

## 2023年中期业绩回顾

2023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 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.

# 2023年上半年总结

# 2023年上半年业绩表现强劲




主要指标	2023年上半年	2022年上半年核心 <sup>1</sup>		2022年上半年法定 <sup>3</sup>
	百万美元	百万美元	差异 <sup>2</sup>	百万美元
经营收入及其他收入总额	1,061	973	 9%	1,196
税前利润 / (亏损)	295	234	 26%	(347)
税后净利润 / (亏损)	262	206	 27%	(313)
每股收益 / (亏损) (美元) <sup>4</sup>	0.38	0.30	 27%	(0.45)

在强劲需求的推动下录得可观利润复苏

备注:

1. 剔除2022年上半年滞俄飞机的净影响
2. 2023年上半年与2022年上半年核心财务数据比较
3. 2022年8月18日报告的2022年上半年法定财务报表
4. 按截至2023年6月30日及2022年6月30日的税后净利润/(亏损)除以发行在外的股份数目计算

# 每股中期股息增长27%

主要指标	2023年上半年	2022年上半年	差异
中期股息总额	7800万美元	6200万美元	 27%
中期股息派息率	税后净利润的30%	税后净利润的30% <sup>1</sup>	 一致
每股中期股息	0.1131美元 <sup>2</sup>	0.0889美元	 27%

自首次公开发售以来已派付股息累计14亿美元

备注:

1. 指剔除2022年上半年滞俄飞机净影响的核心税后净利润
2. 向于记录日期(即2023年9月29日)营业结束时已登记在册的股东支付

# 资产负债表及流动性保持强劲

主要指标	2023年6月30日	2022年12月31日	差异
资产总额(十亿美元)	22.9	22.1	↑ 4%
可用流动性总额(十亿美元)	5.7	5.3	↑ 8%
权益总额(十亿美元)	5.4	5.2	↑ 3%
每股净资产(美元)	7.72	7.50	↑ 3%
总资本负债率(倍)	3.0	2.9	↑ 0.1倍

# 2023上半年主要亮点

## 2023年上半年录得稳健盈利

2023年上半年税后净利润为2.62亿美元；  
累计盈利超过57亿美元<sup>1</sup>

## 资产质量优良

平均机龄为4.7年<sup>3</sup>；  
平均剩余租期为8.0年<sup>3</sup>

## 租赁租金收入创新高

2023年上半年租赁租金收入为9.4亿美元

## 流动性高

流动资金总额 > 57亿美元

## 客户网络扩大

2023年上半年新增8名客户；  
客户群覆盖42个国家和地区的91家航空公司

## 收款率改善

收款率达102%，推动经营现金流(扣除利息)创下7.21亿美元新高

## 未来资本支出庞大

承诺购买23架飞机；  
订单簿达213架飞机<sup>2</sup>

## 强大信用评级

惠誉评级和标准普尔全球评级重申信用评级为A-，展望稳定

上半年的成功为未来增长奠下坚实基础

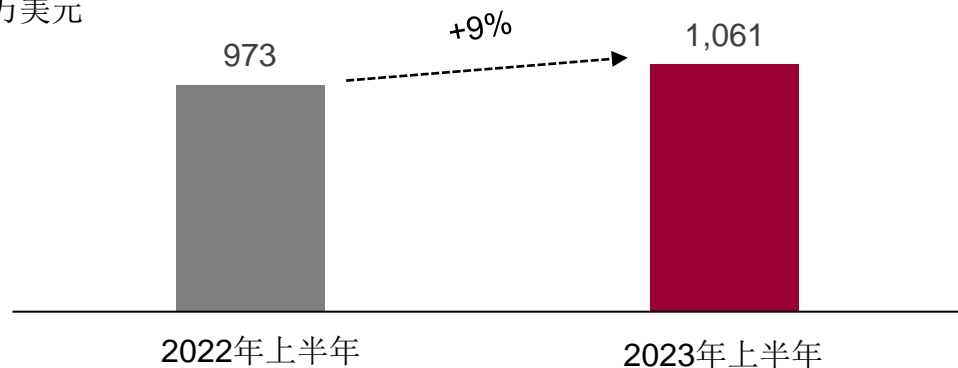
备注：

1. 自公司1993年成立以来
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. 经自有飞机账面净值加权，包括分类为融资租赁的飞机

# 恢复增长

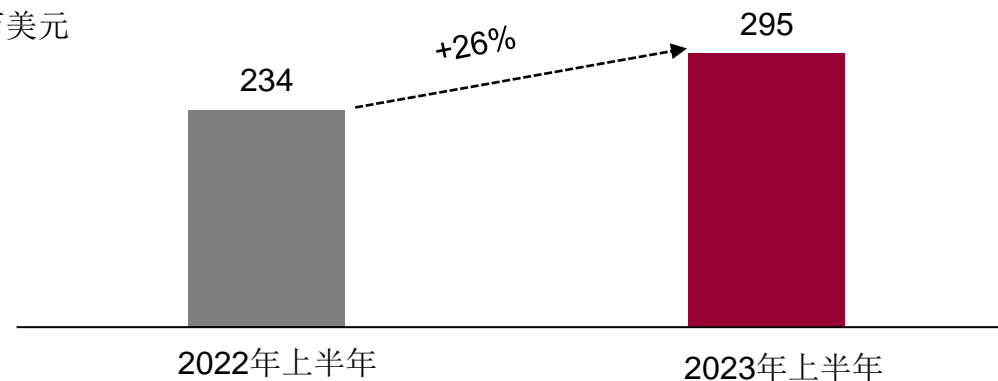
## 核心营收<sup>1</sup>

百万美元



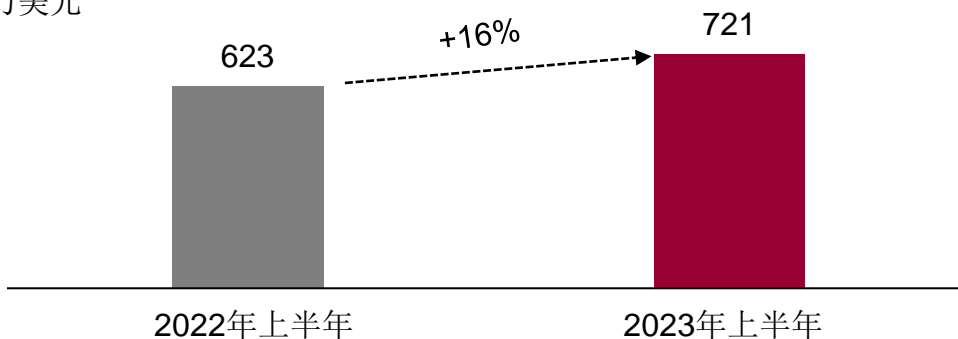
## 核心税前利润<sup>1</sup>

百万美元



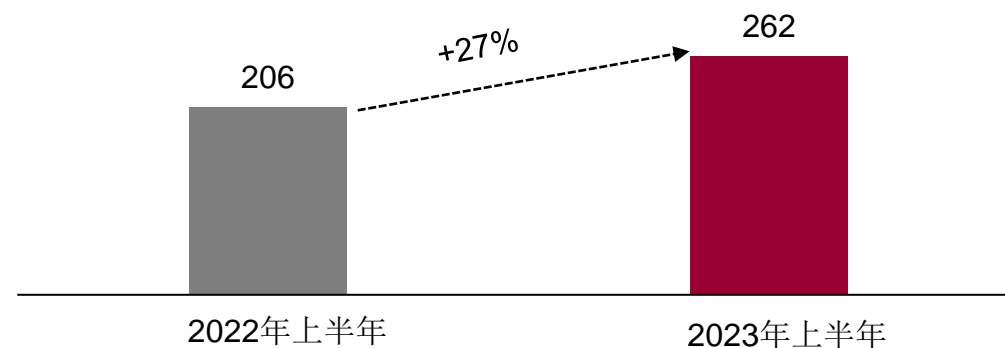
## 核心经营现金流量 (扣除利息)<sup>1,2</sup>

百万美元



## 核心税后净利润<sup>1</sup>

百万美元



所有关键指标均显著改善

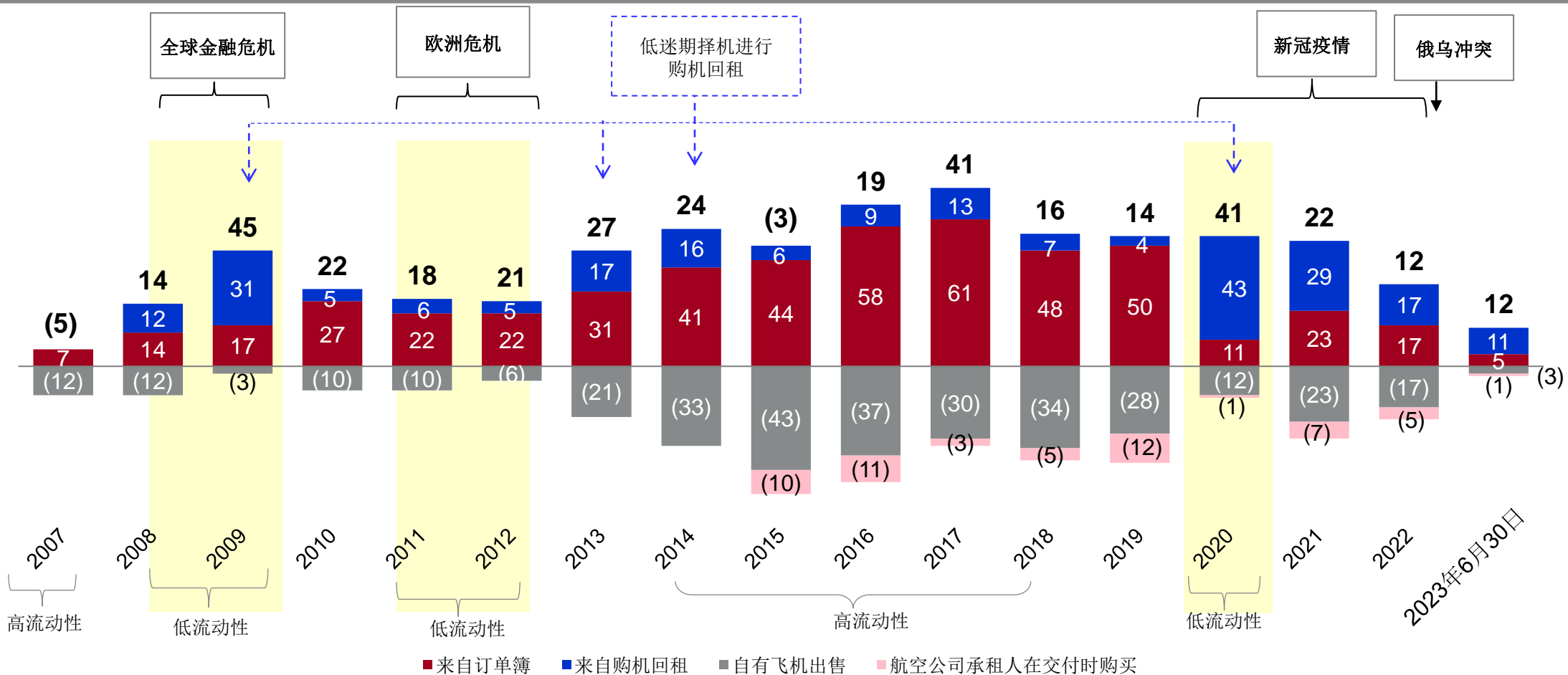
备注:

1. 剔除2022年上半年滞俄飞机净影响
2. 按经营活动产生的现金流净额减去已付财务费用计算



# 我们如何投资

已交付、购买和出售的飞机数量

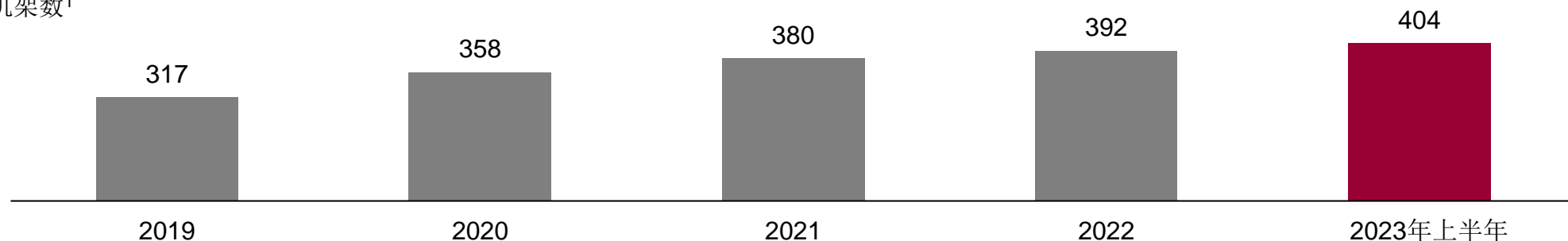


自成立以来承诺购买飞机超过1000架

# 资产负债表和机队不断增长

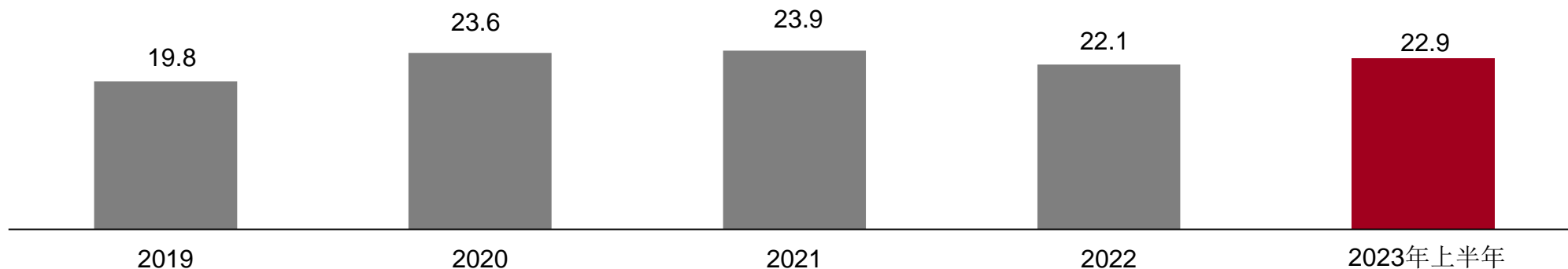
自有机队共有超过400架飞机

自有飞机架数<sup>1</sup>



恢复资产增长

总资产(十亿美元)



飞机估值上升支撑持续飞机投资

备注:

1. 包括根据国际财务报告准则第16号(租赁)分类为融资租赁的飞机

# 所有订单均为最新技术飞机

公司飞机组合				
机型	自有飞机	代管飞机	订单飞机 <sup>1</sup>	总计
空客A220系列	5	0	0	5
空客A320CEO系列	95	15	0	110
空客A320NEO系列	94	0	120	214
空客A330CEO系列	8	1	0	9
空客A330NEO系列	6	0	0	6
空客A350系列	9	0	0	9
波音737NG系列	72	13	0	85
波音737-8/9	55	0	88	143
波音777-300ER	27	4	0	31
波音787系列	28	1	5	34
货机	5	1	0	6
总计	404	35	213	652

当前机队中71%为最新技术飞机<sup>2</sup>

所有数据截至2023年6月30日

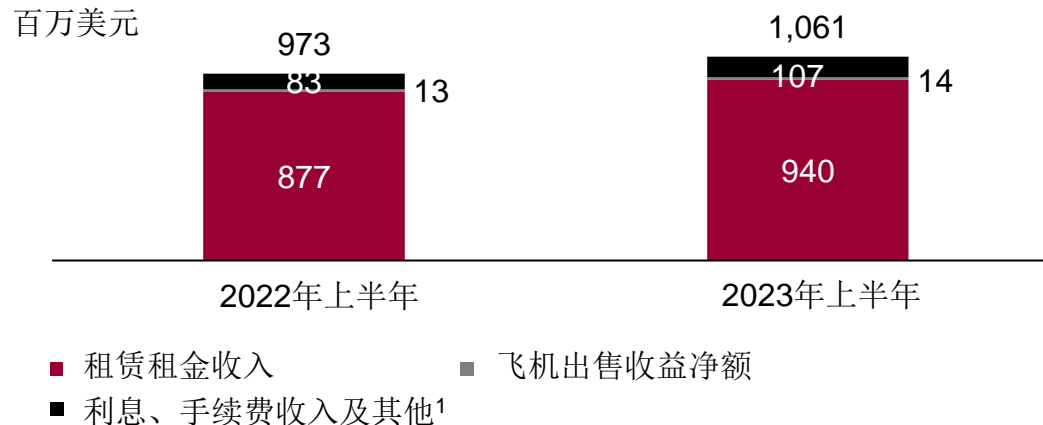
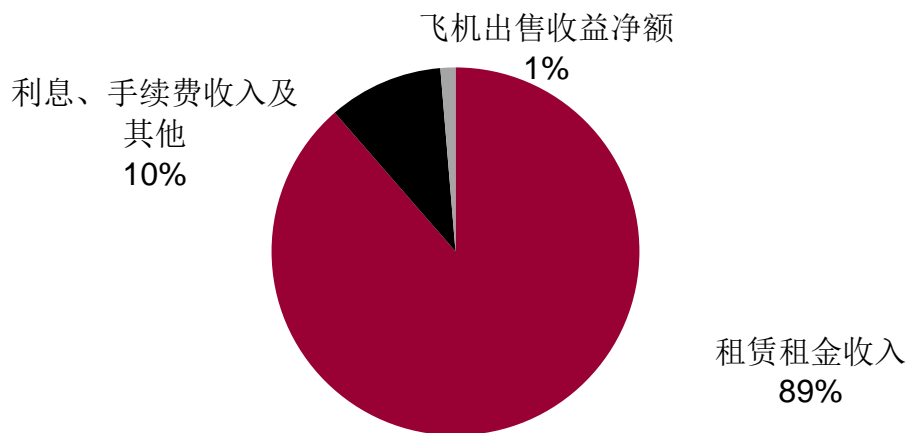
备注:

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)
2. 基于账面净值且包括融资租赁飞机

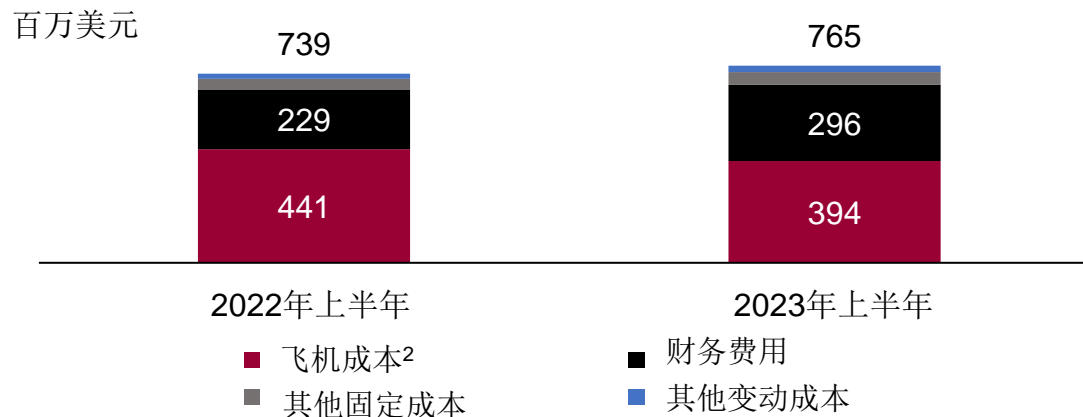
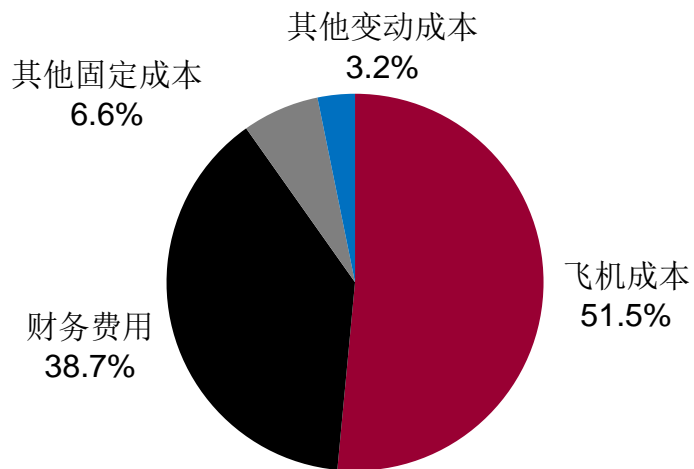


# 租赁租金收入继续推动营收增加

## 租赁租金收入推动经营收入及其他收入总额增加



## 飞机折旧与融资成本为核心成本

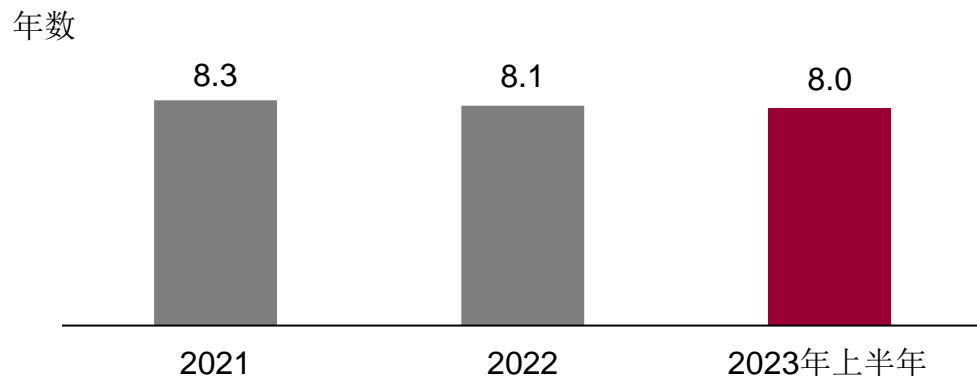


备注:

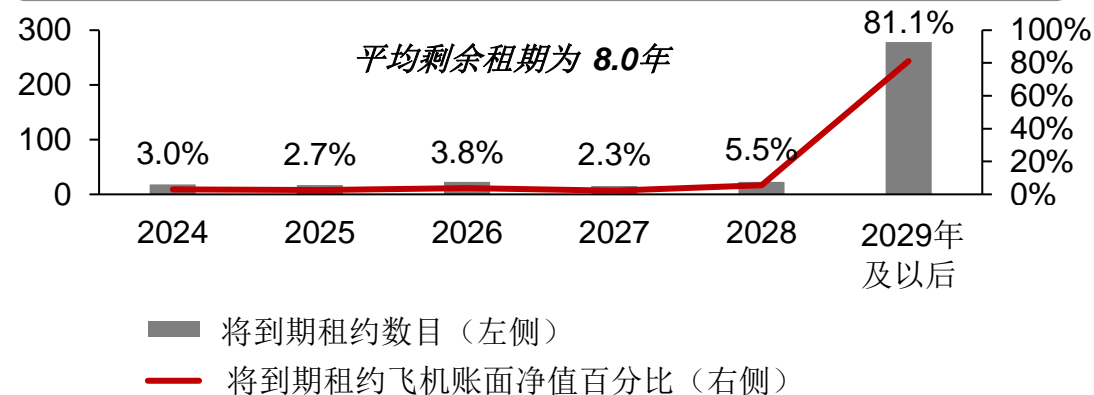
1. 不包括2022年上半年因涉俄租约终止产生的收入
2. 包括飞机折旧和减值费用 (不包括2022年上半年滞俄飞机减值)

# 长期租约提高营收可见度

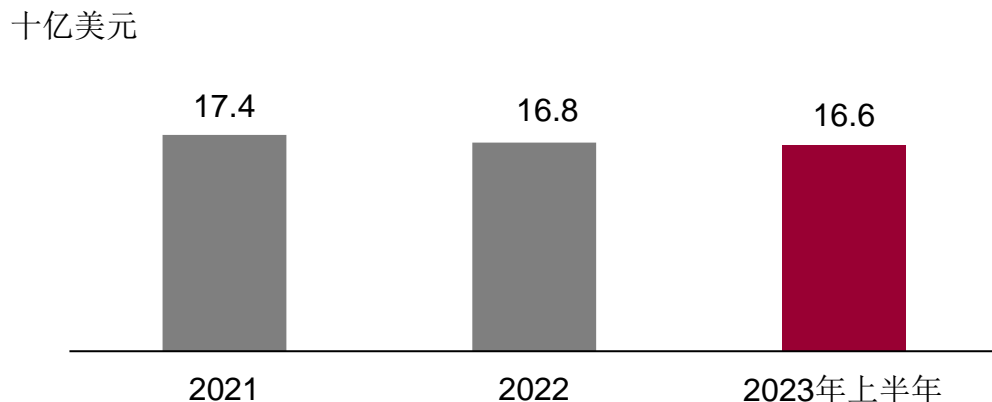
平均剩余租期长<sup>1</sup>



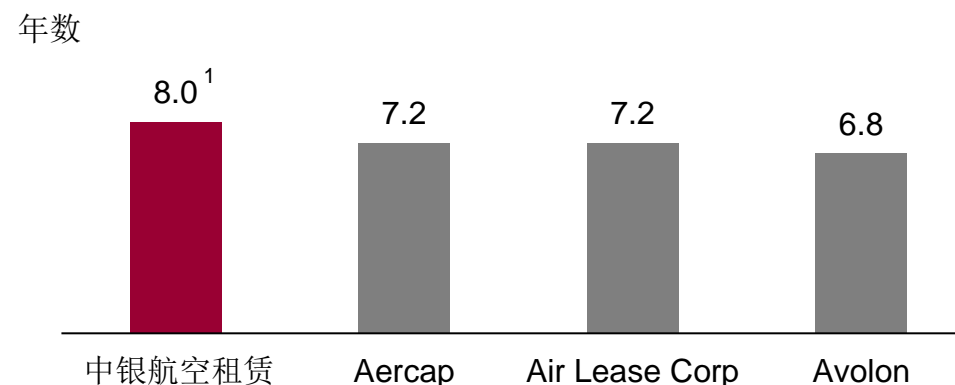
计划中的租约到期时间均匀分布<sup>2</sup>



未来已承诺租赁收入高



行业领先的平均剩余租期<sup>3</sup>

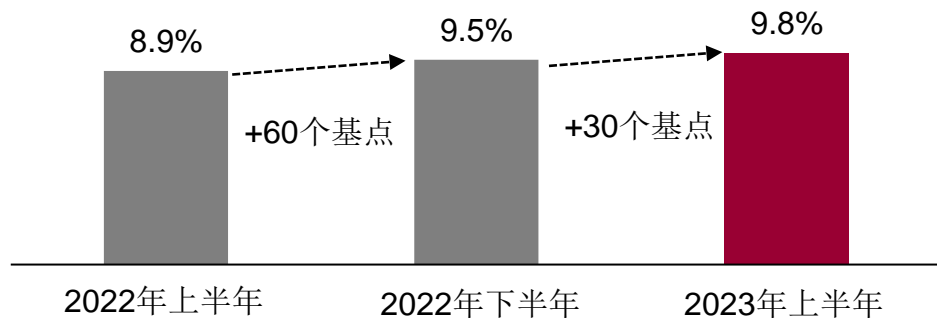


备注:

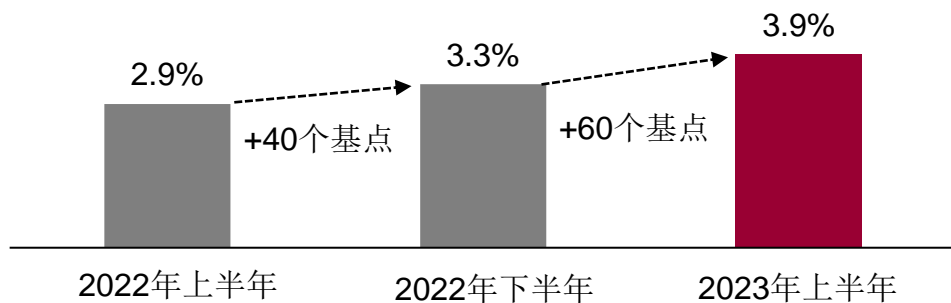
1. 经自有有机队账面净值及根据国际财务报告准则第16号 (租赁) 分类为融资租赁飞机的融资租赁应收款项加权
2. 每个日历年租约到期的自有飞机, 经账面净值加权, 包括根据国际财务报告准则第16号 (租赁) 分类为融资租赁飞机的融资租赁应收款项, 不包括本公司已承诺出售、租赁或租赁展期的飞机以及任何脱租飞机
3. Aercap、Air Lease及Avolon的资料为截至2023年6月30日更新

# 租费因素于2023年呈上升趋势

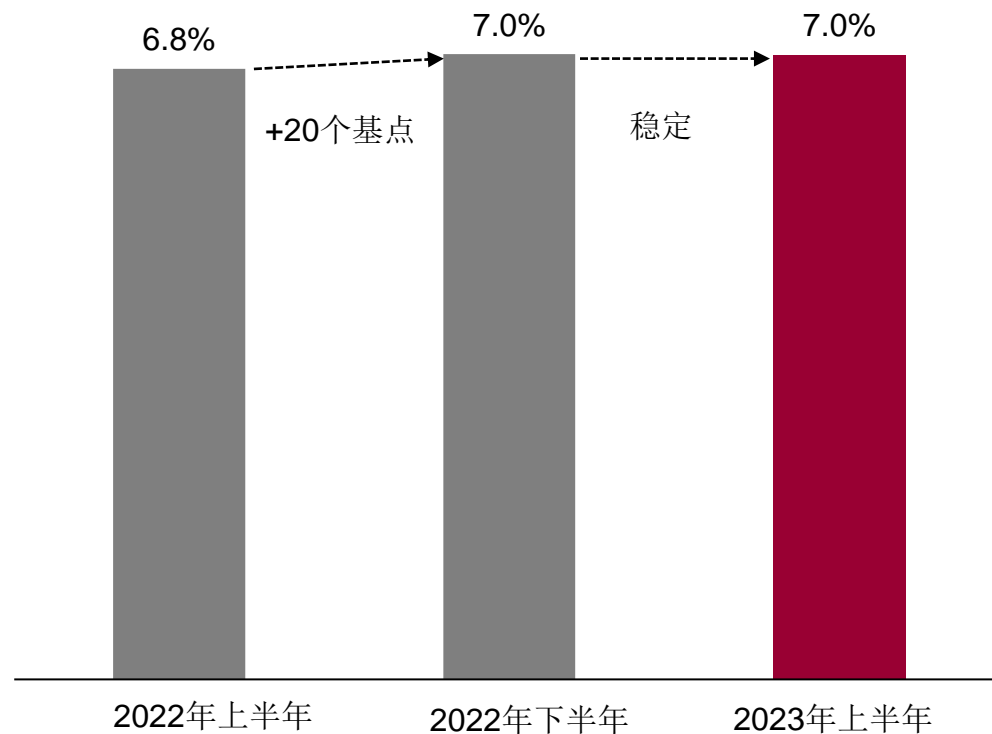
## 租费因素<sup>1</sup>



## 债务成本<sup>2</sup>



## 净租赁收益率<sup>3</sup>

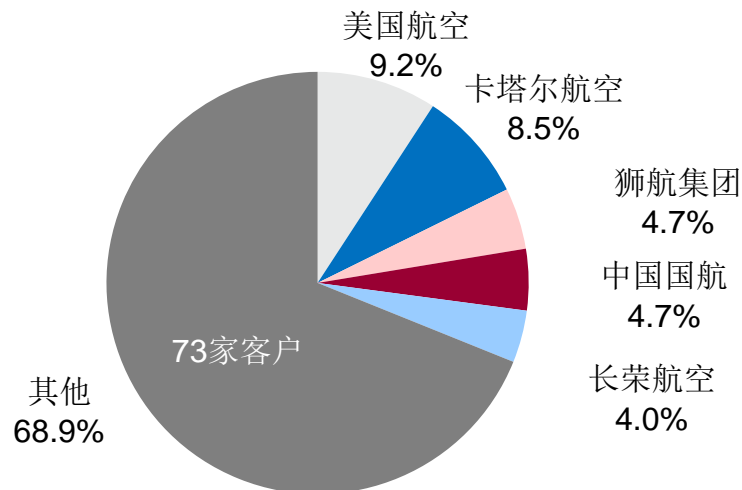


备注:

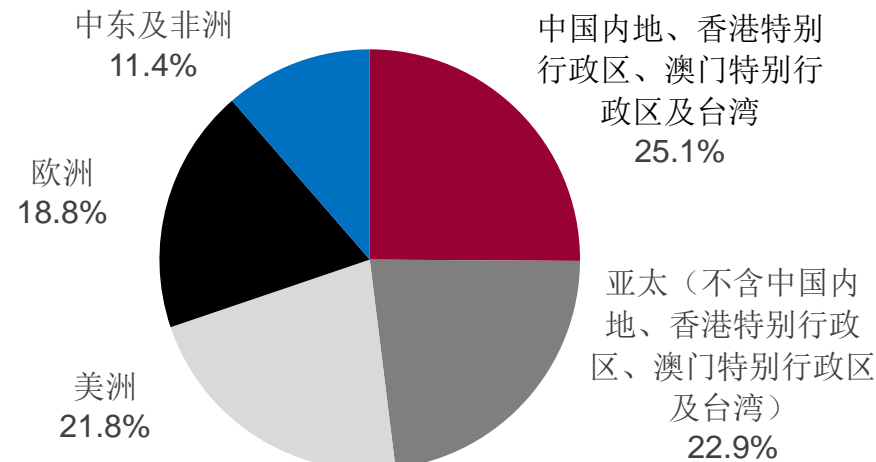
1. 按合约经营租赁租金收入及融资租赁收款之和除以飞机平均账面净值及融资租赁应收款项再乘以100%计算。半年租费因素按年化基准计算。
2. 计算方式为：财务费用和资本化利息之和，除以平均债项总额。债项总额包括贷款及借贷（递延债务发行成本、公允价值及中期票据的重新估值和折价/溢价调整前）。半年债务成本按年化基准计算。
3. 按合约经营租赁租金收入及融资租赁收款减分配至经营租赁及融资租赁的财务费用，除以飞机账面净值及融资租赁应收款项的平均值计算。半年净租赁收益率按年化基准计算。

# 多元化的全球资产组合

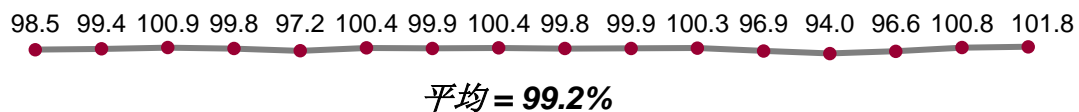
## 租赁资产组合客户多元化<sup>1,2</sup>



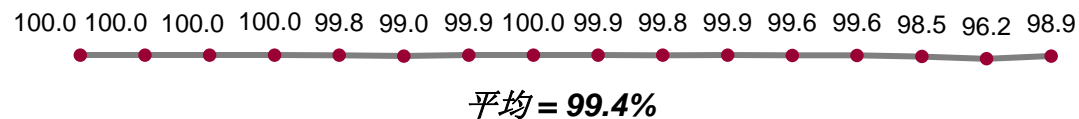
## ...地域多元化不断提升<sup>3,4</sup>



## 收款率 (%)



## 机队使用率 (%) <sup>5</sup>



所有数据截至2023年6月30日

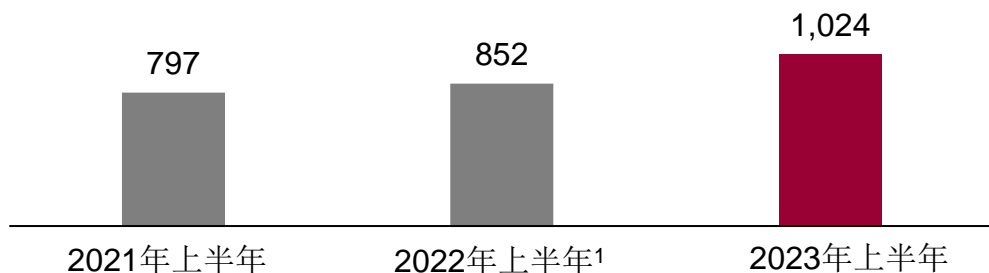
备注:

1. 根据账面净值（不包括脱租飞机），且包括根据国际财务报告准则第16号（*租赁*）分类为融资租赁飞机的融资租赁应收款项。
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. 根据飞机账面净值，包括根据国际财务报告准则第16号（*租赁*）分类为融资租赁飞机的融资租赁应收款项。
4. 脱租飞机如有租赁承诺，则分配至潜在运营商所在地区，若无租赁承诺，则分配至前运营商所在地区
5. 机队使用率是指当期在租总天数占当期可用租赁总天数的百分比

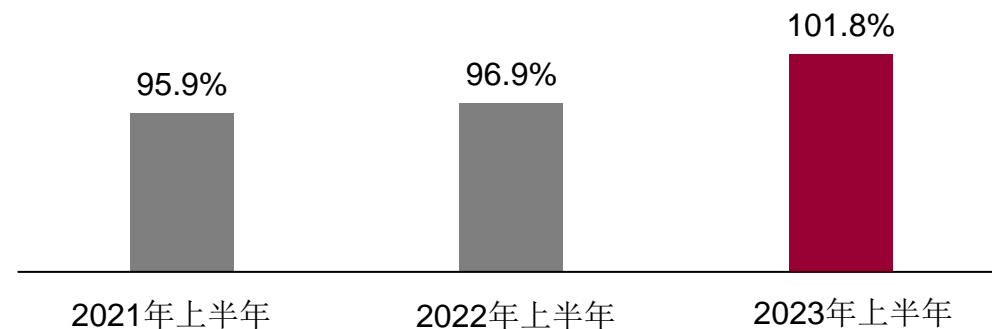
# 扣除利息后的经营现金流创新高

## 经营活动产生的现金流净额

百万美元

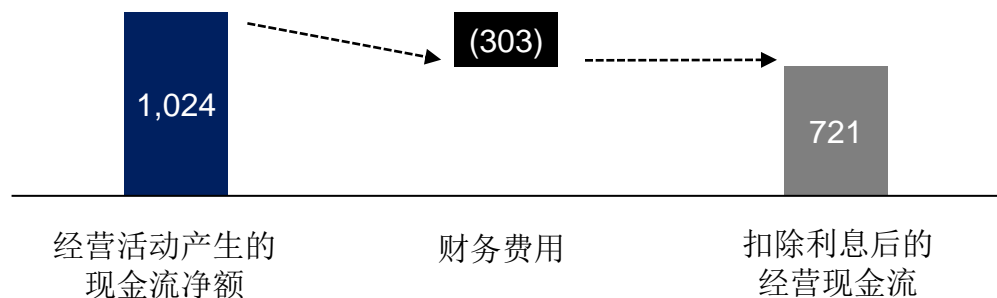


## 收款率超过100%



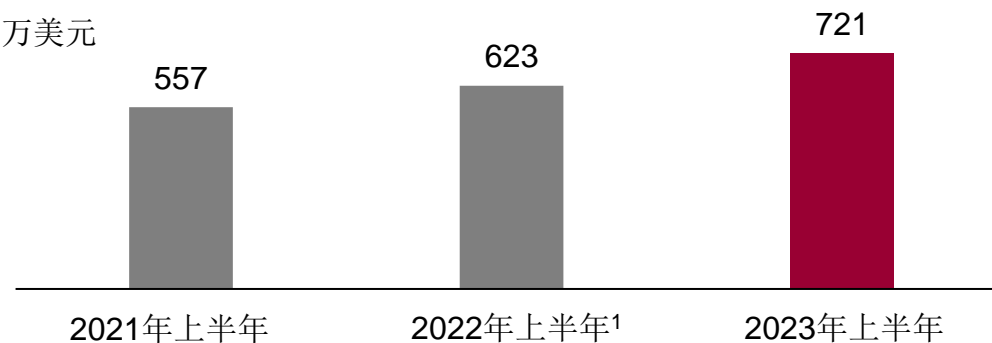
## 2023年上半年扣除利息后的经营现金流<sup>2</sup>

百万美元



## 扣除利息后的经营现金流增加<sup>2</sup>

百万美元



高收款率带来创历史新高的现金流

备注:

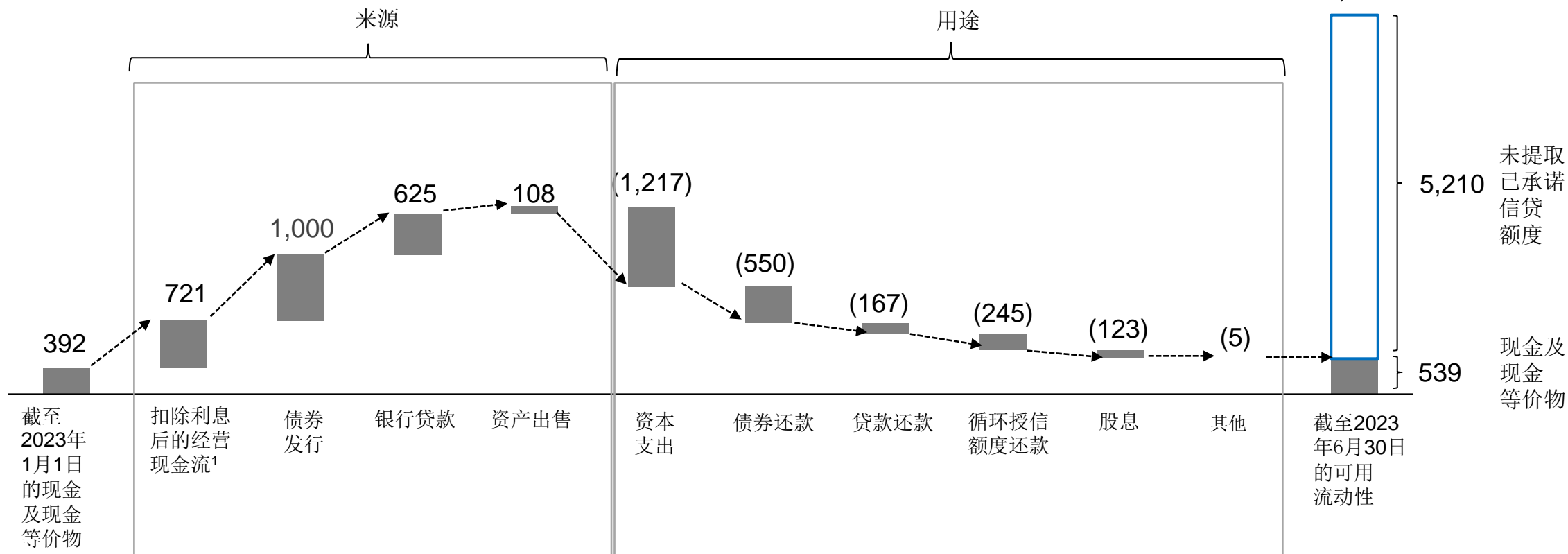
1. 剔除滞俄飞机净影响
2. 按经营活动产生的现金流净额减去已付财务费用计算



# 2023年上半年使用的多元化融资渠道

## 现金来源及用途

百万美元



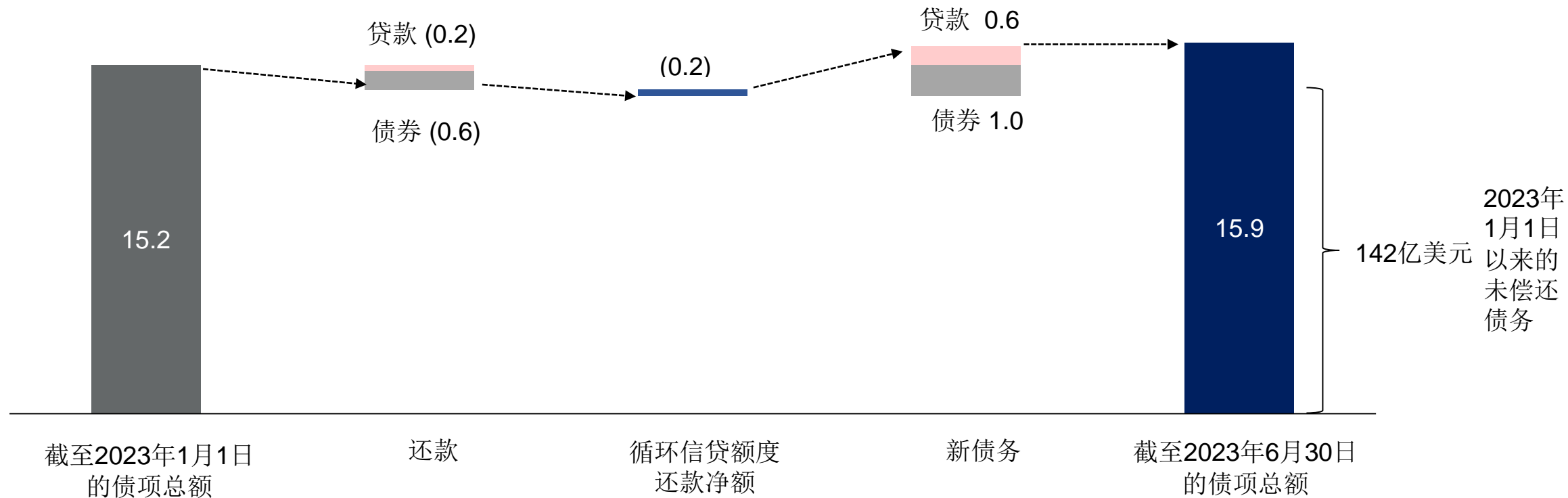
已承诺流动资金超过57亿美元



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

# 稳定的债务结构

十亿美元



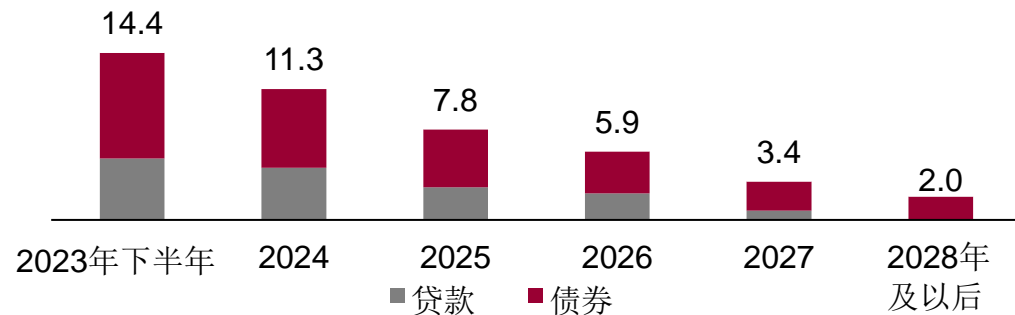
截至2023年6月30日，超过90%的债务无变动，债务权益比为3.0:1

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

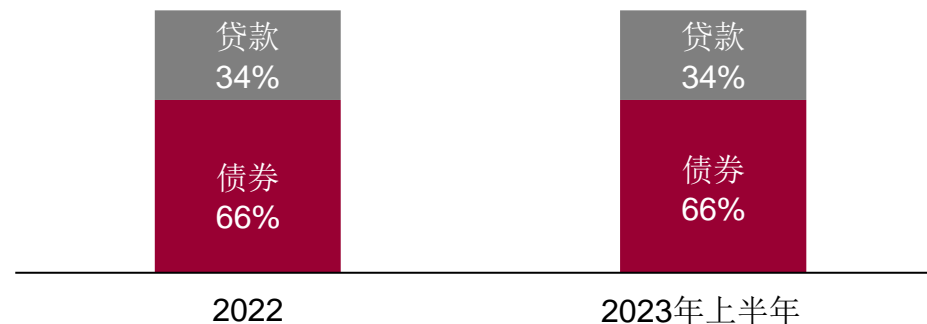
# 灵活的资金结构

## 未偿还债务长期分摊

十亿美元

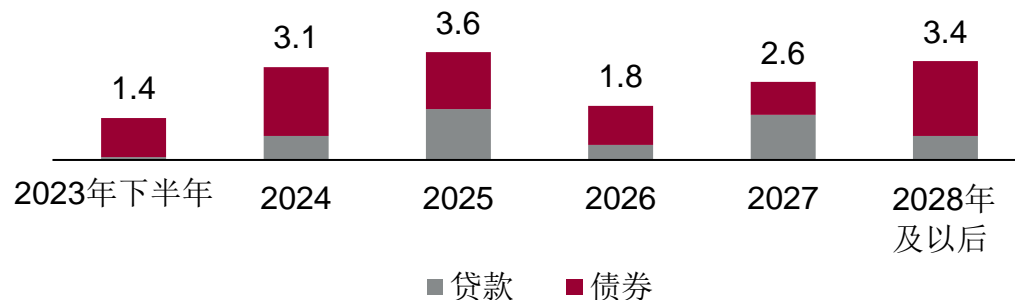


## 债务来源<sup>1</sup>

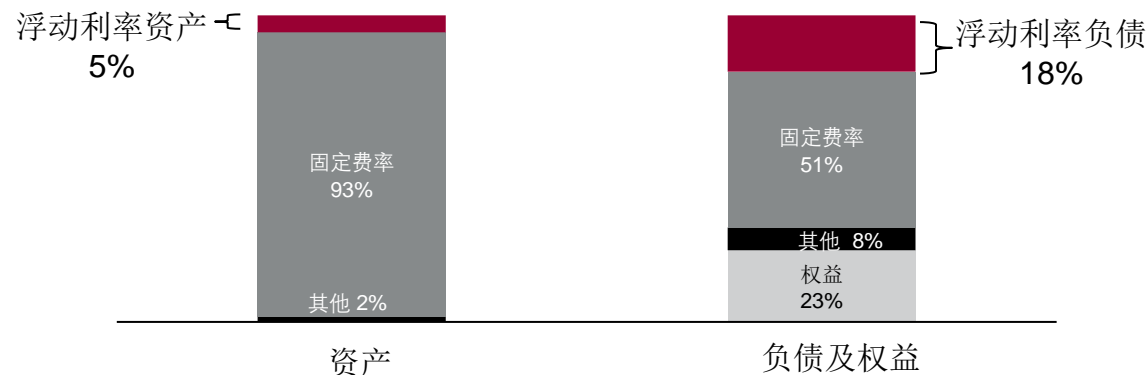


## 未偿还债务到期状况

十亿美元



## 资产及负债情况



长期无担保债务是一大强项

所有数据截至2023年6月30日

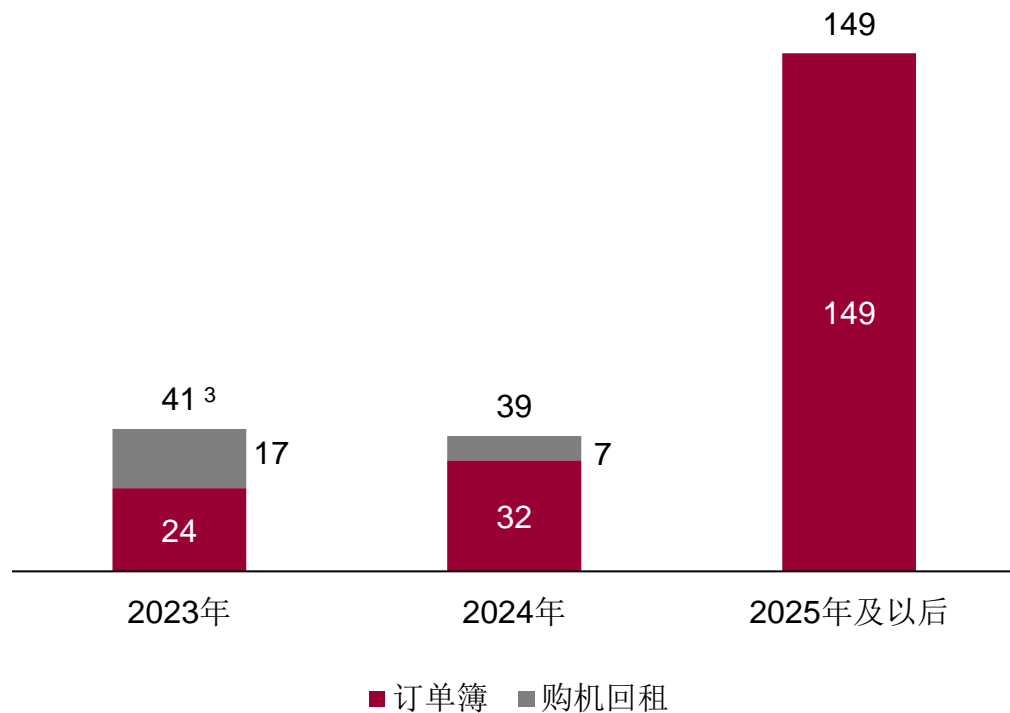
备注:

1. 仅包含已提取债务

# 已承诺资本支出创历史新高

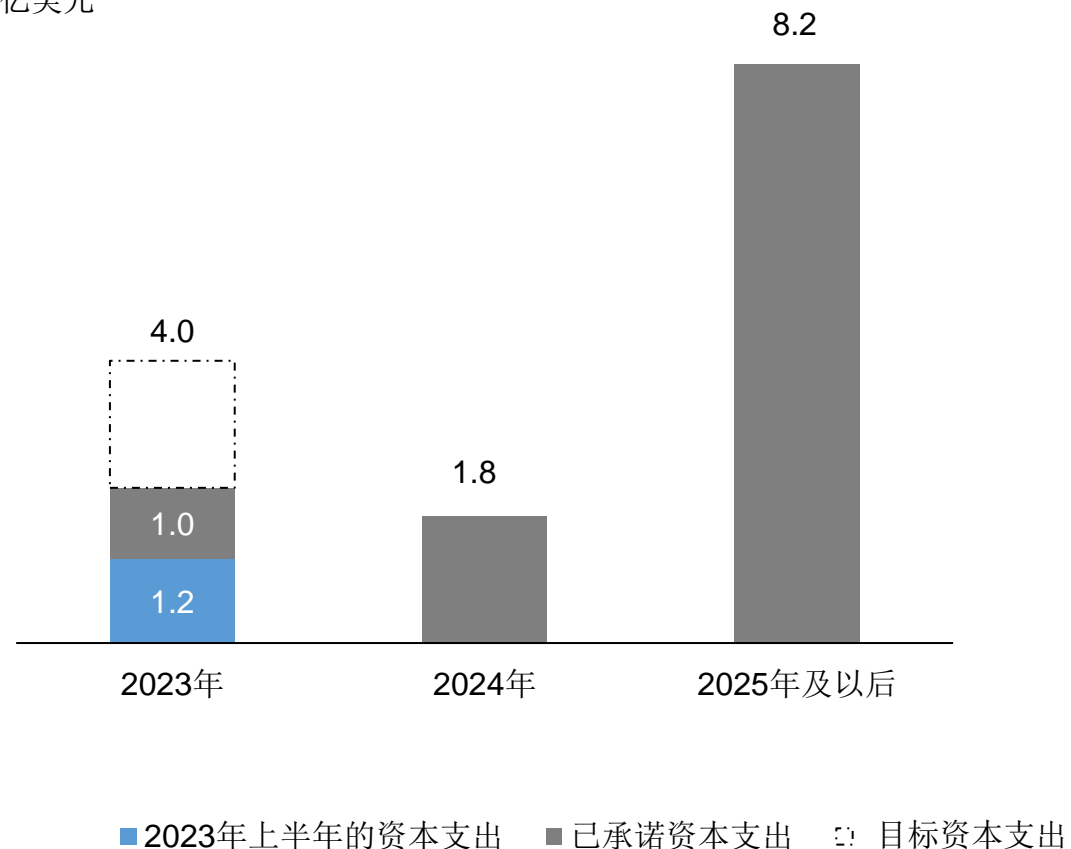
订单簿中的直接订单与购机回租的比较<sup>1,2</sup>

飞机架数



已承诺资本支出总额110亿美元<sup>4</sup>

十亿美元



强劲资本支出提供未来增长的可见性

所有数据截至2023年6月30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2023年6月30日的预计交付日期
3. 包括2023年上半年交付的16架飞机
4. 截至2023年6月30日



# 结论

- 有望连续30年保持盈利
  - 累计盈利超过57亿美元<sup>1</sup>
- 上半年表现非常活跃
  - 税后净利润增加27%<sup>2</sup>至2.62亿美元
  - 租赁租金收入创历史新高，达9.4亿美元
  - 扣除利息后的经营现金流创历史新高，达7.21亿美元
  - 维持中期派息率（为2023年上半年税后净利润的30%）
  - 维持标准普尔全球和惠誉评级的A-级信用评级
  - 自有机队共有超过400架飞机
- 专注于增长
  - 全球客流量接近2019年的水平
  - 航空公司利润反弹正在转化为对新飞机的需求、飞机估值上升及租赁费率的回升
  - 110亿美元的庞大未来资本支出助力未来资产负债表增长
  - 超过57亿美元的高流动性支持进一步的飞机投资

把握增长机遇

所有数据截至2023年6月30日，除非另有说明

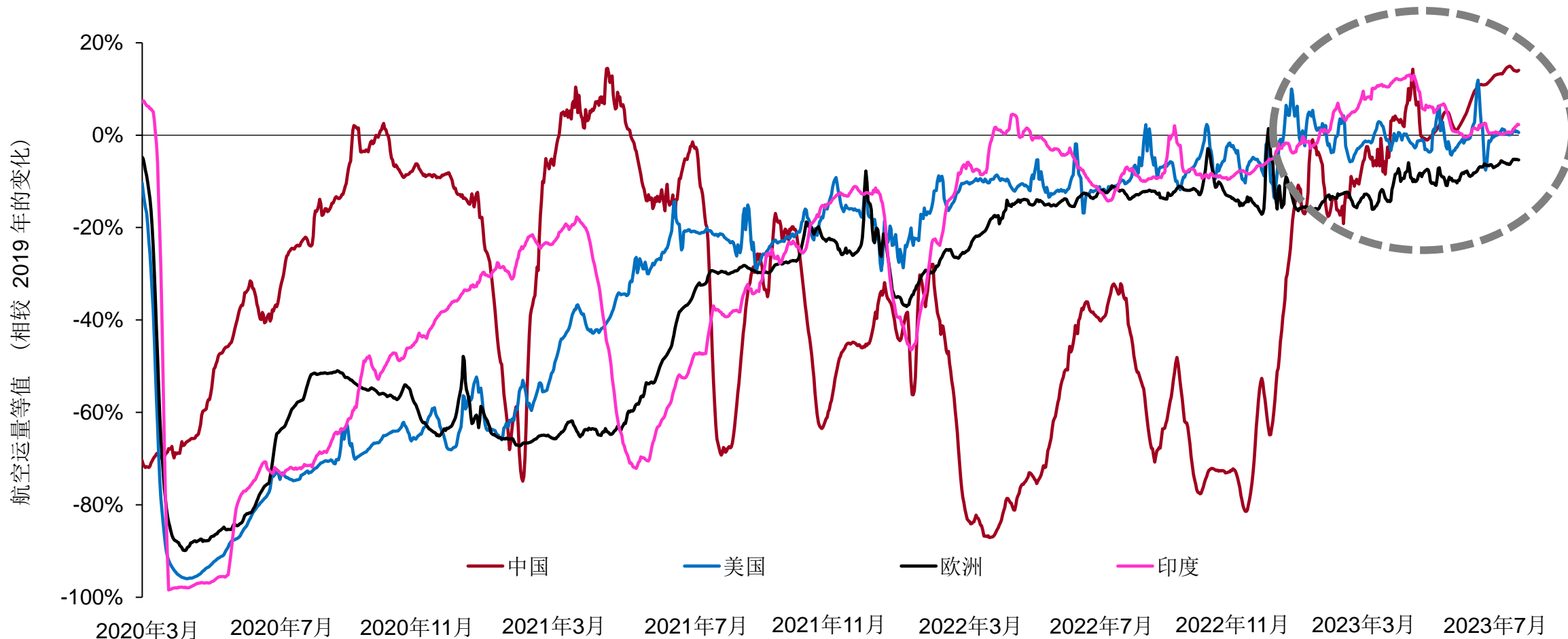
备注：

1. 自公司1993年成立以来

2. 与2022年上半年2.06亿美元的核心税后净利润相比

# 附录

# 主要客运市场已大致回复至疫情前水平



**2023年航空业盈利预期上调至98亿美元<sup>1</sup>**

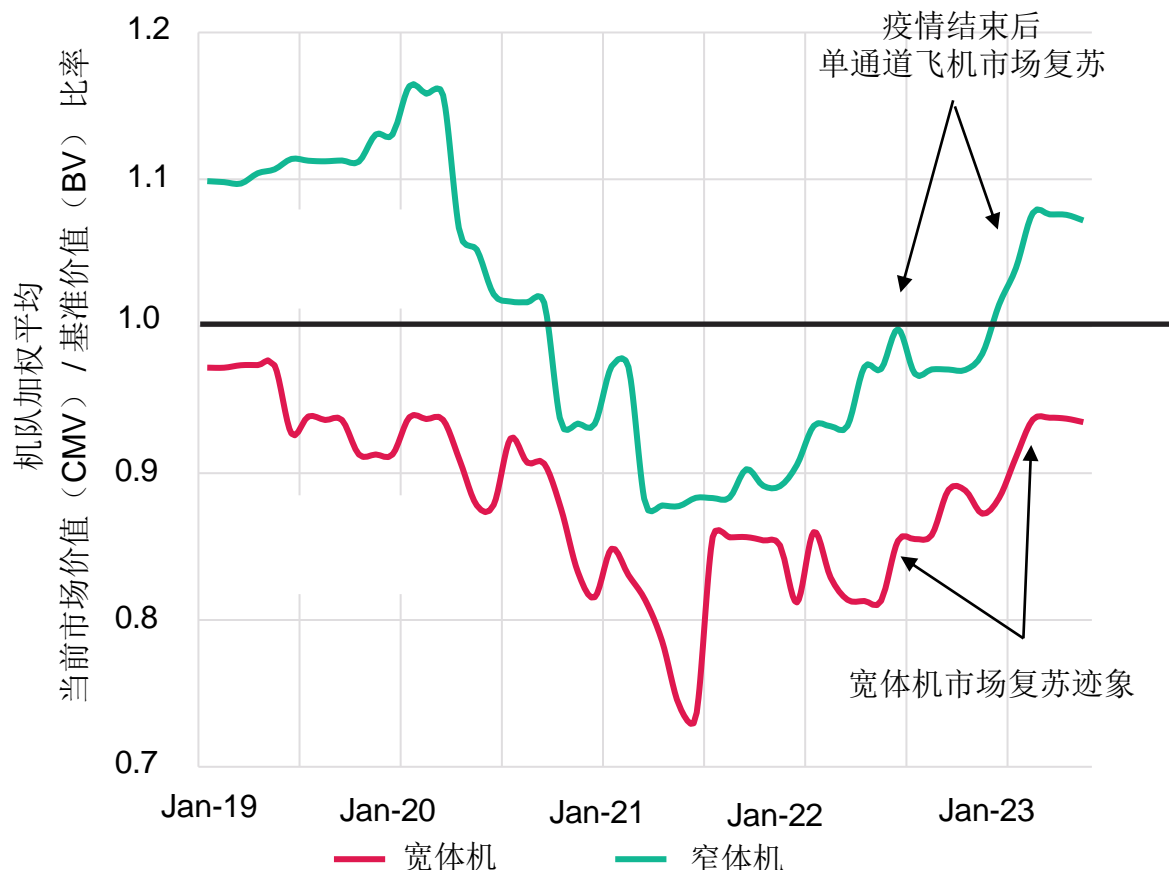
资料来源：中国交通运输部（航空客运量同比）、中国航信（客运量）、美国运输安全管理局（吞吐量）、欧洲空中航行安全组织（航班量）、AWN ADS-B（航班量）

备注：

1. 国际航空运输协会（航空运输全球展望，2023年6月）

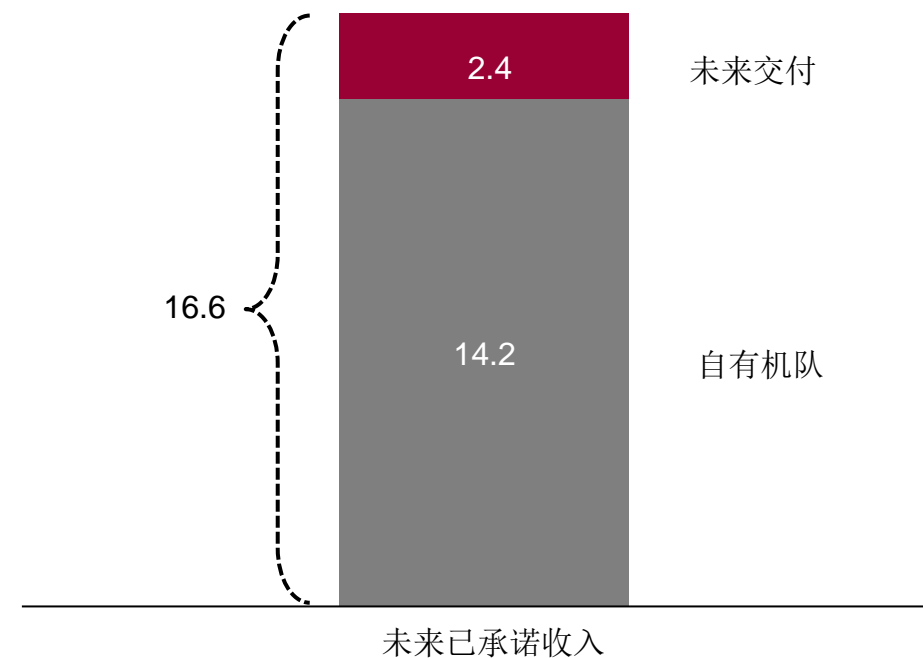
# 飞机价值上升印证了航空业的复苏

飞机市值上升<sup>1</sup>



已承诺的未来租赁收入约170亿美元<sup>2,3</sup>

十亿美元



未来已承诺收入及飞机价值不断上升是价值创造的基础

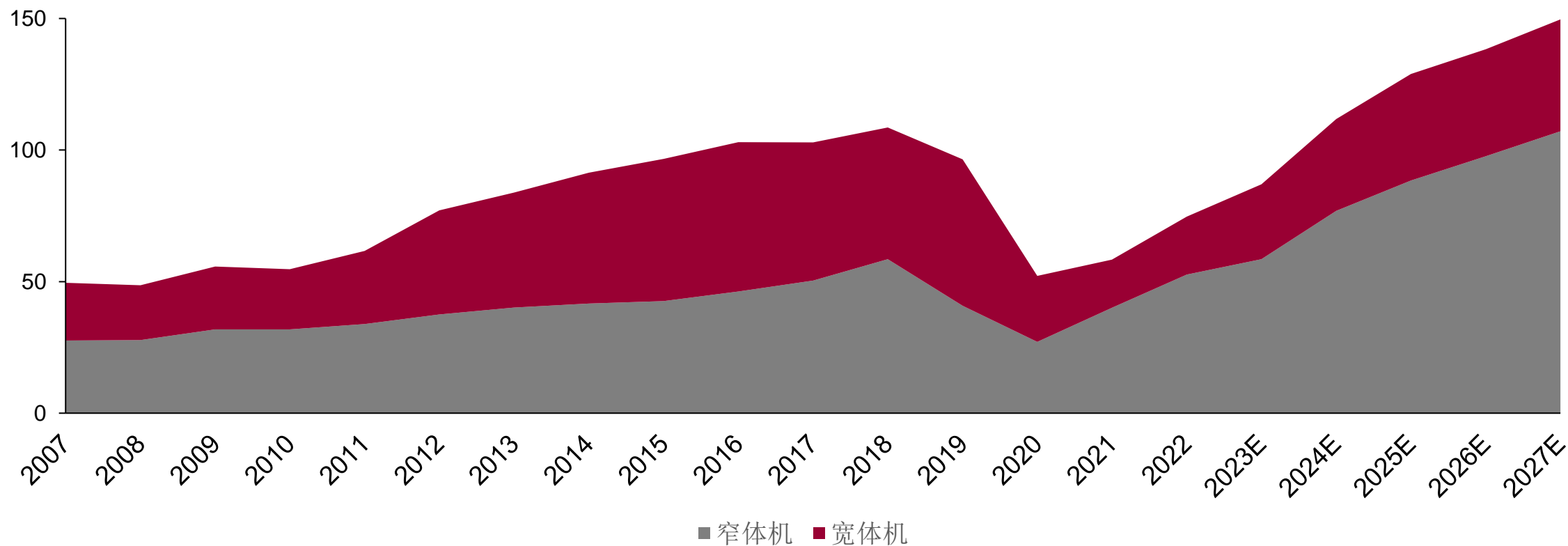
备注:

1. 资料来源: Ascend Commercial Aviation Monitor (2023年5月5日), Cirium Values Analyzer, 仅民航客机
2. 截至2023年6月30日
3. 不包括根据国际财务报告准则第16号(租赁)分类为融资租赁的租赁飞机



# 预计到2025年航空公司的资本投资将超过1250亿美元

十亿美元

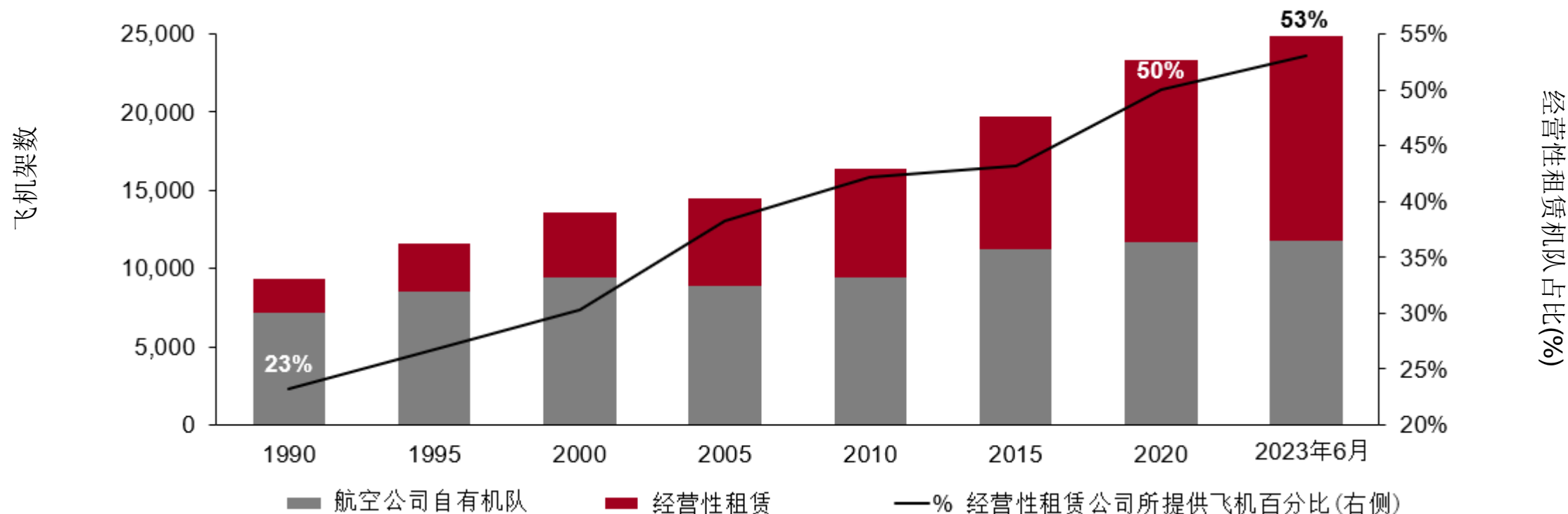


预计交付飞机的价值将在未来四年上升

所有数据截至2023年6月30日  
资料来源：中银航空租赁分析

# 经营性租赁公司的市场份额

经营性租赁机队占比



租赁公司占据当今飞机市场53%的份额

资料来源: Ascend, 截至2023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

# 中银航空租赁发展历程 - 2023年成立30周年



所有数据截至相关期末

备注:

1. 资料来源: 彭博社 (2023年6月30日)



# 中银航空租赁概况

## 前5大

全球经营性飞机租赁公司<sup>1</sup>

## 香港联交所上市

股票代码：2588

## 超过57亿美元

自公司成立以来累计盈利

## 超过57亿美元

可用流动性

## 213架

订单飞机<sup>2</sup>

## 中国银行

持有70%股权

### A-

标普及惠誉授予  
投资级信用评级

## 229亿美元

总资产

## 652架

飞机机队<sup>3</sup>

## 4.7年; 8.0年

平均机龄及剩余租期<sup>4</sup>

专注长期可持续盈利的行业领导者

所有数据截至2023年6月30日

备注：

1. 按自有飞机账面净值计算
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. 包括截至2023年6月30日的自有、代管及订单飞机
4. 经截至2023年6月30日的自有机队账面净值加权

# 我们的管理团队



**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



**Tom Chandler**  
 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)

- 35年银行及租赁业经验
- 1998年7月起担任公司总经理及董事

- 33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

- 32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

- 25年航空公司、法务及银行业经验
- 分管采购、技术、所有运营及相关部门

- 25年银行业经验
- 分管亚太及中东地区创收业务

- 27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2023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1,000架飞机，总价约600亿美元
- 租赁 已执行超过1250项租约，客户覆盖超过60个国家和地区的190多家航空公司
- 融资<sup>1</sup> 筹集债务超过400亿美元

- 出售 出售超过400架自有和代管飞机
- 过渡 完成超过130架飞机过渡
- 收回<sup>2</sup> 共从19个司法辖区收回65架飞机

成果:

- 交付飞机总数 **836**
- 出售飞机占比<sup>3</sup> **50%**
- 过渡飞机占比<sup>4</sup> **11%**
- 收回飞机占比<sup>4</sup> **5%**

所有数据为自成立以来截至2023年6月30日，除非另有说明

备注:

1. 自2007年1月1日以来
2. 包括强制收回和商定的提前返还
3. 占已交付飞机的比例
4. 占已执行租约的比例



30<sup>载</sup> 追求卓越

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