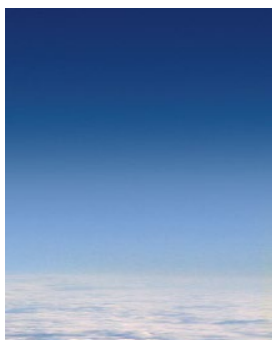
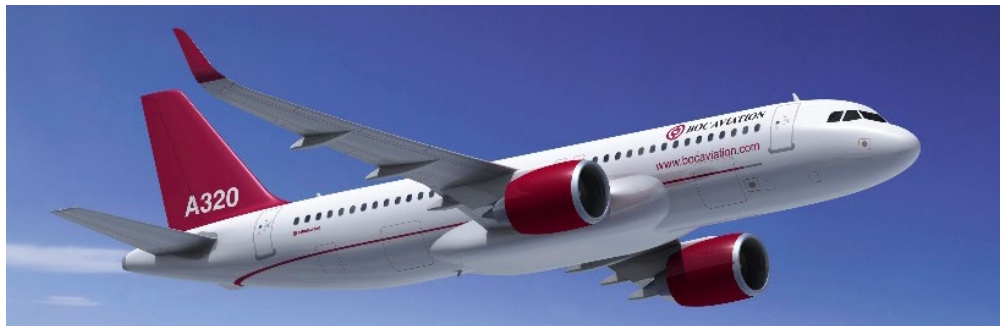


2026年中期业绩回顾



2026年8/9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.

2026年上半年概况

中期核心盈利创新高

主要指标	2026年上半年 百万美元	2025年上半年 百万美元	变动
经营收入及其他收入总额	1,297	1,242	 4%
核心租赁租金贡献 ¹	388	342	 13%
税前利润	431	406	 6%
税后净利润	357	342	 4%

业绩稳健，各项业务均录得增长

注：
1. 计算方式为：经营租赁租金收入及融资租赁利息收入减去飞机折旧、相关财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本的摊销

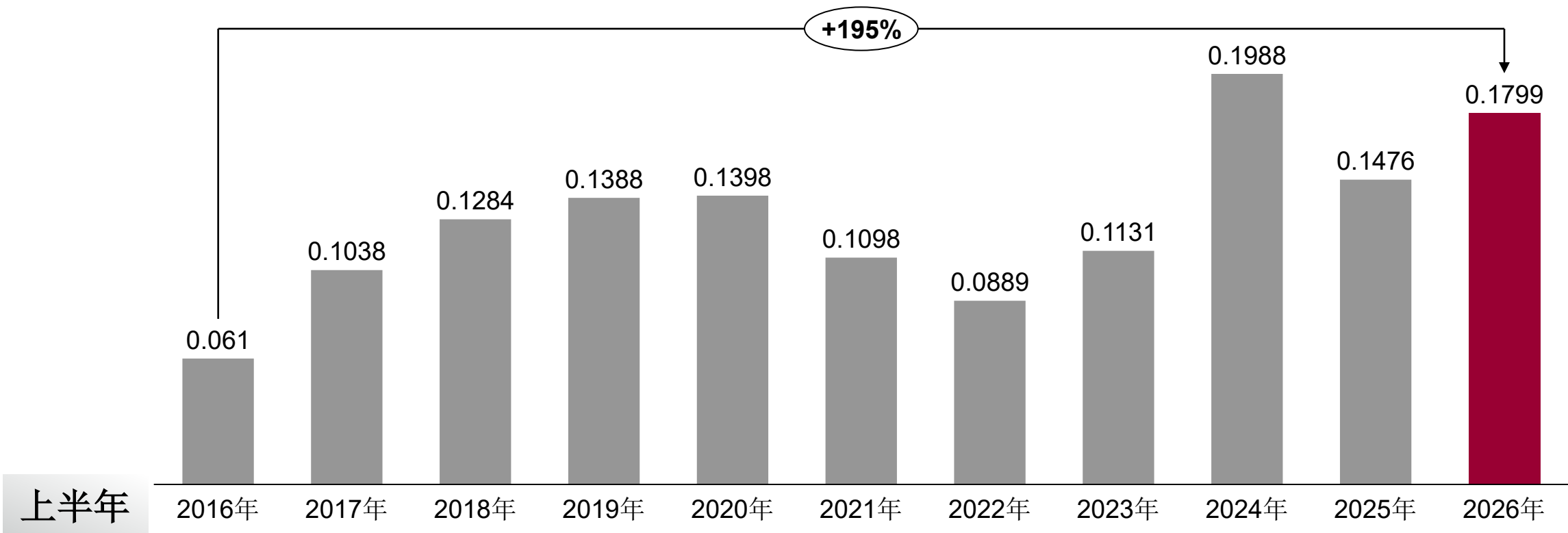
机队规模扩大，资产总额再创里程碑

主要指标	2026年6月30日	2025年12月31日	变动
资产总额（十亿美元）	27.8	26.3	 6%
每股净资产（美元）	10.13	9.86	 3%
权益总额（十亿美元）	7.0	6.8	 3%
流动性总额（十亿美元）	6.3	6.9	 9%
总资本负债率（倍）	2.6	2.5	 0.1

实现增长目标

中期股息创历史第二高

美元/每股



随着派息率上调至35%，2026年中期每股股息增长22%

2026年上半年亮点

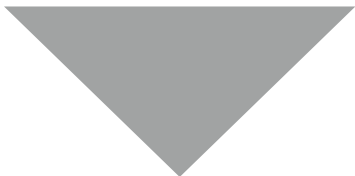
01



核心税后净利润
创新高

3.57
亿美元

02



飞机价值
溢价¹

33
亿美元

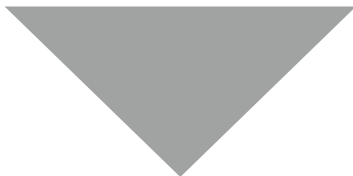
03



自**2025**年以来
保持

100%
飞机利用率

04



资产质量
强劲

零
飞机减值

05



未来已承诺资
本支出储备强
劲

180
亿美元

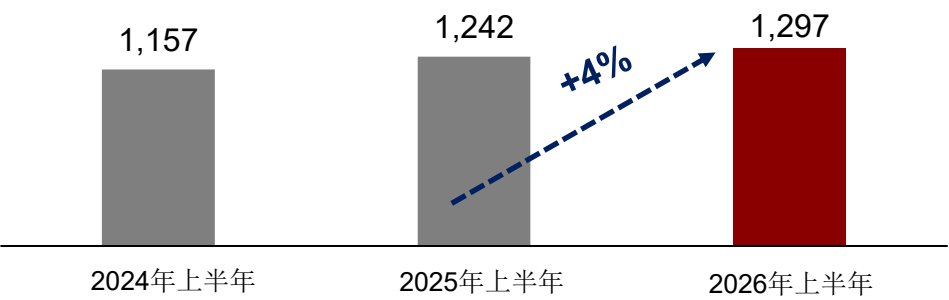
在充满挑战的地缘政治背景下取得强劲的上半年业绩

注：
1. 飞机平均估值超出飞机账面净值

稳健的基本面

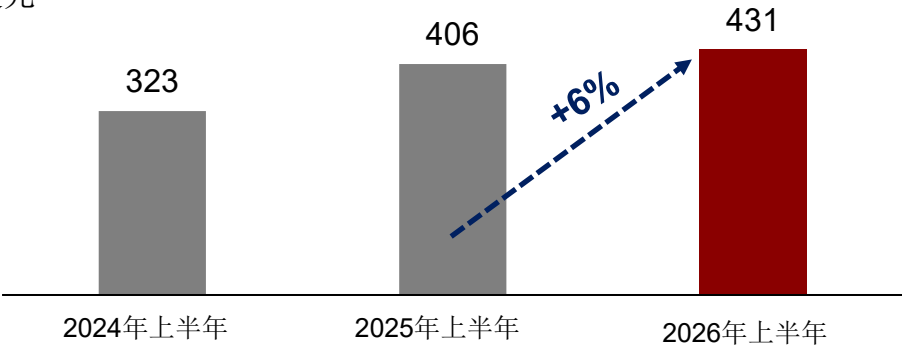
经营收入¹

百万美元



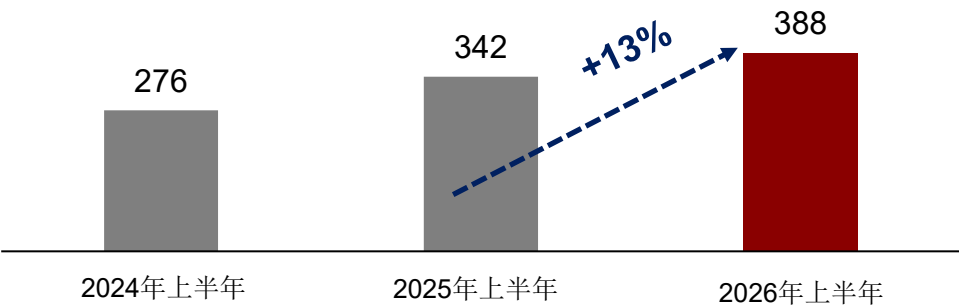
税前利润¹

百万美元



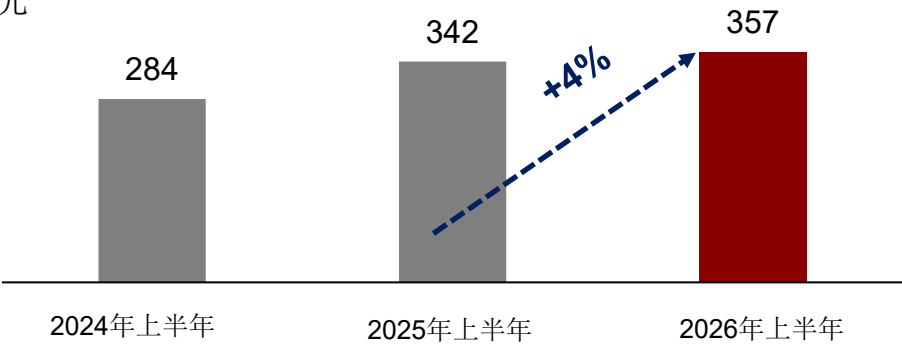
核心租赁租金贡献²

百万美元



税后净利润¹

百万美元

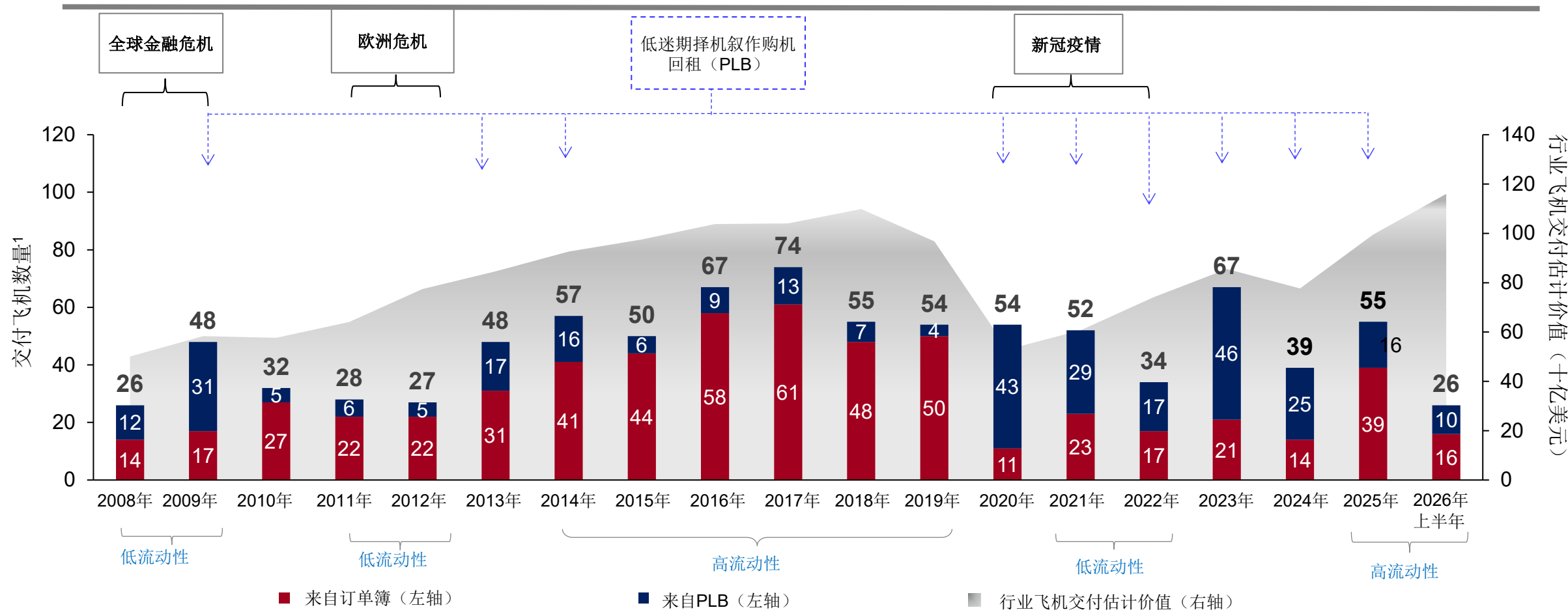


一致性驱动绩效

注：
1. 剔除涉俄飞机相关减记的净影响
2. 计算方式为：经营租赁租金收入及融资租赁利息收入减去飞机折旧、相关财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本的摊销

我们如何投资

运营和财务灵活性推动飞机投资跨越多个周期

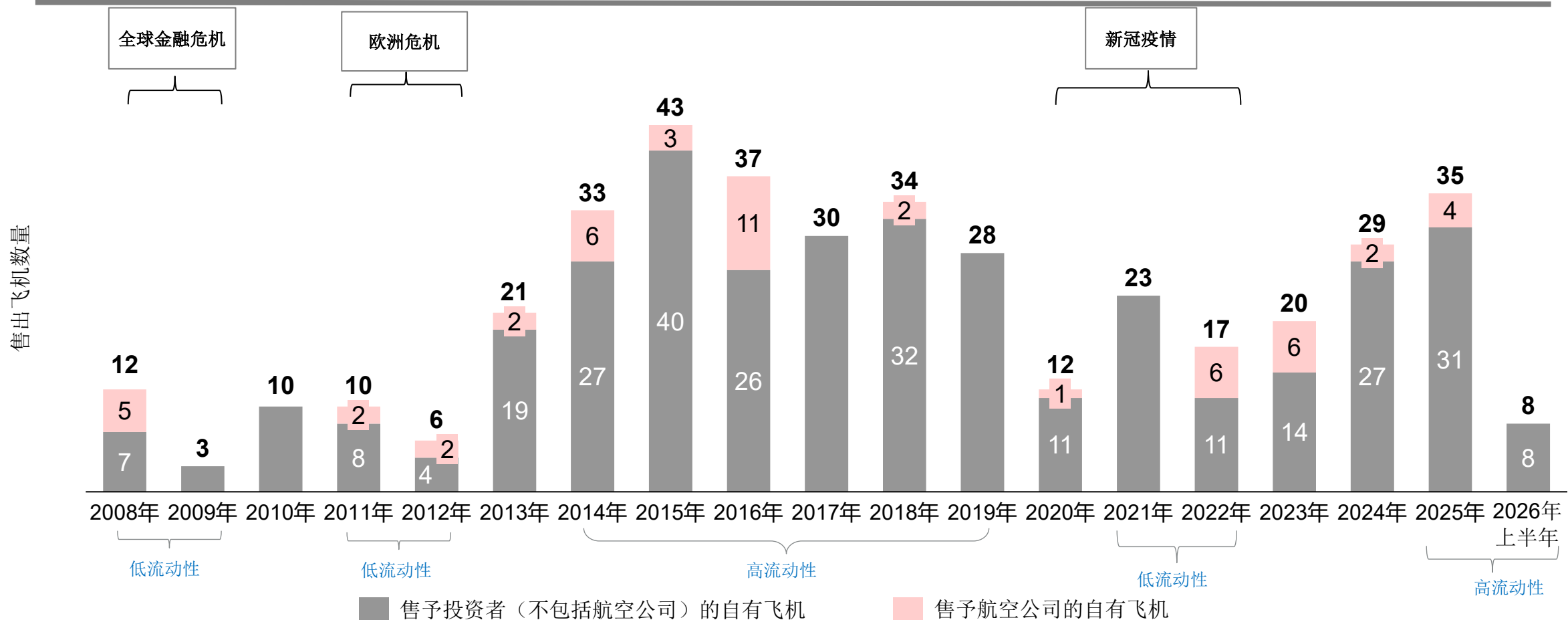


320架飞机订单构成公司未来增长的核心

注:
1. 包括已由客户于交付时/前购买的飞机

我们的资产退出方式

飞机出售策略保持机队年轻化



公司自成立以来售出飞机超过500架

投资组合总计超过810架 / 台飞机及发动机

公司投资组合

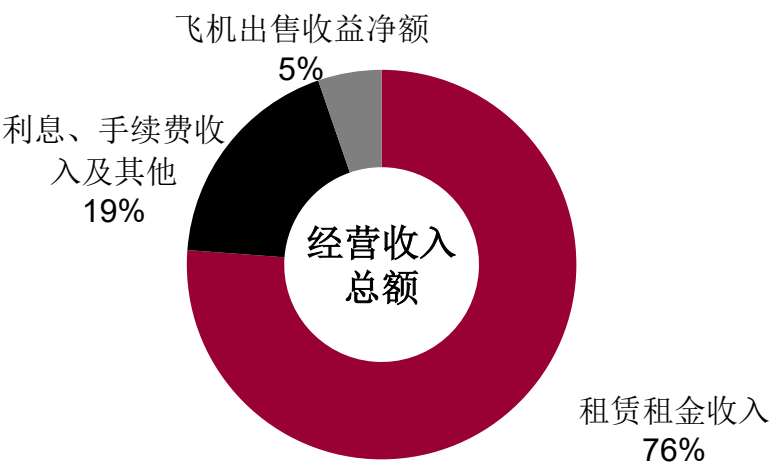
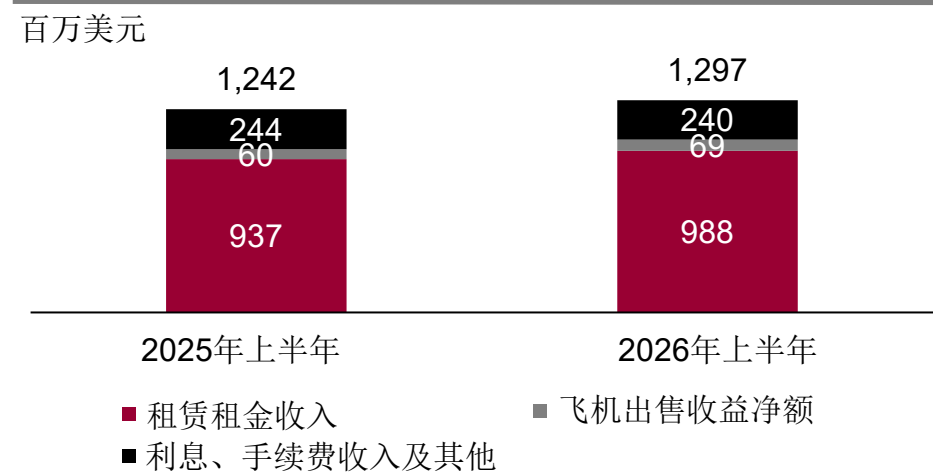
资产类型	自有飞机	代管飞机	已订购飞机 ¹	总数
空客A220系列	23	0	0	23
空客A320CEO系列	53	3	0	56
空客A320NEO系列	166	0	198	364
空客A330CEO系列	8	0	0	8
空客A330NEO系列	6	0	0	6
空客A350系列	15	0	2	17
波音737NG系列	50	6	0	56
波音737-8/9	90	0	120	210
波音777-300ER	18	1	0	19
波音787系列	35	1	0	36
货机	3	0	0	3
发动机	12	0	1	13
总计	479	11	321	811

现有机队中86%以上为最新技术机型

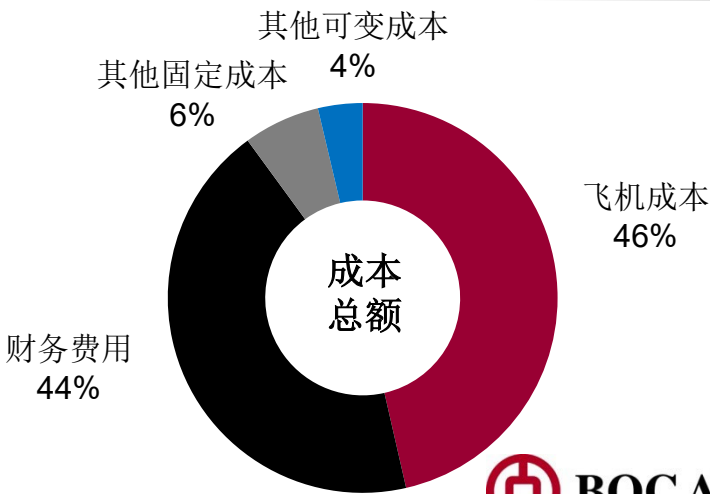
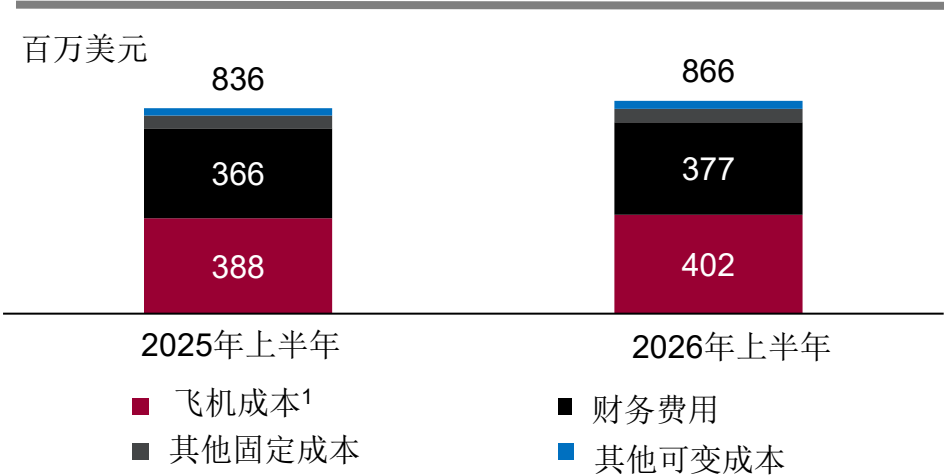
所有数据截至2026年6月30日，除非另有说明
注：
1. 包括所有采购承诺，其中四架飞机已由航空公司客户行使交付时购买的权利。

租赁租金收入驱动经营收入

租赁租金收入驱动经营收入及其他收入总额



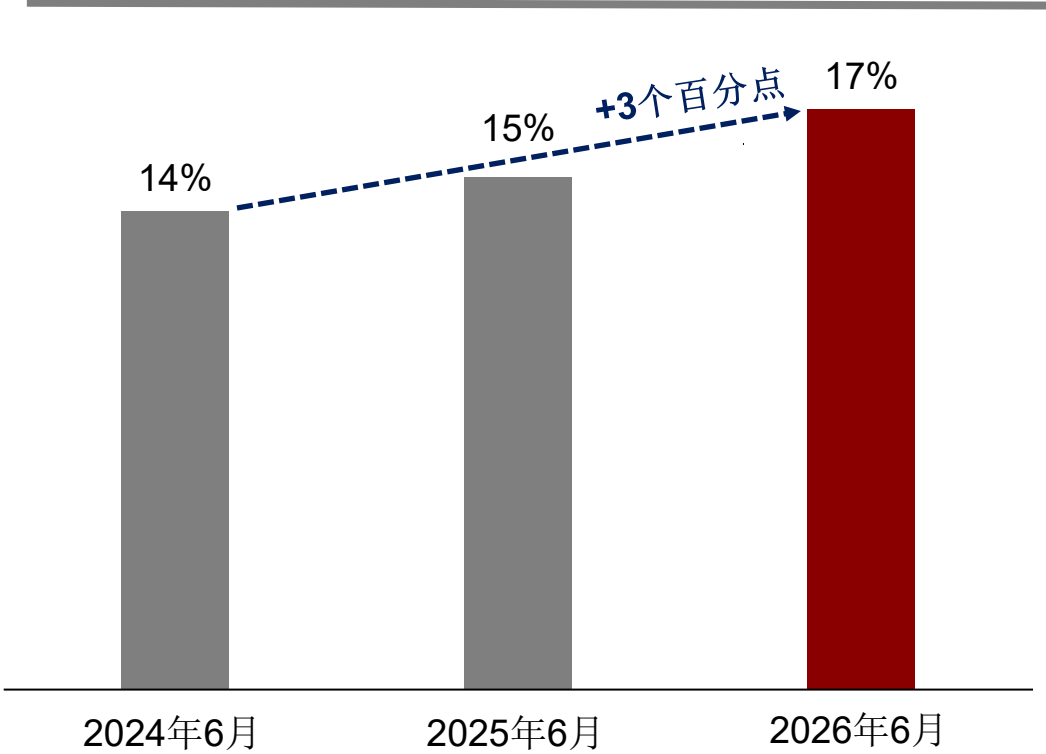
飞机折旧和融资成本为主要成本



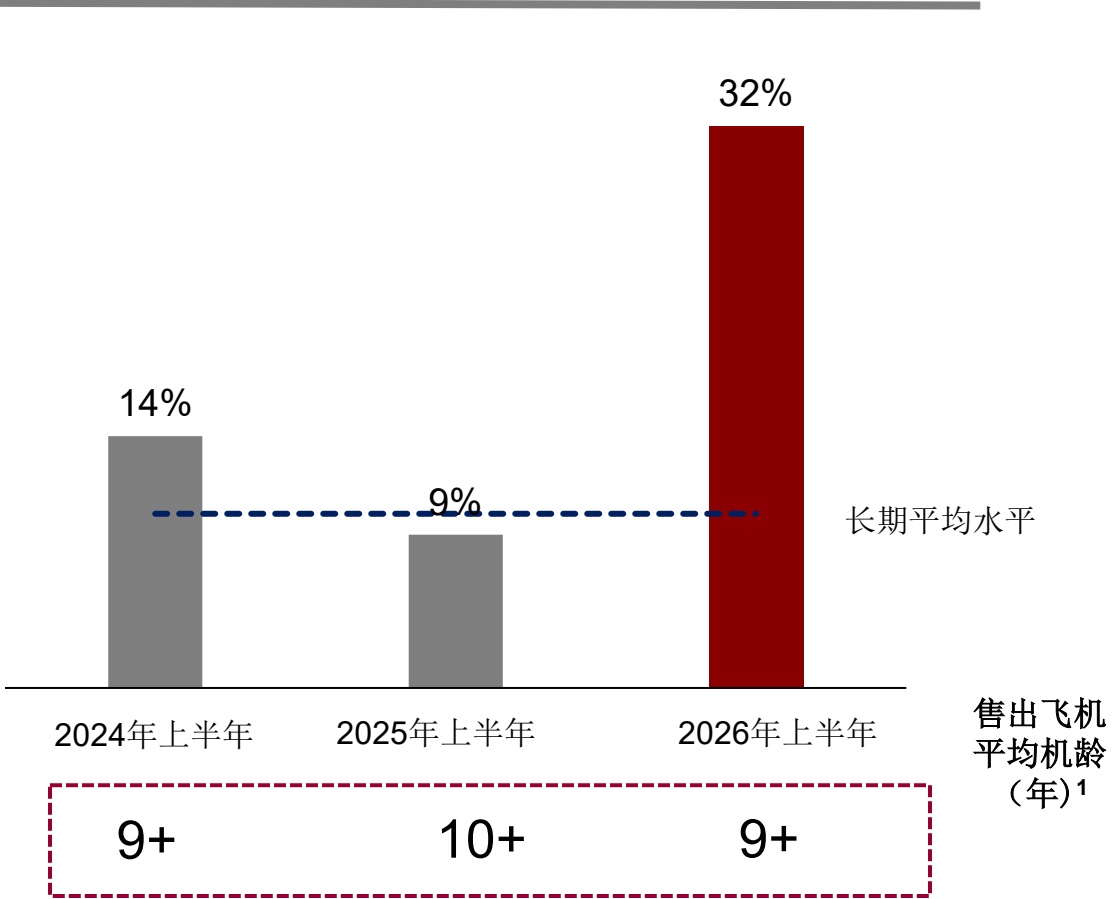
由于四舍五入，部分数值加总可能不等于总数
注：
1. 包括飞机折旧

飞机出售收益体现机队品质

平均估值>飞机账面净值



飞机出售利润率

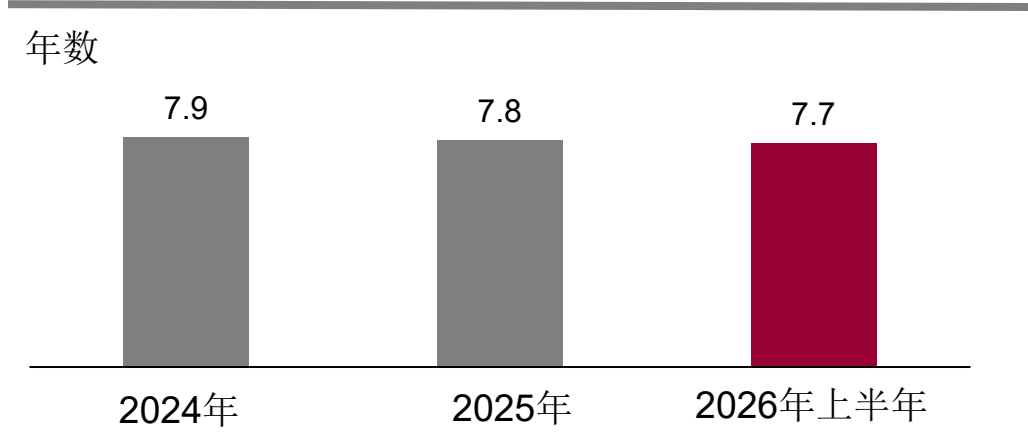


积极出售飞机体现公司机队价值的溢价

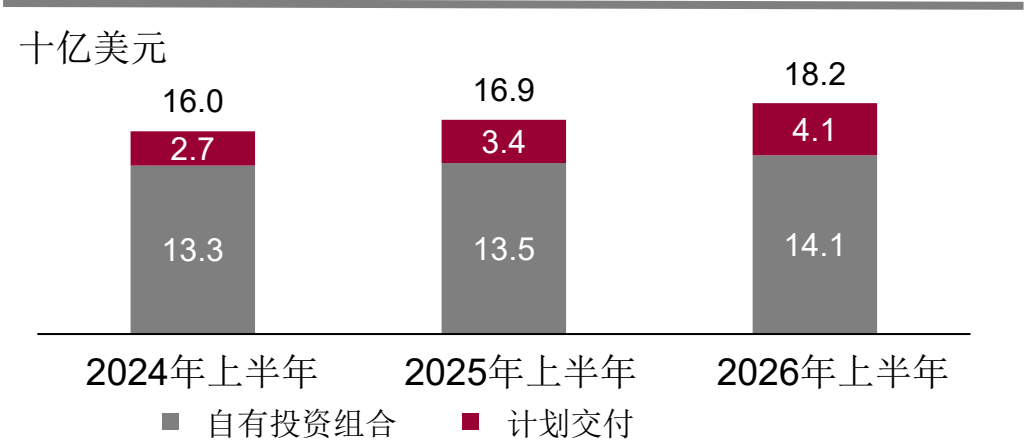
注：
1. 经账面净值加权

长期租约为公司一大特色

平均剩余租期长¹

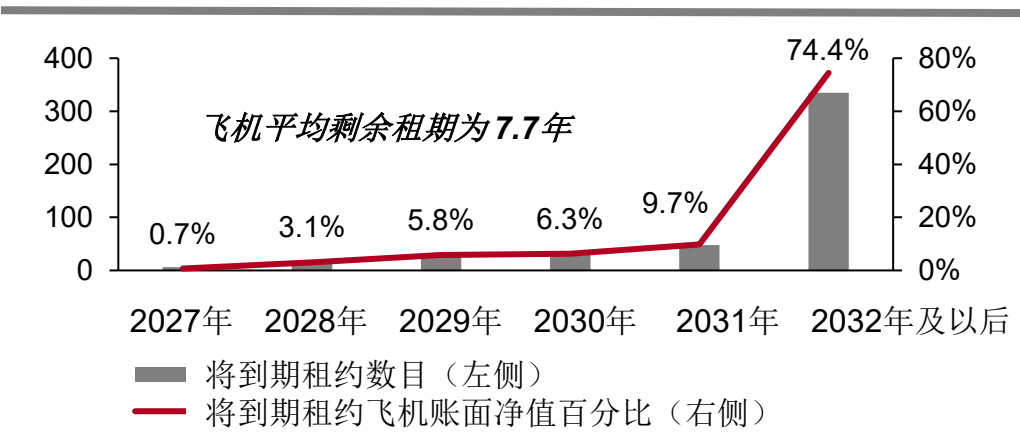


未来已承诺经营租赁收入创2021年以来新高

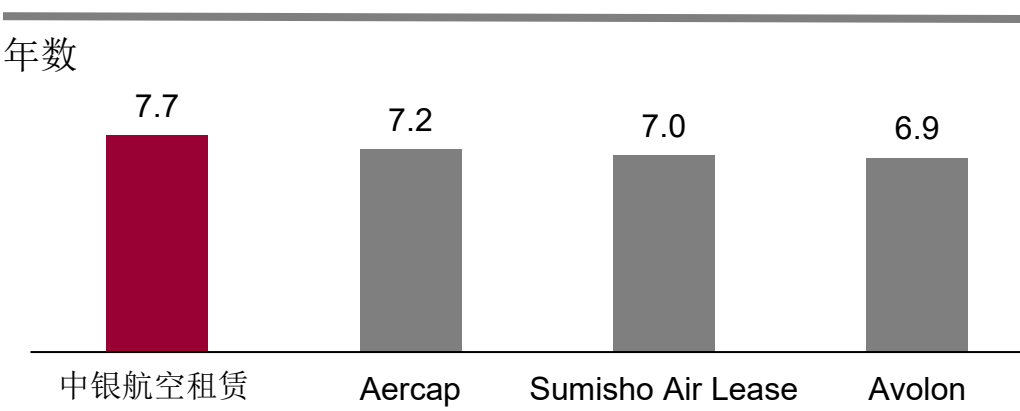


注：
1. 经自有机队账面净值及融资租赁应收款项加权
2. 每个日历年租约到期的自有飞机，经截至2026年6月30日的账面净值（包括融资租赁应收款项）加权
3. 于2026年6月30日更新

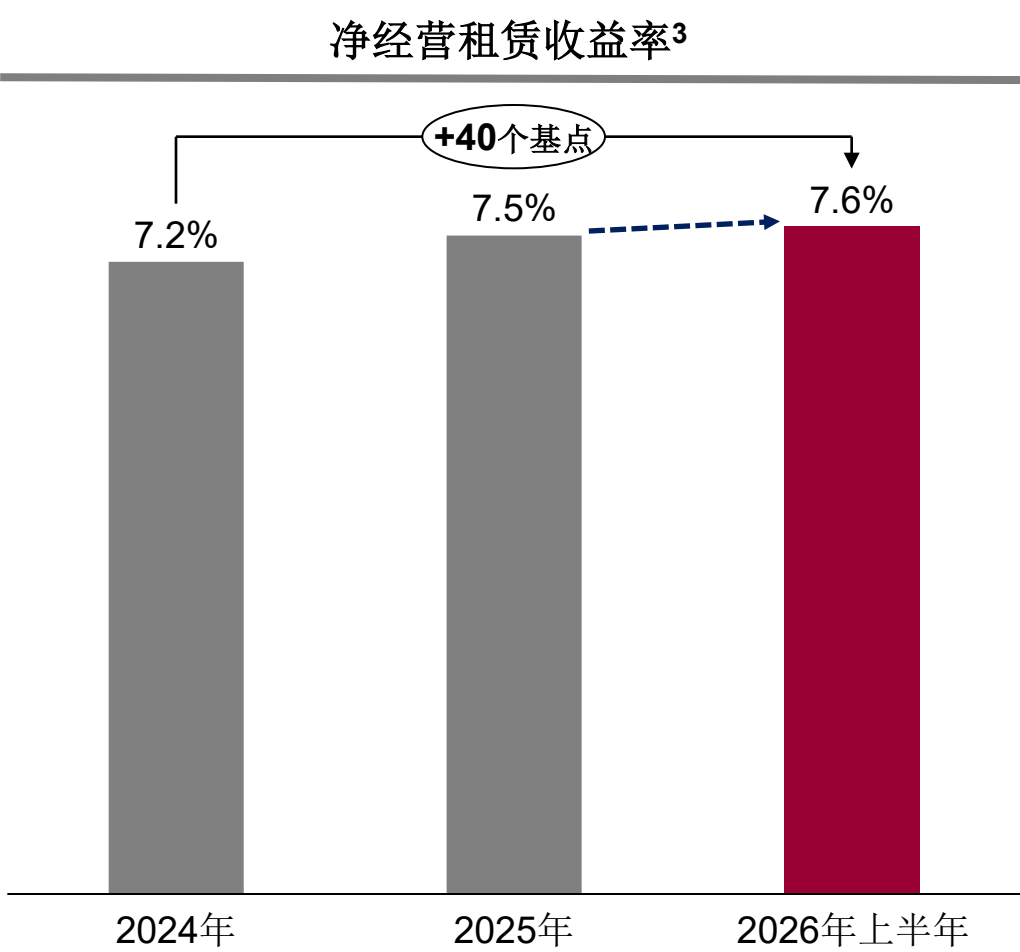
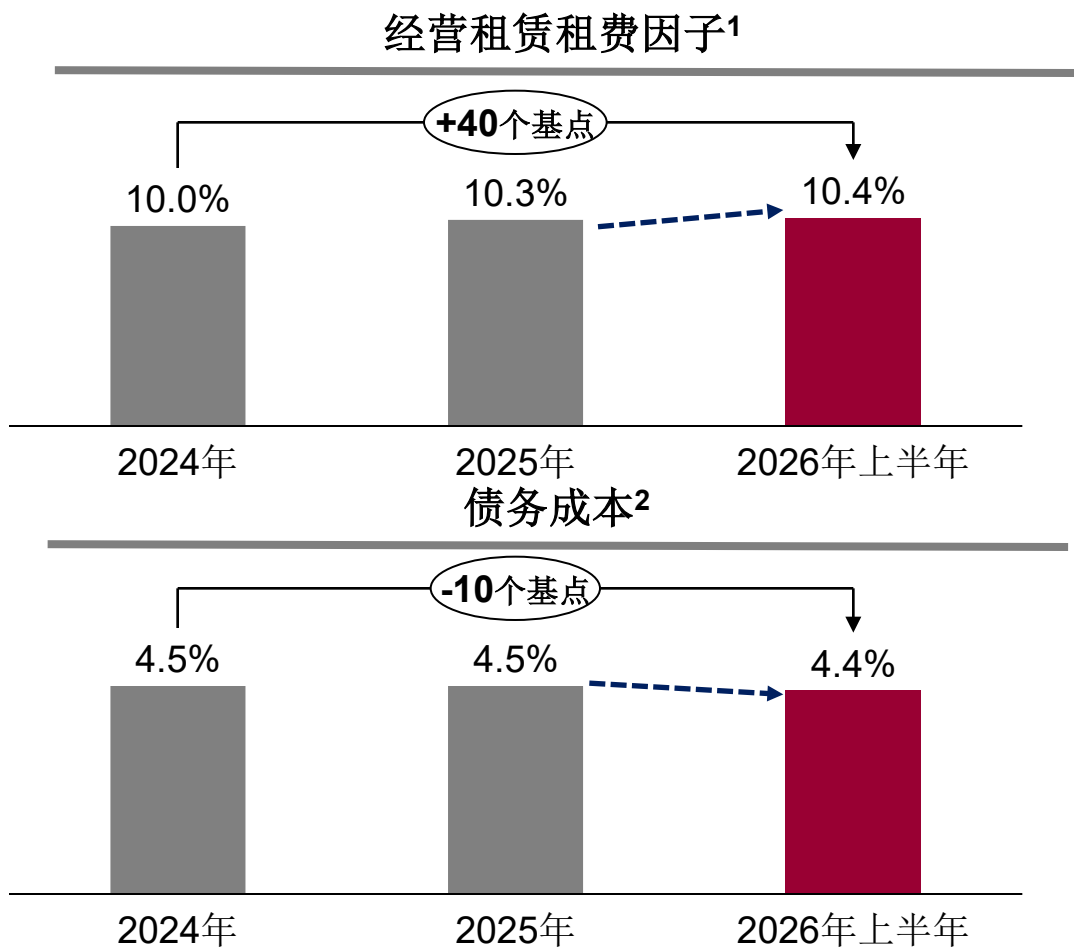
租赁到期时间分布良好²



行业领先的平均剩余租期³



租赁收益率持续提升



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2026年上半年年化计算

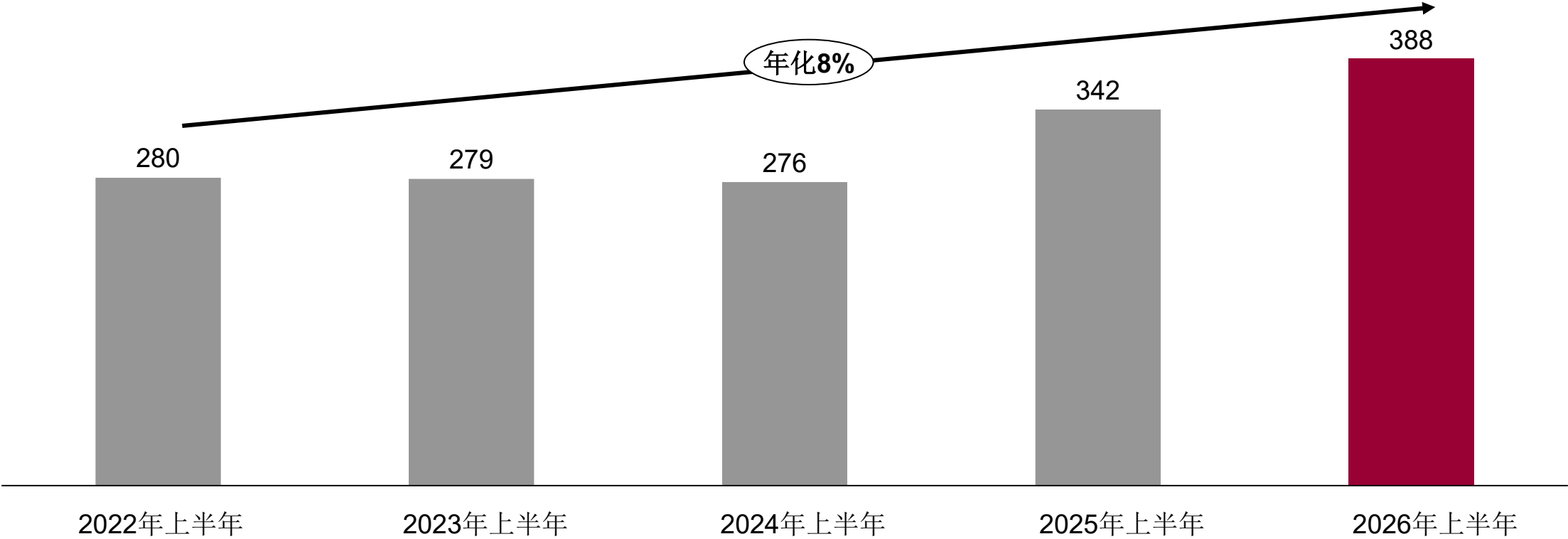
2. 计算方式为：财务费用和资本化利息之和，除以平均债项总额。债项总额指递延债务发行成本、重新估值及中期票据折价 / 溢价调整前的贷款及借贷。以2026年上半年年化计算

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2026年上半年年化计算

核心租赁租金贡献再创里程碑

核心租赁业务驱动盈利增长

核心租赁租金贡献（百万美元）¹

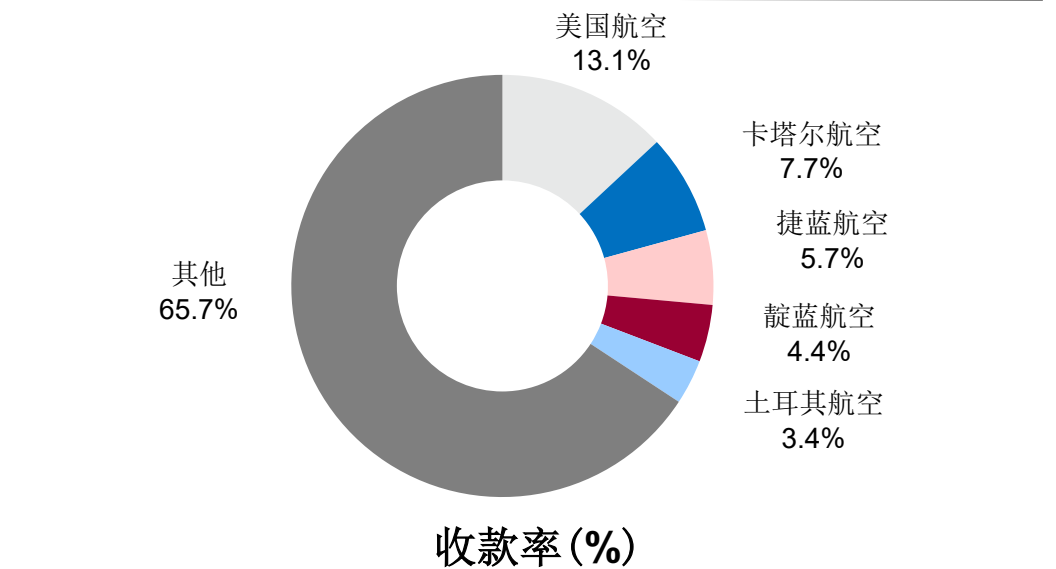


核心租赁租金贡献创公司历史中期新高

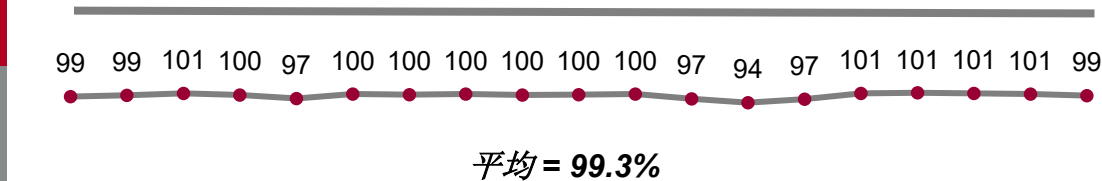
注：
1. 计算方式为：经营租赁租金收入及融资租赁利息收入减去飞机折旧、相关财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本的摊销

拥有高度多元化投资组合的全球性飞机租赁公司

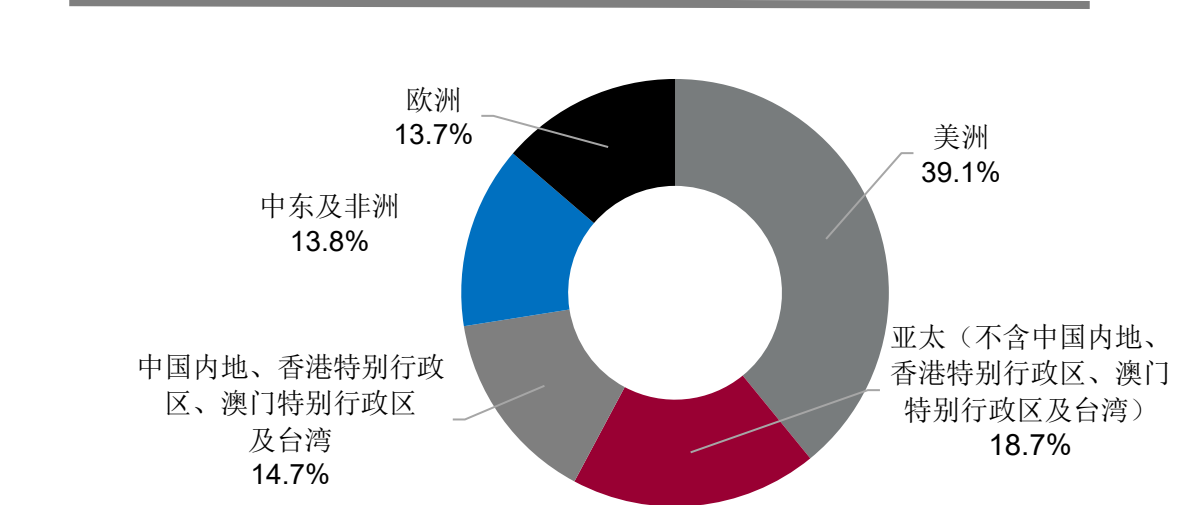
租赁组合的客户多样化¹



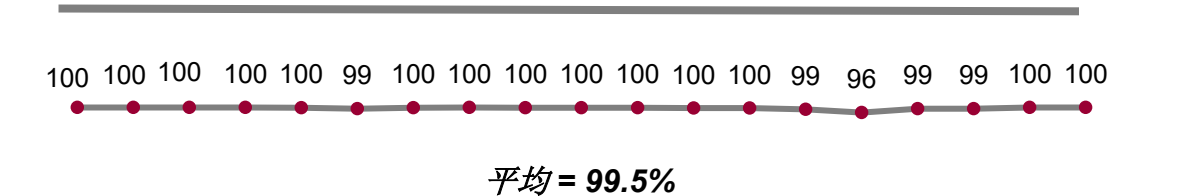
收款率 (%)



...及地域多样化¹



机队利用率 (%)²



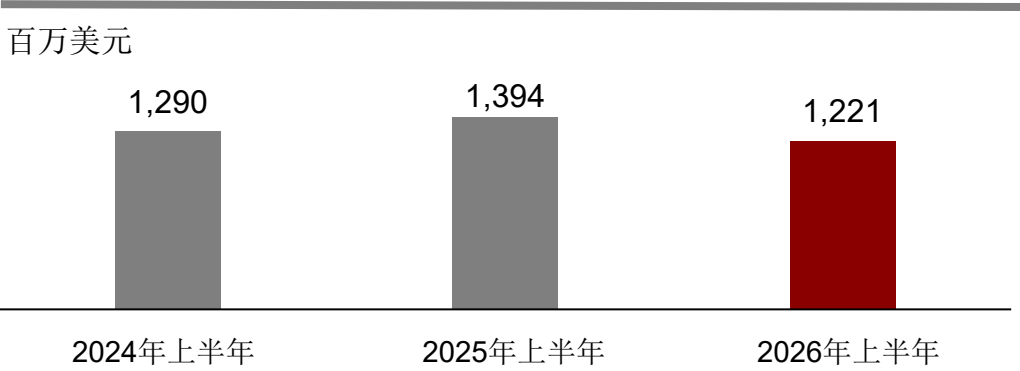
所有数据截至2026年6月30日，除非另有说明

注:

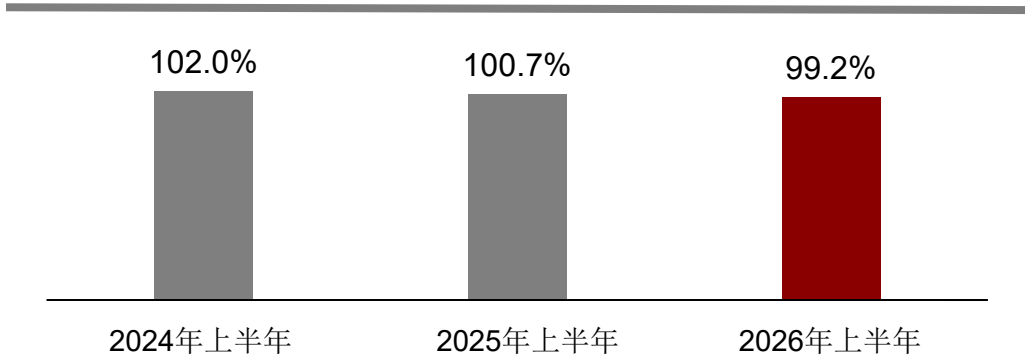
1. 按飞机账面净值及融资租赁应收款项计算
2. 机队利用率指当期在租总天数占当期可用租赁总天数之百分比

现金流创造能力强劲

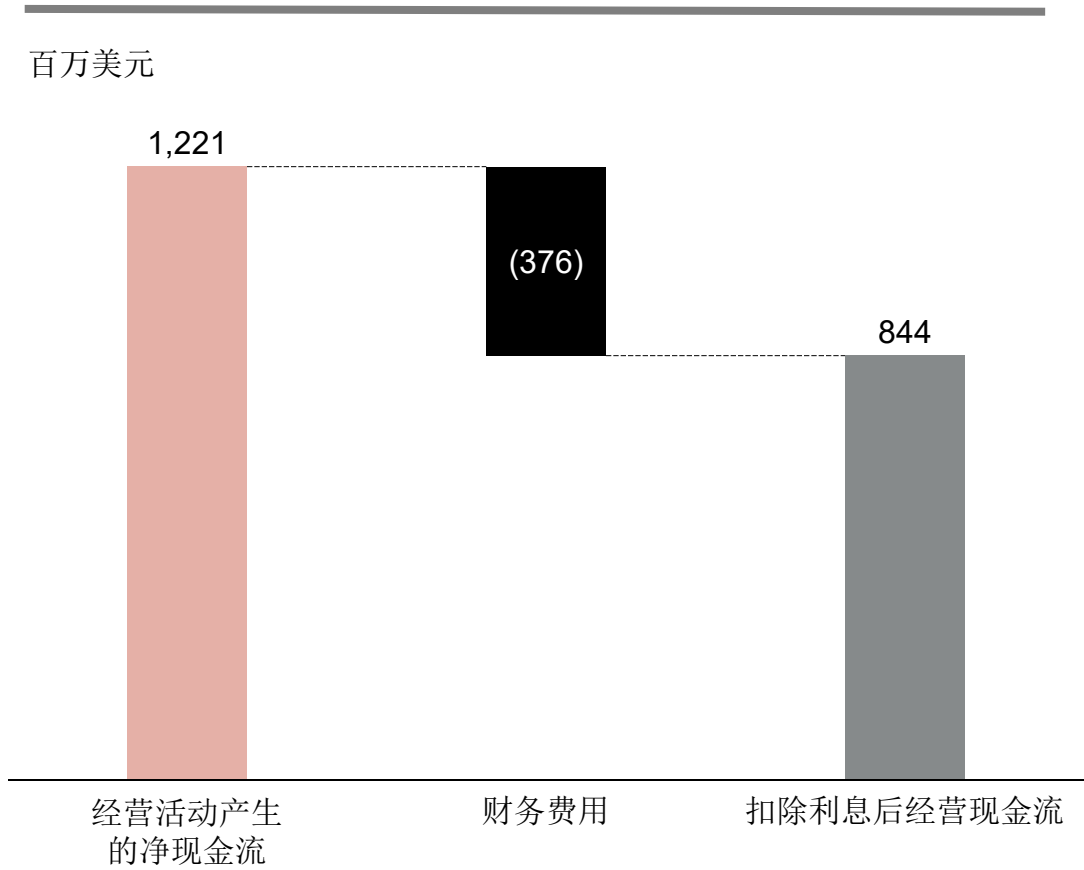
经营活动产生的净现金流



收款率保持强劲



2026年上半年扣除利息后经营现金流

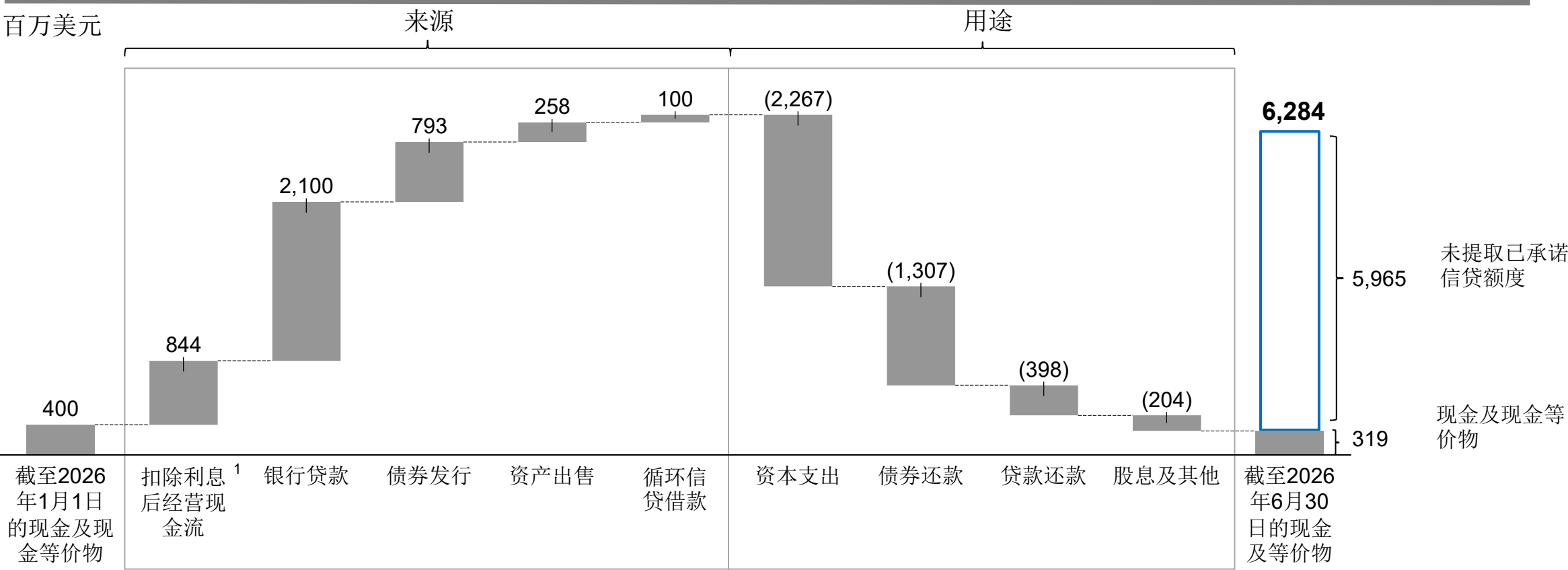


高收款率带动强劲现金流

由于四舍五入，数值加总可能不等于总数

2026年上半年融资渠道多元化

现金来源及用途



63亿美元已承诺流动性



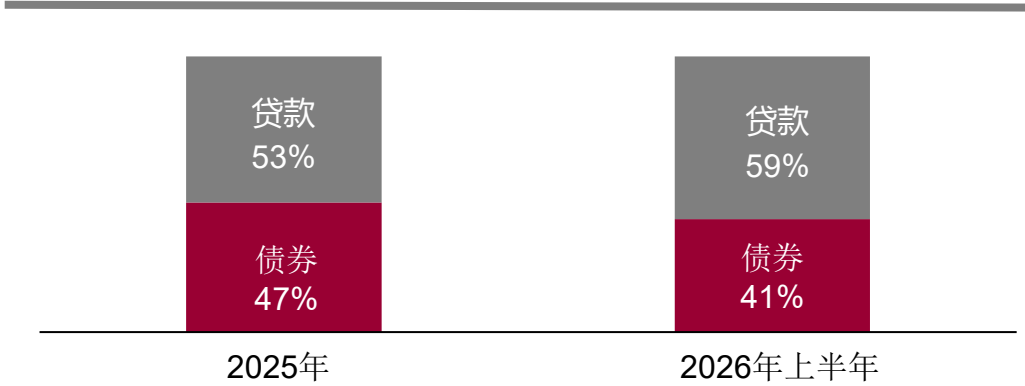
由于四舍五入，数值加总可能不等于总数

注：

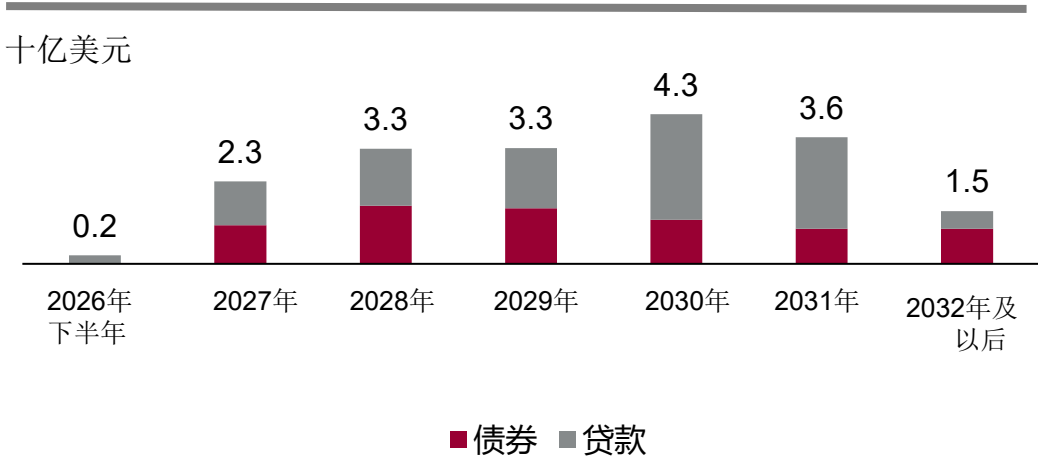
1. 按经营活动所得现金流净额减去已付财务费用计算

灵活的资金结构

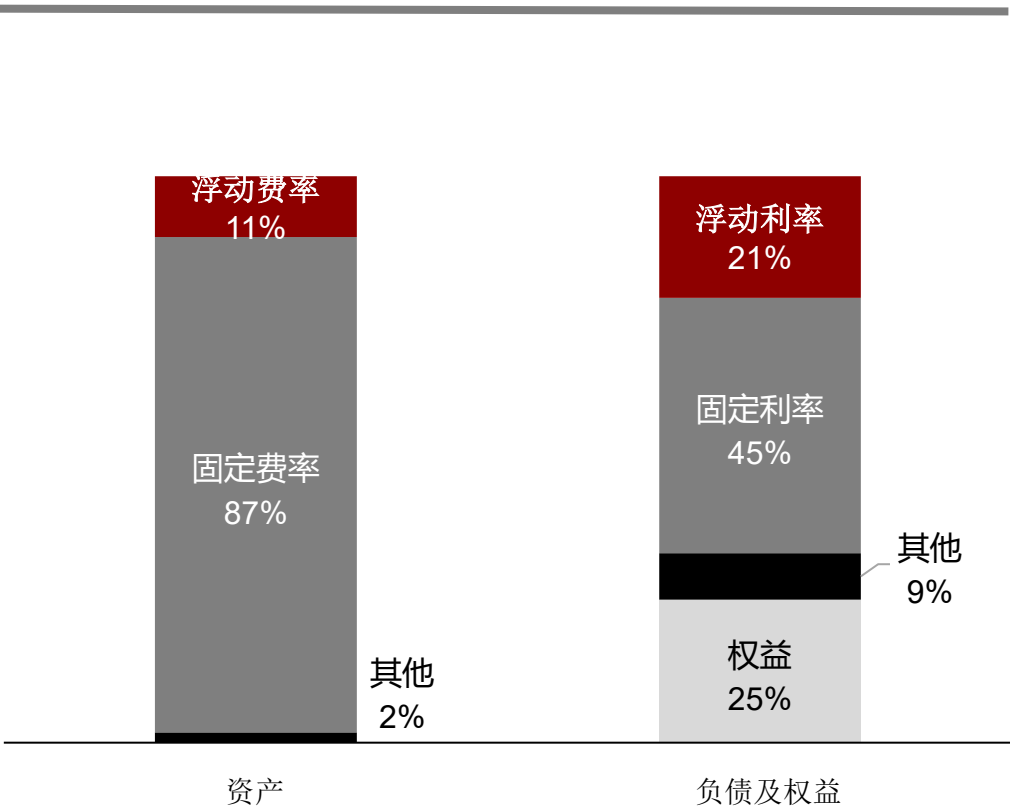
债务来源



未偿还债务到期情况



资产及负债状况

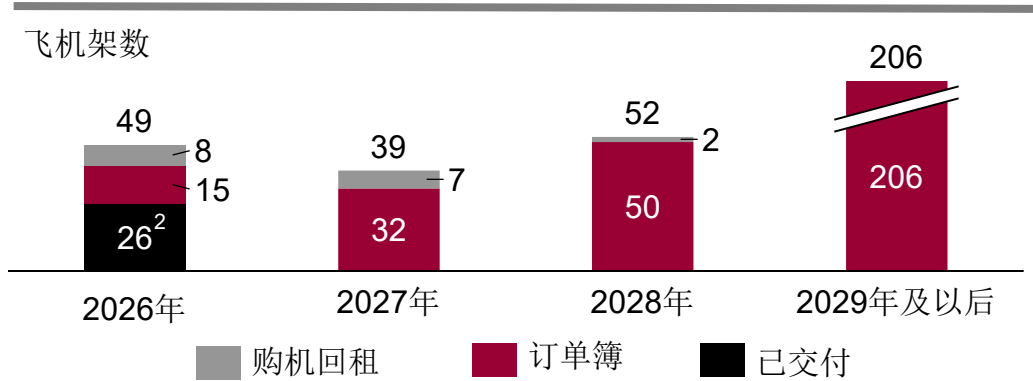


长期资产由长期债务及权益提供资金支持

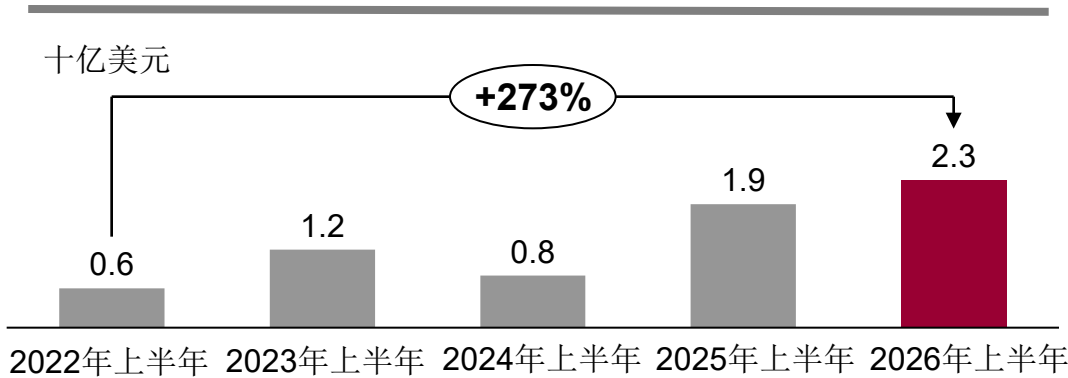
所有数据截至2026年6月30日，除非另有说明

未来已承诺资本支出高达180亿美元

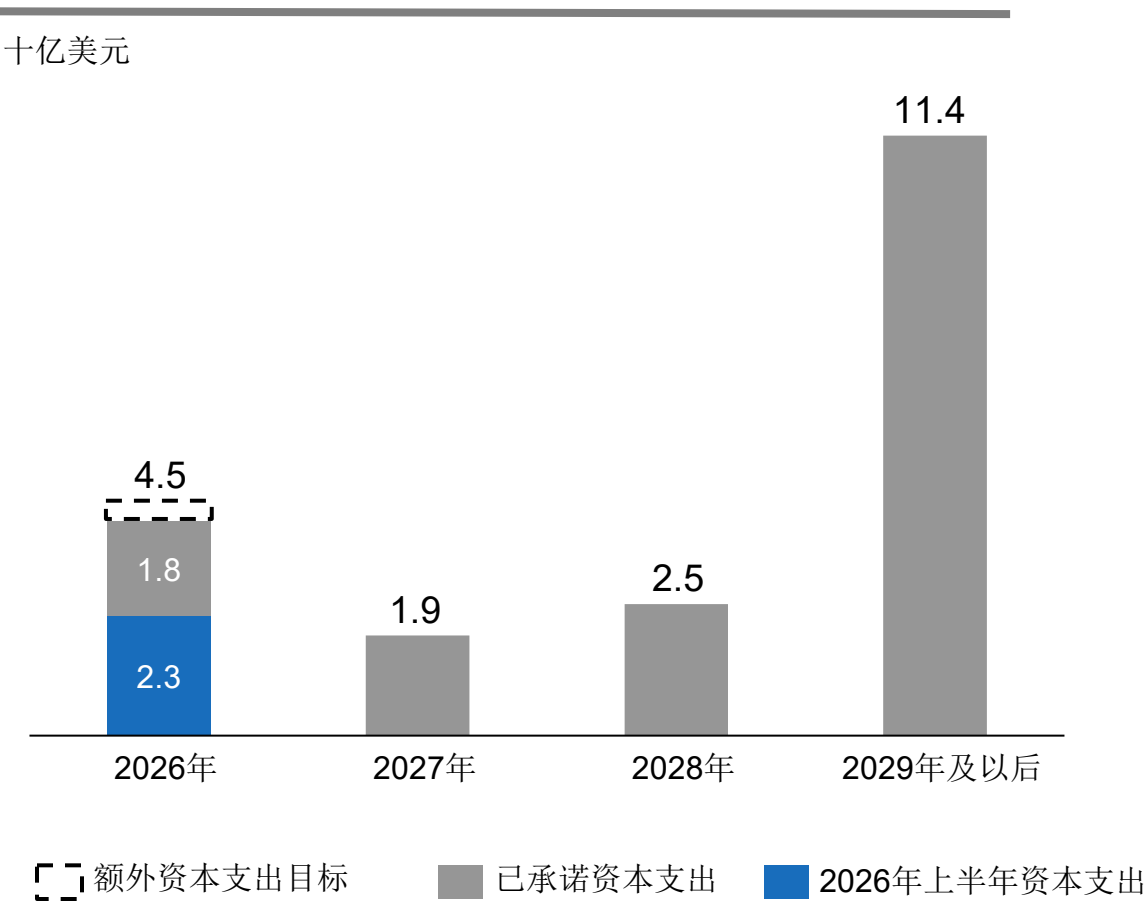
订单簿交付时间表¹



强劲资本支出驱动订单簿及客户交付



未来已承诺资本支出总额达180亿美元



已承诺资本支出助力实现长期增长目标

所有数据截至2026年6月30日，除非另有说明

注：
1. 基于预期交付日期（截至2026年6月30日）
2. 2026年上半年交付的飞机。包括两架已由航空公司客户于交付前行权购买的飞机

总结

3.57亿美元
+4%

核心税后
净利润
创新高

每股0.1799美元
税后净利润的35%

更高
派息率

3.88亿美元
+13%

核心租赁
租金贡献
创新高

33亿美元
超出账面净值17%溢
价

飞机
价值
溢价¹

180亿美元
320架飞机订单

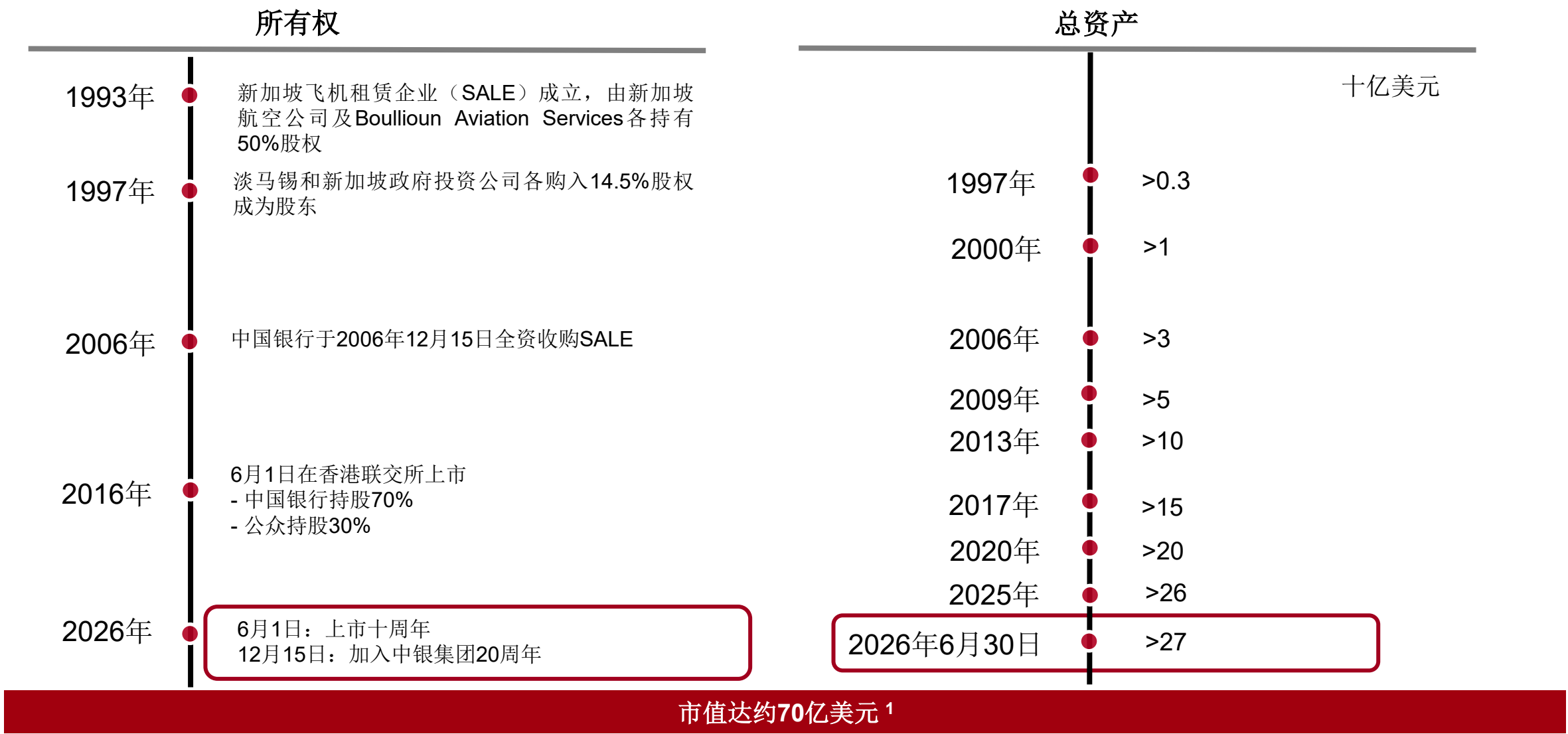
强劲的未来
已承诺资本
支出

为实现公司2030年目标奠定基础

注：
1. 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 – 2026年为成立33周年



所有数据截至相关期末
注：
1. 资料来源：彭博社（截至2026年8月20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 全球性飞机经营租赁公司 ¹	覆盖 45 个国家及地区的 88 名客户
盈利业绩记录	迈入 第33年 持续盈利	>83亿美元 自成立以来累计利润
资产负债表	278亿美元 总资产	资本负债率 2.6倍
现金流	63亿美元 可用流动性	A-信用评级 惠誉 / 标普
投资组合	811架 / 台 飞机及发动机 ²	320架 / 5.0年 / 7.7年 飞机订单 / 平均机龄 ³ / 平均飞机剩余租期 ³

所有数据截至2026年6月30日，除非另有说明

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

专注于长期可持续盈利的行业领军者



公司管理团队



Steven Townend
总经理兼首席执行官

- 35年银行及租赁业经验
- 2024年1月1日获委任为董事、总经理兼首席执行官



文兰
首席财务官

- 27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



Tom Chandler
首席运营官

- 29年航空、法律、租赁及银行业经验
- 分管制造商战略及采购、技术、法律、公司事务及IT部门以及所有运营事务



Paul Kent
首席商务官

- 30年飞机融资及租赁业经验
- 分管全球租赁业务



钱晓枫
首席商务官
(亚太及中东地区)

- 33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

极富经验的高级管理团队

所有数据截至2026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1,300架飞机，总价值逾770亿美元
• 租赁	与逾60个国家和地区超过200家航空公司签署超过1,500份租约
• 融资	筹集超过520亿美元债务融资

• 出售	出售超过500架自有及代管飞机
• 过渡	过渡超过160架飞机
• 收回 ¹	从21个司法管辖区收回70架飞机

成果:

• 交付飞机总数	1,007
• 出售飞机占比 ²	51%
• 过渡飞机占比 ³	10%
• 收回飞机占比 ³	4%

所有数据为自成立以来至2026年6月30日，除非另有说明

注:

1. 包括强制收回和商定的提前返还

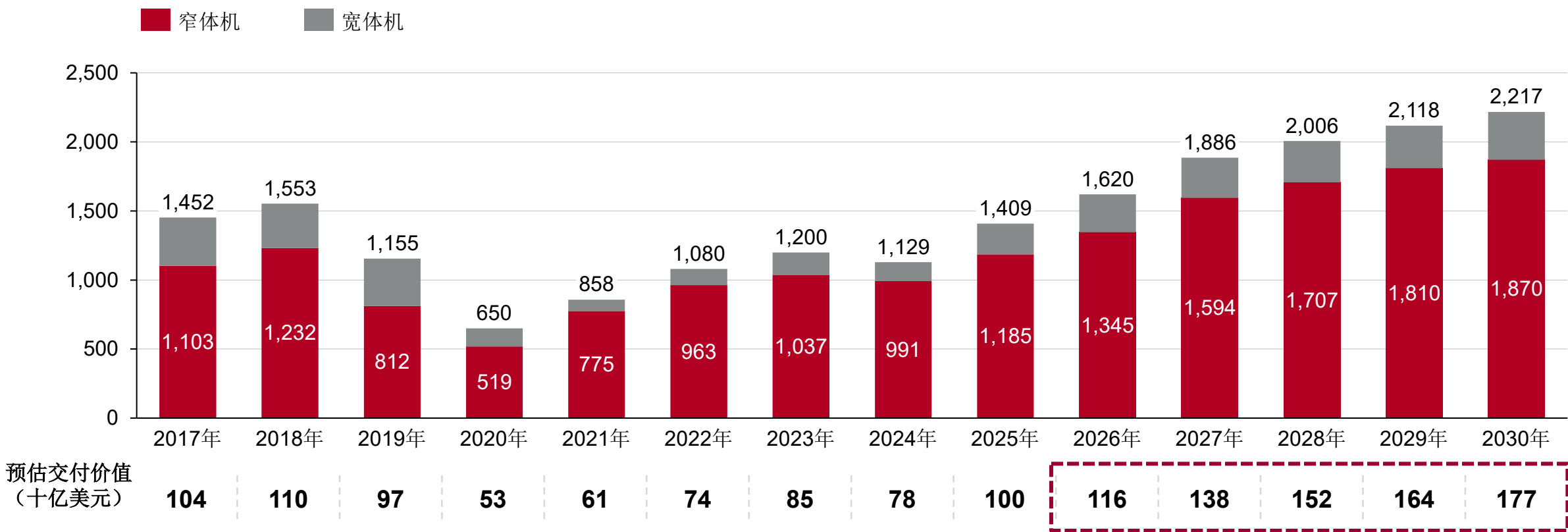
2. 占已交付飞机的比例

3. 占已签署租约的比例

2026年交付价值首次超过2018年水平

飞机交付总量

所有飞机^{1,2}

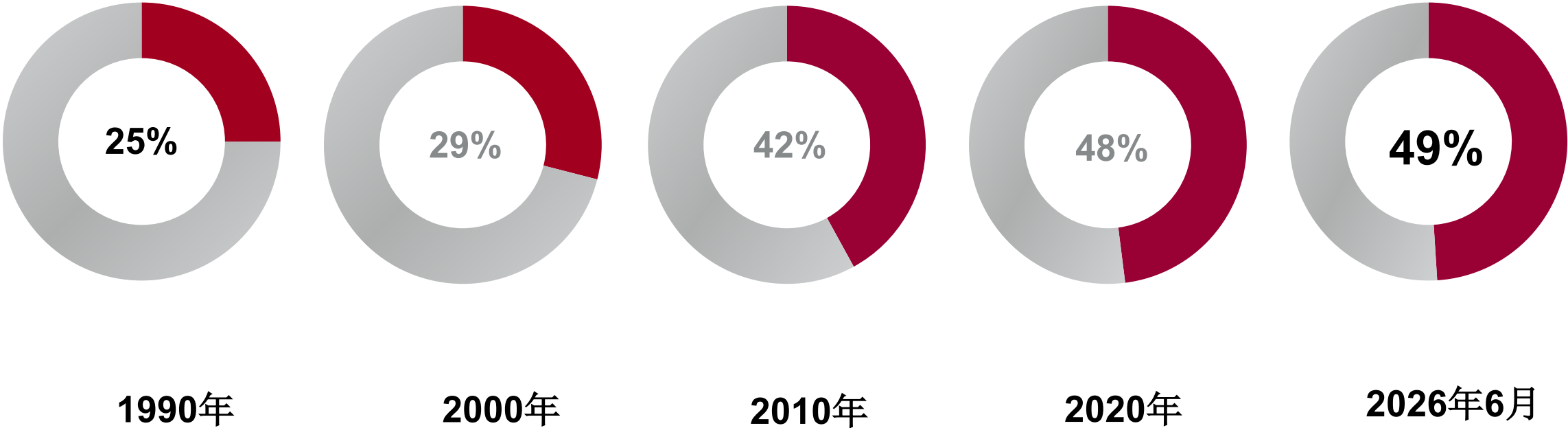


2025年至2030年目标市场规模增长近80%

资料来源：中银航空租赁分析、空客、波音（2026年6月）
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

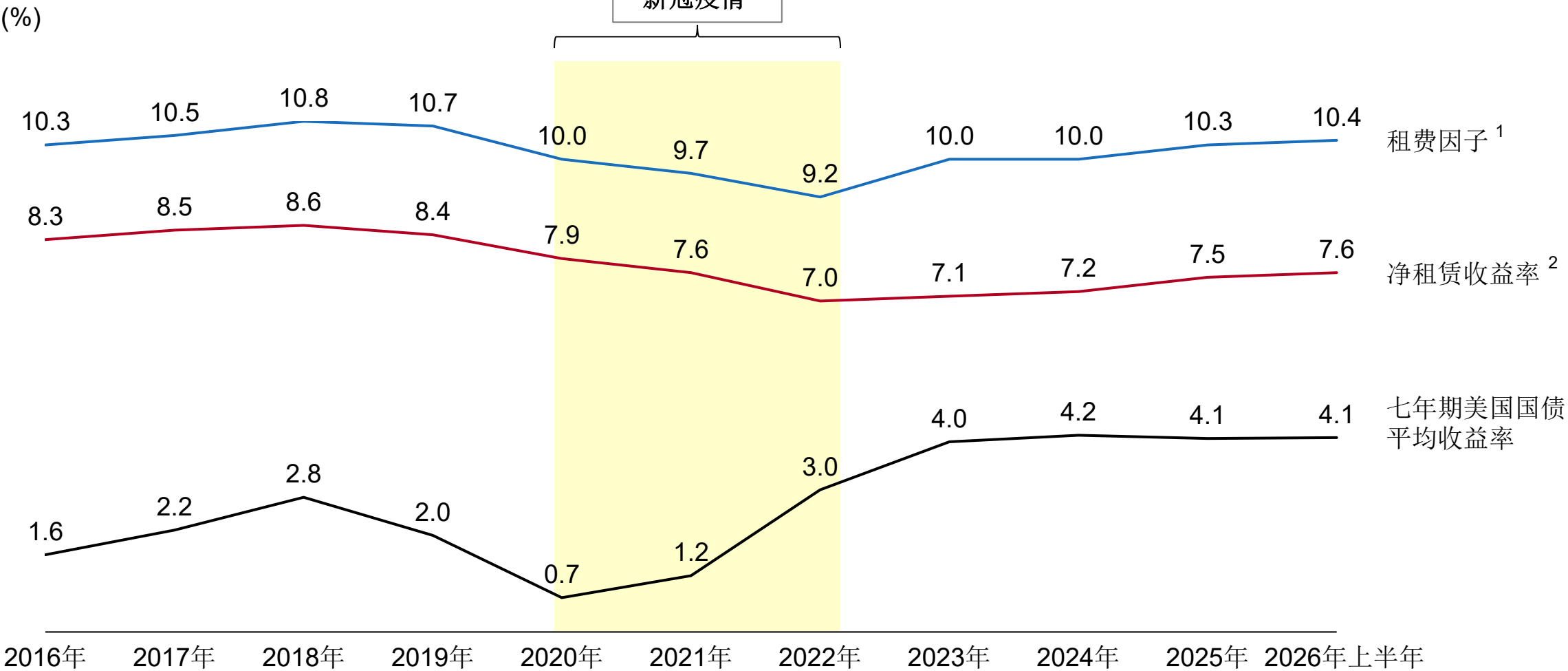
经营租赁机队占比



租赁公司飞机在当今飞机市场中占比约50%

资料来源：Ascend、中银航空租赁截至2026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

租赁收益率创2019年以来新高



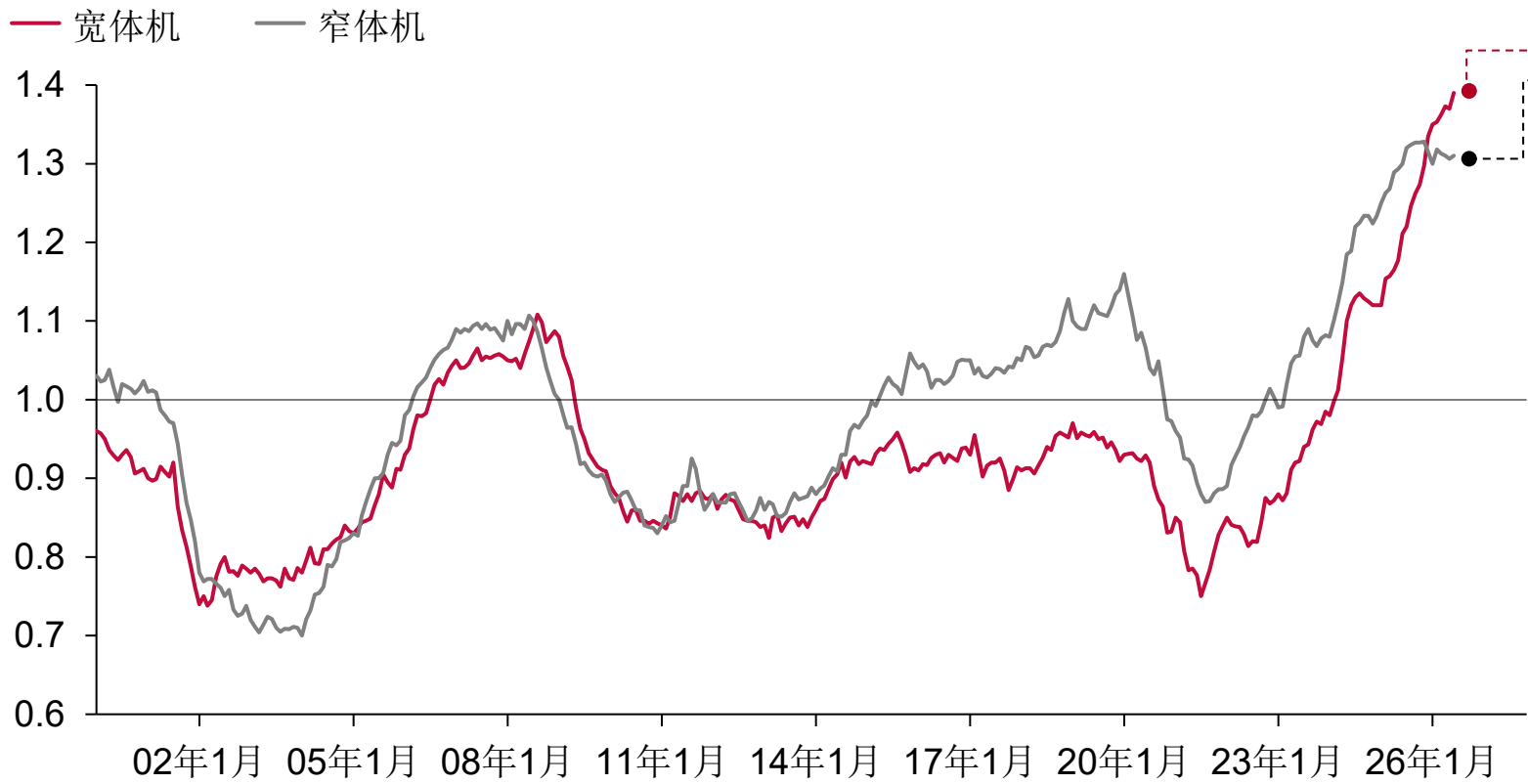
租赁收益率尚未回归历史水平

资料来源：彭博社（2026年6月30日）
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2026上半年年化计算。
2. 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2026上半年年化计算。

飞机估值创新高一旦持续攀升

市场价值（MV）/基础价值（BV）比率

市场价值/基础价值比率



按机龄划分的当前MV/BV比率

当前市场价值/基础价值

	窄体机	宽体机
0-5年	1.04	1.00
5-10年	1.16	1.04
10-15年	1.32	1.26
15-20年	1.58	1.56
20-25年	1.72	1.67
25-30年	1.70	1.89

资料来源：中银航空租赁分析、Cirium（2026年6月）

航空燃油裂解价差维持高位

航空燃油、布伦特原油及裂解价差，2016年至今
美元/桶



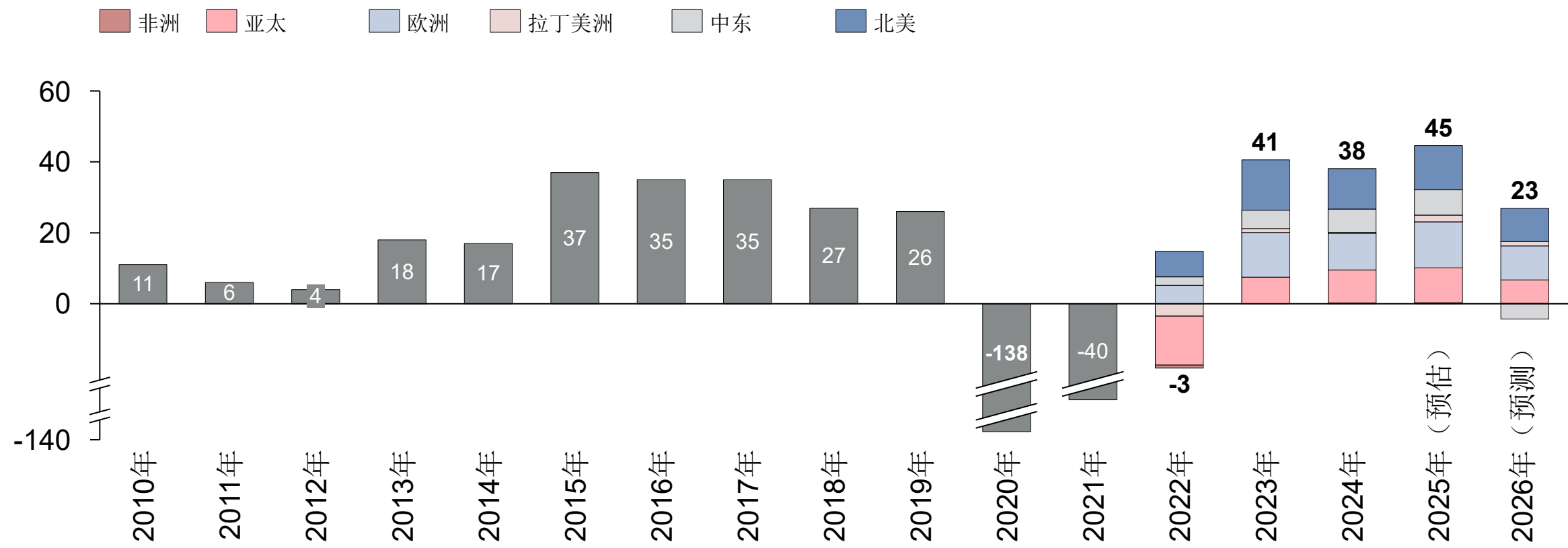
资料来源：中银航空租赁分析、彭博（2026年8月14日）
注：

1. 基于每日数据的平均油价可能不等于每周数据平均值

航空业利润 — 2026年预期下调44%

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：中银航空租赁分析、《全球航空运输展望》（Global Outlook for Air Transport）（2026年6月）

票价持续走强，基本抵销航空燃油价格涨幅

航空公司须将上涨的航油成本转嫁予乘客方能保持盈利——国际航协预测机票价格将上涨约15%

2026年全年航油平均价格与航油成本上涨转嫁旅客比例¹敏感性分析表

行业税后净利润（单位：十亿美元）²及票价上涨百分比（括号内数字）

		2026年全年航油平均价格（美元/桶）													
		\$88 ³	\$98	\$108	\$110	\$125	\$135	\$145	\$152	\$165	\$175	\$185	\$195	\$205	\$215
转嫁给旅客的燃油成本上涨百分比 ²	40% ³	41 (+0%)	23.8 (+1%)	6.6 (+2%)	3.2 (+2%)	-22.6 (+4%)	-39.8 (+5%)	-56.9 (+6%)	-69 (+7%)	-91.3 (+8%)	-108.5 (+9%)	-125.7 (+11%)	-142.8 (+12%)	-160 (+13%)	-177.2 (+14%)
	60%	41 (+0%)	29.5 (+2%)	18.1 (+3%)	15.8 (+4%)	-1.4 (+6%)	-12.8 (+8%)	-24.3 (+9%)	-32.3 (+10%)	-47.2 (+13%)	-58.7 (+14%)	-70.1 (+16%)	-81.6 (+17%)	-93 (+19%)	-104.5 (+21%)
	90%	41 (+0%)	38.2 (+2%)	35.4 (+5%)	34.8 (+5%)	30.6 (+9%)	27.8 (+12%)	25 (+14%)	23 (+15%)	19.3 (+19%)	16.5 (+21%)	13.7 (+24%)	10.9 (+26%)	8.1 (+29%)	5.3 (+31%)
	95%	41 (+0%)	39.6 (+3%)	38.1 (+5%)	37.9 (+6%)	35.7 (+10%)	34.3 (+12%)	32.8 (+15%)	31.8 (+17%)	30 (+20%)	28.5 (+22%)	27.1 (+25%)	25.7 (+28%)	24.2 (+30%)	22.8 (+33%)
	100%	41 (+0%)	41 (+3%)	41 (+5%)	41 (+6%)	41 (+10%)	41 (+13%)	41 (+15%)	41 (+17%)	41 (+21%)	41 (+24%)	41 (+26%)	41 (+29%)	41 (+32%)	41 (+35%)

- 国际航协预测为152美元/桶
- ~90%的隐含成本转嫁率

资料来源：中银航空租赁分析，国际航协

注：[1]转嫁给旅客的燃油成本上涨百分比是指航空公司通过提高机票价格（而非自行承担成本）收回燃油成本上涨的部分；假设平均基准票价为202美元；[2]当前情境不假设燃油对冲；[3]国际航协预测采用的转嫁给旅客的燃油成本上涨百分比为75%，并假设航空燃油价格为88美元/桶，最初预测的2026年行业税后净利润为400亿美元



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