

業 務

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。我們的業務模式，使我們可透過我們在中國及海外成立的特別目的公司，提供不同的飛機租賃交易架構。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日止三年度期間，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。

我們的業務主要專注中國飛機租賃市場。基於航空業迅速發展、經濟持續發展及飛機租賃業務較其他發達國家的市場滲透率較低等多項因素，中國是全球增長最快的飛機租賃行業市場。由2003年至2013年期間，中國的實際國內生產總值平均增長10.2%，中國的飛機乘客由87.6百萬人次增至354.0百萬人次，複合年增長率達15.0%，而中國的收入客公里亦由1,015億公里增至4,558億公里，複合年增長率達16.2%。隨著航空業發展，中國航空公司經營的商用飛機數目由2003年的635架大幅增長至2013年的2,080架，複合年增長率達12.6%。在中國航空業不斷擴充的環境下，飛機租賃對不少航空公司來說具吸引力，因為較直接擁有飛機的財務承擔為低，亦可以相對較低的初始資本承擔，令機隊規劃更具彈性。航升預測，到2018年，預期中資航空公司經營的商用飛機中約40%為出租飛機。

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全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。

業 務

根據飛機租賃協議，我們的航空公司承租人享有獨家權利於租賃協議年期內使用出租飛機。我們的航空公司承租人須每月或每季結付租賃付款，亦負責租期內飛機維護及營運涉及的一切成本、開支及保險。我們亦要求我們的航空公司承租人根據經營飛機所在地的適用法律法規就經營出租飛機涉及的所有責任購買有效保險。

於2010年12月前，我們利用我們於開曼群島及愛爾蘭成立的特別目的公司（作為出租人）向中國的航空公司租賃飛機。自2010年12月起，我們開始利用我們於天津東疆保稅港區的特別目的公司（作為出租人）與中國的航空公司訂立飛機租賃交易。於2011年8月，繼利用我們於天津東疆保稅港區成立的特別目的公司成功向山東航空交付一架飛機後，我們首度於中國飛機租賃市場建立知名度。憑藉我們運用中國的特別目的公司的交易架構，我們可協助我們的航空公司客戶降低整體租賃成本及預扣稅責任，繼而提升競爭力。我們相信，我們的交易架構連同增值服務，能夠激勵我們中國的現有及潛在航空公司客戶使用我們的飛機租賃服務。

我們向中國的主要航空公司出租及交付飛機，包括中國國航、南方航空、成都航空、山東航空、深圳航空、四川航空、東方航空及青島航空。我們的航空公司客戶亦包括我們提供增值服務的航空公司如東方航空以及我們出售舊飛機的航空公司。

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。

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，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，就兩架飛機訂立短期飛機租賃協議的主要原因，在於該等飛機乃平均機齡為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。

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

業 務

購買及獲交付的30架飛機將於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。

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。我們將與中國商飛磋商飛機的最終價及交付，並將按初步不具約束力協議所協定於C919商用飛機處女啟航後30個營業日後訂立正式的飛機購買協議。

鑒於上文所述，我們相信，我們是中國飛機租賃業的先驅之一，並具備足夠條件抓緊中國高增長飛機租賃業中日益增長的商機。

我們的競爭優勢

我們董事相信，我們的核心優勢在於我們擁有獨有的業務模式，使我們享有競爭優勢，能夠抓緊中國高增長飛機租賃業中的增長商機。我們董事相信，我們擁有以下競爭優勢：

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。

由於航空業持續擴充，加上有利的政府政策、飛機租賃涉及相對較低的初始資本投資以及機隊規劃具備彈性，中國的飛機租賃業迅速增長。因此，我們董事相信，憑藉我們成熟的業務模式，我們具備足夠條件抓緊來自中國的航空公司日益增長的飛機租賃商機。

我們的業務模式將飛機收購及融資的境外平台與不同租賃架構的境內平台結合，使我們能夠在以下方面從中國一眾國內外出租人中脫穎而出：

飛機收購

我們能夠向海外飛機製造商及於國際二手飛機市場上搜購全新及二手的飛機，使我們壓倒中國飛機租賃業一眾競爭對手。根據航升報告，我們是寥寥可數的中國出租人中其中一家與國際飛機製造商下發飛機的直接購買訂單。我們大部份競爭對手透過與航空公司進行飛機售後租回交易或向其他飛機租賃公司購買附有租賃協議的飛機組合來建立機隊。我們的飛機收購實力使我們可直接購買飛機以作租賃用途，因此，我們能夠在飛機型號、機齡及剩餘價值方面管理我們的整體飛機組合。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，有關飛機現計劃於2016年底前交付。

業 務

我們於天津東疆保稅港區成立特別目的公司，該等公司為我們於中國的全資附屬公司。該等特別目的公司可按飛機淨購買價5.0%的優惠利率進口飛機至中國。有關優惠利率與航空公司進口飛機至中國享有的進口稅率相同。因此，有關稅務優惠（自2011年5月起生效）對中國所有飛機租賃公司有利，並進一步激勵中國的航空公司使用飛機租賃融資。

因此，我們能夠提供具競爭力的租賃條款，並於相對較短期間內向我們航空公司客戶交付飛機，從而縮減我們航空公司客戶於飛機採購過程涉及的時間及不確定性。

飛機收購融資

透過我們中國境內平台及中國境外的平台，我們獲得並可利用不同的飛機收購融資方法，如長期銀行借貸、PDP融資及債務及股本融資。於2012年4月，我們以中國境外一家商業銀行授予的跨境融資為一家知名的中資航空公司構建了飛機租賃交易。藉著與我們航空公司客戶訂立的長期租賃協議，我們能夠向商業銀行取得飛機收購的長期銀行借貸，使我們能夠匹配收取租賃收入與支付定期貸款還款間的現金流入流出，管理我們的流動資金風險。由於我們於中國成立特別目的公司，我們亦可靈活取得中國的收購融資，使我們較中國境外的外國出租人享有優勢。

靈活的租賃架構

我們相信，相比向其他外國出租人租賃飛機，我們在中國境內的租賃平台可吸引潛在航空公司客戶與我們進行業務往來。我們根據飛機租賃協議向中國的航空公司出租我們的飛機，據此，航空公司只需於與我們訂立飛機租賃協議之前取得國家發改委的批准。

根據中國現行稅法，中國的航空公司須就向中國境外的國際租賃公司支付的租賃付款繳付最高10.0%預扣稅。自2010年12月起，繼於天津東疆保稅港區成立中飛租（天津）為我們首家外商獨資飛機租賃公司後，我們為航空公司客戶提供於中國的境內租賃平台，協助我們的航空公司客戶降低其整體租賃成本，從而提升其競爭力。

繼實施中國增值稅試點計劃後，我們已完成更替向我們海外附屬公司（作為我們於中國的特別目的公司的出租人）租機的五份飛機租約，使受限於該等租約的航空公司客戶將須繳付中國增值稅，並可以輸入中國增值稅減免抵銷其輸出中國增值稅。

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。

我們擁有優質及日益增長的航空公司客戶使用飛機租賃服務。於2011年、2012年及2013年，我們分別有三名、四名及六名航空公司客戶。截至最後實際可行日期，我們向中國八家航空公司出租及交付我們全部飛機。我們出租及交付我們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

業 務

空。我們與航空公司客戶建立的業務關係最長為六年。我們大部份現有航空公司客戶為回頭客戶，我們相信，我們能夠挽留有關客戶是基於我們有利的租賃條款及增值服務。就2014年直接飛機購買及租賃交易項下全部11架飛機而言，我們已於2014年出租及交付來自我們航空公司客戶的租賃承諾中五架飛機。於2014年，我們亦已交付飛機售後租回交易項下的兩架飛機。截至最後實際可行日期，我們已為根據直接飛機購買及租賃交易預定將於2014年及2015年交付的17架飛機，以意向書及租賃協議的形式獲得租約。

我們向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舊飛機以及其他機隊管理顧問服務。我們能夠向國際二手飛機市場重新推銷舊飛機是我們的優勢之一。於2013年5月及7月以及2014年1月，我們完成向東方航空收購三架飛機，再售予一家歐洲的航空公司。我們董事認為，由於中國的航空公司的機隊組合有高機齡的飛機，加上日益嚴謹的飛機營運監管、飛行時數監管以及碳排放量的環保監管，上述飛機推銷服務在該等航空公司中需求不斷上升。儘管我們不會個別收取該等增值服務費用，我們相信，透過提供有關服務，我們將對航空公司客戶的營運需要及其業務擴充計劃有更深入了解，有助我們發掘日後的飛機租賃商機。

我們機隊正不斷擴充，以應付現有及潛在航空公司客戶對飛機租賃服務不斷增加的需求。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。在該等已承諾的新飛機訂單中，我們以意向書及租賃協議的形式為預定將於2014年及2015年交付的17架飛機獲得租約。由於到建議飛機交付日期前仍有12個月以上，故我們尚未就13架飛機獲得租賃承諾。我們董事信納，有關租賃承諾的百分比於日後將為我們帶來經常性租賃收入的現金流入，而我們強大的機隊交付陣容使我們能夠根據租賃安排為航空公司客戶提供快捷的交付期。

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。

我們為一家獨立飛機租賃公司，專注中國飛機租賃市場。主要商業銀行、飛機製造商及航空公司給予我們獨立地位，使我們可靈活挑選配合我們增長策略的飛機及構建針對我們中國的航空公司客戶特定業務需要的租賃協議。於2011年、2012年及2013年，雖然我們其中一名控股股東為中國光大銀行股份有限公司（香港分行）的聯屬公司，但我們獨立於中國光大銀行股份有限公司（香港分行），且無須按獨家或任何優先基準從中國光大銀行股份有限公司（香港分行）獲取我們的融資。於2011年、2012年及2013年，我們並無從中國光大銀行股份有限公司（香港分行）獲取任何飛機收購融資。反而，我們分別從三家、四家及六家商業銀行取得飛機融資，而上述所有銀行均為獨立第三方。

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。

業 務

中國的飛機出租人可分為四類，即獨立飛機出租人、身為商業銀行聯屬公司的飛機租賃公司、飛機製造商以及航空公司。相比聯屬於商業銀行的飛機出租人，我們可按中國境內外不同銀行及金融機構提供的最優惠商業條款，靈活選擇不同的收購融資方案。我們亦不受適用於中國銀行業的槓桿及股本限制所規限。相比聯屬於飛機製造商的飛機出租人，我們可靈活地從不同飛機製造商選擇不同飛機型號及於舊飛機市場上搜購飛機。相比聯屬於航空公司的飛機出租人，我們可向各航空公司提供服務，而不受客戶基礎的限制。因此，作為獨立飛機出租人，我們可獲得更廣闊的客戶基礎，並於構建租約及融資交易時享有更大靈活性。

我們受惠於低機齡及現代化機隊。

截至最後實際可行日期，我們的飛機機隊包括28架窄體飛機及四架闊體飛機。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。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。根據航升報告，A320系列飛機（及其改良型號）是租予中國的航空公司最受歡迎的服役窄體飛機。因此，我們董事相信，我們低機齡及現代化機隊在中國的航空公司中的需求將普遍上升，原因是其較舊款飛機型號更省油及維護成本更低。此外，中國航空公司普遍傾向挑選低機齡及現代化機隊，一般出租率較高及租賃收入水平相對較高。預期低機齡及現代化機隊的剩餘價值較高，將有利於我們提升我們機隊重新推銷時的價值。

由於實施對飛機碳排放量日益嚴謹的環保監管，為遵從環保標準，舊款飛機型號的維護、營運及改裝成本較高昂。此外，由於耗油量低及易於操作及維護等原因，中國的航空公司對更新機隊為新款型號的需求日益增加。基於以上種種原因及有利的政府政策，我們相信，我們低機齡及現代化機隊使我們具備擁有可持續業務模式的優勢，為我們帶來經常性租賃收入的現金流。

我們擁有雄厚財力支持我們業務發展。

於2011年、2012年及2013年，我們利用長期銀行借貸及PDP融資來支持我們進行飛機收購。截至2013年12月31日，我們飛機收購的銀行借貸及PDP融資分別佔融資總額79.3%及15.7%。自業務成立以來，我們銳意與不同的商業銀行發展成熟的業務關係，以取得我們需要的長期銀行借貸。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，當中長期銀行借貸結餘的原還款期超過12年。PDP融資的還款期相對較短，但將透過長期銀行借貸安排於有關飛機交付時悉數償還。截至2013年12月31日，我們自中國及香港四家銀行獲取長期銀行借貸，有關長期銀行借貸額度的增加隨著我們持續擴大機隊規模而增加。此融資水平連同我們已完成變現的融資租賃應收款項，展示了我們能夠實施利用長期銀行借貸及PDP融資的業務模式來支持我們業務擴充。

業 務

我們管理團隊在租賃全新及舊飛機方面擁有超卓實力。

我們由擁有中國飛機資產管理及飛機租賃業豐富經驗的資深專才領導。我們首席執行官兼執行董事潘先生及執行董事劉晚亭女士在中國飛機租賃業擁有逾七年經驗。我們高級管理層包括段曉革先生，他在飛機營運的技術方面積逾12年的經驗。我們執行董事及高級管理團隊均精於構建租賃交易、風險管理、飛機收購融資、飛機殷選及交付、技術檢討、監控及合規，以及中國境內外的飛機貿易及推銷。有關我們執行董事及高級管理團隊的其他資料，載於本文件「董事、高級管理層及員工」一節。

我們的業務營運透過我們的銷售及營銷團隊及技術支援團隊合作管理。我們於法國設立聯絡辦公室，由DUNKER先生領導，提供潛在飛機收購及推銷的商機。我們銷售及營銷團隊專注與中國的航空公司維持密切聯繫，並開發與業務需要及最新市場及監管環境相符的交易架構。我們技術支援團隊定期監察我們出租飛機的使用狀況，並向我們航空公司客戶提供舊飛機的技術支援及推銷服務，作為我們增值服務的一部份。就飛機收購而言，我們技術支援團隊亦將對舊飛機的飛機狀況及維護紀錄進行技術檢討，確保有關規格及修改符合新飛機標準。

於我們整個業務發展歷史裡，我們高級管理層展示了超卓的實力，成功為中國主要航空公司在不同市況下就全新及舊飛機實施不同的租賃交易架構。

我們的增長策略

我們董事相信，中國航空交通的需求上升，加上機隊擴充及中國的航空公司增加使用飛機租賃融資，將推動我們業務迅速增長。因此，我們計劃實施以下增長策略：

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。

我們預計，隨著中國經濟持續起飛，中國航空業將於未來數年持續增長。根據航升報告，到2021年，中國的航空公司營運的商用客機數目將達到3,381架，相當於2013年至2021年複合年增長率6.9%，預期到2031年將達到5,387架，相當於2013年至2031年複合年增長率5.7%。航升預測，到2018年，預期中資航空公司將營運合共3,027架商用飛機，當中約40%將為出租飛機。另外，航升預測，到2031年，中國現役飛機中約50.0%將被換置。因此，我們計劃繼續專注中國飛機租賃市場，積極向中國的航空公司出租我們的機隊。我們獨有的業務模式專注利用我們境內外雙向平台來訂立長期飛機租賃協議及向我們的航空公司客戶提供增值服務。我們相信，飛機租賃對中國不少航空公司來說是一個商業可行的選擇，因為航空公司可以相對較低的初始資本投資使用飛機，並使航空公司能夠靈活進行機隊規劃，從而降低直接擁有飛機的財務負擔。

業 務

擴大我們低機齡及現代化飛機機隊及擴大我們增值服務範圍。

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年底前將我們機隊擴大至40架飛機，並於2016年底前擴大至64架飛機。擴充我們機隊是為了應付中國的航空公司日益增加的需求。我們將繼續提升我們的飛機收購實力，使我們能夠收購配合我們機隊特色及需求殷切的飛機型號。我們計劃繼續向美國及歐洲的國際飛機製造商購買全新及現代化飛機，並於二手飛機市場上收購舊飛機。

於作出飛機收購決定時，我們考慮飛機類別及型號、機齡及中國的航空公司的選擇取向等多項因素。我們的計劃是收購低機齡、現代化及耗油量低的飛機，該等飛機的可使用年期長，亦較易符合嚴謹的環保標準以及維護及營運成本較低。我們計劃專注適合中國內陸城市航線的窄體飛機。我們董事認為，此機隊的組成普遍適合中國的航空公司的需要。

此外，我們相信，透過改善我們的業務模式及擴大我們的增值服務範疇（如機隊更新、換置等顧問服務以及重新推銷服務），使我們從中國一眾飛機租賃業的競爭對手中脫穎而出，對我們十分重要。我們相信，透過向我們航空公司客戶提供該等增值服務，我們可更加了解航空公司的整體需要，並鞏固與他們的緊密關係，從而為我們創造商機。

我們亦將繼續透過重點銷售及營銷工作擴大客戶基礎，吸引新航空公司成為我們客戶，並於其他行業參與者中建立知名度。

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。

我們將繼續利用長期銀行借貸及PDP融資來支持我們進行飛機收購。透過利用項目融資方法，我們以租賃收入配合長期銀行借貸的定期貸款還款，從而為我們帶來經常性租賃收入的現金流入，同時降低流動資金風險。我們將於適當時候結合不同年期的銀行借貸，以進一步降低我們的融資成本。

於2013年12月，我們通過變現一架飛機的融資租賃應收款項以擴大融資渠道。除[編纂]所得款項淨額外，我們可能考慮透過資本市場集資，相信將進一步擴大我們的融資渠道。

業 務

開發我們的公司噴射機租賃業務。

我們相信，由於中國經濟增長，加上大型私營企業及富裕家庭及個人數目增加，中國的公
司噴射機需求將持續增長。為抓緊公司噴射機租賃市場逐漸浮現的商機，我們成立China
Corporate Jet Leasing Limited (「**CCJLL**」，於2012年7月6日在英屬處女群島註冊成
立)，該公司擁有China Corporate Jet Investment Limited (「**CCJI**」，於2013年5月22日
在香港註冊成立)。我們確認，CCJI暫無營業。我們董事確認，由於我們的公司噴射機業
務仍在進行可行性研究中，故我們尚未能確定公司噴射機租賃業務的預期投資回本期及業
務開始日期，以及業務及收入模式。

於2013年11月13日，CCJLL與Good Power International Limited (「**Good Power**」，於
英屬處女群島註冊成立，並由謝安建先生及余華國先生(均為獨立第三方)共同擁有)訂立
諮詢協議(「**諮詢協議**」)，以與珠海地方政府洽談及磋商CCJLL成立營運工具，以進行公
司噴射機業務的租賃及融資。根據諮詢協議，Good Power負責與珠海地方政府洽談協調
並推廣公司噴射機業務；協助CCJLL成立相關營運工具及獲取相關批准、同意及執照；為
CCJLL提供與珠海公司噴射機業務有關的建議及諮詢服務以及其他相關諮詢服務，代價為
2.0百萬港元。於簽訂諮詢協議後，已向Good Power支付按金1.0百萬港元，另一筆1.0百
萬港元的餘額須於珠海地方政府批准及營運工具於中國成立後14日內支付。諮詢協議將於
2014年11月12日(「**屆滿日期**」)到期。倘營運工具未獲批准及未能成立，CCJLL向Good
Power支付的按金1.0百萬港元將於屆滿日期或CCJLL發出書面通知之日起計14個營業日
內退還予CCJLL。

於2013年12月12日，中飛租(BVI)、CCJLL、Ever Fly Holdings Limited (「**Ever Fly**」)及
King Dynasty Group Limited (「**King Dynasty**」)就CCJLL訂立股東協議(「**CCJLL股東
協議**」)。Ever Fly為於英屬處女群島註冊成立的公司，主要業務為投資控股，由獨立第三
方兼其中一名首次公開發售前投資者王建廷先生全資擁有。King Dynasty為於英屬處女群
島註冊成立的公司，主要業務為投資控股，由Fortune Financial (Holdings) Limited (該
公司由中國富強金融集團有限公司(於聯交所上市，股份代號：290))擁有20%，以及由
Castle Treasure International Limited (該公司由獨立第三方連海江先生全資擁有)擁有
80%。自其註冊成立以來，CCJLL並無從事訂立諮詢協議以外的任何業務活動。我們董事
確認，以下載列CCJLL股東協議的主要條款：

- 我們、Ever Fly及King Dynasty分別向CCJLL注資7.5百萬美元、2.0百萬美元及
500,000美元，以分別獲得CCJLL 75%、20%及5%權益。
- 訂約方同意，CCJLL將從事公司噴射機的租賃及融資業務及與此相關的任何業務。

業 務

- 中飛租(BVI)將負責CCJLL的日常營運。
- 當CCJLL需要進一步資金及融資時，中飛租(BVI)、Ever Fly及King Dynasty將各自根據適用法律法規按彼等的持股百分比向CCJLL提供融資，形式可能是股東貸款或股東可能協定的其他融資形式，或讓CCJLL批准以其董事會滿意的方式運用外部資源來籌集更多股本或進行債務融資。

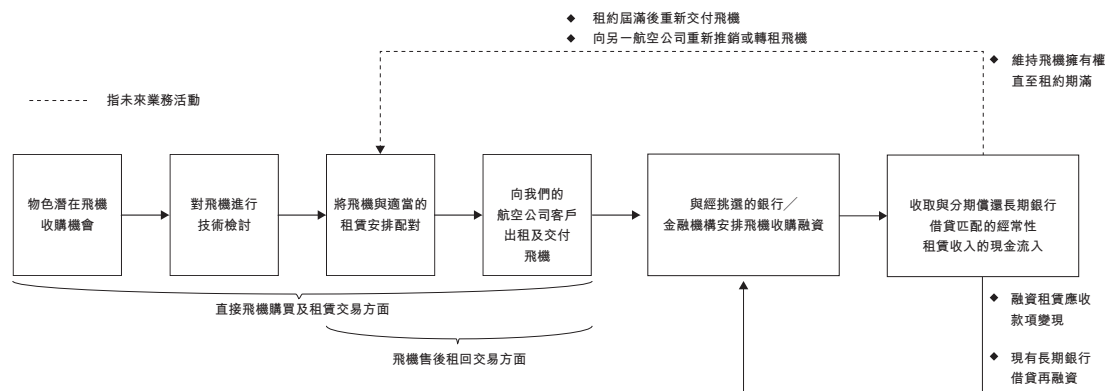
我們的業務模式

概覽

我們透過我們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。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。

以上租賃交易的架構使我們航空公司承租人享有獨家權利於租期內使用飛機。在很多情況下，我們與航空公司承租人訂立長期飛機租賃協議，而租期覆蓋飛機整段經濟可使用年期的重大部份。以上安排將確保長期飛機租賃協議可帶來經常性的租賃收入現金流入，可匹配我們分期償還長期銀行借貸所需的現金流出。

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，亦展示我們的業務模式可於日後持續發展及擴充。

業 務

以下載列涉及各主要步驟的詳細內容：

發掘潛在飛機收購機會

我們銷售及營銷團隊負責與現有航空公司客戶維持緊密聯繫，並發掘與準航空公司客戶的租賃商機。此過程包括按航空公司要求編製建議書。如我們知悉某家航空公司正計劃擴充其機隊或實施機隊重組計劃，我們亦會啟動有關過程。

我們直接向飛機製造商或與航空公司訂立售後租回安排收購全新飛機，以及於二手飛機市場上向第三方出租人、航空公司或投資者收購舊飛機。於進行飛機收購時，我們會考慮該特定飛機是否適合我們航空公司客戶及準客戶的特定需要及要求。我們會評估飛機型號的可靠性，就飛機類別及型號、機齡及省油效率方面一般是否適合市場上航空公司的業務需要。

對飛機進行技術檢討

於交付舊飛機時，我們技術支援團隊將對飛機的維護紀錄及飛機的整體經營狀況進行詳細檢討。於交付全新飛機時，我們將協助航空公司客戶搜購零部件如引擎、座位、航空電子設備、機艙修飾、安全設備及〔格柵平台〕等。

我們檢查並檢討全新飛機，確保所需規格及修改已裝置妥當以符合我們航空公司客戶的要求。舊飛機方面，我們的檢討專注實物檢查，並審閱維護歷史及紀錄。

將飛機與適當的租賃安排配對

我們可透過飛機售後租回交易或直接飛機購買及租賃交易的方式經營飛機租賃業務，而該兩個方式乃透過長期租約及利用於中國及海外的特別目的公司進行。我們按個別情況構建每份租約的詳細條款。

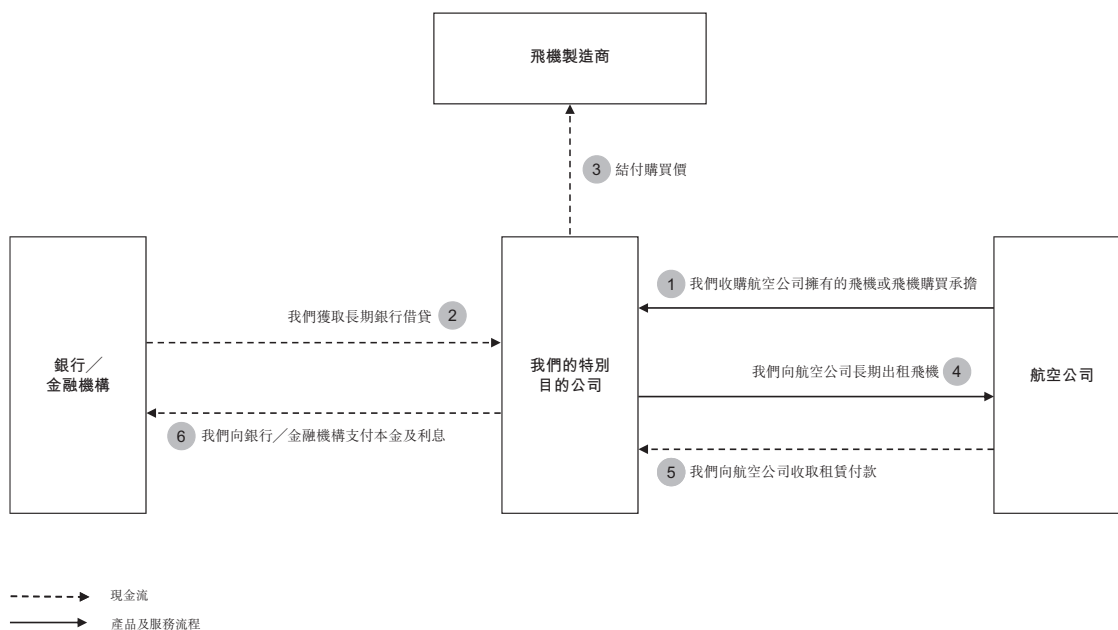
我們未必一定能夠於確定我們飛機收購承諾時獲得租賃訂單。我們將評估市況及有關飛機型號的可能需求。如我們並未訂立任何租賃意向書，我們將按我們行業知識及業務關係物色準承租人。我們的策略為按照長期飛機租賃協議出租飛機，於租期內為我們提供經常性租賃收入的現金流入。我們亦評估新航空公司客戶的信譽。

我們機隊的租約屆滿期分佈不同時段，藉以降低於短期內租約集中屆滿的情況。此安排將降低航空業波動相關的風險。有關我們租賃程序及相關風險管理的其他資料，載於下文「我們飛機租賃業務的業務營運」各段及本文件「風險管理」一節。

業 務

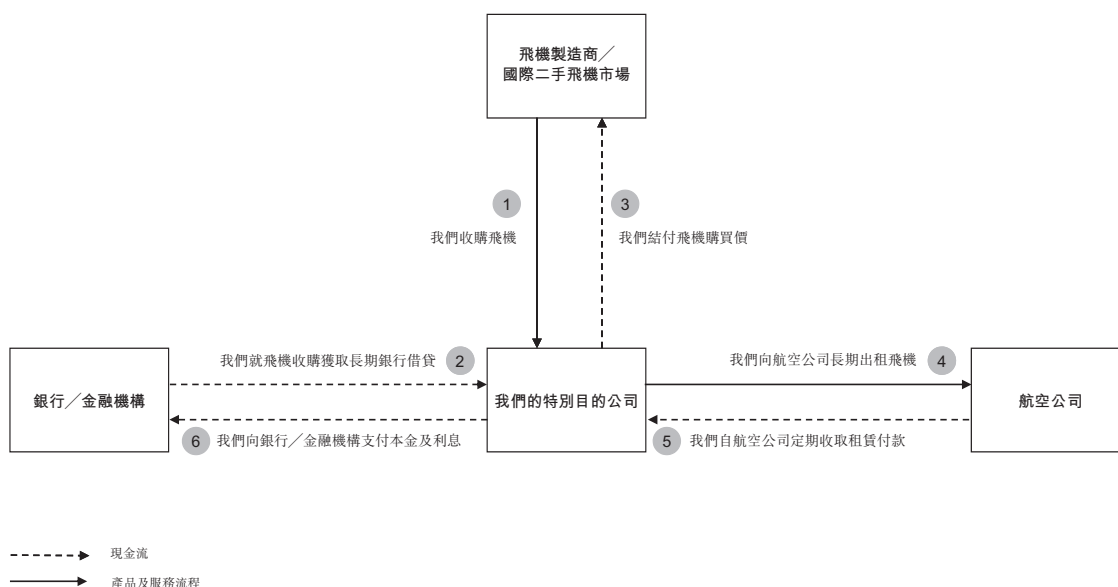
飛機售後租回交易

我們向航空公司收購飛機或接納轉入有關購買承擔，再將飛機租予他們。航空公司會挑選適合的飛機，而我們則為航空公司提供租賃服務。下圖載列我們所使用飛機售後租回交易的簡化架構：



直接飛機購買及租賃交易

我們向飛機製造商或於國際二手飛機市場上向其他航空公司或出租人收購飛機，再租予航空公司。有關租賃條款一般與飛機售後租回交易的租賃條款相同。唯一分別是，於直接飛機購買及租賃交易中，我們能夠直接與飛機製造商或其他賣家洽商條款及交付期。我們亦可挑選理想的飛機型號及類別以加強我們的自有機隊及更好地控制成本。下圖載列我們所使用直接飛機購買及租賃交易的簡化架構：



業 務

出租及交付飛機予我們的航空公司客戶

於落實所有租賃條款後，正式文件一般將於兩至三個星期內訂立，而飛機將按有關航空公司要求的地點進行交付。

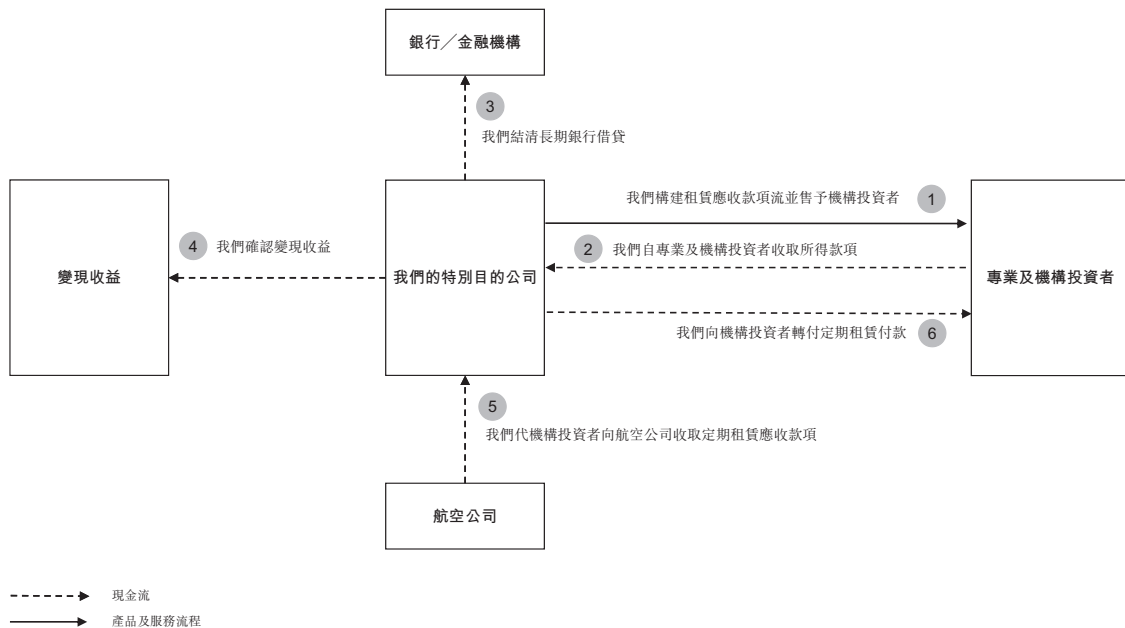
我們將監察飛機的交付時間表。如有任何延誤，我們將與航空公司客戶及有關銀行進一步討論相關租賃及融資安排的條款及開始日期。

就購買舊飛機進行的檢查方面，我們的技術支援團隊將編製報告，就飛機、飛機狀況及其維護紀錄進行技術檢討，確保飛機並無任何重大缺陷及設施問題。至於購買全新飛機，我們按照我們航空公司客戶的要求，就飛機規格直接與飛機製造商合作。我們的技術支援團隊將對全新飛機進行檢查，確保飛機符合我們航空公司客戶所要求的規格及修改。

我們密切監察是否妥為進行維護及所需維護標準是否獲我們航空公司客戶妥為遵守。我們航空公司客戶須每年就出租飛機的狀況及維護出具維護報告。此外，我們亦監察我們航空公司客戶的營運及信貸狀況，以評估我們航空公司客戶的信譽並及早識別任何潛在失責問題。

變現融資租賃應收款項

變現融資租賃應收款項為我們的融資策略的一部份。我們亦可於適當時候出售我們的飛機組合。是項交易使我們有機會變現我們於飛機及飛機租賃協議的投資。於2013年12月，我們完成首宗變現交易，據此，我們出售一架飛機的融資租賃應收款項予一名獨立第三方。下圖載列是項交易的架構：



業 務

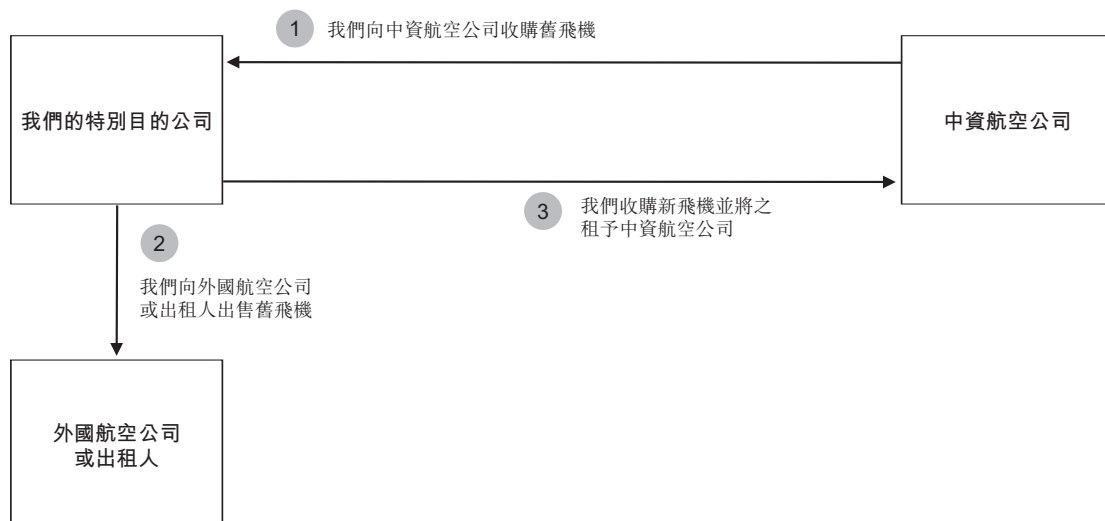
有關變現融資租賃應收款項的交易架構的其他資料，載於下文「變現融資租賃應收款項」等段落。

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，包括舊飛機貿易及推銷及其他機隊管理顧問服務。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。我們董事相信，透過提供有關增值服務，我們將對航空公司客戶的營運需要及其業務擴充計劃有更深入了解，有助我們發掘日後的飛機租賃商機。

於2013年5月及7月以及2014年1月，我們完成向東方航空收購三架機齡超過20年的舊飛機的飛機收購交易。有關飛機已售予歐洲一家航空公司。此項交易加上我們於往績紀錄期內進行的直接飛機購買及租賃交易展現了我們在飛機推銷方面的實力。

下圖載列為中國一家航空公司出售一架舊飛機的交易架構：



我們能夠從飛機製造商及其他國際航空公司、飛機營運商、賣家或出租人搜購全新飛機及於國際二手市場上搜購舊飛機，使我們能夠從中國一眾飛機租賃公司中脫穎而出。我們董事相信，有能力從海外收購全新及舊飛機的中國國內飛機租賃公司寥寥可數。中國大部份飛機租賃公司與中國的航空公司進行售後租回交易，或直接向其他飛機租賃公司購買附有租約的飛機組合。我們能夠向海外飛機製造商直接下發飛機購買訂單，使我們能夠快捷地向我們航空公司客戶交付適當的飛機。倘我們中國的航空公司客戶要求於相當短時間內租賃及交付飛機，我們亦可於國際二手飛機市場購買飛機。

業 務

我們飛機貿易團隊及技術支援團隊協助我們利用國際二手飛機市場上舊飛機的買賣商機。我們飛機貿易團隊相當了解飛機價值，並具備舊飛機貿易的經驗及專業知識。另外，我們與不同買家及賣家的業務聯繫，亦使我們獲得多元化的渠道，可於國際飛機市場上搜購物有所值及維護紀錄良好的舊飛機。早於2010年9月，我們構建我們首宗飛機購買及租賃交易，據此，我們向一家歐洲航空公司收購一架A320飛機，然後出租予成都航空。

我們預計，鑒於嚴謹的飛機營運監管、碳排放量的環保監管、現有機隊飛行時數的限制，以及一架飛機可投入服務的總年數的限制，中國的航空公司對飛機報廢及換置服務的需求將日漸提升。

我們的飛機機隊

我們的飛機機隊及相關租賃狀況

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。

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.....	7	25	32

業 務

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年份：

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⁽¹⁾</u>	<u>32</u>

附註：

(1) 三架飛機的飛機租賃協議將於2022年屆滿，而第二期飛機租賃協議隨即於其後開始，租期不超過六年。

於往績紀錄期，並無根據飛機租賃協議分租任何飛機。

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，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，就兩架飛機訂立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。

我們的飛機機隊的租金率

我們31架飛機各自的租金率（不包括有關一架A330飛機的融資租賃應收款項的變現）相當於每年租金金額除以飛機總成本。因此，一旦訂立飛機租賃協議，租金率將維持不變，而於往績記錄期的租金率介乎8.6%至21.6%。有關差距是由於考慮到(a)類似飛機當時的現行租金率；(b)飛機的總成本；及(c)適用長期銀行借貸的利率，經我們與有關航空公司承租人按公平原則磋商後達致。對於飛機售後租回交易，租金率普遍低於直接飛機購買及租賃交易，原因是我們無法控制飛機的總成本。直接飛機購買及租賃交易的租金率普遍較高，原因是我們可控制飛機的總成本及挑選願意支付較高租金金額的合適航空公司承租人。

我們就出租飛機提供保養

我們董事確認，空客於交付日期起計若干年度就飛機（包括機身及由空客製造並配有其部件編號及安裝於飛機的任何專有零件、設備、配件或部件）及安裝買家提供設備及推進器系統的表面缺陷以及因空客對安裝有關項目的設計影響使用的任何內在缺陷提供保養，其

業 務

後空客不會提供進一步保養。有關飛機製造商向我們保證，每架飛機及其獲保養部件於交付時並無材料、工藝、設計及未能符合協定規格所產生的缺陷。作為出租人，我們不會就機身及引擎提供任何保養。就舊飛機而言，我們及航空公司承租人將主要依賴保養記錄來確保飛機達致所需狀況。我們的技術團隊亦將於交付舊飛機時檢查飛機，但我們不會對有關飛機的配置進行技術檢討及詳細檢查，有關工作概由航空公司承租人負責。

於整個租期內，我們作為出租人，將要求航空公司承租人進行所需的維護程序，並就飛機及其所安裝的部件購買全額保險。

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年底前交付。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。

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購買承諾的一部份。我們將與中國商飛磋商飛機的最終價及交付，並將按初步不具約束力協議所協定於C909商用飛機處女啟航後30個營業日後訂立正式的飛機購買協議。

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金額7,834.0百萬港元指我們估計我們根據飛機購買協議將購買及獲交付的飛機的總購買價。有關價格並非於訂立有關協議時釐定，僅於釐定將交付飛機的最終規格時可方釐定。由於飛機規格各有不同，加上飛機製造商可能提供不同優惠、賒賬或折扣，因此我們支付的最終購買價將低於訂價。該等優惠將以貸項備忘錄的形式作出，我們可將之用作購買商品及服務。該等貸項備忘錄一般載入最終飛機發票中，故降低我們就每架飛機支付的金額。因此，預期我們就所購買飛機的最終總購買價將大大低於製造商的標價。

業 務

截至最後實際可行日期根據飛機售後租回交易的飛機購買承諾金額297.4百萬港元指預期我們將向有關飛機製造商支付轉移自承租客戶的金額。

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

截至最後實際可行日期，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融資與本集團進行磋商的商業銀行。

由於預期可全數償付PDP，我們會繼續以最可能優惠的收費率，就飛機獲取額外租賃承諾。當租賃承諾獲確認後，將會取得長期銀行借貸。我們董事有信心，我們將能夠就根據飛機購買協議所承諾購買的飛機，獲取所需PDP融資、相關租賃承諾及合適的長期銀行借貸。倘未能就該四架飛機獲取所有已計劃的PDP融資，我們董事有意動用內部財務資源以用作結算PDP付款。

在獲得租賃承諾及與有關航空公司客戶協定飛機的交付日期之前，我們將無須安排飛機的長期銀行借貸。據我們董事所確認以及全球市場中的申報個案所證實，在任何情況下，飛機購買協議所載的交付時間表可予改變，或可將交付權轉讓予第三方。因此，董事認為我們將能夠獲取足夠融資以履行資本承擔，或在因任何理由而未能獲取租賃承諾的情況下，我們將能夠執行應變計劃而不會令我們陷入流動資金困難。

業 務

飛機購買協議及購買承諾

概覽

我們董事確認，我們受到保密責任的制約，據此，概無飛機購買協議條款可披露予任何第三方，除非獲得空客書面同意除外。聯席保薦人已發出有關書面同意，但向任何第三方作出及本文件內所載有關(a)任何其他資料（飛機購買協議日期、訂約方及主體內容等公共領域資料除外）；或(b)向聯席保薦人披露的資料的其他披露遭空客拒絕。我們董事認為，此舉與空客的政策及行業慣例相符。據我們董事所確認，保密的主要原因之一是每架飛機的購買價為商業秘密，視乎技術規格、所訂購飛機數目、協定交付期及飛機買方背景等多項因素而定。飛機的實際價格可能低於標價，而將扣除的金額及項目視乎有關買方與空客之間的保密磋商。

按我們董事確認，飛機購買協議載有36架飛機每架的交付時間表，倘我們無法提回飛機及保留PDP（如已付）及尋求索償，空客有權終止飛機購買協議。據我們董事的經驗及公開所得資料，空客不會因其客戶無法提取飛機而向其客戶採取法律程序提出任何索償，除非有關客戶正申請破產或其他類似程序，惟該客戶須於預定交付期之前與空客進行討論。我們董事確認，這主要是由於空客所生產的飛機的需求甚高，需求大幅超出空客的生產能力。因此，倘基於任何原因，我們未能為根據飛機購買協議餘下的13架飛機獲得租約，我們可在空客同意下重訂交付期或向其他飛機出租人或飛機營運商轉讓指定飛機。在該情況下，我們將毋須按飛機購買協議訂明的原有時間表提取飛機。

香港其他上市公司披露飛機購買承諾的條款

董事及聯席保薦人明白飛機購買協議若干資料（為空客專有資料的一部份）的保密性質。於本文件中披露有關資料可導致我們違反保密責任。披露亦將影響我們與空客的業務關係及日後根據飛機購買協議進行飛機收購的價格磋商過程，兩者均並不符合我們及我們股東的整體最佳利益。根據對香港上市航空公司及其他海外證券交易所上市飛機租賃公司的公開披露的檢討，董事及聯席保薦人注意到，空客對其全球各地的所有客戶（包括航空公司及飛機租賃公司，如本集團）持續採用相同程度的保密責任。經檢討公開披露後，董事及聯席保薦人進一步注意到空客將允許於公開文件披露的基本資料如下：

- (1) 購買協議日期及根據購買協議同意將購買的飛機數目；

業 務

- (2) 將購買的飛機種類；
- (3) 原定將向買方交付飛機的期限；及
- (4) 同意將購買飛機的標價或目錄價的總額。

在聯交所上市的航空公司過往各自向空客收購飛機時，曾經披露以上資料，而有關交易構成該等上市公司的須予披露或主要交易（定義見上市規則）。在各情況下及於確定資料的保密性質時，聯交所已批准該等公司豁免嚴格遵守上市規則的披露規定。該等公司的公佈及股東通函中載有該等公司的董事發出的確認函，指實際購買價的最高金額將不會超過同意將購買飛機的標價或目錄價。

飛機購買協議的重要條款披露

經考慮我們須承擔的保密責任及香港其他上市發行人（航空公司）的類似交易的資料披露水平後，以下資料於本文件中披露：

- (1) 中飛租(BVI)與空客於2012年10月23日就36架空客A320系列飛機的交付訂立的飛機購買協議（經函件協議及修訂所補充）；
- (2) 原定於2013年底至2016年底期間將向我們交付的36架空客A320系列飛機；及
- (3) 飛機購買協議項下的36架空客A320系列飛機的標價總額為30億美元。

我們董事確認：

- (a) 飛機的實際購買價將不會高於飛機根據飛機購買協議的標價；
- (b) 我們並無違反飛機購買協議的任何條款及條件而將導致空客行使其終止權利或押後飛機購買協議的交付期，惟空客已就我們截至12月31日的資產淨值而豁免的違規事宜除外；
- (c) 我們與空客並無任何糾紛而將導致空客可能提出任何索償；
- (d) 我們將動用(a)內部資源；(b)安排PDP融資及長期銀行借貸；及(c)[編纂]所得款項淨額，為飛機收購協議項下的飛機收購作融資；及
- (e) 截至本文件日期以上(1)、(2)及(3)所披露的資料並無任何重大變動。

業 務

基於上文所述，我們董事認為，與我們飛機購買承諾有關的財務風險不會高於飛機購買協議所載的總購買價30億美元。

我們董事及聯席保薦人相信，以上資料披露與聯交所其他上市公司的類似交易的類似披露及指引信GL21-10的規定相符。按此基準，我們董事確認，且聯席保薦人贊同我們董事的意見，將不會遺漏任何重大資料，致使根據上市規則第2.13條的本文件內容有所誤導。

我們已承諾將購買飛機的租賃承諾

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，至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，因為到建議飛機交付日期前仍有12個月以上。我們董事認為，此乃行業慣例，飛機租賃安排僅於建議飛機交付期前大約12個月方訂立。

由於我們與中國主要航空公司的關係良好，我們已於訂立最終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。在大部份情況下，我們於預定交付飛機日期前不足12個月內訂立意向書，並於預定交付飛機日期前不足三個月內訂立租賃協議。

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>

業 務

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。我們董事相信，我們的現有業務網絡及中國飛機需求殷切將繼續促進我們已承諾飛機訂立新租約。

如並無就飛機購買協議項下將予購買的飛機取得租賃承諾時的應急計劃

截至最後實際可行日期，我們以意向書或租賃協議的方式，就根據飛機購買協議承諾將購買的30架飛機中的17架飛機獲得租賃承諾。我們尚未為根據飛機購買協議餘下13架飛機獲得任何租賃承諾。倘我們未能從航空公司獲得其他租賃承諾，我們已制定一系列應急計劃，包括三個商業上可行的選擇。

透過空客向第三方轉讓飛機交付權

每年向空客訂購的飛機需求遠遠超出過去十年的年產量。這情況導致大量的飛機訂單積壓數，即隨著時間流逝而累積有待空客履行的生產訂單。因此，空客已有準備，倘某個客戶因任何理由未能按期接收飛機交付權，空客會容許轉讓飛機交付權。當完成有關轉讓後，承讓人將直接從空客接收飛機。儘管2007年及2008年經濟倒退，但積壓數增加的情況並無改變。根據這理由，我們董事相信如果我們未能按可接納的條款獲取租賃承諾，我們向第三方轉讓飛機交付權（根據飛機收購協議）乃屬商業上可行的選擇。我們董事確認，行業內存在轉讓飛機交付權的第二市場。

與空客協定押後交付飛機

另一方法是，我們可與空客商討押後交付有關飛機。我們董事確認，飛機製造商（即空客及波音）曾經很多次接納其他飛機租賃公司的要求，押後交付已承諾的飛機。

透過經紀代理轉讓飛機交付權

我們亦可委聘飛機經紀代理，就我們並無獲取租賃承諾的13架飛機轉讓飛機交付權。

據「行業概覽－全球飛機租賃行業」及「行業概覽－中國飛機租賃行業」等章節所反映，我們董事認為，我們的應急計劃屬商業可行，並與市場慣例相符。此外，基於A320系列飛機需求殷切，我們董事認為，我們在一般及利好的經濟環境下獲取飛機訂單應不難，且應不會招致損失。

我們董事得悉，環球市場上曾有報導航空公司押後或取消與空客及波音的飛機交付。儘管我們從未遇到我們將獲交付的飛機沒有租賃承諾的情況，事實上我們曾以相當接近我們將

業 務

須就新飛機向空客支付的飛機收購成本的價格向兩名不同的賣方（將其已承諾購買空客飛機售予我們）收購三架飛機。該等交易反映出，由於飛機需求殷切，加上我們承諾將購買飛機型號的普及程度，我們將能夠物色一名自願買方以商業可行及符合市場慣例的合理價格接收飛機。

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，我們分別將飛機出租及交付予中國三家、四家及六家航空公司。截至最後實際可行日期，我們將飛機出租及交付予中國八家航空公司。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。我們所有客戶均為獨立第三方。

於2013年5月及7月以及2014年1月，我們完成向東方航空收購三架舊飛機，並售予歐洲一家航空公司。

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。

下表載列截至最後實際可行日期航空公司客戶數目及我們出租和交付的飛機數目連同有關屆滿年度：

	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	總計
航空公司客戶A...	2	1					2	2		2	9
航空公司客戶B...				2	1	1	1			1	6
航空公司客戶C...							1	4			5
航空公司客戶D...						2	2				4
航空公司客戶E...									2		2
航空公司客戶F...	2						1				3
航空公司客戶G...								2			2
航空公司客戶H...								1			1
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⁽¹⁾</u>	<u>32</u>

附註：

(1) 三架飛機的飛機租賃協議將於2022年屆滿，而第二期飛機租賃協議隨即於其後開始，租期不超過六年。

業 務

以下載列截至2013年12月31日止三年度內出租飛機數目及金額及佔我們航空公司客戶租賃收入的百分比：

	截至12月31日止年度								
	2011年			2012年			2013年		
	截至 12月31日 出租飛機 數目	租賃收入		截至 12月31日 出租飛機 數目	租賃收入		截至 12月31日 出租飛機 數目	租賃收入	
		千港元	%		千港元	%		千港元	%
航空公司客戶A.....	5	144,699	64.9	5	141,206	31.5	7	153,511	24.6
航空公司客戶B.....	4	67,156	30.1	5	117,832	26.3	6	124,403	20.0
航空公司客戶C.....	1	11,220	5.0	4	104,689	23.4	5	127,654	20.4
航空公司客戶D.....	-	-		2	83,840	18.8	4	192,333	30.9
航空公司客戶E.....	-	-		-	-		2	23,165	3.7
航空公司客戶F.....	-	-		-	-		1	2,259	0.4
總計.....	<u>10</u>	<u>223,075</u>	<u>100.0</u>	<u>16</u>	<u>447,567</u>	<u>100.0</u>	<u>25</u>	<u>623,325</u>	<u>100.0</u>

我們與航空公司客戶建立的業務關係最長為六年。於往績紀錄期內及截至最後實際可行日期，我們董事及其各自的聯繫人及持有我們百分之五或以上股本的股東，概無於我們〔航空公司〕客戶中擁有任何權益。

以下載列於截至2013年12月31日止三年度內，我們客戶與我們進行交易的進一步資料：—

- *中國國航* — 我們從空客購買四架闊體飛機，於2012年及2013年根據長期飛機租賃協議交付予*中國國航*。
- *南方航空* — 我們於2007年9月至2008年10月期間，為*南方航空*安排五架窄體飛機的售後租回。我們於2013年根據長期飛機租賃協議出租及交付兩架額外飛機。
- *深圳航空* — 我們於2013年向*深圳航空*出租及交付兩架飛機。
- *成都航空* — 我們根據長期飛機租賃協議向*成都航空*出租及交付六架飛機，當中三架於2010年、一架於2011年、一架於2012年及一架於2013年出租及交付。
- *山東航空* — 我們透過中國的境內租賃平台，根據長期飛機租賃協議先後於2011年、2012年及2013年6月出租及交付一架B737 NG飛機、三架B737 NG飛機及一架B737 NG飛機，透過該平台，我們組建了首宗租賃交易可享有在天津東疆保稅港區成立的租賃公司（經國務院於2010年12月批准）獲授予預扣稅全數豁免。
- *四川航空* — 我們於2013年11月向*四川航空*出租及交付一架飛機。

業 務

我們飛機租賃協議的主要條款

我們與航空公司客戶緊密合作，針對我們航空公司客戶的特別需要構建飛機租賃協議。截至2013年12月31日，我們已訂立25份長期飛機租賃協議，下表載列截至2011年、2012年及2013年12月31日不同交易架構的租賃協議概要：

	截至12月31日		
	2011年	2012年	2013年
直接飛機購買及租賃交易	4	5	9
飛機售後租回交易	6	11	16
總計	<u>10</u>	<u>16</u>	<u>25</u>

截至最後實際可行日期，我們就我們擁有的32架飛機及將於最後實際可行日期後交付予我們航空公司客戶的兩架飛機，與八家航空公司客戶訂立30份長期飛機租賃協議及四份短期飛機租賃協議。在我們擁有的32架飛機當中，18份租賃協議為飛機售後租回交易，而14份租賃協議為直接飛機購買及租賃交易。我們董事確認，於2014年3月就兩架飛機訂立短期飛機租賃協議（租期短於六年）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。

直接飛機購買及租賃交易與飛機售後租回交易的長期租賃協議的主要條款及條件十分相似，我們傾向就該兩項交易架構採用相同的主要條款及條件。以下載列我們飛機租賃協議的主要條款及條件：

租期及租金率

我們所有飛機租賃協議均設有固定租期，在某些情況下，航空公司承租人享有續期權。我們所有飛機租賃協議均無提前終止權利。我們五份飛機租賃協議中訂有保障條文，倘由於航空公司承租人的使用以外原因導致飛機未能操作，航空公司承租人可要求終止飛機租賃協議。我們大部份飛機租賃協議並無載有購買選擇權，惟兩份飛機租賃協議除外，據此承租人獲授購買選擇權，有關購買價將考慮飛機當時的公平值或由我們與承租人協定。我們大部份飛機租賃協議均設有固定租賃付款金額。

保證金

我們所有飛機租賃協議均訂明須支付保證金，作為承租人履行根據飛機租賃協議的責任及交還飛機的狀況的擔保。當我們航空公司客戶違反相關飛機租賃協議時，我們可提取保證金。於租期內，我們航空公司客戶須按我們接受的有關條款及條件以現金按金或不可撤

業 務

回信用狀的方式向我們存置保證金，金額相當於飛機租賃協議三個月的基本租賃付款。此外，我們亦收到我們已訂立租賃意向書的未來租賃交易的保證金。截至2013年12月31日，保證金總額為90.3百萬港元。信用狀由我們保管，故此，該金額並無計入我們的財務資料。

經營成本及開支

我們的飛機租賃協議規定，承租人負責所有經營成本及開支，包括燃料、維護、人員、機場及導航收費、牌照、飛機登記、稅務及保險供款等。在一些情況下，我們可能須承擔擁有權及產權負擔註冊費，但金額不大。

絕對及無條件付款責任

我們的飛機租賃協議一般規定，承租人的付款責任在任何及所有情況下為絕對及無條件，據此，承租人須作出付款，不得因我們結欠承租人任何款額或承租人可能對我們提出的任何索償而作出扣減。視乎與有關承租人的磋商而定，付款可每月或每季作出。

預扣稅

我們的飛機租賃協議一般要求承租人將應繳稅項包括在租賃付款內以支付預扣稅或其他稅務責任，惟因向或由我們轉讓飛機而產生的預扣稅除外。

就稅務責任作出彌償保證

我們的飛機租賃協議一般要求承租人就與租約及飛機有關的若干其他稅務責任（在大多情況下包括增值稅及印花稅）向我們作出彌償保證。

維護責任

根據我們的飛機租賃協議，承租人負責根據航空管理局批准的維護計劃並與機身及引擎製造商指引相符的規定對出租飛機進行維護及維修、機身及引擎全面檢查。我們有權於合理時間及我們航空公司客戶與我們互相協定的地點檢查出租飛機。所有出租飛機於相關租期屆滿時須按規定狀況交還我們。

維護儲備及信用狀

視乎我們航空公司客戶的信譽，我們可要求航空公司客戶向我們支付維護儲備金或安排我們所接受的商業銀行以我們為受益人發出備用信用狀。截至最後實際可行日期，與我們航空公司客戶訂立八份飛機租賃協議，據此，有關航空公司須以我們滿意的方式向我們提供信用狀。信用狀乃作為我們航空公司客戶保持出租飛機於規定狀況的責任的擔保。維護儲備金付款及信用狀金額按出租飛機的使用率（按飛行時間計算）釐定。截至最後實際可行日期，我們訂立的信用狀金額為159.1百萬港元。信用狀由我們保管，故此，該金額並無計入我們的財務資料。

業 務

交還賠償

我們的飛機租賃協議設有交還賠償金規定，即按租期內飛機使用水平及交還時實際狀況釐定的付款。

適航指令成本攤分

倘有關成本超出飛機租賃協議訂明的上限，我們須就我們航空公司客戶就遵從美國聯邦航空總署或歐洲航空安全局頒佈的適航指令所產生的實際成本作出支銷。

轉租租約

我們部份飛機租賃協議允許承租人在我們事先同意下與聯屬航空公司訂立飛機轉租租約。

遵照法律法規

承租人負責遵照飛機操作相關的一切適用法律法規。我們一般要求承租人遵從航空管理局頒佈的適航指令、適航證書、有關飛機的牌照及登記標準。承租人須確保飛機於租期任何時候已向承租人所在地的適用民航局登記。登記證書須記錄我們特別目的公司（作為飛機擁有人）、承租人（作為承租人）、航空公司及有關承押人的名稱。承租人亦承諾根據飛機租賃協議持有出租人的權益及根據適用國際公約將登記的按揭，並向我們提供不可撤銷的註銷登記和出口請求許可書，授權我們於飛機租賃協議屆滿時取消註冊出租飛機。

交還狀況

我們的飛機長期租賃協議載有條文，訂明出租飛機的交還狀況，包括飛行時數及引擎、起落裝置、輔助電源設備及其他零部件以及出租飛機的整體適航程度由上次維護起計餘下時間。「交還」指於飛機長期租賃協議屆滿時將退還予我們的飛機。承租人一般須向我們交付全壽命狀況的飛機，即須根據航空管理局批准的維護計劃及與機身及引擎製造商建議相符的規定，或有關租賃協議列明的其他條件，對出租飛機進行維護。飛機於交還時須遵從所有適航指令。承租人亦須確保於向我們交還飛機時獲航空管理局發出有效的適航出口證書。另外亦有承租人將於租期結束時支付交還賠償的條文，乃視乎（其中包括）出租飛機的機身及引擎使用程度與飛行時數而定。出租飛機的狀況必須符合歐洲航空安全局的直接營運規定。

業 務

承租人違約的補救措施及權利

我們的租約載有如承租人違約我們的權利及補救措施以及飛機交還狀況的條文。

租約重組

與承租人進行討論後，我們可以符合我們本身利益重組租約。多項重組步驟或涉及於到期日前自動終止租約、轉租予另一航空公司、減少租賃責任、延長租期及重訂租賃付款還款期。

飛機收回

倘情況不允許進行重組的選擇，我們將尋求終止租約，收回飛機並重新推銷飛機。在大多數情況下，收回將透過與承租人的磋商進行。倘承租人不合作，我們可能須就收回採取法律行動，或會出現一些延誤。我們亦可能因使用機場、維修、導航服務而須支付與飛機相關的若干結欠費用，以及收回飛機的留置權。我們亦可能就維護及翻新所收回飛機產生龐大的額外成本。

我們按個別情況釐定每份飛機租賃協議的租期，當中參考現時飛機租賃市況、有關飛機的供求狀況及有關航空公司的信譽及業務歷史。租期及租賃付款總額的磋商乃屬保密，並經參考簽訂飛機租賃協議時的現行市況後釐定，而同一飛機類別的租期及租賃付款或會不同。於截至最後實際可行日期我們訂立的32份飛機租賃協議中，30份飛機租賃協議的租賃付款金額於租賃協議年期內固定。其餘兩份長期飛機租賃協議的租賃付款金額按美元LIBOR不時有條件地調整。

來自我們航空公司客戶的租賃承諾

我們積極尋求並確認現計劃於2016年底前交付的飛機的租賃承諾。我們來自航空公司客戶的未來租賃承諾包括飛機租賃協議及意向書。

我們一般與航空公司訂立意向書，然後方訂立正式租賃協議。於2014年1月1日至最後實際可行日期期間，我們已根據直接飛機購買及租賃交易，交付來自我們航空公司客戶根據2014年的直接飛機購買及租賃交易全部11架飛機的租賃承諾中的五架飛機。於2014年1月1日至最後實際可行日期期間，我們亦已交付根據飛機售後租回交易的兩架飛機。

業 務

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將於2014年交付的六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交付的四架飛機訂立四份飛機租賃協議。此外，我們已就將出租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。

我們的融資策略

融資渠道

於2011年、2012年及2013年，我們主要利用長期銀行借貸及PDP融資來撥付我們飛機收購的資金需要。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。我們亦不時向光大財務獲取短期借貸作為過渡性融資。我們亦使用飛機租賃協議產生的租賃收入的現金流入。我們密切監察流動資金風險。由於預期我們的租賃協議將產生租賃收入的現金流入，只要(a)該等長期銀行借貸的利率介乎可接受範圍；及(b)每架飛機租期內的租賃收入的現金流入足以支付同期的本金額及利息定期還款，我們現有的融資策略（為我們業務模式的一部份）旨在悉數動用可用銀行融資。因此，我們出租的每架飛機將為我們帶來正面的現金流入，詳見本文件「財務資料－流動資金及資本資源－現金流量」一節我們營運中飛機於截至2013年12月31日止三年度的現金狀況。截至2011年、2012年及2013年12月31日，我們就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。

除就飛機收購的長期銀行借貸外，我們亦就結付PDP安排PDP融資。PDP一般佔有關飛機總購買價30.0%至40.0%。由於飛機購買協議僅於2012年10月訂立，故於2011年我們並無任何PDP融資。截至2012年及2013年12月31日，我們的PDP融資結餘分別為551.0百萬港元及1,820.1百萬港元。

業 務

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 (百萬港元)	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)
2014年	6	6	680.7	5	1,702.4
2015年	12	12	1,287.7	—	—
2016年	12	8 ⁽¹⁾	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。

我們利用關連方的短期借貸作為過渡性融資。該等借貸按利率5.0%至12.0%計息。於2011年及2012年，我們獲光大財務授予分別234.0百萬港元及663.0百萬港元的融資，並於償還之前的融資後分別於2012年1月及3月從第二筆融資提取分別312.0百萬港元及351.0百萬港元。於2013年，我們自光大財務及富泰資產獲取為數分別73.3百萬港元及46.8百萬港元的融資。截至本文件日期，以上獲光大財務及富泰資產授予的所有借貸已獲我們悉數結付。我們於往績紀錄期內獲光大財務及富泰資產授予的融資最高結餘分別不超過351.0百萬港元及46.8百萬港元。

於2011年、2012年及2013年及截至最後實際可行日期，我們並無面臨貸款人大幅減少、註銷或提取銀行借貸，或我們未能結付我們日常業務過程中的銀行借貸的情況。

長期銀行借貸

自我們開展業務後，我們結合PDP融資及長期銀行借貸的方式撥付我們的飛機收購資金所需。截至最後實際可行日期，我們已就我們所擁有的32架飛機訂立30份長期銀行借貸協議。截至最後實際可行日期，在30份長期銀行借貸協議中，年利率介乎3.0%至6.5%，而大部份長期銀行借貸協議均按浮動利率計息，有關利率乃參考三個月或六個月LIBOR釐定，並每隔一段時間根據市況作調整。

業 務

在訂立任何長期銀行借貸交易前，我們將詳細審視有關條款，並確保在整個租期內來自飛機的預期租賃收入的現金流入，可匹配長期銀行借貸項下的分期還款。我們僅於飛機預定交付期前三個月左右方就飛機收購獲取並確認長期銀行借貸，旨在降低所涉及備用但未動用融資的融資成本。於2011年、2012年及2013年及截至本文件日期，我們從未遇上未能就出租飛機獲取長期銀行借貸的情況。獲得租賃承諾後，我們董事有信心能夠就飛機收購獲得結欠的長期銀行借貸。

飛機收購的長期銀行借貸，由出租飛機的法定押記、特別目的公司（為有關飛機的登記擁有人）的股份抵押、由本集團若干成員公司及中飛租(BVI)提供的公司擔保，以及截至2011年、2012及2013年12月31日分別為7.6百萬港元、46.6百萬港元及70.6百萬港元的銀行存款抵押作為擔保。相關長期銀行借貸協議包括其他承諾及契諾，主要包括：

- 身為相關長期銀行借貸交易借款人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。

於2011年、2012年及2013年，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。我們已採取各種措施，以減低這方面的風險。有關我們措施的進一步資料，載於本文件「風險管理」一節。

有關財務契約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。

截至最後實際可行日期，我們並無收到貸款人的任何通知，指我們違反我們銀行借貸融資協議的任何承諾及契諾，而構成違約事件。

PDP融資

根據飛機購買協議，我們需要就我們同意購買並向我們交付的飛機支付PDP。PDP融資屬我們純粹為結付PDP而獲取的特別目的銀行借貸。我們自商業銀行獲取PDP融資，而截至2012年及2013年12月31日，我們分別自兩家及四家商業銀行獲取為數551.0百萬港元及1,820.1百萬港元的PDP融資。於2013年12月31日後，我們就八架飛機的PDP融資訂立三份額外協議。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）及國家開發銀行股份有限公司（香港分行）是兩家正在就PDP融資與本集團進行磋商的商業銀行。由於PDP融資乃基於收購在建

業 務

中飛機，我們就PDP融資產生的利息將不會自我們損益扣除，但會被視資本化利息成本，作為我們其他應收款項的一部份。然後，利息金額將重新分類至經營租賃項下的物業、廠房及設備或融資租賃項下的融資租賃應收款項。

於2012年及2013年產生及資本化的利息金額分別為4.9百萬港元及46.4百萬港元。

關連方的短期借貸

我們獲光大財務授予短期借貸作為過渡性融資。於2012年1月及3月，我們分別從光大財務獲取金額為312.0百萬港元及351.0百萬港元的兩筆獨立借貸，並分別於2012年3月及4月全數償還。於2013年1月1日至2013年9月30日止期間，我們獲光大財務及富泰資產授予總額分別為73.3百萬港元及46.8百萬港元的融資。以上所有短期借貸已獲我們悉數結付。

變現融資租賃應收款項

我們於2013年12月透過向一名獨立第三方銷售融資租賃應收款項，完成變現一架飛機的融資租賃應收款項。按照我們的業務模式，我們將繼續變現我們於融資租賃應收款項的投資。是項交易展現我們有能力完成我們的業務模式，而更重要的是，我們的融資策略是將我們的金融資產變現，以獲取額外財務資源供業務發展之用。

有關變現融資租賃應收款項的架構的其他詳情，載於下文「變現融資租賃應收款項」等段落。

融資渠道

由於我們的獨立地位，我們可根據利率、所涉及飛機購買價的百分比及所需抵押品等各種因素，選擇向我們提供長期銀行借貸及PDP融資的不同銀行。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。於2011年、2012年及2013年，我們並無遇到任何情況而無法就我們的飛機收購獲取長期銀行借貸或PDP融資。

鑒於利息環境不斷變化，我們亦將於適當時候考慮進行再融資，以提高我們的利差。於2013年3月，我們成功完成一宗再融資交易，將有關長期銀行借貸的年利率降低超過2.0%。

我們將繼續擴大我們的融資策略及其他方法以應付我們機隊擴充及業務增長的資金需要。

對沖交易

於2011年、2012年及2013年，我們按浮動利率計息的長期銀行借貸分別佔我們長期銀行借貸結餘總額的52.1%、62.4%及62.7%。我們預期，我們大部份銀行借貸日後將繼續按浮動利率計息。

業 務

基於浮動利率風險，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。我們董事認為，利率掉期合約對我們有利，因為我們部份利率風險定於協定水平。

我們目前訂立的八份利率掉期合約的條款與我們於2012年及2013年與一家投資銀行（為獨立第三方）訂立的條款相若。利率掉期合約的年期與已對沖長期銀行借貸協議者相符。根據截至2013年12月31日的五份協議，固定利率指交易對手提供的浮動利率乘以相關本金金額。合約的首個付款日將由2014年9月至2014年12月止。一份利率掉期合約將於2019年9月19日到期，三份利率掉期合約將於2018年9月21日到期，而餘下一份利率合約將於2024年3月21日到期。

現時所執行的八份利率掉期合約，是將參考三個月及六個月LIBOR而得出的浮動利率轉換為介乎1.55%至2.15%的固定利率。於2012年12月31日，該兩份合約由已抵押存款5.7百萬港元作擔保。截至2013年12月31日毋須支付按金。

我們董事確認，根據獲對沖的有關飛機的浮息銀行借貸結餘相對於有關飛機的總浮息銀行借貸結餘的比例計算，本集團截至2013年12月31日止三年度的對沖比率分別為零、22%及23%。由於PDP融資乃為期約兩年的短期融資，我們並無就PDP融資及營運資金融資進行任何利率對沖活動。

由於我們大部份長期銀行借貸以參考三個月及六個月LIBOR的浮動利率計息，因此我們的對沖策略主要針對減低利率波動的風險。我們除了在每項飛機租賃及融資交易完結前密切監察利率變動及對利差及盈利能力進行敏感度分析外，我們亦已於2012年就佔按浮動利率計息的長期銀行借貸17.8%的金額訂立了兩份利率掉期合約。我們於往績紀錄期內並無涉及任何投機活動，而我們訂立的利率掉期合約涵蓋已對沖長期銀行借貸協議自利率掉期合約開始日期起計的餘下年期，並根據對沖會計政策入賬。我們董事確認，我們計劃持有並繼續維持對沖倉位，直至所對沖的浮動利率風險消失為止。

截至2012年12月31日，我們確認負面淨影響6.4百萬港元，並已在合併全面收益表內列入現金流對沖儲備。該影響主要由於截至2012年12月31日美元LIBOR下跌所致。截至2013年12月31日，我們錄得正面淨影響28.7百萬港元，亦已在合併全面收益表內列入現金流對沖儲備。錄得正面影響是由於2013年美元LIBOR呈上升趨勢。

業 務

以往訂立的利率掉期交易已獲投資委員會批准。於2013年9月，策略委員會為了（其中包括）考慮及審批我們進行的任何對沖活動而成立。策略委員會已於重組日期後取代投資委員會職能。有關我們對沖政策的其他資料，載於本文件「風險管理」一節。有關我們策略委員會及其所採納政策的其他資料，載於本文件「風險管理」一節。

管理我們的流動資金風險

於2011年、2012年及2013年12月31日，我們的負債比率分別為93.0%、89.9%及92.5%。我們大部份負債均為我們進行飛機收購所產生的長期銀行借貸。由於銀行借貸乃配合我們租賃收入的現金流入按月或按季根據固定還款時間表償還，因此董事相信我們已實施有效措施以限制我們的流動資金風險。另外，我們亦涉及信貸風險，有關進一步資料載於本文件「財務資料－財務風險及金融工具的披露」一節。

於2013年12月，我們將一架飛機的融資租賃應收款項變現，不僅降低我們就收購產生的長期銀行借貸，亦導致錄得出售收益57.1百萬港元。變現交易為我們提供新的融資來源。

我們將抓緊當時出現的任何融資機會，並繼續發掘中國境內外的其他融資方案。

變現融資租賃應收款項

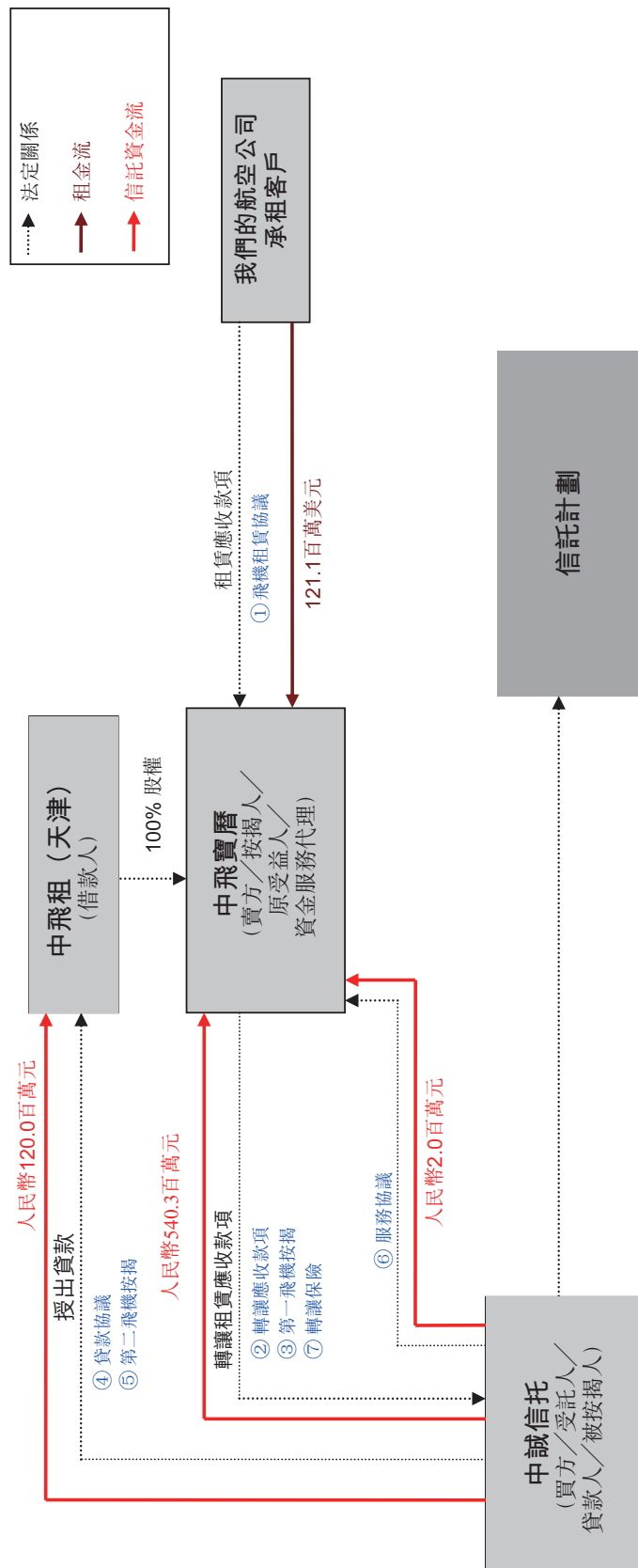
我們於2013年12月完成我們首宗融資租賃應收款項變現交易。根據是項交易，我們出售融資租賃應收款項，總代價為人民幣540.3百萬元。租賃應收款項乃關於我們出租予一家航空公司客戶的一架A330飛機。租期為12年，而於2013年12月27日尚未償還的租賃應收款項為121.1百萬美元。作為交易一部份，我們向一名獨立第三方借入人民幣122.0百萬元（相等於155.2百萬港元）以悉數償還就收購飛機的長期銀行借貸。此項長期借貸的貸款人為我們融資租賃應收款項的買方。基於是項交易，按我們截至2013年12月31日的資產負債表，我們終止確認融資租賃應收款項淨額615.0百萬港元。相關長期銀行借貸769.1百萬港元已於2014年1月償還。按我們2013年的收益表，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。

我們董事相信，是項交易不僅展現我們的業務創新能力，亦展示我們的可持續及可擴展的業務模式。交易變現未賺取的融資收入，因而改善我們的盈利能力及加強我們的財務資源。由於交易終止確認資產及負債，亦降低我們的融資槓桿及加速我們的資產置換。更重要的是，交易將我們的業務模式由飛機租賃進一步伸延至發展金融產品。我們計劃每年定期進行類似交易。

業 務

概覽

下圖載列我們於2013年12月完成變現融資租賃應收款項交易的交易架構：



業 務

變現租賃應收款項

中飛寶曆為該架A330-243飛機（「有關飛機」）的註冊擁有人。於2013年8月23日，中飛寶曆與我們其中一名航空公司承租客戶訂立長期飛機租賃協議。根據長期飛機租賃協議，我們同意將有關飛機出租予該航空公司承租客戶，由2013年9月4日至2025年5月27日為期12年，租賃付款總額為124.3百萬美元（相當於969.5百萬港元）。截至2013年12月27日，未償還租賃付款為121.1百萬美元（相當於944.6百萬港元）。

作為變現交易的一部份，於2013年12月30日，中飛寶曆與中誠信托有限責任公司（「中誠信托」）（作為買方及中誠信托以中國太平保險集團公司（「太平保險」）受益人成立的2013年中誠信托及中租集合投資基金信託計劃（「信託計劃」）的受託人）訂立租賃應收款項轉讓（「租賃應收款項轉讓」）。太平保險為信託計劃的財產授予人。信託計劃並非由我們設立，我們並無控制權，根據適用中國法律法規構成「集合資金信託業務」。轉讓代價為人民幣540.3百萬元（相當於687.2百萬港元）。根據租賃應收款項轉讓，我們向中誠信托轉讓總額為121.1百萬美元（相當於944.6百萬港元）的租賃付款的所有權利及利益。該等權利包括於我們航空公司承租客戶逾期付款時對租賃付款及結欠利率的索償權利。

於完成租賃應收款項轉讓項下的交易後，中誠信托將在獲得下述中飛寶曆提供的抵押品下承擔因租賃應收款項產生的一切風險（包括但不限於信貸風險、市場風險及匯率風險）。我們中國法律顧問確認，除於2024年2月27日至2025年5月27日期間所收取的未來租賃付款的匯率風險外，自2013年12月30日（即租賃應收款項轉讓完成日期）起我們將毋須承擔所有該等風險。

中誠信托與我們之間的安排

作為我們航空公司承租客戶根據原長期飛機租賃協議的租賃付款的抵押品，中飛寶曆已向中誠信托提供以下抵押品：

- (a) 向中誠信托提供為數129.5百萬美元（相當於1,010.1百萬港元）的有關飛機的第一按揭。如出現租賃應收款項轉讓的任何違約事件、未經中誠信托事先同意中飛寶曆擁有權變動、對中飛寶曆提出的破產或類似法律訴訟或將嚴重不利影響中誠信托根據按揭的權利的任何其他事件，中誠信托將有權出售有關飛機，以獲取租賃應收款項轉讓項下的到期金額。
- (b) 根據有關飛機現行保險保單及在有關飛機錄得總虧損情況下轉讓保險所得款項及有關收入的所有權利及利益。

業 務

中飛寶曆根據於2013年12月訂立的服務協議（「服務協議」）從事收取租賃付款服務。根據服務協議，中誠信托已委任中飛寶曆作為資金服務代理，向我們的航空公司承租客戶收取租賃款項。服務費人民幣2.0百萬元（相當於2.5百萬港元）已於2013年12月31日由中誠信托向我們支付。根據服務協議的條款，我們會於2024年2月27日至2025年5月27日期間，按預定匯率將代表中誠信托收取的每筆未來租賃付款由美元兌換為人民幣。此項安排構成衍生工具貨幣掉期合約。因此，我們將承擔匯率變動而產生的風險。

中誠信托向我們提供長期借貸

作為變現交易的一部份，我們從中誠信托獲得為數人民幣122.0百萬元（相當於155.2百萬港元）的長期借貸。我們利用此金額連同根據租賃應收款項轉讓已收的所得款項以償還就收購有關飛機產生的長期銀行借貸。貸款年期由2013年12月30日至2025年9月4日止。貸款本金額及利息應每半年支付一次，付款日為每年5月27日及11月27日後的第二個營業日，直至貸款獲悉數償還為止。貸款年利率固定為6.43%。

作為履行長期貸款的抵押品，中飛寶曆就有關飛機提供為雙方協定金額129.5百萬美元的第二按揭。如償還長期借貸出現任何違約事件、未經中誠信托事先同意中飛寶曆擁有權變動、對中飛寶曆提出的破產或類似法律訴訟或將嚴重不利影響中誠信托根據按揭的權利的任何其他事件，中誠信托將有權出售有關飛機，以償還長期借貸及所有應付中誠信托款項。

租賃應收款項轉讓及我們獲提供長期借貸的資金來源

我們確認，根據租賃應收款項及長期借貸的資金來源為信託計劃的所得款項。我們中國法律的法律顧問確認，信託計劃並非由我們設立，我們對信託計劃並無控制權。我們中國法律的法律顧問進一步確認，倘中誠信托破產、撤銷或喪失法律資格，信託計劃將不會受到直接影響，而信託計劃的受託人亦將因信託計劃所有受益人召開全體會議而改變。

我們面臨的主要風險

我們董事相信，我們因完成變現交易而面臨以下風險：

- (a) 上述交易並無涉及轉讓有關飛機的所有權。因此，我們將繼續為有關飛機的註冊擁有人，並將繼續承受有關飛機的剩餘價值風險。

業 務

- (b) 根據租賃應收款項轉讓，如我們作出的陳述、保證或承諾遭違反，我們將須負上責任。此外，如我們未能向中誠信托轉讓其有權享有的任何款項，我們亦將須承擔責任。儘管我們的航空公司承租客戶未能作出定期租賃付款，我們將毋須承擔責任，但中誠信托應有權行使對有關飛機的第一按揭。
- (c) 根據服務協議，倘我們的航空公司承租客戶未能及時作出租賃付款，我們將毋須承擔任何責任。然而，倘我們未能於從我們的航空公司承租客戶收款後根據服務協議及時轉讓付款，中誠信托可能終止委任，屆滿我們將承受中誠信托或信託計劃承受的任何損失。
- (d) 我們須定期償還長期借貸，如未能還款，我們可能須支付額外利息。中誠信托亦可能要求即時償還長期借貸。
- (e) 我們將於2024年2月27日至2025年5月27日期間就所收取的租賃付款承擔匯率風險。

變現交易的會計處理

以下載列變現交易的會計處理：

- (a) 我們已將租賃付款擁有權的絕大部份風險及回報轉移至融資租賃應收款項的買方，因此終止確認與租賃付款有關的融資租賃應收款項。
- (b) 我們已於2013年12月30日以現金收到出售融資租賃應收款項的總代價人民幣540.3百萬元（相當於687.2百萬港元）。為數57.1百萬港元的收益計入我們損益中「其他收入」內。該款項指我們已收所得款項淨額與終止確認融資租賃應收款項的賬面值之間的差額，再減去交易成本及所產生的營業稅。我們仍保留與飛機剩餘價值相關擁有權的風險及回報，故與飛機剩餘價值有關的融資租賃應收款項未有終止確認。
- (c) 餘下租期內將不再有任何因有關飛機而產生的任何到期應付未來租賃應收款項121.1百萬美元（相當於944.6百萬港元）。
- (d) 我們已利用變現融資租賃應收款項收到的所得款項償還就收購有關飛機的長期銀行借貸結餘98.6百萬美元（相當於769.1百萬港元）。我們已獲融資租賃應收款項的買方提供長期借貸人民幣122.0百萬元（相當於155.2百萬港元），年期由2013年12月30日至2025年9月4日為止。貸款旨在向我們提供資金，以償還我們就收購有關飛機產生的部份長期銀行借貸。
- (e) 就變現融資租賃應收款項而言，已作出中國營業稅及中國所得稅的稅項撥備16.9百萬港元。

業 務

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取得飛機收購融資（包括長期銀行借貸及PDP融資），該等銀行全部均為獨立第三方。截至2013年12月31日止三年度，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%。我們與供應商建立的業務關係平均為四年。我們所有供應商均為獨立第三方。

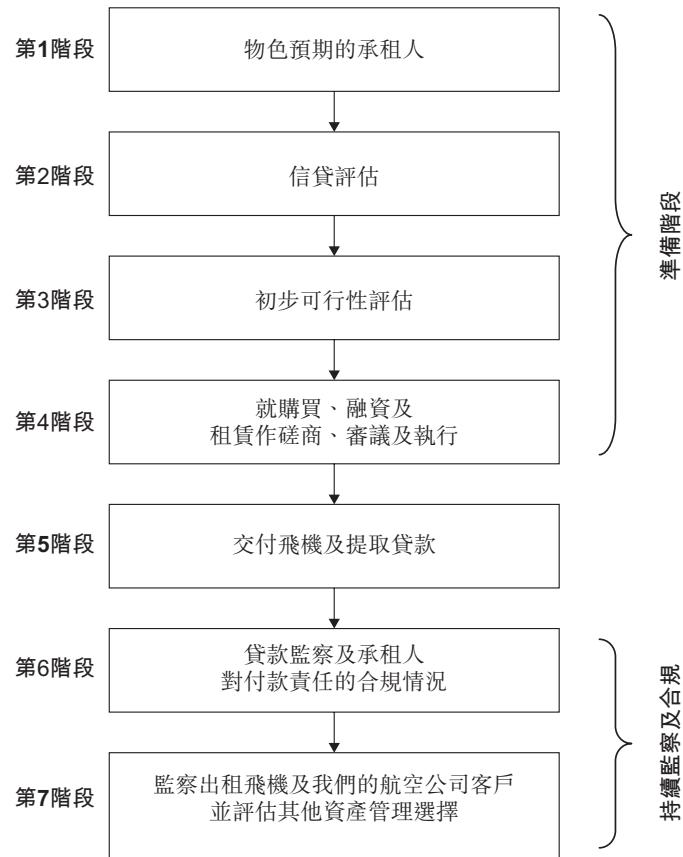
於往績紀錄期內及截至最後實際可行日期，我們董事及其各自的聯繫人及持有我們百分之五或以上股本的股東，概無於我們融資的供應商中擁有任何權益。

我們長期銀行借貸及PDP融資的利率按我們與有關銀行及金融機構進行商業磋商後釐定，一般按浮動利率計息。我們飛機租賃協議項下的租賃付款金額乃參考有關飛機的市值及租期及其他飛機公司提供的利率後釐定。因此，我們未必一定能夠將我們成本任何增加轉嫁予我們航空公司客戶。我們利率〔的變動〕對我們於2011年、2012年及2013年的除稅前經營溢利的敏感度分析，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。

業 務

我們飛機租賃業務的業務營運

我們有清晰劃分的業務部門，各有清楚界定的角色及職責以執行我們的業務模式。我們已成立了不同部門，負責項目管理、銷售及市場推廣、技術檢討、財務及會計，以及法律及合規事務。以下是我們飛機收購及租賃交易的營運工作流程圖：



視乎交易複雜程度及航空公司是否我們的新客戶，我們或需幾個月來完成準備階段。飛機的交付將受到某類別及型號飛機在市場上的供應情況及飛機所需配置的影響。在整個租期內，我們密切監察根據相關貸款協議的償還情況、出租飛機的營運狀況及承租人遵守維護規定的情況，以及我們航空公司客戶的整體營運及財務狀況及信譽。

業 務

第1階段：物色預期的承租人

我們根據已公佈的市場數據、我們銷售及市場推廣部門進行的分析以及我們與航空公司客戶的緊密聯絡，每半年一次編製有關未來六至十二個月內，我們現有航空公司客戶及預期的航空公司客戶對飛機的需求預測。我們不時聯絡現有航空公司客戶，以探討任何潛在商機。

第2階段：信貸評估

我們設有內部評估程序，藉審視任何新航空公司客戶的財務狀況、市場佔有率、股東背景及業務聲譽，以評估他們的背景及信譽。我們亦考慮他們的未來業務策略及機隊擴充計劃。

第3階段：初步可行性評估

對於任何已識別的潛在交易，我們的銀行及融資團隊會進行初步可行性評估。

初步可行性評估涉及不同方面。我們研究及分析航空公司客戶的背景，包括其營運歷史及股東、其經營的航線及其他財務資料。我們亦會研究該航空公司對於種類及規格要求的特別需要，並與我們已訂購或將會訂購的飛機進行比較。

我們亦會評估不同交易架構及相關租賃及融資選擇。租賃條款包括時間限制、租金付款金額、付款時間表及融資條款（包括息率、貸款期及貸款金額）亦將予考慮，以對某項交易的法律及營運風險作整體評估。在此階段亦會評估利率風險、交易對手及信貸風險、我們的負債水平及飛機的剩餘價值風險。我們亦會進行現金流分析，以評估交易的財務影響。

在評估飛機售後租回交易時，我們將評估盈利能力及投資回報、交易對手風險、槓桿風險及剩餘價值風險。

對於直接飛機購買及租賃交易而言，我們在收購飛機當時未必可物色預期的承租人。在評估收購的商業價值時，我們將評估整體市場狀況、將購買飛機的特點、將購買飛機是否能加強我們現有機隊及購買如何提升我們的盈利能力。

當完成可行性評估後，如果我們認為預期的飛機收購在商業上可行及收購不會對我們業務營運構成任何負面影響，我們將與準航空公司客戶就租賃意向書作進一步討論及磋商。

業 務

第4階段：就收購、融資及租賃作磋商、審議及執行

我們將會就融資安排著手向銀行尋求初步示意。就飛機收購而言，我們一般需要就建議融資安排取得最少兩家銀行的示意。

然後，我們將著手根據飛機收購、租賃及收購融資的經磋商及批准條款擬備有關文件。

第5階段：交付飛機及提取貸款

於釐定飛機規格及融資安排的詳細條款後，我們將著手與不同各方協調進行飛機交付及長期銀行借貸提取。有關過程涉及我們各部門的協作，確保所有相關安排將按照計劃時間表完成。

我們的銀行及融資團隊根據長期銀行借貸協議列明的時間表，監察貸款的提取情況。

第6階段：貸款監察及承租人對付款責任的合規情況

我們的會計部門監察從我們航空公司客戶獲收租賃收入的情況，並確保有足夠資金可供用作向融資機構償還銀行貸款利息及本金。我們會密切監察我們的航空公司客戶支付租金時是否有任何延誤，並在出現延誤時迅速作出跟進行動。

我們會不時就銀行貸款協議項下的貸款契諾合規情況（包括有關融資協議的契諾列明的財務比率及資金規定的資料）進行合規審查。我們會監察任何契諾的違反及任何可能導致的影響。

第7階段：監察出租飛機及我們的航空公司客戶並評估其他資產管理選擇

我們的銷售及市場推廣團隊及資產管理團隊將密切監察我們出租飛機的狀況。我們監察我們的航空公司客戶是否有進行適當維護及是否妥為遵守所需維護標準。我們的航空公司客戶須每年就租用飛機的狀況及維護製作維護報告。該等定期檢討旨在確保飛機按照有關飛機租賃協議所載的指定條件操作。

此外，我們亦密切監察我們航空公司客戶的營運及信貸狀況，以評估我們航空公司客戶的信譽及識別任何潛在違約風險。

作為我們持續監察程序的一部份，我們亦發掘機會透過不同融資策略將融資租賃應收款項的投資變現。

業 務

競爭

我們是中國一家獨立及快速增長的飛機租賃公司。根據我們的行業顧問航升所發表的報告，截至2013年12月31日，按服役及訂購中飛機總數計算，我們是中國第九大飛機出租人及中國最大的獨立出租人。根據航升報告，2013年，我們於中國飛機租賃行業的市場份額為3.1%。根據航升報告，截至2013年12月31日，共有13家中資飛機出租人。該等飛機租賃公司包括國內外出租人。中國的飛機租賃行業的入行門檻甚高，其中包括執照、初始資金、持續融資能力、合適風險管理措施及強勁的技術支援實力。

中國的飛機租賃行業競爭激烈。我們的競爭對手主要是飛機租賃公司，他們是商業銀行的聯屬公司、由航空公司及飛機製造商擁有及營運的租賃部門或附屬租賃公司，以及獨立飛機租賃公司。我們的競爭對手包括中國國內的飛機租賃公司（例如ICBC Leasing Co.及CDB Leasing Company）及國際租賃公司（例如GE Capital Aviation Services及AerCap Holdings N.V）。銀行聯屬的飛機租賃公司一般擁有針對及建基於彼等銀行網絡的客戶群。由飛機製造商營運的租賃部門或附屬公司在銷售飛機及設備方面，一般專注為他們的航空公司客戶提供其他融資選擇，因此該等租賃附屬公司的業務需要主要是為了支持及滿足他們母公司的業務需要及擴充。與航空公司聯屬的租賃業務只可為相聯的航空公司服務。由於獨立飛機租賃公司的獨立性、可更靈活地安排租賃及融資方法，而且有多種融資渠道可供選擇，因此獨立飛機租賃公司的客戶基礎較為廣闊。我們亦不受銀行業的槓桿及股本限制。租賃業務在不同方面面臨競爭，包括租金率、租期、交付日期、某飛機型號在市場的可得性、飛機規格、飛機狀況及其他租賃條文。飛機重新推銷的競爭主要針對是否可按相宜價格提供合適的飛機。

我們與競爭對手進行競爭的能力，取決於我們能否以創新的業務模式及為我們的航空公司客戶提供切合他們需要的全面服務，使我們在一眾飛機租賃公司中別樹一幟。

有關我們競爭優勢的進一步資料，載於上文「我們的競爭優勢」各段。

業 務

保險

概覽

於2011年、2012年及2013年，我們已投保我們相信對於從事飛機租賃業務的公司而言屬慣常的不同種類的保險。

此外，作為我們經營租賃的一般條款，我們要求航空公司客戶（為我們飛機的承租人）向我們所接受的保險公司投保保險，為出租飛機的可能損壞及更重要的所有責任保險提供保障。受保範圍包括綜合責任保險、涵蓋一切風險的飛機機體保險，以及政府機構規定須投保的保險。我們在該等保單中已列為受益人，而不會受到任何第三方就飛機營運過程中遭受的賠償、罰款、處罰或徵費所作出的任何索償。我們作為出租人，應列作涵蓋一切風險的飛機機體保險的受益人，一旦遭受全盤損失，可獲支付損失賠償。於2011年、2012年及2013年及截至最後實際可行日期，我們並無根據我們出租飛機的航空公司客戶所投保的保單收取任何款額。

我們亦要求我們航空公司客戶所選用的保險公司，於交付飛機前向我們提供保險證明。承租人須負責支付保費。

剩餘價值保險

除了航空公司客戶須就所租用的飛機投保的保險外，我們截至最後實際可行日期亦就我們19架出租飛機投保剩餘價值保險。我們董事確認，對經挑選的飛機購置剩餘價值保險是我們風險管理措施的一部份。購置剩餘價值保險之目的，是使我們獲得保障，免受日後與飛機價值相關的風險，包括因市況轉變而導致受保飛機減值的風險。因此，我們安排向屬獨立第三方的具聲譽保險商購置剩餘價值保險。剩餘價值保險亦與我們就飛機收購所作的項目融資安排一致，使我們可維持可駕馭風險程度的高槓桿水平。

根據剩餘價值保險，保險公司須向我們支付相等於保險終止價值與出售飛機所得款項兩者差額的款項（如果保險終止價值較高）。此舉有助我們減輕出售舊飛機時的財務風險。剩餘價值保險亦是在會計角度上決定一項租賃應否被視為經營租賃或融資租賃時的其中一個考慮因素。有關我們會計政策及會計判斷的進一步資料，載於本文件「財務資料－我們的重要會計政策」及「財務資料－我們的重大會計判斷及會計估計」兩節。

業 務

我們的剩餘價值保險受限於以下條件：(a)我們須委任獨立合資格檢查員編製有關受保飛機的評估價值報告，(b)我們或飛機的重新推銷代理已於租賃屆滿日期前的一段推銷期內，從商業角度合理地盡力出售飛機，(c)受保飛機符合退還條件的規定，及(d)受保飛機於獲批准銷售日期前不得蒙受足以終止飛機租賃的損失或損壞。我們將繼續審視及評估我們面對的各種風險，並對我們的保險安排作出必要及合適的調整，以切合我們在中國及其他司法權區（如適用）的需要及行業慣例。

根據剩餘價值保險保單，我們須於長達10年期間內分期支付保險保費。於2011年、2012年及2013年，我們就飛機的剩餘價值分別支付1.5百萬港元、4.4百萬港元及13.2百萬港元。

截至2013年12月31日，我們就16架飛機投保剩餘價值保險。截至最後實際可行日期，我們所擁有32架飛機當中，我們已應銀行要求或於考慮各種因素後安排為19架飛機投保剩餘價值保險。

為遵守適用法律法規，我們亦為僱員安排投保職業性損傷、醫療保險及其他國家強制保險。

知識產權

我們以「中飛」及「CALC」這兩個中英文商標名稱進行業務。我們已在中國及香港註冊多個商標，以確保我們有權使用上述商標名稱及已註冊商標。商標名稱及商標對於識別我們是一家中國飛機租賃公司是十分重要的。有關我們已在中國及其他地方註冊商標及進行商標註冊申請的進一步資料（對我們業務營運而言屬重要），載於本文件附錄四「知識產權」一節。

我們確認我們並無涉及違反任何第三方知識產權的任何訴訟，亦無收到有關違反任何第三方知識產權的任何索償通知。

物業

截至最後實際可行日期，我們並無擁有任何物業作投資用途。於2011年、2012年及2013年，我們分別支付租金1.3百萬港元、3.4百萬港元及7.1百萬港元。

根據香港法例第321章《公司條例（豁免公司及招股章程遵從條文）公告》第6(2)條，本文件獲豁免遵守《公司（雜項條文）條例》第342(1)(b)條有關《公司（雜項條文）條例》附表三第34(2)段的規定，該段規定須就本集團所有土地或樓宇的權益發出估值報告，基於此原因，截至2013年12月31日，我們概無物業佔我們綜合總資產賬面值15%或以上。

我們在香港租用兩項物業用作我們的辦公室及貨倉。我們董事聽取我們香港法律顧問意見後確認，有關香港租賃物業的租賃協議對我們及出租人均具法律約束力。

業 務

我們亦在北京租用一項辦公室物業，在深圳租用一間辦公室單位，在上海租用36項物業，作為我們在保稅區內外的辦公室，並在天津租用54項租賃物業，作為我們在天津東疆保稅港區內外的辦公室。我們已訂立93份租賃協議，其中兩份租賃協議是有關香港的租賃物業，而91份租賃協議是有關中國的租賃物業。除本文件「持續關連交易」一節所載的辦公室租賃交易外，所有其他租約均與獨立第三方訂立。

在我們就中國租賃物業訂立的91份租約中，截至最後實際可行日期，有54份租賃協議尚未在中國有關政府當局登記。該等物業位於中國兩個城市，總建築面積合共約780.09平方米。根據該54份租約的所有租賃物業均用作辦公室物業。

我們的中國法律顧問向我們表示，根據中國法律，已簽立的租賃協議必須向有關土地及房屋管理局登記及呈檔。據我們中國法律顧問表示，未有登記已簽立的租賃協議不會使租賃協議無效，而以上54份租賃協議不會因未有登記而變成無效。

我們的人力資源人員正就上海一項租賃物業申請登記租賃協議。

北京一項租賃物業及天津一項物業的兩名出租人不願意就租賃物業的租賃協議進行登記。由於根據有關中國法律法規，租賃協議將需要由租賃協議的出租人及承租人雙方進行登記，我們只可在得到出租人的協助下方能完成登記。我們董事確認，我們已盡最大努力與出租人跟進完成租賃協議的登記。然而，儘管我們多次要求及請求，出租人仍拒絕協助我們辦理呈檔及登記程序，故截至最後實際可行日期，該等租賃協議尚未完成登記。

我們尚未完成於天津東疆保稅港區50項租賃物業的租賃協議登記。根據法定房屋管理局發出的文件，該50項租賃物業的所有出租人享有租賃物業的法定擁有權，惟截至最後實際可行日期，出租人尚未取得法定房屋管理局發出的正式房屋所有權證。由於根據有關中國法律法規，租賃協議的登記將需出具正式的房屋所有權證，截至最後實際可行日期，該50份租賃協議尚未完成登記。

我們中國法律顧問向我們表示，就尚未登記的租賃協議而言，我們（作為承租人）可能因未有根據有關中國法律法規就租賃協議進行呈檔及登記而被處不多於人民幣218,000元的罰款。然而，據我們中國法律顧問表示，未有登記不會影響已就租賃物業訂立的租賃協議的有效性。

業 務

下表載列我們在不同地區的租賃物業的進一步資料：

城市／地區	用途	總建築面積 (平方米)	承租人	最早屆滿日期
香港	辦公室	334.45平方米	China Aircraft Leasing Limited	2015.8.9
	香港 夏慤道16號 遠東金融中心 28樓C室			
	貨倉	11.89平方米	China Aircraft Leasing Limited	2015.1.31
	香港 香港仔 黃竹坑道26號 建德工廠大廈 10樓Y室			
北京	兩年	245.79平方米	China Asset Leasing Company Limited (「CALC Limited」)／ CALC北京機械設備租賃部	2015.2.22
	朝陽區中國世貿中心			
深圳	三年	130.62平方米	中機租投資諮詢(深圳)有限公司	2015.10.9
	羅湖區信興廣場			
上海	一年	62.51平方米	中飛永淳租賃(上海)有限公司	2015.12.31
	浦新新區二十一世紀中心大廈			
	兩年	30平方米	中飛永淳租賃(上海)有限公司	2014.7.19
	浦東機場聞居路綜合保稅區			
	兩年	30平方米	中飛弘道租賃(上海)有限公司	2015.1.31
	浦東機場聞居路綜合保稅區			
	一年	20平方米	中永順融資租賃(上海)有限公司	2014.11.14
	浦東機場聞居路綜合保稅區			
	兩年	30平方米	中飛景龍租賃(上海)有限公司	2015.5.31
	浦東機場聞居路綜合保稅區			
	兩年	30平方米	中飛景雲租賃(上海)有限公司	2015.5.31
	浦東機場聞居路綜合保稅區			

業 務

城市／地區	用途	總建築面積 (平方米)	承租人	最早屆滿日期	
	一年	600平方米 ⁽¹⁾	中永崇寧融資租賃(上海)有限公司 中永熙寧融資租賃(上海)有限公司 中永熙雍融資租賃(上海)有限公司 中永紹熙融資租賃(上海)有限公司 中永紹定融資租賃(上海)有限公司 中永聖紹融資租賃(上海)有限公司 中永平咸融資租賃(上海)有限公司 中永咸淳融資租賃(上海)有限公司 中永淳佑融資租賃(上海)有限公司 中永淳化融資租賃(上海)有限公司 中永洪化融資租賃(上海)有限公司 中永成化融資租賃(上海)有限公司 中永聰天融資租賃(上海)有限公司 中永定天融資租賃(上海)有限公司 中永興重融資租賃(上海)有限公司 中永重和融資租賃(上海)有限公司 中永宣和融資租賃(上海)有限公司 中永得宣融資租賃(上海)有限公司 中永定景融資租賃(上海)有限公司 中永佑景融資租賃(上海)有限公司 中永佑皇融資租賃(上海)有限公司 中永佑寶融資租賃(上海)有限公司 中永曆永融資租賃(上海)有限公司 中永曆慶融資租賃(上海)有限公司 中永慶開融資租賃(上海)有限公司 中永武昭融資租賃(上海)有限公司 中永炎建融資租賃(上海)有限公司 中永道至融資租賃(上海)有限公司 中永元符融資租賃(上海)有限公司 中永明受融資租賃(上海)有限公司	2015.2.19	
北京	朝陽區中國世貿中心	兩年	245.79平方米	China Asset Leasing Company Limited (「CALC Limited」)／ CALC北京機械設備租賃部	2015.2.22
深圳	羅湖區信興廣場	三年	130.62平方米	中機租投資諮詢(深圳)有限公司	2015.10.9
上海	浦新新區二十一世紀中心大廈	一年	62.51平方米	中飛永淳租賃(上海)有限公司	2015.12.31
	浦東機場聞居路綜合保稅區	兩年	30平方米	中飛永淳租賃(上海)有限公司	2014.7.19

業 務

城市／地區	用途	總建築面積 (平方米)	承租人	最早屆滿日期
浦東機場聞居路綜合 保稅區	兩年	30平方米	中飛弘道租賃(上海)有限公司	2015.1.31
浦東機場聞居路綜合 保稅區	一年	20平方米	中永順融資租賃(上海)有限公司	2014.11.14
浦東機場聞居路綜合 保稅區	兩年	30平方米	中飛景龍租賃(上海)有限公司	2015.5.31
浦東機場聞居路綜合 保稅區	兩年	30平方米	中飛景雲租賃(上海)有限公司	2015.5.31
浦東機場聞居路綜合 保稅區	一年	600平方米 ⁽¹⁾	中永崇寧融資租賃(上海)有限公司 中永熙寧融資租賃(上海)有限公司 中永熙雍融資租賃(上海)有限公司 中永紹熙融資租賃(上海)有限公司 中永紹定融資租賃(上海)有限公司 中永聖紹融資租賃(上海)有限公司 中永平咸融資租賃(上海)有限公司 中永咸淳融資租賃(上海)有限公司 中永淳佑融資租賃(上海)有限公司 中永淳化融資租賃(上海)有限公司 中永洪化融資租賃(上海)有限公司 中永成化融資租賃(上海)有限公司 中永聰天融資租賃(上海)有限公司 中永定天融資租賃(上海)有限公司 中永興重融資租賃(上海)有限公司 中永重和融資租賃(上海)有限公司 中永宣和融資租賃(上海)有限公司 中永得宣融資租賃(上海)有限公司 中永定景融資租賃(上海)有限公司 中永佑景融資租賃(上海)有限公司 中永佑皇融資租賃(上海)有限公司 中永佑寶融資租賃(上海)有限公司 中永曆永融資租賃(上海)有限公司 中永曆慶融資租賃(上海)有限公司 中永慶開融資租賃(上海)有限公司 中永武昭融資租賃(上海)有限公司 中永炎建融資租賃(上海)有限公司 中永道至融資租賃(上海)有限公司 中永元符融資租賃(上海)有限公司	2015.2.19

業 務

城市／地區	用途	總建築面積 (平方米)	承租人	最早屆滿日期
			中永明受融資租賃(上海)有限公司	
天津	和平區天津國際大廈	299平方米	CALC Limited	2015.5.31
	天津經濟技術開發區	52.34平方米	CALC Limited	2014.8.9
	天津東疆保稅港區	5平方米	CALC Limited	2014.11.25
	聯檢服務中心	5平方米	中飛建昭租賃(天津)有限公司	2015.6.27
	天津	25平方米 ⁽²⁾	中飛建鳳租賃(天津)有限公司	2015.11.6
	東疆保稅港區		中飛建慶租賃(天津)有限公司	
	金融貿易服務中心		中飛建享租賃(天津)有限公司	
			中飛建章租賃(天津)有限公司	
			中飛建元租賃(天津)有限公司	
		50平方米 ⁽²⁾	中飛顯慶租賃(天津)有限公司	2015.12.25
			中飛開耀租賃(天津)有限公司	
			中飛上元租賃(天津)有限公司	
			中飛調露租賃(天津)有限公司	
			中飛咸亨租賃(天津)有限公司	
			中飛通天租賃(天津)有限公司	
			中飛永隆租賃(天津)有限公司	
			中飛干封租賃(天津)有限公司	
			中飛總章租賃(天津)有限公司	
		5平方米	中飛儀鳳租賃(天津)有限公司	2015.10.13
			中飛建德租賃(天津)有限公司	
	一年	70平方米 ⁽²⁾	中飛永徽租賃(天津)有限公司	2015.6.23
			中飛龍朔租賃(天津)有限公司	
			中飛麟德租賃(天津)有限公司	
			中飛永昌租賃(天津)有限公司	
			中飛長安租賃(天津)有限公司	
			中飛神龍租賃(天津)有限公司	
			中飛寶曆租賃(天津)有限公司	
			中飛長慶租賃(天津)有限公司	
			中飛咸通租賃(天津)有限公司	
			中飛天寶租賃(天津)有限公司	
			中飛廣德租賃(天津)有限公司	
			中飛永泰租賃(天津)有限公司	
			中飛至德租賃(天津)有限公司	
			中飛元和租賃(天津)有限公司	

業 務

城市／地區	用途	總建築面積 (平方米)	承租人	最早屆滿日期
	一年	30平方米 ⁽²⁾	中飛廣明租賃(天津)有限公司 中飛文德租賃(天津)有限公司 中飛千寧租賃(天津)有限公司 中飛景福租賃(天津)有限公司 中飛龍紀租賃(天津)有限公司 中飛大順租賃(天津)有限公司	2014.7.17
	一年	50平方米 ⁽²⁾	中飛如意租賃(天津)有限公司 中飛唐隆租賃(天津)有限公司 中飛文明租賃(天津)有限公司 中飛嗣聖租賃(天津)有限公司 中飛聖曆租賃(天津)有限公司 中飛開成租賃(天津)有限公司 中飛天佑租賃(天津)有限公司 中飛太和租賃(天津)有限公司 中飛登封租賃(天津)有限公司 中飛興元租賃(天津)有限公司	2014.11.18
	一年	10平方米 ⁽²⁾	中飛建炎租賃(天津)有限公司 中飛隆興租賃(天津)有限公司	2015.5.3
總計.....		<u>2,126.6平方米</u>		

附註：

- (1) 中永順於上海成立的各附屬公司在區內租用20平方米。
- (2) 中飛租(天津)於天津成立的各附屬公司在區內租用5平方米。

僱員

於2013年12月31日，我們共有64名僱員。我們所有僱員均全職受僱。下表載列按各自職能劃分的僱員人數：

職能／團隊	僱員人數
執行董事	2
高級管理層.....	5
商業.....	13
飛機貿易	3
技術及資產管理	6
法律及交易支持	6
融資、會計及公司秘書	17
人力資源及辦公室行政	11
風險管理	1
總計.....	<u>64</u>

我們董事相信，我們的高級管理團隊具備所需技巧、經驗及技術知識，擅長從事飛機租賃行業。

業 務

我們董事相信，我們的員工管理及招聘政策、工作環境及就業發展機會能促進與員工建立良好關係及挽留我們的員工。截至最後實際可行日期，我們有32名僱員取得學士學位，而有17名僱員取得碩士學位。於往績紀錄期內，我們的員工並無參與任何貿易工會。於往績紀錄期內，我們並無員工罷工或與僱員之間的勞資糾紛。

我們為員工提供定期培訓，使他們獲得最新的市場及行業資訊。於往績紀錄期內，我們與員工維持良好的工作關係。我們視乎業務發展需要招聘相關數目的員工。當個別部門於檢討其業務需要後確定有特別人員需要，我們便展開招聘程序。我們從大學、內部推薦、就業展覽及廣告等多個渠道招聘員工。應徵者經內部審閱，並由有關部門進行面試。

除我們的全職僱員外，我們的飛機貿易部董事總經理Jens Christian DUNKER先生根據CALL與Jetline Consulting Limited於2011年6月22日訂立的調職協議，為我們工作。Jetline Consulting Limited為在英國註冊成立的公司，由DUNKER先生全資擁有。我們的技術及資產管理主管段曉革先生已自2013年3月1日起成為我們的全職僱員。於2007年1月17日至2013年2月28日期間，段先生擔任我們的技術顧問。

於2011年、2012年及2013年，我們有關員工工資及薪金及顧問費的開支分別為8.4百萬港元、5.9百萬港元及16.4百萬港元，分別佔我們收入3.7%、1.3%及2.4%。

我們已設立有效的僱員激勵制度，以獎勵表現出色的僱員。根據首次公開發售後購股權計劃，11名僱員已獲授購股權，可按0.161美元的認購價認購1,230,000股股份。有關首次公開發售前購股權計劃的進一步資料，載於本文件附錄四「E.首次公開發售前購股權計劃」一節。

至於我們在中國的僱員，除本文件「業務－法律程序及合規」一節所披露外，我們已遵守有關僱員福利的適用法律法規。截至本文件日期，我們亦已全面遵守有關我們香港僱員的公積金規定及其他法規規定。我們與僱員之間並無發生任何重大紛爭而對我們的業務及經營業績構成重大不利影響。我們相信，我們與僱員的業務關係良好。

於上市後，我們的僱員或會根據首次公開發售前購股權計劃及首次公開發售後購股權計劃獲授或可能獲授購股權。有關首次公開發售前購股權計劃及首次公開發售後購股權計劃的條款及條件的進一步資料，分別載於本文件附錄四「D.首次公開發售前購股權計劃」及「E.首次公開發售後購股權計劃」兩節。

業 務

環保事宜

作為一家飛機租賃公司，我們並無受限於任何重大環保法律法規。我們現時並無任何環保責任，亦不預期會產生任何重大環保責任而會對我們的業務及經營業績構成重大不利影響。

執照及許可

我們的中國法律顧問確認，於往績紀錄期內及截至最後實際可行日期止期間，我們已向有關政府當局取得對我們於中國的飛機租賃業務屬重要的一切必要的執照、批准及許可，而有關執照、批准及許可具十足效力，並無任何情況將導致有關執照、批准及許可被撤銷或取銷。我們中國法律顧問亦確認，就其深知，除於本文件披露的違規事宜外，概無於中國註冊成立的附屬公司於附屬公司註冊成立之日起及直至最後實際可行日期期間違反任何中國法例的適用規則或法規。

董事確認，我們已取得香港、馬來西亞、愛爾蘭及荷蘭法例的法律顧問的法律意見，指我們已就我們於香港、納閩島、愛爾蘭及荷蘭營運向相關政府機構取得一切所需牌照、批准及許可證。

我們董事聽取我們香港法律顧問意見後確認，概無向香港法院提出任何香港附屬公司的尚未了結訴訟，亦無向香港法院提出有關任何香港附屬公司的清盤呈請。我們董事聽取我們馬來西亞法律顧問意見後，就其深知及根據本公司的確認，我們於馬來西亞註冊成立的附屬公司並無從事違反納閩島或馬來西亞任何現行適用法例、規章、規則或規例的活動或業務。我們董事確認並不知悉，而我們荷蘭法律顧問根據我們在荷蘭註冊成立的附屬公司的確認及在未有對該方面進行任何獨立調查的情況下確認，並不知悉我們於荷蘭註冊成立的附屬公司於附屬公司註冊成立之日起至最後實際可行日期止期間曾違反任何適用的荷蘭法例規則或規例。我們董事聽取我們愛爾蘭法律顧問根據本公司所提供並由其查證的文件（包括重大協議）所作出意見後確認，我們於愛爾蘭註冊成立的附屬公司執行附屬公司簽立的重大協議將不會導致任何愛爾蘭法例或命令遭違反。因此，董事確認，於往績紀錄期內及截至最後實際可行日期，我們已遵照就我們於各相關司法權區的業務營運各重大方面的所有相關法律法規。

業 務

違規事宜

於往績紀錄期內及截至最後實際可行日期，我們就中國的業務營運有以下違規事件。經諮詢我們中國法律顧問後，我們董事認為，以下違規事件對我們的業務營運影響不大。

違規事件概述	違規事件原因	補救措施或結果
<p>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，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應不少於有關項目總投資額的10%。我們中國法律顧問向我們表示，中飛租（天津）的全資附屬公司違反了辦法的相關規定。</p> <p>我們中國法律顧問確認，根據《天津東疆保稅港區管理規定》，管理委員會的責任由天津市人民政府成立，並有權於天津東疆保稅港區行使行政管理。該授權包括：</p> <ul style="list-style-type: none">— 為保稅港區及其鄰近區域組織及起草城市規劃（經濱海新區委員會進行檢討及取得天津政府批准後進行）；— 根據天津政府授予委員會的權力或有關部門委託其的權力，密集及統一地行使行政管理；	<p>我們董事認為辦法將不適用於我們的特別目的公司。</p>	<p>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由中飛租（天津）成立或將成立的特別目的公司，而之前的違規不會導致任何罰款及處罰。我們的中國法律顧問確認，管理委員會為發出確認書的主管機關。</p>

業 務

違規事件概述	違規事件原因	補救措施或結果
— 處理保税港區及其鄰近區域與土地、規劃、建造、行業及商貿、融資、勞工、社會保障、環保、醫療衛生、生產安全相關的所有公共管理工作；		
— 協調及協助海關、檢驗檢疫、入境檢查、海事安全、稅項、外匯及所有其他相關行政部門及其他居民單位，以及協調其他相關事務；		
— 組織及起草工業發展指導目錄、制定整體工業發展藍圖、管理投資項目及發展及建造活動；及		
— 促進建造公共信息平台、及時發佈公共信息、實現整合及分享信息資源。		

業 務

違規事件概述	有關中國租賃物業的租賃協議並無登記	違規事件原因	補救措施或結果
<p>根據中國相關法律法規，任何有關中國租賃物業的租賃協議必須於簽訂租賃協議日期後內向有關當局呈檔及登記。</p>	<p>截至本文件日期，53項租賃物業的租賃協議尚未登記。於該53項租賃物業中，一項位於北京，一項位於上海，餘下51項租賃物業位於天津。</p>	<p>我們的人力資源人員正就上海一項租賃物業登記租賃協議。</p> <p>一項位於北京的租賃物業及一項位於天津的物業的兩名出租人不願意就租賃物業的租賃協議進行登記。</p>	<p>無法就北京及天津的一項租賃物業進行登記。</p> <p>由於根據有關中國法律法規，租賃協議的登記將需出具正式的房屋所有權證，截至最後實際可行日期，該50份租賃協議尚未完成登記。</p>
		<p>我們尚未完成於天津東疆保稅港區50項租賃物業的租賃協議登記。根據法定房屋管理局發出的文件，該50項租賃物業的所有出租人享有租賃物業的法定擁有權，惟截至最後實際可行日期，出租人尚未取得法定房屋管理局發出的正式房屋所有權證。</p>	<p>我們中國法律顧問向我們表示，就尚未登記的租賃協議而言，我們（作為承租人）可能因未有根據有關中國法律法規就租賃協議進行呈檔及登記而被處不多於人民幣218,000元的罰款。然而，據我們中國法律顧問表示，未有登記不會影響已就租賃物業訂立的租賃協議的有效性。</p>

業 務

我們董事確認，為避免日後違規事件再次發生，(a)人力資源及辦公室行政經理將監察該規定的履行；及(b)風險管理的內部審計將定期進行檢討。除上文披露者外，截至最後實際可行日期，據我們所知，我們並無涉及或面臨或面對或被針對的任何重大訴訟、仲裁或索償，而會對我們的經營業績或財務狀況有重大不利影響。