

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

國泰航空有限公司

(在香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：293)

公告

二零二零年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		2020	2019	變幅
收益	港幣百萬元	46,934	106,973	-56.1%
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	(21,648)	1,691	-23,339
每股普通股(虧損)/溢利	港仙	(424.3)	39.1	-463.4
每股普通股股息	港元	-	0.18	-100.0%
邊際(虧損)/利潤	%	(46.1)	1.6	-47.7 個百分點
財務狀況				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	73,257	62,773	+16.7%
借款淨額*	港幣百萬元	73,788	82,396	-10.4%
每股普通股股東資金	港元	11.4	16.0	-28.8%
債務淨額股份比例*	倍數	1.01	1.31	-0.3 倍

營業統計數字 – 國泰航空及國泰港龍航空

		2020	2019	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	14,620	33,077	-55.8%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	34,609	163,244	-78.8%
可用貨物噸千米數(「可用貨運噸千米」)	百萬	11,329	17,558	-35.5%
收入噸千米數(「收入噸千米」)	百萬	10,220	24,090	-57.6%
每可用座位千米客運收益	港仙	32.7	44.2	-26.0%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	20,079	134,397	-85.1%
收入乘客運載人次	千位	4,631	35,233	-86.9%
乘客運載率	%	58.0	82.3	-24.3 個百分點
乘客收益率	港仙	56.3	53.7	+4.8%
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	2.17	1.20	+80.8%
貨運收入噸千米數(「貨運收入噸千米」)	百萬	8,309	11,311	-26.5%
運載貨物	千噸	1,332	2,022	-34.1%
貨物運載率	%	73.3	64.4	+8.9 個百分點
貨物收益率	港元	2.96	1.87	+58.3%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	4.14	3.06	+35.3%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	1,708	1,867	-8.5%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	1,195	1,360	-12.1%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	3.41	2.19	+55.7%
每可用噸千米基本**成本(除燃油)	港元	3.09	2.19	+41.1%
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,074	1,879	-42.8%
每員工可用噸千米	千位	752	1,256	-40.1%
飛機使用量(包括停泊的飛機)	每日時數	4.3	11.9	-63.9%
航班準時表現	%	86.7	76.3	+10.4 個百分點
機隊平均機齡	年	10.1	10.3	-0.2 年
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	7.0	18.0	-61.1%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	480	545	-11.9%
工傷引致損失工時比率	每一百名等效全職 僱員的工傷數目	2.28	5.33	-57.2%

* 撇除不含資產轉讓元素的租賃後，借款淨額及債務淨額股份比例分別為港幣五百四十六億九千八百萬元及零點七五倍。詳情載於財務報表附註 11。

** 基本成本撇除特殊項目、企業重組、減值及相關支出，並就滙率變動的影響作出調整。

主席致函

二零二零年是國泰航空集團逾七十年歷史中最具挑戰的十二個月，新型冠狀病毒疫情加上世界各地因應疫情而實行的旅遊限制及檢疫要求，為全球航空市場帶來前所未有的影響，造成巨大的衝擊。國際航空運輸協會預計全球客運量最快要到二零二四年方可回復至疫情前的水平。

國泰航空集團於二零二零年的應佔虧損為港幣二百一十六億四千八百萬元（二零一九年：溢利港幣十六億九千一百萬元）。二零二零年的每股普通股虧損為港幣四百二十四點三仙（二零一九年：每股普通股盈利港幣三十九點一仙）。集團於二零二零年下半年的應佔虧損為港幣一百一十七億八千三百萬元（二零二零年上半年：虧損港幣九十八億六千五百萬元；二零一九年下半年：溢利港幣三億四千四百萬元）。國泰航空及國泰港龍航空於二零二零年下半年錄得應佔虧損港幣一百億三千二百萬元（二零二零年上半年：虧損港幣七十三億六千一百萬元；二零一九年下半年：虧損港幣四億三千四百萬元）。

二零二零年的虧損已計及所收全球各地就新型冠狀病毒疫情給予的政府支援港幣二十六億八千九百萬元，並包括減值及相關支出港幣四十億五千六百萬元，該等支出是關於三十四架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機及為航空公司提供服務的附屬公司的若干資產，以及企業重組成本港幣三十九億七千三百萬元（包括撇銷國泰港龍航空遞延稅項資產港幣十五億九千萬元）。

公司於二零二零年六月宣佈一項港幣三百九十億元的資本重組計劃，我們非常感謝香港特別行政區政府和各股東在此關鍵時刻對資本重組計劃的支持。

我們不得不作出艱難的決定，於十月宣佈一項企業重組計劃，削減約八千五百個職位，並於二零二零年年底停止國泰港龍航空的營運。我們亦要求駐港機師及機艙服務員過渡至更具競爭力的新服務條件，新條件獲百分之九十八點五的機師及百分之九十一點六的機艙服務員接納，對此我們衷心感謝。

企業重組計劃的成本約為港幣二十四億元。現時該計劃每月節省約港幣五億元，將每月消耗的現金由港幣十五億元至港幣二十億元減至港幣十億元至港幣十五億元。

國泰航空及國泰港龍航空業務表現

自疫情爆發以來，二零二零年的客運收益遞減至二零一九年的百分之二至百分之三。由於需求處於歷史最低點，我們將客運航班大幅縮減，僅提供最基本數量的航班，運作的可載客量於二零二零年大部分時間維持於百分之十以下。其間偶爾也會出現小規模的需求，主要是學生在夏季期間由香港及中國內地前往英國及歐洲其他地方。雖然夏季一般是我們的旺季，但二零二零年夏季的業務卻非常艱難。

二零二零年的客運收益為港幣一百一十三億一千三百萬元，較二零一九年減少百分之八十四點三。以收入乘客千米計算的客運量減少百分之八十五點一，以可用座位千米計算的可載客量減少百分之七十八點八，因此運載率下降二十四點三個百分點至百分之五十八，十月份的數字更達百分之十八點二的低點。收益率增加百分之四點八至港幣五十六點三仙。二零二零年運載的乘客量較二零一九年減少百分之八十六點九。

貨運方面，業務由於向來以客機腹艙提供的可載貨量大幅縮減而受到影響，但貨運業務至今表現仍然較為理想。市場上提供的可載貨量與需求失衡，使收益率增加，收益上升。為增加

可載貨量，我們向集團旗下全貨運附屬公司華民航空租用包機服務，運作只載貨的客運航班，並以部分飛機的客艙運載某些貨物，並移除四架波音 777-300ER 型飛機的部分經濟客艙座椅以提供更多載貨空間。

二零二零年的貨運收益為港幣二百四十五億七千三百萬元，較二零一九年增加百分之十六點二，反映市場上提供的可載貨量與需求失衡。以貨運收入噸千米計算的貨運量下跌百分之二十六點五，以可用貨運噸千米計算的可載貨量下跌百分之三十五點五，而運載率則上升八點九個百分點至百分之七十三點三，收益率上升百分之五十八點三至港幣二點九六元。

為減低現金開支，我們實施多項措施，包括削減可運載量、遞延資本開支、暫停非必要開支、凍結招聘、高級管理層減薪，並要求員工參與兩輪特別休假計劃，分別獲百分之八十及百分之九十的員工支持，對此我們衷心感謝。

燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零一九年減少港幣二百零八億八千一百萬元（或百分之七十二點八）。燃油使用量及油價急劇下跌，因而錄得對沖虧損。計及對沖虧損後，燃油成本較二零一九年減少港幣一百八十億六千八百萬元或百分之六十二點八。每可用噸千米非燃油成本增加。

我們將八十二架原本停泊於香港國際機場的客機（佔旗下航空公司客機機隊的百分之四十六）停泊於香港以外，包括澳洲愛麗斯泉及西班牙雷亞爾城。相比香港，該等地方在環境上對停泊的飛機較為適宜。

我們與空中巴士公司達成協議，將旗下A350-900型及A350-1000型飛機的付運時間由二零二零至二零二一年延遲至二零二零至二零二三年，並將A321neo型飛機的付運時間由二零二零至二零二三年延遲至二零二零至二零二五年。集團亦與波音公司就延遲付運777-9型飛機進行深入磋商。我們於二零二零年接收十架飛機（包括於十一月接收首架空中巴士A321neo型飛機），該等飛機將使機隊更現代化及提升效益。

其他附屬公司及聯屬公司的業務表現

香港快運於二零二零年錄得虧損港幣十七億二千三百萬元。在疫情影響下，客運需求驟跌，亞洲各地政府實施旅遊限制，導致該公司於三月二十三日至八月一日暫停所有航班運作，並將十架飛機停泊於愛麗斯泉。

由於航空貨運在新型冠狀病毒疫情下需求強勁，因此華民航空的財務業績較二零一九年為佳。

基於客運及貨運量大跌，集團旗下為航空公司提供服務的附屬公司表現普遍遜於二零一九年，因此已就雅潔洗衣及國泰航空飲食服務的資產確認合共港幣十一億八千四百萬元的減值。國航（其賬目延遲三個月結算）受新型冠狀病毒疫情的不利影響，業績低於二零一九年。

前景

市場情況仍然充滿挑戰和不斷變化，目前尚不清楚疫情及其影響在未來幾個月將如何發展。

由二零二一年二月二十日開始，香港特別行政區政府對駐港機師及機組人員實施更嚴格的檢疫要求。新措施導致我們的可載客量及可載貨量分別較二零二一年一月的水平減少約百分之六十及百分之二十五，同時令現金消耗在之前港幣十億元至港幣十五億元以外，每月再增加約港幣三億元至港幣四億元。

我們將繼續實施保留現金的措施，而高級管理層減薪將繼續於二零二一年全年推行。我們要求所有駐港地勤員工及許多駐外地員工在二零二一年上半年參與第三輪特別休假計劃，並獲超過百分之八十的員工支持，對此我們衷心感謝。

我們於二零二零年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金合共港幣二百八十六億元。為進一步保障集團在此艱難的環境中保持資金流動性，我們在本年較早時間發行港幣六十七億四千萬元於二零二六年到期的可轉換債券。

集團於去年年底表明，預期二零二一年上半年運作的可載客量將遠低於疫情前可載客量的四分之一，而假設到二零二一年夏季各主要市場已廣泛接種有效疫苗，下半年業務將會有所改善。因此，預計二零二一年整體提供的可載客量將遠低於百分之五十。有關聲明至今仍然大致有效。各主要市場推出疫苗接種計劃與未來會否放寬旅遊限制的關係仍存在很大的不確定性，現時難以預測。我們將因應時勢發展，靈活應變。

國泰貨運正運用專業的新一代疫苗運輸方案，能配合講求速度、控制及特別貨物處理的特殊顧客需要，協助將新型冠狀病毒疫苗更快、更有效地空運至全球各地。

集團的短期前景仍具挑戰，但我們對未來長遠的前景及旗下航空公司的競爭地位絕對充滿信心。我們在香港航空樞紐擔當核心角色，而香港在大灣區及其他地方亦發揮著非常重要的作用，因此當我們擺脫新型冠狀病毒疫情的影響並重新恢復和重建業務時，將繼續擁有強大的優勢。

我再次衷心感謝國泰航空全體員工，在全球航空業共同經歷這段前所未有的時期裏，展現出極為專業和不屈不撓的卓越服務精神。

主席

賀以禮

香港，二零二一年三月十日

業務回顧

可運載量、運載率及收益率變動 – 國泰航空及國泰港龍航空

	可運載量			運載率(%)			收益率
	可用座位千米/ 可用貨運噸千米(百萬)*						變幅
	2020	2019	變幅	2020	2019	變幅	變幅
客運服務							
美洲	10,762	43,555	-75.3%	54.3	82.9	-28.6 個百分點	+11.2%
歐洲	7,276	34,677	-79.0%	58.5	86.0	-27.5 個百分點	+5.4%
西南太平洋	5,341	18,799	-71.6%	60.7	85.4	-24.7 個百分點	+8.8%
北亞	4,693	31,914	-85.3%	61.0	76.6	-15.6 個百分點	+5.5%
東南亞	4,258	21,483	-80.2%	57.1	81.3	-24.2 個百分點	+11.4%
南亞、中東及非洲	2,279	12,816	-82.2%	63.6	82.2	-18.6 個百分點	-1.5%
整體	34,609	163,244	-78.8%	58.0	82.3	-24.3 個百分點	+4.8%
貨運服務	11,329	17,558	-35.5%	73.3	64.4	+8.9 個百分點	+58.3%

* 客運服務的可運載量以可用座位千米數（「可用座位千米」）計算，貨運服務的可運載量則以可用貨物及郵件噸千米數（「可用貨運噸千米」）計算。

客運服務

首要市場 – 香港及大灣區

- 香港出境旅客於二零二零年一月首三周有少量增長，主要是由於農曆新年較早開始，假期後出境旅客量受疫情影響而大幅下跌。
- 位於香港國際機場的「逸連堂」、「玲瓏堂」及「玉衡堂」頭等貴賓室於二零二零年二月十七日起暫停運作，直至另行通知。「玉衡堂」商務貴賓室亦於二零二零年三月二十六日起暫停運作，直至另行通知。
- 由二零二零年二月下旬開始，各機場貴賓室對服務作出調整，採取預防性的衛生及安全措施，以個別或分配方式提供餐膳。
- 截至二零二零年四月一日，整個網絡的所有機場貴賓室均已暫停運作，直至另行通知，但不包括位於香港國際機場的「寰宇堂」及位於上海浦東國際機場的國泰航空貴賓室。
- 所有航班的機上服務均已作出調整，以加強衛生及安全措施。
- 香港及九龍機鐵站的市區預辦登機手續服務由二零二零年四月十日開始暫停。
- 我們於二零二零年十月二十一日宣佈一項企業重組計劃，包括國泰港龍航空停止營運及停用品牌。國泰航空或香港快運擬營運大部分之前由國泰港龍航空營運的航線。

美洲

- 為應付短暫增加的需求，我們在二零二零年三月間增加由美國來港航班的可載客量，以及恢復兩班由紐約及波士頓來港的航班。
- 由二零二零年四月開始，國泰航空僅營運最基本數量的客運航班，包括暫停前往美洲多個航點的航班服務。部分航點在其後數月內逐步恢復服務。
- 於二零二零年十二月三十一日，國泰航空提供前往下述美洲航點的航班：洛杉磯、紐約、三藩市、多倫多及溫哥華。
- 國泰航空二零二一年的航班計劃包括暫停前往紐約紐瓦克、西雅圖及華盛頓的航班，希望日後該等航線能夠隨著我們業務的復甦而再次投入服務。

歐洲

- 為應付由英國出發的航班需求短暫增加，我們在二零二零年三月十七日至二十一日恢復九班前往倫敦希斯路及兩班前往曼徹斯特的航班。
- 由二零二零年四月開始，國泰航空僅營運最基本數量的客運航班，包括暫停前往大部分歐洲航點的航班服務，部分航點於其後數月逐步恢復。
- 國泰航空於二零二零年八月及九月分別運作兩班包機，由香港前往特拉維夫，主要用以接載來自上海的過境旅客。
- 國泰航空於二零二零年九月推出三班包機由香港前往倫敦希斯路，以應付來自中國內地的過境旅客需求增加。
- 前往英國及歐洲大陸的航班需求於夏季月份因學生乘搭飛機而增加，但隨著不少歐洲國家的確診個案再次颳升，需求急劇下跌。
- 於二零二零年十二月三十一日，國泰航空提供前往下述歐洲航點的航班：阿姆斯特丹、法蘭克福、倫敦希斯路及特拉維夫。
- 國泰航空二零二一年的航班計劃包括暫停前往倫敦格域、布魯塞爾及都柏林的航班，希望日後該等航線能夠隨著我們業務的復甦而再次投入服務。

西南太平洋

- 由二零二零年四月開始，國泰航空僅營運最基本數量的客運航班，包括暫停前往西南太平洋多個航點的航班服務。部分航點在其後數月內逐步恢復服務。
- 於二零二零年十二月三十一日，國泰航空提供前往下述西南太平洋航點的航班：墨爾本、珀斯、悉尼及奧克蘭。

北亞

- 二月至三月間，國泰航空及國泰港龍航空逐步減少來往中國內地航班約百分之八十五的可載客量。
- 在世界各地實施旅遊限制下，國泰航空協助香港特別行政區政府運作包機，接載受影響的香港市民回港，包括三班從東京出發的航班及八班從武漢及湖北省其他地區出發的航班。
- 由二零二零年四月開始，國泰航空及國泰港龍航空僅營運最基本數量的客運航班，包括暫停前往北亞多個航點的航班服務。部分航點在其後數月內逐步恢復服務。
- 二零二零年八月，香港特別行政區政府放寬內地人經香港國際機場過境的限制，使需求逐步增加，尤其是學生旅客的需求。
- 二零二零年十一月，國泰航空恢復前往高雄的客運及貨運服務以及前往福岡的貨運服務，該等航班之前由國泰港龍航空營運。
- 於二零二零年十二月三十一日，國泰航空提供前往下述北亞航點的航班：北京、上海（浦東）、高雄、台北、大阪、東京及首爾。

東南亞

- 由二零二零年四月開始，國泰航空及國泰港龍航空僅營運最基本數量的客運航班，包括暫停前往東南亞多個航點的航班服務。部分航點在其後數月內逐步恢復服務。
- 由香港、印尼、中國內地及台灣出發的機票銷量增加，帶動印尼航線的航班需求於十月微升。
- 二零二零年十一月，國泰航空恢復前往吉隆坡的客運及貨運服務以及前往河內的貨運服務，該等航班之前由國泰港龍航空營運。
- 於二零二零年十二月三十一日，國泰航空提供前往下述東南亞航點的航班：雅加達、泗水，吉隆坡，宿霧，馬尼拉，新加坡，曼谷和胡志明市。

南亞、中東及非洲

- 由二零二零年四月開始，所有南亞、中東及非洲航線暫停服務，直至另行通知。
- 國泰航空二零二一年的航班計劃包括暫停前往開普敦，巴林和馬累的航班，希望日後該等航線能夠隨著我們業務的復甦而再次投入服務。

貨運服務

- 儘管通常以客機腹艙提供的可載貨量大幅下跌，但二零二零年的貨運業務表現較為理想。貨機機隊於全年大部分時間以最高限度的可載貨量運作，透過五千六百四十八班只載貨的客運航班，向集團旗下全貨運附屬公司華民航空租用六百八十班包機，以及於一百四十三班客機的客艙運載指定貨物，藉此增加額外的可載貨量。
- 市場對醫療用品的需求取代了需求較弱的傳統貨流。
- 我們於二零二零年七月推出首架經過改裝的波音 777-300ER 型飛機，移除部分經濟客艙座椅以提供更多貨運空間，以及讓我們可以運送個人防護裝備等貨物。該等飛機主要用作長途貨運用途。
- 二零二零年八月，整個網絡的醫療物資及托運動物的貨流上升，而優先快遞 Priority LIFT 服務的需求亦見理想。
- 我們在二零二零年九月開始以經過改裝的波音 777-300ER 型貨機的客艙運載香港郵政的郵件。我們亦調配該等貨機營運暫時性的新航線前往匹茲堡，以滿足季節性的新增需求。
- 二零二零年十月初國慶假期過後，全新電子產品面世，帶動本港及中國內地市場的需求反彈。
- 我們繼續增強運送特殊貨物的能力，引入防火安全袋方案，確保運送鋰電池更安全妥善。此方案在整個貨運網絡陸續推出。
- 由於電子商貿發達，中美貿易需求已回復疫情前的水平。
- 在進口電子商貿產品的需求支持下，我們在二零二零年十一月擴大航班網絡，推出一系列前往沙特阿拉伯利雅德的貨機包機服務，並於二零二零年十二月再推出前往澳洲荷伯特的季節性航班，以應付從塔斯曼尼亞出口新鮮貨物至亞洲各地的需求。
- 國泰航空已開始準備為若干顧客提供特別安排的疫苗運送方案，以便在二零二一年第一季及第二季協助加快運送疫苗。

機隊發展

- 二零二零年的虧損已計及減值及相關支出港幣二十八億元，該等支出是關於三十四架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機。
- 於二零二零年十二月三十一日，集團基於審慎營運及資產管理的考慮，將九十二架原本停泊於香港國際機場的客機（佔旗下客機機隊的百分之四十四）停泊於澳洲愛麗絲泉及西班牙雷亞爾城。相比香港，該等地方在環境上對停泊的飛機較為適宜。
- 我們與空中巴士公司達成協議，將旗下空中巴士 A350-900 型及 A350-1000 型飛機的付運時間由二零二零至二零二一年延遲至二零二零至二零二三年，並將空中巴士 A321neo 型飛機的付運時間由二零二零至二零二三年延遲至二零二零至二零二五年。波音公司於二零二一年一月二十七日宣佈延期進行 777X 計劃，首架飛機預計於二零二三年末付運。國泰航空正就延遲接收波音 777-9 型飛機與波音公司進行深入磋商。
- 我們於二零二零年接收十架新飛機（包括旗下首架空中巴士 A321neo 型飛機），全部都是在之前為實現機隊現代化及提升效益而落實訂購的飛機。
- 我們將四架波音 777-300ER 型客機進行局部改裝，移除部分經濟客艙座椅，以提供更多可載貨量。
- 集團正陸續轉移若干架之前由國泰港龍航空營運的飛機轉移至國泰航空及香港快運。

機隊資料*

飛機類型	於二零二零年十二月三十一日各機隊的數目			平均機齡	訂購架數			營業租賃期滿架數**							
	租賃**				總數	總數	總數								
	擁有	籌資	營業						'21	'22	'23 及之後				
國泰航空及國泰港龍航空：															
A320-200	5		6	11	15.1			3 ^(a)	3						
A321-200	2		5	7	17.3			2	2	1					
A321-200neo			2	2	0.1	4 ^(b)	6	4	14					2	
A330-300	37	10	4	51	14.2								2	2	
A350-900	19	6	2	27	3.3	1		2	3					2	
A350-1000	10	3		13	1.9	2 ^(c)	3		5						
747-400ERF 貨機	2	4		6	12.0										
747-8F 貨機	3	11		14	7.9										
777-300	17			17	19.2										
777-300ER	23	7	21	51	8.8					6	4	2	3	2	4
777-9								21	21						
總數	118	41	40	199	10.4	7	9	27	43	11	9	3	3	4	10
香港快運：															
A320-200			8	8	11.2					3		1	4		
A320-200neo			9	9	2.1	1 ^(b)			1						9
A321-200			11	11	3.2									1	10
A321-200neo							1	15	16						
總數			28	28	5.1	1	1	15	17	3		1	4	1	19
華民航空***：															
A300-600F 貨機			9	9	16.7					5	3				1
A330-243F 貨機			1	1	7.6										1
A330-300P2F 貨機			2	2	14.3										2
總數			12	12	15.5					5	3				4
總數合計	118	41	80	239	10.1	8	10	42	60	14	14	7	7	5	33

* 於二零二零年十二月三十一日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

** 之前歸類為營業租賃的租賃以類似籌資租賃的方式入賬。大部分在上表列示的營業租賃均在《香港財務報告準則》第16號的範圍內。

*** 即使此安排並不構成《香港財務報告準則》第16號所指的租賃，九架空中巴士A300-600F型、一架空中巴士A330-243F型及兩架空中巴士A330-300P2F型貨機被視為由華民航空營運。

(a) 一架以營業租賃方式持有的空中巴士 A320-200 型飛機於二零二一年二月租約期滿，已交還出租方。

(b) 三架空中巴士 A321neo 型飛機及一架空中巴士 A320neo 型飛機以營業租賃方式持有。

(c) 一架飛機於二零二一年三月接收。

財務評述

收益

	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元	變幅	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元	變幅
客運服務	11,950	73,985	-83.8%	11,313	72,168	-84.3%
貨運服務	27,890	23,810	+17.1%	24,573	21,154	+16.2%
其他服務及收回款項	7,094	9,178	-22.7%	6,842	8,284	-17.4%
收益總額	46,934	106,973	-56.1%	42,728	101,606	-57.9%

營業開支

	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元	變幅	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元	變幅
員工	15,786	20,125	-21.6%	13,616	17,604	-22.7%
機上服務及乘客開支	1,102	5,306	-79.2%	1,093	5,284	-79.3%
著陸、停泊及航線開支	6,868	17,758	-61.3%	6,268	16,900	-62.9%
燃油(包括對沖虧損)	11,379	29,812	-61.8%	10,710	28,778	-62.8%
飛機維修	5,772	9,858	-41.4%	4,745	9,231	-48.6%
飛機折舊及租金	11,879	12,022	-1.2%	11,060	11,640	-5.0%
其他折舊、攤銷及租金	2,720	2,991	-9.1%	1,924	2,132	-9.8%
佣金	146	927	-84.3%	145	920	-84.2%
其他	2,987	4,847	-38.4%	3,524	6,280	-43.9%
營業開支	58,639	103,646	-43.4%	53,085	98,769	-46.3%
財務支出淨額	2,895	2,939	-1.5%	2,313	2,446	-5.4%
營業開支總額	61,534	106,585	-42.3%	55,398	101,215	-45.3%

- 集團的營業開支總額減少百分之四十二點三（國泰航空及國泰港龍航空合併計算的營業開支減少百分之四十五點三）。
- 國泰航空及國泰港龍航空的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣三點零六元增至港幣四點一四元，增幅為百分之三十五點三。
- 國泰航空及國泰港龍航空的每可用噸千米成本（除燃油）由港幣二點一九元增至港幣三點四一元，增幅為百分之五十五點七。
- 撇除特殊項目、企業重組、減值及相關支出並就滙率變動的影響作出調整後的每可用噸千米基本成本（除燃油）由港幣二點一九元增至港幣三點零九元，增幅為百分之四十一點一。

營業業績分析

	2020年 上半年 港幣百萬元	2020年 下半年 港幣百萬元	2020年 全年 港幣百萬元	2019年 上半年 港幣百萬元	2019年 下半年 港幣百萬元	2019年 全年 港幣百萬元
國泰航空及國泰港龍航空扣除						
特殊項目、企業重組、減值及相關支出及稅項前(虧損)/溢利	(6,903)	(5,726)	(12,629)	966	(455)	511
特殊項目(附註 1)	(40)	(1)	(41)	(59)	(61)	(120)
企業重組成本(附註 2)	-	(2,383)	(2,383)	-	-	-
減值及相關支出(附註 3)	(1,281)	(1,534)	(2,815)	-	-	-
非經常性項目(附註 4)	-	-	-	-	114	114
稅項(附註 5)	863	(388)	475	(232)	(32)	(264)
國泰航空及國泰港龍航空除稅後(虧損)/溢利	(7,361)	(10,032)	(17,393)	675	(434)	241
應佔附屬及聯屬公司(虧損)/溢利(附註 6)	(2,504)	(1,751)	(4,255)	672	778	1,450
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	(9,865)	(11,783)	(21,648)	1,347	344	1,691
經調整國泰航空股東應佔(虧損)/溢利(附註 7)	(7,414)	(6,441)	(13,855)	1,406	291	1,697

附註：

- 1) 二零二零年的特殊項目包括與關閉外站機組人員基地有關的離職補償開支港幣三千三百萬元、資料保安費用港幣九百萬元及與收購香港快運有關的收益港幣一百萬元（二零一九年：就重組外站額外記入的離職補償開支港幣八百萬元、資料保安費用港幣四千一百萬元及有關收購香港快運的開支港幣七千一百萬元）。
- 2) 企業重組及相關成本港幣二十三億八千三百萬元與集團企業重組及國泰港龍航空停止營運有關。
- 3) 國泰航空及國泰港龍航空的減值及相關支出港幣二十八億一千五百萬元主要與三十四架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機有關。
- 4) 二零一九年的非經常性項目反映視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利。
- 5) 就國泰港龍航空稅項虧損作出的遞延稅項資產撇銷港幣十五億九千萬元，亦確認於稅項內。
- 6) 二零二零年上半年分別就旗下洗衣及航空飲食業務的廠房確認港幣六億五千八百萬元及港幣五億二千六百萬元的減值及相關支出。二零二零年下半年確認一項聯屬公司減值港幣五千六百萬元。另外就國泰航空集團與國航的相互持股影響下將第四季減值及企業重組成本再確認港幣二億六千四百萬元。
- 7) 經調整國泰航空股東應佔(虧損)/溢利乃撇除上述特殊項目、企業重組、減值及非經常性成本及其預計的稅項影響後得出。

國泰航空及國泰港龍航空扣除特殊項目、企業重組、減值及相關支出及稅項前的溢利／虧損(扣除匯率變動的影響)的變動分析如下：

	賬目所示 港幣百萬元	滙率變動 港幣百萬元	調整後 港幣百萬元	可用噸千米單位* 百分率變幅	附註
二零一九年國泰航空及國泰港龍航空扣除					
特殊項目、減值及相關支出及稅項前溢利	511		511		
變動：					
- 客運及貨運收益	(57,436)	1,008	(56,428)	-10.6%	1
- 其他服務及收回款項	(1,442)	(19)	(1,461)	+86.3%	2
- 員工	4,019	(24)	3,995	+74.9%	3
- 機上服務及乘客開支	4,191	(6)	4,185	-52.9%	4
- 著陸、停泊及航線開支	10,632	(50)	10,582	-15.4%	5
- 燃油(包括對沖虧損)	18,068	(91)	17,977	-15.1%	6
- 飛機維修	4,486	(34)	4,452	+17.1%	7
- 擁有資產**	921	(49)	872	+114.1%	8
- 其他項目(包括佣金)	3,421	(305)	3,116	+26.7%	9
二零二零年國泰航空及國泰港龍航空扣除					
特殊項目、企業重組、減值及相關支出及稅項前虧損	(12,629)	430	(12,199)		

* 可用噸千米單位的百分率變幅即每可用噸千米的調整後收益或成本變動。

** 包括飛機及其他折舊、租金及財務支出淨額。

附註：

- 1) 如「業務回顧」所述有關客運及貨運服務的內容。單位價格因業務組合由客運轉至貨運而下降。
- 2) 客運相關收回款項、亞洲萬里通收益及處貨服務收益減少，其影響因就新型冠狀病毒疫情而獲得的政府支援收入而被局部抵銷。
- 3) 實行特別休假計劃、因裁員及企業重組而令員工人數減少、可變薪酬下降及不發放酬情花紅，令員工成本下降，但整體基於固定成本的性質，令單位成本上升。
- 4) 由於收入乘客千米的減幅較可用噸千米的減幅為多，機上服務成本減少。
- 5) 著陸、停泊及航線開支因航班運作減少及獲得政府支援而減少。
- 6) 燃油成本減少，原因是平均飛機燃油價格下降百分之三十，但被燃油對沖虧損局部抵銷。
- 7) 由於持續需要進行若干定期維修工作，導致每單位成本上升。
- 8) 折舊及財務支出淨額整體下降，但基於其固定性質，以每可用噸千米計算的成本上升。
- 9) 銷售、經銷與推廣成本及亞洲萬里通業務成本減少，惟仍有部分固定間接成本，令每單位成本增加。

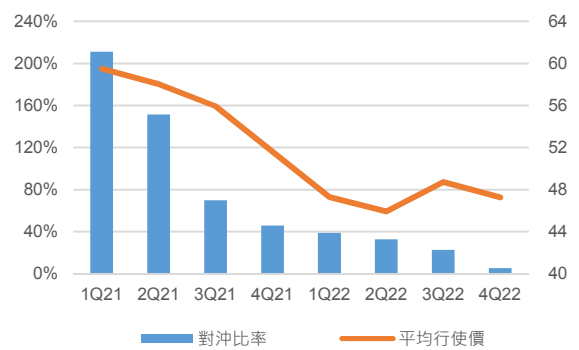
燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
燃油成本總額	8,362	29,711
燃油對沖虧損	3,017	101
燃油成本	11,379	29,812

- 二零二零年的耗油量為一千八百七十萬桶(二零一九年：四千六百六十萬桶)，減幅為百分之五十九點九，而可運載量的減幅則為百分之五十五點八。
- 於二零二零年十二月三十一日，集團的燃油對沖比率列於右圖。
- 集團的政策是透過對沖某個百分比的預計耗油量，來減低所承受的油價風險。集團使用在經濟學上相等於期貨合約的燃油衍生工具以達致所想的對沖持倉。下圖顯示在某些布蘭特行使價位時對沖交易所覆蓋的預期按年耗油量的預測百分比。二零二一年第一季及第二季的預期耗油量受到新型冠狀病毒疫情導致可運載量下降的影響。該等過度對沖量造成的虧損港幣二億二千萬元已根據會計準則確認於二零二零年內。
- 集團並不是對油價進行投機炒賣，但利用對沖管理油價短期至中期變動的風險，從而控制燃油成本。對沖本身並非毫無風險。

預期燃油對沖比率



資產

- 於二零二零年十二月三十一日的資產總值為港幣二千零四十五億七千四百萬元。
- 年內物業、廠房及設備增加港幣八十七億二千九百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣八十三億二千一百萬元、土地及樓宇價值港幣二億四千九百萬元，以及其他設備價值港幣一億五千九百萬元。

借款及資本

- 借款減至港幣九百三十一億二千九百萬元，減幅為百分之四點二。主要借款貨幣包括美元、港幣及日圓，並須於二零三五年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之四十五點三現為定息借款。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款減少百分之四點二至港幣七百四十億三千九百萬元，須於二零三五年或之前全部償還，其中百分之三十三點八為定息借款，以類似的貨幣組合安排。
- 於二零二零年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金合共港幣二百八十五億九千三百萬元，包括流動資金港幣一百九十三億四千一百萬元及已承擔的未動用信貸港幣九十三億九千六百萬，並扣除已抵押資金港幣一億四千四百萬元。為進一步保障集團在此艱難的環境中保持資金流動性，我們在本年較早時間發行港幣六十七億四千萬元於二零二六年到期的可轉換債券。
- 借款淨額(扣除流動資金)減少百分之十點四至港幣七百三十七億八千八百萬元。撇除採納《香港財務報告準則》第16號的影響後，借款淨額減少百分之十二點四至港幣五百四十六億九千八百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金增加百分之十六點七至港幣七百三十二億五千七百萬元，原因是集團於年內因發行優先股及進行供股而集資共港幣三百一十二億元，以及其他全面收益增加港幣九億元，惟被本年度所錄得的港幣二百一十六億元虧損所抵銷。
- 撇除採納《香港財務報告準則》第16號對借款淨額的影響後，債務淨額股份比例由零點九九倍減至零點七五倍(而借款契諾為二點零倍)。計及採納《香港財務報告準則》第16號對借款淨額的影響後，於二零二零年十二月三十一日及二零一九年十二月三十一日的債務淨額股份比例分別為一點零一倍及一點三一倍。

附屬及聯屬公司回顧

- 香港快運於二零二零年錄得嚴重的除稅後虧損港幣十七億二千三百萬元，而由二零一九年七月二十日（收購日）至二零一九年十二月三十一日期間則錄得港幣二億四千六百萬元虧損。可載客量為十七億四千二百萬可用座位千米數，反映香港快運暫停航班運作。年內已提供服務的平均運載率為百分之七十一，較上年度下跌十六點八個百分點。
- 由於新型冠狀病毒疫情令相關的航空貨運需求增加，為國泰航空提供的航段額外增加六百八十個，因此國泰航空股東應佔香港華民航空有限公司較二零一九年有所改善。貨運市場上提供的可載貨量與需求失衡。與二零一九年相比，可載貨量（以可用噸千米計算）增加百分之三十一至九億二千二百萬。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）於二零二零年生產四百七十萬份機餐及處理一萬六千八百七十一班航班（即平均每日一萬二千八百零六份機餐及四十六班航班，較二零一九年分別下跌百分之八十四及百分之七十六，原因是受到新型冠狀病毒的影響）。儘管受惠於政府或香港機場管理局的紓困措施（以保就業計劃及各項機場收費減免方式提供），國泰航空飲食服務於二零二零年的虧損較二零一九年大幅增加，原因是機餐數量大幅減少，以及錄得港幣五億二千六百萬元的資產減值。受新型冠狀病毒疫情的影響，海外航空飲食設施的溢利較上年度大幅減少。
- 國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）於二零二零年為國泰航空集團及十五家其他航空公司提供貨物處理服務。國泰航空服務於二零二零年處理一百四十萬噸貨物（較二零一九年減少百分之二十六），其中百分之四十八為轉運貨物。出口及進口貨物分別佔總貨運量的百分之三十三及百分之十九。儘管受惠於政府或香港機場管理局的紓困措施（以保就業計劃及各項機場收費減免方式提供），二零二零年的財務業績較二零一九年為低，主要原因是在疫情影響下，客運航班提供的可載貨量減少，導致該公司處理的貨物噸數下跌。
- 儘管受惠於政府或香港機場管理局的紓困措施（以保就業計劃及各項機場收費減免方式提供），但疫情仍對二零二零年香港機場地勤服務有限公司的財務業績造成不利影響。
- 全資附屬公司雅潔洗衣公司（「雅潔洗衣」）專門為企業提供布草、制服及衣物的全面洗衣及乾洗服務。儘管受惠於政府的紓困措施（以保就業計劃方式提供），但主要由於受到疫情的不利影響，處理的衣物量減少，加上錄得港幣六億五千八百萬元的資產減值，二零二零年的財務業績較二零一九年倒退。
- 中國國際航空股份有限公司（「國航」）是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空於二零二零年十二月三十一日持有其百分之十八點一三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表結算，因此二零二零年度的集團業績包括國航截至二零二零年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零二零年十月一日至二零二零年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。國泰航空集團企業重組及減值成本於最後一季帶來的相互持股影響應作為調整項目處理，因此集團業績計及一項港幣二億六千四百萬元的支出。截至二零二零年九月三十日止十二個月，國航的財務業績較截至二零一九年九月三十日止十二個月的財務業績有所下跌。
- 中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）是中國內地提供貨運服務的主要公司，國泰航空於二零二零年十二月三十一日擁有其股本及經濟權益合共百分之三十四點七八。儘管新型冠狀病毒疫情導致客機腹艙提供的可載貨量大幅減少，但由於收益率大幅改善、貨機使用量增加及油價下降，國貨航於二零二零年錄得的財務業績遠較上年度為佳。

企業責任

- 二零二零年可持續發展報告將於二零二一年五月發佈，並將登載於 https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/about-us/environment/overview/introduction.html。
- 國泰航空於二零二零年訂定於二零五零年前實現零碳排放的目標，並將在國際上與世界各地政府和聯合國合作以達成目標。
- 國泰航空參與國際民航組織的專責小組，該小組引領航空業界就達成公平、公正和有效的全球碳排放協議制定相關建議；並參與國際民航組織的燃料專責小組，專門研究可持續航空燃油的使用。
- 國泰航空跟參與制定氣候變化及航空政策的監管機構及團體（國際航空運輸協會可持續發展及環境諮詢委員會、可持續航空燃料使用者組織、可持續生物燃料圓桌會議及亞太航空公司協會）保持溝通，目的是加強各界對氣候變化問題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 因應國際航空碳抵銷和減排計劃（CORSA）的實行，國泰航空集團已完成所有必需的預備工作，而提交的監察、審核及報告計劃已獲當局接納。
- 根據歐盟排放交易計劃的規定，集團旗下歐洲內部航班於二零二零年的排放數據會由外聘核數師於二零二一年三月向英國環境部提交排放報告。
- 二月時，各地的醫療物資貨運需求非常龐大但多條航線停飛，我們利用貨運設施協助香港郵政空郵中心加快運作，處理積存的郵件。在長達一個月的特別行動中，處理的貨物超過九萬件。
- 國泰航空透過「零錢布施」機上籌款計劃，支持聯合國兒童基金會。該計劃自一九九一年成立以來已籌得港幣一億九千九百萬元。二零一九年（即最近期的財政年度）共籌得港幣六百八十萬元。「零錢布施」計劃將平均一個月的善款撥捐「國泰愛心兒童輪椅庫」，該輪椅庫的善款為患有神經肌肉病變的兒童提供經特別改裝的輪椅。
- 於二零二零年十二月三十一日，國泰航空集團在全球僱用逾二萬五千六百名員工，其中約二萬零八百人為在港員工。國泰航空在全球僱用逾一萬九千四百名長期員工，當中約百分之七十五為在港員工。
- 國泰航空參照法例、行業慣例、市場環境、員工個人及集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

綜合損益及其他全面收益表
截至二零二零年十二月三十一日止年度

	附註	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
收益			
客運服務		11,950	73,985
貨運服務		27,890	23,810
其他服務及收回款項		7,094	9,178
收益總額		46,934	106,973
開支			
員工		(15,786)	(20,125)
機上服務及乘客開支		(1,102)	(5,306)
著陸、停泊及航線開支		(6,868)	(17,758)
燃油 (包括對沖虧損)		(11,379)	(29,812)
飛機維修		(5,772)	(9,858)
飛機折舊及租金		(11,879)	(12,022)
其他折舊、攤銷及租金		(2,720)	(2,991)
佣金		(146)	(927)
其他		(2,987)	(4,847)
營業開支		(58,639)	(103,646)
未計非經常性項目的營業(虧損)/溢利		(11,705)	3,327
企業重組成本	17	(2,383)	-
減值及相關支出	17	(4,056)	-
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利		-	114
營業(虧損)/溢利	4	(18,144)	3,441
財務支出		(3,044)	(3,276)
財務收入		149	337
財務支出淨額	5	(2,895)	(2,939)
應佔聯屬公司(虧損)/溢利		(1,282)	1,643
除稅前(虧損)/溢利		(22,321)	2,145
稅項	6	674	(454)
本年度(虧損)/溢利		(21,647)	1,691
應佔			
國泰航空普通股股東		(21,876)	1,691
國泰航空優先股股東		228	-
非控股權益		1	-
本年度(虧損)/溢利		(21,647)	1,691
每股普通股(虧損)/盈利 (2019年重列)			
基本及攤薄	7	(424.3) 仙	39.1 仙
本年度(虧損)/溢利		(21,647)	1,691
其他全面收益			
其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		(1,041)	551
應佔聯屬公司其他全面收益		(203)	(186)
海外業務換算產生的滙兌差額		1,638	(472)
其後不會重新歸類至損益的項目：			
界定福利計劃		599	1,061
被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資價值重估(不可回撥)		-	33
本年度除稅後其他全面收益	8	993	987
本年度全面收益總額		(20,654)	2,678
應佔全面收益總額			
國泰航空普通股股東		(20,883)	2,678
國泰航空優先股股東		228	-
非控股權益		1	-
		(20,654)	2,678

綜合財務狀況表
 二零二零年十二月三十一日結算

	附註	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
資產及負債			
非流動資產及負債			
物業、廠房及設備	9	131,925	140,114
無形資產	10	15,061	15,151
於聯屬公司的投資		26,489	27,055
其他長期應收款項及投資		2,905	3,823
遞延稅項資產		627	1,089
		177,007	187,232
計息負債	11	(68,880)	(76,508)
其他長期應付款項		(4,210)	(4,806)
遞延稅項負債		(11,499)	(13,564)
		(84,589)	(94,878)
非流動資產淨值		92,418	92,354
流動資產及負債			
存貨		1,719	1,812
貿易及其他應收款項	12	6,469	10,608
待出售資產		38	-
流動資金	13	19,341	14,864
		27,567	27,284
計息負債	11	(24,249)	(20,752)
貿易及其他應付款項	14	(12,376)	(18,218)
合約負債		(8,122)	(15,941)
稅項		(1,977)	(1,951)
		(46,724)	(56,862)
流動負債淨額		(19,157)	(29,578)
資產總值減流動負債		157,850	157,654
資產淨值		73,261	62,776
資本及儲備			
股本	15	48,322	17,106
儲備		24,935	45,667
國泰航空股東應佔資金		73,257	62,773
非控股權益		4	3
股東權益總額		73,261	62,776

綜合現金流量表

截至二零二零年十二月三十一日止年度

	2020	2019
<i>附註</i>	港幣百萬元	港幣百萬元
營業業務		
業務(所用)/帶來的現金	(11,237)	18,458
已收利息	92	179
已付利息	(2,223)	(3,010)
已付稅項	(923)	(285)
來自營業業務的現金(流出)/流入淨額	(14,291)	15,342
投資業務		
購入附屬公司	-	(1,697)
除現金及視同庫存現金外的流動資金(增加)/減少淨額	(7,150)	1,796
出售物業、廠房及設備所得款項	153	134
其他長期應收款項及投資增加淨額	(2)	(60)
物業、廠房及設備及無形資產支出	(5,418)	(12,171)
已收聯屬公司股息	675	394
予一家聯屬公司借款	(16)	-
投資業務的現金流出淨額	(11,758)	(11,604)
融資業務		
新融資	22,304	16,975
租賃安排的首期現金利益	-	837
借款及租賃還款	(30,134)	(18,785)
發行供股股份所得款項	11,716	-
發行優先股所得款項	19,500	-
支付發行供股股份及優先股的交易成本	(77)	-
已派股息- 國泰航空普通股股東	-	(1,495)
- 非控股權益	-	(1)
融資業務的現金流入/(流出)淨額	23,309	(2,469)
現金及視同庫存現金(減少)/增加淨額	(2,740)	1,269
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	8,881	7,653
滙兌差額的影響	25	(41)
於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金	6,166	8,881

附註：

1. 會計基準

本公告所列表述的年度業績乃摘錄自集團截至二零二零年十二月三十一日止年度的法定財務報表。

各財務報表已按照香港會計師公會頒佈所有適用的香港財務報告準則（「財務報告準則」）（包括所有適用的《香港會計準則》及《香港財務報告準則及釋義》）、香港公認會計原則及香港《公司條例》的規定編製。此等財務報表亦符合香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）《證券上市規則》（「上市規則」）中適用的披露規定。

本文件所載有關截至二零一九年及二零二零年十二月三十一日止年度的財務資料並不構成公司於該等年度的法定年度綜合財務報表，惟摘錄自該等財務報表。

本文件內的非法定賬目（定義見《公司條例》（第 622 章）（「該條例」）第 436 條）並非（在該定義內的）指明財務報表。截至二零一九年十二月三十一日止年度的指明財務報表已根據該條例第 664 條送交香港公司註冊處處長。截至二零二零年十二月三十一日止年度的指明財務報表尚未但將根據該條例第 664 條送交香港公司註冊處處長。核數師已就截至二零一九年及二零二零年十二月三十一日止年度的指明財務報表擬備核數師報告，該等報告並無保留意見或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就該等報告作保留意見的情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事項，亦未載有根據該條例第 406(2) 條或 407(2) 或 (3) 條作出的陳述。

就政府支援採納的會計政策如下：

在集團獲得合理保證將會收到政府支援及將符合其附帶條件後，有關支援會被確認。

支援收入以來自其他服務的收益及收回款項列示。

成本豁免或成本減省的披露已於相關的成本類別化為淨額，並配對會被補償的成本在所需期間內確認於損益中。

資產成本補償的支援從相關資產的賬面值扣減，然後按資產的可用年期減少折舊開支的方式確認於損益中。

2. 會計政策的變動

香港會計師公會已頒佈下述於集團本會計期的《香港財務報告準則》修訂本。

- 《香港財務報告準則》第 3 號修訂本「業務的定義」
- 《香港財務報告準則》第 9 號、《香港會計準則》第 39 號及《香港財務報告準則》第 7 號修訂本「利率基準改革」
- 《香港財務報告準則》第 16 號修訂本「二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」（於二零二零年六月一日或之後開始的年度開始生效）

集團提早採納《香港財務報告準則》第 16 號修訂本。集團並無提早應用任何其他仍未在本會計期生效的新準則或詮釋。

2. 會計政策的變動（續）

《香港財務報告準則》第 3 號修訂本對集團業績及財務狀況概無影響。

《香港財務報告準則》第 9 號、《香港會計準則》第 39 號及《香港財務報告準則》第 7 號修訂本「利率基準改革」

根據過渡條文，集團已對在報告期開始時已經存在的對沖關係及對當日於現金流量對沖儲備的累計金額追溯應用《香港財務報告準則》第 9 號、《香港會計準則》第 39 號及《香港財務報告準則》第 7 號第一階段的修訂。

修訂本為直接受銀行同業拆息改革影響的對沖關係提供暫時豁免應用特定對沖會計規定的緩衝安排，不用因銀行同業拆息改革而導致對沖會計處理全面停止。然而，任何對沖失效繼續記入損益。當銀行同業拆息改革引致的不確定性消失後，緩衝安排將會停止。該等修訂並無引致本期或前期確認的金額作出變動。

銀行同業拆息改革的第二階段修訂於本期頒佈，於二零二一年一月一日開始首次應用。第二階段修訂主要是關於在出現新的基準利率後所作的會計緩衝安排。有關緩衝安排的影響是，若更改釐定財務資產及負債合約現金流量的基礎，而該等資產及負債是直接因銀行同業拆息改革所引致並在經濟上相等，將不會導致損益即時出現盈利或虧損。修訂亦提供緩衝安排，容許對沖關係在直接受銀行同業拆息改革影響時，可繼續進行對沖會計處理。集團仍未將任何現有合約轉用新的基準利率，因此並未選擇提早採納第二階段的修訂。

《香港財務報告準則》第 16 號修訂本「二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」

此修訂提供可行權宜方法允許承租人豁免評估的規定，毋須評估直接由 2019 冠狀病毒病（「新型冠狀病毒」）疫情產生的若干合資格租金優惠（「新型冠狀病毒相關租金優惠」）是否屬租賃修訂，而以並非租賃修訂方法入帳。

集團已選擇提早採納此修訂，且於自二零二零年一月一日起對集團獲授予的所有合資格新型冠狀病毒相關租金優惠應用這可行權宜方法。因此，租金優惠已於觸發上述付款的事件或條件發生之期間在損益中確認為負值的可變租賃付款。此舉對二零二零年一月一日的權益期初結餘並無影響。

3. 分部資料

(a) 分部業績

	2020					
	國泰航空及 國泰港龍航空 港幣百萬元	香港快運 港幣百萬元	華民航空 港幣百萬元	航空公司 相關服務 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
溢利或虧損						
銷售予外界客戶	42,432	861	2,866	775		46,934
分部之間的銷售	296	-	90	1,877		2,263
分部收益	42,728	861	2,956	2,652		49,197
分部 (虧損)/ 溢利 (未計企業重組 成本、減值及相 關支出)	(10,357)	(1,661)	852	(539)	-	(11,705)
企業重組成本	(2,383)	-	-	-	-	(2,383)
減值及相關支出	(2,815)	(1)	-	(1,184)	(56)	(4,056)
分部 (虧損)/ 溢利	(15,555)	(1,662)	852	(1,723)	(56)	(18,144)
財務支出淨額	(2,313)	(274)	-	(308)	-	(2,895)
	(17,868)	(1,936)	852	(2,031)	(56)	(21,039)
應佔聯屬公司虧損	-	-	-	-	(1,282)	(1,282)
除稅前(虧損)/溢利	(17,868)	(1,936)	852	(2,031)	(1,338)	(22,321)
稅項	475	213	(137)	(3)	126	674
本年度(虧損)/溢利	(17,393)	(1,723)	715	(2,034)	(1,212)	(21,647)
非控股權益	-	-	-	(1)	-	(1)
國泰航空股東應佔 (虧損)/溢利	(17,393)	(1,723)	715	(2,035)	(1,212)	(21,648)
其他分部資料						
折舊及攤銷	12,756	901	6	758		14,421
購買物業、廠房及 設備及無形資產	5,004	329	1	84		5,418

	2019					
	國泰航空及 國泰港龍航空 港幣百萬元	香港快運 港幣百萬元	華民航空 港幣百萬元	航空公司 相關服務 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
溢利或虧損						
銷售予外界客戶	101,377	1,893	2,633	1,070		106,973
分部之間的銷售	229	-	5	3,565		3,799
分部收益	101,606	1,893	2,638	4,635		110,772
分部溢利/(虧損)	2,951	(196)	797	(111)		3,441
財務支出淨額	(2,446)	(112)	-	(381)		(2,939)
	505	(308)	797	(492)		502
應佔聯屬公司溢利	-	-	-	-	1,643	1,643
除稅前溢利/(虧損)	505	(308)	797	(492)	1,643	2,145
稅項	(264)	62	(130)	33	(155)	(454)
本年度溢利/(虧損)	241	(246)	667	(459)	1,488	1,691
非控股權益	-	-	-	-	-	-
國泰航空股東應佔 溢利/(虧損)	241	(246)	667	(459)	1,488	1,691
其他分部資料						
折舊及攤銷	13,027	409	6	780		14,222
購買物業、廠房及 設備及無形資產	12,049	5	2	115		12,171

3. 分部資料 (續)

- (i) 國泰航空及國泰港龍航空(直至二零二零年十月三十一日)以其品牌提供全面的國際客運及貨運服務。管理層認為並無適合的基礎將營運業績分配至客運及貨運業務，故此在披露時，並不將該等業績分為不同的業務分部。
- (ii) 香港快運是一家廉價客運航空公司，在亞洲區內提供定期航班。
- (iii) 華民航空營運航空貨運速遞服務，在亞洲區內提供定期航班。
- (iv) 航空公司相關服務包括航空飲食、貨運站、地勤服務及商業洗衣等支援航空公司的業務。

集團可呈報分部的組合按業務性質而確定，並與集團管理層定期接收的財務資料相符。

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

(b) 按地域提供的資料

	2020	2019
	港幣百萬元	港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 香港及中國內地	29,567	54,198
- 日本、韓國及台灣	3,168	9,974
美洲	3,944	14,084
歐洲	2,649	10,377
東南亞	3,686	7,598
西南太平洋	1,531	5,586
南亞、中東及非洲	2,389	5,156
	46,934	106,973

地域分部業績及分部資產淨值因《二零二零年報告書》列舉的理由而不予披露。

4. 營業(虧損)/溢利

	2020	2019
	港幣百萬元	港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業(虧損)/溢利中：		
物業、廠房及設備折舊		
- 使用權資產	6,069	5,846
- 擁有	7,779	7,826
無形資產攤銷	573	550
減值		
- 物業、廠房及設備	3,973	-
- 無形資產	39	-
- 於聯屬公司投資	56	-
短期租賃及低價值資產租賃的相關支出	25	181
與新型冠狀病毒疫情有關的租金優惠	(316)	-
出售物業、廠房及設備盈利淨額	(34)	(175)
出售無形資產的虧損	-	9
已支出的存貨成本	845	2,164
滙兌差額淨額	(295)	(43)
核數師酬金	16	16
非上市股本投資股息收入	(49)	(51)

5. 財務支出淨額

	2020	2019
	港幣百萬元	港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
- 按攤銷成本列賬的租賃負債	1,058	1,404
- 銀行借款及透支		
- 須於五年內全部清還	718	673
- 毋須於五年內全部清還	543	1,090
- 其他借款		
- 須於五年內全部清還	125	110
- 毋須於五年內全部清還	255	-
	2,699	3,277
來自流動資金的收入：		
- 專業投資管理資金及按公允值計入損益的其他流動投資	(63)	(170)
- 銀行存款及其他	(86)	(167)
	(149)	(337)
公允值變動：		
- 被指定為按公允值計入損益的財務負債盈利	(73)	(26)
- 衍生金融工具虧損	418	25
	345	(1)
	2,895	2,939

在上列數字中，因配對安排而帶來的財務收入及支出已化為淨額。

衍生金融工具的公允值變動包括來自被界定為按公允值計入損益的衍生工具的虧損淨額港幣二億一千萬元（二零一九年：虧損淨額港幣四千萬元）。

6. 稅項

	2020	2019
	港幣百萬元	港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	137	137
- 海外稅	124	205
- 歷年撥備不足	42	12
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	(977)	100
	(674)	454

香港利得稅乃以本年度的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五（二零一九年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地的稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見《二零二零年報告書》財務報表附註 28(c)）。

6. 稅項 (續)

稅項抵免/(支出)與按適用稅率和除稅前(虧損)/溢利所計算的金額間的差異可分析如下：

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
除稅前(虧損)/溢利	(22,321)	2,145
按香港利得稅率百分之十六點五 (二零一九年：百分之十六點五) 計算的稅額	3,683	(354)
不可扣稅的支出	(435)	(148)
毋須課稅的收入	136	44
有效稅率變動及不同法域差異的影響	(445)	284
歷年稅項撥備不足	(42)	(12)
未確認稅項虧損	(1,286)	(268)
撥回歷年確認的稅項虧損	(937)	-
稅項抵免/(支出)	674	(454)

在集團進行企業重組計劃後，於年內撇銷就國泰港龍航空稅項虧損而作出的遞延稅項資產港幣十五億九千萬，其中港幣八億七千八百萬元已於歷年確認。

有關遞延稅項的詳細資料載於《二零二零年報告書》財務報表附註 14。

7. 每股普通股(虧損)/盈利

	2020			2019		
	虧損 ^(a) 港幣百萬元	加權平均普通股 股份數目	每股金額 港仙	溢利 ^(a) 港幣百萬元	加權平均 普通股股份數目 (重列)	每股金額 港仙 (重列)
每股普通股 基本及攤薄 (虧損)/盈利	(21,876)	5,156,000,217	(424.3)	1,691	4,324,951,577	39.1

- (a) (虧損)/溢利金額是指國泰航空普通股股東應佔的(虧損)/溢利，即計及非控股權益及歸類為股本的累計優先股持有人應佔股息後的本年度(虧損)/溢利（見下文附註 16(c)）。
- (b) 二零二零年八月十日，公司以供股方式按每股港幣四點六八元向合資格普通股股東發行 2,503,355,631 股新普通股。根據《香港會計準則》第 33 號「每股盈利」的要求，計算供股前各會計期的加權平均普通股股份數目時，須追溯調整 391,107,005 股股份（供股的紅股部分）。前期每股普通股基本及攤薄(虧損)/盈利已相應重列。
- (c) 二零二零年八月十二日，公司發行供持有人認購最多 416,666,666 股普通股的認股權證。公司於二零二零年十二月三十一日的認股權證對每股普通股虧損具反攤薄作用，且截至二零二零年及二零一九年十二月三十一日止年度內概無其他潛在的可攤薄普通股，因此每股普通股攤薄(虧損)/盈利與每股普通股基本(虧損)/盈利相同。

8. 其他全面收益

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於年內確認的(虧損)/盈利	(4,261)	1,455
- 轉撥至損益的虧損/(盈利)	3,105	(831)
- 遞延稅項	115	(73)
應佔聯屬公司其他全面收益		
- 於年內確認	(203)	(186)
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於年內確認的盈利/(虧損)	1,638	(556)
- 視作出售部分股份時重新歸類至損益	-	84
界定福利計劃		
- 於年內確認的重新計量盈利	653	1,188
- 遞延稅項	(54)	(127)
被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資價值重估(不可回撥)		
- 於年內確認的盈利	-	33
本年度其他全面收益	993	987

9. 物業、廠房及設備

年內，若干物業、廠房及設備的賬面值減值港幣三十九億七千三百萬元至其可收回金額（可收回金額按扣除出售成本的公允值與使用價值兩者之較高者進行估算），詳情如下：

- (a) 由於疫情導致航班減少，管理層將其影響納入國泰航空基本情況作出評估（見下文附註 10），二零二一年底前共有三十四架集團擁有及租賃的飛機（列於上文附註 3 國泰航空及國泰港龍航空分部下）不大可能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務，因此年內已確認一項港幣二十七億六千四百萬元的減值支出，以完全撇銷該等飛機資產。若然基本情況所定的客運量恢復進度有所延遲，將須在未來的會計期作出更多減值支出。於二零二零年十二月三十一日，預計將於二零二二年上半年退役或交還出租人的飛機的賬面值為港幣八億元。現時預計該等飛機將於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務。
- (b) 已確認一項港幣五億二千六百萬元的減值支出（包括其他設備港幣一億四千三百萬元及土地及樓宇港幣三億八千三百萬元），將國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）的物業、廠房及設備的賬面值減至其使用價值。國泰航空飲食服務在香港營運主要的航空飲食設施。於二零二零年十二月三十一日，此現金產生單位的可收回金額為港幣八億四千七百萬元。
- (c) 已確認一項港幣六億五千八百萬元的減值支出（包括其他設備港幣一億七千萬元及土地及樓宇港幣四億八千八百萬元），將雅潔洗衣有限公司（「雅潔洗衣」）的物業、廠房及設備的賬面值減至其使用價值。雅潔洗衣為企業提供布草、制服及衣物的全面洗衣及乾洗服務。於二零二零年十二月三十一日，此現金產生單位的可收回金額為港幣九億八千三百萬元。

9. 物業、廠房及設備（續）

- (d) 國泰航空飲食服務及雅潔洗衣屬於上文附註 3 所披露的航空公司相關服務可呈報分部。使用價值是以現金流量預測來釐定，以反映客運需求減少及因而下降的國泰航空飲食服務和雅潔洗衣的收益（見下文附註 10）。估算國泰航空飲食服務和雅潔洗衣的使用價值所用的除稅前貼現率分別為百分之九及百分之九。
- (e) 此外，年內已確認租賃物業減值共港幣二千五百萬元，反映疫情導致多項租賃樓宇的預期使用率下降。

有關新型冠狀病毒疫情對集團的影響，於下文附註 17 詳細披露。

10. 無形資產

分配予集團各現金產生單位的商譽如下：

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
國泰航空	7,884	7,884
香港快運	3,616	3,616
其他	115	154
	11,615	11,654

國泰航空應佔商譽主要與收購國泰港龍航空有關，其中部分為因收購香港快運而為國泰航空的現金產生單位帶來協同效應。儘管國泰港龍航空已於二零二零年十月結束業務，集團預期透過延續其大部分航線而將其網絡價值（及因而獲得的商譽）保留於國泰航空現金產生單位內。

香港快運應佔商譽與收購香港快運有關，並因預期從優化資源運用、節省成本及改善服務帶來的協同效應而產生。

集團每現金產生單位的可收回金額按其扣除出售成本的公允值與其使用價值兩者之較高者計算。由於新型冠狀病毒疫情導致估算的不確定性提高以及可能出現的現金流量預測範圍擴大，因此集團兩個主要的營業現金產生單位（國泰航空及香港快運）的使用價值是使用適用於兩種方案（基本及下行情況）的貼現現金流量分析估算，已考慮不同的未來事件及／或方案，而非只考慮單一的現金流量方案。儘管可能存在許多不同的方案，管理層最終相信以下詳述的兩種方案為具代表性的可能結果。

10. 無形資產（續）

有關計算使用的現金流量預測是根據管理層所編製並經董事局批准的業務計劃作出。該等業務計劃反映截至報告日的最新發展。管理層的預期反映迄今為止的表現，乃根據管理層於經濟衰退時期的經驗而作出，符合其認為市場參與者可能作出的假設。

對於國泰航空現金產生單位，基本情況是假設根據國際航空運輸協會的經濟展望，客運量將二零二一年下半年開始復甦，但直至二零二四年都不會回復至危機前的水平。假設在需求刺激下，復甦期內的收益效率仍會低於歷史實際水平。考慮到此復甦期及其後香港國際機場新設的三跑道系統分階段開放的可用航班時段，為期十年的預測被視為適合航空業務。因此對二零二五年至二零三零年間的假設是，增長將略為上升，而收益效率將略遜於歷年平均數。下行方案反映的結果是，全球經濟將會復甦但受制於整個網絡的需求下跌，因而需要削減可運載量以維持收益效率。超過十年的現金流量按估計的一般年度增長率百分之二點二五（二零一九年：百分之二點二五）推算，而該增長率並不超過航空業的長期平均增長率（國際航空運輸協會最近二十年的全球預測為百分之三點七）。現金流出包括購買飛機及其他物業、廠房及設備的資本及維修開支。採用的貼現率為百分之七點四（二零一九年：百分之七點二）並未計及稅項，及反映相關分部的特定風險。在基本情況及下行情況下，此現金產生單位截至二零二零年十二月三十一日的賬面值均有餘額，因此沒有作出減值。相對於二零一九年的減值測試，我們在二零二零年後期進行的企業重組計劃（見下文附註 17(a)(iii)）及預期將只有微利或錄得虧損的前國泰港龍航空航線轉移至更適合的香港快運廉價航空模式所帶來的長期利益，將局部抵銷疫情復甦期的負面影響。

對於香港快運現金產生單位，基本情況反映因預計短途及區內休閒旅遊需求率先回升，加上廉價航空需求模式的穩定增長（尤其因三跑道系統的啟用），其復甦速度將較國泰航空為快。由於追求增長，下行情況反映收益效率下降而非可運載量。正如國泰航空，為期十年的預測被視為適合的做法。同樣，超過十年的現金流量按估計的一般年度增長率百分之二點二五（二零一九年：百分之二點二五）推算。採用的貼現率為百分之十一點一（二零一九年：百分之七點五）並未計及稅項，及反映相關分部的特定風險。在基本情況及下行情況下，此現金產生單位截至二零二零年十二月三十一日的賬面值均有餘額，因此沒有作出減值。相對於二零一九年底的減值測試，對該廉價航空重新進行的全面營運評估及預期將前國泰港龍航空航線轉移至該品牌並加以優化，抵銷疫情復甦期的負面影響。

對於國泰航空及香港快運現金產生單位，減值測試的最後一年對釐定可收回金額具有最重大的影響，因此對賬面值盈餘的影響亦然。雖然疫情復甦期影響計量，但對已識別的賬面值盈餘沒有重大影響。二零二一年的貼現現金流量模式在國際航空運輸協會最新對二零二一年客運量作出的最悲觀至最樂觀的估算範圍內。假設沒有進一步的紓困行動，復甦期延遲（或加快），將使我們每月港幣十億元至港幣十五億元的現金消耗延長（或減少）。

對於旗下航空相關服務現金產生單位，其的減值測試在相關範圍內採用與國泰航空現金產生單位一致的復甦假設。國泰航空飲食服務及雅潔洗衣應佔商譽減值（計入「其他」賬項下）港幣三千九百萬元，以減低資產賬面值至其預計可收回金額，此舉亦影響其物業、廠房及設備的賬面值（見上文附註 9）。

管理層相信以上任何主要假設出現的任何合理可預見的改變，不會導致現金產生單位（包括相關商譽）的賬面值超逾各現金產生單位各自的可收回金額。

11. 計息負債

	2020		2019	
	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元
貸款及其他借款	17,513	37,982	13,634	43,134
租賃負債	6,736	30,898	7,118	33,374
	24,249	68,880	20,752	76,508

集團於現有及之前的會計期的債務淨額股份比例及經調整債務淨額股份比例撮述如下：

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
非流動負債：		
貸款及其他借款	37,982	43,134
租賃負債	30,898	33,374
	68,880	76,508
流動負債：		
貸款及其他借款	17,513	13,634
租賃負債	6,736	7,118
	24,249	20,752
借款總額	93,129	97,260
流動資金	(19,341)	(14,864)
借款淨額	73,788	82,396
國泰航空股東應佔資金	73,257	62,773
債務淨額股份比例	1.01	1.31

為要將資本淨負債比率與集團借款契約作比較，集團選擇列示的部分借款淨額及債務淨額股份比例並不包括不含資產轉讓元素的租賃，只包括在租約期滿時向集團轉讓基本資產或包含集團合理地確定會行使購買權的租賃負債。

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
借款淨額	73,788	82,396
減：不含資產轉讓的租賃負債	(19,090)	(19,967)
經調整借款淨額 (撇除不含資產轉讓元素的租賃)	54,698	62,429
經調整債務淨額股份比例 (撇除不含資產轉讓元素的租賃)	0.75	0.99

12. 貿易及其他應收款項

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
扣除虧損撥備的貿易應收賬項	3,381	5,559
衍生財務資產 – 當期部分	90	431
其他應收及預繳款項	2,994	4,567
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	4	51
	6,469	10,608

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除虧損撥備)按賬單日分析如下：		
一個月內	2,608	4,374
一至三個月	505	713
三個月以上	268	472
	3,381	5,559

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除虧損撥備)賬齡分析如下：		
當期	2,916	4,984
逾期少於三個月	221	430
逾期三個月以上	244	145
	3,381	5,559

年內有關貿易應收賬項的預期信貸虧損撥備變動如下：

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
一月一日的結餘	81	83
撇銷款額	(3)	(2)
十二月三十一日的結餘	78	81

13. 流動資金

流動資金風險

審慎的流動資金風險管理意味著維持充足的流動資金，並有足夠的未動用已承擔信貸額度來應付到期的債務。

管理層根據預期現金流量監控集團流動資金儲備（包括下文的流動資金及未動用信貸）的滾動預測。此外，集團的流動資金管理政策包括以內部及外部標準監控資產負債表的流動資金比率及維持債務融資計劃。

集團於報告期末持有流動資金（《二零二零年報告書》財務報表附註 16）港幣一百九十三億四千一百萬元（二零一九年：港幣一百四十八億六千四百萬元），可供管理流動資金風險。

13. 流動資金（續）

(a) 財務安排

集團於報告期末持有以下流動資金及未動用信貸：

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
流動資金	19,341	14,864
減抵押作部分長期融資安排的金額		
- 海外上市債務證券	(6)	(5)
- 銀行存款	(138)	(137)
已承擔的未動用信貸	9,396	5,289
集團可動用的無限定用途流動資金	28,593	20,011

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
未承擔銀行透支	343	330
其他未承擔銀行信貸	775	100
	1,118	430

由於基本業務的多變性質，集團庫務部亦透過可動用的已承擔及未承擔信貸維持資金靈活性。已承擔的未動用信貸可隨時動用，貨幣可為港幣或美元。未承擔銀行透支及其他未承擔銀行信貸可隨時動用，銀行可在未有給予通知下隨時終止。

(b) 財務負債的還款期限

有關分析按二零一九年的相同基準進行。未貼現的財務負債的還款期限概述如下：

	2020				總計 港幣百萬元
	一年內 港幣百萬元	一年後 至兩年 港幣百萬元	兩年後 至五年 港幣百萬元	五年後 港幣百萬元	
集團					
貸款及其他借款	(18,527)	(11,808)	(17,132)	(12,891)	(60,358)
租賃負債	(7,519)	(6,942)	(14,445)	(12,307)	(41,213)
其他長期應付款項	-	(1,072)	(1,804)	(835)	(3,711)
貿易及其他應付款項	(11,065)	-	-	-	(11,065)
衍生財務負債淨額	(1,283)	(227)	(281)	(35)	(1,826)
總計	(38,394)	(20,049)	(33,662)	(26,068)	(118,173)

	2019				總計 港幣百萬元
	一年內 港幣百萬元	一年後 至兩年 港幣百萬元	兩年後 至五年 港幣百萬元	五年後 港幣百萬元	
集團					
貸款及其他借款	(15,009)	(11,737)	(23,680)	(11,616)	(62,042)
租賃負債	(8,233)	(7,518)	(18,546)	(10,807)	(45,104)
其他長期應付款項	-	(1,871)	(1,698)	(843)	(4,412)
貿易及其他應付款項	(17,695)	-	-	-	(17,695)
衍生財務負債淨額	(579)	(163)	(102)	(32)	(876)
總計	(41,516)	(21,289)	(44,026)	(23,298)	(130,129)

14. 貿易及其他應付款項

	2020	2019
	港幣百萬元	港幣百萬元
貿易應付賬項	3,284	8,448
衍生財務負債 – 當期部分	1,311	523
其他應付款項	7,278	8,968
應付聯屬公司賬項	218	125
應付其他關連公司賬項	285	154
	12,376	18,218

	2020	2019
	港幣百萬元	港幣百萬元
貿易應付賬項按賬單日分析如下：		
一個月內	2,570	8,018
一至三個月	262	403
三個月以上	452	27
	3,284	8,448

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

上述其他應付款項包括集團就可能或實際出現的稅項（除所得稅外）、訴訟及索償作出撥備港幣十億五千六百萬元（二零一九年：港幣七億九千四百萬元），其年內變動如下：

	2020	2019
	港幣百萬元	港幣百萬元
一月一日的結餘	794	780
額外撥備	284	152
已動用撥備	(22)	(138)
十二月三十一日的結餘	1,056	794

15. 股本

	2020		2019	
	股份數目	港幣百萬元	股份數目	港幣百萬元
已發行及繳足股款				
普通股				
一月一日的結餘	3,933,844,572	17,106	3,933,844,572	17,106
二零二零年八月十日發行的供股股份	2,503,355,631	11,716	-	-
十二月三十一日的結餘	6,437,200,203	28,822	3,933,844,572	17,106
優先股				
一月一日的結餘	-	-	-	-
二零二零年八月十二日發行的股份	195,000,000	19,500	-	-
十二月三十一日的結餘	195,000,000	19,500	-	-
		48,322		17,106

公司於二零二零年六月九日宣佈一項資本重組建議，內容包括：

- (a) 優先股及認股權證發行，即由公司向 Aviation 2020 Limited（由財政司司長法團全資擁有）發行的：(a) 195,000,000 股優先股，認購價為每股優先股港幣一百元；及 (b) 416,666,666 份認股權證，該等認股權證讓 Aviation 2020 Limited 有權以認股權證行使價每股港幣四點六八元（可予調整）認購不超過 416,666,666 股繳足股款普通股股份；及

15. 股本（續）

- (b) 供股，即以股東於二零二零年七月二十一日每持有十一股現有普通股股份獲發七股供股股份的基準按每股供股認購價港幣四點六八元進行 2,503,355,631 股供股股份的供股。

供股及發行優先股及認股權證所得款項淨額用作一般企業用途。

優先股及認股權證於二零二零年八月十二日（「發行日」）完成發行。認股權證的到期日由認股權證的發行日起計五年。

優先股不可由 Aviation 2020 Limited 選擇贖回。公司可贖回全部或部分優先股，總額相等於優先股的發行價每股港幣一百元及任何未付股息（包括任何股息欠款或額外股息金額）。優先股持有人無權召開或出席任何股東大會或於會上投票，除非股東大會涉及審議有關條文修訂的決議案，而有關修訂直接或不利地修改或廢除優先股附帶的特別權利及優先權。

優先股的股息按以下比率累計：

- (a) 自發行日起（包括該日）至但不包括發行日後滿三年之日（「第一次遞增日期」）期間每年百分之三；
- (b) 自第一次遞增日期起（包括該日）至但不包括發行日後滿四年之日（「第二次遞增日期」）期間每年百分之五；
- (c) 自第二次遞增日期起（包括該日）至但不包括發行日後滿五年之日（「第三次遞增日期」）期間每年百分之七；及
- (d) 自第三次遞增日期起（包括該日）每年百分之九。

優先股及行使後的認股權證以額外股本入帳。

有關優先股及認股權證的詳情載於二零二零年六月九日的公司公告、二零二零年六月十九日的股東通函及二零二零年八月十二日的公告內。

經公司股東於二零二零年股東特別大會上批准，公司已於二零二零年八月十日以每股港幣四點六八元發行 2,503,355,631 股新普通股，以及於二零二零年八月十二日以每股港幣一百元發行 195,000,000 股優先股及 416,666,666 份認股權證。

年內，公司或其附屬公司並無購買、出售或贖回公司任何股份，亦無行使認股權證。於二零二零年十二月三十一日，已發行 6,437,200,203 股普通股及 195,000,000 股優先股（二零一九年十二月三十一日：3,933,844,572 股普通股）。

16. 股息

(a) 本年度應付予普通股股東的股息。

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
本年度不宣派第一次中期股息(二零一九年：每股普通股港幣零點一八元)	-	708
於報告期結束後建議不派發第二次中期股息(二零一九年：零)	-	-
	-	708

(b) 於本年度內批准及派付上一財政年度應付予普通股股東的股息。

	2020 港幣百萬元	2019 港幣百萬元
於本年度內並無批准及派付上一財政年度的第二次中期股息(二零一九年：每股普通股港幣零點二零元)	-	787

(c) 公司發行的累計優先股股息

累計優先股的股息按現時每年百分之三的年利率每半年於期末支付，公司可酌情延遲支付全部或部分股息。公司已延遲派付原定於二零二一年二月十六日到期的股息。遞延金額為港幣二億九千二百五十萬元，自發行日（二零二零年八月十二日）起六個月計算的股息。截至二零二零年十二月三十一日止期間，優先股股東應佔金額為港幣二億二千八百萬元（如綜合損益及其他全面收益表所披露）。累計優先股的股息在宣派前不會累計，並歸類為從股本作出的分派。

董事局決定不宣派截至二零二零年十二月三十一日止年度中期股息。

公司的股息政策是將撇除非現金特殊項目後的綜合除稅後溢利約一半作為股息。然而，在應用此政策及最終派息時須考慮其他因素，如本公司的財務狀況、本公司的溢利、市場情況、現行及預期經濟環境的穩健程度。

為使二零二一年五月十二日舉行的股東周年大會上委任代表的投票能順利處理，股東登記將於二零二一年五月七日至二零二一年五月十二日（包括首尾兩天）暫停辦理，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保有權出席股東周年大會並於會上投票，所有過戶表格連同有關股票，須於二零二一年五月六日（星期四）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

17. 新型冠狀病毒疫情的影響

新型冠狀病毒於二零二零年爆發，嚴重影響集團的業務運作和財務狀況，因此集團已採取相應的行動。復甦進度仍然存在重大的不確定性，使若干影響財務報表的會計判斷及預測受到影響，其主要內容如下：

(a) 流動性及持續營運問題

為減少每月現金消耗、增加股本、減少債務淨額及負債比率，以及促進集團業務復甦，已採取以下行動：

(i) 保留營運資金的初步措施

措施包括大幅削減可運載量、高級管理層減薪、實施兩輪自願性特別休假計劃（分別獲八成及九成員工參與）、暫停多項計劃及非必要開支、向供應商取得減免並推遲付款，以及關閉外站機組人員基地。集團與空中巴士公司達成協議，將旗下空中巴士 A350-900 型及 A350-1000 型飛機的付運時間分別由二零二零年及二零二一年延遲至二零二零至二零二三年，並將空中巴士 A321neo 型飛機的付運時間由二零二零至二零二三年延遲至二零二零至二零二五年。集團亦與波音公司就延遲接收波音 777-9 型飛機進行深入磋商。

(ii) 資本重組計劃

國泰航空於二零二零年六月九日宣佈一項資本重組計劃，在未計開支前所得款項總額約為港幣三百九十億元。計劃包括三部分：

- 優先股及認股權證發行，即由公司向 Aviation 2020 Limited（根據《財政司司長法團條例》（香港法例第 1015 章）設立並由財政司司長法團全資擁有）發行的：(a) 優先股，總認購金額為港幣一百九十五億元；及 (b) 可認購公司普通股的認股權證，總行使價約為港幣十九億五千萬元（可予調整）；
- 供股，即建議以供股記錄日期每持有十一股現有普通股股份獲發七股供股股份的基準按供股認購價港幣四點六八元進行 2,503,355,631 股供股股份的供股，集資總金額約港幣一百一十七億元；及
- 過渡貸款，即由 Aviation 2020 Limited 向公司提供港幣七十八億元的已承擔過渡貸款融資。

公司於二零二零年六月九日獲授予過渡貸款融資，該貸款仍未動用。供股股份已獲悉數認購，並於二零二零年八月十日發行。優先股及認股權證發行於二零二零年八月十二日完成。

資本重組計劃對每股普通股盈利、股本及股息的影響分別於上文附註 7、15 及 16 披露。

(iii) 企業重組計劃

國泰航空於二零二零年十月二十一日宣佈集團進行企業重組計劃。

- 國泰港龍航空於二零二零年十月二十一日停止營運，集團現已或將會尋求規管機構批准，由國泰航空及香港快運營運國泰港龍航空的大部分航線，藉此取得營運效益及發揮品牌的協同效應，為集團建立更專注、更高效率、更具競爭力的業務。

17. 新型冠狀病毒疫情的影響（續）

- 國泰航空集團（包括國泰港龍航空）整體裁減約五千九百名員工，約佔國泰航空集團員工總數的百分之十七。
- 國泰航空要求駐港機艙服務員及機師過渡至新的服務條件，令薪酬更貼近生產力及提升市場競爭力。

於二零二零年十二月三十一日，企業重組計劃已大致實行，企業重組成本為港幣二十三億八千三百萬元主要與裁員成本有關。另外已（於上文附註 6「稅項」）確認一項就國泰港龍航空稅項虧損作出的遞延稅項資產撇銷港幣十五億九千萬元。

考慮到上述行動的淨影響（帶來於二零二零年十二月三十一日的無限制用途流動資金港幣二百八十六億元）及於二零二一年二月發行港幣六十七億元有擔保可轉換債券（於下文附註 18「報告期後事項」披露）所得收益，董事局已評估不同情況下的現金流量預測，包括在延伸的下行情況下，集團網絡在預測期間客運需求持續嚴重受壓，結果認為集團現時持有的無限制用途流動資金，足以應付由通過綜合財務報表之日起計至少十二個月。

(b) 資產賬面值

集團營運環境出現重大變動後，管理層已檢討其現金產生單位、非財務資產及投資的可收回金額。

減值及相關支出港幣四十億五千六百萬元（除稅前）按以下方式確認：

- (i) 將三十四架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機的資產價值減低（港幣二十七億六千四百萬元，上文附註 9），以及為當中的租賃飛機符合交還狀況而作出撥備調整（港幣一千二百萬元記入淨額）。
- (ii) 商譽減值（合共港幣三千九百萬元，上文附註 10）以及國泰航空飲食服務及雅潔洗衣的資產減值（合共港幣十一億八千四百萬元，上文附註 9），以減低資產賬面值至其預計可收回金額，即扣除出售成本的公允值與使用價值兩者之較高者。
- (iii) 租賃物業減值共港幣二千五百萬元。（見上文附註 9）
- (iv) 於一家聯屬公司投資減值港幣五千六百萬元。（《二零二零年報告書》財務報表附註 9）

上述各項不包括與國航相互持股的影響。

並無其他已識別的減值事項。有關商譽減值的評估於上文附註 10 中披露。

(c) 政府支援及其他援助

集團已確認各地給予的政府支援港幣二十六億八千九百萬元，大部分因應新型冠狀病毒疫情而獲得。

港幣十五億零三百萬元的收入支援列示為來自其他服務的收益及收回款項，與成本減省或豁免有關的港幣十一億八千六百萬元於相關的成本類別化為淨額。於年底並無附帶於該等支援的未實現條件或或有事項。

17. 新型冠狀病毒疫情的影響（續）

(i) 香港

主要的收入支援來自香港「保就業」計劃資助，其中港幣八億八千六百萬元收自該計劃，另外就於二零二零年四月一日持有有效適航證並在香港註冊的飛機獲得港幣二億三千五百萬元的補貼。

在成本方面的減省主要來自香港機場管理局，包括機場設施收費上的折扣及豁免港幣十億八千萬元。

(ii) 外站

收到來自外站政府共港幣三億六千八百萬元，大部分與就業支援計劃有關，列作來自其他服務及收回款項的收益入賬。

(d) 新型冠狀病毒相關租金優惠

截至二零二零年十二月三十一日止年度，集團直接因新型冠狀病毒疫情而以固定付款折扣方式獲得租金優惠。

集團提早採納《香港財務報告準則》第 16 號修訂本「二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」，且對集團於年內獲授予的所有合資格租金優惠應用這可行權宜方法。

所收港幣三億一千六百萬元的租金優惠以負可變租賃付款計入損益。此金額包括年內收自政府供應商的減免港幣二億六千六百萬元，如上文所披露計入政府支援及其他援助中。

18. 報告期後事項

於二零二一年一月二十七日，國泰航空宣佈發行港幣六十七億元有擔保可轉換債券，利率為百分之二點七五，於二零二六年到期。該批債券於二零二一年二月五日完成發行，所得收益於同日全數收悉。

該批債券部分作為財務負債入賬，部分作為股本權益入賬。財務負債的部分將按沒有轉換權的類似債務證券利率扣減債券的未來現金流量計算。可轉換債券負債部分的現值與發行債券所得收益總額之間的差額將以股本權益入賬。

19. 企業管治

公司致力維持高水平的企業管治。公司在年度報告書所涵蓋的整個年度內，均有遵守香港聯合交易所有限公司《證券上市規則》（「上市規則」）附錄十四《企業管治守則》的所有守則條文，但下述條文除外，公司相信此等條文不能為股東帶來裨益：

- 《企業管治守則》第 A.5.1 至 A.5.4 條有關成立提名委員會、其職權範圍及資源的條文。董事局已審視成立提名委員會的好處，但最後認為由董事局集體審核及批准新董事的委任，乃合乎公司及獲推薦新董事的最大利益，因為在這情況下，董事局可就其能否勝任董事職務，作出更平衡和有根據的決定。

公司已採納一套董事及有關僱員（《企業管治守則》所界定者）進行證券交易的行為守則，其條款的嚴格程度不下於上市規則附錄十《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）。

19. 企業管治（續）

在作出特定查詢後，公司所有董事已就年度報告書所涵蓋的會計期，確認已遵守標準守則及公司的董事進行證券交易行為守則所規定的標準。

有關本公司的企業管治原則及程序，請參閱《二零二零年報告書》。

年度業績已經公司的審核委員會審核。

20. 年度報告書

《二零二零年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零二一年四月七日登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零二一年四月八日發送各股東。

於本公告所載日期，國泰航空的在任董事如下：

常務董事： 賀以禮（主席）、韓兆傑、林紹波、沈碧嘉、鄧健榮；
非常務董事： 劉美璇、宋志勇、施銘倫、施維新、肖烽、張卓平、趙曉航；
獨立非常務董事： 陳智思、夏理遜、米爾頓及董立均。

承董事局命
國泰航空有限公司
主席
賀以禮

香港，二零二一年三月十日

公司網址：www.cathaypacific.com

免責聲明

本文件可能載有若干前瞻性陳述，反映公司對未來或未來事件的信念、計劃或期望。此等前瞻性陳述乃基於多項假設、當前估算及預測而作出，因此可能存在一些內在風險、不確定因素或其他非公司所能控制的因素。事件的實際結果或結局或會因一些因素而導致出現重大及／或不利的分別，這些因素包括新型冠狀病毒疫情的影響、集團營運業務的經濟環境或行業（特別在香港及中國內地）出現變化、宏觀經濟及地緣政治不明朗、競爭環境改變、匯率和利率及商品價格變動，以及集團確定和管理其所面對的風險的能力。此等前瞻性陳述的任何內容均不得或不應被用作為未來的任何保障或聲明的依據，或其他方面的聲明或保證。公司或其董事、高級人員、僱員、代理人、聯繫人、顧問或代表，概不會就更新此等前瞻性陳述，或因應未來事件或發展修改此等陳述，或提供有關此等陳述的附加資料或更正任何不準確資料承擔任何責任。

本文件提述的香港乃指香港特別行政區，澳門指澳門特別行政區，台灣則指台灣地區。