

2025年中期业绩回顾

2025年8月/9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.

2025年上半年概況

基础盈利能力强劲

	2025年上半年 百万美元	2024年上半年 百万美元	变动
经营收入及其他收入总额	1,242	1,174	↑ 6%
核心租赁租金贡献 ¹	342	276	↑ 24%
税前利润	406	509	↓ 20%
税后净利润	342	460	↓ 26%
核心税后净利润 ²	342	284	↑ 20%

所有业务条线均实现增长

注：
 1. 计算方式为：经营租赁租金收入与融资租赁利息收入之和，减去飞机折旧、分配予经营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
 2. 剔除滞俄飞机相关减记的净影响

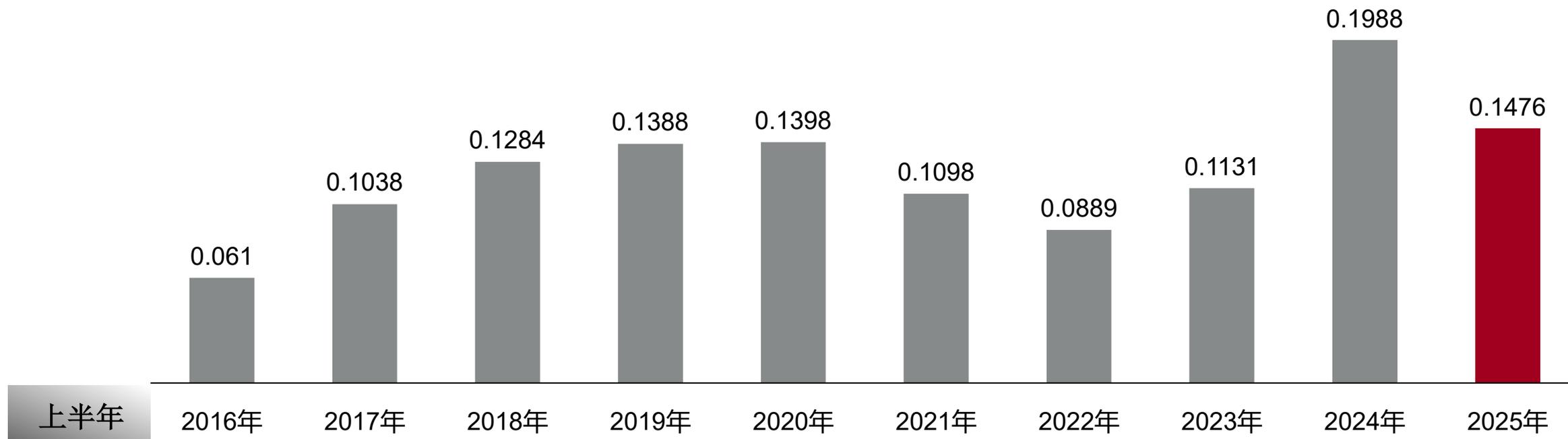
稳健的资产负债表和流动性

	2025年6月30日	2024年12月31日	变动
资产总额 (十亿美元)	25.6	25.1	↑ 2%
每股净资产 (美元)	9.37	9.17	↑ 2%
权益总额 (十亿美元)	6.5	6.4	↑ 2%
流动性总额 (十亿美元)	6.1	6.5	↓ 7%
总资本负债率 (倍)	2.6	2.6	↔ 稳定

强劲资产负债表、低杠杆和充裕流动性为增长奠定基础

2025年中期股息

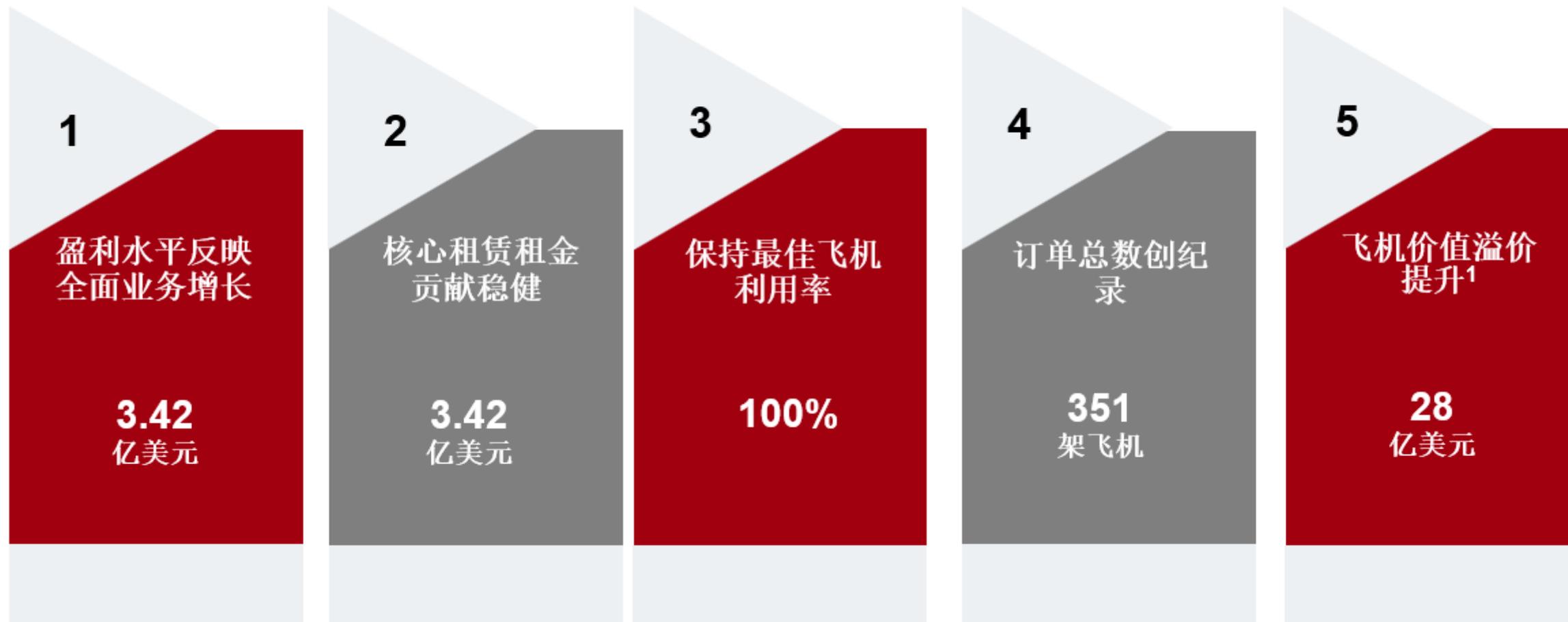
美元/股



2025年中期股息为每股 0.1476 美元，为公司史上第二高水平



2025年上半年亮点

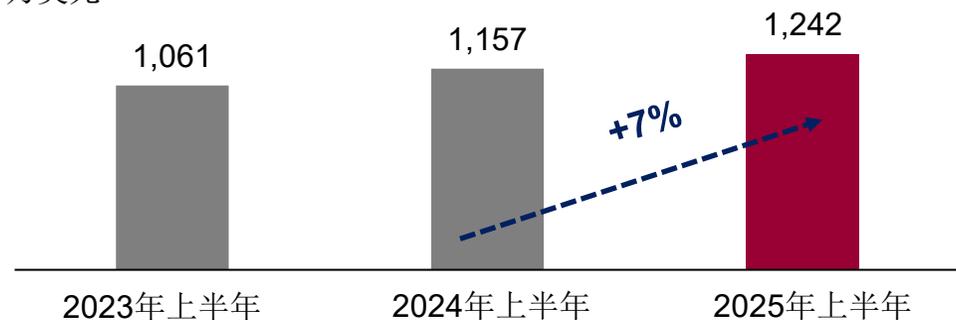


注：
1. 飞机平均估值超出飞机账面净值

基本面持续增强

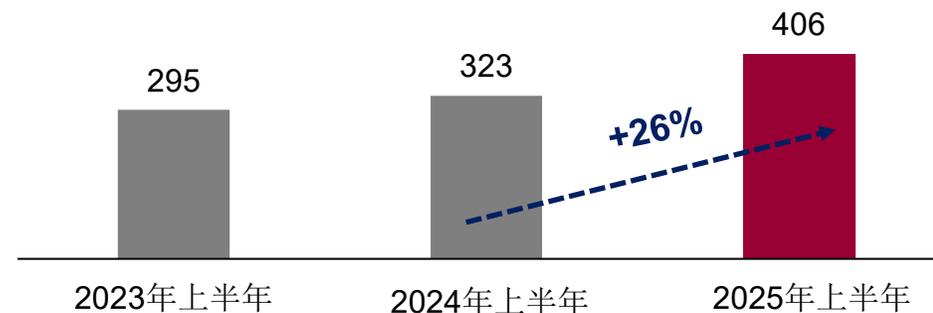
经营收入¹

百万美元



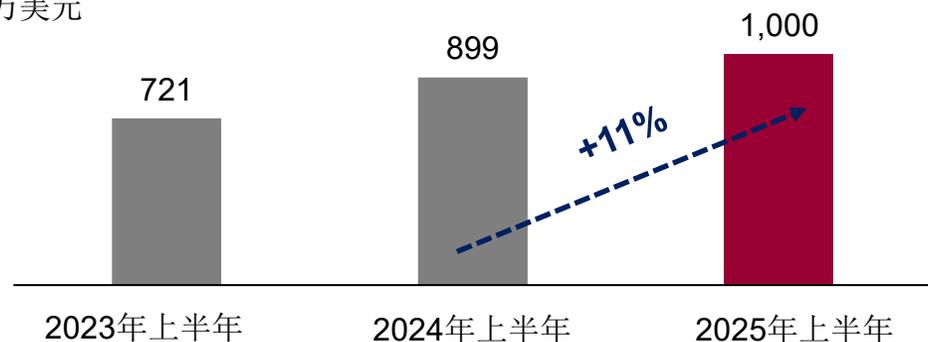
核心税前利润¹

百万美元



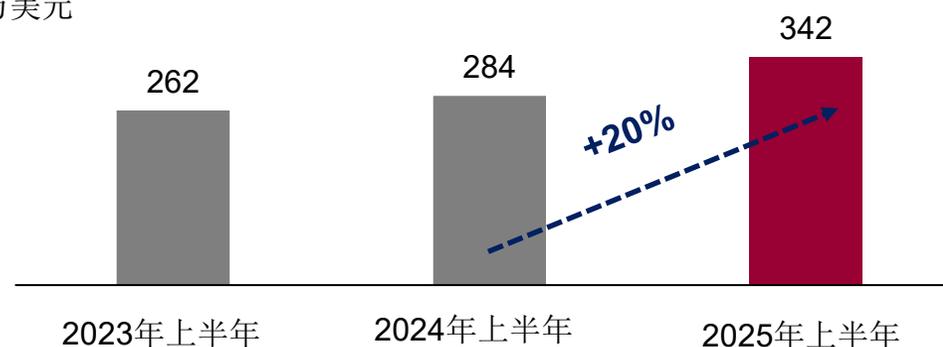
经营现金流量(扣除利息)^{1,2}

百万美元



核心税后净利润¹

百万美元



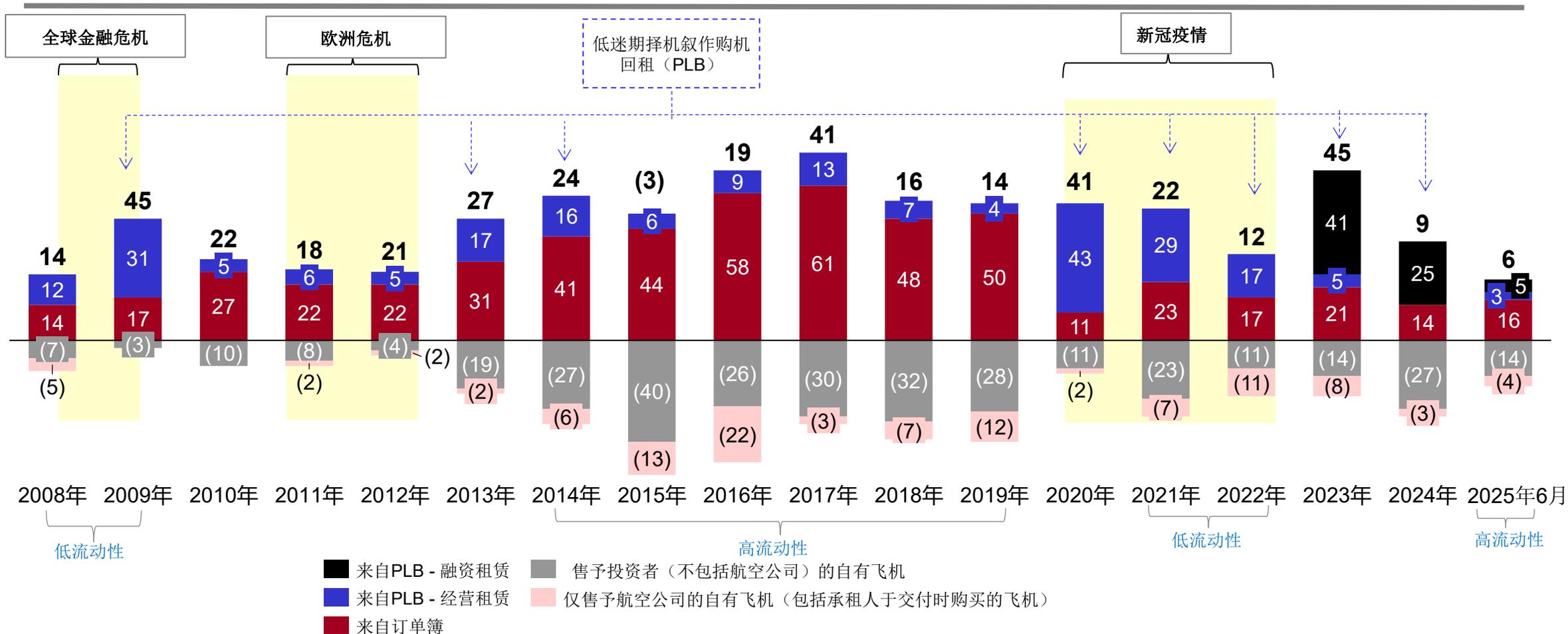
核心业务持续增长

注:

1. 剔除滞俄飞机相关减记的净影响
2. 计算方式为: 经营活动产生的现金流量净额减去已付财务费用

我们如何投资

飞机交付、购买和出售数量



订单簿构成公司未来增长的核心

总投资组合超过830架 / 台飞机及发动机

公司投资组合

资产类型	自有飞机	代管飞机	已订购飞机 ¹	总数
空客A220系列	23	0	0	23
空客A320CEO系列	60	13	0	73
空客A320NEO系列	146	0	211	357
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	53	13	0	66
波音737-8/9	81	0	137	218
波音777-300ER	18	3	0	21
波音787系列	32	1	3	36
货机	5	1	0	6
发动机	10	0	0	10
总计	451	32	351	834

现有机队中超过80%为最新技术机型²

所有数据截至2025年6月30日

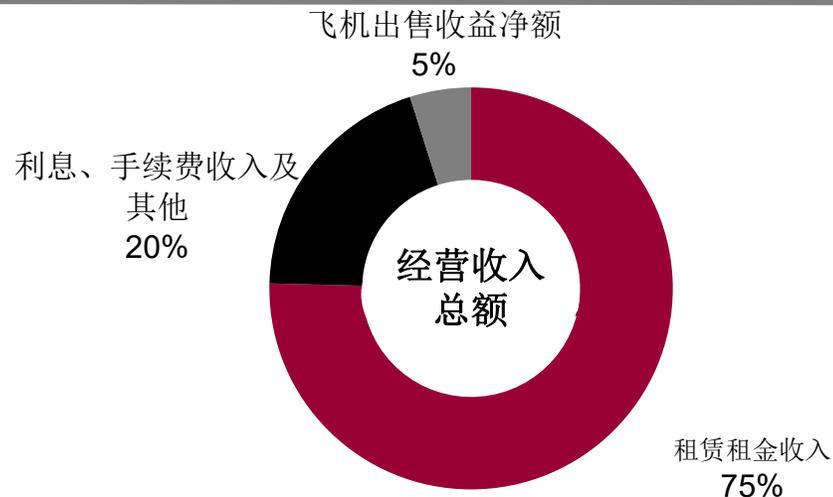
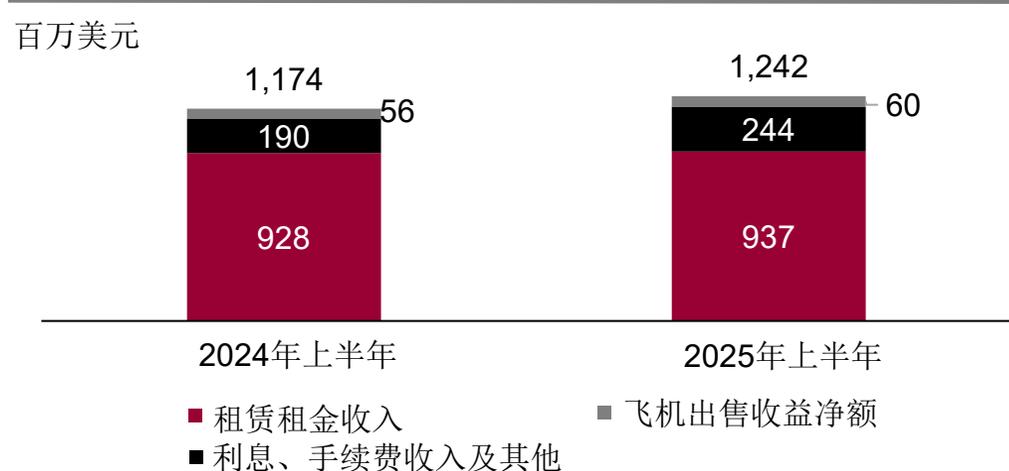
注:

1. 包括所有采购承诺, 其中10项承诺的航空公司客户已行使在飞机交付时购买飞机的权利。
2. 按账面净值及融资租赁应收款项计算

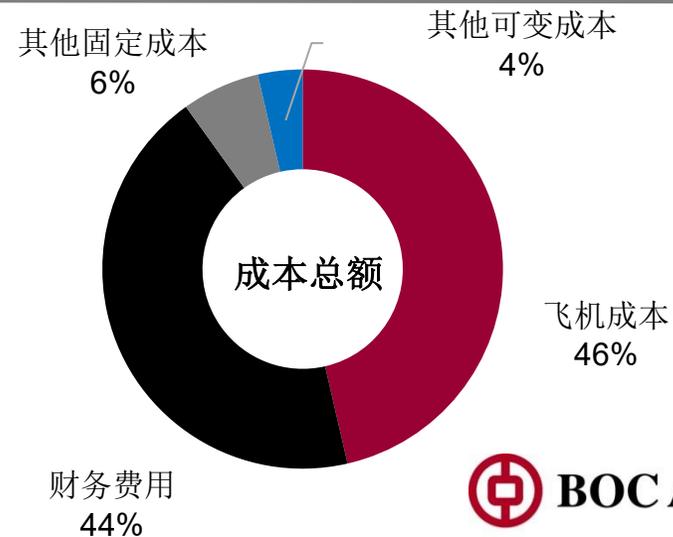
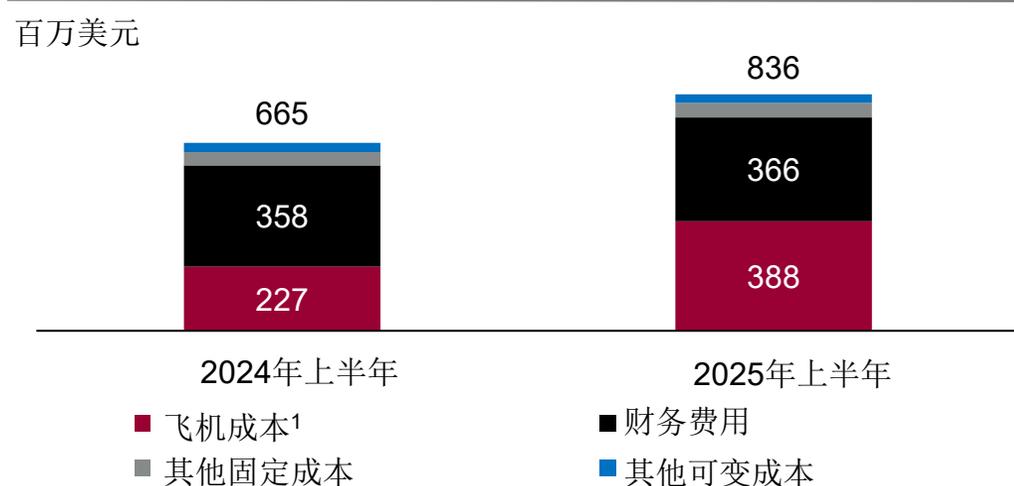


租赁租金收入推动经营收入

租赁租金收入推动经营收入及其他收入总额



飞机折旧和融资成本为主要成本



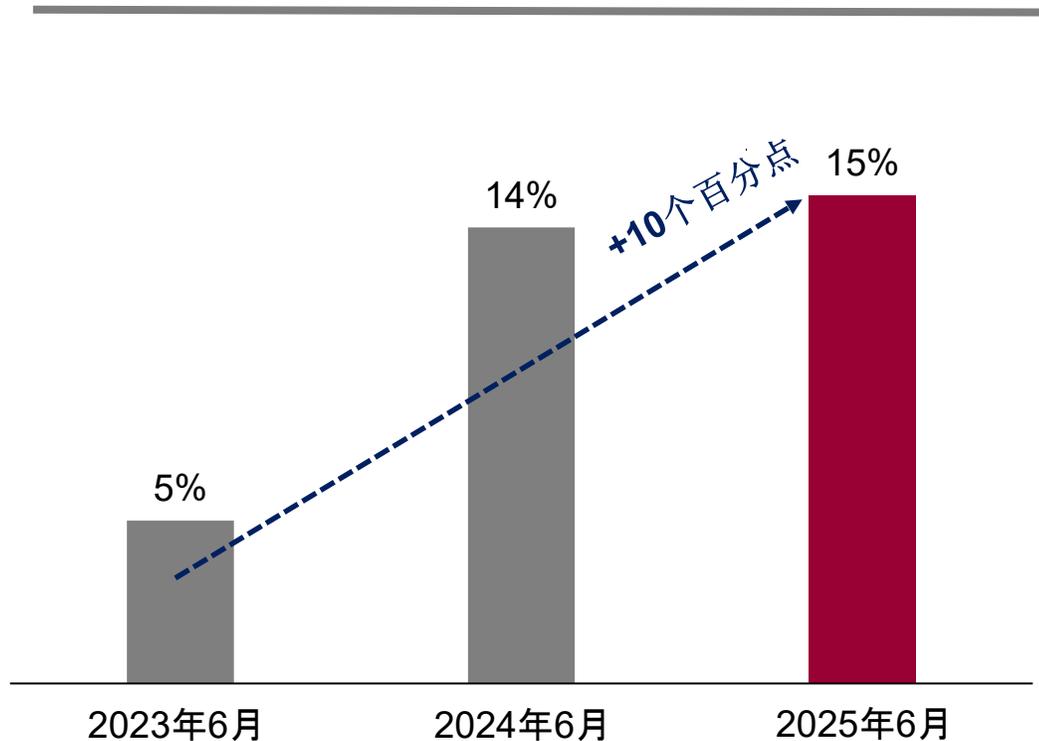
由于四舍五入，部分数值加总可能不等于总数

注：

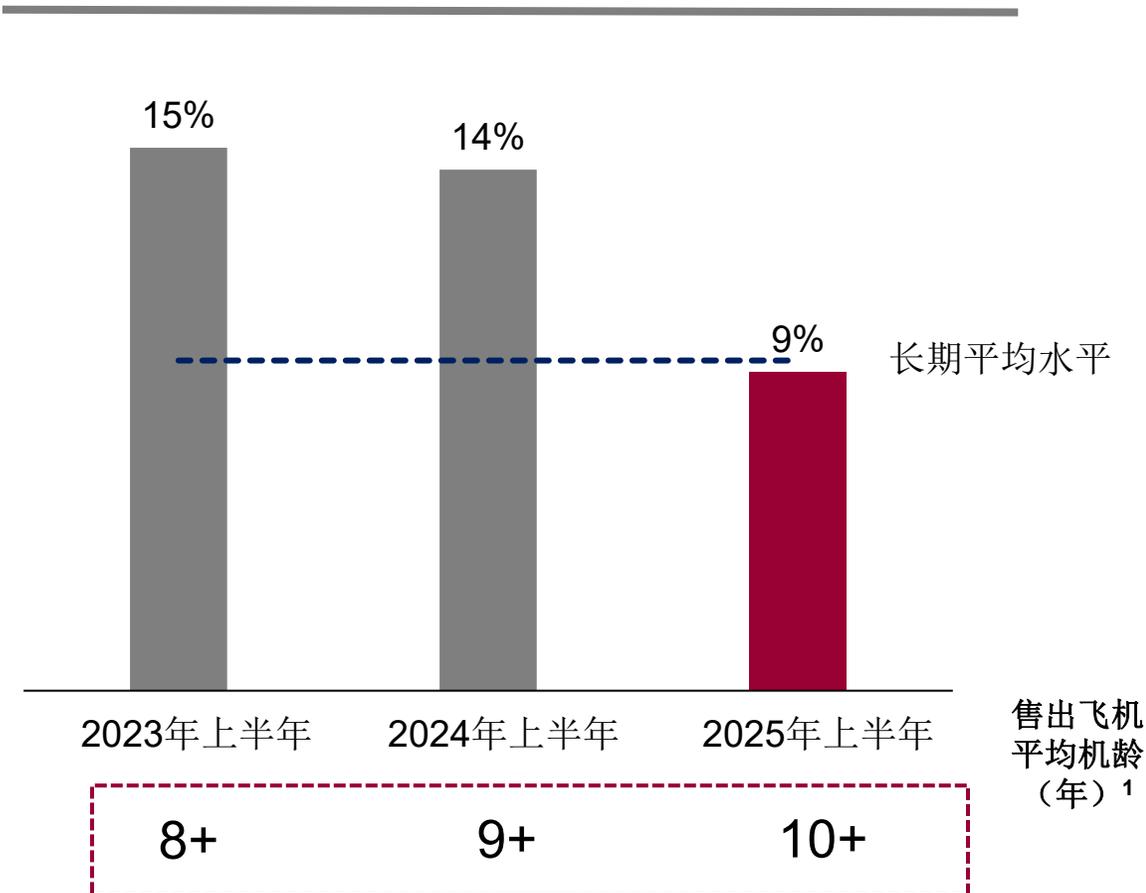
1. 包括飞机折旧及减值费用（包括2024年上半年两架飞机1.75亿美元减值损失拨回）

飞机出售收益提供额外商业价值

平均估值>飞机账面净值



飞机出售利润率

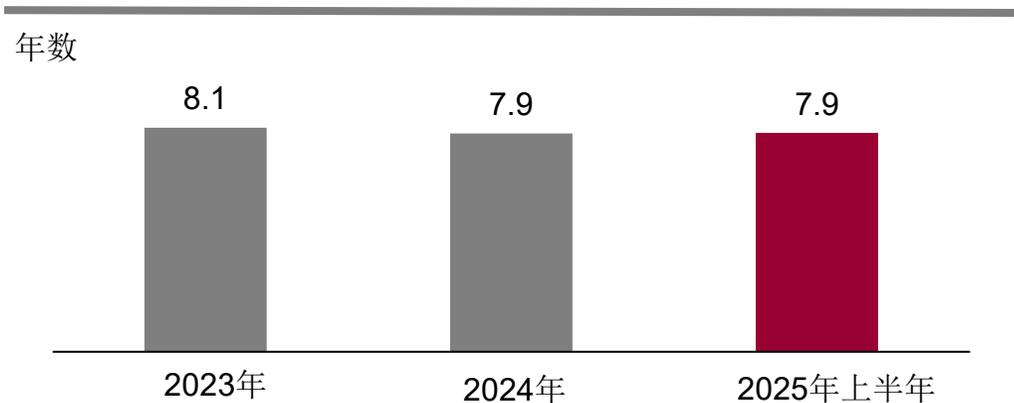


出售利润率为9%的长期平均水平相当，但处置飞机机龄较大、收益较低

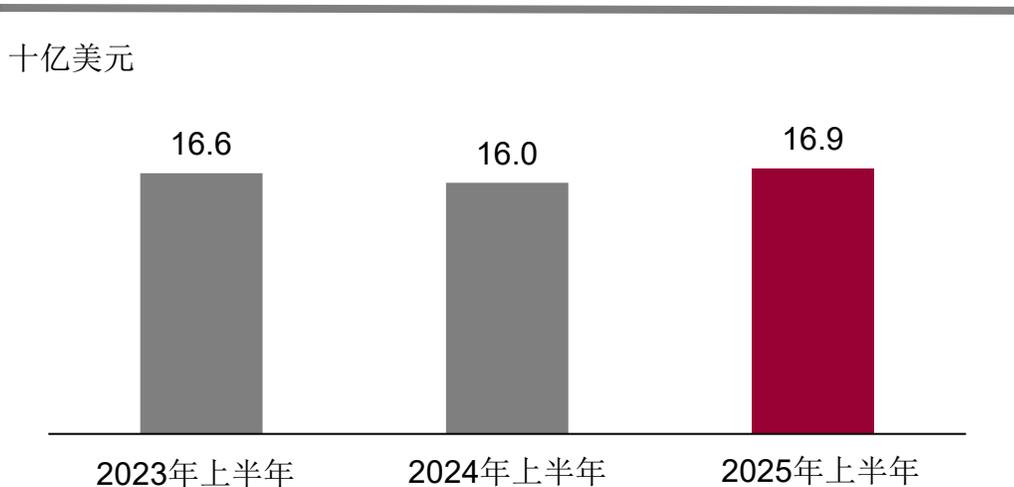
注：
1. 经账面净值加权

长期租约为公司一大特色

平均剩余租期长¹



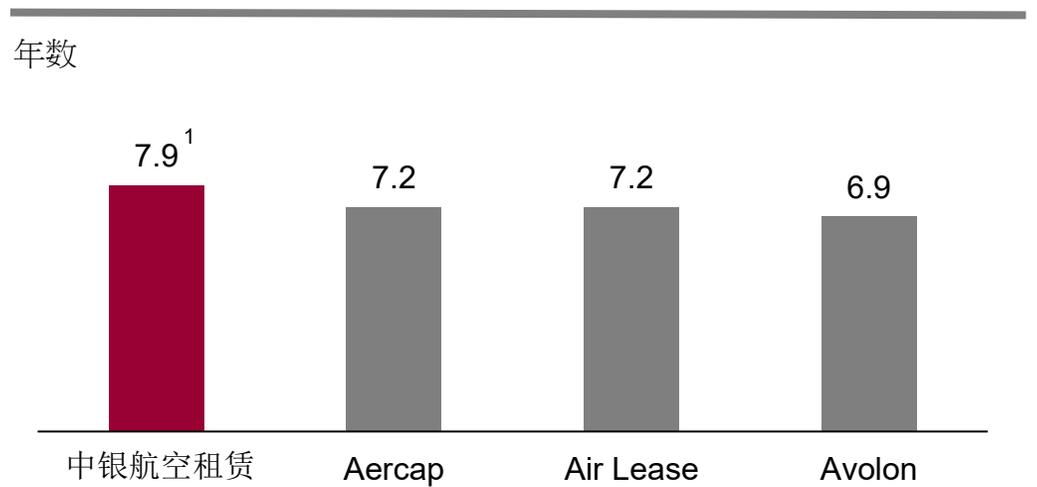
未来已承诺经营租赁收入上升



租赁到期时间分布良好²



行业领先的平均剩余租期³



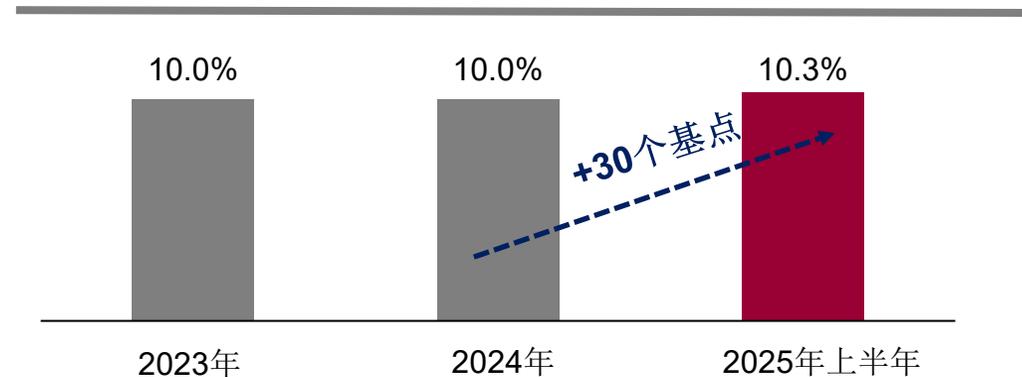
注:

1. 经自有有机队账面净值及融资租赁应收款项加权
2. 每个日历年租约到期的自有飞机, 经账面净值 (包括融资租赁应收款项) 加权
3. 2025年6月30日更新

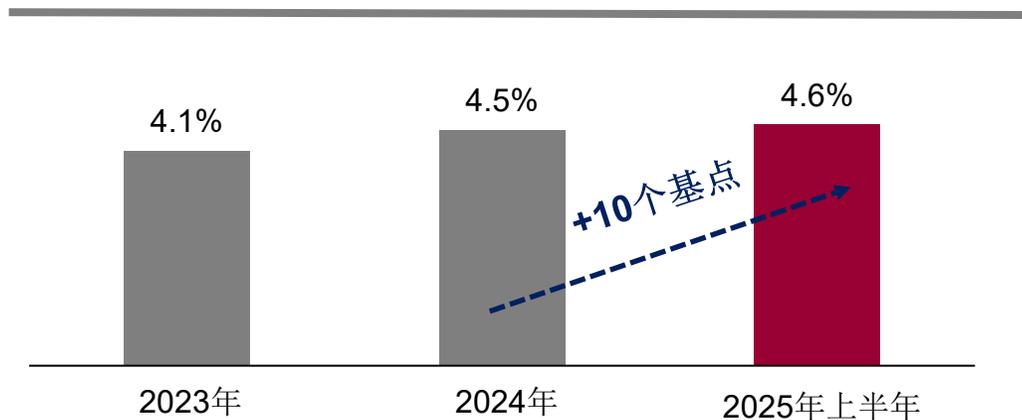


投资组合构成改善，租赁收益率提升

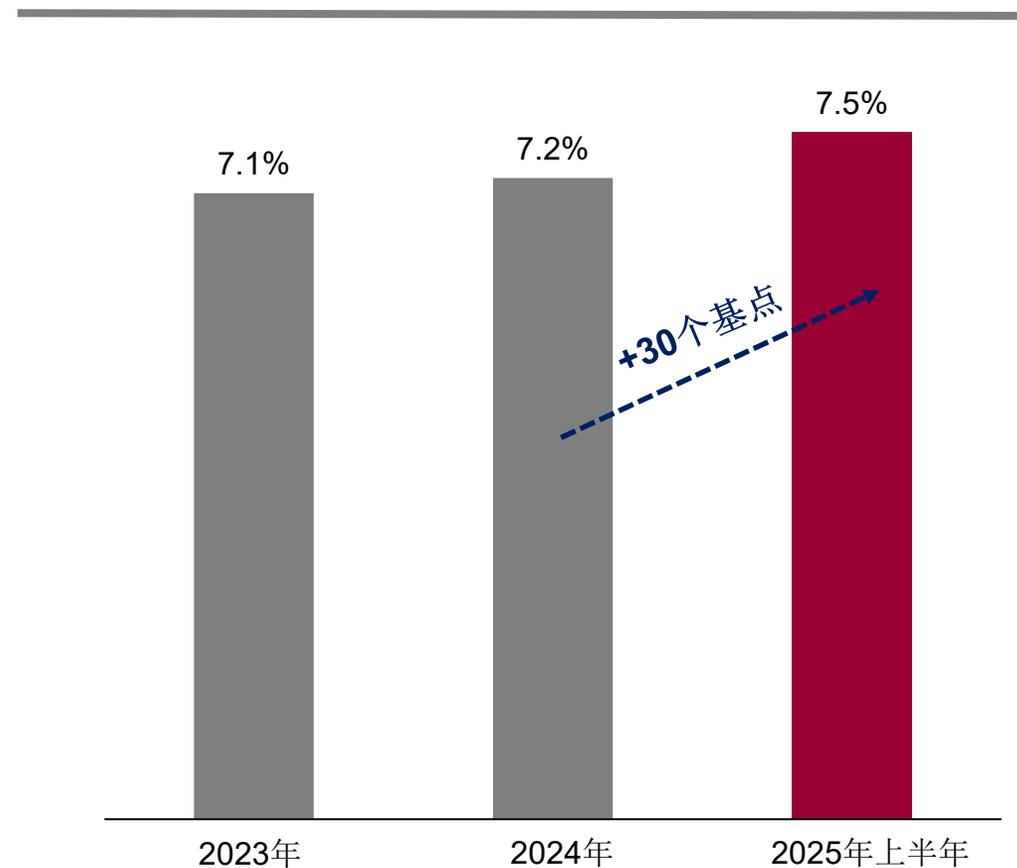
经营租赁租费因子¹



债务成本²



净经营租赁收益率³

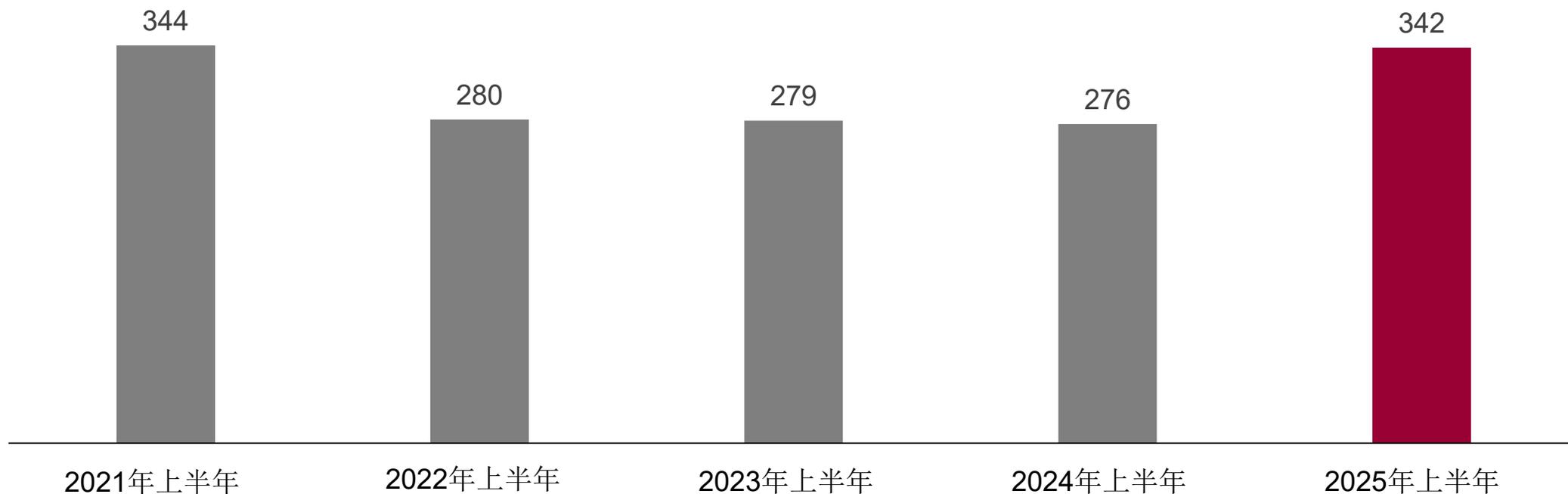


注：
1. 计算方式为：经营租赁租金收入除以飞机平均账面净值再乘以100%。以2025上半年年化计算
2. 计算方式为：财务费用和资本化利息之和，除以平均债项总额。债项总额指递延债务发行成本、公允价值、重新估值及中期票据折价/溢价调整前的贷款及借贷。以2025上半年年化计算
3. 计算方式为：按经营租赁租金收入减去分配予经营租赁租金收入的财务费用，再除以飞机平均账面净值。以2025上半年年化计算

核心租赁租金贡献提升

核心经营租赁及融资租赁活动推动盈利增长

核心租赁租金贡献（百万美元）¹



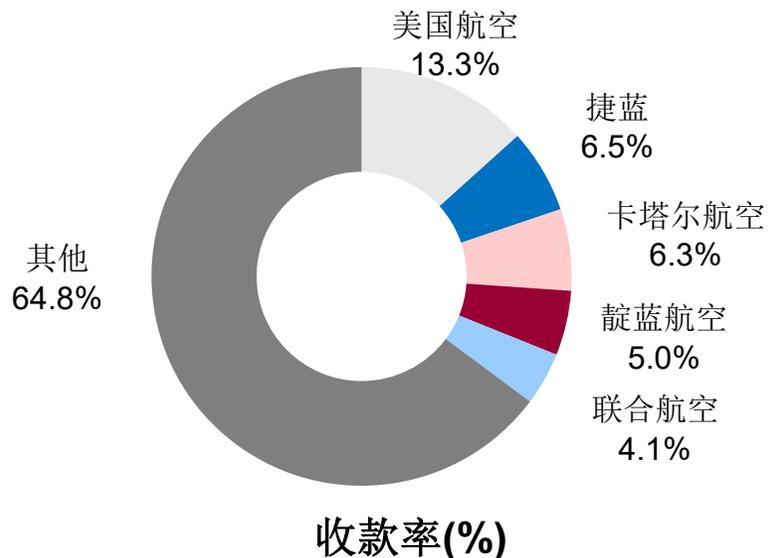
中期核心租赁租金贡献创自2021年以来最高纪录

注：

1. 计算方式为：经营租赁租金收入与融资租赁利息收入之和，减去飞机折旧、分配予经营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

高度多元化的全球投资组合

投资组合的客户多样化¹



平均 = 99.3%

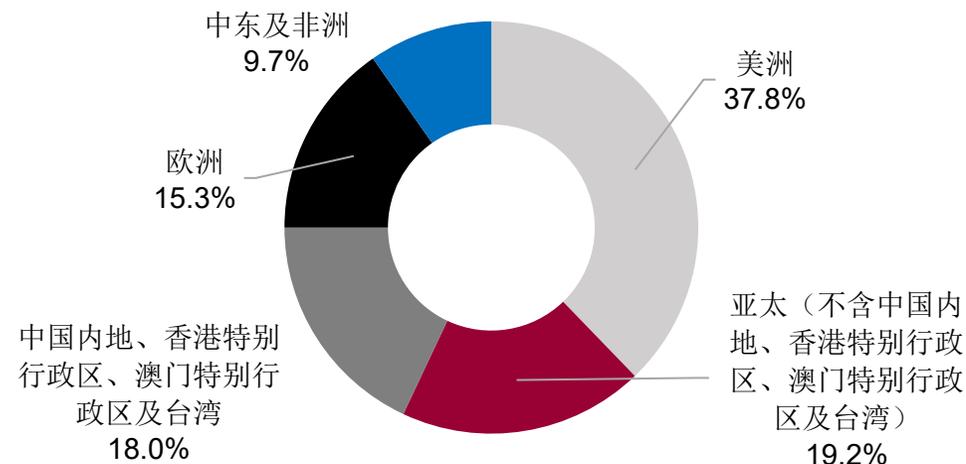
2008年 2009年 2010年 2011年 2012年 2013年 2014年 2015年 2016年 2017年 2018年 2019年 2020年 2021年 2022年 2023年 2024年 2025年6月

所有数据截至2025年6月30日，除非另有说明

注：

- 按飞机账面净值及融资租赁应收款项计算
- 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

...及地域多样化¹



机队利用率(%)²



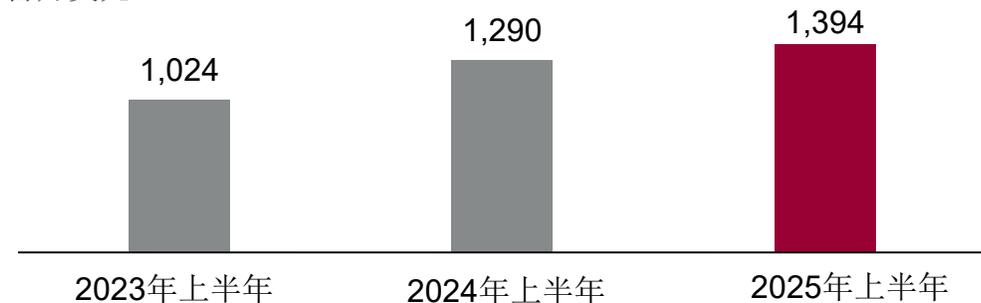
平均 = 99.5%

2008年 2009年 2010年 2011年 2012年 2013年 2014年 2015年 2016年 2017年 2018年 2019年 2020年 2021年 2022年 2023年 2024年 2025年6月

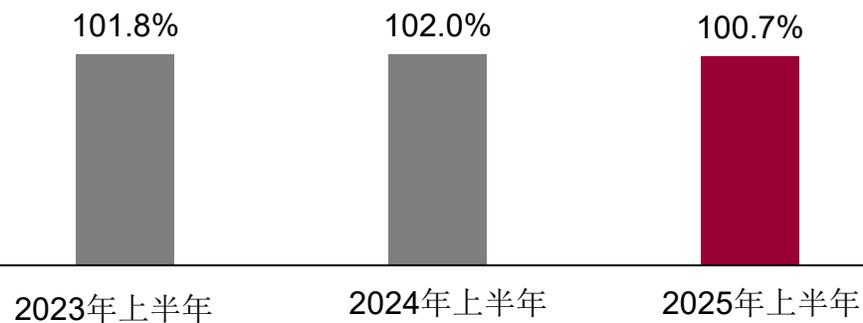
创纪录的现金流

经营活动产生的净现金流

百万美元

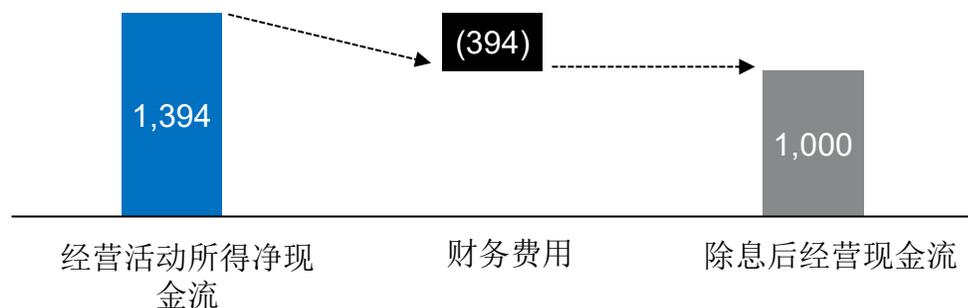


收款率连续三年超过100%



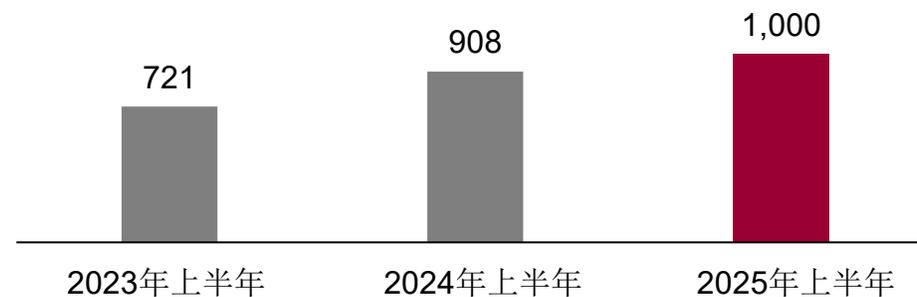
2025年上半年除息后经营现金流

百万美元



除息后经营现金流达10亿美元

百万美元

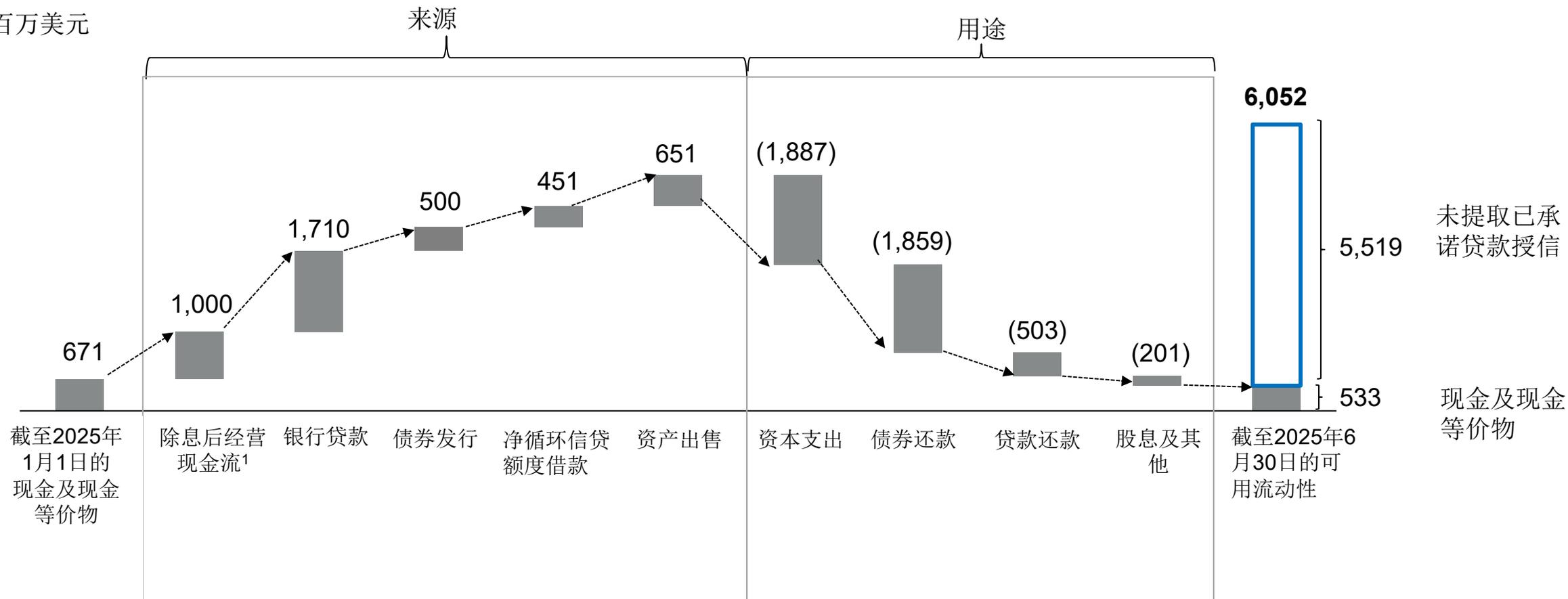


收款率超过100%推动现金流达到10亿美元

2025年上半年融资渠道多元化

现金来源及用途

百万美元



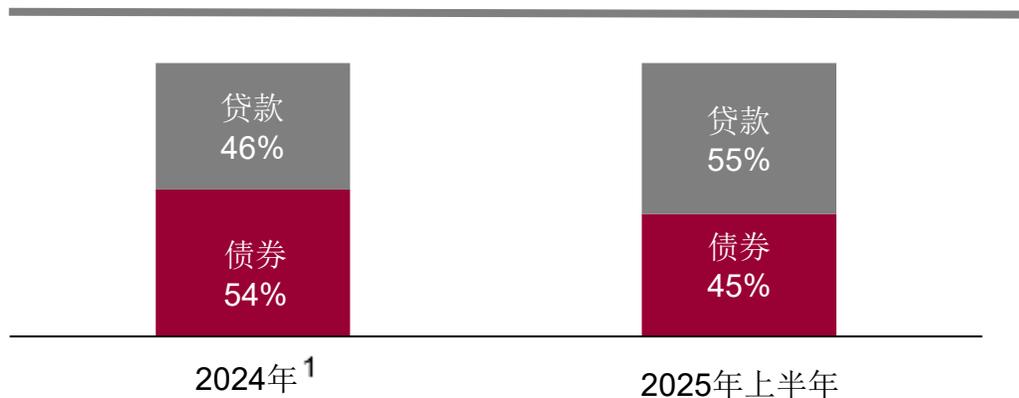
61亿美元已承诺流动性



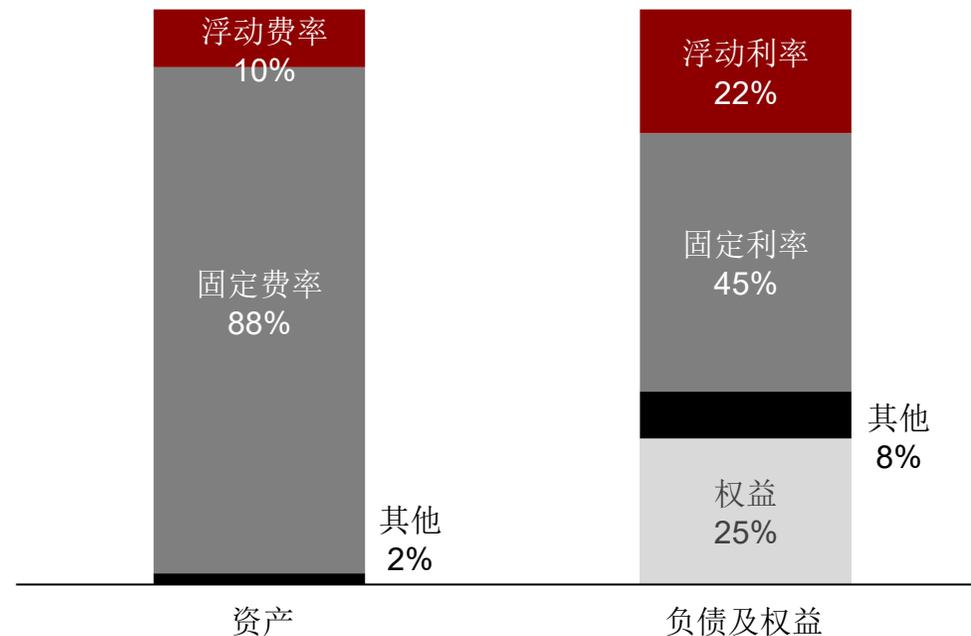
注：
1. 按经营活动所得现金流净额减去已付财务费用计算

灵活的资金结构

债务来源

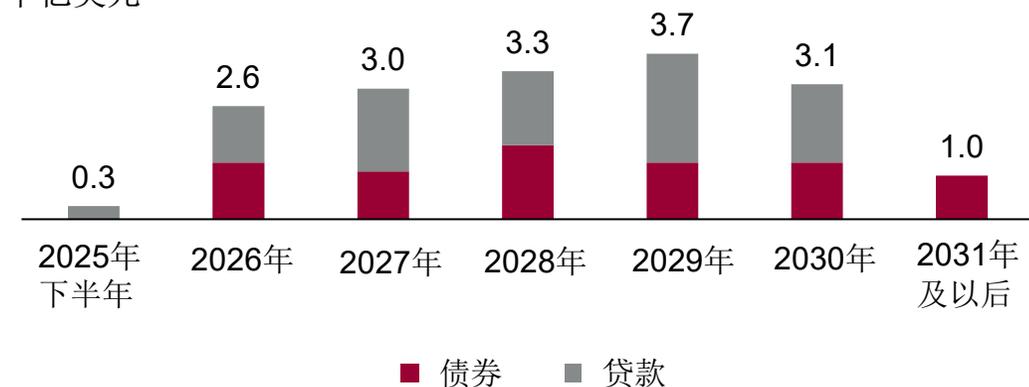


资产及负债情况



未偿还债务到期情况

十亿美元



长期资产以长期债务融资

所有数据截至2025年6月30日，除非另有说明

注：

1.截至2024年12月31日

交付储备达公司历史峰值

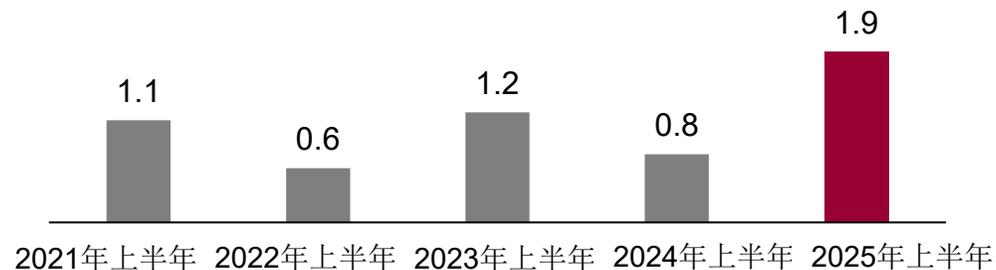
订单簿交付时间表¹

飞机架数



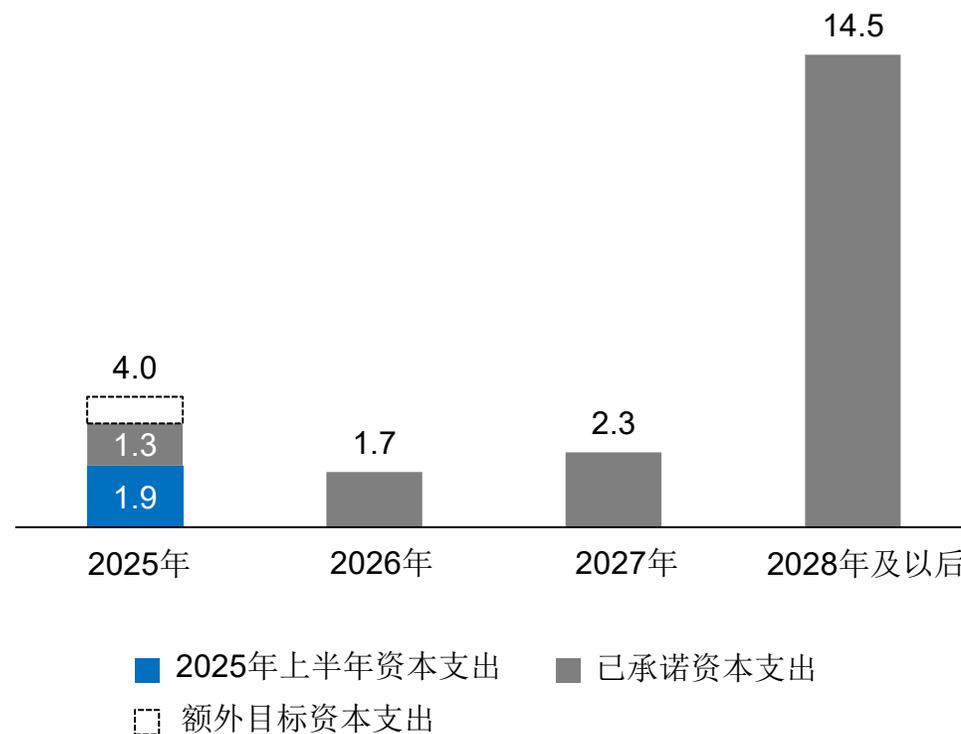
自2020年以来最高中期资本支出

十亿美元



未来已承诺资本支出总额达创纪录的200亿美元

十亿美元



2025年上半年新增143架飞机交付机位

所有数据截至2025年6月30日，除非另有说明

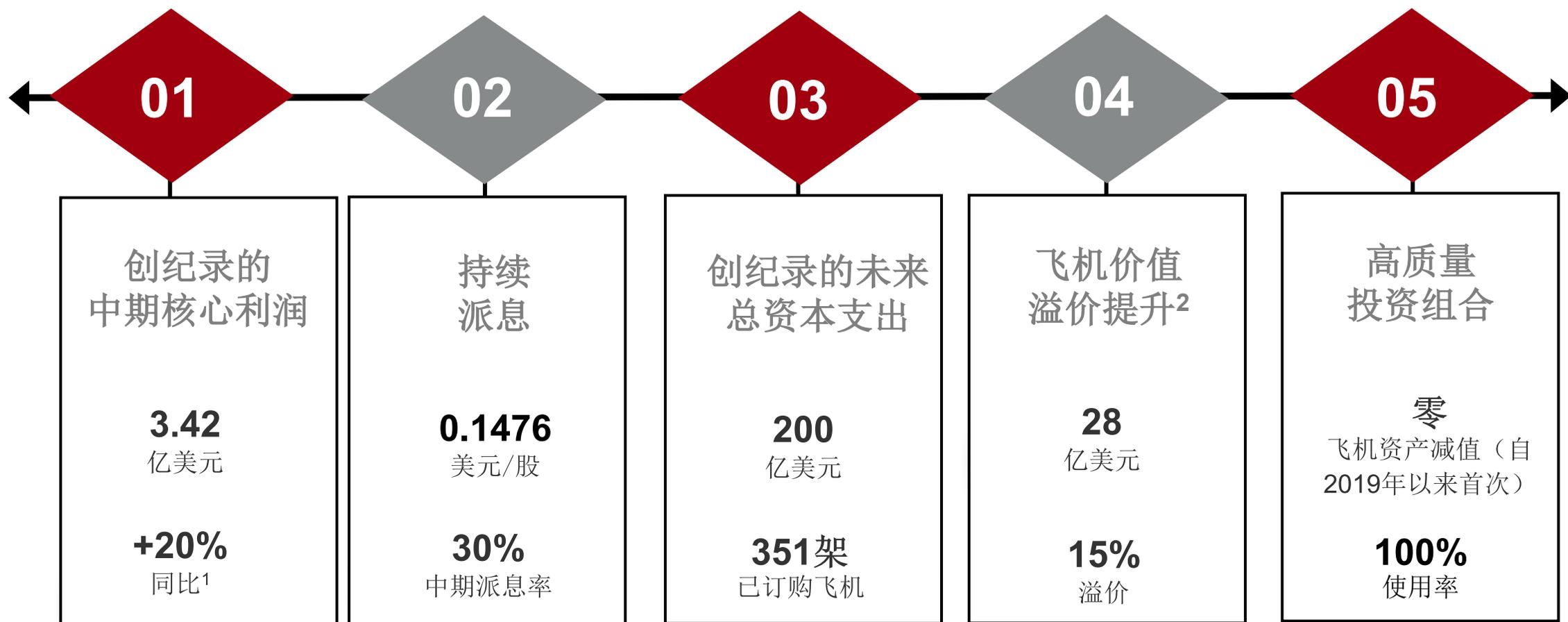
注：

1. 基于预期交付日期，截至2025年6月30日

2. 2025年上半年交付的飞机



总结



注:

1. 剔除滞俄飞机减记净影响
2. 飞机平均估值超出飞机账面净值

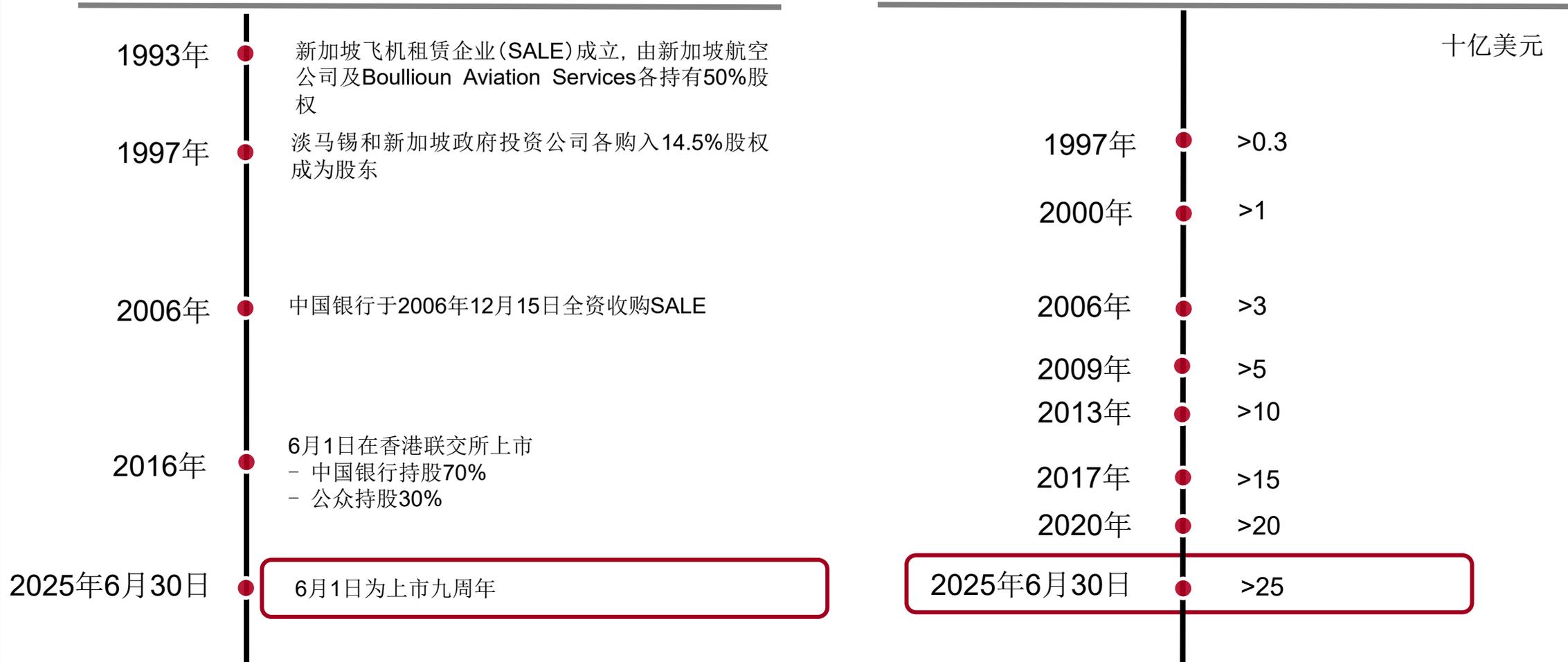
附录

中银航空租赁发展历程 - 2025年为成立32周年

所有权

总资产

十亿美元



市值达65亿美元¹

所有数据截至相关期末

注:

1. 资料来源: 彭博社(截至2025年8月8日)



公司概况

所有权

中国银行
中国银行持股70%

香港联交所上市
(2588 HK)

市场地位

全球前五
全球飞机经营租赁公司¹

45个国家及地区的**92**名客户

盈利业绩记录

31年
持续盈利

>75亿美元
自成立以来累计利润

资产负债表

256亿美元
总资产

债务权益比率**2.6**倍

现金流

61亿美元
可用流动性

A- 信用评级
惠誉/标普

投资组合

834架/台
飞机及发动机²

351架 / 5.0年 / 7.9年
订单飞机 / 平均机龄³ / 平均飞机剩余租期³

专注于长期可持续盈利的行业领军者

所有数据截至2025年6月30日

注:

1. 按自有飞机账面净值计算
2. 包括自有、代管及已订购飞机
3. 经自有飞机账面净值加权且包含融资租赁应收款



公司管理团队



Steven Townend
总经理兼首席执行官



文兰
首席财务官



Tom Chandler
首席运营官



Paul Kent
首席商务官



钱晓枫
首席商务官
(亚太及中东地区)

- 34年银行及租赁业经验
- 2024年1月1日获委任担任董事、总经理兼首席执行官
- 26年银行业经验
- 分管财务规划与分析、财务控制、会计报告、税务、资金、结算及董事会秘书部门
- 28年航空、法律、租赁及银行业经验
- 分管采购、技术、发动机、法律、公司事务及IT部门以及所有运营事务
- 29年飞机融资及租赁业经验
- 分管全球租赁业务
- 32年银行业经验
- 分管飞机销售、风险管理、市场研究及金融产品部门

国籍



极富经验的高级管理团队

所有数据截至2025年8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 购买逾1300架飞机，总价值逾750亿美元
- 租赁 与逾60个国家和地区超过190家航空公司签署超过1500份租约
- 融资 筹集超过480亿美元债务融资
- 出售 出售超过480架自有及代管飞机
- 过渡 158架飞机过渡
- 收回¹ 70架飞机，覆盖21个司法管辖区

成果:

- 交付飞机总数 **950**
- 出售飞机占比² **51%**
- 过渡飞机占比³ **10%**
- 收回飞机占比³ **5%**

所有数据为自成立以来至2025年6月30日

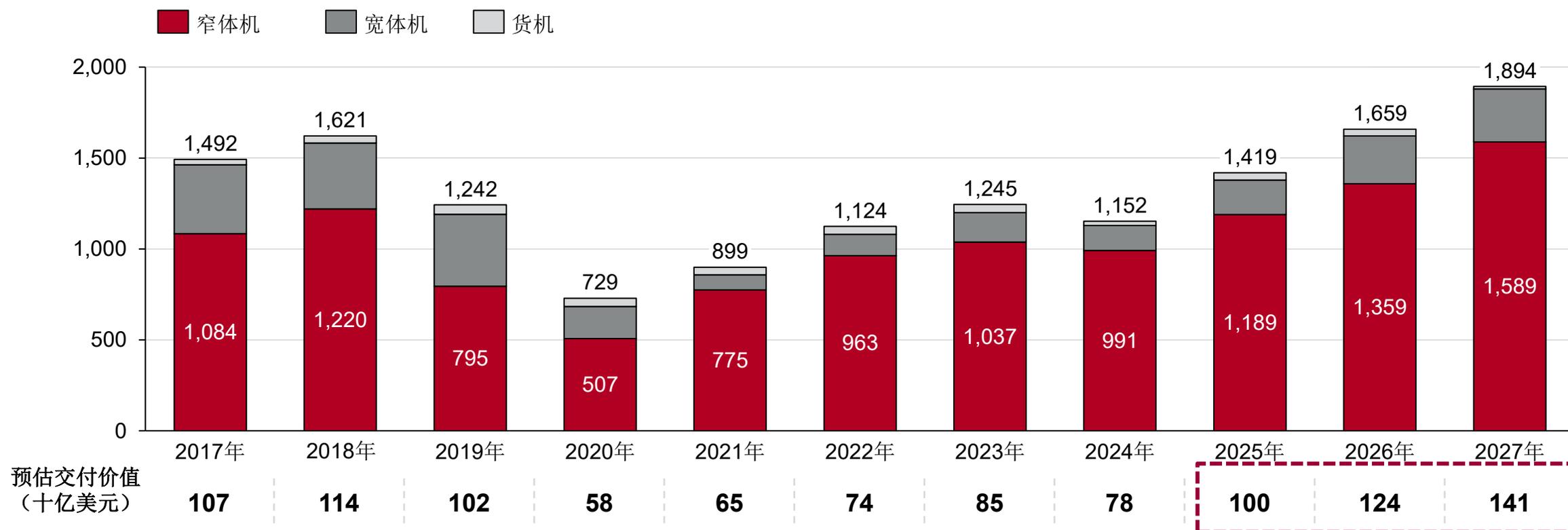
注:

1. 包括强制收回和商定的提前返还
2. 占已交付飞机的比例
3. 占已签署租约的比例

全行业在2026年需为1,240亿美元的飞机提供资金

飞机交付总量

所有飞机^{1,2}



目标市场年增长率超过20%

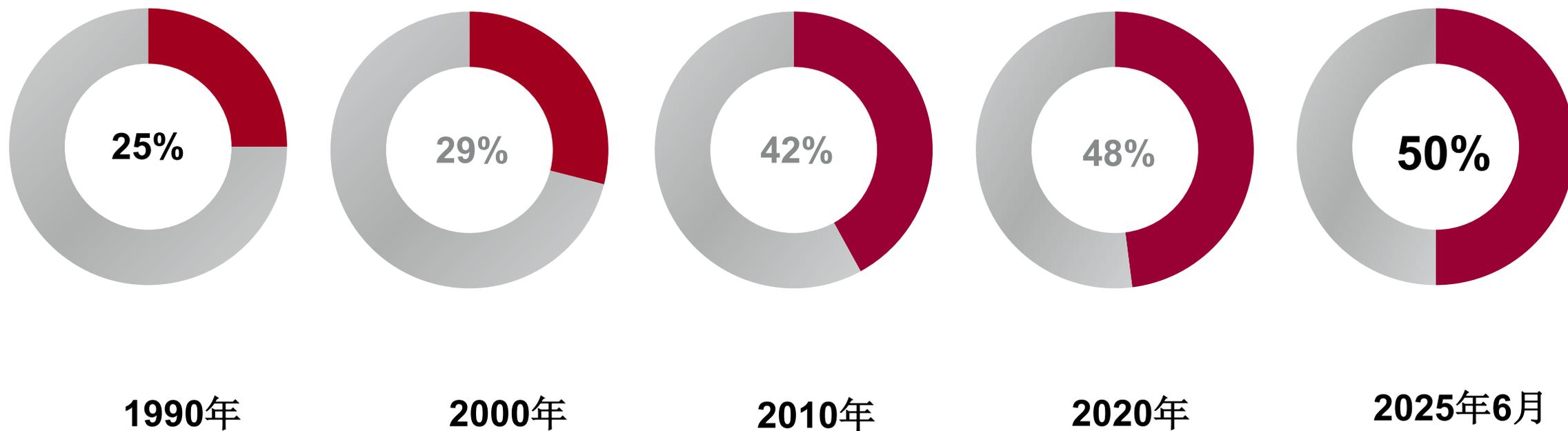
资料来源：中银航空租赁分析、Cirium机队数据、截至2025年7月18日的预测，基于制造商发布的指引

- 注：
1. 定义为100座以上的宽体机、窄体机及大型支线喷气飞机
 2. 自2022年起窄体机交付量含C919



租赁公司市场份额不断增长

经营租赁机队占比

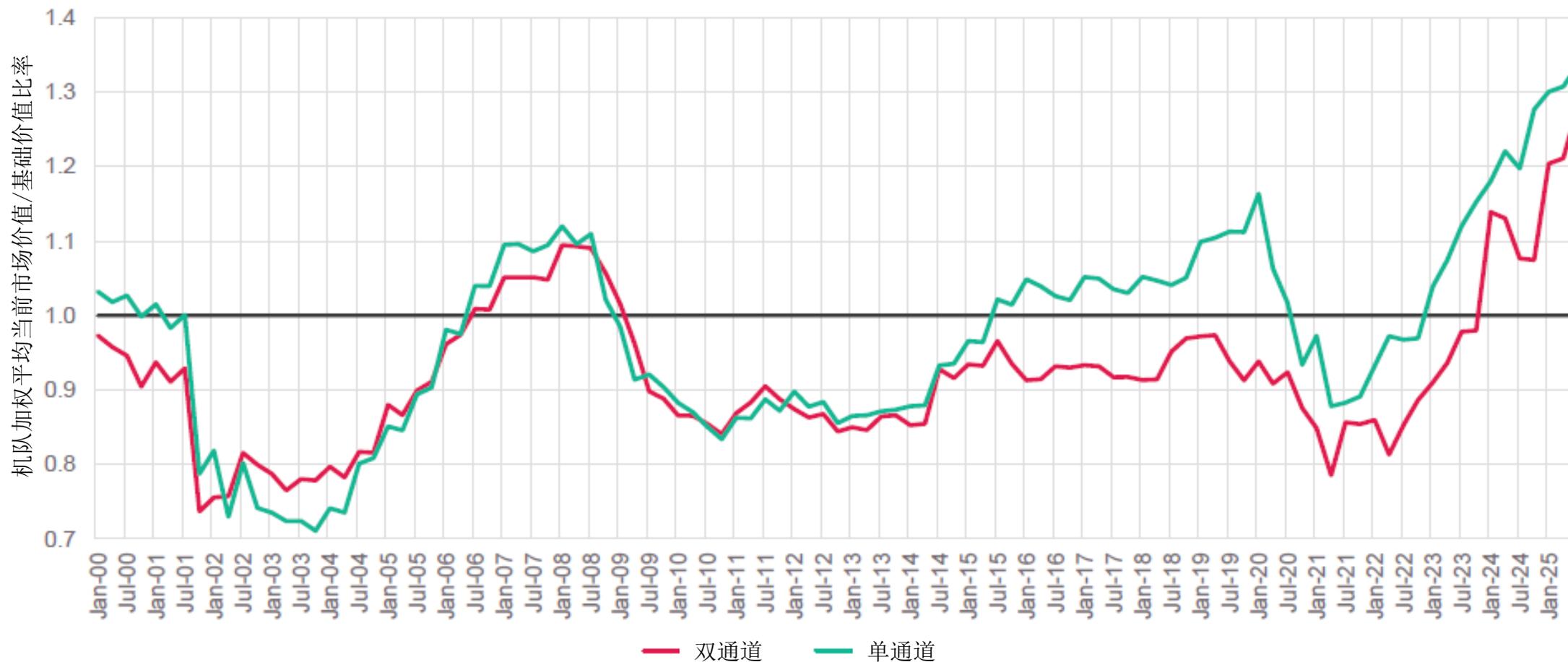


租赁公司在当今飞机市场中占比50%

资料来源：Ascend、中银航空租赁截至2025年6月30日基于100座飞机作出的分析。2020年机队数据包括在役飞机及自2019年底起因新冠疫情而额外停飞的飞机。

飞机估值创新高一旦持续攀升

飞机供应短缺持续推动窄体机和宽体机的价值升至前所未有的水平，尽管在2024年中期基础价值显著提高，相关比率下降。

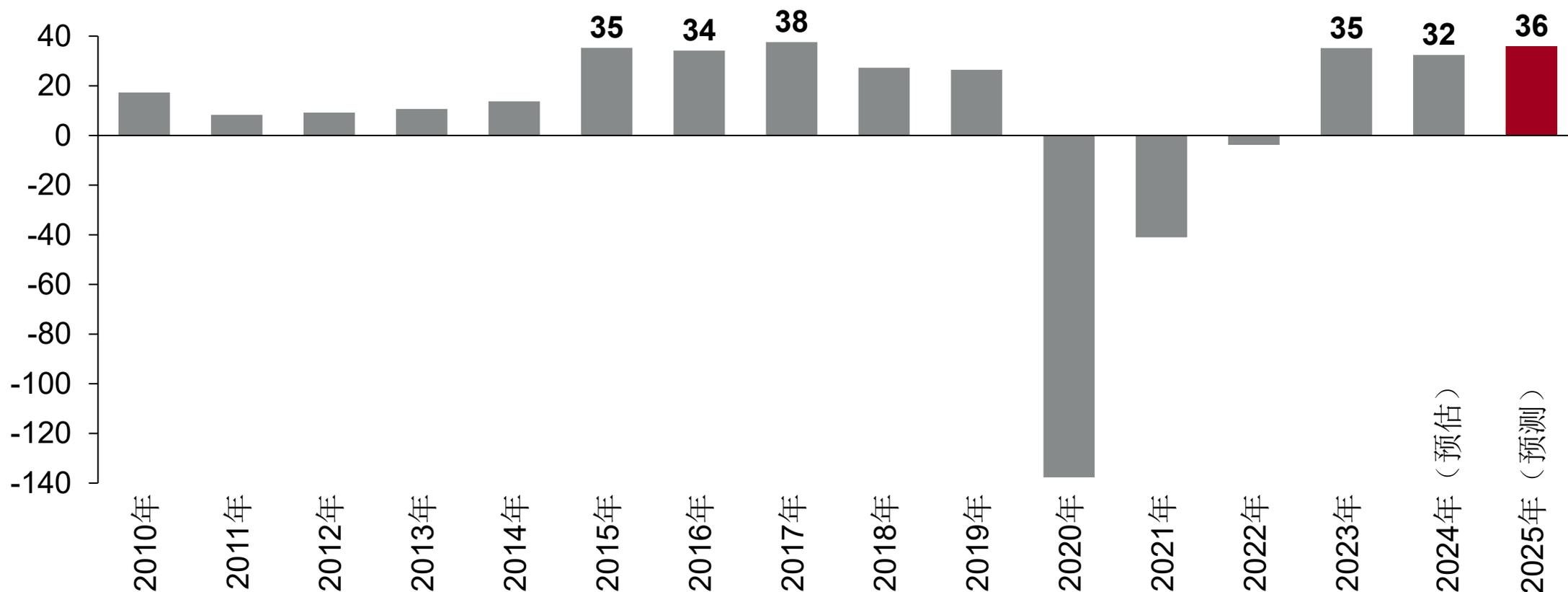


资料来源：中银航空租赁分析、截至2025年6月的Cirium Ascent Consultancy 数据

航空业利润接近历史峰值

国际航协发布的全球航空业税后净利润

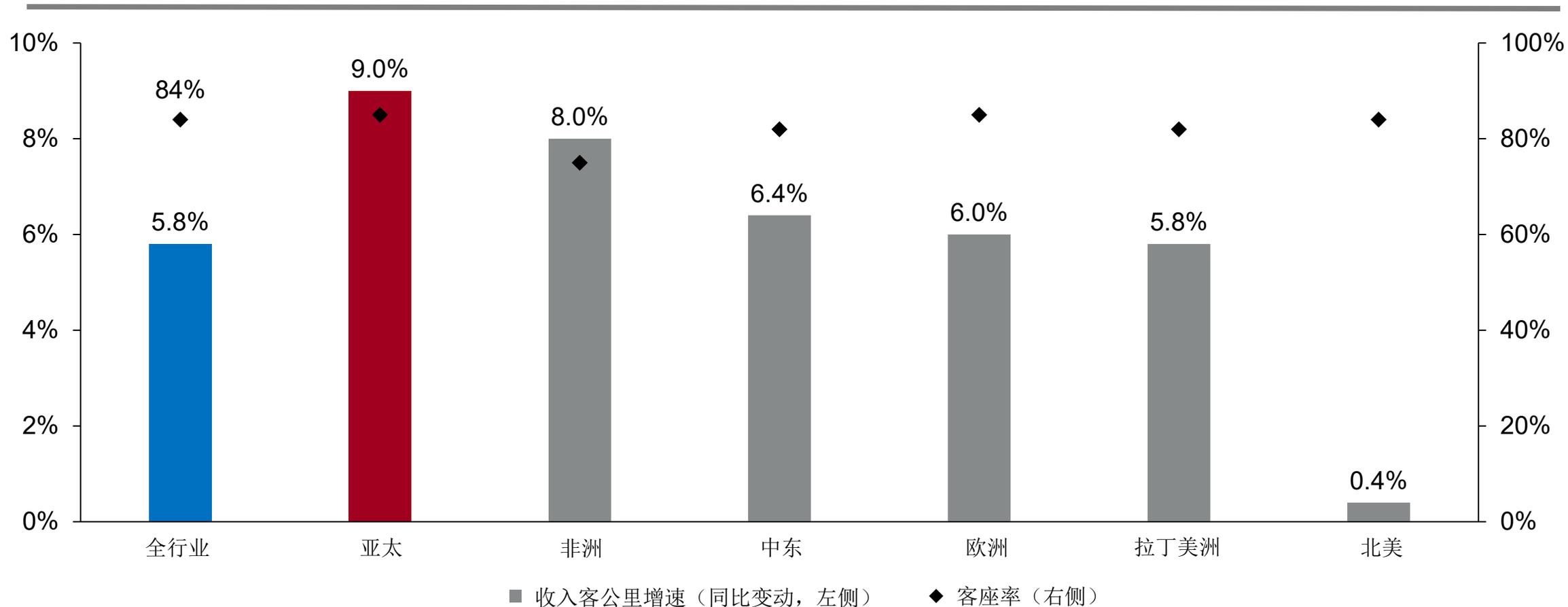
IATA Economics 预估/预测，十亿美元



资料来源：《全球航空运输展望》(Global Outlook for Air Transport) (2025年6月)

2025年亚太地区引领全行业增长

2025年预估乘客增长率及客座率



资料来源：国际航协（每周走势图：亚太地区为2025年增长引擎），2025年6月6日



www.bocaviation.com

中银航空租赁有限公司 79 Robinson Road #15-01 Singapore 068897 电话+65 6323 5559

于新加坡共和国注册成立的有限公司

公司注册编号199307789K