

財務資料

閣下應將下列討論和分析與本文件附錄一會計師報告所載我們於截至2021年、2022年及2023年12月31日及截至該等日期止三個財政年度的經審計綜合財務資料連同相應的隨附附註一併閱讀。我們的綜合財務資料乃根據國際會計準則理事會（「國際會計準則理事會」）頒佈的國際財務報告準則會計準則（「國際財務報告準則」）編製。

下列討論和分析包括反映我們目前對涉及風險及不確定因素的未來事件和財務表現的看法的前瞻性陳述。該等陳述乃基於我們根據經驗和對過往事件、現況和預期未來發展的見解，以及我們認為於該等情況下屬恰當的其他因素而作出的假設和分析。在評估我們的業務時，閣下應仔細考慮本文件「風險因素」一節提供的資料。

概覽

根據弗若斯特沙利文的資料，我們是私人航空業的先驅者及全球市場領導者。我們設計、開發、製造及銷售業界認可的優質飛機，在安全、技術、連接、性能及舒適度方面均有所創新。我們的兩條飛機產品線（即SR2X系列及願景噴氣機）已成功確立自駕飛機的行業標準，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，可讓所有者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。為使每個人都能便捷並高效地擁有及操作飛機，我們的目標是通過我們的產品和與之相關的廣泛服務，包括維修、升級、培訓及西銳品牌的社會活動，為我們的客戶創造一種獨有的「西銳生活計劃」體驗。

利用我們的市場領先地位、產品的持續創新及不斷擴大的生態系統，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%。截至2023年12月31日止年度，我們的經調整年度利潤（非國際財務報告準則計量指標）為

財務資料

101.4百萬美元。截至2023年12月31日止年度，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，我們有1,383架飛機儲備。

編製基準

我們的綜合歷史財務資料乃根據國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則編製。綜合歷史財務資料已根據歷史成本慣例編製，但按公平值計入其他全面收益的金融資產及按公平值計入損益的金融資產(按公平值列賬)除外。編製符合國際財務報告準則的歷史財務資料須採用若干關鍵會計估計。管理層亦須在採用會計政策的過程中作出判斷。涉及高度判斷或複雜性的範疇，或涉及對歷史財務資料而言屬至關重要的假設及估計的範疇於本文件附錄一所載會計師報告附註4披露。本集團於整個業績記錄期一直採用於業績記錄期生效的所有相關準則、現行準則的修訂及詮釋。

影響我們經營業績的主要因素

我們的經營業績及財務狀況一直且預期會繼續受關鍵因素的影響：

市場接受度和全球私人航空業的增長

私人航空業的總體增長顯著影響我們的收入增長。根據弗若斯特沙利文的資料，於業績記錄期，私人航空業市場規模有所擴大，部分原因為消費者尋求增強及高端旅遊選擇的需求及消費偏好增加，以及COVID-19疫情的刺激作用。全球私人飛機交付量從2021年的1,927架增長至2023年的2,215架。此外，合資格飛行員數量的增加擴大了私人航空市場。根據弗若斯特沙利文的資料，於2022年，美國持有執照的飛行員數量達到約757,000名。這在某種程度上改變了客戶傳統觀點並大幅增加了市場對私人飛機的需求，從而進一步刺激行業增長。

COVID-19疫情導致商業航空旅行減少，增加了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，乃由於在此期間停工及業績記錄期開始時強勁的股票表現，

財務資料

許多潛在客戶擁有更多的時間和資源。於後疫情期間，隨著機場基礎設施的可用性和可達性不斷提高、技術不斷發展以及有利的政府政策，私人飛機對高淨值人士的吸引力越來越大。請參閱「行業概覽」。

我們於高端優質私人航空市場經營，飛機的價格及需求反映我們的品牌價值。我們的客戶高度參與購買過程，對他們選擇的品牌非常忠誠，通常願意為他們的私人飛機支付高價。根據弗若斯特沙利文的資料，與商用及公務機相比，私人航空業的毛利率通常較高，原因是消費者對價格的敏感度較低，更看重先進的產品功能和增值服務。我們的高端品牌因飛機的卓越性能、創新設計及眾多安全性能而在私人航空業廣受認可。於業績記錄期，由於交付量增加、由利潤率較高的飛機組成的有利產品組合、以及隨著新功能及創新的推出而不斷提價的能力，我們能夠獲得較高的毛利率。

根據弗若斯特沙利文的資料，作為私人航空業的市場領導者，我們有能力將先進的、經認證的飛機推向市場，並有能力抓住這一增長機遇。

我們擴大生態系統與擴展產品及服務組合的能力

為支持客戶擁有我們的飛機，我們已建立一個廣泛的全球所有權生態系統，使擁有和操作飛機變得便捷、高效及愉快。我們的直面客戶模式由我們被稱為西銳服務的全球生態系統促成。在該模式下，我們確保與潛在客戶及當前客戶在飛機所有權的各個方面都保持密切聯繫。我們的生態系統得到我們直接服務中心及全球授權合作夥伴網絡，以及通過我們的工廠培訓中心、授權培訓中心及電子培訓產品，所有級別的經驗都可方便獲得的培訓網絡的支持。請參閱「業務－我們的生態系統」。這使我們能夠建立品牌忠誠度，吸引新飛行員，通過我們的產品組合開發客戶，並抓住與飛機所有權各個方面相關的機會。

對於我們的飛機，我們一直不斷引進新的功能及選項，以及迭代變更，這些都在擴大我們的產品及服務組合。作為我們目標廣泛產品供應策略的一部分，我們的SR2X系列提供了一個效能及規格等級不斷提高的產品「階梯」，以滿足對不同價位單引擎活塞飛機的不同客戶的需求及偏好，並提供向我們願景噴氣機進階的基礎。於業績記錄期，

財務資料

我們開發並推出了若干新功能並擴大了我們的產品及服務範圍，包括推出Cirrus IQ、新的螺旋槳選項、改進飛機外觀以實現更快飛行、SR2X系列的新美學設計以及將噴氣式航電系統引入活塞市場的第七代飛機。此外，我們推出了第二代願景噴氣機，引進後續增強功能，包括改進的發動機效能、Wi-Fi可用性及Cirrus IQ。

擴大產能及提高生產效率

我們專注於優化我們現有的生產設施以增加產品組合的生產和交付量。於業績記錄期，我們作出戰略性投資以提高生產效率，包括增加部分設施及繼續在我們的生產設施中推廣西銳操作系統。例如，我們大幅擴大位於明尼蘇達州德魯斯的噴漆中心，並另外收購一家位於密歇根州本頓港的噴漆中心。我們還可進一步通過自動化當前工作流程來提高現有設施的利用率，通過優化工作流程來提高生產效率，並解決勞動力緊張問題。我們相信，我們不斷提高飛機交付數量的能力與我們的創收能力直接相關，並影響我們的經營業績和財務狀況。更多詳情，請參閱「業務 — 生產 — 生產流程及工廠 — 生產工廠」。

我們吸引訂單的能力

我們的訂單和儲備，以及我們將訂單量和儲備轉化為收入的能力，已經並將持續影響我們的收入增長。截至最後實際可行日期，我們有1,383架飛機儲備。我們的生態系統及直面客戶模式，對於培養擁有飛機的生活方式是不可或缺的，這有助於我們通過產品組合和推薦來推動業務發展。於業績記錄期，我們已交付願景噴氣機中的200架或約75%交付予已擁有西銳飛機的所有者。除能夠在我們的生態系統內為現有客戶提供服務以增加重複購買及推薦的能力之外，我們相信，我們在產品吸引力和我們提供的廣泛服務方面具有的無與倫比的優勢將促進我們新客戶及訂單的增長。

財務資料

我們通過控制成本和提供更高價值提高盈利能力的的能力

我們的整體盈利能力受產品及服務構成的影響。隨著產品不斷的成熟及我們進一步啟用西銳操作系統，我們已獲益於製造效率及生產力的提高。此外，我們已推出諸多功能，為我們的客戶帶來更高價值並提高了我們的利潤率。另外，我們的服務業務日趨成熟，我們努力改善我們的利潤率表現。

我們繼續對現有流程進行改進，以提高效率和整體生產率，包括推出我們專有的西銳操作系統以改進我們的工作流程。請參閱「業務 — 生產 — 西銳操作系統」。

重大會計政策資料以及關鍵會計估計和判斷

我們根據國際財務報告準則編製綜合財務資料。編製綜合財務報表時採納的主要會計政策載列如下。

根據國際財務報告準則編製我們的綜合財務資料還需要使用下列若干關鍵會計估計及判斷，該等估計涉及更高程度的判斷或複雜性。這還要求我們在應用我們的會計政策過程中行使判斷。涉及高度判斷或複雜性的範疇，或涉及對歷史財務資料作出至關重要的假設和估計的範疇，於本文件附錄一會計師報告附註4中披露。

我們認為以下討論的政策及估計對於理解我們的綜合財務資料至關重要。有關我們重大會計政策資料的詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註2。

重大會計政策資料

收入確認

收入是於我們業務活動的正常過程中銷售貨物及服務時已收或應收代價的公平值。收入於扣除增值稅淨額、退貨及折扣以及對銷本公司內部銷售後列示。

財務資料

我們通過銷售飛機和提供核心業務範圍內的服務獲得客戶合約收入。我們收入的很大一部分與我們兩種類型的飛機銷售有關，即SR2X系列活塞飛機及願景噴氣機。交易售價根據相關履約義務的獨立售價按比例分配予履約義務。

獨立售價按實體將承諾的商品或服務單獨出售給客戶的價格計量。我們至少每年對該等獨立售價進行評估，並進行相應調整，保持價格在當前市場中的競爭力。所給予的任何折扣按照相同基準分配給上述可交付成果，並在適用履約義務期限內確認為收入。

收入於客戶接受並交付飛機時確認。飛機銷售收入按已收或應收代價(扣除折讓)的公平值計量。飛機銷售價格(扣除已收按金和任何應收票據)，必須在飛機交付之日或之前支付。飛機交付前，按金被確認為負債。

西銳服務及其他收入包括但不限於售後零件銷售、服務銷售、保修銷售、培訓銷售及來自關聯方的收入。有關更多資料，請參閱「關連交易」。零件可以通過網站(Cirrus Direct)或在參與公司自有服務中心或授權服務中心購買。在參與地點發貨及／或收貨時，損失風險轉移給客戶。服務銷售和培訓銷售的收入在提供相關服務或培訓時確認。來自保修銷售和維護的收入於下文討論。收入按收到代價(扣除退貨及津貼、貿易折扣及數量回扣后)的公平值計量。

來自關聯方的收入主要用於一次性開發項目，於提供服務時確認，根據相對於預期總成本的實際支出確定。倘情況發生變化，將修訂對收入、成本或完成進程的預計。由此產生的估計收入或成本的增加或減少均於管理層知曉導致修訂情況的期間的損益內反映。

我們為已售出的飛機提供二至三年一般維修的正常保修條款。保修責任於產品售出時獲確認。

財務資料

我們現時接受三年及至多五年保修作為延長保修的風險。為減輕相關風險，航電設備及發動機供應商為本公司購買的產品提供延長保修以覆蓋第三至五年的保修。延長保修合約的銷售收入予以遞延，並在保修合約的適用年期內以直線法攤銷為收入，計入西銳服務及其他。銷售延長保修的任何收入均確認為遞延收入，並在保修期的第三年至第五年，根據購買的保修期長短，以直線法確認為收入。相關費用於發生時支銷，包括從供應商處購買的任何延長保修。

根據明確的有限保修，我們保證飛機機身於正常使用及服務的情況下，願景噴氣機於24個月或1,000個飛行小時(以先發生者為準)，SR2X系列於36個月或1,000個飛行小時(以先發生者為準)內，不會出現材料及工藝缺陷。明確的有限保修不單獨出售，因此不會向客戶提供額外服務。

維修保障合約的銷售收入予以遞延，並於合約期內每次維修事件發生時按時間點攤銷至西銳服務及其他收入。

應計質保金成本

我們根據過往保修經驗估計應計質保金成本，並於銷售時確認該成本。航電設備及發動機供應商向本公司和客戶提供標準的兩年保修期。我們還就報告期內發佈的服務公告確認估計費用及相關負債。影響我們質保責任的因素包括機組數量、質保索賠的過往及估計費率以及單次索賠成本。我們定期評估保修負債是否充分並根據需要調整金額。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備按成本減累計折舊及減值虧損(如有)確認，包括長期建設項目的任何重置及借貸成本(若符合確認標準)。倘物業、廠房及設備的重大部分需要定期

財務資料

置換，則基於具體的使用年期單獨折舊。同樣，進行重大檢查時，若符合確認標準，產生的成本於物業、廠房及設備的賬面值中確認。所有其他維修及保養成本於產生時於損益確認。廠房及設備的折舊在資產的估計可使用年期以直線法計算，具體如下：

資產	使用年期
樓宇	租賃期或15至40年(以較短者為準)
機器及設備	3至10年
辦公設備	3至10年
飛機及車輛	5至10年

物業、廠房及設備項目以及初步確認的任何重要部件於出售或預期日後使用或出售不會產生任何經濟利益時終止確認。資產終止確認時產生的任何收益或虧損(按出售所得款項淨額與該資產賬面值的差額計算)於該資產終止確認時於綜合損益表內計入其他收益。

作為使用權資產的廠房及設備按直線法於資產的租賃期限或估計使用年期(以較短者為準)內攤銷。

物業、廠房及設備的殘值、使用年期及折舊方法於各財政年度末進行檢討並進行前瞻性調整(倘適當)。

出售的收益及虧損乃經比較所得款項與賬面值後釐定，並計入損益。

在建工程為施工待安裝的物業、廠房及設備，按成本減累計減值虧損(如有)列賬。成本包括建築物的建造成本、廠房及機械成本，以及於建造或安裝及測試期間借款以為該等資產提供資金產生的利息(如有)。在建工程於相關資產完工並可用於預定用途之前不計提折舊。當相關資產投入使用，則將成本轉移至物業、廠房及設備，並根據上述政策進行折舊。

財務資料

商譽及擁有永久可使用年期的無形資產

商譽按收購價格超過被收購企業淨資產的估計公平值的差額計量。根據國際財務報告準則，商譽不予攤銷。我們於每年及發生事件或情況變化表明賬面金額可能發生減值時評估商譽及擁有永久可使用年期的無形資產是否發生減值。商譽及擁有永久可使用年期的無形資產減值測試按各現金產生單位或現金產生單位組別進行。分配至商譽的各單位或單位組別代表為實體內實現內部管理而監控商譽的最低級別。商譽按不高於經營分部級別進行監控。包含商譽現金產生單位的賬面值與可收回金額比較，可收回金額為使用價值與公平值減去銷售成本的較高者。當現金產生單位淨資產的賬面價值超過現金產生單位的可收回金額時，確認減值虧損。減值測試要求我們對可收回金額進行多項估計，其中多數乃基於預計未來現金流量。任何減值即刻確認為開支。年度減值測試的結果於本文件附錄一會計師報告附註14中討論。

無形資產

於業務合併中收購的商標於收購日按公平值確認。商標擁有永久可使用年期(原因為商標預計於本集團產生淨現金流入的期間並無可預期的限制)且按成本減累計減值虧損列賬。減值評估每年進行，或當有事件出現或情況改變顯示可能出現減值時，作出更頻密評估。

於業務合併中收購的合約性客戶關係於收購日按公平值確認。合約性客戶關係擁有有限可使用年期且隨後按成本減累計攤銷列賬。攤銷採用直線法按客戶關係的預計年期七年(為該等關係將產生經濟利益的估計期間)計算。

飛機型號合格證指飛機的證書和開發工作，在業務合併中獲得，於收購日按公平值確認。飛機型號合格證擁有有限可使用年期且隨後按成本減累計攤銷列賬。我們選擇生產單位法來攤銷飛機型號合格證。選擇的攤銷總單位乃基於不超過25年的產量估計得出。

財務資料

就內部開發無形資產而言，我們於研發活動上投入巨大成本及精力，如原型及測試開支。研究開支於開支發生當期在損益表中列支。倘開發成本能清晰分配至新開發的產品或工序，並可證實以下所有確認標準，則將開發成本確認為資產：

- 完成該開發項目的技術可行性已實現，以便其可供使用或出售；
- 具備完成開發項目以供使用的意圖；
- 有能力使用開發項目結果；
- 開發項目藉以為本公司產生潛在未來經濟利益的方式；
- 具備足夠技術、財務及其他資源以完成開發項目並使用或出售該無形資產；及
- 於開發期間資產應佔開支能夠被可靠地計量。

無形資產的成本為自該資產符合上述確認標準之日起至其可供使用或出售之日止所產生的開支總和。有關無形資產的資本化成本包括創建該資產過程中使用或消耗的物料及服務成本以及員工成本。不符合上述確認標準的開發開支於發生時在綜合損益表中確認。資本化開發成本採用已交付單位法按相關生產計劃的預期總生產單位或使用年期（倘該壽命被認為屬有限）攤銷。視乎於計劃是為飛機的初始機型認證或現有機型的內部開發無形資產，預計總生產單位或會有所不同。內部產生的無形資產乃基於三至十年內的產量估計予以攤銷。

資本化開發成本採用已交付單位法按相關生產計劃的預期總生產單位攤銷。視乎於計劃是為飛機的初始型號合格證或現有機型的代際升級，預計總生產單位或會有所不同。

財務資料

存貨

存貨採用成本或可變現淨值孰低列示。將每種產品帶到其當前位置和狀態所產生的成本以下列方式入賬：

- 原材料：標準成本
- 預飛飛機及貨物：採購成本，按先進先出原則計算
- 製成品及在製品：直接材料及人工成本以及基於正常運營能力的部分製造費用，但不包括借款成本

可變現淨值乃日常業務過程中的估計售價，減估計完成成本及進行銷售所需的估計成本。當存貨的成本可能無法收回時（例如當存貨損毀或全部或部分陳舊或售價降低時），撇減存貨成本至其估計可變現值。可變現值代表可收回金額的最佳估計，是基於報告日期可獲得的最可靠證據，對其內在涉及對未來預期可變現值的估計。一般而言，該評估過程需要重大判斷，並可能對報告日期存貨的賬面值產生重大影響。

過剩及陳舊存貨撥備乃通過檢查歷史組件消耗、當前市場需求及不斷變化的生產需求計提。制定本公司的撥備計提方法時，會對市場趨勢、客戶產品接受度及服務保修要求作出重大假設。本公司產品市場的突然下行變化可能導致本公司在未來期間確認更多的存貨費用。

所有美國聯邦航空管理局的認證及預生產成本於發生時計入營運成本，但與開發過程中新機型有關的成本除外，這些成本予以資本化。

財務資料

租賃

於租賃資產可供本公司使用之日，將租賃確認為一項使用權資產及相應負債。每筆租賃付款分配至負債及融資成本。融資成本於租賃期內自損益扣除，以計算出各期間負債結餘的固定週期利率。使用權資產以資產可使用年期與租賃年期的較低者採用直線法折舊。

租賃產生的資產及負債按現值進行初始計量。租賃負債包括下列租賃付款額的淨現值：

- 固定付款(包括實質固定付款)，減任何應收租賃激勵；
- 基於指數或比率確定的可變租賃付款額；
- 承租人根據餘值擔保預計應付的金額；
- 購買權的行使價(如承租人可合理確定行使該選擇權)；及
- 就終止租賃支付罰款(如租賃年期反映承租人行使該選擇權)。

當合理確定將行使續租選擇權時，租賃付款額也納入負債的計量中。

租賃付款運用租賃內隱含的利率折現。倘若未能輕易確定該利率，則使用承租人的隱含增量借款利率(即承租人以類似條款及條件於類似經濟環境下，為借入所需資金以獲取資產而須支付的利率)。

為確定隱含借款利率，我們：(i)如可能，以個別承租人最近收到的第三方融資為起點，並進行調整以反映融資條件自收到第三方融資後的變化；(ii)對本公司持有的租賃，採用以無風險利率為起點的累加法；及(iii)針對租賃作出特定調整(如租賃期、國家、貨幣及抵押)。

財務資料

使用權資產按下述成本計量：

- 租賃負債的初始計量金額；
- 在租賃期開始日或之前支付的任何租賃付款，扣除收到的任何租賃激勵；
- 任何初始直接成本；及
- 復原成本。

使用權資產一般在資產的可使用年期與租賃期兩者中較短的期間內按直線法計提折舊。如我們合理確定會行使購買權，則在標的資產的使用年期內對使用權資產計提折舊。

與設備及車輛的短期租賃以及所有低價值資產租賃相關的付款按直線法於損益中確認為費用。短期租賃是指租賃期為12個月或更短的租賃。低價值資產包括一次性貿易展及雜項設備租賃。

多項物業及設備租賃包含續期、購買及終止選擇權，用以在管理我們營運所用資產方面取得最大的營運彈性。所持有的大部分續期、購買及終止選擇權僅可由我們行使，而不能由有關出租人行使。為確定租賃期，管理層考慮產生行使延期選擇權或不行使終止選擇權的經濟誘因的所有事實及情況。續期選擇權(或終止選擇權後的期間)僅於合理確定租賃可獲續期(或不予終止)時方會計入租賃期。

關鍵會計估計和判斷

我們根據國際財務報告準則編製綜合財務報表，需要使用下列若干關鍵會計估計。這還要求我們在應用本公司的會計政策過程中行使判斷。我們持續評估所採用的估計及判斷，有關估評及判斷乃基於過往經驗及其他因素，包括根據實際情況合理預期將會發生的未來事件。

財務資料

物業、廠房及設備、無形資產及使用權資產(商譽除外)的估計可使用年期

我們的物業、廠房及設備根據其估計使用年期和估計殘值進行折舊。我們的使用權資產於資產的使用年期及租賃期限中較短者內按直線法折舊。我們審查了估計使用年期，並認為其屬適當。該估計以類似性質及功能的物業、廠房及設備以及使用權資產的實際使用年期的歷史經驗為基礎。由於技術創新及競爭對手根據市場條件採取的行動，該估計可能會發生重大變化。

我們的飛機型號合格證及內部產生的無形資產根據生產及交付的單位於相關資產的預期總年期內攤銷。這基於管理人員對未來飛機需求的估計，他們認為這種攤銷方法最能反映該等無形資產在其可使用年期內的收益模式。

倘可使用年期較之前的估計為短，我們將提高折舊及攤銷開支，並將出售已報廢的技術上過時或非策略資產。實際經濟年期可能與估計可使用年期不同。定期審查可能會導致折舊年期的變化，因而引致於未來期間的折舊及攤銷開支。

商譽及擁有永久可使用年期的無形資產的估計減值

根據本文件附錄一會計師報告附註2.8所述的會計政策，我們按年測試商譽及擁有永久可使用年期的無形資產是否出現任何減值。現金產生單位的可收回金額乃基於根據管理層的假設及估計而編製的使用價值計算釐定。該等計算需要使用估計。截至2023年12月31日，各項指標已經審查，並無發現減值跡象。根據國際會計準則第36號規定，減值評估將在年終報告時進行。

即期及遞延所得稅

我們須在美國繳納所得稅。釐定所得稅撥備時須作出重大判斷。於日常業務過程中有諸多未能確定最終稅項的交易及計算。若這些事項的最終稅項結果與最初入賬的金額不同，則差額會影響釐定稅項期間的即期所得稅及遞延稅項撥備。

財務資料

對於產生遞延稅項資產的暫時性差額，我們評估撥回遞延所得稅資產的可能性。遞延稅項資產的確認基礎是我們估計並假設我們可自可預見未來的持續經營所產生的應課稅收入中撥回遞延稅項資產。

存貨的可變現淨值

存貨的可變現淨值為於日常業務過程中的估計售價減估計銷售費用。這些估計是根據現時市況及類似性質銷售產品的過往經驗作出，可能因客戶喜好的變動及競爭對手為回應嚴峻行業週期所採取的行動而出現重大變化。管理層於各報告日期結束時重新評估這些估計。

應計產品責任及可收回再保險賬款

我們通過審查主產品承保人的損失估計來估計應計產品責任，作為確定我們與自保自留相關的損失敞口的基礎。主承保人通過檢查現場相關事件，根據事故事實以及責任、司法轄區和其他因素的可能理論確定潛在責任敞口估計，以及釐定可能產生的法律及其他費用，藉此來確定估計的總損失敞口。我們會結合第三方估計，同時考慮到每個案例的新發展，定期更新對所有案例總損失敞口的估計。保單年度的保險損失敞口總額一旦釐定，若可能已產生責任且損失金額可合理估計，則我們確認損失敞口。之後，我們根據在保單年度的適用保留金計算總損失敞口。超過自保自留的金額確認為應收再保險款項，因為該金額基本確定可收回。我們於各報告期對可收回再保險賬款及有關事項的事實及情況進行審查，以確保應收款項仍然基本確定。倘釐定應收款項不再基本確定，其將於釐定期間內終止確認並計入開支。

應計質保金

在產品售出後的首兩年或三年內(視機型而定)，我們會根據維修和退貨水平方面的經驗就預期質保申索確認撥備。用於計算保修撥備的假設乃基於當前銷售水平及當前可用的有關維修及退貨的資料(基於所有售出產品的質保期)作出。我們於各報告日期結束時重新評估該等估計。

財務資料

經營業績

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及綜合全面收益表：

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

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。我們還認為，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。

財務資料

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
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：			
年內利潤	72,403	88,076	91,143
加回：			
[編纂]開支 ^(附註)	—	—	7,243
預扣稅	—	—	3,000
年內經調整利潤			
(非國際財務報告準則計量指標)	72,403	88,076	101,386
加回：			
融資成本	3,509	3,199	5,529
所得稅開支(剔除預扣稅後)	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)
年內經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量指標)	124,051	144,894	162,144

附註： [編纂]開支指有關本次[編纂]的開支。

財務資料

綜合損益表主要構成

收入

我們設計、開發、生產和銷售單引擎飛機。我們的兩條飛機產品線為(1)SR2X系列，我們為消費者使用而設計的單引擎活塞飛機和為機隊及其他具體應用而設計的專業配置飛機；及(2)願景噴氣機，我們為消費者使用而設計的單引擎噴氣飛機。對於SR2X系列，客戶的付款以估計交付時的定價為基準，以確保計入所有升級與定製。就願景噴氣機而言，我們自建立產品線起就有少量先期合約，其於簽約時即訂明價格，並進一步就CPI、升級、替換及定製作出相應規定。其他願景噴氣機訂單遵循與SR2X系列相同的定價模式，最終定價於臨近配置完成時提供。我們還提供西銳服務及其他(一項廣泛的服務及體驗產品)及各種其他輔助產品和服務，包括但不限於售後零件銷售、服務銷售、保修銷售、培訓銷售及來自關聯方的收入。更多資料請參閱「關連交易」。為分配我們的資源及評估我們的表現，我們在以下兩項收入來源方面管理和呈報我們的經營業績：(1)飛機，包括SR2X系列及願景噴氣機，及(2)西銳服務及其他。有關我們的產品及服務的進一步詳情，請參閱「業務—我們的產品」及「業務—我們的服務」。

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。

財務資料

按收入來源劃分的收入

下表載列我們於所示年度按收入來源劃分的收入詳情：

	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						
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 ^(附註)	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
總計	738,130	100.0	894,082	100.0	1,067,708	100.0

附註：售後零部件／維護包括延長保修及JetStream計劃。

下表載列我們於所示年度交付給客戶的飛機數量：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	數量	%	數量	%	數量	%
飛機						
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
總計	528	100.0	629	100.0	708	100.0

附註：不包括可用於飛機裝配的飛機套件。除於截至2023年12月31日止年度生產的五架飛機(其中三架將於2024年3月31日前交付，兩架或會於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的交付量包括五架、28架及49架改裝成TRAC系列(用於飛行訓練)的飛機。

財務資料

銷售成本

我們將材料、勞動力及其他間接費用以及其他成本(包括我們實現研發項目時的無形資產攤銷、質保成本以及其他微小差異)計入飛機的銷售成本。我們將與西銳服務相關的成本(如售後零部件、材料及勞動力成本和其他成本)計入西銳服務及其他的銷售成本。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的銷售成本分別為495.9百萬美元、596.0百萬美元及703.0百萬美元。

下表載列所示年度按收入來源呈列的銷售成本明細，均以實際值及佔我們總銷售成本的百分比列示：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
銷售成本						
飛機	399,814	80.6	501,523	84.2	601,719	85.6
西銳服務及其他	96,041	19.4	94,429	15.8	101,297	14.4
總計	495,855	100.0	595,952	100.0	703,016	100.0

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	%
飛機						
材料	287,965	72.0	354,549	70.7	412,791	68.6
勞動力及其他間接費用 ..	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
總計	399,814	100.0	501,523	100.0	601,719	100.0
西銳服務及其他						
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
總計	96,041	100.0	94,429	100.0	101,297	100.0

財務資料

毛利及毛利率

我們的毛利為收入減銷售成本，而毛利率為毛利佔收入的百分比。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的毛利分別為242.3百萬美元、298.1百萬美元及364.7百萬美元，相應年度的毛利率分別為32.8%、33.3%及34.2%。

下表載列我們於所示年度按收入來源劃分的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
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
總計	242,275		298,130		364,692	

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%，乃主要由於利潤率更高的服務(相較西銳服務及其他項下的其他類別服務而言)產生的收入佔比有所提高，包括JetStream計劃及飛行訓練。特別是，我們自JetStream計劃的收入比例增加，乃主要由於我們持續交付願景噴氣機，且JetStream計劃可供每位願景噴氣機客戶註冊，從而使我們在役的願景噴氣機數量增加。截至最後實際可行日期，我們JetStream計劃的願景噴氣機所有者註冊率達100%。西銳服務及其他的毛利率由2022年的29.7%增加至2023年的33.4%，乃主要由於來自中航通飛浙江飛機開發的收入於2023年得以確認，而大部分相

財務資料

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」。

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支主要包括僱員開支、設施及設備、外部銷售和專業服務開支以及包括廣告成本在內的其他成本，如與貿易展覽及數字營銷有關的開支。請參閱「業務 — 銷售及營銷 — 我們的營銷策略」。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的銷售及營銷開支分別為66.4百萬美元、88.3百萬美元及106.8百萬美元。

下表載列我們於所示年度銷售及營銷開支明細，均以實際值及佔我們銷售及營銷開支總額的百分比列示：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
銷售及營銷開支						
僱員開支	35,706	53.8	48,072	54.5	65,789	61.6
設施及設備	8,710	13.1	13,021	14.7	15,051	14.1
外部銷售和專業服務						
費用	14,804	22.3	18,544	21.0	21,795	20.4
其他	7,171	10.8	8,653	9.8	4,131	3.9
總計	66,391	100.0	88,290	100.0	106,766	100.0

一般及行政開支

我們的一般及行政開支主要包括僱員開支、設施及設備、保險及產品責任成本、外部銷售和專業服務開支(包括法律及審計服務開支以及[編纂]開支)以及其他費用(包括許可證、手續費及研究成本)。

財務資料

下表載列我們於所示年度的一般及行政開支明細，均以實際值及佔我們一般及行政開支總額的百分比列示：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
一般及行政開支						
僱員開支	55,258	59.0	60,272	58.8	75,614	55.9
設施及設備	18,408	19.6	22,696	22.2	26,539	19.6
保險及產品責任	8,957	9.6	8,539	8.3	17,904	13.2
外部銷售和專業服務						
費用	6,365	6.8	7,121	6.9	11,418	8.4
其他	4,673	5.0	3,858	3.8	3,709	2.9
總計	93,661	100.0	102,486	100.0	135,184	100.0

未包括其他收益的經營利潤

由於上述原因，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們未包括其他收益的經營利潤分別為82.2百萬美元、107.4百萬美元及122.7百萬美元。

其他收益淨額

我們的其他收益淨額主要包括根據《美國就業保護法》獲授聯邦政府補貼以及明尼蘇達州及田納西州政府補貼(主要與維持就業有關)付予我們的資金。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的其他收益淨額分別為7.5百萬美元、4.8百萬美元及1.4百萬美元。

經營利潤及經營利潤率

由於上述原因，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們經營利潤分別為89.7百萬美元、112.1百萬美元及124.1百萬美元，我們於相應年度的經營利潤率為12.2%、12.5%及11.6%。

財務資料

融資成本

我們的融資成本主要包括與未償債務相關的利息開支及將與租賃相關的利息確認為租賃負債。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的融資成本分別為3.5百萬美元、3.2百萬美元及5.5百萬美元，分別佔相應年度總收入的0.5%、0.4%及0.5%。

所得稅開支

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們錄得所得稅開支分別為13.8百萬美元、20.9百萬美元及27.4百萬美元。該稅項開支包括即期及遞延稅項。實際稅率按年內稅項開支除以除稅前利潤計算，由此得出截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度的實際稅率分別為16.0%、19.1%及23.1%。我們的實際所得稅率由2021年的16.0%增加至2022年的19.1%，主要由於以前預期不會動用的稅項抵免以及部分永久性差異減少。我們的實際所得稅率由2022年的19.1%增加至2023年的23.1%，乃主要由於與Cirrus Industries向本公司宣派及支付股息有關的預扣稅。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，即期稅項開支分別為9.1百萬美元、28.5百萬美元及29.4百萬美元。進一步詳情請參閱本文件附錄一會計師報告附註10。我們受美國、開曼群島和英國的稅收法律法規的約束。

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

收入

我們的總收入由2022年的894.1百萬美元增長173.6百萬美元或19.4%至2023年的1,067.7百萬美元，主要原因為(i)客戶對私人航空需求增加使得飛機交付量增加，及(ii)由於推出新功能及應對更廣泛的通脹壓力導致飛機價格上漲。收入增加也是由於我們擴張銷售及服務的地域範圍及持續增加我們的產品組合，促使西銳服務及其他的收入持續增長。

源自飛機的收入由2022年的759.7百萬美元增長155.9百萬美元或20.5%至2023年的915.7百萬美元，主要原因為飛機的交付量由629架增加至708架以及價格上漲(SR2X系列飛機的平均銷售價格由914,300美元漲至1.0百萬美元，而願景噴氣機的平均銷售價格由2.97百萬美元漲至3.15百萬美元。

財務資料

西銳服務及其他的收入由2022年的134.3百萬美元增長17.7百萬美元或13.2%至2023年的152.1百萬美元，主要因為我們飛機保有量增加，導致我們相關服務的使用量提高，以及我們售後和服務維修及保養服務增加。

銷售成本

我們的總銷售成本由2022年的596.0百萬美元增加107.1百萬美元或18.0%至2023年的703.0百萬美元，主要反映成本隨總收入增長導致材料成本增加而增加，以及勞動力資源波動導致製造成本增加及通貨膨脹對原材料的持續影響。勞動力資源波動乃主要由於我們現有生產線所在的大福克斯和德魯斯的失業率下降，導致我們直接勞動力的流動率上升，增加勞動力所需週期延長。勞動力資源的波動對2023年的生產造成不利影響。請參閱「業務 — 銷售及營銷 — 飛機訂單及交付」。由於上述原因，我們飛機的材料成本由2022年的354.5百萬美元增加58.2百萬美元或16.4%至2023年的412.8百萬美元，我們飛機的勞動力及其他間接費用由2022年的98.9百萬美元增加21.5百萬美元或21.7%至2023年的120.4百萬美元。

飛機銷售成本由2022年的501.5百萬美元增加100.2百萬美元或20.0%至2023年的601.7百萬美元，主要反映飛機銷量增長導致包括原料及勞動力在內的可變成本增加及間接成本增加、原料通貨膨脹壓力及製造成本增加以及提高僱員薪酬水準以解決勞動力短缺問題及勞動力的流動率上升，部分被銷量增長及西銳操作系統的持續實施導致的效率提高所抵銷。

西銳服務及其他的銷售成本由2022年的94.4百萬美元增加6.9百萬美元或7.3%至2023年的101.3百萬美元，與西銳服務及其他的收入增長相一致。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利總額由2022年的298.1百萬美元增加66.6百萬美元或22.3%至2023年的364.7百萬美元。我們的整體毛利率由2022年的33.3%增加至2023年的34.2%，乃主要歸因於西銳服務及其他的毛利增加。

由於上述原因，飛機的毛利由2022年的258.2百萬美元增加55.7百萬美元或21.6%至2023年的313.9百萬美元。飛機的毛利率於2022年及2023年保持穩定，分別為34.0%及34.3%。

財務資料

由於上述原因，西銳服務及其他的毛利由2022年的39.9百萬美元增加10.8百萬美元或27.2%至2023年的50.8百萬美元。西銳服務及其他的毛利率由2022年的29.7%增加至2023年的33.4%，乃主要由於來自中航通飛浙江飛機開發的收入於2023年確認，而大部分相關開支乃於過往年度根據飛機開發項目的完成進度產生及確認，原因為(i)我們於飛機開發項目的正常過程中產生開支，包括但不限於有關該開發項目的員工成本及材料(包括原材料及採購的零部件)，飛機開發項目於2023年進入最終認證階段，故產生的費用較少；及(ii)中航通飛浙江已按項目進度結清與飛機開發項目的超支成本相關的開發費用。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」。

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支由2022年的88.3百萬美元增加18.5百萬美元或20.9%至2023年的106.8百萬美元，主要是由於薪酬待遇的提高及我們的銷售和營銷僱員人數增加導致僱員開支的增長，以及我們的西銳服務業務單位的設施及設備開支增長，尤其是我們現場服務中心的建立。請參閱「業務 — 我們的服務」。由於銷量增加導致所支付的佣金增加，因此我們外部銷售和專業服務開支也有所增長。

一般及行政開支

我們的一般及行政開支由2022年的102.5百萬美元增加32.7百萬美元或31.9%至2023年的135.2百萬美元，主要是由於通貨膨脹帶來的勞動力壓力及我們的一般及行政(包括產品開發)僱員人數的增加導致僱員開支由2022年的60.3百萬美元增加15.3百萬美元或25.5%至2023年的75.6百萬美元。僱員人數的增加反映了我們產品開發及支持功能的增長、設施及設備開支的增加，乃主要由於與產品開發設施有關的投資增加及包括信息技術在內的支持功能的增長。有關增加還因為2023年產生的[編纂]開支及主要由於於2023年終止確認就若干重大產品索賠而應收再保險商的再保險款項7.9百萬美元導致產品責任開支增加，該等款項不再被視為「基本確定」可收回；請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註34。

財務資料

未包括其他收益的經營利潤

由於上述原因，我們未包括其他收益的利潤總額由2022年的107.4百萬美元增加15.4百萬美元或14.3%至2023年的122.7百萬美元。

其他收益淨額

我們的其他收益淨額由2022年的4.8百萬美元減少3.4百萬美元或71.3%至2023年的1.4百萬美元，乃主要由於確認的政府補助收入減少所致。

經營利潤及經營利潤率

由於上述原因，我們的經營利潤總額由2022年的112.1百萬美元增加12.0百萬美元或10.7%至2023年的124.1百萬美元。我們的整體經營利潤率由2022年的12.5%減少至2023年的11.6%，乃主要由於一般及行政費用的增長所致。

融資成本

我們的融資成本由2022年的3.2百萬美元增加2.3百萬美元或72.8%至2023年的5.5百萬美元，乃主要由於我們浮息債務的相關利率提高導致借款的利息開支增加。

所得稅開支

我們的所得稅開支由2022年的20.9百萬美元增加6.6百萬美元至2023年的27.4百萬美元。我們的實際所得稅率由2022年的19.1%增加至2023年的23.1%，主要由於Cirrus Industries向本公司宣派及支付的相關預扣稅及若干不可抵銷[編纂]開支。

年內利潤及淨利潤率

由於上述原因，我們的年內利潤由2022年的88.1百萬美元增加3.1百萬美元或3.5%至2023年的91.1百萬美元。於2022年及2023年，我們的淨利潤率分別為9.9%及8.5%。

截至2022年12月31日止年度與截至2021年12月31日止年度的比較

收入

我們的總收入由2021年的738.1百萬美元增長156.0百萬美元或21.1%至2022年的894.1百萬美元，主要原因為(i)客戶對私人航空需求增加使得飛機交付量增加，及(ii)由於推出新功能及應對更廣泛的通脹壓力導致飛機價格上漲。收入增加也是由於我們擴張銷售及服務的地域範圍及增加我們的產品組合，促使西銳服務及其他的收入持續增長。

財務資料

源自飛機的收入由2021年的619.6百萬美元增長140.1百萬美元或22.6%至2022年的759.7百萬美元，主要因為所有飛機機型的交付量由528架增加至629架以及價格上漲（SR2X系列飛機的平均銷售價格由870,200美元漲至914,300美元，而願景噴氣機的平均銷售價格由2.73百萬美元漲至2.97百萬美元）。

西銳服務及其他的收入由2021年的118.5百萬美元增長15.8百萬美元或13.4%至2022年的134.3百萬美元，主要因為我們飛機保有量增加，導致我們相關服務的使用量提高，以及我們售後市場和服務維修及保養服務增加。

銷售成本

我們的總銷售成本由2021年的495.9百萬美元增加100.1百萬美元或20.2%至2022年的596.0百萬美元，主要反映成本隨總收入增長導致材料成本增加而增加，以及供應鏈增加與勞動力資源波動導致製造成本增加及通貨膨脹對材料的持續影響。上述供應鏈波動主要是由於COVID-19疫情的影響，導致我們的材料供應不穩定，例如製造複合材料所需的原材料，由於我們為支持增長的儲備而增加供應需求，加劇了供應的可用性和獲得供應的週期方面的波動，導致我們的生產運營出現延誤。勞動力資源波動乃主要由於我們現有生產線所在的大福克斯和德魯斯的失業率下降，導致我們直接勞動力的流動率上升，增加勞動力所需週期延長。根據弗若斯特沙利文的資料，大福克斯的失業率由2021年的2.7%降至2022年的1.9%，德魯斯的失業率由2021年的4.3%降至2022年的3.4%，而2022年碳纖維的價格較2021年整體上漲。有關詳情，請參閱「行業概覽 — 關鍵原材料及勞動力的價格分析」。供應鏈及勞動力資源的波動對2022年的生產造成不利影響。請參閱「業務 — 銷售及營銷 — 飛機訂單及交付」。由於上述原因，我們飛機的材料成本由2021年的288.0百萬美元增加66.6百萬美元或23.1%至2022年的354.5百萬美元，我們飛機的勞動力及其他間接費用由2021年的77.9百萬美元增加21.0百萬美元或27.0%至2022年的98.9百萬美元。

飛機銷售成本由2021年的399.8百萬美元增加101.7百萬美元或25.4%至2022年的501.5百萬美元，主要反映飛機銷量增長導致包括物料及勞動力在內的可變成本增加及間接成本增加、物料通貨膨脹壓力及製造成本增加以及提高僱員薪酬水準以解決勞動力短缺問題及勞動力的流動率上升。

西銳服務及其他的銷售成本由2021年的96.0百萬美元減少1.6百萬美元或1.7%至2022年的94.4百萬美元，主要反映了利潤較高的西銳服務及其他分部項下產品及服務（包括JetStream計劃及飛行培訓）的比例較上一年度有所增加。

財務資料

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利總額由2021年的242.3百萬美元增加55.9百萬美元或23.1%至2022年的298.1百萬美元。我們的整體毛利率由2021年的32.8%增加至2022年的33.3%，乃主要歸因於西銳服務及其他的毛利率增加，部分被與供應鏈及勞動力資源波動（部分歸因於COVID-19疫情的影響）相關的製造成本增加所導致的飛機毛利率減少所抵銷。

由於上述原因，飛機的毛利由2021年的219.8百萬美元增加38.4百萬美元或17.5%至2022年的258.2百萬美元。飛機的毛利率由2021年的35.5%減少至2022年的34.0%，乃主要由於供應鏈及勞動力資源波動所致。

由於上述原因，西銳服務及其他的毛利由2021年的22.5百萬美元增加17.4百萬美元至2022年的39.9百萬美元。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%，乃主要由於利潤率更高的服務（相較西銳服務及其他項下的其他類別服務而言）產生的收入佔比有所提高，包括JetStream計劃及飛行訓練。特別是，我們自JetStream計劃的收入比例增加，乃主要由於我們持續交付願景噴氣機，且JetStream計劃可供每位願景噴氣機客戶註冊，從而使我們在役的願景噴氣機數量增加。截至最後實際可行日期，我們JetStream計劃的願景噴氣機所有者註冊率達100%。有關按服務項目劃分的收入明細，請參閱「業務－我們的服務」。

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支由2021年的66.4百萬美元增加21.9百萬美元或33.0%至2021年的88.3百萬美元，主要是由於薪酬待遇的提高及我們的銷售和營銷僱員人數的增加導致僱員開支的增長，以及由於我們的西銳服務業務單位的設施及設備開支增長所致，尤其是我們現場服務中心的建立。請參閱「業務 — 我們的服務」。由於國際銷售額佔飛機總銷售額的比例有所增加導致所支付的佣金增加，因此我們外部銷售和專業服務開支也有所增長。

一般及行政開支

我們的一般及行政開支由2021年的93.7百萬美元增加8.8百萬美元或9.4%至2022年的102.5百萬美元，主要是由於薪酬待遇的提高及我們的一般及行政（包括產品開發）僱員人數的增加導致僱員開支的增加。僱員人數的增加反映了我們產品開發及支持功能的增長、設施及設備開支的增加，乃主要由於與產品開發設施有關的投資增加及包括信息技術在內的支持功能的增長以及與專業顧問費相關的外部銷售和專業服務開支的減少導致。

財務資料

未包括其他收益的經營利潤

由於上述原因，我們未包括其他收益的利潤總額由2021年的82.2百萬美元增加25.1百萬美元或30.6%至2022年的107.4百萬美元。

其他收益淨額

我們的其他收益淨額由2021年的7.5百萬美元減少2.7百萬美元或36.2%至2022年的4.8百萬美元，乃主要由於政府補助收入減少所致。

經營利潤及經營利潤率

由於上述原因，我們的經營利潤總額由2021年的89.7百萬美元增加22.4百萬美元或25.0%至2022年的112.1百萬美元。我們的整體經營利潤率由2021年的12.2%增加至2022年的12.5%，乃主要由於收入增加所致，其中部分被銷售及營銷和一般及行政費用的增長所抵銷。

融資成本

我們的融資成本由2021年的3.5百萬美元減少0.3百萬美元或8.8%至2022年的3.2百萬美元，乃主要由於隨著我們購入租賃建築，租賃負債減少所致。

所得稅開支

我們的所得稅開支由2021年的13.8百萬美元增加7.1百萬美元至2022年的20.9百萬美元。我們的實際所得稅率由2021年的16.0%增加至2022年的19.1%，主要由於以前預期不會使用的稅項抵免以及部分永久性差異減少。

年內利潤及淨利潤率

由於上述原因，我們的年內利潤由2021年的72.4百萬美元增加15.7百萬美元或21.6%至2022年的88.1百萬美元。於2021年及2022年，我們的淨利潤率分別為9.8%及9.9%。

財務資料

綜合財務狀況表選定項目

下表載列截至所示日期我們的綜合財務狀況：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元
資產			
非流動資產			
物業、廠房及設備	112,748	161,784	197,933
使用權資產	12,783	16,750	12,949
無形資產	225,501	231,320	245,173
商譽	115,923	115,923	115,923
按公平值計入其他全面收益的金融資產 ..	257	215	471
給予供應商的墊款	2,823	4,559	8,832
應收票據	62	21	—
合約資產	145	152	112
非流動資產總額	470,242	530,724	581,393
流動資產			
存貨	100,708	113,017	134,566
可收回再保險賬款	19,528	42,211	21,417
給予供應商的墊款	6,524	5,321	12,188
合約資產	1,989	203	215
應收票據及其他應收款項以及 預付款項	1,388	8,154	2,270
應收賬款	4,017	5,836	7,399
按公平值計入損益的金融資產	1,145	1,017	1,618
現金及現金等價物	181,381	243,254	246,869
流動資產總額	316,680	419,013	426,542
資產總額	786,922	949,737	1,007,935
權益			
股本	155,482	155,482	155,482
資本儲備	(113,482)	(113,482)	(113,482)
按公平值計入其他全面收益的 金融資產公平值儲備	4	3	4
留存收益	258,654	346,729	431,372
總權益	300,658	388,732	473,376

財務資料

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元
負債			
非流動負債			
借款	56,313	67,650	55,949
租賃負債	11,764	11,920	12,070
遞延稅項負債	24,838	17,150	15,160
應計質保金	4,043	4,905	7,363
合約負債	41,155	45,971	57,047
非流動負債總額	138,113	147,596	147,589
流動負債			
應付賬款	41,651	45,078	42,428
應付僱員工資及福利	41,976	48,379	60,530
應計負債	2,897	16,908	10,033
合約負債	39,578	39,546	45,241
客戶按金	145,204	165,105	149,466
遞延政府補貼收入	59	—	—
應付利息	68	210	121
應付所得稅	8,279	11,644	8,541
應計質保金	17,004	14,566	20,534
應計產品責任	33,434	57,457	35,325
借款	15,360	8,044	11,801
租賃負債	2,641	6,472	2,950
流動負債總額	348,151	413,409	386,970
負債總額	486,264	561,005	534,559
權益及負債總額	786,922	949,737	1,007,935
流動(負債)/資產淨額	(31,471)	5,604	39,572

財務資料

財務狀況表若干主要項目的討論

無形資產

我們的無形資產主要由1)我們的西銳商標、2)開發成本及3)飛機型號合格證組成。我們的西銳商標作為無期限無形資產入賬，因此，每年及於發生事件或情況變化表明賬面值可能出現減值時對其進行減值測試。截至2021年、2022年及2023年12月31日，該商標價值分別為19.6百萬美元。我們的研發成本與新產品開發有關。我們於交付飛機實現其價值時對確認為資產的開發成本進行攤銷。我們的飛機型號合格證指飛機的證書和開發工作，在業務合併中獲得，並於收購日按公平值確認。飛機型號合格證擁有有限可使用年期且隨後按成本減累計攤銷列賬。我們選擇生產單位法來攤銷飛機型號合格證。我們的無形資產由截至2021年12月31日的225.5百萬美元增加至截至2022年12月31日的231.3百萬美元，並進一步增加至截至2023年12月31日的245.2百萬美元，主要是由於對產品開發的投資(包括未來產品改進和創新發佈)。

商譽

商譽包括於2011年Cirrus Industries, Inc.的收購價格超過中航通飛購買我們時被收購業務資產淨值估計公平值的部分。我們於每年第四季度及發生事件或情況變化表明賬面金額可能發生減值時評估商譽是否發生減值。截至2021年、2022年及2023年12月31日，商譽為115.9百萬美元。

截至2023年12月31日，各項指標已經審查，並無發現減值跡象。根據國際會計準則第36號規定，減值評估將在年終報告時進行。截至2021年、2022年及2023年12月31日，就商譽及商標的減值測試，使用價值計算中使用的主要假設披露於下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
除稅前折現率.....	18%	18%	18%
毛利率.....	37%	37%	35%
長期增長率.....	<u>3%</u>	<u>3%</u>	<u>3%</u>

財務資料

基於減值評估結果，我們的董事認為商譽及商標於業績記錄期毋須確認減值。

敏感度分析

基於商譽及商標減值測試結果，截至2021年、2022年及2023年12月31日，估計可收回金額分別為999.5百萬美元、1,109.0百萬美元及1,077.6百萬美元。

主要假設的可能變動	現金產生單位的可收回金額超出賬面值的金額		
	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元
除稅前折現率增加3%	556,036	567,070	460,427
毛利率下降3%	560,127	558,867	444,844
長期增長率下降1%	<u>662,453</u>	<u>685,283</u>	<u>570,353</u>

根據敏感性分析，減值測試所依據的上述主要假設的合理可能變化不會導致賬面值超過其可收回金額。

18%的折現率乃於2011年控股股東收購本公司業務後按審慎基準首次釐定。管理層根據市況重新審閱了各年減值評估所用的除稅前折現率，並確定於業績記錄期繼續審慎使用18%的折現率。倘上述因素發生重大不利變動，管理層可上調折現率。儘管如此，根據本公司對當前市況的了解，於業績記錄期，18%的折現率屬於合理範圍的較高值。因此，由於於業績記錄期按審慎基準採用18%的折現率，且基於管理層的評估無需作出重大變動，故管理層並無調整業績記錄期的除稅前折現率。

財務資料

給予供應商的墊款

給予供應商的墊款主要包括預付發動機保修款項(購買該等保修服務旨在降低產生利潤的保修計劃風險)、預付保險、預付材料費及其他預付開支，包括軟件訂閱。給予供應商的墊款的非流動部分由截至2021年12月31日的2.8百萬美元增加至截至2022年12月31日的4.6百萬美元，並進一步增加至截至2023年12月31日的8.8百萬美元，主要原因為我們飛機的交付量增加，導致與延保服務銷量增加有關的預付發動機保修款項的長期部分增加。

給予供應商的墊款的流動部分由截至2021年12月31日的6.5百萬美元減少至截至2022年12月31日的5.3百萬美元，主要由於預付物料成本減少所致。截至2023年12月31日，給予供應商的墊款的流動部分增加至12.2百萬美元，主要由於我們飛機的交付量增加，導致與延保服務銷量增加有關的預付發動機保修款項的短期部分增加。

存貨

我們的存貨主要包括原材料、在製品、製成品、預飛存貨和貨物。我們的存貨由截至2021年12月31日的100.7百萬美元增加至截至2022年12月31日的113.0百萬美元，主要由於生產率及產量的增加，以及我們決定持有更多原材料以緩解全球供應鏈波動產生的影響。截至2023年12月31日，我們的存貨增加至134.6百萬美元，主要由於截至2023年12月31日的原材料及預飛存貨水平較高，此乃由於生產率及產量提高所致。

財務資料

下表載列截至所示日期，我們按產品及物料類型呈列的存貨：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元
存貨			
原材料	46,696	75,664	89,804
在製品	44,294	39,672	40,977
製成品	7,483	—	2,854
預飛存貨	3,622	—	5,260
貨物	672	903	881
	102,767	116,239	139,776
減：陳舊存貨撥備	(2,059)	(3,222)	(5,210)
總計	<u>100,708</u>	<u>113,017</u>	<u>134,566</u>

下表載列於所示日期，我們按產品及物料類型呈列的存貨賬齡分析：

	截至12月31日								
	2021年			2022年			2023年		
	六個月內	超過六個月	總計	六個月內	超過六個月	總計	六個月內	超過六個月	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
原材料	44,794	1,902	46,696	72,599	3,065	75,664	85,042	4,762	89,804
在製品	44,294	—	44,294	39,672	—	39,672	40,977	—	40,977
製成品	7,483	—	7,483	—	—	—	2,854	—	2,854
預飛存貨	3,622	—	3,622	—	—	—	5,260	—	5,260
貨物	515	157	672	746	157	903	433	448	881
總計	<u>100,708</u>	<u>2,059</u>	<u>102,767</u>	<u>113,017</u>	<u>3,222</u>	<u>116,239</u>	<u>134,566</u>	<u>5,210</u>	<u>139,776</u>

財務資料

下表載列所示年度的存貨週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
存貨週轉天數 ⁽¹⁾	<u>65.2</u>	<u>67.1</u>	<u>66.5</u>

附註：

- (1) 我們使用相關年度存貨的年初及年末結餘總額的平均數除以該年度間的相應銷售成本，再乘以365天(就截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度而言)計算存貨週轉天數。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的存貨週轉天數分別為65.2天、67.1天及66.5天。2021年至2022年間，我們的存貨週轉天數增加，主要原因是由於全球供應鏈問題，導致我們持有更多原材料以緩解供應商的意外延誤或短缺且我們預期提高產量。自2022年至2023年期間，我們的存貨週轉天數減少，主要原因是銷量增加及持續實施西銳操作系統。

截至2024年1月31日，我們截至2023年12月31日存貨的14.7百萬美元或10.5%已被後續使用。

可收回再保險賬款

我們的可收回再保險賬款主要來自主承保人根據對損失敞口的估計所確定的產品責任估值的承保金額。我們的可收回再保險賬款由截至2021年12月31日的19.5百萬美元增加至截至2022年12月31日的42.2百萬美元，主要由於我們的主承保人根據損失估計對產品責任價值進行的調整所致。截至2023年12月31日，我們的可收回再保險賬款減少至21.4百萬美元，主要由於若干產品責任索賠達成和解。

應收票據及其他應收款項以及預付款項

我們的應收票據及其他應收款項以及預付款項主要包括為解決產品責任索賠的賠償責任而應收再保險提供商的款項及主要就澳大利亞物品和銷售稅開具的短期(不超過30天)或長期(不超過一年)的承兌票據。

財務資料

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的應收票據及其他應收款項以及預付款項分別為1.5百萬美元、8.2百萬美元及2.3百萬美元。我們的應收票據及其他應收款項以及預付款項由截至2021年12月31日的1.5百萬美元增加至截至2022年12月31日的8.2百萬美元，主要是由於與從美國運往澳大利亞的飛機有關的澳大利亞客戶的承兌票據所致。我們的應收票據及其他應收款項以及預付款項由截至2022年12月31日的8.2百萬美元減少至截至2023年12月31日的2.3百萬美元，主要是由於支付了2022年尚未兌現的承兌票據。

截至2024年1月31日，我們截至2023年12月31日的應收票據及其他應收款項以及預付款項的1.9百萬美元或53.9%已於隨後結清。

應收賬款

我們的應收賬款主要與我們的服務業務有關，因款項不一定是於提供服務時支付。對我們飛機的付款於交付時支付，且不影響我們的應收賬款餘額。僅對西銳服務及其他，信用限額和信用期限一般延長30天。我們的應收賬款由截至2021年12月31日的4.0百萬美元增加至截至2022年12月31日的5.8百萬美元，並進一步增加至截至2023年12月31日的7.4百萬美元，主要是由於西銳服務增長所致。

截至2024年1月31日，我們截至2023年12月31日應收賬款的7.8百萬美元或80.2%已於隨後結清。

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元
應收賬款	4,208	6,745	9,752
減：減值撥備	(191)	(909)	(2,353)
應收賬款淨額	<u>4,017</u>	<u>5,836</u>	<u>7,399</u>

財務資料

按發票日期進行的應收賬款的賬齡分析如下：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元
即期至60日	4,011	6,238	7,325
61至90日	185	386	893
91至120日	12	121	854
120日以上	—	—	680
	4,208	6,745	9,752

下表載列於所示年度我們應收賬款的週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
應收賬款的週轉天數 ⁽¹⁾	2.0	2.2	2.8

(1) 我們採用相關年度應收賬款的年初及年末結餘總額的平均數除以該年度的相應收入再乘以365天（就截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度而言）來計算應收賬款的週轉天數。

現金及現金等價物

截至2021年、2022年及2023年12月31日，現金及現金等價物分別為181.4百萬美元、243.3百萬美元及246.9百萬美元。有關現金及現金等價物的討論，請參閱「—流動資金及資本資源—現金流量」。

我們的現金及現金等價物主要包括現金和所有原始到期日為三個月或更短的高流通投資，包括存單。

合約負債及合約資產

我們的合約負債及合約資產主要反映客戶維修合約及我們的延長保修以及JetStream計劃。合約資產主要反映與維修合約及延長保修有關的預付款項。有關金額直至相關履約義務已發生及收入已確認後方資本化為合約資產。合約負債乃我們就已收取客戶代價須向客戶履行服務的義務。合約負債於向客戶提供服務後確認為收入。我們合約

財務資料

負債的非即期部分由截至2021年12月31日的41.2百萬美元增加至截至2022年12月31日的46.0百萬美元，主要由於我們飛機的保有量增加，我們對與我們服務業務最相關的客戶義務增加所致，尤其是與我們的JetStream計劃有關的客戶。截至2023年12月31日，我們合約負債的非即期部分進一步增加至57.0百萬美元，主要由於我們飛機的保有量增加，我們對與我們服務業務最相關的客戶義務增加所致，尤其是與我們的JetStream計劃有關的客戶。

截至2022年12月31日，我們當前的合約負債保持不變，為39.5百萬美元，而截至2021年12月31日為39.6百萬美元，維修負債的增加部分抵銷了新開發項目的相關負債。截至2023年12月31日，我們即期合約負債增加至45.2百萬美元，主要由於因時間流逝導致與維修負債相關的合約負債由非流動負債重新分類至流動負債。

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元
即期合約(資產)/負債			
延長保修	4,854	5,356	5,499
維護	23,486	29,607	36,916
佣金	(175)	(203)	(215)
其他	9,424	4,583	2,826
	<u>37,589</u>	<u>39,343</u>	<u>45,026</u>
截至12月31日			
	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元
非即期合約(資產)/負債			
延長保修	17,135	19,909	25,077
維護	24,020	26,062	31,970
佣金	(145)	(152)	(112)
	<u>41,010</u>	<u>45,819</u>	<u>56,935</u>

截至2024年1月31日，我們截至2023年12月31日合約負債的1.2百萬美元或2.8%已於隨後確認為收入。

財務資料

應計質保金

我們的標準質保作為飛機的一部分出售，並不單獨出售。根據維修及退貨的經驗水平，在產品出售後的前兩三年內，我們根據機型確認預期質保索賠的撥備。用於計算保修撥備的假設以當前的銷售水准和基於所有已售產品兩年保修期的當前退貨資料為基礎。我們在出售時確認此成本。我們還就有關期間內發佈的服務公告確認估計費用及相關負債。

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元
於年／期初	13,783	21,047	19,471
添置	19,847	12,406	16,927
已結算	11,296)	(16,822)	(10,351)
估計變動	(1,287)	2,840	1,850
於年／期末	<u>21,047</u>	<u>19,471</u>	<u>27,897</u>
代表：			
非即期部分	4,043	4,905	7,363
即期部分	<u>17,004</u>	<u>14,566</u>	<u>20,534</u>
總計	<u>21,047</u>	<u>19,471</u>	<u>27,897</u>

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的應計質保金分別為21.0百萬美元、19.5百萬美元及27.9百萬美元。我們的應計質保金由截至2021年12月31日的21.0百萬美元降低至截至2022年12月31日的19.5百萬美元，主要原因是維修及服務成本呈下降趨勢，導致撥備減少。截至2023年12月31日，我們的應計質保金增加至27.9百萬美元，主要原因是飛機交付量增加。我們的實際索賠及責任於業績記錄期保持相對平穩。

應付賬款

我們的應付賬款主要是就生產和產品開發中所使用的原材料和物料而應付供應商的費用、收入範圍內的服務和運營費用以及資本開支。我們的應付賬款為免息。在與每個供應商簽訂的合同中，我們通常會對每個供應商規定一個明確的信用期限。該等期限一般包括一系列15至60天支付週期的折扣期限。

財務資料

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的應付賬款分別為41.7百萬美元、45.1百萬美元及42.4百萬美元。我們的應付賬款由截至2021年12月31日的41.7百萬美元增加至截至2022年12月31日的45.1百萬美元，主要由於飛機生產率及原材料成本的增加所致。截至2023年12月31日，我們的應付賬款保持相對穩定於至42.4百萬美元。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的應付賬款並無重大違約。

按發票日期進行的應付賬款的賬齡分析如下：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元
即期至30日	41,128	44,168	42,013
31至60日	22	201	—
61至120日	5	325	7
120日以上	496	384	408
	<u>41,651</u>	<u>45,078</u>	<u>42,428</u>

截至2021年、2022年及2023年12月31日，應付賬款的賬面值接近其公平值。截至2024年1月31日，我們截至2023年12月31日應付賬款的22.9百萬美元或54.0%已於隨後結算。

下表載列於所示年度我們應付賬款的週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
應付賬款的週轉天數 ⁽¹⁾	<u>26.3</u>	<u>26.6</u>	<u>22.7</u>

附註：

- (1) 我們採用相關年度應付賬款的年初及年末結餘總額的平均數除以該年度的相應成本再乘以365天（就截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度而言）來計算應付賬款的週轉天數。

於2021年、2022年及2023年，我們應付賬款的週轉天數分別為26.3天、26.6天及22.7天。

財務資料

應計負債

我們的應計負債主要與未開票費用有關，包括與持續施工項目有關的未開票費用，以及審計及法律費用。我們的應計負債由截至2021年12月31日的2.9百萬美元增加至截至2022年12月31日的16.9百萬美元，主要由於就創新中心項目施工與承包商及其分包商訂立的承包合約。創新中心項目是我們於2022年向德魯斯市購買的一棟建築，我們將其開發用作靈活的工作空間及工程中心。截至2023年12月31日，我們的應計負債減少至10.0百萬美元，主要由於創新中心項目建設已於2023年9月完工。

客戶按金

我們要求客戶支付按金作為訂單押金。我們就所有的飛機訂單向客戶收取不可退還按金，並就願景噴氣機預訂向客戶收取可退還按金。詳情請參閱「業務—銷售及營銷—我們銷售合約的關鍵條款」。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的客戶按金分別為145.2百萬美元、165.1百萬美元及149.5百萬美元。自2021年12月31日至2022年12月31日期間，我們的整體客戶按金增加，乃由於飛機訂單大幅增加所致。自2022年12月31日至2023年12月31日期間，我們的客戶按金減少，乃主要由於2023年生產率提高，導致2023年飛機交付量增加。

應計產品責任

我們的應計產品責任指根據我們保險承保人對我們的產品責任敞口的估計估值而計提的撥備。我們的應計產品責任由截至2021年12月31日的33.4百萬美元增加至截至2022年12月31日的57.5百萬美元，主要由於我們的主承保人根據對損失敞口的估計確定的產品責任估值增加所致。截至2023年12月31日，我們的應計產品責任減少至35.3百萬美元，主要由於於日常業務過程中產生的兩項產品責任索賠獲得解決，導致我們相應地更新估計以匹配基於這一解決方案的實際敞口。有關解決屬於我們保險安排的賠償範圍，由於先前估計已經調整並於我們的其他應收款項中確認為相關實際值，使得相較截至2022年12月31日，我們對截至2023年12月31日的可收回再保險賬款進行相應減記。請參閱「業務—保險」以了解我們保險安排的更多資料，並參閱本文件附錄一所載會計師報告附註2.17以了解相關會計政策詳情。

財務資料

流動資金及資本資源

流動資金和營運資金資源

下表載列截至所示日期我們的流動資金和營運資金概要：

	截至12月31日			截至1月31日
	2021年	2022年	2023年	2024年
	千美元	千美元	千美元	千美元
				(未經審計)
流動資產				
存貨	100,708	113,017	134,566	180,557
可收回再保險賬款	19,528	42,211	21,417	21,417
給予供應商的墊款	6,524	5,321	12,188	12,780
合約資產	1,989	203	215	222
應收票據及其他應收款項以及 預付款項	1,388	8,154	2,270	433
應收賬款	4,017	5,836	7,399	7,065
按公平值計入損益的金融資產	1,145	1,017	1,618	2,089
現金及現金等價物	181,381	243,254	246,869	223,393
流動資產總額	316,680	419,013	426,542	447,956
流動負債				
應付賬款	41,651	45,078	42,428	56,808
應付僱員工資及福利	41,976	48,379	60,530	63,206
應計負債	2,897	16,908	10,033	9,779
合約負債	39,578	39,546	45,241	44,950
客戶按金	145,204	165,105	149,466	172,167
遞延政府補貼收入	59	—	—	—
應付利息	68	210	121	527
應付所得稅	8,279	11,644	8,541	5,520
應計質保金	17,004	14,566	20,534	20,310
應計產品責任	33,434	57,457	35,325	35,576
借款	15,360	8,044	11,801	11,801
租賃負債	2,641	6,472	2,950	3,078
流動負債總額	348,151	413,409	386,970	423,722
流動(負債)/資產淨額	(31,471)	5,604	39,572	24,234

財務資料

截至2024年1月31日，我們的流動資產淨額為24.2百萬美元，而截至2023年12月31日為流動資產淨額39.6百萬美元，主要由於現金及現金等價物減少、客戶按金增加、應付賬款增加及應付僱員工資及福利增加，部分被存貨增加所抵銷。

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。

截至2021年12月31日，我們的流動負債淨額為31.5百萬美元，乃主要由於客戶按金及借款。我們要求客戶支付按金作為訂單押金，該按金記作流動負債。於業績記錄期，由於我們的飛機訂單增加，我們的客戶按金亦大幅增加。有關客戶按金的更多詳情，請參閱「— 財務狀況表若干主要項目的討論 — 客戶按金」。

現金流量

於業績記錄期，我們的現金需求主要來自經營活動所得現金。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的現金及現金等價物分別為181.4百萬美元、243.3百萬美元及246.9百萬美元。下表載列於所示年度我們綜合現金流量表中現金流量的數據概要：

	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／(所用)現金流量淨額	198,277	132,859	113,291
投資活動所用現金流量淨額	(47,519)	(71,033)	(90,637)
融資活動(所用)／所得現金流量淨額	(126,143)	47	(19,039)
現金及現金等價物增加淨額	24,615	61,873	3,615
年／期初現金及現金等價物	156,766	181,381	243,254
年／期末現金及現金等價物	<u>181,381</u>	<u>243,254</u>	<u>246,869</u>

財務資料

經營活動產生／所用的現金流量

我們經營活動產生的現金流量包括就若干非現金或非經營活動相關項目和營運資金變動作出調整的除所得稅前利潤。

截至2023年12月31日止年度，我們經營活動產生現金淨額為113.3百萬美元，主要歸因於年內利潤91.1百萬美元，就下述各項作出調整：(i)非現金項目或非經營項目(主要包括所得稅開支27.4百萬美元以及物業、廠房及設備折舊16.9百萬美元)；及(ii)營運資金變動8.7百萬美元。營運資金變動主要包括存貨增加23.9百萬美元、客戶按金減少15.6百萬美元及應付賬款及其他應付款項減少13.8百萬美元，部分被應付賬款、應付票據及其他應付款項以及可收回再保險賬款減少26.8百萬美元及合約負債增加16.8百萬美元所抵銷。

截至2022年12月31日止年度，我們經營活動所得現金淨額為132.9百萬美元，主要歸因於年內利潤88.1百萬美元，就下述各項作出調整：(i)非現金項目或非經營項目(主要包括物業、廠房及設備折舊及使用權資產17.6百萬美元及無形資產攤銷15.9百萬美元，部分被遞延稅項利益7.7百萬美元所抵銷)；及(ii)營運資金變動15.2百萬美元。營運資金變動主要包括應付款項增加34.8百萬美元及客戶按金增加19.9百萬美元，部分被應收款項增加31.2百萬美元及存貨增加18.4百萬美元所抵銷。

截至2021年12月31日止年度，我們經營活動所得現金淨額為198.3百萬美元，主要歸因於年內利潤72.4百萬美元，就下述各項作出調整：(i)非現金項目或非經營項目(主要包括物業、廠房及設備折舊及使用權資產20.8百萬美元、無形資產攤銷14.4百萬美元及遞延稅項開支4.7百萬美元)；及(ii)營運資金變動80.8百萬美元。營運資金變動主要包括客戶按金增加61.3百萬美元、合約負債增加28.0百萬美元及應付款項增加19.3百萬美元，部分被存貨增加27.8百萬美元和應收款項增加8.2百萬美元所抵銷。

財務資料

投資活動所用現金流量

我們投資活動所用現金流量包括購入投資、出售投資所得款項、物業、廠房及設備付款以及為無形資產支付的現金。

截至2023年12月31日止年度，我們投資活動所用現金淨額為90.6百萬美元，主要歸因於物業、廠房及設備付款60.8百萬美元(主要與產能增加及西銳服務業務單位的發展有關，特別是服務中心的建立)以及就與開發活動相關的無形資產支付現金29.5百萬美元。

截至2022年12月31日止年度，我們投資活動所用現金淨額為71.0百萬美元，主要歸因於物業、廠房及設備付款49.1百萬美元(主要與產能增加及西銳服務業務單位的發展有關，特別是服務中心的建立)以及就無形資產支付現金21.7百萬美元(與開發活動有關)。

截至2021年12月31日止年度，我們投資活動所用現金淨額為47.5百萬美元，主要歸因於物業、廠房及設備付款40.8百萬美元(主要與產能增加及服務發展有關)以及就無形資產支付現金8.4百萬美元。

融資活動產生的現金流量

我們融資活動產生的現金流量包括借款所得款項、本金支付及租賃款項的本金部分。

截至2023年12月31日止年度，我們融資活動所用現金淨額為19.0百萬美元，主要歸因於與我們同一間美國商業銀行訂立的定期貸款融資相關的本金償還8.0百萬美元及已付利息6.5百萬美元。

截至2022年12月31日止年度，我們融資活動所得現金淨額為0.05百萬美元，歸因於我們同一間美國商業銀行訂立的與定期貸款融資相關的借款所得款項75.0百萬美元，部分被償還一間非美國商業銀行未償還貸款的本金71.0百萬美元及租賃付款4.0百萬美元所抵銷。

截至2021年12月31日止年度，我們融資活動所用現金淨額為126.1百萬美元，主要歸因於支付一間非美國商業銀行的貸款本金123.6百萬美元。

財務資料

營運資金充足性

考慮到可供我們動用的財務資源，包括[編纂]的估計[編纂]、經營所得現金流量及手頭現金及現金等價物，我們的董事認為，我們將有充足的資金滿足我們於本文件日期起計未來至少12個月的營運資金需求及資本開支的財務需求。

我們於業績記錄期的資本開支主要包括物業、廠房及設備付款以及無形資產付款。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的資本開支分別為49.2百萬美元、70.8百萬美元及90.3百萬美元。

我們預計於2024年和2025年將產生資本開支約120.0百萬美元及125.0百萬美元，主要用於我們的持續擴張計劃及無形資產。我們當前對未來任何期間的資本開支規劃均可能發生變動，我們可能會根據未來現金流量、經營業績和財務狀況、我們的業務規劃、市況及我們認為合適的各種其他因素來調整我們的資本開支。

債務

下表載列我們截至所示日期的債務明細：

	截至12月31日			截至1月31日
	2021年	2022年	2023年	2024年
	千美元	千美元	千美元	千美元
				(未經審計)
借款.....	71,673	75,694	67,750	67,750
租賃負債.....	14,405	18,392	15,020	14,986
總計.....	<u>86,078</u>	<u>94,086</u>	<u>82,770</u>	<u>82,736</u>

借款

截至2021年、2022年及2023年12月31日以及截至2024年1月31日，我們的借款分別為71.7百萬美元、75.7百萬美元、67.8百萬美元及67.8百萬美元。

財務資料

下表載列我們截至所示日期的借款：

	截至12月31日			截至1月31日
	2021年	2022年	2023年	2024年
	千美元	千美元	千美元	千美元
				(未經審計)
非即期				
長期銀行借款	66,735	71,250	63,750	63,750
長期其他借款	4,938	4,444	4,000	4,000
減：長期銀行及其他借款的即期部分	15,360)	(8,044)	(11,801)	(11,801)
	<u>56,313</u>	<u>67,650</u>	<u>55,949</u>	<u>55,949</u>
即期				
長期銀行借款的即期部分	14,830	7,500	11,250	11,250
長期其他借款的即期部分	530	544	551	551
	<u>15,360</u>	<u>8,044</u>	<u>11,801</u>	<u>11,801</u>
總計	<u>71,673</u>	<u>75,694</u>	<u>67,750</u>	<u>67,750</u>

我們的借款總額由截至2021年12月31日的71.7百萬美元增加至截至2022年12月31日的75.7百萬美元，主要由於與一間美國商業銀行（「銀行A」）的一項新定期貸款融資，部分被我們償還一間非美國商業銀行貸款所抵銷。我們的借款總額由截至2022年12月31日的75.7百萬美元減少至截至2023年12月31日的67.8百萬美元，主要由於債務本金償付，截至2024年1月31日保持相對穩定，為67.8百萬美元。截至2024年1月31日，我們有37.5百萬美元的未動用信貸額度可用。所有長期銀行及其他借款均以美元計值。儘管我們擁有充足的營運資金，於飛機交付前，我們仍將客戶按金確認為流動負債，儘管無需退還。我們維持長期債務以於每年年初交付量通常較少時提供資金靈活性，並於出現較大資本需求時維持已有的信貸額度。

於2022年7月8日，我們與銀行A訂立信貸協議，其中包含已保證及未保證的循環信貸額度。我們隨後於2022年12月29日及2023年5月24日修訂該協議。已保證的信貸額度不超過37.5百萬美元，以我們的資產及股權作抵押。該協議允許我們通過週轉承諾要求增加最高5百萬美元的循環貸款，同時也能夠自願減少最高5百萬美元的循環信貸承諾。

財務資料

該協議進一步允許增加最多50百萬美元，可由本公司酌情決定分配予信貸額度的已保證或循環部分。該協議的到期日為2025年7月8日，屆時所有未動用的提取額度都將到期。截至2023年12月31日，循環信貸額度無任何未動用款項。

根據我們與銀行A訂立日期為2022年7月8日的信貸協議條款，我們必須遵守基於財務措施的若干財務契約，包括下述特定比率：(i)我們的債務與EBITDA（非國際財務報告準則計量指標）（如信貸協議所界定）之間的比率（「綜合總槓桿比率」）；及(ii)(a)EBIDA（非國際財務報告準則計量指標）（如信貸協議所界定）減去未融資資本開支與現金股息及分配的總和與(b)以現金支付或應付的利息開支及有關負債的預定本金支付的總和之間的比率（「綜合固定費用比率」）。根據該信貸協議，最高綜合總槓桿比率為2，最低綜合固定費用比率為1.25，均於各財政季度的最後一天計量。截至2022年12月31日、2023年3月31日、2023年6月30日、2023年9月30日及2023年12月31日，我們的綜合總槓桿比率分別為0.54、0.54、0.46、0.49及0.54，額度分別為1.46、1.46、1.54、1.51及1.46，而我們的綜合固定費用比率分別為3.36、3.00、8.35、4.70及4.05，額度分別為2.11、1.75、7.10、3.45及2.80。該信貸協議亦包括若干限制，或會限制我們（其中包括）獲得超過協定限額的額外債務、設立留置權、進行若干投資、進行根本性改變、進行若干資產處置及在某些情況下宣佈或進行限制性支付的能力。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已遵守相關信貸協議項下所有契約。

下表載列截至所示日期我們借款的到期情況：

	截至12月31日			截至1月31日
	2021年	2022年	2023年	2024年
	千美元	千美元	千美元	千美元
				(未經審計)
一年內	15,360	8,044	11,801	11,801
超過一年但低於兩年	52,349	11,712	15,531	23,579
超過兩年但低於五年	1,590	54,144	39,198	31,150
超過五年	2,374	1,794	1,220	1,220
總計	71,673	75,694	67,750	67,750

財務資料

我們的董事確認，截至最後實際可行日期，我們借款項下的協議不包含任何會對我們未來進行額外借款或發行債務或股本證券的能力產生重大不利影響的契約。[[我們的董事進一步確認，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們於銀行和其他借款方面並無重大違約，也未違反任何契約。我們的董事進一步確認，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們在獲得信貸融資方面未遇到任何重大困難，也未出現融資遭撤回或要求提前還款的情況。

租賃負債

截至2021年、2022年及2023年12月31日以及截至2024年1月31日，我們的租賃負債分別為14.4百萬美元、18.4百萬美元、15.0百萬美元及15.0百萬美元。

下表載列我們截至所示日期的租賃負債：

	截至12月31日			截至1月31日
	2021年	2022年	2023年	2024年
	千美元	千美元	千美元	千美元
即期部分	2,641	6,472	2,950	3,078
非即期部分	11,764	11,920	12,070	11,908
總計	<u>14,405</u>	<u>18,392</u>	<u>15,020</u>	<u>14,986</u>

我們的租賃負債由截至2021年12月31日的14.4百萬美元增加至截至2022年12月31日的18.4百萬美元，主要由於為擴大辦公空間和培訓中心，增加了對田納西州Tyson McGhee機場附近地點的租賃所致。截至2023年12月31日，我們的租賃負債減少至15.0百萬美元，主要由於[我們在2023年7月收購了先前自明尼蘇達州德魯斯市租賃的一個生產車間。]詳情請參閱「業務—物業」。截至2024年1月31日，我們的租賃負債保持相對穩定，為15.0百萬美元。我們所有的租賃均為無擔保。

或有負債

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的與正在進行的產品責任索償相關的應計產品責任中包含或有負債。請參閱「— 關鍵會計估計和判斷 — 應計產品責任及可收回再保險賬款」。

財務資料

債務聲明

除本文件「— 債務」所披露者外，截至2021年、2022年及2023年12月31日以及截至2024年1月31日，我們並無任何其他已發行及未償還或同意發行的貸款資本、銀行透支、借款和其他類似債務、承兌負債(一般貿易票據除外)或承兌信貸、債券、按揭、押記、租購承擔、擔保或其他重大或然負債。我們的董事確認，自2024年1月31日及直至最後實際可行日期，我們的債務並無任何重大變動。

資本承擔

截至2021年、2022年及2023年12月31日以及截至2024年1月31日，我們的物業、廠房及設備資本承擔分別約為3百萬美元、5百萬美元、8百萬美元及7百萬美元。我們概無其他重大承擔。

資產負債表外承諾及安排

截至最後實際可行日期，我們並無進行任何資產負債表外承諾及安排。

重大關聯方交易

關聯方交易

於業績記錄期，我們達成多項關聯方交易。向中航通飛浙江、中航通飛服務及中航通飛華南(均為我們控股股東的聯繫人)出售商品和服務所得收入與飛機開發、提供採購支持和技術支持、提供飛機產品、飛機套件銷售和提供項目服務有關。我們也向我們控股股東的聯繫人之一Continental購買我們飛機的發動機及零部件。截至2021年、2022年及2023年12月31日的應收關聯方款項(包括我們自Continental購買的預付發動機保修，該保修將在保修期內使用)分別為3.7百萬美元、4.8百萬美元及9.6百萬美元。截至2021年、2022年及2023年12月31日，應付關聯方款項分別為3.2百萬美元、1.9百萬美元及1.9百萬美元。於業績記錄期，應收或應付關聯方款項屬貿易性質，為無抵押、免息且須按要求償還。有關於業績記錄期我們關聯方交易詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註31。我們預期於[編纂]後與我們的關聯方進行交易。進一步詳情請參閱「關連交易」。

財務資料

我們的董事認為，本文件附錄一會計師報告的附註31所載每筆關聯方交易均按公平基礎進行，不會導致我們的過往業績失實或我們的過往業績不能體現未來表現。

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

財務資料

有關影響我們毛利率、淨利潤率、股權回報率及總資產回報率的因素，請參閱「—過往經營業績回顧」。有關流動比率、速動比率及槓桿比率的更多資料，請參閱「—綜合財務狀況表選定項目」。

金融風險因素

我們面臨多種類型的金融及市場風險，包括流動資金風險、價格風險、信貸風險及利率風險。董事審閱並協商管理符合企業目標的每項風險的具體策略。有關進一步詳情請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註3。

流動資金風險

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的現金及現金等價物分別為181.4百萬美元、243.3百萬美元及246.9百萬美元，足以滿足我們的營運資金需求，為我們的持續業務運營提供充足的流動資金。流動資金風險與我們在需要時可能沒有或無法籌集到現金資金的風險有關，因此我們可能於履行金融負債的相關義務時面臨困難。

價格風險

價格風險與為生產而採購的材料價格變動有關。我們主要通過與重大供應商協商定價協議、競標及識別降低成本的機會來管理該風險。根據目前對大宗商品價格的展望，與2022年相比，預計大宗商品的總影響將對我們2023年的毛利率產生的影響甚微。

信貸風險

信貸風險主要來自交易對手無法履行其於金融工具或客戶合約項下的義務而導致財務虧損的風險。我們面臨的信貸風險來自經營活動(主要是應收款項)。我們的政策為僅與高評級的金融機構進行交易，且我們並無信貸風險高度集中的情況。於報告日期逾期的所有應收款項均已進行適當減記。

為管理現金及現金等價物產生的風險，我們將存款存放於信譽良好的銀行。該等金融機構並無違約記錄。我們已確認的信貸虧損實際近乎為零。

財務資料

作為我們信貸控制政策的一部分，對於大部分收入(包括飛機銷售、延長保修及維修)，代價通常於交付貨物或提供服務之前全額支付。因此，我們就該等收入交易並不面臨信貸風險。其餘收入交易產生的應收賬款並無重大歷史違約記錄。我們採用國際財務報告準則第9號所允許的簡化方法，該方法要求根據共同信貸風險特徵，自資產初始確認起以組合基準確認整個存續期的預期虧損。撥備矩陣根據具有類似信貸風險特徵的歷史觀察違約率釐定，並根據前瞻性因素進行調整。歷史觀察違約率根據12個月內應收賬款的支付情況進行更新，且前瞻性估計的變動情況於年／期末進行分析。按此基準，預期虧損率及按組合基準計提的撥備微乎其微。

對賬齡較久或涉及不大可能回款客戶的應收款項的信貸虧損撥備進行單獨評估。截至2021年、2022年及2023年12月31日，應收賬款內分別包括撥備總額0.2百萬美元、0.9百萬美元及2.4百萬美元。

我們的大部分應收票據及其他應收款項(不包括應收保險款項)均為有抵押。按公平值計入其他全面收益的金融資產主要包括高評級債務證券；因此，我們面臨的信貸風險敞口有限。因此，與應收票據及其他應收款項以及按公平值計入其他全面收益的金融資產相關的信貸風險實際近乎為零。

利率風險

利率風險指金融工具未來現金流量的公平值因市場利率變動而波動的風險。我們面臨的市場利率變動風險主要與我們的浮息長期債務責任相關。我們頻繁監控利率，預計不會因利率風險而造成任何重大損失。下表為按利率類型劃分的負債和資產明細分析：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元
金融資產			
固定利率	<u>118</u>	<u>264</u>	<u>471</u>
金融負債			
固定利率	4,938	4,444	4,000
浮動利率	<u>66,735</u>	<u>71,250</u>	<u>63,750</u>
	<u>71,673</u>	<u>75,694</u>	<u>67,750</u>

財務資料

未經審計[編纂]經調整綜合有形資產淨值

以下本集團未經審計[編纂]財務資料，乃根據上市規則第4.29條而編製，並基於會計師報告所載的截至2023年12月31日本公司擁有人應佔經審計綜合有形資產淨值，旨在反映[編纂]的影響，猶如[編纂]已於2023年12月31日進行，該文本載於本文件附錄一，並作如下調整。

未經審計[編纂]財務資料僅為說明用途編製，且因其假設性質使然，未必能真實反映截至2023年12月31日或於[編纂]後的任何未來日期，本公司擁有人應佔綜合有形資產淨值。

	截至2023年12月31日		截至2023年12月31日		
	本公司擁有人應佔		本公司擁有人應佔		
	本集團經審計		本集團未經審計		
	綜合有形	[編纂]的估計	[編纂]經調整綜合	未經審計[編纂]經調整	
	資產淨值	[編纂]淨額	有形資產淨值	本集團每股綜合有形資產淨值	
	千美元	千美元	千美元	美元	港元
	(附註1)	(附註2)	(附註3)	(附註4)	(附註5)
按[編纂]每股[編纂]					
[編纂]港元計算	112,280	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
按[編纂]每股[編纂]					
[編纂]港元計算	112,280	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

附註：

- 截至2023年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審計綜合有形資產淨值摘錄自本文件附錄一所載會計師報告，乃根據截至2023年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審核綜合資產淨值約為473,376,000美元，經扣除截至2023年12月31日本集團無形資產及商譽分別約為245,173,000美元及115,923,000美元計算。

財務資料

- (2) 估計[編纂][編纂]淨額乃根據[編纂]及每股[編纂]港元和每股[編纂]港元的指示性[編纂]（即指示性[編纂]範圍的最低價和最高價），經扣除[編纂]費用及其他相關開支（不包括已於截至2023年12月31日止年度的綜合全面收益表內確認的[編纂]開支約[編纂]美元）計算，但並無計及因行使[編纂]而可能發行的任何股份或本公司可能發行或購回的任何股份。
- (3) 未經審計[編纂]經調整每股綜合有形資產淨值乃根據上文所述段落調整，並基於假設股份拆細及[編纂]已於2023年12月31日完成，共發行[編纂]股份計算，但並無計及因行使[編纂]而可能發行的任何股份或本公司可能發行或購回的任何股份。
- (4) 就該未經審計[編纂]經調整每股綜合有形資產淨值而言，以美元列示的金額按如「有關本文件及[編纂]的資料」一節所載，1美元兌7.8240港元的匯率換算為港元。概無代表美元數額已經、可能或可以按該匯率兌換為港元，反之亦然。
- (5) 概無對未經審計[編纂]經調整每股綜合有形資產淨值作出其他調整，以反映本集團於2023年12月31日後訂立的任何買賣結果或其他交易。
- (6) 未經審計[編纂]經調整每股綜合有形資產淨值並未考慮根據管理層激勵計劃發放的不低於[編纂]美元（基於指示性[編纂]範圍的最低位）或不低於[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）的特別現金獎勵。詳情請參閱「董事及高級管理人員 — 管理層激勵計劃」。倘計及特別現金獎勵（假設特別現金獎勵為[編纂]美元或[編纂]美元，分別基於指示性[編纂]範圍的最低位每股股份[編纂]港元或最高位每股股份[編纂]港元），根據每股股份[編纂]港元及每股股份[編纂]港元的[編纂]，未經審計[編纂]經調整每股綜合有形資產淨值將減少約每股[編纂]美元（相當於每股約[編纂]港元），而未經審計[編纂]經調整每股綜合有形資產淨值將分別約為每股股份[編纂]美元（相當於每股股份約[編纂]港元）及每股股份[編纂]美元（相當於每股股份約[編纂]港元）。

股息政策

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。

財務資料

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。

可分配儲備

截至2023年12月31日，本公司並無任何留存收益作為可分配予股東的儲備。

[編纂]開支

[編纂]開支指專業費用、[編纂]佣金及[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]佣金)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[編纂]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，由於與向公眾發行股份直接相關，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]市開支包括[編纂]相關開支[編纂]美元及非[編纂]相關開支[編纂]百萬美元(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)。

財務資料

根據上市規則第13.13至13.19條進行披露

我們確認，截至最後實際可行日期，並未出現須根據上市規則第13.13至13.19條規定作出披露的情況。

近期發展

有關近期發展對我們業務、運營及財務狀況的影響的進一步詳情，請參閱本文件「概要—近期發展及無重大不利變動」。

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。