

---

## 風險因素

---

投資股份涉及高風險。潛在投資者決定是否投資股份前，應審慎考慮以下風險因素以及本招股章程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，股份市價可能會大幅下跌，而閣下或會損失全部投資價值。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出乎意料地大大低於預期及／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。

---

## 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。

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，均不屬於全面被制裁國家)。

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，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部第2號補充案所載的物品。我們過往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，分別佔本集團同年總收入約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，分別佔本集團同年總收入約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，被制裁人士名單會定期添加新的個人及實體。此外，新的要求或限制或

---

## 風險因素

---

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，請參閱本招股章程「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。

---

## 風險因素

---

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，唐納德·特朗普總統在其執政期間，頒佈幾項行政命令以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，航空工業在全球發售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定國民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，經修訂第13959號行政命令中的禁令適用於被列入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第13959號行政命令公開列入NS-CMIC清單，或在經修訂第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

---

## 風險因素

---

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，並始終了解進入西銳工廠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有關誠意客戶的提前通知要求的明確例外情況；(ii)於業績記錄期，按成本計，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「關於處理美國對受關注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「受關注國家」，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。據霍金告知，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

---

## 風險因素

---

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，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商業策略的成敗，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

---

## 風險因素

---

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判斷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均可能變得不準確。

我們過往的增長率可能無法持續，也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。怠工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1,320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。我們過去曾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。

---

## 風險因素

---

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經營成本，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經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對等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保養及操作有關的指令及其他法規，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年上半年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」。



---

## 風險因素

---

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。任何一項或多項該等或其他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

---

## 風險因素

---

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。即使我們的政策禁止，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，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高端產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(尤其是高端產品及時尚用品需求)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高端產品(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

---

## 風險因素

---

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、僱員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，同時也增加客戶的經營成本。除願景噴氣機上安裝的引擎使用Jet-A燃料外，目前我們飛機上安裝的所有引擎均使用含鉛燃料。SR2X系列飛機上安裝的引擎使用含鉛航空燃油(「**航空燃油**」)，目前活塞引擎使用100低鉛(「**100低鉛**」)航空燃油。

活塞式航空引擎領域一直在，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，以尋求開發一種可以在當前通用航空基礎設施及引擎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既定目標，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僅提供無鉛燃料的自願舉措。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

---

## 風險因素

---

放聯盟，並積極參與測試可能的替代燃料。有關我們物色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」。倘未物色合適的產品，且航空行業禁止使用含鉛燃料，我們將被要求使用無鉛燃料的引擎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促使我們減少飛機排放，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經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、零部件及子組件以及服務零件。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，但各種零件及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。

---

## 風險因素

---

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零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，主要反映總收入增長導致原材料成本增加而使成本增加，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(包括我們的飛機引擎及其他關鍵零部件)，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零部件，包括為我們的飛機提供動力的飛機引擎。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引擎及零部件可能面臨重大交付延遲或不能收到該等飛機引擎及零部件，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零部件，我們可能需要通過二手資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零部件。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：

- 無法獲得含飛機引擎在內的關鍵零部件的充足供應；

---

## 風險因素

---

- 由於設計和認證新的供應商零部件而導致飛機交付延遲；
- 我們飛機零部件的價格及製造成本波動；
- 關鍵零部件的供應商未能滿足我們的質量或生產要求；
- 關鍵零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零部件供應或此類零部件的成本不會增加。倘我們的零部件供應中斷或延遲，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零部件或會以對我們有利的條款提供零部件，這可能會延長我們的交貨時間、增加我們零部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約以獲得零部件。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系統、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根本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。

---

## 風險因素

---

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。鑒於航空業競爭激烈，我們可能無法保留我們的僱員。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，倘若發佈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)，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，這可能會導致僱用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人力、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，可能會對我們僱用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。

航空業對此類僱員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，

---

## 風險因素

---

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總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



---

## 風險因素

---

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7.99，而死亡事故率為1.70。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。我們承保單年度發生的承保事故索賠引致的任何損失、結算和費用的前4.7百萬美元，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，迫使我们停用該飛機，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全額投保，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

---

## 風險因素

---

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通過發佈適航性或類似指令停飛該機型飛機及限制飛機飛行，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，特定機型飛機遇到安全問題可能導致客戶拒絕使用該特定機型飛機，或監管機構停飛該特定機型飛機。

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零部件引起的，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。若該機型被認為不太理想，則該機型飛機在次級市場上的價值也可能永久降低。與我們運營的飛機機型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，

---

## 風險因素

---

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撥付現有及未來的索賠。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供商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約安排，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

---

## 風險因素

---

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、維持定價以及將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，我們經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專業航空運營商、本地及區域性私人包機運營商及飛機公司競爭。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、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

---

## 風險因素

---

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零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4月30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191.8百萬美元。

**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具有不確定性，若我們的預估發生變動，尤其是在新機飛機或特性方面，可能需要我們對日後保修儲備

---

## 風險因素

---

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。由於美國銀行倒閉導致近期及未來可能發生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資金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。

---

## 風險因素

---

**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經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約要求而面臨成本、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。我們受美國和我們其他經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。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

---

## 風險因素

---

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、合約及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行動以反對有關註冊或使之無效。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。



---

## 風險因素

---

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,我們積極了解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,這可能會增加我們面臨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開支。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。

---

## 風險因素

---

**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

---

## 風險因素

---

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)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

---

## 風險因素

---

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

---

## 風險因素

---

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根本無法最終反駁每一項指控。

此外，即使該等信息毫無道理，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。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，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」。

---

## 風險因素

---

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回收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市值下降，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。

### **我們的淨流動負債狀況或會受到管理層激勵計劃項下付款的影響。**

根據管理層激勵計劃(詳情見「董事及高級管理人員—管理層激勵計劃」所披露)，根據本招股章程所披露的指示性發售價範圍及對應的緊隨上市後本公司的市值規模，緊隨上市後本公司市值的1%將於上市後作為特別現金獎勵支付。根據本招股章程所披露的全球發售規模，管理層激勵計劃項下的特別現金獎勵估計總金額為12.8百萬美元(相當於100.0百萬港元，基於指示性發售價範圍的最低位，且假設超額配股權及發售量調整權未獲行使)或13.1百萬美元(相當於102.4百萬港元，基於指示性發售價範圍的最高位，且假設超額配股權及發售量調整權未獲行使)。更多詳情，請參閱「董事及高級管理人員—管理層激勵計劃」。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。

---

## 風險因素

---

**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來源」。

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。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。

---

## 風險因素

---

**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。存貨的任何增加都可能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。**

我們須遵守反腐敗法律及法規，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。



---

## 風險因素

---

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、被制裁人士、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。

---

## 風險因素

---

由於我們的業務性質，我們經常受到因涉及我們產品的事務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

---

## 風險因素

---

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。我們認為，當前並無解決方案會產生重大不利財務結果的尚未了結的稅務評估。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面臨惡劣天氣，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，通常會經歷大雪，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

---

## 風險因素

---

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。

### 與全球發售有關的風險

**股份過往並無市場，且其流通性及市價於全球發售後可能有波動。**

在全球發售前，股份並無公開市場。無法保證股份於全球發售完成後將形成或維持活躍的交易市場。發售價將由獨家整體協調人(為其本身及代表承銷商)與我們磋商釐定，其可能不足以反映股份在全球發售完成後的交易價格。全球發售完成後，股份市價隨時可能跌至低於發售價。

此外，我們股份的交易價格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價格和交易量的波動，而股份價格可能不會反映我們實際經營業績。

**潛在投資者將因全球發售而面臨即時大幅攤薄，且可能因日後股權融資而面臨攤薄。**

由於股份發售價高於我們緊接全球發售前的每股股份有形賬面淨值，因此我們發售股份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27.34港元及每股股份28.00港元的發售價，本集團未經審計備考經調整綜合有形資產淨值分別約為每股股份0.81美元(相當於每股股份約6.33港元)及每股股份0.82美元(相當於每股股份約6.40港元)。未經審計備考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12.8百萬美元(基於指示性發售價範圍的最低位)或13.1百萬美元(基於指示性發售價範圍的最高位)的特別現金獎勵，且假設超額配股權及發售量調整權未獲行使。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12.8百萬美元或13.1百萬美元，基於指示性發售價範圍的最低位或最高位每股股份27.34港元或每股股份28.00港元，且假設超額配股權及發售量調整權未獲行使)，

---

## 風險因素

---

根據每股股份27.34港元及每股股份28.00港元的發售價，未經審計備考經調整每股綜合有形資產淨值將減少約每股0.04美元(相當於每股約0.31港元)，而未經審計備考經調整每股綜合有形資產淨值將分別約為每股股份0.77美元(相當於每股股份約6.01港元)及每股股份0.78美元(相當於每股股份約6.09港元)。概不保證倘若我們於全球發售後即時清算，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發售及發行額外股份。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，發售股份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市價。**

於全球發售前，股份並無公開市場。於全球發售後，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，可能導致股份現行市價大幅下跌。緊隨全球發售後，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，倘若我們未來於公開市場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市價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。**

緊隨股份拆細及全球發售完成後，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85.0%股份(假設超額配股權及發售量調整權未獲行使)。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

---

## 風險因素

---

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投資，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，股息數額不會超過我們董事會推薦的數額。此外，未來股息的派付時間、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投資將完全取決於任何未來價格升值，且無法保證閣下的投資回報率。

### **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。我們的運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

---

## 風險因素

---

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。

**閣下僅應依賴本招股章程所載資料作出閣下的投資決定，且我們強烈提醒閣下切勿倚賴有關我們、我們的股份或全球發售的報章或其他媒體報導所載的任何資料。**

本招股章程刊發前已有，以及於本招股章程日期後但於全球發售完成前可能有關於我們及全球發售的新聞及媒體報導。我們並無授權新聞或媒體披露任何有關全球發售的資料，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。倘該等陳述與本招股章程所載資料不符或存有抵觸，我們概不負責。因此，潛在投資者在作出決定時，務須僅根據本招股章程所載的資料，而不應依賴任何其他資料。

**載於本招股章程的前瞻性陳述受風險及不確定因素影響。**

本招股章程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。本招股章程所用詞彙，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。

---

## 風險因素

---

該等陳述存在若干風險、不明朗因素及假設(包括本招股章程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招股章程所載的前瞻性陳述。投資者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招股章程的某些事實、預測和其他統計數據的準確性或完整性。**

本招股章程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全球發售編製獨立行業報告—弗若斯特沙利文報告。我們、獨家保薦人、獨家整體協調人、獨家全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、承銷商、資本市場中介人及其各自董事、管理人員、僱員、顧問或代理人，或參與全球發售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。