

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

## 概 要

本概要旨在向閣下提供本招股章程所載資料的概覽。由於僅為概要，故其並無載列可能對閣下而言屬重要的所有資料。閣下決定是否投資發售股份前應閱讀整份招股章程。有關投資發售股份的若干特定風險載列於「風險因素」。閣下決定投資發售股份前應細閱該章節。

### 概覽

我們是全球領先的飛機經營性租賃公司。截至二零一五年十二月三十一日，我們亦是總部設於亞洲的最大的飛機經營性租賃公司及全球第五大飛機經營性租賃公司（均按自有飛機價值計但不包括已下達訂單但未交付飛機）。

我們的業務模式受益於航空業強勁的全球趨勢。我們的業務受惠於(i)客運量的強勁增長以及越來越多人傾向於（特別是在亞太地區）搭乘飛機出行，這些都帶動了對新飛機的需求，及(ii)許多航空公司日漸傾向於租用飛機，而不是購買飛機。我們的飛機可移動，可以在世界各地調用，而且擁有較長的經濟壽命。我們亦受惠於以美元計價的長期現金流，以及持有的以美元計價的資產，這使得我們能夠在毋須面對貨幣風險的情況下經營全球業務。我們相信我們的業務規模及投資級信貸評級使我們成為對於飛機製造商以及航空公司客戶而言具有吸引力的對手方，這進一步增強了我們的競爭力。

我們擁有的航空業專業知識，與航空公司客戶、飛機製造商以及其他主要航空業參與者建立的關係，以及我們的高級管理團隊及其他關鍵僱員累積的長期經驗及出眾才華，使我們得以在多個行業周期變動下取得優異的營運及財務業績。尤其是，我們連續22年錄得盈利，自成立起至二零一五年的累計溢利約為21億美元。於往績記錄期，我們的平均除稅後股本回報率為15.1%，在所有飛機經營性租賃上市公司中名列前茅。

我們的核心業務模式著重於按具有競爭力的價格從飛機製造商直接購買節能及市場確需的新飛機，以高效的方式為購買飛機進行融資，向全球範圍內多元化的客戶群提供飛機長期經營性租賃，出售飛機以維持低齡機隊、降低飛機組合的風險及從中賺取收益，並將銷售收益重新投資於新飛機投資。自一九九三年成立起至二零一五年十二月三十一日止，我們：

- 採購及承諾採購逾670架飛機，購買總價超過320億美元；
- 已與48個國家逾120家航空公司簽立超過590份租約；

## 概 要

- 自二零零七年一月一日起以債務融資方式集資超過160億美元；
- 售出逾210架自有及代管的飛機；及
- 於租約結束時進行飛機易手逾50次，向位於11個司法權區的航空公司客戶收回29架飛機。

我們擁有一支由低機齡、節能及市場確需的機型構成的機隊。截至二零一五年十二月三十一日，我們的機隊由270架飛機所組成，其中227架為自有飛機，43架代第三方客戶管理的飛機，且該等飛機已租至30個國家的62間航空公司。截至二零一五年十二月三十一日，我們自有機隊按賬面淨值加權計的平均機齡為3.3年，是飛機經營性租賃公司業內平均機齡最低的機隊之一。我們擬於二零一六年十二月三十一日前出售全部超過10年機齡的自有飛機及不再生產的所有飛機。截至二零一五年十二月三十一日，我們的自有飛機經營性租約的平均剩餘租賃期為7.4年，屬業內最長平均剩餘租賃期之一。我們新飛機的租期一般介乎於10至12年，二手飛機的租期一般為6年。截至二零一五年十二月三十一日，我們的訂單簿上亦有241架飛機的大量訂單，相當於於二零一六年至二零二一年期間平均承諾每年交付40架飛機。我們的訂單簿主要包括受歡迎的單走道飛機，例如：空客A320系列及波音737系列，包括配備新技術的A320NEO及737 MAX 8機型。

除我們的核心業務外，我們亦向飛機擁有人提供第三方租賃管理服務，並收取費用作為回報。進一步資料請參閱「業務－我們的業務經營－第三方租賃管理服務」。

我們受惠於較低的平均資金成本（於二零一三年、二零一四年及二零一五年分別為1.9%、1.9%及2.0%），穩健的信用評級（截至最後實際可行日期，標準普爾及惠譽均給予「A-」評級）以及多樣化的融資渠道。我們的主要債務融資來源是無抵押債券及第三方商業銀行貸款。

我們受益於中國銀行（按截至最後實際可行日期市值計為全球十大銀行之一及《財富》世界五十強公司之一）提供的強大而堅定支持。全球發售將使得本集團從中國銀行分拆作獨立上市。在全球發售完成後，中國銀行將會保留對本公司的絕對控股地位，且本公司仍將為中國銀行的附屬公司及將會繼續保留「中銀」字樣進行業務。除此之外，中國銀行已向我們提供20億美元的已承諾無抵押循環貸款授信，該筆授信將於二零二二年四月到期。該筆授信於最後實際可行日期未提取。儘管中銀集團已向本集團提供若干授信及貸款，但本集團能夠在財務上獨立於中銀集團經營業務。進一步詳情請參閱「與中銀的關係」。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

## 概 要

我們的高級管理層團隊擁有豐富的經驗且人員穩定，Robert Martin先生(首席執行官)及彭添發先生(首席財務官)自一九九八年起一直共同留任效力本公司。本集團在此團隊的管理下成功渡過多個行業周期，並對於本集團執行我們業務戰略的過去表現，以及(特別是)監督及領導本集團積極進行風險管理及公司治理方面所取得的成功，起了關鍵的作用。此外，我們許多高級管理人員都擁有來自不同司法權區的航空業工作的豐富經驗。

### 我們的機隊

我們的核心機隊包括能夠長期吸引大量航空公司客戶群的飛機類型，這些機型節能且技術先進，對飛機投資者有巨大吸引力。我們的機隊組合策略經我們的管理層及董事會釐定及定期審閱。

截至二零一五年十二月三十一日，我們的機隊及訂單簿由以下飛機類型組成：

飛機機型	自有飛機 <sup>(1)</sup>	代管飛機	已訂購飛機 <sup>(2)</sup>	飛機總數
<b>窄體飛機</b>				
空客A320CEO系列 .....	108	14	58	180
空客A320NEO系列 .....	0	0	64	64
波音737NG系列 .....	78	12	54	144
波音737 MAX 8 .....	0	0	61	61
巴西航空工業E190系列 .....	11	2	0	13
<b>窄體飛機小計 .....</b>	<b>197</b>	<b>28</b>	<b>237</b>	<b>462</b>
<b>寬體飛機</b>				
空客A330-300 .....	11	8	2	21
波音777-300ER .....	13	2	2	17
波音777-300 .....	1	1	0	2
波音787 .....	2	0	0	2
<b>寬體飛機小計 .....</b>	<b>27</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>42</b>
貨機 .....	3	4	0	7
<b>總計 .....</b>	<b>227<sup>(3)</sup></b>	<b>43</b>	<b>241</b>	<b>511</b>

附註：

- (1) 包括(i)本集團擁有法定及／或實益所有權的飛機，及(ii)本集團通過融資租賃持有的飛機且本集團承擔所有擁有權風險及享有所有擁有權回報，且有關飛機記錄於資產負債表內。
- (2) 包括購買飛機的所有承諾，包括航空公司客戶有權收購相關飛機，截至二零一五年十二月三十一日及截至最後實際可行日期分別為14及11架飛機。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

## 概 要

(3) 截至二零一五年十二月三十一日，本公司將七架飛機分類為持作待售資產，包括六架空客A320CEO系列及一架波音737NG系列飛機，均已根據本公司積極管理飛機組合的策略訂立協議出售。

截至二零一五年十二月三十一日，我們已承諾購買的241架飛機中，74架飛機已承諾租賃。截至最後實際可行日期，我們於二零一六年的計劃交付的飛機中有19架飛機已作交付，除三架由航空公司客戶收購外，所有該等飛機均於交付時出租。截至最後實際可行日期，我們已承諾購買的226架飛機中，85架已承諾租賃。在二零一六年的計劃交付的其餘飛機均已承諾租賃。

我們自二零零七年起大幅擴充機隊。下表載列在此期間我們自有及代管機隊的增長。

	截至十二月三十一日								
	二零零七年	二零零八年	二零零九年	二零一零年	二零一一年	二零一二年	二零一三年	二零一四年	二零一五年
自有飛機數目.....	59	73	118	140	158	179	206	230	227
代管飛機數目.....	17	19	24	26	25	24	20	20	43
飛機總數.....	76	92	142	166	183	203	226	250	270

我們主要訂立兩類飛機購買交易：(i)通過我們的訂單簿購買飛機，此類交易涉及我們向飛機原設備製造商(或飛機「原設備製造商」)下達飛機購買訂單，並與航空公司客戶確立自飛機交付時起生效的經營性租賃；及(ii)就購買及租回交易而購買飛機，此類交易一般涉及我們承擔航空公司與飛機原設備製造商之間訂立的飛機購買承諾，或於交付時自航空公司購買，並在任何一種情況下將該飛機租回給客戶。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

## 概 要

作為我們日後發展計劃的一部分，截至最後實際可行日期，我們已承諾通過向原設備製造商下達訂單或根據與航空公司客戶的購買及租回交易購買226架飛機。截至二零一五年十二月三十一日，我們的飛機購買承諾為購買241架飛機，相當於未來六年平均每年交付40架飛機，包括以下各項：

飛機機型	於截至十二月三十一日止年度內計劃交付的飛機數目 <sup>(1)</sup>					
	二零一六年	二零一七年	二零一八年	二零一九年	二零二零年	二零二一年
<b>窄體飛機</b>						
空客A320CEO系列 .....	41	17	0	0	0	0
空客A320NEO系列 .....	0	10	24	27	3	0
波音737NG系列 .....	18	23	13	0	0	0
波音737 MAX 8 .....	0	0	0	10	20	31
<b>寬體飛機</b>						
空客A330-300 .....	0	2	0	0	0	0
波音777-300ER .....	0	2	0	0	0	0
<b>總計</b> .....	<b>59</b>	<b>54</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>23</b>	<b>31</b>

於過去三個財政年度分別就通過訂單簿(包括交付前付款)及根據飛機購買及租回交易購買飛機而動用的資本開支總額(以及分別佔有關期間本集團資本開支總額的百分比)如下：

資本開支	截至十二月三十一日止年度					
	二零一三年		二零一四年		二零一五年	
	(千美元，百分比除外)					
通過訂單簿購買飛機 (包括交付前付款) .....	1,530,893	61.2%	2,185,789	69.6%	3,010,627	88.1%
根據飛機購買及租回 交易購買飛機 .....	969,600	38.8%	956,300	30.4%	406,700	11.9%
<b>總計</b> .....	<b>2,500,493</b>	<b>100.0%</b>	<b>3,142,089</b>	<b>100.0%</b>	<b>3,417,327</b>	<b>100.0%</b>

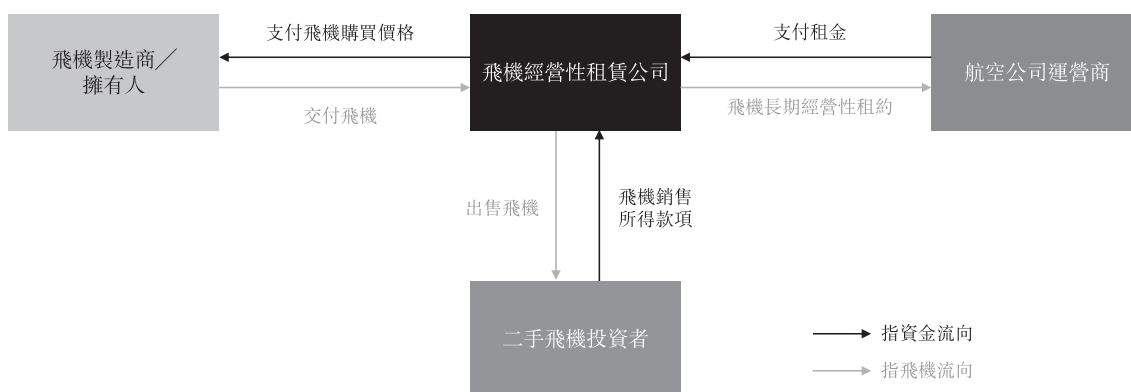
附註：

(1) 包括所有購買飛機的承諾(包括航空公司客戶有權取得有關飛機的承諾，截至二零一五年十二月三十一日及截至最後實際可行日期分別為14架及11架飛機)。

## 概 要

### 我們的業務經營

飛機租賃為全球航空供應鏈的一個重要組成部分。然而，飛機經營性租賃公司行業的特徵與飛機製造商及航空公司運營商存在差異。製造商及運營商受短期需求及輸入成本大幅波動的影響，而飛機經營性租賃公司則擁有穩定的長期租賃合約組合，提供一般由長期債務支持的定期、可預測現金流。下圖列示飛機經營性租賃公司在航空業中所處的位置。



我們業務模式的關鍵要素為：

- **收購飛機**：按具有競爭力的價格收購預期對廣泛航空公司客戶及飛機買家及投資者具有吸引力、擁有明顯的預期剩餘價值及具有可轉讓性特點的飛機；
- **按優惠租賃條款向地區多樣化的航空公司客戶群出租飛機**：維持及尋求持續發展與地區多樣化的航空公司客戶群的關係，實現優惠租賃定價、年期及其他條款與條件；
- **出售飛機**：作為我們積極組合管理及風險管理計劃的一部分，定期審閱我們的飛機組合，確保飛機於最佳時間可供出售，並產生具吸引力的銷售回報，以再投資於新飛機；及
- **壓低融資成本**：持續尋求成本最低、條款最優惠、還款最優化分散的融資。

我們擁有強大且有目共睹的飛機租賃能力。我們的飛機通常在交付給我們之前已承諾租賃，而於二零零八年一月一日至二零一五年十二月三十一日期間，我們的飛機利用率(即總租賃天數佔可供租賃天數之百分比)為99.8%。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

## 概 要

我們的航空公司客戶的地理區域分佈多元化。截至二零一五年十二月三十一日，我們將227架自有飛機租賃予29個國家的57家航空公司。下表列示截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日止年度我們自有飛機組合租賃租金收入的地理區域多元化情況：

區域	截至十二月三十一日止年 度佔租賃租金收入總額百分比		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
亞太(中國內地、香港、澳門及台灣除外) .....	28.4%	31.2%	33.2%
中國內地、香港、澳門及台灣 .....	14.1%	12.5%	16.7%
美洲 .....	24.2%	22.7%	19.5%
歐洲 .....	24.6%	26.0%	23.9%
中東及非洲 .....	8.7%	7.6%	6.7%

此外，我們租約到期情況較為分散，於近期到期租賃數較少。下表載列於往績記錄期各年度固定及浮動租金條款的明細以及我們飛機的加權平均剩餘租賃期。

	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
自有飛機 .....	206 <sup>(1)</sup>	230	227
— 固定租金條款 .....	62	92	107
— 浮動租金條款 .....	143	138	120
加權平均剩餘租賃期(年) <sup>(2)</sup> .....	7.6	7.5	7.4

附註：

- (1) 包括一架停航待修飛機。
- (2) 按自有飛機的賬面淨值加權計算。

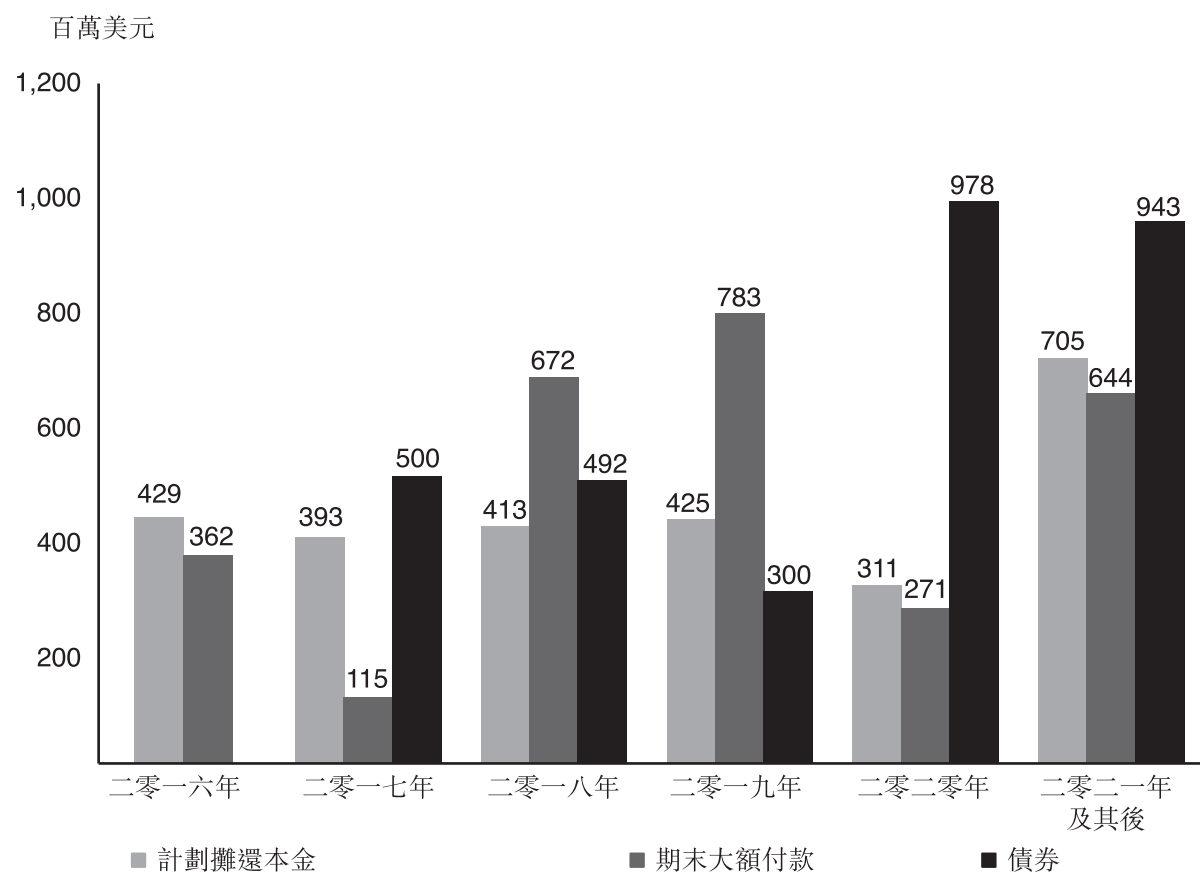
本集團的最大飛機供應商為空客及波音。向空客及波音購買的飛機佔本集團於二零一三年、二零一四年及二零一五年的資本開支總額(不包括購買及租回交易)分別約86%、88%及99%。該等數據並無計及根據與航空公司訂立的購買及租回交易而支付的金額，而該等交易中相關飛機最終供應商為空客及波音。有關進一步詳情，請參閱「業務—我們的業務經營—購買飛機—主要供應商關係」。

## 概 要

### 融資

在目前的低息環境下融資成本為我們的第二大經營成本（僅次於機隊折舊）及最大現金經營成本。我們專注於維持具有競爭力的債務融資成本，為此我們採取積極的債務融資方法並維持廣泛的融資渠道來源。這使我們能夠於二零一五年達致平均資金成本2.0%，我們相信此為飛機經營性租賃公司中最低者之一。我們的多種融資來源包括：(i)貸款融資，包括定期貸款，已承諾無抵押循環貸款授信及融資租賃應付款項，(ii)債務資本市場，包括中期票據發行，及(iii)美國進出口銀行及歐洲出口信貸機構擔保融資。

我們審慎評估及監控債務償還情況，以確保我們的再融資需求較為分散，且不會令債務償還於任何單一年份突增。下圖載列截至二零一五年十二月三十一日我們的債務償還（包括融資租賃款項）的詳情<sup>(1)</sup>。



附註：

(1) 並不包括我們循環信用授信項下的未償還款項。截至二零一五年十二月三十一日，220.0百萬美元該類款項未償還。



---

## 概 要

---

截至二零一五年十二月三十一日，我們已擁有2,730.0百萬美元已承諾無抵押循環貸款授信，其中2,510.0百萬美元尚未提取。該等貸款包括按與第三方提供的其他已承諾無抵押循環貸款授信條款相同的條款或對本公司而言更佳的條款自中銀集團取得20億美元、於二零二二年四月到期的已承諾無抵押循環貸款授信。於全球發售後仍然享有該筆授信。有關進一步詳情，請參閱「與中銀的關係」。於往績記錄期或最後實際可行日期，該筆授信並無被提取，現僅作為臨時融資來源，而不是長期融資來源。

### 競爭優勢

我們的競爭優勢包括：

- 低機齡機隊及飛機訂單簿主要由節能及市場確需的飛機所組成
- 我們的規模及與飛機製造商、航空公司客戶及飛機投資者之間已建立的長期關係
- 來自全球多樣化客戶群的長期合約現金流
- 嚴謹而積極的飛機組合管理，維持高質素的機隊
- 穩健的信用評級及取得具有價格競爭力的債務融資的能力
- 高級管理層團隊經驗豐富，具有貫穿多個行業週期的卓越往績記錄及深厚的風險意識文化

### 業務策略

我們的目標是透過實施以下策略為股東帶來具吸引力的風險調整回報：

- 繼續按規範的方式擴大我們低機齡及高流動性的飛機組合，並專注於市場確需的飛機
- 積極管理我們的現有飛機組合，降低風險以盡量提升長期價值
- 持續發展及鞏固我們與主要行業參與者的長期關係
- 進一步拓展我們的融資渠道，以維持我們的低融資成本、融資靈活性及高效資本架構

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

---

## 概 要

---

進一步詳情請參閱「業務」。

### 主要風險因素

我們的業務承受多項風險，為投資我們的股份帶來不確定因素。該等風險及不確定因素可分類為(i)與我們的業務及營運以及飛機經營性租賃行業有關的風險；及(ii)與全球發售有關的風險。以下概述影響我們業務的若干主要風險：

- 我們的業務尤其受航空業表現的影響。
- 我們的業務模式在很大程度上取決於我們能否按具競爭性的價格或以及時的方式收購飛機。
- 我們的業務模式在很大程度上取決於我們能否將飛機出租及轉租。
- 我們的業務模式在很大程度上取決於我們能否將飛機出售。
- 飛機的市值及／或市場租金率可能下降。
- 我們以可接受條款獲得融資的能力對我們的經營能力至關重要。
- 倘若中國銀行不再於本公司保持控股股東權益或因其他原因減少或終止其與本集團的戰略關係，則我們的業務可能會受到不利影響。
- 可用資金及其成本及其他條款部分取決於貸款人及評級機構授予我們的財務評級，且該等評級下調可能對我們的業務產生不利影響。
- 新加坡稅務可能有別於其他司法權區(包括香港)的稅法。有關進一步詳情，請參閱「附錄三－稅項及監管概覽」。
- 我們須遵守與在多個國家經營業務有關的各項規定且面臨與之有關的風險，這可能會對我們的業務產生重大不利影響。

進一步詳情請參閱「風險因素」。

---

## 概 要

---

### 控股股東

緊隨全球發售完成後，中國銀行(通過其全資附屬公司—中銀投資及售股股東)將於已發行股份中擁有約[編纂]%權益(假設超額配股權獲悉數行使)或將於已發行股份中擁有約[編纂]%權益(假設超額配股權並無獲行使)。因此，本公司將仍然是中國銀行附屬公司，且中國銀行、中銀投資及售股股東將會是本公司的控股股東。進一步詳情請參閱「歷史及公司架構」及「與中銀的關係」。

### 往績記錄期後我們業務的近期發展

自二零一五年十二月三十一日以來，我們已購買及交付飛機，不斷成功取得新增的客戶租賃承諾並持續積極管理我們的飛機組合。截至最後實際可行日期：

- 我們的機隊包括231架自有飛機及39架代管飛機，這反映我們自二零一五年十二月三十一日直至最後實際可行日期期間購買16架自有飛機、銷售12架自有飛機，以及四架代管飛機的代管合約到期；
- 我們於二零一六年計劃的飛機交付中有19架飛機已作交付，且所有該等飛機在交付時均已出租，除其中三架由航空公司客戶收購；及
- 我們的訂單簿包括226架飛機，反映我們自二零一五年十二月三十一日起訂立購買四架新飛機的承諾。

我們在日常業務過程中亦繼續籌集債務融資及償還貸款。

就我們所知，雖然整體市況近期出現波動，但我們經營所在地區或行業的整體經濟及市場狀況概無任何重大變動而會對我們自二零一五年十二月三十一日直至本招股章程日期的業務經營或財務狀況造成重大不利影響。

董事經對本集團進行合理的盡職調查後確認，本集團的財務或營運狀況或前景自二零一五年十二月三十一日直至本招股章程日期概無重大不利變動。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

## 概 要

### 財務資料概要

#### 合併利潤表

	截至十二月三十一日止年度					
	二零一三年		二零一四年		二零一五年	
	金額	佔收益及其他收入百分比	金額	佔收益及其他收入百分比	金額	佔收益及其他收入百分比
千美元	%	千美元	%	千美元	%	
租賃租金收入 .....	804,112	87.5	936,916	94.8	975,485	89.4
利息及手續費收入 .....	27,951	3.1	11,607	1.2	39,844	3.7
其他收入						
出售飛機收益淨額 .....	76,471	8.3	30,291	3.0	70,144	6.4
其他 .....	10,127	1.1	9,619	1.0	5,249	0.5
<b>收益及其他收入 .....</b>	<b>918,661</b>	<b>100.0</b>	<b>988,433</b>	<b>100.0</b>	<b>1,090,722</b>	<b>100.0</b>
機器及設備折舊 .....	(336,346)	(36.6)	(381,247)	(38.6)	(381,951)	(35.0)
財務費用 .....	(135,689)	(14.8)	(150,780)	(15.2)	(168,771)	(15.5)
遞延債務發行成本攤銷 .....	(14,635)	(1.6)	(14,546)	(1.5)	(18,129)	(1.7)
租賃交易完成成本攤銷 .....	(306)	(0.0)	(171)	(0.0)	(345)	(0.0)
人事費用 .....	(40,654)	(4.4)	(51,230)	(5.2)	(58,689)	(5.4)
營銷及差旅費用 .....	(4,254)	(0.5)	(5,048)	(0.5)	(5,037)	(0.5)
其他經營費用 .....	(28,310)	(3.1)	(9,545)	(1.0)	(12,467)	(1.1)
飛機減值 .....	(42,800)	(4.7)	(23,100)	(2.3)	(43,900)	(4.0)
壞賬核銷 .....	(4,736)	(0.5)	—	—	—	—
<b>成本及費用 .....</b>	<b>(607,730)</b>	<b>(66.2)</b>	<b>(635,667)</b>	<b>(64.3)</b>	<b>(689,289)</b>	<b>(63.2)</b>
稅前利潤 .....	310,931	33.8	352,766	35.7	401,433	36.8
所得稅費用 .....	(33,870)	(3.7)	(44,192)	(4.5)	(58,126)	(5.3)
<b>本公司權益擁有人</b>						
應佔本年淨利潤 .....	277,061	30.2	308,574	31.2	343,307	31.5
公司普通股權益持有人						
應佔每股盈利						
<b>基本及攤薄每股盈利</b>						
(美元) .....	0.47		0.52		0.58	

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

## 概 要

### 合併財務狀況表概要

	於十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元		
流動資產 .....	552,982	385,729	753,809
流動負債 .....	874,257	1,044,437	1,215,319
<b>流動負債淨額</b> .....	<b>(321,275)</b>	<b>(658,708)</b>	<b>(461,510)</b>
非流動資產 .....	9,595,678	11,017,445	11,720,096
非流動負債 .....	7,347,771	8,262,326	8,818,868
<b>權益總額</b> .....	<b>1,926,632</b>	<b>2,096,411</b>	<b>2,439,718</b>

於往績記錄期，我們有流動負債淨額，主要是由於與我們為資本支出提供資金的融資安排有關的大量流動負債所致，這在資本密集型公司中乃屬常見。由於我們的業務性質使然，我們擁有經營性租賃產生的長期合約收入及現金流，我們一般根據各租賃協議按月提前收取該等款項，因此我們在資產負債表上有最低限度的貿易應收款項。我們亦高效重新配置租賃租金所得現金流用於購買飛機及償還債務責任，因此手頭現金結餘相對較少。此外，由於我們主要為經營性出租人，我們的絕大部分資產為持作產生經常性收入的非流動性資產（即飛機）而非持作出售的流動性資產。由於上述原因，我們認為，我們的流動負債淨額狀況並未準確反映我們的流動資金狀況。進一步詳情請參閱「財務資料－流動資金及資金來源」。

### 合併現金流量表概要

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元		
經營活動提供的現金淨額 .....	838,655	961,669	1,112,433
投資活動所用現金淨額 .....	(1,589,285)	(1,826,914)	(1,317,602)
融資活動提供的現金淨額 .....	638,306	596,160	344,418
現金及現金等價物（減少）／增加淨額 .....	(112,324)	(269,085)	139,249
年初現金及現金等價物 .....	613,553	501,229	232,144
<b>年末現金及現金等價物</b> .....	<b>501,229</b>	<b>232,144</b>	<b>371,393</b>

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

## 概 要

### 主要財務比率

	於十二月三十一日或截至該日止年度		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
租賃費率 <sup>(1)</sup> .....	9.7%	9.8%	9.9%
平均資金成本 <sup>(2)</sup> .....	1.9%	1.9%	2.0%
淨租賃收益率 <sup>(3)</sup> .....	8.1%	8.3%	8.2%
除稅前利潤率 <sup>(4)</sup> .....	33.8%	35.7%	36.8%
資產回報率 <sup>(5)</sup> .....	2.9%	2.9%	2.9%
股本回報率 <sup>(6)</sup> .....	15.0%	15.3%	15.1%
負債權益比率 <sup>(7)</sup> .....	3.9倍	4.0倍	3.7倍

附註：

- (1) 租賃費率乃按租賃租金收入除以飛機的平均賬面淨值再乘以100%計算。飛機的平均賬面淨值等於飛機的年初賬面淨值加飛機的年末賬面淨值除以二。
- (2) 平均資金成本乃按財務開支與資本化利息之和除以平均債項總額計算。平均債項總額等於年初債項總額加年末債項總額除以二。債項總額指未計公平值、中期票據折讓／溢價調整以及扣除債項發行成本前的貸款及借款以及融資租賃應付款項。
- (3) 淨租賃收益率按租賃租金收入及財務開支的差額再除以飛機平均賬面淨值及乘以100%計算。飛機的平均賬面淨值等於飛機的年初賬面淨值加飛機的年末賬面淨值除以二。
- (4) 除稅前利潤率乃按除稅前利潤除以總收益及其他收入，所得值再乘以100%計算。
- (5) 資產回報率乃按年內除稅後利潤除以平均總資產，所得值再乘以100%計算得出。平均總資產等於年初總資產加年末總資產除以二。
- (6) 股本回報率乃按年內除稅後利潤除以平均權益總額，所得值再乘以100%計算得出。平均權益總額等於年初權益總額加年末權益總額除以二。
- (7) 負債權益比率按債項總額除以權益總額計算。

### 未經審核備考經調整綜合有形資產淨值報表

未經審核備考經調整每股股份

[編纂]美元(根據發售價計算)

綜合有形資產淨值：

進一步詳情請參閱「附錄二－未經審核備考財務資料」。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

---

## 概 要

---

### 未來計劃及所得款項用途

有關我們未來計劃及策略的詳盡說明，請參閱「業務－業務策略」。

經扣除本公司就全球發售應付的包銷佣金及估計開支後，並根據發售價為[編纂]港元，本公司將收取的全球發售所得款項淨額將約為[編纂]港元。

本公司擬將全球發售所得款項淨額全數用作交付前付款及日後購買飛機以擴大本集團的自有機隊。

在本公司將全球發售所得款項淨額投放於上述用途前，本公司擬將該等所得款項淨額投放於短期計息存款及／或貨幣市場工具。

本公司將不會收到於全球發售由售股股東出售銷售股份的任何所得款項。根據發售價為[編纂]港元，售股股東將收到的全球發售所得款項淨額（經扣除售股股東有關全球發售應付的包銷佣金及估計開支）將約為[編纂]港元。

售股股東將授出超額配股權。倘超額配股權獲悉數行使，經扣除包銷佣金後，並根據發售價為[編纂]港元，售股股東就行使該超額配股權將收到的所得款項淨額將約為[編纂]港元。

進一步詳情請參閱「未來計劃及所得款項用途」。

### 股息及股息政策

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們派付予唯一股東的股息分別為113.0百萬美元、139.0百萬美元及零。於上市後，我們擬派付的股息最多佔稅後純利的30%。然而，董事會有絕對酌情權決定是否就任何年度宣派任何股息以及宣派的金額（倘若其決定宣派股息）。將宣派或派付的股息金額將取決於（其中包括）我們的經營業績、現金流、財務狀況、營運及資本要求以及適用的法律法規。

### 上市開支

於截至二零一六年十二月三十一日止財政年度，預期就上市由本公司產生的開支總額（包括包銷佣金）約[編纂]港元，當中約[編纂]港元預期自本集團的損益扣除，以及約[編纂]港元預期自本集團的股份溢價中扣除。於往績記錄期，除極少的應計款項外，本公司並無產生與上市有關的任何開支。