

## 概要及摘要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於僅屬概要，故並無載列可能對閣下重要的所有資料，且受到本文件全文的限制，故閣下應細閱整份文件。閣下決定投資[編纂]前，應細閱整份文件，包括構成本文件不可分割部份的附錄。

任何投資均涉及風險。投資[編纂]的若干特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下決定投資[編纂]前應細閱該節。

### 概覽

我們為一家獨立飛機租賃公司，專注中國飛機租賃市場。根據航升報告，截至2013年12月31日，我們為中國按服役及訂購中飛機總數計算最大的獨立飛機出租人以及中國第九大飛機出租人。截至2013年12月31日，我們於中國飛機租賃行業的市場份額為3.1%。截至2014年5月31日，以2014年內已交付及預定將於2014年內交付的飛機總數計算，我們在中國飛機租賃公司中排名第三。

於我們的業務發展歷史中，我們已建立我們的業務模式，與中國領先的航空公司進行直接飛機購買及租賃交易以及飛機售後租回交易。我們亦已就將租賃及交付予亞洲一家航空公司的五架飛機訂立五份租賃協議。我們的飛機租賃業務專注帶來長期及經常性的租賃收入所得現金流，以匹配我們分期償還飛機收購的長期銀行借貸所需支付的現金流出。除飛機租賃外，我們亦向航空公司客戶提供增值服務，包括舊飛機貿易及推銷以及有關機隊管理的其他諮詢服務，此乃令我們能夠從中國一眾知名飛機租賃公司中脫穎而出。

基於我們獨特的業務模式及日益擴大的航空公司客戶基礎，截至2013年12月31日止三年度，我們的租賃收入按複合年增長率67.1%，由2011年223.1百萬港元增至2012年447.6百萬港元，再增至2013年623.3百萬港元。截至最後實際可行日期，我們的機隊達到32架飛機。

我們利用於中國及海外成立的特別目的公司與航空公司訂立飛機租賃協議。我們的長期飛機租賃協議的租期足以涵蓋我們的長期銀行借貸的還款期。此項安排旨在降低與短期飛機收購融資相關的流動資金風險。於飛機租賃協議屆滿後，我們要求我們的航空公司承租人以至壽命狀況或有關租賃協議列明的其他狀況將出租飛機退還我們。截至2013年12月31日，我們飛機租賃協議的平均年期約為12年。

### 我們的競爭優勢

我們董事相信，以下競爭優勢對我們在中國高增長飛機租賃業中的發展至關重要：

- 我們為中國高增長飛機租賃業中的先驅之一，擁有獨有的業務模式及超卓的經營往績。
- 我們不斷擴充的航空公司客戶基礎、增值服務及強大的機隊陣容推動我們飛機租賃業務的發展。
- 我們受惠於主要商業銀行、飛機製造商及航空公司給予的獨立地位。
- 我們受惠於低機齡及現代化機隊。
- 我們擁有雄厚財力支持我們業務發展。
- 我們管理團隊在租賃全新及舊飛機方面擁有超卓實力。

## 概要及摘要

### 我們的增長策略

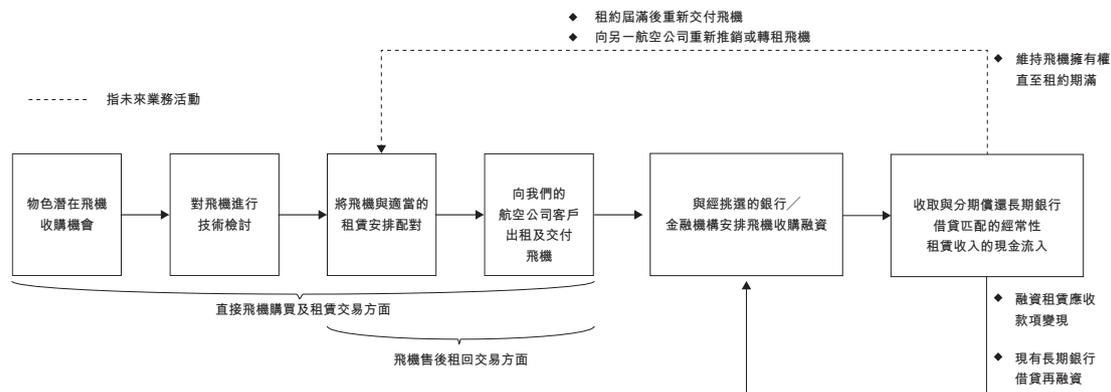
我們董事相信，以下增長策略將推動我們業務迅速增長：

- 我們利用中國高增長飛機租賃市場不斷增長的商機擴大航空公司客戶基礎。
- 擴大我們低機齡及現代飛機機隊及擴大我們增值服務範圍。
- 擴大融資渠道、降低融資成本及發掘其他融資方法以改善我們的投資回報。
- 開發我們的公司噴射機租賃業務。

### 我們的業務模式

我們透過於中國及海外成立的特別目的公司來從事飛機租賃業務。在飛機售後租回交易中，我們的航空公司承租人會挑選適合的飛機，並將有關飛機購買承諾委託我們，再將飛機租回我們的航空公司承租人。在直接飛機購買及租賃交易中，我們根據飛機購買協議向飛機製造商如空客下發飛機購買訂單，並識別合適的航空公司承租人將飛機出租。

自我們業務成立以來，我們專注飛機租賃業務。下圖列出我們業務模式的主要特點：



除組成我們核心業務的飛機租賃交易外，我們於2013年12月完成我們於一架飛機的融資租賃應收款項的投資變現交易。是項交易不僅展現我們業務創新的能力，亦展示我們可於日後持續發展及擴充的業務模式。有關交易的進一步資料，載於本文件第151至155頁「業務－變現融資租賃應收款項」一節。

### 我們的飛機機隊

#### 我們機隊的機齡及型號

我們擁有低機齡及現代化機隊，使我們能夠建立高質素及日益增長的航空公司客戶群。截至最後實際可行日期，我們的機隊規模已達到32架飛機。我們的飛機機隊包括28架窄體飛機及四架闊體飛機。窄體飛機包括空客A320系列飛機及波音737NG飛機，而闊體飛機包括空客A330系列飛機。截至2013年12月31日，我們飛機機隊的平均機齡為3.3年。經計及我們於2014年3月收購的兩架舊飛機後，截至最後實際可行日期，我們飛機機隊的平均機齡為3.8年。

## 概要及摘要

下表載列我們截至最後實際可行日期機隊的機齡：

飛機型號	舊飛機數目 (機齡)	新飛機數目	總計
空客A319 .....	—	1	1
空客A320 .....	7架 (4年、4年、4年、5年、 1年、16年、15年)	10	17
空客A321 .....	—	5	5
空客A330 .....	—	4	4
波音B737 NG .....	—	5	5
總數 .....	<u>7</u>	<u>25</u>	<u>32</u>

### 我們機隊的租賃狀況

截至最後實際可行日期，我們的所有飛機出租及交付予中國八家航空公司客戶，平均租期約為12年，惟於2014年3月訂立的兩份短期飛機租賃協議（租期不足六年）除外。我們董事確認，訂立兩份短期飛機租賃協議的主要原因，在於該兩架飛機乃平均機齡為15年的舊飛機。我們董事進一步確認，該兩項交易預期可為我們提供與我們所訂立的長期租賃交易相若的投資回報。該等交易不會改變我們專注於與航空公司訂立長期飛機租賃協議的業務模式。

下表載列截至最後實際可行日期按我們機隊旗下飛機類別劃分的預計租約屆滿日期：

飛機類別	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	總計
空客A319 .....							1				1
空客A320 .....	2			2	1	1	3	5	2	1	17
空客A321 .....	2	1								2	5
空客A330 .....						2	2				4
波音B737 NG .....							1	4			5
總計 .....	<u>4</u>	<u>1</u>	<u>—</u>	<u>2</u>	<u>1</u>	<u>3</u>	<u>7</u>	<u>9</u>	<u>2</u>	<u>3<sup>(1)</sup></u>	<u>32</u>

附註：

(1) 三架飛機的飛機租賃協議將於2022年屆滿，而第二飛機租賃協議隨即於其後開始，租期不超過六年。

### 我們的飛機購買承諾及來自航空公司的相關租賃承諾

#### 飛機購買承諾

我們現計劃透過直接飛機購買及租賃交易以及飛機售後租回交易，於2014年底前擴大機隊至40架飛機，並於2016年底前增至64架飛機。截至最後實際可行日期，64架飛機當中，32架已出租及交付予我們的航空公司客戶，另外我們已承諾將購買32架飛機。在該等飛機當中，根據飛機售後租回交易承諾的兩架飛機將於2014年交付，而我們根據飛機購買協議承諾將購買及獲交付的30架飛機將於2016年底交付。截至最後實際可行日期，飛機購買協議下的未結算飛機購買承諾金額為7,834.0百萬港元，而兩項飛機售後租回交易的承諾金額為297.4百萬港元。

## 概要及摘要

此外，我們是中國商飛的起始客戶之一，於2011年12月與中國商飛訂立初始及不具約束力的協議，向中國商飛購買20架C919商用飛機，當中10架C919商用飛機將以確認訂單方式購買，而另外10架C919架商用飛機將以選擇訂單方式購買。由於中國商飛所製造飛機的交付期及付款期尚未確定，我們沒有將此項飛機購買當作我們飛機購買承諾的一部份。

### 飛機購買承諾及其融資金額

我們董事確認，預期截至最後實際可行日期根據飛機購買協議的飛機購買承諾7,834.0百萬港元將以(a)PDP融資；(b)長期銀行借貸；及(c)[編纂]所得款項淨額支付，及兩項飛機售後租回交易的承諾金額297.4百萬港元將以長期銀行借款撥付。我們亦可從日後可能變現於融資租賃應收款項的投資而獲取額外財務資源。我們董事計劃，我們將分配以下財務資源，為我們的飛機購買承諾提供所需資金：

說明	金額 (百萬港元)	%
PDP融資.....	1,166.4	[編纂]
長期銀行借貸.....	6,735.9	[編纂]
[編纂]所得款項淨額.....	[編纂]	[編纂]
總計.....	[編纂]	100.0

### 航空公司對我們根據飛機購買協議將購買及獲交付飛機的租賃承諾

截至最後實際可行日期，我們已交付飛機購買協議項下36架飛機中的六架飛機。截至最後實際可行日期，對於我們根據飛機購買協議於2016年底前將購買及獲交付的30架飛機，我們以意向書及租賃協議的形式為預定於2014年及2015年交付的17架飛機獲得租約。我們已於交付期前超過一年為飛機獲得租約，主要是由於我們的推銷有效所致。

截至最後實際可行日期，我們尚未為預定於2015年及2016年交付的13架飛機獲得租賃承諾。我們董事確認，我們的航空公司客戶一般會於建議飛機交付日期前大約12個月訂立意向書。按此基準，我們董事滿意截至最後實際可行日期的租賃承諾百分比。我們將繼續專注中國的航空公司，並已在其他亞洲國家開展飛機租賃業務。我們董事確認，我們從未遇到無法為我們根據飛機購買協議承諾將購買及獲交付的新飛機獲得租約的情況。我們的現有業務網絡及中國飛機需求殷切，將繼續有利於我們就已承諾飛機訂立新租約。

### 近期發展

截至最後實際可行日期，我們已向航空公司客戶交付合共32架飛機。由2014年1月1日至最後實際可行日期期間，我們已交付七架飛機：五架飛機乃根據直接飛機購買及租賃交易購買，而兩架飛機則根據售後租回交易獲得。根據航升報告，中國市場的飛機需求將持

## 概要及摘要

續增長，而於截至2016年12月31日止三年度，中國的出租商用飛機總數將增加262架至1,061架飛機。基於我們成功的業務發展經驗，我們已與中國大部份知名的航空公司建立業務關係，而我們董事認為，該等航空公司對出租飛機的需求將於日後持續上升。

鑒於需求增長強勁，我們已推出優惠的條款，積極為根據飛機購買協議購入的餘下13架飛機進行租賃推銷活動，以抓緊目標市場的商機。

### 聯席保薦人對我們擴展計劃的看法

經檢討我們於往績紀錄期內的表現、我們根據飛機購買協議承諾將購買及獲交付的飛機最新出租情況、我們最新的營運資金狀況，以及中國飛機行業的最新發展，鑒於中國飛機租賃行業的現行供求狀況，聯席保薦人信納我們的機隊擴充計劃屬合理。

### 我們的增值（舊飛機推銷及貿易）服務

除飛機租賃業務外，我們亦向我們航空公司客戶提供增值服務。該等增值服務包括舊飛機貿易及推銷及有關機隊管理的其他諮詢服務。由於該等服務為向航空公司客戶提供服務的一部份，我們不會個別收取該等增值服務費用。

### 我們的航空公司客戶

於2011年、2012年及2013年，我們的客戶包括我們出租飛機的承租人及我們出售飛機的買家。於2011年、2012年及2013年，我們分別向中國三家、四家及六家航空公司出租及交付我們的飛機。截至最後實際可行日期，我們向中國八家航空公司出租及交付我們的飛機。我們出租及交付飛機的現有航空公司客戶包括中國國航、南方航空、深圳航空、成都航空、山東航空、四川航空、東方航空及青島航空。

於八名航空公司客戶當中，我們最大的承租客戶向我們租賃九架飛機，第二大承租客戶向我們租賃六架飛機。我們與航空公司客戶建立的業務關係最長為六年。我們所有航空公司客戶均為獨立第三方。

### 來自我們航空公司客戶的租賃承諾

下表載列截至最後實際可行日期來自我們航空公司客戶的租賃承諾概要：

	已訂立飛機 租賃協議的 飛機總數	已訂立 意向書的 飛機總數	沒有 租賃承諾的 飛機總數	將交付的 飛機總數
2014年	8	0	0	8
2015年	9	2	1	12
2016年	0	0	12	12
總計	<u>17</u>	<u>2</u>	<u>13</u>	<u>32</u>

## 概要及摘要

由於我們與中國主要航空公司的關係良好，我們已於訂立飛機租賃協議前獲得意向書。據航升確認，在訂立飛機租賃協議前訂立意向書並非大部份國際航空公司所採用的行業慣例。截至最後實際可行日期，我們已按訂立飛機租賃協議的方式，為根據直接飛機購買及租賃交易以及飛機售後租回交易將於2014年交付的八架飛機獲得租賃承諾。我們已就將於2015年向中國的航空公司出租及交付的四架飛機訂立四份飛機租賃協議。此外，我們已就將租賃及交付予亞洲一家航空公司的五架飛機訂立五份租賃協議，以及就將於2015年交付的兩架飛機訂立一份意向書。據我們的中國法律顧問表示，就該兩架飛機與四川航空訂立的意向書具有法律約束力。

### 我們融資的供應商

作為一家飛機租賃公司，我們的供應商為向我們提供飛機收購融資（以長期銀行借貸及PDP融資的形式）的商業銀行。我們會就每架購買的飛機安排長期銀行借貸，而PDP融資則用於結算飛機購買協議項下的PDP。我們成本的主要部份為向我們貸款人支付的利息開支。

於2011年、2012年及2013年，我們分別從三家、四家及六家商業銀行獲取飛機收購融資（包括長期銀行借貸及PDP融資），有關銀行全部為獨立第三方。截至2013年12月31日止三年度，我們的利息開支分別為124.3百萬港元、249.9百萬港元及329.9百萬港元。

於2011年、2012年及2013年，我們最大的融資供應商佔我們總飛機收購融資（包括長期銀行借貸及PDP融資）分別47.9%、41.4%及43.0%。於2013年，我們五大的融資供應商佔我們總飛機收購融資（包括長期銀行借貸及PDP融資）98.6%。我們與融資供應商建立的業務關係平均為四年。我們所有融資供應商均為獨立第三方。

下表說明截至最後實際可行日期，我們根據飛機購買協議承諾將購買及獲交付的飛機的融資情況：

	根據飛機 購買協議 將交付的 飛機總數	已獲得 PDP融資的 飛機總數	已獲得 PDP融資 總額	已獲得 長期銀行 借貸的 飛機總數	已獲得 長期銀行 借貸總額
			(百萬港元)		(百萬港元)
2014年	6	6	680.7	5	1,702.4
2015年	12	12	1,287.7	—	—
2016年	12	8 <sup>(1)</sup>	901.6	—	—
總計	<u>30</u>	<u>26</u>	<u>2,870.0</u>	<u>5</u>	<u>1,702.4</u>

附註：

- (1) 有關四架飛機合共494.1百萬港元的PDP尚未獲得PDP融資。我們董事確認，預期將於2014年7月獲得兩架飛機的PDP融資，而其餘兩架飛機將於2014年年底獲得PDP融資。中國光大銀行股份有限公司（香港分行）及國家開發銀行（香港分行）是兩家正在就PDP融資與我們進行磋商的商業銀行。

---

## 概要及摘要

---

我們於2011年、2012年及2013年12月31日的負債比率分別為93.0%、89.9%及92.5%。截至2011年、2012年及2013年12月31日，我們大部份銀行借貸為飛機收購的長期銀行借貸及PDP融資。截至2013年12月31日，我們亦有作一般營運資金用途的銀行融資。我們銀行借貸增加是由於我們業務擴充及我們機隊規模擴大所致。

### 變現融資租賃應收款項

我們於2013年12月完成我們的首宗融資租賃應收款項變現交易。根據是項交易，我們出售融資租賃應收款項，總代價為人民幣540.3百萬元。租賃應收款項乃關於我們出租予一名航空公司客戶的一架A330飛機。租期為12年，而於2013年12月27日尚未償還的租賃應收款項為121.1百萬美元。作為交易的一部份，我們向一名獨立第三方借入人民幣122.0百萬元（相等於155.2百萬港元）以悉數償還收購飛機的長期銀行借貸。此項長期借貸的貸款人為我們融資租賃應收款項的買方。基於是項交易，按我們截至2013年12月31日的資產負債表，我們終止確認融資租賃應收款項淨額615.0百萬港元，相關長期銀行借貸769.1百萬港元已於2014年1月償還。於2013年，我們透過比較所得款項淨額與終止確認的融資租賃應收款項賬面值，再減去交易成本及所產生的中國營業稅後，確認其他收入57.1百萬港元。

有關我們變現融資租賃應收款項的交易的其他資料，載於本文件第151至155頁「業務－變現融資租賃應收款項」一節。

### 我們的銷售及市場推廣

我們的銷售及市場推廣活動專注與航空公司、飛機製造商及商業銀行鞏固業務關係。

我們定期編製並估計未來六至十二個月內我們現有航空公司客戶及準航空公司客戶對飛機的需求作內部用途。該等內部報告由我們用作評估日後業務商機。我們亦參與主要行業促銷活動、貿易博覽會、研討會及展覽會如第14屆亞太航空金融年會及歐洲2013年國際運輸飛機貿易協會，以提升我們在業內認受性之餘，亦可物色潛在客戶及日後商機。

### 我們的財務數據

以下為(a)截至2013年12月31日止三年度的合併全面收益表；及(b)於2011年、2012年及2013年12月31日的合併資產負債表若干主要項目的概要。有關資料乃摘錄自本文件附錄一的資料。閣下應閱覽本文件附錄一所載的合併財務資料（包括該等財務資料的附註）。

## 概要及摘要

### 合併全面收益表概要

	截至12月31日止年度		
	2011年 千港元	2012年 千港元	2013年 千港元
<b>收入</b>			
融資租賃收入	223,075	363,727	477,966
經營租賃收入	—	83,840	145,359
其他收入	149	296	63,610
	<u>223,224</u>	<u>447,863</u>	<u>686,935</u>
<b>開支</b>			
利息開支	(124,291)	(249,903)	(329,906)
折舊	(132)	(31,098)	(54,147)
其他經營開支	(23,985)	(39,393)	(91,405)
	<u>(148,408)</u>	<u>(320,394)</u>	<u>(475,458)</u>
<b>經營溢利</b>	74,816	127,469	211,477
匯兌收益／(虧損)	3,496	847	(1,517)
<b>除所得稅前溢利</b>	78,312	128,316	209,960
所得稅開支	(26,842)	(33,184)	(37,460)
<b>本公司擁有人應佔年內溢利</b>	<u>51,470</u>	<u>95,132</u>	<u>172,500</u>

下表載列我們於截至2013年12月31日止三年度的租賃收入(分類為融資租賃)、利息開支、淨息差及淨利息收益率：

	截至12月31日止年度		
	2011年 千港元	2012年 千港元	2013年 千港元
融資租賃收入	223,075	363,727	477,966
利息開支	(124,291)	(210,575)	(264,132)
融資租賃收入淨額	98,784	153,152	213,834
融資租賃應收款項平均結餘淨額	2,745,416	4,271,248	5,898,476
分類為融資租賃的飛機應佔的借貸平均結餘	2,501,921	4,041,592	5,461,871
淨息差	3.16%	3.31%	3.27%
淨利息收益率	3.60%	3.59%	3.63%

下表載列我們於截至2013年12月31日止三年度的租賃收入(分類為經營租賃)、飛機折舊金額、相關利息開支及毛利率：

	截至12月31日止年度		
	2011年 千港元	2012年 千港元	2013年 千港元
經營租賃收入	—	83,840	145,359
飛機折舊	—	(30,626)	(53,365)
利息開支	—	(39,328)	(62,659)
毛利	不適用	13,886	29,335
毛利率	不適用	16.6%	20.2%

### 合併資產負債表主要項目

	於12月31日		
	2011年 千港元	2012年 千港元	2013年 千港元
總資產	3,339,759	6,889,248	12,832,852
總負債	3,105,095	6,194,539	11,874,754
總資產淨值	234,664	694,709	958,098
總權益	234,664	694,709	958,098

## 概要及摘要

### 我們於往績紀錄期之後的近期業務發展

我們的業務自2013年12月31日起持續增長，而交付和出租的飛機大致上與交付時間表相符。由2014年1月1日至最後實際可行日期期間，我們已交付七架飛機：五架飛機乃根據直接飛機購買及租賃交易購買，而兩架飛機則根據售後租回交易獲得。截至最後實際可行日期，我們根據飛機購買協議承諾將購買及獲交付的30架飛機當中，我們已就17架飛機獲得租賃承諾。

根據我們管理層編製的未經審計合併財務報表，截至2014年4月30日，我們的融資租賃應收款項淨額為8,939.4百萬港元，而我們的現金及現金等價物為652.0百萬港元。

我們收入及溢利淨額的三大來源為融資租賃收入、經營租賃收入及來自變現融資租賃應收款項的其他收入。於2013年，我們確認57.1百萬港元作為首次變現融資租賃應收款項的其他收入。進一步變現融資租賃應收款項交易能否圓滿進行取決於多項非我們所能控制的因素。由於我們擴充機隊及預期將於2014年內交付額外八架飛機，預期我們的利息成本將會上升。此外，由於我們需要增聘人手支援業務增長，加上年內產生上市開支，預期我們的經營開支亦將增加。另外，由於我們於香港的實體產生的若干開支（包括上市開支及專業服務費用）並非可扣稅開支，我們預期2014年的實際稅率將會增加。以上種種因素及所產生及將產生的上市開支可對我們截至2014年12月31日止年度的業績有不利影響。

我們董事亦確認，自2013年12月31日（即我們編製最近期經審計合併財務資料的結算日）起直至最後實際可行日期，我們的業務、財務狀況及中國飛機租賃行業的整體市況並無重大不利變動，而自2013年12月31日以來亦無發生會對本文件附錄一所載會計師報告所列合併財務報表所示的資料構成重大影響的事件。

### 流動負債淨額

於2011年、2012年及2013年12月31日，我們的流動負債超出我們的流動資產分別308.8百萬港元、139.0百萬港元及1,421.4百萬港元。截至2011年12月31日，我們錄得淨流動負債，主要是由於我們因飛機收購動用短期借貸。其後，短期借貸已由長期借貸取代。截至2012年及2013年12月31日，錄得淨流動負債的其中一個主要原因是：根據香港財務報告準則及我們會計政策，為數714.7百萬港元及2,078.0百萬港元的PDP被視為非流動資產，而截至2012年及2013年12月31日為數551.0百萬港元及1,820.1百萬港元的PDP被視為流動負債。倘我們的PDP被分類為流動資產，截至2012年及2013年12月31日我們的流動資產淨值應分別為575.7百萬港元及656.6百萬港元。我們董事認為，基於我們的業務模式及香港財務報告準則及我們會計政策的規定，我們將於日後繼續錄得淨流動負債。截至2013年12月31日，我們就收購飛機有資本承擔10,162.5百萬港元。截至最後實際可行日期，我們根據飛機購買協議有資本承擔7,834.0百萬港元，而根據兩項飛機售後租回交易的承諾金額為297.4百萬港元。

我們董事已審慎考慮我們的流動資金狀況，並基於以下評估，於編製我們的經審計合併財務報表時採納持續經營基準：

- (a) 就根據飛機租賃協議出租的飛機而言，根據我們的業務模式，於飛機的整個租期內，預期從租賃應收款項所得的現金流入可匹配我們分期償還長期銀行借貸所需的現金流出。

## 概要及摘要

- (b) 我們的淨流動負債狀況，主要由於我們使用短期借貸，用作我們飛機收購的融資以及當我們根據飛機購買協議訂購的新飛機建造時用作支付PDP所致。截至2012年及2013年12月31日，已支付的PDP分別為714.7百萬港元及2,078.0百萬港元。根據飛機購買協議，預定將自2013年12月31日起未來12個月支付的PDP金額將為1,540.7百萬港元。截至2013年12月31日，我們經已就23架飛機的PDP與四家商業銀行簽訂PDP融資協議。於2013年12月31日之後，我們已就八架飛機訂立額外三份PDP融資協議，而我們亦正在就四架飛機的PDP融資與另外兩家商業銀行進行磋商。根據已簽訂的PDP融資協議，商業銀行將提供1,245.0百萬港元資金，以支持PDP的部份結算。PDP的餘下結餘金額295.7百萬港元將由我們內部財務資源撥付，而預期我們將於2014年7月取得額外PDP融資。
- (c) 截至2012年及2013年12月31日，PDP融資結餘分別為551.0百萬港元及1,820.1百萬港元。當有關飛機按期交付時（其中包括於2014年內交付的11架飛機），我們將以長期銀行借貸取代PDP融資。截至最後實際可行日期，我們已就出租預期將於2014年內交付的八架飛機，與中國的航空公司訂立租賃協議。
- (d) 我們已與一家銀行訂立合作協議，據此該銀行於2013年至2018年期間向我們提供15億美元（相等於117億港元）的綜合貸款融資。授予每筆特定貸款須待銀行進行的信貸評估和貸款協議的條款及條件落實後方可作實，而貸款協議只會於交付飛機之前不久才確實。
- (e) 根據飛機購買協議，中飛租(BVI)有責任於截至2013年12月31日擁有資產淨值300.0百萬美元以上。中飛租(BVI)截至2013年12月31日的資產淨值為124.4百萬美元（相等於970.7百萬港元）。空客已向我們確認，雖然上述資產淨值不足，但不會行使其延遲至2015年6月30日才交付飛機的權利。因此，我們董事相信，飛機將可按時間表交付，而我們應能夠按計劃就未來12個月將予交付的飛機獲取長期貸款。

經考慮我們經營活動的現金流、現有備用銀行信貸及PDP融資，以及估計[編纂]所得款項淨額，並假設本集團於有需要時將可動用有條件貸款融資15億美元（相等於117億港元）及截至2014年4月30日已確認的PDP融資1,137.3百萬港元，基於(a)我們將交付合共額外12架飛機，而所有該等飛機均以飛機租賃協議或意向書的形式獲得租賃承諾；及(b)來自出租飛機的租賃收入的現金流入將可彌補償還飛機收購的長期銀行借貸的現金流出，我們董事認為我們於本文件日期至2015年6月30日未來12個月內擁有足夠的營運資金應付我們現有需要。我們董事亦認為，我們將能夠以持續經營基準繼續營運，並已按持續經營基準編製財務報表。

### 衍生金融工具

由於我們部份長期銀行借貸按浮動利率計息，我們已訂立利率掉期合約，純粹為了管理我們長期銀行借貸的利率波動風險。截至最後實際可行日期，我們就九架飛機訂有八份利率掉期合約。有關我們於往績紀錄期內進行對沖交易的其他資料，載於本文件第149至151頁「業務－我們的融資策略－對沖交易」一節。

---

## 概要及摘要

---

### 我們的控股股東及首次公開發售前投資者

#### 我們的控股股東

富泰資產及光大航空金融將成為我們的控股股東。富泰資產由Capella擁有大部份股權，而Capella則分別由潘先生及NG女士最終擁有90%及10%股權。光大航空金融乃光大控股的全資附屬公司。因此，Capella、潘先生、NG女士及光大控股亦為我們的控股股東。有關我們控股股東的其他資料，載於本文件第282至294頁「控股股東及主要股東」一節。

#### 首次公開發售前投資者

我們有三名首次公開發售前投資者，計有易穎、榮凱及Vandi Investments。繼易穎及榮凱完成投資後但於完成重組前，易穎擁有CALH當時已發行股份數目的8.05%權益，而榮凱擁有CALH當時已發行股份數目的2.10%權益。

根據富泰資產發行的可換股票據，Vandi Investments將要求富泰資產於上市日期前最後兩個營業日內轉讓18,139,535股股份。

有關以上投資的其他資料載於本文件第104至107頁「歷史、發展及重組 – 首次公開發售前投資者進行投資」一節。

#### 股息及股息政策

於2011年、2012年及2013年，我們宣派及結付股息分別為55.4百萬港元、19.2百萬港元及53.0百萬港元。於2014年5月19日，本公司建議向其當時唯一股東CALH宣派截至2013年12月31日止年度的末期股息69.0百萬港元。該股息將於上市日期前支付。派付末期股息69.0百萬港元將對我們有以下即時的財務影響：(a)我們截至2014年12月31日止年度的負債比率將稍為增加0.3%（假設所有其他變數維持不變）；(b)流動負債淨額將增加69.0百萬港元，相當於我們截至2014年4月30日流動負債淨額1,854.8百萬港元的3.7%；及(c)對我們的飛機購買承諾並無影響。經考慮該等因素後，我們董事認為，派付末期股息69.0百萬港元將不會嚴重影響我們的財務狀況。

於上市後，基於上文所載的因素，我們預期將分派不少於有關年度本公司股權持有人應佔溢利30%的年度股息。我們董事會可於考慮我們溢利、現金流、業務機會、資本承擔及資本開支需要、一般財務狀況及董事會認為合適的其他因素後，按其絕對酌情權釐定日後股息的金額。

#### 主要風險因素

我們的業務及投資於【編纂】涉及風險。該等風險載於本文件「風險因素」一節。作出有關我們的【編纂】的任何投資決定前，閣下應仔細閱覽上述整個章節。以下載列對我們相關的重大風險概要。

截至最後實際可行日期，我們的飛機機隊包括32架飛機，出租及交付予八家中國航空公司。

我們的業務模式取決於我們按有利的條款向中國及其他國家的航空公司持續出租飛機。倘我們未能有效實行我們的業務模式或在競爭對手中別樹一格，我們的經營業績及財務狀況或會受到重大不利影響。飛機租賃公司之間的競爭激烈（尤以中國為甚），主要在於向航空

## 概要及摘要

公司提供的租賃條款。因此，我們須要繼續維持條款令我們接受的可持續融資來源，以維持我們的競爭力及盈利能力和繼續推動業務增長。

我們的主要資產是我們的飛機機隊，其價值很大程度視乎經濟、政治及其他非我們所能控制的因素而定。航空交通的供求不單影響我們的飛機價值，亦影響飛機租金率。燃料價格、戰爭及其他外來事件（包括恐怖襲擊、重大航空意外或爆發傳染性疾病）等種種因素，均會對全球及中國的航空業造成打擊，而若該等事件令航空交通受阻或減少對航空交通的需求，亦會間接使我們受到影響。

截至最後實際可行日期，我們根據飛機購買協議承諾購買30架飛機，並將於2016年底前交付。截至最後實際可行日期，飛機購買協議下未結算的飛機購買承諾金額為7,834.0百萬港元。在上述30架飛機當中，17架飛機已按意向書或飛機租賃協議的形式獲得租賃承諾，而餘下13架飛機尚未獲得任何租賃承諾。基於已取得的租賃承諾，我們董事對於為17架飛機獲取飛機收購融資並無懸念。至於尚未取得租賃承諾而將於2015年及2016年交付的餘下13架飛機，我們董事相信，由於中國航空業不斷發展以及我們與中國主要航空公司的現有及既定的業務關係，該等飛機應可出租。倘我們完全未能出租該等飛機，我們將會啟動應急計劃。我們在本文件內亦載列標題為「我們未必可就我們根據飛機購買協議將購買及獲交付的飛機獲取租賃承諾」所述的風險因素。

作為我們業務模式一部份，我們就所購入的每架飛機安排長期銀行借貸。該等銀行借貸未必一定可獲取，而須視乎信貸市場狀況及其他非我們所能控制的因素而定。截至2013年12月31日，我們的銀行借貸結餘為11,436.4百萬港元，而我們的負債比率為92.5%。高水平的銀行借貸及高負債比率或會使我們面對重大風險，而進一步資料載於標題為「我們高水平的銀行借貸、高負債比率及淨流動負債狀況使我們面對流動資金風險」所述的風險因素。

我們於2011年、2012年及2013年12月31日，流動負債超出流動資產的數額分別為308.8百萬港元、139.0百萬港元及1,421.4百萬港元。雖然我們董事相信，由於我們大部份債項由長期銀行借貸組成，因此我們將能夠繼續以持續經營基準營運，但我們龐大金額的銀行借貸或會阻礙我們達致業務增長或履行我們現有或新業務計劃的債務責任。

我們的業務模式亦取決於我們以飛機租賃協議項下的租賃收入所得現金流入，來匹配償還長期銀行借貸所產生現金流出的能力。倘我們未能匹配現金流，我們或會面對持續現金流出及重大流動資金風險。我們已在本文件內載列標題為「我們依賴經常性現金流入以應付我們償還長期銀行借貸的現金流出及滿足其他需要」所述的風險因素。

我們就出租飛機面對的其他主要風險是我們航空公司客戶的違約風險。在中國航空公司當中很少出現暫停營業的情況，亦未曾導致債權人展開持久及重大的索償。我們董事認為我們客戶的違約風險並不迫切。我們已就各種情況，在本文件內披露相關風險因素，分別為「我們的飛機租賃業務依賴少數航空公司客戶」、「我們的成功取決於我們航空公司客戶的業務前景及財政實力」及「倘任何航空公司客戶嚴重違反與我們所訂立的飛機租賃協議下的付款責任，我們未必能夠適時收回或轉租飛機，而收回飛機時可能會產生有關成本」。

我們面對的另一風險是利率風險。當租賃收入的利率與相關銀行借貸的利率不匹配時，便會產生利率風險。在31架飛機（不包括變現安排下的飛機）當中，我們有14架飛機具有固

## 概要及摘要

定的租賃收入金額，而相關借貸須按浮動利率償還利息。我們已在本文件內載列標題為「利率上升會使我們的借貸成本增加，而有損我們的業務及財務狀況」所述的風險因素。

### [編纂]統計數字

	按[編纂] [編纂]港元計算	按[編纂] [編纂]港元計算
我們的股份市值 <sup>(1)</sup> . . . . .	[編纂]港元	[編纂]港元
未經審計綜合備考經調整每股有形資產淨值 <sup>(2)</sup> . . . . .	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) 市值乃根據緊隨[編纂]及資本化發行完成後預期將發行[編纂]股股份計算，並無計及可能因超額配股權獲行使而可能發行的任何股份或根據首次公開發售前購股權計劃授出的購股權及根據首次公開發售後購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能發行的任何股份或本公司根據一般授權及購回授權可能授出及發行或購回的任何股份。
- (2) 本公司權益持有人應佔未經審計備考經調整每股綜合有形資產淨值，乃根據緊隨[編纂]及資本化發行完成後已發行合共[編纂]股股份計算，並無計及可能因行使超額配股權、根據首次公開發售前購股權計劃授出的購股權及根據首次公開發售後購股權計劃可能授出的任何購股權而發行的任何股份或本公司根據一般授權及購回授權可能授出及發行或購回的任何股份。

### 未來計劃及[編纂]所得款項淨額擬定用途

我們的未來計劃將專注我們在中國及亞洲其他國家的飛機租賃業務。因此，我們將使用大部份的[編纂]所得款項淨額用作飛機收購。假設[編纂]為每股[編纂]港元（即本文件所列[編纂]指示範圍的中間價），經扣除我們就[編纂]已付及應付的包銷費用及估計總開支後，我們董事估計我們將從[編纂]獲得約[編纂]百萬港元的所得款項淨額（出售銷售股份所得款項淨額除外）。我們擬將該等所得款項淨額作以下用途：

- [編纂]百萬港元（佔[編纂]所得款項總淨額的[編纂]%）用作飛機收購；及
- [編纂]百萬港元（佔[編纂]所得款項總淨額的[編纂]%）用作我們的營運資金。

### 上市開支

就[編纂]產生的估計上市開支總額（不包括包銷佣金）為38.6百萬港元。於2012年，我們就上市產生開支1.9百萬港元，當中0.7百萬港元確認為預付款項，而1.2百萬港元自我們損益中扣除。於2013年，我們就上市產生開支13.0百萬港元，當中9.8百萬港元自我們損益中扣除，而3.2百萬港元已資本化。我們估計，我們將就2014年產生上市開支23.7百萬港元，當中20.5百萬港元將自我們截至2014年12月31日止年度的損益中扣除，而3.2百萬港元將資本化。該等上市開支主要包括就參與[編纂]的各方就此提供的服務支付的專業費用。