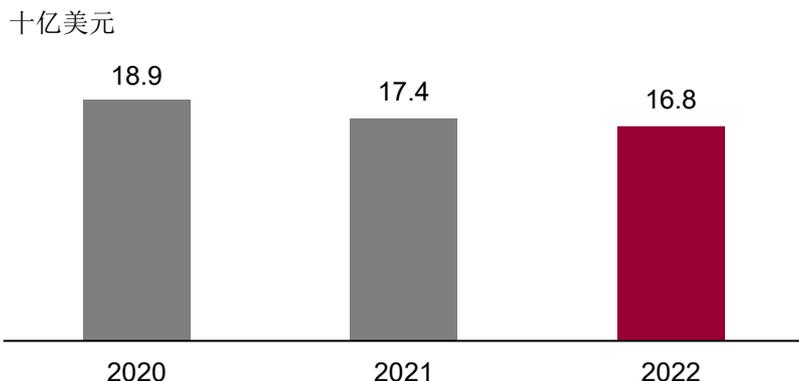
平均剩余租期长¹



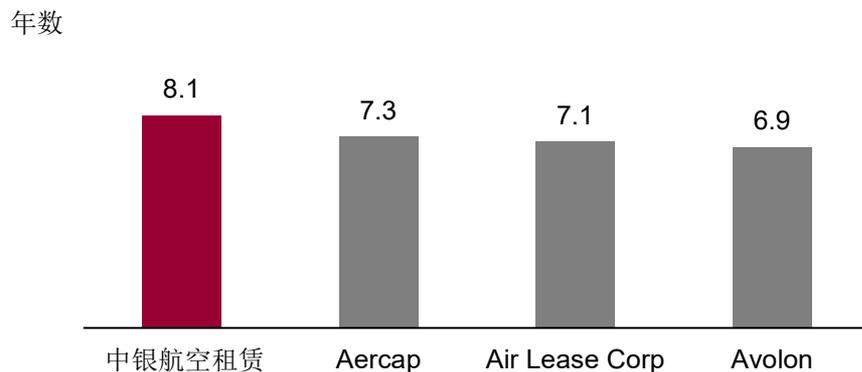
计划中的租约到期时间均匀分布²



未来已承诺租约收入高



行业领先的平均剩余租期³



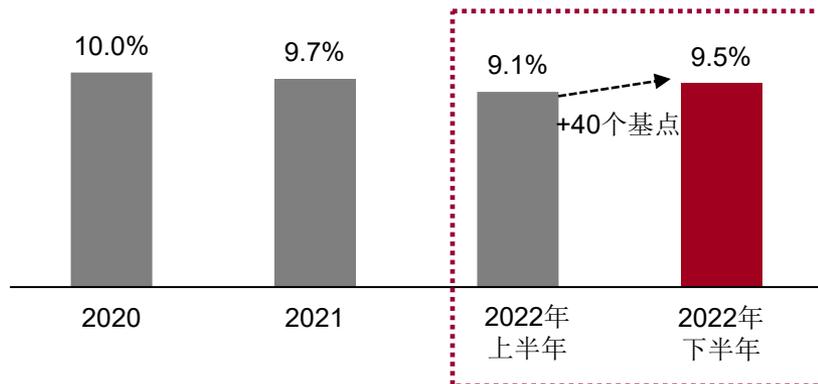
所有数据截至2022年12月31日

备注：

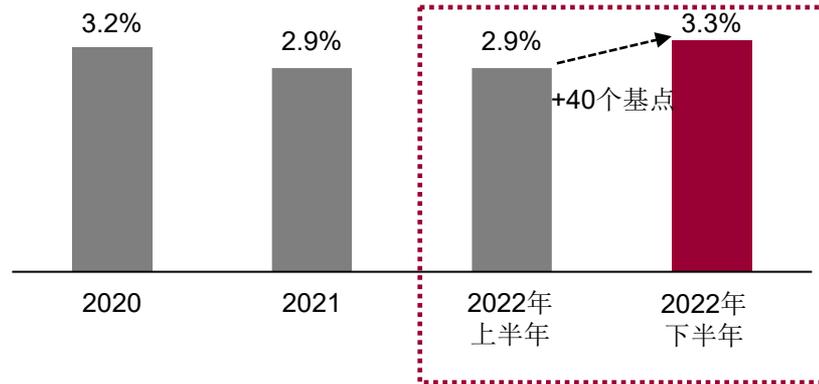
1. 经自有机队（包括被分类为融资租赁的飞机）账面净值加权
2. 各日历年内租约到期的自有飞机，按账面净值加权，不包括中银航空租赁已签订出售或租赁承诺的飞机及脱租飞机
3. 按截至2022年12月31日的自有机队账面净值加权计算

2022年下半年租赁收益率有所提高

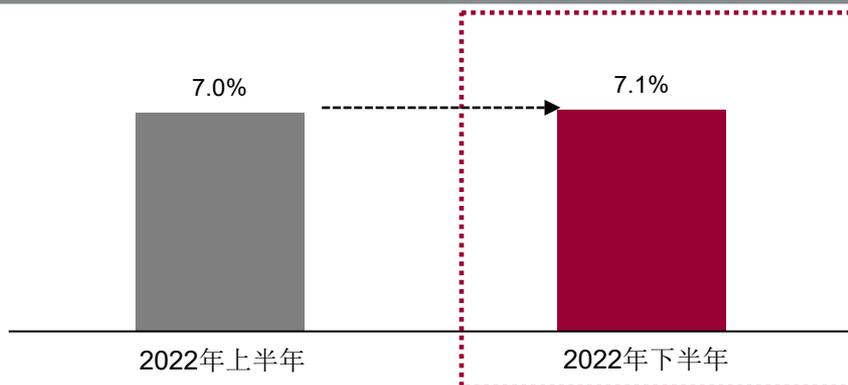
租费因子¹



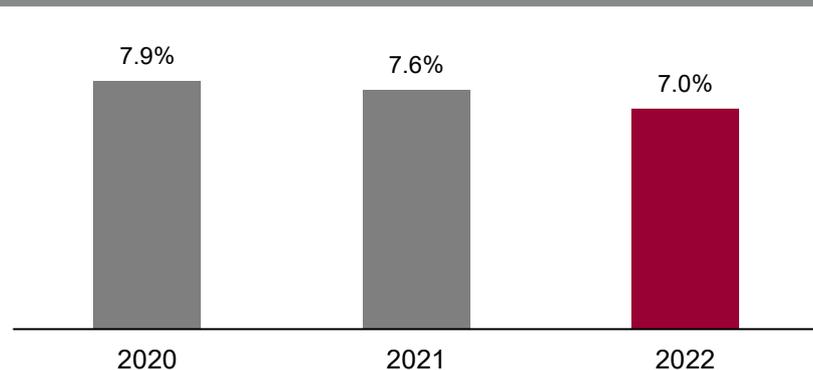
债务成本²



2022年上半年与2022年下半年的净租赁收益率³



净租赁收益率³



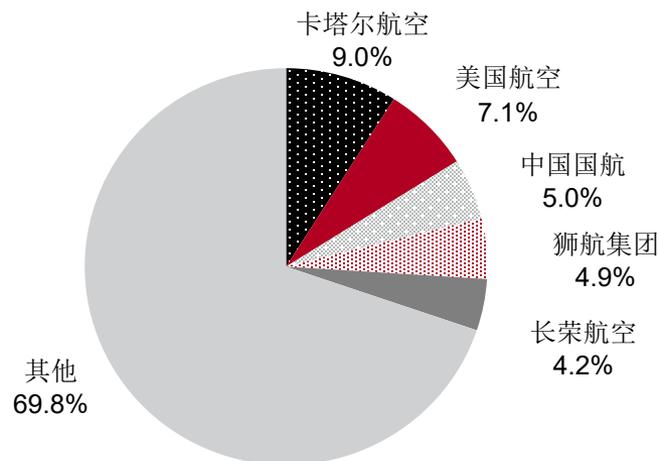
所有数据截至2022年12月31日

备注：

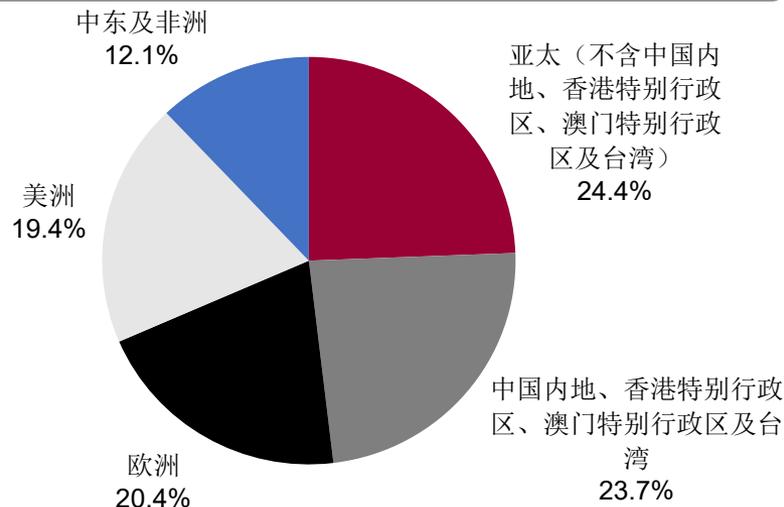
1. 计算方式为：经营性租赁租金收入除以飞机平均账面净值再乘以100%。半年度的租费因子按年计算
2. 计算方式为：财务费用和资本化利息之和，除以平均债项总额。债项总额包括贷款及借贷（递延债务发行成本、公允价值及中期票据的重新估值和折价/溢价调整前）
3. 计算方式为：经营性租赁租金收入减去分配予经营性租赁租金收入的财务费用，再除以平均飞机账面净值。半年度的净租赁收益率按年计算

多元化的全球资产组合

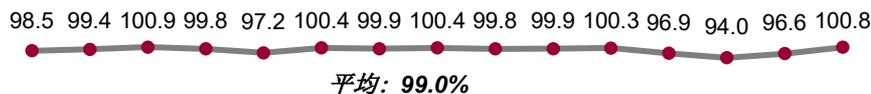
租赁资产组合客户多元化^{1,2}



地域多元化不断提升^{3,4}



收款率 (%)



机队使用率 (%)⁵



2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022

2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022

所有数据截至2022年12月31日

备注：

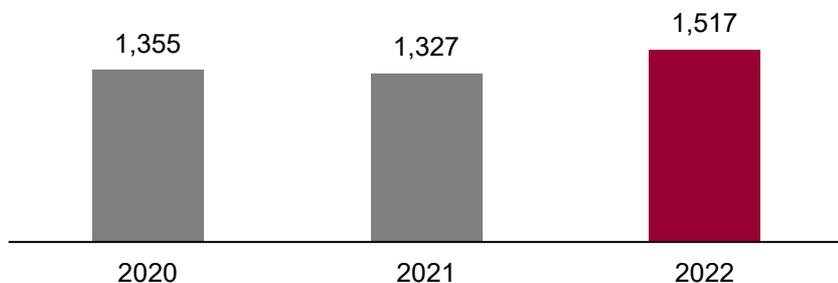
1. 基于账面净值（不包括脱租飞机），包括融资租赁飞机
2. 若干航空公司的百分比包括租予其附属航空公司并由其提供担保的租约
3. 基于飞机账面净值，不包括融资租赁飞机，包括脱租飞机
4. 脱租飞机如有租赁承诺，则归至潜在运营商所在地区，若无租赁承诺，则归至前运营商所在地区
5. 机队使用率是指当期在租总天数占当期可用租赁总天数的百分比



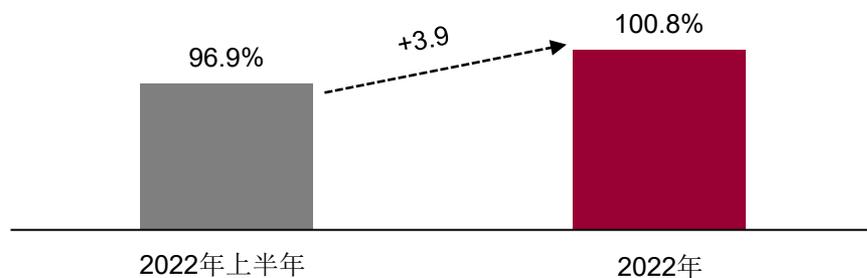
扣除利息后的经营现金流创新高

扣除利息后的经营现金流创历史新高¹

百万美元

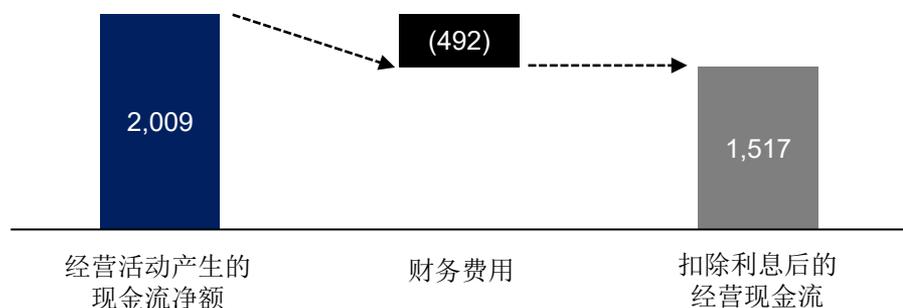


101%的收款率是关键因素



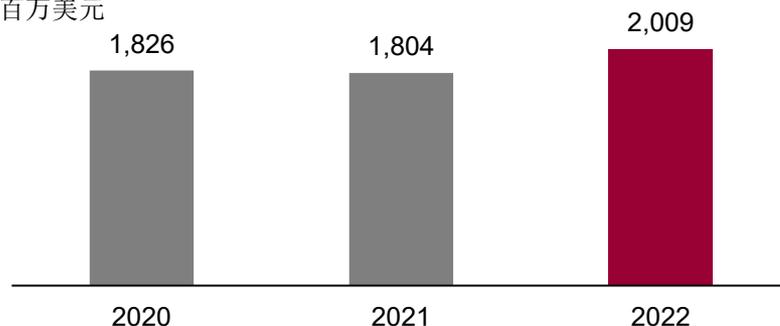
2022年扣除利息后的经营现金流¹

百万美元



经营活动产生的现金流净额

百万美元



收款率提高带来强劲现金流

所有数据截至2022年12月31日

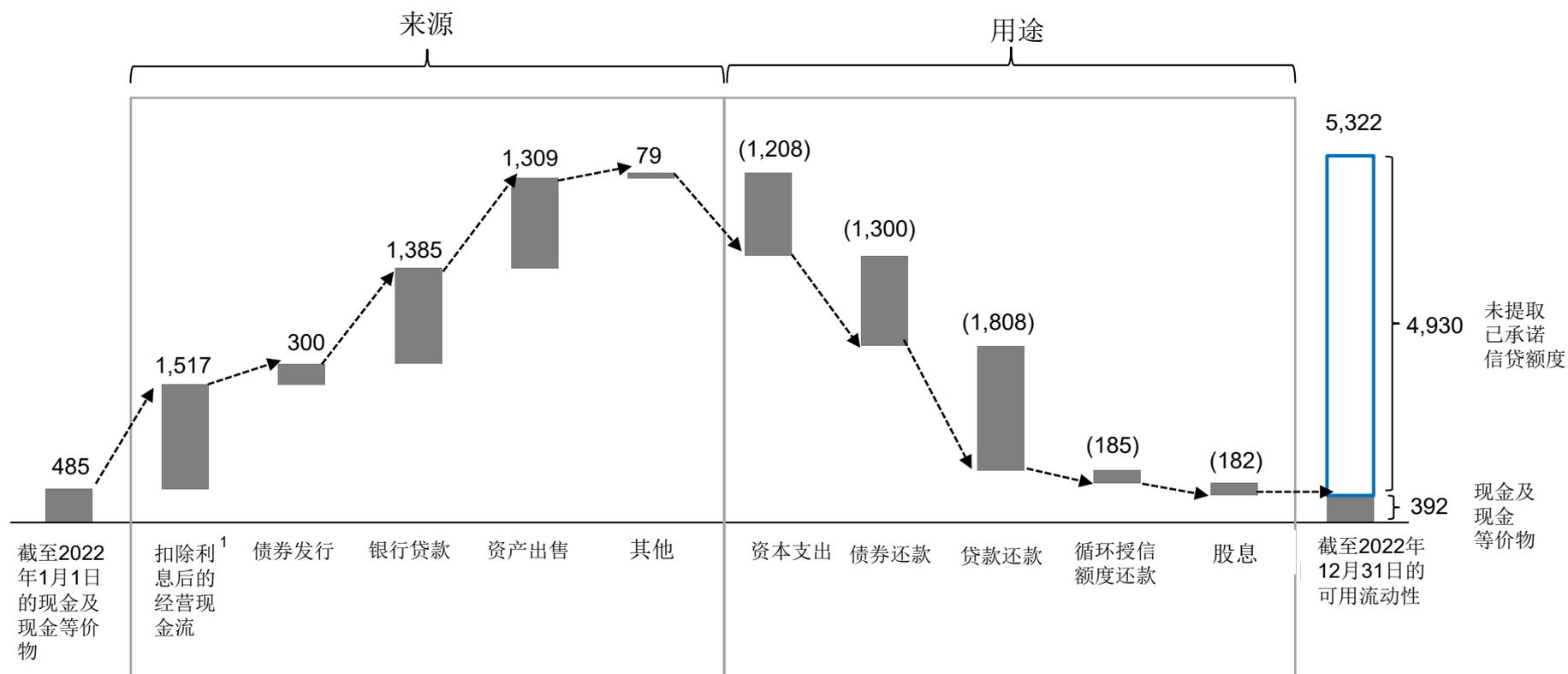
备注：：

1. 按经营活动产生的现金流净额减去已付财务费用计算

2022年采用的多元化融资渠道

现金来源及用途

百万美元



内部产生的现金流降低了对债务融资的依赖

所有数据截至2022年12月31日

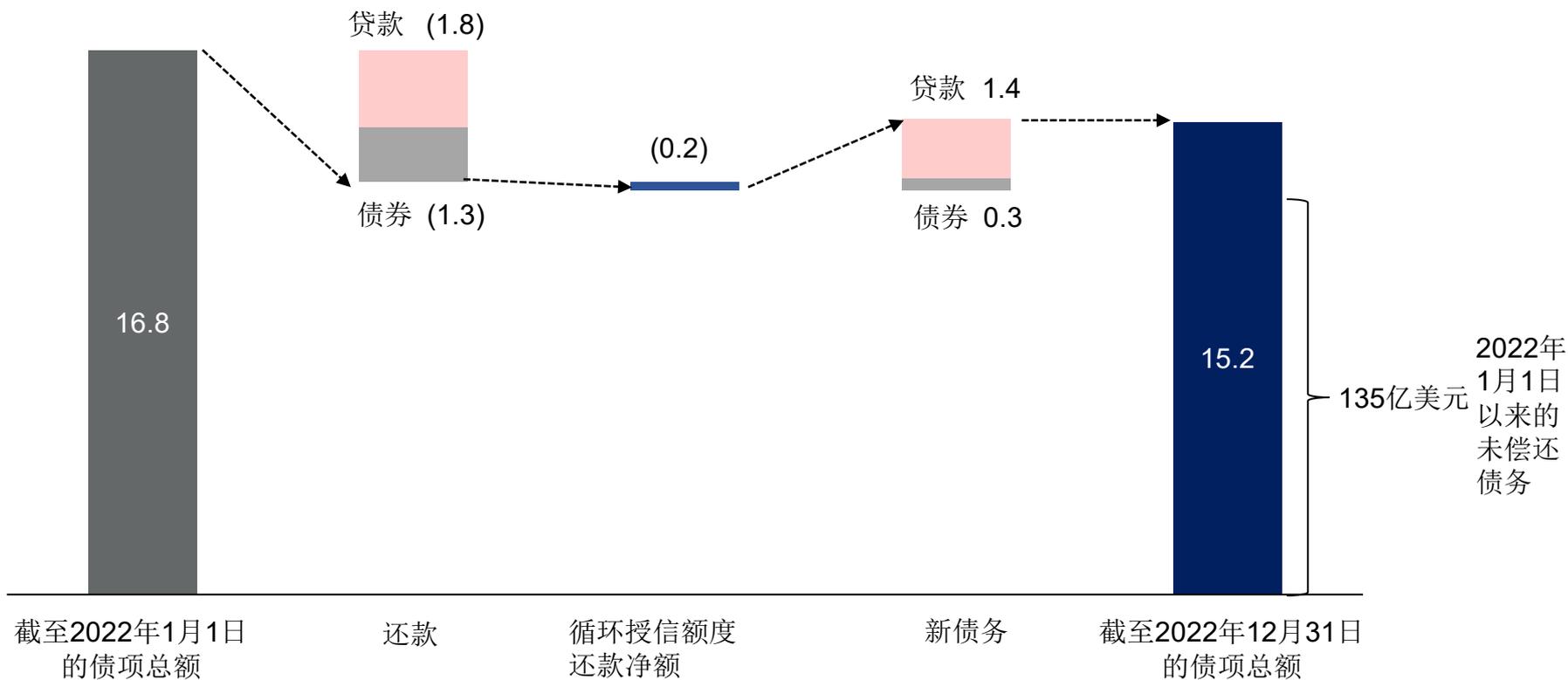
备注:

1. 按经营活动产生的现金流净额减去已付财务费用计算



债务结构稳定

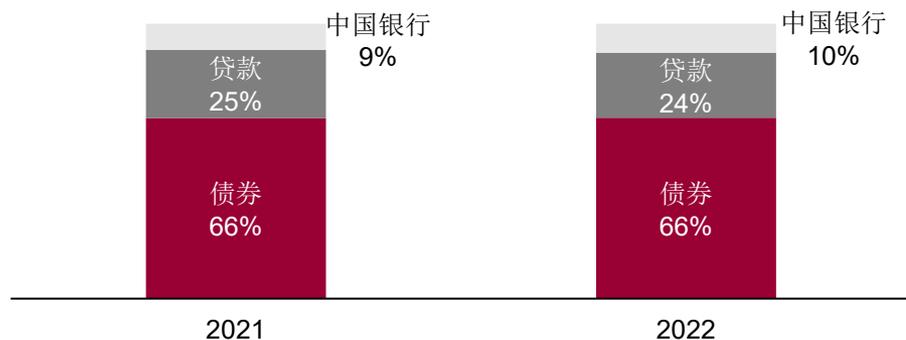
十亿美元



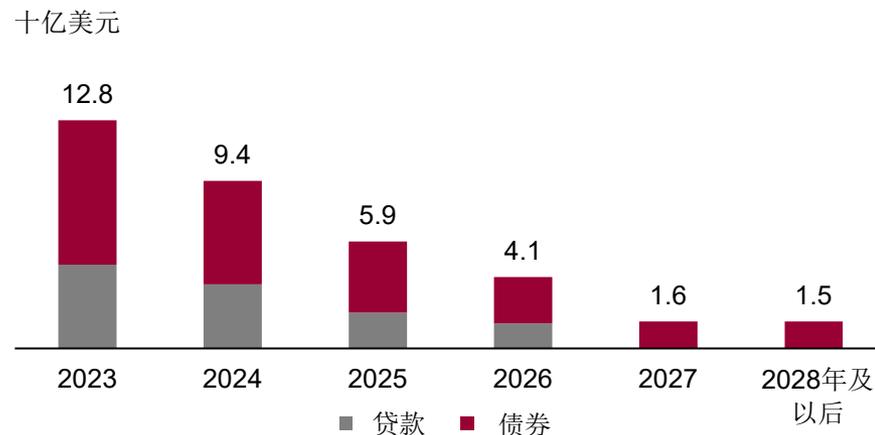
截至2022年底，80%的债务无变动，债务权益比为2.9:1

灵活的资金结构

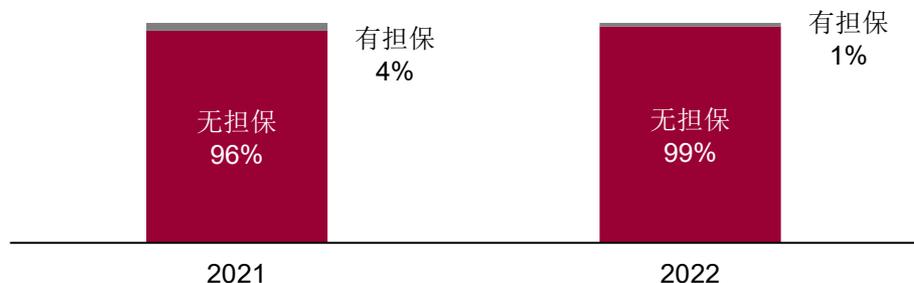
债务来源¹



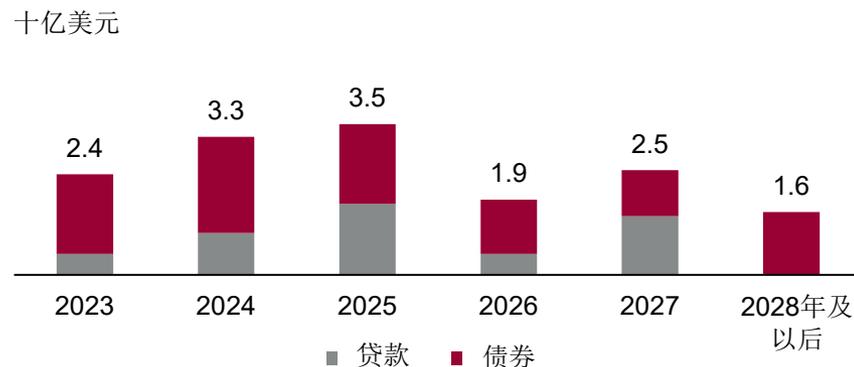
未偿还债务分摊周期长



无担保资金增加



债务到期情况



借贷主要为无担保

所有数据截至2022年12月31日，除非另有说明

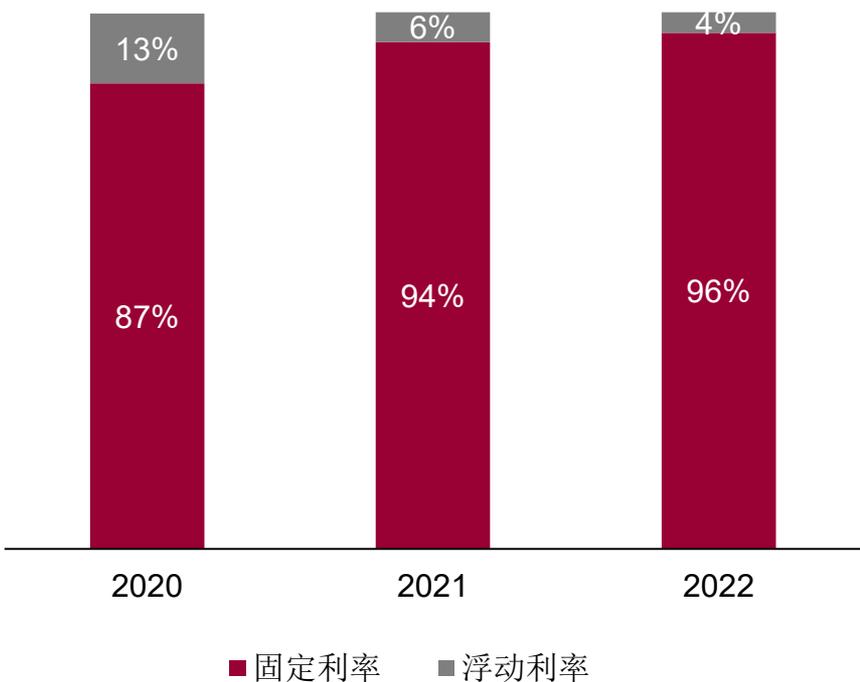
备注：

1. 仅含已提取债务

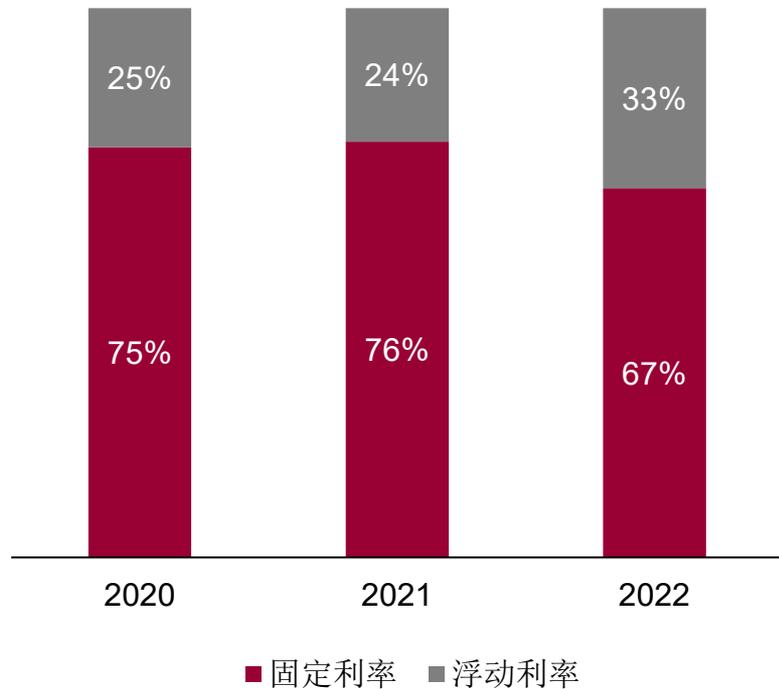
固定利率租约和债务

固定利率租约占主导¹

按账面净值计算



固定利率债务占比高²



持续进行资产及负债管理以尽量降低利率变动带来的影响

所有数据截至2022年12月31日

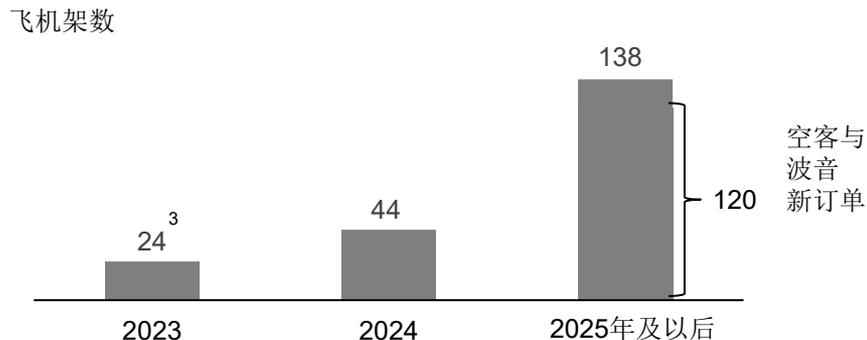
备注:

1. 按飞机账面净值计算 (包括根据《国际财务报告准则第16号 — 租赁》归类为融资租赁的飞机, 不包括脱租飞机)
2. 扣除任何套期后的头寸

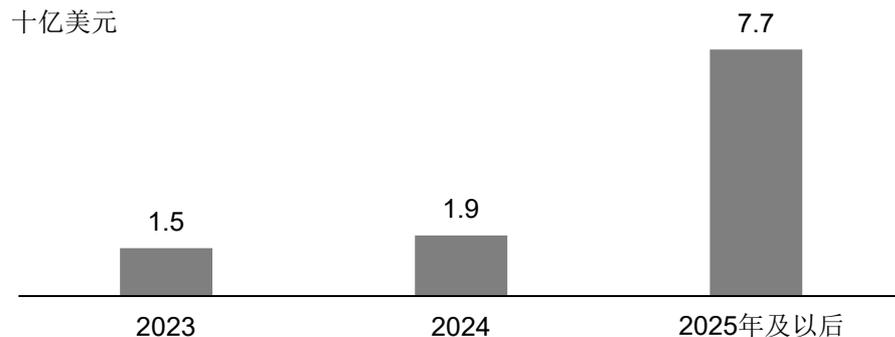


两笔大额订单进一步推动增长

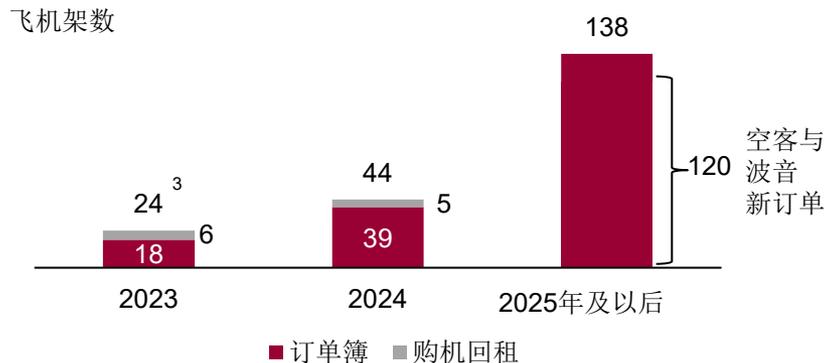
订单交付时间表^{1,2}



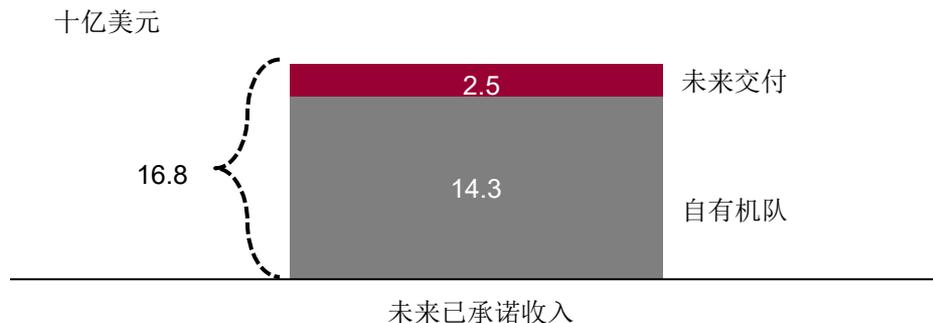
已承诺资本支出总额超过110亿美元⁴



订单簿直接订单与购机回租对比^{1,2}



已承诺的未来租赁收入达168亿美元⁴



稳健的未来租赁收入储备

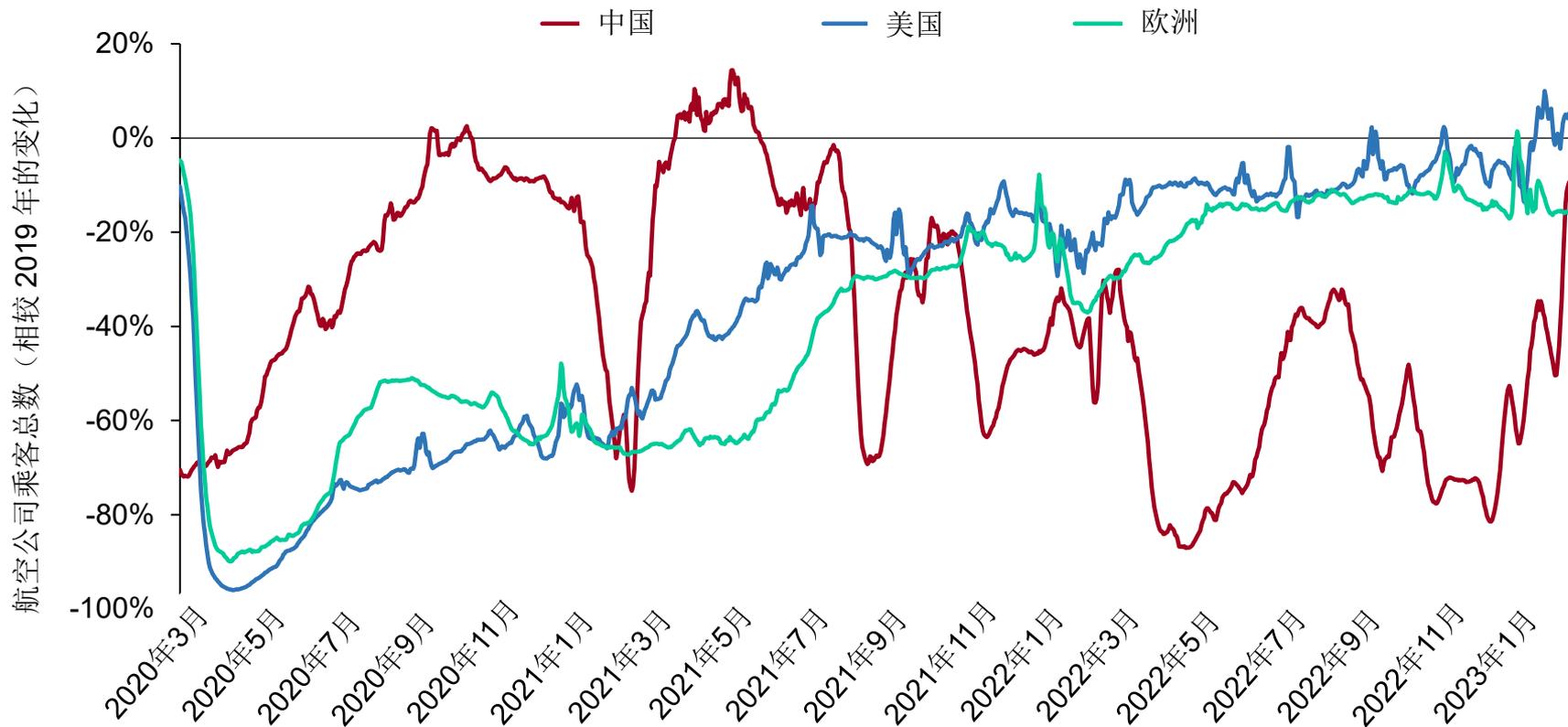
所有数据截至2023年2月28日，除非另有说明

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
2. 基于截至2023年2月28日的预计交付日期
3. 包括2023年1月1日至2月28日间交付的1架飞机
4. 截至2022年12月31日

中国客运量增长促进全球航空业反弹

主要客运市场接近新冠疫情前水平



资料来源：中国交通运输部（航空客运量同比）、中国民航（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）

所有数据截至2023年1月31日

总结

- 29年持续盈利
 - 累计盈利55亿美元
- 2022年又是强劲的一年
 - 核心税后净利润为5.27亿美元¹
 - 经营收入为23亿美元
 - 扣除利息后运营现金流达15亿美元，创历史新高
 - 派息率维持在2022财年核心税后净利润的35%
- 2023年展望乐观
 - 航空业的强劲复苏预示着对租赁飞机的美好需求
 - 主要客运市场出现强劲旅行反弹
 - 中国放宽旅行限制进一步促进航空出行需求
- 投资未来以建立可持续长期盈利
 - 与空客及波音签订两笔大额订单，订单簿含206架飞机²
 - 已承诺租赁收入达168亿美元
 - 超过50亿美元的高流动性支持飞机投资

自公司成立以来已派发15亿美元股息

所有数据截至2022年12月31日，除非另有说明

备注：

1. 剔除滞俄飞机减记净影响
2. 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 - 2023年（历经30年）

所有权

1993 ● 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 ● 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 ● 中国银行于2006年12月15日
全资收购SALE

2016 ● 6月1日在香港联交所上市
- 中国银行持股70%
- 公众持股30%

2023 ● 6月1日为公司上市第7年

总资产

十亿美元

1997 ● >0.3

2000 ● >1

2006 ● >3

2009 ● >5

2013 ● >10

2017 ● >15

2020 ● >20

2022 ● 22.1

2023年是公司成立30周年

所有数据截至相关期末



中银航空租赁概况

前五大

全球经营性飞机租赁公司¹

中国银行

持有70%股权

香港联交所上市

股票代码:2588

A-

标普及惠誉授予
投资级信用评级

55亿美元

自公司成立以来累计盈利

221亿美元

总资产

超过50亿美元

可用流动性

633架

飞机机队³

206架

订单飞机²

4.4年; 8.1年

平均机龄及剩余租期⁴

专注长期可持续盈利的行业领导者

所有数据截至2022年12月31日，除非另有说明

备注:

1. 按自有飞机账面净值计算
2. 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
3. 包括截至2022年12月31日的自有、代管及订单飞机
4. 经截至2022年12月31日的自有机队账面净值加权



中银航空租赁董事会

由中国银行委派的非执行董事	执行董事	独立非执行董事
<ul style="list-style-type: none">陈静女士	<ul style="list-style-type: none">张晓路女士 (副董事长)	<ul style="list-style-type: none">戴德明先生
<ul style="list-style-type: none">董宗林先生	<ul style="list-style-type: none">Robert Martin先生 (总经理兼首席执行官)	<ul style="list-style-type: none">付舒拉先生
<ul style="list-style-type: none">王晓先生		<ul style="list-style-type: none">Antony Tyler先生
<ul style="list-style-type: none">魏晗光女士		<ul style="list-style-type: none">杨贤博士

经验丰富且多元化的董事会

截至2023年3月



全球多元化管理团队



Robert Martin
 总经理
 兼首席执行官

- 35年银行及租赁业经验
- 1998年7月起担任公司总经理及董事



张晓路
 副董事长
 兼副总经理

- 32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

- 31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

- 36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



邓磊
 首席商务官
 (亚太及中东)

- 24年银行业经验
- 分管亚太及中东地区的创收业务



Paul Kent
 首席商务官
 (欧美非)

- 26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2023年3月



核心竞争力 — 中银航空租赁业绩记录

自1993年成立以来:

- 采购 已购买超过1000架飞机，总价值超过580亿美元
- 租赁 已执行超过1200项租约，客户覆盖60多个国家和地区的180多家航空公司
- 融资¹ 筹集超过380亿美元债务

- 出售 出售超过400架飞机
- 过渡 125架飞机过渡
- 收回² 从19个司法辖区收回65架飞机

成果:

- 交付飞机总数 **820**
- 出售飞机占比³ **51%**
- 过渡飞机占比⁴ **10%**
- 收回飞机占比⁴ **5%**

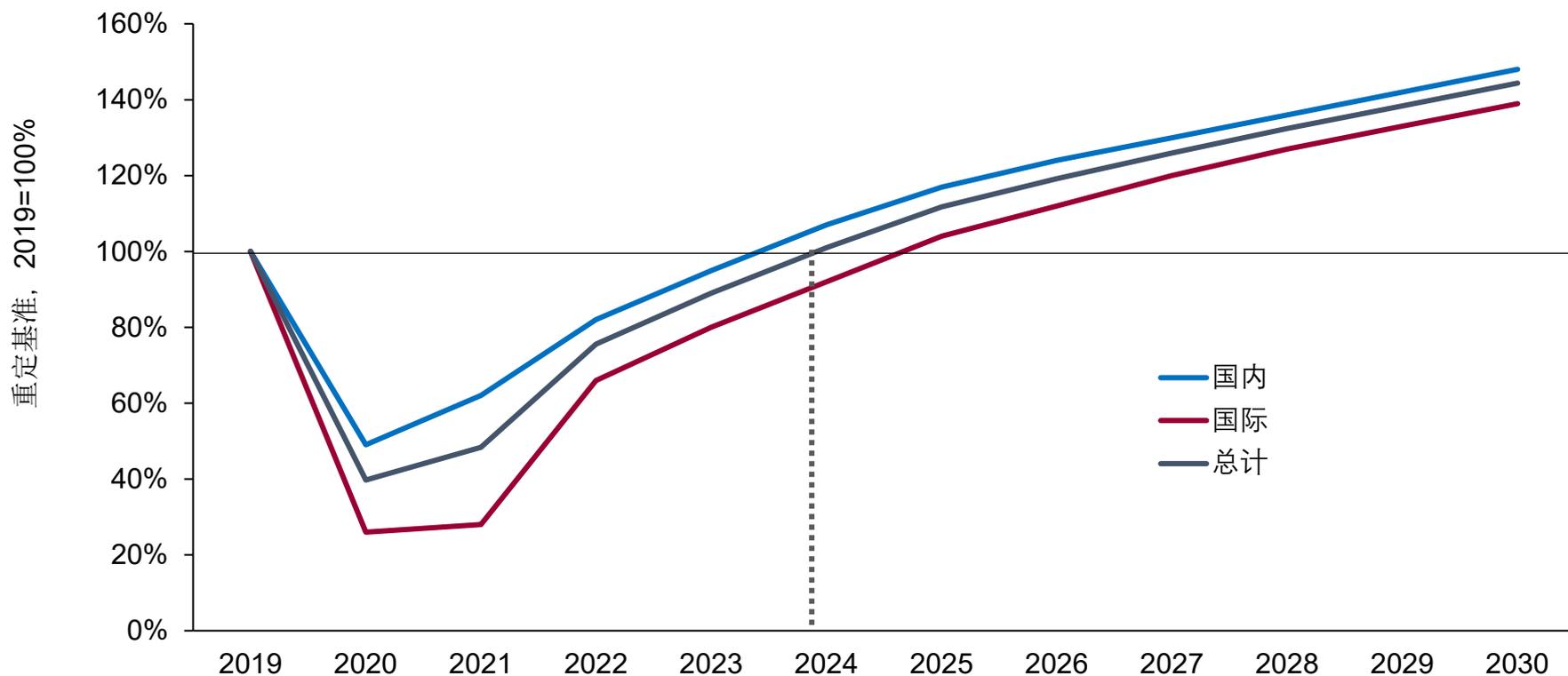
所有数据为自成立以来截至2022年12月31日，除非另有说明

备注:

1. 自2007年1月1日以来
2. 包括强制收回和商定的提前返还
3. 占已交付飞机的比例
4. 占已执行租约的比例

航空业有望超越疫情前水平

按市场划分的国际航空运输协会（IATA）航空客运量预测

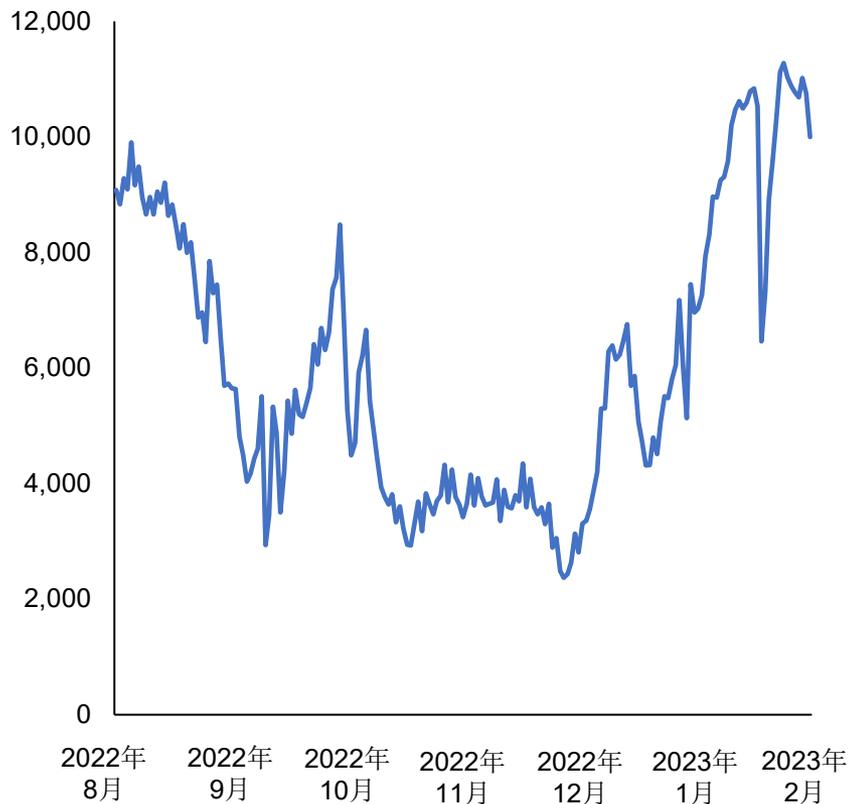


国内客流量已超出2019年水平

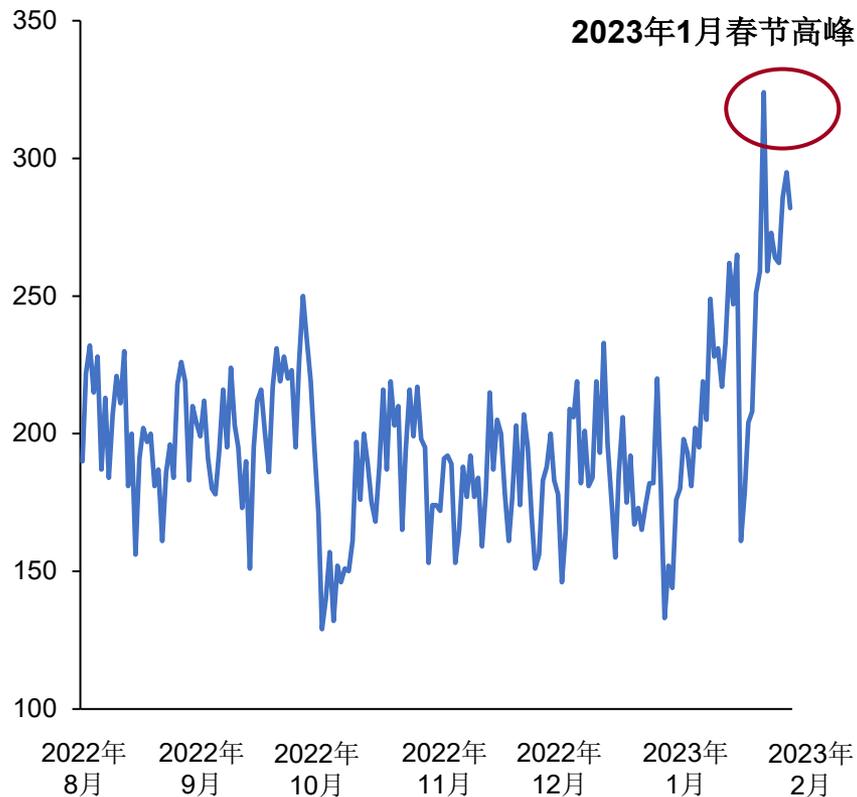
资料来源：国际航空运输协会(IATA)经济学

2023年中国每日航班增加了80%

中国各大航空公司每日国内航班



中国各大航空公司每日国际航班



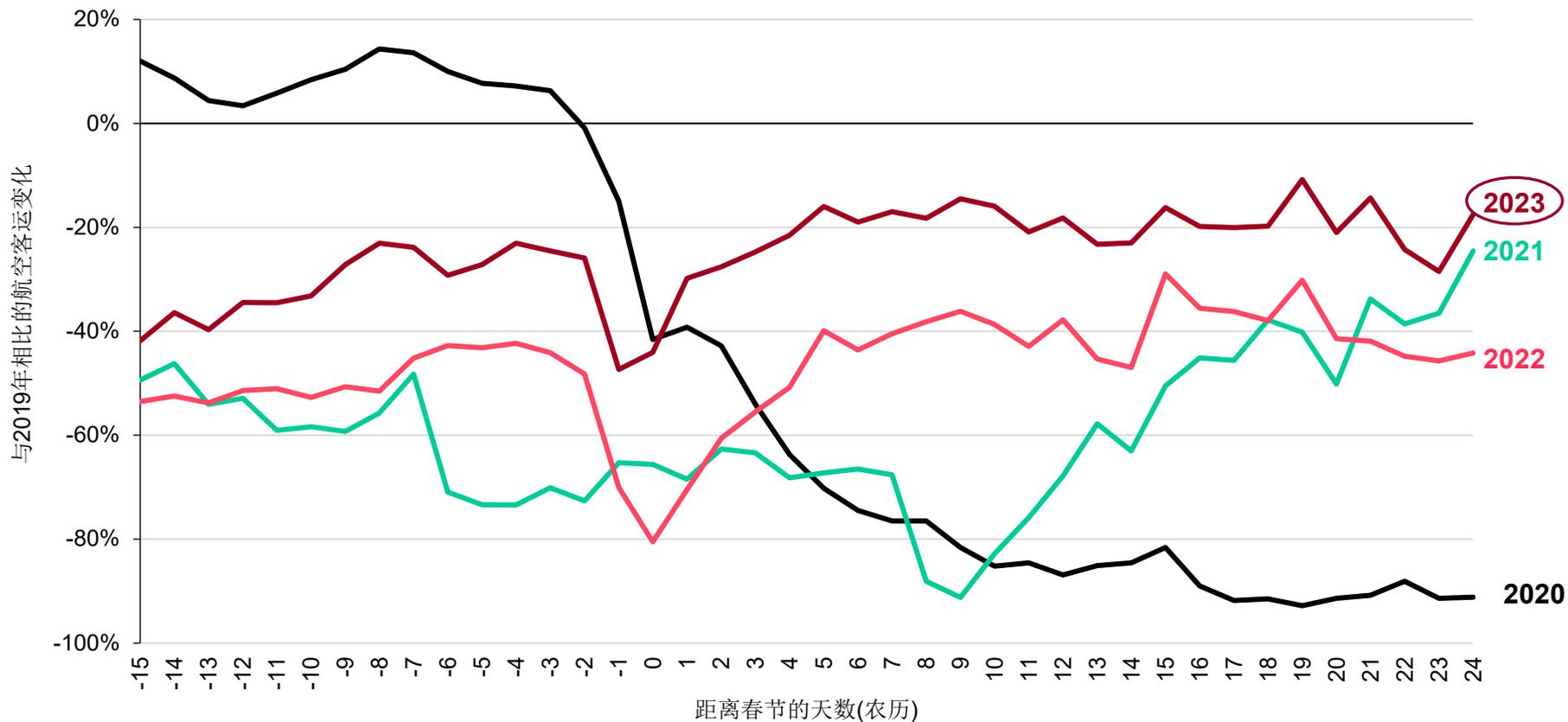
窄体机每日使用率升至12.6小时，宽体机每日使用率达8.5小时¹

资料来源:AWN-ADSB

附注:

1. 2023年1月

中国春节期间的航空出行自2020年以来有所改善



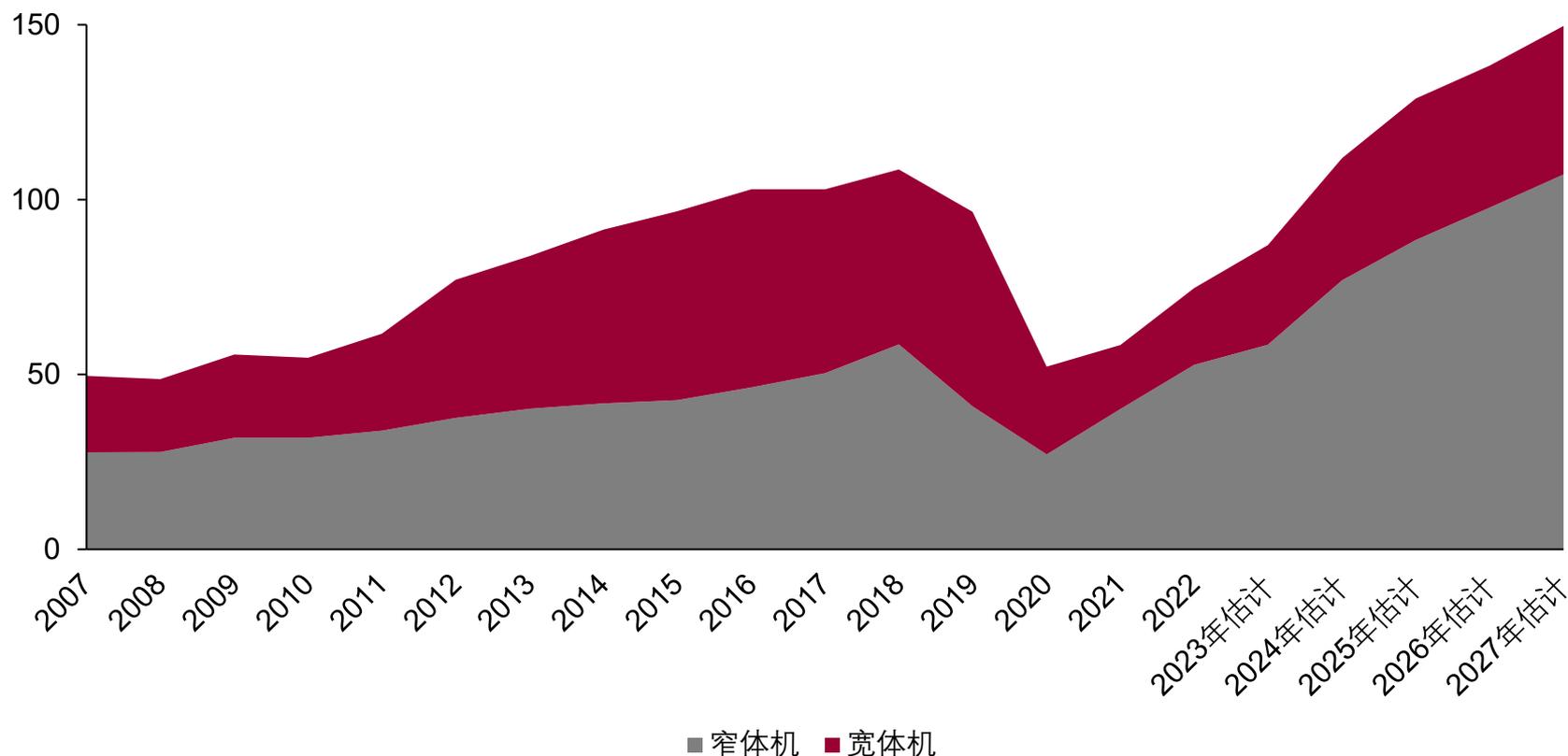
四年来最好的春节表现



资料来源:中国交通运输部

航空公司的资本投资到2025年预计将超过1250亿美元

十亿美元



未来四年的交付价值预计将上升

所有数据截至2022年12月31日
资料来源：中银航空租赁分析

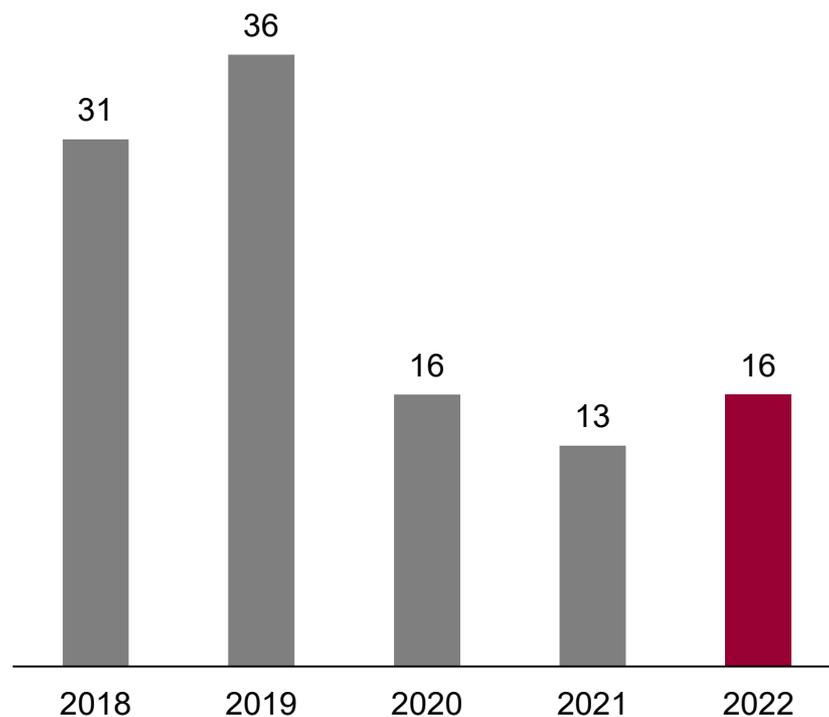
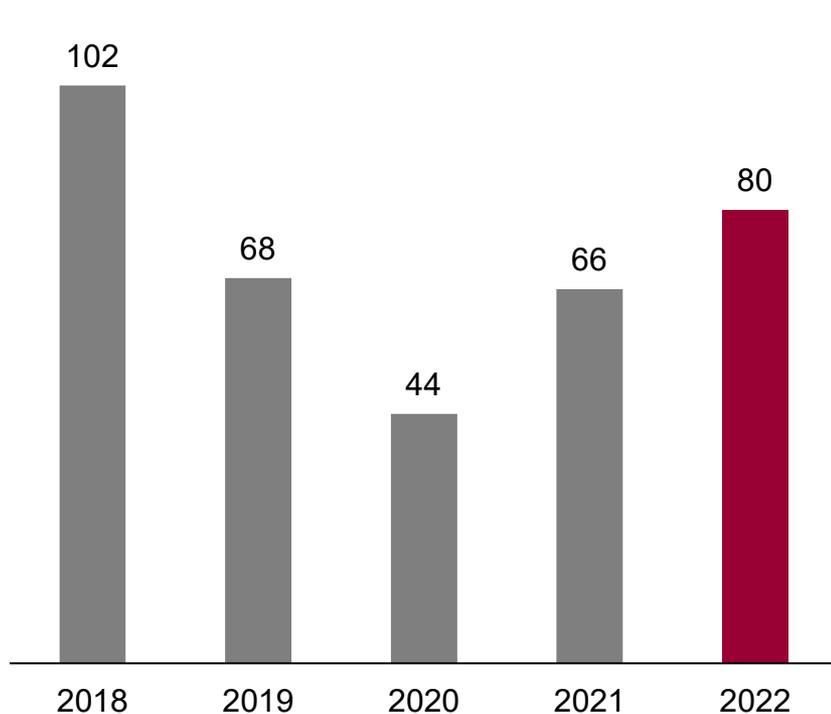


2022年窄体飞机总交付量回升

窄体机

宽体机

每月飞机数量（平均）

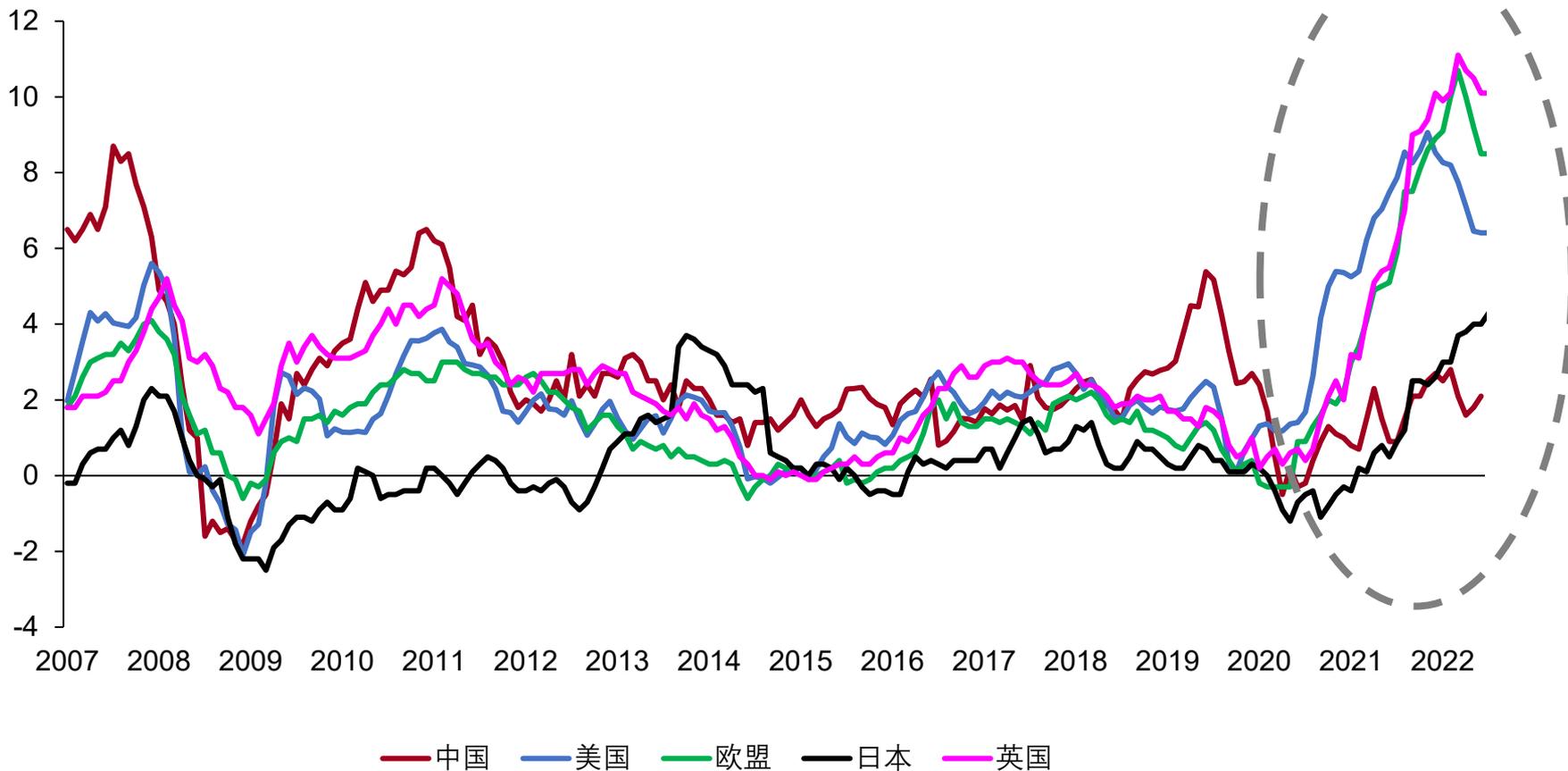


窄体机总交付量已超出2019年水平

所有数据截至2022年12月31日
资料来源：空客和波音交付量，中银航空租赁分析

管理成本通胀很重要

消费者物价指数 (%)



通胀加价上限使我司免受利率及价格上涨的影响



资料来源：彭博社（2023年2月28日）

通货膨胀的影响

- 我们已从低通胀环境转向较高通胀环境
- 这应该会对飞机价值产生正面影响
- 评估师未来将不得不重新审视其模型和假设
- 拥有大量现有资产组合的租赁公司将从资产通胀中受益

每年的通货膨胀率	对第12年残值的 累计影响
1%	12.7%
2%	26.8%
3%	42.6%
4%	60.1%

通货膨胀应会带来更大的销售收益

2022年环境、社会和治理（ESG）亮点

环境

- 实现直接排放**100%**碳中和
- 订单簿**100%**为最新技术飞机
- 自有机队中超过**70%**为最新技术飞机
- 机队平均机龄为**4.4**年

社会

- 支持**Airlink**和其他全球及本地非政府组织
- 当地社区志愿服务时间达**1300**个小时
- 全公司培训超过**4200**个小时
- **50%**的员工为女性
- 五个办事机构，员工来自**21**个国家

治理

- 董事会**11**名成员中**3**名为女性
- 董事会成员来自**3**个国家
- 管理团队中**30%**为女性
- 无监管违规
- 全体员工完成合规培训



www.bocaviation.com

BOC Aviation Limited 79 Robinson Road #15-01 Singapore 068897 Phone +65 6323 5559
Incorporated in the Republic of Singapore with limited liability
Company Registration No. 199307789K