

Timothy Ross

感谢接线员并欢迎各位参加中银航空租赁盈利报告电话会议，会议将就截至 2017 年 12 月 31 日止的全年年终业绩进行讨论。今天，与我一同参会的有我司总经理兼首席执行官 Robert Martin、副总经理兼首席财务官 Phang Thim Fatt 和我司首席运营官 David Walton。

请注意，我们今天讨论中所介绍的部分信息可能包含前瞻性陈述，这些前瞻性陈述受风险和不确定性的制约，可能导致实际业绩与今天所做陈述之间产生重大差异。您不应过分依赖任何前瞻性陈述，您应该查看我们的业绩公告了解详细信息。另请注意，本电话会议中所提及的货币均为美元。

我司盈利公告的副本会载于香港联合交易所和我司网站 www.bocaviation.com 中“投资者关系”版块，“投资者关系”版块也会刊载了电话会议展示文稿。本次电话会议将被录音，并将在未来 24 小时内上传至我司网站以供重播，今日的管理层演示文稿亦然。

现在，我将把电话转给 Robert Martin，他恰巧刚庆祝了与公司共辉煌的 20 周年。

Robert Martin

谢谢 Tim，在线的各位，大家晚上好。感谢各位参加我司 2017 全年盈利结果报告的电话会议。

今日，我们将展现自公司上市以来第二份完整的年度报告，我司取得了史无前例的最高利润以及 16.3% 的股本回报率。

我很高兴地宣布，今年全年公司取得了 5.87 亿美元的税后净利，比 2016 年增长了 40%，按照年末流通股数计算，相当于 85 美分的每股收益。具体而言，我们 2017 年税后盈利超出了彭博（Bloomberg）在我司上市时市场平均预估的 35%。我的收入增长驱动着盈利：相比 2016 年，我们的总收入和其他收入增长了 17%，达到了 14 亿美元。同样，税后净利包含了由美国税法变化而导致的递延税项负债净额 9100 万美元的调整，这使 2017 年税务拨备取得盈余。

鉴于公司卓越业绩，我司董事会决定宣派每股 19.2 美分末期股息，将支付于 6 月 7 日持股股东。此末期股息使 2017 年总股息达到每股 29.58 美分，比 2016 年的派发股息增长了 64%。这表明全年派息率的提升，从 2016 年税后净利的 30%到今年的 35%，此派息率是八月所定下的收益指导范围的上限，同时也体现了董事会持续实现着为股东创造价值的目标。根据我们 2018 年年初的开盘价与恒生指数 3.4%的对比，全年股息相当于 5.5%的股息率。

我们以总资产 160 亿美元的成绩成就了 2017 年，这体现了我们不断地通过对飞机的投资，使资产负债表得到增长。与 2016 年相比，我们机队的账面净值增长了 28%，达到了 137 亿美元，这驱动着我们租金收入的提高。我们通过留存收益和增加杠杆相结合来为我们机队提供资金，这让我们总债务权益从去年底的 2.6 倍增至 2017 年底的 2.9 倍。我们以 40 亿美元的现金和承诺流动资金开启了 2018 年。这为公司已签约的飞机投资，以及为取得机队组合更大增长的融资拥有良好的资金定位。回顾全年，标准普尔全球评级和惠誉评级再次确认我们行业领先的“A-”级。

市场背景方面，宏观条件依然有利于飞机租赁行业。在航空需求方面，本行业继续领先于长期增长预期，同时航空出行需求保持强劲。国际航空运输协会（IATA）计算的航空客运量在 2017 年增长了 7.6%，高于 5%的长期趋势增长。这使得 IATA 在 12 月份将航空业 2017 年盈利预测调高了 10%，达到 345 亿美元。在 2017 年上半年，我们也看到货运量有所回升，据 IATA 报告，其成员 2017 年上半年的货运量增长了 9%。

美元流动性仍然很高。这在一定程度上驱动了飞机投资者对购买带租飞机的强劲需求。更大的流动性对于业务的融资方面也是有好处的。长期利率仍然处于历史低点，并且我们在过去全年对其进行了良好利用，总债务提升 29 亿美元包括我们首次 10 亿美元两期债券的发行。

我们看到在浮动利率租约中 LIBOR 利率的上升，并且以 LIBOR 为基准的融资成本也随之增加，但是由于我们积极的债务管理和对冲政策，我司的净租赁收益没有收到影响。净租赁收益——既受利率波动又受竞争激烈的租赁租金环境影响 - 2017 年稍涨至 8.4%。

市场上的新飞机供应也显示出市场对占我司机队大多数的窄体飞机和新技术宽体飞机的需求。供应链问题限制了生产增长，因为诸如座椅和发动机等制造商供应链的许多领域都存在压力。这些问题导致了交付的延迟，影响着对航空和飞机租赁公司新飞机的交付时间安排。

我们一直积极投资与新技术飞机，我们机队的增加和未来四年的交付储备包括 A320NEOs, A350s, A330NEOs, 波音 787 系列以及在七月，我们作为波音 737 MAX 10 的启始客户。

自 2017 年开始，董事会开始对管理层实施了长期激励计划，其中 50% 的未来长期激励将投资于中银航空租赁的股份，首期股份将在 2018 年前半年开始，由受托人在二级市场购买，在本次报告公布后便开始执行。这些股份将在归属第三年后授予。这将进一步促进股东和管理层利益的一致性。

我现在将电话交给 David 来谈谈公司的经营和业务发展情况，之后 Thim Fatt 将对我司的损益表和资产负债表作更详细的回顾。

David Walton

谢谢 Robert，也感谢大家今晚参加我们的电话会议。

2017 年，我司订单簿中有 74 架飞机交付给了航空公司客户，其中包括 3 架由航空公司客户于交付时购买，因此我司自有机队增加了 71 架飞机。而 2016 年我司自有机队仅增加了 56 架飞机。截至 2017 年末，我们机队共拥有 491 架飞机，包括自有飞机 287 架和代管飞机 31 架，以及自现在至 2021 年末即将陆续交付的订单簿中 173 架飞机。

我司的核心租赁收入贡献，即租金收入减去财务费用、折旧、债务发行成本和租赁交易关闭成本摊销，仍然是我们税前收入的主要组成部分。2017 年，核心租赁收入贡献涨幅超过 24%，这代表了在整个周期内重现的可持续的长期收益率，这是非常明显的，因为我们的平均剩余租期超过八年 - 其将随着资产负债表的增长而提高，基于我们稳健的净租赁收益率。

我们很愉快地宣布今年我们又取得了高达 99.8%组合利用率的卓越成绩，并且 2017 年我们的回收率是 99.9%。基于年末的现行市值，我们机队整个周期的平均估价为 153 亿美元，这代表了机队 137 亿美元账面净值 12%的溢价。

现在，我们有超过 150 亿美元已签约的未来租赁收入，这个数字随着机队的壮大而提升，相比 2016 年末提高了 24%。

我司的飞机组合仍是行业中最年轻的，目前公司的自有机队组合加权平均机龄为 3 年。在 2017 年中，我们将平均剩余租期延长至 8.2 年并且和航空公司客户签订了 103 份租约。另外，我们 2018 年中已计划交付的飞机均有和航空公司的租赁承诺。

我们定期与客户就其对最受欢迎的现代空客和波音飞机机型的需求展开对话，我们看到对这两家制造商的飞机的需求都很好。我司 2017 年租赁收入中，亚太地区占 56%，反映出这一地区航空运输增长速度比成熟的经济体更快。

美洲和欧洲分别约占租赁收入的 16%和 23%，而最近与新客户和现有客户。如在美洲的 LATAM 航空和西捷航空（WestJet），以及在欧洲的土耳其航空（Turkish Airlines）、葡萄牙航空（TAP）和欧罗巴航空（Air Europa）的交易也加强了我们对这些地区收入增长的信心。

随着我们不断提高机队组合的质量，我司在 2017 年从自有机队中出售了 30 架，而 2016 年售出了 37 架飞机。销售飞机的收益约占税前利润的 14% --- 与我们长期平均水平一致，但这是由少于 2016 年的飞机销售业绩儿体现出来同样水平。

2017 年是我司成立以来在机队壮大方面最为显著的一年，并且我们将继续寻找增加飞机投资的良机。

接下来我将把时间交给 Thim Fatt

Phang Thim Fatt

谢谢 David。相比于 2016 年，我司税后净利增长了 40%，达 5.87 亿美元。按截至每年 12 月 31 日发行在外的股份总数计算，和 2016 年每股盈利相比增长了 40%，达到了每股盈利 85 美分/股。同时，2017 年的每股净资产增长了 13%达到 5.50 美元/股。

驱动盈利增长的主要因素为总收入及其他收入增长了 17%。这使得公司的核心租赁收入贡献增长 24%，达到 5.42 亿美元，扣除成本后占税前净利的 79%。

我们的租赁收入较 2016 年增长了 22%，主要因为我们增加了机队规模，和浮动利率租约收入被更高利率所提高，以及新签署的升高理论的固定利率租约。

飞机销售税前收入是 7800 万美元。利率、收费相关和其他收入占 3000 万美元并且是税前净利的 7%。

相比 2016 年，折旧上涨了 22%，反映出公司机队规模的增长。

财务费用增加了 4400 万美元，主要因我们提升了财务杠杆作用从而增加了债务，以及 LIBOR 上升所致。随着固定利率租约比重的增加，我们在此年增加了固定利率债务比重，这也导致了财务费用的增加，使我们的平均债务成本从 2016 年的 2.5%升高至 2017 年的 2.8%。

2017 年中，人事费用下降了 200 万美元，代表了大约 5.2%的总收入及其他收入，比 2016 年的 6.3%有所下降。在 2017 年中，公司员工人数持平。2017 年其他运营成本是 4700 万美元，不考虑机队增长则粗略等同于 2016 年。不包括由美国税法变化而导致的递延税项负债净额 9100 万美元的调整，我们的平均税率从 2016 年的 11.8%下降到了 10.1%。

截至年底，我们资产总额较 2016 年底增长了 19% — 或约 26 亿美元 — 达到了 160 亿美元。

2017 年，我们主要有与飞机交付相关的 44 亿美元的资本支出，并且当下 2018 年有承诺的飞机资本支出为 26 亿美元。同以往，我们预期在这一年内构建起这个数额。

截至 2017 年底，我们的债务增长了 24%，达到了 109 亿美元，这显示了借贷活动，包括基于全球中期票据项目下成功增长 20 亿美元的债券发行。

现在，请 Robert 做总结陈述。

Robert Martin

2017 年是公司历史中获利表现最好、业务最繁忙的一年。每股盈利增加了 40%。我们的资产负债表强劲并且承诺的未来收入超过 150 亿美元，这给了我们很好的资金状态。我们期待在今年剩余月份交出更强劲的业绩表现。建议的全年派息的 64% 增长，显示了我们队中银航空租赁盈利的信心。此成就的取得是对我们团队高品质的印证，在此我由衷感谢我们员工所有的辛勤工作。今年，正值我们公司成立 25 周年庆，我们期待着更多的成长。

以上即是我们对行业和公司财务数据的回顾以及对未来的展望，现在我把电话交还给 Timothy。

Timothy Ross

谢谢，Robert。管理层的正式评论到此结束。现在请大家提问，每人可以提一个问题以及一个跟进提问。如果时间允许，我们将回答更多的问题。

我将把问答时间交给接线员。