香港聯合交易所有限公司與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意見，並明確表示概不就因本申請版本全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

Cirrus Aircraft Limited
西銳飛機有限公司

(「**本公司**」)

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

的申請版本

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，僅用作提供資訊予香港公眾人士。

本申請版本為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出重大變動。 閣下閱覽本文件，即代表 閣下知悉、接納並向本公司、其保薦人、整體協調人、顧問或承銷團成員表示同意：

(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中的資料作出任何投資決定；

(b) 在聯交所網站登載本文件或其補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、其保薦人、整體協調人、顧問或承銷團成員在香港或任何其他司法轄區必須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) 本文件或其補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在最後正式的上市文件內全部或部分轉載；

(d) 申請版本並非最終的上市文件，本公司可能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) 本文件並不構成向任何司法轄區的公眾人士提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通知、通告、小冊子或廣告，亦非邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約，且不旨在邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約；

(f) 本文件不應被視為誘使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公司、顧問或承銷團成員概無於任何司法轄區透過刊發本文件而發售任何證券或徵求購買任何證券的要約；

(h) 本文件所述的證券非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不獲接納；

(i) 本公司並無亦不會根據1933年美國證券法(經修訂)或美國任何州證券法註冊本文件所述的證券；

(j) 由於本文件的派發或本文件所載任何資訊的發佈可能受到法律限制， 閣下同意自行了解並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。

倘於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與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；招股章程的文本將於發售期內向公眾人士提供。

重要提示

倘閣下對本文件的任何內容有任何疑問，應諮詢獨立專業意見。

Cirrus Aircraft Limited
西銳飛機有限公司

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

[編纂]

[編纂]的[編纂]數目	**：**	**[編纂]股股份(視乎[編纂]行使與否而定)**
[編纂]數目	**：**	**[編纂]股股份(可予[編纂])**
[編纂]數目	**：**	**[編纂]股股份(可予[編纂]及視乎[編纂]行使與否而定)**
最高[編纂]	**：**	**[編纂]**
面值	**：**	**每股0.50美元**
[編纂]	**：**	**[編纂]**

***獨家保薦人*、[編纂]、[編纂]、[編纂]及[編纂]**

CICC 中金公司

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文件的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本文件全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。本文件副本連同本文件附錄五「送呈公司註冊處處長及展示文件」所列的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。證券及期貨事務監察委員會及香港公司註冊處處長對本文件或上述任何其他文件的內容概不負責。

[編纂]預期將由**[編纂]**(為其本身及代表**[編纂]**)與本公司於**[編纂]**(預期為**[編纂]**或前後)，但無論如何不遲於**[編纂]**。**[編纂]**將不高於每股**[編纂]****[編纂]**港元，而目前預期不低於每股**[編纂]****[編纂]**港元。**[編纂]**的申請人於申請時可能須支付(視乎申請渠道而定)每股**[編纂]****[編纂]**港元的最高**[編纂]**，連同**[編纂]**，倘**[編纂]**低於每股**[編纂]****[編纂]**港元，則多繳股款可予退還。倘**[編纂]**(為其本身及代表**[編纂]**)與本公司基於任何理由而未能於**[編纂]**或之前協定**[編纂]**，則**[編纂]**(包括**[編纂]**)將不會進行並將告失效。

[編纂](為其本身及代表**[編纂]**)可在我們同意的情況下於遞交**[編纂]**申請截止日期上午或之前隨時調減根據**[編纂]****[編纂]**的**[編纂]**數目及／或指示性**[編纂]**範圍至低於本文件所述者。在此情況下，本公司將於不遲於遞交**[編纂]**申請截止日期上午在本公司網站**https://cirrusaircraft.com/**及聯交所網站**www.hkexnews.hk**刊發公告。我們將於實際可行情況下盡快公佈安排詳情。進一步資料請參閱本文件「**[編纂]**架構」章節。

若於**[編纂]****[編纂]**前出現若干理由，**[編纂]**(為其本身及代表**[編纂]**)可終止**[編纂]**於**[編纂]**項下的責任。該等情況的進一步詳情載於「**[編纂]**」。

[編纂]並無亦將不會根據美國證券法或美國任何州證券法登記，且不得於美國境內或向美籍人士(定義見S規例)或代表美籍人士或為美籍人士利益而**[編纂]**、**[編纂]**、質押或轉讓，惟根據美國證券法及適用美國州證券法登記規定獲豁免登記或不受美國證券法及適用美國州證券法登記規定所規限的交易除外。**[編纂]**(i)僅會於美國根據美國證券法第144A條或其他豁免根據美國證券法登記規定的情形或在毋須根據美國證券法登記規定的交易中向合資格機構買家及(ii)根據S規例於美國境外通過離岸交易向非美籍人士**[編纂]**及**[編纂]**。

[編纂]

重要提示

[編纂]

重要提示

[編纂]

預期時間表(1)

[編纂]

預期時間表(1)

[編纂]

預期時間表(1)

[編纂]

目　錄

*本文件由本公司僅就***[編纂]***及***[編纂]***而刊發，並不構成***[編纂]***本文件所載根據***[編纂]***[編纂]的***[編纂]***以外任何證券的***[編纂]***或***[編纂]***購買上述任何證券的招攬。本文件不得用於營銷，亦不構成於任何其他司法轄區或任何其他情況下的***[編纂]***或邀請。我們並無採取任何行動以獲准在香港以外的任何司法轄區***[編纂]***[編纂]，亦無採取任何行動以獲准在香港以外的任何司法轄區派發本文件。在其他司法轄區派發本文件及***[編纂]***和銷售***[編纂]***須受到限制，且可能無法進行，除非已根據該等司法轄區的適用證券法向相關證券監管機構登記或獲其授權或就此獲其豁免而獲准進行。*

*閣下應僅依賴本文件所載資料作出***[編纂]***決定。我們並無授權任何人士向閣下提供與本文件所載不同的資料。閣下不應將任何並非載於本文件的資料或聲明視作已獲我們、獨家保薦人、***[編纂]***、***[編纂]***、***[編纂]***、***[編纂]***、***[編纂]***、他們各自的任何董事或參與***[編纂]***的任何其他人士或各方授權而加以依賴。*

頁次

預期時間表 i

目錄 iv

概要 1

釋義 27

技術詞彙表 44

前瞻性陳述 47

風險因素 49

豁免嚴格遵守上市規則 89

有關本文件及[編纂]的資料 95

董事及參與[編纂]的各方 99

目　錄

公司資料 103

行業概覽 106

監管概覽 126

歷史、重組及公司架構 143

業務 153

與我們控股股東的關係 293

關連交易 309

董事及高級管理人員 330

主要股東 350

股本 351

財務資料 353

未來計劃及[編纂]用途 412

[編纂] 424

[編纂]架構 439

如何申請[編纂] 452

附錄一 — 會計師報告 I-1

附錄二 — [編纂] II-1

附錄三 — 本公司章程及開曼群島公司法概要 III-1

附錄四 — 法定及一般資料 IV-1

附錄五 — 送呈公司註冊處處長及展示文件 V-1

概　要

*本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽，務請連同本文件全文一併閱讀。本節內容僅為概要，並未包括對閣下而言可能屬重要的所有資料。閣下在決定***[編纂]***[編纂]前務請閱讀本文件全文。任何***[編纂]***均涉及風險。***[編纂]***[編纂]的若干特定風險載於「風險因素」。閣下在決定***[編纂]***[編纂]前務請細閱該節。本節使用的各種詞彙於本文件「釋義」和「技術詞彙表」中定義或解釋。*

概覽

我們設計、開發、製造及銷售私人航空業公認的優質飛機，在安全、技術、連接、性能及舒適度方面均有所創新。根據弗若斯特沙利文的資料，按交付飛機數量計，於2023年，我們於全球私人航空市場的市場份額為32.0%。我們的兩條飛機產品線(即SR2X系列及願景噴氣機)已成功確立所有者駕駛飛機的行業標準，目前已在60多個國家獲得認證及驗證。根據通用航空製造商協會(「**通用航空製造商協會**」)(根據弗若斯特沙利文的資料，該協會是通用航空業惟一可信賴及獲授權的行業協會)的資料，SR2X系列飛機於過去22年一直是最暢銷的單引擎活塞機型。自願景噴氣機於2016年首次交付以來，其可讓擁有人在無專職飛行員或飛行部門支持的情況下以噴氣速度飛行，根據通用航空製造商協會的資料，願景噴氣機已連續六年成為7.0百萬美元以下最暢銷的噴氣機。我們提供廣泛的產品及服務，包括維修、升級、培訓及西銳品牌的社會活動。

自1984年於美國威斯康星州成立以來，我們已交付逾9,500架SR2X系列飛機和逾500架願景噴氣機。

作為我們提供的產品組合戰略的一部分，我們的SR2X系列包括入門級飛機SR20以及SR22和SR22T，後兩款飛機具備不斷提升的性能和能力，以滿足客戶對單引擎活塞飛機的不同需求和偏好。SR2X系列飛機通常最多可承載四名成年人和一名兒童。願景噴氣機針對私人航空業的不同及更高端市場，提供顯著增強的性能、能力和規格，價格也較高。願景噴氣機通常最多可承載五名成年人和兩名兒童。

概　要

我們的設計理念以客戶為中心，專注於通過為駕駛員和乘客提供安全、先進的技術和結構、連接性、易用性、舒適度和個性化以及性能，從而提升航空體驗。由此產生的設計功能緊密融合，提供便捷的產品體驗。

我們為每架飛機配置獲得專利的西銳整機降落傘系統(「**西銳整機降落傘系統**」)，該系統自1999年推出以來已拯救了250餘人。我們近期推出和將來推出的願景噴氣機已配備及將配備安全返回系統，這是一種緊急自動著陸系統，允許機艙內的乘客在飛行員喪失行為能力時只需輕輕按下按鈕即可安全著陸。我們的安全創新遠遠超出了針對不同情況的許多主動和被動緩解措施，包括失控、空中碰撞、飛行員喪失行為能力、發動機功率損耗、飛行撞地、惡劣天氣條件和跑道侵入。除屢獲殊榮的培訓和學習系統Cirrus Approach計劃和Cirrus Embark計劃，以及高參與度的所有者和操作者社區外，西銳對安全的承諾也使其創下美國通用航空領域最安全的事故記錄。根據弗若斯特沙利文的資料，我們每100,000個飛行小時的總事故率比通用航空業平均水平低三倍。

自成立以來，我們專注於「貼近客戶」模式，作為企業的重點任務。在該模式下，我們能夠快速響應客戶需求，以確保我們的潛在和現有所有者和操作者在飛機銷售過程的每個方面都有密切的聯繫，包括銷售專員、產品演示、簽約、財務、保險及交付，從而方便而高效地獲得西銳飛機的擁有權。我們已通過我們的銷售代理和西銳銷售代理(「**西銳銷售代理**」)在全球逾36個國家建立了銷售機構，使我們能夠在全球範圍內觸及客戶。我們的銷售網絡由設在美國、加拿大、英國及法國的內部銷售團隊組成。我們要求我們的銷售團隊成員都是經驗豐富的飛行員，具備直接向客戶演示飛行的資格。

我們開發了一個廣泛的全球售後所有權及支持生態系統，使擁有及操作我們的飛機與擁有及操作汽車一樣方便。通過我們專門的業務部門「西銳服務」及周邊產品及解決方案，我們提供服務及支持、維修、零件配送、飛行培訓、飛行員服務及飛機管理服務，共同實現輕鬆擁有飛機。截至最後實際可行日期，我們的全球客戶群已擁有超過10,000架我們的飛機。我們位於田納西州諾克斯維爾的願景中心提供旗艦式的客戶體驗，包括飛機交付、個性化諮詢、飛行培訓、維修及零件配送以及全面的飛機管理服務。

我們的製造理念以產品品質、持續改進、靈活性及高運營效率為中心。我們經營兩個主要西銳自有製造基地，包括位於北達科他州大福克斯的大批量複合材料零件製造廠及位於明尼蘇達州德魯斯的飛機總裝和生產飛行測試廠區。北達科他州大福克斯工廠使用包括碳複合材料在內的各種先進材料生產複合材料零件。鑒於在設計、製造和無損檢測過程中所需要的投資和漫長的專業技術開發過程，我們複合材料製造能力是一項核心和有競爭力的優勢。此外，我們還通過我們的模具工藝和能力保持競爭優勢。我們具備無縫銜接的製造和組裝能力，提供高效的開發週期。例如，我們已收購一家專門從事金屬製造的供應商工廠，並將其納入明尼蘇達州德魯斯廠區，以進一步垂直整合我們飛機的關鍵部件。此外，我們進一步加強與明尼蘇達州德魯斯廠區另一家工廠的生產過程的垂直整合，該工廠生產子部件／子組件(如飛行控制裝置)，我們將這些子部件／子組件依次擺上生產線進行最終組裝。整合生產流程使我們能夠靈活且快速地實施增量設計修改，以提高飛機性能並簡化製造流程。我們對經美國聯邦航空管理局認證的製造工藝作出的持續投資將很難被潛在的競爭對手複製，從而為我們提供顯著的保護和競爭優勢。

通過發揮我們的市場領先地位和產品的持續創新，我們取得了令人矚目的財務往績記錄。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的收入分別為738.1百萬美元、894.1百萬美元及1,067.7百萬美元，複合年均增長率為20.3%，年度利潤分別為72.4百萬美元、88.1百萬美元及91.1百萬美元，複合年均增長率為12.2%。於2023年，我們的股權回報率及經調整EBITDA利潤率(非國際財務報告準則計量指標)分別為21.1%及15.2%。截至2023年12月31日，我們的槓桿比率為0.1。截至最後實際可行日期，我們擁有1,383架飛機儲備，將用以支持我們數年的生產。由於我們的儲備，我們接受客戶購買願景噴氣機的預訂，以使客戶佔據排位。截至最後實際可行日期，我們的儲備包括265架預訂。請參閱「業務 — 銷售及營銷 — 飛機訂單及交付」。

我們的業務模式

我們設計、開發、製造及銷售單引擎活塞及噴氣飛機。我們的全球售後所有權及支持生態系統實現輕鬆擁有飛機。

概　要

我們目前提供兩條飛機產品線：(1)SR2X系列，主要供零售客戶使用的單引擎活塞飛機，包括SR20、SR22及SR22T三大機型，具備機隊及其他具體應用的專用配置；及(2)願景噴氣機，主要供零售客戶及在較小範圍內包機運營客戶使用的單引擎噴氣飛機。我們的飛機在全球範圍內銷售及交付，基礎售價介於626,900美元至3,240,000美元。

我們每架飛機的設計均將安全、先進的技術和結構、連接性、易用性、舒適性及性能放在首位。我們的願景噴氣機配備了如西銳整機降落傘系統(我們屢獲殊榮的整機降落傘系統)、Cirrus IQ™(我們的互聯數字平台及移動應用程序，可於飛行期間收集廣泛的飛行數據及飛機數據，以提供飛行員其飛機上的有用數據)及安全返回功能(我們的應急自動著陸系統)等先進技術，為客戶帶來安全、卓越的增強體驗。我們還為機構飛行訓練、包機機隊及各類其他具體應用(也稱為特殊任務)客戶定製特殊目的個性化飛機。為保持行業領先地位，我們持續改進產品，不斷推動機型升級及代際變革，以為我們的飛機配置新技術及新設計。

我們將飛機生產及銷售視為我們與客戶建立終身關係的開端。2018年，我們推出了西銳服務(我們以客戶為中心的業務部門)，為具有廣泛飛行需求的私人飛機所有者及操作者提供基於生活方式的飛行訓練、飛機維護管理及融資解決方案。我們通過西銳服務為客戶提供基於生活方式的解決方案(不論飛機的所有權週期)，以應對飛機市場分散的挑戰。我們順利整合先進技術以生產可直接觸達客戶及其生活方式的飛機，通過西銳服務業務部門提供各種福利服務，並藉此打造廣泛的生態系統，提高客戶滿意度及品牌忠誠度。我們的直面客戶模式由我們的全球生態系統促成。有關更多資料，請參閱「業務 — 我們的生態系統」。截至2023年12月31日，我們已在逾36個國家建立銷售機構，通過我們的銷售代理及西銳銷售代理，使我們能夠觸達全球客戶。

我們的產品組合

我們設計、生產及銷售單引擎活塞及噴氣飛機，並利用創新技術及先進系統持續提高性能、安全性及舒適度。我們提供創新和互補的產品組合，涵蓋一系列私人航空解決方案。我們的飛機主要用於私人及商務旅行，通常由已獲飛機駕駛證書的飛機所有者駕駛。我們的每架飛機均採用複合材料生產，並配備先進的功能。有關更多資料，請參閱「業務 — 我們的產品組合 — 技術先進的飛機功能」。

機型	SR20	SR22	SR22T	願景噴氣機
引擎	活塞	活塞	活塞	噴氣機
最大巡航速度(KTAS)	155	183	213	311
最大有效高度(英呎)	17,500	17,500	25,000	31,000
最大飛行距離(55%功率)(海里)	709	1,169	1,021	1,275
有效負載(磅)	1,028	1,328	1,246	2,450
最大起飛重量(磅)	3,050	3,600	3,600	6,000
起飛距離(英呎)	1,685	1,082	1,517	2,036
最大載客量	5	5	5	7
截至最後實際可行日期的價格範圍[1][2]	626,900美元–922,000美元	838,900美元–1,295,900美元	963,900美元–1,493,800美元	3,240,000美元–3,634,700美元
首次交付	1999年7月	2001年2月	2010年6月	2016年12月
截至最後實際可行日期的總交付量	1,811	4,500	3,262[3]	522
概約產品使用週期[4]	<———	12,000個飛行小時	———>	24,000個飛行小時

附註：

(1) 性能數據和價格反映2024年所交付飛機的情況。

(2) 上文所示價格範圍代表基礎版飛機和同一飛機的完全定製版本之間的價格差額。

(3) SR22T的前身是SR22TN。當前配置的SR22T於2010年首次交付。SR22T的總交付量包括SR22TN的交付量。

(4) 代表經認證的使用壽命，適航證書所記錄的使用壽命限制。

概　要

下表載列我們於所示年度(i)按收入來源劃分的收入明細；(ii)按收入來源劃分的毛利及毛利率明細；及(iii)按飛機型號劃分的交付給客戶的飛機數量明細：

HKEX B2Q9(i)(a)
HKEX B2Q9(i)(b)

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
收入						
飛機	619,612	83.9	759,740	85.0	915,654	85.8
SR2X系列	384,638	52.1	492,825	55.1	613,340	57.4
SR20	42,618	5.8	57,049	6.4	69,690	6.5
SR22	111,920	15.2	142,772	16.0	138,667	13.0
SR22T	230,100	31.1	293,004	32.8	404,983	37.9
願景噴氣機	234,974	31.8	266,915	29.9	302,314	28.4
西銳服務及其他	118,518	16.1	134,342	15.0	152,054	14.2
售後零部件／維護[1]	47,996	6.5	63,996	7.2	80,711	7.6
訓練	12,712	1.7	15,787	1.8	19,800	1.9
二手飛機	10,320	1.4	23,611	2.6	26,648	2.5
其他	47,490	6.5	30,948	3.4	24,895	2.2
總計	**738,130**	**100.0**	**894,082**	**100.0**	**1,067,708**	**100.0**
	毛利千美元	*毛利率%*	*毛利千美元*	*毛利率%*	*毛利千美元*	*毛利率%*
毛利及毛利率						
飛機	219,798	35.5	258,217	34.0	313,935	34.3
西銳服務及其他	22,477	19.0	39,913	29.7	50,757	33.4
總計	**242,275**	**32.8**	**298,130**	**33.3**	**364,692**	**34.2**
	數量	*%*	*數量*	*%*	*數量*	*%*
交付飛機數量[2]						
SR2X系列	442	83.7	539	85.7	612	86.4
SR20	81	15.3	100	15.9	115	16.2
SR22	131	24.8	159	25.3	142	20.1
SR22T	230	43.6	280	44.5	355	50.1
願景噴氣機	86	16.3	90	14.3	96	13.6
總計	**528**	**100.0**	**629**	**100.0**	**708**	**100.0**

附註：

1. 售後零部件／維護包括延長保修及JetStream計劃。
2. 不包括可用於飛機裝配的飛機套件。除於截至2023年12月31日止年度生產的5架飛機(其中3架將於2024年3月31日前交付，2架將於2024年12月31日或找到買家前(以先發生者為準)作為公司示範資產使用)外，所有生產交付的飛機均於業績記錄期內交付。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，SR2X的交付量包括5架、28架和49架改裝成TRAC系列(用於飛行訓練)的飛機。

於業績記錄期，鑒於SR2X系列最初於1998年獲得美國聯邦航空管理局認證並於1999年進行首次交付，而願景噴氣機僅於2016年方獲得美國聯邦航空管理局認證並進行首次交付，它們處於不同發展階段，因此SR2X系列的毛利率高於願景噴氣機。由於多年的設計、成本及效率的改進以及有利的市場定價(就銷售及供應而言)，SR2X系列於業績記錄期較願景噴氣機享有更佳的規模經濟，而願景噴氣機相對較新，且尚未達到上述目標。有關SR2X系列及願景噴氣機的詳情，請參閱「業務 — 我們的產品組合」。

西銳服務及其他的毛利率由2021年的19.0%增加至2022年的29.7%，乃主要由於與其他類別的西銳服務及其他相比，來自利潤率較高的服務(包括JetStream計劃及飛行培訓)於我們收入中所佔比例增加，而西銳服務及其他的毛利率於2023年增加至33.4%，乃主要由於來自中航通飛浙江飛機開發的收入於2023年期間得以確認，而大部分相關成本乃於過往年度產生及確認。有關中航通飛浙江飛機開發項目的詳情，請參閱「關連交易 — 須遵守申報、年度審閱及公告規定的非豁免關連交易 — 1.與AG100/SR10項目有關的關連交易 — 一次性AG100/SR10飛機開發交易 — 飛機開發項目協議」。

我們的優勢

我們認為，以下競爭優勢對我們當前的成功及未來的發展至關重要：

- 為市場領導者，在私人航空業受廣泛認可；
- 互補的產品組合，有吸引力的市場定位，吸引多元化客戶群；
- 互聯生態系統，實現直面客戶模式；
- 受先進專有技術支撐的以客為本的設計和功能；
- 獨特的開發和商業化能力鞏固行業地位；及
- 往績卓著且經驗豐富的高級管理團隊。

我們的策略

為提供廣泛、互聯的優質航空體驗，並擴大我們在美國和全球私人航空業的市場領先地位，我們計劃專注於以下關鍵戰略：

- 通過建立(其中包括諸多事項，但不限於)新的維護計劃及擴展飛機管理解決方案以及一系列有用的客戶服務，以實現已有客戶群貨幣化；
- 改進飛行訓練解決方案；
- 推進並擴大我們的飛機和服務組合；
- 提高生產能力；
- 拓展全球市場；及
- 打造按需私人航空解決方案。

主要客戶及供應商

主要客戶

我們的客戶主要包括(i)零售客戶及(ii)機構運營商，包括為機隊及其他具體目的，如學院及大學航空課程、專業飛行員學院及用於專業培訓(相較於娛樂性質或私人飛行員培訓)和商業運營的航空公司培訓中心。

於業績記錄期，我們的產品銷售予全球44個國家和地區的客戶。於業績記錄期內各年度，我們來自前五大客戶的合共銷售額佔我們各年度或期間總收入的10.7%、8.3%及7.8%。於業績記錄期內各年度，我們來自最大客戶的銷售額佔我們各年度總收入的約5.6%、2.4%及2.0%。

於業績記錄期，我們2023年前五大客戶中的三名、2022年前五大客戶中的三名及2021年前五大客戶中的兩名，各自作為我們的西銳銷售代理，亦為我們的供應商。有關我們西銳銷售代理模式的更多詳情，請參閱「業務 — 銷售及營銷 — 西銳銷售代理模式」。中航通飛集團(本集團除外)為我們於2021年及2022年各年的最大客戶及我們2023年的前五大客戶之一，於2021年、2022年及2023年，我們來自中航通飛集團的收入分別為41.1百萬美元、21.8百萬美元及11.5百萬美元，分別佔我們總收入的5.6%、2.4%及1.1%。於

業績記錄期與我們曾進行交易的中航通飛集團旗下的三個實體(即中航通飛華南、中航通飛浙江及中航通飛服務)為我們的控股股東中航通飛的全資附屬公司，因此為我們控股股東的聯繫人及我們的關連人士。有關我們與中航通飛華南、中航通飛浙江及中航通飛服務的關連關係及交易的其他資料，請參閱「關連交易」。除上述關連人士外，截至最後實際可行日期，據我們所深知，於業績記錄期內各年度，我們的前五大客戶均為獨立第三方，概無董事、其各自的聯繫人或據董事所知持有我們5%以上已發行股本的股東於業績記錄期內各年度於我們前五大客戶擁有任何權益。

主要供應商

我們的供應商主要涵蓋航電系統、複合材料、推進系統、機艙及內飾系統的製造商與開發商。於業績記錄期內各年度，我們自前五大供應商的合共採購額分別佔我們各年度採購總額的51.0%、51.5%及51.4%。於業績記錄期內各年度，我們自最大供應商的採購額佔我們各年度採購總額約21.4%、19.0%及19.5%。

在我們於業績記錄期內各年度的前五大供應商中，Continental為我們的關連人士。Continental是大陸航空科技控股有限公司的全資附屬公司，截至最後實際可行日期，大陸航空科技控股有限公司由我們的控股股東航空工業間接擁有約46.40%，因此為航空工業的聯繫人及本公司的關連人士。於業績記錄期內各年度，自Continental的採購額佔我們各年度採購總額約8.7%、8.2%及9.6%。除Continental外，截至最後實際可行日期，據我們所深知，於業績記錄期內各年度，我們前五大供應商均為獨立第三方，概無董事、他們各自的聯繫人或據該等董事所知持有我們5%以上已發行股本的股東於業績記錄期內各年度於我們的前五大供應商擁有任何權益。有關我們與Continental的關連關係和交易的更多資料，請參閱「關連交易」。

我們的行業及競爭格局

影響我們行業競爭的因素包括價格、可靠性、安全性、法規、聲譽、飛機可用性、設備及質量、服務的一致性及便利性以及投資要求。我們認為，我們飛機的質量、創新、安全、性能及設計方面的聲譽、我們的品牌形象及可促進建立長期客戶關係(包括透過

我們的生態系統)的西銳服務產品使我們具備競爭力。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是全球私人航空市場中最大的私人飛機製造商，按已交付量計，於2023年的市場份額為32.0%，按銷售收入計，於2023年的市場份額為24.9%。

我們相信，我們較私人航空業的同行相比擁有競爭優勢，包括我們眾多產品組合的質量、我們對創新及整合先進技術的關注、我們廣泛的全球售後所有權及支持生態系統、直接和西銳銷售代理銷售模式、獨特的生產能力及對產品開發方面的大量投資。

與若干業務活動及聯屬人士有關的國際制裁

根據第13959號行政命令(「**第13959號行政命令**」)，美國財政部於2021年6月3日將我們的控股股東之一航空工業及其若干附屬公司(「**確認的CMIC實體**」)列入NS-CMIC清單，生效日期為2021年8月2日。本集團過往或目前概無與任何確認的CMIC實體有任何交易。

本公司及其附屬公司未被列入NS-CMIC清單，適用於被指定為CMIC的航空工業的制裁不適用於本公司及其附屬公司。因此，由於本公司本身未被海外資產控制辦公室列入NS-CMIC清單，霍金認為適用於美籍人士購買或出售NS-CMIC清單上的公司的任何公開交易證券，或由該等證券衍生或旨在為該等證券提供投資機會的任何公開交易證券的限制，不適用於本公司。

向任何人士**[編纂]**、**[編纂]**及**[編纂]**本公司證券，包括與**[編纂]**相關的本公司股份發售、出售及購買或本公司股份隨後於聯交所**[編纂]**，將不會引致根據經修訂的第13959號行政命令或任何相關的海外資產控制辦公室規則或條例實施的適用於航空工業的制裁。

參與**[編纂]**的相關人士(為免生疑問，包括但不限於**[編纂]**的潛在**[編纂]**)將不會引致根據經修訂的第13959號行政命令或任何相關的海外資產控制辦公室規則或條例實施的適用於航空工業的制裁。本公司現有股東(包括該等美籍人士股東)可繼續擁有本公司股份且不需要出售他們於本公司的股份，因為適用於被指定為CMIC的航空工業的制裁不適用於本公司及其附屬公司。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們與涉及相關地區的非制裁客戶進行了若干交易，我們亦與中航通飛華南及中航通飛浙江簽訂符合適用國際制裁的交易。中航通飛華南及中航通飛浙江於2020年12月23日被工業與安全局列入軍事最終用戶清單，並被限制在沒有許可證的情況下接收《出口管理條例》所規限及《出口管理條例》第744部分第2號補充案所載的物品。根據霍金在已經執行他們認為必要的程序，並依賴本公司對我們在相關地區的所有客戶進行的篩選所提出的建議，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們在相關地區的業務運營並不違背適用的國際制裁。根據霍金的建議，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，與中航通飛華南和中航通飛浙江的交易並未違反適用於這兩個實體的國際制裁。董事確認，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們一直嚴格遵守工業與安全局頒發的許可證條款及條件，在中航通飛華南及中航通飛浙江獲工業與安全局指定後，於未取得相關出口許可證的情況下未曾與中航通飛華南或中航通飛浙江開展交易。

基於上文所述及「業務 — 與若干業務活動及聯屬人士有關的國際制裁」中的進一步闡述，我們的董事認為，且根據霍金的建議，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們(i)一直遵守所有適用的制裁法律及法規；(ii)在中航通飛華南及／或中航通飛浙江於2020年12月被列入軍事最終用戶清單後與其進行各項交易前，已自工業與安全局取得所有必要的出口許可證；(iii)一直嚴格遵守工業與安全局頒發的許可證條款及條件；(iv)除與中航通飛華南及中航通飛浙江(「指定軍事最終用戶實體」)進行交易外，並無進行任何受國際制裁及／或出口管制的交易；及(v)制定有效且充分的內部控制措施、政策及程序，以識別及監控任何與制裁及反賄賂法律有關的任何重大風險，並確保遵守該等法律。

基於已開展的盡職調查(包括但不限於審閱與工業與安全局許可證相關的基礎文件、審閱與本公司內部控制措施相關的文件、獲得管理層的確認、對指定軍事最終用戶實體進行獨立的背景調查及法規檢索，以及考慮上述霍金的意見及本公司內部控制顧問進行內部控制審查的結果)，獨家保薦人未注意到任何導致其與董事意見相左的情況。

更多詳情，請參閱「風險因素 — 我們可能因向正在或將要受到美國、歐盟、聯合國、英國、澳大利亞和其他相關制裁機構制裁的某些國家或某些客戶進行的任何銷售而受

到不利影響」、「風險因素 — 我們的業務面臨與我們所經營市場的整體宏觀經濟、政治、社會及監管條件變化相關的風險」及「業務 — 與若干業務活動及聯屬人士有關的國際制裁」。

歷史財務資料概要

下表呈列我們截至2023年12月31日止三個年度的綜合財務資料概要。本概要摘錄自我們於本文件附錄一會計師報告中所載的財務資料。下文所載財務數據概要應與我們的綜合財務資料和相關附註及「財務資料」章節一併閱讀。

綜合損益表

下表載列我們的綜合損益表概要(均以實際值及佔所示年度總收入的百分比列示)，乃摘錄自本文件附錄一會計師報告所載的綜合損益表：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
收入	**738,130**	**100.0**	**894,082**	**100.0**	**1,067,708**	**100.0**
銷售成本	(495,855)	(67.2)	(595,952)	(66.7)	(703,016)	(65.8)
毛利	**242,275**	**32.8**	**298,130**	**33.3**	**364,692**	**34.2**
銷售及營銷開支	(66,391)	(9.0)	(88,290)	(9.9)	(106,766)	(10.0)
一般及行政開支	(93,661)	(12.7)	(102,486)	(11.5)	(135,184)	(12.7)
未包括其他收益的經營利潤	**82,223**	**11.1**	**107,354**	**12.0**	**122,742**	**11.5**
其他收益淨額	7,486	1.0	4,779	0.5	1,372	0.1
經營利潤	89,709	12.2	112,133	12.5	124,114	11.6
融資成本	(3,509)	(0.5)	(3,199)	(0.4)	(5,529)	(0.5)
除所得稅前利潤	**86,200**	**11.7**	**108,934**	**12.2**	**118,585**	**11.1**
所得稅開支	(13,797)	(1.9)	(20,858)	(2.3)	(27,442)	(2.6)
年內利潤	**72,403**	**9.8**	**88,076**	**9.9**	**91,143**	**8.5**

非國際財務報告準則計量指標

為補充根據國際財務報告準則編製的綜合財務報表，我們還使用經調整利潤(非國際財務報告準則計量指標)及經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)作為額外的財務計量指標，這些項目並非國際財務報告準則要求或根據國際財務報告準則列報。

我們認為經調整利潤(非國際財務報告準則計量指標)及經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)在理解和評估我們的綜合損益表方面為**[編纂]**及其他人士提供有用信息，就像它們有助於我們的管理層一樣。我們認為，此類非國際財務報告準則計量指標有助於比較不同期間及公司之間的經營業績。然而，我們的非國際財務報告準則計量指標的列報可能無法與其他公司提供的類似標題的計量指標相比較。

下表載列於所示年度我們非國際財務報告準則計量指標與根據國際財務報告準則編製的最相近指標的對賬：

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
年內利潤與經調整利潤(非國際財務報告準則計量指標)及年內經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)對賬：			
年內利潤	72,403	88,076	91,143
加回：			
[編纂]*開支*[附註]	—	—	7,243
預扣稅	—	—	3,000
年內經調整利潤(非國際財務報告準則計量指標)	72,403	88,076	101,386
加回：			
融資成本	3,509	3,199	5,529
所得稅開支(不包括預扣稅)	13,797	20,858	24,442
物業、廠房及設備折舊	18,248	13,596	16,857
使用權資產折舊	2,507	3,995	4,068
無形資產攤銷	14,421	15,866	15,650
減去：			
利息收入	(834)	(696)	(5,788)
年內經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)	124,051	144,894	162,144

附註： **[編纂]**開支指有關本次**[編纂]**的開支。

下表載列我們於所示年度按性質呈列的總銷售成本明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
飛機						
材料	287,965	72.0	354,549	70.7	412,791	68.6
勞工及其他間接費用	77,931	19.5	98,938	19.7	120,394	20.0
其他	33,918	8.5	48,036	9.6	68,534	11.4
總計	**399,814**	**100.0**	**501,523**	**100.0**	**601,719**	**100.0**
西銳服務及其他						
西銳服務	43,072	44.8	54,984	58.2	68,520	67.6
其他	52,969	55.2	39,445	41.8	32,777	32.4
總計	**96,041**	**100.0**	**94,429**	**100.0**	**101,297**	**100.0**

於業績記錄期，飛機(包括SR2X系列及願景噴氣機飛機)的材料、勞工及其他間接費用構成我們銷售成本的最大部分。於2021年、2022年及2023年，飛機的材料、勞工及其他間接費用分別佔我們總銷售成本的73.8%、76.1%及75.8%。有關詳情，請參閱「財務資料 — 綜合損益表主要構成 — 銷售成本」。

我們的年內利潤由2021年的72.4百萬美元增長21.6%至2022年的88.1百萬美元，並於2023年進一步增長3.5%至91.1百萬美元，乃主要由於以下方面的收入增加：(i)飛機，包括我們的SR2X系列及願景噴氣機飛機，由於客戶需求增加導致飛機交付量增加，以及推出新功能和為應對更廣泛的通脹壓力驅使價格上漲；及(ii)西銳服務及其他，代表廣泛的服務和體驗以及各種配套產品及服務，助力我們實現更廣泛的銷售及服務佈局，並不斷擴大服務供給。

綜合財務狀況表

	截至12月31日		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
非流動資產	470,242	530,724	581,393
流動資產	316,680	419,013	426,542
資產總額	786,922	949,737	1,007,935
非流動負債	138,113	147,596	147,589
流動負債	348,151	413,409	386,970
負債總額	486,264	561,005	534,559
權益	300,658	388,732	473,376
權益及負債總額	786,922	949,737	1,007,935
流動(負債)／資產淨額	(31,471)	5,604	39,572

截至2023年12月31日，我們的流動資產淨額為39.6百萬美元，而截至2022年12月31日為流動資產淨額5.6百萬美元，主要由於應計產品責任減少、存貨增加及客戶按金減少，部分被可收回再保險賬款減少及應付僱員工資及福利增加所抵銷。

截至2022年12月31日，我們的流動資產淨額為5.6百萬美元，而截至2021年12月31日為流動負債淨額31.5百萬美元，主要由於可收回再保險賬款、存貨和現金及現金等價物增加，部分被客戶按金、應計負債和應計產品責任增加所抵銷。

我們的資產淨額由截至2021年12月31日的300.7百萬美元增加至截至2022年12月31日的388.7百萬美元，並進一步增加至截至2023年12月31日的473.4百萬美元，主要由於我們於2022年及2023年分別錄得利潤88.1百萬美元及91.1百萬美元導致留存收益增加。

綜合現金流量表

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
經營活動所得現金淨額	198,277	132,859	113,291
投資活動所用現金淨額	(47,519)	(71,033)	(90,637)
融資活動(所用)／所得現金淨額	(126,143)	47	(19,039)
現金及現金等價物增加淨額	24,615	61,873	3,615
年初現金及現金等價物	156,766	181,381	243,254
年末現金及現金等價物	181,381	243,254	246,869

有關我們綜合現金流量表中若干關鍵項目歷史變動的詳細討論，請參閱「財務資料 — 流動資金及資本資源 — 現金流量」。

主要財務比率

下表載列我們截至所示日期或所示年度的主要財務比率：

	截至12月31日／截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
毛利率(1)	32.8%	33.3%	34.2%
淨利潤率(2)	9.8%	9.9%	8.5%
股權回報率(3)	27.4%	25.6%	21.1%
總資產回報率(4)	9.6%	10.1%	9.3%
經調整利潤率（非國際財務報告準則計量指標）(5)	9.8%	9.9%	9.5%
經調整EBITDA利潤率（非國際財務報告準則計量指標）(6)	16.8%	16.2%	15.2%
流動比率(7)	0.9	1.0	1.1
速動比率(8)	0.6	0.7	0.8
槓桿比率(9)	0.2	0.2	0.1

附註：

(1) 毛利率是年內毛利除以年內收入並乘以100%計算得出。

(2) 淨利潤率是使用年內利潤除以年內收入並乘以100%計算得出。

(3) 股權回報率是年內的利潤佔年內起止的權益總額平均餘額的百分比，並乘以100%。

(4) 總資產回報率是年內的利潤佔年內起止資產總額平均餘額的百分比，並乘以100%。

(5) 經調整利潤率(非國際財務報告準則計量指標)指年內經調整利潤(非國際財務報告準則計量指標)除以年內收入，再乘以100%。有關年內經調整利潤(非國際財務報告準則計量指標)的詳情，請參閱「— 非國際財務報告準則計量指標」。

(6) 經調整EBITDA利潤率(非國際財務報告準則計量指標)代表經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)除以年內收入並乘以100%。有關經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)的詳情，請參閱「— 非國際財務報告準則計量指標」。

(7) 流動比率是用流動資產總額除以流動負債總額計算。

(8) 速動比率是用流動資產總額減去存貨除以流動負債總額計算。

(9) 槓桿比率是用總債務(即計息借款)除以權益總額計算。

我們的(i)淨利潤率由2022年的9.9%減至2023年的8.5%，(ii)經調整利潤率(非國際財務報告準則計量指標)由2022年的9.9%減至2023年的9.5%，(iii)經調整EBITDA利潤率(非國際財務報告準則計量指標)由2022年的16.2%減至2023年的15.2%，(iv)股權回報率由2022年的25.6%減至2023年的21.1%，及(v)總資產回報率由2022年的10.1%減至2023年的9.3%，乃主要由於2023年我們的一般及行政開支增加；詳情請參閱「財務資料 — 過往經營業績回顧 — 截至2023年12月31日止年度與截至2022年12月31日止年度的比較 — 一般及行政開支」。我們的股權回報率及總資產回報率的減少亦乃由於(i)自2022年12月31日至2023年12月31日我們的權益總額及資產總額增加。

[編纂]

[編纂]

我們的控股股東

於2011年6月，中航通飛以合併Legacy Cirrus Industries的方式收購本集團。詳情請參閱「歷史、重組及公司架構 — 公司發展 — 主要附屬公司 — Cirrus Industries及Legacy Cirrus Industries」。

緊隨股份拆細及**[編纂]**完成後(假設**[編纂]**未獲行使)，中航通飛香港將直接持有本公司已發行股本總額約**[編纂]**%。中航通飛香港的全部已發行股本由中航通飛持有，航空工業持有中航通飛70%股權。因此，航空工業、中航通飛及中航通飛香港根據上市規則被視為本公司的一組控股股東。控股股東進一步確認，截至最後實際可行日期，除本集團的業務外，他們並無於與我們當前業務直接或間接競爭或可能競爭的業務擁有任何須根據上市規則第8.10條予以披露的權益。此外，我們的控股股東於2024年[•]簽署了一項有利於本公司的不競爭承諾，據此他們承諾不會並將促使其附屬公司(本集團成員除外)不得直接或間接從事與我們的主營業務競爭或可能競爭的任何主營業務活動。請參閱「與我們控股股東的關係」。

我們預計本集團與我們的控股股東的聯繫人於**[編纂]**後將進行若干持續關連交易。請參閱「關連交易」。

股息

於2023年6月，我們自利潤中向中航通飛香港宣派及支付股息6.5百萬美元。於業績記錄期，本公司概無支付或宣派任何其他股息。

本公司目前並無正式的股息政策或確定的股息支付比率。董事會在計及經營業績、財務狀況、現金需求及可用性以及當時認為相關的其他因素後，可能會於未來宣派股息。宣派及支付任何股息須受組織章程文件及適用法律的約束。股東須於股東大會上批准任何股息的宣派，股息不得超過董事會建議的金額。此外，董事可不時支付董事會認為就我們的利潤及整體財務需求而言屬合理的中期股息，或按他們認為合適的金額、於他們認為合適的日期支付特別股息。除我們合法可供分配的利潤及儲備外，不得宣派或支付任何股息。我們未來股息宣派可能會或可能不會反映我們過往的股息宣派且將由董事會全權酌情決定。

風險因素

我們的業務及**[編纂]**涉及若干風險，該等風險載於本文件「風險因素」一節。閣下在決定**[編纂][編纂]**前，應細閱該節全部內容。我們所面對的部分主要風險包括：

- 客戶需求和偏好變化或會對我們的財務業績產生影響；
- 我們可能因向正在或將要受到美國、歐盟、聯合國、英國、澳大利亞和其他相關制裁機構制裁的某些國家或某些客戶進行的任何銷售而受到不利影響。
- 我們的業務面臨與我們所經營市場的整體宏觀經濟、政治、社會及監管條件變化相關的風險。

- 我們的業務及增長策略面臨不明朗因素及風險，包括與客戶接受度和我們戰略的商業成功，以及為提供新產品及服務而進行的大量資本開支及投資有關的不明朗因素及風險，這可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響；

- 倘我們的生產活動遭受重大中斷以致我們無法通過提高餘下生產工廠的產能彌補該等中斷，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到重大不利影響；

- 我們面臨於國外服務客戶可能對我們的業務產生不利影響的風險；

- 環境法規和責任，包括新增或正在制定的法律及法規，或我們因應利益相關者壓力而採取的舉措，可能會增加我們的運營成本並對我們產生不利影響；

- 我們面臨與供應鏈相關的風險。倘我們遭遇任何供應延遲或中斷，或倘供應質量不符合要求的標準，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到重大不利影響；

- 依賴數量有限的供應商(包括我們的飛機發動機及其他關鍵部件)，使我們的飛機生產面臨風險；

- 我們依賴於我們的高級管理團隊及具有專業技能的合資格人才，倘我們失去他們的服務，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能會受到影響；

- 開發及推出新產品、服務及技術會帶來重大風險和不確定性；

- 任何涉及我們飛機的事故都可能給我們帶來損失及負面報導；及

- 我們的重大無形資產及商譽可能使我們面臨與根據國際會計準則第36號進行的定期減值測試相關的撇減及其他風險。

[編纂]開支

[編纂]開支指專業費用、**[編纂]**及**[編纂]**相關產生的其他費用。我們估計，我們的**[編纂]**開支總額(包括**[編纂]**)將約為**[編纂]**美元，佔**[編纂][編纂]**總額約**[編纂]**%(假設**[編纂]**為每股股份**[編纂]**港元，即本文件所述指示性**[編纂]**範圍的中位數，且**[編纂]**未獲行使)。於業績記錄期，**[編纂]**開支約**[編纂]**美元已自截至2023年12月31日止年度的綜合損益表中列支，及約1.3百萬美元於截至2023年12月31日的綜合財務狀況表內予以資本化並確認為預付**[編纂]**開支，由於與向公眾**[編纂]**股份直接相關，故預計於**[編纂]**後自權益中扣除。估計餘下**[編纂]**開支約**[編纂]**美元預期將於截至2024年12月31日止年度的綜合損益表列支，及約**[編纂]**美元將於**[編纂]**後自權益中扣除。**[編纂]**開支包括**[編纂]**相關開支**[編纂]**百萬美元及非**[編纂]**相關開支**[編纂]**美元(包括法律顧問與申報會計師的費用及開支**[編纂]**美元以及其他費用及開支**[編纂]**美元)。

[編纂]用途

假設**[編纂]**未獲行使及假設**[編纂]**為每股股份**[編纂]**港元(即本文件所述指示性**[編纂]**範圍每股股份**[編纂]**港元至**[編纂]**港元的中位數)，我們估計將收到的**[編纂][編纂]**淨額(經扣除我們就**[編纂]**應付的**[編纂]**費用及開支)約為**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)。

我們擬將**[編纂][編纂]**淨額按下列金額用於以下用途，可根據我們不斷變化的業務需要及不斷改變的市場狀況而作出調整：

- **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於為創新、產品提升、持續產品改進及其他研發活動撥付資金。通過利用我們廣泛的知識產權組合、市場領先的創新及研發專業人員，我們尋求於整合及適應新技術的同時，開發將提高我們飛機性能、安全及舒適度的功能。我們亦將開發專注於該等領域的新功能，並為SR2X系列及願景噴氣機系列飛機開發整合新興趨勢和技術；

- **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於提升我們的生產效率及產能；

- **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於為在地域上和總容量上提升及擴展服務、銷售及支持我們生態系統內提供的產品與服務提供資金；及

- **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於我們的一般營運資金及其他一般企業用途，以支持我們的業務運營及增長。

更多詳情，請參閱本文件「未來計劃及**[編纂]**用途」。

COVID-19疫情的影響

全球COVID-19疫情導致政府對企業經營和商務旅行進行嚴格管控。儘管我們由於私人飛機替代品需求的增加而實現增長，我們仍受到疫情相關限制的影響。由於疫情爆發，我們大部分運營於2020年暫停約一個月。我們亦遭受勞動力損失。於業績記錄期，製造業務的暫停導致我們2020年的交付減少、儲備增加以及庫存、原材料成本和僱員成本變化。COVID-19疫情並未對我們的財務狀況或經營業績產生重大不利影響。隨著我們從COVID-19疫情的短期不利影響中恢復，我們於業績記錄期持續保持增長，部分是由於疫情導致的私人航空業出現增長。根據弗若斯特沙利文的資料，於業績記錄期，部分由於尋求更優質的出行選擇的客戶需求及消費偏好增加，以及COVID-19疫情的刺激效應，私人航空業市場規模出現增長。COVID-19疫情導致商業航空旅行減少，令對私人航空替代品的需求以及個人獲得私人飛行執照的機會增加，乃由於受停工及強勁的股票表現的影響，許多潛在客戶在此期間擁有更多的時間和資源。全球私人飛機交付量由2021年的1,927架增加至2023年的2,215架。有關我們其他增長推動因素的更多資料，請參閱「行業概覽－私人航空飛機及服務市場增長的主要推動因素」。

近期發展及無重大不利變動

我們的業務模式於業績記錄期後保持不變。自業績記錄期末以來及直至2024年2月29日，我們的業務持續增長。於截至2024年2月29日止兩個月，我們錄得已交付飛機數量增加。受我們製造產出的提高所推動，於截至2024年2月29日止兩個月，我們交付33架飛機，即25架SR2X系列飛機及8架願景噴氣機，而截至2023年2月28日止兩個月交付30架飛機，即24架SR2X系列飛機及6架願景噴氣機。截至2024年2月29日，我們已交付9,500多架SR2X系列飛機及500多架願景噴氣機，且我們擁有1,383架飛機儲備，其中包括265架願景噴氣機的預訂。SR2X系列飛機截至2024年2月29日止兩個月的產能(週產量)、實際產量(平均週產量)及利用率分別為14.0、4.9 及 35%，而截至2023年2月28日止兩個月分別為14.0、7.8及55%。願景噴氣機截至2024年2月29日止兩個月的產能(週產量)、實際產量(平均週產量)及利用率分別為2.2、1.8 及 80%，而截至2023年2月28日止兩個月分別為2.2、0.8及34%。與截至2023年2月28日止兩個月相比，於截至2024年2月29日止兩個月，SR2X系列的平均週產量及利用率有所下降，主要是由於為於2024年1月推出的第七代SR2X系列相關的新產品內容準備現有製造流程。

近期監管發展

最新適航指令

美國聯邦航空管理局不時發佈適航指令，該等適航指令適用於具有法律強制性規則的若干產品(即飛機、飛機引擎、螺旋槳及設備)。美國聯邦航空管理局規定，經營不符合適用適航指令要求產品的任何人士都有遵守適航指令的義務。

根據弗若斯特沙利文的資料，美國聯邦航空管理局適航指令於私人航空業很常見。於業績記錄期，我們的主要競爭對手(包括德事隆、Diamond、Piper Aircraft、龐巴迪及Pilatus)的飛機均須遵守平均約6.4項由美國聯邦航空管理局發佈的適航指令的要求。有關於業績記錄期內適用於我們的飛機及╱或安裝於我們的飛機上的部件的適航指令的更多詳情，以及我們如何回應適航指令，請參閱「業務 — 適航指令、質量控制及保證」。

2023年3月適航指令

如我們發佈的服務公告所述，於2023年3月6日，美國聯邦航空管理局發佈一項適航指令，要求對我們所有願景噴氣機採取若干糾正措施。該等程序包括在配置模式下啟動航空電子設備、禁止西銳整機降落傘系統自動駕駛、製作和安裝信息標牌、修訂飛機飛行手冊、修訂現有飛機維修手冊或持續適航説明書以及現有批准的維修或檢查計劃。對於某些飛機，服務公告亦要求修改接線以去除西銳整機降落傘系統電源定時功能。該適航指令乃由於飛行中未能成功激活西銳整機降落傘系統自動駕駛模式導致的事故報告而引發。所需行動需於適航指令生效日期(即2023年3月21日)後25個服務小時內執行。

截至2022年12月8日(我們首次發佈服務公告的日期)，約有405架願景噴氣機受到該適航指令的影響。因該適航指令僅影響於2022年12月8日之前獲簽發適航證書(「**適航證書**」)的飛機，我們預計未來不會有更多願景噴氣機受到影響。所有於2022年12月8日之後收到適航證書的願景噴氣機均已採取適當的補救措施以獲得適航證書，並且不受該適航指令的影響。所有尚未收到適航證書的生產中飛機，已於生產線上實施了適當的補救措施，並未導致任何交貨延誤。

就實施相關服務公告檢查及程序以及現場產品改進而言，我們(i)截至最後實際可行日期已產生合計約137,000美元的額外費用，及(ii)預計將產生約1.1百萬美元的額外費用，主要與實施於2023年12月1日發佈的包含產品增強功能的服務公告有關，以恢復適航指令禁用的功能。就任何重新設計及認證流程而言，我們產生了產品開發成本等成本，該等成本為我們持續進行的持續工程工作的一部分，且並未產生任何超出我們持續進行的持續工程工作的正常預算／預測的額外成本。

2023年2月適航指令

於2023年2月23日，美國聯邦航空管理局發佈一項適航指令，要求若干配備Continental引擎的所有飛機檢查曲軸組件情況，並於再次飛行前採取糾正措施。該適航指令由一份質量事故報告引起，該事故涉及在製造過程中配重卡環在引擎曲軸配重槽中安裝不當。根據美國聯邦航空管理局資料，發佈適航指令以防止配重及曲軸組件的固定硬件脱落，這可能會導致引擎油壓損失、災難性的引擎損壞、引擎卡死及隨後的飛機失事。適航指令要求對曲軸組件進行檢查，以確保在配重槽中正確安裝配重卡環，倘發現安裝不當，應採取糾正措施。

當我們了解到於2023年2月13日最終發佈的相關未決Continental服務公告時，我們注意到適航指令所述的問題。我們從服務公告中了解到該問題後，所有SR22及SR22T飛機的生產及交付均放緩，直至44台受影響的Continental引擎的生產庫存及在製品檢查完畢。該等檢查已於2023年3月3日全部完成。於2023年3月3日，我們亦已完成對所有已獲發適航證書(「**適航證書**」)並等待交付客戶的已完工飛機的檢查。我們公司機隊受影響飛機亦已暫停運行，對所有受影響公司機隊飛機的檢查已於2023年6月完成。一旦發佈服務公告及隨後的適航指令，我們立即聯絡受影響的客戶，讓其知悉服務公告及適航指令，並重申需立即根據服務公告及適航指令對飛機進行檢查。共有537架SR22及SR22T飛機受到適航指令的影響。

此外，我們的SR22及SR22T新機型的生產及交付受到影響，原因為我們轉移生產資源以完成檢查，並且於Continental進行檢查期間，我們的Continental引擎供應受到影響。我們亦轉移工廠服務中心資源以優先完成檢查，這導致我們提供的其他工廠服務中心服務(如維護)出現中斷。因此，適航指令對已交付及未交付的飛機均產生影響。對於已交付飛機，我們已聯繫受服務公告及適航指令影響的客戶，截至2023年12月31日，537架飛機中有469架，或約87%，已執行服務公告程序。對於未交付飛機，我們估計共有40架SR22及SR22T飛機的交付平均延遲三至四週。我們制定了一項計劃，臨時提高我們的生產能力以完成延遲交付的飛機，因此我們於2023年成功交付所有預期交付的飛機。基於上述資料，鑒於我們無需進行任何重新設計或認證，且檢查及維修的直接費用預計將由Continental全額補償，我們於業績記錄期及直至最後實際可行日期的業務運營或財務業績並未受到任何重大不利影響。

2023年行政命令

2023年8月9日，拜登總統發佈了「關於處理美國對有關國家的若干國家安全技術及產品投資的行政命令」(「**2023年行政命令**」)，除2023年行政命令外，美國財政部亦發佈了建議制定規則的事先通知(「**建議制定規則的事先通知**」)。詳情請參閱「風險因素 — 我們的業務面臨與我們所經營市場的整體宏觀經濟、政治、社會及監管條件變化相關的風險」。根據霍金的建議，鑒於我們的業務重點為於私人航空領域銷售單引擎活塞飛

機及噴氣式飛機，根據建議制定規則的事先通知中所載的預期重點，我們的業務運營受2023年行政命令及實施條例約束的風險較低。因此，我們的董事認為，2023年行政命令及實施條例預計不會對我們的業務運營及合規狀況產生任何重大不利影響。

[編纂]後安排

根據Cirrus Industries（我們全部經營附屬公司的控股公司）董事會採納的一項管理層激勵計劃，將於**[編纂]**後支付一筆特別現金獎勵（「**特別現金獎勵**」），其總額佔本公司**[編纂]**比例不低於0.5%，即不低於約**[編纂]**美元（基於指示性**[編纂]**範圍的最低位且假設**[編纂]**未獲行使）或不低於約**[編纂]**美元（基於指示性**[編纂]**範圍的最高位且假設**[編纂]**未獲行使），特別現金獎勵的金額乃經考慮本公司的整體現金流量後基於本公司及股東的整體利益釐定，確保佔用營運資金及投資固定資產後保持正現金流量（更多詳情請參閱「董事及高級管理人員 — 管理層激勵計劃」）。

無重大不利變動

經履行董事會認為適當充分的盡職調查並認真考慮後，董事確認，直至本文件日期，我們的財務或經營狀況或前景自2023年12月31日（即本文件附錄一所載會計師報告所申報期間的截止日期）以來未發生重大不利變動，且自2023年12月31日以來及直至本文件日期並無任何事件會對本文件附錄一所載會計師報告所列資料產生重大影響。

釋　義

於本文件內，除非文義另有所指，否則下列詞彙具有以下涵義。若干技術詞彙載於本文件「技術詞彙表」一節。

「會計師報告」	指	截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度的會計師報告，其全文載列於本**[編纂]**文件的附錄一
「聯屬人士」	指	就任何特定人士而言，指由上述特定人士直接或間接控制或與上述特定人士受到直接或間接共同控制的任何其他人士
「會財局」	指	香港會計及財務匯報局
「中航通飛華南」	指	中航通飛華南飛機工業有限公司，一家於2012年7月17日在中國成立的有限公司，為我們的控股股東中航通飛的全資附屬公司，因此為本公司的關連人士
「中航通飛服務」	指	珠海中航通用飛機客戶服務有限公司，一家於2015年12月29日在中國成立的有限公司，為我們的控股股東中航通飛的全資附屬公司，因此為本公司的關連人士
「中航通飛浙江」	指	浙江中航通飛研究院有限公司，一家於2017年7月4日在中國成立的有限公司，為我們的控股股東中航通飛的全資附屬公司，因此為本公司的關連人士
「飛機」	指	我們的收入來源，包括SR2X系列及願景噴氣機

釋　義

「細則」、「組織章程細則」、「大綱及細則」、「組織章程大綱」或「章程文件」	指	本公司於[•]有條件採納且自**[編纂]**起生效的經修訂及經重列的組織章程大綱及細則(經不時修訂)，有關概要載於本文件附錄三「本公司章程及開曼群島公司法概要」一節
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「審計、風險、合規委員會」	指	董事會審計、風險、合規委員會
「航空工業」	指	中國航空工業集團有限公司，一家於2008年11月6日在中國註冊成立的有限公司，為我們的控股股東之一
「航空工業集團」	指	航空工業連同其附屬公司
「儲備」	指	尚未交付予客戶的SR2X系列及願景噴氣機訂單及預訂總數
「工業與安全局」	指	美國商務部工業與安全局
「工業與安全局清單」	指	美國商務部及工業與安全局的實體清單、被拒絕人士清單、未經核實清單、軍事最終用戶清單或軍事情報最終用戶清單
「董事會」	指	本公司董事會
「營業日」	指	除星期六、星期日或香港公眾假期之外的香港銀行通常開門辦理正常銀行業務的任何日子
「中國民航局」	指	中國民用航空局
「複合年均增長率」	指	複合年均增長率

「中航通飛」	指	中航通用飛機有限責任公司，一家於2009年2月6日在中國註冊成立的有限責任公司，為我們的控股股東之一
「中航通飛集團」	指	中航通飛連同其附屬公司
「中航通飛香港」	指	中航通飛香港有限公司，一家於2019年12月12日在香港註冊成立的有限公司，為我們的控股股東之一

[編纂]

「開曼公司法」	指	開曼群島法例第22章公司法(1961年第3號法例)，經不時修訂、補充或以其他方式修改

[編纂]

「CFIUS」	指	美國外國投資委員會
「中國」	指	中華人民共和國，僅就本文件而言，除文義另有所指外，不包括香港、中國澳門特別行政區及台灣
「Cirrus Aircraft Europe」	指	Cirrus Aircraft Europe Limited，一家於2015年8月12日根據英國法律註冊成立的私人股份有限公司，為本公司的間接全資附屬公司
「Cirrus Design」	指	Cirrus Design Corporation，一家於1987年2月25日根據威斯康星州法律註冊成立的公司，為本公司的間接全資附屬公司
「西銳飛行訓練」	指	是本公司為客戶提供的為期35天的飛行訓練計劃，涵蓋成為美國聯邦航空管理局認證的飛行員所需的基本航空技能和經驗

釋　義

「Cirrus Industries」	指	Cirrus Industries, Inc.，為Legacy Cirrus Industries、CAIGA (US) Co., Ltd.及CAIGA Co., Ltd.於2022年12月合併成立的存續公司，詳見「歷史、重組及公司架構 — 重組 — 3.根據2022年合併對控股實體進行合併」，為本公司的直接全資附屬公司
「西銳服務及其他」	指	我們的收入來源，包括一項廣泛服務與體驗產品及各種其他輔助產品和服務，包括但不限於售後零件銷售、服務銷售、保修銷售及培訓銷售及來自關聯方的收入
「公司條例」	指	香港法例第622章公司條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「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、補充或以其他方式修改
「本公司」	指	西銳飛機有限公司，一家於2019年12月13日在開曼群島註冊成立的獲豁免有限公司
「全面受制裁國家」	指	根據相關司法轄區與制裁有關的法律或法規，受全面出口、進口、金融或投資禁運限制規限的任何國家或地區，目前包括古巴、伊朗、朝鮮、敘利亞及克里米亞地區、自稱盧甘斯克人民共和國(「**盧甘斯克**」)、頓涅茨克人民共和國(「**頓涅茨克**」)以及烏克蘭的扎波羅熱及赫爾松地區
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「關連交易」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義

「Continental」	指	Continental Aerospace Technologies, Inc.（前稱Continental Motors, Inc.），一家於2001年12月6日根據特拉華州法律註冊成立的公司。Continental為大陸航空科技控股有限公司的全資附屬公司，而大陸航空科技控股有限公司為一家於百慕達註冊成立的有限公司，並於聯交所上市（股份代號：232）。截至最後實際可行日期，大陸航空科技控股有限公司由我們的控股股東航空工業間接持有約46.40%，因此Continental為本公司的關連人士
「控股股東」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義，除文義另有規定外，指航空工業、中航通飛及中航通飛香港。進一步詳情，請參閱「與我們控股股東的關係」
「訂約方」	指	中航通飛及中航通飛香港，為**[編纂]**的訂約方
「COVID-19」	指	由SARS COV 2導致的疾病，2019冠狀病毒病
「西銳銷售代理」	指	西銳銷售代理，由獨立第三方代理組成的網絡，支持我們的國際銷售工作，並可向客戶提供售後服務，包括飛機維修和零部件採購
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會
「Dakota Aircraft」	指	Dakota Aircraft Corporation，一家於2014年7月28日根據北達科他州法律註冊成立的公司，為本公司的間接全資附屬公司
「董事」	指	本公司董事
「消除航空燃油鉛排放」	指	消除航空燃油鉛排放

「《出口管理條例》」	指	美國聯邦法規第730-744部第15篇《出口管理條例》
「環保局」	指	美國國家環境保護局
「企業資源規劃」	指	企業資源規劃，集中並標準化廣泛運營端到端流程的能力
「極端情況」	指	香港政府宣佈的超級颱風造成的極端情況
「美國聯邦航空管理局」	指	美國交通部聯邦航空管理局
「斐格」	指	美國斐格律師事務所，有關我們在美國經營業務的美國法律的法律顧問
「美國聯邦航空條例」	指	美國聯邦航空條例
「海外反腐敗法」	指	1977年美國海外反腐敗法

[編纂]

「弗若斯特沙利文」	指	弗若斯特沙利文有限公司，一家獨立的全球市場研究及諮詢公司
「弗若斯特沙利文報告」	指	我們委託弗若斯特沙利文編製的獨立行業報告
「通用航空製造商協會」	指	通用航空製造商協會。根據弗若斯特沙利文的資料，該協會是通用航空業惟一可信賴及獲認可的行業協會
「英鎊」	指	英國法定貨幣英鎊
「GHG」	指	溫室氣體

[編纂]

「Gravel」	指	Gravel & Shea PC，我們有關佛蒙特州法律的法律顧問
「本集團」或「我們」	指	本公司及其不時的附屬公司，或如文義所指，就本公司成為其現有附屬公司的控股公司前的期間而言，則指有關附屬公司，猶如其於有關時間為本公司的附屬公司

[編纂]

「高淨值人士」	指	高淨值人士
「霍金」	指	霍金路偉國際律師事務所，我們有關美國監管法律及國際制裁法律的法律顧問
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區

「港元」	指	香港法定貨幣港元

[編纂]

「指定軍事最終用戶實體」	指	中航通飛華南及中航通飛浙江，於2020年12月23日被工業與安全局列入軍事最終用戶清單，並被限制在並無許可證的情況下接收《出口管理條例》所規限及《出口管理條例》第744部分第2號補充案所載的物品
「國際財務報告準則」	指	國際會計準則理事會不時發佈的國際財務報告準則會計準則

「獨立第三方」	指	非本公司關連人士的任何實體或人士，具有上市規則所賦予的涵義

[編纂]

「國際制裁」	指	與經濟制裁、出口管制、貿易禁運及針對國際貿易及投資相關活動的更廣泛禁令及限制有關的所有適用法律法規，包括由美國政府、歐盟及其成員國、聯合國、英國或澳大利亞政府所採用、施行及執行的相關法律法規

[編纂]

「IT」	指	信息技術

「JetStream」	指	面向每位願景噴氣機客戶的全面性預付費所有權計劃，涵蓋標準保修之外的福利
「嘉源」	指	嘉源律師事務所，我們有關中國法律的法律顧問
「最後實際可行日期」	指	2024年2月29日，即在刊發本文件前確定本文件所載若干資料的最後實際可行日期
「Legacy Cirrus Industries」	指	Cirrus Industries, Inc.，一家於1996年2月13日根據特拉華州法律註冊成立的公司，於2022年12月併入CAIGA (US) Co., Ltd.及CAIGA Co., Ltd.
		[編纂]
「上市委員會」	指	聯交所上市委員會
		[編纂]
「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、補充或以其他方式修改
「主板」	指	由聯交所營運的證券交易所(不包括期權市場)，獨立於聯交所GEM並與其並行運作
		[編纂]
「軍事最終用戶清單」	指	工業與安全局存置的名稱清單，確定禁止接收《出口管理條例》及《出口管理條例》第744部第2號補充案所述物品的外國人士(除非出口商取得許可證)

「不競爭承諾」	指	我們的控股股東於2024年[•]以本公司為受益人簽署的不競爭承諾，詳情載於本文件「與我們控股股東的關係 — 不競爭承諾」一節
「北美洲」	指	美國及加拿大
「NS-CMIC清單」	指	非SDN中國軍事綜合體企業清單
「組織委任授權」	指	美國聯邦航空管理局的組織委任授權
「OEM」	指	原始設備製造商，生產產品供其他公司銷售的公司
「海外資產控制辦公室」	指	美國財政部海外資產控制辦公室

[編纂]

「訂單」	指	飛機訂單總額減去取消訂單

[編纂]

「一級制裁活動」	指	本公司在全面受制裁國家境內或涉及全面受制裁國家的任何活動，或(i)與受制裁目標進行的活動；或(ii)直接或間接惠及受制裁目標或涉及受制裁目標的財產或財產權益的活動，而本公司在相關司法轄區註冊成立或位於相關司法轄區，或就相關活動與該司法轄區有其他聯繫，從而使該活動須遵守相關制裁法律和法規

[編纂]

「合資格機構買家」	指	第144A條所界定的合資格機構買家
「研發」	指	研究與開發

「受國際制裁地區」	指	根據相關司法轄區與制裁有關的法律或法規，為全面受制裁國家或受更為有限的出口、進口、金融或投資限制的任何國家或地區
「S規例」	指	美國證券法S規例
「相關司法轄區」	指	與本公司相關的任何司法轄區，其制定有制裁相關的法律或法規，限制(其中包括)其國民及／或在該司法轄區註冊成立或位於該司法轄區的實體直接或間接向有關法律或法規所針對的部分國家、政府、個人或實體提供資產或服務，或以其他方式買賣資產。就本文件而言，相關司法轄區包括美國、歐盟、聯合國、英國和澳大利亞
「相關人士」	指	本公司連同其**[編纂]**及股東以及可能直接或間接涉及批准股份**[編纂]**的人士，包括聯交所及相關集團公司
「相關地區」	指	埃及、香港、土耳其、委內瑞拉、俄羅斯(不包括克里米亞)和津巴布韋
「薪酬委員會」	指	董事會薪酬委員會
「重組」	指	本集團進行的重組安排，詳情載於本文件「歷史、重組及公司架構」一節
「申報會計師」	指	羅兵咸永道會計師事務所
「第144A條」	指	美國證券法第144A條
「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國國家外匯管理局

「SAIC」	指	Superior Aerospace Insurance Company，一家於2005年6月22日根據佛蒙特州法律註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「SAM」	指	可服務目標市場
「受制裁國家」	指	受制裁國家／地區，截至最後實際可行日期，包括伊朗、敘利亞、蘇丹、古巴、朝鮮以及克里米亞地區、扎波羅熱及赫爾松、自稱盧甘斯克人民共和國的地區及自稱頓涅茨克人民共和國的地區
「受制裁人士」	指	名列海外資產控制辦公室特別指定國民及被封鎖人員名單或由美國、歐盟、聯合國、英國或澳大利亞存置的其他受限制方名單的若干人士及實體
「受制裁目標」	指	(i) 根據相關司法轄區的制裁相關法律或法規所發佈的任何目標人士或實體清單所指定的任何人士或實體；(ii)為全面受制裁國家的政府或由該政府擁有或控制的任何人士或實體；或(iii)因與(i)或(ii)所述人士或實體的所有權、控制或代理關係而成為相關司法轄區法律或法規項下的制裁目標的任何人士或實體
「國資委」	指	國務院國有資產監督管理委員會
「特定國民」	指	名列海外資產控制辦公室存置的特別指定國民及被封鎖人員名單的個人及實體

「二級制裁活動」	指	本公司所進行的可能導致相關司法轄區對相關人士施加制裁(包括指定為受制裁目標或施加懲罰)的若干活動，即使本公司並非在相關司法轄區註冊成立或位於相關司法轄區，且與相關司法轄區並無任何其他聯繫
「證券交易委員會」	指	美國證券交易委員會
「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、補充或以其他方式修改
「股份」	指	本公司股本中的普通股，於股份拆細前每股面值為1.00美元及於股份拆細完成後每股面值為[0.50]美元
「股東」	指	股份的持有人
「股份拆細」	指	將本公司已發行及未發行股本中每股面值1.00美元的每股股份拆分為每股面值[0.50]美元的[兩股]股份

[編纂]

「獨家保薦人」或「保薦人」	指	中國國際金融香港證券有限公司

[編纂]

「國務院」	指	中華人民共和國國務院

釋　義

[編纂]

「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「附屬公司」	指	具有公司條例第15條賦予該詞的涵義
「主要股東」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「收購守則」	指	證監會頒佈的《公司收購、合併及股份回購守則》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「TAM」	指	總目標市場
「業績記錄期」	指	截至2023年12月31日止三個年度
「英國」	指	英國

[編纂]

「美國」	指	美利堅合眾國、其領土、其屬地及受其司法管轄的所有地區
「《美國反洗錢法》」	指	《銀行保密法》，其法律框架包括《1970年貨幣和對外交易報告法》及《2001年美國愛國者法案》第三章條文，以及《2020年反洗錢法》(經修訂)及其實施細則(《美國聯邦法規》第31篇第10部分)
「美元」	指	美國法定貨幣美元
「美國證券法」	指	1933年美國證券法(經修訂)及據此頒佈的規則及規例

釋　義

[編纂]

「%」	指	百分比

除非另有指明或文義另有所指，否則：

1. *本文件所載陳述均假設並無行使***[編纂]***；*

2. *所有時間均指香港時間；*

3. *本文件內對年、月及日的提述分別指曆年、曆月及曆日；及*

4. *本文件內所有數據均截至本文件日期。*

於本文件，除文義另有所指外，「聯繫人」、「緊密聯繫人」、「關連人士」、「核心關連人士」、「關連交易」、「控股股東」及「主要股東」等詞彙應具有上市規則賦予該等詞彙的涵義。

本文件所載若干數額及百分比數字已約整，另行說明者除外。因此，若干表格合計所示數字未必為其前列數字的算術總和。任何表格或圖表所示合計與所列數額總和之間的任何差異乃約整所致。

於本文件，「」指若干自然人、法人、企業、政府機關、機構、實體、組織、部門、設施、法律法規的中文或英文(視情況而定)或本文件所載其他語言的譯名，僅供識別。倘出現任何歧義，概以中文或源語言名稱為準。*

技術詞彙表

本詞彙表載有本文件所採用與本公司和我們的業務有關的若干詞彙的定義。部分詞彙未必與標準行業定義或該等詞彙用法一致。

「適航指令」	指	為糾正以下產品的不安全狀況：飛機、飛機發動機、螺旋槳及裝置，由美國聯邦航空管理局發佈的具有法律效力的規則
「AOG」	指	飛機停場，航空維修中使用的詞彙，表示問題嚴重到足以阻止飛機飛行
「西銳整機降落傘系統」	指	西銳整機降落傘系統™，作為標準設備包含在所有西銳飛機上的全機降落傘系統
「飛機註冊證書」	指	由各國航空監管機構(如美國聯邦航空管理局)頒發的飛機證書，飛機所有者在運作飛機前須獲得該證書
「西銳操作系統」	指	西銳開發的專有操作系統，用於制定和規範操作方法，整合製造系統，並提升在同一生產線上同時生產各種飛機型號的部件的能力
「經銷商飛機註冊證書」	指	美國聯邦航空管理局頒發的經銷商飛機註冊證書，允許製造商及經銷商向潛在客戶操作、展示及推銷飛機，而無需為每架生產或銷售的飛機獲取單獨的飛機註冊證書
「ESP」	指	電子穩定及保護系統，由西銳與佳明®合作生產的航空電子系統，其利用佳明的姿態與航向參考系統(由三個軸上的感應器組成)，在俯仰或滾轉偏差超過建議限度時，應用控制力穩定飛行

「固定基地營運商」	指	固定基地營運商，表示由機場管理局授權在該機場運營並提供航空服務(如為私人飛機提供地面勤務、加油、停機等服務)的商業企業的詞彙
「英呎」	指	英呎
「燃油系統」	指	飛機的燃油系統，泵送、管理並輸送燃油至飛機的動力系統(或發動機)
「高溫及高海拔」	指	由於環境溫度高和機場海拔高而導致空氣密度低的情況
「看板系統」	指	一種庫存控制系統，用於實時製造(即製造物品以滿足需求，而非於過剩或提前於需求的情況下製造物品)以追踪生產
「KTAS」	指	真實空速節，即飛機相對於其所飛過的氣團的空速
「磅」	指	磅
「保養、維修及大修」	指	保養、維修及大修，即由飛機維修工廠執行的活動，包括對飛機系統及部件進行的常規檢查、維修和升級
「海里」	指	海里，一海里相當於6,076英呎或1,852米
「私人飛行執照」	指	亦稱私人飛行證書，由各國民航監管機構頒發，且允許持有人操作私人飛機，但不得以收取報酬為目的
「預訂」	指	於指定交付日期前可用的願景噴氣機的購買預訂

技術詞彙表

「安全返回」	指	安全返回緊急自動著陸系統，由西銳與佳明合作創建的緊急自動著陸系統，其使乘客能夠在飛行員喪失行為能力的情況下，將配備該系統的飛機著陸
「簡化飛行操作」	指	應用技術為飛行員提供幫助的飛行系統及用戶界面
「型號合格證」	指	由各國民航監管機構(如美國聯邦航空管理局)頒發的證書，列明飛機型別、機型、飛機發動機或飛機螺旋槳的適航標準
「型別等級」	指	各國民航監管機構(如美國聯邦航空管理局)向完成特定型別飛機必要培訓及測試的飛行員頒發的證書

前瞻性陳述

本文件中若干陳述為前瞻性陳述，而因其性質使然，涉及重大風險與不確定因素。任何表示或涉及有關預期、信念、計劃、目標、假設或未來事件或表現(經常但並非總是通過使用「將會」、「預期」、「預計」、「估計」、「相信」、「展望未來」、「應當」、「或會」、「尋求」、「應該」、「有意」、「計劃」、「預測」、「預料」、「可能」、「願景」、「目的」、「目標」、「追求」、「時間表」、「估測」、「計劃」、「旨在」、「打算」、「認為」、「會」、「繼續」及「展望」等詞彙或短語)的討論的陳述並非歷史事實，而是具有前瞻性，且可能涉及估計及假設，並受風險(包括本文件所詳述的風險因素)、不確定因素及其他因素影響，其中部分因素不受我們控制且難以預料。因此，該等因素可能導致實際業績或結果與前瞻性陳述所表示者大相徑庭。

我們的前瞻性陳述乃基於可能被證實屬不準確的有關未來事件的假設和因素。該等假設和因素乃基於我們現時可得關於我們所營運業務的資料得出。可能影響實際業績的風險、不確定因素和其他因素(其中多項均不受我們控制)包括但不限於：

- 政治、市場和經濟的整體情況；
- 有關我們業務各方面的美國及其他相關司法轄區聯邦及州政府法律、規則和法規以及有關政府部門規則、法規和政策的任何變化；
- 我們的規劃項目與目標；
- 我們控制或降低成本的能力；
- 我們的風控能力；
- 我們與業務合作夥伴維持良好關係的能力；
- 我們的業務前景和擴展計劃；
- 我們成功實施業務計劃及策略的能力；
- 我們的財務狀況及表現、負債水平及資金需求；
- 我們的股息政策；

- 我們的資本開支計劃；
- 我們可爭取的各類商機；
- 我們競爭對手的行動及發展；
- 利率、匯率、股價或其他費率或價格的變動或波動，包括與美國及我們運營所在行業及市場有關的變動或波動；及
- 本文件「風險因素」一節所述的所有其他風險和不確定因素。

由於實際業績或結果可能與任何前瞻性陳述所表示者大相徑庭，我們強烈建議**[編纂]**不應過分依賴任何該等前瞻性陳述。任何前瞻性陳述僅截至作出該陳述之日為止，而除上市規則所規定者外，我們並無責任更新任何前瞻性陳述以反映作出該陳述之日後的事件或情況或反映意外事件的發生。有關我們或任何董事的意向的陳述或提述乃於截至本文件日期作出。任何該等意向可能因未來發展而出現變動。

本文件內的所有前瞻性陳述均受本警示性聲明明確限制。

[編纂]股份涉及高風險。潛在[編纂]決定是否[編纂]股份前，應審慎考慮以下風險因素以及本文件所載的全部其他資料。倘出現下文所述的任何事件或倘該等風險或我們目前並不知悉或我們目前認為無關緊要的任何其他風險成為現實，我們的業務、財務狀況、經營業績及我們履行財務義務的能力可能受到重大不利影響。由於任何該等事件或風險或該等其他風險，股份[編纂]可能會大幅下跌，而閣下或會損失全部[編纂]價值。下文所呈列風險的順序並不一定會反映其發生的可能性或其對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景的潛在重大不利影響的相對程度。

與我們業務及行業有關的風險

客戶需求和偏好變化或會對我們的財務業績產生影響。

對我們飛機的需求可能受到未來意外事件的不利影響。因此，未來對我們飛機的需求可能會大大低於預期及／或低於前期交付量。我們的訂單、銷量及收入或會受到我們潛在或現有飛機所有者所在的各個國家的整體經濟狀況和客戶偏好變化以及市場趨勢的影響。我們已投入大量資源進行產品開發及創新，以跟隨市場技術進步的步伐及客戶的偏好變化。然而，我們無法向閣下保證，我們將成功預測或響應客戶偏好的變化，緊跟設計及製造技術的進步步伐，或擴大我們的產品線並於未來繼續創新。此外，我們於產品開發及創新方面的努力與投資可能不會產生預期結果。倘我們對我們的產品市場作出誤判，或未能及時識別不斷變化的趨勢及客戶偏好，我們或會面臨投資回報率低或聲譽受損。

同樣，我們現有的飛機儲備何時或是否會轉化為收入存在不確定性，原因為該轉化取決於(其中包括)產能、客戶需求、信貸可用性及負擔能力。經濟狀況變動過去曾導致及於未來可能導致客戶要求重新安排、延遲或取消公司訂單。我們未能預測或響應此類變化也可能減少對我們飛機的需求。未來我們飛機的需求減少或訂單延遲或取消可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績或現金流量產生重大不利影響。

我們可能因向正在或將要受到美國、歐盟、聯合國、英國、澳大利亞和其他相關制裁機構制裁的某些國家或某些客戶進行的任何銷售而受到不利影響。

HKEX B1Q1(iv)(b)

美國及其他司法轄區或組織(包括歐盟、聯合國、英國及澳大利亞)已藉由行政命令、通過立法或其他政府手段，採取措施對若干國家或有關國家內的目標行業領域、公司或個人群體及╱或組織實施經濟制裁。

於業績記錄期，我們直接或間接向相關地區的客戶銷售我們的活塞飛機及零部件。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們與相關地區的交易分別產生收入約11,000美元、22,000美元及10,400美元，分別佔本集團截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度總收入的0.001%、0.003%及0.001%。相關地區於業績記錄期受到各種制裁，但均未受到相關司法轄區相關制裁法律或法規項下的全面出口、進口、金融或投資禁運(即，均不屬於全面受制裁國家)。

於業績記錄期，我們與中航通飛華南和中航通飛浙江這兩名客戶進行若干交易，這兩名客戶於2020年12月23日被工業與安全局列入軍事最終用戶清單，因此被限制在沒有許可證的情況下接收《出口管理條例》所規限及《出口管理條例》第744條第2補充案中所載的物項。歷史上，我們向中航通飛華南及中航通飛浙江銷售我們的活塞飛機及零部件。在其被工業與安全局選定後，我們暫停與其等相關的任何活動，以便向工業與安全局獲得所需的許可證。在向工業與安全局取得所需許可證後，我們繼續按工業與安全局許可證的條款及條件與中航通飛華南及╱或中航通飛浙江進行交易。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們與中航通飛華南的交易分別產生收入約17.2百萬美元、13.6百萬美元及3.8百萬美元，分別佔本集團相同年度總收入約2.3%、1.5%及0.4%。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們與中航通飛浙江的交易分別產生收入約20.3百萬美元、6.5百萬美元及5.5百萬美元，分別佔本集團相同年度總收入約2.7%、0.7%及0.5%。進一步詳情請參閱「關連交易」。

儘管我們已實施內部控制措施以盡量減少國際制裁的風險，但制裁法律及法規仍在不斷發展，受制裁人員名單會定期添加新的個人及實體。此外，新的要求或限制或會生效，可能會加強對我們業務的審查，或導致我們的一項或多項業務活動被視為違

反制裁。我們無法保證我們未來的業務不會受到制裁風險，或我們的業務將符合美國或任何其他司法轄區當局的期望及要求。倘美國、歐盟、英國、聯合國、澳大利亞或任何其他司法轄區當局認定我們未來的任何活動構成違反他們所實施的制裁或為針對本集團的制裁提供依據，我們的業務和聲譽可能會受到不利影響。有關我們在受國際制裁的相關地區的業務運營以及與中航通飛華南及中航通飛浙江的交易的詳情，請參閱本文件「業務 — 與若干業務活動及聯屬人士有關的國際制裁 — 與受國際制裁地區的業務活動」及「業務 — 與若干業務活動及聯屬人士有關的國際制裁 — 與中航通飛華南和中航通飛浙江的業務活動」章節。

我們的業務面臨與我們所經營市場的整體宏觀經濟、政治、社會及監管條件變化相關的風險。

於業績記錄期，我們向44個國家和地區的客戶銷售飛機，截至2023年12月31日，我們於全球擁有約242個授權服務中心。因此，我們面臨與我們所經營市場及我們潛在或現有飛機所有者所在市場的整體宏觀經濟、政治、社會及監管條件變化相關的風險，而我們無法控制該等風險。尤其是，我們因國際業務及擴張策略而面臨多項挑戰，包括我們在不同地區有效招聘、管理及協調僱員的能力；及產品進出口海關條例。倘我們未能有效管理該等風險，可能會削弱我們經營或擴大業務的能力，並可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

最近，國際關係，特別是美國和中國之間的緊張局勢加劇。該等緊張局勢影響了各國之間的外交和經濟關係，並可能會降低主要經濟體之間的貿易和其他經濟活動水平。最近的地緣政治衝突對我們的採購和當前前景的影響微乎其微。然而，無法保證未來地緣政治緊張局勢的任何升級不會造成宏觀經濟和社會狀況的不穩定，這可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。倘發生重大地緣政治衝突或宏觀經濟衰退，我們的潛在終端客戶的需求可能會下降。有關事件或會損害我們取得客戶訂單的能力並導致日後收到的訂單減少，這可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

此外，中美關係目前的緊張局勢及任何進一步惡化可能對兩國的整體形勢、經濟、政治及社會狀況產生負面影響。例如，在唐納德•特朗普總統執政期間，他發佈幾項行政命令，限制若干中國公司在美國的運營。我們主要在美國經營業務。本公司由中國國有企業航空工業的附屬公司中航通飛間接全資擁有，航空工業在**[編纂]**後將繼續實益擁有本公司絕大部分股份。根據第13959號行政命令(「**第13959號行政命令**」)，美國財政部(「**美國財政部**」)於2021年6月3日將航空工業及其若干附屬公司列入非特別指定中國軍事綜合體企業清單(「**NS-CMIC清單**」)，生效日期為2021年8月2日。第13959號行政命令自2021年8月2日起禁止美籍人士購買或出售航空工業的任何公開交易證券，或由該等證券衍生的任何公開交易證券，或旨在為該等證券提供投資機會，除非得到相關美國政府機構的許可或授權。

根據海外資產控制辦公室的常見問題回答第857條，經修訂的第13959號行政命令中的禁令僅適用於被列入NS-CMIC清單的實體的附屬公司，前提是該附屬公司本身被美國財政部根據經修訂的第13959號行政命令公開列入NS-CMIC清單，或在經修訂的第13959號行政命令的附件中確定。霍金認為，(i)由於我們未被列入NS-CMIC清單，適用於被列入NS-CMIC清單的航空工業的制裁將不適用於我們；(ii)適用於美籍人士購買或出售NS-CMIC清單上的公司的任何公開交易的證券，或由該等證券衍生的任何公開交易的證券，或旨在為相關證券提供投資機會的限制，不適用於本公司；及(iii)本公司的證券不會被視為由航空工業公開交易證券衍生的公開交易證券或旨在為航空工業的公開交易證券提供投資機會。更多詳情請參閱「與我們控股股東的關係」。

此外，我們須遵守Legacy Cirrus Industries、中航通飛及美國國防部(代表CFIUS)於2011年5月簽署的國家安全協議(「**國家安全協議**」)中所載與CFIUS批准2011年合併有關的若干合併後要求，而我們的競爭對手可能不受該等要求的約束。國家安全協議中的該等要求主要包括：(i)我們須提前向美國國防部發出通知，告知我們為就業簽證或訪客簽證提供擔保的任何非純美國公民(「**外國國民**」)或任何前往我們工廠的外國國民，但某些例外情況則除外，例如外國國民是與西銳無關聯的誠意客戶的董事、高級職員、僱員或代理(前提是每次訪問時間不超過三天且訪問頻率不高)；(ii)我們應保留無需發出通知的外國國民的任何訪問日誌，該日誌應可供美國國防部檢查，並每月提供予美

國國防部；(iii)我們需任命一名美國公民作為安全總監，以監督我們對協議條款的遵守情況，並始終了解於西銳工廠中需要發出通知的任何外國訪客的行蹤；及(iv)我們亦需允許美國國防部對任何西銳工廠進行未經事先通知的實地考察及檢查，以監督協議的遵守情況。

考慮到(其中包括)(i)國家安全協議中規定的提前向誠意客戶發出通知要求的明確例外情況；(ii)於業績記錄期，按採購成本計，我們約95%的供應來自位於美國境內的供應商；及(iii)美國國防部未對我們提交的通知表示任何擔憂，亦未拒絕提交的通知所涉及的任何訪問。國家安全協議中所載要求並無且預期不會對我們的業務運營及未來業務發展造成任何重大影響。我們還與被工業與安全局列入軍事最終用戶清單的中航通飛控制的實體開展持續關連交易，我們已獲得相關的出口許可證，並對與該等實體的交易制定了內部控制措施，詳情載於「關連交易」一節。

2023年8月9日，拜登總統發佈了「關於處理美國對有關國家的若干國家安全技術及產品投資的行政命令」(「**2023年行政命令**」)。2023年行政命令將中國(包括香港特別行政區及澳門特別行政區)確定為「有關國家」，其將成為美國新的對外投資審查制度的重點，該行政命令一經發佈，中國將受實施條例的約束。對外投資審查制度(取決於即將出台的實施條例)可能要求美國公民向美國財政部通報若干交易，並禁止美國公民參與與從事半導體及微電子子行業、量子信息技術以及對軍事、情報、監控或網絡能力至關重要的人工智能系統行業的若干中國當事方有關的其他交易。然而，美國財政部尚未根據2023年行政命令實施任何實際法規，根據2023年行政命令頒佈的法規預計於2024年某個時間才能實施。

除2023年行政命令外，美國財政部亦發佈了建議制定規則的事先通知(「**建議制定規則的事先通知**」)，其中提供了關於對外投資計劃預期重點的更多細節，並徵求公眾意見，以使公眾參與規則制定過程。根據霍金的建議，鑒於我們的業務重點為於私人航空領域銷售單引擎活塞飛機及噴氣式飛機，根據建議制定規則的事先通知中所載的預期重點，我們的業務運營受2023年行政命令及實施條例約束的風險較低。因此，我們的董事

認為，2023年行政命令及實施條例預計不會對我們的業務運營及合規狀況產生任何重大不利影響。儘管2023年行政命令闡明對外投資審查計劃的廣泛範圍及一些初步細節，但該計劃的具體內容(包括該計劃將涵蓋的實體、活動及運營)尚不明確，因而該計劃對我們的最終影響要待2023年行政命令的實施條例頒佈後才能明確。基於以上所述，獨家保薦人同意本公司董事關於2023年行政命令對本公司業務運營影響的觀點。

我們的業務還可能因為聯邦、州或地方對中國公民及公司的土地或財產所有權的限制而受到不利影響。我們在佛羅里達州及田納西州的不動產資產可能受到當地法律的監管。佛羅里達州及田納西州最近出台的州級立法對中國公民和公司的土地或物業所有權進行監管。我們目前的不動產資產可能會受限於有限登記制度的限制，需要向相關政府部門進行登記備案，而我們未來於這兩個州的不動產收購可能會受到影響。考慮到我們目前無意擴大在這兩個州的不動產所有權，而登記制度也不會影響我們目前的利益，預計我們的業務運營不會受到此類地方立法的重大影響。此外，旨在保護美國於中國或中國國有企業投資的其他新的聯邦、州或地方立法、法規或行政命令也可能適用於我們。無法保證本公司和我們的業務運營在未來不會因美國和中國之間的緊張局勢加劇或其他原因而受到經濟和貿易制裁及╱或出口管制限制或其他形式的業務限制的風險，這可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景，以及我們籌集資金的能力，特別是從美國投資者處籌集資金，以及我們公開交易證券的流動性產生不利影響。

我們的業務及增長策略面臨不明朗因素及風險，包括與客戶接受度和我們戰略的商業成功，以及為提供新產品及服務而進行的大量資本開支及投資有關的不明朗因素及風險，這可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

我們的業務及增長策略包括但不限於我們現有客戶群的貨幣化、飛行培訓解決方案的改進、飛機和服務組合的提高和擴大、產能的提升、全球市場的擴張以及Cirrus Air On-demand的建立。無法保證響應此類策略與相關舉措的任何客戶需求將存在或維持在我們所預期的水平，或任何該等策略將產生足夠的收入來抵銷與任何新的投資相關的任何新增開支或負債。此外，我們為擴大我們的產品和服務投入了大量財務及其他資

源(包括提高我們生產飛機的能力)，而該等努力可能不會取得商業上的成功或達到預期的效果。我們的財務業績以及我們維持或提高競爭地位的能力將取決於我們能否有效地衡量我們關鍵市場的方向，並在該等不斷變化的市場上成功識別、開發、營銷及銷售新的或改進的產品和服務。此外，任何此類努力均可能分散管理層對當前運營的注意力，並將資金及其他資源從我們更成熟的產品與技術中轉移。即使我們成功制定了我們的策略，監管機構也可能會根據我們的策略對我們施加新的規則或限制，這可能會增加我們的開支或阻止我們成功將新產品及服務或技術商業化。倘我們無法成功識別、捕捉或執行該等戰略，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能會受到重大不利影響，以及對預期成本節約或預期收入的估計所依據的任何假設可能是不準確的。

我們過往的增長率可能無法持續，或並不代表我們未來的增長率。我們相信，我們收入的持續增長以及我們提高或保持利潤率及盈利能力的能力將取決於(其中包括)我們應對本節其他部分所述的挑戰、風險及困難的能力，以及我們各種產品的增長程度及對經營業績的貢獻。我們無法保證我們將能夠成功應對未來增長所面臨的任何相關挑戰或風險。

倘我們的生產活動遭受重大中斷以致我們無法通過提高餘下生產工廠的產能彌補該等中斷，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到重大不利影響。

截至最後實際可行日期，我們經營兩個生產工廠，包括一個飛機總裝和生產飛行測試廠區。工作放緩及其他形式的工業行動，或與僱員關係的任何惡化，以及熟練工人短缺均可能導致我們的生產週期中斷。由於生產限制，截至最後實際可行日期，我們有1,383架飛機儲備。任何長時間的中斷均可能導致我們無法對客戶履行有關交付飛機的合約責任，並可能導致客戶終止訂單。我們過去受到供應商延遲履行訂單的影響。請參閱「－我們面臨與供應鏈相關的風險。倘我們遭遇任何供應延遲或中斷，或倘供應質量不符合要求的標準，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到重大不利影響」。任何該等中斷對我們生產週期的影響可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。

我們須遵守美國及我們運營所在其他國家的重要法律、法規及指令。合規風險的增加及政府法規的變化，對我們的運營施加額外的要求及限制，這可能會增加我們的運營成本，導致服務延遲及中斷，並對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生不利影響。

作為一家全球性的航空企業，我們須遵守美國及我們運營所在其他國家的重要法律、法規及指令。全球客戶群及提供服務需要進出口貨物、軟件及技術，可能受到更嚴格的跨越國際邊境的進出口管制。例如，在若干情況下，我們須首先從多個美國政府機構獲得許可證及授權，才可向美國境外出口我們的飛機。儘管我們並無受到延遲獲得超出正常業務範圍的許可證及授權的影響，但我們並非總能及時成功地獲得該等許可證或授權。適用於我們的美國及外國法律及法規的範圍及複雜性一直在增加。例如，美國及外國政府以及政府機構均對私人航空業進行監管，過去已經且將來可能對額外的飛機安全或其他要求或限制實施新規定。新增或不斷變化的法律及法規或相關解釋及政策可能會增加我們的經營成本，並影響我們的經營方式，對我們的飛機需求產生不利影響及╱或限制我們銷售飛機及服務的能力。

私人航空業受到廣泛的美國及國際監管要求的制約，包括適航指令。在過去幾年中，國會、州政府及地方政府已通過影響我們飛機生產及使用的法律及監管措施，美國聯邦航空管理局及其多個國際分支機構已頒佈影響我們飛機生產及使用的法規及若干其他指令。該等要求使我們產生巨大成本，並限制了我們開展業務的方式。例如，美國聯邦航空管理局不時發佈與飛機維護及操作有關的指令及其他規定，這可能使我們產生大量支出或受到操作限制。該等要求可能在很少或並無通知的情況下發佈，或以其他方式影響我們有效或充分利用我們飛機的能力，並且在某些情況下導致飛機暫時及長期停飛。根據弗若斯特沙利文的資料，美國聯邦航空管理局適航指令或類似性質的指令於通用航空業實屬常見。我們在過去受到，且日後也可能受到美國聯邦航空管理局發佈的適航指令(包括美國聯邦航空管理局於2023年3月及2023年2月發佈的最新適航指令)的影響。請參閱「概要 — 近期發展及無重大不利變動 — 近期監管發展 — 最新適航指令—2023年3月適航指令」及「概要 — 近期發展及無重大不利變動 — 近期監管發展 — 最新適航指令—2023年2月適航指令」。

我們已實施並維持若干政策及程序，旨在監測並確保我們及我們的董事、高級職員及僱員遵守國際制裁以及其他適用法律、法規及指令。在我們的商業環境中，遵守範圍及複雜性不斷增加的法律及法規更具挑戰性，在這種環境中，降低我們的運營成本往往是保持競爭力的必要條件。此外，監管機構及執法機構繼續將更多的資源用於執行海外反腐敗法、反洗錢法及反腐敗法，而外國司法轄區也大大擴展了其《反賄賂法》的範圍。雖然我們已制定並實施若干政策及程序，旨在確保嚴格遵守反賄賂、反洗錢、反腐敗及其他法律，但此類政策及程序不一定在所有情況下都能有效防止違法行為。

如果認定我們的任何員工違反美國或我們經營所在其他司法轄區的該等法律、法規或指令，可能會使我們受到(其中包括)民事及刑事處罰、巨額罰款、利潤沒收、未來行為禁令、證券訴訟、聲譽受損或其他不利後果，這可能對我們的業務、財務狀況、經營業績或前景產生不利影響。

我們面臨於國外服務客戶可能對我們的業務產生不利影響的風險。

我們擁有全球化的客戶群和服務，這使我們面臨於美國的業務運營之外的風險。該等風險包括進口、出口、經濟制裁及其他貿易限制；美國及外國的採購政策及慣例的不斷變動；國際貿易政策的變化，包括對進口商品及材料徵收更高的關稅及重新談判自由貿易協定；外國對美國商品徵收的潛在報復性關稅；國際戰爭對我們的非美國供應商及客戶的影響；技術轉讓限制；知識產權保護困難；就業及環境、健康及安全法規日益複雜；與監督外國供應商和供貨商以確保遵守適用美國聯邦航空條例有關的挑戰；外國投資法；外匯管制；匯回盈利或現金結算挑戰；遵守日益嚴格的數據隱私及保護法律；來自具有母國優勢的外國及跨國公司的競爭；經濟及政府不穩定；工業間諜活動、戰爭及恐怖主義行為以及相關的安全問題。該等或其他因素中的任何一項或多項因素的影響均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生不利影響。

我們亦面臨與使用外國代表及顧問(包括我們的西銳銷售代理)進行國際銷售工作相關的風險。在許多司法轄區，尤其是發展中經濟體，從事適用於我們的法律法規(例如美國聯邦海外反腐敗法(「**海外反腐敗法**」))所禁止的商業行為是很常見的。我們的任

何國際代表、西銳銷售代理、顧問、合資企業、業務合作夥伴、分包商或供應商違反此類法律，即使我們的政策禁止，也會對我們的業務及聲譽造成不利影響。隨著我們全球客戶群的繼續增長，我們面臨的該等風險也可能增加。

全球經濟的任何長期或嚴重衰退均可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

隨著近年來區域和全球經濟增長放緩，區域和全球經濟衰退是否會持續以及持續多久仍不確定。一些世界主要經濟體的中央銀行及金融機關所採取的貨幣和財政政策的長期影響存在相當大的不確定性。人們對俄烏戰爭以及若干國家和地區的動亂及恐怖主義威脅感到擔憂，這些都導致了石油及其他市場的波動。區域經濟狀況對全球經濟形勢、國內經濟及政治政策的變化以及預期整體經濟增長率都十分敏感。目前尚不清楚能否有效管理或解決該等挑戰及不確定性，亦不確定該等挑戰及不確定性對全球經濟狀況的長遠影響。任何經濟衰退或放緩或消極營商氛圍都可能會對我們的行業產生間接的潛在影響。此外，國際市場的持續動蕩可能會對我們進入資本市場以滿足流動性需求的能力產生不利影響。因此，我們的業務運營及財務業績可能會受到不利影響。

根據弗若斯特沙利文的資料，全球經濟增長及高淨值人士不斷增加是推動私人航空市場的最重要因素。私人航空市場通常受到整體宏觀經濟條件的影響，諸多因素影響消費者對奢侈品及時尚用品的消費水平，包括整體經濟狀況、股市表現、利率及匯率、通貨膨脹、政治不確定性、消費信貸的可用性、稅率、失業率及其他影響消費者信心的因素。整體經濟狀況惡化可能會令可支配收入及消費者財富以及高淨值人士的財富增長減少，對客戶需求(尤其是奢侈品及時尚用品需求)產生不利影響，進而會對我們的盈利能力產生負面影響，並為我們的價格及飛機訂單以及飛機服務需求帶來下行壓力。此外，於經濟衰退時期，有較大可能會對若干奢侈品(包括我們的飛機)徵收更高稅額，從而影響我們的飛機銷售及飛機服務的提供。不利的經濟條件亦會影響我們的銷售代理的財務健康及表現，從而影響我們飛機的銷售。此外，我們經營所在多個市場存在持續的通貨膨脹壓力。通貨膨脹已經及可能進一步導致我們產生的原材料、公共設施或服務成本增加，若我們無法將新增的成本轉嫁予客戶或成功實施其他緩解措施，可

能會使我們的飛機和服務對客戶來說更難負擔，並對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。因此，全球經濟的任何嚴重或長期衰退或不穩定均可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

環境法規和責任，包括新增或正在制定的法律及法規，或我們因應利益相關者壓力而採取的舉措，可能會增加我們的運營成本並對我們產生不利影響。

近年來，政府、客戶、供應商、員工及我們的其他利益相關者越來越關注氣候變化、碳排放及能源使用。我們受限於若干環境法規和規定，亦需維持與我們的營運有關的適用環境許可和控制，包括由聯邦、州及地方機構頒發的許可證和控制。我們無法保證我們能維持此類許可和控制，亦無法保證我們遵守若干環境法規和規定的成本在未來不會增加。限制使用傳統能源或要求使用可再生燃料或可再生能源(如風能或太陽能)的法律及法規，可能導致對需要烴基燃料(如石油及天然氣)的飛機的需求減少。此外，政府可能通過法律、法規或稅收，以增加此類燃料的成本，從而減少對我們飛機的需求，同時也增加客戶的運營成本。除願景噴氣機上安裝的發動機使用噴氣機A燃料外，目前我們飛機上安裝的所有發動機均使用含鉛燃料。SR2X系列飛機上安裝的發動機使用含鉛航空燃油(「**航空燃油**」)，目前活塞發動機使用100低鉛(「**100低鉛**」)航空燃油。

活塞式航空發動機領域一直在，而且目前正在研究一種安全的替代燃料來取代含鉛燃料。於2022年，美國聯邦航空管理局創建了一個名為消除航空燃油鉛排放(「**消除航空燃油鉛排放**」)的新團隊，我們是該團隊簽署成員之一。這是政府與行業的合作，同時包括了燃料生產商及分銷商、機場運營商、支持通用航空機場的社區以及環保專家，以尋求並開發一種可以在當前通用航空基礎設施及發動機中使用的無鉛燃料替代品。對我們有影響的最重大公告是消除航空燃油鉛排放團隊的聲明目標，即於2030年底前消除通用航空的鉛排放。目前仍有歐盟的項目正在進行中，其正在考慮於美國聯邦航空管理局的計劃時間前更早地淘汰航空業的含鉛燃料，且歐盟的某些機場已經採取自願舉措，即僅提供無鉛燃料。儘管我們期望於未來的某個時間點能夠確定、試用並向行業提供一種替代燃料，但目前尚無被證明可以在當前通用航空基礎設施中以合理經濟方式大規模使用的替代品。我們已經與通用航空製造商協會合作，支持消除航空燃油鉛排放聯盟，並積極參與測試可能的替代燃料。有關我們識別可行的替代燃料的舉

措詳情，請參閱「業務 — 環境、社會及企業管治政策 — 對環境和自然資源的重大影響」。倘沒有找到合適的產品，且在航空行業飛機禁止使用含鉛燃料，我們將被要求用使用無鉛燃料的發動機來重新設計我們的飛機，這將給我們及我們的客戶帶來巨大成本並可能干擾我們運營飛機的能力。因此，我們未來的營運收入及經營活動的現金流量可能會受到不利影響。

其他法律或來自我們利益相關者的壓力可能會要求或以其他方式導致我們減少飛機排放，從而對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生不利影響。該等活動也可能通過增加我們的運營成本而間接影響我們。我們預計，遵守此類法律和法規及適應有關利益相關者的壓力將需要額外的內部資源，並可能需要在產品開發、研究人員以及製造設備及／或設施方面進行更大的投資，以及從新的供應商處採購及／或從現有供應商處增加成本，前述所有因素都將增加我們的直接及間接成本，並對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生負面影響。

我們面臨與供應鏈相關的風險。倘我們遭遇任何供應延遲或中斷，或倘供應質量不符合要求的標準，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到重大不利影響。

我們依賴供應商向我們提供廣泛的原材料、部件及子組件以及服務部件。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們使用的原材料總額分別為294.5百萬美元、336.4百萬美元及394.0百萬美元，分別佔我們同年收入的39.9%、37.6%及36.9%。

我們面臨與供應商有關的各種風險。由於數量有限、轉換成本高及發展多個供應商關係的挑戰，我們依靠關係發展、市場分析和長期協議來維持健康的供應基礎。儘管我們採購的飛機零部件通常可按商業原則購買，但各種零部件的交貨時間波動較大，並取決於合約條款、需求及相關特定供應商等多項因素。倘供應商未能履行其責任或我們與他們的合約安排因其違約而終止，且我們無法及時、有效並按商業上可接受的基準對其進行更換，我們可能招致延誤，這可能影響協定的時間表或產品規格。此外，

我們要求供應商準時交貨並特別注意其供應品的質量。因此，任何供應商違反合約責任，或供應商未能達到指定的截止日期、規格及質量標準，均可能對我們及時完成客戶訂單的能力產生負面影響。

於業績記錄期，由於COVID-19疫情以及製造複合材料所需的原材料部件等供應在可用性和獲取供應的週期方面的不穩定，我們經歷了一定的供應鏈波動。我們錄得飛機材料成本由2021年的288.0百萬美元增加23.1%至2022年的354.5百萬美元，並進一步增加16.4%至2023年的412.8百萬美元，主要反映成本隨總收入增長導致原材料成本增加而增加，以及供應鏈增加與勞動力資源波動導致製造成本增加及通貨膨脹對原材料的持續影響。有關更多詳情，請參閱「財務資料 — 過往經營業績回顧」。然而，由於此類因素超出了我們的控制範圍，倘將來發生類似事件，我們的飛機生產或交付可能會出現重大延誤。

依賴數量有限的供應商(包括我們的飛機發動機及其他關鍵部件)，使我們的飛機生產面臨風險。

由於我們的許多部件的定製性質及對認證的要求等因素，我們依賴數量有限的供應商及(在某些情況下)單一來源供應商生產我們產品的多個關鍵部件，包括為我們的飛機提供動力的飛機發動機。倘我們的任何供應商因破產、自然災害、罷工或供應鏈中斷等原因未能充分履行其義務或生產或提供服務遇到中斷，或決定單方面終止其與我們的合約安排，我們之前訂購的飛機發動機及零件可能面臨重大交付延遲或未能收到該等飛機發動機及零件，這將對我們的收入及盈利能力造成不利影響，並可能影響我們滿足客戶需求的能力。

倘我們無法從現有供應商處獲得所需組件，我們可能需要通過二手資料來源或次級市場獲得該等組件，這可能導致更高的成本、延遲及／或不符合我們的質量要求或技術規格的組件。雖然我們積極監控並管理我們的供應鏈，但我們無法預測各種因素可能對我們產品的製造及交付產生的潛在影響。對數量有限的供應商的依賴以及缺乏任何有保障的供應來源使我們面臨多種風險，包括：

- 無法獲得含飛機發動機在內的關鍵部件的充足供應；

- 由於設計和認證新的供應商部件而導致飛機交付延遲；
- 我們飛機部件的價格及製造成本波動；
- 關鍵部件的供應商未能滿足我們的質量或生產要求；
- 關鍵部件的供應商未能繼續經營或適應市場條件；及
- 供應商之間的整合導致部分供應商退出行業、停止生產零部件或增加零部件成本。

由於該等風險，我們無法保證未來能夠獲得充足的關鍵部件供應或此類部件的成本不會增加。倘我們的組件供應中斷或延遲，或倘我們需要更換現有供應商，則無法保證於需要時能夠提供額外的組件或組件會以對我們有利的條款提供，這可能會延長我們的交貨時間、增加我們組件的成本並損害我們的業務、財務狀況、經營業績及前景。我們可能無法繼續以合理的價格採購零部件，這可能會對我們的業務產生負面影響，或要求我們簽訂長期合同以獲得零部件。上述任何中斷均可能加劇其他風險因素並增加我們的成本及降低我們的毛利率，從而損害我們的業務、財務狀況、經營業績及前景。

我們依賴於我們的高級管理團隊及具有專業技能的合資格人才，倘我們失去他們的服務，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能會受到影響。

我們一直並將繼續高度依賴我們高級管理團隊的持續服務，他們在我們業務方面擁有豐富經驗和專業知識。我們高級管理團隊的若干成員在航電設備、工程及汽車行業等航空業以及在美國的大型上市公司有長期經驗，我們相信他們的豐富經驗有助於我們的持續成功。倘我們失去我們高級管理團隊任一成員的服務，我們可能無法及時且以可接受成本找到合適的替代者或無法找到合適的替代者，並且我們的業務、戰略優先事項的執行、財務狀況、經營業績及前景可能會受到重大不利影響。儘管我們高級管理團隊成員受競業禁止及保密義務的規限，但如果我們高級管理團隊的任一成員加入競爭對手或形成競爭性業務，該等義務可能無效，並且我們有可能會面臨失去專有技術、商業秘密、客戶和關鍵僱員的風險。

我們的成功在很大程度上取決於我們僱用並保留一支具備我們業務所需技能的員工隊伍的能力以開發、製造和維持我們客戶所期待的產品。我們客戶所期待的產品和服務需要多個直接及間接領域的高技能人才。該等領域包括(其中包括)工程、製造、維修、銷售、信息技術、網絡安全、飛行操作、業務發展及戰略和管理。此外，我們不時面臨可能影響僱員留任的挑戰。如我們因退休或其他原因而失去有經驗的人員(特別是那些擁有特殊技能及╱或關鍵技術╱商業秘密的人員)，發展其他僱員、僱用新的合資格僱員和成功管理關鍵知識的轉移對我們來說至關重要。儘管(i)我們的僱員須承擔保密義務，及(ii)我們要求所有全職僱員簽訂競業禁止協議，倘任何僱員加入競爭對手或形成競爭性業務，我們可能需要提起訴訟來行使我們於該等協議下的權利，鑒於各州有關競業禁止義務可執行性的法律各不相同，這可能會耗時、耗資且無效。我們現有的競業禁止協議的可執行性並無保障，且在並未發現或並無充分補救措施的情況下，可能會違反合約限制。因此，我們有可能會面臨失去專有技術、商業秘密、客戶和其他關鍵僱員的風險。此外，影響勞動力的法規或立法(例如美國聯邦貿易委員會發頒佈的擬議規則)，倘若發佈，通常會阻止僱主與僱員簽訂競業禁止協議，並要求僱主撤銷現有的競業禁止協議，這可能會導致僱傭人才及人才競爭的不確定性增加。尤其是，自2023年7月1日起，明尼蘇達州與其他州一樣，禁止根據該日期後訂立的僱員或獨立承包商協議強制執行競業禁止條款。對熟練僱員的競爭很激烈，為吸引並保留具有必要技能的僱員，我們可能會產生更高的勞動、招聘及╱或培訓成本。我們目前並未設立受上市規則第17章規限的既定股份獎勵或購股權計劃。求職者及現有僱員會考慮他們在工作中獲得的薪酬(包括福利及股權獎勵)的價值。因此，與此同時，倘我們的薪酬價值缺乏吸引力，可能會對我們僱傭或保留熟練程度高的僱員的能力產生不利影響。我們可能無法成功地僱用或保留此類僱員，這可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生不利影響。

航空業對此類員工的激烈競爭加劇了保留熟練僱員的挑戰。航空業，包括相關的供應商夥伴，正在經歷並可能繼續經歷合資格人才的短缺，而我們在吸引及保留合資格人才方面面臨更多的挑戰，特別是由於明尼蘇達州德魯斯及北達科他州大福克斯的低失業率。我們與航空業的其他公司均面臨著合格飛機機械師及其他人員的短缺。此外，

由於COVID-19疫情對航空業的影響，或由於冠狀病毒援助、救濟和經濟安全法案規定的限制，或其他政府對僱員的要求，我們已經失去並可能繼續失去僱員，這可能進一步阻礙我們吸引、保留和培訓熟練勞動力的能力。倘我們不能僱用、培訓並保留合資格僱員，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到損害。

開發及推出新產品、服務及技術會帶來重大風險和不確定性。

為繼續發展我們的業務並保持競爭力，我們不斷就我們當前及未來市場尋求確認、開發及推出新的產品、服務與技術，或提高我們現有的產品、服務與技術，例如與業務流程、製造、信息技術、自動化、關聯性及確保高品質客戶服務的舉措有關的產品、服務與技術。我們未來的業績部分取決於我們識別新興技術趨勢和客戶需求的能力，以及開發和維護有競爭力的產品和服務的能力。

新產品的開發和驗收或新飛機和其他產品的認證及推出不時出現延誤或成本超支，可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生不利影響。該等延誤或成本超支可能是由於意外的技術難題、為滿足客戶及製造需求而進行的生產變更、獲得新飛機或其他產品所需監管認證出現意外困難，或我們的部分供應商未能按約定交付零部件所致。倘我們的產品開發工作不如預期成功，或倘該等努力需遠高於預期的資金以實現我們的目標，我們也可能受到不利影響。再者，新產品、服務與技術可能會產生意想不到的安全或其他問題，導致產品責任風險擴大、潛在的產品召回和其他可能對我們產生不利影響的監管問題。此外，由於我們的某些產品推向市場涉及漫長的產品開發週期，我們無法預測任何新產品完成後將存在的經濟狀況，我們產品的市場也並非能如我們預期般發展或繼續擴大。

私人航空業資本支出的減少可能會對開發中的新產品與技術的需求產生重大影響，這可能會對我們的財務狀況、經營業績及現金流量產生不利影響。無法保證我們的競爭對手不會開發出較我們的產品更具有市場認可度的競爭性技術。我們開發新產品所

作出的努力出現重大失敗、計劃發生重大變化、預期市場發生重大變化，或我們的產品或服務相較競爭對手產品或服務未能達到客戶的認可度，都可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生不利影響。

任何涉及我們飛機的事故都可能給我們帶來損失及負面報導。

我們的某些飛機曾於所有者操作時發生事故。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們機隊每100,000個飛行小時的非死亡事故率分別為1.43、2.24及1.60，我們機隊每100,000個飛行小時的死亡事故率分別為0.68、0.64及0.87。相比之下，根據美國國家運輸安全委員會的統計，截至2022年12月31日止年度，私人航空業每100,000個飛行小時的非死亡事故率為4.39，而死亡事故率為0.95。因此，於我們日常業務過程中，我們可能不時面臨相關所有者提出的索賠或糾紛。有關索賠或糾紛可能基於產品責任索賠或違反保修。有關更多詳情，請參閱「監管概覽 — 產品責任及消費者保護」。

我們的產品責任保單存在免賠限額，導致我們須自行支付超出該限額的任何索賠。我們就保單年度發生的承保事故索賠引致的任何損失、結算和費用不超過4.7百萬美元時，有關流程及索賠由我們的自保保險公司SAIC處理。一旦我們產生總計4.7百萬美元的費用，我們的保險涵蓋任何超出的費用，每個保單年度因產品和場所以及一般責任損失引起的索賠總額上限為150百萬美元，每個保單年度由機身損失引起的索賠總額上限為3.0百萬美元。此外，倘若於任何不允許投保懲罰性損害賠償的司法轄區發生懲罰性損害賠償，我們可能須就任何懲罰性損害作出全額付款。無法保證我們可獲得的承保金額足以涵蓋此類損失，也不能保證不論我們的保險範圍大小，我們不會被迫承擔此類事件的巨額損失。更多詳情，請參閱「業務 — 保險」。

倘我們飛機的所有者於我們的飛機上發生事故，迫使我們停用該飛機，直至事故原因得以確認及糾正，我們的聲譽或會受到影響且我們可能會失去客戶。即使任何飛機事故或事件已獲充分保險，也可能使公眾認為我們的飛機不如其他交通工具安全或可靠，這可能導致我們的客戶對我們失去信心，轉而選擇其他飛機或其他交通方式。此外，任何飛機事故或意外事件也可能影響公眾對行業安全的看法，進而可能降低客

戶對私人飛機的信任度。這可能會對我們產生負面的財務影響。美國聯邦航空管理局或其他外國監管機構亦可能停飛該型號飛機，並通過發佈適航性或類似指令限制飛機飛行，直至事故原因得以確認及糾正。根據弗若斯特沙利文的資料，適航性或類似性質的指令於通用航空業實屬常見。無法保證我們的客戶不會認為此類指令不利。倘出現該類情況，我們的聲譽或會受到不利影響，且我們可能會失去收入及客戶。此外，特定型號飛機遇到安全問題可能導致客戶拒絕使用該特定型號飛機，或監管機構停飛該特定型號飛機。

未來，如果我們的任何飛機(包括向我們供應商採購的任何系統或部件)被證明有缺陷或不符合適用法律法規，我們可能會自願或非自願採取與服務公告有關的補救措施。此類補救措施，無論是自願或非自願，無論是由我們或我們的供應商設計或製造的系統或部件引起的，都可能產生巨額費用，並對我們在目標市場的品牌形象產生不利影響。若該型號被認為不太理想，則該型號飛機在次級市場上的價值也可能永久降低。與我們運營的飛機型號有關的事故或安全問題或會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

飛機的運行存在各種風險，如若無法保持可接受的安全記錄，可能會對我們獲取及保留客戶的能力產生不利影響。

飛機的運行存在各種風險，包括但不限於災難性災害、墜機、機械故障及碰撞，這可能導致死亡、人身傷害及／或財產和設備的損壞。我們的客戶在操作我們的飛機時已遭遇並可能於將來遭遇事故。該等風險可能危及我們的客戶、第三方、設備、貨物及其他財產以及環境的安全。如若發生任何該等事件，我們可能會遭受收入損失、客戶訂單終止、更高的保險費率、訴訟、監管調查及執法行動(包括我們的飛機可能會被停飛)以及對我們的聲譽及客戶關係的損害。此外，倘若我們的飛機發生事故，我們可能被要求對由此產生的損害或間接損失負責，這可能涉及受傷乘客及遇難乘客遺屬的索賠。

我們因維持我們的飛機和培訓項目的質量而產生費用。我們無法保證該等成本不會增加。同樣，我們也無法保證我們的努力將提供足夠的安全水平或可接受的安全記錄。如若我們未能保持可接受的安全記錄，我們可能無法保留現有客戶或吸引新客戶，

這可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。未能遵守與我們的飛機及相關業務有關的監管要求可能會導致執法行動，包括撤銷或暫停我們在美國及其他潛在國家的經營權。

我們的保險可能變得難以獲得或成本高昂。如若我們無法維持足夠的保險或我們的保險提供商未能及時處理或支付我們的保險索賠或根本無法處理或支付，其可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

災害是私人航空業所固有的，可導致生命財產損失，可能使我們面臨因飛機運營而產生或與之相關的巨額責任索賠。我們購買了航空產品責任險、完工責任及全面停飛險、場所及一般責任險、庫管責任險(地面及飛行中)、飛機責任險、或有飛機責任險、汽車責任險、非自有飛機責任險及機體受損險以及我們經營所處行業的其他慣常保險。聯邦及州的各項法規要求保險承保人為已知和預期的索賠保持最低水平的準備金。然而，無法保證承保人已設立足夠的儲備金以資助現有及未來的索賠。事故數量及航空航天業內的保險損失數額，以及總體經濟狀況對承保人的影響，可能導致保費的增長超過通貨膨脹率。如若我們現有的保險不能或不願為我們提供足夠的保險，以及如若不能從其他來源獲得保險，我們的保險費用及╱或敞口可能會增加，並可能導致我們違反維持特定保險的監管要求或合同安排，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。此外，我們曾面臨，且於未來可能面臨我們的保險提供商未能及時處理或支付我們的保險索賠或根本無法處理或支付，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們可能無法成功保持及提升我們賴以推動需求和收入的品牌價值，也無法保持與其他高端生活時尚替代品的競爭力。

自成立以來，我們一直致力於通過提供廣泛的私人航空體驗和全球所有權生態系統來打造全球品牌，使擁有和操作飛機變得方便和愉快。我們的財務表現受我們品牌的知名度及認可度的影響，而這又取決於諸多因素，例如我們飛機的設計、性能、質量及形象；我們促銷活動(包括公共關係及營銷)的成功；以及我們的整體概況，包括我們品牌的安全及質量形象。保持我們品牌的價值將在很大程度上取決於我們繼續生

產最高質量的高性能飛機及在我們的生態系統支持下提供優質體驗的能力。為推廣我們的品牌，我們可能需要調整我們的銷售及營銷慣例，這可能會大大增加我們的開支。此外，我們不能向閣下保證該等活動會取得成功，或我們將能夠實現預期的推廣效果。如果我們未能發展和維持一個強大的品牌，我們的業務、財務狀況、經營業績和前景可能會受到重大不利影響。

高端生活時尚產品市場通常競爭激烈，我們未必能成功維持並提升我們的飛機相對於其他高端生活時尚替代品的吸引力。客戶的偏好(尤其是對高端商品)，會隨著時間的推移而變化，且有時變化迅速。因此，在我們尋求吸引新一代客戶的過程中，我們的品牌形象及私人飛機形象的認知通常不斷變化。未能保持和提升我們的品牌價值會對我們銷售飛機、維持我們的定價以及將我們的品牌價值擴展至其他盈利活動的能力產生重大不利影響。

我們作為私人航空業參與者面臨激烈競爭。

由於現有私人飛機運營商的擴張以及私人飛機保有量及替代品(例如高端商用航空服務)的擴張，我們運營的許多市場都充滿競爭。我們與許多具有不同商業模式的私人航空運營商、本地及區域性私人包機營辦商及飛機公司競爭。此外，影響我們行業競爭的因素包括價格、可靠性、安全性、法規、聲譽、飛機可用性、設備及質量、服務的一致性及便利性以及投資要求。無法保證我們的競爭對手不會成功搶佔我們現有或潛在客戶群。任何此類風險的出現都可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生不利影響。

許可證、批准、授權書和執照的修改、更新及撤銷可能會增加我們產品成本或限制產品可用性。

我們的業務需要取得多種聯邦、州、地方和其他政府的許可、批准、授權書和執照並維持這些許可、批准、授權書和執照。我們的業務受到法規及要求的制約，如果我們未能遵守現有的法規或要求，或者適用的法規或要求發生變化，我們的業務可能會受到不利的影響。例如，美國聯邦航空管理局有關飛機生產的設計批准及生產批准的

監管要求意味著我們的飛機生產業務可能會受限於我們所依賴的該等批准的修改或撤銷，這可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。請參閱「業務 — 執照、證書及許可證」。

已支付按金的客戶可能會取消我們的飛機訂單及預訂。

我們的儲備是指我們尚未履行的訂單及預訂，因此，我們尚未就其確認收入。即使按金不用退還，我們仍然可能不會自該等訂單或預訂獲取收入，且我們呈報的任何儲備可能不會代表我們未來的收入。

許多事件可能導致訂單交付延遲或無法交付，其中一些可能超出我們控制範圍，包括COVID-19疫情以及我們供應商無法向我們提供產品或部件或產能受限造成的供應鏈中斷。如若我們延遲履行客戶的訂單或預訂或客戶重新考慮其訂單或預訂，該等客戶可能會尋求取消或修改其與我們的訂單或預訂。即使我們做好準備履行訂單或預訂，客戶也可能以其他方式尋求取消或推遲他們的訂單或預訂。如若我們的儲備不能形成銷售，我們的經營業績可能會受到影響。我們將客戶按金確認為流動負債。截至2021年、2022年及2023年12月31日以及2024年1月31日，我們的客戶按金分別為145.2百萬美元、165.1百萬美元、149.5百萬美元及172.2百萬美元。

我們面臨潛在的保修及產品責任索賠，這可能對我們的品牌形象及聲譽造成重大損害並對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

我們保證，飛機機身在正常使用及服務的情況下不會出現材料及工藝缺陷，願景噴氣機的保修期為24個月或1,000個飛行小時(以較早者為準)，SR2X系列的保修期為36個月或2,000個飛行小時(以較早者為準)，我們還提供延長保修選項。因此，我們設計及生產過程中的瑕疵或缺陷可能導致我們產品及性能保修下的重大風險。於2021年、2022年及2023年，我們就本年度銷售額及前期服務公告產品保修分別計提撥備19.8百萬美元、12.4百萬美元及16.9百萬美元，分別佔同年收入的2.7%、1.4%及1.6%。

用於計算保修準備金的假設是基於當前的銷售水平和當前可獲得的基於所有售出產品過往保修期的退貨信息。日後保修責任的任何有關估計本質上不確定，若我們的預估發生變動，尤其是在新機型或特色方面，可能需要我們對日後保修儲備金政策作

出重大變動。倘我們的保修儲備金及相關保險範圍被證明不足以涵蓋任何日後保修索賠，或若我們的供應商及分包商未能履行我們提供給自有客戶的基礎保修，或我們的保險提供商未能及時處理或支付我們的保險索賠或根本無法處理或支付，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到重大不利影響。進一步詳情請參閱「財務資料—過往經營業績回顧 — 截至2023年12月31日止年度與截至2022年12月31日止年度的比較 — 一般及行政開支」。

此外，我們或我們供應商及分包商的設計及生產過程中的瑕疵及缺陷，以及我們產品性能不盡如人意可能導致產品責任及產品召回風險。倘發生涉及此類性質索賠的訴訟，我們可能須支付遠遠高於我們保險範圍的重大損害賠償金及／或法律開支。有關事件亦會產生負面報導，從而可能對我們的品牌形象及商譽造成重大損害。發生任何該等風險可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

我們日後維繫充足流動性的能力取決於信貸市場的整體流動性及持續變化以及其他因素。

我們的流動性取決於我們的手頭現金、我們通過高效營運及持續營運改進成功產生現金流量的能力、資本市場准入及第三方融資。我們認為我們的流動性應足以滿足我們的營運需求；然而，我們日後維繫充足流動性的能力取決於信貸市場的整體流動性及持續變化以及我們無法控制的整體經濟、金融、競爭、立法、監管及其他市場因素。近期和潛在的未來美國的銀行倒閉導致的銀行存款或信貸承諾中斷，可能對我們的流動資金產生影響。美國近期銀行倒閉及其被聯邦存款保險公司接管已引發銀行特定和更廣泛的金融機構流動性風險以及美國市場的擔憂。倘我們無法維繫充足流動資金，我們可能無法應對我們的經營現金流量需求、償債成本、未來需要為我們的僱員福利計劃作出的供款及其他財務承擔。

我們的技術故障或我們信息技術的基礎設施的安全性遭到破壞，可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生不利影響。

我們使用的技術的性能及可靠性對我們開展有效競爭的能力至關重要。我們所依賴的技術基礎設施，如電力、電信或互聯網，出現重大的內部技術錯誤或故障或大規模的外部中斷，可能會擾亂我們的內部網絡。我們使用的技術的任何實質性、持續或重複的故障都可能影響我們開展業務的能力，降低我們飛機的利用率，並導致成本增加。我們的技術系統及相關數據可能會受到來自我們無法控制的事件的各種干擾，包括自然災害、恐怖襲擊、電信故障、電腦病毒、黑客及其他安全問題。

我們受美國和我們其他運營地區的複雜且經常變化的隱私和數據保護法律、規則和法規的規管，涉及個人信息的收集、使用、存儲、傳輸和其他處理。

網絡安全風險以及未能維護我們的計算機硬件、軟件、互聯網應用程序和相關工具和功能的機密性、完整性和可用性可能導致我們聲譽、數據完整性受損及／或可能因數據隱私法或其他合同要求而面臨成本、罰款或訴訟。我們所持數據的完整性及保護與我們的業務有關。有關信息、安全及隱私法律的監管環境要求越來越高，並在不斷發展。我們可能會面臨因挪用、誤用、洩露、偽造、系統故障或故意或意外洩漏或丟失我們及第三方服務供應商的信息系統以及網絡中保存的信息的風險。

倘我們未能在全球數據隱私及安全要求方面保持可靠的信息技術系統及適當的控制，並防止數據洩露，我們可能會遭受商業後果之外的監管後果。在美國以及我們經營所在其他地區，我們須遵守的關於個人資料收集、使用、存儲、轉移和其他處理的隱私和數據保護法律、規則和法規相當複雜且不斷變化。該等隱私、安全和數據保護法律法規可能會施加重大限制，要求改變我們的政策、慣例和流程，並在某些情況下對我們使用或儲存個人資料施加限制。例如，2023年1月1日，加州頒佈《加州隱私權法案》，該法對《加州消費者隱私法案》進行了重大修改，包括擴大消費者對某些非公開個人資料的權利，並建立一個新的州機構來監督實施和執行工作。我們亦受到《歐盟通用數據

保護條例》的約束，該條例被認為是世界上最嚴格和最全面的隱私法之一，且一直持續施行，對不合規企業徵收愈發沉重的罰款。隨著法規不斷發展，除了我們已經承擔並完全遵守的數據保護義務外，我們將來可能還要承擔額外的數據保護義務，這可能會導致額外成本，包括監測迅速發展的隱私法律、規則及法規的成本。

政府的執法行動可能代價高昂，並可能干擾我們業務的正常運營，而數據洩露或違反數據隱私法可能導致巨額罰款、聲譽受損及民事訴訟，任何該等後果均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生不利影響。

如若我們未能充分保護我們的知識產權利益，或被發現侵犯他人知識產權利益，我們可能會產生巨額費用，我們的業務可能會受到不利影響。

我們的知識產權包括我們的商標、商譽、域名、網站、移動和網絡應用、軟件(包括我們的專有算法和數據分析引擎)、版權、商業秘密和發明(無論是否可獲得專利)。我們認為我們的知識產權在保護我們的品牌及業務競爭力方面發揮著重要作用。如果我們不能充分保護我們的知識產權，我們的品牌及聲譽可能受到不利影響，我們有效競爭的能力可能受到損害。

我們通過專利、商標、版權及商業秘密法、合同和政策的組合來保護我們的知識產權。我們已為在美國及我們開展主要業務的其他若干司法轄區使用的專利、商標和域名進行註冊，但我們可能無法在我們業務較少的所有地區進行該等註冊。在美國，我們對一家小型包機公司侵犯使用我們的西銳名稱提出索賠。雖然最初的索賠裁定對我們不利，但我們預計，如果我們的上訴未成功，不會對我們產生重大不利財務影響。然而，我們可能無法阻止競爭對手獲得與我們知識產權相似或降低其價值的商標或域名，或以任何方式誤導或欺騙我們的現有或潛在客戶，我們將不得不訴諸法律就有關註冊提出異議或使之無效。此外，其他各方有可能複製或對我們的應用程序或其他技術產品實施反向工程。再者，我們的專有算法、數據分析引擎或其他軟件或商業秘密可能被第三方或我們的僱員或代理人盜用，這會對我們可能自其獲得的任何競爭優勢產生不利影響。

我們的業務面臨第三方侵犯我們知識產權的風險。違反知識產權法(包括商業秘密法)會導致對侵權方提起法律訴訟。倘我們的知識產權(包括商業秘密)被侵犯、被盜用或未經授權披露，我們可能會尋求法律補救措施以保護我們的利益。訴訟、和解或裁定的損害賠償均會影響我們的財務資源及聲譽。考慮到知識產權法(包括商業秘密法)於不同司法轄區的可執行性不同，我們積極承認不同國家的法律框架和法規，以在全球運營期間保護知識產權(包括商業秘密)。我們未必能夠一直成功保護或識別或制止對我們知識產權的侵權行為，我們可能需於未來訴諸訴訟、仲裁或其他爭議解決機制來執行我們的知識產權。任何此類訴訟均可能導致巨額成本並分散我們管理層的時間及資源。此外，此類執法工作可能會導致裁定我們的知識產權無法執行。

航空及科技行業的公司經常因知識產權侵權、盜用或其他侵權行為的指控而受到訴訟。我們可能會收購或推出新技術產品，這可能會增加我們對專利及其他知識產權索賠的風險。對我們提出的任何知識產權索賠，無論是否有任何根據，達成和解或訴訟均可能既耗時又昂貴。倘我們未能成功抗辯此類索賠，我們可能需要支付巨額賠償金，我們可能會受到禁令的約束，或可能同意達成和解，這可能會阻止我們使用我們的知識產權或向客戶提供我們的產品。

部分知識產權索賠可能需要我們尋求許可才能繼續我們的運營，而該類許可可能無法以商業上合理的條款獲得，或可能顯著增加我們的運營成本。倘我們無法獲得許可，我們可能需要開發或獲取非侵權技術替代品，這可能需要大量時間及成本。此外，倘與知識產權相關的國際監管風險具體化，可能導致法律後果、聲譽損害、業務中斷及知識產權損失。違反與知識產權相關的國際法律法規可能招致法律訴訟、罰款、處罰及潛在的刑事責任。監管風險會損害本公司的聲譽，侵蝕客戶的信任，並對公眾認知產生不利影響。與知識產權相關的合規問題可能會干擾運營、供應鏈及商業關係，導致財務損失。未能保護商業秘密及知識產權可能導致盜用、喪失競爭優勢及減少市場份額。任何該等事件均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生不利影響。

我們的財務業績可能由於業務具有季節性及經營成本波動而隨期間大幅波動。

由於我們推出及補足升級款樣機和教練機，減少了可交付予客戶的飛機數量，導致年初的交付量較少，我們的業績通常在年底最為強勁。此外，由於我們主要生產工廠的所在位置，我們面臨季節性天氣情況，會影響我們預測飛機適航性驗證的能力。季節性影響通常反映於我們的財務年度開始時，導致該期間收益下降。與年初或冬季相比，我們通常於年內保有更多的製成品或飛機庫存。更多詳情請參閱「業務 — 季節性波動」及「財務資料 — 財務狀況表若干主要項目的討論 — 存貨」。

我們可能無法按計劃識別或執行收購機會。

我們可能面臨成功完成收購的挑戰，包括與整合我們的供應鏈或執行我們的戰略目標有關的任何收購。我們計劃通過收購事項從內部及外部提高生產能力和效率以支持我們的業務增長。然而，概不保證我們將能夠物色合適的資產擴大我們的業務。即使我們能夠物色合適的目標，執行有關擴張可能很困難、耗時且成本高昂。我們可能還須為有吸引力的目標進行激烈競爭，這可能會導致難以以商業上可接受的條款完成任何收購或根本無法完成任何收購。即使我們能夠完成任何收購，我們通過任何近期完成或日後的收購發展我們業務的能力仍然受到進一步風險及不確定性因素的影響，這可能(全部或部分)對我們與收購有關的增長計劃產生重大不利影響。例如，我們可能無法將已收購業務與我們的現有業務及營運成功整合，或無法因此類收購實現預期的協同效應、增長機會及其他裨益。

此外，根據CFIUS的相關規定，只要中航通飛保留對我們的重大所有權權益，我們將被視為「外國人士」。因此，我們可能希望收購或投資於美國企業或擁有美國附屬公司的外國企業可能會受到CFIUS審查，審查範圍近期經《2018年外國投資風險審查現代化法案》(「**《2018年外國投資風險審查現代化法案》**」)而擴大，以包括若干非被動、非控制性投資(包括對持有或處理美國公民個人信息的實體的若干投資)、若干即使並無相關美國業務的房地產收購及任何導致外國人士在美國企業中「權利發生變化」的交易(倘該變化可能導致對企業的控制或涵蓋非控制性投資)。倘特定建議收購或投資屬於CFIUS的司法管轄權範圍，我們可能會決定我們需要進行強制申報，或我們將自願提交

CFIUS審查，或在不提交CFIUS的情況下繼續進行交易，並在交易結束前後面臨CFIUS干預的風險。此外(其中包括)，《2018年外國投資風險審查現代化法案》授權CFIUS制定在不同情況下對「外國人士」進行不同定義的法規等，這可能導致來自「特別關注」國家的公司的投資及收購受到較差的待遇。

倘有關未來法規對涉及中國及中國投資者控制的實體的收購及投資活動施加額外負擔，我們完成CFIUS司法轄權範圍內的可能對我們及我們的股東有利的交易的能力將受到阻礙。

我們獲得融資或進入資本市場的能力可能因若干因素而受到限制，包括我們信貸協議中的契約。

若干因素可能會限制我們日後籌集資金或進入資本市場的能力，包括當前及未來的債務及未來的合約義務、我們的流動性及信貸狀況、我們的經營現金流量、私人航空業的市場狀況、美國及全球經濟狀況、資本市場的整體狀況以及飛機及其他航空業融資主要提供商的財務狀況。我們無法向閣下保證我們將能夠為我們的資本需求獲得外部融資；倘我們無法以可接受的條款獲得融資，或根本無法獲得融資，我們的業務可能會受到重大不利影響。

我們的信貸協議包含可能會限制我們經營業務的能力的契約。根據與美國商業銀行訂立的信貸協議的條款，我們須遵守基於財務指標的若干財務契約，包括以下特定比率：(i)我們的負債與EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)(如信貸協議所界定)之間的比率；及(ii)(a)EBIDA(非國際財務報告準則計量指標)(如信貸協議所界定)減去未融資資本開支與現金股息及分配的總和與(b)以現金支付或應付的利息開支及有關負債的預定本金付款的總和之間的比率。

此類信貸協議還包含，且我們日後的債務融資協議可能包含若干限制，或會限制我們(其中包括)獲得超過協定限額的額外債務、設立留置權、進行若干投資、進行根本性改變、進行若干資產處置及在若干情況下宣佈或進行限制性支付的能力。該等契約還可能限制我們應對商業及經濟狀況變化、參與潛在的有利交易及獲得所需融資的能力。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已遵守所有契約。若我們使用債

務為業務活動融資，我們可能須進一步遵守財務及其他契約，這可能會限制我們實施商業戰略的能力，或以其他方式限制我們的增長及運營。此外，若我們未能遵守該等契約，可能會導致我們的債務協議違約，這可能使得債權人提前要求我們履行償債義務。任何該等結果均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

利率波動可能會對我們的業務產生不利影響。

利率波動可能會對我們的財務業績產生不利影響。利率的任何變化都將影響我們的借款成本。我們目前面臨浮動利率債務風險。儘管利率波動的風險可以通過使用利率掉期和利率上限進行對沖，但最終風險的大小取決於對沖的有效性。我們目前沒有任何利率對沖。此外，美國和以美元計價的金融工具可能出現低利率或負利率，可能會對我們的收入(包括現金和銀行餘額的利息)產生不利影響。任何或所有該等因素都可能對我們的業務、財務狀況和經營業績以及我們履行財務義務的能力產生重大不利影響。

匯率波動可能會對我們的業務產生不利影響。

由於我們是在許多不同國家向客戶銷售產品及採購產品的跨國公司，未來匯率的變化可能對我們的現金流量及經營業績產生不利影響。目前我們主要以美元開展業務，因此並未進行對沖交易，以防範特定外幣與美元之間未來匯率的不確定性。美元對我們客戶所在國家貨幣的升值可能會對我們飛機的需求產生負面影響。我們無法預測外幣波動的影響，若我們開始以其他貨幣並基於該貨幣對美元貨物需求的影響開展業務，未來外幣波動可能對我們的財務狀況、經營業績和現金流量產生不利影響。

我們面臨來自第三方的惡意競爭或其他不利影響的風險，這可能會損害我們的聲譽，並導致我們的客戶對我們的品牌失去信心。

我們可能會受到惡意第三方活動的影響，包括反競爭行為、騷擾或其他有害行為，尤其是對我們的產品和服務不滿意的客戶或第三方競爭對手。此類行為包括向監管機構提出匿名或其他投訴。我們的品牌聲譽可能會受到競爭對手激進的營銷和溝通策略

的損害。第三方也可能惡意複製或採用我們的關鍵業務策略，以獲得不公平的市場競爭優勢。我們不能保證我們將來不會面臨這種不公平的商業競爭或第三方施加的濫用市場支配地位。特別是我們可能面臨第三方不公平競爭或其他惡意競爭行為的風險，尤其是在提及航空時，該等第三方的公司名稱中帶有「西銳」，或者帶有與我們的公司和品牌名稱相似的其他詞語。這包括可能已經存在或未來可能存在的公司。與該等帶有類似名稱的第三方有關的糾紛、訴訟、監管行動或其他負面宣傳也可能被誤認為與我們有關。此外，我們可能由於此類第三方行為或與之相關的行為成為政府或監管機構調查的目標，並可能被要求花費大量時間和產生大量成本來處理此類第三方行為，而且無法保證我們能夠在合理的時間內或從根本上最終反駁每一項指控。

此外，閣下可能會在互聯網或各種社交媒體移動應用程序的嵌入頁面上看到與我們或我們的董事、員工、聯屬人士或第三方合作夥伴有關的負面信息，即使該等信息毫無道理。消費者可能會重視有關零售商、製造商及其商品和服務的現成信息，並經常在沒有進一步調查或認證的情況下對此類信息採取行動，而不考慮其準確性。社交媒體平台可以立即發佈其用戶和成員發佈的內容，通常不需要對所發佈內容的準確性進行篩選或盡職調查。因此，社交媒體平台上的信息在傳播時幾乎立即產生影響。發佈的信息可能不準確且對我們造成不利影響，其可能會損害我們的業務、財務狀況、經營業績及前景。

損害可能是直接的，而不會給我們補救或糾正的機會，公開傳播關於我們的匿名指控或惡意聲明可能會導致我們失去市場份額、客戶和創收能力，並對我們的業務、財務狀況、經營業績和前景產生不利影響。

我們的重大無形資產及商譽可能使我們面臨與根據國際會計準則第36號進行的定期減值測試相關的撇減及其他風險。

無形資產及商譽使我們面臨就減值產生的虧損。截至2023年12月31日，我們的無形資產及商譽分別為245.2百萬美元及115.9百萬美元，分別佔我們截至同日資產總額的24.3%及11.5%。我們的無形資產主要包括我們的西銳商標、開發成本及飛機型號合格證。有關更多詳情，請參閱「財務資料 — 財務狀況表若干主要項目的討論 — 無形資產」。

根據國際會計準則第36號，(i)商譽及無限年期無形資產(如商標)不予攤銷，但倘出現減值跡象，則至少每年或更頻繁地進行減值檢討；及(ii)有限年期無形資產(如飛機型號合格證)於收購日按公平值確認，隨後按成本減累計攤銷列賬。於評估該等資產價值的可收回性及其減值潛力時，我們就未來經營表現、業務趨勢以及市場及經濟狀況作出假設。該等分析進而要求我們對經營現金流量、增長率及貼現率作出若干假設。對該等資產價值的可收回性的任何該等評估本身存在不確定性。

倘我們的財務表現與相關減值測試所依據的假設存在重大偏差或倘我們在其他方面遭遇意外業務中斷或**[編纂]**下降，我們無法向閣下保證我們日後將不會錄得撇減。發生該等撇減可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。

我們截至2021年12月31日錄得流動負債淨額。

截至2021年12月31日，我們的流動負債淨額分別為31.5百萬美元。我們截至2021年12月31日的流動負債淨額狀況乃主要由於客戶按金及借款。有關截至2021年12月31日的流動負債淨額狀況的更多詳情，請參閱「財務資料 — 流動資金及資本資源 — 流動資金和營運資金資源」。

我們在接受客戶訂單前會要求客戶支付按金，相關按金被記錄為流動負債。於業績記錄期，隨著我們的飛機訂單增加，我們的客戶按金亦有所增加。有關客戶按金的更多詳情，請參閱「財務資料 — 財務狀況表若干主要項目的討論 — 客戶按金」。

我們無法向閣下保證我們日後不會出現流動負債淨額狀況。例如，管理層激勵計劃項下的特別現金獎勵將於**[編纂]**後支付。詳情請參閱「董事及高級管理人員 — 管理層激勵計劃」。特別現金獎勵的總金額將不低於本公司**[編纂]**的0.5%，即不低於約**[編纂]**美元(基於指示性**[編纂]**範圍的最低位且假設**[編纂]**未獲行使)或不低於約**[編纂]**美元(基於指示性**[編纂]**範圍的最高位且假設**[編纂]**未獲行使)。概無法保證有關支付不會導致我們於日後錄得流動負債淨額。流動負債淨額狀況可能會令我們面臨流動資金風險，這可

能會限制我們作出必要資本開支或開發商機的能力，且我們的業務、經營業績及財務狀況均可能會受到重大不利影響。此外，倘我們無法獲得足夠的資金來為我們的運營提供資金，或及時償還我們的流動負債，我們的業務運營、流動資金和籌集資金的能力可能會受到重大不利影響。

未能履行我們在合約負債方面的義務可能會對我們的經營業績、流動資金和財務狀況產生重大不利影響。

我們的合約負債代表我們向客戶提供合約產品及服務的義務，主要涉及客戶維修合約及我們的延長保修以及JetStream計劃。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的合約負債分別為80.7百萬美元、85.5百萬美元及102.3百萬美元。有關進一步詳情，請參閱「財務資料 — 財務狀況表若干主要項目的討論 — 合約負債及合約資產」。我們無法保證我們能夠履行合約負債方面的義務。倘我們無法履行與合約負債有關的義務，則合約負債金額將不會確認為收入，且我們可能因未能履行義務而須向客戶進行償付或補償。因此，我們的經營業績、流動資金和財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們面臨存貨過時的風險，可能會對我們的現金流量及流動資金造成不利影響。

我們面臨存貨過時的風險。由於我們基於客戶訂單生產飛機，我們的存貨主要包括原材料及在製品。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的原材料存貨分別為46.7百萬美元、75.7百萬美元及89.8百萬美元。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的在製品存貨分別為44.3百萬美元、39.7百萬美元及41.0百萬美元。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的平均存貨週轉天數分別約為65.2天、67.1天及66.5天。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的陳舊存貨撥備分別為2.1百萬美元、3.2百萬美元及5.2百萬美元。

我們的業務受限於客戶的喜好和行為，這超出了我們的控制。存貨增加可能會對我們的營運資金產生不利影響。倘我們日後無法有效地管理存貨水平，可能會對我們的流動資金及現金流量產生不利影響。隨著我們的業務擴展，我們的存貨水平提高，我們的存貨過時風險亦可能隨著增加存貨採購而增加。此外，對我們倉庫最佳儲存條

件的任何意外和不利變化均可能加速我們存貨的惡化，從而增加我們的存貨過時風險。因此，我們客戶的經濟狀況或經濟活躍程度的任何意外變化均可能導致我們的存貨過時。對我們的產品需求的此類意外變化可能導致存貨過多，從而可能導致存貨價值下降及大量撇銷。所有該等因素可能進而對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們受反腐敗、反賄賂及類似法律所規管，而未遵守該等法律可能使我們面臨刑事處罰或重大罰款，並損害我們的業務及聲譽。

我們須遵守反貪污法律及法規，包括海外反腐敗法、英國《反賄賂法》以及美國及我們經營所在的其他司法轄區的其他反腐敗、反賄賂、反洗錢和類似法律。反腐敗和反賄賂法已獲積極執行並得到廣泛解釋，禁止公司及其員工和代理向政府官員和公共領域的其他人士承諾、授予、作出或提供不當付款或其他利益。反洗錢法禁止掩飾金融資產，以便在未發現產生該等資產的非法活動的情況下使用該等資產。

我們藉著業務夥伴(包括渠道合作夥伴)銷售我們的飛機及服務解決方案以及為我們的網絡提供主機設施。我們也可能依賴我們的業務合作夥伴在國外開展業務。我們和我們的業務合作夥伴可能與政府機構或國有或聯屬實體的官員和員工有直接或間接互動，我們可能須對我們的業務合作夥伴和中介、我們的員工、代表、承包商、渠道合作夥伴及代理的腐敗或其他非法活動承擔責任，即使我們沒有明確允許該等活動。我們亦須遵守海外資產控制辦公室所實施的若干經濟及交易制裁計劃，該等計劃禁止或限制與特定國家、其政府及(在若干情況下)其公民以及屬特定國民、受制裁人士、毒販及／或恐怖份子或恐怖組織的人士及實體進行交易。我們的附屬公司可能須遵守其他相關司法轄區的更多外國或當地制裁要求。

我們無法向閣下保證，我們所有員工和代理都已遵守或於未來將遵守我們的政策和適用法律。對可能違反該等法律的行為進行調查，包括我們可能不時進行的內部調查和合規審查，可能會對我們的業務產生重大不利影響。不遵守該等法律可能會使我們遭受調查、嚴厲的刑事或民事處罰、和解、起訴、喪失出口特權、暫停或禁止政府合約和其他合約、其他執法行動、任命監督員、沒收利潤、重大罰款、損害賠償、其他民

事和刑事處罰或禁令、舉報人投訴、負面媒體報導和其他後果。其他內部和政府調查、監管程序或訴訟，包括我們的股東提起的私人訴訟，也可能因此而發生。任何調查、行動或處罰都可能嚴重損害我們的聲譽、業務、財務狀況、經營業績和前景。此外，頒佈新法律、規則或法規或對現行法律、規則或法規的新解釋可能會影響我們在其他國家開展業務的方式，包括要求我們改變業務的某些方面以確保合規，這可能會減少收入，增加成本，或使我們承擔額外的責任。

我們受到法律程序及其他索償的潛在影響。

我們可能受到因開展業務而引起的或與之相關的法律程序及其他索償，包括與商業及金融交易相關的程序及索償；涉嫌不遵守適用法律法規；與供應商、生產夥伴或其他第三方的糾紛；產品責任；專利及商標侵權；僱傭糾紛；以及環境、安全及健康問題。在訴訟事項中，若由於不太可能出現損失而未設立儲備，有關索賠有可能判決我們敗訴，並可能要求我們支付損害賠償金或產生現時無法估計金額的其他開支。

由於我們的業務性質，我們經常受到因涉及我們產品的事故引起的或與之相關的責任索償，包括因天氣或飛行員失誤或兩者共同造成的嚴重人身傷害或死亡索償。此外，我們無法確定我們的儲備是否充足，我們的保險範圍是否足以支付一項或多項重大索償。此外，我們可能無法在未來以可接受的水平及成本獲得保險。我們無法預測我們可能需要為後續保險支付的保費水平、適用於該保險的任何自留額水平、可用的總保險額水平或對特定風險的保險可用性。訴訟本身難以預測，我們可能會招致判決、收到不利的仲裁裁決或就當前或未來的索償達成和解，這可能對我們的經營業績產生不利影響。

我們可能無法發現及預防我們的僱員或第三方實施的欺詐或其他不當行為。

僱員的欺詐或其他不當行為，如未經授權的商業交易及違反我們的內部政策及程序，或第三方的欺詐或其他不當行為，如違反法律，可能難以發現及預防，並可能使我們遭受財務虧損，受到政府當局實施的制裁，並嚴重損害我們的聲譽。我們的風險管理系統、信息技術系統及內部控制程序旨在監控我們的運營及整體合規性。請參閱「業務

—內部控制及風險管理」。然而，我們可能無法及時或根本無法識別不合規事項。此外，我們並非總能發現及預防欺詐或其他不當行為，我們為防止及發現該等活動而採取的預防措施可能無效。因此，欺詐或其他不當行為的風險可能以前已經發生，但未被發現，也可能於未來發生。這可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景以及我們履行財務責任的能力產生重大不利影響。

我們面臨稅率或貿易政策的意外變化，或額外所得稅負債或法規的風險，可能會影響我們的盈利能力。

我們在美國和不同的外國司法轄區需繳納所得稅、資本利得稅、增值稅及╱或其他稅，國內和國際納稅義務取決於收入在該等不同司法轄區之間的位置。我們的實際稅率可能會受到不同法定稅率國家收益組合變化、遞延稅項資產及負債估值變化、無限期海外再投資收益金額變化、未確認稅收優惠變化或稅法變化的不利影響，這可能會影響我們的盈利能力。特別是，遞延稅項資產的賬面價值取決於我們產生未來應稅收入的能力，以及適用法定稅率的變化。此外，我們繳納的所得稅金額將在不同的司法轄區接受審計，稅務機關的重大評估可能會影響我們的盈利能力。

我們的稅務申報須接受我們開展業務的各個司法轄區的稅務機關的審計。該等審計可能導致對額外稅款的評估，隨後由稅務機關或法院解決。截至最後實際可行日期，概無正在進行的審計事項。然而，概不保證未經授權或潛在的未來評估不會對我們的業務、財務狀況或經營業績產生重大影響。

此外，我們受到各種複雜的國內和國際法律、規則及法規的約束，包括貿易政策和稅收制度。我們受到新法律法規和現有法律法規變化的影響，包括法院和監管機構的解釋，無論是由政府行政部門的變化或是其他原因引起的。該等法律、法規和政策及其變更可能導致我們當前的運營實踐和流程以及產品╱服務供應的限制或限額，這可能會對我們當前的成本結構、收入流、未來的納稅義務、遞延所得稅資產的價值、現金流量和整體財務狀況產生負面影響。

自然災害或我們無法控制的其他事件可能會擾亂我們的運營，對我們的業務、財務狀況、經營業績和前景產生不利影響，並且可能不屬全面投保範圍。

自然災害，包括颶風、火災、龍捲風、洪水和其他形式的惡劣天氣，其強度和頻率因氣候變化而加劇，加上氣候變化的其他影響，如海水上漲，以及我們無法控制的其他事件，包括公共衛生危機、流行病、停電和工業事故，在過去和將來都可能擾亂我們的運營並對我們的業務產生不利影響。由於我們的設施所在地有時天氣惡劣，我們的業務也面臨季節性影響，特別是在明尼蘇達州德魯斯，其通常會經歷大量的降雪，影響生產以及我們的幾個設施所在地。

任何此類事件都可能導致我們一個或多個設施的物理損壞及／或完全或部分關閉，並通過造成業務中斷或影響製造所需材料的可用性和成本，或以其他方式影響我們向客戶提供產品和服務的能力，暫時或長期中斷我們或我們供應商的業務。現有的保險安排可能無法為此類事件可能產生的費用提供充分的保障。該等事件的發生可能會大幅增加我們的成本和開支，並對我們的業務、財務狀況、經營業績和前景產生重大不利影響。

與[編纂]有關的風險

股份過往並無[編纂]，且其流通性及[編纂]於[編纂]後可能有波動。

在**[編纂]**前，股份並無**[編纂]**。無法保證股份於**[編纂]**完成後將形成或維持活躍的**[編纂]**。**[編纂]**將由**[編纂]**及**[編纂]**(為其本身及代表**[編纂]**)與我們磋商釐定，其可能不足以反映股份在**[編纂]**完成後的**[編纂][編纂]**。**[編纂]**完成後，股份**[編纂]**隨時可能跌至低於**[編纂]**。

此外，我們股份的**[編纂]**可能會波動並且可能因我們無法控制的因素(包括香港、美國和世界其他地方的證券市場的總體市場狀況)而出現大幅波動。尤其是證券在香港上

市的其他公司的業績和市價波動，可能會影響我們股份的**[編纂]**和**[編纂]**的波動，而股份**[編纂]**可能不會反映我們實際經營業績。

由於[編纂][編纂]與[編纂]之間將有數天時間差，[編纂]價格可能於[編纂]開始時下跌至低於[編纂]。

股份的**[編纂]**預計將在**[編纂]**確定。但是，股份在交付前不會在聯交所開始**[編纂]**，交付日預計為**[編纂]**後的若干營業日。因此，在此期間，**[編纂]**可能無法**[編纂]**或以其他方式**[編纂]**股份。因此，由於不利的市場條件或其他不利的事態發展，股份持有人面臨股份價格可能在交易開始前就下跌至低於**[編纂]**的風險，該等不利的市場條件或事態發展可能發生在**[編纂]**時間和**[編纂]**開始時間之間。

潛在[編纂]將因[編纂]而面臨即時大幅攤薄，且可能因日後股權融資而面臨攤薄。

由於股份**[編纂]**高於我們緊接**[編纂]**前的每股股份有形賬面淨值，因此我們**[編纂]**的購買者將面臨即時攤薄。截至2023年12月31日，根據每股股份**[編纂]**港元及每股股份**[編纂]**港元的**[編纂]**，本集團未經審計**[編纂]**經調整綜合有形資產淨值約為每股股份**[編纂]**美元(相當於每股股份約**[編纂]**港元)及每股股份**[編纂]**美元(相當於每股股份約**[編纂]**港元)。未經審計**[編纂]**經調整每股綜合有形資產淨值並未考慮根據管理層激勵計劃發放的不低於**[編纂]**美元(基於指示性**[編纂]**範圍的最低位)或不低於約**[編纂]**美元(基於指示性**[編纂]**範圍的最高位且假設**[編纂]**未獲行使)的特別現金獎勵。詳情請參閱「董事及高級管理人員 — 管理層激勵計劃」。倘計及該特別現金獎勵(假設特別現金獎勵分別為**[編纂]**美元或**[編纂]**美元，基於指示性**[編纂]**範圍的最低位或最高位每股股份**[編纂]**港元或每股股份**[編纂]**港元)，根據每股股份**[編纂]**港元及每股股份**[編纂]**港元的**[編纂]**，未經審計**[編纂]**經調整每股綜合有形資產淨值將減少約每股**[編纂]**美元(相當於每股約**[編纂]**港元)，而未經審計**[編纂]**經調整每股綜合有形資產淨值將分別約為每股股份**[編纂]**美元(相當於每股股份約**[編纂]**港元)及每股股份**[編纂]**美元(相當於每股股份約**[編纂]**港元)。概不保證倘若我們於**[編纂]**後即時清算，於債權人申索後將任何資產分派予股東。為擴張業務，我們可能於日後考慮**[編纂]**及**[編纂]**額外股份。倘若我們於日後按低於當時每股股份有形資產淨值的

價格發行額外股份，**[編纂]**的購買者可能會面臨其股份的每股股份有形資產淨值攤薄。

未來出售或預期將予出售大量股份可能影響其[編纂]價格。

於**[編纂]**前，股份並無**[編纂]**。於**[編纂]**後，將由我們現有股東進行的未來出售或預期出售大量股份，或由我們發行大量股份，可能導致股份現行**[編纂]**價格大幅下跌。緊隨**[編纂]**後，現有流通股份的僅一部分受限數目可用於出售或發行，因為出售及新發行受限於合約及監管限制。然而，於該等限制失效或該等限制被豁免，倘若我們未來於**[編纂]**出售大量股份或預期進行該等出售，則可能導致我們股份現行**[編纂]**大幅下跌並削弱我們於日後籌集股資的能力。

我們的控股股東對本公司擁有重大影響力，而我們的控股股東的利益未必總與其他股東利益一致。

緊隨股份拆細及**[編纂]**完成後，航空工業、中航通飛及中航通飛香港將直接或間接持有我們總計約**[編纂]**%股份(假設**[編纂]**未獲行使)。我們的控股股東的權益可能不同於我們其他股東的權益。

我們的控股股東可能與我們及我們的其他股東存在利益衝突。因此，我們的控股股東及其成員公司可能採取有利於他們自身利益的行動，但不符合我們其他股東的最佳利益，並對我們的其他股東利益產生不利影響。作為我們的控股股東，須受我們的大綱及細則以及適用法律法規約束，航空工業、中航通飛及中航通飛香港將對我們的業務及事務(包括合併、整合、其他業務合併、收購或出售資產、發行額外股份、股息派付的時間及數額、董事及高級管理人員的選舉及我們年度預算的批准等決定)擁有重大影響力。所有權集中可能會阻礙、延遲或阻止對我們其他股東有利的控制權變動。倘若我們的控股股東利益與其他股東的利益有衝突，其他股東可能會被剝奪促進或保障其利益的機會。

我們日後可能不會派發任何股息。

由於我們計劃保留大部分(倘非全部)資金及未來收益為我們的業務增長籌集資金，我們並無採納有關未來股息的正式股息政策。因此，閣下不應依賴於對本公司股份的**[編纂]**，並將其作為閣下未來股息收入的來源。

受開曼群島法律若干限制，我們的董事會有權釐定是否分配股息。即本公司只可從利潤或股份溢價賬中派付股息，但在任何情況下，如派發股息會導致本公司在日常業務過程中無法償還到期債務，則不得派付股息。此外，股息數額可能不會超過我們董事會推薦數額。此外，未來股息的時間、金額及形式均受未來財務業績限制。因此，閣下對我們的股份的**[編纂]**將完全取決於任何未來價格升值，且無法保證閣下的**[編纂]**回報率。

我們是一家開曼群島公司，閣下可能難以根據開曼群島法律保障本身權益。

本公司是於開曼群島註冊成立的獲豁免有限公司。我們的經營及公司事務受我們的大綱及細則、開曼群島公司法及開曼群島普通法規管。開曼群島普通法部分源於開曼群島相對有限的司法先例，亦源於英國的普通法，後者對開曼群島的法院具有說服力，惟並無約束力。股東對本公司及╱或董事採取法律行動的權利受開曼群島普通法規管。然而，根據開曼群島法律，股東的權利及董事對我們的受信義務並不像香港的成文法或司法判例所規定的那樣得以明確確立，且開曼群島的證券法律不如香港完善。此外，開曼群島公司可能不具備在香港法院提起股東衍生訴訟的資格。由於我們幾乎所有業務均在香港境外進行，而且我們的大部分董事及高級管理人員均居住在香港境外，可能難以向我們或我們的管理人員送達訴訟文書。

綜上所述，我們的公眾股東可能較香港或美國註冊成立公司的公眾股東更難保障其利益。

閣下僅應依賴本文件所載資料作出閣下的[編纂]決定，且我們強烈提醒閣下切勿倚賴有關我們、我們的股份或[編纂]的報章或其他媒體報導所載的任何資料。

本文件刊發前已有，以及於本文件日期後但於**[編纂]**完成前可能有關於我們及**[編纂]**的新聞及媒體報導。我們並無授權新聞或媒體披露任何有關**[編纂]**的資料，且不會就該等報章或其他媒體報導的準確性或完整性承擔任何責任。我們並無就任何有關我們的預測、估值或其他前瞻性資料的適當性、準確性、完整性或可靠性作出任何聲明。倘該等陳述與本文件所載資料不符或存有抵觸，我們概不負責。因此，潛在**[編纂]**在作出決定時，務須僅根據本文件所載的資料，而不應依賴任何其他資料。

載於本文件的前瞻性陳述受風險及不確定因素影響。

本文件載有關於我們的若干前瞻性陳述及資料，該等陳述及資料乃基於我們的管理層所信、所作假設及目前所得資料而作出。本文件所用詞彙，例如「旨在」、「期望」、「相信」、「能夠」、「持續」、「可能」、「估計」、「預期」、「今後」、「有意」、「應當」、「可能」、「或會」、「計劃」、「潛在」、「預測」、「預計」、「尋求」、「應該」、「將」、「將會」等詞彙及其他類似表述，如與本公司或管理層有關，均擬用作識別該等前瞻性陳述。該等陳述反映管理層對未來事件、業務經營、流動資金及資本資源的現時觀點，而以上所述可能不會實現或可能出現變動。

該等陳述存在若干風險、不明朗因素及假設(包括本文件所述的其他風險因素)。在上市規則持續披露責任或聯交所其他規定的規限下，我們並無打算公開任何因新資料、未來事件或其他方面而更新或以其他方式修訂本文件所載的前瞻性陳述。**[編纂]**不應過度倚賴該等前瞻性陳述及資料。

我們不保證從各種政府出版物獲得且載於本文件的某些事實、預測和其他統計數據的準確性或完整性。

本文件中有關私人航空業的事實、預測及統計數據均來自受我們委託或可公開獲取的第三方報告，以及其他公開可得來源。我們聘請弗若斯特沙利文就**[編纂]**編製獨立行業報告—弗若斯特沙利文報告。我們、獨家保薦人、**[編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**及其各自董事、管理人員、僱員、顧問或代理人，或參與**[編纂]**的任何其他人士或各方概無獨立核實來自政府官方的資料，且概不就該等資料及統計數據的準確性或完整性發表任何聲明。該等資料的收集方法可能有缺陷或無效，或者公佈的資料與市場慣例之間可能存在差異，這可能導致統計數據不準確或無法與其他經濟體的統計數據進行比較。因此，不應過分依賴本文件所載的來自政府官方的資料。此外，我們無法向閣下保證，該等資料與其他地方提供的類似統計數據按相同基準陳述或編製或具有相同的準確性。無論如何，閣下應仔細考慮對該等資料或統計數據的重視程度。

為籌備**[編纂]**，本公司已就下列事項尋求豁免嚴格遵守上市規則的相關規定：

有關管理層人員留駐香港的豁免

根據上市規則第8.12條，我們須有足夠的管理層人員在香港。此一般是指至少須有兩名執行董事常駐香港。

由於本集團的業務運營主要在香港以外的地區管理及進行，因此本集團總部設於美國，且所有執行董事均於香港以外的地區常居工作並預期繼續於香港以外的地區常居工作；本公司認為安排兩名執行董事常駐香港，無論是通過重新安置現有執行董事或額外委任執行董事，對本公司而言，實際上存在困難，且在商業上為不合理且不可取，亦不符合本公司及股東的整體利益。因此，本公司目前沒有且預計於可預見的未來亦不會有足夠的管理層人員常駐香港以符合上市規則第8.12條的規定。

因此，我們已向聯交所申請且聯交所已批准我們豁免嚴格遵守上市規則第8.12條的規定，惟須符合以下條件。我們將通過如下安排(有關安排符合聯交所發佈的新上市申請人指南第3.1條所述指南)確保我們與聯交所之間具備有效的聯繫途徑：

(i) **授權代表**：我們已就上市規則第3.05條委任王暉先生及黃凱婷女士為授權代表(「**授權代表**」)，彼等將隨時作為我們與聯交所溝通的主要渠道。授權代表可在接到合理通知後與聯交所會面，並可隨時通過電話、傳真及電子郵件聯繫，及時處理聯交所的問詢。授權代表獲正式授權代表本公司與聯交所進行溝通，並在聯交所希望就任何事項與所有董事(包括獨立非執行董事)聯繫時，擁有一切必要手段及時與彼等聯繫。倘董事預期出差，彼將向授權代表提供(i)其手機號碼、辦公室號碼、電子郵件地址及傳真號碼(如有)；及(ii)其住宿地點的電話

號碼，或其保持手機暢通。有關我們授權代表的更多資料，請參閱「董事及高級管理人員」；

(ii) **聯席公司秘書**：本公司已委任皮巍先生及黃凱婷女士為聯席公司秘書。皮先生及黃女士將(其中包括)作為我們與聯交所之間的額外溝通渠道，回答聯交所的查詢。皮先生及黃女士將通過多種方式與董事及高級管理團隊成員維持經常聯繫，包括定期會議及必要時的電話討論；

(iii) **董事**：據我們所知及所悉，所有並非通常居於香港的董事均已申請或可申請就商務目的前往香港的有效旅遊證件並可在接獲合理通知後與聯交所會面。聯交所與董事之間的任何會議將透過授權代表或合規顧問安排進行，或由董事於合理時限內直接安排；

(iv) **合規顧問**：我們已根據上市規則第3A.19條委任浩德融資有限公司為我們**[編纂]**後的合規顧問(「合規顧問」)，任期由**[編纂]**起，至我們遵照上市規則第13.46條就其在**[編纂]**起計首個完整財政年度的財務業績的結算日止。合規顧問將作為與聯交所之間的額外溝通渠道，回答聯交所的查詢。合規顧問將向我們就上市規則項下持續責任提供專業建議。合規顧問的詳細聯繫方式已提供給聯交所。合規顧問如有任何變動，本公司亦將立即告知聯交所；

(v) **香港法律顧問**：除合規顧問於本公司擬**[編纂]**後的角色和職責(其中包括及時通知我們有關上市規則的任何修訂或補充及任何適用於我們的新增或修訂的香港法例、法規或守則及就上市規則及適用法律及規例的持續要求向我們提

供意見)外，本公司預期會留聘一名香港法律顧問，就與適用於上市規則有關的事宜(包括但不限於就**[編纂]**後的持續合規要求、上市規則及香港其他適用法律法規的任何修訂或補充及因其而產生的其他問題)提出建議。

有關聯席公司秘書的豁免

根據上市規則第8.17條，我們必須委任一名符合上市規則第3.28條規定的公司秘書。根據上市規則第3.28條，本公司必須委任一名個別人士為公司秘書，該名人士必須為聯交所認為在學術或專業資格或有關經驗方面足以履行公司秘書職責的人士。

根據上市規則第3.28條附註1，聯交所接納下列各項為認可學術或專業資格：

(i) 香港公司治理公會會員；

(ii) 香港法例第159章《法律執業者條例》所界定的律師或大律師；及

(iii) 香港法例第50章《專業會計師條例》所界定的執業會計師。

此外，根據上市規則第3.28條附註2，在評估個別人士是否具備「有關經驗」時，聯交所將考慮下列各項：

(i) 該名人士任職於發行人及其他發行人的年期及其所擔當的角色；

(ii) 該名人士對上市規則以及其他相關法律法規(包括《證券及期貨條例》、公司(清盤及雜項條文)條例及收購守則)的熟悉程度；

(iii) 除上市規則第3.29條的最低要求外，該名人士是否曾經及╱或將會參加相關培訓；及

(iv) 該名人士於其他司法轄區的專業資格。

豁免嚴格遵守上市規則

本公司理解，公司秘書於本公司擬**[編纂]**後在其公司治理中將發揮重要作用，特別是協助本公司及其董事遵守上市規則和其他適用的公司和證券法律法規方面。本公司也了解，由於其主要業務活動主要在香港以外，其董事和高級管理人員並不居住於香港，因此其公司秘書具有與本公司運營相關的經驗，對於履行其作為聯席公司秘書的職責尤為重要。

我們已委任皮巍先生及達盟香港有限公司的黃凱婷女士為本公司的聯席公司秘書。皮先生在財務及會計事務方面擁有豐富經驗，但現時並不具備上市規則第3.28及8.17條所規定的任何資質。皮先生的履歷資料載於「董事及高級管理人員」一節。黃女士是達盟香港有限公司上市服務部的經理助理，負責為上市公司提供公司秘書及合規服務。她於公司秘書領域擁有逾10年的經驗。黃女士為香港公司治理公會會員，因此符合上市規則第3.28條附註1的資質規定，並符合上市規則第8.17條的規定。黃女士的履歷資料載於「董事及高級管理人員」一節。

聯席公司秘書將共同履行公司秘書的職務與職責。黃女士將協助皮先生獲得上市規則第3.28及8.17條所規定的有關經驗。同時，皮先生將獲(a)本公司合規顧問於**[編纂]**起首個完整財政年度提供協助，尤其是就香港企業管治常規及合規事宜；及(b)本公司香港法律顧問就本公司持續遵守上市規則及適用香港法律法規的事項提供協助。此外，皮先生將參加相關培訓，熟悉上市規則及於聯交所上市的發行人的公司秘書須承擔的職責。我們已向聯交所申請，[且聯交所已批准我們]豁免嚴格遵守上市規則第3.28及8.17條的規定，因而皮先生可獲委任為本公司聯席公司秘書。

根據聯交所發佈的新上市申請人指南第3.10條所述指南，豁免適用於不超過三年的指定期間(「豁免期」)，並附帶條件如下：(1)皮先生在豁免期須獲得擁有第3.28條所規定的特定資格及相關經驗的黃女士的協助，使皮先生能夠獲得上市規則第3.28條附註2所要求的相關經驗，以正式履行其職責；及(2)若發行人嚴重違反上市規則，有關豁免將

予撤銷。豁免於三年初始期限內有效，條件是：黃女士作為本公司聯席公司秘書，將與皮先生緊密合作，協助皮先生履行聯席公司秘書的職責，並使其獲得上市規則第3.28條所規定的有關經驗及熟悉上市規則及其他適用的香港法例及規例的規定。倘黃女士在**[編纂]**後的三年內不再作為聯席公司秘書向皮先生提供協助，該豁免將立即被撤銷。

本公司將進一步確保皮先生將參加相關培訓及獲得支持，以提升其對上市規則及於聯交所上市的發行人的公司秘書職責的了解，並可獲得有關適用香港法例、規例及上市規則最新變動的最新資料。於三年期間結束前，本公司將進一步評估皮先生的資格及經驗以及是否需要黃女士的持續協助。我們將於三年期間結束前，聯絡聯交所，使其評估皮先生經過黃女士三年以來的協助，是否取得履行公司秘書職責所需技能及上市規則第3.28條附註2所界定的「有關經驗」，從而無需再給予豁免。

有關皮先生和黃女士資格的進一步詳情，請參閱本文件「董事及高級管理人員—聯席公司秘書」一節。

關連交易

我們已訂立並預期將繼續訂立若干交易，該等交易根據上市規則於**[編纂]**後構成本公司如本文件「關連交易」一節所述的非豁免關連交易。董事認為，嚴格遵守上市規則的適用規定將不切實際，並給本公司造成過重負擔及帶來不必要的行政成本。因此，我們已就非豁免關連交易向聯交所申請，[且聯交所已批准我們]股份於聯交所**[編纂]**後隨即豁免嚴格遵守上市規則第14A章項下的適用規定。詳情請參閱本文件「關連交易」。

豁免嚴格遵守上市規則

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

董事

姓名	職位	住址	國籍
楊雷先生	非執行董事兼 董事會主席	中國廣東省 珠海市金灣區 山湖海路188號 中航花園16棟 603室	中國
王暉先生	執行董事兼 董事會副主席	中國廣東省 珠海市金灣區 山湖海路188號 中航花園15棟 1202室	中國
宋慶春先生	非執行董事	中國廣東省 珠海市金灣區 山湖海路188號 中航花園14棟 601室	中國
劉亮先生	非執行董事	中國廣東省 珠海市金灣區 山湖海路188號 中航花園4棟 204室	中國
李屹暉先生	非執行董事	中國廣東省 珠海市金灣區 山湖海路188號 中航花園15棟 902室	中國
Zean Hoffmeister Vang NIELSEN先生	執行董事兼行政總裁	No. 1722 of Lake Avenue, Wilmette Illinois, United States	美國及丹麥

姓名	職位	住址	國籍
張仁燄先生	獨立非執行董事	中國北京 朝陽區 建國門外大街1號 國貿公寓北樓29M室	美國
劉仲文先生	獨立非執行董事	香港九龍 紅磡環海路11號 海名軒2座16B	中國
Ferheen MAHOMED女士 （別名：馬穎欣）	獨立非執行董事	香港薄扶林道96號 裕仁大廈 12樓D1室	英國

進一步詳情載於本文件「董事及高級管理人員」一節。

參與[編纂]的各方

獨家保薦人、[編纂]

中國國際金融香港證券有限公司
香港
中環
港景街1號
國際金融中心一期29樓

本公司法律顧問

關於香港和美國法律：
謝爾曼・思特靈律師事務所
香港
中環
皇后大道中15號
置地廣場
告羅士打大廈21樓

關於我們在美國經營業務的美國法律：

美國斐格律師事務所

2200 Wells Fargo Center
90 South Seventh Street
Minneapolis
Minnesota 55402
United States

關於美國監管法律及國際制裁法律：

霍金路偉國際律師事務所

香港
金鐘道88號
太古廣場1期11樓

關於佛蒙特州法律：

Gravel & Shea PC

76 St. Paul Street
7th Floor
P.O. Box 369
Burlington
Vermont 05401
United States

關於開曼群島法律：

邁普達律師事務所(香港)有限法律責任合夥

香港灣仔
港灣道18號
中環廣場26樓

關於中國法律：

嘉源律師事務所

中國北京
西城區
復興門內大街158號
遠洋大廈F408室

董事及參與[編纂]的各方

獨家保薦人和[編纂]的法律顧問	*關於香港和美國法律：* **司力達律師樓** 香港 中環 康樂廣場1號 怡和大廈47樓 *關於中國法律：* **金杜律師事務所** 中國廣州 天河區珠江新城 珠江東路6號 廣州周大福金融中心25層
核數師和申報會計師	**羅兵咸永道會計師事務所** *執業會計師* *註冊公眾利益實體核數師* 香港 中環 太子大廈22樓
行業顧問	**弗若斯特沙利文有限公司** 香港中環 康樂廣場8號 交易廣場二座 30樓3006室

[編纂]

公司資料

註冊地址	**Maples Corporate Services Limited** PO Box 309, Ugland House Grand Cayman, KY1-1104 Cayman Islands
美國總部地址	4515 Taylor Circle Duluth Minnesota, 55811 United States
香港主要營業地點	香港 銅鑼灣 勿地臣街1號 時代廣場二座31樓
公司網站	**https://cirrusaircraft.com/** *(此網站所載信息不構成本文件的一部分)*
聯席公司秘書	**皮巍先生** 中國廣東省 中山市坦洲鎮 安南麗苑26棟 1301室
	黃凱婷女士 *(香港公司治理公會和英國特許公司治理公會會員)* 香港 銅鑼灣 勿地臣街1號 時代廣場二座31樓

公司資料

授權代表	**王暉先生** 中國廣東省 珠海市金灣區 山湖海路188號 中航花園15棟 1202室
	黃凱婷女士 香港 銅鑼灣 勿地臣街1號 時代廣場二座31樓
審計、風險、合規委員會	劉亮先生 劉仲文先生*(主席)* Ferheen MAHOMED女士(別名：馬穎欣)
薪酬委員會	宋慶春先生 劉亮先生 張仁嫲先生*(主席)* 劉仲文先生 Ferheen MAHOMED女士(別名：馬穎欣)
提名委員會	楊雷先生*(主席)* 張仁嫲先生 劉仲文先生
合規顧問	**浩德融資有限公司** 香港 中環 永和街21號

[編纂]

公司資料

[編纂]

主要往來銀行

富國銀行
MAC D1109-019
1525 West W.T. Harris Blvd.
Charlotte, NC 28262

中國銀行洛杉磯分行
444 South Flower Street, 39/F
Los Angeles, CA 90071
United States

*本節及本文件其他章節所載資料及統計數據摘錄自弗若斯特沙利文受我們委託編製的報告、各種政府官方刊物以及其他公開可得刊物。我們委聘弗若斯特沙利文編製有關**[編纂]**的弗若斯特沙利文獨立行業報告。我們、獨家保薦人、**[編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**及其各自董事、管理人員、僱員、顧問或代理人，或參與**[編纂]**的任何其他人士或各方概無獨立核實來自政府官方的資料，且概不就其準確性發表任何聲明。*

行業資料來源

關於**[編纂]**，我們已聘請弗若斯特沙利文對我們經營的市場進行詳細分析並編製行業報告。弗若斯特沙利文成立於1961年，是一家獨立的全球市場研究及諮詢公司，總部位於美國。弗若斯特沙利文提供的服務包括市場評估、競爭基準測試及針對各行業的戰略及市場規劃。

我們已於本文件中載入弗若斯特沙利文報告中的若干資料，因為我們認為該等資料有助於潛在**[編纂]**了解我們經營的市場。弗若斯特沙利文根據其內部資料庫、獨立第三方報告及知名行業組織的公開數據、文獻研究以及通過與主要業界專家及領先行業參與者進行訪談而編寫報告。如有必要，弗若斯特沙利文與在該行業經營的公司聯絡以收集及整合有關市場、價格的資料及其他相關資料。弗若斯特沙利文認為，編製弗若斯特沙利文報告時使用的基本假設(包括用於進行未來預測的假設)真實、正確且無誤導性。弗若斯特沙利文對資料進行獨立分析，然而其審閱結論的準確性在很大程度上取決於所收集資料的準確性。弗若斯特沙利文的研究可能會受到該等假設的準確性及所選擇該等一手及二手資料來源的影響。

我們已同意向弗若斯特沙利文支付費用50,000美元以編製弗若斯特沙利文報告。該筆款項支付與否並不取決於我們能否成功**[編纂]**或弗若斯特沙利文報告的內容。除弗若斯特沙利文報告外，我們並未就**[編纂]**委託編製任何其他行業報告。我們的董事確認，就其所深知，在作出合理查詢後，自弗若斯特沙利文編製報告之日起，市場資料並無發生在任何重大方面可能對本節所載資料構成限制、與之矛盾或產生影響的任何不利變化。

全球通用及私人航空市場概覽

通用及私人航空的定義及分類

通用航空是指除軍用及定期商業航線以外的所有航空。就已交付數量而言，通用航空是世界上最大的航空市場。於2023年，通用航空飛機交付市場合共交付3,050架新飛機，價值約234億美元。通用航空包括私人航空和專業航空。私人航空是指固定翼通用航空飛機[1]的非商業運行，包括自駕和飛行指導等活動。按交付量計，私人航空市場佔通用航空市場的72.6%，2023年私人航空飛機交付總數為2,215架，價值約37億美元。私人航空使用的主要飛機類型包括活塞發動機飛機[2]和渦輪飛機[3]。渦輪飛機包括渦輪螺旋槳飛機與噴氣機。專業航空涉及企業服務、包機服務、農業作業、消防、救災和環境保護等一系列活動。

附註：

1. 固定翼通用航空飛機指機翼位置固定且在飛行過程中不移動的飛機。固定翼飛機起飛及降落通常需要跑道，而旋翼飛機(通常指直升機)可垂直起飛及降落。西銳SR2X系列及願景噴氣機為固定翼飛機。

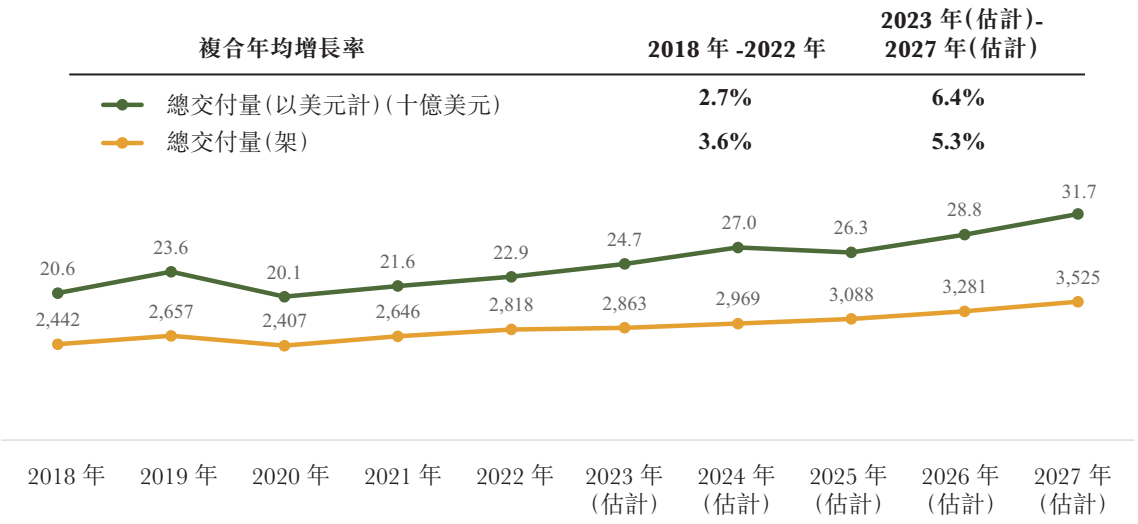
2. 活塞發動機飛機指以活塞發動機為動力的飛機。該等發動機將燃料及空氣混合以驅動氣缸內的活塞，將往復運動轉換為旋轉運動，為飛機的螺旋槳提供動力。西銳SR2X系列為活塞發動機飛機。

3. 渦輪飛機指以渦輪發動機產生動力的飛機。該等發動機使用連續燃燒過程產生推力，提供高水平的功率及速度。願景噴氣機為渦輪飛機。

全球及區域通用航空飛機交付市場

全球市場概覽

全球通用航空飛機交付量(以美元及架計)(2018年-2027年(估計))(1)



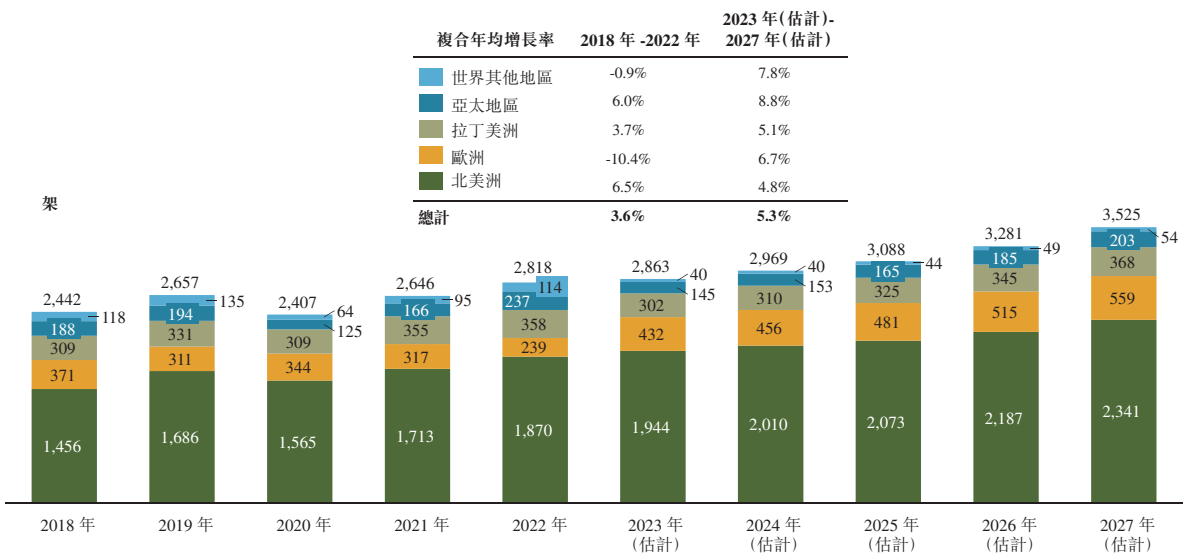
(1) 包括私人航空活塞飛機及渦輪飛機，以及固定翼專業航空飛機

資料來源： 通用航空製造商協會、弗若斯特沙利文分析

全球經濟增長和高淨值人士不斷增加、技術進步、機場基礎設施及相關輔助服務的可用性和可及性的不斷提升正在推動全球通用航空市場的增長。於2022年，通用航空飛機(包括私人航空飛機及固定翼專業航空飛機)交付量達到2,818架，較2018年的2,442架有所增加，複合年均增長率為3.6%。展望未來，隨著全球經濟從疫情中復甦，高淨值人士財富增長勢頭強勁，預計將帶動通用航空飛機作為奢侈品消費選擇的需求增加，預計總交付量於2027年將達到3,525架，2023年至2027年的複合年均增長率為5.3%。按美元價值衡量的全球通用航空飛機交付量預計於預測期內亦將穩步增長，於2027年將達到317億美元，較2023年的247億美元有所增加，複合年均增長率為6.4%。

區域市場概覽

按地區劃分的全球通用航空飛機交付量(單位：架)(2018年-2027年(估計))



資料來源： 通用航空製造商協會、弗若斯特沙利文分析

北美(美國及加拿大)歷來是通用航空飛機的最大市場。於2022年，北美佔全球固定翼活塞、渦輪螺旋槳及渦扇通用航空飛機新交付量的66.4%。北美成熟的基礎設施使通用飛機可提供靈活旅行的特點得到進一步加強。在美國，通用航空機隊運營在5,100多個公共機場，實際和人均數量遠超任何其他國家。豐富的民用航空機場基礎設施是鼓勵廣泛銷售及使用通用航空飛機的重要差異化標誌。這些飛機在廣泛的機場網絡運作，提供無可比擬的基本航空服務，有助於連接社區，縮短整體旅行時間，提高生產力及刺激經濟活動。

受培訓中學員飛行員數量的推動，北美地區飛行員人數的增長影響並反映了通用航空飛機的需求。美國學員飛行員人數由2018年的16.78萬人增長至2022年的28.06萬人，複合年均增長率達13.5%，預示著通用航空飛機的銷售情況良好。於2022年，北美通用航空飛機交付量達1,870架，佔世界通用航空飛機總交付量的66.4%，為全球通用航空市場作出巨大貢獻。

在不久的將來，與其他市場相比，北美市場預計將受益於較低的燃油價格，因壓抑已久的需求及大量客戶湧入導致的大量儲備，而這些客戶先前雖然負擔得起私人飛機，但在COVID-19疫情之前他們無法證明所需投資的合理性。此外，通用航空逐漸被認為

是一種最佳的交通選擇，具有明顯更高的投資回報率，以及通用航空市場發展所帶來的市場潛力。綜合各種因素以及政府政策及監管對通用航空業的持續大力支持，未來五年北美市場將繼續保持強勁的增長勢頭。北美通用飛機交付量預計至2027年達到2,341架(自2023年至2027年複合年均增長率為4.8%)。

雖然北美是全球2018年至2022年交付量增長最快的地區，我們預計未來五年世界各地的增長率將更加均衡。除北美外，拉丁美洲和歐洲被認為是具有明顯增長潛力的區域市場。儘管面臨基礎設施相對不成熟、各國監管不統一等挑戰，拉丁美洲及歐洲的通用航空新飛機交付市場仍被認為是北美地區以外的重要區域，其市場潛力巨大，不容忽視。

拉丁美洲及歐洲作為連接不同國家與大陸的重要交通樞紐，使得私人飛機成為更加便捷高效的交通方式。此外，於後疫情期間，在這兩個地區的人愈發關注及偏好使用通用飛機進行商務及休閒旅行，通用飛機亦有相當多的客戶基礎。歐洲通用航空市場受疫情影響較大，導致過去幾年市場規模有所縮減；但其預計將在後疫情階段經濟復甦後恢復增長潛力。因此，隨著經濟的持續增長及基礎設施的完善，拉丁美洲及歐洲對通用飛機的需求有望增加。預計至2027年，拉丁美洲及歐洲的通用飛機交付量將分別達到368架及559架(自2023年至2027年的複合年均增長率分別為5.1%及6.7%)。

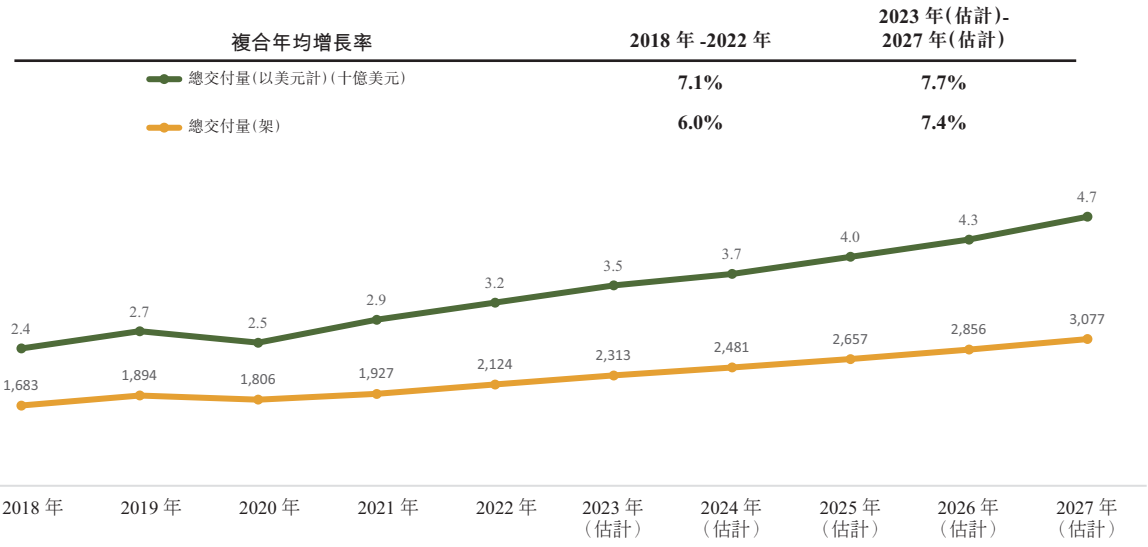
包括亞太地區在內的全球其他地區的市場規模無論在機隊數量還是年交付量上均相對較小。但由於1)當地政府政策逐步放寬，2)居民消費水平提高，3)基礎設施及通用航空機場發展等支持因素的存在，包括亞太地區在內的區域市場預計將於不久的將來經歷潛在的市場增長。

全球私人航空飛機交付市場

相對於通用航空飛機市場整體而言，私人航空飛機市場的交付量正在加速增長。私人航空市場受益於後疫情時代全球經濟復蘇、商業信心恢復以及全球高淨值人士數量增加等數個因素。高淨值人士對私人航空的興趣不斷增加的關鍵在於私人航空的機

動性、隱私性、安全性、時間靈活性和全年可用性。受益於針對尋求最優質的個性化和定製化航空運輸解決方案的客戶的高端移動服務日益普及，預計私人航空市場日後將獲得強勁的增長勢頭。下圖載列私人航空飛機市場的增長情況：

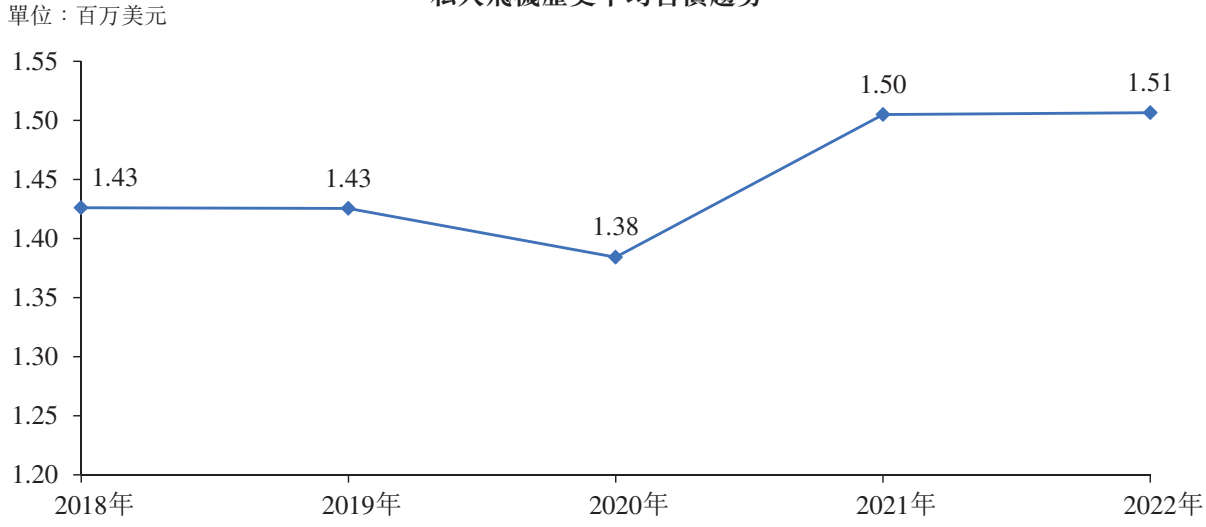
全球私人航空飛機交付量(以美元及架計)(2018 年 -2027 年(估計))



資料來源：通用航空製造商協會、弗若斯特沙利文分析

於過去幾年內，私人飛機的平均售價略微增長，主要由於原材料及勞動力成本的增加以及飛機製造商於開發及銷售具有更高性能的高價飛機方面的成就所致。

私人飛機歷史平均售價趨勢



資料來源：弗若斯特沙利文

飛機製造商傾向於在飛機尺寸、價格、發動機類型、任務表現、設計特點、品牌聲譽和客戶服務方面展開競爭。由於易於操作及具有高性價比，部分私人飛機作為私人飛機的細分市場，已得到普及並越來越具有吸引力。

全球通用航空飛機服務市場

含固定基地營運商、保養、維修及大修、備件、升級、培訓、保險及融資在內的服務於不斷成長的通用航空飛機市場中發揮著重要作用。

對於大多數擁有大規模且機齡較高的機隊的頂級飛機製造商來說，相關服務可貢獻高達35%至40%的收入。大多數原始設備製造商(「**OEM**」)主要專注於為自己的飛機提供零部件及維修服務，因此他們自身機隊的用戶基礎或規模、飛機機齡及飛機利用率水平是市場潛力的主要決定因素。

此外，由於終端客戶對售後維修服務的需求，零部件的銷售收入往往比新交付飛機的銷售收入更為顯著。在直接融資或租賃方面，一些飛機的原始設備製造商傾向於從銀行及設備租賃商處獲得融資及設備，並同時利用其他核心競爭力領域的資源以促進銷售。提供售後服務可提高飛機原始設備製造商的利潤。

服務	內容
固定基地營運商	固定基地營運商為通用飛機提供地勤、加油、停機及其他服務，亦可為乘客及機組人員提供禮賓服務、餐飲及其他便利設施。
保養、維修及大修	保養、維修及大修。保養、維修及大修服務對於確保通用飛機的安全及適航性至關重要，涉及飛機系統及零部件的例行檢查、維修及升級。
備件	用於更換飛機磨損或損壞部件的零部件。
升級	對飛機的設備、系統或設計進行改進或改裝以提高其性能。

服務	內容
培訓	教授飛行員、機械師及其他人員如何操作飛機的教育計劃及課程。
保險	防止因事故、損壞、盜竊或與飛機所有權及操作相關的其他事件而造成的經濟損失。這可能包括責任險、機身險及其他專項保險。
融資	通常通過貸款或其他財務安排獲得購買或操作飛機的資金。

資料來源： 文獻研究、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

服務在通用航空業中愈發重要，其歸因於以下幾個原因：

通用航空服務的需求不斷增加。隨著越來越多的個人及企業進入通用航空市場，對保養及升級飛機以及提供培訓、保險及融資解決方案的支持服務的需求也越來越大。

定期維護。定期維護是通用航空業售後服務的重要組成部分，不僅有助於優化運營水平，還可以進一步創造新的銷售機會。

技術進步。小型飛機的新技術不斷開發，需要專門的專業知識進行安裝、保養及維修。保養、維修及大修及備件供應商等通用航空服務對於確保將此類技術有效整合至飛機中發揮著關鍵作用。

安全問題。安全是航空業的重中之重，培訓及保險等通用航空服務有助於確保飛行員已接受適當培訓並已針對潛在風險投保。

飛機的使用壽命長。通過適當的保養及升級，通用飛機可使用數十年。升級及改造等通用航空服務有助於延長飛機的使用壽命，同時使其與最新技術及安全標準保持同步。

合規性。航空業受到嚴格監管，且通用航空服務必須遵守嚴格的法規及要求，以確保飛機的安全性及可靠性。

品牌聲譽。新用戶對具有較高聲譽及良好品牌形象的通用航空品牌表現出較大的傾向性。品牌聲譽對於吸引客戶購買新產品及服務以及進一步提升通用航空品牌的市場份額至關重要。

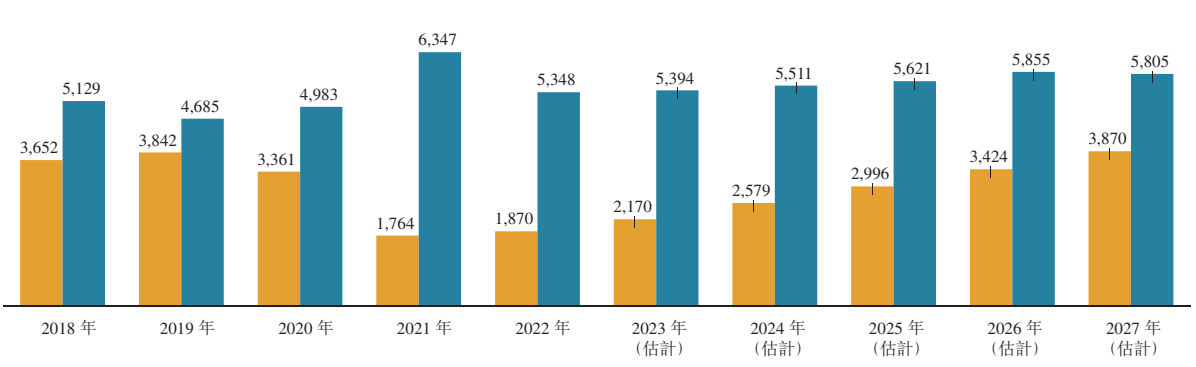
全球二手通用航空飛機市場

經歷2021年的歷史低位後，全球二手通用航空飛機存貨開始重建。2022年，二手渦輪螺旋槳飛機及噴氣機的存貨分別達到服務中機隊總數的3.1%及5.4%。由於平衡飛機市場二手飛機佔機隊10%至12%的存貨水平更為典型，預計二手通用航空飛機存貨將於未來保持穩定增長。

與此同時，存貨反彈亦預示交易價格很可能從近期高位回落。二手飛機市場已開始由傳統的「賣方市場」轉變至買賣雙方間更加平衡的市場。隨著通用航空飛機註冊數量的增長，以及相對於新飛機較低的交易價格，預計至2027年，二手通用航空飛機的交易量將達到5,805架，自2023年至2027年的複合年均增長率為1.9%。

全球二手通用航空飛機存貨及交易量(2018 年 -2027 年(估計))

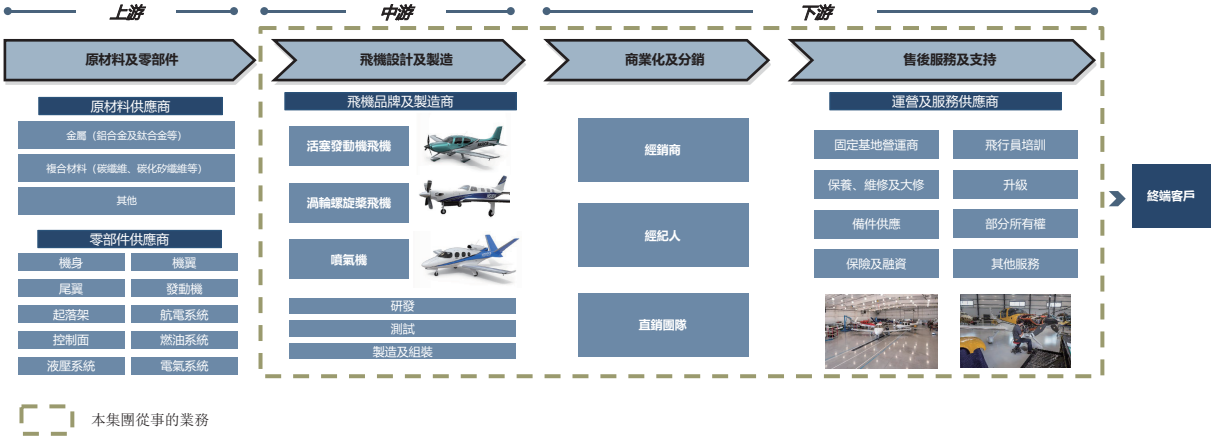
複合年均增長率	2018 年 -2022 年	2023 年(估計)-2027 年(估計)
待售二手存貨	-15.4%	15.6%
二手零售交易量	1.1%	1.9%



資料來源： 文獻研究、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

私人航空業價值鏈

下圖載列了私人航空的價值鏈：



資料來源：　文獻研究、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

上游市場

私人航空業上游的原材料及零部件包括各種金屬、複合材料、塑料、電子、航電系統、發動機及其他機械零部件。此類材料及零部件用於製造飛機、飛機部件及相關系統。例如，使用的原材料包括鋁合金、鈦合金、碳纖維及各種類型的鋼。發動機、起落架及航電系統等部件對飛機的運行至關重要，需要專門的製造工藝及專業知識。

中游市場

研發是私人航空業中至關重要的中游活動，涉及飛機設計、測試及認證的新技術、材料及系統的開發。研發工作可集中於空氣動力學、結構工程、動力系統、航電系統及安全特性等各個領域。該等發展旨在提高飛機性能、燃油效率、安全性、可靠性、系統智能及操作的簡便性。另一方面，組裝涉及使用研發階段開發的原材料、零部件及系統來製造飛機或飛機零件的過程。組裝過程可能因所生產飛機的類型及複雜性而異，通常涉及一系列階段，包括飛機系統的製造、組裝、安裝、測試及認證。

下游市場

在商業化和分銷過程中，私人航空分銷網絡涉及的主要參與者包括經銷商、經紀人和直銷團隊。下游市場主要參與者的分銷網絡包括多種方式，其中，直銷方式因其在有效維護客戶關係和展示核心產品能力方面的優勢而越來越受歡迎。私人飛機隨後分銷予終端客戶，並由運營及服務供應商提供相關售後服務。固定基地營運商、保養、維修及大修、飛行員培訓、飛機管理、保險、融資及部分所有權等運營及服務亦為私人航空下游價值鏈的重要組成部分。有關這些服務的詳情，請參閱「全球通用航空飛機服務市場」。此類運營服務對於私人飛機的安全、高效及具成本效益的運營至關重要。此類服務的質量及可用性會影響私人航空業的採用和發展並可進一步向客戶交付價值，導致客戶購買更多新產品或進行產品升級。

在私人航空業的下游，主要有兩大客戶群：企業客戶及個人客戶。企業客戶包括將私人飛機用於自用及商業運營等多種用途的企業及其他組織。此類客戶通常對其飛機有特定要求，例如航程、速度、載荷能力及專用設備。飛機可為自有或租賃，保養及操作可能外包予第三方服務供應商。個人客戶包括擁有或租用私人航空飛機用於個人或娛樂用途(例如航空旅行、觀光及運動)的個人。此類客戶亦或對飛機有特定要求，例如舒適度、速度、航程、安全性及操作的簡便性。個人客戶可自行操作其飛機或聘請飛行員為其操作。企業及個人客戶對於私人航空業的發展及可持續性至關重要。

與豪華轎車及商務航空公司頭等艙類似，私人航空是優質出行服務市場的重要組成部分，能夠提供更加靈活、高效、舒適且私密性高的出行服務。對於終端用戶而言，私人航空越來越便捷且可負擔，同時可能提供先進的產品功能，故正獲得廣泛認可。

私人航空飛機及服務市場增長的主要推動因素

全球經濟增長和高淨值人士不斷增加

高淨值人士常會進行頻繁的國內外旅行，他們是全球私人飛機市場的重要消費者。自2017年至2022年，全球高淨值人群由48.8百萬人增至69.5百萬人，複合年均增長率為7.3%，並預計於2027年達到109.1百萬人，2023年至2027年的複合年均增長率為11.9%。作為優化選項，私人飛機正在成為高淨值人士短途通勤、觀光及其他娛樂活動的廣泛選擇。這可為私人航空服務供應商提供定製解決方案以滿足特定需求創造機會。私人航空的總體消費群相應增加。

疫情后全球經濟復甦推動消費者對隱私及便利的看法

COVID-19疫情擾亂了全球的旅行及運輸，導致人們對私人航空旅行作為商業航空公司替代品的興趣增加。隨著全球經濟復甦，預計個人及企業將有更多的可支配收入用於休閒及旅行。因此，消費者更傾向於加強交通服務，更加關注安全性及便捷性。於後疫情階段，消費者有動力訂閱優質產品及服務、增強旅行體驗，同時優先考慮隱私及便捷性。此外，因尋求提高效率及優質服務，企業或會使用私人飛機進行商務旅行。在全球範圍內，由於旅行限制的放鬆及疫情后積壓的旅行需求，優質航空交通的恢復速度快於總航空交通。於2023年2月，優質航空乘客的恢復率(即給定月份的航空乘客人數佔上一年同月航空乘客人數的百分比)為86%，超過了航空乘客總數的81%，優質航空交通的恢復速度快於總航空交通得到了很好的證明。於歐洲及北美洲，於2023年2月歐洲的優質航空乘客的恢復率為93.1%，較2022年2月的56.3%大幅上升，而北美洲於2023年2月達致107.7%，於2022年2月為75.3%，超過了疫情前的水平。

技術進步導致產品供應升級

由於諸多因素，包括有利的政府政策及投資以及對私人航空的興趣增加，技術的進步使得小型飛機更易獲得且更可負擔。此外，隨著科技的發展，產品愈發智能化，

操作愈發簡單化，安全等級也越來越高，如自動導航及自動電子垂直起降(eVTOL)技術的創新發展。產品供應的改進極大促進了私人航空業的發展，使個人更方便地擁有和操作供私人使用的小型飛機。

提高機場基礎設施及相關輔助服務的可用性和可及性

機場是私人航空的重要樞紐，為私人飛機所有者提供加油、保養及存放等基本服務。近年來，機場基礎設施的擴建及升級已成為一種趨勢，以支持對私人航空服務日益增長的需求。因此，世界許多地方的小型及地區機場激增，使個人更易獲取私人航空服務。例如，美國公共機場的總數量由2018年的4,785個增加至2022年的5,100多個。此外，許多機場已升級其基礎設施，增加新的設施及服務，例如提供飛機停放、加油、保養及餐飲服務的固定基地營運商。機場基礎設施的可用性及可及性不斷提高，極大促進了私人航空業的發展。

飛行員的形成及合資格私人航空飛行員數量的增加

飛行員對私人航空業的運營及發展至關重要，合資格飛行員數量增加有助於擴大私人航空服務市場。在美國，持有執照的飛行員數量於2022年達到約75.7萬人，表明自2018年的複合年均增長率為4.7%，至2027年，該數字預計將進一步增加至約99.3萬人，其複合年均增長率為5.7%，主要歸因於若干因素，包括可負擔的飛行培訓計劃的可用性及如飛行模擬器及在線學習工具等新技術的應用，使培訓飛行員變得更加容易及高效。

全球私人航空的市場趨勢分析

具有更高所有權靈活性選擇的具成本效益的飛機將變得更加流行，並吸引更大的客戶群。

近年來科技及製造技術的進步降低了私人飛機的成本，再加上對便捷高效的交通選擇的需求不斷增長，使得私人飛機更具吸引力，吸引了更多客戶。一些公司正在提

供創新的所有權及共享模式(如部分所有權及按需包機服務)，可使私人飛機對更廣泛的客戶而言更易負擔，也更方便獲得。

方便用戶使用的功能和易操作性是私人飛機的主要產品功能，使得越來越多的客戶更容易使用。

隨著私人飛機作為個人使用的最佳交通工具變得越來越受歡迎，未來的產品開發可能會採用以消費者為中心的方法，優先考慮終端客戶的操作簡便性。客戶偏好的變化也推動了私人飛機商業應用的更多趨勢。在不對功能或安全特性進行任何必要降級的情況下，預計用戶將能夠輕鬆無障礙地操作新開發的私人飛機。

先進的技術創新和智能化的產品功能將關聯未來私人航空產品的發展。

從長遠來看，電力推進及整機降落傘系統等新技術可提高私人航空操作的靈活性、效率及安全性，使其更具商業實用性。

隨著私人航空業的不斷發展，私人航空飛機可能會被更廣泛地用於商業應用，並提供按需優質出行服務，為消費者和企業帶來重大利益，也為航空旅行提供更大的便捷性、靈活性及速度。

全球私人航空市場的進入壁壘及關鍵成功因素

產品研發、提升產品及服務系列戰略

設計及開發私人飛機需對空氣動力學、材料科學、電子學及其他專業領域有深入的了解。這需要致力於持續的研發，並願意投資新技術及工藝。為進一步增強產品供應，提升產品及服務系列的戰略涉及提供一系列產品及服務，從活塞飛機至噴氣機，以及相應的保養、維修及大修服務，以滿足不同細分市場的需求。通過提供全面的產品及服務組合，老牌製造商可利用品牌聲譽及客戶忠誠度來搶佔更大的市場份額。從特定

製造商購買過一種類型飛機的現有客戶更有可能從同一供應商購買其他型號或服務，特別是如若他們對現有產品的質量及可靠性感到滿意。此外，提升產品及服務系列的戰略使製造商能夠從規模經濟及範圍經濟中獲益。總體而言，提升產品及服務系列的戰略可作為新飛機製造商的進入壁壘。擁有全面產品及服務的領先公司在品牌知名度及客戶忠誠度方面具有優勢，這使得新進入者打入市場更具挑戰性。

製造能力及供應鏈管理專業知識

製造私人飛機需要材料、工藝及技術方面的專業知識，以及技能熟練的勞動力。此外，在這些領域整合行業知識及技能的強大能力進一步成為關鍵成功因素。製造商必須確保生產流程高效、具有成本效益，並符合所有必要的質量標準。此外，私人飛機零部件的供應鏈通常是複雜且全球性的，需與供應商建立牢固的關係及儲備廣泛的物流知識。採購高質量的零件及材料可能具有挑戰性，管理存貨水準以避免缺貨或存貨過剩也是如此。如若沒有這些專業知識，製造商可能難以大規模生產飛機並控制成本，從而難以在市場上競爭。供應鏈管理對私人航空製造商來說至關重要，因為供應鏈中斷可能會影響生產進度，進一步延后上市時間。此外，領先的製造商通常參與從原材料質量控制到生產製造的整個過程，以確保產品的高質量。

已建立的客戶群及交付予客戶的價值

與必須從頭開始建立客戶群的新進入者相比，擁有龐大忠實客戶群的老牌製造商具有顯著優勢。該等客戶可能忠於品牌，並與製造商建立了良好關係，這使得新進入者很難吸引他們。此外，由於擁有及操作私人飛機的成本及複雜性很高，現有客戶可能不願轉向新的製造商。他們可能更願意選擇一個他們知道並熟悉的值得信賴的品牌。為克服這一進入壁壘，新進入者必須找到與老牌製造商相區別的方法，並建立自己的忠實客戶群。於該行業具有悠久歷史和強大營銷能力的老牌私人飛機製造商通常比新進入者建立了更高的品牌意識。如果不在產品開發、營銷和客戶支持方面進行大量投資，市場的新進入者可能很難建立產品品質和可靠性的聲譽。客戶，尤其是航空業的客戶，

會把安全放在首位。製造商的安全記錄和聲譽能夠極大地影響客戶的信任程度和購買決定。建立強大的安全聲譽需要有生產安全可靠的飛機，以及實施嚴格的質量控制和測試過程的往績記錄。

財務實力

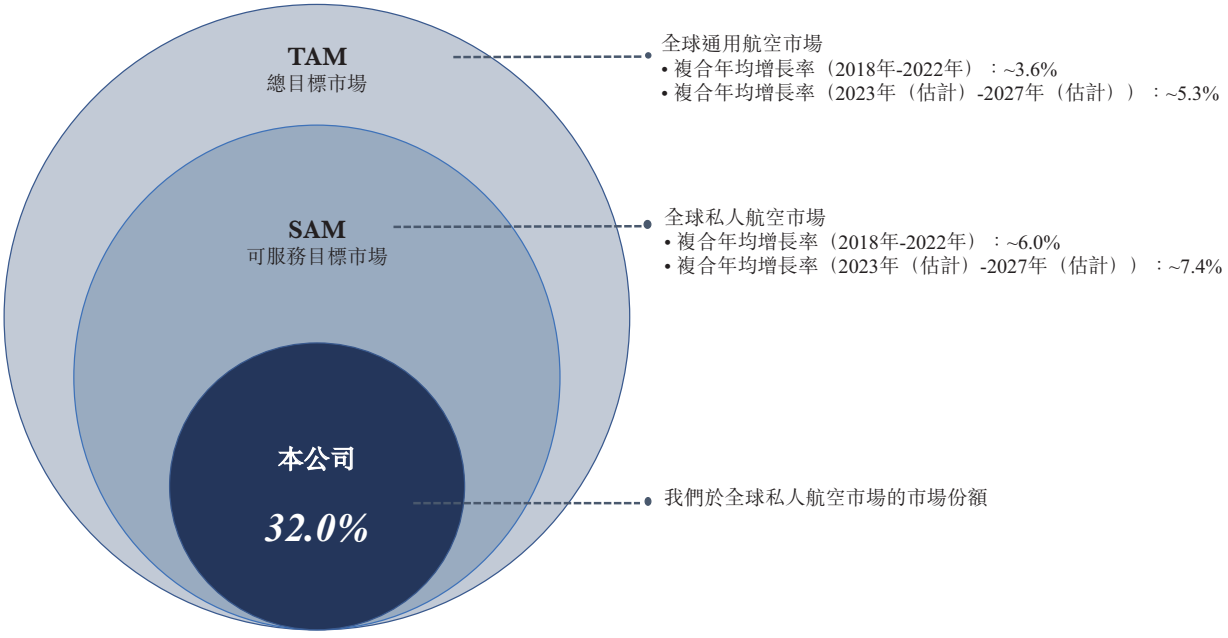
飛機製造及服務網絡的建立需於研發、設計、生產設施及供應鏈管理方面進行大量前期投資。由於私人航空市場的性質，商業化及建設基礎設施需要高額初始資本，且建造財務上可行的飛機需要時間。因此，財務表現強勁的老牌製造商往往能夠更好地抵禦市場低迷，保持高水準的研發支出，並投資新技術提高產品競爭力。飛機製造業通常以高固定成本為特徵，這意味著新進入者必須達到相當大的生產規模，實現規模經濟並在成本上與老牌企業競爭。這通常需要多年的持續投資，若無強大的資金支持，新的競爭者可能很難做到這一點。飛機製造商通常需要額外的財務能力來實現銷售及售後網絡的充分覆蓋，以增強服務交付能力。此外，航空業受到政府機構的嚴格監管，要求嚴格遵守安全標準、環境法規及其他合規要求。遵守該等法規可能既昂貴又耗時。總體而言，對於希望進入市場的新公司而言，財務表現可能是一個關鍵進入壁壘。擁有強勁的財務狀況、經驗豐富的管理團隊及成熟供應鏈的老牌製造商更有可能擁有成功應對飛機製造挑戰所需的資源及經驗。

監管及認證專業知識

監管及認證專業知識是私人飛機製造商的一個重要進入壁壘，因為這需要深入了解與航空安全相關的複雜法律及科技要求。製造商必須遵守美國聯邦航空管理局或歐洲航空安全局等組織的嚴格規定，這些規定可能涉及廣泛的測試及評估過程。這些專業知識對於確保飛機在獲得商業使用認證之前符合所有必要的安全標準及法規至關重要。如若沒有這些專業知識，製造商可能難以駕馭監管環境並獲得認證，從而難以將其產品推向市場。

競爭格局

市場規模明細（單位：已交付架數）



*附註：*非按比例顯示

資料來源：通用航空製造商協會、弗若斯特沙利文分析

根據通用航空製造商協會的資料，通用航空飛機於2023年的全球交付規模為3,050架。我們是全球最大的通用航空飛機製造商，按已交付量計，於2023年的市場份額為23.2%。

全球通用航空飛機按通用航空飛機交付量計算的公司排名及市場份額(2023年)

排名	公司	上市地位(是／否)	交付量	市場份額(按交付量計)	收入(百萬美元)	市場份額(按收入計)
1	本公司[1]	否	708	23.2%	930.1	4.0%
2	Textron Aviation[2]	是	618	20.3%	3,615.6	15.5%
3	Diamond Aircraft[3]	否	273	9.0%	212.6	0.9%
前三名市場參與者			1,599	52.4%	4,758.3	20.4%
其他			1,451	47.6%	18,618.7	79.6%

資料來源：　通用航空製造商協會、弗若斯特沙利文分析

1. 本公司是一家成立於1984年的全球私人飛機製造商，主要設計、生產和銷售單引擎活塞和噴氣機。

2. Textron Aviation是Textron Inc.（紐約證券交易所代碼：TXT）的通用航空業務部門，成立於2014年。透過收購及整合，本公司擁有Beechcraft、Hawker及Cessna品牌的飛機，並提供全面的產品組合，包括公務機、渦輪螺旋槳飛機、活塞發動機飛機及教練機。

3. Diamond Aircraft是一家於1981年成立的通用航空飛機製造商，總部設於奧地利，在加拿大和中國均設有工廠。該公司專門生產活塞飛機，包括單引擎及多引擎活塞飛機，其大多數產品由私人飛行員、專業飛行訓練運營商及機構購入。

4. Piper Aircraft Inc及TECNAM Aircraft亦是領先的通用航空飛機製造商，但它們的交付量或收入較少，可用數據有限。

私人航空市場的發展主要由主要市場參與者於新產品研發及升級方面的能力所貢獻及推動。根據通用航空製造商協會的資料，私人飛機於2023年的全球交付規模為2,215架。我們是全球私人航空市場中最大的私人飛機製造商，按已交付量計，於2023年的市場份額為32.0%，按銷售收入計，於2023年的市場份額為24.9%。

全球私人航空飛機市場按私人飛機交付量計算的公司排名及市場份額(2023年)

排名	公司	上市地位（是／否）	交付量	市場份額(按交付量計)	收入（百萬美元）	市場份額（按收入計）
1	本集團	否	708	32.0%	930.1	24.9%
2	Cessna Aircraft[1]	是	374	16.9%	564.2	15.1%
3	Diamond Aircraft	否	273	12.3%	212.6	5.7%
前三名市場參與者			1,355	61.2%	1,706.9	45.8%
其他			860	38.8%	2,022.0	54.2%

附註：

1. Cessna是一個美國通用航空飛機品牌，自2014年起由Textron Aviation擁有。

2. Piper Aircraft Inc及TECNAM Aircraft亦是領先的私人航空飛機製造商，但它們的交付量或收入較少，可用數據有限。

資料來源：通用航空製造商協會、弗若斯特沙利文分析

如下圖所示，本公司在價格、性能及規格方面與競爭對手展開競爭：

私人活塞飛機對比						
製造商	Cirrus	Cirrus	Cirrus	Cessna	Diamond	Piper
機型	SR20	SR22	SR22T	Skylane	DA62	M350 PA-46
基礎價格	626,900美元	838,900美元	963,900美元	574,000美元	1,482,000美元	1,586,183美元
最多可容納人數[1]	5	5	5	4	7	6
最大起飛重量(磅)[2]	3,050	3,600	3,600	3,100	5,071	4,340
最大巡航速度(ktas)[3]	155	183	213	145	192	213
有效負載(磅)[4]	1,028	1,328	1,246	1,110	1,545	1,308
起飛距離(英呎)[5]	1,685	1,082	1,517	795	1,570	2,090
最大航程(海里)[6]	709	1,169	1,021	915	1,288	1,343

私人渦輪飛機對比						
製造商	Cirrus	Piper	Epic	Daher	Pilatus	德事隆
機型	Vision SF 50	M600-PA-46	E1000	TBM 960	PC-12 NGX	Citation M2
基礎價格	3,240,000美元	3,524,000美元	4,190,000美元	4,778,964美元	5,716,200美元	5,855,000美元
最多可容納人數[1]	7	6	6	6	11	7
最大起飛重量(磅)[2]	6,000	6,000	8,000	n.a.	10,450	10,700
最大巡航速度(ktas)[3]	311	274	333	330	290	404
有效負載(磅)[4]	2,450	2,400	2,860	n.a.	n.a.	3,810
起飛距離(英呎)[5]	2,036	2,635	2,254	2,535	2,485	3,210
最大航程(海里)[6]	1,275	1,658	1,560	1,730	1,803	1,550

附註：

1. *最多可容納人數指飛機經認證可容納的最大人數，包括乘客及機組人員。*
2. *最大起飛重量指允許飛行員嘗試起飛的最大重量。*
3. *最大巡航速度指飛機在正常運行條件下可持續飛行的最快速度。*
4. *有效負載指飛機的飛行員、副駕駛員、乘客、行李、可用燃油及可驅油的重量。*
5. *起飛距離指飛機起飛及爬升至離起飛面一定高度所需的水平距離。*
6. *最大航程指飛機起飛及著陸之間的最大飛行距離。*

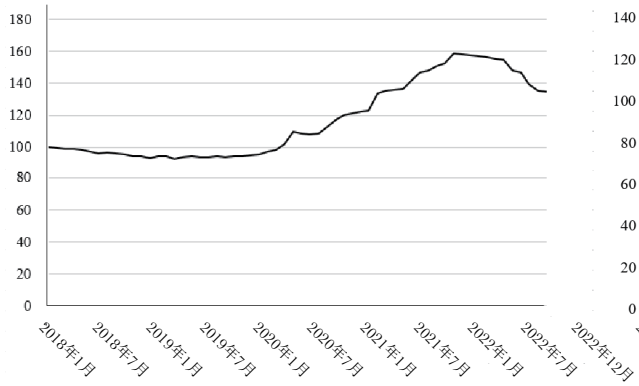
資料來源：公開信息、公司網站、公務及商用航空、弗若斯特沙利文

關鍵原材料及勞動力的價格分析

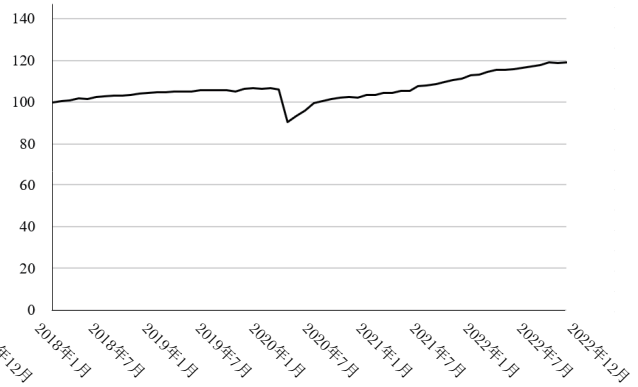
私人航空製造商使用的主要原材料包括鋁、鈦和碳纖維復合材料。碳纖維是一種先進的纖維材料，用於生產飛機使用的高性能復合材料。自2019年至2021年，各工業行業對碳纖維的需求不斷增加，加上COVID-19疫情造成的生產和物流中斷，導致碳纖維價格呈持續上升趨勢。然而，自2022年起，隨著碳纖維供應的擴張以及碳纖維原材料價格的下降，市場出現轉變，導致碳纖維價格呈下降趨勢。

對於私人航空業的製造商而言，勞動力成本是總成本的重要組成部分。在過去的五年裡，勞動力工資呈上升趨勢。於2020年初，COVID-19疫情的爆發對經濟活動產生了嚴重影響，導致勞動力工資大幅下降。然而，隨著疫情的影響逐漸消退，經濟活動反彈，勞動力工資恢復了上升趨勢。截至2022年底，與2018年初相比，勞動力工資上漲約20%。

碳纖維價格指數



美國勞動力工資價格指數



資料來源：百川盈孚、美國勞工統計局、弗若斯特沙利文分析

與本集團的美國業務及運營有關的法律及法規

我們通過總部位於明尼蘇達州德魯斯但根據美國威斯康星州法律組建的Cirrus Design從事製造、銷售、營銷及客戶服務活動，並通過總部位於明尼蘇達州德魯斯但根據北達科他州法律組建的Dakota Aircraft Corporation從事製造活動。Cirrus Design Corporation及Dakota Aircraft Corporation均為我們的間接全資附屬公司。以下為對我們運營屬重要的若干美國聯邦及州法律及法規概要。本概要並不完整，亦不旨在全面說明適用的美國聯邦、州或地方法律。該概要重點介紹重大法律、規則及法規，以說明我們業務過程中產生的法律問題，但並未解釋每項單一法律、詮釋或應用。在許多情況下，法律事宜的結果在很大程度上為特定事實。

環境法律及法規

我們在美國的活動須遵守規管向水、空氣及土壤排放污染物的美國聯邦、州及市級法律。該等法律影響我們接收、處理、儲存、營銷、標籤及銷售產品的方式，以及客戶使用我們產品的方式。美國國家環境保護局(「**環保局**」)主要負責頒佈及執行環境法規。美國各州一般可自由採納較美國聯邦法律更為嚴格的法律。大多數美國州已採納及執行適用於在其州開展業務活動的環境法律及法規。聯邦、州及地方執法部門嚴格執行美國環境法律。

美國《資源保護與回收法案》授予環保局及受委州部門廣泛的權力，以監管危險廢棄物的產生、處理、儲存、運輸及處置。倘我們的產品包括有害物質或我們在生產或加油過程中使用有害物質，我們須遵守(其中包括)規定我們必須如何處理該等材料及管理該等材料的處置的法規。我們可能須將我們產生的廢物運送至獲許可的危險廢物處置設施或回收商。

產品責任及消費者保護

作為私人飛機生產商及銷售商，倘我們的產品被證明有缺陷，則我們可能要根據廣泛及有利於消費者的產品責任法對我們產品造成的傷害及損害負責。在美國50個州中，各州的法律及司法判例存在着很大不同。鑒於各州的情況及司法轄區可能有很大的不同，下文載列了美國過半州普遍遵循的產品責任法概念的廣泛概述。

產品責任訴訟可以由因產品缺陷而遭受傷害、死亡或財產損失的個人原告向生產商提起。此外，訴訟亦可以由遭受與產品缺陷有關的類似索賠及法院認定為適合在美國共同提起集體訴訟的原告團體提起。生產商亦可能遭受交叉索賠或第三方索賠，以彌補其他被告(可能為供應鏈的上游或下游)在產品責任訴訟中提出的補償或供款。

原告提出的產品責任索賠類型一般分為三類：(1)設計缺陷索賠，乃基於產品的擬定設計或構成的固有缺陷作出；(2)製造缺陷索賠，乃基於特定項目的構建或生產過程中出現偏離擬定設計的產品缺陷作出；及(3)未警告索賠，乃基於產品警告或指示不足，以及是否可通過向用戶發出充分警告來減輕或避免固有危險作出。部分州亦已增加額外售後責任，以警告其後發現的潛在缺陷，旨在防止日後涉及同一產品的傷害事件。

原告通常提出的產品責任索賠以基於疏忽、嚴格責任或違反明示或隱含保證的法律責任理論為前提。大多數司法轄區允許根據多種理論提交案件，因此，原告根據所有上述責任理論對其投訴進行抗辯乃屬常見。無論原告選擇尋求的理論如何，原告的責任是通常須確立及證明(1)有關產品存在缺陷；(2)傷害及／或損害；及(3)缺陷與傷害之間的因果關係。

疏忽指生產商未能盡到在相同或類似情況下應盡的合理審慎義務。一般而言，疏忽索賠要求原告證明被告負有法定謹慎責任，被告違反該責任，而該違反行為導致原告受傷。

嚴格責任是大多數州採用的另一個責任理論。基於嚴格責任的訴訟並不取決於生產商的過失或疏忽。相反，有關訴訟僅需存在導致產品不合理危險及造成傷害的缺陷即可。

違反保證的索賠一般受合同法規管。絕大多數州已採納規管貨品銷售的《統一商法典》(「**《統一商法典》**」)第2條。根據《統一商法典》第2條，應有明示保證及隱含保證。明示保證可為賣方作出的聲明、貨品說明(構成議價基準的一部分)或向買方展示的產品樣本或模型(買方合理假設全部貨品與樣本一致)。另一方面，隱含保證涵蓋所有產品常見的預期(例如產品符合其一般用途)，並假定由賣方作出，除非其明確無誤地以書面形式否認作為銷售協議的一部分。

於所有司法轄區，生產商可在產品責任訴訟中進行多項抗辯。抗辯(如索賠本身)取決於事實，常見抗辯包括：產品變更，即原告或其他人士已於生產後更改或修改產品；產品誤用／濫用，即原告在建議或正常用途以外使用產品；相對疏忽，即原告因自身行為疏忽導致受傷；及風險承擔，即原告知悉以某種方式使用產品的危險，且故意為之而承擔受傷風險。

倘產品責任索賠得到證實，原告根據具體事實及具體管轄權可以索回以下類型的損害賠償金(其中包括)：(1)精神損失賠償金；(2)損失賠償金或醫療費；(3)長期護理費；(4)財政支持喪失；(5)親權喪失；(6)財產損失；及(7)原告舉證生產商有魯莽或者故意行為而提出的懲罰性賠償。懲罰性賠償金可高於補償性賠償金額數倍，而懲罰性賠償金並非為補償受害方而是懲罰過去的不當行為及防止日後出現不當行為。在部分司法轄區，倘州或美國聯邦法規允許有關索回，原告亦可以索回法定損害賠償及律師費。通常而言，該等法規針對特定的商品或行業。該等法規來源於對某些行業有特定要求的州法規或行政法規。該等規定通常採取標籤或許可規定的形式，通常由公共衛生或國家安全機構或州檢察長執行。違反安全消費品法規可能會受到民事及／或刑事處罰。

美國聯邦航空管理局法規

作為飛機的設計者、製造商、經銷商和服務商以及培訓提供者，我們須遵守《美國聯邦法規》第14篇所載的美國聯邦航空管理局(「**美國聯邦航空管理局**」)的法規要求，亦被稱為《聯邦航空條例》(「**聯邦航空條例**」)，以及《美國聯邦法規》A部第七卷第49篇所載的《聯邦航空法案》(經修訂)的法規要求。

設計批准、生產批准及適航批准

在美國生產民用飛機通常需向美國聯邦航空管理局取得三種類型的安全批准：設計批准、生產批准及適航批准，其要求載於聯邦航空條例。美國聯邦航空管理局通過這三項批准規管飛機設計、生產系統及每架飛機的安全性。

設計批准通常採用型號合格證的形式，用於界定飛機的批准設計。型號合格證包括型號設計、操作限制、證書數據表、符合規定的適用聯邦航空條例以及美國聯邦航空管理局規定的任何其他條件或限制。頒發型號合格證通常還要求符合與排放、燃料排放及噪音相關的環境要求。設計批准也可採取補充型號合格證的形式，即美國聯邦航空管理局批准對飛機或其他航空產品從其原始設計進行修改。

型號合格證及補充型號合格證使持有人能夠獲得美國聯邦航空管理局的生產及適航批准。型號合格證及補充型號合格證可通過許可協議自由轉讓。型號合格證或補充型號合格證的被許可人還可尋求與其已獲得設計許可的飛機或其他航空產品相關的生產及適航批准。生產飛機后，型號合格證或補充型號合格證的持有人仍有責任以持續適航說明的形式對其產品進行持續監督及支持。

生產批准是美國聯邦航空管理局根據其批准的型號設計及質量體系生產產品或物品的授權。任何持有型號合格證及補充型號合格證的實體，或根據與設計批准持有人簽訂的許可協議有權獲得型號合格證或補充型號合格證利益的實體，均有資格向美國

聯邦航空管理局申請生產許可證。生產許可證的持有人可獲得根據生產許可證生產的飛機的適航證書，而無需向美國聯邦航空管理局進一步出示。生產許可證的持有人須遵守聯邦航空條例第21部中包含的生產許可證監管要求以及持有人的經美國聯邦航空管理局批准的質量手冊中包含的程序。

適航證書頒發予私人飛機，表明生產的飛機符合其設計批准並處於安全運行狀態。一般而言，所有在美國國家空域系統運營的民用飛機均須持有有效的適航證書。根據生產許可證製造的新飛機的標準適航證書的申請人有權獲得飛機的標準適航證書而無需進一步展示，儘管美國聯邦航空管理局可選擇檢查飛機以確定其是否符合型號設計及安全操作條件。

維修站

獲美國聯邦航空管理局認證的維修站可根據聯邦航空條例對維修站評級的任何物品，在美國聯邦航空管理局發佈的維修站操作規範的限制範圍內，提供維修、預防性維護或改造服務。獲認證的維修站須編製並遵守美國聯邦航空管理局可接受的維修站手冊，還須建立並維護美國聯邦航空管理局可接受的質量控制系統，以確保維修站或其任何承包商提供維修、預防性維護或改造服務的物品的適航性。

飛行訓練

聯邦航空條例允許以多種方式提供飛行訓練。其中一種是經獲得美國聯邦航空管理局認證的飛行教練授權，該形式的培訓課程無需取得美國聯邦航空管理局的批准。另一種飛行訓練形式是美國聯邦航空管理局認證的培訓中心，是一個根據合約或其他安排提供若干培訓、測試及檢查的組織。培訓中心必須按照美國聯邦航空管理局發佈的培訓規範來運營，這些規範規定中心的培訓、檢查及測試的授權及限制，並明確指定培訓計劃的要求。

組織委任授權

美國聯邦航空管理局的組織委任授權(「**組織委任授權**」)計劃授予組織或公司執行若干通常由美國聯邦航空管理局進行的與工程、製造、運營、適航性或維護有關的職能。這些組織委任授權職能必須按照美國聯邦航空管理局批准的組織委任授權程序手冊中

的程序及聯邦航空條例第183部D子節的要求執行。美國聯邦航空管理局可以出於任何原因終止或暫時中止組織委任授權，包括(其中包括)倘美國聯邦航空管理局確定組織委任授權持有人未能適當履行其職責。

經銷商飛機註冊證書

飛機製造商及經銷商可以向美國聯邦航空管理局申請經銷商飛機註冊證書(「**經銷商飛機註冊證書**」)，該證書允許製造商及經銷商向潛在客戶操作、展示及推銷飛機，而無需為生產或銷售每架飛機獲取單獨的飛機註冊證書。

適航指令

美國聯邦航空管理局適航指令是適用於飛機、飛機發動機、螺旋槳及裝置的具有法律效力的規則。當美國聯邦航空管理局發現產品存在不安全狀況，且該狀況可能於同類型設計的其他產品中存在或形成時，美國聯邦航空管理局會針對該產品發佈適航指令。適航指令明確必須進行的檢查，必須遵守的條件及限制，以及為解決不安全狀況必須採取的任何行動。在某些情況下，適航指令納入經參考製造商服務文件的內容。在這些情況下，服務文件成為適航指令的一部分。

監督及執行

美國聯邦航空管理局有權調查可能違反聯邦航空條例的行為，並可在任何時候複驗任何民用飛機、飛機發動機、螺旋槳、裝置、設計機構、生產許可證持有人、維修站或培訓中心。在美國聯邦航空管理局的執行機構中，美國聯邦航空管理局有權於必要時發佈命令修正、修改、暫停或撤銷根據其權限頒發的證書的任何部分；當飛機不再符合註冊要求時，暫停或撤銷註冊證書；暫停或撤銷經銷商飛機註冊證書；對違反美國聯邦航空管理局規定的行為實施民事處罰；及發佈立即生效的命令以應對航空安全緊急情況。

民航事故調查

美國國家運輸安全委員會(「**美國國家運輸安全委員會**」)調查及確定運輸事故可能的原因，並發佈旨在預防未來事故的安全建議。美國國家運輸安全委員會負責調查在美國發生的每一起民航事故，以及在國際水域發生的涉及於美國註冊的民航飛機的事故。

美國國家運輸安全委員會的調查執行實事求是的程序，不針對任何一方，也不是為了確定任何個人或實體的權利、責任或過錯而進行。一旦最終的事故調查報告被採納，將編製報告的最終版本進行公開發佈。美國國家運輸安全委員會的安全建議可為涉及具體運輸領域的監管機構、製造商、州和地方司法轄區、公司及其他組織提供指引。

勞動及僱傭法

美國的個人就業受聯邦、州及有時受地方法律管治。勞動及僱傭法一般可分為(i)平等就業機會(包括反騷擾和其他形式的歧視)；(ii)工資及工時(包括工人分類)；(iii)醫療／傷殘(包括工人賠償)；(iv)工會權利；及(v)工作場所安全。通常而言，國家法律設定了僱員權利的最低法律標準，而州及地方法律(如採用)則加強該等權利。美國的大部分僱員為任意制僱傭，指的是僱傭關係通常可隨時終止，不論是否發出通知、解釋原因或支付政府強制解僱費。然而，僱員與僱主之間的個人僱傭協議因情況而異，甚至任意制僱員不得因不合法原因(如歧視)而被解僱，亦不得因從事受法律保護的活動而被解僱或遭受報復。此外，僱主須基於性別、種族等受保護特徵保證無騷擾的工作場所。不同司法轄區(聯邦、州及地方)根據其平等僱傭機會法保護不同的特徵。僱主一般亦必須為每週工作超過40小時的僱員提供加班費，除非僱員屬聯邦或州法律規定的特定豁免範圍；某些州還提供更多的工資及工時保護。

僱員若認為自己遭受歧視、騷擾或其他涉嫌錯誤行為，可通過各州及美國聯邦政府機構及法院向我們提出索賠。倘我們被發現違反適用的勞動及僱傭法，我們可能須向受影響僱員作出賠償，並可能面臨罰款及處罰(金錢及其他)，包括律師費及成本。

有關國際貿易的法律及法規

以下概要闡述與國際貿易有關的主要美國法律及監管問題以及聯合國、歐盟及英國實施的制裁計劃。我們的跨境業務包括從美國出口貨物。因此，我們的業務須遵守出口管制、美國經濟及其他制裁計劃以及反賄賂法律及法規。

美國出口管制

美國主要通過兩套法規對包括貨物、技術或技術數據、軟件及一些服務在內的物品出口進行監管。[2]《國際武器貿易條例》(「**《國際武器貿易條例》**」)實施了1976年《武器出口管制法》第48條。《國際武器貿易條例》由美國國務院管理及執行，監管國防物品的出口及臨時進口。美國商務部根據《出口管理條例》(「**《出口管理條例》**」)(實施了《2018年出口管制改革法案》)管理一套單獨的出口管制措施，對美國幾乎所有其他出口進行監管。其他機構(例如美國毒品管理局或美國核能管理委員會)可能對出口施加高於《國際武器貿易條例》及《出口管理條例》的要求。

《國際武器貿易條例》及《出口管理條例》主要規管出口、再出口、若干轉移及再轉移，就《國際武器貿易條例》而言，亦規管臨時進口。儘管該等術語均有各自的定義，但「出口」可以廣泛地理解為將物品、軟件或技術轉移到美國境外。

受《國際武器貿易條例》及《出口管理條例》管制的出口商品可透過實物轉讓或視像、口頭或電子傳送進行。倘在美國境內向非美籍人士轉讓某些數據或技術，則有關轉讓仍須遵守出口管制法律。

通常而言，遵守美國出口管制要求出口商了解其擬出口物品(包括軟件、技術、技術數據或服務)的出口管制司法轄區及分類、出口的目的地、物品的最終用途、物品的最終用戶。通過了解擬出口物品的該等方面，出口商可以確定該出口是否需要政府授權或完全允許。

於業績記錄期，我們與中航通飛浙江簽訂協議以開發輕型通用航空教練機，與中航通飛華南訂立協議以銷售飛機套件及項目服務，以供重新裝配及轉售予民用終端用戶。中航通飛浙江及中航通飛華南於2020年12月23日被工業與安全局列入軍事最終用戶清單，並被限制在沒有許可證的情況下接收《出口管理條例》所規限及《出口管理條例》第744部分第2號補充案所載的物品。有關詳情，請參閱「業務 — 與若干業務活動及聯屬人士有關的國際制裁 — 與中航通飛華南和中航通飛浙江的業務活動」。

[2] 概述高度涵蓋《國際武器貿易條例》及《出口管理條例》，但亦有其他機構及法規可以且確實在監管某些出口，如能源部。任何出口活動均應在個案的基礎上進行審查，以確定存在哪些法律要求。

HKEX B1Q1(i)(b)(2)

關於國防物品，對於受《國際武器貿易條例》管制的國防物品的製造商、出口商或經紀人，需在美國國務院進行額外登記，並每年進行重續。該等製造商、出口商或經紀人須在美國國務院國防貿易控制理事會(「**貿易控制理事會**」)註冊並保持註冊狀態為最新狀態。當註冊公司內部發生某些變化時，如控制權變更、合併或收購或行政領導層變更，該等變化須向貿易控制理事會報告，且該公司的國際武器貿易條例註冊必須更新。國際武器貿易條例註冊至少須每年更新一次。本集團的業務並不涉及任何國防物品或任何其他與《國際武器貿易條例》有關的活動，本集團已實施出口管理合規政策，該政策禁止我們及任何僱員參與受《國際武器貿易條例》管制的產品及技術，詳情說明適用的例外情況以及於日後出現例外情況時應如何處理。

確定某人在該等法規下的義務，必須了解其將出口的物品的最終用途及用戶。《出口管理條例》明確禁止出口《出口管理條例》[3]所限制用於某些被禁止的最終用途的任何物品，例如用於開發或生產大規模殺傷性武器以及其他最終用途。除該等廣泛禁止的最終用途外，《出口管理條例》亦針對向某些目的地出口的若干類型的物品規定了特定的最終用途限制。例如，最近的修正案擴大了對白俄羅斯、緬甸、柬埔寨、中國、俄羅斯及委內瑞拉的軍事最終用途或軍事最終用戶的出口限制。確定一方是否為軍事最終用戶需結合根據工業與安全局清單進行確認以及對該方進行的獨立研究及了解進行盡職審查。這是一套不斷發展的控制措施及執法重點，特別是針對俄羅斯軍事最終用戶及支持俄羅斯的軍事最終用途出口。

違反美國出口管制法律的個人及公司的處罰可包括民事及刑事處罰。民事處罰可能包括巨額罰款、喪失出口特權及政府合約禁令。對於明知故犯的違法行為，政府可實施包括巨額罰款及監禁在內的刑事處罰。

[3] 物品(包括軟件或技術)在多個方面受《出口管理條例》的約束，其中一些延伸到於美國境外製造的物品。如上所述，仔細分析及了解一種物品的出口管制司法轄區及分類對理解某人的監管義務至關重要。

經濟制裁

美國

海外資產控制辦公室是負責管理美國就目標國家、實體及個別人士實施的制裁計劃的主要機構。「一級」美國制裁適用於「美籍人士」或涉及與美國有聯繫的活動(例如美元資金轉移，即使由非美籍人士進行)，而「二級」美國制裁適用於境外非美籍人士的活動，即使該交易與美國並無聯繫。一般而言，美籍人士界定為根據美國法律組織的實體(如公司及其美國附屬公司)；任何美國實體的國內及海外分支(針對伊朗及古巴的制裁亦適用於美國公司的海外附屬公司或其他由美籍人士擁有或控制的非美籍實體)；美籍公民或永久外來居民(「綠卡」持有人)，不論其身處何方；身處美國的個別人士；及非美國公司的美國分支或美國附屬公司。視乎制裁計劃及／或有關方，美國法律亦可要求美國公司或美籍人士於受制裁國家、實體或個別人士的資產／物業權益位於美國或美籍人士管有或控制範圍內時，「封鎖」(凍結)為受制裁國家、實體或個別人士利益擁有、控制或持有的任何資產／物業權益。於有關封鎖後，不得進行有關資產／物業權益的任何交易或使其生效；且不得付款、獲益、提供服務或其他交易或其他類的履約(就合約／協議而言)，惟根據海外資產控制辦公室授權或許可進行者除外。

海外資產控制辦公室的全面制裁計劃目前適用於古巴、伊朗、朝鮮、敘利亞及烏克蘭克里米亞地區，以及自稱盧甘斯克人民共和國及頓涅茨克人民共和國的地區。海外資產控制辦公室實際上亦禁止與特別指定國民及被封鎖人員名單(「**特定國民名單**」)內所確定人士及實體進行一切業務往來。特定國民名單上的人士所擁有的實體(定義為(個別或共同)直接或間接擁有50%或以上所有權權益)亦被封鎖，而不論該實體是否明確列於特定國民名單。此外，倘非美籍人士所進行的任何交易由美籍人士或於美國境內履行時被禁止，則美籍人士無論所在何地，均不得就由非美籍人士進行的該等交易給予批准、融資、協助或擔保。

除全面制裁計劃外，美國對所採取行動被判定為與美國外交政策或國家安全利益相悖的目標政權、實體及個人實施「基於名單」的制裁計劃。

具體而言，第14032號行政令限制美籍人士投資中國經濟中涉及國防(或相關材料)和監視技術領域的特定公司，這些公司被指定為中國軍事綜合體企業(「**中國軍事企業**」)，列入非SDN中國軍事綜合體企業清單(「**NS-CMIC清單**」)。自指定中國軍事企業生效之日起，除非獲得美國相關當局的授權或許可，否則美籍人士不得購買或出售名列中國軍事企業的任何人士的任何公開交易證券，或衍生於此類證券或旨在向此類證券提供投資機會的任何公開交易證券。中國軍事企業的指定和相關限制僅適用於NS-CMIC清單上指定和特別指定的實體，只要如此指定的法律實體的聯屬人士並非名列NS-CMIC清單，且該聯屬人士的公開交易證券並非指定中國軍事企業的公開交易證券的衍生品或旨在為該指定中國軍事企業的公開交易證券提供投資機會，則美籍人士購買或出售任何此類聯屬人士的公開交易證券並不受限制。

聯合國

根據《聯合國憲章》第七章，聯合國安全理事會(「**聯合國安理會**」)可採取行動維護或恢復國際和平與安全。制裁辦法包括一系列可供選擇的不涉及使用武力的強制措施。自1966年以來，聯合國安理會已經建立了30項制裁制度。

目前正在實施14項制裁制度，重點支持政治衝突和解、核不擴散和反恐方面。每項制度由一個制裁委員會管理，委員會主席由一個聯合國安理會非常任理事國擔任。制裁委員會的工作由10個監察群組、團隊和小組支持。

歐盟、英國及英國海外領土

根據歐盟制裁措施，於制裁措施鎖定的司法轄區或與這些司法轄區進行業務不會被「全面」禁止。一般不會全面禁止或在其他方面限制任何人士或實體與身處受歐盟制裁的國家的對手方開展業務(涉及無管制或非限制項目)，前提是該對手方並非受制裁人士或並無從事受禁止活動，例如向受限於制裁措施的司法轄區出口、銷售、轉讓或供應若干管制或限制產品(不論直接或間接)或出口、銷售、轉讓或供應若干管制或限制產品以於該司法轄區境內使用，且不得向該受制裁人士提供資金及經濟資源。截至2021年1月1日，適用於英國的制裁源自聯合國採納的制裁或英國採納的自主制裁制度。

英國根據2018年《制裁及反洗錢法案》實施制裁，該法案的實施通過規定英國各項制裁制度的具體措施來實現。截至2021年1月1日，英國亦按個別制度擴大英國制裁措施的範圍，以使其適用於包括開曼群島的英國海外領土(海外領土無需進一步頒佈立法)。

《海外反腐敗法》及其他反賄賂法律

美國聯邦《海外反腐敗法》(「**《海外外腐敗法》**」)包括兩個關鍵要素：

- *反賄賂條文*。任何人士不得給予或提供金錢、禮物或任何有價值的物品予外國政府官員以獲得或保留業務。

- *會計規定*。公司必須存置準確的賬簿及記錄以及充分的內部會計控制，以避免變相支付貪污款項。美國司法部及證券交易委員會實施《海外反腐敗法》。本附註著重《海外反腐敗法》的反賄賂條文。

《海外反腐敗法》適用於兩大類別人士：與美國有正式聯繫的人士及為促成違規而採取行動的人士，而近期在美國，兩類外國公司一直是更多執法行動的重點。

除《海外反腐敗法》外，美國的州刑法一般禁止賄賂政府官員及商業私方當事人。

美國有關外商投資的法律法規

HKEX B1Q1(i)(b)(1)

CFIUS為一個由九名成員組成的美國機構間委員會，由美國財政部部長擔任主席並有權對在美國的若干外國直接及間接投資以及涉及外國人士的若干美國房地產交易進行國家安全審查。CFIUS根據經修訂的1950年《國防生產法》第721條(編入《美國法典》第50編第4565條)及《聯邦法規匯編》第31編第800-802部的規定運作。

CFIUS對「可管轄交易」擁有管轄權，其中包括：(a)外國投資者可掌握美國企業的控制權的任何交易(「**控制權交易**」)；(b)外國投資者獲得(i)涉及關鍵技術、關鍵基礎設施或美國公民敏感個人數據的若干美國企業的非控股權益及(ii)有關美國企業的若干投資者權利的若干交易(「**可管轄投資**」)；(c)導致現有外國投資者在美國企業的投資者權利發

生變化的任何交易，倘該變化可能導致控制權交易或可管轄投資；及(d)外國投資者購買或租賃或靠近若干美國港口或敏感美國軍事設施的若干美國房地產，或就該等美國房地產向外國投資者提供特許權。

符合特定標準的「可管轄交易」觸發各方向CFIUS提交備案的法律義務，「可管轄交易」的各方亦可自願向CFIUS提交備案。另外，CFIUS可自行啟動對其認為可能屬於「可管轄交易」並可能引發國家安全問題的任何交易的審查。CFIUS可在對交易各方未施加任何條件的情況下批准「可管轄交易」，或倘CFIUS認為該交易存在國家安全風險，可對交易各方施加條件作為批准條件。最後，根據若干條件，倘「可管轄交易」「可能損害美國的國家安全」，美國總統可暫停或禁止該交易。

有關我們就2011年合併取得CFIUS的批准，請參閱「歷史、重組及公司架構 — 公司發展 — 主要附屬公司 — Cirrus Industries及Legacy Cirrus Industries」。

稅法

聯邦政府

美國聯邦政府對美國企業、在美開展若干活動的非美國企業以及企業主及其僱員徵收各種稅項。我們在美國的業務活動要求我們繳納美國聯邦所得稅、若干資產出售稅、股息、分派及利息所得稅、銷售及其他轉讓稅、員工工資稅、預扣稅及其他稅項。

聯邦及州稅法可予變動，某些情況下可追溯適用於我們。於本文件日期後採納的聯邦及州稅項的變動可能對我們的業務造成重大影響。

州及地方政府

除聯邦政府外，美國50個州及其政府分支機構在各相關司法轄區的徵稅及業務活動規管方面擔當重要角色。例如：我們在美國某個州的業務活動或須繳納該州的營業稅及個人所得稅、薪資稅、銷售稅、不動產及個人財產稅、特許經銷權稅、預扣稅及其他稅項。此外，部分縣市等地方政府或會徵收其自有的類似稅項。

註冊及監管

「美國公司」並不存在。反之，位於美國的公司乃於50個州當中之一進行註冊及組成的公司。除於具體州合法設立外，倘於一個以上州經營業務的公司就稅務目的而在其他州設立「基本聯絡資料」，該公司或須滿足資格或進行註冊以便於其他州經營業務。

除非個別州法律與美國聯邦法律(地位高於州及地方法律)相抵觸或被美國聯邦法律取代，否則該等法律適用於在各州進行的業務交易。因此，美國企業往往須遵守個別聯邦、州及地方法規。

知識產權法

美國訂有監管知識產權(「**知識產權**」)的聯邦及州法律。部分知識產權完全由聯邦法律監管，而其他則由聯邦及州法律監管。

受聯邦法律監管的知識產權

屬於聯邦法律獨家監管範圍的知識產權為版權及專利。

版權。美國版權是一項原創作品(以有形形式固定)的創作人擁有的一系列獨家權利。版權(i)涉及表達形式而非想法；(ii)不能純粹為功能性；及(iii)必須為原創作品。美國版權法受1976年《版權法》(編為第17篇第101節及以後各節)監管。

專利。美國專利是一項政府批准，專利擁有人有權排除他人在美國境內於有限的時間內生產、使用、要約銷售、銷售或進口所指稱發明。專利可透過向美國專利及商標局(「**美國專利及商標局**」)提交滿足《專利法》(編為第35篇第1節及以後各節)要求的申請獲得。該等要求主要為(i)發明具有新穎性、非顯而易見性且不受法定禁令的約束，(ii)發明是有用的及(iii)發明者滿足《專利法》的披露要求。美國專利及商標局是美國商務部內負責審查及授予美國專利的部門。

專利擁有人可在美國聯邦地區法院或(倘包括涉嫌侵權產品進口)美國國際貿易委員會提出專利侵權索賠。倘發現專利被強制性執行及侵權，專利擁有人可能有權對侵

權方採取補救措施，包括初步及永久禁制令、直接損害賠償(包括損失的利潤及／或特許權使用費)，以及在特殊情況下的三倍損害賠償及律師費。

受聯邦及州法律監管的知識產權

商標及服務標記。「標記」是指使用一個或多個文字、符號、標誌或其他標記來識別商標擁有人的商品及／或服務並將其與其他商品進行區分。商標是用於商品的標記；服務標記是用於所提供服務的標記。美國商標及服務標記須滿足多項法律要求，包括：(i)不大可能與他人的先前標記混淆，(ii)並非通用，及(iii)不僅僅是對與其使用相關的商品或服務的描述。美國聯邦商標法由《蘭哈姆法案》(編為第15篇第1051節及以後各節)規管。美國專利及商標局負責審查商標及服務標記申請，並授予或拒絕註冊標記的申請。經美國專利及商標局批准在主要商標註冊簿上註冊的商標會被公佈以供異議。一旦獲得授權，商標或服務標記便為其所有者提供所有權推定及使用與其中所涵蓋的商品及服務相關的標記的專有權。

根據特定的州法律或普通法，州法律是商標及服務標記權的另一依據。各州一般於商標及服務標記首次在商業使用時提供普通法權利，而毋須註冊。部分州設有商標及服務標記的註冊處。該等標記所固有的權利僅限於其使用的州。

倘被告使用可能引起混淆或造成錯誤的商標，或可能會對相關市場上的貨物或服務來源，或對該被告與所有者的聯屬、關連或聯繫造成欺騙的商標，商標擁有人通常可對其提起商標侵權及／或不正當競爭的訴訟。原告可能有權提起初步及永久禁制令(包括銷毀侵權物品)、實際金錢損害賠償、被告利潤會計處理及(在若干情況下)律師費。

商業秘密。商業秘密是指(i)一般不為公眾所知，具有獨立經濟價值及(ii)在作出合理努力保密的情況下的主體的資料。它是知識產權的一種形式，指公司為提供競爭優勢而使用的機密、專有信息。商業秘密可包括廣泛而有價值的商業相關信息，如配方、流程、技術、設計、客戶名單、營銷策略或其他非公開信息。商業秘密受聯邦及州法律規管。《保護商業秘密法》(編為第18篇第1836節及以後各節)(「**《保護商業秘密法》**」)是聯邦商業秘密法。《保護商業秘密法》最近於2016年頒佈，僅適用於州際或國外交易中

使用的商業機密。《保護商業秘密法》為不當使用商業秘密提供了具體的補救措施，包括在特定和罕見的情況下單方面扣押。《保護商業秘密法》與《美國統一商業秘密法》(「**《美國統一商業秘密法》**」)類似，《美國統一商業秘密法》是美國近乎全部五十個州制定的一套法律模式。商業秘密擁有人大多可選擇根據《保護商業秘密法》或《美國統一商業秘密法》的相關州版本執行其商業秘密權利。

商業秘密受各種國際協議和國家法律的保護。最重要的國際協議是由世界貿易組織(「**WTO**」)管轄的《與貿易有關的知識產權協定》(「**TRIPS**」)。TRIPS為七種知識產權規定了最低標準，即版權、商標、地域標識、工業品外觀設計、專利、集成電路布圖設計及未披露信息(商業秘密)的可用性、範圍及使用。另一項相關國際協議是由世界知識產權組織(「**WIPO**」)管轄的《巴黎公約》。除其他事項外，《巴黎公約》提供針對不公平競爭的保護。此外，各個國家擁有自身關於商業秘密的法律法規。該等法律通常界定商業秘密的定義，保護條件，以及在盜用情況下的補救措施。一些司法轄區亦通過專門立法為商業秘密提供具體保護，如美國的《保護商業秘密法》。該等協議和國家法律旨在為創造者和發明者的知識產權提供保護，確保他們能夠自其創新中獲得經濟利益。

有關我們知識產權的詳細資料，請參閱「業務 — 知識產權」。

反壟斷法

一般而言，生產商或供應商可能須根據美國聯邦反壟斷法(主要為1890年《休曼反壟斷法案》(經修訂)(「**《休曼法案》**」)及1914年《聯邦貿易委員會法》(經修訂)(「**《聯邦貿易委員會法》**」))及其法規承擔責任。《休曼法案》禁止不合理限制貿易及壟斷、試圖壟斷及串謀壟斷的協議。儘管根據美國聯邦反壟斷法律法規，壟斷本身並非非法，但使用壟斷防止競爭對手進入或有效參與市場可能違反反壟斷法。《聯邦貿易委員會法》賦予美國聯邦貿易委員會權力就不公平競爭提出申索。

成功的反壟斷申索可能附帶重大罰款(除訴訟及抗辯成本外)，包括但不限於三倍損害賠償及╱或禁止被告以特定方式開展業務的禁制令。刑事制裁可能包括罰款，而被裁定違反反壟斷的個人，除罰款外，亦可能被判處最多十年的監禁。

美國數據隱私法規

我們須遵守聯邦及個別美國州法律法規，該等法律法規規定我們能否、如何及在何種情況下收集、轉移、處理及╱或保留對我們的營運至關重要的若干數據，以及倘該等數據洩露，我們須於何時通知個人及政府部門。已制定若干聯邦法律規管各類數據，包括1996年《健康保險可攜性和責任法案》，其規管若干健康資料的收集及使用(例如，就我們的美國僱員而言)。亦有許多州法律並非由其他州統一採納，同時相較於以往，新法律的加入更加頻繁。例如，加州、內華達州及弗吉尼亞州在收集居於該等州的消費者個人資料(包括必須由收集者作出的網站披露)方面均有不同規定。

美國最近在聯邦及州層面均提出了多項立法提案，可能在消費者隱私等方面規定新的義務。聯邦貿易委員會等多個美國政府部門倡議對通過互聯網收集的資料實施更嚴格的消費者資料數據隱私法規，但尚未提出統一法律。

當前，美國最為全面的州數據保護法律是《加州消費者隱私法案》(經《加州隱私權法案》修訂)(「**《加州消費者隱私法案》**」)，其通常監管加州(在美國人口最多的州)消費者個人資料的收集、使用及披露。加州檢察長負責執行《加州消費者隱私法案》並可對單一蓄意違法行為處以最高7,500美元的民事罰金。該法亦允許消費者於某些情況下就數據洩露事項提起訴訟。在《加州消費者隱私法案》範疇內的企業須遵守有關披露、強制消費者權利及與賣方的合約條文等多項規定。除《加州消費者隱私法案》外，其他九個州已通過全面的州隱私法律。

概覽

於1979年，我們的聯合創始人Alan Lee Klapmeier先生及Dale Edward Klapmeier先生開始在美國威斯康星州研製自製飛機。Klapmeier兄弟於1987年成立Cirrus Design，此後VK-30飛機於1988年首飛成功。於1994年，Cirrus Design將總部遷往美國明尼蘇達州德魯斯。於1996年，Legacy Cirrus Industries註冊成立。於2011年6月，Legacy Cirrus Industries被中航通飛合併收購。於2011年6月完成合併後，Legacy Cirrus Industries由中航通飛間接全資擁有。

為籌備**[編纂]**，我們進行了重組，本公司於2019年12月在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。本公司是一家投資控股公司，本集團主要通過我們的全資附屬公司開展業務。

根據弗若斯特沙利文的資料，自1984年成立以來，我們已發展成為私人航空業的先驅及全球市場領導者。我們擁有兩類飛機產品，即SR2X系列(SR20、SR22及SR22T機型)及願景噴氣機。

我們的業務里程碑

下文載列我們自成立以來及直至最後實際可行日期的主要業務發展里程碑：

年份	業務里程碑
1987年	• Cirrus Design註冊成立，現為我們的主要附屬公司之一
1998年	• 我們於10月就SR20機型獲得美國聯邦航空管理局型號合格證
	• 我們成為首家採用美國聯邦航空管理局認證的西銳整機降落傘系統的飛機公司
1999年	• SR20飛機首次交付予客戶
2000年	• 我們就SR20機型獲得美國聯邦航空管理局生產許可證
	• 我們於12月就SR22機型獲得美國聯邦航空管理局型號合格證及美國聯邦航空管理局生產許可證
2001年	• SR22機型首次客戶交付
2004年	• 我們推出SR2X系列的第二代產品

年份	業務里程碑
2006年	• SR22TN機型首次客戶交付
2007年	• 我們推出SR2X系列的第三代產品
2008年	• 我們於佳明平台推出Cirrus Perspective+™系統
2009年	• 我們的已知結冰區飛行(FIKI)系統獲得美國聯邦航空管理局認證
2010年	• 我們於2月獲得SR22T機型的美國聯邦航空管理局型號合格證及美國聯邦航空管理局生產許可證
2011年	• Legacy Cirrus Industries被中航通飛收購
2013年	• 我們推出SR2X系列的第五代產品
2016年	• 我們於10月獲得願景噴氣機機型的美國聯邦航空管理局型號合格證
	• 願景噴氣機機型的首次客戶交付
2017年	• 我們獲得願景噴氣機機型的美國聯邦航空管理局生產許可證
	• 我們推出Cirrus Embark培訓計劃
	• 我們推出SR2X系列的第六代產品
	• 於田納西州諾克斯維爾開設願景中心，提供全球飛機交付、SR2X系列和願景噴氣機飛行訓練、服務、支持、設計及所有客戶體驗服務
2018年	• 我們推出西銳服務
	• 我們推出願景噴氣機全動飛行模擬器，以支持願景噴氣機型別等級培訓計劃
2019年	• 我們推出願景噴氣機機型的第二代產品
2023年	• 我們的SR2X系列飛機完成第9,000架交付
	• 我們的願景噴氣機完成第500架交付
2024年	• 我們推出SR2X系列的第七代產品

公司發展

本公司

本公司於2019年12月13日在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。於其註冊成立後，初始認購人(獨立第三方)於2019年12月13日獲配發及發行一股每股面值1.00美元的普通股，其後於同日將有關股份轉讓予中航通飛香港(中航通飛的一家直接全資附屬公司)。於2020年1月15日，額外的155,481,658股普通股已發行予中航通飛香港。詳情請參閱「－重組－2. 通過換股收購CAIGA Co., Ltd.」。

本公司自註冊成立日期起由中航通飛香港全資擁有。

主要附屬公司

下文載列我們主要附屬公司的主要企業歷史及股權變動：

Cirrus Industries及Legacy Cirrus Industries

Legacy Cirrus Industries是一家於1996年2月13日在美國特拉華州註冊成立的公司。Legacy Cirrus Industries自成立後由Klapmeier家族擁有約28.49%的股權，其餘股權由20名其他股東(即本集團的初始投資者，就本公司所知悉，均為獨立第三方，惟當時持有Legacy Cirrus Industries股權)持有。多年來，隨著募集資金以及向僱員授予的股權激勵增加，Legacy Cirrus Industries的股權架構變得更加分散。截至2001年8月，Klapmeier家族擁有該公司約39.53%的股權，其餘股權由402名其他股東持有，其中包括僱員及就本公司所知悉的其他獨立第三方(包括基金、投資公司及其他個人，惟當時持有Legacy Cirrus Industries股權)。

於2001年8月，Cirrus Holding Company Limited(「**Arcapita Holdco**」，由Arcapita(一家總部位於巴林的資產管理公司)成立的獨立第三方)通過注資收購Legacy Cirrus Industries的多數股份。截至2011年2月以及緊隨2011年合併(定義見下文)前，Legacy Cirrus Industries由Arcapita Holdco擁有約58.80%的股權，由Klapmeier家族持有約13.98%的股權，其餘股權由499名其他股東持有，其中包括僱員及就本公司所知悉的其他獨立第三方(包括基金及投資公司)。

就本公司所知悉，2008年全球金融危機後，Arcapita在尋求退出對本集團的投資。鑒於本集團的產品組合、於私人航空業的聲譽及管理團隊的專業知識，並考慮到本集團的長期發展潛力，中航通飛決定以合併Legacy Cirrus Industries的方式收購本集團。中航通飛為一家於中國註冊成立的有限責任公司，主要從事通用航空的研發、運營及服務，以及航空零部件及配件的設計和製造。有關中航通飛背景的進一步詳情，請參閱「與我們控股股東的關係—控股股東的背景」一節。根據日期為2011年2月3日的合併協議及計劃(「合併協議」)，CAIGA (US) Co., Ltd.(為CAIGA Co., Ltd.的直接全資附屬公司，CAIGA Co., Ltd.於重組前由中航通飛全資擁有)的直接全資附屬公司CAIGA MS Co., Ltd.併入Legacy Cirrus Industries(「2011年合併」)。

根據合併協議，2011年合併的總代價乃按照經調整及扣除本集團負債淨額及若干抵扣額(即約150百萬美元)以及2011年合併的交易費用後的本集團的估值(即210百萬美元)計算。本集團估值是基於獨立財務顧問就2011年合併給出的建議釐定。根據合併協議，於2011年合併生效日期或之前，CAIGA (US) Co., Ltd.須將應付Legacy Cirrus Industries當時股東的代價以現金形式存入支付代理，由該支付代理向當時股東付款。2011年合併的合併證書已於2011年6月24日提交予特拉華州州務卿，且2011年合併已於同日生效。2011年合併已妥善及合法完成及結清，並已取得所有適用批文。基於(i) Cirrus Industries及中航通飛提供的若干確認；及(ii)霍金認為(A)CFIUS就2011年合併簽發的批准函，及(B)作為CFIUS批准2011年合併的一項條件，Legacy Cirrus Industries、中航通飛及美國國防部(代表CFIUS)簽署國家安全協議(「國家安全協議」)，霍金確認，CFIUS已批准2011年合併，且Cirrus Industries、Legacy Cirrus Industries及中航通飛已遵守國家安全協議的條款。於2011年合併完成後及截至最後實際可行日期，中航通飛分別由航空工業、廣東粵財投資控股有限公司(「廣東粵財」)、廣東恆健投資控股有限公司(「廣東恆健」)、珠海格力航空投資有限公司(「格力航投」)持有70%權益、14%權益、10%權益及6%權益。

於2011年合併後，Legacy Cirrus Industries由CAIGA (US) Co., Ltd.直接全資擁有，直至下文「— 重組 — 3.根據2022年合併對控股實體進行合併」進一步闡釋的2022年12月合併(「2022年合併」)為止，此後，Cirrus Industries(為Legacy Cirrus Industries、CAIGA (US) Co., Ltd.及CAIGA Co., Ltd.於2022年合併後的存續公司)由本公司全資擁有。於2011年合併後，本集團為中航通飛間接全資擁有，Alan Lee Klapmeier先生及Dale Edward Klapmeier先生不

再於本集團持有任何權益。Alan Lee Klapmeier先生自2009年起為尋求其他機會不再擔任本集團任何行政職務，及Dale Edward Klapmeier先生自2019年辭任以後不再擔任本集團任何行政職務。

Cirrus Design

Cirrus Design是一家於1987年2月25日在美國威斯康星州註冊成立的公司，Alan Lee Klapmeier先生、Dale Edward Klapmeier先生及Jeffrey K Viken先生(均為獨立第三方)為初始股東。Cirrus Design的主要業務活動為飛機設計、製造及零售及相關業務。Cirrus Design為本集團的主要運營公司。

Jeffrey K Viken先生持有的全部股權於1990年4月由Cirrus Design購回，Alan Lee Klapmeier先生及Dale Edward Klapmeier先生於1996年2月將Cirrus Design的全部股權轉讓予Legacy Cirrus Industries，此後，Cirrus Design由Legacy Cirrus Industries全資擁有。

於2022年合併後，CAIGA Co., Ltd.(隨後更名為Cirrus Industries)成為Cirrus Design的股東。

截至最後實際可行日期，Cirrus Design的法定股本為100,000股每股面值0.01美元的普通股，而Cirrus Design的已發行及發行在外股本為82,500股每股面值0.01美元的普通股，全部由Cirrus Industries持有。

Dakota Aircraft

Dakota Aircraft是一家於2014年7月28日在美國北達科他州註冊成立的公司。Dakota Aircraft的主要業務活動為飛機綜合零部件的製造。

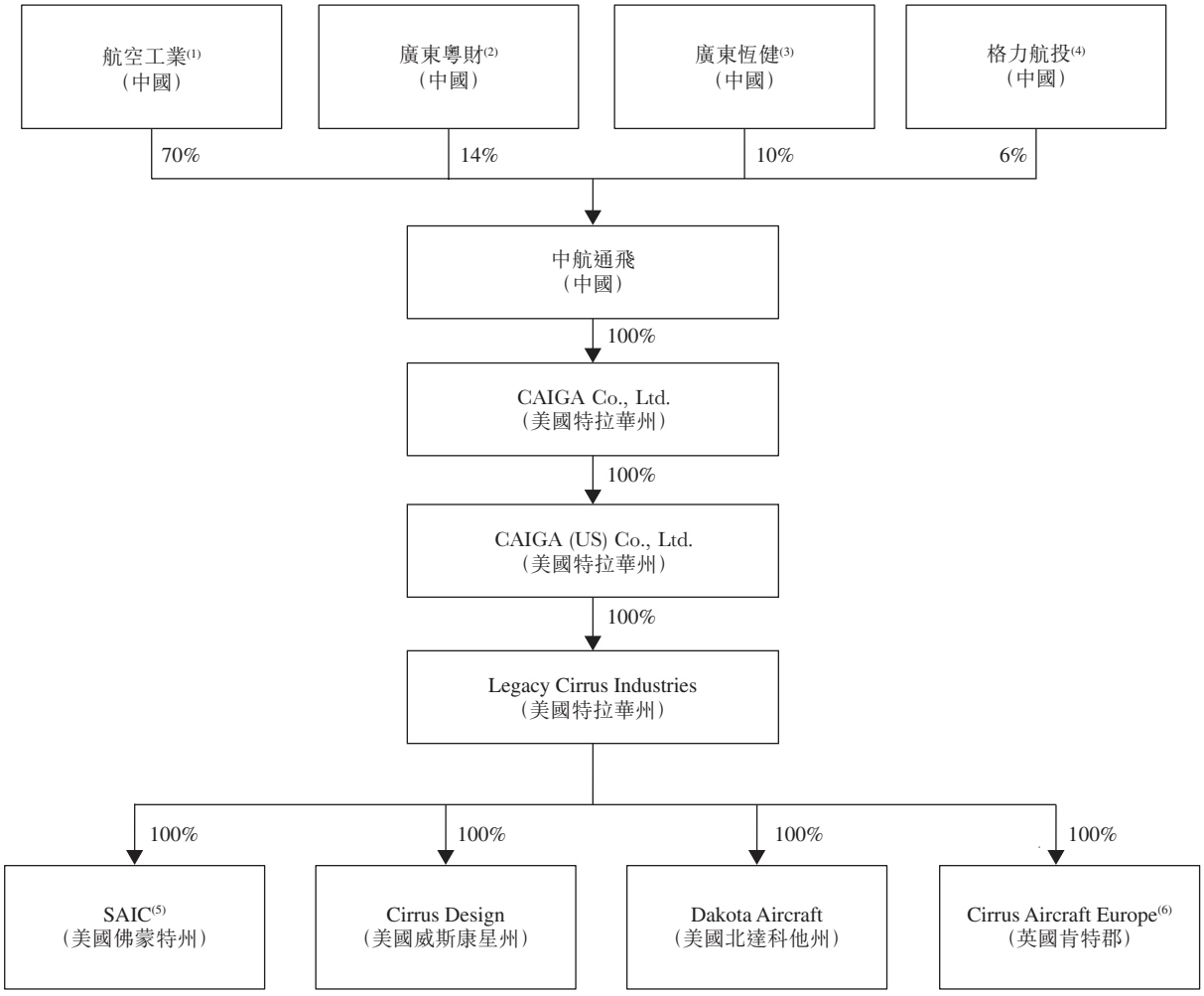
Dakota Aircraft自其註冊成立以來一直由Legacy Cirrus Industries持有，直至2022年合併為止，此後，CAIGA Co., Ltd.(隨後更名為Cirrus Industries)成為Dakota Aircraft的股東。

截至最後實際可行日期，Dakota Aircraft的法定股本為10,000股每股面值0.01美元的普通股，而Dakota Aircraft的已發行及發行在外股本為1,000股每股面值0.01美元的普通股，全部由Cirrus Industries持有。

重組

為籌備**[編纂]**，我們進行了重組，據此，本公司成為本集團的控股公司。

下圖載列本集團於2019年12月開始重組之前的股權及公司架構：



附註：

(1) 航空工業是一家於2008年11月6日在中國成立的有限公司，由國資委全資擁有。

(2) 廣東粵財是一家於2001年5月14日在中國成立的有限公司，由廣東省人民政府及廣東省人民政府財政廳分別擁有約92.13%及7.87%。

(3) 廣東恆健是一家於2006年3月16日在中國成立的有限公司，由廣東省人民政府國有資產監督管理委員會全資擁有。

(4) 格力航投是一家於2009年7月6日在中國成立的有限公司，由珠海格力集團有限公司全資擁有。珠海格力集團有限公司是一家於1990年12月15日在中國成立的有限公司，由珠海市人民政府國有資產監督管理委員會及廣東省人民政府財政廳分別全資擁有90%及10%。

(5) SAIC於2005年6月22日在美國佛蒙特州註冊成立為一家公司。SAIC作為我們的自保附屬公司行事。見「業務—保險」。

(6) Cirrus Aircraft Europe於2015年8月12日在英國肯特郡註冊成立為一家私人股份有限公司。Cirrus Aircraft Europe的主營業務活動為招攬飛機銷售。

重組涉及以下步驟：

1. 本公司註冊成立

本公司於2019年12月13日在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，法定股本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元的股份。於其註冊成立後，初始認購人(為獨立第三方)於2019年12月13日獲配發及發行一股每股面值1.00美元的普通股，其後於同日將有關股份轉讓予中航通飛香港(中航通飛的一家直接全資附屬公司)。

2. 通過換股收購CAIGA Co., Ltd.

CAIGA Co., Ltd.於2011年1月19日在美國特拉華州註冊成立為一家公司，於緊接重組前由中航通飛全資擁有。

根據中航通飛、中航通飛香港及本公司訂立的日期為2020年1月15日的購股協議，中航通飛同意以155,481,658美元的代價向本公司出售、轉讓及出讓其於CAIGA Co., Ltd.的權利、所有權及權益以及全部已發行及發行在外股本。作為重組的一部分，因簡化公司架構而收購CAIGA Co., Ltd.的代價乃經參考CAIGA Co., Ltd.截至2018年12月31日的經審計綜合資產淨值後釐定，並由本公司於2020年1月15日向中航通飛香港配發及發行155,481,658股新普通股予以支付，而本公司的法定股本自50,000美元(分為50,000股每股面值1.00美元的股份)增至250,000,000美元(分為250,000,000股每股面值1.00美元的股份)。

於完成有關轉讓後，CAIGA Co., Ltd.由本公司全資擁有。

3. 根據2022年合併對控股實體進行合併

於2022年12月，根據特拉華州法律，Legacy Cirrus Industries併入CAIGA (US) Co., Ltd.，而CAIGA (US) Co., Ltd.併入CAIGA Co., Ltd.。因此，CAIGA Co., Ltd.分別收購CAIGA (US) Co., Ltd.及Legacy Cirrus Industries的所有資產及財產，並承擔其所有負債及義務。CAIGA Co., Ltd.更名為「Cirrus Industries, Inc.」。2022年合併的存續公司為Cirrus Industries。有關重組後本集團的股權及公司架構，請參閱「— 緊接**[編纂]**前的公司架構」。

斐格已確認已就重組取得美國相關部門的所有相關批文及許可，且涉及的手續均符合適用的美國法律、規則及法規。獲嘉源告知，本次重組已獲得中國有關部門的相關批准及許可，所涉程序符合適用的中國法律法規。

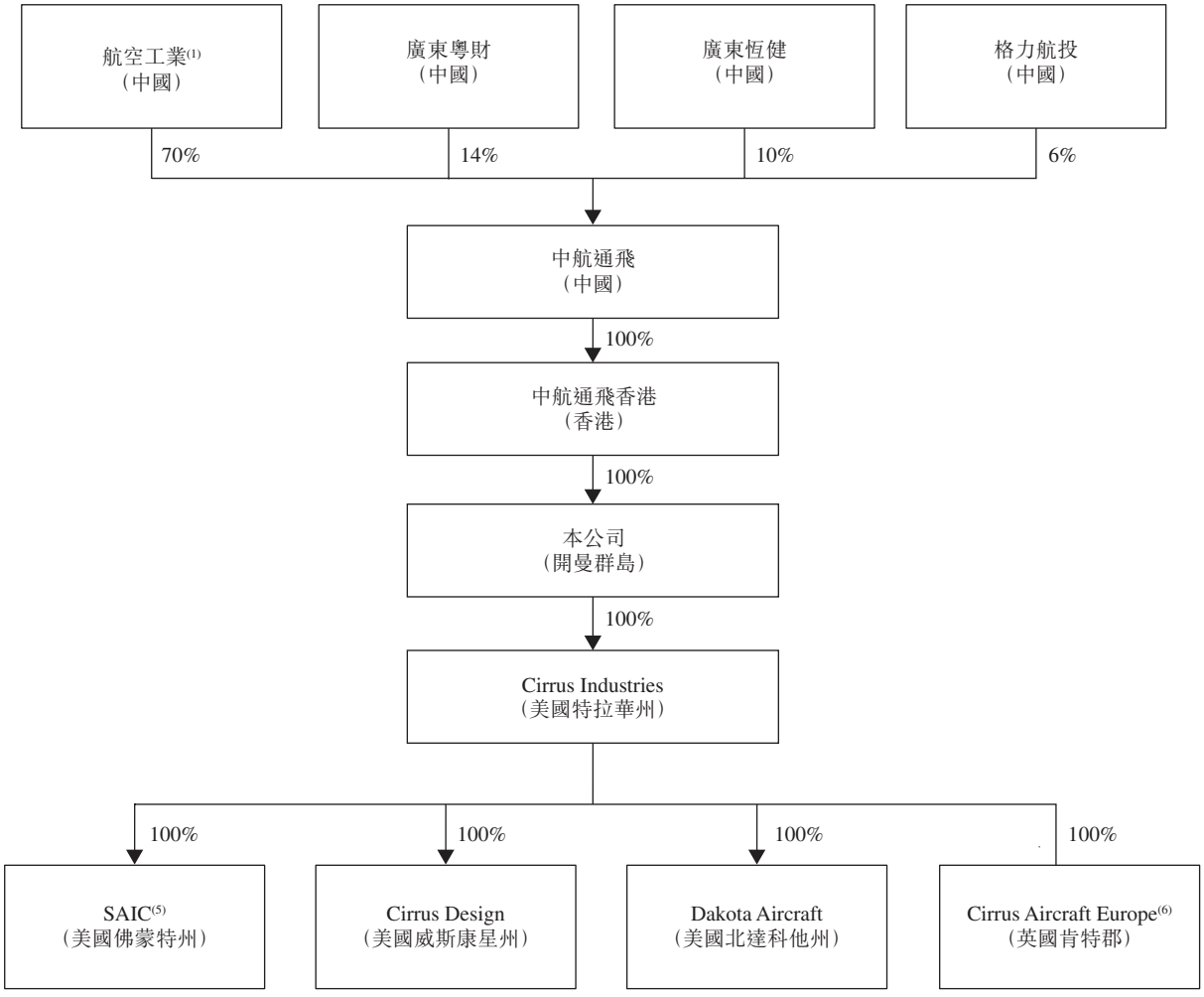
股份拆細

根據於[•]通過的股東書面決議案，於**[編纂]**成為無條件後，將本公司當時已發行及未發行股本中每股面值1.00美元的每股股份拆分為每股面值[0.50]美元的[兩股]股份。於股份拆細後，我們的法定股本為[250,000,000]美元，分為[500,000,000]股每股面值[0.50]美元的股份。

[編纂]

緊接[編纂]前的公司架構

下圖載列本集團於重組後及緊接股份拆細及[編纂]完成前的股權及公司架構：

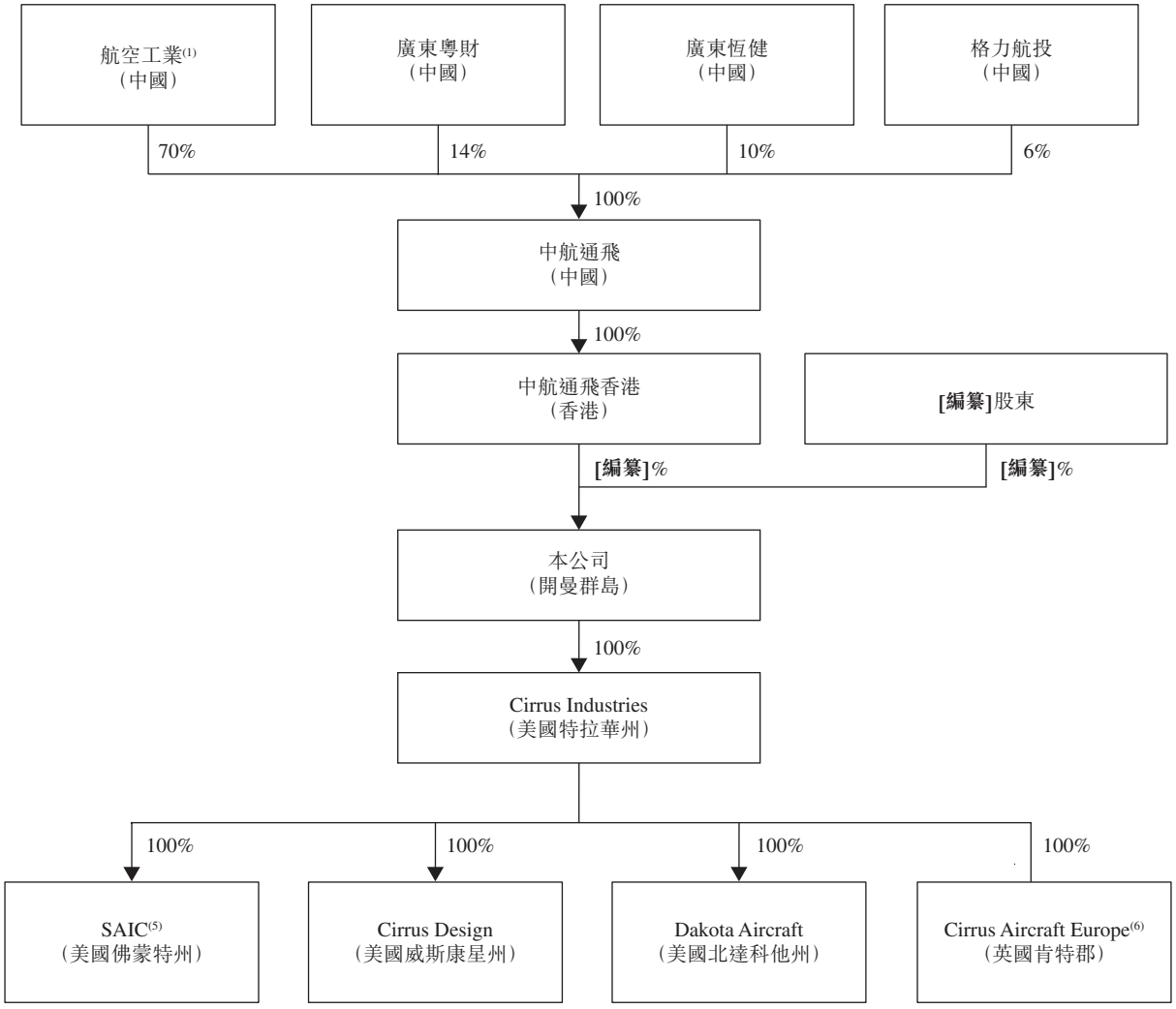


附註：

(1) 附註(5)至(6)請參閱本節「— 重組」。

緊隨[編纂]後的公司架構

下圖載列本集團於股份拆細及**[編纂]**完成後(假設**[編纂]**未獲行使)的股權及公司架構：

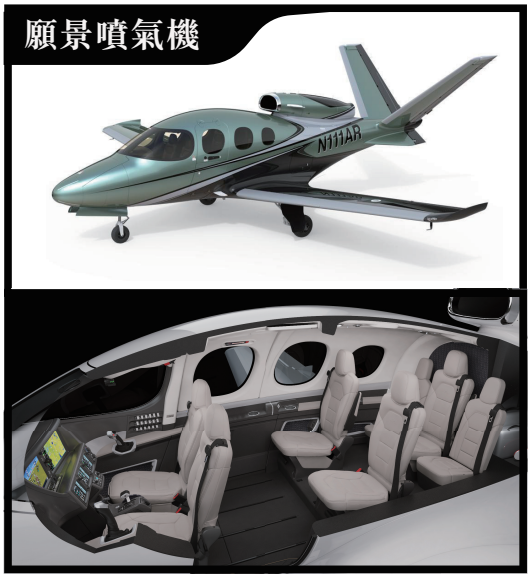


附註：

(1) 附註(5)至(6)請參閱本節「— 重組」。

概覽

根據弗若斯特沙利文的資料，我們是私人航空業的先驅者及全球市場領導者。我們設計、開發、製造及銷售業界認可的優質飛機，在安全、技術、連接、性能及舒適度方面均有所創新。我們的兩條飛機產品線(即SR2X系列及願景噴氣機)已成功確立自駕飛機的行業標準，目前已在60多個國家獲得認證及驗證。根據通用航空製造商協會的資料，SR2X系列飛機於過去22年一直是最暢銷的單引擎活塞機型。自願景噴氣機於2016年首次交付以來，其可讓所有者在無專職飛行員或飛行部門支持的情況下以噴氣速度飛行，根據通用航空製造商協會的資料，願景噴氣機已連續六年成為7.0百萬美元以下最暢銷的噴氣機。為使每個人都能便捷並高效地擁有及操作飛機，我們的目標是通過我們的產品和與之相關的廣泛服務，包括維修、升級、培訓及西銳品牌的社會活動，為我們客戶培養一種獨有的「西銳生活計劃」體驗。



我們的飛機及其主要功能

自1984年於美國威斯康星州成立以來，我們一直堅持不懈地開發並升級我們的產品，以提供舒適、便捷及優質的航空體驗，這是行業「創新、質量和安全的終極目標」。自成立以來，截至最後實際可行日期，我們已交付逾9,500架SR2X系列飛機和逾500架願景噴氣機。

業　務

作為我們提供廣泛的產品組合戰略的一部分，我們的SR2X系列包括入門級飛機SR20以及SR22和SR22T，這兩款飛機具備不斷提升的性能和能力，以滿足客戶對單引擎活塞飛機的不同需求及偏好。SR2X系列飛機通常最多可承載四名成年人和一名兒童。願景噴氣機針對私人航空業的不同及更高端市場，提供顯著增強的性能、能力和規格，價格也較高。願景噴氣機通常最多可承載五名成年人和兩名兒童。

機型	SR20	SR22	SR22T	願景噴氣機
引擎	活塞	活塞	活塞	噴氣機
最大巡航速度(KTAS)	155	183	213	311
最大有效高度(英呎)	17,500	17,500	25,000	31,000
最大飛行距離(55%功率)(海里)	709	1,169	1,021	1,275
有效負載(磅)	1,028	1,328	1,246	2,450
最大起飛重量(磅)	3,050	3,600	3,600	6,000
起飛距離(英呎)	1,685	1,082	1,517	2,036
最大載客量	5	5	5	7
截至最後實際可行日期的價格範圍[1][2]	626,900美元–922,000美元	838,900美元–1,295,900美元	963,900美元–1,493,800美元	3,240,000美元–3,634,700美元
首次交付	1999年7月	2001年2月	2010年6月	2016年12月
截至最後實際可行日期的總交付量	1,811	4,500	3,262[3]	522
概約產品使用週期[4]	<——12,000飛行小時——			24,000飛行小時

附註：

(1) 性能數據和價格反映2024年所交付飛機的情況。

(2) 上文所示價格範圍代表基礎價格飛機和同一飛機的完全定製版本之間的差額。

(3) SR22T的前身是SR22TN。當前配置的SR22T於2010年首次交付。SR22T的總交付量包括SR22TN的交付量。

(4) 代表經認證的使用壽命，適航證書所記錄的使用壽命限制。

我們創新過程的特點根植於我們的設計理念。這種設計理念以客戶為中心，專注於通過為駕駛員和乘客提供安全、先進的技術和結構、連接性、易用性、舒適度和個性化以及性能，從而提升航空體驗。由此產生的設計功能緊密融合，提供便捷的產品體驗。

安全。自本公司成立以來，持續提高安全性一直是我們的重中之重。我們的聯合創始人Alan Klapmeier在20世紀80年代經歷了一次空中碰撞，從那時起，他和他的弟弟Dale一起熱衷於將主動和被動安全系統引入私人航空業。我們試圖通過各種創新功能和系統解決事故和意外的每個主要因素。我們因在每架飛機上配置獲得專利的西銳整機降落傘系統而聞名，該系統自1999年推出以來已拯救了250餘人。我們近期和將來推出的願景噴氣機已配備及將配備安全返回系統，這是一種緊急自動著陸系統，允許機艙內的乘客在飛行員喪失行為能力時只需輕輕按下按鈕即可安全著陸。

我們的安全創新超出了針對不同情況的許多主動和被動緩解措施，包括失控、空中碰撞、飛行員喪失行為能力、發動機功率損耗、飛行撞地、惡劣天氣條件和跑道入侵。除屢獲殊榮的培訓和學習系統、Cirrus Approach計劃和Cirrus Embark計劃，以及高參與度的所有者和操作者社區外，西銳對安全的承諾也使其創下美國通用航空領域最安全的記錄。根據弗若斯特沙利文的資料，我們每100,000個飛行小時的總事故率比通用航空業平均水平低三倍。

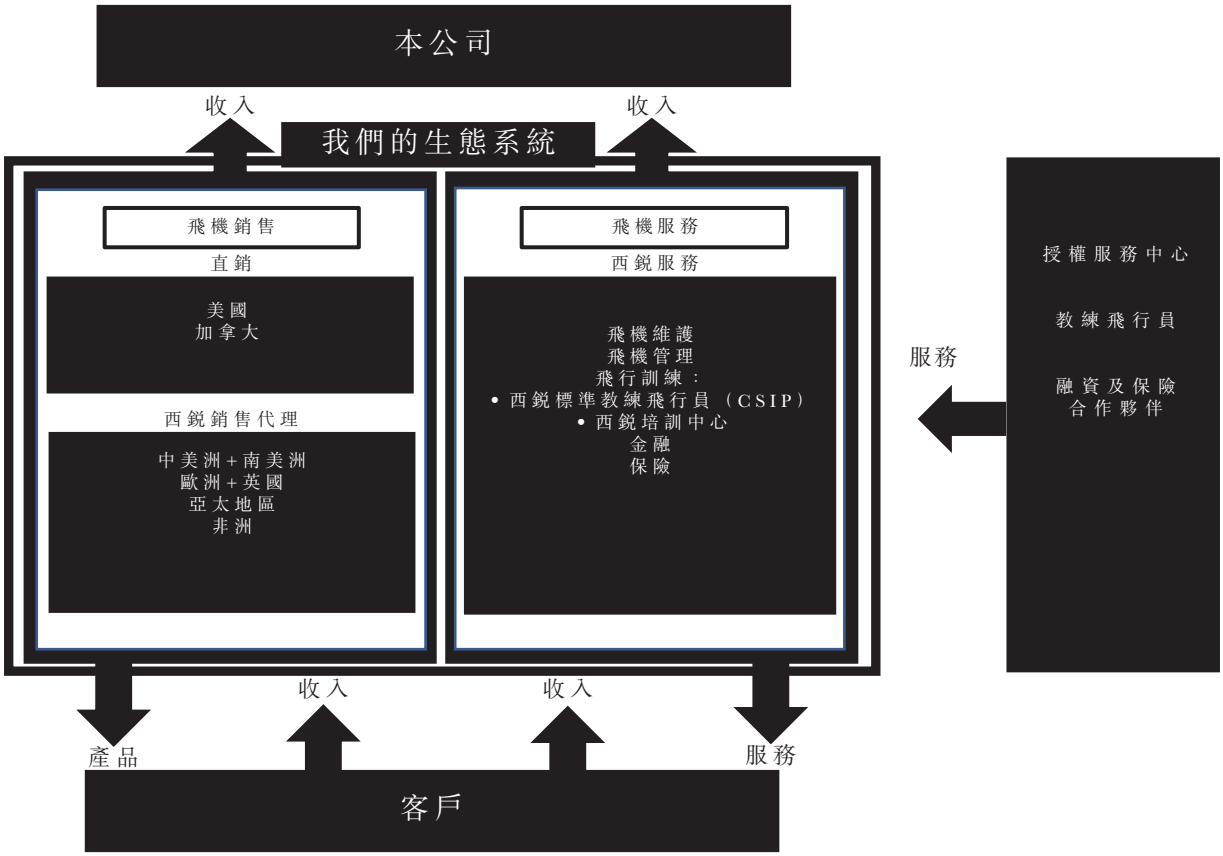
先進的技術和結構及連接性。我們是飛機創新領域公認的行業領導者。我們不僅利用先進的技術和系統結構，而且具有經驗證的能力，可將技術無縫、智能集成至我們的飛機。上述許多技術與安全系統有關，但更重要的是，我們將這些技術和其他功能相結合，以提供我們認為卓越的可靠性和性能。

互聯環境支持技術的引入為提高安全性、可靠性及所有權易用性提供了新機遇。我們有專利的Cirrus IQ系統使所有者及操作者可遠程啟動飛機，以監控燃料數量及電池狀況等系統狀態，並將客戶與飛機接入我們的系統，以進行數據診斷，從而提高可靠性與整體體驗。我們旨在繼續利用更先進的互聯飛機技術來提升飛機性能，支持飛行中數據通信及服務。我們預計互聯能力連同智能飛機結構及持續自動化，將最終顯著支持簡化飛行操作，有望大幅降低私人航空的傳統門檻，實現易用及促進消費。自動化程度的不斷提高，將逐步降低培訓要求並進一步提高安全性。

易用性、舒適性及性能。飛行員與飛機的互動界面以及乘客的用戶界面也是我們的設計重點。無論是駕駛飛機或作為乘客體驗機艙，直觀的易用性、舒適性和飛機空間的人機工程學設計均塑造了這種體驗。在設計和開發過程中，我們深入考慮各個人機交互元素 — 從SR2X系列的側向操作桿、願景噴氣機的側桿和門把手的手感，至系統界面的簡化，再至操作的人機工程學。例如，SR2X系列取消推進器操縱手柄、飛行管理系統界面的擺放及使油氣混合調整更容易的混合物調節指示器。願景噴氣機的設計也考慮到了易用性，配備了定製開發的觸控式屏幕飛行管理系統顯示器、自動增壓控制系統、及集成先進自動油門系統的垂直導航系統，便於爬升、下降和航行速度控制。從性能的角度來看，我們繼續提高我們各生產線的能力，包括發動機功率的提高、總重量的增加以及駕駛艙的作業能力。這些功能和優勢不僅使我們的產品易於飛行和互動，也是安全系統不可或缺的部分。

由互聯生態系統實現的商業化模式

我們的商業化模式由我們互聯生態系統實現，其包括維護服務、升級、培訓服務和西銳品牌的社會活動。通過我們的產品、產品和設計創新團隊，以及通過生態系統提供的廣泛服務，我們力求為客戶提供獨有的「西銳生活計劃」體驗。



直面客戶商業化及銷售模式。自成立以來，我們專注於「貼近客戶」模式，作為企業的首要任務。在該模式下，我們能夠快速響應客戶需求，以確保我們的潛在和現有所有者和操作者在飛機銷售過程的每個方面都有密切的聯繫，包括銷售專員、產品演示、簽約、財務、保險、交付及轉售，從而方便而高效地獲得西銳飛機的擁有權。

我們已通過我們的銷售代理和西銳銷售代理在全球逾36個國家建立了銷售機構，使我們能夠在全球範圍內觸及客戶。我們的銷售網絡由設在美國、加拿大、英國及法國的內部銷售團隊組成。我們要求我們的銷售團隊成員都是經驗豐富的飛行員，具備直接向客戶演示飛行的資格。

通過西銳服務提供廣泛的客戶支持的能力。我們開發了一個廣泛的全球售後所有權及支持生態系統，使擁有及操作我們的飛機與擁有及操作汽車一樣方便。通過我們專門的業務部門「西銳服務」及周邊產品及解決方案，我們提供服務及支持、維修、零件配送、飛行培訓、飛行員服務及飛機管理服務，共同實現輕鬆擁有飛機。截至最後實際可行日期，我們的全球客戶群已擁有超過10,000架我們的飛機，並且還在持續增長。

我們位於田納西州諾克斯維爾的願景中心提供旗艦式的客戶體驗，包括飛機交付、個性化諮詢、飛行培訓、維修及零件配送以及全面的飛機管理服務。截至2023年12月31日，我們通過在明尼蘇達州、田納西州、佛羅里達州和德克薩斯州的四個自有工廠服務中心以及位於33個國家的242個授權服務中心的全球合作夥伴網絡提供便捷的保養和維修服務，進一步增強了廣泛的客戶支持能力。

我們還為現有客戶及新客戶提供廣泛的個性化飛行培訓課程。SR2X系列需要私人飛行執照方可駕駛，而願景噴氣機則需要私人飛行執照和型別等級。這些飛行培訓證書，以及許多其他證書，均通過西銳服務全球培訓網絡獲得。我們在田納西州、亞利桑那州、德克薩斯州及佛羅里達州擁有工廠培訓中心，在世界各地擁有超過100個授權培訓中心。

我們的西銳服務全面客戶支持能力和網絡，以及其他輔助服務，如Cirrus Finance™計劃和Cirrus Insurance™計劃，形成了一個飛機所有權生態系統。該生態系統通過數字及在線系統和應用程序(如Cirrus IQ)以及經授權的品牌資產、工具及認證形成充分互聯，為西銳所有者和操作者提供廣泛、多方面的所有權和運營解決方案。

我們的生產及供應鏈能力

我們的製造理念以產品品質、持續改進、靈活性及高運營效率為中心。我們經營兩個主要西銳自有製造基地，包括位於北達科他州大福克斯的大批量複合材料零件製造廠及位於明尼蘇達州德魯斯的飛機總裝和生產飛行測試廠區。北達科他州大福克斯工廠使用包括碳複合材料在內的各種先進材料生產複合材料零件。我們利用正確的材料和工藝應用SR2X系列的玻璃纖維複合材料和願景噴氣機的高強度輕量級烘烤和高壓固化形成的輕質碳複合材料。鑒於在設計、製造和無損檢測過程中所需要的投資和漫長的專業技術開發過程，我們複合材料製造能力是一項核心及競爭優勢。此外，我們還通過我們的模具工藝和能力保持競爭優勢。我們不僅在內部生產自己的複合材料模具，還委託多個戰略合作夥伴生產大型零件並進行複雜的粘合操作。

我們具備無縫銜接的製造和組裝能力，提供高效的開發週期。例如，我們已收購一家專門從事金屬製造的供應商工廠，並將其納入明尼蘇達州德魯斯廠區，以進一步垂直整合我們飛機的關鍵部件。此外，我們進一步加強與明尼蘇達州德魯斯廠區另一家工廠的生產過程的垂直整合，該工廠生產子部件／子組件(如飛行控制裝置)，我們將這些子部件／子組件依次排進生產線進行最終組裝。此外，整合生產流程使我們能夠靈活且快速地實施增量設計修改，以提高飛機性能並簡化製造流程。

為優化生產效率並促進系統應用程序的集成，我們引入專有的西銳操作系統，以建立並標準化操作方法，整合我們的業務流程，並提高未來在同一生產線上同時生產多個型號零件和製成品的靈活性。我們對經美國聯邦航空管理局認證的製造工藝作出的持續投資將很難被潛在的競爭對手複製，從而為我們提供顯著的保護和競爭優勢。

我們將供應鏈視作關鍵戰略領域。由於數量有限、轉換成本高及很難發展多個供應商關係，我們依靠關係發展、市場分析和長期協議來維持良好的供應基礎。我們還與主要供應商合作進行戰略產品開發，以改良關鍵技術並不斷提高可靠性和質量。我們正在執行一項戰略採購計劃，該計劃對市場競爭持續的商品領域、與佳明等合作夥伴的合作領域以及垂直整合的領域進行細分。我們通過供應商管理庫存及貨物和材料的及時交付等庫存控制方法來補充這一戰略。

我們的財務業績

通過發揮我們的市場領先地位和產品的持續創新，我們取得了令人矚目的財務往績記錄。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的收入分別為738.1百萬美元、894.1百萬美元及1,067.7百萬美元，複合年均增長率為20.3%，年度利潤分別為72.4百萬美元、88.1百萬美元及91.1百萬美元，複合年均增長率為12.2%。於2023年，我們的股權回報率及經調整EBITDA利潤率(非國際財務報告準則計量指標)分別為21.1%及15.2%。截至2023年12月31日，我們的槓桿比率為0.1。

截至最後實際可行日期，我們擁有1,383架飛機儲備，將用以支持我們數年的生產。由於我們的儲備，我們接受客戶購買願景噴氣機的預訂，以使客戶佔據排位。截至最後實際可行日期，我們的儲備包括265架預訂。更多詳情，請參閱「— 銷售及營銷 — 飛機訂單及交付」。

我們的競爭優勢

我們認為，以下競爭優勢對我們當前的成功及未來的發展至關重要：

為市場領導者，在私人航空業受廣泛認可

根據弗若斯特沙利文的資料，我們是全球私人航空業的先驅與公認的全球市場領導者。根據通用航空製造商協會的資料，我們的SR2X系列連續22年成為最暢銷的單引擎活塞飛機，2023年交付量為612架。根據通用航空製造商協會的資料，自代表我們飛機下一步發展的願景噴氣機於2016年首次交付以來，其已於過去連續六年成為7.0百萬美元以下最暢銷的噴氣機。

由於我們的安全創新，我們的高端品牌在航空業中亦廣受認可。於2016年，我們的Cirrus Approach培訓計劃贏得了Joseph T. Nall安全獎，以表彰我們於各方面提升航空安全標準作出的持續努力。於2017年，我們的願景噴氣機贏得了久負盛名的羅伯特•科利爾獎。該獎項每年由美國國家航空學會頒發，以表彰在航空或航天領域改善飛行器或航天器性能、效率和安全方面的最大成就。

互補的產品組合，有吸引力的市場定位，吸引多元化客戶群

我們提供互補的產品組合，覆蓋多個私人航空領域，使我們能面向更廣泛的潛在客戶群，並覆蓋客戶私人航空體驗的全生命週期。我們的SR2X系列飛機基礎售價介於626,900美元至963,900美元不等，並提供了具有不斷提升的性能與規格的產品「階梯」，以滿足不同價位的多種客戶需求，常常會使同一客戶在升級我們的產品階梯時多次購買。

願景噴氣機邁入私人航空市場的更高端領域，提供顯著增強的性能、任務執行能力和規格。根據弗若斯特沙利文的資料，我們的願景噴氣機面向並挑戰輕型渦輪飛機市場，價格僅為其他性能相似的飛機的一半，售價介乎4.5百萬美元至7.0百萬美元。

我們相信，我們的市場領先產品足以解決私人航空市場的多樣化需求。於業績記錄期，我們已將約200架或75%的願景噴氣機交付予已擁有西銳飛機的客戶。

互聯生態系統，實現直面客戶模式

我們的直面客戶模式由我們的生態系統提供支持。從量身定製的飛行演示到飛機的購買和交付，再到其他方面，我們的銷售總監和交付體驗顧問與客戶建立更緊密的聯繫，減少品牌稀釋，進而促進購買售後產品和相關服務。

我們努力通過一個廣泛的全球所有權生態系統，將我們飛機的所有者及操作者與廣泛的服務聯繫起來，使擁有及操作飛機變得便捷及愉悅。通過西銳服務和其他輔助產品及服務，我們不僅能夠產生穩定的經常性收入，還能創建一個更安全、參與度更

高的西銳飛行社區。於2021年、2022年及2023年，來自西銳服務及其他(包括輔助產品及服務)的收入分別為118.5百萬美元、134.3百萬美元及152.1百萬美元，2021年至2023年的複合年均增長率為13.3%。

我們的生態系統借助我們的數字連接能力得到進一步加強。我們的全套服務可通過Cirrus IQ便捷獲得，Cirrus IQ是我們近期交付的飛機上配備的一個互聯數字平台及移動應用程序。在供所有者實時獲取飛機信息的同時，我們可在整個組織中使用Cirrus IQ收集的數據，以改善多個職能領域的決策和效率，提高我們在生態系統中有效提供服務的能力。

受先進專有技術支撐的以客為本的設計和功能

我們在製造認證飛機方面積累了豐富的經驗，領先市場的創新成為我們產品和品牌的重要組成部分。我們擁有從零開始開發、認證和製造飛機所需的內部專業知識，同時與世界一流的供應商合作以融入最先進的技術和設計。兩者的結合使我們有能力滿足客戶的廣泛需求，同時持續交付符合私人航空業高標準的產品。

自成立以來，我們通過整合各種技術和創新設計，不斷提高飛機的安全性、技術性、連接性、性能和舒適性，使我們脫穎而出。例如，為應對不斷變化的客戶需求和行業趨勢，在SR2X系列飛機的迭代中，我們推出了Cirrus IQ，行李箱門的電子鎖定和額外的空氣動力學特性。同樣，在願景噴氣機的迭代中，我們還將航電系統升級為Cirrus Perspective Touch+，提高了操作的易用性，並在高溫和高海拔條件下增加了更多推力，以及安全返回和Wi-Fi功能。我們相信，這種產品策略增加了我們產品的吸引力，並增強了客戶粘性。

獨特的開發和商業化能力鞏固行業地位

我們在獲得美國聯邦航空管理局和其他飛機必要認證所需的開發、工程、物料專業知識、供應鏈及系統整合方面的經驗、以及我們的生產系統和流程、我們的運營規模和數量，包括我們的製造工廠和服務網絡，我們廣泛的供應鏈網絡，以及我們強大的直銷網絡，鞏固了我們已確立的市場領導地位。所有這些能力共同構成了我們的護城河，使我們能夠從運營效率和協同效應中受益，並為潛在的新進入者形成巨大的進入壁壘。

30逾年來，為在私人航空行業取得長期成功，我們一直努力建立深厚的競爭優勢和堅實的基礎，擁有忠實的客戶群，他們獲得優質服務，渴望獲得最新的私人航空產品、服務、體驗和科技。我們對科技、產品和服務開發及個性化的客戶體驗的專注是一項重要的競爭優勢，不斷增強我們西銳品牌的忠誠度、推動重複銷售、吸引客戶並帶來新的客戶業務。我們相信，我們已經創建一個成功的現代化私人航空生態系統並不斷完善，為廣泛的客戶提供服務，這是其他飛機設備製造商所無法複製的。截至最後實際可行日期，我們在全球交付了超過10,000架飛機，我們相信我們具備能夠繼續抓住私人航空業的增長契機的優勢。

根據弗若斯特沙利文的報告，一個新機型的認證可能需要五至九年，而獲得改進型號合格證通常需要三至五年。我們在為屢獲殊榮的私人活塞及渦輪飛機建立並獲得美國聯邦航空管理局認證方面積累了豐富的經驗。此外，我們顯著的生產力乃通過超過2,400名僱員，使用我們自產及從廣泛的供應商網絡中採購的零件而實現。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們分別交付528、629及708架飛機，根據通用航空製造商協會的資料，遠高於我們同行的平均年交付量。

截至2023年12月31日，我們營銷及售後服務的高效率乃通過我們於美國境內的直面客戶團隊以及我們於美國境外經營的西銳銷售代理模式、四個工廠服務中心以及涵蓋位於33個國家的242個授權服務中心的全球合作夥伴網絡實現。這一成熟的網絡提高我們將新產品及服務推向市場的成功率，並為我們世界各地的飛機所有者及操作者提供飛機維修服務。

往績卓著且經驗豐富的高級管理團隊

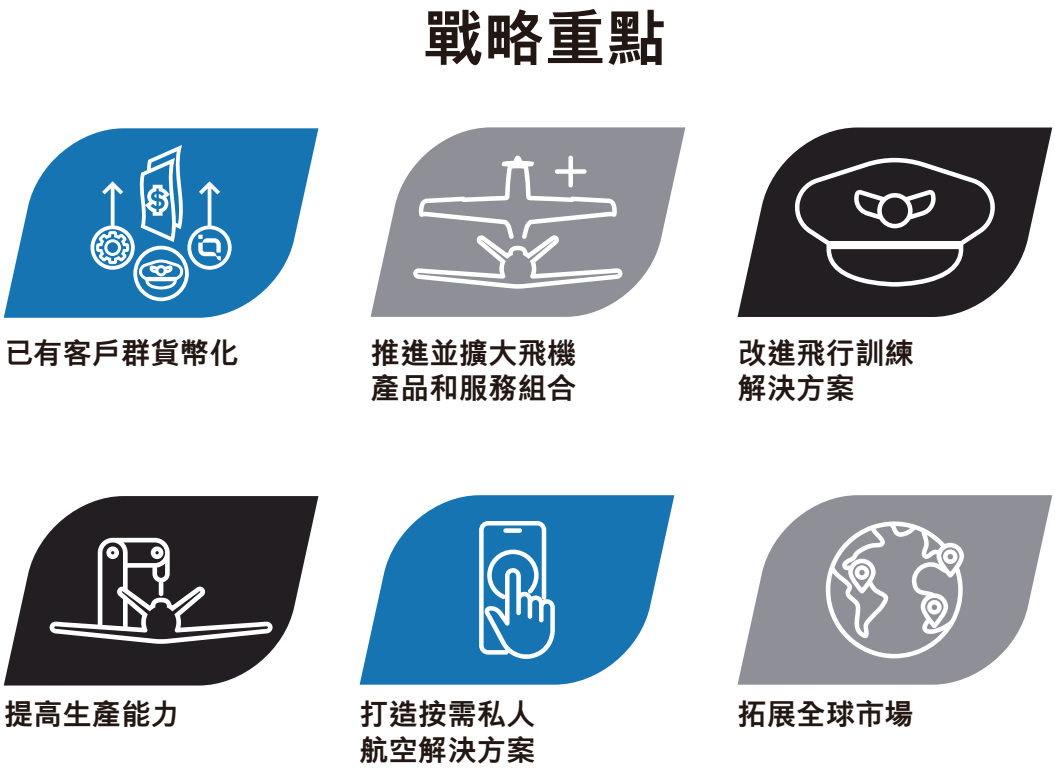
我們由一支經驗豐富且具備敬業精神的管理團隊領導，他們不僅在航空與汽車行具業有豐富的經驗，還曾在上市跨國公司擔任領導職務。領導團隊在特斯拉、Bang & Olufsen、James Hardie、Navistar、Cub Crafters、達美航空、德事隆及佳明等行業領先公司平均擁有超過20年的工作經驗。有關履歷請參閱「董事及高級管理人員」。此外，我們其中幾位管理人員本身就是現役飛行員。

我們的高級管理人員由我們的行政總裁Zean Nielsen、客戶體驗總裁Todd Simmons、創新與運營總裁Patrick Waddick以及首席財務官兼行政副總裁George Letten領導。高級管理人員團隊為本公司帶來一系列成熟的戰略規劃、戰術和快速地執行、有效的資本配置、

高效營銷及創新性產品設計能力。自從2019年Nielsen先生獲委任為行政總裁以來，我們經歷了顯著增長，證明我們的管理人員成功實現提供全面私人航空體驗的願景。尤其是，於業績記錄期，我們的年度利潤自2021年的72.4百萬美元增加25.9%至2023年的91.1百萬美元。

我們的策略

為提供廣泛、互聯的優質航空體驗，並擴大我們在美國和全球私人航空業的市場領先地位，我們計劃專注於以下關鍵戰略：



已有客戶群貨幣化

憑藉我們的生態系統和已建立的客戶群，我們尋求擴大我們的維修、培訓和管理服務組合，該舉措不僅會提高我們的客戶忠誠度，還可增加我們的經常性收入流。

憑藉我們JetStream計劃的成功，我們將繼續制定新的維修計劃並為現有計劃添加更多功能，使客戶擁有飛機變得更簡單、更安全和更方便。我們還將繼續提供更廣泛的飛機升級服務，並提升我們的大修能力。例如，我們將通過Cirrus Direct計劃擴大現有售後升級的範圍，這將為客戶提供更多的改裝選項，例如為他們的飛機添加高溫及高海拔和WiFi功能。

於收到客戶對願景噴氣機的VisionAir全面交鑰匙計劃和SR2X系列的Cirrus One同類計劃的卓越反響後，我們還計劃在更多地點擴展飛機管理解決方案，以提供更多定製服務。此外，我們計劃提升我們的能力，為我們現有的飛機所有者提供以舊換新的機會，透過加強人員支持及技術提升進行擴展，以促進更多的飛機二次銷售，從而進一步擴大我們的客戶群。藉增加僱員數量以支持二手銷售及改進已有平台，我們預期能夠於二手市場銷售更多飛機。該等投資亦將支持我們為二手市場翻新或升級飛機的能力。再者，我們旨在為現有及新客戶擴展融資選擇，以促進他們購買新飛機及進行飛機升級。

改進飛行訓練解決方案

我們將繼續拓展我們的定製化飛行訓練解決方案，以支持我們不斷增長的客戶群。例如，我們已經引入西銳飛行訓練，包括一項為期35天的集中飛行培訓計劃，旨在向客戶教授成為美國聯邦航空管理局認證飛行員的基本航空技能和經驗。我們還計劃擴展現時的型別等級訓練計劃並進一步提升我們的模擬能力，以增加我們的訓練解決方案組合。於2023年7月，我們推出一項新的私人飛行員計劃，旨在教導他人學習如何駕駛SR2X系列飛機並獲得飛行執照。該計劃通過我們的培訓中心與一名專職教練飛行員合作，提供強化的地面學校培訓，幫助學生在我們的飛機上完成其私人飛行執照。

此外，我們努力使我們的飛機易於操作，並將私人航空推介給更多潛在客戶。例如，我們計劃在四個工廠培訓中心地點引入潛在買家培訓計劃，如工廠直銷飛行培訓。我們在這些地點進行培訓，讓潛在客戶於優越環境中學習使用新西銳飛機的Cirrus Approach系統進行飛行。通過這些計劃，我們可以將私人航空推介給先前認為私人航空為不可行的出行解決方案的客戶。

推進並擴大我們的飛機和服務組合

我們意圖通過不斷更新機型及換代，繼續鞏固我們核心飛機SR2X系列及願景噴氣機的長期競爭力。我們計劃將新技術及功能整合至我們的飛機以提高安全性、自動化、連接性及易用性。例如，我們尋求通過利用先進的飛行控制和機載計算系統來簡化飛行員通常負責的某些任務並使之自動化，提高自動化水平以實現簡化飛行操作。例如，我們最近推出的第七代SR2X系列具有用於簡化地面導航的滑行路徑選擇及3D SafeTaxi、用於減少飛行期間工作量的自動燃油選擇系統、防止根據空速錯誤部署襟翼的襟翼空速保護功能，以及具有觸屏控制、更易使用的檢查單及無線電通信界面的全新Cirrus Perspective Touch+駕駛艙等增強功能，所有該等功能均有助於簡化飛行員的任務，並使其更加直觀。此外，我們繼續與現有及新的戰略合作夥伴合作，以在支持數據分析的連接性解決方案方面取得進展，提高可靠性並擴大客戶服務。例如，我們計劃進一步擴展Cirrus IQ上的可用服務，以納入飛行質量分析和反饋、維護和訓練日程安排及綜合飛行計劃解決方案。

我們的客戶一直強烈希望以更快的速度、更遠的距離及更高的高度執行任務，以避開天氣影響及改進航線。他們希望飛機能夠運載更多的重量、乘客及貨物，並提高可信度和可靠性。許多客戶希望獲得額外的定製服務及舒適性升級，尤其是在更高端市場及價位的客戶。他們希望在整個飛行過程中實現簡化和自動化，繼續使操作飛機像駕駛自己的汽車般簡單。最後，隨著技術不斷融入我們的日常生活並不斷改進，他們對飛機也有同樣的期望 — 他們希望在保持或提高簡單性和性能的同時，提高連接性。我們將重點關注這些關鍵領域的產品開發工作。

我們將繼續沿著產品「階梯」擴展產品，擴大我們產品組合的覆蓋面。除我們現有的SR2X系列及願景噴氣機外，我們計劃開發衍生飛機和新平台飛機以擴展產品「階梯」。衍生飛機是基於現有飛機的相同平台開發的飛機；例如，過去我們透過建立與SR20相同的平台，開發SR2X系列中的SR22飛機。另一方面，我們的願景噴氣機的基礎平台不同於SR2X系列。這些產品可以進一步補充我們現有的產品組合，留住現有客戶，幫助我們滲透進新市場並吸引新客戶。

提高生產能力

我們將繼續改造西銳操作系統中涉及標準工作的所有生產流程，重點是IT基礎設施的現代化及集成，以簡化製造流程並實現更好的生產力管理。例如，我們計劃將當前於企業資源規劃(「**企業資源規劃**」)系統中記錄工單的手動流程與西銳操作系統集成，使我們的工作可數字化註冊，且流程具有高度可追溯性。我們亦將升級及擴建我們的工廠，以支持西銳操作系統的實施並簡化生產流程。例如，我們目前正對自動化打磨設備進行測試，並計劃將該設備應用至實際生產中，以取代勞動密集型的製造流程。我們相信，西銳操作系統的效率及自動化的結合不僅可進一步減少每單位的成本和工時，亦可提高我們生產過程的安全性及質量。

此外，我們將尋求提供靈活性的機會，以快速實施增量設計修改。例如，我們計劃實施需求流技術，一個適應混合模式生產環境的系統，並為我們提供可輕鬆調整各種SR2X系列飛機之間混合比例的靈活性。需求流技術縮短了訂單配置的交貨時間，並允許我們在同一條生產線上組裝各種SR2X系列飛機。

此外，我們亦計劃於多個戰略地點探索產能擴張，以支持我們的發展。這可能包括在美國和國際上進行擴張，以更緊密地服務於該等市場。我們亦將進一步擴大對我們產品至關重要的複合材料部件的生產能力，並根據未來經濟環境尋求供應商的垂直整合。

拓展全球市場

我們將繼續擴大我們的西銳服務網絡的地理範圍及影響力，並增強其服務更多客戶的能力。截至2023年12月31日，我們的產品銷售予全球44個國家和地區的客戶，並在33個國家擁有授權服務中心。此外，我們尋求通過增加銷售代理的數量，在國內複製我們直面消費者模式的成功，並將該模式擴展至美國以外的地區。我們要求所有銷售代理均為經驗豐富的飛行員，具備資格直接向客戶進行飛行演示。我們打算於我們現有的四個工廠服務中心中增加更多的實體網點，重點放在服務不足的地區。同樣，我

們將通過與現有合作夥伴合作並吸納新合作夥伴，繼續拓展及增強我們的授權服務中心網絡及授權訓練中心網絡。我們計劃擴展我們的虛擬及電子產品，以於更多地點提供服務，並提高我們在生態系統中服務更多客戶的能力。

打造按需私人航空解決方案

我們致力於將飛機打造成最終按需私人航空解決方案，以彌補地面運輸及區域航空運輸之間的空缺。我們計劃將所有權管理計劃VisionAir和Cirrus One計劃拓展至更多區域，利用我們全球專業飛行員網絡，為西銳飛機所有者提供按需的飛行體驗。此外，我們計劃與機隊運營商及培訓學校加深合作，在所有者不常使用西銳飛機時使用該飛機提供包機服務。這樣，我們不僅能夠為我們、合作夥伴及客戶創造額外收入，還可以促進建立我們作為按需航空服務首選的聲譽。

此外，我們將繼續投資基礎設施，以促使我們能夠在按需航空服務市場上取得進展。例如，擴展我們的飛行培訓計劃會提升操作按需服務的西銳飛機的合格飛行員數量。此外，不斷升級Cirrus IQ和我們的電子商務平台，最終能夠在可用的飛行員和尋求按需飛行的客戶之間實現互聯及我們的電子商務平台與商品購買之間的直接互聯。我們相信，隨著越來越多的人廣泛接受私人航空服務，我們的舉措將保持我們於按需私人航空服務領域的領先地位。

我們的業務模式

我們設計、開發、製造及銷售單引擎活塞及噴氣飛機，提供舒適、便捷及優質的航空體驗，這是行業「創新、質量和安全的終極目標」。我們的全球售後所有權及支持生態系統實現輕鬆擁有飛機。

我們目前提供兩條飛機產品線：(1)SR2X系列，主要供零售客戶使用的單引擎活塞飛機，包括SR20、SR22及SR22T三大機型，具備機隊及其他具體應用的專用配置；及(2)願景噴氣機，主要供零售客戶及在較小範圍內包機運營客戶使用的單引擎噴氣飛機。我們的飛機在全球範圍內銷售及交付，基礎售價介於626,900美元至3,240,000美元。

我們的每架飛機的設計均將安全、先進的技術和結構、連接性、易用性、舒適性及性能放在首位。我們的願景噴氣機配備了例如西銳整機降落傘系統(我們屢獲殊榮的整機降落傘系統)、Cirrus IQ(我們的互聯數字平台及移動應用程序，可於飛行期間收集廣泛的飛行數據及飛機數據，為飛行員提供其飛機上的有用數據)及安全返回功能(我們的應急自動著陸系統)等先進技術，為客戶帶來安全、高級的、強化性的體驗。我們還為機構飛行訓練、包機機隊及其他具體應用(也稱為特殊任務客戶)定製特殊目的個性化飛機。

我們將飛機生產及銷售視為我們與客戶建立終身關係的開端。2018年，我們推出了西銳服務(我們以客戶為中心的業務部門)，為具有廣泛飛行需求的私人飛機所有者及操作者提供基於生活方式的飛行訓練、飛機維護管理及融資解決方案。我們通過西銳服務為客戶提供基於生活方式的解決方案(不論飛機的所有權週期)，以應對飛機市場分散的挑戰。我們順利整合先進技術以生產可直接觸達客戶及其生活方式的飛機，通過西銳服務業務部門提供各種福利服務，並藉此打造廣泛的生態系統，提高客戶滿意度及品牌忠誠度。我們的直面客戶模式由我們的全球生態系統促成。有關更多資料，請參閱「—我們的生態系統」。截至2023年12月31日，我們已在逾36個國家建立銷售佈局，通過我們的銷售代理及西銳銷售代理，使我們能夠觸達全球客戶。

下表載列我們於所示年度按收入來源劃分的收入明細：

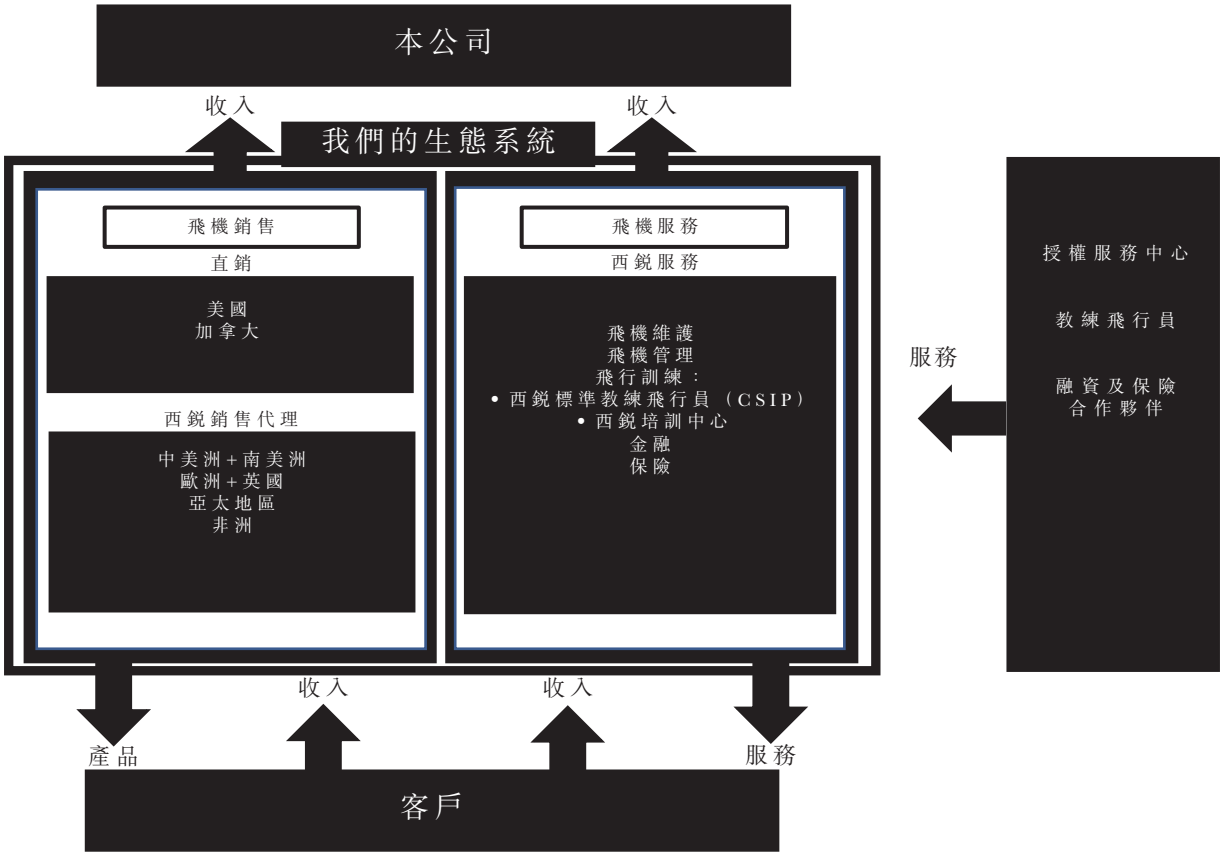
	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
收入						
飛機	619,612	83.9	759,740	85.0	915,654	85.8
SR2X系列	384,638	52.1	492,825	55.1	613,340	57.4
SR20	42,618	5.8	57,049	6.4	69,690	6.5
SR22	111,920	15.2	142,772	16.0	138,667	13.0
SR22T	230,100	31.1	293,004	32.8	404,983	37.9
願景噴氣機	234,974	31.8	266,915	29.9	302,314	28.4
西銳服務及其他	118,518	16.1	134,342	15.0	152,054	14.2
售後零部件／維護(1)	47,996	6.5	63,996	7.2	80,711	7.6
訓練	12,712	1.7	15,787	1.8	19,800	1.9
二手飛機	10,320	1.4	23,611	2.6	26,648	2.5
其他	47,490	6.5	30,948	3.4	24,895	2.2
總計	**738,130**	**100.0**	**894,082**	**100.0**	**1,067,708**	**100.0**

附註：

(1) 售後零部件／維護包括延長保修及JetStream計劃。

我們的生態系統

我們廣泛的全球售後所有權及支持生態系統使擁有及駕駛我們的飛機與擁有及駕駛一輛汽車一樣方便。通過我們專門的業務部門西銳服務及周邊的產品及解決方案，我們提供服務及支持、維修、零件配送、飛行員服務及飛機管理服務，共同實現輕鬆擁有飛機。我們的直面客戶模式由我們的全球生態系統促成。



我們已建立一個廣泛的全球所有權生態系統，使擁有及操作飛機變得更方便且愉快。我們的生態系統提供以下服務：

- *支持及維護：*客戶可訪問我們的工廠服務中心及授權服務中心的全球合作夥伴網絡。有關更多資料，請參閱「－銷售及營銷－我們的營銷策略」及「－我們的服務－飛機維護及支持」。

- *培訓：*我們的工廠培訓中心、授權培訓中心、1,000多名西銳標準教練飛行員以及現場及在線飛行培訓計劃可幫助客戶磨練技能並獲得私人飛行執照。有關更多資料，請參閱「－我們的服務－飛行訓練服務」。

- *管理服務：*除最初的飛機購買外，我們的服務還包括按需獲得專業飛行員及飛機維護服務。有關更多資料，請參閱「－我們的服務－飛機管理」。

- *融資及保險服務：*Cirrus Finance和Cirrus Insurance通過我們與美國及海外140多個國家的首選第三方融資及保險合作夥伴的牢固關係提供融資及保險解決方案。有關更多資料，請參閱「— 我們的服務 — 融資及保險服務」。

我們於美國(西銳飛機所有者最集中的地區)僱用直銷團隊，並輔以西銳銷售代理網絡，於世界其他地區推廣我們的飛機(「**西銳銷售代理模式**」)。直面客戶模式可加快銷售團隊為客戶安排飛行演示的速度，並減少第三方經銷商或會導致的品牌稀釋，繼而令我們贏得競爭優勢。在我們同行所採用的經銷商模式下，各經銷商可同時銷售不同品牌的產品線，而我們西銳銷售代理模式的優勢在於其通常須專門銷售西銳飛機。

擴大西銳服務範圍擴大了我們西銳社區的覆蓋範圍，吸引新客戶，提高我們的客戶滿意度及品牌忠誠度，並產生售後經常性收入。截至最後實際可行日期，我們的全球客戶群已擁有超過10,000架我們的飛機，並仍在持續增長。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，西銳服務及其他收入分別為118.5百萬美元、134.3百萬美元及152.1百萬美元，分別佔我們同年總收入的16.1%、15.0%及14.2%。

我們的產品組合

我們設計、生產及銷售單引擎活塞及噴氣飛機，並利用創新技術及先進系統持續提高性能、安全性及舒適度。我們提供創新和互補的產品組合，涵蓋一系列私人航空解決方案。我們的飛機主要用於私人及商務旅行，通常由已獲飛機駕駛證書的飛機所有者駕駛。我們的每架飛機均採用複合材料，並配備先進的功能。有關詳情，請參閱「— 技術先進的飛機功能」。

機型	SR20	SR22	SR22T	願景噴氣機
引擎	活塞	活塞	活塞	噴氣機
最大巡航速度(KTAS)	155	183	213	311
最大有效高度(英呎)	17,500	17,500	25,000	31,000
最大飛行距離(55%功率)(海里)	709	1,169	1,021	1,275
有效負載(磅)	1,028	1,328	1,246	2,450
最大起飛重量(磅)	3,050	3,600	3,600	6,000
起飛距離(英呎)	1,685	1,082	1,517	2,036
最大載客量	5	5	5	7
截至最後實際可行日期的價格範圍[1][2]	626,900美元–922,000美元	838,900美元–1,295,900美元	963,900美元–1,493,800美元	3,240,000美元–3,634,700美元
首次交付	1999年7月	2001年2月	2010年6月	2016年12月
截至最後實際可行日期的總交付量	1,811	4,500	3,262[3]	522
概約產品使用週期[4]	<——————12,000飛行小時——————>			24,000飛行小時

附註：

(1) 性能數據和價格反映2024年所交付飛機的情況。

(2) 上文所示價格範圍代表基礎價格飛機和同一飛機的完全定製版本之間的差額。

(3) SR22T的前身是SR22TN。當前配置的SR22T於2010年首次交付。SR22T的總交付量包括SR22TN的交付量。

(4) 代表經認證的使用壽命，適航證書所記錄的使用壽命限制。

SR2X系列

SR2X系列於1998年首次獲得美國聯邦航空管理局認證，包括一系列已獲得逾60個國家的認證及驗證的單引擎活塞機型。截至最後實際可行日期，我們的SR2X系列現已發展到第七代，累計交付超過9,500架。根據通用航空製造商協會的資料，SR2X系列已連續22年成為美國最暢銷的高性能單引擎活塞飛機。

自成立以來，我們一直致力於設計製造比市場可替代產品更加安全、快捷、舒適的私人飛機。SR2X系列的設計包括高端內飾、先進的航電設備(包括高分辨率的儀表顯示屏、觸屏控制器及數字化自動駕駛系統)，還包括單引擎活塞飛機專有的整機降落傘系統。多年來，SR2X系列持續改進及增強性能、舒適度、便利性及最重要的安全性。

作為我們廣泛的產品供應戰略的一部分，我們的SR2X系列提供了一個效能及功能等級不斷提高的產品「階梯」，以滿足不同價位單引擎活塞飛機的不同客戶需求及偏好，為我們的願景噴氣機提供了基石，促使同一客戶升級我們的產品階梯時進行多次購買。我們提供入門級訓練飛機SR20機型、以及SR22和SR22T機型，這兩類飛機均提供不斷提升的引擎和飛機性能。各機型均為單引擎、活塞動力飛機，並配備自動螺旋槳控制和一系列功能及可定製選項，以提高美感、性能、安全性及舒適度。作為我們TRAC系列的組成部分，SR2X系列的各機型經改造後亦可用於飛行訓練，以為機隊及具體飛機應用配置客戶提供支持服務。

我們的SR2X系列專為提升功能性及舒適度且不影響性能及安全性而設計。每種機型均配備遙控無鑰匙行李艙門、大功率USB端口、先進的航電設備、高端真皮座椅及內飾等標配功能。我們內飾的設計靈感源自高檔汽車。我們的SR2X系列飛機亦配備我們的專有Spectra™翼尖照明及Spectra台階照明，以提高亮度及能見度。這些功能共同塑造我們飛機的奢華感。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，SR2X系列的收入分別為384.6百萬美元、492.8百萬美元及613.3百萬美元，分別佔我們同年總收入的52.1%、55.1%及57.4%。

SR20機型

我們的入門級機型SR20於1994年完成首次設計。根據弗若斯特沙利文的資料，SR20機型重新界定了單引擎活塞飛機類別，帶來類似現代汽車的風格和功能、全複合材料結構、具備先進側杆控制的直觀航空電子顯示屏以及配備整機降落傘系統的獨特優勢，為長期缺少研發和新產品投資的細分市場注入活力。於1999年投入使用之前，SR20機型於1998年獲得美國聯邦航空管理局認證，並於過往30年持續改良。SR20機型配備萊康明215馬力引擎，最大巡航速度為155 KTAS，最大飛行距離為709海里，最大有效高度為17,500英呎。SR20機型的有效負載為約1,028磅，通常最多可承載四名成年人及一名兒童。

SR20機型配備一系列標配功能。有關更多資料，請參閱「— 技術先進的飛機功能」。SR20機型亦提供以下預捆綁高級功能：

14英寸雙顯示屏 — 提供增強的態勢感知，較12英寸標準顯示屏更大的屏幕顯示器。

滑行路徑選擇 — 使駕駛員可輕鬆進入無障礙滑行路徑並按照3D環境地圖清晰顯示的漸進式指示進行滑行。

除上述高級功能外，SR20機型亦配備遙控無鑰匙行李艙門、可供夜間登機的內外便利照明以及高級外觀選項。SR20機型亦配備空調系統、連接選項(如衛星電話)及嚴寒條件下引擎預熱裝置等一系列單點定製選項。

我們於1999年交付首架SR20機型。截至最後實際可行日期，我們已累計交付1,811架SR20飛機。

SR22機型

相較於SR20機型，SR22機型的性能更佳、翼展更大、燃油容量更大、引擎更強勁。SR22機型配備Continental 310馬力引擎，最大巡航速度為183 KTAS，最大飛行距離為1,169海里，最大有效高度為17,500英呎。SR22機型的有效負載為1,328磅，通常最多可承載四名成年人及一名兒童。除SR20機型包含的標準功能及附加單點選項外，SR22機型亦提

供五項高級附加功能套餐，例如經美國聯邦航空管理局認證的已知結冰區飛行(FIKI)系統(一種覆蓋垂直尾翼、升降舵角等飛機翼面的液體防冰系統，配備防凍液，可確保飛行員在輕微結冰條件下飛行)、增強主動交通監控、大顯示屏、於身處機場時發出聲音和視覺告警等。

我們於2001年交付首架SR22機型。截至最後實際可行日期，我們已累計交付4,500架SR22飛機。

SR22T機型

SR22T機型具備SR22機型的高性能，並配備渦輪增壓引擎，使SR22T機型可在更高海拔高度保持同等高馬力水平。SR22T機型配備Continental 315馬力渦輪增壓引擎，最大巡航速度提升至213 KTAS，最大飛行距離達到1,021海里，最大有效高度提高至25,000英呎。SR22T機型的有效負載為1,246磅，通常最多可承載四名成年人及一名兒童。SR22T機型提供與SR22機型相同的標準功能、附加單點選項及五項高級套餐。

我們於2010年交付首架SR22T機型。截至最後實際可行日期，我們已累計交付3,262架SR22T飛機。

TRAC系列

我們於2019年推出針對SR2X系列專門配置的TRAC系列，乃主要為飛行訓練機構研發，並經常作為機隊的一部分獲購買。TRAC系列包括基於SR2X系列三大機型的TRAC20、TRAC22及TRAC22T機型。TRAC系列提供後置式按鍵通話功能、起落架模擬器等附加定製功能。

TRAC系列配備多項優化訓練用途的高級功能，例如綜合Cirrus Perspective Touch+，以模仿高端客機的常見功能，使TRAC系列成為飛行訓練計劃的首選。我們的TRAC系列重新設計SR2X系列的內飾，優化功能以滿足高利用率訓練環境的特定需求。為進一步改進TRAC系列，我們通過Cirrus Approach計劃提供一系列定製交互式飛行內容。

願景噴氣機

根據弗若斯特沙利文的資料，我們的願景噴氣機是首款且唯一一款通過認證並投入生產的個人單引擎噴氣機。截至最後實際可行日期，願景噴氣機已通過45個國家的認證及驗證，且根據通用航空製造商協會的資料，連續六年成為售價低於7.0百萬美元的全球最暢銷噴氣機(包括私人航空市場的最暢銷噴氣機)。願景噴氣機專為所有者以噴氣速度飛行而設計，搭載先進的航電系統及Williams International引擎。最大巡航速度為311 KTAS，最大有效高度為31,000英呎，最大飛行距離為1,275海里。除高性能外，願景噴氣機的有效負載高達2,450磅，通常最多可承載五名成年人及兩名兒童。願景噴氣機可在無專職飛行員或飛行部門支持的情況下優化噴氣速度飛行，相較於全方位服務式的產品，這種模式降低了所有者的成本。願景噴氣機由我們獨有的VisionAir飛機管理計劃提供支持。有關更多資料，請參閱「— 我們的服務 — 飛機管理」。

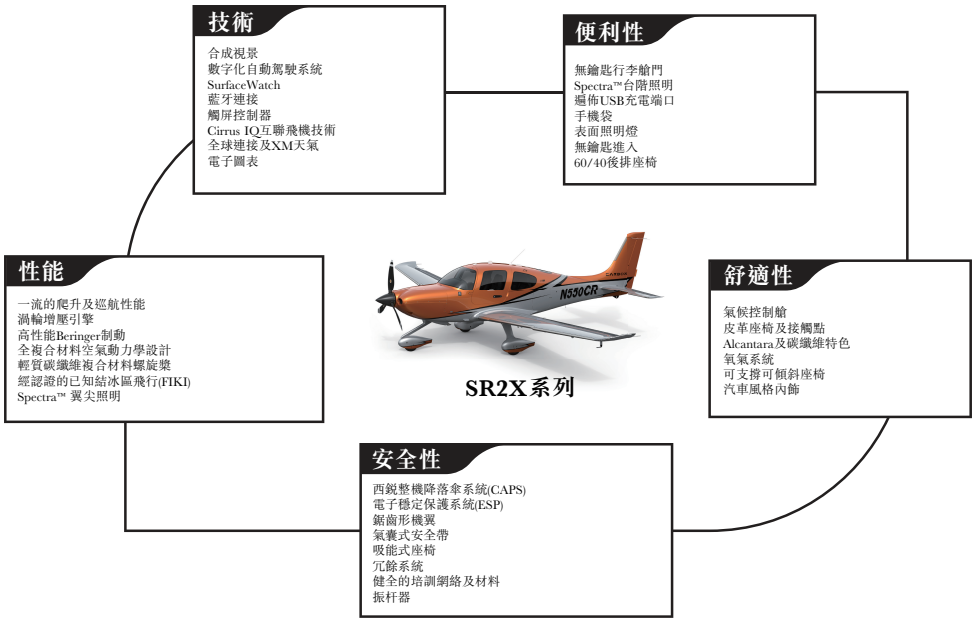
願景噴氣機採用碳纖維科技，提供先進的硬殼碳機身。根據弗若斯特沙利文的資料，採用碳纖維材料帶來諸多競爭優勢，如機身表面更光滑、美觀性、貼合度和光潔度得到改善、繼續降低生產週期時間、提高首次生產質量及通過改善空氣動力學阻力來提高燃油效率並降低碳排放。「背負式」引擎佈局(考慮到飛機的單渦輪特性，引擎置於飛機的頂部而非側面)及V型尾翼設計可降低機艙噪音。安全始終是我們設計的重心。願景噴氣機配備西銳整機降落傘系統及安全返回系統(作為標配功能)。

我們為願景噴氣機提供五項高級套餐，旨在通過各種先進功能輕鬆融入日益數字化的客戶世界。這些功能通過佳明駕駛艙的Cirrus Perspective Touch+™系統的屏幕觸摸功能，以及在美國和加拿大提供的Gogo®機內無線網、藍牙®及衛星連接、SiriusXM®天氣及無線電選項增添了便捷性及連接性。其他高級套餐包括增強版的任務功能，如提供實時精確分析的天氣跟蹤工具、主動交通監控和高級內外部功能，包括多色調油漆及定製座椅選項。

我們於2016年交付首架願景噴氣機。截至最後實際可行日期，我們已累計交付514架願景噴氣機。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，願景噴氣機系列的收入分別為235.0百萬美元、266.9百萬美元及302.3百萬美元，分別佔我們同年總收入的31.8%、29.9%及28.4%。

技術先進的飛機功能

我們的每架SR2X系列飛機及願景噴氣機均專注於解決五個重點事項：安全性、先進的技術和結構和連接性、易用性、舒適性和個性化以及性能。各種技術及創新設計的成功整合使我們從競爭對手中脫穎而出。我們的每架SR2X系列及願景噴氣機均配備以下先進技術作為標准或高級功能(取決於機型)。



安全性：

自我們設計第一架飛機以來，安全一直是我們產品設計的核心。我們所有的飛機均配備主動安全功能，包括我們標誌性的西銳整機降落傘系統。我們目前及未來的願景噴氣機配備及將配備我們的安全返回自動著陸系統。

西銳整機降落傘系統 — 西銳整機降落傘系統為我們所有飛機的標配整機降落傘系統。西銳整機降落傘系統乃受我們聯合創始人倖免於空中撞機經歷的啟發。根據弗若

斯特沙利文的資料，西銳整機降落傘系統為業界首個應用於美國聯邦航空管理局認證飛機的通用航空降落傘系統，以及截至最後實際可行日期，我們仍是唯一為每架認證飛機標配整機降落傘的公司。在緊急情況下啟動西銳整機降落傘系統後，飛機將打開降落傘緩慢下降。截至最後實際可行日期，裝配有西銳整機降落傘系統的飛機的全球累計飛行總時長超過16.5百萬小時，有126架飛機依托降落傘返回，拯救258名倖存者，展現出卓越的安全記錄及強大的安全特性。

SR2X系列的西銳整機降落傘系統的操作手柄安裝在飛行員上方，操作手柄可激活火箭系統將降落傘包從飛機上彈出。願景噴氣機的西銳整機降落傘系統同樣將操作手柄部署於飛行員上方，操作手柄啟動充氣袋，將降落傘包從飛機上彈出，並由火箭彈道系統輔助。根據弗若斯特沙利文的資料，願景噴氣機為首款及唯一一款配備彈道降落傘的噴氣式飛機。我們的願景噴氣機於2017年因「提高飛行器或航天器的性能、效率及安全性」而獲得美國航空業的最高成就獎羅伯特•科利爾獎，該獎項由美國國家航空協會每年頒發。更多資料請參閱「— 獎項及認可」。

安全返回 — 安全返回是我們與通用航電設備領域的全球領導者佳明合作研發的緊急自動著陸系統。安全返回允許機艙內的乘客在飛行員喪失行為能力時通過按下激活按鈕安全降落飛機。一旦按下按鈕，安全返回將飛機轉換為自動駕駛狀態，利用一切可用數據流將飛機安全導航至合適機場降落，在跑道上完全停止後，乘客可打開艙門並安全走出飛機。

下圖展示僅需按下按鈕即可使用安全返回功能：

自動雷達 — 自動雷達是一種由佳明技術提供支持的雷達裝置，可減少飛行員對未來天氣系統進行人工雷達掃描的需要。飛行員選擇所需的雷達範圍，自動雷達就會自動掃描前方區域，提供綜合、實時的天氣描述，並通過16色選項板進行增強，在自動抑制地面雜波的同時，為飛行員提供盡可能多的細節。

我們的飛機亦配備於每個機型的設計中嵌入的多項被動安全功能，包括我們提供更安全飛行體驗的鋸齒形機翼技術、我們的數字化自動駕駛系統及我們的西銳電子穩定保護系統。根據弗若斯特沙利文的資料，我們的SR2X系列飛機是唯一一款在我們的安全帶中配備安全氣囊的單引擎飛機。

數字化自動駕駛系統 — 數字化自動駕駛系統為全數字雙通道自動飛行控制系統，可為各飛行階段提供精確的水平及垂直導航引導。該系統亦採用回歸水平飛行模式。如果飛行員暫時分心或迷失方向，飛行員可通過單觸式自動駕駛接通按鈕，轉動機翼並俯仰至水平高度。數字化自動駕駛系統由我們與佳明合作生產，自2008年以來一直是我們所有飛機的標配功能。

西銳電子穩定保護系統—西銳電子穩定保護系統(「**電子穩定保護系統**」)為我們所有飛機均配備的航空電子系統，可自動監控飛機的飛行狀況。西銳電子穩定保護系統由我們與佳明合作生產，採用了佳明先進的姿態和航向參考系統。姿態和航向參考系統由三個軸向傳感器組成，可在俯仰或滾轉偏差超出建議限制時施加控制力以穩定飛行。

下表展示了我們強大的安全功能：

情境	主動緩解措施	被動緩解措施
飛機失控	• 合成視景 • 電子穩定保護系統(ESP™) • 推杆器／振杆器 • 藍色級別按鈕 • 高級自動駕駛 • 西銳整機降落傘系統 • 自動油門杆 • 襟翼空速保護系統	• 寬高比電子顯示器 • 機翼前緣技術 • 簡化發動機控制 • 動態座椅技術 • 耐撞性複合結構
空中碰撞	• 西銳整機降落傘系統 • 交通感知／合成視景	• 窗口可視性 • 動態座椅技術 • 耐撞性複合結構
飛行員喪失行為能力	• 安全返回 • 西銳整機降落傘系統	• 動態座椅技術 • 耐撞性複合結構
功率損耗	• 數字引擎監控 • 西銳整機降落傘系統	• 動態座椅技術 • 耐撞性複合結構
飛行撞地／耐撞性	• 地形感知／合成視景 • 氣囊式安全帶	• 動態座椅技術 • 耐撞性複合結構 • 側杆控制
天氣／結冰	• 已知的防冰措施 • 先進的氣象產品 • 氣象雷達 • 雷電探測系統 • 高空能力	• 先進的防雷系統
跑道侵入	• 電子飛行顯示器 • ADSB／交通感知 • 安全滑行技術 • 滑行路徑選擇	• 窗口可視性 • 動態座椅技術 • 耐撞性複合結構

先進的技術和結構以及連接性：

我們飛機的某些功能基於不斷整合的創新技術及專注於連接性而設計。這包括Cirrus IQ（我們的互聯飛機技術），其通過設計提供有價值見解的集成應用程序來改善客戶體驗。

Cirrus IQ — 我們的每架飛機均配備Cirrus IQ。這是一種互聯飛機技術，目前可在飛行過程中收集各種飛行數據及飛機數據，並在著陸後將數據傳輸至飛機外用於各種用途，包括調度支持、預防性維修、訓練、引擎健康及事故相關數據 — 均可通過移動設備的簡潔界面訪問。該應用程序可追蹤燃油水平、其他液位、維護間隔時間、飛行狀況及相關結果。該應用程序亦可推送有關特定機型最新技術出版物、重要檢查、維護

及保修事件的通知，並為用戶快速提供鄰近授權服務中心及授權培訓中心的參考信息。Cirrus IQ分別於2020年及2023年在SR2X系列及願景噴氣機中使用，採用英文形式，可在35個國家使用。

易用性：

我們飛機不可或缺的一部分是其易用性及適用於各種經驗水平(包括新手飛行員)的可及性。我們專注於持續在我們所有的飛機中整合經改進簡化飛行操作(應用技術為飛行員提供幫助的飛行系統及用戶界面)。我們飛機中支持這一點的一項標配功能是Cirrus Perspective Touch+系統，我們的航空電子駕駛艙具有最先進且直觀的安全、通信和導航功能。

Cirrus Perspective Touch+系統 — 該系統包括兩塊大型飛行顯示屏、觸屏飛行管理系統控制器、西銳電子穩定保護系統以及引擎指示與機組警報集成系統。Cirrus Perspective Touch+系統整合了所有的飛機飛行、通信導航系統資料與外部數據，並通過一組清晰直觀的大型顯示器實時顯示。該系統包括增強的可視化系統、飛行包線保護、帶移動地圖顯示的實時天氣數據更新、穩定進近諮詢、無線數據庫上傳和額外的玻璃支撐儀器。駕駛艙可提供便於飛行員作出評估的所有相關信息，以輔助飛行員進行決策。與佳明合作設計的Cirrus Perspective Touch+系統可用於我們的SR2X系列飛機。

我們的設計以目的為導向，包括我們的側桿自動油門設計，該設計將油門放置在飛行員更方便的位置，而不是傳統的居中設計，後者佔用飛行員前方的空間，使飛行員不那麼舒適或方便。

舒適性與個性化定製：

我們飛機的高級外觀和感覺基於我們飛機中幾個有意設計的元素及特點。這包括我們符合人體工程學的窗戶設計，它平衡了加壓機艙的可視性及功能性，以及我們以乘客為中心的機艙設計，可有效利用空間。我們還允許客戶根據自己的喜好對飛機進行定製，以優化他們的舒適度，並通過我們的Cirrus Xi計劃創造個性化美學。

Cirrus Xi計劃 — 我們的Cirrus Xi計劃為客戶提供為飛機添加定製及個性化參數的能力。我們的Xi計劃專業人員直接與客戶合作，以規劃及執行外部塗裝至座椅縫合的個性化改裝。該過程包括對飛機的材料及選項進行遠程評估和選擇，隨後由我們的團隊創建定製草圖及打樣，以確保細節符合客戶定製的參數標準並獲得客戶批准。該過程由客戶專門前往田納西州諾克斯維爾的Xi設計工作室完成。從外部塗裝至座椅縫合的定製工藝提升了飛機的外觀及個性。

性能：

我們的飛機作為可行的移動解決方案的效用取決於其性能指標，且我們的飛機還可配備飛機具體應用配置平台(即Cirrus Perception)。自成立以來，我們多次提高了SR2X系列的性能，對我們的機型進行了更新(包括新的動力裝置和總重量的增加)，並且自2016年推出以來，我們已兩次提高願景噴氣機的性能，包括加入新的航空電子系統、增強推力及引入Wi-Fi。

如下表所示，我們將設計製造(供應商優化組件的設計)及若干技術製造(我們提供設計規範)外包：

項目	工藝／技術	系列	來源
航電設備	電子飛行顯示器 飛行管理系統 自動駕駛系統 安全返回 ESP技術 交通感知 氣象雷達	SR2X 願景噴氣機	設計製造
推進系統	發動機	SR2X 願景噴氣機	設計製造

項目	工藝／技術	系列	來源
西銳整機降落傘系統降落傘	艙蓋集成	SR2X 願景噴氣機	製造
西銳整機降落傘系統火箭	固體燃料彈道火箭	SR2X 願景噴氣機	設計製造
飛行控制裝置	鋁製控制面	願景噴氣機	製造
照明	LED共形外部照明	SR2X	製造
內飾系統	模製內飾面板	SR2X 願景噴氣機	製造
座椅	座位集成 襯墊	SR2X 願景噴氣機	製造
安全系統	安全帶 安全氣囊技術	SR2X 願景噴氣機	設計製造
連接性	網關／IQ	SR2X 願景噴氣機	設計製造
連接性	Wi-Fi	願景噴氣機	設計製造
舒適性	環境控制系統	SR2X 願景噴氣機	設計製造
增壓	入流閥門 出流閥門 壓力控制 流量控制閥門	願景噴氣機	設計製造
防冰系統	TKS滲漏機翼(SR2X) 氣動式引導系統(願景噴氣機)	SR2X 願景噴氣機	設計製造

產品開發及創新能力

不斷用技術及設計創新推動持續的改進、新功能的推出和代際升級，對我們的成功至關重要。因此，我們為產品研發團隊投入大量資源，截至2023年12月31日，該團隊有364名僱員，佔我們員工總數的約15.1%。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的產品開發投資額分別為23.3百萬美元、39.4百萬美元及49.1百萬美元。

自成立以來，我們一直持續更新我們的產品組合，我們視產品更新為維持業務增長及繼續為客戶提供優質體驗的核心驅動力。我們的關鍵能力是能夠開發創新的安全

功能及設計、我們對先進材料(特別是複合碳纖維技術)的精通、我們在高度監管的環境中獲得飛機認證並將其推向市場的能力以及我們成功整合先進的技術和材料的能力。這些能力創造了產品開發及創新方面的專長，為我們帶來了競爭優勢。

我們將繼續應用新功能及科技發展來改進我們的飛機。我們致力為我們的機型整合新技術及應用，以進一步提高我們飛機的科技競爭力。在開發若干設計或功能的過程中，我們可能會開發自有技術、解決方案或應用程序，或主動與多個外部供應商合作共同開發。

由於我們注重更新我們的產品組合，自成立以來，我們的SR2X系列現已發展至第七代，且我們的願景噴氣機現已發展至第二代。我們將繼續拓展產品線，向我們可附加獨特價值(一如我們過去二十年所一直踐行的)的細分市場及領域推出新產品和服務。

我們的服務

我們將飛機生產及銷售視為我們與客戶建立終身關係的開端。我們於2018年推出西銳服務(我們以客戶為中心的業務部門)，為具有廣泛飛行需求的私人飛機所有者及操作者提供基於生活方式的飛機支持及維護、飛行訓練及管理及融資解決方案。我們通過西銳服務為客戶提供基於生活方式的解決方案(不論飛機的所有權週期)，以應對飛機市場分散的挑戰。

截至2023年12月31日，我們的工廠服務中心及工廠培訓中心共擁有317名西銳服務僱員。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，西銳服務及其他收入來源分別產生收入118.5百萬美元、134.3百萬美元及152.1百萬美元，分別佔我們同年總收入的16.1%、15.0%及14.2%。我們每年為西銳服務定價，隨後每季度根據市場因素審閱定價，包括當地市場的競爭報價、成本及利潤。我們提供服務無需持有任何重大許可，乃因該等服務可以由我們的外部供應商網絡提供。然而，我們已獲若干重大許可，以便直接提供若干服務，作為我們綜合服務的一部分，使我們有別於競爭對手。有關更多詳情，請參閱「— 執照、證書及許可證」。

下表按服務項目載列我們於所示年度來自西銳服務及其他的收入明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
收入	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
售後零部件／維護[1]	47,996	40.5	63,996	47.6	80,711	53.1
訓練	12,712	10.8	15,787	11.8	19,800	13.0
二手飛機	10,320	8.7	23,611	17.6	26,648	17.5
其他	47,490	40.0	30,948	23.0	24,895	16.4
總計	**118,518**	**100.0**	**134,342**	**100.0**	**152,054**	**100.0**

附註：

(1) 售後零部件／維護包括延長保修及JetStream計劃。

我們認為通過拓展及增強服務產品，我們不僅會吸引新客戶，也能夠提高客戶忠誠度並加強我們的競爭優勢。我們認為此舉令我們自製造及銷售飛機但不提供售後服務的諸多競爭對手中脫穎而出。

飛機維護及支持

我們通過工廠服務中心的118名僱員(截至2023年12月31日)以及授權服務中心訓練有素的技術人員的強大合作夥伴網絡為客戶提供全球維護解決方案。授權服務中心可提供我們品牌的飛機零部件及我們的最新服務。我們按批發價將零部件銷售予授權服務中心，這些零部件隨後以零售價銷售予最終客戶。客戶的零部件訂單通常介於每份訂單1,500美元至10,000美元。損失風險於發貨時(倘客戶直接購買)及／或在參與的服務中心收貨時轉移至客戶。維護定價乃根據提供服務的市場中的勞工價格確定，保修之外的任何維修須取得客戶的事先准許。我們的飛機維護及支持服務包括(1)飛機維護，包括全天候全球移動飛機停場(「**AOG**」)支持；及(2)飛機管理，包括我們的獨有交鑰匙所有權計劃。

截至2023年12月31日，我們擁有一個由242個授權服務中心組成的網絡，其中183個在北美洲、29個在歐洲、7個在亞洲、8個在澳大利亞和新西蘭、13個在南美洲、1個在中美洲及1個在非洲。某些授權服務中心於其信用獲批准後，可獲得的信貸延長，便於

其向我們購買零件，費用通常於訂購後30個淨日內支付。除我們的關連人士中航通飛服務以非獨家方式於中國經營一家授權服務中心外，據我們所深知，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們各授權服務中心均為獨立第三方。有關我們與中航通飛服務的關連關係及交易的更多資料，請參閱「關連交易」。

飛機維護及改裝

我們的維護解決方案包括JetStream計劃、Cirrus ASSIST™及Cirrus Direct計劃。

JetStream計劃是一項面向每位願景噴氣機客戶的全面性預付費所有權計劃，涵蓋標準保修之外的福利服務，例如正常磨損更換、定期培訓(例如，美國聯邦航空管理局規則及法規要求我們的願景噴氣機飛行員必須每年對其型別等級進行重新評定)、續訂、西銳整機降落傘系統十年大修以及直接聯繫我們的專業技術人員。作為JetStream計劃的組成部分，我們四家工廠服務中心及242個授權服務中心的專業技術人員為願景噴氣機提供定期維護，並由我們認證的教練飛行員每年或每半年進行熟練水平測驗。客戶乃基於一至三年的服務協議，按事先確定的最大服務小數時，提前支付JetStream計劃費用。計劃於訂立協議後支付，且收入於協議期內按月確認。成本於提供服務時確認。JetStream計劃的年度定價通常約為96,000美元至225,000美元並基於飛機機齡、協議期限以及基於飛行小時的飛機利用率而確定。截至最後實際可行日期，我們JetStream計劃的願景噴氣機所有者註冊率達100%。我們還為SR2X系列飛機提供可選的延長保修包，保修期為自購買時起計三到五年。更多資料，請參閱「 — 銷售及營銷 — 飛機訂單及交付」。

我們的Cirrus ASSIST計劃通過專業技術團隊提供全天候全球移動AOG支持，可快速交付零部件，提供飛機內外部維護及改裝升級，例如照明、輪胎和制動、航電設備、動力系統、燃油系統及舒適度及便利性。工廠服務中心依照具體服務，按照服務的小時

數及服務類型以及所用零部件向客戶收取費用，於服務完成時支付。鑒於客戶於Cirrus ASSIST計劃項下提供的服務乃以工作為基準收費，我們收取的費用範圍因所提供的服務而異，收取的平均費用並不代表該計劃項下收取的服務費。

於2014年推出的Cirrus Direct計劃為內部在線平台，客戶可藉此直接預訂SR2X系列及願景噴氣機的改裝升級及零部件更換。該計劃可補充強大的現有授權服務中心合作夥伴網絡，並提供完整的西銳飛機、發動機及航空電子設備。按照具體零部件向客戶收取費用，於向客戶交付零部件時支付。鑒於客戶根據Cirrus Direct計劃購買的零件乃以零件為基準收費，因此根據購買的零件，收取的服務費範圍會有很大差異，收取的平均服務費並不代表根據該計劃收取的服務費。

二手西銳網

二手西銳網是我們的平台，其連接全球潛在的二手西銳飛機買家與賣家，並且是最大及最活躍的二手西銳飛機市場。我們以折價交易自賣家取得二手飛機並持作存貨，直至尋得新買家。首次購買者及希望升級至最新西銳飛機機型的賣家在二手飛機買賣過程的每個階段均得到我們專業的西銳二手飛機團隊的支持。通過將全球團隊的全部資源用於尋求購買或出售西銳飛機的人士，該計劃有助於促進買賣順利進行並支持我們的飛機擁有活躍的二級市場。透過我們二手西銳網進行的飛機銷售於向客戶交付飛機時付款。我們並無就透過二手西銳網銷售的二手飛機賺取特定服務費，而是賺取飛機折價交易價格與同一架飛機轉售價格之間的差額。

飛行訓練服務

我們的飛行訓練服務包括(1)在我們的工廠及合作飛行學校提供現場飛行模擬及訓練；(2) Cirrus Approach計劃，一個針對SR2X系列及願景噴氣機潛在及現有客戶的按需在線學習平台；及(3) Cirrus Embark計劃，一個專為購買二手SR2X系列或願景噴氣機的客戶而

設計的免費計劃。我們的SR2X系列飛機需要有私人飛行執照才能操作，而我們的願景噴氣機則需每年更新的型別等級評定。我們所有的飛行訓練服務均按課程收費。除為私人航空業吸引新客戶外，我們的訓練計劃可以培養現有客戶的忠誠度。

截至最後實際可行日期，超過1,100名飛行員已完成我們的型別等級課程，以及持有執照的飛行員可參加學習如何操作西銳飛機的過渡課程。該等課程會產生穩定的經常性收入流。我們通常根據提供類似培訓的實際或歷史成本對飛行訓練服務進行打包定價。我們在確定培訓定價時考慮的因素包括所需的教官時數、飛機飛行時數(包括由消耗品組成的租賃費率及分配的固定成本)、模擬器租賃費率及利潤因素。增量或獨立提供的培訓通常按小時定價。於開始培訓前，客戶需根據估計成本付費，任何超額費用將於培訓結束時收取。

截至2023年12月31日，我們於田納西州、亞利桑那州、德克薩斯州及佛羅里達州擁有四個工廠培訓中心，以及於13個國家擁有118個授權培訓中心，其中94個位於美國及16個位於歐洲。田納西州中心為一家經美國聯邦航空管理局認證的訓練中心，而在亞利桑那州、德克薩斯州及佛羅里達州中心提供的飛行訓練是經獲得美國聯邦航空管理局認證的個人授權而於這三個中心進行。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們授權培訓中心的每位運營商均為獨立第三方。

現場飛行模擬及訓練

我們的全球網絡擁有逾1,000名標準化飛行教官，他們都是西銳飛行訓練的專業人員，並在引導客戶獲取私人飛行執照方面擁有豐富經驗。我們於工廠培訓中心之一的田納西州諾克斯維爾的願景中心為SR2X系列及願景噴氣機客戶提供飛行員培訓體驗，包括我們經美國聯邦航空管理局認證並配備兩個固定基地訓練設備的專有全動態D級飛行模擬器。D級模擬器具有航空權威機構認證的最高級別現實模擬能力。在我們的願景中心配備D級模擬器，使我們能有效擴大我們訓練業務的規模，同時為新的及複購的願景噴氣機飛行員提供訓練服務，因為我們不再受與真實飛機訓練有關的天氣及其他限制。此外，在D級模擬器中訓練使我們能夠提供全面且優質的訓練計劃，因為我們能夠模擬在真機中無法模擬的各種故障及緊急情況。於我們的授權培訓中心，我們要求我們的培訓合作夥伴在提供與我們飛機有關的任何課程時使用我們的培訓材料，繼而促進我們培訓及安全協議的標準化。

於2023年7月，我們推出一項新的私人飛行員計劃，旨在教導他人學習如何駕駛SR2X系列飛機並獲得飛行執照。該計劃通過我們的培訓中心與一名專職教練飛行員合作，提供強化的地面學校培訓，幫助學員在我們的飛機上完成其私人飛行執照。該計劃包括11個模組，共40節課，帶領學員完成預習材料、地面教學課程、飛行教學視頻、成績評估和測驗。該計劃是一個高度專業化的培訓項目，提供特定的飛行培訓內容，結合我們的飛行培訓專家設計和編寫的學習材料，與專門的培訓中心和教練飛行員一起學習駕駛西銳飛機。

Cirrus Approach計劃

Cirrus Approach計劃共提供七種類別的57節視頻點播課程，涉及SR2X系列及願景噴氣機的整機降落傘系統培訓、儀表程序、引擎管理、防冰意識、航電設備及應急程序等各項主題。該等課程採用互動式微內容，供客戶按自身進度學習。該計劃的主要目標之一是教會西銳飛行員如何提前決定何時使用西銳整機降落傘系統，並創造一種為飛行員拉開降落傘的行為喝彩的文化。截至最後實際可行日期，Cirrus Approach擁有逾42,000名用戶。Cirrus Approach計劃被授予2016年Joseph T. Nall安全獎。更多資料請參閱「—獎項及認可」。

Cirrus Embark計劃

Cirrus Embark計劃是一項針對購買二手SR2X系列或願景噴氣機的客戶的免費計劃，由我們的合作飛行學校提供一對一培訓，並且購買者可訪問我們的Cirrus Approach平台。如果飛機交付予原客戶的時間超過12個月，我們會將其歸類為二手飛機。該安全計劃旨在彌補我們的飛機與其他機型之間的操作差異。於業績記錄期，我們每年有700多架飛機變更所有權。Cirrus Embark計劃鼓勵通過我們直接購買或通過第三方間接購買二手SR2X系列或願景噴氣機的個人加入西銳社區，以吸引新客戶使用我們的服務產品並提高品牌忠誠度。截至2023年12月31日，我們已通過Cirrus Embark計劃舉辦逾3,200次培訓活動，其中2023年舉辦460多次培訓活動。

飛機管理

我們於2020年推出面向願景噴氣機客戶的獨家VisionAir飛機管理計劃。VisionAir為全面的交鑰匙所有權計劃，藉此先前並無飛行經驗或私人飛行執照的客戶可按需獲得專業飛行員指導及世界一流的調度、飛行、維護等飛機管理服務。客戶乃基於一年的服務協議，按事先確定的最大服務小數時，提前支付VisionAir計劃費用。VisionAir計劃定價範圍通常介於約300,000美元至485,000美元。該計劃於訂立合約時支付，並採用預付、訂閱付費模式，按年續期。我們於2022年為SR2X系列客戶推出類似的Cirrus One計劃。我們於Cirrus One計劃項下收取的客戶服務費不盡相同。例如，我們的飛機管理服務費為每月1,500美元起(視地點而定)，我們的機庫／存儲服務費為每月1,000美元起至每月4,000美元不等(視地點及機型而定)，我們的飛行員服務費為每半日600美元起至每整日2,500美元不等(視機型而定)。

融資及保險服務

Cirrus Finance計劃及Cirrus Insurance計劃成立於2003年，該等計劃通過我們與美國及140多個國家的精選第三方融資及保險合作夥伴的牢固關係提供融資及保險解決方案。我們的第三方融資及保險合作夥伴擁有專門面向我們的僱員，他們作為經紀人幫助飛機所有者以具競爭力的價格獲取融資及保險以支付及操作他們的飛機，並通過可用融資選擇及保險選擇吸引可能未曾購買飛機的新客戶。這些供應商深入了解通用航空業及我們的產品。我們並非任何融資解決方案的貸款人或我們任何保險解決方案的承保人，因為我們僅聯繫第三方融資及保險解決方案合作夥伴充當我們客戶的貸款人及承保人。我們對第三方融資及保險合作夥伴進行風險盡職調查，並於成功推薦客戶後獲得固定佣金。我們於2021年、2022年及2023年就與我們的融資及保險服務有關的轉介收取的佣金總額分別為1.6百萬美元、1.6百萬美元及2.7百萬美元。由於我們並不充當該等服務的融資者、經紀、承銷商或保薦人，因此我們無需持有與銷售該等產品相關的許可證。

我們合作夥伴的服務包括國內常規貸款、二手飛機融資、共有產權融資、飛機改進貸款及一系列保險選擇。截至2023年12月31日，Cirrus Finance計劃已為我們的客戶提供逾3,100份融資解決方案(由客戶購買)，而Cirrus Insurance計劃已為逾900架飛機提供保險解決方案。

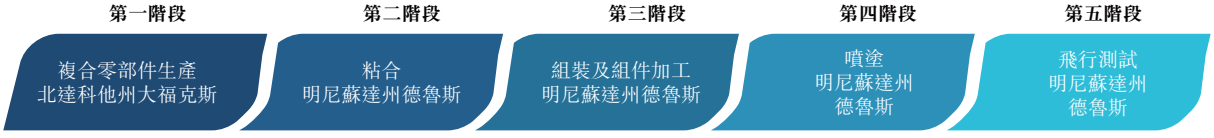
生產

生產流程及工廠

生產流程

我們的生產理念以產品質量、持續改進、靈活、先進的自動化及高運營效率為中心。我們擁有從原始複合材料到最終組裝加工的飛機製造專有知識。此外，我們持續優化機械加工技術。我們的專有知識及機械加工技術為我們在製造過程中掌控飛機的所有環節提供支持。

我們的生產週期自北達科他州大福克斯的製造工廠開始直至明尼蘇達州德魯斯的飛機總裝和生產飛行測試廠區結束。下圖載列我們飛機生產週期的主要階段及細化階段：

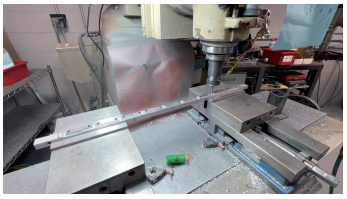


第一階段：複合材料—我們的兩種主要複合材料(即預浸漬玻璃纖維及碳纖維)大部分採購自美國的一家供應商。根據弗若斯特沙利文的資料，複合材料具有耐腐蝕性，可用於製造輕質空氣動力學機身，並令我們取得競爭優勢。我們自主生產所有複合模具。

以下圖片展示了飛機生產從疊層、機翼黏合、金屬加工、最終組裝到噴塗的各個階段：

從疊層開始的飛機生產各階段

機翼黏合



金屬加工

最終組裝

噴塗

A. *層切割：*於接獲複合材料後，必須維持預定低溫方可達到一定程度的柔韌性，而生產團隊使用先進先出方式進行追蹤。在準備切割複合材料時，通常會進行嵌套處理，以最大限度利用複合材料，從而降低成本並盡量減少浪費，同時採用自動及手動層切割技術。層切割過程由嚴格的質量控制程序進行監控，以確保滿足所有質量控制要求。

B. *鋪疊：*於零部件準備完畢後，將零部件放入套件，並轉移至模具鋪疊測序。生產團隊審慎考慮每日及每週生產需求，以確定首先進行模塑的零部件。鋪疊流程將使用熱風槍在一定溫度下將零部件壓入具體位置。

C. *裝袋：*於零部件鋪疊進模具後，將其裝入密封塑料薄膜，提供真空環境將鋪疊零部件壓緊並排出空氣。

D. *爐內固化：*有兩種固化方式：爐內固化及蒸壓固化。蒸壓固化涉及在高壓及高溫的壓力容器中進行零部件固化。

E. *拆卸加工：*於零部件硬化後，去除塑料薄膜，然後對零部件進行拆卸加工，移出零部件並進行各項功能組裝。

F. *修整及鑽孔：*零部件通過自動及手動修整及鑽孔程序進行清理。

G. *清理及塗裝：*於最終成型後，零部件將進行清理並塗上脫模劑，為下一個零部件的生產做準備。

H. *質量控制：*我們已制定多種質量控制流程，例如目視檢測、12軸超聲波檢測、無損檢測等。我們的質量控制團隊成員將評估最終零部件以消除可能的缺陷，如空隙、皺紋、尺寸、孔隙情況等。

第二階段：粘合—最終零部件隨後將運送至我們位於明尼蘇達州德魯斯的生產工廠，並在此進行零部件複合粘合(粘合劑粘合)程序。於粘合過程中，仔細準備複合材料表面以將零部件粘合在一起。準備好零部件表面後，塗上粘合劑並在高溫及壓力下將材料粘合在一起。隨後對零部件進行塑形，使其光滑，並噴塗第一層油漆。

第三階段：組裝—該等組裝，現為飛機組裝，在裝配線的連續工位進行加工，用於主要組件連接、線束安裝、機械系統與金屬製品組件安裝、航電設備安裝、推進裝置安裝及其他工作。

第四階段：噴塗—隨後，飛機於我們位於明尼蘇達州德魯斯的塗裝中心進行噴漆，該塗裝中心鄰近主要生產設施。

第五階段：飛行測試及認證—於組裝噴塗完成後，飛機將進行嚴格的質量控制檢測及產品飛行測試。飛行測試至少包括三個飛行週期，隨後方可於明尼蘇達州德魯斯的工廠獲得適航證書。

SR2X系列及願景噴氣機的整個流程分別需耗時約51天及98天，不包括可選升級及定製。

我們自第三方供應商購買若干零部件(如推進裝置及航電設備零部件)，我們認為此舉可增加我們的可擴展性及靈活性。然而，根據弗若斯特沙利文的資料，當我們有意保留或開發專有技術時，或當我們認為外包會降低我們生產流程的效率及靈活性時，我們會進行零部件自主生產，如我們的複合零部件，與競爭對手相比，我們的成本比競爭對手更低且質量更好。於業績記錄期，我們已收購一家專門從事金屬製造的供應商工廠，並將其納入明尼蘇達州德魯斯廠區，以進一步垂直整合我們飛機的關鍵部件。此外，我們進一步加強與明尼蘇達州德魯斯廠區另一家工廠的生產過程的垂直整合，該工廠生產子部件／子組件(如飛行控制裝置)，我們將這些子部件／子組件依次擺上生產線進行最終組裝。整合生產流程使我們能夠靈活且快速地實施增量設計修改，以提高飛機效能並簡化製造流程。

生產工廠

我們擁有並經營兩個生產工廠，包括位於北達科他州大福克斯的複合材料零件製造廠和位於明尼蘇達州德魯斯的飛機總裝及產品飛行測試中心。有關我們工廠的更多詳情，請參閱「— 物業」。

飛機總裝中心是將生產過程中的所有投入進行組裝以完成飛機交付的地方。鑒於飛機製造的高度專業性，我們各生產過程的若干部分專門從事SR2X系列或願景噴氣機的生產。在我們運營的其他廠區，我們同時生產兩種產品(SR2X系列及願景噴氣機)，以實現更高的效率及更低的成本。

組裝後，完成的飛機經驗證以符合監管及質量標準，包括產品飛行測試。於業績記錄期，我們已生產並交付1,937架飛機，包括用於飛機裝配的飛機套件。目前的生產作業主要是於北達科他州大福克斯的複合材料零件製造以及於明尼蘇達州德魯斯的油漆及精加工中進行第一班輪班，輔之以有限的第二班及週末作業。有關我們提高生產率所面臨的限制的討論，亦請參閱「— 飛機訂單及交付」。

我們的生產工廠在生產過程的各個階段產生氣態化學廢物、液體廢物、廢水和其他工業廢物。因此，我們受到嚴格的環境、健康和安全法律法規約束，該等法律法規涉及空氣污染物排放和經處理廢水的排放，並規定危險廢物的處理、儲存和處置標準。其中部分法律法規要求我們的工廠在許可證約束下運營，該等許可證需要更新或修改。我們採取各種政策應對生產工廠內的各種可能情況，包括應急響應計劃、洩漏預防控制和對策、防火計劃、危險廢物計劃、爆炸材料處理政策和雨水污染計劃。有關政策通常規定適當的員工培訓、監控要求、報告程序、現場恢復措施和委任經過培訓以確保合規的指定員工，並定期進行審查和更新。

員工的健康和安全對我們至關重要，我們必須遵守一系列健康和安全法律法規。我們不斷審查我們的健康和安全標準，政府部門定期對我們的運營進行健康和安全檢查。我們的自有培訓計劃西銳大學為新員工和現有員工提供100多門課程，包括強調工作場所安全的課程，如安全指導、安全報告程序、工廠現場設備的正確使用、生產車間協議和個人防護設備要求。我們還每週對我們的生產工廠進行巡迴檢查以核實安全狀況，及每月對工廠進行審計。

於業績記錄期，我們的產能及利用率(按生產的認證飛機數量計)如下所示：

SR2X

	產能[1] **(週產量)**	**實際產量[2]** **(平均週產量)**	**利用率[1]**
2021年	10.0	10.3	103%[3]
2022年	12.3	11.4	93%
2023年	14.0	13.0	93%

願景噴氣機

	產能(1)（週產量）	實際產量(2)（平均週產量）	利用率(1)
2021年	2.0	1.8	90%
2022年	2.0	1.9	95%
2023年	2.2	2.0	91%

附註：

(1) 產能及利用率乃基於管理層對相關期間的班次安排、人員及設備的估計進行計算。

(2) 實際產量乃基於經認證的飛機及套件生產數量計算。

(3) 我們能夠超額完成SR2X的產能估計。

我們認為，於業績記錄期，我們飛機裝配線的利用率及效率不能準確反映我們的產能，主要由於與疫情有關的勞動力反常現象、區域勞動力限制(特別是北達科他州大福克斯及明尼蘇達州德魯斯)、供應鏈中斷以及目前現有的工廠空間。我們的近期措施已解決我們存在瓶頸的流程。例如，我們聘用合同工以緩解區域勞動力限制，並將我們的產品開發小組轉移到位於明尼蘇達州德魯斯的180,000平方英呎的創新中心，以進一步擴大生產。我們制定了緩解策略，以繼續克服生產設施的限制。在北達科他州大福克斯生產中心，為縮短新僱員入職所需的時間，我們實施了完善的培訓系統(包括培訓課程)，增加培訓人員並設立專門的培訓區域。此外，我們正在制定標準化的工作指南，包括事件順序和操作方法表。為幫助減輕勞動力市場嚴峻形勢帶來的影響，我們與勞務承包公司建立了合作關係，從而縮短了招聘員工的準備時間。此外，在生產率提高之前未能進行升級或重新校準的速率工具及設備亦可能成為瓶頸，因為這需要時間來升級或重新校準，且可能需要在其他更新完成後依次完成。為緩解這一問題，我們進行了規劃，以確保在生產率提高之前充分了解和規劃生產率工具及設備的需求。

為通過減少單位勞動力需求以提高效率並助力增長，我們堅持開發我們專有的西銳操作系統，以建立和規範操作方法，整合我們的製造系統，促進同一生產線上的混合模式能力並實現目前工作流程的自動化。我們還需要額外的資源來發展供應鏈及壓縮供應商協議，不僅確保促進增長，更要提高交付和成本的可預測性。

產能

我們專注於提高現有系列飛機的每週產量並擴大可適配未來新機型的生產線，從而擴大產能。截至最後實際可行日期，我們有1,383架飛機儲備。自成立至最後實際可行日期，我們已累計交付9,500多架SR2X系列飛機及500多架願景噴氣機。

我們的生產週期遵循經執行委員會審查的總生產計劃，而執行委員會由經營組織的人員組成。總生產計劃考慮並減低季節性波動的影響，包括我們的工廠因寒冷天氣波動(尤其是明尼蘇達州德魯斯和北達科他州大福克斯經常下雪)及供應商短缺、獲取及保留勞動力等其他因素而可能導致的任何生產延誤。我們的生產流程採用先進先出方式，以確保有效利用可用存貨。有關更多資料，請參閱「風險因素 — 與我們業務及行業有關的風險 — 我們的財務業績可能由於業務具有季節性及經營成本波動而隨期間大幅波動」。

供應商及採購

我們的五大主要採購領域為(1)航電設備及電子設備，(2)製造、複合及原材料，(3)推進裝置及起落架，(4)內飾／環境控制系統／安全，及(5)間接採購。我們重視與我們的重要供應商的牢靠關係，該等供應商在幫助我們向客戶交付優質安全的飛機方面具有不可或缺的作用，且我們尋求與合資格供應商結成戰略聯盟以簡化供應鏈。於業績記錄期內各年度，有關我們前五大供應商的更多資料，請參閱「—主要客戶及供應商」。

我們將供應鏈視為戰略關鍵領域。由於數量有限、轉換成本高及發展多個供應商關係的挑戰，我們依靠關係發展、市場分析和長期協議來維持健康的供應基礎。我們還與主要供應商合作進行戰略產品開發，以推進關鍵技術並不斷提高可靠性和質量。

我們正在執行一項戰略採購計劃，該計劃對市場競爭一致的商品領域、與佳明等合作的領域以及垂直整合的領域進行細分。我們通過供應商管理庫存及貨物和材料的及時交付等庫存控制方法來補充這一戰略。

我們已就甄選供應商制定嚴格的程序及篩選標準，包括但不限於技術能力、產能、交貨及時性、質量控制、安全程序及成本。我們所有的供應商均須遵守美國聯邦航空管理局的規則及條例以及我們的內部標準及政策，我們據此進行定期審查(包括現場評估)以評估質量及績效。對於向我們供應零部件的供應商，我們要求他們準時交貨並滿足我們的質量流程。有關更多資料，請參閱「風險因素 — 與我們業務及行業有關的風險 — 我們面臨與供應鏈相關的風險。倘我們遭遇任何供應延遲或中斷，或倘供應質量不符合要求的標準，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到重大不利影響」。除「概要 — 近期發展及無重大不利變動 — 近期監管發展 — 最新適航指令 — 2023年2月適航指令」一節所討論者外，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的第三方供應商並未出現任何重大延誤。於業績記錄期，按自供應商採購的成本計，我們約95%的供應來自位於美國境內的供應商。除英國境內的一名供應商外，所有主要飛行系統及部件均採購自美國境內的供應商。

我們持續努力實現多元化供應鏈，以降低與我們依賴個別供應商或供應鏈中斷相關的潛在風險。地緣政治事件及經濟狀況持續導致全球供應鏈中斷、交貨時間延長及成本通脹壓力增加。

儘管我們採購的飛機零部件通常可按商業原則購買，但各種零部件的交貨時間波動較大，並取決於合約條款、需求及相關特定供應商等多項因素。鑒於我們生產流程屬高度專業化，專門設計的零部件通常由單一合資格供應商生產。然而，我們認為我們並未嚴重依賴我們的供應商，因為我們所有主要供應商提供的組件都有商業上可行的替代品，並且可於美國聯邦航空管理局項目批准(如需要)後應用於現有機身。我們的西銳整機降落傘系統的降落傘設計擁有多個合格的第三方供應商，以降低供應鏈中斷的風險。我們定期監測並維護一份採用商業合理條款的替代供應商名單。此外，我

們與各主要供應商均簽訂長期協議，並與各主要供應商建立至少10年的商業往來關係，因此我們與主要供應商的關係不太可能發生重大變化。我們的主要供應商亦已投入時間及成本以製造特別符合我們飛機規格的零部件，使彼等依賴於我們以獲得投資回報。因此，我們與主要供應商相互依賴、相輔相成。此外，我們從主要供應商採購部件，因為彼等為其各自領域的主要製造商。因此，根據弗若斯特沙利文的資料，於通用航空業，飛機製造商就具體部件使用單一來源供應商是一種行業規範，特別是考慮到高成本進入壁壘(包括需要就部件獲得美國聯邦航空管理局認證)及較長的替代品項目開發時間。

我們就引擎、航電設備及複合材料與供應商訂立長期協議，協議的關鍵條款包括對所接受產品的規格和數量的詳細說明(以及更改相關規格的任何能力)，購買價格、交貨條件及供應商延遲交貨的後果。根據我們的長期協議，我們作為買方的主要義務是進行規格選擇，及時接收供應商交付的產品，並根據協議支付必要款項。我們也與授予我們飛機使用嵌入式技術許可權的供應商維持供應協議。

我們與供應商的協議期限通常為三至六年，一些協議載有兩到三年的自動續訂條款，為我們提供可預測性及更好的定價控制。我們與供應商的協議不包括最低購買承諾。相反，我們會根據我們的供應需求不時向供應商下訂單，並可能(如適用)向我們的供應商提供不具約束力的、誠信的季度預測，預測未來12至18個月平均估計所需產品的數量及交付日期。根據供應協議所載定價條款，我們通常須在收到發票後30到60個淨日向供應商付款。我們的大多數供應協議都包含價格調整條款，允許每年調整產品的基礎價格。產品價格調整通常由當時的市場及經濟狀況決定，並由我們進行審查及反饋。我們的所有供應商均為獨立第三方，惟Continental為我們的關連人士。Continental為大陸航空科技控股有限公司的全資附屬公司，截至最後實際可行日期，大陸航空科技控股有限公司為我們的控股股東航空工業間接擁有約46.40%，因此為航空工業的聯繫人及本公司的關連人士。有關我們與Continental的關連關係及交易的更多資料，請參閱「關連

交易」。在任何一方違約的情況下，通常允許終止供應協議。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的主要第三方供應商並無違反主要供應協議，我們亦無違反任何相關條款。

存貨管理

作為按訂單生產的製造商，我們基於訂單歷史、產品、服務及保修要求以及儲備訂單及預期產品訂單作出十二個月滾動預測。我們已制定監控供應鏈波動情況的存貨管理政策及系統，以確保維持可應對需求變化及潛在業務中斷的適當存貨，並降低持有成本。例如，我們的高成本物品(如推進裝置及航電系統)存貨可滿足1至1.5週的需求，而我們的低成本物品(如小型發動機部件)存貨可滿足4至6週的需求。我們對諸多供應商採用寄售方式，我們自供應商接獲的及自行持有的零部件仍屬供應商的財產，開箱或於製造過程中消耗物料之前不計入我們的存貨。低成本物品的供應商採用第三方物流系統，而我們於使用零部件前無需支付費用。該等供應商會定期監控並根據需要補充我們的存貨。

適航指令、質量控制及保證

我們須遵守與我們質量體系、供應商監督、設計控制及工具和軟件控制相關的美國聯邦法規。截至2023年12月31日，我們的質量控制團隊擁有100多名獨立於我們生產團隊的僱員，他們負責確保我們飛機的質量及可靠性。該質量控制及保證體系是我們自美國聯邦航空管理局取得生產許可證的基礎，該證書與美國聯邦航空管理局的類別證書一起使我們能夠生產獲得美國聯邦航空管理局適航證書的飛機，以支持飛機的銷售及運營。我們須遵守的法規包括證明我們遵守與質量體系、供應商監督、設計控制、工具控制及軟件控制相關的聯邦法規。

美國聯邦航空管理局不時發佈適航指令，該等適航指令適用於具有法律強制性規則的若干產品(即飛機、飛機引擎、螺旋槳及設備)。美國聯邦航空管理局規定，經營不符合適用適航指令要求產品的任何人士都有遵守適航指令的義務。就已交付的飛機而言，飛機的所有者或操作者主要負責將飛機保持在適航狀態，包括遵守適航指令。因此，適航指令的法律強制性一般不直接適用於飛機製造商，但製造商有責任遵守其

擁有或運作的任何飛機的適用適航指令，且如果製造商為受影響產品的型號合格證持有人，則其可能有責任向美國聯邦航空管理局提交設計變更以供審批，隨後向受影響飛機的操作者提供獲審批的變更數據。根據弗若斯特沙利文的資料，美國聯邦航空管理局適航指令於私人航空業很常見。於業績記錄期，我們的主要競爭對手(包括德事隆、Diamond、Piper Aircraft、龐巴迪及Pilatus)的飛機均須遵守平均約6.4項由美國聯邦航空管理局發佈的適航指令的要求。

區別於美國聯邦航空管理局的義務，作為運營中的受影響已交付飛機，我們可能被要求通過與我們客戶訂立商業合約(如保修)以履行及承擔遵守適航指令所需的行動成本。就未交付的飛機而言，我們將履行及承擔遵守適航指令所必須採取的行動費用，而飛機需取得適航證書方可交付。因此，我們制定一套流程，用於監控及評估可能適用於飛機適航指令的影響。倘我們的飛機受到影響，我們通常會於正常業務過程中解決任何問題。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，美國聯邦航空管理局發佈四項適航指令，適用於我們的飛機及／或安裝於我們飛機上的部件，有關詳情載列如下：

- 適航指令AD 2023-09-09與我們部分飛機上安裝的Continental引擎有關。

  適航指令AD 2023-09-09要求對安裝特定V型槽卡箍的渦輪增壓往復式(即活塞式)飛機引擎進行若干檢查及糾正措施，無論其製造商是誰。該適航指令適用於我們安裝有Continental渦輪增壓引擎的SR22及SR22T機型。美國聯邦航空管理局對連接渦輪增壓器排氣罩及排氣尾管法蘭所常用的V型槽卡箍的故障模式進行的持續性分析促成了該適航指令。該適航指令規定在所有應用中使用的所有點焊多段V型槽卡箍的使用壽命現將限制為500個服務小時，因此必須在使用壽命限制到期或到期之前拆除受影響部件並更換新部件。此外，要求採取的行動包括在適航指令生效日期(即2023年7月17日)後的50個服務小時內對飛機維修記錄進行初步審查，並至少每12個月對V型槽卡箍進行一次檢查。美國聯邦航空

管理局於2018年發佈特別適航信息公告SAIB CE-18-21，就V型槽卡箍的設計、安裝及檢查提出最佳實踐建議，我們於當時將此類檢查納入年度檢查標準。因此，我們預計該適航指令不會增加檢查工作量或額外成本。

- 適航指令AD 2023-04-20適用於我們所有的願景噴氣機。有關AD 2023-04-20的進一步詳情，請參閱「概要 — 近期發展及無重大不利變動 — 近期監管發展 — 最新適航指令—2023年3月適航指令」。

適航指令AD 2023-04-20主要要求在適航指令生效日期後的25個服務小時內執行我們發佈的相關服務公告中規定的程序。我們在保修期內負責對客戶的飛機執行服務公告。由於適航指令AD 2023-04-20，我們在保修期內實施服務公告以及實施相關產品改進時產生及／或預期會產生一定成本。對於因供應商缺陷造成的任何問題，我們將通過供應商保修尋求並獲得補償。實施和認證相關補救措施及產品改進的所有相關成本都在我們保修及持續產品工程的正常預測預算範圍內，因此不會對我們的運營或財務表現產生重大不利影響。在每架受影響的飛機上實施服務公告及適航指令中概述的糾正措施後，可完全滿足適航指令AD 2023-04-20的適航、運行和安全要求。2023年12月1日發佈了包含產品改進的服務公告，以恢復被適航指令禁用的功能。就適航指令AD 2023-04-20而言，(a)對於實施相關服務公告檢查及程序以及現場產品改進方面，我們(i)截至最後實際可行日期已產生共計約137,000美元的成本，及(ii)預期將產生約1.1百萬美元的額外開支，及(b)對於任何重新設計及認證流程，我們已產生的成本作為產品開發成本，屬於我們正在進行的持續工程工作的一部分，且並未產生任何超出我們正在進行的持續工程工作的正常預算／預測的額外成本。

- 適航指令AD 2023-04-08與我們部分飛機上安裝的Continental引擎有關。有關AD 2023-04-08的更多詳情，請參閱「概要 — 近期發展及無重大不利變動 — 近期監管發展 — 最新適航指令—2023年2月適航指令」。

  針對該項適航指令，Continental負責查明根本原因並採取糾正措施。我們不需要進行任何重新設計或認證，檢查和維修的直接成本預計將由Continental全額償付。具體而言，除非Continental有任何進一步的調查結果，否則我們預計，一旦所有在役飛機都完成了檢查，AD 2023-04-08發現的問題將得到完全解決。我們將繼續按照現有質量控制政策及程序(包括供應商質量)運營，以確保日後的引擎符合要求。截至最後實際可行日期，537架受影響飛機中有469架，或約87%，已執行了服務公告程序。

- 適航指令AD 2022-03-15涉及我們部分飛機上安裝的佳明的G3X觸摸電子飛行儀表系統。

  針對該項適航指令，零部件製造商佳明負責通過供應商或售後保修的方式安排補救措施並承擔費用。相關部件既非我們作為原始設備提供或安裝，亦非新西銳飛機的出廠裝備。相反，均由無關聯的第三方供應商提供予飛機所有人，作為售後升級或更換安裝在西銳SR2X飛機(以及其他製造商的諸多其他飛機)上。因此，我們概不承擔實施或執行補救措施的任何責任，因為此類改裝不屬於新飛機保修範圍。因此，我們預期適航指令AD 2022-03-15不會產生任何財務影響。關於適航指令AD 2022-03-15，我們無法評估根本問題是否已完全解決，因為這將是佳明需要解決的問題。

下表概述了四項適航指令的若干詳情：

編號	適航指令文件編號、發佈日期及生效日期	適航指令的背景及要求	整改責任方	本集團採取的後續措施(如適用)	相關問題是否已完全解決	我們已經發生或將要發生的成本
1	AD 2023-09-09 發佈日期：2023年6月12日 生效日期：2023年7月17日	• 該適航指令適用於安裝特定V型槽卡箍的渦輪增壓往復式(即活塞式)飛機引擎，與製造商無關。 • 美國聯邦航空管理局對連接渦輪增壓器排氣罩及排氣尾管法蘭所常用的V型槽卡箍的故障模式進行的持續性分析促成了該適航指令。 • 該適航指令符合以下合規步驟： 1. 所有點焊的多段V型槽卡箍的使用壽命限制為500個服務小時(「**服務小時**」)(即必須在使用壽命限制到期或到期之前拆除受影響部件並更換新部件)。 2. 於適航指令生效日期後的50個服務小時內對飛機維修記錄進行初步審查。 3. 至少每12個月對V型槽卡箍進行一次檢查。 • 未要求飛機停飛。	• 引擎製造商(即Continental)	• 美國聯邦航空管理局於2018年發佈特別適航信息公告SAIB CE-18-21，就V型槽卡箍的設計、安裝及檢查提出最佳實踐建議。西銳已將此類檢查納入其年度檢查標準，因此，AD 2023-09-09不會增加檢查工作量。	• 不適用	• 無

編號	適航指令文件編號、發佈日期及生效日期	適航指令的背景及要求	整改責任方	本集團採取的後續措施(如適用)	相關問題是否已完全解決	我們已經發生或將要發生的成本
2	AD 2023-04-20 發佈日期：2023年3月6日 生效日期：2023年3月21日 有關該適航指令的更多詳情，請參閱「概要－近期發展及無重大不利變動－近期監管發展－最新適航指令－2023年3月適航指令」。	• 該適航指令適用於所有額景噴氣機。 • 該適航指令是由於飛行中未能成功激活西銳整機降落傘系統(「**CAPS**」)自動駕駛模式導致的事故和事件報告引發的。 • 該適航指令要求在25個服務小時(「**服務小時**」)內執行西銳服務公告(SB5X-90-14R1)中的程序。 • 未要求飛機停飛。	本公司負責於保修期內為客戶的飛機執行服務公告。	• 我們發佈了服務公告以解決該等問題。 • 儘管適航指令中沒有要求，我們已開發產品增強功能，載於於2023年12月1日發佈的服務公告中，以恢復因適航指令而喪失的任何功能。	在每架受影響的飛機上實施服務公告及適航指令中概述的糾正措施後，可完全滿足適航指令的適航、運行和安全要求。因此，我們預計該適航指令不會對我們今後的營運產生任何重大不利影響。	• 實施服務公告成本：我們實施了服務公告SB5X-90-15，以解決AD 2023-04-20中發現的問題。截至最後實際可行日期，我們已產生成本約137,000美元。預計實施的額外成本約1.1百萬美元。預計大部分成本將於2024年產生。

編號	適航指令文件編號、發佈日期及生效日期	適航指令的背景及要求	整改責任方	本集團採取的後續措施(如適用)	相關問題是否已完全解決	我們已經發生或將要發生的成本
3	AD 2023-04-08 發佈日期：2023年2月23日 生效日期：2023年2月23日 有關該適航指令的更多詳情，請參閱「概要 — 近期發展及無重大不利變動 — 近期監管發展 — 最新適航指令 — 2023年2月適航指令」。	• 該適航指令適用於Continental製造的部分往復式引擎。 • 指令由一份質量事故報告引起，該事故涉及在製造過程中配重卡環在引擎曲軸配重槽中安裝不當。 • 該適航指令要求在進一步飛行前執行Continental服務公告中的程序。	Continental	• 我們所有SR22及SR22T飛機的生產及交付均放緩，直至44台受影響的Continental引擎的生產庫存及在製品檢查完畢。該等檢查已於2023年3月3日全部完成。於2023年3月3日，我們亦已完成對所有已獲發適航證書等待交付客戶的已完工飛機的檢查。 • 我們公司機隊受影響飛機已暫停運行。對所有受影響公司機隊飛機的檢查已於2023年6月完成。 • 我們立即聯絡受影響的客戶，讓其知悉服務公告及適航指令。 • SR22及SR22T新機型的生產及交付受到影響，原因為我們轉移生產資源以完成檢查，並且於Continental進行檢查期間，我們的Continental引擎供應受到影響。我們估計共有40架SR22及SR22T飛機的交付平均延遲三至四週。	我們預計，一旦所有服務中的飛機都完成了檢查，這個問題將得到完全解決。截至最後實際可行日期，537架飛機中有469架，或約87%，已執行了服務公告程序。	• 檢查和維修產生的直接成本，將由Continental全額補償。 • 我們無需進行任何重新設計或認證。
4.	AD 2022-03-15 發佈日期：2022年2月14日 生效日期：2022年3月21日	• 該適航指令適用於由佳明飛行指導系統進行某些配置改裝的各種飛機。 • 該適航指令由指示燃料量和實際燃料量之間的燃料量差異報告引起。 • 該適航指令要求在100個服務小時內或12個月內(以較早者為準)遵守佳明強制性服務公告。 • 未要求飛機停飛。	佳明	不適用。	不適用。	無。

該等適航指令概無導致西銳飛機停飛且無確定的恢復服務方案。根據弗若斯特沙利文的資料，不同於汽車行業，召回飛機並非航空業的慣例。所有該等適航指令都要求受影響飛機的所有者或操作者在一定時間內開展檢查及／或實施某些程序或補救措施。

基於上表所列資料，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，美國聯邦航空管理局發佈的適用於我們的飛機及／或我們飛機安裝部件的該等適航指令概無對我們運營或財務業績產生重大不利影響。此外，基於上表所列資料，預計該等適航指令不會對我們未來的營運或財務表現產生重大不利影響。

我們採用統一的質量體系，藉此我們的管理層可通過多項關鍵績效指標監控我們的生產活動，並在必要時及時採取糾正措施。我們認為，此舉有助於我們的產品共用專業知識及最佳做法。同時，我們為技術人員開發了一套全面的培訓系統，其中包括為每種產品量身定製的手冊、程序及操作指引，以維持其個性特徵。我們在學習管理系統中追蹤所有技術人員及專業人員的培訓情況，並要求對焊接、無損檢測等專業流程進行額外培訓。

我們擁有航空安全小組，根據我們的飛機事件／事故響應計劃專責處理重大事件及事故。我們的航空安全小組審閱與型號合格證中使用的風險評估相關的所有航空安全事件，為合格證設計系統安全評估及評估與安全管理系統相關的各項事件。我們的飛機安全小組通常為美國國家運輸安全委員會調查機構的指定方成員或技術顧問，全面參與事故調查。我們的航空安全小組亦與適航及組織委任授權部門協調，對與美國聯邦航空管理局報告要求相關的重大事件及事故進行獨立評估。

倘美國國家運輸安全委員會調查的飛機事故涉及我們的飛機，我們設立的航空安全小組將於可行的情況下前往事故現場，並將(倘獲邀請)配合美國國家運輸安全委員會及美國聯邦航空管理局等相關機構以確定事故原因。美國國家運輸安全委員會有權調查美國境內涉及民用飛機的所有事故及於美國註冊的民用飛機在國際水域發生的事故，並有權作為授權代表參與於外國發生的民用飛機事故的若干國際航空調查。美國聯邦航空法律及法規規定了飛機運營商於發生美國國家運輸安全委員會界定的「飛機事故」或「嚴重事故」時應遵循的具體程序。尤其是，若已發生事故、飛機逾期未歸且相信已涉及事故或發生嚴重事故，飛機運營商(非製造商)必須即刻向最近的美國國家運輸安全委員會辦事處報告。運營商還必須於發生事故後十日內或飛機逾期且依然失聯七日後提交詳細報告，嚴重事故的報告僅可於美國國家運輸安全委員會要求時提交。運營商不遵守美國國家運輸安全委員會的民用飛機通知及報告要求將面臨民事處罰。

根據美國國家運輸安全委員會，若於海外國家發生的事故或嚴重事故涉及於美國註冊的民用飛機、美國運營商或美國設計或美國製造的飛機，且該海外國家為芝加哥《國際民用航空公約》的簽署國，則該海外國家負責調查並控制所有調查相關信息的發佈。自美國國家運輸安全委員會根據附錄13的程序參與國際航空事故調查時起，該海外國家必須向美國國家運輸安全委員會報告該事故，美國國家運輸安全委員會將根據《國際民用航空公約》附件13規定的程序開始參與國際航空事故調查。附件13概述了如何確定事故調查參與國，以及發佈事故調查初步報告(於事件發生後30天內)及最終報告(盡快或於事件發生後12個月內)的程序。因此於我們正常業務過程中，我們的飛機會不時面臨若干航空監管機構的報告及調查。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們機隊每個飛行小時的非死亡事故率分別為1.43、2.24及1.60，我們機隊每100,000個飛行小時的死亡事故率分別為0.68、0.64及0.87。相比之下，根據美國國家運輸安全委員會的統計，截至2022年12月31日止年度，私人航空業每100,000個飛行小時的非死亡事故率為4.39，而死亡事故率為0.95。

根據弗若斯特沙利文的資料，不同於汽車行業，召回飛機並非航空業的常規慣例。當美國聯邦航空管理局發佈適航指令時，美國聯邦航空管理局要求受影響飛機所有者或運營商(而非製造商)承擔責任，在一定時限內採取一定措施，以確保飛機能夠適航。這種法律架構與產品召回(即在發現可能危及消費者的安全問題或產品缺陷後，要求將產品退回予製造商)不同。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，適用於本公司飛機及╱或可安裝於我們飛機的零部件的適航指令概無導致我們飛機停飛且無確定的方案使飛機恢復服務。基於上述情況，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的飛機並未出現任何重大召回事件。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，(i)我們未被任何監管或司法機構認定為於涉及我們飛機的任何事故或嚴重事件(每項條款均由美國國家運輸安全委員會定義)中承擔責任或存在過錯；(ii)概無因涉及我們飛機的任何事故或嚴重事故(每項條款均由美國國家運輸安全委員會定義)而對我們施以任何監管執法行動；及(iii)概無司法裁定涉及我們飛機的事故或死亡事件乃由於任何產品缺陷而導致，於各情況下，包括與導致發佈適用於本公司飛機及╱或可安裝於我們飛機上的零件的每項適航指令的情況有關。基於上述情況，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，監管機構或司法機構並未發現任何重大製造缺陷。無論事故或事件於何處發生，即使監管調查結果無定論或可能涉及飛機問題，我們購有充足的保險，可解決訴訟或其他爭議解決方案。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已及時妥善地處理所接獲有關若干飛機問題的所有客戶投訴，且我們並無收到因該等問題而導致的任何重大索賠或處罰。綜上所述，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並未收到任何重大投訴。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，(1)鑒於我們的投保範圍，我們並未面臨產品缺陷(我們被認定為對該產品缺陷負責)導致的任何重大糾紛及╱或產品責任索賠；及(2)我們未被認定為對任何產品缺陷負責。於業績記錄期，截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的應計產品責任分別為33.4百萬美元、57.5百萬美元及35.3百萬美元。於業績記錄期，截至2021年、2022年及2023年12月31日，可收回再保險賬款分別為19.5百萬美元、42.2百萬美元及21.4百萬美元。

於業績記錄期，在我們的正常業務過程中，我們曾因涉及我們飛機的事故而受到基於各種侵權責任理論的產品責任索賠，包括基於產品缺陷的索賠(有關產品責任索賠的責任理論詳情，請參閱「監管概覽—產品責任及消費者保護」)。儘管我們已經並將繼續對業績記錄期內基於上述任何理論(包括產品缺陷)提出的索賠逐一提出異議，但我們必須根據精算評估對產品責任進行累計。此外，鑒於應計產品責任是基於各種因素的估計，並不與特定事件或案件具體關聯，因此無法確定與每種特定理論的產品責任索賠(包括產品缺陷等)相關的金額。

我們的產品責任損失敞口撥備和保險公司的賠償額度乃經審查主承保人的損失估計以及保險經紀人開展的精算評估後確定。計算風險敞口和保險公司的賠償額度時考慮具體年度的最終自保自留額度並體現100%價值。主承保人通過檢查現場相關事件，根據事故事實以及責任、司法轄區和其他因素的可能理論確定潛在責任敞口估計，以及釐定可能產生的法律及其他費用，藉此來確定估計的總損失敞口。有關相關會計政策的更多資料，請參閱本文件附錄一所載會計師報告的附註2.17。因此，應計產品責任是基於保單年度內的諸多因素做出的估計，與特定事件或案例並無特別關聯。每年至少進行一次精算估值以確定責任金額。當前案例的任何新進展或案例數量變動都會影響應計責任的大小。

由於我們購買產品責任險，其中部分保險乃通過再保險方式完成，我們將體現直接及再保險市場產品責任的可收回再保險賬款確認為流動資產。因此，儘管於根據上述多項因素對所有情況下的總損失敞口進行至少每年一次的更新後，我們會調整應計產品責任的金額，倘任何調整導致產品責任超出我們的總損失敞口金額，我們將相應確認可收回再保險賬款為流動資產，而將該風險敞口確認為一項負債。有關我們投保範圍的更多資料，請參閱「— 保險」。

西銳操作系統

西銳操作系統建立並標準化先進的製造及供應鏈流程，有助於整合我們的端到端業務系統及流程並支持混合模式能力(即在同一生產線上同時生產各種型號的零件和組件的能力)。請參閱「— 生產 — 生產流程及工廠」。我們將繼續將我們的西銳操作系統引入進我們的工作流程，以尋找更多的機會來提高效率(包括降低成本及增加產量)。西銳操作系統旨在帶來成本效益，包括但不限於以下益處：(i)簡化我們的供應鏈；(ii)標準化我們的製造流程；(iii)改進我們的質量處理流程；(iv)能夠靈活應對市場變化；(v)優化產品及員工安全；(vi)優化直接勞動力及製造間接僱員的生產力；及(vii)減少不必要的庫存。

銷售及營銷

我們的銷售模式

我們的銷售模式是基於維持戰略地區市場的直營業務以及通過穩固而廣泛的授權服務中心及授權培訓中心合作夥伴網絡盡力擴大我們的市場覆蓋範圍。截至2023年12月31日，我們已在全球逾36個國家建立銷售機構，可觸達全球客戶。我們的四大地區都由各區域的執行總監單獨管理，他們負責監督我們SR2X系列及願景噴氣機的銷售情況。

下表載列於所示年度我們按飛機數量劃分的客戶地理位置：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	架	*%*	*架*	*%*	*架*	*%*
飛機						
北美洲	422	79.9	486	77.3	578	81.7
歐洲	50	9.5	60	9.5	47	6.6
其他(1)	56	10.6	83	13.2	83	11.7
總計(2)	**528**	**100.0**	**629**	**100.0**	**708**	**100.0**

附註：

(1) 其他指非洲、亞洲、澳大利亞及拉丁美洲。我們概無向中國境內客戶出售任何飛機。

(2) 不包括可用於飛機裝配的飛機套件。

下表載列於業績記錄期按客戶地理位置劃分的飛機收入：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
北美洲	489,674	79.0	600,334	79.0	761,184	83.1
歐洲	66,764	10.8	68,418	9.0	60,925	6.7
其他(1)	63,174	10.2	90,988	12.0	93,545	10.2
總計	**619,612**	**100.0**	**759,740**	**100.0**	**915,654**	**100.0**

(1) 其他指非洲、亞洲、澳大利亞及拉丁美洲。

我們幾乎所有的飛機均在田納西州諾克斯維爾工廠進行交付。

下表載列於所示年度客戶於兩種模式下購買的飛機數量明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	架	*%*	*架*	*%*	*架*	*%*
飛機						
直銷模式	420	79.5	483	76.8	584	82.5
西銳銷售代理模式	108	20.5	146	23.2	124	17.5
總計(1)	**528**	**100.0**	**629**	**100.0**	**708**	**100.0**

(1) 不包括可用於飛機裝配的飛機套件。

下表載列於所示年度客戶於兩種模式下購買的飛機收入明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
飛機						
直銷模式	487,679	78.7	597,554	78.7	772,924	84.4
西銳銷售代理模式	131,933	21.3	162,186	21.3	142,730	15.6
總計	**619,612**	**100.0**	**759,740**	**100.0**	**915,654**	**100.0**

下表載列於西銳銷售代理模式下，通過(i)直接與客戶訂立合約及(ii)由西銳銷售代理訂立合約而銷售的飛機數量及收入明細：

西銳銷售代理模式	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	架	*%*	*架*	*%*	*架*	*%*
飛機						
與客戶的合約	69	63.9	91	62.3	67	54.0
與西銳銷售代理的合約	39	36.1	55	37.7	57	46.0
總計	**108**	**100.0**	**146**	**100.0**	**124**	**100.0**
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
收入						
與客戶的合約	94,881	71.9	109,980	67.8	80,274	56.2
與西銳銷售代理的合約	37,052	28.1	52,206	32.2	62,456	43.8
總計	**131,933**	**100.0**	**162,186**	**100.0**	**142,730**	**100.0**

*附註：*與截至2021年及2022年12月31日止年度相比，截至2023年12月31日止年度，於西銳銷售代理模式下，通過(i)直接與客戶訂立合約及(ii)由西銳銷售代理訂立合約而銷售的飛機數量及收入的波動主要歸因於：(a)個人客戶偏好，由於終端客戶可能更傾向於與西銳銷售代理訂立合約，以獲得融資或交付時間方面的協助；及(b)西銳銷售代理在並無潛在終端客戶的情況下下達飛機訂單，以縮短對終端客戶的交付週期。有關詳情請參閱下文「— 西銳銷售代理模式」。

於業績記錄期，七家西銳銷售代理分別於2021年、2022年及2023年既是我們的客戶亦是我們的供應商。該等西銳銷售代理分別貢獻我們同年收入的5.0%、5.8%及5.8%，根據與該等西銳銷售代理的合約，於同年度分別交付飛機39架、55架及57架。

於業績記錄期，我們根據與客戶直接簽訂的合約銷售飛機產生的總收入於2021年、2022年及2023年分別為582.6百萬美元、707.5百萬美元及853.2百萬美元，分別佔我們飛機總收入的94.0%、93.1%及93.2%。

下表載列於所示年度零售及機隊客戶購買的飛機數量明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	架	*%*	*架*	*%*	*架*	*%*
飛機						
零售	522	98.9	597	94.9	658	92.9
機隊	6	1.1	32	5.1	50	7.1
總計(1)	**528**	**100.0**	**629**	**100.0**	**708**	**100.0**

(1) 不包括可用於飛機裝配的飛機套件。

下表載列於所示年度零售及機隊客戶購買的飛機收入明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
飛機						
零售	616,307	99.5	738,553	97.2	884,625	96.6
機隊	3,305	0.5	21,187	2.8	31,029	3.4
總計(1)	**619,612**	**100.0**	**759,740**	**100.0**	**915,654**	**100.0**

(1) 不包括可用於飛機裝配的飛機套件。

截至2023年12月31日，我們的直銷網絡由我們的內部銷售團隊組成，該團隊由30名僱員組成。我們的內部銷售團隊在銷售及航空領域擁有豐富經驗。銷售團隊成員亦為持有商用駕駛員執照的示範飛行員，負責客戶業務關係及飛行示範體驗，促進與客戶建立持久關係，並凸顯我們直面客戶模式的優勢。此外，我們在一級及二級市場均有廣泛的地理銷售覆蓋範圍，從而確保對查詢的快速響應時間及提供團隊成員為潛在客戶執行飛行演示及宣講會。

直面客戶的模式

我們建立和運營自有銷售和分銷基礎設施，直接向用戶銷售我們的產品。我們相信，我們的直面客戶的模式不僅顯著提高了經濟和運營效率，還為我們的用戶提供符合我們價值觀和品牌形象的獨特購買體驗。

我們從一開始就在美國部署了直面客戶的模式。根據弗若斯特沙利文的資料，活塞飛機市場的主要競爭對手一直以來主要依賴經銷商在美國進行飛機銷售和提供服務。直面客戶的模式使得我們可直接觸達客戶，而無需經由中介。我們努力通過客戶關係經理人系統與每位客戶建立個人關係。我們的系統為每位客戶指派一名交付體驗顧問，涵蓋從飛行演示到飛機交付的全方位私人航空體驗並在客戶有興趣升級到新飛機時為其提供支持。各直銷團隊及執行總監都可獲得一架銷售演示機支持，我們通過一支最新機型的輪換機隊為客戶提供現場演示。此外，直面客戶的模式可加快銷售團隊為客戶安排飛行演示的速度，並減少第三方經銷商參與導致的品牌稀釋，繼而令我們贏得競爭優勢。這也有助於促進與客戶的長期關係並幫助建立西銳社區。

我們為客戶提供境外運輸服務。舉例而言，我們位於田納西州諾克斯維爾的願景中心負責協調複雜的交付情況，包括隔夜拆卸重裝、設備維護及改進計劃。截至最後實際可行日期，我們在美國境外擁有多家授權的重新裝配中心。對於向我們美國境外的重新裝配中心的運輸，所有重裝均按照我們的授權維護手冊進行，該手冊由我們開發，為我們的飛機提供詳細的技術維護說明以及已批准發佈的程序。對於運往重新裝配中

心的零部件，客戶合約中載有特定的風險轉移條款，風險通常於貨物離開美國西銳工廠時轉移。所有飛機均於美國境內交付，對於居住於其他地理位置的客戶，隨後會安排運輸至其所在地。

西銳銷售代理模式

我們主要通過西銳銷售代理網絡進行國際銷售工作。西銳銷售代理模式可降低進入司法轄區的門檻，而我們可能因建立實體機構相關的成本及遵守境外司法轄區的各項法律法規(如僱傭法的差異)而難以進入該等司法轄區。通過加快及簡化客戶的購買流程，我們的西銳銷售代理模式促進了我們的國際影響力及品牌。此外，我們許多西銳銷售代理為客戶提供售後服務(即飛機維護、零件採購等)，從而幫助為美國境外的西銳飛機所有者提供與國內客戶相同的所有權體驗。

在我們同行所採用的經銷商模式下，各經銷商可同時銷售不同品牌的產品，而我們西銳銷售代理模式的優勢在於通常要求西銳銷售代理專門銷售西銳飛機。因此，相較於其他分銷渠道，西銳銷售代理模式可確保西銳銷售代理的動力及激勵措施與本公司相一致。我們的西銳銷售代理通過銷售佣金獲得報酬，該銷售佣金是根據相關飛機購買合約價值的某個預先商定的百分比計算。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，西銳銷售代理銷售佣金開支分別約為8.3百萬美元、12.5百萬美元及13.3百萬美元。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們各西銳銷售代理均為私營公司或自然人及獨立第三方。

儘管銷售代理並非我們的僱員，他們可為我們尋覓潛在終端客戶，並開展營銷活動，包括最終銷售飛機。所有銷售代理必須運營一架SR22或SR22T飛機作為演示飛機。演示飛機的機齡不得超過12個月，並且必須為最新一代機型。於至少12個月機齡內，演示飛機不得轉售予其他銷售代理的獨家銷售區域。一旦西銳銷售代理獲得新的演示飛機(通常每年一次)，演示飛機通常由西銳銷售代理出售給終端客戶。我們會對進行演示飛行的銷售代理進行檢驗，以確保他們為持有執照的飛行員並與我們的內部銷售團隊相協調。通過銷售代理作出的所有銷售均須由我們批准。

我們通常與我們的西銳銷售代理有委託代理關係，並直接與西銳銷售代理確定的終端客戶簽署購買協議。我們根據「財務資料 — 主要會計政策以及關鍵會計估計和判斷 — 主要會計政策 — 收入確認」所述我們直面客戶模式的相同原則，按飛機的售價確

認我們西銳銷售代理模式下銷售產生的收入。當西銳銷售代理確定潛在終端客戶後，西銳銷售代理將安排終端客戶在西銳銷售代理下達飛機訂單時通過電匯或信用卡直接向我們支付初始按金。於交付飛機前135天，西銳銷售代理將安排終端客戶通過電匯或信用卡付款直接向我們支付相當於飛機預計總銷售價格10%的額外按金。在一些情形下，即協助終端客戶解決融資相關問題(例如西銳銷售代理與客戶可能想要如此安排，因為基於有關當事人的當地稅務法規或融資實體要求，西銳銷售代理需在將飛機轉交最終客戶之前先進口飛機，而該安排下，西銳銷售代理可能更易於為終端客戶取得貸款作為融資)或交貨時間問題等安排協調事項，西銳銷售代理將與我們訂立合約。西銳銷售代理與我們所訂立合約的條款與終端客戶與我們所訂立的合約相同。我們的飛機於直面客戶模式下的定價相較西銳銷售代理模式並無差異。

此外，於某些情況下，由於我們的飛機交付週期較長，我們的西銳銷售代理在並無潛在終端客戶的情況下下達飛機訂單。由於儲備增長及需求增加，加之交付週期延長，西銳銷售代理可能決定於終端客戶訂立合約前下達飛機訂單，以縮短對終端客戶的交付週期。更多資料，請參閱「— 飛機訂單及交付」。如果終端客戶於交貨前訂立合約，西銳銷售代理將通過本公司的退款收回按金。如果終端客戶於交貨前並未訂立合約，西銳銷售代理可全額支付飛機費用及作為存貨儲存飛機或安排於交付前將飛機轉讓予其他西銳銷售代理，由受讓人支付10,000美元的固定轉讓費。10,000美元的轉讓費由轉讓飛機的西銳銷售代理收取，以為接受轉讓的新西銳銷售代理換取原西銳銷售代理於接受飛機隊列中的排位。與我們與終端客戶之間的安排相同，我們不接受西銳銷售代理購買的飛機的退貨，因此，我們不監控西銳銷售代理是否將飛機作為存貨儲存。然而，由於我們為西銳銷售代理設定年度限額，以監控銷售代理的績效及市場變化，並每半年進行一次書面審查，我們認為西銳銷售代理的任何銷售均屬於經常性性質。由於西銳銷售代理通常會在飛機交付前尋找終端客戶，我們認為西銳銷售代理並無表現出通常與分銷商相關的風險。

下表載列於業績記錄期西銳銷售代理數量的變動情況：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
年／期初西銳銷售代理數量	18	15	15
新增西銳銷售代理數量	0	0	1
已終止合作的西銳銷售代理數量(1)	3	0	0
年／期末西銳銷售代理數量	15	15	16
西銳銷售代理流失率(2)	16.7%	0.0%	0.0%

附註：

(1) 於業績記錄期，我們曾因業績不佳或不盡如人意而終止西銳銷售代理。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，概無與任何已終止合作的西銳銷售代理有關的重大爭議或法律程序。

(2) 流失率乃根據於給定年份終止合作的西銳銷售代理數量除以該年年初存在的西銳銷售代理數量計算得出。我們與主要的西銳銷售代理保持長期合作關係。於業績記錄期，終止合作的西銳銷售代理於業績記錄期內各年的飛機銷量均未超過五架。

(3) 截至2023年12月31日，西銳銷售代理於下列地區開展業務：(i)英國；(ii)比利時及斯堪的納維亞；(iii)捷克共和國、斯洛伐克、匈牙利及塞浦路斯；(iv)意大利、阿拉伯聯合酋長國及沙特阿拉伯；(v)德國；(vi)羅馬尼亞；(vii)南非；(viii)巴西；(ix)墨西哥；(x)巴拿馬、哥倫比亞、危地馬拉、薩爾瓦多、厄瓜多爾、秘魯、哥斯達黎加、伯利茲及洪都拉斯；(xi)阿根廷、烏拉圭、巴拉圭及智利；(xii)菲律賓及東南亞；(xiii)日本；(xiv)澳大利亞(新南威爾士州、昆士蘭州及澳洲首都領地)；(xv)澳大利亞(塔斯馬尼亞州、維多利亞州及南澳大利亞州)；及(xvi)新西蘭。我們的某些西銳銷售代理於多個國家開展業務。概無兩家西銳銷售代理於同一地區經營。

我們與外部銷售代理訂立西銳銷售代理標準協議。我們西銳銷售代理協議的關鍵條款包括：

- *有效期：*三年，於達成約定目標後可續期。

- *指定地區：*銷售代理獲分配指定地區，不得在該地區之外推廣或銷售我們的產品。其避免了代理之間的銷售混亂。

- *獨家權利：*銷售代理可獲授予在指定地區銷售我們產品的獨家權利，但我們的若干西銳銷售代理不受獨家權利條款的約束。儘管擁有獨家權利，我們保留在相關地區直接推廣及銷售飛機的權利，但我們一般不會在我們西銳銷售代理擁有獨家銷售權的任何區域進行銷售。

- *銷售目標：*我們為銷售代理設定年度限額，以監控銷售代理的績效及市場變化，並每半年進行一次書面審查。我們透過考慮實現本公司目標及增長計劃所需的收入，以及審閱各個銷售區域及影響銷售業績的相關因素來釐定銷售限額。

- *飛行訓練：*我們允許銷售代理為新SR2X系列飛機訂單的潛在終端客戶安排訓練服務，並償付銷售代理因有關飛行訓練產生的若干開支。

- *價格管理：*我們為每種機型設定製造商建議零售價，銷售代理可酌情按建議零售價或更低價格銷售產品。銷售代理提供的折扣將自銷售代理的佣金中扣除。

- *信用管理：*西銳銷售代理將及時向我們轉交支票、匯票、票據或直接支付予本公司的其他款項，並將與我們充分合作收取任何未付款項，包括採取適當措施糾正終端客戶的付款程序，並向我們提供我們可能合理要求的有關終端客戶的信用報告或其他信用信息。

- *佣金：*於業績記錄期，我們根據機型及特徵，支付的佣金範圍介於飛機售價的約1%至10%。佣金費用乃按個別飛機銷售相關合約價的固定百分比計算，一般須於終端客戶最終付款及飛機驗收後30天支付。對於涉及機隊或具體應用配置飛機的任何交易中出售的飛機，銷售代理最多可收取五架已售SR2X系列飛機的佣金。願景噴氣機一般不允許收取機隊佣金。

- *保密*：各方承諾不向任何第三方披露其他方的商業秘密或其他商業信息。

- *競業禁止：*於西銳銷售代理協議有效期及之後三個月期間內，西銳銷售代理不得直接或間接出售任何與我們飛機相競爭的飛機或任何相關產品。

- *轉代理：*根據西銳銷售代理協議的條款，未經西銳的事先明確同意，西銳銷售代理不得將其於西銳銷售代理協議項下的任何義務或全部或部分西銳銷售代理協議進行轉代理。

- *遵守國際法及地方法律：*西銳銷售代理須根據所有適用的地方及國際法律履行其在西銳銷售代理協議項下所有義務，並須協助我們確保飛機銷售符合地方及國際法律，包括遵守制裁及反賄賂法律(如《海外反腐敗法》)以及西銳銷售代理營運所在地區的地方法律、法規、指令或行為準則。

- *保險：*西銳銷售代理須一直自費購買人身傷害險、財產損失險、合約責任險、產品責任險、完工責任險等綜合責任保險，其保額須屬合理必要以涵蓋所有運營風險，但在任何情況下均不得低於以下最低額：(i) 300萬美元綜合責任保險；(ii)當地法律規定的工傷賠償及僱主責任保險；及(iii) 100萬美元汽車保險。西銳銷售代理協議項下所有保單均為「出險」保單(即涵蓋保單期內所發生傷害或損害索賠的保單)，而非「索賠」保單(即要求於保單生效期間提出索賠的保單)，並將本公司列為附加受保人。

- *終止：*西銳銷售代理協議可能因多種因素於提前三個月發出書面通知後終止，包括但不限於：(i)在重大違約情況下，可由守約方終止；(ii)任何一方清盤、清算、破產或資不抵債，可由另一方終止；或(iii)在若干可能對銷售代理的業務及聲譽產生不利影響的情況下，可由我們終止。倘終止合作，我們不允許退回西銳銷售代理之前購買的任何飛機。

西銳銷售代理作為我們的客戶及供應商

西銳銷售代理與我們訂立銷售合約時，我們將西銳銷售代理分類為我們的客戶。這種情況發生於西銳銷售代理於下述情況簽訂銷售合約時：(1)為協助終端客戶完成銷售流程；(2)向我們購買演示飛機時；或(3)由於我們的飛機交付週期較長，西銳銷售代理在並無潛在終端客戶的情況下下達飛機訂單，且該西銳銷售代理在交付之前不能找到終端客戶與我們直接簽訂合約。此外，亦有西銳銷售代理除了飛機銷售還開展其他活動，如運營服務或訓練中心，使得彼等需向我們購買相關材料。西銳銷售代理亦根據西銳銷售代理協議向我們收取佣金，使自己成為我們的供應商。

倘有終端客戶當前無意駕駛飛機，西銳銷售代理可選擇向其終端客戶租賃演示飛機，則該西銳銷售代理無需直接與我們訂立合約。因此，於業績記錄期，並非所有西銳銷售代理均為我們的客戶及供應商。

我們的營銷策略

我們的營銷重心為新手飛行員及現有客戶(即已購買我們飛機的客戶)以及持有私人飛行執照的其他人士、機構客戶及私人飛行學校。新手飛行員是我們擴大客戶群的重要對象。為實現我們的目標，我們正在實施以下營銷策略：

1. *西銳生活計劃* — 我們的主要營銷理念體現於我們旨在提供優質生活方式的*西銳生活計劃*品牌，藉此我們努力在鄰近地域服務及客戶支持方面與客戶建立並維持終生關係。例如，於業績記錄期，我們已交付願景噴氣機中的約200架或75%予已擁有西銳飛機的所有者。我們已為客戶建立一個包容性社區，為客戶提供全方位飛機擁有及享受體驗，其中包括西銳品牌活動、旅行以及獨特的培訓及社交活動。我們位於24個國家的1,000多名西銳標準教練飛行員為西銳飛行訓練方面的專家，其通過我們的標準西銳飛行訓練課件幫助指導客戶獲得私人飛行執照。此外，截至2023年12月31日，我們的全球網絡包括全球118個授權培訓中心及242個授權服務中心。

2. *數字營銷* — 我們通過全渠道廣告策略利用集成數字營銷工具，憑藉在各種社交媒體平台保持影響力並利用該等平台及谷歌的定向廣告來提高品牌知名度，從而吸引潛在客戶。

3. *西銳飛機推薦計劃* — 我們為零售客戶提供有競爭力的推薦計劃，即推薦潛在客戶、教練飛行員、授權服務中心、授權培訓中心或二手銷售合作夥伴，以換取可用於購買西銳產品及服務(包括但不限於我們Cirrus Direct計劃下的訂單、維護及培訓服務以及商店商品)的分級推薦金額。

4. *貿易展* — 我們參加我們目標受眾所屬行業的各種高端貿易展，例如船舶、高爾夫及汽車貿易展。我們亦參加專業航空展以推廣我們的品牌，例如年度實驗飛機協會飛行大會、奧什科什航空展覽會及Cirrus Migration展覽。

5. *直郵營銷* — 我們採用面向各類潛在客戶的直郵營銷計劃，包括現有飛行員、非飛行員、飛行教練及現有客戶群。我們的廣告活動包括面向常規航空愛好者之外目標受眾的非航空及時尚出版物。

定價

我們飛機的購買價包括基礎價格、可選升級的價格以及營業税及任何其他關税。飛機的基礎價格乃基於原材料、零部件及勞工成本，並參考同類飛機的市場價格波動作出調整。於業績記錄期，我們主要從美國採購複合材料。我們每年評估SR2X系列及願景噴氣機的基礎價格，並相應調整價格以維持在當前市場的競爭力。SR2X系列飛機

覆蓋單引擎活塞飛機市場，基礎售價介於626,900美元至963,900美元。SR2X系列飛機的基礎價格乃基於以下五項履約義務：(1)飛機(包含標配功能、可選升級及明示有限保修)；(2)延長保修；(3)維修服務；(4)經紀服務；及(5)飛行訓練服務。願景噴氣機覆蓋單引擎渦輪飛機市場，基礎售價為3,240,000美元。願景噴氣機的基礎價格乃基於以下四項履約義務：(1)飛機(包含標配功能、可選升級及明示有限保修)；(2)型別等級評定培訓；(3) JetStream計劃套餐；及(4)經紀服務。

就SR2X系列而言，客戶按估計交付時的定價付款，確保包括所有升級及定製。就願景噴氣機而言，我們自建立產品線起就有少量先期合約，其於簽約時即訂明價格，並進一步就CPI、升級、替換及定製作出相應規定。其他願景噴氣機訂單／預訂遵循與SR2X系列相同的定價模式。SR2X系列及願景噴氣機均因機型升級及代際變化而提高年度價格，例如因改進認證及為應對更廣泛的通脹壓力而導致有效負載、飛行高度限制及入駐的新機場出現重大變動。上述履約義務並未考慮基礎價格的折扣。

根據客戶的地理位置或銷售性質(即機隊或個人)，我們飛機的基礎價格並無重大差異。

我們銷售合約的關鍵條款

我們與客戶簽訂標準銷售合約。我們銷售合約的關鍵條款載列如下：

銷售合約的關鍵條款

	SR2X系列	願景噴氣機
初始按金	• 我們絕大多數訂單均須支付按金 • 於業績記錄期及直至最後實際可行日期，不少於約95%的訂單有按金支持 • 15,000美元於簽署時支付	• 50,000美元作為預訂款

銷售合約的關鍵條款

	SR2X系列	願景噴氣機
首期不可退還分期付款	• 連同初始按金，相當於飛機銷售總價的10%(按相關機型的當前基礎價格計)	
	• 訂貨日期後30天內支付，屆時初始按金亦將不予退還	• 於預計交付前約12個月支付(初始的50,000美元應用於此)
額外的不可退還分期付款	—	• 飛機銷售總價的10%(按相關機型的當前基礎價格計)，應於預計交付日期前六個月內支付
最後一期付款	• 實際銷售總價的剩餘部分(根據飛機交付當年的基礎價格)，加上任何配置或定製	
	• 於交付時支付	
付款方式	• 幾乎所有按金及首期分期付款均通過信用卡或電匯支付	
	• 幾乎所有最後一期付款均通過保付支票或電匯支付	
支付貨幣	• 所有付款均以美元支付	
未能支付	• 我們的客戶須於飛機交付前支付所有應付款項。倘若客戶未能支付分期付款、尋求債務人調解或於我們接收訂單後10天內取消訂單，我們有權按照合約規定終止銷售合約並保留全額按金及中期付款作為違約賠償金	

銷售合約的關鍵條款

	SR2X系列	願景噴氣機
延期交付	• 倘若我們延遲交付飛機(情有可原的延期除外)，我們不會面臨任何處罰(除非於特殊情況下，需向我們的機隊客戶支付象徵性費用)，但倘若延遲時間超過交付窗口期90天，客戶有權終止合約並獲退全額按金	
	• 上述特殊情況涉及於延遲向機隊客戶交付的情況下，因潛在影響其飛行培訓業務而支付的不重大費用	
	• 情有可原的交付延遲包括飛機遭破壞或損壞超出飛機價值或不可抗力事件。此類延誤主要是由於我們的供應商造成的生產延誤	
常規維修的基本保修 *有關保修的更多詳情，請參閱下文「— 保修」*	• 在正常使用和服務的情況下，飛機機身不會出現材料及工藝缺陷的基本保修	
	• 計入飛機的基礎價格	
	• 三年(自購買時起36個月或1,000個飛行小時(以先發生者為準))	• 兩年(自購買時起24個月或1,000個飛行小時(以先發生者為準))

保修

我們為願景噴氣機及SR2X系列飛機的常規維修分別提供為期兩年及三年的正常保修條款。明示有限保修是飛機基礎價格的一部分，包括基本保修，即在正常使用和服務的情況下，願景噴氣機自購買時起24個月或1,000個飛行小時(以先發生者為準)，SR2X系列飛機自購買時起36個月或1,000個飛行小時(以先發生者為準)，飛機機身不會出現材料及工藝缺陷。我們還為SR2X系列飛機提供可選的延長保修包，保修期為自購買時起計三至五年。

於2021年、2022年及2023年，我們就本年度銷售額及前期服務公告產品保修分別計提撥備19.8百萬美元、12.4百萬美元及16.9百萬美元。雖然目前SR2X系列飛機的標準保修期為三年，但部分附贈保修期在兩年後開始延長保修期，總保修期為五年。為減少相關風險，飛機的若干部件(即發動機、航電設備)由其製造商直接保修，期限為三至五年。延長保修選項的價格乃基於飛機基礎價格的相對銷售價值確定。我們的銷售合約明確表示不提供隱含保證。

付款安排

我們向客戶提供多種付款安排，以匹配客戶的財務安排。於若干情況下，飛機的註冊擁有人會安排其他聯屬人士(如個人註冊擁有人所擁有的公司或公司註冊擁有人所擁有的另一家公司)或指定方(如為購買提供融資的金融機構或註冊擁有人指定的信託或其他個人)通過美國金融機構代為付款(「付款安排」)。根據弗若斯特沙利文的資料，有關付款安排在美國私人航空業和其他購買金額較大的類似零售市場較為常見。

下表展示就我們董事所知，我們付款安排的各種情況、買方／註冊擁有人與作為該付款安排一部分的飛機付款人的關係及該付款安排背後原因：

情況	飛機買方／註冊擁有人	飛機付款人	買方／註冊擁有人與付款人的關係(1)	付款安排的原因
1.....	個人	公司	由簽訂銷售合約的買方及／或註冊擁有人擁有或與之相關的公司支付	個人將簽訂合約，但為商業或其他個人原因透過現有企業或與採購飛機的個人買家相關的有限公司購買
2.....	個人	銀行或金融公司	由銀行或金融公司作為個人購買的貸款人支付	融資購買飛機很常見，由飛機的個人買家透過我們的融資合作夥伴或第三方融資公司安排

附註：

(1) 以下「相關」包括但不限於買方／註冊擁有人與付款人之間的持股、僱傭、信託、融資、業務夥伴或親屬等關係

情況	飛機買方／註冊擁有人	飛機付款人	買方／註冊擁有人與付款人的關係(1)	付款安排的原因
3.....	公司	其他公司	由簽訂銷售合約的買方／註冊擁有人擁有或與之相關的公司支付	當個人將飛機登記於為該飛機註冊的有限公司名下，但為商業或其他個人原因透過與其相關的其他公司匯款完成購買時，通常會發生該情況
4.....	公司	個人	由一名或多名個人付款，該個人通常是(i)其為之付款的公司的股權持有人或(ii)該公司的股權持有人的關聯人士。	個人將飛機登記於為該飛機註冊的有限公司名下，但為商業或其他個人原因款項由個人直接支付時，通常會發生該情況

於業績記錄期，根據付款安排，概無付款人與本公司或其附屬公司、彼等的董事、股東、高級管理人員或彼等各自的任何聯繫人於過往或現時存在任何關係(不論業務、僱傭、家族、信託、資金流、融資或其他方面的關係)。

據霍金告知：(a)作為飛機銷售商，我們明確豁免遵守《美國反洗錢法》下適用於「金融機構」的義務，即設立並維持反洗錢合規計劃、了解客戶的資金來源或另行確認我們與第三方付款人的關係(或已訂立書面合約)；(b)通過美國金融機構接受第三方付款，遵守《銀行保密法》規定的合法交易義務(不涉及洗錢活動)，不違反《美國反洗錢法》；

及(c)基於所進行的盡職調查(包括但不限於審查付款安排的銷售記錄及其他相關文件、有關本公司內部控制措施的文件及與管理層的討論)，且我們並非《美國反洗錢法》所界定的「金融機構」，無義務建立或維護反洗錢計劃，我們不存在違反《美國反洗錢法》的情況。儘管如此，出於自身風險管理目的，我們將在這方面採取內部控制措施，包括以下方面：

(i) 我們有一項指定的篩選計劃，用以防範銷售的非法活動，我們根據全球政府部門的眾多名單篩選我們的客戶，涉及(其中包括)洗錢、欺詐、腐敗及違反國際制裁；

(ii) 我們僅通過美國金融機構處理付款安排下的付款，美國金融機構須根據相關美國法律建立並維護有效的《銀行保密法》合規計劃；

(iii) 作為我們的一項標準程序並根據風險方法預防及檢測違反《美國反洗錢法》的行為，我們已採取控制措施，要求涉及實物交換的業務交易所進行的所有付款安排均有文件支持，包括但不限於採購訂單、發票、付款記錄或要求客戶提供證明及識別信息(包括最終使用者的名稱及地址)的發貨票據，並且我們通過跟蹤付款記錄的每架已售飛機獨有的可識別編號或交易號，確保客戶指定方的付款確實是代表相關客戶而結算；

(iv) 我們在《員工手冊》的道德及商業行為準則中規定政策及程序，旨在防止僱員從事違反《美國反洗錢法》的交易，僱員在受僱時接受培訓並認可行為準則及其他合規政策並通過我們的年度驗證程序；及

(v) 我們已實施一項舉報計劃，僱員、供應商及客戶可匿名舉報違反行為準則、欺詐或可疑的會計或審計行為，該計劃詳情可在本公司內聯網查閱並傳達給所有僱員。

根據霍金的建議，作為一家明確豁免維持《美國反洗錢法》下反洗錢合規計劃的企業，我們並無義務維持此類控制措施，亦無義務確保付款來源的合法性，除非出現危險信

號或實際了解資金來源。儘管如此，霍金認為，我們於上文披露的內部控制措施與企業依照《美國反洗錢法》為檢測及防止洗錢交易而實施的有效的內部控制措施及合理設計的基於風險的合規計劃中的部分措施類型乃屬一致。

基於(i)霍金認為，(a)就《美國反洗錢法》而言，本公司並非一家「金融機構」，且並無義務建立或維持反洗錢計劃，(b)我們並無不遵守《美國反洗錢法》，及(c)我們在這方面的內部控制措施符合作為有效內部控制及基於風險的合規計劃一部分的措施類型，該合規計劃旨在合理地偵查及防止洗錢交易；及(ii)內部控制顧問的調查結果，即我們採取的內部控制措施的有效性不存在重大缺陷，董事認為，本集團一直遵守《美國反洗錢法》，我們在偵查和防止洗錢方面採取的內部控制措施是有效的。

基於開展的盡職調查(包括但不限於查閱銷售記錄和付款安排的其他相關文件，審閱與我們內部控制措施有關的文件，與管理層討論，以及考慮上述的霍金意見及本公司內部控制顧問開展的內部控制審查結果)，獨家保薦人並無發現任何會導致其不同意我們董事觀點的事項。

飛機訂單及交付

於下達訂單後，我們確定預計交貨日期並告知客戶，客戶可選擇安排收貨日期，而收貨日期必須為我們預計交貨日期十天內。預計交貨日期基於訂單當時的狀況而定，包括當前的生產和儲備情況。於下達訂單時，絕大部分客戶都會與我們簽訂銷售合約並支付定金。於取得飛機的所有權前，客戶須填寫一系列交付驗收表並支付購買價的餘額。新飛機交付體驗將正式商業流程推向高潮，新飛機的鑰匙於我們田納西州諾克斯維爾的願景中心舉行的精心策劃的個性化儀式上交付予所有者，該獨特時刻為該體驗畫上濃墨重彩的一筆。該等活動每天在我們願景中心廠區的「專用」交付中心進行多次。所有者及其家庭成員、密友、同事及業務合作夥伴經常一同出席該等特殊場合，共享體驗。

於業績記錄期，我們接獲約2,600個飛機訂單。根據地區和配置的不同，通常，一架飛機自接到訂單至交付予客戶的時間約為18至24個月。

下表載列按飛機產品線劃分的儲備變動詳情：

	SR2X系列	願景噴氣機	總計
2021年初儲備總量	**297**	**306**	**603**
加：2021年淨訂單量	813	128	941
減：2021年淨交付量	(442)	(86)	(528)
2021年12月底	**668**	**348**	**1,016**
加：2022年淨訂單量	896	139	1,035
減：2022年淨交付量	(539)	(90)	(629)
2022年12月底	**1,025**	**397**	**1,422**
加：2023年淨訂單量	468	51	519(1)
減：2023年淨交付量	(612)	(96)	(708)(2)
2023年12月底	**881**	**352**	**1,233**

附註：

(1) 訂單數量下降主要是由於2021年及2022年COVID-19疫情結束後客戶需求增加及消費偏好導致訂單大幅增加以及整體宏觀經濟狀況變動，尤其是利率普遍走高，影響了消費者在高端奢侈品(包括我們的飛機)上的消費水平。請參閱本文件「風險因素—客戶需求和偏好變化或會對我們的財務業績產生影響」。

(2) 由於我們的平均生產率提高，淨交付量增加，加上同期訂單數量減少，導致我們2023年的儲備較上一年有所減少。

儘管SR2X系列與願景噴氣機的整個生產流程分別約為51天及98天，於2021年、2022年及2023年，我們SR2X系列的平均生產率分別為每週10.3架、11.4架及13.0架，願景噴氣機分別為每週1.8架、1.9架及2.0架。因此，基於我們的產能，我們現有儲備的生產及交付需要約18至24個月。我們持續提高產能及產量，SR2X系列的平均每週生產率由2021年的10.3架提升至2022年的11.4架以及至2023年的13.0架，願景噴氣機的平均每週生產率由2021年的1.8架提升至2022年的1.9架以及至2023年的2.0架，然而我們的儲備於業績記錄期增長約104%。生產流程週期時間對從新訂單到交付的總週期來說一般無關緊要，因為改變生產率大約需要6到12個月的週期，這是造成產能增長速度落後於訂單增長速度的一個重要因素。

在提高產量方面，我們主要受供應鏈、勞動力及設施、設備及模具等若干主要因素的制約。我們增加供應以支持增產的能力受到次級原材料供應和獲得供應的週期的影響，因為供應商亦需要時間來履行增加的供應訂單，這取決於其運營情況。勞動力也是提高產量的關鍵投入，而增加勞動力所需週期(包括識別、招聘及培訓)取決於專業和市場條件。生產率產出亦受設施、設備及模具的影響。我們將繼續通過遷移非生產性業務來增加生產空間，並將需要在設備和速率模具方面進行額外投資，以繼續提高產能。例如，我們預期使用本次**[編纂][編纂]**以擴大我們的生產能力及產能，提升我們的生產及運營效率。我們預計與2023年的生產水平相比，產能將於2025年年底前每年增長約12至60架飛機，於2026年年底前增長約37至100架飛機。更多資料，請參閱「未來計劃及**[編纂]**用途」。

由於我們的儲備，我們接受客戶的預訂，通過支付50,000美元的可全額退還按金購買願景噴氣機，客戶可在等候隊列中佔據一個位置。截至最後實際可行日期，我們的儲備包括265架預訂。於預計交付前約13個月，我們聯繫客戶配置他們的飛機並確定購買價及交付日期。客戶可於30天內鎖定其配置(屆時其按金通常不予退還)或要求退還按金。客戶將於確定飛機配置時(預計交付前約12個月)及飛機交付日期前六個月分別支付相當於預期購買價10%的不可退還分期款項。當客戶到達田納西州諾克斯維爾領取飛機時，餘下最後一批款項於交貨時支付。詳情請參閱「— 我們銷售合約的關鍵條款」。

如果客戶未支付分期款項，向債務人尋求救濟，或取消訂單，我們有權根據合約終止銷售合約，並保留收取的所有預付款。在任何情況下，我們均保留飛機的所有權，並可將飛機出售予其他客戶。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並未遭遇客戶的任何重大延遲付款或我們無法通過轉售新飛機彌補任何客戶取消的訂單。我們遭遇的取消訂單乃主要歸因於終端客戶面臨財務困難或為升級至更大飛機尺寸而取消訂單。由於飛機行業的高價值性質以及我們的現有儲備，我們過往未曾出現亦預計未來不會出現在向其他客戶轉售飛機時面臨任何重大困難的情形。因此，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並未因取消訂單而蒙受任何實際損失，乃由於我們可將飛機

轉售予其他客戶。我們不接受飛機退貨。於業績記錄期，我們僅於有限的特殊情況下向客戶退款。於業績記錄期，客戶取消訂單及預訂的數目以及相關已確認沒收收入(即已確認為收入的已沒收客戶按金)並不重大，乃由於我們於業績記錄期錄得訂單淨額為正。

儘管我們收到的預付按金佔銷售價格的比例相對較小，且飛機交付週期相對較長，我們並未面臨任何營運資金不足的問題。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們經營活動所得現金淨額分別為198.3百萬美元、132.9百萬美元及113.3百萬美元。詳情請參閱「財務資料 — 財務狀況表若干主要項目的討論 — 存貨」。透過(i)執行儲備裡的訂單完成交付，收取現金付款及(ii)根據與一間美國商業銀行訂立的貸款融資獲得資金，我們能夠管理我們的現金流量。有關貸款融資的更多詳情，請參閱「財務資料 — 債務 — 借款」。我們維持長期貸款，以於每年年初交付量通常較低時提供資金靈活性，並在有較大資金需求的情況下取得信貸融資。

客戶反饋及支持

我們為員工提供廣泛的培訓，以為客戶提供優質服務，並追蹤客戶對我們產品及服務質量的反饋意見。我們擁有專門的客戶服務人員，並提供飛機維修服務及電話支持等渠道，以確保客戶可方便提交對我們產品及服務的意見。我們致力於及時回應客戶的反饋意見及關注事項，並按照相關程序採取措施。我們認為我們的客戶服務系統有助於提升客戶滿意度，建立客戶忠誠度及信任度，減少未來出現類似投訴，並維護我們的品牌形象。

我們的生態系統為客戶提出問題或解決任何投訴提供了多個接入點。客戶可以使用多種不同的渠道，包括現場支持團隊成員、銷售團隊成員、JetStream客戶經理及直接通過我們的網站發送消息，聯繫服務代表，服務代表會將請求發送給正確的一方。投訴登記后，我們會在客戶關係管理軟件中創建一個內部服務案例，並指派一名案例經理來解決案例。我們的案例經理是訓練有素的飛機机械師及技術人員，他們可以直接獲得維修手冊、零件訂購及狀態以及工程支持。管理團隊定期審查趨勢及改進機會，以確保持續改進。我們於西銳的客戶服務團隊約有60名團隊成員，並由我們於世界各地的242個授權服務中心提供支持。

知識產權

我們保護自身產品組合及技術和專有知識所依託的知識產權的能力對我們在私人航空業的市場領導者地位及競爭力至關重要。我們尋求通過商標註冊、專利申請以及其他手段(包括許可證、保密及不披露協議)保護我們的知識產權免受第三方侵權。

截至2023年12月31日，我們在美國、歐洲、英國及其他地區擁有124項註冊商標、17項商標申請、10項註冊專利及11項專利申請。截至同日，我們已為所有核心技術註冊專利或以其他方式獲得使用該等核心技術的權利。有關更多資料，請參閱「附錄四 — 法定及一般資料 — B.有關我們業務的其他資料 — 2.本集團的知識產權」。

我們目前在業務中使用的主要商標有「Cirrus」、「Cirrus Airframe Parachute System」、「Cirrus IQ」、「Cirrus Perception」、「Diagonal Airplane Design」、「Vision Center」及「Vision Jet」。雖然我們已經在我們認為相關的司法轄區註冊了其中部分商標，但其他商標目前仍在申請中，或者因為缺乏足夠的顯著特徵而無法註冊。

我們試圖以專利來保護我們產品開發和創新活動產生的發明。由於通用航空業的技術相對成熟，我們的產品創新活動並未產生大量的專利，但是我們持續努力使產品組合多樣化，並將現有技術擴展到新的應用，這可能在未來為我們產生新的知識產權。有關更多資料，請參閱「 — 我們的產品組合 — 產品開發及創新能力」。

在並無授予正式知識產權(如專利)的情況下，本公司依靠國家法律來保護其商業秘密不被第三方盜用。維護商業秘密的保密性可以使本公司在行業中具備競爭優勢。通過保護先進技術、專有材料及獨有製造技術等敏感信息，本公司尋求保持超出競爭對手的顯著優勢。商業秘密保護使本公司能夠投資於產品開發及創新，而無須立即向公眾披露其創新。這種保密性鼓勵進行長期項目、探索新穎理念及取得重大技術進步。商業秘密可包括使本公司高效製造飛機的機密製造工藝。通過保持這些工藝免於披露，本公司能夠將可以直接影響到運營效率及財務業績的逆向工程、未經授權複製或競爭對手仿冒的風險降到最低。商業秘密保護可以延伸到與可信的供應商及合作夥伴共享

的專有信息。確保供應鏈信息(如規格、部件或製造技術)的保密性，有助於本公司保持其飛機製造過程的完整性。這可以提高運營效率，減少假冒零部件的風險，並最終支持本公司的財務業績。

此外，我們通過實施旨在保障我們內部流程保密及限制對相關資料訪問的程序，包括要求僱員、供應商和其他承包商簽署保密協議，尋求保護專有知識和商業秘密。本公司已採取積極措施，通過實施內部協議來保護其商業秘密，包括訂立帶有保密條款的僱傭協議。這些協議確保僱員在受僱於我們期間及之後對商業秘密和其他專有信息的保密性承擔法律義務。此外，我們還採取健全的物理及數字安全措施來保護商業秘密。物理安全措施包括限制訪問儲存商業秘密的區域、監控系統及安全儲存設施。數字安全措施包括加密、防火牆、安全網絡及訪問控制，以防止未經授權的訪問或數據洩露。這些措施有助於保護商業秘密免遭未經授權的披露、盜竊或網絡攻擊。我們亦聘請專攻知識產權及商業秘密法律的法律專家。該等專業人士就相關法規合規提供指導，協助制定風險管理策略，並就潛在的訴訟情況提供建議。他們的專業知識確保我們及時了解最新法律發展，遵循最佳實踐，並採取必要措施有效保護我們的商業秘密。我們通過定期審計、法律諮詢及隨時了解國際法律法規的變化，積極評估並降低知識產權相關監管風險。我們相信，通過尋求熟悉國際貿易法律及知識產權的法律專業人士的意見，我們能夠制定有針對性的策略以有效地管理該等風險。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並不知悉(i)我們嚴重侵犯任何第三方知識產權(包括商業秘密)，或(ii)任何第三方嚴重侵犯我們的任何知識產權(包括商業秘密)，惟有美國一家小型包機公司侵犯西銳的聯邦註冊商標。我們就針對該公司的原始索賠提起的上訴結果不會對我們產生重大不利財務影響。

網絡安全、數據隱私及個人資料

我們完全致力於遵守網絡安全及數據隱私法，並保護我們客戶的數據安全。我們並未在我們任何主要信息技術(「**IT**」)系統中使用或嵌入任何開源軟件。

我們已制定及實施嚴格的內部數據保護規則及政策，以確保數據的收集、使用、存儲、傳輸及傳播符合適用法律及現行行業慣例。我們的內部數據保護措施涵蓋以下領域：

- **數據收集。**我們已就數據安全及個人資料保護建立嚴格的內部控制系統。當客戶購買我們的飛機並使用我們的服務時，我們會保留彼等的姓名、飛機識別號碼、郵政地址、電話號碼及電郵地址。所有數據均存儲於位於美國的雲服務器或物理數據存儲區。該等區域受到現代技術及行業最佳實踐的保護，以確保信息安全及保護信息。我們並未於中國境內存儲任何中國人士的客戶數據。

  我們的某些產品功能和服務產品會跟蹤客戶的數據。我們收集某些與出發地及目的地機場、出發及到達時間、飛機註冊號及距離有關的數據。經我們用戶同意的數據隱私政策描述我們的數據實踐，並且我們不會將任何數據用於用戶的數據隱私政策中規定以外的任何目的。鑒於我們飛機的連接性與集成水平，我們高度重視數據安全和保護。我們已於本公司網站及我們運營的移動應用程序上公佈有關用戶數據收集、使用和披露的隱私政策，告知用戶收集和使用其個人資料的目的、方法和範圍。我們不會將用戶數據用於未經用戶同意或與向用戶提供服務無關的任何目的。

- **數據存儲及保留。**我們已實施具體程序來規範僱員的數據使用行為，以確保數據安全存儲及保留，並防止任何未經授權的公眾人士或第三方以任何未經授權的方式訪問或使用我們客戶的資料。

  從內部政策的角度來看，我們於「需要知道」的基準上限制對我們數據存儲服務器的訪問。我們的IT可接受使用政策規定了本公司不可接受的數據的權利、責任和使用。每年向所有公司僱員提供安全意識培訓，我們的內部IT團隊每月對僱員進行反網絡釣魚活動宣傳。此外，我們採用多種技術解決方案，包括但

不限於數據加密和用戶驗證，以防止和檢測用戶隱私和數據安全方面的風險。憑藉我們的用戶訪問政策及IT密碼政策，我們要求訪問我們網絡或系統的所有用戶通過適當級別的身份驗證。該用戶驗證需要唯一的用戶標識及至少一項認證要素。

我們定期進行安全審查，並實施IT事件響應政策。我們的內部IT團隊以及外部數據安全專家不斷檢查及測試我們的數據安全系統，以確保任何發現的漏洞都能及時得到修復。我們亦委聘第三方供應商對我們內部及外部公司擁有及管理的IT系統進行年度滲透安全測試。我們的內部IT團隊持續記錄和監控數據訪問的整個過程，以及於批准后訪問我們用戶數據庫的指定和授權人員的行為。

我們還制定IT事件響應政策，對我們IT系統與運營相關事件的識別、報告、分類及響應作出規定。該政策說明了事件的分類、響應時間、解決時間和目標，以確保我們可適時識別相關IT事件，能夠確定其範圍和風險並對利益相關者作出適當的內外響應。該政策適用於我們的全體僱員以及為或代表我們行事的任何其他個人或實體，並覆蓋我們所有IT系統、網絡、數據庫、應用程序和我們擁有或託管或通過我們擁有的網絡傳遞的資料。

我們建立了一系列備份及恢復管理程序。我們的備份及恢復政策旨在為我們提供記錄在案的正式數據備份和恢復程序。我們已制定備份和恢復流程協議，要求我們的內部IT團隊評估及調查數據丟失的原因，以確保僅執行有效及合法的數據恢復請求。

- **數據傳輸。**未取得用戶的正式同意及授權或未經由合規程序，我們不會向我們的業務合作夥伴提供個人數據。處理及分析用戶個人數據時，我們嚴格遵守用戶協議所載的授權條款及使用範圍，並要求我們所有的業務合作夥伴在收到我們提供的任何用戶數據之前確認並簽署保密協議。所有數據分析都會根據

適用的法律法規進行加密並去標識化處理。若我們的任何業務合作夥伴濫用或洩露我們提供的用戶數據，或對我們用戶或我們造成任何損害，我們有權終止與該業務合作夥伴的協議並採取保護措施，如更改加密密碼及斷開網絡連接，還可對該業務合作夥伴提起進一步的法律訴訟。

- **系統變更。**為實現任何系統變更的預期效果，同時避免意外後果，我們採用變更管理政策。該政策適用於所有僱員、顧問、承包商和供應商，旨在以合理和可預測的方式管理系統變更。對我們系統的任何變更都應根據政策進行，這需要仔細規劃及跟蹤。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並未因違反數據隱私及安全法律或法規而受到任何罰款或其他處罰。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，並無任何公司數據遭到重大破壞或客戶個人數據遭到破壞。

季節性波動

我們飛機的交付受季節性波動影響。我們推出及補足升級款樣機和教練機，減少了可交付予客戶的飛機數量，導致年初的交付量較少。此外，我們的生產計劃在冬季可能面臨放緩，原因為進行飛行測試的白天時間變短，且飛行天數也會因天氣原因而減少。因此，與年初或冬季相比，我們通常於年內保有更多的製成品或飛機庫存。季節性影響通常反映於我們的財務年度開始時，導致該期間收入下降，因此與財政年度的下半年相比，每個財政年度的上半年通常在我們的年度收入中佔比較小。我們一個財政年度內不同期間的收入可能會有所不同， 閣下可能無法根據我們經營業績的逐期比較來預測或預估我們的年度經營業績，因為一個財政年度內任何特定期間的經營業績可能無法代表整個財政年度的經營業績。

競爭

影響我們行業競爭的因素包括價格、可靠性、安全性、法規、聲譽、飛機可用性、設備及質量、服務的一致性及便利性以及投資要求。我們認為，我們飛機的質量、創新、安全、性能及設計方面的聲譽、我們的品牌形象及可促進建立長期客戶關係(包括透過

我們的生態系統)的西銳服務產品使我們具備競爭力。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是全球私人航空市場中最大的私人飛機製造商，按已交付量計，於2023年的市場份額為32.0%，按銷售收入計，於2023年的市場份額為24.9%。

我們相信，我們較私人航空業的同行相比擁有競爭優勢，包括我們眾多產品組合的質量、我們對創新及整合先進技術的關注、我們全面的全球售後所有權及支持生態系統、直銷模式和西銳銷售代理銷售模式、獨特的生產能力及對產品開發方面的大量投資。

主要客戶及供應商

主要客戶

我們的客戶主要包括(i)零售客戶及(ii)機構運營商，包括為機隊及其他具體目的，如學院及大學航空課程、專業飛行員學院及用於專業培訓(相較於娛樂性質或私人飛行員培訓)和商業運營的航空公司培訓中心。

於業績記錄期，我們的產品銷售予全球44個國家和地區的客戶。於業績記錄期內各年度，我們來自前五大客戶的合共銷售額佔我們各年度總收入的10.7%、8.3%及7.8%。於業績記錄期內各年度，我們來自最大客戶的銷售額佔我們各年度總收入的約5.6%、2.4%及2.0%。我們給予主要客戶介於30至60天的信貸期。

於業績記錄期，我們2023年前五大客戶中的三名、2022年前五大客戶中的三名及2021年前五大客戶中的兩名，各自作為我們的西銳銷售代理，亦為我們的供應商。於2023年，該兩名客戶於歐洲或南美洲運營，於2022年，該三名客戶於歐洲或南美洲運營，及於2021年，該兩名客戶於歐洲或南美洲運營。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們來自該等客戶的收入分別為25.5百萬美元、43.4百萬美元及38.2百萬美元，佔各年度總收入的3.5%、4.9%及3.6%。關於我們視西銳銷售代理為我們的客戶及供應商的原因詳情，請參閱「— 銷售及營銷 — 西銳銷售代理模式 — 西銳銷售代理作為我們的客戶及供應商」。

中航通飛集團(本集團除外)為我們於2021年、2022年各年的最大客戶，及我們於2023年的前五大客戶之一，於2021年、2022年及2023年度，我們來自中航通飛集團的收入為41.1百萬美元、21.8百萬美元及11.5百萬美元，分別佔我們總收入的5.6%、2.4%及1.1%。於業績記錄期，我們與中航通飛集團之間的交易包括飛機開發、提供採購支持及飛機技術支持、銷售飛機產品、銷售飛機套件及提供飛機套件組裝的項目服務。於業績記錄期曾與我們進行交易的中航通飛集團旗下的三個實體(即中航通飛華南、中航通飛浙江及中航通飛服務)為我們的控股股東中航通飛的全資附屬公司，因此為我們控股股東的聯繫人及我們的關連人士。有關我們與中航通飛華南、中航通飛浙江及中航通飛服務的關連關係及交易的其他資料，請參閱「關連交易」。除上述關連人士外，截至最後實際可行日期，據我們所深知，於業績記錄期內各年度，我們的前五大客戶均為獨立第三方，概無董事、其各自的聯繫人或據董事所知持有我們5%以上已發行股本的股東於業績記錄期內各年度於我們前五大客戶擁有任何權益。

下表載列我們於業績記錄期內各年度的前五大客戶詳情：

客戶	業務關係開始時間	我們出售的主要產品或提供的服務	採購額	佔本集團總收入的百分比	付款方式	背景及主營業務
			(千美元)			
截至2021年12月31日止年度						
中航通飛集團	2013年	銷售飛機套件及飛機產品、飛機開發、提供項目服務、採購支持及技術支持服務	41,129	5.6%	銀行轉賬	有關我們與中航通飛華南、中航通飛浙江及中航通飛服務的關連關係及交易的更多詳情，請參閱「關連交易」。
客戶A	2016年	銷售SR2X系列飛機、飛機零部件	19,563	2.7%	銀行轉賬	一名西銳銷售代理及授權服務中心擁有者，專注於荷蘭及德國市場。
客戶B	2021年	銷售願景噴氣機	6,140	0.8%	銀行轉賬	一家專門從事向外部客戶租賃飛機業務的實體。

客戶	業務關係開始時間	我們出售的主要產品或提供的服務	採購額	佔本集團總收入的百分比	付款方式	背景及主營業務
			(千美元)			
客戶C	2021年	銷售願景噴氣機	6,020	0.8%	銀行轉賬	一名個人客戶。
客戶D	2015年	銷售SR2X系列飛機	5,916	0.8%	銀行轉賬	一名西銳銷售代理，擁有並運營一家南美進口公司。
截至2022年12月31日止年度						
中航通飛集團	2013年	銷售飛機套件及飛機產品、飛機開發、提供項目服務、採購支持及技術支持服務	21,817	2.4%	銀行轉賬	有關我們與中航通飛華南、中航通飛浙江及中航通飛服務的關連關係及交易的更多詳情，請參閱「關連交易」。
客戶A	2016年	銷售SR2X系列飛機、飛機零部件	19,302	2.2%	銀行轉賬	一名西銳銷售代理及授權服務中心擁有者，專注於荷蘭及德國市場。
客戶D	2015年	銷售SR2X系列飛機	17,886	2.0%	銀行轉賬	一名西銳銷售代理，擁有並運營一家南美進口公司。
客戶E	2022年	銷售SR2X系列飛機	8,573	1.0%	銀行轉賬	美國一所備受好評的飛行訓練學校。
客戶F	2015年	銷售SR2X系列飛機	6,231	0.7%	銀行轉賬	一名專注於英國市場的西銳銷售代理。
截至2023年12月31日止年度						
客戶D	2015年	銷售SR2X系列飛機	21,631	2.0%	銀行轉賬	一名西銳銷售代理，擁有並運營一家南美進口公司。
客戶E	2022年	銷售SR2X系列飛機	20,358	1.9%	銀行轉賬	美國一所備受好評的飛行訓練學校

客戶	業務關係開始時間	我們出售的主要產品或提供的服務	採購額	佔本集團總收入的百分比	付款方式	背景及主營業務
			(千美元)			
客戶A	2016年	銷售SR2X系列飛機、飛機零部件	16,543	1.5%	銀行轉賬	一名西銳銷售代理及授權服務中心擁有者，專注於荷蘭及德國市場。
客戶G	2016年	銷售SR2X系列飛機、飛機零部件	12,790	1.2%	銀行轉賬	一名西銳銷售代理，擁有並運營一家南美進口公司。
中航通飛集團	2013年	銷售飛機套件及飛機產品、飛機開發、提供項目服務、採購支持及技術支持服務	11,470	1.1%	銀行轉賬	有關我們與中航通飛華南、中航通飛浙江及中航通飛服務的關連關係及交易的更多詳情，請參閱「關連交易」。

主要供應商

我們的供應商主要涵蓋航電系統、複合材料、推進系統、機艙及內飾系統的製造商與開發商。於業績記錄期內各年度，我們自前五大供應商的合共採購額分別佔我們各年度採購總額的51.0%、51.5%及51.4%。於業績記錄期內各年度，我們自最大供應商的採購額佔我們各年度採購總額約21.4%、19.0%及19.5%。我們與主要供應商之間的信貸期介於30至75天。

在我們於業績記錄期內各年度的前五大供應商中，Continental為我們的關連人士。Continental是大陸航空科技控股有限公司的全資附屬公司，截至最後實際可行日期，大陸航空科技控股有限公司由我們的控股股東航空工業間接擁有約46.40%，因此為航空工業的聯繫人及本公司的關連人士。於業績記錄期內各年度，自Continental的採購額佔我們各年度採購總額約8.7%、8.2%及9.6%。除Continental外，截至最後實際可行日期，據我們所深知，於業績記錄期內各年度，我們前五大供應商均為獨立第三方，概無董事、他們各自的聯繫人或據該等董事所知持有我們5%以上已發行股本的股東於業績記錄期內各年度於我們的前五大供應商擁有任何權益。有關我們與Continental的關連關係和交易的更多資料，請參閱「關連交易」。

下表載列我們於業績記錄期內各年度按收入劃分的前五大供應商的詳情：

供應商	業務關係開始時間	採購的主要產品	截至2021年12月31日止年度		截至2022年12月31日止年度		截至2023年12月31日止年度		付款方式	背景及主營業務
			採購額	佔本年總採購額的百分比	採購額	佔本年總採購額的百分比	採購額	佔本年總採購額的百分比		
			(千美元)		*(千美元)*		*(千美元)*			
Garmin U.S.A., Inc.	1999年	導航系統	73,610	21.4	76,019	19.0	89,278	19.5	銀行轉賬	GPS及航電技術生產商，總部位於堪薩斯州奧拉特，為Garmin Ltd.的附屬公司。Garmin Ltd.是納斯達克上市公司(股份代號：GRMN)，於1989年成立於堪薩斯州，擁有近19,000名僱員。
Williams International	2011年	發動機	39,560	11.5	54,457	13.6	55,332	12.1	銀行轉賬	通用航空發動機設計及製造商，總部位於密歇根州龐蒂亞克，成立於1954年，擁有近1,000名僱員。
Continental Aerospace Technologies Inc.	1999年	發動機	29,834	8.7	32,601	8.2	43,913	9.6	銀行轉賬	通用航空產品設計及製造商，總部位於阿拉巴馬州莫比爾，僱員少於500人，為聯交所上市公司大陸航空科技控股有限公司(股份代號：232)的附屬公司。
Fastenal Company	2000年	緊固件及硬件	15,530	4.5	21,127	5.3	24,510	5.4	銀行轉賬	製成品工業分銷商，總部位於明尼蘇達州威諾納，於納斯達克上市(股份代號：FAST)。成立於1967年，擁有逾22,000名僱員。
Toray Industries Inc.	1999年	航空框架複合材料	16,716	4.9	21,696	5.4	22,091	4.8	銀行轉賬	先進複合材料生產商，總部位於日本東京，於東京證券交易所上市(股份代號：3402)。成立於1926年，在美國設有辦事處。

僱員

截至2023年12月31日，我們共擁有2,418名僱員，基本上全部在美國。截至2023年12月31日，我們的2,418名僱員中包含2,308名全職僱員及110名兼職僱員。這些僱員均通過專業僱主機構聘用。於業績記錄期，我們的僱員數量由2021年的約1,450人增加至截至2023年12月31日的2,418人。

下表載列我們截至2023年12月31日按職能劃分的僱員人數：

職能	僱員人數	佔僱員總數的百分比
產品線製造(1)	1,324	54.8
產品開發	364	15.0
西銳服務	315	13.0
一般及行政	145	6.0
銷售及營銷	130	5.4
其他	113	4.7
設施管理	27	1.1
總計	**2,418**	**100.0%**

附註：

(1) 在產品線製造職能部門，我們有逾100名僱員專門負責質量控制管理。

所有僱員均應遵守我們的《員工手冊》，當中載有每年更新的行為準則，並由匿名熱線電話提供支持。根據適用勞動法，我們與僱員訂立個人僱傭合約，涵蓋薪金、花紅、僱員福利、保密義務、競業禁止及解僱理由等事項。

我們受薪僱員的薪酬待遇主要包括基本薪金及酌情紅利部分。我們根據僱員的職位及所屬部門制定僱員的績效目標，並定期評估僱員的績效。該等績效評估的結果用

於僱員的薪金審查、紅利獎勵及晉升評估。我們已制定年度目標的設定程序，先由執行團隊制定年度策略及主要戰略，再細化為部門及個人年度目標。

除基本工資和短期激勵／長期激勵獎金外，我們將在遵守適用法律法規的前提下，考慮**[編纂]**後為甄選的關鍵僱員提供具有市場競爭力的正式股權激勵／留任計劃，以便使我們的未來利益與關鍵僱員保持一致。這些計劃將是對推動迄今為止良好業績的現有措施的補充和調整，可能包括部分現金／股權／股票期權。這些計劃正在考慮設計中。然而，截至最後實際可行日期，我們尚未制定或執行任何股份激勵計劃。

我們高度重視招聘、培訓及留任合資格僱員。我們採用任人唯賢的招聘原則。我們的政策旨在提供平等的就業機會，不論僱員的性別、年齡、種族、宗教信仰、殘疾與否或任何其他社會或個人特徵。我們通過匿名熱線電話鼓勵僱員舉報歧視及／或騷擾行為，並採取反報復政策防止僱員因促使本公司關注違反行為準則的行為而遭受不當處罰或解僱。本政策適用於所有僱傭慣例及人事措施。

除受薪僱員外，我們亦僱用時薪僱員及臨時僱員。我們僱用時薪僱員主要是為支持我們的生產線及維修服務。當我們的現有僱員無法滿足人員配備需求時，我們聘用臨時僱員作為靈活勞工。臨時僱員亦可按小時計費或按特定任務獲取固定報酬，但並無資格享受僱員福利計劃及保險。由於臨時僱員的流失率較高以及我們運營所在部分地區(包括明尼蘇達州德魯斯及北達科他州大福克斯)的失業率極低，我們主要通過中介時薪僱員填補更多職位。我們使用若干勞務中介機構的勞務派遣服務，藉此中介機構以自身名義聘用僱員並派遣其為我們工作。我們不時通過我們與中介機構訂立的主服務協議，僱用勞務派遣僱員，並將其轉為正式僱員。

我們留任僱員的策略側重於具競爭力的薪酬方案、職業和專業發展、領導力培訓和其他行動，以提高我們關鍵僱員的總體敬業度。為保持在勞動力市場的競爭力，我們為僱員福利計劃供款。我們為管理人員和其他僱員提供繼續教育和培訓計劃(包括內外部培訓)，以提升他們的技能和知識。我們提供西銳飛行俱樂部(Cirrus Flight Club)飛行訓練計劃，通過該計劃我們以提供大額補貼的形式邀請所有員工學習駕駛我們的SR2X系列飛機，以確保員工深入了解我們的產品並形成我們的西銳社區。我們在公司

層面提供健全的多方面培訓。作為一家受美國聯邦航空管理局嚴格監管和監督的飛機製造商，我們在學習管理系統中記錄所有技術人員和專業人員的培訓情況，故我們已建立廣泛的培訓系統。我們的西銳大學自有培訓計劃提供100多門課程，這些課程乃基於我們管理人員評估的發展領域和培訓差距以及我們的定期反饋調查。我們亦為僱員提供內外部基礎服務培訓計劃。

為支持我們的發展，我們定期審查自身能力並調整我們的員工隊伍，以確保我們擁有滿足服務需求的適當專業知識組合。我們一般通過內部人才招聘團隊招聘僱員，並不時通過臨時勞務中介機構招聘僱員任職專家崗位。我們對所有潛在僱員進行與其勞工職位相關的背景調查。

我們的僱員未成立工會，亦並未訂立集體談判協議。我們認為我們與僱員維持良好的關係。我們遵守所有相關法律法規，並及時繳納養老金及社會保險費。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並未出現任何重大勞資糾紛。

保險

由於我們已購買我們經營所在司法轄區法律法規規定的及符合我們經營所在行業商業慣例的所有強制性保險，我們認為我們投購的保險類型及金額屬商業上合理、充足且適用於我們所屬行業的公司。

本集團在日常業務過程中面臨產品責任索賠。我們購買保險單以免遭受與產品責任索賠、公司自有機隊飛機的機身損失、超額一般責任及其他物理損壞有關的損失。我們保留若干產品責任損失及辯護成本的自保風險，最高可達整個產品責任險的最高限額及總限額。我們通過Superior Aerospace Insurance Company(「**SAIC**」，我們全資擁有的自保附屬公司)，為部分航空產品責任、已完成運營及停飛責任敞口、場所和一般責任、機庫管理員責任(地面及飛行中)、飛機責任、或然飛機責任、非自有飛機責任敞口及機體損失自保，以加強我們的風險融資策略。根據弗若斯特沙利文的資料，在航空業使用自保公司是行業慣例。SAIC受佛蒙特州有關自保公司的相關保險法律、規則及法

規的約束，包括與其成立及流動資金水平(包括最低資本及盈餘)、支付股息、提交報告及報表以及投資要求等有關的法律、規則及法規。根據Gravel的建議，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，SAIC於所有重大方面均遵守佛蒙特州所有適用的保險法律、規則及法規。

作為我們自保安排的一部分，SAIC與我們簽署保單，就自保自留保單年度發生的任何損失價值進行100%賠償，並為我們的部分產品責任險進行法律責任再保險，該保險由第三方保險公司以分保形式全額承保。根據此類安排，我們將承擔與保險年度內發生的事件相關的承保索賠所產生的高達一定金額的任何損失、結算及費用。於2023年至2024年保單年度，該數額為4.7百萬美元。一旦我們產生總額為4.7百萬美元的開支，46.3%的開支通過再保險由賠償險承擔，其餘開支由其他保險商承擔，因產品和場所以及一般責任損失引起的索賠總額上限為150.0百萬美元，由機身損失引起的索賠總額上限為3.0百萬美元。我們的保險僅涵蓋若干司法轄區(不包括加利福尼亞州)的懲罰性及懲戒性損害賠償。根據加利福尼亞州法律，懲罰性及懲戒性損害賠償通常不予承保。[於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並未因索賠產生與懲罰性及懲戒性損害賠償有關的成本。

下表載列，除年度保險費外，我們對該等自保自留措施的總風險敞口，以及年度保險費用，表明我們將為與保險年度內發生的事件相關的承保索賠支付最高限額的任何損失、結算及費用：

保險年度	**總敞口**
	(千美元)
2015年 — 2016年	5,640
2016年 — 2017年	3,935
2017年 — 2018年	3,791
2018年 — 2019年	3,760
2019年 — 2020年	3,680
2020年 — 2021年	3,880
2021年 — 2022年	4,000
2022年 — 2023年	4,000
2023年 — 2024年	4,745

除年度保險費外，總風險敞口表明本集團將為與保單年度內發生的事故相關的承保索賠所產生的任何損失、理賠及費用的支付最高限額。我們將上表所列的總風險敞口計入該特定保單年度於業績記錄期所有年度的損益。超出總風險敞口的產品責任入賬記錄為可收回再保險賬款。

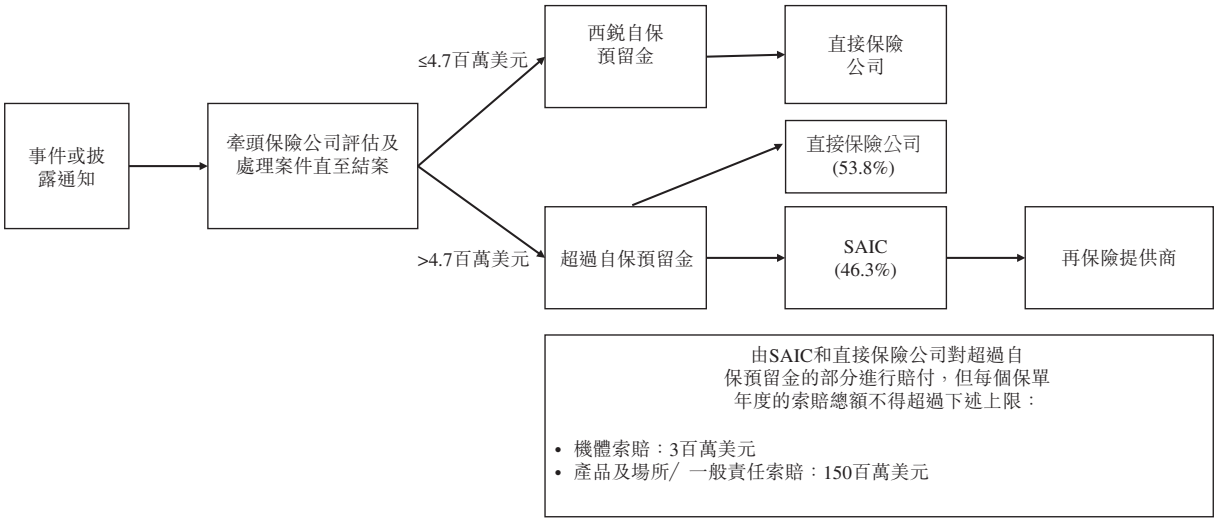
任何保單年度的保險損失敞口總額一旦釐定，若可能已產生負債且損失金額可合理估計，則我們確認其損失敞口。其後，我們根據我們保單年度的適用自保金計算總損失敞口。我們的損失準備金可根據保險公司準備金的調整不時進行調整。截至2023年12月31日，我們的應計產品責任為35.3百萬美元，可收回再保險賬款為21.4百萬美元。有關詳情，請參閱「財務資料 — 財務狀況表若干主要項目的討論 — 可收回再保險賬款」。

根據國際會計準則第37號，正常業務過程中產生的產品責任索賠作為撥備入賬，這需要本集團參照主承保人的結果估計產品責任風險敞口。我們的產品責任損失敞口儲備和保險公司的賠償額度乃經審查主承保人的損失估計以及保險經紀人開展的精算評估後確定。計算風險敞口和保險公司的賠償額度時考慮具體年度的最終自保自留額度並體現100%價值。主承保人通過檢查現場相關事件，根據事故事實以及責任理論、司法轄區和其他因素確定潛在責任敞口估計，以及釐定可能產生的法律及其他費用，藉此來確定估計的總損失敞口。有關相關會計政策的更多資料，請參閱本文件附錄一所載會計師報告的附註2.17。因此，應計產品責任是基於保單年度內的諸多因素做出的估計，與特定事件或案例並無特別關聯。所有案件的總體損失敞口估計連同第三方估計至少每年更新一次，同時考慮每個案件的新進展。

由於我們購買產品責任險，其中部分保險乃通過再保險方式完成，我們將體現直接及再保險市場產品責任的可收回再保險賬款確認為流動資產。因此，儘管於根據上述多項因素對所有情況下的總損失敞口進行至少每年一次的更新後，我們會調整應計產品責任的金額，倘任何調整導致產品責任超出我們的總損失敞口金額，我們將相應

確認可收回再保險賬款為流動資產，而將該風險敞口確認為一項負債。應計產品責任及應收再保險賬款淨額是指在每個報告年度或報告期結束時，由本集團承擔的未決估計產品責任敞口。本集團可能會根據每年對所有案件的總體損失敞口估計來調整應計產品責任。倘在審查過程中發現額外的損失敞口，將同時增加可收回再保險及應計產品責任，因為這些都屬於本集團的保險安排範圍。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並未產生與之前保單年度相關的額外成本。

下圖說明我們的產品責任保險安排：



我們亦維持私人航空業的全面的商業及產品責任保險與意外責任損害保險組合，涵蓋綜合責任險、財產風險保險、董事及高級管理人員責任險、業務中斷險、特別風險保險、勞工賠償保險、僱主責任險及其他保險(例如汽車及網絡保險)產生的負債或損失。尤其是，我們購買綜合航空商業責任險、機身險、責任(包括產品及停飛責任)再保險及恐怖活動責任保險，為與我們生產流程相關的若干風險投購保險及業務中斷險，保護我們在若干情形下免受利潤損失。意外責任險的金額須超出我們飛機的預期賬面淨值(或每架飛機最多3.0百萬美元)，而責任保險的投保範圍須符合行業標準水平。根據弗若斯特沙利文的資料，本公司的產品及意外責任保險範圍符合航空公司將綜合航空商業責任險、機身險及航空產品險相結合的市場慣例，能提供足夠的保障。

我們一般每年重新磋商我們的保單。我們目前的大部分保單於未來12至18個月內到期。我們無法預測我們可能需要為後續保險支付的保費水平、適用於該保險的任何自留額水平、或特定風險的承保範圍。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並未提交任何重大保險索賠，並且我們在續購保單方面並未面臨任何重大困難。

有關產品責任及保險相關的風險的詳情，請參閱「風險因素 — 與我們業務及行業有關的風險 — 任何涉及我們飛機的事故都可能給我們帶來損失及負面報導」、「風險因素 — 與我們業務及行業有關的風險 — 飛機的運行存在各種風險，如若無法保持可接受的安全記錄，可能會對我們獲取及保留客戶的能力產生不利影響」、「風險因素 — 與我們業務及行業有關的風險 — 我們面臨潛在的保修及產品責任索賠，這可能對我們的品牌形象及聲譽造成重大損害並對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響」、「風險因素 — 與我們業務及行業有關的風險 — 我們的保險可能變得難以獲得或成本高昂。如若我們無法維持足夠的保險或我們的保險提供商未能及時處理或支付我們的保險索賠或根本無法處理或支付，其可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響」。

物業

截至2023年12月31日，我們就我們在明尼蘇達州德魯斯、北達科他州大福克斯、田納西州諾克斯維爾、德克薩斯州麥金尼、亞利桑那州斯科茨代爾、密歇根州本頓港及佛羅里達州基西米的業務運營擁有並租賃若干物業。我們擁有所有自有物業的有效產權文件。我們的租約期限一般為1至50年，我們預計於屆滿後續簽租約。我們租賃物業的所有業主均為獨立第三方。

下表載列截至2023年12月31日可視為重大的物業概要：

工廠名稱	地點	概約建築面積	主要流程
		(平方米)	*(平方米)*
德魯斯(1)	明尼蘇達州德魯斯	707,874	生產、噴漆、飛行測試、全球零件分銷、工程、行政、實驗性建築
大福克斯(2)	北達科他州大福克斯	179,983	生產、複合材料製造
諾克斯維爾(3)	田納西州諾克斯維爾	158,362	飛機訓練、維修、管理、飛行訓練、電子商務及零售商店、新飛機交付中心
麥金尼(4)	德克薩斯州麥金尼	16,762	飛機訓練、維修、管理
斯科茨代爾(4)	亞利桑那州斯科茨代爾	6,804	飛行訓練
本頓港(4)	密歇根州本頓港	13,000	噴漆
基西米(4)	佛羅里達州基西米	14,126	飛機訓練、維修、管理

附註：

(1) 我們的明尼蘇達州德魯斯廠區包括12個車間，其中6個(約532,177平方英呎)為自有車間，6個(約175,697平方英呎)為租賃車間。2023年7月，我們收購了之前自明尼蘇達州德魯斯市以3.45百萬美元租賃的一個生產車間(約79,000平方英呎)。

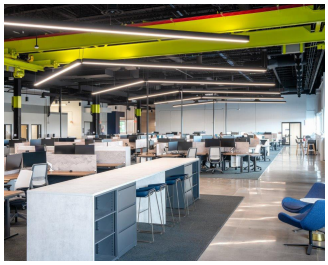
(2) 我們的北達科他州大福克斯廠區包括一個我們自有的車間。

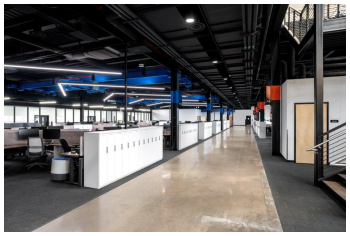
(3) 我們的田納西州諾克斯維爾廠區包括九個車間，均為租賃車間。

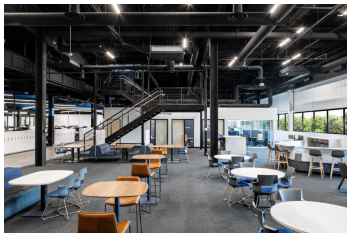
(4) 這些車間均為租賃車間。

我們通過將我們的產品開發團隊遷入位於明尼蘇達州德魯斯的189,000平方英呎的創新中心(於2023年9月啟用)等措施持續進行自主創新。這使我們能夠在我們位於明尼蘇達州德魯斯的現有生產工廠中拓展我們的自動化解決方案及／或裝配站及裝配點，從而更好地優化現有生產線並提高效率。最先進的中心擁有靈活的工作空間，促進最佳的協作工作空間，並打破傳統的辦公室及實驗環境，成為下一代西銳飛機的開發基地。

下圖展示我們的創新中心：







由於截至2023年12月31日，我們物業的賬面價值均未達到我們綜合資產總額的15%或以上，故我們無需根據上市規則第5章及香港法例第32L章在本文件載入物業估值報告。

執照、證書及許可證

我們的業務運營須取得各項執照、許可證及批文。於業績記錄期及截至最後實際可行日期，我們已就業務運營取得美國適用法律規定的所有重要執照、許可證及證書，並且截至最後實際可行日期，該等執照、許可證及證書仍屬有效及生效。

下表載列我們的重要執照、批文及證書列表：

執照／許可證	持有者	簽發機構	目的	有效期
型號合格證編號A00021CH ……	Cirrus Design	美國聯邦航空管理局	SR10機型的設計認證	自2022年11月17日起永久有效
出口許可證編號D1263947 ……	Cirrus Design作為最終授權收貨人、中航通飛華南	美國商務部工業與安全局	授權出口用於SR20飛機最終裝配的飛機套件及相關部件，包括航電及導航設備、零備件、技術及維護培訓	2022年5月9日至2026年5月31日

執照／許可證	持有者	簽發機構	目的	有效期
授權ODA-834662-CE ……	Cirrus Design	美國聯邦航空管理局	型號合格證及生產許可證組織委任	2023年6月28日至2025年7月17日
出口許可證編號D1225542 ……	Cirrus Design作為最終授權收貨人、中航通飛華南	美國商務部工業與安全局	授權出口用於SR20飛機最終裝配的飛機套件及相關部件，包括航電及導航設備、技術及維護培訓	2021年2月16日至2025年2月28日
出口許可證編號D1243320 ……	Cirrus Design作為最終授權收貨人、中航通飛華南	美國商務部工業與安全局	授權出口用於SR20飛機最終裝配的飛機套件、完整SR22飛機最終裝配的零備件，以及SR20和SR22飛機最終裝配的相關技術，包括維護培訓(但SR22的相關零備件與技術不可出口予中航通飛華南)	2021年9月22日至2025年9月30日
出口許可證編號D1327197 ……	Cirrus Design作為最終授權收貨人、中航通飛華南	美國商務部工業與安全局	授權出口用於SR22飛機最終裝配的飛機套件及相關零備件，包括航電及導航設備、零備件、技術及維護培訓	2023年8月3日至2027年8月31日
出口許可證編號D1225896 ……	中航通飛浙江	美國商務部工業與安全局	授權出口飛機及SR10/AG100飛機套件、相關複合材料以及製造、裝配、配置及測試相關設備的技術	2021年2月9日至2025年2月28日

執照／許可證	持有者	簽發機構	目的	有效期
補充型號合格證編號SA04449CH.....	Cirrus Design	美國聯邦航空管理局	SR20退役壽命延長認證	自2020年3月3日起永久有效
補充型號合格證編號SA04440CH.....	Hartzell Propeller(1)	美國聯邦航空管理局	SR22T螺旋槳安裝認證	自2020年1月6日起永久有效
補充型號合格證編號SA00378BO.....	Cirrus Design	美國聯邦航空管理局	SR2X機型集成翼尖外部照明組件的安裝認證	自2016年12月28日起永久有效
型號合格證編號A00018CH	Cirrus Design	美國聯邦航空管理局	願景噴氣機設計認證	自2016年10月28日起永久有效
補充型號合格證編號SA00269BO.....	Avidyne Corporation(1)	美國聯邦航空管理局	Avidyne Corporation TWX 670戰術氣象探測系統的安裝認證	自2008年4月8日起永久有效
補充型號合格證編號SA02013CH.....	Avidyne Corporation(1)	美國聯邦航空管理局	Avidyne Corporation交通諮詢系統(TAS)的安裝認證	自2004年8月2日起永久有效
補充型號合格證編號SA02217AK	Garmin AT(1)	美國聯邦航空管理局	Garmin AT Model GDL90 UAT數據連接系統的安裝認證	自2004年6月8日起永久有效
補充型號合格證編號SA01708SE	Precise Flight(1)	美國聯邦航空管理局	SR22、SR22T固定式氧氣系統的安裝認證	自2006年10月4日起永久有效
補充型號合格證編號SA01355WI-D.....	Cirrus Design	美國聯邦航空管理局	在SR20及SR22上安裝Bendix/King KR 87 ADF及／或KN 62A DME的認證	自2005年10月4日起永久有效
生產許可證編號338CE.....	Cirrus Design	美國聯邦航空管理局	授權在多個西銳工廠生產飛機	自2000年6月12日起永久有效

執照／許可證	持有者	簽發機構	目的	有效期
型號合格證編號A00009CH ……	Cirrus Design	美國聯邦航空管理局	SR20、SR22及SR22T設計認證	自1998年10月23日起永久有效
維修站資質證書編號CDCR140E……	Cirrus Design	美國聯邦航空管理局	德克薩斯州麥金尼的維修站認證	自2022年12月6日起永久有效
維修站資質證書編號YD5R855Y……	Cirrus Design	美國聯邦航空管理局	明尼蘇達州德魯斯的維修站認證	自2001年1月26日起永久有效
維修站資質證書編號9B0D988C ……	Cirrus Factory Service Center	美國聯邦航空管理局	佛羅里達州基西米的維修站認證	自2023年2月14日起永久有效
維修站資質證書編號9B0R988C ……	Cirrus Factory Service Center	美國聯邦航空管理局	田納西州美國鋁業公司的維修站認證	自2021年3月5日起永久有效
培訓中心資質證書編號8TVX092K……	Cirrus Design	美國聯邦航空管理局	田納西州美國鋁業公司的培訓中心認證	自2018年6月25日起永久有效
經銷商飛機註冊證書編號D007235……	Cirrus Design	美國聯邦航空管理局	便於向潛在客戶操作、演示及銷售飛機	2024年2月28日至2025年2月27日
飛行模擬訓練設備合格證編號1588……	Cirrus Aircraft	美國聯邦航空管理局	鑒定D級飛行模擬訓練設備屬合格	有效期至2024年11月30日
飛行模擬訓練設備合格證編號1602……	Cirrus Aircraft	美國聯邦航空管理局	鑒定6級飛行模擬訓練設備屬合格	有效期至2025年11月30日
飛行模擬訓練設備合格證編號1824……	Cirrus Aircraft	美國聯邦航空管理局	鑒定6級飛行模擬訓練設備屬合格	有效期至2024年11月30日

執照／許可證	持有者	簽發機構	目的	有效期
飛行模擬訓練設備合格證編號1999.....	Cirrus Aircraft	美國聯邦航空管理局	鑒定D級飛行模擬訓練設備屬合格	有效期至2025年2月28日

附註：

(1) 對於這些不是發給本公司或我們的附屬公司Cirrus Design Corporation、而是發給其他持有人的補充型號合格證(「**補充型號合格證**」)，儘管每一份補充型號合格證都涵蓋外部來源的部件，但每一份補充型號合格證均反映一項我們批准的設計。特別是，該等補充型號合格證代表(1)新一代飛機已採用的若干設計變更或更正，而上一代客戶可能希望使用該等經批准部件升級其舊飛機，及／或(2)我們作為升級產品銷售的售後零部件。

補充型號合格證是當申請人獲得美國聯邦航空管理局批准，對航空產品的原始設計進行修改時頒發的型號合格證。補充型號合格證通過引用納入相關的型號合格證，不僅批准修改，還批准修改影響原始設計的方式。根據美國聯邦航空管理局的規定，任何個人或公司 — 包括並無產品型號合格證的公司 — 都有能力向美國聯邦航空管理局申請補充型號合格證，授權通過引入產品型號設計的重大變更來變更該產品。此外，補充型號合格證持有者可以允許其他公司(包括基本型號合格證持有者)，使用補充型號合格證來改變產品。通常，按照行業慣例，補充型號合格證的使用權將包含於相關部件的價格中。補充型號合格證持有者可以安裝或出售補充型號合格證定義的修改。

航空業通常涉及與航空相關的廣泛類別的改裝或升級。補充型號合格證並非必須由飛機製造商持有。許多專業航空部件提供商及／或航空解決方案提供商申請補充型號合格證，例如具有強大保養、維修及大修服務能力可進行升級飛機的提供商。這使得他們能夠更好地滿足航空公司及／或個人／公司飛機所有者的需求。對於可以簽發的補充型號合格證的最大數量沒有具體的限制。根據弗若斯特沙利文的資料，由於該等因素，航空市場參与者(包括製造商以及與飛機製造商無關的解決方案及部件提供商)申請及持有補充型號合格證以補充或改裝持有型號合格證的飛機製造商的飛機是常見的做法。

我們監控相關執照、許可證及證書的有效期，並於屆滿日期前及時申請續期。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們在取得或續期我們業務運營所需執照、許可證及證書方面並未面臨任何重大困難。請參閱「風險因素 — 與我們業務及行業有關的風險 — 我們的業務面臨與我們所經營市場的整體宏觀經濟、政治、社會及監管條件變化相關的風險」及「風險因素 — 與我們業務及行業有關的風險 — 許可證、批准、授權書和執照的修改、更新及撤銷可能會增加我們產品成本或限制產品可用性」。

獎項及認可

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的業務獲得多項獎項及認可。下文載列我們已獲得的若干重要獎項及認可。

年份	獎項／認可	獲獎產品	頒發機構
2023年	空中交通金獎	願景噴氣機及西銳整機降落傘系統	愛迪生獎
2018年	年度創新獎(入圍)	SR2X系列	《Flieger》雜誌
	年度最佳飛機獎	SR2X系列	《Aerokurier》雜誌
	創新獎	願景噴氣機	《飛行》雜誌
	年度最佳飛機獎	願景噴氣機	《飛機與飛行員》雜誌
	創新獎	願景噴氣機	《Aerokurier》雜誌
2017年	羅伯特•科利爾獎	願景噴氣機	美國國家航空協會
	年度最佳飛機獎	願景噴氣機	《飛機與飛行員》雜誌
	編輯選擇獎	願景噴氣機	《飛行》雜誌
	定製榜單(入列)	願景噴氣機	《羅博報告》
	最佳新事物獎	願景噴氣機	《大眾科學》雜誌
2016年	Joseph T. Nall安全獎	Cirrus Approach計劃	航空器擁有者及駕駛員協會航空安全研究所
2014年	Joseph T. Nall安全獎	西銳飛機SR安全設計團隊	航空器擁有者及駕駛員協會航空安全研究所

環境、社會及企業管治政策

管治結構

可靠的企業管治是我們運營的基礎。董事會全面負責我們的可持續發展戰略及報告事宜，監督與我們營運相關的可持續發展問題。

為確保更完善的執行系統，我們已成立專注於環境、社會及管治事宜的委員會(「**環境、社會及管治委員會**」)，該委員會由客戶體驗團隊的成員組成並由營銷執行總監領導。

預計該委員會將會擴大，以囊括來自整個組織中不同部門和職能的代表，確保代表本集團的各個方面。環境、社會及管治委員會向包括行政總裁和創新、運營及客戶體驗總裁在內的行政領導層報告。

我們通過執行委員會的每月更新來監控我們的環境、社會及管治表現。環境、社會及管治委員會負責起草一份全面的可持續發展計劃。該計劃目前已獲得行政部門的批准，可推進其第二階段的工作(涉及調查和分析我們的足跡)，以確定在制定長期計劃時可實施的短期目標。環境、社會及管治委員會每月召開兩次會議，討論新方案第二階段的進展情況，並擴展計劃。作為此項工作的一部分，環境、社會及管治委員會正在增加成員，以包含來自我們所有領域的代表，這將使更多的工作融入本地視角，並在本地層面作出承諾。此項有關可持續發展的承諾和環境、社會及管治委員會的設立表明了我們的管治結構及我們對可持續發展的未來的貢獻。

董事會將採取以下方法識別、管理和審查重大的環境、社會及管治問題：

識別：董事會將與主要的利益相關者接觸，包括我們的主要供應商、管理團隊、僱員及客戶，以識別我們業務營運中固有的重大環境、社會及管治問題及風險。董事會認為，與利益相關者公開對話在保持業務可持續性方面起著關鍵作用。

評估：除通過與我們的利益相關者進行討論來評估我們的環境、社會及管治措施的表現外，董事會將聘請第三方來識別及評估我們在環境保護及氣候變化方面的表現。

審查：董事會將審查在環境、社會及管治相關目標方面取得的進展情況，以指導我們實現更好的環境、社會及管治表現。通過我們的環境、社會及管治政策，我們已實施一套系統的風險管理慣例，以確保財務及營運功能、合規控制系統、材料控制、資產管理及風險管理均有效運行。

氣候相關風險與機會

近年來，氣候變化是一個與活塞發動機飛機行業日益相關的關鍵問題。該行業容易受到氣候相關風險的影響，因為颶風、雷暴和熱浪等極端天氣事件會擾亂飛機運營，

影響供應鏈並減少消費者需求。此外，由於航空業是溫室氣體排放的重大來源，飛機製造商及運營商應對氣候變化風險的需求日益迫切。這些風險包括生產力降低及聲譽受損。

然而，在向低碳經濟過渡的形勢下，我們也可抓住機會，如開發創新技術和採用可持續做法，以減少碳足跡和改善環境表現。整體而言，我們必須優先考慮氣候變化問題，並採取行動減輕風險和利用機會，以確保我們的長期成功。我們已經確定了下列可能對我們業務產生影響的氣候相關風險和機遇。

自然風險

近幾十年來，氣候變化已造成一系列可影響全球各地區的事件，包括更加頻繁及嚴重的極端天氣事件和海平面上升。這些事件造成兩種類型的自然風險：嚴重及長期風險。嚴重自然風險指極端天氣事件(如颱風、風暴潮及暴雨)的直接後果。這些風險會使供應鏈和生產中斷，破壞設施，並最終影響收入。長期風險指氣候變化帶來的長期影響，如海平面上升和降水模式發生變化。

作為一家航空公司，我們依賴於複雜的、可能會被氣候變化中斷的全球供應鏈。氣候變化影響供應鏈中的各個實體和職能層面，氣候變化的連鎖反應將導致風險沿著供應鏈網絡傳播。異常天氣事件和自然災害可能直接或間接影響供應鏈網絡中的多個實體，如對實體基礎設施和資產、自然資源和勞動力造成影響。這可能導致延遲，增加成本，並降低我們業務運營的可靠性。

如何降低自然風險

我們認為極端天氣會對我們的固定資產(特別是我們的製造工廠)帶來巨大的風險。儘管如此，我們的製造工廠位於北達科他州及明尼蘇達州的地理位置不易受到颶風和洪水的影響，且我們因極端天氣造成財產損失和收入損失的風險較低。為進一步降低潛在的自然風險，我們已購買生產工廠保險，以保障我們的不動產。此外，我們的供應鏈團隊積極監察即將到來的天氣情況，並採取積極措施，如改變物流路線及提前運

送產品，以最大限度減少對生產線的干擾。展望未來，我們正考慮將此等措施作為對尋求與我們開展業務的潛在供應商或業務夥伴的要求。此外，我們在設立新工廠或考慮併購時，將考慮所有的氣候風險及地點。

過渡風險

過渡風險指與向低碳經濟調整的過程有關的財務風險，這可能由氣候政策變化、技術變化或市場情緒變化引起。

技術

傳統的航空燃料來自於石油，並且會導致溫室氣體排放。隨著減少排放和緩解氣候變化的壓力越來越大，航空公司可能需轉向對環境影響較小的替代性航空燃料，如生物燃料和合成燃料。然而，該等轉變需對新的技術和基礎設施進行大量投資，這會對航空業的行業參與者構成挑戰。

法律和政策

由於美國政府提出到2035年實現100%清潔電力的目標，可再生能源在發電中的使用將大幅增加。由可再生能源產生的電力價格相對較高，向其過渡可能大大增加運營成本。此外，美國政府已採取更多措施，以解決運輸和航空行業的氣候相關問題。2021年11月，環保局對商用飛機和大型公務機實施了新的溫室氣體排放標準。同年，美國聯邦航空管理局發佈了《美國航空氣候行動計劃》，該計劃概述政府助力航空行業在2050年之前實現淨零排放的方法。此外，美國政府還在即將舉行的一輪國際民用航空組織談判中推行新的國際二氧化碳標準，並且已宣佈一系列旨在促進可持續航空燃料(「**可持續航空燃料**」)發展的措施。預計新的法規或排放標準也可能在未來影響活塞發動機飛機公司。

聲譽

由於氣候變化已成為日益緊迫的問題，消費者和投資者更加關注公司的環境影響。在減少碳足跡方面被視為落後者的航空公司可能面臨聲譽受損和業務損失。我們致力於以可持續的方式運營，以確保企業的長期生存能力。

如何降低過渡風險

技術

我們正積極探索替代性航空燃料，並逐步淘汰含鉛航空燃料。為響應對可持續產品日益增長的需求和向低碳經濟的轉變，我們設計的最新機型願景噴氣機獲認證為可燃燒可持續航空燃料，該燃料已被標記為符合美國材料與試驗協會D1655航空渦輪燃料標準規範。通過在願景噴氣機中應用可持續航空燃料，與傳統燃料相比，我們能夠在飛機使用期內將溫室氣體(「**GHG**」)減少至少50%。我們正繼續測試新的可持續航空燃料，以進一步減少單引擎噴氣機的溫室氣體和排放。此外，我們積極監控氣候相關風險，並在必要時審查我們的政策。

法律和政策

為降低法律和政策風險，我們將通過監控政府網站、行業協會及新聞媒體，關注所有可能影響我們業務的新法規及排放標準的法律及監管更新，並確保我們做好充分準備以遵守更嚴格的法規。此外，通過投資替代性航空燃料的新技術及基礎設施的研發，我們正積極提高我們的可持續發展表現，並隨時準備遵守新的法規及排放標準。

聲譽

我們優先考慮可持續發展，並將積極與我們的利益相關者(包括客戶、投資者及員工)合作，了解他們對可持續發展的期望及擔憂。此外，我們將制定減少碳足跡的環境目標，並定期審查及報告其進展情況。通過這樣做，我們展示了我們對可持續發展的承諾，並向利益相關者提供透明度。

此外，為進一步提高透明度並準確披露可持續發展的相關資料，我們將每年發佈環境、社會及管治報告。該報告可為利益相關者提供我們可持續發展舉措、進展情況及未來計劃的全面概述，從而確保我們以可持續及負責任的方式為我們的客戶提供服務。

機會

我們已發現向低碳經濟過渡所帶來的機會。2022年2月，航空和石油行業的領導人與美國聯邦航空管理局共同宣佈消除航空燃油鉛排放(「**消除航空燃油鉛排放**」)計劃，旨在於2030年底消除含鉛航空燃料的使用，並未對現有活塞發動機機隊產生不利影響。作為該倡議的一部分，我們已承諾測試替代性燃料，以於2030年之前減少碳足跡。此過渡已促使我們探索新技術，並進一步提高其可持續發展表現。根據此等措施，我們有可能擴大我們的市場，以獲得具有環保意識的客戶。

環保政策

環境保護

我們在美國的活動須遵守規管向水、空氣及土壤排放污染物的美國聯邦、州及市級法律。該等法律影響我們接收、處理、儲存、營銷、標籤及銷售產品的方式，以及消費者使用及處置我們產品的方式。詳情請參閱「監管概覽－環境法律及法規」。

我們致力於通過審查和實施未來會進一步減少環境影響的潛在項目和活動來減少對環境的影響。我們的環境承諾範圍拓展至我們的客戶、員工和我們經營所在社區。我們致力於：

- 遵守所有適用的環境法規；
- 盡可能防止污染；
- 就我們的環境計劃向僱員提供培訓，並授權他們作出貢獻及參與計劃；
- 向我們的客戶、僱員及社區傳達我們的環境承諾和努力；及

- 在必要時研究並實施環境控制，長期不斷改進。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團未發現任何違反適用環境法律法規的情況。為確保持續合規性，我們利用項目管理跟蹤系統跟蹤及監控相關合規預期。我們亦與一家外部環境諮詢公司合作，以確保我們始終了解所有相關環境法規的最新情況。這使我們能夠駕馭複雜的環境法規並保持合規性。除此之外，本公司近期亦聘任一名擁有豐富環境專業知識的內部環境健康與安全經理以監督環境監管義務。我們相信，我們有能力繼續保持在環境責任方面的良好記錄。

此外，我們認識到我們的營運可能對環境產生負面影響，因此我們為明尼蘇達州德魯斯的組裝廠區制定內部政策，以最大限度降低我們的影響。這些政策包括：

- 危險廢棄物的儲存和處置

- 地面儲罐管理

- 雨水污染預防計劃

此外，為最大限度降低危險物料洩漏的風險，我們在明尼蘇達州德魯斯的組裝廠區和田納西州諾克斯維爾的願景中心實施洩漏預防、控制和應對政策。該政策概述發生洩漏或擴散時應採取的措施，並明確規定相應人員的責任。我們已指定團隊管理、監控、修訂並確保遵守每一項內部政策。該舉措旨在加強政策實施，確保我們繼續最大限度降低對環境的影響。

資源的使用

我們致力於負責任地使用資源並保護自然資源。為實現該目標，我們實施內部政策，以確保在生產過程中有效利用物料及自然資源，負責任地管理能源和水資源，有效實施能源和用水管理措施，減少廢物產生，並以可持續發展的方式採購物料。

我們主要在生產工廠和服務中心消耗能源，並積極制定能源措施，以減少製造過程中的消耗。此外，我們還採取措施提升樓宇的能源效率，如在南向及西向窗戶上安裝遮陽板、在高頂隔間增加吊頂、升級熱水器及使用更高效率的裝置替換暖通空調機組，並使用樓宇管理系統來監控維修及改進噴漆室的空氣壓縮機效率。

此外，我們已與Minnesota Power合作，以利用回扣支持節能舉措，如用高效LED照明取代低效能照明，以及為我們的創新中心大樓投資一種新的高效可變製冷劑流量機械系統。

透過這些政策和節能措施，我們相信我們已證實對節約能源和促進負責任地使用資源的承諾。

與環境相關的表現和指標

我們遵守明尼蘇達州污染控制局和美國環保局概述的所有相關法規，包括有害廢物、氣體排放許可、雨水排放許可及廢水排放許可，我們相信這證實了我們對環境保護的承諾。

氣體排放

我們已根據1970年《清潔空氣法案》取得運營所需的第五章氣體排放許可證。該許可證要求我們定期監測氣體排放，如氮氧化物、二氧化硫、顆粒物和揮發性有機化合物(「**揮發性有機化合物**」)，並遵守記錄義務。

我們正積極探索在我們的飛機上應用可持續航空燃料，以進一步減少我們造成的空氣污染。此外，我們正藉助最先進的噴漆房、增強過濾能力和提高塗裝工藝效率來提高設備性能，積極減少揮發性有機化合物排放量。

溫室氣體排放

排放溫室氣體的主要來源為我們營運過程中消耗的天然氣及購買的電力。我們還考慮了田納西州諾克斯維爾願景中心的若干設施，包括機棚、飛行模擬大樓及現場倉庫。

值得注意的是，我們將體驗中心排除在願景中心外，因為這是一處不報告公用價值的租賃物業。此外，於2023年，我們加入了一座新的建築，即明尼蘇達州德魯斯的創新中心。與該新工廠有關的資源使用及後續溫室氣體排放已納入2023年呈報數據。

下表呈列我們於所示年度的溫室氣體排放：

溫室氣體排放的範圍	排放源	單位	2023年	2022年	2021年
範圍1排放(1)	燃燒天然氣	噸二氧化碳當量	7,943.48	6,671.96	5,083.64
範圍2排放(2)	購買的電力	噸二氧化碳當量	7,275.30	7,859.75	6,866.75
合計		噸二氧化碳當量	15,218.78	14,531.71	11,949.39
強度		噸二氧化碳當量／百萬美元收入	14.24	16.25	16.19

附註：

(1) 根據聯交所制定的「如何準備環境、社會及管治報告」附錄二，範圍1溫室氣體排放指本集團擁有或控制的設備和業務產生的直接排放(因此不包括出售給客戶的飛機產生的排放)。

(2) 根據聯交所制定的「如何準備環境、社會及管治報告」附錄二，範圍2溫室氣體排放指本集團購買或取得的電力、供暖、製冷和蒸汽產生的能源間接排放。

自2021年至2023年，我們的範圍1及範圍2排放量分別增加了56.3%及5.95%。該等增加主要是由於飛機銷量增加，從而導致飛機生產過程中天然氣消耗及購買的電力增加。

值得注意的是，雖然範圍1和範圍2排放量有所增加，但溫室氣體強度由2021年的16.19下降至2023年的14.24。這表明排放量的增加與總收入的增加成正比。隨著我們的業務擴張，排放量亦相應增加，但每百萬收入的排放強度於整個業績記錄期下降。

除範圍1及範圍2排放外，我們的價值鏈亦與範圍3排放有關。我們已識別與我們的業務相關的範圍3排放的四個主要類別，包括上游運輸及配送、運行中產生的廢料、下游運輸及配送以及已售產品的使用。我們目前正在開發一個強大的數據收集系統，以有效收集披露範圍3排放所需的信息。

儘管如此，值得注意的是，獲得計算該等排放量的數據並不容易。該等數據很大一部分依賴於外部實體，包括供應商及其他合作夥伴，其數據監控及跟蹤超出了本公司的控制範圍。由於需要於多個階段從各股東處收集數據，因此難以準確跟蹤及量化排放量。我們知悉，該等外部實體的數據的可用性及可靠性可能有所不同，這可能導致數據集不完整或不一致。

儘管存在該等挑戰，我們期望將可持續發展評估納入我們對供應商的評估，並希望因此激勵供應商提供更多與可持續發展相關的數據。

資源消耗

作為飛機製造商和零售商，我們在運營過程中主要消耗天然氣和電力。天然氣被用於樓宇供暖和製造需要熱能工藝的設備。在我們位於大福克斯的製造工廠、德魯斯的裝配廠區和田納西州諾克斯維爾的願景中心，天然氣是所有樓宇的主要熱源。在北達科他州大福克斯，天然氣也被用於加熱烤爐中的複合材料鋪層零件。在明尼蘇達州德魯斯，除下述電力部分外，烤爐和噴漆室均用於複合材料的粘合和噴漆。在田納西州諾克斯維爾，天然氣供噴漆室使用。

電力被用於所有樓宇的一般電源、換氣、空調、照明和IT基礎設施。所有廠區的製造、工程和服務均使用電力驅動的壓縮空氣、清潔和噴漆室換氣裝置。電力也被用於為所有常用直接有線設備供電。在明尼蘇達州德魯斯，電力為噴氣複合材料和小型粘合裝置提供動力，而在田納西州諾克斯維爾，電力為全飛行(運動)模擬器提供動力。

下表呈列我們所示年度的主要能源消耗數據：

能源來源	單位	2023年	2022年	2021年
天然氣	百立方英呎	1,589,143.61	1,334,768.82	1,017,014.83
電力	兆瓦時	18,521.12	20,008.98	17,478.50
能源消耗總量	兆瓦時	65,083.02	59,117.71	47,277.04
能源消耗強度總量	兆瓦時／百萬美元收入	60.91	66.12	64.05

附註：主要能源消耗數據收集自大福克斯的製造工廠及德魯斯的裝配廠區。對於願景中心的能源使用，僅考慮來自報告效用價值的設施的數據。

除能源消耗外，我們在運營中亦需用水。下表概述我們於所示年度的用水量。

消耗	單位	2023年	2022年	2021年
水	立方米	44,712.03	31,878.14	24,236.58
強度	立方米／百萬美元收入	41.81	35.65	32.83

截至2022年12月31日止年度，本公司選定業界同行的相關數據請參閱下表。

	範圍1+範圍2排放量（噸二氧化碳當量）	排放強度（噸二氧化碳當量／百萬美元收入）	能耗（兆瓦時）	能源強度（兆瓦時／百萬美元收入）	耗水量（立方米）	耗水強度（立方米／百萬美元收入）
本公司	14,532	16.25	59,117.71	66.12	31,878.14	35.65
Textron Inc.（「**德事隆**」）	484,313	37.6	1,530,279	119	3,829,303	298
Bombardier Inc.（「**龐巴迪**」）	92,302	13	537,802.93	78	489,963	71

附註：Textron Inc. 及 Bombardier Inc.的環境數據摘自德事隆2022年企業可持續發展報告及龐巴迪2022年環境、社會及管治報告。

根據我們截至2022年12月31日止年度的環境數據，我們絕大多數的環境指標，包括範圍1+範圍2排放量、能耗、耗水量及耗水強度，均低於抽樣調查的業界同行。然而，儘管於私人航空市場經營，與我們相比，兩家選定公司的產品組合更加多樣化。我們專門生產單引擎活塞飛機及願景噴氣機，而德事隆提供的產品範圍更廣，如公務機、軍用及商用直升機，龐巴迪則主要專注於公務機及軍用飛機。此外，所有選定業界同行產生的收入亦高於我們，這亦導致溫室氣體排放量及源消耗量大幅增加。

目標

我們知悉環境保護和可持續發展的重要性。為推進環境責任並減少環境足跡，我們制定與我們整體業務戰略和目標相一致的環境目標，並定期審查及更新這些目標，以確保持續改進可持續發展措施。通過設定這些目標，我們相信我們正通過採取積極措施將我們對環境的影響降至最低，以證實我們對環境保護的承諾。

類別	目標
溫室氣體排放	與2022年相比，到2030年溫室氣體排放強度降低10%
能源效率	與2022年相比，到2030年能源消耗強度降低10%

實現環境目標的方法

我們正在積極研究各種方法，以實現我們新的環境目標。目前，我們計劃實施一些措施(如下表所示)。

減少溫室氣體排放

- 積極提高能源效率，以減少燃料燃燒產生的溫室氣體排放，包括：
  - — 精簡生產流程，減少能源消耗並提高生產力；
  - — 對生產流程進行全面分析，以確定及解決任何瓶頸；
  - — 促進僱員之間的定期溝通與反饋，鼓勵交流節能理念及舉措；
- 在日常運營中積極考慮使用可再生能源，以減少碳足跡

能源效率

- 分配更多資源用於研發，以開發創新解決方案；
- 積極提高航空燃料效率，以減少能源消耗：
  - — 改進空氣動力學設計；
  - — 採用尖端的先進設計，並使用更輕的材料以減輕飛機淨重；
  - — 分配研發資源，以開發更高效的發動機並引入飛機設計；
- 積極考慮在日常運營中使用可再生能源；

- 在整個生產流程中制定嚴格的內部管理及檢查制度；及

- 定期將生產設備升級為節能替代品。

對環境和自然資源的重大影響

根據《美國航空氣候行動計劃》，國內及國際航空中噴氣燃料的燃燒佔美國航空行業二氧化碳排放量的97%以上。其餘的排放由機場運營和活塞發動機使用航空燃油產生。作為活塞發動機飛機的製造商，我們的運營和產品被視為不會對環境產生重大影響。然而，我們意識到環境保護的重要性，並努力減少我們對環境的影響。

我們的運營及製造流程需消耗大量的天然氣和電力，這造成自然資源的消耗。關於我們自然資源使用情況的全面明細，請參閱「資源消耗」一節。為減少能源消耗，我們在所有辦公中心和其他場所實施各種節能措施。詳情請參閱「環保政策 — 環境保護」。

除業務運營外，我們還意識到產品的可持續性性能及其對環境和自然資源的潛在影響。我們的SR2X系列飛機使用含鉛航空燃油(「**航空燃油**」)，目前活塞發動機使用100低鉛(「**100低鉛**」)航空燃油。有關SR2X系列飛機的過往銷量及詳情，請參閱「財務資料 — 綜合損益表主要構成 — 按收入來源劃分的收入」。

鉛會對生態系統及人體健康產生不利影響。歐盟計劃於2025年之前逐步淘汰100低鉛，而美國於2030年之前逐步淘汰100低鉛的目標，進一步增加了對替代性解決方案的需求。

我們始終積極參與活塞航空燃料倡議和消除航空燃油鉛排放計劃，以確定100低鉛航空燃油的替代性解決方案。作為於2030年之前確定無鉛燃料替代品的公私合作項目的簽約方，我們致力於為活塞發動機飛機行業尋找替代性解決方案。

美國聯邦航空管理局已於2022年9月批准將General Aviation Modification Inc.（「**GAMI**」）的G100UL航空燃油作為100低鉛航空燃油的替代品。G100UL航空燃油為一種無鉛航空燃油，可保持或提高發動機性能，同時顯著降低日常維護成本。我們已購買G100UL航空燃油，並已開始與現場材料實驗室及科學家進行專門的飛機測試，以評估我們SR20、SR22及SR22T飛機的燃料兼容性及其他化學特性要求。該測試於2023年1月開始，燃油表液位及燃油流量計等基線測試均已完成。儘管測試仍在進行中，我們仍樂觀地認為，我們的燃料將很快可供SR2X機型使用。

此外，我們打算在即將推出的產品中擴大該燃料的使用，以提高產品的可持續性性能。G100UL航空燃油的初始成本可能會高於100低鉛，但較高的成本應該會被更低的飛機維護成本所抵銷，該燃料一經廣泛使用，預計將變得更易負擔。逐步淘汰對本公司運營和財務業績的影響預計微乎其微。此外，通過購買G100UL，我們相信，我們正在履行我們減少對環境影響的承諾。

除SR2X系列飛機外，我們的產品陣容還包括願景噴氣機。其乃為短途私人旅行而設計，我們承認其運營涉及潛在的環境風險，如碳足跡及尾氣排放。然而，我們已採取措施解決這些問題。根據商務航空業的領先數據提供商Jet Support Services, Inc. Conklin & de Decker的二氧化碳計算器，相較所有通用及商務航空噴氣機，願景噴氣機的二氧化碳排放率最低。願景噴氣機的單引擎、V型尾翼設計使其單次使用的二氧化碳排放量較低。此外，願景噴氣機可兼容可持續航空燃料。通過使用可持續航空燃料，我們希望降低碳強度及大氣污染當量，這有助於實現更環保的航空業。

社會

人力資源

我們遵守相關法律法規，確保僱員利益得到保障。詳情請參閱「監管概覽 — 勞動及僱傭法」。

除遵守法律法規外，我們還採取與薪酬和解僱、招聘及晉升、工作時間、休息時間、平等機會、多元化、反歧視以及其他利益和福利有關的措施。

- 每位僱員都會收到並簽署描述工作詳情(包括工資標準和工作時間)的聘用函。

- 年度總薪酬表通過人力資源系統UKG分發，確認工作／1938年《公平勞動標準法案》狀態、薪酬和當前的福利登記情況。

- 《員工手冊》概述關於內部調動、工作崗位、休息時間、平等機會、多元化和反歧視的政策。我們已制定平等的就業機會政策，旨在促進本集團的多元化和凝聚力。

- 終止僱傭時，將向僱員發送終止函和《統一綜合預算調節法》信息／登記表。

- 進行年度僱員業績審查，為主管和僱員提供審查以往工作的機會，並制定新一年的業績目標和發展計劃。

- 為符合條件的／獲批准的僱員提供學費援助計劃，通過高等教育課程支持職業發展。各部門為繼續教育機會(如專業認證、培訓和特定工作培訓的研討會)分配預算。

- 我們的自有培訓計劃 — 西銳大學，方便向所有僱員開放，並提供從特定工作培訓到軟技能提升等各種在線課程。

職業安全與健康

僱員的健康與安全是我們的首要事項。我們努力提供及維護安全健康的工作環境，同時遵守所有適用的法律法規，包括但不限於：

- 美國職業安全與健康管理局(「**職業安全與健康管理局**」)標準

- 明尼蘇達州職業安全與健康管理局標準

此外，我們：(1)已制定適用的環境、健康與安全政策，包括知情權、減少工傷事故、個人防護設備、一般安全規則及條例、聽力保護、呼吸道保護、事故報告、血源性病原體和應急響應；及(2)基於僱員的擔憂或任何危險，並根據需要，與保險公司進行工業衛生監測調查。

為確保遵守適用的法律和法規，我們的人力資源部門將不時地在必要時並在諮詢我們的法律顧問後，調整我們的人力資源政策，以適應相關勞動和安全法律法規的重大變化。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無發生任何重大事故，也沒有因違反有關職業健康和工作安全的法律法規而受到任何行政處罰。

勞工標準

我們遵守美國法律法規(如1938年《公平勞動標準法案》)，以管理其勞動實踐。根據1938年《公平勞動標準法案》第570部，在僱傭新僱員時會進行篩選和背景調查，我們不會僱傭任何14歲以下的兒童。此外，我們嚴格遵守1930年《關稅法》，並遵守《關稅法》第307條禁止任何強迫勞動的規定。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們任何經營場所均未報告及／或發現童工、強迫或強制勞動。一旦於我們的經營場所內發現任何不合規事件，我們將立即暫停相關人員的工作並進行內部調查。

供應鏈管理

於業績記錄期，我們並無制定具體政策以積極監察供應商的環境、社會及管治表現。儘管如此，我們在選擇供應商時一直審慎行事，並優先考慮具有良好聲譽及業績記錄的供應商。

為進一步加強我們對可持續發展的承諾，我們目前正在制定一項內部政策，以指導我們選擇及管理供應鏈合作夥伴。我們將制定供應商行為準則，以確保與我們合作的公司在人權、勞工、反腐敗及環境方面堅持高道德標準。該行為準則應設定本公司期望供應商在開展業務時遵守的道德標準。此外，根據該政策，我們亦會考慮以下措施：

- 於我們的排名系統中引入可持續發展評估標準，使我們能夠根據供應商的可持續發展舉措對其進行評估及排名。

- 將可持續發展目標納入我們的項目業務規劃，以確保設計流程包括對更多可持續材料的深入探索。

- 將可持續發展項目類別納入成本改進計劃，使我們能夠專注於有助於可持續發展目標的項目。

- 與選定的供應商合作建立可持續發展委員會，關注具體指標並監控進度。這些供應商將提供機會開展聯合公共關係活動。

通過實施這一政策，我們尋求培養一個符合我們價值觀的供應鏈，並為更加可持續及負責任的商業生態系統做出貢獻。

產品責任

確保產品責任是我們業務運營的一個基本面。安全對我們至關重要，我們為此在每架飛機中整合許多強大的安全措施來彰顯乘客安全的首要性。為堅持高標準，我們已建立一個遵守《美國聯邦法規》第14篇第21部－產品及物品的認證程序的質量體系。有關我們質量保證流程的更多資料，請參見「業務 — 適航指令、質量控制及保證」。

在我們的質量保證手冊(「**質量保證手冊**」)中，我們已實施一個標準程序，以確保任何不合格產品被及時識別、記錄、隔離，並根據我們的政策予以糾正。如果出現潛在的不合格產品，在不合格記錄(「**不合格記錄**」)完成之前，其應被明確地標識為不合格。不合格記錄應包含對不符合要求的描述和產品的實際狀況。我們還將按照具體步驟進

行徹底調查，包括識別任何物理或電子問題，隔離產品以防止未經授權或意外使用，必要時實施遏制程序，並根據質量保證手冊確定處置類型及根據質量保證手冊規定進行分析。當產品被確認為不合格時將採取糾正措施，並應採取預防措施以消除潛在的不合格原因。

反腐敗

我們力求於我們的所有業務活動中秉持高度誠信。作為誠信承諾的一部分，我們致力於遵守所有適用的反賄賂及反腐敗法律、法規和條例。

我們不容忍任何形式的賄賂或腐敗，我們強烈鼓勵僱員向我們的法律部門上報任何違反反腐敗和反賄賂法的行為。嚴格禁止對任何善意舉報或投訴並有合理理由相信已發生違反我們反腐敗政策或其他非法、不道德或不適當行為的人士進行任何形式的報復。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無援助、助長、協助或串通任何進行或合謀進行任何非法活動的人士。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，概無發現對我們有重大影響的違反有關貪污、賄賂、欺詐及洗錢的相關法律及法規的情況。

法律訴訟及合規

法律訴訟

日常業務過程中出現的法律訴訟、糾紛和索賠，包括產品責任索賠，會對我們產生影響。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並非任何重大訴訟、仲裁或行政程序的一方，且我們並不知悉針對我們或我們董事，且可能個別或共同對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響的任何待決或可能面臨的法律、仲裁或行政程序，因為我們已投保我們認為於商業上合理、足夠且可供我們行業使用的保險類別及金額，特別是在產品責任方面。所有此類產品責任索賠均由我們的保險安排承保，惟須遵守我們的保險及再保險政策條款。有關我們如何記錄產品責任索賠及我們保險安排的詳情，請參閱「－適航指令、質量控制及保證」及「－保險」以了解更多資料。

合規

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們未曾且並無涉及任何導致罰款、執法行動或其他處罰而可能會個別或整體對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響的重大不合規事件。

與若干業務活動及聯屬人士有關的國際制裁

HKEX B1Q1(i)(a)

航空工業被指定為中國軍事綜合體企業

根據第13959號行政命令(「**第13959號行政命令**」)，美國財政部於2021年6月3日將我們的控股股東之一航空工業及其若干附屬公司(「**確認的CMIC實體**」)列入NS-CMIC清單，生效日期為2021年8月2日。本集團過往或目前概無與任何確認的CMIC實體有任何交易。

第13959號行政命令並未禁止與NS-CMIC清單所列各方進行的所有交易。相反，第13959號行政命令禁止美籍人士自指定中國軍事企業生效之日起購買或出售名列NS-CMIC清單的任何人士的任何公開交易證券，或由該等證券衍生或旨在為該等證券提供投資機會的任何公開交易證券，除非得到海外資產控制辦公室的許可或授權。根據海外資產控制辦公室的常見問題回答第857條，經修訂的第13959號行政命令中的禁令僅適用於被列入NS-CMIC清單的CMIC的附屬公司，前提是該附屬公司本身被列入NS-CMIC清單。倘附屬公司未列入NS-CMIC清單，則第13959號行政命令的限制不適用於該附屬公司。

本公司及其附屬公司未被列入NS-CMIC清單，適用於被指定為CMIC的航空工業的制裁不適用於本公司及其附屬公司。因此，由於本公司本身未被海外資產控制辦公室列入NS-CMIC清單，霍金認為適用於美籍人士購買或出售NS-CMIC清單上的公司的任何公開交易證券，或由該等證券衍生或旨在為該等證券提供投資機會的任何公開交易證券的限制，不適用於本公司。

向任何人士[編纂]本公司證券，包括與[編纂]相關的本公司股份[編纂]及[編纂]或本公司股份隨後於聯交所[編纂]，將不會引致根據經修訂的第13959號行政命令或任何相關的海外資產控制辦公室規則或條例實施的適用於航空工業的制裁。

參與[編纂]的相關人士(為免生疑問，包括但不限於[編纂]的潛在[編纂])將不會引致根據經修訂的第13959號行政命令或任何相關的海外資產控制辦公室規則或條例實施的適用於航空工業的制裁。本公司現有股東(包括該等美籍人士股東)可繼續擁有本公司股份且不需要出售他們於本公司的股份，因為適用於被指定為CMIC的航空工業的制裁不適用於本公司及其附屬公司。此外，根據經修訂的第13959號行政命令及任何相關的海外資產控制辦公室規則或條例，指定航空工業為CMIC概無對航空工業或本集團任何其他成員(包括本公司及其附屬公司)的業務運營施加任何限制。

與受國際制裁地區的業務活動

若干國家或組織，包括美國、歐盟、英國、聯合國及澳大利亞，在相關司法轄區保持各種形式的制裁計劃的國家或地區內，針對某些當事人、行業或領域持續進行經濟制裁及貿易限制，但並未全面禁運(即並未使特定國家／地區成為全面受制裁國家)。

於業績記錄期，我們與涉及相關地區的非制裁客戶進行了若干交易。我們直接或間接向相關地區的非制裁客戶銷售活塞飛機及零部件。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們自相關地區的有關交易中分別產生約11,000美元、22,000美元及10,400美元的收入，分別佔本集團截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度 總收入的0.001%、0.003%及0.001%。相關地區於業績記錄期受到多項制裁，但均未受到相關司法轄區有關制裁的法律法規項下的全面出口、進口、金融或投資禁運(即均非全面受制裁國家)。

誠如霍金告知，其已執行其認為必要的程序，並依賴於本公司對相關地區所有客戶的甄選，我們於業績記錄期涉及相關地區的業務運營不屬於指引信HKEX-GL101-19規定的制裁活動，乃鑒於(i)我們位於相關地區的客戶均未被列入海外資產控制辦公室特

別指定國民及被封鎖人員名單或歐盟、英國、澳大利亞及聯合國管理的有關受限制人士名單；及(ii)向客戶提供的銷售和服務與歐盟、英國或澳大利亞並無關係。由於並無受制裁目標或全面受制裁國家參與此類活動，我們的銷售並不構成一級制裁活動。此外，我們在相關地區與非制裁方的活動不涉及受制裁行業或領域，因此不構成二級制裁活動。

我們董事確認，我們目前無意開展任何直接或間接涉及全面受制裁國家的業務。我們不會有意或故意與任何受制裁目標開展任何業務，或在任何全面受制裁國家開展任何會導致我們觸犯國際制裁的業務，並且我們不會使用**[編纂][編纂]**直接或間接資助或促進與全面受制裁國家或受制裁目標進行的，或為使全面受制裁國家或受制裁目標受益而進行的活動或業務。我們董事將持續監控**[編纂][編纂]**以及通過聯交所籌集的任何其他資金的使用情況，以確保該等資金不會用於直接或間接資助或促進與全面受制裁國家或受制裁目標進行的，或為使全面受制裁國家或受制裁目標受益而進行的活動或業務，否則或會觸犯國際制裁。

與中航通飛華南和中航通飛浙江的業務活動

HKEX B1Q1(ii)(a)
HKEX B1Q1(iii)(a)

於業績記錄期，我們與中航通飛華南和中航通飛浙江這[兩]名客戶進行若干交易，這兩名客戶於2020年12月23日被工業與安全局列入軍事最終用戶清單，因此被限制在沒有許可證的情況下接收《出口管理條例》所規限及《出口管理條例》第744條第2補充案中所載的物項。中航通飛浙江和中航通飛華南均為中航通飛的全資附屬公司，因此均為我們的關連人士。

Cirrus Design與中航通飛浙江訂立飛機項目協議(經Cirrus Design與中航通飛浙江之間日期為2022年10月18日的修訂協議修訂，統稱為「**飛機開發項目協議**」)，據此，我們與中航通飛浙江合作開發一款具有一種配置但具有兩種型號合格證的輕型通用航空教練機(「**AG100/SR10項目**」)；進一步詳情請參閱「關連交易 — 須遵守申報、年度審閱及公告規定的非豁免關連交易 — 1.與AG100/SR10項目有關的關連交易 — 一次性AG100/SR10飛機開發交易 — 飛機開發項目協議」。

2023年11月9日，本公司、Cirrus Design與中航通飛浙江訂立一份飛機服務框架協議(「**AG100飛機服務框架協議**」)，根據該協議，中航通飛浙江不時向本公司購買與AG100飛機有關的採購支持及技術支持。進一步詳情請參閱「關連交易 — 須遵守申報、年度審閱及公告規定的非豁免持續關連交易 — 1. 與AG100/SR10項目有關的關連交易 — 持續飛機服務交易 — AG100飛機服務框架協議」。

鑒於中航通飛浙江被列入軍事最終用戶清單，我們暫停該協議項下的出口、再出口及轉讓受《出口管理條例》規限的物項，直至我們於2021年2月9日自美國商務部工業與安全局獲得出口許可證，有效期至2025年2月28日，授權向中航通飛浙江出口、再出口及轉讓與AG100/SR10項目有關受《出口管理條例》規限的若干物項。我們已恢復與中航通飛浙江的業務活動，並遵守工業與安全局許可證的條款。我們目前預計AG100/SR10項目將於出口許可證到期前(即2024年)美國聯邦航空管理局就SR10飛機頒發生產許可證(惟我們將於證書頒發後向中航通飛浙江提交項目收尾報告，而生產許可證的頒發受制於項目時間風險和外部因素，如監管審查的延遲)後完成。倘AG100/SR10項目僅於出口許可證到期後方可完成，或AG100飛機服務框架協議項下的任何交易可能於出口許可證到期後方發生，我們將於出口許可證到期前及時對其進行續期。於嚴格遵守我們自工業與安全局獲得的出口許可證的前提下，霍金認為，我們與中航通飛浙江有關AG100/SR10項目的交易並未違反適用於中航通飛浙江的出口管制。

2023年11月9日，本公司、Cirrus Design、中航通飛華南及中航通飛服務訂立飛機套件銷售及項目服務框架協議(「飛機套件銷售及項目服務框架協議」)，據此，中航通飛華南及／或中航通飛服務可不時自我們採購TRAC20機型的飛機套件及項目服務，以協助組裝飛機套件；進一步詳情請參閱「關連交易 — 須遵守申報、年度審閱及公告規定的非豁免持續關連交易 — 3.飛機套件銷售及項目服務框架協議」。

鑒於中航通飛華南被列入軍事最終用戶清單，我們於2020年12月指定後暫停活動，直至我們已就向中航通飛華南銷售SR20飛機套件以供其轉售予特定民用終端用戶，而自美國商務部工業與安全局獲得各種出口許可證。我們進一步於2022年5月9日自美國商務部工業與安全局獲得出口許可證，有效期至2026年5月31日，授權我們向中航通飛華南出口及再出口與SR20飛機有關受《出口管理條例》規限的物項。關於我們授予中航通飛華南的有限許可(「**型號合格證許可**」)，以使用美國聯邦航空管理局型號合格證及相關許可數據，製造SR20、SR22及SR22T機型(亦包括TRAC20、TRAC22及TRAC22T機型)，我們已自工業與安全局獲得三份有效期分別至2025年2月28日、2025年9月30日及2026年5月31日的出口許可證，授權我們向中航通飛華南出口、再出口及轉讓與型號合格證許可有關受《出口管理條例》規限的若干物項。在嚴格遵守我們自美國商務部工業與安全局獲得的出口許可證的情況下，霍金認為，我們與中航通飛華南有關我們向中航通飛華南銷售SR20飛機套件及相關項目服務以及型號合格證許可的交易並未違反適用於中航通飛華南的出口管制。

根據霍金的建議，工業與安全局將根據具體情況審閱許可證的申請。於我們從工業與安全局獲得的各份出口許可證到期前，我們將提交新的出口許可證申請，以尋求向中航通飛華南及中航通飛浙江進行銷售的授權續期。我們不會在沒有有效許可證的情況下轉讓任何需要工業與安全局許可證的產品，以遵守適用於兩個實體的相關出口限制。於2023年8月3日，我們自工業與安全局獲得向中航通飛華南銷售的新許可證。董事並不知悉我們產品的任何變化將會導致我們的產品受到工業與安全局更嚴格的出口管制限制。然而，由於工業與安全局許可證的決定為酌情決定，並可能受美國外交政策及／或國家安全考慮的驅動，本集團工業與安全局出口許可證續期的潛在法律障礙源於中美關係的可能變化及／或法律變化。我們目前預計在不久的將來不會出現任何該等法律障礙。儘管如此，我們無法保證不斷加劇的中美關係緊張局勢不會於未來引發相關法律障礙；請參閱「風險因素 — 我們的業務面臨與我們所經營市場的整體宏觀經濟、政治、社會及監管條件變化相關的風險」。

我們向中航通飛華南和中航通飛浙江銷售活塞飛機及零部件，並確認於指定後與中航通飛華南及／或中航通飛浙江進行交易之前，我們已自工業與安全局獲得所需許可證。下表載列就我們與中航通飛華南及／或中航通飛浙江的交易所申請的出口許可證列表：

執照／許可證	申請人	買方及最終收貨人	簽發機構	目的	有效期
出口許可證編號D1263947	Cirrus Design	中航通飛華南	工業與安全局	授權出口用於SR20飛機最終裝配的飛機套件及相關部件，包括航電及導航設備、零備件、技術及維護培訓	2022年5月9日至2026年5月31日
出口許可證編號D1225542	Cirrus Design	中航通飛華南	工業與安全局	授權出口用於SR20飛機最終裝配的飛機套件及相關部件，包括航電及導航設備、技術及維護培訓	2021年2月16日至2025年2月28日
出口許可證編號D1243320	Cirrus Design	中航通飛華南	工業與安全局	授權出口用於SR20飛機最終裝配的飛機套件、完整SR22飛機最終裝配的零備件，以及SR20和SR22飛機最終裝配的相關技術，包括維護培訓(但SR22的相關零備件與技術不可出口予中航通飛華南)	2021年9月22日至2025年9月30日
出口許可證編號D1327197	Cirrus Design	中航通飛華南	工業與安全局	授權出口用於SR22飛機最終裝配的飛機套件及相關零備件，包括航電及導航設備、零備件、技術及維護培訓	2023年8月3日至2027年8月31日
出口許可證編號D1225896	Cirrus Design	中航通飛浙江	工業與安全局	授權出口飛機及SR10/AG100飛機套件、相關複合材料以及製造、裝配、配置及測試相關設備的技術	2021年2月9日至2025年2月28日

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們與中航通飛華南的交易產生收入分別約17.2百萬美元、13.6百萬美元及3.8百萬美元，分別佔本集團相同年度總收入約2.3%、1.5%及0.4%。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們與中航通飛浙江的交易產生收入分別約20.3百萬美元、6.5百萬美元及5.5百萬美元，分別佔本集團相同年度總收入約2.7%、0.7%及0.5%。進一步詳情請參閱「關連交易」。

我們亦與中航通飛的另一家全資附屬公司中航通飛服務進行了若干交易，詳見本文件「關連交易」。儘管如此，據我們所知且根據霍金的建議，中航通飛服務並未被工業與安全局列入任何與出口管制相關的清單或以其他方式受到任何國際制裁，且我們與中航通飛服務的交易不會導致任何國際制裁或出口管制限制。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，(i)在中航通飛華南及／或中航通飛浙江於2020年12月被列入軍事最終用戶清單後與其進行各項交易前，我們已自工業與安全局取得所有必要的出口許可證；及(ii)一直嚴格遵守工業與安全局頒發的許可證條款及條件。根據霍金的建議，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，與中航通飛華南和中航通飛浙江的交易並未違反適用於這兩個實體的國際制裁。][董事確認，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們一直嚴格遵守工業與安全局頒發的許可證條款及條件，在中航通飛華南及中航通飛浙江獲工業與安全局指定後，於未事先取得相關出口許可證的情況下未曾與中航通飛華南或中航通飛浙江開展交易。根據霍金的建議，Cirrus Design本身不受美國出口管制限制，僅由於我們與中航通飛浙江、中航通飛華南或控股股東的任何其他附屬公司或聯營公司(不包括本集團成員公司)在法律上屬不同的實體。正如工業與安全局FAQ第134號所述，「附屬公司、母公司及姐妹公司與上市實體依法區分及……因此，因一間上市實體上市而對其施加的許可及其他責任本身並不適用於其附屬公司、母公司、姐妹公司或並無列入實體清單的其他依法區分的聯屬公司」。

HKEX B1Q1(iii)(a)

概述

根據霍金的建議，我們於業績記錄期及直至最後實際可行日期涉及相關地區、中航通飛浙江及中航通飛華南的過往交易並未引致國際制裁，因為：(i)相關地區不受全面及一般貿易禁運(即相關地區均不是全面受制裁國家)；及(ii)除上文所披露的與中航通飛浙江及中航通飛華南的交易外，董事確認，本集團並無與任何實體進行任何其他交易或運輸任何其他受國際制裁或出口管制的物品或服務。即使將來需要完全停止我們與相關地區、中航通飛浙江或中航通飛華南的業務，以遵守國際制裁的法律法規的變化，我們的董事認為，鑒於我們在任何相關地區的銷售、向中航通飛浙江或中航通飛華南的銷售分別及合計的收入貢獻並不重大，該停止不會對本集團的財務狀況及業務運營產生任何重大影響。

綜上所述，我們的董事認為，且根據霍金的建議，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們(i)一直遵守所有適用的制裁法律及法規；(ii)在中航通飛華南及／或中航通飛浙江於2020年12月被列入軍事最終用戶清單後與其進行各項交易前，已自工業與安全局取得所有必要的出口許可證；(iii)一直嚴格遵守工業與安全局頒發的許可證條款及條件；(iv)除與中航通飛華南及中航通飛浙江(「**指定軍事最終用戶實體**」)進行交易外，並未進行任何受國際制裁及／或出口管制的交易；及(v)制定有效且充分的內部控制措施、政策及程序，以識別及監控任何與制裁及反賄賂法律有關的重大風險，並確保遵守該等法律。

基於已開展的盡職調查(包括但不限於審閱與工業與安全局許可證相關的基礎文件、審閱與我們內部控制措施相關的文件、獲得管理層的確認、對指定軍事最終用戶實體進行獨立的背景調查及法規檢索，以及考慮上述霍金的意見及本公司內部控制顧問進行內部控制審查的結果)，獨家保薦人未注意到任何導致其與董事意見相左的情況。

考慮到本文件所載的**[編纂]**範圍和**[編纂]**預期用途，霍金認為，各方(包括本公司及其附屬公司、本公司及其附屬公司的各董事及僱員、本公司或其附屬公司的**[編纂]**、股東以及聯交所及其相關集團公司或參與**[編纂]**的任何人士)參與**[編纂]**並不導致有關各方

將會遭受任何適用的國際制裁，因此，本公司、潛在**[編纂]**及股東以及可能直接或間接參與允許本公司股票**[編纂]**、交易及結算的人員(包括聯交所、其上市委員會及相關集團公司)所面臨的制裁風險甚微。

內部控制措施

HKEX B1Q1(iv)(a)

我們已採用以下有關出口管制及其他國際制裁的內部控制程序，以確保我們遵守所有適用的國際制裁法律及法規：

- 我們將於**[編纂]**後開立並維持一個獨立銀行賬戶，專門用於存放和安排**[編纂]**[**編纂]**或透過聯交所籌集的任何其他資金；

- 於決定是否應把握涉及受國際制裁地區或受制裁人員的任何商業機會前，我們會評估制裁風險。作為我們的一項標準程序，我們根據海外資產控制辦公室、美國國務院的名單，以及美國、聯合國、英國、歐盟(包括其諸多成員國)和其他國家的100多份出口管制名單，對我們的客戶進行篩選。這些出口管制名單涵蓋洗錢、欺詐、腐敗、恐怖活動和融資以及違反國際制裁的行為。任何涉嫌制裁風險的現有及／或潛在商業交易都必須立即向我們負責制裁政策合規的法律團隊報告。如任何交易方受到經濟制裁，我們將開展調查並諮詢在國際制裁法律事務方面具有必要專業知識和經驗的外部法律顧問，並採取適當行動。同時，我們的法律團隊應定期審閱現有客戶名單及貨運單據，以確保本集團不與名列制裁名單的國家、地區、實體或個體進行交易。當遇到與我們業務相關的危險信號時，我們會對潛在交易方(包括潛在客戶)進行評估，作為我們交易盡職調查的一部分，以確定與出口管制、地緣政治、商業聲譽(包括欺詐)和名列工業與安全局軍事最終用戶清單的軍事最終用戶相關的潛在風險。倘發現任何潛在制裁風險或可疑交易，我們可能向於國際制裁事務方面具有必要專業知識和經驗的信譽良好的外部法律顧問尋求建議；

- 我們已根據我們的風險狀況採納並實施出口管理合規政策，當中載列本公司為確保遵守《出口管理條例》而制定的內部程序，包括申報及內部審查、培訓及記錄保存程序。我們的法律團隊將定期審閱及更新手冊，以確保遵守《出口管理條例》。當我們的法律團隊認為必要時，我們將聘請在制裁事務方面具有必要專業知識和經驗的外部法律顧問，以獲得建議及意見；

- 我們定期審查及監控我們的出口許可證狀況，確保我們在進行相關交易前獲得有效的出口許可證以及我們的出口許可證在到期前及時續簽；

- 我們有一名專職全球貿易和出口合規經理(「**合規經理**」)，其工作包括定製基於風險的方法，範圍涵蓋管理承諾、風險評估和分析、內部控制、測試和審計以及培訓。我們的合規經理直接向本公司副總法律顧問報告，定期與我們的機隊銷售經理和其他銷售經理進行非正式討論，定期實地到訪本公司工廠，開展出口合規、制裁、限制貿易慣例和反賄賂法方面的審計並編寫報告。視乎報告的性質及其敏感性，可以與一線人員、業務部門經理、副總法律顧問和其他高級管理人員分享報告及／或調查結果；

- 我們已制定一項程序，根據美國、歐盟、聯合國、英國、英國海外領土、澳大利亞及其他國家維持的受限制方和國家清單(包括但不限於軍事最終用戶清單)篩檢並識別潛在客戶或供應商的名稱。倘潛在客戶或供應商的名稱與我們清單的任何查詢結果匹配，我們將與法務部門及／或外部顧問合作，以釐定及分析是否應該與該等人士進行交易；及

- 我們要求飛機客戶提供有關美國出口管制法律要求的最終用途聲明，並將出口管制合規條款載於有關合約中。

此外，我們已向聯交所承諾：(i)我們不會將**[編纂][編纂]**或透過聯交所籌集的其他資金用於(a)直接或間接為全面受制裁國家或位於其他國家的受制裁人員的任何項目或業務提供資金或便利，或(b)倘本公司在未來以任何會導致違反國際制裁的方式成為與受

制裁國家或受制裁人員(如有)有關的合約的一方(無論是由於制裁法變動或其他原因)，因終止或轉讓有關合約而支付任何賠償；(ii)我們日後不會從事任何會導致我們、聯交所、**[編纂]**、**[編纂]**、我們的股東或潛在**[編纂]**違反美國、歐盟、澳大利亞或聯合國任何制裁法律的業務；(iii)我們不會進行任何在訂立交易時為適用制裁法禁止的交易；(iv)若我們認為我們所訂立的交易將使我們、我們的**[編纂]**及股東面臨違反制裁的風險，我們將在聯交所網站及我們的網站中及時作出披露；及(v)我們亦將於我們的年度和中期報告中披露我們在監測我們的業務面臨制裁風險方面的努力、未來在受制裁國家的業務狀況(如有)以及我們與該等受制裁國家有關的業務意向。若我們違反對聯交所的承諾，我們將面臨股份可能從聯交所**[編纂]**的風險。

本公司認為，上述措施將提供一個充分且有效的框架，協助我們識別及監控與制裁和反賄賂法有關的任何重大風險。我們已實施並維持若干政策和程序，旨在監控並確保我們和我們的董事、高級職員和僱員遵守國際制裁和其他適用的法律法規。霍金已審閱及評估這些內部控制措施，並認為，基於我們的業務活動及風險評估，嚴格實施這些措施可充分有效地保障本公司識別和監控與國際制裁有關的任何重大風險及遵守適用的國際制裁法及我們對聯交所的承諾。

內部控制及風險管理

風險管理概述

我們積極的風險管理方法和內部控制政策對我們的策略和文化至關重要。我們的風險管理團隊使用信用評估流程並應用關於客戶、國家和地區多元化的內部指導方針，來評估和監控客戶的信用風險。我們採用投資組合管理方法來監控並減低風險、推動我們重要業務活動(包括我們的銷售及營銷工作)決策。有關我們業務運營、飛機製造業以及在美國和其他地區開展業務所面臨的多種主要風險和不確定性因素的詳細資料，請參閱「風險因素 — 與我們業務及行業有關的風險」。

我們評估並監控我們投資組合內的主要風險，包括與流動性、價格、信貸及利率有關的市場風險，以及與勞動力及人才、供應鏈及製造、地緣政治環境、監管／美國聯邦航空管理局、經濟和通貨膨脹有關的其他風險。有關主要金融及市場風險的詳細討論，請參閱「財務資料 — 金融風險因素」。董事評估並釐定該等主要風險的管理策略：

- **流動資金風險。**我們根據金融工具的預期到期日管理資金短缺的風險。我們努力透過使用銀行透支、銀行貸款及長期租賃維持資金連續性與靈活性之間的平衡。

- **價格風險。**我們主要通過與主要供應商協商定價協議、競標及識別降低成本的機會來管理這一風險。

- **信貸風險**。我們遵守我們的信貸政策，採取僅向信譽良好的交易對手提供信貸來支持客戶的需求，同時保持高品質的應收款項。我們根據潛在客戶的經審計財務報表、信貸機構評級以及銀行和貿易情況來評估其信用。我們還評估和監控重要業務合作夥伴和第三方的信用，如金融機構、保險公司和其他可能使我們面臨交易對手風險的供應商。

- **利率風險。**管理層頻繁監控我們所面臨的市場利率變動風險，主要原因是這與我們浮動利率的長期債務有關。

- **供應鏈或製造中斷風險：**我們通過加大對製造流程、供應鏈流程的投資以及密切關注我們主要供應商來管理該風險。自供應鏈開始，我們確定專注於更小但質量較高且穩定的供應商庫，從而減少我們供應鏈的中斷並降低成本。從製造的角度來看，我們增加了對生產線的投資，包括通過持續推出西銳操作系統，以創建更靈活和經過交叉培訓的員工團隊、需求驅動的生產線以及可重複的標準化工作流程。這些措施有助於對產品進行更高的質量控制，並提高直接勞工和生產支出的效率。

- **地緣政治風險：**我們積極與地方、州和聯邦各級立法者接觸，就本公司為其選民提供的投資和就業貢獻進行教育，並與立法者合作，為當前和未來的運營和投資提供激勵。

- **監管／美國聯邦航空管理局風險：**我們受美國聯邦航空管理局及類似監管機構的監管。就此而言，我們設置兩個團隊—「產品誠信小組」及「適航團隊」來監控我們的產品，確保遵守美國聯邦航空管理局的規則及法規。產品誠信小組是本公司適航、質量、客戶及法務團隊等多個內部團隊的交叉協作。該小組審閱機場提供的所有資料，評估後確定應傳閱給客戶的資料。產品誠信小組隨後於24小時內將具體問題上報美國聯邦航空管理局。我們的適航團隊承擔四大職能：(1)美國聯邦航空管理局認證；(2)組織委任授權監督；(3)持續的安全運營管理；及(4)出口合規或技術出口合規。

- **經濟與通貨膨脹風險：**我們目前的儲備為我們帶來強勁的製造需求，這種需求會貫穿經濟衰退期，而經濟衰退期可能導致新客戶訂單減少。此外，我們具有一個飛機定價流程，作為我們預算編製流程的一部分，以確定是否需要提高飛機定價來應對通貨膨脹。作為我們產品線的市場領導者，我們對我們的飛機有定價權。

內部控制概述

我們已採納並一直實施一系列內部控制政策及程序，旨在為實現目標提供保證，包括高效運營、可靠的財務報告及遵守適用的法律法規。現將我們已實施的內部控制政策及程序概述如下：

- 董事會及高級管理人員監督及管理與業務運營相關的整體風險。

- 我們的不同部門負責確保各自於日常工作中遵守相關法律法規，密切關注任何違規行為，若出現違規，相關部門負責人應向管理層匯報。

- 我們的內部審計團隊由經驗豐富的稱職人員組成並直接向審計、風險、合規委員會報告，負責監督內部控制政策、措施及程序的執行情況，並定期審查有關政策、措施及程序的執行情況。

- 我們已就業務運營採納多項措施及程序，包括質量控制及保證、知識產權保護、環境保護以及職業健康與安全。

- 我們的審計、風險、合規委員負責對我們的內部控制系統的充分性及有效性進行分析及獨立評估。

- 我們將繼續隨時安排各種培訓，確保董事、高級管理人員及相關僱員了解最新的適用法律法規。

- 我們已委任浩德融資有限公司擔任我們的合規顧問，就上市規則事宜向董事及管理層團隊提供建議，直至本公司就其自**[編纂]**起計首個完整財政年度的財務業績遵照上市規則第13.46條為止。合規顧問會就相關監管機構根據上市規則提出的要求及時提供支持與建議。

概述

緊隨**[編纂]**完成後(假設**[編纂]**未獲行使)，中航通飛香港將直接持有本公司已發行股本總額約**[編纂]**%。中航通飛香港的全部已發行股本由中航通飛持有，航空工業持有中航通飛70%股權。因此，航空工業、中航通飛及中航通飛香港根據上市規則被視為本公司的一組控股股東。

控股股東的背景

我們的控股股東

航空工業於2008年11月由國資委於中國成立，是一家專注於航空航天和國防的指定實體，整合國內資源以提升中國在全球航空市場的競爭力。航空工業旗下擁有多家上市公司，業務涵蓋國防、運輸機、直升機、航空電子系統、通用航空、航空研究及測試、航空供應鏈、汽車零部件、資產管理、金融、工程和建築等領域。

中航通飛由航空工業擁有70%股權，主要從事通用航空的研發、運營和服務，以及航空零部件的設計和製造。中航通飛集團(本集團除外)擁有各種類型的飛機產品，包括公務機、輕型運動飛機、教練機、水陸兩栖飛機、多功能飛機和專用飛機。

中航通飛香港是一家投資控股公司，由中航通飛全資擁有。

航空工業與中航通飛其他股東的關係

儘管航空工業、廣東粵財投資控股有限公司(「**廣東粵財**」)、廣東恆健投資控股有限公司(「**廣東恆健**」)和珠海格力航空投資有限公司(「**格力航投**」)的股權乃透過中航通

飛持有，根據聯交所發佈的新上市申請人指南第1.1C條所載推斷，我們並不將廣東粵財、廣東恆健及格力航投(統稱為「**中航通飛少數股東**」)視作為一組控股股東，原因如下：

(i) **航空工業是中航通飛的唯一創始股東：**航空工業於2009年2月在北京成立中航通飛並作為其唯一股東。如「— 控股股東的背景 — 我們的控股股東」所述，除持有本公司股權之外，中航通飛擁有實質性業務及運營。航空工業成立了14家直接附屬公司，專注於不同行業領域，其中中航通飛是航空工業旗下唯一專注於通用航空業務的直接附屬公司。作為航空工業積極融入區域經濟的戰略性舉措，中航通飛總部於2009年6月由北京市遷至廣東省珠海市。中航通飛於2009年至2010年間獲得中航通飛少數股東的進一步金融投資，這反映了廣東省地方政府與國資委之間的區域性合作。因此，中航通飛並非特殊目的實體，而是一家除於本公司的股權外擁有實質性業務和運營的公司，中航通飛少數股東對中航通飛的金融投資是為了投資中航通飛的自有業務，與本公司無關；

(ii) **中航通飛少數股東作為中航通飛的被動金融投資者：**中航通飛少數股東為處於被動地位的金融投資者，並不參與中航通飛的日常運營及管理。與業務橫跨多個航空及相關領域的航空工業不同，廣東粵財、廣東恆健及格力航投均作為投資控股實體成立。儘管各自均為一家國有企業，航空工業及中航通飛少數股東各自為不同的國有機構主要擁有和控制，具有單獨且獨立的匯報線。因此，不應因為這種表面上的國有地位而被推定為相互行動一致。

於中航通飛董事會的九名董事中，五名董事由航空工業委任，三名董事由中航通飛少數股東分別委任，一名董事由中航通飛僱員委任。據本公司所知並經中航通飛少數股東確認：(a)由中航通飛少數股東委任的董事均不參與中航通飛的日常運營和管理；及(b)並無(正式或以其他方式)達成任何關於由中航通飛少數股東任命的董事將於中航通飛董事會會議上以任何協調的方式進行投票

表決的諒解或安排。中航通飛少數股東均無權委任或提名本集團任何成員公司的任何董事。廣東恆健獲授提名一名副總經理的權力，獲如此提名的副總經理的任命須經中航通飛董事會批准。據本公司所知並經廣東恆健確認：(a)副總經理的提名乃由廣東恆健經考慮候選人的經驗及背景後作出；及(b)該副總經理並不明確代表廣東恆健的利益。由廣東恆健推薦的候選人經中航通飛董事會批准並通過中航通飛內部人力資源程序辦理入職手續後，該副總經理即成為中航通飛的僱員，直接向中航通飛總經理匯報工作。該副總經理受中航通飛董事會監督，對中航通飛的全體股東負責。廣東粵財及格力航投各自無權提名或委任中航通飛的任何高級管理人員；

(iii) **航空工業與各中航通飛少數股東獨立行使表決權：**航空工業及中航通飛少數股東各自確認：(a)航空工業及中航通飛少數股東之間並無就中航通飛或本集團的管理以及其等就涉及中航通飛或本集團管理或其等股權的股東決議行使表決權的問題訂立任何正式或非正式安排或協議；(b)未曾就航空工業和中航通飛少數股東達成表決或業務決策而採納一致性的達成程序；(c)其等一直且將繼續在中航通飛的股東大會上相互獨立行使表決權；及(d)在中航通飛的股東大會上，航空工業不給出且中航通飛少數股東不尋求任何表決指示；

(iv) **未統一管理與控制：**就本公司所深知，航空工業和中航通飛少數股東從未進行統一管理與控制，也未曾作為一個整合單位行事。自中航通飛少數股東成為中航通飛的股東以來，航空工業和中航通飛少數股東的董事和高級管理人員並沒有重疊；及

(v) **無一致行動關係：**航空工業和各中航通飛少數股東確認，航空工業和中航通飛少數股東在任何情況下均不屬於收購守則推定的「一致行動」範疇。

業務劃分與競爭

根據弗若斯特沙利文的資料，我們是私人航空業的先驅及全球市場領導者。我們設計、開發、製造及銷售單引擎活塞及噴氣飛機，提供舒適、便利、優質的航空體驗，這是行業「創新、質量和安全的終極目標」。目前，我們提供兩條飛機產品線：(i) SR2X系列，主要供零售客戶的單引擎活塞飛機，包括三大機型：SR20、SR22以及具備機隊及其他具體應用專用配置的SR22T；及(ii)願景噴氣機，一款主要供零售客戶及在較小範圍內包機運營使用的單引擎噴氣飛機。通過西銳服務(我們以客戶為中心的業務部門)，我們亦為具有廣泛飛行需求的私人飛機所有者及操作者提供基於生活方式的飛行訓練、飛機維護管理及融資方案。有關我們業務的進一步詳情，請參閱本文件「業務」一節。

通用航空是指除軍用及定期商業航線以外的所有航空，是世界上最大的航空市場。通用航空包括私人航空和專業航空。私人航空是指固定翼通用航空飛機的非商業運行，包括自駕和飛行指導等活動。私人航空使用的主要飛機類型包括活塞發動機飛機和渦輪飛機。渦輪飛機包括渦輪螺旋槳飛機與噴氣機。專業航空涉及企業服務、包機服務、農業作業、消防、救災和環境保護等一系列活動。

我們認為，我們的主要業務與控股股東的業務劃分明確，因為我們的產品和控股股東的產品用途不同，目標客戶亦相應不同。根據弗若斯特沙利文的資料，我們經營所在的私人航空市場是通用航空市場的一個子集。根據弗若斯特沙利文的資料，私人航空主要面向個人客戶，如私人所有者、教練及個人飛行愛好者，而通用航空的其他類別通常擁有更廣泛的目標客戶，如政府機構、醫療服務提供商及能源公司等。中航通飛集團(本集團除外)作為航空工業旗下專門從事通用飛機的研發、製造及運營的唯一平台，而本集團專注於中航通飛集團旗下通用飛機範圍內私人飛機的研發和製造。中航通飛集團(本集團除外)擁有各種類型的飛機產品，包括公務機、輕型運動飛機、

教練機、水陸兩栖飛機、多功能飛機和專用飛機等，主要用於農林作業、消防、救災、短途運輸、人工影響天氣作業和大氣監測等特殊用途，並主要面向工農業機構運營商客戶。另一方面，我們的產品為私人飛機，主要面向零售客戶。

本集團與控股股東的產品及服務並無重合。由於我們的產品與控股股東的產品用途不同，本集團與控股股東提供的服務亦相應不同(主要是為已售飛機提供服務)。就本公司及控股股東所知悉，於業績記錄期，本集團與控股股東的客戶並無重合。

根據弗若斯特沙利文的資料，控股股東(不包括本集團)為通用航空業務提供的豐富產品組合中，AG100教練機(我們就此提供飛機開發支持)是僅有的在一定程度上與我們的產品有潛在相似之處的產品。儘管如此，AG100並無與我們的產品直接或間接競爭或可能競爭。控股股東的AG100飛機與我們的SR10飛機有明確的地域劃分。於2024年1月商業化後，AG100飛機由中航通飛浙江在中國製造並於中國市場銷售。我們有權但並無義務製造及銷售SR10。倘我們決定進行製造及銷售，SR10將由本集團在美國製造並在北美、南美、歐洲、澳大利亞及南非市場銷售。對於上述地區以外的所有其他國家或市場，中航通飛浙江及本集團將根據具體情況決定各自的責任。未經另一方書面同意，中航通飛浙江或本集團均不得在另一方的責任市場銷售AG100或SR10。AG100飛機已分別於2023年11月及2023年12月自中國民航局取得型號合格證及生產許可證。截至最後實際可行日期，由於SR10飛機僅取得型號合格證，尚未自美國聯邦航空管理局取得生產許可證，AG100/SR10計劃(定義見下文)尚未完成。詳情請參閱「— AG100」。]

控股股東確認，截至最後實際可行日期，他們沒有任何產品直接或間接地與我們的產品競爭或可能競爭。

AG100

中航通飛浙江是中航通飛的一家全資附屬公司，主要從事民用飛機的設計、研發、製造、銷售、技術開發、技術諮詢、技術服務以及通用機械設備和電子設備的銷售。中航通飛浙江一直在與本集團合作，開發一種使用一種配置但具有兩種型號合格證的輕

型通用航空教練機(「**AG100/SR10項目**」)。我們負責為AG100/SR10項目提供項目管理、行政支援、供應商管理、設計、開發、認證及測試支持。由中航通飛浙江開發並取得中國民航局認證用於中國市場的教練機命名為AG100，而由我們開發並將取得美國聯邦航空管理局認證用於我們負責的市場的教練機命名為SR10。有關AG100/SR10項目的詳細資料，請參閱本文件「關連交易 — 須遵守申報、年度審閱及公告規定的非豁免關連交易— 1.與AG100/SR10項目有關的關連交易 — 一次性AG100/SR10飛機開發交易 — 飛機開發項目協議」章節。與我們的其他飛機相比，AG100或SR10的尺寸更小，規格更低，其價格將顯著低於我們的其他飛機。AG100飛機已分別於2023年11月及2023年12月自中國民航局取得型號合格證及生產許可證。截至最後實際可行日期，由於SR10飛機僅取得型號合格證，尚未自美國聯邦航空管理局取得生產許可證，AG100/SR10計劃尚未完成。

於2024年1月商業化後，AG100飛機由中航通飛浙江在中國製造並於中國市場銷售。我們有權但並無義務製造及銷售SR10。倘我們決定進行製造及銷售，SR10將由本集團在美國製造並在北美、南美、歐洲、澳大利亞及南非市場銷售。對於上述地區以外的所有其他國家或市場，中航通飛浙江及本集團將根據具體情況決定各自的責任。未經另一方書面同意，中航通飛浙江或本集團均不得在另一方的責任市場銷售AG100或SR10。鑒於如此清晰的地理劃分，AG100和SR10之間沒有競爭。此外，雖然我們將繼續擴大產能並制定生產計劃以最大限度地利用產能，但我們當前的意圖是將製造能力集中在價格及盈利能力更高的其他產品上。

控股股東當前未計劃在**[編纂]**前或**[編纂]**後不久的將來將AG100入資本集團，且我們的控股股東將在未來根據其整體戰略規劃繼續評估該注資。倘本公司知悉控股股東在該方面的意圖發生任何變化，本公司將根據上市規則第8.10(1)(a)(iv)條發佈公告。AG100未來入資本集團(如有)將遵守上市規則的相關要求，包括但不限於上市規則第8.10(1)(b)條和第14A章。

根據上述內容，董事認為，控股股東的業務與我們的主要業務有明確界限，因此本集團的業務與控股股東的業務之間不存在競爭。控股股東進一步確認，截至最後實際可行日期，除本集團的業務外，他們並無於與我們當前業務直接或間接競爭或可能競爭的業務擁有任何須根據上市規則第8.10條予以披露的權益。

此外，我們的控股股東於2024年[•]簽署了一項有利於本公司的不競爭承諾，據此他們承諾不會並將促使其附屬公司(本集團成員除外)不得直接或間接從事與我們的主營業務競爭或可能競爭的任何主營業務活動。更多細節，請參閱下文「— 不競爭承諾」。

獨立於控股股東

董事基於以下理由信納，本集團能夠在**[編纂]**後以獨立於控股股東及其各自的緊密聯繫人的方式開展業務。

管理獨立性

我們的業務由董事及高級管理人員管理及開展。**[編纂]**後，我們的董事會將由九名董事組成，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。詳細資料，請參閱「董事及高級管理人員」。

除下文及本文件「董事及高級管理人員」一節所披露者外，董事或高級管理人員概無於控股股東擁有權益的任何公司(本集團內公司除外)擔任任何董事或高級管理職位：

姓名	於本公司的職務	於控股股東或其緊密聯繫人處的職務
楊雷先生	非執行董事及董事會主席	中航通飛董事會主席

姓名	於本公司的職務	於控股股東或其緊密聯繫人處的職務
王暉先生	執行董事及董事會副主席	中航通飛高級專務
宋慶春先生	非執行董事	浙江通飛野馬飛機製造有限責任公司董事及總經理
		河北通飛未來飛行器有限公司(前稱珠海通飛未來飛行器有限公司)董事會主席
劉亮先生	非執行董事	中航通飛經營財務部部長
		中航通飛香港執行董事
李屹暉先生	非執行董事	中航通飛航空產品發展部部長
		浙江通飛野馬飛機製造有限責任公司董事會主席
		珠海中航賽斯納飛機有限公司董事
		石家庄中航賽斯納飛機有限公司董事
		哈爾濱通用飛機工業有限責任公司董事

儘管上述董事重疊，但我們相信，基於下述原因，董事及高級管理人員能夠在本公司獨立履行各自職責，並且本公司能夠獨立於我們的控股股東及其各自的緊密聯繫人管理業務：

(i) 王暉先生為我們的執行董事之一，大部分時間都在履行其於本集團的職責。除於本集團任職外，他未參與上述實體的日常運營；

(ii) 楊雷先生、宋慶春先生、劉亮先生及李屹暉先生為我們的非執行董事，並未參與我們業務的日常管理及運營。儘管他們並未參與本集團的日常運營及業務決策過程，但他們隨時了解我們的業務事項，並協助監督及審查我們的業務表現，通過提供專業建議和參加業務更新會議來履行其作為董事的職責；

(iii) Zean Hoffmeister Vang NIELSEN先生為我們的執行董事及行政總裁，未於控股股東或其緊密聯繫人(本集團成員除外)擔任任何職位或持有股權。他連同我們高級管理團隊餘下成員一起負責我們的日常管理及運營；

(iv) 本集團的日常管理及運營由高級管理團隊(包括 Zean Hoffmeister Vang NIELSEN先生)進行，他們未於控股股東或其緊密聯繫人(本集團成員除外)擔任任何職位，具有獨立性，具有足夠的相關經驗以確保本集團的日常業務及管理的正常運行；

(v) 截至最後實際可行日期，董事及高級管理團隊成員均未持有控股股東或其緊密聯繫人(本集團成員公司除外)的任何股權；

(vi) 各董事均知悉其身為董事的受信責任要求(其中包括)其以符合本公司最佳利益的方式為本公司的利益行事，且不允許其個人利益妨礙本公司的最佳利益；

(vii) 倘本集團與董事或他們各自的緊密聯繫人訂立的任何交易產生潛在利益衝突，利益相關的董事應放棄就董事會批准其或其任何緊密聯繫人擁有重大權益的合約、安排或任何其他提案的任何決議投票，且不應計入出席相關董事會會議的法定人數；

(viii) 我們已委任三名獨立非執行董事，佔董事會三分之一的比例，以平衡董事會的人數，確保董事會僅於適當考慮獨立及公平的意見後作出決策及促進本公司及股東的整體利益。我們相信，獨立非執行董事個別及整體擁有必要的知識和經驗，能夠為本公司提供專業及經驗豐富的建議。董事認為獨立非執行董事能夠為董事會決策過程帶來公平及合理的判斷且能保障本公司及股東的整體權益；及

(xi) 我們[已採取]企業管治措施及充分有效的控制機制來管理本集團與控股股東之間的利益衝突(如有)，這將支持我們的獨立管理。有關更多詳情，請參閱本節中的「— 企業管治措施」。

基於以上內容，董事認為本集團董事會及高級管理團隊能夠獨立於控股股東及其各自的緊密聯繫人履行其管理職責。

營運獨立性

本集團在運營上獨立於控股股東及其各自的緊密聯繫人。我們可獨立決策及開展我們的業務運營。我們擁有足夠的資金、設施、技術及員工來獨立經營我們的業務。我們持有或享有經營業務所需的所有相關許可證及知識產權的利益。我們擁有或有權使用與我們業務相關的所有運營設施。我們有自己的組織結構，由各個職能部門組成，且每個職能部門都有特定的職責範圍。我們並無與控股股東或其各自的緊密聯繫人共享任何運營資源，如銷售及營銷、風險管理及一般行政資源。我們亦制定了一套內部監控程序以協助業務有效營運。我們獨立管理並獨立訪問客戶及供應商。

於業績記錄期，我們與控股股東的緊密聯繫人進行了若干交易，該等交易預計將在**[編纂]**後繼續進行，根據上市規則將構成本公司的持續關連交易。更多詳情請參閱「關連交易」。有關交易乃於本公司的一般及日常業務過程中進行，我們的董事確認有關交易的條款乃經公平磋商後釐定，且對本公司的有利程度不遜於獨立第三方提供的條款。董事相信，本公司與控股股東的緊密聯繫人之間的持續關連交易並不表示本公司對控股股東有任何不當依賴，且符合本公司及股東的整體利益。

基於上述內容，董事認為，我們能夠獨立於控股股東及其各自的緊密聯繫人開展業務。

財務獨立性

本集團擁有獨立的財務系統，並根據自己的業務需求作出財務決策。我們有自己的內部控制及會計系統以及財務部門，可履行獨立的現金收支庫務職能、獨立的會計及申報職能以及獨立的內部控制職能。控股股東及其各自的緊密聯繫人概無干預我們的資金使用。我們擁有充足的內部資源及信貸配置來支持我們的日常運營，且我們能夠從獨立第三方獲得融資，而無需依賴我們的控股股東或其各自的緊密聯繫人提供的任何擔保或抵押。截至最後實際可行日期，我們並未從控股股東或其各自的任何緊密聯繫人處獲得任何未償還借款或擔保。

綜上所述，董事認為我們能夠保持與控股股東及其各自的緊密聯繫人的財務獨立性。

不競爭承諾

我們的控股股東於2024年[•]簽署了一項有利於本公司的不競爭承諾(「**不競爭承諾**」)，該承諾在有關期間(定義見下文)生效。根據不競爭承諾，控股股東已確認，截至不競爭承諾之日，控股股東及其各自的附屬公司(本集團成員除外)的主要業務並未及不可能與我們的主要業務構成競爭。我們的主要業務是設計、開發、製造及銷售兩種飛機產品：(i)SR2X系列及(ii)願景噴氣機(「**我們的主要業務活動**」)。控股股東也已向本公司作出無條件及不可撤銷的承諾，即在有關期間(定義見下文)，控股股東將不會並將促使其附屬公司(本集團成員除外)不會：

(i) 單獨或與第三方共同直接或間接從事或參與任何形式的(包括但不限於投資、併購、收購、合資、合作、合夥、承包或租賃經營、購買上市公司股份或參股)與我們的主要業務活動競爭或可能競爭的業務或活動(無論是作為董事或股東(本集團的董事或股東除外)、合夥人、代理人或以其他身份，以及無論是為了利潤、報酬或其他利益)；及

(ii) 直接或間接地在與我們的主要業務活動競爭或可能競爭的任何經營實體、機構或經濟組織中持有任何利益或以任何其他形式獲得任何控制權(無論是作為董事或股東(本集團的董事或股東除外)、合夥人、代理人或其他身份，以及無論是為了利潤、報酬或其他利益)。

上述限制不適用於控股股東及／或其各自的附屬公司(本集團成員除外)作為金融投資所持有的股權低於該公司相關類別已發行股本的10%或該公司總股本的10%的情況，且控股股東及／或其附屬公司(本集團成員除外)概無權委任該公司的大多數董事，且不直接或間接參與該公司的管理或日常運營。

新商機的選擇權

根據不競爭承諾，各控股股東承諾，在有關期間(定義見下文)，如果任何控股股東或其各自的附屬公司(本集團成員除外)(「**要約人**」)被授予或提供或已識別任何直接或間接地與我們的主要業務活動競爭或可能競爭的業務投資或商機(「新商機」)，於符合國有資產監督管理局相關規定及實際可行的情況下，該控股股東將並將促使其附屬公司(本集團成員除外)，首先在以下實際可行的情況下盡快將新商機轉介予我們：(i)該控股股東將並將促使其附屬公司(本集團成員除外)向我們介紹或促使向我們介紹新商機，並向我們發出有關新商機的書面通知，當中載有一切合理所需資料(包括但不限於新商機的投資或收購成本的性質及細節)(「要約通知」)，以供我們考慮(a)新商機是否與我們的主要業務活動競爭；及(b)利用新商機是否符合本集團利益；僅當(a)要約人收到我們拒絕新商機的通知，或(b)要約人在我們收到要約通知之日起10個營業日內(就不競爭承諾而言，「營業日」是指聯交所通常在香港開展證券交易業務的日子)未收到我們的通知，則要約人有權利用新商機。在決定是否就任何新商機行使我們的選擇權時，我們將遵守上市規則(如適用)的要求。

倘要約人尋求的新商機的條款和條件出現任何重大變化，要約人將按以上述方式向我們介紹經修訂的新商機。各控股股東承諾將促使其附屬公司(本集團成員除外)根據上述要求向本集團提供任何新商機的選擇權。

優先購買權

若控股股東及／或其各自的附屬公司(本集團成員除外)已根據上文「— 新商機的選擇權」收購任何業務並打算轉讓該業務，控股股東將或促使其各自的附屬公司(本集團成員除外)在符合國有資產監督管理局相關規定的前提下，向我方提供在相同情況下收購該等業務、投資或權益的優先購買權(「**優先購買權**」)。若我們決定不行使優先購買權，

或未能在收到要約通知後10個營業日內作出書面回應，則控股股東可以或可以促使其各自的附屬公司(本集團成員除外)以不優於向本集團提供的條款向其他第三方出售該業務。於決定是否行使優先購買權時，我們將遵守上市規則(如適用)的規定。各控股股東承諾，將促使其附屬公司(本集團成員除外)根據不競爭承諾授予本集團優先購買權。

控股股東的進一步承諾

各控股股東進一步確認並同意，根據相關法律、法規、上市規則及香港證券監管機構的規定，本公司可能需披露與不競爭承諾、新商機或優先購買權相關的資料，包括但不限於控股股東遵守本公司公告、年度及／或中期報告中的不競爭承諾。我們將在合理必要的範圍內進行相關披露，以遵守任何此類規定。

我們[已採取]以下措施，以確保遵守不競爭承諾項下的各項承諾及／或管理未來我們控股股東(包括彼等各自的附屬公司，本集團成員公司除外)與本集團業務的任何直接或間接競爭：

(i) 我們將在收到控股股東(視情況而定)提供的關於發行或轉讓新商機或優先購買權的通知後7天內，向獨立非執行董事提供該等通知；

(ii) 獨立非執行董事將在我們的年度報告中報告(a)他們對控股股東遵守不競爭承諾的審查結果，及(b)關於本公司新商機的選擇權及優先購買權的任何決策以及決策的依據；

(iii) 本公司董事認為獨立非執行董事在評估是否接受新商機或行使優先購買權方面有充足的經驗。在適當或必要的情況下，本公司獨立非執行董事可委任財務顧問或專家，就是否應行使不競爭承諾項下的選擇權或優先購買權提供建議，而由此產生的任何費用應由本公司承擔；及

(iv) 倘若我們計劃發展任何新業務，或於未來尋求任何商業機會，使得或可能使得與我們控股股東及其各自附屬公司(本集團成員除外)的業務構成直接或間接競爭，我們將與控股股東討論，以評估並採取措施界定各自的業務，並根據上市規則第8.10條解決此類競爭問題。

不競爭承諾將於本承諾簽署之日起生效，並於下列事件發生之時終止生效(以較早者為準)(「有關期間」)：

(i) 當各控股股東及其附屬公司(本集團成員除外)單獨或整體不再是本公司的控股股東或控股實益擁有人時；或

(ii) 我們的股份不再於聯交所**[編纂]**，惟因任何原因暫停股份交易除外。

鑒於(i)控股股東承諾他們將優先支持我們的業務發展；(ii)控股股東在不競爭承諾下以及根據不競爭承諾授予本公司的新商機選擇權及優先購買權具有法律約束力的義務；及(iii)上述監控控股股東遵守不競爭承諾的機制，董事認為，本公司已採取一切適當及切實可行的措施，以確保每位控股股東遵守其在不競爭承諾下的義務。

企業管治措施

我們[已採取]以下企業管治措施以管理任何潛在的利益衝突，並進一步保障本公司少數股東的利益：

- 本公司已委任獨立非執行董事，以確保對董事會決策過程有效行使獨立判斷，並向股東提供獨立建議；

- 獨立非執行董事將每年審查本公司控股股東對其不競爭承諾所載承諾的遵守情況；

- 控股股東將提供本公司要求的履行不競爭承諾所必需的所有資料，包括獨立非執行董事的年度審查；

- 本公司將根據上市規則的要求，於年度報告中或以公告的形式向公眾披露獨立非執行董事審查不競爭承諾遵守及執行相關事項的決策；

- 控股股東將提供一份年度確認書，證明他們遵守了不競爭承諾項下的承諾，以便在我們的年度報告中披露；

- 我們承諾，董事會應具有足夠均衡的執行董事、非執行董事及獨立非執行董事組成，以便於行使獨立判斷。我們相信，獨立非執行董事具備必要的專業知識，能夠在本公司與控股股東之間發生任何利益衝突時形成並行使獨立判斷；

- 獨立非執行董事將能夠在適當情況下就不競爭承諾相關事宜向外部各方尋求獨立的專業建議，費用由本公司承擔；

- 我們與關聯人士之間的任何擬議交易將受上市規則第14A章的約束，包括(如適用)該等規則的公告、報告及獨立股東批准要求；

- 倘發生任何潛在的利益衝突，於相關交易中擁有權益的董事須放棄於相關董事會會議上投票，並不得計入該會議相關決議的法定人數；

- 倘股東層面存在任何潛在的利益衝突，控股股東須放棄在本公司的股東大會上就相關決議投票；及

- 我們已委任浩德融資有限公司為我們的合規顧問，該顧問將就遵守適用法律及上市規則向我們提供建議及指導，包括但不限於與董事職責及企業管治有關的各種要求。

於我們的一般及日常業務過程中，我們已與我們的關連人士訂立若干協議。於**[編纂]**後，本節所披露的交易將構成上市規則第14A章項下的關連交易。

我們的關連人士

我們已與以下關連人士訂立若干交易，該等交易將於**[編纂]**後構成我們的持續關連交易：

我們的關連人士名稱	**關連關係**
中航通飛華南	我們的控股股東中航通飛的全資附屬公司，並因此為我們的控股股東的聯繫人及本公司的關連人士
中航通飛服務	我們的控股股東中航通飛的全資附屬公司，並因此為我們的控股股東的聯繫人及本公司的關連人士
中航通飛浙江	我們的控股股東中航通飛的全資附屬公司，並因此為我們的控股股東的聯繫人及本公司的關連人士
Continental	大陸航空科技控股有限公司(截至最後實際可行日期由我們的控股股東航空工業間接持有約46.40%)的全資附屬公司，並因此為航空工業的聯繫人及本公司的關連人士

我們的關連交易概要

下表載列我們的一次性關連交易及持續關連交易概要：

關連交易	適用上市規則	所尋求豁免	過往交易金額	建議年度上限
1. 與AG100/SR10項目有關的關連交易	第14A.35條、第14A.76(2)條、第14A.81條、第14A.82條及第14A.105條	公告規定	2021年：20.3百萬美元 2022年：6.5百萬美元 2023年：5.5百萬美元	2024年：3.1百萬美元 2025年：4.6百萬美元 2026年：4.6百萬美元
(a) 一次性AG100/SR10飛機開發交易—飛機開發項目協議	不適用		2021年：19.9百萬美元 2022年：5.5百萬美元 2023年：4.7百萬美元	2024年：零 2025年：零 2026年：零
(b) 持續AG100飛機服務交易—AG100飛機服務框架協議	第14A.35條、第14A.76(2)條、第14A.81條、第14A.82條及第14A.105條		2021年：0.4百萬美元 2022年：1.0百萬美元 2023年：0.8百萬美元	2024年：3.1百萬美元 2025年：4.6百萬美元 2026年：4.6百萬美元
2. 授權服務中心協議	第14A.35條、第14A.76(2)條及第14A.105條	公告規定	2021年：3.7百萬美元 2022年：1.8百萬美元 2023年：2.2百萬美元	2024年：4.0百萬美元 2025年：5.0百萬美元 2026年：5.7百萬美元
3. 飛機套件銷售及項目服務框架協議	第14A.35條、第14A.76(2)條及第14A.105條	公告規定	2021年：17.2百萬美元 2022年：13.6百萬美元 2023年：3.8百萬美元	2024年：7.2百萬美元 2025年：7.4百萬美元 2026年：7.7百萬美元
4. 發動機及零部件採購框架協議	第14A.35條、第14A.36條、第14A.46條及第14A.105條	公告、通函及獨立股東批准規定	2021年：29.8百萬美元 2022年：32.6百萬美元 2023年：43.9百萬美元	2024年：50.4百萬美元 2025年：54.2百萬美元 2026年：57.0百萬美元

須遵守申報、年度審閱及公告規定的非豁免關連交易

1. 與AG100/SR10項目有關的關連交易

一次性AG100/SR10飛機開發交易 — 飛機開發項目協議

背景及關鍵條款

於2019年10月15日，Cirrus Design與中航通飛浙江訂立飛機項目協議(經Cirrus Design與中航通飛浙江簽訂的日期為2022年10月18日的修訂協議修訂，統稱為「**飛機開發項目協議**」)，據此，我們與中航通飛浙江合作開發一款具有一種配置但有兩種型號合格證的輕型通用航空教練機(「**AG100/SR10項目**」)。由中航通飛浙江開發並取得中國民航局認證用於中國市場的教練機命名為AG100，而由我們開發並將取得美國聯邦航空管理局認證用於我們負責的市場的教練機命名為SR10。

我們就AG100/SR10項目與中航通飛浙江的合作安排的關鍵條款載列如下：

- *期限：*AG100/SR10項目將於美國聯邦航空管理局就SR10飛機簽發生產許可證後完成，惟我們將於許可證簽發後向中航通飛浙江提交項目收尾報告。

- *我們的主要責任：*我們主要負責為AG100/SR10項目提供項目管理、行政支援、供應商管理、設計、開發、認證及測試支持。尤其是，我們主要負責SR10飛機的設計、開發及認證，並為中航通飛浙江獲得AG100飛機的中國民航局型號合格證提供支持。

- *中航通飛浙江的主要責任：*中航通飛浙江主要負責獲得AG100飛機的中國民航局合格證。

- *定價及支付：*飛機開發項目協議的條款乃由中航通飛浙江與我們經公平磋商後按正常商業條款釐定。AG100/SR10項目採用固定價格方法。中航通飛浙江應就AG100/SR10項目向我們支付固定開發費用，該費用乃參考我們預計產生的研

發成本釐定，包括由於COVID-19影響及中航通飛浙江被納入軍事最終用戶清單(導致AG100/SR10項目延遲)所產生的開支。更多詳情，請參閱「業務－與若干業務活動及聯屬人士有關的國際制裁－與中航通飛華南和中航通飛浙江的業務活動」。研發成本乃經參考(i)基於不同研發人員的預期人數及工時以及其時薪的時間成本，及(ii)原材料、工具及耗材的預計數量及成本後確定。中航通飛浙江將按協定進度向我們支付固定開發費。

- *銷售及營銷：*於商業化後，我們與中航通飛浙江有權但並無義務分別製造SR10或AG100。倘我們決定於SR10商業化後開始製造SR10，我們將負責SR10飛機的銷售、營銷及相關成本，並於北美、南美、歐洲、澳大利亞及南非市場自由銷售SR10飛機。中航通飛浙江應負責AG100飛機的銷售、營銷及相關成本，並於中國市場自由銷售AG100飛機。就上文所述地區以外的所有其他國家或市場而言，我們及中航通飛浙江及將根據具體情況決定各自的責任。未經另一方書面同意，中航通飛浙江或我們不得在另一方負責的市場銷售AG100或SR10。亦請參閱下文「進行交易的理由」。

- *知識產權的所有權：*我們於AG100/SR10項目開始之前所擁有及產生的，或於項目範疇外獨立開發或產生的知識產權，包括設計、圖紙及技術規範等，產權依然為我們所有。中航通飛浙江保留的任何我方資料仍應遵守飛機開發項目協議所載有關使用、複製及披露的限制。我們與中航通飛浙江相互授予對方各自於AG100/SR10項目開始之前所擁有及產生的，或於項目範疇外獨立開發或產生的各自知識產權的非獨家且不可轉讓的有限許可，用於另一方履行其於飛機開發項目協議下以及分別與AG100飛機或SR10飛機相關的義務。我們與中航通飛浙江於AG100/SR10項目期間為AG100/SR10項目而共同製作、開發、構思、首次用於實踐、以任何有形表達媒介確定或創造的，或在AG100/SR10項目期間產生與AG100/SR10項目直接相關的所有知識產權，均屬於雙方的共同財產，不得出讓或轉讓予第三方。

- *保密：*我們與中航通飛浙江應保護由一方或其代表所披露的，或另一方以其他方式接收、觀察或訪問的與AG100/SR10項目有關的所有非公開資料、產品及／或材料(包括但不限於財務數據、產品技術、工藝、規範、發明或設計數據、工程圖紙)，防止未經授權訪問、使用或披露。

- *保險：*我們與中航通飛浙江應為飛機開發項目協議期間的所有員工及飛行運營投保，並應購買無個人或座位保險限額的第三方產品責任險，每次事故的最低保額為1,000萬美元。

- *終止：*於下述情況下，任一方可於向另一方發出書面通知後立即終止飛機開發項目協議：(i)出現重大違約，且尚未根據飛機開發項目協議所載程序解決；(ii)另一方破產；或(iii)尚未獲補救的不可抗力事件。為方便起見，中航通飛浙江可於向我們發出六個月書面通知後終止飛機開發項目協議。

截至最後實際可行日期，由於SR10飛機僅取得型號合格證，尚未自美國聯邦航空管理局取得生產許可證，AG100/SR10項目尚未完成。AG100飛機已自中國民航局取得型號合格證及生產許可證，並於2024年1月進行商業化。於美國聯邦航空管理局就SR10飛機簽發生產許可證後，AG100/SR10項目預計於2024年完成，惟我們將於生產許可證簽發後向中航通飛浙江提交項目收尾報告。生產許可證的簽發受項目時間風險和監管審查延遲等外部因素的影響。

中航通飛浙江於2020年12月被工業與安全局列入軍事最終用戶清單。就此而言，我們於2021年2月9日自工業與安全局獲得出口許可證，有效期至2025年2月28日，授權向中航通飛浙江出口、再出口及轉讓與AG100/SR10項目有關受《出口管理條例》規限的若干物項。在中航通飛浙江被列入軍事最終用戶清單之後及獲得出口許可證之前，我們暫停向中航通飛浙江出口、再出口及轉讓受《出口管理條例》規限的物項。我們目前預計AG100/SR10項目將於出口許可證到期前完成，即美國聯邦航空管理局就SR10飛機頒發生產許可證後的2024年(惟我們將於生產許可證頒發後向中航通飛浙江提交項目收尾報告，而生產許可證的頒發受制於項目時間風險和監管審查延遲等外部因素)。倘

AG100/SR10項目不大可能僅於出口許可證到期後完成，我們將於出口許可證到期前及時續期。更多詳情，請參閱「業務 — 與若干業務活動及聯屬人士有關的國際制裁 — 與中航通飛華南和中航通飛浙江的業務活動」。

進行交易的理由

根據飛機開發項目協議，我們將開發一款新型配置機型，以擴大我們的產品供應，同時自中航通飛浙江收取開發費用。於2024年1月商業化後，AG100飛機由中航通飛浙江於中國製造並於中國市場銷售。我們有權但並無義務製造及銷售SR10。倘我們決定如此，SR10將由我們於美國製造並於北美洲、南美洲、歐洲、澳大利亞及南非市場銷售。就上文所述地區以外的所有其他國家或市場而言，我們及中航通飛浙江將根據具體情況決定各自的責任市場。未經另一方書面同意，中航通飛浙江或我們不得在另一方負責的市場銷售AG100或SR10。然而，儘管我們將繼續擴大產能並制定生產計劃，以最大限度地利用我們的產能，但我們現時有意將我們的製造能力集中在我們價格及盈利能力較高的其他產品上。

持續飛機服務交易—AG100飛機服務框架協議

背景及關鍵條款

2023年11月9日，本公司、Cirrus Design與中航通飛浙江訂立一份飛機服務框架協議(「AG100飛機服務框架協議」)，據此，中航通飛浙江不時向我們購買(i)以材料供應及／或從其他供應商採購材料形式提供用於AG100飛機的認證和生產的採購支持，及(ii)以補充檢驗、型號合格證認證過程的技術諮詢、獲得型號合格證後設計優化支持及／或獲得AG100飛機型號合格證後持續適航支持形式為AG100飛機提供的技術支持。有關根據AG100/SR10項目開發的AG100飛機詳情，請參閱上文「— 一次性AG100飛機開發交易 — 飛機開發項目協議」。

我們可根據AG100飛機服務框架協議所載條款及條件，與中航通飛浙江或其附屬公司就AG100飛機服務框架協議項下擬進行的交易訂立個別協議及／或工作說明書。

AG100飛機服務框架協議期限自**[編纂]**起計為期三年。AG100飛機服務框架協議可在本公司、Cirrus Design及中航通飛浙江協定的情況下續約，惟須遵守適用法律、法規及規則(包括但不限於上市規則)的要求。

如上文「— 一次性AG100飛機開發交易 — 飛機開發項目協議」分節所披露，中航通飛浙江於2020年12月被列入軍事最終用戶清單，我們於2021年2月9日自工業與安全局獲得出口許可證，有效期至2025年2月28日，授權向中航通飛浙江出口、再出口及轉讓與AG100/SR10項目有關受《出口管理條例》規限的若干物項。該出口許可證還授權向中航通飛浙江出口、再出口及轉讓受《出口管理條例》規限用於AG100飛機服務框架協議項下擬進行交易的若干物項。在中航通飛浙江被列入軍事最終用戶清單之後及獲得出口許可證之前，我們暫停向中航通飛浙江出口、再出口及轉讓受《出口管理條例》規限的物項。倘AG100飛機服務框架協議項下任何交易於出口許可證到期後發生，我們將於出口許可證到期前及時續期。更多詳情，請參閱「業務 — 與若干業務活動及聯屬人士有關的國際制裁 — 與中航通飛華南和中航通飛浙江的業務活動」。

進行交易的理由

AG100飛機服務框架協議項下擬進行的交易為我們預期會就AG100飛機向中航通飛浙江提供的持續性採購支持及技術支持，為AG100/SR10項目的附屬品。

定價政策

AG100飛機服務框架協議的條款乃由中航通飛浙江與我們經公平磋商後按正常商業條款釐定。經參考我們的成本，包括(i)材料供應的原材料成本(基於中航通飛浙江採購的材料數量、類型及規格確定)；及(ii)中航通飛浙江獲得的其他採購支持及技術支持的勞動力成本(基於參與的僱員人數及彼等就相關採購支持及／或技術支持所花費時間確定，按每工時的固定成本收取，並經通貨膨脹加合理利潤率調整)，根據AG100飛機服務框架協議向中航通飛浙江提供的採購支持及技術支持的定價乃屬公平合理並反映正常商業條款。

過往交易金額、年度上限及基準

就上市規則第14A.81及14A.82條而言，飛機開發項目協議及AG100飛機服務框架協議項下的交易應按以下基準合併計算：(i)飛機開發項目協議及AG100飛機服務框架協議均由我們與中航通飛浙江訂立；及(ii) AG100飛機服務框架協議項下擬進行的交易與飛機開發項目協議項下AG100飛機的開發有關。

就上市規則第14A.81及14A.82條而言，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，與飛機開發項目協議項下的交易及AG100飛機服務框架協議項下擬進行的交易有關的交易總額載列如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
		（百萬美元）	
自中航通飛浙江收取的開發費用[1]	19.9	5.5	4.7
向中航通飛浙江提供有關AG100飛機的採購支持及技術支持	0.4	1.0	0.8
總計	**20.3**	**6.5**	**5.5**

(1) 根據中航通飛浙江與我們協定的相關工作說明書，於業績記錄期自中航通飛浙江收取的開發費用的波動乃由於我們就AG100/SR10項目花費的時間及材料或研發成本有所波動所致。

就上市規則第14A.81及14A.82條而言，截至2024年、2025年及2026年12月31日止年度，與飛機開發項目協議項下的交易及AG100飛機服務框架協議項下擬進行的交易有關的建議年度上限如下：

	截至12月31日止年度		
	2024年	**2025年**	**2026年**
		（百萬美元）	
根據飛機開發項目協議自中航通飛浙江收取的開發費用	—	—	—
根據AG100飛機服務框架協議向中航通飛浙江提供有關AG100飛機的採購支持及技術支持	3.1	4.6	4.6
總計	**3.1**	**4.6**	**4.6**

上述與AG100飛機服務框架協議項下擬進行的交易有關的建議年度上限乃根據以下各項計算：(i)向中航通飛浙江提供類似採購支持及技術支持的過往交易金額，並計及滿足潛在增加或波動的需要；(ii)與中航通飛浙江的預期交易量，乃基於(a)中航通飛浙江所採購材料的預期數量、類型及規格(包括現有協議及／或工作説明書)；及(b)預計參與的僱員人數、彼等就採購支持及技術支持所花費時間以及每工時的固定成本，並計及現有協議及／或工作説明書以及中航通飛浙江於商業化後開發及生產AG100飛機的預期需求。AG100飛機已獲得中國民航局頒發的型號合格證及生產許可證，並已於2024年1月進行商業化。我們預計，相較於業績記錄期，中航通飛浙江將需要更多採購支持，尤其是中航通飛浙江向我們採購的材料數量預計將增加，以在AG100飛機商業化后提高其產量；及(iii)採購支持及技術支持的當前價格以及預期通貨膨脹。

上市規則的涵義

就上市規則第14A.81及14A.82條而言，飛機開發項目協議及AG100飛機服務框架協議項下的交易應合併計算。由於與飛機開發項目協議項下的交易及AG100飛機服務框架協議項下擬進行的交易有關的所有適用百分比率中最高者合計將高於0.1%但低於5%，該等交易將須遵守上市規則第14A章項下的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守通函及獨立股東批准規定。

2. 授權服務中心協議

背景及關鍵條款

於2020年7月6日，Cirrus Design及中航通飛服務訂立授權服務中心協議(「授權服務中心協議」)(經2023年11月9日的補充協議修訂)，據此，我們授權中航通飛服務作為我們SR系列飛機在中國的授權服務中心按非獨家基準運營。中航通飛服務應以合理的價格及條款就我們的SR系列飛機為中國飛機所有者提供及時有效的維護及服務，並根據我們的政策及程序以及適用於特定飛機的保修及其他服務條款就我們的SR系列飛機向飛機所有者免費提供保修及其他服務。此外，我們應向中航通飛服務銷售中航通飛服務就我們的SR系列飛機提供服務所需的飛機零部件、套件、工具、檢測設備及技術出版物，以及由我們製造或批准用作存貨或轉售的飛機零部件。中航通飛服務或其附屬公司可根據授權服務中心協議單獨向我們下達個別採購訂單，該等訂單載有具體的條款及條件，包括產品描述、數量、價格、規定交付日期及裝運說明等條款。授權服務中心協議的期限自**[編纂]**起計為期三年。授權服務中心協議可在Cirrus Design及中航通飛服務協定的情況下續約，惟須遵守適用法律、法規及規則(包括但不限於上市規則)的要求。

進行交易的理由

我們的董事認為，授權服務中心協議對本公司有利，原因為(i)我們目前在中國並無任何自營服務中心；(ii)自2015年以來，中航通飛服務已獲授權作為我們SR系列飛機在中國的授權服務中心運營；(iii)通過中航通飛服務，我們SR系列飛機在中國的終端用戶可以更有效的方式享受保修、維護及其他服務，而本集團於中國經營的自營服務中心不會產生額外成本；及(iv)我們認為難以在中國市場找到在質量、產能、形成的信任及理解方面相近的提供相關服務的替代者。

定價政策

授權服務中心協議的條款乃由中航通飛服務與我們經公平磋商後按正常商業條款釐定。根據授權服務中心協議向中航通飛服務供應的飛機產品的售價應屬公平合理且反映一般商業條款。我們根據授權服務中心協議向中航通飛服務提供的飛機產品的售價乃參考我們提供予其他獨立授權服務中心的價格及我們的成本(包括(i)原材料成本(基於授權服務中心需要的產品數量、類型及規格確定)；及(ii)勞動力成本(基於參與的僱員人數及所花費時間確定)，經通貨膨脹加合理利潤率調整後釐定。

過往交易金額

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，與我們向中航通飛服務提供飛機產品有關的交易總額載列如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
		(百萬美元)	
向中航通飛服務提供飛機產品	3.7	1.8	2.2

我們於2021年向中航通飛服務提供的飛機產品的交易金額高於2022年及2023年，主要是由於中航通飛服務於2021年向我們採購大量飛機產品，用於維護我們在中國銷售

的更多飛機套件(詳情請參閱下文「— 3.飛機套件銷售及項目服務框架協議 — 過往交易金額」)，以及由於預計2022年需求會增加，中航通飛服務於2021年下達大量零件庫存訂單。

年度上限及基準

截至2024年、2025年及2026年12月31日止年度，我們於授權服務中心協議項下擬向中航通飛服務提供飛機產品有關的建議年度上限如下：

	截至12月31日止年度		
	2024年	**2025年**	**2026年**
		(百萬美元)	
向中航通飛服務提供飛機產品	4.0	5.0	5.7

上述建議年度上限乃根據以下各項計算：(i)與我們向中航通飛服務提供飛機產品有關的過往交易金額，計及滿足潛在增長或波動的需要；(ii)飛機套件組裝成飛機後，我們銷售予中航通飛華南及／或中航通飛服務以供彼等隨後轉售予中國民用終端用戶的SR系列飛機的飛機套件的過往銷量，經計及我們分別於2021年、2022年及2023年向中航通飛華南及／或中航通飛服務銷售飛機套件的過往交易金額14.8百萬美元、11.3百萬美元及3.0百萬美元(詳情請參閱下文「— 3.飛機套件銷售及項目服務框架協議 — 過往交易金額」)；(iii)我們SR系列飛機在中國的預計銷量(包括飛機套件的現有及預計訂單)。詳情請參閱下文「— 3.飛機套件銷售及項目服務框架協議 — 年度上限及基準」；(iv)向中航通飛服務提供的飛機產品的預期數量、類型及規格，計及飛機產品的現有訂單、將於中國運營的SR系列飛機的預期數量(包括我們在中國售出的SR系列飛機數量)及該等飛機因老化而產生的預期維護需求；及(v)飛機產品的當前價格及預期通貨膨脹。儘管如上文所述，與我們於業績記錄期向中航通飛服務提供飛機產品有關的交易金額有所波動，但交易金額預計於2024年、2025年及2026年有所增加，乃主要由於我們在中國運營的飛機數量預計有所增加，飛機老化及鑒於COVID-19疫情的負面影響有所緩解，我們飛機在中國的平均運行時間預計有所增加，從而導致預計對我們的飛機產品的需求增加，以在中國為我們的飛機提供服務。

上市規則的涵義

由於與授權服務中心協議項下擬進行交易有關的所有適用百分比中最高者將高於0.1%但低於5%，故該等交易將須遵守上市規則第14A章項下的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守通函及獨立股東批准規定。

3. 飛機套件銷售及項目服務框架協議

背景及關鍵條款

2023年11月9日，本公司、Cirrus Design、中航通飛華南及中航通飛服務訂立飛機套件銷售及項目服務框架協議(「飛機套件銷售及項目服務框架協議」)，據此，中航通飛華南及／或中航通飛服務可不時(i)向我們採購為SR20機型專門配置的TRAC20機型的飛機套件；及(ii)向我們採購項目服務，以協助中航通飛華南組裝飛機套件。飛機套件銷售及項目服務框架協議亦規定中航通飛服務應擔任我們的TRAC20機型及TRAC22機型於中國的非獨家授權經銷商。作為我們的非獨家授權經銷商，中航通飛服務與我們屬於買賣關係，我們並未就中航通飛服務在中國出售我們TRAC20機型及TRAC22機型錄得任何收入或成本。據我們董事所深知，由中航通飛華南(作為中航通飛的製造機構)提供的飛機套件組裝的TRAC20機型將由中航通飛服務(作為中航通飛的銷售及營銷機構)轉售予中國民用終端用戶。

我們可能與中航通飛華南及／或中航通飛服務或其各自附屬公司根據飛機套件銷售及項目服務框架協議就該協議項下擬進行的交易單獨訂立個別協議，該協議載有具體的條款及條件，包括工作範圍、產品描述、數量、價格、規定交付日期及裝運說明等條款。飛機套件銷售及項目服務框架協議的期限自**[編纂]**起計為期三年。飛機套件銷售及項目服務框架協議可在本公司、Cirrus Design、中航通飛華南及中航通飛服務協定的情況下續約，惟須遵守適用法律、法規及規則(包括但不限於上市規則)的要求。

為支持飛機套件銷售及項目服務框架協議項下的飛機套件銷售交易，我們已授予中航通飛華南一項有限許可(「型號合格證許可」)，在中國民航局生產許可證的限制及監察下使用美國聯邦航空管理局型號合格證及相關許可數據，製造SR20、SR22及SR22T機型(亦包括TRAC20、TRAC22及TRAC22T機型)，使中航通飛華南能夠在其中國製造工廠使用製造或裝配功能，完成飛機套件組裝，進一步轉售給中國的民用終端用戶。

中航通飛華南於2020年12月被列入軍事最終用戶清單。就此而言，我們已就向中航通飛華南銷售SR20飛機套件以供其轉售予特定民用終端用戶自工業與安全局獲得各種出口許可證，且我們進一步於2022年5月9日自工業與安全局獲得出口許可證，有效期至2026年5月31日，授權我們向中航通飛華南出口及再出口與SR20飛機有關受《出口管理條例》規限的物項。就型號合格證許可而言，我們已自工業與安全局獲得三份有效期分別至2025年2月28日、2025年9月30日及2026年5月31日的出口許可證，授權我們向中航通飛華南出口、再出口及轉讓與型號合格證許可有關受《出口管理條例》規限的若干物項。更多詳情，請參閱「業務 — 與若干業務活動及聯屬人士有關的國際制裁 — 與中航通飛華南和中航通飛浙江的業務活動」。

進行交易的理由

我們的董事認為，飛機套件銷售及項目服務框架協議對本公司有利，原因為(i)我們的主要業務為單引擎活塞及噴氣飛機的設計、開發、製造及銷售，且我們於一般及日常業務過程中銷售飛機套件及提供相關項目服務；(ii)多年以來，我們一直向中航通飛華南及／或中航通飛服務銷售飛機套件及提供相關項目服務；(iii)我們認為中航通飛華南及中航通飛服務擁有廣泛而成熟的銷售網絡以及我們可從中受益的質量、產能、與我們建立的信任及理解；及(iv)我們目前在中國並無自己的設施，且由於我們不熟悉當地的監管及行業環境，有效履行中航通飛華南及中航通飛服務現時承擔的職責對我們而言實屬不易且成本高昂。

定價政策

飛機套件銷售及項目服務框架協議的條款乃由中航通飛華南、中航通飛服務與我們經公平磋商後按正常商業條款釐定。經參考我們的成本，包括(i)原材料成本(基於飛

機套件數量及規格確定）；及(ii)飛機套件及相關項目服務的勞動力成本（基於所採購的飛機套件數量及參與的僱員人數及彼等所花費時間確定），並經通貨膨脹加合理利潤率調整，飛機套件及項目服務定價的釐定應屬公平合理並反映正常商業條款。

過往交易金額

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，飛機套件銷售及項目服務框架協議項下擬進行交易的交易總額載列如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
		（百萬美元）	
飛機套件銷售	14.8	11.3	3.0
項目服務	2.4	2.3	0.8
總計(1)	**17.2**	**13.6**	**3.8**

附註：

(1) 2021年及2022年飛機套件銷售及項目服務框架協議項下擬進行交易的交易總額高於2023年，主要是由於2019年及2021年接獲的兩份重大訂單已於2020年至2022年間交付。2023年交易總額下降亦部分歸因於此前購買了大量新飛機。

年度上限及基準

截至2024年、2025年及2026年12月31日止年度，飛機套件銷售及項目服務框架協議項下擬進行交易的建議年度上限如下：

	截至12月31日止年度		
	2024年	**2025年**	**2026年**
		（百萬美元）	
飛機套件銷售	6.2	6.4	6.7
項目服務	1.0	1.0	1.0
總計	**7.2**	**7.4**	**7.7**

上述建議年度上限乃根據以下各項計算：(i)與中航通飛華南及／或中航通飛服務相類似的飛機套件銷售及項目服務交易的過往交易金額，經計及於業績記錄期的波動，以及中國的飛行學校已於2020年採購相對大量的飛機套件及相關項目服務以更換其舊型號教練機這一事實；(ii)基於(a)預期將採購的飛機套件數量(包括飛機套件的現有訂單)及規格；及(b)預期進行飛機組裝所需的相關項目服務的數量(包括現有的項目服務協議)，經計及中航通飛華南及／或中航通飛服務的預期需求後與中航通飛華南及／或中航通飛服務的預計交易量；及(iii)飛機套件及項目服務的當前價格及預計通貨膨脹。

上市規則的涵義

由於與飛機套件銷售及項目服務框架協議項下擬進行交易有關的所有適用百分比中最高者將高於0.1%但低於5%，故該等交易將須遵守上市規則第14A章項下的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守通函及獨立股東批准規定。

須遵守申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准規定的非豁免持續關連交易

4. 發動機及零部件採購框架協議

背景及關鍵條款

於2022年7月1日，Cirrus Design與Continental訂立主供應協議(「發動機及零部件採購框架協議」)(經日期為2023年12月1日的補充協議修訂)，據此，本集團可不時向Continental採購發動機及飛機零部件。我們可根據發動機及零部件採購框架協議單獨向Continental下達採購訂單，該等採購訂單載有具體的條款及條件，包括產品說明、數量、價格、規定交付日期及裝運說明等條款。發動機及零部件採購框架協議的期限將於2022年7月1日起開始並於2025年6月30日結束。發動機及零部件採購框架協議可在Continental與我們協定的情況下續約，惟須遵守適用法律、法規及規則(包括但不限於上市規則)的要求。

交易理由

我們於日常業務過程中需要採購發動機及零部件，用於飛機生產及提供售後服務及零部件。根據弗若斯特沙利文的資料，Continental是業內最大的通用航空活塞發動機製造商之一，其自1999年成為我們的生產供應商，並主要為我們的SR22機型及SR22T機型提供發動機。因此，Continental已深入了解我們的業務及運營需求，且我們受益於Continental的定製化服務以及我們與Continental長期穩定的業務關係，這增強了我們的市場競爭力。儘管我們的董事認為市場上存在以可比價格供應發動機的替代發動機供應商，且鑒於我們SR22機型及SR22T機型的設計變更及將進行新的認證流程，因此向Continental採購而非改用其他供應商會避免對我們的業務造成不必要的中斷及額外的成本。

定價政策

發動機及零部件採購框架協議的條款乃由Continental與我們經公平磋商後按正常商業條款釐定。發動機及零部件的售價將按以下各項計算：(i)我們所要求的產品規格；(ii)我們所要求的延長保修期；(iii) Continental產生的成本(包括原材料及勞動力成本)；(iv)參考我們採購的發動機數量給予的批量折扣；及(v) Cotinental參照其對獨立客戶的銷售情況設定的利潤率，並經通貨膨脹調整。

過往交易金額

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，自Continental採購發動機及零部件的交易總額載列如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
		(百萬美元)	
自Continental採購發動機及零部件	29.8	32.6	43.9

年度上限及基準

截至2024年、2025年及2026年12月31日止年度，發動機及零部件採購框架協議項下擬進行交易的建議年度上限如下：

	截至12月31日止年度		
	2024年	**2025年**	**2026年**
		（百萬美元）	
自Continental採購發動機及零部件	50.4	54.2	57.0

上述建議年度上限乃根據以下各項計算：(i)自Continental採購發動機及零部件的過往交易金額。尤其是，自Continental採購發動機及零部件的過往交易金額自2021年至2022年增加9.3%及自2022年至2023年增加34.7%；(ii) SR22機型及SR22T機型的過往交易量，考慮到我們於2021年、2022年及2023年分別向客戶交付了361架、439架及497架SR22機型及SR22T機型，自2021年至2022年增加21.6%及自2022年至2023年增加13.2%，截至最後實際可行日期，我們已交付4,500架SR22機型及3,262架SR22T機型；(iii) SR22機型及SR22T機型的預計銷量，經計及我們截至2021年、2022年及2023年12月31日以及截至最後實際可行日期的飛機儲備1,016架、1,422架、1,233架及1,383架、業務發展規劃及戰略以及預期市場增長。根據弗若斯特沙利文的資料，按飛機交付量的美元價值計算，預計全球私人航空市場將由2023年的35億美元增長至2025年的40億美元，複合年均增長率為6.9%；(iv)為生產SR22機型及SR22T機型及提供售後服務及零部件，將自Continental採購發動機及零部件的預計數量；及(v)發動機及零部件的當前價格及預計通貨膨脹。

上市規則的涵義

由於與發動機及零部件採購框架協議項下擬進行交易有關的所有適用百分比中最高者將高於5%，故該等交易將須遵守上市規則第14A章項下的申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准規定。

申請豁免

上文「— 須遵守申報、年度審閱及公告規定的非豁免關連交易」分節及「—須遵守申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准規定的非豁免持續關連交易」分節所述的交易將於**[編纂]**後構成我們的關連交易，惟須遵守上市規則第14A章項下的有關規定。

由於該等非豁免持續關連交易預計將以經常性及持續基準進行，並將持續一段時間，且其重要條款已於本文件披露，我們的董事認為嚴格遵守上市規則下的上述公告、通函及獨立股東批准規定(視情況而定)將不切實際且負擔過重，且會為本公司帶來不必要的行政成本。

因此，根據上市規則第14A.105條，我們已申請且聯交所[已授出]豁免，豁免我們嚴格遵守(i)上市規則項下有關「—須遵守申報、年度審閱及公告規定的非豁免關連交易」所披露的關連交易的公告規定；及(ii)上市規則項下有關本節「－須遵守申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准規定的非豁免持續關連交易」所披露的持續關連交易的公告、通函及獨立股東批准規定，惟前提條件是各財政年度的關連交易總額不得超過上述各自年度上限所載的相關金額。

倘日後上市規則的任何修訂對本文件所述的關連交易施加較截至最後實際可行日期所適用者更為嚴格的規定，則我們將立即採取措施確保於合理時間內遵守該等新規定。

內部控制措施

我們已採用以下內部控制程序，確保持續關連交易屬公平合理、按正常商業條款或更佳條款訂立，並符合適用法律法規(包括上市規則)：

- 我們已採用並實施關連交易管理制度。在該制度下，董事會及本集團各內部部門將負責就持續關連交易進行控制和日常管理；

- 董事會及本集團各內部部門(包括但不限於財務部門和法務部門)將共同負責評估持續關連交易相關協議的條款，特別是每項交易的定價政策和年度上限(如適用)的公平性；

- 董事會及本集團財務部門將定期監察持續關連交易(包括但不限於相關協議的交易金額及年度上限)，我們的管理層將定期對定價政策進行審查，以確保持續關連交易按照相關協議執行；

- 於考慮關連交易的定價時，本集團將經常研究現行市況及慣例，並參考本集團與獨立第三方就類似交易訂立的定價及條款，以確保關連人士提供或接受的定價及條款屬公平、合理，且不遜於獨立第三方將提供或接受的定價及條款；

- 審計、風險、合規委員會將定期審查持續關連交易的整體情況，並向董事會匯報審核意見；

- 我們的獨立非執行董事將對持續關連交易進行年度審核，以確保該等交易按正常商業條款訂立，屬公平合理及根據相關協議的條款進行；

- 本公司的核數師須每年向董事會出具函件，以就持續關連交易發表意見。我們將允許核數師審核並核對有關賬目，以便彼等發表意見；及

- 於**[編纂]**後考慮重續或修訂框架協議時，有利益關係的董事及股東須於董事會會議及股東大會(視情況而定)上就批准有關交易的決議案放棄表決。

有關出口管制及其他國際制裁的內部控制程序的更多詳情，請參閱「業務 — 與若干業務活動及聯屬人士有關的國際制裁 — 內部控制措施」。

董事確認

董事(包括獨立非執行董事)認為，非豁免持續關連交易已經並將繼續於本公司日常及一般業務過程中按屬公平合理的一般商業條款或更佳條款進行，並符合本公司及股東的整體利益，且非豁免持續關連交易的建議年度上限屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。

獨家保薦人的確認

基於盡職調查的結果，包括但不限於本公司提供的資料，獨家保薦人認為，上文所載非豁免持續關連交易已經並將繼續於本公司日常及一般業務過程中按屬公平合理的一般商業條款或更佳條款進行，並符合本公司及股東的整體利益，且非豁免持續關連交易的建議年度上限屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。

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。董事任期為三年，可於退休時連選連任。下表載列有關董事的若干資料。

姓名	年齡	加入本集團日期	獲委任為董事日期	職務	職責	與其他董事及高級管理人員的關係
楊雷先生	55歲	2023年6月	2023年6月	非執行董事及董事會主席	負責主持本公司董事會及股東大會、制定議程，董事會的高層次監督、戰略規劃審批與執行監督	無
王暉先生	56歲	2023年1月	2023年6月	執行董事及董事會副主席	負責董事會的高層次監督、戰略規劃審批與執行監督，確保本集團維持有效的治理，促進董事會與管理層之間的溝通	無
宋慶春先生	40歲	2019年12月	2019年12月	非執行董事	為本集團制定業務規劃和重大決策提供策略建議	無

姓名	年齡	加入本集團日期	獲委任為董事日期	職務	職責	與其他董事及高級管理人員的關係
劉亮先生	39歲	2020年8月	2021年4月	非執行董事	為本集團制定業務規劃和重大決策提供策略建議	無
李屹暉先生	57歲	2023年1月	2023年6月	非執行董事	為本集團制定業務規劃和重大決策提供策略建議	無
Zean Hoffmeister Vang NIELSEN先生	46歲	2019年6月	2021年4月	執行董事兼行政總裁	負責本集團日常管理運營和全面的損益，推動本集團的發展和成功，領導本集團戰略規劃和業務策略的實施，監督本集團的整體業務活動	無
張仁嫺先生	69歲	**[編纂]**	2023年6月（自**[編纂]**起生效）	獨立非執行董事	監督本集團營運及管理並就此提供獨立意見	無
劉仲文先生	65歲	**[編纂]**	2023年6月（自**[編纂]**起生效）	獨立非執行董事	監督本集團營運及管理並就此提供獨立意見	無
Ferheen MAHOMED女士（別名：馬穎欣）	58歲	**[編纂]**	2023年6月（自**[編纂]**起生效）	獨立非執行董事	監督本集團營運及管理並就此提供獨立意見	無

我們的執行董事Zean Hoffmeister Vang NIELSEN先生及王暉先生，以及高級管理人員目前常駐美國。我們的執行董事及高級管理人員負責我們的日常運營及管理。我們的非執行董事及擬任獨立非執行董事將不會參與我們的日常運營及管理。此外，聯席公司秘書皮巍先生目前亦常駐美國，主要負責投資者關係維護、董事會辦公室日常運作及本集團公司秘書事宜。

我們的管理團隊親自或通過電話或視頻會議的方式定期向董事會報告本集團業務運營狀況。我們的管理團隊在親自或通過電話、視頻或其他通訊方式召開的季度董事會會議上向董事會提交本集團的整體業務表現報告。對於根據細則規定需經董事會批准的事項，我們的管理團隊會準備書面提案供董事會審議。

楊雷先生，55歲，自2023年6月擔任非執行董事兼董事會主席。他主要負責主持本公司董事會及股東大會、制定議程，董事會的高層次監督、戰略規劃審批與執行監督。

楊先生分別自2023年7月起及2016年12月起擔任中航通飛董事會主席兼董事。於2016年12月至2023年7月，楊先生擔任中航通飛總經理。於2013年4月至2016年12月，楊先生擔任中航瀋飛民用飛機有限責任公司(「**瀋飛民機**」)董事兼總經理，該公司主要從事民用飛機及其零部件的設計、製造、測試、生產、銷售及相關業務以及進出口貿易。於2007年12月至2013年4月，他擔任瀋飛民機副總經理，主要負責產品開發及製造、產品質量及項目管理以及國際合作。於1989年8月至2007年12月，楊先生亦在瀋陽飛機工業(集團)有限公司(由中航瀋飛股份有限公司(該公司股份已於上海證券交易所上市(股份代號：600760))收購)擔任諸多職位，包括波音737研發中心技術部副主任及製造工程部部長。

楊先生分別於1989年7月及2003年12月獲北京航空航天大學機械製造控制與檢測學士學位以及航空工程碩士學位。他於2015年1月獲國務院授予政府特殊津貼。

王暉先生，56歲，自2023年6月起擔任執行董事。自2023年1月起，他一直擔任Cirrus Industries、Dakota Aircraft及Cirrus Design董事。王先生主要負責董事會的高層次監督、戰略規劃審批與執行監督，確保本集團維持有效的治理，促進董事會與管理層之間的溝通。

王先生自2020年5月起擔任中航通飛的高級專務。於2010年5月至2017年1月，他於中航通飛擔任多個職位，包括董事會秘書、總經理助理及規劃發展部部長。

王先生(i)自2022年9月至2023年7月擔任中航重機股份有限公司(「中航重機」)董事，該公司股份已於上海證券交易所上市(股份代號：600765)；(ii)自2021年9月至2023年7月擔任中國貴州航空工業(集團)有限責任公司(「貴州航空」)董事；(iii)自2021年6月至2023年5月擔任珠海中航通飛科技資產有限公司的董事會主席；(iv)自2020年5月至2023年5月擔任深圳貴航實業有限公司(「深圳貴航」)董事會主席；(v)於2017年1月至2020年5月擔任中航三鑫股份有限公司(現為海控南海發展股份有限公司)(「中航三鑫」)的董事兼總經理，該公司股份已於深圳證券交易所上市(股份代號：002163)；(vi)於2007年3月至2010年5月擔任貴州航空的汽車和汽車零件部部長、副總工程師及綜合計劃管理部部長；及(vii)於2000年2月至2007年3月擔任貴州貴航汽車零部件股份有限公司紅陽密封件公司副總經理，負責研發和質量管控體系管理。於1994年1月至2000年2月期間，王先生曾在貴州紅陽機械(集團)公司(現為貴州紅陽機械有限責任公司)擔任過多個職務，最後一個職務為副總經理。

王先生於1986年7月獲中國鄭州航空工業管理學院科技檔案管理專科學位並通過遠程學習於2001年7月獲得會計學士學位。他通過加拿大魁北克大學席庫提米分校與中國貴州大學合作的遠程學習項目，於2004年11月獲得項目管理專業碩士學位。

王先生於2015年1月獲授國務院政府特殊津貼。

宋慶春先生，40歲，自2019年12月起擔任董事，並於2023年6月獲重新委任為非執行董事。宋先生自2019年12月起亦擔任Legacy Cirrus Industries（其任命被轉至其存續公司Cirrus Industries）、Dakota Aircraft和Cirrus Design董事。他主要負責為本集團制定業務規劃和重大決策提供策略建議。

宋先生自2022年4月起擔任河北通飛未來飛行器有限公司（前稱珠海通飛未來飛行器有限公司）董事會主席，及自2021年12月起擔任浙江通飛野馬飛機製造有限責任公司董事兼總經理。

於2014年11月至2023年5月期間，宋先生在下述公司擔任多個董事及／監事職務：(i)自2019年12月至2023年5月擔任中航通飛香港的執行董事；(ii)自2017年4月至2020年6月擔任中航三鑫的董事；(iii)自2017年7月至2020年4月擔任漢中漢航機電有限公司的監事；(iv)自2014年11月至2019年12月及自2017年9月至2019年12月擔任廣東中航特種玻璃技術有限公司（現為廣東海控特種玻璃技術有限公司）的董事及董事會主席；(v)自2018年4月至2019年11月擔任中航通飛華南的董事及中航通飛研究院有限公司（「中航通飛研究院」）董事；(vi)自2017年2月至2019年11月擔任漢中航空工業（集團）有限公司（「漢中航空」）的董事；(vii)自2015年2月至2019年11月擔任深圳貴航的董事；及(viii)自2017年5月至2018年12月擔任貴州蓋克航空機電有限責任公司的董事。

自2020年10月至2022年4月，宋先生於中航通飛研究院擔任副總經理。自2011年1月至2020年10月，他於中航通飛擔任多個職務，包括經營管理部副部長、戰略與資本部副部長、企業運營與管理創新部部長、綜合管理部部長、通航研發中心副主任。自2010年7月至2011年1月，宋先生擔任中航電測儀器股份有限公司的生產部副部長，該公司股份已於深圳證券交易所上市(股份代號：300114)。自2004年7月至2010年7月，他於漢中航空就職。

宋先生分別於2004年7月和2017年6月在中國北京航空航天大學獲飛行器設計與工程(航天)學士學位和項目管理學碩士學位。宋先生於2018年1月獲得中國證監會深圳監管局頒發的上市公司高級管理人員培訓證書。

劉亮先生，39歲，自2021年4月起擔任董事，並於2023年6月獲重新委任為本公司非執行董事。自2020年10月起，他也一直擔任Legacy Cirrus Industries(其任命被轉至其存續公司Cirrus Industries)、Dakota Aircraft和Cirrus Design的董事。他主要負責為本集團制定業務規劃和重大決策提供策略建議。

劉先生於2013年10月加入中航通飛，曾任財務管理部副部長，現任經營財務部部長。自2023年5月起，劉先生担任中航通飛香港的執行董事。自2018年11月至2023年7月，劉先生擔任中航重機的董事。自2019年6月至2023年7月，劉先生擔任中航通飛華南的董事。自2009年9月至2013年10月，劉先生擔任深圳市西可德信通信技術設備有限公司財務主管。自2006年7月至2009年9月，他擔任北京泰德時代投資管理有限公司財務主管。

劉先生於2006年7月在中國湖北民族大學獲得財務管理學士學位，亦於2018年9月獲中國人力資源和社會保障部及中國財政部頒發的中級會計師資格。

李屹暉先生，57歲，自2023年1月起擔任董事，並於2023年6月獲重新委任為非執行董事。自2023年1月起，李先生亦一直擔任Cirrus Industries、Dakota Aircraft和Cirrus Design的董事。他主要負責為本集團制定業務規劃和重大決策提供策略建議。

李先生(i)自2023年8月起擔任中航通飛航空產品發展部部長，(ii)自2020年12月起擔任浙江通飛野馬飛機製造有限責任公司董事長，(iii)自2019年4月起同時擔任珠海中航賽斯納飛機有限公司和石家庄中航賽斯納飛機有限公司董事，及(iv)自2018年11月起擔任哈爾濱通用飛機工業有限責任公司的董事。李先生於2019年10月至2023年8月擔任中航通飛研究院副院長，於2018年3月至2019年5月擔任中航通飛浙江的執行董事，並於2009年9月至2019年10月擔任中航通飛航空項目部部長。於2000年4月至2009年9月和1993年9月至1997年9月，他分別擔任航空工業副處長和主管。

李先生於2000年3月在中國北京航空航天大學獲航空宇航科學與技術碩士學位。

Zean Hoffmeister Vang NIELSEN先生，46歲，是本公司的行政總裁，主要負責本集團日常管理運營和全面的損益，推動本集團的發展和成功，領導本集團戰略規劃和業務策略的實施，監督本集團的整體業務活動。

他自2021年4月起擔任董事，並於2023年6月獲重新委任為本公司執行董事。自2019年6月起，Nielsen先生一直擔任Legacy Cirrus Industries(其任命被轉至其存續公司Cirrus Industries)、Dakota Aircraft和Cirrus Design的董事。除於本集團擔任職務外，他自2019年起一直為通用航空製造商協會的董事會成員。

在加入本集團之前，Nielsen先生於2017年8月至2018年12月為James Hardie Industries plc.的北美銷售執行副總裁，該公司為一家領先工業建築材料供應商，其股份已於澳大利亞證券交易所(股份代號：JHX)和紐約證券交易所(股份代號：JHX)雙版上市，他主要負責北美地區的整體銷售管理，於2017年，北美地區收入約佔全球總收入的80%。於

2014年2月至2017年8月，Nielsen先生擔任Tesla Motors, Inc.（現為Tesla, Inc.）的全球銷售運營部副總裁，該公司為一家股份已於納斯達克（股份代號：TSLA）上市的領先電動汽車、太陽能發電系統和儲能產品製造商，他負責管理全球銷售運營。

Nielsen先生於1997年8月加入Bang & Olufsen，該公司為一家電子奢侈消費品設計和製造商，其股份已於位於丹麥斯特魯爾的納斯達克哥本哈根上市（股份代號：BO），他隸屬於國際分銷發展部。於1999年8月，他被調任至美國伊利諾伊州的Bang & Olufsen America LLC（「**BOA**」），並於2014年3月從BOA離職。在BOA任職期間，他曾擔任多個職位，包括零售、銷售和營銷總監，其最後職位為總裁，主要負責北美和南美市場的綜合管理。

Nielsen先生於1997年4月於丹麥Herning School of Business畢業，獲商學學位。Nielsen先生於2019年3月完成芝加哥大學布斯商學院提供的高管財務模塊課程。

張仁爍先生，69歲，於2023年6月獲委任為獨立非執行董事，其任命於**[編纂]**後生效。他負責監督本集團營運及管理並就此提供獨立意見。

自2022年6月起，張先生一直擔任FACC AG的獨立非執行董事，該公司為一家設計、開發和製造先進飛機部件及系統的領先公司，其股份已於維也納證券交易所上市（股份代號：FACC），他為戰略委員會及審計委員會的成員。自2023年4月起，張先生亦任西子清潔能源裝備製造股份有限公司的董事，該公司為一家中國領先的餘熱鍋爐製造商，其股份已於深圳證券交易所上市（股份代號：002534）。

張先生擔任中國民航大學的客座教授。

張先生自1984年9月起就職於波音公司的多個實體，直至於2020年10月退休，該公司為一家開發、製造和服務民用飛機、國防產品和太空系統的領先航空航天公司，其股份已於紐約證券交易所上市（股份代號：BA），他的最後職位為波音民用飛機集團的副總裁，主要負責該公司在中國的供應商管理、運營和業務發展。他先前於波音公司

集團擔任的其他職位包括(i)天津波音複合材料有限責任公司董事會主席兼總經理，(ii)商業航空電子系統的董事，該公司是一家為波音公司設計和製造商業電子產品的公司，(iii)馬來西亞航空航天複合材料公司的董事會主席，(iv)上海波音航空改裝維修工程有限公司的監事，及(v)舟山波音交付中心有限公司的董事。

張先生於1983年6月獲美國華盛頓大學化學工程學士學位。他於2006年7月完成美國西北大學凱洛格商學院的高級管理學課程。

劉仲文先生，65歲，於2023年6月獲委任為獨立非執行董事，其任命於**[編纂]**後生效。他負責監督本集團營運及管理並就此提供獨立意見。

劉先生擁有在聯交所上市公司擔任董事和高級管理人員的豐富經驗。自2005年5月至2021年6月，劉先生擔任星島新聞集團有限公司執行董事兼首席財務官，該公司為一家面向全球華人社區的媒體服務提供商，其股份已於聯交所上市(股份代號：1105)，他主要負責監管財務和整體運營。自2006年8月至2018年6月，劉先生擔任中國航空科技工業股份有限公司的獨立非執行董事，該公司為一家主要從事車輛和民用飛機的研究、開發、製造和銷售的公司，其股份已於聯交所上市(股份代號：2357)。

於1998年4月至2005年5月期間，他擔任中國光大控股有限公司的執行董事和首席財務官，該公司為一家以另類資產管理為核心業務的銀行、證券和金融公司，其股份已於聯交所上市(股份代號：165)。於1992年5月至1998年1月，他擔任金利來集團有限公司的財務總監及公司秘書，該公司為一家主要從事服裝生產、經營和銷售的公司，其股份已於聯交所上市(股份代號：533)。於1987年10月至1992年4月，他於Tower Limited擔任多項職務，包括財會員、財務主管及財務系統經理，該公司為一家保險和金融集團公司，其股份已於新西蘭證券交易所(股份代號：TWR.NZ)和澳大利亞證券交易所(股份代號：TWR.AX)雙版上市，他主要負責財務相關事宜。於1986年3月至1987年10月，劉先生是KPMG Peat Marwick審計部門的高級審計員，主要負責審計規劃及監督各類審計工作。

劉先生於1985年5月在新西蘭惠靈頓維多利亞大學獲得工商管理學士學位。他現為新西蘭特許會計師公會會員和香港會計師公會會員。

Ferheen MAHOMED女士(別名：馬穎欣)，58歲，於2023年6月獲委任為獨立非執行董事，其任命於**[編纂]**後生效。她主要負責監督本集團營運及管理並就此提供獨立意見。

Mahomed女士於2020年12月創立C&TM Limited(一家主要提供諮詢服務的公司)，自此一直擔任該公司的行政總裁。她還自2021年1月起擔任銘德有限法律責任合夥律師事務所的顧問。自2017年2月至2020年12月，她擔任聯交所的集團總法律顧問。自2014年6月至2017年2月，她擔任盈科拓展集團執行副總裁，該公司是一家私人投資公司，主要從事科技、媒體與電信、金融服務及房地產行業。自2010年至2014年，她擔任中信里昂證券有限公司的集團總法律顧問。自1997年至2010年，她在法國興業銀行集團(Société Générale Group)擔任包括亞太區總法律顧問在內的多個職位，該公司為一家提供金融服務的領先銀行，其股份在美國場外交易市場上市(股份代號：SCGLY)。自1992年10月至1996年11月，她是國際律師事務所司力達律師樓(Slaughter and May)的執業律師。

Mahomed女士分別於1987年11月和1988年6月獲得香港大學法律學士學位和法律碩士證書。她於1990年7月獲得英國牛津大學聖約翰學院的民法學士學位。她分別於1992年10月和1995年3月獲香港最高法院和英格蘭及威爾士最高法院承認為律師。

高級管理人員

下表載列本集團高級管理人員的若干資料。

姓名	年齡	加入本集團的日期	獲委任為高級管理人員的日期	職務	職責	與其他董事及高級管理人員的關係
Zean Hoffmeister Vang NIELSEN先生.....	46歲	2019年6月	2019年6月	行政總裁	負責本集團日常管理運營和全面的損益，推動本集團的發展和成功，領導本集團戰略規劃和業務策略的實施，監督本集團的整體業務活動	無
Patrick Christopher WADDICK先生.....	58歲	1988年5月	2013年3月	創新與運營總裁	在產品戰略和規劃、創意、研發、新產品導入系統和卓越運營等方面為公司提供主要影響力和指導方向	無
William Todd SIMMONS先生.....	55歲	2008年4月	2015年7月	客戶體驗總裁	在銷售、營銷、個性化、交付、服務和支持、飛行培訓、飛行運營以及在田納西州諾克斯維爾開設願景中心等方面的企業和客戶戰略的領導和實施	無
George James LETTEN IV先生.....	46歲	2021年7月	2022年4月	首席財務官兼執行副總裁	根據本公司發展戰略，組織制定財務戰略，建立完善的財務核算和內控體系，制定年度運營預算，並負責本公司的風險管理	無

有關Zean Hoffmeister Vang NIELSEN先生的履歷詳情，請參閱「—董事會」。

Patrick Christopher WADDICK先生，58歲，擔任本集團創新與運營總裁，主要負責在產品戰略和規劃、創意、研發、新產品導入系統和卓越運營等方面為公司提供主要影響力和指導方向。

他於1988年5月加入本集團，歷任運營部執行副總裁和首席運營官等多個高級職務，自2015年7月起擔任創新與運營總裁。

Waddick先生於1989年5月在美國威斯康星大學工程學院獲得工程力學理學學士學位。於2017年6月，他在美國西北大學凱洛格商學院獲得工商管理碩士學位。

2004年9月，他因項目管理中表現卓越被美國航空航天學會(AIAA)授予Hap Arnold Award，現為青年科學、科技、工程和數學項目組織明尼蘇達州STARBASE的顧問委員會成員，也是美國國家航空名人堂的董事會成員和秘書。他現為航空器擁有者及駕駛員協會和實驗飛機協會的成員，也是一名持有美國聯邦航空管理局評定的願景型號執照的儀表級私人飛行員。

William Todd SIMMONS先生，55歲，擔任本集團客戶體驗總裁，主要負責在銷售、營銷、個性化、交付、服務和支持、飛行培訓、飛行運營以及在田納西州諾克斯維爾開設願景中心等方面的企業和客戶戰略的領導和實施。

Simmons先生於2008年初加入本集團，擔任營銷副總裁。於晉升至現在的職位前，他在本集團曾擔任過多個職務，包括銷售、市場和客戶支持執行副總裁，以及銷售和市場執行副總裁。

Simmons先生擁有超過25年的商業領導經驗，在市場開發、國際營銷傳播、收入管理和銷售團隊領導方面擔任過多個職位。2005年4月至2008年3月，Simmons先生在CubCrafters工作，這是一家全球航空品牌，也是尖端輕型多用途和運動型飛機的精益製造商，其最後職位是總裁兼行政總裁，負責公司的各個方面。Simmons先生於1997年9月在美國亞特蘭大成立了定製建築傢俱設計館The Mission Chair, Ltd.，並擔任其董事直至2008年5月。自1995年至1998年，其於達美航空公司擔任經理，達美航空是美國主要航空公司之一，其股票在紐約證券交易所上市(股份代號：DAL)。

Simmons先生於1991年6月在美國喬治亞理工學院獲得工業和系統工程學士學位。1995年6月，他在芝加哥大學布斯商學院獲得工商管理碩士學位。Simmons先生現為青年總裁組織的成員，也是休閒航空基金會、航空航天與國防諮詢委員會和美國國家商業航空協會諮詢委員會的董事會成員。

George James LETTEN IV先生，46歲，擔任本集團首席財務官兼執行副總裁，主要根據本公司發展戰略，組織制定財務戰略，建立完善的財務核算和內控體系，制定年度運營預算，並負責本公司的風險管理。

Letten先生於2021年7月加入本集團，擔任財務副總裁，並於2022年4月晉升至當前職位。

加入本集團之前，自2010年5月至2020年8月，Letten先生在Navistar International Corporation(「**Navistar**」)工作十餘年，該公司主要從事商用卡車、柴油發動機、校車和商用巴士的製造和銷售，以及提供全球範圍的卡車和柴油發動機的零部件。在Navistar任職期間，他曾擔任高級領導職務，包括戰略和規劃副總裁，負責商用車空間相關事務。

Letten先生於1999年5月在美國聖諾伯特學院獲得會計學士學位。於2007年1月，他獲認可為美國伊利諾伊州執業會計師。

聯席公司秘書

皮巍先生，40歲，自2023年6月起獲委任為我們的聯席秘書之一。他主要負責投資者關係維護、董事會辦公室的日常運作及本集團公司秘書事務。

皮先生於2023年6月加入本集團。他自2020年12月至2021年5月以及2021年5月至2023年5月分別擔任中航通用油料有限公司財務總監和副總經理。於2014年1月至2020年12月，其就職於中航通飛，最後擔任職位為共享服務中心經理。

於2011年3月至2014年1月，皮先生於珠海紅塔仁恆紙業有限公司財務部擔任資金經理。於2006年8月至2010年11月，其就職於珠海中富實業股份有限公司，該公司股份於深圳證券交易所上市(股份代號：000659)，最後擔任的職位為財務部主管。

皮先生於2006年6月獲得中國蘭州財經大學(前稱蘭州商學院)金融學學士學位。他於2013年10月獲廣東省人力資源和社會保障廳認可為中級會計師。

黃凱婷女士，自2023年6月獲委任為我們的聯席公司秘書之一。

黃女士是達盟香港有限公司上市服務部的經理助理，負責向上市公司提供公司秘書及合規服務。她於公司秘書領域擁有約10年的工作經驗。黃女士現為香港公司治理公會和英國特許公司治理公會會員。

黃女士於2009年10月獲得香港嶺南大學社會科學學士學位，於2014年7月獲得香港城市大學專業會計及公司治理碩士學位。

董事委員會

本公司在董事會下設三個委員會，即審計、風險、合規委員會、薪酬委員會及提名委員會。

審計、風險、合規委員會

審計、風險、合規委員會包括三名董事，即劉亮先生、劉仲文先生及Ferheen MAHOMED女士(別名：馬穎欣)；劉仲文先生擁有上市規則第3.10(2)及3.21條規定的適當專業資歷與經驗，擔任現任主席。審計、風險、合規委員會主要負責審閱及監督本集團財務報告程序及內部控制系統。

薪酬委員會

薪酬委員會包括五名董事，即劉亮先生、宋慶春先生、張仁嫻先生、劉仲文先生及Ferheen MAHOMED女士(別名：馬穎欣)；張先生為現任主席。薪酬委員會主要負責評估本集團董事及高級管理人員薪酬政策，並就政策向董事會提供推薦建議。

提名委員會

提名委員會包括三名董事，即楊雷先生、張仁嫻先生及劉仲文先生，楊先生為現任主席。提名委員會主要負責識別、篩查合資格董事候選人並向董事會提供推薦意見並監督評估董事會表現的程序。

董事會多元化政策

董事會通過了董事會多元化政策(「董事會多元化政策」)，以提高董事會的有效性，並保持高標準的公司治理。董事會多元化政策規定選擇董事會候選人的標準，包括但

不限於性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、技能、知識及服務年限。最終決定將基於選定候選人將為本集團董事會帶來的業績及貢獻做出。

本集團董事擁有均衡的知識和技能，包括但不限於整體業務管理、飛機設計、財務及法律知識。他們獲得了多種專業的學位，包括金融、飛機設計、法律、化學工程以及航天科技。董事會認為，本集團董事會符合董事會多元化政策。此外，本集團董事會年齡範圍很廣，從39歲到69歲不等。本集團有一名董事是女性。我們認識到董事會層面的性別多元化可以得到改善，儘管本集團大多數董事都是男性，但我們將繼續根據能力和整體多樣性政策應用任命標準。本集團董事會還將確保參照投資者的期望以及國際和當地推薦的最佳實踐，實現性別多元化的適當平衡。

[編纂]後，我們預計未來將維持董事會目前的性別比例。為了進一步長久確保本董事會的性別多元化，[我們已]採取以下措施：

- 提名委員會將不時識別在不同領域具有廣泛技能、經驗和知識的人士，並保留一份具有成為我們董事會成員質素的候選人名單，提名委員會將定期對其進行審查，以為獲得潛在繼任者開發渠道，以在董事會層面實現性別多樣化；

- 考慮到我們業務運營所需的技能和知識，我們的提名委員會將繼續定期評估董事會的組成，同時努力促進性別多元化，以鼓勵創造力及創新，促進公司治理的發展，並允許具有不同背景的董事在技能及貢獻方面進行合作；及

- 於高級管理層及本集團所有其他層面，我們將為女性員工提供職業發展機會，為她們提供長期發展機會以及支援繼任規劃的知識和技能培訓，並確保未來董事會能夠實現性別多元化。

提名委員會負責審查董事會的多樣性。**[編纂]**後，提名委員會將不時監督和評估董事會多元化政策的實施情況，以確保其持續有效。提名委員會還將在連續的年度報告中載入董事會多元化政策的摘要，包括為實施董事會多元化策略而設定的任何可衡量的目標以及實現這些目標的進展情況。

董事的確認

上市規則第3.09D條

各董事確認，各自(i)已於2023年5月獲得上市規則第3.09D條所述的法律建議；及(ii)了解各自根據上市規則作為上市發行人董事的職責。

上市規則第3.13條

各獨立非執行董事已確認(i)其就上市規則第3.13(1)至(8)條所述各項因素的獨立性；(ii)截至最後實際可行日期，根據上市規則，其過往或現時於本公司或其附屬公司的業務中並無享有財務或其他權益，與本公司任何核心關連人士亦無任何關係；及(iii)其獲委任時不存在影響其獨立性的其他因素。

董事及高級管理人員的權益

除本節所披露者外，各董事及高級管理人員(1)截至最後實際可行日期，與任何董事及高級管理人員並無其他關係；及(2)於最後實際可行日期前三年內，並無在上市公司擔任任何其他董事職位。就本集團董事深知、全悉和確信，經所有合理調查後，概無有關委任董事的其他事宜須提請股東垂注，且概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。關於證券及期貨條例第XV部所指的董事在股份中的權益，請參閱本文件的「附錄六 — 法定及一般資料」。

除本集團業務外，概無董事於根據上市規則第8.10(2)條與本集團業務直接或間接競爭或可能競爭的任何業務中擁有權益。

董事及高級管理人員薪酬

本公司董事及高級管理人員的薪酬及酬金由股東大會和董事會釐定，以薪金及花紅的形式提供。本公司就其等為本公司提供服務或履行與本公司運營有關的職責所需的合理費用予以報銷。股東大會和董事會在審查和確定本公司董事和高級管理人員的具體薪酬方案時，考慮可資比較公司支付的薪酬、時間貢獻、責任水平、本集團其他崗位的工作以及績效薪酬的可取性等因素。

本公司向執行董事和高級管理人員提供薪金及花紅形式的薪酬。本集團非執行董事不收取任何袍金、薪金、津貼、酌情花紅、養老金計劃供款或其他實物福利。獨立非執行董事根據其職責獲得報酬。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度，向本集團董事支付的薪酬總額(包括袍金、薪金、養老金計劃供款、住房津貼、其他津貼、實物利益和酌情花紅)分別約為4.2百萬美元、3.3百萬美元及3.9百萬美元。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止各年度，本集團五名最高薪人士包括一名董事，其薪酬已計入上文支付予相關董事的薪酬總額。截至2021年、2022年及2023年12月31日止各年度，支付給餘下四名人士的薪酬總額(包括袍金、薪金、養老金計劃供款、住房津貼、其他津貼和實物福利以及酌情花紅)分別約為5.6百萬美元、4.7百萬美元及5.6百萬美元。有關於業績記錄期五名最高薪人士的薪酬詳情載於本文件附錄一。

根據截至本文件日期的有效安排，預計截至2024年12月31日止年度，將向我們董事支付總計約6.8百萬美元的薪酬及實物福利。

於業績記錄期，本公司未向我們董事或五名最高薪人士支付任何報酬，作為邀請其加入或於加入本公司後的獎勵。於業績記錄期亦無向董事或前任董事支付、且彼等

亦無收取任何補償，作為失去本集團任何成員公司董事職位或有關管理本集團任何成員公司事務任何其他職位的補償。此外，於業績記錄期，我們董事均未放棄或同意放棄任何薪酬。

管理層激勵計劃

根據Cirrus Industries（為我們所有運營附屬公司的控股公司）董事會批准的一項管理層激勵計劃（「管理層激勵計劃」），為表彰關鍵僱員於**[編纂]**前幫本公司創造的價值，本公司將向其支付總額不少於緊隨**[編纂]**後本公司**[編纂]**0.5%的特別現金獎勵（「特別現金獎勵」）。根據本文件所披露的**[編纂]**規模，管理層激勵計劃項下的特別現金獎勵估計總金額不低於**[編纂]**美元（相當於**[編纂]**港元，基於指示性**[編纂]**範圍的最低位且假設**[編纂]**未獲行使）或不低於**[編纂]**美元（相當於**[編纂]**港元，基於指示性**[編纂]**範圍的最高位且假設**[編纂]**未獲行使）。特別現金獎勵將於**[編纂]**後支付。

Cirrus Industries董事會將適時批准由行政總裁提出的特別現金獎勵的具體條款和條件，包括但不限於關鍵僱員的範圍、資格要求和付款安排。特別現金獎勵的條款和條件乃經考慮本公司的整體現金流量後基於本公司及股東的整體利益釐定，確保佔用營運資金及投資固定資產後保持正現金流量。董事會將另行召開會議，以釐定管理層激勵計劃項下特別現金獎金的具體條款和條件，在此期間，董事會應審查業績目標並在支付前批准特別現金獎勵的金額，根據細則規定，有利害關係的董事應放棄投票且不計入出席會議的法定人數。

除基本工資和短期激勵／長期激勵獎金外，我們將在遵守適用法律法規的前提下，考慮於**[編纂]**後為甄選的關鍵僱員提供具有市場競爭力的正式股權激勵／留任計劃，以便使我們的未來利益與關鍵僱員保持一致。這些計劃將是對推動近期良好業績的現有措施的補充和調整，可能包括部分現金／股權／股票期權。這些計劃正在考慮設計中，然而，截至最後實際可行日期，我們尚未制定或執行任何股份激勵計劃。

合規顧問

本公司根據上市規則第3A.19條委任浩德融資有限公司為合規顧問。合規顧問將就遵守上市規則及其他適用法律、規則、守則及指引向我們提供指引及意見。根據上市規則第3A.23條，合規顧問將在以下若干情況下向本公司提供意見：

- 刊發任何監管性公告、通函或財務報告前；
- 擬進行包括股份發行及股份回購在內的交易(可能為須予公佈的交易或關連交易)；
- 我們**[編纂][編纂]**擬定用途與本文件所詳載者有別，或我們的業務活動、發展或業績與本文件的任何預測、估計或其他資料出現偏差；及
- 聯交所根據上市規則第13.10條就上市證券的價格或成交量的不尋常變動或其他事宜向本公司提出質詢。

根據上市規則第3A.24條，合規顧問將會及時通知本公司聯交所公佈的任何上市規則修訂或補充。合規顧問亦會通知本公司任何適用於我們的新增或修訂的香港法例、法規或守則，及就上市規則及適用法律及規例的持續要求向我們提供意見。

合規顧問的委任期將於**[編纂]**開始，並將於本公司就其於**[編纂]**後開始的首個完整財政年度的財務業績遵守上市規則第13.46條的日期結束。

主要股東

緊隨股份拆細及**[編纂]**完成後(假設**[編纂]**未獲行使)，就董事所知，下列人員將於股份中擁有或被視為擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司和聯交所披露的權益及╱或淡倉，或將直接或間接擁有附帶權利可於任何情況下在本公司的股東大會上表決的任何類別股本面值10%或以上的權益：

		截至最後實際可行日期所持股份		緊隨股份拆細及[編纂]完成後所持股份(假設[編纂]未獲行使)	
股東名稱╱姓名	權益性質	數目	佔已發行股本總數的概約百分比	數目	佔已發行股本總數的概約百分比
中航通飛香港[1]	實益擁有人	155,481,659	100%	**[編纂]**	**[編纂]**%
中航通飛[1]	於受控法團權益	155,481,659	100%	**[編纂]**	**[編纂]**%
航空工業[1]	於受控法團權益	155,481,659	100%	**[編纂]**	**[編纂]**%

附註：

(1) 中航通飛香港由中航通飛全資擁有，而中航通飛由航空工業擁有70%。根據證券及期貨條例，中航通飛和航空工業各自被視為於中航通飛香港擁有的**[編纂]**股股份中擁有權益。

除本文件披露者外，緊隨股份拆細及**[編纂]**完成後(假設**[編纂]**未獲行使)，董事概不知悉有任何人士於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司和聯交所披露的權益或淡倉，或將直接或間接擁有附帶權利可於任何情況下在本公司的股東大會上表決的任何類別股本面值10%或以上的權益。

我們並未發現任何安排於隨後任何日期會引致本公司控制權的任何變更。

股　本

法定和已發行股本

以下為本公司於股份拆細及**[編纂]**完成前和緊隨其後以繳足或入賬列作繳足方式發行和將予發行的法定股份和股份概況：

	面值 (美元)
截至本文件日期的法定股本	
250,000,000股每股面值1.00美元的普通股	250,000,000
截至本文件日期的已發行股本	
155,481,659股每股面值1.00美元的普通股	155,481,659
緊隨股份拆細後及[編纂]前的法定股本	
[500,000,000]股每股面值[0.50]美元的普通股	[250,000,000]
緊隨股份拆細後及[編纂]前的已發行股本	
[310,963,318]股每股面值[0.50]美元的普通股	[155,481,659]
根據[編纂]將予發行股份(假設[編纂]未獲行使)	
[編纂]股每股面值[0.50]美元的普通股	**[編纂]**
緊隨股份拆細及[編纂]後的已發行股本(假設[編纂]未獲行使)	
[編纂]股每股面值[0.50]美元的普通股	**[編纂]**

假設

上表假設**[編纂]**成為無條件及股份根據**[編纂]**予以發行。以上並無計及(i)因行使**[編纂]**而可能**[編纂]**和**[編纂]**的任何股份；或(ii)本公司根據下文所述授予董事的一般授權而可能發行或購回的任何股份。

地位

[編纂]為我們股本中的普通股，並與目前已發行或將予發行的所有普通股享有同等地位，尤其可享有就股份所宣派、作出或派付而記錄日期為於本文件日期後的所有股息或其他分派。

須召開股東大會和類別股東大會的情況

有關我們須召開股東大會和類別股東大會的情況詳情，請參閱本文件「附錄三 — 本公司章程及開曼群島公司法概要」中的「修訂現有股份或股份類別的權利」及「股東週年大會及股東特別大會」。

*閣下應將下列討論和分析與本文件附錄一會計師報告所載我們於截至2021年、2022年及2023年12月31日及截至該等日期止三個財政年度的經審計綜合財務資料連同相應的隨附附註一併閱讀。我們的綜合財務資料乃根據國際會計準則理事會(「**國際會計準則理事會**」)頒佈的國際財務報告準則會計準則(「**國際財務報告準則**」)編製。*

下列討論和分析包括反映我們目前對涉及風險及不確定因素的未來事件和財務表現的看法的前瞻性陳述。該等陳述乃基於我們根據經驗和對過往事件、現況和預期未來發展的見解，以及我們認為於該等情況下屬恰當的其他因素而作出的假設和分析。在評估我們的業務時，閣下應仔細考慮本文件「風險因素」一節提供的資料。

概覽

根據弗若斯特沙利文的資料，我們是私人航空業的先驅者及全球市場領導者。我們設計、開發、製造及銷售業界認可的優質飛機，在安全、技術、連接、性能及舒適度方面均有所創新。我們的兩條飛機產品線(即SR2X系列及願景噴氣機)已成功確立自駕飛機的行業標準，目前已在60多個國家獲得認證及驗證。根據通用航空製造商協會的資料，SR2X系列飛機於過去22年一直是最暢銷的單引擎活塞機型。自願景噴氣機於2016年首次交付以來，可讓所有者在無專職飛行員或飛行部門支持的情況下以噴氣速度飛行，根據通用航空製造商協會的資料，願景噴氣機已連續六年成為7.0百萬美元以下最暢銷的噴氣機。為使每個人都能便捷並高效地擁有及操作飛機，我們的目標是通過我們的產品和與之相關的廣泛服務，包括維修、升級、培訓及西銳品牌的社會活動，為我們的客戶創造一種獨有的「西銳生活計劃」體驗。

利用我們的市場領先地位、產品的持續創新及不斷擴大的生態系統，我們取得了令人矚目的財務往績記錄。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的收入分別為738.1百萬美元、894.1百萬美元及1,067.7百萬美元，複合年均增長率為20.3%，年度利潤分別為72.4百萬美元、88.1百萬美元及91.1百萬美元，複合年均增長率為12.2%。截至2023年12月31日止年度，我們的經調整年度利潤(非國際財務報告準則計量指標)為

101.4百萬美元。截至2023年12月31日止年度，我們的股權回報率及經調整EBITDA利潤率(非國際財務報告準則計量指標)分別為21.1%及15.2%。截至2023年12月31日，我們的槓桿比率為0.1。截至最後實際可行日期，我們有1,383架飛機儲備。

編製基準

我們的綜合歷史財務資料乃根據國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則編製。綜合歷史財務資料已根據歷史成本慣例編製，但按公平值計入其他全面收益的金融資產及按公平值計入損益的金融資產(按公平值列賬)除外。編製符合國際財務報告準則的歷史財務資料須採用若干關鍵會計估計。管理層亦須在採用會計政策的過程中作出判斷。涉及高度判斷或複雜性的範疇，或涉及對歷史財務資料而言屬至關重要的假設及估計的範疇於本文件附錄一所載會計師報告附註4披露。本集團於整個業績記錄期一直採用於業績記錄期生效的所有相關準則、現行準則的修訂及詮釋。

影響我們經營業績的主要因素

我們的經營業績及財務狀況一直且預期會繼續受關鍵因素的影響：

市場接受度和全球私人航空業的增長

私人航空業的總體增長顯著影響我們的收入增長。根據弗若斯特沙利文的資料，於業績記錄期，私人航空業市場規模有所擴大，部分原因為消費者尋求增強及高端旅遊選擇的需求及消費偏好增加，以及COVID-19疫情的刺激作用。全球私人飛機交付量從2021年的1,927架增長至2023年的2,215架。此外，合資格飛行員數量的增加擴大了私人航空市場。根據弗若斯特沙利文的資料，於2022年，美國持有執照的飛行員數量達到約757,000名。這在某種程度上改變了客戶傳統觀點並大幅增加了市場對私人飛機的需求，從而進一步刺激行業增長。

COVID-19疫情導致商業航空旅行減少，增加了對私人航空替代品的需求以及個人獲得私人飛行執照的機會，乃由於在此期間停工及業績記錄期開始時強勁的股票表現，

許多潛在客戶擁有更多的時間和資源。於後疫情期間，隨著機場基礎設施的可用性和可達性不斷提高、技術不斷發展以及有利的政府政策，私人飛機對高淨值人士的吸引力越來越大。請參閱「行業概覽」。

我們於高端優質私人航空市場經營，飛機的價格及需求反映我們的品牌價值。我們的客戶高度參與購買過程，對他們選擇的品牌非常忠誠，通常願意為他們的私人飛機支付高價。根據弗若斯特沙利文的資料，與商用及公務機相比，私人航空業的毛利率通常較高，原因是消費者對價格的敏感度較低，更看重先進的產品功能和增值服務。我們的高端品牌因飛機的卓越性能、創新設計及眾多安全性能而在私人航空業廣受認可。於業績記錄期，由於交付量增加、由利潤率較高的飛機組成的有利產品組合、以及隨著新功能及創新的推出而不斷提價的能力，我們能夠獲得較高的毛利率。

根據弗若斯特沙利文的資料，作為私人航空業的市場領導者，我們有能力將先進的、經認證的飛機推向市場，並有能力抓住這一增長機遇。

我們擴大生態系統與擴展產品及服務組合的能力

為支持客戶擁有我們的飛機，我們已建立一個廣泛的全球所有權生態系統，使擁有和操作飛機變得便捷、高效及愉快。我們的直面客戶模式由我們被稱為西銳服務的全球生態系統促成。在該模式下，我們確保與潛在客戶及當前客戶在飛機所有權的各個方面都保持密切聯繫。我們的生態系統得到我們直接服務中心及全球授權合作夥伴網絡，以及通過我們的工廠培訓中心、授權培訓中心及電子培訓產品，所有級別的經驗都可方便獲得的培訓網絡的支持。請參閱「業務－我們的生態系統」。這使我們能夠建立品牌忠誠度，吸引新飛行員，通過我們的產品組合開發客戶，並抓住與飛機所有權各個方面相關的機會。

對於我們的飛機，我們一直不斷引進新的功能及選項，以及迭代變更，這些都在擴大我們的產品及服務組合。作為我們目標廣泛產品供應策略的一部分，我們的SR2X系列提供了一個效能及規格等級不斷提高的產品「階梯」，以滿足對不同價位單引擎活塞飛機的不同客戶的需求及偏好，並提供向我們願景噴氣機進階的基礎。於業績記錄期，

我們開發並推出了若干新功能並擴大了我們的產品及服務範圍，包括推出Cirrus IQ、新的螺旋槳選項、改進飛機外觀以實現更快飛行、SR2X系列的新美學設計以及將噴氣式航電系統引入活塞市場的第七代飛機。此外，我們推出了第二代願景噴氣機，引進後續增強功能，包括改進的發動機效能、Wi-Fi可用性及Cirrus IQ。

擴大產能及提高生產效率

我們專注於優化我們現有的生產設施以增加產品組合的生產和交付量。於業績記錄期，我們作出戰略性投資以提高生產效率，包括增加部分設施及繼續在我們的生產設施中推廣西銳操作系統。例如，我們大幅擴大位於明尼蘇達州德魯斯的噴漆中心，並另外收購一家位於密歇根州本頓港的噴漆中心。我們還可進一步通過自動化當前工作流程來提高現有設施的利用率，通過優化工作流程來提高生產效率，並解決勞動力緊張問題。我們相信，我們不斷提高飛機交付數量的能力與我們的創收能力直接相關，並影響我們的經營業績和財務狀況。更多詳情，請參閱「業務 — 生產 — 生產流程及工廠 — 生產工廠」。

我們吸引訂單的能力

我們的訂單和儲備，以及我們將訂單量和儲備轉化為收入的能力，已經並將持續影響我們的收入增長。截至最後實際可行日期，我們有1,383架飛機儲備。我們的生態系統及直面客戶模式，對於培養擁有飛機的生活方式是不可或缺的，這有助於我們通過產品組合和推薦來推動業務發展。於業績記錄期，我們已交付願景噴氣機中的200架或約75%交付予已擁有西銳飛機的所有者。除能夠在我們的生態系統內為現有客戶提供服務以增加重複購買及推薦的能力之外，我們相信，我們在產品吸引力和我們提供的廣泛服務方面具有的無與倫比的優勢將促進我們新客戶及訂單的增長。

我們通過控制成本和提供更高價值提高盈利能力的能力

我們的整體盈利能力受產品及服務構成的影響。隨著產品不斷的成熟及我們進一步啟用西銳操作系統，我們已獲益於製造效率及生產力的提高。此外，我們已推出諸多功能，為我們的客戶帶來更高價值並提高了我們的利潤率。另外，我們的服務業務日趨成熟，我們努力改善我們的利潤率表現。

我們繼續對現有流程進行改進，以提高效率和整體生產率，包括推出我們專有的西銳操作系統以改進我們的工作流程。請參閱「業務 — 生產 — 西銳操作系統」。

重大會計政策資料以及關鍵會計估計和判斷

我們根據國際財務報告準則編製綜合財務資料。編製綜合財務報表時採納的主要會計政策載列如下。

根據國際財務報告準則編製我們的綜合財務資料還需要使用下列若干關鍵會計估計及判斷，該等估計涉及更高程度的判斷或複雜性。這還要求我們在應用我們的會計政策過程中行使判斷。涉及高度判斷或複雜性的範疇，或涉及對歷史財務資料作出至關重要的假設和估計的範疇，於本文件附錄一會計師報告附註4中披露。

我們認為以下討論的政策及估計對於理解我們的綜合財務資料至關重要。有關我們重大會計政策資料的詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註2。

重大會計政策資料

收入確認

收入是於我們業務活動的正常過程中銷售貨物及服務時已收或應收代價的公平值。收入於扣除增值税淨額、退貨及折扣以及對銷本公司內部銷售後列示。

我們通過銷售飛機和提供核心業務範圍內的服務獲得客戶合約收入。我們收入的很大一部分與我們兩種類型的飛機銷售有關，即SR2X系列活塞飛機及願景噴氣機。交易售價根據相關履約義務的獨立售價按比例分配予履約義務。

獨立售價按實體將承諾的商品或服務單獨出售給客戶的價格計量。我們至少每年對該等獨立售價進行評估，並進行相應調整，保持價格在當前市場中的競爭力。所給予的任何折扣按照相同基準分配給上述可交付成果，並在適用履約義務期限內確認為收入。

收入於客戶接受並交付飛機時確認。飛機銷售收入按已收或應收代價(扣除折讓)的公平值計量。飛機銷售價格(扣除已收按金和任何應收票據)，必須在飛機交付之日或之前支付。飛機交付前，按金被確認為負債。

西銳服務及其他收入包括但不限於售後零件銷售、服務銷售、保修銷售、培訓銷售及來自關聯方的收入。有關更多資料，請參閱「關連交易」。零件可以通過網站(Cirrus Direct)或在參與公司自有服務中心或授權服務中心購買。在參與地點發貨及／或收貨時，損失風險轉移給客戶。服務銷售和培訓銷售的收入在提供相關服務或培訓時確認。來自保修銷售和維護的收入於下文討論。收入按收到代價(扣除退貨及津貼、貿易折扣及數量回扣后)的公平值計量。

來自關聯方的收入主要用於一次性開發項目，於提供服務時確認，根據相對於預期總成本的實際支出確定。倘情況發生變化，將修訂對收入、成本或完成進程的預計。由此產生的估計收入或成本的增加或減少均於管理層知曉導致修訂情況的期間的損益內反映。

我們為已售出的飛機提供二至三年一般維修的正常保修條款。保修責任於產品售出時獲確認。

我們現時接受三年及至多五年保修作為延長保修的風險。為減輕相關風險，航電設備及發動機供應商為本公司購買的產品提供延長保修以覆蓋第三至五年的保修。延長保修合約的銷售收入予以遞延，並在保修合約的適用年期內以直線法攤銷為收入，計入西銳服務及其他。銷售延長保修的任何收入均確認為遞延收入，並在保修期的第三年至第五年，根據購買的保修期長短，以直線法確認為收入。相關費用於發生時支銷，包括從供應商處購買的任何延長保修。

根據明確的有限保修，我們保證飛機機身於正常使用及服務的情況下，願景噴氣機於24個月或1,000個飛行小時(以先發生者為準)，SR2X系列於36個月或1,000個飛行小時(以先發生者為準)內，不會出現材料及工藝缺陷。明確的有限保修不單獨出售，因此不會向客戶提供額外服務。

維修保障合約的銷售收入予以遞延，並於合約期內每次維修事件發生時按時間點攤銷至西銳服務及其他收入。

應計質保金成本

我們根據過往保修經驗估計應計質保金成本，並於銷售時確認該成本。航電設備及發動機供應商向本公司和客戶提供標準的兩年保修期。我們還就報告期內發佈的服務公告確認估計費用及相關負債。影響我們質保責任的因素包括機組數量、質保索賠的過往及估計費率以及單次索賠成本。我們定期評估保修負債是否充分並根據需要調整金額。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備按成本減累計折舊及減值虧損(如有)確認，包括長期建設項目的任何重置及借貸成本(若符合確認標準)。倘物業、廠房及設備的重大部分需要定期

置換，則基於具體的使用年期單獨折舊。同樣，進行重大檢查時，若符合確認標準，產生的成本於物業、廠房及設備的賬面值中確認。所有其他維修及保養成本於產生時於損益確認。廠房及設備的折舊在資產的估計可使用年期以直線法計算，具體如下：

資產	使用年期
樓宇	租賃期或15至40年(以較短者為準)
機器及設備	3至10年
辦公設備	3至10年
飛機及車輛	5至10年

物業、廠房及設備項目以及初步確認的任何重要部件於出售或預期日後使用或出售不會產生任何經濟利益時終止確認。資產終止確認時產生的任何收益或虧損(按出售所得款項淨額與該資產賬面值的差額計算)於該資產終止確認時於綜合損益表內計入其他收益。

作為使用權資產的廠房及設備按直線法於資產的租賃期限或估計使用年期(以較短者為準)內攤銷。

物業、廠房及設備的殘值、使用年期及折舊方法於各財政年度末進行檢討並進行前瞻性調整(倘適當)。

出售的收益及虧損乃經比較所得款項與賬面值後釐定，並計入損益。

在建工程為施工待安裝的物業、廠房及設備，按成本減累計減值虧損(如有)列賬。成本包括建築物的建造成本、廠房及機械成本，以及於建造或安裝及測試期間借款以為該等資產提供資金產生的利息(如有)。在建工程於相關資產完工並可用於預定用途之前不計提折舊。當相關資產投入使用，則將成本轉移至物業、廠房及設備，並根據上述政策進行折舊。

商譽及擁有永久可使用年期的無形資產

商譽按收購價格超過被收購企業淨資產的估計公平值的差額計量。根據國際財務報告準則，商譽不予攤銷。我們於每年及發生事件或情況變化表明賬面金額可能發生減值時評估商譽及擁有永久可使用年期的無形資產是否發生減值。商譽及擁有永久可使用年期的無形資產減值測試按各現金產生單位或現金產生單位組別進行。分配至商譽的各單位或單位組別代表為實體內實現內部管理而監控商譽的最低級別。商譽按不高於經營分部級別進行監控。包含商譽現金產生單位的賬面值與可收回金額比較，可收回金額為使用價值與公平值減去銷售成本的較高者。當現金產生單位淨資產的賬面價值超過現金產生單位的可收回金額時，確認減值虧損。減值測試要求我們對可收回金額進行多項估計，其中多數乃基於預計未來現金流量。任何減值即刻確認為開支。年度減值測試的結果於本文件附錄一會計師報告附註14中討論。

無形資產

於業務合併中收購的商標於收購日按公平值確認。商標擁有永久可使用年期(原因為商標預計於本集團產生淨現金流入的期間並無可預期的限制)且按成本減累計減值虧損列賬。減值評估每年進行，或當有事件出現或情況改變顯示可能出現減值時，作出更頻密評估。

於業務合併中收購的合約性客戶關係於收購日按公平值確認。合約性客戶關係擁有有限可使用年期且隨後按成本減累計攤銷列賬。攤銷採用直線法按客戶關係的預計年期七年(為該等關係將產生經濟利益的估計期間)計算。

飛機型號合格證指飛機的證書和開發工作，在業務合併中獲得，於收購日按公平值確認。飛機型號合格證擁有有限可使用年期且隨後按成本減累計攤銷列賬。我們選擇生產單位法來攤銷飛機型號合格證。選擇的攤銷總單位乃基於不超過25年的產量估計得出。

就內部開發無形資產而言，我們於研發活動上投入巨大成本及精力，如原型及測試開支。研究開支於開支發生當期在損益表中列支。倘開發成本能清晰分配至新開發的產品或工序，並可證實以下所有確認標準，則將開發成本確認為資產：

- 完成該開發項目的技術可行性已實現，以便其可供使用或出售；
- 具備完成開發項目以供使用的意圖；
- 有能力使用開發項目結果；
- 開發項目藉以為本公司產生潛在未來經濟利益的方式；
- 具備足夠技術、財務及其他資源以完成開發項目並使用或出售該無形資產；及
- 於開發期間資產應佔開支能夠被可靠地計量。

無形資產的成本為自該資產符合上述確認標準之日起至其可供使用或出售之日止所產生的開支總和。有關無形資產的資本化成本包括創建該資產過程中使用或消耗的物料及服務成本以及員工成本。不符合上述確認標準的開發開支於發生時在綜合損益表中確認。資本化開發成本採用已交付單位法按相關生產計劃的預期總生產單位或使用年期(倘該壽命被認為屬有限)攤銷。視乎於計劃是為飛機的初始機型認證或現有機型的內部開發無形資產，預計總生產單位或會有所不同。內部產生的無形資產乃基於三至十年內的產量估計予以攤銷。

資本化開發成本採用已交付單位法按相關生產計劃的預期總生產單位攤銷。視乎於計劃是為飛機的初始型號合格證或現有機型的代際升級，預計總生產單位或會有所不同。

存貨

存貨採用成本或可變現淨值孰低列示。將每種產品帶到其當前位置和狀態所產生的成本以下列方式入賬：

- 原材料：標準成本
- 預飛飛機及貨物：採購成本，按先進先出原則計算
- 製成品及在製品：直接材料及人工成本以及基於正常運營能力的部分製造費用，但不包括借款成本

可變現淨值乃日常業務過程中的估計售價，減估計完成成本及進行銷售所需的估計成本。當存貨的成本可能無法收回時(例如當存貨損毀或全部或部分陳舊或售價降低時)，撇減存貨成本至其估計可變現值。可變現值代表可收回金額的最佳估計，是基於報告日期可獲得的最可靠證據，對其內在涉及對未來預期可變現值的估計。一般而言，該評估過程需要重大判斷，並可能對報告日期存貨的賬面值產生重大影響。

過剩及陳舊存貨撥備乃通過檢查歷史組件消耗、當前市場需求及不斷變化的生產需求計提。制定本公司的撥備計提方法時，會對市場趨勢、客戶產品接受度及服務保修要求作出重大假設。本公司產品市場的突然下行變化可能導致本公司在未來期間確認更多的存貨費用。

所有美國聯邦航空管理局的認證及預生產成本於發生時計入營運成本，但與開發過程中新機型有關的成本除外，這些成本予以資本化。

租賃

於租賃資產可供本公司使用之日，將租賃確認為一項使用權資產及相應負債。每筆租賃付款分配至負債及融資成本。融資成本於租賃期內自損益扣除，以計算出各期間負債結餘的固定週期利率。使用權資產以資產可使用年期與租賃年期的較低者採用直線法折舊。

租賃產生的資產及負債按現值進行初始計量。租賃負債包括下列租賃付款額的淨現值：

- 固定付款(包括實質固定付款)，減任何應收租賃激勵；
- 基於指數或比率確定的可變租賃付款額；
- 承租人根據餘值擔保預計應付的金額；
- 購買權的行使價(如承租人可合理確定行使該選擇權)；及
- 就終止租賃支付罰款(如租賃年期反映承租人行使該選擇權)。

當合理確定將行使續租選擇權時，租賃付款額也納入負債的計量中。

租賃付款運用租賃內隱含的利率折現。倘若未能輕易確定該利率，則使用承租人的隱含增量借款利率(即承租人以類似條款及條件於類似經濟環境下，為借入所需資金以獲取資產而須支付的利率)。

為確定隱含借款利率，我們：(i)如可能，以個別承租人最近收到的第三方融資為起點，並進行調整以反映融資條件自收到第三方融資後的變化；(ii)對本公司持有的租賃，採用以無風險利率為起點的累加法；及(iii)針對租賃作出特定調整(如租賃期、國家、貨幣及抵押)。

使用權資產按下述成本計量：

- 租賃負債的初始計量金額；
- 在租賃期開始日或之前支付的任何租賃付款，扣除收到的任何租賃激勵；
- 任何初始直接成本；及
- 復原成本。

使用權資產一般在資產的可使用年期與租賃期兩者中較短的期間內按直線法計提折舊。如我們合理確定會行使購買權，則在標的資產的使用年期內對使用權資產計提折舊。

與設備及車輛的短期租賃以及所有低價值資產租賃相關的付款按直線法於損益中確認為費用。短期租賃是指租賃期為12個月或更短的租賃。低價值資產包括一次性貿易展及雜項設備租賃。

多項物業及設備租賃包含續期、購買及終止選擇權，用以在管理我們營運所用資產方面取得最大的營運彈性。所持有的大部分續期、購買及終止選擇權僅可由我們行使，而不能由有關出租人行使。為確定租賃期，管理層考慮產生行使延期選擇權或不行使終止選擇權的經濟誘因的所有事實及情況。續期選擇權(或終止選擇權後的期間)僅於合理確定租賃可獲續期(或不予終止)時方會計入租賃期。

關鍵會計估計和判斷

我們根據國際財務報告準則編製綜合財務報表，需要使用下列若干關鍵會計估計。這還要求我們在應用本公司的會計政策過程中行使判斷。我們持續評估所採用的估計及判斷，有關估評及判斷乃基於過往經驗及其他因素，包括根據實際情況合理預期將會發生的未來事件。

物業、廠房及設備、無形資產及使用權資產(商譽除外)的估計可使用年期

我們的物業、廠房及設備根據其估計使用年期和估計殘值進行折舊。我們的使用權資產於資產的使用年期及租賃期限中較短者內按直線法折舊。我們審查了估計使用年期，並認為其屬適當。該估計以類似性質及功能的物業、廠房及設備以及使用權資產的實際使用年期的歷史經驗為基礎。由於技術創新及競爭對手根據市場條件採取的行動，該估計可能會發生重大變化。

我們的飛機型號合格證及內部產生的無形資產根據生產及交付的單位於相關資產的預期總年期內攤銷。這基於管理人員對未來飛機需求的估計，他們認為這種攤銷方法最能反映該等無形資產在其可使用年期內的收益模式。

倘可使用年期較之前的估計為短，我們將提高折舊及攤銷開支，並將出售已報廢的技術上過時或非策略資產。實際經濟年期可能與估計可使用年期不同。定期審查可能會導致折舊年期的變化，因而引致於未來期間的折舊及攤銷開支。

商譽及擁有永久可使用年期的無形資產的估計減值

根據本文件附錄一會計師報告附註2.8所述的會計政策，我們按年測試商譽及擁有永久可使用年期的無形資產是否出現任何減值。現金產生單位的可收回金額乃基於根據管理層的假設及估計而編製的使用價值計算釐定。該等計算需要使用估計。截至2023年12月31日，各項指標已經審查，並無發現減值跡象。根據國際會計準則第36號規定，減值評估將在年終報告時進行。

即期及遞延所得稅

我們須在美國繳納所得稅。釐定所得稅撥備時須作出重大判斷。於日常業務過程中有諸多未能確定最終稅項的交易及計算。若這些事項的最終稅項結果與最初入賬的金額不同，則差額會影響釐定稅項期間的即期所得稅及遞延稅項撥備。

對於產生遞延稅項資產的暫時性差額，我們評估撥回遞延所得稅資產的可能性。遞延稅項資產的確認基礎是我們估計並假設我們可自可預見未來的持續經營所產生的應課稅收入中撥回遞延稅項資產。

存貨的可變現淨值

存貨的可變現淨值為於日常業務過程中的估計售價減估計銷售費用。這些估計是根據現時市況及類似性質銷售產品的過往經驗作出，可能因客戶喜好的變動及競爭對手為回應嚴峻行業週期所採取的行動而出現重大變化。管理層於各報告日期結束時重新評估這些估計。

應計產品責任及可收回再保險賬款

我們通過審查主產品承保人的損失估計來估計應計產品責任，作為確定我們與自保自留相關的損失敞口的基礎。主承保人通過檢查現場相關事件，根據事故事實以及責任、司法轄區和其他因素的可能理論確定潛在責任敞口估計，以及釐定可能產生的法律及其他費用，藉此來確定估計的總損失敞口。我們會結合第三方估計，同時考慮到每個案例的新發展，定期更新對所有案例總損失敞口的估計。保單年度的保險損失敞口總額一旦釐定，若可能已產生責任且損失金額可合理估計，則我們確認損失敞口。之後，我們根據在保單年度的適用保留金計算總損失敞口。超過自保自留的金額確認為應收再保險款項，因為該金額基本確定可收回。我們於各報告期對可收回再保險賬款及有關事項的事實及情況進行審查，以確保應收款項仍然基本確定。倘釐定應收款項不再基本確定，其將於釐定期間內終止確認並計入開支。

應計質保金

在產品售出後的首兩年或三年內(視機型而定)，我們會根據維修和退貨水平方面的經驗就預期質保申索確認撥備。用於計算保修撥備的假設乃基於當前銷售水平及當前可用的有關維修及退貨的資料(基於所有售出產品的質保期)作出。我們於各報告日期結束時重新評估該等估計。

經營業績

下表載列我們的綜合損益表概要(均以實際值及佔所示年度總收入的百分比列示)，乃摘錄自本文件附錄一會計師報告所載的綜合損益表及綜合全面收益表：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
收入	**738,130**	**100.0**	**894,082**	**100.0**	**1,067,708**	**100.0**
銷售成本	(495,855)	(67.2)	(595,952)	(66.7)	(703,016)	(65.8)
毛利	**242,275**	**32.8**	**298,130**	**33.3**	**364,692**	**34.2**
銷售及營銷開支	(66,391)	(9.0)	(88,290)	(9.9)	(106,766)	(10.0)
一般及行政開支	(93,661)	(12.7)	(102,486)	(11.5)	(135,184)	(12.7)
未包括其他收益的經營利潤	**82,223**	**11.1**	**107,354**	**12.0**	**122,742**	**11.5**
其他收益淨額	7,486	1.0	4,779	0.5	1,372	0.1
經營利潤	89,709	12.2	112,133	12.5	124,114	11.6
融資成本	(3,509)	(0.5)	(3,199)	(0.4)	(5,529)	(0.5)
除所得稅前利潤	**86,200**	**11.7**	**108,934**	**12.2**	**118,585**	**11.1**
所得稅開支	(13,797)	(1.9)	(20,858)	(2.3)	(27,442)	(2.6)
年內利潤	**72,403**	**9.8**	**88,076**	**9.9**	**91,143**	**8.5**

非國際財務報告準則計量指標

為補充根據國際財務報告準則編製的綜合財務報表，我們還使用經調整利潤(非國際財務報告準則計量指標)及經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)作為額外的財務計量指標，這些項目並非國際財務報告準則要求或根據國際財務報告準則列報。

我們認為經調整利潤(非國際財務報告準則計量指標)及經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)在理解和評估我們的綜合損益表方面為**[編纂]**及其他人士提供有用信息，就像它們有助於我們的管理層一樣。我們還認為，此類非國際財務報告準則計量指標有助於比較不同期間及公司之間的經營業績。然而，我們的非國際財務報告準則計量指標的列報可能無法與其他公司提供的類似標題的計量指標相比較。

下表載列於所示年度我們非國際財務報告準則計量指標與根據國際財務報告準則編製的最相近指標的對賬：

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
年內利潤與經調整利潤(非國際財務報告準則計量指標)及年內經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)對賬：			
年內利潤	72,403	88,076	91,143
加回：			
[編纂]*開支*(附註)	—	—	7,243
預扣稅	—	—	3,000
年內經調整利潤(非國際財務報告準則計量指標)	72,403	88,076	101,386
加回：			
融資成本	3,509	3,199	5,529
所得稅開支(剔除預扣稅後)	13,797	20,858	24,442
物業、廠房及設備折舊	18,248	13,596	16,857
使用權資產折舊	2,507	3,995	4,068
無形資產攤銷	14,421	15,866	15,650
減去：			
利息收入	(834)	(696)	(5,788)
年內經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)	124,051	144,894	162,144

附註： **[編纂]**開支指有關本次**[編纂]**的開支。

綜合損益表主要構成

收入

我們設計、開發、生產和銷售單引擎飛機。我們的兩條飛機產品線為(1)SR2X系列，我們為消費者使用而設計的單引擎活塞飛機和為機隊及其他具體應用而設計的專業配置飛機；及(2)願景噴氣機，我們為消費者使用而設計的單引擎噴氣飛機。對於SR2X系列，客戶的付款以估計交付時的定價為基準，以確保計入所有升級與定製。就願景噴氣機而言，我們自建立產品線起就有少量先期合約，其於簽約時即訂明價格，並進一步就CPI、升級、替換及定製作出相應規定。其他願景噴氣機訂單遵循與SR2X系列相同的定價模式，最終定價於臨近配置完成時提供。我們還提供西銳服務及其他(一項廣泛的服務及體驗產品)及各種其他輔助產品和服務，包括但不限於售後零件銷售、服務銷售、保修銷售、培訓銷售及來自關聯方的收入。更多資料請參閱「關連交易」。為分配我們的資源及評估我們的表現，我們在以下兩項收入來源方面管理和呈報我們的經營業績：(1)飛機，包括SR2X系列及願景噴氣機，及(2)西銳服務及其他。有關我們的產品及服務的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的產品」及「業務 — 我們的服務」。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的收入分別為738.1百萬美元、894.1百萬美元及1,067.7百萬美元。

按收入來源劃分的收入

下表載列我們於所示年度按收入來源劃分的收入詳情：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
收入						
飛機	619,612	83.9	759,740	85.0	915,654	85.8
SR2X系列	384,638	52.1	492,825	55.1	613,340	57.4
SR20	42,618	5.8	57,049	6.4	69,690	6.5
SR22	111,920	15.2	142,772	16.0	138,667	13.0
SR22T	230,100	31.1	293,004	32.8	404,983	37.9
願景噴氣機	234,974	31.8	266,915	29.9	302,314	28.4
西銳服務及其他	118,518	16.1	134,342	15.0	152,054	14.2
售後零部件／維護[附註]	47,996	6.5	63,996	7.2	80,711	7.6
訓練	12,712	1.7	15,787	1.8	19,800	1.9
二手飛機	10,320	1.4	23,611	2.6	26,648	2.5
其他	47,490	6.5	30,948	3.4	24,895	2.2
總計	**738,130**	**100.0**	**894,082**	**100.0**	**1,067,708**	**100.0**

*附註：*售後零部件／維護包括延長保修及JetStream計劃。

下表載列我們於所示年度交付給客戶的飛機數量：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	數量	*%*	*數量*	*%*	*數量*	*%*
飛機						
SR2X系列	442	83.7	539	85.7	612	86.4
SR20	81	15.3	100	15.9	115	16.2
SR22	131	24.8	159	25.3	142	20.1
SR22T	230	43.6	280	44.5	355	50.1
願景噴氣機	86	16.3	90	14.3	96	13.6
總計	**528**	**100.0**	**629**	**100.0**	**708**	**100.0**

附註： 不包括可用於飛機裝配的飛機套件。除於截至2023年12月31日止年度生產的五架飛機(其中三架將於2024年3月31日前交付，兩架或會於2024年12月31日或找到買家前(以先發生者為準)作為公司示範資產使用)外，所有生產交付的飛機均於業績記錄期內交付。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，SR2X的交付量包括五架、28架及49架改裝成TRAC系列(用於飛行訓練)的飛機。

銷售成本

我們將材料、勞動力及其他間接費用以及其他成本(包括我們實現研發項目時的無形資產攤銷、質保成本以及其他微小差異)計入飛機的銷售成本。我們將與西銳服務相關的成本(如售後零部件、材料及勞動力成本和其他成本)計入西銳服務及其他的銷售成本。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的銷售成本分別為495.9百萬美元、596.0百萬美元及703.0百萬美元。

下表載列所示年度按收入來源呈列的銷售成本明細，均以實際值及佔我們總銷售成本的百分比列示：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
銷售成本						
飛機	399,814	80.6	501,523	84.2	601,719	85.6
西銳服務及其他	96,041	19.4	94,429	15.8	101,297	14.4
總計	**495,855**	**100.0**	**595,952**	**100.0**	**703,016**	**100.0**

下表載列我們於所示年度按性質呈列的總銷售成本明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
飛機						
材料	287,965	72.0	354,549	70.7	412,791	68.6
勞動力及其他間接費用	77,931	19.5	98,938	19.7	120,394	20.0
其他	33,918	8.5	48,036	9.6	68,534	11.4
總計	**399,814**	**100.0**	**501,523**	**100.0**	**601,719**	**100.0**
西銳服務及其他						
西銳服務	43,072	44.8	54,984	58.2	68,520	67.6
其他	52,969	55.2	39,445	41.8	32,777	32.4
總計	**96,041**	**100.0**	**94,429**	**100.0**	**101,297**	**100.0**

毛利及毛利率

我們的毛利為收入減銷售成本，而毛利率為毛利佔收入的百分比。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的毛利分別為242.3百萬美元、298.1百萬美元及364.7百萬美元，相應年度的毛利率分別為32.8%、33.3%及34.2%。

下表載列我們於所示年度按收入來源劃分的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
飛機	219,798	35.5	258,217	34.0	313,935	34.3
西銳服務及其他	22,477	19.0	39,913	29.7	50,757	33.4
總計	**242,275**		**298,130**		**364,692**	

於業績記錄期，鑒於SR2X系列最初於1998年獲得美國聯邦航空管理局認證並於1999年進行首次交付，而願景噴氣機僅於2016年方獲得美國聯邦航空管理局認證並進行首次交付，它們處於不同發展階段，因此SR2X系列的毛利率高於願景噴氣機。由於多年的設計、成本及效率的改進以及有利的市場定價(就銷售及供應而言)，SR2X系列於業績記錄期較願景噴氣機享有更佳的規模經濟，而願景噴氣機相對較新，且尚未達到上述目標。有關SR2X系列及願景噴氣機的詳情，請參閱「業務 — 我們的產品組合」。

西銳服務及其他的毛利率由2021年的19.0%增加至2022年的29.7%，乃主要由於利潤率更高的服務(相較西銳服務及其他項下的其他類別服務而言)產生的收入佔比有所提高，包括JetStream計劃及飛行訓練。特別是，我們自JetStream計劃的收入比例增加，乃主要由於我們持續交付願景噴氣機，且JetStream計劃可供每位願景噴氣機客戶註冊，從而使我們在役的願景噴氣機數量增加。截至最後實際可行日期，我們JetStream計劃的願景噴氣機所有者註冊率達100%。西銳服務及其他的毛利率由2022年的29.7%增加至2023年的33.4%，乃主要由於來自中航通飛浙江飛機開發的收入於2023年得以確認，而大部分相

關成本乃於過往年度產生及確認。有關中航通飛浙江飛機開發項目的詳情，請參閱「關連交易 — 須遵守申報、年度審閱及公告規定的非豁免關連交易—1.與AG100/SR10項目有關的關連交易 — 一次性AG100/SR10飛機開發交易 — 飛機開發項目協議」。

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支主要包括僱員開支、設施及設備、外部銷售和專業服務開支以及包括廣告成本在內的其他成本，如與貿易展覽及數字營銷有關的開支。請參閱「業務－銷售及營銷－我們的營銷策略」。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的銷售及營銷開支分別為66.4百萬美元、88.3百萬美元及106.8百萬美元。

下表載列我們於所示年度銷售及營銷開支明細，均以實際值及佔我們銷售及營銷開支總額的百分比列示：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
銷售及營銷開支						
僱員開支	35,706	53.8	48,072	54.5	65,789	61.6
設施及設備	8,710	13.1	13,021	14.7	15,051	14.1
外部銷售和專業服務費用	14,804	22.3	18,544	21.0	21,795	20.4
其他	7,171	10.8	8,653	9.8	4,131	3.9
總計	**66,391**	**100.0**	**88,290**	**100.0**	**106,766**	**100.0**

一般及行政開支

我們的一般及行政開支主要包括僱員開支、設施及設備、保險及產品責任成本、外部銷售和專業服務開支(包括法律及審計服務開支以及**[編纂]**開支)以及其他費用(包括許可證、手續費及研究成本)。

下表載列我們於所示年度的一般及行政開支明細，均以實際值及佔我們一般及行政開支總額的百分比列示：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	*%*	*千美元*	*%*	*千美元*	*%*
一般及行政開支						
僱員開支	55,258	59.0	60,272	58.8	75,614	55.9
設施及設備	18,408	19.6	22,696	22.2	26,539	19.6
保險及產品責任	8,957	9.6	8,539	8.3	17,904	13.2
外部銷售和專業服務費用	6,365	6.8	7,121	6.9	11,418	8.4
其他	4,673	5.0	3,858	3.8	3,709	2.9
總計	**93,661**	**100.0**	**102,486**	**100.0**	**135,184**	**100.0**

未包括其他收益的經營利潤

由於上述原因，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們未包括其他收益的經營利潤分別為82.2百萬美元、107.4百萬美元及122.7百萬美元。

其他收益淨額

我們的其他收益淨額主要包括根據《美國就業保護法》獲授聯邦政府補貼以及明尼蘇達州及田納西州政府補貼(主要與維持就業有關)付予我們的資金。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的其他收益淨額分別為7.5百萬美元、4.8百萬美元及1.4百萬美元。

經營利潤及經營利潤率

由於上述原因，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們經營利潤分別為89.7百萬美元、112.1百萬美元及124.1百萬美元，我們於相應年度的經營利潤率為12.2%、12.5%及11.6%。

融資成本

我們的融資成本主要包括與未償債務相關的利息開支及將與租賃相關的利息確認為租賃負債。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的融資成本分別為3.5百萬美元、3.2百萬美元及5.5百萬美元，分別佔相應年度總收入的0.5%、0.4%及0.5%。

所得稅開支

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們錄得所得稅開支分別為13.8百萬美元、20.9百萬美元及27.4百萬美元。該稅項開支包括即期及遞延稅項。實際稅率按年內稅項開支除以除稅前利潤計算，由此得出截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度的實際稅率分別為16.0%、19.1%及23.1%。我們的實際所得稅率由2021年的16.0%增加至2022年的19.1%，主要由於以前預期不會動用的稅項抵免以及部分永久性差異減少。我們的實際所得稅率由2022年的19.1%增加至2023年的23.1%，乃主要由於與Cirrus Industries向本公司宣派及支付股息有關的預扣稅。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，即期稅項開支分別為9.1百萬美元、28.5百萬美元及29.4百萬美元。進一步詳情請參閱本文件附錄一會計師報告附註10。我們受美國、開曼群島和英國的稅收法律法規的約束。

過往經營業績回顧

截至2023年12月31日止年度與截至2022年12月31日止年度的比較

收入

我們的總收入由2022年的894.1百萬美元增長173.6百萬美元或19.4%至2023年的1,067.7百萬美元，主要原因為(i)客戶對私人航空需求增加使得飛機交付量增加，及(ii)由於推出新功能及應對更廣泛的通脹壓力導致飛機價格上漲。收入增加也是由於我們擴張銷售及服務的地域範圍及持續增加我們的產品組合，促使西銳服務及其他的收入持續增長。

源自飛機的收入由2022年的759.7百萬美元增長155.9百萬美元或20.5%至2023年的915.7百萬美元，主要原因為飛機的交付量由629架增加至708架以及價格上漲(SR2X系列飛機的平均銷售價格由914,300美元漲至1.0百萬美元，而願景噴氣機的平均銷售價格由2.97百萬美元漲至3.15百萬美元。

西銳服務及其他的收入由2022年的134.3百萬美元增長17.7百萬美元或13.2%至2023年的152.1百萬美元，主要原因為我們飛機保有量增加，導致我們相關服務的使用量提高，以及我們售後和服務維修及保養服務增加。

銷售成本

我們的總銷售成本由2022年的596.0百萬美元增加107.1百萬美元或18.0%至2023年的703.0百萬美元，主要反映成本隨總收入增長導致材料成本增加而增加，以及勞動力資源波動導致製造成本增加及通貨膨脹對原材料的持續影響。勞動力資源波動乃主要由於我們現有生產線所在的大福克斯和德魯斯的失業率下降，導致我們直接勞動力的流動率上升，增加勞動力所需週期延長。勞動力資源的波動對2023年的生產造成不利影響。請參閱「業務 — 銷售及營銷 — 飛機訂單及交付」。由於上述原因，我們飛機的材料成本由2022年的354.5百萬美元增加58.2百萬美元或16.4%至2023年的412.8百萬美元，我們飛機的勞動力及其他間接費用由2022年的98.9百萬美元增加21.5百萬美元或21.7%至2023年的120.4百萬美元。

飛機銷售成本由2022年的501.5百萬美元增加100.2百萬美元或20.0%至2023年的601.7百萬美元，主要反映飛機銷量增長導致包括原料及勞動力在內的可變成本增加及間接成本增加、原料通貨膨脹壓力及製造成本增加以及提高僱員薪酬水準以解決勞動力短缺問題及勞動力的流動率上升，部分被銷量增長及西銳操作系統的持續實施導致的效率提高所抵銷。

西銳服務及其他的銷售成本由2022年的94.4百萬美元增加6.9百萬美元或7.3%至2023年的101.3百萬美元，與西銳服務及其他的收入增長相一致。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利總額由2022年的298.1百萬美元增加66.6百萬美元或22.3%至2023年的364.7百萬美元。我們的整體毛利率由2022年的33.3%增加至2023年的34.2%，乃主要歸因於西銳服務及其他的毛利增加。

由於上述原因，飛機的毛利由2022年的258.2百萬美元增加55.7百萬美元或21.6%至2023年的313.9百萬美元。飛機的毛利率於2022年及2023年保持穩定，分別為34.0%及34.3%。

由於上述原因，西銳服務及其他的毛利由2022年的39.9百萬美元增加10.8百萬美元或27.2%至2023年的50.8百萬美元。西銳服務及其他的毛利率由2022年的29.7%增加至2023年的33.4%，乃主要由於來自中航通飛浙江飛機開發的收入於2023年確認，而大部分相關開支乃於過往年度根據飛機開發項目的完成進度產生及確認，原因為(i)我們於飛機開發項目的正常過程中產生開支，包括但不限於有關該開發項目的員工成本及材料(包括原材料及採購的零部件)，飛機開發項目於2023年進入最終認證階段，故產生的費用較少；及(ii)中航通飛浙江已按項目進度結清與飛機開發項目的超支成本相關的開發費用。有關中航通飛浙江飛機開發項目的詳情，請參閱「關連交易 — 須遵守申報、年度審閱及公告規定的非豁免關連交易—1.與AG100/SR10項目有關的關連交易 — 一次性AG100/SR10飛機開發交易 — 飛機開發項目協議」。

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支由2022年的88.3百萬美元增加18.5百萬美元或20.9%至2023年的106.8百萬美元，主要是由於薪酬待遇的提高及我們的銷售和營銷僱員人數增加導致僱員開支的增長，以及我們的西銳服務業務單位的設施及設備開支增長，尤其是我們現場服務中心的建立。請參閱「業務 — 我們的服務」。由於銷量增加導致所支付的佣金增加，因此我們外部銷售和專業服務開支也有所增長。

一般及行政開支

我們的一般及行政開支由2022年的102.5百萬美元增加32.7百萬美元或31.9%至2023年的135.2百萬美元，主要是由於通貨膨脹帶來的勞動力壓力及我們的一般及行政(包括產品開發)僱員人數的增加導致僱員開支由2022年的60.3百萬美元增加15.3百萬美元或25.5%至2023年的75.6百萬美元。僱員人數的增加反映了我們產品開發及支持功能的增長、設施及設備開支的增加，乃主要由於與產品開發設施有關的投資增加及包括信息技術在內的支持功能的增長。有關增加還因為2023年產生的**[編纂]**開支及主要由於於2023年終止確認就若干重大產品索賠而應收再保險商的再保險款項7.9百萬美元導致產品責任開支增加，該等款項不再被視為「基本確定」可收回；請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註34。

未包括其他收益的經營利潤

由於上述原因，我們未包括其他收益的利潤總額由2022年的107.4百萬美元增加15.4百萬美元或14.3%至2023年的122.7百萬美元。

其他收益淨額

我們的其他收益淨額由2022年的4.8百萬美元減少3.4百萬美元或71.3%至2023年的1.4百萬美元，乃主要由於確認的政府補助收入減少所致。

經營利潤及經營利潤率

由於上述原因，我們的經營利潤總額由2022年的112.1百萬美元增加12.0百萬美元或10.7%至2023年的124.1百萬美元。我們的整體經營利潤率由2022年的12.5%減少至2023年的11.6%，乃主要由於一般及行政費用的增長所致。

融資成本

我們的融資成本由2022年的3.2百萬美元增加2.3百萬美元或72.8%至2023年的5.5百萬美元，乃主要由於我們浮息債務的相關利率提高導致借款的利息開支增加。

所得稅開支

我們的所得稅開支由2022年的20.9百萬美元增加6.6百萬美元至2023年的27.4百萬美元。我們的實際所得稅率由2022年的19.1%增加至2023年的23.1%，主要由於Cirrus Industries向本公司宣派及支付的相關預扣稅及若干不可抵銷**[編纂]**開支。

年內利潤及淨利潤率

由於上述原因，我們的年內利潤由2022年的88.1百萬美元增加3.1百萬美元或3.5%至2023年的91.1百萬美元。於2022年及2023年，我們的淨利潤率分別為9.9%及8.5%。

截至2022年12月31日止年度與截至2021年12月31日止年度的比較

收入

我們的總收入由2021年的738.1百萬美元增長156.0百萬美元或21.1%至2022年的894.1百萬美元，主要原因為(i)客戶對私人航空需求增加使得飛機交付量增加，及(ii)由於推出新功能及應對更廣泛的通脹壓力導致飛機價格上漲。收入增加也是由於我們擴張銷售及服務的地域範圍及增加我們的產品組合，促使西銳服務及其他的收入持續增長。

源自飛機的收入由2021年的619.6百萬美元增長140.1百萬美元或22.6%至2022年的759.7百萬美元，主要原因為所有飛機機型的交付量由528架增加至629架以及價格上漲(SR2X系列飛機的平均銷售價格由870,200美元漲至914,300美元，而願景噴氣機的平均銷售價格由2.73百萬美元漲至2.97百萬美元。

西銳服務及其他的收入由2021年的118.5百萬美元增長15.8百萬美元或13.4%至2022年的134.3百萬美元，主要原因為我們飛機保有量增加，導致我們相關服務的使用量提高，以及我們售後市場和服務維修及保養服務增加。

銷售成本

我們的總銷售成本由2021年的495.9百萬美元增加100.1百萬美元或20.2%至2022年的596.0百萬美元，主要反映成本隨總收入增長導致材料成本增加而增加，以及供應鏈增加與勞動力資源波動導致製造成本增加及通貨膨脹對材料的持續影響。上述供應鏈波動主要是由於COVID-19疫情的影響，導致我們的材料供應不穩定，例如製造複合材料所需的原材料，由於我們為支持增長的儲備而增加供應需求，加劇了供應的可用性和獲得供應的週期方面的波動，導致我們的生產運營出現延誤。勞動力資源波動乃主要由於我們現有生產線所在的大福克斯和德魯斯的失業率下降，導致我們直接勞動力的流動率上升，增加勞動力所需週期延長。根據弗若斯特沙利文的資料，大福克斯的失業率由2021年的2.7%降至2022年的1.9%，德魯斯的失業率由2021年的4.3%降至2022年的3.4%，而2022年碳纖維的價格較2021年整體上漲。有關詳情，請參閱「行業概覽 — 關鍵原材料及勞動力的價格分析」。供應鏈及勞動力資源的波動對2022年的生產造成不利影響。請參閱「業務 — 銷售及營銷 — 飛機訂單及交付」。由於上述原因，我們飛機的材料成本由2021年的288.0百萬美元增加66.6百萬美元或23.1%至2022年的354.5百萬美元，我們飛機的勞動力及其他間接費用由2021年的77.9百萬美元增加21.0百萬美元或27.0%至2022年的98.9百萬美元。

飛機銷售成本由2021年的399.8百萬美元增加101.7百萬美元或25.4%至2022年的501.5百萬美元，主要反映飛機銷量增長導致包括物料及勞動力在內的可變成本增加及間接成本增加、物料通貨膨脹壓力及製造成本增加以及提高僱員薪酬水准以解決勞動力短缺問題及勞動力的流動率上升。

西銳服務及其他的銷售成本由2021年的96.0百萬美元減少1.6百萬美元或1.7%至2022年的94.4百萬美元，主要反映了利潤較高的西銳服務及其他分部項下產品及服務(包括JetStream計劃及飛行培訓)的比例較上一年度有所增加。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利總額由2021年的242.3百萬美元增加55.9百萬美元或23.1%至2022年的298.1百萬美元。我們的整體毛利率由2021年的32.8%增加至2022年的33.3%，乃主要歸因於西銳服務及其他的毛利率增加，部分被與供應鏈及勞動力資源波動(部分歸因於COVID-19疫情的影響)相關的製造成本增加所導致的飛機毛利率減少所抵銷。

由於上述原因，飛機的毛利由2021年的219.8百萬美元增加38.4百萬美元或17.5%至2022年的258.2百萬美元。飛機的毛利率由2021年的35.5%減少至2022年的34.0%，乃主要由於供應鏈及勞動力資源波動所致。

由於上述原因，西銳服務及其他的毛利由2021年的22.5百萬美元增加17.4百萬美元至2022年的39.9百萬美元。西銳服務及其他的毛利率由2021年的19.0%增加至2022年的29.7%，乃主要由於利潤率更高的服務(相較西銳服務及其他項下的其他類別服務而言)產生的收入佔比有所提高，包括JetStream計劃及飛行訓練。特別是，我們自JetStream計劃的收入比例增加，乃主要由於我們持續交付願景噴氣機，且JetStream計劃可供每位願景噴氣機客戶註冊，從而使我們在役的願景噴氣機數量增加。截至最後實際可行日期，我們JetStream計劃的願景噴氣機所有者註冊率達100%。有關按服務項目劃分的收入明細，請參閱「業務－我們的服務」。

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支由2021年的66.4百萬美元增加21.9百萬美元或33.0%至2021年的88.3百萬美元，主要是由於薪酬待遇的提高及我們的銷售和營銷僱員人數的增加導致僱員開支的增長，以及由於我們的西銳服務業務單位的設施及設備開支增長所致，尤其是我們現場服務中心的建立。請參閱「業務 — 我們的服務」。由於國際銷售額佔飛機總銷售額的比例有所增加導致所支付的佣金增加，因此我們外部銷售和專業服務開支也有所增長。

一般及行政開支

我們的一般及行政開支由2021年的93.7百萬美元增加8.8百萬美元或9.4%至2022年的102.5百萬美元，主要是由於薪酬待遇的提高及我們的一般及行政(包括產品開發)僱員人數的增加導致僱員開支的增加。僱員人數的增加反映了我們產品開發及支持功能的增長、設施及設備開支的增加，乃主要由於與產品開發設施有關的投資增加及包括信息技術在內的支持功能的增長以及與專業顧問費相關的外部銷售和專業服務開支的減少導致。

未包括其他收益的經營利潤

由於上述原因，我們未包括其他收益的利潤總額由2021年的82.2百萬美元增加25.1百萬美元或30.6%至2022年的107.4百萬美元。

其他收益淨額

我們的其他收益淨額由2021年的7.5百萬美元減少2.7百萬美元或36.2%至2022年的4.8百萬美元，乃主要由於政府補助收入減少所致。

經營利潤及經營利潤率

由於上述原因，我們的經營利潤總額由2021年的89.7百萬美元增加22.4百萬美元或25.0%至2022年的112.1百萬美元。我們的整體經營利潤率由2021年的12.2%增加至2022年的12.5%，乃主要由於收入增加所致，其中部分被銷售及營銷和一般及行政費用的增長所抵銷。

融資成本

我們的融資成本由2021年的3.5百萬美元減少0.3百萬美元或8.8%至2022年的3.2百萬美元，乃主要由於隨著我們購入租賃建築，租賃負債減少所致。

所得稅開支

我們的所得稅開支由2021年的13.8百萬美元增加7.1百萬美元至2022年的20.9百萬美元。我們的實際所得稅率由2021年的16.0%增加至2022年的19.1%，主要由於以前預期不會使用的稅項抵免以及部分永久性差異減少。

年內利潤及淨利潤率

由於上述原因，我們的年內利潤由2021年的72.4百萬美元增加15.7百萬美元或21.6%至2022年的88.1百萬美元。於2021年及2022年，我們的淨利潤率分別為9.8%及9.9%。

綜合財務狀況表選定項目

下表載列截至所示日期我們的綜合財務狀況：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
資產			
非流動資產			
物業、廠房及設備	112,748	161,784	197,933
使用權資產	12,783	16,750	12,949
無形資產	225,501	231,320	245,173
商譽	115,923	115,923	115,923
按公平值計入其他全面收益的金融資產	257	215	471
給予供應商的墊款	2,823	4,559	8,832
應收票據	62	21	—
合約資產	145	152	112
非流動資產總額	**470,242**	**530,724**	**581,393**
流動資產			
存貨	100,708	113,017	134,566
可收回再保險賬款	19,528	42,211	21,417
給予供應商的墊款	6,524	5,321	12,188
合約資產	1,989	203	215
應收票據及其他應收款項以及預付款項	1,388	8,154	2,270
應收賬款	4,017	5,836	7,399
按公平值計入損益的金融資產	1,145	1,017	1,618
現金及現金等價物	181,381	243,254	246,869
流動資產總額	**316,680**	**419,013**	**426,542**
資產總額	**786,922**	**949,737**	**1,007,935**
權益			
股本	155,482	155,482	155,482
資本儲備	(113,482)	(113,482)	(113,482)
按公平值計入其他全面收益的金融資產公平值儲備	4	3	4
留存收益	258,654	346,729	431,372
總權益	**300,658**	**388,732**	**473,376**

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
負債			
非流動負債			
借款	56,313	67,650	55,949
租賃負債	11,764	11,920	12,070
遞延稅項負債	24,838	17,150	15,160
應計質保金	4,043	4,905	7,363
合約負債	41,155	45,971	57,047
非流動負債總額	**138,113**	**147,596**	**147,589**
流動負債			
應付賬款	41,651	45,078	42,428
應付僱員工資及福利	41,976	48,379	60,530
應計負債	2,897	16,908	10,033
合約負債	39,578	39,546	45,241
客戶按金	145,204	165,105	149,466
遞延政府補貼收入	59	—	—
應付利息	68	210	121
應付所得稅	8,279	11,644	8,541
應計質保金	17,004	14,566	20,534
應計產品責任	33,434	57,457	35,325
借款	15,360	8,044	11,801
租賃負債	2,641	6,472	2,950
流動負債總額	**348,151**	**413,409**	**386,970**
負債總額	**486,264**	**561,005**	**534,559**
權益及負債總額	**786,922**	**949,737**	**1,007,935**
流動(負債)／資產淨額	**(31,471)**	**5,604**	**39,572**

財務狀況表若干主要項目的討論

無形資產

我們的無形資產主要由1)我們的西銳商標、2)開發成本及3)飛機型號合格證組成。我們的西銳商標作為無期限無形資產入賬，因此，每年及於發生事件或情況變化表明賬面值可能出現減值時對其進行減值測試。截至2021年、2022年及2023年12月31日，該商標價值分別為19.6百萬美元。我們的研發成本與新產品開發有關。我們於交付飛機實現其價值時對確認為資產的開發成本進行攤銷。我們的飛機型號合格證指飛機的證書和開發工作，在業務合併中獲得，並於收購日按公平值確認。飛機型號合格證擁有有限可使用年期且隨後按成本減累計攤銷列賬。我們選擇生產單位法來攤銷飛機型號合格證。我們的無形資產由截至2021年12月31日的225.5百萬美元增加至截至2022年12月31日的231.3百萬美元，並進一步增加至截至2023年12月31日的245.2百萬美元，主要是由於對產品開發的投資(包括未來產品改進和創新發佈)。

商譽

商譽包括於2011年Cirrus Industries, Inc.的收購價格超過中航通飛購買我們時被收購業務資產淨值估計公平值的部分。我們於每年第四季度及發生事件或情況變化表明賬面金額可能發生減值時評估商譽是否發生減值。截至2021年、2022年及2023年12月31日，商譽為115.9百萬美元。

截至2023年12月31日，各項指標已經審查，並無發現減值跡象。根據國際會計準則第36號規定，減值評估將在年終報告時進行。截至2021年、2022年及2023年12月31日，就商譽及商標的減值測試，使用價值計算中使用的主要假設披露於下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
除税前折現率	18%	18%	18%
毛利率	37%	37%	35%
長期增長率	3%	3%	3%

基於減值評估結果，我們的董事認為商譽及商標於業績記錄期毋須確認減值。

敏感度分析

基於商譽及商標減值測試結果，截至2021年、2022年及2023年12月31日，估計可收回金額分別為999.5百萬美元、1,109.0百萬美元及1,077.6百萬美元。

主要假設的可能變動	**現金產生單位的可收回金額超出賬面值的金額**		
	截至12月31日		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
除税前折現率增加3%	556,036	567,070	460,427
毛利率下降3%	560,127	558,867	444,844
長期增長率下降1%	662,453	685,283	570,353

根據敏感性分析，減值測試所依據的上述主要假設的合理可能變化不會導致賬面值超過其可收回金額。

18%的折現率乃於2011年控股股東收購本公司業務後按審慎基準首次釐定。管理層根據市況重新審閱了各年減值評估所用的除税前折現率，並確定於業績記錄期繼續審慎使用18%的折現率。倘上述因素發生重大不利變動，管理層可上調折現率。儘管如此，根據本公司對當前市況的了解，於業績記錄期，18%的折現率屬於合理範圍的較高值。因此，由於於業績記錄期按審慎基準採用18%的折現率，且基於管理層的評估無需作出重大變動，故管理層並無調整業績記錄期的除税前折現率。

給予供應商的墊款

給予供應商的墊款主要包括預付發動機保修款項(購買該等保修服務旨在降低產生利潤的保修計劃風險)、預付保險、預付材料費及其他預付開支，包括軟件訂閱。給予供應商的墊款的非流動部分由截至2021年12月31日的2.8百萬美元增加至截至2022年12月31日的4.6百萬美元，並進一步增加至截至2023年12月31日的8.8百萬美元，主要原因為我們飛機的交付量增加，導致與延保服務銷量增加有關的預付發動機保修款項的長期部分增加。

給予供應商的墊款的流動部分由截至2021年12月31日的6.5百萬美元減少至截至2022年12月31日的5.3百萬美元，主要由於預付物料成本減少所致。截至2023年12月31日，給予供應商的墊款的流動部分增加至12.2百萬美元，主要由於我們飛機的交付量增加，導致與延保服務銷量增加有關的預付發動機保修款項的短期部分增加。

存貨

我們的存貨主要包括原材料、在製品、製成品、預飛存貨和貨物。我們的存貨由截至2021年12月31日的100.7百萬美元增加至截至2022年12月31日的113.0百萬美元，主要由於生產率及產量的增加，以及我們決定持有更多原材料以緩解全球供應鏈波動產生的影響。截至2023年12月31日，我們的存貨增加至134.6百萬美元，主要由於截至2023年12月31日的原材料及預飛存貨水平較高，此乃由於生產率及產量提高所致。

下表載列截至所示日期，我們按產品及物料類型呈列的存貨：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
存貨			
原材料	46,696	75,664	89,804
在製品	44,294	39,672	40,977
製成品	7,483	—	2,854
預飛存貨	3,622	—	5,260
貨物	672	903	881
	102,767	116,239	139,776
減：陳舊存貨撥備	(2,059)	(3,222)	(5,210)
總計	**100,708**	**113,017**	**134,566**

下表載列於所示日期，我們按產品及物料類型呈列的存貨賬齡分析：

	截至12月31日								
	2021年			2022年			2023年		
	六個月內	超過六個月	總計	六個月內	超過六個月	總計	六個月內	超過六個月	總計
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*
原材料	44,794	1,902	46,696	72,599	3,065	75,664	85,042	4,762	89,804
在製品	44,294	—	44,294	39,672	—	39,672	40,977	—	40,977
製成品	7,483	—	7,483	—	—	—	2,854	—	2,854
預飛存貨	3,622	—	3,622	—	—	—	5,260	—	5,260
貨物	515	157	672	746	157	903	433	448	881
總計	**100,708**	**2,059**	**102,767**	**113,017**	**3,222**	**116,239**	**134,566**	**5,210**	**139,776**

下表載列所示年度的存貨週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
存貨週轉天數(1)	65.2	67.1	66.5

附註：

(1) 我們使用相關年度存貨的年初及年末結餘總額的平均數除以該年度間的相應銷售成本，再乘以365天(就截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度而言)計算存貨週轉天數。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的存貨週轉天數分別為65.2天、67.1天及66.5天。2021年至2022年間，我們的存貨週轉天數增加，主要原因是由於全球供應鏈問題，導致我們持有更多原材料以緩解供應商的意外延誤或短缺且我們預期提高產量。自2022年至2023年期間，我們的存貨週轉天數減少，主要原因是銷量增加及持續實施西銳操作系統。

截至2024年1月31日，我們截至2023年12月31日存貨的14.7百萬美元或10.5%已被後續使用。

可收回再保險賬款

我們的可收回再保險賬款主要來自主承保人根據對損失敞口的估計所確定的產品責任估值的承保金額。我們的可收回再保險賬款由截至2021年12月31日的19.5百萬美元增加至截至2022年12月31日的42.2百萬美元，主要由於我們的主承保人根據損失估計對產品責任價值進行的調整所致。截至2023年12月31日，我們的可收回再保險賬款減少至21.4百萬美元，主要由於若干產品責任索賠達成和解。

應收票據及其他應收款項以及預付款項

我們的應收票據及其他應收款項以及預付款項主要包括為解決產品責任索賠的賠償責任而應收再保險提供商的款項及主要就澳大利亞物品和銷售稅開具的短期(不超過30天)或長期(不超過一年)的承兑票據。

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的應收票據及其他應收款項以及預付款項分別為1.5百萬美元、8.2百萬美元及2.3百萬美元。我們的應收票據及其他應收款項以及預付款項由截至2021年12月31日的1.5百萬美元增加至截至2022年12月31日的8.2百萬美元，主要是由於與從美國運往澳大利亞的飛機有關的澳大利亞客戶的承兑票據所致。我們的應收票據及其他應收款項以及預付款項由截至2022年12月31日的8.2百萬美元減少至截至2023年12月31日的2.3百萬美元，主要是由於支付了2022年尚未兑現的承兑票據。

截至2024年1月31日，我們截至2023年12月31日的應收票據及其他應收款項以及預付款項的1.9百萬美元或53.9%已於隨後結清。

應收賬款

我們的應收賬款主要與我們的服務業務有關，因款項不一定是於提供服務時支付。對我們飛機的付款於交付時支付，且不影響我們的應收賬款餘額。僅對西銳服務及其他，信用限額和信用期限一般延長30天。我們的應收賬款由截至2021年12月31日的4.0百萬美元增加至截至2022年12月31日的5.8百萬美元，並進一步增加至截至2023年12月31日的7.4百萬美元，主要是由於西銳服務增長所致。

截至2024年1月31日，我們截至2023年12月31日應收賬款的7.8百萬美元或80.2%已於隨後結清。

	截至12月31日		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
應收賬款	4,208	6,745	9,752
減：減值撥備	(191)	(909)	(2,353)
應收賬款淨額	4,017	5,836	7,399

按發票日期進行的應收賬款的賬齡分析如下：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
即期至60日	4,011	6,238	7,325
61至90日	185	386	893
91至120日	12	121	854
120日以上	—	—	680
	4,208	**6,745**	**9,752**

下表載列於所示年度我們應收賬款的週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
應收賬款的週轉天數(1)	2.0	2.2	2.8

(1) 我們採用相關年度應收賬款的年初及年末結餘總額的平均數除以該年度的相應收入再乘以365天（就截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度而言）來計算應收賬款的週轉天數。

現金及現金等價物

截至2021年、2022年及2023年12月31日，現金及現金等價物分別為181.4百萬美元、243.3百萬美元及246.9百萬美元。有關現金及現金等價物的討論，請參閱「— 流動資金及資本資源 — 現金流量」。

我們的現金及現金等價物主要包括現金和所有原始到期日為三個月或更短的高流通投資，包括存單。

合約負債及合約資產

我們的合約負債及合約資產主要反映客戶維修合約及我們的延長保修以及JetStream計劃。合約資產主要反映與維修合約及延長保修有關的預付款項。有關金額直至相關履約義務已發生及收入已確認後方資本化為合約資產。合約負債乃我們就已收取客戶代價須向客戶履行服務的義務。合約負債於向客戶提供服務後確認為收入。我們合約

負債的非即期部分由截至2021年12月31日的41.2百萬美元增加至截至2022年12月31日的46.0百萬美元，主要由於我們飛機的保有量增加，我們對與我們服務業務最相關的客戶義務增加所致，尤其是與我們的JetStream計劃有關的客戶。截至2023年12月31日，我們合約負債的非即期部分進一步增加至57.0百萬美元，主要由於我們飛機的保有量增加，我們對與我們服務業務最相關的客戶義務增加所致，尤其是與我們的JetStream計劃有關的客戶。

截至2022年12月31日，我們當前的合約負債保持不變，為39.5百萬美元，而截至2021年12月31日為39.6百萬美元，維修負債的增加部分抵銷了新開發項目的相關負債。截至2023年12月31日，我們即期合約負債增加至45.2百萬美元，主要由於因時間流逝導致與維修負債相關的合約負債由非流動負債重新分類至流動負債。

	截至12月31日		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
即期合約(資產)／負債			
延長保修	4,854	5,356	5,499
維護	23,486	29,607	36,916
佣金	(175)	(203)	(215)
其他	9,424	4,583	2,826
	37,589	39,343	45,026

	截至12月31日		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
非即期合約(資產)／負債			
延長保修	17,135	19,909	25,077
維護	24,020	26,062	31,970
佣金	(145)	(152)	(112)
	41,010	45,819	56,935

截至2024年1月31日，我們截至2023年12月31日合約負債的1.2百萬美元或2.8%已於隨後確認為收入。

應計質保金

我們的標準質保作為飛機的一部分出售，並不單獨出售。根據維修及退貨的經驗水平，在產品出售後的前兩三年內，我們根據機型確認預期質保索賠的撥備。用於計算保修撥備的假設以當前的銷售水准和基於所有已售產品兩年保修期的當前退貨資料為基礎。我們在出售時確認此成本。我們還就有關期間內發佈的服務公告確認估計費用及相關負債。

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
於年／期初	13,783	21,047	19,471
添置	19,847	12,406	16,927
已結算	11,296)	(16,822)	(10,351)
估計變動	(1,287)	2,840	1,850
於年／期末	21,047	19,471	27,897
代表：			
非即期部分	4,043	4,905	7,363
即期部分	17,004	14,566	20,534
總計	21,047	19,471	27,897

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的應計質保金分別為21.0百萬美元、19.5百萬美元及27.9百萬美元。我們的應計質保金由截至2021年12月31日的21.0百萬美元降低至截至2022年12月31日的19.5百萬美元，主要原因是維修及服務成本呈下降趨勢，導致撥備減少。截至2023年12月31日，我們的應計質保金增加至27.9百萬美元，主要原因是飛機交付量增加。我們的實際索賠及責任於業績記錄期保持相對平穩。

應付賬款

我們的應付賬款主要是就生產和產品開發中所使用的原材料和物料而應付供應商的費用、收入範圍內的服務和運營費用以及資本開支。我們的應付賬款為免息。在與每個供應商簽訂的合同中，我們通常會對每個供應商規定一個明確的信用期限。該等期限一般包括一系列15至60天支付週期的折扣期限。

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的應付賬款分別為41.7百萬美元、45.1百萬美元及42.4百萬美元。我們的應付賬款由截至2021年12月31日的41.7百萬美元增加至截至2022年12月31日的45.1百萬美元，主要由於飛機生產率及原材料成本的增加所致。截至2023年12月31日，我們的應付賬款保持相對穩定於至42.4百萬美元。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的應付賬款並無重大違約。

按發票日期進行的應付賬款的賬齡分析如下：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
即期至30日	41,128	44,168	42,013
31至60日	22	201	—
61至120日	5	325	7
120日以上	496	384	408
	41,651	45,078	42,428

截至2021年、2022年及2023年12月31日，應付賬款的賬面值接近其公平值。截至2024年1月31日，我們截至2023年12月31日應付賬款的22.9百萬美元或54.0%已於隨後結算。

下表載列於所示年度我們應付賬款的週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
應付賬款的週轉天數(1)	26.3	26.6	22.7

附註：

(1) 我們採用相關年度應付賬款的年初及年末結餘總額的平均數除以該年度的相應成本再乘以365天(就截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度而言)來計算應付賬款的週轉天數。

於2021年、2022年及2023年，我們應付賬款的週轉天數分別為26.3天、26.6天及22.7天。

應計負債

我們的應計負債主要與未開票費用有關，包括與持續施工項目有關的未開票費用，以及審計及法律費用。我們的應計負債由截至2021年12月31日的2.9百萬美元增加至截至2022年12月31日的16.9百萬美元，主要由於就創新中心項目施工與承包商及其分包商訂立的承包合約。創新中心項目是我們於2022年向德魯斯市購買的一棟建築，我們將其開發用作靈活的工作空間及工程中心。截至2023年12月31日，我們的應計負債減少至10.0百萬美元，主要由於創新中心項目建設已於2023年9月完工。

客戶按金

我們要求客戶支付按金作為訂單押金。我們就所有的飛機訂單向客戶收取不可退還按金，並就願景噴氣機預訂向客戶收取可退還按金。詳情請參閱「業務 — 銷售及營銷 — 我們銷售合約的關鍵條款」。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的客戶按金分別為145.2百萬美元、165.1百萬美元及149.5百萬美元。自2021年12月31日至2022年12月31日期間，我們的整體客戶按金增加，乃由於飛機訂單大幅增加所致。自2022年12月31日至2023年12月31日期間，我們的客戶按金減少，乃主要由於2023年生產率提高，導致2023年飛機交付量增加。

應計產品責任

我們的應計產品責任指根據我們保險承保人對我們的產品責任敞口的估計估值而計提的撥備。我們的應計產品責任由截至2021年12月31日的33.4百萬美元增加至截至2022年12月31日的57.5百萬美元，主要由於我們的主承保人根據對損失敞口的估計確定的產品責任估值增加所致。截至2023年12月31日，我們的應計產品責任減少至35.3百萬美元，主要由於於日常業務過程中產生的兩項產品責任索賠獲得解決，導致我們相應地更新估計以匹配基於這一解決方案的實際敞口。有關解決屬於我們保險安排的賠償範圍，由於先前估計已經調整並於我們的其他應收款項中確認為相關實際值，使得相較截至2022年12月31日，我們對截至2023年12月31日的可收回再保險賬款進行相應減記。請參閱「業務－保險」以了解我們保險安排的更多資料，並參閱本文件附錄一所載會計師報告附註2.17以了解相關會計政策詳情。

流動資金及資本資源

流動資金和營運資金資源

下表載列截至所示日期我們的流動資金和營運資金概要：

	截至12月31日			截至1月31日
	2021年	2022年	2023年	2024年
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*
				(未經審計)
流動資產				
存貨	100,708	113,017	134,566	180,557
可收回再保險賬款	19,528	42,211	21,417	21,417
給予供應商的墊款	6,524	5,321	12,188	12,780
合約資產	1,989	203	215	222
應收票據及其他應收款項以及預付款項	1,388	8,154	2,270	433
應收賬款	4,017	5,836	7,399	7,065
按公平值計入損益的金融資產	1,145	1,017	1,618	2,089
現金及現金等價物	181,381	243,254	246,869	223,393
流動資產總額	316,680	419,013	426,542	447,956
流動負債				
應付賬款	41,651	45,078	42,428	56,808
應付僱員工資及福利	41,976	48,379	60,530	63,206
應計負債	2,897	16,908	10,033	9,779
合約負債	39,578	39,546	45,241	44,950
客戶按金	145,204	165,105	149,466	172,167
遞延政府補貼收入	59	—	—	—
應付利息	68	210	121	527
應付所得稅	8,279	11,644	8,541	5,520
應計質保金	17,004	14,566	20,534	20,310
應計產品責任	33,434	57,457	35,325	35,576
借款	15,360	8,044	11,801	11,801
租賃負債	2,641	6,472	2,950	3,078
流動負債總額	348,151	413,409	386,970	423,722
流動(負債)／資產淨額	(31,471)	5,604	39,572	24,234

截至2024年1月31日，我們的流動資產淨額為24.2百萬美元，而截至2023年12月31日為流動資產淨額39.6百萬美元，主要由於現金及現金等價物減少、客戶按金增加、應付賬款增加及應付僱員工資及福利增加，部分被存貨增加所抵銷。

截至2023年12月31日，我們的流動資產淨額為39.6百萬美元，而截至2022年12月31日為流動資產淨額5.6百萬美元，主要由於應計產品責任減少、存貨增加及客戶按金減少，部分被可收回再保險賬款減少及應付僱員工資及福利增加所抵銷。

截至2022年12月31日，我們的流動資產淨額為5.6百萬美元，而截至2021年12月31日為流動負債淨額31.5百萬美元，主要由於可收回再保險賬款、存貨和現金及現金等價物增加，部分被客戶按金、應計負債和應計產品責任增加所抵銷。

截至2021年12月31日，我們的流動負債淨額為31.5百萬美元，乃主要由於客戶按金及借款。我們要求客戶支付按金作為訂單押金，該按金記作流動負債。於業績記錄期，由於我們的飛機訂單增加，我們的客戶按金亦大幅增加。有關客戶按金的更多詳情，請參閱「— 財務狀況表若干主要項目的討論 — 客戶按金」。

現金流量

於業績記錄期，我們的現金需求主要來自經營活動所得現金。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的現金及現金等價物分別為181.4百萬美元、243.3百萬美元及246.9百萬美元。下表載列於所示年度我們綜合現金流量表中現金流量的數據概要：

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
經營活動所得／(所用)現金流量淨額	198,277	132,859	113,291
投資活動所用現金流量淨額	(47,519)	(71,033)	(90,637)
融資活動(所用)／所得現金流量淨額	(126,143)	47	(19,039)
現金及現金等價物增加淨額	24,615	61,873	3,615
年／期初現金及現金等價物	156,766	181,381	243,254
年／期末現金及現金等價物	181,381	243,254	246,869

經營活動產生／所用的現金流量

我們經營活動產生的現金流量包括就若干非現金或非經營活動相關項目和營運資金變動作出調整的除所得稅前利潤。

截至2023年12月31日止年度，我們經營活動產生現金淨額為113.3百萬美元，主要歸因於年內利潤91.1百萬美元，就下述各項作出調整：(i)非現金項目或非經營項目(主要包括所得稅開支27.4百萬美元以及物業、廠房及設備折舊16.9百萬美元)；及(ii)營運資金變動8.7百萬美元。營運資金變動主要包括存貨增加23.9百萬美元、客戶按金減少15.6百萬美元及應付賬款及其他應付款項減少13.8百萬美元，部分被應付賬款、應付票據及其他應付款項以及可收回再保險賬款減少26.8百萬美元及合約負債增加16.8百萬美元所抵銷。

截至2022年12月31日止年度，我們經營活動所得現金淨額為132.9百萬美元，主要歸因於年內利潤88.1百萬美元，就下述各項作出調整：(i)非現金項目或非經營項目(主要包括物業、廠房及設備折舊及使用權資產17.6百萬美元及無形資產攤銷15.9百萬美元，部分被遞延稅項利益7.7百萬美元所抵銷)；及(ii)營運資金變動15.2百萬美元。營運資金變動主要包括應付款項增加34.8百萬美元及客戶按金增加19.9百萬美元，部分被應收款項增加31.2百萬美元及存貨增加18.4百萬美元所抵銷。

截至2021年12月31日止年度，我們經營活動所得現金淨額為198.3百萬美元，主要歸因於年內利潤72.4百萬美元，就下述各項作出調整：(i)非現金項目或非經營項目(主要包括物業、廠房及設備折舊及使用權資產20.8百萬美元、無形資產攤銷14.4百萬美元及遞延稅項開支4.7百萬美元)；及(ii)營運資金變動80.8百萬美元。營運資金變動主要包括客戶按金增加61.3百萬美元、合約負債增加28.0百萬美元及應付款項增加19.3百萬美元，部分被存貨增加27.8百萬美元和應收款項增加8.2百萬美元所抵銷。

投資活動所用現金流量

我們投資活動所用現金流量包括購入投資、出售投資所得款項、物業、廠房及設備付款以及為無形資產支付的現金。

截至2023年12月31日止年度，我們投資活動所用現金淨額為90.6百萬美元，主要歸因於物業、廠房及設備付款60.8百萬美元(主要與產能增加及西銳服務業務單位的發展有關，特別是服務中心的建立)以及就與開發活動相關的無形資產支付現金29.5百萬美元。

截至2022年12月31日止年度，我們投資活動所用現金淨額為71.0百萬美元，主要歸因於物業、廠房及設備付款49.1百萬美元(主要與產能增加及西銳服務業務單位的發展有關，特別是服務中心的建立)以及就無形資產支付現金21.7百萬美元(與開發活動有關)。

截至2021年12月31日止年度，我們投資活動所用現金淨額為47.5百萬美元，主要歸因於物業、廠房及設備付款40.8百萬美元(主要與產能增加及服務發展有關)以及就無形資產支付現金8.4百萬美元。

融資活動產生的現金流量

我們融資活動產生的現金流量包括借款所得款項、本金支付及租賃款項的本金部分。

截至2023年12月31日止年度，我們融資活動所用現金淨額為19.0百萬美元，主要歸因於與我們同一間美國商業銀行訂立的定期貸款融資相關的本金償還8.0百萬美元及已付利息6.5百萬美元。

截至2022年12月31日止年度，我們融資活動所得現金淨額為0.05百萬美元，歸因於我們同一間美國商業銀行訂立的與定期貸款融資相關的借款所得款項75.0百萬美元，部分被償還一間非美國商業銀行未償還貸款的本金71.0百萬美元及租賃付款4.0百萬美元所抵銷。

截至2021年12月31日止年度，我們融資活動所用現金淨額為126.1百萬美元，主要歸因於支付一間非美國商業銀行的貸款本金123.6百萬美元。

營運資金充足性

考慮到可供我們動用的財務資源，包括**[編纂]**的估計**[編纂]**、經營所得現金流量及手頭現金及現金等價物，我們的董事認為，我們將有充足的資金滿足我們於本文件日期起計未來至少12個月的營運資金需求及資本開支的財務需求。

我們於業績記錄期的資本開支主要包括物業、廠房及設備付款以及無形資產付款。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的資本開支分別為49.2百萬美元、70.8百萬美元及90.3百萬美元。

我們預計於2024年和2025年將產生資本開支約120.0百萬美元及125.0百萬美元，主要用於我們的持續擴張計劃及無形資產。我們當前對未來任何期間的資本開支規劃均可能發生變動，我們可能會根據未來現金流量、經營業績和財務狀況、我們的業務規劃、市況及我們認為合適的各種其他因素來調整我們的資本開支。

債務

下表載列我們截至所示日期的債務明細：

	截至12月31日			截至1月31日
	2021年	2022年	2023年	2024年
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*
				(未經審計)
借款	71,673	75,694	67,750	67,750
租賃負債	14,405	18,392	15,020	14,986
總計	**86,078**	**94,086**	**82,770**	**82,736**

借款

截至2021年、2022年及2023年12月31日以及截至2024年1月31日，我們的借款分別為71.7百萬美元、75.7百萬美元、67.8百萬美元及67.8百萬美元。

下表載列我們截至所示日期的借款：

	截至12月31日			截至1月31日
	2021年	2022年	2023年	2024年
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*
				(未經審計)
非即期				
長期銀行借款	66,735	71,250	63,750	63,750
長期其他借款	4,938	4,444	4,000	4,000
減：長期銀行及其他借款的即期部分	15,360)	(8,044)	(11,801)	(11,801)
	56,313	67,650	55,949	55,949
即期				
長期銀行借款的即期部分	14,830	7,500	11,250	11,250
長期其他借款的即期部分	530	544	551	551
	15,360	8,044	11,801	11,801
總計	**71,673**	**75,694**	**67,750**	**67,750**

我們的借款總額由截至2021年12月31日的71.7百萬美元增加至截至2022年12月31日的75.7百萬美元，主要由於與一間美國商業銀行(「**銀行A**」)的一項新定期貸款融資，部分被我們償還一間非美國商業銀行貸款所抵銷。我們的借款總額由截至2022年12月31日的75.7百萬美元減少至截至2023年12月31日的67.8百萬美元，主要由於債務本金償付，截至2024年1月31日保持相對穩定，為67.8百萬美元。截至2024年1月31日，我們有37.5百萬美元的未動用信貸額度可用。所有長期銀行及其他借款均以美元計值。儘管我們擁有充足的營運資金，於飛機交付前，我們仍將客戶按金確認為流動負債，儘管無需退還。我們維持長期債務以於每年年初交付量通常較少時提供資金靈活性，並於出現較大資本需求時維持已有的信貸額度。

於2022年7月8日，我們與銀行A訂立信貸協議，其中包含已保證及未保證的循環信貸額度。我們隨後於2022年12月29日及2023年5月24日修訂該協議。已保證的信貸額度不超過37.5百萬美元，以我們的資產及股權作抵押。該協議允許我們通過週轉承諾要求增加最高5百萬美元的循環貸款，同時也能夠自願減少最高5百萬美元的循環信貸承諾。

該協議進一步允許增加最多50百萬美元，可由本公司酌情決定分配予信貸額度的已保證或循環部分。該協議的到期日為2025年7月8日，屆時所有未動用的提取額度都將到期。截至2023年12月31日，循環信貸額度無任何未動用款項。

根據我們與銀行A訂立日期為2022年7月8日的信貸協議條款，我們必須遵守基於財務措施的若干財務契約，包括下述特定比率：(i)我們的債務與EBITDA（非國際財務報告準則計量指標）（如信貸協議所界定）之間的比率（「**綜合總槓桿比率**」）；及(ii)(a)EBIDA（非國際財務報告準則計量指標）（如信貸協議所界定）減去未融資資本開支與現金股息及分配的總和與(b)以現金支付或應付的利息開支及有關負債的預定本金支付的總和之間的比率（「**綜合固定費用比率**」）。根據該信貸協議，最高綜合總槓桿比率為2，最低綜合固定費用比率為1.25，均於各財政季度的最後一天計量。截至2022年12月31日、2023年3月31日、2023年6月30日、2023年9月30日及2023年12月31日，我們的綜合總槓桿比率分別為0.54、0.54、0.46、0.49及0.54，額度分別為1.46、1.46、1.54、1.51及1.46，而我們的綜合固定費用比率分別為3.36、3.00、8.35、4.70及4.05，額度分別為2.11、1.75、7.10、3.45及2.80。該信貸協議亦包括若干限制，或會限制我們（其中包括）獲得超過協定限額的額外債務、設立留置權、進行若干投資、進行根本性改變、進行若干資產處置及在某些情況下宣佈或進行限制性支付的能力。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已遵守相關信貸協議項下所有契約。

下表載列截至所示日期我們借款的到期情況：

	截至12月31日			截至1月31日
	2021年	2022年	2023年	2024年
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*
				（未經審計）
一年內	15,360	8,044	11,801	11,801
超過一年但低於兩年	52,349	11,712	15,531	23,579
超過兩年但低於五年	1,590	54,144	39,198	31,150
超過五年	2,374	1,794	1,220	1,220
總計	**71,673**	**75,694**	**67,750**	**67,750**

我們的董事確認，截至最後實際可行日期，我們借款項下的協議不包含任何會對我們未來進行額外借款或發行債務或股本證券的能力產生重大不利影響的契約。][我們的董事進一步確認，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們於銀行和其他借款方面並無重大違約，也未違反任何契約。我們的董事進一步確認，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們在獲得信貸融資方面未遇到任何重大困難，也未出現融資遭撤回或要求提前還款的情況。

租賃負債

截至2021年、2022年及2023年12月31日以及截至2024年1月31日，我們的租賃負債分別為14.4百萬美元、18.4百萬美元、15.0百萬美元及15.0百萬美元。

下表載列我們截至所示日期的租賃負債：

	截至12月31日			截至1月31日
	2021年	2022年	2023年	2024年
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*
				(未經審計)
即期部分	2,641	6,472	2,950	3,078
非即期部分	11,764	11,920	12,070	11,908
總計	**14,405**	**18,392**	**15,020**	**14,986**

我們的租賃負債由截至2021年12月31日的14.4百萬美元增加至截至2022年12月31日的18.4百萬美元，主要由於為擴大辦公空間和培訓中心，增加了對田納西州Tyson McGhee機場附近地點的租賃所致。截至2023年12月31日，我們的租賃負債減少至15.0百萬美元，主要由於[我們在2023年7月收購了先前自明尼蘇達州德魯斯市租賃的一個生產車間。]詳情請參閱「業務—物業」。截至2024年1月31日，我們的租賃負債保持相對穩定，為15.0百萬美元。我們所有的租賃均為無擔保。

或有負債

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的與正在進行的產品責任索償相關的應計產品責任中包含或有負債。請參閱「— 關鍵會計估計和判斷 — 應計產品責任及可收回再保險賬款」。

債務聲明

除本文件「— 債務」所披露者外，截至2021年、2022年及2023年12月31日以及截至2024年1月31日，我們並無任何其他已發行及未償還或同意發行的貸款資本、銀行透支、借款和其他類似債務、承兑負債(一般貿易票據除外)或承兑信貸、債券、按揭、押記、租購承擔、擔保或其他重大或然負債。我們的董事確認，自2024年1月31日及直至最後實際可行日期，我們的債務並無任何重大變動。

資本承擔

截至2021年、2022年及2023年12月31日以及截至2024年1月31日，我們的物業、廠房及設備資本承擔分別約為3百萬美元、5百萬美元、8百萬美元及7百萬美元。我們概無其他重大承擔。

資產負債表外承諾及安排

截至最後實際可行日期，我們並無進行任何資產負債表外承諾及安排。

重大關聯方交易

關聯方交易

於業績記錄期，我們達成多項關聯方交易。向中航通飛浙江、中航通飛服務及中航通飛華南(均為我們控股股東的聯繫人)出售商品和服務所得收入與飛機開發、提供採購支持和技術支持、提供飛機產品、飛機套件銷售和提供項目服務有關。我們也向我們控股股東的聯繫人之一Continental購買我們飛機的發動機及零部件。截至2021年、2022年及2023年12月31日的應收關聯方款項(包括我們自Continental購買的預付發動機保修，該保修將在保修期內使用)分別為3.7百萬美元、4.8百萬美元及9.6百萬美元。截至2021年、2022年及2023年12月31日，應付關聯方款項分別為3.2百萬美元、1.9百萬美元及1.9百萬美元。於業績記錄期，應收或應付關聯方款項屬貿易性質，為無抵押、免息且須按要求償還。有關於業績記錄期我們關聯方交易詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註31。我們預期於**[編纂]**後與我們的關聯方進行交易。進一步詳情請參閱「關連交易」。

我們的董事認為，本文件附錄一會計師報告的附註31所載每筆關聯方交易均按公平基礎進行，不會導致我們的過往業績失實或我們的過往業績不能體現未來表現。

主要財務比率

下表載列我們截至所示日期或所示年度的主要財務比率：

	截至12月31日／截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
毛利率[(1)]	32.8%	33.3%	34.2%
淨利潤率[(2)]	9.8%	9.9%	8.5%
股權回報率[(3)]	27.4%	25.6%	21.1%
總資產回報率[(4)]	9.6%	10.1%	9.3%
經調整利潤率(非國際財務報告準則計量指標)[(5)]	9.8%	9.9%	9.5%
經調整EBITDA利潤率(非國際財務報告準則計量指標)[(6)]	16.8%	16.2%	15.2%
流動比率[(7)]	0.9	1.0	1.1
速動比率[(8)]	0.6	0.7	0.8
槓桿比率[(9)]	0.2	0.2	0.1

附註：

(1) 毛利率是年內毛利除以年內收入並乘以100%計算得出。

(2) 淨利潤率是使用年內利潤除以年內收入並乘以100%計算得出。

(3) 股權回報率是年內的利潤佔年內起止的權益總額平均餘額的百分比，並乘以100%。

(4) 總資產回報率是年內的利潤佔年內起止資產總額平均餘額的百分比，並乘以100%。

(5) 經調整利潤率(非國際財務報告準則計量指標)指年內經調整利潤(非國際財務報告準則計量指標)除以年內收入，再乘以100%。有關年內經調整利潤(非國際財務報告準則計量指標)的詳情，請參閱「— 非國際財務報告準則計量指標」。

(6) 經調整EBITDA利潤率(非國際財務報告準則計量指標)指經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)除以年內收入，再乘以100%。有關經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)的詳情，請參閱「— 非國際財務報告準則計量指標」。

(7) 流動比率是用流動資產總額除以流動負債總額計算。

(8) 速動比率是用流動資產總額減去存貨除以流動負債總額計算。

(9) 槓桿比率是用總債務(即計息借款)除以權益總額計算。

有關影響我們毛利率、淨利潤率、股權回報率及總資產回報率的因素，請參閱「— 過往經營業績回顧」。有關流動比率、速動比率及槓桿比率的更多資料，請參閱「— 綜合財務狀況表選定項目」。

金融風險因素

我們面臨多種類型的金融及市場風險，包括流動資金風險、價格風險、信貸風險及利率風險。董事審閱並協商管理符合企業目標的每項風險的具體策略。有關進一步詳情請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註3。

流動資金風險

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的現金及現金等價物分別為181.4百萬美元、243.3百萬美元及246.9百萬美元，足以滿足我們的營運資金需求，為我們的持續業務運營提供充足的流動資金。流動資金風險與我們在需要時可能沒有或無法籌集到現金資金的風險有關，因此我們可能於履行金融負債的相關義務時面臨困難。

價格風險

價格風險與為生產而採購的材料價格變動有關。我們主要通過與重大供應商協商定價協議、競標及識別降低成本的機會來管理該風險。根據目前對大宗商品價格的展望，與2022年相比，預計大宗商品的總影響將對我們2023年的毛利率產生的影響甚微。

信貸風險

信貸風險主要來自交易對手無法履行其於金融工具或客戶合約項下的義務而導致財務虧損的風險。我們面臨的信貸風險來自經營活動(主要是應收款項)。我們的政策為僅與高評級的金融機構進行交易，且我們並無信貸風險高度集中的情況。於報告日期逾期的所有應收款項均已進行適當減記。

為管理現金及現金等價物產生的風險，我們將存款存放於信譽良好的銀行。該等金融機構並無違約記錄。我們已確認的信貸虧損實際近乎為零。

作為我們信貸控制政策的一部分，對於大部分收入(包括飛機銷售、延長保修及維修)，代價通常於交付貨物或提供服務之前全額支付。因此，我們就該等收入交易並不面臨信貸風險。其餘收入交易產生的應收賬款並無重大歷史違約記錄。我們採用國際財務報告準則第9號所允許的簡化方法，該方法要求根據共同信貸風險特徵，自資產初始確認起以組合基準確認整個存續期的預期虧損。撥備矩陣根據具有類似信貸風險特徵的歷史觀察違約率釐定，並根據前瞻性因素進行調整。歷史觀察違約率根據12個月內應收賬款的支付情況進行更新，且前瞻性估計的變動情況於年／期末進行分析。按此基準，預期虧損率及按組合基準計提的撥備微乎其微。

對賬齡較久或涉及不大可能回款客戶的應收款項的信貸虧損撥備進行單獨評估。截至2021年、2022年及2023年12月31日，應收賬款內分別包括撥備總額0.2百萬美元、0.9百萬美元及2.4百萬美元。

我們的大部分應收票據及其他應收款項(不包括應收保險款項)均為有抵押。按公平值計入其他全面收益的金融資產主要包括高評級債務證券；因此，我們面臨的信貸風險敞口有限。因此，與應收票據及其他應收款項以及按公平值計入其他全面收益的金融資產相關的信貸風險實際近乎為零。

利率風險

利率風險指金融工具未來現金流量的公平值因市場利率變動而波動的風險。我們面臨的市場利率變動風險主要與我們的浮息長期債務責任相關。我們頻繁監控利率，預計不會因利率風險而造成任何重大損失。下表為按利率類型劃分的負債和資產明細分析：

	截至12月31日		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
金融資產			
固定利率	118	264	471
金融負債			
固定利率	4,938	4,444	4,000
浮動利率	66,735	71,250	63,750
	71,673	75,694	67,750

未經審計[編纂]經調整綜合有形資產淨值

以下本集團未經審計**[編纂]**財務資料，乃根據上市規則第4.29條而編製，並基於會計師報告所載的截至2023年12月31日本公司擁有人應佔經審計綜合有形資產淨值，旨在反映**[編纂]**的影響，猶如**[編纂]**已於2023年12月31日進行，該文本載於本文件附錄一，並作如下調整。

未經審計**[編纂]**財務資料僅為說明用途編製，且因其假設性質使然，未必能真實反映截至2023年12月31日或於**[編纂]**後的任何未來日期，本公司擁有人應佔綜合有形資產淨值。

	截至2023年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審計綜合有形資產淨值	**[編纂]的估計[編纂]淨額**	**截至2023年12月31日本公司擁有人應佔本集團未經審計[編纂]經調整綜合有形資產淨值**	**未經審計[編纂]經調整本集團每股綜合有形資產淨值**	
	千美元	*千美元*	*千美元*	*美元*	*港元*
	(附註1)	*(附註2)*	*(附註3)*	*(附註4)*	*(附註5)*
按**[編纂]**每股**[編纂]**					
[編纂]港元計算	112,280	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
按**[編纂]**每股**[編纂]**					
[編纂]港元計算	112,280	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**

附註：

(1) 截至2023年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審計綜合有形資產淨值摘錄自本文件附錄一所載會計師報告，乃根據截至2023年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審核綜合資產淨值約為473,376,000美元，經扣除截至2023年12月31日本集團無形資產及商譽分別約為245,173,000美元及115,923,000美元計算。

(2) 估計**[編纂]**[**編纂**]淨額乃根據**[編纂]**及每股**[編纂]**港元和每股**[編纂]**港元的指示性**[編纂]**(即指示性**[編纂]**範圍的最低價和最高價)，經扣除**[編纂]**費用及其他相關開支(不包括已於截至2023年12月31日止年度的綜合全面收益表內確認的**[編纂]**開支約**[編纂]**美元)計算，但並無計及因行使**[編纂]**而可能發行的任何股份或本公司可能發行或購回的任何股份。

(3) 未經審計**[編纂]**經調整每股綜合有形資產淨值乃根據上文所述段落調整，並基於假設股份拆細及**[編纂]**已於2023年12月31日完成，共發行**[編纂]**股份計算，但並無計及因行使**[編纂]**而可能發行的任何股份或本公司可能發行或購回的任何股份。

(4) 就該未經審計**[編纂]**經調整每股綜合有形資產淨值而言，以美元列示的金額按如「有關本文件及**[編纂]**的資料」一節所載，1美元兑7.8240港元的匯率換算為港元。概無代表美元數額已經、可能或可以按該匯率兑換為港元，反之亦然。

(5) 概無對未經審計**[編纂]**經調整每股綜合有形資產淨值作出其他調整，以反映本集團於2023年12月31日後訂立的任何買賣結果或其他交易。

(6) 未經審計**[編纂]**經調整每股綜合有形資產淨值並未考慮根據管理層激勵計劃發放的不低於**[編纂]**美元(基於指示性**[編纂]**範圍的最低位)或不低於**[編纂]**美元(基於指示性**[編纂]**範圍的最高位且假設**[編纂]**未獲行使)的特別現金獎勵。詳情請參閱「董事及高級管理人員 — 管理層激勵計劃」。倘計及特別現金獎勵(假設特別現金獎勵為**[編纂]**美元或**[編纂]**美元，分別基於指示性**[編纂]**範圍的最低位每股股份**[編纂]**港元或最高位每股股份**[編纂]**港元)，根據每股股份**[編纂]**港元及每股股份**[編纂]**港元的**[編纂]**，未經審計**[編纂]**經調整每股綜合有形資產淨值將減少約每股**[編纂]**美元(相當於每股約**[編纂]**港元)，而未經審計**[編纂]**經調整每股綜合有形資產淨值將分別約為每股股份**[編纂]**美元(相當於每股股份約**[編纂]**港元)及每股股份**[編纂]**美元(相當於每股股份約**[編纂]**港元)。

股息政策

於2023年6月，我們自利潤中向中航通飛香港宣派及支付股息6.5百萬美元。於業績記錄期，本公司概無支付或宣派任何其他股息。

本公司目前並無正式的股息政策或確定的股息支付比率。董事會在計及經營業績、財務狀況、現金需求及可用性以及當時認為相關的其他因素後，可能會於未來宣派股息。宣派及支付任何股息須受組織章程文件及適用法律的約束。股東須於股東大會上批准任何股息的宣派，股息不得超過董事會建議的金額。此外，董事可不時支付董事會認為就我們的利潤及整體財務需求而言屬合理的中期股息，或按他們認為合適的金額、於他們認為合適的日期支付特別股息。除我們合法可供分配的利潤及儲備外，不得宣派或支付任何股息。我們未來股息宣派可能會或可能不會反映我們過往的股息宣派且將由董事會全權酌情決定。

可分配儲備

截至2023年12月31日，本公司並無任何留存收益作為可分配予股東的儲備。

[編纂]開支

[編纂]開支指專業費用、**[編纂]**佣金及**[編纂]**相關產生的其他費用。我們估計，我們的**[編纂]**開支總額(包括**[編纂]**佣金)將約為**[編纂]**美元，佔**[編纂]**[**編纂**]總額約**[編纂]**%(假設**[編纂]**為每股股份**[編纂]**港元，即本文件所述指示性**[編纂]**範圍的中位數，且**[編纂]**未獲行使)。[於業績記錄期，**[編纂]**開支約**[編纂]**美元已自截至2023年12月31日止年度的綜合損益表中列支，及約**[編纂]**美元於截至2023年12月31日的綜合財務狀況表內予以資本化並確認為預付**[編纂]**開支，由於與向公眾發行股份直接相關，故預計於**[編纂]**後自權益中扣除。估計餘下**[編纂]**開支約**[編纂]**美元預期將於截至2024年12月31日止年度的綜合損益表列支，及約**[編纂]**美元將於**[編纂]**後自權益中扣除。**[編纂]**市開支包括**[編纂]**相關開支**[編纂]**美元及非**[編纂]**相關開支**[編纂]**百萬美元(包括法律顧問與申報會計師的費用及開支**[編纂]**美元以及其他費用及開支**[編纂]**美元)。

根據上市規則第13.13至13.19條進行披露

我們確認，截至最後實際可行日期，並未出現須根據上市規則第13.13至13.19條規定作出披露的情況。

近期發展

有關近期發展對我們業務、運營及財務狀況的影響的進一步詳情，請參閱本文件「概要 — 近期發展及無重大不利變動」。

無重大不利變動

經履行董事會認為適當充分的盡職調查並認真考慮後，董事確認，直至本文件日期，我們的財務或經營狀況或前景自2023年12月31日(即本文件附錄一所載會計師報告所申報期間的截止日期)以來未發生重大不利變動，且自2023年12月31日以來及直至本文件日期並無任何事件會對本文件附錄一所載會計師報告所列資料產生重大影響。

未來計劃

有關我們未來計劃的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的策略」。

[編纂]用途

經扣除我們就**[編纂]**已付及應付的**[編纂]**以及其他估計開支，我們獲得的**[編纂][編纂]**淨額(假設**[編纂]**未獲行使)將為：

- 約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，假設**[編纂]**為每股**[編纂][編纂]**港元(即**[編纂]**下限)；

- 約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，假設**[編纂]**為每股**[編纂][編纂]**港元(即**[編纂]**範圍的中位數)；或

- 約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，假設**[編纂]**為每股**[編纂][編纂]**港元(即最高**[編纂]**)。

本公司擬將**[編纂]**(假設**[編纂]**未獲行使)**[編纂]**淨額**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元，假設**[編纂]**為**[編纂]**港元(即**[編纂]**範圍的中位數))用於以下用途：

(a) **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於進一步推動我們的產品組合、現有產品、特性及功能，以及延長我們產品組合的生命週期。具體而言，在這方面，我們將為創新、持續產品改進及其他研發活動撥付資金。我們相信，憑藉我們作為私人航空業先驅者及全球市場領導者的地位，我們完全有能力抓住全球私人航空市場的增長機遇。根據弗若斯特沙利文的資料，以飛機交付量的美元價值計算，預計全球私人航空市場於2027年將增長到47億美元，自2023年起的複合年均增長率為7.7%。因此，我們的飛機將擁有充足的需求，足以支撐我們未來的計劃。我們繼續推進並擴大我們的飛機和服務組合，更新機型及換代。尤其是，我們將繼續專注於引入新技術、改進功能及性能，提升我們產品的安全性、自動化、連接性、性能及易用性。我們亦將開發專

注於該等領域的新功能，並為SR2X系列及願景噴氣機系列飛機開發整合新興趨勢和技術。為此，我們打算聘用及／或簽約掌握航電系統、電氣、結構、推進、系統及軟件等多個學科的專業知識的產品開發人員。我們打算聘用額外的支持人員，以強化商業模式、了解服務需求、審查商業案例及總體回報，以及這些計劃的整體可製造性。除人員外，我們亦打算於研發測試、合同工程師及資產採購(包括飛機部件)方面投入資金，以推進我們的產品開發、測試及集成工作。該等產品開發工作將主要於我們的德魯斯工廠(特別是我們的創新中心)進行。我們相信，這些舉措將使我們能夠獲得更多訂單，包括來自現有西銳產品所有者的升級，這將有助於我們未來的增長。有關更多詳情，請參閱「業務－我們的策略－推進並擴大我們的飛機和服務組合」。特別是，**[編纂]**將於未來24至36個月內用於下述用途：

- **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於為針對私人航空市場的新飛機和現有機型持續開發和整合新功能、可靠性改進及技術最優化，以不斷適應市場需求及變化。**[編纂]**將用於僱傭新員工，具體包括最多16名產品開發人員及最多3名支持人員、研發測試、所需的合約工程(預計成本約高達**[編纂]**美元)以及測試和集成所需的資產採購。資產採購將包括飛機的各種部件或全部部件，根據具體的開發區域，價格可由約**[編纂]**美元至**[編纂]**美元不等，我們預計至少採購3個此類部件。我們將專注於改進現有的SR2X系列和願景噴氣機產品線，並研究潛在的衍生飛機或新平台飛機。所有這些都是為進一步推進我們的產品「階梯」戰略，使我們的客戶受益。有關我們產品「階梯」戰略的更多詳情，請參閱「業務 — 我們的策略 — 推進並擴大我們的飛機和服務組合」。這些產品可進一步補充我們現有的產品組合，使我們能夠留住現有客戶、滲透新市場並吸引更多客戶。

- **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於開發產品生命週期管理及持續工程解決方案，以最大限度提高我們現有產品的性

能並延長其使用壽命。特別是，我們將尋求開發產品解決方案，以解決客戶反饋的問題，提高我們各代飛機的飛行員體驗，並引入持續延長我們飛機生命週期的新組件。

我們這部分**[編纂]**的集中研發開支將以該等關鍵支柱為中心。特別是，我們將把這一部分用於補償新員工(特別是最多40名產品開發人員及最多7名支持人員)、在必要時聘用合同工程以作為該等新員工的補充或替補、促進研發測試，以及採購用於測試和集成的資產。我們將專注於飛機上的所有部件，以確定最高槓桿改進。我們的主要重點將為逐步增強我們已建立的SR2X及願景噴氣機產品線，以鼓勵當前客戶的升級行為，並打造一個有吸引力的亮點以吸引新客戶。

- **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於為先進技術和創新研發撥付資金。該等領域包括但不限於自動化和簡化飛行操作、航電系統技術、數據分析及管理系統以及替代燃料和推進解決方案。具體而言，我們尋求通過利用先進的飛行控制和機載計算系統來簡化飛行員通常負責的某些任務並使之自動化，提高自動化水平以實現簡化飛行操作。

  除了飛機上的實際部件外，我們還計劃投資於作為我們生態系統支柱的增強功能及未來技術。該等領域將包括但不限於進一步擴大我們的聯網數字平台及移動應用程序Cirrus IQ的可用服務和可用性。我們認為該平台是提高擁有人體驗的重要組成部分，同時也為我們提供更多數據，可用以提高效率、改善決策，並幫助我們識別新功能領域的進一步需求。例如，我們計劃進一步擴展Cirrus IQ上的可用服務，以納入飛行質量分析和反饋、維護和訓練日程安排及綜合飛行計劃解決方案。隨著我們沿著這條道路前進，我們可能會發現其他能力及技術，進一步增強Cirrus IQ和我們的西銳服務生態系統。我們估計，該等用於額外的技術編碼及創建的成本預計將高達約**[編纂]**美元。

我們還計劃繼續擴大我們現有的合作並探索新的合作，為我們的飛機產品的下一代變革開發新功能，以持續簡化飛機操作，提高我們飛機的性能、安全性及舒適性。這可能包括開發採用新技術的飛機及應對飛機行業的變化，包括以監管的角度，如燃料要求的變化或電動飛機的發展。這三個領域的所有支出都將通過擴大我們的整體產品開發人員人數、與供應商及合同工程公司(如有必要)合作(特別是最多11名產品開發人員及最多3名支持人員)、促進研發測試以及採購資產進行測試並整合至我們的產品組合中來實現。此外，我們可能花費最多約**[編纂]**美元，用於在我們的信息技術及產品開發組織內開發及實施人工智能技術，以支持該領域的工作。

(b) **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於提升我們的生產效率及產能。我們預計將(i)僱傭最多66名製造相關人員以進行此類改進，(ii)擴大我們現有的工廠或拓展業務到新的地區(包括通過垂直整合)，及(iii)通過自動化及標準化流程來升級我們現有的生產技術及生產線。特別是，**[編纂]**將於未來24至36個月用於以下方面：

- **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於提升我們的產能和能力。這可能包括擴大現有工廠、延長現有工廠的運營時間、拓展業務到北美的更多地區、或根據未來主要的經濟環境對供應商進行垂直整合。擴闊將容納廣泛的功能，包括(其中包括)製造SR系列及願景噴氣機、飛機測試及質量保障。

  就擴展到我們目前足跡之外的北美其他地區而言，我們將考慮各種因素(包括地理因素)。從地理角度來看，我們將於以下兩種選擇中進行權衡：(1)保留現有工廠並擴大現有的物理覆蓋範圍；(2)在北美洲其他地理社區進行擴張。為做出該決定，我們將審查諸多因素(「**地理因素**」)，包括以下方面：(a)勞動力的可用性、技能水平及成本以及目前對我們已運營市場的滲透情況。我們將評估所有人口超過50,000人的大都市地區；(b)監管環境、合規

要求及其對我們業務的有利程度和複雜程度；(c)政府稅收優惠政策及法律；(d)基礎設施；(e)能源成本；(f)供應鏈；(g)市場准入；(h)政治穩定性；(i)經濟前景；(j)貿易協定或壁壘；(k)土地及房地產；(l)獲得創新的機會；(m)競爭；(n)生活質量及生活成本；(o)天氣：對飛行的影響以及每年可按目視飛行規則飛行的平均天數；及(p)當地合作夥伴的可用性。

就我們的具體擴展範圍而言，此部分**[編纂]**將集中於製造能力及產能方面。這可能包括複合材料生產、修整及鑽孔、粘合、中期組裝、最終組裝、飛行測試、噴塗、細節、檢查及認證。擴展規模將取決於市場需求及產生的**[編纂]**。我們預計增加總計110,000平方英呎的額外空間，根據擴建的數量及規模，預計總成本約為**[編纂]**美元。

我們將按照目前的運行班次開設任何新廠區及／或擴張。更多詳情，請參閱本文件「業務 — 生產工廠」。最終，我們將評估是否有能力將班次增加至每週七天三班輪換。這一考慮因素將在其他因素(如額外的地理擴展)中進行權衡，且於任何情況下均將採用上述相同的標準。

- **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)將用於改善生產及運營效率。我們計劃：

  (i) 不斷升級和現代化位於明尼蘇達州德魯斯和北達科他州大福克斯的現有生產線，以優化生產效率並管理現有機型的生產成本，例如投資機器人等自動化技術。機器人具有廣泛的應用範圍，根據應用及複雜程度，價格可能會有很大差異，估計每台機器人的成本約為**[編纂]**美元至**[編纂]**美元之間。隨著技術的不斷發展，我們無法量化我們將採購的機器人數量，因為這將取決於它們的功能範圍。

(ii) 通過明尼蘇達州德魯斯的189,000平方英呎創新中心(於2023年9月啟用)等措施進行自主創新。更多詳情，請參閱「業務 — 物業」。最先進的中心將擁有靈活的工作空間，預計每個工作區域的成本約高達5,000美元，我們預計投資最多17個工作區域，促進最佳的協作工作空間，並打破傳統的辦公室及實驗環境，成為下一代西銳飛機的開發基地。預計更新工作空間所需的模具及工具每次升級的成本約高達**[編纂]**美元至**[編纂]**美元。於採取創新措施的同時，我們亦打算加強現有設施及新建設施的物理及數字安全措施，以進一步保護我們的商業秘密。例如，我們打算追加投資，於新建設施內建立限制訪問儲存商業秘密的區域，建設並提升監控系統及安全儲存設施。我們亦打算進一步投資，建立並升級如加密、防火牆、安全網絡及訪問控制等數字安全措施，以防止未經授權的訪問或數據洩露。據估計，每台設備的投資費用估計約高達**[編纂]**美元，任何新的數字安全措施安裝點的投資費用約高達**[編纂]**美元。我們預計投資最多33個部件，包括物理及數字資產。

(iii) 繼續實施西銳操作系統，以整合和規範我們的生產流程，建立標準化的操作規程，並促進在同一生產線上同時生產各種型號零件的能力，我們將於2024年完成實現這一目標的第一步。西銳操作系統旨在帶來成本效益，包括但不限於以下益處：(i)簡化我們的供應鏈；(ii)標準化我們的製造流程；(iii)改進我們的質量流程；(iv)使我們能夠靈活應對市場變化；(v)優化產品及員工安全；(vi)優化直接勞動力及製造人工的生產；及(vii)減少不必要的庫存。作為流程重組的一部分，我們將加強和改造我們的生產線，**[編纂]**將用於這些工作。我們將繼續對涉及標準工作的所有生產流程的西銳操作系統進行改造，重點是IT基礎設施的現代化及集成，以簡化製造流程並實現更好的生產力管理。該

改造將包括我們生產線的所有方面。例如，我們將擴大看板系統的使用範圍，使必要的部件更接近工作站，並優化數量，以減少潛在損耗。我們亦將考慮移動工作站，引入機器人或自動化方法，包括安裝及改進電氣、信息技術以及供熱、通風及空調系統，以支持這些重新設計，預計總費用將達致約**[編纂]**美元。最後，我們將繼續利用並擴大西銳操作系統中的需求流技術，以不斷減少生產所需的工時。需求流技術是一種能夠適應混合機型生產環境的系統，它使我們能夠靈活方便地調整各種SR2X系列飛機之間的混合比例，這將縮短訂單配置的交貨時間，使我們能夠在同一條生產線上組裝各種SR2X系列飛機，並使我們能夠靈活快速地實施增量設計修改；

(iv) 改進自動化系統及數字化操作能力，以提高生產單位間的協同效應，並於未來24個月內完成初步測試和改進。例如，我們目前正對自動化打磨設備進行測試，並計劃將該設備應用至實際生產中，以取代勞動密集型的製造流程。該等改進預計將花費約**[編纂]**美元。我們相信，西銳操作系統的效率及自動化的結合不僅可進一步減少每單位的成本和工時，亦可提高我們生產過程的安全性及質量。

(v) 在關鍵操作中建立冗餘，以提高我們降低生產過程中潛在風險的能力，例如，為我們的全部或部分生產線建立兩條或多條有區別但相同的生產線，以便在一條生產線受到我們無法控制的不利影響時，第二條或更多條生產線可以繼續運行。該等改進預計將花費約**[編纂]**美元；及

(vi) 投資改進我們的IT系統，包括但不限於企業資源規劃及物料需求計劃。例如，我們計劃將當前於企業資源規劃系統中記錄工單的手動流程與

西銳操作系統集成，使我們的工作可數字化註冊，且流程具有高度可追溯性。該等改進預計將花費約**[編纂]**美元。更多詳情，請參閱「業務 — 我們的策略 — 提高生產能力」。

具體而言，由於上述原因，與2023年的生產水平相比，我們預計產能將於2025年年底前每年增長約12至60架飛機，或平均每週產量增加約0.3至1.3架飛機，於2026年年底前增長約37至100架飛機，或平均每週產量增加約0.8至2.1架飛機。與2023年的生產水平相比，截至2026年我們的產能將增加約5.3%至14.0%。此乃基於接近100%的工廠利用率，同時考慮諸多因素(包括不同年度之間因推出新功能或升級換代而出現臨時性波動)而得出。更多詳情，請參閱本文件「業務 — 生產工廠」。我們預計所有的設備投資將於10年內收回。

截至最後實際可行日期，我們並無簽訂任何有關收購的意向或協議，亦無就供應商的垂直整合確定任何明確的收購目標。目前，我們並無有關收購目標的地理位置、收購目標數量或收購形式的具體計劃。我們可能通過內部市場研究及／或業務夥伴的推薦來尋找潛在的收購目標。在評估垂直整合及收購的收購目標時，我們將考慮各種因素和標準，包括協同效應的水平、目標與我們業務策略的兼容性以及目標業務的潛在增長及盈利能力。尤其是，我們會考慮收購目標(i)是否為我們單一採購供應商；(ii)是否會由於我們擁有收購目標而帶來附加價值；及／或(iii)其產品是否會產生未來收入流。

於使用這些標準評估任何選項時，我們可能會決定審查位於美國的供應商，包括但不限於提供以下部件的供應商：發動機、航電系統、電子及數字系統、機械系統、安全系統、增壓系統、氧氣系統、液壓系統、燃油系統、導航系統、環境系統及結構元件。

(c) **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於為提升及擴展服務、銷售及支持我們生態系統內提供的產品與服務提供資金。我們預計(i)

就該等改善及擴展僱用多名人員，(ii)擴大我們生態系統的地域覆蓋範圍，(iii)擴大我們的服務網絡及支持產品組合及服務，及(iv)於產能及地域方面提升我們的工廠服務中心及授權服務中心的能力。

隨著飛機交付量的增長，提供飛機服務(如備件、升級、培訓、保險及融資)在全球私人航空市場中發揮著愈發重要的作用。例如，於2023年至2027年期間，全球待售的二手通用航空飛機存貨預計將以15.6%的複合年均增長率增長。根據弗若斯特沙利文的資料，在全球經濟增長、高淨值人士不斷增加以及疫情后全球經濟復甦推動消費者對隱私及便利的看法等各種因素的推動下，私人航空飛機和服務市場預計將持續增長。更多詳情，請參閱「行業概覽－私人航空飛機及服務市場增長的主要推動因素」。我們一直致力於通過我們以客戶為中心的業務單位西銳服務，為擁有廣泛飛行需求的私人飛機所有者和操作者提供基於生活方式的飛行訓練、飛機維護以及管理及融資解決方案，從而把握私人航空飛機及服務市場的機會。因此，我們認為，我們的策略將使我們能夠吸引更多訂單並滿足客戶對飛機服務日益增長的需求，兩者均將有助於我們未來的增長。有關我們相關策略的進一步詳情，請參閱「我們的策略—已有客戶群貨幣化」。

特別是，**[編纂]**將於未來24至36個月用於地域及總容量方面，詳情如下：

- **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於直接或通過現有合作夥伴擴闊我們的服務網絡從而繼續擴張我們生態系統的地域範圍以及產品和服務的支持組合，根據我們的戰略，重點關注服務不足的地區。我們還尋求通過與現有合作夥伴合作及於美國西部及美國中北部、部分歐洲市場及／或巴西增加新合作夥伴來擴大我們的生態系統。我們尋求僱用最多26名人員，包括飛機維修人員、倉庫人員及生產線技術人員以擴大我們的生態系統。這包括將我們生態系統中提供的服務擴展到更廣泛的地理覆蓋範圍，包括我們的維護計劃、飛機管理解決方案、飛行培訓以及融資及保險服務。

- **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於擴大透過我們生態系統於美國西部及美國中北部、部分歐洲市場及／或巴西提供的服務，包括我們的定製飛行培訓解決方案，以支持我們不斷增長的客戶群，並將私人航空介紹給更多新客戶。我們預計僱用最多25名人員，包括飛行教練，以擴大我們的服務。我們將繼續擴大定製飛行培訓解決方案的規模，以支持不斷增長的客戶群。例如，我們已開始為潛在買家推出培訓計劃，如在我們的四個工廠培訓中心進行工廠直飛培訓，在良好的環境中用新的西銳飛機訓練潛在客戶使用Cirrus Approach計劃系統進行飛行。通過這些計劃，我們可以將私人航空推介給以前未將其視為可行移動解決方案的客戶。此外，我們計劃為我們的業務增加更多的模擬功能，其中包括多種模擬器設備，每台設備的成本最高可達**[編纂]**美元。我們預計採購最多三種模擬器設備。這將包括額外的飛行培訓等級及認證(如儀表等級、商業等級)，以及在未獲得正式等級的情況下提高飛行技能的自選產品。有關我們飛行訓練策略的更多詳情，請參閱「我們的策略—改進飛行訓練解決方案」。

  我們引進的計劃數量將取決於諸多因素，包括交付的飛機數量以及我們授權第三方服務提供商的數量及其位置。

  憑藉我們JetStream計劃的成功，我們將繼續制定新的維修計劃並為現有計劃添加更多功能，使客戶擁有飛機變得更簡單、更安全和更方便。有關JetStream計劃的更多詳情，請參閱「業務—我們的服務—飛機維護及支持—飛機維修及改裝」。我們還將繼續提供更廣泛的飛機升級服務，同時提升我們對飛機的大修能力。例如，我們將通過Cirrus Direct計劃擴大現有售後升級的範圍，這將為客戶提供更多的改裝選項，例如為他們的飛機添加高溫及高海拔和WiFi功能。

  於收到客戶對願景噴氣機的VisionAir全面交鑰匙計劃和SR2X系列的同類Cirrus One計劃的卓越反響後，我們還計劃在更多地點擴展飛機管理解決方案，以提供更多定製服務。我們致力於將飛機打造成私人航空定製的最終

解決方案，以彌補地面運輸及區域航空運輸之間的空缺。我們計劃將所有權管理計劃VisionAir和Cirrus One計劃拓展至更多區域，利用我們全球專業飛行員網絡，為西銳飛機所有者按需提供飛行體驗。此外，我們計劃與機隊運營商及培訓學校加深合作，在所有者不常使用西銳飛機時使用該飛機提供包機服務。這樣，我們不僅能夠為我們、合作夥伴及客戶創造額外收入，還可以促進建立我們作為按需航空服務首選的聲譽。

此外，我們計劃提升我們的能力，為我們現有的飛機所有者提供以舊換新的機會，透過加強人員支持及技術提升進行擴展，以促進更多的飛機二次銷售，從而進一步擴大我們的客戶群。藉增加僱員數量以支持二手銷售及改進已有平台，我們預期能夠於二手市場銷售更多飛機。該等投資亦將支持我們為二手市場翻新或升級飛機的能力。再者，我們旨在為現有及新客戶擴展融資選擇，以促進他們購買新飛機及進行飛機升級。

- **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於擴大我們的工廠服務中心及生態系統內的授權服務中心產能，以在總容量及地域增長方面維持我們不斷增加的機隊。我們預計僱用最多16名人員，包括與我們擴張相關的生產線技術人員、飛機維修人員、服務經理及協調人員。儘管我們還未選擇具體的擴張地點，我們預計會增加產能，以在未來服務更多飛機。具體而言，我們計劃於客戶集中且當前並無授權第三方服務的地理位置拓展業務。例如，我們希望於美國西部開設一家新的工廠服務中心，以服務目前由我們德克薩斯州工廠服務中心提供服務的願景噴氣機客戶。我們將設立的中心數量取決於諸多因素，包括交付的飛機數量以及我們授權第三方服務提供商的數量及其位置。我們將評估所有這些因素，對照上述相同的地理因素，並與人口至少為50,000的所有大都市地區進行比較，以確定我們將尋求地點和位置的數量。根據我們目前的計劃，我們預計將於美國西部及美國中北部、部分歐洲市場及／或巴西開設約1至2個工廠服務中心及／或推動現有網絡發展。每個工廠服務中心的成本乃取決於

服務的規模及範圍，預計在**[編纂]**美元至**[編纂]**美元之間。我們亦可尋找新的合作夥伴以在美國西部及美國中北部、部分歐洲市場及／或巴西創建約10至15個授權服務中心。與這些合作夥伴相關的費用將因關係及地域市場而異；及

(d) **[編纂]**淨額的**[編纂]**%，或約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)，將用於我們的一般營運資金及其他一般企業用途，以支持我們的業務運營及增長。

倘**[編纂]**最終高於或低於**[編纂]**範圍中位數的水平，上述**[編纂]**淨額的分配將按比例調整。倘**[編纂]**淨額高於或低於預期，我們將按比例增加或減少**[編纂]**淨額的分配以符合上述目的。

倘**[編纂]**獲悉數行使，經扣除我們就**[編纂]**應付的**[編纂]**費用及**[編纂]**以及估計開支，我們將收到額外的**[編纂]**淨額，範圍介乎約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)(假設**[編纂]**為每股股份**[編纂]**港元，即建議**[編纂]**範圍的最低位)至約**[編纂]**港元(相當於**[編纂]**美元)(假設**[編纂]**為每股股份**[編纂]**港元，即建議**[編纂]**範圍的高位數)。倘**[編纂]**獲行使，我們擬按比例將該額外**[編纂]**淨額用於上述用途。

倘**[編纂]**[**編纂]**淨額並非即時用作上述用途，我們可將該等**[編纂]**淨額存入證券及期貨條例或(若存放於香港以外地區)相關司法轄區的適用法律所界定的持牌商業銀行／或其他獲授權金融機構的短期計息賬戶。在此情況下，我們將會遵守上市規則的適當披露規定。

倘我們對**[編纂]**[**編纂]**淨額的使用與上述用途發生任何重大變化，或者我們對**[編纂]**淨額於上述用途之間的分配發生任何重大變化，我們將作出正式公告。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]架構

[編纂]

[編纂]架構

[編纂]

[編纂]架構

[編纂]

[編纂]架構

[編纂]

[編纂]架構

[編纂]

[編纂]架構

[編纂]

[編纂]架構

[編纂]

[編纂]架構

[編纂]

[編纂]架構

[編纂]

[編纂]架構

[編纂]

[編纂]架構

[編纂]

[編纂]架構

[編纂]

[編纂]架構

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

以下第[I-1]至[I-3]頁為本公司申報會計師羅兵咸永道會計師事務所(香港執業會計師)發出的會計師報告全文，以供收錄於本文件。此會計師報告乃按照香港會計師公會頒佈的香港投資通函呈報準則第200號「投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告」的要求編製，並以本公司董事及獨家保薦人為收件人。

[草擬本]

[羅兵咸永道會計師事務所信箋]

致西銳飛機有限公司列位董事及中國國際金融香港證券有限公司就歷史財務資料出具的會計師報告

序言

本所(以下簡稱「我們」)謹此就西銳飛機有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(統稱為「貴集團」)的歷史財務資料作出報告(載於第[I-4]至[1-79]頁)，此等歷史財務資料包括截至2021年、2022年及2023年12月31日的綜合財務狀況報表、貴公司截至2021年、2022年及2023年12月31日的財務狀況報表，以及截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度各年(「業績記錄期」)的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及重大會計政策資料及其他解釋資料(統稱為「歷史財務資料」)。第[I-4]至[1-79]頁所載的歷史財務資料為本報告的組成部分，其編製以供收錄於貴公司日期為[文件日期]有關貴公司的股份在香港聯合交易所有限公司主板進行**[編纂]**的文件(「文件」)內。

董事就歷史財務資料須承擔的責任

貴公司董事須負責根據分別載於歷史財務資料附註1.3及2.1的呈列及編製基準編製真實而中肯的歷史財務資料，並對其認為為使歷史財務資料的編製不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所必需的內部控制負責。

申報會計師的責任

我們的責任是對歷史財務資料發表意見，並將我們的意見向閣下報告。我們已按照香港會計師公會(「**香港會計師公會**」)頒佈的香港投資通函呈報準則第200號*投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告*執行我們的工作。該準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行工作以對歷史財務資料是否不存在任何重大錯誤陳述獲取合理保證。

我們的工作涉及執行程序以獲取有關歷史財務資料所載金額及披露的證據。所選擇的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致歷史財務資料存在重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，申報會計師考慮與該實體根據分別載於歷史財務資料附註1.3及2.1的呈列及編製基準編製真實而中肯的歷史財務資料相關的內部控制，以設計適當的程序，但目的並非對該實體內部控制的有效性發表意見。我們的工作亦包括評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計的合理性，以及評價歷史財務資料的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的證據能充足及適當地為我們的意見提供基礎。

意見

我們認為，就本會計師報告而言，該等歷史財務資料已根據分別載於歷史財務資料附註1.3及2.1的呈列及編製基準，真實而中肯地反映了貴公司截至2021年、2022年及2023年12月31日的財務狀況和貴集團截至2021年、2022年及2023年12月31日的綜合財務狀況，及貴集團於業績記錄期的綜合財務表現及綜合現金流量。

根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)及公司(清盤及雜項條文)條例下事項出具的報告

調整

在編製歷史財務資料時，並無對載於第I-4頁中所界定的相關財務報表作出調整。

股利

我們提述歷史財務資料附註12，該附註包含貴公司就業績記錄期支付股息的資料。

貴公司並無法定財務報表

貴公司自註冊成立日期並未有編製任何法定財務報表。

[羅兵咸永道會計師事務所]
執業會計師
香港

[日期]

I. 歷史財務資料

編製歷史財務資料

下文所載歷史財務資料構成本會計師報告不可或缺的一部分。

作為歷史財務資料基礎的貴集團於業績記錄期的綜合財務報表，已由[羅兵咸永道會計師事務所]按照國際審計及鑒證準則理事會頒佈的國際審計準則審核(「**相關財務報表**」)。

歷史財務資料乃以美元(「**美元**」)呈列，除另有說明外，所有金額均四捨五入至最接近的千位數(「**千美元**」)。

綜合損益表

		截至12月31日止年度		
		2021年	2022年	2023年
	附註	*千美元*	*千美元*	*千美元*
收入	*5*	738,130	894,082	1,067,708
銷售成本	*6*	(495,855)	(595,952)	(703,016)
毛利		242,275	298,130	364,692
銷售及營銷開支	*6*	(66,391)	(88,290)	(106,766)
一般及行政開支	*6*	(93,661)	(102,486)	(135,184)
未包括其他收益的經營利潤		82,223	107,354	122,742
其他收益淨額	*7*	7,486	4,779	1,372
經營利潤		89,709	112,133	124,114
融資成本	*9*	(3,509)	(3,199)	(5,529)
除所得稅前利潤		86,200	108,934	118,585
所得稅開支	*10*	(13,797)	(20,858)	(27,442)
年內利潤		72,403	88,076	91,143
每股盈利				
基本及攤薄(以每股美元列示)	*11*	0.47	0.57	0.59

綜合全面收益表

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
年內利潤	72,403	88,076	91,143
其他全面收益／(虧損)：			
其後可能重新分類至損益的項目：			
按公平值計入其他全面收益的金融資產的公平值收益／(虧損)，扣除稅項	24	(2)	1
年內其他全面收益／(虧損)，扣除稅項	24	(2)	1
年內全面收益總額	72,427	88,074	91,144

綜合財務狀況表

		截至12月31日		
		2021年	2022年	2023年
	附註	*千美元*	*千美元*	*千美元*
資產				
非流動資產				
物業、廠房及設備	*13*	112,748	161,784	197,933
使用權資產	*24*	12,783	16,750	12,949
無形資產	*14*	225,501	231,320	245,173
商譽	*14*	115,923	115,923	115,923
按公平值計入其他全面收益的金融資產	*15*	257	215	471
給予供應商的墊款	*17*	2,823	4,559	8,832
應收票據	*19*	62	21	—
合約資產	*27*	145	152	112
非流動資產總額		470,242	530,724	581,393
流動資產				
存貨	*18*	100,708	113,017	134,566
可收回再保險賬款		19,528	42,211	21,417
給予供應商的墊款	*17*	6,524	5,321	12,188
合約資產	*27*	1,989	203	215
應收票據、其他應收款項及預付款項	*19*	1,388	8,154	2,270
應收賬款	*19*	4,017	5,836	7,399
按公平值計入損益的金融資產	*16*	1,145	1,017	1,618
現金及現金等價物	*20*	181,381	243,254	246,869
流動資產總額		316,680	419,013	426,542
資產總額		786,922	949,737	1,007,935

綜合財務狀況表(續)

		截至12月31日		
		2021年	2022年	2023年
	附註	*千美元*	*千美元*	*千美元*
權益及負債				
權益				
股本	*21*	155,482	155,482	155,482
資本儲備	*21*	(113,482)	(113,482)	(113,482)
按公平值計入其他全面收益(「**按公平值計入其他全面收益**」)的金融資產的公平值儲備	*21*	4	3	4
留存收益		258,654	346,729	431,372
權益總額		300,658	388,732	473,376
非流動負債				
借款	*23*	56,313	67,650	55,949
租賃負債	*24*	11,764	11,920	12,070
遞延稅項負債	*28*	24,838	17,150	15,160
應計質保金	*25*	4,043	4,905	7,363
合約負債	*27*	41,155	45,971	57,047
非流動負債總額		138,113	147,596	147,589
流動負債				
應付賬款	*22*	41,651	45,078	42,428
應付員工工資及福利	*22*	41,976	48,379	60,530
應計負債	*22*	2,897	16,908	10,033
合約負債	*27*	39,578	39,546	45,241
客戶按金	*22*	145,204	165,105	149,466
遞延政府補貼收入		59	—	—
應付利息	*22*	68	210	121
應付所得稅		8,279	11,644	8,541
應計質保金	*25*	17,004	14,566	20,534
應計產品責任	*26*	33,434	57,457	35,325
借款	*23*	15,360	8,044	11,801
租賃負債	*24*	2,641	6,472	2,950
流動負債總額		348,151	413,409	386,970
負債總額		486,264	561,005	534,559
權益及負債總額		786,922	949,737	1,007,935

貴公司財務狀況表

		截至12月31日		
		2021年	2022年	2023年
	附註	*千美元*	*千美元*	*千美元*
資產				
非流動資產				
於附屬公司的投資		210,000	210,000	210,000
非流動資產總額		210,000	210,000	210,000
流動資產				
預付款項		—	—	1,267
現金及現金等價物		—	—	504
流動資產總額		—	—	1,771
資產總額		210,000	210,000	211,771
權益及負債				
權益				
股本	*21*	155,482	155,482	155,482
資本儲備	*21*	54,518	54,518	54,518
留存收益		—	—	499
權益總額		210,000	210,000	210,499
負債				
流動負債				
應付附屬公司款項		—	—	1,272
流動負債總額		—	—	1,272
負債總額		—	—	1,272
權益及負債總額		210,000	210,000	211,771

綜合權益變動表

	股本 (附註21)	資本儲備 (附註21)	按公平值計入其他全面收益的金融資產的公平值儲備 (附註21)	留存收益	總計
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*
截至2021年1月1日的結餘	155,482	(113,482)	9	186,222	228,231
年內利潤	—	—	—	72,403	72,403
按公平值計入其他全面收益的金融資產的公平值虧損，扣除稅項	—	—	(5)	29	24
全面收益／(虧損)總額	—	—	(5)	72,432	72,427
截至2021年12月31日的結餘	155,482	(113,482)	4	258,654	300,658
截至2022年1月1日的結餘	155,482	(113,482)	4	258,654	300,658
年內利潤	—	—	—	88,076	88,076
按公平值計入其他全面收益的金融資產的公平值虧損，扣除稅項	—	—	(1)	(1)	(2)
全面收益／(虧損)總額	—	—	(1)	88,075	88,074
截至2022年12月31日的結餘	155,482	(113,482)	3	346,729	388,732
截至2023年1月1日的結餘	155,482	(113,482)	3	346,729	388,732
年內利潤	—	—	—	91,143	91,143
按公平值計入其他全面收益的金融資產的公平值收益，扣除稅項	—	—	1	—	1
全面收益總額	—	—	1	91,143	91,144
已付股息	—	—	—	(6,500)	(6,500)
截至2023年12月31日的結餘	155,482	(113,482)	4	431,372	473,376

綜合現金流量表

		截至12月31日止年度		
		2021年	2022年	2023年
	附註	*千美元*	*千美元*	*千美元*
經營活動所得現金流量				
年內利潤		72,403	88,076	91,143
就以下各項作出調整：				
所得稅開支		13,797	20,858	27,442
融資成本		3,509	3,199	5,529
物業、廠房及設備折舊		18,248	13,596	16,857
使用權資產折舊		2,507	3,995	4,068
無形資產攤銷		14,421	15,866	15,650
按公平值計入損益的金融資產的(收益)／虧損		(411)	414	(550)
政府補貼		(979)	(59)	—
		123,495	145,945	160,139
營運資金變動：				
存貨增加		(27,761)	(18,365)	(23,918)
應收賬款、應收票據及其他應收款項以及可收回再保險賬款(增加)／減少		(8,228)	(31,227)	26,847
合約資產(增加)／減少		(1,037)	1,779	28
給予供應商的墊款減少／(增加)		1,639	(533)	(11,140)
合約負債增加		28,001	2,346	16,771
客戶按金增加／(減少)		61,345	19,901	(15,639)
應付僱員福利增加		7,479	6,403	12,151
應付賬款及其他應付款項增加／(減少)		19,320	34,849	(13,796)
經營所得現金		204,253	161,098	151,443
已付利息		(3,611)	(3,057)	(5,617)
已付稅項		(2,365)	(25,182)	(32,535)
經營活動所得現金淨額		198,277	132,859	113,291

綜合現金流量表(續)

		截至12月31日止年度		
		2021年	2022年	2023年
	附註	*千美元*	*千美元*	*千美元*
投資活動產生的現金流量				
購入金融資產		(527)	(397)	(424)
出售金融資產所得款項		2,165	151	118
物業、廠房及設備付款		(40,756)	(49,102)	(60,828)
無形資產付款		(8,401)	(21,685)	(29,503)
投資活動所用現金淨額		(47,519)	(71,033)	(90,637)
融資活動產生的現金流量				
借款所得款項	*30*	—	75,000	—
償還借款	*30*	(123,619)	(70,979)	(8,044)
租賃付款的本金部分	*30*	(2,524)	(3,974)	(3,629)
已付股息		—	—	(6,500)
支付**[編纂]**開支		—	—	(866)
融資活動(所用)／所得現金淨額		(126,143)	47	(19,039)
現金及現金等價物增加淨額		24,615	61,873	3,615
年初現金及現金等價物		156,766	181,381	243,254
年末現金及現金等價物	*20*	181,381	243,254	246,869

II 歷史財務資料附註

1 一般資料、重組及呈列基準

1.1 一般資料

西銳飛機有限公司(「**貴公司**」)於2019年12月13日根據開曼群島公司法第22章(1961年第3號法律)於開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。其註冊辦事處地址為Maples Corporate Services Limited, PO Box 309, Ugland House Grand Cayman, KY1-1104, Cayman Islands。

貴公司(為一間投資控股公司)及其附屬公司(統稱「**貴集團**」)主要從事生產及銷售活塞飛機(「**SR2X系列**」)及單引擎渦輪噴氣機(「**願景噴氣機**」)、通過西銳服務銷售服務(包括航空零部件、延長保修合約、維修業務及培訓服務(「**[編纂]**業務」)。

貴公司的最終控股公司為中國航空工業集團有限公司(「**航空工業**」),一家於中華人民共和國(「**中國**」)註冊成立的公司。

除另有所指外,該等歷史財務資料以美元(「**美元**」)呈列。

1.2 重組

緊接重組前及於業績記錄期,**[編纂]**業務由CAIGA Co. Ltd.(「**CAIGA Co.**」,一家於美國註冊成立的公司)及其附屬公司(統稱「**營運公司**」)經營。

為籌備貴公司股份於香港聯合交易所有限公司主板的**[編纂]**(「**[編纂]**」)及**[編纂]**(「**[編纂]**」),貴公司已進行集團重組(「**重組**」),據此,**[編纂]**業務已轉讓予貴公司。重組涉及以下步驟:

(i) 於2019年12月13日,貴公司於開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司,法定股本為50,000美元,分為50,000股每股面值1美元的股份。於其註冊成立後,貴公司

向獨立第三方配發及發行一股每股面值1美元的普通股，其後於同日將有關股份轉讓予中航通用飛機有限責任公司(「**中航通飛**」)的全資附屬公司中航通飛香港有限公司(「**中航通飛香港**」)。

(ii) 於2020年1月15日，根據中航通飛、中航通飛香港及貴公司訂立的購股協議，中航通飛同意以155,481,658美元的代價向貴公司出售、轉讓及出讓其於CAIGA Co.的權利、所有權及權益以及全部已發行及發行在外股本。該代價由貴公司向中航通飛香港配發及發行155,481,658股普通股予以支付。於完成有關轉讓後，CAIGA Co.由貴公司全資擁有。

(iii) 2022年12月，根據特拉華州法律，Cirrus Industries, Inc.(「**Legacy Cirrus Industries**」)併入CAIGA (US) Co., Ltd.(「**CAIGA US**」)，即Legacy Cirrus Industries的直接控股公司，而CAIGA US進一步併入CAIGA Co.，即CAIGA US的直接控股公司。因此，CAIGA Co.分別收購CAIGA US Co.及Legacy Cirrus Industries的所有資產及財產，並承擔其所有負債及義務。CAIGA Co.更名為「Cirrus Industries, Inc.」。

截至本報告日期，貴公司各附屬公司如下：

			應佔股權百分比					
			截至12月31日			截至本報告		
公司名稱	成立／註冊成立地點	註冊資本／已發行股本詳情	2021年	2022年	2023年	日期	主要業務	附註
Cirrus Industries, Inc.（於2022年12月前稱CAIGA Co.）	美利堅合眾國（「**美國**」）	100股每股面值0.001美元的股份	100%	100%	100%	100%	2022年合併前為投資控股。2022年後為投資控股及飛機設計、製造、零售及相關業務	(i)
CAIGA US	美國	100股每股面值0.001美元的股份	100%	不適用[ii]	不適用[ii]	不適用[ii]	投資控股	(i)
Legacy Cirrus Industries	美國	5,000股每股面值0.001美元的股份	100%	不適用[ii]	不適用[ii]	不適用[ii]	投資控股及飛機設計、製造、零售及相關業務	(i)

公司名稱	成立／註冊成立地點	註冊資本／已發行股本詳情	應佔股權百分比 截至12月31日 2021年	2022年	2023年	截至本報告日期	主要業務	附註
Cirrus Design Corporation	美國	100,000股每股面值0.01美元的股份	100%	100%	100%	100%	飛機設計、製造、零售及相關業務	(i)
Dakota Aircraft Corporation	美國	10,000股每股面值0.01美元的股份	100%	100%	100%	100%	飛機綜合零部件的製造	(i)
Superior Aerospace Insurance Company	美國	100股無面值股份	100%	100%	100%	100%	自保保險	(i)
Cirrus Aircraft Europe Limited	英國	1股每股面值1英鎊的股份	100%	100%	100%	100%	實體處於未經營狀態，先前是為監督歐洲賬戶而設立	(i)

附註：

(i) 該等公司並未發佈法定財務報表，因其各自註冊成立國家並無法定審計規定。

(ii) 於2022年12月，Legacy Cirrus Industries併入CAIGA US，而CAIGA US併入CAIGA Co.。因此，CAIGA Co.分別收購CAIGA US及Legacy Cirrus Industries的所有資產及財產，並承擔其所有負債及義務。CAIGA Co.更名為「Cirrus Industries, Inc.」。

1.3 呈列基準

緊接重組前及緊隨重組後，**[編纂]**業務主要通過營運公司進行。根據重組，**[編纂]**業務已轉讓予貴公司持有。貴公司在重組前未涉及任何其他業務，並不符合企業定義。重組僅為**[編纂]**業務資本重組，管理層並無改變，且**[編纂]**業務的最終擁有人保持不變。

因此，重組產生的貴集團被視為營運公司**[編纂]**業務的延續。就本報告而言，歷史財務資料已獲編製及呈列，作為營運公司綜合財務報表的延續，而貴集團的資產及負債按所有所示期間**[編纂]**業務的賬面值確認及計量。

公司間交易、結餘及集團內公司間交易的未變現收益╱虧損於合併時對銷。

2 主要會計政策資料

編製歷史財務報表所應用的主要會計政策載列如下。除另有所指外，該等政策已於所有呈列年度貫徹應用。

2.1 編製基準

根據國際會計準則理事會(「**國際會計準則理事會**」)發佈的國際財務報告準則的會計準則(「**國際財務報告準則**」)而編製歷史財務資料時應用的重大會計政策載列如下。此外，編製歷史財務資料時應用的重大會計政策符合國際會計準則理事會發佈的國際財務報告準則。歷史財務資料乃按歷史成本慣例編製，惟按公平值列賬的按公平值計入其他全面收益的金融資產及按公平值計入損益的金融資產除外。

編製符合國際財務報告準則的歷史財務資料需要採用若干關鍵會計估計。管理層亦須在採用貴集團會計政策的過程中作出判斷。涉及高度判斷或極為複雜的範疇，或對歷史財務資料屬重大的假設及估計的範疇於附註4披露。

貴集團於整個業績記錄期一直採用於業績記錄期生效的所有相關準則、現行準則修訂本及詮釋。

已頒佈但尚未生效且貴集團並無提早採納的準則的修訂本：

以下準則的修訂本於業績記錄期已頒佈但尚未生效且貴集團並無提早採納：

		於下列日期或之後開始的年度期間生效
國際會計準則第1號(修訂本)	負債分類為流動或非流動	2024年1月1日
國際會計準則第1號(修訂本)	附帶契諾的非流動負債	2024年1月1日
國際財務報告準則第16號(修訂本) ...	售後回租中的租賃	2024年1月1日
國際會計準則第7號(修訂本).....	供應商融資安排	2024年1月1日
國際會計準則第21號(修訂本).....	缺乏可交換性	2025年1月1日
國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號(修訂本)	投資者及其聯營公司或合營企業間的資產出售或投入	待釐定

貴集團計劃於上述準則的修訂本生效時予以採納。根據貴公司董事的初步評估，該等準則的修訂本或與貴集團無關，或在其生效時不會對貴集團的財務業績和狀況造成重大影響。

2.2 合併原則

(a) 附屬公司

附屬公司為貴集團於其中擁有控制權的所有實體。當貴集團因參與實體的營運而獲得或有權享有其可變回報，並能夠運用其對實體的權力影響上述回報，貴集團即對該實體有控制權。附屬公司由控制權轉移至貴集團當日起合併入賬，並於控制權終止當日起不再合併入賬。

除重組外，貴集團採用收購法將業務合併入賬。就收購一家附屬公司轉讓的代價為被收購方的前股東所轉讓資產、所產生的負債及貴集團發行的股本權益的公平值。所轉讓的代價包括或有代價安排所產生的任何資產或負債的公平值。在業務合併中所收購的可識別資產以及所承擔的負債及或然負債，初步以其於收購日期的公平值計量。

2.3 獨立財務報表

於附屬公司的投資以成本扣除減值入賬。成本包括直接應佔的投資成本。附屬公司的業績由貴公司按已收及應收股息為基準入賬。

當收到附屬公司投資的股息時，倘股息超過附屬公司在股息宣派期間的全面收益總額，或獨立財務報表所列的投資賬面值超過被投資公司資產淨值(包括商譽)在綜合財務報表中的賬面值，則須對有關投資進行減值測試。

2.4 外幣換算

(a) 功能及呈列貨幣

貴集團各實體的財務報表所列項目均以該實體經營業務所在的主要經濟環境的貨幣計量(「功能貨幣」)。貴集團的綜合財務報表以美元呈列，美元為貴公司的功能貨幣及貴集團的呈列貨幣。

(b) 交易及結餘

外幣交易採用交易當日或項目重新計量時估值當日的現行匯率換算為功能貨幣。結算該等交易產生的外匯收益及虧損以及以外幣計值的貨幣資產及負債按年末匯率換算產生的外匯收益及虧損在損益中確認。

2.5 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備按成本減累計折舊及累計減值虧損(若有)列賬。該成本包括物業、廠房及設備的更換部件成本及長期建設項目的借款成本(倘滿足確認標準)。倘物業、廠房及設備的重要部件需定期更換，貴集團根據其具體使用壽命對其進行單獨折舊。同樣，進行重大檢查時，倘滿足確認標準，其成本將於物業、廠房及設備的賬面價值中確認。所有其他維修及維護成本於發生時計入損益。

物業、廠房及設備折舊於資產的估計使用年期採用直線法計算如下：

資產	使用年期
建築物	租賃期或15–40年(以較短者為準)
機器及設備	3–10年
辦公設備	3–10年
飛機及車輛	5–10年

物業、廠房及設備項目以及初步確認的任何重要部件於出售或預期日後使用或出售不會產生任何經濟利益時終止確認。資產終止確認時產生的任何收益或虧損(乃按出售所得款項淨額與該資產賬面值的差額計算)於該資產終止確認時於綜合損益表內計入其他收益。

作為使用權資產的廠房及設備乃按直線法於資產的租賃期限或估計使用年期(以較短者為準)內攤銷。

物業、廠房及設備的殘值、使用年期及折舊方法於各財政年度末進行檢討並進行前瞻性調整(倘適當)。

出售的收益及虧損乃經比較所得款項與賬面值後釐定，並計入損益。

在建工程為施工待安裝的物業、廠房及設備，按成本減累計減值虧損(若有)列賬。成本包括建築物的建造成本、廠房及機械成本，以及於建造或安裝及測試期間借款以

為該等資產提供資金產生的利息(若有)。在建工程於相關資產完工並可用於預定用途之前不計提折舊。當相關資產投入使用，則將成本轉移至物業、廠房及設備，並根據上述政策進行折舊。

2.6 商譽及擁有永久可使用年期的無形資產

商譽是收購價格(轉讓代價)超過收購企業淨資產的估計公平值的部分。根據國際財務報告準則，商譽不予攤銷。貴集團於每年或發生事件或情況變化表明賬面金額可能發生減值時評估商譽及擁有永久可使用年期的無形資產是否發生減值。商譽及擁有永久可使用年期的無形資產減值測試按各個現金產生單位(CGUs)或現金產生單位組別進行。分配至商譽的各單位或單位組別代表為實體內實現內部管理而監控商譽的最低級別。商譽在不高於經營分部級別進行監控。包含商譽現金產生單位的賬面值與可收回金額比較，可收回金額為使用價值與公平值減去銷售成本的較高者。當現金產生單位淨資產的賬面價值超過現金產生單位的可收回金額時，確認減值虧損。減值測試要求貴集團對可收回金額進行多項估計，其中多數乃基於預計未來現金流量。任何減值即刻確認為開支。年度減值測試的結果於附註14中討論。

2.7 無形資產

(a) 商標

於業務合併中收購的商標於收購日按公平值確認。商標擁有永久可使用年期(原因為其經濟利益預計將無限期為貴公司的現金流量產生貢獻)且按成本減累計減值虧損列賬。減值評估每年進行，或當有事件出現或情況改變顯示可能出現減值時，作出更頻密評估。

(b) 客戶關係

於業務合併中收購的合約性客戶關係於收購日按公平值確認。合約性客戶關係擁有有限可使用年期且隨後按成本減累計攤銷列賬。攤銷採用直線法於客戶關係的預計年期七年(為該等關係將產生經濟利益的預期年期)計算。

(c) 飛機型號合格證

飛機型號合格證指在業務合併中獲得或內部開發的飛機證書和開發成果，於收購日按公平值確認。飛機型號合格證擁有有限可使用年期且隨後按成本減累計攤銷列賬。貴公司選擇生產單位法來攤銷飛機型號合格證。選擇的攤銷總單位乃基於不超過25年的產量估計得出。

(d) 內部開發無形資產

貴集團於研發活動投入巨大成本及努力，包括原型和測試開支。研發開支於開支發生期間作為費用於綜合損益表扣除。倘可明確分配至新開發的產品或工藝並可證實下述所有情況，則將開發成本確認為資產：

- 完成開發項目的技術可行性，以便其可供使用或出售；
- 具備完成開發項目以供使用的意圖；
- 使用開發項目產出的能力；
- 開發項目為貴集團帶來潛在未來經濟利益的方式；
- 完成開發項目及使用或銷售無形資產所需的足夠的技術、財務和其他資源；及
- 於開發過程中可歸於該資產的支出能夠可靠地計量。

內部產生的無形資產的成本為自該資產符合上述確認標準之日起至可供使用或出售之日止所發生的支出總和。與無形資產相關的資本化成本包括創建資產過程中使用或消耗的物料及服務成本以及產生的員工成本。不符合上述標準的開發開支於發生後於綜合損益表內確認。

資本化開發成本採用已交付單位法按相關生產計劃的預期總生產單位或使用年期(倘該壽命被認為屬有限)攤銷。視乎於計劃是為飛機的初始機型認證或現有機型的內部開發無形資產，預計總生產單位或會有所不同。內部產生的無形資產乃基於三至十年內的產量估計予以攤銷。

2.8 非金融資產減值

貴集團於各報告日評估是否有跡象表明資產可能出現減值。倘存在任何跡象，或需對資產進行年度減值測試時，貴集團估計該資產的可收回金額。資產的可收回金額為該資產的公平值減去出售成本及其使用價值中的較高者。可收回金額乃按單項資產確定，除非該資產不會產生於很大程度上獨立於其他資產或資產組別的現金流入。

當一項資產的賬面值超出其可收回金額時，該資產被視為減值，並撇減至其可收回金額。

評估使用價值時，採用除稅前折扣率將預計未來現金流量折算至其現值，該折扣率反映當時市場對金錢時間價值的評估及該項資產的特有風險。於確定公平值減出售成本時，會考慮近期市場交易。倘無法確定此類交易，則使用適當的評估模型。該等計算得到估值倍數、上市公司股票報價或其他可用公平值指標的證實。

貴集團基於詳細預算及預測計算進行減值計算。該等預算及預測計算通常涵蓋五年的時間，除非有理由延長。

對於除商譽外的資產，於各報告日進行評估，以確定是否有跡象表明先前確認的減值虧損不再存在或已減少。倘存在有關跡象，貴集團估計該資產的可收回金額。僅於用於釐定資產可收回金額的假設出現變動時，過往已確認的減值虧損方予以撥回。倘過往年度該資產並無已確認的減值虧損，則撥回金額有限，以使該資產的賬面值不超過其可收回金額，亦不超過可能已釐定的賬面值(扣除折舊)。

2.9 金融資產

2.9.1以公平值計量的金融資產

權益證券及互惠基金被歸類為按公平值計入損益的金融資產(「**按公平值計入損益的資產**」)。按公平值計入損益的資產以公平值計量及記錄，任何未變現損益均在當年損益中確認。管理層使用當前市場報價(如有)估計該等證券的公平值。出售以按公平值計入損益的資產的已實現損益按具體識別基準確定。

按公平值計入損益的資產在收購時按公平值入賬，包括任何直接可歸屬的交易成本。

債務證券分類為按公平值計入其他綜合收益的金融資產(「**按公平值計入其他全面收益的資產**」)。按公平值計入其他全面收益的資產以公平值計量及記錄。按公平值計入其他全面收益的資產產生的未變現收益及虧損(扣除税項)在變現之前作為累計其他全面收益的一個單獨組成部分報告。管理層使用當前市場報價(如有)估計該等證券的公平值。

當一項投資被出售時，於其他全面收益中累積的收益或虧損於當年損益中確認為已實現收益或虧損。

溢價與折價於相關的按公平值計入其他全面收益的資產的預期年期內採用實際利率法攤銷或累積，作為收益率的調整。該等攤銷及遞增於綜合損益表計入投資收益項目。利息收入於賺取時確認，於綜合損益表計入投資收益。

貴集團於前瞻性基礎上評估其按公平值計入其他全面收益的資產有關的預期信貸虧損。所應用的減值方法視乎信貸風險是否出現大幅增加而定。

2.9.2金融資產 — 減值

貴集團有以下金融資產須遵守國際財務報告準則第9號的預期信貸虧損模型：

1. 應收賬款；

2. 應收票據及其他應收款項(不包括應收保險款項)；

3. 按公平值計入其他全面收益的金融資產；

4. 現金及現金等價物。

貴集團於前瞻性基礎上評估與其債務工具相關的預期信貸虧損。所應用的減值方法視乎信貸風險是否出現大幅增加而定。

對於應收賬款，貴集團採用國際財務報告準則第9號所允許的簡化方法，該方法規定整個存續期預期虧損將自初始確認起確認。

應收票據及其他應收款項(不包括應收保險款項)的減值按12個月預期信貸虧損或整個存續期預期信貸虧損計量，視乎信貸風險自初始確認起是否出現顯著增加而定。倘按金或應收款項的信貸風險自初始確認以來顯著增加，則減值按整個存續期預期信貸虧損計量。

2.10 租賃

於租賃資產可供貴集團使用之日，將租賃確認為一項使用權資產及相應負債。每筆租賃付款乃分配至負債及融資成本。融資成本於租賃期內自損益扣除，以計算出各期間負債結餘的固定週期利率。使用權資產以資產可使用年期與租賃年期之較低者按平均等額基準折舊。

一項租賃產生的資產及負債於首次按現值基準計量。租賃負債包括以下租賃付款的現值淨額：

- 固定付款(包括實質固定付款)，減任何應收租賃激勵
- 基於指數或比率的可變租賃付款
- 預期須由承租人根據剩餘價值擔保支付的金額
- 購買權的行使價(如承租人可合理確定行使該選項)，及

- 就終止租賃支付罰款(如租賃年期反映承租人行使該選項)。

貴集團合理確定將行使續租選擇權時，租賃付款額也納入負債的計量中。

租賃付款運用租賃內隱含之利率折現。倘若未能輕易確定該利率，則使用承租人之遞增借款利率(即承租人以類似條款及條件於類似經濟環境下，為借入所需資金以獲取資產而須支付之利率)。

為確定隱含增量借款利率，貴集團應：

- 在可能的情況下，以個別承租人最近收到的第三方融資為起點，並進行調整以反映融資條件自收到第三方融資後的變化

- 對於貴集團持有的租賃，採用以無風險利率為起點的累加法，並按照租賃的信貸風險進行調整及

- 並針對租賃作出特定調整，如租賃期、國家、貨幣及抵押

使用權資產按成本計量，包括以下各項：

- 最初計量租賃負債的金額

- 於租賃開始日或之前的任何租賃付款減所收取的任何租賃優惠

- 任何首次直接成本，及

- 復修成本。

使用權資產一般在資產的使用壽命與租賃期兩者孰短的期間內按直線法計提折舊。倘貴集團合理確定會行使購買權，則在標的資產的使用壽命期間內對使用權資產計提折舊。

與設備及汽車短期租賃相關的付款和所有低價值資產的租賃以直線法於損益中確認為開支。短期租賃指租賃期為12個月或少於12個月的租賃。低價值資產包括一次性貿易展覽及其他設備出租。

貴集團的若干物業及設備租賃包括延期、購買及終止權。用以在管理貴集團營運所用資產方面取得最大的營運彈性。所持有的大部分延期、購買及終止權僅可由貴集團行使，惟不得由有關出租人行使。

在釐定租賃年期時，管理層考慮促使行使續期權或不行使終止權之經濟誘因的所有事實及情況。只有在能合理地確定租賃可獲續期(或不予終止)的情況下，續期權(或終止權後之期間)才會計入租賃年期。

2.11 存貨

存貨按成本與可變現淨值兩者中較低者入賬。

將每種產品帶到其當前位置和狀態所產生的成本如下：

- 原材料：標準成本
- 預飛飛機及商品：先進先出的採購成本
- 製成品及在製品：基於正常運營能力的直接資料及勞動力成本以及部分製造間接費用

可變現淨值按日常業務過程中的估計售價減估計完工成本及銷售所需估計成本計算。當存貨的成本不再可收回時，例如當存貨損壞或全部或部分過時或售價下降時，存貨的成本減記至其估計可變現價值。可變現價值代表對可收回賬款的最佳估計，基於報告日可用的最可靠證據，且本質上涉及對未來預期可變現價值的估計。總括而言，有關評估過程要求重大判斷，並可能會對存貨於報告日期的賬面值構成重大影響。

過剩及陳舊存貨撥備是通過對歷史部件消耗、當前市場需求及不斷變化的生產需求進行檢查而計提。利用與市場趨勢、客戶產品接受度及服務保修需求有關的重要假設來制定貴集團的撥備方法。貴集團產品市場的突然下行變化可能導致貴集團在未來期間確認額外的庫存費用。

美國聯邦航空管理局(FAA)的所有認證及預生產成本均計入損益，但與處於開發階段的新機型相關的成本除外，該等成本予以資本化。

2.12 應收賬款

應收賬款為在日常經營活動中就商品銷售或服務執行而應收客戶的款項。如應收賬款的收回預期在一年或以內，其被分類為流動資產。否則分類為非流動資產。

應收賬款按公平值確認時，初步會以無條件代價金額確認，除非其包含重大融資組成部分。貴集團持有應收賬款，旨在收回合約現金流量，因此其後利用實際利率法按攤銷成本計量應收賬款。有關貴集團減值政策的進一步資料，請參閱附註3.1。

2.13 現金及現金等價物

貴集團將所有初始到期日為三個月或更短的高流動性投資視為現金等價物。現金等價物以接近市場價值的成本列賬。截至2021年、2022年及2023年12月31日，以及截至該日的各整個財政期間，銀行餘額均超過聯邦保險水準。貴集團已採取僅與高評級的金融機構進行交易的政策。一般來說，該等餘額可按需贖回，因此風險最小。根據我們的上述政策，存單根據其性質及三個月或更短的原始到期日被視為現金及現金等價物。

2.14 股本

普通股分類為權益。發行新股或期權的直接應佔增量成本於權益中列為除稅後所得款項的減項。

2.15 撥備

倘貴集團因過往事件而須承擔現有法律責任或推定責任，且很可能需要體現經濟利益的資源外流來清償或捍衛債務，並能可靠地估計所須承擔之金額，則須確認撥備。當貴集團預期部分或全部撥備可獲償付時，如根據一項保險合約，有關償付額僅可於實際確定時方可確認為獨立資產。有關撥備的開支乃於扣除任何償付後呈列於綜合損益表，扣除任何補償。

倘貨幣的時間價值影響屬重大，則撥備金額須使用反映(如適用)負債的特定風險的當前稅前貼現率貼現至其現值。於使用貼現時，因時間流逝導致的撥備增加確認為融資成本。

2.16 或然負債

或然負債指因過往事件而可能產生的責任，而其存在僅就貴集團並非完全控制的一項或多項不確定未來事件的發生或不發生而確認。或然負債亦可能是因已發生的事件而引致的現有責任，但由於可能不需要流出經濟資源，或責任金額未能可靠地衡量而未被確認。

或然負債並不確認，惟在綜合財務報表附註中披露。倘流出資源的可能性有變而導致可能出現資源流出時，此等負債將確認為撥備。

2.17 應計產品責任

貴集團在日常業務過程中面臨產品責任索賠。貴集團購買保單以保護與產品責任索賠有關的虧損、公司自有機隊之機身損失、超額一般責任及其他物理損壞有關的損失。該等保單有各種承保限額，且涵蓋產品責任訴訟及辯護的損失和費用。

貴集團保留產品責任損失和辯護成本的自保風險敞口，最高可達每次事故的最高限額及整個產品責任保單的總限額。

貴集團通過審查其主承保人的損失估計來估計產品責任撥備金，作為確定貴集團與自保自留相關的損失敞口的基礎。主承保人通過檢查現場相關事件，根據事故事實以及責任、司法轄區和其他因素的可能理論確定潛在責任敞口估計，以及釐定可能產生的法律及其他費用，藉此來確定估計的總損失敞口。對所有案件的總體損失風險的估計至少每年更新一次，並結合第三方估計，同時考慮到每個案例的新發展。任何保單年度的保險損失敞口總額一旦釐定，若可能已產生負債且損失金額可合理估計，則貴集團確認其損失敞口。其後，貴集團根據其在保單年度的適用自保金計算總損失敞口。貴集團的損失準備金可根據保險公司準備金的調整不時進行調整。

2.18 可收回再保險賬款

貴集團持有上文附註2.17所述的產品責任保險，且貴集團對超出上述金額的該等金額進行再保險。因此，貴集團對超過上述總風險敞口金額的產品責任進行再保險，該總風險敞口金額由第三方保險公司承保。可收回的再保險釐定為實際確定，並被確認為流動資產。

2.19 應付賬款

應付賬款為在日常經營活動中自供應商購買商品或服務而應支付的債務。

應付賬款初始以公平值確認，其後利用實際利率法按攤銷成本計量。

2.20 即期及遞延所得稅

年內稅項開支包括即期及遞延稅項。稅項於綜合損益表內確認，惟於其他全面收益╱(虧損)中確認或直接在權益中確認的交易或事件除外。於此情況下，稅項分別於其他全面收益╱(虧損)或直接於權益中確認。

(a) 即期所得稅

本年度的即期所得稅資產及負債按預期從稅務機關收回或支付給稅務機關的金額計算。用於計算金額的稅率和稅法是指於報告日頒佈或實質性頒佈的稅率和稅法。

(b) 遞延稅項

遞延稅項乃以負債法按資產及負債的稅基與其就財務申報而言的賬面值於報告日期的暫時性額計提撥備。

就所有應課稅暫時差額確認遞延稅項負債，惟以下情況除外：

- 在非業務合併的交易中初次確認資產或負債產生且在交易發生時並未對會計利潤或應課稅利潤或虧損產生影響的遞延稅項負債

- 對於與附屬公司、聯營公司及合營企業之權益的投資相關的應課稅暫時差額，當暫時差額轉回的時間可控、暫時差額可能得以控制，及在可預見的未來暫時差額可能不會撥回

只有在日後有可能出現應課稅利潤，可用以抵扣該等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時，方會確認遞延稅項資產，惟以下情況除外：

- 倘當與可抵扣暫時差額相關的遞延稅項資產產生於非業務合併交易中的資產或負債的初次確認，且在交易發生時既不影響會計利潤也不影響應課稅利潤或虧損時

- 對於與附屬公司、聯營公司及合營企業之權益的投資相關的可抵扣暫時差額，只在暫時差額在可預見的未來內可能被撥回，且可獲得將被暫時差額抵銷的應課稅利潤時確認遞延稅項資產

於各報告日審閱遞延税項資產的賬面值，如不再可能有足夠的應課税利潤以運用全部或部分遞延税項資產，則扣除相應的數額。於各報告日重新評估未確認的遞延税項資產，倘可能有未來的應課税利潤允許收回遞延税項資產，則確認相應的數額。

遞延税項資產及負債以預期將資產變現或償還負債年度適用的税率計量，並以於報告日已頒佈或實際頒佈的税率(及税法)為基準。

倘存在法律上可強制執行的權利，以將有關同一課税實體及同一税務機關的即期税項資產與即期所得税項負債及遞延税項抵銷，則抵銷遞延税項資產與負債。

遞延税項資產及負債分類為非流動資產及負債。

2.21 收益確認

收益乃於貴集團業務活動的正常過程中銷售貨物及服務時已收或應收代價的公平值。收益乃扣除增值税淨額、退貨及折扣以及對銷貴集團內部銷售後列示。

交易銷售價格根據相關履約義務的獨立銷售價格按比例分配予履約義務。獨立售價是指一個實體將承諾的商品或服務單獨出售給客戶的價格。管理層至少每年對該等獨立售價進行評估，並進行相應調整，保持價格在當前市場中的競爭力。所給予的任何折扣按照相同基準分配給上述可交付成果，並在適用履約義務期限內確認為收入。

(a) 貨品銷售 — 飛機收益

收益於客戶接受並交付飛機時確認。飛機銷售收益以已收或應收代價(扣除折扣)的公平值計量。飛機銷售價格，扣除已收按金和任何應收票據，必須在飛機交付之日或之前支付。飛機交付前，按金被確認為負債。

(b) 貨品銷售 — 西銳服務及其他

西銳服務及其他包括但不限於售後零件銷售、服務銷售、保修銷售、培訓銷售及來自關聯方的收入。

零件可以通過網站(Cirrus Direct)、參與公司自有服務中心或授權服務中心購買。在參與地點發貨及／或收貨時，損失風險轉移給客戶。收入在參與地點發貨及／或收貨時確認。服務銷售及培訓銷售的收入於提供相關服務或培訓時確認。保修銷售及維修的收入將在下面討論。收入按收到代價(扣除退貨及津貼、貿易折扣及數量回扣)的公平值計量。

來自關連方的收入主要用於一次性開發項目，並於提供服務時確認，根據相對於預期總成本的實際支出確定。倘情況發生變化，將修訂對收入、預期總成本或完成進程的預計。由此產生的估計收入或成本的增加或減少均於管理層知曉導致修訂情況的期間的損益內反映。

i 延長保修

我們為已售出的飛機提供2至3年一般維修的正常保修條款。保修責任於產品售出時確認。

貴集團現時接受三年及至多五年保修作為延長保修的風險。為減輕相關風險，航空電子設備及發動機供應商為貴集團提供三至五年的延長保修。延長保修契約的銷售收益被遞延，並在保修契約適用的當年以直線法攤銷為收入，並計入上文的貨品銷售 — 西銳服務及其他。銷售延長保修的任何收入均確認為遞延收益，並在保修期的第三年第五年，根據購買的保修期長短，以直線法確認為收入。相關費用於發生時支銷，包括從供應商處購買的任何延長保修。

ii 維修

由於每項維修事件於合同期內發生，銷售維修保險合同的收益遞延並攤銷至貨品銷售 — 西銳服務及其他。

2.22 合約負債

當契約的任何一方已履約，貴集團於財務狀況表中將合約列為合約資產或合約負債，具體取決於貴集團履約與客戶付款之間的關係。合約負債是貴集團已收取客戶代價，貴集團向其客戶轉移服務的義務。

2.23 應計保修成本

貴集團保證，在正常使用及服務的24個月或1,000飛行小時(以願景噴氣機較早出現者為準)及36個月或1,000飛行小時(以SR2X系列飛機較早出現者為準)內，飛機機身不會出現重大及工藝缺陷。保修並不單獨出售，因此不會為客戶提供額外服務。貴集團根據歷史保修經驗估計保修成本的應計金額，並在銷售時確認該成本。航電設備及發動機供應商向貴集團和客戶提供標準的兩年保修期。

貴集團亦確認報告期內發佈的服務項目的估計費用及相關負債。影響貴集團保修責任的因素包括機組數量、保修索賠的歷史及預期費率以及每次索賠的成本。貴集團定期評估其擔保負債的充足性，並根據需要調整金額。

2.24 僱員福利成本

僱員福利指貴集團為獲得僱員提供的服務或解除勞動關係而給予的各種形式的代價。當僱員提供服務以換取未來支付的僱員福利時，確認負債；以及當實體消耗僱員提供的服務所產生的經濟利益以換取僱員福利時確認為費用。預計將於報告期結束後十二個月內全部結清的僱員福利將作為流動負債列報。

2.25 政府補貼

當有合理保證將收到補貼且符合所有附加條件時，確認政府補貼。當補貼與支出項目有關時，在其旨在補償的相關成本支出期間，系統地將其確認為其他收入。當補貼與資產有關時，會降低資產成本，導致相關資產於預期使用壽命內的折舊費用降低。

2.26 借款

借款初步按公平值扣除所產生的交易成本後確認。借款其後按攤銷成本列賬；所得款項(扣除交易成本)與贖回價值之間的任何差額於借款期間以實際利率法在綜合損益表內確認。

倘部分或全部貸款融資很可能會被提取，則訂立貸款融資時支付的費用被確認為貸款交易成本。在此情況下，該費用將予遞延處理，直至提取融資為止。如無證據證明部分或全部融資很可能將獲提取，則該費用將作為流動資金服務的預付款項撥充資本，並於有關融資期間攤銷。

除非貴集團有權無條件將負債結算日期押後至報告期末後至少12個月，否則借款將被分類為流動負債。

2.27 借款成本

直接歸屬於收購、興建或生產合資格資產(指必須經一段長時間處理以作其預定用途或銷售的資產)的一般及特定借款成本，加入該等資產的成本內，直至資產大致上備妥供其預定用途或銷售為止。

特定借款在用於合資格資產的支出前而臨時投資賺取的投資收益，應自合資格資本化的借款成本中扣除。

2.28 股息分派

分派予貴公司股東的股息於有關股息獲貴公司股東或董事(視何者適用)批准的期間在貴集團的財務報表內確認為負債，直至其後向股東派付股息。

3. 金融風險管理

3.1 金融風險因素

貴集團的金融負債主要包括借款、應付賬款及其他應付款項以及租賃負債。金融負債的主要作用乃為貴集團經營籌集資金。貴集團的金融資產包括以公平值計量的金融資產、應收賬款及其他應收款項，以及直接來自其經營活動的現金及現金等價物以及短期存款。

在開展經營、投資及融資活動時，貴集團面臨以下金融風險：

- 流動資金風險：貴集團可能在需要時沒有現金基金或無法籌集現金基金，因此可能在履行與金融負債相關的責任時將遇到困難。

- 市場風險：金融工具價值在公平值或未來現金流量存在因市場價格波動而波動的風險。貴集團的金融工具面臨利率風險。受市場風險影響的金融工具包括借款、應收票據及其他應收款項。貴集團在作出投資決策之前評估市場風險敞口，並每天監控市場風險的總體水準。管理層頻繁監控利率，預計不會因利率風險而造成任何重大虧損。

- 價格風險：與購買用於生產的物料價格變化有關的風險。貴集團主要透過與重要供應商磋商定價協議、競爭性投標及確定降低成本的機會來管理該風險。根據我們現時對大宗商品價格的展望，與2023年相比，預計2024年大宗商品的總體影響將對我們的毛利率產生非實質性影響。

為有效管理該等風險，董事會已批准符合公司目標的金融風險管理具體策略。這些指導方針設定短期和長期目標以及為管理貴集團面臨的金融風險而應採取的行動。

下表為按類別呈列的金融資產及金融負債的賬面值概要：

	截至12月31日		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
金融資產			
按攤銷成本列賬的金融資產			
應收票據及其他應收款項(不包括應收保險款項)	1,107	6,412	720
應收賬款(扣除信貸虧損撥備)	4,017	5,836	7,399
現金及現金等價物	181,381	243,254	246,869
按公平值計入其他全面收益的金融資產			
按公平值計入其他全面收益的金融資產	257	215	471
按公平值計入損益的金融資產			
按公平值計入損益的金融資產	1,145	1,017	1,618
	187,907	256,734	257,077
金融負債			
按攤銷成本列賬的負債			
借款	71,673	75,694	67,750
應付賬款	41,651	45,078	42,428
客戶按金	145,204	165,105	149,466
應付利息	68	210	121
租賃負債	14,405	18,392	15,020
	273,001	304,479	274,785

信貸風險：

信貸風險為交易對手無法履行金融工具或客戶合約責任而帶來財務損失之風險。貴集團面臨經營活動(主要為應收款項)的信貸風險。貴集團已採取僅與高評級的金融機構進行交易的政策。貴集團並無重大信貸風險集中情況。所有於報告日逾期的應收款均視情況進行減值。

為管理現金及現金等價物產生的風險，貴集團將存款存放於無近期違約的銀行。該等金融機構並無違約記錄。貴集團已確認的信貸虧損實際近乎為零。

作為貴集團信貸控制政策的一部分，對於貴集團的大部分收入(包括飛機銷售、延長保修及維修)，代價通常於交付貨物或提供服務之前全額支付。因此，貴集團就該等收入交易並不面臨信貸風險。其餘收入交易產生的應收賬款並無重大歷史違約記錄。貴集團採用國際財務報告準則第9號所允許的簡化方法，該方法要求根據共同信貸風險特徵，自資產初始確認起以組合基準確認整個存續期的預期虧損。就賬齡不久或涉及可能回款客戶的應收款項而言，撥備矩陣根據具有類似信貸風險特徵的歷史觀察違約率釐定，並根據前瞻性因素進行調整。歷史觀察違約率根據12個月內應收賬款的支付情況進行更新，且前瞻性估計的變動情況於年末進行分析。按此基準，預期虧損率實際近乎為零，按組合基準計提的撥備微乎其微。

對涉及不大可能回款客戶的應收款項的信貸虧損撥備進行單獨評估。截至2021年、2022年及2023年12月31日，應收賬款內包括撥備191,000美元、909,000美元及2,353,000美元，其中約187,000美元、909,000美元及2,349,000美元乃按個別基準計提撥備。

貴集團的大部分應收票據及其他應收款項(不包括應收保險款項)均為有抵押。按公平值計入其他全面收益的金融資產主要包括高評級債務證券；因此，我們面臨的信貸風險敞口有限。因此，與應收票據及其他應收款項以及按公平值計入其他全面收益的金融資產相關的信貸風險實際近乎為零。

流動資金風險 — 金融負債到期日分析：

貴集團根據預期到期日管理流動資金風險。貴集團的目標是通過使用銀行透支、借款和長期租賃，在資金的連續性和靈活性之間保持平衡。

下表為按剩餘合同到期日(合約及未貼現現金流量)分析的金融負債：

截至2021年12月31日	借款	借款利息	應付款項及客戶按金	租賃負債
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*
一年內	15,360	1,297	186,855	3,164
超過一年且少於三年	52,861	933	—	4,266
超過三年且少於五年	1,078	215	—	1,946
超過五年	2,374	205	—	12,408
截至2021年12月31日的結餘	71,673	2,650	186,855	21,784

截至2022年12月31日	借款	借款利息	應付款項及客戶按金	租賃負債
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*
一年內	8,044	3,963	210,183	7,010
超過一年且少於三年	27,343	4,756	—	4,363
超過三年且少於五年	38,513	2,093	—	2,824
超過五年	1,794	270	—	9,830
截至2022年12月31日的結餘	75,694	11,082	210,183	24,027

截至2023年12月31日	借款	借款利息	應付款項及客戶按金	租賃負債
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*
一年內	11,801	2,885	191,894	3,389
超過一年且少於三年	23,579	3,548	—	4,871
超過三年且少於五年	31,150	767	—	2,015
超過五年	1,220	64	—	13,655
截至2023年12月31日的結餘	67,750	7,264	191,894	23,930

利率風險：

利率風險乃金融工具未來現金流量的公平值因市場利率變動而波動的風險。貴集團面對的市場利率變動風險，主要涉及貴集團的浮息長期債務責任。

下表為按利率類型劃分的負債和資產明細：

	截至12月31日		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
金融資產			
固定利率	118	264	471
金融負債			
固定利率	4,938	4,444	4,000
浮動利率	66,735	71,250	63,750
	71,673	75,694	67,750

下表呈列受影響借款對利率合理可能變動的敏感度。當所有其他變數不變，貴集團的除税前利潤(受浮動利率借款影響)所受影響如下：

截至2021年12月31日止年度	**基準點增加／(減少)**	**對除税前利潤的影響**
		(千美元)
美元倫敦銀行同業拆息	25	167
美元倫敦銀行同業拆息	(25)	(167)

截至2022年12月31日止年度	**基準點增加／(減少)**	**對除税前利潤的影響**
		(千美元)
美元有擔保隔夜融資利率	25	178
美元有擔保隔夜融資利率	(25)	(178)

截至2023年12月31日止年度	**基準點增加／(減少)**	**對除税前利潤的影響**
		(千美元)
美元有擔保隔夜融資利率	25	159
美元有擔保隔夜融資利率	(25)	(159)

3.2 資本風險管理

貴集團的資本管理目標是保持正淨值及確保其持續經營的能力。貴集團以槓桿比率管理其資本結構並根據經濟狀況變化及相關資產的風險特徵進行調整。為維持或調整資本結構，股東可發行新股或引入額外的實繳資本。

槓桿比率根據總負債(即有息借款)除以貴集團總權益計算。於業績記錄期的槓桿比率如下：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
槓桿比率	0.2	0.2	0.1

3.3 公平值計量

貴集團於各報告日以公平值計量其部分資產及負債。公平值是於計量日期市場參與者之間於有序交易中出售資產所收取或轉讓負債須支付的價格。

公平值計量乃基於假設出售資產或者轉讓負債的交易發生在：

- 相關資產或負債的主要市場；或
- 在不存在主要市場的情況下，則在相關資產或負債的最有利市場

主要市場(或最有利市場)應當是貴集團能夠進入的市場。

資產或負債的公平值乃基於市場參與者在對該資產或負債定價時(假設市場參與者以實現其經濟利益最大化的方式行事)所採用的假設計量。

非金融資產的公平值計量考慮市場參與者透過以最大限度使用該資產並達致最佳用途，或透過將該資產出售給能夠以最大限度使用該資產並達致最佳用途的其他市場參與者產生經濟利益的能力。

貴集團採用在當前情況下適用並且有足夠可用數據支持的估值技術去計量公平值，盡量使用相關可觀察輸入數據及盡量減少使用不可觀察輸入數據。

在綜合財務資料內計量或披露公平值的所有資產及負債，均根據對公平值計量整體而言屬重要的最低層次輸入數據在下述公平值等級內進行分類：

- 第1級 — 基於相同資產或負債在活躍市場上的市場報價(未經調整)
- 第2級 — 基於對公平值計量而言屬重要的最低層次輸入數據乃直接或間接可觀察的估值技術
- 第3級 — 基於對公平值計量而言屬重要的最低層次輸入數據乃不可觀察的估值技術

就按經常性基準於財務報表以公平值確認的資產及負債而言，貴集團透過於各報告年末重新評估分類(基於對公平值計量整體而言屬重要的最低層輸入數據)確定是否發生不同等級轉撥。

金融資產或負債的分類水準乃基於對公平值計量而言屬重要的最低層級輸入數據釐定。於綜合財務狀況表按公平值計量的金融資產及負債於公平值等級的分類如下：

	截至2021年12月31日			
		公平值計量採用		
說明	總計	活躍市場中相同資產的報價（第1級）	重大其他可觀察輸入數據（第2級）	重大不可觀察輸入數據（第3級）
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*
固定收益	257	—	257	—
互惠基金	1,145	1,145	—	—
	1,402	1,145	257	—

	截至2022年12月31日			
		公平值計量採用		
說明	總計	活躍市場中相同資產的報價（第1級）	重大其他可觀察輸入數據（第2級）	重大不可觀察輸入數據（第3級）
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*
固定收益	215	—	215	—
互惠基金	1,017	1,017	—	—
	1,232	1,017	215	—

	截至2023年12月31日			
		公平值計量採用		
說明	總計	活躍市場中相同資產的報價（第1級）	重大其他可觀察輸入數據（第2級）	重大不可觀察輸入數據（第3級）
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*
固定收益	471	—	471	—
互惠基金	1,618	1,618	—	—
	2,089	1,618	471	—

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，第1級、第2級和第3級之間並無轉撥。

4 重大會計估計及判斷

編製符合國際財務報告準則的財務報表需要採用若干關鍵會計估計。管理層亦須在採用貴集團會計政策的過程中作出判斷。

貴公司持續評估所採用的估計及判斷，有關評估及判斷乃基於過往經驗及其他因素，包括根據實際情況合理預期將會發生的未來事件。

(a) 物業、廠房及設備、無形資產及使用權資產(商譽除外)的估計可使用年期

貴集團的物業、廠房及設備根據其估計可使用年期和估計殘值進行折舊。貴集團的使用權資產於資產的可使用年期及租賃期限中的較短者內按直線法折舊。管理層檢討了估計可使用年期，並認為其屬適當。該估計乃基於類似性質及功能的物業、廠房及設備以及使用權資產的實際可使用年期的歷史經驗。由於技術創新及競爭對手根據市場條件採取的行動，其可能會發生重大變化。

貴集團的飛機型號合格證及內部形成無形資產根據生產及交付的單位於相關資產的預期總年限內攤銷。這基於管理人員對未來飛機需求的估計，他們認為這種攤銷方法最能反映該等無形資產在其可使用年期內的收益模式。

倘可使用年期較之前的估計為短，管理層將提高折舊及攤銷開支，並將出售已報廢的技術上過時或非策略資產。實際經濟年期可能與估計可使用年期不同。定期檢討可能會導致折舊年期的變化，因而引致於未來期間的折舊及攤銷開支。

(b) 商譽及擁有永久可使用年期的無形資產的估計減值

根據附註2.8所述的會計政策，貴集團按年測試商譽及擁有永久可使用年期的無形資產是否出現任何減值。現金產生單位的可收回金額乃根據管理層的假設及估計而編

製的使用價值計算釐定(附註2.8)。該等計算需要使用估計。該等計算乃使用基於管理層批准的五年期財務預算的現金流量預測。根據國際會計準則第36號，將就年終報告進行減值評估。

(c) 即期及遞延所得稅

貴集團須在美國繳納所得稅。釐定所得稅撥備時須作出重大判斷。於日常業務過程中有頗多未能確定最終稅項的交易及計算。倘有關最終稅項結果與最初入賬的金額不同，則差額會影響釐定稅項期間的即期所得稅及遞延稅項撥備。

對於產生遞延稅項資產的暫時差額，貴集團評估了轉回遞延所得稅資產的可能性。遞延稅項資產的確認是基於貴集團估計及假設遞延稅項資產將在可預見的未來從持續經營所產生的應課稅收入中轉回。

(d) 存貨的可變現淨值

存貨的可變現淨值為於日常業務過程中的估計售價減估計銷售費用。該等估計乃根據現時市況及類似性質銷售產品的過往經驗作出。可能因客戶喜好的變動及競爭對手為回應嚴峻行業週期所採取的行動而發生重大改變。管理層於各報告日期結束時重新評估該等估計。

(e) 應計產品責任及可收回再保險賬款

貴集團通過審查其主產品承保人的損失估計來估計應計產品責任，作為確定貴集團與其自保自留相關的損失敞口的基礎。主承保人通過檢查現場相關事件，根據事故事實以及責任、司法轄區和其他因素的可能理論確定潛在責任敞口估計，以及釐定可能產生的法律及其他費用，藉此來確定估計的總損失敞口。會結合第三方估計，同時

考慮到每個案例的新發展，定期更新對所有案例總損失敞口的估計。保單年度的保險損失敞口總額一旦釐定，若可能已產生責任且損失金額可合理估計，則貴集團確認其損失敞口。之後，貴集團根據其在保單年度的適用保留金計算其總損失敞口。超過自保自留的金額確認為應收再保險款項，因為該金額基本確定可收回(請參閱附註2.18)。貴集團於各報告期對可收回再保險賬款及有關事項的事實及情況進行審查，以確保應收款項仍然基本確定。倘釐定應收款項不再基本確定，其將於釐定期間內終止確認並計入開支。

(f) 應計質保金

在產品售出後的首兩年或三年內(視機型而定)，貴集團會根據維修和退貨水平方面的經驗就預期質保申索確認撥備。用於計算質保撥備的假設乃基於當前銷售水平及當前可用的有關維修及退貨的資料(基於所有售出產品的質保期)作出。管理層於各報告日期結束時重新評估該等估計。

5 收入及分部資料

貴公司的行政總裁及主要管理層被視為主要營運決策者，他們作出策略性決定。主要營運決策者將貴集團業務視為單一經營分部，並據此審查綜合財務報表。由於貴集團只有一個經營分部符合國際財務報告準則第8號規定的分部報告資格，而貴集團董事為分配資源及評估經營分部業績而定期審閱貴集團財務報表，因此綜合財務報表中並無單獨分部分析。

外部客戶收入按與綜合損益財務報表一致的方式計量。

由於貴集團超過90%的收入及經營利潤來自於在美國登記及完成的交易，故未呈報地區資料。

於業績記錄期，無個別客戶貢獻貴集團總收入的10%或以上。因此，於業績記錄期，未呈列主要客戶分析資料。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度不同收入來源的收入明細如下：

	截至2021年12月31日止年度		
	飛機	西銳服務及其他*(附註)*	總計
	千美元	*千美元*	*千美元*
外部客戶收入	619,612	118,518	738,130
收入確認時間			
— 於某一時點	619,612	75,477	695,089
— 於一段時間	—	43,041	43,041
總計	619,612	118,518	738,130

	截至2022年12月31日止年度		
	飛機	西銳服務及其他*(附註)*	總計
	千美元	*千美元*	*千美元*
外部客戶收入	759,740	134,342	894,082
收入確認時間			
— 於某一時點	759,740	96,970	856,710
— 於一段時間	—	37,372	37,372
總計	759,740	134,342	894,082

	截至2023年12月31日止年度		
	飛機	西銳服務及其他*(附註)*	總計
	千美元	*千美元*	*千美元*
外部客戶收入	915,654	152,054	1,067,708
收入確認時間			
—於某一時點	915,654	110,824	1,026,478
—於一段時間	—	41,230	41,230
總計	915,654	152,054	1,067,708

*附註：*來自西銳服務及其他的收入包括向貴集團關聯方作出的銷售及服務(附註31)。

6 按性質分類的開支

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
僱員福利開支*(附註8)*	167,343	206,667	254,299
原材料	294,487	336,401	394,044
預飛存貨	9,597	21,313	26,255
保險與產品責任	8,957	8,539	17,904
外部佣金及轉介	11,743	15,730	17,594
租賃開支	3,613	4,281	4,728
物業、廠房及設備折舊*(附註13)*	18,248	13,596	16,857
使用權資產折舊*(附註24)*	2,507	3,995	4,068
無形資產攤銷*(附註14)*	14,421	15,866	15,650
廣告成本	9,489	10,438	13,283
[編纂]開支	—	—	7,243
法律及專業費用*(附註)*	9,595	10,415	13,296
供給	9,058	10,831	13,259
維修及保養	11,314	15,738	19,107
服務開支	58,824	70,381	87,132
水電費	3,441	5,028	5,133
運輸費用	2,649	4,337	4,232
研究	5,556	10,265	9,455
車輛開支	3,211	4,522	4,904
差旅及招待	2,355	4,268	5,142
會議	1,619	2,988	3,426
不動產及雜項稅	1,058	1,355	1,388
其他開支	6,822	9,774	6,567
銷售成本、銷售及營銷、一般及行政開支總額	655,907	786,728	944,966

附註： 核數師酬金

下表載列貴公司核數師就審計截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度的綜合財務報表提供專業服務而收取的酬金，以及核數師於該等年度就提供其他非審計服務而收取的費用。核數師酬金開支計入上述法律及專業費用。

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
審計費用	459	442	925
非審計費用	75	85	—
合計	534	527	925

7 其他收益淨額

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
政府補貼	5,125	4,206	—
其他	2,361	573	1,372
	7,486	4,779	1,372

概無與這些政府補貼有關的未達成條件或其他或有事項。

8 僱員福利開支

呈報年度產生並計入損益的僱員福利開支如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
工資及薪金	141,540	173,667	212,413
退休金成本 — 定額供款計劃	3,909	5,326	7,091
保險及其他福利	12,767	16,253	22,305
薪資稅	9,127	11,421	12,490
僱員福利開支總額	167,343	206,667	254,299

此外，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，貴集團已將與物業、廠房及設備以及無形資產(開發活動)相關的僱員福利開支資本化，分別約為7,824,000美元、15,949,000美元及23,503,000美元。

貴集團根據《國內稅收法典》第401(k)條規定維持一項定額供款遞延補償計劃。根據該計劃，員工可選擇在符合美國國稅局的限制下將其工資的100%遞延。於2020年，貴集團將其安全港供款額提高到員工年薪的5%。貴集團經董事會批准，可作出額外的酌情匹配貢獻。於2021年、2022年及2023年，貴集團分別作出供款約3,909,000美元、5,326,000美元及7,091,000美元。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，貴集團並未動用被沒收供款以減少其年內供款。

(a) 五名最高薪酬人士

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，貴集團的五名最高薪酬人士包括一名董事，其薪酬反映於附註33所載分析中。於有關年度，應付餘下四名人士的薪酬如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
工資及薪金	1,857	1,731	1,816
退休金成本—定額供款計劃	36	39	56
保險及其他福利	3,678	2,947	3,728
	5,571	4,717	5,600

薪酬在以下範圍內：

	員工人數		
	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
酬金範圍(以港元計)			
6,000,001港元至6,500,000港元	—	1	—
6,500,001港元至7,000,000港元	—	—	1
7,500,001港元至8,000,000港元	1	—	—
9,000,001港元至9,500,000港元	—	1	—
10,000,001港元至10,500,000港元	—	1	—
11,000,001港元至11,500,000港元	1	1	—
12,000,001港元至12,500,000港元	2	—	3

9 融資成本

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
利息開支			
— 借款	2,090	2,596	4,818
— 租賃負債	1,419	603	711
	3,509	3,199	5,529

10 所得稅

(a) 開曼群島所得稅

貴公司於開曼群島註冊成立，毋須繳納企業所得稅。

(b) 美國企業稅

貴集團於美國的附屬公司需繳納美國聯邦所得稅及州所得稅，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，美國聯邦所得稅已分別按估計應稅利潤的21%計提撥備，州所得稅率因州而異。

(c) 英國(「英國」)企業所得稅

貴集團於英國的附屬公司需繳納英國企業所得稅，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，已分別按估計應稅利潤的19%計提撥備。

(d) 自綜合損益表中扣除的所得稅金額為：

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
即期所得稅：			
—年內即期稅項	8,919	26,781	31,429
—過往年度撥備不足／(超額撥備)	213	1,765	(1,997)
遞延所得稅*(附註28)*	4,665	(7,688)	(1,990)
總計	13,797	20,858	27,442

(e) 貴集團就除所得稅前利潤的所得稅與採用美國稅率而計算的理論稅額的差額如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
除所得稅前利潤	86,200	108,934	118,585
按稅率21%計算的稅項	18,102	22,876	24,903
遞延率變動	847	97	210
先前預計不會動用的遞延稅項資產	(2,566)	(1,570)	(795)
企業稅支銷	1,561	1,958	2,629
可排除項目開支(收益)	(3,014)	(2,049)	(111)
稅收抵免	(659)	(1,638)	(3,224)
預扣稅	—	—	3,000
其他	(474)	1,184	830
年內所得稅開支	13,797	20,858	27,442

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度的實際稅率分別為16.0%、19.1%及23.1%。

(f) 國際會計準則第12號所得稅修訂本

於2023年5月，國際會計準則理事會發佈國際會計準則第12號所得稅修訂本。該修訂本對因實施經合組織第二支柱規則範本而產生的遞延稅項的會計處理引入了臨時例外情況。根據該修訂本，貴公司於確認及披露與第二支柱所得稅相關的遞延稅項資產及負債的資料時已應用臨時例外情況。

11 每股盈利

(a) 每股基本盈利

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，每股基本盈利乃根據貴公司股東應佔利潤除以年內已發行普通股加權平均數計算得出。

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
貴公司擁有人應佔利潤(千美元)	72,403	88,076	91,143
已發行普通股加權平均數	155,481,659	155,481,659	155,481,659
每股基本盈利(以每股美元列示)	0.47	0.57	0.59

(b) 每股攤薄盈利

由於貴公司於截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度並無攤薄工具，貴集團每股攤薄盈利等於其每股基本盈利。

12 股息

於2023年6月，貴公司就貴集團的利潤向中航通飛香港宣派及派付中期股息6,500,000美元。

13 物業、廠房及設備

	建築物	機器及設備	飛機及汽車	辦公設備	在建工程	總計
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*
於2021年1月1日						
成本	42,209	65,018	30,837	22,592	3,487	164,143
累計折舊	(13,637)	(39,576)	(8,670)	(15,578)	—	(77,461)
賬面淨值	28,572	25,442	22,167	7,014	3,487	86,682
截至2021年12月31日止年度						
年初賬面淨值	28,572	25,442	22,167	7,014	3,487	86,682
添置	15,668	2,236	6,662	1,138	20,108	45,812
出售	—	—	(1,498)	—	—	(1,498)
折舊費用	(1,320)	(11,068)	(3,069)	(2,791)	—	(18,248)
年末賬面淨值	42,920	16,610	24,262	5,361	23,595	112,748
於2021年12月31日						
成本	57,877	67,254	35,835	23,730	23,595	208,291
累計折舊	(14,957)	(50,644)	(11,573)	(18,369)	—	(95,543)
賬面淨值	42,920	16,610	24,262	5,361	23,595	112,748
截至2022年12月31日止年度						
年初賬面淨值	42,920	16,610	24,262	5,361	23,595	112,748
添置	16,480	9,240	6,919	4,698	25,316	62,653
出售	—	(21)	—	—	—	(21)
折舊費用	(2,409)	(4,026)	(4,071)	(3,090)	—	(13,596)
年末賬面淨值	56,991	21,803	27,110	6,969	48,911	161,784
於2022年12月31日						
成本	74,357	76,473	42,350	28,428	48,911	270,519
累計折舊	(17,366)	(54,670)	(15,240)	(21,459)	—	(108,735)
賬面淨值	56,991	21,803	27,110	6,969	48,911	161,784
截至2023年12月31日止年度						
年初賬面淨值	56,991	21,803	27,110	6,969	48,911	161,784
添置	—	—	2,368	3,994	46,950	53,312
轉讓	33,286	11,987	8,631	12,612	(66,516)	—
出售	—	(30)	—	(276)	—	(306)
折舊費用	(2,261)	(5,147)	(4,255)	(5,194)	—	(16,857)
年末賬面淨值	88,016	28,613	33,854	18,105	29,345	197,933
於2023年12月31日						
成本	107,643	88,430	53,349	44,758	29,345	323,525
累計折舊	(19,627)	(59,817)	(19,495)	(26,653)	—	(125,592)
賬面淨值	88,016	28,613	33,854	18,105	29,345	197,933

有關為貴集團借款已抵押的物業、廠房及設備詳情載於附註23。

14 商譽及無形資產

	商標	客戶關係	飛機型號合格證	內部開發無形資產	小計	商譽	總計
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*
於2021年1月1日							
成本	19,600	400	244,912	17,473	282,385	115,923	398,308
累計攤銷	—	(400)	(45,644)	(4,820)	(50,864)	—	(50,864)
賬面淨值	19,600	—	199,268	12,653	231,521	115,923	347,444
截至2021年12月31日止年度							
年初賬面淨值	19,600	—	199,268	12,653	231,521	115,923	347,444
添置	—	—	—	8,401	8,401	—	8,401
攤銷費用	—	—	(10,384)	(4,037)	(14,421)	—	(14,421)
年末賬面淨值	19,600	—	188,884	17,017	225,501	115,923	341,424
於2021年12月31日							
成本	19,600	400	244,912	25,875	290,787	115,923	406,710
累計攤銷	—	(400)	(56,028)	(8,858)	(65,286)	—	(65,286)
賬面淨值	19,600	—	188,884	17,017	225,501	115,923	341,424
截至2022年12月31日止年度							
年初賬面淨值	19,600	—	188,884	17,017	225,501	115,923	341,424
添置	—	—	—	21,685	21,685	—	21,685
攤銷費用	—	—	(11,452)	(4,414)	(15,866)	—	(15,866)
年末賬面淨值	19,600	—	177,432	34,288	231,320	115,923	347,243
於2022年12月31日							
成本	19,600	400	244,912	47,559	312,471	115,923	428,394
累計攤銷	—	(400)	(67,480)	(13,271)	(81,151)	—	(81,151)
賬面淨值	19,600	—	177,432	34,288	231,320	115,923	347,243
截至2023年12月31日止年度							
年初賬面淨值	19,600	—	177,432	34,288	231,320	115,923	347,243
添置	—	—	—	29,503	29,503	—	29,503
攤銷費用	—	—	(12,468)	(3,182)	(15,650)	—	(15,650)
年末賬面淨值	19,600	—	164,964	60,609	245,173	115,923	361,096
於2023年12月31日							
成本	19,600	400	244,912	77,062	341,974	115,923	457,897
累計攤銷	—	(400)	(79,948)	(16,453)	(96,801)	—	(96,801)
賬面淨值	19,600	—	164,964	60,609	245,173	115,923	361,096

有關為貴集團借款已抵押的無形資產詳情載於附註23。

貴集團的商譽與於2011年收購Cirrus Industries, Inc.有關。

商譽及商標減值測試

貴集團於每年或發生事件或情況變化表明賬面金額可能發生減值時評估商譽及商標是否發生減值。現金產生單位的可收回金額乃根據使用價值折現現金流量計算釐定(需要採用假設)。折現現金流量的計算採用基於現金產生單位管理層批准的財務預算制定的現金流量預測，涵蓋五年期。五年期以後的現金流量採用3%的估計年增長率來推斷。估值時採用約18%的稅前折現率，反映了市場對時間價值的評估及與現金產生單位經營所在行業有關的具體風險。財務預測由管理層根據過往業績及其對市場發展的預期確定。現金產生單位的可收回金額被確定為超過賬面值的金額，且對管理層所述假設的變化並不過度敏感。

根據國際會計準則第36號，將就年終報告進行減值評估。就截至2021年、2022年及2023年12月31日的商譽及商標的減值測試，使用價值計算中使用的主要假設披露於下：

	截至12月31日		
	2021年	**2022年**	**2023年**
除税前折現率	18%	18%	18%
毛利率	37%	37%	35%
長期增長率	3%	3%	3%

減值評估結果表明，貴集團董事認為商譽及商標於業績記錄期毋須確認減值。

敏感度分析

基於商譽及商標減值測試結果，截至2021年、2022年及2023年12月31日，估計可收回金額分別為999,501,000美元、1,109,022,000美元及1,077,555,000美元。

主要假設的可能變動	**現金產生單位的可收回金額超出賬面值的金額**		
	截至12月31日		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
除税前折現率增加3%	556,036	567,070	460,427
毛利率下降3%	560,127	558,867	444,844
長期增長率下降1%	662,453	685,283	570,353

15 按公平值計入其他全面收益的金融資產

結餘指貴集團於債務證券的投資。該等金融資產的公平值屬第2級公平值(附註3.3)。

16 按公平值計入損益的金融資產

貴集團按公平值計入損益的金融資產的變動情況如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
互惠基金			
於年初	2,228	1,145	1,017
購買	527	397	424
出售	(2,024)	(152)	(118)
公平值調整	414	(373)	295
於年末	1,145	1,017	1,618

截至2021年、2022年及2023年12月31日，所有按公平值計入損益的金融資產均以美元計值。

該等金融資產的公平值屬第1級公平值(附註3.3)。

17 給予供應商的墊款

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
給予供應商的墊款	9,347	9,880	21,020
減：給予供應商的非流動墊款	(2,823)	(4,559)	(8,832)
給予供應商的墊款的流動部分	6,524	5,321	12,188

貴集團給予供應商的墊款的賬面值以美元計值。

18 存貨

下表載列截至2021年、2022年及2023年12月31日的存貨結餘：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
原材料	46,696	75,664	89,804
在製品	44,294	39,672	40,977
製成品	7,483	—	2,854
預飛存貨	3,622	—	5,260
商品	672	903	881
	102,767	116,239	139,776
減：陳舊存貨撥備	(2,059)	(3,222)	(5,210)
	100,708	113,017	134,566

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，在銷售成本中確認為「原材料」的存貨金額分別為294,487,000美元、336,401,000美元及394,044,000美元。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，分別確認減值撥備678,000美元、1,578,000美元及4,877,000美元。減值虧損撥回(如有)已於綜合損益表內確認為銷售成本。

19 應收賬款、應收票據、其他應收款項及預付款項

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
即期部分			
應收賬款	4,208	6,745	9,752
減：減值撥備*(附註(i))*	(191)	(909)	(2,353)
應收賬款淨額	4,017	5,836	7,399
應收票據及其他應收款項 *(附註(ii))*	1,388	8,154	1,003
預付**[編纂]**開支	—	—	1,267
	5,405	13,990	9,669
非即期部分			
應收票據	62	21	—

附註：

(i) 貴集團採用國際財務報告準測第9號的簡化方法計算預期信貸虧損，就所有應收賬款使用全期預期信貸虧損。有關應收賬款減值及貴集團面臨的信貸風險於附註3.1披露。

(ii) 截至2021年、2022年及2023年12月31日，應收票據及其他應收款項包括應收保險款項分別為343,000美元、1,763,000美元及283,000美元。此外，截至2021年、2022年及2023年12月31日，應收票據及其他應收款項包括其他應收款項分別為1,045,000美元、6,391,000美元及720,000美元。

應收賬款包括應收購買航空零部件進行維修的客戶(包括個人及服務中心網絡)的款項。飛機銷售和航空零部件銷售的標準發票期限分別為交貨時及30天。

按發票日期進行的應收賬款的賬齡分析如下：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
即期至60日	4,011	6,238	7,325
61至90日	185	386	893
91至120日	12	121	854
120日以上	—	—	680
	4,208	6,745	9,752

貴集團根據特定客戶的信用狀況、客戶付款歷史等因素釐定撥備。

整體進行減值評估的應收賬款之減值撥備變動如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
於年初	304	191	909
年內確認的減值撥備	—	727	1,444
因不可收回而於年內撇銷的應收款項	(113)	(9)	—
於年末	191	909	2,353

貴集團應收賬款及其他應收款項的賬面值與其公平值相若且主要以美元計值。

20 現金及現金等價物 — 貴集團及貴公司

(a) 現金及現金等價物 — 貴集團

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
銀行及手頭現金	179,841	241,701	245,314
短期銀行存款	1,540	1,553	1,555
	181,381	243,254	246,869

(b) 現金及現金等價物 — 貴公司

有關結餘為截至2023年12月31日的銀行現金。

21 股本及儲備 — 貴集團及貴公司以及於一間附屬公司的投資

(a) 股本 — 貴集團及貴公司

	貴公司	
	股份數目	面值 美元
法定		
截至2021年、2022年及2023年12月31日250,000,000股每股1美元的普通股	250,000,000	250,000,000
已發行：		
截至2021年1月1日、2021年、2022年及2023年12月31日	155,481,659	155,481,659

(b) 儲備 — 貴集團

	資本儲備 *(附註)*	按公平值計入其他全面收益的資產公平值儲備
	千美元	*千美元*
截至2021年1月1日的結餘	(113,482)	9
按公平值計入其他全面收益的金融資產之公平值虧損，扣除税項	—	(5)
截至2021年12月31日的結餘	(113,482)	4
截至2022年1月1日的結餘	(113,482)	4
按公平值計入其他全面收益的金融資產之公平值虧損，扣除税項	—	(1)
截至2022年12月31日的結餘	(113,482)	3
截至2023年1月1日的結餘	(113,482)	3
按公平值計入其他全面收益的金融資產之公平值收益，扣除税項	—	1
截至2023年12月31日的結餘	(113,482)	4

附註：

資本儲備指在剔除公司間投資及重組完成後貴公司配發及發行普通股產生的借記資本儲備後的集團公司的合併實繳資本。

(c) 儲備－貴公司

結餘指貴公司於重組完成後因配發及發行普通股而產生的資本儲備(附註1.2)。

(d) 於一間附屬公司的投資 — 貴公司

截至2021年、2022年及2023年12月31日，有關結餘為貴公司於Cirrus Industries, Inc.的權益。有關貴公司附屬公司的詳情於附註1.2披露。

22 應付賬款及其他應付款項

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
應付賬款	41,651	45,078	42,428
應付僱員工資及福利	41,976	48,379	60,530
應計負債	2,897	16,908	10,033
客戶按金	145,204	165,105	149,466
應付利息	68	210	121
	231,796	275,680	262,578

按發票日期進行的應付賬款的賬齡分析如下：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
即期至30日	41,128	44,168	42,013
31至60日	22	201	—
61至120日	5	325	7
120日以上	496	384	408
	41,651	45,078	42,428

截至2021年、2022年及2023年12月31日，應付賬款及其他應付款項的賬面值與其公平值相若。

23 借款

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
非即期			
長期銀行借款	66,735	71,250	63,750
長期其他借款	4,938	4,444	4,000
減：長期銀行及其他借款的即期部分	(15,360)	(8,044)	(11,801)
	56,313	67,650	55,949
即期			
長期銀行借款的即期部分	14,830	7,500	11,250
長期其他借款的即期部分	530	544	551
	15,360	8,044	11,801
	71,673	75,694	67,750

貴集團借款的賬面值與其公平值相若，此乃由於該等借款的應付利息接近現行市場利率。貴集團自商業銀行的借款按30天有擔保隔夜融資利率平均利率加1.85%計息。該等借款以貴集團絕大部分有形及無形資產的擔保權益作抵押。貴集團自地方政府實體借款的利率為3%，並以相關財產作抵押。

來自商業銀行的借款附有基於財務及非財務措施的若干契約。截至2021年、2022年及2023年12月31日，貴集團已遵守所有契約。

長期債務之未來合同到期情況如下：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
1年以內	15,360	8,044	11,801
超過1年且少於2年	52,349	11,712	15,531
超過2年且少於5年	1,590	54,144	39,198
5年以上	2,374	1,794	1,220
	71,673	75,694	67,750

(i) 循環借款

於2022年7月，貴集團訂立信貸協議，其中包含已保證及未保證的循環信貸額度。已保證信貸額度不超過37,500,000美元，以貴集團的資產及Cirrus Industries, Inc.的股權作抵押。未保證信貸額度不超過50,000,000美元，倘提取，則以貴集團的資產及股權作抵押。截至2022年及2023年12月31日，循環信貸額度無任何未償付款項。

24 使用權資產及租賃負債

使用權資產及租賃負債的詳情如下：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
使用權資產			
建築物	10,149	12,318	7,134
設備	104	400	735
土地	1,556	3,154	3,965
飛機	467	250	66
車輛	507	628	1,049
	12,783	16,750	12,949
租賃負債			
即期	2,641	6,472	2,950
非即期	11,764	11,920	12,070
	14,405	18,392	15,020

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，使用權資產分別新增7,016,000美元、12,458,000美元及4,045,000美元。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，使用權資產處置及到期分別為15,820,000美元、7,206,000美元及4,472,000美元。

於綜合損益表內確認的金額如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
使用權資產的折舊支出			
建築物	1,992	3,324	3,156
設備	54	155	286
土地	55	103	126
飛機	237	232	239
車輛	169	181	261
	2,507	3,995	4,068
利息開支	1,419	603	711
短期租賃有關的開支	3,613	4,281	4,728

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，租賃現金流出總額分別為6,137,000美元、8,255,000美元及8,312,000美元。

貴集團租賃多處辦公室、倉庫、設備、車輛及飛機。租賃合約通常為固定期限1至50年，惟可有延續選擇權。整個集團的各種建築及土地租約都含有延續選擇權。該舉措為於管理貴集團運營所使用之資產方面最大限度地提高經營靈活性。所持有的延續選擇權僅可由貴集團行使，而不得由相關出租人行使。

25 應計質保金

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
於年初	13,783	21,047	19,471
添置	19,847	12,406	16,927
已作償還	(11,296)	(16,822)	(10,351)
估計變動	(1,287)	2,840	1,850
於年末	21,047	19,471	27,897
代表：			
非即期部分	4,043	4,905	7,363
即期部分	17,004	14,566	20,534
總計	21,047	19,471	27,897

26 應計產品責任

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
於年初	27,035	33,434	57,457
產生的額外無限制虧損費用	11,150	37,873	28,000
無限制虧損費用的減少	(1,100)	(2,100)	(2,093)
已付結算款	(3,651)	(11,750)	(48,039)
於年末	33,434	57,457	35,325

對於實體可能自無關第三方保險公司購買的諸多保單，購買實體仍然是另一個人或實體提出索賠的主要義務人。因此，實體需於不考慮潛在的保險賠償，將索賠責任作為一項責任來確認、衡量及呈列。另外，該實體將為其有權獲得的保險賠償確認和列報一筆應收款項。

貴集團在日常業務過程中面臨產品責任索賠。貴集團購買保單以保護與產品責任索賠有關的虧損、公司自有機隊之機身損失、超額一般責任及其他物理損壞有關的損失。該等保單有各種承保限額，且涵蓋產品責任訴訟及辯護的損失和費用。

貴集團按每次事故的最高限額及整個產品責任保單的總限額，就產品責任虧損及抗辯費用自購保險。下表為除年度保險費外貴集團對該等自保自留措施的風險敞口總額，表明貴集團將為與保單年度發生事件相關的承保索賠支付的最高限額任何損失、結算及費用。

截至6月30日止保單年度	總風險敞口
	千美元
2015年–2016年	5,640
2016年–2017年	3,935
2017年–2018年	3,791
2018年–2019年	3,760
2019年–2020年	3,680
2020年–2021年	3,880
2021年–2022年	4,000
2022年–2023年	4,000
2023年–2024年	4,745

貴集團亦擁有一家100%全資擁有的自保附屬公司。該100%全資自保公司向貴集團出具一份全額賠償其自保保單年度內產生的任何虧損的賠償保單，以及一份涵蓋其部分產品責任的法律責任再保險保單，該保險單由第三方保險公司進行全額再保險。於截至2023至2024年6月30日止保單年度，貴集團直接產生第一筆與保單年度發生事件相關的承保索賠的任何損失、結算及費用4,745,000美元。一旦貴集團產生總計4,745,000美元的開支，自保公司的賠償保單將根據再保險保單對超過4,745,000美元的開支賠償46.25%。剩餘53.75%由其他保險公司承保。保險責任限額為150,000,000美元。

27 合約負債及合約資產

截至2021年、2022年及2023年12月31日的合約負債詳情如下：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
合約資產	(2,134)	(355)	(327)
合約負債	80,733	85,517	102,288
合約負債淨額	78,599	85,162	101,961
流動合約(資產)／負債			
延長保修	4,854	5,356	5,499
維護	23,486	29,607	36,916
佣金	(175)	(203)	(215)
其他	9,424	4,583	2,826
	37,589	39,343	45,026
非流動合約(資產)／負債			
延長保修	17,135	19,909	25,077
維護	24,020	26,062	31,970
佣金	(145)	(152)	(112)
	41,010	45,819	56,935

總體合約負債因貴集團業務增長而增加。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，就延長保修確認的收入分別為4,088,000美元、4,854,000美元及5,336,000美元，即上一年度確認的合約負債。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，貴集團亦確認維護合約收入分別為16,728,000美元、23,486,000美元及29,607,000美元，即上一年度確認的合約負債。

下表列示於業績記錄期與飛機銷售及提供西銳服務及其他相關的未履約責任：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
獲分配至未履行履約責任的交易價格總額	1,392,010	1,813,819	1,729,047

管理層預計，截至2023年12月31日，獲分配至未履約責任的交易價格的44%將於下一報告期內確認為收益。其餘部分將於2025及2026財年確認。上文披露的金額不包括受約束的可變代價。

28 遞延所得稅

遞延稅項資產及遞延稅項負債分析如下：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
遞延所得稅資產			
— 待於超過12個月後收回	(34,147)	(45,588)	(61,856)
遞延所得稅負債			
— 待於超過12個月後收回	58,985	62,738	77,016

遞延所得稅負債賬目淨額的變動如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2021年	2023年
	千美元	*千美元*	*千美元*
於年初	20,173	24,838	17,150
於綜合損益表扣除／(計入)*(附註10)*	4,665	(7,688)	(1,990)
於年末	24,838	17,150	15,160

遞延所得稅資產及負債的變動情況(未計及同一稅區內結餘的抵銷情況)如下：

遞延所得稅資產

	應計負債	應計產品責任	經營虧損淨額	稅收抵免	資本化研發開支	租賃負債	其他
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*
截至2021年12月31日止年度							
年初賬面值	(16,831)	(2,200)	(4,633)	(13,400)	—	(5,205)	(1,034)
在損益中(計入)／扣除	(6,606)	(658)	136	11,584	—	2,979	1,721
年末賬面值	(23,437)	(2,858)	(4,497)	(1,816)	—	(2,226)	687
截至2022年12月31日止年度							
年初賬面值	(23,437)	(2,858)	(4,497)	(1,816)	—	(2,226)	687
在損益中扣除／(計入)	1,266	(603)	1,003	80	(7,423)	(872)	(4,892)
年末賬面值	(22,171)	(3,461)	(3,494)	(1,736)	(7,423)	(3,098)	(4,205)
截至2023年12月31日止年度							
年初賬面值	(22,171)	(3,461)	(3,494)	(1,736)	(7,423)	(3,098)	(4,205)
在損益中扣除／(計入)	(8,388)	38	2,537	29	(11,839)	(86)	1,441
年末賬面值	(30,559)	(3,423)	(957)	(1,707)	(19,262)	(3,184)	(2,764)

遞延所得稅負債

	使用權資產	物業、廠房及設備	無形資產
	千美元	*千美元*	*千美元*
截至2021年12月31日止年度			
年初賬面值	5,232	10,349	47,895
在損益中(計入)／扣除	(3,971)	(1,674)	1,154
年末賬面值	1,261	8,675	49,049
截至2022年12月31日止年度			
年初賬面值	1,261	8,675	49,049
在損益中扣除／(計入)	2,820	2,483	(1,550)
年末賬面值	4,081	11,158	47,499
截至2023年12月31日止年度			
年初賬面值	4,081	11,158	47,499
在損益中(計入)／扣除	(895)	5,247	9,926
年末賬面值	3,186	16,405	57,425

截至2021年12月31日，貴集團的遞延稅項負債淨值為24,838,000美元。截至2021年12月31日，未動用聯邦稅項虧損23,848,000美元、州稅項虧損5,581,000美元及稅收抵免2,771,000美元的遞延稅項資產尚未確認，其受限於第382條的限制或預計於到期時仍未使用。

截至2022年12月31日，貴集團的遞延稅項負債淨值為17,150,000美元。截至2022年12月31日，未動用聯邦稅項虧損23,848,000美元、州稅項虧損4,156,000美元及稅收抵免2,626,000美元的遞延稅項資產尚未確認，其受限於第382條的限制或預計於到期時仍未使用。

截至2023年12月31日，貴集團的遞延稅項負債淨值為15,160,000美元。截至2023年12月31日，未動用聯邦稅項虧損23,848,000美元、州稅項虧損2,580,000美元及稅收抵免2,574,000美元的遞延稅項資產尚未確認，其受限於第382條的限制或預計於到期時仍未使用。

無論管理層預期如何，概不能保證貴集團將產生任何特定水平的持續盈利。

截至2021年、2022年及2023年12月31日，貴集團就若干稅收抵免結轉存在不確定稅務狀況，金額分別為2,760,000美元、3,281,000美元及3,957,000美元。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，並未就若干附屬公司未匯出盈利須予支付的預扣稅確認遞延所得稅負債約77,596,000美元、104,019,000美元及128,633,000美元。該等金額作永久性再投資。於2021年、2022年及2023年12月31日，未匯出盈利總額分別約為258,654,000美元、346,729,000美元及431,372,000美元。

自2022年起，貴集團須將研發開支資本化，並就稅務目的於五年內(倘於美國境內產生)或15年內(倘於美國境外產生)攤銷。截至2022年及2023年12月31日，貴集團的資本化研發開支分別約為7,423,000美元及19,262,000美元。

29 承擔

(i) 資本承擔

截至2021年、2022年及2023年12月31日，貴集團物業、廠房及設備的資本承擔分別約為3百萬美元、5百萬美元及8百萬美元。

30 綜合現金流量表附註

(a) 現金／(債務)淨額對賬

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度各年融資活動負債餘額及變動：

	截至12月31日		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
現金及現金等價物	181,381	243,254	246,869
借款	(71,673)	(75,694)	(67,750)
租賃負債	(14,405)	(18,392)	(15,020)
	95,303	149,168	164,099

	現金及現金等價物	借款	租賃負債	總計
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*
截至2021年1月1日債務淨額	156,766	(195,292)	(22,146)	(60,672)
現金流量	24,615	123,619	2,524	150,758
非現金變動—利息開支	—	—	(1,419)	(1,419)
非現金變動—租賃合約生效	—	—	(7,016)	(7,016)
非現金變動—出售及屆滿	—	—	13,652	13,652
截至2021年12月31日現金淨額	181,381	(71,673)	(14,405)	95,303
現金流量	61,873	(4,021)	3,974	61,826
非現金變動—利息開支	—	—	(603)	(603)
非現金變動—租賃合約生效	—	—	(12,458)	(12,458)
非現金變動—出售及屆滿	—	—	5,100	5,100
截至2022年12月31日現金淨額	243,254	(75,694)	(18,392)	149,168
現金流量	3,615	8,044	3,629	15,288
非現金變動—利息開支	—	—	(711)	(711)
非現金變動—租賃合約生效	—	—	(4,045)	(4,045)
非現金變動—其他	—	(100)	294	194
非現金變動—出售及屆滿	—	—	4,205	4,205
截至2023年12月31日現金淨額	246,869	(67,750)	(15,020)	164,099

31 關聯方交易

如一方能夠直接或間接控制另一方，或在另一方作出財務及營運決策時施加重大影響，則被視為關聯方。如各方受共同控制，則亦被視為關聯方。貴集團主要管理層成員及其近親家庭成員亦被視為關聯方。

於業績記錄期，貴集團與其關聯方之間進行了以下重大交易。貴集團董事認為，關聯方交易是在正常業務過程中按照貴集團與各關聯方協商條款進行的。

(a) 關聯方名稱及關係

關聯方名稱	關係性質
航空工業	控股股東
中航通飛	控股股東
中航通飛香港	控股股東
中航通飛華南飛機工業有限公司（「**中航通飛華南**」）	中航通飛的附屬公司
珠海中航通用飛機客戶服務有限公司（「**中航通飛服務**」）	中航通飛的附屬公司
浙江中航通飛研究院有限公司（「**中航通飛浙江**」）	中航通飛的附屬公司
Continental Aerospace Technologies, Inc.（「**Continental**」）	航空工業的聯繫人

(b) 與關聯方的重大交易

	截至12月31日止年度		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
飛機開發費用			
－中航通飛浙江	19,871	5,506	4,705
提供採購支持及技術支持服務			
－中航通飛浙江	381	953	772
提供飛機產品			
－中航通飛服務	3,710	1,799	2,161
飛機套件銷售			
－中航通飛華南	14,813	11,263	3,046
項目服務			
－中航通飛華南	2,355	2,289	786
發動機及零部件採購			
－ Continental	29,834	32,601	43,913

(c) 與關聯方的年末結餘

	截至12月31日		
	2021年	**2022年**	**2023年**
	千美元	*千美元*	*千美元*
應收關聯方款項	3,679	4,800	9,641
應付關聯方款項	(3,173)	(1,941)	(1,891)

應收／(應付)關聯方的款項屬貿易性質、無擔保、免息及於要求時償還。該等餘額的賬面值與其公平值相若，以美元計值。

32 主要管理人員酬金

貴集團主要管理人員的薪酬包括付予貴集團董事(披露於附註33)及若干最高薪人士的款項(披露於附註8(a))。

33 董事福利及權益

(a) 董事酬金

下列所示的薪酬指董事於業績記錄期以貴集團下屬公司董事的身份獲得的薪酬。

截至2021年12月31日止年度，各董事的薪酬載列如下：

姓名	董事袍金	薪金	酌情花紅	津貼及實物利益	退休福利計劃的僱主供款	就董事提供的與貴公司或其附屬公司事務管理有關的其他服務而支付或應收的其他酬金	總計
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*
非執行董事							
宋慶春先生	—	—	—	—	—	—	—
劉亮先生*(i)*	—	—	—	—	—	—	—
執行董事兼首席執行官							
Zean Hoffmeister Vang NIELSEN先生*(ii)*	—	837	3,374	—	10	—	4,221
總計	—	837	3,374	—	10	—	4,221

(i) 劉亮先生於2021年4月獲委任為貴集團非執行董事。

(ii) Zean Hoffmeister Vang NIELSEN先生於2021年4月獲委任為貴集團執行董事。

截至2022年12月31日止年度，各董事的薪酬載列如下：

姓名	董事袍金	薪金	酌情花紅	津貼及實物利益	退休福利計劃的僱主供款	就董事提供的與貴公司或其附屬公司事務管理有關的其他服務而支付或應收的其他酬金	總計
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*
非執行董事							
宋慶春先生	—	—	—	—	—	—	—
劉亮先生	—	—	—	—	—	—	—
執行董事兼首席執行官							
Zean Hoffmeister Vang NIELSEN先生	—	845	2,470	—	11	—	3,326
總計	—	845	2,470	—	11	—	3,326

截至2023年12月31日止年度，各董事的薪酬載列如下：

姓名	董事袍金	酬金	酌情花紅	津貼及實物利益	退休福利計劃的僱主供款	就董事提供的與貴公司或其附屬公司事務管理有關的其他服務而支付或應收的其他酬金	總計
	千美元	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*	*千美元*
非執行董事							
宋慶春先生	—	—	—	—	—	—	—
劉亮先生	—	—	—	—	—	—	—
楊雷先生*(iii)*	—	—	—	—	—	—	—
李屹暉先生*(iii)*	—	—	—	—	—	—	—
執行董事兼首席執行官							
Zean Hoffmeister Vang NIELSEN先生	—	1,019	2,913	—	12	—	3,944
執行董事							
王暉先生*(iii)*	—	—	—	—	—	—	—
獨立非執行董事							
張仁嫺先生*(iii)*	—	—	—	—	—	—	—
劉仲文先生*(iii)*	—	—	—	—	—	—	—
Ferheen MAHOMED女士*(iii)*	—	—	—	—	—	—	—
總計	—	1,019	2,913	—	12	—	3,944

(iii) 該等董事、非執行董事及獨立非執行董事於2023年6月獲委任。

(b) 為獲取董事服務而向第三方支付的代價

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，貴公司概無向任何第三方支付代價以獲取董事服務。

(c) 有關以董事、該董事的受控法團及受控實體為受益人的貸款、準貸款及其他交易的資料

截至2021年、2022年及2023年12月31日，概無以董事、該董事的受控法團及受控實體為受益人的貸款、準貸款及其他交易安排。

(d) 董事於交易、安排或合約中的重大權益

於業績記錄期末或截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度任何時間，概無存續由貴公司訂立且貴公司董事於其中直接或間接擁有重大權益而與貴集團業務相關的重大交易、安排及合約。

34 訴訟及或然負債

截至本報告日期，貴集團有幾項索賠，多數為產品責任案件。於該等事件中，貴集團持續積極捍衛其立場，相信有合理可能性出現有利於貴集團的結果；若無，貴集團已提撥充足準備金以彌補潛在損失，包括全面責任保險計劃。

根據訴訟發展情況及所獲取的獨立法律意見，管理層認為該等事項的最終裁決不會對貴集團的綜合財務狀況、經營業績或流動資金產生重大不利影響。

貴集團持續評估全面責任保險政策，以釐定各項案例及索賠是否符合附註2.18所述可收回再保險賬款的條件。就2023年初達成最終解決方案的若干索賠，儘管貴集團已向再保險商提供所有索賠資料，但貴集團尚未獲得若干再保險商根據再保險政策支付的相應賠償。經考慮保險經紀人的建議，以及上述索賠的其他再保險商已向貴集團做出賠償的事實，董事維持該等索賠有效，受保險保障，並有望得到償付。貴集團已聘

請外部法律顧問向若干再保險商送達要求付款通知，但截至本報告日期，尚未收到該等再包銷商有關該等未賠付款項解決方案的任何具體回覆。現階段，向再保險商收回賠付的時間及程度尚不明確。因此，貴集團確定，餘額幾乎確定不可收回，該餘額約7.9百萬美元於2023年取消確認。相關成本於綜合損益表的一般及行政開支項下列支。

貴集團不再與該等再保險商續簽2023年7月至2024年6月保單年度的責任保險。於2023年，貴集團以其他再保險商替換了該等再保險商，依然維持相同的投保範圍。

35 於報告期後事項

根據Cirrus Industries Inc.採納的管理層獎勵計劃，不低於貴公司緊隨**[編纂]**後**[編纂]**0.5%的特別現金獎勵的具體條款及條件將於貴公司**[編纂]**後提交Cirrus Industries Inc.的董事會批准並將向貴集團的主要僱員發放。特別現金獎勵的估計金額不低於**[編纂]**美元(基於貴公司指示性**[編纂]**範圍的最低位且假設**[編纂]**未獲行使)或不低於**[編纂]**美元(基於貴公司指示性**[編纂]**範圍的最高位且假設**[編纂]**未獲行使)。

根據於[•]通過的股東書面決議案，於**[編纂]**成為無條件後，將貴公司當時已發行及未發行股本中每股面值1.00美元的每股股份將拆分為每股面值0.50美元的[兩股]股份。於股份拆細後，我們的法定股本為250,000,000美元，分為500,000,000股每股面值0.50美元的股份。

除本附註所披露者外，於2023年12月31日之後並無發生其他重大期後事項。

三 期後財務報表

貴公司或任何其附屬公司並無就2023年12月31日之後及直至本報告日期止任何期間編製經審計財務報表。除本報告披露者外，貴公司或其附屬公司並無就2023年12月31日後的任何期間宣派其他股息或作出其他分派。

附錄二 [編纂]

[編纂]

附錄二 [編纂]

[編纂]

附錄二 [編纂]

[編纂]

附錄二 [編纂]

[編纂]

附錄二 [編纂]

[編纂]

附錄二 [編纂]

[編纂]

附錄二 [編纂]

[編纂]

本公司組織章程概要

1 組織章程大綱

本公司的組織章程大綱於[•]獲有條件採納，列明(其中包括)本公司的股東承擔有限責任，本公司成立的宗旨並無限制，且本公司擁有全部權力及授權進行公司法或開曼群島任何其他法例並不禁止的任何事務。

組織章程大綱於聯交所網站及本公司網站展示(如「附錄五－送呈公司註冊處處長及展示文件」所載「展示文件」一節所述)。

2 組織章程細則

本公司的組織章程細則於[•]獲有條件採納，包括以下條文：

2.1 董事

(a) 配發與發行股份的權力

在不影響任何現有股份所附帶的任何權利的情況下，董事可根據組織章程大綱的規定(及本公司在股東大會上可能作出的任何指示)，按董事認為適當的時間及其他條款向其認為適當的人士配發、發行股份、就股份授予可轉換承兑票據、認股權證、購股權或以其他方式處置股份，無論該等股份設有或不設有優先、遞延或其他權利或限制(亦無論是在股息或其他分配、投票、歸還資本或其他方面)。

(b) 出售本公司或其任何附屬公司資產的權力

在不違反公司法、組織章程大綱及細則的規定以及特別決議案作出的任何指示的情況下，本公司的業務應由可行使本公司全部權力的董事管理。組織章程大綱及細則的任何更改以及該等指示不得使董事此前原應有效的行動在作出該更改或發出該指示後失效。

(c) 對離職的補償或付款

組織章程細則並無有關對董事離職的補償或付款的條文。

(d) 向董事提供的貸款

組織章程細則並無有關向董事提供貸款的條文。

(e) 購買股份的財務資助

組織章程細則並無有關購買於本公司或其附屬公司的股份由本公司給予的財務資助的條文。

(f) 披露於與本公司或其任何附屬公司所訂立的合約中的權益

任何人均不會因為以賣方、買方或其他身份與本公司訂立合約而失去擔任董事或替任董事的資格，亦不會因為擔任董事或替任董事而無法以上述身份與本公司訂立合約，而且任何該等合約以及本公司或他人代表本公司簽訂的任何董事或替任董事以任何方式在其中享有利益的任何合約或交易均不得且無須被撤銷，按此簽訂合約或享有利益的任何董事或替任董事均無需因為其董事或替任董事職位或因此建立的信義關係而有義務向本公司說明其就上述任何合約或交易中獲得或產生的任何利潤，前提是任何董事或替任董事在該等合約或交易中享有的利益的性質已由他們在考量該合約或交易以及針對該合約或交易表決之時或之前披露。

董事不得就其或其任何緊密聯繫人有任何重大利益的任何合約或安排或任何其他建議的任何董事決議案投票(亦不可計入會議的法定人數內)，倘董事就此投票，其投票將不獲計算(其亦不會計入該決議案的法定人數內)，惟此項限制不適用於下列任何情況，包括：

(i) 就董事或其任何緊密聯繫人在本公司或其任何附屬公司的要求下或為該等公司的利益借出款項或由其引致或承擔的責任而向該董事或他們提供任何抵押或彌償保證；

(ii) 就董事或其任何緊密聯繫人本身為本公司或其任何附屬公司的債項或債務承擔全部或部分責任而向第三方提供任何抵押或彌償保證，及不論單獨或共同作出擔保或彌償保證或給予抵押；

(iii) 有關提呈發售本公司或任何本公司可能創辦或擁有權益的其他公司股份、債券或其他證券(或由本公司或該等公司發售)以供認購或購買，而董事或其任何緊密聯繫人因有參與發售承銷或分承銷而有或將有利益關係的任何建議；

(iv) 有關本公司或其任何附屬公司的僱員福利的任何建議或安排，包括：

(A) 採納、修改或執行董事或其任何緊密聯繫人可能佔有利益的任何僱員股份計劃或任何股份激勵計劃或購股權計劃；或

(B) 有關採納、修改或執行有關本公司或其任何附屬公司董事、其緊密聯繫人及僱員的養老金或退休、身故或傷殘福利計劃，而並無給予任何董事或其任何緊密聯繫人一般不會給予與該計劃或基金有關類別人士的任何特權或利益；及

(v) 董事或其任何緊密聯繫人僅因其於本公司股份或債權證或其他證券的權益而與其他持有本公司股份或債權證或其他證券的人士一樣以相同方式擁有權益的任何合約或安排。

(g) 薪酬

支付予董事的薪酬(如有)應為董事釐定的酬金。董事亦可報銷出席董事會議或董事委員會會議或本公司股東大會或本公司任何類別股份或債券的持有人特別會議，或處理本公司業務或履行董事職責的所有差旅、住宿及其他合理開支，或就此收取董事會所釐定的固定津貼，或同時收取部分固定津貼及報銷部分開支。

倘任何董事提供董事認為擔任董事日常職務以外的任何服務，則董事可批准向該董事支付額外酬金。兼任本公司顧問、授權代表或律師或以其他方式為本公司提供專業服務的董事，可獲支付董事酬金以外的額外費用。

(h) 退任、委任及免職

本公司可通過普通決議案委任任何人士出任董事，以填補空缺或出任新增的董事職位。

本公司可通過普通決議案在任何董事(包括總經理或其他執行董事)的任期屆滿前罷免其職務，儘管組織章程細則或本公司與該董事訂立的任何協議中另有規定，並可通過普通決議案選出替代人。概不得被視為剝奪該董事就其董事委任終止或任何因該董事委任終止而致使的其他職位委任終止而應得的索償或損害賠償。

董事委任任何人士出任董事，以填補空缺或出任新增的董事職位，惟該委任不會導致董事人數超過組織章程細則規定的董事人數上限。按上述方式委任的任何董事任期將於該董事委任後本公司首次股東週年大會舉行時屆滿，屆時有資格於會上重選連任。

毋須以持有股份作為出任董事的資格，出任董事亦無任何具體年齡限制。

在下列情況下董事須離職：

(i) 倘該董事向本公司發出書面通知辭任董事職務；

(ii) 倘該董事未向董事會專門告假而連續12個月缺席(為免生疑問，亦未派委任代理人或彼委任的替任董事出席)，且董事會通過決議案因其缺席而將其撤職；

(iii) 倘該董事身故、破產或與其債權人達成任何整體安排或重組；

(iv) 倘該董事被證明為精神不健全；或

(v) 倘由當時不少於四分之三(倘非整數，則以最接近的較低整數為準)的董事(包括該董事)簽署的書面通知將該董事撤職。

於本公司每年的股東週年大會，三分之一在任董事，或倘董事數目並非三或三的倍數，則以最接近惟不少於三分之一的董事須輪席告退，惟每名董事(包括按特定任期獲委任的董事)均須最少每三年輪席告退一次。任滿告退的董事的任期直至大會(其於該大會退任並合資格重選連任)結束時屆滿。本公司於有任何董事任滿告退的任何股東週年大會上，可再重選類似數目的人士出任董事以填補空缺。

(i) 借款權力

董事可行使本公司全部權力進行借貸，並將其業務、物業及資產(現時及日後)與未催繳資本或其中任何部分作為按揭或抵押。

2.2 修訂組織章程文件

除以特別決議案通過外，不得更改或修訂組織章程大綱或細則。

2.3 修訂現有股份或股份類別的權利

倘本公司股本在任何時間分為不同類別股份時，不論本公司是否正在進行清盤，除非某類股份的發行條款另有規定，否則，當時已發行的任何類別所附有的全部或任何權利，僅可經由不少於持有該類已發行股份投票權四分之三的持有人書面同意，或

經由於另行召開的該類股份持有人大會上獲不少於四分之三多數票通過的決議案獲批准而修訂。倘組織章程細則中關於股東大會的所有規定經作出*必要修訂*後亦適用於該等大會，惟所須法定人數為持有最少三分之一該類已發行股份投票權的一名或以上人士或其委任代表或正式獲授權代表。

除非該類股份所附權利或發行條款另有規定，否則賦予任何類別股份持有人的權利，不得因設立或進一步發行與其享有*同等權益*的股份而被視為予以修訂。

2.4 更改股本

本公司可以普通決議案：

(a) 增加經普通決議案通過的股本金額並附帶本公司在股東大會上決定的權利、優先權及特權；

(b) 將所有或任何部分股本合併及分為數額大於現有股份的股份。在合併已繳足股份並將其分為數額大於現有股份的股份時，董事或須以其認為適當的方式解決任何可能出現的困難，尤其是(在不影響前述的一般性原則下)將予合併股份的持有人之間如何決定將何種股份合併為一股合併股份。此外，倘任何人士因股份合併而獲得合併股份的零碎股份，則該零碎股份可由董事就此委任的人士出售，該人士可將售出的零碎股份轉讓予買方，而該項轉讓的有效性不應受質疑，並將出售所得款項(扣除有關出售費用)的淨額按比例分派予原應獲得合併股份的零碎股份的人士，按他們的權利及利益分派，或支付予本公司而歸本公司所有；

(c) 通過再拆分現有股份或其中任何部分，將全部或任何部分股本拆分為金額小於組織章程大綱所規定金額的股份或無面值的股份；及

(d) 註銷在有關普通決議案通過當日仍未被任何人士認購或同意認購的任何股份，並將股本按所註銷股份的數額減少。

本公司可以在符合公司法規定下，以特別決議案減少股本或任何資本贖回儲備資金。

2.5 特別決議案 — 須以大多數票通過

根據組織章程細則，「特別決議案」一詞按公司法的定義指須由有權投票的本公司股東在股東大會親身或(若股東為公司)由其正式獲授權代表或(若允許委任代表)由委任代表以不少於四分之三的必要大多數票通過的決議案，而指明擬提呈決議案為特別決議案的有關大會通告已正式發出，並包括由在本公司股東大會上有表決權的全體股東在一份或多份文據中書面批准的特別決議案，每份文據應由一名或多名股東簽字，獲採納的特別決議案的生效日期為該份文據的簽署日期或有關文據(倘多於一份)中最後一份文據的簽署日期。

另一方面，根據組織章程細則，「普通決議案」一詞指須由有權投票的本公司股東在根據組織章程細則規定舉行的股東大會親身或(倘股東為公司)由其正式獲授權代表或(若允許委任代表)由委任代表以簡單多數票通過的決議案，亦包括由上述本公司全體股東書面批准的普通決議案。

2.6 表決權

於任何股份附帶的任何權利或限制的規限下，於任何股東大會上每名親身(或如股東為公司，則由正式授權代表)或委任代表出席的本公司股東(a)均有發言權；(b)以舉手方式表決時享有一票投票權；及(c)以投票方式表決時，就其為持有人的每股股份享有一票投票權。

當任何股東根據上市規則須就某項決議案放棄投票或受限制而只能投票贊成或反對某項決議案，該名股東或其代表所投任何違反該規定或限制的投票不會計算在內。

倘屬聯名持有人，將接納排名較先的持有人作出的投票(不論親身或委派委任代表，如為公司或其他非自然人，則由其正式授權代表或委任代表)，而其他聯名持有人的投票將不獲接納，排名先後乃按本公司股東名冊上就有關聯名持有人的排列次序釐定。

精神不健全或被具有管轄權的法院判定為精神失常的股東，在舉手表決或投票表決時，可通過其監護人、財產接管人、財產受託人或由法院指定的其他人士代表該股東進行表決，且任何該等監護人、財產接管人、財產受託人或其他人士均可通過委託代理人進行表決。

對於任何股東大會而言，除非在該次會議的登記日期已獲登記為股東，或除非該股東就其持有的股份的所有催繳款或屆時應付的其他款項均已繳付，否則該人士無權計入法定人數或於股東大會上表決。

在任何股東大會上，任何提呈大會表決的決議案概以投票方式表決，惟大會主席可根據上市規則規定准許就純粹與程序或行政事宜有關的決議案以舉手方式表決。

如公司或其他非自然人為本公司股東，可根據其組織章程文件或(倘無有關條文)通過其董事或其他管理機構的決議案，授權其認為適合的人士作為其代表參加本公司任何會議或任何類別股東會議，該被授權的人士應有權行使公司相同的權力，如同該公司為個人股東。

倘認可結算所(或其代名人)為本公司股東，則可授權其認為適當的人士作為其代表，出席本公司任何股東大會或本公司任何類別股東大會，惟倘超過一名人士獲授權，則授權書須列明各名獲授權人士所代表的股份數目及類別。根據本規定獲授權的人士有權代表認可結算所(或其代名人)行使該認可結算所(或其代名人)可行使的同樣權利及權力(包括發言權、在允許以舉手方式表決時可個別舉手投票的權利)，猶如該人士為持有該授權書指定的股份數目及類別的本公司個別股東。

2.7 股東週年大會及股東特別大會

本公司須於各財政年度舉行股東大會作為其股東週年大會，於其財政年度結束後六個月內(或上市規則或聯交所可能允許的其他期間)舉行。股東週年大會須於召開股東週年大會的通告內註明該會議性質為股東週年大會。

董事可召開股東大會，且在股東要求下，應立刻著手召開本公司的股東特別大會。股東要求是指在提出要求之日，持有在該日附有本公司股東大會表決權的已發行股份不少於10%投票權(按每股一票基準)的一名或多名股東的要求。股東要求必須列明將添加至大會會議議程的議題及決議案，且必須由請求人簽署並呈交至本公司於香港的主要辦事處或(如本公司不再有該主要辦事處)本公司註冊辦事處。該要求可由多份格式類似的文件組成，每份文件均由一名或多名請求人簽署。如在股東提出要求之日並無董事或如董事在股東提出要求之日後21日內未及時著手召開將在其後21日內召開的股東大會，請求人或代表全部請求人總表決權半數以上的任何請求人可以自行召開股東大會，但通過該方式召開的任何大會不得於前述21日期限到期後3個月之後舉行。請求人召開股東大會的方式，應盡可能與董事召開股東大會的方式一致。

2.8 賬目及審計

董事應確保公司備存關於以下各項的適當會計賬簿：本公司收支的所有款項以及該等收支所涉及的事項；本公司的所有商品買賣；及本公司的資產與負債。該等會計賬簿必須自編製日期起至少存置五年。若有關會計賬簿無法真實、公允地體現本公司事務的狀態並說明其交易，則應視為未備存適當會計賬簿。

董事須決定是否，及以何種程度、時間及地點以及在何種情況或規例下，公開本公司賬目及賬簿，或其任何一種以供本公司股東(非董事)查閱。除公司法賦予權利或獲

董事授權或本公司在股東大會上授權外，任何股東(非董事)無權查閱本公司任何賬目或賬簿或文件。

董事須安排編製及於每屆股東週年大會向本公司呈報由上一份賬目刊發後開始的有關期間的損益賬，連同於損益賬編製日期的資產負債表、董事對於有關損益賬涵蓋期間本公司損益及於有關期末本公司業務狀況的報告、有關該等賬目的核數師報告，以及法律可能規定的其他報告及賬目。

2.9 核數師

本公司須在每屆股東週年大會通過普通決議案委任一名或多名本公司核數師，任期至下屆股東週年大會為止。本公司可通過普通決議案罷免任期未屆滿的核數師。有關人士須獨立於本公司，方會獲委任為本公司核數師。核數師薪酬須由本公司於委任核數師的股東週年大會上通過普通決議案，或以有關決議案指定方式釐定。

2.10 會議通知及將於會上進行的事項

股東週年大會須以不少於21日的通知召開，任何股東特別大會須以不少於14日的通知召開，通知期不包括遞交之日或視作遞交之日及發出通知之日。召開股東週年大會的通知須指明該會議為股東週年大會，而召開會議以通過特別決議案的通知須指明擬提呈議案為一項特別決議案。每份通知須列明會議地點、日期及時間，以及將於會議中討論的決議案及事項的一般性質詳情。儘管存在上述規定，對於本公司的股東大會，無論是否已發出所述的通知及組織章程細則中關於股東大會的規定是否得到遵守，只要經以下人士同意，該股東大會即被視為已正式召開：

(a) 若為股東週年大會，由全體有權出席該會議並在會上投票的本公司股東同意；及

(b) 倘為股東特別大會，由有權出席該會議並在會上投票的大多數股東同意(合共持有的股份以面值計不少於具有該項權利的股份的95%)。

於發出股東大會通知之後但在大會召開之前，或在延後股東大會之後但在續會召開之前(不論是否需要發出續會通知)，如董事全權酌情認為按有關股東大會通知所指定的日期或時間及地點舉行股東大會並不可行或並不合理(不論基於任何原因)，則董事可以更改或延後股東大會至另一日期、時間及地點進行。

董事亦有權在召開股東大會的每一份通知中規定，如烈風警告或黑色暴雨警告於股東大會當日任何時間生效(除非有關警告在董事於相關通知中指明的股東大會前最短時間內撤銷)，股東大會將予延後至較後日期重新召開，而不作另行通知。

當股東大會延後時：

(a) 本公司須盡力於切實可行的情況下於本公司網站發出及於聯交所網站上發佈延後通知，該通知應根據上市規則載明有關延後的原因，惟未能發出或發佈該通知不會影響股東大會因烈風或黑色暴雨警告於大會當日生效而自動延後；

(b) 董事須釐定重新召集會議的日期、時間及地點，並提前最少七個整日發出重新召集會議的通知，且相關通知須指明延會重新召開的日期、時間及地點，以及代表委任書在續會上被視作有效的提交日期及時間(惟就原始會議提交的任何代表委任書在續會上仍繼續有效，除非經撤銷或已替換新代表委任書)；及

(c) 僅載列於原始會議的通知中的事務方可於重新召集的會議上處理，而為重新召集的會議發出的通知無需指明將在重新召集的會議上處理的事務，亦無需重新發送任何隨附文件。倘將於該重新召集的會議上處理任何新的事務，本公司應按照組織章程細則的規定，對該重新召集的會議發出新的通知。

2.11 股份轉讓

股份轉讓可以轉讓文據(必須為書面文據且與聯交所規定的任何標準轉讓格式或董事批准的該等其他格式一致)進行。轉讓文據須由轉讓人及(除非董事另有決定)承讓人雙方或其代表簽署。在承讓人姓名列入本公司的股東名冊前，轉讓人仍應被視為股份的持有人。

董事可拒絕登記任何未繳足股本或本公司擁有留置權的任何股份轉讓。董事亦可拒絕登記任何股份的轉讓，除非：

(a) 向本公司提交轉讓文據連同有關的股票(於轉讓登記後將予註銷)，及董事合理要求可證明轉讓人有權進行轉讓的該等其他證明；

(b) 轉讓文據只涉及一類股份；

(c) 轉讓文據已妥為加蓋印花(如須加蓋印花)；

(d) 如將股份轉讓予聯名持有人，則獲轉讓股份的聯名持有人不得超過四名；

(e) 有關股份不涉及以本公司為受益人的任何留置權；及

(f) 就此向本公司支付金額不超出聯交所不時釐定的最高應付金額的費用(或董事不時要求的較低數額)。

如董事拒絕登記任何股份轉讓，須在兩個月內向有關轉讓人及承讓人發出拒絕登記通知。

在本公司暫停辦理股東登記手續期間不得辦理轉讓登記。董事通過在聯交所網站以發佈廣告的方式或在上市規則的規限下，由本公司按組織章程細則規定的方式送達通知的電子通信方式或於報章以發佈廣告的方式提前至少10個營業日發出通知(或如屬供股，則為至少6個營業日的通知)，可於董事不時釐定的期間及時間內暫停辦理股東登記手續，惟在任何年度內，暫停辦理股東登記手續的期間不得超過30日(或本公司股東以普通決議案釐定的較長期間，惟該期間在任何年度均不得超過60日)。

2.12 本公司購回自身股份的權力

在公司法條文的規限下，本公司可購回本身的股份，惟(a)購回方式首先須經本公司股東通過普通決議案批准，及(b)任何有關購買應僅根據聯交所或香港證券及期貨事務監察委員會所頒佈並不時生效的任何有關守則、規則或法規作出。

2.13 本公司任何附屬公司擁有股份的權力

組織章程細則並無關於附屬公司擁有股份的規定。

2.14 股息及其他分派方式

在公司法及組織章程細則的規限下，本公司可通過普通決議案議決就已發行股份派付股息及作出其他分派，並授權利用本公司合法可用的資金支付該等股息或作出其他分派，惟股息金額不得超過董事所建議者。除從本公司的已變現或未變現利潤、股份溢價賬或法律允許之外支付的股息或作出的分派外，概不得支付任何股息或作出其他分派。

董事可不時向本公司股東派付董事認為就本公司利潤而言屬合理的中期股息。此外，董事可不時按其認為適當的金額及於其認為適當的日期宣派及派付特別股息。

除任何股份所附權利另有規定者外，所有股息及其他分派須按股東於派付股息的任何期間所持股份的實繳股款派付。就此而言，在催繳前就股份所繳付的股款不會視為股份的實繳股款。

董事可從應付本公司任何股東的任何股息或其他分派中扣減其當時應付本公司的全部催繳股款或其他應付股款(如有)。董事可保留就本公司有留置權的股份應付的任何股息或其他應付股款，亦可將該等股息或款項用作抵償具有留置權的債務、負債或承擔。

本公司毋須承擔股息的利息。除股份所附權利另有規定者外，可以任何貨幣派付股息及其他分派。

當董事或本公司在股東大會上議決就本公司股本派付或宣派股息時，董事可繼而議決：(a)配發入賬列為繳足股款的股份以支付全部或部分股息，而所配發的股份須與承配人已持有的股份屬於相同類別，惟有權獲派股息的本公司股東可選擇收取現金作為該股息(或部分股息)以代替配發；或(b)有權獲派股息的本公司股東可選擇獲配發入賬列為繳足股款的股份以代替董事認為適合的全部或部分股息，而所配發的股份須與承配人已持有的股份屬於相同類別。本公司在董事建議下亦可通過普通決議案就本公司任何一項特定股息議決(儘管有上述情況)指定該股息可通過配發入賬列為繳足股款的股份悉數支付股息，而不給予本公司股東選擇收取現金股息以代替配發的任何權利。

就股份向持有人支付的任何股息、利息或其他應付現金金額，須以電匯付予持有人或以支票或股息單郵寄往持有人的登記地址或(如屬聯名持有人)，郵寄往在本公司股東名冊排名首位的持有人的登記地址，或持有人或聯名持有人以書面指示的人士及

地址。每份支票或股息單的抬頭人須為向其發送的人士。就兩名或以上聯名持有人所持有的股份而言，任何一名持有人均可就任何股息、其他分派、花紅或其他應付款項發出有效收據。

任何於有關股息或分派應付日期後六年後仍未認領的股息或其他分派，可被沒收並撥歸本公司所有。

在本公司股東以普通決議案批准的情況下，董事可議決以分派指定資產(尤其是(但不限於)通過分派任何其他公司的股份、債權證或證券或以任何一種或多種上述方式)的方式支付全部或部分股息或其他分派，而當有關分派出現任何困難時，董事可以其認為適當的方式解決，尤其可不理會零碎配額，將零碎股份向上或向下約整或規定零碎股份須撥歸本公司利益，亦可為分派而釐定該等指定資產或其中任何部分的價值，並可釐定按所釐定的價值向本公司任何股東支付現金，以調整全體股東的權利，並可在董事認為適當的情況下將任何該等指定資產交予受託人。

2.15 受委代表

有權出席及在本公司股東大會上投票的本公司股東可委派其他人士(必須為個人)作為其受委代表，代其出席及投票，以此方式獲委派的受委代表享有與股東同等的在會議上發言的權利。股東可親身或通過受委代表投票。受委代表毋須為本公司股東。股東可委任任何數目的受委代表代其出席任何單一股東大會(或任何單一類別大會)。

委任受委代表的文據須為書面文據，且須經由委任人或獲其書面正式授權的代表親筆簽署，或倘委任人為法團或其他非自然人，經由獲其正式授權的代表親筆簽署。

董事可在召開任何會議或續會的通告或本公司發出的受委代表委任文據中，列明受委代表委任文據存放的方式(包括以電子方式)、地點及時間(不遲於舉行委任代表相關的會議或續會的指定開始時間)。

受委代表委任文據可採用任何常見或慣用格式(或董事批准的其他格式)，並可表明其僅適用於特定會議或其任何續會或適用於所有會議，直至該委任撤回為止。

2.16 催繳股款及沒收股份

在配發及發行任何股份的條款的規限下，董事可向本公司股東催繳有關他們所持股份尚未繳付的任何股款(不論為股份面值或溢價)，而本公司各股東須按規定的時間向本公司支付就其股份催繳的股款(須接獲不少於14個整日列明付款時間的通知)。董事可釐定撤銷或延遲催繳全部或部分股款。催繳股款可能須以分期支付。被催繳股款的人士在轉讓有關被催繳股款的股份後仍有責任支付被催繳的股款。

於授權催繳的董事決議案通過時，即視為作出催繳。股份的聯名持有人須共同及個別負責支付有關股份的所有催繳股款及其到期的分期付款。

倘催繳股款於到期應付後仍不獲繳付，應繳股款的人士應就未支付的款項繳納從催繳股款到期及應付之日至繳付之日為止的利息，該利率由董事釐定(另加本公司因其欠款產生的所有費用)，但董事有權豁免支付全部或部分利息或費用。

倘任何催繳股款或催繳股款的分期付款於到期應付後仍不獲繳付，董事可向應繳股款的人士發出不少於14個整日的通知，要求支付未繳付的款額連同任何應計利息，以及本公司因其欠款產生的任何費用。該通知須指明付款地點，並須列明倘該通知不獲遵從，則該等已催繳股款的股份將可能予以沒收。

倘該通知不獲遵從，於支付通知要求的款項前，獲發出通知的任何股份可通過董事決議案予以沒收。有關沒收將包括被沒收股份在沒收前尚未支付的所有股息、其他分派或其他應付款項。

被沒收股份可按董事認為合適的條款及方式出售、重新配發或以其他方式處置。

已被沒收股份的人士就有關被沒收股份而言，不再為本公司股東，並須向本公司退回被沒收股份的股票以作註銷，且仍有責任向本公司支付其於沒收日期就該等股份應付本公司的所有款項，連同董事可釐定利率的有關利息，然而，若本公司已全額收到就該等股份到期應付的款項，則其責任應告終止。

2.17 查閱股東名冊

本公司應根據公司法存置或促使他人存置本公司股東名冊。董事可通過在聯交所網站刊載廣告方式或根據上市規則按本公司遵照組織章程細則規定以電子方式送交通告的方式或於報章發佈廣告的方式發出10個營業日通告(如為供股，則為6個營業日通告)，於董事可能釐定的時間及期間暫停辦理全部或任何類別股份的股份過戶登記手續，惟暫停辦理股份過戶登記手續的期間於任何年度均不得超過30日(或本公司股東可能以普通決議案決定的較長期間，惟該期間在任何年度均不得超過60日)。

除暫停辦理股份過戶登記手續外，股東名冊須於營業時間內可供本公司任何股東免費公開查閱。

2.18 大會及另行召開類別股東大會的法定人數

除非任何股東大會已達出席法定人數，否則不可處理任何事宜。兩名親自或委派代表(或倘為法團或其他非自然人，則為其正式授權代表或代表)出席的股東應被視為已達法定人數，除非本公司僅有一名有權於有關股東大會上投票的股東，則在該情況下法定人數應為一名親自或委派代表(或倘為法團或其他非自然人，則為其正式授權代表或代表)出席的股東。

本公司就個別類別股份持有人另行召開的股東大會的法定人數按上文2.3段所規定。

2.19 少數股東遭欺詐或壓制時可行使的權利

組織章程細則內概無有關少數股東在遭受欺詐或壓制時可行使權利的條文。

2.20 清盤程序

根據公司法，本公司可通過特別決議案決議本公司自願清盤。

除股份所附權利另有規定外，於清盤中：

(a) 倘可用於分配予本公司股東的資產不足以償付本公司的全部繳足股本，則此類資產的分配方式應為盡可能讓本公司股東按其於清盤開始時持有股份的繳足或應已繳足股本的比例負擔虧損；

(b) 倘可用於分配予本公司股東的資產足夠償付清盤開始時本公司的全部繳足股本並有剩餘，則剩餘部分應按清盤開始時本公司股東所持股份繳足股本的比例分配予股東。

倘本公司清盤，則清盤人可在獲得本公司以特別決議案批准及公司法規定的任何其他批准下，將本公司全部或任何部分資產以實物分派予本公司股東(而不論該等資產是否由同一類別資產組成)且可就此目的評估任何資產的價值並決定本公司股東或不同類別股東間的分派方式。清盤人可在獲得同樣批准的情況下，以本公司股東為受益人的信託方式，將全部或任何部分資產歸屬清盤人在獲得同樣批准下認為適當的受託人，惟不得強迫本公司股東接受任何負有債務的資產、股份或其他證券。

2.21 無法聯絡的股東

倘出現下列情況，本公司有權出售本公司任何一位股東的股份或因身故、破產或法例實施而轉移至他人的股份：(a)向該等股份持有人發出有關任何應付現金的所有支票或認股權證(總數不少於三張)於12年內仍未兑現；(b)本公司於上述期間或下文(d)條所述的三個月限期屆滿前，並無接獲有關該股東的所在地點或存在的任何消息；(c)於12年期間，至少已就上述股份派發3次股息，而該股東於有關期間內並無領取股息；及(d)於12年期滿時，本公司已於報章刊發廣告，或根據上市規則，按組織章程細則規定，本公司以電子方式送交通知的方式發出電子通訊，表示有意出售該等股份，且自廣告刊登日期起計三個月的限期已屆滿，並已知會聯交所本公司擬出售該等股份。任何上述出售所得款項淨額應撥歸本公司，本公司收到該等所得款項淨額後將欠該名前股東一筆金額等同所得款項淨額的款項。

開曼群島公司法及税項概要

1 緒言

雖然公司法與現行英國公司法存在重大差異，但公司法在頗大程度上乃根據舊有英國公司法制定。下文乃公司法若干條文的概要，然而此概要並非旨在包含所有適用的限制及例外情況，亦非對公司法及税項的所有事項的完整審視，此等條文可能有別於有利益關係的各方可能較熟悉的司法轄區的同類條文。

2 註冊成立

本公司於2019年12月13日於開曼群島根據公司法註冊成立為一家獲豁免有限公司。因此，其須主要於開曼群島以外的地區經營業務。本公司須每年向開曼群島公司註冊處處長提交年度報表，並根據其法定股本的金額支付費用。

3 股本

公司法准許公司發行普通股、優先股、可贖回股份或同時發行上述任何股份。

公司法規定，倘公司按溢價發行股份，不論旨在換取現金或其他對價，均須將相當於該等股份溢價總值的款項撥入名為「股份溢價賬」的賬項內。在公司選擇下，此等條文可能不適用於公司根據任何安排配發股份的溢價作為收購或註銷任何其他公司按溢價發行股份的代價。公司法規定，在組織章程大綱及細則條文(如有)的規限下，公司可按其可能不時釐定的方式動用股份溢價賬，包括但不限於：

(a) 向股東作出分派或派付股息；

(b) 繳足將發行予股東作為繳足股款紅股的公司未發行股份；

(c) 贖回及購回股份(須符合公司法第37條的條文)；

(d) 撇銷公司的開辦費用；

(e) 撇銷發行公司任何股份或債權證的開支或就此支付的佣金或給予的折讓；及

(f) 就贖回或購買公司任何股份或債權證的應付溢價作出撥備。

除非在緊隨建議作出分派或派付股息日期後，公司仍有能力償還在日常業務過程中到期的債務，否則不可動用股份溢價賬向股東作出分派或派付股息。

公司法規定，經開曼群島大法院確認後，倘其組織章程細則批准，則股份有限公司或設有股本的擔保有限公司可通過特別決議案以任何方式削減其股本。

在公司法詳細條文的規限下，倘其組織章程細則批准，則股份有限公司或設有股本的擔保有限公司可發行可由公司或股東選擇贖回或有責任贖回的股份。此外，倘其組織章程細則批准，則該公司可購買其本身的股份，包括任何可贖回股份。該購買方式須獲組織章程細則或由公司以普通決議案批准。組織章程細則可規定由公司董事釐定購買方式。除非股份為已繳足股份，否則公司不得贖回或購買其股份。倘因贖回或購買導致公司再無任何持股股東，則公司不得贖回或購買其任何股份。除非在緊隨建議付款日期後，公司仍有能力償還於日常業務過程中到期的債務，否則公司以其股本贖回或購買其本身的股份乃屬違法。

開曼群島對由公司提供財務資助以購買或認購公司本身或其控股公司的股份並無法定限制。因此，倘公司董事以審慎及真誠的態度就恰當理由且符合公司利益的方式履行其職責，認為公司可妥善提供該等資助，則公司可提供該等財務資助。有關資助須符合公平原則。

4 股息及分派

除公司法第34條外，並無有關派付股息的法定條文。根據在此方面可能於開曼群島具有說服力的英國判例法，股息僅可以利潤派付。此外，公司法第34條准許公司在通過償債能力測試並遵守公司的組織章程大綱及細則條文(如有)的情況下，以股份溢價賬派付股息及作出分派(有關詳情，請參閱上文第3段)。

5 股東訴訟

預期開曼群島法院應會依循英國判例法判例。開曼群島法院已引用及依循*Foss v. Harbottle*的判例(及其例外情況，該等例外情況准許少數股東就以下各項提起集體訴訟或以公司名義提起衍生訴訟：(a)超越公司權限或非法的行為、(b)欺詐少數股東的行為且過失方本身對公司有控制權及(c)須以特定(或特別)大多數股東通過的決議案(事實上並未取得)通過的訴訟)。

6 保障少數股東

倘公司(並非銀行)將股本拆分為股份，則開曼群島大法院可根據持有該公司已發行股份不少於五分之一的股東申請，委派調查員調查該公司的事務並按大法院指定的方式呈報有關結果。

公司任何股東均可入稟開曼群島大法院，倘法院認為公司清盤屬公平公正，則可發出清盤令。

股東對公司的申索須按一般規則根據開曼群島適用的一般契約法或民事侵權法，或根據公司組織章程大綱及細則作為股東所具有的個別權利而提出。

開曼群島法院已引用及依循英國普通法有關多數股東不得對少數股東作出欺詐行為的規定。

7 出售資產

公司法並未對董事出售公司資產的權力作出明確限制。就一般法律事宜而言，董事在行使該等權力時，須謹慎履行職責及秉誠行事，而該等行使須出於適當目的及符合公司利益。

8 會計及審計規定

公司法規定，公司須就下列各項安排存置適當賬冊：

(a) 公司所有收支款項及收支所涉及的事項；

(b) 公司所有貨品購銷記錄；及

(c) 公司的資產及負債。

倘並無存置真實及公平地反映公司事務狀況及解釋其交易所需的賬冊，則不得視為已存置適當賬冊。

9 股東名冊

在其組織章程細則條文的規限下，獲豁免公司可在董事不時認為適當的開曼群島境內或境外地點存置股東名冊總冊及任何股東名冊分冊。公司法並無要求獲豁免公司向開曼群島公司註冊處處長提交任何股東名單，因此股東姓名及地址並非公開資料，且不供公眾查閱。

10 查閱賬冊及記錄

根據公司法，公司股東並無查閱或獲得公司股東名冊或公司記錄副本的一般權利，惟具有公司的組織章程細則可能載列的權利。

11 特別決議案

公司法規定，倘在股東大會(須正式發出股東大會通告，指明擬提呈的決議案為特別決議案)上，有權親自或(倘允許委派代表)委派代表投票的股東以至少三分之二的大多數票通過一項決議案，則該決議案為特別決議案，惟公司可於組織章程細則訂明所需大多數票須為三分之二以上，另外亦可規定該等大多數票(不少於三分之二)可因須通過特別決議案批准的事項而異。如經公司組織章程細則授權，經公司屆時有權投票的全體股東簽署的書面決議案可作為特別決議案。

12 附屬公司擁有母公司的股份

公司法並不禁止開曼群島公司收購及持有其母公司的股份，惟須符合公司的宗旨。任何附屬公司的董事在進行上述收購時，須謹慎履行職責及秉誠行事，而該等行使須出於適當目的及符合附屬公司利益。

13 併購及合併

公司法允許開曼群島公司之間及開曼群島公司與非開曼群島公司之間進行併購及合併。就此而言，(a)「併購」指兩間或以上組成公司合併，並將其業務、財產及負債歸屬至其中一家存續公司內；及(b)「合併」指兩間或以上組成公司整合為一家合併公司，並將該等公司的業務、財產及負債歸屬至該合併公司。為進行併購或合併，併購或合併計劃書須獲各組成公司的董事批准，而該計劃其後必須獲(a)各組成公司以特別決議案授權及(b)組成公司的組織章程細則可能列明的其他授權(如有)。該併購或合併計劃書須提交予開曼群島公司註冊處處長存檔，連同有關合併或存續公司償債能力的聲明、各組成公司的資產及負債清單以及承諾將有關併購或合併證書的副本送交各組成公司股東及債權人的承諾書，並將於開曼群島憲報刊登併購或合併的通告。除若干特殊情況外，有異議股東有權於遵守所需程序後獲支付其股份的公平值，惟倘各方未能就此達成共識，則將由開曼群島法院釐定。遵守此等法定程序進行的併購或合併無須經法院批准。

14 重構

法例規定進行重構及合併須在就此召開的大會獲得佔出席大會的(a)股東價值75%，或(b)佔債權人價值75%(視情況而定)的大多數票批准，且其後獲開曼群島大法院批准。儘管有異議的股東有權向大法院表示彼認為徵求批准的交易對股東所持股份並無給予公平值，惟倘無證據顯示管理層有欺詐或不誠實行為，大法院不大可能僅基於上述理由否決該項交易，而倘該項交易獲批准及完成，有異議的股東將不會獲得類似諸如美國公司的有異議的股東一般具有的估值權利(即以司法方式釐定其股份的估值而獲得現金的權利)。

15 收購

倘一家公司提出收購另一家公司股份的建議，且在提出收購建議後4個月內，不少於90%的股份持有人接納收購，則收購人可在上述4個月屆滿後的2個月內隨時發出通知，要求有異議的股東按收購建議條款轉讓其股份。有異議的股東可在該通知發出後1個月內向開曼群島大法院提出反對轉讓。有異議的股東須證明大法院應行使其酌情權，除非有證據顯示收購人與接納收購建議的股份持有人之間有欺詐或不誠實或勾結行為，以不公平手法迫退少數股東，否則法院一般不會行使其酌情權。

16 彌償保證

開曼群島法律並無限制公司組織章程細則可對高級職員及董事作出彌償保證的範圍，惟倘開曼群島法院認為任何該等條文違反公共政策(例如表示對觸犯刑事罪行的後果作出彌償保證)則除外。

17 重組

公司可向開曼群島大法院提交委任重組人員的呈請，理由是公司：

(a) 無法或可能無法償還債務；及

(b) 擬根據公司法、外國法律或通過達成一致重組，向其債權人(或多類債權人)提出折中方案或安排。

大法院可(其中包括)於聆訊該呈請後頒令委任重組人員，賦予其法院可能授予的權力並履行法院可能准許的職能。於(i)提交委任重組人員的呈請之後而頒令委任重組人員之前；及(ii)頒令委任重組人員之時直至該頒令被撤銷的任何時間，均不得對公司進行或提起訴訟、行動或其他法律程序(刑事訴訟除外)、不得通過公司清盤的決議案

且不得提交公司清盤的呈請，除非已有法院准許。然而，儘管須提交委任重組人員的呈請或委任重組人員，對公司全部或部分資產享有擔保的債權人有權強制執行該擔保，而無須法院准許及無須徵求已委任的重組人員同意。

18 清盤

法院可對公司頒令強制清盤，或(a)倘公司有能力償債，則根據其股東的特別決議案或(b)倘公司無力償債，則根據其股東的普通決議案自願清盤。清盤人負責收集公司資產(包括出資人(股東)應付的款項(如有))、確定債權人名單及償還公司所欠債權人的債務(如資產不足償還全部債務則按比例償還)，並確定出資人的名單，以及根據他們的股份所附權利分派剩餘資產(如有)。

19 轉讓印花稅

開曼群島對開曼群島公司股份轉讓並不徵收印花稅，惟轉讓在開曼群島持有土地權益的公司股份除外。

20 稅項

根據開曼群島稅務優惠法(經修訂)第6條，本公司可獲得開曼群島財政司承諾：

(a) 開曼群島現行法律概不會就本公司或其業務所得利潤、收益、盈利或增值徵收任何稅項；及

(b) 此外，本公司無須就下列各項繳納與利潤、收益、收入或增值相關或屬遺產稅或繼承稅性質的稅項：

(i) 本公司的股份、債權證或其他債務；或

(ii) 預扣全部或部分任何有關付款(定義見稅務優惠法(經修訂)第6(3)條)。

開曼群島目前對個人或公司的利潤、收益、盈利或增值並不徵收任何税項，且無屬繼承税或遺產税性質的税項。除不時因在開曼群島司法轄區內訂立若干文據或將有關文據帶入開曼群島司法轄區而可能適用的若干印花税外，開曼群島政府不大可能對本公司徵收其他重大税項。開曼群島並無參與訂立任何適用於由本公司作出或向本公司作出的任何付款的雙重徵税協定。

21 外匯管制

開曼群島並無外匯管制法規或貨幣限制。

22 一般事項

本公司有關開曼群島法律的法律顧問邁普達律師事務所(香港)有限法律責任合夥已向本公司發出一份意見函，概述開曼群島公司法的各方面。該意見函連同公司法文本於「附錄五 — 送呈公司註冊處處長及展示文件」所載「展示文件」一節所述網站展示。任何人士如欲查閱開曼群島公司法的詳細概要，或欲了解該等法律與其較熟悉的任何司法轄區法律之間的差異，建議尋求獨立法律意見。

A. 有關本集團的進一步資料

1. 註冊成立

本公司於2019年12月13日根據開曼群島法例註冊成立為獲豁免有限公司。我們的註冊辦事處位於Maples Corporate Services Limited, PO Box 309, Ugland House Grand Cayman, KY1-1104, Cayman Islands。本公司總部位於美國明尼蘇達州德魯斯市泰勒區4515號，郵編55811。

因此，本公司的公司架構及細則須符合開曼群島相關法律的規定。細則的概要載於「附錄三 — 本公司章程及開曼群島公司法概要」。

本公司已於香港銅鑼灣勿地臣街1號時代廣場二座31樓設立香港主要營業地點，並於2023年6月7日根據公司條例第16部向香港公司註冊處註冊為一家非香港公司。香港銅鑼灣勿地臣街1號時代廣場二座31樓達盟香港有限公司的黃凱婷女士，已獲委任為本公司的授權代表，於香港接收法律程序文件及通知。

2. 本公司股本變動

於2019年12月13日，即本公司註冊成立當日，我們的註冊股本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元的普通股。於註冊成立時，於2019年12月13日，一股每股面值1.00美元的繳足股款普通股獲配發及發行予初始認購人(為獨立第三方)，隨後於同日獲轉讓予中航通飛香港。

緊隨股份拆細及**[編纂]**完成後(假設**[編纂]**未獲行使)，本公司的法定股本將為**[編纂]**美元，分為**[編纂]**股股份，而本公司的已發行股本將為**[編纂]**美元，分為**[編纂]**股股份。

除本文所披露者外，緊隨本文件日期前2年內，我們的股本概無任何變動及贖回、回購或出售。

3. 附屬公司的股本變動

附屬公司的公司資料及詳情概要載於本文件附錄一所載的會計師報告1.2。

有關我們主要附屬公司的詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構 — 公司發展 — 主要附屬公司」。

緊隨本文件日期前2年內，本公司主要附屬公司的股本概無發生變動。

4. 關於[編纂]的股東決議案

根據於2024年[•]通過的股東書面決議案，下列決議案(其中包括)獲正式通過：

(a) 有條件批准並於**[編纂]**採納組織章程大綱及細則；

(b) 須待(i)上市委員會批准本文件所述已發行及將予發行的股份**[編纂]**及**[編纂]**，且其後並無於股份於聯交所開始**[編纂]**前取消有關**[編纂]**及交易；(ii)已釐定**[編纂]**；(iii)**[編纂]**在**[編纂]**項下的義務成為無條件且並無根據**[編纂]**的條款或其他原因終止(在各情況下均於**[編纂]**規定的日期當天或之前)；及(iv)**[編纂]**與本公司已正式簽署**[編纂]**，方可作實：

(i) 批准**[編纂]**(包括**[編纂]**)，批准擬根據**[編纂][編纂]**及**[編纂][編纂]**，並授權董事釐定**[編纂]**並**[編纂]**及**[編纂][編纂]**；

(ii) 於緊接**[編纂]**完成前將本公司當時已發行及未發行股本中每股面值1.00美元的每股股份拆分為每股面值[0.50]美元的[兩股]股份；

(iii) 授予董事一般無條件授權行使本公司所有權力，以配發、發行及處理股份或可轉換為股份的證券，以及作出或授出可能須配發及發行或處理該等股份的要約、協議或購股權(包括賦予任何權利可認購或以其他方式收取股份的任何認股權證、債券、票據及債券證)，惟按此方式配發及發行或同意有條件或無條件配發及發行的股份總面值，惟通過**[編纂]**、供股或根據行使本公司可能不時配發及發行的認股權證所附帶的任何認購權，或根據組織章程細則及基於股東於股東大會授出的特別授權，配發及發行股份以代替全部或部分股份股息，不得超過於緊隨股份拆細及**[編纂]**完成後已發行股份總面值的20%(不包括可能因行使**[編纂]**而發行的任何股份)；

(iv) 授予董事一般無條件授權(「購回授權」)，以行使本公司所有權力，於聯交所或本公司證券可能**[編纂]**且就此獲證監會及聯交所認可的任何其他證券交易所購回股份，惟購回的股份數目不得超過緊隨股份拆細及**[編纂]**完成後已發行股份(不包括可能因行使**[編纂]**而發行的任何股份)總面值的10%；

(v) 擴大上文第(iii)段所述的一般無條件授權，增加董事根據該項一般授權可配發及發行或同意配發及發行的股份總面值，數額相當於本公司根據上文第(iv)段所述購回股份授權所購買股份的總面值不超過緊隨股份拆細及**[編纂]**完成後已發行股份總面值的10%(不包括可能因行使**[編纂]**而發行的任何股份)；

(vi) 批准本公司向**[編纂]**授予**[編纂]**，以**[編纂]**及發行**[編纂]**中最初可獲得的最多**[編纂]**%的**[編纂]**，以彌補**[編纂]**中的**[編纂]**；及

(vii) 批准擬議**[編纂]**並授權董事實施該等**[編纂]**。

上文(b)(iii)、(b)(iv)及(b)(v)段所指的各項一般授權將一直生效，直至下列日期(以最早發生者為準)為止：

(i) 本公司下屆股東週年大會結束時；

(ii) 任何適用法律或組織章程細則規定本公司須舉行下屆股東週年大會的限期屆滿時；或

(iii) 股東於股東大會通過普通決議案撤回或修改該授權時。

5. 股份購回限制

本節載列按聯交所要求納入本文件的有關本公司購回其自身證券的資料。

(a) 上市規則條文

上市規則允許於聯交所第一上市的公司於聯交所購回其自身證券，惟須受若干限制，其中較重要的限制概述如下：

(i) 股東批准

所有於聯交所第一上市的公司購回證券(如為股票須全額繳足)建議必須事先透過一般授權或特定交易的特別批准以股東普通決議案獲得批准。

依據於[•]通過的股東決議案，董事獲授購回授權以行使本公司一切權利，於聯交所或於任何本公司證券可能上市的及就此而言被證監會和聯交所認可的其他證券交易所購回總面值不超過緊隨股份拆細及**[編纂]**完成後已發行股份總面值10%的股份(不包括

因行使**[編纂]**可能發行的任何股份），該項授權將於以下日期屆滿（以最早發生者為準）(i)本公司下屆股東週年大會結束時（除非股東於股東大會上另行通過普通決議案無條件或有條件續期），(ii)組織章程細則或任何其他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，及(iii)股東於股東大會通過普通決議案修改或撤回該授權之日。

(ii) 資金來源

用作購回的資金必須來自根據組織章程細則、上市規則以及開曼群島適用法律及其他適用法律法規可供合法撥作此用途的資金。上市公司不得在聯交所以現金以外的代價或以聯交所不時生效的交易規則以外的結算方式購回其本身證券。

根據上述規定，我們的任何購回可從本公司的利潤、股份溢價或為回購目的而發行的新股的收益中撥付或從資本（在開曼群島公司法的規限下）中撥付。購回時應付高於購回股份面值的任何溢價必須從本公司的利潤、股份溢價或資本（在開曼群島公司法的規限下）中撥付。

(iii) 關連方

上市規則禁止本公司在知情情況下於聯交所向「核心關連人士」（包括本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他們任何一方的緊密聯繫人）購回股份，而核心關連人士不得在知情情況下向本公司出售股份。

(iv) 購回理由

董事相信，由股東授予我們董事一般授權，使本公司於市場購回股份符合本公司及股東的最佳利益。視乎當時的市況及資金安排，有關購回可能提高本公司每股股份資產淨值及／或每股股份盈利，並僅於我們董事相信有關購回將對本公司及股東有利時方會進行。

(v) 回購資金

購回股份時，本公司只能從根據組織章程細則、上市規則、開曼群島公司法及開曼群島適用法律規定可合法作此用途的資金中撥付。

根據本文件所披露我們當前的財務狀況並計及營運資金狀況，我們董事認為，倘全面行使購回授權，與本文件所披露狀況相比，或會對我們的營運資金及╱或資產負債狀況產生重大不利影響。然而，倘行使購回授權會對董事不時認為合適的營運資金需求或資產負債水平產生重大不利影響，則董事不建議行使購回授權。

(vi) 一般資料

以股份拆細及**[編纂]**完成後已發行**[編纂]**股股份計算(假設**[編纂]**未獲行使)，悉數行使購回授權後，本公司可於購回授權仍有效期間購回不超過**[編纂]**股股份。

我們董事或(作出一切合理查詢後所知)他們任何緊密聯繫人(定義見上市規則)現時無意向本公司或我們附屬公司出售任何股份。我們董事已向聯交所承諾，在適用情況下，他們將根據上市規則、組織章程細則、開曼群島公司法或開曼群島任何其他適用法律行使購回授權。

倘因根據購回授權購回股份導致股東所持本公司投票權比例增加，則根據收購守則，有關增加視為收購。因此，一名股東或一組一致行動的股東(根據股東權益的增加程度)可獲得或鞏固對本公司的控制權，從而可能須根據收購守則第26條提出強制收購要約。除上文披露者外，就董事所知，根據購回授權進行任何購回不會產生收購守則所述的任何後果。

倘購回股份令公眾所持股份數目削減至低於已發行股份總數25%時(或上市規則規定的其他最低公眾持股比例)，董事不會行使購回授權。

概無本公司核心關連人士知會我們，表示其目前有意在購回授權獲行使時向本公司出售股份，亦無承諾不會向本公司出售股份。

6. 公司重組

組成本集團的公司進行重組以精簡我們的公司架構。更多詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構 — 重組」。

B. 有關我們業務的其他資料

1. 重大合約概要

以下為我們於本文件日期前兩年內訂立的重大或可能屬重大合約(於日常業務中訂立的合約除外)：

(a) **[編纂]**。

2. 本集團的知識產權

(a) 專利

(i) 註冊專利

截至2023年12月31日，我們為以下我們認為對業務屬重大或可能屬重大的專利的註冊擁有人，並有權使用該等專利：

編號	專利名稱	司法轄區	專利號	註冊擁有人
1	Intelligent ballistic parachute system with fuel discharge	美國	8,056,861	Cirrus Design
2	Aircraft parachute deployment autopilot	美國	10,118,707	Cirrus Design

編號	專利名稱	司法轄區	專利號	註冊擁有人
3	Mechanical timing connection for sequencing airbag activation with rocket for deploying aircraft parachute	美國	10,399,686	Cirrus Design
4	Aircraft parachute system utilizing airbag to assist with parachute deployment	美國	10,414,506	Cirrus Design
5	Bridle for aircraft parachute deployment rocket	美國	10,717,538	Cirrus Design
6	Intelligent ballistic parachute system that performs pre-activation and/or post-activation actions	美國	RE47,474	Cirrus Design
7	Intelligent ballistic parachute system that performs pre-activation and/or post-activation actions	美國	RE49,214	Cirrus Design
8	Mobile device application-based aircraft data storage and communication system	美國	11,275,369	Cirrus Design
9	Mobile device application-based aircraft data storage and communication system	美國	11,762,383	Cirrus Design
10	Aviation Connectivity Gateway Module for Remote Data Offload	美國	11,659,490	Cirrus Design

(ii) 申請中專利

截至2023年12月31日，我們還申請註冊以下我們認為對業務屬重大或可能屬重大的專利：

編號	專利名稱	司法轄區	申請號	申請人	申請日期
1	Wireless aircraft communication system	美國	18/082,441	Cirrus Design	2022年12月15日
2	Wireless network devices, systems and methods	美國	18/082,430	Cirrus Design	2022年12月15日
3	Wireless aircraft communication system	PCT	PCT/US2022/053138	Cirrus Design	2022年12月16日
4	Mobile device application-based aircraft data storage and communication system	美國	18/447,477	Cirrus Design	2023年8月10日
5	Mobile device application-based aircraft data storage and communication system	PCT	PCT/US2021/029309	Cirrus Design	2021年4月27日
6	Mobile device application-based aircraft data storage and communication system	歐洲	EP21796772.8	Cirrus Design	2021年4月27日
7	Mobile device application-based aircraft data storage and communication system	澳大利亞	AU2021265773	Cirrus Design	2021年4月27日
8	Aviation connectivity gateway module for remote data offload	美國	17/104,500	Cirrus Design	2020年11月25日
9	Parachute with inflation control and load distributing slider loops	美國	17/809,103	Cirrus Design	2022年6月27日
10	Parachute inflation control and load distributing loops	PCT	PCT/US2023/025758	Cirrus Design	2023年6月20日
11	Aviation connectivity gateway module for remote data offload	美國	18/134,975	Cirrus Design	2023年4月14日

(b) 商標

(i) 註冊商標

截至2023年12月31日，我們已註冊以下我們認為對業務屬重大或可能屬重大的商標：

編號	商標	註冊地點	註冊號	註冊擁有人	註冊日期	類別
1.	CIRRUS	澳大利亞	1554353	Cirrus Design	2013年12月11日	12
2.	CIRRUS	巴西	840541635	Cirrus Design	2017年12月5日	12
3.	CIRRUS	加拿大	TMA1095864	Cirrus Design	2021年3月16日	9、12、35、37、38、41、42
4.	CIRRUS	歐盟商標	012717815	Cirrus Design	2015年8月28日	9、12、35、37、41、42
5.	CIRRUS	歐盟商標	006909584	Cirrus Design	2009年5月16日	12
6.	CIRRUS	香港	304900789	Cirrus Design	2019年11月19日	12
7.	CIRRUS	墨西哥	1607554	Cirrus Design	2016年1月26日	12
8.	CIRRUS	英國	UK00912717815	Cirrus Design	2015年8月28日	9、12、35、37、41、42
9.	CIRRUS	英國	UK00906909584	Cirrus Design	2009年5月16日	12
10.	CIRRUS	美國	4758288	Cirrus Design	2015年6月23日	9
11.	CIRRUS	美國	1907261	Cirrus Design	1995年7月25日	12
12.	CIRRUS	美國	4651692	Cirrus Design	2014年12月9日	12
13.	CIRRUS	美國	4635535	Cirrus Design	2014年11月11日	37
14.	CIRRUS	美國	4853511	Cirrus Design	2015年11月17日	41
15.	CIRRUS	美國	4635536	Cirrus Design	2014年11月11日	42
16.	西锐	中國	47736013	Cirrus Design	2021年11月21日	12

編號	商標	註冊地點	註冊號	註冊擁有人	註冊日期	類別
17.	A 西銳 B 西锐	香港	304900770	Cirrus Design	2021年3月22日	12
18.	CIRRUS AIRCRAFT	香港	305039163	Cirrus Design	2020年2月25日	12
19.	CIRRUS AIRCRAFT	中國	13072293	Cirrus Design	2015年1月7日	12
20.		澳大利亞	1554357	Cirrus Design	2013年12月11日	12
21.		巴西	840541651	Cirrus Design	2017年12月5日	12
22.		中國	13072292	Cirrus Design	2017年10月28日	12
23.		歐盟商標	012717591	Cirrus Design	2015年8月27日	9、12、35、36、37、41、42
24.		墨西哥	1607553	Cirrus Design	2016年1月26日	12
25.		英國	UK00912717591	Cirrus Design	2015年8月27日	9、12、35、36、37、41、42
26.	CIRRUS IQ	世界知識產權組織	1711134	Cirrus Design	2022年12月28日	9
27.	CIRRUS IQ	歐盟商標	1711134	Cirrus Design	2022年12月28日	9
28.	CIRRUS IQ	英國	WO0000001711134	Cirrus Design	2022年12月28日	9
29.	CIRRUS PERCEPTION	美國	5758792	Cirrus Design	2019年5月21日	12
30.	CIRRUS PERSPECTIVE	美國	4686664	Cirrus Design	2015年2月17日	9
31.	CIRRUS VISION	巴西	830433708	Cirrus Design	2012年10月2日	12

編號	商標	註冊地點	註冊號	註冊擁有人	註冊日期	類別
32.	CIRRUS VISION	歐盟商標	007496128	Cirrus Design	2009年9月24日	12
33.	CIRRUS VISION	英國	UK00907496128	Cirrus Design	2009年9月24日	12
34.	CIRRUS VISION	美國	4321276	Cirrus Design	2013年4月16日	12
35.	CIRRUS CERTIFIED	歐盟商標	1640954	Cirrus Design	2021年6月22日	35
36.	CIRRUS CERTIFIED	美國	4916346	Cirrus Design	2016年3月15日	36
37.	CIRRUS CERTIFIED	世界知識產權組織	1640954	Cirrus Design	2021年6月22日	35
38.	THE CIRRUS LIFE	歐盟商標	017247347	Cirrus Design	2018年1月19日	12、25
39.	THE CIRRUS LIFE	英國	UK00917247347	Cirrus Design	2018年1月19日	12、25
40.		香港	305044383	Cirrus Design	2020年2月25日	12
41.		中國	20686486	Cirrus Design	2017年9月14日	9
42.		中國	20686485	Cirrus Design	2017年11月7日	12
43.		中國	24119917	Cirrus Design	2018年12月7日	12
44.		中國	20686484	Cirrus Design	2017年9月14日	35
45.		中國	20686483	Cirrus Design	2017年9月14日	36
46.		中國	20686482	Cirrus Design	2017年9月14日	37

編號	商標	註冊地點	註冊號	註冊擁有人	註冊日期	類別
47.		中國	20686481	Cirrus Design	2017年9月14日	41
48.		中國	20686480	Cirrus Design	2017年9月14日	42
49.		歐盟商標	015293707	Cirrus Design	2016年9月20日	9、12、35、36、37、41、42
50.		英國	UK00915293707	Cirrus Design	2016年9月20日	9、12、35、36、37、41、42
51.		美國	5281686	Cirrus Design	2017年9月5日	9
52.		美國	2490857	Cirrus Design	2001年9月18日	12
53.		美國	5271673	Cirrus Design	2017年8月22日	12
54.		美國	5281751	Cirrus Design	2017年9月5日	35
55.		美國	5271729	Cirrus Design	2017年8月22日	36
56.		美國	5271674	Cirrus Design	2017年8月22日	37
57.		美國	5271675	Cirrus Design	2017年8月22日	41

編號	商標	註冊地點	註冊號	註冊擁有人	註冊日期	類別
58.		美國	5271730	Cirrus Design	2017年8月22日	42
59.		歐盟商標	006909725	Cirrus Design	2009年7月21日	12
60.		英國	UK00906909725	Cirrus Design	2009年7月21日	12
61.		歐盟商標	1474605	Cirrus Design	2019年5月7日	12、25、41
62.		英國	UK00801474605	Cirrus Design	2019年5月7日	12、25、37、41
63.		美國	6449245	Cirrus Design	2021年8月10日	12、25、41
64.		世界知識產權組織	1474605	Cirrus Design	2019年5月7日	12、25、41
65.		英國	WO0000001474605	Cirrus Design	2019年5月7日	12、25、41
66.	VISION JET	歐盟商標	1472655	Cirrus Design	2019年5月7日	12、25、41
67.	VISION JET	英國	WO0000001472655	Cirrus Design	2019年5月7日	12、25、41
68.	VISION JET	英國	UK00801472655	Cirrus Design	2019年11月22日	12、25、37、41
69.	VISION JET	美國	6449244	Cirrus Design	2021年8月10日	12、25、41
70.	VISION JET	世界知識產權組織	1472655	Cirrus Design	2019年5月7日	12、25、41
71.	VISION SF50	美國	4535590	Cirrus Design	2014年5月27日	12
72.	VISIONAIR	美國	7049395	Cirrus Design	2023年5月9日	39

編號	商標	註冊地點	註冊號	註冊擁有人	註冊日期	類別
73.	VISIONAIR	美國	6673043	Cirrus Design	2022年3月15日	35、37
74.	XI	美國	3736949	Cirrus Design	2010年1月12日	12
75.	CIRRUS AIRFRAME PARACHUTE SYSTEM	美國	4554515	Cirrus Design	2014年6月24日	12
76.	VISION CENTER	美國	6205947	Cirrus Design	2020年11月24日	37
77.	VISION CENTER	美國	6205948	Cirrus Design	2020年11月24日	39
78.	VISION CENTER	美國	6205949	Cirrus Design	2020年11月24日	41
79.	VISION CENTER	歐盟商標	016480162	Cirrus Design	2017年9月28日	35、37、41、42
80.	VISION CENTER	英國	UK00916480162	Cirrus Design	2017年9月28日	35、37、41、42
81.	VISION CENTER	美國	6283299	Cirrus Design	2021年3月2日	25
82.	VISION CENTER	美國	6309115	Cirrus Design	2021年3月30日	35
83.	VISION	美國	4609958	Cirrus Design	2014年9月23日	12
84.	CAPS	美國	4443871	Cirrus Design	2013年12月3日	12

(ii) 正在申請中的商標

截至2023年12月31日，我們亦已申請註冊下列我們認為對業務屬重大或可能屬重大的商標：

編號	商標	註冊地點	申請編號	申請人	申請日期	類別
1.	CIRRUS	美國	86075690	Cirrus Design	2013年9月26日	35
2.	CIRRUS IQ	澳大利亞	2331604	Cirrus Design	2022年12月28日	9
3.	CIRRUS IQ	巴西	1711134	Cirrus Design	2022年12月28日	9

編號	商標	註冊地點	申請編號	申請人	申請日期	類別
4.	CIRRUS IQ	加拿大	2337159	Cirrus Design	2022年12月28日	9
5.	CIRRUS IQ	香港	306141564	Cirrus Design	2022年12月29日	9
6.	CIRRUS IQ	墨西哥	1711134	Cirrus Design	2022年12月28日	9
7.	CIRRUS IQ	美國	97481118	Cirrus Design	2022年6月29日	9
8.	CIRRUS CERTIFIED	加拿大	（知識產權編號：1640954） 2162275	Cirrus Design	2021年6月22日	35
9.	CIRRUS CERTIFIED	美國	90/733591	Cirrus Design	2021年5月25日	35
10.	CIRRUS CERTIFIED	美國	90/733596	Cirrus Design	2021年5月25日	42
11.	CIRRUS AIRCRAFT	香港	306265459	Cirrus Design	2023年6月9日	16
12.	CIRRUS ONE	美國	98/155626	Cirrus Design	2023年8月29日	35
13.		加拿大	2264970	Cirrus Design	2023年6月21日	36、37、41
14.	JETSTREAM	美國	98/191256	Cirrus Design	2023年9月21日	37、41
15.	JETSTREAM PROGRESSIVE	美國	98/182214	Cirrus Design	2023年9月15日	37、41
16.	THE CIRRUS LIFE	美國	98/053203	Cirrus Design	2023年6月21日	21、25、41

(c) 域名

截至2023年12月31日，我們已註冊並保持對下列我們認為對業務屬重大或可能屬重大的域名的所有權：

編號	域名	註冊擁有人	到期日
1	CIRRUSAIRCRAFT.COM	Cirrus Design	2025年12月29日

除上述披露者外，截至最後實際可行日期，概無與我們業務有關或可能屬重大的其他專利、商標或服務商標、知識產權或工業產權。

C. 有關我們董事和主要股東的更多詳情

1. 董事服務合約及委任書詳情

(a) 執行董事

我們的執行董事王暉先生及Zean Hoffmeister Vang NIELSEN先生各自已與本公司訂立服務合約。每份服務合約的初始期限為自**[編纂]**起計三年。服務合約可根據章程細則及適用法律、規則及法規續簽。

(b) 非執行董事及獨立非執行董事

我們的非執行董事楊雷先生、宋慶春先生、劉亮先生及李屹暉先生，我們的獨立非執行董事張仁嫻先生、劉仲文先生及Ferheen MAHOMED女士(別名：馬穎欣)已各自與本公司訂立委任函。每份委任函的初始任期為自**[編纂]**起計三年。委任函可以根據章程細則及適用法律、規則及法規續簽。

2. 董事薪酬

截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度，支付予我們董事的總薪酬(包括袍金、薪金、退休計劃供款、住房津貼、其他津貼和實物福利及酌情花紅)分別約為4.2百萬美元、3.3百萬美元及3.9百萬美元。

根據截至最後實際可行日期仍具效力的安排，預計截至2024年12月31日止年度支付予董事的薪酬總額約為6.8百萬美元。

於業績記錄期，本公司未向我們董事或五名最高薪人士支付任何報酬，作為邀請其加入或於加入本公司後的獎勵。於業績記錄期亦無向董事或前任董事支付、且彼等亦無收取任何補償，作為失去本集團任何成員公司董事職位或有關管理本集團任何成員公司事務任何其他職位的補償。此外，於業績記錄期，我們董事均未放棄或同意放棄任何薪酬。

除上述披露者外，截至2023年12月31日止三個年度，本集團任何成員公司均未向任何董事支付或應付任何其他款項。

3. 權益披露

本公司董事及主要行政人員權益披露

緊隨股份拆細及**[編纂]**完成後，概無董事或本公司主要行政人員將於本公司股份、相關股份或債權證中擁有權益及／或淡倉(如適用)，或於本公司相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份或債權證中擁有(i)須根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部知會本公司及聯交所的任何權益及／或淡倉(如適用)(包括根據證券及期貨條例有關條文被當作或被視為擁有的權益及淡倉)，(ii)根據證券及期貨條例第352條須登記於該條所述的登記冊的權益及／或淡倉(如適用)，或(iii)根據上市規則附錄十所載的上市發行人董事進行證券交易的標準守則將須知會本公司及聯交所的權益及／或淡倉(如適用)(在各情況下均於股份在聯交所**[編纂]**後)。

主要股東權益披露

除本文件「主要股東」部分披露者外，董事並不知悉任何其他人士將於緊隨股份拆細及**[編纂]**完成後，於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接持有附帶權利可於任何情況下在本公司股東大會上投票的任何類別股本面值的10%或以上權益。

4. 已收代理費或佣金

除本文件「**[編纂]**」及「董事及高級管理人員」兩節所披露者外，本公司於本文件日期前兩年內概無就發行或出售本集團任何成員公司的任何股本或證券而授予任何佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款。

5. 免責聲明

除本文件「董事及高級管理人員」、「主要股東」及「業務」章節以及本節所披露者外：

(a) 董事或本公司主要行政人員概無於本公司或任何其相聯法團(定義見證券及期貨條例)的股份、相關股份或債權證中擁有須根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部知會本公司及香港聯交所的任何權益或淡倉，或根據證券及期貨條例第352條須記入該條所述登記冊內的任何權益或淡倉，或一旦股份**[編纂]**根據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香港聯交所的任何權益或淡倉；

(b) 董事或名列本附錄「D.其他資料 — 11.專家資格」的任何專家概無於本公司的創辦中，或於本集團任何成員公司於緊接本文件日期前兩年內所收購、出售或租賃的任何資產或擬收購、出售或租賃的任何資產中擁有任何直接或間接權益；

(c) 董事概無於在本文件日期仍然有效且對本集團業務影響重大的任何合約或安排中擁有重大權益；

(d) 董事概無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於一年內免付賠償(法定賠償除外)終止的合約)；

(e) 據董事或本公司主要行政人員所知，概無任何人士(不包括董事或本公司主要行政人員)將於股份拆細及緊隨**[編纂]**完成後於本公司股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司披露的任何權益或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可於一切情況下於本集團任何成員公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益；及

(f) 於業績記錄期內各年度或期間，董事或他們各自的緊密聯繫人(定義見上市規則)或擁有本公司已發行股本5%以上權益的股東概無於本集團前五大客戶或前五大供應商中擁有任何權益。

D. 其他資料

1. 遺產稅

董事已獲告知本集團在香港及開曼群島不大可能有重大遺產稅責任。

2. 訴訟

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，就董事所知，並無針對本集團任何成員公司(對本集團的財務狀況或經營業績)的未決訴訟或重大索賠。

3. 獨家保薦人

獨家保薦人已代表我們向上市委員會申請本文件所述待發行股份的**[編纂]**和**[編纂]**許可。我們已作出一切必要安排，使該等股份得以納入**[編纂]**。

獨家保薦人確認其符合上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性標準。本公司應付給獨家保薦人的與**[編纂]**有關的保薦人費用為800,000美元。

4. 合規顧問

根據上市規則第3A.19條的規定，本公司已委任浩德融資有限公司為合規顧問。

5. 開辦費用

就上市規則而言，本公司於截至最後實際可行日期並無產生任何重大開辦費用。

6. 發起人

就上市規則而言，本公司概無任何發起人。於緊接本文件日期前兩年內，概無就**[編纂]**及本文件所述的關聯交易向任何發起人支付、配發或給予任何現金、證券或其他福利，或擬向彼等支付、配發或給予任何現金、證券或其他福利。

7. 專家同意書

本附錄「D.其他資料 — 11.專家資格」所列專家各自已就刊發本文件發出同意書，同意以本文件所示格式及內容，分別轉載其觀點、報告及／或函件及／或法律意見(視情況而定)及引述其名稱，且至今並無撤回同意書。

上文所提及的專家概無擁有本公司或我們任何附屬公司的任何股權，或可認購或提名他人認購本公司或我們任何附屬公司證券的權利(不論是否可依法強制執行)。

8. 約束力

倘根據本文件而提出認購申請，本文件即具效力，致使全部有關人士須受公司(清盤及雜項條文)條例第44A及第44B條所有適用條文(罰則除外)約束。

9. 雙語文件

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，本文件分別以英文及中文版本刊發。

10. 股份持有人的稅項

(a) 香港

出售、購買及轉讓於本公司香港股東名冊分冊內登記的股份須繳納香港印花稅，現時對該出售、購買及轉讓各方收取的稅率為出售或轉讓股份代價或公平值(以較高者為準)的0.1%。於香港產生或源於香港的股份**[編纂]**利潤亦可能繳納香港利得稅。《2005年收入(取消遺產稅)條例》自2006年2月11日起於香港生效。申請承辦於2006年2月11日當日或以後身故的股份持有人的遺產，毋須繳納香港遺產稅，亦毋須提交遺產稅結清證明。

(b) 開曼群島

開曼群島公司於開曼群島轉讓股份毋須繳納印花稅，惟於開曼群島持有土地權益者除外。

(c) 諮詢專業顧問

如果對**[編纂]**股份的稅務影響有任何疑問，建議股份**[編纂]**諮詢其專業顧問。需要強調的是，本公司、我們的董事或參與**[編纂]**的其他各方均不會對股份持有人因**[編纂]**股份或行使其附帶的任何權利而產生的任何稅務影響或債務承擔責任。

11. 專家資格

以下為提供本文件所載意見或建議的專家資格：

名稱	資格
中國國際金融香港證券有限公司	根據證券及期貨條例從事第1類(證券交易)、第2類(期貨合約交易)、第4類(就證券提供意見)、第5類(就期貨合約提供意見)及第6類(就公司融資提供意見)受規管活動的持牌法團
美國斐格律師事務所	有關我們在美國經營業務的美國法律的法律顧問
霍金路偉國際律師事務所	有關美國監管法律及國際制裁法律的法律顧問
Gravel & Shea PC	佛蒙特州法律顧問
嘉源律師事務所	中國法律顧問
邁普達律師事務所(香港)有限法律責任合夥	開曼群島法律顧問
弗若斯特沙利文有限公司	行業顧問
羅兵咸永道會計師事務所	香港法例第50章專業會計師條例所規定執業會計師 香港法例第588章會計及財務匯報局條例所規定註冊公眾利益實體核數師

12. 無重大不利變動

我們的董事認為，財務或交易狀況自2023年12月31日(即本集團最新經審計綜合財務報表編製日期)起並無重大不利變化。

13. 其他事項

(a) 除本文件「**[編纂]**」及「董事及高級管理人員」兩節所披露者外，緊接本文件日期前兩年內：

(i) 概無發行或同意發行或建議繳足或部分繳足本公司或其任何附屬公司的股本或借貸資本，以獲取現金或現金以外的代價；

(ii) 概無就發行或出售本公司或其任何附屬公司的任何股本或借貸資本而授予或同意授予佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款；

(iii) 概無就認購、同意認購、促使認購或同意促使認購本公司或其任何附屬公司的任何股份支付或應付佣金；

(b) 本公司或其任何附屬公司的股份或借貸資本概無附有或已有條件或無條件同意附有任何購股權；

(c) 本公司或其任何附屬公司概無任何創辦人股份、管理層股份或遞延股份、可換股債券或債權證；

(d) 除本文件「**[編纂]**」一節所披露者外，本附錄「D.其他資料 — 11.專家資格」分段所列人士概無於本集團任何成員公司的任何股份中享有實益權益或其他任何權益，亦無擁有任何權利或購股權(無論是否依法強制執行)可認購或提名其他人士認購本集團任何成員公司的任何證券；

(e) 董事確認，本集團財務或交易狀況自2023年12月31日(即本集團最新經審計綜合財務報表編製日期)起概無重大不利變化；

(f) 於本文件日期前12個月，本集團的業務概無出現任何干擾以致可能或已經對本集團的財務狀況造成重大影響；

(g) 目前本集團任何公司概無於任何證券交易所上市或在任何交易系統交易，本集團亦未尋求或擬議尋求本公司股份或借貸資本在任何其他證券交易所上市或買賣；且不存在放棄或同意放棄未來股息的安排。

送呈公司註冊處處長文件

連同本文件副本一併送呈香港公司註冊處處長辦理登記的文件包括：

(a) 本文件附錄四「法定及一般資料 — B.有關我們業務的其他資料 — 1.重大合約概要」分節所述重大合約副本；及

(b) 本文件附錄四「法定及一般資料 — D.其他資料 — 7.專家同意書」分節所述的同意書。

展示文件

下列文件副本於本文件日期起計14日(包括該日)內將於聯交所網站**www.hkexnews.hk**及本公司網站**https://cirrusaircraft.com/**刊載：

(a) 大綱及細則；

(b) 截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個年度關於本集團歷史財務資料的會計師報告，其全文載於本文件附錄一「會計師報告」；

(c) 羅兵咸永道會計師事務所就本集團未經審計**[編纂]**財務資料出具的報告，其全文載於本文件附錄二「**[編纂]**」；

(d) 本集團截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度的經審計綜合財務報表；

(e) 我們有關美國監管法律及國際制裁法律的法律顧問霍金路偉國際律師事務所發佈的意見大綱；

(f) 我們有關於美國的業務營運的美國法律顧問美國斐格律師事務所出具的法律意見書；

(g) 我們的佛蒙特州法律顧問Gravel & Shea PC出具的法律意見書；

(h) 我們的中國法律顧問嘉源律師事務所出具的法律意見書；

(i) 由我們開曼群島法法律顧問邁普達律師事務所(香港)有限法律責任合夥出具的函件，概述本文件附錄三「本公司章程及開曼群島公司法概要」一節所提述的開曼群島公司法的若干方面；

(j) 開曼公司法；

(k) 本文件附錄四「法定及一般資料 — B.有關我們業務的其他資料 — 1.重大合約概要」分節所述的重大合約；

(l) 本文件附錄四「法定及一般資料 — D.其他資料 — 7.專家同意書」分節所述的書面同意書；

(m) 本文件附錄四「法定及一般資料 — C.有關我們董事和主要股東的更多詳情 — 1.董事服務合約及委任書詳情」分節所述的服務合約及委任書；及

(n) 由弗若斯特沙利文出具的行業報告，其概要載於本文件「行業概覽」一節。