

香港聯合交易所有限公司及證券及期貨事務監察委員會對本申請版本的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並表明概不就因本申請版本全部或任何部分內容而產生或依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

BOC AVIATION LIMITED 中銀航空租賃有限公司*

(於新加坡共和國註冊成立的有限公司)

警 告

本申請版本乃根據香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)及證券及期貨事務監察委員會(「證監會」)的要求而刊發，僅用作向香港公眾人士提供資料。

本申請版本為草擬本，其所載資料並不完整，亦可能會作出重大變動。閣下閱覽本文件，即表示閣下知悉、接納並向BOC AVIATION LIMITED中銀航空租賃有限公司*(「本公司」)、其保薦人、顧問或包銷團成員表示同意：

- (a) 本文件僅為向香港公眾人士提供有關本公司的資料，概無任何其他目的。投資者不應根據本文件所載資料作出投資決定；
- (b) 在聯交所網站登載本文件或其任何補充、修訂或更換附頁，並不會引致本公司、其保薦人、顧問或包銷團成員須於香港或任何其他司法權區進行發售活動的責任。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；
- (c) 本文件或其任何補充、修訂或更換附頁的內容未必會全部或部分轉載於最終正式上市文件；
- (d) 申請版本並非最終上市文件，本公司可能會不時根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則作出更新或修訂；
- (e) 本文件並非向任何司法權區的公眾人士提呈出買任何證券售任何證券的招股章程、發售通函、通知、通函、小冊子或廣告，亦非邀請公眾人士提呈認購或購的要約，且並非旨在邀請公眾人士提呈認購或購買任何證券的要約；
- (f) 本文件不應被視為勸誘認購或購買任何證券，亦不擬構成該等勸誘；
- (g) 本公司或其任何聯屬人士、顧問或包銷商概無透過刊發本文件而於任何司法權區發售任何證券或徵求購買任何證券；
- (h) 本文件所述的證券並非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不獲接納；
- (i) 本公司不曾亦不會根據1933年美國證券法(經修訂)或美國任何州證券法登記本文件所述的證券；
- (j) 由於本文件的派發或本文件所載任何資料的發佈可能受到法律限制，閣下同意自行了解並且遵守任何該等適用於閣下的限制；及
- (k) 本文件所涉及的上市申請並未獲批准，聯交所及證監會或會接納、發回或拒絕有關的公開發售及／或上市申請。

本申請版本不會向位於美國的人士刊發或分發，當中所述證券並無亦不會根據美國證券法登記，且根據美國證券法辦理登記手續或取得豁免前不得於美國發售、出售或交付。不會於美國公開發售證券。

本申請版本及當中所載資料均非於美國或其他禁止進行有關要約或銷售的司法權區出售或招攬購買證券的要約。本申請版本並非於禁止其分發或發送的司法權區編製，亦不會於該地分發或發送。

於本公司招股章程根據香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例送呈香港公司註冊處處長登記前，不會向香港公眾人士提出要約或邀請。倘在適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，有意投資者務請僅依據於香港公司註冊處處長註冊的本公司招股章程作出投資決定。該文件的文本將於發售期內向公眾人士派發。

* 僅供識別。

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。

重要提示

閣下如對本招股章程內容有任何疑問，應徵求獨立專業意見。

 **BOC AVIATION**
BOC AVIATION LIMITED
中銀航空租賃有限公司*
(於新加坡共和國註冊成立的有限公司)

全球發售

- 全球發售的發售股份數目：[編纂]股股份(包括[編纂]股新股份及[編纂]股銷售股份，並視乎超額配股權行使與否而定)
- 香港發售股份數目：[編纂]股新股份(可予重新分配)
- 國際發售股份數目：[編纂]股股份(包括[編纂]股新股份及[編纂]股銷售股份，可予重新分配，並視乎超額配股權行使與否而定)
- 最高發售價：每股發售股份[編纂]港元，另加1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費及0.005%聯交所交易費(須在申請時以港元繳足，多繳股款可予退還)

股份代號：[編纂]

獨家財務顧問

 中銀國際

聯席保薦人

 中銀國際

Goldman Sachs 高盛

[編纂]

[編纂]

香港交易及結算所有限公司、香港聯合交易所有限公司及香港中央結算有限公司對本招股章程的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並表明概不就因本招股章程全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

本招股章程連同本招股章程「附錄六一送呈公司註冊處處長及備查文件」所述文件，已遵照香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例第342C條的規定送呈香港公司註冊處處長登記。香港證券及期貨事務監察委員會及香港公司註冊處處長對本招股章程或上述任何其他文件的內容概不負責。

預期發售價由聯席全球協調人(代表包銷商)、本公司及售股股東於定價日協定。定價日預期為[編纂]或該日前後，惟無論如何不遲於[編纂]。除另有公佈外，發售價不會超過每股發售股份[編纂]港元，且預期不會低於每股發售股份[編纂]港元。

發售股份並無亦不會根據美國證券法或美國任何州證券法登記，亦不會在美國境內發售、出售、質押或轉讓，惟發售股份可(a)於美國境內根據第144A條或美國證券法其他登記豁免規定在豁免登記的情況下或在毋須受限於美國證券法登記規定的交易中僅向合資格機構買家或(b)於美國境外在依賴S規例進行的離岸交易中發售、出售或交付。

於作出投資決定前，有意投資者應審慎考慮本招股章程所載全部資料，包括「風險因素」所載風險因素。倘於上市日期上午八時正前出現若干終止理由，則聯席全球協調人(代表包銷商)可終止香港包銷商根據香港包銷協議承擔的責任。該等理由載於「包銷」。

[編纂]

* 僅供識別。

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。

重要提示

[編纂]

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。

[編纂]

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。

預期時間表 (1)

[編纂]

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。

預期時間表 (1)

[編纂]

目 錄

致投資者的重要通知

閣下僅應依賴本招股章程及申請表格所載資料作出投資決定。本公司或任何有關人士概無授權任何人士向閣下提供任何資料或作出有別於本招股章程所載內容的任何聲明。

	頁次
預期時間表	iii
目錄	v
概要	1
全球發售概覽	16
責任聲明及前瞻性陳述	17
風險因素	20
董事及參與全球發售的各方	56
公司資料	60
歷史及公司架構	62
行業概覽	66
業務	101
本集團節選財務及經營數據	144
財務資料	151
股本	201
主要股東	203
與中銀的關係	204
關連交易	207
董事及高級管理層	218
未來計劃及所得款項用途	230
豁免嚴格遵守上市規則	232
包銷	233
全球發售的架構	243
如何申請香港發售股份	253
附錄一 — 會計師報告	I-1
附錄二 — 未經審核備考財務資料	II-1
附錄三 — 稅項及監管概覽	III-1

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。

目 錄

	頁次
附錄四 — 本公司組織章程及新加坡法律重要條文概要	IV-1
附錄五 — 法定及一般資料	V-1
附錄六 — 送呈香港公司註冊處處長及備查文件	VI-1
附錄七 — 釋義及詞彙	VII-1

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之一，同時亦是總部設於亞洲的最大的飛機經營性租賃公司(按自有飛機價值計)。

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，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。我們的飛機屬於可移動的，可以在世界各地重新調動，而且擁有較長的經濟壽命。我們亦受惠於從向我們租賃飛機的全球多樣化航空公司客戶群流入的以美元計價的長期現金流，以及持有以美元計價的資產。我們相信我們的業務規模及投資級信貸評級使我們對於飛機製造商以及航空公司客戶而言均為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門知識，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，使我們得以橫跨多個行業周期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。於往績記錄期，我們的除稅後股本回報率平均為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直接從飛機製造商購買節能及市場確需的新機隊，以高效的方式就購買飛機進行融資，向全球範圍內多元化的客戶群提供飛機長期經營性租賃以及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；
- 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；

概 要

- 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，該等飛機租至30個國家的62家航空公司。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，使我們的機隊成為飛機經營性租賃行業內平均機齡最低的機隊之一。截至二零一五年十二月三十一日，我們的自有飛機經營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。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每年平均承諾交付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。

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銀行融資。

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50強公司之一）提供的強大而堅定的股東支持。在全球發售完成後，中國銀行將會保留對本公司絕對控股地位，且本公司將仍為中國銀行的附屬公司並將會繼續保留「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信用貸款，該筆貸款將於二零二二年四月到期。該筆貸款於最後實際可行日期未提取。

我們的高級管理層團隊擁有豐富的經驗且人員穩定，Robert James 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，並對於本集團過去成功執行我們的業務戰略，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。

概 要

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 ⁽¹⁾	代管飛機	已訂購飛機 ⁽²⁾	飛機總數
窄體飛機				
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
窄體小計	197	28	237	462
寬體飛機				
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
寬體小計	27	11	4	42
貨機	3	4	0	7
總計	227	43	241	511

附註：

- (1) 包括(i)本集團擁有法定及／或實益所有權；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，且有關飛機於資產負債表內記錄。
- (2) 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架飛機及12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

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	<u>76</u>	<u>92</u>	<u>142</u>	<u>166</u>	<u>183</u>	<u>203</u>	<u>226</u>	<u>250</u>	<u>270</u>

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」)訂立飛機購買訂單，並自交付起與航空公司客戶確立經營性租賃；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。

作為我們日後發展計劃的一部分，於最後實際可行日期，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231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：

	於截至十二月三十一日止年度內計劃交付的飛機數目 ⁽¹⁾					
	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
飛機機型						
窄體飛機						
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
寬體飛機						
空客A330-300	0	2	0	0	0	0
波音777-300ER	0	2	0	0	0	0
總計	<u>59</u>	<u>54</u>	<u>37</u>	<u>37</u>	<u>23</u>	<u>31</u>

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架飛機及12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。

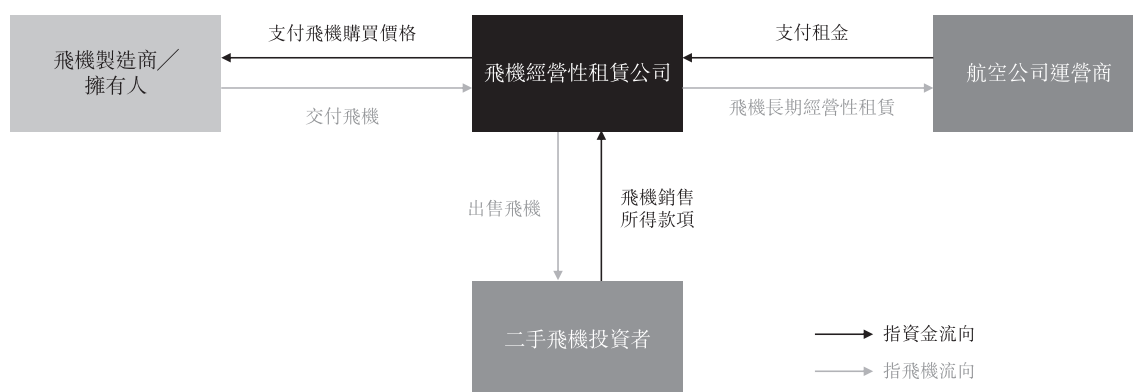
概 要

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%
總計	<u>2,500,493</u>	<u>100.0%</u>	<u>3,142,089</u>	<u>100.0%</u>	<u>3,417,327</u>	<u>100.0%</u>

我們的業務經營

飛機租賃為全球航空供應鏈其中一個重要組成部分。然而，飛機經營性租賃行業的特徵有別於飛機製造商及航空公司運營商。製造商及運營商受短期需求及輸入成本大幅波動影響，反之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行業中所處的位置。



概 要

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，以實現優惠租賃定價、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管理風險計劃的一部分，定期審閱我們的組合，確保飛機於最佳時間進行出售，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**：持續尋求按最低可獲取成本及最優惠條款取得償還狀況分散性良好的融資。

我們擁有強大且有目共睹的飛機租賃能力。我們的飛機通常早於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%。

我們的航空公司客戶的地理區域多元化。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來自自有飛機組合的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%

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

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 ⁽¹⁾	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) ⁽²⁾	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。

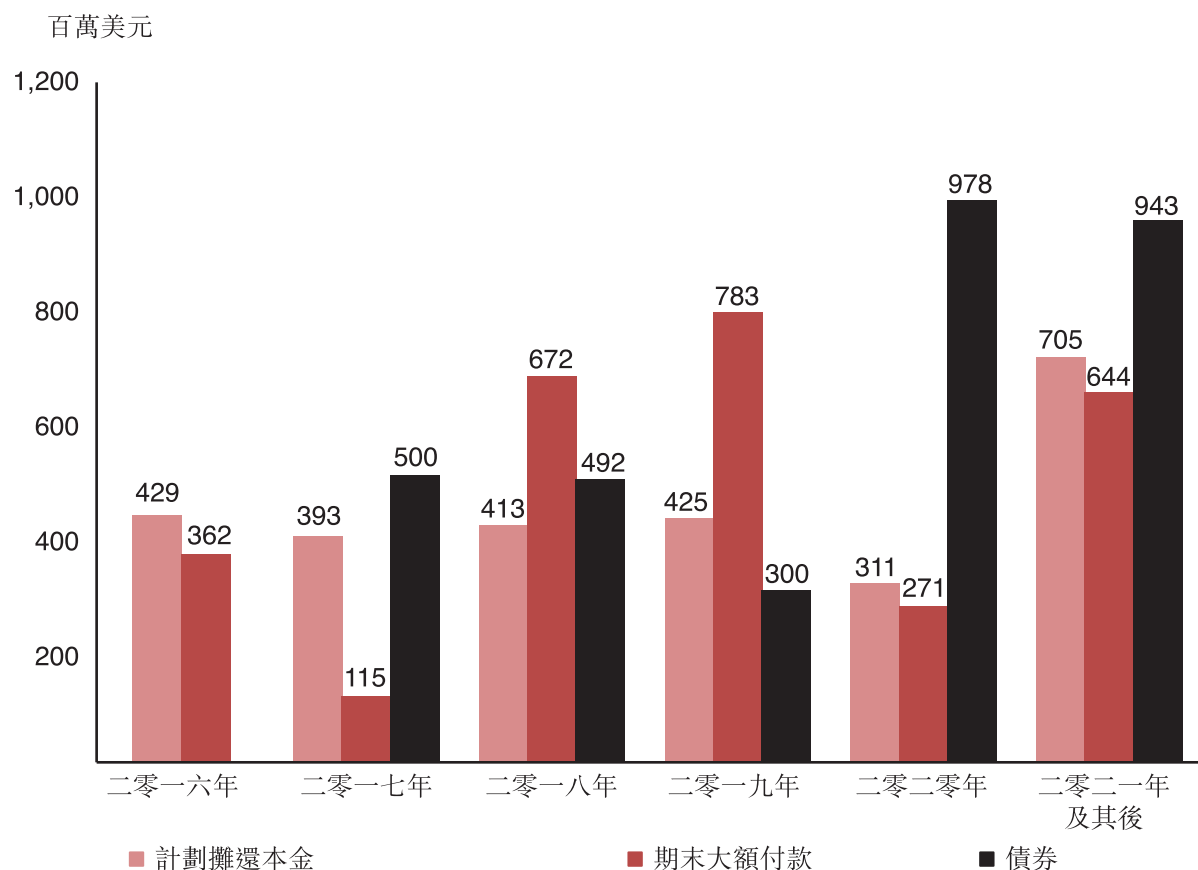
本集團的最大飛機供應商為空客及波音。向空客及波音購買飛機佔本集團於二零一三年、二零一四年及二零一五年的資本開支總額(不包括購買及租回交易)分別約86%、88%及99%。該等數據並無計及根據與航空公司訂立的購買及租回交易而支付的金額，而該等交易中相關飛機最終供應商為空客及波音。有關進一步詳情，請參閱「業務－我們的業務經營－購買飛機－主要供應商關係」。

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及保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為2.0%，我們相信此為任何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，已承諾無抵押循環信用貸款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。

概 要

我們審慎評估並監督債務償還情況，以確保我們的再融資要求得到妥善安排，且不會令債務償還於任何單一年份突增，下圖說明截至二零一五年十二月三十一日我們的債務償還(包括融資租賃付款)情況⁽¹⁾。



附註：

(1) 並不包括我們循環信用貸款的未償還款項。截至二零一五年十二月三十一日，220.0百萬美元未償還。

截至二零一五年十二月三十一日，我們有已承諾無抵押循環信用貸款2,730.0百萬美元，其中2,510.0百萬美元尚未提取。其中包括來自中銀集團的於二零二二年四月到期的20億美元循環已承諾無抵押貸款授信，該貸款以與第三方提供的其他循環已承諾無抵押貸款授信的條款相稱或對本公司更佳的條款簽訂。我們預期該貸款於全球發售完成後將維持存在。進一步詳情請參閱「與中銀的關係」。本貸款於往績記錄期或於最後實際可行日期尚未提取，並作為臨時融資而非長期融資。

概 要

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的聯繫，以及已建立的長期關係
- 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，確保高質素的機隊
- 信用評級穩健及經證實可按具有競爭力的定價取得債務資金
- 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，並側重市場確需的飛機
- 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

進一步詳情請參閱「業務」。

概 要

主要風險因素

我們的業務承受多項風險，且對我們股份的投資存在不確定因素。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的表現影響。
- 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理由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。
- 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。

進一步詳情請參閱「風險因素」。

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（假設超額配股權並未獲行使）。因此，本公司將仍然是中國銀行附屬公司，且中國銀行、中銀集團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」。

概 要

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：

- 我們的機隊由231架自有飛機及43架代管飛機組成，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八架自有飛機及出售四架自有飛機；
- 我們於二零一六年計劃的飛機交付中有十架飛機已作交付，且所有該等飛機於交付時均已出租，除其中兩架由航空公司客戶收購；及
- 我們的訂單簿包括231架飛機。

我們亦繼續於日常及一般業務過程中提取及償還貸款。

就我們所知，儘管整體市場狀況近期出現波動，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

綜合損益表

	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
利息及費用收入	27,951	3.1	11,607	1.2	39,844	3.7
其他收入						
銷售飛機收益淨額	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
收益及其他收入	918,661	100.0	988,433	100.0	1,090,722	100.0
機器及設備折舊	(336,346)	(36.6)	(381,247)	(38.6)	(381,951)	(35.0)
財務開支	(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)
員工成本	(40,654)	(4.4)	(51,230)	(5.2)	(58,689)	(5.4)
營銷及差旅開支	(4,254)	(0.5)	(5,048)	(0.5)	(5,037)	(0.5)
其他經營開支	(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)
壞賬撇銷	(4,736)	(0.5)	—	—	—	—
成本及開支	(607,730)	(66.2)	(635,667)	(64.3)	(689,289)	(63.2)
除所得稅前溢利	310,931	33.8	352,766	35.7	401,433	36.8
所得稅開支	(33,870)	(3.7)	(44,192)	(4.5)	(58,126)	(5.3)
本公司權益持有人						
應佔年內溢利	<u>277,061</u>	<u>30.2</u>	<u>308,574</u>	<u>31.2</u>	<u>343,307</u>	<u>31.5</u>
本公司普通股權益						
持有人應佔每股盈利						
基本及攤薄每股盈利	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

綜合財務狀況表概要

	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
流動負債淨額	(321,275)	(658,708)	(461,510)
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
權益總額	1,926,632	2,096,411	2,439,718

綜合現金流量表概要

	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
年末現金及現金等價物	501,229	232,144	371,393

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 ⁽¹⁾	9.7%	9.8%	9.9%
平均資金成本 ⁽²⁾	1.9%	1.9%	2.0%
除稅前利潤率 ⁽³⁾	33.8%	35.7%	36.8%
資產回報率 ⁽⁴⁾	2.9%	2.9%	2.9%
股本回報率 ⁽⁵⁾	15.0%	15.3%	15.1%
負債權益比率 ⁽⁶⁾	3.9倍	4.0倍	3.7倍

附註：

- (1) 租賃費率乃按為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。

概 要

- (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務總額計算。平均債項總額等於年初債項總額加年末債項總額除以二。債項總額指貸款及借款以及未計公平值、中期票據折讓／溢價調整以及扣除債項發行成本前的融資租賃應付款項。
- (3) 除稅前利潤率乃按除所得稅前溢利除以總收益及其他收入，所得值再乘以100%計算。
- (4) 資產回報率乃經年內除稅後溢利除以平均總資產，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。
- (5) 股本回報率乃經年內除稅後溢利除以平均權益總額，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。
- (6) 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

綜合有形資產淨值：	[編纂]港元(根據最高發售價計算)
	[編纂]港元(根據最低發售價計算)

進一步詳情請參閱「附錄二－未經審核備考財務資料」。

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，並假設發售價為[編纂]港元(即發售價範圍的中位數)，本公司將收取的全球發售所得款項淨額將約為[編纂]港元。

本公司將不會收取於全球發售由售股股東出售銷售股份的任何所得款項。假設發售價為[編纂]港元(即發售價範圍的中位數)，售股股東將收取的全球發售所得款項將約為[編纂]港元。

本公司及售股股東將予授出同等比例的超額配股權。倘超額配股權獲悉數行使，經扣除包銷佣金後，並假設發售價為[編纂]港元(即發售價範圍的中位數)，本公司及售股股東就行使該超額配股權將收取的所得款項淨額將分別約為[編纂]港元。

概 要

本公司擬將全球發售所得款項淨額(包括任何來自行使超額配股權的所得款項淨額)全數用作日後交付前付款及購買飛機以擴大本集團的自有機隊。

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)。將予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、現金流量、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)為[編纂]港元，當中約[編纂]港元預期自本集團的損益內扣除，以及約[編纂]港元預期自本集團的股份溢價賬扣除。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。

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。

全球發售概覽

[編纂]

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。

責任聲明及前瞻性陳述

董事就本招股章程內容承擔的責任

[編纂]

資料及聲明

本公司僅為香港公開發售及香港發售股份刊發本招股章程。除本招股章程根據香港公開發售提呈發售的香港發售股份外，本招股章程並不構成出售任何證券的要約或游說購買任何證券的要約。本招股章程不得用作亦不構成在任何其他司法權區或在任何其他情況下的要約或邀請。本公司並無採取任何行動，以獲准在香港以外的任何司法權區公開發售發售股份，亦無採取任何行動以獲准在香港以外的任何司法權區派發本招股章程。在其他司法權區派發本招股章程以及提呈發售及銷售發售股份須受到限制，除非已根據該等司法權區的適用證券法向相關證券監管部門登記或獲其授權准許或獲得豁免，否則不得派發本招股章程以及提呈發售及銷售發售股份。

閣下僅應依賴本招股章程及申請表格所載資料作出閣下的投資決定。本公司及任何相關人士概無授權任何人士向閣下提供或作出有別於本招股章程的任何資料或任何聲明。概無聲明表示自本招股章程日期起並無出現可能合理涉及改變本集團事務的轉變或發展，或本招股章程所載資料於該日之後任何日期仍正確無誤。

責任聲明及前瞻性陳述

前瞻性陳述

本招股章程載有前瞻性陳述。除過往事實的陳述外，本招股章程中載列的所有陳述（包括但不限於）：

- (a) 有關我們未來營運、利潤率、盈利能力、流動資金及資本資源的業務策略、目標及預期的論述；
- (b) 有關我們營運或計劃營運所在國家的飛機經營性租賃行業及整體經濟的未來發展、趨勢及狀況的任何陳述；
- (c) 有關我們成本控制能力的任何陳述；
- (d) 有關我們業務性質、潛力及未來發展的任何陳述；及
- (e) 之前、之後或其中含有例如「預期」、「相信」、「計劃」、「擬」、「估計」、「預測」、「推測」、「預計」、「尋求」、「或會」、「將會」、「應當」、「會」、「應該」及「可能」等詞彙及措辭或同類字眼或陳述的任何陳述，

在與本集團或我們管理層有關的情況下，均為前瞻性陳述。

該等陳述基於有關我們的現有及未來業務、我們的業務策略及經營環境等假設而作出。該等前瞻性陳述反映我們當前對於未來事件的觀點，並非對我們未來業績的保證。前瞻性陳述受若干已知及未知風險、不確定因素及假設（包括「風險因素」所述風險因素）的規限。因此由重要因素引致的實際業績、表現或成果可能與該等前瞻性陳述所述或所指的任何未來業績、表現或成果有重大差異，該等陳述包括（其中包括）如下：

- 我們及我們的客戶獲提供資本及利率變動；
- 我們的航空公司客戶及潛在航空公司客戶向我們支付經營性租賃租金及其他款項以及履行彼等對我們的責任的能力；
- 我們成功洽談購買、銷售及租賃飛機、收回應收剩餘款項及就拖欠租金收回飛機以及控制成本與開支的能力；
- 飛機經營性租賃服務整體需求減少
- 飛機經營性租賃行業經濟狀況；

責任聲明及前瞻性陳述

- 管理層變動；
- 飛機經營性租賃行業內競爭壓力；及
- 影響航空公司及其他飛機營運商、飛機保養、會計準則及稅項的規管變動。

除適用法律、規則及規例另有規定外，無論是由於新增資料、未來事件或發展還是其他因素，我們均無且不承擔更新或以其他方式修訂本招股章程所載前瞻性陳述的義務。由於這些及其他風險、不確定因素及假設，故本招股章程所論述的前瞻性事件及情況未必會按我們預期般發生或根本不會發生。因此，閣下不應過份依賴任何前瞻性資料。本節所載警告聲明適用於本招股章程所載所有前瞻性陳述。

本招股章程中，有關我們或任何董事意向的陳述或提述均於本招股章程日期作出。任何該等意向可能會因應未來發展而改變。

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)影響到本集團航空業的有關風險；(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的表現影響。

我們的主要業務目標是購買及擁有一支飛機組合，而該等組合內的飛機乃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訂立新的飛機經營性租賃及履行其根據現有或未來經營性租賃的付款及其他責任的意願及／或能力，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並非我們所能控制的整體地緣政治、經濟、金融市場及商業狀況影響。我們訂立合約向航空公司客戶於多年間交付多部租賃飛機。本招股章程所載按租賃租金收入總額百分比列示的客戶風險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「—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，因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「—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「—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；
- 飛機事故、恐怖活動、戰爭、流行病或其他自然或人為災難。請參閱下文「—飛機事故、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旅行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。經濟嚴重或持續衰退，不論是地區性的還是全球性的，均可能導致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）的租金減少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；
- 租賃違約事件增加發生，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；
- 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付款，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

風險因素

- 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，租金可能低於原租約的租金）而產生存放、保險、維護及改裝成本。

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，當中我們相信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，以及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供應目前由兩家飛機製造商（即空客及波音）、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該等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。而上述風險又可能對我們的業務、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（因（其中

風 險 因 素

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；
- 延遲取得認證或交付新機型，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的機型觀感改變；
- 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製造商支持，可能影響我們機隊中某型飛機的需求、市場租金及／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款項。

空客和波音已公開表示，其有意提高若干飛機的生產率。過往存在過供大於求的時期，導致租金及飛機價值下降。倘全球金融海嘯或不明朗因素導致經濟衰退，概無法保證原先訂購該等飛機的航空公司將能夠接收該等飛機，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，而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及償還我們的債務融資及履行其他融資責任。我們承擔將我們承諾購買的飛機出租的風險及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

風險因素

們時將我們組合中的飛機轉租的風險。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，基於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，則我們存在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，我們可能無法折現飛機的剩餘價值。

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記錄影響。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及／或我們變現租金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飛機的供應。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

風險因素

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、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。

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。

概不保證我們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／或市場租金可能下降。

飛機的相應價值及市場租金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，故經營出租人於出售或分拆飛機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；

風 險 因 素

- 飛機是否訂有租約，如是，租賃條款對出租人是否有利；
- 我們的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；
- 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觀感中發揮重要的作用。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。

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

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(其為我們表現的關鍵因素)造成不利影響。

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。

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。

風險因素

(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
- 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、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誘因。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誘因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

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

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的財務實力並保持穩定，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。

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。

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。

風 險 因 素

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，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%。區內老牌載運商在當地及地區市場面對低成本載運商的競爭及在長途國際線面對以中東為基地的載運商的競爭。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要造成不利影響，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軟弱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，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以及我們租賃及轉租飛機的能力造成不利影響。

風 險 因 素

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造成不利影響。此外，沙姆沙伊赫(埃及)、巴黎(法國)及中東各地最近發生的事件以及俄羅斯吞併克里米亞、美國及歐盟對俄羅斯實施制裁、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。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。

風險因素

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通道飛機的生產率。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。削減若干飛機類型提升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。

飛機事故、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、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、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。

風 險 因 素

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；

風 險 因 素

- 導致租約重訂及飛機收回；
- 導致必須就飛機還本付息並出售飛機，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），以延長其服務時間或作為新型節能飛機以外的另一選擇；
- 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。

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為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。

風 險 因 素

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構成對相關租約的違反，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，這可能令相關飛機產生留置權。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。

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在很短時間內按較低的租金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。

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，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。

風 險 因 素

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；
- 為維護飛機或準備將其轉租或出售的必要款項；
- 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留置權，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留置權而言(尤其是所謂「機隊留置權」)，留置權可能收取巨額款項，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，飛機留置權或引擎及／或零件的單獨留置權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

風 險 因 素

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留置權所擔保的申索款項。在未被解除前，該等留置權可能損害我們收回、轉租或出售飛機的能力，且為解除該等留置權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留置權或保險損失。

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

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

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。

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，影響出租飛機的留置權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)目前生產中的機種於二零二三年開始的新交付；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

風 險 因 素

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，亦會影響若干飛機的全球市場。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。

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」。

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

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、更先進的飛機為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，從而可能對租金造成負面影響，引發減值費用或增加折舊開支。

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的新引擎變體或全新飛機系列(如787或A350)。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，除其他得益外，而該等機型的推

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

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或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

風 險 因 素

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，市場擾亂及航空業的週期性)、我們飛機組合的價值、利率波動及多元化投資的相對吸引力。

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。

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約。

風險因素

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產生大量額外債項，惟受到若干限制。我們定期考慮市況以及我們就現有債項進行再融資及／或就營運資金用途產生債務的能力。

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、股息付款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的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。

風 險 因 素

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股權、與其進行聯合品牌推廣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擁有控股股東權益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。

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

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應對沖，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对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的條文（如適用），我們可能受有關融資及申報要求的若干限制所規限，這可能限制我們的集資能力及對我們及時籌集資金的能力造成影響。

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。

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誘因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。

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

(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理由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。

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

風 險 因 素

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，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。

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要求我們遵守美國、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。

烏克蘭及克里米亞事件導致歐盟及美國對俄羅斯及俄羅斯與克里米亞包括航空業在內的若干企業、行業及人士實施及加大制裁。歐盟及美國亦暫停向俄羅斯授出若干類型的出口牌照。俄羅斯已對美國若干個體實施制裁，並可能對美國及歐盟及／或該等地區的若干企業或個人實施其他制裁。我們無法向閣下保證歐盟、美國或其他國際利益體實施的現有制裁或任何未來制裁不會對我們的營運產生重大不利影響。

我們已實施並持續執行政策及程序以確保我們、我們的客戶、附屬公司及董事、高級職員、僱員、顧問及若干其他各方遵守反海外腐敗法、外國資產控制辦公室實施的制裁、反賄賂法及其他出口控制、反腐敗、反恐及反洗錢法律及法規。然而，我們無法保證我們

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

任何業務夥伴或我們與其進行交易的第三方不會從事可能嚴重影響其向我們履行合約責任能力甚至導致我們須對其行為負責。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，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，可能會令我們招致財務損失、被政府機關處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，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，或是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者，包括財務記錄、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。

風 險 因 素

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。

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。

風 險 因 素

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。股份的發售價範圍乃經本公司、售股股東與聯席全球協調人討論後釐定，而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；
- 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；

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

- 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]港元被即時攤薄(按[編纂]港元的最高發售價計算)。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」。

風 險 因 素

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。

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

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。

董事及參與全球發售的各方

董事會成員如下：

姓名	住址	國籍
主席兼非執行董事		
陳四清	中國北京西城區未英胡同 5號院1-601室	中國
董事總經理、行政總裁兼執行董事		
Robert James Martin	33 Lily Avenue Singapore 277774	英國
執行董事		
王根山	177 Tanjong Rhu Road #13-13 Water Place Singapore 436607	中國
非執行董事		
李芒	中國 北京 西三環北路105號 25棟304室	中國
卓成文	中國 北京 西交民巷17號	中國
朱林	中國 北京 海澱區 觀瀾國際花園 1號樓1201室	中國

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。

董事及參與全球發售的各方

姓名	住址	國籍
獨立非執行董事		
付舒拉	中國 北京 朝陽區 慧忠北里204-1-902	中國
Antony Nigel Tyler	Quai Gustave-Ador, 56 Geneva 1207 Switzerland	英國
戴德明	中國 北京 海澱區 藍靛廠時雨園2號樓 2單元12D	中國

有關進一步詳情，請參閱「董事及高級管理層」。

董事及參與全球發售的各方

獨家財務顧問	中銀國際亞洲有限公司 香港 花園道1號 中銀大廈26樓
聯席保薦人	中銀國際亞洲有限公司 香港 花園道1號 中銀大廈26樓 高盛(亞洲)有限責任公司 香港 皇后大道中2號 長江集團中心68樓
聯席全球協調人及聯席賬簿管理人	[編纂]
本公司法律顧問	香港及美國法律： 富而德律師事務所 香港 中環康樂廣場8號 交易廣場第2座 11樓 新加坡法律： 艾倫格禧律師事務所 One Marina Boulevard #28-00 Singapore 018989
聯席保薦人及包銷商的法律顧問	[編纂]

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。

董事及參與全球發售的各方

核數師兼申報會計師

安永會計師事務所

執業會計師

香港

中環

添美道1號

中信大廈22樓

收款銀行

[編纂]

行業顧問

航升

World Business Centre Two

London Heathrow Airport

TW6 2SF

United Kingdom

公司資料

總部、註冊辦事處及新加坡 主要營業地點	8 Shenton Way, #18-01 Singapore 068811
根據香港公司條例第16部註冊的 香港營業地點	香港 皇后大道東183號 合和中心54樓
公司秘書	Jonathan Mahony <i>LLB</i>
授權代表	Robert James Martin 8 Shenton Way, #18-01 Singapore 068811 Jonathan Mahony 8 Shenton Way, #18-01 Singapore 068811
審核委員會	戴德明 (主席) 卓成文 朱林 付舒拉 Antony Nigel Tyler
薪酬委員會	付舒拉 (主席) 李芒 戴德明
提名委員會	陳四清 (主席) 付舒拉 戴德明
風險管理委員會	Antony Nigel Tyler (主席) Robert Martin 朱林
策略及預算委員會	卓成文 (主席) Robert Martin 李芒 王根山 Antony Nigel Tyler
合規顧問	新百利融資有限公司 香港 皇后大道中29號 華人行20樓

公司資料

主要往來銀行

花旗銀行N.A.新加坡分行
8 Marina View
#21-00 Asia Square Tower 1
Singapore 018960

星展銀行有限公司
12 Marina Boulevard Level 46
Marina Bay Financial Centre, Tower 3
Singapore 018982

香港上海滙豐銀行有限公司
21 Collyer Quay
#09-01 HSBC Building
Singapore 049320

香港股份過戶登記處

[編纂]

公司網站

www.bocaviation.com

(本招股章程在本公司網站可供查閱。除本招股章程所載資料外，概無本公司網站所載其他資料構成本招股章程之部分)

歷史及公司架構

本集團歷史概覽

本集團的歷史可追溯至一九九三年，當時本公司由新加坡航空公司與 Boullion Aviation Services Inc. (為一家總部設於美國的飛機經營性租賃公司) 成立為 Singapore Aircraft Leasing Enterprise Pte. Ltd. (「SALE」)。一九九七年，Temasek Holdings (Private) Limited及Government of Singapore Investment Corporation Private Limited以投資者身份加入成為創始人的夥伴，本公司的股東基礎得以擴大。

二零零六年十二月，本公司被中銀收購，成為其全資附屬公司。被收購後，本公司於二零零七年更名為中銀航空租賃私人有限公司。為籌備全球發售，於二零一六年[●]，本公司改制為公眾股份有限公司，更名為中銀航空租賃有限公司。

本公司自一九九三年成立以來，按自有機隊價值計，已壯大為總部位於亞洲最大的飛機經營性租賃公司，及全球前五的飛機經營性租賃公司。於二零一五年十二月三十一日，我們擁有組合總數達270架，其中227架為自有，43架為代管。

公司及業務發展的主要里程碑

下表概述本集團在公司及業務發展上的主要里程碑：

年份	事件
一九九三年	SALE成立
一九九五年	購買首架自有飛機
一九九六年	與空客簽訂第一批訂單，預訂12架空客A320飛機
一九九七年	與波音簽訂第一批訂單，預訂6架波音777飛機
	Temasek Holdings (Private) Limited及Government of Singapore Investment Corporation Private Limited各認購14.5%的股份，成為SALE股東
一九九八年	售出首架自有飛機
二零零零年	推出第一批SALE債券
二零零一年	在倫敦開設首個海外辦事處
二零零四年	自有機隊飛機數量達到50架
二零零六年	中銀於二零零六年十二月十五日收購SALE的全部股權
	於西雅圖開設辦事處
二零零七年	本公司更名為中銀航空租賃私人有限公司
二零零九年	自有機隊飛機數量超過100架
	於都柏林開設辦事處

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。

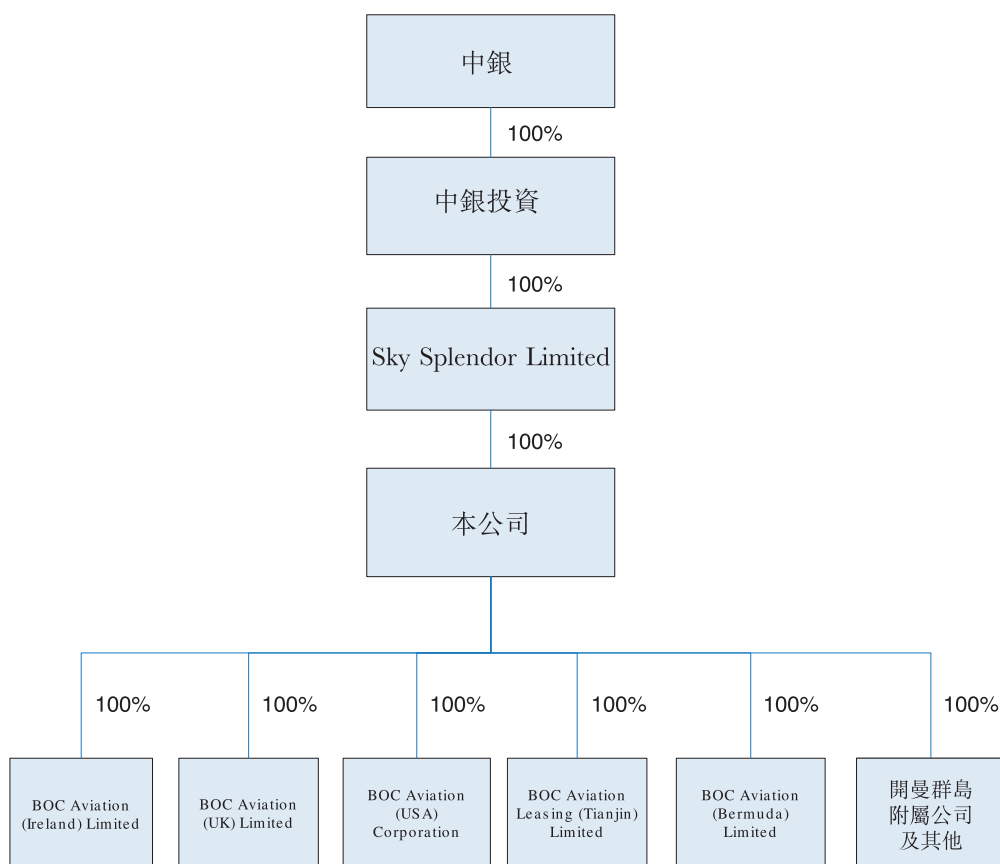
歷史及公司架構

年份	事件
二零一一年	自有機隊飛機數量超過150架 與巴西航空工業簽訂第一批訂單，預訂E190系列飛機
二零一三年	自有機隊飛機數量超過200架
二零一四年	自有及代管飛機的數量達250架 截至年底的飛機訂單量超過200架
二零一五年	在天津開設辦事處 首次組合出售24架飛機（從資本市場融資）予一名特別用途買家
二零一六年	本公司改制為公眾股份有限公司，更名為中銀航空租賃有限公司

公司架構

於本招股章程日期的公司架構

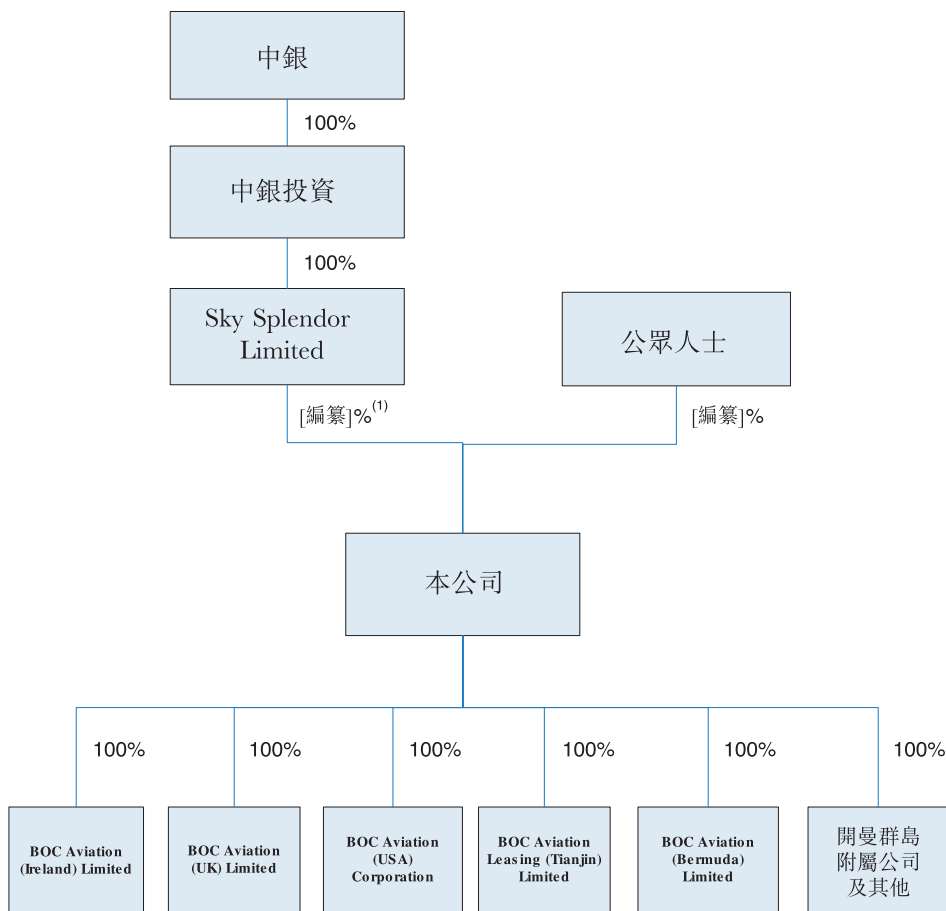
本集團於本招股章程日期的簡化公司架構列示如下：



歷史及公司架構

緊隨全球發售完成後的公司架構

緊隨全球發售完成後（假設超額配股權已獲悉數行使），本集團的簡化公司架構將為：



附註：

- (1) 假設超額配股權已獲悉數行使。倘超額配股權未獲悉數行使，Sky Splendor Limited的控股股東權益緊隨全球發售後將為[編纂]%。

本集團從中銀分拆上市

中銀董事相信，本集團從中銀分拆作獨立上市（「分拆上市」）將使中銀集團及本集團具備更良好的條件，以發展壯大各自的業務，並為兩個集團帶來裨益。分拆上市將為投資者提供本集團獨立估值的清晰指標，從而可提升中銀的整體價值。通過分拆上市，預期本集團將會因為其資本基礎擴大及有能力通過香港股票市場籌集更多資金而進一步加快其發展

歷史及公司架構

步伐。分拆上市後，本集團的收益及溢利將繼續在中銀的財務報表內綜合入賬，令中銀的整體財務表現受益。此外，分拆上市將促進中銀的戰略升級並進一步鞏固中銀的核心競爭力，推動中銀可持續發展。分拆上市將為本集團創造新的投資者基礎，能夠吸引特意尋求在飛機經營性租賃行業投資的新投資者。

根據上市規則，分拆上市(如進行)不會構成中銀須予公佈的交易。根據適用中國法律法規的規定，分拆上市已於二零一五年十二月四日舉行的中銀股東特別大會(「**中銀股東大會**」)上獲中銀股東批准。

中銀已向聯交所呈交有關分拆上市的建議以供根據第15項應用指引予以批准，且聯交所已確認中銀可進行建議分拆上市。中銀進行分拆上市遵守上市規則第15項應用指引(「**第15項應用指引**」)的要求。第15項應用指引要求中銀充分顧及其現有股東的利益，為彼等提供股份的保證配額，方式可以是以實物方式分派現有股份，或在現有股份或新股份發售中採用優先申請的方式(「**保證配額**」)。第15項應用指引規定，中銀的少數股東亦可在股東大會上決議放棄保證配額。

在中銀股東大會上，中銀向中銀股東大會、中銀A股類別股東會議及中銀H股類別股東會議提呈建議，以批准僅向中銀H股股東提供股份的保證配額，原因是，根據若干中國法律法規的規定，中銀不得向所有中銀A股股東提供保證配額。此外，由於受到中國法律及中銀組織章程細則關於溢利分派的限制，中銀將不能夠以實物方式向中銀股東分派股份，為彼等提供保證配額。

在該等中銀類別股東大會上，關於批准僅向中銀H股股東提供保證配額的決議案已獲中銀股東及中銀H股股東批准，但不獲中銀A股股東批准。因此，分拆上市時不會向任何中銀股東提供股份的保證配額。

行業概覽

本節載有關於航空業的資料。本節及本招股章程其他章節呈列的若干事實、統計及數據部份來自政府及官方的多個公開所得來源的行業統計數據及刊物。我們亦已委託獨立行業顧問航升就全球航空業編製報告。航升為一家就航空業提供資料服務的獨立供應商。我們就航升提供的服務已支付合共40,000英鎊的費用。

我們已採取一切合理的審慎步驟以確保相關官方事實及統計得以自該等來源準確轉載，然而該等事實及統計並未經我們或聯席保薦人獨立核實。儘管我們並無理由相信該等資料在任何重大方面屬錯誤或具誤導性，或遺漏任何事實而導致該等資料在任何重大方面屬錯誤或具誤導性，我們對該等資料是否準確或完整不發表任何聲明，而該等資料可能與其他可取得的資料不一致。因此，閣下不應過分依賴該等資料或統計數據。

資料來源

我們已委聘航空業顧問航升編製行業報告以供本招股章程使用。航升為一家專門分析全球航空業的獨立顧問。航升過往已為航空業多家公司編製此性質及類似性質的報告。本報告所使用的數據源自航升的內部機隊及已發展逾45年的價值資料庫，並包括逾100,000架飛機的詳細資料。航升所收集的數據最後於二零一六年二月根據直至當時可取得的數據作更新。航升採用全面數據收集模型，該模型包括進行一級研究(有關行業利益持份者)及二級研究(有關政府統計及上市公司年報)以及數據核證過程(有關行業主要意見領袖)。航升假設受訪者並非提供錯誤或具誤導成份的資料以及政府統計並無錯誤。航升亦假設於預測期內並無發生無法預期的事件，例如戰爭或災難。

董事確認，就彼等所知，自航升出具行業報告的日期以來，市場資料概無出現可限制、抵觸或影響本節資料的重大不利變動。

行業概覽

1. 飛機經營性租賃行業介紹

1.1. 飛機經營性租賃的背景

1.1.1. 飛機經營性出租人的業務為何？

在一宗飛機經營性租賃中，飛機擁有權的風險及回報歸經營出租人所有，而經營的風險及回報則由承租人或航空公司保留。實際上，飛機經營性租賃各訂約方的權利及義務與任何物業租用合約者相似。承租人／航空公司營運者就於經協議固定年期內經營飛機向經營性租賃出租人每月預付租金，以換取經營飛機的利益。在租賃期內任何時間，飛機擁有人有權出售附有租賃的飛機予另一擁有人。於整段租賃期內，承租人需要負責根據租賃規定兼地方及國際認可的航空安全標準維修飛機。為減低與維修工程有關的財務風險，經營出租人可能會收取維修準備金（以現金或其他財務擔保形式），該準備金會於所需維修工程完成後退還承租人。與任何租賃合約相似，飛機經營出租人會額外要求承租人在交付飛機前預付保證按金。由經營出租人擁有的飛機以有抵押（產權負擔）或無抵押（無產權負擔）基準融資。飛機及租賃租金款項在全球均以美元計值。

這種與融資租賃的對比中，融資出租人（通常為特殊目的公司或合夥）通過結合債務及股本融資購買由買家物色的飛機，並出租予航空公司。航空公司有選擇權於租約到期時購買飛機或於租約到期時自動成為飛機擁有人。在融資租賃的安排下，出租人無意於租約到期時繼續作為飛機擁有人或承擔其剩餘價值風險。因此，航空公司將融資租賃入賬於資產負債表內。

飛機經營性租賃出租人會積極管理其機隊，讓內部專業人員進行技術監察及在租賃期完結時重新推廣飛機或管理任何其他事宜。相反，融資出租人主要角色僅為提供融資。

1.1.2. 飛機經營性租賃行業始於何時？

租賃最早可追溯至一九六零年代，當時的航空公司爭相引入新型噴氣式技術，使航程更長及更舒適。於一九六八年，McDonnell Douglas推出客戶融資業務（Boeing Capital Corporation前身公司），提供賣家融資以贏得銷售計劃。大部分飛機製造商其後出售減持其融資業務，為資產專用融資工具創造出商機。

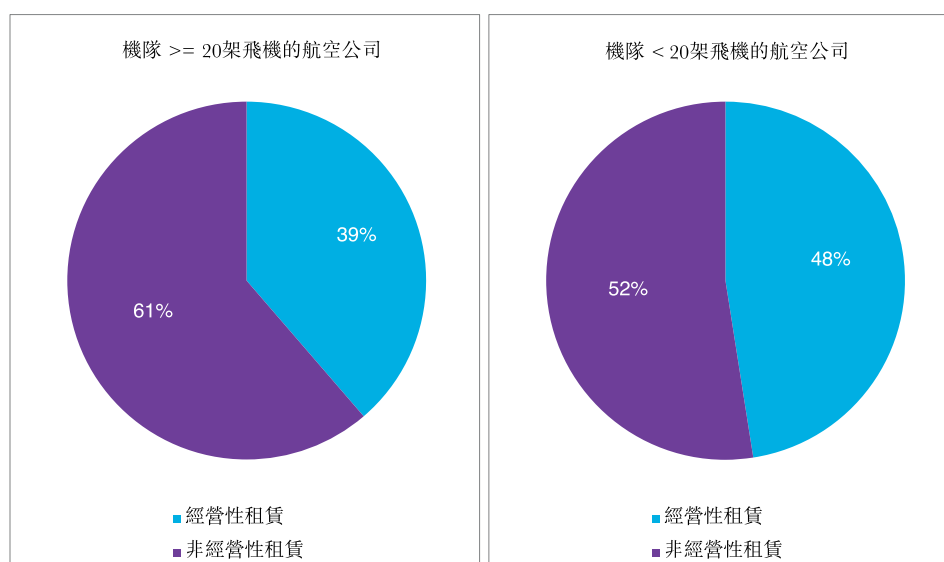
行業概覽

1.1.3. 因何航空公司以經營性租賃方式獲取飛機？

航空公司為其機隊發展計劃採取不同融資方式。融資組合基於特定的商業模式、經營環境及財務狀況而定。航空公司於自身歷史或發展的不同階段採用經營性租賃，例如：

- (i) 較成熟的航空公司或信用質素高的航空公司為其機隊尋求融資靈活性。航空公司普遍接近其一半機隊使用經營性租賃而非其他「資產負債表內」的融資方式。利用經營租賃方式採購飛機的決定由其相對成本競爭力、更好管理運載力調配的能力及減低剩餘價值風險等因素所推動。此外，飛機經營出租人或會就新飛機交付提供更好的選擇。相反，當航空公司擁有龐大現金儲備時或航空公司預期會有強大經常性溢利，為自有可折舊資產提供避稅方式情況下，會被吸引購買或融資租賃飛機。航空公司於若干時候或許亦能以具競爭力的利率進入債務資本市場或銀行債務。最後，購買決定會取決於各資產融資選擇的成本、航空公司的資本成本、資產負債表優勢、信用評級、現行債務利率及差價以及各選擇的會計及稅務處理。
- (ii) 新成立的航空公司一般比較喜歡動用其可用資源撥付營運資金等。經營性租賃有助新航空公司動用經營現金流以確保營運能力及保留資金投資於業務的其他各個領域。

圖1 – 按於二零一五年十二月三十一日的航空公司機隊規模劃分的經營性租賃機隊百分比



資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

行業概覽

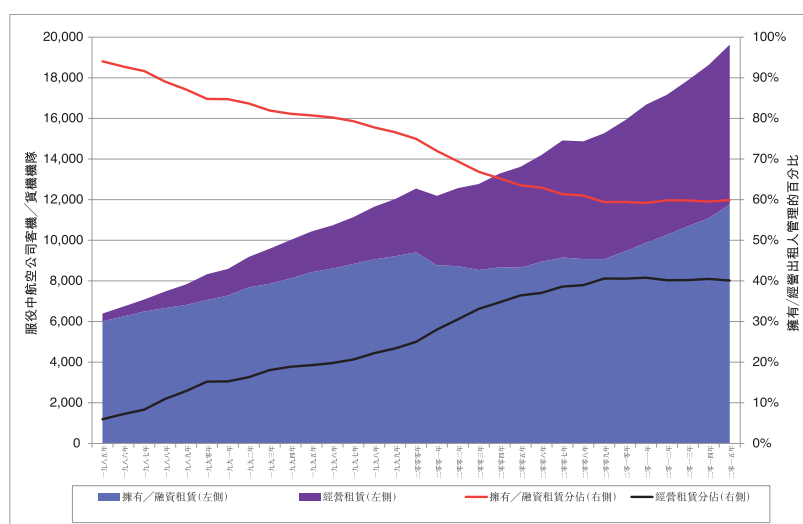
圖1顯示機隊最少有20架飛機的航空公司的機隊總數有約39%為經營性租賃，而飛機少於20架的小型航空公司有約48%為租賃。整體而言，飛機經營出租人將機隊總數81%配置於經營最少20架飛機的大型航空公司。

1.2. 飛機經營性租賃的過往增長

在已發展及新興經濟體的可支配收入穩定增加、引入低成本運營商及中東的樞紐航空公司，以及不斷推出採用新技術，可飛越更長航線連接更多城市的飛機等帶動下，航空旅遊自一九五二年噴氣式飛機時代開始後增長。在長期增長中，同時發生全球航空業面對財政壓力的事件，包括一九七三年、一九九零／九一年及二零零八年油價急升以及於二零零一年九月發生的恐怖襲擊。一九七八年美國航空業放寬當地航空公司的資本回報保證，亦對航空公司及其股東造成重大損害。美國的租賃受惠於總統甘乃迪於一九六二年推出稅收立法後鼓勵商業投資而蓬勃。隨著時間流逝，總結所有這些事件，導致航空公司專注於其核心業務以及為現有及日後機隊要求更多採用替代融資選擇，包括飛機經營性租賃。

自一九六零年代中期起，由經營出租人擁有或管理的環球商用客機及貨運噴氣式機隊佔座級在100位以上的噴氣式客機及其同型號貨機機隊總數比例由百分比由零增至40%以上。於二零一六年一月開始，約有7,900架服役中的飛機是由飛機經營出租人擁有，於過去30年按11%的複合年增長率增長，或服役中商用噴氣式機隊增長率的兩倍左右。

圖2 – 飛機經營性租賃增長



資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

行業概覽

1.2.1. 飛機經營出租人增長的主要方式為何？

飛機經營出租人通過兩種主要渠道收購飛機：

- (i) 直接訂購 – 飛機經營出租人於過去三十年以其直接訂單接收了約4,700架新噴氣式飛機，相當於所有原始設備製造商訂單的約20%。
- (ii) 向航空公司購買並回租予同一航空公司經營者(購後回租交易) – 另外3,600架新飛機通過與航空公司的購後回租交易方式購買，亦稱為「購後回租」交易。經營出租人亦通過購後回租交易向航空公司收購二手飛機，但是以此方式購入的二手飛機數目較少，為2,500架。在其他融資選擇昂貴、缺乏融資或當航空公司在短期內有大量交付並欲分散其執行風險或減輕剩餘價值風險時，航空公司會選擇透過購後回租交易為飛機融資。購後租回的流量或金額每年各異，視乎航空公司的資產負債表情況及融資選擇。

該等飛機其後以租約形式出租，為出租人帶來長遠穩定的現金流。

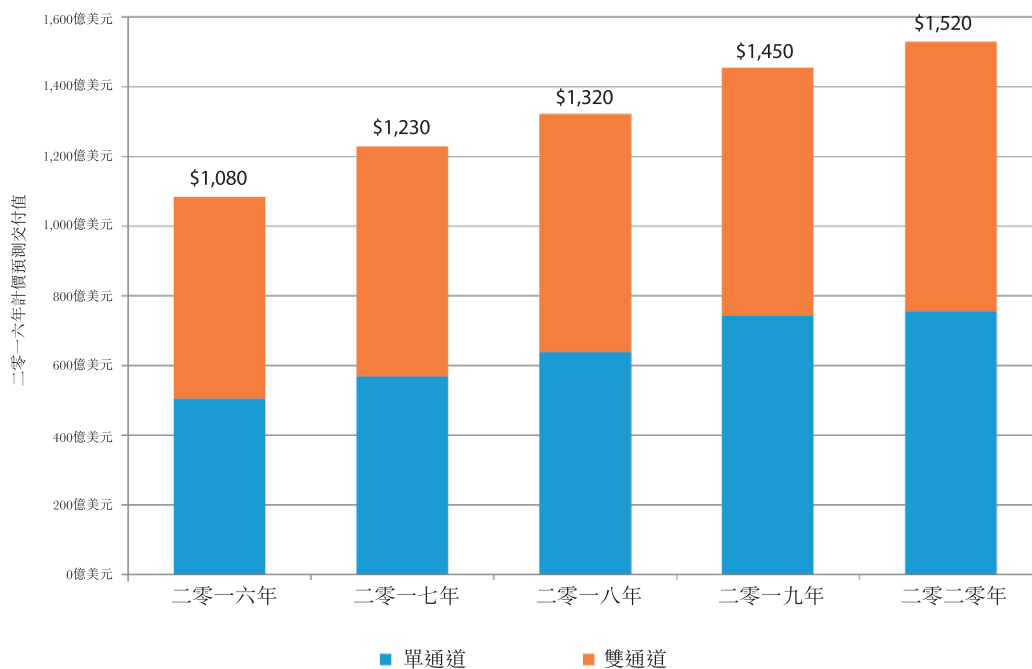
1.2.2. 飛機融資

現時對新商用客機的需求殷切，新交付飛機的年度融資額現已超過1,000億美元，不包括航空公司向飛機製造商直接購買的部件及服務。於未來五年，航升估計新的100+座級客機及其貨機版本交付的價值合共約6,620億美元。

航空公司一般利用不同途徑為新飛機交付融資。該等途徑包括出口信用代理、商業銀行、經營出租人、公債／資本市場、私募股權／對沖基金、現金／股權及製造商融資(機身及引擎原始設備製造商均是)。最近，許多新投資者認知到飛機提供的投資潛力，近期有部分新投資者進入該市場。

行業概覽

圖3 – 全球商用噴氣式飛機交付的融資預測



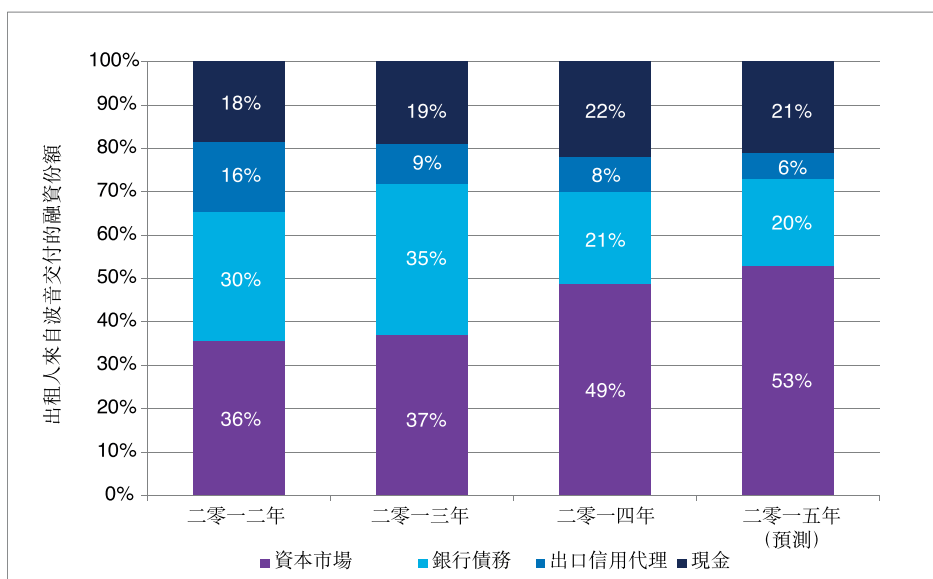
資料來源：航升預測

預期飛機經營租賃繼續為融資的重要部分。飛機經營租賃行業的前景論述於1.6節。

跟所有行業及市場發生的現象一樣，經營出租人的融資方法隨著時間改變。自從環球金融危機，出口信用代理融資增長但現已回落至低於10%。資本市場的重要性於近期越趨重要，而商業銀行債務所佔份額則下降。最後，出租人自有現金儲備佔新交付飛機融資的份額維持在20%。

行業概覽

圖4 – 新波音飛機交付的飛機經營出租人融資方法



資料來源：Boeing Capital Corporation

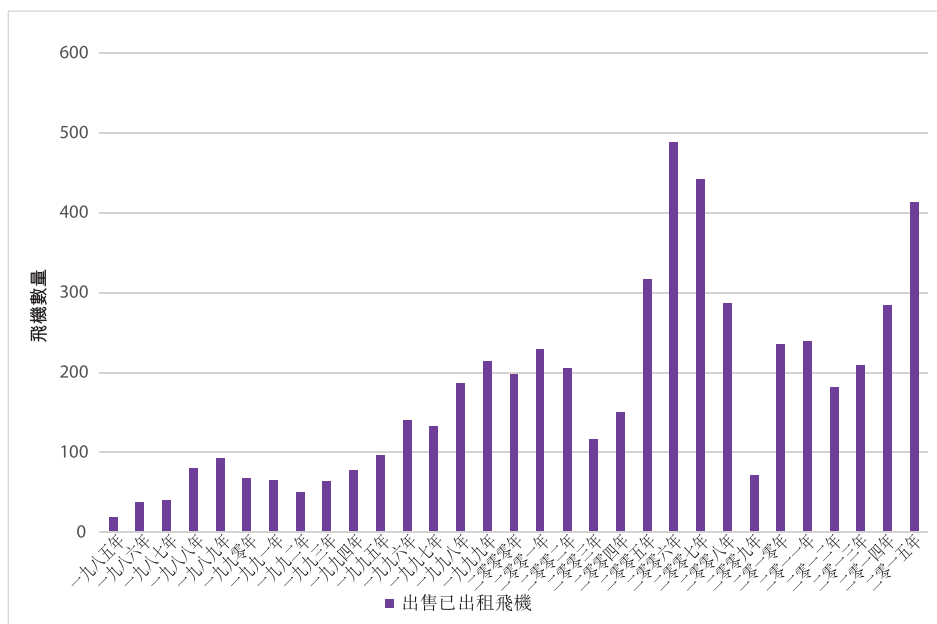
1.3. 飛機銷售及買賣

就大多數經營出租人而言，除專門於機齡中等或較高的資產外，重要的是維持機隊的機齡年輕，經營出租人必須出售其組合中較老舊的飛機。飛機經營出租人傾向以單一機組或更大機隊組合為單位向不論是否為其他經營出租人或投資者出售附有租約的飛機。在大部份情況下，買方需要自租約取得飛機租金或現金流以支持其各自的資產融資安排。就機齡較老或年屆退役的飛機而言，擁有人可以出售飛機供專業交易方為飛機拆件，而專業交易方會致力出售飛機的零部件以收回其投資成本。

緊接全球金融危機（「全球金融危機」）前的一段時間，由於多家新市場成員通過收購附有租約的飛機去增長其機隊組合，有關銷售因而增加。有關交易量於二零零八年至二零零九年間的全球金融危機而下跌，但及後回復至危機前水平，附有租約的飛機銷售市場再次變得流動。這是由於更多方物色收購飛機以助增長及多元化其機隊組合（使飛機組合更多元化以降低投資者或出資方的整體風險）。

行業概覽

圖5—兩名獨立經營出租人間附有租約的飛機銷售



資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

1.4. 區分成功與不成功的飛機經營出租人

1.4.1. 飛機經營出租人如何競爭？

飛機經營性租賃主要是涉及投資及買賣飛機的業務。在整個週期內，飛機經營出租人在六個與產生經營溢利相關的主軸互相競爭：

- (i) 採購
- (ii) 融資
- (iii) 租賃
- (iv) 銷售
- (v) 交運
- (vi) 回收

成功的經營性租賃需要具備上述全部六種核心能力的專業知識。妥善管理飛機資產對於維持或盡量提高經營出租人的目標資金回報至為重要。資本獲取(債務及股權資本兩者)是有助經營出租人持續擴展的關鍵。

行業概覽

於二零零五年至二零一五年期間，機隊增長幅度最大的五家經營出租人為AerCap、SMBC Aviation Capital、Air Lease、BBAM LLC及中銀航空租賃。部份經營出租人例如AerCap及SMBC Aviation Capital主要是透過合併及收購達致增長。對比之下，中銀航空租賃及Air Lease的機隊主要是透過有機組合擴展達致增長。有關現時飛機經營性租賃市場的更多詳情載於第4節。

1.4.2. 成功的飛機經營出租人具備甚麼特點？

成功的經營出租人具備的特點包括：

- (i) 多元化的流動型機隊組合均服役並提供持續的收益
- (ii) 在主要交通流量區域間，航空公司承租人遍佈廣泛地域
- (iii) 與融資界維持穩固關係，有助長期取得具成本效益的商業銀行貸款並在需求週期內參與債務資本市場
- (iv) 與飛機製造商維持穩固關係，並能批量購買以爭取優惠定價
- (v) 積極的飛機組合管理策略以儘量提高剩餘價值及租金收入，並以保證金、維修準備金及強勁回報狀況等因素儘量降低風險
- (vi) 設有全方位服務管理平台，具備知識及技巧在財務及技術上管理和監察機隊組合，並在市場動態變動或出現有問題的承租人時迅速作出回應
- (vii) 廣泛的潛在買家關係以最大化飛機交易機會與回報。

失敗的案例曾在GPA Group發生，GPA Group於上世紀九十年代初於第一次海灣戰爭的市場經濟衰退期間經歷失敗。其於上世紀八十年代末訂購過量飛機，並因首次公開招股失敗及差勁的負責管理引發債務危機。該公司面對多項挑戰，包括其核心經營性租賃業務缺乏溢利、高度依賴交易溢利、大量要求重組的訂單簿以及多次因非核心飛機經營性租賃活動而分散注意力。

行業概覽

1.5. 飛機經營出租人的核心市場

於二零一六年一月三十一日，商用航空業包括約160個國家的780家航空公司組成，營運接近20,000班100個座位以上的噴氣式客機及其貨運航班。全球的航空公司機隊現時由亞太主導，佔32%市場份額，其中中國獨佔13%，其次為北美佔26%及歐洲25%的市場份額。帶有經營性租賃的飛機機隊在亞太(34%)的份額相約，中國的份額較高(41%)，歐洲的份額為32%，而北美的份額較低(16%)。

以下表1顯示核心飛機經營性租賃市場位於亞太及歐洲。北美的稅制鼓勵有盈利的航空公司在其資產負債表上擁有飛機。飛機經營出租人將往往將焦點放在較大型的航空公司(可能有多個飛機買賣)以取得最大的效率。時至今日，在經營出租人的核心市場內，已有166家航空公司擁有20架或以上的飛機。

表1 – 航空公司按地域劃分的現時機隊及經營性租賃機隊

	亞太 (包括中國)	歐洲	北美	拉丁美洲	中東	非洲
航空公司(100個 座級以上的飛機)	234	235	68	89	54	100
擁有20架飛機以上的 營運商	58	52	18	16	15	7
專注貨運的營運商	31	24	33	7	25	9
現役機隊	6,308	4,874	5,177	1,433	1,194	646
經營性租賃飛機	2,674	2,478	1,346	756	422	196
平均機齡(年)	7.5	11.0	14.2	10.1	9.5	13.4
經營性租賃機隊的平均機齡	6.5	10.3	12.5	9.3	8.0	11.6
5年交付予航空公司總額	2,934	1,310	943	567	489	166
20年預測交付予 航空公司總額	13,908	6,490	6,484	3,002	2,757	903
2015年經營收益(十億美元)	202	198	204	31	59	18
2015年息稅前利潤率	6.6%	5.3%	14.3%	1.3%	2.9%	-1.7%
2015年純利率	2.9%	3.5%	9.5%	-1.0%	2.4%	-1.7%

附註：於二零一五年十二月三十一日的數據；二零一五年財務數據乃按國際航空運輸協會估計得出
資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer, IATA

1.6. 飛機經營性租賃行業的前景

預期機隊將繼續其一致的長期增長趨勢，而估計全球機隊將於二零二四年前增長至超過30,000架飛機。如上文解釋，經營性租賃在替代融資方式上為部份航空公司提供擁有權優勢以及提供經營優勢，因而預期經營出租人擁有的飛機機隊與全球擴展中的飛機機隊同步

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。

行業概覽

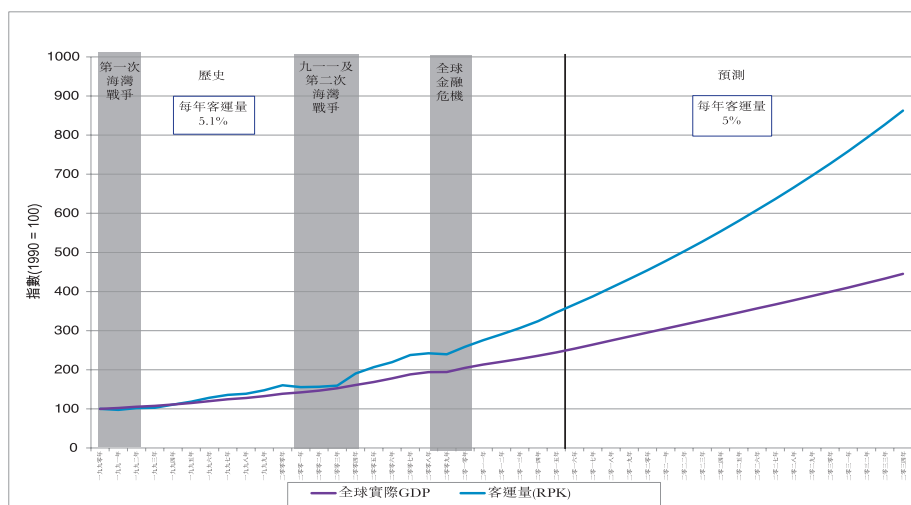
增長。在經營性租賃的滲透率維持於今天同一水平的情況下，預期於未來十年內約4,600架100個座級以上的商用噴氣式飛機及同型號貨機將加入今天的租賃性租賃機隊以促進此增長。經營性租賃的滲透率有潛力恢復以往市場份額的增長趨勢，但這將會要求飛機製造商允許經營出租人控制大量未完成訂單。同時，購後回租交易供應由航空公司控制，而其決定則由內部或當地問題、可資比較融資成本等支持決定(如1.2.1.(ii)節所提及)。

2. 驅動經營出租人收益的因素

2.1. 全球空運需求帶動航空公司的飛機需求

全球航空業為長期增長的行業，其中客運需求(以客運周轉量(「RPK」)計算)自一九九零年起每年平均增加5.1%，而本地生產總值則按年增長3.6%。以全球平均數字計，運輸量的增長平均是本地生產總值增長的1.5倍。因此，二零一五年的全球載客量較一九九零年增加接近3.5倍，而高於全球的本地生產總值只增長2.5倍。

圖6 – 空運及全球本地生產總值增長索引



資料來源：Ascend Flightglobal Fleet Forecast

展望未來，載客量增長將日漸受新興市場推動。儘管西歐及北美被視為成熟市場，預期每年增長僅3.0至3.3%，而亞洲、中東、非洲及拉丁美洲多個市場則預期每年增長率遠高於5%。這是由日益增加的可支配收入及迅速增長的中產階級所支持。尤其是，中國及印度具有重大及長遠的增長潛力。市場亦因低成本載運商在短途市場的擴展(最近期為亞太)以

行業概覽

及海灣「樞紐航空公司」在長途市場增加歐洲、非洲、美洲及亞太之間的連通性而受到刺激。科技是空運增長的主要推動因素，原因是新的飛機科技產生營運及成本效益而使乘客受惠。

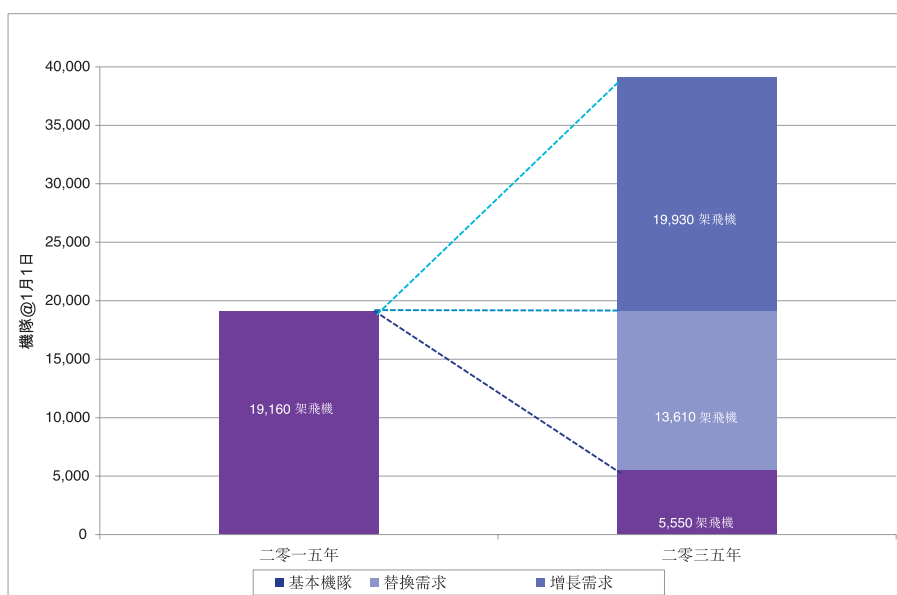
整體而言，預計在未來二十年客運量將按每年約5%的速率增長，意即二零三五年前的客運周轉量將為現時的2.6倍。因而預期客運量增長將維持在相本地生產總值增長率的約1.5至2.0倍（視地區而定）。

2.2. 二零一五年至二零三五年新飛機交付預測

由於預測航空交通客流量將於未來20年每年平均增長5%，而貨運將每年增長4.3%，故存在擴大全球機隊規模的重大需求。據目前的航升預測- 2015 Flightglobal Fleet Forecast所估計，全球100個座級以上的客機及其貨機的機隊規模將由二零一五年初的約19,160架飛機增加至二零三五年前的超過39,000架，年增長率為2.8%，低於預測客流增長率，當中的差額（5.0%與2.8%的差別）由提高資產及勞動力生產率、增加座位密度、部署大型飛機以及其他經營效率所補足。

新飛機的需求將需要應付行業增長以及替換大部分現有機隊。約40%（13,610架飛機）的預測新交付用以進行替換，60%（19,930架飛機）將用以應付行業增長，意味著於二零一五年經濟年期內的新飛機交付價值26,000億美元。

圖7－預測機隊演變

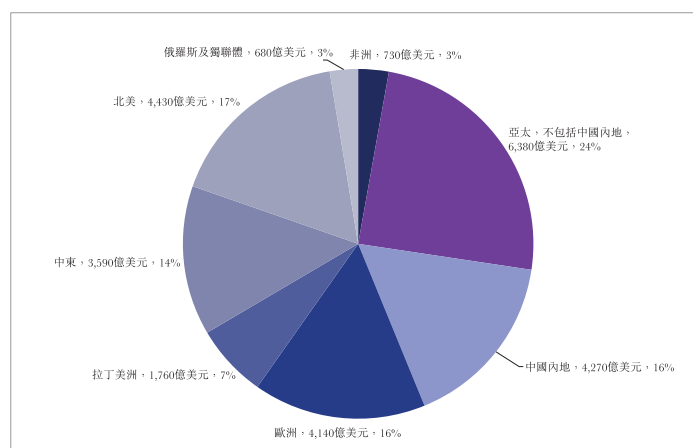


資料來源：Ascend Flightglobal Fleet Forecast 2015

行業概覽

從地區來看，預測亞太在20年期間按價值計將佔交付的24%（不包括中國內地，其本身將佔額外16%）。北美及歐洲的成熟市場將分別佔17%及16%。中東航空公司可能僅佔飛機交付的8%，但其14%份額的價值反映海灣地區航空公司對大型雙通道飛機有大量的需求。

圖8—按航空公司地區劃分的預測交付價值



資料來源：Ascend Flightglobal Fleet Forecast 2015

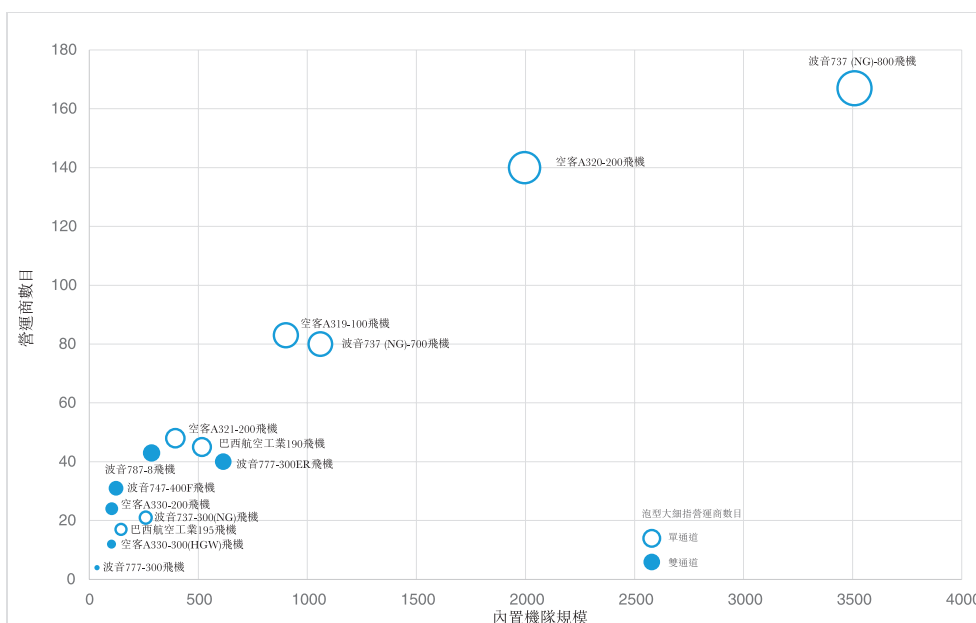
2.2.1. 替換需求的推動力

機種流動性說明資產可在市場上迅速購買或出售而不影響其價格的程度。影響所考慮飛機資產流動性的因素有很多，當中部分為飛機在其生產週期的位置、其後繼機型的市場看法、飛機及引擎製造商提供的產品支援、引擎選擇供應以及轉換可能性。

航升認為，機隊分佈／運營商集中為特定機型的流動性的關鍵因素。下圖顯示最受歡迎的機型為單通道客機，其一般擁有最大的內置機隊及最大的航空公司客戶基礎。因此，從定義上來說，該等飛機亦為最流動的機型。

行業概覽

圖9—於二零一五年十二月三十一日每種機型的內置機隊與營運商數目的比較



資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

替換現有或舊一代飛機的決定受很多因素推動。新飛機提供以下好處：

- (i) 低經營成本，特別是經改良的燃油消耗（對沖燃油成本風險的最佳方法）及維護成本較低；
- (ii) 經提高的有效載荷及航程運載力（對於開拓新市場十分重要）及航機調派可靠性；
- (iii) 先進駕駛艙及客艙（減輕重量可減低成本或增加座位密度可提供更大的收益潛力。舊機進行翻新通常不符合經濟原則）；及
- (iv) 供應（升級舊機的選擇由新飛機的供應所推動）。

航空業受到監管，尤其在安全和運營方面，而監管可影響到機隊策略及飛機價值。以飛機噪音及排放法規為例，某些世代型號的飛機已經受到其影響而不能於相關法規所涉及的日期以後維持生產及／或服役。儘管過往這對特定機型帶來一定影響，但目前航升並不知悉任何發展中的立法預期對任何現役機型會帶來重大影響。

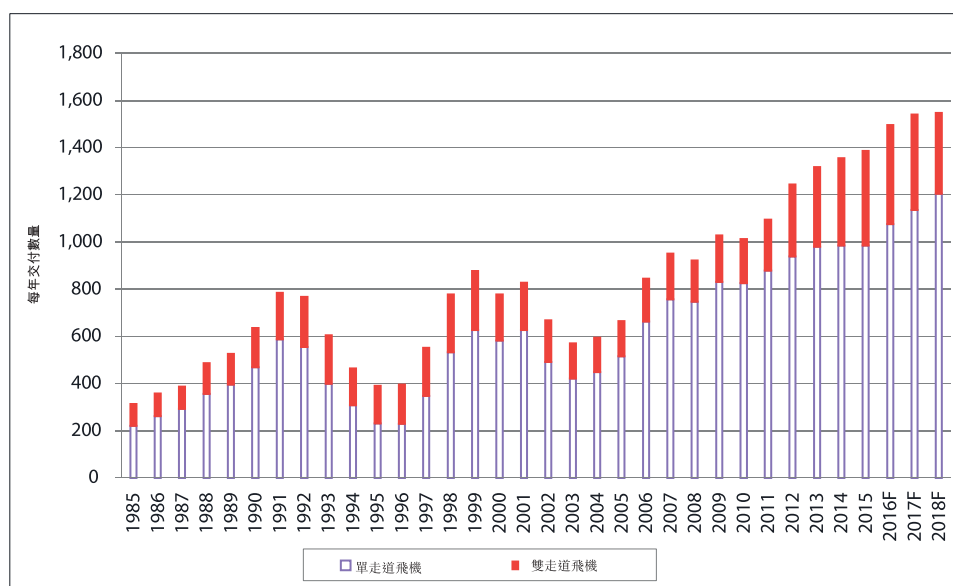
行業概覽

能對飛機流動性造成潛在影響的法規另一種形式是飛機進口年齡的限制，若干國家使用此法規以防止進口超過若干年齡的（通常是10、15或20年）的飛機。航升知悉全球44個國家已實施有關限制，儘管該等限制有一半左右並未生效。

2.2.2. 飛機製造商供應

航空製造業的週期性於下文圖10中顯而易見。然而，於上次經濟低迷時期（即二零零八年至二零零九年），生產也沒有顯著下降，此乃由於現今兩個主要原設備製造商空客及波音以往週期更有效地作出協同努力以管理其生產速度。此外，於此期間，原始設備製造商受益於新市場崛起及強勁的石油經濟，其吸收了很多發達市場的航空公司延遲的交付。預期於未來三年生產將會增加，與新飛機需求增加的估計一致。此乃特別由空客及波音增加單通道飛機產量所推動。

圖10－商用飛機航空公司交付趨勢

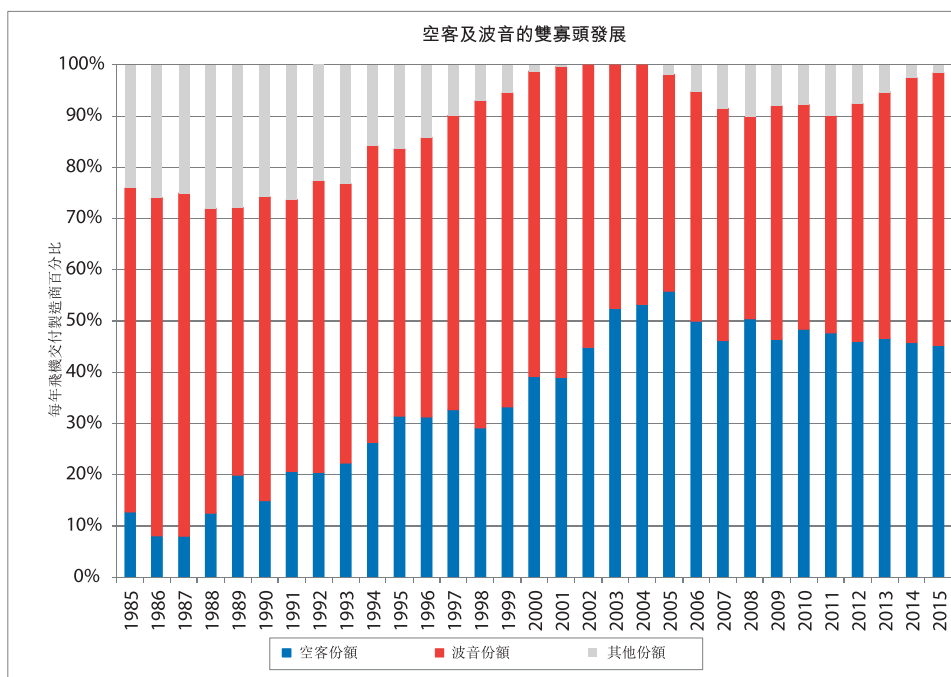


資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

單通道飛機及雙通道飛機製造局面已逐漸演變成歐洲空客集團與美國波音的雙寡頭壟斷。多年來，一些規模較小的公司（福克、英國航太、洛克希德·馬丁）已退出市場，而波音於一九九七年接管了長期競爭對手麥克唐納-道格拉斯公司（麥道公司）。空客及波音現今佔100個座級客機及貨機市場的98%。

行業概覽

圖11－空客及波音的雙寡頭發展



資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

巴西航空工業公司 (Embraer) 及龐巴迪 (Bombardier) 佔座級在100位界別的小量份額，而Bombardier正在發展新的110至130座位C系列客機，其將會與空客及波音的單通道飛機家族的最小成員競爭。於這十年末，中國的商飛及俄羅斯的伊爾庫特現正發展新的150座級單通道方案，分別為C919客機及MC-21客機。該等飛機的推出時間顯示新飛機開發方案存在固有的長交貨時間。

飛機製造行業中有若干主要供應商，包括CFM International、通用電氣(General Electric)、普惠(Pratt & Whitney)及勞斯萊斯(Rolls-Royce)供應的引擎，亦有少數航空電子設備、輔助動力裝置、起落架、客艙內飾及其他買方提供設備。

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。

行業概覽

於二零一六年一月一日，商用噴氣式飛機的訂單積壓量約13,000架飛機。以目前的生產／交付速度，這相當於超過八年的交付價值，佔目前內置機隊的60%以上。按地區劃分的確認訂單於下表2中列示。

表2－按地區劃分的確認訂單積壓量（僅披露航空公司客戶）

地區	非洲	亞太	中國	歐洲	拉丁美洲	中東	北美
確認積壓量	133	2,943	242	2,351	775	1,034	1,705
佔市場份額的							
百分比	1%	32%	3%	26%	8%	11%	19%
航空公司機隊	646	3,739	2,569	4,874	1,433	1,194	5,177
積壓量佔機隊							
百分比	21%	79%	9%	48%	54%	87%	33%

資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

除上文所列已公佈的訂單外，超過1,850份訂單仍未公開，其中超過1,400份訂單相信是為中國的航空公司而作出，這將令其積壓量佔機隊份額的百分比增至64%，接近亞太的總量。

此外，還有來自出租人逾1,950份現有訂單至今仍未披露指定的航空公司承租人。

亞太、中國及中東的新興市場佔現有機隊的份額最高，反映該等地區擁有良好的發展潛力成為發達經濟體。儘管積壓量仍顯著，但歐洲及北美的更成熟市場（佔現有機隊的份額）均低於50%。非洲及拉丁美洲的份額顯示出進一步下訂單的潛力。

由於航空公司已承諾發展艦隊及替換現有飛機，約90%的積壓訂單已於過去五年來租出。鑒於這種需求增加，空客及波音均已宣佈計劃於二零一九年將其普及的空客A320及波音737單通道飛機的生產速度從目前的42級水平（即每月建造42架飛機）分別提升至60級及57級水平。

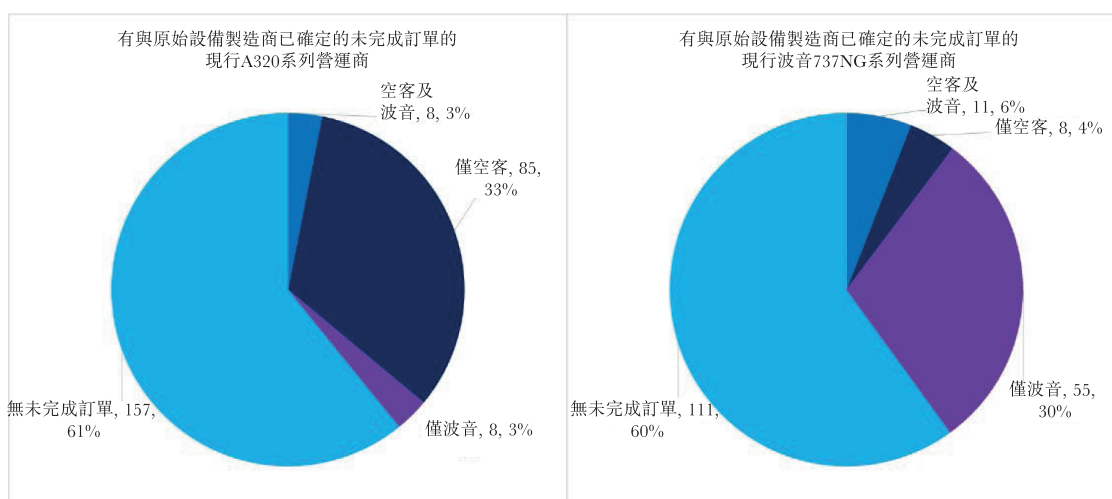
同時，空客及波音正開發該等方案的新變種型號A320neo（「新引擎選擇」）及737 Max。每種新變種型號將採用新引擎，前者將採用普惠PW1100G，而後者將採用CFM LEAP-1B代替CFM LEAP-1A，以達致油耗、排放及噪音方面的顯著改善。首架A320neo已於二零一六年一月交付予德國漢莎航空公司，預計生產將逐漸過渡到該新變種型號，以便到二零一

行業概覽

八年底前所有交付的飛機均為neo飛機。737 Max的開發速度稍慢，第一架開發飛機已於二零一六年二月飛行，預期首次交付日期為二零一七年中旬，而生產過渡到所有737 Max的日期將為二零一九年下旬。

A320neo系列於二零一零年十二月推出，迄今已取得4,502份來自65名客戶的確認訂單。數月後於二零一一年推出的737 Max本身已取得3,065份來自48名客戶的確認訂單。儘管該等訂單積壓嚴重，加上目前A320ceo一代及波音737NG的剩餘積壓量，但仍有不少航空公司至今尚未直接向空客或波音就機隊替換或發展下達確認訂單。下文圖12顯示約60%的有關運營商仍未向空客或波音下訂單。因此，該等客戶在進行近期或中期機隊增加或飛機替換時將不得不求助於飛機租賃公司。

圖12—於二零一五年十二月三十一日現行A320與波音737NG航空公司與原始設備製造商已確定的未完成訂單



資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

2.2.2.1 飛機供應替代來源

飛機的第二市場供應來自託管及非託管事件。後者(包括航空公司破產)導致二手飛機投放於市場。然而，觀察到破產為相對稀有。航升分析指出就長期平均數而言，航空公司破產而違約所影響的飛機數目少於整體機隊的1%。風險經整體飛機資產全球流動性質而進一步減輕。例如，破產航空公司閑置的資產可快速配置到需求更為強勁的另一個地區，或實際上另一間航空公司可能尋求快速額外增長以吸收特定航空公司破產無法滿足所剩餘需求的同一地區。

行業概覽

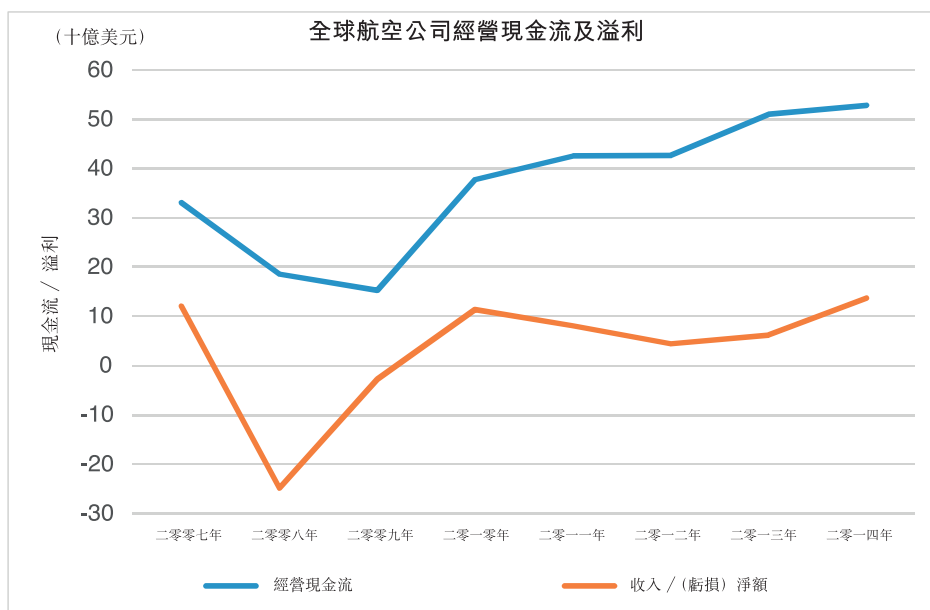
管理事件包括飛機於經營性租賃期完結時的預期退還。此乃飛機經營性租賃業整體流動性的一部分，以切合處理1.4.1.節所提及的飛機交易。

2.3. 推動航空業現金流的因素

航空公司盈利具有週期性，並與全球經濟、空運增長週期、航空燃油成本、稅項及徵費以及行業監管等因素相關。溢利受單位收益(收益率)或單位成本的輕微變動所高度影響。單位收益(亦計及運載率)乃由供求之間的平衡所帶動，因此與全球宏觀經濟掛鉤。在成本方面，雖然利率、勞動成本及飛機擁有權(購買價或租賃費率)亦為推動因素，但最不穩定的推動因素為航空燃油。

航空公司面臨可對其收益或成本造成巨大影響的外來衝擊。相反，飛機經營營運商的收入直接面臨航空公司現金流的風險—而非航空公司可報告溢利。這意味著飛機經營營運商的租賃租金收入的主要來源為航空公司的來自經營的現金流，當中內在的波幅較圖13顯示的行業溢利為低。

圖13—全球航空公司溢利及經營現金流



資料來源：The Airline Analyst，不包括特殊(非現金)項目

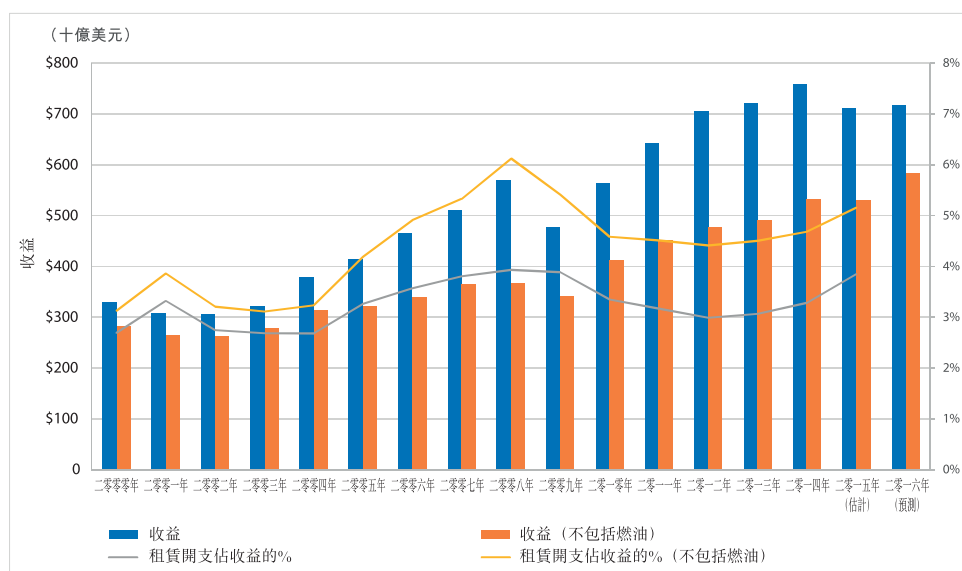
航空業於二零零八年當航空燃油價格短暫飆升至180美元／桶及其後突然下跌並造成非現金對沖虧損(目前價格約40美元／桶)。累計虧損迫使近60間航空公司撤出行業。這段插曲教導航空業更集中於現金流而非追求運輸量市場份額。隨著燃油價格於二零零九年後期

行業概覽

間回升，這種新成立的財務原則，尤其是在增長緩慢或成熟市場，使航空公司更有信心將燃油附加費轉嫁予乘客。技術改善亦允許航空公司更快速因應需求變動調整票價，因而更好管理收益率。整體上，航空業現在能夠對航空票價行使更大控制而不會對需求造成負面影響。

至時今日，行業增長的基本推動力仍然強大，在每個低迷時期後，行業都能迅速復原至危機前的盈利能力水平。就絕對行業現金流、溢利及經營利潤率而言，二零一五年似乎是至今最好的一年。

圖14—全球航空公司收益(扣除燃油開支)



資料來源：國際航空運輸協會，航升分析

以一個稍為不同的方式來看，行業現今錄得約7,000億美元的年度收益，扣除航空公司控制範圍以外的波動性大的燃油開支後減少至約5,000億美元。二零一五年以租賃方式經營的7,900架飛機的估計租賃開支約為270億美元，因此，就整體收益或收益（不包括燃油）而言，經營性租賃開支僅分別佔收益3%及6%。鑒於其對航空相關業務的重要性，此對航空公司屬輕微成本。

2.4. 航空業盈利能力及現金流產生的未來展望

與國際航空運輸協會估計全球航空公司於二零一五年的經營利潤率7.7%相比，預測北美及歐洲的主要航空公司於二零一六年的經營利潤率將超出10%。相比之下，一些新興市場

行業概覽

如東南亞及印度則正處於自由化的早期階段。此階段可見大量新加入的航空公司，並因此令利潤率面對下降壓力。在此等市場成熟之時，我們或可見穩固以及獲提高的盈利能力。

總而言之，國際航空運輸協會預測於二零一六年全球航空業的經營利潤接近600億美元，而純利則為360億美元。

2.5. 飛機的投資者基礎

2.5.1. 飛機的總投資者基礎規模

飛機投資者基礎的廣度對經營出租人出售飛機時至關重要。潛在投資者基礎規模的一種計量方式為於Flightglobal機隊數據庫中所記錄的飛機擁有人總數。二零零五年至二零一五年，此數字由3,250增長29%至4,200個擁有人。於此總數中，直接擁有飛機的航空公司數量僅增長3%。因此，增長由購買飛機的金融投資者推動，當中包括經營出租人、銀行、私募股權與對沖基金以及其他特殊目的公司(SPC)。於特殊目的公司之中辨識個別投資者的準確數字屬不可能，然而此確實反映投資者基礎的增長。

表3 – 二零零五年及二零一五年的擁有人數字比較

擁有人類別：	二零零五年數字	二零一五年數字	變化
金融	2598	3585	38%
航空公司	442	455	3%
其他	210	160	-24%
總計	3250	4200	29%

附註：數據為於二零零五年及二零一五年十二月三十一日的數據

資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

於過去十年，二手飛機銷售交易數據顯示每年平均1,200宗銷售，售予共3,944名不同買家及法人。附租約的銷售平均接近每年400宗交易，增加趨勢乃自二零零九年低谷的141宗（出售予67名不同買家）增加至二零一五年逾550宗銷售（出售予198名不同買家）。儘管若干銷售乃出售予SPC而飛機屬銷售組合的一部分，亦可視為附租約飛機的健康及正在增長的市場。

行業概覽

2.5.2. 投資主要經濟準則－簡單回報分析

附帶經營租約飛機回報的主要推動力可細分為三個類別：

- 信貸相關因素
 - 租金率及租賃合約期
 - 承租人信貸質素及承租人的付款歷史記錄
 - 合約回報條件及保養成本補償結構
- 資產相關因素：
 - 購買成本
 - 剩餘經濟壽命
 - 剩餘價值保留狀況
 - 過往及未來價值波動
- 投資者的資本成本：
 - 可用資源及權益與債務成本
 - 貸款價值比率，融資合約期

現代化的有需求的機型已被證明為流動性和全球移動性資產。此乃受助於《開普敦公約》(迄今獲57個國家批准)的實施，其標準化在承租人欠繳的情況下擁有人及債權人權益，以及建立國際飛機資產登記。過往，使用時間較短的飛機的租賃年期介乎6年至12年，視乎機型及市場狀況。隨後的租賃條款一般與飛機安排的大型保養事項相符。

飛機的保養狀況屬於重大的價值決定因素，並會在租賃期內或租賃期之間削弱或增強資產的流動性。使用時間較短的資產，猶其是使用時間少於8年的資產傾向於遵循較可預計的保養進度，並顯著減少飛機價值波動。為減輕任何風險，飛機經營出租人通常要求以補交租金或租賃結束付款的方式(視乎承租人的信貸質素)的獨立保養成本補償。

行業概覽

使用時間較短的飛機傾向為飛機經營出租人產生較高的租賃收益，因為其經常獲出租較長期間及相對使用時間較長的飛機擁有較高的租金率。使用時間較短的資產的較長租賃合約期及較低價值波動狀況為經營出租人在保留剩餘價值風險及保留資產作出租或以附租約的資產進行出售方面均提供有利條件。

以與其賬面值相關的直線折舊作假設，使用時間較短的資產的折舊成本低於較舊的資產。使用時間較短的資產的已增加資產流動性、收益產生潛力及較低相關折舊成本為經營出租人維持以較新飛機組成機隊的有力論據。

3. 飛機價值週期

3.1. 需求衰退的影響

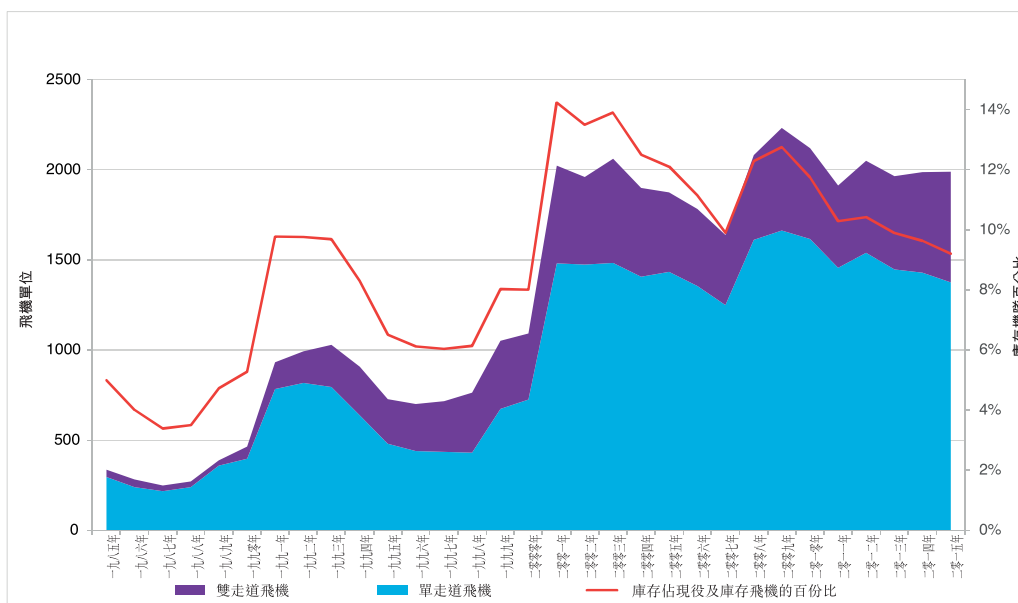
過去二三十年，航空公司發展了策略以減輕經濟及業務週期波動的相關風險，包括無法預測的外在衝擊。特別是，該等減輕策略集中在削減成本方面，主要為整理系統載客量，盡量減少調低票價的需要。在有關情況下，機齡較舊的飛機較有可能被停泊，原因是該等飛機通常燃燒較多的燃料，維修成本亦比較新型號飛機為高。即將到期進行大型維修的飛機特別易受損害。因此，相較之下，機齡較短的飛機很有可能繼續服役。事實上，航空公司甚至有可能增加新型號飛機的飛行時間，以促進較舊機隊的整個機隊或分隊退役。航空公司亦已延續此機隊管理以盡量減低年內的可變成本，例如透過在冬季停泊部份機隊。

相比25年前極為專注於北美洲，全球機隊於地域方面現時分佈廣泛，這變動由特別是亞太及歐洲的龐大增長所帶動，當中部分主要由於低成本運營商崛起。因此，地區性衝擊可通過全球各地配置飛機進行管理。

存備的機隊在一定程度上反映載客量的調整。現時的商用航機封存量超過2,000架飛機。然而，該等飛機大部份已老化，並已存放一般長時間。存放兩年或以上的飛機一般在經濟上已告退役，原因是該等飛機重投服務的成本龐大。因此，大部份封存飛機的可使用年期臨近屆滿，有待最終退役後拆件或報廢。

行業概覽

圖15 – 封存飛機（一九八五年至二零一五年）



資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

於一九九一年及二零零一年，封存飛機增加的機隊中僅20%為生產中的型號。二零零八年稍為增加的封存機隊中，60%為生產中的型號。然而，當中停泊的大部份空客320系列及波音767-300系列均超過15年機齡，反映該兩類型的生產期長。這數據顯示封存配合較年輕機隊的風險較低。倘生產中的年輕飛機在經濟衰退時需要存倉，該等飛機亦有可能更快重投服務。

表4 – 衰退時期停泊機隊的增加

停泊機隊的增加：	一九九一年	二零零一年	二零零八年
已停產類型	360 (77%)	750 (81%)	273 (61%)
生產中類型	107 (23%)	181 (19%)	171 (39%)
總計	467	931	444

附註：於一九九一年、二零零一年及二零零八年十二月三十一日的數據

資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

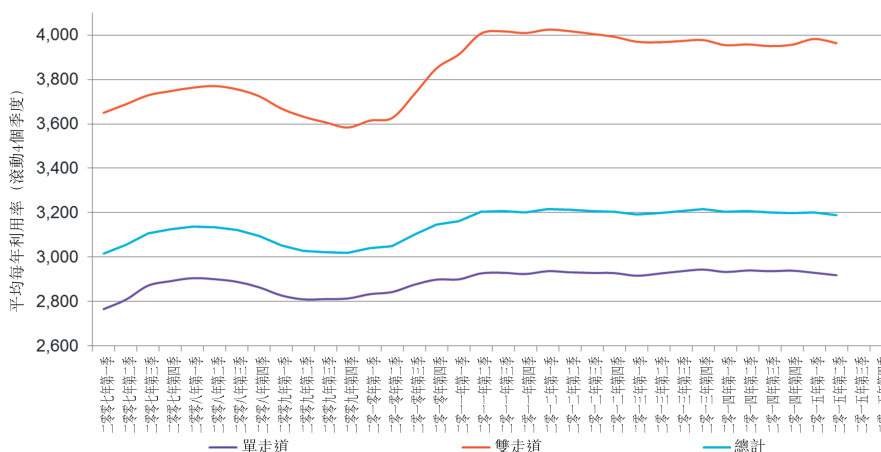
平均飛機利用率(即飛行時數)通常於衰退時期下跌，然而跌幅不大。再者，較新飛機與較舊型號飛機相比，前者的變動傾向較小。現役單通道及雙通道飛機二零零六年至二零一零年的數據顯示年度利用率的變動非常小。按循環12個月的基準計，至二零零八年六月

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。

行業概覽

的年度錄得3,136個飛行小時的最高利用率。這於至二零零九年十二月底的年度下跌4%至最低點3,023小時。作為已停產型號與現行型號的對比例子，波音737-300/400/500及MD-80/90飛機的利用率在本期間下跌8%，而空客320系列及波音737NG的利用率則下跌4%。

圖16 – 平均每年飛機利用率(每架飛機每年的時數)



資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

3.2. 飛機價值及我們處身的週期位置

3.2.1. 飛機價值

飛機為可使用經濟壽命有限的長期資產。飛機價值於其可使用經濟年期內攤銷。維修價值為飛機價值的內在部分，乃由於飛機壽命及維修價值對飛機價值越趨為重要成分。

在宏觀經濟及特定資產水平上，飛機價值基本上受供應與需求所影響。供應過剩期可能導致飛機價值下跌，而需求過剩期可能會相反導致飛機價值上升，因而存在飛機價值週期。

飛機價值亦可能受技術週期所影響。為應對市場驅動因素及需求，飛機製造商不時改善現行飛機設計及推出新飛機變種或型號(如2.2.2.節所述，有關A320neo及737 MAX)。這些新飛機將會一般較現有型號改善經營表現及/或經濟狀況，從而能夠對較舊的變種價值造成壓力。然而，開發新型號、投入服務及達致全球航空公司機隊群眾效應需時以減輕壓力。除非達致群眾效應(現役新型號的機隊規模將會超出所替代型號的機隊時)，否則現有型號仍然相對不受影響。

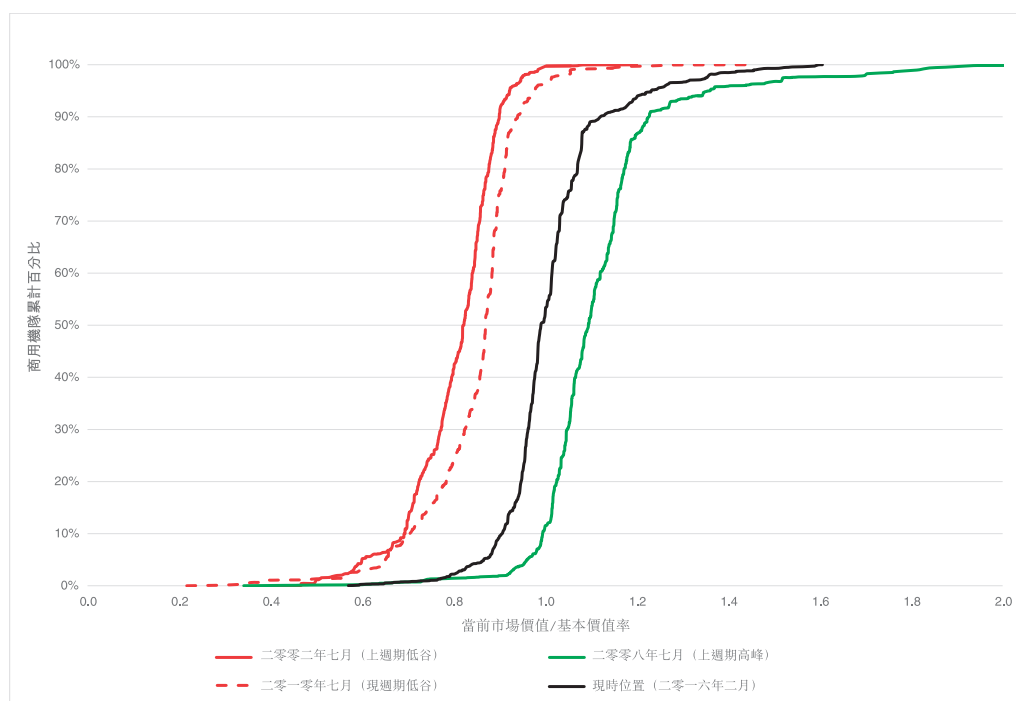
行業概覽

3.2.2. 現行週期的飛機價值

飛機價值週期可以從當前市場價值與基本價值的關係中理解。

下圖說明過往及現時飛機的價值週期，顯示已安裝機隊相對當前市場價值／基本價值的累計百分比。這顯示上一週期（二零零一年至二零零八年）於二零零二年七月的低谷與現行週期的低谷非常相似。這亦顯示上一週期於二零零八年七月的高峰相較週期內現時位置大幅靠右。

圖17 – 飛機的價值週期



資料來源：Ascend Values from Flightglobal

上一週期及現行週期的提升明顯。在現行週期，飛機市值的提升百分比僅約為上一週期的一半。因此，倘現行週期的持續進展與上一週期一致，飛機的當前市場價值(CMV)具有上升潛力。

行業概覽

3.3. 飛機經營性租賃與其他資產類別的過往回報分析比較

指數已證明屬有效工具以追蹤若干業務分部或投資策略表現以及作為其基準(如標準普爾中型股400指數、標準普爾小型股指數、標準普爾500指數)。此外，其可捕捉整體經濟或其他資產表現相關回報波動及回報等方面。

為建立Ascend Aircraft Investment Index (「AAII」)，我們已採取相關模型以模擬飛機經營性租賃組合的功能及其於計量期內的相關無槓桿回報。我們亦就可承擔假定飛機經營性租賃組合的投資策略指定假設。

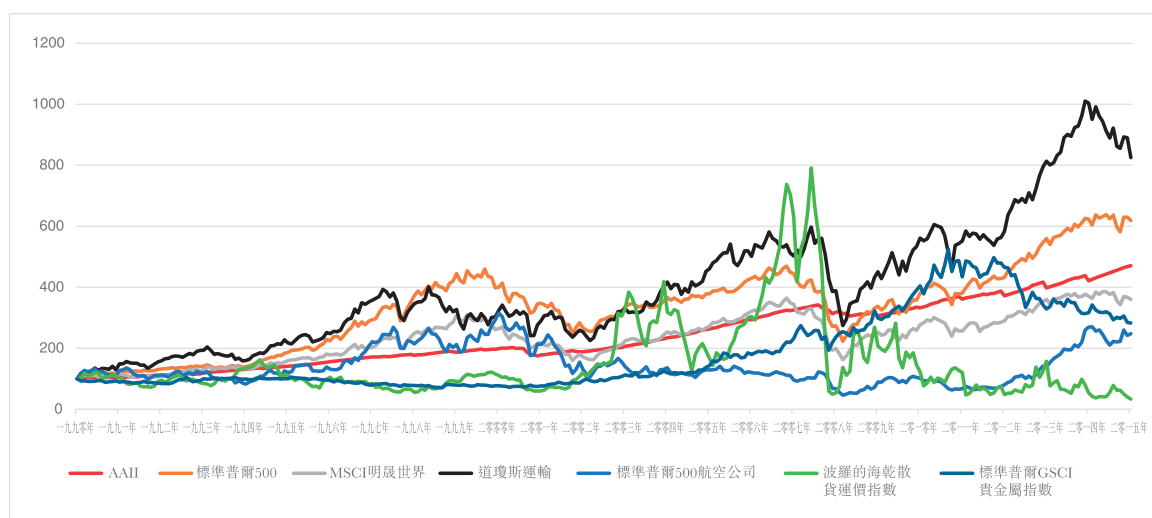
因此飛機組合模型及相關租金率與價值可模擬由飛機經營出租人執行的被動式組合策略。被動式策略避免組合中對臨時市場發展作出反應的任何活躍交易。其計量來自經營性租賃的核心無槓桿回報，可用作任何積極策略表現的最低基準。

AAII相關的飛機組合經營性租賃模型乃根據真實的飛機經營性租賃組合功能方式。模型模擬經營性租賃組合的必要程序，如購買及出售飛機，以及連續租賃的飛機配置。其輸入乃根據航升的過往當前市場價值及現行市場租金率(「CMLR」)以反映過往狀況。

當計算來自組合的每月回報時，模型包括資產升值／減值、租賃現金流、出租人費用、新購買的資本開支及來自出售資產的資本增益等因素(如有)。

行業概覽

圖18 – Ascend Aircraft Investment Index (AAII)



資料來源：航升調查

AAII顯示一九九一年至二零一五年期間可達致6.4%每年核心無槓桿回報，回報波動為5.5%。下述機型均已包括於此樣本組合中：A320空中巴士、傳統型波音737及NG系列、A330系列空中巴士、波音757-200、波音767-300ER以及波音777-300ER。

AAII曲線的顯著流線形態與其他基準更為波動不定的線條相反。AAII曲線於二零零一年及二零零八年衰退後的暫時下降與其他指數的急劇下降相比幅度較細，而於剩餘期間的增長則明顯穩定及未見任何突然上升。此表示相關飛機經營性租賃組合的回報波動較低。

結構合理的飛機經營性租賃組合的固有特性是堆疊的重新租賃過程，當中只有若干部分的飛機每年需要新承租人。這以AAII相關組合為藍本，當中由於持續收購過程以及五至七年的租賃期（視乎其乃首次或其後租賃），每年約15%至18%的單通道機隊會重新租賃。該等假設屬保守假設，此乃由於很多新的單通道飛機的首次租賃年期為8至12年。由於假設雙通道飛機有更長的首次租賃年期（首次租賃年期為10年，其後租賃年期為五年），雙通道資產的該比率將會更低。

經營性租賃費率一般於開始經營性租賃前協定，並持續至屆滿為止，就85至90%的組合機隊而言，盈利能力方程式的其中一個主要組成部分不受市況影響。雖然經營性租賃費率有時候會重新磋商，但主要在承租人陷入重大財政困難時發生，而這並非常態。

行業概覽

豐厚的回報，配合低波動性，保證了有利的盈利風險回報。低波動性亦意味著組合回報很大程度上獨立於週期性變動。AAII曲線較其他曲線（其基本上有著類似的形狀）有明顯不同的形狀，顯示AAII與其他指數的相關性較低。這是一個非常理想的特性，其允許真正的投資組合多樣化及回報不受暫時市場波動影響。要注意的是，其並不如其他指數般易於實現，因為其他指數全都向同一方向移動，而且在很大程度上密切追蹤整體經濟。

與另類投資基準（如船運及貴金屬指數）的比較亦得出類似結論。AAII擁有最穩定的成長路徑，而且表現明顯優於船運指數。雖然AAII於二零一零年被貴金屬指數超前，但這只屬於暫時性發展，此乃由於投資者在全球金融危機及歐洲主權債務危機後一致支持黃金和白銀。當AAII持續上升之際，貴金屬指數卻自二零一一年中直至近期一直處於停滯狀態。

現代飛機的高品質組合及積極參與託管組合的全方位服務經營性租賃平台，很有可能較被動基準情景下所提出的贏得顯著較高的回報。

4. 飛機經營性租賃行業內的成功因素

4.1. 十大飛機經營出租人

二零一五年十二月底，有158家經營出租人正在管理有100個或以上座位的商用噴氣式客機以及同型號貨機。該等公司中的十間擁有及代管200架或以上現役飛機的組合以及另外33間管理25架或以上飛機。30年前僅有五間經營出租人擁有25架或以上的飛機組合。然而，新飛機經營出租人面對部分准入門檻。

目前十大經營出租人名列下列表5。彼等佔現役出租人機隊的60%、佔出租人未交付訂單的75%及佔出租人機隊價值的59%。除十大飛機經營出租人外，市場相對分散。按機隊及價值計，最大經營出租人為AerCap及通用電氣資本航空服務公司，而中銀航空租賃則排名第五。

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。

行業概覽

表5 – 按機隊規模計於二零一五年十二月三十一日的十大經營出租人(包括已確定的未完成訂單)

排名	出租人	現役機隊			機隊總數 (包括 未完成訂單)	機隊價值 (百萬元， 不包括 未完成訂單)
		單通道	雙通道	已確定未 完成訂單		
1	AerCap	941	304	416	1,661	29,839
2	通用電氣資本航空服務公司	1,069	161	266	1,496	27,452
3	Air Lease Corporation	204	46	389	639	9,406
4	SMBC Aviation Capital	386	7	205	598	10,354
5	中銀航空租賃	225	45	241	511	9,943
6	CIT Aerospace	238	57	132	427	8,599
7	BBAM LLC	328	81	—	409	14,712
8	Aviation Capital Group	254	8	105	367	5,796
9	Avolon Aerospace Leasing Limited 與香港航空租賃有限公司	190	39	136	365	8,473
10	AWAS	215	43	2	260	6,628
	十大出租人總計	4,050	791	1,892	6,733	131,202
	148家其他出租人	2,899	783	561	4,243	91,886

附註：機隊數據包括自有及代管飛機

資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

36家經營出租人的總部位於亞太，以亞洲為基地的十大經營出租人佔機隊的81%，而中銀航空租賃則為最大經營出租人。單通道噴氣式飛機佔亞太經營出租人機隊的86%。

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。

行業概覽

表6—按機隊規模(包括已確定未完成訂單)的亞太十大經營出租人(於二零一五年十二月三十一日)

排名	出租人	現役機隊			機隊總數 (包括 未完成訂單)	機隊價值 (百萬元， 不包括 未完成訂單)
		單通道	雙通道	已確定未 完成訂單		
1	中銀航空租賃	225	45	241	511	9,943
2	Avolon Aerospace Leasing Limited 與香港航空租賃有限公司	190	39	136	365	8,473
3	工銀金融租賃有限公司	174	25	50	249	7,287
4	中國飛機租賃有限公司	59	4	107	170	2,111
5	國銀金融租賃股份有限公司	119	32	—	151	5,289
6	交銀金融租賃	78	13	—	91	3,330
7	MCAP/MC Aviation Partners Inc	68	19	—	87	2,764
8	長江租賃公司	57	—	—	57	1,473
9	建信金融租賃有限公司	31	5	—	36	1,545
10	中航國際租賃	32	1	—	33	997
	十大出租人總計	1,033	183	534	1,750	43,210
	26家其他出租人	236	29	—	265	8,704

附註：機隊數據包括自有及代管飛機

資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer

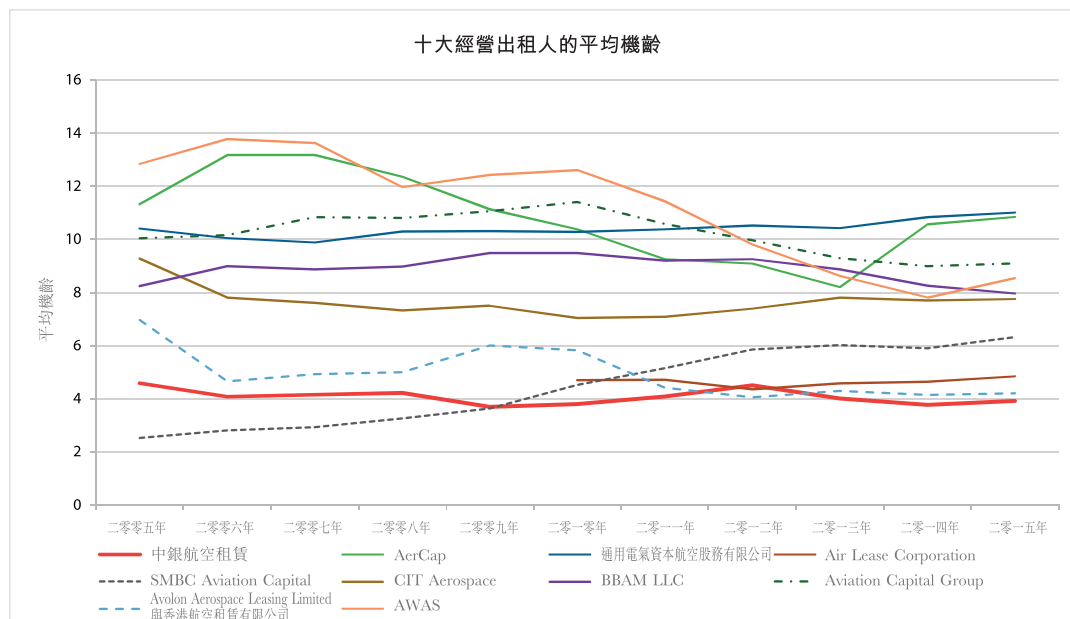
4.2. 領先飛機出租人的經營參數標準

多個用作飛機經營出租人評級的經營參數載列於表5及表6—現有機隊規模、未完成訂單及機隊總價值等。其他參數包括平均機齡及機隊的地理分佈。

所有經營出租人的現役飛機的現行平均機齡為9.9年，反映全球經營機隊的平均機齡。然而，如圖19所示，現時十大經營出租人中有八家的平均機齡低於此數。當中，中銀航空租賃的平均機齡為最短，並自二零零五年以來一直維持三至四年機齡。另外數家大型飛機經營出租人的平均機齡波動較大，或因組合策略不一致或出現大規模商業收購或出售而影響組合的整體結構。平均機齡較短的飛機經營出租人受惠於相對資產賬面值而言較低的折舊成本。

行業概覽

圖19 – 十大飛機經營出租人的平均機齡，於每年十二月三十一日



資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer (僅現役／封存飛機)

經營出租人的機隊的平均機齡與平均剩餘租賃年期呈相反。平均剩餘租賃年期越長，出租人有更大機會乘市場利好情況在租賃屆滿前將附有租賃的飛機出售。

表7 – 經選定飛機經營出租人的平均剩餘租賃年期，二零一四年十二月三十一日

二零一四年表現	中銀航空租賃	AerCap	Aircastle	Air Lease	AWAS*	Avolon	Aviation Capital Group
機齡(年)	3.2	7.7	8.4	3.5	4.9	2.5	5.8
平均剩餘租期(年)	7.5	5.7	5.4	7.3	5.8	7.1	不適用

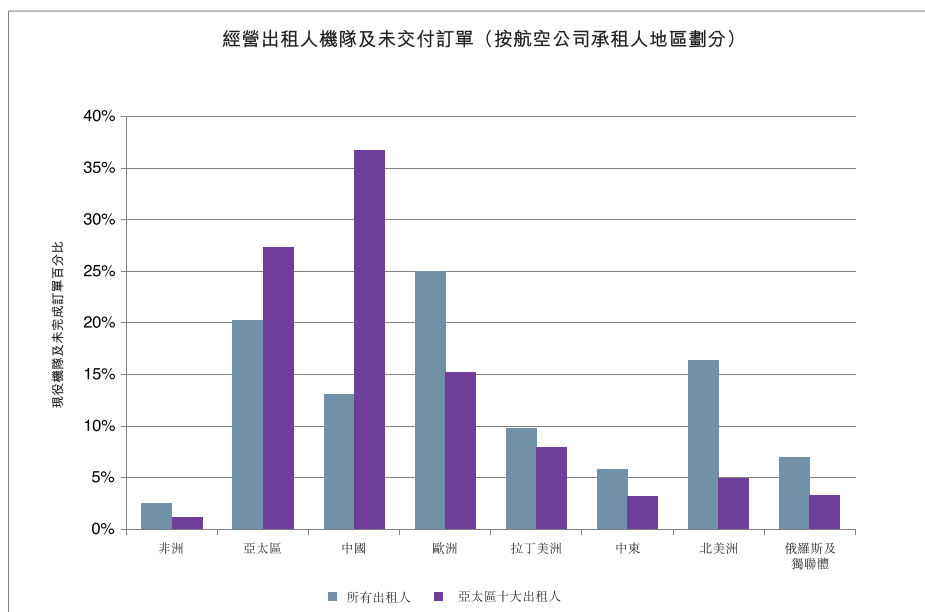
* 截至二零一四年十一月三十日止年度

資料來源：公司報告、Flightglobal Fleets Analyzer

行業概覽

歐洲及亞太為飛機經營出租人客戶配置的領先地區以及在該等地區各自有龐大配置的十大亞洲出租人。中國是亞洲十大出租人的最重要市場，原因是此市場為許多新中國出租人認為的中國承租人初期焦點所在，惟他們在海外市場的業務較少。

圖20 – 所有飛機經營出租人及亞洲十大出租人的現有機隊及未交付訂單 (按承租人地區劃分)



資料來源：Flightglobal Fleets Analyzer – 於二零一五年十二月三十一日

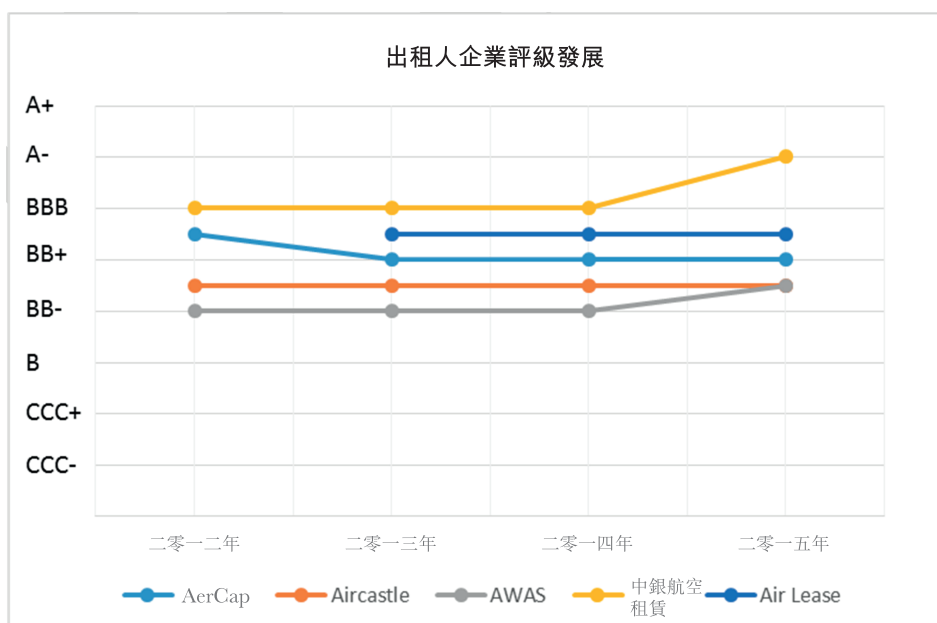
4.3. 出租人的融資成本

4.3.1. 信用評級對發債的重要性

自二零一五年初至今，飛機經營出租人已在全球發行合共逾130億美元價值的企業債券。如下文圖21及表8所顯示，飛機經營出租人的公司評級(來自穆迪、標準普爾及惠譽(如適用))維持穩定的「接近投資者級別」水平經年，而中銀航空租賃自二零一二年取得投資評級的評級。大部分飛機經營出租人的評級維持在各自初成立的水平或已獲提升。AerCap於二零一三年收購ILFC後從BBB-被降級至BB+為唯一例外。

行業概覽

圖21－多年來飛機經營出租人的公司評級



資料來源：各公司的財務報告

出租人的債務成本及其企業評級之關係載列於下文表8及表9。信用評級較高的飛機經營出租人能夠以較低的利率籌資。承諾較高到期日收益率而信貸評級較低的發行人較其他高評級發行人產生較大風險溢價及整體債務成本。因此，高信貸評級可理解為在資本密集的航空行業的一項重要優勢。

表8－經選定飛機經營出租人現時的信用評級

	中銀航空租賃	AerCap	Aircastle	Air Lease	AWAS	Avolon	Aviation Capital Group
穆迪	不適用	Ba2	Ba2	不適用	Ba3	不適用	不適用
標準普爾	A-	BB+	BB+	BBB-	BB+	不適用	BBB-
惠譽	A-	BB+	不適用	不適用	不適用	不適用	BBB-

資料來源：彭博

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。

行業概覽

表9—經選定飛機經營出租人的表現評級，於二零一四年十二月三十一日

二零一四年表現	中銀航空租賃	AerCap**	Aircastle	Air Lease	AWAS*	Avolon	ACG
淨債務權益比率	384%	364%	208%	238%	222%	310%	327%
折舊/平均資產	4.0%	無意義	5.6%	4.1%	4.3%	3.7%	4.4%
利息成本/平均總債務	1.9%	4.3%	6.4%	3.5%	5.2%	5.2%	4.3%

*截至二零一四年十一月三十日止年度。**AerCap的數據包括二零一四年五月的ILFC收購。

資料來源：公司財務報告

4.3.2. 長期債務到期日配合多樣化融資來源的重要性

飛機經營出租人收取美元現金流以償還彼等的美元債務。與此同時，長期債務讓飛機經營出租人靈活把握市場週期的優勢。尤其是目前的低息環境，若債務到期日配合或長於租賃年期或飛機出售之日，其風險均較低。特別是機齡短至中的飛機。資產價值波動較少，現有飛機經營性租賃承諾很可能在出售時要求市場溢價。長期債務進一步提高飛機經營出租人在週期內管理資產組合的能力。

業 務

1. 概覽

我們是全球領先的飛機經營性租賃公司，同時亦是總部設於亞洲的最大的飛機經營性租賃公司(按自有飛機價值計)。

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，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。我們的飛機屬於可移動的，可以在世界各地重新調動，而且擁有較長的經濟壽命。我們亦受惠於從向我們租賃飛機的全球多樣化航空公司客戶群流入的以美元計價的長期現金流，以及持有以美元計價的資產。我們相信我們的業務規模及投資級信貸評級使我們對於飛機製造商以及航空公司客戶而言均為具有吸引力的對手方，這進一步增強了我們的競爭力。

我們擁有的專門航空業知識，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，使我們得以橫跨多個行業周期內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。於往績記錄期，我們的股本回報率平均為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新、節能及市場確需的新機隊，以高效的方式就購買飛機進行融資，向全球範圍內多元化的客戶群提供飛機長期經營性租賃以及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；
- 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。

業 務

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，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，按賬面淨值權重計的平均機齡為3.3年，使我們的機隊成為飛機經營性租賃公司業內平均機齡最低的機隊之一。截至二零一五年十二月三十一日，我們的自有飛機經營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。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一月一日至二零二一年十二月三十一日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。

我們受惠予較低的平均資金成本(於二零一三年及二零一四年各自均為1.9%以及於二零一五年為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商業銀行貸款。

我們受益於中國銀行(按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。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並將會繼續保留「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。該筆貸款於最後實際可行日期未提取。

我們的高級管理層團隊擁有豐富的經驗且人員穩定，Robert James 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。

業 務

2. 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

我們目前的自有機隊以及已經承諾購買的飛機是航空公司客戶使用最廣泛的，並且流動性高，屬於航空公司客戶及投資者確需的機型。截至二零一五年十二月三十一日，按賬面淨值加權計算，我們自有飛機組合的平均機齡為3.3年，是飛機經營性租賃公司業內機齡最低的機隊之一。

組成我們核心機隊的飛機，屬於我們認為在操作上具有靈活性、能夠長時間吸引廣泛客戶群、節能及技術先進、能夠以具吸引力的條款出售且能在承租人之間快速易手的型號及機型。按截至二零一五年十二月三十一日的賬面淨值計算，窄體飛機（例如廣受歡迎的空客A320系列及波音737系列）佔我們自有機隊68.6%。此外，飛機組合中大部分的寬體飛機為最受歡迎的雙引擎機型，即A330-300及波音777-300ER。

我們已經準備就緒迎接未來的增長，截至二零一五年十二月三十一日止錄得241架飛機（包括節能的A320NEO及737 MAX 8）的大量訂單，於二零一六年至二零二一年期間每年平均交付40架飛機，為我們提供了已簽約的基礎飛機交付的來源。當我們發現具吸引力的機遇，可以通過購買及租回（「購買及租回」）交易從航空公司增購飛機，以及可以從飛機製造商購買飛機的機會之時，我們亦會擇機把握機會。我們的資產負債能力及備用信貸額度使得我們能在機遇來臨時迅速作出反應。

我們的規模及與飛機製造商、航空公司客戶及飛機投資者的聯繫，以及已建立的長期關係

根據來自航升的市場資料，按自有飛機價值計，我們是全球前五的飛機經營性租賃公司。我們受惠於龐大的財務規模，截至二零一五年十二月三十一日，資產達125億美元，同時具備採購以及承諾將來批量採購飛機的能力。我們的規模，我們與包括空客及波音在內的主要飛機及引擎製造商建立的長期關係，加之我們高級管理層團隊與專責飛機採購團隊的技術及經驗，這些使我們得以達成我們認為具有競爭力的飛機購買定價及其他條款。

業 務

我們於過去22年的經營歷史中與航空公司客戶建立了穩固關係，使我們可以向地區多樣化的客戶出租飛機。我們快速反應完成大型交易的能力，讓我們對於航空公司客戶享有競爭優勢，該等客戶通常寧願就數目眾多的飛機簽立單一交易，而不是訂立多宗交易。我們的財務優勢亦使我們可以就投資飛機實施逆周期策略。

出售飛機是我們核心優勢之一。自一九九三年成立以來，我們向許多買家(包括其他租賃公司、航空公司及財務投資者)出售超過210架自有及代管飛機。我們已經與最負盛名的飛機投資者及航空公司客戶建立廣泛的網絡以向其出售飛機，而我們在業內不同周期成功執行飛機出售計劃的能力亦是我們所具備的競爭優勢之一。二零一五年，我們通過於資本市場融資以創新形式向特殊目的買家出售大量飛機組合，被IFR提名為二零一五年亞洲年度結構性融資交易。我們的飛機銷售使我們降低飛機組合風險並獲得出售收益，並使我們能夠將出售所得款項再投資於新的飛機投資。

來自地區多樣化客戶群的長期合約現金流

我們在全球範圍內擁有多樣化的客戶群，涵蓋不同客戶及地區。客戶群的多樣化使我們所面臨與客戶集中及地區政治及經濟狀況波動相關的風險降低。截至二零一五年十二月三十一日，我們自有及代管飛機的客戶包括30個國家的62家航空公司。截至二零一五年十二月三十一日止年度，單一最大客戶集團佔我們租賃租金收入總額的7.2%，單一最大司法權區佔我們租賃租金收入總額的8.5%。我們的業務地區性分佈多樣化，但以我們認為屬高增長的亞洲市場為主。亞太(中國內地、香港、澳門及台灣除外)乃屬於我們面臨的業務度最集中的地區，佔二零一五年的租賃租金收入總額的33.2%，中國內地、香港、澳門及台灣合共佔16.7%，而美洲、歐洲與中東及非洲分別佔19.5%、23.9%及6.7%。

我們擁有強大且有目共睹的飛機租賃能力。我們的飛機通常早於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%。

我們與航空公司客戶所訂立的長期經營性租約構成我們的收入來源。我們定期分析並監控航空公司客戶的狀況，這與我們深厚的風險意識文化一致。截至二零一五年十二月三十一日，按賬面淨值加權計，我們自有飛機的平均剩餘租期為7.4年，屬飛機經營性租賃業內最長剩餘租期之一。

業 務

嚴謹而積極的飛機組合管理，確保高質素的機隊

我們以嚴謹而積極的態度實施飛機組合管理。我們的組合管理及內部實力在我們22年的經營歷史中不斷得以發展。我們着眼於採購新的、節能且市場確需的機型並有條不紊地根據對航空業及客戶對飛機整體需求的評估及預測規劃我們機隊的更替和擴充。飛機銷售亦在我們的組合管理活動中佔有重要地位，特別是其幫助維持我們機隊較低的平均機齡，降低飛機及對手方集中風險及／或退出非核心或不流行的飛機類型等。

我們的內部綜合實力包括飛機採購、全球租賃、投資者銷售、風險管理及技術管理以及經營性租賃管理。我們的規模、經驗及服務全面的組合管理團隊旨在確保我們維持一個緊貼市場需求的飛機組合並確保我們機隊的價值達到最大化。

信用評級穩健及經證實可按具有競爭力的定價取得債務融資

我們的信用評級乃飛機經營性租賃行業內最高者之一，標準普爾及惠譽均給予「A-」級投資級信用評級，並且可利用多樣化的融資渠道。

我們相信我們是全球飛機經營性租賃公司中債務融資成本最低者之一。我們透過專責財務團隊維持積極的融資方法，而財務團隊與亞洲、澳大拉西亞、歐洲、中東及北美洲當地逾60家銀行及金融機構建立銀行關係。我們亦會繼續從新市場物色及發展融資渠道。例如於二零一五年，我們在日本市場取得一筆無抵押銀團銀行貸款，此舉包括逾十名新貸款人。

自二零零零年起，我們的債務資本市場發行使我們得以進軍多個債券市場，包括S規例市場、新加坡債券市場、人民幣債券市場及澳元債券市場以及美國144A規則國際市場。自二零零零年起，我們在債券資本市場募集超過39億美元融資。我們亦從與美國進出口銀行以及歐洲出口信貸機構追溯至自二零零零年起所建立的緊密融資關係中受益。此外，截至二零一五年十二月三十一日我們還具備充裕的備用流動資金，包括總計27億美元的已承諾無抵押循環貸款授信，其中20億美元為由中國銀行提供的貸款融通，其將於二零二二年到期。截至二零一五年十二月三十一日，我們有25億美元的已承諾無抵押循環貸款授信仍未提取。

業 務

基於我們卓越的往績記錄以及中國銀行的強大股東支持，我們能夠通過債務融資槓桿作用經營業務並實現業務增長，並同時維持強健的信用評級。除此之外，我們的債務融資成本、進軍資本市場的能力以及高效的資本結構使我們取得具吸引力的股本回報及為我們提供擇機進行大量飛機購買交易的靈活性。

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

我們經驗豐富的高級管理層團隊由不同國籍、多元化專業背景且從事飛機經營性租賃行業多年並長期服務於本集團的高管人員組成。我們的首席執行官及首席財務官已攜手領導本公司18年，實現了行業領先的連貫性。

我們的高級管理層團隊的過往業績驕人、財務表現強勁。自一九九三年成立以來，我們連續22年錄得盈利。於往績記錄期，我們的股本回報率平均為15.1%，在所有飛機經營性租賃上市公司中名列前茅，而我們的股本回報率的波動是所有飛機經營性租賃上市公司中的最低者。高級管理層團隊共同帶領我們的自有及代管機隊規模由截至二零零八年一月一日的76架增長至截至二零一五年十二月三十一日的270架。

我們的高級管理層團隊並肩渡過了多個行業週期並且在預測及捕捉行業週期不同時間點出現的機會方面擁有卓越的往績記錄。例如，於二零零八年最後一季至二零零九年年底，我們採取果斷行動，抓住金融危機所帶來的多個具有吸引力的投資機會，購得61架飛機，當中40架通過購買及租回交易購買。

積極的風險管理是我們策略及文化的重要組成部分。我們進行統籌兼顧，以管理資產負債表風險。在資產負債表的資產端，我們利用飛機流動性及航空公司信用評分模型，制訂飛機型號及客戶多元化內部指引，以維持高信用質素的機隊組合，使得二零零八年一月一日至二零一五年十二月三十一日的租賃款項回收率平均為99.6%。在資產負債表的負債端，我們密切監控本集團流動性、債務還款情況及與金融機構有關的對手方風險。此外，我們的高級管理層團隊在控制利率風險及管理債務年期方面擁有卓越的往績記錄。我們相信，我們的高級管理層對風險的高度重視是本集團的一個主要優勢所在，亦為我們帶來穩定業務表現。

業 務

3. 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，並側重市場確需的飛機

我們的業務模式側重投資於流動性高的飛機資產，即批量生產且擁有廣泛航空公司營運商群體並對投資者有強烈吸引力的飛機。我們將繼續根據對未來供需動態以及未來資本提供情況所進行的慎重評估，按規範的方式採購飛機。

我們建構的飛機組合將繼續以最受歡迎的單走道飛機為主，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），上述所有飛機的全球需求十分旺盛。倘識別到長期飛機租賃客戶時，我們將爭取購買回報可觀且市場確需的寬體飛機。

我們過去曾經成功在市場波動及混亂時伺機從製造商及航空公司購入大量飛機。我們已作好充分準備，以低成本進行籌資，從而為擇機進行的交易提供資金，我們擁有一個具擴展性的經營平台以支持該等交易。

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

我們力求積極管理我們的飛機組合，以實現自有飛機的最大長期經濟價值及降低風險。積極的飛機組合管理涉及尋求機會出售飛機以減輕風險及產生銷售收益，以及將出售所得重新投資於新飛機。

我們的核心戰略為在長期範圍裏提高盈利及增加資產，着重於在航空業以及財務流通周期處於低潮時加大投資，並且在上述週期高峰期內加大出售。我們將繼續力求通過以下方式落實此等戰略：(i)維持低機齡的窄體飛機機隊，以及專注於我們認為實力較為雄厚的航空公司客戶並按較長租期向其出租飛機，及(ii)以最低成本及可以提供給我們的最靈活的資金，優化資產負債表的負債端。

業 務

持續發展及鞏固我們與主要行業參與者的長期關係

我們經過長達22年經營歷史發展了穩固的客戶關係。我們亦在全球多個主要飛機經營性租賃市場經營業務，不僅與現有客戶維持緊密關係，還能夠在世界各地發展新的航空公司客戶及發掘潛在交易。我們預期通過專注於對處於世界高速增長區域的航空公司的租賃業務，以繼續擴大及拓展客戶群。在適當的情況下，我們亦將尋求通過開設新的辦事處（如我們近期在天津開設辦事處），以更好地服務客戶。此外，我們還將繼續物色機遇，使我們可以拓展與飛機投資者及其他航空業參與者的關係。

我們的高級管理層團隊將繼續在發展及開拓客戶及其他主要關係上起關鍵的作用。此團隊與例如飛機製造商及航空公司等業內主要參與者建立的牢固關係，使我們可以把握新的及額外的市場機遇，從而推動收益及現金流量增長。我們認為，航空公司客戶重視我們高級管理層團隊在飛機經營租賃行業所擁有的經驗，這使得本集團可與其開展其他合作，以了解其長遠需要，並協助其管理業務計劃及機隊需求。

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

我們將尋求繼續在我們與全球商業銀行及資本市場投資者的長期關係基礎上尋求發展。我們將繼續使用均衡搭配的資金來源，包括商業銀行市場及債務資本市場，並力求維持相對較低的債務融資成本。憑借我們與中國銀行的牢固關係，並且通過在執行業務模型時保持適當的關鍵信用指標，我們將爭取確保維持現有的穩健信用評級。我們的投資級別企業信貸評級及我們多元化的資金來源使我們維持高效的資本架構，並為我們的股東產生具吸引力的股本回報。

4. 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。

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。

業 務

a. 現有機隊

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	代管飛機	已訂購飛機 ⁽¹⁾	飛機總數
窄體飛機				
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
窄體飛機小計	197	28	237	462
寬體飛機				
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
寬體飛機小計	27	11	4	42
貨機	3	4	0	7
總計	227	43	241	511

附註：

(1) 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12架飛機。

截至二零一五年十二月三十一日，我們的機隊包括227架自有飛機及43架代管飛機，於總部設於亞洲的飛機經營性租賃公司中屬最大的自有機隊。截至最後實際可行日期我們的機隊包括231架自有飛機及43架代管飛機，這反映自二零一五年十二月三十一日以來購買的八架自有飛機及出售四架自有飛機。截至最後實際可行日期，我們的訂單簿包括231架飛機。

截至二零一五年十二月三十一日，按賬面淨值加權計算，我們的自有飛機組合的平均機齡為3.3年，使我們的自有機隊屬飛機經營性租賃行業機齡最低的機隊之一。

受歡迎的空客A320系列及波音737NG系列飛機構成我們機隊的核心。上述機型為全球應用最為廣泛的單走道飛機，過去航空公司及飛機投資者均對此類機型有著強勁需求。我

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。

業 務

們現有機隊的剩餘部分主要由廣受歡迎的雙通道機型空客A330-300及波音777-300ER飛機組成。此外，我們擁有巴西航空工業E190系列飛機（為窄體中程雙引擎噴氣式客機）及少數波音787飛機（為遠程中型寬體雙引擎噴氣式客機。我們的機隊亦有少量寬體主艙貨機。

我們自二零零七年起大幅擴充機隊。下表載列我們於該段期間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

b. 飛機購買承諾

i. 概覽

作為我們日後發展計劃的一部分，截至二零一五年十二月三十一日，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241架飛機，相當於二零一六年至二零二一年期間每年平均交付40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包括以下各項：

	於截至十二月三十一日止在該年度內計劃交付的飛機數目 ⁽¹⁾					
	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
飛機機型						
窄體飛機						
空客A320CEO系列		41	17	0	0	0
空客A320NEO系列		0	10	24	27	3
波音737NG系列		18	23	13	0	0
波音737 MAX 8		0	0	0	10	20
寬體飛機						
空客A330-300		0	2	0	0	0
波音777-300ER		0	2	0	0	0
總計		59	54	37	37	23

業 務

附註：

- (1) 包括購買飛機的所有承諾，包括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12架飛機航空公司客戶有權收購的飛機。

截至最後實際可行日期，我們承諾購買231架飛機，這反映了自二零一五年十二月三十一日以來的交付。

我們有條不紊地根據對飛機經營租賃行業及客戶對飛機整體需求的評估及預測規劃我們機隊的更替和擴充。我們的訂單簿足夠提供我們常備用於出租的飛機交付，但當出現具有吸引力的投資機遇可以從原設備製造商處或根據購買及租回交易購買其他飛機時，我們亦不會錯過。我們的資產負債表的體量及備用信貸額度能讓我們在機遇來臨時快速作出反應。

我們與原設備製造商及航空公司客戶長達22年的經營歷史的關係使我們不僅以具競爭力的價格購得飛機，惟亦購得我們認為對我們業務策略及飛機交付日期靈活性最有利的機型。這亦為我們提供有關技術、其他飛機設計、改型設計和經營性發展及問題的心得及資料以及更多一般行業情報（包括潛在的飛機需求趨勢）。我們的規模以及與我們的航空公司客戶及原設備製造商的關係使我們得以採用逆周期的投資方法。例如，於二零零八年最後一季至二零零九年年底，我們採取果斷行動，抓住金融危機所帶來的多個具有吸引力的投資機會，購得61架飛機，當中40架通過購買及租回交易購買。

ii. 我們未來飛機購買承諾的租賃承諾

我們將飛機購買、飛機租賃與飛機銷售通盤考慮，連同積極的風險管理方法，這些促成我們較高的飛機利用率，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為99.8%（根據總租賃天數佔可供租賃天數的百分比計算）。該方法大幅降低了擁有並無租賃承諾的飛機的相關問題及潛在風險。進一步詳情請參閱「業務－我們的業務經營」。

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已交付的飛機交付為十架，且所有該等飛機均於交付時轉租，除兩架由航空公司客戶收購外。於最後實際可行日期，我們承諾購買的231架飛機中，85架為已承諾租賃。於二零一六年的所有剩餘計劃交付為承諾租賃。於往績記錄期，我們從未出現不能從航空公司客戶取得新飛機交付的租賃承諾的情況。

業 務

iii. 融資安排

於二零一五年十二月三十一日，我們估計我們已承諾購買的241架飛機的剩餘資本承諾為96億美元，當中預期該金額中的19億美元將於二零一六年支付。根據飛機經營性租賃行業慣例，該等已承諾購買飛機的購買價並非於訂立相關飛機購買協議時釐定，而僅會於將予交付飛機的最終規格確定及於釐定所有其他相關調整（包括價格上升條款）後方會最終確定。我們於二零一六年的資本支出將包括與計劃於未來交付的飛機相關的預交付款項。

截至最後實際可行日期，本集團的飛機購買承諾預期將透過一系列多元化融資來源提供融資，包括(a)本集團飛機經營性租賃活動產生的收入，(b)來自本集團於債務資本市場發行的所得款項，(c)本集團的多種銀行融資貸款中可供提取的款額，及(d)出售我們自有飛機的所得款項淨額。本集團擁有及可取得足夠現金資源以撥付其截至最後實際可行日期的飛機購買承諾，此外，亦預期全球發售所得款項淨額將用於有關購買承諾。

iv. 與製造商的飛機購買協議的主要條款

飛機購買協議的主要條款包括飛機型號及引擎選擇的詳細規格（以及更改該等規格的能力）、購買價、計劃交付時間表、交付條件及製造商延遲交付的後果。作為飛機購買協議下的買家，我們的主要責任為根據協議揀選發動機及規格、供應買家提供的設備、作出所需交付前付款及最終付款並接收製造商交付的飛機。

飛機購買價通常於交付飛機前以交付前付款及最終付款方式分期向製造商支付。買家向製造商支付購買價的末期付款後將獲得飛機的所有權。飛機製造商定期公佈其所製造的若干型號飛機的目錄價格，而基於目錄價格，製造商亦根據若干指數變動或其他變量調整飛機購買價，飛機購買協議中載列了詳細的價格調整機制。此外，視乎實際訂單及當時市況，買家及製造商可就飛機購買價的其他調整達成一致。

業 務

飛機製造為一個複雜的過程，涉及成百上千的材料及零部件供應商。飛機製造商通常將非彼等所能控制的因素導致的交付延遲與其他延遲區分開來。我們與空客及波音之間的飛機購買協議就可能產生的延遲以及在該等延遲情況下我們作為買家獲得的權利及補救措施作出規定。

5. 我們的航空公司客戶

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。我們在客戶及地理區域的租賃租金收入總額充分多元化，這與我們的租賃策略及我們的客戶集中指引一致。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%

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。

業 務

截至二零一五年十二月三十一日止年度，單一最大客戶集團佔我們自有飛機組合的租賃租金收入總額為7.2%。截至二零一五年十二月三十一日止年度的前十大客戶租賃租金收入佔我們租賃租金收入總額約50.8%：

客戶	司法權區 ⁽¹⁾	於二零一五年 十二月三十一日 的飛機數目	截至二零一五年 十二月三十一日 止年度 佔租賃租金 收入總額 百分比
國泰航空集團 ⁽²⁾	香港	10	7.2%
西班牙國家航空 ⁽³⁾	西班牙	8	5.9%
澳洲航空	澳大利亞	16	5.9%
泰國國際航空	泰國	4	5.6%
Lion Air Group ⁽⁴⁾	印度尼西亞、馬來西亞、泰國	12	5.5%
俄羅斯航空	俄羅斯	14	5.1%
捷特航空	印度	11	4.4%
西南航空	美國	14	3.9%
高爾航空	巴西	8	3.7%
西捷航空	加拿大	8	3.6%

(1) 我們參考我們客戶主要營業地點劃分其所屬的「司法權區」。

(2) 包括我們與國泰航空(香港)及國泰港龍航空(香港)的租約。

(3) 15架飛機(佔截至二零一五年十二月三十一日止年度的租賃租金收入的8.7%)與國際航空集團內的航空公司訂有經營租賃，西班牙國家航空為國際航空集團的成員公司。

(4) 包括我們與Lion Air (Indonesia)、Thai Lion Air (Thailand)、Malindo Air (Malaysia)及Batik Air (Indonesia)的租約。

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，本集團前五大客戶的收益分別佔本集團租賃租金收入總額約34.7%、33.3%及30.1%。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，來自本集團最大單一客戶集團的收益分別佔本集團租賃租金收入總額約8.8%、7.5%及7.2%。

前五大客戶均為獨立第三方，而就董事所知及所信，於往績記錄期，概無董事或其緊密聯繫人或任何股東(據董事所知實益擁有超過5%股份者)於本集團任何前五大客戶中擁有任何權益。於往績記錄期，概無本集團的主要客戶同時亦為本集團的主要供應商，反之亦然。

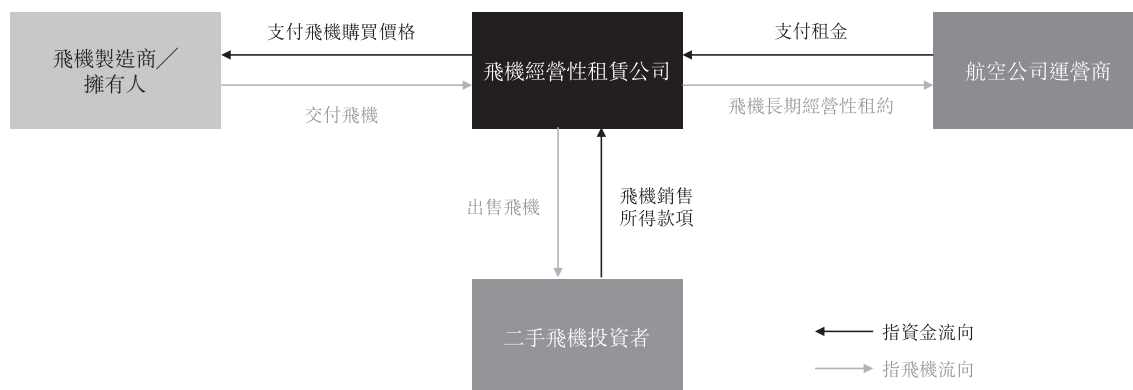
業 務

考慮到自有飛機的新交付及相關租賃以及根據現有及未來租賃承諾，我們的十大客戶將於二零一六年及未來年度有所變動。

6. 我們的業務經營

a. 概覽

飛機租賃為全球航空供應鏈其中一個重要組成部分。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影響，反之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行業中所處的位置。



我們核心的產生收益的業務為向我們航空公司客戶出租飛機，佔往績記錄期內產生的收益及其他收入約90%。此外，我們通過以下業務產生收益：

- 銷售我們的自有飛機；
- 就飛機交付前付款（基於租賃承諾或其他來源）以及飛機租賃管理及服務安排賺取利息及費用收入；及
- 通過銷售代管飛機賺取費用收入。

業 務

我們的業務模式已通過22年的經營予以建立及完善，並通過綜合方式於本集團所有團隊及職能實施，使本集團能夠實現其主要戰略目標。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飛機租賃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**：持續尋求按最低可獲取成本及最優惠條款取得償還狀況分散性良好的融資。

我們通過於新加坡、都柏林（愛爾蘭共和國）、倫敦（英國）、西雅圖（美國）及天津（中國）辦事處進行運營，使我們能夠獲取及維持新的和現有的航空公司客戶並於全球獲取潛在交易。該等辦事處亦使我們能夠維持與主要飛機原設備製造商的密切關係及與我們主要資金提供者保持連繫。

b. 購買飛機

i. 概覽

我們的投資策略專注於受航空公司客戶歡迎及對飛機投資者具吸引力的飛機。因此，我們的組合主要圍繞受歡迎的空客A320系列及波音737NG系列飛機建立。管理層及董事會定期釐定及審閱我們的飛機購買策略以及本集團進行的飛機購買交易。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訂立飛機購買訂單，並自交付起與航空公司客戶確立經營性租賃；及

業 務

- (ii) 就購買及租回交易而購買飛機，此類交易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，或向航空公司購買飛機，並在任何一種情況下將該飛機租回給航空公司客戶。

自我們於一九九三年成立起至二零一五年十二月三十一日間，我們已收購或承諾收購超過670架飛機，其中約80%為直接向空客、波音及巴西航空工業訂購，而其中約20%為透過與航空公司進行的購買及租回交易購買。於往績記錄期我們已交付的155架飛機中，82架為向空客購買，60架為向波音購買（兩者均包括透過我們的訂單簿或根據購買及租回交易購買的情形），剩餘13架向巴西航空工業購買。於往績記錄期根據購買及租回協議向航空公司收購的全部39架飛機均為飛機原設備製造商直接交付的新飛機。

我們有嚴格的飛機購買方法，根據對未來供需動態及資本提供情況的審慎預測進行購買。我們與航空公司客戶及原設備製造商組織內部進行多層次互動以保持聯繫、開發潛在購買機會及搜集市場情報，從而了解及完善我們對最佳機隊組合的判斷，以應對預期航空公司客戶的需求。這使我們即使在尚未物色到特定航空公司客戶及／或尚未訂立租賃承諾的情況下能夠基於對未來供需動態的詳細及慎重評估收購飛機。

於我們承諾收購飛機前，我們考慮多項不同因素，包括：

- 相關飛機型號及任何競爭產品的能力；
- 對相關飛機型號的未來需求，包括來自作為潛在承租人的航空公司營運商及作為潛在買家的航空公司營運商與投資者的需求；
- 相關飛機型號的市場供求動態；
- 原設備製造商訂單積壓數；
- 引擎選擇、作業能力及特徵（參考預期市場需求）；及
- 技術過時的可能性。

此外，我們將參考我們最終實現飛機剩餘價值的能力以及多項其他財務回報與其他基準要求對所有飛機購買進行評估及衡量。鑒於航空業的週期性質，我們的飛機交付時間表

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。

業 務

經過仔細規劃並分佈於不同時期，以確保我們未來的資本支出承擔符合我們的籌資能力及避免交付集中於任何單一時期。有關進一步詳情，請參閱「業務－我們的機隊」。

儘管本集團的策略是主要專注於通過訂單簿購買飛機，然而，本集團經常對潛在的飛機購買及租回交易進行評估及分析。飛機購買及租回交易在財務及其他條款與本集團財務回報及其他基準要求一致時方會實施。該等交易類型是否吸引航空公司客戶及本集團取決於多項因素，尤其包括航空公司所面臨的宏觀經濟環境以及其他市場及經營狀況，以及與通過訂單簿購買飛機與資本另作其他用途相比，本集團預期該等交易帶來的回報。

於過去三個財政年度分別就通過訂單簿(包括預付款項)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						
(包括預付款項)	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%
總計	<u>2,500,493</u>	<u>100.0%</u>	<u>3,142,089</u>	<u>100.0%</u>	<u>3,417,327</u>	<u>100.0%</u>

考慮到購買及租回市場競爭加劇及直接原設備製造商飛機購買機會的相對吸引力提升，故二零一五年的直接原設備製造商採購飛機百分比上升。

業 務

ii. 主要供應商關係

我們的主要資金成本為飛機購買(包括飛機連同引擎及買家提供設備(如座椅及廚房))。這些入賬為資本支出。飛機於資產負債表確認為廠房及設備資產，並根據我們的會計政策折舊。該折舊連同財務開支及員工成本為我們成本的最大部分。

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。

除空客及波音外，本集團亦與各種其他經常性供應商(主要為飛機引擎及買家提供設備的供應商)擁有供應商關係。本集團與多個行業供應商維持良好合作關係，故能夠採購所需物品及設備以滿足我們航空公司客戶的需要。

我們已與多種類型的第三方服務供應商建立廣泛的全球網絡，該等服務供應商向我們提供飛機經營租賃公司難以維持或補充自有技術團隊資源的服務。我們一般委聘三類服務供應商，即於有需要時提供飛機及引擎維修及相關服務的維修、修理及大修(「維修、修理及大修」)供應商、零部件及材料供應商以及提供工程設計及空運經營等服務的專門服務供應商。本集團三大服務供應商(包括維修、修理及大修供應商)一般不會佔大量成本百分比，主要為飛機折舊支出、債務相關支出及員工成本。租約到期或收回飛機需要主要維修或大修服務等特定服務時，維修、修理及大修供應商相關成本可能不時為重大。請參閱「業務－我們的業務經營」。

本集團五大供應商為獨立第三方，就董事所知及所信，概無董事或彼等的緊密聯繫人或任何股東(就董事所知實益擁有超過5%股份)於往績記錄期在本集團任何五大供應商之中擁有任何權益。於往績記錄期，概無本集團的主要供應商同時亦為本集團的主要客戶，反之亦然。

業 務

iii. 中國商飛啟動客戶協議

除我們與空客及波音（我們大部分的自有飛機乃購自這兩家公司）外，我們亦已與中國商用飛機有限責任公司（「中國商飛」）訂立涵蓋多達20架C919飛機的啟動客戶協議。我們尚未與中國商飛訂立詳列該等飛機的規格、定價及交貨時間表的合約，且有關該等事項的談判僅會於C919啟航後進行。於最後實際可行日期，我們並無承諾購買任何C919飛機。

c. 飛機租賃

i. 概覽

鑒於我們機隊及訂單簿的狀況（機隊主要包括我們認為受航空公司客戶青睞及對飛機買家及投資者具有吸引力的飛機），我們力求始終按具有吸引力的租賃條款向我們認為屬高質量的航空公司客戶出租機隊。此策略不僅確保我們更可能與遵守我們租賃合約的航空公司客戶訂立飛機租賃，同時亦讓我們能夠迅速銷售我們附有租約飛機以實現其剩餘價值。我們認為通過出售已與質量較高的航空公司客戶訂立具有吸引力的租約的飛機，我們可提高我們以具吸引力的價格出售飛機的能力。此安排對財務投資者及其他飛機經營性租賃公司等買家具有吸引力，因而彼等能夠購買及投資提供即時收益來源的飛機資產。

截至二零一五年十二月三十一日，我們的自有飛機出租予遍布全球多元化的客戶群，包括29個國家的57家航空公司，加權平均剩餘租期為7.4年。

ii. 航空公司客戶

本集團擁有技術嫻熟且經驗豐富的租賃團隊，主要負責本集團飛機租賃營銷活動，確保與新客戶及現有航空公司客戶的關係得以建立及維繫。該團隊定期與本集團的現有及目標航空公司客戶展開對話並定期向其開展定向營銷活動。該團隊定期審查及分析各種航空公司，以了解其飛機租賃需要，並定期與現有客戶及新潛在客戶進行商談。該團隊與本集團內部的其他團隊及高級管理層緊密合作，確保在適當情況下獲得與潛在租賃機會相關的一切有關資料，並且將資料加以過濾及採取行動。租賃團隊與本集團風險經理緊密合作，以確保瞄準可達到本集團信用標準的潛在客戶。本集團在進行具體的審查過程中可能會因實際或認定信用狀況欠佳或商業模式欠妥善等原因而拒絕與潛在航空公司客戶訂立經營性租賃。

業 務

我們在承諾出租飛機前會對新客戶開展嚴格的盡職調查，除開展針對財務及經營的盡職調查外，還包括其註冊成立司法權區及飛機將註冊的司法權區的盡職調查。具體而言，我們的風險經理對潛在航空公司客戶進行全面盡職調查。此過程涉及到訪客戶現場及訪談及各種公司信息(包括但不限於財務及經營數據)的分析。

我們已建立內部信用評級系統。我們分析潛在航空公司客戶經營所在地的宏觀經濟及行業環境，包括其核心收入的渠道及來源，並使用該等資料完成信用評估及評定內部信用等级。我們採用內部信用評級體系計算租金應採用的風險費用，從而計算出風險調整內部回報率，因此潛在交易可按一般基準與其他交易進行比對。基於潛在航空公司客戶的內部信用評級，我們的風險經理會對租賃所需的保證金提供意見，並告知於租賃期內是否應定期支付現金維修儲備。請參閱「業務－我們的業務經營」。

我們經參考一系列集中度指引後定期審查、分析及在適當情況下採取措施調整租賃組合。該等指引旨在確保我們租賃組合的多樣性並在我們商業模式中植入的各種風險管理及緩釋工具、政策、程序及過程中發揮重要作用。

我們的集中度指引經參考以下各項後分析我們所面臨的風險：

- 單一航空公司及航空集團風險，按有關信用分值評定(且風險經參考各種因素(包括，例如財務結構及表現、執行商業模式及市場增長)後會所有差異)；及
- 地區及／或國家風險(考慮到各種因素，例如包括主權風險評級(如從屬國家))。

於我們其中一架自有飛機的經營租約接近終止時，我們會物色適當航空公司客戶，與其訂立飛機經營租約。實際上，鑒於我們的策略是在飛機首份租約期內及在飛機機齡較低時出售自有飛機，該飛機於二次租賃配置情況比較少見－於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們分別重新出租六架、一架及一架飛機。於往績記錄期，我們出售了80架附帶首份租約並受其規限的飛機。截至二零一五年十二月三十一日，本集團二次租賃(即飛機已轉交第二間營運商)的飛機賬面淨值佔本集團所有自有飛機賬面淨值總額少於1%。

業 務

iii. 租賃交易的執行

我們的租賃交易由具豐富經驗的租賃法務團隊執行。該等團隊具備管理龐大交易量的能力。鑒於飛機經營性租賃交易的技術性質，該等團隊會得到本集團內部多個其他主要團隊(包括本集團的技術及銷售團隊)提供重要信息及指導。自一九九三年成立以來，我們已在48個國家與120名客戶簽立超過590份租約。

下表詳述於往績記錄期本集團簽立的經營性租賃交易數目。

年份	簽立的租約 ⁽¹⁾
二零一三年	50
二零一四年	79
二零一五年	46

附註：

(1) 每份租約與一架飛機有關。

當我們獲得潛在租賃機會時，租賃程序通常涉及兩個文件程序，即簽立意向書及之後簽立飛機租賃的最終文件。意向書及飛機租賃的最終文件由本集團內部的其中一家訂約實體(包括於新加坡、愛爾蘭共和國、美國內華達州、英國、開曼群島及中國天津市註冊成立且為於上述國家或地區稅務居民的實體)簽訂。

本集團於多個司法權區擁有多間實體持有飛機。我們就決定簽訂有關文件的實體受多個因素(包括航空公司客戶選擇租賃飛機最佳地點的意願)影響。

意向書通常載有擬定飛機租賃的主要財務、商業及技術條款以及在該階段磋商的內容及項目一般遵循公認飛機經營性租賃行業慣例。有關本集團訂立租約的任何承諾須視乎多項條件而定，且在取得所有相關企業批准前，意向書對本集團或航空公司客戶通常並無約束力。

我們及潛在航空公司客戶一經取得所有相關批准後，我們會盡快接洽潛在航空公司客戶以商談飛機租賃的最終文件。

業 務

iv. 持續監察及管理航空公司客戶

我們的航空公司客戶負責在租賃期內的一切維護及維修。租賃期內，我們的內部技術部門將定期檢查飛機的維護進度。租賃規定所有維護需由經批准的組織按已獲批的維修計劃進行，而有關計劃符合或超出飛機及引擎製造商的指引。

我們的內部技術部門有兩個廣義的職能。其一是在租賃交易的所有階段提供技術支援及意見，確保任何租賃的技術條款能保持或提升我們的資產價值。其二是在租賃期內定期審閱飛機維修狀況報告及審閱飛機上進行的任何改動工程。在租約完結時，彼等確保飛機交還時處於指定的租賃交還狀況，及於移交予任何第二或其後的承租人時進行項目管理。

技術部門在多項重要範疇上發展及維持專有的資源及技能，包括：

- 租賃移交，包括維修及改動管理；
- 監管規定；
- 營運規定；
- 維修成本及相關維修現金流分析；
- 引擎管理；
- 技術數據及記錄管理；
- 維修索償管理；及
- 租賃資產管理。

所有的航空公司客戶須根據我們的經營性租賃定期或以其他方式支付所有飛機的保養及維修款項。視乎我們航空公司客戶的信譽而定，我們可能要求我們的航空公司客戶以現金支付維修儲備金，當中航空公司客戶其後可於協定所進行維修後提取。倘我們完成對客戶進行詳細的盡職調查程序後認定航空公司客戶具有適當的信用實力及狀況，我們或不會規定其於租賃期內每月支付維修儲備金，但須於租約到期時支付維修付款及／或航空公司客戶將向我們支付維修調整金。於所有情況下，我們的租約規定租賃到期後飛機歸還時須符合租賃所載的詳細機況要求。

業 務

一般而言，相關航空公司客戶須予支付的維修儲備金的金額乃參考多項因素（例如：飛機及引擎的類型及規格、通脹調整、飛機的使用情況（即主要為指飛行時數）及引擎的操作環境）而釐定。當於租賃期內規定時，有關款項須按月於（期末）支付。在部分情況下，我們會就維修付款責任而向客戶收取每月或每年現金款項或其他抵押品形式。技術部門每月監察客戶提供的使用報告及定期與航空公司客戶的技術及相關人員對話。例如：我們密切監察航空公司客戶提出的維修儲備金提取要求，以確保僅批准款項用於實際履行的維修工作，以及款項不會超出累計維修儲備。在截至二零一五年十二月三十一日自有飛機組合中有效的227份租約中，133份租約規定承租人於租賃期內就維修支付責任支付定期現金款項或提供抵押品。

監察航空公司客戶支付租金及其他付款對飛機經營性租賃公司以及本集團內部至關重要。風險團隊密切注視我們認為信譽不佳或我們預計可能難以履行向我們付款的責任的航空公司客戶。該團隊會在發生任何延遲付款時對航空公司客戶進行跟進。我們的租約規定航空公司客戶須每年向我們提供財務數據，而我們會評估所接獲的資料，並於適當時更新內部信用評級。租賃交易開始後，我們會定期監查及評估客戶的財務數據。我們亦會維持與客戶溝通的多個渠道，從而便於我們搜集與客戶運營、財務狀況及能否履行對我們的責任有關的資料。該等渠道包括在商務、機隊規劃及資金方面的高層次聯繫以及在財務、技術、保險、法律及其他方面的業務聯繫。

此外，在我們認定客戶的財務狀況惡化時，或倘客戶違反其在我們其中一份租約下的責任時，我們將客戶列入「觀察名單」。我們對「觀察名單」上的客戶進行更詳細及深入的監察。在認為適當的時候，我們將會制訂租賃「強制執行計劃」，並同時制訂一項飛機「營銷計劃」。如情況需要，我們將實施該計劃，收回並重新調配飛機。我們的綜合商業模式讓我們制訂一系列計劃及措施，應對可能或實際強制執行我們於租約下的權利，甚至最終收回飛機。

於最後實際可行日期前五年內，我們僅收回三架飛機。由於我們每月監察航空公司客戶履行其主要付款責任的情況，故我們能輕易識別潛在的違約或其他危機的跡象。舉例而言，本集團的運營委員會能夠迅速發現漏繳款項或要求延遲繳付款項，相關客戶會遭到額外監察及審查。

業 務

倘航空公司客戶的財務及／或其他相關狀況惡化，本集團會動用跨職能團隊制訂「強制執行計劃」，當中詳列收回飛機所需採取的具體步驟，更重要的是，一旦收回後轉租或出售的方式及對象(如適用)。如有必要，一支特設應急跨部門執行團隊將會在外部服務供應商(包括外聘法律顧問)的協助下盡快執行此項強制執行計劃。儘管如此，本集團一般會與僅僅是出現了短期問題的航空公司客戶進行協商，通常會為本集團爭取更優惠租賃條款。

v. 我們的租賃組合

截至二零一五年十二月三十一日，我們與57名航空公司客戶訂有227架自有飛機的經營性租賃，詳見於下文表格。我們的整體業務策略造就了極高的飛機利用率(即租賃總天數佔可供租賃天數的百分比)，於二零零八年一月一日至二零一五年十二月三十一日的利用率為99.8%。

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。

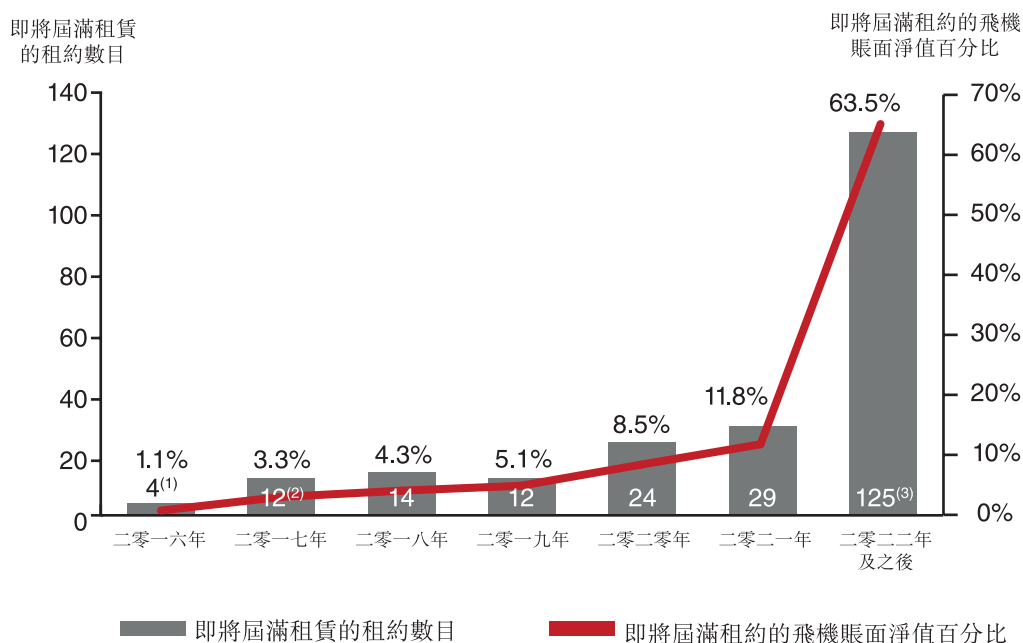
	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
自有飛機	206 ⁽¹⁾	230	227
— 固定租金條款	62	92	107
— 浮動租金條款	143	138	120
加權平均剩餘租賃期(年) ⁽²⁾	7.6	7.5	7.4

附註：

- (1) 包括一架停航待修的飛機。
- (2) 按自有機隊賬面淨值加權計算。

業 務

下圖列示租約數目及於未來數年到期的租約所涉及的飛機佔截至二零一五年十二月三十一日的賬面淨值的百分比（不包括我們訂有出售或租賃承諾的任何飛機）。



附註：

- (1) 截至最後實際可行日期，全部四架飛機已承諾銷售。
- (2) 截至最後實際可行日期，已售出兩架飛機，一份租約已承諾銷售。
- (3) 截至最後實際可行日期，四架飛機已承諾出售。

我們定期監察我們的租約組合，以便主動地就租約將於短期內屆滿的飛機的過渡問題進行規劃。一般情況下會就該等租約考慮並分析三個主要行動，即：(i)尋求與現有航空公司客戶續展租約，(ii)與另一航空公司客戶訂立新的租約，或(iii)在適當情況下，出售有關飛機。為力求盡量減少待租時間，以及確保盡最大程度利用本身的飛機組合，當我們與另一家不同的航空公司客戶訂立新的租約時，我們積極尋求確保現有租約的關於重新交付／交付飛機的時間和地點的條款與新租約的條款相符。

d. 飛機銷售

i. 概覽

出售飛機是我們的核心競爭力之一。自一九九三年成立以來，我們已出售超過210架自有及代管飛機。一個成功的銷售計劃始於有條理的飛機採購，以實惠的價格購買配置適當的合適飛機，並按與優質客戶訂立的合理租約出租飛機，所有步驟均考慮潛在未來銷售。我們相信我們成功執行銷售計劃的能力是本集團競爭力之一，可支持我們落實自銷售收益

業 務

取得收入及維持年輕機隊的策略。於往績記錄期內各年，我們的飛機銷售收益淨額分別為76.5百萬美元、30.3百萬美元及70.1百萬美元。

該綜合方式考慮到飛機的未來銷售，使得我們可以為我們的自有飛機取得具吸引力的售價，這意味著我們的飛機銷售團隊與我們的飛機購買、租賃及銷售團隊進行詳細討論。尤其是，我們相信確保我們擁有現有質量良好中長期租賃的流行飛機類型，很可能最大化本集團銷售收益。與該策略一致，截至二零一五年十二月三十一日，本集團可予二次租賃（即飛機已轉交第二家營運商）的飛機的賬面淨值佔本集團全部自有飛機的賬面淨值總額少於1%。

一般而言，我們基於多項因素出售飛機，包括：

- 維持一支低機齡的機隊；
- 將銷售所得款項再投資於購買具有吸引力的飛機；
- 降低航空公司客戶、地域及飛機機型集中風險；
- 削減日後的移交風險及成本；
- 退出非核心或不流行的飛機類型；及／或
- 產生銷售收益。

ii. 我們飛機的買家

我們向多種類型的買家，包括其他租賃公司、航空公司及財務投資者出售飛機。其他租賃公司通常尋求購買提供即時租賃收益來源的飛機以壯大或重新調整其的自有組合。在不同航空運輸業周期，推動航空公司購買飛機的因素通常存在差異—例如，於具備財務實力期間，部分航空公司或會尋求擁有更多飛機，而非訂立飛機經營性租賃。財務投資者對飛機的需求亦可能出現周期性並取決於多項其他因素，其中包括，債務及股權資本及融資渠道及成本。

我們的飛機銷售團隊定期審查我們的機隊，以釐定提供飛機以供銷售的最佳時機。該團隊亦經常及定期與本集團多個其他團隊進行溝通，以討論及分析於市場情報顯示可能存在潛在銷售機會。在一般情況下，會就我們尋求出售的飛機實施競價出售程序。我們的飛機銷售策略經管理層及董事會審閱及批准，如同本集團訂立的任何銷售交易。

業 務

我們力求於最佳時機（通常於第一次租賃期內或租賃延長後或再次租賃後）提出飛機出售。此外，我們具備支持飛機出售的方法及分析的多項總體策略。鑒於上文所述我們飛機的通常買家類型，該等策略包括以下各項：

- 將擬出售的飛機定位為滿足正在尋求壯大其提供即時租賃收益飛機的自有組合的飛機經營性租賃公司的需求；
- 收集正尋求某種飛機類型的特定潛在航空公司買家的市場情報，並按該情報行事；
- 將飛機定位為滿足擁有資金購買飛機的特定類型財務投資者的投資需求，無論屬短期、中期或長期；及
- 於潛在缺乏供應期間，預測並作好快速執行飛機銷售的準備。

我們於往績記錄期向逾20名買家（包括航空公司、其他飛機經營性租賃公司及財務投資者）出售90架以上自有及代管飛機。

於往績記錄期，除下文所述24架飛機的買家外，概無買家在單次購買中購買超過10架飛機。

於出現市場機會時，除本集團核心飛機銷售活動外，本集團亦與準備進入資本市場以就購買飛機進行融資的特殊目的財務對手方訂立飛機銷售交易。於二零一五年十月，我們與一名買家訂立安排，以出售24架飛機。在購買方屬財務投資者的該等類型的安排中，本集團通常繼續管理飛機。於市況有利於進行該等類型銷售交易時，本集團將繼續尋求機會執行該等類型飛機銷售交易。

e. 第三方租賃管理服務

除我們的核心飛機租賃業務外，我們亦運用我們的內部租賃管理、技術管理及飛機租賃及銷售專業知識，以向飛機擁有人提供第三方租賃管理及再營銷服務，並收取費用作為回報。由於此業務領域利用我們核心業務固有的資源及專業技能，故此本集團以少量資本投資便能夠產生費用收入。

業 務

雖然若干飛機擁有人具備擁有飛機以作投資用途的財務實力及能力，但其未必擁有營運及／或技術知識或能力來管理其所擁有的飛機。因此，我們提供飛機管理服務，作為向包括尋求進入資本市場以就購買上述飛機進行融資的財務投資者出售飛機的交易之補充或組成部分，如我們於二零一五年十月與一名單一買家訂立的交易。

視乎租賃管理服務客戶的性質及背景，我們提供多項服務，範圍涵蓋從非常基本的服務(如開具發票及收取租金付款)到技術層面上較為複雜的服務(如安排飛機檢查及就此進行滙報)。我們所提供的服務的範圍包括：

- 開具發票及收款；
- 監控保險更新；
- 監控信用證更新；
- 報告及追蹤飛機的使用情況；
- 技術檢查；
- 飛機移交的移交規劃及管理；
- 租賃市場推廣；
- 銷售市場推廣；及／或
- 租賃執行管理。

本集團就第三方租賃管理服務收取的費用通常設定為特定期間租金的一個百分比以及就租賃或營銷服務收取的附加費用。技術工作通常按每人／日的固定價格收費。

於往績記錄期，來自第三方租賃管理服務的收益達13.3百萬美元，佔收益及其他收入合計的0.4%。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，該等服務應佔收益分別為6.6百萬美元、3.2百萬美元及3.4百萬美元，分別佔本集團收益及其他收入總額約0.7%、0.3%及0.3%。

業 務

f. 其他產生收益的活動

作為對飛機購買及回租交易的補充產品供應，我們有時會就未來飛機交付向航空公司客戶收取費用以向飛機原設備製造商作出交付前付款。該等類型的安排一般通過我們的飛機租賃及銷售團隊以及飛機購買團隊協作帶來，而上述各團隊與航空公司客戶及原設備製造商定期溝通。我們不僅可以利用與航空公司客戶及原設備製造商的關係還可以利用特定情況下的優勢。上述舉措加上我們穩健的財務狀況，令我們能夠以具競爭力的條款快速有效執行該等安排。與我們分析及評估我們的所有交易所採用的方法相同，我們根據本集團的預期財務收益及其他標準要求對任何交付前付款安排作出分析及評估。

此外，我們亦就修改交付前時間表收取費用而獲得費用收入，尤其是為我們的飛機購買承諾預付交付前付款。

於往績記錄期，該項收益來源達55.8百萬美元，佔收益及其他收入總額的1.9%。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，該項收益來源應佔收益分別為16.0百萬美元、4.9百萬美元及34.9百萬美元，分別佔收益及其他收入總額約1.7%、0.5%及3.2%。

7. 融資

a. 概覽

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及保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。

我們透過專責庫務團隊維持積極的融資方法，該團隊與大量金融機構進行直接聯繫。我們按全面追索權企業基準以有擔保及無擔保融資為自身提供資金，並在自二零零七年一月一日以來的融資過程中籌集逾160億美元，包括二零一五年的逾20億美元。

業 務

截至二零一五年十二月三十一日，我們已提取債務融資的52.9%為有擔保融資，其餘為無擔保融資。截至二零一五年十二月三十一日，有擔保債務佔總資產的38.0%。有擔保債務的抵押品包括相關飛機、經營性租賃項下權利的轉讓及指定銀行賬戶及／或擁有飛機所有權的若干附屬公司的股份質押。我們現時擬提高無擔保融資的比例，同時繼續利用商業銀行市場及出口信貸市場，以在利率具有吸引力時尋求長期有擔保債務。

b. 多種資金來源

新加坡作為亞洲的重要地區性金融中心，其發展增強了我們在新加坡及亞洲地區利用多種債務融資來源的能力。我們作為以自有機隊價值計的全球五大飛機經營性租賃公司之列，使我們處於有利位置可獲取該等融資來源。我們的多種融資來源包括：

- **貸款融資。**
 - **定期貸款。**我們自二十世紀九十年代中期以來在貸款市場進行債務融資，並於同期與亞太地區、歐洲、中東及北美的眾多銀行及其他金融機構建立了穩固關係。我們透過常規「融資請求方案」流程，設定定期融資成本基準，實現具競爭力的商業融資成本。我們按對我們具完全追索權的無擔保或有擔保基準籌措貸款，及現時有超過60家銀行及金融機構向我們提供該等貸款。
 - **已承諾、無抵押循環信用貸款。**截至最後實際可行日期，我們訂有合共27億美元的已承諾、無抵押循環貸款授信。我們過往曾利用該等授信下的貸款，為具吸引力的飛機收購機會提供資金，而有關貸款為讓我們得以執行增長策略的主要工具並提供一個已承諾的後備流動資金來源。特別是，截至最後實際可行日期，我們與控股股東中國銀行訂有20億美元的未提取已承諾無抵押循環貸款授信，到期日為二零二二年四月。此項融資將於全球發售完成後一直存續。此外，我們亦與其他金融機構訂立730百萬美元的已承諾無抵押循環貸款授信，其中510百萬美元截至二零一五年十二月三十一日未提取。

業 務

- **債務資本市場。**追溯至二零零零年，我們在新加坡債務資本市場及國際市場發行債務的歷史悠久。於二零一二年九月，我們確立了20億美元歐洲中期票據計劃（「**歐洲中期票據**」），並於二零一四年四月將該金額提高到50億美元。於二零一五年三月，我們將其轉換為50億美元全球中期票據計劃（「**全球中期票據**」），截至二零一五年十二月三十一日，透過13個系列的無擔保票據，此全球中期票據計劃項下有約32億美元未償還。我們票據的投資者包括金融資產管理公司、保險公司及私人銀行。我們將須於全球發售完成後按規限票據的披露責任要求，遵守向票據持有人履行持續披露的各項責任。
- **美國進出口銀行及歐洲出口信貸機構擔保融資。**就新飛機交付而言，我們獲得由歐洲出口信貸機構就空客飛機提供的擔保及美國進出口銀行就波音飛機提供的融資擔保。我們與該等全國性出口信貸機構建立了緊密關係，並通常將在該債務融資為特定飛機交付的最具成本效益融資來源的情況下動用該項融資。自美國進出口銀行及歐洲出口信貸機構取得的融資一般架構為融資租賃，據此我們保留絕大部分風險及可在履行所有還款責任後取得擁有權。因此，我們視以此方式進行融資的飛機為自有飛機，而將融資租賃責任視為有抵押貸款。

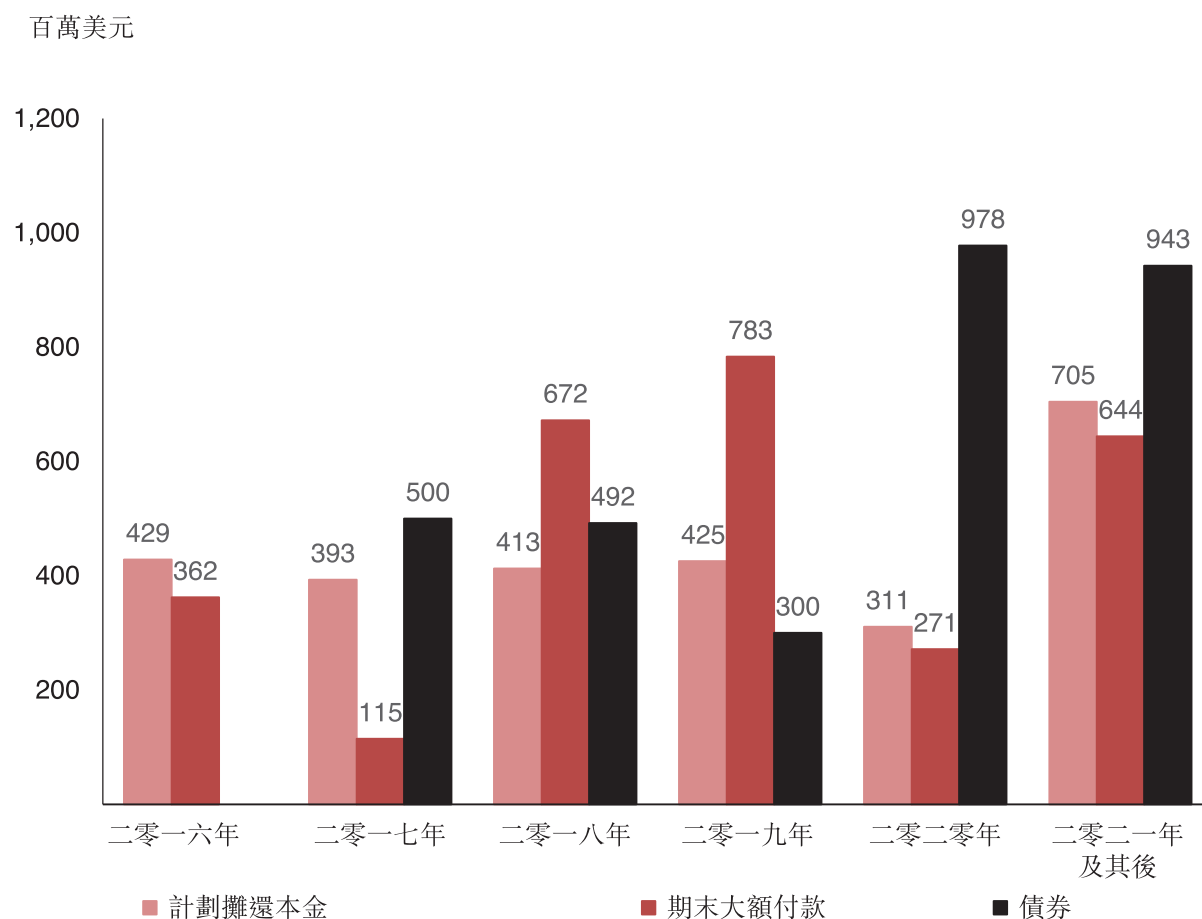
於二零一五年十二月三十一日，我們的債項總額8,956.5百萬美元包括以下：

債務融資來源	未償還金額 (以百萬美元計)	百分比
貸款	4,315.1	48.2%
債務資本市場	3,212.6	35.9%
美國進出口銀行及歐洲出口信貸機構有擔保貸款	1,428.8	15.9%
總計	8,956.5	100.0%

業 務

c. 債務償還情況

我們審慎評估及監督債務償還情況，以確保我們的再融資要求得到妥善安排，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⁽¹⁾。



附註：

- (1) 並不包括我們循環信用貸款的未償還款項。截至二零一五年十二月三十一日，220.0百萬美元尚未償還。

d. 浮動對比固定利率融資組合

截至二零一五年十二月三十一日，我們的80.5%未償還債務為浮動利率債務(包括已轉用浮動利率的固定利率債務)及19.5%未償還債務為固定利率債務。截至二零一五年十二月三十一日，我們訂立利率上限及利率掉期以部分對沖浮動利率債務，截至二零一五年十二月三十一日，該等利率上限及利率掉期的名義金額佔總債務的3.5%。有關降低潛在利率風險的方法的詳情，請參閱「業務－風險管理」。

業 務

e. 非美元借款的外幣對沖

儘管我們的大部分借貸為美元借貸，但我們不時透過根據全球中期計劃發行本地貨幣債券以其他貨幣進行借貸。我們的非美元借款以澳元、人民幣及新加坡元計值。我們面臨該等非美元借款產生的交易及商業貨幣風險，原因是本集團的功能貨幣為美元，且所有經營收益均以美元計值。為全面對沖此風險，我們在產生該等非美元借款的時間或前後透過與金融機構進行的貨幣掉期交易將所有非美元借款轉換成美元負債。請參閱「財務資料－有關財務風險的定性及定量披露－衍生金融工具」。

8. 主要租賃條款

根據我們的經營性租賃條款，航空公司客戶承擔飛機營運的風險及回報，而我們則保留飛機所有權並承擔與其相關的風險及回報。

我們的租約訂明固定租期，通常與計劃大修事件相匹配。一般租期介於六至十六年，其中新飛機的租期通常介於十至十二年，而就舊飛機而言或在部分情況下，租期通常較短。部分租賃可能包含航空公司客戶延長租期的權利，允許航空公司客戶按協定租金將租期延長一段固定期間。在部分情況下，航空公司客戶可能擁有延長、提早終止租約選擇權或購買選擇權，但我們僅在我們認為相關安排在某些情況下可以帶來令人滿意的經濟回報時方會協定該等權利。截至二零一五年十二月三十一日，在有關自有飛機組合的227份租約中，60份含有延長選擇權、兩份含有購買選擇權及兩份含有提早終止選擇權。

我們的航空公司客戶一般預付每月租金。我們的所有經營性租賃要求以美元支付租金。租金按固定費率或浮動費率基準訂立。就固定費率租約而言，租金一般於簽立租賃合約時或在交付日期前參考租期相對應的掉期率釐定。就浮動費率租約而言，租金一般每三個月或六個月參考三個月或六個月美元倫敦銀行同業拆放利率重新設定。

一般而言，經營性租賃的租金與利率相關，即預期租金會隨著利率漲跌而漲跌。因此，我們尋求在低利率環境下訂立更多浮動費率租約，避免將租金鎖定在較低的固定費率，從而可能對我們日後在利率不斷上升或高企的環境下銷售飛機的能力造成負面影響（請參閱「業務－我們的業務經營」）。

業 務

為確保航空公司客戶履行租約下的責任，我們通常根據租約持有保證金或信用證。我們會在航空公司客戶發生違約時動用相關保證金或信用證來履行有關義務。任何保證金或信用證金額視乎航空公司客戶信用質素而各異，但通常相當於一至六個月租金。在部分情況下，我們就航空公司客戶於租約下的責任取得第三方的信貸支持。

所有飛機均以「乾租」基準（亦稱作「淨租」或「淨租賃」基準）出租，其中航空公司客戶負責所有經營開支（包括燃料、機組人員、航班費、維修及保險）。此外，航空公司客戶負責所有的飛機維修及修理工作。倘租賃規定航空公司客戶支付維修準備金，我們將會一般同意以自該航空公司客戶或（在部分情況下）之前航空公司客戶收取的累積維修準備金支付界定大修事件成本。

若需繳納預扣稅及其他稅項則航空公司客戶須支付「含稅」租金，但此責任有若干例外情況，一般包括就我們收入淨額徵收的稅項。航空公司客戶亦須就與租賃及飛機有關的若干其他稅務責任向我們作出補償，包括於租期內產生的增值稅及印花稅或稅務法律法規變動產生的稅款。一般而言，我們的租約規定航空公司客戶的付款責任在所有情況下均為絕對及無條件。

我們的租賃協議要求飛機按相關適航性機構及／或飛機原設備製造商訂立的標準並根據所有適用法律及法規維護。於租期結束時，航空公司客戶歸還的飛機須符合預先協定的最低狀況，確保飛機可為下一任運營商提供服務。我們一般有權向航空公司客戶收取維護費，即飛機機身、引擎及若干其他高價值部件所耗費週期、小時或曆時的養護價值。部分航空公司客戶在租期內以按月支付維修準備金的方式作出該等維修款項。其他航空公司客戶則於租約屆滿時作出一次性退還補償金。我們將所有該等維修款項在資產負債表內入賬列為負債。

9. 風險管理

a. 概覽

積極風險管理方法是我們戰略及文化的重要組成部分。我們統籌兼顧地管理風險。我們的風險管理團隊使用專有的信用評分模式及根據有關客戶、國家及地區多元化的內部指引對客戶的信譽進行評估及監控。風險管理團隊亦在我們收取現金的過程中發揮積極作用。我們採用組合管理法監控及降低風險，並推動我們在投資及銷售計劃等核心活動中作出決策。

業 務

我們評估及監控組合內的主要風險的方法如下。

- **信用風險。**誠如「業務－我們的業務經營」進一步闡釋，我們對潛在航空公司客戶進行全面的盡職調查並對現有航空公司客戶進行年度審閱。我們亦評估主要業務夥伴及與我們進行業務的第三方(如可能令我們遭受對手方風險的金融機構、保險公司及其他賣方)的信用狀況並監控對其帶來的風險。
- **資產及交易風險。**我們使用一套模型對整體交易進行評分，以評估其風險，在此過程中我們使用一系列輸入數據，包括飛機價格、租金、預測賬面淨值及現時及未來預測估值。該指定交易等級列入所有信用評估內。我們還會就組合內各種飛機類型評估相對流動性。
- **司法權區風險。**降低違約中的經濟損失部分取決於相關司法權區的法律框架，而我們於進行新交易事項前會評估該等風險。於考慮是否在若干司法權區進行租賃時，我們注重多個方面，包括產權確認、貨幣管制、稅收規例、飛機登記規定及收回可執行範圍。
- **技術風險。**由於航空公司客戶負責於租賃期內維修飛機，我們的技術管理團隊乃參考航空公司客戶對飛機的計劃未來用途協商有關租賃的維修、返還條件及維修費規定。此外，我們定期檢查我們的自有飛機及記錄，以確認飛機客戶遵從租約中的維護條款。
- **負債風險。**我們設有一項管理有關本集團負債風險的政策框架，包括利率風險管理及對沖、債務期限結構管理、流動資金風險管理、貨幣對沖及金融對手方風險承擔管理。

b. 了解你的客戶及相關合規風險管理

作為交易盡職審查程序的一部分，我們的風險管理人員會對潛在對手方(包括潛在承租人及飛機買家)進行「了解你的客戶」評估，以識別與洗錢、欺詐、腐敗、恐怖主義融資和違反國際制裁相關的潛在風險。我們通過使用公共數據來源、潛在對手方所提供的信息和專業應用軟件進行該等評估。作為年度審查過程的一部分，我們會定期篩查現有承租人。實施「了解你的客戶」政策助減少組合所面對的風險，以及通過確保我們與維持高度誠信道德標準且信譽良好的交易對手進行交易，從而保障我們能夠行事持正。此外，我們的員工在

業 務

進行內部和外部活動時須遵守員工專業守則、承諾書及員工手冊內載列的最高道德標準。我們亦制定強有力的欺詐行為風險管理政策，當中載列我們的欺詐風險防範、調查及整治流程，並明確我們舉報人及禁止報復政策。

c. 對沖安排及政策

我們大部分資金以浮動利率計息，利率每季度或每半年參考美元倫敦銀行同業拆放利率重設。倘我們已出租的飛機組合比例錯配，而在該情況下租金為固定且融資比例為浮動，我們將面對固定租金組合的隱含債務融資成本增加風險，而收益卻無相應增長。

我們透過利率對沖政策減輕此風險。根據此政策，我們任何時候均致力落實固定利率對沖合約(利率掉期或利率上限)以對沖此風險，且固定利率債務相等於我們按固定利率出租飛機組合的隱含債務融資至少50%。飛機租賃固定利率組合的隱含債務融資乃使用本集團對負債權益比率的內部假設而計算。

如我們利用固定利率對沖合約來對沖我們的浮動利率債務，則該等合約的年期一般不會超過五年，而典型租約年期則長達12年。有關我們的對沖決定及年期的考慮因素包括我們有關利率的觀點、利率對沖合約到期時間、按固定利率計息的未來潛在融資及我們有關日後出售飛機的數目及時間的看法。我們的長期租賃相比我們的短期對沖合約之間的錯配日後可能產生風險，即表明我們可能須在較高利率環境下展期或重新執行新對沖。

截至二零一五年十二月三十一日，我們一直遵守上述利率對沖政策。其他詳情請參閱「業務－融資」。

d. 內部管治

除各董事委員會外(見「董事及高級管理層」)，我們亦已發展及設立一項管理日常業務的完善健全的委員會及管治框架。該等委員會各自有關的責任及職權範圍概述如下：

- **風險管理委員會**：對影響資產負債表雙方面的風險因素、可能影響本集團的資產／信用風險及負債風險事宜進行持續及前瞻性審閱。該委員會亦審閱外部經營環境的變化及實施收益計劃的組合影響。該委員會由董事總經理兼行政總裁擔任主席。

業 務

- **管理委員會**。獲董事會授權，就符合若干要求的交易(包括租賃及租賃延長、購買及租回、銷售交易、貸款及債券融資、對沖、變更飛機規格及其他一般行政事宜)擁有決策權。該委員會由董事總經理兼行政總裁擔任主席。高級管理層團隊中的六名最資深成員及首席風險官為該委員會成員。
- **運營委員會**。集合主要業務職能，涉及執行本集團飛機租賃、收購及銷售交易，並涉及我們自有及代管組合的日常管理(包括法律及交易管理、風險、技術、組合管理、採購、航空公司的租賃及銷售以及飛機銷售部門主管)。該委員會由首席運營官擔任主席。
- **財務委員會**：監控並協調財務、稅務、風險、飛機銷售及庫務部門主管之間的事宜，包括融資需求，可能影響收款的風險問題，飛機出售以及預算。該委員會由副總經理兼首席財務官擔任主席。
- **投資委員會**。評估潛在飛機租賃安排、收購及銷售活動，在若干參數範圍之外的方案須取得投資委員會批准方可實施。該委員會由董事總經理兼行政總裁擔任主席。
- **收益委員會**。為新租賃安排、收購及銷售活動提供指引及規劃，並就潛在新交易向面對客戶的航線租賃及銷售以及飛機銷售團隊提供指示。該委員會由董事總經理兼行政總裁擔任主席。
- **資金委員會**。討論本集團的融資要求及債務市場。該委員會由董事總經理兼首席執行官擔任主席。
- **內部控制委員會**。監控內部規程及程序的合規情況，並就其需要的改進提供指示。該委員會負責監督本集團的欺詐風險管理、反賄賂及制裁政策，亦評估影響本集團業務的新監管或其他合規問題。該委員會由營運總監擔任主席。

本集團各團隊的特定政策及程序進一步加強了本集團的整體風險管理方法，此外特定部門主管均有明確書面權限授權，每項授權均在適當情況下逐年審閱及重訂。

業 務

10. 保險

一般而言，為了能夠運營飛機，我們的航空公司客戶須根據適用航空運輸法律及法規投購主要保險。為符合上述監管規定及航空業的標準慣例，我們亦要求航空公司客戶根據租賃條款投購航空運輸業內慣常購買的意外險及責任險，包括綜合責任險、飛機機身一切險及戰爭險。我們要求在交付飛機前以及之後在當前保險到期前向我們提供保險憑證。意外險的保障水平須維持超過我們飛機的預計賬面淨值的水平上，而責任險則須按行業標準水平投購。我們的航空公司客戶須支付相關保險的所有保費。倘航空公司客戶未能按相關租約要求投購保險，我們一般有權行使多項補救措施，包括責令航空公司客戶停飛、購買相關保險（費用由違約客戶承擔）或終止租約。

我們單獨為自有機隊的所有飛機購買或有機身保險及責任保險。或有保險的目的是在航空公司客戶投購的保險因故失效時，可為我們的飛機提供意外險及責任險保障。我們亦投購其他保險，保障業務營運的特定需求。我們相信，我們所投購的保險範圍及金額均符合飛機經營性租賃行業慣例。

我們無法保證航空公司客戶投購的保險將為我們及我們的機隊提供充足的保障以防範一切風險；航空公司客戶將一直履行其投購保險的責任；任何特定申索將獲賠付；航空公司客戶日後將可按商業上合理費用取得充足保險或我們的其他保單將足以保障未獲航空公司客戶保險充分保障的方面。

11. 法規、牌照及許可

航空業受到嚴格規管。由於我們並不運營飛機提供商業服務，我們通常不會直接受該等法律及法規規管。然而，我們的航空公司客戶面對其註冊所在或營運所在司法權區法律的廣泛規管。該等法律監管（其中包括）飛機的註冊登記、營運、維護及狀況。

我們的大部分飛機在航空公司客戶獲認證為飛機運營商的司法權區註冊登記，因此，受限於該等司法權區施加的適航性及其他標準。制定影響飛機適航性法律的目的通常是確保所有飛機及相關設備持續維持於合適狀況，使飛機能安全運行。飛機原設備製造商亦可發佈其本身的推薦建議或要求。

業 務

各航空公司客戶負責遵行有關其飛機的適航性指令。倘航空公司客戶未能遵行要求維持飛機的適航性證書或其他原設備製造商規定的適航性指令或倘飛機目前並無訂有租約，我們或須承擔相關合規成本，以使飛機能隨時轉租或出售。根據若干租約，我們已同意與航空公司客戶共同承擔遵行未來適航性指令（或類似規定）的相關責任成本。

除該等直接成本開支（可能數額巨大）外，與噪音標準、排放標準、進口限制及飛機或其運營的其他方面有關的重大新標準可能導致飛機組合的價值下跌。有關噪音及排放水平或有關進口限制或其他事宜的其他政府法規可能不僅在飛機註冊登記所在司法權區實施，亦可能在飛機運營或我們希望出租飛機的其他司法權區實施。

大多數國家的航空法亦要求飛機根據經批准的維修計劃進行維護，有關計劃訂有明確的檢查、維護及維修的程序及間隔時間。倘我們的飛機並未出租或航空公司客戶出現違規行為，我們很可能將須自行承擔遵行該等要求的費用。

鑒於本集團實體在中國和馬來西亞分別從事的業務的性質，我們須遵守管轄及規範其業務範圍的若干規定和法規。請參閱「附錄三－稅項及監管概覽」。

12. 競爭

飛機購買、租賃及銷售的競爭非常激烈。此外，飛機經營性租賃公司的行業門檻相對較低。

我們面對來自眾多競爭對手的競爭，包括其他飛機經營性租賃公司、飛機製造商及財務投資者，所有競爭均來自市場上現有及潛在新加入者對我們飛機購買、租賃及轉租以及飛機銷售及提供相關服務業務的競爭。

特別是大型飛機經營性租賃公司（包括GE Commercial Aviation Services、AerCap Holdings NV、SMBC Aviation Capital、Air Lease Corporation、Aviation Capital Group及CIT Aerospace等競爭對手）一般更為注重收購較新的飛機，而此與本集團策略相近。其他競爭對手包括AWAS、Aircastle Limited、FLY Leasing及可能依賴私募股權或其他私募基金的其他小型參與者。

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。

業 務

此外，在宏觀經濟及行業不同週期及由於擁有、租賃及銷售飛機的稅務待遇變動等監管變動的影響，新增及另類資金來源過去曾用於收購、租賃及出售飛機。本集團認為，鑒於航空業的性質，此趨勢將於未來類似週期內持續。此外，我們的航空公司客戶自身財務實力較為強勁之時，彼等或尋求自行購買飛機及在若干情況下從事與本集團租賃業務競爭的自有壟斷飛機租賃業務。

我們相信我們能夠在飛機收購、租賃及銷售活動中有效競爭，這歸因於我們規模大及與原設備製造商與航空公司客戶關係穩健、我們能夠取得定價具競爭性的債務資金及我們的備用無抵押債務融資賦予的靈活性、我們高級管理層團隊享有聲譽及富有經驗以及我們在飛機收購、租賃及銷售市場的廣泛人脈。

13. 僱員

截至二零一五年十二月三十一日，我們聘用137名僱員從事本集團業務的營運及管理。下表載列於二零一五年十二月三十一日按職能及地點劃分的僱員明細：

職能	新加坡	都柏林	倫敦	西雅圖	天津	總計
高級管理人員	5	0	1	0	0	6
交易發起	24	6	4	4	1	39
交易執行及管理	29	4	1	0	0	34
財務及庫務	28	0	0	0	0	28
其他支援部門	29	0	1	0	0	30
總計	115	10	7	4	1	137

我們向僱員提供若干福利，包括退休、健康、人壽、殘疾及意外傷害保險。本集團與每一僱員分別訂立僱傭合同，內容涵蓋工資、僱員福利、保密及終止理由等事宜。

本集團根據僱員的職務及團隊為其設定目標並定期審核其表現。審核結果用於其薪金審查、花紅獎勵及升職評估。僱員薪酬待遇一般包括基本薪金及酌情花紅成份。我們的員工花紅包括兩項以現金支付的員工激勵計劃，實施情況如下：(i)我們的短期激勵計劃，根據該計劃條款，當每年某些主要表現指標的目標達到時，會向僱員支付花紅；及(ii)我們的長期激勵花紅計劃，根據花紅條款，會在某些主要表現目標達到後在預先確定的期間結束時向選定僱員支付花紅。

業 務

概無僱員參與任何工會組織或集體談判協議。我們相信我們與僱員維持良好僱傭關係。於往績記錄期，本集團並無遇到任何對其業務及營運造成重大不利影響的罷工、停工、勞資糾紛或訴訟。

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，本集團的員工成本分別約為41百萬美元、51百萬美元及59百萬美元，分別約佔本集團收益及其他收入總額的4.4%、5.2%及5.4%。

14. 健康及工作安全、社會及環境事宜

a. 健康及工作安全

本集團受地方健康及安全規定規限。本集團已制定內部政策及制度，旨在確保遵守該等規定。

董事認為，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團一直遵循該等規定。於往績記錄期間，本集團的業務營運過程中並無發生健康及工作安全相關重大事故。

b. 社會及環境事宜

儘管我們並無營運所擁有的任何飛機，但倘我們收回並持有飛機，我們或會受適用飛機相關環境法律及法規規限以及須遵守適用飛機相關環境法律及法規。此外，本集團的日常營運受更有限的環境法律及法規規限。

本集團自開始營運以來並無因違反任何環境法律或法規而受到任何重大罰款或處罰。

15. 設施

我們並無擁有任何不動產。我們租用8 Shenton Way, #18-01, Singapore, 068811 (面積為30,814平方呎)作為行政總部，且我們租賃都柏林、倫敦、西雅圖及天津等地的海外辦公設施(合共面積為3,767平方呎)。

租賃協議年期一般為18至36個月。倘本集團無法續訂租約，董事認為，本集團可將業務遷至新的物業，而不會導致不當的成本或使本集團業務受影響。

由於本集團物業的賬面值概無達到本集團綜合資產總值15%或以上，故本集團毋須於本招股章程內載入物業估值報告。

業 務

16. 知識產權

於最後實際可行日期，本集團獲中銀授權使用三個註冊商標及本集團擁有對業務而言屬重大的一個域名。進一步詳情請參閱「附錄五－法定及一般資料」。

17. 法律及監管事宜

a. 訴訟、索賠及仲裁

於最後實際可行日期，本公司或本集團任何成員公司或董事概無涉及任何重大訴訟、索賠或仲裁。就董事所知，本公司或本集團任何成員公司或董事亦無任何尚未了結或面臨威脅的重大訴訟、索賠及仲裁。此外，於最後實際可行日期，本公司或本集團任何成員公司或董事並無任何實際、尚未了結或面臨威脅的破產或接管要求。

b. 相關主要法律及法規

中國及馬來西亞相關主要法律及法規概要載於「附錄三－稅項及監管概覽」。

c. 遵守法律及法規

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團已在所有重大方面遵守與其業務相關的法律及法規；本集團亦無會對其整體業務或財務狀況造成重大不利影響的嚴重違法違規行為。

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團已獲得於經營所在司法權區經營業務所需的所有重要牌照及許可；該等牌照及許可至今有效。本集團在申請經營業務所需的任何重要牌照及許可續期時並無遇到被拒絕情況。經營業務所需的重要牌照及許可的詳情載於「附錄三－稅項及監管概覽」。

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。

本集團節選財務及經營數據

下文所載我們截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日以及截至該等日期止年度的節選過往財務數據乃摘錄自本招股章程附錄一「會計師報告」有關年度的經審核合併財務資料。本招股章程所載我們的綜合財務資料並無反映我們日後經營業績、財務狀況及現金流量，且我們過往的經營業績並不保證我們的日後經營表現。我們的綜合財務資料乃根據國際財務報告準則編製及呈列。閣下應連同本招股章程「業務」、「財務資料」及附錄一「會計師報告」閱覽下列資料。

節選財務數據

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
收益及其他收入	918,661	100.0	988,433	100.0	1,090,722	100.0
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)	—	—	—	—
成本及費用	(607,730)	(66.2)	(635,667)	(64.3)	(689,289)	(63.2)
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)
本公司權益擁有人						
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						
基本及攤薄每股盈利(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。

本集團節選財務及經營數據

下表載列於所示期間我們基於相關經營租賃的主要債務人所在司法權區的租賃租金收入按地區劃分的明細：

	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	
	佔租賃租金收入總額		佔租賃租金收入總額		佔租賃租金收入總額	
	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比
千美元	%	千美元	%	千美元	%	
亞太(不包括中國內地、 香港、澳門及台灣)	228,529	28.4	292,190	31.2	323,979	33.2
中國內地、 香港、澳門及台灣	113,665	14.1	116,507	12.5	163,098	16.7
美洲	194,227	24.2	212,957	22.7	189,981	19.5
歐洲	197,735	24.6	243,719	26.0	233,214	23.9
中東及非洲	69,956	8.7	71,543	7.6	65,213	6.7
總租賃租金收入	804,112	100.0	936,916	100.0	975,485	100.0

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
流動負債淨額	(321,275)	(658,708)	(461,510)
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
淨資產	1,926,632	2,096,411	2,439,718
權益總額	1,926,632	2,096,411	2,439,718

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。

本集團節選財務及經營數據

綜合現金流量表概要

	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
年末現金及現金等價物	<u>501,229</u>	<u>232,144</u>	<u>371,393</u>

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 ¹	9.7%	9.8%	9.9%
平均資金成本 ²	1.9%	1.9%	2.0%
除稅前利潤率 ³	33.8%	35.7%	36.8%
資產回報率 ⁴	2.9%	2.9%	2.9%
股本回報率 ⁵	15.0%	15.3%	15.1%
負債權益比率 ⁶	3.9倍	4.0倍	3.7倍

附註：

- (1) 租賃費率乃按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) 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。
- (4) 資產回報率乃經年內除稅後淨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。
- (5) 股本回報率乃經年內除稅後淨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。
- (6) 負債權益比率按債項總額除以權益總額計算。

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。

本集團節選財務及經營數據

若干過往財務數據

下表載列我們於所示日期及年度的若干過往財務數據：

	資產總值 (十億美元)	稅後淨利潤 (百萬美元)	股本回報率 ⁽²⁾ (%)
截至十二月三十一日或截至該日止年度			
二零零八年 ⁽¹⁾	3.6	107	16.0%
二零零九年 ⁽¹⁾	5.8	137	16.3%
二零一零年 ⁽¹⁾	6.6	168	14.6%
二零一一年 ⁽¹⁾	7.6	201	14.0%
二零一二年	9.1	225	13.7%
二零一三年	10.1	277	15.0%
二零一四年	11.4	309	15.3%
二零一五年	12.5	343	15.1%

附註：

- (1) 截至二零零八年至二零一二年十二月三十一日以及截至該等日期止年度的過往財務資料乃根據新加坡財務報告準則編製。
- (2) 股本回報率乃經年內除稅後淨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。

我們融資安排相關的若干數據

下表載列我們於所示日期的未償還債項明細：

	截至十二月三十一日					
	二零一三年		二零一四年		二零一五年	
	金額 (千美元)	佔總額%	金額 (千美元)	佔總額%	金額 (千美元)	佔總額%
債務融資來源						
貸款	4,132,935	55.7	4,417,843	52.5	4,315,115	48.2
債務資本市場	1,420,805	19.1	2,325,398	27.6	3,212,612	35.9
美國進出口銀行及 歐洲出口信貸機構貸款	1,868,606	25.2	1,676,980	19.9	1,428,750	15.9
總計	7,422,346	100.0	8,420,221	100.0	8,956,477	100.0

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。

本集團節選財務及經營數據

節選經營數據

我們的機隊

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組成：

飛機機型	自有飛機	代管飛機	已訂購飛機 ⁽¹⁾	飛機總數
窄體飛機				
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
窄體小計	197	28	237	462
寬體飛機				
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
寬體小計	27	11	4	42
貨機	3	4	0	7
總計	227	43	241	511

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12架飛機）。

下表載列我們於所示日期按賬面淨值加權計算的平均飛機機齡：

	截至十二月三十一日							
	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
平均飛機機齡	3.7	2.9	3.1	3.4	3.6	3.3	3.2	3.3

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。

本集團節選財務及經營數據

截至二零一五年十二月三十一日，我們的飛機購買承諾包括以下各項⁽¹⁾：

	計劃於截至十二月三十一日止年度內交付的飛機數目					
	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
飛機機型						
窄體飛機						
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
寬體飛機						
空客A330-300	0	2	0	0	0	0
波音777-300ER	0	2	0	0	0	0
總計	59	54	37	37	23	31

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12架飛機）。

我們的業務經營

下表載列於往績記錄期各年度十二月三十一日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 ⁽¹⁾	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) ⁽²⁾	7.6	7.5	7.4

附註：

⁽¹⁾ 包括一架停航待修的飛機。

⁽²⁾ 按自有機隊的賬面淨值加權計算。

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。

本集團節選財務及經營數據

下表載列我們於所示年度的飛機使用率(按租賃總天數佔可供租賃天數的百分比計算)：

	截至十二月三十一日止年度								平均
	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	
	%								
飛機使用率	100.0	100.0	100.0	100.0	99.8	99.0	99.9	100.0	99.8

下表載列我們於所示年度的租賃付款回收率(按來自租賃租金及維修儲備付款的已收回收益加就過往未償還應收款項收回的現金之和再除以應收訂約款項總額計算)：

	截至十二月三十一日止年度								平均
	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	
	%								
租賃付款回收率	98.5	99.4	100.9	99.8	97.2	100.4	99.9	100.4	99.6

附註：

以上租賃付款回收率可能因就過往年度未償還應收款項收回的現金而超過100%。

財務資料

閣下應將以下討論及分析與本招股章程附錄一「會計師報告」所載於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日以及截至該等日期止年度的經審核綜合財務報表連同其附註一併閱讀。我們的經審核綜合財務報表乃根據國際財務報告準則編製，而國際財務報告準則或會在重大方面有別於其他司法權區的公認會計準則。過往業績並非未來表現的指標。

以下討論包括前瞻性陳述，當中涉及風險、不確定因素及假設。謹請閣下注意，我們的業務及財務表現受到重大風險及不確定因素所影響。我們的實際業績可能與前瞻性陳述中所提出者有重大差別。閣下於評估我們的業務時，應審慎考慮「風險因素」及「責任聲明及前瞻性陳述」中所提供的資料。

概覽

我們是全球領先的飛機經營性租賃公司之一，同時亦是總部設於亞洲的最大的飛機經營性租賃公司（按自有飛機價值計）。

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，這些都帶動了對新飛機的需求，及(ii)航空公司日漸傾向於租用飛機，而不是購買飛機。我們的飛機屬於可移動的，可以在世界各地重新調動，而且擁有較長的經濟壽命。我們亦受惠於從向我們租賃飛機的全球多樣化航空公司客戶群流入的以美元計價的長期現金流，以及持有以美元計價的資產。我們相信我們的業務規模及投資級信貸評級使我們對於飛機製造商以及航空公司客戶而言均為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門知識，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，使我們得以橫跨多個行業周期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。於往績記錄期，我們的股本回報率平均為15.1%，為所有飛機經營性租賃上市公司中名列前茅。

財務資料

編製基準

我們的財務報表乃根據國際財務報告準則編製。於編製往績記錄期的財務報表時，本集團已提早採納於二零一五年一月一日開始的會計期間生效的所有國際財務報告準則規定以及相關過渡性規定。除本招股章程附錄一會計師報告載列的會計政策及說明附註所披露者之外，財務報表乃按歷史成本法編製。

編製符合國際財務報告準則的財務報表時管理層須在應用我們的會計政策時作出判斷，亦須使用若干主要會計估計及假設。涉及較高程度判斷或複雜性的領域或估計及假設對財務報表而言屬重大的領域於下文中討論，請參閱「財務資料－主要會計政策及估計」。

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不斷積極管理我們的飛機組合。於最後實際可行日期：

- 我們的機隊包括231架自有飛機及43架代管飛機，反映自二零一五年十二月三十一日起直至最後實際可行日期期間購買的八架自有飛機及銷售的四架自有飛機；
- 我們於二零一六年計劃的飛機交付中有十架飛機已作交付，且所有該等飛機在交付時均已出租，除其中兩架由航空公司客戶收購；及
- 我們的訂單簿包括231架飛機。

我們在日常業務過程中亦繼續提取及償還貸款。

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。

財務資料

影響我們的經營業績及財務狀況的重大因素

我們的業務模式乃基於按具競爭力的價格購買飛機，按具競爭力的條款取得債務融資以及從租用或購買我們的飛機的客戶取得具競爭力的租賃及銷售條款。我們於市況出現良機時購買飛機，並作為組合管理的一部分出售飛機，藉此積極地管理機隊。我們通過在全球銀行及資本市場的多種來源籌措債務融資，且我們的高投資等級企業信用評級使我們能獲得價格具競爭力的債務資本。我們向全球多元化客戶群出租自有飛機，於二零一五年十二月三十一日這些客戶群包括29個國家的57家航空公司。

我們的經營業績一直並預計將繼續受到多種因素的影響，包括下述因素：

航空公司及飛機經營性租賃行業的經濟環境及市況

市況影響我們在新租約中確保取得有利條款(包括更高的租金及更長的租期)的能力及按有利條款銷售飛機以取得銷售收益或將虧損降至最低的能力。市況亦會影響飛機估值公司的意見以及飛機的估值，因此，可能進而影響我們的有抵押融資的抵押率及我們的減值費用。

此外，由於我們的業務主要包括向商業航空公司運營者租賃飛機，宏觀經濟及對航空公司客戶有重大影響的其他因素亦可能會影響我們。尤其是，該等因素包括(其中包括)對航空旅行的需求、對更高燃油效率飛機的需求、燃油價格波動、政治及經濟動盪、自然災害、恐怖主義、健康問題及勞資糾紛。進一步詳情請參閱「風險因素－與我們業務及經營及航空業有關的風險」。

我們相信，我們積極的組合管理、穩健的財務狀況以及具吸引力的融資安排使我們得以適應市場波動及調整我們的組合以利用市況變動，從而減低需求轉變及市況反覆波動的風險。

我們機隊的規模

我們持作租賃的自有飛機機隊的整體規模一方面是租金收入的主要推動力，另一方面是折舊及財務開支的主要成因。於往績記錄期內，我們自有飛機機隊的增長直接影響我們的收益、折舊及通過我們的融資規定增加直接影響利息開支。於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們自有及代管機隊中分別有206架、230架及227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。

財務資料

於二零一三年、二零一四年及二零一五年分別產生租金收入804.1百萬美元、936.9百萬美元及975.5百萬美元。於上述年份中，我們的飛機折舊開支分別為335.0百萬美元、379.0百萬美元及379.9百萬美元，以及財務開支分別為135.7百萬美元、150.8百萬美元及168.8百萬美元。

租賃租金收入及折舊支出的增幅整體上符合我們的自有機隊於同期的增幅。截至二零一五年十二月三十一日，自有飛機減少乃由於在二零一五年底向一名買家出售24架飛機，因此影響了我們機隊的規模。

我們收益及除稅後純利的持續增長取決於我們能否進一步擴大自有飛機機隊組合並同時通過控制相應成本及開支(包括飛機的購買價及我們的財務開支)保持盈利。此外，我們小部分的機隊包括代管飛機，我們就代管飛機向飛機擁有人(包括向我們購買的飛機的擁有人)收取租賃管理費收入，為其提供飛機管理服務。

下表載列於二零一五年十二月三十一日我們的機隊及訂單簿：

機型	自有飛機	代管飛機	已訂購飛機 ⁽¹⁾	飛機總數
空客A320CEO系列	108	14	58	180
空客A320NEO系列	0	0	64	64
空客A330-300	11	8	2	21
波音737NG系列	78	12	54	144
波音737-MAX 8	0	0	61	61
波音777-300ER	13	2	2	17
波音777-300	1	1	0	2
波音787	2	0	0	2
巴西航空工業E190系列	11	2	0	13
貨機	3	4	0	7
總計	227	43	241	511

附註：

⁽¹⁾ 包括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所有購買飛機的承諾、航空公司客戶有權取得有關飛機的承諾，分別為14架及12架飛機。

財務資料

飛機購買條款

我們購買飛機所支付的價格(通過訂單或根據購買及租回交易)對我們的成本及盈利能力造成重大影響。我們採取審慎及具策略的方式購買飛機，嘗試物色及追尋商業上有利的機遇來擴大我們的機隊。我們相信，積極和伺機購買的策略使我們能夠為新飛機取得有利的購買價。飛機的購買價格亦(i)根據我們會計政策釐定我們的折舊成本，(ii)就完成購買所需的債務融資規模釐定我們的財務開支，及(iii)釐定我們的銷售收益淨額(倘我們最終決定銷售飛機)。

同時，我們積極管理我們購買飛機的時間，以避免在收益與成本流之間產生差距。我們緊密協調我們的購買和租賃業務，以減輕收益與成本流之間出現錯配時可能造成的流動性差距風險。

由於我們的業務增長取決於我們能否繼續收購新飛機來擴大我們的機隊及替換較舊的飛機，故我們預期我們的整體成本及盈利能力將會繼續部分上視乎飛機購買承諾條款。

我們租賃協議的條款

我們就飛機租賃交易收取的租金(受機型及機齡的共同影響)影響我們的收益及盈利能力，乃由於客戶對若干機型的需求決定租賃或轉租飛機產生的租金。

我們過往通過積極監控及管理租賃及轉租成功地確保了機隊的高效利用。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(即租賃總天數佔可供租賃天數的百分比)高達99.8%。

我們的租賃屆滿期限高度分散，近期租賃到期者相對較少。下表載列於往績記錄期內各年十二月三十一日，我們自有飛機的加權平均剩餘租期。

	於十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
自有飛機	206 ⁽¹⁾	230	227
加權平均剩餘租期(年) ⁽²⁾	7.6	7.5	7.4

附註：

- (1) 包括一架停航待修的飛機。
- (2) 以自有機隊的賬面淨值確定權重。

財務資料

我們的租金收入取決於我們租賃協議的對手方，即我們的客戶而定。尤其是，我們依賴我們的航空公司租賃客戶適時繳足租金以達致我們對租賃協議下的收益及現金流量預期。倘客戶未能履行其於各租賃協議下的義務，我們的租金收入或會受到負面影響。我們於二零零八年一月一日至二零一五年十二月三十一日間達致99.6%的高平均租賃付款回收率。

融資渠道、融資成本及相關市況

飛機經營性租賃行業屬資本密集型行業，需要購入新飛機以補充或替換現有機隊的飛機。此外，我們的飛機購買承諾可能需要大量預付成本方可達成有關購買，如交付前付款。我們依賴貸款及票據等外部融資來源滿足我們的大部分資金需求。因此，利息開支佔現金開支的最大部分，而新融資或再融資成本對我們的除稅後純利有重大影響。我們亦有途徑獲取由歐洲出口信用機構(就空客飛機)以及美國進出口銀行(就波音飛機)為交付新飛機而擔保的資金。當這種債務融資為交付飛機的最合乎成本效益的資金來源時，我們通常會利用這種債務融資。若干融資的結構為融資租賃，其中我們為承租人；於我們的財務報表中，該等安排列為融資租賃。我們以經營性租賃方式將該等飛機出租，並將飛機視為由我們擁有。

我們大多數債務融資亦會受與倫敦銀行同業拆息掛鈎的浮動利率的影響，而與倫敦銀行同業拆息掛鈎的浮動利率乃基於全球信貸環境以及影響我們借款及票據計值貨幣的政府貨幣及財政政策的變動而浮動。下表載列於所示年度六個月美元倫敦銀行同業拆息的過往變動：

	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
最高	0.506%	0.363%	0.846%
最低	0.342%	0.319%	0.354%
平均值	0.409%	0.329%	0.485%

於二零一五年十二月三十一日，我們80.5%的債務為浮動利率(包括變換為浮動利率的固定利率債務)以及19.5%為固定利率。我們預計將繼續利用主要受浮動利率影響的外部債務融資以履行我們的資本支出需求及就債務再進行融資。就浮息租賃及計息主要金融工具利率的假設變動對往績記錄期內我們純利整體影響的敏感度分析，請參閱本招股章程附錄一會計師報告附註39。

財務資料

由於我們的業務主要通過飛機經營性租賃產生收益，當中大部分按浮動利率收取，故利率變動亦可能影響我們的盈利能力及流動資金。

當我們一方面利用以美元倫敦銀行同業拆息掛鈎的浮動利率借款為收購新飛機提供資金，而另一方面若干租賃卻以美元收取固定利率租金時，我們承受利率變動的風險。為對沖這項業務風險，我們於往績記錄期內就我們的固定利率經營租約訂立利率上限。我們亦於往績記錄期內利用訂立交叉貨幣掉期對沖安排以管理以非美元貨幣計值的債務融資產生的貨幣風險。根據我們的對沖政策，我們與高信用評級的大型國際金融機構訂立對沖安排。

我們亦會不時利用固定至浮動利率掉期將固定利率債務責任轉換為浮動利率負債。例如，我們於二零一四年及二零一五年按固定票息率發行中期票據並以固定至浮動利率掉期的形式利用衍生金融工具，將我們於該等票據下的固定利率付款責任轉換為與美元倫敦銀行同業拆息掛鈎的浮動利率負債。

進一步詳情請參閱「業務－對沖安排及政策」及「財務資料－有關財務風險的定性及定量披露」。

飛機銷售

作為我們業務模式的重要部分，我們積極管理自有飛機組合。我們銷售飛機以產生銷售收益及管理組合風險。於二零一五年十二月三十一日，我們自一九九三年成立以來向全球逾70名投資者出售飛機。我們的飛機銷售收益淨額一方面主要受到我們達到的銷售價格的影響，而另一方面受到售出飛機的賬面淨值（視乎我們的購買價及折舊政策而定）影響。飛機售價取決於多項因素，包括整體市況、可供銷售飛機在型號、規格及機齡上的吸引力、剩餘租期以及對特定類型飛機的當前市場需求。例如，於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們分別銷售機隊中的21架、33架及43架飛機，同年分別錄得飛機銷售收益淨額76.5百萬美元、30.3百萬美元及70.1百萬美元。儘管二零一四年銷售了更多飛機，但二零一四年來自該等銷售的收益較二零一三年下降，主要是由於二零一四年銷售的飛機型號較舊，導致每架飛機平均售價較低。該等銷售符合我們將我們機隊當中的老舊飛機出售以保持低機齡機隊組合的計劃。我們的飛機銷售收益淨額之後於二零一五年上升，主要由於售出的飛機數目增加所致。

財務資料

稅項

我們在全球範圍內經營，並由於二零一五年十二月三十一日在新加坡、愛爾蘭、美國及開曼群島註冊成立的實體擁有飛機。我們亦預期自二零一六年起由在英國的一家附屬公司擁有及租賃飛機。新加坡、愛爾蘭、美國、開曼群島及英國的現行企業稅率分別為17%、12.5%、35%、0%及20%。適用稅率範圍(包括下述的新加坡特惠稅率)令到稅收較高或較低稅務司法權區的應計稅項可以對我們確認的稅項開支金額造成重大影響。於往績記錄期內，適用稅率的差異導致我們的實際稅率由二零一三年的10.9%上升至二零一四年的12.5%並於二零一五年進一步上升至14.5%。我們的實際稅率二零一三年及二零一四年因為於過往年度撥回的課稅而降低。在無該撥回的情況下，我們的實際稅率於二零一三年及二零一四年本應分別為12.9%及13.7%。

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。我們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期，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。我們擬繼續遵守飛機租賃計劃項下規定的條款及條件，並在適當時候申請激勵計劃延期以繼續受益於相關規定。

除最低金額外，我們於往績記錄期內並無支付現金稅項，主要由於與我們持續購入新飛機有關的資本免稅額而導致減稅，以致未吸收資本免稅額及未動用稅務虧損可用於對銷我們的應課稅收入。我們相信，這符合飛機租賃行業的慣常做法，在行業內，經常收購額外飛機的公司將產生大額的資本免稅額及／或稅務虧損，從而可用作抵銷應課稅收入。連同我們的資本免稅額，我們於往績記錄期內根據飛機租賃計劃享受的優惠稅收待遇足以抵銷絕大部分應課稅收入及減低我們的實際稅率。

我們於財務狀況表亦確認遞延稅項負債，主要是由於就納稅申領的稅項折舊超出自會計溢利扣減的折舊。

主要會計政策及估計

有關我們財務狀況及經營業績的本討論及分析乃基於我們根據國際財務報告準則編製的綜合財務報表。編製綜合財務報表時管理層須對影響各報告期末所呈報收益、開支、資產及負債金額以及或然負債的披露作出估計、判斷及假設。該等估計及假設的不確定性會導致需要對於未來期間受影響的資產或負債的賬面值作出重大調整。我們的估計、假設及判斷會被持續評估，並基於經驗及相關因素，包括對在評估時的情況下被認為合理的未來事件的預期。我們重大會計政策的概要於本招股章程所載經審核綜合財務報表附註內呈

財務資料

列。主要會計政策及估計被界定為對呈列財務狀況及業績均為重要，並需要我們的主觀判斷、估計及假設。我們較為重要的會計政策及重大估計、假設及判斷載於下文。

租賃

釐定一項安排是否為租賃或包含租賃乃基於該項安排於開始日期的實質：履行安排是否取決於使用一項特定資產或多項資產以及該項安排是否授權使用該資產。

儘管我們主要為飛機經營性租賃公司，但我們確有訂立融資安排，在此安排下我們被視作承租人。

當我們作為出租人－擁有我們根據經營性租賃出租的飛機

我們保留資產擁有權的絕大部分風險及回報的租賃被分類為經營性租賃。磋商一項經營性租賃時產生的初步直接成本會計入該租賃資產的賬面值，並按與租金收入相同的基準於租期內確認。或然租金於其賺取期間確認為收益。

我們的自有飛機組合被租賃予多家航空公司。我們決定我們保留按經營性租賃租出的該等飛機的所有權的所有重大風險及回報。

當我們作為承租人－融資飛機購買

融資租賃將租賃資產所有權附帶的絕大部分風險及利益實際轉讓予我們，於租期開始時按租賃資產的公平值或最低租賃付款的現值(以較低者為準)予以資本化，並於本招股章程附錄一會計師報告附註36中披露。任何初步直接成本亦計入資本化金額。租賃付款在融資支出與扣減租賃負債間按比例分配，以實現負債剩餘結餘的固定利率。融資支出直接自損益扣除。

財務資料

我們按融資租賃購買且我們保留當中絕大部分擁有權風險及回報的飛機於我們的資產負債表確認為資產，然後按經營性租賃出租給我們的航空公司客戶。

有關發展

一項租賃會計新準則「國際財務報告準則第16號「租賃」」於二零一六年一月十三日頒佈。

預期國際財務報告準則第16號「租賃」將不會對出租人就租賃入賬的方式造成重大影響。國際財務報告準則第16號「租賃」反映的主要變動將影響承租人。根據國際財務報告準則第16號「租賃」，承租人須確認「使用權」資產及租賃負債。「使用權」資產的處理方法與其他非金融資產類似並予以相應折舊，而負債累計利息。

採納國際財務報告準則第16號「租賃」或會要求若干承租人改變其於會計記錄處理經營性租賃的方式，要求其確認與本集團訂立的經營性租賃的財務影響（在財務狀況表中資產一系列的「使用權」資產及負債一系列的租賃負債）。

更多詳情，請參閱「風險因素－可能影響我們的航空客戶的租賃會計處理新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」。

機器及設備

飛機

根據經營性租賃出租予航空公司運營者的購入飛機計入機器及設備，並初步按成本列賬。該成本包括交付前購買飛機直接應佔的借貸成本。於確認後，已購買飛機按成本減累計折舊及累計減值虧損列賬。與安置服役飛機有關的變動及所有其他成本予以資本化。飛機成本經扣除製造商的信貸後列賬。添置及改進支出予以資本化。保養及維修支出自損益扣除，惟從維護儲備提取者除外。

如上文所示，我們有時會安排融資，以便我們根據融資租賃作為承租人租用飛機。倘租賃協議授予我們相當於我們為承租人時的所有權的權利，我們將租賃飛機入賬列作融資租賃。資產在機器及設備下撥充資本，猶如其已於租賃期開始時按租賃資產的公平值或（如較低）按最低租賃付款的現值直接購入。對應的租賃承諾計入負債。租賃付款包括本金及利息部分，而利息自損益扣除。相關資產折舊亦自損益扣除。

財務資料

倘有事件或情況變動顯示賬面值可能無法收回時，會對飛機的賬面值進行減值檢討。

飛機進度付款

進度付款指對在建飛機交付前付款，於作出付款時被認定為在機器及設備。

折舊

飛機乃按25年減飛機機齡以直線法計算飛機折舊，前12年的剩餘價值為15%。而餘下13年並無剩餘價值並按直線法折舊。悉數折舊的資產於財務報表中保留，直至其不再使用為止。

剩餘價值、可使用年期及折舊法於各年末適當審閱及調整，以確保折舊金額、方法及期間與先前估計以及機器及設備項目產生的未來經濟利益的預計消費模式一致。任何修訂的影響於變動產生時於損益確認。

出售

當飛機已出售時，其賬面值於出售或預期未來其使用或出售不再產生經濟利益時終止確認。終止確認資產產生的任何收益或虧損計入資產取消確認期間的損益。

飛機減值

我們於各報告日期評估資產是否有可能減值的跡象。倘存在任何跡象，或須就一項資產進行年度減值測試，我們會估計該資產的可收回金額。

就飛機而言，釐定是否確認減值虧損需要估計飛機的公平值減其銷售成本，以及飛機的使用價值。為估計公平值，管理層使用獨立飛機估值師的估值，有關估值乃基於若干假設得出。估計使用價值要求我們對租賃預計產生的未來現金流量作出估計，以及選擇合適的貼現率以計算該等現金流量的現值。

財務資料

持作出售的非流動資產

認定為持作出售的非流動資產按其賬面金額與公平值兩者的較低值扣除出售成本計量。若資產的賬面金額將主要通過銷售交易而非通過持續使用收回而且其出售可能性極高時，其即分類為持作出售資產。資產一旦分類為持作出售資產便不予以折舊。

倘資產可於其現況下作即時出售，且僅受一般慣常條款規限而且其出售可能性極高時，其分類為持作出售資產。評估資產是否符合條件分類為持作出售資產，需要管理層判斷。

收益確認

收益於經濟利益可能流向我們及收益能可靠計量時確認。收益按已收或應收代價的公平值計量，不包括折扣、回佣及銷售稅項或關稅。

租賃租金收入

我們及我們若干附屬公司(作為出租人)根據經營性租賃出租飛機。當租金根據租賃協議的條款可收取時，於租期內確認為租賃收入。

規定分期租金的經營性租賃按直線法在假設並無續新的情況下於首個租賃年期內確認。

倘因各承租人的持續財務困難而不可能收取租賃收入，則不會確認租賃收入。

維護儲備

承租人須進行常規維護及維修、機身及引擎全面檢查，並符合經營性租賃規定的飛機交還狀況，並作出相關付款。若干租賃協議要求承租人每月或於租賃末期向我們作出維護儲備供款，有關供款隨後可提取用於支付所進行的若干維護事項。該等維護儲備結餘入賬列為負債。於租約終止時，任何未動用維護儲備結餘將轉至損益或繼續作為儲備保留供繼任承租人提取。飛機出售時，任何未轉移至買家的未動用維護儲備結餘將計入損益。如就過往營運飛機所持有的維護飛機所需的餘額與繼任承租人所要求的標準相比出現不足，該等不足額於損益撥備為開支。

財務資料

管理層基於付款記錄作出判斷，即於財務狀況表日，承租人能夠履行其於租賃協議規定的責任。就所識別的任何不足額而言，飛機維護撥備將自損益扣除。

借貸成本

借貸成本包括我們就資金借貸產生的利息及其他成本。倘借貸成本直接歸因於資產的收購、建造或生產，則借貸成本資本化為該合資格資產成本的一部分。借貸成本於準備將資產達致擬定用途的活動進行時開始予以資本化，並產生資產支出及借貸成本。借貸成本直至資產用作其擬定用途基本完成時予以資本化。我們進行借貸以為在建飛機的若干交收前付款融資。該等借貸產生的利息會予以資本化，並計入飛機成本，惟我們從中賺取收入的來自租賃承諾或預付交付前付款飛機交付前付款產生的利息除外。利息於飛機交付時終止資本化。所有其他借貸成本於其產生期間列作開支。

金融工具

金融資產

初步確認及計量

金融資產於且僅於我們成為金融工具合約條文的訂約方時方予確認。我們在初步確認時釐定我們的金融資產的分類。

金融資產初步確認時，乃以公平值加(倘屬並非按公平值計入損益的金融資產)直接應佔交易成本計量。

金融資產的所有購買及出售均按買賣日期(即我們承諾購買或出售資產的日期)確認及終止確認。

其後計量

按公平值計入損益的金融資產：持作買賣的金融資產被分類為「按公平值計入損益的金融資產」。倘金融資產為於短期內出售而購入，該金融資產即分類為持作買賣。該類別包

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。

財務資料

括本集團所訂立並未指定為對沖關係中對沖工具的衍生金融工具。於初步確認後，按公平值計入損益的金融資產按公平值計量。分類為按公平值計入損益的金融資產產生的收益或虧損於損益中確認。

貸款及應收款項：付款金額固定或可釐定及沒有活躍市場報價的非衍生金融資產分類為貸款及應收款項。於初步確認後，貸款及應收款項以實際利率法按攤銷成本扣除減值計量。當貸款及應收款項終止確認或減值時，收益及虧損會透過攤銷過程於損益內確認。

取消確認

倘從資產收取現金流量的合約權利屆滿，則取消確認該金融資產。當金融資產完全取消確認時，賬面值與所收代價及任何已於其他全面收益確認的累計收益或虧損總和之間的差額會於損益確認。

金融負債

初步確認及計量

當且僅當我們成為金融工具的合約規定方時，金融負債才能被確認。我們於初步確認時確定我們的金融負債的分類。

金融負債初步確認時，乃以公平值加（倘屬並非按公平值計入損益的其他金融負債）直接應佔交易成本計量。

其後計量

按公平值計入損益的金融負債：按公平值計入損益的金融負債包括持作買賣的金融負債及初始確認指定為按公平值計量的金融負債。倘金融負債為於短期內出售而購入，該金融負債即分類為持作買賣。該類別包括我們所訂立並未指定為對沖關係中對沖工具的衍生金融工具。於初步確認後，按公允值計入損益的金融負債按公平值計量。因金融負債公允值變動所產生的任何收益或虧損於損益確認。

其他金融負債：於初步確認後，金融負債其後以實際利率法按攤銷成本計量。收益及虧損於負債取消確認時在攤銷過程中於損益確認。

財務資料

取消確認

金融負債於負債項下責任獲解除、取消或屆滿時終止確認。當同一貸款人按有重大差別的條款以另一項金融負債取代現有金融負債，或現有負債的條款被重大修改時，有關交換或修改則被視為終止確認原有負債及確認一項新負債，而各賬面值的差額在損益確認。

金融工具的抵銷

當且僅當現行可強制執行的法定權利可抵銷已確認金額且計劃以淨額結算，或同時變賣資產及清償負債，金融資產與金融負債方可互相抵銷，並在財務狀況表內以淨額列示。

衍生金融工具及對沖活動

我們使用衍生金融工具，如交叉貨幣利率掉期、利率掉期、利率上限及外匯遠期合約對沖與外幣及利率波動有關的風險。該等衍生金融工具於衍生合約訂立當日按公平值初步確認，並按公平值重新計量。倘公平值為正數，則衍生金融工具列作資產，倘公平值為負數，則列作負債。

不合資格作為對沖會計處理的衍生金融工具中任何公平值變動產生的收益或虧損將計為該期間的損益。

交叉貨幣利率掉期、利率掉期、利率上限及外匯遠期合約的公平值按對手方提供的按市值計價的價值釐定。

我們就合資格作對沖會計處理的若干對沖關係應用對沖會計法。就對沖會計法而言，對沖分為：

- (i) 公平值對沖：就歸因於與某項已確認資產或負債的相關的特定風險且可能影響損益的公平值變動的風險作出對沖時；及
- (ii) 現金流量對沖：就歸因於與某項已確認資產或負債相關的特定風險或極可能的預估交易，且可能影響損益的現金流量可變性的風險作出對沖時。

於對沖關係開始時，我們正式指定及記錄我們希望採用對沖會計處理的對沖關係以及進行對沖的風險管理目標及策略。有關文件包括對沖工具的識別、所對沖項目或交易、所

財務資料

對沖風險的性質，以及實體將評估對沖工具在抵銷所對沖項目的公平值或所對沖風險應佔現金流量的變動風險有效性的方法。該等對沖預期可十分有效地對銷公平值或現金流量的變動，並以持續方式評估以判斷在指定有關對沖的整個財務報告期間其是否確實極為有效。

遞延所得稅

遞延稅項乃根據於每年度結束時以稅款為基礎的資產負債與用於報告目的賬面值之間的暫時差額提供的負債方法。

遞延稅項負債就所有暫時差額確認，惟以下情況除外：

- (i) 倘遞延稅項負債因首次確認商譽或並非業務合併交易中的資產或負債而產生，且於交易當時並無影響會計溢利或應課稅損益；及
- (ii) 就與在附屬公司的投資有關的應課稅暫時差額而言，倘能控制撥回暫時差額的時間且暫時差額於可預見將來可能不會撥回。

遞延稅項負債於我們能夠控制暫時差額撥回的時間及暫時差額於可預見將來可能不會撥回時，就與在附屬公司的投資相關的所有應課稅暫時差額確認。除適用稅項豁免外，我們須於所有海外除稅前盈利實際匯回時就有關盈利繳納新加坡稅項。確定於可預見將來附屬公司的未分派溢利不會分派並匯至新加坡時需使用管理層判斷。我們就海外附屬公司的未分派盈利計提稅項撥備，惟倘於可預見將來該等盈利投資於新加坡境外及可能繼續投資於新加坡境外則除外。於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，海外附屬公司未分派盈利及海外未匯回收入的潛在新加坡稅項風險產生的暫時差額總額分別為542.1百萬美元、640.4百萬美元及817.4百萬美元，而並未就此確認遞延稅項負債。

倘很可能產生可用以抵銷可扣減暫時差額以及未動用稅項抵免及未動用稅項虧損結轉的應課稅溢利，則就所有可扣減暫時差額、未動用稅項抵免及未動用稅項虧損結轉確認遞延稅項資產，惟以下情況除外：

財務資料

- (i) 倘遞延稅項資產與首次確認並非業務合併交易中的資產或負債所產生的可扣減暫時差額有關，且於交易當時並無影響會計溢利或應課稅損益；及
- (ii) 就與在附屬公司的投資有關的可扣減暫時差額而言，只有在可能於可預見將來撥回暫時差額及存在應課稅溢利可用以抵銷暫時差額的情況下，方會確認遞延稅項資產。

為確定可予確認的遞延稅項資產金額，需運用管理層判斷根據未來應課稅溢利可能產生的時間及程度，結合未來稅項規劃策略釐定。

根據飛機租賃計劃，本公司已獲重續特惠稅率，自二零一二年七月一日起生效。請參閱「財務資料－影響我們的經營業績及財務狀況的重大因素」。為合資格獲5年的特惠稅率，本公司須於5年期間內達成若干條件。管理層合理相信，有關條件可獲達成，且不知悉任何特惠稅率於屆滿後延期將不獲考慮的理由。

我們綜合損益表的主要項目說明

收益及其他收入

我們的收益及其他收入主要包括(i)租賃租金收入、(ii)利息及手續費收入及(iii)出售飛機收益淨額。

租賃租金收入

我們的主要收益及其他收入來源為從與航空公司訂立的飛機經營性租賃中收取的租賃租金收入，分別佔二零一三年、二零一四年及二零一五年我們總收益及其他收入的87.5%、94.8%及89.4%。我們在多個地區向航空公司出租飛機，包括亞太(不包括中國內地、香港、澳門及台灣)、中國內地、香港、澳門及台灣、美洲、歐洲以及中東及非洲。

我們在租賃租金收入方面維持地域多元化，同時視乎我們的風險管理政策及評估而定，尋求在我們相信能夠取得有利條款的任何司法權區伺機租賃飛機。於往績記錄期，亞太(不包括中國內地、香港、澳門及台灣)為我們租金收益的最大地區，分別佔二零一三年、二零一四年及二零一五年我們總租金收入的28.4%、31.2%及33.2%。我們來自亞太、

財務資料

(包括中國內地、香港、澳門及台灣)的租賃租金收入合共佔相同年度我們總租金收入的42.6%、43.6%及49.9%，反映該等地區的飛機租賃需求旺盛。

我們的飛機租賃協議一般規定按固定租金或與美元倫敦銀行同業拆借利率掛鈎的浮動租金(於租期內定期調整)每月提前付款。根據我們的訂單簿，交付與隨後開始產生租賃租金收入於年內分散，而並無重大的季節性差異。

利息及手續費收入

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們的利息及手續費收入分別為28.0百萬美元、11.6百萬美元及39.8百萬美元。作為對飛機購買及回租交易的補充產品供應，我們有時會就未來飛機交付向航空公司客戶收取費用以向飛機原設備製造商作出交付前付款。該等類型的安排一般通過我們的飛機租賃及銷售團隊以及飛機購買團隊協作帶來，而上述各團隊與航空公司客戶及原設備製造商定期溝通。我們憑藉我們與航空公司客戶及原設備製造商的關係，及特定情況下的一般動態因素以取得優勢。上述舉措加上我們穩健的財務狀況，令我們能夠以具競爭力的條款快速有效執行該等安排。與我們分析及評估我們的所有交易所採用的方法相同，我們根據本集團的預期財務收益及其他標準要求對任何交付前付款安排作出分析及評估。

此外，我們亦就修改交付前時間表收取費用而獲得手續費收入，尤其是為我們的飛機購買承諾預付交付前付款時。

我們的收入亦包括於銀行的定息存款及現金結餘所得的利息。於二零一三年，我們亦從融資租賃(其中我們為出租人)產生收入，但之後已終止該融資租賃，故於二零一四年及二零一五年並無產生該等收入。

我們的收入亦來自提供各式各樣的管理及營銷服務予飛機所有人，該等服務多種多樣，包括開具發票及收款、監管續保、監管信用證續期、使用情況報告及追蹤、技術檢查、中轉規劃及管理、租賃安排、銷售及營銷(包括再營銷)及其他相關服務。

我們的手續費收入可因為交付飛機的時間或某年的交易量而按年出現大幅差異，並可能對我們的整體集資成本造成影響。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5。

財務資料

銷售飛機收益淨額

銷售飛機收益淨額來自銷售所得款項及我們留存的維修儲備金減有關飛機的賬面淨值及銷售開支。我們一般向其他租賃公司、航空公司或私募基金實體銷售飛機。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們分別銷售21架、33架及43架飛機。下表載列我們的銷售飛機收益淨額明細：

	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		
銷售飛機所得款項	913,303	1,315,861	1,822,618
已撥回維修儲備金	45,745	35,891	65,026
減：飛機賬面淨值	(880,642)	(1,319,484)	(1,798,652)
減：銷售開支	(1,935)	(1,977)	(18,848)
銷售飛機收益淨額	76,471	30,291	70,144

成本及開支

成本及開支主要包括(i)折舊、(ii)財務開支、(iii)員工成本、(iv)減值支出及(v)其他經營開支。

機器及設備折舊

於往績記錄期，飛機折舊構成我們成本及開支的最大組成部分。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，機器及設備折舊分別為336.3百萬美元、381.2百萬美元及382.0百萬美元，分別佔同期我們總成本及開支(不包括所得稅開支)的55.3%、60.0%及55.4%。下表載列於所示期間我們的折舊支出明細：

	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		
飛機	335,012	378,997	379,863
其他機器及設備	1,334	2,250	2,088
總折舊	336,346	381,247	381,951

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。

財務資料

我們按25年減飛機使用年限以直線法計算飛機折舊，前12年內，於第25年末的剩餘價值為15%。於第12年末，剩餘價值按直線法折舊，而剩餘13年期後並無剩餘價值。其他機器及設備(包括辦公室設備及傢具以及裝修)採用直線法計算折舊，以於其估計可使用年期內劃撥折舊款項。於往績記錄期，我們的飛機折舊成本增加與我們的飛機組合賬面淨值相應增加一致，並由我們的飛機銷售所抵銷。

財務開支

財務開支主要與利息開支、衍生金融工具公平值變動以及貸款及借款及融資租賃應付款項的其他支出有關，其並無資本化為廠房及設備的一部分。下表載列所示期間我們的財務開支明細：

	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		
下列各項利息開支及其他支出			
— 貸款及借款	136,730	152,159	169,063
— 融資租賃	781	995	1,156
減：衍生金融工具公平值收益淨額	(1,822)	(2,374)	(1,448)
財務開支總額	135,689	150,780	168,771

員工成本

員工成本主要包括薪金、花紅及僱主界定供款福利。下表載列所示期間我們的員工成本明細：

	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		
薪金、花紅及其他員工成本	39,483	49,387	56,892
僱主界定供款福利	1,171	1,843	1,797
員工成本總額	40,654	51,230	58,689

我們的員工成本於往績記錄期內增加，主要由於達成績效目標導致花紅增加、員工人數增加以支持我們業務活動擴張及年度加薪所致。

財務資料

飛機減值

減值支出反映飛機賬面淨值超逾其可收回款項的部分。有關進一步詳情，請參閱「財務資料－主要會計政策及估計」及本招股章程附錄一一會計師報告附註3.2。

其他經營開支

其他經營開支主要包括技術服務開支（包括收回成本）、專業費用及一般辦公開支。

所得稅開支

所得稅開支主要與遞延稅項負債的撥備有關。遞延稅項負債主要歸因於為徵稅目的所申報折舊超逾自會計溢利扣減的折舊。由於本集團在多個司法權區均有經營實體，故我們須就我們的業務按不同的稅率繳稅。更多詳情，請參閱「財務資料－影響我們的經營業績及財務狀況的重大因素」。除已付最低金額外，由於稅項折舊足以抵銷應課稅收入，故我們於往績記錄期內並無支付現金稅項。

過往經營業績回顧

截至二零一五年十二月三十一日止年度與截至二零一四年十二月三十一日止年度的比較

收益及其他收入

我們的總收益及其他收入由二零一四年的988.4百萬美元增加10.3%至二零一五年的1,090.7百萬美元，主要是由於租賃租金收入、飛機銷售收益淨額以及利息及費用收入增加。

租賃租金收入

我們的租賃租金收入由二零一四年的936.9百萬美元增加4.1%至二零一五年的975.5百萬美元，主要是由於二零一五年首十個月的機隊增長部分被二零一五年下半年出售24架飛機導致的租金收入減少所抵銷。

利息及費用收入

我們的利息及費用收入由二零一四年的11.6百萬美元大幅增加至二零一五年的39.8百萬美元，主要是由於飛機進度付款的費用顯著增加，反映對手方對有關交付前付款安排的需求增加。

財務資料

銷售飛機收益淨額

我們的銷售飛機收益淨額由二零一四年的30.3百萬美元大幅增加至二零一五年的70.1百萬美元，主要是由於售出的飛機數目於同年由33架增加至43架。售出的飛機數目增加主要是由於二零一五年下半年向一名買家作出銷售。二零一四年銷售飛機收益淨額被銷售幾架舊型號的虧損所部分抵銷。因此，二零一五年銷售每架飛機的收益淨額較二零一四年為高。

成本及開支

我們的成本及開支總額由二零一四年的635.7百萬美元增加8.4%至二零一五年的689.3百萬美元，主要是由於財務開支及飛機減值增加。

機器及設備折舊

機器及設備的折舊由二零一四年的381.2百萬美元小幅增加0.2%至二零一五年的382.0百萬美元，與飛機賬面淨值增長一致，反映於二零一五年的購買由年內銷售所抵銷。

財務開支

財務開支由二零一四年的150.8百萬美元增加11.9%至二零一五年的168.8百萬美元，主要由於我們機隊的融資增加。我們的資金平均成本於二零一四年為1.9%及於二零一五年為2.0%。

員工成本

員工成本由二零一四年的51.2百萬美元增加14.6%至二零一五年的58.7百萬美元，主要由於較二零一五年預定的關鍵績效目標達成更強的經營業績，因此為花紅作出較高的撥備、增加員工人數以支持業務活動擴展以及年度加薪所致。

其他經營開支

其他經營開支由二零一四年的9.5百萬美元增加30.6%至二零一五年的12.5百萬美元，主要是由於二零一四年撥回回收成本的撥備金額，而我們於二零一五年並無撥回。

飛機減值

飛機減值由二零一四年的23.1百萬美元增加90.0%至二零一五年的43.9百萬美元，主要是由於兩架老舊飛機減值，反映市場對老舊飛機需求下降。

財務資料

營銷及差旅開支

營銷及差旅開支於二零一四年及二零一五年各年維持於5.0百萬美元。

遞延債務發行成本攤銷

遞延債務發行成本攤銷由二零一四年的14.5百萬美元增加24.6%至二零一五年的18.1百萬美元，主要是由於撇銷因二零一五年出售飛機而預付的貸款融資的未攤銷債務發行成本。

除所得稅前溢利及除稅前利潤率

由於上文所述原因，除所得稅前溢利由二零一四年的352.8百萬美元增加13.8%至二零一五年的401.4百萬美元。同年，我們的除稅前利潤率由35.7%增至36.8%。

所得稅開支

所得稅開支由二零一四年的44.2百萬美元增加31.5%至二零一五年的58.1百萬美元。我們的實際稅率於同期由12.5%增加至14.5%，主要是由於二零一五年並無稅項撥回而二零一四年撥回4.1百萬美元。

年內溢利及純利率

由於上文所述原因，我們的年內溢利由二零一四年的308.6百萬美元增加11.3%至二零一五年的343.3百萬美元。我們的純利率於同期維持穩定，分別為31.2%及31.5%。

截至二零一四年十二月三十一日止年度與截至二零一三年十二月三十一日止年度的比較

收益及其他收入

我們的總收益及其他收入由二零一三年的918.7百萬美元增加7.6%至二零一四年的988.4百萬美元，主要是由於租賃租金收入增加，惟部分由銷售飛機收益淨額以及利息及費用收入減少所抵銷。

租賃租金收入

我們的租賃租金收入由二零一三年的804.1百萬美元增加16.5%至二零一四年的936.9百萬美元，主要是由於我們的機隊根據經營性租賃由二零一三年十二月三十一日的206架飛機淨增加24架飛機至二零一四年十二月三十一日的230架飛機。

財務資料

利息及費用收入

我們的利息及費用收入由二零一三年的28.0百萬美元減少58.5%至二零一四年的11.6百萬美元，主要是由於向製造商支付的交付前墊款的費用收益量減少。我們同期的租賃管理費收入有所減少，乃因為於二零一三年就我們代一名航空公司客戶管理的兩架飛機收取一次性費用。

銷售飛機收益淨額

我們的銷售飛機收益淨額由二零一三年的76.5百萬美元減少60.4%至二零一四年的30.3百萬美元。儘管於二零一四年銷售33架飛機（於二零一三年銷售21架飛機），但銷售收益淨額因銷售幾架舊型號飛機產生虧損而有所減少。因此，二零一四年銷售每架飛機的收益淨額較二零一三年為低。

成本及開支

我們的成本及開支總額由二零一三年的607.7百萬美元增加4.6%至二零一四年的635.7百萬美元，主要是由於機器及設備折舊以及財務開支增加，惟部分由飛機減值以及其他經營成本及開支減少所抵銷。

機器及設備折舊

機器及設備折舊由二零一三年的336.3百萬美元增加13.3%至二零一四年的381.2百萬美元，與於二零一四年因購買導致飛機賬面淨值增加一致，部分由年內銷售所抵銷。

財務開支

財務開支由二零一三年的135.7百萬美元增加11.1%至二零一四年的150.8百萬美元，主要是由於我們較大型機隊的融資增加。二零一三年及二零一四年，我們資金的平均成本均為1.9%。

員工成本

員工成本由二零一三年的40.7百萬美元增加26.0%至二零一四年的51.2百萬美元。員工成本於二零一四年增加，乃由於較二零一四年預定的關鍵績效目標達成更強的經營業績，因此為花紅作出較高的撥備、增加員工人數以支持業務活動擴展以及年度加薪所致。

財務資料

其他經營開支

其他經營開支由二零一三年的28.3百萬美元減少66.3%至二零一四年的9.5百萬美元，主要是因為於二零一四年確定收回成本後撥回二零一三年就該等成本的撥備致使技術服務開支大幅減少。

飛機減值

飛機減值由二零一三年的42.8百萬美元減少46.0%至二零一四年的23.1百萬美元。於二零一四年，主要就機齡超過12年的三架飛機作出減值虧損撥備。二零一三年的飛機減值金額較高，原因是就自此已售出的其他若干老舊飛機計提撥備。

營銷及差旅開支

營銷及差旅開支由二零一三年的4.3百萬美元增加18.7%至二零一四年的5.0百萬美元，主要由於業務活動增加所致。

遞延債務發行成本攤銷

遞延債務發行成本攤銷於二零一三年及二零一四年保持穩定，分別為14.6百萬美元及14.5百萬美元。

除所得稅前溢利及除稅前利潤率

由於上文所述原因，除所得稅前溢利由二零一三年的310.9百萬美元增加13.5%至二零一四年的352.8百萬美元。同年，我們的除稅前利潤率由33.8%增至35.7%。

所得稅開支

所得稅開支由二零一三年的33.9百萬美元增加30.5%至二零一四年的44.2百萬美元。我們的實際稅率於同年由10.9%增加至12.5%，主要是由於稅項撥回減少所致。

年內溢利及純利率

由於上文所述原因，我們的年內溢利由二零一三年的277.1百萬美元增加11.4%至二零一四年的308.6百萬美元。我們的純利率於同年由30.2%略增至31.2%。

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。

財務資料

於二零一六年一月三十一日，我們於二零一五年十二月三十一日的所有未收回的貿易應收款項已經結清。

其他應收款項

我們的其他應收款項主要包括保證金、應計收入(即向製造商作出的交付前付款的應計利息)及雜項應收款、可收回的商品及服務稅及製造商的信貸應收款項。下表載列我們的其他應收款項於所示日期的明細：

	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)	
保證金	794	780	716
雜項應收款	83	1,260	14,423
應計收入	12,092	9,637	7,674
減：減值撥備	(20)	—	—
其他應收款項淨額	12,949	11,677	22,813

我們的雜項應收款於二零一四年十二月三十一日較二零一三年十二月三十一日有所增加，主要由於為購買若干飛機部件授出日常過程製造商信貸，飛機部件可用於日後的商品及服務。我們的雜項應收款於二零一五年十二月三十一日進一步增加，主要由於應收對手方款項所致。該筆款項其後於二零一六年一月結清。

我們的應計收入於二零一四年十二月三十一日較二零一三年十二月三十一日減少，主乃由於相關飛機於二零一四年交付且從該交付前付款賺取收入，令到從交付前付款賺取的應計收入減少。我們的應計收入於二零一五年十二月三十一日進一步減少，主要由於從交付前付款賺取有關收入。

定息存款

我們的定息存款指我們視乎現金需要而存放的短期存款。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們的短期存款賺取的利息以加權平均實際利率計算分別為年利率0.7厘、0.7厘及0.4厘。我們的定息存款由二零一三年十二月三十一日的455.4百萬美元大幅減少至二零一四年十二月三十一日的212.2百萬美元，主要由於我們需要現金達成我們的飛機購買承諾及交付前付款所致。我們的定息存款之後增至二零一五年十二月三十一日的237.4百萬美元，主要由於二零一六年撥出現金以提供購買資金及支付交付前付款。

財務資料

現金及銀行結餘

我們於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日分別有現金及銀行結餘82.7百萬美元、155.2百萬美元及269.4百萬美元，截至相同日期當中分別有36.9百萬美元、135.3百萬美元及135.4百萬美元存在產權負擔。該等產權負擔指在我們已出售就有抵押貸款融資而質押的相關飛機的情況下保持貸款融資可供使用，向貸款人質押現金以充當替換飛機交付前的替代抵押品。雖然我們的有抵押貸款通常於出售已質押飛機後償還，但我們有時會行使選擇權，通過質押現金作為抵押品而保有貸款，直到替換飛機可用作替代抵押品為止，屆時會向我們撥回現金抵押品。我們存在產權負擔的現金於二零一四年十二月三十一日較二零一三年十二月三十一日增加，原因為我們增加利用上述待定飛機替代的現金抵押選擇權。

持作出售資產

持作出售資產指符合撥作此分類標準的飛機。我們於二零一五年十二月三十一日有222.2百萬美元的持作出售資產，附帶貸款及借款應佔的26.9百萬美元及應付維修儲備金應佔的9.4百萬美元相關負債。於二零一三年及二零一四年十二月三十一日並無飛機被分類為持作出售資產。

衍生金融工具

我們有關衍生金融工具的資產及負債分別指未變現的收益及虧損，該等收益及虧損乃根據我們於二零一三年、二零一四年及二零一五年所訂立的跨貨幣利率掉期、利率掉期及利率上限合約，於權益或損益的對沖儲備內予以確認。我們歸類為非流動負債的部分衍生金融工具由二零一三年十二月三十一日的5.4百萬美元大幅增加至二零一四年十二月三十一日的73.2百萬美元，並於二零一五年十二月三十一日進一步增加至146.2百萬美元，主要是由於發行更多固定利率以非美元計值的中期票據，我們根據我們的對沖政策就此訂立跨貨幣利率掉期，以獲得以美元計值的浮動利率。更多詳情，請參閱「業務－對沖安排及政策」、「財務資料－債項」及「財務資料－有關財務風險的定性及定量披露」。

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。

財務資料

貿易及其他應付款項

我們的其他應付款項主要包括主要有關我們的債項的應計利息開支及其他應計費用及負債。下表載列我們截至所示日期的貿易及其他應付款項明細：

	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元		
貿易應付款項	3,814	1,228	4,572
雜項應付款項	1,676	2,629	2,187
應計利息開支	26,948	29,486	35,246
應付維修儲備金	17,144	2,491	22,306
應計技術開支	15,979	528	560
其他應計費用及負債	46,387	31,630	41,233
貿易及其他應付款項總額	111,948	67,992	106,104

與二零一三年十二月三十一日相比，貿易及其他應付款項於截至二零一四年十二月三十一日有所減少，主要是由於(i)應付維修儲備金因於該日期尚未清償的承租人申索減少而減少、(ii)應計技術開支因收回成本撥備減少而減少及(iii)其他應計費用及負債因年內支付花紅後花紅撥備減少而減少。貿易及其他應計付款其後於截至二零一五年十二月三十一日增加，主要是由於應付維修儲備金因於該日期尚未清償的承租人申索增加而增加。截至二零一六年一月三十一日，我們已結清98.1%於截至二零一五年十二月三十一日尚未償還的貿易應付款項。

抵押保證金

抵押保證金指我們向承租人收取的現金保證金，以保證租賃協議中承租人的責任。此外，對於若干租賃，我們收取承租人所在國家的銀行發出的不可撤銷信用證替代現金抵押保證金。於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們以不可撤銷信用證收取的抵押保證金分別為110.5百萬美元、98.7百萬美元及118.0百萬美元。

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。

財務資料

流動負債淨額

下表載列我們截至所示日期的流動資產及流動負債明細：

	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元		
流動資產			
貿易應收款項	55	4,783	400
預付款項	1,094	1,652	1,542
其他應收款項	12,949	11,677	22,813
衍生金融工具	722	213	—
定息存款	455,435	212,204	237,415
現金及現金結餘	82,727	155,200	269,417
持作出售資產	—	—	222,222
總流動資產	552,982	385,729	753,809
流動負債			
衍生金融工具	5,557	5,030	393
貿易及其他應付款項	111,948	67,992	106,104
遞延收入	34,803	36,789	62,240
所得稅應付款項	614	94	874
貸款及借款	685,686	889,318	963,291
融資租賃應付款項	6,585	8,776	9,148
抵押保證金	29,034	36,438	36,970
與持作出售資產相關的負債	—	—	36,299
遞延資產值擔保費用	30	—	—
流動負債總額	874,257	1,044,437	1,215,319
流動負債淨額	(321,275)	(658,708)	(461,510)

分別於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，貸款及借款構成我們流動負債的最大組成部分，而定息存款構成我們分別於二零一三年及二零一四年十二月三十一日的流動資產最大組成部分，現金及現金結餘為我們於二零一五年十二月三十一日的流動資產的最大組成部分。

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們的流動負債淨額分別為321.3百萬美元、658.7百萬美元及461.5百萬美元，主要由於因應機隊規模的貸款及借款的流動部分所致。於二零一六年一月三十一日（即就本聲明而言的最後實際可行日期），我們的流動負債淨額為501.1美元。更多詳情，請參閱「財務資料—流動資金及資金來源」。

財務資料

我們預期將使用經營所得現金流量及(主要為)額外債務融資為經營及償債需求提供資金。

流動資金及資金來源

我們的流動資金主要來源過往包括銀行結餘、飛機租賃業務產生的現金、飛機銷售所得款項以及貸款及借款。我們的業務屬資本密集型，需要巨額投資以於增長期間擴充機隊及確保我們維持年輕的機隊組合。我們經營產生的現金流量(尤其是飛機經營性租賃產生的收益)一直為該等投資提供大部分流動資金。我們過往亦收到股東的股本出資。

展望未來，我們預期繼續從下列資金來源尋求流動資金，惟須遵守我們視為妥當的定價及條件：

- 循環信貸額度、定期貸款、中期票據發行及由出口信貸機構擔保的用於購買新飛機的借款；
- 飛機銷售；及
- 我們經營產生的自由現金流量。

由於我們的業務性質，我們擁有來自租賃的長期合約收益及現金流量，同時亦確認與融資安排有關的大量流動負債。於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們分別有流動負債淨額321.3百萬美元、658.7百萬美元及461.5百萬美元。我們認為，我們的流動負債淨額狀況並無準確反映我們的流動資金狀況，原因是鑒於我們收款的良好往績，我們經營性租賃項下強大的訂約租賃收益展現了可靠及可預測的營運現金流。我們相信，我們將擁有充足財政資源(包括承諾租金現金流量、飛機銷售所得款項及未動用的承諾銀行貸款)，可使我們滿足至少未來12個月的預計現金需求，包括營運資金需求、資本支出、償還到期債項及各類合約責任。

於往績記錄期及於最後實際可行日期，我們於融資方面遵守且一直遵守所有重大契約，且我們於支付貿易及其他應付款項、貸款及借款或其他融資債務方面並無任何重大違約。

財務資料

營運資金充足性

經計及我們可動用的財務資源，包括現金及銀行結餘、自承租人已收取及預期將收取的款項及經營所得其他資金、有抵押飛機借款、承諾無抵押備用循環信用貸款及其他借款以及未來飛機銷售所得款項，在不發生不可預見情形的情況下，董事確認，我們具備充足的營運資金，可滿足本招股章程日期起未來12個月的流動資金及資金來源需求。

我們於未來12個月的流動資金及資金來源需求包括飛機購買責任應付的款項、債務融資所需的本金及利息付款、預期資本支出及客戶維護款補償。其後，我們預期將使用經營所得現金流量及(如需)額外債務或股本融資為我們經營及償債需求提供資金。然而，於本招股章程日期後未來12個月，我們就未來資本支出增加超逾預計現金需求獲得額外資金的能力受一系列不確定因素的影響，包括我們未來的經營業績、財務狀況及現金流量以及我們、我們的貸款人及客戶經營所在市場的經濟、政治及其他條件。

於審慎考慮上述因素並與管理層討論後，聯席保薦人確認，彼等信納我們有能力滿足自本招股章程日期起計未來12個月的營運資金需求。

現金流量

下表載列我們於所示期間的現金流量：

	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
年末現金及現金等價物.....	501,229	232,144	371,393

財務資料

經營活動提供的現金淨額

於二零一五年，我們經營活動提供的現金淨額為1,112.4百萬美元。我們擁有營運資金變動前經營溢利908.0百萬美元，主要包括除所得稅前溢利401.4百萬美元及就下列各項的調整：(i)機器及設備折舊382.0百萬美元及(ii)財務開支168.8百萬美元，部分被飛機銷售收益淨額70.1百萬美元抵銷。營運資金變動及其他變動產生現金流入204.4百萬美元，主要包括(i)因以現金維修儲備租賃的飛機增加而使承租人的付款增加導致維修儲備增加114.0百萬美元，(ii)已收取利息及費用38.9百萬美元及(iii)主要與應付維修儲備及應計應付利息有關的應付款項增加37.9百萬美元。

於二零一四年，我們經營活動提供的現金淨額為961.7百萬美元。我們擁有營運資金變動前經營溢利883.2百萬美元，主要包括除所得稅前溢利352.8百萬美元及就下列各項的調整：(i)機器及設備折舊381.2百萬美元及(ii)財務開支150.8百萬美元。營運資金變動及其他變動產生現金流入78.5百萬美元，主要包括與因以現金維修儲備租賃的飛機增加而令承租人的付款增加有關的維修儲備增加84.4百萬美元，惟部分由與二零一四年應計收回成本降低有關的應付款項減少25.0百萬美元所抵銷。

於二零一三年，我們經營活動提供的現金淨額為838.7百萬美元。我們擁有營運資金變動前經營溢利747.7百萬美元，主要包括除所得稅前溢利310.9百萬美元及就下列各項的調整：(i)機器及設備折舊336.3百萬美元及(ii)財務開支135.7百萬美元，惟部分由銷售飛機收益淨額76.5百萬美元所抵銷。營運資金變動及其他變動產生現金流入91.0百萬美元，主要包括與因以現金維修儲備租賃的飛機增加而令承租人的付款增加有關的維修儲備增加79.6百萬美元，惟部分由主要與向若干飛機的買家轉移抵押保證金有關的已付保證金淨額47.2百萬美元所抵銷。

投資活動所用現金淨額

於二零一五年，我們投資活動所用現金淨額為1,317.6百萬美元，歸因於購買3,409.9百萬美元的機器及設備（主要與購買40架飛機有關）及交付前付款（主要與未來飛機交付有關），惟部分由出售機器及設備所得款項2,092.3百萬美元（主要與出售43架飛機有關）所抵銷。

於二零一四年，我們投資活動所用現金淨額為1,826.9百萬美元，歸因於購買3,142.8百萬美元的機器及設備（主要與購買57架飛機有關）及交付前付款（主要與未來飛機交付有關），惟部分由出售機器及設備所得款項1,315.9百萬美元（主要與出售33架飛機有關）所抵銷。

財務資料

於二零一三年，我們投資活動所用現金淨額為1,589.3百萬美元，歸因於購買2,502.6百萬美元的機器及設備（主要與購買48架飛機有關）及交付前付款（主要與未來飛機交付有關），惟部分由出售機器及設備所得款項913.3百萬美元（主要與出售21架飛機有關）所抵銷。

融資活動提供的現金淨額

於二零一五年，我們融資活動提供的現金淨額為344.4百萬美元，主要歸因於貸款及借款的所得款項2,824.0百萬美元，惟部分由(i)償還貸款及借款2,287.8百萬美元；及(ii)已付財務開支171.4百萬美元所抵銷。

於二零一四年，我們融資活動提供的現金淨額為596.2百萬美元，主要歸因於貸款及借款的所得款項2,153.1百萬美元，惟部分由(i)償還貸款及借款1,155.2百萬美元；(ii)已付財務開支151.3百萬美元；及(iii)已付股息139.0百萬美元所抵銷。

於二零一三年，我們融資活動提供的現金淨額為638.3百萬美元，主要歸因於貸款及借款的所得款項2,359.4百萬美元，惟部分由(i)償還貸款及借款1,465.1百萬美元；(ii)已付財務開支135.2百萬美元；及(iii)已付股息113.0百萬美元所抵銷。

債項

債項定義為未計債務發行成本、公平值及中期票據折讓／溢價調整前的貸款及借款以及融資租賃應付款項。

於往績記錄期，我們的經營及資本支出部分依賴於多種來源的債務融資，包括(i)貸款融資，包括定期貸款、已承諾無抵押循環信用貸款以及融資租賃應付款項、(ii)債務資本市場，包括中期票據及(iii)美國進出口銀行及歐洲出口信貸機構的擔保融資。

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。

財務資料

下表載列於所示日期我們的總體債項：

	於十二月三十一日			於一月 三十一日
	二零一三年	二零一四年	二零一五年	二零一六年 (未經審核)
	千美元			
即期債務				
中期票據	63,967	59,971	—	—
減：公平值調整	(415)	(2,976)	—	—
貸款	635,149	844,994	1,001,499	822,098
減：貸款的遞延債務發行成本	(13,015)	(12,671)	(11,352)	(11,276)
融資租賃應付款項	6,615	8,845	9,217	9,217
減：融資租賃應付款項的 遞延債務發行成本	(30)	(69)	(69)	(69)
即期債務總額	<u>692,271</u>	<u>898,094</u>	<u>999,295</u>	<u>819,970</u>
非即期債務				
中期票據	1,356,838	2,265,427	3,212,612	3,212,612
減：中期票據貼現 (扣除溢價) 調整	(856)	(3,268)	(5,823)	(5,677)
減：公平值調整	(5,390)	(71,692)	(144,206)	(177,090)
貸款	5,306,867	5,163,865	4,665,246	4,631,989
減：遞延債務發行成本	(88,047)	(82,031)	(79,298)	(78,083)
融資租賃應付款項	52,910	77,119	67,903	67,903
減：融資租賃應付款項 的遞延債務發行成本	(98)	(317)	(248)	(242)
非即期債務總額	<u>6,622,224</u>	<u>7,349,103</u>	<u>7,716,186</u>	<u>7,651,413</u>
債務總額	<u>7,314,495</u>	<u>8,247,197</u>	<u>8,715,481</u>	<u>8,471,383</u>
債項總額	<u>7,422,346</u>	<u>8,420,221</u>	<u>8,956,477</u>	<u>8,743,819</u>

下表載列我們於所示日期的未償還債項明細：

	於十二月三十一日					
	二零一三年		二零一四年		二零一五年	
	金額 (千美元)	佔總額 %	金額 (千美元)	佔總額 %	金額 (千美元)	佔總額 %
債務融資來源						
貸款	4,132,935	55.7	4,417,843	52.5	4,315,115	48.2
債務資本市場	1,420,805	19.1	2,325,398	27.6	3,212,612	35.9
美國進出口銀行及 歐洲出口信貸機構貸款	1,868,606	25.2	1,676,980	19.9	1,428,750	15.9
總計	<u>7,422,346</u>	<u>100.0</u>	<u>8,420,221</u>	<u>100.0</u>	<u>8,956,477</u>	<u>100.0</u>

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。

財務資料

下表載列我們於二零一五年十二月三十一日按有抵押及無抵押狀況劃分的債項總額：

於二零一五年十二月三十一日				
	抵押品	未償還借款 (千美元)	飛機數目	最終規定 到期日
有抵押債務：				
貸款融資(包括融資..... 租賃應付款項)	於飛機、飛機租賃的 權益及於擁有／租賃 飛機的實體的實益權益 以及相關權益	3,305,115	100	二零一六年至 二零二六年之間
出口信貸機構..... 擔保融資	於飛機、現金抵押品及 飛機租賃的權益及於 擁有／租賃飛機的實體 的實益權益以及相關權益	1,428,750	45	二零二零年至 二零二五年之間
有抵押債務總額.....		4,733,865		
無抵押債務：				
貸款融資.....	無	1,010,000	—	二零一六年至 二零二零年之間
中期票據.....	無	3,212,612	—	二零一七年至 二零二五年之間
無抵押債務總額.....		4,222,612		
債項總額.....		8,956,477		

有抵押債務佔我們總資產的百分比由二零一三年十二月三十一日的58.5%減少至二零一四年十二月三十一日的51.1%，並進一步減少至二零一五年十二月三十一日的38.0%。

財務資料

貸款融資

我們與亞洲、歐洲、中東及北美的眾多銀行及其他金融機構建立了穩固的關係。於二零一五年十二月三十一日，有超過60家銀行及其他金融機構向我們貸款。下表載列於所示日期我們計息貸款及借款(包括票據但不包括融資租賃應付款項)的到期日：

	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
須於以下期限內償還 的貸款及借款：			
一年內	699,116	904,965	1,001,499
一至五年	3,026,627	4,795,850	5,606,321
五年以上	3,637,078	2,633,442	2,271,537
貸款及借款總額	<u>7,362,821</u>	<u>8,334,257</u>	<u>8,879,357</u>

(1) 並不包括融資租賃應付款項。

我們的有抵押債務來源包括有抵押商業定期貸款及由出口信貸機構擔保的定期貸款。我們的無抵押債務來源包括無抵押定期貸款、已承諾無抵押循環信用貸款及中期票據。我們所有定期貸款均以浮動利率計息，有關利息每季度或每半年支付一次，惟受慣常違約事件及契諾(包括最低有形淨值契諾及債轉股契諾，均每半年測試一次)所規限。

有抵押債務

我們的有抵押債務指商業定期貸款及由出口信用機構擔保的定期貸款，分別通常以飛機或擁有飛機的實體的股份進行抵押。該等定期貸款通常按季度或半年基準根據固定還款計劃攤銷至到期時的尾款。就我們的大部分有抵押貸款而言，倘我們出售以貸款進行融資涉及的飛機，我們可保留該融資，惟我們須提供替代飛機作為抵押物或現金存款，直至該替換飛機可供進行質押為止。我們由出口信用機構擔保的定期貸款指由美國進出口銀行及歐洲出口貸款機構擔保的貸款。我們已分別為交付全新的空客及波音飛機取得該種擔保。

財務資料

無抵押債務

我們的無抵押債務指定期貸款及已承諾無抵押循環信用貸款。除我們於二零一五年十二月三十一日未償還的無抵押定期貸款外，我們亦已於同日就合共525.0百萬美元的兩項無抵押定期貸款簽訂文件，我們擬於二零一六年三月年底前提取有關貸款。

於二零一五年十二月三十一日，我們已作出2,730.0百萬美元已承諾無抵押循環信用貸款承擔，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。我們預計於全球發售後仍然享有該項融資。有關進一步詳情，請參閱「與中銀的關係」。於往績記錄期，該融資並無被提取，現僅作為臨時融資來源，而不是長期融資來源。過往，我們自中銀取得過其他已承諾無抵押循環貸款授信，藉以為具吸引力的飛機收購事項提供資金，而該等融資乃一項重要工具，使我們能執行我們的發展策略，並提供有承諾的後備流動性來源。就獨立第三方貸款人提供的其他730.0百萬美元款項而言，其中350.0百萬美元於二零一六年到期、230.0百萬美元於二零一七年到期及150.0百萬美元於二零一八年到期。我們的貸款融資通常載有財務契諾，規定(i)綜合淨值不低於275百萬美元；及(ii)最高負債權益比率為6:1。我們一直並擬繼續遵守該等財務契諾。

優先無抵押中期票據

於二零一二年九月，我們成立20億美元歐洲中期票據計劃，並於二零一四年四月將金額增至50億美元。於二零一五年三月，我們將歐洲中期票據計劃轉換為50億美元的全球中期票據計劃，並截至二零一五年十二月三十一日，已根據全球中期票據計劃透過13個系列發行約32億美元無抵押票據。有關票據的投資者包括金融資產管理公司、保險公司及私人銀行。

全球中期票據計劃的條款及條件包含慣常違約事件以及不抵押契諾，據此我們及主要附屬公司(定義見條款及條件)不得未在不平等的且按比例的向全球中期票據計劃下發行的票據持有人授出任何擔保權益的情況下，同時設立任何擔保權益以為於任何證券交易所、場外交易或其他證券市場上市或買賣的任何票據、債券、債權證或其他證券作擔保。

該等無抵押票據以美元、澳元、新加坡元及離岸人民幣發行，且為無抵押。倘票據以美元以外的貨幣計值，則其與銀行交易對手掉期為利率美元負債。

財務資料

融資租賃應付款項

部分我們擁有的飛機乃通過融資租賃取得，據此，於我們充分履行本身在各租賃協議項下的責任後，有關飛機的所有權將轉移至我們。融資租賃應付款項由對已租賃的飛機設定抵押以進行擔保。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，該等租賃的利息每年介乎於0.8%至2.7%、0.7%至2.4%及0.8%至2.6%不等。下表載列於所示日期該等租賃項下我們的最低租賃款項及款項現值的賬齡分析：

	截至十二月三十一日					
	二零一三年		二零一四年		二零一五年	
	最低租賃款項	款項現值	最低租賃款項	款項現值	最低租賃款項	款項現值
	千美元					
不超過一年	7,830	6,615	11,041	8,845	11,069	9,217
超過一年但不超過五年	55,858	52,910	60,195	54,633	51,872	47,794
超過五年	—	—	24,033	22,486	20,947	20,109
小計	63,688	59,525	95,269	85,964	83,888	77,120
減：財務費用	(4,163)	—	(9,305)	—	(6,768)	—
融資租賃承擔總額	59,525	59,525	85,964	85,964	77,120	77,120

債項陳述

於二零一六年一月三十一日，即就債項陳述而言的最後實際可行日期：

- 我們的貸款（不包括票據）為5,454.1百萬美元，當中包括如上所述的4,594.1百萬美元已抵押債務及860.0百萬美元的無抵押債務；
- 我們有13個系列票據，合共3,212.6百萬美元；
- 我們的融資租賃應付款項為77.1百萬美元，如上文所述已抵押；及
- 我們有未動用已承諾無抵押循環貸款授信額度約2,660.0百萬美元，其為已承擔及並無非常見提取限制。

財務資料

於二零一六年一月三十一日，除「財務資料－債項」及「財務資料－或然負債」所披露者外，我們並無其他債務證券、借款、債務、按揭、或然負債或擔保。自二零一五年十二月三十一日以來，我們的債項並無重大不利變動。

除上文「財務資料－債項」所述貸款、出口信貸機構借款、中期票據及信用貸款下我們已同意的財務及經營契諾外，我們的債務融資安排並無附帶任何重大限制性契諾。

關聯方交易

於往績記錄期，我們與關聯方訂有若干交易。重大關聯方交易包括以下各項：

- 於二零一三年、二零一四年及二零一五年，本集團自受共同控制的航空公司所得的租賃租金收入分別為13.2百萬美元、20.9百萬美元及23.6百萬美元；
- 於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，本集團應付中銀的銀行貸款分別為527.8百萬美元、495.4百萬美元及442.5百萬美元，而應付中銀集團的其他關聯方的銀行貸款分別為628.7百萬美元、476.5百萬美元及574.1百萬美元；
- 於二零一三年、二零一四年及二零一五年，本集團產生的中銀應佔利息開支分別為9.3百萬美元、9.1百萬美元及8.7百萬美元，而中銀集團的其他關聯方應佔的利息開支分別為11.5百萬美元、10.8百萬美元及7.1百萬美元；
- 於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，本集團存於中銀的定期存款分別為163.6百萬美元、101.5百萬美元及23.2百萬美元，而於二零一五年十二月三十一日，存於中銀集團的其他關聯方的固定存款為89.2百萬美元；及
- 於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，本集團於中銀的未動用的已承諾無抵押循環貸款授信合共為20億美元。

上述交易乃按公平交易原則訂立，而適用利率按市場現行利率設定。

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。

財務資料

資本支出

於往績記錄期，我們的資本支出主要包括飛機購買款及飛機交付前付款。下表載列我們於所示期間的資本支出：

	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	
飛機	2,116,673	1,984,074	1,464,504
飛機交付前付款	383,820	1,158,015	1,952,823
其他機器及設備	2,095	2,093	1,085
資本支出總額	<u>2,502,588</u>	<u>3,144,182</u>	<u>3,418,412</u>

我們主要透過貸款及借款以及經營所得現金撥付我們的資本支出。

承擔

我們與飛機有關的承諾包括基於飛機估計升級成本及規格的假設。該等成本可能因其後的變動而大幅變化。

資本支出承擔

我們已承諾購買將於二零一六年至二零二一年期間交付的多架飛機。於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們的飛機資本支出承擔(包括假設的提前交付)分別為4,919.2百萬美元、9,850.0百萬美元及9,580.8百萬美元。

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。

財務資料

於二零一五年十二月三十一日，我們已承諾購買241架飛機。下表載列於二零一五年十二月三十一日我們就該等購買的承擔金額(包括交付前付款)的賬齡分析：

	於二零一五年十二月三十一日			總計
	一年以內	一至五年	五年以上	
	千美元			
飛機資本支出承擔 ¹	1,905,509	7,170,183	505,072	9,580,764 ⁽¹⁾

附註：

(1) 包括飛機交付前付款安排應佔的397.6百萬美元(佔飛機資本支出總承擔的4.1%)，據此，承租人有權選擇購買及提取飛機，在此情況下，我們將不承擔有關支出。

債項承擔

我們的債項(包括融資租賃應付款項)的條款要求我們就浮動及固定利率債務支付未來本金及利息款項。下表載列於二零一五年十二月三十一日根據估計付款對該等未來負債進行的賬齡分析：

	於二零一五年十二月三十一日			總計
	一年以內	一至五年	五年以上	
	千美元			
貸款	831,523	2,618,777	864,815	4,315,115
債務資本市場	—	2,269,845	942,767	3,212,612
美國進出口銀行及 歐洲出口貸款機構貸款	179,193	765,493	484,064	1,428,750
債項承擔總額	<u>1,010,716</u>	<u>5,654,115</u>	<u>2,291,646</u>	<u>8,956,477</u>

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。

財務資料

辦公室租賃

我們根據不可撤銷租賃協議租賃辦公室場地，下表載列於所示日期初始或剩餘租期為一年或以上的辦公室租賃的未來最低租賃款項：

	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		
一年以內	2,091	2,029	1,621
一年以上但不超過五年	3,648	1,502	187
辦公室租賃承擔總額	<u>5,739</u>	<u>3,531</u>	<u>1,808</u>

或然負債

除提供予本公司若干附屬公司的公司擔保外，於往績記錄期，本公司並無或然負債。有關進一步詳情，請參閱本招股章程附錄一內會計師報告附註37。

主要財務比率

下表載列於所示日期及期間我們的若干主要財務比率：

	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 ⁽¹⁾	9.7%	9.8%	9.9%
平均資金成本 ⁽²⁾	1.9%	1.9%	1.9%
除稅前利潤率 ⁽³⁾	33.8%	35.7%	36.8%
資產回報率 ⁽⁴⁾	2.9%	2.9%	2.9%
股本回報率 ⁽⁵⁾	15.0%	15.3%	15.1%
負債權益比率 ⁽⁶⁾	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務總額計算。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。

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。

財務資料

- (3) 除稅前利潤率乃按除所得稅前溢利除以總收益及其他收入，所得值再乘以100%計算。
- (4) 資產回報率乃按年內除稅後溢利除以平均總資產，所得值再乘以100%計算。平均總資產等於年初總資產加年末總資產除以二。
- (5) 股本回報率乃按年內除稅後溢利除以平均權益總額，所得值再乘以100%計算。平均權益總額等於年初權益總額加年末權益總額除以二。
- (6) 負債權益比率按債項總額除以權益總額計算。

租賃費率

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們的租賃費率保持穩定，分別為9.7%、9.8%及9.9%。

平均資金成本

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們的平均資金成本保持穩定，分別為1.9%、1.9%及2.0%。

除稅前利潤率

我們的除稅前利潤由二零一三年的33.8%增至二零一四年的35.7%，並進一步增至二零一五年的36.8%，主要是由於收益及其他收入總額的增加幅度超過成本及開支的增加幅度。

資產回報率

於往績記錄期各年度，我們的資產回報率保持穩定，均為2.9%。

股本回報率

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們的股本回報率保持穩定，分別為15.0%、15.3%及15.1%。

負債權益比率

於二零一三年十二月三十一日及二零一四年十二月三十一日，我們的負債權益比率保持穩定，分別為3.9倍及4.0倍。其後於二零一五年十二月三十一日，我們的負債權益比率降至3.7倍，主要是由於二零一五年償還有關銷售飛機的貸款。

財務資料

有關財務風險的定性及定量披露

我們的金融工具存在利率風險、流動資金風險、信用風險及外匯風險。市場風險指因利率及外匯匯率波動導致金融工具價值變動的風險。該等因素的變動可能會導致我們經營業績及現金流量的波動。我們面臨下文所述的財務風險。我們採取措施管理各項該等風險。

利率風險

利率風險為我們金融工具的公平值或未來現金流量將因市場利率變動而波動的風險。我們面臨的利率風險主要由貸款及借款、應付租賃款項、應收融資租賃款項，以及租賃租金收入及開支產生。

我們透過貸款及資本市場債券發行獲得融資。我們的目標為按可接受的條款及條件獲得最優惠利率。

我們的大部分貸款及借款以及融資租賃應付款項按與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率訂約。當我們收取固定利率租金但支付借款的浮動利率時，利率風險繼而產生。

我們的大部分金融資產及負債乃按與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率計息，且根據合約自財務狀況表日期起在相隔不到12個月內重新定價。

我們的政策為透過適當的利率金融衍生工具及按固定利率基準獲得貸款或發行債券至少對沖50%的不匹配利率風險。於二零一五年十二月三十一日，我們已對沖約60%的不匹配利率風險。

利率風險的敏感度分析

有關進一步詳情，請參閱本招股章程「財務資料－影響我們的經營業績及財務狀況的重大因素」及附錄一內會計師報告附註39。

流動資金風險

流動資金風險為我們在應付財務責任時因資產與負債不匹配及／或因再融資風險而遭遇困難的風險。

財務資料

為了確保我們能應付財務責任，我們將貸款還款期大幅延長最多達12年，且我們保留可動用銀行已承擔無抵押信用貸款。

於二零一五年十二月三十一日，我們有未動用的已承擔無抵押循環信用貸款2,510.0百萬美元。有關進一步詳情，請參閱本招股章程「財務資料－債項」及附錄一所載會計師報告附註39。

預期租賃租金收益將足以應付下一年度期間的年度利息及定期貸款還款。

於二零一五年十二月三十一日，我們的債項總額的11.3% (包括貸款及借款以及融資租賃應付款項) 將於一年內到期。

信用風險

信用風險為倘交易對手未履行其責任，未償還金融工具可能產生虧損的風險。

我們面臨貿易及其他應收款項、衍生金融工具、定期存款以及現金及銀行結餘賬面值的信用風險。我們的租賃安排通常要求客戶預付租金並提供抵押保證金及維修儲備。然而，因信用事件提前終止租約可能會使我們因可以從替代承租人收取的租金較低而蒙受相關經濟損失，以及承擔與維修及保養以及將飛機移交至新客戶有關的可能成本。

我們的目標為在尋求持續收益增長的同時將信貸損失降至最低。於訂立新租約前，我們對所有潛在客戶進行信用評估並每年審查客戶的信用狀況。我們亦會審查重大賣方的信用狀況。

我們與聲譽良好的金融機構進行存款及衍生工具業務，該等金融機構的投資級別評級通常不低於等同於標準普爾「A-」的評級。

請參閱「風險因素－與我們的業務及運營以及飛機經營性租賃行業有關的風險」。

財務資料

外幣風險

我們面臨交易貨幣風險，其主要因以我們的功能貨幣(即：美元)以外的貨幣計值的借款而產生。

以澳元、人民幣及新加坡元計值的所有借款掉期為以美元計值的負債。外幣風險的產生是由於我們以美元收取所有收益及其他收入，而若干借款乃以非美元計值。為對沖該等外幣風險，本集團動用跨貨幣利率掉期合約轉換其以澳元、人民幣或新加坡元計值的借款為美元計值金融負債。

衍生金融工具

根據我們的風險管理政策，衍生金融工具(交叉貨幣利率掉期、利率掉期及利率上限)僅用於管理利率及外匯匯率波動的風險。我們並無持有或發行衍生金融工具作自營交易用途。

所有衍生金融工具按公平值於財務狀況表內確認。財務狀況報表所示交叉貨幣利率掉期、利率掉期及利率上限的公平值乃按對手方提供的市場價值而釐定。

財務資料

下表載列於所示日期作利率及外幣對沖用途的衍生金融工具的若干詳情：

	於十二月三十一日					
	二零一三年		二零一四年		二零一五年	
	未清償 名義金額	資產	負債	未清償 名義金額	資產	負債
流動						
跨貨幣利率掉期	63,967	—	(415)	59,971	—	(2,976)
利率掉期	145,276	—	(5,142)	93,276	—	(2,054)
利率上限	697,761	722	—	470,205	213	—
		<u>722</u>	<u>(5,557)</u>		<u>213</u>	<u>(5,030)</u>
非流動						
跨貨幣利率掉期	306,838	—	(5,390)	915,427	—	(73,168)
利率掉期	—	—	—	300,000	1,476	—
		<u>—</u>	<u>(5,390)</u>		<u>1,476</u>	<u>(73,168)</u>
總計		<u>722</u>	<u>(10,947)</u>		<u>1,689</u>	<u>(78,198)</u>
				未清償 名義金額	資產	負債
				1,112,612	2,011	(145,287)
				500,000	2,011	(929)
					2,011	(146,216)
					2,011	(146,609)

千美元

財務資料

本集團評估為有效的對沖會計法已應用於利率掉期。

公平值對沖

我們使用利率掉期對沖因利率變動導致的中期票據(按固定票息利率發行)的公平值變動。

根據我們的歐洲中期票據計劃及全球中期票據計劃，我們按固定票息利率發行300百萬美元票據及500百萬美元票據。於二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們有名義總金額為300百萬美元及500百萬美元的利率掉期合約，以對沖利率風險，據此我們按名義金額每半年收取固定利率並支付與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率。我們已磋商利率掉期合約的條款，以與票據的條款匹配，因此，公平值對沖被評估為十分有效。

於二零一四年及二零一五年十二月三十一日，衍生金融工具的公平值分別為1.5百萬美元及2.0百萬美元。於二零一三年十二月三十一日，概無應用對沖會計法的公平值對沖。

現金流量對沖

我們按與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率借款。當我們收取固定利率租金以支付相關借款下按浮動利率計息的應計利息時則會產生利率風險。

於二零一四年及二零一五年十二月三十一日，概無應用對沖會計法的現金流量對沖。

於二零一三年十二月三十一日，我們有名義金額為24.2百萬美元的利率掉期合約，以對沖利率風險，據此我們按名義金額每半年支付固定利率並收取與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率。我們已磋商利率掉期合約的條款，以與貸款的條款匹配，因此，現金流量對沖被評估為十分有效。失效部分(如有)已於損益表內確認。衍生金融負債的公平值為0.2百萬美元，已於資產負債表內確認為金融負債。

財務資料

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）。將予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、現金流量、財務狀況、營運及資本要求以及適用的法律法規。

可供分派儲備

於二零一五年十二月三十一日，本公司有可供分派儲備924.4百萬美元。

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）為[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賬扣除。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。

資產負債表外安排

於往績記錄期及於最後實際可行日期，除本招股章程所披露者外，我們並無重大資產負債表外安排。

概無其他須根據上市規則作出的披露

除本招股章程所披露者外，我們確認，於最後實際可行日期，我們並不知悉須任何根據上市規則第13.13至13.19條規定予以披露的情況。

董事確認並無重大不利變動

董事對本集團進行合理的盡職調查後確認，自二零一五年十二月三十一日以來及截至本招股章程日期，本集團的財務或經營狀況或前景概無重大不利變動。

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。

股 本

股本

本公司所有已發行股份由繳足普通股組成。根據新加坡二零零五年公司法（修訂本），在新加坡註冊成立的公司不再設有法定股本，且就已發行股份而言並無面值的概念。

於本招股章程日期，本公司已發行及繳足股本為608,750,000.24美元（不包括股份發行成本）。

緊接及緊隨全球發售完成前後的本公司已發行股本詳情如下：

	<u>股份數目</u>
已發行及將予發行，繳足或入賬列作繳足	
本招股章程日期已發行股份	589,908,834
根據全球發售將予發行股份（假設超額配股權獲悉數行使）	[編纂]
總計	<u>[編纂]</u>

庫存股份

根據新加坡公司法，本公司購買或收購的股份可作為庫存股份持有或處理。新加坡公司法對於庫存股份的部分條文概要，請參閱「附錄四－本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要」。

於本招股章程日期，本公司並無持有任何庫存股份。

假設

上表假設全球發售成為無條件，且不計及因如下文所述授予董事發行或購回的一般授權而本公司可能發行或購回的任何股份。

級別

發售股份為本公司股本中的普通股，將在所有方面與上表所載的所有已發行或將予發行股份享有同等地位，將具備資格接受全球發售完成後本公司所宣派、作出或支付的全部股息及其他分派。

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。

股 本

授予董事的一般授權

在全球發售成為無條件的規限下，董事已經獲授一般授權以配發及發行股份及購回股份。有關該等一投授權的詳情，請參閱「附錄五－法定及一般資料」。

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。

主要股東

於最後實際可行日期，就本公司任何董事或主要行政人員所知，緊隨全球發售完成後（假設超額配股權未獲行使），一旦股份在聯交所上市後，下列人士（本公司董事或主要行政人員除外）將於股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須向本公司及聯交所披露的權益及／或淡倉（如適用），或將直接或間接擁有附有權利可於所有情況下在本集團任何其他成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益：

於股份中擁有的權益及好倉

股東名稱	身份	擁有權益 股份數目	概約百分比 (%)
Sky Splendor Limited ⁽¹⁾	實益權益	[編纂]	[編纂]%
中銀投資 ⁽¹⁾	受控實體權益	[編纂]	[編纂]%
中銀 ⁽²⁾	受控實體權益	[編纂]	[編纂]%

附註：

- (1) 緊隨全球發售完成後，中銀投資被視為擁有Sky Splendor Limited作為實益擁有人擁有權益的[編纂]股股份的權益。Sky Splendor Limited為中銀投資的一家直接全資附屬公司。
- (2) 中銀被視為於上文附註(1)所述[編纂]股股份擁有權益，因為中銀於中銀投資股東大會上有權行使多於三分之一投票權或控制多於三分之一投票權的行使。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，本公司董事或主要行政人員並不知悉在緊隨全球發售完成後（假設超額配股權未獲行使），有任何其他人士將於股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附有權利可於所有情況下在本集團任何其他成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益。

與中銀的關係

概覽

緊隨全球發售完成後，中銀(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(假設超額配股權並無獲行使)。因此，本公司將仍然是中銀附屬公司，且中銀、中銀投資及售股股東將會是本公司的控股股東。有關本集團的簡化公司架構，請參閱「歷史及公司架構」。

本集團獨立於中銀集團

董事認為，於全球發售完成後，本集團能夠獨立於中銀集團經營其業務，原因如下。

(a) 業務劃分清晰

本集團的業務與中銀集團之間的業務劃分清晰明確。本集團擁有和經營飛機經營性租賃業務，而中銀集團擁有和經營商業銀行、投資銀行、保險、基金管理、直接投資及投資管理和消費者融資業務。中銀集團除了在本集團的權益外，並不經營任何飛機經營性租賃業務。

(b) 財務獨立性

本集團採取分散的融資戰略，與許多金融機構維持銀行關係並在該等金融機構有未償還的銀行融資或貸款。中銀集團(核心業務為商業銀行)只是本集團曾經獲取及將會繼續獲取融資的眾多金融機構之一。

截至二零一五年十二月三十一日，本集團來自中銀集團的未償還銀行借款為921百萬美元，其中721百萬美元為以飛機的權益及相關的租賃協議作抵押的銀行借貸。本集團亦已從中銀集團取得兩項10億美元已承諾無抵押循環貸款授信，於二零一五年轉換為一項只作臨時融資用途的20億美元已承諾無抵押循環貸款授信，且於往績記錄期及截至最後實際可行日期並未提取。本集團在中銀集團亦有定期存款賬戶。進一步詳情請參閱「關連交易—不獲豁免的持續關連交易」。

截至二零一五年十二月三十一日，本集團來自第三方來源(中銀集團除外)的未償還借貸(包括有抵押及無抵押借款及已承諾無抵押循環信用貸款及中期票據發行)約為80億美元，相當於本集團截至二零一五年十二月三十一日的所有未償還借貸約90%。

與中銀的關係

本集團獲得的所有融資或存放的所有存款不論來自或在中銀集團或第三方金融機構均基於公平磋商原則及正常商業條款。中銀集團於最後實際可行日期不會亦並無就本集團來自第三方來源獲得的任何融資提供任何信貸支持(不論以擔保或其他方式)。

基於(i)本集團擁有在並無自中銀集團獲得任何信貸支持的情況下按獨立基準從第三方來源獲得融資的往績，(ii)本集團的財務狀況穩健，及(iii)本集團擁有投資級別企業信貸評級，同時計及由本集團擁有的未設置產權負擔的飛機之賬面淨值，董事認為：

- (A) 倘本集團被要求就從中銀集團獲得的有抵押及無抵押銀行借貸進行再融資，本集團可透過按公平磋商原則及正常商業條款向第三方金融機構或於債務資本市場獲得額外融資並對該等借款還本付息；及
- (B) 倘中銀集團不再提供循環信用貸款，本集團會審查其對備用流動資金的即時需求(包括對其信貸評級的影響)，該需求可能不要求立即對上述貸款作出全部替換，而如果本集團確實希望部份替換該貸款，其將能夠按需要通過與第三方金融機構訂立合同安排進行替換。

因此，董事認為，本集團能夠在財政上獨立於中銀集團經營業務。

(c) 董事及管理層的獨立性

董事會由九名本公司董事組成，包括兩名執行董事、四名非執行董事及三名獨立非執行董事。

本公司董事認為，董事會及本集團高級管理層成員能夠獨立於中銀集團運作，理由如下：

- (i) 兩名執行董事及本集團高級管理層成員負責本集團業務的日常管理，彼等概無於中銀集團持有任何董事職務及／或其他職務；
- (ii) 本公司全體獨立非執行董事均獨立於中銀集團；

與中銀的關係

(iii) 本公司與中銀各自的董事會只有一名重疊董事，該董事為本公司非執行董事，而在中銀集團擔任董事職務及／或其他職務的本公司董事全部均為本公司非執行董事；

(iv) 本集團與中銀集團的管理層並無互相持有任何重疊行政職務。

此外，組織章程規定各本公司董事須遵守新加坡公司法的條文，披露彼於與本公司進行的交易或擬進行的交易中擁有的權益或彼所持有與作為本公司董事的職責或權益造成衝突的任何職位或財產。組織章程進一步規定，本公司董事不得就其或其任何緊密聯繫人直接或間接擁有任何重大個人權益的任何合約或安排或任何其他建議投票，惟在若干特定情況下除外，詳情載於「附錄四－本公司組織章程及新加坡法律重要條文概要」。

組織章程條文確保可能不時出現涉及利益衝突的事宜可按獲認可的企業管治常規處理，以確保各項決定是在考慮本公司及股東（包括獨立股東）的整體最佳利益後作出。

(d) 行政能力的獨立性

本集團將履行所有主要行政職能（如財務與會計、行政與營運、資訊科技、人力資源及合規職能），而毋需中銀集團的支持。因此，董事認為，本集團在行政上獨立於中銀集團。

董事於競爭業務的權益

概無本公司董事於直接或間接與本集團業務競爭或可能競爭的任何業務擁有權益（本集團業務除外）。

關 連 交 易

概覽

上市前，本集團已與將於上市後成為本公司關連人士的多方訂立若干交易。本公司於上市後的持續關連交易的詳情載列如下。

A. 獲豁免的持續關連交易

上市後，以下交易將被視為豁免遵守上市規則第14A.76條的申報、公告、年度審核及獨立股東批准的規定的持續關連交易。

1. 自中銀集團的已承擔、無抵押信用貸款

(a) 交易說明

本公司(作為借款人)及本公司若干附屬公司(作為替代借款人)與中銀(作為貸款人)訂立日期為二零一五年六月一日有關20億美元已承擔、無抵押循環貸款授信協議。BOC Aviation (Ireland) Limited(作為借款人)與中銀香港(作為貸款人)訂立日期為二零一五年十月十四日有關200百萬美元已承擔、無抵押定期貸款的貸款協議。該等已承擔、無抵押授信乃按正常商業條款或對本集團更有利的條款於日常及一般業務過程中獲得，而本公司並無以借款人身分就該等協議提供抵押。

(b) 上市規則的涵義

已承擔、無抵押信用貸款構成關連人士按正常商業條款(或對本集團而言更佳的商業條款)為本集團利益提供且本集團資產概無就此作出抵押的財務資助，並將於上市後根據上市規則第14A.90條獲豁免遵守申報、年度審核、公告及獨立股東批准的規定。

2. 委任中銀國際為50億美元全球中期票據計劃的交易商

(a) 交易說明

中銀國際為本公司的50億美元全球中期票據計劃(「全球中期票據計劃」)的交易商之一，根據該計劃，本公司可不時以本公司與相關交易商協定的任何貨幣發行票據。本公司須於中銀國際就任何特定票據發行擔任交易商時不時向中銀國際支付包銷佣金。委任中銀國際為全球中期票據計劃的交易商乃按正常商業條款進行及與委任其他交易商一致。

關連交易

(b) 上市規則的涵義

由於本集團概無就不時發行的票據以資產作出抵押，故中銀國際包銷的任何票據將構成關連人士按正常商業條款(或對本集團而言更佳商業條款)以本集團利益提供且本集團概無就此以資產作出抵押的財務資助，並將於上市後根據上市規則第14A.90條獲豁免遵守申報、年度審核、公告及獨立股東批准的規定。

由於中銀國際將擔任交易商的票據發行並非定期進行，故本公司將就每次交易釐定是否需要就應付中銀國際的包銷佣金作出公告及／或取得股東批准。

其他低額持續關連交易

本集團亦與中銀集團成員公司訂立其他持續關連交易，各項持續關連交易的最高相關百分比率均低於0.1%。由於有關交易按正常商業條款訂立，根據上市規則第14A.76條，有關交易將獲豁免遵守上市規則第十四A章的申報、公告、年度審核及獨立股東批准的規定。該等持續關連交易的詳情載於下文第3、4、5及6段。

3. 商標許可協議

本公司已於二零一六年[●]與中銀訂立商標許可協議(「商標許可協議」)。根據商標許可協議，考慮到(i)本公司向中銀支付100港元，(ii)本公司同意，在相關及本公司全權酌情認為適當的情況下通知本集團的客戶有關中銀集團定期提供的各種金融產品，及(iii)本公司同意，應要求向任何該等客戶提供中銀集團產品銷售團隊的成員的聯繫方式，中銀同意向本公司授出非專有、可轉授、不可撤回及永續許可，以便就上市及本公司所有業務活動結合「Aviation」字樣使用若干商標。根據商標許可協議，本公司毋須就本公司或其任何全資附屬公司使用有關商標而支付任何特許費或其他持續費用。

當中銀集團不再直接或間接共同於已發行股份中持有至少50%權益，則中銀可終止商標許可協議。商標許可協議亦可因本公司給予中銀事先書面通知而終止，或根據商標許可協議的條款以其他方式終止。商標許可協議乃按正常商業條款訂立。

關連交易

4. 技術管理服務協議

本公司與中銀深圳分行於二零一二年七月三日訂立協議，據此，本公司同意就第三方向中銀深圳分行抵押以擔保中銀深圳分行向第三方所提供的貸款的三架飛機及備用引擎持續提供若干技術管理服務、飛機轉交及交付服務以及再營銷服務（「技術管理服務協議」）。技術管理服務協議乃按正常商業條款訂立。各方可通過向另一方給予30日事先通知以終止技術管理服務協議。

5. 辦公室物業租賃

本集團若干成員公司向中銀集團（除中銀香港控股集團外）租賃若干辦公室物業。租賃乃按正常商業條款或對本集團更有利的條款訂立。

6. 中銀集團提供承保服務

中銀集團保險有限公司及中銀保險有限公司（兩者均為中銀的全資附屬公司）為本公司三項飛機意外保險中的包銷商，該等飛機意外保險按年續期，且根據該等飛機意外保險，本公司向其支付年度保費。提供的承保服務乃按正常商業條款進行。

B. 不獲豁免的持續關連交易

1. 在中銀集團（除中銀香港控股集團外）的存款

(a) 交易說明

本集團於其日常及一般業務過程中按正常商業條款在中銀的澳門、新加坡及天津分行設有定期存款賬戶。

本公司與中銀於二零一六年[●]訂立框架協議（「中銀存款框架協議」），以監管所有現有及日後在中銀集團（除中銀香港控股集團外）的銀行存款並自上市日期起生效。中銀存款框架協議規定，所有在中銀集團（除中銀香港控股集團外）的資金存款必須(i)於本公司及中銀集團（除中銀香港控股集團外）的日常及一般業務中進行、(ii)按公平基準磋商釐定、(iii)按正常商業條款以及不遜於(a)獨立第三方向本集團就類似及可資比較存款所提供的及(b)中銀集團（除中銀香港控股集團外）向獨立第三方就類似及可資比較存款所提供的條款進行及(iv)符合（其中包括）上市規則及適用法律。

關 連 交 易

中銀存款框架協議將於二零一八年十二月三十一日屆滿，並可於其後按每次重續三年期的基準自動續期，惟須遵守當時適用的上市規則條文，但以不少於三個月之事先書面通知或在其他情況下根據中銀存款框架協議提早終止則除外。

(b) 歷史交易金額

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三個年度，本集團於中銀集團(除中銀香港控股集團外)的存款的最高每日結餘(包括應計利息)分別為351百萬美元、393百萬美元及349百萬美元。

(c) 未來交易金額的上限

截至二零一六年、二零一七年及二零一八年十二月三十一日止三個年度各年，本集團於中銀集團(除中銀香港控股集團外)的存款的最高每日結餘(包括應計利息)將不超過500百萬美元。

該等上限乃參考以下各項計算：(i)於截至二零一五年十二月三十一日止三個財政年度本集團於中銀集團(除中銀香港控股集團外)的存款的最高歷史每日結餘(包括應計利息)，(ii)本公司的全球發售所得款項，(iii)本集團業務及本集團融資需要於未來三年的預期增長(預期將導致本集團現金結餘增加)及(iv)本集團從日後飛機出售中收取的款項。

(d) 上市規則的涵義

由於各個上限的適用百分比率本身及按年度基準計為5%或以上，故該持續關連交易於上市後將須遵守上市規則第十四A章的年度審核、申報、公告及獨立股東批准的規定。該等交易將須按照下文「一合計持續關連交易」所載予以合併計算。進行有關合併計算後，該持續關連交易於上市後將仍須遵守上市規則第十四A章的年度審核、申報、公告及獨立股東批准的規定。

2. 在中銀香港控股集團的存款

(a) 交易說明

本集團於其日常及一般業務過程中按正常商業條款在中銀香港設有定期存款賬戶。

關連交易

本公司與中銀香港控股於二零一六年[●]訂立框架協議（「中銀香港存款框架協議」），以監管所有現有及日後在中銀香港控股集團的銀行存款並自上市日期起生效。中銀香港存款框架協議規定，所有在中銀香港控股集團的資金存款必須(i)於本集團及中銀香港控股集團的日常及一般業務中進行、(ii)按公平基準磋商釐定、(iii)按一般商業條款以及不遜於(a)獨立第三方向本集團就類似及可資比較存款所提供的及(b)中銀香港控股集團向獨立第三方就類似及可資比較存款所提供的條款進行及(iv)符合（其中包括）上市規則及適用法律。

中銀香港存款框架協議將於二零一八年十二月三十一日屆滿，並可於其後按每次重續三年期的基準自動續期，惟須遵守當時適用的上市規則條文，但以不少於六個月之書面通知或在其他情況下根據中銀香港存款框架協議提早終止則除外。

(b) 歷史交易金額

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三個年度，本集團於中銀香港控股集團的存款的最高每日結餘（包括應計利息）分別為零、約46百萬美元及約150百萬美元。

(c) 未來交易金額的上限

截至二零一六年、二零一七年及二零一八年十二月三十一日止三個年度各年，本集團於中銀香港控股集團的存款的最高每日結餘（包括應計利息）將不超過500百萬美元。

該等上限乃參考以下各項計算：(i)於截至二零一五年十二月三十一日止三個財政年度本集團於中銀香港控股集團的存款的最高歷史每日結餘（包括應計利息），(ii)本公司的全球發售所得款項，(iii)本集團業務及本集團融資需要於未來三年的預期增長（預期將導致本集團現金結餘增加）及(iv)本集團從日後飛機出售中收取的款項。

(d) 上市規則的涵義

由於各個上限的適用百分比率本身及按年度基準計為5%或以上，故該持續關連交易將於上市後須遵守上市規則第十四A章的年度審核、申報、公告及獨立股東批准規定。該等交

關 連 交 易

易將須按照下文「一合計持續關連交易」所載予以合併計算。進行有關合併計算後，該持續關連交易於上市後將仍須遵守上市規則第十四A章的年度審核、申報、公告及獨立股東批准的規定。

3. 來自中銀集團(除中銀香港控股集團)的有抵押貸款及其他銀行服務

(a) 交易說明

於二零零九年，本集團與中銀及中銀香港若干分行訂立15份俱樂部式有抵押貸款協議，本金總額為595百萬美元。中銀香港擔任該等貸款的貸款代理、安排人及擔保受託人。貸款用作融資撥付收購飛機，並以飛機權益及相關租賃協議作抵押。該等有抵押貸款為期10年。截至二零一五年十二月三十一日，其中一項該等貸款已悉數償還，餘下14項有抵押貸款的未償還本金額為417百萬美元，當中中銀香港部分為60百萬美元。餘下貸款預定將於二零一九年償還。

於二零零九年，本集團與中銀倫敦分行訂立四份有抵押貸款協議，本金總額為440百萬美元。貸款用作融資撥付收購飛機，並以飛機權益及相關租賃協議作抵押。該等有抵押貸款為期七年。截至二零一五年十二月三十一日，三項該等貸款已悉數償還，餘下貸款的未償還本金額為86百萬美元。餘下貸款預定將於二零一六年償還。

此外，中銀集團(除中銀香港控股集團外)可能於日後就「一不獲豁免的持續關連交易」所述中銀集團(包括中銀香港控股集團)向本集團提供的任何信用貸款以貸款代理、安排人及／或擔保受託人的身份提供服務(「其他銀行服務」)。

本公司與中銀於二零一六年[●]訂立框架協議(「中銀貸款框架協議」)，以監管所有現有及日後來自中銀集團(除中銀香港控股集團外)的有抵押貸款及提供的其他銀行服務並自上市日期起生效。

中銀貸款框架協議規定，所有來自中銀集團(除中銀香港控股集團外)並以本集團資產作出抵押的貸款必須(i)於本集團及中銀集團(除中銀香港控股集團外)的日常及一般業務中進行、(ii)按公平基準磋商釐定、(iii)按一般商業條款以及不遜於(a)獨立第三方向本集團就類似及可資比較貸款所提供的及(b)中銀集團(除中銀香港控股集團外)向獨立第三方就類似及可資比較貸款所提供的條款進行及(iv)符合(其中包括)上市規則及適用法律。

關 連 交 易

中銀貸款框架協議規定其他銀行服務必須(i)於本集團及中銀集團(除中銀香港控股集團外)的日常及一般業務中進行、(ii)按一般商業條款以及不遜於(a)獨立第三方向本集團就類似及可資比較服務所提供的及(b)中銀集團(除中銀香港控股集團外)向獨立第三方就類似及可資比較服務所提供的條款進行及(iv)符合(其中包括)上市規則及適用法律。

中銀貸款框架協議亦訂明，本集團成員公司與中銀集團(除中銀香港控股集團外)成員公司之間不時訂立的所有現有及未來的有抵押貸款協議為期最長10年。本公司認為飛機融資協議為期最長10年乃屬正常業務慣例，而本集團自其他第三方財務機構取得的有抵押貸款的期限一般為7至12年。聯席保薦人認為，此類融資協議設有該期限乃屬正常業務慣例。

中銀貸款框架協議將於二零二五年十二月三十一日屆滿，其後獲自動續新，連續為期十年，惟須遵守當時適用的上市規則條文，但以不少於六個月之事先書面通知或在其他情況下根據中銀貸款框架協議提早終止除外。

(b) 歷史交易金額

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日及截至該等日期止財政年度，來自中銀集團(除中銀香港控股集團外)的未償還有抵押貸款本金額及就提供其他銀行服務由中銀集團(除中銀香港控股集團外)所支付的費用的總額分別約為528百萬美元、495百萬美元及443百萬美元。

(c) 未來交易金額的上限

預期截至二零二五年十二月三十一日止各十年，來自中銀集團(除中銀香港控股集團外)的未償還有抵押貸款本金額及就由中銀集團(除中銀香港控股集團外)提供其他銀行服務而應付的費用的最高總額將不超過500百萬美元。

該等上限乃參考以下各項計算：(i)自中銀集團(除中銀香港控股集團外)的現有抵押貸款的未償還本金額，及(ii)本集團業務及本集團於未來10年收購飛機的融資需求的預期增長。

關 連 交 易

(d) 上市規則的涵義

由於自中銀的有抵押貸款的各個上限的適用百分比率本身及按年度基準計為5%或以上，故自中銀集團(除中銀香港控股集團外)的有抵押貸款於上市後將須遵守上市規則第十四A章的年度審核、申報、公告及獨立股東批准的規定。該等交易將須根據下文「一合計持續關連交易」所載予以合併計算。進行有關合併計算後，該持續關連交易於上市後將仍須遵守上市規則第十四A章的年度審核、申報、公告及獨立股東批准的規定。

4. 來自中銀香港控股集團的有抵押貸款及其他銀行服務

(a) 交易說明

於二零零九年、二零一二年及二零一三年，本集團與中銀香港先後訂立五份有抵押貸款協議，本金總額為444百萬美元。貸款用作融資撥付收購飛機，並以飛機權益及相關租賃協議作抵押。來自中銀香港的有抵押貸款為期七至十年。截至二零一五年十二月三十一日，三項該等有抵押貸款已悉數償還，餘下兩項貸款的未償還本金額為219百萬美元，預定於二零一九年及二零二三年償還。如上文「一不獲豁免的持續關連交易—來自中銀集團(除中銀香港控股集團)的有抵押貸款及其他銀行服務」所述，中銀及中銀香港若干分行提供俱樂部式有抵押貸款應付中銀香港60百萬美元。

此外，中銀香港已就「一不獲豁免的持續關連交易」所述中銀多間分行向本集團提供的貸款以貸款代理、安排人及擔保受託人的身份提供服務(「其他銀行服務」)。

本公司與中銀香港控股於二零一六年[●]訂立框架協議(「中銀香港貸款框架協議」)，以監管所有現有及日後來自中銀香港控股集團的有抵押貸款以及提供的其他銀行服務並自上市日期起生效。

中銀香港貸款框架協議規定，所有來自中銀香港控股集團並以本集團資產作出抵押的貸款必須(i)於本集團及中銀香港控股集團的日常及一般業務中進行、(ii)按公平基準磋商釐定、(iii)按一般商業條款以及不遜於(a)獨立第三方向本集團就類似及可資比較貸款所提供的及(b)中銀香港控股集團向獨立第三方就類似及可資比較貸款所提供的條款進行及(iv)符合(其中包括)上市規則及適用法律。

關 連 交 易

中銀香港貸款框架協議規定其他銀行服務必須(i)於本公司及中銀香港控股集團的日常及一般業務中進行，(ii)按公平基準磋商釐定，(iii)按一般商業條款以及不遜於(a)獨立第三方向本集團就類似及可資比較服務所提供的及(b)中銀香港控股集團向獨立第三方就類似及可資比較服務所提供的條款進行及(iv)符合(其中包括)上市規則及適用法律。

中銀香港貸款框架協議亦訂明，本集團成員公司與中銀香港控股集團成員公司之間不時訂立的所有現有及未來的有抵押貸款協議(包括與其他銀行服務相關者)為期最長10年。本公司認為飛機融資協議為期最長10年乃屬正常業務慣例，而本集團自其他第三方財務機構取得的有抵押貸款的期間一般為7至12年。聯席保薦人認為，此類融資協議設有該期限乃屬正常業務慣例。

中銀香港貸款框架協議將於二零二五年十二月三十一日屆滿，其後獲自動續期，連續為期十年，惟須遵守當時適用的上市規則條文，但以不少於六個月之事先書面通知或在其他情況下根據中銀香港貸款框架協議提早終止除外。

(b) 歷史交易金額

於二零一三、二零一四及二零一五年十二月三十一日及截至該等日期止財政年度，來自中銀香港控股集團的未償還有抵押貸款本金額以及中銀香港控股集團為提供其他銀行服務支付費用總額分別大約為471百萬美元、449百萬美元及279百萬美元。

(c) 未來交易金額的上限

截至二零二五年十二月三十一日止各十年，來自中銀香港控股集團的未償還有擔保貸款本金額以及中銀香港控股集團為提供其他銀行服務支付之費用總額最多將各不超過500百萬美元。

該等上限乃參考以下各項計算：(i)自中銀香港控股集團的現有抵押貸款的未償還本金額、(ii)為中銀香港控股集團提供的其他銀行服務而由本集團支付之費用金額，及(iii)本集團業務及本集團於未來十年收購飛機的融資需求的預期增長。

關 連 交 易

(d) 上市規則的涵義

就自中銀香港取得有抵押貸款的各個上限而言，由於其本身及按年度基準計的適用百分比率為5%或以上，故來自中銀香港控股集團的有抵押貸款於上市後將須遵守上市規則第十四A章的年度審核、申報、公告及獨立股東批准規定。該等交易將須根據下文「合計持續關連交易」所載予以合併計算。進行有關合併計算後，該等持續關連交易於上市後仍須遵守上市規則第十四A章的年度審核、申報、公告及獨立股東批准規定。

C. 合計持續關連交易

就上文(i)「不獲豁免的持續關連交易—在中銀集團(除中銀香港控股集團外)的存款」所述交易；及(ii)「不獲豁免的持續關連交易—在中銀香港控股集團的存款」所述交易的年度上限而言，由於適用百分比率按年度基準計將為5%或以上，該等持續關連交易於上市後將須遵守上市規則第十四A章的年度審核、申報、公告及獨立股東批准規定。董事認為，該等持續關連交易屬同一性質，並由本集團與互有關連的訂約方訂立，因此須根據上市規則第14A.81條及第14A.82(1)條合併計算。

就上文(i)「不獲豁免的持續關連交易—來自中銀集團(除中銀香港控股集團外)的有抵押貸款及其他銀行服務」所述交易；及(ii)「不獲豁免的持續關連交易—來自中銀香港控股集團的有抵押貸款及其他銀行服務」所述交易的年度上限而言，由於適用百分比率按年度基準計將為5%或以上，該等持續關連交易於上市後將須遵守上市規則第十四A章的年度審核、申報、公告及獨立股東批准規定。董事認為，該等持續關連交易屬同一性質，並由本集團與互有關連的訂約方訂立，因此須根據上市規則第14A.81條及第14A.82(1)條合併計算。

關 連 交 易

D. 不獲豁免的持續關連交易的豁免申請

由於本節所述的不獲豁免的持續關連交易將以持續基準進行，並將延續一段時間，董事認為嚴格遵守上市規則的公告及獨立股東批准規定將不實際及過於繁重，且對我們造成不必要的行政成本。因此，本公司已向聯交所申請豁免[，且聯交所已授予豁免]嚴格遵守有關本節所述不獲豁免的持續關連交易的公告及獨立股東批准規定。

然而，就該等未獲豁免的持續關連交易而言，本公司將於任何時候遵守上市規則第十四A章的其他適用規定。

E. 董事及聯席保薦人的確認

董事(包括獨立非執行董事)認為，本節所述的未獲豁免的持續關連交易一直及將於本集團的日常及一般業務過程中按正常商業條款或更佳條款訂立，屬公平合理，及符合股東整體利益，且本節所述未獲豁免的持續關連交易的建議年度上限屬公平合理，及符合本集團及股東的整體利益。

聯席保薦人已審閱由本公司編製及提供有關本節所述未獲豁免的持續關連交易的相關資料及歷史數據，且已取得本公司確認。基於聯席保薦人進行的盡職審查，聯席保薦人認為本節所述的未獲豁免的持續關連交易一直及將於本集團的日常及一般業務過程中按正常商業條款或更佳條款訂立，屬公平合理，且符合本集團及股東的整體利益，且本節所述未獲豁免的持續關連交易的建議年度上限屬公平合理，及符合本集團及股東的整體利益。

董事及高級管理層

董事會

董事會由九名董事組成，包括兩名執行董事、四名非執行董事及三名獨立非執行董事。董事的簡要資料載列如下：

姓名	年齡	職位	委任日期	加入本集團日期	主要責任
陳四清	55	主席兼非執行董事	二零一一年 十二月十三日	二零一一年 十二月十三日	負責制定策略方針 以及高層次監督本 集團的管理及營運
Robert James Martin	51	董事總經理、行政總裁 兼執行董事	一九九八年 七月五日	一九九八年 一月二日	負責本集團的 日常管理
王根山	58	執行董事	二零零六年 十二月十五日	二零零六年 十二月十五日	負責本集團的 日常管理
李芒	48	非執行董事	二零一五年 十二月十四日	二零一五年 十二月十四日	負責制定策略方針 以及高層次監督本 集團的管理及營運
卓成文	45	非執行董事	二零一五年 十二月十四日	二零一五年 十二月十四日	負責制定策略方針 以及高層次監督本 集團的管理及營運
朱林	42	非執行董事	二零一四年 一月二十二日	二零一四年 一月二十二日	負責制定策略方針 以及高層次監督本 集團的管理及營運

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。

董事及高級管理層

姓名	年齡	職位	委任日期	加入本集團日期	主要責任
付舒拉	60	獨立非執行董事	二零一一年 二月一日	二零一一年 二月一日	負責解決衝突以及就本集團的業務及營運提供策略建議及指引
Antony Nigel Tyler	60	獨立非執行董事	二零一六年 [●]	二零一六年 [●]	負責解決衝突以及就本集團的業務及營運提供策略建議及指引
戴德明	53	獨立非執行董事	二零一六年 [●]	二零一六年 [●]	負責解決衝突以及就本集團的業務及營運提供策略建議及指引

董事長兼非執行董事

陳四清先生，55歲，於二零一一年十二月獲委任為本公司董事長兼非執行董事。

陳先生於二零一四年二月獲委任為中國銀行行長。於二零一四年四月，陳先生獲任命為中國銀行副董事長兼執行董事。陳先生於一九九零年加入中國銀行並於二零零八年六月至二零一四年二月出任副行長。陳先生於二零零零年六月至二零零八年五月先後在中國銀行擔任福建省分行行長助理、副行長、總行風險管理部總經理、廣東省分行行長等多個不同職位。此前陳先生曾在中國銀行湖南省分行工作多年並外派中南銀行香港分行任助理總經理。陳先生自二零一一年十二月起同時兼任中銀香港(控股)有限公司(股份代號：02388)非執行董事及自二零一四年三月起擔任副董事長。

陳先生於一九八二年七月畢業於中國湖北財經學院，並於一九九九年一月獲澳大利亞莫道克大學工商管理碩士學位。陳先生自一九九四年四月起為中國註冊會計師協會的註冊會計師。

董事及高級管理層

董事總經理、行政總裁兼執行董事

Robert James Martin先生，51歲，於一九九八年七月獲委任為本公司董事總經理兼執行董事。

Martin先生於一九九八年一月加入本集團擔任副董事總經理，六個月後晉升為董事總經理。彼於二零零四年擔任行政總裁。Martin先生是飛機經營租賃行業中在同一家公司任職時間最長的行政總裁之一，擁有28年的飛機及租賃業務經驗。一九八七年，Martin先生在美國銀行倫敦分行開始涉足飛機融資行業。隨後，彼於在日本長期信用銀行的倫敦及新加坡分行以及於香港滙豐投資銀行擔任要職。

Martin先生於一九九一年三月畢業於英國劍橋大學，取得經濟學碩士學位。

執行董事

王根山先生，58歲，於二零零六年十二月獲委任為本公司副董事長兼非執行董事。自二零零八年一月起出任副董事長兼執行董事。

王先生於二零零八年一月成為副總經理。王先生曾分管多個部門，包括董事會秘書部、內部審計、採購部及技術部多個部門的工作。目前，王先生分管採購部及董事會秘書部工作。王先生於一九七八年加入中國銀行上海分行進出口業務部。一九八五年，王先生被派往中國銀行悉尼分行任職，並在一九九二年回到上海分行，此後晉升為副行長。二零零六年七月，彼為中國銀行飛機租賃籌備小組副組長，負責對本公司的評估及本公司的最終收購事項。

王先生於一九七八年十月畢業於中國華東師範大學，取得外語專科學歷。

非執行董事

李芒先生，48歲，於二零一五年十二月獲委任為非執行董事。彼為中國銀行公司金融部副總經理。

李先生於一九九零年七月加入中國銀行。彼於營業部多個部門任職，二零零四年七月晉升營業部助理總經理。二零零五年七月至二零零八年八月，彼先後擔任國際結算部助理

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。

董事及高級管理層

總經理和客戶關係總監。二零零八年八月彼出任公司金融總部(公司業務)客戶關係總監直至二零一四年三月。彼自二零一四年三月起擔任公司金融部副總經理一職。

李先生於一九九零年六月畢業於中國中央財經大學，取得經濟學學士學位。彼於二零零二年七月獲得中國社會科學院經濟學碩士學位。

卓成文先生，45歲，於二零一五年十二月獲委任為本公司非執行董事。

卓先生於銀行業擁有逾20年經驗，在財務管理方面具有豐富知識及技能。卓先生於一九九五年加入中國銀行，於當時的總行財會部工作。二零零一年至二零零八年間，彼外派中國銀行紐約分行工作，並於二零零六年出任紐約分行副總經理。彼於二零零八年四月調回中國銀行總行擔任財務管理部副總經理。彼於二零零九年六月至二零一四年八月出任中銀香港(控股)有限公司(股份代號：02388)財務總監。自二零一四年八月起彼出任中國銀行財務管理部總經理。

卓先生畢業於中國北京大學，於一九九二年七月及一九九五年七月分別取得經濟學學士學位及碩士學位，並於二零零五年二月取得美國紐約城市大學工商管理碩士學位。卓先生自一九九五年四月、二零零五年八月及二零零九年十一月起分別成為中國註冊會計師協會、美國註冊會計師協會及香港會計師公會會員。

朱林女士，42歲，於二零一四年一月獲委任為非執行董事。

朱女士為中國銀行授信管理部副總經理，自二零一五年四月起一直擔任該職。彼於一九九七年七月加入中國銀行，先後任職於信貸業務部及公司業務部。二零零七年十一月至二零一五年四月擔任風險管理部副總經理。

朱女士於一九九四年七月畢業於中國北京大學，取得經濟學學士學位，並於一九九七年七月自北京大學光華管理學院取得經濟學碩士學位。朱女士自一九九七年七月起成為中國註冊會計師協會會員。

獨立非執行董事

付舒拉先生，60歲，於二零一一年二月獲委任為獨立董事，並於[●]重新指派為獨立非執行董事。

董事及高級管理層

付先生於中國航空行業及市場研究、經濟分析、策略規劃、國際貿易與合作、企業運營及管理以及工商管理方面擁有豐富經驗。一九八四年至二零一五年，付先生於中國航空工業集團公司（「中航工業」）擔任多個要職，包括中國航空技術進出口總公司總裁、中國航空技術國際控股有限公司總裁、中航工業副總經濟師、中國航空技術國際控股有限公司董事會主席、中航發動機控股有限公司董事會主席及中國航空工業經濟技術研究院董事會主席。

付先生於一九八四年七月畢業於中國西北工業大學，取得航空發動機設計碩士學位。

Antony Nigel Tyler先生，60歲，於[●]獲委任為本公司獨立非執行董事。

Tyler先生自二零一一年七月一日起一直為國際航空運輸協會（「IATA」）會長兼行政總裁。加入IATA之前，Tyler先生於一九七七年在香港加入太古集團，並於一九七八年從太古集團內調任國泰航空有限公司。彼於一九九六年十二月至二零一一年三月為國泰航空有限公司（於聯交所上市（股份代號：00293））的執行董事及於二零零七年七月至二零一一年三月為行政總裁。早前彼為國泰航空有限公司運營總監，於二零零五年一月獲委任該職，在此之前八年期間，彼為該航空公司企業發展主任。彼於一九九六年十二月至二零零八年九月為香港飛機工程有限公司（股份代號：00044）的非執行董事及於二零零八年一月至二零一一年三月為太古股份有限公司（股份代號：00019）（於聯交所上市）的執行董事。Tyler先生亦為IATA理事會成員，二零零九年六月至二零一零年六月出任理事會主席。

Tyler先生於一九七七年七月畢業於英國牛津大學，取得法學學位。

戴德明先生，53歲，於[●]獲委任為本公司獨立非執行董事。

戴先生為青島海爾股份有限公司（股份代號：600690）、北京信威通信科技集團股份有限公司（股份代號：600485）及北京首都開發股份有限公司（股份代號：600376）（均於上海證券交易所上市）的獨立非執行董事，山西太鋼不銹鋼股份有限公司（股份代號：000825）（於深圳證券交易所上市）的獨立非執行董事。二零零八年八月至二零一四年六月，戴先生為中國南車股份有限公司（二零一五年與中國北車股份有限公司合併重組後更名為中國中車股份

董事及高級管理層

有限公司，於上海證券交易所(股份代號：601766)及聯交所(股份代號：01766)上市的獨立非執行董事並同期兼任該公司審計與風險管理委員會主席。戴先生亦於二零零七年六月至二零一三年六月為中國建設銀行股份有限公司(於上海證券交易所(股份代號：601939)及聯交所(股份代號：00939)上市)的外部監事。

二零零一年十月至二零一零年九月，戴先生出任中國人民大學商學院會計系主任，自一九九六年七月起為該校會計系教授，一九九三年七月至一九九六年六月為該校會計系副教授。

戴先生於一九八三年七月畢業於中國湖南財經學院工業財務會計專業，取得經濟學學士學位；一九八六年七月畢業於中國中南財經大學會計學專業，一九八六年十月取得經濟學碩士學位；一九九一年六月畢業於中國人民大學會計學專業，取得經濟學博士學位。

鑒於戴先生於審閱或分析私營及公營公司經審核財務報表方面的經驗，我們認為，就上市規則第3.10條而言，戴先生具備適當會計或相關財務管理專業知識。

除上文「董事及高級管理層－董事會」及「附錄五－法定及一般資料」所披露者外，緊接最後實際可行日期前三年內，董事均無擔任任何其他上市公司董事職位，亦無有關董事的其他資料須根據上市規則第13.51(2)條予以披露，且不存在其他事項須提請股東注意。

本集團高級管理層

本集團執行董事及高級管理層成員負責我們業務的日常管理。有關執行董事的若干資料載於上文「董事及高級管理層－董事會」。

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。

董事及高級管理層

除執行董事外，本集團高級管理層成員包括：

姓名	年齡	於本集團職位	職責及責任	獲委任為高級管理層日期	加入本集團日期
彭添發	59	副總經理兼首席財務官	負責本集團的融資及司庫事宜	一九九六年一月二日	一九九六年一月二日
Steven Townend	46	首席商務官 (歐洲區、美洲區及非洲區)	負責本集團在歐洲、美洲及非洲的收入活動	二零零四年七月一日	二零零一年一月一日
高進躍	58	首席商務官 (亞太及中東地區)	負責本集團在亞太及中東地區的收入活動	二零一四年十二月五日	二零零六年十二月十五日
David Walton	54	首席運營官	負責本集團的運營、法律與交易管理、資產組合管理、技術、合規、投資者關係及公司通訊職能	二零一四年十一月三日	二零一四年十一月三日

彭添發先生，59歲，為本集團的副總經理兼首席財務官。彭先生起初於一九九六年一月由本公司前股東新加坡航空公司調派至本公司出任首席財務官。於一九九九年三月，彼正式加入本公司擔任同一職位。彼在二零零一年七月擔任本公司副總經理，同時保留其金融資產組合、公司會計及稅務職能。加入本集團前，彭先生在新加坡航空公司已積累豐富經驗，包括於財資運作、貨幣風險管理及融資(包括出口信貸融資、稅收饒讓貸款及跨境槓桿租賃)範疇。彭先生曾參與本公司的成立以及游說政府機構成立於一九九五年推行的新加坡的飛機租賃計劃。彭先生於本公司已任職20年。

彭先生於一九七九年六月畢業於馬來西亞的馬來亞大學，取得經濟學(一級榮譽)學士學位。

董事及高級管理層

Steven Townend先生，46歲，為本集團的首席商務官(歐洲區、美洲區及非洲區)。Townend先生於二零零一年一月加入本集團，擔任結構融資董事，以建立本公司首個歐洲辦事處及發展本公司的飛機銷售及收費業務。彼於二零零四年七月至二零一四年六月期間在新加坡擔任首席商務官，負責全球所有市場營銷及技術活動。彼目前常駐倫敦，負責監督歐洲、美洲及非洲的所有創收業務，且主要負責該等地區的航空租賃及銷售。彼通過於本公司以及於企業及投資銀行領域的多個職位積累豐厚飛機融資及租賃經驗。

Townend先生於一九九一年七月畢業於英國拉夫堡大學，取得銀行與金融專業(二級榮譽)榮譽學位。

高進躍先生，58歲，為本集團的首席商務官(亞太及中東地區)。高先生於二零零六年十二月起加入本集團，擔任董事會董事，並在二零一四年十二月獲委任為首席商務官，負責監督亞太及中東地區的所有創收業務，且主要負責該等地區的航空租賃及銷售。於一九八六年七月加入中國銀行後，彼在司庫及公司金融領域積累了豐富的經驗。彼在中國銀行總行曾先後擔任多個要職，包括全球金融市場部副總經理。高先生亦曾在中國銀行香港分行擔任總經理。

高先生於一九八六年十月畢業於中國武漢大學，取得國際金融碩士學位及於二零零三年六月取得美國哈佛大學肯尼迪政府學院公共管理碩士學位。

David Walton先生，54歲，為本集團的首席運營官。Walton先生於二零一四年十一月加入本集團擔任首席運營官，負責法律與交易管理、資產組合管理、技術、戰略及市場研究、合規及公司事務、投資者關係及企業資訊。彼擁有逾25年的航空融資及租賃經驗，曾領導全球營運、技術及資產組合管理團隊，並負責開發及指導大規模租賃機隊的資產管理系統。在加入本集團前，彼曾擔任私人公司及上市公司的總法律顧問，主要負責籌資、合資及租賃業務的組建及法律文件工作。彼曾為博欽律師事務所(總部位於西雅圖及香港)的合夥人。

Walton先生於一九八三年三月畢業於美國斯坦福大學，取得(榮譽)文學學士學位及於一九八六年五月取得美國加州大學伯克利分校(Boalt Hall法學院)法學學位。

高級管理層成員的業務地址位於8 Shenton Way, #18-01, Singapore 068811。

董事及高級管理層

公司秘書

Jonathan Mahony先生，48歲，為本公司的公司秘書。Mahony先生於二零零二年八月加入本公司，擔任總法律顧問，並於二零零三年十月出任公司秘書。彼分管本公司的法律與交易管理部以及公司事務及保險。Mahony先生曾為倫敦、東京及香港多家法律事務所的律師，涉及專業領域為銀行及金融，尤其是飛機融資及租賃。彼於一九九八年成為倫敦法律事務所Wilde Sapte的合夥人。

Mahony先生曾就讀於萊斯特大學法學專業，於一九八八年九月畢業，取得法學二級甲等榮譽學位。彼於一九九一年十月獲得英格蘭及威爾斯最高法院律師資格及於一九九四年四月獲得香港最高法院律師資格。

董事委員會

董事會已成立審核委員會、薪酬委員會、提名委員會、風險管理委員會及策略及預算委員會。

審核委員會

本公司已遵照上市規則第3.21條及上市規則附錄十四所載的企業管治守則成立審核委員會。審核委員會的主要職責為監督本公司的財務報告系統及內部監控程序、審閱本公司的財務資料，以及考慮與外聘核數師及其委任有關的事宜。

審核委員會由五名董事組成。審核委員會成員為：

戴德明 (主席)

卓成文

朱林

付舒拉

Antony Nigel Tyler

薪酬委員會

本公司已遵照上市規則第3.25條及上市規則附錄十四所載的企業管治守則成立薪酬委員會。薪酬委員會的主要職責為就本公司全體董事及高級管理層的薪酬政策及結構以及設立正式及透明的程序制定有關薪酬政策向公司董事會作出建議。

董事及高級管理層

薪酬委員會由三名董事組成。薪酬委員會成員為：

付舒拉 (主席)

李芒

戴德明

提名委員會

本公司已按照上市規則附錄十四所載企業管治守則的建議成立提名委員會。提名委員會的主要職責為檢討公司董事會的架構、人數及組成、評核獨立非執行董事的獨立性，以及就委任及重新委任董事以及董事的繼任計劃向公司董事會提出建議。

提名委員會由三名董事組成。提名委員會成員為：

陳四清 (主席)

付舒拉

戴德明

風險管理委員會

本公司已根據董事會的決議案成立風險管理委員會。風險管理委員會的主要職責為審閱可能影響本公司的所有風險及履行董事會授權與風險事項有關的任何職務。

風險管理委員會由三名董事組成。風險管理委員會成員為：

Antony Nigel Tyler (主席)

Robert James Martin

朱林

策略及預算委員會

本公司已根據董事會的決議案成立策略及預算委員會。策略及預算委員會的主要職責為檢討本公司的整體策略及計劃以及本公司的預算及開支狀況。

董事及高級管理層

策略及預算委員會由五名董事組成。策略及預算委員會成員為：

卓成文 (主席)

Robert James Martin

李芒

王根山

Antony Nigel Tyler

董事酬金及五名最高薪酬人士的酬金

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，本集團向董事支付的袍金、薪金、房屋津貼、其他津貼、實物補貼(包括向退休金計劃作出的供款)及花紅總額分別約6.8百萬美元、7.3百萬美元及9.1百萬美元。

在現行安排下，估計就二零一六年應付董事的酬金及實物補貼總額約為[●]百萬美元。

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，五名最高薪酬人士當中的兩位為董事。本集團向其餘五位最高薪酬人士支付的袍金、薪金、房屋津貼、其他津貼、實物補貼(包括向退休金計劃作出的供款)及花紅總額分別約6.3百萬美元、5.7百萬美元及7.5百萬美元。

於往績記錄期，概無董事或三名最高薪酬人士獲支付任何酬金，作為誘使彼等加盟本集團或彼等加盟時的獎勵，亦無向董事或本公司前任董事或五名最高薪酬人士支付且彼等亦無收取任何補償金，以作彼等離任本集團任何成員公司董事或其他有關管理本集團任何成員公司事務的任何職位的補償。於往績記錄期，除陳四清先生放棄其於往績記錄期的薪酬，以及全體非執行董事(付舒拉先生除外)放棄彼等二零一五財政年度的薪酬外，概無董事放棄收取任何薪酬及／或酬金。

本公司與董事之間訂立的委任函的資料載於「附錄五－法定及一般資料」。

董事及高級管理層

合規顧問

本公司已根據上市規則第3A.19條委任新百利融資有限公司為合規顧問，以向本公司提供顧問服務。為遵照上市規則第3A.23條規定，本公司必須在下列情況及時諮詢及(如需要)徵詢合規顧問的意見：

- (a) 刊發任何監管公告、通函或財務報告前；
- (b) 擬進行可能屬須予公佈交易或關連交易的交易時；
- (c) 本公司建議以有別於本招股章程所詳述的方法使用全球發售所得款項，或於本集團業務活動、發展或業績偏離本招股章程的任何預測、估計或其他資料時；及
- (d) 聯交所就股份價格或成交量的不尋常變動、股份可能出現虛假市場或任何其他事宜作出查詢時。

合規顧問的任期將自上市日期開始，並於本公司就上市日期後起計的首個完整財政年度的財務業績派發年報當日結束。

未來計劃及所得款項用途

未來計劃

有關我們未來計劃的詳盡說明，請參閱「業務－業務策略」。

所得款項用途

經扣除本公司就全球發售應付的包銷佣金及估計開支後，本公司將收取的全球發售所得款項淨額為：

- 約[編纂]港元(假設發售價為[編纂]港元(即最低發售價))；
- 約[編纂]港元(假設發售價為[編纂]港元(即發售價範圍的中位數))；及
- 約[編纂]港元(假設發售價為[編纂]港元(即最高發售價))。

本公司將不會收取於全球發售由售股股東出售銷售股份的任何所得款項。售股股東將收取的全球發售所得款項為：

- 約[編纂]港元(假設發售價為[編纂]港元(即最低發售價))；
- 約[編纂]港元(假設發售價為[編纂]港元(即發售價範圍的中位數))；及
- 約[編纂]港元(假設發售價為[編纂]港元(即最高發售價))。

本公司及售股股東將予授出同等比例的超額配股權。倘超額配股權獲悉數行使，經扣除相關包銷佣金後，本公司及售股股東就行使超額購股權將收取的所得款項淨額為：

- 約[編纂]港元(假設發售價為[編纂]港元(即最低發售價))；
- 約[編纂]港元(假設發售價為[編纂]港元(即發售價範圍的中位數))；及
- 約[編纂]港元(假設發售價為[編纂]港元(即最高發售價))。

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。

未來計劃及所得款項用途

本公司擬將全球發售所得款項淨額(包括任何來自行使超額配股權的所得款項淨額)全數用作交付前付款及日後自原設備製造商購買新飛機以擴大本集團的自有機隊。

全球發售所得款項淨額應用於上述用途前，本公司目前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。

豁免嚴格遵守上市規則

為籌備全球發售，本公司已尋求在下列方面豁免嚴格遵守上市規則的有關條文：

1. 有關不獲豁免持續關連交易的豁免

本集團若干成員公司已進行若干交易，根據上市規則，該等交易將於上市後構成本公司的不獲豁免持續關連交易。本公司已向聯交所申請[，而聯交所已批准]就有關不獲豁免持續關連交易豁免嚴格遵守上市規則第十四A章的公告及獨立股東批准規定。請參閱「關連交易－不獲豁免持續關連交易的豁免申請」。

2. 有關管理層人員在香港的豁免

本集團的總部及主要營業地點位於新加坡。所有執行董事及高級管理層團隊均位於新加坡，且彼等在新加坡管理本集團業務。因此，本公司並無及於可見將來亦不會有足夠管理層人員在香港以符合上市規則第8.12條管理層人員留駐的規定。

本公司已向聯交所申請[，而聯交所已批准]豁免嚴格遵守上市規則第8.12條管理層人員在香港的規定，惟本公司須採納以下安排以保持與聯交所的定期溝通：

- (a) 本公司已根據上市規則第3.05條委任Robert James Martin及Jonathan Mahony為其授權代表，作為本公司與聯交所的主要溝通渠道。當聯交所欲就任何事項聯絡董事時，各授權代表均有方法在任何時候及時聯絡所有董事；
- (b) 本公司已向聯交所提供每名董事的聯絡信息，以方便與香港聯交所聯絡；
- (c) 此外，非通常居於香港的每名董事均持有或可申請有效旅遊證件到訪香港，並可於合理時間內與香港聯交所會面；及
- (d) 本公司已按照上市規則第3A.19條委任新百利融資有限公司為其合規顧問，彼將作為與聯交所的另一溝通渠道。

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。

包 銷

香港包銷商

[編纂]

包銷

本招股章程僅就香港公開發售而刊發。香港公開發售由香港包銷商有條件悉數包銷。預期國際發售將由國際包銷商悉數包銷。倘基於任何理由，聯席全球協調人(代表包銷商)、本公司及售股股東未能協定發售價，則全球發售將不會進行並將告失效。

[編纂]

包銷安排及開支

香港公開發售

香港包銷協議

[編纂]

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。

包 銷

終止的理由

[編纂]

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。

包 銷

[編纂]

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。

包 銷

[編纂]

根據上市規則向聯交所作出的承諾

[編纂]

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。

包 銷

[編纂]

根據香港包銷協議作出的承諾

[編纂]

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。

包 銷

[編纂]

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。

包 銷

[編纂]

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。

包 銷

香港包銷商於本公司的權益

[編纂]

國際發售

國際包銷協議

[編纂]

超額配股權

[編纂]

佣金及開支

[編纂]

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。

包 銷

[編纂]

包銷團成員活動

[編纂]

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。

包 銷

[編纂]

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。

全球發售的架構

[編纂]

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。

全球發售的架構

[編纂]

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。

全球發售的架構

[編纂]

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。

全球發售的架構

[編纂]

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。

全球發售的架構

[編纂]

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。

全球發售的架構

[編纂]

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。

全球發售的架構

[編纂]

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。

全球發售的架構

[編纂]

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。

全球發售的架構

[編纂]

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。

全球發售的架構

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

如何申請香港發售股份

[編纂]

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。

附錄一

會計師報告

以下為獨立申報會計師安永會計師事務所(香港執業會計師)編製之報告全文，以供載入本招股章程。

香港
中環
添美道1號
中信大廈22樓

敬啟者：

下文載列我們根據第II節附註2.1所載呈列基準編製的有關中銀航空租賃有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(下文統稱「貴集團」)的財務資料，當中包括貴集團於截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日止年度各年(「往績記錄期」)的合併利潤表、合併綜合收益表、合併權益變動表及合併現金流量表，以及截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日止年度貴集團的合併財務狀況表及貴公司的財務狀況表，連同其附註(「財務資料」)，以供載入貴公司於[編纂]刊發的有關貴公司股份在香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)主板上市的招股章程(「招股章程」)。

貴公司一九九三年十一月二十五日在新加坡註冊成立為有限公司。

在本報告日期，貴公司於第II節附註1所述附屬公司中擁有直接及間接權益。貴集團旗下所有公司已採用12月31日作為財政年度結算日。貴集團旗下公司的財務報表乃根據該等公司註冊成立及／或成立地點所在國家可接納的適用會計原則編製。

就本報告而言，貴公司董事(「董事」)已根據國際財務報告準則(「國際財務報告準則」)(包括國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)頒佈的所有國際財務報告準則及國際會計準則(「國際會計準則」)，以及由國際財務報告準則詮釋委員會頒佈的詮釋)編製貴集團

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。

附錄一

會計師報告

合併財務報表（「相關財務報表」）。我們已根據由國際會計師聯合會轄下的國際審計與鑒證準則理事會（「國際審計與鑒證準則理事會」）頒佈的國際審計準則審核截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日止年度各年的相關財務報表。

本報告所載的財務資料乃摘錄自相關財務報表且並無對相關財務報表作出調整。

董事的責任

董事負責按照國際財務報告準則編製真實而公平的相關財務報表及財務資料，並對董事認為必要的內部控制負責，以使相關財務報表及財務資料的編製不存在由於舞弊或錯誤而導致的重大錯報。

申報會計師的責任

我們的責任乃就財務資料發表獨立意見，並向閣下報告我們的意見。

就本報告而言，我們已根據香港會計師公會（「香港會計師公會」）頒佈的審計指引第3.340號招股章程及申報會計師對財務資料進行相關程序。

有關財務資料的意見

我們認為，就本報告而言及根據下文第II節附註2.1所載呈列基準，財務資料已真實而公平地反映貴集團的財務狀況及貴集團於往績記錄期內各財政年度的綜合業績及現金流量。

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。

附錄一

會計師報告

I. 財務資料

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財政年度 合併利潤表

	附註	二零一三年 千美元	二零一四年 千美元	二零一五年 千美元
收入				
— 租賃租金收入	4	804,112	936,916	975,485
— 利息及手續費收入	5	27,951	11,607	39,844
其他收入：				
— 出售飛機收益淨額	6	76,471	30,291	70,144
— 其他		10,127	8,820	5,249
— 呆賬回撥				
— 貿易應收款項	17	—	779	—
— 其他應收款項	18	—	20	—
		<u>918,661</u>	<u>988,433</u>	<u>1,090,722</u>
成本及費用				
機器及設備折舊	14	336,346	381,247	381,951
財務費用	7	135,689	150,780	168,771
遞延債務發行成本攤銷	8	14,635	14,546	18,129
租賃交易完成成本攤銷	15	306	171	345
人事費用	9	40,654	51,230	58,689
營銷及差旅費用		4,254	5,048	5,037
其他營運費用	11	28,310	9,545	12,467
飛機減值	14	42,800	23,100	43,900
壞賬核銷		4,736	—	—
		<u>(607,730)</u>	<u>(635,667)</u>	<u>(689,289)</u>
稅前利潤		310,931	352,766	401,433
所得稅費用	12	<u>(33,870)</u>	<u>(44,192)</u>	<u>(58,126)</u>
貴公司權益持有人				
應佔本年淨利潤		<u>277,061</u>	<u>308,574</u>	<u>343,307</u>
貴公司普通股權益持有人應佔每股盈利				
基本及攤薄每股盈利(美元)	13	0.47	0.52	0.58

隨附的會計政策及說明附註構成財務報表的完整部分。

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。

附錄一

會計師報告

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財政年度 合併綜合收益表

	附註	二零一三年 千美元	二零一四年 千美元	二零一五年 千美元
本年淨利潤		277,061	308,574	343,307
其他綜合收益：				
其後可能重新分類至損益的項目				
現金流量套期公允值變動				
的有效部分，已扣除稅項	31	1,507	205	—
本年其他綜合收益，已扣除稅項		1,507	205	—
本年綜合收益總額		278,568	308,779	343,307
以下各方應佔：				
貴公司權益持有人		278,568	308,779	343,307

隨附的會計政策及說明附註構成財務報表的完整部分。

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。

附錄一

會計師報告

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日 合併財務狀況表

	附註	二零一三年 千美元	二零一四年 千美元	二零一五年 千美元
非流動資產				
機器及設備	14	9,594,313	11,015,308	11,717,436
租賃交易完成成本	15	1,365	661	649
衍生金融工具	16	—	1,476	2,011
		<u>9,595,678</u>	<u>11,017,445</u>	<u>11,720,096</u>
流動資產				
衍生金融工具	16	722	213	—
貿易應收款項	17	55	4,783	400
預付款項		1,094	1,652	1,542
其他應收款項	18	12,949	11,677	22,813
定期存款	19	455,435	212,204	237,415
現金及銀行結餘	20	82,727	155,200	269,417
持作待售資產	21	—	—	222,222
		<u>552,982</u>	<u>385,729</u>	<u>753,809</u>
總資產		<u>10,148,660</u>	<u>11,403,174</u>	<u>12,473,905</u>
流動負債				
衍生金融工具	16	5,557	5,030	393
貿易及其他應付款項	22	111,948	67,992	106,104
遞延收入	23	34,803	36,789	62,240
應付所得稅		614	94	874
貸款及借款	24	685,686	889,318	963,291
融資租賃應付款項	25	6,585	8,776	9,148
保證金	26	29,034	36,438	36,970
與持作待售資產相關的負債	21	—	—	36,299
遞延資產價值擔保費用		30	—	—
		<u>874,257</u>	<u>1,044,437</u>	<u>1,215,319</u>
流動負債淨額		<u>(321,275)</u>	<u>(658,708)</u>	<u>(461,510)</u>
總資產減流動負債		<u>9,274,403</u>	<u>10,358,737</u>	<u>11,258,586</u>

隨附的會計政策及說明附註構成財務報表的完整部分。

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。

附錄一

會計師報告

	附註	二零一三年 千美元	二零一四年 千美元	二零一五年 千美元
非流動負債				
衍生金融工具	16	5,390	73,168	146,216
貸款及借款	24	6,569,412	7,272,301	7,648,531
融資租賃應付款項	25	52,812	76,802	67,655
保證金	26	164,136	177,107	183,737
遞延收入	23	26,474	19,061	16,867
維修儲備	28	335,456	383,940	432,897
遞延所得稅負債	29	175,368	219,953	277,010
其他非流動負債	27	18,723	39,994	45,955
		<u>7,347,771</u>	<u>8,262,326</u>	<u>8,818,868</u>
負債總額		<u><u>8,222,028</u></u>	<u><u>9,306,763</u></u>	<u><u>10,034,187</u></u>
淨資產		<u><u>1,926,632</u></u>	<u><u>2,096,411</u></u>	<u><u>2,439,718</u></u>
貴公司權益持有人應佔權益				
股本	30	607,601	607,601	607,601
未分配盈利		1,319,236	1,488,810	1,832,117
對沖儲備	31	(205)	—	—
權益總額		<u><u>1,926,632</u></u>	<u><u>2,096,411</u></u>	<u><u>2,439,718</u></u>
權益及負債總額		<u><u>10,148,660</u></u>	<u><u>11,403,174</u></u>	<u><u>12,473,905</u></u>

隨附的會計政策及說明附註構成財務報表的完整部分。

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。

附錄一

會計師報告

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 合併權益變動表

	附註	貴公司權益持有人應佔			權益總額 千美元
		股本	未分配盈利	對沖儲備	
		千美元	千美元	千美元	
二零一三年					
於二零一三年					
一月一日的結餘		607,601	1,155,175	(1,712)	1,761,064
本年淨利潤		—	277,061	—	277,061
本年其他綜合收益		—	—	1,507	1,507
本年綜合收益總額		—	277,061	1,507	278,568
已付股息	32	—	(113,000)	—	(113,000)
於二零一三年十二月三十一日的結餘					
		<u>607,601</u>	<u>1,319,236</u>	<u>(205)</u>	<u>1,926,632</u>
二零一四年					
於二零一四年					
一月一日的結餘		607,601	1,319,236	(205)	1,926,632
本年淨利潤		—	308,574	—	308,574
本年其他綜合收益		—	—	205	205
本年綜合收益總額		—	308,574	205	308,779
已付股息	32	—	(139,000)	—	(139,000)
於二零一四年十二月三十一日的結餘					
		<u>607,601</u>	<u>1,488,810</u>	<u>—</u>	<u>2,096,411</u>

隨附的會計政策及說明附註構成財務報表的完整部分。

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。

附錄一

會計師報告

	貴公司權益持有人應佔		
	股本	未分配盈利	權益總額
	千美元	千美元	千美元
二零一五年			
於二零一五年一月一日的結餘	607,601	1,488,810	2,096,411
本年淨利潤	—	343,307	343,307
本年其他綜合收益	—	—	—
本年綜合收益總額	—	343,307	343,307
於二零一五年十二月三十一日的結餘	<u>607,601</u>	<u>1,832,117</u>	<u>2,439,718</u>

隨附的會計政策及說明附註構成財務報表的完整部分。

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。

附錄一

會計師報告

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
綜合現金流量表

	附註	二零一三年 千美元	二零一四年 千美元	二零一五年 千美元
經營活動產生的現金流量：				
稅前利潤		310,931	352,766	401,433
調整項：				
機器及設備折舊	14	336,346	381,247	381,951
飛機減值	14	42,800	23,100	43,900
遞延債務發行成本攤銷	8	14,635	14,546	18,129
租賃交易完成成本攤銷	15	306	171	345
出售飛機收益淨額	6	(76,471)	(30,291)	(70,144)
資產價值擔保收入		(84)	(30)	—
呆賬(貿易)撥備撥回	17	—	(779)	—
呆賬(非貿易)撥備撥回	18	—	(20)	—
壞賬核銷		4,736	—	—
利息及手續費收入		(21,234)	(8,340)	(36,396)
財務費用	7	135,689	150,780	168,771
營運資金變動前經營盈利		747,654	883,150	907,989
應收款項減少／(增加)		16,295	(5,669)	(10,378)
融資租賃應收款項減少		17,440	—	—
應付款項增加／(減少)		9,732	(25,013)	37,851
維修儲備增加		79,597	84,375	113,983
遞延收入增加		—	1,468	19,617
經營活動產生的現金		870,718	938,311	1,069,062
已收／(付)保證金淨額		(47,173)	12,962	4,968
已付租賃交易完成成本	15	(1,062)	(272)	(233)
所得稅退款／(已付所得稅)淨額		29	(127)	(313)
已收利息及手續費收入		16,143	10,795	38,949
經營活動產生的現金流量淨額		838,655	961,669	1,112,433

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。

附錄一

會計師報告

	附註	二零一三年 千美元	二零一四年 千美元	二零一五年 千美元
投資活動產生的現金流量：				
購買機器及設備所支出的現金	14	(2,502,588)	(3,142,775)	(3,409,917)
出售機器及設備所收到的現金		913,303	1,315,861	2,092,315
投資活動所用現金流量淨額		<u>(1,589,285)</u>	<u>(1,826,914)</u>	<u>(1,317,602)</u>
籌資活動產生的現金流量：				
貸款及借款所收到的現金		2,359,358	2,153,061	2,824,033
償還貸款及借款支出的現金		(1,465,051)	(1,155,185)	(2,287,778)
財務費用支出的現金		(135,180)	(151,315)	(171,443)
已付債務發行成本支出的現金		(21,154)	(13,075)	(20,215)
已付股息支出的現金	32	(113,000)	(139,000)	—
現金及銀行結餘減少－抵押存款		382,794	130,283	166,278
現金及銀行結餘增加－抵押存款		(369,461)	(228,609)	(166,457)
籌資活動產生的現金流量淨額		<u>638,306</u>	<u>596,160</u>	<u>344,418</u>
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
年末現金及現金等價物餘額	33	<u>501,229</u>	<u>232,144</u>	<u>371,393</u>

隨附的會計政策及說明附註構成財務報表的完整部分。

II. 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 財務資料附註

1. 公司資料

貴公司乃一家於新加坡註冊成立並以新加坡為本籍的有限公司，直接控股公司為Sky Splendor Limited (於開曼群島註冊成立)，而中間控股公司為中銀集團投資有限公司 (於香港註冊成立，並由中國銀行股份有限公司 (於中華人民共和國註冊成立) 擁有)。中國銀行股份有限公司由中央匯金投資有限責任公司 (於中華人民共和國註冊成立) 擁有。

貴公司的註冊地址為8 Shenton Way, #18-01, Singapore 068811。

貴公司於新加坡經營主要業務，包括飛機租賃、飛機租賃管理及其他相關活動。附屬公司主要從事飛機租賃及其他相關業務。

於往績記錄期及截至本報告日期，貴公司於下列附屬公司擁有權益，而有關附屬公司全部均為有限公司 (或倘於新加坡以外地區註冊成立，擁有與於新加坡註冊成立的私人公司大致類似的特質)，其詳細資料載列如下：

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。

附錄一

會計師報告

公司名稱	註冊成立 國家/地點	註冊成立日期	於二零一五年 十二月三十一日的 主要業務	於二零一五年 十二月三十一日的 已發行及繳足股本面值	貴公司所持權益百分比				本報告日期
					十二月三十一日				
					二零一五年	二零一四年	二零一三年	%	
BOC Aviation (Ireland) Limited	愛爾蘭	一九九五年六月十二日	飛機租賃	5.08歐元+250,000,000美元	100	100	100	100	100
Stamford Leasing Limited	百慕達	一九九七年十二月二日	已解散	-	-	-	100	-	-
BOC Aviation (Labuan) Pte. Ltd.	馬來西亞	一九九八年三月二十五日	飛機租賃	275,000美元	100	100	100	100	100
BOC Aviation (Bermuda) Limited	百慕達	一九九八年九月十五日	持有基金	12,000美元	100	100	100	100	100
Quartet Two Limited	開曼群島	一九九九年一月六日	已解散	-	-	-	100	-	-
Quartet Three Limited	開曼群島	一九九九年一月六日	已解散	-	-	-	100	-	-
Quartet Four Limited	開曼群島	一九九九年一月六日	已解散	-	-	-	100	-	-
Emerald One Limited	開曼群島	一九九九年九月二十一日	已解散	-	-	100	100	-	-
Emerald Two Limited	開曼群島	一九九九年九月二十一日	已解散	-	-	100	100	-	-
BOC Aviation (USA) Corporation	美國	一九九九年十一月十六日	飛機租賃	186,400,000美元	100	100	100	100	100
Solitaire Capital Limited	新加坡	二零零零年三月四日	已解散	-	-	100	100	-	-
Excalibur Express Limited	開曼群島	二零零零年四月六日	已解散	-	-	-	100	-	-
Bluebell Leasing Limited	開曼群島	二零零一年十月十七日	飛機租賃	100美元	100	100	100	100	100
Avocet Leasing Limited	開曼群島	二零零二年五月六日	飛機租賃	1美元	100	100	100	100	100
Dolphin Leasing Limited	開曼群島	二零零七年三月二十一日	已解散	-	-	-	100	-	-
Emerald Three Limited	開曼群島	二零零二年六月五日	暫無營業	1美元	100	100	100	100	100
Emerald Four Limited	開曼群島	二零零二年九月二日	飛機租賃	1美元	100	100	100	100	100
SALE Cayman (MP1) Limited	開曼群島	二零零三年三月十七日	已解散	-	-	-	100	-	-
Nimue Leasing Limited	開曼群島	二零一三年三月七日	已解散	-	-	100	100	-	-
Penguin Leasing Limited	開曼群島	二零零七年三月二十一日	已解散	-	-	-	100	-	-
SALE Cayman (VLE1) Limited	開曼群島	二零零三年五月二十一日	已解散	-	-	-	100	-	-
BOC Aviation (Cayman) Limited	開曼群島	二零零三年三月十七日	收購飛機	100美元	100	100	100	100	100
SALE Cayman (35073) Limited	開曼群島	二零零六年六月六日	飛機租賃	100美元	100	100	100	100	100
SALE Cayman (VLE2) Limited	開曼群島	二零零三年五月二十一日	飛機租賃	1,000美元	100	100	100	100	100
SALE Cayman (35075) Limited	開曼群島	二零零六年六月六日	飛機租賃	100美元	100	100	100	100	100
SALE Cayman (35076) Limited	開曼群島	二零零六年六月六日	暫無營業	100美元	100	100	100	100	100
SALE Cayman (35077) Limited	開曼群島	二零零六年六月六日	暫無營業	100美元	100	100	100	100	100

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。

附錄一

會計師報告

公司名稱	註冊成立 國家/地點	註冊成立日期	於二零一五年 十二月三十一日的 主要業務	於二零一五年 十二月三十一日的 已發行及繳足股本面值	貴公司所持權益百分比				本報告日期
					十二月三十一日				
					二零一五年	二零一四年	二零一三年	%	
Yasashi Leasing Limited	開曼群島	二零零三年十月二十八日	已解散	—	—	—	100	—	
Acme Leasing One Limited	開曼群島	二零零八年二月二十一日	暫無營業	101美元	100	100	100	—	
Acme Leasing Two Limited	開曼群島	二零零八年二月二十一日	暫無營業	101美元	100	100	100	100	
Acme Leasing Three Limited	開曼群島	二零零八年五月十六日	飛機租賃	100美元	100	100	100	100	
Echo Leasing One Limited	開曼群島	二零零八年八月一日	飛機租賃	100美元	100	100	100	100	
Echo Leasing Two Limited	開曼群島	二零零八年八月一日	飛機租賃	100美元	100	100	100	100	
Echo Leasing Three Limited	開曼群島	二零零八年八月一日	暫無營業	100美元	100	100	100	100	
BOCA Leasing (Bermuda) Limited	百慕達	二零零九年一月二十二日	飛機租賃	100美元	100	100	100	100	
Echo Leasing Four Limited	開曼群島	二零一二年七月十九日	暫無營業	10美元	100	100	100	100	
Echo Leasing Five Limited	開曼群島	二零一二年七月十九日	飛機租賃	10美元	100	100	100	100	
Echo Leasing Six Limited	開曼群島	二零一二年十月十五日	飛機租賃	10美元	100	100	100	100	
Echo Leasing Seven Limited	開曼群島	二零一二年十月十五日	飛機租賃	10美元	100	100	100	100	
Vanda Leasing One Limited	開曼群島	二零一二年七月十九日	已出售	—	—	—	100	—	
Vanda Leasing Two Limited	開曼群島	二零一二年七月十九日	暫無營業	10美元	100	100	100	100	
Vanda Leasing Three Limited	開曼群島	二零一二年七月十九日	已出售	—	—	—	100	—	
Vanda Leasing Four Limited	開曼群島	二零一二年七月十九日	暫無營業	10美元	100	100	100	100	
Vanda Leasing Five Limited	開曼群島	二零一二年七月十九日	暫無營業	10美元	100	100	100	100	
Vanda Leasing Six Limited	開曼群島	二零一二年七月十九日	暫無營業	10美元	100	100	100	100	
Vanda Leasing Seven Limited	開曼群島	二零一二年七月十九日	飛機租賃	10美元	100	100	100	100	
Vanda Leasing Eight Limited	開曼群島	二零一二年七月十九日	飛機租賃	10美元	100	100	100	100	
Vanda Leasing Nine Limited	開曼群島	二零一二年十一月九日	飛機租賃	10美元	100	100	100	100	
Vanda Leasing Ten Limited	開曼群島	二零一二年十一月九日	飛機租賃	10美元	100	100	100	100	
Vanda Leasing Eleven Limited	開曼群島	二零一二年十一月九日	飛機租賃	10美元	100	100	100	100	
Vanda Leasing Twelve Limited	開曼群島	二零一二年十一月九日	飛機租賃	10美元	100	100	100	100	
BOC Aviation (UK) Limited	英格蘭及威爾斯	二零一四年五月九日	飛機租賃	2,001,000美元	100	100	—	100	
中銀航空租賃(天津)有限公司	中華人民共和國	二零一四年十一月二十一日	飛機租賃	1,800,000美元	100	100	—	100	
MSN 2441 Leasing Limited	開曼群島	二零一五年五月二十日	暫無營業	1美元	100	—	—	100	

公司名稱	註冊成立 國家/地點	註冊成立日期	於二零一五年 十二月三十一日的 主要業務	於二零一五年 十二月三十一日的 已發行及繳足股本面值	貴公司所持權益百分比			
					十二月三十一日			
					二零一五年 %	二零一四年 %	二零一三年 %	本報告日期 %
視作附屬公司*								
ARCU Aircraft Holdings Pte. Ltd.	新加坡	二零零九年十二月九日	投資控股	1美元	-	-	-	-
Pacific Triangle Holdings Pte. Ltd.	新加坡	二零零九年十月二十一日	投資控股	1美元	-	-	-	-
ACME Lease Holdings LLC	美國	二零零八年十一月十二日	飛機租賃	100美元	-	-	-	-
Laylya Leasing LLC	美國	二零一一年六月二十二日	飛機租賃	1,000美元	-	-	-	-
Galahad Leasing Limited	開曼群島	二零一二年三月十三日	飛機租賃	250美元	-	-	-	-
Guinevere Leasing Limited	開曼群島	二零一二年五月十七日	飛機租賃	250美元	-	-	-	-
Sunshine Aircraft Leasing LLC	美國	二零一二年六月一日	飛機租賃	1,000美元	-	-	-	-
Gawain Leasing Limited	開曼群島	二零一二年七月十一日	飛機租賃	250美元	-	-	-	-
Chilli Leasing LLC	美國	二零一二年十一月十四日	飛機租賃	1,000美元	-	-	-	-
Green Knight Leasing Limited	開曼群島	二零一三年六月七日	飛機租賃	250美元	-	-	-	-

* 該等公司被視作貴公司附屬公司是由於 貴集團可透過參與與實體而得到或有權得到浮動回報，以及有能力透過其對投資對象所擁有的權力影響該等回報。

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。

附錄一

會計師報告

公司名稱	註冊成立 國家/地點	註冊成立日期	於二零一五年 十二月三十一日的 主要業務	於二零一五年 十二月三十一日的 已發行及繳足股本面值	貴公司所持權益百分比			
					十二月三十一日			
					二零一五年 %	二零一四年 %	二零一三年 %	本報告日期 %
由ARCU Aircraft Holdings Pte. Ltd.持有：								
ARCU Aircraft Leasing Limited*	開曼群島	二零零九年十二月八日	飛機租賃	250美元	—	—	—	—
由Pacific Triangle Holdings Pte. Ltd.持有：								
Pacific Triangle Leasing Limited*	開曼群島	二零零九年十月二十日	飛機租賃	250美元	—	—	—	—
Pacific Triangle Leasing 2 Limited*	開曼群島	二零一零年二月十一日	飛機租賃	250美元	—	—	—	—
由BOC Aviation (Ireland) Limited持有：								
BOC Aviation (France) SARL	法國	二零一二年三月二十二日	飛機租賃	1,000歐元	100	100	100	100
BOC Aviation (France) 2 SARL	法國	二零一三年六月十九日	暫無營業	1,000歐元	100	100	100	100
BOC Aviation (France) 3 SARL	法國	二零一三年七月八日	已出售	—	—	100	100	—
BOC Aviation (France) 4 SARL	法國	二零一三年七月八日	暫無營業	1,000歐元	100	100	100	100
BOC Aviation (France) 5 SARL	法國	二零一三年七月十五日	飛機租賃	1,000歐元	100	100	100	100
BOC Aviation (France) 6 SARL	法國	二零一三年十月十六日	飛機租賃	1,000歐元	100	100	100	100
BOC Aviation (France) 7 SARL	法國	二零一三年十月十七日	已出售	—	—	100	100	—
BOC Aviation (France) 8 SARL	法國	二零一三年十月十七日	飛機租賃	1,000歐元	100	100	100	100
BOC Aviation (France) 9 SARL	法國	二零一三年十二月十二日	飛機租賃	1,000歐元	100	100	100	100
BOC Aviation (France) 10 SARL	法國	二零一三年十二月十日	飛機租賃	1,000歐元	100	100	100	100
BOC Aviation (France) 11 SARL	法國	二零一四年四月二十三日	飛機租賃	1,000歐元	100	100	—	100
由BOC Aviation (USA) Corporation持有：								
Apex Leasing Corporation	美國	一九八八年一月六日	已解散	—	—	—	100	—
Nexus Leasing Limited	美國	一九九九年五月二十七日	已解散	—	—	—	100	—
BOC Aviation (Aruba) A.V.V.	阿魯巴	二零一二年七月十九日	飛機租賃	100美元	100	100	100	100
由Solitaire Capital Limited持有：								
Goldfinch Limited	百慕達	二零零零年一月二十七日	已解散	—	—	—	100	—

* 該等公司被視作貴公司附屬公司是由於 貴集團可透過參與實體而得到或有權得到浮動回報，以及有能力透過其投資對象所擁有的權力影響該等回報。

2. 重大會計政策概要

2.1 呈列及編製基準

於二零一三年，二零一四年及二零一五年十二月三十一日，貴集團有流動負債淨額分別為321.3百萬美元、658.7百萬美元及461.5百萬美元。財務資料乃按持續經營基準編製，乃由於管理層合理相信貴集團將有足夠資源(包括已承諾租金現金流量及未動用銀行已承諾銀行融資)供其償還到期應付債務。

財務資料乃根據國際財務報告準則編製，而國際財務報告準則包括國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)頒佈的所有國際財務報告準則及國際會計準則(「國際會計準則」)以及國際財務報告準則詮釋委員會頒佈的詮釋。貴集團於編製往績記錄期的財務資料時已提早採納於二零一五年一月一日開始的會計期間生效的所有國際財務報告準則以及相關過渡性規定。

財務資料乃根據歷史成本法編製，惟於下文會計政策及解釋附註披露者除外。除另有指明外，財務資料以貴集團功能貨幣美元(「美元」)列報，而當中所有數值均已約整至最接近的千位(「千美元」)。

編製符合國際財務報告準則的財務報表時管理層須在應用貴集團的會計政策時作出判斷，亦須使用若干主要會計估計及假設。涉及較高度判斷或複雜性的領域或估計及假設對財務報表而言屬重大的領域於附註3披露。

2.2 (a) 已頒佈但尚未生效

貴集團並無在財務資料採納以下已頒佈但尚未生效的新訂及經修訂國際財務報告準則。

準則／修訂	內容	適用於以下日期或之後 開始的財政年度
國際會計準則第1號(修訂本)	披露措施	二零一六年一月一日
國際會計準則第16號及..... 國際會計準則第38號(修訂本)	折舊及攤銷可接受方法 的澄清	二零一六年一月一日
國際會計準則第27號..... (二零一一年)(修訂本)	獨立財務報表之權益法	二零一六年一月一日

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。

附錄一

會計師報告

準則／修訂	內容	適用於以下日期或之後 開始的財政年度
國際財務報告準則第10號、…… 國際財務報告準則第12號及 國際會計準則第28號 (二零一一年)(修訂本)	投資實體：應用合併豁免	二零一六年一月一日
二零一二年至二零一四年週期…… 的年度改進	修訂多項國際財務報告 準則	二零一六年一月一日
國際財務報告準則第9號……	金融工具	二零一八年一月一日
國際財務報告準則第15號……	來自客戶合約的收益	二零一八年一月一日
國際財務報告準則第16號……	租賃	二零一九年一月一日

根據初步評估，貴集團認為初次應用以上準則／修訂本會對財務報表有重大影響。

2.2 (b) 對國際財務報告準則的改進

「對國際財務報告準則的改進」包含大量對國際財務報告準則的修訂。其中包括導致呈列、確認或計量的會計變動的修訂、以及有關各項個別國際財務報告準則的術語或編輯修訂。修訂將於二零一六年一月一日或之後開始的年度期間生效。貴集團認為初次應用該等「對國際財務報告準則的改進」會對財務報表無重大影響。

2.3 合併基準

合併財務報表由貴公司及其附屬公司的財務報表組成。編製合併財務報表所用附屬公司財務報表乃就與貴公司相同的報告日期而編製。同類交易及類似情況下的事件採用一致的會計政策。

因集團內公司間交易產生的所有重大結餘、收入及支出及未變現收入與虧損以及股息均全部抵銷。

附屬公司自收購日期(即貴集團取得控制之日)起合併入賬，並繼續合併入賬直至控制終止之日為止。

2.4 功能貨幣及外幣

(a) 功能貨幣

貴集團各實體的財務報表內所載項目，均以實體經營業務所在的主要經濟環境的貨幣（「功能貨幣」）計量。

(b) 外幣交易

以外幣計價的交易按交易日期的匯率計量。以外幣計值的貨幣資產及負債按於各個報告期末的適用匯率換算。因換算貨幣資產及負債產生的匯兌差額計入損益。以歷史成本計量的外幣非貨幣項目採用初始交易日期的匯率換算。

2.5 機器及設備

(a) 飛機

根據經營租賃租賃予航空公司運營者的購入飛機計入機器及設備，並初步按成本列賬。該成本包括交付前購買飛機直接應佔的借貸成本。於確認後，已購買飛機按成本減累計折舊及累計減值虧損列賬。與安置飛機服役有關的變動及所有其他成本予以資本化。飛機成本經扣除製造商的信用貸後列賬。添置及改進支出予以資本化。維護及維修支出自損益扣除，惟從維修儲備提取者除外。

倘租賃協議授予貴集團相當於貴集團為承租人時的所有權的權利，貴集團將租賃飛機入賬列作融資租賃。資產在機器及設備下予以資本化，猶如其已於租賃期開始時按租賃資產的公平值或（如較低）按最低租賃付款的現值直接購入。對應的租賃承諾計入負債。租賃付款包括本金及利息部分，而利息自損益扣除。相關資產折舊亦自損益扣除。

倘有事件或情況變動顯示賬面值可能無法收回時，會對飛機的賬面值進行減值評估。

(b) 飛機進度付款

飛機進度付款指在建飛機交付前付款。該進度付款於作出付款時在機器及設備下確認。

(c) 其他機器及設備

其他機器及設備包括辦公室裝修、傢具、裝置及辦公室設備，乃初步按成本確認。於確認後，該等資產按成本減累計折舊及累計減值虧損列賬。成本包括採購價及將資產達致其擬定用途的工作狀況的任何直接應佔成本。添置及改進支出予以資本化。維護及維修支出自損益扣除。

(d) 折舊

飛機乃按25年減飛機機齡以直線法計算飛機折舊，前12年的剩餘價值為15%。而餘下13年並無剩餘價值並按直線法折舊。

其他機器及設備折舊以直線法計算，在其估計使用年期內分配可折舊金額。該等機器及設備的使用年期如下：

辦公室裝修	— 3至5年
傢具、裝置及辦公室設備	— 1至3年

悉數折舊的資產在財務報表內保留至其不再使用為止。

剩餘價值、使用年期及折舊方法於各年末評估及調整(如適用)，以確保折舊的金額、方法及期間與先前的估計，以及機器及設備項目產生的未來經濟利益的預計消費模式一致。任何修訂的影響當出現變化時在損益確認。

(e) 出售

當飛機已出售時，其賬面值於出售或預期未來其使用或出售不再產生經濟利益時終止確認。終止確認資產產生的任何收入或虧損計入資產終止確認期間的損益。

2.6 持作待售非流動資產

分類為持作待售的非流動資產按其賬面金額與公允值兩者的較低值減出售成本計量。若非流動資產的賬面金額將主要通過銷售交易而非通過持續使用收回且其出售可能性極高時，其即分類為持作待售的非流動資產。物業、機器及設備一旦列為持作待售非流動資產便不予以折舊。

2.7 租賃交易完成成本

安排飛機租賃產生的前期法律費用及所有其他初次直接成本予以資本化，並於損益內按直線法在相關租賃期內抵銷。

當租賃協議於其屆滿日期前終止或更替，其餘租賃交易完成成本將在損益內撇銷。

2.8 非金融資產減值

貴集團於各報告日期評估資產是否有可能減值的跡象。倘存有任何跡象，或須就一項資產進行年度減值測試，則貴集團估計該資產的可收回金額。

資產的可回收金額乃選取資產的公允值減出售成本及其使用價值的較高者，並對個別資產釐定。倘資產的賬面值超過其可回收金額，則將該資產視作減值，並撇減至可回收金額。在評估使用價值時，預計資產產生的估計未來現金流量乃折現至現值，所用稅前折現率以反映現時市場對貨幣時值及該資產特定風險的評估。在釐定公允值減銷售成本時將近期市場交易考慮在內（倘適用）。倘無該等交易被鑒定，便採用適當的估值模式。

就資產（不包括商譽）而言，於各報告日期，評估是否有任何跡象顯示先前確認的減值虧損可能不再存在或已經減少。如有上述跡象，貴集團會估計該資產的可回收金額。若自過往確認減值虧損以來，用以釐定資產可回收金額的估計有變動，方會撥回過往確認的減值虧損。倘事實如此，資產的賬面值則增至其可回收金額，增加後的金額不得超過假使該資產在過往年度並無確認減值虧損，原應釐定的扣減折舊後的賬面值。所撥回金額於損益中確認。

2.9 附屬公司

附屬公司乃 貴集團控制的被投資公司。倘 貴集團自參與被投資公司業務獲得或有權享有可變回報，且有能力通過其對被投資公司的權力影響該等回報，則 貴集團控制被投資公司。

於貴公司獨立財務報表中，於附屬公司的投資以成本減去減值虧損入賬。

2.10 金融工具

(a) 金融資產

初步確認及計量

金融資產於且僅於 貴集團成為金融工具合約條文的訂約方時方予確認。 貴集團在初步確認時釐定其金融資產的分類。

初步確認金融資產時，乃以公允值加（倘屬並非透過損益以公允值列賬的金融資產）直接應佔交易成本計量。

所有購買及出售金融資產均按買賣日期（即 貴集團承諾購買或出售資產的日期）確認及終止確認。

其後計量

(i) 按公允值計入損益的金融資產

持作買賣的金融資產被分類為「按公允值計入損益的金融資產」。倘金融資產為於短期內出售而購入則分類為持作買賣。該類別包括 貴集團所訂立並未指定為套期關係中套期工具的衍生金融工具。

於初步確認後，按公允值計入損益的金融資產按公允值計量。金融資產公允值變動產生的任何收入或虧損於損益中確認。

(ii) 貸款及應收款項

固定或可釐定付款金額及沒有活躍市場報價的非衍生金融資產乃分類為貸款及應收款項。於初步確認後，貸款及應收款項以實際利率法按攤銷成本減任何減值撥備計

量。當貸款及應收款項終止確認或減值時，收入及虧損會透過攤銷過程於損益內確認。

取消確認

倘從資產收取現金流量的合約權利屆滿，則取消確認該金融資產。當金融資產完全取消確認時，賬面值與所收代價及任何已於其他綜合收益確認的累計收入或虧損總和之間的差額會於損益確認。

(b) 金融負債

初步確認及計量

當且僅當 貴集團成為金融工具的合約規定方時，金融負債才能被確認。 貴集團於初步確認時確定其金融負債的分類。

金融負債於初步確認時，乃以公允值加（倘屬並非按公允值入損益的其他金融負債）直接應佔交易成本計量。

其後計量

金融負債的計量視乎其如下的分類：

(i) 按公允值計入損益的金融負債

按公允值計入損益的金融負債包括持作買賣的金融負債及初始確認指定為按公允值計量的金融負債。倘金融負債為於短期內出售而購入，該金融負債即分類為持作買賣。該類別包括 貴集團所訂立並未指定為套期關係中套期工具的衍生金融工具。

於初步確認後，按公允值計入損益的金融負債按公允值計量。因金融負債公允值變動所產生的任何收益或虧損於損益確認。

(ii) 其他金融負債

於初步確認後，金融負債其後以實際利率法按攤銷成本計量。收入及虧損於負債取消確認時在攤銷過程中於損益確認。

取消確認

金融負債於負債項下責任獲解除、取消或屆滿時終止確認。當同一貸款人按存有重大差別的條款以另一項金融負債取代現有金融負債，或現有負債的條款有重大修改時，有關交換或修改則被視為終止確認原有負債及確認一項新負債，而各賬面值的差額在損益確認。

(c) 抵銷金融工具

當且僅當具現行可強制執行法定權利抵銷已確認金額且計劃以淨額結算，或同時變賣資產以清償負債，金融資產與金融負債方可互相抵銷，並在財務狀況表內以淨額列示。

2.11 金融資產減值

貴集團於各年末評估是否有客觀證據顯示一項金融資產或一組金融資產出現減值。

就按攤銷成本列賬的金融資產而言，貴集團首先評估個別屬重大的金融資產是否有獨立客觀減值證據，或一併就個別並非屬重大的金融資產作出評估。倘貴集團釐訂個別評估的金融資產(不論是否屬重大)並無客觀減值證據，則會將資產計入一組具備類似信貸風險特徵的金融資產，並一併作減值評估。個別作減值評估且獲確認或繼續獲確認減值虧損的資產，概不會計入作集體減值評估的組別。

倘出現客觀證據顯示按攤銷成本計值的貸款及應收款項出現減值虧損，虧損款額按該資產的賬面值與估計未來現金流量的現值間的差額計算，估計未來現金流量現值以該金融資產的原實際利率(即於首次確認時計算的實際利率)折現。貸款如以浮動利率計息，則用於計算任何減值虧損的折現率為當時實際利率。資產賬面值可透過使用備抵賬調低。虧損金額在損益確認。

當資產不可收回時，已減值金融資產的賬面值將直接扣除，或倘金額於撥備賬目內，則於撥備賬目內扣除的金額將與金融資產的賬面值撇銷。

為釐定是否有客觀證據顯示金融資產出現減值虧損，貴集團考慮各種因素，例如債務人資不抵債或有重大財政困難以及拖欠或重大延期付款的可能性。

倘減值虧損金額於往後期間減少，而減少客觀上與確認減值後發生的事件相關，則過往確認的減值虧損會被撥回。任何其後撥回的減值虧損於損益確認，惟資產賬面值不得超出其於撥回日期的攤銷成本。

2.12 衍生金融工具及套期活動

貴集團使用交叉貨幣利率掉期、利率掉期、利率上限及外匯遠期合約等衍生金融工具套期與外幣及利率波動有關的風險。該等衍生金融工具於衍生合約訂立當日按公允值初步確認，隨後按公允值重新計量。倘公允值為正數，則衍生金融工具列作資產，倘公允值為負數，則列作負債。

不合資格作套期會計的衍生金融工具公允值變動產生的任何收入或虧損計入該期間的損益。

交叉貨幣利率掉期、利率掉期、利率上限及外匯遠期合約的公允值按對手方提供的按市值計價的價值釐定。

貴集團就合資格作套期會計處理的若干對沖關係應用套期會計法。

就套期會計法而言，套期分為：

- (a) 公允值套期：就歸因於與某項已確認資產或負債的相關的特定風險且可能影響損益的公允值變動的風險作出套期時；及
- (b) 現金流量套期：就歸因於與某項已確認資產或負債的相關的特定風險或極可能的預估交易，且可能影響損益的現金流量可變性的風險作出套期時。

於套期關係開始時，貴集團正式指定及記錄貴集團希望採用套期會計處理的套期關係以及進行套期的風險管理目標及策略。有關文件包括套期工具的識別、所套期項目或交易、所套期風險的性質，以及實體將評估套期工具在抵銷所套期項目的公允值或所套期

風險應佔現金流量的變動風險有效性的方法。該等套期預期可十分有效地對銷公允值或現金流量的變動，並以持續方式評估以判斷在指定有關套期的整個各年其是否確實極為有效。

符合套期會計處理標準的套期列賬如下：

(a) 公允值套期

就公允值對沖而言，對沖項目的賬面值會就所套期風險所產生的收入及虧損作出調整，衍生工具會按公允值重新計量，兩者所產生的收入及虧損將會計入損益。

(b) 現金流量套期

就現金流量套期而言，套期工具收入或虧損的有效部分乃直接於套期儲備中確認，而無效部分則於損益中確認。

當套期交易影響損益時（如套期財務收入或財務支出確認時或預測出售或購買發生時），計入套期儲備的金額將轉撥至損益。當套期項目為非金融資產或負債的成本時，計入套期儲備的金額將轉撥至非金融資產或負債的初始賬面值。

倘預測交易預期不再發生，之前於套期儲備確認的金額將轉撥至損益。倘套期工具到期或被出售、終止或行使而無替代或延展安排，或作為套期的指定工具被撤銷，則之前於套期儲備確認的金額仍為全面收入，直至預測交易發生為止。倘相關交易預期不會發生，則有關金額將計入損益。

2.13 撥備

當因過往事件以致 貴集團目前須承擔責任（法定或推定），而有可能須就清償有關責任而產生包括經濟利益在內的資源流出及該責任的金額能可靠估計時，則會確認撥備。

撥備須於各年末作出審閱及調整以反映當時最佳估計。倘不會再因清償責任而產生經濟資源流出，則會將撥備撥回。倘資金時間價值的影響屬重大，則按反映（如適用）負債特定風險的現時除稅前折現率就撥備進行折現。倘使用折現法，隨時間而增加的撥備會被確認為財務成本。

2.14 維修儲備

承租人須進行常規保養及維修、機身及引擎全面檢查，並符合經營租賃規定的飛機交還狀況，並作出相關付款。若干租賃協議要求承租人每月或於租賃結束時向 貴集團作出維修儲備供款，有關供款隨後可提取用於支付所進行的若干維護事項。該等維修儲備結餘入賬列作負債。於租約終止時，任何未動用維修儲備結餘將轉至損益或繼續作為儲備保留供繼任承租人提取。飛機出售時，任何未轉移至買家的未動用維修儲備結餘將轉至損益。如就過往營運飛機所持有的維護飛機所需的餘額與繼任承租人所要求的標準相比出現不足，該等不足額於利潤表撥備為開支。

2.15 借貸成本

借貸成本包括 貴集團就資金借貸產生的利息及其他成本。倘借貸成本直接歸因於資產的收購、建造或生產，則借貸成本資本化為該合資格資產成本的一部分。借貸成本於準備將資產達致擬定用途的活動進行時開始予以資本化，並產生資產支出及借貸成本。借貸成本直至資產幾乎可用作其擬定用途時予以資本化。 貴集團進行借貸以撥付在建飛機的若干進度付款。該等借貸產生的利息會予以資本化，並計入飛機成本，惟租賃承諾的飛機交付前付款或 貴集團從中賺取收入的交付前預付款產生的利息除外。利息於飛機交付時終止資本化。所有其他借貸成本於其產生期間列作開支。

2.16 債務發行成本

債務發行成本為就取得融資而產生的成本。該等成本主要包括前端費用、代理費用及法律費用。

於首次確認金融負債時，直接因收購金融負債產生的債務發行成本計入該負債的首次計量。該等成本使用實際利率法於債務相關年期進行攤銷並於預付金融負債時撇銷，惟於預付後仍可供再次提取的信貸融資的相關債務發行成本除外。

2.17 貿易及其他應付款項

通常須於30天信用期內結清的貿易及其他應付款項的負債(包括應付關聯方款項)初步按成本(即就所收產品及服務將於日後支付的代價公允值)列賬，不論是否向貴集團開具賬單及其後是否採用實際利率法按攤銷成本計量。

當終止確認負債及於攤銷過程中，收入及虧損於損益確認。

2.18 僱員福利

(a) 短期僱員福利

所有短期僱員福利(包括累積帶薪假期)於僱員向貴集團提供服務期間在損益內確認。

(b) 短期獎勵計劃

當各年度若干主要表現目標達成後，貴集團應向僱員支付短期獎勵計劃花紅，而付款將於一段時期內作出。花紅於僱員向貴集團提供服務期間在損益內應計及確認。任何超額撥備或撥備不足將於損益內確認。

(c) 長期獎勵計劃

貴集團向選定僱員支付長期獎勵計劃視乎預定期間末若干主要表現目標的達成情況而定。花紅於僱員向貴集團提供服務期間在損益內應計及確認。任何超額撥備或撥備不足將於損益內確認。應計花紅付款將於各預定期間後的一段時期作出。

(d) 僱主界定供款福利

根據法律規定，貴集團向新加坡中央公積金(「中央公積金」)、英國國家保險、愛爾蘭薪資相關社會保險、美利堅合眾國聯邦保險供款及中國社會保險等作出供款。該等供款於僱員向貴集團提供服務的期間內確認為補償開支。

2.19 租賃

(a) 貴集團或貴公司作為出租人

貴集團或貴公司保留資產擁有權的絕大部分風險及回報的租賃被分類為經營租賃。磋商一項經營租賃時產生的初步直接成本計入租賃資產的賬面值，並按與租金收入相同的基準於租期內確認。租金收入的會計政策載於附註2.20。或然租金於其賺取期間確認為收益。

向承租人實際轉讓租賃資產擁有權相關的絕大部分風險及利益的融資租賃於租賃期開始時按租賃資產的公允值或(如較低)最低租賃付款的現值確認。租賃所收款額在融資收入與租賃資產減項之間按比例分配，以使資產結餘的利率達致固定。融資收入直接計入於損益。

(b) 貴集團或貴公司作為承租人

融資租賃將租賃資產所有權附帶的絕大部分風險及利益實際轉讓予貴集團或貴公司，於租期開始時按租賃資產的公允值或(如較低)最低租賃付款的現值予以資本化，並根據附註36進行披露。任何初始直接成本亦計入資本化金額。租賃付款在融資支出與扣減租賃負債間按比例分配，以實現負債餘下結餘的固定利率。融資支出直接於損益扣除。

倘並無合理確定貴集團將於租期末取得租賃資產的所有權，則資本化租賃資產於資產估計可使用年期與租期兩者中較短者進行折舊。

出租人於租期實際保留所有權的絕大部分風險及利益的租賃被分類為經營租賃。經營租賃付款於租期按直線基準於損益內確認為開支。

2.20 收入確認

收入於經濟利益可能流向貴集團及收入能可靠計量時確認。收入按已收或應收代價的公允值計量，不包括折扣、回佣及銷售稅項或關稅。

(a) 租賃收入

貴公司及其若干附屬公司(作為出租人)根據經營租賃出租飛機。當租金根據租賃協議的條款可收取時，於租期內確認為租賃收入。

附有分期租金的經營租賃按直線法在假設並無續租的情況下於首個租賃年期內確認。

倘因承租人的持續財務困難而可能無法收取租金，則不會確認租賃收入。

(b) 安排、再營銷及租賃管理費用

安排、再營銷及租賃管理費用於服務提供時確認為收入。

(c) 股息收入

來自投資的股息收入於貴公司有權收取付款時確認。

(d) 利息收入

利息收入按應計基準確認，除非可收取性被質疑。

(e) 租約終止費用

倘經濟利益可能流入 貴集團，租約終止費用按與第三方訂立的合約協議進行確認。

2.21 稅項

(a) 即期所得稅

本期及過往期間的即期所得稅資產及負債，乃按預期可自稅務機關收回或須向稅務機關繳付的金額計量。用於計算有關金額的稅率及稅法為於各年末 貴集團經營及產生應課稅收入所在國家已頒佈或實質上已頒佈者。

即期所得稅於損益確認，惟與在損益外確認的項目有關的稅項則於其他全面收入或直接於權益中確認。管理層定期就適用稅務法規詮釋所規限的情況評估報稅表的狀況，並在適用情況下設立撥備。

(b) 遞延所得稅

遞延稅項乃根據資產及負債的稅基與其就財務報告而言的賬面值之間於各年末的暫時差額以負債法計提撥備。

遞延稅項負債就所有暫時差額確認，惟以下情況除外：

- 倘遞延稅項負債因首次確認商譽或並非業務合併交易中的資產或負債而產生，且於交易當時並無影響會計溢利或應課稅損益；及
- 就與在附屬公司的投資有關的應課稅暫時差額而言，倘能控制撥回暫時差額的時間且暫時差額於可預見將來很可能不會撥回。

倘很可能產生可用以抵銷可扣減暫時差額以及未動用稅項抵免及未動用稅項虧損結轉的應課稅溢利，則就所有可扣減暫時差額、未動用稅項抵免及未動用稅項虧損結轉確認遞延稅項資產，惟以下情況除外：

- 倘遞延稅項資產與首次確認並非業務合併交易中的資產或負債所產生的可扣減暫時差額有關，且於交易當時並無影響會計溢利或應課稅損益；及
- 就與在附屬公司的投資有關的可扣減暫時差額而言，只有在可能於可預見將來撥回暫時差額及存在應課稅溢利可用以抵銷暫時差額的情況下，方會確認遞延稅項資產。

遞延稅項資產的賬面值於各年末審閱，並減至不再可能有足夠的應課稅溢利可供全部或部分遞延稅項資產動用為止。未確認的遞延稅項資產於各年末重新評估，並於可能有未來應課稅溢利使遞延稅項資產得以收回時確認。

遞延稅項資產及負債按資產變現或負債獲清償之年度預期適用的稅率計量，並以各年末已頒佈或實質上已頒佈的稅率（及稅法）為基礎。

與在損益外確認項目有關的遞延稅項將於損益外確認。與相關交易有關的遞延稅項項目於其他全面收入或直接於權益中確認，業務合併產生的遞延稅項將就收購的商譽作出調整。

倘存在依法可強制執行的權利，以即期所得稅資產抵銷即期所得稅負債，且遞延稅項與同一應課稅實體及同一稅務機關有關，則遞延稅項資產及遞延稅項負債予以抵銷。

2.22 或然事項

或然負債指：

- (a) 因過往事件而可能產生的責任，其存在與否僅能以並非完全在 貴集團控制範圍以內的某一宗或多宗不確定未來事件發生或不發生來確認；或
- (b) 因過往事件而產生但並未確認的現有責任，原因是：
 - (i) 清償責任不大可能會需要包含經濟溢利的資源流出；或
 - (ii) 責任金額無法充分可靠地計量。

或然資產指因過往事件而可能產生的資產，其存在與否僅能以並非完全在 貴集團控制範圍以內的某一宗或多宗不確定未來事件發生或不發生來確認。

除於業務合併中承擔的屬現有責任且能夠可靠釐定公允值的或然負債外，或然負債及資產未於 貴集團財務狀況表中確認。

2.23 關連方

關連方的定義如下：

- (a) 倘一名人士或該人士的近親家屬成員符合以下各項，則該人士與 貴集團及 貴公司有關連：
 - (i) 控制或共同控制貴公司；
 - (ii) 對貴公司具有重大影響力；或
 - (iii) 為 貴集團或貴公司或貴公司母公司的主要管理層人員。

- (b) 倘有實體符合下列條件，則該實體與 貴集團及貴公司有關連：
- (i) 該實體與貴公司皆為同一集團的成員公司(即各母公司、附屬公司及同系附屬公司相互關連)；
 - (ii) 一家實體為另一家實體的聯營公司或合營企業(或為另一家實體所在集團成員公司的聯營公司或合營企業)；
 - (iii) 兩家實體皆為同一第三方的合營企業；
 - (iv) 一家實體為第三方實體的合營企業而另一家實體為該第三方實體的聯營公司；
 - (v) 該實體為以貴公司或貴公司關連實體的僱員利益設立的退休福利計劃。倘貴公司本身為該類計劃，則提供贊助之僱主亦與貴公司有關連；
 - (vi) 該實體由(a)中所指的人士控制或共同控制；或
 - (vii) (a)(i)中所指的人士對該實體具有重大影響力，或為該實體(或該實體的母公司)的主要管理層人員。

2.24 分部報告

國際財務報告準則第8號「經營分部」所載規定要求披露有關 貴集團經營分部的財務及說明資料。就管理及呈報而言， 貴集團的活動乃根據向貴公司主要管理層人員內部提供的資料在一個可呈報分部內組織。 貴集團的主要活動涉及租賃及管理飛機租賃和其他相關活動。

3. 重大會計判斷及估計

編製 貴集團合併財務報表需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響於各年末的收益、開支、資產及負債的呈報金額以及或然負債的披露。該等假設及估計的不明朗因素可能導致需要對未來期間受影響的資產或負債的賬面值作出重大調整的結果。

3.1 應用會計政策時作出的判斷

在應用 貴集團會計政策的過程中，管理層已作出以下對財務報表中確認的金額有重大影響的判斷。

(a) 由承租人維護飛機

經營租賃規定的飛機維護、維修及全面檢查由航空公司客戶提供並付款。若干租賃協議要求航空公司客戶每月或於租賃結束時向 貴集團作出供款，供款隨後可提取用於所進行的若干維護事項。管理層已根據付款記錄作出判斷，認為航空公司客戶於期末能夠履行租賃協議所規定的彼等的責任。就任何已識別差額而言，飛機維護撥備將自損益扣除。

(b) 金融資產減值

貴集團在釐定金融資產何時為並非暫時減值時遵循國際會計準則第39號的指引，而這需要作出判斷。 貴集團所評估的因素其中包括金融資產的公允值低於其成本的時間及程度。

(c) 金融工具的公允值

倘財務狀況表所列金融工具的公允值無法自活躍市場取得，則會使用多種估值技術釐定有關公允值，包括使用由對手方提供的估值模型。有關金融工具估值的更多詳情，載述於附註38。

(d) 租賃分類

- 經營租賃－作為出租人

貴集團的飛機組合租賃予多家航空公司。 貴集團已釐定其保留該等以經營租賃方式出租之飛機的所有權的所有重大風險及回報。

- 融資租賃－作為出租人

貴集團已訂立飛機租約，據此 貴集團已釐定承租人承擔所有權的所有風險及回報。因此， 貴集團已將該交易在財務狀況表中計作出售飛機及融資租賃應收款項。

- 融資租賃－作為承租人

貴集團已訂立飛機租約，據此 貴集團已釐定其承擔所有權的所有風險及回報。因此， 貴集團已將該等飛機在財務狀況表中列賬。

(e) 遞延所得稅

除貴公司能夠控制暫時差額撥回的時間及暫時差額於可預見將來可能不會撥回時，貴公司將就附屬公司的投資相關的所有應課稅暫時差額確認遞延稅項負債。除適用稅項豁免外，貴公司須於所有海外除稅前盈利實際匯回時就有關盈利繳納新加坡稅項。確定於可預見將來附屬公司的未分派利潤會否分派並匯至新加坡時需使用管理層判斷。貴公司就海外附屬公司的未分派盈利計提稅項撥備，惟倘於可預見將來該等盈利投資於新加坡境外及可能繼續投資於新加坡境外則除外。於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，海外附屬公司未分派盈利及海外未匯回收入的潛在新加坡稅項風險產生的暫時差額總額分別為542.1百萬美元、640.4百萬美元及817.4百萬美元，而並未就此確認遞延稅項負債。

遞延稅項資產於可能取得應課稅溢利以抵銷虧損時就所有未吸納資本免稅額及未動用稅項虧損確認。可予確認的遞延稅項資產金額要求根據未來應課稅溢利可能產生的時間及程度，結合未來稅項規劃策略，運用管理層判斷而釐定。

根據新加坡經濟發展局的5年期飛機租賃計劃獎勵，貴公司已獲重續5%的特惠稅率，自二零一二年七月一日起生效。為合資格享受5年期5%的特惠稅率，貴公司須於5年期間內達成若干條件。管理層合理相信，有關條件可獲達成，且不知悉任何強化特惠稅率於屆滿後延期會不獲考慮的理由。

有關詳情已披露於附註12及附註29。

(f) 持作待售的非流動資產

倘有關資產可於其現況下作即時出售，且僅受一般慣常條款規限及其出售可能性極高時，非流動資產分類為持作待售。評估資產是否符合分類為持作待售資產的條件需要管理層判斷，有關詳情已披露於附註21。

3.2 估計不明朗因素的主要來源

於各年末涉及未來情況的主要假設及估計不明朗因素的其他主要來源論述如下。貴集團根據其假設按可用參數估計編製財務報表。然而，現有情況及有關未來發展的假設可能會因市場變化或超出貴集團控制範圍所產生的情況而變動。該等變動於其產生時反映於有關假設中。

(a) 飛機減值

在釐定是否有必要就一架飛機確認任何減值虧損時，貴集團遵循國際會計準則第36號資產減值的指引。該釐定須估計飛機的公允值減出售成本與使用價值。為估計公允值，管理層使用獨立飛機估值師的估值，有關估值乃基於若干假設或近期銷售交易得出。估計使用價值需要貴集團對租賃預計產生的未來現金流量作出估計，亦須選擇適當的貼現率以計算該等現金流量的現值。有關減值虧損撥備的分析披露於財務報表附註14。

(b) 飛機折舊及剩餘價值估計

飛機按25年減飛機機齡以直線法進行折舊，前12年的剩餘價值為15%。而餘下13年則無剩餘價值並按直線法折舊。根據飛機租賃行業所採用的一般預計年期，管理層估計可使用年期為25年。

預計使用水平變化及技術發展可能會影響該等資產的經濟使用年期及剩餘價值。因此，在該等情況下，未來折舊費用或會修改。管理層估計該等資產的預計使用年期減少一年將導致的每年折舊費用增加於二零一三年、二零一四年及二零一五年分別約為13.6百萬美元、16.6百萬美元及16.4百萬美元。貴集團飛機的有關使用年期減少或會影響貴集團日後的稅前年度利潤。

(c) 公允值

如附註16所披露，衍生金融工具的公允值已按對手方提供的按市值計價的價值釐定。

其他金融工具的公允值已披露於附註38。

附錄一

會計師報告

(d) 所得稅及遞延所得稅

貴集團於許多司法權區須繳納所得稅。釐定集團範圍所得稅撥備時涉及估計。在日常業務過程中，存在最終稅款無法確定的若干交易及計算方法。貴集團根據對會否有額外稅項到期的估計，確認預期稅項問題的負債。倘該等事宜的最終稅務結果與初步確認的金額不同，該等差額將影響作出有關釐定期間的所得稅及遞延所得稅撥備。

有關詳情已披露於附註12及附註29。

4. 租賃租金收入

	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	千美元	千美元
租賃租金收入			
— 第三方	790,899	916,038	951,861
— 關聯方	13,213	20,878	23,624
	<u>804,112</u>	<u>936,916</u>	<u>975,485</u>

5. 利息及手續費收入

	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	千美元	千美元
利息及手續費收入			
— 融資租賃	1,211	—	—
— 定期存款及銀行結餘	3,048	2,983	1,400
— 飛機交付前付款	16,029	4,861	34,909
— 租賃管理費收入	3,383	704	2,284
— 再營銷費收入	3,250	2,533	1,164
— 資產價值擔保費收入	84	30	—
— 其他	946	496	87
	<u>27,951</u>	<u>11,607</u>	<u>39,844</u>

附錄一

會計師報告

6. 出售飛機收益淨額

	附註	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	千美元	千美元
出售飛機				
— 出售飛機所得款項		913,303	1,315,861	1,822,618
— 已撥回維修儲備	28	45,745	35,891	65,026
— 飛機賬面淨值		(880,642)	(1,319,484)	(1,798,652)
— 銷售費用		(1,935)	(1,977)	(18,848)
出售飛機收益淨額		<u>76,471</u>	<u>30,291</u>	<u>70,144</u>

7. 財務費用

	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	千美元	千美元
利息費用及其他費用：			
— 融資租賃	781	995	1,156
— 貸款及借貸	136,730	152,159	169,063
	<u>137,511</u>	<u>153,154</u>	<u>170,219</u>
衍生金融工具公允值收益淨額	(1,822)	(2,374)	(1,448)
	<u>135,689</u>	<u>150,780</u>	<u>168,771</u>

8. 遞延債務發行成本攤銷

	附註	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	千美元	千美元
來自：				
— 貸款及借貸	24	14,605	14,491	18,060
— 融資租賃應付款項	25	30	55	69
		<u>14,635</u>	<u>14,546</u>	<u>18,129</u>

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。

附錄一

會計師報告

9. 人事費用

	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	千美元	千美元
薪金、花紅及其他人事費用	39,483	49,387	56,892
僱主界定供款福利	1,171	1,843	1,797
	<u>40,654</u>	<u>51,230</u>	<u>58,689</u>

10. 董事及五名最高薪酬人士酬金

(a) 本年已付董事酬金：

	袍金	薪金、津貼 及其他福利	酌情花紅	僱主界定 供款福利	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
截至二零一三年					
十二月三十一日止年度					
主席、非執行董事					
陳四清 ⁽¹⁾	—	—	—	—	—
執行董事					
王根山(副主席)	—	472	1,557	—	2,029
Robert James Martin	—	834	3,770	—	4,604
獨立非執行董事					
付舒拉	45	—	—	—	45
非執行董事					
肖偉博士	23	—	—	—	23
陳建中 ⁽²⁾	14	—	—	—	14
方羽 ⁽³⁾	9	—	—	—	9
高進躍	28	—	—	—	28
劉堅東	28	—	—	—	28
施京	26	—	—	—	26
	<u>173</u>	<u>1,306</u>	<u>5,327</u>	<u>—</u>	<u>6,806</u>

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。

附錄一

會計師報告

	袍金	薪金、津貼 及其他福利	酌情花紅	僱主界定 供款福利	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
截至二零一四年 十二月三十一日止年度					
主席、非執行董事					
陳四清 ⁽¹⁾	—	—	—	—	—
執行董事					
王根山(副主席)	—	544	1,636	—	2,180
Robert James Martin	—	843	4,090	—	4,933
高進躍 ⁽⁴⁾	25	37	—	—	62
獨立非執行董事					
付舒拉	43	—	—	—	43
非執行董事					
肖偉博士	21	—	—	—	21
方羽	21	—	—	—	21
劉堅東	26	—	—	—	26
施京	26	—	—	—	26
朱林 ⁽⁵⁾	20	—	—	—	20
	<u>182</u>	<u>1,424</u>	<u>5,726</u>	<u>—</u>	<u>7,332</u>

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。

附錄一

會計師報告

	袍金	薪金、津貼 及其他福利	酌情花紅	僱主界定 供款福利	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
截至二零一五年					
十二月三十一日止年度					
主席、非執行董事					
陳四清 ⁽¹⁾	—	—	—	—	—
執行董事					
王根山(副主席)	—	543	2,044	—	2,587
Robert James Martin	—	836	5,037	—	5,873
高進躍 ⁽⁴⁾	—	548	21	38	607
獨立非執行董事					
付舒拉	43	—	—	—	43
非執行董事⁽⁶⁾					
肖偉博士	—	—	—	—	—
方羽	—	—	—	—	—
李芒 ⁽⁷⁾	—	—	—	—	—
劉堅東	—	—	—	—	—
任立 ⁽⁷⁾	—	—	—	—	—
施京	—	—	—	—	—
朱林	—	—	—	—	—
卓成文 ⁽⁷⁾	—	—	—	—	—
	43	1,927	7,102	38	9,110
	43	1,927	7,102	38	9,110

(1) 於二零一三年、二零一四年及二零一五年，非執行主席放棄其酬金

(2) 於二零一三年八月二十三日辭任

(3) 於二零一三年八月二十三日獲委任

(4) 獲委任為執行董事，自二零一四年十二月五日起生效

(5) 於二零一四年一月二十二日獲委任

(6) 於二零一五年，非執行董事放棄彼等酬金

(7) 於二零一五年十二月十四日獲委任

(8) 於二零一五年十二月十四日辭任

(6) 五名最高薪酬人士

於往績記錄期，貴集團五名最高薪酬人士於截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日止年度各年包括兩名執行董事，彼等的酬金反映在上述分析中。

於截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日止年度各年支付予餘下三名人士的酬金如下：

	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	千美元	千美元
薪金、津貼及其他福利	1,448	1,433	1,385
酌情花紅	4,811	4,080	5,864
僱主界定供款福利	7	158	223
	<u>6,266</u>	<u>5,671</u>	<u>7,472</u>

於截至二零一三年、二零一四年及二零一五年獲支付以下範圍酬金的人數：

	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
7,500,001港元至8,000,000港元	—	1	—
14,000,001港元至14,500,000港元	1	—	—
16,000,001港元至16,500,000港元	1	—	1
16,500,001港元至17,000,000港元	—	1	—
18,000,001港元至18,500,000港元	1	—	—
19,500,001港元至20,000,000港元	—	1	1
21,500,001港元至22,000,000港元	—	—	1
	<u>3</u>	<u>3</u>	<u>3</u>

於截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日止年度，概無董事或任何五名最高薪酬人士從貴集團收取任何酬金，作為誘使彼等加盟貴集團或彼等加盟時的獎勵或離職補償。

附錄一

會計師報告

11. 其他經營費用

	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	千美元	千美元
一般辦公費用	2,695	3,531	3,305
經營租賃費用	1,432	2,383	2,294
技術服務費用	18,927	(1,665)	1,448
專業費用	4,866	4,406	4,975
核數師薪酬	309	342	316
匯兌虧損淨額	18	9	105
其他	63	539	24
	<u>28,310</u>	<u>9,545</u>	<u>12,467</u>

技術服務費用包括飛機維修、維護及收回成本的撥備。

12. 所得稅費用

所得稅費用主要組成部分

於往績記錄期所得稅費用主要組成部分為：

	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	千美元	千美元
即期稅項			
— 新加坡	(94)	(46)	(43)
— 海外	618	156	1,112
— 過往年度撥備撥回	—	(503)	—
	<u>524</u>	<u>(393)</u>	<u>1,069</u>
遞延稅項			
— 新加坡	14,072	10,303	20,759
— 海外	25,665	37,834	36,298
— 過往年度撥備撥回	(6,391)	(3,552)	—
	<u>33,346</u>	<u>44,585</u>	<u>57,057</u>
	<u>33,870</u>	<u>44,192</u>	<u>58,126</u>

所得稅費用與會計盈利的關係

稅項費用與會計盈利乘以往績記錄期適用公司稅率的乘積之間的對賬如下：

	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	千美元	千美元
稅前利潤	310,931	352,766	401,433
按17%國內稅率計算的稅項*	52,858	59,970	68,244
調整：			
於其他國家或地區的不同稅率	3,558	7,661	178
飛機租賃計劃獎勵對貴公司 業績的影響	(20,221)	(21,105)	(13,125)
毋須課稅收入	(1,772)	(773)	(286)
不可扣稅費用	5,631	2,895	3,107
其他	207	(401)	8
過往年度撥備撥回	(6,391)	(4,055)	—
	<u>33,870</u>	<u>44,192</u>	<u>58,126</u>

* 於往績記錄期，新加坡的國內稅率仍為17%。

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，貴集團的未吸納資本免稅額分別約為849.9百萬美元、763.9百萬美元及638.3百萬美元，未動用稅項虧損分別約為775.5百萬美元、800.7百萬美元及718.2百萬美元，受限於相關地方稅務法律及經相關稅務機關同意，可予結轉並抵銷未來應課稅盈利。

13. 每股基本及攤薄盈利

每股基本盈利乃按貴公司普通權益持有人應佔本年淨利潤除以本年發行在外普通股加權平均數計算。

每股攤薄盈利乃按貴公司普通權益持有人應佔本年淨利潤除以本年發行在外普通股加權平均數加因將所有攤薄潛在普通股轉換為普通股而發行的普通股加權平均數計算。

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。

附錄一

會計師報告

下表反映於計算每股基本及攤薄盈利時所用的溢利及股份數據。

附註	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	千美元	千美元
盈利			
用於計算每股基本及攤薄盈利的盈利(貴公司權益持有人應佔本年淨利潤)	277,061	308,574	343,307
	<u>277,061</u>	<u>308,574</u>	<u>343,307</u>
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千股	千股	千股
股份數目			
用於計算每股基本及攤薄盈利的普通股加權平均數	30	589,909	589,909
		<u>589,909</u>	<u>589,909</u>
每股基本及攤薄盈利(美元)	0.47	0.52	0.58

附錄一

會計師報告

14. 機器及設備

	於十二月三十一日				
	飛機 千美元	飛機進度付款 千美元	辦公室裝修 千美元	傢私、裝置 和辦公室設備 千美元	總計 千美元
成本：					
於二零一三年一月一日	8,642,699	885,086	126	5,058	9,532,969
添置	2,116,673	383,820	545	1,550	2,502,588
出售	(1,062,902)	—	—	(73)	(1,062,975)
轉讓	801,169	(801,169)	—	—	—
調整	280	—	—	—	280
於二零一三年十二月三十一日 及二零一四年一月一日	10,497,919	467,737	671	6,535	10,972,862
添置	1,984,074	1,158,015	327	1,766	3,144,182
出售	(1,664,200)	—	—	—	(1,664,200)
轉讓	536,275	(536,275)	—	—	—
調整	644	—	—	—	644
於二零一四年十二月三十一日 及二零一五年一月一日	11,354,712	1,089,477	998	8,301	12,453,488
添置	1,464,504	1,952,823	60	1,025	3,418,412
出售	(2,193,081)	(269,697)	—	—	(2,462,778)
轉讓	532,261	(532,261)	—	—	—
轉撥至持作 待售資產(附註21)	(266,972)	—	—	—	(266,972)
調整	138	—	—	—	138
於二零一五年 十二月三十一日	10,891,562	2,240,342	1,058	9,326	13,142,288

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。

附錄一

會計師報告

於十二月三十一日

	飛機	飛機進度付款	辦公室裝修	傢私、裝置 和辦公室設備	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
累計折舊及減值：					
於二零一三年一月一日	1,178,386	—	95	3,255	1,181,736
本年支出	335,012	—	34	1,300	336,346
出售	(182,260)	—	—	(73)	(182,333)
飛機減值	42,800	—	—	—	42,800
於二零一三年十二月三十一日 及二零一四年一月一日	1,373,938	—	129	4,482	1,378,549
本年支出	378,997	—	264	1,986	381,247
出售	(344,716)	—	—	—	(344,716)
飛機減值	23,100	—	—	—	23,100
於二零一四年十二月三十一日 及二零一五年一月一日	1,431,319	—	393	6,468	1,438,180
本年支出	379,863	—	314	1,774	381,951
出售	(394,429)	—	—	—	(394,429)
飛機減值	43,900	—	—	—	43,900
轉撥至持作 待售資產 (附註21)	(44,750)	—	—	—	(44,750)
於二零一五年 十二月三十一日	1,415,903	—	707	8,242	1,424,852
	飛機	飛機進度付款	辦公室裝修	傢私、裝置 和辦公室設備	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
賬面淨值：					
於二零一三年 十二月三十一日	9,123,981	467,737	542	2,053	9,594,313
於二零一四年 十二月三十一日	9,923,393	1,089,477	605	1,833	11,015,308
於二零一五年 十二月三十一日	9,475,659	2,240,342	351	1,084	11,717,436

(a) 資產減值

貴集團於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日分別有機器及設備減值虧損撥備48.9百萬美元、57.5百萬美元及80.5百萬美元，並計入累計折舊及減值。

減值虧損指撇減飛機賬面值至可收回金額。於釐定可收回金額時乃基於管理層從評估師的估值或使用價值對飛機價值的最佳估計或根據出售飛機的已簽署意向書計算的估計售價。飛機的使用價值乃使用除稅前折現率將預計未來現金流量折現至現值。對於計算使用價值，於二零一三年、二零一四年及二零一五年的加權平均折現率分別為每年2.6%、3.0%及2.8%。

減值虧損撥備變動：

	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	千美元	千美元
於年初的結餘.....	12,632	48,932	57,532
飛機減值.....	42,800	23,100	43,900
出售資產.....	(6,500)	(14,500)	(20,927)
於年末的結餘.....	<u>48,932</u>	<u>57,532</u>	<u>80,505</u>

(b) 根據融資租賃持有的資產

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，根據融資租賃安排持有且由貴集團擁有的飛機的賬面淨值分別為70.5百萬美元、104.7百萬美元及100.8百萬美元。

該等資產乃就相關融資租賃負債作為抵押而予以質押。

(c) 作為抵押予以質押的資產

貴集團所擁有的飛機及持作待售飛機(附註21)包括附註14(b)下根據融資租賃安排持有的飛機，由貴集團的若干附屬公司持有相關業權，且已就獲授的貸款融資(附註24及附註25)予以押記，方式為貴公司按揭及／或質押其於該等附屬公司的全部股權的利益，而該等飛機於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日的賬面淨值分別為7,708.7百萬美元、7,516.7百萬美元及6,409.7百萬美元。

(d) 借貸成本資本化

借貸成本已資本化為飛機成本，於二零一四年及二零一五年分別為1.4百萬美元及8.5百萬美元。於二零一三年並無資本化借貸成本。於二零一四年及二零一五年用於釐定合資格作資本化的借貸成本金額的利率分別約為每年2.6%及2.5%。

15. 租賃交易完成成本

	於十二月三十一日		
	二零一三年 千美元	二零一四年 千美元	二零一五年 千美元
成本：			
於年初	1,759	2,619	1,129
本年增加	1,062	272	233
於出售飛機時撇銷至損益	(211)	(205)	(59)
調整	34	(740)	134
攤銷成本悉數撇銷	(25)	(817)	(387)
於年末	<u>2,619</u>	<u>1,129</u>	<u>1,050</u>
累計攤銷：			
於年初	1,116	1,254	468
本年增加	306	171	345
於出售飛機時撇銷至損益	(148)	(140)	(25)
調整	5	—	—
攤銷成本悉數撇銷	(25)	(817)	(387)
於年末	<u>1,254</u>	<u>468</u>	<u>401</u>
賬面淨值：			
於年末	<u><u>1,365</u></u>	<u><u>661</u></u>	<u><u>649</u></u>

16. 衍生金融工具

	於十二月三十一日											
	二零一三年				二零一四年				二零一五年			
	未平倉 名義金額 千美元	資產 千美元	負債 千美元	未平倉 名義金額 千美元	資產 千美元	負債 千美元	未平倉 名義金額 千美元	資產 千美元	負債 千美元	未平倉 名義金額 千美元	資產 千美元	負債 千美元
即期：												
交叉貨幣利率掉期	63,967	—	(415)	59,971	—	(2,976)	—	—	—	—	—	—
利率掉期	145,276	—	(5,142)	93,276	—	(2,054)	21,121	—	—	—	—	(393)
利率上限	697,761	722	—	470,205	213	—	294,102	—	—	—	—	—
		722	(5,557)		213	(5,030)		—	—		—	(393)
非即期：												
交叉貨幣利率掉期	306,838	—	(5,390)	915,427	—	(73,168)	1,112,612	—	—	—	—	(145,287)
利率掉期	—	—	—	300,000	1,476	—	500,000	2,011	—	—	—	(929)
		—	(5,390)		1,476	(73,168)		2,011	—		—	(146,216)
總計		722	(10,947)		1,689	(78,198)		2,011	—		—	(146,609)

上文所示交叉貨幣利率掉期、利率掉期及利率上限的公允值乃按對手方提供的按市值計價的價值而釐定。所獲得的按市值計價的價值乃參考類似工具的市值而釐定。

貴集團已就評估為有效對沖的利率掉期應用對沖會計法。

(a) 公允值對沖

貴集團使用利率掉期對沖中期票據(按固定票息利率發行)因利率變動而產生的公允值變動。

於二零一三年十二月三十一日，貴集團並無應用對沖會計法的公允值對沖。

於二零一四年及二零一五年，貴集團根據其歐洲中期票據計劃及全球中期票據計劃按轉換為浮息的固定票息利率分別發行300百萬美元票據及500百萬美元票據。於二零一四年及二零一五年十二月三十一日，貴集團分別有名義總金額為300百萬美元及500百萬美元的利率掉期合約，以對沖利率風險，據此，貴集團按名義金額每半年收取固定利率並支付與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率。貴集團已磋商利率掉期合約的條款，以與票據的條款匹配，因此，公允值對沖被評估為十分有效。於二零一四年及二零一五年十二月三十一日，衍生金融資產的公允值為1.5百萬美元及2.0百萬美元。於二零一四年及二零一五年十二月三十一日，衍生工具負債的公允值分別為零美元及0.9百萬美元。

(b) 現金流量對沖

貴集團按與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率借款。當貴集團收取固定利率租金以支付相關借款下按浮動利率計息的應計利息時則會產生利率風險。

於二零一三年十二月三十一日，貴集團有名義金額為24.2百萬美元的利率掉期合約，以對沖利率風險，據此，貴集團按名義金額每半年支付固定利率並收取與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率。貴公司已磋商利率掉期合約的條款，以與貸款的條款匹配，因此，現金流量對沖被評估為十分有效。失效部分(如有)已於利潤表內確認。衍生金融負債的公允值為0.2百萬美元。

於二零一四年及二零一五年十二月三十一日，概無應用對沖會計法的現金流量對沖。

17. 貿易應收款項

	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	千美元	千美元
貿易應收款項(總額)	834	4,783	400
減值撥備	(779)	—	—
貿易應收款項(淨額)	<u>55</u>	<u>4,783</u>	<u>400</u>

貿易應收款項按其相當於初步確認時的公允值的原發票金額予以確認，且一般每月預收。於各年結日後，已收取貿易應收款項。

貴集團貿易應收款項(總額)乃以 貴集團持有的現金保證金或認可銀行出具的信用證作為抵押。

(a) 已逾期但並無減值的應收款項

貴集團於二零一三年及二零一四年十二月三十一日分別有貿易應收款項0.05百萬美元及4.1百萬美元已逾期但並無減值。該等應收款項處於1至30天賬齡範圍內。

(b) 已減值貿易應收款項

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，減值賬撥備的變動如下：

	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	千美元	千美元
於年初	779	779	—
本年撤回	—	(779)	—
於年末	<u>779</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

附錄一

會計師報告

18. 其他應收款項

	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	千美元	千美元
保證金	794	780	716
雜項應收款項	83	1,260	14,423
應計收入	12,092	9,637	7,674
減值撥備	(20)	—	—
	<u>12,949</u>	<u>11,677</u>	<u>22,813</u>

雜項應收款項不計息，乃按其相當於初步確認時的公允值的成本予以確認。

若干逾期結餘乃以已收回且於財務狀況表確認的保證金或透過銀行信用證作為抵押。未收回無抵押款項(如有)已悉數予以撥備。

已減值的其他應收款項

於往績記錄期，減值賬撥備的變動如下：

	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	千美元	千美元
於年初	20	20	—
本年撤回	—	(20)	—
於年末	<u>20</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

19. 定期存款

	附註	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	千美元	千美元
無抵押存款	33	<u>455,435</u>	<u>212,204</u>	<u>237,415</u>

短期定期存款期限視乎貴集團現金需要而介乎一天至兩個月不等，並按各自的短期存款利率計息。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，短期定期存款的加權平均實際利率分別為年利率0.7厘、0.7厘及0.4厘。

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，於中間控股公司存放的定期存款分別為163.6百萬美元、101.5百萬美元及23.2百萬美元。於二零一五年十二月三十一日，於其他關聯方存放的定期存款為89.2百萬美元。於二零一三年及二零一四年十二月三十一日，並無於其他關聯方存放的定期存款。

20. 現金及銀行結餘

	附註	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	千美元	千美元
抵押存款	24	36,933	135,260	135,439
無抵押存款	33	45,794	19,940	133,978
		<u>82,727</u>	<u>155,200</u>	<u>269,417</u>

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，貴集團存在抵押存款的現金及銀行結餘已分別就貸款責任及該責任下的或然撥備而予以質押。

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，貴集團現金及銀行結餘分別包括28.1百萬美元、4.5百萬美元及111.5百萬美元，存放於按要求提供的每日流動賬戶。

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，貴集團的銀行現金按浮動利率計息，而該浮動利率乃基於每年平均0.05%、0.01%及0.02%的每日銀行利率。

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。

附錄一

會計師報告

現金及銀行結餘以美元計值，惟下列除外：

	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	千美元	千美元
澳元.....	247	236	156
歐元.....	688	733	801
日圓.....	118	101	75
馬來西亞林吉特.....	—	—	84
人民幣.....	—	—	14
英鎊.....	—	623	582
新加坡元.....	2,134	2,500	516
	<u>3,187</u>	<u>4,193</u>	<u>2,228</u>

21. 持作待售資產及與持作待售資產有關的負債

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，貴集團符合標準分類為持作待售資產的飛機及相關負債如下：

	附註	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	千美元	千美元
持作待售資產				
物業、機器及設備－飛機.....	14	—	—	222,222
與持作待售資產有關的負債				
貸款及借貸.....	24	—	—	26,856
應付維修儲備.....		—	—	9,443
		<u>—</u>	<u>—</u>	<u>36,299</u>

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。

附錄一

會計師報告

22. 貿易及其他應付款項

	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	千美元	千美元
貿易應付款項	3,814	1,228	4,572
雜項應付款項	1,676	2,629	2,187
應計利息費用	26,948	29,486	35,246
應付維修儲備	17,144	2,491	22,306
應計技術費用	15,979	528	560
其他應計費用及負債	46,387	31,630	41,233
	<u>111,948</u>	<u>67,992</u>	<u>106,104</u>

貿易應付款項及雜項應付款項大部分以美元計值，不計息、即期性質且通常於30天信用期內結算。

23. 遞延收入

遞延收入(即期)涉及尚未提供服務的預收租賃款項及其他收入。

遞延收入(非即期)涉及保證金面值(附註26)與其公允值之間的差額。遞延收入乃按租期以直線基準從損益扣除。

附錄一

會計師報告

24. 貸款及借款

附註	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	千美元	千美元
即期：			
中期票據	63,967	59,971	—
公允值調整	(415)	(2,976)	—
	<u>63,552</u>	<u>56,995</u>	<u>—</u>
美元銀行貸款	635,149	844,994	1,001,499
遞延債務發行成本	(13,015)	(12,671)	(11,352)
	<u>685,686</u>	<u>889,318</u>	<u>990,147</u>
非即期：			
中期票據	1,356,838	2,265,427	3,212,612
中期票據貼現 (扣除溢價)	(856)	(3,268)	(5,823)
公允值調整	(5,390)	(71,692)	(144,206)
	<u>1,350,592</u>	<u>2,190,467</u>	<u>3,062,583</u>
美元銀行貸款	5,306,867	5,163,865	4,665,246
遞延債務發行成本	(88,047)	(82,031)	(79,298)
	<u>6,569,412</u>	<u>7,272,301</u>	<u>7,648,531</u>
貸款及借貸總額	<u>7,255,098</u>	<u>8,161,619</u>	<u>8,638,678</u>
財務狀況表：			
貸款及借貸 (即期)	685,686	889,318	963,291
貸款及借貸 (非即期)	6,569,412	7,272,301	7,648,531
與持作待售資產有關的負債	21	—	26,856
	<u>7,255,098</u>	<u>8,161,619</u>	<u>8,638,678</u>

附錄一

會計師報告

與取得定期貸款及票據有關的遞延債務發行成本分析如下：

	於十二月三十一日		
	二零一三年 千美元	二零一四年 千美元	二零一五年 千美元
成本：			
於年初	125,985	141,808	140,227
添置	22,161	9,645	16,150
於出售飛機時撤銷至損益	(1,694)	(3,837)	(5,679)
攤銷成本悉數撤銷	(4,656)	(7,002)	(7,906)
調整	12	(387)	31
於年末	<u>141,808</u>	<u>140,227</u>	<u>142,823</u>
累計攤銷：			
於年初	31,326	40,746	45,525
本年支出(附註8)	14,605	14,491	18,060
於出售飛機時撤銷至損益	(529)	(2,710)	(3,506)
攤銷成本悉數撤銷	(4,656)	(7,002)	(7,906)
於年末	<u>40,746</u>	<u>45,525</u>	<u>52,173</u>
賬面淨值：			
於年末	<u>101,062</u>	<u>94,702</u>	<u>90,650</u>
遞延債務發行成本淨額	101,062	94,702	90,650
減：即期部分	(13,015)	(12,671)	(11,352)
非即期部分	<u>88,047</u>	<u>82,031</u>	<u>79,298</u>

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，貴集團貸款及借貸總額分別包括有抵押負債5,882百萬美元、5,744百萬美元及4,657百萬美元。該等金額乃以相關飛機(附註14)、若干現金及銀行結餘及指定銀行賬戶(附註20)及/或持有飛機業權的若干附屬公司的股份質押作為抵押。

此外，貴公司及若干附屬公司已提供與所有公司資產及收益有關的消極擔保(訂立消極擔保時存在或其後為取得融資以收購任何飛機或就此再融資而設立的任何產權負擔除外)。

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。

附錄一

會計師報告

下面概述於往績記錄期各年度年末對中期票據作出債務發行成本、公允值及折現／溢價調整前 貴集團貸款及借貸總額的到期情況。

	一年或以下 千美元	一年至兩年 千美元	兩年至五年 千美元	五年以上 千美元	合計 千美元
二零一三年					
銀行貸款	635,149	219,574	2,000,215	3,087,078	5,942,016
中期票據	63,967	59,971	746,867	550,000	1,420,805
貸款及借貸總額合計	<u>699,116</u>	<u>279,545</u>	<u>2,747,082</u>	<u>3,637,078</u>	<u>7,362,821</u>
	一年或以下 千美元	一年至兩年 千美元	兩年至五年 千美元	五年以上 千美元	合計 千美元
二零一四年					
銀行貸款	844,994	915,368	2,588,257	1,660,240	6,008,859
中期票據	59,971	—	1,292,225	973,202	2,325,398
貸款及借貸總額合計	<u>904,965</u>	<u>915,368</u>	<u>3,880,482</u>	<u>2,633,442</u>	<u>8,334,257</u>
	一年或以下 千美元	一年至兩年 千美元	兩年至五年 千美元	五年以上 千美元	合計 千美元
二零一五年					
銀行貸款	1,001,499	498,343	2,838,133	1,328,770	5,666,745
中期票據	—	500,000	1,769,845	942,767	3,212,612
貸款及借貸總額合計	<u>1,001,499</u>	<u>998,343</u>	<u>4,607,978</u>	<u>2,271,537</u>	<u>8,879,357</u>

(a) 銀行貸款

貴集團浮息銀行貸款的利息按超出美元倫敦銀行同業拆息的指定利率釐定。浮息銀行貸款的利率不時(最長為六個月)予以重新釐定，往績記錄期內每年的加權平均實際年利率為1.5%。銀行貸款應按照協定償還時間表償還，直至相關貸款屆滿日期為止。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，銀行貸款的最終到期日分別介乎二零一四年至二零二五年、二零一五年至二零二六年及二零一六年至二零二六年。

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，貴集團應付中間控股公司的銀行貸款(定期貸款)分別為527.8百萬美元、495.4百萬美元及442.5百萬美元。中間控股公司向貴集團授出兩筆10億美元承諾循環信貸融資，已加總至一筆於二零一五年授出20億美元的承諾循環信貸融資內，並延長至二零二二年四月二十八日。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，於該等承諾循環信貸融資項下概無未提取款項。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，計入貴集團銀行貸款的應付關聯方款項分別為628.7百萬美元、476.5百萬美元及574.1百萬美元。

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，貴集團的未動用無抵押承諾循環信貸融資分別為2,335百萬美元、2,250百萬美元及2,510百萬美元。截至二零一五年十二月三十一日，貴集團已就兩筆合共525百萬美元的無抵押定期貸款妥為簽訂文件，截至該日期該兩筆貸款融資各尚未提取。

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，貴集團有待提供新替換飛機作抵押的承諾長期信貸融資分別為123.9百萬美元、181.2百萬美元及165.8百萬美元。

(b) 中期票據

二零零九年九月二日，貴公司設立300百萬美元多幣種中期票據計劃(「該計劃」)。該計劃於二零一一年十二月十二日增至600百萬美元。貴公司已於二零一四年四月償清最後系列未償還票據64百萬美元。

二零一二年九月二十日，貴公司設立20億美元歐洲中期票據計劃(「歐洲中期票據計劃」)，有關計劃於二零一四年四月十六日增至50億美元。二零一五年三月十六日，歐洲中期票據計劃轉換為50億美元全球中期票據計劃(「全球中期票據計劃」)。

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。

附錄一

會計師報告

以多幣種計值的已發行未贖回票據如下：

			截至二零一三年 十二月三十一日	
			未贖回金額	轉換為美元 及浮息的金額
貨幣	固定票面 利率(每年)	到期(年份)	千美元	千美元
人民幣元	4.5%	二零一八年	246,867	246,867
新加坡元	2%至3.25%	二零一四年至 二零一五年	123,938	123,938
美元	2.875%至 4.375%	二零一七年至 二零二三年	1,050,000	—
			<u>1,420,805</u>	<u>370,805</u>
			截至二零一四年 十二月三十一日	
			未贖回金額	轉換為美元 及浮息的金額
貨幣	固定票面 利率(每年)	到期(年份)	千美元	千美元
澳元	5.375%	二零二零年至 二零二一年	373,493	373,493
人民幣元	4.2%至 5.5%	二零一八年至 二零二四年	541,934	541,934
新加坡元	2%	二零一五年	59,971	59,971
美元	2.875%至 4.375%	二零一七年至 二零二三年	1,350,000	300,000
			<u>2,325,398</u>	<u>1,275,398</u>

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。

附錄一

會計師報告

截至二零一五年十二月三十一日					
貨幣	固定票面 利率(每年)	到期(年份)	未贖回金額	轉換為美元 及浮息的金額	轉換為美元 的金額
			千美元	千美元	千美元
澳元	5.375%	二零二零年至 二零二一年	373,493	373,493	—
人民幣元	4.2%至5.5%	二零一八年至 二零二四年	630,236	590,236	40,000
新加坡元	3.93%	二零二五年	108,883	—	108,883
美元	2.875%至 4.375%	二零一七年至 二零二三年	2,100,000	500,000	—
			3,212,612	1,463,729	148,883

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，370.8百萬美元、1,275.4百萬美元及1,463.7百萬美元已透過利率掉期及交叉貨幣利率掉期合約分別轉換為浮息負債及美元(就以非美元計值的票據而言)。所有票據為指定按公允值計量且其變動計入當期損益的負債，並分類至公允值層級第2級項下，惟截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日的固定利率票據分別1,050.0百萬美元、1,050.0百萬美元及1,748.9百萬美元除外。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，浮動年利率分別介乎1.9%至2.7%、1.7%至2.7%及1.7%至2.9%。

附錄一

會計師報告

25. 融資租賃應付款項

	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元	千美元	千美元
流動：			
融資租賃應付款項	6,615	8,845	9,217
遞延債務發行成本	(30)	(69)	(69)
融資租賃應付款項淨額	<u>6,585</u>	<u>8,776</u>	<u>9,148</u>
非流動：			
融資租賃應付款項	52,910	77,119	67,903
遞延債務發行成本	(98)	(317)	(248)
融資租賃應付款項淨額	<u>52,812</u>	<u>76,802</u>	<u>67,655</u>
融資租賃應付款項總淨額	<u>59,397</u>	<u>85,578</u>	<u>76,803</u>
融資租賃應付款項 (附註36(c))	59,525	85,964	77,120
減：流動部分	(6,615)	(8,845)	(9,217)
非流動部分	<u>52,910</u>	<u>77,119</u>	<u>67,903</u>

融資租賃應付款項以租賃資產的押記作抵押(附註14)。二零一三年、二零一四年及二零一五年，年租賃利息分別介乎0.8%至2.7%、0.7%至2.4%及0.8%至2.6%。

有關融資租賃應付款項的遞延債務發行成本分析如下：

	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元	千美元	千美元
成本：			
年初	191	191	504
調整	—	313	—
年末	<u>191</u>	<u>504</u>	<u>504</u>
累計攤銷：			
年初	33	63	118
本年支出(附註8)	30	55	69
年末	<u>63</u>	<u>118</u>	<u>187</u>
賬面淨值：			
年末	<u>128</u>	<u>386</u>	<u>317</u>
遞延債務發行成本淨額	128	386	317
減：流動部分	(30)	(69)	(69)
非流動部分	<u>98</u>	<u>317</u>	<u>248</u>

附錄一

會計師報告

下面概述於往績記錄期各年度年末，在作出債務發行成本調整前 貴集團的融資租賃應付款項總額的到期情況。

	一年或以下	一年至兩年	兩年至五年	五年以上	合計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
二零一三年	6,615	6,896	46,014	—	59,525
二零一四年	8,845	9,217	45,415	22,487	85,964
二零一五年	9,217	9,606	38,188	20,109	77,120

26. 保證金

除於財務狀況表列賬的現金保證金外，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， 貴集團以不可撤銷信用證形式收取的保證金分別為110.5百萬美元、98.7百萬美元及118.0百萬美元。

27. 其他非流動負債

職員獎勵計劃項下應付及規定的花紅的非流動部分乃計入其他非流動負債。該等花紅應自往績記錄期內每年年末後第二年起計的三年期內支付。

28. 維修儲備

	附註	截至十二月三十一日		
		二零一三年	二零一四年	二零一五年
		千美元	千美元	千美元
年初		301,604	335,456	383,940
供款		173,764	184,477	171,478
使用		(57,215)	(13,344)	(26,818)
轉移至買家		(36,952)	(86,124)	(29,403)
超額撇銷至損益		—	(634)	(1,274)
出售飛機後計入損益	6	(45,745)	(35,891)	(65,026)
年末		<u>335,456</u>	<u>383,940</u>	<u>432,897</u>

附錄一

會計師報告

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，貴集團自承租人收取以履行彼等的維修儲備(或其他對等的儲備)的不可撤銷信用證分別達58.7百萬美元、90.2百萬美元及117.5百萬美元。

29. 遞延所得稅負債

截至往績記錄期每年年末的遞延所得稅負債乃與以下各項有關：

	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元	千美元	千美元
遞延稅項負債總額	425,648	454,507	470,819
遞延稅項資產總額	(250,280)	(234,554)	(193,809)
遞延稅項負債淨額	<u>175,368</u>	<u>219,953</u>	<u>277,010</u>

未確認遞延稅項負債於附註3.1(e)披露。

貴集團的本年遞延稅項負債及資產變動如下：

	折舊差額	未匯出 海外收入	其他	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元
來自以下各項的遞延稅項負債：				
於二零一三年一月一日	375,735	392	624	376,751
扣除自／(計入)損益	45,074	4,178	(355)	48,897
於二零一三年十二月三十一日 及二零一四年一月一日	420,809	4,570	269	425,648
扣除自／(計入)損益	31,109	(2,045)	(205)	28,859
於二零一四年十二月三十一日 及二零一五年一月一日	451,918	2,525	64	454,507
扣除自／(計入)損益	6,744	8,918	650	16,312
於二零一五年 十二月三十一日	<u>458,662</u>	<u>11,443</u>	<u>714</u>	<u>470,819</u>

附錄一

會計師報告

	未吸納資本 免稅額及 未動用 稅項虧損	撥備	其他	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元
來自以下各項的遞延稅項資產：				
於二零一三年一月一日	(227,198)	(4,206)	(3,325)	(234,729)
扣除自／(計入) 損益	(15,105)	414	(860)	(15,551)
於二零一三年十二月三十一日 及二零一四年一月一日	(242,303)	(3,792)	(4,185)	(250,280)
扣除自／(計入) 損益	14,108	1,355	263	15,726
於二零一四年十二月三十一日 及二零一五年一月一日	(228,195)	(2,437)	(3,922)	(234,554)
扣除自／(計入) 損益	41,974	(1,975)	746	40,745
於二零一五年 十二月三十一日	(186,221)	(4,412)	(3,176)	(193,809)

30. 股本

	附註	截至二零一三年、二零一四年、 二零一五年十二月三十一日	
		股份數目	千美元
		千股	
已發行及繳足普通股：			
年初及年末	13	589,909	607,601

普通股持有人有權收取貴公司宣派的股息。每一股普通股均有一票投票權，並無投票限制。普通股並無面值。

31. 對沖儲備

對沖儲備記錄衍生金融工具公允值變動的部分，該部分乃指定為現金流量對沖(釐定為有效對沖)的對沖工具。

	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元	千美元	千美元
年初.....	(1,712)	(205)	—
儲備變動淨額.....	1,507	205	—
年末.....	(205)	—	—

32. 股息

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，貴公司分別向其唯一股東宣派及派付股息113百萬美元、139百萬美元及零美元。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，每股股息分別為0.19美元、0.24美元及零美元。

於年末後及直至本報告日期，貴公司並無建議就截至二零一五年十二月三十一日止年度向其唯一股東宣派任何股息。

33. 現金及現金等價物

於綜合現金流量表，現金及現金等價物包括以下各項：

	附註	截至十二月三十一日		
		二零一三年	二零一四年	二零一五年
		千美元	千美元	千美元
定期存款.....	19	455,435	212,204	237,415
現金及銀行結餘.....	20	45,794	19,940	133,978
		501,229	232,144	371,393

34. 分部分析

貴集團所有收入來自飛機租約的租賃及管理的主要活動及業務分部以及其他相關活動。按地區(來源國)分析的收入及資產如下：

(a) 租賃租金收入

租賃租金收入乃源自租賃飛機予全球多個營運商。根據各航線的主要經營地點按營運商的地區劃分的租賃租金收入分配如下：

	二零一三年		二零一四年		二零一五年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
亞太(中國內地、 香港特別行政區、 澳門特別行政區 及台灣除外)	228,529	28.4	292,190	31.2	323,979	33.2
中國內地、 香港特別行政區、 澳門特別行政區 及台灣	113,665	14.1	116,507	12.5	163,098	16.7
美洲	194,227	24.2	212,957	22.7	189,981	19.5
歐洲	197,735	24.6	243,719	26.0	233,214	23.9
中東及非洲	69,956	8.7	71,543	7.6	65,213	6.7
	<u>804,112</u>	<u>100.0</u>	<u>936,916</u>	<u>100.0</u>	<u>975,485</u>	<u>100.0</u>

於往績記錄期，除西班牙應佔租賃租金收入佔二零一四年租賃租金總收入10.4%外，並無其他國家佔比超出租賃租金總收入的10%。

於往績記錄期，除一名主要客戶(共同控制營運商)佔二零一四年租賃租金總收入的10.7%以上，並無其他客戶佔比超出租賃租金總收入的10%。

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。

附錄一

會計師報告

(b) 飛機賬面淨值

根據各航線的主要經營地點按營運商的地區劃分的飛機賬面淨值分配如下：

	二零一三年		二零一四年		二零一五年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
亞太(中國內地、 香港特別行政區、 澳門特別行政區 及台灣除外)	2,879,831	31.6	3,336,209	33.6	3,307,446	34.9
中國內地、 香港特別行政區、 澳門特別行政區 及台灣	1,257,370	13.8	1,486,917	15.0	1,816,589	19.2
美洲	2,002,563	21.9	1,997,051	20.1	1,591,160	16.8
歐洲	2,341,823	25.7	2,521,920	25.4	2,154,034	22.7
中東及非洲	642,394	7.0	581,296	5.9	606,430	6.4
	<u>9,123,981</u>	<u>100.0</u>	<u>9,923,393</u>	<u>100.0</u>	<u>9,475,659</u>	<u>100.0</u>

於往績記錄期，除租賃予位於西班牙的營運商的飛機賬面淨值佔二零一四年十二月三十一日的總賬面淨10.2%外，貴集團沒有租賃多過10%的飛機賬面淨值給其他國家的營運商。

35. 關聯方交易

除財務報表另行披露的資料外，貴集團與關聯方按雙方協定的條款進行的重大交易如下：

	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	千美元	千美元
收入及費用			
<i>(a) 中間控股公司：</i>			
利息收入	2,269	1,541	830
利息費用	(9,339)	(9,122)	(8,727)
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
<i>(b) 其他關聯方：</i>			
租賃租金收入	13,213	20,878	23,624
利息費用	(11,483)	(10,753)	(7,074)
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
負債			
<i>(c) 中間控股公司：</i>			
應付中間控股公司貸款	527,821	495,455	442,517
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
<i>(d) 其他關聯方：</i>			
應付其他關聯方貸款	628,719	476,483	574,148
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
	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	千美元	千美元
本年已付董事及主要高管的薪酬			
<i>(a) 貴公司董事：</i>			
薪金、袍金、花紅及其他成本	6,806	7,332	9,072
中央公積金及其他僱主界定供款	—	—	38
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
	6,806	7,332	9,110
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
<i>(b) 主要高管 (不包括執行董事)</i>			
薪金、花紅及其他成本	9,611	6,544	10,820
中央公積金及其他僱主界定供款	7	158	223
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
	9,618	6,702	11,043
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>

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，應付貴公司董事及貴集團主要高管的遞延花紅分別為19.9百萬美元、18.2百萬美元及16.0百萬美元。

36. 承擔

(a) 經營租賃承擔

(i) 經營租賃承擔－作為出租人

飛機

貴集團根據不可撤銷經營租賃協議租賃飛機。

截至往績記錄期每年年末，根據不可撤銷經營租賃，現有飛機的未來最低租賃應收款項淨額如下：

	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元	千美元	千美元
一年以內	870,403	959,757	994,684
一年以上但不超過五年	3,146,525	3,416,607	3,536,017
五年以上	2,532,504	2,761,994	2,820,281
	<u>6,549,432</u>	<u>7,138,358</u>	<u>7,350,982</u>

截至往績記錄期每年年末，尚未交付飛機的已承擔未來最低租賃應收款項淨額如下：

	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元	千美元	千美元
一年以內	78,696	55,646	83,453
一年以上但不超過五年	755,576	1,002,921	1,101,553
五年以上	1,193,995	1,835,795	1,833,578
	<u>2,028,267</u>	<u>2,894,362</u>	<u>3,018,584</u>

(ii) 經營租賃承擔－作為承租人

辦公室

貴集團根據不可撤銷經營租賃協議租賃辦公室場地。租約有不同租期及續約權利。

初始或餘下租期為一年或以上的辦公室租賃的未來最低租賃款項如下：

	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元	千美元	千美元
一年以內	2,091	2,029	1,621
一年以上但不超過五年	3,648	1,502	187
	<u>5,739</u>	<u>3,531</u>	<u>1,808</u>

(b) 資本支出承擔

截至二零一五年十二月三十一日，貴集團已承諾購買於二零一六年至二零二一年交付的多架飛機。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，購買協議下未來承擔金額(包括於相關年結日已承擔的交付量上升)分別約為4,919.2百萬美元、9,850.0百萬美元及9,580.8百萬美元。

(c) 融資租賃承擔

融資租賃承擔－作為承租人

貴集團根據融資租賃向第三方租賃飛機。於 貴集團悉數解除其各自於租賃協議下的責任後，飛機的所有權將轉移至 貴集團。並未通過訂立該等租約而對 貴集團設立限制。

	截至十二月三十一日					
	最低租賃款項 二零一三年	款項現值 (附註25) 二零一三年	最低租賃款項 二零一四年	款項現值 (附註25) 二零一四年	最低租賃款項 二零一五年	款項現值 (附註25) 二零一五年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
與第三方的融資租賃：						
不超過一年	7,830	6,615	11,041	8,845	11,069	9,217
超過一年但不超過五年....	55,858	52,910	60,195	54,633	51,872	47,794
超過五年	—	—	24,033	22,486	20,947	20,109
最低租賃款項總額	63,688	59,525	95,269	85,964	83,888	77,120
減：代表財務費用 的款項	(4,163)	—	(9,305)	—	(6,768)	—
最低租賃款項現值	59,525	59,525	85,964	85,964	77,120	77,120

37. 或然負債

附屬公司的公司擔保

貴公司已就銀行發放予其附屬公司的若干貸款及附屬公司訂立的若干租賃協議下的責任提供公司擔保。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，附屬公司貸款的公司擔保分別約為4,028.9百萬美元、3,852.0百萬美元及3,451.7百萬美元。

38. 金融工具的分類及其公允值

各金融資產及金融負債類別的賬面值於財務狀況表或財務報表附註披露。

貸款及應收款項包括貿易應收款項(附註17)、其他應收款項(附註18)、定期存款及現金及銀行結餘(附註19及附註20)。

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，貴集團的貸款及應收款項分別為551.2百萬美元、383.9百萬美元及530.0百萬美元。

按攤銷成本計量的金融負債包括貿易及其他應付款項(附註22)、貸款及借貸(於附註24所披露者除外)、融資租賃應付款項(附註25)及與持作待售資產有關的負債(附註21)。

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，貴集團按攤銷成本計量的金融負債分別為7,061.0百萬美元、7,114.5百萬美元及7,499.1百萬美元。

(a) 按公允值列賬的金融工具

衍生金融工具的公允值乃經參考對手方提供的按市值計價的價值釐定。貴集團所有衍生金融工具的公允值計量根據公允值等級的第2級分類，而資產或負債的直接(即價格)或間接(按價格推算)計量的可觀察輸入數據(除報價外)計作釐定公允值的輸入數據。

(b) 公允值無法可靠計量的金融工具

應收附屬公司的款項計入該類別。倘自附屬公司收取現金流量的合約權利終止，則將終止確認該款項。

(c) 賬面值與公允值相若的金融工具

管理層已確定，除衍生金融工具外，其流動金融資產及負債的賬面值(按其名義金額)與其公允值合理相若，原因是該等資產及負債大多數屬短期性質或經常重新定價。

非即期貸款及借款與其公允值合理相若，原因是其為按於往績記錄期每年年末或接近往績記錄期每年年末的市場利率重新定價的浮息工具。

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。

附錄一

會計師報告

(d) 未按公允值列賬的金融工具

下文載列 貴集團未按公允值於財務報表內列賬的所有金融工具賬面值與公允值的比較。

	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元	千美元	千美元
中期票據			
賬面值	1,048,740	1,049,153	1,744,971
公允值	994,511	1,050,155	1,744,396

39. 財務風險管理目標及政策

因 貴集團的金融工具導致的主要風險為利率風險、流動資金風險、信用風險及外幣風險。 貴集團評估及協定管理該等風險的政策。以下各節提供有關 貴集團面臨的財務風險及管理該等風險的目標、政策及程序的詳情。

貴集團面臨的該等財務風險或其管理及衡量風險的方式並無發生重大變動。

(a) 利率風險

利率風險為 貴集團金融工具的公允值或未來現金流量將因市場利率的變動而波動的風險。 貴集團面臨的利率風險主要因其貸款及借款、融資租賃應付款項、融資租賃應收款項，以及租賃租金收入費用及費用產生。

貴集團透過銀行借款及資本市場債券發行獲得融資。 貴集團的目標為按可接受條款及條件獲得最優惠利率。

貴集團的大部分貸款及借款以及融資租賃應付款項按與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率訂約。當 貴集團收取固定利率租金但支付借款的浮動利率時，利率風險產生。

貴集團的大部分金融資產及負債乃按與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率計息，且根據合約自往績記錄期每年年末起在間隔不到12個月內重新定價。

貴集團的政策為通過適當利率的金融衍生工具及按固定利率借入債務至少對沖50%其不匹配的利率風險。於往績記錄期每年年末，貴集團截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日已分別對沖約96%、54%及60% 貴集團不匹配的利率風險。

利率風險的敏感度分析

按以下假設對 貴集團於往績記錄期每年年末的未償還金融工具進行敏感度分析：

- 利率變動影響浮動利息金融工具(包括存款及浮動利率貸款)的利息收入及財務開支。
- 利率變動影響衍生金融工具的公允值。
- 衍生金融工具以及其他金融資產及負債的公允值變動乃通過採用於往績記錄期每年年末現行的合適市場貼現率貼現未來現金流量至淨現值作出估計。

就利率對 貴集團的影響更有意義的分析而言，敏感度分析包括利率波動對租賃租金收入的影響。

根據該等假設，假設所有其他變量保持不變，截至往績記錄期每年年末，利率上調或下降10個基點將對 貴集團的除稅後溢利及 貴集團於權益內的對沖儲備產生以下影響。利率基點假設變動的敏感度分析乃基於目前可觀察的市場環境作出。

	基點	對除稅後溢利的影響 千美元	對於權益內的對沖儲備的影響 千美元
二零一三年			
利率上調	+10	375	1
利率下降	-10	(502)	—
二零一四年			
利率上調	+10	(730)	—
利率下降	-10	1,198	—
二零一五年			
利率上調	+10	(1,668)	—
利率下降	-10	1,690	—

(b) 流動資金風險

流動資金風險為 貴集團在履行財務責任時因資產與負債不匹配及因再融資風險而遭遇困難的風險。

為了確保 貴集團能履行其財務責任， 貴集團目前的政策為將其貸款還款期定為最多達12年的較長期限，亦擁有可自銀行獲得的已承諾信用貸款。

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， 貴集團未動用的無抵押已承諾循環信用貸款分別為2,335百萬美元、2,250百萬美元及2,510百萬美元。截至二零一五年十二月三十一日， 貴集團已就合共525.0百萬美元的兩項無抵押定期貸款融資簽訂文件，截至該日，該等定期貸款融資尚未提取。

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， 貴集團分別有已承諾長期信用貸款(待提供新替換飛機作為抵押物) 123.9百萬美元、181.2百萬美元及165.8百萬美元。

租賃租金收入及其他經營收入將足以應付下一年度期間的年度利息付款及定期貸款還款。

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， 貴集團總債務的分別約10%、11%及11%(包括貸款及借款以及融資租賃應付款項)將於一年內到期。

按餘下合約到期日分析金融工具

下表按合約未貼現還款責任概述於往績記錄期每年年末 貴集團金融資產及負債的到期情況。

	一年或以內 千美元	一至五年 千美元	五年以上 千美元	總計 千美元
二零一三年				
金融負債：				
貿易及其他應付款項	111,948	—	—	111,948
貸款及借款	699,116	3,026,627	3,637,078	7,362,821
估計利息付款	141,003	432,113	168,481	741,597
融資租賃應付款項	6,615	52,910	—	59,525
保證金	29,034	107,012	83,598	219,644
估計掉期付款淨額	3,200	2,551	—	5,751
其他非流動負債	—	18,723	—	18,723
未貼現金融負債總額	<u>990,916</u>	<u>3,639,936</u>	<u>3,889,157</u>	<u>8,520,009</u>

附錄一

會計師報告

	一年或以內 千美元	一至五年 千美元	五年以上 千美元	總計 千美元
二零一四年				
金融負債：				
貿易及其他應付款項	67,992	—	—	67,992
貸款及借款	904,965	4,795,850	2,633,442	8,334,257
估計利息付款	158,083	459,258	154,570	771,911
融資租賃應付款項	8,845	54,632	22,487	85,964
保證金	36,438	112,722	83,446	232,606
估計掉期付款淨額	2,136	578	—	2,714
其他非流動負債	—	36,994	—	36,994
未貼現金融負債總額	<u>1,178,459</u>	<u>5,460,034</u>	<u>2,893,945</u>	<u>9,532,438</u>
	一年或以下 千美元	一至五年 千美元	五年以上 千美元	總計 千美元
二零一五年				
金融負債：				
貿易及其他應付款項	106,104	—	—	106,104
貸款及借款	974,643	5,606,321	2,271,537	8,852,501
估計利息付款	206,713	586,584	145,325	938,622
融資租賃應付款項	9,217	47,794	20,109	77,120
保證金	36,970	46,916	153,688	237,574
估計掉期付款淨額	495	—	—	495
與持作待售資產相關的 負債	36,299	—	—	36,299
其他非流動負債	—	42,955	—	42,955
未貼現金融負債總額	<u>1,370,441</u>	<u>6,330,570</u>	<u>2,590,659</u>	<u>10,291,670</u>

(c) 信用風險

信用風險為倘交易對手未履行其責任，未償還金融工具可能產生虧損的風險。

貴集團面臨貿易及其他應收款項、衍生金融工具、定期存款以及現金及銀行結餘賬面值的信用風險。貴集團的租賃安排通常要求承租人預付租金並提供保證金，及在大多數情況下提供維修儲備。然而，因信用事件提前終止租約可能會使貴集團因替代承租人的租金較低而蒙受相關經濟損失，以及承擔與維修及保養以及將飛機轉讓予新承租人有關的可能成本。

貴集團的目標為在尋求持續收益增長的同時將信貸損失降至最低。於訂立新租約前，貴集團對所有潛在承租人進行信用評估並每年審查承租人的信用狀況。倘考慮訂立重大及／或長期採購合約，貴集團亦會審查賣方的信用狀況。

貴集團與聲譽良好的金融機構進行存款及衍生工具交易，該等金融機構的投資級別評級通常不低於等同於標準普爾「A-」的評級。

(i) 面臨信用風險

於往績記錄期內每年年末，貴集團面對的最高信用風險指：

- 於財務狀況表內確認的各類金融資產的賬面值，包括具有正公允值的衍生工具；及
- 貴集團就附屬公司佔用的銀行貸款及於附屬公司訂立的若干租賃協議中向銀行提供的公司擔保。

(ii) 信用風險集中情況

貴集團透過持續監督個別承租人及其貿易應收款項的地區分佈釐定信用風險集中情況。於往績記錄期內每年年末，貴集團的貿易應收款項的信用風險集中情況如下：

	二零一三年		二零一四年		二零一五年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
亞太(中國內地、 香港特別行政區、 澳門特別行政區 及台灣除外)	807	96.8	53	1.1	—	—
中國內地、香港特別 行政區、澳門特別 行政區及台灣	—	—	38	0.8	—	—
美洲	—	—	27	0.6	—	—
歐洲	27	3.2	4,665	97.5	400	100.0
	<u>834</u>	<u>100.0</u>	<u>4,783</u>	<u>100.0</u>	<u>400</u>	<u>100.0</u>

(iii) 未逾期亦未減值的金融資產

未逾期亦未減值的貿易及其他應收款項為與 貴集團有良好付款記錄的資信可靠的應收款項。未逾期亦未減值的現金及現金等價物以及衍生工具存入或存放於具有高信用評級聲譽良好的金融機構或公司。

(iv) 逾期或減值的金融資產

有關逾期或減值的金融資產的資料披露於附註17及18。

(d) 外幣風險

貴集團所面臨交易貨幣的風險，其主要由以 貴集團功能貨幣以外的貨幣計值的借款產生。

以澳元、人民幣及新加坡元計值的所有借款掉期為以美元計值的負債。因 貴集團以美元收取所有收益及其他收入，而若干借款乃以非美元計值，因此引起外幣風險。為對沖該等外幣風險， 貴集團動用交叉貨幣利率掉期合約轉換其以澳元、人民幣或新加坡元計值的借款為美元計值金融負債。

因此，預計外幣風險的變動不會對 貴集團的財務報表產生重大影響。

40. 資本管理

鑒於最佳的債務對權益架構， 貴集團資本管理的主要目標為確保將股東價值最大化。

貴集團經計及資本費用及融資需求後管理資本架構，並作出調整。為保持或調整資本架構， 貴集團可能向股東要求額外資金、調整向股東派付的股息或償還股東資金。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，目標、政策或過程概無作出變動。

附錄一

會計師報告

貴集團利用資本負債率監管資本，資本負債率按債務總額除以權益總額計算。貴集團確保其營運處於貸款融資的資產負債率契諾範圍內。債務總額包括貴集團的貸款及借款以及融資租賃應付款項（對中期票據作出債務發行成本、公允值及折現／溢價調整前）。權益總額指貴公司權益持有人應佔權益。

	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	千美元	千美元
債務總額	7,422,346	8,420,221	8,956,477
權益總額	1,926,632	2,096,411	2,439,718
資產負債率(倍)	3.85	4.02	3.67

41. 貴公司於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日的財務狀況表

	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元	千美元	千美元
非流動資產			
機器及設備	4,253,037	4,473,501	5,309,578
租賃交易完成成本	1,910	1,277	1,025
衍生金融工具	—	1,476	2,011
應收一家附屬公司的融資租賃款項	77,054	71,002	49,059
應收附屬公司款項	818,601	1,851,273	1,962,360
投資於附屬公司	697,176	695,630	686,429
	<u>5,847,778</u>	<u>7,094,159</u>	<u>8,010,462</u>
流動資產			
衍生金融工具	722	213	—
應收一家附屬公司的融資租賃款項	5,717	6,052	21,943
貿易應收款項	41	65	—
預付款項	871	1,529	1,410
其他應收款項	4,808	9,008	18,584
定期存款	387,035	113,948	134,814
現金及銀行結餘	20,241	105,614	116,156
持作待售資產	—	—	71,110
	<u>419,435</u>	<u>236,429</u>	<u>364,017</u>
總資產	<u>6,267,213</u>	<u>7,330,588</u>	<u>8,374,479</u>

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。

附錄一

會計師報告

	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元	千美元	千美元
流動負債			
衍生金融工具	5,557	5,030	393
貿易及其他應付款項	94,397	54,993	78,935
遞延收入	17,916	17,711	21,759
貸款及借款	211,450	448,864	597,113
融資租賃應付款項	6,585	8,776	9,148
應付附屬公司的融資租賃款項	99,973	120,532	100,812
保證金	15,278	9,771	14,975
與持作待售資產相關的負債	—	—	36,299
遞延資產價值擔保費用	30	—	—
	<u>451,186</u>	<u>665,677</u>	<u>859,434</u>
流動負債淨額	<u>(31,751)</u>	<u>(429,248)</u>	<u>(495,417)</u>
總資產減流動負債	<u>5,816,027</u>	<u>6,664,911</u>	<u>7,515,045</u>
非流動負債			
衍生金融工具	5,390	73,168	146,216
貸款及借款	3,103,275	3,941,054	4,636,370
融資租賃應付款項	52,812	76,802	67,655
應付附屬公司的融資租賃款項	1,001,435	880,928	762,451
保證金	109,838	117,202	128,533
遞延收入	20,683	13,130	11,759
維修儲備	122,515	115,718	142,409
遞延所得稅負債	25,384	32,135	52,894
其他非流動負債	16,985	31,678	34,779
	<u>4,458,317</u>	<u>5,281,815</u>	<u>5,983,066</u>
負債總額	<u>4,909,503</u>	<u>5,947,492</u>	<u>6,842,500</u>
淨資產	<u>1,357,710</u>	<u>1,383,096</u>	<u>1,531,979</u>
貴公司權益持有人應佔權益			
股本	607,601	607,601	607,601
未分配盈利	750,109	775,495	924,378
權益總額	<u>1,357,710</u>	<u>1,383,096</u>	<u>1,531,979</u>
權益及負債總額	<u>6,267,213</u>	<u>7,330,588</u>	<u>8,374,479</u>

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。

附錄一

會計師報告

附註：貴公司儲備概要如下：

	貴公司			
	股本	未分配盈利	對沖儲備	權益總額
	千美元	千美元	千美元	千美元
二零一三年				
於二零一三年				
一月一日的結餘	607,601	677,292	—	1,284,893
除稅後溢利	—	185,817	—	185,817
本年其他綜合收益	—	—	—	—
本年綜合收益總額	—	185,817	—	185,817
已付股息	—	(113,000)	—	(113,000)
於二零一三年				
十二月三十一日				
的結餘	<u>607,601</u>	<u>750,109</u>	<u>—</u>	<u>1,357,710</u>
二零一四年				
於二零一四年				
一月一日的結餘	607,601	750,109	—	1,357,710
除稅後溢利	—	164,386	—	164,386
本年其他綜合收益	—	—	—	—
本年綜合收益總額	—	164,386	—	164,386
已付股息	—	(139,000)	—	(139,000)
於二零一四年				
十二月三十一日				
的結餘	<u>607,601</u>	<u>775,495</u>	<u>—</u>	<u>1,383,096</u>
二零一五年				
於二零一五年				
一月一日的結餘	607,601	775,495	—	1,383,096
除稅後溢利	—	148,883	—	148,883
本年其他綜合收益	—	—	—	—
本年綜合收益總額	—	148,883	—	148,883
已付股息	—	—	—	—
於二零一五年				
十二月三十一日				
的結餘	<u>607,601</u>	<u>924,378</u>	<u>—</u>	<u>1,531,979</u>

42. 授權刊發財務報表

截至二零一三年、二零一四年、二零一五年十二月三十一日止年度的財務報表乃根據二零一六年三月[●]日的董事決議授權刊發。

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。

附錄一

會計師報告

III. 報告期後事件

- (i) [●]。

IV. 其後財務報表

貴集團或其任何附屬公司概無編製於二零一五年十二月三十一日後任何期間的經審核財務報表。

此致

中銀航空租賃有限公司
列位董事
高盛(亞洲)有限責任公司
中銀國際亞洲有限公司 台照

安永會計師事務所
香港執業會計師
謹啟

[編纂]

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。

附錄二

未經審核備考財務資料

[編纂]

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。

附錄二

未經審核備考財務資料

[編纂]

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。

[編纂]

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。

[編纂]

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。

附錄二

未經審核備考財務資料

[編纂]

以下關於購買、擁有及處置股份的若干香港及新加坡稅務後果的概要乃基於現時有效的法律、法規、裁決及決策，而該等法律、法規、裁決及決策均可能改變並可能會追溯應用。本概要不擬全面說明可能與購買、擁有或處置股份之決策有關的所有稅務考慮因素，亦不擬適用於所有類別的有意投資者（若干有意投資者或須受特別規定所規限）。有意投資者應自行向其稅務顧問諮詢有關針對彼等各自具體情況應用香港及新加坡稅法的事宜以及根據任何其他課稅的司法權區的法律購買、擁有及處置股份的任何後果。

本公司及股東的稅項說明載於下文。討論香港及新加坡稅法時，僅概述有關法律的影響。

投資者務請留意，以下陳述乃基於本公司所獲有關於本招股章程日期有效的稅務法律、法規及慣例的意見而作出，而該等稅務法律、法規及慣例可能改變。就新加坡稅項而言，以下陳述乃基於本公司為新加坡稅務居民的假設而作出。

A. 香港稅務影響概覽

1. 本公司的香港稅項

利得稅

本公司在香港並無業務，毋須繳納香港利得稅。

2. 股東的香港稅項

股息稅

就本公司派付的股息毋須繳納香港稅項。

利得稅

任何股東（不包括在香港從事某一貿易、專業或業務並以交易為目的而持有股份的股東）毋須就銷售或以其他方式處置股份所得的任何資本收益繳納香港利得稅。股東應自行就彼等各自的稅務情況徵求其專業顧問的意見。

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。

附錄三

稅項及監管概覽

印花稅

買賣股份須按相當於所出售或購買股份的代價或價值(如較高)0.2%的現行稅率繳納香港印花稅，而不論買賣是否於聯交所進行。出售股份的股東及買方須各自就相關轉讓繳納一半香港印花稅。此外，現時須就任何股份過戶文件繳納定額印花稅5港元。

遺產稅

香港遺產稅於二零零六年二月十一日廢除。股東毋須就其身故時所擁有股份繳納香港遺產稅。

B. 新加坡稅務影響概覽

個人所得稅

倘個人於上一年度於新加坡實際居住或工作(公司董事除外)長達183天或以上，或倘彼居於新加坡，則彼於評稅年度為新加坡稅務居民。

身為新加坡稅務居民的個人納稅人須就於新加坡獲得或源於新加坡的收入繳納新加坡所得稅。倘新加坡所得稅審計官(「審計官」)信納，稅項豁免對個人有利，則新加坡稅務居民個人所有於新加坡獲得的源於境外的收入(不包括通過位於新加坡合夥企業獲得的收入)獲豁免繳納新加坡所得稅。

自二零一七年評稅年度起新加坡稅務居民個人按介乎0%至22%的累進稅率納稅。非居民個人(若干特例除外且須符合若干條件)須就於新加坡獲得或源於新加坡的收入按自二零一七年評稅年度起22%的稅率繳納新加坡所得稅。

企業所得稅

倘企業納稅人於新加坡控制及管理業務，則就新加坡稅項而言，其被視為新加坡居民。

身為新加坡稅務居民的企業納稅人須就於新加坡獲得或源於新加坡的收入及於新加坡收取或被視為收取的源於境外的收入(若干特例除外)繳納新加坡所得稅。新加坡稅務居民公司以股息、分公司利潤及服務收入形式於新加坡收取或被視為收取的源於境外的收入可獲豁免納稅，惟須符合若干規定條件，包括：

- (a) 根據該收入來源所在司法權區的法律，該收入須繳納與所得稅有類似特徵的稅項；及
- (b) 於新加坡收取收入時，根據該收入來源所在地區的法律就任何公司於有關地區進行任何交易或經營任何業務產生的任何收益或利潤而徵收的與所得稅有類似特徵的稅項(不論其名稱為何)的當時最高稅率不低於15%。

新加坡稅務局(「新加坡稅務局」)亦已就有關情況宣佈若干稅務優惠及說明。

非居民企業納稅人須就於新加坡獲得或源於新加坡的收入，以及於新加坡收取或被視為收取的源於境外的收入繳納所得稅（若干特例除外）。

新加坡企業稅現行稅率為17%。此外，以其他形式被課以一般稅項的公司應課稅收入首10,000新加坡元的75%獲豁免課徵企業稅，而其後最高至290,000新加坡元的50%則獲豁免課徵企業稅。餘下應課稅收入（扣除免稅額後）將按現行企業稅稅率全額應稅。新公司亦將（須符合若干條件且若干特例除外）有資格於該公司首三個評稅年度各年享有一般應課稅收入每年最高至100,000新加坡元的全額豁免。

股息分派

所有新加坡居民公司目前須遵守單一企業稅制度（「**單一制度**」）。

以本公司為新加坡稅務居民為基準及根據單一制度，新加坡居民或非居民就股份收取的股息毋須繳納新加坡預扣稅。

根據單一制度，就企業利潤繳納的稅項為最終稅項，且新加坡居民公司派付的股息在股東手上可獲稅項豁免，無論股東為公司或個人及股東是否為新加坡稅務居民。

處置股份的收益

新加坡並不就資本收益徵稅。概無處理收益在性質上屬收入或資本特徵的明確法律或法規。處置股份產生的收益可能被視為屬收入性質並須繳納新加坡所得稅，尤其是倘其自新加坡稅務局視為於新加坡進行交易或經營業務活動中產生。

就新加坡所得稅而言，應用或須應用新加坡財務報告準則第39號－金融工具：確認及計量（「**財務報告準則第39號**」）的股份持有人或須根據財務報告準則第39號（經新加坡所得稅法的適用條文修訂）的條文確認非資本性質的收益或虧損（不涉及銷售或處置股份亦然）。

印花稅

認購股份毋須繳納印花稅。

倘以股票為證的股份乃於新加坡收購，則須按股份代價或市值（以較高者為準）0.2%的稅率就其過戶文件繳納印花稅。

除非另有協議，否則印花稅由買方承擔。倘過戶文件於新加坡境外簽立或並未簽立過戶文件，毋須就股份收購繳納印花稅。然而，倘過戶文件於新加坡境外簽立而於新加坡境內接獲，則可能須繳納印花稅。

遺產稅

於二零零八年二月十五日或之後發生的所有身故情況毋須繳納新加坡遺產稅。

商品及服務稅（「商品及服務稅」）

就商品及服務稅而言，身處於新加坡的商品及服務稅登記投資者向身處於新加坡的另一人士出售股份為毋須繳納商品及服務稅的獲豁免供應。該商品及服務稅登記投資者就作出獲豁免供應而產生的任何進項商品及服務稅一般不可自新加坡商品及服務稅審計官收回。

倘商品及服務稅登記投資者在該投資者經營的業務過程中或促成業務中按照合約向身處於新加坡境外的人士或為了該人士的直接利益而銷售股份，則該銷售一般應（待達成若干條件後）被視為按零稅率繳納商品及服務稅的應課稅供應。該商品及服務稅登記投資者在業務過程中或促成業務中作出該供應而產生的任何進項商品及服務稅或可自新加坡商品及服務稅審計官悉數收回。

投資者應自行尋求稅務意見，以了解是否可收回股份買賣開支所產生的商品及服務稅。

就與投資者購買、銷售或持有股份有關的商品及服務稅而言，商品及服務稅登記人士就發行股份、配發股份或轉讓股份所有權向身處於新加坡的投資者提供的服務（包括安排、中介、包銷或諮詢服務）須按7.0%的標準稅率繳納商品及服務稅。商品及服務稅登記人士按照合約向身處於新加坡境外的投資者或為了該投資者的直接利益而提供的類似服務一般應（待達成若干條件後）按零稅率繳納商品及服務稅。

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。

香港與新加坡的稅收協定

香港與新加坡並未訂立全面的雙重稅收協定。

於中央結算系統內或於中央結算系統外持有股份對應付稅項的影響

於中央結算系統內或於中央結算系統外持有股份不應產生任何額外新加坡所得稅影響。

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。

附錄三

稅項及監管概覽

下文為中國及馬來西亞納閩目前對本集團及其營運造成重大影響的法律及法規簡要。本概要主要目的為向有意投資者提供適用於我們的主要法律及法規概要。本概要不擬為適用於本集團業務及營運及／或可能對有意投資者屬重要的所有法律及法規的全面概述。投資者謹請注意，下文概要乃按截至本招股章程日期有效的法律法規，並可能改變。

緒言

如「業務－法規、牌照及許可」所概述，航空業受到嚴格規管。由於我們營運的飛機並不提供商業服務，我們通常不會直接受適用於我們的航空公司客戶面對其註冊所在司法權區或營運所在國家法律及法規的廣泛規管。監管航空公司客戶的廣泛法律及法規監督(其中包括)飛機的註冊登記、營運、維護及狀況，並包括我們向航空公司客戶出租的飛機。

鑒於我們的營運性質，我們須遵守中國及馬來西亞納閩目前對本集團在上述地方營運造成重大影響的數量有限的法律及法規。該等法律及法規概要載於下文。

有關本集團於中國的業務及營運的法律及法規

概覽

監管我們於中國的業務營運的主要法律及法規包括下列各項：

1. 《外商投資租賃業管理辦法》商務部令2005年第5號。
2. 《商務部關於印發融資租賃企業監督管理辦法的通知》商流通發[2013] 337號。
3. 《中華人民共和國合同法》主席令第15號。
4. 《會計準則第21號－租賃》財會[2006]3號。

5. 《中華人民共和國民用航空法》主席令第26號。
6. 《國務院辦公廳關於加強進口民用飛機管理的通知》國辦發(1997)17號。
7. 《中華人民共和國貨物進出口管理條例》國務院令第332號。
8. 《貨物自動進口許可管理辦法》商務部、海關總署令2004年第26號。
9. 《關於融資性售後回租業務中承租方出售資產行為的有關稅收問題的公告》國家稅務總局公告2010年第13號。
10. 《財政部、國家稅務總局關於將鐵路運輸和郵政業納入營業稅改徵增值稅試點的通知》財稅[2013]106號。

《外商投資租賃業管理辦法》商務部令2005年第5號

商務部（「商務部」）於二零零五年二月三日頒佈《外商投資租賃業管理辦法》（「辦法」），以規管外商投資租賃及融資租賃業務的營運。商務部於二零一五年十月二十八日進一步修訂辦法。

辦法適用於外國投資者在中國成立及營運的外商投資企業（例如外國公司、中外合資形式的企業及其他經濟組織、中外合作合資企業及外商獨資企業），以從事租賃或融資租賃業務。辦法所稱「租賃業務」係指出租人將租賃財產交付承租人使用、收益，以收取租金的業務。辦法所稱「融資租賃」業務係指出租人根據承租人對賣家、資產的選擇，向賣家購買特定的資產，提供給承租人使用，並向承租人收取租金的業務。

根據辦法條款及條件，總資產不低於5,000,000美元的外國投資者，可向商務部申請於中國成立外商投資融資租賃公司。外商投資租賃公司應當符合下列條件：(i)以有限責任公司形式存續的外商投資租賃公司的經營期限一般不超過30年，及(ii)擁有合適的專業人員，且高級管理人員應具有相應專業資格和不少於三年的融資租賃業務相關經驗。

根據辦法，外商投資融資租賃公司可以經營下列業務活動：(i)融資租賃、(ii)租賃、(iii)於國內外購買租賃財產、(iv)租賃財產的剩餘價值處置及維修、(v)租賃交易諮詢和擔保活動，及(vi)經相關審查及審批部門批准的其他業務。

辦法監管的租賃資產類型包括(i)生產設備、通信設備、醫療設備、科研設備、檢驗檢測設備、工程機械設備、辦公設備等各類動產、(ii)飛機、汽車、船舶等各類交通工具，及(iii)(i)及(ii)項所述的軟體、技術等無形資產，但規定為相關的租賃無形資產價值不得超過相關租賃財產價值的二分之一。此外，如涉及配額、許可證等專項政策管理的，當應用於任何特定承租人及／或特定租賃資產類型時，相關承租人及／或融資租賃公司應符合所有適用申請及其他行政程序。

辦法亦規定，作為一般事項，外商投資融資租賃公司的若干風險資產不得超過該公司截至每個財政年度結束時的資產淨額的十倍。風險資產按企業的總資產減去現金、銀行存款、國債和委託租賃資產後的剩餘資產總額確定。辦法進一步規定外商投資融資租賃公司應在每年三月三十一日之前向商務部報送上一年業務經營情況報告和上一年經審核財務報告。

《商務部關於印發融資租賃企業監督管理辦法的通知》商流通發[2013] 337號

商務部於二零一三年九月十八日頒佈《商務部關於印發融資租賃企業監督管理辦法的通知》，以規範融資租賃企業業務行為，防範業務風險。

根據該通知，融資租賃企業可以在符合有關法律、法規及規章規定的條件下採取直接租賃、轉租賃、售後回租、槓桿租賃、委託租賃、聯合租賃等形式開展融資租賃業務。融資租賃企業開展融資租賃業務應當以權屬清晰、有形且能夠產生收益權的租賃資產為載

體。融資租賃企業業務過程中涉及外匯管制事項的，應當遵守國家外匯管制法律及法規有關規定。

為控制和降低風險，融資租賃企業應當按照相關規定，建立及完善健全財務會計制度，真實記錄和反映企業的財務狀況、經營成果和現金流量。作為一般事項，外商投資融資租賃公司的若干風險資產不得超過該公司截至每個財政年度結束時的資產淨額的十倍。

《中華人民共和國合同法》主席令第15號

全國人民代表大會於一九九九年三月十五日頒佈《中華人民共和國合同法》（「**合同法**」），以規管自然人、法人及其他組織之間的民事合同關係。合同法第十四章載列有關融資租賃合同的強制性規章。

根據**合同法**條款，融資租賃合同應當採用書面形式，並包括租賃財產名稱、數量、規格、技術性能、檢驗方法、租賃期限、租金構成及其支付期限和方式、幣種及租賃期限屆滿租賃財產的歸屬等條款。根據出租人就承租人對賣方、租賃財產的選擇訂立的買賣合同，賣方應當按照約定向承租人交付租賃財產，承租人享有與交付租賃財產有關的買家的權利。未經承租人同意，出租人不得變更與任何承租人有關的銷售合同內容。

合同法規定承租人應當妥善保管、使用租賃財產。承租人應當履行屬於承租人佔有租賃財產期間的保養及維修責任。根據**合同法**，承租人佔有租賃財產期間，租賃財產造成第三者的人身傷害或者財產損害的，出租人概不承擔責任。租賃財產不符合租賃合同規定的各方約定或者不符合承租人使用目的，根據**合同法**條款，出租人不承擔責任，但承租人依賴出租人的技能選定租賃財產或者出租人干預承租人選擇租賃財產的情況除外。

出租人於整個租賃期限內享有租賃物的所有權。根據合同法條款，若承租人破產，租賃財產不屬於破產程序中可供分配的承租人財產。倘當事人約定租賃期限屆滿租賃物歸承租人所有，而承租人已經支付租賃期間內應付的大部分租金，但無力支付剩餘租金，出租人因此解除租賃並收回租賃財產的擁有權，倘出租人收回的租賃財產的價值超過承租人欠出租人的租金以及其他費用的，承租人可以要求出租人返還承租人支付予出租人的部分金額。出租人和承租人可以約定租賃期限屆滿租賃財產的歸屬。倘租賃條款沒有約定於租賃屆滿後租賃財產的歸屬或者約定不明確，且依照合同法第六十一條的規定仍不能確定歸屬於誰，租賃財產的所有權歸出租人。

《會計準則第21號－租賃》財會[2006]3號

財政部於二零零六年二月十五日頒佈《會計準則第21號－租賃》（「租賃準則」），以規管融資租賃及經營性租賃的會計入賬及信息披露。根據租賃準則，租賃是指在約定的期間內，出租人將資產使用權讓與承租人，以獲取租金的協定。該等租賃準則不適用於出租人以經營性租賃方式租出的土地使用權和建築物或電影、錄影、劇本、文稿、專利和版權的許可使用協定，以及出租人因融資租賃形成的長期信用的減值。

租賃準則規定出租人及承租人有關融資租賃及經營性租賃分別的不同會計處理方式。租賃準則亦規定出租人及承租人須遵守有關於其資產負債表附註的租賃交易相關的多項披露規定。

《中華人民共和國民用航空法》主席令第26號

全國人民代表大會常務委員會於二零一五年四月二十四日頒佈《中華人民共和國民用航空法》（「民用航空法」），以規管民用航空的經營。民用航空法第四章載列有關民用飛機租賃的強制性規章，包括民用飛機的租賃及融資租賃。根據民用航空法，民用飛機的融資租賃，是指出租人按照承租人對供應商和民用飛機的選擇，購得民用飛機，出租給承租人使用，由承租人定期交納租金。

民用航空法列明民用飛機租賃合同，包括融資租賃合同和其他租賃合同，應當以書面形式訂立。民用航空法亦規定出租人及承租人的權利及責任。融資租賃期限間，出租人依據中國法律享有民用飛機所有權，承租人依據中國法律享有航空器的佔有、使用及收益權。融資租賃期間，民用航空法規定，出租人不得干擾承租人依據中國法律佔有及使用民用飛機。承租人應當適當地保管飛機，使之處於原交付時的狀態，但是合理損耗和經出租人同意的對飛機的改變除外。

《國務院辦公廳關於加強進口民用飛機管理的通知》國辦發(1997)17號

根據該通知（「通知」），中國民用航空局（「中國民航局」）連同相關部門將制訂大量進口飛機計劃，經審核後報國務院批准後執行。倘進口飛機數量的較少或籌建中的任何航空公司擬進口飛機，該等計劃應由中國民航局審核後報國家計劃委員會（現稱國家發展和改革委員會）審批。

根據通知條款，短期租賃（1年以下，含）飛機、試租飛機、受贈小型飛機，以及進口通用航空飛機和輕型飛機的計劃，由中國民航局負責審批，但要從嚴控制，並報國家計劃委員會備案。

《中華人民共和國貨物進出口管理條例》國務院令第332號

國務院於二零零一年十二月十日頒佈《中華人民共和國貨物進出口管理條例》（「條例」），以規範貨物進出口管理，維護貨物進出口秩序，促進對外貿易健康發展。

根據條例，中國對貨物進出口實行統一的管理制度，對進口受自動進口許可政策管理的貨物發出許可且進口受自動進口許可政策管理的貨物，均應當給予許可。根據最新的二零一六年《納入自動進口許可政策貨物目錄》，飛機被分類為受自動進口許可政策管理的貨物。

《貨物自動進口許可管理辦法》商務部、海關總署令2004年第26號

商務部與海關總署於二零零四年十一月十日頒佈《貨物自動進口許可管理辦法》（「許可辦法」），以有效規管從事貨物進口的對外貿易經營者及其他單位。根據許可辦法，進口受自動進口許可政策管理的貨物，「收貨人」（包括進口商和最終用戶）在辦理海關報關手續前，應向所在地或相應的發證機構提交自動進口許可證申請，並取得《自動進口許可證》。任何收貨人若符合國家關於從事進口收自動進口許可政策管理的貨物的有關法律及法規要求，可申請和獲得《自動進口許可證》。《自動進口許可證》在西曆年度內有效，有效期為自發出日期起6個月。

《關於融資性售後回租業務中承租方出售資產行為的有關稅收問題的公告》國家稅務總局公告2010年第13號

於二零一零年九月八日，國家稅務總局頒佈《關於融資性售後回租業務中承租方出售資產行為的有關稅收問題的公告》（「公告」），就有關融資性售後回租交易為承租方推出多項優惠稅待遇。公告涵蓋承租方將資產出售給經批准從事融資租賃業務的企業後，又將該項資產從該融資租賃企業租回的業務。

根據公告條款，進行融資性售後回租交易的承租方可受惠於下列優惠稅待遇：(i)承租方出售資產的行為，不屬於增值稅和營業稅徵收範圍，及(ii)承租人出售資產的收入，不確認為銷售收入，相關資產仍按該資產原賬面價值作為計提折舊。租賃期間，承租人支付的屬於融資利息的部分，將作為企業財務費用在稅前扣除。

《財政部、國家稅務總局關於將鐵路運輸和郵政業納入營業稅改徵增值稅試點的通知》財稅[2013]106號

國家稅務總局與財政部於二零一三年十二月十二日頒佈《財政部、國家稅務總局關於將鐵路運輸和郵政業納入營業稅改徵增值稅試點的通知》（「通知」）。

根據通知附件1，在中國境內提供有形私人動產租賃服務的單位及私人個人，須支付稅率為17%的中國增值稅。「有形私人動產租賃」，包括有形私人動產融資租賃和有形私人動產經營性租賃。根據通知附件3，融資租賃納稅人可享有多項優惠稅待遇。

有關本集團於馬來西亞納閩的業務及營運的法律及法規

《二零一零年納閩金融服務及證券法》（「金融服務及證券法」）第87(1)條規定除非為一間納閩公司、一間外資納閩公司或一間馬來西亞銀行，否則任何人不得進行任何納閩金融業務（包括任何租賃業務）。

金融服務及證券法項下「租賃業務」指出租或轉租租賃財產以供承租人使用有關財產的業務，不論出租是否附有購買財產的選擇權（包括租賃船隻）。就本定義而言，財產包括任何附於或將附於地面的任何廠房、機器、設備或其他實產，而租賃船隻則僅指光船租賃合同，不包括以海路運輸乘客或貨物或按航租或期租的船隻租賃。違反上述限制的任何人士即屬犯罪，一經定罪，須支付不超過10,000,000馬來西亞林吉特的罰款或監禁不超過5年年期或兩者同時處罰，以及如屬持續干犯，則額外就繼續干犯的罪行判處每日不超過10,000馬來西亞林吉特的罰款。

經批准租賃公司須：

- 以其名義維持銀行賬戶，其最好於馬來西亞Labuan International Business and Financial Centre及馬來西亞開設，以便利其租賃業務，包括租賃匯款／租賃租金；
- 不時遵守納閩金融服務管理局規定的任何其他規定；
- 確保各租賃協議已於Inland Revenue Board of Malaysia的印花稅辦事處經Collector of Stamp Duties正式蓋印及背書；
- 除《二零一三年馬來西亞金融服務法》所許可繳付行政及法定開支外，僅可以外幣處理業務交易而不可以馬來西亞林吉特交易；
- 其構成文件及業務計劃任何變動30天內知會納閩金融服務管理局；

- 從納閩金融服務管理局就董事及股東資料任何新委任或變動取得批准；
- 確保所有租賃交易及協議均通過納閩進行且完備及妥善記錄及賬簿須存置於納閩；
- 於終止及延長任何租賃交易的30天內知會納閩金融服務管理局；
- 盡一切應盡努力及按合理原則進行業務以及於進行租賃業務時遵守法律及法規；
- 確保所有其租賃資產已適當獲受保；
- 確保相關公司負責管理的董事及高級職員根據《二零一零年納閩金融服務及證券法》第4條及納閩金融服務管理局發出的《合適和恰當人員指引》為合適和恰當人員；及
- 確保與關聯方訂立的所有租賃交易遵守關聯方的相關機關發出的轉讓定價規則。

經批准租賃公司亦須(a)委任認可外部核數師以就會計及業務營運進行審計、(b)於各財務年度結束後6個月內向納閩金融服務管理局監督及執行部呈交經審核報表副本，及(c)按納閩金融服務管理局可能的要求向其提供有關審慎資料、一般業務行為操守以及業務數量及業務方向的統計數據及資料。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

本附錄載列本公司的組織章程概要。由於下文所載資料為概要形式，故並不包含可能對潛在投資者而言屬重要的所有資料。

下文概述本公司組織章程的若干條文及適用於新加坡註冊成立公司的新加坡法例的主要條文。

本公司於一九九三年十一月二十五日根據新加坡公司法在新加坡註冊成立為私人股份有限公司。其於二零一六年[●]轉型為一家公眾股份有限公司。

A. 本公司組織章程

下文論述本公司組織章程若干條文的資料。新加坡法例主要條文的概要載於下文「新加坡法例主要條文」一節。有關說明僅為概要，乃限於對新加坡法例及組織章程的參考。構成及界定本公司的文據為本公司的組織章程。

(a) 股東責任

第5條

本公司股東責任為有限。

(b) 宗旨

第4條

本公司根據本條所訂明成立宗旨及包括(其中包括)收購及擁有飛機機隊及出租其全部或部分其機隊。

新加坡公司法第33(1)條規定有關於新加坡註冊成立公司的宗旨的組織章程可以特別決議案更改。

(c) 董事與本公司訂立合約時須披露本身利益的責任

第97條

各董事均須遵守新加坡公司法第156條規定，須披露與本公司訂立或擬訂立的合約中擁有的權益或本身所擔任或擁有而與擔任董事職務或作為董事所擁有權益衝突的職位或財產。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

(d) 董事對涉及本身利益的建議、安排或合約的表決權

第82(A)條

董事可在本公司兼任任何其他職務或獲利職位(核數師職位除外)。該董事或該董事為股東的任何商號可在其擔任董事的同時在董事可能釐定的期間及按董事可能決定的條款(有關酬金及其他方面)，以專業人士身份為本公司行事。董事或準董事概不會因與本公司(作為賣方、買方或其他形式)進行交易或訂立任何安排被撤職且毋需避免該等交易或安排或由或代表本公司訂立的任何交易或安排，而當中任何董事以任何方式擁有權益。據此進行交易或擁有此類權益的任何董事亦毋須僅就擔任該職務或據此建立的任何受信關係向本公司償還任何該等交易或安排而確認的溢利。

第82(B)條

董事可於本公司擁有權益的任何公司(作為賣方、買方、股東或以其他方式)兼任董事或任何其他職務或獲利職位(核數師職位除外)，彼亦毋需就兼任董事或高級職員或憑藉彼於有關其他公司的權益收取的任何袍金、薪酬或其他福利負責，但另行協定者除外。

第82(C)條

董事可以其認為符合本公司利益的有關方式及各方面行使本公司所持有或擁有任何其他公司股份所賦予的投票權(包括行使以投票贊成委任董事或當中任何一人擔任有關公司的董事職務，或表決贊成或規定向有關公司的董事支付酬金的任何決議案)，而任何董事可以上述方式投票贊成行使上述投票權，即使其本身可能或將會獲委任為該公司董事。

第97條

對於董事本身或其緊密聯繫人直接或間接擁有任何重大個人權益的合約或安排或任何其他建議，相關董事概不得投票，但該項禁制不適用於任何下列事項：

- (a) 就該董事或其緊密聯繫人應本公司或任何其任何附屬公司的要求或為本公司或其任何附屬公司的利益借出款項或該董事或其緊密聯繫人招致或承擔的債務，而向

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

該董事或其緊密聯繫人發出的任何抵押或彌償保證所訂立的任何合約或安排或任何其他建議；

- (b) 就該董事或其緊密聯繫人因本公司或其任何附屬公司的債務或責任而以擔保或彌償保證的方式向第三方提供抵押或彌償保證或提供擔保而個別或共同承擔全部或部分責任所訂立的任何合約或安排或任何其他建議；
- (c) 有關本公司或本公司可能發起或擁有權益的任何其他公司提呈發售股份或債券或其他證券以供認購或購買的發售建議，而董事或其緊密聯繫人在發售建議的包銷或分包銷中以參與者身份擁有權益或將擁有權益的任何合約或安排或任何其他建議；
- (d) 有關董事或其緊密聯繫人僅擁有權益（不論直接或間接）、擔任行政人員或主要行政人員或股東或該董事或其緊密聯繫人於該公司股份實益擁有權益的任何其他公司的任何合約或安排或任何其他建議，前提是董事及其任何緊密聯繫人並無於該公司（或董事或其緊密聯繫人從中取得權益的第三方公司）之任何已發行股份類別或投票權合共實益擁有百分之五或以上權益；
- (e) 有關本公司或其附屬公司僱員福利的任何建議或安排，包括採納、修訂或執行(i) 董事或其緊密聯繫人可能受益的任何僱員股份計劃或任何股份激勵或購股權計劃；或(ii) 與本公司或其任何附屬公司董事或其緊密聯繫人及僱員相關的任何養老金或退休、身故或傷殘福利計劃，且並非向任何董事或其緊密聯繫人提供該計劃或基金的類別人士一般並不享有任何特權及利益的任何建議或安排；及
- (f) 董事或其緊密聯繫人僅因其於本公司股份或債權證或其他證券所擁有的權益，而按與本公司股份或債權證或其他證券持有人相同的方式擁有權益的任何合約或安排或任何其他建議。

為相關董事不得投票的任何決議案所舉行的會議中，相關董事亦不得計入法定人數。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

- (e) 董事對本身或任何其他董事的薪酬(包括退休金或其他福利)的表決權，以及為表決董事薪酬而舉行的董事會會議法定人數應否包括屬於表決所涉薪酬對象的董事

第79條

根據新加坡公司法第169條的規定，董事的薪酬須不時以本公司普通決議案釐定，且除相關決議案另有規定外，薪酬須按董事所協定的方式分配，如董事未能達成協議，則由各董事平分，惟在任時間不足有關應付薪酬整個期間的董事，僅可按在任時間的比例收取相關部分的薪酬。

第80條

根據新加坡公司法第169條的規定，倘任何董事擔任任何行政職務或出任任何董事委員會職位或以其他方式履行董事認為屬董事一般職務外的服務，則董事會可決定以薪金、佣金或其他方式向其支付額外薪酬。

第81條

任何董事可向董事會報銷於往返董事會會議或董事會轄下任何委員會會議或股東大會產生的所有合理開支，或由於及有關本公司業務時產生的其他開支。

第85條

行政總裁(或擔任相等職位的人士)的薪酬應由董事不時以及在遵守組織章程規限下以薪酬或佣金或分享溢利或以任何或所有上述方式釐定。

第97條

董事不得就其本人或其任何緊密聯繫人直接或間接擁有任何重大個人權益的任何合約或安排或任何其他建議表決，惟組織章程規定的少數例外情況則除外(該等例外情況包括與本公司或其附屬公司僱員的福利有關的任何建議或安排，包括：(i)採納、修訂或執行董事或其緊密聯繫人據此可獲得福利的任何僱員股份計劃或任何股份激勵或購股權計劃，或(ii)

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

採納、修訂或運作涉及董事或其緊密聯繫人以及本公司或其任何附屬公司僱員的養老基金或退休、死亡或傷殘福利計劃，惟並無為任何董事或其緊密聯繫人提供上述計劃或基金的相關人士一般享有的特權或優惠者。

董事不應計入任何就其被禁止表決的決議案的會議法定人數。

(f) 董事可行使的借款權力以及可更改該借款權力的方式

第104條

在組織章程規定及新加坡公司法條文及現時生效且涉及新加坡註冊成立公司並對本公司有影響的任何其他法例（「法令」）條文的規限下，董事可行使本公司的所有權力，以借款、按揭或押記其業務、物業及未催繳股本及發行債權證及其他證券，作為本公司或任何第三方的任何債務、負債或責任的全部或附屬抵押品。

(g) 董事的委任、退休、辭任及免職

第77條

除新加坡公司法第145條另有規定外，至少須有一名董事常居於新加坡。

新加坡公司法第145條規定自然人除外的人士不得擔任公司董事，且該等人士必須年滿18歲。

第83條

董事會可不時委任其一名或多名成員擔任本公司行政總裁（或擔任相等職位），並可不時（在其或彼等與本公司之間訂立的任何合約的條文規限下）罷免或解除其或彼等的職務及委任另一人或他人取代其或彼等的職務。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

第87條

董事須在下述任何事件發生時離職：

- (a) 根據新加坡公司法所發出的任何指令遭禁止擔任董事；或
- (b) 基於新加坡公司法或組織章程的任何條文而不再為董事；或
- (c) 根據新加坡公司法或新加坡任何其他成文法因失去擔任董事的資格或被免除或撤去董事職務(視情況而定)而不再符合資格擔任董事；或
- (d) 在新加坡公司法第145條規定的規限下，向本公司現時的註冊辦事處遞交親筆簽署的辭職信；或
- (e) 接獲破產令或與所有債權人達成任何債務償還安排或債務重整協議；或
- (f) 精神紊亂及無法自理或管理其事務或(倘於新加坡或其他地區)任何聲稱具有司法管轄權的法院以精神紊亂為理由向該董事發出拘留令或委任監護人或委任財產接管人或其他任何名稱人士，以行使有關其財產或事務的權力；或
- (g) 於股東大會上被本公司根據組織章程罷免。

第89條

除非獲董事推薦建議參選，否則除大會上退任董事外，概無任何人士有資格於任何股東大會上獲委任為董事，除非由正式合資格出席大會並於會上投票的部分股東(擬參選人士除外)書面簽署通告，其內表明建議提名該人士參選的意向，並由獲提名人士書面簽署通告，表明同意提名並簽署其任職參選。該等通告須呈交本公司註冊辦事處，惟發出該等通告的最短通告期限為至少七天及(倘該等通告是於寄發有關指定委任的大會的通告後才呈交)呈交該等通告的期間應由寄發有關指定委任的大會的通告日起計至不遲於該股東大會日期前七天止。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

第90條

本公司可通過普通決議案免除任何任期未滿的董事職務(即使組織章程另有規定或本公司與該名董事之間有任何協議)，但不影響董事根據有關協議申索賠償的權利。

第91條

本公司可通過普通決議案委任另一名人士替代根據組織章程第90條被免職的董事。

第92條

本公司可通過普通決議案委任任何人士為董事，以填補臨時空缺或擔任新增董事。於無損權利的原則下，董事會隨時有權採取上述行動，惟任何獲董事會委任的人士，任期僅直至下屆股東週年大會，屆時可膺選連任。

根據新加坡公司法第152條的規定，本公司可通過普通決議案免除任何任期未滿的董事職務(即使組織章程另有規定或本公司與該名董事之間有任何協議)。在會議上提出罷免董事或委任某人士取代被罷免董事的決議案，必須需要發出特別通告。罷免董事產生的空缺，如未在提出罷免的會上填補，則可作為臨時空缺填補。

第101條

董事可將其任何權力或酌情權轉授予由董事會一名或多名成員及(如認為合適)按下文所規定增選的一名或多名成員組成的委員會。任何以此方式組成的委員會在行使獲轉授的權力時，須遵守董事所不時施加的任何規例。任何有關規例可規定或授權增選非董事的人士加入委員會，並規定該等增選的成員具有委員會成員應有的投票權。

(h) 擔任董事須持有的股份數目(如有)

第78條

董事毋須持有本公司任何股份以符合董事資格。然而，並非本公司股東的董事有權出席股東大會並於會上發言。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

(i) 各類股份附有的權利、優先權及限制

股本變更

第6條

本公司有權發行不同類別的股份，包括附帶特別、有限或有條件投票權或不附帶投票權的股份。

普通股以外的類別股份所附帶的權利須於組織章程中寫明。

即使前兩分段另有規定，惟除非獲本公司股東以特別決議案通過，否則本公司不得承諾發行附帶特別、有限或有條件投票權或不附帶投票權的股份。

倘本公司發行不附帶投票權的股份，則該等股份的名稱須有「無投票權」字眼，而倘本公司股本包括附帶不同投票權之股份，則除附帶最優先投票權之股份外，其餘各類別股份的名稱均須有「限制投票權」或「有限投票權」等字眼。

在法令的規限下，本公司可發行毋須向本公司支付代價的股份。

第7條

根據法令及組織章程，未經本公司於股東大會上事先批准，董事不得發行任何股份，惟根據事先批准、第8條及當時已發行的股份所附帶的任何特權另有規定的情況下，董事可按照其認為合適的條款及條件以及代價(如有)在合適的時間向適當人士配發及發行股份或授出股份的購股權或以其他方式處置股份，而不論是否以現金支付任何部分的款項(如有)，董事亦可按其認為合適的情況發行附帶任何優先、遞延、有限制或特別權利、特權或條件或附帶特別、有限或有條件投票權或不附帶投票權的股份，亦可發行本公司須予或可選擇贖回的優先股，贖回條件及方式由董事釐定。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

第8條及第138條

在本公司在股東大會上做出的任何相反的指示的規限下，所有新股份須於發行前向於要約日期有權收取本公司股東大會通告的該等人士提呈，並於情況許可下，以盡量貼近彼等所持有現有股份數目的比例進行。要約須透過通告作出，列明要約的股份數目，及設定如要約不獲接納將視為拒絕的限期；而在限期屆滿後，或在收到獲要約人士有關其拒絕接納所獲要約的股份的通知後，董事可以彼等認為最有利於本公司的方式將該等股份出售。董事亦可將彼等認為不能根據本條方便地提出要約的任何新股份出售（以有權獲要約新股份人士所持有股份佔新股份比例為理由）。

除發行條件或組織章程另有規定外，所有新股份應受法令及組織章程所載有關配發、催繳股款的付款、留置權、轉讓、轉交、沒收或其他事項的條文所規限而予以發行。

每次股東大會的通告須以組織章程授權方式給予以下人士：

- (a) 每位股東；
- (b) 由於股東身故或破產或因其他方式而取得股份的每名人士，而該名原股東同樣有權收取大會通告；及
- (c) 核數師，

惟股東（並無新加坡註冊地址者）：

- (i) 並無向本公司提供地址以供送達通告；或
- (ii) 向本公司提供的地址（不論於新加坡境內或新加坡境外）以供送達通告，而董事認為向有關地址送達或交付有關通告或其他文件屬違犯及不切實可行，

則無權從本公司收取通告或其他文件。

概無其他人士有權收取股東大會通告。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

第9條

在組織細則及法令條文有關授權、優先購買權及其他事項以及據此於股東大會通過的任何決議案，所有新股份應由董事處置，而董事可按其認為適合的有關人士、於有關時間及按有關條款配發（附有或並無附有放棄權）、就新股份授予購股權或以其他方式處置。

第11條

在接收通知、報告和資產負債表及出席本公司的股東大會方面，優先股股東與普通股股東的權利相同。優先股股東亦有權於為削減資本、清盤或批准出售本公司業務而召開的任何股東大會上表決，亦有權就股東大會上提呈而直接影響其權利及特權的建議或優先股股息欠付超過六個月的情況下投票。

登記股東為絕對擁有人

第16條

除非法律另有規定，否則本公司不承認任何人士以信託形式持有任何股份，且即使已獲得有關通知，亦不會以任何形式被逼承認任何股份的衡平、或然、未來或部分權益，或任何零碎股份中的任何權益，或任何股份的任何其他權利（組織章程或其他法律另有規定者除外），惟在股東名冊登記為相關股份持有人的人士對該等股份所擁有的全部絕對權利除外。

股票

第20條

根據新加坡公司法，名稱登記於股東名冊作為股東的人士均會就其某一類別的所有股份收取一張股票或按合理面額收取多張股票，各張股票代表所獲配發或轉讓的部分股份。

第37條

根據新加坡公司法及組織章程，股東可轉讓其所有或任何股份，惟每次轉讓均須按書面、慣常或普通形式或董事批准的任何其他形式進行。股份轉讓文件必須由出讓人及受讓

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

人自行或其代表在見證下簽署。受讓人的名稱登記於股東名冊前，出讓人仍視為相關股份的持有人。不同類別的股份不得包含於同一份轉讓文件中。

第39條

於任何情況下均不得將股份轉讓予任何嬰兒、破產人士或精神紊亂及無法自理或管理其事務的人士。

第40條

董事可全權拒絕登記任何本公司擁有留置權的股份之轉讓。董事可拒絕登記向彼等並不認可的受讓人轉讓尚未繳足的股份，惟須：

- (a) 於轉讓事宜向本公司遞交當日起計30日內，向出讓人及受讓人發出拒絕通知書；及
- (b) 於向本公司提出股份轉讓申請當日起計30日內，向申請人發出書面通知，列明被視為可說明行使酌情權加以拒絕的理由之事實。

董事可全權拒絕登記任何股份轉讓文件，但以下情況除外：

- (a) 已就該轉讓文件向本公司支付一筆費用（不超過2新加坡元或董事在考慮本公司股份上市或報價所在證券交易所（或有關證券交易所將該上市或報價視為本公司股份主要上市或報價（「指定證券交易所」）所規定的限制後不時釐定的其他費用）；及
- (b) 轉讓文件，連同印花稅繳納證明（如有）、轉讓所涉股票以及董事可能合理要求證明出讓人有權轉讓股份的其他證明文件和（倘轉讓文件由另一名人士代表相關人士簽署）授權代表人士的文件，已呈交本公司當時的註冊辦事處或董事指定的其他地方（如有）。

表決

第65條

受限於且不影響本公司當時股本中任何類別股份當時所附帶的任何投票特權或限制以及受限於第15(C)條（與庫存股份有關）的情況下，有表決權的股東均可親身或委任代表或代

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

理人或其他正式授權代表進行表決。親臨或委任代表或代理人或其他正式授權代表出席會議進行表決的每名股東：

- (a) 於舉手表決時擁有一票表決權，前提是：
 - (i) 倘股東並非結算所或其代名人且由兩名委任代表代為出席，則僅由該股東決定，或若股東未決定，則由股東大會主席(或其授權人士)全權酌情決定的該等兩名委任代表中的一名有權進行舉手表決；及
 - (ii) 倘股東為結算所或其代名人且由兩名或以上委任代表代為出席，各委任代表均有權進行舉手表決；及
- (b) 於投票表決時就其所持有或所代表的每股股份擁有一票表決權。

第67條

倘於新加坡或其他地區由聲稱就此擁有司法權的任何法院委任任何接管人或其他人士(無論以任何名稱)，按精神紊亂理由(無論如何擬定)就任何股東的財產或事務行使權力，董事可全權酌情在及有待提供董事可能要求的該等委任證據後，准許該接管人或其他人士代表該股東於任何股東大會上親身或由委任代表或代理人或其他正式授權代表進行表決，或就本公司大會行使股東身份所賦予的任何其他權利。

第68(B)條

倘本公司知悉任何股東根據指定證券交易所的規則及規定須就本公司任何特定決議案放棄表決，或受到限制而僅可就本公司任何特定決議案表決贊成或反對，則該股東親身或由代表違反有關規定或限制進行表決的任何票數不予計算。

聯名持有人

第19條

本公司無責任登記超過四名人士為股份的登記持有人，惟已故股東的遺囑執行人或遺產管理人(或受託人)除外。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

倘以若干人士名義聯名登記股份，則本公司無責任就此發行一張以上的股票，而向該等登記聯名持有人的其中任何一名送交股票即屬足夠地向所有該等持有人送交股票。

第23條

股份聯名持有人須共同及個別對有關股份的所有催繳負責。

第127條

倘兩名或多名人士於股東名冊登記為任何股份的聯名持有人，或因持有人身故或破產而有權共同擁有股份，彼等任何一人均可就股份應付的任何股息或其他款項或可分派的財產發出有效收據。

第136條

向名列於有關股份的股東名冊首位的其中一名股份聯名持有人發出任何通知，將為向所有聯名持有人以其作為聯名持有人的身份發出充足通告。就該目的而言，並無擁有新加坡登記地址且符合以下情況的聯名持有人，可不予理會：

- (a) 並未提交可送達通告的地址；或
- (b) 已就送達通告提交地址（無論於新加坡境內或新加坡境外）而董事認為向任何該等地址發出該通告將屬違法或並不可行。

(j) 股本的任何變更

第14條

本公司可通過普通決議案：

- (a) 將其所有或任何股份合併及分拆；

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

- (b) 將其股份或任何股份拆細（須一直在法令及組織章程條文的規限下），以致將任何股份拆細的決議案可決定在有關拆細產生的股份的持有人之間，其中一股或更多股份可較其他股份享有本公司有權附於新股份的優先、遞延或其他特別權利，或受到任何有關限制；
- (c) 在組織章程及法令條文的規限下，將其股本或任何類別股份由一種貨幣轉換為另一種貨幣；及
- (d) 註銷於通過決議案當日未獲任何人士接納或同意接納或已沒收的股份，並按所註銷的股份數目扣減股本數額。

本公司可通過特別決議案在法令的規限下並按照法令將一類股份轉換為另一類股份。

第15條

本公司可在法令的規限下並按照法令在取得法律規定的任何同意後以任何方式削減其股本或任何未分派儲備。

本公司可在新加坡公司法及指定證券交易所規則及規定的規限下，按照本公司不時認為合適的條款及方式，購買或以其他方式取得其已發行股份。如為購買可贖回股份，並非通過市場或投標進行的購買須在新加坡公司法條文及指定證券交易所規則及規定的規限下受最高價限制，而如通過投標購買，則所有持有本公司可贖回股份的同類股東均可參加競投。倘新加坡公司法及指定證券交易所規則及規定有所規定，本公司購買或取得的任何股份，除非按照新加坡公司法及指定證券交易所規則及規定以庫存方式持有，否則將被視為於本公司購買或取得時即時註銷。於註銷上述任何股份時，該股份附帶的權利及特權將屆滿。在任何其他情況下，本公司可以新加坡公司法及指定證券交易所規則及規定可能允許的方式按照新加坡公司法及指定證券交易所規則及規定持有或處理其購買或取得的任何有關股份。在不影響上文所述一般原則的情況下，註銷本公司根據組織章程購買或以其他方式取得的任何股份後，本公司已發行股份的數目按所註銷的股份數目相應扣減，而倘所註銷股份以本公司股本購買或取得，則亦須相應扣減本公司的股本。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

(k) 各類股份權利的任何變更，包括變更權利所需採取的行動

第12條

當本公司股本分成不同類別的股份時，在法令條文的規限下，任何類別股份附帶的特別權利可經該類別已發行股份的四分之三持有人書面同意或該類別（但不包括其他類別）股份持有人的獨立股東大會通過的特別決議案批准後變更或廢除，並可於本公司持續經營或正在或擬進行清盤時償還、變更或廢除，惟倘於該股東大會上未就上述特別決議案獲得必要的過半數，則如取得由該類別已發行股份的四分之三持有人在該股東大會兩個月內提供的書面同意，書面同意將具有該股東大會的特別決議案的效力及作用。

組織章程所有有關本公司股東大會及其議程的條文，在加以必要的變通後，將適用於各有關獨立股東大會，惟：

- (a) 必要的法定人數須至少為持有或由受委代表或授權代表或其他正式獲授權代表所代表該類別已發行股份至少三分之一的兩名人士；及
- (b) 任何親身出席或由受委代表或授權代表或其他正式獲授權代表出席的該類別股份持有人均可要求進行投票表決，每位該等持有人在投票時可就其持有的每股類別股份擁有一票表決權，

惟倘該類別的已發行股份全部由一名人士持有，則必要的法定人數應為一名人士，而親身出席或由受委代表或授權代表或其他正式獲授權代表出席的該名該類別股份持有人可要求進行投票表決。

本條的上述條文適用於變更或廢除附於僅部分任何類別的股份的特別權利，猶如被視為不同的各組該類別股份形成一個個別類別，而所附的權利予以變更。

第13條

就任何具有優先權利的類別股份所附帶的特別權利而言，除非該等股份的發行條款另有明確規定，否則將被視為藉增設或發行與其享有同地位的進一步股份而變更。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

(1) 股息及分派

第117條

本公司可通過普通決議案宣派股息，但該等股息不得超過董事建議的金額。

第118條

倘若及只要董事認為本公司的溢利足以支持該等派付，則董事可於指定作有關派付的半年期或其他日期就附帶於固定日期應付定額股息的任何類別股份宣派及派付定額股息，亦可就任何類別股份按彼等認為合適的該等金額及在該等日期就該等期間不時宣派及派付中期股息。

第119條

除新加坡公司法另行准許者外，及在任何股份或類別股份附帶的任何權利或限制的規限下：

- (a) 股份的所有股息必須按股東持有的股份數目按比例派付，惟倘若股份為部分已繳，則所有股息必須就部分已繳股份的已繳或入賬列為已繳金額按比例分配及派付；及
- (b) 所有股息必須就派付股息的任何部分或多個部分期間的已繳或入賬列為已繳金額按比例分配及派付。

就本條而言，於催繳前就股份已繳或入賬列為已繳的金額將不予計算。

第120條

根據法令的條文，任何股息不得以可供分派溢利以外的資金派付，本公司亦不會就有關股息支付利息。

第121條

董事會可自應付予任何股東的股息中，悉數扣除當時該股東由於催繳股款或其他與本公司股份有關的原因而應付本公司的款項(如有)。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

第122條

董事會可保留就本公司擁有留置權的股份應付的任何股息或其他款項，並可以所保留款項償還或支付涉及留置權股份的相關債務、負債或承擔。

在任何人士根據上文有關轉交股份的條文有權成為股東或任何人士根據該等條文有權轉讓該等股份，董事可保留就股份應付的任何股息，直至有關人士就該等股份成為股東或轉讓該等股份為止。

第123條

董事將就股份應付但未領取的所有股息或其他款項存入獨立賬戶不表示本公司已成為相關款項的受託人。於首次後但未領取的就股份應付的所有股息及其他款項可由董事為本公司利益作投資或以其他方式使用，而於首次派付之日起計六年後未領取的就股份應付的任何股息或任何有關款項將被沒收歸本公司所有，惟董事其後可隨時全權決定撤銷任何有關沒收並向沒收前有權取得款項的人士支付所沒收的款項。

第124條

本公司可根據董事的建議，通過普通決議案決定以分派特定資產（及特別是分派其他公司的繳足股份或債券）的方式支付全部或部分股息，而董事須執行上述決議案。倘若就有關分派出現任何困難，董事可按其認為合宜的方式清償上述分派，尤其是可發行零碎股票、可訂定該等指定資產或其任何部分的分派價值、可決定在該等固定價值落實後向任何股東作出現金派付以調整各方的權利及可按董事認為合宜的方式將任何該等指定資產歸屬受託人。

第125(A)條

倘董事或本公司於股東大會上已議決或建議就本公司股本特定類別股份支付或宣派股息（包括中期、末期、特別或其他股息），則董事可進一步議決在董事可能認為合適下，有權享有有關股息的股東有權就全部或部分股息選擇收取配發入賬列為該類別繳足股份以代替現金。在此情況下，下列條文將適用：

- (a) 任何有關配發的基準須由董事釐訂；

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

- (b) 董事須釐訂股東有權就董事如上述已通過有關決議案所涉及的全部或部份股息選擇收取配發入賬列為有關類別繳足股份以代替現金的方式，而董事可就向股東發出通告、規定股東填寫的選擇表格（不論就某一次或多次股息或整體）、釐訂作出有關選擇的程序或撤回上述選擇以及必須提交作出或撤回選擇的選擇表格或其他文件的地點以及最後日期及時間的安排，以及按董事認為就本條細則的條文而必須或權宜另行作出一切安排及進行一切事宜；
- (c) 選擇權利可就已賦予選擇權利的全部該部份股息而行使，惟董事必須可以整體方式或就任何特別情況釐訂有關選擇權須就有關部份的整體或任何部份而行使；及
- (d) 不得就已正式行使股份選擇權的有關類別股份（「已選擇股份」）支付現金股息（或已賦予選擇權利的該部份股息），而作為替代及支付有關股息，有關類別股份須按上述決定的配發基準向已選擇股份的持有人配發及入賬列為繳足股份。就此目的而言及儘管第128條細則，董事(i)將資本化及應用本公司任何儲備賬內的進賬或記入損益賬的任何或董事可能決定以其他方式分派的款項，數額為悉數繳足按有關基準向已選擇股份的持有人配發及分派所需適當數目股份股款；或(ii)應用原應向已選擇股份的持有人以現金支付的款項，支付按有關基準向已選擇股份的持有人配發及分派有關類別適當數目股份的款項。

第126條

就股份應付的現金股息或其他款項均可以支票或股息單支付，有關支票或股息單將寄往股東名冊所示股東或有權收取股息的人士的登記地址（或如有兩名或以上人士於股東名冊登記為股份的聯名持有人或因股份持有人身故或破產而可成為持有人，則寄往該等人士中任何一人）或該名股東或人士或該等人士以書面方式指示的收件人及地址。每張支票或股息

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

單應以只付予抬頭人的方式付予收件人或持有人或聯名持有人或因持有人身故或破產而有權擁有股份的該名人士或該等人士可能指示的人士，而銀行承兌支票或股息單則代表本公司已妥為付款。每張支票或股息單的郵遞風險概由有權收取其所代表的款項的人士承擔。

(m) 股份擁有權的任何限制

第8條

在本公司在股東大會上做出的任何相反的指示的規限下，所有新股份須於發行前向於要約日期有權收取本公司股東大會通告的該等人士提呈，並於情況許可下，以盡量貼近彼等所持有現有股份數目的比例進行。要約須透過通告作出，列明要約的股份數目，及設定如要約不獲接納將視為拒絕的限期；而在限期屆滿後，或在收到獲要約人士有關其拒絕接納所獲要約的股份的通知後，董事可以彼等認為最有利於本公司的方式將該等股份出售。董事亦可將彼等認為不能根據本條方便地提出要約的任何新股份出售（以有權獲要約新股份人士所持有股份佔新股份比例為理由）。

除發行條件或組織章程另有規定外，所有新股份應受法令及組織章程所載有關配發、催繳股款的付款、留置權、轉讓、轉交、沒收或其他事項的條文所規限而予以發行。

第16條

除非法律另有規定，否則本公司不承認任何人士以信託形式持有任何股份，且即使已獲得有關通知，亦不會以任何形式被逼承認任何股份的衡平、或然、未來或部分權益，或任何零碎股份中的任何權益，或任何股份的任何其他權利（組織章程或法律另有規定者除外），惟相關股份登記持有人對該等股份所擁有的全部絕對權利除外。

第37條

根據新加坡公司法及組織章程，股東可轉讓其所有或任何股份，惟每次轉讓均須按書面、慣常或普通形式或董事批准的任何其他形式進行。股份轉讓文件必須由出讓人及受讓人自行或其代表在見證下簽署。受讓人的名稱登記於股東名冊前，出讓人仍視為相關股份的持有人。不同類別的股份不得包含於同一份轉讓文件中。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

第39條

於任何情況下均不得將股份轉讓予任何嬰兒、破產人士或精神紊亂及無法自理或管理其事務的人士。

第40條

董事可全權拒絕登記任何本公司擁有留置權的股份之轉讓。董事可拒絕登記向彼等並不認可的受讓人轉讓尚未繳足的股份，惟須：

- (a) 於轉讓事宜向本公司遞交當日起計30日內，向出讓人及受讓人發出拒絕通知書；及
- (b) 於向本公司提出股份轉讓申請當日起計30日內，向申請人發出書面通知，列明被視為可說明行使酌情權加以拒絕的理由之事實。

董事可全權拒絕登記任何股份轉讓文件，但以下情況除外：

- (a) 已就該轉讓文件向本公司支付一筆費用（不超過2新加坡元或董事在考慮指定證券交易所所規定的限制後不時釐定的其他費用）；及
- (b) 轉讓文件，連同印花稅繳納證明（如有）、轉讓所涉股票以及董事可能合理要求證明出讓人有權轉讓股份的其他證明文件和（倘轉讓文件由另一名人士代表相關人士簽署）授權代表人士的文件，已呈交本公司當時的註冊辦事處或董事指定的其他地方（如有）。

(n) 批准發行新普通股

第7條

根據法令及組織章程，未經股東於股東大會上批准，董事不得發行任何股份，惟在遵守法令及組織章程、第8條及當時已發行的任何股份所附帶的任何特別權利的情況下，董事可按彼等認為合適的條款及條件、代價（如有）及時間配發及發行股份或授出購股權或以其他方式出售該股份予董事認為合適的人士，不論是否以現金支付該金額（如有）的任何部

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

分，董事亦可發行附帶彼等認為合適的優先、遞延、有限制或特別權利、特權或條件或賦予特別、限制或有條件表決權或不賦予表決權的任何股份，亦可發行本公司須要或可選擇贖回的優先股，贖回條件及方式由董事釐定。

(o) 轉讓普通股及換領股票

第21條

根據新加坡公司法條文，倘任何股票塗污、損壞、銷毀、遺失或失竊，本公司可在股東、受讓人、獲授權人士或買家按照本公司董事的要求出具證明及發出彌償保證函(如要求)及(倘股票塗污或損壞)交回舊股票後，發出取代股票的證明或文件副本，而在上述任何情況均須支付董事不時規定不超過2新加坡元的費用或董事在考慮指定證券交易所所規定的限制後不時釐定的其他費用。倘股票銷毀、遺失或失竊，則補領新股票的股東或獲授權人士亦須自行承擔損失，並須向本公司支付為證明有關股票已銷毀或遺失所進行調查涉及的一切費用。

第37條

根據新加坡公司法及組織章程，股東可轉讓其所有或任何股份，惟每次轉讓均須按書面、慣常或普通形式或董事批准的任何其他形式進行。股份轉讓文件必須由出讓人及受讓人自行或其代表在見證下簽署。受讓人的名稱登記於股東名冊前，出讓人仍視為相關股份的持有人。不同類別的股份不得包含於同一份轉讓文件中。

第39條

於任何情況下均不得將股份轉讓予任何嬰兒、破產人士或精神紊亂及無法自理或管理其事務的人士。

第40條

董事可全權拒絕登記任何本公司擁有留置權的股份之轉讓。董事可拒絕登記向彼等並不認可的受讓人轉讓尚未繳足的股份，惟須：

- (a) 於轉讓事宜向本公司遞交當日起計30日內，向出讓人及受讓人發出拒絕通知書；
及

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

- (b) 於向本公司提出股份轉讓申請當日起計30日內，向申請人發出書面通知，列明被視為可說明行使酌情權加以拒絕的理由之事實。

董事可全權拒絕登記任何股份轉讓文件，但以下情況除外：

- (a) 已就該轉讓文件向本公司支付一筆費用（不超過2新加坡元或董事在考慮指定證券交易所規定的限制後不時釐定的其他費用）；及
- (b) 轉讓文件，連同印花稅繳納證明（如有）、轉讓所涉股票以及董事可能合理要求證明出讓人有權轉讓股份的其他證明文件和（倘轉讓文件由另一名人士代表相關人士簽署）授權代表人士的文件，已呈交本公司當時的註冊辦事處或董事指定的其他地方（如有）。

第42條

董事可不時及多次決定暫停進行股東名冊的登記，惟於任何年度合計暫停登記時間不超過30日。

(p) 股東大會

第48條

除新加坡公司法另行允許外，股東週年大會應根據新加坡公司法條文舉行。所有其他股東大會（股東週年大會除外）須稱為股東特別大會。

第49條

董事可在任何其認為適合的時候召開股東特別大會，而股東特別大會亦須應新加坡公司法例訂定的請求書召開，如沒有應該請求書召開，則可由新加坡公司法訂定的請求人召開。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

第50條

任何股東大會及擬通過特別決議案或(除法規另有規定者外)已向本公司發出特別通告所涉及的決議案而召開的大會，須發出最少21個足營業日的書面通知，而股東週年大會及任何其他股東特別大會則可以最少14個足營業日的書面通知召開。該期限不包括通告送達或視為送達的日子及大會舉行當日，並須以下文所述方式向所有股東以及根據章程及新加坡公司法的條文有權從本公司收取有關通告的人士發出；惟在下列人士同意下，召開股東大會的通知期可較上述規定者為短，並視為已正式召集：

- (a) 如為召開股東週年大會，由全體有權出席及表決的股東同意；及
- (b) 如為股東特別大會，則由大多數有權出席及於會上表決的股東(即合共持有不少於所有具權利於該大會投票的股東全部投票權95%的大多數)，

倘因意外遺漏向任何有權收取通知的人士發出通知或因意外致使任何有權收取通知的人士未能收到通知，概不會導致任何股東大會的程序實效。

第51條 (與第135條一併閱讀)

召開股東大會的每項通告須註明會議地點及日期與時間，並應在每項通告的合理顯眼位置載列一項聲明，表示有權出席及投票的股東有權受委超過一名代表代其出席及投票，及該受委代表毋須為本公司股東。倘本公司擁有一類或多類股份附有特別、限制性或有條件投票權或並無附有投票權，則通告應註明各類股份附有特別、限制性或有條件投票權或並無附有投票權的詳情。

如屬股東週年大會，其通告亦須註明該會議為股東週年大會。

如在股東大會上需處理例行事務以外事項，則通告須指明該事項的一般性質，如擬提呈任何特別決議案，該通告須載明為特別決議案。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

任何通知或文件可以親自送達或放置於一個已繳足郵費的信封內經郵遞送達該股東於股東名冊上列明的登記地址。如該名股東並無位於新加坡境內的登記地址，則應將該等通知或文件送達其向本公司提供作為送達通知的地址，或親自送達上述地址，惟據董事意見送達至該等地址屬違法或不切實可行的情況除外。任何通知或其他文件的送達應在含有相同資料的信封被投寄（若該信封已被妥善填上地址，蓋上印章及投寄，則屬足夠證明已被投寄）時被視為有效。

在不影響上述條文但受限於新加坡公司法及其項下所設的任何法規及指定證券交易所設立有關電子通訊的規則及規例的情況下，任何受新加坡公司法或本公司組織章程項下要求或允許由本公司或董事發給任一股東的任何通知或文件（包括但不限於任何賬表、資產負債表、財務報告或報告）可以電子通訊給予、發送或親自送達的方式(i)發送至該人士的現行地址；或(ii)刊登於本公司不時規定的網站，且該等方式符合本公司組織章程、新加坡公司法及／或其他適用的法規或程序（包括指定證券交易所的規則及規例）。

第52條

例行事務指並應包括僅在股東週年大會上處理的下列事項，即：

- (a) 宣派股息；
- (b) 收取及採納財務報表、董事報告及核數師報告及按規定須附帶於財務報表的其他文件；
- (c) 委聘或續聘核數師；
- (d) 釐定核數師酬金或決定有關酬金的釐定方式；及
- (e) 按第79條及／或第80條規定釐定擬支付予董事的酬金。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

第54條

股東大會議程開始時如無足夠法定人數出席，則不可處理任何事項（委任主席除外）。除章程細則另有規定者外，兩名親自出席的股東即為股東大會的法定人數：

- (a) 倘為實益擁有本公司全部已發行股本的法團，則代表該法團的一名人士即構成法定人數，並被視為召開一次會議，及（倘適用）新加坡公司法第179條條文應適用；及
- (b) 倘本公司僅有一名股東，本公司可由記錄決議案並簽署有關記錄的該名股東根據新加坡公司法第184G條通過決議案。

惟(i)代表超過一名股東的受委代表就釐定法定人數而言，僅可計作一名股東；及(ii)倘股東由超過一名受委代表代表，有關股東的受委代表就釐定法定人數而言，僅可計作一名股東。

就本條而言，「股東」包括以受委代表或代理人或其他正式授權代表出席的人士。

第55條

倘於股東大會指定舉行時間後30分鐘（或大會主席可能認為適合的較長時間）內出席人數未達法定人數，則（倘大會乃應股東要求而召開）須予解散。在任何其他情況下，則須押後至下星期同日同一時間及地點（或倘該日為香港或新加坡公眾假期，則為該公眾假期後的下一個營業日）或董事可能指定的有關其他日期、時間或地點舉行。倘於該續會指定舉行時間後15分鐘內出席人數未達法定人數，則該會議須予解散。毋須就該續會向股東發出任何上述通告。

第57條

受新加坡公司法條文以及指定證券交易所規例及規則的規限，由本公司每名有權投票股東（或倘為法團則其正式授權代表）書面簽署的決議案，具有在正式召開、舉行及組成的股東大會上通過的本公司普通決議案相同作用及效力，並且可括有類似格式多個文件，由一名或以上的股東加簽。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

第70條

於投票表決時，投票可親身或以受委代表或代理人或其他正式授權代表作出，而有權投超過一票的人士毋須運用其所有投票，或以同一方式盡投其票。

第71條

除新加坡公司法另有規定外：

- (a) 並非清算行或其代名人的股東不得就股東大會委任超過兩名受委代表以行使其全部或任何權利出席會議並於會上發言及投票，惟各受委代表各自所代表的股權比例應於委任代表表格上注明；及
- (b) 身為清算行或其代名人的股東可就股東大會委任超過兩名受委代表以行使其全部或任何權利出席會議並於會上發言及投票，但獲委任的各受委代表必須按股東持有的不同股份行使其所附帶的權利，且有關股份數目及類別應於委任代表表格上注明。

受委代表無需為本公司股東。

第72條

任何委任代表文據須以任何常用或一般書面形式或董事可能批准的形式作出(惟此不妨礙同時使用兩種形式)及：

- (a) 倘為個人股東：
 - (i) 須由該名委任者或其代理人簽署(倘文據以專員或郵遞方式送達)；或
 - (ii) 由該名人士通過董事可能批准的方法及方式授權(倘文據以電子方式投送)；及
- (b) 倘為法團或有限責任合夥企業：
 - (i) 須蓋上公章或由其正式書面授權的代理人或法團或有限責任合夥企業(視情況而定)的正式授權主管人員代為簽署(倘文據以專員或郵遞方式送達)；或

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

- (ii) 由該法團或有限責任合夥企業(視情況而定)通過董事可能批准的方法及方式授權(倘文據以電子方式投送)。

第73條

委任代表文據或授權書或其他授權文件(如有)：

- (a) 倘以專員或郵遞方式送達，應存置於就此目的召開大會或續會的通告內或以附註方式或在隨附召開大會或續會的通告的任何文件所指定的地點或其中一個地點(如有)(或倘未列明地點，則為本公司當前註冊辦事處)；或
- (b) 倘以電子方式投送，應通過就此目的召開大會或續會的通告內或以附註方式或在隨附召開大會或續會的通告的任何文件所指定的方式接收，

惟在各情況下應於指定舉行大會或續會或(倘並非於大會或續會同日舉行表決)其擬使用的表決進行前最少48小時前送達，倘未有如此行事，委任代表文據將不得視為有效。除委任代表文據載有相反指示外，委任代表文據將就其有關的大會的任何續會有效。

倘委任代表文據或授權書或其他授權文件(如有)涉及召開一次以上大會(包括其任何續會)，並曾就此大會予以交付，則毋須就其有關的任何隨後大會而再次送交文據。

第74條

委任代表文據應視為包括要求或加入要求投票表決、撤回或修訂任何決議案及在大會上發言的權利。

第75條

倘於指定進行投票表決的大會或續會或(如並非在與大會或續會同日另行進行投票表決)時間開始前至少一小時並無在本公司當時的註冊辦事處接獲委託人去世、患上精神錯亂、下述撤銷或轉讓事宜的書面通知，即使委託人在表決前去世或患上精神錯亂，或撤銷

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

據以簽署委任代表文件的文據或授權，或發出委任代表文件所涉的有關股份已經轉讓，根據委任代表文件或授權書條款投票仍屬有效。

第76條

根據新加坡公司法第179條的條文，身為本公司股東的任何法團均可通過董事決議案或其他監管機構的決議授權其認為合適的人選作為代表出席本公司任何股東大會或任何類別股東大會。獲授權人士可根據其授權書在其授權書被法團撤銷前代表法團行使法團可行使的同等權力，猶如其為本公司個人股東，而就章程而言(受限於新加坡公司法)，倘該獲授權人士出席股東大會，則該法團將被視為親身出席任何股東大會。

(q) 投票權

第60條

受限於新加坡公司法或章程可能施加的任何其他規定，所有股東決議案將由出席大會並投票的股東以簡單大多數票予以採納。

此外，新加坡公司法第184(1)條規定，由有權投票的有關股東親身或以委任代表(倘准許委任代表)出席於股東大會上，以不少於四分之三的大多數票通過的決議案即為特別決議案，惟新加坡註冊成立的公眾公司，須正式發出不少於21日的書面通知，指出提呈決議案為特別決議案的意向。

第61條

倘指定證券交易所的規則及規例規定，股東大會上的所有決議案將以投票方式進行表決(除非該規定獲該相關指定證券交易所豁免)。

受上文所規限，於任何股東大會上，任何提呈大會表決的決議案均以舉手方式表決，除非在宣佈舉手表決結果之前或之時下列人士要求投票表決則作別論：

- (a) 該大會主席；或

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

- (b) 最少兩名親自或由委任代表或獲授權人士或其他正式授權代表出席且有權於會上投票的股東；或
- (c) 親自或由委任代表或獲授權人士或其他正式授權代表出席且須佔全體有權於會上投票的股東總投票權不少於百分之五的股東；或
- (d) 親自或由委任代表或獲授權人士或其他正式授權代表出席且持有可在大會投票的股份而實繳股款總額不少於全部具有該項權利的股份實繳股款總額百分之五的股東。

第62條

倘要求投票表決，則其(包括使用投票箱或表決紙)須按大會主席指示方式進行，而投票結果須視為進行投票表決所在大會的決議案。大會主席可以(如大會要求則必須)委任監票人，並可押後舉行大會宣佈投票結果，地點及時間由主席釐定。

第64條

倘正反票數相同，不論以舉手或投票方式表決，則舉手或投票表決所在大會的主席將有權投第二票或決定票。

第65條

受限於且不影響本公司當時股本中任何類別股份當時所附帶的任何投票特權或限制及第15(C)條(涉及庫存股份)的情況下，有投票權的股東各自均可親身或由委任代表或獲授權人士及其他正式授權代表投票。親身或由委任代表或獲授權人士及其他正式授權代表出席的每名股東：

- (a) 在舉手表決時，可投一票，惟：
 - (i) 若股東並無結算所或其代理人且由兩名受委代表作為代表，則僅由該股東確定(或如未能確定，則由大會主席(或其授權人士)酌情確定)的兩名受委代表中的一名方有權在舉手表決時表決；及

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

(ii) 若股東為結算所或其代理人且由兩名或以上受委代表作為代表，各受委代表將有權於舉手表決時表決；及

(b) 於投票表決時，每持有或代表一股股份擁有一票。

第66條

倘屬股份聯名持有人，如排名首位者親身或由受委代表或獲授權人士或其他正式授權代表投票，則其他聯名持有人概無投票權，而就此而言，排名先後乃根據股東登記冊內股份聯名持有人排名次序而定。

第67條

倘於新加坡或其他地區由聲稱就此擁有司法權的任何法院委任任何接管人或其他人士（無論以任何名稱），按精神錯亂理由（無論如何擬定）就任何股東的財產或事務行使權力，董事可全權酌情在及有待提供董事可能要求的該等委任證據後，准許該接管人或其他人士代表該股東於任何股東大會上親身或由委任代表或獲授權人士或其他正式授權代表表決，或就本公司大會行使股東身份所賦予的任何其他權利。

第68(A)條

除非董事另行決定，否則股東不得就其持有股份於任何股東大會上親身或由委任代表或獲授權人士或其他正式授權代表表決或就本公司大會行使股東身份所賦予的任何其他權利，惟股東已支付就股份應付予本公司的任何催繳或其他款項則除外。

第68(B)條

倘若本公司得悉任何股東根據指定證券交易所規則或規例須就本公司任何特定決議案放棄表決，或受到限制而僅可就本公司任何特定決議案表決贊成或反對，則該股東親身或由代表違反有關規定或限制進行表決的任何票數不得被計算。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

(r) 資本化及供股

第128條

經普通決議案批准(但受限於第6(C)條(涉及有關(其中包括)發行附特別投票權股份的特別決議案的規定))，董事可：

- (a) 向於普通決議案日期或(其中可能指定或根據其中規定而確定的其他日期)營業時間結束時在股東登記冊上登記為股份持有人的人士按彼等當時所持股份的比例發行紅股，而毋須向本公司支付代價；及／或
- (b) 將本公司儲備賬或其他未分派儲備任何一方中的任何進賬金額，或損益賬任何進賬金額撥充資本，向於普通決議案日期或(其中可能指定或根據其中規定而確定的其他日期)營業時間結束時在股東登記冊上登記為股份持有人的人士按彼等當時所持股份的比例分配有關金額，並運用有關金額代其繳足新股份(或在當時已發行的任何股份或類別股份早前獲賦予的任何特別權利的規限下，並非可贖回股份的任何其他類別新股份)，按上述比例向彼等並在彼等之間，以入賬列為繳足方式進行紅股配發及分派。

董事可作出其認為為使任何該等紅股或資本化生效而屬必要或權宜的行為及事宜，而董事可全權按其認為合適者，對根據上文基準將會產生的任何零碎權益訂定條文(包括不理會零碎權益或將有關利益撥歸本公司而非有關股東的條文)。董事可授權任何人士代表擁有權益的所有股東，與本公司訂立協議，以就任何該等紅股發行或資本化及相關事宜訂定條文，而按此權力訂立的任何協議須為有效並對各方具約束力。

(s) 彌償保證

第143條

在法令條文的規限下及倘法令准許，各董事、核數師、秘書或本公司其他高級職員有權就其執行及履行職務時產生或將產生的所有成本、費用、虧損、開支及負債。在不影響上述一般性之情況下，本公司任何董事、經理、秘書或其他高級職員毋須為以下事宜負責：任何其他董事或高級職員的行為、待遇、疏忽或過失；或為符合規定而參與任何待遇

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

或行為；或因承董事（代表本公司）之命購置的任何財產所有權不充分或不足引致本公司發生的任何損失或費用；或本公司任何款項投資之任何證券不充分或不足；或任何款項、證券或財物存放或遺留所在的任何人士破產、無力償付債務或侵權行為引致的任何損失或損壞；或其執行職務時發生的任何其他損失、損害或不幸事故，惟因其疏忽、故意失責、失職或違反誠信除外。

(t) 賬目及核數

第130條

須在本公司當時註冊辦事處或董事認為合適的其他地點存置可足以顯示及說明本公司交易另外亦符合法令的會計記錄。

第131條

董事須遵照新加坡公司法的條文在有需要時安排編製並在股東大會上向本公司提交有關財務報表、資產負債表、報告、聲明及其他文件。

第132條

將於股東大會向本公司提呈的已正式審核的財務報表及（如有要求）資產負債表（包括法律規定的須隨附的每份文件）的副本，連同其核數師報告及董事聲明副本，須於會議舉行日期不少於21天前送呈本公司每名股東及每名根據法令或組織章程條文有權收取本公司會議通告的其他人士；惟：

- (a) 倘所有有權收取本公司會議通告的人士同意，則該等文件可於會議舉行日期少於14天前送呈；及
- (b) 本細則並無規定本公司須寄發該等文件的副本予多於一名的聯名持有人或本公司並不知悉其地址的任何人士，但任何未獲寄發該等文件副本的股東可向本公司當時註冊辦事處免費索取該等文件的副本。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

(u) 修改組織章程及本公司名稱

除非新加坡公司法另作規定，否則可通過特別決議案修改公司的組織章程，惟組織章程中任何保固條文及二零零四年四月一日前在組織章程所載且於該日期前不可修改的任何條文僅於本公司全體股東同意的情況下方可移除或修改。

就該等目的而言，「保固條文」一詞是指本公司組織章程中致使組織章程中其他指明條文(a)不可按照新加坡公司法訂明的方式修改；或(b)除非按規定獲75.0%大多數股東通過決議案或符合其他特定條件，否則不可作如此修改。

新加坡公司法第28(1)條訂明，在新加坡註冊成立的公司可藉特別決議案就更改其名稱作出決議。

(v) 清盤

第140條

董事有權以本公司名義及代表本公司向法院作出呈請，將本公司清盤。

第141條

倘本公司清盤(不論為自願清盤、於法院監督下清盤或由法院清盤)，清盤人獲特別決議案授權後，可將本公司全部或任何部分資產以現金或實物分發予股東，而不論該等資產為一類財產或不同類別財產，清盤人可就此將上文所述分發的任何財產釐定其認為公平的價值，並可決定一類股東或不同類別股東間的分配方式。清盤人在獲得相關授權的情況下，可將全部或任何部分資產授予已獲相關授權的清盤人認為適當而為股東利益設立的信託的受託人，然後完成本公司的清盤並解散本公司，惟不得強迫股東接受任何負有債務的股份或其他證券。

第142條

倘本公司清盤，當時不在新加坡的本公司每名股東必須於通過本公司自願清盤的有效決議案起計14天內，或於頒令本公司清盤後的相同期間內，向本公司發出書面通知委任在新加坡境內或境外的某管理人，使本公司清盤人可向其送達有關本公司清盤的所有傳訊、通知、傳票、法令及判決，惟有關管理人應為接收所有傳訊、通知、傳票、法令及判決的

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

人士且董事認為並不非法或不切實際可行。若沒有依據上述規定作出委任，則本公司清盤人可任意代表該股東委任其他人士，而向任何有關受委任人士送達上述文件，即就所有目的而言已被視為妥為向該股東送達，而倘清盤人作出上述委任，則須在可行情況下盡快在新加坡和香港內流通的任何一份主要英文報章上刊登廣告或以掛號郵件寄往該股東在股東登記冊所示的地址，以通知該股東，而該通知將於廣告刊登或郵件投遞後翌日被視為送達。

(w) 催繳股款及沒收股份

第22條

董事可不時向股東催繳彼等所持股份中任何未繳的股款，惟須始終受到該等股份發行條款的規限。催繳股款須視為董事授權作催繳的決議案獲通過時已作出，並可分期繳付。

第24條

倘所催繳股款截至指定繳款日期仍未繳付，則該款項的欠款人須就有關欠款支付利息，利息由指定繳款日期起計至實際繳款當日，利率由董事決定但不超過年息10厘，而董事可在任何情況下免除全部或部分利息付款。

第25條

按照所有組織章程條文，根據股份發行條款於股份配發時或任何指定日期到期應繳付的款項均須視為已正式催繳股款，須於發行條款所規定到期付款日繳付，如不繳付，則組織章程中所有關於支付利息及開支、沒收或其他方面的所有有關條文即告適用，猶如有關款項已被通知正式催繳且已到期繳付。

第27條

董事如認為合適，可從願意預付股款的股東收取其所持股份的未催繳及未支付的所有或任何部分金額，而該等在催繳前已預付的股款可按比例抵銷有關股份的責任，而本公司可就所收到的股款(直至及按原先在並無收到預付款項的情況下的數額為限)支付按預付股

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

款的股東與董事協定不超過每年8厘的利率(除非本公司於股東大會上另行指示)所計算的利息。任何催繳前已支付的股本除享有利息外並無賦予有關股份持有人參與分享其後宣派的股息及任何其他分派的權利。

第28條

倘股東未有於付款到期日全數繳付任何催繳股款或分期股款，則董事其後可隨時向其送達通知，要求其繳付未繳付的催繳股款或分期股款，連同任何應計利息及本公司因未獲繳付款項而產生的任何開支。

第29條

該通知須列明須在當日或之前支付通知所要求繳付款項的另一日期(自送達通知當日起計不得少於14天)及付款的地點，並須列明若未有遵從指示付款，則有關催繳的股份將予沒收。

第30條

倘任何上述通知的規定未獲遵從，則發出該通知有關的任何股任可於其後直至所有催繳款及有關應付利息及費用獲支付前的任何時間，由董事通過有關決議案予以沒收。該沒收應包括就被沒收股份所宣派或作出而於沒收前尚未實際派付的所有股息及任何其他分派。董事可接納交回根據本條文被沒收的任何股份。

第31條

被沒收或交回的股份將成為本公司財產，可由本公司按董事認為合適的條款及方式，向沒收或交回之前為持有人或擁有股份權利的人士或任何其他人士出售、重新配發或以其他方式處置，而於出售、重新配發或以其他方式處置前的任何時間，有關沒收或交回可按董事認為合適的條款予以撤銷。如有需要，董事可授權若干人士將被沒收或交回的股份轉讓予上述任何其他人士或辦理有關轉讓。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

第32條

被沒收或交回股份的股東不再為有關股份的股東，但即使股份被沒收或已交回，仍有責任向本公司支付於沒收或交回當日應就該等股份向本公司支付的所有款項，連同由沒收或交回日期起直至付款為止按年利率八厘(或董事可能決定的較低利率)計算的利息，而董事可全權酌情強制要求付款而不考慮沒收或交回當時股份的價值，或可豁免全部或部分付款。

第33條

本公司對於每股股份(並非繳足股款股份)及已就有關股份不時宣派或作出的股息及任何其他分派具有第一及首要留置權。該留置權應限於有關已到期而未繳付的特定股份的未繳催繳股款及分期股款，以及本公司可依據法律要求就股東或身故股東的股份支付的有關款項。董事可豁免任何已出現的留置權，並可議決任何股份可於有限期間內獲豁免遵守本細則的全部或部分條文。

第34條

本公司可按董事認為合適的方式出售本公司擁有留置權的股份，但除非存在留置權相關的若干款額應即時支付，及已向當時的股份持有人或因其身故或破產而有權享有股份的人士發出列明及要求支付應即時支付的款項及表示有意在其不遵守指示情況下出售股份的通知後14天期限已屆滿，否則不得進行出售。

第35條

有關出售的所得款項淨額，扣除出售成本後，將用於支付或償還債務或負債，餘額則付予出售當時擁有股份權利的人士。為使任何有關出售得以實行，董事可授權若干人士向買家轉讓或辦理轉讓已售出的股份。

第36條

以書面列明宣誓人為本公司董事或秘書，並列明股份於聲明所述日期已正式被沒收或交回或出售以滿足本公司留置權的一份法定聲明，將屬所述事實的不可推翻憑證，對此聲稱擁有股份權利的人士不得有異議。該聲明及本公司收到有關出售、重新配發及處置股份的代價(如有)連同(如有所要求)送交股份買方或獲配發人交付的股票，在簽立任何規定的

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

轉讓書後，構成股份的正式所有權憑證，而股份須以獲出售、重新配發或處置股份的人士的名義登記。該人士並無責任理會購股款項(如有)的應用，而其對股份的所有權亦不會因有關股份沒收、交回、出售、重新配發或處置的程序的不當或無效性而受到影響。

第68(A)條

除非董事另外決定，否則有關股東概無權就所持有的該等股份親身或由受委代表或代理人或其他正式授權代表在股東大會上表決，或行使股東身份所賦予有關本公司會議的任何其他權利，惟有關股份當時應付予本公司的所有催繳款項或其他金額已獲支付則另當別論。

(x) 無法聯絡的股東

第47條

在不影響本公司根據下一段規定所享有權利的情況下，倘本公司郵遞寄出的股息支票或股息單連續兩次未獲兌現，則本公司可停止寄出有關股息支票或股息單。然而，如有關股息支票或股息單在第一次寄出後遭退回，則本公司亦可行使權力即時停止寄出股息支票或股息單。

本公司有權按董事認為合適的方式並遵照任何適用法律規定出售任何無法聯絡股東的任何股份，惟僅可於以下情況下出售：

- (a) 根據組織章程的有關期間按認可方式向有關股份持有人所寄出可兌付現金的全部股息支票或股息單(總數不得少於三張)一直未獲兌現；
- (b) 直至有關期間結束時，就本公司所知，於有關期間任何時間概無收到任何指示，顯示持有該等股份的股東或在相關股東身故或破產時或基於法例規定而享有該等股份權益的人士確實存在；及

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

- (c) 本公司已發出通告(如指定證券交易所的規則及規例有所規定)，亦已根據指定證券交易所規定安排刊登報章廣告，表明有意按指定證券交易所規定的方式出售該等股份，而自該廣告刊登日期起計已滿三個月(或指定證券交易所許可的較短限期)。

就上文而言，「有關期間」指由上文(c)分段所指廣告刊發日期前12年起計至該分段所指限期屆滿為止的期間。

為促成上述出售，董事可授權他人轉讓上述股份，而經該人士或其代表簽署或以其他方式簽訂的過戶文件將為有效文件，猶如該過戶文件乃經登記持有人或有權轉讓該等股份的人士簽訂。買方並無責任確保購股款項妥為運用，而有關出售程序如有任何違規或屬無效，買方對於股份的所有權亦不受到影響。出售所得款項淨額將屬本公司所有，而一經收訖，本公司即欠付有關前股東等額款項。有關債務並非一項信託，本公司毋須就該等債務支付任何利息，但可將自有關款項淨額而賺取的任何款項用於本公司業務或其認為合適的用途，而不須作出交代。即使持有已售股份的股東已身故、破產或在法律上已失去行動或行為能力，根據本細則進行的出售仍然有效。

(y) 出售本公司或其任何附屬公司資產的權力

第105條

董事不得通過任何建議出售或處置本公司全部或主要業務，除非該等建議乃按照新加坡公司法的條文獲本公司股東大會批准。

(z) 董事會會議程序

第94條

在組織章程條文的規限下，董事可舉行會議以進行業務、休會及以其認為適當的方式開會。

第96條

任何在董事會議上提出的問題應以多數票決定。在同票情況下(惟倘僅有兩名董事出席並構成法定人數，或倘僅有兩名董事有資格就有關問題投票除外)，會議主席可投第二票或決定票。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

B. 新加坡法例主要條文

下文概述於本招股章程日期適用於新加坡註冊成立公司的新加坡法例的主要條文。以下概要僅作一般指引用途，並不構成法律意見，亦不得用作替代新加坡企業法例的特定法律意見。此概要無意包括所有適用資格及例外情況，亦非新加坡企業法例各事務的總覽，其可能有別於相關各方可能較為熟悉的司法權區的同類條文。

股東的申報責任

由於本公司股份並無於一家「證券交易所」（定義見新加坡法例第289章證券及期貨法（「新加坡證券及期貨法」），該詞彙並不包括聯交所）的官方名單上市報價，因而本公司不受新加坡證券及期貨法第VII部第1分部第(2)子分部監管重大股權申報責任的條文規限。

有關買賣本公司證券的受禁行為

(a) 禁止虛假交易及操控市場－新加坡證券及期貨法第197條

根據新加坡證券及期貨法第197(1)條，任何人士不得作出任何事情、促使作出任何事情或從事任何行為過程（視情況而定），而其目的或其任何目的為製造以下虛假或具誤導的表象：(i)任何證券於證券市場的交易活躍；或(ii)就該等證券的市場或其價格而言的虛假或誤導表象。

此外，根據新加坡證券及期貨法第197(1A)條，倘發生以下情況，任何人士不得作出任何事情、促使作出任何事情或從事任何行為過程而製造或可能製造任何證券於證券市場的交易活躍或就該等證券的市場或其價格而言的虛假或具誤導的表象：

- (1) 彼知悉作出該事情、促使作出該事情或從事該行為過程（視情況而定）將會製造或可能製造該虛假或具誤導的表象；或
- (2) 彼對作出該事情、促使作出該事情或從事該行為過程（視情況而定）是否將會製造或可能製造該虛假或具誤導的表象疏忽大意。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

根據新加坡證券及期貨法第197(2)條，任何人士不得以購買或銷售不涉及證券實益擁有權變動的任何證券的方式或透過任何虛構交易或手段維持、抬高、貶低任何證券的市價或促使其產生波動。

根據新加坡證券及期貨法第197(3)條，倘某人士：

- (A) 直接或間接落實、參與、牽涉或從事任何證券買賣交易，即並無涉及證券實益擁有權的任何變動的交易；
- (B) 作出或促使作出按特定價格出售任何證券的要約，前提為彼已作出或促使作出或擬作出或擬促使作出或得悉其聯繫人已作出或促使作出或擬作出或擬促使作出以與上述價格大致相同的價格購買同等數目或大致同等數目的證券的要約；或
- (C) 作出或促使作出按特定價格購買任何證券的要約，前提為彼已作出或促使作出或擬作出或擬促使作出或得悉其聯繫人已作出或促使作出或擬作出或擬促使作出以與上述價格大致相同的價格出售同等數目或大致同等數目的證券的要約，

則推定該人士如此行事的目的是目的之一乃為製造證券於證券市場的交易活躍的虛假或具誤導的表象。新加坡證券及期貨法第197(4)條規定，倘被告證明其所作行為的目的並非或不包括製造證券於證券市場交易活躍的虛假或具誤導的表象，則根據第197(3)條所作的推定可予駁回。

新加坡證券及期貨法第197(5)條規定，倘於買賣證券前在證券中擁有權益的一名人士，或與該等證券有關的上述人士的聯繫人於買賣後在證券中擁有權益，則買賣證券並無涉及實益擁有權的變動。

新加坡證券及期貨法第197(6)條規定，某人士就買賣並無涉及證券實益擁有權變動的相關證券違反第197(2)條而受到任何訴訟時，倘被告證明其買賣證券的目的並非或不包括製造就證券的市場或價格而言虛假或具誤導的表象，即可進行抗辯。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

(b) 禁止操控證券市場－新加坡證券及期貨法第198條

根據新加坡證券及期貨法第198(1)條，任何人士不得直接或間接落實、參與、牽涉或從事兩項或以上公司證券交易，即具有或可能具有提高、降低、維持或穩定證券市場公司證券價格作用的交易，意圖誘使他人認購、購買或出售公司或關聯公司證券。新加坡證券及期貨法第198(2)條規定，公司證券交易包括(i)作出買賣公司該等證券的要約；及(ii)提出邀請(無論用何種方式表示)以直接或間接邀請一名人士提出買賣公司的該等證券的要約。

(c) 禁止虛假或具誤導的陳述－新加坡證券及期貨法第199條

根據新加坡證券及期貨法第199條，倘某人士在作出陳述或散佈消息時，(1)不在意陳述或消息的真假，或(2)知悉或理應知悉陳述或消息在重大方面屬虛假或具誤導性，則彼不得在重大方面作出虛假或具誤導及可能(a)誘使他人認購證券；(b)誘使他人買賣證券；或(c)具有提高、降低、維持或穩定證券市價作用的陳述或散佈具上述作用的消息。

(d) 禁止以欺詐方式誘使他人買賣證券－新加坡證券及期貨法第200條

根據證券及期貨法第200(1)條，任何人士不得以(a)作出或公告其知悉或理應知悉屬具誤導、虛假或欺騙性的任何陳述、承諾或預測；(b)對重要事實作任何不誠實的隱瞞；(c)貿然作出或公告具誤導、虛假或欺騙性的任何陳述、承諾或預測；或(d)利用任何機器、電子或其他設備記錄或存儲其知悉在重大方面屬虛假或具誤導的資料等方式，誘使或企圖誘使他人買賣證券。新加坡證券及期貨法第200(2)條規定，某人士因記錄或存儲上文第200(1)條第(d)分段所述的資料違反新加坡證券及期貨法第200(1)條而遭到任何起訴時，倘證明被告在如此記錄或存儲此等資料時並無料想任何其他人士會獲得此等資料的合理理由，即可進行抗辯。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

(e) 禁止採用操縱及欺騙手段－新加坡證券及期貨法第201條

新加坡證券及期貨法第201條規定，任何人士不得就認購或買賣任何證券而直接或間接(i)利用任何手段、計劃或技巧進行欺詐；(ii)對任何人士作出任何屬欺詐或欺騙或可能屬於欺詐或欺騙的作為、行為或業務運作；(iii)作出其知悉在重大方面上屬虛假的陳述；或(iv)遺漏令陳述於所作情形下不致誤導所必需的重大事實。

(f) 禁止散佈有關非法交易的消息－新加坡證券及期貨法第202條

新加坡證券及期貨法第202條規定，任何人士不得傳播或散佈，或授權或牽涉傳播或散佈任何陳述或消息，以致公司任何證券的價格因訂立或將訂立與該公司或其關聯公司證券相關的任何交易或作出或將作出與該等公司證券相關的其他行為或事項將升高或可能升高、降低或維持不變，而據該人士所知，訂立該交易或作出該行為或事項違反新加坡證券及期貨法第197條至201條中任一條，或訂立該交易或作出該行為或事項時，倘(i)該人士或其聯繫人已訂立或打算訂立任何該交易或已作出或打算作出任何該行為或事項；或(ii)該人士或其聯繫人因傳播或散佈，或授權或牽涉傳播或散佈相關消息或陳述已收到或預期將收到(無論以直接或間接方式)任何代價或利益，將違反新加坡證券及期貨法第197條至201條中任一條。

禁止內幕交易

(a) 擁有內幕消息的關連人士的受禁行為－新加坡證券及期貨法第218條

根據新加坡證券及期貨法第218(1)條，倘：

(i) 一家公司的關連人士擁有與該公司相關且於一般情況下不可獲得的消息，但倘於一般情況下可予獲得，合理人士預期將對該公司證券價格或價值具有重大影響的消息；及

(ii) 關連人士知悉或理應知悉：

(1) 該等消息於一般情況下不可獲得；及

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

- (2) 倘該等消息於一般情況下可予獲得，其可能對該公司證券價格或價值具有重大影響，

則(其中包括)新加坡證券及期貨法第218(2)條(如下文所述)應適用。

根據新加坡證券及期貨法第218(2)條，關連人士不得(無論作為委託人或代理人)：

- (A) 認購、購買或出售，或訂立協議以認購、購買或出售與其相關連公司的任何相關證券；或
- (B) 促使他人認購、購買或出售，或訂立協議以認購、購買或出售與其相關連公司的任何相關證券。

倘某人士符合下列條件，則其與公司相關連：

- (I) 該人士為該公司或其關聯公司的高級職員；
- (II) 該人士為該公司或其關聯公司的主要股東；
- (III) 該人士所處職位在合理情況下預計可使其因下列原因接觸到適用於新加坡證券及期貨法第218條的消息：
- (a) 該人士本身(或其僱主或其在內擔任高級職員的公司)與該公司或關聯公司的任何專業或業務關係；或
- (b) 擔任該公司或關聯公司主要股東的高級職員。
- (b) 擁有內幕消息的其他人士的受禁行為 – 新加坡證券及期貨法第219條

根據新加坡證券及期貨法第219(1)條，倘：

- (i) 並非新加坡證券及期貨法第218條所述關連人士的一名人士(於本條稱為內幕人士)擁有於一般情況下不可獲得的消息，但倘於一般情況下可予獲得，合理人士預期將對證券價格或價值具有重大影響的消息；及

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

(ii) 該內幕人士知悉：

(1) 該等消息於一般情況下不可獲得；及

(2) 倘該等消息於一般情況下可予獲得，其可能對相關證券價格或價值具有重大影響，

則新加坡證券及期貨法第219(2)條(如下文所述)應適用。

根據新加坡證券及期貨法第219(2)條，內幕人士不得(無論作為委託人或代理人)：

(A) 認購、購買或出售，或訂立協議以認購、購買或出售任何相關證券；或

(B) 促使他人認購、購買或出售，或訂立協議以認購、購買或出售任何相關證券。

新加坡證券及期貨法第220條進一步規定，一名人士因違反第218條或219條受到任何訴訟時，控方或原告毋須證明被控人或被告意圖在違反第218條或219條(視情況而定)的情況下使用第218(1)(i)條或219(1)(i)條(均如上文所述)中所提及的消息。

新加坡證券及期貨法第216條亦規定，倘有關消息會或可能會影響一般證券投資人士決定是否認購、購買或出售上述證券，則該合理人士將被視為預料有關消息會對證券價格或價值具有重大影響。

罰則－新加坡證券及期貨法第232條、204條及221條

新加坡證券及期貨法第232條規定，新加坡金融管理局(「金管局」)認為任何人士違反與有關買賣本公司證券的受禁行為及內幕交易(如上文所述)有關的條文時，金管局可在取得公訴人的同意下，向法院起訴該人士，徵求法院頒令以就該違法情況予以民事處罰。倘法院於衡量各種可能性後，信納該人士違反規定而導致賺取溢利或避免損失，則法院可責令該人士繳納下述金額的民事罰款(以較高者為準)：(a)不超過該人士因違法所得溢利或其所

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

避免損失三倍的金額；或(b)倘該人士非法團，則為50,000新加坡元；或倘該人士為法團，則為100,000新加坡元。倘法院於衡量各種可能性後，信納該人士違反規定但並無賺取溢利或避免損失，則法院可責令該人士繳納金額不少於50,000新加坡元而不多於2百萬新加坡元的民事罰款。

根據新加坡證券及期貨法第204條，任何人士違反第197條、198條、199條、200條、201條或202條即構成犯罪，且一經定罪須處以不超過250,000新加坡元的罰款或不超過七年期限的監禁或兩者併罰。第204條進一步規定，在法院根據第232條責令該人士就違法行為繳納民事罰款之後，概不會就此項違法行為向其起訴。

根據新加坡證券及期貨法第221條，任何人士違反第218條或219條即構成犯罪，且一經定罪須處以不超過250,000新加坡元的罰款或不超過七年期限的監禁或兩者併罰。第221條進一步規定，在法院根據第232條責令該人士就違法行為繳納民事罰款之後，概不會就其違反第218條或219條向其起訴。

民事責任－新加坡證券及期貨法第234條

新加坡證券及期貨法第234條規定，任何人士違反與有關買賣本公司證券的受禁行為及內幕交易(如上文所述)有關的任何條文，倘因該違法行為賺取溢利或避免損失，無論該人士是否已就該違法行為被定罪或處以民事罰款，則須向下列任何人士支付賠償金：

- (a) 違法行為發生同時，已認購、購買或出售相同特徵證券的人士；及
- (b) 因下列各項間差異已遭受損失的人士：
 - (i) 違法行為發生同時交易或買賣證券的價格；及
 - (ii) 下列情況下交易或買賣同時本極可能交易或買賣證券的價格：
 - (1) 在任何情況下違法人士行事時違反第218條或219條，故所述消息於一般情況下可予獲得；或
 - (2) 在任何其他情況下並無發生違法行為。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

新加坡證券及期貨法域外法權

新加坡證券及期貨法第339(1)條規定，倘任何人士作出一項行為，部分在新加坡境內、部分在境外，而有關行為倘全部在新加坡進行則屬違反新加坡證券及期貨法任何規定(包括與有關買賣本公司證券的受禁行為及內幕交易(如上文所述)有關的條文)，則該人士應被判違法，猶如該行為由該人士全部在新加坡進行，並接受相關處置，猶如該違法行為全部在新加坡進行。

新加坡證券及期貨法第339(2)條規定，倘：

- (a) 任何人士在新加坡境外作出對新加坡有重大及可合理預見影響的行為；及
- (b) 有關行為倘在新加坡進行則會違反與有關買賣本公司證券的受禁行為及內幕交易(如上文所述)有關的條文，

則該人士可被判違法，猶如該行為由該人士在新加坡進行，並接受相關處置，猶如該違法行為在新加坡進行。

此外，就新加坡證券及期貨法第232條或234條規定的行為而言，倘任何人士：

- (i) 作出一項行為，部分在新加坡境內、部分在境外，而有關行為倘全部在新加坡進行則屬違反與有關買賣本公司證券的受禁行為及內幕交易(如上文所述)有關的任何條文；或
- (ii) 在新加坡境外作出對新加坡有重大及可合理預見影響的行為，且有關行為倘在新加坡進行則會違反與有關買賣本公司證券的受禁行為及內幕交易(如上文所述)有關的任何條文，

則該行為應被視為由該人士在新加坡作出。

收購責任

根據本公司自新加坡證券業協會取得的確認函，鑒於香港收購守則(適用於本公司)賦予股東的保障，新加坡收購及合併守則並不適用於本公司。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

股本

於公司發行股份的權力一般歸屬於該公司的董事，惟須遵守該公司組織章程所載的限制。然而，根據新加坡公司法第161條，即使出現任何與公司組織章程相違的情況，亦須事先於股東大會取得公司批准，以授權董事行使公司發行股份的權力，否則根據新加坡公司法第161條，股份發行屬無效。該等批准毋須為特定批准，可以為一般批准，且一經批准將繼續有效，直至下屆股東週年大會結束或依法須舉行下屆股東週年大會的期間屆滿時（以較早者為準），前提是該項批准先前未遭公司於股東大會中撤回或改動。

根據新加坡公司法第64A條（且須待新加坡註冊成立之公眾公司股東以特別決議案批准後，方可作實），倘公司組織章程訂明可發行類別股份，且公司組織章程就各類股份載列其附帶權利，則可發行公眾公司不同的類別股份。該等類別股份可授予特別、有限或有條件的投票權，或不授予任何投票權。

給予財務支援以購回公司或其控股公司的股份

一般而言，根據新加坡公司法第76條，公眾公司（或控股公司或最終控股公司為公眾公司的公司）不得直接或間接向任何人士給予財務支援，以收購該公司的股份或其控股公司的股份，或給予與此有關的財務支援。

財務支援包括批出貸款、給予擔保、提供抵押以及解除債務或責任。新加坡公司法已具體訂明不得禁止若干交易。該等交易包括透過派發股息分發公司資產、於公司清盤過程中作出分派、公司根據新加坡公司法因削減資本而作出付款、公司向公眾提呈發售或邀請公眾認購或購買公司股份或股份單位而真誠於一般商業交易中作出任何聲明、保證或彌償保證，以及公司與認購人真誠於一般商業交易中就公司的股份訂立協議，而其內容有關准許認購人按照公司組織章程就股份作出分期付款、配發紅股或贖回公司可贖回股份，或

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

向股份於新加坡證券交易所或新加坡以外任何證券交易所上市的公司支付與方案、安排或計劃有關的部份或全部成本，而公司任何股東據有關方案、安排或計劃，以約整其擁有零碎股份為唯一目的，可購買或出售股份。

新加坡公司法進一步訂明，公司於若干情況下可給予財務支援，該等情況包括但不限於：(i)財務支援的金額不超過公司最近期財務報表所披露的已繳股本總額及公司儲備合計的10.0%以及公司就財務支援所獲得的公允價值；(ii)給予財務支援不會重大損害公司或其股東的利益或公司向其債權人付款的能力；或(iii)在符合若干條件及新加坡公司法所載程序的前提下，財務支援亦獲公司股東一致批准。

倘公司為上市公司的附屬公司，或為一家最終控股公司於新加坡註冊成立的附屬公司，則該上市公司或該最終控股公司(視乎情況而定)或須通過特別決議案以批准給予財務支援。

公司購買股份

新加坡公司法一般禁止公司收購其自身股份，除非符合若干例外情況。公司收購其自身股份而訂立的任何合約或交易屬無效，除非符合下文所述的例外情況。然而，倘公司組織章程明確准許如此作為，且符合新加坡公司法就各項獲准收購設下的特別條件，則公司可以：

- (a) 贖回可贖回優先股。按照新加坡公司法，倘全體董事就有關贖回作出償付能力聲明，則可使用股本贖回優先股；
- (b) 按照股東大會預先授權的平等機會參與計劃，對其自身股份進行場外購買；
- (c) 按照股東大會通過特別決議案(股份將獲收購者及彼等的聯繫人士已放棄投票)預先授權的協議對其自身股份進行選擇性的場外購買；
- (d) 按照股東大會通過特別決議案預先授權的或然購買合約對其自身股份進行收購；
及

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

(e) 對其自身股份進行股東大會已預先授權的場內購買。

公司亦可憑新加坡法院的命令購買其自身股份。

公司於相關期間可購買的普通股股份總數不得超過根據新加坡公司法相關股份購買條文所通過決議案當日在該類別的普通股股份總數20%。然而，倘公司通過股東大會的特別決議案調低其股本，或新加坡法院頒佈命令以達到此效果，則普通股股份總數應被視為經特別決議案或法院命令修改後在該類別的普通股股份總數。倘公司有償付能力，則以公司的溢利或資本付款。

倘普通股股份獲購回，該等股份可能被持有為庫存股份或根據新加坡公司法遭註銷。庫存股份將按照新加坡公司法所准許的方式處理。在註銷股份時，附帶於該等股份的權利及特權將屆滿。

股息及分派

新加坡公司法第403條訂明，除非以公司的溢利派付，否則不得向公司股東派付股息。新加坡公司法第76J條訂明，不得就公司持作為庫存股份的股份向公司派付股息或分派其他公司資產（不論以現金或其他方式）。

保障少數股東權益

新加坡公司法第216條規定，為保障在新加坡成立的公司的少數股東的權利，新加坡公司法賦予新加坡法院一般權力應公司任何股東申請酌情頒令修正下述事項：

- (a) 公司事務或董事會權力以壓制或罔顧一名或多名股東（包括申請人）權益或罔顧其作為公司股東的權益的方式進行或行使；或
- (b) 公司採取行動、或擬將採取行動、或股東通過決議案或建議通過決議案，而有關行動或決議案對一名或多名股東（包括申請人）不公平差別對待或不利。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

新加坡法院對可能授出的法令擁有廣泛酌情權，而有關法令絕不僅限於新加坡公司法本身所列者。在不損害上述者利益情況下，新加坡法院可：

- (i) 引導或禁止任何行動或取消或修改任何交易或決議案；
- (ii) 監管日後公司事務進行；
- (iii) 授權任何有關人士以公司名義或代表公司按法院可能指引的有關條款提請民事訴訟；
- (iv) 規定公司或其部分股東購買少數股東的股份，倘公司購買股份，則須相應削減公司的股本；
- (v) 規定修訂公司的大綱；或
- (vi) 規定公司清盤。

處置資產

根據新加坡公司法第160條，董事實施任何出售公司全部或大部份業務或物業的建議前，必須事先於公司的股東大會取得批准，即使公司組織章明中經已訂明。

會計及審核規定

新加坡公司法第199條訂明，任何公司均須保留會計及其他記錄，該等記錄須充份解釋公司的交易及財務狀況，並有助編製真實公平的財務報表。

匯兌管制

於本招股章程日期，並無匯兌管制限制於新加坡生效。

股東要求召開股東特別大會

新加坡公司法第176條規定，持有在股東大會上附有表決權的公司繳足股份總數不少於10.0%的股東或(若公司並無股本)佔在股東大會上擁有表決權的全體股東的表決權總數不少

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

於10%的股東可要求根據新加坡公司法條文召開股東特別大會。董事必須在實際可行情況下盡快召開大會，惟無論如何不得遲於公司收到要求後的兩個月。

新加坡公司法第183條規定，(a)佔於要求日期在大會上擁有表決權的全體股東的表決權總數不少於5.0%的任何數目股東；或(b)不少於100名每名持有已繳足平均款額不少於500新加坡元的股份的股東，可要求公司向有權收取下一次股東週年大會通知的股東，發出任何可妥為提出動議並擬定在大會上提出動議的決議案的通知，並就任何建議決議案提述的事宜或須在大會上處理的事務，向該等股東傳閱任何不多於1,000字的陳述。

給予董事貸款

除非符合指明的例外情況，公司(除獲豁免私人公司外)不得進行受限制交易。受限制交易包括：向公司或相關公司的董事(「**相關董事**」)及該等董事的配偶或親生子女、繼子女或領養子女提供貸款或準貸款；就任何其他人士向相關董事提供的貸款或準貸款訂立任何擔保或提供任何抵押；為相關董事的利益以債權人身份訂立信貸交易；就任何人士為相關董事的利益而訂立的信貸交易訂立任何擔保或提供任何抵押；參與一項倘由公司訂立即屬受限制交易的安排，而在該安排下另一人訂立交易，且該人自公司或相關公司獲益；或安排向公司轉讓或由公司承擔交易(倘由公司訂立即屬受限制交易)下的任何權利、責任或負債。

就該等目的而言，公司的相關公司指其控股公司、其附屬公司及其控股公司的附屬公司。

除非符合指明的例外情況，公司(「**首先提述公司**」)(除獲豁免私人公司外)亦不得：向關連人士提供貸款或準貸款；就第三方向關連人士提供的貸款或準貸款訂立任何擔保或提供任何抵押；為關連人士的利益訂立信貸交易；或就任何人士為關連人士利益而訂立的信貸交易訂立任何擔保或提供任何抵押。首先提述公司的關連人士包括首先提述公司董事個別或共同擁有20.0%或以上(按照新加坡公司法釐定)權益的公司。

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

此項禁制並不適用於：

- (a) 公司與另一公司進行的任何事宜，而後者乃前者的附屬公司、控股公司或其控股公司的附屬公司；或
- (b) 一般業務包括貸款或就其他人士提供貸款而給予擔保的公司於該業務日常過程中所進行的任何事宜，而該公司的活動受有關銀行、財務公司或保險的成文法所規管，或受新加坡金融管理局監管。

查閱公司記錄

根據新加坡公司法第192(2)條，新加坡註冊成立的公眾公司股東名冊須公開予任何股東查詢而不收費。

股東名冊

根據新加坡公司法第190條及第191條，公眾公司必須於其註冊辦事處保留一份股東名冊（「總冊」）。此外，新加坡公司法第196條訂明，擁有股本的公眾公司可於新加坡以外保留一份股東名冊分冊（「分冊」）。該分冊被視為公司總冊的一部份，且分冊的複本將會於存置總冊的同一辦事處存放。

董事、最高行政人員、秘書及核數師名冊

根據新加坡公司法第173條，公司董事、最高行政人員、秘書及核數師名冊（如有）須由公司註冊處存置。

清盤及解散

公司可以下列方式進行清盤：

- (a) 股東自願清盤；
- (b) 債權人自願清盤；
- (c) 法院強制清盤；及
- (d) 根據新加坡公司法第216條作出公司清盤的命令。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

清盤類型取決於(其中包括)公司是否有償付能力。

公司於下列情況下可予解散：

- (i) 透過因公司清盤而進行的清償程序；
- (ii) 兩家公司合併或兼併，而法院於一家公司轉移其資產及負債予另一家公司後可頒令解散；或
- (iii) 公司註冊處以公司已停止運作為理由而將其除名。

合併及類似安排

新加坡公司法第212條規定，新加坡法院有權就任何一家公司或多家公司的重整方案或任何兩家或兩家以上公司合併，並且根據計劃將全部或任何部分業務或任何與計劃有關的公司(轉讓人公司)的財產轉移予另一家公司(受讓人公司)事宜，下令將轉讓人公司的全部或任何部分業務及全部或任何部分財產或負債轉移到受讓人公司。此項權力只在關於在新加坡註冊成立的公司時存在。

新加坡公司法第215A至第215j條進一步規定，自願合併過程無需法院下令。根據此項自願合併過程，兩家或兩家以上公司可合併並繼續作為一家公司，按照新加坡公司法載列的程序，這可能是其中一家合併的公司或一家新成立的公司。作為有關程序的一部分，各家合併的公司的董事會必須就合併的公司及合併後的公司作出償付能力陳述。

彌償

除指明例外的情況規定，新加坡公司法第172條禁止一家公司就疏忽、違約、失職或違反就該公司的信託的法律責任(依據法律彼等須負有的任何法律責任)向其人員(包括擔任行政職務的董事)作出彌償。一家公司並無被禁止(a)就任何該類法律責任為其人員購買及持有

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。

附錄四 本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要

任何保險；及(b)就第三方責任向其人員作出彌償，惟有關法律責任涉及任何刑事或監管罰款或處罰，或有關法律責任乃就(i)有關人員對被定罪的刑事訴訟進行抗辯；(ii)二)有關人員就由公司或一家有關連公司提出且其被判敗訴的民事法律程序進行抗辯；或(iii)根據新加坡公司法第76A(13)或第391條提出任何申請但法院拒絕授予有關人員寬免而產生者除外。

C. 一般事項

本公司有關新加坡法律的法律顧問艾倫格禧律師事務所已向本公司寄發概述新加坡公司法若干方面的法律意見。該函件連同新加坡公司法副本載於「附錄六－送呈香港公司註冊處處長及備查文件」可供查閱。任何人士如欲擁有新加坡公司法詳細概要或有關新加坡公司法與其更熟知的任何司法權區法律差異的意見，建議尋求獨立法律意見。

A. 有關本公司的進一步資料

1. 註冊成立

本公司於一九九三年十一月二十五日在新加坡以「新加坡飛機租賃有限責任公司」的名稱根據新加坡公司法註冊成立為私人股份有限公司，並於二零零七年七月二日更名為「中銀航空租賃私人有限公司」。於二零一六年●，本公司轉制為公眾股份有限公司，且本公司更名為「中銀航空租賃有限公司」。

本公司已在香港設立營業地點，地址為香港皇后大道東183號合和中心54樓。本公司於二零一六年二月二十六日根據香港法例第622J章《公司(非香港公司)規例》在香港註冊為非香港公司，並於二零一六年二月四日委任Ngai Kit Fong及Lau Yee Wa(地址為香港皇后大道東183號合和中心54樓)為本公司的香港授權代表，以於香港接收法律程序文件及須向本公司送達的任何通知。

由於本公司在新加坡註冊成立，故其經營須受新加坡法律及其組織章程的規限。本公司組織章程有關章節及新加坡公司法有關方面的概要載於「附錄四—本公司組織章程及新加坡法律重要條文概要」。

2. 本公司股本變動

於本公司註冊成立日期，本公司的法定股本為3,200,000新加坡元(分為3,200,000股每股1.00新加坡元的股份)及500,000,000美元(分為500,000,000股每股1.00美元的股份)。根據新加坡公司法(二零零五年修訂)，在新加坡註冊成立的公司不再擁有法定股本，且就已發行股份而言並無面值的概念。

自本公司註冊成立日期起至本招股章程日期，本公司已發行及繳足股本的變動如下：

- (a) 本公司於一九九三年十一月二十五日註冊成立，3名初步認購人(全部均為Singapore Airlines Limited(「新加坡航空」)的僱員)各自持有一股股份。於一九九四年一月十八日，3股認購人將股份轉讓予新加坡航空，並向Boullion Aviation Services, Inc.(「BASI」)發行3股額外股份。
- (b) 於一九九四年六月十日，向新加坡航空及BASI各自配發200,000股每股面值1新加坡元的股份。

- (c) 於一九九四年九月三十日，BASI向其聯屬公司Boullioun Aviation Services (Bermuda) Limited (「BASB」) 轉讓其全部200,003股股份，並於同日向新加坡航空及BASI各自配發1,399,997股每股面值1新加坡元的股份。
- (d) 於一九九五年八月四日，向新加坡航空及BASI各自配發29,000,000股每股面值1新加坡元的股份。
- (e) 於一九九六年三月一日，新加坡航空及BASI各自持有以新加坡元列值(每股1新加坡元)的1,600,000股股份已註銷。所有其後股份發行的股份為每股面值1美元，直至面值概念於二零零五年廢除為止。
- (f) 於一九九六年六月十八日，向新加坡航空及BASI各自配發1,134,400股股份。
- (g) 於一九九六年十二月十九日，向新加坡航空及BASI各自配發7,000,000股股份。
- (h) 於一九九七年三月十四日，向新加坡航空及BASI各自配發12,865,600股股份。
- (i) 由於上述交易，故於一九九七年三月十四日合共發行100,000,000股股份，新加坡航空及BASI各自持有50%。
- (j) 於一九九七年十一月十日，Temasek Holdings (Private) Limited (通過其全資附屬公司Seletar Investments Pte. Ltd.行事) (「淡馬錫」) 及Government of Singapore Investment Corporation (通過其全資附屬公司Apfarge Investment Pte Ltd (「GIC」) 行事) 與新加坡航空及BASI訂立股東協議及認購協議。根據認購協議，於一九九七年十一月十七日，向淡馬錫及GIC各自發行27,230,933股股份以及向新加坡航空及BASI各自發行16,666,667股股份。
- (k) 由於上述交易，故於一九九八年三月三十一日合共發行187,795,200股股份，新加坡航空及BASI各自持有35.5%以及淡馬錫及GIC各自持有14.5%。
- (l) 於一九九九年十月二十九日，向新加坡航空及BASI各自配發6,250,000股股份以及向淡馬錫及GIC各自配發2,552,900股股份。
- (m) 於二零零一年二月二十七日，BASI向其聯屬公司Boullioun Aircraft Holding Company Inc. (「BAHC」) 轉讓其全部股份。
- (n) 於二零零二年十月三十日，向新加坡航空及BASI各自配發6,250,000股股份以及向淡馬錫及GIC各自配發2,552,900股股份。

- (o) 於二零零三年九月九日，向新加坡航空及BASI各自配發6,250,000股股份以及向淡馬錫及GIC各自配發2,552,900股股份。
- (p) 於二零零四年三月五日，向新加坡航空及BASI各自配發6,250,000股股份以及向淡馬錫及GIC各自配發2,552,900股股份。
- (q) 於二零零四年六月三十日，BAHC向其母公司WestLB AG（「WestLB」）轉讓其全部股份。
- (r) 於二零零四年九月三十日，向新加坡航空及WestLB各自配發6,250,000股股份以及向淡馬錫及GIC各自配發2,552,900股股份。
- (s) 於二零零六年三月三十日，向新加坡航空及WestLB各自配發5,000,000股股份以及向淡馬錫及GIC各自配發2,042,317股股份。
- (t) 於二零零六年十二月十五日，新加坡航空、WestLB、淡馬錫與GIC向售股股東轉讓其各自的全部股份。
- (u) 於二零零九年十一月二日，向售股股東發行100,000,000股股份。
- (v) 於二零一零年十二月七日，向售股股東發行200,000,000股股份。

由於上述交易，截至最後實際可行日期已向售股股東發行合共589,908,834股股份而售股股東持有100%本公司已發行股本。

除上文及下文「附錄五－法定及一般資料」所披露者外，本公司自註冊成立日期起並無任何股本變動。

3. 唯一股東於二零一六年[●]通過的書面決議案

於二零一六年[●]，本公司當時唯一股東通過決議案，據此（其中包括）：

- (a) 本公司批准並於上市後採納經修訂及經重述的組織章程；及
- (b) 達成（或豁免（如適用））「全球發售的架構－全球發售的條件」所載條件後，根據其中所載相關條款：
 - (1) 批准全球發售且授權董事根據全球發售配發及發行新股份；

- (2) 批准上市，並授權董事辦理上市事宜；
- (3) 授權董事根據全球發售配發及發行新股份；
- (4) 在上市規則第10.08條「禁售」規定的規限下，授予董事一般無條件授權以配發、發行及處置股份或可轉換為股份的證券或可認購股份的購股權、認股權證或或類似權利或可換股證券，並作出或授出將會或可能須行使該等權力的要約、協議或選擇權，惟董事所配發或同意配發的股份(不包括根據(i)供股、(ii)透過配發股份代替全部或部分股份股息的以股代息計劃或類似安排或(iii)股東於股東大會上授出的特別授權所配發的股份)總數不得超過下述總和：
 - (A) 緊隨全球發售完成後(惟不包括因超額配股權獲行使而可能發行的任何股份)已發行股份總數的20%；及
 - (B) 本公司根據下文第(5)段所述購回股份的一般授權所購回的股份總數(如有)；

有關授權自通過決議案直至下列最早發生者期間一直有效：(I)本公司下屆股東週年大會結束時、(II)組織章程或任何適用法律規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿當日及(III)股東在股東大會上以普通決議案修訂或撤回該決議案當日(「**相關期間**」)；及

- (5) 授予董事一般無條件授權，以根據所有適用法律及上市規則的規定行使本公司一切權力於聯交所或股份可能上市且獲證監會及聯交所就此認可的任何其他證券交易所購回合共不超過緊隨全球發售完成後(惟不包括因超額配股權獲行使而可能發行的任何股份)已發行股份總數10%的股份，該授權在相關期間一直有效。

4. 附屬公司

本公司附屬公司的詳情載於「附錄一—會計師報告」。

下列附屬公司已於緊接本招股章程日期前兩年內註冊成立：

附屬公司名稱	註冊成立地點	註冊成立日期
BOC Aviation (UK) Limited	英格蘭與威爾士	二零一四年 五月九日
中銀航空租賃(天津)有限公司	中華人民共和國	二零一四年 十一月二十一日
MSN 2441 Leasing Limited	開曼群島	二零一五年 五月二十日

除上文及「附錄一—會計師報告」所載者外，緊接本招股章程日期前兩年內，本公司附屬公司概無股本變動。

5. 本公司購回本身證券

本節載有聯交所規定須載入本招股章程的有關本公司購回本身證券的資料。

(a) 上市規則的規定

上市規則允許以聯交所作為第一上市地的公司在聯交所購回本身證券，惟須遵守若干限制，其中較為重要者概述如下：

(i) 股東批准

以聯交所作為第一上市地的公司全部購回證券的建議(如屬股份，須為悉數繳足股份)均須事先經股東通過普通決議案以一般授權方式批准或就特定交易特別批准。

(ii) 資金來源

購回資金須為根據本公司組織章程、上市規則及新加坡適用法律法規可合法作此用途的資金。上市公司不得以非現金代價或以並非聯交所交易規則所規定的交收方式

在聯交所購回本身證券。只要本公司具償債能力，本公司可以本公司的資本或溢利作出任何購買。

(iii) 買賣限制

上市公司可在聯交所購回的股份總數最多為已發行股份總數的10%。未經聯交所事先批准，緊隨購回後30日內，公司不得發行或宣佈擬發行新證券(因於購回前尚未行使且可要求公司發行證券的認股權證、購股權或類似文據獲行使而發行證券除外)。此外，倘購買價較股份在聯交所買賣當日前五個交易日的平均收市價高出5%或以上，則該上市公司不得在聯交所購回股份。倘購回將導致公眾所持上市證券數量低於聯交所規定的有關最低比例，則上市規則亦禁止該上市公司購回證券。上市公司須促使其委任購回證券的經紀向聯交所披露聯交所可能要求的有關購回的資料。

(iv) 購回股份的地位

所有購回的證券(不論從聯交所或其他途徑購回)將自動撤銷上市，而該等證券的憑證須註銷及銷毀。

(v) 暫停購回

在出現股價敏感的發展或作出股價敏感的決定後，上市公司不得購回任何證券，直至股價敏感資料已予以公佈為止。尤其是，於緊接以下日期前一個月期間(以較早者為準)：(1)批准上市公司任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績(無論是否為上市規則所規定者)的董事會會議日期(根據上市規則首次知會聯交所的日期)及(2)上市公司根據上市規則刊發任何年度或半年度業績公告、季度或任何其他中期業績公告(無論是否為上市規則所規定者)的最後期限，上市公司不得於聯交所購回其股份，惟特殊情況除外。此外，倘上市公司違反上市規則，則聯交所或會禁止其於聯交所購回證券。

(vi) 申報規定

在聯交所或從其他途徑購回證券的若干資料須不遲於下一個營業日的早市或任何開市前時段(以較早者為準)開始前30分鐘向聯交所報告。此外，上市公司的年報須披露在有關年度購回證券的詳情，包括購回證券數目的每月分析、每股股份的購買價或就全部購回股份所支付的最高價及最低價(如相關)及已付總價。

(vii) 關連人士

上市公司不得在知情的情況下於聯交所向「核心關連人士」(即公司或其任何附屬公司的董事、主要行政人員或主要股東或彼等的緊密聯繫人)購回證券，而核心關連人士不得在知情的情況下向公司出售其證券。

(b) 購回的理由

董事相信購回股份的能力符合本公司及股東的利益。購回股份可增加每股資產淨值及／或每股盈利，惟須視乎情況而定。董事已徵求授予購回股份的一般授權以便本公司可適時靈活購回股份。任何情況下購回股份的數目及購回股份的價格及其他條款，由董事於相關時間經考慮當時相關情況後決定。

(c) 購回資金

購回證券時，本公司僅可動用根據其組織章程、上市規則以及新加坡適用法律規定可合法作此用途的資金。

倘股份購回期間任何時候全面行使購回授權，則本公司的營運資金或資產負債狀況可能受到重大不利影響(與本招股章程所披露的狀況相比)。然而，倘董事認為對本公司不時適宜的營運資金需求或資產負債水平有重大不利影響，則董事不建議行使購回授權。

(d) 一般資料

按緊隨全球發售完成後(假設超額配股權並無獲行使)已發行[編纂]股股份計算，本公司於以下事件(以較早者為準)之前的期間全面行使購回授權，可購回最多約[編纂]股股份：

- (i) 本公司下屆股東週年大會結束；或
- (ii) 組織章程或任何適用法律規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時；或
- (iii) 股東在股東大會以普通決議案修訂或撤銷時。

概無董事及據董事作出一切合理查詢後所知，彼等任何緊密聯繫人目前有意向本公司出售任何股份。

董事已向聯交所承諾，在上市規則及新加坡適用法律適用的範圍內，彼等將根據上市規則及新加坡適用法律行使購回授權。

倘購回任何股份導致股東於本公司投票權的權益比例增加，則根據收購守則，有關增加將被視為收購。因此，一名股東或一組一致行動股東可取得或鞏固對本公司的控制權，從而須根據收購守則規則26的規定作出強制收購要約。除上文所述者外，董事概不知悉根據購回授權進行任何購回會產生收購守則所述的任何後果。

倘購回股份導致公眾所持股份數目降至低於當時已發行股份的25%，則購回股份須獲聯交所批准豁免遵守上市規則有關上文公眾持股量的規定後方可進行。除特殊情況外，聯交所一般不會授出此類豁免。

概無本公司核心關連人士知會本公司，倘行使購回授權，彼目前有意向本公司出售股份，亦無承諾不會如此行事。

B. 有關業務的進一步資料

1. 重大合約概要

緊接本招股章程日期前兩年內，本集團已訂立的重大或可能屬重大的合約（並非於日常業務過程中訂立的合約）如下：

(a) [編纂]香港包銷協議[編纂]；及

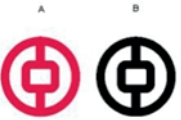

(b) [●]。

2. 知識產權

於最後實際可行日期，對本集團業務屬重要的知識產權如下：

(a) 商標

(i) 於最後實際可行日期，本集團已獲中銀授權使用以下對其業務而言屬重要的商標：

編號	商標	類別	註冊擁有人	註冊地點	註冊編號	到期日
1.		14, 16, 35, 36, 38, 41, 42	中銀	香港	301137366	二零一八年 六月十一日
2.		9, 14, 16, 35, 36, 37, 38, 41, 42	中銀	香港	300367344	二零二五年 二月三日
3.		36	中銀	香港	199401892	二零二三年 三月二日

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。

附錄五

法定及一般資料

(b) 域名

於最後實際可行日期，本集團已註冊下列域名：

編號	域名	註冊擁有人	到期日
1.	www.bocaviation.com	本公司	二零二三年四月三十日

C. 有關董事的進一步資料

1. 權益披露

緊隨全球發售完成後（假設超額配股權並無獲行使），本公司董事及主要行政人員概無於本公司股份及債權證或於本公司任何相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份或債權證中持有於股份在聯交所上市後(i)根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部的規定須知會本公司及聯交所的任何權益及／或淡倉（包括根據證券及期貨條例相關條文被當作或視作擁有的權益及／或淡倉（如適用）），(ii)根據證券及期貨條例第352條，須載入該條所指登記冊的任何權益及／或淡倉或(iii)根據上市規則附錄十所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則須知會本公司及聯交所的任何權益及／或淡倉。

2. 委任函及服務合約的詳情

各董事已就其擔任本公司董事訂立委任函，可由董事或本公司根據委任函條款、上市規則規定及組織章程下有關董事輪值退任的條文終止。各非執行董事及獨立非執行董事的任期由上市日期起至二零一六年十二月三十一日止，可自動續期連續十二個月期間。

根據委任函的條款，(a)執行董事無權收取任何董事袍金；(b)非執行董事已放棄收取任何董事袍金的權利及(c)獨立非執行董事有權收取年度董事袍金[●]美元。

各董事有權就履行及執行其於委任函下的職責而適當產生的所有必要及合理實際開支由本公司作出彌償（以組織章程及適用法律允許者為限）及由本公司給予補償。

除上文所披露者外，概無董事與本集團任何成員公司訂立任何董事服務合約（不包括於一年內屆滿或可由僱主終止而毋須作出賠償（法定賠償除外）的合約）。

3. 董事酬金

有關董事酬金的詳情，請參閱「董事及高級管理層－董事酬金及五名最高薪酬人士的酬金」。

4. 已收代理費或佣金

根據包銷協議，包銷商將收取包銷佣金，詳情載於「包銷－佣金及開支」。除與包銷協議有關者外，緊接本招股章程日期前兩年內，本集團概無就發行或銷售本公司或本集團任何成員公司的任何資本或證券而向任何人士（包括董事及下文「附錄五－法定及一般資料」所指的專家）授出任何佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款。

5. 個人擔保

董事並未就本集團獲授的銀行融資向貸款人提供個人擔保。

6. 有關一名董事的進一步資料

Robert James Martin先生為Solitaire Company Limited（「Solitaire」）的董事，Solitaire曾為本公司於新加坡註冊成立的全資附屬公司，並為若干債券的發行人。於Solitaire贖回其發行的債券後及由於其當時為不活動公司，故Solitaire向新加坡會計及公司管理局申請剔除，且剔除已於二零一五年十一月二十四日生效。

7. 免責聲明

- (a) 概無董事或下文「附錄五－法定及一般資料」所指的任何專家於本集團任何成員公司發起過程中，或本集團任何成員公司於緊接本招股章程日期前兩年內收購、出售或租賃或本集團任何成員公司擬收購、出售或租賃的任何資產中，擁有任何直接或間接權益。
- (b) 除與包銷協議有關者外，概無董事或下文「附錄五－法定及一般資料」所指的任何專家在對本集團業務而言屬重大且於本招股章程日期仍然存續的任何合約或安排中擁有重大權益。

- (c) 概無董事與本集團任何成員公司訂有或擬訂立任何服務合約(不包括於一年內屆滿或可由僱主終止而毋須支付補償(法定補償除外)的合約)。
- (d) 除「與中銀的關係」所披露者外，中銀、中銀投資、售股股東及董事概無於直接或間接與本集團業務競爭或可能競爭的本集團業務以外的任何業務中擁有權益。
- (e) 於本招股章程日期前兩年內，概無向本公司的任何發起人支付、配發或派發任何現金、證券或其他利益，亦無根據全球發售或所述相關交易擬支付、配發或派發任何現金、證券或利益。
- (f) 就董事所知，概無董事或彼等的聯繫人或預期將於本公司已發行股本中擁有5%或以上權益的任何股東於本集團五大客戶或五大供應商中擁有任何權益。

D. 其他資料

1. 遺產稅

董事獲悉本集團在香港及新加坡不大可能有重大的遺產稅責任。

2. 聯席保薦人

高盛(亞洲)有限責任公司符合上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性標準。

由於中銀國際為中銀(本公司的最終控股股東)的附屬公司，故其並不符合上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性標準，因而為本公司的關連人士。

聯席保薦人將就擔任上市保薦人收取總額1百萬美元的費用。

3. 登記手續

本公司的股東名冊將由本公司存置於新加坡，而本公司的香港股東名冊將由股份過戶登記處存置於香港。除非董事另行同意，否則所有股份過戶文件及其他所有權文件均須提交本公司於香港的股份過戶登記分處辦理登記，而不得於新加坡提交。

4. 開辦費用

本公司並無產生開辦費用。

5. 發起人

本公司並無發起人。除上文所披露者外，緊接本招股章程日期前兩年內，概無就全球發售或本招股章程所述的相關交易向發起人支付、配發或派發任何現金、證券或其他利益。

6. 財務顧問

中銀國際已獲本公司委任為本公司就全球發售的獨家財務顧問。獨家財務顧問的主要職能包括管理全球發售的整個執行過程，及協助本公司及中銀設計全球發售的架構。

7. 售股股東的詳情

根據全球發售，售股股東將出售銷售股份。售股股東的若干詳情載列如下：

名稱	描述	地址	銷售股份數目 (不包括根據超額 配股權可予出售 的銷售股份)	根據超額配股權 可予出售的銷售 股份最高數目
Sky Splendor Limited	投資控股公司	4th Floor Willow House P.O. Box 2804 Cricket Square Grand Cayman Cayman Islands	[編纂]	[編纂]

有關售股股東詳情的聲明隨附於本招股章程一併送呈香港公司註冊處處長進行登記。

8. 專家資格及同意書

以下為提供本招股章程所載或提述意見或建議的專家的資格：

專家名稱	資格
中銀國際	根據證券及期貨條例獲發牌從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動
高盛(亞洲)有限責任公司	根據證券及期貨條例獲發牌從事第1類(證券交易)、第4類(就證券提供意見)、第5類(就期貨合約提供意見)、第6類(就機構融資提供意見)及第9類(提供資產管理)受規管活動
艾倫格禧律師事務所	新加坡律師
安永會計師事務所	執業會計師
航升	行業顧問

中銀國際、高盛(亞洲)有限責任公司、艾倫格禧律師事務所、安永會計師事務所及航升已各自就本招股章程的刊發出具同意書，同意按既有形式及內容刊載其報告及／或函件及／或意見及／或引述其名稱，且迄今並無撤回同意書。

9. 約束力

倘依據本招股章程提出申請，本招股章程即具效力，全部有關人士均須受公司(清盤及雜項條文)條例第44A及44B條的所有適用條文(罰則除外)約束。

10. 雙語招股章程

根據香港法例第32L章《公司(豁免公司及招股章程遵從條文)公告》第4條的豁免規定，本招股章程的中英文版本分開刊發。

11. 其他事項

- (a) 除「歷史及公司架構」、「股本」、「全球發售的架構」及「一法定及一般資料」所披露者外，於本招股章程日期前兩年內，本公司或其任何附屬公司概無發行或同意發行繳足或部分繳足的股份或借貸資本，以換取現金或現金以外的代價。

- (b) 本公司或其任何附屬公司的股份或借貸資本概無附有購股權，亦無同意有條件或無條件附有購股權。
- (c) 本公司或其任何附屬公司並無發行或同意發行任何創辦人股份、管理層股份或遞延股份。
- (d) 本公司的股權及債務證券概無在任何其他證券交易所上市或買賣，目前並無亦不擬尋求任何上市或允許買賣。
- (e) 本公司並無未行使的可換股債務證券或債權證。
- (f) 中銀國際、高盛(亞洲)有限責任公司、艾倫格禧律師事務所、安永會計師事務所及航升概無：
 - (i) 於本集團任何成員公司的任何股份中擁有實益或非實益權益；或
 - (ii) 擁有認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的任何權利或購股權(不論可否依法執行)，惟與包銷協議有關者除外。
- (g) 本集團旗下公司目前概無於任何其他證券交易所上市或買賣，目前並無亦不擬尋求有關上市或批准上市。
- (h) 本招股章程及申請表格的中英文版本如有歧義，概以英文版本為準。
- (i) 於本招股章程日期前12個月內，本集團業務並無受到任何可能或已經對本集團的財務狀況產生重大影響的干擾。

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。

附錄六

送呈公司註冊處處長及備查文件

送呈公司註冊處處長文件

隨同本招股章程一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件有：

- (a) 白色、黃色及綠色申請表格各表格副本；
- (b) 「附錄五－法定及一般資料」所述的各份重大合約副本；
- (c) 「附錄五－法定及一般資料」所述的同意書；及
- (d) 售股股東詳情聲明。

備查文件

以下文件在本招股章程日期起14日(包括該日)內的正常辦公時間放置於富而德律師事務所辦事處(地址為香港中環交易廣場二期11樓)，以供查閱：

- (a) 本公司新組織章程；
- (b) 安永會計師事務所編製的會計師報告及未經審核備考財務資料報告，全文分別載於「附錄一－會計師報告」及「附錄二－未經審核備考財務資料」；
- (c) 本集團截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日止年度的經審核綜合財務報表；
- (d) 「附錄四－本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要」所述，本公司新加坡法律顧問艾倫格禧律師事務所發出的函件，概述本公司組織章程及新加坡法例重要條文；
- (e) 新加坡公司法；
- (f) 「附錄五－法定及一般資料」所述委任函；
- (g) 「附錄五－法定及一般資料」所述的重大合約；

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。

附錄六

送呈公司註冊處處長及備查文件

- (h) 「附錄五－法定及一般資料」所述的書面同意書；及
- (i) 「附錄五－法定及一般資料」所述的售股股東詳情聲明。

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。

附錄七

釋義及技術詞彙

於本招股章程，除文義另有所指外，下列詞語具有以下涵義。

「澳元」	指	澳洲法定貨幣
「飛機」	指	商用飛機
「美洲」	指	包括北美洲及南美洲地區
「停航待修飛機」	指	停航待修飛機，即所擁有但未租賃予航空公司客戶亦無出售
「申請表格」	指	[編纂]
「航升」	指	Ascend Flightglobal Consultancy，一家獨立市場研究顧問公司
「亞太」	指	太平洋沿岸的亞洲地區
「平均機齡」	指	我們自有機隊的平均機齡乃參考賬面淨值而計算，並相應加權。就租賃予航空公司客戶的融資租賃項下自有飛機而言，權重乃根據融資租賃應收款項的賬面值確定。於往績記錄期前，有關融資租賃項下有兩架飛機，而於往績記錄期則無。
「平均資金成本」	指	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務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
「航空業」	指	涵蓋航空公司、飛機製造及飛機經營、租賃和融資行業集團的行業
「董事會」	指	本公司董事會

附錄七

釋義及技術詞彙

「中銀」或「中國銀行」..... 指	中國銀行股份有限公司，一家於二零零四年八月二十六日在中國註冊成立的股份制有限公司，其H股及A股分別在聯交所及上海證券交易所上市，並為本公司的最終控股股東
「中銀集團」..... 指	中銀及其附屬公司 (不包括本集團)
「中銀投資」..... 指	中銀集團投資有限公司，一家於一九八四年十二月十一日在香港註冊成立的有限公司，為中銀的全資附屬公司及為本公司的控股股東
「中銀香港」..... 指	中國銀行 (香港) 有限公司，一家於一九六四年十月十六日在香港註冊成立的有限公司，為中銀香港控股的全資附屬公司
「中銀香港控股」..... 指	中國香港 (控股) 有限公司，一家於二零零一年九月十二日在香港註冊成立的有限公司，其股份於聯交所上市 (股份代號：02388)，為中銀的附屬公司
「中銀香港控股集團」..... 指	中銀香港控股及其附屬公司
「中銀國際」..... 指	中銀國際亞洲有限公司，一家於一九九八年七月十日在香港註冊成立的有限公司
「營業日」..... 指	香港銀行一般開放進行日常銀行業務的任何日子 (不包括星期六、星期日及公眾假期)
「中央結算系統」..... 指	香港結算設立及運作的中央結算及交收系統
「中央結算系統賬戶」..... 指	中央結算系統參與者於中央結算系統設有的證券賬戶
「中央結算系統結算參與者」..... 指	獲准以直接結算參與者或一般結算參與者身份參與中央結算系統的人士
「中央結算系統託管商參與者」..... 指	獲准以託管商參與者身份參與中央結算系統的人士

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。

附錄七

釋義及技術詞彙

「中央結算系統投資者戶口持有人」.....	指	獲准以個人或聯名個人或公司投資者戶口持有人身份參與中央結算系統的人士
「中央結算系統參與者」.....	指	中央結算系統結算參與者、中央結算系統託管商參與者或中央結算系統投資者戶口持有人
「中國商飛」.....	指	中國商用飛機有限責任公司
「公司條例」.....	指	香港法例第622章公司條例(經不時修訂或補充)
「公司(清盤及雜項條文)條例」.....	指	香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例(經不時修訂或補充)
「本公司」.....	指	中銀航空租賃有限公司*，一家根據新加坡法律於一九九三年十一月二十五日註冊成立的有限公司，前稱為Singapore Aircraft Leasing Enterprise Pte. Ltd.
「組織章程」.....	指	本公司組織章程(經不時修訂)，於二零一六年[●]有條件採納及將於上市後生效，其概要載於「附錄四—本公司組織章程及新加坡法例主要條文概要」
「控股股東」.....	指	具上市規則所賦予的涵義，除文義另有所指外，指中銀、中銀投資及售股股東
「董事」.....	指	本公司董事
「埃及」.....	指	埃及阿拉伯共和國
「歐洲中期票據計劃」.....	指	於二零一二年九月，本公司確立了20億美元歐洲中期票據計劃，並於二零一四年四月提高到50億美元，並於二零一五年三月轉換為50億美元全球中期票據計劃
「法國」.....	指	法蘭西共和國
「財政年度」.....	指	截至十二月三十一日止財政年度

* 僅供識別

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。

附錄七

釋義及技術詞彙

「全球發售」..... 指	[編纂]
「全球中期票據計劃」..... 指	由50億美元歐洲中期票據計劃於二零一五年三月轉換為50億美元全球中期票據計劃
「綠色申請表格」..... 指	[編纂]
「本集團」或「我們」..... 指	本公司及其附屬公司
「港元」..... 指	香港法定貨幣
「香港結算」..... 指	香港中央結算有限公司，為香港交易及結算所有限公司的全資附屬公司
「香港結算代理人」..... 指	香港中央結算(代理人)有限公司，為香港結算的全資附屬公司(以其作為香港結算或其任何繼承者(作為中央結算系統的營運商)代理人的身份)及香港中央結算(代理人)有限公司(作為中央結算系統營運商的代理人)的任何繼承者、替代者或受讓人
「香港」..... 指	中國香港特別行政區
「香港發售股份」..... 指	[編纂]
「香港公開發售」..... 指	[編纂]
「香港股份過戶登記處」..... 指	[編纂]
「香港包銷商」..... 指	[編纂]

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。

附錄七

釋義及技術詞彙

「香港包銷協議」..... 指	[編纂]
「國際財務報告準則」..... 指	國際財務報告準則
「獨立第三方」..... 指	與本公司或其任何附屬公司或任何彼等聯繫人的任何董事、主要行政人員或主要股東概無關連的任何一方(定義見上市規則)
「國際發售股份」..... 指	[編纂]
「國際發售」..... 指	[編纂]
「國際包銷商」..... 指	[編纂]

附錄七

釋義及技術詞彙

「國際包銷協議」.....	指	[編纂]
「愛爾蘭」.....	指	愛爾蘭共和國
「聯席全球協調人」或 「聯席賬簿管理人」.....	指	[編纂]
「聯席保薦人」.....	指	中銀國際及高盛(亞洲)有限責任公司
「最後實際可行日期」.....	指	二零一六年二月二十九日，即本招股章程印刷前確定當中 所載若干資料的最後可行日期
「上市」.....	指	股份在聯交所主板上市
「上市委員會」.....	指	聯交所上市委員會
「上市日期」.....	指	股份首次獲准在聯交所主板上市及開始買賣的日期，預期 為[編纂]或該日前後
「上市規則」.....	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則(經不時修訂或補 充)
「澳門」.....	指	中國澳門特別行政區
「最高發售價」.....	指	每股發售股份[編纂]港元，即發售價範圍的最高認購價
「最低發售價」.....	指	每股發售股份[編纂]港元，即發售價範圍的最低認購價
「新股份」.....	指	根據全球發售本公司初步提呈以供認購的[編纂]股股份連 同(倘相關)售股股東因超額配股權獲行使而可能出售的 最多額外[編纂]股股份

附錄七

釋義及技術詞彙

「原設備製造商」..... 指	(例如飛機或引擎的) 原設備製造商
「發售價」..... 指	不超過[編纂]港元且預期不低於[編纂]港元的每股發售股份的最終發售價(不包括1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費及0.005%聯交所交易費)，由聯席全球協調人(代表包銷商)、本公司及售股股東於定價日或該日之前協定
「發售價範圍」..... 指	每股發售股份[編纂]港元至[編纂]港元
「發售股份」..... 指	香港發售股份及國際發售股份，以及(如相關)因任何超額配股權獲行使而本公司可予發行的任何額外股份
「訂單簿」..... 指	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)
「超額配股權」..... 指	預期本公司及售股股東根據國際包銷協議向國際包銷商授出，可由聯席全球協調人(代表國際包銷商)行使的選擇權，據此，本公司可被要求按發售價發行最多[編纂]股額外股份以及售股股東可被要求按發售價出售最多[編纂]股額外股份(即合共不多於[編纂]股股份及相當於不超過根據全球發售初步可供認購的發售股份數目約[編纂]%)，以(其中包括)補足國際發售超額分配(如有)，詳情載於「全球發售的架構」
「自有飛機」..... 指	包括(i)本集團持有法定及／或實益所有權及(ii)本集團以融資租賃持有的飛機，當中本集團承擔所有擁有權風險及享有所有回報，並於資產負債表為該等飛機入賬

附錄七

釋義及技術詞彙

「購買及租回交易」.....	指	飛機經營性租賃公司從航空公司購買飛機並將飛機租回予相同航空公司的交易
「中國」.....	指	中華人民共和國(僅限本招股章程)，除非文義規定，否則本招股章程所述中國不包括香港、澳門及台灣
「定價日」.....	指	釐定發售價的日期，預期為[編纂]或該日前後，但無論如何不遲於[編纂]
「合資格機構買家」.....	指	按144A規則的涵義的合資格機構買家
「地區」.....	指	客戶所屬的地區，由我們參考我們客戶主要營業地點劃分
「S規例」.....	指	美國證券法S規例
「相關人士」.....	指	聯席全球協調人、聯席保薦人、聯席賬簿管理人、包銷商、中銀、中銀投資售股股東、彼等或本公司的相關董事、高級職員或代表或參與全球發售的任何其他人士
「股本回報率」或 「平均股本回報率」.....	指	經年內溢利除以平均權益總額，所得值再乘以100%計算得出股本回報率。平均權益總額等於年初權益總額加年末權益總額除以二。某期間的平均股本回報率乃參考相關期間各年的股本回報率而計算。就計算上市飛機租賃公司於往績記錄期的平均股本回報率而言，對於於最後實際可行日期尚未公佈二零一五年全年財務業績的上市飛機租賃公司，我們採用截至二零一五年六月三十日止六個月的年化股本回報率作為二零一五年全年數據。
「人民幣」.....	指	中國法定貨幣

附錄七

釋義及技術詞彙

「144A規則」..... 指	美國證券法144A規則
「俄羅斯」..... 指	俄羅斯聯邦
「新加坡元」..... 指	新加坡的法定貨幣
「銷售股份」..... 指	售股股東根據全球發售初步提呈以供購買的[編纂]股股份連同(倘相關)售股股東因超額配股權獲行使而可能出售的最多額外[編纂]股股份
「售股股東」..... 指	Sky Splendor Limited，一家根據開曼群島法律於二零零六年十二月五日註冊成立的有限公司，並為中銀的全資附屬公司及本公司的直接控股股東
「證監會」..... 指	香港證券及期貨事務監察委員會
「證券及期貨條例」..... 指	香港法例第571章證券及期貨條例(經不時修訂或補充)
「股東」..... 指	股份持有人
「股份」..... 指	本公司股本中的普通股
「新加坡」..... 指	新加坡共和國
「新加坡公司法」..... 指	新加坡公司法(第50章)(經不時修訂或補充)
「穩定價格操作人」..... 指	[●]
「借股協議」..... 指	預期由穩定價格操作人(或其聯屬人士)及[售股股東]於定價日或前後訂立的借股協議
「聯交所」..... 指	香港聯合交易所有限公司
「敘利亞」..... 指	阿拉伯敘利亞共和國
「收購守則」..... 指	香港公司收購及合併守則
「往績記錄期」..... 指	截至二零一五年十二月三十一日止三個年度

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。

附錄七

釋義及技術詞彙

「烏克蘭」.....	指	烏克蘭共和國
「包銷商」.....	指	香港包銷商及國際包銷商
「包銷協議」.....	指	香港包銷協議及國際包銷協議
「美元」.....	指	美利堅合眾國法定貨幣
「美國」.....	指	美利堅合眾國、其領土及屬地、美國任何州份與哥倫比亞特區
「美國證券法」.....	指	一九三三年美國證券法(經修訂)
「美元倫敦銀行同業拆息」.....	指	參照美元計值無抵押資金的倫敦銀行同業拆息計算的利率
「美國進出口銀行」.....	指	美國進出口銀行(the Export-Import Bank of the United States)
「白表eIPO」.....	指	[編纂]
「白表eIPO服務供應商」....	指	[編纂]

於本招股章程中，除文義另有所指外，「聯繫人」、「關連人士」、「關連交易」、「附屬公司」及「主要股東」等詞彙具有上市規則賦予該等詞彙的涵義。

本招股章程所載若干金額及百分比數字已作出約數調整。因此，若干表格所列作總數的數字未必是其之前數字的算術總和。

除另有指明外，凡提述本公司於全球發售完成後的任何持股量均假設超額配股權未獲行使。

本技術詞彙載有本招股章程所用與本集團及其業務有關的若干詞彙的說明。該等詞彙及所賦予的涵義未必與相關詞彙的行業標準定義或用法一致。