
關連交易

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：

<u>我們的關連人士名稱</u>	<u>關連關係</u>
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

關連交易

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

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

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

關連交易

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「業務一與若干業務活動及聯屬人士有關的國際制裁一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。

關連交易

- **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

關連交易

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。

關連交易

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。

關連交易

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。

關連交易

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／或工作說明書)；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／或工作說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。

關連交易

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。

關連交易

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。

關連交易

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。

關連交易

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在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

關連交易

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⁾	<u>17.2</u>	<u>13.6</u>	<u>3.8</u>

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	<u>7.2</u>	<u>7.4</u>	<u>7.7</u>

關連交易

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。

關連交易

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

關連交易

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。

關連交易

申請豁免

上文「一須遵守申報、年度審閱及公告規定的非豁免關連交易」分節及「一須遵守申報、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「一須遵守申報、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「一須遵守申報、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。

關連交易

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；

關連交易

- 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。