



## 2025年全年业绩回顾

2026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.

# 2025全年概況

# 2025年核心盈利创纪录

主要指标	2025年 百万美元	2024年 百万美元	变动
经营收入及其他收入总额	2,619	2,557	↑ 2%
核心租赁租金贡献 <sup>1</sup>	706	584	↑ 21%
税前利润	936	1,039	↓ 10%
所呈报税后净利润	787	924	↓ 15%
核心税后净利润 <sup>2</sup>	746	633	↑ 18%

32年持续盈利，累计净利润达80亿美元

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. 更多详情请参阅全年业绩公告

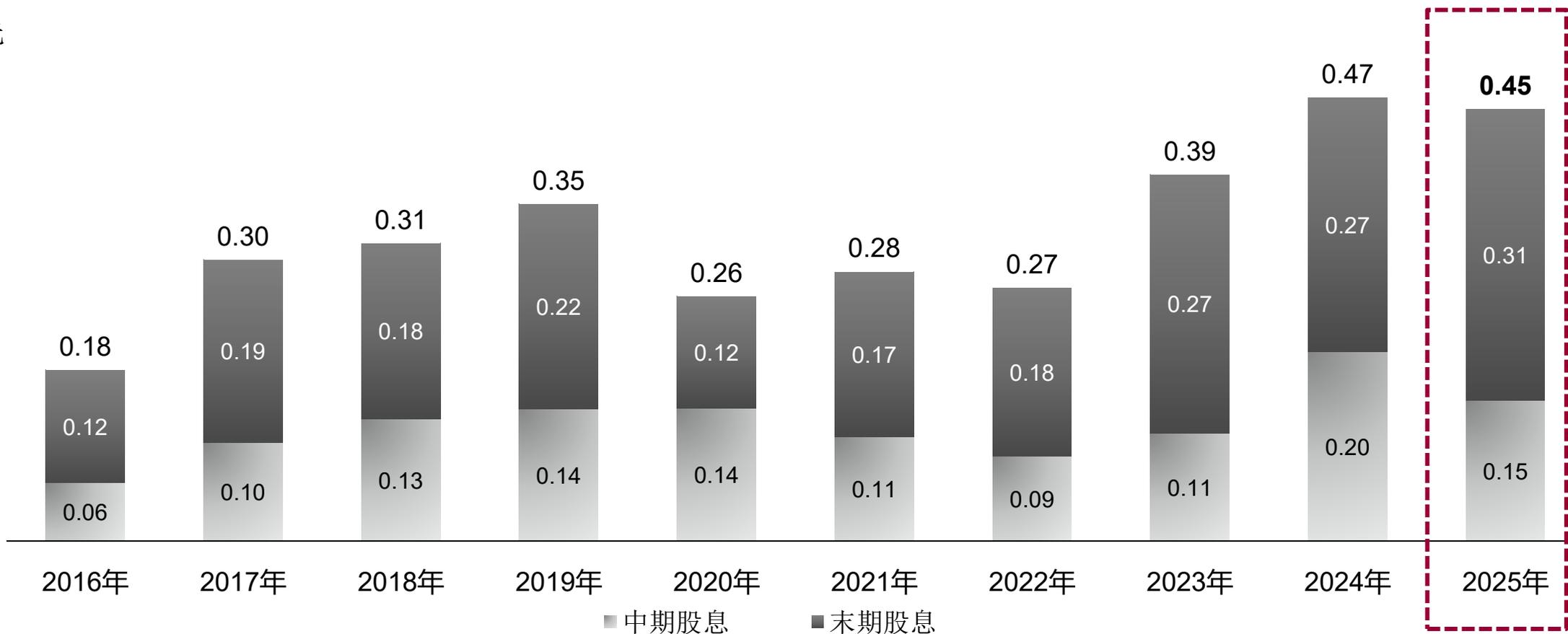
# 资产总额突破260亿美元

主要指标	2025年	2024年	变动
资产总额（十亿美元）	26.3	25.1	↑ 5%
每股净资产（美元）	9.86	9.17	↑ 8%
权益总额（十亿美元）	6.8	6.4	↑ 8%
流动性总额（十亿美元）	6.9	6.5	↑ 7%
总资本负债率（倍）	2.5	2.6	↔ 稳定

实现增长目标

# 派息率上调至40%

美元



2025年总股息为每股0.4537美元，下半年股息创纪录

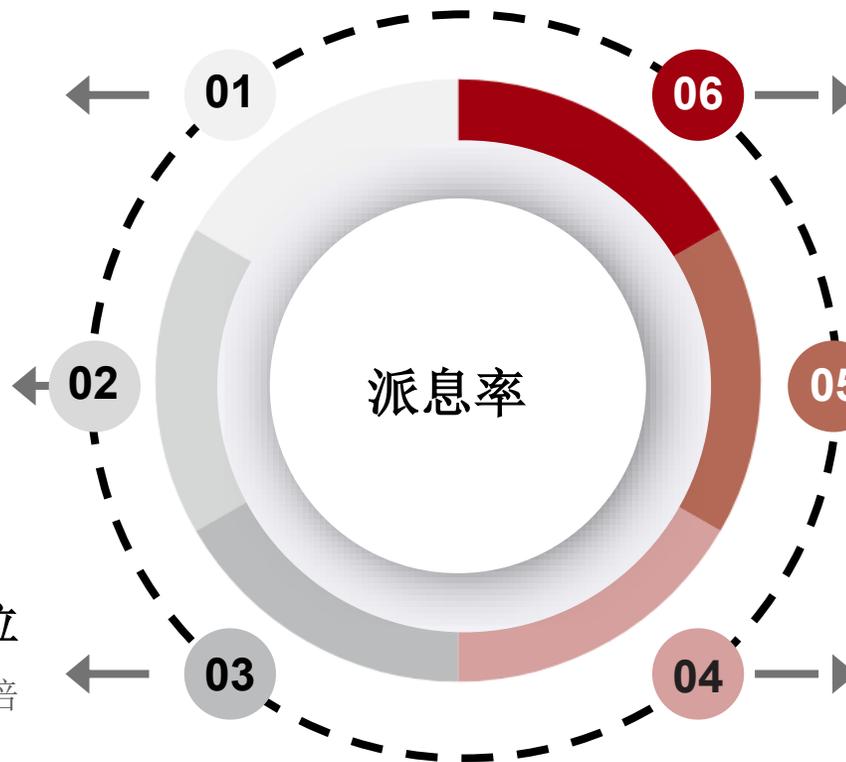
由于四舍五入，数字加总可能与总数略有出入

# 稳健现金流驱动资本配置

股息政策上一次上调  
于**2017年**  
派息率至高达全年税后净利润的**35%**

股息收益率  
至高**35%**派息水平目前低于恒生指数平均收益率

当前资本负债率处于历史低位  
资本负债率为**2.5倍**



建议上调派息率  
派付至高达全年税后净利润的**40%**

强劲经营现金流  
2025年扣除利息后现金流创历史新高，  
达**22亿美元**<sup>1</sup>

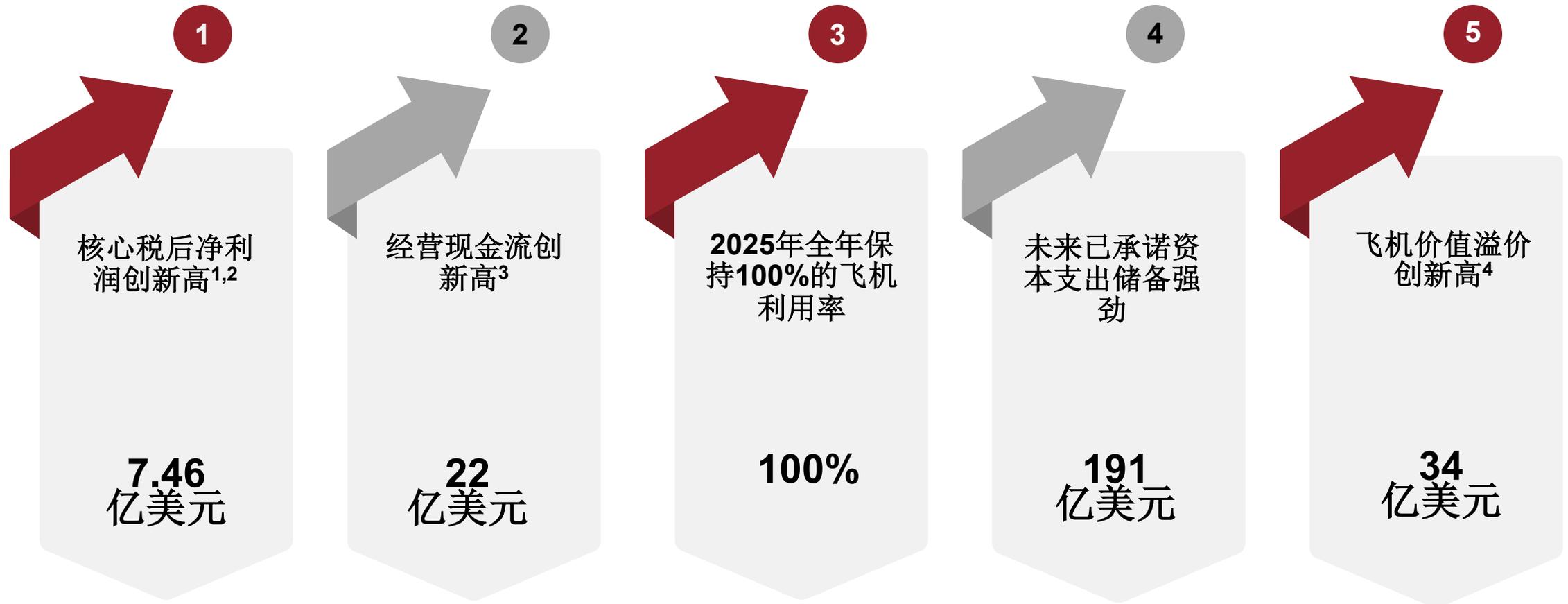
充足流动性支持投资规模提升  
截至2025年底，可用资金为**69亿美元**

增加股息分派符合长期可持续增长目标

注：

1. 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

# 2025年度亮点



为实现2026年目标打下坚实基础

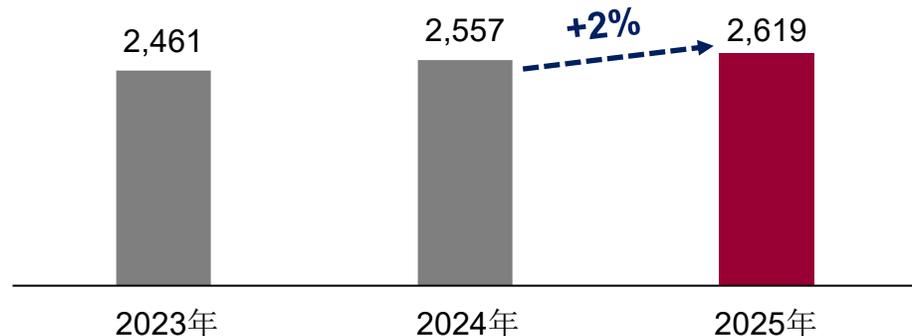
注:

1. 自公司1993年成立以来
2. 更多详情请参阅全年业绩公告
3. 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
4. 飞机平均估值超出飞机账面净值

# 保持强劲增长势头

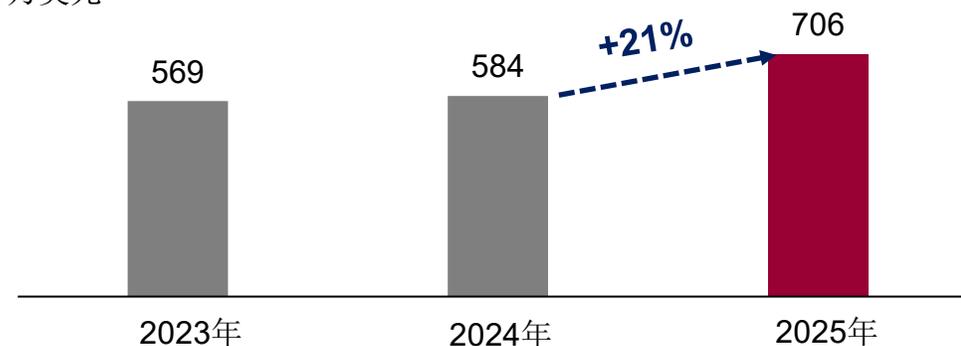
## 经营收入

百万美元



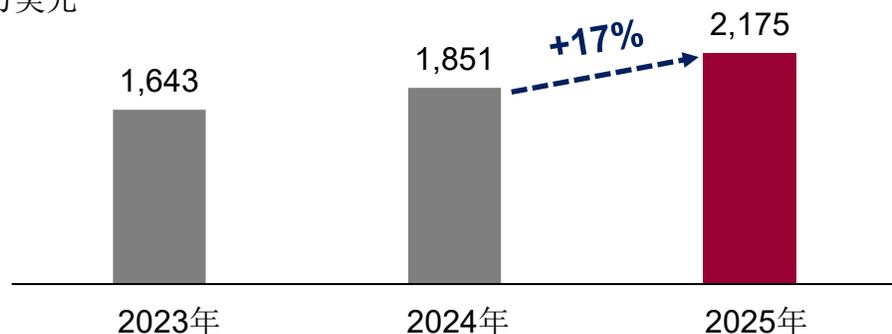
## 核心租赁租金贡献<sup>1</sup>

百万美元



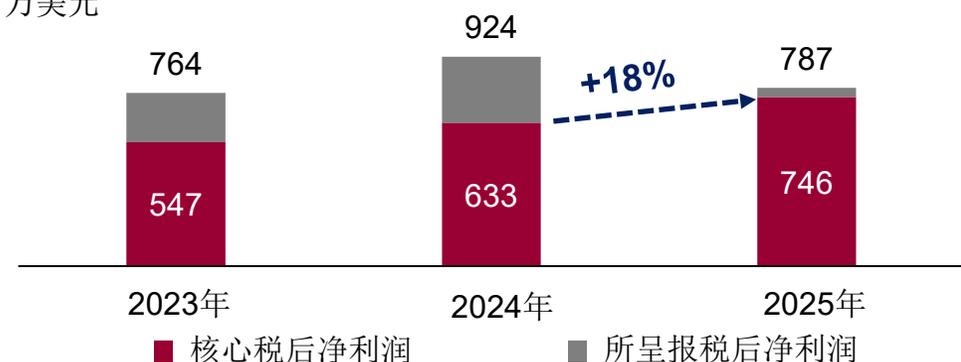
## 经营现金流量（扣除利息）<sup>2</sup>

百万美元



## 税后净利润

百万美元



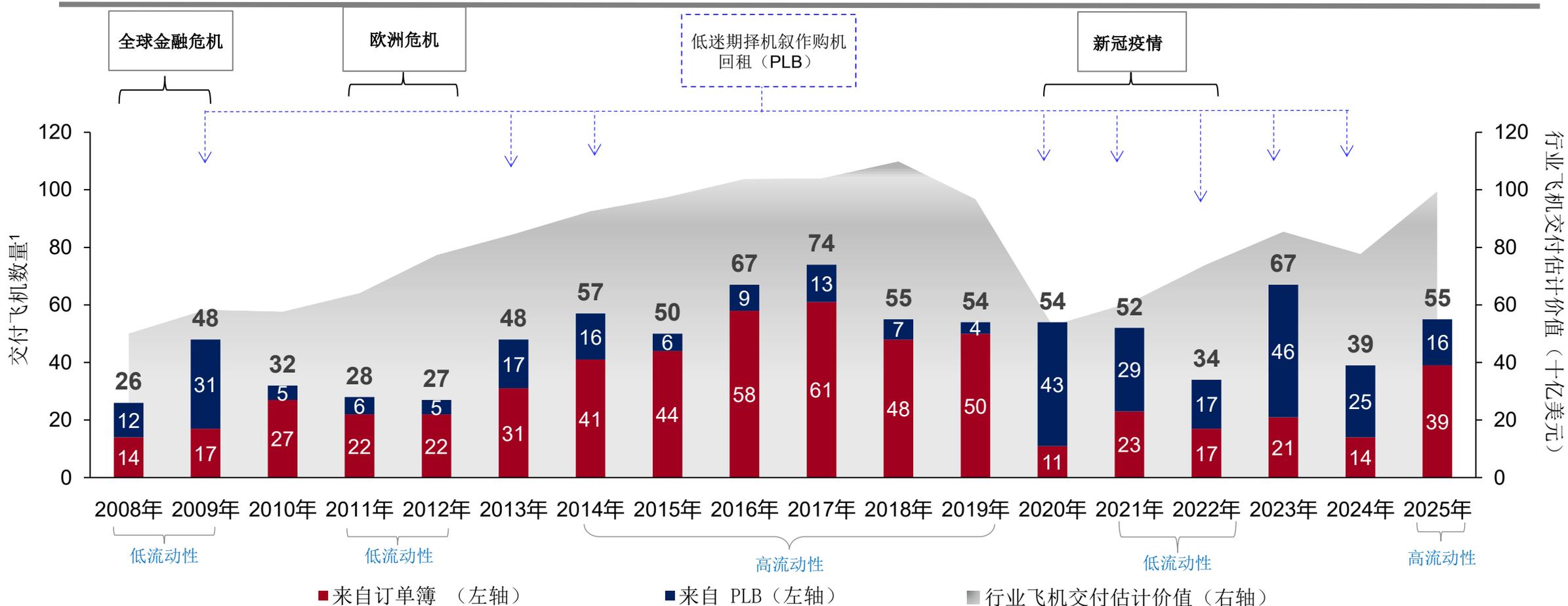
增长势头加速

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. 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

## 运营和财务灵活性推动飞机投资跨越多个周期



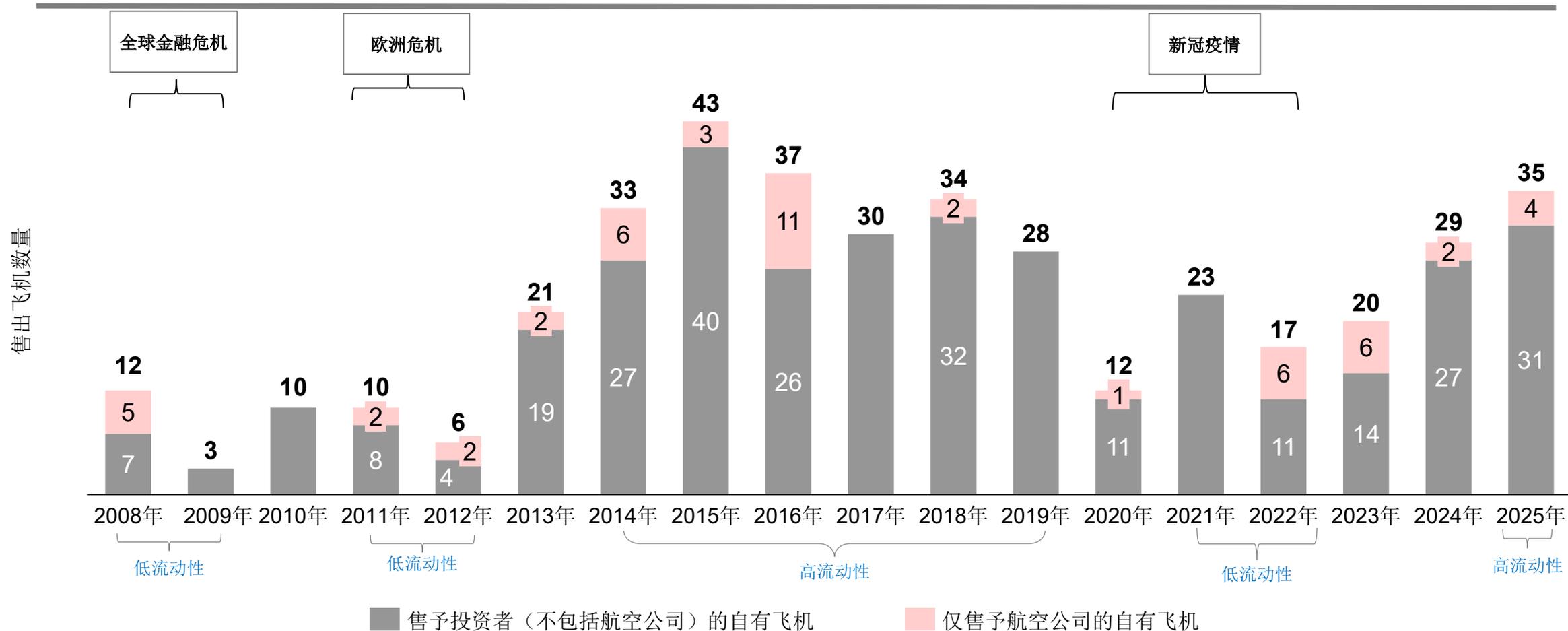
337架飞机订单构成公司未来增长的核心



注：  
1. 包括客户于交付时/前购买的飞机

# 我们的资产退出方式

飞机出售策略有助于保持机队平均机龄年轻化



售出超过500架飞机

# 投资组合共计815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 <sup>1</sup>	总数
空客A220系列	23	0	0	23
空客A320CEO系列	57	7	0	64
空客A320NEO系列	155	0	206	361
空客A330CEO系列	8	0	0	8
空客A330NEO系列	6	0	0	6
空客A350系列	10	0	4	14
波音737NG系列	53	7	0	60
波音737-8/9	83	0	127	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	11	0	0	11
<b>总计</b>	<b>462</b>	<b>16</b>	<b>337</b>	<b>815</b>

现有机队中84%为最新技术机型<sup>2</sup>

所有数据截至2025年12月31日

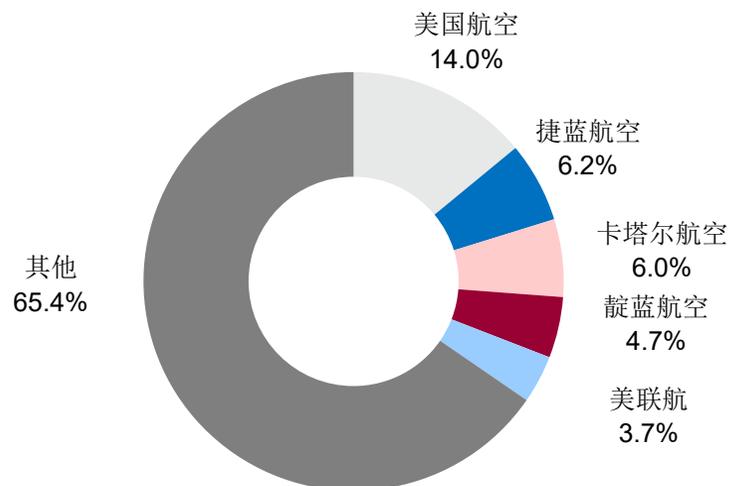
注:

1. 包括所有采购承诺，其中六架飞机已由航空公司客户行使交付时购买的权利。
2. 按账面净值及融资租赁应收款项计算



# 具备高度多元化投资组合的全球化飞机租赁公司

## 租赁组合的客户多样化<sup>1</sup>



## 收款率(%)



平均 = 99.3%

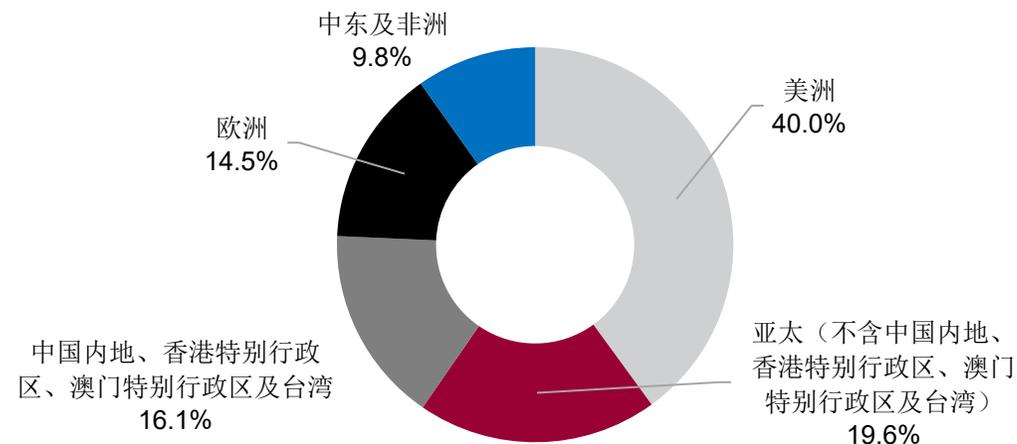
2008年 2009年 2010年 2011年 2012年 2013年 2014年 2015年 2016年 2017年 2018年 2019年 2020年 2021年 2022年 2023年 2024年 2025年

所有数据截至2025年12月31日

注:

- 按飞机账面净值及融资租赁应收款项计算
- 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

## ...及地域多样化<sup>1</sup>



## 机队利用率(%)<sup>2</sup>



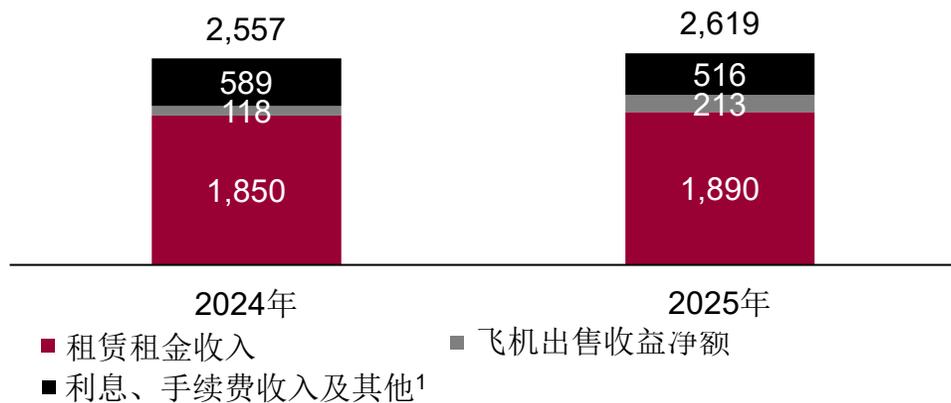
平均 = 99.5%

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

# 租赁租金收入驱动经营收入

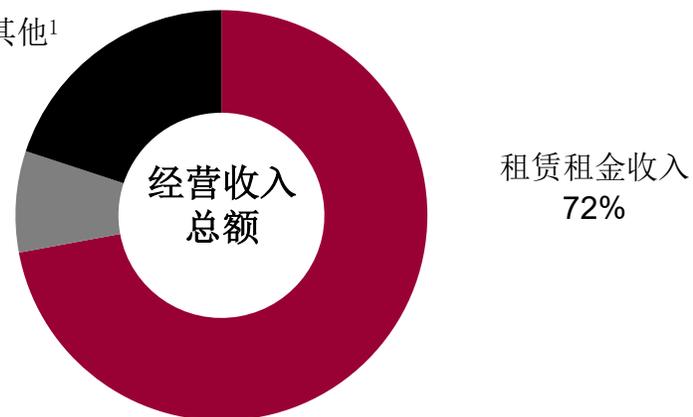
## 租赁租金收入驱动经营收入及其他收入总额

百万美元



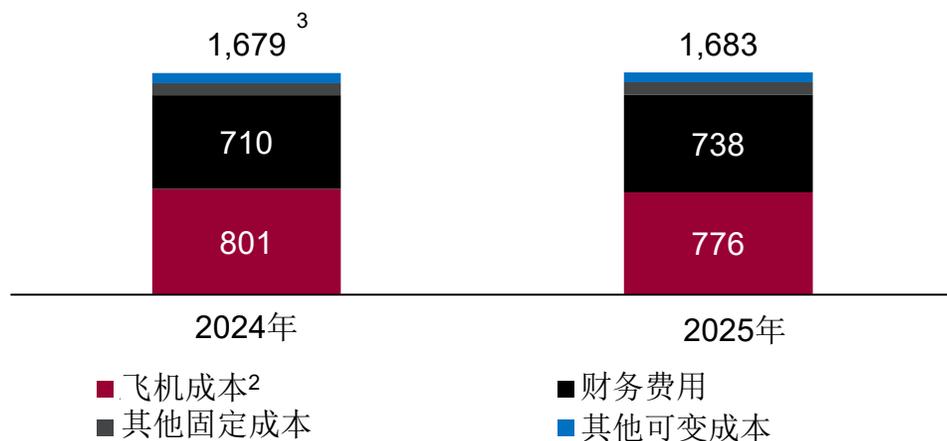
利息、手续费收入及其他<sup>1</sup>  
20%

飞机出售收益净额  
8%



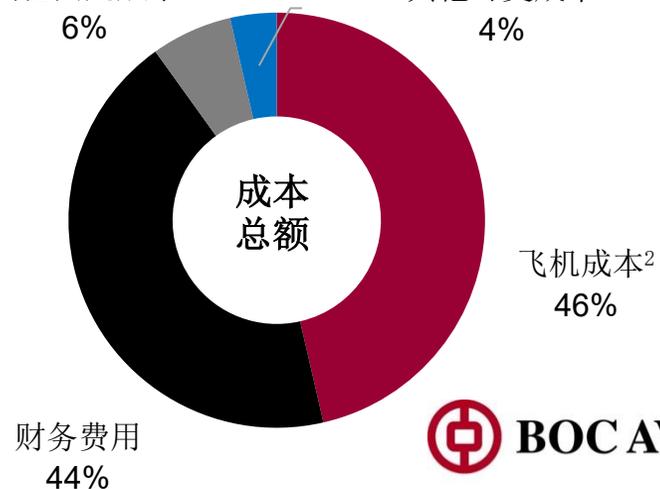
## 飞机折旧和融资成本为主要成本

百万美元



其他固定成本  
6%

其他可变成本  
4%



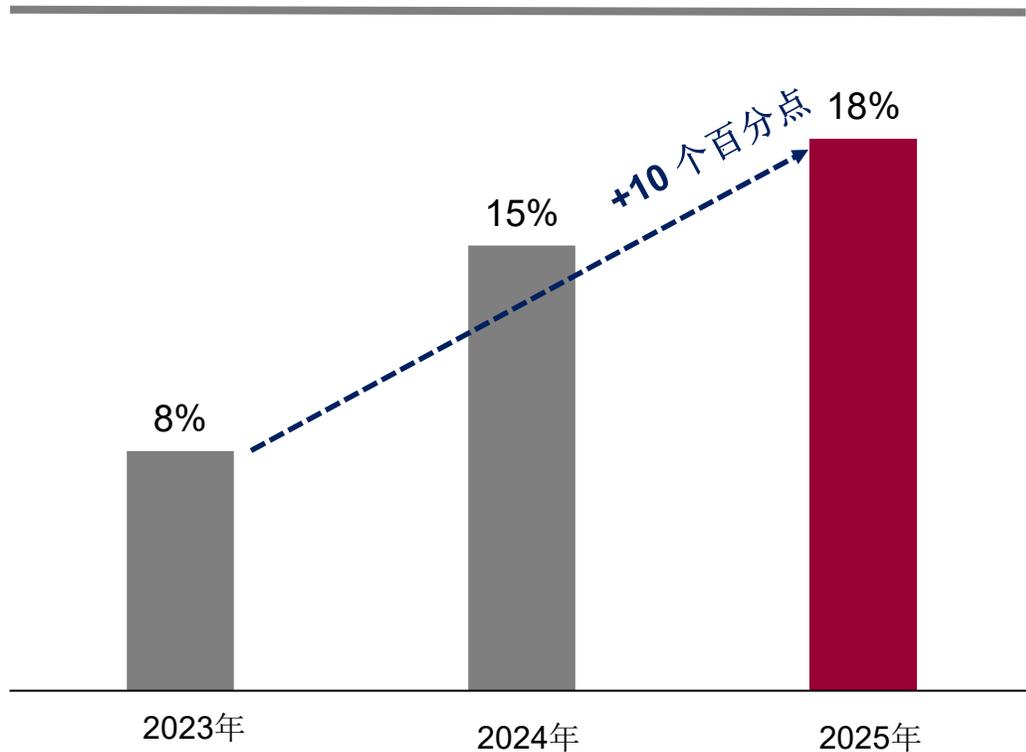
由于四舍五入，部分数值加总可能不等于总数

注：

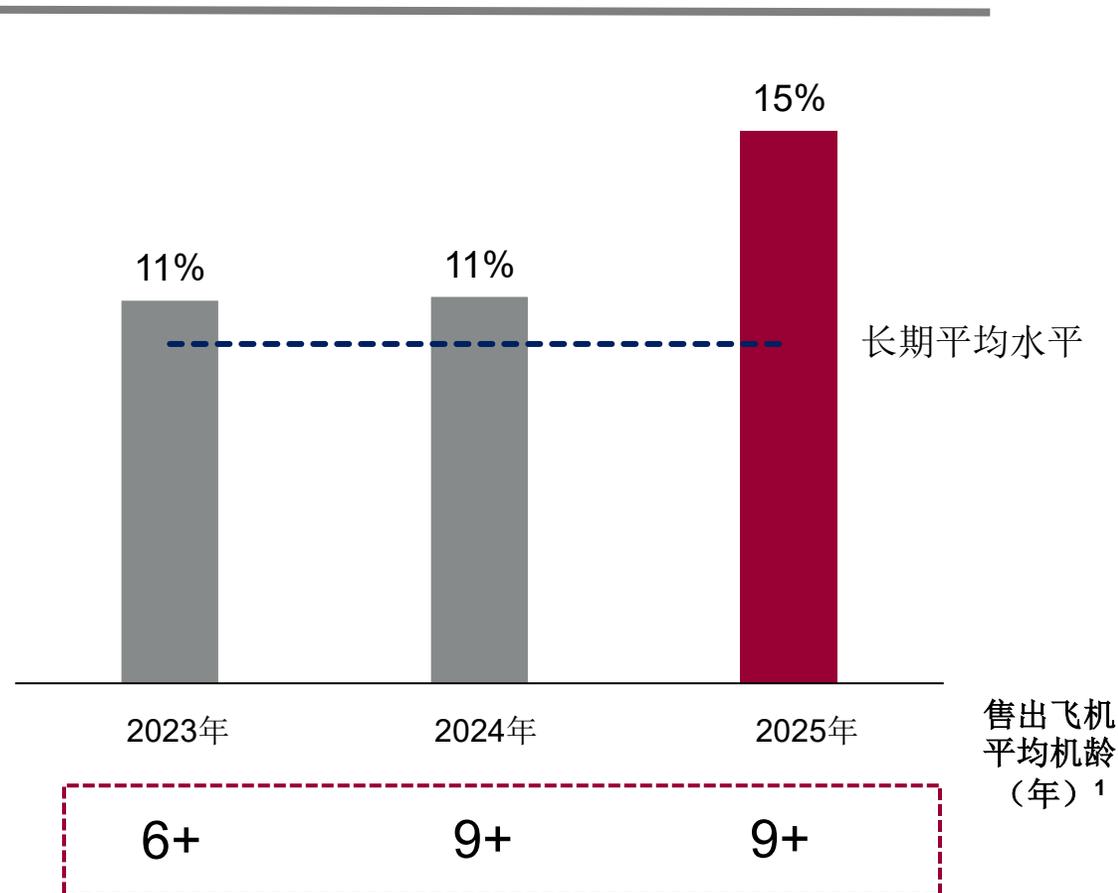
1. 包括涉俄回收款项
2. 包括飞机折旧及减值费用
3. 剔除从俄罗斯收回两架飞机的减值拨回

# 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

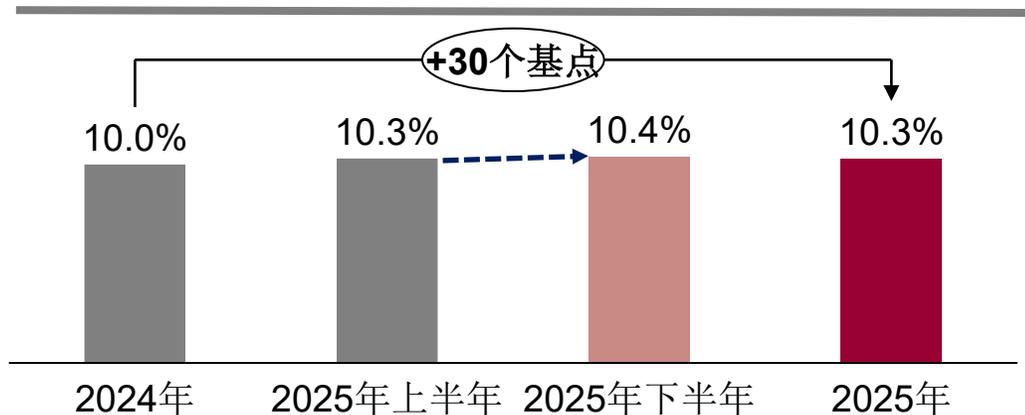


飞机资产市值溢价达34亿美元，对应每股近38港元的内含股权价值

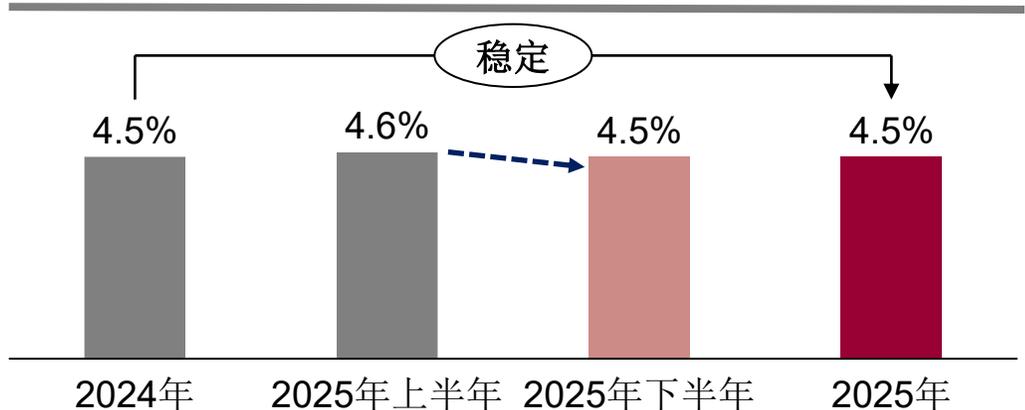
注：  
1. 经账面净值加权

# 租赁收益率持续提升

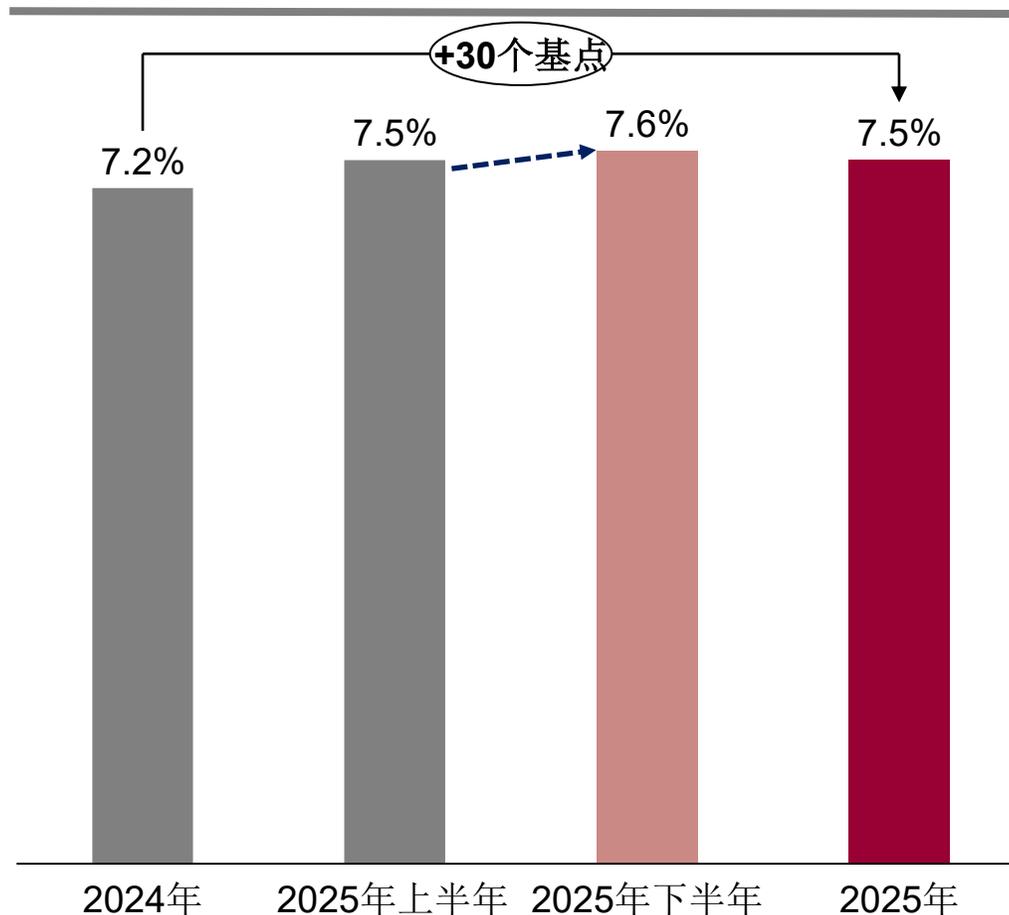
## 经营租赁租费因子<sup>1</sup>



## 债务成本<sup>2</sup>



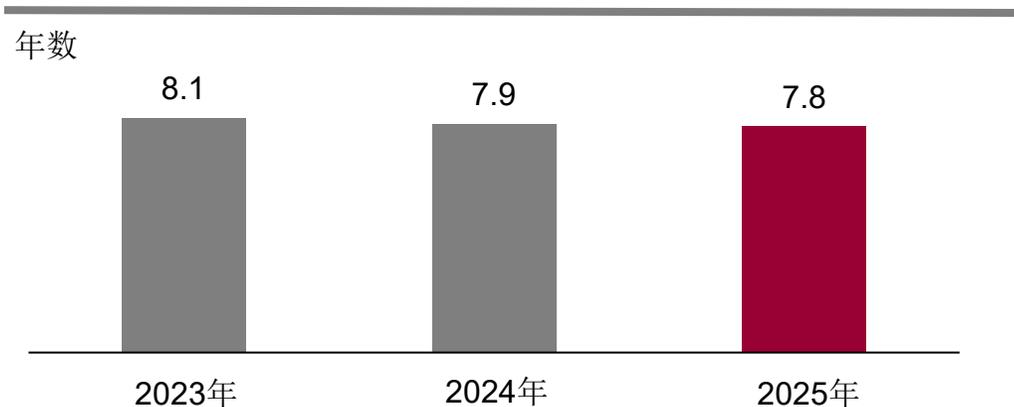
## 经营租赁净收益率<sup>3</sup>



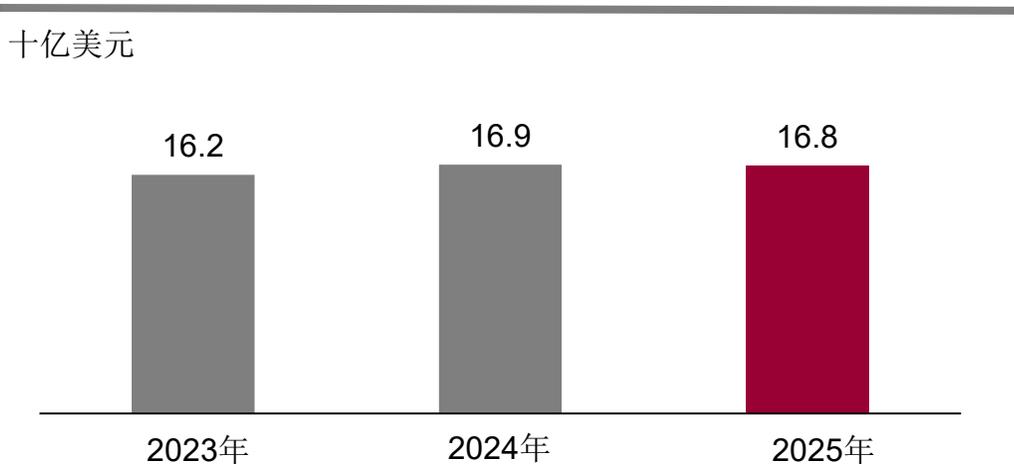
注：  
1. 计算方式为：经营租赁租金收入除以飞机平均账面净值再乘以100%。2025年上半年及下半年按年化计算  
2. 计算方式为：财务费用和资本化利息之和，除以平均债项总额。债项总额指经递延债务发行成本、重新估值及中期票据折价/溢价调整前的贷款及借贷。2025上半年及下半年按年化计算  
3. 计算方式为：按经营租赁租金收入减去分配予经营租赁租金收入的财务费用，再除以飞机平均账面净值，2025年上半年及下半年按年化计算

# 长期租约为公司一大特色

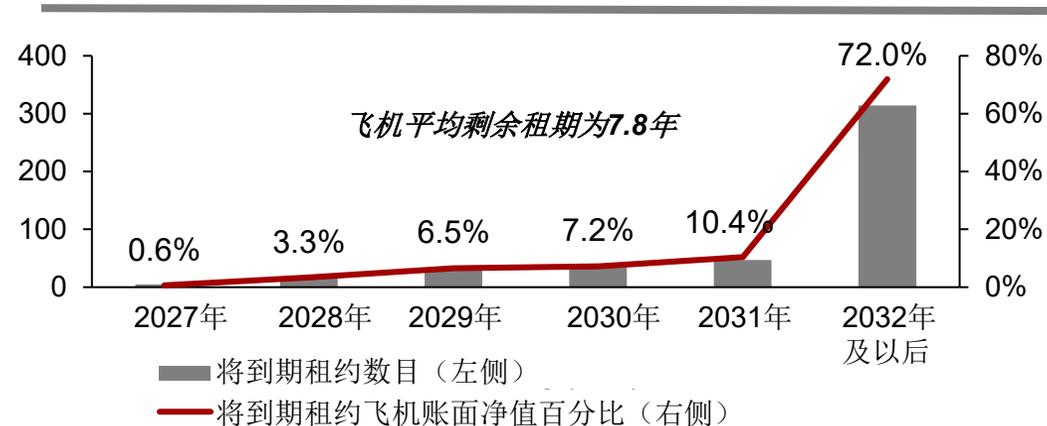
## 平均剩余租期长<sup>1</sup>



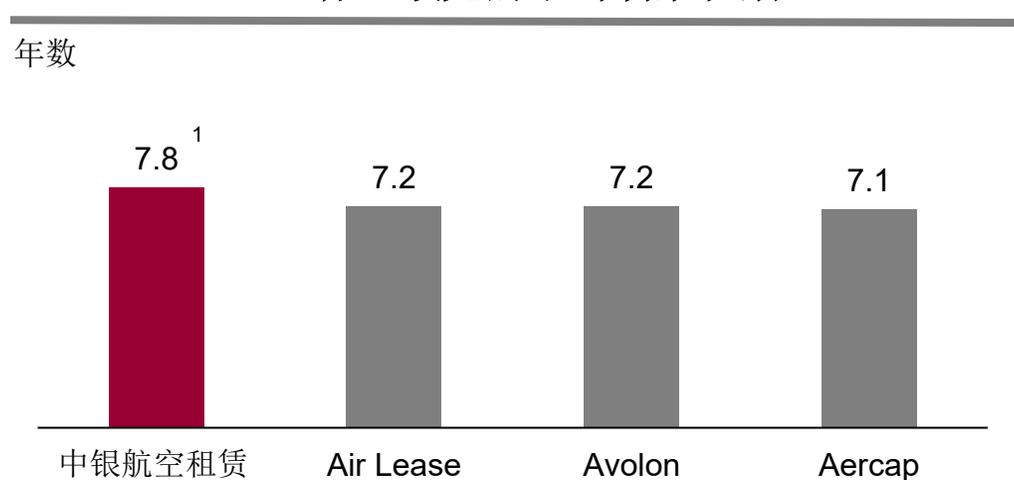
## 未来已承诺经营租赁收入水平高



## 租赁到期时间分布良好<sup>2</sup>



## 行业领先的平均剩余租期<sup>3</sup>



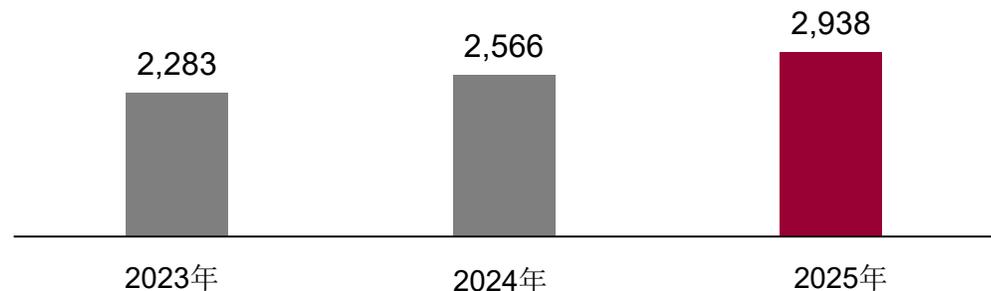
注:

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. 于2025年12月31日更新

# 创纪录的现金流

## 经营活动产生的净现金流

百万美元



## 收款率连续四年超过100%

101.3%

100.8%

100.5%

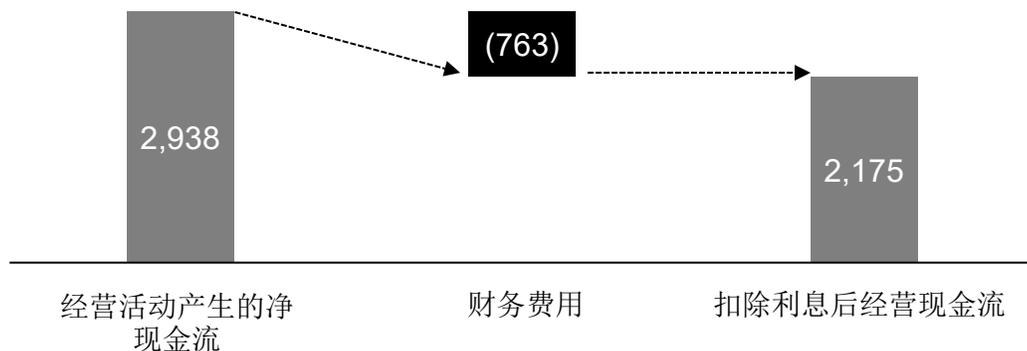
2023年

2024年

2025年

## 2025年扣除利息后经营现金流

百万美元



## 2025年扣除利息后经营现金流增加17%

百万美元

1,643

1,851

2,175

2023年

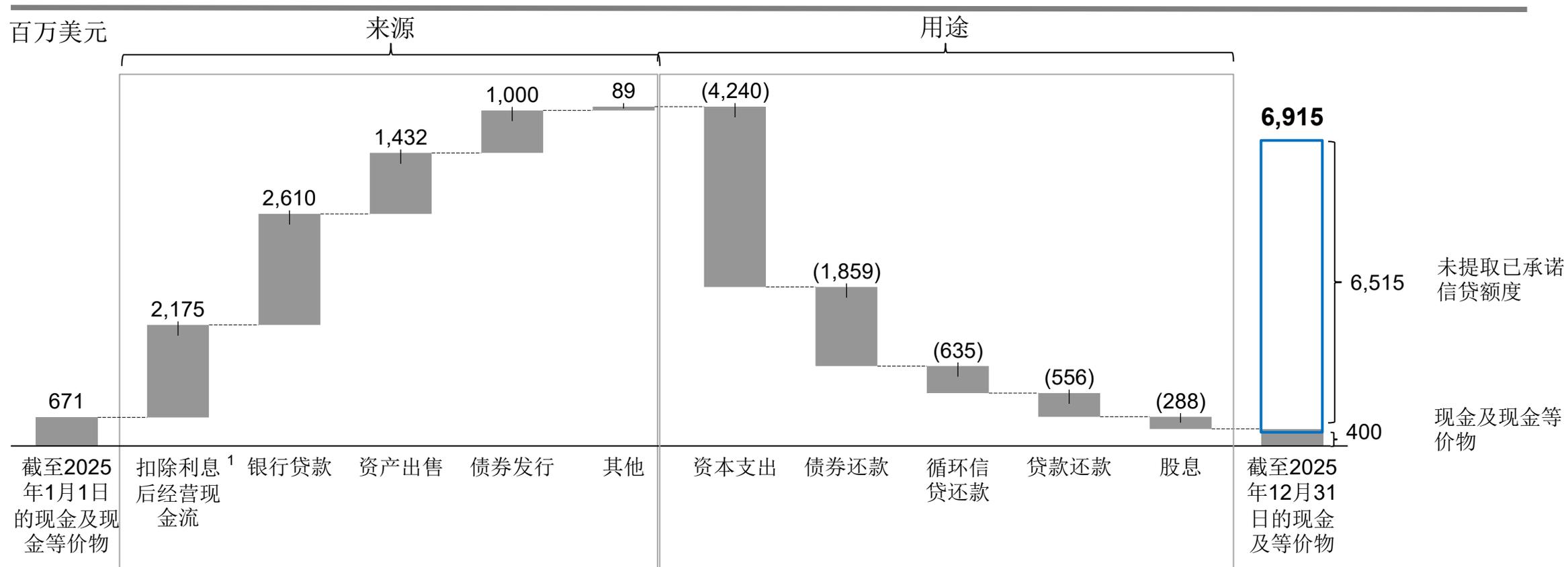
2024年

2025年

持续强劲的现金流支撑未来飞机投资

# 2025年融资渠道多元化

## 现金来源及用途



已承诺流动性达69亿美元



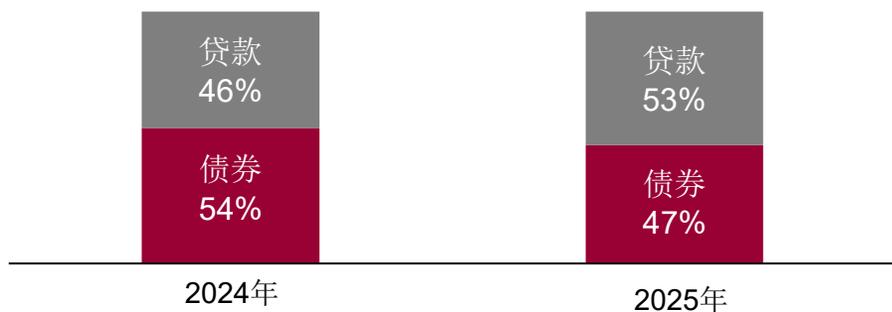
由于四舍五入，部分数值加总可能不等于总数

注：

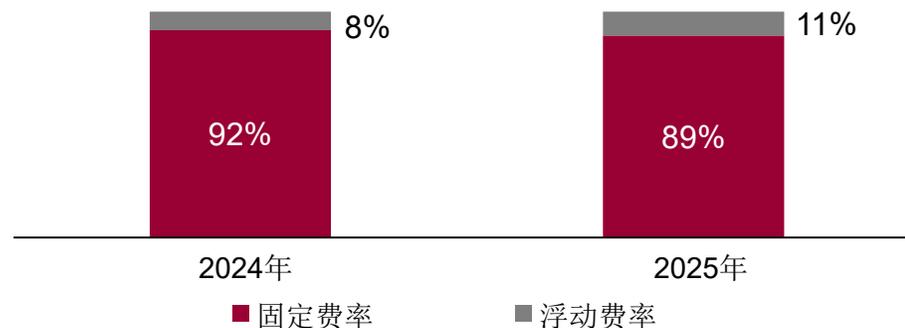
1. 按经营活动所得现金流净额减去已付财务费用计算

# 灵活的资金结构

## 债务来源<sup>1</sup>

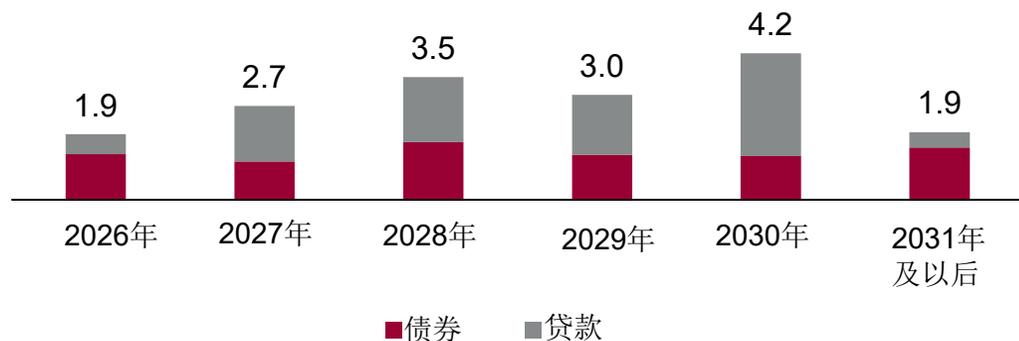


## 固定费率与浮动费率租赁<sup>1, 2</sup>

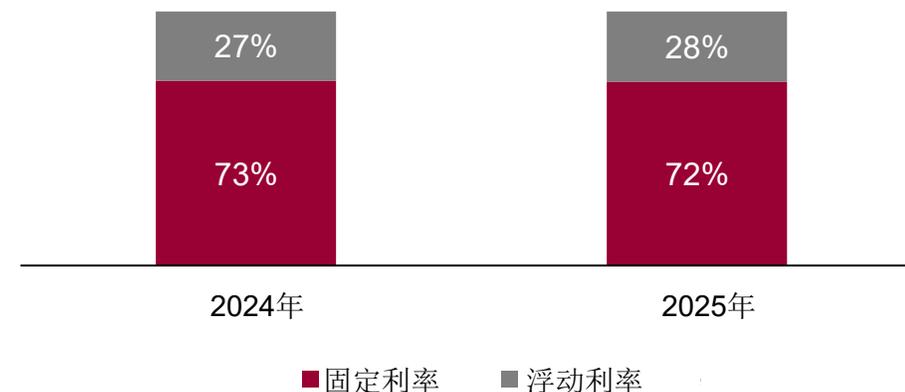


## 未偿还债务到期情况

十亿美元



## 固定利率与浮动利率债务



稳健的资产和负债管理是公司一大优势

所有数据截至2025年12月31日，除非另有说明

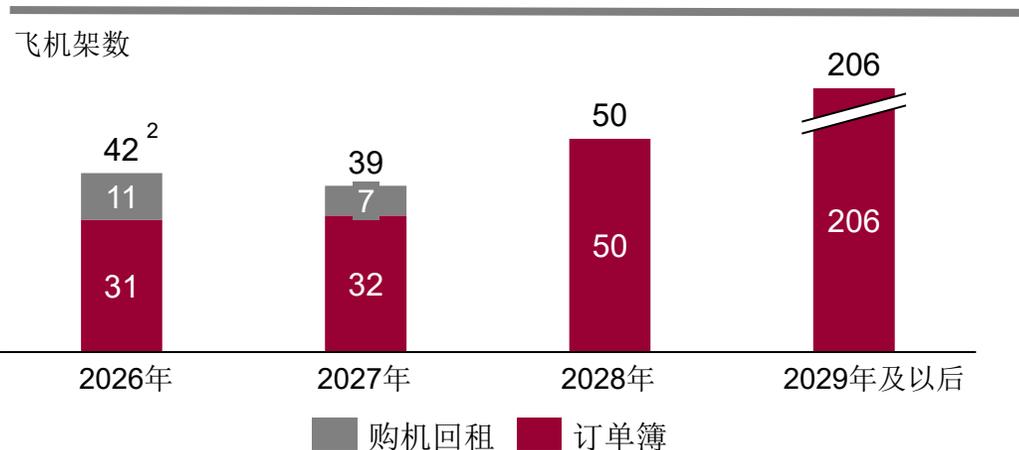
注：

- 截至12月31日
- 按飞机资产账面净值（包括发动机及融资租赁应收款项）计算

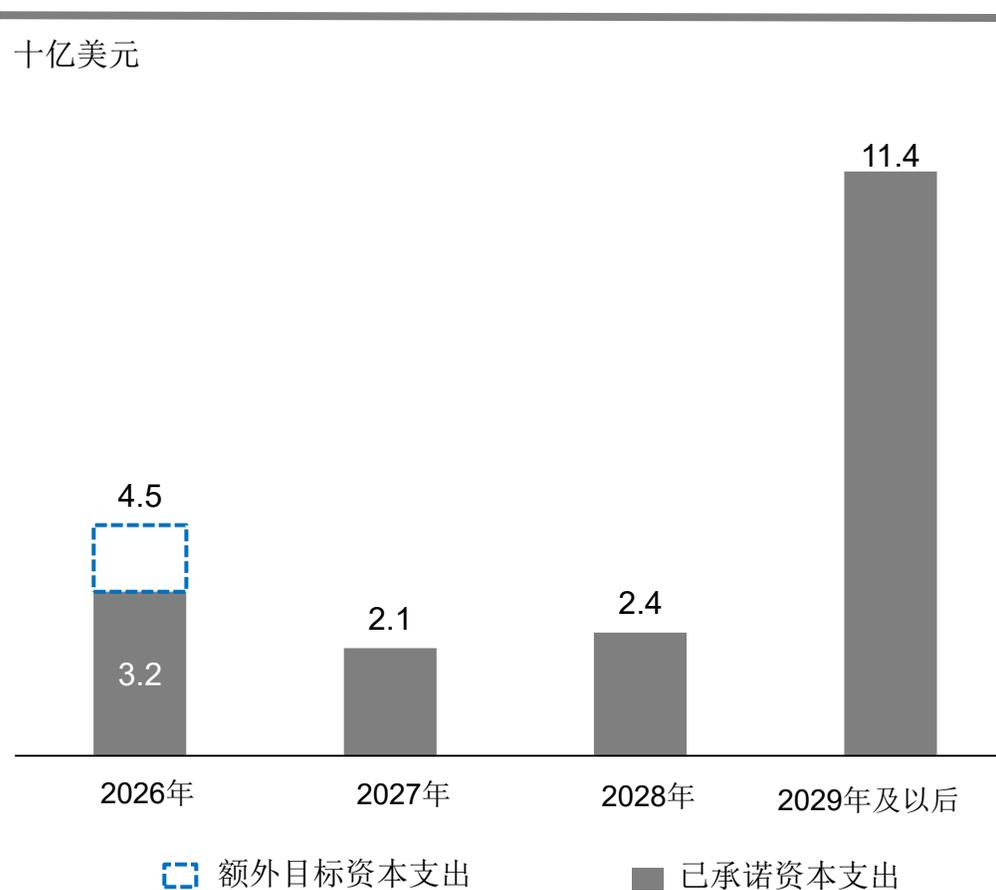


# 强劲的订单储备支撑长期增长

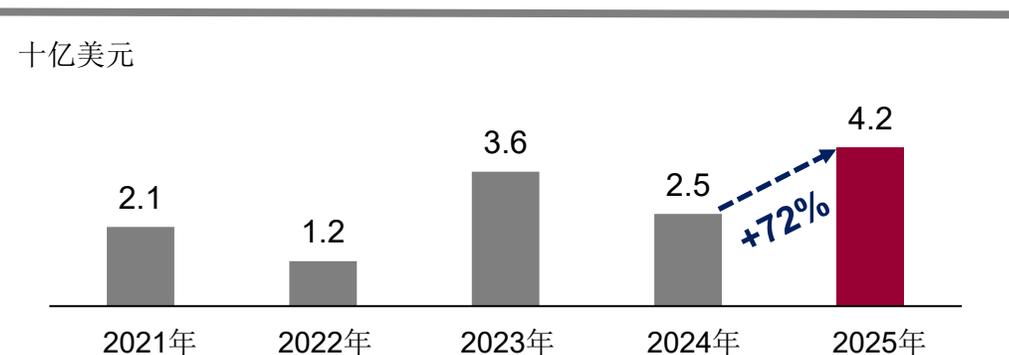
## 订单交付时间表<sup>1</sup>



## 未来已承诺资本支出总额 >190亿美元



## 自2020年以来最高资本支出



我们是空客和波音的最大租赁公司客户之一

所有数据截至2025年12月31日，除非另有说明

注：

1. 基于预期交付日期（截至2026年2月28日）
2. 包括截至2026年2月28日年累计交付的5架



# 总结

## 强劲净利润

**7.46亿美元**

历史最高核心利润<sup>1</sup>

1

## 增加派息比例

**40%**

此前至高为全年税后净利润的35%

2

## 稳健核心业务

**26亿美元**

创纪录经营收入总额

3

## 行业领先的订单储备

**337架飞机**

为未来增长奠定坚实基础

4

## 高内含股权价值

**34亿美元**

飞机市值溢价<sup>2</sup>

5

## 资产组合品质优良

**100%利用率**

2025年全年保持

6

以强劲订单簿、稳健资产负债表及扎实基本面开启2026年

注：

1. 更多详情请参阅全年业绩公告
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

1993年 ● 新加坡飞机租赁企业 (SALE) 成立, 由新加坡航空公司及Boullioun 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2026年12月15日全资收购SALE

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

2025年 ● 6月1日为上市九周年

1997年 ● >0.3

2000年 ● >1

2006年 ● >3

2009年 ● >5

2013年 ● >10

2017年 ● >15

2020年 ● >20

2025年 ● >26

市值达68亿美元<sup>1</sup>

所有数据截至相关期末

注:

1. 资料来源: 彭博社 (截至2026年3月13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**  
全球化飞机经营租赁公司<sup>1</sup>

覆盖**46**个国家及地区的**87**名客户<sup>3</sup>

## 盈利业绩记录

**32年**  
持续盈利

**80亿美元**  
自成立以来累计利润

## 资产负债表

**263亿美元**  
总资产

资本负债率**2.5倍**

## 现金流

**69亿美元**  
可用流动性

**A- 信用评级**  
惠誉 / 标普

## 投资组合

**815架 / 台**  
飞机及发动机<sup>2</sup>

**337架 / 5.0年 / 7.8年**  
订单飞机 / 平均机龄<sup>3</sup> / 平均飞机剩余租期<sup>3</sup>

专注于长期可持续盈利的行业领军者

所有数据截至2025年12月31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

- 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

# 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760亿美元
- 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500亿美元债务融资

- 出售 出售超过500架自有及代管飞机
- 过渡 过渡159架飞机
- 收回<sup>1</sup> 从21个司法管辖区收回70架飞机

成果:

- 交付飞机总数 **981**
- 出售飞机占比<sup>2</sup> **51%**
- 过渡飞机占比<sup>3</sup> **10%**
- 收回飞机占比<sup>3</sup> **5%**

所有数据为自成立以来至2025年12月31日，除非另有说明

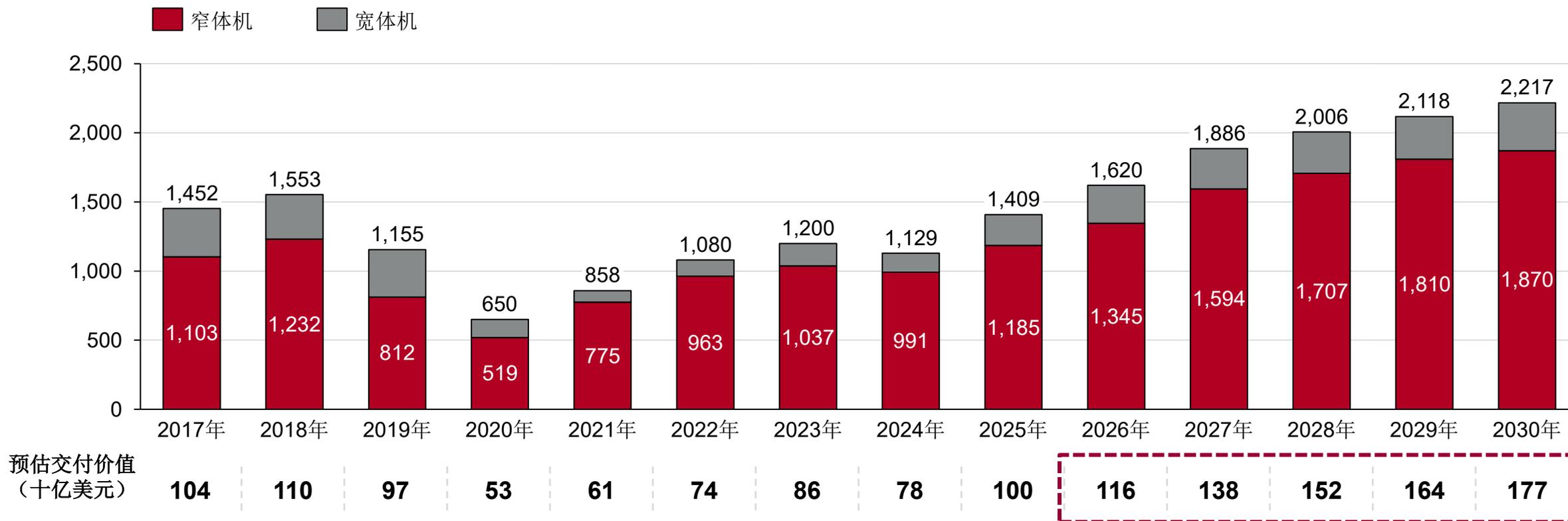
注:

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2019年前水平

## 飞机交付总量

所有飞机<sup>1,2</sup>



2025年至2030年间目标市场规模增长近80%

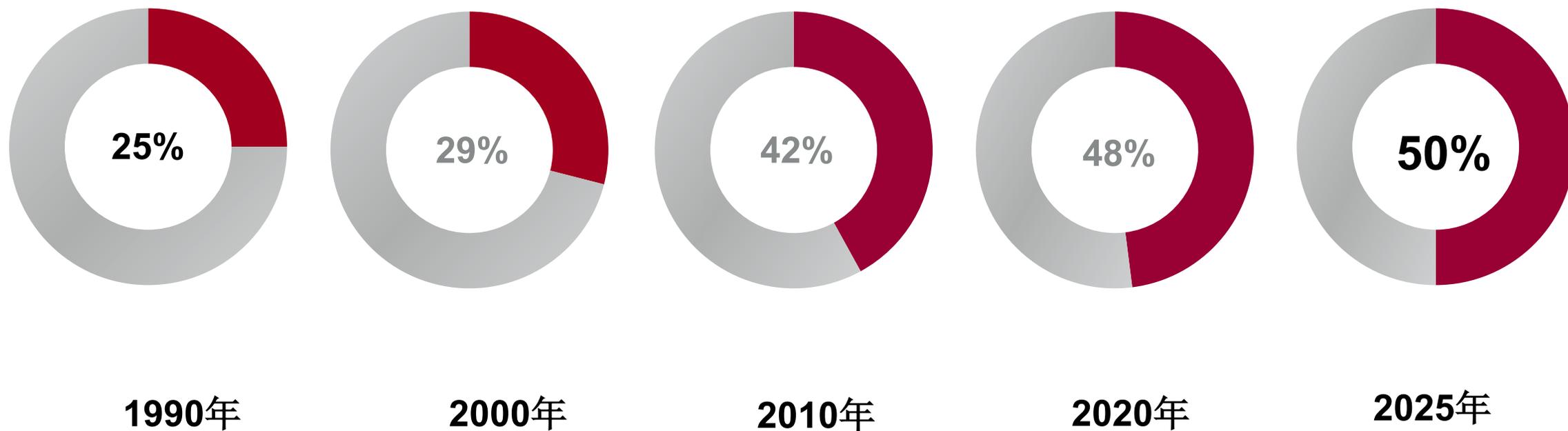
资料来源：中银航空租赁分析，Cirium，2026年2月20日更新

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

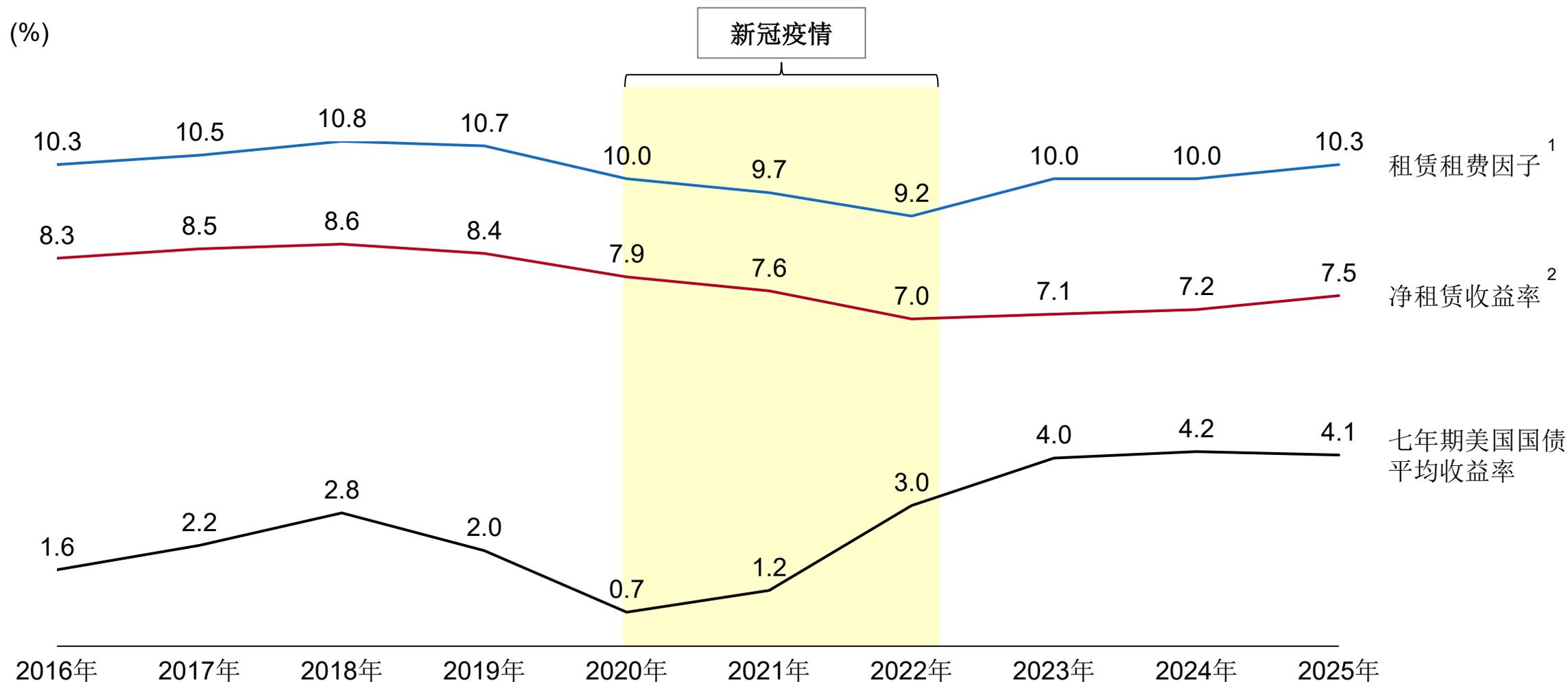
经营租赁机队占比



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12月31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



租赁收益率尚未回到历史水平

资料来源：彭博社（2025年12月31日）

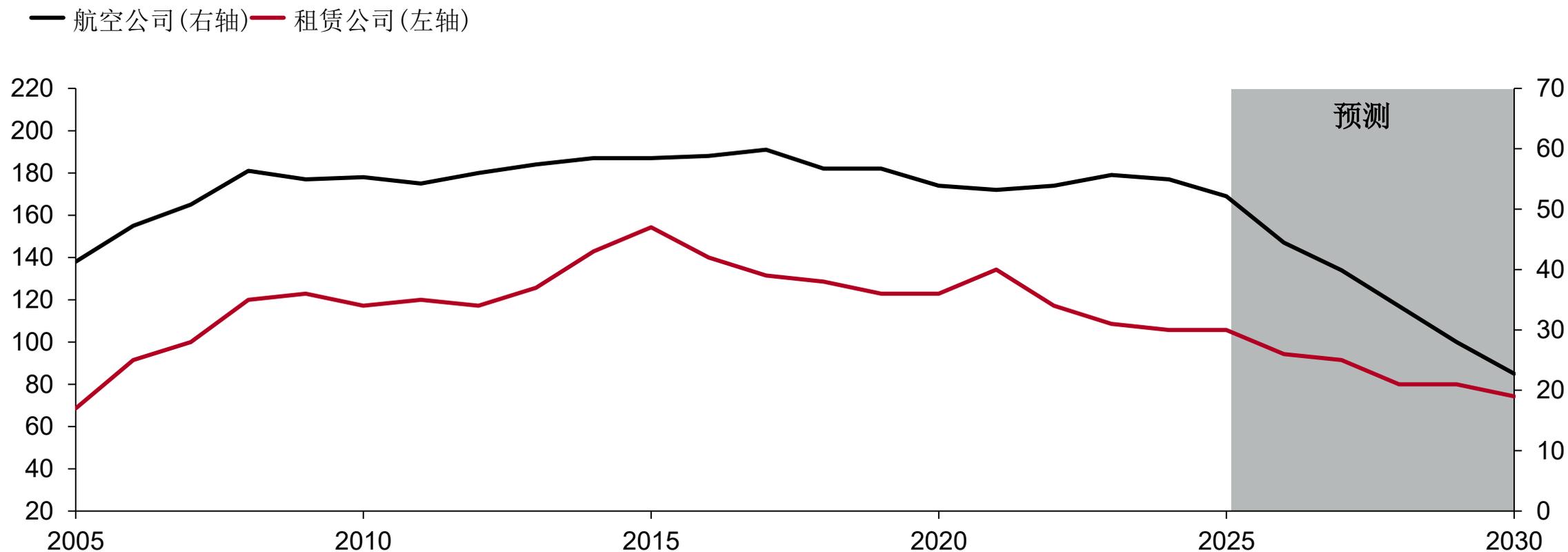
注：

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%

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

# 订单储备集中度持续提升

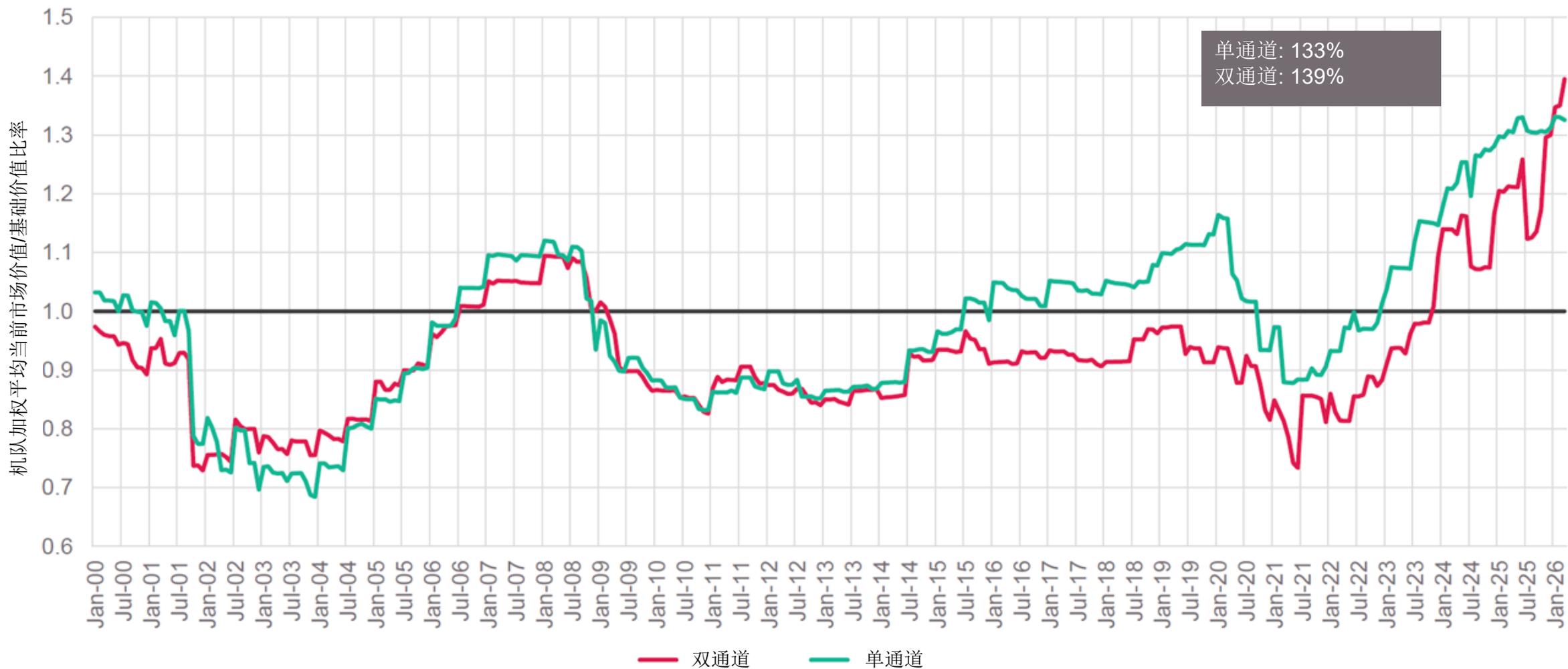
## 持有订单储备的航空公司/租赁公司数量



我们拥有**337**架飞机订单储备，在全球租赁公司中名列前茅

资料来源：中银航空租赁分析，Cirium

# 飞机估值创新高—且持续攀升

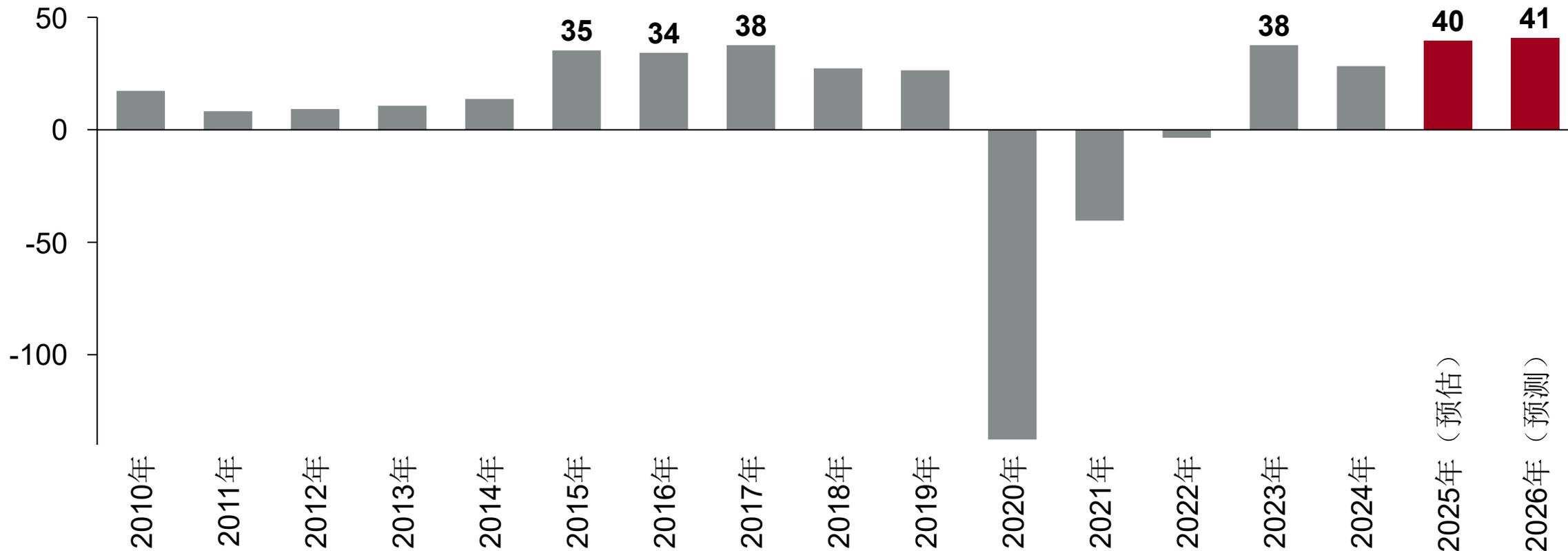


资料来源: Cirium Core, 数据仅涵盖喷气式客机, 2026年3月6日

# 航空业利润达历史峰值

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12月）



[www.bocaviation.com](http://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