

## 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務記錄。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。

---

## 概 要

---

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。

## 概 要

### 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 (英尺) .....	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 (英尺) .....	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 <sup>(1)(2)</sup> .....	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 <sup>(3)</sup>	522
概約產品使用週期 <sup>(4)</sup> .....	←—————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	%
<b>收入</b>						
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 <sup>(1)</sup> .....	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
<b>總計.....</b>	<b>738,130</b>	<b>100.0</b>	<b>894,082</b>	<b>100.0</b>	<b>1,067,708</b>	<b>100.0</b>
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
<b>毛利及毛利率</b>						
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
<b>總計.....</b>	<b>242,275</b>	<b>32.8</b>	<b>298,130</b>	<b>33.3</b>	<b>364,692</b>	<b>34.2</b>
	數量	%	數量	%	數量	%
<b>交付飛機數量<sup>(2)</sup></b>						
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
<b>總計.....</b>	<b>528</b>	<b>100.0</b>	<b>629</b>	<b>100.0</b>	<b>708</b>	<b>100.0</b>

附註：

- 售後零部件／維護包括延長保修及JetStream計劃。
- 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。

---

## 概 要

---

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。

---

## 概 要

---

### 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



---

## 概 要

---

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

## 概 要

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。

---

## 概 要

---

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

## 概 要

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.....	<b>738,130</b>	<b>100.0</b>	<b>894,082</b>	<b>100.0</b>	<b>1,067,708</b>	<b>100.0</b>
銷售成本 .....	(495,855)	(67.2)	(595,952)	(66.7)	(703,016)	(65.8)
毛利.....	<b>242,275</b>	<b>32.8</b>	<b>298,130</b>	<b>33.3</b>	<b>364,692</b>	<b>34.2</b>
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 .....	<b>82,223</b>	<b>11.1</b>	<b>107,354</b>	<b>12.0</b>	<b>122,742</b>	<b>11.5</b>
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.....	<b>86,200</b>	<b>11.7</b>	<b>108,934</b>	<b>12.2</b>	<b>118,585</b>	<b>11.1</b>
所得稅開支 .....	(13,797)	(1.9)	(20,858)	(2.3)	(27,442)	(2.6)
年內利潤 .....	<b>72,403</b>	<b>9.8</b>	<b>88,076</b>	<b>9.9</b>	<b>91,143</b>	<b>8.5</b>

## 概 要

### 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
<b>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：</b>			
年內利潤 .....	72,403	88,076	91,143
加回：			
<b>[編纂]</b> 開支 <sup>(附註)</sup> .....	—	—	7,243
預扣稅 .....	—	—	3,000
<b>年內經調整利潤（非國際財務報告準則計量指標） .....</b>	<b>72,403</b>	<b>88,076</b>	<b>101,386</b>
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)
<b>年內經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量指標） .....</b>	<b>124,051</b>	<b>144,894</b>	<b>162,144</b>

附註： **[編纂]**開支指有關本次**[編纂]**的開支。



## 概 要

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	%
<b>飛機</b>						
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
<b>總計 .....</b>	<b><u>399,814</u></b>	<b><u>100.0</u></b>	<b><u>501,523</u></b>	<b><u>100.0</u></b>	<b><u>601,719</u></b>	<b><u>100.0</u></b>
<b>西銳服務及其他</b>						
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
<b>總計 .....</b>	<b><u>96,041</u></b>	<b><u>100.0</u></b>	<b><u>94,429</u></b>	<b><u>100.0</u></b>	<b><u>101,297</u></b>	<b><u>100.0</u></b>

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。

## 概 要

### 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 .....	<u>786,922</u>	<u>949,737</u>	<u>1,007,935</u>
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 .....	<u>786,922</u>	<u>949,737</u>	<u>1,007,935</u>
流動(負債)/資產淨額 .....	<u>(31,471)</u>	<u>5,604</u>	<u>39,572</u>

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。

## 概 要

### 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	<u>181,381</u>	<u>243,254</u>	<u>246,869</u>

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 <sup>(1)</sup>	32.8%	33.3%	34.2%
淨利潤率 <sup>(2)</sup>	9.8%	9.9%	8.5%
股權回報率 <sup>(3)</sup>	27.4%	25.6%	21.1%
總資產回報率 <sup>(4)</sup>	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) <sup>(5)</sup>	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) <sup>(6)</sup>	16.8%	16.2%	15.2%
流動比率 <sup>(7)</sup>	0.9	1.0	1.1
速動比率 <sup>(8)</sup>	0.6	0.7	0.8
槓桿比率 <sup>(9)</sup>	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。

---

## 概 要

---

- (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]

---

## 概 要

---

[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」。



---

## 概 要

---

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。

---

## 概 要

---

- 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。

## 概 要

### [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；

---

## 概 要

---

- [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」。

## 概 要

### 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」。



## 概 要

### 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說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務報告而引發。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脫落，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。

## 概 要

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

---

## 概 要

---

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。