



2022年中期业绩回顾

2022年8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, in whole or in part, 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.

2022年上半年总结

盈利受俄乌冲突影响

主要指标	实际 (百万美元)	核心 ¹ (百万美元)	说明
经营收入及其他收入总额	1,196	973	- 终止与俄罗斯航司租约产生2.23亿美元收入
核心租赁租金贡献 ²	280	280	无
税前(亏损)/利润	(347)	234	+ 留俄飞机账面净值减记8.04亿美元; - 2.23亿美元现金抵押
税后(净亏损)/净利润	(313)	206	+ 留俄飞机账面净值减记8.04亿美元; - 2.23亿美元现金抵押; - 6300万美元所得税抵免
每股(亏损)/利润(美元)	(0.45)	0.30	核心税后净利润 ¹ 2.06亿美元除以发行在外股份数目

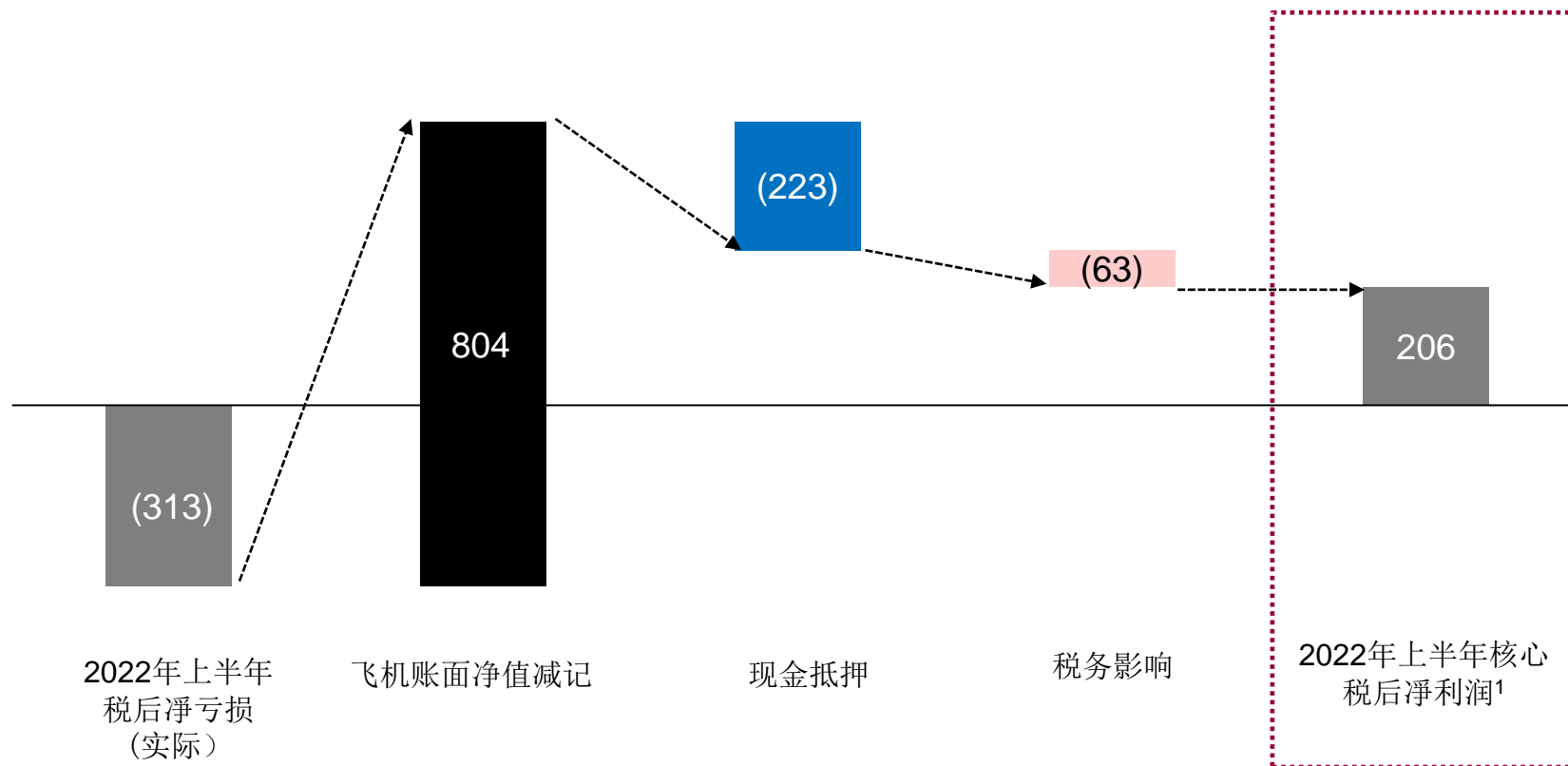
所有数据截至2022年6月30日

备注:

- 剔除留俄飞机减记影响后
- 按经营性租赁租金收入加融资租赁利息收入减去飞机折旧、分配予经营性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计算

核心业务保持盈利

百万美元



一次性减记

由于四舍五入，所呈列数字的加总可能不完全等同于所提供的总数

备注：

1. 剔除留俄飞机减记影响后



维持中期股息派息率

主要指标	2022年上半年
已宣布中期股息总额	6200万美元
中期股息派息率	核心税后净利润的30% ¹
每股中期股息	0.0889 美元 ²

自首次公开发售以来累计派息12亿美元

所有数据截至2022年6月30日

备注:

1. 剔除留俄飞机减记影响后
2. 将向于记录日期(即2022年9月30日)营业结束时已登记在册的股东支付



强劲的资产负债表及流动性

主要指标	2022年6月30日	2021年12月31日
总资产(十亿美元)	22.8	23.9
可用流动性总额(十亿美元)	6.0	6.0
权益总额(十亿美元)	4.9	5.3
每股净资产(美元)	7.09	7.59
总资本负债率(倍)	3.3	3.2

资产负债表及流动性保持强劲

所有数据截至2022年6月30日

2022年上半年摘要

- 自成立以来累计盈利超过50亿美元¹
 - 自首次公开发售以来已向股东派息12亿美元
 - 2022年中期股息派息率为核心税后净利润的30%²
- 核心业务及运营凸显韧性
 - 上半年营收总额达12亿美元，创历史新高
 - 签署46项租赁承诺
 - 2022年上半年交付20架最新技术飞机³
 - 2022年上半年售出5架自有飞机
 - 机队平均机龄为4.1年⁴；平均剩余租期为8.4年⁴
 - 签订80架空客A320NEO系列飞机订单，为公司史上最大订单
- 保持60亿美元的高流动性
 - 提取8.85亿美元贷款资金，筹集3亿美元债券
 - 总资本负债率为3.3:1
 - 经营现金流量（扣除利息）增长29%至7.17亿美元
- 保持标准普尔全球评级及惠誉评级授予的A-信用评级及稳定展望
- 2022年上半年委任两名新的非执行董事董宗林先生及陈静女士
- 6月根据留俄飞机相关保单提出索赔

2022年上半年业务水平高度活跃

所有数据截至2022年6月30日

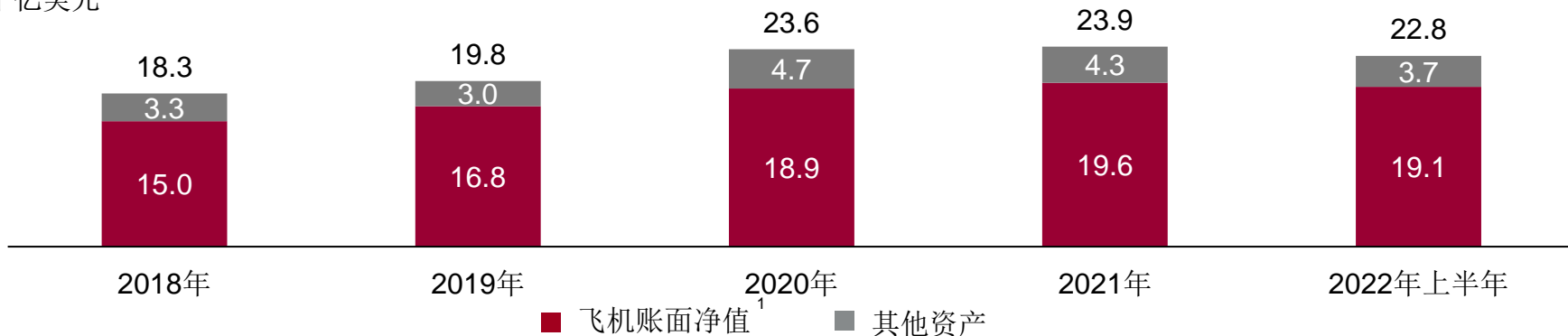
备注：

1. 自公司1993年成立以来
2. 剔除留俄飞机减记影响后
3. 包括5架由航空公司客户于交付时购买的飞机
4. 按自有机队(包括被分类为融资租赁的飞机，不包括留俄飞机)的账面净值加权

稳健的资产负债表及机队

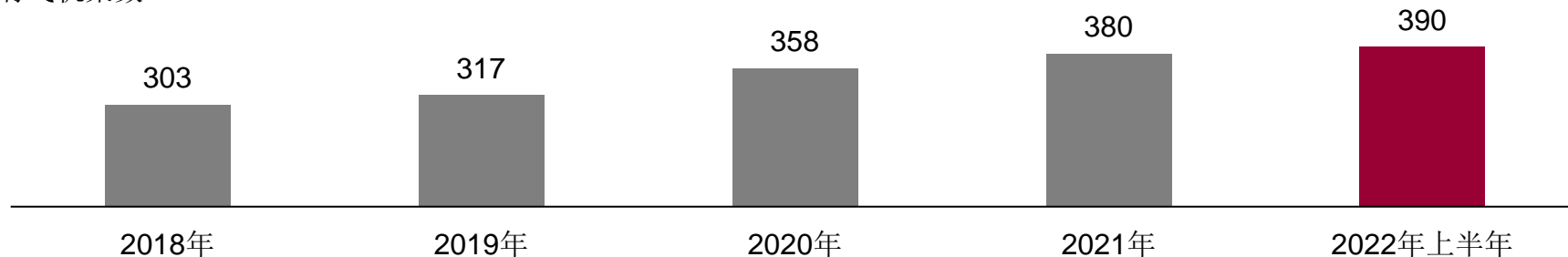
资产负债表规模约为230亿美元

十亿美元



机队规模有序增长

自有飞机架数



持续投资新飞机

所有数据截至相关期末

备注:

1. 不包括被分类为融资租赁的飞机



受欢迎的节油机队

公司飞机组合

机型	自有飞机	代管飞机	订单飞机 ¹	总计
空客 A320CEO系列	100	15	0	115
空客 A320NEO系列	93	0	111	204
空客 A330CEO 系列	9	1	0	10
空客 A330NEO系列	6	0	0	6
空客 A350系列	9	0	0	9
波音 737NG系列	72	14	0	86
波音 737 MAX系列	50	0	49	99
波音 777-300ER	27	4	0	31
波音 777-300	0	1	0	1
波音 787系列	19	1	21	41
货机	5	1	0	6
总计	390	37	181	608

2022年8月重新开始交付波音787飞机

所有数据截至2022年6月30日

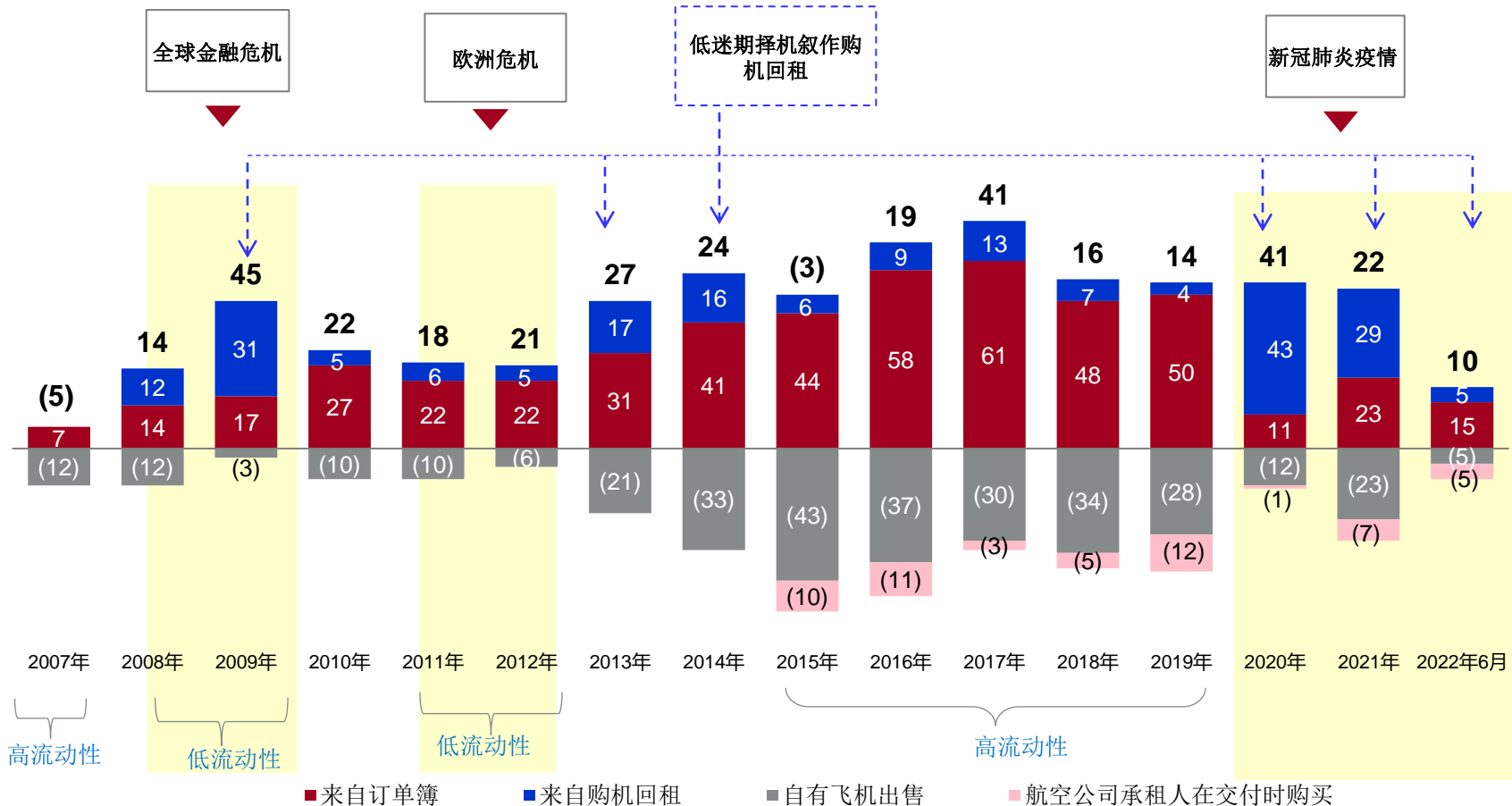
备注:

1. 包括所有飞机采购承诺, 含航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机



我们如何投资

飞机交付、购买和出售数量



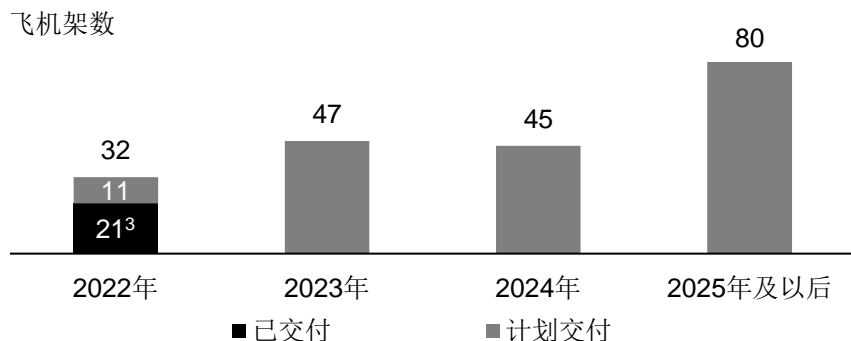
历经多个周期投资飞机

所有数据截至相关期末

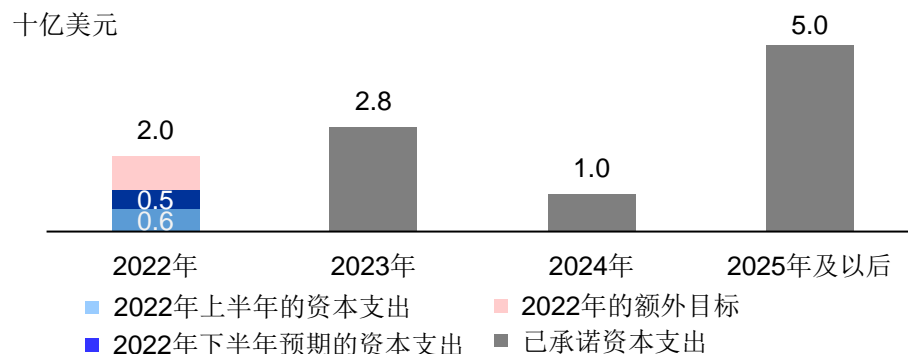


新投资推动已承诺租赁收入

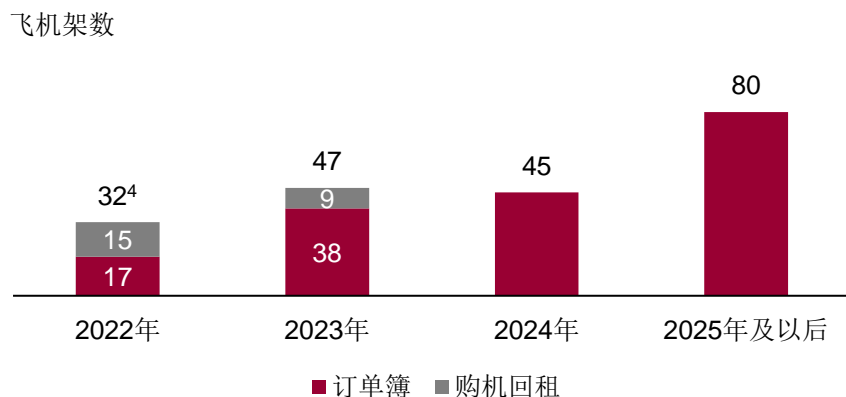
订单交付安排^{1,2}



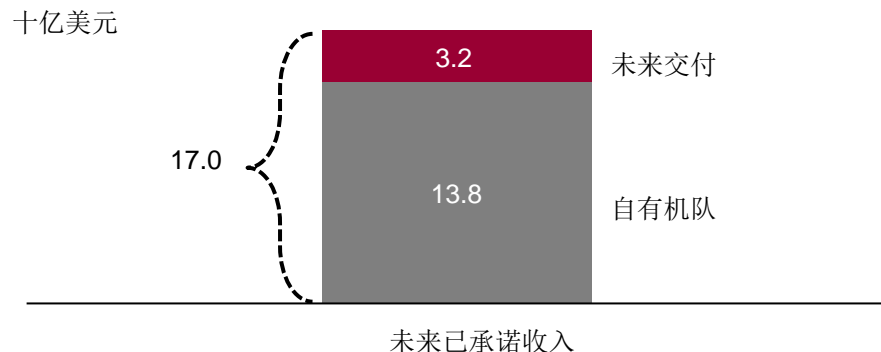
已承诺资本支出总额超过90亿美元



订单簿中直接订单与购机回租比较^{1,2}



未来已承诺租赁收入达170亿美元



稳健的未来租赁收入储备

所有数据截至2022年7月31日，除非另有说明

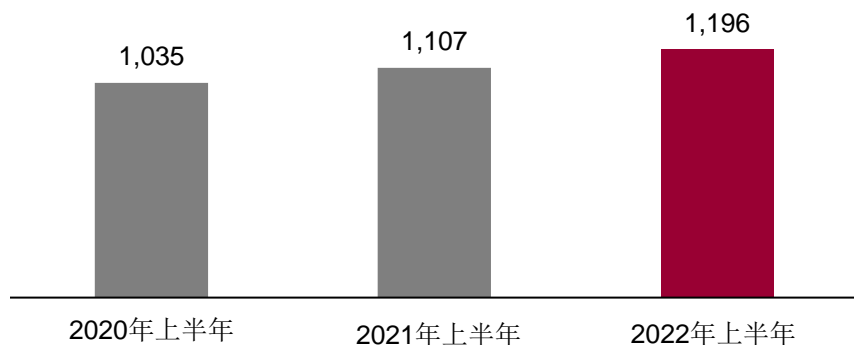
备注:

1. 包括所有飞机采购承诺，含航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机
2. 基于截至2022年7月31日的预计交付日期
3. 2022年1月1日至7月31日间交付的飞机，包括航空公司客户于交付时购买的5架飞机
4. 包括2022年1月1日至7月31日间交付的21架飞机

艰难点况下的韧性表现

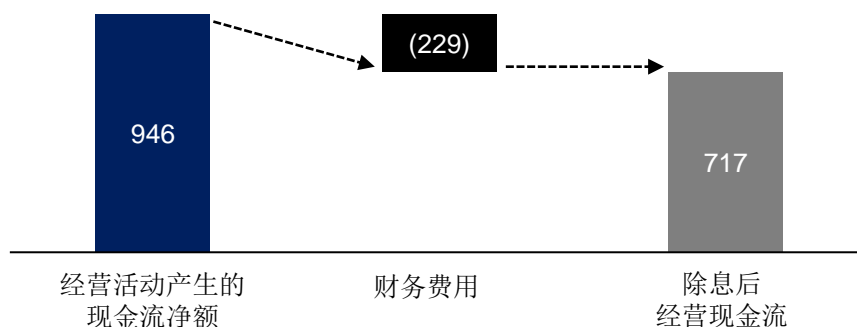
多元化收入来源支撑增长

百万美元



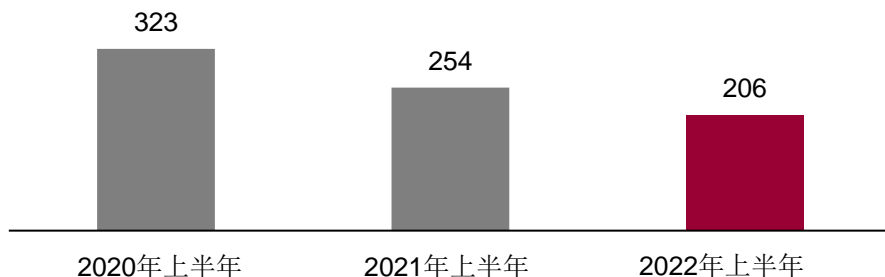
2022年上半年除息后经营现金流¹

百万美元



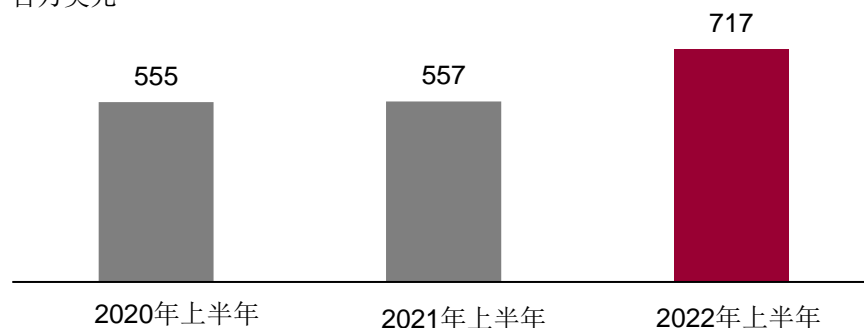
核心税后净利润

百万美元



除息后经营现金流不断增加¹

百万美元



收款率由上一年的96%升至97%

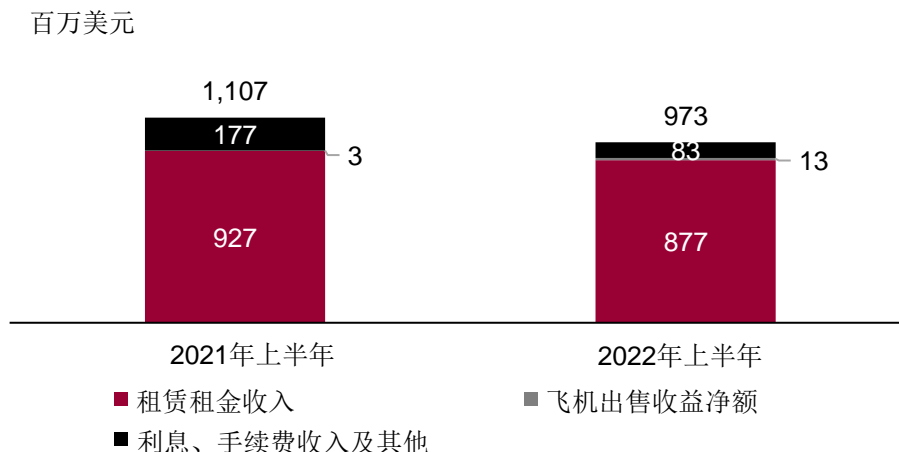
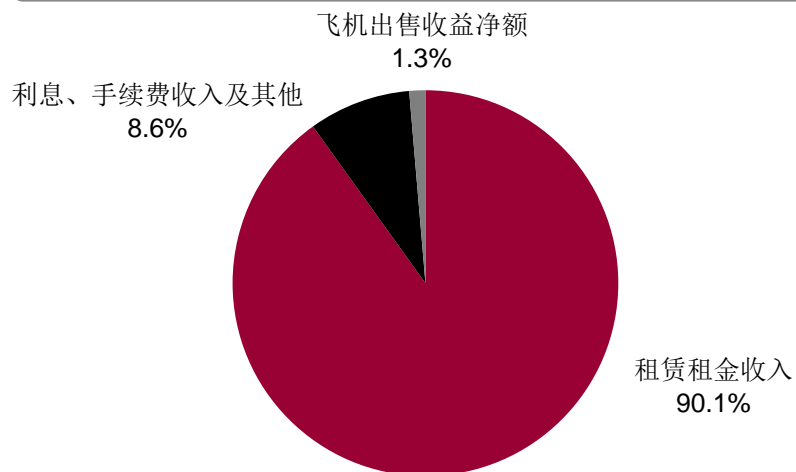
所有数据截至2022年6月30日

备注:

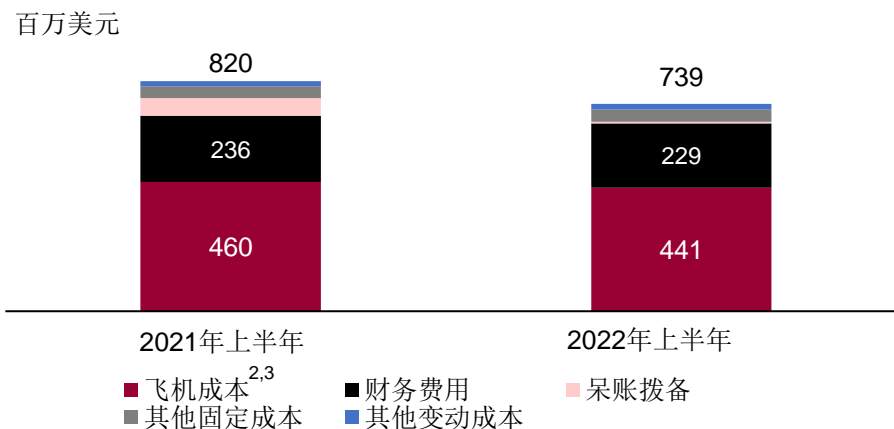
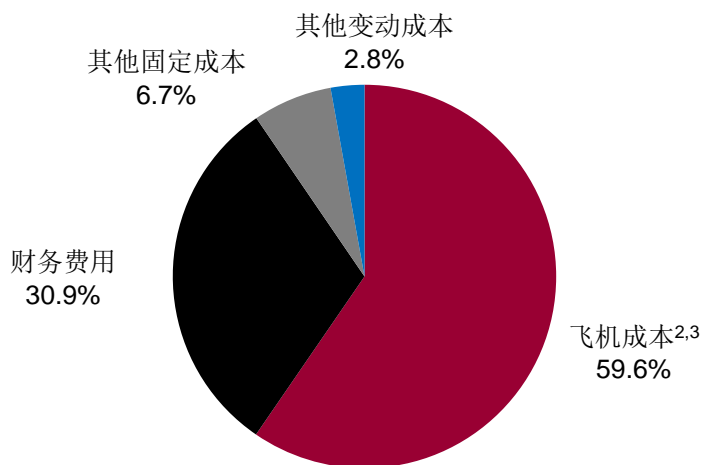
1. 按经营活动产生的现金流净额减去已付财务费用计算

租赁租金收入继续主导经营收入

租赁租金收入占经营收入及其他收入总额¹的90%



飞机折旧与融资成本为核心成本²



所有数据截至2022年6月30日

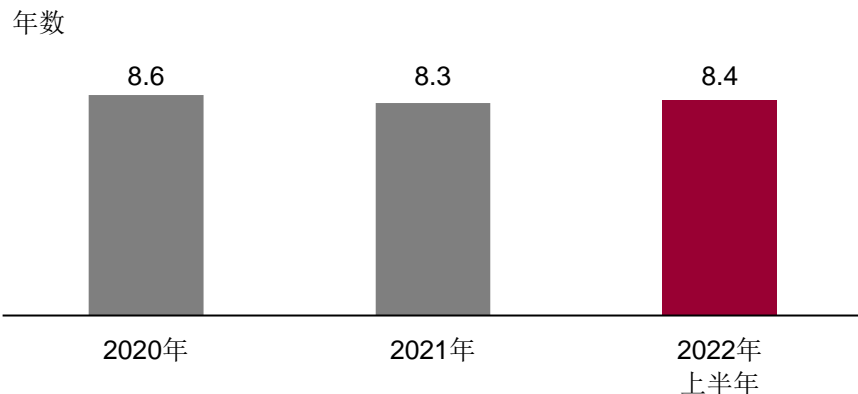
备注:

1. 不包括终止留俄飞机租约产生的2.23亿美元收入
2. 不包括留俄飞机账面净值一次性减记影响8.04亿美元
3. 指飞机折旧及减值费用

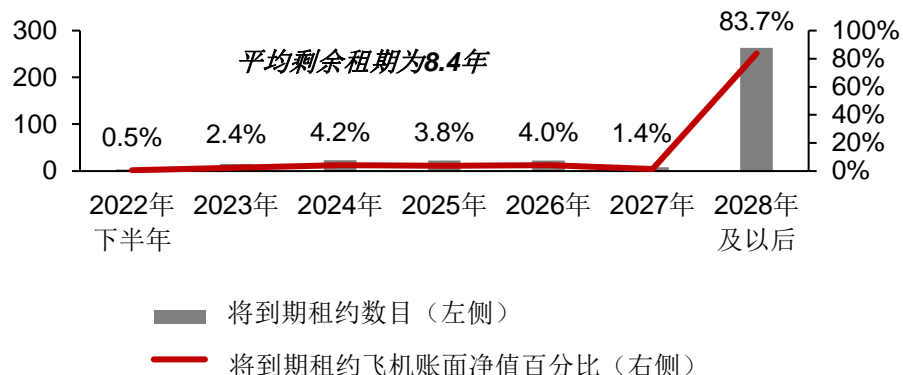


长期租赁提高经营收入可见度

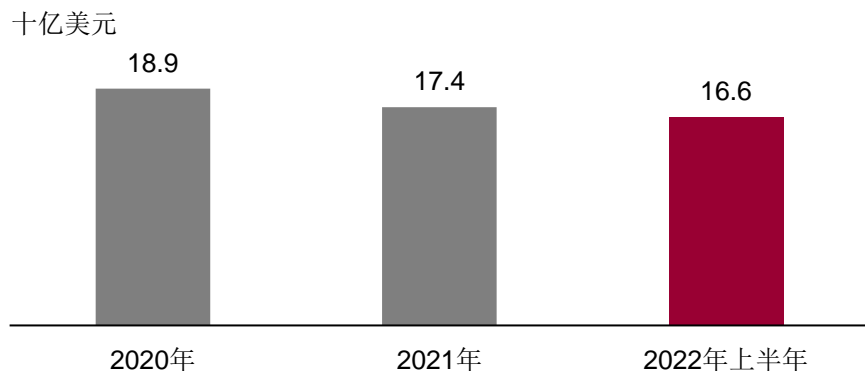
平均剩余租期长¹



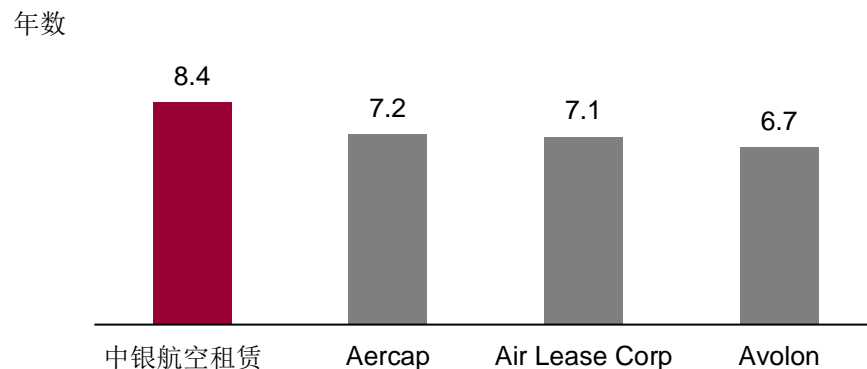
计划租赁到期日分布良好²



未来已承诺租赁收入高



平均剩余租期领先业界³

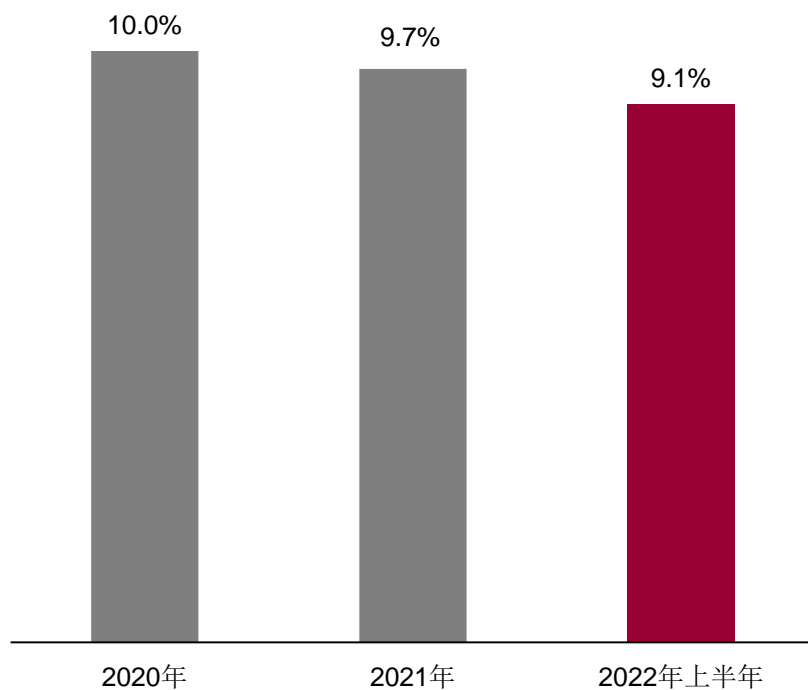


所有数据截至2022年6月30日，除非另有说明

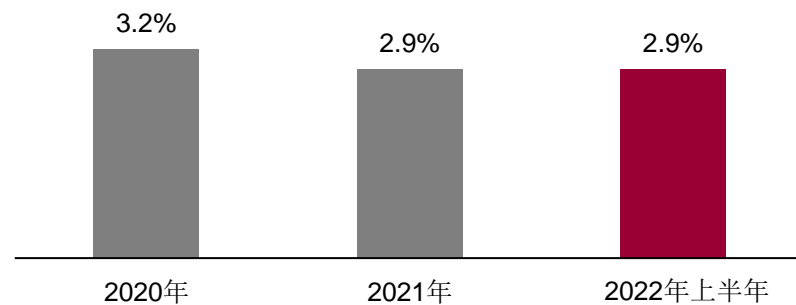
- 备注：
1. 经自有机队（包括被分类为融资租赁的飞机）账面净值加权
 2. 各日历年内租约到期的自有飞机，按账面净值加权，不包括中银航空租赁已承诺出售或出租的飞机、脱租飞机及留俄飞机
 3. 按2022年6月30日自有机队账面净值加权

租赁收益率反映新冠疫情疫情期间市场环境

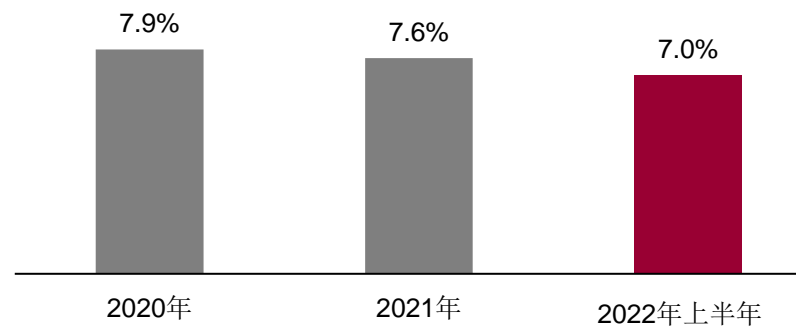
租费因素¹



保持低债务成本²



净租赁收益率³



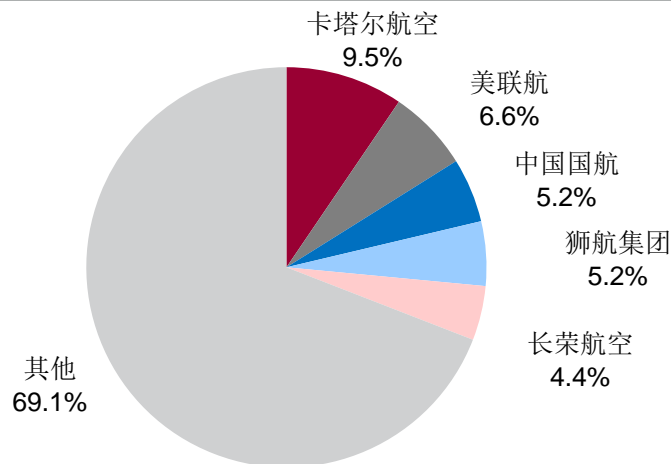
所有数据截至2022年6月30日

备注:

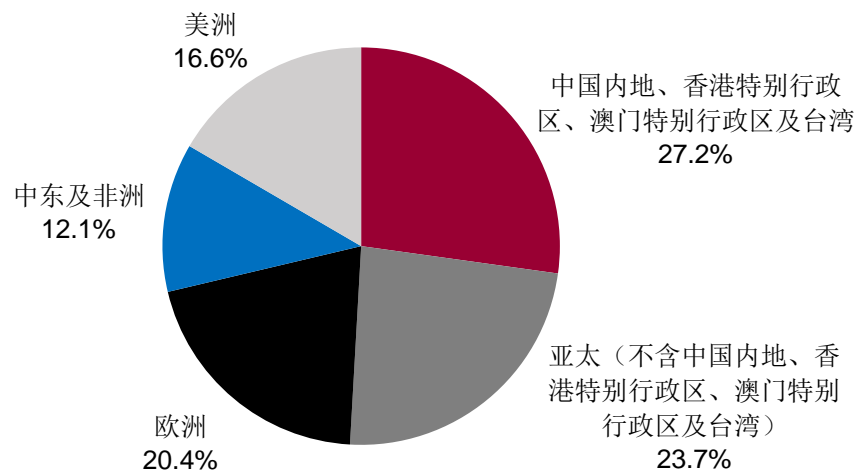
1. 计算方式为: 经营性租赁租金收入除以飞机平均账面净值再乘以100%
2. 计算方式为: 财务费用和资本化利息之和, 除以平均债项总额。债项总额包括贷款及借贷(经递延债务发行成本、公允价值及中期票据的重新估值和折价/溢价调整前)
3. 计算方式为: 经营性租赁租金收入减去分配予经营性租赁租金收入的财务费用, 再除以平均飞机账面净值。2022年上半年的净租赁收益率按年化值计算

多样化全球租赁组合

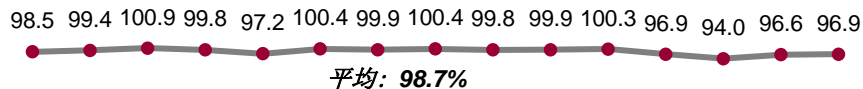
租赁组合的客户多样化^{1,2}



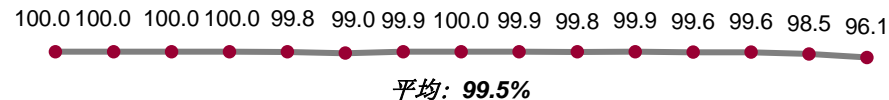
地域多样化不断提升^{1,3}



收款率 (%)



机队利用率 (%)⁴



所有数据截至2022年6月30日

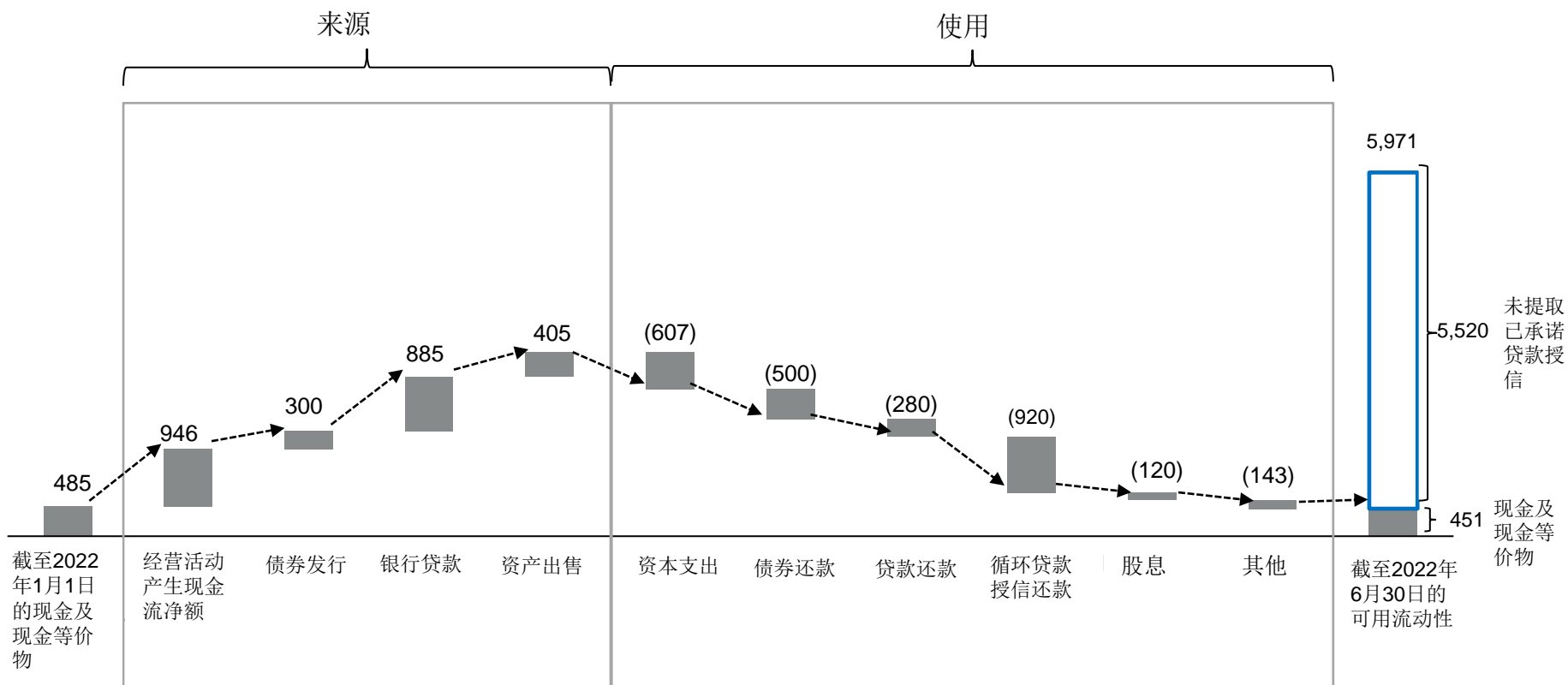
- 备注:
1. 基于截至2022年6月30日飞机账面净值（包括被分类为融资租赁的飞机，不包括脱租飞机及留在俄罗斯的飞机）
 2. 若干航空公司的百分比包括租予其附属航空公司并由其提供担保的租约
 3. 基于相关经营性租约中第一债务人所在司法辖区
 4. 机队利用率是指当期在租总天数占当期可用租赁总天数之百分比



2022年上半年融资渠道多元化

现金来源及使用

百万美元



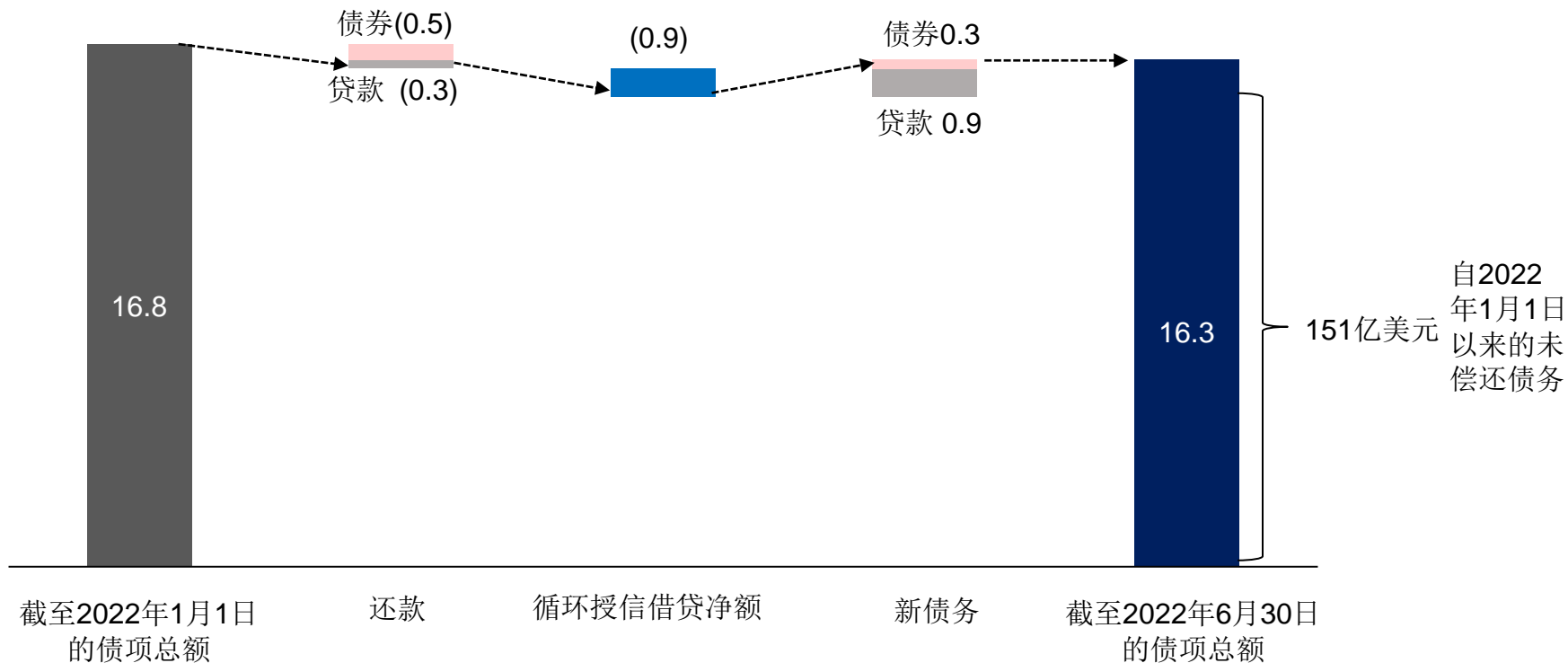
60亿美元已承诺可用流动性

所有数据截至2022年6月30日



债务结构稳定

十亿美元

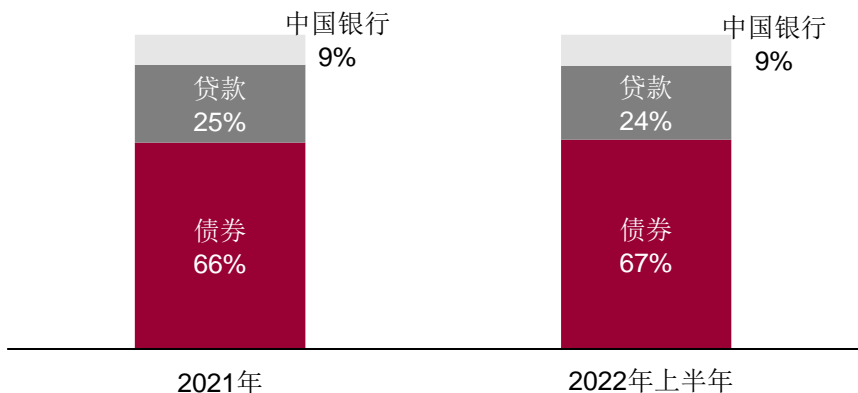


90%的债务自2022年1月1日以来无变化，总资本负债率为3.3:1

由于四舍五入，所呈列数字的加总可能不完全等同于所示总数

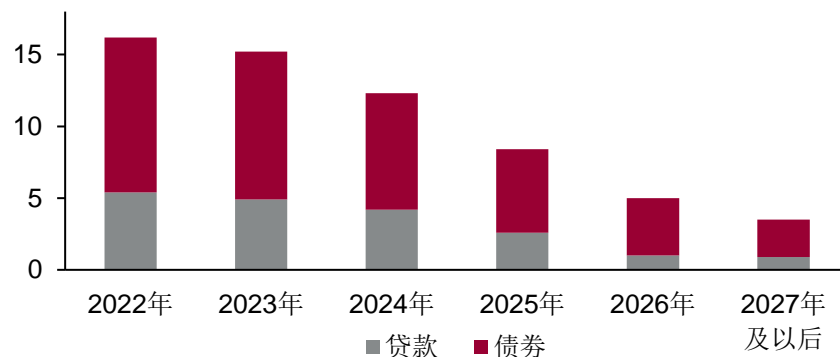
灵活的资金结构及充足的备用流动性

债务来源¹

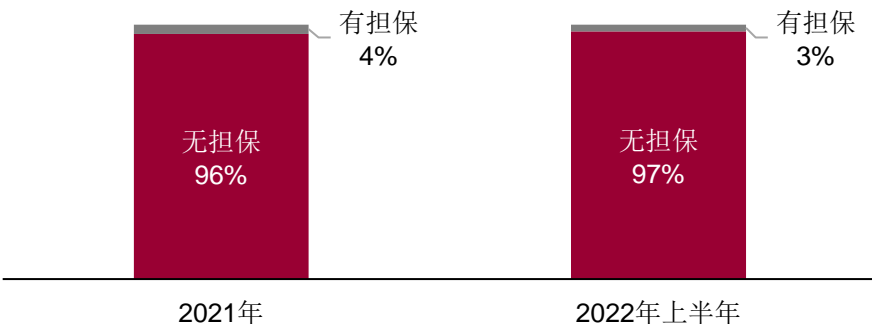


未偿还债务长期分摊

十亿美元

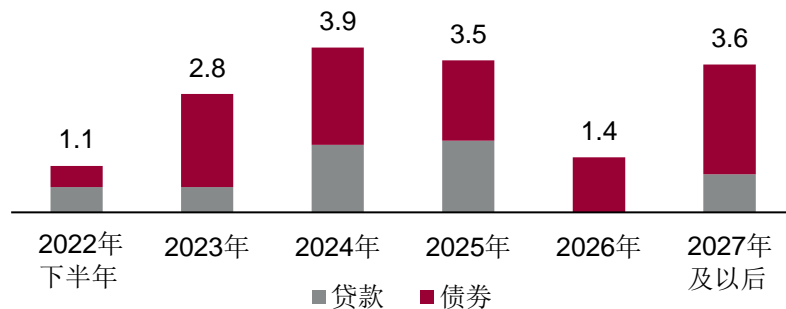


无担保资金增加



短期内到期债务有60亿美元可用流动资金担保

十亿美元



长期债务是一大强项

所有数据截至2022年6月30日，除非另有说明

备注：

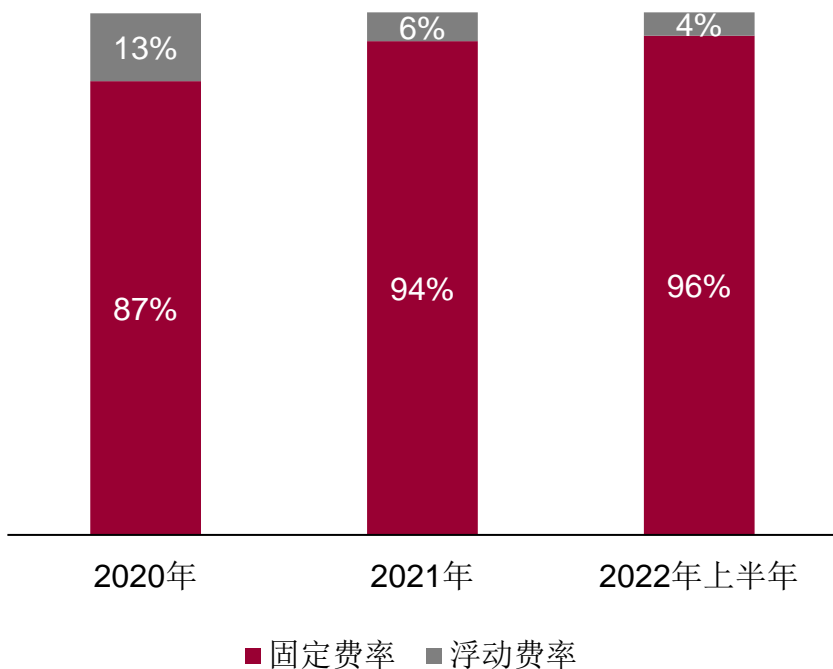
1. 仅包含已提取债务



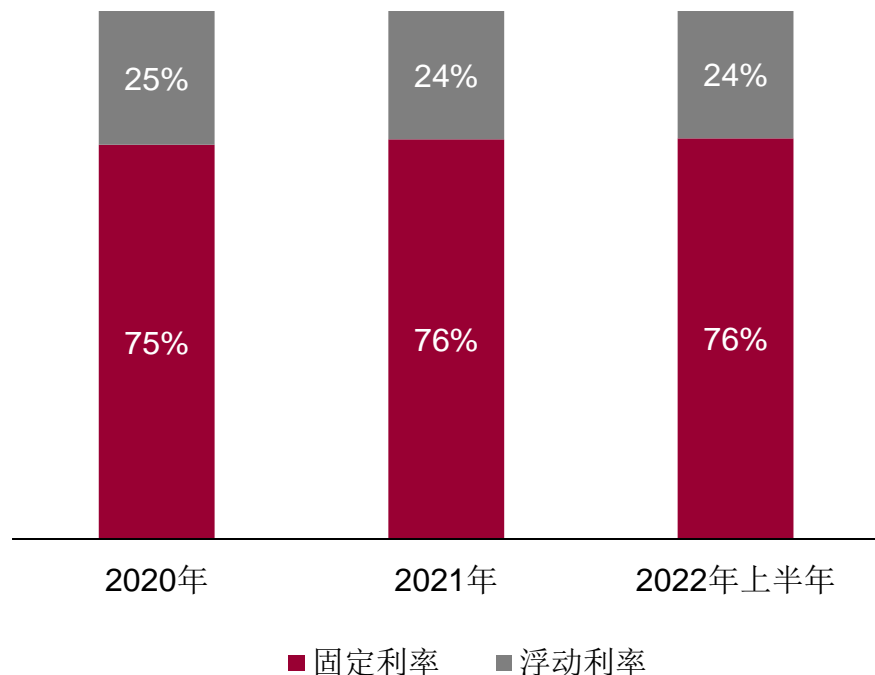
固定利率租约和债务

固定费率租约占据主导¹

按账面净值



固定利率债务占比稳定²



高比例固定利率债务有助缓解利率上涨影响

所有数据截至2022年6月30日

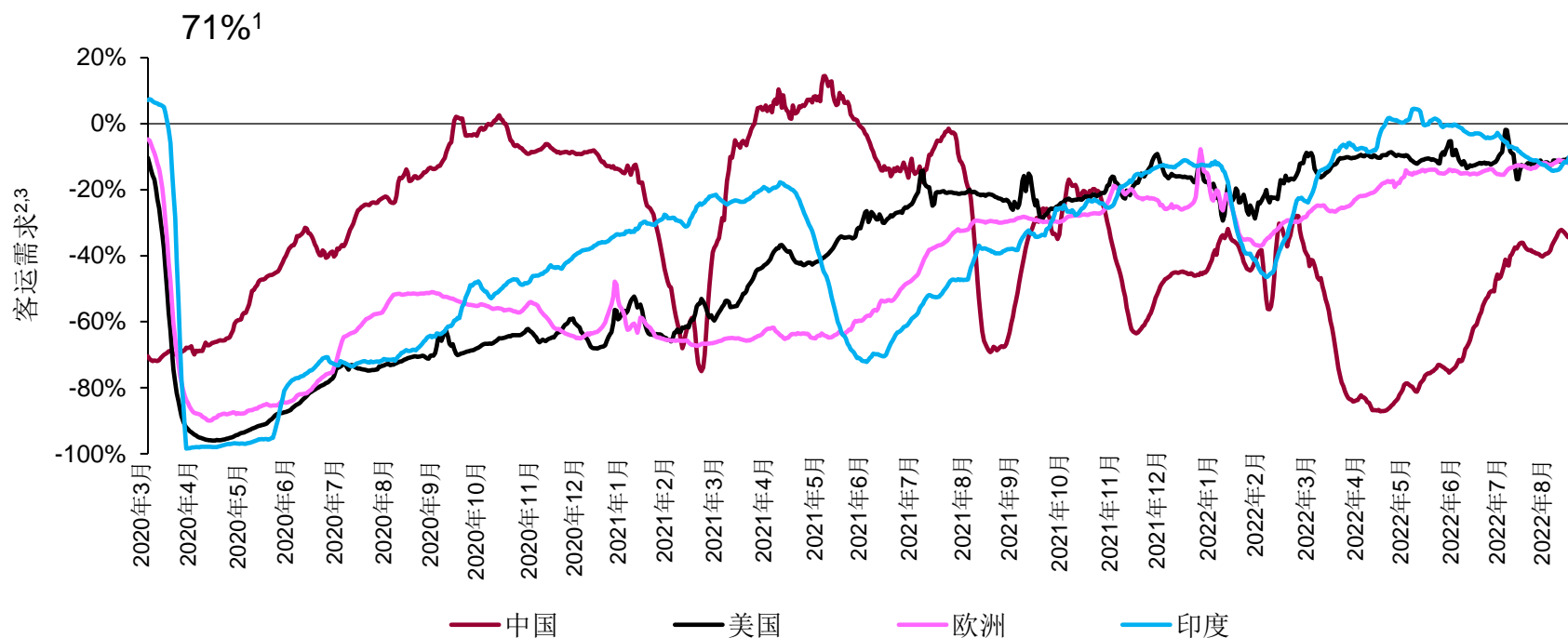
备注:

1. 按飞机账面净值计算 (包括融资租赁飞机, 不包括脱租飞机)
2. 扣除任何套期后的净头寸



自上半年末以来的发展

- 自6月30日以来投资组合的变化：
 - 承诺购买6架空客A320NEO飞机，计划于2024年交付
 - 完成自2021年4月以来头两架波音787飞机交付
- 国际旅行强劲反弹
 - 根据国际航空运输协会的数据，2022年上半年客运量同比增长83%，达到2019年水平的71%¹



备注：

- 6月客运需求持续强劲（国际航空运输协会，2022年8月4日）
- 资料来源：中国交通运输部（航空客运量同比）、中国民航（客运量）、美国运输安全管理局（吞吐量）、欧洲空中航行安全组织（航班量）、AWN ADS-B（航班量）、国际航空运输协会
- 与2021年相比的变化，自2022年1月起生效

总结

- 在充满挑战的形势下获得韧性表现
 - 上半年经营收入及其他收入总额达**12亿美元**
 - 经营现金流量（扣除已付利息）增长**29%**至**7.17亿美元**
 - 核心税后净利润¹为**2.06亿美元**
 - 保持中期派息率为核心税后净利润¹的**30%**
 - 保持标准普尔全球和惠誉评级的**A-**信用评级
- 专注于可持续长期收益
 - 已承诺租赁收入达**170亿美元**
 - 订单簿中**183架飞机**^{2,3}为未来资产负债表增长建立储备
 - 签订**80架空客A320NEO系列飞机**订单，是公司史上最大订单
 - 流动资金高达**60亿美元**，可用于支持飞机投资

蓄势待发 迎接复苏

所有数据截至2022年6月30日，除非另有说明

备注：

1. 剔除留俄飞机减记影响后
2. 包括所有飞机采购承诺，含航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机
3. 截至2022年7月31日



附录

中银航空租赁发展历程

所有权

1993年 ● 新加坡飞机租赁企业（SALE）成立，由新加坡航空公司及Boullion Aviation Services各拥有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2006年12月15日全资收购SALE

2016年 ● 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%

2022年6月30日 ● 于6月1日欢庆上市六周年

总资产

十亿美元

1997年 ● >0.3

2000年 ● >1

2006年 ● >3

2009年 ● >5

2013年 ● >10

2017年 ● >15

2020年 ● >20

2022年6月30日 ● 22.8

所有数据截至相关期末



中银航空租赁概况

前五大

全球经营性飞机租赁公司¹

中国银行

持有70%股权

于香港联交所 (HKEX)上市

股票代码:2588

A- 标普及惠誉授予的投资级
信用评级

超过50亿美元

自公司成立以来累计盈利

228亿美元

总资产

60亿美元

可用流动性

608架

机队规模²

181架

订单飞机³

4.1年; 8.4年

机队平均机龄及平均剩余租期⁴

专注于长期可持续收益的行业领跑者

所有数据截至2022年6月30日，除非另有说明

备注:

1. 按自有飞机账面净值计算
2. 包括截至2022年6月30日的自有、代管及订单飞机
3. 包括所有飞机采购承诺，含航空公司客户有权在相关飞机交付时购买的飞机
4. 按截至2022年6月30日的自有机队账面净值加权



全球多元化管理团队



Robert Martin
 总经理
 兼首席执行官



张晓路
 副董事长
 兼副总经理



Steven Townend
 副总经理
 兼首席财务官



David Walton
 副总经理
 兼首席运营官



邓磊
 首席商务官
 (亚太及中东)



Paul Kent
 首席商务官
 (欧美非)

- 34年银行及租赁业经验
- 1998年7月起担任公司总经理及董事

- 32年银行业经验
- 分管风险管理、市场研究、董事会秘书及公司事务部门

- 31年银行及租赁业经验
- 分管财务、资金、税务、投资者关系及结算部门

- 36年法务、航空金融及租赁业经验
- 分管采购、所有运营及相关部门

- 24年银行业经验
- 分管亚太及中东地区创收业务

- 26年飞机金融及租赁业经验
- 分管欧洲、美洲及非洲的创收业务

国籍



极富经验的高级管理团队

所有数据截至2022年8月



核心竞争力 — 中银航空租赁历史业绩

自**1993**年成立以来:

- 采购 已购买超过**980**架飞机，总价值达**570**亿美元
- 租赁 已执行超过**1170**项租约，客户覆盖**60**个国家和地区的超过**170**家航空公司
- 融资 自**2007**年1月1日以来筹集债务超过**380**亿美元

- 出售 出售超过**400**架飞机
- 过渡 完成**110**架飞机租约过渡
- 收回¹ 共从**19**个司法辖区收回**65**架飞机

所有数据为自成立以来截至2022年6月30日，除非另有说明

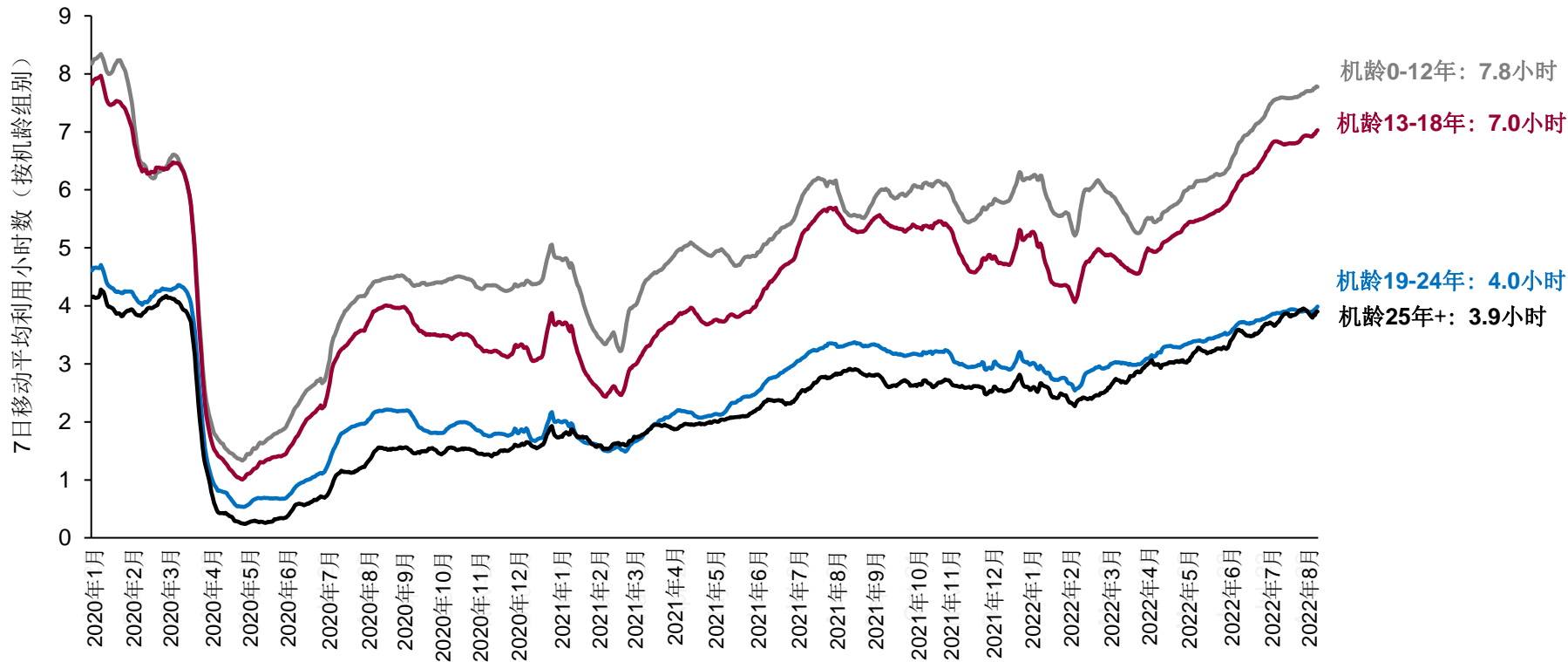
备注:

1. 包括强制收回和商定的提前返还

飞机利用率上升

利用小时数上升

2020年1月1日 - 2022年8月12日



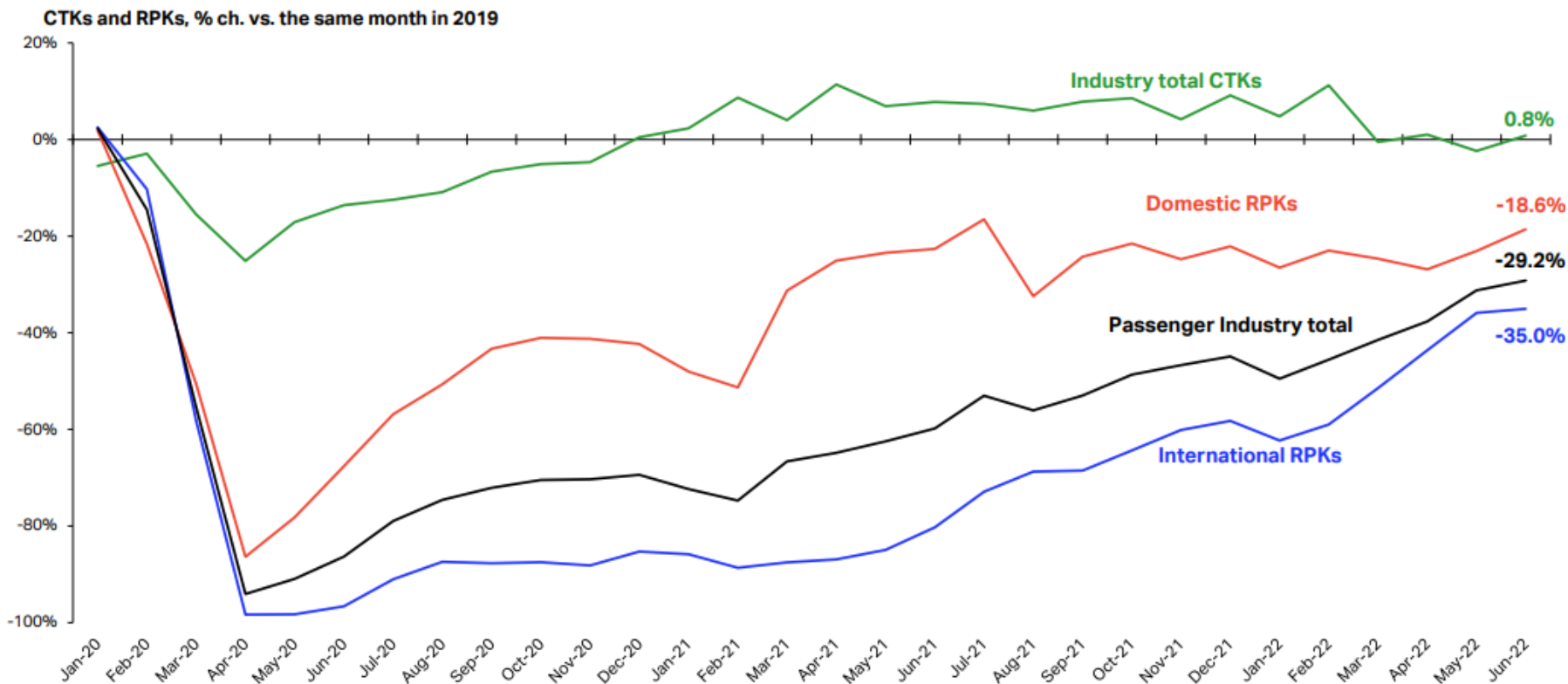
短途航班恢复推动窄体飞机需求；国际需求回升



资料来源：国际航空运输协会航空旅客市场分析 - 2022年6月，AWN ADS-B

全球航空交通改善

航空运输业各领域明显复苏

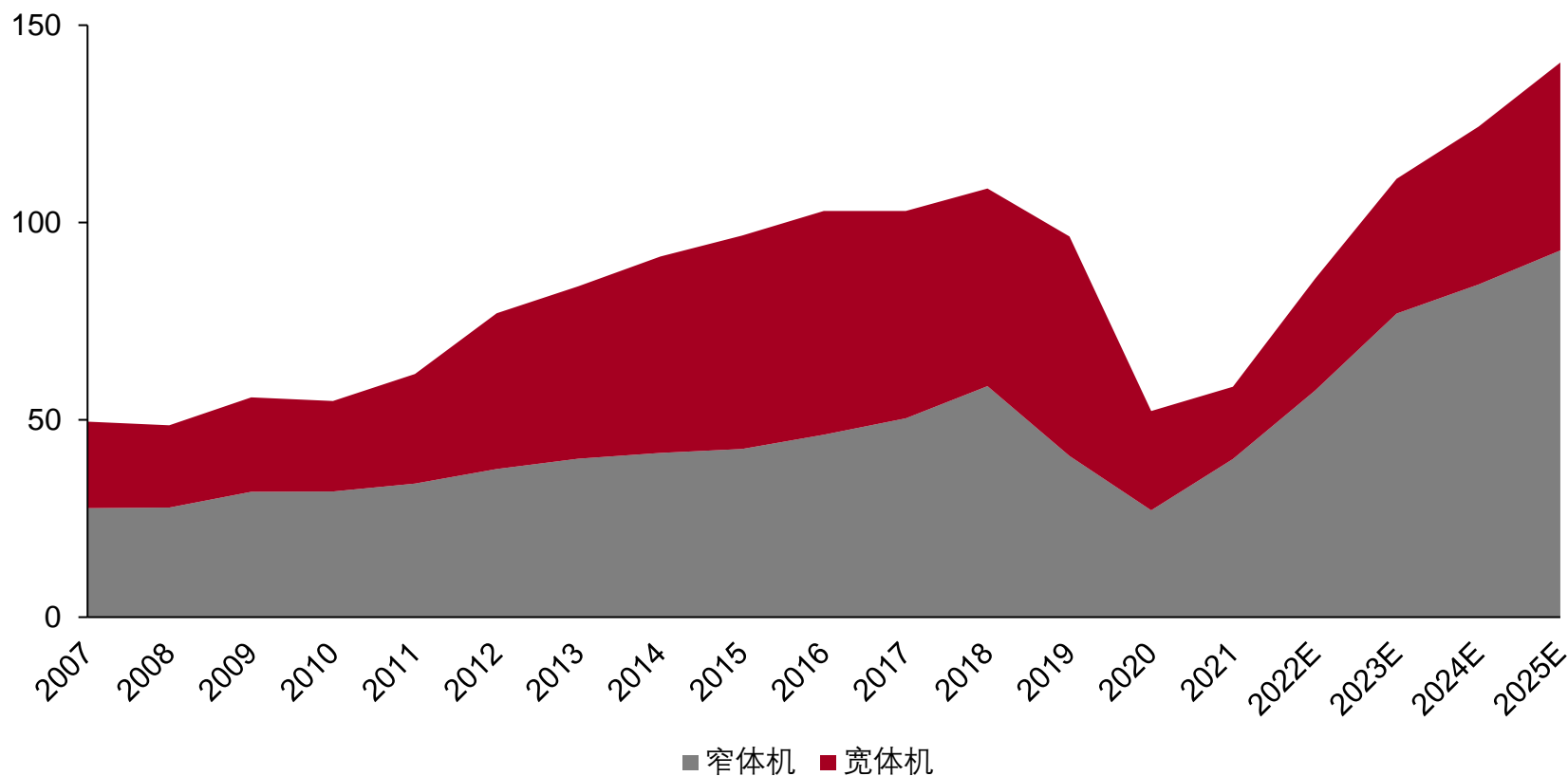


一旦中国重新开放，将进一步改善

资料来源：IATA Economics的一周图表 (2022年8月5日)

2025年的交付价值预计超过1200亿美元

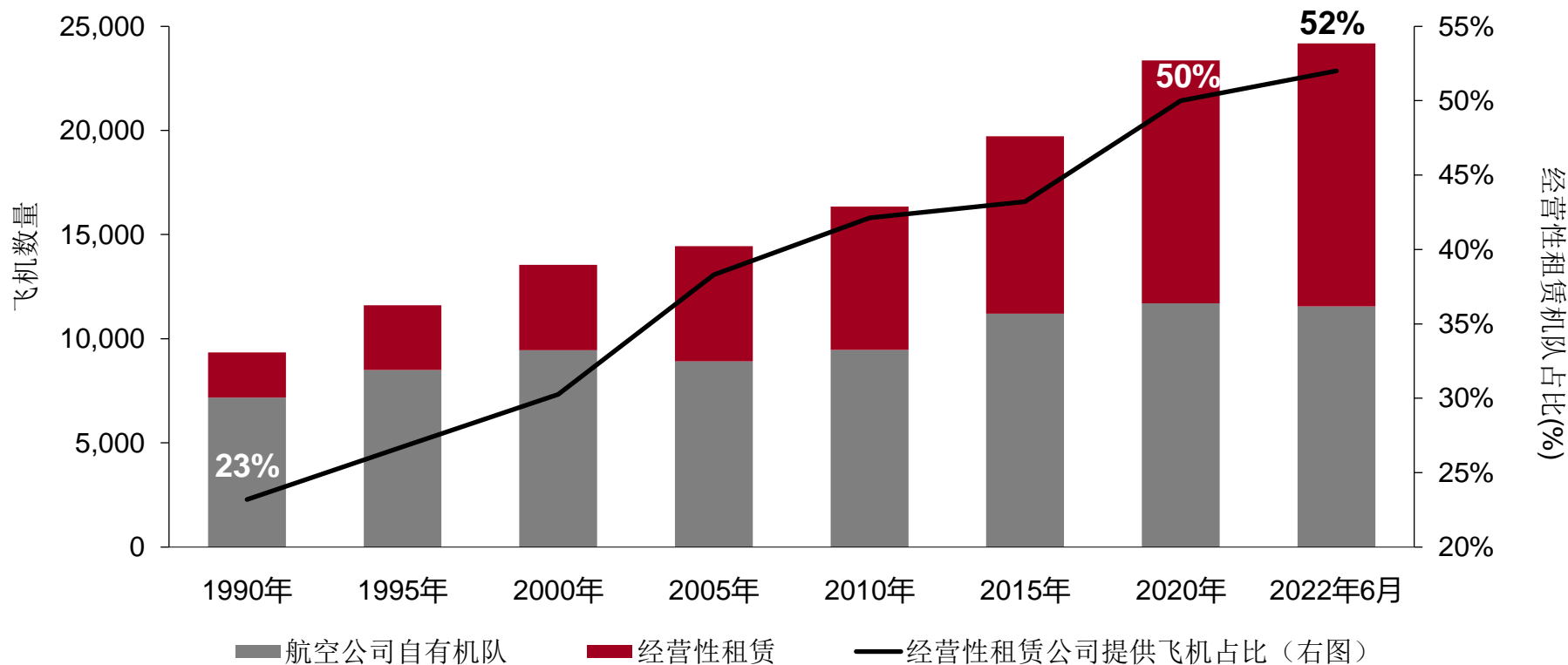
年度资本支出（十亿美元）



所有数据截至2022年6月30日
资料来源：中银航空租赁分析

租赁公司占据当今飞机市场52%份额

经营性租赁机队占比



租赁公司占据当今飞机市场52%份额；该比例有上升潜力

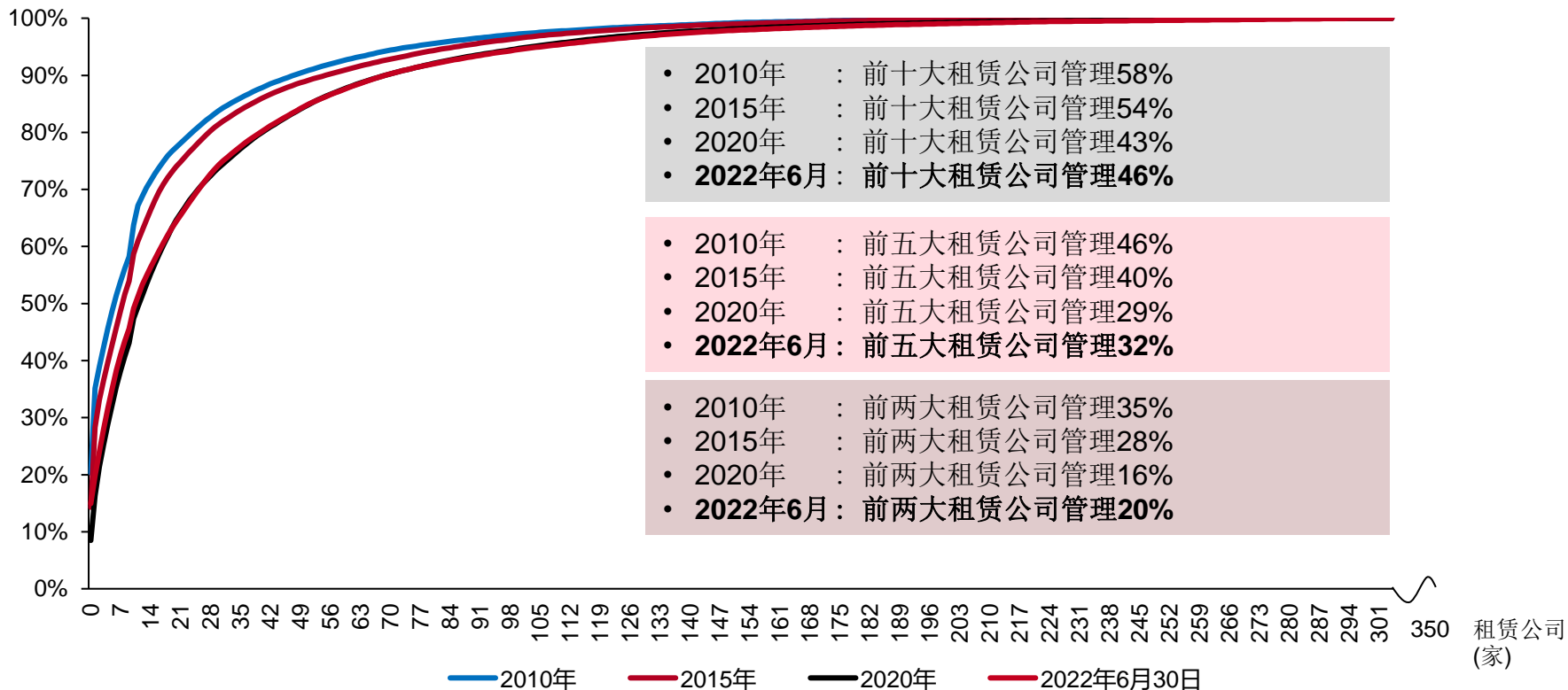
所有数据截至2022年6月30日

资料来源：Ascend，截至2022年6月30日，基于100座以上的飞机。2020年以后的机队数据包括在役飞机及自2019年底以来因新冠肺炎疫情停飞而额外停放的飞机。



市场集中度

自有/代管飞机 (%)



前十大租赁公司管理市场46%的飞机

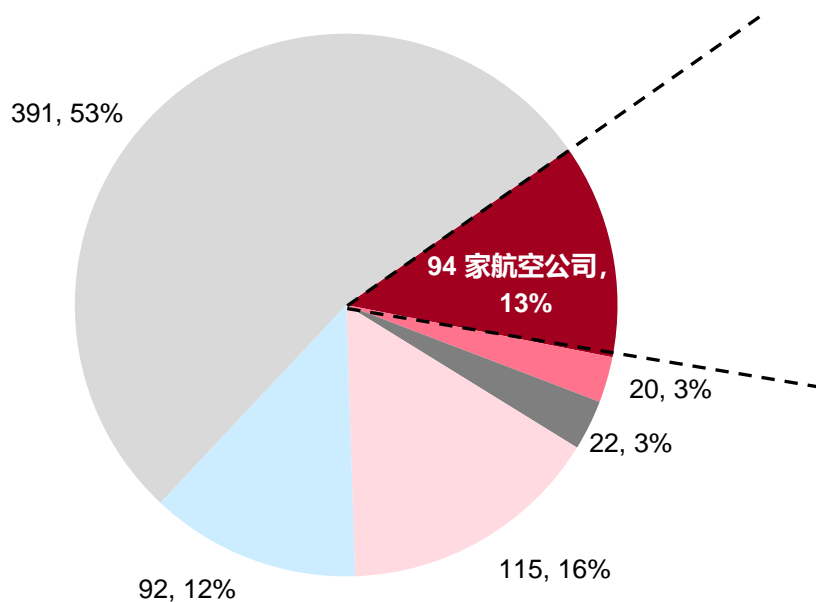
资料来源: Ascend, 截至2022年6月30日, 自有和代管飞机, 基于100座以上的飞机。包括在役和在库飞机。



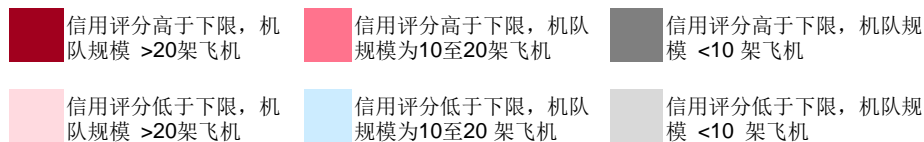
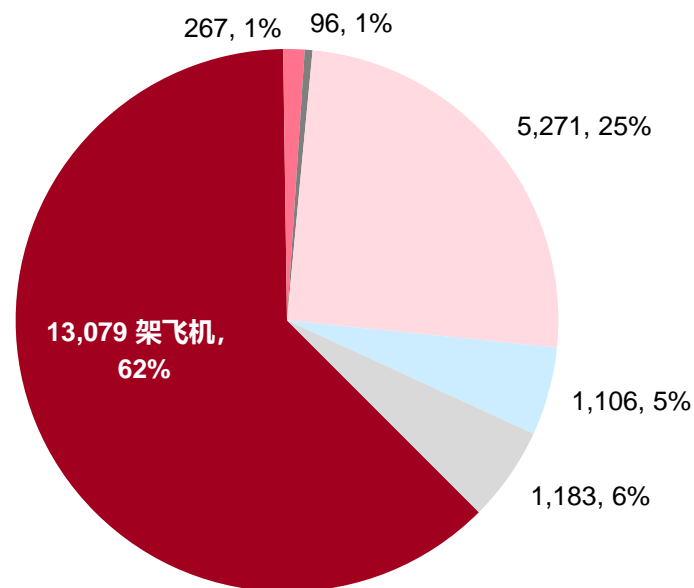
租赁：客户细分

- 目前市场上运营的航空公司共有734家¹
- 我们专注于其中94家航空公司（仅13%）—须满足最低信用评级，20架以上飞机

按信用评级和机队规模划分的航空公司



我们的94家目标航空公司运营全球62%的飞机²



资料来源：Ascend，截至2022年6月30日
仅限100座及以上的商用飞机

备注：

1. 不包括俄罗斯的航空公司
2. 包括在役和在库飞机



www.bocaviation.com

BOC Aviation Limited 79 Robinson Road #15-01 Singapore 068897 Phone +65 6323 5559
Incorporated in the Republic of Singapore with limited liability
Company Registration No. 199307789K