

財務資料

閣下應將以下討論及分析與本招股章程附錄一「會計師報告」所載於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日以及截至該等日期止年度的經審核綜合財務報表連同其附註一併閱讀。我們的經審核綜合財務報表乃根據國際財務報告準則編製，而國際財務報告準則或會在重大方面有別於其他司法權區的公認會計準則。過往業績並非是未來表現的指標。

以下討論包括前瞻性陳述，當中涉及風險、不確定因素及假設。謹請閣下注意，我們的業務及財務表現受到重大風險及不確定因素所影響。我們的實際業績可能與前瞻性陳述中所提出者有重大差別。閣下於評估我們的業務時，應審慎考慮「風險因素」及「責任聲明及前瞻性陳述」中所提供的資料。

概覽

我們是全球領先的飛機經營性租賃公司。截至二零一五年十二月三十一日，我們亦是總部設於亞洲的最大的飛機經營性租賃公司及全球第五大飛機經營性租賃公司（均按自有飛機價值計但不包括已簽署訂單但未交付的飛機）。

我們擁有的航空業專業知識，與航空公司客戶、飛機製造商以及其他主要航空業參與者建立的關係，以及我們的高級管理層團隊及其他關鍵僱員累積的長期經驗及出眾才華，使我們得以橫跨多個行業周期取得優異的營運及財務業績。尤其是，我們連續22年錄得盈利，及截至二零一五年錄得累計溢利約21億美元。於往績記錄期，我們平均的股本回報率為15.1%，於所有飛機經營性租賃上市公司中名列前茅。

我們收益及其他收入的主要來源為從與航空公司訂立的飛機經營性租賃中收取的租賃租金收入，分別佔二零一三年、二零一四年及二零一五年我們收益及其他收入總額的87.5%、94.8%及89.4%。我們的租賃租金收入非常地客戶多元化和地區多元化，這與我們的租賃策略及我們的客戶集中指引一致。截至二零一五年十二月三十一日，我們將227架自有飛機租賃予29個國家的57家航空公司。於往績記錄期，亞太地區（不包括中國內地、香港、澳門及台灣）為我們租賃租金收入最大的地區，分別佔二零一三年、二零一四年及二零一五年我們租賃租金收入總額的28.4%、31.2%及33.2%。

我們受惠於較低的平均資金成本（於二零一三年及二零一四年為1.9%，而於二零一五年為2.0%）、穩健的信用評級（截至最後實際可行日期，標準普爾及惠譽均給予A-評級）支持以及多樣化的融資渠道。截至二零一五年十二月三十一日，有超過60家銀行及其他金融機構向我們貸款。我們相信，我們的業務規模及投資級信貸評級，使我們對於飛機製造商以及航空公司客戶而言均為具有吸引力的對手方，這進一步增強了我們的競爭力。我們亦受

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

益於中國銀行(按截至最後實際可行日期的市值計為全球十大銀行之一及《財富》世界五十強公司之一)給予的強大而堅定的支持。中國銀行已向我們提供20億美元的已承諾無抵押循環授信，該筆授信將於二零二二年四月到期。截至最後實際可行日期，該筆授信仍未提取。

編製基準

我們的財務報表乃根據國際財務報告準則編製。於編製往績記錄期的財務報表時，本集團已提早採納於二零一五年一月一日開始的會計期間生效的所有國際財務報告準則規定以及相關過渡性規定。除本招股章程附錄一會計師報告載列的會計政策及說明附註所披露者之外，財務報表乃按歷史成本法編製。

編製符合國際財務報告準則的財務報表時管理層須在應用我們的會計政策時作出判斷，亦須使用若干主要會計估計及假設。凡涉及較高程度判斷或較複雜的領域，或相關估計及假設對財務報表而言屬重大的領域將於下文中討論，請參閱「▲主要會計政策及估計」。

往績記錄期後我們業務的近期發展

自二零一五年十二月三十一日以來，我們已購買及交付飛機，不斷成功取得新增的客戶租賃承諾並持續積極管理我們的飛機組合。截至最後實際可行日期：

- 我們的機隊包括231架自有飛機及39架代管飛機，這反映自二零一五年十二月三十一日直至最後實際可行日期期間購買16架自有飛機、銷售的12架自有飛機，以及四架代管飛機的代管合約到期；
- 我們於二零一六年計劃的飛機交付中有19架飛機已作交付，且所有該等飛機在交付時均已出租，除其中三架由航空公司客戶收購；及
- 我們的訂單簿包括226架飛機，反映我們自二零一五年十二月三十一日起訂立購買四架新飛機的承諾。

我們在日常業務過程中亦繼續籌集債務融資及償還貸款。

就我們所知，雖然整體市況近期出現波動，但我們經營所在地區或行業的整體經濟及市場狀況概無任何重大變動而會對我們自二零一五年十二月三十一日直至本招股章程日期的業務經營或財務狀況造成重大不利影響。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

董事經對本集團進行合理的盡職調查後確認，本集團的財務或營運狀況或前景自二零一五年十二月三十一日直至本招股章程日期概無重大不利變動。

影響我們的經營業績及財務狀況的重大因素

我們的業務模式乃基於按具競爭力的價格購買飛機，按具競爭力的條款取得債務融資以及從租用或購買我們的飛機的客戶取得具競爭力的租賃及銷售條款。我們於市況出現良機時購買飛機，並作為組合管理的一部分出售飛機，藉此積極地管理機隊。我們通過在全球銀行及資本市場的多種來源籌措債務融資，且我們的高投資等級企業信用評級使我們能獲得價格具競爭力的債務資本。我們向全球多元化客戶群出租自有飛機，於二零一五年十二月三十一日這些客戶群包括29個國家的57家航空公司。

我們的經營業績一直並預計將繼續受到多種因素的影響，包括下述因素：

航空公司及飛機經營性租賃行業的經濟環境及市況

市況影響我們在新租約中確保取得有利條款(包括更高的租金及更長的租期)的能力及按有利條款銷售飛機以取得銷售收益或將虧損降至最低的能力。市況亦會影響飛機估值公司的意見以及飛機的估值，因此，可能進而影響我們的有抵押融資的抵押率及我們的減值費用。

此外，由於我們的業務主要包括向商業航空公司運營者租賃飛機，因此，宏觀經濟及對航空公司客戶有重大影響的其他因素亦可能會影響我們。尤其是，在眾多因素中，該等因素包括對航空旅行的需求、對更高燃油效率飛機的需求、燃油價格波動、政治及經濟動盪、自然災害、恐怖主義、健康問題及勞資糾紛。進一步詳情請參閱「風險因素－與我們業務及經營及航空業有關的風險」。

我們相信，我們積極的組合管理、穩健的財務狀況以及具吸引力的融資安排使我們得以適應市場波動及調整我們的組合以利用市況變動，從而減低需求轉變及市況反覆波動的風險。

財務資料

我們機隊的規模

我們持作租賃的自有飛機機隊的整體規模一方面是租金收入的主要推動力，另一方面是折舊及財務開支的主要成因。於往績記錄期內，我們自有飛機機隊的增長直接影響我們的收益、折舊，並間接通過我們的融資要求的增加直接影響利息開支。於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們自有機隊中分別有206架、230架及227架飛機，於二零一三年、二零一四年及二零一五年分別產生租金收入804.1百萬美元、936.9百萬美元及975.5百萬美元。於上述年份中，我們的飛機折舊開支分別為335.0百萬美元、379.0百萬美元及379.9百萬美元，以及財務開支分別為135.7百萬美元、150.8百萬美元及168.8百萬美元。

租賃租金收入及折舊支出的增幅整體上與我們的自有機隊於同期的增幅相一致。截至二零一五年十二月三十一日，自有飛機減少乃由於在二零一五年底向一名買家出售24架飛機，因此影響了我們機隊的規模。

我們收益及除稅後純利的持續增長取決於我們能否進一步擴大自有飛機機隊組合並同時通過控制相應成本及開支(包括飛機的購買價及我們的財務開支)保持盈利。此外，我們的機隊包括小部分的代管飛機，我們就代管飛機向飛機擁有人(包括向我們購買的飛機的擁有人)收取租賃管理費收入，為其提供飛機管理服務。

下表載列於二零一五年十二月三十一日我們的機隊及訂單簿：

機型	自有飛機	代管飛機	已訂購飛機 ⁽¹⁾	飛機總數
空客A320CEO系列	108	14	58	180
空客A320NEO系列	0	0	64	64
空客A330-300	11	8	2	21
波音737NG系列	78	12	54	144
波音737-MAX 8	0	0	61	61
波音777-300ER	13	2	2	17
波音777-300	1	1	0	2
波音787	2	0	0	2
巴西航空工業E190系列	11	2	0	13
貨機	3	4	0	7
總計	<u>227⁽²⁾</u>	<u>43</u>	<u>241</u>	<u>511</u>

附註：

- (1) 包括截至二零一五年十二月三十一日及截至最後實際可行日期所有購買飛機的承諾、航空公司客戶有權取得有關飛機的承諾，分別為14架及11架飛機。
- (2) 截至二零一五年十二月三十一日，本公司將七架飛機分類為持作待售資產，包括六架空客A320CEO系列及一架波音737NG系列飛機，均已根據本公司積極管理飛機組合的策略訂立協議出售。

財務資料

飛機購買條款

我們購買飛機所支付的價格(通過訂單或根據購買及租回交易)對我們的成本及盈利能力有重大影響。我們採取審慎及具策略的方式購買飛機，嘗試發現及追尋商業上有利的機遇來擴大我們的機隊。我們相信，積極和伺機購買的策略使我們能夠為購買新飛機取得有利的購買價。飛機的購買價格亦(i)根據我們會計政策釐定我們的折舊成本，(ii)就完成購買所需的債務融資規模釐定我們的財務開支，及(iii)釐定我們的銷售收益淨額(倘我們最終決定銷售飛機)。

同時，我們積極管理我們購買飛機的時機，以避免在收益與成本流之間產生差距。我們緊密協調我們的購買和租賃業務，以減輕收益與成本流之間出現錯配時可能造成的流動性差距風險。

由於我們的業務增長取決於我們能否繼續收購新飛機來擴大我們的機隊及替換較舊的飛機，故我們預期我們的整體成本及盈利能力將會繼續部分上視乎飛機購買承諾條款。

我們租賃協議的條款

我們就飛機租賃交易收取的租金(受機型及機齡的共同影響)可影響我們的收益及盈利能力，這主要由於客戶對若干機型的需求決定租賃或轉租飛機產生的租金。

我們過往通過積極監控及管理租賃及轉租成功地確保了機隊的高效利用率。二零零八年一月一日至二零一五年十二月三十一日期間，我們的飛機利用率(即租賃總天數佔可供租賃天數的百分比)高達99.8%。

我們的租賃屆滿期限高度分散，近期租賃到期者相對較少。截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，按自有機隊的賬面淨值加權計算，我們自有飛機的平均剩餘租期分別為7.6年、7.5年及7.4年。

我們的租金收入取決於我們租賃協議的對手方，即我們的客戶而定。尤其是，我們依賴我們的航空公司租賃客戶適時繳足租金以達到我們對租賃協議下的收益及現金流量預期。倘客戶未能履行其於各租賃協議下的義務，我們的租金收入或會受到負面影響。我們於二零零八年一月一日至二零一五年十二月三十一日期間達到99.6%的高平均租賃付款回收率。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

融資渠道、融資成本及相關市況

飛機經營性租賃行業屬資本密集型行業，需要購入新飛機以補充或替換現有機隊的飛機。此外，我們的飛機購買承諾可能需要大量預付費用以保證有關購買，如交付前付款。我們依賴貸款及票據等外部融資來源滿足我們的大部分資金需求。因此，利息開支佔現金開支的最大部分，而新融資或再融資成本對我們的除稅後純利有重大影響。我們亦有途徑獲取並可尋求繼續獲取由歐洲出口信用機構(就空客飛機)以及美國進出口銀行(就波音飛機)為交付新飛機而擔保的資金。當這種債務融資為交付飛機的最合乎成本效益的資金來源時，我們通常會利用這種債務融資。若干融資的結構為融資租賃，其中我們為承租人；於我們的財務報表中，該等安排列為融資租賃。我們以經營性租賃方式將該等飛機出租，並將飛機視為由我們擁有。

我們大多數債務融資亦會受與倫敦銀行同業拆息掛鈎的浮動利率的影響，而與倫敦銀行同業拆息掛鈎的浮動利率乃基於全球信貸環境以及影響我們借款及票據計值貨幣的有關政府貨幣及財政政策的變動而浮動。下表載列於所示年度六個月美元倫敦銀行同業拆息的過往變動：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
最高	0.506%	0.363%	0.846%
最低	0.342%	0.319%	0.354%
平均值	0.409%	0.329%	0.485%

於二零一五年十二月三十一日，我們80.5%的債務為浮動利率(包括變換為浮動利率的固定利率債務)以及19.5%為固定利率。我們預計將繼續利用主要受浮動利率影響的外部債務融資以滿足我們的資本支出需求及就債務再進行融資。就浮息租賃及計息主要金融工具利率的假設變動對往績記錄期內我們純利整體影響的敏感度分析，請參閱本招股章程附錄一會計師報告附註39。

由於我們的業務主要通過飛機經營性租賃產生收益，當中大部分按浮動利率收取，故利率變動亦可能影響我們的盈利能力及流動資金。

財務資料

當我們一方面利用以美元倫敦銀行同業拆息掛鈎的浮動利率借款為收購新飛機提供資金，而另一方面若干租賃卻以美元收取固定利率租金時，我們承受利率變動的風險。為對沖這項業務風險，我們於往績記錄期內就我們的固定利率經營性租約訂立利率上限。我們亦於往績記錄期內利用訂立交叉貨幣掉期對沖安排以管理以非美元貨幣計值的債務融資產生的貨幣風險。根據我們的對沖政策，我們與高信用評級的大型國際金融機構訂立對沖安排。

我們亦會不時利用固定至浮動利率掉期將固定利率債務責任轉換為浮動利率負債。例如，我們於二零一四年及二零一五年按固定票息率發行中期票據並以固定至浮動利率掉期的形式利用衍生金融工具，將我們於該等票據下的固定利率付款責任轉換為與美元倫敦銀行同業拆息掛鈎的浮動利率負債。

進一步詳情請參閱「業務－對沖安排及政策」及「[一有關財務風險的定性及定量披露](#)」。

飛機銷售

作為我們業務模式的重要部分，我們積極管理自有飛機組合。我們銷售飛機以產生銷售收益並管理組合風險。截至二零一五年十二月三十一日，我們自一九九三年成立以來向全球逾70名投資者出售飛機。我們的飛機銷售收益淨額一方面主要受到我們達到的銷售價格的影響，而另一方面受到售出飛機的賬面淨值（視乎我們的購買價及折舊政策而定）影響。飛機售價取決於多項因素，包括整體市況、可供銷售飛機在型號、規格及機齡上的吸引力、剩餘租期以及對特定類型飛機的當前市場需求。例如，於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們分別銷售機隊中的21架、33架及43架飛機，同年分別錄得飛機銷售收益淨額76.5百萬美元、30.3百萬美元及70.1百萬美元。儘管二零一四年銷售了更多飛機，但來自該等銷售的收益較二零一三年下降，主要是由於二零一四年銷售的飛機型號較舊，導致每架飛機平均售價較低。該等銷售符合我們將我們機隊當中的老舊飛機出售以保持低機齡機隊組合的計劃。我們的飛機銷售收益淨額之後於二零一五年上升，主要由於售出的飛機數目增加所致。

財務資料

稅項

我們在全球範圍內經營，並由於二零一五年十二月三十一日在新加坡、愛爾蘭、美國及開曼群島註冊成立的實體擁有飛機。我們亦預期自二零一六年起由在英國的一家附屬公司擁有及租賃飛機。新加坡、愛爾蘭、美國、開曼群島及英國的現行企業稅率分別為17%、12.5%、35%、0%及20%。下表載列於往績記錄期我們按司法權區劃分的所得稅開支／抵免的明細：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	稅項開支／ (抵免)	稅項開支／ (抵免)	稅項開支／ (抵免)
	千美元		
稅務司法權區			
新加坡	8,969	6,705	20,716
愛爾蘭	7,753	14,212	15,274
美國	16,542	23,646	21,876
其他 ⁽¹⁾	606	(371)	260
總計	33,870⁽²⁾	44,192⁽²⁾	58,126

附註：

- (1) 指於往績記錄期本集團並未擁有飛機的稅務司法權區(包括中國、法國、英國及納閩，該等地區的現行企業稅率分別為25%、33.33%、20%及3%(或20,000林吉特的統一稅率))的所得稅開支／抵免。
- (2) 包括過往年度撥備撥回。

適用稅率範圍(包括下述的新加坡特惠稅率)令到稅收較高或較低稅務司法權區的應計稅項可以對我們確認的稅項開支金額造成重大影響。於往績記錄期內，適用稅率的差異導致我們的實際稅率由二零一三年的10.9%上升至二零一四年的12.5%並於二零一五年進一步上升至14.5%。我們的實際稅率二零一三年及二零一四年因為於過往年度撥回的課稅而降低。在無該撥回的情況下，我們的實際稅率於二零一三年及二零一四年本應分別為12.9%及13.7%。

飛機租賃計劃為一項激勵計劃，據此，自飛機租賃及其他指定業務賺取收入的認可飛機租賃公司按個案基準獲授優惠稅率而非新加坡當前17%的企業稅率。根據新加坡經濟發展局(「新加坡經濟發展局」)發佈的通知，該指定業務包括我們開展的多項業務，如與飛機

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

買賣安排及飛機租賃管理有關的服務。飛機租賃計劃認可公司自非新加坡居民貸款人獲得的貸款獲授自動預扣稅豁免，以撥付購買飛機或飛機引擎，惟須滿足若干資格條件。根據新加坡經濟發展局發佈的通知，有關豁免的條件包括(i)貸款不得用於撥付購買租賃業務所用飛機或飛機引擎以外的任何其他用途；(ii)貸款乃為貸款人與借款人之間「按公平交易原則」作出；(iii)最低金額為每架飛機或每台飛機引擎5百萬新加坡元；及(iv)貸款撥付的飛機或飛機引擎由飛機租賃計劃認可公司實益擁有。本公司獲授的飛機租賃計劃最近於二零一二年七月續期，有效期為五年，直至二零一七年六月，並可待新加坡財政部批准後進一步續期。我們擬繼續遵守飛機租賃計劃項下規定的條款及條件，並在適當時候申請激勵計劃延期以繼續受益於相關規定。

除最低金額外，我們於往績記錄期內並無支付現金稅項，主要由於與我們持續購入新飛機有關的資本免稅額而導致減稅，以致未吸收資本免稅額及未動用稅務虧損可用於抵銷我們的應課稅收入。我們相信，這符合飛機租賃行業的慣常做法，在行業內，經常收購額外飛機的公司將產生大額的資本免稅額及／或稅務虧損，從而可用作抵銷應課稅收入。連同我們的資本免稅額，我們於往績記錄期內根據飛機租賃計劃享受的優惠稅收待遇足以抵銷絕大部分應課稅收入及減低我們的實際稅率。

我們於財務狀況表亦確認遞延稅項負債，主要是由於就納稅申領的稅項折舊超出自會計溢利扣減的折舊。

主要會計政策及估計

有關我們財務狀況及經營業績的本討論及分析乃基於我們根據國際財務報告準則編製的綜合財務報表。編製綜合財務報表時管理層須對影響各報告期末所呈報收益、開支、資產及負債金額以及或然負債的披露作出估計、判斷及假設。該等估計及假設的不確定性會導致需要對於未來期間受影響的資產或負債的賬面值作出重大調整。我們的估計、假設及判斷會被持續評估，並基於經驗及相關因素，包括對在評估時的情況下被認為合理的未來事件的預期。我們重大會計政策的概要於本招股章程所載經審核綜合財務報表附註內呈列。主要會計政策及估計被界定為那些對呈列財務狀況及業績十分重要，並需要我們的主觀判斷、估計及假設的政策及估計。我們較為重要的會計政策及重大估計、假設及判斷載於下文。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

租賃

釐定一項安排是否為租賃或包含租賃乃基於該項安排於開始日期的實質：履行安排是否取決於使用一項特定資產或多項資產以及該項安排是否授權使用該資產。

儘管我們主要為飛機經營性租賃公司，但我們確有訂立融資安排，在此安排下我們被視作承租人。

當我們作為出租人 – 我們以經營性租賃出租的自有飛機

我們保留資產擁有權的絕大部分風險及回報的租賃被分類為經營性租賃。磋商一項經營性租賃時產生的初步直接成本會計入該租賃資產的賬面值，並按與租金收入相同的基準於租期內確認。或然租金於其賺取期間確認為收益。

我們的自有飛機組合被租賃予多家航空公司。我們決定我們保留按經營性租賃租出的該等飛機的所有權的所有重大風險及回報。該決定乃經考慮國際會計準則第17號「租賃」所載條件後作出，其規定(其中包括)本集團於租期結束時保留飛機的所有權，且租期並未涵蓋飛機經濟壽命的主要部分。

當我們作為承租人 – 融資飛機購買

融資租賃將租賃資產所有權附帶的絕大部分風險及利益實際轉讓予我們，於租期開始時按租賃資產的公平值或最低租賃付款的現值(以較低者為準)予以資本化，並於本招股章程附錄一會計師報告附註36中披露。任何初步直接成本亦計入資本化金額。租賃付款在融資支出與扣減租賃負債間按比例分配，以實現負債剩餘結餘的固定利率。融資支出直接自損益扣除。

我們按融資租賃購買且我們保留當中絕大部分風險及擁有權回報的飛機於我們的資產負債表確認為資產，然後按經營性租賃出租給我們的航空公司客戶。

有關發展

一項租賃會計新準則國際財務報告準則第16號「租賃」於二零一六年一月十三日頒佈。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

預期國際財務報告準則第16號「租賃」將不會對出租人就租賃入賬的方式造成重大影響。國際財務報告準則第16號「租賃」反映的主要變動將影響承租人。根據國際財務報告準則第16號「租賃」，承租人須確認「使用權」資產及租賃負債。「使用權」資產的處理方法與其他非金融資產類似並予以相應折舊，而負債累計利息。

採納國際財務報告準則第16號「租賃」或會要求若干承租人改變其於會計記錄處理經營性租賃的方式，要求其確認與本集團訂立的經營性租賃的財務影響（在財務狀況表中作為資產的「使用權」資產及作為負債的租賃負債）。

更多詳情，請參閱「風險因素－可能影響我們的航空客戶的租賃會計處理新準則已於二零一六年一月十三日頒佈，自二零一九年一月一日或之後開始的財務報告期間生效」。

機器及設備

飛機

根據經營性租賃出租予航空公司運營者的已購入飛機計入機器及設備，並初步按成本列賬。該成本包括交付前購買飛機直接應佔的借貸成本。於確認後，已購買飛機按成本減累計折舊及累計減值虧損列賬。與出租服役飛機有關的變動及所有其他成本將被資本化。飛機成本經扣除製造商的信用額度後列賬。添置及改進支出將被資本化。保養及維修支出自損益扣除，惟從維護儲備提取者除外。

如上文所示，我們有時會安排融資，以便我們根據融資租賃作為承租人租用飛機。倘租賃協議授予我們相當於我們為承租人時的所有權的權利，我們將租賃飛機入賬列作融資租賃。資產在機器及設備下將被資本化，如相關資產已於租賃期開始時按租賃資產的公平值或（如較低）按最低租賃付款的現值直接購入。對應的租賃承諾計入負債。租賃付款包括本金及利息部分，而利息自損益扣除。相關資產折舊亦自損益扣除。

倘有事件或情況變動顯示賬面值可能無法收回時，會對飛機的賬面值進行減值檢討。截至二零一五年十二月三十一日，我們的自有飛機估值合共為11,170.2百萬美元（按五間獨立飛機估值師對所有有關飛機基於完整壽命及現行市場價值的估值總額的平均數計算）。

財務資料

飛機進度付款

進度付款指對在建飛機交付前付款，於作出付款時被認定在機器及設備項下。

折舊

飛機乃按25年減飛機機齡以直線法計算飛機折舊，前12年的剩餘價值為15%。而餘下13年並無剩餘價值並按直線法折舊。悉數折舊的資產於財務報表中保留，直至其不再使用為止。

剩餘價值、可使用年期及折舊法於各年末適當審閱及調整，以確保折舊金額、方法及期間與先前估計以及機器及設備項目產生的未來經濟利益的預計消費模式一致。任何修訂的影響於變動產生時於損益確認。

出售

當飛機已出售時，其賬面值於出售或預期未來其使用或出售不再產生經濟利益時終止確認。終止確認資產產生的任何收益或虧損計入資產取消確認期間的損益。

飛機減值

於一九九五年四月一日（即本公司收購首架飛機的財政年度的開始日）至二零一五年十二月三十一日止期間，各財政年度／期間⁽¹⁾在損益中扣除的飛機減值佔有關財政年度／期間飛機平均賬面淨值⁽²⁾的比例的平均值約0.1%。我們於各報告日期評估資產是否有可能減值的跡象。倘存在任何跡象，或須就一項資產進行年度減值測試，我們會估計該資產的可收回金額。

就飛機而言，釐定是否確認減值虧損需要估計飛機的公平值減其銷售成本，以及飛機的使用價值。為估計公平值，管理層使用獨立飛機估值師的估值，有關估值乃基於若干假設得出。估值師可用的主要假設包括：(i)自願、有能力、審慎及有知識的買家及賣家；(ii)買家或賣家概無異常壓力導致達成在最可能的成交價之外的折價或溢價；(iii)於公開且並無

附註：

⁽¹⁾ 我們將財政年度的年結日由三月三十一日改為十二月三十一日，自二零零七年四月一日起生效。於截至二零零八年十二月三十一日止十二個月的財政年度前，我們曾有二零零七年四月一日至二零零七年十二月三十一日止的財務申報期間。我們於截至一九九六年三月三十一日止財政年度直至及包括截至二零一二年十二月三十一日止財政年度的綜合經審核賬目乃根據新加坡財務報告準則編製。我們於截至二零一三年十二月三十一日止財政年度至二零一五年十二月三十一日止財政年度的綜合經審核賬目乃根據國際財務報告準則編製。

⁽²⁾ 飛機的平均賬面淨值等於財政年度／期間初的飛機賬面淨值加財政年度／期間末的飛機賬面淨值再除以二。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

限制的市場上進行磋商；(iv)有充足的時間有效地接觸準買家；(v)穩定的市場、全球監管及法律環境使飛機不可能提前終止營運用途；(vi)飛機的標準化維護狀況良好；(vii)飛機的實際狀況正常；(viii)除非另有所指，否則飛機配備規格正常；及(ix)每年2%的通脹率。估計使用價值要求我們對租賃預計產生的未來現金流量作出估計，以及選擇合適的貼現率以計算該等現金流量的現值。

持作出售的非流動資產

認定為持作出售的非流動資產按其賬面金額與公平值兩者的較低值扣除出售成本計量。若資產的賬面金額將主要通過銷售交易而非通過持續使用收回而且其出售可能性極高時，其即分類為持作出售資產。資產一旦分類為持作出售資產便不予以折舊。

倘資產可於其現況下作即時出售，且僅受一般慣常條款規限而且其出售可能性極高時，其分類為持作出售資產。評估資產是否符合條件分類為持作出售資產，需要管理層判斷。

收益確認

收益於經濟利益可能流向我們及收益能可靠計量時確認。收益按已收或應收代價的公平值計量，不包括折扣、回佣及銷售稅項或關稅。

租賃租金收入

我們及我們若干附屬公司(作為出租人)根據經營性租賃出租飛機。當租金根據租賃協議的條款可收取時，於租期內確認為租賃收入。

規定分期租金的經營性租賃按直線法在假設並無更新的情況下於首個租賃年期內確認。

倘因各承租人的持續財務困難而不可能收取租賃收入，則不會確認租賃收入。

財務資料

維護儲備

承租人須進行常規維護及維修、機身及引擎全面檢查，並確保飛機符合經營性租賃規定的交還狀況，並支付相關費用。若干租賃協議要求承租人每月或於租賃末期向我們作出維護儲備供款，有關供款隨後可提取用於支付所進行的若干維護事項。該等維護儲備結餘入賬列為負債。於租約終止時，任何未動用維護儲備結餘將轉至損益或繼續作為儲備保留以供繼任承租人提取。飛機出售時，任何未轉移至買家的未動用維護儲備結餘將計入損益。如就過往飛機營運相關的維護飛機所需餘額與繼任承租人所要求的標準相比出現不足，該等不足額於損益計為開支。

管理層基於付款記錄作出判斷，即於財務狀況表所示各日期，承租人能夠履行其於租賃協議規定的責任。就所識別的任何不足額而言，飛機維護撥備將自損益扣除。

借貸成本

借貸成本包括我們就資金借貸產生的利息及其他成本。倘借貸成本直接歸因於資產的收購、建造或生產，則借貸成本資本化為該合資格資產成本的一部分。借貸成本於準備將資產用於擬定用途的活動時開始予以資本化，並產生資產支出及借貸成本。借貸成本直至資產用作其擬定用途基本完成時予以資本化。我們進行借貸來為在建飛機的若干交收前付款融資。該等借貸產生的利息會予以資本化，並計入飛機成本，但不包括我們由於租賃承諾或提前支付的飛機預付款所產生的飛機預付款相關利息。利息於飛機交付時終止資本化。所有其他借貸成本於其產生期間列作開支。

金融工具

金融資產

初步確認及計量

金融資產於且僅於我們成為金融工具合約條文的訂約方時方予確認。我們在初步確認時釐定我們的金融資產的分類。

金融資產初步確認時，乃以公平值加（倘屬並非按公平值計入損益的金融資產）直接應佔交易成本計量。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

金融資產的所有購買及出售均按買賣日期(即我們承諾購買或出售資產的日期)確認及終止確認。

其後計量

按公平值計入損益的金融資產：持作買賣的金融資產被分類為「按公平值計入損益的金融資產」。倘金融資產為於短期內出售之目的而購入，該金融資產即分類為持作買賣。該類別包括本集團所訂立並未指定為對沖關係中對沖工具的衍生金融工具。於初步確認後，按公平值計入損益的金融資產按公平值計量。分類為按公平值計入損益的金融資產產生的收益或虧損於損益中確認。

貸款及應收款項：沒有活躍市場報價的付款金額固定或可釐定非衍生金融資產分類為貸款及應收款項。於初步確認後，貸款及應收款項以實際利率法按攤銷成本扣除減值計量。當貸款及應收款項終止確認或減值時，收益及虧損會透過攤銷過程於損益內確認。

取消確認

倘從資產收取現金流量的合約權利屆滿，則取消確認該金融資產。當金融資產完全取消確認時，賬面值與所收代價及任何已於其他全面收益確認的累計收益或虧損總和之間的差額會於損益確認。

金融負債

初步確認及計量

當且僅當我們成為金融工具的合約規定方時，金融負債才能被確認。我們於初步確認時確定我們的金融負債的分類。

金融負債初步確認時，乃以公平值加(倘屬並非按公平值計入損益的其他金融負債)直接應佔交易成本計量。

其後計量

按公平值計入損益的金融負債：按公平值計入損益的金融負債包括持作買賣的金融負債及初始確認指定為按公平值計量的金融負債。倘金融負債為於短期內出售而購入，該金融負債即分類為持作買賣。該類別包括我們所訂立並未指定為對沖關係中對沖工具的衍生

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

金融工具。於初步確認後，按公允值計入損益的金融負債按公平值計量。因金融負債公允值變動所產生的任何收益或虧損於損益確認。

其他金融負債：於初步確認後，金融負債其後以實際利率法按攤銷成本計量。收益及虧損於負債取消確認時在攤銷過程中於損益確認。

取消確認

金融負債於負債項下責任獲解除、取消或屆滿時終止確認。當同一貸款人按有重大差別的條款以另一項金融負債取代現有金融負債，或現有負債的條款被重大修改時，有關交換或修改則被視為終止確認原有負債及確認一項新負債，而各賬面值的差額在損益確認。

金融工具的抵銷

當且僅當現行可強制執行的法定權利可抵銷已確認金額且計劃以淨額結算，或同時變賣資產及清償負債，金融資產與金融負債方可互相抵銷，並在財務狀況表內以淨額列示。

衍生金融工具及對沖活動

我們使用衍生金融工具，如交叉貨幣利率掉期、利率掉期、利率上限及外匯遠期合約對沖與外幣及利率波動有關的風險。該等衍生金融工具於衍生合約訂立當日按公平值初步確認，並按公平值重新計量。倘公平值為正數，則衍生金融工具列作資產，倘公平值為負數，則列作負債。

不合資格作為對沖會計處理的衍生金融工具中任何公平值變動產生的收益或虧損將計為該期間的損益。

交叉貨幣利率掉期、利率掉期、利率上限及外匯遠期合約的公平值按對手方提供的按市值計價的價值釐定。

財務資料

我們就合資格作對沖會計處理的若干對沖關係應用對沖會計法。就對沖會計法而言，對沖分為：

- (i) 公平值對沖：就歸因於與某項已確認資產或負債的相關的特定風險且可能影響損益的公平值變動的風險作出對沖時；及
- (ii) 現金流量對沖：就歸因於與某項已確認資產或負債相關的特定風險或極可能的預估交易，且可能影響損益的現金流量可變性的風險作出對沖時。

於對沖關係開始時，我們正式指定及記錄我們希望採用對沖會計處理的對沖關係以及進行對沖的風險管理目標及策略。有關文件包括對沖工具的識別、所對沖項目或交易、所對沖風險的性質，以及實體將評估對沖工具在抵銷所對沖項目的公平值或所對沖風險應佔現金流量的變動風險有效性的方法。該等對沖預期可十分有效地抵銷公平值或現金流量的變動，並以持續方式評估以判斷在指定有關對沖的整個財務報告期間其是否確實極為有效。

遞延所得稅

遞延稅項乃根據於每年度結束時以稅款為基礎的資產負債與用於報告目的賬面值之間的暫時差額提供的負債方法。

遞延稅項負債就所有暫時差額確認，惟以下情況除外：

- (i) 倘遞延稅項負債因首次確認商譽或並非業務合併交易中的資產或負債而產生，且於交易當時並無影響會計溢利或應課稅損益；及
- (ii) 就與在附屬公司的投資有關的應課稅暫時差額而言，倘能控制撥回暫時差額的時間且暫時差額於可預見將來可能不會撥回。

遞延稅項負債於我們能夠控制暫時差額撥回的時間及暫時差額於可預見將來可能不會撥回時，就與在附屬公司的投資相關的所有應課稅暫時差額確認。除適用稅項豁免外，我們須於所有海外除稅前盈利實際匯回時就有關盈利繳納新加坡稅項。確定於可預見將來附屬公司的未分派溢利不會分派並匯至新加坡時需由管理層判斷。我們就海外附屬公司的

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

未分派盈利計提稅項撥備，惟倘於可預見將來該等盈利投資於新加坡境外及可能繼續投資於新加坡境外則除外。於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，海外附屬公司未分派盈利及海外未匯回收入的潛在新加坡稅項風險產生的暫時差額總額分別為542.1百萬美元、640.4百萬美元及817.4百萬美元，而並未就此確認遞延稅項負債。

倘很可能產生可用以抵銷可扣減暫時差額以及未動用稅項抵免及未動用稅項虧損結轉的應課稅溢利，則就所有可扣減暫時差額、未動用稅項抵免及未動用稅項虧損結轉確認遞延稅項資產，惟以下情況除外：

- (i) 倘遞延稅項資產與首次確認並非業務合併交易中的資產或負債所產生的可扣減暫時差額有關，且於交易當時並無影響會計溢利或應課稅損益；及
- (ii) 就與在附屬公司的投資有關的可扣減暫時差額而言，只有在可能於可預見將來撥回暫時差額及存在應課稅溢利可用以抵銷暫時差額的情況下，方會確認遞延稅項資產。

為確定可予確認的遞延稅項資產金額，需運用管理層判斷根據未來應課稅溢利可能產生的時間及程度，結合未來稅項規劃策略釐定。

根據飛機租賃計劃，本公司已獲延期特惠稅率，自二零一二年七月一日起生效。請參閱「財務資料－影響我們的經營業績及財務狀況的重大因素」。為合資格獲5年的特惠稅率，本公司須於5年期間內達成若干條件。管理層合理相信，可以達成有關條件，且不知悉任何特惠稅率於屆滿後延期將不被考慮的理由。

我們綜合損益表的主要項目說明

收益及其他收入

我們的收益及其他收入主要包括(i)租賃租金收入、(ii)利息及手續費收入及(iii)出售飛機收益淨額。

租賃租金收入

我們的主要收益及其他收入來源為從與航空公司訂立的飛機經營性租賃中收取的租賃租金收入，分別佔二零一三年、二零一四年及二零一五年我們總收益及其他收入的87.5%、

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

94.8%及89.4%。我們在各個地區向航空公司出租飛機，包括亞太(不包括中國內地、香港、澳門及台灣)、中國內地、香港、澳門及台灣、美洲、歐洲以及中東及非洲。

我們在租賃租金收入方面維持地域多元化，同時視乎我們的風險管理政策及評估，尋求在我們相信能夠取得有利條款的任何司法權區伺機租賃飛機的機會。於往績記錄期，亞太(不包括中國內地、香港、澳門及台灣)為我們租金收益的最大地區，分別佔二零一三年、二零一四年及二零一五年我們總租金收入的28.4%、31.2%及33.2%。我們來自亞太、(包括中國內地、香港、澳門及台灣)的租賃租金收入合共佔相同年度我們總租金收入的42.6%、43.6%及49.9%，反映該等地區的飛機租賃需求旺盛。

我們的飛機租賃協議一般規定按固定租金或與美元倫敦銀行同業拆借利率掛鈎的浮動租金(於租期內定期調整)每月提前付款。根據我們的訂單簿，飛機交付與隨後開始產生的租賃租金收入於年內分散分布，且無重大的季節性差異。

利息及手續費收入

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們的利息及手續費收入分別為28.0百萬美元、11.6百萬美元及39.8百萬美元。作為對飛機購買及回租交易的補充產品供應，我們有時會就未來飛機交付向航空公司客戶收取費用以向飛機原設備製造商作出交付前付款。該等類型的安排一般通過我們的飛機租賃及銷售團隊以及飛機購買團隊協作帶來，而上述各團隊與航空公司客戶及原設備製造商定期溝通。我們可以充分利用我們與航空公司客戶及原設備製造商的關係，及特定情況下的一般動態因素。上述舉措加上我們穩健的財務狀況，令我們能夠以具競爭力的條款快速有效執行該等安排。與我們分析及評估我們所有交易所採用的方法相一致，我們根據本集團的預期財務收益及其他標準要求對任何交付前付款安排作出分析及評估。

此外，我們亦就修改交付前時間表收取費用而獲得手續費收入，尤其是為我們的飛機購買承諾預付交付前付款時。

我們的收入亦包括於銀行的定息存款及現金結餘所得的利息。於二零一三年，我們亦從融資租賃(其中我們為出租人)產生收入，但之後已終止該融資租賃，故於二零一四年及二零一五年並無產生該等收入。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

我們的收入亦來自提供多樣化的管理及營銷服務予飛機所有人，該等服務包括開具發票及收款、監督保險續期、監管信用證續期、使用情況報告及追蹤、技術檢查、中轉規劃及管理、租賃安排、銷售及營銷(包括再營銷)及其他相關服務。

我們的手續費收入可因為交付飛機的時間或特定年份的交易量變動而在不同年份出現大幅差異，並可能對我們的整體集資成本造成影響。有關進一步詳情請參閱本招股章程附錄一會計師報告附註5。

銷售飛機收益淨額

銷售飛機收益淨額來自銷售所得款項及我們留存的維修儲備金減有關飛機的賬面淨值及銷售開支。我們一般向其他租賃公司、航空公司或私募基金實體銷售飛機。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們分別銷售21架、33架及43架飛機。下表載列我們的銷售飛機收益淨額明細：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元		
銷售飛機所得款項	913,303	1,315,861	1,822,618
已撥回維修儲備金	45,745	35,891	65,026
減：飛機賬面淨值	(880,642)	(1,319,484)	(1,798,652)
減：銷售開支	(1,935)	(1,977)	(18,848)
銷售飛機收益淨額	76,471	30,291	70,144

成本及開支

成本及開支主要包括(i)折舊、(ii)財務開支、(iii)員工成本、(iv)減值支出及(v)其他經營開支。

機器及設備折舊

於往績記錄期，飛機折舊構成我們成本及開支的最大組成部分。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，機器及設備折舊分別為336.3百萬美元、381.2百萬美元及382.0百萬美元，分別佔同期我們總成本及開支(不包括所得稅開支)的55.3%、60.0%及55.4%。下表載列於所示期間我們的折舊支出明細：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元		
飛機	335,012	378,997	379,863
其他機器及設備	1,334	2,250	2,088
總折舊	336,346	381,247	381,951

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

我們按25年減飛機使用年限以直線法計算飛機折舊，前12年內，於第25年末的剩餘價值為15%。於第12年末，剩餘價值按直線法折舊，而剩餘13年期後並無剩餘價值。其他機器及設備(包括辦公室設備及傢具以及裝修)採用直線法計算折舊，以於其估計可使用年期內劃撥折舊款項。於往績記錄期，我們的飛機折舊成本增加與我們的飛機組合賬面淨值相應增加一致，並由我們的飛機銷售所抵銷。

財務開支

財務開支主要與利息開支、衍生金融工具公平值變動以及貸款及借款及融資租賃應付款項的其他支出有關，其並無資本化為廠房及設備的一部分。下表載列所示期間我們的財務開支明細：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元		
下列各項利息開支及其他支出			
— 貸款及借款	136,730	152,159	169,063
— 融資租賃	781	995	1,156
減：衍生金融工具公平值收益淨額	(1,822)	(2,374)	(1,448)
財務開支總額	135,689	150,780	168,771

員工成本

員工成本主要包括薪金、花紅及僱主界定供款福利。下表載列所示期間我們的員工成本明細：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元		
薪金、花紅及其他員工成本	39,483	49,387	56,892
僱主界定供款福利	1,171	1,843	1,797
員工成本總額	40,654	51,230	58,689

我們的員工成本於往績記錄期內增加，主要由於達成績效目標導致花紅增加、員工人數增加以支持我們業務活動擴張及年度加薪所致。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

飛機減值

減值支出反映飛機賬面淨值超出其可收回款項的部分。有關進一步詳情，請參閱「[主要會計政策及估計](#)」及本招股章程附錄一—會計師報告附註3.2。

其他經營開支

其他經營開支主要包括技術服務開支（包括收回成本）、專業費用及一般辦公開支。

所得稅開支

所得稅開支主要與遞延稅項負債的撥備有關。遞延稅項負債主要歸因於為徵稅目的所申報折舊超逾自會計溢利扣減的折舊。由於本集團在多個司法權區均有經營實體，故我們須就我們的業務按不同的稅率繳稅。更多詳情，請參閱「[影響我們的經營業績及財務狀況的重大因素](#)」。除已付最低金額外，由於稅項折舊足以抵銷應課稅收入，故我們於往績記錄期內並未支付現金稅項。

過往經營業績回顧

截至二零一五年十二月三十一日止年度與截至二零一四年十二月三十一日止年度的比較

收益及其他收入

我們的總收益及其他收入由二零一四年的988.4百萬美元增加10.3%至二零一五年的1,090.7百萬美元，主要是由於租賃租金收入、飛機銷售收益淨額以及利息及費用收入增加。

租賃租金收入

我們的租賃租金收入由二零一四年的936.9百萬美元增加4.1%至二零一五年的975.5百萬美元，主要是由於二零一五年首十個月的機隊增長，部分被二零一五年下半年出售24架飛機導致的租金收入減少所抵銷。

利息及費用收入

我們的利息及費用收入由二零一四年的11.6百萬美元大幅增加至二零一五年的39.8百萬美元，主要是由於飛機進度付款的費用顯著增加，反映對手方對有關交付前付款安排的需求增加。

財務資料

銷售飛機收益淨額

我們的銷售飛機收益淨額由二零一四年的30.3百萬美元大幅增加至二零一五年的70.1百萬美元，主要是由於售出的飛機數目於同年由33架增加至43架。售出的飛機數目增加主要是由於二零一五年下半年向一名買家作出銷售。二零一四年銷售飛機收益淨額被銷售幾架舊型號飛機的虧損所部分抵銷。因此，二零一五年銷售每架飛機的收益淨額比二零一四年高。

成本及開支

我們的成本及開支總額由二零一四年的635.7百萬美元增加8.4%至二零一五年的689.3百萬美元，主要是由於財務開支及飛機減值增加。

機器及設備折舊

機器及設備的折舊由二零一四年的381.2百萬美元小幅增加0.2%至二零一五年的382.0百萬美元，與飛機賬面淨值增長一致，反映了二零一五年的飛機購買被同年內飛機銷售所抵銷。

財務開支

財務開支由二零一四年的150.8百萬美元增加11.9%至二零一五年的168.8百萬美元，主要由於我們機隊的融資增加。我們的資金平均成本於二零一四年為1.9%，於二零一五年為2.0%。

員工成本

員工成本由二零一四年的51.2百萬美元增加14.6%至二零一五年的58.7百萬美元，主要由於超額完成二零一五年預定的關鍵績效目標，因此為花紅作出較高的撥備、員工人數增加以支持業務活動擴展以及年度加薪所致。

其他經營開支

其他經營開支由二零一四年的9.5百萬美元增加30.6%至二零一五年的12.5百萬美元，主要是由於二零一四年撥回回收成本的撥備金額所致，而我們於二零一五年並無撥回。

飛機減值

飛機減值由二零一四年的23.1百萬美元增加90.0%至二零一五年的43.9百萬美元，主要是由於兩架老舊飛機減值所致，反映市場對老舊飛機需求下降。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

營銷及差旅開支

營銷及差旅開支於二零一四年及二零一五年各年維持於5.0百萬美元。

遞延債務發行成本攤銷

遞延債務發行成本攤銷由二零一四年的14.5百萬美元增加24.6%至二零一五年的18.1百萬美元，主要是由於撇銷二零一五年出售飛機而預付的貸款融資的相關未攤銷債務發行成本。

除所得稅前溢利及除稅前利潤率

由於上文所述原因，除所得稅前溢利由二零一四年的352.8百萬美元增加13.8%至二零一五年的401.4百萬美元。同年，我們的除稅前利潤率由35.7%增至36.8%。

所得稅開支

所得稅開支由二零一四年的44.2百萬美元增加31.5%至二零一五年的58.1百萬美元。我們的實際稅率於同期由12.5%增加至14.5%，主要是由於二零一五年並無稅項撥回而二零一四年撥回4.1百萬美元。

年內溢利及純利率

由於上文所述原因，我們的年內溢利由二零一四年的308.6百萬美元增加11.3%至二零一五年的343.3百萬美元。我們的純利率於同期維持穩定，分別為31.2%及31.5%。

截至二零一四年十二月三十一日止年度與截至二零一三年十二月三十一日止年度的比較

收益及其他收入

我們的總收益及其他收入由二零一三年的918.7百萬美元增加7.6%至二零一四年的988.4百萬美元，主要是由於租賃租金收入增加，部分由銷售飛機收益淨額以及利息及費用收入減少所抵銷。

租賃租金收入

我們的租賃租金收入由二零一三年的804.1百萬美元增加16.5%至二零一四年的936.9百萬美元，主要是由於我們作為經營性租賃的機隊由二零一三年十二月三十一日的206架飛機淨增加24架飛機至二零一四年十二月三十一日的230架飛機。

財務資料

利息及費用收入

我們的利息及費用收入由二零一三年的28.0百萬美元減少58.5%至二零一四年的11.6百萬美元，主要是由於向製造商支付的交付前墊款的費用收益減少。我們同期的租賃管理費收入有所減少，乃因為於二零一三年我們代一名航空公司客戶管理的兩架飛機收取一次性費用。

銷售飛機收益淨額

我們的銷售飛機收益淨額由二零一三年的76.5百萬美元減少60.4%至二零一四年的30.3百萬美元。儘管於二零一四年銷售33架飛機（於二零一三年銷售21架飛機），但銷售收益淨額因銷售幾架舊型號飛機產生虧損而有所減少。因此，二零一四年銷售每架飛機的收益淨額比二零一三年低。

成本及開支

我們的成本及開支總額由二零一三年的607.7百萬美元增加4.6%至二零一四年的635.7百萬美元，主要是由於機器及設備折舊以及財務開支增加，部分由飛機減值以及其他經營成本及開支減少所抵銷。

機器及設備折舊

機器及設備折舊由二零一三年的336.3百萬美元增加13.3%至二零一四年的381.2百萬美元，與於二零一四年因購買導致飛機賬面淨值增加一致，部分由年內銷售所抵銷。

財務開支

財務開支由二零一三年的135.7百萬美元增加11.1%至二零一四年的150.8百萬美元，主要是由於我們機隊規模擴大而導致的融資增加。二零一三年及二零一四年，我們資金的平均成本均為1.9%。

員工成本

員工成本由二零一三年的40.7百萬美元增加26.0%至二零一四年的51.2百萬美元。員工成本於二零一四年增加，乃由於超額完成二零一四年預定的關鍵績效目標，因此為花紅作出較高的撥備、員工人數增加以支持業務活動擴展以及年度加薪所致。

其他經營開支

其他經營開支由二零一三年的28.3百萬美元減少66.3%至二零一四年的9.5百萬美元，主要是因為於二零一四年確定收回成本後撥回二零一三年就該等成本的撥備致使技術服務開支大幅減少。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

飛機減值

飛機減值由二零一三年的42.8百萬美元減少46.0%至二零一四年的23.1百萬美元。於二零一四年，主要就機齡超過12年的三架飛機作出減值虧損撥備。二零一三年的飛機減值金額較高，原因是就自當時起被售出的其他若干老舊飛機計提撥備。

營銷及差旅開支

營銷及差旅開支由二零一三年的4.3百萬美元增加18.7%至二零一四年的5.0百萬美元，主要由於業務活動增加所致。

遞延債務發行成本攤銷

遞延債務發行成本攤銷於二零一三年及二零一四年保持穩定，分別為14.6百萬美元及14.5百萬美元。

除所得稅前溢利及除稅前利潤率

由於上文所述原因，除所得稅前溢利由二零一三年的310.9百萬美元增加13.5%至二零一四年的352.8百萬美元。同年，我們的除稅前利潤率由33.8%增至35.7%。

所得稅開支

所得稅開支由二零一三年的33.9百萬美元增加30.5%至二零一四年的44.2百萬美元。我們的實際稅率於同年由10.9%增加至12.5%，主要是由於稅項撥回減少所致。

年內溢利及純利率

由於上文所述原因，我們的年內溢利由二零一三年的277.1百萬美元增加11.4%至二零一四年的308.6百萬美元。我們的純利率於同年由30.2%略增至31.2%。

我們的綜合財務狀況表內的主要賬項描述

機器及設備

我們於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日分別有機器及設備9,594.3百萬美元、11,015.3百萬美元及11,717.4百萬美元。於往績記錄期內，飛機構成我們的機器及設備的最大部分，於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日分別達到9,124.0百萬美元、9,923.4百萬美元及9,475.7百萬美元，分別佔我們於相同日期的機器及設備總額的95.1%、90.1%及80.9%。截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們二零零七年之前的飛機的賬面淨值分別為878.3百萬美元、543.2百萬美元及209.7百萬美元。同期，飛機進度款項佔我們的機器及設備的比重不斷增加，分別佔我們於

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日的機器及設備總額的4.9%、9.9%及19.1%，主要由於向製造商墊付的交付前付款增加及非流動飛機資產222.2百萬美元由機器及設備重新分類至持作出售資產。該等趨勢反映往績記錄期我們可把握的市場機遇，而未來亦可能會波動。此外，於往績記錄期內的機器及設備變動主要歸因於為我們的機隊購買額外飛機及為新訂單支付的交付前款項增加所致，但部分被飛機銷售所抵銷。我們的機器及設備的其他部分包括辦公室翻新及傢俬、配件和辦公室設備。

貿易應收款項

貿易應收款項主要為與飛機租賃有關的租金應收款項及費用應收款項。下表載列我們於所示日期的貿易應收款項：

	於十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
		(千美元)	
貿易應收款項總額	834	4,783	400
減：減值撥備	(779)	—	—
貿易應收款項淨額	<u>55</u>	<u>4,783</u>	<u>400</u>

於往績記錄期內，我們維持低水平的貿易應收款項結餘及低水平的平均貿易應收款項周轉天數，因為(i)我們通常會預先收取租金，(ii)飛機銷售所得款項須於交付飛機時或之前付清，及(iii)我們通常會預先收取費用，少數情況會容許賒賬期。我們於二零一四年十二月三十一日的貿易應收款項較高表明應收客戶的款項於截數日期尚未結清(該款項其後已予結清)。我們於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日的貿易應收款項絕大部分的賬齡介乎1至30日。

於二零一六年三月三十一日，我們於二零一五年十二月三十一日的所有未收回的貿易應收款項已經結清。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

其他應收款項

我們的其他應收款項主要包括保證金、應計收入(即向製造商作出的交付前付款的應計利息)及雜項應收款、可收回的商品及服務稅及製造商的信用額度應收款項。下表載列我們的其他應收款項於所示日期的明細：

	於十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
		千美元	
保證金	794	780	716
雜項應收款	83	1,260	14,423
應計收入	12,092	9,637	7,674
減：減值撥備	(20)	—	—
其他應收款項淨額	<u>12,949</u>	<u>11,677</u>	<u>22,813</u>

我們的雜項應收款於二零一四年十二月三十一日較二零一三年十二月三十一日有所增加，主要由於為購買若干飛機部件獲得的日常過程製造商信用額度，可用於日後的商品及服務。我們的雜項應收款於二零一五年十二月三十一日進一步增加，主要由於應收對手方款項所致。該筆款項其後於二零一六年一月結清。

我們的應計收入於二零一四年十二月三十一日較二零一三年十二月三十一日減少，主要乃由於相關飛機於二零一四年提前交付且確認了該交付前付款賺取的相關收入，令到從交付前付款賺取的應計收入減少。我們的應計收入於二零一五年十二月三十一日進一步減少，主要由於確認了交付前付款賺取有關收入。

定息存款

我們的定息存款指我們視乎現金需要而存放的短期存款。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們的短期存款賺取的利息以加權平均實際利率計算分別為年利率0.7厘、0.7厘及0.4厘。我們的定息存款由二零一三年十二月三十一日的455.4百萬美元大幅減少至二零一四年十二月三十一日的212.2百萬美元，主要由於我們需要現金達成我們的飛機購買承諾及交付前付款所致。我們的定息存款之後增至二零一五年十二月三十一日的237.4百萬美元，主要用於撥出現金以提供二零一六年飛機購買資金及支付交付前付款。

現金及銀行結餘

我們於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日分別有現金及銀行結餘82.7百萬美元、155.2百萬美元及269.4百萬美元，截至相同日期當中分別有36.9百萬美元、

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

135.3百萬美元及135.4百萬美元存在產權負擔。該等產權負擔指在我們已出售有抵押貸款融資而質押的相關飛機的情況下保持貸款融資可繼續使用，並且向貸款人質押現金以充當替換飛機交付前的替代抵押品。雖然我們的有抵押貸款通常於出售已質押飛機後償還，但我們有時會行使選擇權，通過質押現金作為抵押品而保有貸款，直到替換飛機可用作替代抵押品為止，屆時貸款人會向我們撥回現金抵押品。我們存在產權負擔的現金於二零一四年十二月三十一日較二零一三年十二月三十一日增加，原因為我們增加利用上述待定飛機替代的現金抵押選擇權。

持作出售資產

持作出售資產指符合撥作此分類標準的飛機。有關進一步詳情，請參閱「**主要會計政策及估計**—持作待售的非流動資產」。我們於二零一五年十二月三十一日有222.2百萬美元的持作出售資產（為七架飛機），附帶貸款及借款應佔的26.9百萬美元及應付維修儲備金應佔的9.4百萬美元相關負債。截至二零一五年十二月三十一日止，該七架飛機的租賃租金收入佔年度租賃租金總額的2.3%。本公司預期於同時出售該七架飛機時錄得收益淨額。於二零一三年及二零一四年十二月三十一日並無飛機被分類為持作出售資產。

衍生金融工具

我們有關衍生金融工具的資產及負債分別指未變現的收益及虧損，該等收益及虧損乃根據我們於二零一三年、二零一四年及二零一五年所訂立的跨貨幣利率掉期、利率掉期及利率上限合約，於權益或損益的對沖儲備內予以確認。我們歸類為非流動負債的部分衍生金融工具由二零一三年十二月三十一日的5.4百萬美元大幅增加至二零一四年十二月三十一日的73.2百萬美元，並於二零一五年十二月三十一日進一步增加至146.2百萬美元，主要是由於發行更多固定利率以非美元計值的中期票據，我們根據我們的對沖政策就此訂立跨貨幣利率掉期，以獲得以美元計值的浮動利率。更多詳情，請參閱「**業務**—對沖安排及政策」、「**一 債項**」及「**一 有關財務風險的定性及定量披露**」。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

貿易及其他應付款項

我們的其他應付款項主要包括主要有關我們的債項的應計利息開支及其他應計費用及負債。下表載列我們截至所示日期的貿易及其他應付款項明細：

	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元		
貿易應付款項	3,814	1,228	4,572
雜項應付款項	1,676	2,629	2,187
應計利息開支	26,948	29,486	35,246
應付維修儲備金	17,144	2,491	22,306
應計技術開支	15,979	528	560
其他應計費用及負債	46,387	31,630	41,233
貿易及其他應付款項總額	111,948	67,992	106,104

與二零一三年十二月三十一日相比，截至二零一四年十二月三十一日貿易及其他應付款項有所減少，主要是由於(i)應付維修儲備金因於該日期尚未清償的承租人申索減少而減少、(ii)應計技術開支因收回成本撥備減少而減少及(iii)其他應計費用及負債因年內支付花紅後花紅撥備減少而減少。截至二零一五年十二月三十一日貿易及其他應計付款有所增加，主要是由於應付維修儲備金因於該日期尚未清償的承租人申索增加而增加。截至二零一六年三月三十一日，我們已結清98.2%於截至二零一五年十二月三十一日尚未償還的貿易應付款項。

抵押保證金

抵押保證金指我們向承租人收取的現金保證金，以保證租賃協議中承租人的責任。此外，對於若干租賃，我們收取承租人所在國家的銀行發出的不可撤銷信用證替代現金抵押保證金。於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們以不可撤銷信用證收取的抵押保證金分別為110.5百萬美元、98.7百萬美元及118.0百萬美元。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

流動負債淨額

下表載列我們截至所示日期的流動資產及流動負債明細：

	截至十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元		
流動資產			
貿易應收款項	55	4,783	400
預付款項	1,094	1,652	1,542
其他應收款項	12,949	11,677	22,813
衍生金融工具	722	213	—
定息存款	455,435	212,204	237,415
現金及銀行結餘	82,727	155,200	269,417
持作出售資產	—	—	222,222
總流動資產	552,982	385,729	753,809
流動負債			
衍生金融工具	5,557	5,030	393
貿易及其他應付款項	111,948	67,992	106,104
遞延收入	34,803	36,789	62,240
所得稅應付款項	614	94	874
貸款及借款	685,686	889,318	963,291
融資租賃應付款項	6,585	8,776	9,148
抵押保證金	29,034	36,438	36,970
與持作出售資產相關的負債	—	—	36,299
遞延資產值擔保費用	30	—	—
流動負債總額	874,257	1,044,437	1,215,319
流動負債淨額	(321,275)	(658,708)	(461,510)

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

分別於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，貸款及借款構成我們流動負債的最大組成部分，而定息存款構成我們分別於二零一三年及二零一四年十二月三十一日的流動資產最大組成部分，現金及銀行結餘為我們於二零一五年十二月三十一日的流動資產的最大組成部分。

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們的流動負債淨額分別為321.3百萬美元、658.7百萬美元及461.5百萬美元，主要由於與機隊規模相一致的貸款及借款的流動部分所致。於二零一六年三月三十一日（即就本聲明而言的最後實際可行日期），我們的流動負債淨額為31.3百萬美元。更多詳情，請參閱「流動資金及資金來源」。

我們預期將使用經營所得現金流量及（主要為）額外債務融資為經營及償債需求提供資金。

流動資金及資金來源

我們的流動資金主要來源過往包括銀行結餘、飛機租賃業務產生的現金、飛機銷售所得款項以及貸款及借款。我們的業務屬資本密集型，需要巨額投資以於增長期間擴充機隊及確保我們維持年輕的機隊組合。我們經營產生的現金流量（尤其是飛機經營性租賃產生的收益）一直為該等投資提供大部分流動資金。我們過往亦收到股東的股本出資。

展望未來，我們預期繼續從下列資金來源尋求流動資金，同時將遵守我們視為妥當的定價及條件：

- 循環信貸額度、定期貸款、中期票據發行及由出口信貸機構擔保的用於購買新飛機的借款；
- 飛機銷售；及
- 我們經營產生的自由現金流量。

截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們分別錄得流動負債淨額321.3百萬美元、658.7百萬美元及461.5百萬美元，主要是由於與我們為資本支出提供資金的融資安排有關的大量流動負債所致，這在資本密集型公司中乃屬常見。由於我們的業務性質使然，我們擁有經營性租賃產生的長期合約收入及現金流，我們一般根據各租賃協議按月提前收取該等款項，因此我們資產負債表上的貿易應收款項極少。我們亦高效重

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

新配置租賃租金所得現金流用於購買飛機及償還債務責任，因此手頭現金結餘相對較少。此外，由於我們主要為經營出租人，我們的絕大部分資產為持作產生經常性收入的非流動性資產(即飛機)而非持作出售的流動性資產。由於上述原因，我們認為，我們的流動負債淨額狀況並未準確反映我們的流動資金狀況。我們經營性租賃項下強大的已訂立租約的租賃收益以及我們收款的良好往績展現了可靠及可預測的營運現金流。我們相信，我們將擁有充足財政資源(包括承諾租金現金流量、飛機銷售所得款項及未動用的承諾銀行貸款)，可使我們滿足至少未來12個月的預計現金需求，包括營運資金需求、資本支出、償還到期債項及各類合約責任。

於往績記錄期及於最後實際可行日期，我們於融資方面遵守且一直遵守所有重大契約，且我們於支付貿易及其他應付款項、貸款及借款或其他融資債務方面並無任何重大違約。

營運資金充足性

考慮到我們可動用的財務資源，包括現金及銀行結餘、已向承租人收取及預期將收取的款項及經營所得其他資金、有抵押飛機借款、已承諾無抵押備用循環貸款授信及其他借款以及未來飛機銷售所得款項，在不發生不可預見情形的情況下，董事確認，我們具備充足的營運資金，可滿足本招股章程日期起未來12個月的流動資金及資金來源需求。

我們於未來12個月的流動資金及資金來源需求包括飛機購買責任應付的款項、債務融資所需的本金及利息付款、預期資本支出及客戶維護款補償。其後，我們預期將使用經營所得現金流量及(如需)額外債務或股本融資為我們經營及償債需求提供資金。然而，於本招股章程日期後未來12個月，我們就未來資本支出增加超逾預計現金需求獲得額外資金的能力受一系列不確定因素的影響，包括我們未來的經營業績、財務狀況及現金流量以及我們、我們的貸款人及客戶經營所在市場的經濟、政治及其他條件。

於審慎考慮上述因素並與管理層討論後，聯席保薦人確認，彼等信納我們有能力滿足自本招股章程日期起計未來12個月的營運資金需求。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

現金流量

下表載列我們於所示期間的現金流量：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元		
經營活動提供的現金淨額	838,655	961,669	1,112,433
投資活動所用現金淨額	(1,589,285)	(1,826,914)	(1,317,602)
融資活動提供的現金淨額	638,306	596,160	344,418
現金及現金等價物(減少)／增加淨額	(112,324)	(269,085)	139,249
年初現金及現金等價物	613,553	501,229	232,144
年末現金及現金等價物	501,229	232,144	371,393

經營活動提供的現金淨額

於二零一五年，我們經營活動提供的現金淨額為1,112.4百萬美元。我們擁有營運資金變動前經營溢利908.0百萬美元，主要包括除所得稅前溢利401.4百萬美元及就下列各項的調整：(i)機器及設備折舊382.0百萬美元及(ii)財務開支168.8百萬美元，部分被飛機銷售收益淨額70.1百萬美元抵銷。營運資金變動及其他變動產生現金流入204.4百萬美元，主要包括(i)因以現金維修儲備租賃的飛機增加而使承租人的付款增加導致維修儲備增加114.0百萬美元，(ii)已收取利息及費用38.9百萬美元及(iii)主要與應付維修儲備及應計應付利息有關的應付款項增加37.9百萬美元。

於二零一四年，我們經營活動提供的現金淨額為961.7百萬美元。我們擁有營運資金變動前經營溢利883.2百萬美元，主要包括除所得稅前溢利352.8百萬美元及就下列各項的調整：(i)機器及設備折舊381.2百萬美元及(ii)財務開支150.8百萬美元。營運資金變動及其他變動產生現金流入78.5百萬美元，主要包括與因以現金維修儲備租賃的飛機增加而令承租人的付款增加有關的維修儲備增加84.4百萬美元，惟部分由與二零一四年應計收回成本降低有關的應付款項減少25.0百萬美元所抵銷。

於二零一三年，我們經營活動提供的現金淨額為838.7百萬美元。我們擁有營運資金變動前經營溢利747.7百萬美元，主要包括除所得稅前溢利310.9百萬美元及就下列各項的調整：(i)機器及設備折舊336.3百萬美元及(ii)財務開支135.7百萬美元，惟部分由銷售飛機收

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

益淨額76.5百萬美元所抵銷。營運資金變動及其他變動產生現金流入91.0百萬美元，主要包括與因以現金維修儲備租賃的飛機增加而令承租人的付款增加有關的維修儲備增加79.6百萬美元，惟部分由主要與向若干飛機的買家轉移抵押保證金有關的已付保證金淨額47.2百萬美元所抵銷。

投資活動所用現金淨額

於二零一五年，我們投資活動所用現金淨額為1,317.6百萬美元，歸因於購買價值3,409.9百萬美元的機器及設備（主要與購買40架飛機及未來飛機交付的交付前付款有關），惟部分由出售機器及設備所得款項2,092.3百萬美元（主要與出售43架飛機有關）所抵銷。

於二零一四年，我們投資活動所用現金淨額為1,826.9百萬美元，歸因於購買3,142.8百萬美元的機器及設備（主要與購買57架飛機及未來飛機交付的交付前付款有關），惟部分由出售機器及設備所得款項1,315.9百萬美元（主要與出售33架飛機有關）所抵銷。

於二零一三年，我們投資活動所用現金淨額為1,589.3百萬美元，歸因於購買2,502.6百萬美元的機器及設備（主要與購買48架飛機及未來飛機交付的交付前付款有關），惟部分由出售機器及設備所得款項913.3百萬美元（主要與出售21架飛機有關）所抵銷。

融資活動提供的現金淨額

於二零一五年，我們融資活動提供的現金淨額為344.4百萬美元，主要歸因於貸款及借款的所得款項2,824.0百萬美元，部分由(i)償還貸款及借款2,287.8百萬美元；及(ii)已付財務開支171.4百萬美元所抵銷。

於二零一四年，我們融資活動提供的現金淨額為596.2百萬美元，主要歸因於貸款及借款的所得款項2,153.1百萬美元，部分由(i)償還貸款及借款1,155.2百萬美元；(ii)已付財務開支151.3百萬美元；及(iii)已付股息139.0百萬美元所抵銷。

於二零一三年，我們融資活動提供的現金淨額為638.3百萬美元，主要歸因於貸款及借款的所得款項2,359.4百萬美元，部分由(i)償還貸款及借款1,465.1百萬美元；(ii)已付財務開支135.2百萬美元；及(iii)已付股息113.0百萬美元所抵銷。

債項

債項定義為未計債務發行成本、公平值及中期票據折讓／溢價調整前的貸款及借款以及融資租賃應付款項。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

於往績記錄期，我們的經營及資本支出部分依賴於多種來源的債務融資，包括(i)貸款融資，包括定期貸款、已承諾無抵押循環貸款授信以及融資租賃應付款項、(ii)債務資本市場，包括中期票據及(iii)美國進出口銀行及歐洲出口信貸機構的擔保融資。

下表載列於所示日期我們的總體債項：

	於十二月三十一日			於三月 三十一日
	二零一三年	二零一四年	二零一五年	二零一六年 (未經審核)
	千美元			
即期債務				
中期票據	63,967	59,971	—	—
減：公平值調整	(415)	(2,976)	—	—
貸款	635,149	844,994	1,001,499	710,478
減：貸款的遞延債務發行成本	(13,015)	(12,671)	(11,352)	(11,133)
融資租賃應付款項	6,615	8,845	9,217	9,313
減：融資租賃應付款項的 遞延債務發行成本	(30)	(69)	(69)	(69)
即期債務總額	<u>692,271</u>	<u>898,094</u>	<u>999,295</u>	<u>708,589</u>
非即期債務				
中期票據	1,356,838	2,265,427	3,212,612	3,212,612
減：中期票據貼現 (扣除溢價) 調整	(856)	(3,268)	(5,823)	(5,393)
減：公平值調整	(5,390)	(71,692)	(144,206)	(105,466)
貸款	5,306,867	5,163,865	4,665,246	4,943,840
減：遞延債務發行成本	(88,047)	(82,031)	(79,298)	(75,821)
融資租賃應付款項	52,910	77,119	67,903	65,530
減：融資租賃應付款項 的遞延債務發行成本	(98)	(317)	(248)	(230)
非即期債務總額	<u>6,622,224</u>	<u>7,349,103</u>	<u>7,716,186</u>	<u>8,035,072</u>
債務總額⁽¹⁾	<u>7,314,495</u>	<u>8,247,197</u>	<u>8,715,481</u>	<u>8,743,661</u>
債項總額	<u>7,422,346</u>	<u>8,420,221</u>	<u>8,956,477</u>	<u>8,941,773</u>

附註：

(1) 債務總額指經作出債務發行成本、公允值及中期票據貼現／溢價調整後的債項總額。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

下表載列我們於所示日期的未償還債項明細：

	於十二月三十一日					
	二零一三年		二零一四年		二零一五年	
	金額 (千美元)	佔總額 %	金額 (千美元)	佔總額 %	金額 (千美元)	佔總額 %
債務融資來源						
貸款	4,132,935	55.7	4,417,843	52.5	4,315,115	48.2
債務資本市場	1,420,805	19.1	2,325,398	27.6	3,212,612	35.9
由美國進出口銀行及 歐洲出口信貸機構 擔保的貸款	1,868,606	25.2	1,676,980	19.9	1,428,750	15.9
總計	7,422,346	100.0	8,420,221	100.0	8,956,477	100.0

下表載列我們於二零一五年十二月三十一日按有抵押及無抵押狀況劃分的債項總額：

	於二零一五年十二月三十一日			
	抵押品	未償還借款 (千美元)	飛機數目	最終規定 到期日
有抵押債項：				
貸款融資(包括融資..... 租賃應付款項)	於飛機、飛機租賃的 權益及於擁有／租賃 飛機的實體的實益權益 以及相關權益	3,305,115	100	二零一六年至 二零二六年之間
出口信貸機構..... 擔保融資	於飛機、現金抵押品及 飛機租賃的權益及於 擁有／租賃飛機的實體 的實益權益以及相關權益	1,428,750	45	二零二零年至 二零二五年之間
有抵押債項總額.....		4,733,865		

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

於二零一五年十二月三十一日				
抵押品	未償還借款 (千美元)	飛機數目	最終規定 到期日	
無抵押債項：				
貸款融資	無	1,010,000	—	二零一六年至 二零二零年之間
中期票據	無	3,212,612	—	二零一七年至 二零二五年之間
無抵押債項總額		4,222,612		
債項總額		8,956,477		

有抵押債項佔我們總資產的百分比由二零一三年十二月三十一日的58.5%減少至二零一四年十二月三十一日的51.1%，並進一步減少至二零一五年十二月三十一日的38.0%。

下表載列截至二零一五年十二月三十一日按原貨幣(以美元等價)劃分的債項總額及年利率範圍的明細：

	截至二零一五年十二月三十一日	
	金額	年利率
	千美元	%
貸款融資⁽¹⁾：		
美元	5,743,865	0.560%至 2.581%
中期票據：		
美元	2,100,000	2.875%至 4.375%
人民幣	630,236	4.2%至5.5%
澳元	373,493	5.375%
新加坡元	108,883	3.93%
	3,212,612	
債項總額	8,956,477	

附註：

(1) 包括融資租賃應付款項及出口信貸機構擔保融資。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

貸款融資

我們與亞洲、歐洲、中東及北美的眾多銀行及其他金融機構建立了穩固的關係。於二零一五年十二月三十一日，有超過60家銀行及其他金融機構向我們貸款。下表載列於所示日期我們計息貸款及借款(包括票據但不包括融資租賃應付款項)的到期日：

	於十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元		
須於以下期限內償還			
的貸款及借款：			
一年內	699,116	904,965	1,001,499
一至五年	3,026,627	4,795,850	5,606,321
五年以上	3,637,078	2,633,442	2,271,537
貸款及借款總額	<u>7,362,821</u>	<u>8,334,257</u>	<u>8,879,357</u>

我們的有抵押債務來源包括有抵押商業定期貸款及由出口信貸機構擔保的定期貸款。我們的無抵押債務來源包括無抵押定期貸款、已承諾無抵押循環貸款授信及中期票據。我們所有定期貸款均以浮動利率計息，有關利息每季度或每半年支付一次，惟受慣常違約事件及契諾(包括最低有形淨值契諾及債轉股契諾，均每半年測試一次)所規限。

有抵押債務

我們的有抵押債務指商業定期貸款及由出口信用機構擔保的定期貸款，分別通常以飛機或擁有飛機的實體的股份進行抵押。該等定期貸款通常按季度或半年基準根據固定還款計劃攤銷至到期時的尾款。就我們的大部分有抵押貸款而言，倘我們出售以貸款進行融資涉及的飛機，我們可保留該融資，但我們須提供替代飛機作為抵押物或現金存款，直至該替換飛機可作為質押物為止。我們由出口信用機構擔保的定期貸款為由美國進出口銀行或歐洲出口貸款機構擔保，並由第三方金融機構提供的貸款。我們過往曾為全新交付的空客及波音飛機取得該種擔保，而我們在未來也可能繼續使用該種擔保。

無抵押債務

我們的無抵押債務指定期貸款及已承諾無抵押循環貸款授信。除我們於二零一五年十二月三十一日未償還的無抵押定期貸款外，我們已於二零一六年三月三十一日提取兩筆額外無抵押定期貸款合計525.0百萬美元。

財務資料

截至二零一五年十二月三十一日，我們已擁有2,730.0百萬美元已承諾無抵押循環貸款授信，其中2,510.0百萬美元尚未提取。該等貸款包括按與第三方提供的其他已承諾無抵押循環貸款授信條款相同的條款或對本公司而言更佳的條款自中銀集團取得20億美元、於二零二二年四月到期的已承諾無抵押循環貸款授信。於全球發售後仍然享有該項融資。有關進一步詳情，請參閱「與中銀的關係」。於往績記錄期，該融資並無被提取，現僅作為臨時融資來源，而不是長期融資來源。過往，我們自中銀取得過其他已承諾無抵押循環貸款授信，藉以為具吸引力的飛機收購事項提供資金，而該等融資乃一項重要工具，使我們能執行我們的發展策略，並提供有承諾的後備流動性來源。就獨立第三方貸款人提供的其他730.0百萬美元款項而言，其中350.0百萬美元於二零一六年到期、230.0百萬美元於二零一七年期及150.0百萬美元於二零一八年期。我們的貸款融資通常載有財務契諾，規定(i)綜合淨值不低於275百萬美元；及(ii)最高負債權益比率為6:1。我們一直並擬繼續遵守該等財務契諾。

優先無抵押中期票據

於二零一二年九月，我們成立20億美元歐洲中期票據計劃，並於二零一四年四月將金額增至50億美元。於二零一五年三月，我們將歐洲中期票據計劃轉換為50億美元的全球中期票據計劃(於二零一六年四月更新)，並截至二零一五年十二月三十一日，已根據全球中期票據計劃透過13個系列發行約32億美元無抵押票據。有關票據的投資者包括金融資產管理公司、保險公司及私人銀行。

全球中期票據計劃的條款及條件包含慣常違約事件以及不抵押契諾，據此我們及主要附屬公司(定義見條款及條件)不得未在不平等的且按比例的向全球中期票據計劃下發行的票據持有人授出任何擔保權益的情況下，同時設立任何擔保權益以為於任何證券交易所、場外交易或其他證券市場上市或買賣的任何票據、債券、債權證或其他證券作擔保。

該等無抵押票據以美元、澳元、新加坡元及離岸人民幣發行，且無抵押。倘票據以美元以外的貨幣計值，則其與銀行交易對手掉期為美元負債。

融資租賃應付款項

部分我們擁有的飛機乃通過融資租賃取得，據此，於我們充分履行本身在各租賃協議項下的責任後，有關飛機的所有權將轉移至我們。融資租賃應付款項由對已租賃的飛機設定抵押以進行擔保。於二零一三年、二零一四年及二零一五年，該等租賃的利息每年介乎

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

於0.8%至2.7%、0.7%至2.4%及0.8%至2.6%不等。下表載列於所示日期該等租賃項下我們的最低租賃款項及款項現值的賬齡分析：

	截至十二月三十一日					
	二零一三年		二零一四年		二零一五年	
	最低租賃款項	款項現值	最低租賃款項	款項現值	最低租賃款項	款項現值
	千美元					
不超過一年	7,830	6,615	11,041	8,845	11,069	9,217
超過一年但不超過五年	55,858	52,910	60,195	54,633	51,872	47,794
超過五年	—	—	24,033	22,486	20,947	20,109
小計	63,688	59,525	95,269	85,964	83,888	77,120
減：財務費用	(4,163)	—	(9,305)	—	(6,768)	—
融資租賃承擔總額	<u>59,525</u>	<u>59,525</u>	<u>85,964</u>	<u>85,964</u>	<u>77,120</u>	<u>77,120</u>

債項陳述

於二零一六年三月三十一日，即就債項陳述而言的最後實際可行日期：

- 我們的貸款（不包括票據）為5,654.3百萬美元，當中包括如上所述的4,339.3百萬美元已抵押債務及1,315.0百萬美元的無抵押債務；
- 我們有13個系列票據，合共3,212.6百萬美元；
- 我們的融資租賃應付款項為74.8百萬美元，如上文所述已抵押；及
- 我們有未動用已承諾無抵押循環貸款授信額度2,780.0百萬美元，其為已承擔及並無非常見提取限制。

於二零一六年三月三十一日，除「一 債項」及「一 或然負債」所披露者外，我們並無其他債務證券、借款、債務、按揭、或然負債或擔保。自二零一六年三月三十一日以來，除根據全球中期票據計劃發行的750百萬美元票據外（見「業務－融資」），我們的債項並無大幅增加。

財務資料

除上文「一 債項」所述貸款、出口信貸機構借款、中期票據及信用授信下我們已同意的財務及經營契諾外，我們的債務融資安排並無附帶任何重大限制性契諾。

關聯方交易

於往績記錄期，我們與關聯方訂有若干交易。重大關聯方交易包括以下各項：

- 於二零一三年、二零一四年及二零一五年，本集團自受共同控制的航空公司所得的租賃租金收入分別為13.2百萬美元、20.9百萬美元及23.6百萬美元；
- 於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，本集團應付中銀的銀行貸款分別為527.8百萬美元、495.4百萬美元及442.5百萬美元，而應付中銀集團的其他關聯方的銀行貸款分別為628.7百萬美元、476.5百萬美元及574.1百萬美元；
- 於二零一三年、二零一四年及二零一五年，本集團產生的中銀應佔利息開支分別為9.3百萬美元、9.1百萬美元及8.7百萬美元，而中銀集團的其他關聯方應佔的利息開支分別為11.5百萬美元、10.8百萬美元及7.1百萬美元；
- 於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，本集團存於中銀的定期存款分別為163.6百萬美元、101.5百萬美元及23.2百萬美元，而於二零一五年十二月三十一日，存於中銀集團的其他關聯方的固定存款為89.2百萬美元；及
- 於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，本集團於中銀的未動用的已承諾無抵押循環貸款授信合共為20億美元。

上述交易乃按公平交易原則訂立，而適用利率按市場現行利率設定。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

資本支出

於往績記錄期，我們的資本支出主要包括飛機購買款及飛機交付前付款。下表載列我們於所示期間的資本支出：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
		千美元	
飛機	2,116,673	1,984,074	1,464,504
飛機交付前付款	383,820	1,158,015	1,952,823
其他機器及設備	2,095	2,093	1,085
資本支出總額	<u>2,502,588</u>	<u>3,144,182</u>	<u>3,418,412</u>

我們主要透過貸款及借款以及經營所得現金撥付我們的資本支出。

承擔

我們與飛機有關的承諾包括基於飛機估計升級成本及規格的假設。該等成本可能因其後的變動而大幅變化。

資本支出承擔

我們已承諾購買將於二零一六年至二零二一年期間交付的多架飛機。於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們的飛機資本支出承擔(包括假設的飛機交付加價)分別為4,919.2百萬美元、9,850.0百萬美元及9,580.8百萬美元。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

於二零一五年十二月三十一日，我們已承諾購買241架飛機。下表載列於二零一五年十二月三十一日我們於所示年度就該等購買應付的估計承擔金額：

	截至二零一五年十二月三十一日						總計
	二零一六年	二零一七年	二零一八年	二零一九年	二零二零年	二零二一年	
	千美元						
飛機資本支出承擔	1,905,509	1,966,387	1,709,867	1,947,193	1,546,736	505,072	9,580,764 ⁽¹⁾

附註：

(1) 包括飛機交付前付款安排應佔的397.6百萬美元(佔飛機資本支出總承擔的4.1%)，據此，承租人有權選擇購買及提取飛機，在此情況下，我們將不承擔有關支出。

債項承擔

我們的債項(包括融資租賃應付款項)的條款要求我們就浮動及固定利率債務支付未來本金及利息款項。下表載列於二零一五年十二月三十一日根據估計付款對該等未來負債進行的賬齡分析：

	於二零一五年十二月三十一日			總計
	一年以內	一至五年	五年以上	
	千美元			
貸款	831,523	2,618,777	864,815	4,315,115
債務資本市場	—	2,269,845	942,767	3,212,612
由美國進出口銀行及 歐洲出口貸款機構 擔保的貸款	179,193	765,493	484,064	1,428,750
債項承擔總額	1,010,716	5,654,115	2,291,646	8,956,477

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

辦公室租賃

我們根據不可撤銷租賃協議租賃辦公室場地，下表載列於所示日期初始或剩餘租期為一年或以上的辦公室租賃的未來最低租賃款項：

	於十二月三十一日		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
	千美元		
一年以內	2,091	2,029	1,621
一年以上但不超過五年	3,648	1,502	187
辦公室租賃承擔總額	<u>5,739</u>	<u>3,531</u>	<u>1,808</u>

或然負債

除向本公司附屬公司提供若干銀行貸款的公司擔保及根據附屬公司訂立的若干租賃協議的責任外，於往績記錄期，本公司並無重大或然負債。有關進一步詳情，請參閱本招股章程附錄一內會計師報告附註37。

主要財務比率

下表載列於所示日期及期間我們的若干主要財務比率：

	於十二月三十一日或截至該日止年度		
	二零一三年	二零一四年	二零一五年
租賃費率 ⁽¹⁾	9.7%	9.8%	9.9%
平均資金成本 ⁽²⁾	1.9%	1.9%	2.0%
淨租賃收益率 ⁽³⁾	8.1%	8.3%	8.2%
除稅前利潤率 ⁽⁴⁾	33.8%	35.7%	36.8%
資產回報率 ⁽⁵⁾	2.9%	2.9%	2.9%
股本回報率 ⁽⁶⁾	15.0%	15.3%	15.1%
負債權益比率 ⁽⁷⁾	3.9倍	4.0倍	3.7倍

附註：

(1) 租賃費率乃按租賃租金收入除以飛機的平均賬面淨值再乘以100%計算。飛機的平均賬面淨值等於飛機的年初賬面淨值加飛機的年末賬面淨值除以二。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

- (2) 平均資金成本乃按財務開支與資本化利息之和除以平均債務總額計算。平均債項總額等於年初債項總額加年末債項總額除以二。債項總額指未計公平值、中期票據折讓／溢價調整以及扣除債項發行成本前的貸款及借款以及融資租賃應付款項。
- (3) 淨租賃收益率乃按租賃租金收入及財務開支的差額再除以飛機平均賬面淨值及乘以100%計算。飛機的平均賬面淨值等於飛機的年初賬面淨值加飛機的年末賬面淨值除以二。
- (4) 除稅前利潤率乃按除所得稅前溢利除以總收益及其他收入，所得值再乘以100%計算。
- (5) 資產回報率乃按年內除稅後溢利除以平均總資產，所得值再乘以100%計算。平均總資產等於年初總資產加年末總資產除以二。
- (6) 股本回報率乃按年內除稅後溢利除以平均權益總額，所得值再乘以100%計算。平均權益總額等於年初權益總額加年末權益總額除以二。
- (7) 負債權益比率按債項總額除以權益總額計算。

租賃費率

於二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們的租賃費率保持穩定，分別為9.7%、9.8%及9.9%。

平均資金成本

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們的平均資金成本保持穩定，分別為1.9%、1.9%及2.0%。

淨租賃收益率

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們的淨租賃收益率保持穩定，分別為8.1%、8.3%及8.2%。

除稅前利潤率

我們的除稅前利潤率由二零一三年的33.8%增至二零一四年的35.7%，並進一步增至二零一五年的36.8%，主要是由於收益及其他收入總額的增加幅度超過成本及開支的增加幅度。

資產回報率

於往績記錄期各年度，我們的資產回報率保持穩定，均為2.9%。

股本回報率

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們的股本回報率保持穩定，分別為15.0%、15.3%及15.1%。全球發售募集的資金將擴大我們股本基礎，因此，緊隨上市後，短期內我們的股本回報率較歷史水平可能有所下降，尤其是當我們無法立即將所募集的資金佈署到能產生回報的經營活動中時。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

負債權益比率

於二零一三年十二月三十一日及二零一四年十二月三十一日，我們的負債權益比率保持穩定，分別為3.9倍及4.0倍。其後於二零一五年十二月三十一日，我們的負債權益比率降至3.7倍，主要是由於二零一五年償還有關銷售飛機的貸款。

有關財務風險的定性及定量披露

我們的金融工具存在利率風險、流動資金風險、信用風險及外匯風險。市場風險指因利率及外匯匯率波動導致金融工具價值變動的風險。該等因素的變動可能會導致我們經營業績及現金流量的波動。我們面臨下文所述的財務風險。我們採取措施管理各項該等風險。

利率風險

利率風險為我們金融工具的公平值或未來現金流量將因市場利率變動而波動的風險。我們面臨的利率風險主要由貸款及借款、應付租賃款項、應收融資租賃款項，以及租賃租金收入及開支產生。

我們通透貸款及資本市場債券發行獲得融資。我們的目標為按可接受的條款及條件獲得最優惠利率。

我們的大部分貸款及借款以及融資租賃應付款項按與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率訂約。當我們收取固定利率租金但支付借款的浮動利率時，利率風險繼而產生。

我們的大部分金融資產及負債乃按與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率計息，且根據合約自財務狀況表日期起在相隔不到12個月內重新定價。

我們的政策為透過適當的利率金融衍生工具及按固定利率基準獲得貸款或發行債券至少對沖50%的不匹配利率風險。於二零一五年十二月三十一日，我們已對沖約60%的不匹配利率風險。

利率風險的敏感度分析

有關進一步詳情，請參閱本招股章程「**▲**影響我們的經營業績及財務狀況的重大因素」及附錄一內會計師報告附註39。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

流動資金風險

流動資金風險為我們在應付財務責任時因資產與負債不匹配及／或因再融資風險而遭遇困難的風險。

為了確保我們能應付財務責任，我們將貸款還款期大幅延長至最多12年，且我們保留可動用銀行已承諾無抵押貸款授信。

於二零一五年十二月三十一日，我們有未動用的已承諾無抵押循環貸款授信2,510.0百萬美元。有關進一步詳情，請參閱本招股章程「[▲ 債項](#)」及附錄一所載會計師報告附註39。

預期租賃租金收益將足以應付下一年度期間的年度利息及定期貸款還款。

於二零一五年十二月三十一日，我們的債項總額的11.3% (包括貸款及借款以及融資租賃應付款項) 將於一年內到期。

信用風險

信用風險為倘交易對手未履行其責任，未償還金融工具可能產生虧損的風險。

我們面臨貿易及其他應收款項、衍生金融工具、定期存款以及現金及銀行結餘賬面值的信用風險。我們的租賃安排通常要求客戶預付租金並提供抵押保證金及維修儲備。然而，因信用事件提前終止租約可能會使我們因可以從替代承租人收取的租金較低而蒙受相關經濟損失，以及承擔與維修及保養以及將飛機移交至新客戶有關的可能成本。

我們的目標為在尋求持續收益增長的同時將信貸損失降至最低。於訂立新租約前，我們對所有潛在客戶進行信用評估並每年審查客戶的信用狀況。我們亦會審查重大賣方的信用狀況。

我們與聲譽良好的金融機構進行存款及衍生工具業務，該等金融機構的投資級別評級通常不低於等同於標準普爾「A-」的評級。

請參閱「[風險因素－與航空業有關的風險](#)」。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

外幣風險

我們面臨交易貨幣風險，其主要因以我們的功能貨幣(即：美元)以外的貨幣計值的借款而產生。

以澳元、人民幣及新加坡元計值的所有借款掉期為以美元計值的負債。外幣風險的產生是由於我們以美元收取所有收益及其他收入，而若干借款乃以非美元計值。為對沖該等外幣風險，本集團動用跨貨幣利率掉期合約轉換其以澳元、人民幣或新加坡元計值的借款為美元計值金融負債。

衍生金融工具

根據我們的風險管理政策，衍生金融工具(交叉貨幣利率掉期、利率掉期及利率上限)僅用於管理利率及外匯匯率波動的風險。我們並未持有或發行衍生金融工具作自營交易用途。

所有衍生金融工具按公平值於財務狀況表內確認。財務狀況報表所示交叉貨幣利率掉期、利率掉期及利率上限的公平值乃按對手方提供的市場價值而釐定。

財務資料

下表載列於所示日期作利率及外幣對沖用途的衍生金融工具的若干詳情：

	於十二月三十一日							
	二零一三年		二零一四年		二零一五年		二零一五年	
	資產	負債	未清償 名義金額	資產	負債	未清償 名義金額	資產	負債
	千美元							
流動								
跨貨幣利率掉期	63,967	(415)	59,971	—	(2,976)	—	—	—
利率掉期	145,276	(5,142)	93,276	—	(2,054)	21,121	—	(393)
利率上限	697,761	—	470,205	213	—	294,102	—	—
	722	(5,557)	213	213	(5,030)	—	—	(393)
	<u>722</u>	<u>(5,557)</u>	<u>213</u>	<u>213</u>	<u>(5,030)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>(393)</u>
非流動								
跨貨幣利率掉期	306,838	(5,390)	915,427	—	(73,168)	1,112,612	—	(145,287)
利率掉期	—	—	300,000	1,476	—	500,000	2,011	(929)
	—	(5,390)	1,476	1,476	(73,168)	2,011	2,011	(146,216)
	<u>722</u>	<u>(10,947)</u>	<u>1,689</u>	<u>1,689</u>	<u>(78,198)</u>	<u>2,011</u>	<u>2,011</u>	<u>(146,609)</u>
總計								

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

本集團評估為有效的對沖會計法已應用於利率掉期。

公平值對沖

我們使用利率掉期對沖因利率變動導致的中期票據(按固定票息利率發行)的公平值變動。

根據我們的歐洲中期票據計劃及全球中期票據計劃，我們按固定票息利率發行300百萬美元票據及500百萬美元票據。於二零一四年及二零一五年十二月三十一日，我們有名義總金額為300百萬美元及500百萬美元的利率掉期合約，以對沖利率風險，據此我們按名義金額每半年收取固定利率並支付與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率。我們已磋商利率掉期合約的條款，以與票據的條款匹配，因此，公平值對沖被評估為十分有效。

於二零一四年及二零一五年十二月三十一日，衍生金融工具的公平值分別為1.5百萬美元及2.0百萬美元。於二零一三年十二月三十一日，概無應用對沖會計法的公平值對沖。

現金流量對沖

我們按與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率借款。當我們收取固定利率租金以支付相關借款下按浮動利率計息的應計利息時則會產生利率風險。

於二零一四年及二零一五年十二月三十一日，概無應用對沖會計法的現金流量對沖。

於二零一三年十二月三十一日，我們有名義金額為24.2百萬美元的利率掉期合約，以對沖利率風險，據此我們按名義金額每半年支付固定利率並收取與美元倫敦銀行同業拆息率掛鈎的浮動利率。我們已磋商利率掉期合約的條款，以與貸款的條款匹配，因此，現金流量對沖被評估為十分有效。失效部分(如有)已於損益表內確認。衍生金融負債的公平值為0.2百萬美元，已於資產負債表內確認為金融負債。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

財務資料

股息及股息政策

於二零一三年、二零一四年及二零一五年，我們派付予唯一股東的股息分別為113.0百萬美元、139.0百萬美元及零。於上市後，我們擬派付的股息最多佔稅後純利的30%。然而，董事會有絕對酌情權決定是否就任何年度宣派任何股息以及宣派的金額（倘若其決定宣派股息）。將予宣派或派付的股息金額將取決於（其中包括）我們的經營業績、現金流量、財務狀況、營運及資本要求以及適用的法律法規。

可供分派儲備

於二零一五年十二月三十一日，本公司有可供分派儲備924.4百萬美元。

上市開支

於截至二零一六年十二月三十一日止財政年度，預期就上市由本公司產生的開支總額（包括包銷佣金）約[編纂]港元，當中約[編纂]港元預期自本集團的損益扣除，以及約[編纂]港元預期自本集團的股份溢價賬扣除。於往績記錄期，除極少的應計款項外，本公司並無產生與上市有關的任何開支。

資產負債表外安排

於往績記錄期及於最後實際可行日期，我們並無重大資產負債表外安排。

概無其他須根據上市規則作出的披露

除本招股章程所披露者外，我們確認，於最後實際可行日期，我們並不知悉須任何根據上市規則第13.13至13.19條規定予以披露的情況。

董事確認並無重大不利變動

董事對本集團進行合理的盡職調查後確認，自二零一五年十二月三十一日以來及截至本招股章程日期，本集團的財務或經營狀況或前景概無重大不利變動。