

風險因素

於股份投資涉及高度風險。有意投資者於決定是否投資於股份前，應仔細考慮以下風險因素連同招股章程所載的所有其他資料。倘任何以下事項發生或倘該等風險或本集團目前並不知悉或目前被視為並非重大風險的任何其他風險出現，則本集團的業務、財務狀況、經營業績及／或本集團履行其財務責任的能力可能受到重大不利影響。股份的市場價格可能因任何該等事項或風險(或其他風險)而大幅下跌，而閣下或會損失閣下的投資。

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

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一般可分為四大類，即(i)與我們的業務及營運直接有關的風險；(ii)影響到航空業從而影響本集團的有關風險；(iii)涉及我們的融資安排及與之有關的風險；及(iv)與我們的業務及營運有關的其他外部風險。以下風險的排列順序不一定反映其發生的可能性或其對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及／或股份的價值造成潛在重大不利影響的相對重要程度。

(i) 與我們的業務及營運直接有關的風險

我們的業務尤其受航空業表現的影響。

我們的主要業務目標是購買及擁有一支飛機組合，並將這些飛機以經營性租賃的形式租給航空公司客戶。由於我們的業務幾乎完全取決於我們的航空公司客戶的意願和／或能力，包括訂立新的飛機經營性租賃合約履行其根據現有或未來經營性租賃合約應付的款項及其他責任，故我們尤其易受航空業低迷、混亂或疲弱的影響。

倘整體地緣政治、經濟、金融市場及／或商業狀況轉差，可能對我們航空公司客戶租賃飛機(包括我們機隊內特定類型的飛機)的需求造成重大不利影響，從而可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。請參閱下文「*我們處於對我們的航空公司客戶存在影響的地區經濟及政治環境*」。

風 險 因 素

各航空公司客戶能否履行其根據租約所承擔的責任，將主要取決於其財務狀況、可供動用的流動資金、現金流產生能力及融資渠道，其亦在很大程度上受整體地緣政治、經濟、金融市場及商業狀況影響，而這些因素並非我們所能控制。我們訂立合約向航空公司客戶於多年間交付多部帶有租賃合約的飛機。本招股章程所載按租賃租金收入總額百分比列示的客戶排名未必代表按合約承擔計的航空公司客戶對手方風險。請參閱下文「*一航空公司客戶違約(包括付款、維護、歸還條件或違反登記要求)可能使我們的收益減少及成本增加，從而對我們的業務造成不利影響*」。

整體地緣政治、經濟、金融市場及商業狀況可能對我們航空公司客戶租賃飛機的需求及／或各航空公司客戶履行其根據與我們訂立的租約承擔責任的能力造成影響，從而可能對我們造成影響，包括：

- 地區或特定國家的政局不穩、社會動蕩及內戰。請參閱下文「*一我們處於對我們的航空公司客戶存在影響的地區經濟及政治環境*」；
- 利率波動或上升；
- 經濟衰退或增長放緩；
- 通脹或通縮劇增；
- 金融系統危機或任何其他可能導致可供動用的財務流動資金減少的事件或情況；
- 石油或其他大宗商品市場波動；
- 航空燃油的供應及價格。請參閱下文「*一航空燃油成本增加或會影響我們的航空公司客戶，從而可能對我們的業務造成負面影響*」；
- 燃油對沖合約或其他衍生工具的保證金追繳或虧損；
- 匯率波動，尤其是對於以非美元貨幣計值的收益佔比較高的航空公司；
- 航空事故、恐怖活動、戰爭、流行病或其他自然或人為災難。請參閱下文「*一航空事故、恐怖活動、戰爭、流行病或其他自然或人為災難或會對我們的航空公司客戶及航空業造成負面影響，從而亦可能對我們的業務產生不利影響*」；
- 行業法規或稅項不利變動；

風險因素

- 機場及相關基礎建設的監管及經營環境或限制；及
- 任何其他可能對整體地緣政治穩定性、整體經濟、金融市場及／或整體商業狀況或航空客運或航空貨運服務需求造成不利影響的事件或情況。

航空業具有週期性。客運及航空貨運服務需求與經濟活動存在很強的正相關性，故客運及貨運飛機（以及該等飛機的租賃）需求亦是如此。經濟活動的增長或下降，包括由於施加或撤銷可能妨礙或刺激經濟活動的貿易壁壘或其他經營限制，可能直接影響客運及航空貨運服務的需求。不論是地區性的還是全球性的經濟嚴重或持續衰退，均可能導致航空客運及航空貨運服務需求下降、我們飛機（或若干類型的飛機）的租金率及我們飛機組合的資產價值下降。我們的業務、財務狀況及經營業績取決於我們的航空公司客戶的表現及其有效控制該等風險的能力。

倘航空業或我們的航空公司客戶因該等或任何其他風險因素而受到負面影響，我們或會遇到以下情況：

- 對我們飛機（或若干類型的飛機）的需求下降；
- 對我們飛機的估值下降，從而導致減值費用及較低的飛機售價；
- 租賃違約事件愈加頻繁發生，導致因付款延遲或中斷及／或租約終止而得不到收益，以及與收回及重新部署飛機有關的法律、技術及其他成本增加，以及未來租金於重新部署飛機時降低；
- 按需要就欠款航空公司或陷入財務困難的航空公司重組租賃款項，倘我們無法於租賃結束時收回有關租金及／或維護款項，這可能導致租賃收益減少、拖欠租金款項撥備增加及虧損。請參閱下文「*航空公司客戶違約（包括付款、維護、歸還條件或違反登記要求）可能使我們的收益減少及成本增加，從而對我們的業務造成不利影響*」；及
- 無法按可接受的條款將可供出租的飛機出租，這可能導致我們產生融資成本，同時卻無法收取有關相關飛機的收益，並因飛機停飛、收回及準備轉租（而在違約後轉租或陷入有關負面影響的情況下，租金率可能低於原租約的租金率）而產生存放、保險、維護及改裝成本。

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。

風 險 因 素

發生上述任何一項或多項事件，均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

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以具競爭力的價格收購100個座位以上的客機及貨機，我們相信這些飛機將會產生充足的收益從而為我們的營運提供資金、償還我們的債務及履行其他融資責任，並且為我們的投資資本提供合理回報。我們能否收購飛機亦在很大程度上取決於我們能否獲得融資。請參閱下文「**與融資安排有關的風險**」。

我們主要專注於客機市場。100個座位以上的新飛機目前主要由兩家飛機製造商(即空客及波音)供應，少數引擎製造商及多家航空電子設備、飛機內裝件、零件及飛機裝備的其他設備(包括座椅及廚房)供應商佔據其他設備供應的主導地位。此外，我們尋求物色各種不同的潛在航空公司交易對手方並與其訂立飛機購買及租回交易。如果我們與空客或波音、引擎製造商、其他供應商的關係，及／或與我們尋求與其訂立飛機購買及租回交易的航空公司交易對手方的關係嚴重惡化，或者我們無法物色並訂立適當的飛機購買及租回交易，則我們可能難以以具競爭性的價格購買飛機並／或獲得我們認為對我們的業務策略最有利的機型。上述風險可能對我們的業務、增長前景、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

飛機製造商及其主要供應商保持財務穩健，及生產符合航空公司要求的飛機及相關部件的能力對我們有一定的影響。如果製造商或任何其供應商未能以適當的方式應對(其中包括)技術或其財務穩健性變化導致的)市場環境變化，在推出或訂立新技術方面遭遇延誤及／或技術或其他問題，或未能向我們履行其各自的合約責任，我們或會遇到以下情況：

- 製造商的生產率變化導致飛機供大於求或供不應求，令飛機租賃需求、市場租金率及飛機價值受到不利影響；
- 未能交付或延遲交付我們訂購的飛機，導致我們無法向我們的航空公司客戶履行合約責任，從而導致我們收益損失或延遲得到收益、收益增長放緩及與航空公司客戶的關係緊張；

風險因素

- 延遲取得新機型認證或交付新機型，使許多新飛機計劃受到影響。嚴重延遲可能導致無法獲得飛機以將其出租及導致市場對延遲機型預期的改變；
- 延遲取得進口或交付飛機予客戶時可能需要的其他授權證明，或會導致我們延遲獲取收益；
- 缺乏在飛機及／或部件方面來自特定製造商的支持，可能影響我們機隊中某型飛機的需求、市場租金率及／或剩餘價值；及／或
- 由於其未能履行對我們的合約責任引致的直接虧損，例如有關飛機交付前的應付款項。

空客和波音已公開表示，其有意提高若干類型的飛機的生產率。過往存在過供大於求的時期，導致租金率及飛機價值下降。倘全球金融海嘯或不明朗因素導致經濟衰退，航空公司將無法保證能夠接收原先訂購的飛機，亦不保證該等確認訂單不會被推遲或取消。倘製造商遇到大量推遲或取消的情況，無法保證其不會尋求降低新飛機的售價來維持生產水平。這進而可能導致新飛機供應過剩，令我們出租的新飛機的租金率下降及／或二手飛機的轉租價格或售價降低，從而對我們的業務、財務狀況、經營業績及股份的價值造成重大不利影響。

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將飛機出租及轉租，以獲得充足的收益及現金流量為我們的營運提供資金，償還我們的債務融資及履行其他財務責任。我們承擔將我們承諾購買的飛機出租的風險，也承擔於租賃期滿前或租賃期滿時或飛機於租賃期滿前歸還予我們而我們需將這些飛機轉租的風險。我們致力通過向飛機製造商下訂單購買若干類型的新飛機，並依賴我們將有關飛機於交付時或之前出租以於未來獲得收益的能力。我們同意一項租賃時，會對潛在航空公司客戶的信譽進行評估，而如我們的評估有誤或其後出現對航空公司客戶的不利影響，則我們將承擔如航空公司客戶未能履行其在租約下的所有責任而引致財務損失的風險。此外，由於我們訂立經營性租賃，租賃產生的收益僅涵蓋飛機的一部分價值，故於初始租賃期滿後，我們可能無法保證飛機的剩餘價值。

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。

風 險 因 素

我們能否將飛機出租及轉租取決於各經營性租賃訂立時或(如相關)期滿或另行終止時航空業的狀況及整體市場及競爭狀況。此外，我們能否將我們的飛機出租及轉租將受每架飛機及其引擎的特定配置、航程或有效載荷能力、維護記錄及狀況、受損情況(不論是否已維修)及維護記錄反映的技術運行情況的影響。此外，倘(其中包括)航空燃油成本增加或持續波動、特定航空公司的財務狀況或客運需求轉差，或航空公司客戶破產或陷入重大財務困境、大量收回的飛機投入市場或存放有待轉租以出售或已被出售、推出新型或改進型飛機或其他導致飛機供大於求的因素(包括製造商生產率提高或出現政治或經濟不明朗因素或其他不利事件)，我們可能無法避免我們的任何飛機長時間處於未出租狀態。

我們將飛機出租及轉租的能力及／或我們取得理想租金率的能力一旦受到任何不利影響，則可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

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。

我們的業務模式在很大程度上取決於我們將飛機出售的能力。將飛機出售使我們得以維持機隊的機齡年輕、降低組合集中風險、維持飛機採購定價規範、從非核心機型退出及獲得出售收益。此外，飛機出售所得款項佔我們相當一部分的經營現金流，並用於投資新飛機及償還我們的債務融資及履行其他財務責任。我們出售附有租約及並無附有租約的飛機，例如於租賃期滿時或飛機於租賃期滿前歸還予我們。

由於我們主要將附帶租約的飛機出售，亦不時將飛機售予航空公司，我們能否將飛機出售取決於整體市況、航空公司客戶購置額外飛機的需求程度以及市場上可供租賃或出售的競爭性機型的供應。尤其是，我們飛機的潛在買家能否獲取融資對我們能否將飛機出售有重大影響。潛在買家能否獲取融資取決於多項因素，包括其過往及預期表現、尋求的融資類型及是否可取得、是否遵守其現有債務協議的條款、信用狀況、整體市況(包括例如市場混亂及航空業的週期性等)、利率波動及其他類型投資的相對吸引力。如果航空業狀況、一般市場或競爭狀況惡化，我們出售及／或按可接受價格出售飛機的能力可能受到不利影響，或根本不能出售飛機。

風 險 因 素

此外，我們能否將飛機出售將受每架飛機及其引擎的特定配置、航程或有效載荷能力、維護記錄及狀況、受損情況(不論是否已維修)及(維護記錄反映)的技術運行記錄，以及出售當時的航空燃油價格影響，而航空燃油價格又可能影響潛在航空公司或其他飛機營運商收購相對於老舊耗油飛機的新型節能飛機的興趣。如果我們未能採購具合適或適當地受歡迎配置或能力的飛機，或如果我們的飛機及其引擎未能由其承租人適當維護，我們出售及／或按可接受價格出售飛機的能力可能受到不利影響，或根本不能出售飛機。

我們不保證於業務週期內始終能夠繼續出售我們的飛機，亦不保證我們將能夠繼續以獲得收益的價格將飛機出售或不會產生出售虧損。請參閱「業務－我們的業務經營」。

我們出售及／或按可接受價格出售飛機的能力一旦受到任何不利影響，或根本不能出售飛機，則可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

飛機的市值及／或市場租金率可能下降。

飛機的相應價值及市場租金率曾因多項因素而多次出現劇跌，包括(但不限於)客運及航空貨運服務需求下降、航空燃油成本暴增、政府及超國家法規變動或頒佈新的政府及超國家法規、利率變動、恐怖活動、戰爭、流行病及其他自然或人為災難及／或全球經濟急劇惡化。此外，航空業曾出現飛機供大於求及供不應求的時期。由於航空公司客戶根據租約應付的合約現金流僅涵蓋飛機的一部分價值，故經營性租賃公司於出售或分拆飛機時承受飛機經營性租賃折現飛機剩餘價值的風險。此外，與整體航空業存在關聯的因素連同眾多其他因素可能對我們飛機的價值及市場租金造成影響，包括：

- 飛機或引擎製造商、類型及型號，包括使用該類型飛機的營運商數目及地區概況；
- 飛機是否訂有租約，如是，租賃條款對出租人是否有利；
- 相關航空公司租賃客戶的信譽下降；
- 飛機機齡；
- 生產與有關飛機競爭的新型號飛機或機型；

風 險 因 素

- 飛機營運監管機構及監管措施，包括強制飛機停飛；
- 飛機及其引擎的特定維護、受損、技術運行記錄及文件記錄不充分或不完整；
- 按較遜的條款對現有租賃進行任何重新磋商；
- 購買、出售或轉租飛機前必須支付或符合的任何稅項、關稅、監管及／或法律規定；及
- 飛機配置或規格與航空公司客戶現有或預期擁有機隊中的其他飛機是否兼容。

此外，飛機估值師在確定市場對飛機價值的預期中發揮重要的作用。每名估值師的估值均以估值師專業意見為基礎。估值具有主觀性，當中基於有關具體估值的飛機、整體宏觀經濟狀況及展望評估，以及影響整體航空業的環境的評估等多項假設而釐定，故估值數據未必準確反映市場上的價值。倘獨立估值師對我們飛機的估值下降，則可能對我們以有利的條款將我們的飛機出售的能力造成不利影響，或者根本無法將飛機出售，亦可能使我們或我們的潛在飛機買家根據現有及未來債務融資安排（就其以該等飛機作為抵押品）可獲得的融資金額下降。此外，倘估值師對我們飛機的估值少於我們的資產負債表中飛機的折舊賬面值，我們或須產生減值費用或公平價值調整。

任何或所有該等因素亦可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

主要人員流失可能對我們的聲譽及與持份者，包括航空公司客戶、製造商、買家及融資機構的關係造成不利影響，而這些關係是影響我們表現的關鍵因素

我們過往取得的成功主要歸功於高級管理團隊及主要僱員的貢獻。該等人士具備成功執行我們的業務策略的能力，且當中大多擁有在多個司法權區的航空業的豐富經驗。我們未來的成功在很大程度上取決於該等主要高管及僱員的持續效力及我們能否留聘及招聘高級人員。我們未必能物色到該等人員的合適或合格替代人選，並可能付出額外開支招聘及培訓新人員，從而可能嚴重干擾我們的業務及增長。此外，我們在招聘及留聘優秀專業人員方面面臨激烈競爭。有關競爭可能令我們須提供較高的薪酬及其他福利，從而可能導致額外成本。

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。

風 險 因 素

倘我們無法留聘主要高管及僱員或僱用合格的新高管及僱員，則可能對我們實現目標及業務策略的能力造成不利影響，並可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

倘我們未能成功實施我們的業務計劃及增長策略，則我們的增長前景或會受到限制。

我們參考(其中包括)全球金融市場以及商用航空及宇航製造業的業務環境和可能的未來發展以規劃我們的增長。有關策略於不同的實施階段會受到風險和不確定因素的影響。我們的增長乃基於對未來事件的假設，當中包括但不限於我們獲得融資的能力和融資的成本、我們飛機的剩餘價值、租金率和條款、我們按有利價格購買及出售飛機的能力、競爭壓力以及我們與航空公司客戶的業務關係。倘我們策略依據的假設無論是因為全球金融市場及／或業務狀況或其他原因而被證明屬不正確，則我們可能需要改變策略，這或會對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

特別是，我們無法向閣下保證，我們能夠持續物色適合的飛機收購，成功保持高的飛機利用率及／或保持一支年輕的機隊以及客戶基礎的多樣性，並且／或能夠售出我們的飛機。此外，倘本公司未能有效管理業務增長，或會導致成本增加、競爭力下降以及盈利水平下跌或甚至乎產生虧損。

任何或所有該等因素均可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成不利影響。

(ii) 影響到本集團的航空業有關風險

競爭或會對我們的業務造成不利的影響。

我們會在我們的購買、租賃、轉租和銷售飛機以及提供相關服務的業務上面對來自眾多競爭對手及／或飛機擁有人的競爭，包括：

- 其他飛機租賃公司；
- 飛機製造商，包括其賣方融資部門或附屬公司；
- 金融投資者，包括銀行、對沖基金及其他基金、私募股權公司及稅務租賃人；及

風 險 因 素

- 航空公司(無論是作為飛機的潛在買家還是在某些情況下，通過其自有專屬飛機租賃業務作為出租人)，

在以上各種情況下均會面對來自市場現有和潛在新參與者的競爭。

就各項潛在租賃交易而言，我們在交易的整體經濟屬性、能否獲得滿足客戶需求的機型以及其規格和交付日期、租金率、租賃條款和條件及保證金、維修準備金、交付和交還條件、技術條件及其他因素上與其他公司進行競爭。我們的收益及增長受到該等競爭性因素的影響，而我們成功與否則取決於我們能否應對該等及其他因素導致的多變業務環境。

此外，部分競爭飛機出租公司可能會向潛在航空公司客戶提供我們無法提供的優惠條件。我們的若干競爭對手(包括市場的新進入者)擁有的財務資源可能比我們充足許多，及／或其整體資本成本比我們少許多，或擁有其他競爭優勢或可能能夠向潛在航空公司客戶提供其他優惠條件而使我們處於成本及／或價格上的劣勢。我們未能針對有效競爭的策略可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力以及股份的價值造成重大不利影響。請參閱「業務－競爭」。

若干航空公司客戶的長期財務實力及穩定性可能致使彼等購置其自有的飛機或於日後接收交付飛機，從而與我們訂立更少的飛機租約及／或與我們進行競爭，這可能會對我們的業務產生不利影響。

除面對來自其他飛機經營性租賃公司、飛機製造商、金融投資者(包括對沖基金及其他基金以及私募股權公司)、稅務租賃人及航空公司的競爭外，在對客運及航空貨運服務存在強勁需求的時期，通常會使我們的若干航空公司客戶擁有長期及穩定的財務實力，而由於若干航空公司客戶力圖購置其自有的飛機而非訂立飛機租賃安排，故我們亦可能面臨對我們的飛機租賃的需求可能會減少的風險。此外，航空公司整合、利率持續低迷、航空燃油價格降低、行業自由化或放鬆管制、取消簽證或旅行限制及新業務模式的增長亦可能令我們航空公司客戶處於強勁財務表現期間。航空公司或其他飛機擁有人亦可能尋求出租其自有的飛機，從而加劇與我們飛機的競爭。

任何或所有該等因素均可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

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。

風 險 因 素

倘我們繼續從新加坡的飛機租賃計劃獲益的能力出現任何變動，或倘我們購買或出售的飛機數目出現任何變動，則可能會對我們的稅務狀況造成不利影響。

我們受惠於新加坡的寬減稅率。新加坡的飛機租賃計劃（「飛機租賃計劃」）為一項激勵計劃，據此，飛機租賃業務所得收入按優惠稅率而非新加坡當前17%的企業稅率徵稅。本公司已根據飛機租賃計劃獲授優惠稅率，亦合資格申請若干豁免。飛機租賃計劃最近於二零一二年七月續新，直至二零一七年六月為期五年，並可待新加坡財政部批准後進一步續期。倘我們未能符合飛機租賃計劃激勵措施所規定的條款及條件，或者飛機租賃計劃激勵於二零一七年六月期滿時不獲續期，我們或須按當時現行企業稅率（現為17%）就我們在新加坡的收入納稅。有關進一步詳情，請參閱本招股章程附錄一會計師報告附註3(e)。

此外，飛機經營性租賃行業的公司通常會頻繁購買飛機以產生大量稅項折舊或資本免稅額，從而抵銷應課稅收入。由於資本免稅額／稅項折舊足以抵銷應課稅收入，故往績記錄期內我們並無繳納任何重大現金稅項。本公司資產負債表內的遞延稅項負債歸因於納稅申報的折舊超過自會計溢利扣除的折舊。倘我們出售大部分資產且無法或選擇不再購買足夠的額外飛機，稅項負債遞延可能會逆轉為應納稅狀況，這將致使我們以現金納稅。

發生任何或所有該等事件或情況均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

我們處於對我們的航空公司客戶存在影響的地區經濟及政治環境。

我們面對地區經濟及政治環境風險，該等風險可對位於特定國家或地區航空公司客戶的財務表現構成影響。該等環境對航空公司客戶構成的影響，進而影響其向我們付款的能力，該等影響在一定程度上取決於處於特別不利環境中的任何國家或地區的航空公司客戶的集中度。如上文「我們的業務尤其受航空業的表現影響」所述，航空業極易受整體經濟及政治環境所影響。

截至二零一五年十二月三十一日止年度，來自亞太（不包括中國內地、香港、澳門及台灣）航空公司客戶的租賃租金收入佔我們租賃租金總收入的33.2%。區內老牌運營商在當地及地區市場面對低成本運營商的競爭及在長途國際線面對以中東為基地的運營商的競爭。

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。

風 險 因 素

如地區及／或全球經濟較低增長水平持續，則亞太內以及亞太與其他地區之間的客運及航空貨運增長率放慢均可能對飛機需求造成不利影響，或導致區內飛機供應過剩，從而可能對租賃率以及我們出租或轉租或出售受影響飛機的能力造成不利影響。

截至二零一五年十二月三十一日止年度，來自中國內地、香港、澳門及台灣航空公司客戶的租賃租金收入佔我們租賃租金總收入的16.7%。中國內地、香港、澳門及台灣的低成本載運商競爭加劇以及疲軟的航空貨運市場正影響區內航空業的財務表現。此外，倘中國或該地區經濟仍維持較低的增長水平，則該地區對租賃飛機的需求可能受到不利影響，從而導致對租金率及我們租賃、轉租或出售飛機的能力產生不利影響。

截至二零一五年十二月三十一日止年度，來自美洲航空公司客戶的租賃租金收入佔我們租賃租金總收入的19.5%。儘管美國主要航空公司的合併有助改善運載及定價秩序，但現有主要的一家或多家航空公司或新加入者的出現均可能增加運載力並對運載率及收益率產生不利影響，進而對財務業績造成不利影響。美國加息亦可能對美國及區內其他地方的經濟狀況造成不利影響。此外，大宗商品價格及匯率波動以及南美各大經濟體增長放緩及／或政治局勢不穩等因素均可能對南美空運需求產生不利影響，當中包括我們其中兩名航空公司客戶的經營所處國家巴西。另外，倘環球經濟仍維持近期較低的增長水平或任何流行病(包括寨卡病毒)影響航空交通流量，美洲經濟或會受到不利影響。該等因素可能對美洲的航空公司(包括我們的航空公司客戶)的財務狀況造成不利影響，從而對飛機需求及租金率以及我們租賃及轉租飛機的能力造成不利影響。

截至二零一五年十二月三十一日止年度，來自歐洲航空公司客戶的租賃租金總收入佔我們租賃租金總收入的23.9%。歐洲商業航空公司面對且預期繼續面對日益激烈的競爭，這或會對飛機需求造成不利影響且可能對租金率造成不利影響。此外，沙姆沙伊赫(埃及)、布魯塞爾(比利時)、巴黎(法國)(包括但不限於)及中東各地最近發生的事件以及俄羅斯吞併克里米亞領土、美國及歐盟對俄羅斯實施制裁、大宗商品價格的波動、地區貨幣疲弱、烏克蘭衝突持續或升級等均可能對該等地區航空公司(特別是俄羅斯的航空公司)的信用產生重大不利影響，當中包括我們的航空公司客戶，這或會影響其履行租約的財務及其他責任的能力。

截至二零一五年十二月三十一日止年度，來自中東及非洲航空公司客戶的租賃租金收入佔我們年度租賃租金總收入的6.7%。由於中東的大量飛機訂單積壓，需要中東和非洲的運載需求維持高速增長來防止運力過剩。此外，該地區航空公司所承諾的計劃運載力增長

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。

風 險 因 素

可能對中東部分航空公司(包括我們的航空公司客戶以及其他地區的航空公司)的財務健康造成不利影響。大宗商品價格急跌以及北非及中東局部持續動盪與不穩，特別是發生在敘利亞的戰爭及恐怖襲擊，以及中東呼吸綜合症及埃博拉等區域性流行病可能對中東及非洲部分主要經濟體及受影響國家的空運需求造成不利影響，並對該等地區航空公司(包括我們的航空公司客戶)的財務表現造成重大不利影響，亦可能對飛機需求及租金率產生不利影響。請參閱「業務－我們的航空公司客戶」。

發生任何或所有上述事件或情況均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

航空業曾出現飛機供過於求的局面，在此期間租金率及飛機價值均有所下降，倘日後出現任何供應過剩，我們的業務可能受到重大不利影響。

過往，航空業曾出現飛機供過於求的局面。某一類型飛機的供應過剩很有可能壓低該類型飛機的租金率以及市場及評估價值。飛機供需受多項我們無法控制的週期性及非週期性因素所影響，包括諸如對客運及航空貨運服務的需求、經營成本(包括航空燃油成本)、可獲得的信貸、地緣政治事件、製造商生產水平及技術創新、停航飛機重新投入服務等因素。

近年，航空業向製造商下發大量飛機訂單。空客及波音已公開表明兩者有意提高單走道飛機的生產率。倘對客運及航空貨運的需求增長未及航空業內預期，飛機產量提高則可能導致飛機供應過剩。新飛機的供應過剩亦可能對二手飛機的租金率及市值產生不利影響。

此外，大部分航空公司已從機隊削減若干飛機類型。削減若干飛機類型增加了該種飛機或競爭性飛機類型的市場供應、降低該等飛機類型的租賃率及減少相關市場價值。我們無法向閣下保證航空公司將會繼續收購或經營同類飛機，或我們的飛機將會繼續為現有及潛在航空公司客戶所需要。

任何或所有該等因素均可能引起飛機租金率及價值的急劇及持續下跌，或對我們租賃、轉租或出售機隊中及／或訂購中的飛機的能力造成負面影響。任何或全部該等因素均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

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。

風 險 因 素

航空事故、恐怖活動、戰爭、流行病或其他自然或人為災難或會對我們的航空公司客戶及航空業造成負面影響，從而亦可能對我們的業務產生不利影響。

飛機事故、恐怖活動及戰爭，如近期發生由埃及沙姆沙伊赫起飛的航班事件、二零一五年經過烏克蘭的航班事件、比利時布魯塞爾、印度尼西亞雅加達及法國巴黎近期的襲擊事件以及中東持續不斷的衝突、恐怖主義及戰爭威脅、對恐怖活動的軍事行動或其他形式的回應，以及內亂及政治衝突等因素均可能導致旅客恐懼至特定國家或地區旅行，導致空運需求減少。此外，對恐怖活動及戰爭的擔憂可能繼續對我們的航空公司客戶產生不利影響，原因包括多項因素，如加強安保措施產生的更高成本、航班或安保相關延誤所致經營受阻、戰爭或恐怖活動所致日後索償的保險成本大幅提升或並無保險覆蓋、或航空公司因恐怖襲擊迫使飛機停航而產生的特定開支及成本。

對信息技術系統的網絡攻擊日益影響我們的航空公司客戶或航空業的運營，包括對全球分銷服務供應商、網上預定代理、信用卡營運商、機場及入境機關所使用或操作的信息技術系統的網絡攻擊，可能會對我們的航空公司客戶的業務造成重大不利影響，進而對我們的業務、財務狀況及經營業績，以及我們履行財務責任的能力及股份價值造成重大不利影響。

任何升級為地區性或全球性疫情的傳染性疾病(如嚴重急性呼吸系統綜合症、中東呼吸綜合症、埃博拉及寨卡)的爆發或對此類事件的恐懼均可能對往返受影響範圍或地區航線的航空公司造成不利影響。儘管針對此類事件的國際及國內應急計劃已經或正在被制定，但仍可能實施旅遊禁令或大幅減少空運。地震、水災或海嘯等其他自然災害或會對受歡迎的商業或旅遊目的地造成毀滅性打擊，令前往受影響地區的商旅人數於一段時間大幅減少。

發生任何一起或多起該等事件可能對航空業、我們的航空公司客戶經營所在經濟體、航空公司的業務、收益及盈利能力造成重大不利影響，進而影響我們的航空公司客戶的財務狀況及現金流量以及根據其與我們訂立的租約履行責任的能力。任何或全部該等因素可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份價值造成重大不利影響。

航空燃油成本增加或會影響我們的航空公司客戶，從而可能對我們的業務造成負面影響。

航空燃油成本是航空公司一項主要經營開支。航空燃油價格可能大幅波動，主要視乎國際市場狀況、地緣政治及環境事件及監管、自然災害、衝突、戰爭、監管變動及匯率。因此，航空燃油價格並非我們的航空公司客戶所能控制，而航空燃油價格大幅變動進而會

風 險 因 素

影響我們的航空公司客戶持有的任何燃料對沖倉位的收益或虧損，並可能對其經營業績造成重大不利影響。其他因素及事件亦可能對航空燃油供應及價格造成重大影響，包括全球煉油產能供應是否充足、自然災害、由領先石油生產商關於其石油產量作出的決定、石油勘探及生產技術的變革、新興經濟體對燃油的全球需求變化。

過往，航空燃油成本的高昂或波動會對航空公司的盈利能力(包括我們的航空公司客戶的盈利能力)產生重大不利影響。由於航空業的競爭性質，航空公司未必能透過提高票價或附加費將增加的航空燃油價格完全轉嫁予客戶。此外，航空公司可能因對沖不足或並無任何對沖而未必能夠充份控制航空燃油價格波動的風險。基於該等原因，倘日後航空燃油價格因不利的供需狀況、未來恐怖襲擊、戰爭行為、武裝敵對行動、自然災害或任何其他原因而上升，我們的航空公司客戶或須付出更高的成本卻取得更低的收益，這會對其財務狀況造成不利影響。該等狀況可能造成以下後果：

- 影響我們的航空公司客戶支付租金及其租賃項下的其他款項的能力；
- 導致租約重訂及飛機收回；
- 導致必須檢修並推銷飛機，進而使我們產生額外費用；
- 削弱我們及時及／或以可接受價格轉租或以其他方式處置飛機的能力；及／或
- 減少處置飛機時收取的價值。

最近數月航空燃油價格保持相對較低水平。燃油成本持續走低可能：

- 導致我們的航空公司客戶尋求繼續經營老式耗能的飛機(其不構成我們機隊的重大部分)，以延長其服務時間而不選擇新型節能飛機；
- 降低我們航空公司客戶願就新型節能飛機而支付的額外費用；及／或
- 對我們租賃或出售我們新型節能飛機機隊的能力造成不利影響。

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。

風 險 因 素

我們的飛機很大部分為低機齡的節能飛機，任何或全部上述狀況均可能減低航空公司租賃我們的飛機的意願，這可能會影響我們按具吸引力的條款出租新型飛機的能力，而我們目前仍有訂購大量該等新型飛機。

該等因素可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

航空公司客戶違約(包括付款、維護、歸還條件或違反登記要求)可能使我們的收益減少及成本增加，從而對我們的業務造成不利影響。

航空公司客戶延遲、減少或不作付款會減少我們的收益及現金流量，對我們出售受租約限制的飛機的能力造成不利影響。航空公司客戶根據租約條款須履行的主要責任包括根據製造商及政府監管標準對飛機及其記錄進行維護，其可能未履行租約項下的飛機維護責任或可能未根據一切適用法律法規經營飛機。

租期內航空公司客戶所採納的維護標準以及租約到期或提早向我們歸還飛機時飛機的狀況或會影響飛機的未來租售價值。倘航空公司客戶未於歸還日期或未按租約所列條件歸還飛機，我們未必能及時轉租或出售飛機或從轉租或出售交易中取得預期利益。任何或所有上述事宜可能導致我們付出巨大的額外成本，以在出售或轉租前需將其恢復至可接受的狀況。

我們的所有飛機於任何時候均須向相關政府部門進行登記、向其取得並持有適航證，且須根據一切適用法律法規進行經營。航空公司客戶未能進行租賃飛機的登記及／或未持有適航證通常違反相關租約的規定，而我們有權行使權利並要求按租約採取補救措施。倘飛機未經有效登記或未持有適航證進行經營，航空公司客戶或(在若干情況下)擁有人或出租人可能面臨處罰，這可能令相關飛機留置而無法飛行。未進行登記或未取得證書可能導致其他不利影響，包括無法經營飛機及損失保險。此外，儘管我們的航空公司客戶有責任根據租約條款遵照一切適用法律法規經營飛機，我們仍可能直接因為被我們的航空公司客戶宣稱在經營我們飛機中違反適用法律法規所受到相關申索而蒙受虧損並承擔成本及損失。

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。

風 險 因 素

發生任何或所有該等事件或情況均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

航空公司破產、清盤或重組可能削弱航空公司客戶向我們履行租賃付款責任的能力。

二零零八年及二零零九年全球金融危機之後，全球數家航空公司根據破產法律申請破產保護，若干航空公司進行清盤。任何日後破產、清盤或重組或會導致經營性租約下的飛機需在很短時間內按較低的租金率或收購價格供租賃或購買，並減少特定型號飛機的潛在航空公司客戶及運營商的數量，兩者均可能導致過高的供應水平，從而在整體上降低任何該等型號的飛機價值及租金率。

過往，部分參與重組的航空公司曾大力推出機票折扣活動以維持現金流量並以此提升老客戶的忠誠度。破產、清盤及重組或會導致大量飛機停航或廢棄、拒絕或以其他方式終止租約及磋商降低飛機租金率，對飛機市值造成打壓影響。此外，優待勞工要求或會導致涉及罷工或怠工的重大勞資糾紛，或對勞資關係產生其他不利影響，從而使航空業的財務狀況及我們航空公司客戶履行租約責任的能力發生惡化。

任何或所有該等因素可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

我們可能因收回或嘗試收回飛機而付出成本及遭受不利後果。

倘我們須在航空公司客戶違約後收回飛機，我們可能須承擔大量成本。該等成本可能包括法院或其他司法及／或政府訴訟的法律及其他開支，包括為收回飛機而交納必要保證金或信用證的成本。倘若航空公司客戶對訴訟提出抗辯或處於破產或其他一些類似狀況或訴訟中，該等成本可能特別高昂。此外，於該等訴訟中，相關飛機未必能為我們帶來收益且其實際狀況及價值可能因違約航空公司客戶長久使用或維護不足而下降。我們亦可能就實際收回飛機而承擔其他成本，包括：

- 支付第三方(如機場運營商)申索的款項，包括可能由航空公司客戶產生的款項；

風 險 因 素

- 為維護飛機或準備將其轉租或出售的必要成本；
- 意外險、責任險或戰爭險的成本及並無或不能按規定獲承保或承保金額或範圍不足時的責任成本或損失；
- 飛機牌照、出口或進口的成本、飛機停泊及營運的成本、機場稅、關稅、空中航行費、著陸費及類似的官方或半官方徵費；及
- 與航空公司客戶未能根據所有相關本地規定為飛機辦理登記或未能取得必要政府牌照、同意書及批文而引起的有關的罰款及成本。

此外，在正常業務過程中，倘航空公司客戶未支付有關收費、工資、費用、關稅及／或稅款，則視乎飛機營運所在司法權區的法律，飛機或其引擎可能附帶擔保權益，從而保證支付機場稅費、關稅、空中航行費、著陸費、機組人員工資、維修費、營救費或其他債務。而在若干司法權區或對有限類別的擔保權益(或「留置權」)而言(尤其是所謂「機隊留置權」)，擔保權益可能收取巨額款項，該等款項可能超過就單架飛機所產生的金額，或在異常極端情況下超過附帶留置權的某架飛機的價值。在若干司法權區，飛機擔保權益或引擎及／或零件的單獨擔保權益可能賦予相關持有人扣留或在少數情況下出售或沒收飛機、引擎或零件的權利。在若干情況下，我們可能有責任或有必要為收回飛機而支付該等擔保權益所擔保的申索款項。在未被解除前，該等擔保權益可能損害我們收回、轉租或出售飛機的能力，且為解除該等擔保權益而支付的成本可能數額龐大。未能支付部分該等成本可導致行使飛機擔保權益或保險損失。

任何上述事件在問題解決前可能導致飛機停飛及可能妨礙轉租、銷售或另行使用飛機，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績，以及我們履行財務責任的能力及股份價值造成重大不利影響。

另外，若干航空公司客戶由政府相關實體全資或部分擁有，這可能使我們耗費極大精力方能收回由該等航空公司客戶租賃的飛機。因此，在執行我們根據租約享有的若干權利及收回、轉租或出售受影響飛機時，我們可能遭拖延或阻撓。倘我們收回飛機，我們未必能夠出口或撤銷登記及以有利方式重新部署飛機。例如，倘航空公司客戶僅在飛機登記所在司法權區經營國內航線，則可能更難收回飛機，特別是倘若該司法權區允許航空公司客

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。

風 險 因 素

戶反對撤銷登記。我們亦可能在取回維護記錄時承擔大量成本，並可能須承擔所需維護工作以重建維護記錄，以便將飛機轉交另一航空公司客戶或買家。

任何或所有該等因素可能對我們的業務、財務狀況及經營業績，以及履行我們財務責任的能力及股份價值造成重大不利影響。

飛機營運須遵守多項法律及法規，從而可能對我們的業務造成不利影響。

飛機營運及航空業須遵守國際監管管制以及多個國家或聯邦民航部門可能在本地司法權區實施的其他法律及法規，包括在該等部門所在司法權區對航空公司所營運飛機引入的「適航指令」。監管部門有權因我們的航空公司客戶未能遵守該等法規而暫停或吊銷我們任何飛機的適航證或向我們的航空公司客戶所發出的營運任何飛機的牌照，從而導致飛機停飛。倘我們的航空公司客戶的業務活動因未能符合監管規定而中斷，則該等航空公司客戶向我們履行租賃義務的能力可能受到重大不利影響。

許多司法權區亦要求對從若干司法權區進口、再出口、撤銷登記或登記飛機進行監管審批。在若干司法權區，對可進口及登記的飛機有最高機齡規定。適用法律的其後變動可能使這些規定發生修改，或之前發出的批文可能被撤回。該等規定及任何修訂可能對我們出租、收回、轉租或出售該等飛機的能力造成不利影響，並可能降低該等飛機的價值，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績以及我們履行財務責任的能力及股份價值造成重大不利影響。請參閱「業務－法規、牌照及許可」。

飛機營運須遵守環境法律及法規，從而可能對我們的業務造成不利影響。

出於對全球變暖及環境的普遍關注，許多國家及超國家組織頒佈法例更加嚴格地限制飛機及其引擎對二氧化碳、一氧化碳及氮氧化物的排放。例如，於二零一二年一月一日，航空業被納入到歐盟碳排放交易體系（「碳排放交易體系」）。有關規定適用於在歐盟起降的所有航班，而不論航班出發地或目的地。於二零一二年十一月，歐盟建議碳排放交易體系暫停向於二零一零年、二零一一年及二零一二年營運及進出歐洲的航班執行，以給予時間於二零一三年年底在國際民用航空組織（「國際民航組織」）大會上達成全球解決方案。

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。

風 險 因 素

國際民航組織大會於二零一三年十月達成協議建立全球市場機制，到二零一六年解決國際航空排放問題並於二零二零年前實施，在達成該協議後，歐盟相繼修訂相關法例，將碳排放交易體系航空業適用範圍限定在於二零一三年至二零一六年在歐洲經濟區內航班的排放。該修訂對所有航空公司適用，包括非歐盟航空公司。無需訂立任何進一步協議，歐盟碳排放交易體系法例可自二零一六年起對進出歐洲機場的所有航班全面執行。在碳排放交易體系或任何其他超國家組織的全球市場機制或有關飛機或航空排放的其他法規中納入航空業及航空公司遵守其他司法權區環境法規的相關成本可能使機票價格上漲，降低相應需求，降低航空公司盈利水平，從而對航空公司的財務狀況及其支付租賃款項的能力造成不利影響，及／或減少我們在處置任何飛機時收取的銷售收益（視乎飛機就當時生效的排放標準的合規狀態），尤其是對可能使營運方承擔較高環境法規合規成本的機型。雖然這些費用主要由航空公司承擔，但倘若航空公司無力償債，影響出租飛機的擔保權益可能要求出租人為收回出租飛機而結清未付費用。

最近，於二零一六年二月，國際民航組織轄下的航空環境保護委員會（「航空環境保護委員會」）一致提出飛機二氧化碳排放標準，為最終被聯合國機構理事會採納而鋪路。根據航空環境保護委員會的建議，新標準將適用於(i)二零二零年開始的新飛機設計；(ii)目前生產中的並於二零二三年開始新交付的飛機；及(iii)二零二八年起生產的所有飛機。該項標準對於現在正在營運的飛機沒有約束力。建議標準在重量超過60噸的飛機方面特別嚴格，但其範圍涵蓋國際航空業中正在使用的各種大小及類型的飛機。隨著時間推移，政府將可能採取其他旨在減少飛機的能源消耗、排放及噪音水平的監管規定、稅務、關稅、徵費及／或市場政策。該等舉措可能出於對氣候變化、能源安全、公眾健康、本地影響或其他因素的考慮，亦會影響全球市場對於若干機型的需求。在現有及未來法規、稅款、關稅或徵費方面的合規可能使我們的航空公司客戶承擔更高成本並導致機票價格上漲，從而可能降低旅行需求，降低飛機剩餘價格，並對我們的航空公司客戶的財務狀況造成不利影響及／或可能使若干機種較不受歡迎，進而可能對我們能否出租或以有利價格出租我們的自有飛機造成不利影響。

任何或所有該等因素可能對我們的業務、財務狀況及經營業績以及我們履行財務責任的能力及股份價值造成重大不利影響。

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。

風 險 因 素

我們可能須承擔與我們營運飛機有關的責任，而我們的飛機未必總能足額投保，其原因是航空公司客戶在租賃過程中未能投購足額保險或是保險公司不願承保若干風險。

雖然根據租約條款我們並不控制出租飛機的營運，但我們對飛機的所有權可能在若干司法權區因飛機營運造成的損害而使我們承擔嚴格責任。我們亦面對損失飛機價值的風險及與飛機營運有關的損害賠償責任風險，包括與飛機事故有關的風險。航空公司客戶須根據租約條款向我們彌償並使我們毋須承擔(其中包括偶發情況)因飛機使用及營運而產生的責任，包括第三方就我們可能被視為負有責任的人員傷亡及財產損失而提出的申索。我們的航空公司客戶亦須根據租約條款按協定水平為飛機投保公共責任險、財產損失險、航空綜合險及戰爭綜合險。

無法保證航空公司客戶的保險或我們投購的意外險將充足或充分，及／或將實際上(考慮到其各自的保障水平)覆蓋可能對我們提出的所有類型申索，或足以承保相關飛機的價值免受損失或損害。承保不足或航空公司客戶未能履行彌償或保險責任以及(不論是總體上有關特定類型損失或損害或針對具體情況或事件)缺乏可投購的保險及我們自身保險不足可能減少損失事件後的所得款項並使我們承擔未投保責任，其中任何或所有情況均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績以及我們履行財務責任的能力及股份價值造成重大不利影響。請參閱「業務－保險」。

飛機經濟使用壽命有限，隨時間折舊，並因老化而在營運中更加耗費資金，從而可能對我們的業務造成不利影響。

飛機屬長期資產，需要較長開發及製造週期，當更新、更先進的飛機被航空公司客戶投入服務時，某些機種及機型就會隨著時間而變得過時且需求減少。飛機會隨著老化而貶值且通常會產生較少收益及現金流，並可能更易產生減值風險。我們的現有機隊以及我們已訂購的飛機面臨過時風險，尤其是倘若發生不可預料事件，則會縮短該等機種的壽命週期。該等事件包括但不限於政府法規或航空公司客戶改變偏好、新技術、製造商重新設計及／或升級飛機及飛機技術、安全或環境問題。該等事件可能縮短我們機隊中機種的壽命週期，從而可能對租金率造成負面影響，引發減值費用或增加折舊開支。

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。

風 險 因 素

如果我們不能以新飛機替換老舊飛機，我們維持或增加收益及現金流的能力將下降。此外，倘在我們出售飛機時價格低於資產負債表中飛機的折舊賬面值，我們可能確認出售虧損，從而可能對我們在確認該虧損的期間的經營業績造成重大不利影響。

任何或所有該等因素可能對我們的業務、財務狀況及經營業績以及我們履行財務責任的能力及股份價值造成重大不利影響。

出現優越的航空技術及／或推出新機型可能導致我們的機隊過時，使得航空公司客戶及潛在買家購買意願下降，從而可能對我們的業務造成不利影響。

隨著時間的過去，由於政府監管、推出更節能及／或較輕但較結實的建造材料、航程或有效載荷能力增加、技術過時、航空公司的喜好不斷轉變或受該等或其他因素的綜合影響，當推出新型及更先進的機型時，航空公司及投資者對某一現有機型的需求可能不斷下降或其經濟效益可能降低。例如，對某一機型的需求可能因預期推出採用新技術以降低直接運營成本的新機型而受到影響，如稱為A320NEO或「新引擎選型」(New Engine Option)的空客A320系列飛機的新引擎變體、稱為737 MAX 8的波音737系列的新引擎變體、稱為A330 NEO的A330-300的新引擎變體及全新飛機系列(如787或A350)。除其他得益外，該等特定新技術型號預計將改善燃油效能、機身維修成本、排放及外部噪音，而該等機型的推出可能對其所取代的機型的需求及價值造成不利影響。若干機型的需求亦可能因頒佈更嚴格的法規(如噪音或排放標準)而受到不利影響。此外，現有機型的需求可能受新市場進入者開發新飛機項目影響。有關因素可能對若干機型的需求及租金率造成負面影響，而有關飛機的價值亦可能永久受損。

任何或所有該等因素均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份價值造成重大不利影響。

我們高度集中購買特定型號的飛機，因此對該等型號的需求及壽命造成影響的情況或會對我們的業務及財務狀況造成不利影響。

由於我們高度集中購買特定型號(尤其是A320及波音737系列)的飛機，倘市場對該等機型的需求下跌或倘該等機型出現設計或技術問題，我們的業務及財務業績或會受到不利影

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。

風 險 因 素

響。某一特定機型若出現重大技術問題可能導致飛機停飛。倘我們高度集中購買某一特定機型，而該機型出現技術或其他問題，或不再切合我們航空公司客戶的營運需要，則該等飛機的價值及租金率將很可能下跌，且我們或未能按有利條款出租或出售該等飛機，或根本不能出租或出售該等飛機。此外，隨著飛機製造商繼續革新技術及推出燃油效率、航程及載荷能力更佳的新機型，這或會削弱潛在航空公司客戶及／或該等飛機的潛在買家購買我們機隊中部份飛機的意願。該等技術革新亦可能加速淘汰我們機隊中的若干機型。進一步詳情請參閱上文「一出現優越的航空技術及／或推出新機型可能導致我們的機隊過時，使得航空公司客戶及潛在買家購買意願下降，從而可能對我們的業務造成不利影響」。

倘我們的飛機價值或租金率下跌，我們的增長前景、業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力以及股份價值可能會受到重大不利影響。請參閱「業務－我們的機隊」。

(iii) 與融資安排有關的風險

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。

我們對收購飛機進行融資及對現有債務再融資以及維持最佳營運資金水平的能力在很大程度上取決於我們獲取融資的能力。我們能否取得債務及股本融資，不論一般及／或按我們可接受的成本及其他條款，取決於多種因素，包括我們的過往及預期表現、債務協議條款（包括我們的債務契約比率）的履行情況、維持我們在信貸評級機構、貸款方及其他信貸提供方的信用評級及信用狀況、一般市況（包括例如，市場擾亂、是否可由特定來源取得融資及航空業的週期性）、我們飛機組合的價值、利率波動及相對其他投資產品的吸引力。

融資市場波動或擾亂可能對銀行及金融機構造成不利影響，從而導致貸款方增加融資成本，不願或不能按我們可接受的條款向我們提供融資及／或降低可提供予我們的融資額。二零零八年及二零零九年全球金融危機及最近歐洲主權債務危機產生的金融問題，以及若干主要經濟體的經濟增長緩慢對資金供給及成本造成不利影響，亦可能由此損害我們取得額外融資的能力，或是提高我們在籌得資金中的融資成本。金融危機加深、局勢不穩及／或其他事件及因素會導致資本市場動盪，進而可能造成類似不利影響，這可能進一步加深銀行業整合，針對金融機構在全球及國內推出新的資本充足性或其他規則的推出及／或出口信貸計劃的改變。

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。

風 險 因 素

倘我們進入融資市場的能力受到不利影響及／或倘有關現有飛機收購承諾的多項條件並未達成，我們或會：

- 難以達成或無法達成我們的飛機收購承諾。這從而可能導致：
 - 遭受收益損失；
 - 訂金及交付前款項被沒收，我們須支付及支出有關終止或重新談判該等承諾的若干巨額成本，如實際損失及法律、會計及財務顧問開支，並且無法獲得完成受影響交易的任何收益；及
 - 未能履行租賃承諾，這可能導致金錢損失、聲譽以及與製造商及航空公司客戶之間的關係受損；
 - 由於管理層在這些承諾上的關注，無法將未能進行的發展機會資本化。
- 失去投資級別信貸評級，這可能對本集團取得流動資金及其競爭地位造成不利影響；及／或
- 無法履行我們的債務責任導致拖欠還款或違反債務契諾。

我們在收購飛機時與除其他市場參與者以外的其他出租人及航空公司競爭。我們能否按與業務策略一致的基準維持及壯大機隊組合及我們能否保持或提升我們的盈利能力取決於我們能否按可接受成本及其他相關條款以及尤其是與我們業務策略及財務狀況一致的成本條款取得融資。倘我們無法按有關條款取得融資，我們或無法在最佳時間收購飛機，甚至根本無法收購飛機。

任何或所有該等因素均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績以及股份價值造成重大不利影響。

我們龐大的債項需要巨額償債款項。

於二零一五年十二月三十一日，我們已提取的總債項為90億美元，而我們總額為27億美元的已承諾、無抵押循環信貸融資項下亦有25億美元可供提取。由於我們業務的資本密集型性質、就到期債務進行再融資的需要及擴大飛機組合的策略，我們預計，我們日後將

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。

風險因素

產生龐大額外債務，並將繼續維持高水平的債務。融資協議的條款亦使我們在若干限制條件下產生大量額外債項。我們定期考慮市況以及我們就現有債項進行再融資及／或就營運資金用途進行融資的能力。

我們的高水平債項：

- 或會導致我們的絕大部分經營所得現金流量用作支付利息及本金，因此不可供用作我們的業務營運、營運資金、資本開支、擴充、收購、支付股息或一般企業或其他用途；
- 或會削弱我們日後取得額外融資的能力；
- 或會對我們因應業務及飛機經營性租賃行業出現轉變而計劃或對策的靈活性構成限制；及
- 使我們更易受到業務、航空業、金融市場或整體經濟下滑的影響。

倘市況惡化及對飛機或商用航空相關市場的需求急劇下跌，我們的業務或無法產生足夠現金還本付息。此外，除目前的債務水平外，我們或須承擔額外債務。

任何或所有該等因素可能對我們的業務、財務狀況及經營業績以及我們履行財務責任的能力及股份價值造成重大不利影響。

於往績記錄期，我們錄得流動負債淨額，這可能會令我們承擔流動資金風險。

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，我們分別錄得流動負債淨額321.3百萬美元、658.7百萬美元及461.5百萬美元。作為一家資本密集型企業，我們的流動負債淨額狀況主要反映了我們債項的流動性負債部分，為我們為資本支出而籌集的債項且須定期作出付款。同時，我們的現金流入主要依賴於向航空公司客戶收取的經常性租賃租金收入。我們無法向閣下保證租賃租金收入所得現金流入將一直足以滿足我們持續的現金需求。有關進一步詳情，請參閱「**航空公司客戶違約(包括付款、維護、歸還條件或違反登記要求)可能使我們的收益減少及成本增加，從而對我們的業務造成不利影響**」。倘我們無法將債務融資的到期日與飛機經營性租賃所得現金流入時間相匹配，則我們可能會面臨流動資金短缺，這將需要我們向其他渠道(如籌集額外債務)尋求充足融資。為管理潛在現金流錯配，我們維持與多個貸款人的融資渠道，包括與中銀的20億美元已承諾無抵押循環授信(截至最後實際可行日期仍未提取)。然而，我們無法向閣下保證我們的貸款

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。

風 險 因 素

人不會提前終止我們的融資渠道，或我們將能以可接受的商業條款重續現有授信或根本無法重續。有關進一步詳情，請參閱「**一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**」。倘我們日後無法管理我們的流動資金狀況，且無法獲得充足資金來源以抵銷任何流動性缺口，則我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到重大不利影響。

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。

我們能否取得債務融資及我們的債務融資成本部分取決於貸款人及評級機構授予我們的財務評級。保持該等評級部分取決於我們穩健的財務狀況及經營業績，部分取決於其他因素，當中部分或全部因素非我們所能控制(包括貸款人及評級機構對航空業、飛機經營性租賃行業及整體市場的看法)，同時在某種程度上取決於我們控股股東中國銀行的持股量、及我們所享用的「中銀」品牌，及其提供的其他支持。

於最後實際可行日期，本集團擁有企業信用評級(標普公司的A-及惠譽評級的A-)。由於標普公司及惠譽評級各自分別授予本集團的信用評級均由各機構獨立釐定及評估，因此非本集團所能控制。

我們的信用評級很大程度取決於我們控股股東的評級。中國銀行的信用評級下調可能會對我們的信用評級造成影響。此外，中國任何主權信用評級下調可能會對中國銀行的信用評級造成影響，進而可能對我們的信用評級造成影響。貸款人或評級機構下調我們的信貸評級或會導致融資價格提高或較不利的融資條款、大幅增加本集團的借款成本及限制其進入資本市場。評級下調可能對本集團取得流動資金及其競爭地位造成不利影響，並使我們更難滿足資金需求，任何或所有該等因素可能對我們的業務、財務狀況及經營業績以及我們履行財務責任的能力及股份價值造成重大不利影響。此外，我們預期，倘中國銀行大幅減低其於本集團的持股量以致不再為控股股東或倘我們不再被中國銀行視為具戰略重要性，我們的信用評級將受到負面影響。

利率及匯率波動可能對我們的業務造成不利影響。

利率波動可能對我們的財務表現造成不利影響。任何利率變動將影響我們的借款成本以及租賃租金收入，這是因為我們有一大部分債務融資及租賃租金收入乃按浮動利率定價。倘若我們無法在固定利率與浮動利率債務之間保持平衡，並同樣使浮動／固定租賃租金收入及租賃到期情況與融資相匹配或就此獲得適當對沖，則我們可能易受利率波動影

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。

風險因素

響。雖然利率波動風險可通過使用利率掉期及利率上限加以對沖，但最終風險的大小則取決於對沖的效果。此外，美國或以美元計值的金融工具的潛在低利率或負利率可能對我們的收益(包括租賃租金及我們現金及銀行結餘的利息)造成不利影響，並可能降低我們的飛機的吸引力。

再者，儘管我們對固定費率租賃資產撥資所需的債務比例作出若干假設並且基於該等假設評估是否需要相對沖，我們可能沒有對所有此類潛在風險或相關租賃的年期作出對沖安排。我們亦仍會面對利率變動，以致我們的衍生金融工具與我們的金融負債脫鉤。另外，我們面對衍生金融工具的對手方將不履行責任的信用風險。倘我們於日後產生大量固定利率債務，則該債務產生或再融資時市場上的當時利率上升亦將使我們的利率開支增加。請參閱「財務資料」。

任何或所有該等因素可能對我們的業務、財務狀況及經營業績、我們履行財務責任的能力及股份價值造成重大不利影響。

我們獲得融資的能力可能因中國法規而受到不利影響。

由於本公司是中國銀行的附屬公司，故中國國內頒佈的相關法律、法規及政策可能適用於本公司。例如，中華人民共和國發展和改革委員會(「國家發改委」)於二零一五年九月十四日發佈了《關於推進企業發行外債備案登記制管理改革的通知》(「國家發改委通知」)。根據國家發改委通知，中國實體，例如中銀(及其境外分支及附屬公司)等如欲產生到期日超過一年的「境外債務」(例如，向中國境外投資者發行債券或獲得來自中國境外銀行及其他財務實體的貸款)，均須向國家發改委(i)於發行前申請登記有關境外債務，及(ii)完成相關債券發行後十個營業日內提供債券發行詳情。國家發改委是否接納登記申請視乎國家發改委規定的每年國家限額(「每年限額」)是否有足夠數額而定。每年限額由國家發改委不時釐定，於最後實際可行日期，國家發改委並無發佈二零一六年的每年限額。國家發改委通知相對較新而且對其有不同的解釋。國家發改委或以行政理由或由於每年限額於申請時已全數動用而不接納融資登記。因此，國家發改委通知可限制我們籌集債務融資的能力，亦可能施加登記及匯報規定，從而影響我們及時籌集債務融資的能力。

我們以可接受定價條款籌集資金的能力對我們的業務模式而言至關重要。請參閱上文「—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。」採納中國內地頒佈相

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。

風 險 因 素

關法律、法規及政策可能對我們籌集額外資金的能力造成重大不利影響，因此，本集團未必能夠在理想市況下進行融資，尤其是，利用瞬息萬變的市場動態及狀況。發行前預先登記債務的規定意味着我們將會就債務融資承擔額外的市場風險，包括申請提交到實際發行定價期間的中期票據融資活動。

另外，中國銀行被金融穩定理事會列為全球系統重要性銀行第一組，故在巴塞爾協議 III 規定外還須遵守更多資本及流動性規定。因此，中國銀行可能有更大傾向維持其自有業務內的自有資本，從而可能降低向其旗下附屬公司（包括本集團成員公司）提供借款的意願。

任何或所有該等因素均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績以及我們履行財務責任的能力及股份價值造成重大不利影響。

(iv) 與我們業務及經營有關的其他外部風險

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而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。

中國銀行許可我們使用其品牌，而本公司仍可享受作為中國銀行附屬公司的其他好處。標準普爾及惠譽評級給予我們的企業信用評級均為A-，雖然並非中國銀行擔保，但這部分仍取決於我們是中國銀行附屬公司的事實以及中國銀行將會繼續向我們提供支持的判斷。我們的企業信用評級對我們能夠取得資金所需的成本有著重大影響。

倘若中國銀行不再於保持本公司控股股東權益或因其他理由而改變其與我們的某些構成戰略關係的重要元素，我們或會失去本公司作為中國銀行附屬公司所享有的好處及我們的企業投資級信用評級，且根據我們的全球中期票據計劃發行的債務的評級或會受到不利影響，任何或所有此等情況均可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

中國銀行或會具有與我們不一致的利益或目標，這可能會使其以不符合其他股東最佳利益的方式管理我們的業務。

中國銀行（作為我們的主要股東）能夠指導我們的公司政策以及提名董事及高級職員。中國銀行或會具有與我們及／或我們股東不一致的經濟或業務利益或目標，並可能採取或會對我們的業務、財務狀況、經營業績及股份價值產生不利影響的措施。

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。

風 險 因 素

可能影響我們的航空公司客戶的租賃會計處理新訂準則已於二零一六年一月十三日頒佈，自二零一九年一月一日或之後開始的財務報告期間生效。

於最終在二零零六年七月開始的詳細諮詢期之後，國際會計準則理事會（「國際會計準則理事會」）於二零一六年一月十三日發佈了有關租賃會計處理的新訂準則（「國際財務報告準則第16號「租賃」」），將取代國際會計準則第17號「租賃」，並將就航空公司客戶在資產負債表內納入大部分租賃。國際會計準則理事會已確認國際財務報告準則第16號「租賃」將於二零一九年一月一日或之後開始的財務報告期間生效。倘若申報公司已採納國際財務報告準則第15號「客戶合約收益」，則將獲准提早採納該新訂租賃準則。

預計國際財務報告準則第16號「租賃」將不會對出租人採用國際會計準則第17號的雙重分類法對將租賃入賬的方式產生重大影響。國際財務報告準則第16號「租賃」所體現的主要變動將會影響我們的航空公司客戶。根據國際財務報告準則第16號「租賃」，航空公司客戶將須確認「使用權」資產和租賃負債。「使用權」資產按與其他非金融資產類似的方式處理及作相應折舊，而負債則計算利息。

採納國際財務報告準則第16號「租賃」或會令若干航空公司客戶須改變其經營性租賃在其會計記錄中的處理方式，使其須確認與本集團訂立的經營性租賃的財務影響（同時就其資產負債表的「使用權」資產（在資產方面）及租賃負債（在負債方面）而言）。採用該新訂會計準則可能影響航空公司客戶對飛機經營性租賃的需求及其訂立中長期租約的意願。這繼而可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績以及我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

我們面臨對手方的風險或會對我們的業務產生不利影響。

除航空公司客戶對手方方面面的信用風險外，我們面臨眾多金融機構及公司的對手方風險，包括接受存款及開立信用證的銀行、金融工具的發行人、利率及外匯衍生工具和其他金融工具的對手方以及已向其作出交付前付款的飛機及引擎製造商。我們可能因對手方違約及／或破產或因不可預見或其他不利事件導致未能收回對手方應付我們的款項而產生虧損，而我們因此須承擔額外成本或費用。此類事件或會對我們的業務、財務狀況及經營業績以及我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

我們與使用我們租賃管理服務的客戶之間或會產生利益衝突，這可能會對我們的業務產生重大不利影響。

我們可能與委聘我們提供租賃管理服務及代其管理租賃、轉租及銷售安排的第三方飛機擁有人之間產生利益衝突。我們的服務合約一般要求同等對待我們自有及管理的飛機，

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。

風 險 因 素

不得為我們自有飛機的利益而區別對待所服務的飛機。該等合約可能會對我們的業務及經營造成重大不利影響。

我們未能取得、續領或保留若干所需的牌照及批文或我們未能遵守適用法律法規，可能會對我們的業務產生不利影響。

本集團內的若干實體須遵守中國法律和馬來西亞法律等項下的多項法規。例如，我們在中國天津的附屬公司根據中國法律規定需維持相關營業執照，以便能夠繼續從事其飛機租賃及其他業務活動。倘我們出於任何原因無法取得或續領任何該等牌照，我們透過該等實體租賃、轉租或出售飛機的能力或受到不利影響。發生上述任何一項或多項事件，均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

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。

我們的國際業務範圍可能會要求我們在特定情形下遵守美國、歐盟、新加坡、中國及其他政府或組織實施的貿易及經濟制裁以及其他限制。美國司法部、商務部、國務院及財政部以及其他聯邦機構及機關訂有廣泛的民事及刑事處罰，其可對違反經濟制裁法、出口控制法、反海外腐敗法（「反海外腐敗法」）及其他聯邦法例及法規（包括外國資產控制辦公室（「外國資產控制辦公室」）所制定者）的公司及個人作出該等處罰。此外，二零一零年英國反賄賂法（「反賄賂法」）禁止國內外賄賂以及公私營機構的賄賂。根據該等及其他法律法規，不同政府機構可要求出口牌照，可尋求對商業慣例進行修訂，包括終止於受制裁國家或與受制裁人士或實體的業務活動，以及修訂合規計劃，而這或會增加合規成本，及可令我們面臨罰款、處罰及其他處分。違反該等法律法規可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

於二零一四年俄羅斯軍事介入後，美國、歐盟及澳洲實施烏克蘭相關制裁。根據我們的制裁法律顧問，烏克蘭相關制裁主要涉及(i)封鎖鑑定為「損害或威脅烏克蘭領土完整、主權及獨立性」或向有關人士提供「重大支援」的點名人士及實體的資產，(ii)限制向特定金融機構、國防公司及能源公司提供信貸及買賣此等機構及公司的股權，及(iii)對克里米亞爭議

風 險 因 素

領土施加限制。此外，根據我們的制裁法律顧問，截至最後實際可行日期，美國、歐盟、聯合國及澳洲並無對俄羅斯施加任何全國性制裁。根據我們的制裁法律顧問，截至最後實際可行日期，聯合國並無施加烏克蘭相關制裁。

我們與俄羅斯航空客戶的租約並不涉及制裁性的活動。截至二零一五年十二月三十一日止年度，我們的租賃租金收入總額的6.6%來自與位於俄羅斯的航空公司客戶訂立的經營性租賃，而附有該等經營性租約的飛機截至二零一五年十二月三十一日的賬面淨值總額約為601百萬美元（佔飛機賬面淨值總額約6.2%），該等客戶於往績記錄期內任何時間及截至最後實際可行日期並無遭受任何有關美國、歐盟、聯合國或澳洲的制裁。截至二零一五年十二月三十一日，我們17架自有飛機出租予俄羅斯的航空公司客戶，彼等於訂立租約時、截至二零一五年十二月三十一日，或截至最後實際可行日期概無遭受有關制裁。我們計劃繼續與該等俄羅斯的航空公司客戶進行業務。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，與俄羅斯的航空公司客戶訂立的經營性租約為我們分別產生約50.4百萬美元、53.3百萬美元及64.4百萬美元的租賃租金收入（分別佔租賃租金收入總額的約6.3%、5.7%及6.6%）。我們以經營性租賃出租予航空公司客戶的飛機所處國家概無遭受制裁或概無出租予受制裁人士。此外，本公司並無從事美國、歐盟、聯合國或澳洲相關制裁法律所禁止的任何活動。

根據上述理由及鑒於我們的業務性質，我們的制裁法律顧問認為美國、歐盟、聯合國或澳洲向本公司、我們的投資者及股東以及可能直接或間接涉及允許股份上市、交易及結算的人士（包括聯交所及其相關集團公司）施加烏克蘭相關制裁風險的機會甚微，乃由於作為向大型及嚴加審查過的航空公司出租飛機的出租人，本集團與美國或若干其他制裁實施機關視為受制裁實體或人士掩飾身份的公司從事業務的可能性極低。此外，基於本公司並非(i)由根據烏克蘭相關制裁的指定人士或實體擁有或控制；或(ii)向根據烏克蘭相關制裁的指定人士或實體或為其利益直接或間接提供資產，我們的澳洲制裁法律顧問認為澳洲制裁法律在烏克蘭制裁方面並無使本公司、我們的投資者及股東以及可能直接或間接涉及允許股份上市、交易及結算的人士（包括聯交所及其相關集團公司）承擔澳洲制裁法律下有關烏克蘭制裁的風險。然而，我們無法向閣下保證歐盟、美國、聯合國或澳洲或其他國際利益體對我們、我們的客戶或其他人士實施的現有制裁延長或任何未來制裁不會對我們的營運產生重大不利影響或導致限制、懲罰或罰款。

風 險 因 素

我們已實施並持續執行政策及程序以監察及確保我們與我們的董事、高級職員、僱員遵守國際性制裁以及其他適用法律法規。例如，倘繼續向承租人出租飛機屬違法(如在實施制裁以禁止與承租人交易的情況下)，我們的經營性租賃協議允許我們終止租約。倘承租人於交付前或經營性租賃年期內遭受制裁，我們將會行使我們的權利以終止相關租賃，隨後我們將會將有關飛機轉租，其方式與在承租人違約情況下轉租飛機的方式相同。我們的內部控制委員會負責監督本集團制裁政策，並評估影響本集團業務的新監管及其他合規事宜。請參閱「業務－我們的業務經營－飛機租賃」及「業務－風險管理」。然而，我們無法保證我們所有的業務夥伴或與我們進行交易的第三方不會做出可能嚴重影響其向我們履行合約責任的能力或意願的行為甚至導致我們須對其行為負責的行為。違反該等法律及法規或導致嚴重的刑事或民事處罰，及我們可能須承擔其他責任(包括商業損失)，這可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績以及我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

我們已向聯交所承諾(i)我們將不會使用全球發售所得款項或通過聯交所籌得的其他資金(a)直接或間接融資或便利遭受制裁國家(截至最後實際可行日期，該等國家為伊朗、敘利亞、蘇丹、古巴、北韓及克里米亞領土，「**受制裁國家**」)或與位於遭受制裁的其他國家的人士的任何項目或業務或(b)就終止或轉讓與受制裁國家或遭受制裁人士(如有)有關的合約而支付任何賠償，惟限於本公司為日後該等合約的訂約方(不論是否由於制裁法變動或其他)，(ii)當進行交易時，該等交易被適用制裁法所禁止，我們將不會進行該等交易，及(iii)如我們相信我們已訂立的交易將會使本公司及我們的投資者及股東承受違反制裁的風險，我們將會於聯交所網站、我們的網站以及我們的年度及中期報告披露我們針對制裁風險下的業務的監控措施、於受制裁國家的未來業務情況(如有)以及與有關受制裁國家相關的業務意向。如我們違反向聯交所作出的有關承諾，則我們承受股份可能從聯交所除牌的風險。

我們未必能發現並避免我們的僱員或第三方作出的欺詐或其他行為失當事宜。

僱員(例如未經授權業務交易及違反內部政策及程序)或第三方(例如違反法例)作出的欺詐或其他行為失當事宜或難以發現及避免，可能會令我們遭受財務損失、被政府機關處

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。

風險因素

罰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情況。然而，我們未必能及時或根本無法發現任何違規事宜。另外，我們未必一定能發現並避免欺詐或其他行為失當事宜，而我們採取的預防及發現有關活動的措施未必有效。因此，存在可能之前已發生但未能發現的欺詐或其他行為失當事宜，或於日後可能會發生的風險。這可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績以及我們履行財務責任的能力及股份的價值造成重大不利影響。

我們使用技術和先進的信息系統，而其或會遭遇網絡攻擊。

我們業務的眾多關鍵程序依賴信息技術及相關電腦系統的運行，尤其包括與管理、處理、儲存及傳輸涉及飛機租賃的信息相關的財務記錄、數據及分析。我們的信息技術及相關電腦系統或會因人為失誤、未經授權進入(如網絡攻擊)、自然災害或災難及類似破壞性事件而遭破壞或中斷。儘管我們投入大量資源來保持充足水平的有關信息技術及相關電腦系統實質及網絡安全，但我們的資源及技術水平未必足以防止所有類型的網絡攻擊或我們信息技術及相關電腦系統的其他中斷或故障。網絡攻擊或信息技術及相關電腦系統故障可能會對我們的日常經營產生不利影響，並導致敏感資料丟失，包括我們本身的專有資料以及我們客戶、供應商及僱員的資料。本集團已落實業務持續程序、災難恢復系統及安全措施，以防禦網絡或信息技術及電腦系統故障或中斷。然而，該等程序及措施如未能發揮作用或受到干擾，則未必可有效確保本集團能繼續經營其業務，且其未必能確保本集團可預計、防止或減輕對本公司業務、財務狀況及經營業績以及股份價值的重大不利影響。

發生上述任何或所有情況或事件均可能損害我們的聲譽並導致競爭劣勢、訴訟、收益損失、額外成本及負債，而這或會對我們的業務、財務狀況及經營業績以及股份價值產生重大不利影響。

我們可能根本無法向股東派付股息或股息水平可能下降。

我們的經營業績及財務狀況取決於除本公司以外本集團成員公司的財務表現。倘若本集團成員公司未產生充足溢利，則我們的現金流量及按預期水平派付股息的能力將會受到不利影響，或根本無法派付股息。

風險因素

我們依賴自若干附屬公司收到股息、分派及其他款項以向股東派付股息。我們無法保證我們的附屬公司於任何未來期間將有充足可分派溢利或其他可分派儲備來向本公司派付股息或作出其他分派或使本公司可向股東派付股息或作出其他分派。

我們派付股息的能力可能受到多種因素的影響，包括：

- 我們的業務表現及我們附屬公司的財務狀況；
- 適用法律法規，其或會限制派付股息及其他分派；
- 我們的附屬公司於任何財政年度蒙受的經營虧損(如有)；
- 會計準則及稅務法律法規變動；
- 我們參與或可能參與的融資安排的條款；
- 遵守我們融資安排項下之財務契諾(包括債務比率)及承諾的情況；及
- 資金需求及其他資本管理考量。

無法保證我們會具備就股份派付或保持股息或其他分派的能力，或股息或其他分派的水平會隨時間推移而提高。

與全球發售有關的風險

股份未必會形成活躍的交易市場。

於全球發售前，股份並無公開市場，於全球發售後，股份未必會形成或維持活躍或具流通性的市場。發售價可能與全球發售後我們股份的市場價極為不同。上市及掛牌並不保證股份會形成交易市場或(倘形成市場)該市場具流通性。

股份的價格及交易量或會波動。

股份的交易價及交易量或會因多種因素而出現重大波動，包括但不限於：

- 我們的經營業績變動；
- 我們的航空公司客戶嚴重違約；

風 險 因 素

- 證券分析師變更財務估計；
- 我們或我們的競爭對手刊登公告；
- 影響我們、我們的客戶或我們的競爭對手的監管發展情況；
- 投資者對我們及投資環境的看法；
- 我們業務領域或金融行業整體的發展情況，包括金融市場上政府直接行動的影響；
- 我們或我們的競爭對手更改定價；
- 投資者認為與我們類似的公司的經營及證券價格表現；
- 我們或我們的競爭對手進行收購；
- 股份的市場深度及流通性；
- 我們的高級行政人員及其他高級管理層成員增加或離職；
- 股份的禁售或其他轉讓限制解除或到期；
- 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以及全球經濟及整體市況變動，如利率或匯率以及股票及商品估值及波動。

由於該等市場波動，股份的價格或會大幅下跌，而閣下投資的價值或會大量損失。

投資者將面臨因發售價高於我們的每股股份有形資產淨值而在備考整體調整有形資產淨值中每股股份被攤薄。

全球發售中的股份買家可能面臨每股股份備考有形資產淨值[編纂]美元被即時攤薄(按[編纂]港元的發售價計算)。為擴大本集團的業務，本集團日後可能考慮發售及發行額外股

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。

風 險 因 素

份。倘若本公司按低於於發行時每股股份有形資產賬面淨值的價格發行額外股份，閣下及其他股份買家可能面臨每股股份有形資產賬面淨值被進一步攤薄。

在公開市場上出售大量股份可能會對股份的現行市價產生不利影響。

現有股東日後大量出售股份可能會對股份在香港的市價以及本集團日後在其認為適當的時間按其認為適當的價格籌集股本的能力產生負面影響。[編纂]所持有的股份須遵守股份開始在聯交所買賣日期後[編纂]內的若干出售限制。進一步詳情請參閱「包銷—包銷安排及開支」。無法向閣下保證現有股東不會出售其當前擁有或日後可能擁有的任何股份。

新加坡稅務可能有別於其他司法權區(包括香港)的稅法

本公司於新加坡註冊成立。有意投資者應諮詢彼等的稅務顧問有關收購、擁有或出售股份的整體稅務後果。新加坡稅法可能有別於其他司法權區(包括香港)的稅法。進一步資料請參閱「附錄三—稅項及監管概覽」。

外國投資者或會難以強制執行所取得的針對本公司或董事的外國判決。

本公司作為一家在新加坡註冊成立的公共有限公司，是一家控股公司，並通過多家附屬公司開展業務經營。本公司所有董事及高級職員均居住在香港境外。此外，本公司絕大部分資產以及其董事及高級職員的大部分資產均位於香港境外。

因此：

- 外國投資者可能無法在相關司法權區境內送達法律程序文件予位於相關司法權區境外的本公司或其董事及高級職員，或在外國法院強制執行在外國法院取得的針對彼等的判決，包括根據外國證券法的民事責任條文作出的判決；及
- 香港投資者可能無法在香港境內送達法律程序文件予位於香港境外的本公司或其董事及高級職員，或在香港法院或香港境外強制執行在香港法院或香港境外法院取得的針對彼等的判決，包括根據香港證券法的民事責任條文作出的判決。

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。

風 險 因 素

閣下不應依賴報章或其他出版物或媒體中有關本集團或全球發售的資料。

刊發本招股章程前曾有關於本集團、本集團業務、行業及全球發售的報章、媒體及／或研究分析報道，而在本招股章程日期後但於全球發售完成前亦可能會有相關報道。閣下應僅依賴本招股章程所載資料作出股份投資決定，本集團不會對該等新聞報章、其他媒體報道及／或研究分析報道的資料是否準確或完整或有關股份、全球發售、本集團業務或本集團營運所屬行業的新聞報章、其他媒體及／或研究分析報道發表的任何預測、觀點或看法是否公正或適當承擔任何責任。

本集團不就任何該等資料、預測、觀點或看法或任何有關刊物是否適當、準確、完整或可靠作出任何聲明。若該等陳述、預測、觀點或看法與本招股章程所載資料不一致或衝突，本集團概不承擔任何責任。因此，有意投資者務請僅基於本招股章程所載資料作出投資決定，而不應依賴任何其他資料。

本招股章程內載列的行業統計數據及前瞻性資料可能並非準確、可靠或公平。

本招股章程內「行業概覽」章節載列的關於航空業的統計數據及其他資料部份經由各種可公開獲得的出版物以及我們委託的獨立行業顧問編製的行業報告編輯而成。我們相信該等資料的來源為適當來源，並且以合理審慎的方式摘錄和複製該等資料。我們無理由認為該等資料虛假或具誤導性，或遺漏了任何事實致使該等資料虛假或具誤導性。但是，我們不能保證該等源資料的質量。另外，摘自多種來源的統計數據可能並非以可資比較的方式編製。本公司及任何相關人士均未對該等資料進行獨立核實，並且不就該等事實和統計資料的準確性作出任何陳述，而該等事實和資料可能與從其他來源編輯的其他資料不一致。該等資料可能不完整或並非最新。由於搜集資料的方式可能有誤或可能並非有效，或者所公佈的資料與市場慣例之間可能有別或存在其他問題，因而本招股章程載列的行業概覽和統計搜集可能不準確，在閣下就投資於本公司或其他事宜作決定時，不應對其過份依賴。