

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

閣下閱讀下文的討論及分析時，應一併閱讀本文件附錄一所載的合併財務資料以及節選歷史合併財務數據，在各情況下連同本文件其他章節所載相關附註。會計師報告所載財務資料乃按香港財務報告準則編製。下文所載我們的財務資料及討論與分析乃假設我們現有的架構於整個往績記錄期一直存在。有關其他資料，請參閱「歷史及公司發展－重組」一節。此外，以下討論及分析載有涉及風險與不明朗因素的前瞻性陳述。實際結果可能受眾多因素（包括但不限於本文件「風險因素」及其他章節所述因素）影響而與前瞻性陳述所載資料有重大差異。

經營業績

以下為我們於往績記錄期的經營業績，乃摘錄自會計師報告財務資料章節：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2008年	2009年	2010年	2010年	2011年
	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬) (未經審核)	港元 (百萬)
收益	293.8	297.1	489.9	[226.6]	[294.9]
銷售成本	(249.4)	(222.6)	(344.9)	[(158.0)]	[(198.6)]
毛利	44.4	74.5	145.0	[68.6]	[96.3]
其他(虧損)／收益，淨額	(0.1)	0.1	2.5	[(0.1)]	[2.0]
其他收入	—	1.3	0.3	[0.2]	[0.1]
行政開支	(20.6)	(26.3)	(40.2)	[(20.0)]	[(28.0)]
經營溢利	23.7	49.6	107.6	[48.7]	[70.4]
融資(成本)／收入淨額	(0.9)	(0.4)	(0.5)	[(0.2)]	[0.1]
除稅前溢利	22.8	49.2	107.1	[48.5]	[70.5]
所得稅開支	(2.0)	(6.3)	(13.9)	[(6.2)]	[(10.1)]
年內／期內溢利	20.8	42.9	93.2	[42.3]	[60.4]
以下各項應佔：					
本公司權益持有人	20.8	42.8	92.1	[41.8]	[59.4]
非控股權益	—	0.1	1.1	[0.5]	[1.0]
年內／期內溢利	20.8	42.9	93.2	[42.3]	[60.4]

財務資料

概覽

我們是一家空運方案供應商，定位於批發市場，自1991年起開始經營。我們的業務模式主要涉及向航空公司及／或綜合承運人採購空運艙位，再轉售予客戶（即貨運代理商）。航空公司及綜合承運人一般委聘其各自的指定批發商及貨運代理商推銷及／或轉售空運艙位，以便於管理、提高成本效益及盡量減少信用風險，而不是與眾多貨運代理商及託運人直接交易。我們對航空公司及綜合承運人的主要角色是及時從貨運代理商取得必要數量的空運貨物，盡量提高飛機空運艙位的利用率。截至2008年、2009年及2010年12月31日止三個財政年度及截至2011年6月30日止六個月，我們分別處理約13,386噸、18,849噸、29,114噸及17,059噸貨物。

為提升我們在市場上的競爭力，保持我們業務的生存能力，我們側重於：(i)將自身定位於批發市場，故我們的貨運代理客戶毋須擔心其本身的零售客戶（即託運人）被我們招攬，從而有助我們能夠取得龐大的貨運代理商網絡作為我們的客戶；(ii)提供非限時空運服務；及(iii)為發展中國家目的地提供空運方案。

於往績記錄期內，我們的收益及盈利均實現增長。截至2008年、2009年及2010年12月31日止三個財政年度及截至2011年6月30日止六個月，我們的收益分別為293.8百萬港元、297.1百萬港元、489.9百萬港元及294.9百萬港元。截至2008年、2009年及2010年12月31日止三個財政年度及截至2011年6月30日止六個月，本公司權益持有人應佔純利分別為20.8百萬港元、42.8百萬港元、92.1百萬港元及59.4百萬港元。董事認為，我們的增長歸功於一定業務規模、批發市場定位、豐富的空運航線組合、以發展中國家的非限時空運服務為業務重點，以及經驗豐富的管理團隊。

呈報基準

本集團的匯總財務報表乃根據香港會計師公會頒佈的核數指引3.340「招股章程及申報會計師」編製。編製本集團截至2008年、2009年及2010年12月31日止各財政年度以及截至2011年6月30日止六個月的匯總綜合收益表、匯總現金流量表以及匯總權益變動表時乃假設現時本集團架構於往績記錄期或從合併公司各自註冊成立／成立日期起，或自首次受到控股股東控制之日開始（以較短期限為準）一直存在。本集團於2008年、2009年及2010年12月31日以及2011年6月30日的匯總資產負債表乃假設現有集團架構於該等日期已經存在而呈列現時組成本集團的公司的資產及負債。本集團的淨資產及業績按控股股東列賬的現有賬面值進行合併。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

有關呈報基準進一步詳情載於會計師報告財務資料附註2。

影響經營業績的主要因素

全球國內生產總值增長及航空貨運吞吐量

航空貨運業的增長由全球經濟產出增長、國外的商品需求和公民的消費模式(即進出口模式)加上貨運機隊(即飛機數量)的增長所帶動。全球國內生產總值是一種全球經濟活動的計量方法，乃航空貨運吞吐量的主要推動因素。因此，全球國內生產總值降低將對航空貨運吞吐量產生負面影響，從而影響對空運服務的需求。例如，根據波音公司的世界航空貨運預測2010年至2011年，2008年第四季度全球金融危機導致2009年全球國內生產總值增長下降約2.1%，從而令全球航空貨運量在2009年下降約11.3%。因此，世界各國的定期空運和包機空運亦在2009年分別下降約10.7%及18.4%。於2008年年底全球金融危機後，全球經濟迅速復蘇。董事相信，全球經濟持續增長將推動航空貨運業穩定增長，而空運服務需求的增長將為本集團帶來裨益。有關行業預測的其他詳情，請參閱「行業概覽」一節。此外，請參閱「概要－本集團業務的近期趨勢」一節。

我們持續側重於非限時空運分部以及覆蓋發展中國家的能力

本集團的收益由截至2008年12月31日止財政年度的293.8百萬港元增至截至2010年12月31日止財政年度的489.9百萬港元，複合年增長率約為29.1%。我們的毛利率亦由截至2008年12月31日止財政年度約15.1%增至截至2010年12月31日止財政年度約29.6%。收益及毛利率增加主要是由於我們側重於提供非限時空運服務以及覆蓋發展中國家所致。因此，我們能否持續以該等領域為重點對本集團的未來增長及維持本集團的盈利能力至關重要。有關本集團業務重點的其他詳情，請參閱「業務－我們的經營模式－我們的業務重點」一節。

財務資料

空運艙位售價波動對我們財務業績的影響

本集團透過非定量或定量協議的方式向航空公司及綜合承運人採購空運艙位。就透過定量協議採購(以包艙協議或總銷售代理協議)而言，本集團承諾於有關期間按與航空公司及／或綜合承運人公平磋商的預定費率購買協定數目的空運艙位，而不論我們能否將艙位轉售予客戶。由於本集團承諾按預定費率採購空運艙位，而空運艙位的售價受到銷售時市場供求的影響，故我們在轉售空運艙位時面臨價格波動。於往績記錄期內，我們能夠按當時現行市場價格(高於定量協議採購項下釐定的預定費率)銷售空運艙位。然而，倘空運艙位的市場售價低於預定費率，本集團將面臨虧損，反之亦然。

我們按預定費率訂立定量協議採購協議的能力可有助本集團維持盈利能力

於往績記錄期內，憑藉董事於空運業的經驗及瞭解，本集團得以按預定費率成功訂立包艙協議及總銷售代理協議，據此，我們能夠按高於協議規定的預定費率銷售協定數目的空運艙位，或與其他空運航線併合作為非限時空運產品銷售予客戶(毛利率高於限時空運產品)。董事認為，倘任何現有包艙協議或總銷售代理協議項下航線的銷售前景不明朗，彼等將選擇於協議到期時不續簽協議或僅按預定費率續簽協議，而董事認為此舉不會令本集團面臨重大價格風險。同時，董事將繼續致力於訂立新包艙協議及總銷售代理協議，從而提高本集團的空運服務及盈利能力。

競爭

董事認為貨運代理分部高度分散且競爭激烈，存在眾多實力各異的貨運代理商及／或批發商，在航空貨運業的供應鏈擔當不同角色。根據香港貨運物流業協會的資料，截至2011年9月共有345間公司為其登記會員。此外，根據香港政府統計處發表的就業及空缺按季統計報告－2010年12月，截至2010年12月，有超過3,500間香港公司在稅務局商業登記署登記為從事貨運代理服務(包括空運和海運)的公司。董事相信，我們的收益增長及毛利率改善乃主要由於我們的批發市場定位，以及我們的業務側重於提供非限時空運服務以及服

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

務發展中國家的飛行目的地。然而，倘日後更多空運批發商從事為發展中國家提供非限時空運服務或空運航線服務，則我們的盈利能力及財務表現可能受到不利影響。

重大會計估計及假設

編製我們的匯總財務報表及有關附註通常須運用判斷，從若干可接受的選項中選擇特定的會計方法及政策。估計及判斷乃根據過往經驗及其他因素持續評估，包括對有關情況下相信屬合理的未來事件的期望。本集團對未來作出估計及假設。所得的會計估計正如其定義很少會與有關實際結果相符。閣下閱讀以下對重大會計估計及假設的說明時應一併閱讀我們的匯總財務報表及會計師報告內財務資料附註5所載的重大會計估計及假設。於下個財政年度有重大風險會導致資產及負債賬面值須作重大調整的估計及假設討論如下：

應收款項減值

本集團基於對應收款項可收回程度的評估，對應收款項作出減值撥備。倘發生事件或情況改變顯示該結餘可能無法收回，則會就應收款項作出撥備。識別應收款項減值須作出判斷及估計。倘預期金額與原有估計有差異，則該等差額將影響應收款項的賬面值，而應收款項減值虧損會於估計變更年度確認。

所得稅

於釐定所得稅撥備時須作出重大判斷。在日常業務過程中有多項交易及計算方式，均會導致未能確定最終所定稅項。本集團根據是否需要繳納額外稅款的估計，確認預期稅項的責任。倘上述事宜的最終稅務結果有別於初始入賬款額，該差額會影響作出釐定期間的當期所得稅及遞延稅項撥備。

可供出售金融資產及按公平值計入損益的金融資產的公平值

就並無在活躍市場買賣的金融資產的公平值而言，本集團使用對手方提供的報價估計公平值。估計該等金融資產所使用的方法、模式及假設須作出判斷。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

收益表主要組成部分

收益、銷售成本及毛利

收益指向客戶(即貨運代理商)提供空運服務的收入。收益乃於提供空運服務時(即貨物裝上飛機以供付運時)確認。我們所有收益均以總計基準確認，惟經相關航空公司協定於非定量協議產生的佣金為基準的收益則以淨額基準確認。銷售成本主要包括向航空公司、綜合承運人及貨運代理商採購空運艙位。

董事認為，本集團的服務分類為限時空運服務及非限時空運服務，而本集團側重於提供非限時空運服務。此外，本集團側重於為發展中國家而非已發展國家飛行目的地服務。於往績記錄期內，本集團以提供非限時空運服務及服務於發展中國家飛行目的地為業務重點並錄得收益及毛利增長。我們的收益由截至2008年12月31日止財政年度的293.8百萬港元增至截至2010年12月31日止財政年度的489.9百萬港元。我們的毛利亦由截至2008年12月31日止財政年度的44.4百萬港元增至截至2010年12月31日止財政年度的145.0百萬港元，毛利率於各年度由約15.1%大幅增至約29.6%。收益、毛利及毛利率增長乃由於我們非限時空運服務及於發展中國家飛行目的地(毛利率較高)的業務增長所致。

以下載列於往績記錄期內按業務分部劃分的本集團的收益、銷售成本、毛利及毛利率詳情：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2008年		2009年		2010年		2010年		2011年	
	港元 (百萬)	%	港元 (百萬)	%	港元 (百萬)	%	港元 (百萬)	%	港元 (百萬)	%
收益										
非限時空運	226.3	77.0%	203.2	68.4%	317.7	64.8%	143.4	63.3%	210.0	71.2%
— 已發展國家	159.3	54.2%	128.6	43.3%	178.0	36.3%	82.0	36.2%	105.2	35.7%
— 發展中國家	67.0	22.8%	74.6	25.1%	139.7	28.5%	61.4	27.1%	104.8	35.5%
限時空運	48.4	16.5%	78.4	26.4%	164.3	33.6%	78.6	34.7%	84.2	28.6%
— 已發展國家	33.9	11.5%	37.4	12.6%	58.5	11.9%	33.5	14.8%	14.7	5.0%
— 發展中國家	14.5	5.0%	41.0	13.8%	105.8	21.7%	45.1	19.9%	69.5	23.6%
海運	19.1	6.5%	15.5	5.2%	7.9	1.6%	4.6	2.0%	0.7	0.2%
總收益	293.8	100.0%	297.1	100.0%	489.9	100.0%	226.6	100.0%	294.9	100.0%

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2008年		2009年		2010年		2010年		2011年	
	港元 (百萬)	%	港元 (百萬)	%	港元 (百萬)	%	港元 (百萬)	%	港元 (百萬)	%
銷售成本										
非限時空運	189.9	76.1%	152.4	68.5%	216.9	62.9%	98.7	62.5%	143.4	72.2%
— 已發展國家	145.8	58.5%	104.6	47.0%	135.9	39.4%	62.5	39.6%	80.6	40.6%
— 發展中國家	44.1	17.6%	47.8	21.5%	81.0	23.5%	36.2	22.9%	62.8	31.6%
限時空運	40.8	16.4%	55.2	24.8%	120.3	34.9%	54.9	34.7%	54.6	27.5%
— 已發展國家	31.7	12.8%	34.4	15.5%	55.2	16.0%	31.5	19.9%	13.6	6.8%
— 發展中國家	9.1	3.6%	20.8	9.3%	65.1	18.9%	23.4	14.8%	41.0	20.7%
海運	18.7	7.5%	15.0	6.7%	7.7	2.2%	4.4	2.8%	0.6	0.3%
總銷售成本	249.4	100.0%	222.6	100.0%	344.9	100.0%	158.0	100.0%	198.6	100.0%
毛利										
非限時空運	36.4	82.0%	50.8	68.2%	100.8	69.5%	44.7	65.2%	66.6	69.2%
— 已發展國家	13.5	30.4%	24.0	32.2%	42.1	29.0%	19.5	28.5%	24.6	25.5%
— 發展中國家	22.9	51.6%	26.8	36.0%	58.7	40.5%	25.2	36.7%	42.0	43.7%
限時空運	7.6	17.1%	23.2	31.1%	44.0	30.4%	23.7	34.5%	29.6	30.7%
— 已發展國家	2.2	5.0%	3.0	4.0%	3.3	2.3%	2.0	2.9%	1.1	1.1%
— 發展中國家	5.4	12.1%	20.2	27.1%	40.7	28.1%	21.7	31.6%	28.5	29.6%
海運	0.4	0.9%	0.5	0.7%	0.2	0.1%	0.2	0.3%	0.1	0.1%
毛利總額	44.4	100.0%	74.5	100.0%	145.0	100.0%	68.6	100.0%	96.3	100.0%

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2008年	2009年	2010年	2010年	2011年
	%	%	%	%	%
毛利率					
非限時空運	16.1%	25.0%	31.7%	31.2%	31.7%
— 已發展國家	8.5%	18.7%	23.7%	23.8%	23.4%
— 發展中國家	34.2%	35.9%	42.0%	41.0%	40.1%
限時空運	15.7%	29.6%	26.8%	30.2%	35.2%
— 已發展國家	6.5%	8.0%	5.6%	6.0%	7.5%
— 發展中國家	37.2%	49.3%	38.5%	48.1%	41.0%
海運	2.1%	3.2%	2.5%	4.3%	14.3%
整體毛利率	15.1%	25.1%	29.6%	30.3%	32.7%

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

於2008年、2009年及2010年12月31日以及2011年6月30日，我們根據多份總銷售代理協議(以非定量或定量協議形式)分別經營4間、8間、10間及11間航空公司，主要覆蓋發展中國家目的地。憑藉我們以服務發展中國家飛行目的地為業務重點，我們根據定量協議採購空運艙位的銷售成本由截至2008年12月31日止財政年度的約53.1百萬港元增至截至2010年12月31日止財政年度的約145.3百萬港元。

以下載列本集團於往績記錄期內按非定量及定量協議項下供應商類別劃分的銷售成本：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2008年		2009年		2010年		2010年		2011年	
	港元 (百萬)	%	港元 (百萬)	%	港元 (百萬)	%	港元 (百萬)	%	港元 (百萬)	%
非定量協議	196.3	78.7%	132.8	59.7%	199.6	57.9%	95.5	60.4%	124.8	62.8%
– 航空公司	20.2	8.1%	7.5	3.4%	33.9	9.8%	9.7	6.1%	35.5	17.9%
– 綜合承運人	97.8	39.2%	36.5	16.4%	51.9	15.1%	21.2	13.4%	30.3	15.2%
– 貨運代理商	70.3	28.2%	81.0	36.4%	105.8	30.7%	60.2	38.1%	53.4	26.9%
– 分包商及其他	8.0	3.2%	7.8	3.5%	8.0	2.3%	4.4	2.8%	5.6	2.8%
定量協議										
– 航空公司	53.1	21.3%	89.8	40.3%	145.3	42.1%	62.5	39.6%	73.8	37.2%
銷售成本總計	249.4	100.0%	222.6	100.0%	344.9	100.0%	158.0	100.0%	198.6	100.0%

由於本集團繼續側重於服務發展中國家飛行目的地，自亞太地區飛行目的地錄得的收益及毛利亦大幅增長。截至2010年12月31日止財政年度，自亞太地區飛行目的地錄得的收益約佔總收益的49.2%，而截至2008年12月31日止財政年度則約佔28.2%。截至2010年12月31日止財政年度，自亞太地區飛行目的地錄得的毛利約佔毛利總額的79.3%，而截至2008年12月31日止財政年度則約佔56.5%。按相同的基準計算，自己發展國家(尤其是美洲)錄得的收益及毛利則大幅下滑。自美洲錄得的收益由截至2008年12月31日止財政年度約佔總收益的47.7%降至截至2010年12月31日止財政年度約佔總收益的18.6%。自美洲錄得的毛利由截至2008年12月31日止財政年度約佔毛利總額的24.8%降至截至2010年12月31日止財政年度約佔毛利總額的3.9%。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

以下載列於往績記錄期內按空運服務目的地劃分的收益、銷售成本及毛利率詳情：

截至2011年6月30日止六個月

	歐洲	美洲	亞太地區	其他	總計
	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)
收益	66.9	22.7	173.6	31.7	294.9
銷售成本	(59.4)	(20.8)	(89.7)	(28.7)	(198.6)
毛利	7.5	1.9	83.9	3.0	96.3
毛利率(%)	11.2%	8.4%	48.3%	9.5%	32.7%

截至2010年12月31日止年度

	歐洲	美洲	亞太地區	其他	總計
	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)
收益	125.1	91.2	241.2	32.4	489.9
銷售成本	(103.0)	(85.6)	(126.2)	(30.1)	(344.9)
毛利	22.1	5.6	115.0	2.3	145.0
毛利率(%)	17.7%	6.1%	47.7%	7.1%	29.6%

截至2009年12月31日止年度

	歐洲	美洲	亞太地區	其他	總計
	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)
收益	67.7	84.7	131.9	12.8	297.1
銷售成本	(54.7)	(79.2)	(78.4)	(10.3)	(222.6)
毛利	13.0	5.5	53.5	2.5	74.5
毛利率(%)	19.2%	6.5%	40.6%	19.5%	25.1%

截至2008年12月31日止年度

	歐洲	美洲	亞太地區	其他	總計
	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)
收益	66.1	140.2	82.9	4.6	293.8
銷售成本	(59.7)	(129.2)	(57.8)	(2.7)	(249.4)
毛利	6.4	11.0	25.1	1.9	44.4
毛利率(%)	9.7%	7.8%	30.3%	41.3%	15.1%

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

往績記錄期內，按對我們的財務業績的毛利貢獻計，非限時／發展中國家分部約佔我們毛利總額的36.0%至51.6%，而限時／發展中國家分部約佔12.1%至31.6%。同樣，截至2008年、2009年及2010年12月31日止三個財政年度各年及截至2011年6月30日止六個月，該兩個分部的毛利率亦較其他分部高。

其他收益淨額

由於本集團涉及外匯經營，其他收益淨額主要包括匯兌收益淨額。

行政開支

行政開支主要包括：(i)管理及營運僱員的員工成本；(ii)差旅開支；(iii)市場推廣及促銷開支；(iv)租金及差餉；(v)核數師酬金；及(vi)其他行政開支，包括通信開支、汽車開支以及法律及專業費用。下表載列往績記錄期內本集團行政開支主要組成部分的明細：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2008年		2009年		2010年		2010年		2011年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元 (未經審核)	%	千港元	%
行政開支										
員工成本	10,520	51.1%	15,061	57.2%	25,477	63.3%	13,507	67.5%	[14,254]	[51.0%]
差旅開支	1,469	7.1%	2,191	8.3%	3,027	7.5%	1,143	5.7%	1,947	7.0%
市場推廣及 促銷開支	2,662	12.9%	1,682	6.4%	3,076	7.6%	1,548	7.8%	2,197	7.9%
租金及差餉	1,174	5.7%	1,452	5.5%	2,056	5.1%	984	4.9%	1,838	6.6%
核數師酬金	116	0.6%	666	2.5%	702	1.7%	323	1.6%	429	1.5%
通信開支	917	4.5%	905	3.4%	1,088	2.7%	469	2.3%	643	2.3%
折舊	623	3.0%	599	2.3%	970	2.4%	418	2.1%	670	2.4%
法律及 專業費用	116	0.6%	183	0.7%	623	1.5%	249	1.2%	4,065	14.5%
壞賬	268	1.3%	1,321	5.0%	198	0.5%	—	0.0%	—	0.0%
其他	2,722	13.2%	2,259	8.7%	3,027	7.7%	1,360	6.9%	1,907	6.8%
總計	20,587	100.0%	26,319	100.0%	40,244	100.0%	20,001	100.0%	27,950	100.0%

融資成本淨額

我們的融資成本淨額指信託收據貸款及銀行透支的利息開支，以及短期銀行存款的利息收入。

財務資料

稅項

由於五家國際航空公司（「航空公司」）已委聘我們作為其總銷售代理或非獨家代理以在澳門推銷及轉售其空運艙位，故本集團須繳納澳門稅項。我們各附屬公司於2011年10月31日委聘的航空公司或綜合承運人數目載於「有關本集團成員公司及我們公司架構的資料」一節。我們在澳門註冊成立的附屬公司Pacific Empire (澳門) 實際上已與該等航空公司簽約，為起運自澳門、香港及中國的航線物色空運艙位。該等航空公司覆蓋的航線起運地並不限於澳門，故我們能夠利用該等航空公司的網絡，為需要我們的服務覆蓋起運自香港或中國到達世界各地的航線的香港及中國貨運代理客戶提供服務。我們於澳門聘有兩名全職僱員，主要負責處理銷售訂單。澳門日常的行政運作則在我們的香港總公司協助下進行。於往績記錄期內，我們就推銷及轉售空運艙位向該等覆蓋不同航線起運地的航空公司進行的採購佔我們於有關年度及期間的總採購量較為重大的一部分。根據《澳門補充稅法》第2條，澳門補充稅按澳門公司所賺取的應課稅收入徵收。由於Pacific Empire (澳門) 獲委聘為航空公司的代理，而Pacific Empire (澳門) 的收益乃來自是項委任，故不論航線的起運地，我們根據是項委任推銷及轉售空運艙位獲得的溢利就稅務目的而言列為Pacific Empire (澳門) 應佔溢利。於往績記錄期內，本集團就稅務目的而言並無因該等Pacific Empire (澳門) 應佔的溢利與香港及中國的相關稅務部門發生任何稅務糾紛。

於往績記錄期內，我們根據估計應課稅溢利按16.5%的稅率作出香港利得稅撥備。高於32,000澳門元（相當於約31,000港元）但低於300,000澳門元（相當於約291,000港元）的應課稅收入須按介乎3%至9%的累進稅率繳納澳門補充稅，而更高金額則按固定稅率12%納稅。截至2010年12月31日止財政年度，澳門政府實行特別補充稅獎勵，將應課稅收入的免稅額由32,000澳門元增至200,000澳門元（相當於約31,000港元至194,000港元），其後100,000澳門元（相當於約97,000港元）的應課稅溢利按固定稅率9%納稅，超出該金額的應課稅溢利則按固定稅率12%納稅。本集團於中國的經營須遵守中國企業所得稅法。標準中國企業所得稅率為25%。就2008年1月1日起賺取的任何溢利向於香港註冊成立的外國投資方派付股息須按5%的優惠稅率繳納預扣所得稅。香港及中國以外的稅項乃根據年內估計應課稅溢利按本集團經營所在國家現行稅率計算。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

期間經營業績比較

截至2011年6月30日止六個月與截至2010年6月30日止六個月比較

收益

收益由截至2010年6月30日止六個月約226.6百萬港元增加約68.3百萬港元或30.1%至截至2011年6月30日止六個月約294.9百萬港元。收益增加主要受惠於本集團截至2011年6月30日止六個月的空運貨物處理量上升，由截至2010年6月30日止六個月約13,428噸增加至約17,059噸。期內，本集團繼續執行專注為發展中國家目的地提供空貨服務的業務策略，來自有關業務的收益由截至2010年6月30日止六個月約106.5百萬元增至截至2011年6月30日止六個月約174.3百萬港元。

銷售成本

銷售成本由截至2010年6月30日止六個月約158.0百萬港元增加約40.6百萬港元或25.7%至截至2011年6月30日止六個月約198.6百萬港元。銷售成本的增幅較期間內收益增幅為低，理由是我們空運艙位的價格優勢明顯，加上我們有能力以捆綁方式提供覆蓋發展中國家的航空貨運服務。

毛利及毛利率

毛利由截至2010年6月30日止六個月約68.6百萬港元增加約27.7百萬港元或40.4%至截至2011年6月30日止六個月約96.3百萬港元。我們的毛利率亦於期內由約30.3%增至約32.7%。毛利率增加主要因為繼續專注為發展中國家目的地提供航空貨運服務。

行政開支

行政開支由截至2010年6月30日止六個月約20.0百萬港元增加約8.0百萬港元或40.0%至截至2011年6月30日止六個月約28.0百萬港元。本集團擴大在香港的經營規模，故於2010年底租賃建築面積較大的辦公室，導致租金開支提高。而且，為準備[●]而支付及應付的專業服務開支亦有所增加。因此，行政開支同比大幅上升。

經營溢利

經營溢利由截至2010年6月30日止六個月約48.7百萬港元增加約21.7百萬港元或44.6%至截至2011年6月30日止六個月約70.4百萬港元。經營溢利增加乃主要由於截至2011年6月30日止六個月的銷量增加以及毛利率上升所致。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

融資收入淨額

融資成本主要包括就獲提供空運艙位所支付應付予航空公司及／或綜合承運人的款項而動用信託收據貸款的相關利息以及短期存款利息收入。融資成本淨額減少乃主要由於該期間動用的信託收據貸款減少以及作出的短期存款增加所致。

稅項

所得稅開支由截至2010年6月30日止六個月約6.2百萬港元增加約3.9百萬港元或62.9%至截至2011年6月30日止六個月約10.1百萬港元。該項增幅乃主要由於截至2011年6月30日止六個月我們的經營溢利增加所致。截至2010年及2011年6月30日止六個月我們的實際稅率分別為12.9%及14.3%。

截至2010年12月31日止年度與截至2009年12月31日止年度比較

收益

收益由截至2009年12月31日止財政年度約297.1百萬港元大幅增加約192.8百萬港元或64.9%至截至2010年12月31日止財政年度約489.9百萬港元。年內，本集團繼續將業務轉向為發展中國家提供非限時及限時空運服務，並已與航空公司／綜合承運人訂立四項附帶定量協議的採購安排。全球經濟復甦推動發達及發展中國家的航空貨運需求強勁增長，而本集團亦從中受益。本集團處理的空運艙位由截至2009年12月31日止財政年度約18,849噸增至截至2010年12月31日止財政年度約29,114噸。因此，截至2010年12月31日止財政年度我們的收益大幅改善。

銷售成本

銷售成本由截至2009年12月31日止財政年度約222.6百萬港元增加約122.3百萬港元或54.9%至截至2010年12月31日止財政年度約344.9百萬港元。年內銷售成本的增幅小於收益的增幅。由於年內全球經濟重拾升軌，空運艙位的售價亦隨之上漲。然而，我們的銷售成本約42.1%與2010年定量協議按預定費率採購相關。

毛利及毛利率

毛利及毛利率由截至2009年12月31日止財政年度約74.5百萬港元增加約70.5百萬港元或94.6%至截至2010年12月31日止財政年度約145.0百萬港元。年內的毛利率亦有所改善，由

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

約25.1%增至約29.6%。毛利率增加主要由於(i)錄得更多高利潤率產品(例如發展中國家分部)的銷售；及(ii)空運艙位售價上漲，而定量協議項下按預定費率採購空運艙位令我們取得上述利潤率增長所致。

行政開支

行政開支由截至2009年12月31日止財政年度約26.3百萬港元增加約13.9百萬港元或52.9%至截至2010年12月31日止財政年度約40.2百萬港元。員工成本總額(於截至2009年及2010年12月31日止財政年度分別佔行政開支總額約57.2%及63.3%)大幅增加約10.4百萬港元。本集團擴大在香港的經營規模，並於年內在中國設立五家新分公司，令員工人數由80名增至114名。由於本集團的財務業績大幅改善，故給予僱員的酌情花紅亦較上年有所增長。此外，為提升我們在行業的地位，本集團於年內製作宣傳片。因此，截至2010年12月31日止財政年度的市場推廣及宣傳開支增加約1.4百萬港元。

經營溢利

經營溢利由截至2009年12月31日止財政年度約49.6百萬港元增加約58.0百萬港元或117.0%至截至2010年12月31日止財政年度約107.6百萬港元。經營溢利增加主要由於截至2010年12月31日止財政年度的銷量增加及毛利率增加所致。

融資成本淨額

融資成本由截至2009年12月31日止財政年度約0.4百萬港元增至截至2010年12月31日止財政年度約0.5百萬港元。融資成本主要包括就獲提供空運艙位所支付應付予航空公司及／或綜合承運人的款項而動用信託收據貸款的相關利息。融資成本增加主要由於年內動用的信託收據貸款增加所致。

稅項

所得稅開支由截至2009年12月31日止財政年度約6.3百萬港元增加約7.6百萬港元或120.6%至截至2010年12月31日止財政年度約13.9百萬港元。該項增加主要由於截至2010年12月31日止財政年度我們的經營溢利增加所致。截至2009年及2010年12月31日止財政年度，我們的實際稅率分別為12.8%及13.0%。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

截至2009年12月31日止年度與截至2008年12月31日止年度比較

收益

收益由截至2008年12月31日止財政年度約293.8百萬港元僅增加約3.3百萬港元或1.1%至截至2009年12月31日止財政年度約297.1百萬港元，儘管同期我們處理的貨物總量(按噸位計)增加超過40%。自服務已發展國家目的地產生的收益較上年減少約14.1%，乃主要由於全球金融危機令北美目的地的航空貨運需求減弱及運費單價下降約10.4%所致。然而，自服務發展中國家目的地產生的收益較上年增加約42.0%，乃由於亞洲大部分國家迅速自全球金融危機中復甦以及我們因訂立四份有關服務亞洲目的地的總銷售代理協議而得以擴展為客戶提供的服務航線所致。

銷售成本

銷售成本由截至2008年12月31日止財政年度約249.4百萬港元減少約26.8百萬港元或10.7%至截至2009年12月31日止財政年度約222.6百萬港元。銷售成本減少主要歸因於(i)全球金融危機令運費單價整體下降；及(ii)本集團所處理運往亞洲目的地的空運貨物增加，其運程較短，故運費成本較低。

毛利及毛利率

我們的毛利及毛利率由截至2008年12月31日止財政年度約44.4百萬港元增加約30.1百萬港元或67.8%至截至2009年12月31日止財政年度約74.5百萬港元。毛利率增加乃主要由於銷量增加及我們轉而銷售更多毛利率較高的有關前往發展中國家目的地的艙位所致。

截至2008年及2009年12月31日止財政年度，我們的毛利率分別為15.1%及25.1%。2008年及2009年，本集團總收益中分別約47.7%及28.5%來自美洲地區的航線，而來自發展中國家分部的收益由2008年約27.7%增至2009年約38.9%。由於本集團所訂立附帶定量協議的採購安排覆蓋亞太地區目的地，我們得以因全球(尤其是亞太地區)經濟復甦而受益，今年內前往發展中國家的空運服務市場價格上漲。因此，我們銷售更多附帶定量協議的採購安排項下採購的空運艙位，取得的毛利率高於上年。

行政開支

行政開支由截至2008年12月31日止財政年度約20.6百萬港元增加約5.7百萬港元或27.7%至截至2009年12月31日止財政年度約26.3百萬港元。員工成本總額大幅增加約4.5百萬

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

港元，且於截至2008及2009年12月31日止財政年度分別佔行政開支總額約51.1%及57.2%。年內，本集團於台灣建立據點並招攬更多員工，包括本集團的經營及行政事宜方面的高級管理人員。員工人數由2008年12月31日的58名增至2009年12月31日的80名，從而令員工成本增加。

經營溢利

我們的經營溢利由截至2008年12月31日止財政年度約23.7百萬港元增加約25.9百萬港元或109.3%至截至2009年12月31日止財政年度約49.6百萬港元。經營溢利增加主要由於銷量增加及銷售成本下降所致。

融資成本

融資成本由截至2008年12月31日止財政年度約0.9百萬港元減至截至2009年12月31日止財政年度約0.4百萬港元。融資成本主要包括為支付向航空公司及綜合承運人購買空運艙位所應付的款項而動用信託收據貸款的相關利息。融資成本減少主要由於年內動用的信託收據貸款減少所致。

稅項

所得稅開支由截至2008年12月31日止財政年度約2.0百萬港元增加約4.3百萬港元或215.0%至截至2009年12月31日止財政年度約6.3百萬港元。該項增加主要由於截至2009年12月31日止財政年度我們的經營溢利增加所致。截至2008年及2009年12月31日止財政年度我們的實際稅率分別為8.8%及12.8%。本集團就一間附屬公司的稅項虧損確認遞延稅項資產約0.5百萬港元，並撥回就過往年度的稅項開支超額撥備0.4百萬港元，以致2008年的實際稅率下降。

匯總財務狀況表內若干項目的描述

貿易應收款項分析

我們的貿易應收款項主要指就向貿易客戶出售空運艙位應收的款項。

我們的貿易應收款項由2008年12月31日的約39.1百萬港元增加約10.4百萬港元或26.6%至2009年12月31日的約49.5百萬港元，並進一步增加約22.0百萬港元或44.4%至2010年12月31日的約71.5百萬港元。於2011年6月30日，我們的貿易應收款項進一步增加約16.6百萬港元或23.2%至88.1百萬港元。結餘增加主要由於銷售增加所致。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

下表載列截至所示日期貿易應收款項的賬齡分析及往績記錄期內我們的平均貿易應收款項週轉天數：

	於12月31日			於6月30日
	2008年	2009年	2010年	2011年
	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)
貿易應收款項的賬齡分析				
— 0至30天	16.4	27.1	42.4	53.7
— 31至60天	15.1	16.5	22.5	18.4
— 60天以上	7.6	5.9	6.6	16.0
	<u>39.1</u>	<u>49.5</u>	<u>71.5</u>	<u>88.1</u>
	截至12月31日止年度			截至6月30日 止六個月
	<u>2008年</u>	<u>2009年</u>	<u>2010年</u>	<u>2011年</u>
平均貿易應收款項				
週轉天數 (附註)	67	54	45	49

附註：平均貿易應收款項週轉天數等於貿易應收款項除以收益，再乘以365天（截至2011年6月30日止六個月為180天）。平均貿易應收款項相等於年／期初的貿易應收款項加年／期末的貿易應收款項除以二。

我們的貿易應收款項週轉天數由2008年的67天減至2009年的54天，再減至2010年的45天。我們的平均貿易應收款項週轉天數於截至2011年6月30日止六個月維持相對穩定。本集團進行適當評估（包括但不限於準客戶的公司查冊）後，一般要求所有新客戶以現金貨到付款。視乎該等客戶的交易及結賬記錄，本集團可能向該等客戶提供30天至60天的信貸期。我們與獲得30天至60天信貸期的客戶建立的業務關係平均而言均超過兩年。由於本集團持續密切跟進客戶的貿易應收款項，故往績記錄期內我們的平均貿易應收款項週轉天數有所改善。

本集團並未就貿易應收款項作任何一般撥備。然而，董事會考慮於出現跡象表明有關結餘不大可能收回時就貿易應收款項作出特別撥備。截至2008年、2009年及2010年12月31日止三個財政年度以及截至2011年6月30日止六個月，我們的壞賬撇銷分別約為0.3百萬港元、1.3百萬港元、0.2百萬港元及無。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

下表載列截至所示日期我們的尚未償還貿易應收款項賬戶數目、平均及最大貿易應收款項結餘：

	於12月31日			於6月30日
	2008年	2009年	2010年	2011年
貿易應收款項				
結餘(千港元)	39,138	49,530	71,463	88,040
年／期末尚未償還貿易				
應收款項賬戶數目	294	334	399	516
平均貿易應收款項				
結餘(千港元)	133.1	148.3	179.1	170.6
最大貿易應收款項				
結餘(千港元)	6,159	4,965	7,514	15,087

上表顯示我們的年末貿易應收款項結餘分散於多名客戶，且於2011年6月30日的最大貿易應收款項結餘約佔總結餘的17.1%。

於2011年10月31日，我們於2011年6月30日的貿易應收款項結餘其中約73.9百萬港元(佔84.0%)已經結算。未償還結餘主要與一名客戶有關與我們協定每月收取最低金額，而不論實際向我們購買的空運艙位確實數量。每年12月前將結算全部未償還結餘。自我們於2010年11月開始發展韓國市場以來，我們已有這名客戶。我們對這名客戶的銷售佔我們截至2011年6月30日止六個月的總銷售額約7.5%，而這名客戶於同期為我們的最大客戶。董事認為毋須作出呆賬撥備。

預付款項、按金及其他應收款項

	於12月31日			於6月30日
	2008年	2009年	2010年	2011年
	千港元	千港元	千港元	千港元
預付款項	417	664	765	7,580
按金	441	849	3,283	1,887
其他應收款項	4,311	2,967	802	1,879
	5,169	4,480	4,850	11,346
應收股東款項	5,030	—	4,199	—
應收非控股權益款項	400	850	360	360
應收關聯公司款項	884	1,035	—	—
	11,483	6,365	9,409	11,706
減：非流動部分：按金	—	(204)	(360)	(545)
	11,483	6,161	9,049	11,161

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

於2011年6月30日，預付款項、按金及其他應收款項主要包括租賃按金約1百萬港元及就於2011年8月提供的海運服務付予供應商的貿易按金約4.9百萬港元。董事認為來自海運服務的業務屬投機性質，並不預期成為本集團的核心業務。於2011年6月30日的應收非控股權益(即世界貨運)款項約0.4百萬港元已全額結清。

金融資產

本集團倚賴外部投資經理提供的投資意見以採納投資金融工具(如保本股票掛鈎票據、投資基金及企業債券)的政策。董事會不時審閱外部投資經理所報告該等資產的表現並監察其財務風險。董事確認本集團無意於[●]後投資於該等金融資產。

按公平值計入損益的金融資產

於2008年、2009年及2010年12月31日以及2011年6月30日，我們分別持有按公平值計入損益的金融資產約2.7百萬港元、3.8百萬港元、1.0百萬港元及1.0百萬港元。該等金融資產乃收購作一般投資用途，並已抵押作為獲取銀行信貸(包括提供銀行擔保及撥資用作向航空公司及綜合承運人採購空運艙位的信託收據貸款)的抵押品。本集團按公平值計入損益的金融資產為以選定香港股份為相關資產的保本股票掛鈎票據。於2011年10月31日按公平值計入損益的金融資產總市值約1.0百萬港元。

可供出售金融資產

於2008年、2009年及2010年12月31日以及2011年6月30日，我們持有的可供出售金融資產分別為零、約1.0百萬港元、7.3百萬港元及7.3百萬港元。董事認為該等金融資產主要為可提供優厚回報的固定收入投資基金，故於2009年及2010年內購買該等金融資產。經考慮外部投資經理的建議，我們在2010年及截至2011年6月30日止六個月增加投資該等金融資產。截至2008年、2009年及2010年12月31日止三個財政年度以及截至2011年6月30日止六個月，該等金融資產產生的收入分別為零、零、約65,000港元及98,000港元。於2011年10月31日可供出售金融資產的總市值約7.3百萬港元。本集團有意於[●]前出售該等金融資產。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

貿易應付款項分析

我們的貿易應付款項分析主要與採購空運艙位的成本相關。我們的空運艙位供應商通常授予我們15至60天信貸期。

	於12月31日			於6月30日
	2008年	2009年	2010年	2011年
	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)
貿易應付款項的賬齡分析				
— 0至30天	11.9	20.5	31.0	45.8
— 31至60天	7.2	16.7	14.0	5.9
— 60天以上	6.3	13.5	23.6	29.2
	<u>25.4</u>	<u>50.7</u>	<u>68.6</u>	<u>80.9</u>

我們的貿易應付款項由2008年12月31日的約25.4百萬港元增加約25.3百萬港元或99.6%至2009年12月31日的約50.7百萬港元，並進一步增加約17.9百萬港元或35.3%至截至2010年12月31日的約68.6百萬港元。於2011年6月30日，我們的貿易應付款項進一步增加約12.3百萬港元或17.9%至80.9百萬港元。貿易應付款項結餘增加主要由於往績記錄期內我們的業務活動增加所致。

此外，根據與一間航空公司訂立的總銷售代理協議的條款，我們僅須向上述航空公司按月支付最低保證金，而不論當月我們向航空公司採購並轉售予我們的貨運代理客戶的實際空運艙位實際數量。每年3月底之後，上述航空公司會繼而釐定相關期間本集團轉售的實際空運艙位總數量是否超出我們於協議下承諾採購的數量。倘我們轉售的實際空運艙位總數量超出我們於協議下承諾於指定12個月內採購的數量，根據相關總銷售代理協議的條款，我們須於接獲通知後30天內結算相關未付款空運艙位的成本。於往績記錄期內，儘管我們曾經在接獲通知30天後才付款，但由於我們成功向有關航空公司爭取較後支款日期（不計利息），故未嘗與有關航空公司發生爭議或被罰款。各年／期終時的結餘主要包括每月向上述航空公司購買未付款空運艙位總額，而由於本集團於往績記錄期內每月銷售的空運艙位量高於承諾額，故有關款項按累計基準列為應付款項，以致於各年／期終時產生賬齡逾

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

60天的貿易應付款項結餘。與我們同期的業務擴張策略一致，根據該等協議採購的空運艙位有所增加，從而導致往績記錄期內賬齡超過60天的貿易應付款項增加。上述期間以及截至2011年3月為止每月購買而未付款的空運艙位總額仍保留於2011年6月30日的貿易應付款項之內，並於2011年5月31日接獲付款通知後於2011年7月支付。

於2011年10月31日，約67.6百萬港元已經結算，佔於2011年6月30日我們的貿易應付款項83.6%。未償還結餘與上述航空公司有關，即自2011年4月以來向其購買空運艙位的每月未付款項，預期該等款項將根據上述安排結算。

下表載列於往績記錄期內我們的貿易應付款項週轉天數：

	截至12月31日止年度			截至6月30日 止六個月
	2008年	2009年	2010年	2011年
平均貿易應付款項 週轉天數(附註)	55	62	63	68

附註：平均貿易應付款項週轉天數等於貿易應付款項除以總銷售成本，再乘以365天(截至2011年6月30日止六個月為180天)。平均貿易應付款項相等於年／期初的貿易應付款項加年／期末的貿易應付款項除以二。

我們的平均貿易應付款項週轉天數由2008年的55天全面增至2009年的62天及2010年的63天。航空公司、綜合承運人及貨運代理商提供的信貸期介乎15天至60天不等。貿易應付款項週轉天數略高於我們獲授的信貸期，乃由於(i)航空貨運業的旺季通常在11月份／12月份，致令各財政年度末就計算貿易應付款項週轉天數的貿易應付款項結餘較高；及(ii)如上文所述，空運艙位量成本中超過我們根據相關總銷售代理協議所承擔的數額的部分通常需要60天以上方能結算。

於2008年及2009年12月31日，貿易應付款項分別包括就提供倉庫管理服務而應付Winbase Warehousing and Transportation Company Limited(「Winbase」)(於2010年5月25日前由余先生及麥先生分別持有50%的公司)約1.1百萬港元及1.0百萬港元的金額。本集團自2010年1月1日起已終止該等與Winbase的關聯方交易(董事認為該等關聯方交易乃於本集團日常業務過程中按一般商業條款進行)。於最後實際可行日期，Winbase由獨立第三方實益擁有。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

其他應付款項及應計費用

	於12月31日			於6月30日
	2008年	2009年	2010年	2011年
	千港元	千港元	千港元	千港元
應計費用	2,490	4,880	5,524	4,693
已收按金	200	314	917	1,101
其他應付款項	1,482	297	204	1,066
	4,172	5,491	6,645	6,860
應付股東款項	—	14,984	—	60,505
應付董事款項	—	—	—	99
	4,172	20,475	6,645	67,464

其他應付款項及應計費用主要包括員工成本及花紅撥備及審計費用和專業費用等其他撥備。於各年的應計費用增加主要是由於員工人數增加使年底的撥備增加所致。應付股東款項約15.0百萬港元主要為於2009年宣派的應付股東的股息26.4百萬港元的餘額。金額約100.5百萬港元的股息乃於截至2011年6月30日止六個月宣派，其中約60.5百萬元於2011年6月30日仍未派付。該等未償還結餘已於2011年9月部分償還38.9百萬港元，而餘額21.6百萬港元預期將於[●]前以本集團內部現金支付。

銀行借款

	於12月31日			於6月30日
	2008年	2009年	2010年	2011年
	千港元	千港元	千港元	千港元
銀行透支	857	228	—	—
信託收據貸款	18,338	7,203	15,916	—
	19,195	7,431	15,916	—

於往績記錄期內，本集團的銀行以銀行透支及信託收據貸款方式向我們提供短期融資。銀行透支須按要求償還，而信託收據貸款須在60至90天內償還，且所附帶的利率低於銀行透支的利率。提取信託收據貸款須出具向航空公司、綜合承運人及其他航空貨運批發商購買空運艙位所開具的發票或提出的付款要求。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

銀行擔保及已抵押存款

若干航空公司和綜合承運人在委任其航空貨運批發商前可能要求航空貨運批發商提供銀行擔保。於2008年、2009年及2010年12月31日以及2011年6月30日，所提供的總擔保金額分別為16.2百萬港元、16.2百萬港元、19.5百萬港元及31.4百萬港元。

於往績記錄期內，代表我們發出擔保的銀行通常要求我們將已抵押存款及金融資產作為抵押品。於2008年、2009年及2010年12月31日以及2011年6月30日，已抵押存款分別為1.5百萬港元、1.5百萬港元、7.4百萬港元及17.0百萬港元。有關已抵押予銀行的金融資產的資料，請參閱「財務資料－匯總財務狀況表內若干項目的描述－金融資產」一節。

流動資金及資本資源

我們的現金主要用作付款購買空運艙位及作為各種經營開支。過往我們主要是通過我們的經營活動所得現金和股東出資為流動資金需求撥資。於往績記錄期內，我們現金來源及用途的相關因素並無重大變動。

下表載列於所示期間我們的匯總現金流量表概要：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2008年	2009年	2010年	2010年	2011年
	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)
經營活動所得現金淨額	21.5	58.4	107.6	17.0	52.2
投資活動所用現金淨額	(0.3)	(1.3)	(11.2)	(4.8)	(1.9)
融資活動所得／(所用)					
現金淨額	8.5	(11.3)	(50.5)	[(8.8)]	[(56.1)]
現金增加／(減少)淨額	29.7	45.8	45.9	[3.4]	[(5.8)]
於1月1日的現金	4.5	34.2	80.0	[80.0]	[125.9]
外匯匯率變動影響	—	—	—	[—]	[—]
年／期末現金	34.2	80.0	125.9	[83.4]	[120.1]

財務資料

經營活動所得現金流量

我們經營活動所得現金主要源自轉售空運艙位所收到的付款。經營活動所用現金主要用作購買空運艙位以及作為經營開支，如員工成本、差旅開支及租金開支。於往績記錄期內，我們經營活動所得現金淨額受益於銷售收益增加。

截至2011年6月30日止六個月，經營活動所得現金流量淨額約為52.2百萬港元，而我們的除稅前溢利約為70.5百萬港元。差額18.3百萬港元主要由於以下項目的合併影響所致：(i) 貿易應收款項增加16.6百萬港元；(ii) 預付款項、按金及其他應收款項增加2.1百萬港元；(iii) 已抵押存款增加9.7百萬港元；(iv) 支付所得稅3.6百萬港元，而前述項目被以下項目所部分抵銷(v) 折舊調整0.7百萬港元；(vi) 貿易應付款項增加12.3百萬港元；及(vii) 其他應付款項及應計費用增加0.6百萬港元。

截至2010年6月30日止六個月，經營活動所得現金流量淨額約為17.0百萬港元，而我們的除稅前溢利約為48.5百萬港元。差額31.5百萬港元主要由於以下項目的合併影響所致：(i) 貿易應收款項增加13.1百萬港元；(ii) 預付款項、按金及其他應收款項增加3.7百萬港元；(iii) 其他應付款項及應計費用減少13.7百萬港元；(iv) 已抵押存款增加1.5百萬港元，而前述項目被以下項目所部分抵銷(v) 折舊調整0.4百萬港元。

於2010年，經營活動所得現金流量淨額約為107.6百萬港元，而我們的除稅前溢利約為107.1百萬港元。差額0.5百萬港元主要由於以下項目的合併影響所致：(i) 折舊調整1.0百萬港元；(ii) 其他應付款項及應計費用增加12.8百萬港元；(iii) 貿易應付款項增加18.0百萬港元；而前述項目被以下項目所部分抵銷(iv) 貿易應收款項增加22.1百萬港元；(v) 預付款項、按金及其他應收款項增加3.0百萬港元；及(vi) 已抵押存款增加5.9百萬港元。

於2009年，經營活動所得現金流量淨額約為58.4百萬港元，而我們的除稅前溢利約為49.2百萬港元。差額9.2百萬港元主要由於以下項目的合併影響所致：(i) 折舊調整0.6百萬港元；(ii) 預付款項、按金及其他應收款項減少5.1百萬港元；(iii) 貿易應付款項增加26.4百萬港元；而前述項目被以下項目所抵銷(iv) 貿易應收款項增加11.7百萬港元及(v) 其他應付款項及應計費用減少10.1百萬港元。

於2008年，經營活動所得現金流量淨額約為21.5百萬港元，而我們的除稅前溢利約為22.8百萬港元。差額1.3百萬港元主要由於以下項目的合併影響所致：(i) 折舊調整0.6百萬港元；(ii) 貿易應收款項減少29.8百萬港元；而前述項目被以下項目所抵銷(iii) 預付款項、按金及其他應收款項增加4.8百萬港元；(iv) 貿易應付款項減少24.0百萬港元；及(v) 其他應付款項及應計費用減少2.6百萬港元。

財務資料

投資活動所用現金

於往績記錄期內，我們的投資活動主要包括購買物業、廠房及設備和可供出售金融資產。於往績記錄期內，投資活動所用現金淨額呈不斷增加趨勢，這是由於董事認為可供出售金融資產是一項可獲有利回報的投資，因此，本集團於截至2009年及2010年12月31日止財政年度內分別購買金融資產1.0百萬港元及6.2百萬港元。

截至2011年6月30日止六個月，投資活動所用現金淨額約為1.9百萬港元，主要由於：(i)購買物業、廠房及設備項目1.7百萬港元；(ii)購買可供出售金融資產1.6百萬港元；而前述項目被以下項目所部分抵銷(iii)出售可供出售金融資產所得款項1.5百萬港元所致。

截至2010年6月30日止六個月，投資活動所用現金淨額約為4.8百萬港元，主要由於：(i)購買物業、廠房及設備項目2.4百萬港元；及(ii)購買可供出售金融資產2.5百萬港元所致。

於2010年，投資活動所用現金淨額約為11.2百萬港元，主要由於：(i)購買物業、廠房及設備項目4.4百萬港元；(ii)購買可供出售金融資產6.2百萬港元；及(iii)收購一家附屬公司的額外權益1.2百萬港元所致。

於2009年，投資活動所用現金淨額約為1.3百萬港元，主要由於：(i)購買物業、廠房及設備項目約0.4百萬港元；及(ii)購買可供出售金融資產約1.0百萬港元所致。

於2009年，投資活動所用現金淨額約為0.3百萬港元，主要由於購買物業、廠房及設備項目所致。

融資活動所得／(所用) 現金

於往績記錄期內，我們的融資活動主要包括收取及償還銀行借款及支付股息。

截至2011年6月30日止六個月，融資活動所用現金淨額約為56.1百萬港元，主要由於：(i)償還銀行借款約15.9百萬港元；及(ii)支付股息約40.0百萬港元所致。

截至2010年6月30日止六個月，融資活動所用現金淨額約為8.8百萬港元，主要由於：(i)償還銀行借款約23.0百萬港元；(ii)支付股息約11.6百萬港元所致，而前述項目被以下項目所部分抵銷(iii)銀行借款所得款項約25.5百萬港元。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

於2010年，融資活動所用現金淨額約為50.5百萬港元，主要由於：(i)償還銀行借款約50.8百萬港元；及(ii)支付股息約59.4百萬港元，而前述項目被以下項目所部分抵銷(iii)銀行借款所得款項約59.5百萬港元。

於2009年，融資活動所用現金淨額約為11.3百萬港元，主要由於償還銀行借款約51.9百萬港元所致，並被銀行借款所得款項約40.7百萬港元所部分抵銷。

於2008年，融資活動所得現金淨額約為8.5百萬港，主要由於銀行借款所得款項約78.9百萬港元所致，已被償還銀行借款約72.7百萬港元所部分抵銷。

主要財務比率

	於12月31日			於6月30日
	2008年	2009年	2010年	2011年
流動比率(附註1)	1.72x	1.60x	1.95x	1.37x
資本負債比率(附註2)	20.9%	5.1%	7.0%	—
債務對總資產比率(附註3)	57.2%	61.1%	48.6%	69.3%

附註：

1. 流動比率為總流動資產除以總流動負債的比率。
2. 資本負債比率為總銀行借款除以總資產。
3. 債務對總資產比率指總負債除以總資產。

我們的流動比率由2008年12月31日的1.72倍減至2009年12月31日的1.60倍，增至2010年12月31日的1.95倍並減至2011年6月30日的1.37倍。2009年的減幅乃主要由於應付本集團與之訂有總銷售代理購買安排的航空公司的款項增加超過將於財政年度完結後結算的最低保證金導致貿易應付款項增加所致。2010年的增幅乃由於收益及經營溢利改善以致現金及現金等價物以及貿易應收款項增加所致。2011年的減幅乃主要由於宣派的股息約100.5百萬港元，其中約60.5百萬港元於2011年6月30日仍未派付。

我們的資本負債比率由2008年12月31日的20.9%減至2011年6月30日的零。該減幅乃主要由於往績記錄期內收益及經營溢利有所改善以致本集團以內部產生營運現金流量撥付空運艙位的能力有所改善以及本集團已於2011年6月30日償還所有借款所致。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

我們的債務對總資產比率由2009年12月31日的61.1%減至2010年12月31日的48.6%，原因為2010年的收益及經營溢利較2009年有所改善以致所得現金增加所致。債務對總資產比率於2011年6月30日增至69.3%乃主要由於宣派的股息約達100.5百萬港元，其中約60.5百萬港元於2011年6月30日仍未派付。

流動資產淨額

下表載列於所示日期我們的流動資產及負債的明細：

	於12月31日			於6月30日	於10月31日
	2008年	2009年	2010年	2011年	2011年
	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬) (未經審核)
流動資產					
貿易應收款項	39.1	49.5	71.5	[88.1]	95.2
預付款項、按金及 其他應收款項	11.5	6.2	9.0	[11.2]	7.2
按公平值計入損益的 金融資產	2.7	3.8	1.0	[1.0]	1.0
已抵押存款	1.5	1.5	7.4	17.0	17.0
現金及現金等價物 (不包括銀行透支)	35.0	80.2	125.9	[120.1]	95.6
	<u>89.8</u>	<u>141.2</u>	<u>214.8</u>	<u>[237.4]</u>	<u>216.0</u>
流動負債					
貿易應付款項	25.4	50.7	68.6	[80.9]	66.5
其他應付款項及應計費用 ...	4.2	20.5	6.6	[67.5]	30.2
銀行貸款及透支	19.2	7.4	15.9	[-]	-
融資租賃負債	0.2	0.3	-	[-]	-
應付所得稅	3.2	9.4	19.0	[25.2]	24.3
	<u>52.2</u>	<u>88.3</u>	<u>110.1</u>	<u>[173.6]</u>	<u>121.0</u>
流動資產淨額	<u>37.6</u>	<u>52.9</u>	<u>104.7</u>	<u>[63.8]</u>	<u>95.0</u>

債項

負債

於[2011年10月31日](即我們可取得有關資料的最後實際可行日期)營業時間結束時，本集團的應付股東股息為[21,670,000]港元及融資租賃負債為[21,000]港元。應付我們創辦人的股息預計於[●]前以本集團內部產生的現金支付。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

或然負債及擔保

本集團於2011年10月31日的未動用銀行授信為[40,300,000]港元，該授信由創辦人提供擔保並以[17,000,000]港元的已抵押存款及本集團按公平值計入損益的金融資產作抵押。我們的創辦人所提供的擔保將於[●]後解除。若干航空公司及綜合承運人會在委任其航空貨運批發商前可能要求航空貨運批發商提供銀行擔保。所提供的總擔保金額於2011年10月31日為[47,000,000]港元。除以上披露者外，我們並無重大或然負債及擔保。我們並無涉及任何現時的重大法律程序，而我們亦不知悉任何涉及我們的待決或潛在重大法律程序。倘我們涉及任何重大法律程序，我們將會按當時可得的資料，於很大可能已經產生損失且損失金額能合理地估計時將任何或有損失入賬。

除上文所披露者外，於2011年10月31日營業時間結束時，本集團並無任何其他未償還負債或任何按揭、押記、債權證、借貸資本、銀行透支或貸款、承兌負債或其他類似債項、租購承擔或融資租賃責任或任何擔保。

無重大變動

我們確認，自2011年10月31日至最後實際可行日期，本集團的債項並無重大變動。

營運資金

經考慮目前可供我們動用的財務資源(包括銀行信貸及其他內部資源，以及[●]的估計所得款項淨額)後，董事認為，我們具備足夠營運資金以應付自本文件日期起計未來12個月我們目前所需。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

合約及資本承擔

經營租賃承擔

不可撤銷經營租賃主要與若干辦公物業有關。下表列示於所示日期不可撤銷經營租賃的未來最低租賃付款：

	於12月31日			於6月30日
	2008年	2009年	2010年	2011年
	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)
經營租賃承擔				
一年內	0.2	1.1	2.2	2.6
一年後但於五年內	—	0.1	2.1	1.3
	<u>0.2</u>	<u>1.2</u>	<u>4.3</u>	<u>3.9</u>

融資租賃的未償還負款總額

我們已訂立多項與若干辦公設備及一輛汽車有關的融資租賃。下表列示於所示日期的未償還負債：

	於12月31日			於6月30日
	2008年	2009年	2010年	2011年
	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)	港元 (百萬)
融資租賃負債				
一年內	0.2	0.3	—	—
一年後但於五年內	0.3	—	—	—
	<u>0.5</u>	<u>0.3</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
			(附註)	(附註)

附註：經四捨五入後，實際數額低於0.1百萬港元。

已作出但並未在財務報表內計提撥備的資本承擔

於2008年、2009年及2010年12月31日以及2011年6月30日，概無已作出但並未在財務報表內計提撥備的資本承擔。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

資本風險管理及財務風險管理

資本風險管理

本集團管理資本的目標為確保本集團有持續經營能力，為股東創造回報，為其他股東謀求福利，並維持最佳資本架構以削減資本成本。

為維持或調整資本架構，本集團或會調整向股東派付股息的金額或股東資本回報或出售資產以削減債務。本集團根據總債務對總資產的比率監控資本。

有關本集團資本風險管理的其他詳情載於會計師報告內財務資料附註4.3。

財務風險管理

本集團於日常業務過程中面臨市場風險(包括外匯風險及現金流利率風險)、信貸風險及流動資金風險。

外匯風險

鑑於本集團的業務性質，我們須承受包括人民幣、美元、澳門元、新台幣及日圓在內的不同外幣風險，其中我們業務最常用的為港元，其次為人民幣及美元。儘管如此，我們的營運仍極受人民幣波動所影響，原因為港元分別與美元及澳門元掛鈎，而其他貨幣則佔我們業務相對較小部分。會計師報告中財務資料附註4.1(a)(i)載有本集團有關外匯風險的政策。考慮到會計師報告中財務資料附註4.1(a)(i)對人民幣波動所作的敏感度分析以及我們業務相對較小部分以其他外幣經營，董事認為本集團承受的外匯風險微不足道，故毋須訂立任何遠期合約或採納類似措施以對沖其外匯風險。儘管本集團有意在中國及世界其他地區擴大經營規模，但董事預期今後本集團業務將繼續主要使用港幣、人民幣及美元。截至2008年、2009年及2010年12月31日止三個財政年度以及截至2011年6月30日止六個月，錄得的外匯收益淨額分別約為151,000港元、18,000港元、2.3百萬港元及1.8百萬港元。2010年及截至2011年6月30日止六個月錄得外匯收益淨額，乃主要由於在中國賺取的收益以人民幣計值，而人民幣在不斷升值所致。

有關我們的財務風險管理政策及常規的其他詳情載於會計師報告內財務資料附註4.1。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

財務資料

資產負債表外承擔及安排

截至最後實際可行日期，我們並無訂立任何資產負債表外交易。

股息及股息政策

我們或以現金或我們認為合適的其他方式派付股息。截至2009年及2010年12月31日止財政年度及截至2011年6月30日止六個月，我們已分別宣派股息約26.4百萬港元、32.8百萬港元及100.5百萬港元。截至最後實際可行日期，我們已宣派但未派付的股息為21.6百萬港元。預期該股息將於[●]前派付。是否宣派息將由董事酌情決定並須獲股東批准。日後，董事經考慮我們的經營、盈利、財務狀況、現金需求及可供動用現金、資本開支及未來發展所需以及其當時認為有關的其他因素後，或會建議派付股息。

任何股息的宣派及派付以及股息金額均須符合我們的組織章程文件的規定，包括取得股東批准。投資者務請注意，過往的股息宣派並非我們日後可能宣付的股息的指標。

在上述因素的規限下，我們現計劃建議於[●]後的財政年度派發不少於本公司權益持有人應佔純利25%的年度股息。上述建議並不保證或代表或表示我們必須或將會以上述方式宣派及派付股息或會宣派及派付股息。

可分派儲備

本公司於2011年6月28日註冊成立。於2011年6月30日，本公司並無可分派儲備可供分派予股東。

上市規則的披露規定

我們確認，於最後實際可行日期，概無任何情況以致倘我們須遵守上市規則第13章第13.13條至第13.19條的規定情況下我們須遵守上市規則第13.13條至第13.19條的披露規定。

無重大不利變動

除本文件另行披露者外，我們確認，截至最後實際可行日期，我們自2011年6月30日以後的財務或營運狀況或前景概無重大不利變動，且自2011年6月30日以後概無發生可對會計師報告所述財務資料造成重大影響的事件。