



## 2019 全年业绩回顾

2020年3月11日

# 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.

# 2019 全年总结

# 全年业绩再创记录

## 盈利稳定增长<sup>1</sup>

**7.02亿美元**

税后净利润



**13%**

**1.01美元**

每股盈利



**13%**

驱动因素:

**19.76亿美元**

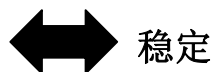
经营收入及其他收入总额



**15%**

**8.4%**

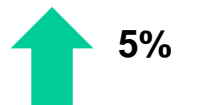
净租赁收益率<sup>2</sup>



稳定

**6.95亿美元**

核心租赁租金贡献<sup>3</sup>



**5%**

**7.75亿美元**

税前利润



**13%**

## 稳健的资产负债表<sup>1</sup>

**198亿美元**

总资产



**8%**

**46亿美元**

总权益



**9%**

**6.60美元**

每股净资产



**9%**

## 年度每股股息增加

**0.3541美元**

每股总股息<sup>4</sup>



**13%<sup>5</sup>**

所有数据截至2019年12月31日

备注:

1. 与2018全年或截至2018年12月31日比较
2. 按租赁租金收入减分摊至租赁租金收入的财务费用，再除以平均飞机账面净值计算
3. 按租赁租金收入减飞机折旧和分摊至租赁租金收入的财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本摊销计算
4. 包括于2019年10月3日营业结束时向登记在册的股东支付的每股0.1388美元中期股息。每股0.2153美元的末期股息将支付予于记录日期（2020年6月4日）营业结束时登记在册的股东
5. 与2018年派发的0.3129美元相比

# 2019年业绩表现稳健

- 盈利连续15年创新高
  - 16%的净资产收益率，为历来最佳之一
- 截至2019年底，飞机总数达到 523架 - 创历史新高
  - 包括317架自有飞机、40架代管飞机及166架订单飞机
  - 2019年资本支出为32亿美元
- 完成54架飞机的交付<sup>1</sup>
  - 新增8名航空公司客户
- 签署87项租赁承诺
- 售出30架飞机
  - 28架自有飞机、2架代管飞机
  - 包括出售17架附带租约的飞机组合
- 代管40架飞机
- 2019年下半年业务尤其繁忙
  - 完成交付29架飞机<sup>2</sup>，即每周交付超过1架飞机

在艰难的供应环境下再次取得强劲表现

除非另有说明，所有数据截至2019年12月31日

备注：

1. 包括12架由航空公司客户于交付时购买的飞机
2. 包括7架由航空公司客户于交付时购买的飞机



# 飞机的长期投资者

- 在航空公司现金流（而非航空公司股权）中的优先债权人
- 高度多样化的全球客户群
  - 来自41个国家和地区的93名航空公司客户
- 经验丰富的高级管理团队，成功带领公司跨越多个周期
- 逆周期投资法
- 现时可用现金及信贷融资超过50亿美元<sup>1</sup>
  - 2020年至今，我们已筹得7亿美元新的定期债务，包括一只4亿美元的5年期债券
- 标普全球及惠誉均授予A-级信用评级
- 低债务权益比
- 结构合理的经营性租赁，特征如下：
  - 预缴每月或季度租金
  - 保证金
  - 长租约

专注于长期可持续盈利



备注：

1. 截至2020年3月11日

# 2020年至今

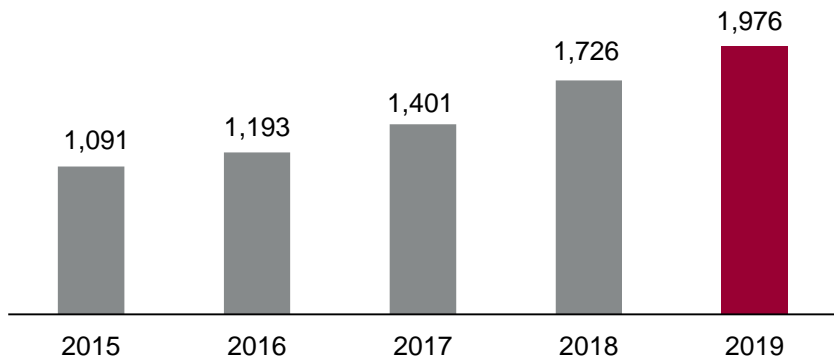
- 订单簿新增42架飞机
  - 宣布购买20架空客A320NEO飞机，计划于2023年及2024年交付，其中10架已承诺出租
  - 承诺购买22架新的波音787飞机并租予美国航空 (American Airlines)，于2020年及2021年交付
- 2020年以来已承诺的新增未来租赁收入约20亿美元
- 重订MAX交付进度
  - 订于2020年第四季度至2023年间交付
- 订于2020年交付的飞机已全部租予航空公司客户
- 截至2024年止期间已承诺额外资本支出35亿美元
- 2020年高层管理团队的变动反映了我们结构合理的继任计划和对多元化的承诺

新的一年开局良好

# 税后净利润再创新高

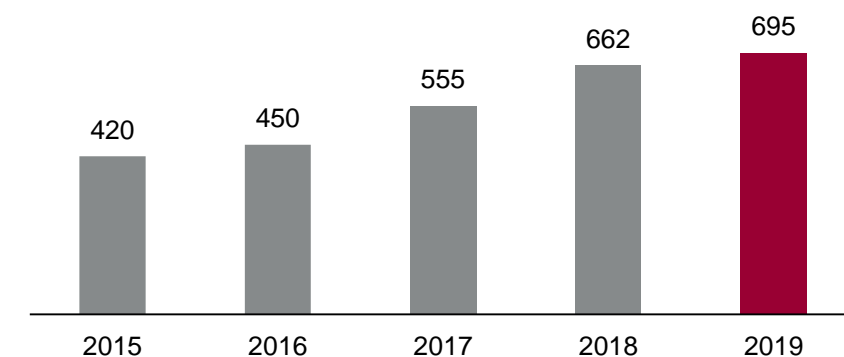
## 机队增长支撑收入增加

百万美元



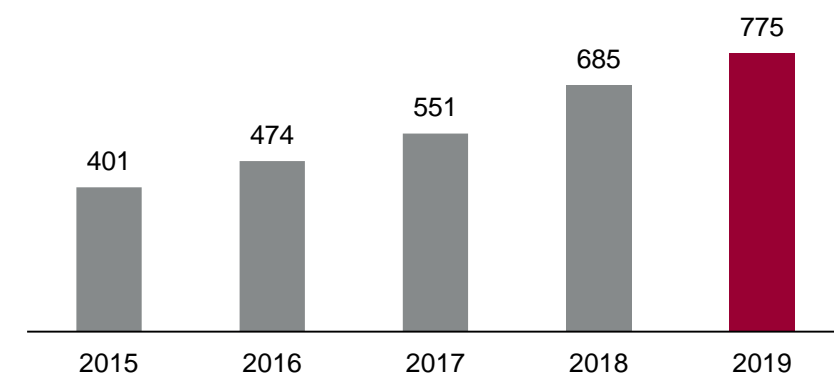
## 核心租赁租金贡献提升<sup>1</sup>

百万美元



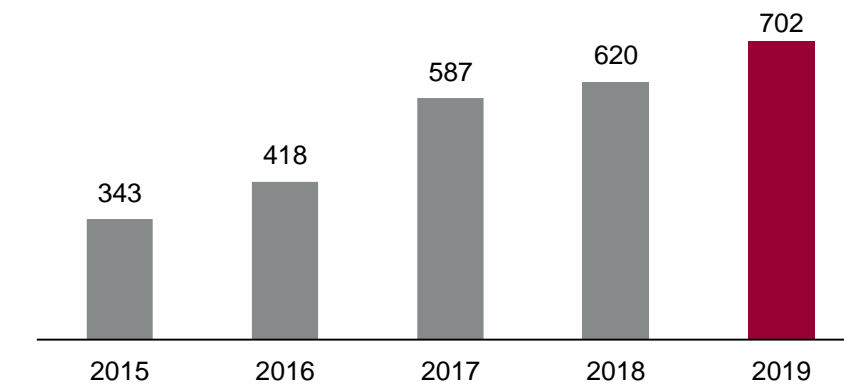
## 税前利润持续增长

百万美元



## 稳健的税后利润表现

百万美元



所有数据截至2019年12月31日

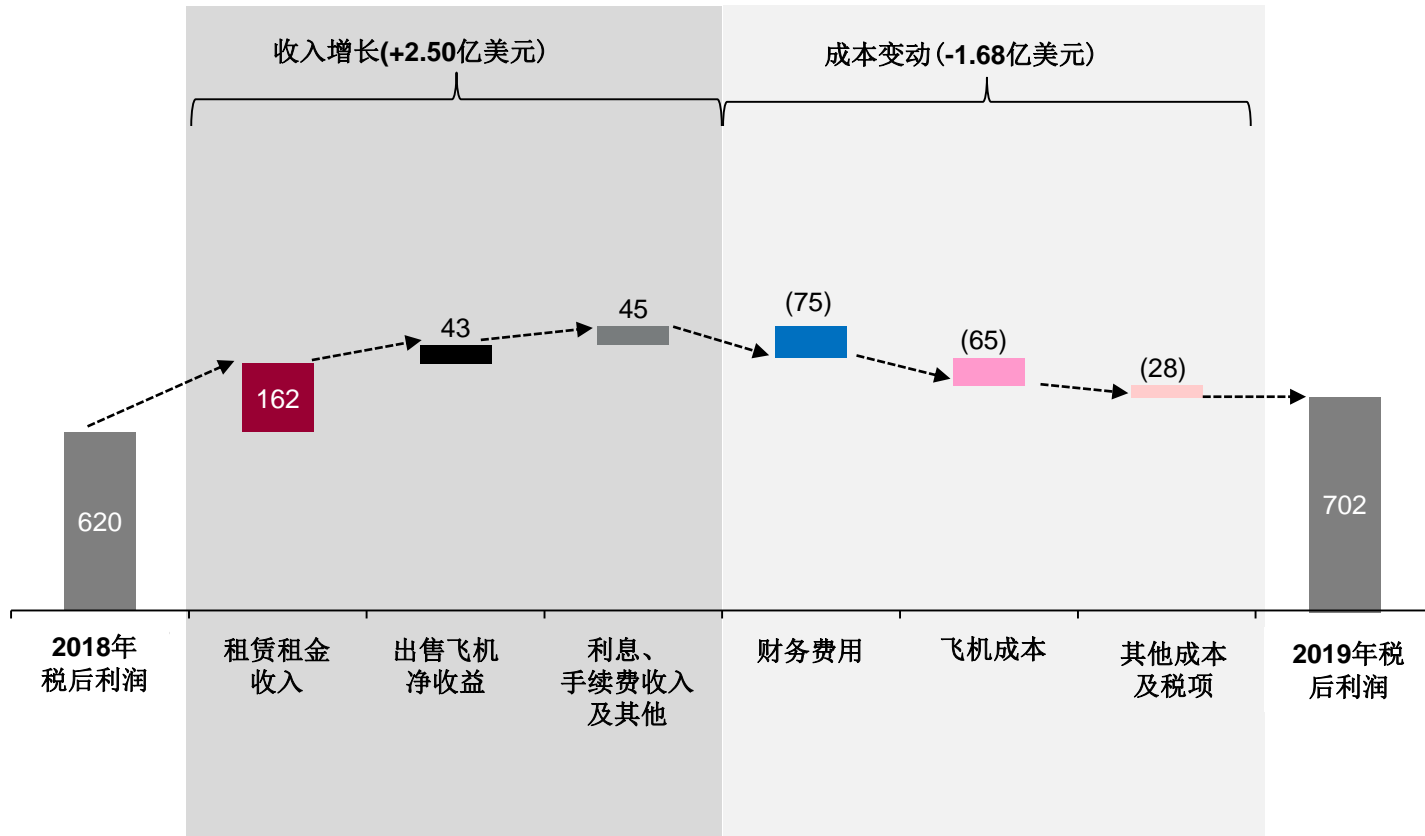
备注:

- 按租赁租金收入减飞机折旧和分摊至租赁租金收入的财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本摊销计算



# 2019年税后利润驱动因素

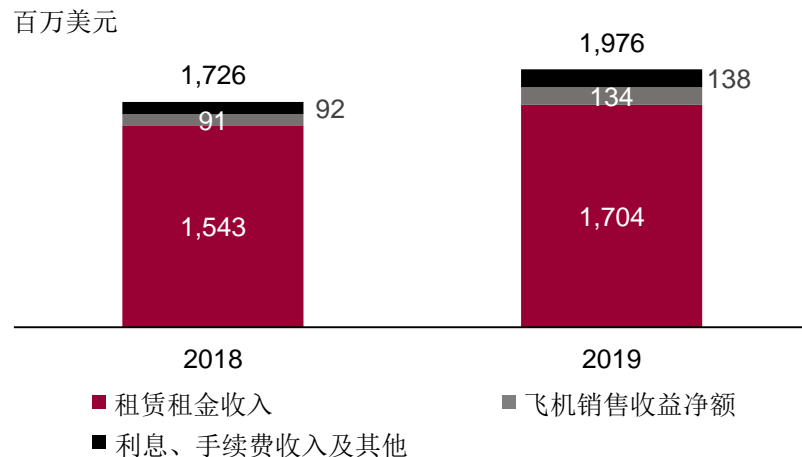
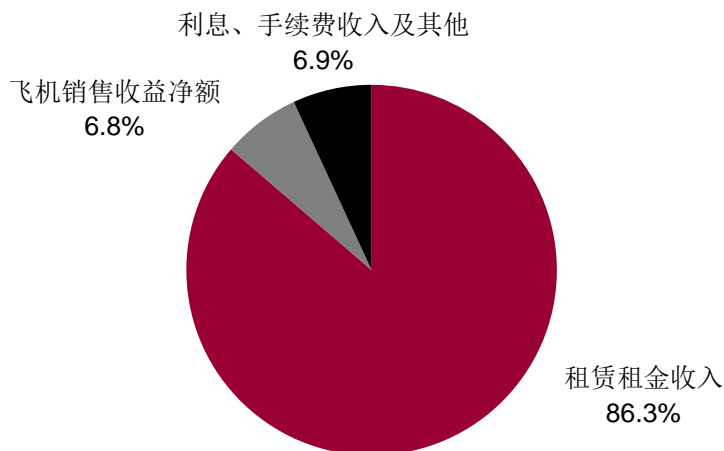
同比变动(百万美元)



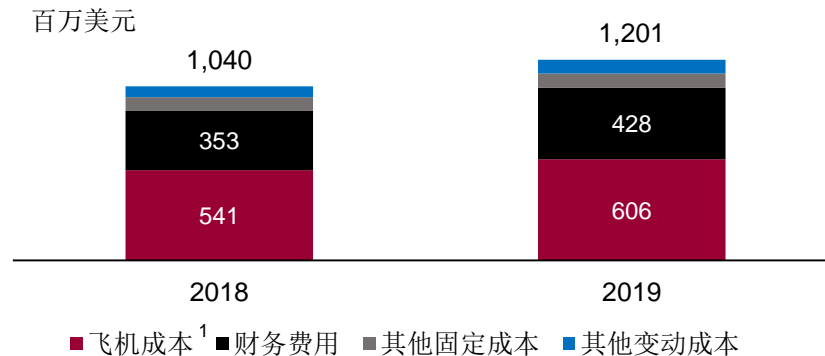
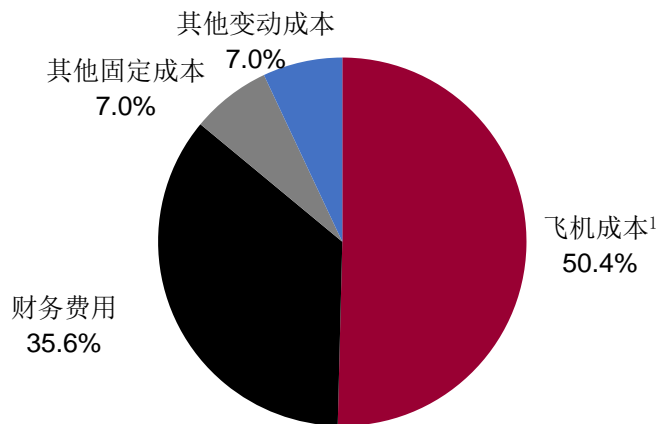
所有创收业务强劲增长

# 租赁租金收入继续主导经营收入

租赁租金收入在经营收入及其他收入总额中的占比持续保持在85%以上



飞机折旧和融资成本占总成本85%以上



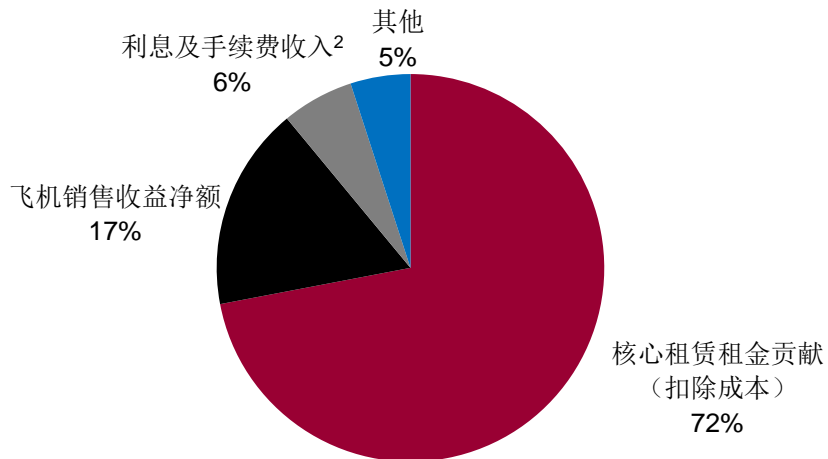
所有数据截至2019年12月31日

备注:

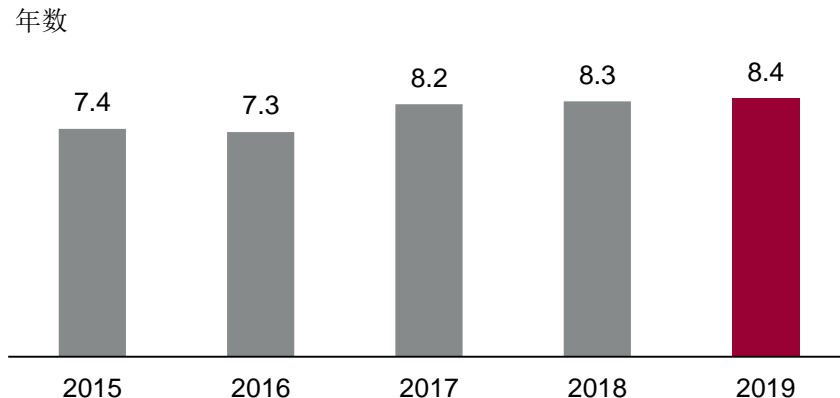
1. 指飞机折旧

# 核心租赁业务支持盈利增长

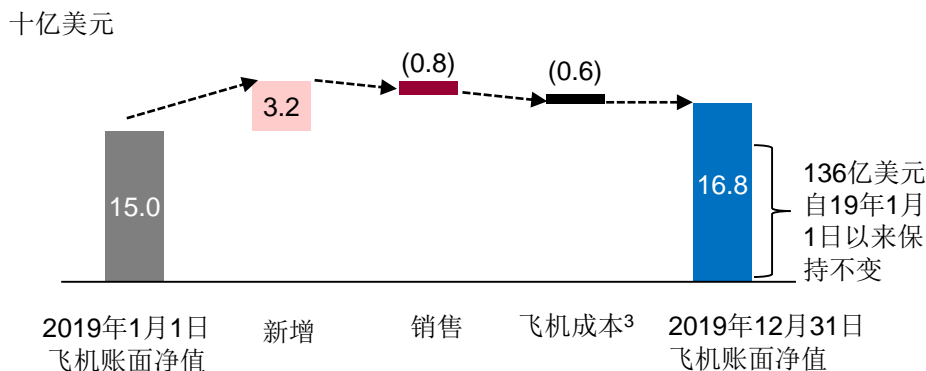
70%以上的税前利润来自核心租赁租金贡献<sup>1</sup>（扣除成本）



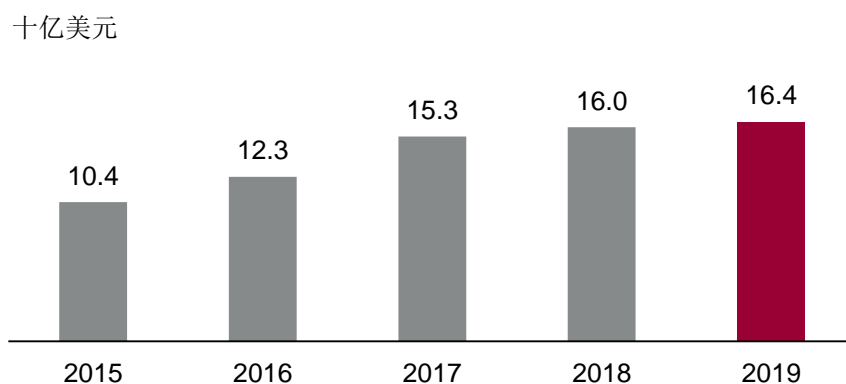
我们拥有长的平均剩余租期<sup>4</sup>



反映出我们对机队的持续投资



和高的未来已承诺租赁收入

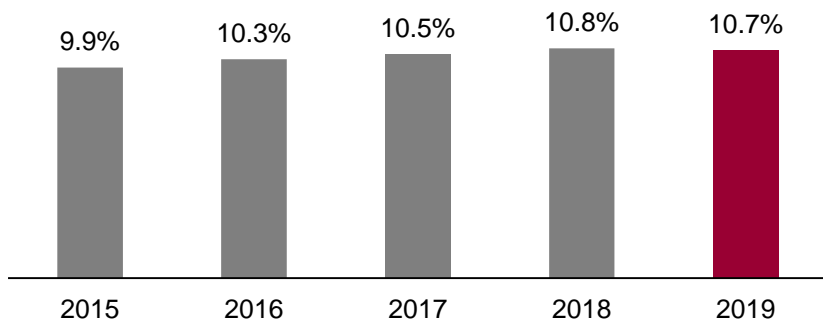


所有数据截至2019年12月31日

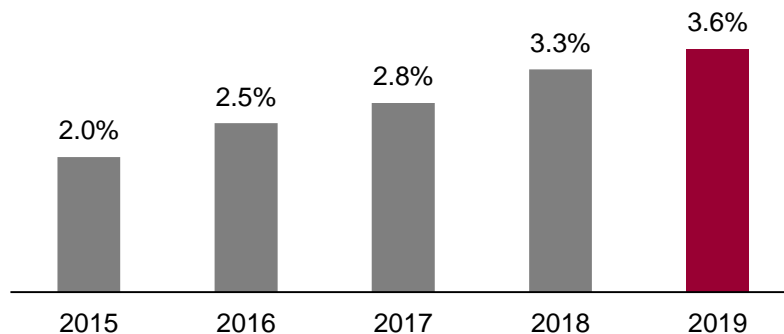
- 备注:
- 按租赁租金收入减飞机折旧和分摊至租赁租金收入的财务费用、递延债务发行成本及租赁交易完成成本摊销计算
  - 按利息及手续费收入减分摊至利息及手续费收入的财务费用计算
  - 即飞机折旧
  - 以自有机队的账面净值加权

# 租赁市场继续转向固定利率

## 租费因素<sup>1</sup>反映固定利率租约的比例增加

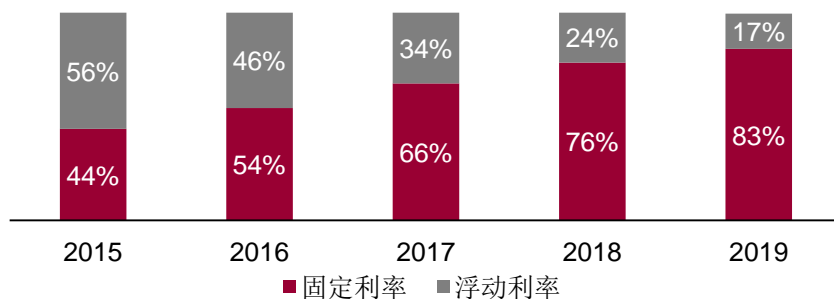


## 债务成本<sup>3</sup>反映固定利率融资增加

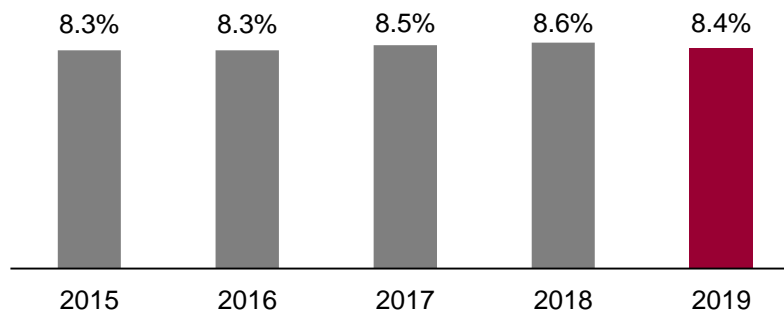


## 固定利率租约比例稳定增长<sup>2</sup>

按账面净值计算



## 维持稳定的净租赁收益率<sup>4</sup>



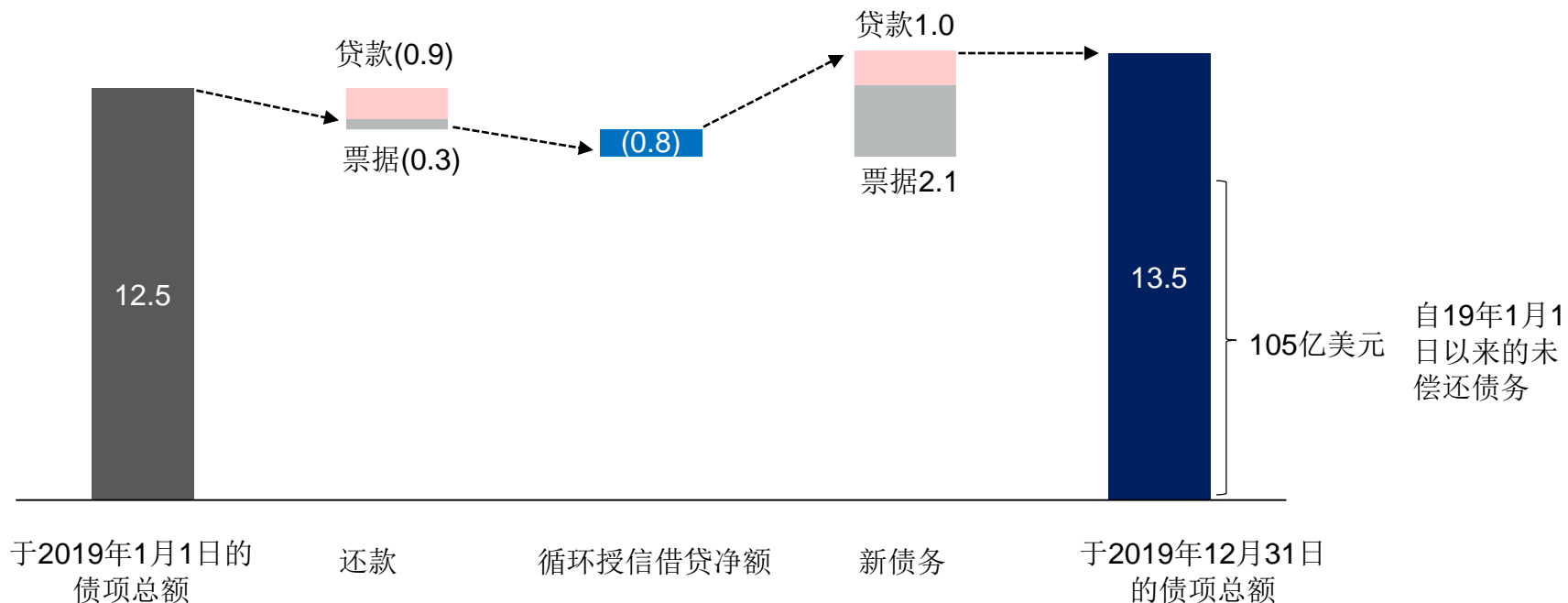
所有数据截至2019年12月31日

备注:

1. 计算方式为: 租赁租金收入除以飞机平均账面净值, 乘以100%
2. 按账面净值计算, 包括持作待售飞机, 不包括融资租赁的飞机及脱租的飞机
3. 债务成本的计算方式为: 财务费用和资本化利息的总和, 除以平均债项总额。债项总额包括贷款及借贷及融资租赁应付款项(经递延债务发行成本、公允价值及中期票据的重新估值和折价/溢价调整前)
4. 按租赁租金收入减分摊至租赁租金收入的财务费用, 再除以平均飞机账面净值计算

# 稳定的债务结构

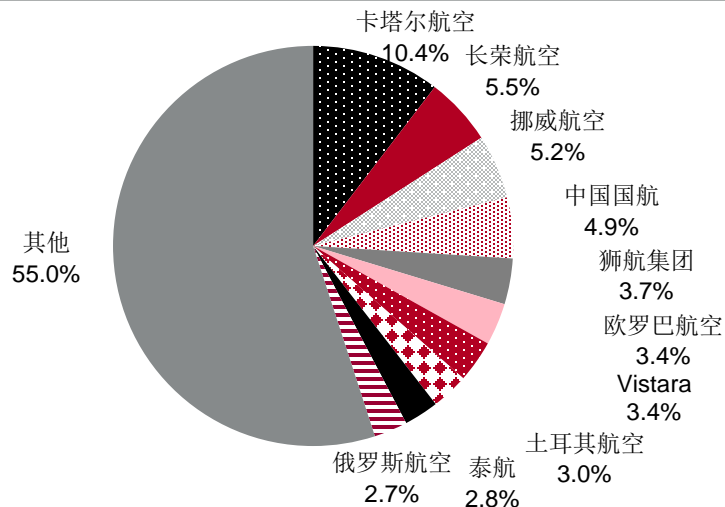
十亿美元



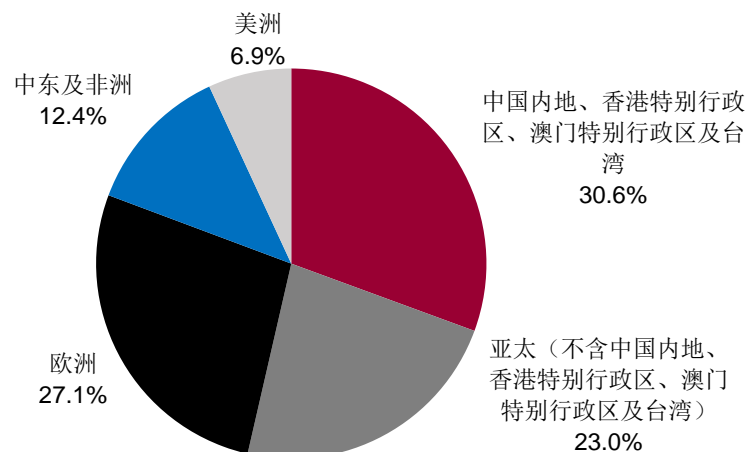
80%的债务自2019年1月1日以来保持不变而债务股本比为2.9:1

# 多样化的租赁组合及严格的客户选择带来高飞机利用率

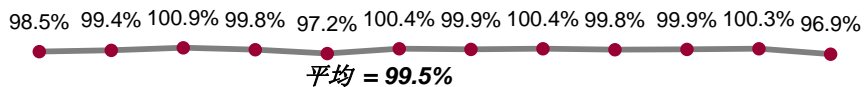
## 租赁组合中的客户多样化<sup>1,2</sup>



## ...地区亦多样化<sup>1,3</sup>

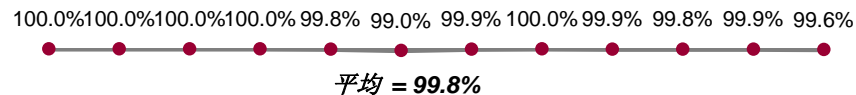


## 高收款率



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

## 高飞机利用率<sup>4</sup>



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

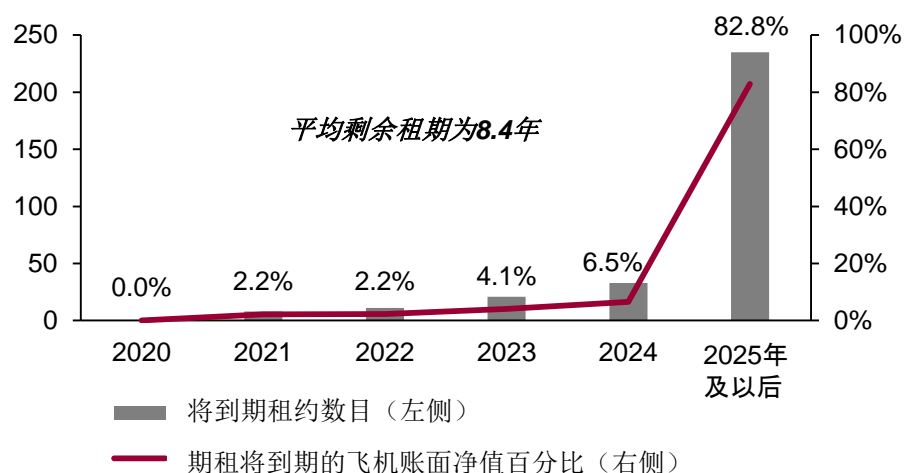
所有数据截至2019年12月31日

备注:

1. 基于2019年12月31日账面净值
2. 若干航空公司的百分比包括租予其下附属航空公司的，并由其提供担保的租约
3. 基于相关经营性租约中第一债务人所在的司法辖区
4. 飞机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

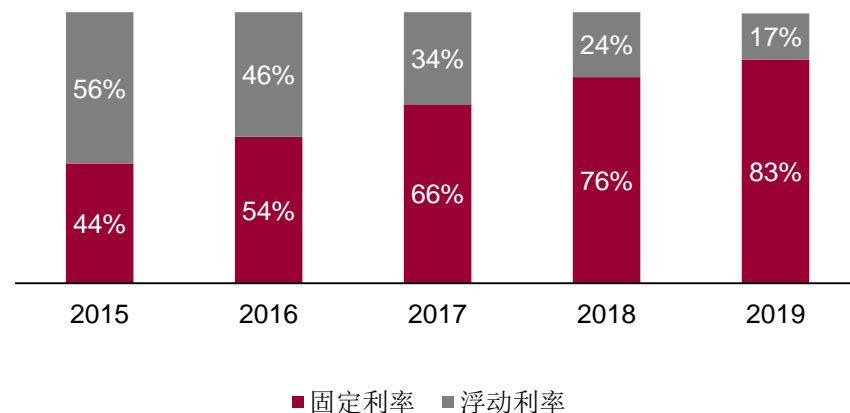
# 已签署的长期美元租约

## 良好分布的租赁期限<sup>1</sup>



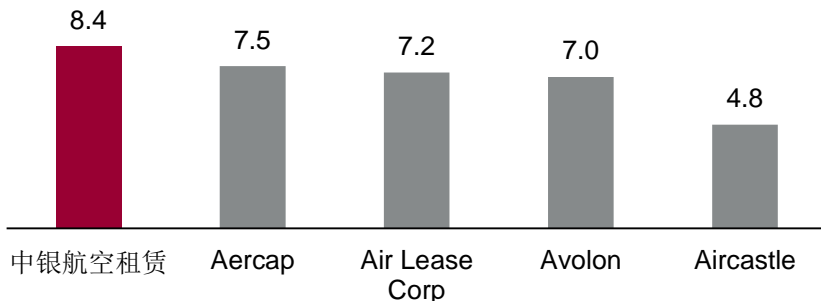
## 固定利率租约比例稳定上升<sup>3</sup>

按账面净值计算

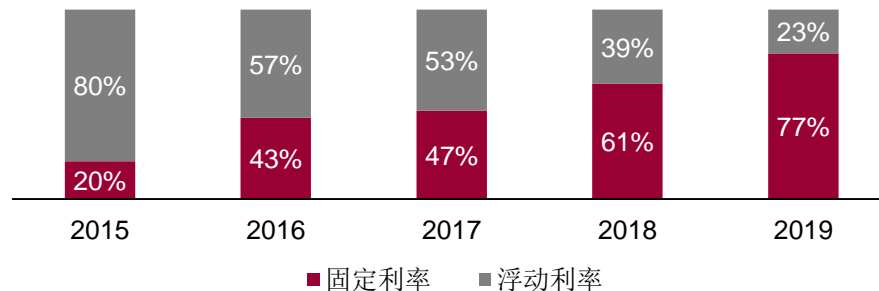


## 平均剩余租期长<sup>2</sup>

年数



## 固定利率债务比例亦上升<sup>4</sup>



资料来源: 相关公司网站

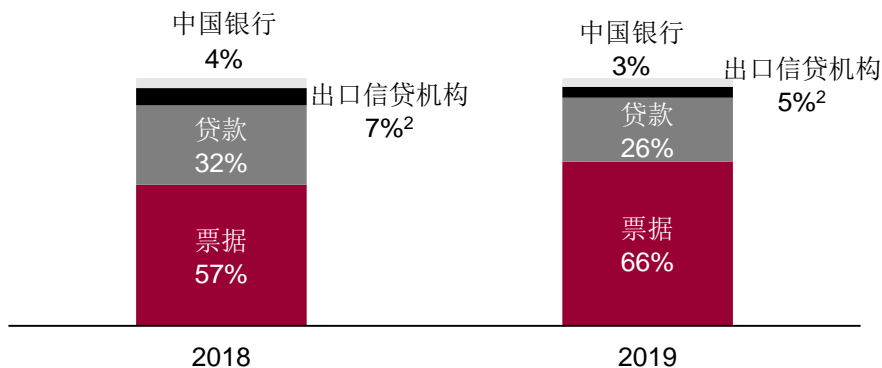
所有数据截至2019年12月31日

备注:

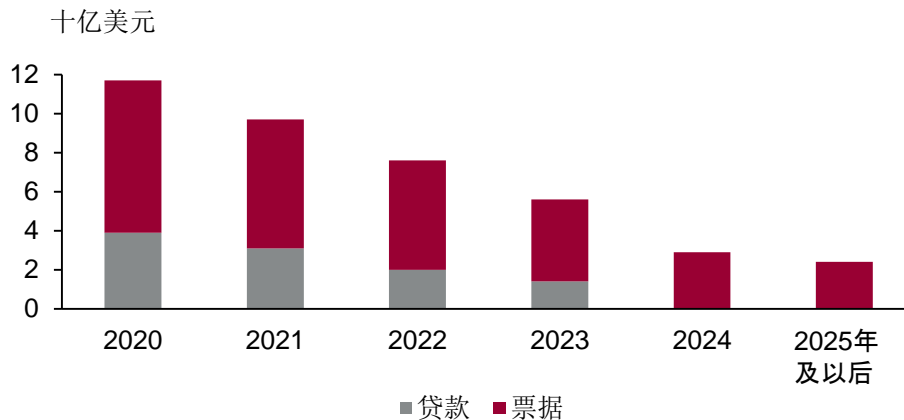
1. 各日历年内租约到期的自有飞机, 不包括中银航空租赁有销售或租赁承诺的飞机, 按2019年12月31日自有有机队账面净值加权计算
2. 按2019年12月31日自有有机队账面净值加权计算
3. 按账面净值(包括持作待售的飞机, 不包括融资租赁的飞机及脱租的飞机)计算
4. 固定利率债务包括转换成固定利率债务的浮动利率债务

# 灵活的资本结构及充足的流动性支持

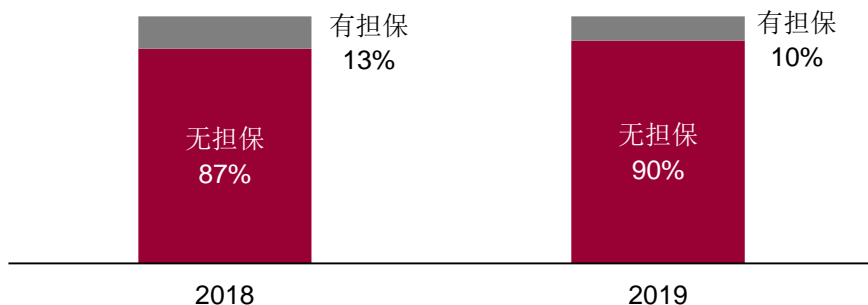
## 债务来源<sup>1</sup>



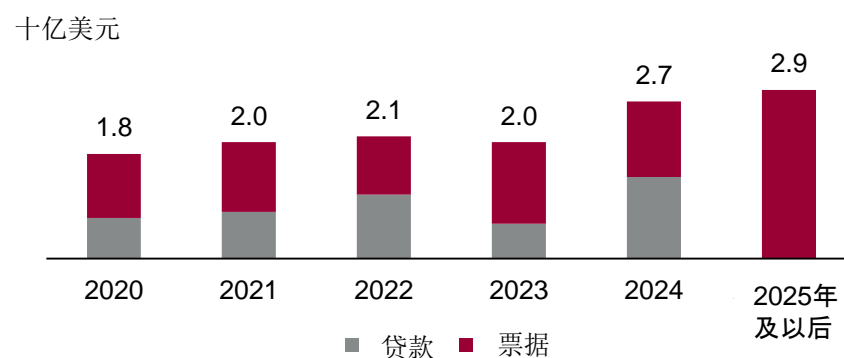
## 未偿债务通过长期分摊偿还



## 无担保融资增加



## 债务偿还 (按年份)



于2020年3月11日的未提取已承诺信贷额度及现金超过50亿美元

所有数据截至2019年12月31日，除非另有说明

备注：

1. 仅包含已提取债务

2. 出口信贷机构指由法国、德国、英国或美国的出口信贷机构担保的债务





# 受欢迎的节油机队

## 公司飞机组合

机型	自有飞机	代管飞机	已订购飞机 <sup>1</sup>	总计
空客 A320CEO系列	116	15	0	131
空客A320NEO系列	50	0	67	117
空客A330CEO 系列	12	3	0	15
空客A330NEO系列	2	0	6	8
空客A350系列	9	0	0	9
波音737NG系列	88	15	0	103
波音737 MAX系列	6	0	87	93
波音777-300ER	18	4	3	25
波音777-300	0	1	0	1
波音787系列	11	1	3	15
货机	5	1	0	6
<b>总计</b>	<b>317</b>	<b>40</b>	<b>166</b>	<b>523</b>

自2020年1月1日以来，我们增购了20架空客A320NEO飞机和22架波音787飞机，其中32架已经订立长期租约

所有数据截至2019年12月31日

备注：

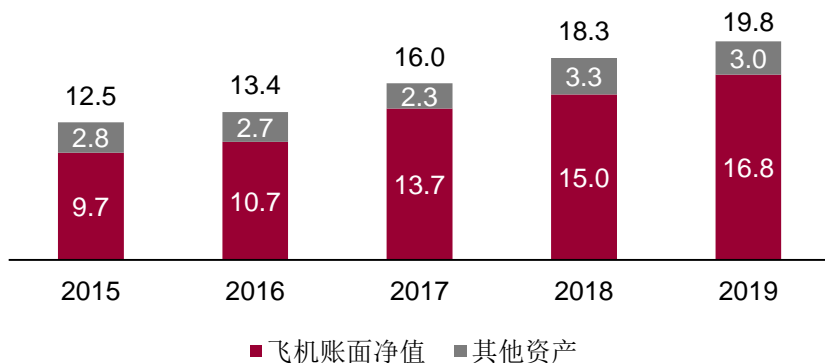
1. 包括所有购买飞机的承诺，包括航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机



# 订单簿支撑资产负债表的未来增长

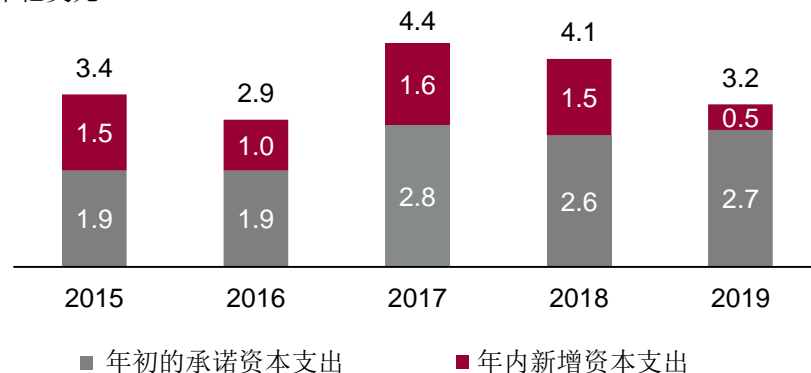
## 资产负债表不断增长

十亿美元



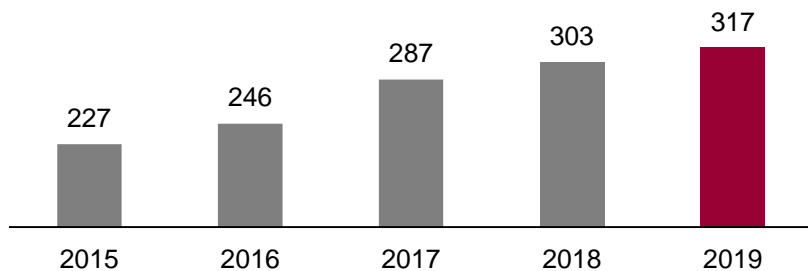
## 自首次公开发售以来持续的年度资本支出

十亿美元



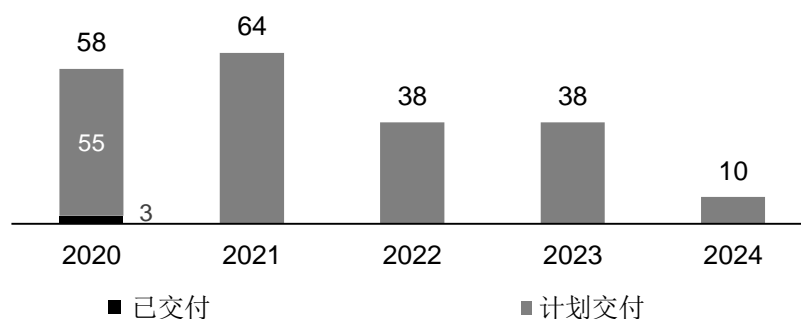
## 机队规模不断扩大

自有飞机架数



## 截至2020年3月11日订单簿交付时间表<sup>1,2</sup>

飞机架数



飞机账面净值自2016年底以来增长57%

除非另有说明，所有数据截至2019年12月31日

备注：

1. 包括所有购买飞机的承诺，包括航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机
2. 基于预期交付日期



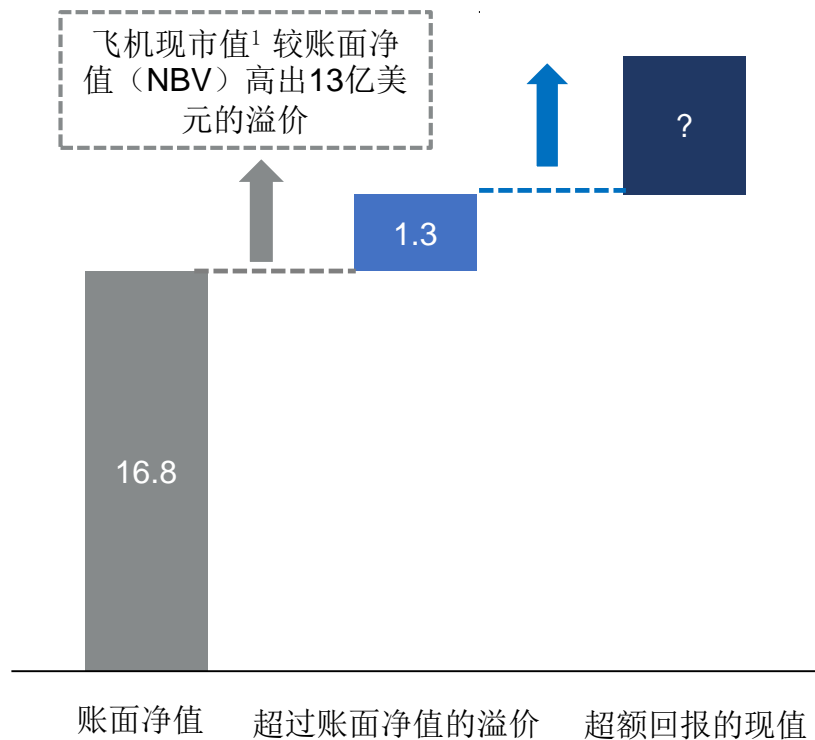
# 机队和已承诺租赁收入驱动价值增长

账面净值低估了商业价值

十亿美元

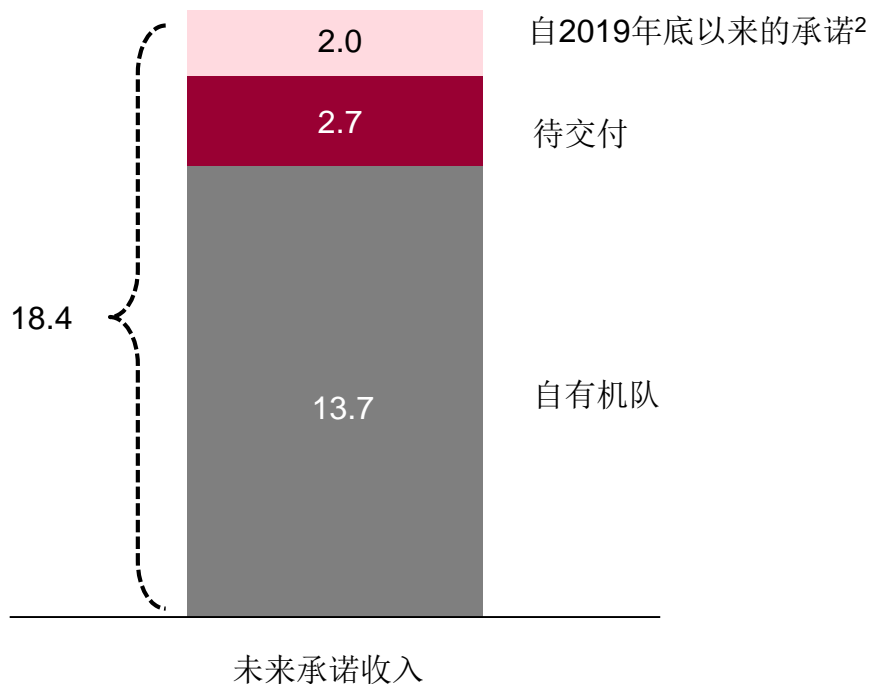
超额股本回报的现值

飞机现市值<sup>1</sup>较账面净值 (NBV) 高出13亿美元的溢价



已承诺的未来收入超过180亿美元

十亿美元



长期租约产生的已承诺未来收入支撑价值创造

所有数据截至2019年12月31日

备注:

1. 基于5家独立估值机构对公司自有机队总价值的平均估值, 即181亿美元 (基于全寿命、现市值), 而账面净值为168亿美元
2. 2019年之后宣布



# 总结

- 在困难的供应环境下实现创纪录的业绩
  - 税后净利润增加13%至7.02亿美元
    - 盈利连续15年创新高
  - 总股息增加13%至每股0.3541美元
  - 税后净资产回报率（ROE）高达16%
  - 总收入增加15% 至约20亿美元，驱动因素为：
    - 净租赁收益率保持稳定在8.4%
    - 飞机账面净值增加至168亿美元
    - 强劲的飞机出售收益
- 管理层与股东的利益保持一致
  - 限制性股票单元长期激励计划实施第三年
- 强劲流动性支撑经营收入的长期可持续性
  - 截至2020年3月，已承诺租赁收入超过180亿美元
  - 截至2020年3月11日订单簿共有205架飞机，可带来资产负债表的未来增长<sup>1</sup>
  - 可用流动性超过50亿美元，可支持逆周期投资<sup>2</sup>
- 逆周期投资机会的出现
  - 新冠肺炎可能会对航空公司的盈利及现金流造成压力
  - 我们具备资产负债表实力以及良好信用评级可支持额外飞机投资
  - 自2019年底以来的承诺：
    - 订购20架新空客A320NEO飞机，其中10架已承诺出租
    - 购买22架新的波音787飞机并租予美国航空，飞机将于2020年及2021年交付

2020年开局强劲

除非另有说明，所有数据截至2019年12月31日

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. 截至2020年3月11日



# 附录

# 中银航空租赁的发展历程

## 所有权

- 1993年 ● SALE成立，由新加坡航空公司及 Boullioun Aviation Services 各拥有 50% 股权
- 1997年 ● 淡马锡控股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 2006 年 12 月 15 日收购 SALE 全部股权
- 2016 ● 于 6 月 1 日在香港联交所上市
  - 中国银行持股 70%
  - 公众持股 30%

## 总资产

十亿美元

- 1997年 ● >0.3
- 2000年 ● >1
- 2006年 ● >3
- 2009年 ● >5
- 2013年 ● >10
- 2018年 ● >18
- 2019年 ● 20

所有数据截至相关期末



# 中银航空租赁概况

## 全球前五大经营性飞机租赁公司

- 按自有机队价值计算，为亚洲最大
- 中国银行拥有70%股权
- 于香港联交所(HKEX)上市

## 总资产为198亿美元

- 飞机账面净值为168亿美元
- 561架飞机<sup>1,3</sup>
- 205架飞机订单<sup>2,3</sup>

## 第26年持续盈利

- 成立以来持续盈利
- 成立以来累计利润达44亿美元

## 业绩行业领先

- 自2007年以来平均净资产收益率达15%
- 标普和惠誉两大评级机构授予“A-”的投资级别信用评级

财务表现同业最佳的行业领军者

除非另有说明，所有数据截至2019年12月31日

备注：

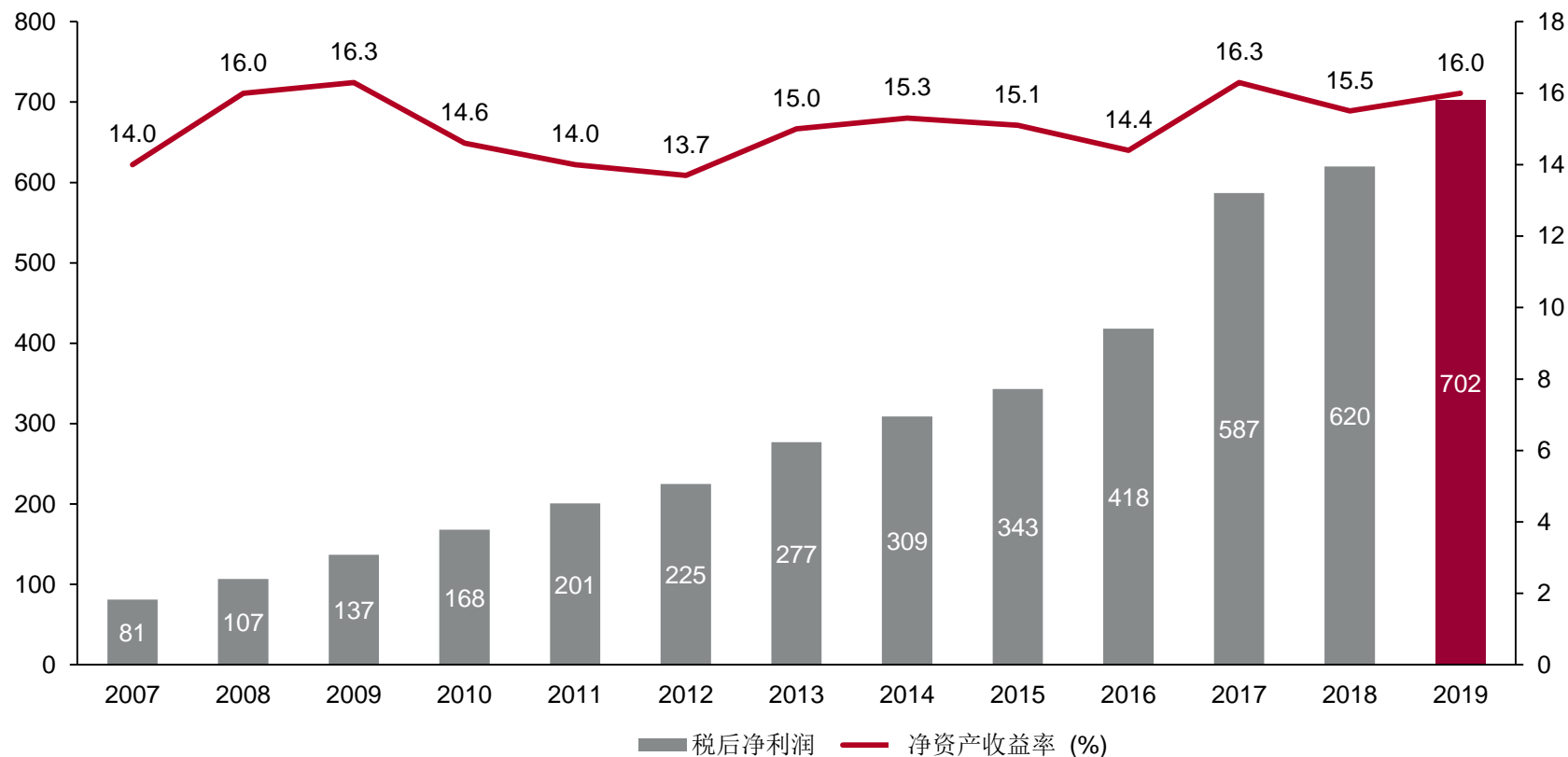
1. 包括自有、代管及已订购的飞机
2. 包括所有购买飞机的承诺，包括航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机
3. 截至2020年3月11日



# 强劲的财务表现

税后净利润  
(百万美元)

净资产收益率  
(ROE)  
(%)



自2007年以来实现的平均ROE高达15%

除非另有说明，所有数据截至相关年度的12月31日





# 经验丰富的全球管理团队



**Robert Martin**  
总经理兼首席执行官

- 32年的银行及租赁业经验
- 1998年7月起担任公司总经理



加入中银航空租赁年数

22

工作经验年数

32



**张晓路**  
副董事长兼副总经理

- 29年的银行业经验
- 负责采购部及董事会秘书部



1

29



**彭添发**  
(Phang Thim Fatt)  
副总经理兼首席财务官

- 41的航空公司及租赁业经验
- 参与了公司的创建
- 负责财务、风险、税务及资金部



24

41



**Steven Townend**  
首席商务官  
(欧美非)

- 28年的银行及租赁业经验
- 负责欧洲、美洲、非洲的创收业务



19

28



**David Walton**  
首席运营官

- 33年的法务、航空金融及租赁业经验
- 负责所有运营及相关部门
- 于2014年加入中银航空租赁



5

33



**邓磊**  
首席商务官  
(亚太及中东)

- 21年的银行业经验
- 负责亚太及中东的创收业务
- 于2019年11月加入中银航空租赁



1

21

经验丰富的高级管理团队，成功带领公司跨越多个周期

所有数据截至2020年3月



# 核心竞争力— 中银航空租赁的历史业绩

自**1993**年成立以来：

- 购买 已购买飞机总数超过**840**架，价值超过**460**亿美元
- 租赁 已执行超过**950**项租约，客户覆盖**57**个国家和地区的**160**多家航空公司
- 融资 自**2007**年1月1日以来筹集的债务累计近**290**亿美元

- 销售 已出售**360**架飞机
- 过渡 完成**90**多架飞机租约过渡
- 收回<sup>1</sup> 共强制收回**46**架飞机，覆盖**14**个司法辖区

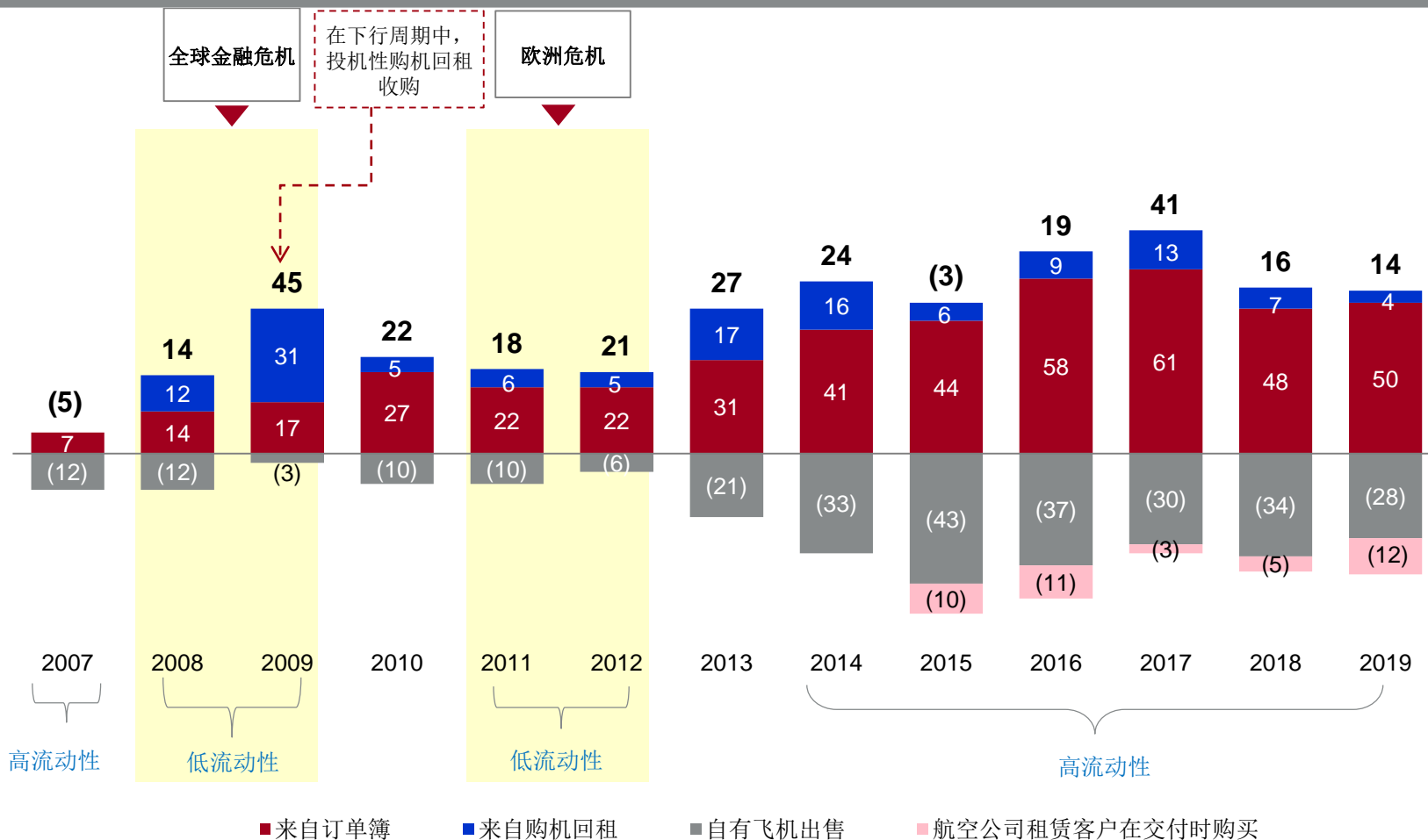
除非另有说明，所有数据自成立以来截至2019年12月31日

备注：

1. 包括强制收回和商定的提前返还

# 我们如何投资

## 飞机交付、购买和出售数量

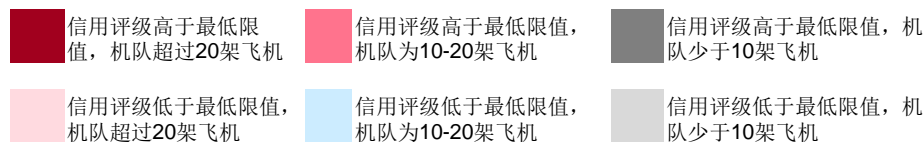
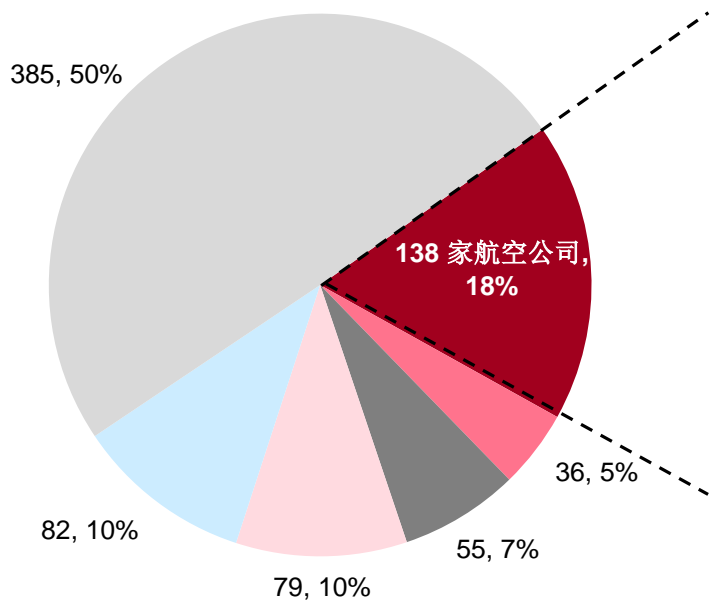


所有数据截至相关期末

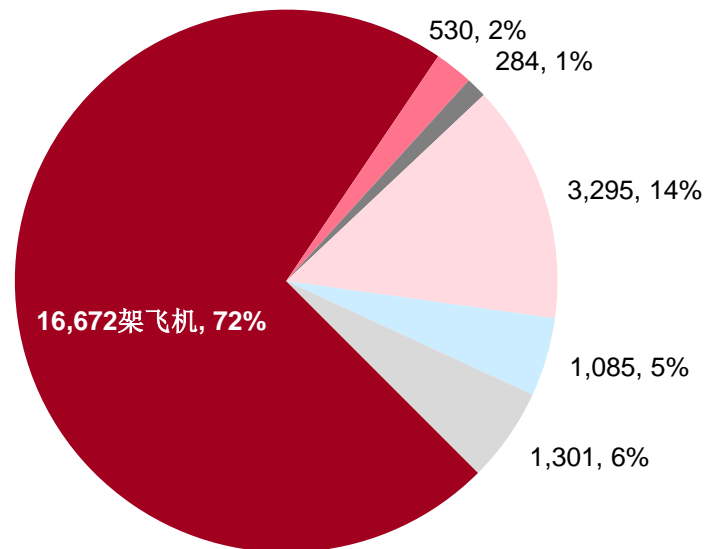
# 租赁：客户划分

- 目前运营的航空公司共有775家
- 重点关注138家航空公司，仅占市场上航空公司的18%——最低信用评级、20架飞机以上

按照信用评级和机队规模划分航空公司



我们的138家目标航空公司运营的飞机占当前在役机队的72%





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