

風險因素

閣下於作出投資決定前，應先仔細考慮下文所述風險因素及本文件所載的所有其他資料。閣下應特別留意本公司是在開曼群島註冊成立，而我們幾乎全部業務均在中國進行營運，所受規管的法律及監管環境在很多重大方面與其他國家現行的法律及監管環境有所分別。以下任何風險均會對我們業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。在此情況下，本公司股份的成交價或會下跌，而閣下可能會損失部份或全部投資金額。

有關我們業務及營運所在行業的風險

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。

我們依賴從業務營運產生的現金、長期銀行借貸及PDP融資，提供飛機收購及業務營運所需資金。我們預期於將來會繼續執行上述政策。我們高水平的銀行借貸及負債比率會對我們的流動資金構成重大不利影響，舉例而言，高水平的銀行借貸及高負債比率會：

- 使我們須要撥付營運所得現金流量中的較多部份，用作償還借貸的本金及利息，導致可供我們用作營運資金、支付資本開支及用作其他一般企業用途的營運所得現金流量減少；
- 使我們更容易受到不利經濟或行業狀況的影響；
- 使我們就我們業務或經營所在行業的變化作出規劃或應變的靈活性受到限制；
- 有可能限制我們採取策略性商機的能力；
- 限制我們額外舉債的能力；及
- 使我們所面對的利率波動風險增加。

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%。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。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的會計政策，截至2012年及2013年12月31日我們作出為數714.7百萬港元及2,078.0百萬港元的PDP被視為我們的非流動資產，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主要被視為我們的流動負債。其後，短期借貸已由長期借貸取代。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。有關淨流動負債狀況將令我們蒙受流動資金風險，可限制我們作出必要資本開支或發掘業務商機的能力，而

風險因素

我們的業務、經營業績及財務狀況可受到嚴重不利影響。此外，我們不能向閣下保證，我們日後可繼續取得所需銀行融資，或我們可安排為到期的銀行借貸進行再融資、償還我們的銀行借貸及籌集所需資金，以作為我們業務增長及資本承擔所需融資。

另外，我們不能向閣下保證，我們將可符合我們於日常業務過程中訂立的銀行借貸協議或其他重大合約項下的所有規定或契諾，或一旦我們未能符合有關規定或契諾時將可獲得任何豁免。如我們違反任何承諾或契諾，會導致調升我們的利率、要求提早償還貸款及利息、終止或延遲有關安排或對我們採取法律行動。任何上述事件均會對我們業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響。此外，我們的流動資金視乎我們營運所產生現金金額及我們能否獲取更多財務資源而定，這些因素亦會受到我們未來經營表現、現行經濟狀況及其他非我們所能控制的因素的影響。

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。

我們償還長期銀行借貸及撥付計劃飛機收購的能力，某程度上取決於租賃收入及我們經營現金流的水平。我們不能向閣下確保，我們的業務將獲得經常性的現金流入，以應付我們償還長期銀行借貸的現金流出。我們亦不能向閣下確保向我們租用飛機的航空公司將會迅速地向我們支付租賃款項。

倘我們的現金流及財務資源不足以償還我們的長期銀行借貸或支持業務增長，則我們或須要重整我們增長策略的執行時間表及未來對飛機的投資。我們亦可能須要安排新銀行借貸，而是否能獲得借貸，須視乎當時資本及信貸市場狀況及我們的財務狀況而定。我們所獲取的任何新銀行借貸的利率或會較高，且可能會要求我們遵守繁瑣的承諾及契諾，因而使我們的業務受到進一步限制，對我們的經營業績及財務狀況構成不利影響。

任何嚴任違反我們現有銀行借貸及資產購買安排的承諾及契諾，或會對我們的業務及財務狀況產生負面影響。

我們銀行借貸及資產購買的協議載有多項承諾及契諾，主要包括：

- 身為相關銀行借貸交易借方的有關特別目的公司的股權架構不會有重大變動；
- 未經有關銀行的事先批准，不可就相關出租飛機向第三方尋求額外融資；及
- 完全遵守銀行借貸及資產購買協議所載的若干財務基準，包括負債比率、我們資產淨值的金額、非流動借貸總額，以及股本除以融資租賃應收款項的淨額。

風險因素

我們於2013年12月31日及在本文件中確定債項金額而言的最後實際可行日期已違反飛機購買協議所載有關資產淨值的財務契諾。我們董事確認，空客已於2013年9月25日及2014年2月19日給予豁免，暫緩行使其因違反述財務契諾而延遲交付所訂購飛機的權利（「豁免」），而該等豁免將一直有效，直至2015年6月30日、上市日期或上市申請被撤回日期（以較早者為準）為止（「暫緩期」）。按豁免所述，於暫緩期屆滿後，空客將有權因財務契諾的違反而行使其所具有的任何權利。按空客與我們所協定，有關財務契諾承諾的責任將於上市後終止，因此於上市後空客並無就財務承諾而終止飛機購買協議的相關理據。

我們董事進一步確認，我們並無因上述契諾的違反而收到空客根據飛機購買協議提出的延遲要求。

有關財務承諾及契諾的其他資料載於本文件「財務資料－融資及資產購買安排的重大契諾」一節。

除上述違反外，截至2013年12月31日止三年度及截至最後實際可行日期，我們並無收到任何通知指我們違反任何契約或承諾，導致對我們業務屬重要的任何合約或協議遭提前終止或修改。儘管如此，倘若我們未有遵守任何有關承諾及契約，或會構成有關協議的違反，而使貸款人有權提前銀行借貸的期限，或使飛機製造商延遲已訂購飛機的交付。倘發生任何上述情況，或會對我們的業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響。

我們需要透過銀行借貸的龐大金額融資以支持我們的飛機購買承諾。

根據飛機售後租回交易或直接飛機購買及租賃交易取得的每架飛機均須要我們安排新造長期銀行借貸。我們亦須要為我們根據飛機購買協議購買的飛機安排PDP融資。根據飛機購買協議，我們已承諾購買36架當代A320系列飛機。截至最後實際可行日期，未結算的飛機購買承諾金額為8,131.4百萬港元，預期將由(a)PDP融資；(b)長期銀行借貸；及(c)[**編纂**]所得款項淨額撥付。截至2011年、2012年及2013年12月31日，我們有關飛機收購的銀行借貸分別為2,622.8百萬港元、5,536.1百萬港元及9,195.7百萬港元。截至2012年及2013年12月31日，我們PDP融資的結餘分別為551.0百萬港元及1,820.1百萬港元。根據飛機購買協議購買的第一架飛機已於2013年11月交付，而截至最後實際可行日期，我們已交付飛機購買協議項下的六架飛機。為了履行飛機購買承諾及維持足夠水平的不受限制現金，我們須要確保足夠水平的融資可供我們及時動用，且我們所同意將購買的飛機不會有太多未有出租的閒置時間。我們獲取有關融資來源的能力取決於多項非我們所能控制的因素，其中包括：

- 一般市場狀況；
- 市場對我們資產質素的觀感；

風險因素

- 市場對相關行業風險的觀感；及
- 利率波動情況。

我們尋求融資所在的資本及信貸市場氣氛欠佳，或會導致商業銀行及其他金融機構不願意提供飛機收購融資，或有關融資成本在商業上對於我們屬不可接受。如出現任何該等情況，我們或會面對流動性缺口而可能需要使用其他方法，例如於不合適的時間出售我們的飛機資產，以支持我們的資金需要。

倘若我們未能按商業上屬可接受的條款從銀行或其他融資渠道獲取足夠融資，則我們的業務、經營業績及財務狀況或會受到重大不利影響。

我們依賴少數銀行向我們提供飛機收購融資。

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），該等銀行均為獨立第三方，而我們產生的利息開支分別為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分別佔我們飛機收購融資總額（包括長期銀行借貸及PDP融資）的47.9%、41.4%及43.0%。

倘日後未能獲取所需飛機收購融資，或籌集所需資金以作為我們飛機收購承諾的融資，或會導致我們業務、經營業績及財務狀況受到不利影響。

我們不能保證我們將可按商業上可接受的條款獲取相關飛機收購融資，這視乎整體市況及利率波動而定，而該等因素並非我們所能控制。資本及信貸市場的氣氛欠佳，或會導致商業銀行不太願意就飛機收購提供長期融資，或有關融資成本在商業角度上不為我們接受。

我們龐大金額的銀行借貸結餘總額或會對我們的現金流產生負面影響，而阻礙我們達致業務增長或以新融資履行還款責任。

於2013年12月31日，我們的銀行借貸結餘總額為11,436.4百萬港元，佔我們於當日的資產總值89.1%。於2011年、2012年及2013年，我們產生的利息支出分別為124.3百萬港元、249.9百萬港元及329.9百萬港元。由於飛機租賃業務的性質，加上我們悉數動用飛機收購融資的備用銀行融資的融資策略，我們預期我們在不久將來的負債比率仍將維持於高位。倘市況不利，我們的航空公司客戶或會放緩機隊擴充計劃或甚至未能履行租金付款責任。在該情況下，我們未必能夠獲得足夠現金流入以應付我們長期銀行借貸的分期還款。此外，我們的高負債比率是因為我們大部份的現金流乃用作償還利息及本金，而不可供撥付我們業務營運、資本開支或作營運資金用途。債務金額亦可能會削弱我們日後獲取新融資（尤其從商業銀行）的能力，亦會對我們因應飛機租賃行業出現轉變的計劃或對策的靈活性構成限制。

風險因素

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。

於2011年、2012年及2013年，我們大部份債務（包括長期銀行借貸及PDP融資）均按浮動利率計息，而利率乃參考三個月或六個月美元LIBOR而定。於2011年、2012年及2013年，按浮動利率計息的長期銀行借貸分別佔我們銀行借貸結餘的52.1%、62.4%及62.7%。我們預期日後我們大部份銀行借貸將繼續按浮動利率計息。因此，如美元LIBOR上升，我們產生的利息開支將會跟隨三個月或六個月的美金LIBOR的趨勢，這或會使我們的利息開支相應增加並可能有損我們的盈利能力。

LIBOR的水平不時變動。於2014年1月31日前，LIBOR由英國銀行家協會管理。在過去十年美元LIBOR大幅波動，反映當時全球信貸市場狀況。於2000年5月，平均六個月LIBOR上升至7.064%，而2013年6月的平均六個月美元LIBOR為0.414%。於2011年，六個月美元LIBOR水平大致上升，由0.455%升至0.780%。於2012年，平均六個月LIBOR則由0.797%下跌至0.515%。於2013年，平均六個月美元LIBOR由0.488%下跌至0.346%。

於2014年1月31日，由洲際交易所基準協會(Intercontinental Exchange Benchmark Association)接手負責管理LIBOR。這是當參與銀行受到一連串指控，指為了衍生工具的不當利潤而操控LIBOR後，在英國政府建議下所作的安排。預期取替LIBOR管理人後的影響仍不確定。

截至最後實際可行日期，我們訂有八項利率掉期交易，以限制我們的利率風險，有關進一步資料載於本文件「業務－我們的融資策略－對沖交易」一節。然而，我們須要就該等對沖活動產生額外成本，但未必足以保障我們免受因利率波動而對我們業務、經營業績或財務狀況構成的不利影響。

然而，我們不能向閣下保證我們的業務將會按往績紀錄期的相同步伐增長。我們的業務能否持續發展將取決於多項因素，例如我們把握中國市場商機的能力、利率的波動水平、能否以商業上可接受的條款獲取飛機收購融資、我們航空公司客戶的信譽，以及中國航空業的整體發展。任何該等因素的最新不利發展或會對我們的業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響。

我們的業務模式視乎飛機的持續出租情況而定。

我們的業務模式視乎飛機是否可持續出租以獲取經常性租賃收入的現金流入，以用作償還因飛機收購產生的長期銀行借貸。然而，我們租賃飛機的能力，受到多項非我們所能控制的因素影響，其中包括中國經濟變化、中國的航空交通需求水平、中國國內的飛機及飛機租賃服務的供求，以及我們擁有或計劃購買的飛機市值。倘若我們未能於合適時間及按有

風險因素

利條款租賃我們的飛機，則會產生各種不利後果，例如我們飛機不可預計的長時間閒置、從飛機租賃協議產生的現金流不足以及可能違反我們融資安排及飛機購買協議的契諾及承諾，而可能會嚴重打擊我們的業務、經營業績及財務狀況。我們的業務、經營業績及財務狀況亦可能會因中國及全球航空業的整體市場狀況而受到重大不利影響。該等因素概要載於本文件「財務資料－影響我們經營業績及財務狀況的重大因素」一節。

我們的經營歷史未必反映我們的未來表現。

中國飛機租賃行業的歷史較短，而我們僅於2006年開展業務，首宗飛機售後租回交易於2007年9月完成。我們於2010年9月完成我們首宗直接飛機購買及租賃交易，有關飛機購自歐洲二手飛機市場。於2011年、2012年及2013年，我們的租賃收入分別為223.1百萬港元、447.6百萬港元及623.3百萬港元。截至2013年12月31日止三年度，我們租賃收入的複合年增長率為67.1%。我們於往績紀錄期的租賃收入大幅增加，主要是由於我們機隊規模擴大所致。我們的經營溢利亦從2011年的74.8百萬港元及2012年的127.5百萬港元，進一步增加至2013年的211.5百萬港元。

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。

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。對於我們根據飛機購買協議承諾於2016年底前將購買及獲交付的30架飛機，我們已按意向書及租賃協議形式，就17架預定於2014年及2015年交付的飛機獲得租賃承諾，佔我們根據飛機購買協議承諾購買的飛機總數超過一半。截至最後實際可行日期，我們尚未就預定於2015年及2016年交付的13架飛機獲取租賃承諾。

倘我們未能就我們根據飛機購買協議將購買及獲交付的13架飛機適時獲取租賃承諾，我們或須實行應急計劃，包括要求延遲該等飛機的交付，即使我們需要繼續就該等飛機支付PDP。空客未必會同意有關延遲交付，而我們或須接納飛機的交付並按較不利的條款出租飛機，或我們需要向其他飛機買家轉讓有關飛機交付權。在任何該等情況下，我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到不利影響。我們亦可能因未能接受飛機的交付而面臨空客的索償，而我們於飛機租賃行業的名聲亦可能受損。

風險因素

此外，倘維持支付PDP而未有與航空公司訂立確實的租賃承諾，由於並無現金流入以支付付款，或會導致我們的融資需要備受重大壓力。由於我們乃使用PDP融資以支持PDP付款，如果有關飛機的租賃安排尚待落實，我們未必能夠按有利條款獲取有關融資或甚至不能獲取融資。在此情況下，為了支付PDP，我們或須尋求其他融資來源，而進一步加大我們的流動資金需求及所承擔的財務風險。

我們的盈利能力取決於我們能否以合理價格購買獲市場接受的飛機。

我們業務的盈利能力取決於我們能否以合理價格購買獲市場接受的飛機。以高價買入飛機對於我們未必有利可圖，因為我們未必可以透過租賃收入產生足夠現金流以清償飛機收購融資。此外，按照我們的業務模式，挑選合適的飛機亦對我們十分重要。於作出購買承諾時，我們尚未獲得航空公司相關的租賃承諾。此項安排令我們面對我們未必可以我們接受的商業條款在交付飛機起計一段計劃時間內出租飛機的風險。

此外，我們的飛機購置策略令我們涉及各種風險，而可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響，其中包括以下風險：

- 因動用大部份可供使用的現金或借貸額度作為購買飛機的融資，而削弱我們的流動資金；
- 當我們為購買飛機進行額外融資時，會使我們的利息開支及財務槓桿大幅上升；及
- 我們或會因所購買的飛機而產生或承擔不可預計的負債、虧損或成本。

倘出現任何上述情況，我們的經營業績及財務狀況或會受到重大不利影響。

我們的飛機租賃業務依賴少數航空公司客戶。

於2011年、2012年及2013年，我們的飛機租賃業務分別有三名、四名及六名航空公司客戶。截至最後實際可行日期，我們向三大航空公司客戶分別出租九架、六架及五架飛機，佔我們機隊飛機總數約三分之二。航空業屬週期性行業、對經濟表現敏感，並且競爭激烈。我們的航空公司客戶受到燃料價格、政治或經濟不穩定性、恐怖活動、國家政策改變、競爭壓力、勞工行動、保險成本、經濟衰退、健康問題及其他對全球或地區性市場構成不利影響的政府或經濟事件所影響。所有該等因素會間接打擊飛機租賃行業。我們的航空公司客戶應付和適應他們經營所在的競爭激烈環境的能力，會影響我們的業務及財務狀況。如其中任何一名現有航空公司客戶錄得虧損，或因財政困難、破產或其他原因而無法按時支付租賃款項，會對我們的現金流及盈利能力構成重大不利影響。這情況亦會導致我們有可能違反我們任何銀行借貸協議中所載的承諾及契約，而對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

風險因素

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。

向我們租用飛機的客戶能否履行有關租賃的付款責任，將主要取決於彼等本身的財務狀況，而這些條件會受到非我們所能控制及預計的因素所影響，其中包括：

- 航空客運的水平；
- 航空公司之間飛機票價的競爭；
- 我們航空公司客戶經營所在的國家及地區的經濟狀況及貨幣波動情況；
- 經營成本及燃料價格上漲；
- 其他地緣政治事件，包括戰爭、恐怖活動以及爆發流行病及天災；及
- 對空運業務構成影響的政府監管及相關費用。

此外，以上各項因素造成的影響與其他因素相互關連。舉例而言，燃料價格主要根據國際市場狀況、地緣政治及環境事件、監管變動（包括有關溫室氣體排放的監管）及貨幣匯率而大幅波動。其他事件亦會對燃料價格構成重大影響，其中包括天災、石油輸出國組織成員國石油輸出量作出的決定以及全球對燃料的需求增加。

由於航空業的競爭激烈，航空公司未必能夠將所有經營成本的升幅轉嫁予客戶。因此，上述因素或會影響彼等的業務營運，而航空公司繼而會要求重新磋商下調租金收費或爭取其他寬減，例如對維修儲備金作出的供款額等。上述任何寬減均會削減我們的收入及現金流以及我們機隊的價值。因此，如果我們在航空公司客戶違約時收回飛機，我們未必能夠迅速轉租飛機或以更有利的條款轉租飛機。

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。

我們的主要收入來源，是與中國國內航空公司訂立的飛機租賃協議所產生的租賃收入。於2011年、2012年及2013年及截至最後實際可行日期，我們並不知悉我們任何航空公司客戶嚴重違反相關飛機租賃協議的付款責任。然而，我們不能向閣下確保，我們的航空公司客戶會繼續根據相關飛機租賃協議的條款履行付款責任。一旦違約，我們的業務、經營業績及財務狀況或會受到不利影響。

風險因素

我們在航空公司客戶違約情況下的權利，視乎適用的國際慣例及適用法律而定。當違約的航空公司破產時，在部份司法權區內將可啟動保護性接管、無力償債或類似的法律程序或其他限制。若干司法權區會給予破產受託人或類似官員權利，可承擔或拒絕有關租賃或將租賃轉讓予第三方，或授權航空公司或其他第三方保留飛機，而不按時支付租賃款項或履行相關租賃下的所有或部份責任。因此，我們或會受阻延或被阻止強制執行我們在有關租賃下的權利及轉租受影響飛機的權利。

倘任何航空公司客戶嚴重違約，我們或須動用額外成本以安排收回或轉租相關飛機，特別在我們的航空公司客戶破產或與其債權人進行訴訟的情況下更須動用額外成本。此外，倘違約的航空公司客戶未有妥善維修飛機，以及當有需要維修飛機以達致適當狀況進行轉租時，我們或須動用額外款項維修相關飛機。對於我們已收回但未能迅速向其他航空公司客戶轉租的任何飛機，我們亦可能會產生倉儲成本。我們亦可能須要付清飛機的留置權費用、稅項及其他政府收費，以收回免除任何負擔的飛機及可有效地重新推銷飛機，而在部份情況下，有關負擔包括航空公司就營運其他飛機可能產生的留置權。

即使我們收回飛機，我們或須動用額外成本以取回註冊飛機所需的飛機記錄，以及根據適用法律法規確保飛機的適航性。如出現任何該等情況，我們的業務、經營業績及財務狀況或會受到重大不利影響。

倘我們的航空公司客戶遇到財政困難，而我們決定重整我們的飛機租賃協議時，很可能會導致按較為不利的條款轉租飛機。

倘航空公司客戶未有支付全數或其中部份租賃款項，或通知我們日後未能支付全數或其中部份租賃款項，則我們或會選擇或須要重整租賃，而導致按較為不利的條款轉租飛機，或在尚未收取所有或任何過往逾期款項的情況下終止租賃。我們未必能夠就部份或所有要求進行的重整協定可接受的條款。倘若我們收回飛機但未能迅速按有利的租金率轉租飛機或甚至未能轉租飛機，則我們的業績、經營業績及財務狀況或會受到不利影響。

我們於完成**2013年12月30日**訂立的變現融資租賃應收款項交易及其後類似性質的交易後面臨多項風險。

我們於**2013年12月30日**訂立首宗變現融資租賃應收款項交易，有關進一步詳情載於本文件「業務－變現融資租賃應收款項」一節。儘管我們已完成變現融資租賃應收款項，我們將繼續承受有關飛機的剩餘價值風險。倘我們根據租賃應收款項轉讓作出的聲明、保證或承諾遭違反，我們亦將須承擔責任。

風險因素

就此宗交易而言，中飛寶曆已獲中誠信托委任為基金服務代理，以向航空公司承租人收取已收租賃付款，有關進一步詳情載於本文件「業務－變現融資租賃應收款項－中誠信托與我們之間的安排」一節。有關委任由2013年12月30日至2025年9月4日止。根據委任條款，我們須於2024年2月27日至2025年5月27日期間，按預定匯率將代中誠信托收取的每筆日後租賃付款由美元換算為人民幣。因此，我們將於該期間內承受匯率風險。倘我們未能按時於收到我們航空公司承租人客戶的付款後向中誠信托轉賬付款，我們亦將承擔責任，如未能轉賬付款，中誠信托可能終止委任，而我們將承擔中誠信托或信託計劃所承受的任何虧損。

作為變現交易一部份，我們獲中誠信托為數人民幣122.0百萬元（相當於155.2百萬港元）的長期借貸。倘我們未能定期償還長期借貸，將構成失責事件，可導致須即時償還整筆未償還金額。

以上種種將使我們承受與我們業務營運相關風險以外的各種風險。我們亦需投放額外資源及實施加強內部控制措施以監察是否持續遵從於以上交易的承諾。倘我們於日後訂立類似的額外交易，我們將繼續承受以上程度及重要性日益嚴重的風險。未能管理有關風險可嚴重有損我們的財務及經營狀況。

就融資租賃應收款項所作的減值虧損撥備未必足夠，而我們或須就已減值的應收款項增加撥備。

由於我們不預期我們的航空公司客戶會違反付款責任，我們於往績紀錄期內並無就我們的融資租賃應收款項作任何減值虧損撥備。過往並無作出減值虧損撥備，並不表示日後亦不會作出有關撥備，尤其航空業的波動性及其所受影響的因素一般非我們所能控制或預計。減值虧損撥備的金額乃根據香港財務報告準則、我們的會計政策及會計判斷以及參考多項因素所作的估計而釐定，該等因素包括我們航空公司客戶的信譽、經濟狀況及趨勢、撇賬經驗、拖欠情況及相關抵押品及擔保的價值。由於根據香港財務報告準則及我們會計政策作撥備，須要作出重大判斷及估計，故未必足夠彌補我們業務營運中的信貸損失。倘我們作出撥備後，如果中國經濟或我們營運所在的其他經濟體系出現不利變化，或其他事件對特定客戶或市場構成負面影響，則有關撥備未必足夠。在該等情況下，我們或須就我們的融資租賃應收款項作出額外撥備，而對我們的經營業績及財務狀況構成重大不利影響。

倘我們的航空公司客戶未有適當維修我們的飛機，飛機市值或會下跌。

根據航空公司客戶與我們所訂立的飛機租賃協議，我們的航空公司客戶於租期內負責飛機維修及營運所涉及的一切費用、開支、保險及所有負債。然而，倘飛機未有根據有關飛機租賃協議進行適當維修以保持其全壽命狀況或有關租賃協議列明的其他狀況，則我們或須動用額外費用以回復飛機至其適當狀況。維修狀況或記錄不甚理想的飛機會影響其市值，而使其較不易按有利條款轉租或轉售。

風險因素

我們的航空公司客戶如於租期內未有進行所需維修，會導致飛機市值下跌、未能按有利租金率轉租或甚至未能轉租，或導致飛機可能停飛。我們的航空公司客戶如未有根據飛機租賃協議履行按時進行所需維修的責任，則會對飛機價值以及我們的業務、經營業績及財務狀況構成不利影響。

我們飛機的市值及飛機租賃的市場租金率會不時波動。

飛機的市值及飛機租賃的市場租金率會因多項非我們所能控制的因素而大幅波動，其中包括但不限於利率及燃料價格上升以及航空交通需求下降。我們訂立長期飛機租賃使我們重新推銷時受到飛機的剩餘價值變現的風險。倘我們需向任何第三方轉讓我們根據飛機購買協議承諾將購買及獲交付的飛機的飛機交付權，來執行我們的應急計劃，我們亦可能面臨飛機市值風險。除有關或影響航空業的一般因素外，眾多其他因素亦可能會影響我們所購買飛機的市值及市場租金率，其中包括但不限於：

- 飛機的維修、營運歷史及文件記錄；
- 飛機的機齡；
- 使用該類飛機的航空公司數目，以及在規格及配置上的兼容性；
- 飛機營運所受監管的監管機構；
- 在可以購買、出售或轉租飛機前必須符合的監管及法例規定；
- 同類飛機的市值；及
- 備用組件的成本及可用性。

倘某型號飛機太過集中，或會使我們面對該型號飛機的市場需求有任何變動或出現任何問題所涉及的風險。

截至最後實際可行日期，我們所擁有和出租的32架飛機中，23架是空客A320系列飛機。倘我們繼續維持偏高比例的某類別或型號飛機，而一旦市場對該類別或型號飛機的需求下降，或其製造商由於新技術或其他設計或技術問題而再行設計或取替該類別或型號飛機，則我們的業務及經營業績會受到不利影響。此外，倘我們的機隊當中有某類別或型號飛機出現嚴重技術問題或其他問題，而導致航空當局作出禁飛決定，則該型號飛機的市值及租值或會大幅下跌。我們或須就該飛機的市值作出減值撥備。我們現有航空公司客戶亦可能會要求提早終止現行飛機租賃協議。我們未必能按有利條款轉租或重新推銷飛機，或甚至未能轉租或重新推銷。若出現任何上述情況，我們的經營業績及財務狀況或會受到重大不利影響。

風險因素

我們全部承租客戶均為中國的航空公司。

由於我們所有航空公司客戶均在中國經營業務，因此我們涉及中國地方經濟及政治狀況的有關風險。經濟及政治狀況包括新增規例或（在極端情況下）徵用我們的飛機。航空業對於一般經濟狀況極之敏感。經濟情況倒退或出現其他轉差跡象，尤其同時間燃料價格高企的情況下，會對我們航空公司客戶履行我們租賃下的財務及其他責任的能力造成打擊。

由於航空公司客戶於租期內未有投購足夠保險，或保險商不願意承保若干風險，而導致我們的飛機未必於任何時間均獲足夠保險的保障。

我們不會直接控制我們所擁有的任何飛機的營運。然而，由於我們擁有該等飛機的擁有權及所有權，我們或會因該等飛機的營運所產生的損失而被控告或嚴格負上責任。我們要求我們的航空公司客戶投購特定水平的保險，並就使用及營運飛機所引致的責任及在飛機因意外受損毀或失蹤時向我們作出彌償及使我們因有關保險而獲得保障。部份航空公司客戶於租期內或許未有投購足夠的保險，而即使違反有關租賃條款，仍會要求我們採取一些矯正行動，例如終止租賃或撤除有關飛機的保險，而任何上述行動均會對我們的財務狀況及經營業績構成不利影響。

此外，我們的航空公司客戶或會面對若干風險或責任而使保險商不願承保，或即使承保，保險也會非常昂貴。因此，我們航空公司客戶的保險或其他承保範圍未必足以覆蓋因承租人營運我們的飛機而引致我們可能或將會受到的一切索償。如承保範圍不足或航空公司客戶在履行彌償保證或保險責任時違約，會使我們一旦被控告時所應收取的款項減少，並須向申索人作出付款，因而會對我們的經營業績及財務狀況構成重大不利影響。

我們未必可有效地在飛機租賃行業中進行競爭。

飛機租賃行業競爭日漸激烈。我們部份競爭對手營運規模遠超過我們、具有較長的營運歷史，且擁有較多資源或資金成本較低。租賃交易的競爭主要在於租金率、交付時間、租賃條款、專業管理知識、飛機狀況、規格及配置，以及滿足航空公司需要所必需的飛機種類的可用性。此外，部份進行競爭的飛機租賃公司的整體資金成本或會較低，而可能會向潛在航空公司客戶提供我們未必能夠提供的其他增值服務。

除面對租賃交易的競爭外，我們在購置飛機方面亦可能面對航空公司、飛機經紀、其他飛機租賃公司及其他對航空業有興趣的投資者的競爭。競爭加劇或會影響飛機價格及交付時間，而且鑒於飛機製造業是由兩至三家國際飛機製造商所壟斷，受影響的情況尤其嚴重。若出現任何上述情況，我們的盈利能力或會受損，且我們的飛機交付時間或須延遲而影響到我們的業務聲譽及經營業績。

風險因素

發生外來事件，例如恐怖襲擊、重大航空意外或爆發傳染性疾病，會導致對航空旅行的需求下降，而會導致我們的航空公司客戶無法履行租賃付款責任。

恐怖襲擊（例如2001年9月11日的恐怖襲擊）及其餘波對航空業有負面影響。最近一架由馬來西亞飛往北京的商用客機失蹤，亦可引起對航空安全的廣泛關注。航空業受到的主要影響包括經營成本上升、對未來恐怖襲擊的憂慮增加、航空交通減少、機場關閉及航班取消及延誤。恐怖襲擊或對恐怖襲擊的恐懼或發生其他世界事件或重大航空意外會導致航空交通減少，亦會使航空公司的經營成本上升，因而對我們的業務及財務狀況構成不利影響。

於2003年爆發沙士及其他傳染性疾病，對當時旅客對航空旅行的需求造成打擊。此外，自2003年起曾爆發幾次禽流感，最初在中國傳播，最後蔓延至亞洲部份地區、歐洲及中東。最近，在中國亦爆發H7N9病毒。如爆發更多的沙士、禽流感、豬流感、H7N9病毒或其他流行性疾病，或出現對嚴重急性呼吸綜合症的恐慌或有關事件，會引發不可預計的反應，包括政府實施旅遊限制，而打擊旅客對航空旅行的需求。該等後果會嚴重影響我們的航空公司客戶履行租賃付款責任的能力，使我們的經營業績及財務狀況受到不利影響。

我們未必能執行我們的增長策略及擴展計劃，而我們的增長前景可能有限。

我們的增長策略乃建基於我們因應目前市場狀況及行業的可能發展而制定的現行計劃，在不同的發展階段受到固定風險及不明朗因素的影響。我們對增長策略的制定，乃基於對未來事件的假設，包括但不限於中國現行政治、法律、財政、外貿或經濟狀況並無重大轉變、技術並無重大變動，以及我們與航空公司客戶及融資來源之間的業務關係並無重大變化。該等假設未必正確，而一旦出現偏差或會影響我們的增長策略的商業可行性。在此情況下，我們或須因應轉變的市場狀況而調整我們的策略。

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，其中30架飛機將根據飛機購買協議購買，而兩架飛機將根據飛機售後租回交易購買。然而，除了將於2016年底前交付的飛機購買協議外，截至本文件日期，我們尚未就飛機收購訂立任何其他協議或承諾。我們不能向閣下確保，我們於未來將可確定任何合適的購買飛機目標及成功出租飛機。此外，如未能有效地管理我們的業務增長，或會引致我們的成本上升、競爭力削弱及盈利能力下降。這會對我們的經營業績及財務狀況構成不利影響。

風險因素

我們有意進軍公司噴射機市場，但由於我們缺乏經驗及所需知識，此策略未必可成功實行。

作為我們業務擴展計劃的一部份，我們除經營現有商業飛機租賃業務外，亦有意把握公司噴射機市場浮現的商機。我們董事相信，由於中國經濟增長及大型私人企業及富庶家庭和個人的數目上升，中國公司噴射機的需求將急速增長。為此，我們已著手籌備此業務，有關進一步詳情載於本文件「業務－我們的增長策略－開發我們的公司噴射機租賃業務」一節。

追求以上業務擴展計劃涉及固有業務風險，例如對中國的公司噴射機需求水平作出錯誤估計。我們對公司噴射機業務的經驗尚淺或全無經驗。我們對現有商業飛機租賃業務的專業知識及經驗未必可直接或恰當地應用於涉及公司噴射機租賃的潛在業務。此外，公司噴射機市場的現有市場參與者或會較我們有更大競爭優勢，而使我們的公司噴射機業務對目標客戶的吸引力較低，因而為我們帶來較少收入。

我們不能向閣下保證任何上述計劃將會成功執行。如要成功執行上述計劃，將會涉及額外成本及不明朗因素，而我們亦須要從日常業務中調配管理資源。倘任何該等計劃因任何理由而無法執行或未能達到預期效果，則我們的業務或財務狀況或會受到不利影響。

飛機製造商的數目有限，如任何製造商未能對我們履行交付責任，會對我們的業務及經營業績構成不利影響。

商用飛機的供應由少數國際領先的製造商所壟斷，其中包括空客及波音，而這些公司主要以美國及歐洲為基地。因此，我們依賴該等製造商來維持財務穩定、製造能滿足航空公司需求的飛機及相關組件，以及履行任何對我們應負的合約責任。

倘飛機製造商未能對市場環境轉變作出適當應變，或未有履行任何對我們應負的合約責任，例如飛機購買協議所載的交付時間表延遲，則我們或會遇到以下情況：

- 錯失或延遲交付飛機，或可能無法履行我們對當時承租人所負的合約責任，導致潛在虧損或延遲收入、增長速度下降及與客戶的關係緊張；
- 無法以一個能讓我們向航空公司客戶出租有關飛機而賺取利潤的條款購買飛機及相關組件，導致增長速度下降或我們的機隊收縮；或
- 出現飛機供應過剩的市場環境，有可能對我們機隊預計增添飛機的需求構成下跌壓力，而使市場租金率及售價下跌。

風險因素

倘我們已作出未來租賃承諾的飛機交付延誤，我們的航空公司客戶或會選擇終止與我們訂立的租賃安排。任何終止租賃或會使我們日後與該等航空公司客戶的關係變得緊張，而使我們的經營業績及財務狀況受到不利影響。

新飛機型號或令對我們飛機的需求下降。

隨著飛機製造商持續推出技術創新及耗油量更低的新型號飛機，我們機隊中部份飛機對潛在航空公司客戶來說或較遜色。有關技術創新或會加速我們飛機機隊變舊。此外，中國新飛機製造商如中國商飛日後或會製造與空客及波音目前提供的相競爭的飛機。

頒佈更嚴格的噪音或排放限制或會令我們部份飛機在二手飛機市場上變得較遜色及低價值。以上任何風險可能有損我們按有利條款或任何條款出租或轉售飛機的能力，因而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。推出新型號飛機亦可嚴重損害我們機隊的市值。

我們未必能保留我們的管理團隊成員及其他主要人員或吸引具資歷及有經驗的人員加盟。

我們的管理團隊成員在飛機租賃行業內富有經驗。他們的聲譽及與航空公司、飛機製造商、買家、商業銀行及金融機構的業務關係對我們十分重要。因此，我們的未來表現及成功很大程度上繫於我們能否保留及激勵管理團隊成員，其中包括執行董事潘先生及劉晚亭女士，以及我們的技術及資產管理部總經理段曉革先生。有關我們董事及高級管理團隊的詳細資料載於本文件「董事、高級管理層及員工」一節。

飛機租賃行業錯綜複雜。我們曾經遇到亦預計會繼續遇到業內其他競爭對手對合資格僱員的激烈競爭。我們不能向閣下確保我們將可保留我們高級管理團隊的成員，或招攬更多合資格人員以供我們未來發展。如我們流失任何高級管理團隊成員而沒有即時及合適替補，或會限制我們的競爭力和影響我們業務策略的成功執行。此外，若我們任何高級管理團隊成員加入我們的競爭對手或自組公司進行競爭，我們或會流失客戶、供應商及其他主要職員。因此，我們的經營業績及財務狀況或會受到重大不利影響。

風險因素

我們未能取得、續領或保留若干所需的牌照及批准或未能遵守適用法律法規，或會對我們的業務及經營業績造成不利影響。

中飛租（天津）及其在中國的附屬公司（為特別目的公司）在中國法律下受到多項法規的規限。舉例而言，中國特別目的公司的營業執照所載的業務範圍須列入租賃業務，方可在中國經營租賃業務。此外，我們在中國的特別目的公司須申領稅務登記證書、外匯證書及組織編碼證書。另外，中飛租（天津）亦須獲取由商務部發出的批文。倘因任何理由我們未能獲取或更新任何該等許可證或證書，則我們的經營業績或會受到不利影響。

此外，我們的航空公司客戶受註冊及營運所在司法權區的法例所訂的廣泛規例限制。因此，我們的飛機租賃協議若干範疇將需要牌照、同意或批准，包括政府或監管機構對我們租約的若干付款及對飛機進出口或取消註冊的同意。適用法例或行政常規的其後變動可能令有關規定及政府同意一旦發出後可被撤銷的風險上升。以上任何事件可有損我們轉租或出售飛機的能力，因而對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

中飛租（天津）的附屬公司未有遵從根據適用中國法律法規的註冊資本規定。

根據天津東疆保稅港區管理委員會（「管理委員會」）於2010年9月27日頒佈的《天津東疆保稅港區促進航運金融產業發展鼓勵辦法》（津東疆發[2010]26號）（「辦法」）第7條細則，於天津東疆保稅港區成立的任何特別目的公司的註冊資本不應少於有關項目總投資的10%。我們的中國法律顧問表示，中飛租（天津）的全資附屬公司未有遵守根據辦法的相關規定，該公司為我們為擔任我們飛機註冊擁有人及與我們航空公司客戶的租賃交易的出租人而成立的特別目的公司。於2013年7月16日，管理委員會向中飛租（天津）發出確認書，指根據辦法的有關註冊資本規定將不適用於中飛租（天津）成立或將成立的特別目的公司，而過往違規不會導致任何罰款及處罰。我們中國法律顧問確認，管理委員會乃發出確認書的主管機構。

然而，倘辦法出現任何變動或管理委員會擬執行有關規定，我們將需額外資金以撥付我們在中國的業務營運。在該情況下，我們須增加我們的資金需要，或有損我們的業務計劃。

另外，我們無法向閣下保證我們將毋須遵守任何其他規定更嚴謹的監管措施，如對中國成立的特別目的公司的資金規定施加其他限制。倘我們未能符合該等額外監管規定，有關監管機構可對我們採取懲治行動，或會嚴重不利我們的經營業績及財務狀況。

風險因素

我們訂立的若干物業租賃協議尚未登記。

我們的中國法律顧問表示，根據有關中國法例，已簽立的租賃協議必須向相關土地及房地產管理局登記及呈檔。

我們就中國租賃物業訂立的91項租賃協議中，截至最後實際可行日期，有54項租賃協議尚未向相關政府當局登記。

我們的中國法律顧問表示，我們因未有根據相關中國法律法規登記租賃協議，或會被罰不超過人民幣218,000元的罰款。然而，我們的中國法律顧問表示，未有辦理登記，不會影響就租賃物業所訂立的租賃協議的有效性。

倘有關當局勒令要求我們進行整改而我們未有於指定時間內完成，我們可能被罰款，在該情況下，我們的經營業績及財務狀況可能受到不利影響。

我們未必能偵測並避免我們員工或第三方作出的欺詐或其他行為失當事宜。

員工（如未經授權業務交易及違反內部政策及程序）或第三方（如違反法例）作出的欺詐或其他行為失當事宜或難以偵測及避免，或令我們招致財務損失、被政府機構實施制裁及嚴重損害我們聲譽。我們設有風險管理系統、信息技術系統及內部控制程序以監控我們的業務及整體合規。然而，我們未必能及時或能夠識別任何違規事宜。另外，未必一定能偵測並避免欺詐或其他行為失當事宜，而我們採取的預防及偵測有關活動的措施未必有效。因此，可能涉及之前已發生但未能偵測得到的欺詐或其他行為失當事宜的風險，日後或會發生。這可對我們的業務聲譽、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

有關於中國從事業務的風險

中國政府的政治及經濟政策改變或會對中國整體經濟增長有重大不利影響，而使我們服務的需求減少，並不利我們的競爭地位。

我們大部份有關中國航空市場的業務營運於中國進行。因此，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景大大受中國經濟、政治及法制發展所影響。中國經濟在多方面有別於大部份發達國家的經濟，包括政府參與程度、發展水平、增長率、外匯管制、融資渠道及資源分配等。

即使中國經濟於過去數十年來大幅增長，增長在地域及經濟體系中各行業並不均衡。中國政府已實施多項措施鼓勵經濟發展及指導資源分配。部份該等措施有利整體中國經濟，但亦可能對我們造成負面影響。舉例來說，我們的財務狀況及經營業績可能因政府對資本投資的管制或適用於我們的稅法變更而受重大不利影響。

風險因素

中國經濟一直由計劃型經濟轉向較為市場主導的經濟。然而，中國政府仍對中國的經濟增長行使重大控制，如控制資源分配、控制外幣計值責任付款、制定貨幣政策及向某些行業或公司提供優惠。另外，由於中國經濟與全球經濟日益接軌，中國在多個方面受全球主要經濟體系不景及衰退所影響。中國經濟狀況、中國政府政策或中國法律法規出現任何不利變動，可對中國整體經濟增長及市場對我們服務的需求及我們的競爭地位造成不利影響。

中國經濟任何放緩可能影響航空業，因而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們收入重大部份來自飛機租賃業務。我們主要依賴國內需求達致我們收入的增長。有關需求主要受中國整體經濟增長及航空業的政策支持所影響。中國航空業因全球經濟不景或中國政府頒佈影響航空業的宏調措施而惡化，或會對我們的經營業績及財務狀況造成重大不利影響。此外，我們承租人的財務狀況任何惡化或面臨財困或有損我們的業務（如我們現有租賃應收款項質素及我們訂立新租約的能力下降），因而對我們的經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

另外，自2008年爆發全球金融服務及信貸市場危機令全球經濟增長放緩，同時影響了中國經濟。儘管全球及中國經濟顯示復蘇跡象，我們不能向閣下保證有關復蘇得以持續。此外，倘全球金融服務及信貸市場危機持續，無法肯定其對全球經濟（特別是中國經濟）的影響。基於全球經濟週期，我們不能向閣下保證中國經濟將持續或穩定增長。中國經濟任何放緩或衰退或會影響我們爭取新租約及合約的能力，或會增加我們現有租約及合約的違約率，以及我們獲取足夠融資的能力，因而對我們的經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

中國對境外控股公司向中國實體提供貸款及直接投資的規例，或會延誤或阻止我們將[編纂]所得款項用於向我們中國附屬公司提供貸款或作出額外注資，可能有損我們的流動資金及我們撥付我們業務所需及進行擴充的能力。

在使用[編纂]或任何未來發售所得款項時，作為我們中國附屬公司的境外控股公司，我們可能向中國附屬公司提供貸款或我們可能向中國附屬公司作出額外注資。向我們中國附屬公司提供任何貸款受中國法律及審批規管。舉例來說，我們向中國全資附屬公司提供以撥付業務所需的貸款不得超出法定限額，並必須向國匯局或其地方分局登記。向我們中國附屬公司作出的任何注資必須經商務部或其地方分局批准。

風險因素

此外，於2008年8月29日，國匯局頒佈《國家外匯管理局綜合司關於完善外商投資企業外匯資本金支付結匯管理有關業務操作問題的通知》(匯綜發[2008]142號)(「**第142號通知**」)。通知規定，外資公司轉換自外幣並以人民幣結算的資金，僅可使用於該公司經外國投資主管機關或其他主管機關批准並已向工商行政管理局登記的業務範圍，而不得用於中國境內的股權投資。此外，國匯局已加強對外資公司以人民幣結算並轉換自外幣的資金流動及用途的監管。未經國匯局批准，不得更改上述人民幣資金的用途，以及倘以人民幣計值的貸款所得款項尚未使用，在任何情況下亦不得以上述人民幣資金償還貸款。違反**第142號通知**或會大大限制我們向中國附屬公司匯入【編纂】所得款項淨額，或將是次發售的所得款項淨額轉換為人民幣以投資或收購其他中國公司的能力，因此或會對我們擴充業務的能力造成不利影響。

中國法律制度的不確定性或有損我們業務。

中國法律制度以成文法為依歸。先前的法院決定雖可引用作為參考，但發揮的案例作用有限。自1970年代末起，中國政府開始發展全面的法律法規制度，普遍規管經濟事宜。自此，法例的整體影響大大增強對中國各形式外商投資的保障。我們主要透過我們於中國成立的附屬公司經營業務。該等附屬公司一般受適用於中國外商的法律法規所規管。然而，中國法律制度持續迅速演變，不少法律法規及規則的詮釋未必統一，該等法律法規及規則的執行涉及不確定性，或會限制我們可獲得的法律保障。

此外，若干中國政府機構頒佈的若干監管規定未必貫徹採用。舉例來說，我們可能須訴諸行政及司法程序以執行我們依照法律或合約享有的法律保障。然而，由於中國行政機構及法院在詮釋及執行法律及合約條款時有極大的酌情權，故可能更難以評估行政及司法程序的結果及我們在更成熟法律制度下享有的法律保障水平。該等不確定性可能有礙我們執行與業務夥伴及航空公司客戶訂立的合約的能力。

另外，該等不確定性(包括我們無法履行合約)連同不利我們的中國法律發展或詮釋，可嚴重損害我們的業務及營運。此外，中國的知識產權及機密保障可能不及其他發達國家有效。我們無法預測中國法律制度未來發展的影響，包括頒佈新法例、修改現行法例或詮釋或執行，或國家法例對地方法規的凌駕。該等不確定性可能限制我們及其他外國投資者(包括閣下)所享有的法律保障。另外，中國的任何訴訟可能被拖延，使我們耗用龐大成本並投入資源及管理層精力。

風險因素

就中國企業所得稅而言，在中國擁有業務的公司或有機會被分類為「居民企業」，而有關分類或會對我們及我們的非中國股東造成不利的稅務後果。

中國企業所得稅法規定，於中國境外設立且「實際管理機構」位於中國的企業乃被視為中國「稅務居民企業」，一般須就其全球收入按統一稅率25.0%繳納中國企業所得稅。儘管根據中國企業所得稅法實施細則，「實際管理機構」定義為對企業的生產與業務營運、人員及人力資源、財務及其他資產實施重大全面管理控制的機構，惟目前尚未清晰在何種情況下會認定企業的「實際管理機構」位於中國。國家稅務總局於2009年4月22日頒佈的稅務通知（「第82號通知」）規定，倘下列機構或人員位於或居於中國，則由中國公司或中國公司集團控制的若干外國企業將歸類為「居民企業」：負責日常生產、經營及管理的高級管理人員及部門；財務及人事決策機構；主要財產、賬冊、公司印章及董事會會議與股東大會會議紀錄；及半數或半數以上擁有投票權的高級管理層或董事。

倘中國稅務機關認為第82號通知的有關準則被提及並適用於我們，則我們或會被視為中國居民企業。倘本公司或我們的任何海外附屬公司就中國稅務而言被視為中國稅務居民企業，則會引致多項不利的中國稅務後果。首先，本公司或我們的海外附屬公司須就其全球收入按25.0%的統一稅率繳納企業所得稅以及履行報稅責任。其次，我們無法向閣下保證一般根據適用規則被視為「免稅收入」的該等股息將獲豁免繳納10.0%的預扣稅，此乃由於負責徵收預扣稅的中國稅務機構並無發佈就中國稅務而言被視為居民企業的實體向國外匯款的手續的相關指引。最後，倘該等股息及收益被中國稅務機構視為乃源自中國，我們向屬非居民企業的投資者派付的股息及出售我們股份所得收益或須繳納中國預扣稅。

有關股息分派的中國稅法或會嚴重不利我們的經營業績，而根據中國稅法我們向外國投資者派付的股息及出售我們股份所得收益或須繳納預扣稅。

2008年1月1日前外國投資者自外資企業收取的股息獲豁免預扣所得稅。因此，我們自中國附屬公司收取的股息獲豁免預扣稅。根據中國企業所得稅法，源自中國、由外資企業向其非中國母公司支付的股息應按稅率20.0%繳納預扣所得稅。然而，根據中國企業所得稅法實施細則，在此情況下應按減免稅率10%繳納預扣所得稅。此外，由於香港與中國內地於2006年8月21日訂立《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》（「香港稅收協定」），故於香港註冊成立的公司須按稅率5.0%就來自其中國附屬公司（倘持有該指定附屬公司25.0%或以上權益）的股息繳納預扣所得稅，或按稅率10.0%就來自其中國附屬公司（倘持有該指定附屬公司25%以下權益）的股息繳納預扣所得稅。此

風險因素

外，國家稅務總局於2009年10月27日頒佈稅務通知（「第601號通知」），規定稅收協定待遇不會給予「導管公司」或並無實質經營活動的空殼公司，在判定是否授予稅收協定待遇時，按照「實質重於形式」的原則進行受益所有人身份分析。在此初期階段，第601號通知是否適用於我們中國附屬公司通過香港附屬公司支付予我們的股息並不明確。然而，根據第601號通知，香港附屬公司可能被視為任何有關股息的「受益所有人」，而根據香港稅收協定，有關股息可能因而須按稅率10.0%而非優惠稅率5.0%繳納預扣所得稅。

此外，由於中國企業所得稅法與其實施細則有不明朗因素，故倘應付予屬非居民企業的投資者（不包括個人自然人）的股息源自中國，則有關股息亦可能須按10.0%稅率繳納預扣稅。同樣，有關投資者轉讓我們股份所得收益如視為在中國境內賺取的收入，亦須按稅率10.0%繳納預扣稅。倘我們被視為中國「居民企業」，不肯定我們就股份派付的股息會否被視為在中國境內賺取的收入而須繳納中國所得稅。倘我們須根據中國企業所得稅法就應付外國股東的股息預扣中國所得稅，或閣下須就轉讓股份繳付中國所得稅，則閣下於我們股份的投資價值可能會嚴重受損。進一步資料載於「就中國企業所得稅而言，在中國擁有業務的公司或有機會被分類為「居民企業」，而有關分類或會對我們及我們的非中國股東造成不利的稅務後果」所述的風險因素。

有關[編纂]的風險

我們股份過往並無公開市場，未必發展成活躍買賣市場。

於[編纂]前，我們股份並無公開市場。我們股份向公眾人士提供的首次[編纂]乃由本公司（以其本身行事及代表售股股東）與聯席全球協調人（以其本身行事及代表其他包銷商）磋商後釐定，[編纂]可能與[編纂]完成後股份的市價相差甚遠。我們已向聯交所申請批准股份上市及買賣。然而，於聯交所上市並不保證股份會形成交投活躍及流通的市場，即使股份形成交投活躍及流通的市場，亦不代表該情況會於[編纂]完成後持續或股份市價將不會於[編纂]後下跌。閣下未必能按吸引價格或任何價格轉售股份。

我們股份的價格及成交量或會波動。

股份成交價及成交量會因（包括但不限於）以下多項因素而大幅波動：

- 我們的經營業績變動（包括因外匯匯率波動產生的變動）；
- 我們承租人嚴重忽略或重大違反法律；

風險因素

- 證券分析員所作財務估算變動；
- 我們或我們競爭對手刊發的公佈；
- 中國的監管發展對我們、我們顧客或競爭對手的影響；
- 投資者對我們及亞洲（包括香港及中國）投資環境的看法；
- 我們業務領域或一般財務領域的發展狀況，包括對金融市場的直接政府行動的影響；
- 我們或我們競爭對手的價格變動；
- 投資者認為與我們可比擬的公司的經營及證券價格表現；
- 我們或我們競爭對手進行的收購；
- 我們股份的市場規模及流通性；
- 我們行政人員及高級管理層成員加盟或離職；
- 我們股份禁售期或其他轉讓限制被解除或屆滿；
- 出售或預期出售額外股份；
- 牽涉訴訟；及
- 全球金融及信貸市場及全球經濟及普遍市況變動，如利率或外匯匯率及股票及商品估值及波動。

此外，在中國擁有重大業務及資產且股份在聯交所上市的其他公司的股價過去曾經歷大幅波動，我們股份股價升跌未必直接與我們業績表現有關。

基於以上市場波動，我們股份股價可能大幅下降，閣下可能喪失重大投資價值。

投資我們股份的人士將面臨即時攤薄，如我們日後再發行股份或會被進一步攤薄。

由於緊接【編纂】前【編纂】高於我們股份每股有形資產淨值，於【編纂】中投資我們股份的投資者將面臨即時攤薄，假設【編纂】為【編纂】港元（即本文件所列指示【編纂】範圍的上限），則【編纂】。倘我們日後再發行股份，於【編纂】中投資我們股份的人士的擁有權百分比可能被進一步攤薄。我們可能需於日後籌集額外資金撥付與我們現有業務或新收購有關的擴充及新發展項目。倘透過發行本公司新股票或股票掛鈎證券而非按比例向現有股東發行股份來籌

風險因素

集額外資金，則該等股東於本公司的擁有權百分比可能下降，或該等新證券所賦予的權利及特權或會優先於我們【編纂】所賦予者。

日後發行或銷售可能對我們股份的現行市價造成不利影響。

日後我們或我們控股股東或其他股東於公眾市場上發行或銷售我們股份，或預計將進行該等發行或銷售，可能導致我們股份的市價下降。於各相關的禁售期屆滿後，我們股份的市價或會因日後出售大量我們股份或與我們股份有關的證券（包括行使根據我們授出的購股權而發行的新股份）或預計將進行該等銷售或發行而下降。這亦可對我們日後在適當時候及按適當價格集資的能力造成重大不利影響。此外，倘我們日後再發行股份或購股權，閣下可能被進一步攤薄。

過往宣派的股息未必反映我們日後的股息政策。

於2011年、2012年及2013年，我們分別宣派及結付股息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。

上市後，我們宣派任何股息將須取得董事會批准，而任何股息的金額將取決於多項因素，包括但不限於我們的經營業績、財務狀況、未來前景及董事會可能認為重要的其他因素。因此，我們的過往股息並不反映我們日後的股息分派。有意投資者應注意，不應將過往派付的股息金額作為日後釐定股息的指標或基礎。

我們對將如何利用【編纂】所得款項淨額享有重大酌情權，而閣下未必一定同意我們的用途。

我們的管理層可能按閣下未必同意的方式或未能為我們股東帶來理想回報的方式來利用【編纂】的所得款項淨額。我們計劃將【編纂】所得款項淨額用作進一步開發我們的業務及我們的飛機機隊。有關進一步詳情載於本文件「未來計劃及【編纂】所得款項擬定用途」一節內。然而，我們董事將對所得款項淨額的實際用途擁有酌情權。閣下將資金委託予我們管理層，即必須依賴我們管理層對的判斷，將我們來自本次【編纂】所得款項淨額作我們指定的具體用途。

我們無法保證本文件有關中國經濟及飛機租賃行業的事實及統計數字準確無誤。

本文件內有關中國經濟及中國飛機租賃行業的事實及統計數字來自多份政府機關或獨立第三方出版的刊物（包括航升發出的委託報告）以及從與我們認為是可信的政府各機關或獨立第三方的通訊中獲得。然而，我們並不能保證該等資料來源的質量或可靠性。我們相信，此資料來源為有關資料的適當來源，且於摘錄及轉載有關資料時已採取合理審慎態

風險因素

度。我們並無理由懷疑有關資料在任何重大方面失實或有所誤導，或任何重大事實遭遺漏，使有關資料變得失實或有所誤導。資料未經我們、聯席保薦人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、包銷商或參與【編纂】的任何其他人士及任何各方獨立核實，故我們無法保證有關資料的準確性及完備性，或保證任何該等資料與公開獲得或循其他途徑獲取的其他資料相符。投資者應考慮本身應該對該等事實或統計數字給予多大的權重或重視，並不應過分依賴。

閣下應仔細閱讀整份文件，我們強烈提醒投資者不要依賴對關於我們及【編纂】的報章報導或其他媒體報導所載的任何資料。

本文件刊發前或在本文件刊發後但【編纂】完成前，可能會有報章及媒體對我們及【編纂】作出有關報導，當中載有（其中包括）有關我們及【編纂】的若干財務資料、預測、估值及其他前瞻性資料。我們並無授權報章或媒體披露任何有關資料，亦不會就有關報章或其他媒體報導是否準確或完整負責。我們不對有關我們的任何預測、估值或其他前瞻性資料是否適當、準確、完整或可靠作出聲明。如果有關陳述與本文件所載資料不一致或有所抵觸，我們概不就有關陳述承擔任何責任。因此，有意投資者務請僅按照本文件所載資料作出投資決定，而不應依賴任何其他資料。

閣下作出投資我們股份的決定時，應僅依賴本文件、申請表格及我們在香港作出的任何正式公佈載列的資料。我們不會就報章或其他媒體報導資料是否準確或完整，或該等報章或其他媒體就我們股份、【編纂】或我們發表的任何預測、觀點或意見是否中肯或恰當承擔責任。我們概不會就該等資料或刊物是否恰當、準確、完整或可靠發表任何聲明。因此，決定是否投資【編纂】時，有意投資者不應依賴任何該等資料、報告或刊物。倘閣下申請購買我們於【編纂】的股份，閣下將視為已同意不依賴並非本文件、申請表格及我們刊發的任何公佈所載的任何資料。