國泰航空公司

# 二零二零年報告書

國泰航空有限公司

股份代號：293

# 目錄

## 財務及營業撮要


3 財務及營業撮要
5 主席致函
9 業務回顧
23 財務評述
31 可持續發展回顧


## 企業管治


34 董事及要員
36 董事局報告
43 企業管治報告


## 財務報表


59 獨立核數師報告
65 綜合損益及其他全面收益表
66 綜合財務狀況表
67 綜合現金流量表
68 綜合股東權益變動表
69 財務報表附註
121 主要附屬公司及聯屬公司
123 主要會計政策
134 業務統計數字
139 詞彙
140 公司及股東資料
140 免責聲明


*本年報的英文譯本於本公司的股份登記處備索。*

# 國泰航空有限公司

國泰航空有限公司(「國泰航空」)連同旗下附屬公司香港快運航空有限公司(「香港快運」)及香港華民航空有限公司(「華民航空」)於二零二零年底持有共二百三十九架飛機，當中九十二架停泊於香港以外。在爆發2019冠狀病毒病(「新型冠狀病毒」)前，旗下公司直接聯繫香港至全球三十五個國家共一百一十九個目的地(連同代碼共享協議聯繫五十四個國家共二百五十五個目的地)，包括中國內地二十六個目的地。根據國際航空運輸協會二零一九年世界航空運輸業統計報告，國泰航空集團是全球第八大國際客運航空公司及第三大國際貨運航空公司。

國泰航空於一九四六年在香港成立。過去七十年間，國泰航空一直以港為家，至今仍致力貢獻香港，不斷進行龐大投資，務求令香港發展為一個主要國際航空樞紐。

國泰航空於二零二零年底持有一百九十九架客機及貨機。集團的其他投資還包括航空飲食、洗衣、地勤服務及貨運站公司，以及位於香港國際機場的企業總部。

香港快運為國泰航空的全資附屬公司，是一家以香港為基地的廉價航空公司，於二零二零年底持有二十八架飛機，在亞洲區內提供定期航班。華民航空為國泰航空的全資附屬公司，這家提供速遞服務的全貨運航空公司於二零二零年底營運十二架飛機，在亞洲提供定期航班。港龍航空有限公司(「國泰港龍航空」)於二零二零年十月二十一日停止營運，此前該公司為國泰航空旗下提供全面航空服務的全資附屬公司。

國泰航空持有中國國際航空股份有限公司(「國航」)百分之十八點一三股權。國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司。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。集團持續在香港進行投資，然而由於疫情關係，集團於二零二零年底已推遲或已商討推遲六十架新飛機的付運日期。

於二零二零年底，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾二萬五千六百名員工，其中在香港僱用的員工約二萬零八百人。國泰航空及其大股東太古股份有限公司(「太古公司」)及國航的股份均於香港聯合交易所有限公司上市。

國泰航空是環球航空聯盟「寰宇一家」的創辦成員，該聯盟的服務網絡覆蓋全球超過一千個目的地。

# 財務及營業撮要

## 集團財務統計數字

| | | 2020 | 2019 | 變幅 |
|---|---|---|---|---|
| **業績** | | | | |
| 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)/盈利 | *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%** |
| 普通股每股普通股股東資金 *** | *港元* | **8.3** | 16.0 | **-48.1%** |
| 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。*

*** *普通股股東資金是在相關報告期的十二月三十一日扣除優先股股本及優先股股東應佔未付累計股息後得出。*

以客為尊

我們視每位乘客的旅程
為他們最重要的旅程，
並且不斷提升他們在地勤
及航機上的體驗。

# 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

精益求精

安全、高效益、
準時且一致。乘客信賴我們
為他們帶來方便又舒適的旅程。

# 業務回顧

**二零二零年，新型冠狀病毒疫情加上相關的旅遊限制及封關措施，使全球航空市場陷入前所未有的癱瘓局面，令國泰航空集團受到嚴重影響。國泰航空的客運收益跌至疫情前水平的百分之二至百分之三，而集團全資擁有的廉價航空公司香港快運則於三月二十三日至八月一日暫時停止營運。因此，集團於二零二零年的表現遠低於過去數年。**

客運方面是至今最受疫情影響的業務，香港的社會事件令客運量自二零一九年八月開始下降，而隨著疫情加劇，客運量在二零二零年三月開始大受影響。由於旅遊意欲偏低及全球廣泛實施相關的旅遊限制，特別是暫時禁止旅客在香港國際機場轉機，導致需求大幅下跌。我們僅提供最基本數量的航班，全年大部分時間的每月可載客量均低於疫情前水平的百分之十，多架客機因而停飛，而基於審慎營運及資產管理的考慮，客機機隊約百分之四十六的飛機已遷移至香港以外的地方停泊。雖然在向來是旺季的夏季月份裏呈現輕微的需求上升，但升幅仍遠低於固有的水平。整體而言，我們在二零二零年運載的乘客量僅為二零一九年的百分之十三點一。

儘管因缺少了以客機腹艙提供的載貨空間而令可載貨量大幅下跌，貨運業務至今表現仍然較為理想。市場對醫療用品的需求取代了需求較弱的傳統貨流，情況尤以上半年為甚。市場上提供的可載貨量與需求失衡，促使收益增加，而因客機腹艙提供的可載貨量受到限制，令收益率上升。我們推出了多項措施，盡可能增加可載貨量，其中包括營運超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次包機服務、以客機機艙運載貨物，以及將四架波音777-300ER型飛機部分經濟客艙座椅移除。

為盡量保存更多現金，我們推行了多項削減成本的措施，包括實施高級管理層減薪、暫停所有非必要開支、推遲飛機交付、與關係良好的供應商洽商要求推遲現金付款並提供折扣及給予紓困待遇，以及凍結招聘。我們亦要求員工參與兩輪特別休假計劃，分別獲約八成及九成員工支持。集團於二零二零年亦收到全球各地約港幣二十六億八千九百萬元的政府支援，大部分與新型冠狀病毒疫情有關。

## 資本重組計劃

疫情導致客運收益大跌，因此國泰航空於八月十二日完成公司一項港幣三百九十億元資本重組計劃，包括發行港幣一百九十五億元優先股（附認股權證）及供股集資港幣一百一十七億元，並附以可於二零二零年六月動用的港幣七十八億元過渡貸款。集團感謝香港特別行政區政府及各股東在此關鍵時刻給予支持。是此資本重組計劃不但強化財務狀況，改善負債比率，亦提供大量流動資金。

# 業務回顧

## 客運服務・飛行常客獎勵計劃

### 企業重組計劃

雖然資本重組計劃令公司能夠繼續營運，但我們每月仍然消耗約港幣十五億至港幣二十億元現金，長此下去實在難以為繼，因此公司必須進行全面重組，以減少現金消耗，維持國泰航空長期持續營運的能力。有關重組計劃的主要內容已於十月二十一日公佈。

首先是在集團編制的三萬五千個職位中削減八千五百個（或百分之二十四）職位。由於已凍結招聘及之前已關閉若干海外機組人員基地，二千六百個職位本已懸空，因此受影響的職位約五千九百個（或集團編制的百分之十七），包括裁減五千三百名駐港員工，另有六百名非駐港員工亦受到影響。

其次是國泰港龍航空停止營運並且停用其品牌，因此而減少的職位佔上述削減職位的大多數。此舉有助集中營運兩個目標明確區分的品牌，讓我們將投資用於發展國泰航空的優勢及其提供的優質顧客體驗，同時發揮旗下廉價航空公司香港快運的潛力。集團擬爭取由國泰航空或香港快運營運大部分之前由國泰港龍航空營運的航線，而國泰航空已取得並營運當中數條航線。此外，之前由國泰港龍航空營運的若干架飛機將逐步轉移至國泰航空及香港快運。

第三，我們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。我們非常感謝在獲邀員工中，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同意接受新合約。

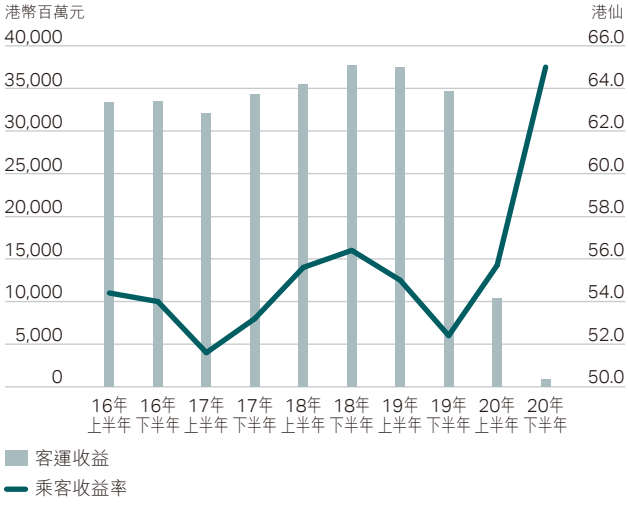
重組計劃使集團業務的目標更明確、效率更高、競爭力更強。計劃帶來一次性的重組成本約港幣二十四億元。實行上述三項措施後，每月可節省約港幣五億元的現金，因而令國泰航空每月消耗的現金減至約港幣十億元至港幣十五億元。我們已就重組計劃撇銷港幣十五億九千萬元的國泰港龍航空遞延稅項資產。

### 國泰航空及國泰港龍航空客運服務

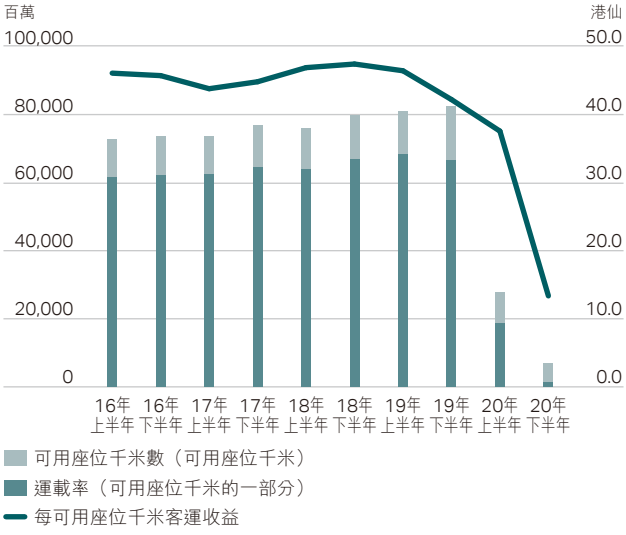
國泰航空及國泰港龍航空於二零二零年合共載客四百六十萬人次，較二零一九年度減少百分之八十六點九。收益減少百分之八十四點三至港幣一百一十三億一千三百萬元。客運航班在貨流支持下，以收入乘客千米計算的客運量減少百分之八十五點一，以可用座位千米計算的可載客量減少百分之七十八點八，而運載率則下跌二十四點三個百分點至百分之五十八。收益率上升百分之四點八至港幣五十六點三仙。香港和世界各地實施旅遊限制及封關措施，使入境及出境客運量均大幅下跌。與此同時，由於香港國際機場於三月中至六月初暫時禁止旅客過境，而由中國內地出發的旅客亦暫時禁止在港過境直至八月中，使過境客運量特別受到影響。這些限制撤銷後，夏季經香港國際機場過境的客運需求逐步增加，尤以中國內地出境客運需求為甚。夏季向來是我們的客運旺季，但二零二零年卻面對很大的挑戰，以致由香港及中國內地前往英國及其他歐洲航點的學生旅客形成一個主要的客羣。

整體而言，二零二零年的復甦進度仍然緩慢，看不到即時改善的明顯跡象。經仔細研究航空業及旗下航空公司可能面對的不同情況後，我們預期在二零二一年營運的可載客量將遠低於百分之五十。

## 客運收益及收益率趨勢




## 可載客量、運載率及效益




## 二零二零年按地區劃分的可用座位千米數（「可用座位千米」）、運載率及收益率變動如下：

| | 可用座位千米（百萬） | | | 運載率(%) | | | 收益率 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2020** | 2019 | **變幅** | **2020** | 2019 | **變幅** | **變幅** |
| 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%** |

## 嶄新發展

- 為使顧客計劃旅程時獲得更大的保障，我們實施多項新的彈性訂位安排，包括推出國泰信用額，讓顧客把已訂機票按等值轉換成信用額，於稍後日子預訂新旅程。另外，我們亦實施無限次免費重新訂位、更改行程或退款安排，情況視乎訂位及飛行日期而定（須受適用條款及條件限制）。
- 我們於特選市場內推出Whatsapp查詢平台，讓顧客更快和更有效地得到回覆。
- 我們推出名為「國泰護航」的一系列加強措施，以關顧乘客從辦理登機手續至登機的每項細節，令出行更安心，措施包括：體溫檢測、零接觸辦理登機手續及登機安排、於登機櫃位及其他旅客設施上應用抗菌塗層、要求乘客及機組人員在整個航程期間必須佩戴口罩、加強清

潔及消毒所有物件的表面、加強外界認識有效過濾機上空氣中百分之九十九點九九九懸浮污染物的高效微粒子空氣過濾系統（HEPA）及其他措施。

- 我們在二零二零年十二月開始與安盛保險有限公司合作，為乘客提供免費保障，涵蓋於海外期間診治新型冠狀病毒的相關醫療費用，乘搭任何航班的乘客均可自動獲得這項保障。

## 獎項

- 二零二零年一月，國泰航空及國泰港龍航空的服務團隊及個別員工在二零一九年香港「優質顧客服務大獎」中獲獎。
- 二零二零年七月，國泰航空在日本旅遊雜誌《ABROAD》二零二零年航空公司整體排名中名列第四位。
- 二零二零年九月，國泰航空於意大利商務旅遊雜誌《Mission》舉辦的Italian Mission Awards中，獲選為「亞洲及中東航線最佳商務客艙航空公司」。
- 二零二零年十月，國泰航空的「亞洲萬里通」旅遊獎勵計劃榮獲二零二零年USA TODAY「十大讀者之選大獎」「最佳飛行常客計劃」組別的第三名。
- 二零二零年十月，國泰貨運於二零二零年Air Cargo News Awards中獲選為「亞洲最佳貨運航空公司」。
- 二零二零年十二月，國泰航空獲美國《商旅》雜誌頒發「最佳亞洲航空公司」獎及「跨太平洋航線服務最佳航空公司」獎。

## 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飆升，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。

## 飛行常客獎勵計劃

### 馬可孛羅會

- 馬可孛羅會為國泰航空及國泰港龍航空的飛行常客提供各種會員優惠及服務。
- 馬可孛羅會會員為國泰航空及國泰港龍航空帶來的收益約佔總收益的四分之一。
- 會員積分乃根據航空公司、客艙級別、票價級別及航程距離計算。
- 銀卡（及以上級別）會員乘搭國泰航空或國泰港龍航空時可無限次使用機場貴賓室，而所有會員均可優先登機及辦理登機手續。
- 因應新型冠狀病毒疫情，我們在二零二零年二月推出額外會籍積分送贈計劃，於二零二零年二月至四月，根據會員的級別，每月向每位會員送贈會籍積分，幫助會員延續會籍級別。我們亦延長於二零二零年二月至四月間到期的中等級別會籍福利，有效期為六個月。
- 二零二零年四月，我們推出自動延續級別計劃，於二零二零年到期的會員，其會籍將延續十二個月。於同期內到期的所有中等級別會籍福利亦獲延長十二個月，之後再將這項安排延伸至涵蓋於二零二一年年底前到期的會籍及中等級別會籍福利。

### 亞洲萬里通

- 亞洲萬里通是亞洲主要的旅遊及消閒獎勵計劃，全球現有超過一千二百萬名會員及超過八百家夥伴機構，包括二十五家航空公司、超過一百五十個酒店品牌、超過四百家餐廳及零售商舖。
- 亞洲萬里通會員兑換國泰航空及國泰港龍航空的飛行獎勵較上年度同期減少百分之八十一，但兑換非航班類別的獎勵則增加百分之八十五。
- 馬可孛羅會會員同時為亞洲萬里通會員。

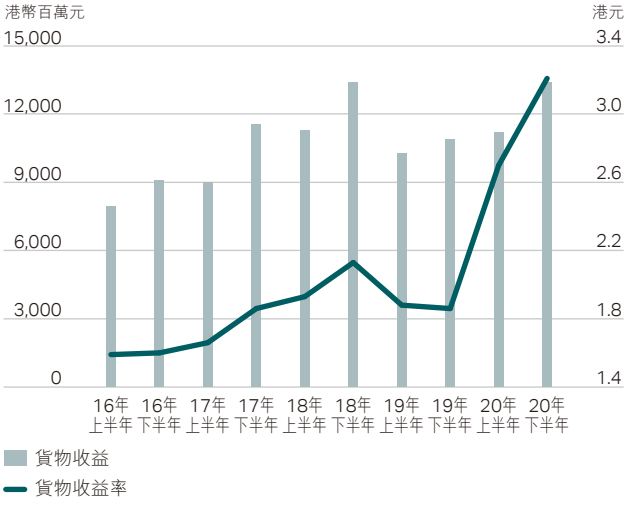
# 業務回顧

貨運服務・機隊

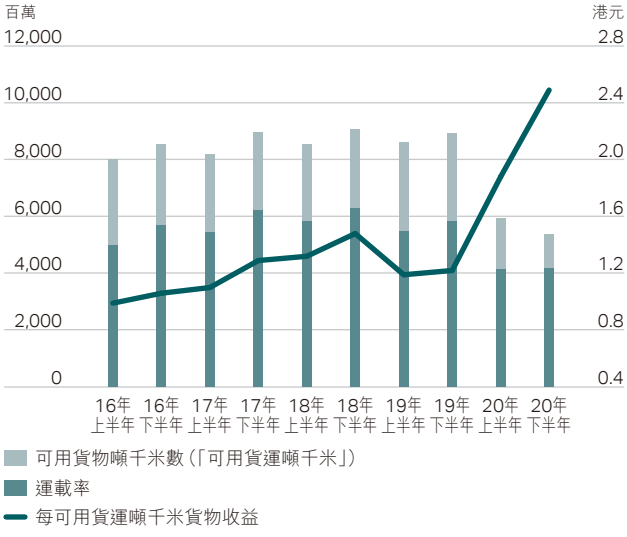
## 國泰航空及國泰港龍航空貨運服務

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減少百分之二十六點五，而以可用貨運噸千米計算的可載貨量則減少百分之三十五點五。運載率仍維持於高水平，上升八點九個百分點至百分之七十三點三，並於十二月升至二零二零年的最高點：百分之八十點三。收益率上升百分之五十八點三至港幣二點九六元，此升幅抵銷了可用載貨量的限制。

### 貨運收益及收益率趨勢




### 可載貨量、運載率及效益




### 二零二零年的可用貨物噸千米數（「可用貨運噸千米」）、運載率及收益率變動如下：

| | 可用貨運噸千米（百萬） | | | 運載率 (%) | | | 收益率 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2020** | 2019 | **變幅** | **2020** | 2019 | **變幅** | **變幅** |
| 國泰航空及國泰港龍航空 | **11,329** | 17,558 | **-35.5%** | **73.3** | 64.4 | **+8.9個百分點** | **+58.3%** |

- 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 | | | | | 訂購架數 | | | | 營業租賃期滿架數** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 租賃** | | | | | | | | | | | | | |
| | 擁有 | 籌資 | 營業 | **總數** | 平均機齡 | '21 | '22 | '23及之後 | **總數** | '21 | '22 | '23 | '24 | '25 | '26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。*

# 業務回顧

## 其他附屬及聯屬公司回顧

## 其他附屬及聯屬公司回顧

二零二零年應佔其他附屬及聯屬公司業績為港幣四十二億五千五百萬元虧損，而二零一九年則錄得應佔溢利港幣十四億五千萬元。主要附屬及聯屬公司的表現及業務回顧如下：

### 香港快運航空有限公司（「香港快運」）

- 香港快運是香港唯一的廉價航空公司，主要提供航班前往休閒旅遊航點。
- 香港快運一般營運航班前往曼谷、峴港、福岡、名古屋、寧波、大阪、布吉、塞班島、首爾、台中及東京等二十五個目的地。
- 截至二零二零年底，香港快運的機隊共有二十八架飛機，全部均為空中巴士窄體飛機，包括八架空中巴士A320-200型飛機、十一架空中巴士A321-200型飛機及九架空中巴士A320-200neo型飛機。機隊相當年輕，平均機齡為五點一年。預計於二零二一年初將再接收一架空中巴士A320-200neo型飛機。
- 香港快運將於二零二二年起陸續接收國泰港龍航空之前訂購的十六架空中巴士A321-200neo型飛機。該等飛機是同類飛機中最具燃油效益的型號。這支現代化機隊使香港快運能夠充分利用區內的新機遇，有助加強香港作為亞洲主要國際航空樞紐的地位。
- 由於旅遊需求大減，加上亞太區各地政府因應新型冠狀病毒疫情而實施旅遊限制，香港快運於二零二零年三月二十三日至八月一日暫停航班運作。
- 於二零二零年十二月三十一日，香港快運營運前往曼谷及台中的航班。
- 二零二零年的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。
- 香港快運於二零二零年錄得嚴重的除税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。
- 年內的附帶收入滲透率佔收益總額的百分率為百分之十八點八，包括出售行李、優先登機、座位分配及行政費所產生的非航班附帶收益，全部與香港快運的廉航業務模式直接相關。

| | 截至二零二零年十二月三十一日年度 港幣百萬元 | 二零一九年七月二十日至二零一九年十二月三十一日期間 港幣百萬元 |
|---|---|---|
| **收益** | | |
| 客運服務* | **636** | 1,817 |
| 貨運服務 | **14** | 23 |
| 其他服務及收回款項* | **211** | 53 |
| 收益總額 | **861** | 1,893 |
| **開支** | | |
| 員工 | **(575)** | (307) |
| 機上服務及乘客開支 | **(10)** | (23) |
| 著陸、停泊及航線開支 | **(187)** | (476) |
| 燃油成本(包括對沖虧損) | **(285)** | (459) |
| 飛機維修 | **(327)** | (244) |
| 飛機折舊及租金 | **(908)** | (386) |
| 其他折舊、攤銷及租金 | **(28)** | (17) |
| 佣金 | **(1)** | (7) |
| 其他 | **(202)** | (170) |
| **營業開支** | **(2,523)** | (2,089) |
| 財務支出淨額 | **(274)** | (112) |
| **開支總額** | **(2,797)** | (2,201) |
| **除稅前虧損** | **(1,936)** | (308) |
| 稅項 | **213** | 62 |
| **除稅後虧損** | **(1,723)** | (246) |

* *為配合集團根據《香港財務報告準則》第15號對收益的處理，用以計算香港快運附帶收入滲透率的部分附帶收入乃摘自「客運服務的收益」。*

| | | 截至二零二零年十二月三十一日年度 | 二零一九年七月二十日至二零一九年十二月三十一日期間 |
|---|---|---|---|
| **營業統計數字** | | | |
| 可用座位千米數(「可用座位千米」) | *百萬* | **1,742** | 4,583 |
| 每可用座位千米客運收益 | *港仙* | **36.5** | 39.6 |
| 收入乘客千米數(「收入乘客千米」) | *百萬* | **1,237** | 4,023 |
| 收入乘客運載人次 | *千位* | **572** | 1,888 |
| 乘客運載率 | *%* | **71.0** | 87.8 |
| 乘客收益率 | *港仙* | **51.4** | 45.2 |
| 每可用座位千米成本(連燃油) | *港仙* | **160.6** | 48.0 |
| 每百萬可用座位千米耗油量 | *桶* | **151** | 150 |
| 每百萬收入乘客千米耗油量 | *桶* | **213** | 171 |
| 每可用座位千米成本(除燃油) | *港仙* | **144.2** | 38.0 |
| 每港幣千元員工開支的可用座位千米 | *單位* | **3,030** | 14,928 |
| 每員工可用座位千米 | *千位* | **1,637** | 4,287 |
| 飛機使用量 | *每日時數* | **1.5** | 8.9 |
| 航班準時表現 | *%* | **91.7** | 90.4 |
| 機隊平均機齡 | *年* | **5.1** | 4.9 |

## 香港華民航空有限公司(「華民航空」)

- 華民航空主要為敦豪國際速遞(DHL Express)營運貨運速遞服務。
- 於二零二零年底,華民航空營運九架以乾租方式租用的空中巴士A300-600F型貨機、一架以乾租方式租用的空中巴士A330-243F型貨機及兩架以乾租方式租用的空中巴士A330-300型客機改裝貨機。
- 華民航空提供定期航班及包機往來亞洲主要城市,包括曼谷、北京、宿霧(經馬尼拉)、成都、河內、胡志明市、雅加達、吉隆坡、名古屋、大阪、檳城、首爾、上海、新加坡、台北及東京。
- 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。
- 航班準時表現上升三點一個百分點至百分之九十點一。
- 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,因此華民航空於二零二零年的財務業績較二零一九年有所改善。

## 為航空公司提供服務的主要附屬公司

### 國泰航空飲食服務(香港)有限公司(「國泰航空飲食服務」)及海外航空飲食設施

- 全資附屬公司國泰航空飲食服務營運香港主要的航空飲食設施。
- 國泰航空飲食服務為香港五十家國際航空公司提供航空飲食服務,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疫情的影響)。
- 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」)

- 全資附屬公司國泰航空服務於香港國際機場擁有及營運集團的貨運站。國泰航空服務於二零二零年底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。

### 香港機場地勤服務有限公司(「香港機場地勤服務」)

- 全資附屬公司香港機場地勤服務在香港國際機場提供停機坪及地勤服務。於二零二零年底,該公司為二十九家航空公司(包括國泰航空)提供地勤服務。
- 二零二零年,香港機場地勤服務分別佔香港國際機場停機坪及地勤服務市場的百分之三十六及百分之四。由於新型冠狀病毒疫情對國際跨境旅遊的影響,二零二零年停機坪業務處理的航班數目大幅下跌百分之六十七,地勤業務處理的航班數目較上年度減少百分之七十三。
- 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的財務業績造成不利影響。

### 雅潔洗衣有限公司(「雅潔洗衣」)

- 全資附屬公司雅潔洗衣專門為企業提供布草、制服及衣物的洗衣及乾洗服務。
- 該公司於元朗工業園營運一座商業洗衣廠房，在香港設有十二間服務零售顧客的洗衣店。
- 雅潔洗衣於二零二零年處理的衣物共三千三百萬件，而二零一九年則為一億零二百萬件。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。

## 主要聯屬公司

### 中國國際航空股份有限公司(「國航」)

- 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。我們委派代表出任國航董事會成員，並以權益法入賬處理應佔國航的業績。
- 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」)

- 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。該公司的總部設於北京，但以上海浦東為主要營運基地。
- 於二零二零年十二月三十一日，國貨航營運十五架貨機，提供貨運航班前往十一個國內城市及十四個其他各地城市。連同國貨航可利用國航客機腹艙載貨，其網絡聯繫逾二百多個目的地。
- 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。

## 反壟斷訴訟

國泰航空面對不同法域的反壟斷訴訟，結果尚未明朗。現階段國泰航空未能就全部潛在負債作出評估，但已根據相關事實及情況按第133頁會計政策第22項作出撥備。

專注提升
生產力及價值

我們精簡程序，
令決策更見靈活，
專注以最佳的方法，
決心積極解決問題。

# 財務評述

**國泰航空集團於二零二零年錄得應佔虧損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）。國泰航空及國泰港龍航空於二零二零年錄得除税後虧損港幣一百七十三億九千三百萬元（二零一九年：溢利港幣二億四千一百萬元），應佔附屬及聯屬公司虧損為港幣四十二億五千五百萬元（二零一九年：溢利港幣十四億五千萬元）。**

二零二零年的虧損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税項資產十五億九千萬元）。

集團收到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，當中港幣十五億零三百萬元確認為來自其他服務的收益及收回款項，港幣十一億八千六百萬元確認為成本減省或豁免記入相關的成本類別。此外，集團亦獲香港特別行政區政府以預售機票方式給予的支持港幣十億零八百萬元，該筆款項已記入合約負債中，有待實際履行相關載運服務。

有關新型冠狀病毒疫情的其他財務影響，詳載於財務報表附註32。

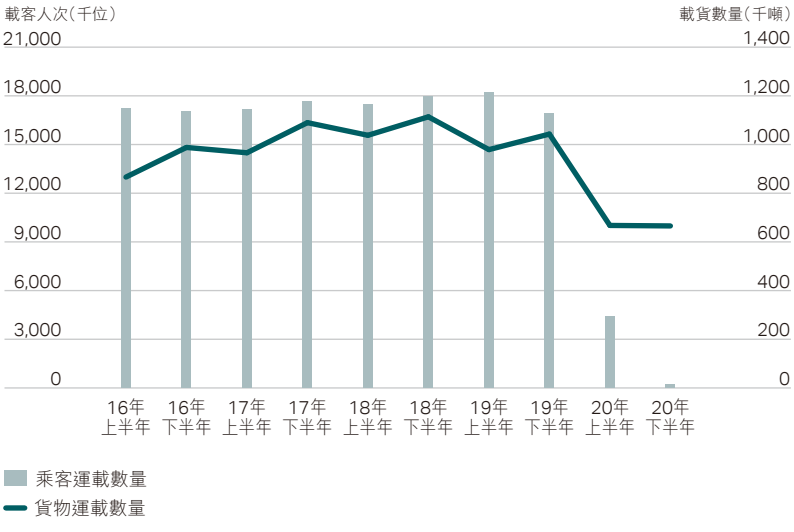
## 收益

| | 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%** |

# 財務評述

## 收益

## 國泰航空及國泰港龍航空：乘客及貨物運載數量

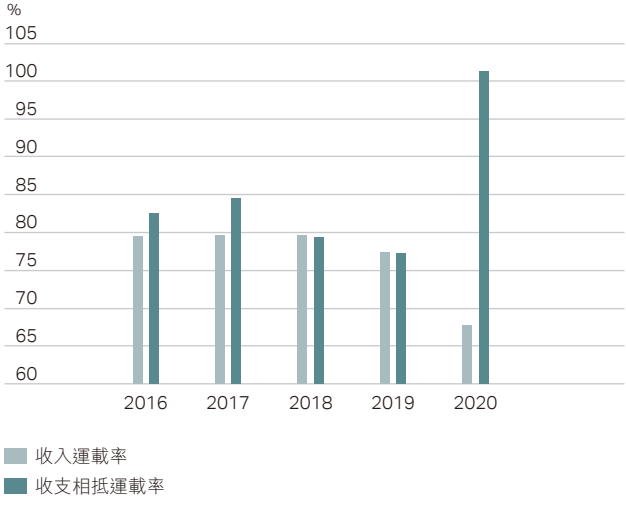



## 國泰航空及國泰港龍航空

- 客運收益減少百分之八十四點三至港幣一百一十三億一千三百萬元。收入乘客運載人次減少百分之八十六點九至四百六十萬人次，而收入乘客千米數則減少百分之八十五點一。
- 乘客運載率下跌二十四點三個百分點至百分之五十八，可用座位千米數減少百分之七十八點八。
- 乘客收益率上升百分之四點八至港幣五十六點三仙。
- 頭等及商務客艙收益減少百分之八十五點一，運載率由百分之五十八點一下跌至百分之三十八點七。
- 特選經濟客艙及經濟客艙收益減少百分之八十四，運載率由百分之八十六點三下降至百分之六十一點二。
- 儘管可用貨運噸千米數減少百分之三十五點五，貨運收益仍增加百分之十六點二至港幣二百四十五億七千三百萬元。
- 貨物運載率上升八點九個百分點，貨物收益率增加百分之五十八點三至港幣二點九六元。
- 整體收入運載率下跌九點七個百分點至百分之六十七點七。由於可運載量大幅減少，收支相抵運載率上升至為百分之一百零一點四。
- 收益率及運載率轉變對全年收益的影響如下：

| | 港幣百萬元 |
|---|---|
| 假設乘客運載率增加一個百分點 | **194** |
| 假設貨物運載率增加一個百分點 | **335** |
| 假設乘客收益率增加港幣一仙 | **201** |
| 假設貨物收益率增加港幣一仙 | **84** |

## 國泰航空及國泰港龍航空：收入及收支相抵運載率

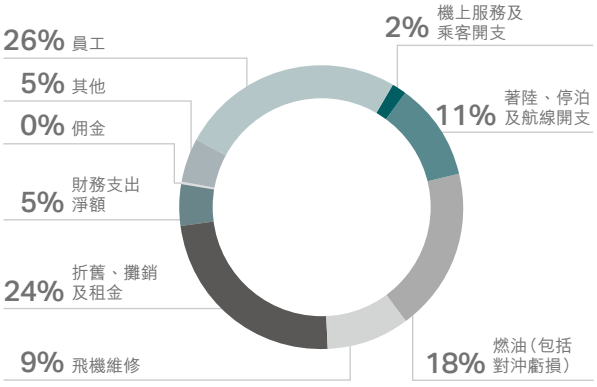


## 營業開支

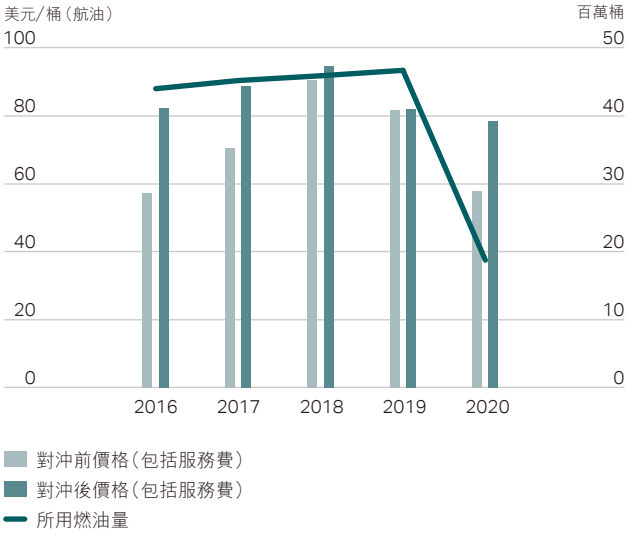
| | 集團 | | | 國泰航空及國泰港龍航空 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2020 港幣百萬元** | 2019 港幣百萬元 | **變幅** | **2020 港幣百萬元** | 2019 港幣百萬元 | **變幅** |
| 員工 | **15,786** | 20,125 | **-21.6%** | **13,616** | 17,604 | **-22.7%** |
| 機上服務及乘客開支 | **1,102** | 5,306 | **-79.2%** | **1,093** | 5,284 | **-79.3%** |
| 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。

### 集團營業開支總額




### 集團燃油價格及耗油量



## 營業業績分析

| | 2020年<br>上半年<br>港幣百萬元 | **2020年<br>下半年<br>港幣百萬元** | **2020年<br>全年<br>港幣百萬元** | 2019年<br>上半年<br>港幣百萬元 | 2019年<br>下半年<br>港幣百萬元 | 2019年<br>全年<br>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、減值及相關支出及税項前的溢利／虧損（扣除滙率變動的影響）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、減值及相關支出及税項前溢利** | **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、減值及相關支出及税項前虧損** | **(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。*

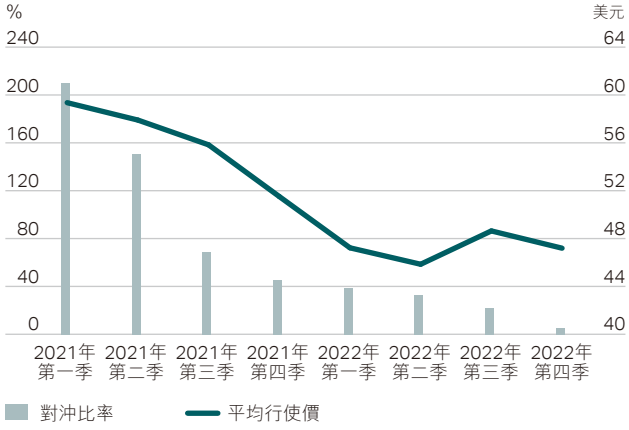
## 燃油開支及對沖

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下圖。
- 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




## 稅項

- 主要由於集團錄得虧損而產生一項稅項抵免，此稅項抵免已扣除就國泰港龍航空稅項虧損撇銷遞延稅項資產港幣十五億九千萬元。

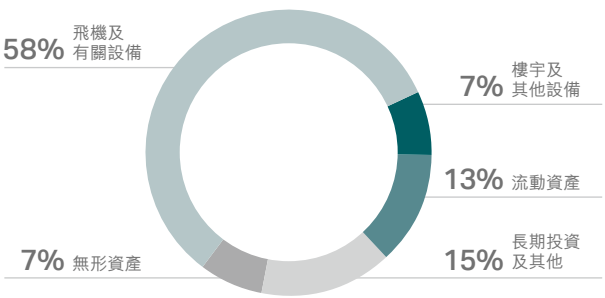
## 股息

- 董事局於二零二一年二月九日宣佈已議決延遲派付原定於二零二一年二月十六日到期應付的優先股股息。該等股息將予累計並構成欠款(而該等欠款應有權按當前的股息率享有股息)。
- 優先股條款規定，在該等欠款完全支付前，公司將不會派發普通股股息或回購其普通股。因此二零二零年年度不派發或不建議派發普通股股息。

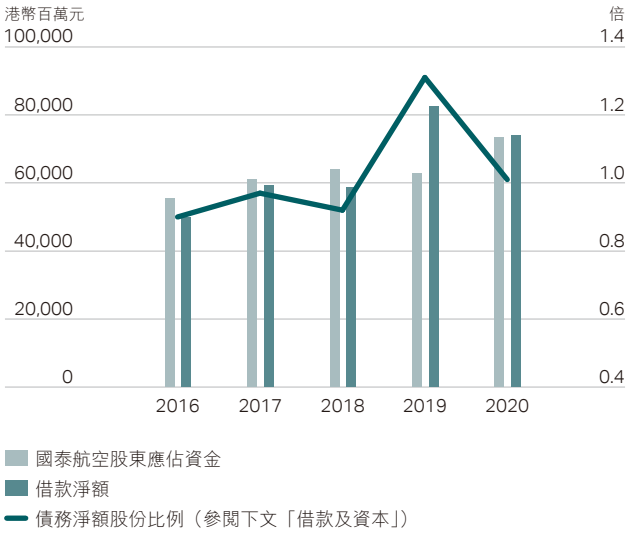
## 資產

- 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。

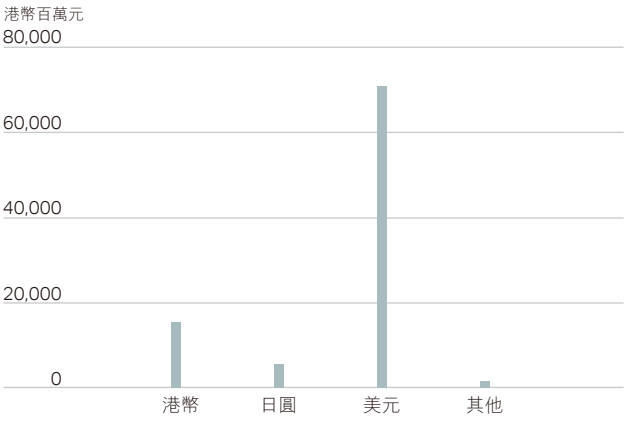
## 資產總值



## 債務淨額及股本




## 借款（主要貨幣）




其他貨幣包括新加坡元。

## 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。

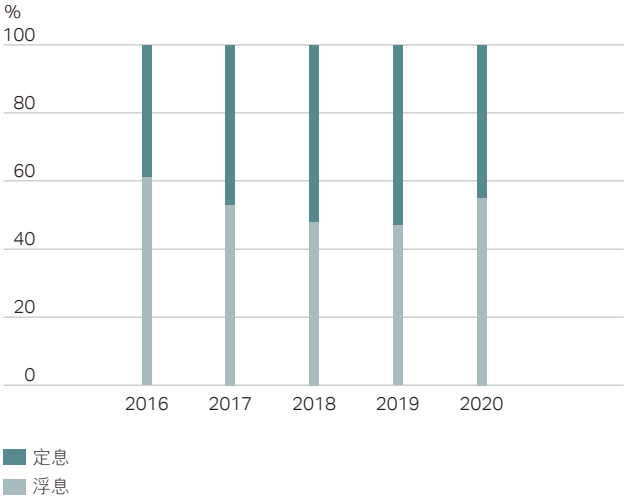
- 於二零二零年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金合共港幣二百八十五億九千三百萬元，包括流動資金港幣一百九十三億四千一百萬元及已承擔的未動用信貸港幣九十三億九千六百萬元，並扣除已抵押資金港幣一億四千四百萬元。為進一步保障集團在此艱難的環境中保持資金流動性，我們在本年較早時間發行港幣六十七億四千萬元於二零二六年到期的可轉換債券。

- 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。

## 借款額的利息安排比例（包括衍生工具）



高績效文化

我們的團隊以服務為本，務求
以充足的知識和技巧讓乘客對我們
充滿信心和信任，帶動他們在
人生的旅途上一路前行。

# 可持續發展回顧

## 可持續發展

集團秉持可持續發展的營商原則，在作出商業決策時會考慮到環境及社會方面的因素。我們遵守有關環境及社會的條例，以及在環境及社會事宜上向僱員灌輸有關知識、吸引其他人士參與其中及設定相關目標，這是集團一貫的政策。集團鼓勵員工緩解或減低其決策對環境及社會帶來的影響。

集團運作的環境管理系統獲ISO14001:2015認證，該系統每年進行外部及內部審核一次，藉此尋求改進的機會。

集團致力關懷業務所在的社區，並讓僱員參與其中。我們在決定社區活動的優先次序時，仍會保留彈性以應付本地的特定需要。

僱員是集團其中一項最大資產。集團對僱員的卓越服務深感自豪，致力為僱員提供最理想的工作及職業發展環境，以便吸引、培訓及保留最優秀的人才。

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。

## 最新表現資料 — 國泰航空及國泰港龍航空

| | | 2020 | 2019 | 變幅 |
|---|---|---|---|---|
| **環境** | | | | |
| 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%** |
| 耗電量 | *兆瓦時* | **29,907** | 32,900 | **-9.1%** |
| 紙張耗用量（辦公室） | *噸* | **36** | 67 | **-46.3%** |
| 紙張回收量（辦公室及機上） | *噸* | **250** | 1,480 | **-83.1%** |
| 金屬回收量（辦公室及機上） | *千克* | **5,922** | 39,209 | **-84.9%** |
| 塑料回收量（辦公室及機上） | *千克* | **8,789** | 43,108 | **-79.6%** |
| **僱員** | | | | |
| 僱員總數 | *人數* | **19,452** | 27,342 | **-28.9%** |
| **按地域劃分** | | | | |
| 香港 | % | **75.5** | 78.1 | **-2.6個百分點** |
| 外站 | % | **24.5** | 21.9 | **+2.6個百分點** |
| **按僱用類別劃分** | | | | |
| 機組人員 | % | **16.5** | 15.0 | **+1.5個百分點** |
| 機艙服務員 | % | **40.8** | 48.4 | **-7.6個百分點** |
| 地勤人員 | % | **42.7** | 36.6 | **+6.1個百分點** |
| **按性別劃分** | | | | |
| 女性 | % | **56.5** | 61.1 | **-4.6個百分點** |
| 男性 | % | **43.5** | 38.9 | **+4.6個百分點** |

國泰航空及國泰港龍航空的數據已予呈列。

完整的指標列表將載於《國泰航空可持續發展報告》（網址：https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/about-us/environment/overview/introduction.html）。

## 二零二零年的獎項及肯定

- 國泰航空連續十二年為「富時社會責任指數」的成分公司，並自二零一一年「恒生可持續發展企業指數」設立後一直為該指數的成分公司。我們在首屆「大灣區企業可持續發展指數」獲得「表現者」評級，並在二零二零年就「碳信息披露計劃」氣候變化意見調查作出回應，並取得C級評級。
- 自二零零三年香港社會服務聯會「商界展關懷」獎設立以來，國泰航空每年均獲頒發該獎，以表揚公司盡其履行良好企業公民的責任。
- 國泰航空的「Flight Folder」項目獲頒「二零二零年度香港國際機場減碳獎勵計劃」的「創新獎（優良級別）」。

## 二零二零年摘要

### 環境

- 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。
- 寰宇一家聯盟及其航空公司會員於二零二零年九月宣佈，致力在二零五零年前實現零碳排放淨量，成為全球首個航空聯盟為實現碳中和的共同目標而作出一致行動。
- 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（CORSIA）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。
- 二零二零年集團的一架空中巴士A350-1000型飛機由圖魯茲出廠來港的交付航程所採用的燃油含可持續的航油（生物燃油）。
- 我們自願實行的「飛向更藍天」碳抵銷計劃在二零二零年的二氧化碳抵銷量為四萬一千一百三十四噸。該計劃自二零零七年推出以來，已抵銷超過三十萬噸二氧化碳。
- 國泰航空於二零一九年宣佈其三年目標，以二零一八年為基準，期望在二零二二年底前將其單次使用塑膠足跡減半。根據二零一八年的基準，我們的業務至今每年移除超過四千六百萬件單次使用的塑膠用品。
- 國泰航空於二零二零年三月參與世界自然基金會一年一度的「地球一小時」活動，關掉轄下樓宇及置於國泰城外的廣告牌的所有非必要燈光。

### 回饋社會

- 二零二零年的工作集中於協助社區應對新型冠狀病毒疫情的影響。
- 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。
- 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，包括派出三班航班從東京出發及八班航班從武漢及湖北省其他地區出發，接載超過一千二百名香港居民回港。所有出動的機組人員都是自願出勤的。

- 國泰航空一直與本地非牟利機構樂餉社及惜食堂合作，提供食物予香港慈善機構以分配給有需要的人士。樂餉社收集國泰航空來港航機上未開封的食物，而惜食堂則收集國泰機場貴賓室及國泰航空飲食服務廚房內未用及剩餘的食物。二零二零年收集及捐贈的剩餘食物超過六百四十八噸。

- 我們在二零二零年透過惜食堂捐出超過十五萬六千五百份已烹調餐饍給香港社區。國泰航空承諾於二零二一年再捐出十萬份餐饍。

- 由國泰航空集團員工擔任的義工亦與樂餉社合作，協助包裝及預備應急食物包分發給有需要人士。

- 為幫助學童特別在停課期間進行網上學習，我們捐出七百九十部經過翻新的平板電腦並親身送交香港五間非政府機構，支援有需要的學童。國泰義工隊亦教導受惠家庭使用平板電腦，並為有需要的學童提供網上功課輔導。

- 截至二零二零年十二月三十一日，超過七百名員工已報名參與逾七百二十小時義務工作，在這艱難時期為非政府機構夥伴給予支持，回饋社會。

- 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。

- 「Cathay ChangeMakers國泰領航者」計劃於二零二零年繼續推行，三位獲選的人士在環境保護、青少年發展及文化共融方面貢獻良多。這些範疇是集團社區參與策略的三個主要領域。國泰航空與國泰領航者並肩，以創造共同的價值觀及為社會帶來正面的改變。

## 僱員

- 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。

- 我們對員工從入職到離職或退休之間的一切體驗，包括培訓、表現管理和投入度等，進行了大量投資。

- 因應疫情帶來的改變，The Learning Academy製作一系列虛擬課程，以照顧學員在工作上面對的重大改變。課程內容包括有效的遙距工作、領導遙距工作團隊、成為精通科技的領導人，以及以遙距方式支持和聯繫團隊。

- 員工的健康及福祉是集團一向首要關注的問題。今年面對疫情對工作方式及旗下業務的影響，我們進一步加強有關員工身心健康的措施，包括透過僱員支援計劃及內聯網The Hub發放網上健康資源、資訊、知識及小提示，以及就日常生活以至更嚴重的健康問題提供專家指示及專門的支援。此外，我們亦邀請專家講者出席為員工而設的健康工作坊。

- 我們推出了「Work Your Way」彈性工作計劃，幫助員工達至工作與生活平衡的健康生活模式，進一步推動今年大家有目共睹的創新及合作精神。在這計劃下，員工可每周遙距工作最多兩天或採取配合員工及其家庭需要的彈性上班時間。

- 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。

# 董事及要員

## 常務董事

**賀以禮**#，現年五十五歲，自二零一九年十一月起出任公司主席及董事，現亦擔任太古可口可樂有限公司主席以及香港太古集團有限公司、太古地產有限公司及中國國際航空股份有限公司董事。他於一九八八年加入太古集團，曾於該集團的香港、德國及中國內地辦事處工作。

**韓兆傑**#，現年五十九歲，自二零一七年六月起出任公司營運及航空服務總裁兼董事，現亦擔任港龍航空有限公司及香港快運航空有限公司董事，以及香港華民航空有限公司主席，之前曾任香港飛機工程有限公司董事以及集團部件及發動機服務董事。他於一九八七年加入太古集團，曾於該集團的香港、韓國、印尼、日本及澳洲辦事處工作。

**林紹波**#，現年四十八歲，自二零一九年八月起擔任公司的顧客及商務總裁兼董事。他於二零一三年七月至二零一七年五月擔任香港飛機工程有限公司的董事及總經理 – 香港營運，二零一七年六月至二零一九年七月出任公司的商務及貨運董事。他亦擔任香港快運航空有限公司主席。他於一九九六年加入太古集團，曾於公司的香港、日本及斯里蘭卡辦事處工作。

**沈碧嘉**#，現年四十九歲，自二零二一年一月起出任公司財務總裁及董事，現亦擔任香港快運有限公司及香港華民航空有限公司董事，曾擔任香港飛機工程有限公司董事及集團財務董事，之前任職太古輪船有限公司財務董事。她於二零零八年加入太古集團，曾於該集團的香港、中國內地及新加坡辦事處工作。

**鄧健榮**#，現年六十二歲，自二零一九年八月起出任公司行政總裁及董事。他於二零零五年一月獲委任為公司企業發展董事，於二零零七年一月至二零零八年十月擔任公司的常務董事，並分別自二零零八年十月及二零零八年十一月起擔任香港飛機工程有限公司董事及行政總裁。他亦擔任香港太古集團有限公司董事及港龍航空有限公司主席。他於一九八二年加入太古集團，曾於該集團的香港、馬來西亞及日本辦事處工作。

## 非常務董事

**劉美璇**#*@，現年六十歲，自二零一七年十月起出任公司董事，現亦擔任太古股份有限公司財務董事，以及香港太古集團有限公司及太古地產有限公司董事。她於一九八七年加入太古集團。她已辭任公司董事及上述其他職務，自二零二一年四月一日起生效。

**馬天偉**#*@，現年五十四歲，自二零一一年十一月起出任公司董事，於二零一一年十一月十五日至二零二一年一月二十五日期間擔任公司財務總裁（前稱財務董事）兼常務董事。他亦曾擔任港龍航空有限公司及香港華民航空有限公司董事。他已辭任該等職務，自二零二一年一月二十五日起生效。他已獲委任為公司的非常務董事，自二零二一年四月一日起生效，並獲委任為太古股份有限公司財務董事以及香港太古集團有限公司及太古地產有限公司董事，自二零二一年四月一日起生效。他於一九九五年加入太古集團，曾於該集團的香港、美國、新加坡及澳洲辦事處工作。

**宋志勇**，現年五十五歲，自二零一四年三月起出任公司董事及自二零二零年十二月二十九日起出任公司副主席，現為中國國際航空股份有限公司董事長及黨委書記，以及中國航空集團有限公司董事長及黨組書記。

**施銘倫**#，現年四十七歲，自二零一零年六月起出任公司董事，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司及太古地產有限公司主席，並為英國太古集團有限公司副主席及股東。他於一九九七年加入太古集團，曾於該集團的香港、澳洲、中國內地及倫敦辦事處工作。他是公司非常務董事施維新的胞兄。

**施維新**#+，現年四十歲，自二零一五年一月起出任公司董事，現亦擔任太古輪船有限公司主席、英國太古集團有限公司董事及股東，以及太古股份有限公司董事。他於二零零三年加入太古集團，曾於該集團的香港、新加坡、中國內地、斯里蘭卡及倫敦辦事處工作。他是公司非常務董事施銘倫的胞弟。

**肖烽***@，現年五十二歲，自二零一七年一月起出任公司董事。現為中國國際航空股份有限公司總會計師。

**張卓平**#，現年四十九歲，自二零二零年四月出任公司董事，並擔任香港太古集團有限公司及太古股份有限公司董事，以及英國太古（中國）有限公司主席。他最初投身於投資銀行工作，其後於二零零二年至二零一一年間任職太古集團，大部分時間於中國內地工作，包括於二零零五年至二零零八年擔任英國太古（中國）有限公司首席代表。他於二零一一年離開太古集團，在北京創立一家生物工程公司。

**趙曉航**，現年五十九歲，自二零一一年六月起出任公司董事，現為中國航空集團有限公司及中國國際航空股份有限公司副總裁。

## 獨立非常務董事

**陳智思**+，現年五十六歲，自二零一八年十二月起出任公司董事，現為亞洲金融集團（控股）有限公司總裁兼執行董事及該公司旗下全資附屬公司亞洲保險有限公司主席，以及盤谷銀行（中國）有限公司顧問，並為震雄集團有限公司、華潤啤酒（控股）有限公司及有利集團有限公司獨立非執行董事，以及Bumrungrad Hospital Public Company Limited（曼谷康民國際醫院公眾有限公司）董事。現任香港特別行政區行政會議非官守議員召集人及曾任立法會議員。

**夏理遜***@，現年六十四歲，自二零一五年五月起出任公司董事，現為友邦保險控股有限公司及Grosvenor Asia Pacific Limited獨立非執行董事，二零零三年至二零零九年擔任畢馬威中國及香港主席及行政總裁及畢馬威亞太區主席，自二零零八年起擔任畢馬威國際副主席，直至二零一零年九月退任畢馬威的職務為止。

**米爾頓***@，現年六十歲，自二零一九年五月起出任公司董事，現為Air Lease Corporation首席獨立董事，於一九九九年八月至二零零四年十二月擔任加拿大航空主席兼行政總裁，二零零四年至二零一二年六月擔任加拿大航空及其他航空權益的控股公司ACE Aviation Holdings, Inc.的主席兼行政總裁，曾任全美航空公司、亞洲航空公司及TAP 葡萄牙航空公司的董事。他於二零一六年四月至二零一八年四月擔任聯合航空公司的控股公司United Continental Holdings, Inc.的主席。

**董立均**+*，現年五十六歲，自二零一五年五月起出任公司董事，現為建峰管理有限公司董事及東方海外（國際）有限公司非執行董事，並擔任渣打銀行（香港）有限公司獨立非執行董事。

## 公司秘書

**周冠英**#，現年四十九歲，自二零二零年一月起出任公司秘書。他於二零一九年七月一日加入公司，擔任集團總法律顧問，之前任職達維律師事務所合夥人。

*# 英國太古集團有限公司集團僱員*
*+ 薪酬委員會成員*
** 審核委員會成員*
*@ 董事局風險管理委員會成員*

# 董事局報告

董事局謹向全體股東提呈截至二零二零年十二月三十一日止年度的報告書及經審核財務報表。經審核財務報表詳列於第65頁至第133頁。

## 主要業務

國泰航空有限公司(「公司」或「國泰航空」)的管理及控制均在香港進行。除經營定期航空業務外，公司及其附屬公司(統稱「集團」)並經營其他有關業務，包括航空飲食、航機處理、飛機工程及營運貨運站。航空業務主要以香港為起終點，集團其他業務亦主要於香港經營。

主要附屬公司、其主要業務與發行資本及主要聯屬公司的詳情列於第121頁至第122頁。

## 綜合財務報表

綜合財務報表包含公司及其附屬公司的財務報表與集團於合資及聯屬公司的權益。集團截至二零二零年十二月三十一日止年度的財務表現及集團與公司於該日的財務狀況均載於第65頁至第133頁的財務報表內。聯屬公司的詳情載於財務報表附註9。

## 股息

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。

## 暫停辦理股東登記

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。

## 業務審視及表現

集團業務的中肯審視、對集團面對的主要風險及不明朗因素的描述、在本財政年度終結後發生並對集團有影響的重大事件的詳情，以及集團業務未來相當可能作出的發展的揭示(在每種情況下對了解集團業務的發展、表現或狀況屬必需的範圍內，須包含關鍵表現指標)，載於本報告書題為「主席致函」、「業務回顧」及「財務評述」的章節以及財務報表附註內。在對了解集團業務的發展、表現或狀況屬必需的範圍內，有關集團的環境政策及表現，以及集團與其僱員、顧客及供應商的重要關係的說明以及集團與對集團有重大影響且集團的興盛繫於其上的其他人士的重要關係的說明，載於本年度報告書題為「業務回顧」及「可持續發展回顧」的章節內。在對了解集團業務的發展、表現或狀況屬必需的範圍內，有關集團遵守對集團有重大影響的有關法

律及規例的情況，載於本報告書題為「業務回顧」、「企業管治報告」及「董事局報告」的章節內。

## 儲備

集團及公司本年度的儲備變動分別刊載於第68頁的股東權益變動表及財務報表附註21。

## 會計政策

主要會計政策列於第123頁至第133頁。

## 環境、社會及管治

公司在年度報告書所涵蓋的年度已經或將會遵守上市規則附錄二十七「環境、社會及管治報告指引」的所有適用條文。

## 慈善捐贈

本年度期間，公司及其附屬公司的慈善捐贈包括直接捐款港幣三百萬元，以及提供折扣飛機票港幣一百萬元。

## 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備的變動載於財務報表附註7，而飛機購置詳情則載於第16頁至第17頁。

## 銀行及其他借款

集團的銀行借款淨額及其他借款（包括租賃負債）詳列於財務報表附註11。

## 股本

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認購不超過416,666,666股繳足股款普通股股份（可予調整）；及

(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。

有關資本重組建議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七月二十二日的供股章程內。

經公司股東於二零二零年七月十三日舉行的股東特別大會（「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。供股與發行優先股及認股權證所得款項的使用詳情，載於財務報表附註19。

年內，公司或其任何附屬公司並無購買、出售或贖回公司任何股份及無行使認股權證，集團亦無採納任何股份認購權計劃。

於二零二零年十二月三十一日，已發行股份包括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）。有關股本變動的詳情載於財務報表附註19。

## 發行可轉換債券

於二零二一年一月二十七日(交易時段後),作為發行人的Cathay Pacific Finance III Limited(本公司的全資附屬公司)、作為擔保人的本公司,與作為經辦人的法國巴黎證券(亞洲)有限公司、中銀國際亞洲有限公司、香港上海滙豐銀行有限公司及摩根士丹利國際股份有限公司,就發行本金港幣六十七億四千萬元利率為百分之二點七五有擔保可轉換債券(「債券」)訂立認購協議。

假設按初步轉換價每股股份港幣八點五七元悉數轉換債券,債券將可轉換為786,464,410股轉換股份,相當於本公司於二零二一年一月二十八日(本公司刊發公告日期)的已發行股本總額約百分之十二點二二,以及本公司因悉數轉換債券而擴大的已發行股本總額約百分之十點八九(假設本公司的已發行股本沒有其他改變及在行使任何根據資本重組計劃在二零二零年發行的可分離認股權證前)。認購債券的所得款項總額為港幣六十七億四千萬元。

有關可轉換債券的詳情,請參閱公司於二零二一年一月二十八日及二零二一年二月八日的公告。

## 資本承擔及或有事項

集團於二零二零年十二月三十一日的資本承擔及或有負債詳情載於財務報表附註28。

## 服務協議

公司與香港太古集團有限公司(「香港太古集團」)訂有服務協議,詳情載於有關持續關連交易的章節內。

賀以禮、韓兆傑、林紹波、劉美璇、沈碧嘉、施銘倫、施維新、鄧健榮及張卓平為英國太古集團有限公司(「太古」)集團董事及/或僱員,在香港太古集團服務協議(如下文所界定者)中存在利益關係。馬天偉亦因於二零二一年四月一日出任非常務董事而存在此利益關係。施銘倫及施維新亦因身為太古集團的股東、董事及僱員而存在此利益關係。朱國樑在辭任前因身為太古集團的董事及僱員而存在此利益關係,其辭任於二零二零年四月十四日生效。

截至二零二零年十二月三十一日止年度已付的服務費及開支償付詳情列於下文及財務報表附註27。

## 重大合約

集團與香港飛機工程有限公司(「港機」)及其附屬公司廈門太古飛機工程有限公司(「廈門太古」)簽訂多項關於飛機及有關設備的維修及大修合約,其總值約佔集團二零二零年度營業開支的百分之四點七。港機為太古公司的附屬公司;此等合約全部均是在雙方的一般業務運作中,按正常商業條款簽訂。

## 持續關連交易

截至二零二零年十二月三十一日止年度內,集團曾進行下述持續關連交易,詳情羅列如下:

(a) 根據與香港太古集團於二零零四年十二月一日簽訂及於二零零八年九月十八日和二零一九年八月九日修訂及重訂的協議(「香港太古集團服務協議」),香港太古集團向公司及其附屬公司提供服務,服務包括由太古集團董事及高級行政人員給予意見及專業知識,包括(但不限於)協助與規管機構及其他政府或官方機構進行洽商、若干員工服務(包括太古集團員工提供全職或兼職服務)、若干中央服務及不時由雙方協定的其他服務,以及為公司及其附屬公司、合資公司及聯屬公司取得由太古集團擁有的有關商標的使用權。就取得商標使用權的責任或使用該等商標無須支付任何費用。

香港太古集團就該等服務收取年度服務費，其金額乃按集團扣除稅項及非控股權益前的綜合溢利的百分之二點五計算，並經若干調整。每年的服務費以現金分兩期支付，中期付款於十月底支付，末期付款因應中期付款作出調整後於翌年四月底支付。集團亦須按成本值償付太古集團因提供服務所引致的一切開支。

香港太古集團服務協議的本期期限由二零二零年一月一日至二零二二年十二月三十一日，此後每三年續期一次，除非協議任何一方給予另一方不少於三個月通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

太古乃太古公司的控股公司，而太古公司擁有本公司約百分之四十五的已發行股份數目，因此根據上市規則，作為太古全資附屬公司的香港太古集團，乃本公司的關連人士。根據香港太古集團服務協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已分別刊發二零零四年十二月一日、二零零七年十月一日、二零一零年十月一日、二零一三年十一月十四日、二零一六年八月十九日及二零一九年八月九日的有關公告。

截至二零二零年十二月三十一日止年度，公司根據香港太古集團服務協議向香港太古集團支付的服務費為零，而按成本值償付的開支為港幣一億九千七百萬元。

(b) 根據與港機及港機工程航材技術管理有限公司（「港機航材技術管理」）於二零一三年十一月十三日簽訂的框架協議（「港機框架協議」），由港機及其附屬公司（「港機集團」）向集團互相提供以及由港機航材技術管理向港機集團互相提供服務（即就飛機、飛機發動機及飛機備件及部件的維修及相關服務，並包括航材技術管理服務及僱員借調）。有關費用於收到發票後三十天內以現金付款。港機框架協議為期十年，至二零二二年十二月三十一日止。

由於港機及港機航材技術管理乃太古公司的附屬公司，而太古公司為公司主要股東之一，因此港機及港機航材技術管理為公司的關連人士。根據港機框架協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零一三年十一月十三日的有關公告，並已將二零一三年十二月三日的有關通函發送各股東，公司已於二零一三年十二月三十一日舉行股東特別大會。

截至二零二零年十二月三十一日止年度，集團根據港機框架協議應付予港機集團的費用合共港幣二十七億六千二百萬元；而港機集團應付予集團的費用則合共港幣三千八百萬元。

(c) 公司於二零零八年六月二十六日與中國國際航空股份有限公司（「國航」）就集團（作為一方）與國航及其附屬公司（「國航集團」）（作為另一方）之間的交易簽訂框架協議（「國航框架協議」），交易包括營運航空客運的聯營安排、代碼共享安排、聯運安排、飛機租賃、飛行常客計劃、提供航空膳食、地勤支援及工程服務，以及其他按國航框架協議約定提供的服務和其他約定進行的交易。

國航框架協議現時為期三年，至二零二二年十二月三十一日屆滿，此後每三年續期一次，除非協議任何一方給予另一方不少於三個月通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

國航持有國泰航空百分之二十九點九九股權，為國泰航空的主要股東，因此根據上市規則，國航為國泰航空的關連人士。根據國航框架協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零零八年六月二十六日、二零一零年九月十日、二零一三年九月二十六日、二零一六年八月三十日及二零一九年八月二十八日的有關公告。

截至二零二零年十二月三十一日止年度，根據國航框架協議，集團應付予國航集團的金額合共港幣七千萬元；而國航集團應付予集團的金額則合共港幣五千萬元。

在集團任何關連交易中概無存在利益關係的獨立非常務董事已審核上述集團所訂立的持續關連交易，並確認該等交易乃：

(a) 在集團的一般日常商業運作中訂立；

(b) 按正常商業條款或更佳條款訂立；及

(c) 根據有關交易的協議，按公平合理並符合公司股東整體利益的條款訂立。

公司已聘用其核數師，遵照香港會計師公會頒佈的《香港鑒證業務準則》第3000號（經修訂）「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參照《實務説明》第740號「關於香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，就集團的持續關連交易作出滙報。核數師已根據《上市規則》第14A條發出載有其就集團所披露的持續關連交易的審驗結果的無保留意見函件，當中指出以下各點：

(a) 其並無發現任何事項，致使其認為此等已披露的持續關連交易未獲公司董事局批准；

(b) 其並無發現任何事項，致使其認為，如交易涉及由集團提供貨物或服務，此等交易在任何重大方面未有按集團的計價政策計價；

(c) 其並無發現任何事項，致使其認為此等交易在任何重大方面未有按該等交易的有關協議訂立；及

(d) 其並無發現任何事項，致使其認為此等已披露的持續關連交易超過有關年度上限。

公司已向聯交所提供核數師函件的副本。

## 主要顧客及供應商

在本年度內，集團的五大顧客及供應商佔銷售額及採購額分別為百分之八及百分之二十九。集團的最大顧客佔銷售額百分之六，集團的最大供應商中國石油國際事業（香港）有限公司佔採購額百分之九。

概無任何董事、其任何緊密聯繫人士或任何據董事所知擁有公司已發行股份數目百分之五以上的股東於集團五大供應商中擁有權益。

## 董事

張卓平獲委任為董事，自二零二零年四月十四日起生效。沈碧嘉獲委任為董事，自二零二一年一月二十五日起生效。公司其他所有現任董事於二零二零年全年任職，其名單見於本報告書題為「董事及要員」的章節中。朱國樑辭任董事職務，自二零二零年四月十四日生效。蔡劍江辭任副主席及董事職務，自二零二零年十二月二十九日起生效。宋志勇獲選為副主席，自二零二零年十二月二十九日起生效。劉美璇辭任董事職務，自二零二一年四月一日起生效。馬天偉任職常務董事直至二零二一年一月二十五日其辭任生效為止，並獲委任為非常務董事，自二零二一年四月一日起生效。

香港特別行政區政府已委派唐家成及袁國強為觀察員，只要Aviation 2020 Limited繼續為公司任何優先股的持有人或在其提供的過渡貸款中有任何金額尚未償還前，兩位觀察員均有權參與董事局會議，並可接觸公司管理層及了解信息。

公司已收到所有獨立非常務董事根據上市規則第3.13條作出對其獨立性的確認，並認為他們全部確屬獨立人士。

公司已獲聯交所豁免嚴格遵守上市規則第3.10A條的規定，該條文要求發行人所委任的獨立非常務董事必須佔董事局成員至少三分之一。

公司章程第93條規定，所有董事在通過普通決議案獲選後，均須於第三屆股東周年大會上退任。根據上述規定，韓兆傑、施維新及趙曉航今年退任，但因合乎資格，願意候選連任。根據第91條規定，於上屆股東周年大會後獲委

任為公司董事的馬天偉及沈碧嘉亦告退任，但因合乎資格而願意候選。

每位董事均已與公司簽訂聘書，該聘書構成一份服務合約，為期長達三年，直至該董事根據公司章程第91或93條退任為止，屆時將通過選舉或重選按次續約三年。各董事均無與公司訂有不可由僱主於一年內終止而免付賠償金（法定的賠償金除外）的服務合約。

年內發給獨立非常務董事的董事酬金合共港幣三百三十萬元。該等董事並無向集團收取其他薪酬。面對新型冠狀病毒疫情的不利影響，四名獨立非常務董事同意減收二零二零年的董事酬金及董事委員會酬金。

## 董事權益

於二零二零年十二月三十一日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，有董事在國泰航空有限公司及其相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的含義）中國國際航空股份有限公司的股份中持有以下權益：

| | 持有身份 | 股數 | 佔有投票權股份百分率(%) |
|---|---|---|---|
| **國泰航空有限公司** | | | |
| 劉美璇 | 實益擁有人 | 1,630 | 0.00003 |
| 施銘倫 | 信託權益（附註） | 30,000 | 0.00047 |
| **中國國際航空股份有限公司** | | | |
| 劉美璇 | 實益擁有人 | 40,000 | 0.00028 |

*註：施銘倫以信託權益持有的所有股份乃因作為一項遺囑執行人而持有，他本人並不持有該等股份的實益權益。*

除上述者外，國泰航空有限公司的董事或最高行政人員概無實益或非實益擁有於國泰航空有限公司或其任何相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的含義）的股份或相關股份（包括期權）及債權證的權益或淡倉。

在回顧的年度或之前，公司任何董事或任何董事的配偶或其未成年子女，均無獲授權或行使任何權利認購公司股份、認股權證或債權證。

除本報告所述外，在本年度內或於年底時，並不存在集團為其中一方並有董事或與董事有關連的實體仍然或曾經直接或間接擁有重大權益的任何重要交易、安排或合約。

在回顧的年度內，公司或其任何相聯法團概無參與作出任何安排，使公司董事藉購買本公司或任何其他公司的股份或債權證而獲益。

## 董事於競爭性業務的利益

按上市規則第8.10條規定，賀以禮、蔡劍江及宋志勇披露其於本年度內為國航董事。由於國航經營的若干航點與公司相同，因此直接或間接與公司業務構成競爭或可能構成競爭。

## 附屬公司的董事

根據《公司條例》(香港法例第622章）第390(6)條，所有在截至二零二零年十二月三十一日止年度內或由二零二一年一月一日至本報告日期期間任職公司旗下附屬公司董事局的董事的名單均備存於公司的註冊辦事處，提供予公司股東查閱。

## 獲准許的彌償

在不抵觸《公司條例》(香港法例第622章）的情況下，根據公司章程每名董事均有權就執行或履行其職務、及／或行使其權力、及／或與其職責、權力或職務有關或相關的其他事宜而可能承受或產生的所有支出、費用、開支、損失

及法律責任，於公司的資產中獲得彌償。在該條例許可的範圍內，公司已就集團旗下公司各董事或須面對任何訴訟而作出抗辯所產生的相關法律責任及支出投保。

## 大股東

根據《證券及期貨條例》第336條設置的股份權益及淡倉登記冊於二零二零年十二月三十一日顯示，公司獲通知由大股東及其他人士持有的公司股份權益如下：

| 好倉 | 股數 | 佔有投票權股份百分率(%) | 權益類別（註） |
|---|---|---|---|
| 1. 中國國際航空股份有限公司 | 4,827,269,423 | 74.99 | 應佔權益(a) |
| 2. 中國航空集團有限公司 | 4,827,269,423 | 74.99 | 應佔權益(b) |
| 3. 太古股份有限公司 | 4,827,269,423 | 74.99 | 應佔權益(a) |
| 4. 英國太古集團有限公司 | 4,827,269,423 | 74.99 | 應佔權益(c) |
| 5. 卡塔爾航空集團 | 643,076,181 | 9.99 | 實益(d) |
| 6. 財政司司長法團 | 416,666,666 | 6.47 | 於受控法團所持權益(e) |

*註：於二零二零年十二月三十一日：*

*(a) 根據《證券及期貨條例》第317條，國航、中航興業有限公司（「中航興業」）及太古公司均為公司二零零六年六月八日股東協議的一方，被視為擁有合共4,827,269,423股本公司股份的權益，包括：*

*(i) 2,896,753,089股直接由太古公司持有；*

*(ii) 1,930,516,334股間接由國航及其附屬公司中航興業、Super Supreme Company Limited及Total Transform Group Limited持有，包括由它們的全資附屬公司持有的股份如下：Angel Paradise Ltd.持有472,248,545股、Custain Limited持有351,574,615股、Easerich Investments Inc.持有314,054,626股、Grand Link Investments Holdings Ltd.持有310,870,873股、Motive Link Holdings Inc.持有339,343,616股及Perfect Match Assets Holdings Ltd.持有142,424,059股。*

*(b) 中國航空集團有限公司被視為擁有合共4,827,269,423股本公司股份的權益，其附屬公司國航被視為擁有當中的權益。*

*(c) 由於太古集團擁有太古公司股本百分之五十五點二的權益及控制太古公司股份附有的百分之六十四點二八投票權，太古及其全資附屬公司香港太古集團被視為合共擁有4,827,269,423股本公司股份的權益。*

*(d) 卡塔爾航空集團乃持有合共643,076,181股本公司股份的實益擁有人。*

*(e) (i)由財政司司長法團全資擁有的有限公司Aviation 2020 Limited並不持有本公司任何普通股股份；(ii)根據二零二零年六月九日本公司與Aviation 2020 Limited就發行優先股及認股權證訂立的認購協議，公司於二零二零年八月十二日發行416,666,666份認股權證，Aviation 2020 Limited有權以該等認股權證認購不超過416,666,666股本公司普通股；(iii) Aviation 2020 Limited倘行使所有認股權證，將持有本公司經擴大後的普通股股份約百分之六點零八。*

## 公眾持股量

從公司公開獲得的資料及就董事所知，於本報告的日期，公司已發行股份總數中至少百分之二十五由公眾持有。

## 核數師

畢馬威會計師事務所循例引退，惟願獲得續聘。公司於即將舉行的股東周年大會上將動議通過續聘畢馬威會計師事務所為公司核數師的決議案。

承董事局命

*主席*

**賀以禮**

香港，二零二一年三月十日

# 企業管治報告

## 管治文化

國泰航空致力確保以崇高的商業道德標準營運業務，反映公司堅信如要達到長遠的業務目標，必須以誠信、透明和負責的態度行事。國泰航空相信這樣長遠可為股東取得最大的回報，而僱員、業務夥伴及公司營運業務的社區亦可受惠。

企業管治是董事局指導集團管理層如何營運業務以達成業務目標的過程。董事局致力維持及建立完善的企業管治常規，以確保：

- 為股東帶來滿意及可持續的回報
- 保障業務夥伴的利益
- 了解並適當地管理整體業務風險
- 提供令顧客滿意的高質素產品與服務及
- 維持崇高的商業道德標準

## 企業管治承諾

香港聯合交易所有限公司刊發的《企業管治守則》列明良好企業管治的原則，並提供兩個層面的建議：

- 守則條文 — 有關方面期望發行人予以遵守，發行人如不遵守，須提供經過深思熟慮得出的理由
- 建議最佳常規 — 有關方面鼓勵發行人予以遵守，但僅作指引之用

公司支持《企業管治守則》以原則為基礎的取態，以及賦予企業靈活地採納切合各公司特質的企業政策及程序。國泰航空已採納一套自行制定的企業管治守則，有關守則登載於其網站www.cathaypacific.com。企業管治並非是因循不變的，而是隨著業務發展及營商環境的改變而不斷演化。公司時刻樂意學習及採納最佳的常規。

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。

## 董事局

### 董事局的職責

公司由一個董事局管理，董事局負責集團的策略領導及監控工作，為股東取得最大的回報，而同時適當考慮集團業務夥伴及其他各方的利益。

實現公司業務目標及日常業務的運作由管理層負責。董事局則行使多項保留權力，包括：

- 維持及推動公司文化
- 制定長期策略
- 核准各項公告，包括財務報表
- 承擔各項主要的收購、分拆出售及資本項目
- 授權重大的資本架構變動及重要的借款
- 根據有關的一般性授權發行或購回股本證券
- 核准庫務政策
- 制定股息政策
- 核准董事局的委任
- 審核董事局成員多元化政策，藉此使董事局成員能在與公司業務相關的技能、經驗及多元化範疇上取得平衡
- 確保有適當的管理層發展及接任計劃
- 制定集團薪酬政策
- 核准年度預算及預測
- 檢討業務營運及財政表現
- 檢討集團風險管理及內部監控制度的有效程度
- 確保公司在會計、內部審核及財務滙報職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及預算足夠

董事局已成立董事局安全審核委員會、執行委員會、財務委員會、薪酬委員會、審核委員會及董事局風險管理委員會，協助履行董事局的職責。薪酬委員會、審核委員會、董事局風險管理委員會及董事局安全審核委員會均有獨立非常務董事參與。

## 主席及行政總裁

《企業管治守則》規定主席與行政總裁的角色應有區分，不應由一人兼任，以確保管理董事局的人士與營運業務的行政人員的職責清楚區分。

主席賀以禮負責：

- 領導董事局
- 擬定董事局會議議程及考慮其他董事建議納入議程的事項
- 促使所有董事作出有效的貢獻及與其溝通，並使董事彼此建立建設性的關係
- 確保所有董事對董事局會議上的事項獲適當的簡介，並獲得準確、及時而清楚的資料
- 獲取各董事間的共識
- 透過董事局確保公司遵循良好的企業管治常規及程序

行政總裁鄧健榮負責實施董事局所制定的政策及策略，確保集團業務的日常管理工作得以順利進行。

年內主席與行政總裁的職責已清楚區分。

## 董事局的組合

董事局的架構確保其具有出眾的才能，並對各主要範疇的技能和知識取得平衡，使其有效地以團隊方式運作，個別人士或小組不可獨攬決策。

董事局包括主席、其他四名常務董事及十二名非常務董事。各董事的個人資料載於本報告書題為「董事及要員」的章節內，並登載於公司網站。

賀以禮、韓兆傑、林紹波、馬天偉、沈碧嘉、鄧健榮及張卓平現為太古集團的董事及／或僱員。施銘倫及施維新為太古集團的股東、董事及僱員。

非常務董事提供獨立顧問意見和判斷，並透過提出建設性的質詢對行政人員進行監督，以及就業務表現及風險管理事宜進行檢討。董事局的審核委員會、董事局風險管理委員會及薪酬委員會成員只包括非常務董事。

董事局認為，十二名非常務董事的其中四位為身份及判斷獨立的董事，符合上市規則第3.13條所載的獨立指引。公司接獲所有獨立非常務董事就其按照上市規則第3.13條的獨立性作出確認。獨立非常務董事並無相互擔任對方公司董事職務或透過參與其他公司或團體與其他董事有重大聯繫。

獨立非常務董事：

- 向管理層及其他董事局成員提出公開而客觀的質詢
- 提出明智的問題，及以具建設性和有力的方式提出質詢
- 提供與集團所營運的業務及市場有關的外來知識，向管理層提出明達的見解及回應

公司已獲聯交所豁免嚴格遵守上市規則第3.10A條的規定，該條文要求發行人所委任的獨立非常務董事必須佔董事局成員至少三分之一。

## 委任及重選

如物色到個別人士具備合適資格擔任董事，可提呈董事局考慮委任。由董事局委任的董事，須於獲委任後第一次股東周年大會經股東投票選舉，而所有常務董事及非常務董事每隔三年須經股東重選。

獲推薦為新董事者，應具備董事局認為能對董事局的表現帶來正面貢獻的技能和經驗。

於二零二一年三月十日，董事局在審核董事局的組合後，提名韓兆傑、馬天偉、施維新、沈碧嘉及趙曉航，向股東推薦作為二零二一年股東周年大會參與重選的人選。有關提名乃根據董事局多元化政策，在充分考慮多元化所帶來的裨益下，按照客觀準則（包括性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、技能、知識、服務任期及公司主要股東的合法權益）作出。董事局亦已考慮韓兆傑、馬天偉、施維新、沈碧嘉及趙曉航各自對董事局的貢獻及恪盡職守。參與重選的董事詳情，載於本報告書題為「董事及要員」的章節內，並將載於與本報告書一併派發的股東通函，該通函將登載於公司網站。

有關年內及直至本報告書日期董事局變動的詳細資料，刊載於本報告書題為「董事局報告」的章節內。

## 董事局成員多元化政策

董事局已採納董事局成員多元化政策，該政策載於公司網站內。董事局的組合反映董事局成員間在有關公司策略、管治及業務的技能、經驗及多元化方面配合得宜，有助提升董事局的效率，有關概況於下表列述：

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 年齡 | 39-47歲（13%） | 48-56歲（50%） | 57-65歲（37%） | |
| 性別 | 男性（87%） | | 女性（13%） | |
| 種族 | 美國人（6%） | 澳洲人（6%） | 英國人（38%） | 華人（50%） |
| 董事服務任期 | 1-5年（63%） | 6-10年（31%） | 10年以上（6%） | |
| 技能、專業知識及經驗 | 公司行政人員（75%） | | 會計、銀行及金融（25%） | |

為達致董事局成員多元化的目標，公司的政策是在決定聘用及續聘董事局成員時，考慮多個不同因素，包括性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、技能、知識、服務任期及公司主要股東的合法權益。

## 董事責任

各董事於委任時獲發有關集團的資料，包括：

- 董事局的職責及由董事局負責的事項
- 董事委員會的角色及職權
- 集團的企業管治常規及程序
- 管理層獲授予的權力及
- 最新的財務資料

各董事透過參與董事局及其委員會的會議，以及與管理層定期會面，不斷提升其技能、知識及對集團的熟悉程度。公司秘書定期讓董事知悉有關其作為上市公司董事的法律責任及其他職責的最新資料。

董事可透過公司秘書獲得適當的專業培訓及意見。

各董事確保能付出足夠時間及精神關顧集團的事務。所有董事於首次獲委任時，須向董事局申報於其他公司或機構的董事身份或其他利益，並定期更新有關利益申報。

有關各董事其他委任的詳情，載述於本報告書題為「董事及要員」的章節中。

## 董事局程序

各董事委員會的運作程序與董事局相同。

二零一九年已定下二零二零年各董事局會議的舉行日期，所有日期改動均已在定期會議舉行日期最少十四天前通知各董事。公司備有適當安排，讓董事提出商討事項納入董事局定期會議議程中。

董事局於二零二零年內開會共九次。有關個別董事出席各董事局會議及董事委員會會議的出席情況列述於第47頁的列表。董事局會議的平均出席率為百分之九十九。年內全體董事均親身或採用電子通訊方式出席董事局會議。

議程連同董事局文件在會議舉行前傳閱，讓各董事有足夠時間作準備。

主席須以身作則，確保董事局以符合公司最佳利益的方式行事，並確保與股東保持有效的溝通，以及向董事局傳達股東的整體意見。

董事局的決定須於董事局會議上投票表決，於休會期間則傳閱書面決議。

董事局會議紀錄由公司秘書負責撰寫，該等會議紀錄連同任何有關文件，均向所有董事提供。會議紀錄記下董事局所考慮的事項、所達成的決定及董事所提出的問題或異議。會議紀錄的初稿及最後定稿均發送全體董事，初稿供董事審閱，最後定稿作其紀錄之用。

董事局會議以有助鼓勵董事在會議上公開討論、坦誠辯論及積極參與的形式舉行。

董事局會議的程序通常包括：

- 審閱行政總裁就上次會議以來的業績所作的報告，以及就業務環境的改變及有關改變如何影響預算和較長遠計劃所作的解釋
- 提出新措施及意見
- 提呈文件以支持須獲得董事局批准的決定
- 提供有關法律及合規事宜的最新資料供董事局考慮
- 任何利益申報

集團的行政管理層向董事局提供充分的資料和解釋，使各董事可就提呈董事局的財務及其他資料，作出有根據的評審。若有董事提出問題，均盡快作出全面的回應。

在需要時，獨立非常務董事會私下舉行會議，討論與其本身職責有關的事項。

主席每年至少與獨立非常務董事舉行一次沒有其他董事出席的會議。

| | 董事出席會議次數 / 會議舉行次數 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 董事局 | 審核委員會 | 董事局風險管理委員會 | 薪酬委員會 | 財務委員會 | 董事局安全審核委員會 | 二零二零年股東周年大會 | 二零二零年股東特別大會 |
| **常務董事** | | | | | | | | |
| 賀以禮 — 主席 | 9/9 | 3/3 | 4/4 | | 11/12 | 3/3 | √ | √ |
| 韓兆傑 | 9/9 | | | | 12/12 | 3/3 | √ | √ |
| 林紹波 | 9/9 | | | | 11/12 | 3/3 | √ | √ |
| 馬天偉 | 9/9 | 3/3 | 4/4 | | 12/12 | | √ | √ |
| 鄧健榮 | 9/9 | 3/3 | 4/4 | | 12/12 | 3/3 | √ | √ |
| **非常務董事** | | | | | | | | |
| 蔡劍江（二零二零年十二月二十九日辭任生效） | 9/9 | | | | | 0/3 | X | X |
| 朱國樑（二零二零年四月十四日辭任生效） | 1/2 | | | | | 不適用 | 不適用 | 不適用 |
| 劉美璇 | 9/9 | 3/3 | 4/4 | | 12/12 | 3/3 | √ | √ |
| 宋志勇 | 9/9 | | | | | 0/3 | X | X |
| 施銘倫 | 9/9 | | | | | 3/3 | √ | √ |
| 施維新 | 9/9 | | | 3/3 | | 3/3 | √ | X |
| 肖烽 | 9/9 | 3/3 | 4/4 | | 12/12 | 0/3 | X | √ |
| 張卓平（二零二零年四月十四日獲委任） | 7/7 | | | | | 2/3 | √ | √ |
| 趙曉航 | 9/9 | 3/3 | | | 12/12 | 0/3 | X | X |
| **獨立非常務董事** | | | | | | | | |
| 陳智思 | 9/9 | | | 3/3 | | 3/3 | X | √ |
| 夏理遜 | 9/9 | 3/3 | 4/4 | | | 3/3 | √ | √ |
| 米爾頓 | 9/9 | 3/3 | 4/4 | | | 3/3 | √ | √ |
| 董立均 | 9/9 | 3/3 | | 3/3 | | 3/3 | √ | √ |
| 平均出席率 | 99% | 100% | 100% | 100% | 98% | 73% | 71% | 76% |

## 持續專業發展

於本年度期間，董事參與的持續專業發展如下：

(a) 董事出席由公司外聘法律顧問給予培訓，就若干適用法律及法規以及與公司業務相關的議題提供最新的外界資訊；

(b) 董事獲發給有關其董事職務事宜的培訓資料；及

(c) 董事獲邀出席有關財務、商業、經濟、法律、監管及／或商務的研討會及會議。

公司向所有董事提供持續專業發展機會，以發展並更新其知識及技能，有關費用由公司負責。

## 董事及要員的投保安排

公司已就其董事及要員可能面對的法律行動作出適當的投保安排。

## 利益衝突

若有董事在董事局將予考慮的交易或建議中存在重大利益衝突，涉及的董事須申報利益及放棄投票。有關事項須經董事局會議考慮，經由交易中不存在重大利益的董事投票表決。

## 董事局權力的轉授

行政總裁負責實施董事局所制定的公司業務策略並達成有關目標，以及日常的管理責任。行政總裁對其權限已獲得清晰的指引及指示，特別對於他代表公司作出任何承諾前應先向董事局滙報及取得董事局批准的情況。

董事局根據財務及非財務措施所取得的成績，監控管理層的表現，受監控的主要項目包括：

- 詳細的每月管理賬目，包括損益表、財務狀況表及現金流量表並與預算作對比，以及有關的預測
- 內部及外聘核數師報告
- 客戶、集團其他業務夥伴、業界組織及服務供應商等外界人士的意見

## 證券交易

公司已採納一套董事及要員進行證券交易的行為守則（「證券守則」），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》。這些規定載於公司網站。

公司已向每名董事發出一份證券守則，並將每年兩次，分別緊接兩個財政期結束前，連同一份提示一併發出，該提示提醒董事不得在集團發表中期及年度業績前的禁售期內買賣公司證券及衍生工具，並且其所有交易必須按證券守則進行。

根據證券守則的規定，公司董事及高級行政人員須在通知主席並接獲註明日期的確認書後，方可買賣公司證券及衍生工具；而主席若擬買賣公司證券及衍生工具，必須在交易前先通知審核委員會主席並接獲註明日期的確認書。

在作出特定查詢後，公司所有董事確認已遵守證券守則規定的標準。

於二零二零年十二月三十一日，各董事於公司及其相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的含義）的股份中所持權益載於本報告書題為「董事局報告」的章節中。

董事局已成立下述委員會以協助董事局履行職責：

## 董事局安全審核委員會

董事局安全審核委員會負責審核及向董事局滙報有關安全的事宜。年內委員會共開會兩次，成員包括主席（Timothy Jenkins機長）及公司所有非常務董事及獨立非常務董事。四名常務董事及港龍航空有限公司行政總裁亦有列席旁聽。

## 執行委員會

執行委員會成員包括行政總裁（鄧健榮）（委員會主席）、其他三名常務董事（韓兆傑、林紹波及沈碧嘉），以及四名非常務董事（劉美璇、宋志勇、肖烽及趙曉航）。馬天偉於二零二一年四月一日出任非常務董事後，將接替劉美璇擔任執行委員會成員。

## 財務委員會

財務委員會按月召開會議，以檢討公司的財政狀況，並負責制定財務風險管理政策。委員會由行政總裁（鄧健榮）擔任主席，成員包括另外三名常務董事（韓兆傑、林紹波及沈碧嘉）、三名非常務董事（劉美璇、肖烽及趙曉航）、財務部總經理（伍麗影）、庫務部主管（李淑芬）及一名來自財經界的獨立代表。馬天偉於二零二一年四月一日出任非常務董事後，將接替劉美璇擔任財務委員會成員。

## 薪酬委員會

薪酬委員會的成員包括三名非常務董事（董立均、陳智思及施維新）。兩名委員會成員為獨立非常務董事，其中由董立均擔任主席。所有成員於二零二零年全年任職。

薪酬委員會因應董事局所訂企業方針及目標而檢討及批准管理層的薪酬建議。

薪酬委員會行使董事局的權力，釐定個別常務董事的薪酬待遇（包括薪金、花紅、非金錢利益，及參與任何公積金或其他退休福利計劃的條款），當中會考慮同類公司支付的薪酬、須付出的時間及其職責以及集團內其他職位的僱用條件。有關董事薪酬的詳情，列述於財務報表附註25。

薪酬委員會的職權範圍已參照《企業管治守則》予以檢討，並登載於公司網站。

公司與英國太古集團有限公司（太古集團的母公司）的全資附屬公司香港太古集團訂有一份服務協議。此協議經公司獨立非常務董事詳細研究及批准。根據協議條款，太古集團借調不同級別的僱員（包括常務董事）至公司工作，有關僱員須向公司董事局負責並接受董事局的指示行事，但身份仍為太古集團僱員。

為吸引及保留具有合適才幹的人才，太古集團提供具競爭力的薪酬待遇，一般包括薪金、房屋、退休福利、度假旅費及教育津貼，並在服務滿三年後，發放與太古公司集團整體溢利掛鈎的花紅。提供住所，是為方便集團因應業務需要及為配合讓管理人員在太古集團各項業務取得實際經驗的培訓過程而調派僱員在香港或其他地方工作，而以整個集團為發放花紅基準的做法，可讓集團調派員工至盈利能力不同的集團公司工作。花紅的計算方法是參照太古公司整體的溢利釐定，在頗大程度上受公司業績影響。

由於航空業務變化頗大，儘管該等行政人員的薪酬並非完全與公司溢利掛鈎，但卻能令公司維持一個穩定、進取及優質的管理班子。此外，由於太古持有公司重大的股本權益，太古亦會確保借調及保留高質素的行政人員於本公司，以維護其最佳利益。

公司亦以相類條件直接僱用多名具有專業知識的董事及高級職員。

薪酬委員會於二零二零年十月及十二月的會議上審核給予常務董事的薪酬架構及水平。於十月的會議上，委員會審視了一份由獨立顧問公司Mercer Limited編製的報告，該報告確認，公司常務董事的薪酬（於財務報表附註25披露）與同業公司給予同等行政人員的薪酬比較大致相若。

所有董事均沒有參與有關其本身薪酬的討論。

董事局已批准以下的酬金水平：

| | 2020<br>港幣 | 2021<br>港幣 |
|---|---|---|
| 董事酬金 | 575,000 | 575,000 |
| 審核委員會主席酬金 | 268,000 | 268,000 |
| 審核委員會成員酬金 | 186,000 | 186,000 |
| 董事局風險管理委員會主席酬金 | 268,000 | 268,000 |
| 董事局風險管理委員會成員酬金 | 186,000 | 186,000 |
| 薪酬委員會主席酬金 | 83,000 | 83,000 |
| 薪酬委員會成員酬金 | 60,000 | 60,000 |

**董事局風險管理委員會** — 請參閱第51頁至第53頁

**審核委員會** — 請參閱第55頁及第56頁

## 問責及核數

### 1. 財務報告

董事局承認有責任：

- 使公司事務獲得適當的管理，確保財務資訊的完整性
- 按照《香港財務報告準則》及香港《公司條例》編製年度及中期財務報表及其他相關資料，真實和公正地反映集團的事務及有關會計期內的業績和現金流量
- 採用適當的會計政策，並確保貫徹應用該等政策
- 作出審慎而合理的判斷和估計；及
- 確保適當應用持續經營的假設

### 2. 風險管理

#### 管治

國泰航空集團以集中的風險管理管治架構，透過系統化和貫徹的程序，實現對營運安全的承諾。有關管治架構包括：

- 由業內獨立專家擔任主席的董事局安全審核委員會
- 由行政總裁擔任主席的管理安全委員會
- 由集團安全主任統管的集團安全及營運風險管理部，負責監督與飛行業務相關的所有風險管理。

董事局於二零一九年決定，集團應引入類似的管治，以加強集團所有其他企業風險的管理並給予同等關注，因而成立下述實體：

- 董事局風險管理委員會 — 屬董事局層面的委員會，成員均為非常務董事。委員會負責向董事局提出意見，並監察董事局就所有風險相關事宜所作出的決定，包括設定及監控風險程度、風險管理框架的成效及集團風險管理文化的健全程度。
- 風險管理委員會 — 由行政總裁擔任主席的執行委員會，負責設計、落實及直接監察風險管理框架，並透過此框架管理公司內部所有企業風險。

- 集團企業風險管理部 — 由風險管理總裁統管，向行政總裁滙報。此部門特別負責發展、維持及確保風險管理框架的成效。

## 董事局風險管理委員會

董事局風險管理委員會於二零一九年七月一日成立，成員包括四名非常務董事（夏理遜、劉美璇、米爾頓及肖烽），負責支援董事局履行集團內所有風險管理職務，集中處理與公司航務安全及保安（由董事局安全審核委員會負責）無關的風險。董事局風險管理委員會尤其負責監督公司風險管理框架的持續實施及發展，並確保其有效性。委員會其中兩名成員為獨立非常務董事，其中米爾頓擔任委員會主席。馬天偉將接替劉美璇擔任董事局風險管理委員會成員，自二零二一年四月一日起生效。其他所有成員於二零二零年全年任職。

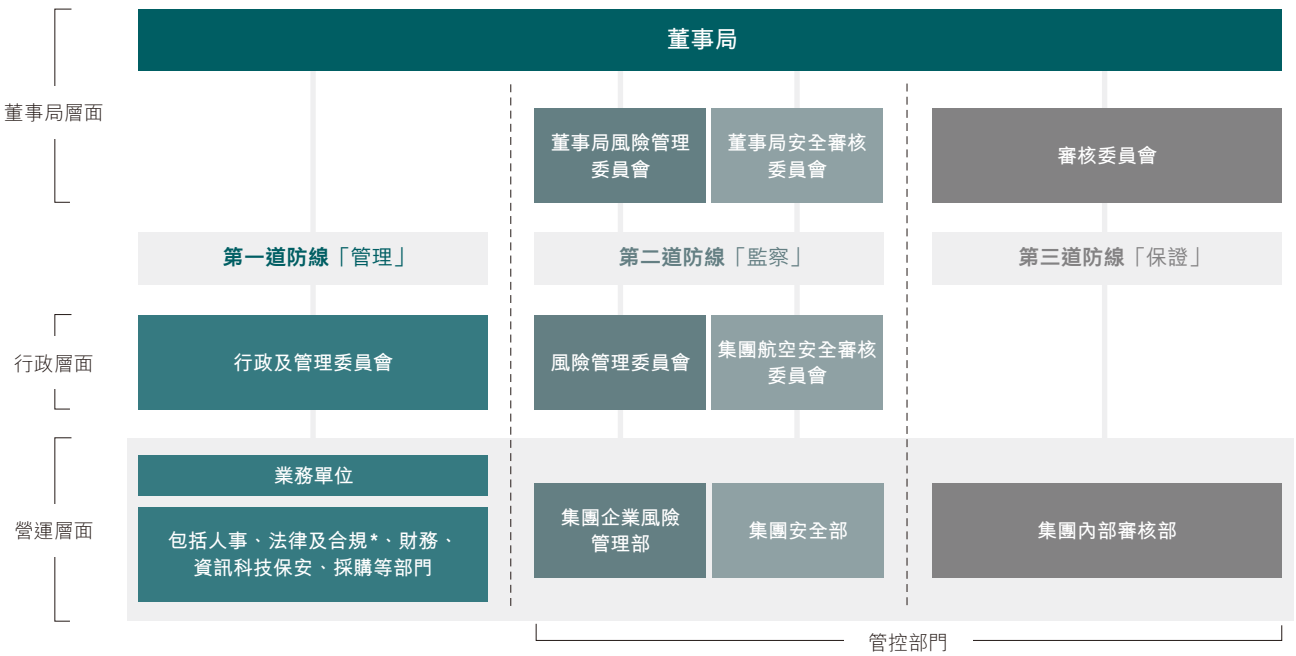
董事局風險管理委員會於二零二零年間每季開會一次。行政總裁、財務總裁、風險管理總裁、集團總法律顧問及集團內部審核部總經理恆常出席董事局風險管理委員會的會議。

國泰風險管理框架是根據金融機構廣泛使用的「三道防線」原則而設立，用以防止管理人員在審核或監察本身工作時出現利害衝突。三條防線劃分如下：

- 直接參與業務管理工作或行政決策的業務或專業部門歸類為第一道防線；
- 對第一道防線在管理該等工作的相關風險上提供監察、建議及支援的部門被視為第二道防線；
- 集團內部審核部歸類為第三道防線，該部門就公司風險管理程序及管控措施的成效向董事局提供全面的保證。

圖1所示為三道防線模式應用於國泰風險管治框架的情況：

## 風險管治概況




*註：法律及合規處於第一及第二道防線之間；在實際功用上包含於第一道防線內。*

## 主要原則

風險管理框架的第一個主要原則是，董事局對風險管理制度、程序及執行須負全部責任。董事局對此的責任界定為確保以下工作的進行：

- 已根據風險對所有持份者的潛在影響，識別、界定及優先處理重大風險。
- 已採取或定立合理的步驟以緩減該等風險及其影響。
- 已訂有計劃處理任何風險事件的發生，以確保所有持份者的安全、福祉及財務狀況在合理可行情況下得到最大的保障或恢復。
- 擁有健全的風險管理文化，這是指一種營運環境，當中所有員工都提倡及奉行一項原則，就是必須在董事局所設定的風險參數內追求業績。

風險管理框架的第二個主要原則是，業務單位必須負責管理風險。風險管理部門將要全面參與支援，提供意見、專業知識及建議。具體來說，集團企業風險管理部的作用是確保第一道防線能夠客觀地作出決策，並完全擁有所有相關資訊。

後一個原則透過委任第一道防線的「風險承責人」融入集團各項業務中，風險承責人負責識別及管控一個或多個業務領域內新出現的及形成中的風險，並向集團企業風險管理部上報任何違規或潛在的事故。

## 風險管理程序

風險管理程序分為三個階段：識別、評估及緩減。

## 識別

國泰航空及其主要附屬公司在集團企業風險管理部的監督下保留一份確定風險管理工作優先次序的紀錄冊。這份風險紀錄冊向來每半年更新一次，其內容也納入集團的風險紀錄冊內。

除了這項自下而上的評估外，由二零一九年開始，公司透過每年與整個集團的高級管理人員舉行工作坊來加強風險紀錄冊的內容。該等工作坊致力識別公司架構內的風險，包括大型、策略性及營運上的問題。在工作坊中取得的成果用以編製「三十大」最令高級管理人員關注的企業風險表。

除了最重要的企業風險外，集團已制定有系統的環境、社會及管治風險管理模式。這項管理模式以特別定義的風險分類法為基礎，來識別、評估和緩解整個企業的環境、社會及管治風險。 所有已識別的環境、社會及管治風險須向風險管理委員會及董事局風險管理委員會滙報，並納入現有的風險紀錄冊內。

## 評估

然後，相關領域的專家會在集團企業風險管理部門的支援下，逐一考量三十大風險的嚴重程度，該考量程序會考慮及識別以下各項：

- 從不同方向，包括安全、商譽、財政、策略、法規及破壞方面衡量風險的潛在影響
- 組織架構面對其引起的風險事件的脆弱度
- 風險事件的發展速度
- 有關風險與其他風險的關連，即風險事件的潛在發酵能力
- 可能發生風險事件或公司可能易受影響的特別情況；及
- 公司最易受到該風險影響的領域。

內部風險評分制度因而用作總結風險的整體規模，然後與三十大風險一同列於風險熱圖上。

集團企業風險管理部門與業務及風險承責人合作，不斷更新有關影響及脆弱度的評估。

### 緩減

在考量工作中，亦會考慮使用可減低影響及／或脆弱度的緩減措施。現已議定緩減措施計劃，並轉化為一個行動計劃，提交管理層批准。行動計劃被視作風險管理程序的一部分予以監控，其進度須向風險管理委員會滙報。通過這種方法，董事局及管理層可以看到該程序所帶來的制度及程序上的具體改進。在推行行動計劃期間的風險評分也反映出改進的情況。

特別易受三十大風險影響的業務領域，以及被視為對緩減該等重大風險至為重要的管控措施，也納入優先審核的範疇，作為與風險管理同時制定的內部審核計劃的一部分。

### 風險管理框架的監察與滙報

集團風險管理工作的架構、實施及結論，包括緩減措施及行動計劃，須待風險管理委員會及董事局風險管理委員會審核。董事局風險管理委員會主席以常設議程向董事局滙報該等工作。

職權範圍規定董事局風險管理委員會進行年度「保證審核」，其結論將每年呈交董事局。

該審核將就風險管理框架的成效徵求內部持份者及獨立人士的意見，亦可能包括對年內發生的重大風險事件的審核，尤其著重根據上述原則管理該等風險的成效。公司能否成功識別及預測新的風險，也可被視作此審核的一部分。

### 二零二零年的重點工作

二零二零年的重點工作是識別及管理有關現時新型冠狀病毒疫情的風險、對三十大風險進行考量，以及制定相關的緩解計劃，並繼續監察數據管治及網絡保安，對此我們已審核有關建設整個集團復原力的持續行動，並跟進有關進度。行動包括加強保留管治及數據風險的工作，以及持續的網絡保安保障工作，以符合行業的最佳常規。

新型冠狀病毒疫情的出現及其對集團收益與現金流量的影響，使該項風險成為風險紀錄中五月時的最大風險。於七月進行的資本重組，成功緩減該風險對集團現金狀況的影響；而於十月下旬進行的廣泛重組，則進一步緩減有關影響。然而，由於疫情持續影響收益及營運，因此仍是集團業務面對的最大風險。在有效疫苗獲廣泛接種、旅遊限制得以放寬及旅客恢復旅遊信心之前，情況應不會改變。二零一九年的社會事件及年內香港形勢的發展，以及國際媒體對此作出的報道，可能會在旅遊活動恢復後，繼續威脅香港作為商務及休閒旅遊及過境旅遊樞紐的吸引力。香港國際機場在大灣區的競爭力，對香港能否繼續有效保持樞紐地位十分重要。年內我們一直密切追蹤的其他風險是與第三者（其中不少的業務同樣受到疫情嚴重影響）、營運技術及氣候變化有關的風險，並對該等風險進行假設情境的規劃演習，為集團的長期策略提供更多資料。

年內集團亦與中層管理人員舉行工作坊，內容包括識別集團所面對新出現的風險、識別與集團旗下各附屬公司有關的風險並為風險評分，以及就該等風險制定所需的緩減計劃。我們在年中與出席工作坊的同事進行一項風險文化調查，為本年度董事局風險委員會的保證審核提供理據。調查顯示，自新的管治及風險管理框架於二零一九年設立以來，風險文化及風險管理成效已有重大進步。

## 3. 內部監控

董事局承認有責任設立、維持及檢討集團內部監控制度的有效程度。如第55頁至第56頁所述，此責任主要由審核委員會代董事局履行。

內部監控制度建基於機構的商業道德與文化、職員的質素與能力、董事局的方向，以及管理層的效能。

集團內部監控架構的主要組成部分如下：

**文化**：董事局相信良好的管治反映一家機構的文化，這比任何書面程序還要重要。

集團時刻致力以合乎商業道德標準及誠信的方式行事，並由董事局以身作則，為所有僱員樹立良好的榜樣。公司已制定行為守則，並登載於公司的內聯網。

集團致力制定和維持高度的專業及道德標準，這一點可在所有僱員的嚴謹遴選過程及事業發展計劃反映出來。公司作為長期僱主，會在僱員加入集團後，逐漸向僱員灌輸並使其深入了解集團的思維及行事方式。

公司確立溝通渠道，讓僱員將意見向上傳達，而較高級的職員亦願意聆聽。僱員明白一旦發生意料之外的事故，除了關注事件本身外，亦要留意事件的成因。

集團透過其行為守則，鼓勵僱員（及指示其如何）向有權採取所需行動的人士，滙報監控失效或懷疑監控不當的情況。

**監控及審核**：監控自評程序要求管理層利用詳細的問卷，就財務報告是否可靠評估風險管理及內部監控工作的充足程度及有效程度，其過程及結果由集團內部核數師加以審核，並構成審核委員會就監控工作有效程度所作的年度評估的部分內容。

監控環境所包含的政策及程序，旨在確保有關管理指示得以執行，以及處理風險的所需行動得以進行。這可能包括批准及查證、檢討、保障資產及職責分權。監控工作可分為營運、財務報告與合規三方面，不過這些工作有時或會重疊。集團公司的監控工作通常包括：

- 分析檢討：例如把實際表現對比預算、預測、前期表現及競爭對手的表現以進行檢討
- 直接職能或工作管理：由負責有關職能或工作的管理人員審閱表現報告
- 資訊處理：為查核交易的授權及其報告（如例外情況報告）的準確性和完整性而進行的監控工作
- 實物監控：確保設備、存貨、證券及其他資產得到保護並定期接受檢查
- 表現指標：分析各組營運及財務數據，研究彼此之間的關係，並在需要時採取補救行動
- 職責分權：劃分不同人員之間的職責，以加強制衡作用和盡量減少出錯及濫權的風險

集團已制定有效的程序及制度，確保在員工能夠履行職責的形式及時間內，識別、紀錄及滙報有關營運、財務及合規方面的資料。

## 集團內部審核部

集團內部審核部負責協助審核委員會對集團的風險管理及內部監控制度是否足夠及其有效程度進行分析及獨立評估。該部門定期檢討主要的風險範疇，並監察內部各單位是否遵守集團的財務、營運及合規程序。審核委員會每年商討及議定按風險評估方法制定的審核計劃及所需資源。除議定的年度工作外，該部門亦按需要進行其他專項審核工作。集團內部審核總經理可直接聯絡審核委員會。審核報告須送交行政總裁、財務總裁、外聘核數師及被審核部門的相關管理層。主要審核結果及為解決嚴重內部監控缺失提出建議的摘要須定期呈報審核委

員會，並由董事局每季審閱一次。為評估集團的風險管理及內部監控制度是否足夠及其有效程度，董事局及審核委員會積極監察集團內部審核部呈交的調查結果的數目和嚴重性，以及有關部門所採取的糾正行動。

有關處理及發放可影響股價的公司資料的詳細監控指引現已制定，供公司所有僱員索閱。

有關識別、監控及報告重大風險（包括業務、安全、法律、財務、環境及商譽風險）的制度及程序已經制定。董事局在各委員會及高級管理人員的協助下監控該等風險程度。

## 審核委員會

審核委員會的成員包括五名非常務董事（夏理遜、劉美璇、米爾頓、董立均及肖烽），負責協助董事局履行內部管控及其他職務。委員會其中三名成員為獨立非常務董事，其中夏理遜擔任委員會主席。馬天偉於二零二一年四月一日出任非常務董事後，將接替劉美璇擔任審核委員會成員。其他所有成員於二零二零年全年任職。

審核委員會的職權範圍遵照香港會計師公會的指引訂定，並符合《企業管治守則》的規定。有關職權範圍載於公司網站。

審核委員會於二零二零年間共開會三次。行政總裁、財務總裁、集團總法律顧問、集團內部審核總經理及外聘核數師代表恆常出席審核委員會的會議。審核委員會每年與外聘核數師舉行至少兩次會議，而管理層不會列席會議。每次會議均省覽外聘核數師及集團內部審核部的書面報告。

委員會於二零二零年間的工作，包括檢討下列事宜：

- 有關集團業績表現的正式公告（包括二零一九年報告書及二零二零年中期報告及公告）的完整性、準確性及整全性，並建議董事局通過
- 集團的計劃、現金流量及資金流動性
- 集團對監管及法定規則的遵守
- 集團的內部監控制度
- 通過二零二一年度內部審核計劃，及檢討二零二零年度計劃進度
- 集團內部審核部的定期報告，及解決當中所識別任何事項的進展
- 重大的會計及審核事項
- 公司對於關連交易的政策及該等交易的性質
- 與外聘核數師的關係，詳情載述於第56頁
- 公司對《企業管治守則》的遵守
- 公司的舉報政策、多元共融政策、反騷擾政策、反歧視政策及可持續發展政策

委員會已在二零二一年審核二零二零年度的財務報表，並向董事局建議通過。

## 評估風險管理及內部監控制度的有效程度

審核委員會及董事局風險管理委員會代表董事局每年就集團對處理風險與財務會計及報告的風險管理及內部監控制度是否持續有效、營運是否有效及富效率、集團各單位是否遵守有關法規和風險管理職能等方面進行檢討。

評估工作會考慮：

- 管理層持續監察風險以及風險管理及內部監控制度的工作範疇及質素、集團內部審核部的工作及有效程度，以及財務總裁所提供的保證

- 自上次檢討後，重大風險的性質及嚴重程度的轉變，以及集團應付其業務及外在環境轉變的能力
- 監控結果獲得傳達的程度及頻密度，以便委員會就集團的監控狀況及風險管理的有效程度進行累積評估
- 期內任何時候發現的重大監控失誤或監控弱項次數，及因此導致未能預見的後果或緊急情況的嚴重程度，而這些後果或情況對公司的財務表現或狀況已經產生、或已產生或將會產生重大的影響
- 公司有關財務報告及合規程序的有效程度
- 管理層識別的風險範圍
- 集團內部審核部滙報的重大風險
- 集團內部審核部及外聘核數師建議的工作計劃
- 由內部及外聘核數師報告所引出的重大事項
- 管理層的監控自評工作結果

根據上述檢討的結果，董事局確定而管理層亦已向董事局確定集團的風險管理及內部監控制度為有效及足夠，且全年及直至本報告書日期止，均有遵守《企業管治守則》的風險管理及內部監控條文。

## 外聘核數師

審核委員會是與外聘核數師（「核數師」）獨立於管理層的接觸點。核數師可直接與審核委員會主席聯絡，審核委員會主席定期與核數師會面，而管理層不會列席。

審核委員會有關核數師的職責包括：

- 向董事局建議委任核數師，以供股東通過
- 通過核數師的聘用條件
- 審視就中期及年度財務報表向核數師發出的聲明函件
- 審閱核數師的報告及其他特設文件
- 每年評定核數師的質素及效能
- 評估核數師的獨立性和客觀性，包括監察所提供的非核數服務，以確保其獨立性和客觀性不受損害及不會被視為受損害
- 通過核數及非核數費用

## 核數師獨立性

核數師的獨立性對審核委員會、董事局及股東非常重要。核數師每年致函審核委員會委員，確認其符合香港會計師公會《專業會計師道德守則》第290章對獨立會計師的釋義，且其並不知悉任何足以被合理地視為會影響其獨立性的事宜。審核委員會在審核委員會會議上逐一審視及討論該等函件（並考慮到就核數及非核數工作支付核數師的酬金以及非核數工作的性質），以評估核數師的獨立性。

## 提供非核數服務

在決定核數師應否提供非核數服務之時，會考慮以下的主要原則：

- 核數師不應審核所屬公司的工作
- 核數師不應作出管理決定
- 核數師的獨立性不應受到損害
- 服務質素

此外，不論所涉及的數額多少，任何有可能被視為與核數師的職責相抵觸的服務，必須先向審核委員會提呈並取得批准，方可提供。

二零二零年支付予外聘核數師的報酬總額為港幣二千四百萬元，包括港幣一千六百萬元的審核服務費用、港幣五百萬元的稅務顧問服務費用及港幣三百萬元的其他專業服務費用。

### 4. 管理委員會

管理委員會按月召開會議，負責監察公司的日常運作。委員會成員包括行政總裁（鄧健榮）（委員會主席）、營運及航空服務總裁（韓兆傑）、顧客及商務總裁（林紹波）、財務總裁（沈碧嘉）、工務董事（簡禮賢）、人事董事（王瑋彤）、航務董事（甘沛思機長）、風險管理總裁（林立勤）、航空顧客董事（羅世民）、商務董事（劉凱詩）、航空服務董事（麥皓雲）、貨運董事（歐永棠）及集團總法律顧問（周冠英）。

另外集團亦已成立多個由管理層成員組成的委員會，不時協助並滙報給管理委員會。此等委員會特別為安全運作、可持續發展及數據管治等特殊範疇而設。

## 其他事宜

### 公司秘書

公司秘書是公司的僱員，由董事局委任。公司秘書負責安排董事局的程序，促進董事局成員之間及與股東和與管理層之間的溝通。公司秘書承諾每年接受至少十五小時相關的專業培訓，以更新其技能及知識。

### 內幕消息

有關處理及發佈內幕消息的程序及內部監控，公司：

- 須根據《證券及期貨條例》及《上市規則》在合理可行的情況下披露內幕消息
- 嚴格遵循證券及期貨事務監察委員會刊發的《內幕消息披露指引》處理事務
- 在其《企業行為守則》內納入嚴格禁止在未經許可下使用機密資料或內幕消息的規定
- 透過公司的內部報告程序並經高級管理人員考慮有關的結果，確保適當處理及發佈內幕消息
- 已採納一項內幕消息政策，以提供向董事局傳達有關內幕消息事宜的框架

## 股東

### 與股東及投資者溝通

董事局及高級管理人員確認其有責任代表所有股東的利益，並盡量提高股東的回報。與股東溝通及向股東負責是公司優先處理的事務。

與股東溝通的渠道包括：

- 財務總裁可於中期及年度業績公佈後兩個月內及年內其他若干時間，與主要股東、投資者及分析員會面。此外，財務總裁於年內定期出席與香港分析員及投資者的會面、分析員簡報會、投資者集體簡報會、海外路演及投資者會議
- 透過集團網站，包括電子版本財務報告、中期及年度業績公佈期間提供有關業績分析的網上錄音廣播、於投資者會議提供投影片，以及有關集團業務的最新消息、公告及一般資訊

- 透過公佈中期及年度報告
- 透過下述股東周年大會

股東可以郵寄方式或電郵至ir@cathaypacific.com，將其查詢或疑問傳達予董事局。有關的聯絡資料載於本報告書題為「公司及股東資料」的章節中。

## 股東周年大會

股東周年大會是一個讓股東參與的重要討論平台。最近期的股東周年大會於二零二零年六月二十三日舉行。會議公開讓所有股東參與。出席大會的董事詳列於第47頁的列表。

於股東周年大會上，每項事宜均以決議案個別提出，以投票方式進行表決。大會於投票表決前解釋有關進行投票表決的詳細程序。會議議程為：

- 省覽董事局報告及截至二零一九年十二月三十一日止年度經審核財務報表
- 選舉／重選董事
- 續聘核數師及授權董事局釐定其酬金
- 給予董事局一般性授權在場內回購股份
- 給予董事局一般性授權配發及發行不超過決議案通過當日已發行股份數目百分之二十的股份，但可全數收取現金配發的股份總數不得超過決議案通過當日已發行股份數目的百分之五

會議紀錄連同投票結果載於集團網站。

## 股息政策

國泰航空訂有一套派付股息的政策，載於本報告書題為「董事局報告」一章內。

## 股東參與

根據公司章程第95條，倘有股東擬推薦在行將退任董事以外的其他人士在股東大會上參選董事，該股東應於該會議的通告寄發之日起（包括當天）七天內，將提名通知書送達公司的註冊辦事處。提名候選人於股東大會上參選董事的程序，載於公司網站的「企業管治」網頁內。

倘股東就其他事項擬把有關決議案提呈股東大會審議，須遵照公司網站的「企業管治」網頁開列的要求及程序進行。

股東所持股權若不少於全體股東投票權總數的百分之五，有權要求董事局召開股東大會。有關要求必須註明會議的目的，並送達公司的註冊辦事處。詳細的要求及程序列於公司網站的「企業管治」網頁內。

## 其他股東資料

與股東有關的二零二一年主要日期載於本報告書題為「公司及股東資料」的章節中。

## 章程文件

於二零二零年股東特別大會上，公司股東已通過採納新的公司章程（「新章程」），就之前的公司章程作出多項修訂，以反映優先股的條款，以及使之前的公司章程與二零一四年三月三日生效的《公司條例》一致。該等修訂的詳細內容載於二零二零年六月十九日的股東通函附件IV。新章程（英文及中文本）登載於本公司及香港交易及結算所有限公司的網站。

# 獨立核數師報告

*致國泰航空有限公司成員*

*(於香港註冊成立的有限公司)*

## 綜合財務報表審計報告

### 意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第65至133頁的國泰航空有限公司及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合財務報表,此財務報表包括於二零二零年十二月三十一日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表,以及綜合財務報表附註,包括主要會計政策概要。

我們認為,該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於二零二零年十二月三十一日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量,並已遵照香港《公司條例》妥為擬備。

### 意見基礎

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計綜合財務報表承擔的責任」部分中作進一步闡述。根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「守則」),我們獨立於貴集團,並已履行守則中的其他專業道德責任。我們相信,我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

### 關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷,認為對本期綜合財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體綜合財務報表及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。

## 評估物業、廠房及設備和無形資產的減值

請參閱會計政策第2、5、6和7項及綜合財務報表附註7、8和32

| 關鍵審計事項 | 我們的審計如何處理該事項 |
| --- | --- |
| 於二零二零年十二月三十一日，貴集團物業、廠房及設備和無形資產的賬面值分別為港幣一千三百一十九億二千五百萬元和港幣一百五十億六千一百萬元。<br><br>於每個報告期完結時，管理層識別未能在未來重新投入經濟服務的資產，並根據資產的預計公允值減出售成本確認減值虧損。剩餘的物業、廠房及設備和無形資產項目被分配至各現金產生單位。如某個現金產生單位存在減值跡象，管理層根據其已折現現金流預測，將該現金產生單位的賬面價值與其可收回金額（以公允值減出售成本或根據已折現現金流預測之使用價值兩者中之較高者）互相比較，以進行減值評估。此外，如果現金產生單位包含商譽，即使不存在減值跡象，也每年對其進行減值評估。<br><br>2019冠狀病毒病疫情導致出遊需求下降，貴集團並於二零二零年十月二十一日宣布了一項重組計劃，包括結束附屬公司港龍航空有限公司的業務營運。貴集團因此已重新評估營運計劃，包括飛機的計劃退役時間。<br><br>根據管理層的重估結果，於截至二零二零年十二月三十一日止年度，貴集團確認的物業、廠房及設備和商譽的減值虧損為港幣四十億一千二百萬元，主要包括就國泰航空有限公司及港龍航空有限公司的飛機及有關設備確認的減值虧損港幣二十七億六千四百萬元，以及就兩家附屬公司國泰航空飲食服務（香港）有限公司及雅潔洗衣有限公司的其他物業、廠房及設備和商譽項目確認的減值虧損港幣十二億二千三百萬元。<br><br>考慮到物業、廠房及設備和無形資產賬面值在綜合財務報表具重要性，且編製用於減值評估的已折現現金流預測時需要識別未能在未來重新投入經濟服務的資產並估算未來現金流、增長率和折現率，涉及管理層運用重大判斷並可能存在偏頗，因此我們將物業、廠房和設備及無形資產的減值評估列為關鍵審計事項。 | 我們用來評估物業、廠房和設備及無形資產減值的審計程序包括以下各項：<br><br>• 與管理層會面及查閱董事局會議記錄和其他文件，了解2019冠狀病毒病疫情對貴集團的影響，貴集團採取的緩解措施，以及這些措施如何在貴集團的重組計劃中體現；<br><br>• 通過獲取貴集團的資產使用計劃來評核管理層識別未能在未來重新投入經濟服務的資產的過程，並評估相關資產的可收回金額；<br><br>• 評核管理層識別現金產生單位並將資產分配至各現金產生單位以作減值評估的過程；<br><br>• 與貴集團管理層討論物業、廠房及設備和無形資產可能出現減值的跡象。對已出現減值跡象、或包含商譽的現金產生單位，評估管理層是否已根據當前的會計準則要求進行減值測試；<br><br>• 委聘畢馬威內部估值專家評核管理層的減值評估方法和重大假設，包括折現率；<br><br>• 參考我們對業務、歷史趨勢及所獲得的行業信息的了解和市場數據後，評估編備已折現現金流預測時採用的假設，包括預測的未來收支增長率及折現率；<br><br>• 對已折現現金流預測中採用的主要假設（包括預測盈利水平和折現率）進行敏感度分析，評估是否有任何跡象顯示管理層在選擇這些假設時存有偏頗。 |

## 收益確認

請參閱會計政策第18和19項及綜合財務報表附註1和18

| 關鍵審計事項 | 我們的審計如何處理該事項 |
| --- | --- |
| 客運及貨運的銷售於提供相關運輸服務時確認為收益。於報告期末尚未提供相關運輸服務的銷售價值，根據未使用的權利進行調整並確認為合約負債。<br><br>對於貴集團的「亞洲萬里通」常客獎勵計劃，其獎勵的價值計入合約負債。當會員乘搭貴集團航班而累積「亞洲萬里通」里數，或當貴集團向參與計劃的夥伴出售「亞洲萬里通」里數，便會產生此合約負債。當會員以「亞洲萬里通」里數進行兌換並獲提供有關貨物或服務時，合約負債會確認為收入。管理層根據單獨售價，在航班與會員通過「亞洲萬里通」計劃賺取的里數之間，分攤就可以賺取飛行里數的航班而收取的款項。<br><br>貴集團備有精密的資訊科技系統，供追踪每項銷售的服務提供點，以及追踪發出「亞洲萬里通」里數及其後兌換及使用里數的情況。<br><br>我們把收益確認列為關鍵審計事項，因為收益是貴集團的關鍵績效指標之一，而當中涉及複雜的資訊科技系統，以及需要在運輸服務收入與「亞洲萬里通」授予會員的獎勵里數的金額之間分攤收益，兩者皆會因收益記入錯誤的會計期，或為符合目標或預算而遭到操控而產生固有風險。 | 我們用來評估收益確認的審計程序包括以下各項：<br><br>• 評估管理層對貴集團負責規管收益確認的資訊科技系統的一般資訊科技控制和主要應用控制在設計、實施和營運上的成效，這包括接入控制、對程式變動的控制、不同系統之間的界面及對收益確認的主要手工內部控制；<br><br>• 對客貨運收益執行分析程序，包括利用獨立的輸入值和由貴集團資訊科技系統生成的信息進行預測，並將預算收益與已記錄的收益互相比較；<br><br>• 檢查與符合特定風險條件的會計分錄相關的文檔記錄；<br><br>• 參照向第三方銷售「亞洲萬里通」里數的價格，檢視管理層在航班與會員通過「亞洲萬里通」計劃賺取的里數之間，對可以賺取飛行里數的航班而收取的款項進行分攤的情況，以及評估管理層意見是否有偏頗的跡象；<br><br>• 查閱與「亞洲萬里通」主要合作夥伴訂立的主要合約條款和條件，以評估是否有任何條款和條件可能會影響「亞洲萬里通」的會計處理方法。 |

## 對沖會計處理

請參閱會計政策第10項及綜合財務報表附註10、12、15、17、21和29

| 關鍵審計事項 | 我們的審計如何處理該事項 |
| --- | --- |
| 貴集團簽訂衍生金融工具合約，以管理在日常業務運作中產生的燃油價格風險、外滙風險及息率風險。這些安排大部分根據《香港財務報告準則》第9號進行對沖會計處理。於二零二零年十二月三十一日，該等合約產生港幣三億三千三百萬元的衍生財務資產及港幣十三億八千七百萬元的衍生財務負債。<br><br>在2019冠狀病毒病疫情影響下，貴集團的預計飛行活動和油耗量將出現下降，某些對沖項目不再被視為極有可能發生，導致二零二零年內部分對沖關係終止。若預期對沖項目不會發生，相關累積公允值變動從其他綜合收益轉撥至損益中確認。<br><br>我們把對沖會計處理（包括對沖工具估值）列為關鍵審計事項，因為對沖會計可以相當複雜，而貴集團已訂立大量衍生金融合約並將其指定為對沖工具，因此必須備有精密的系統以記錄及追踪每個對沖關係。另一個原因是對沖工具的估值既複雜，且涉及重大的管理層判斷，容易因為固有風險而出錯。此外，由於2019冠狀病毒病疫情帶來經濟不確定性，管理層需要運用更多判斷進行出遊需求和油耗量預測，以作出對沖指定以及評估對沖關係是否繼續滿足相關條件。 | 我們用來評估對沖會計處理的審計程序包括以下各項：<br><br>• 評估管理層對衍生金融工具及對沖會計運用的內部控制在設計、實施和營運上的成效；<br><br>• 抽樣獲取訂約方就於報告日持有的衍生金融工具提供的書面函證；<br><br>• 抽查管理層的對沖文件及合約，以評估對沖關係的指定是否符合《香港財務報告準則》第9號的要求；<br><br>• 與管理層討論在飛行活動和油耗量預測中所使用的假設及提出質詢，並基於各種可能出現的2019冠狀病毒病疫情復甦情況對該等估計值執行敏感度分析；<br><br>• 抽樣評估並重新計算對沖有效性，並對因預測交易不再被視為極有可能發生而終止的對沖關係進行測試；<br><br>• 委聘內部金融工具估值專家，抽樣重新計算衍生金融工具的年終估值，並將相關估值與貴集團的記錄金額互相比較。 |

## 對稅項、訴訟及索償撥備的評估

請參閱會計政策第22項及綜合財務報表附註4、5、17和28

| 關鍵審計事項 | 我們的審計如何處理該事項 |
| --- | --- |
| 貴集團在不同法域經營業務，在日常業務過程中接獲不同稅務機關的查詢，並存在糾紛。貴集團還於若干法域存在法律訴訟及監管查詢，詳情載於綜合財務報表附註28(d)。<br>就稅項、訴訟及索償作出撥備為管理層對解決該等事宜所需支付金額的最佳估算。於二零二零年十二月三十一日已記錄的相關金額合共港幣三十億三千三百萬元，其中港幣十九億七千七百萬元已作為稅項計入綜合財務狀況表，而其餘的港幣十億五千六百萬元則計入綜合財務報表附註17的其他應付款項結餘中。<br>我們把對稅項、訴訟及索償撥備的評估列為關鍵審計事項，因為在估算該等撥備時涉及管理層的重大判斷，包括詮釋不同條例、規例和慣例及考慮不同法域的先例，而且在釐定撥備水平時可能存在管理層意見偏頗的情況。 | 我們用來評估稅項、訴訟及索償撥備的審計程序包括以下各項：<br>• 委聘內部稅務專家，藉由與管理層討論，以了解有關糾紛及審閱貴集團與相關稅務機關之間的通訊以了解相關風險，從而評估貴集團就每一重大稅務糾紛所作的撥備；<br>• 與貴集團的內部法律顧問討論重大訴訟、索償及監管查詢的狀況及潛在風險，並從貴集團外聘法律顧問取得有關訴訟及索償進展的函件，獲得他們對每項訴訟或索償的可能結果及潛在風險額的意見；<br>• 對管理層就可能影響其對所需撥備的估算而作出的假設及關鍵判斷提出質詢、考慮有關法域的稅務機關以往所作的判決及第三方顧問提出的相關意見，並評估管理層的意見是否有偏頗的跡象；<br>• 追溯覆核稅項、訴訟及索償，以評估管理層在以往年度估計撥備時作出的判斷和決定是否顯示其意見可能偏頗。 |

## 對飛機維修撥備的評估

請參閱會計政策第6項及綜合財務報表附註12和17

| 關鍵審計事項 | 我們的審計如何處理該事項 |
| --- | --- |
| 於二零二零年十二月三十一日，貴集團以租賃安排持有的飛機當中，有六十八架須按與出租人訂立租賃時協定的狀況交還飛機。<br>管理層於每個報告期完結時估算維修成本及與歸還具有限使用期部件有關的成本，並在租賃期內作出相關撥備。計算該等成本時，涉及多項可變因素及假設，包括飛機的預計使用情況、預期維修成本及具有限使用期部件的預計使用期。<br>於二零二零年十二月三十一日，貴集團就飛機維修成本作出的撥備合共港幣五十七億一千八百萬元，已計入綜合財務狀況表的其他長期應付款項及貿易及其他應付款項內。<br>由於飛機維修撥備具其內在複雜性，管理層在量化該等撥備金額時，須運用主觀判斷評估各項可變因素及假設，因此我們把對飛機維修撥備的評估列為關鍵審計事項。 | 我們評估飛機維修撥備的審計程序包括以下各項：<br>• 評估管理層對租賃飛機維修撥備的主要內部控制在設計、實施及營運上的成效；<br>• 通過抽查租賃條款，並將假設與合約條款及貴集團過往的維修成本作比較，來評估管理層在估算撥備時採用的模式、方法及主要假設和當中的任何變動；<br>• 從與負責飛機工程的人員取得有關飛機的使用模式及具有限使用期部件的預計可用年期的信息，並審視有關撥備與工程部門對飛機狀態所作的評估是否一致；<br>• 追溯覆核飛機維修撥備，以評估管理層在以往年度估計撥備時作出的判斷和決定是否顯示其意見可能偏頗。 |

## 綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

董事須對其他信息負責。其他信息包括刊載於年報內的全部信息，但不包括綜合財務報表及我們的核數師報告。

我們對綜合財務報表的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與綜合財務報表或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

## 董事就綜合財務報表須承擔的責任

董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》擬備真實而中肯的綜合財務報表，並對其認為為使綜合財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備綜合財務報表時，董事負責評估貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審計委員會協助董事履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

## 核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

我們的目標，是對綜合財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們是按照香港《公司條例》第405條的規定，僅向整體成員報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《香港審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或滙總起來可能影響綜合財務報表使用者依賴綜合財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《香港審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評估董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。

- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。

- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合財務報表是否中肯反映交易和事項。

- 就貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合財務報表發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審計委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審計委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，為消除不利影響而採取的行動或防範措施。

從與審計委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是梁思傑。

**畢馬威會計師事務所**
*執業會計師*
香港中環
遮打道十號
太子大廈八樓
二零二一年三月十日

# 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<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 | 2020<br>美元百萬元 | 2019<br>美元百萬元 |
|---|---|---|---|---|---|
| **收益** | | | | | |
| 客運服務 | | **11,950** | 73,985 | **1,532** | 9,485 |
| 貨運服務 | | **27,890** | 23,810 | **3,576** | 3,052 |
| 其他服務及收回款項 | | **7,094** | 9,178 | **909** | 1,177 |
| **收益總額** | | **46,934** | 106,973 | **6,017** | 13,714 |
| **開支** | | | | | |
| 員工 | | **(15,786)** | (20,125) | **(2,024)** | (2,580) |
| 機上服務及乘客開支 | | **(1,102)** | (5,306) | **(141)** | (680) |
| 著陸、停泊及航線開支 | | **(6,868)** | (17,758) | **(880)** | (2,277) |
| 燃油(包括對沖虧損) | | **(11,379)** | (29,812) | **(1,459)** | (3,822) |
| 飛機維修 | | **(5,772)** | (9,858) | **(740)** | (1,264) |
| 飛機折舊及租金 | | **(11,879)** | (12,022) | **(1,523)** | (1,541) |
| 其他折舊、攤銷及租金 | | **(2,720)** | (2,991) | **(349)** | (384) |
| 佣金 | | **(146)** | (927) | **(19)** | (119) |
| 其他 | | **(2,987)** | (4,847) | **(383)** | (621) |
| **營業開支** | | **(58,639)** | (103,646) | **(7,518)** | (13,288) |
| **未計非經常性項目的營業(虧損)/溢利** | | **(11,705)** | 3,327 | **(1,501)** | 426 |
| 企業重組成本 | *32* | **(2,383)** | – | **(305)** | – |
| 減值及相關支出 | *32* | **(4,056)** | – | **(520)** | – |
| 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利 | | **–** | 114 | **–** | 15 |
| **營業(虧損)/溢利** | *2* | **(18,144)** | 3,441 | **(2,326)** | 441 |
| 財務支出 | | **(3,044)** | (3,276) | **(390)** | (420) |
| 財務收入 | | **149** | 337 | **19** | 43 |
| 財務支出淨額 | *3* | **(2,895)** | (2,939) | **(371)** | (377) |
| 應佔聯屬公司(虧損)/溢利 | | **(1,282)** | 1,643 | **(164)** | 211 |
| **除稅前(虧損)/溢利** | | **(22,321)** | 2,145 | **(2,861)** | 275 |
| 稅項 | *4* | **674** | (454) | **86** | (58) |
| **本年度(虧損)/溢利** | | **(21,647)** | 1,691 | **(2,775)** | 217 |
| 應佔 | | | | | |
| 國泰航空普通股股東 | | **(21,876)** | 1,691 | **(2,804)** | 217 |
| 國泰航空優先股股東 | | **228** | – | **29** | – |
| 非控股權益 | | **1** | – | **–** | – |
| **本年度(虧損)/溢利** | | **(21,647)** | 1,691 | **(2,775)** | 217 |
| **每股普通股(虧損)/盈利(2019年重列)** | | | | | |
| 基本及攤薄 | *5* | **(424.3)仙** | 39.1仙 | **(54.4)仙** | 5.0仙 |
| 本年度(虧損)/溢利 | | **(21,647)** | 1,691 | **(2,775)** | 217 |
| **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 | **(134)** | 71 |
| 應佔聯屬公司其他全面收益 | | **(203)** | (186) | **(26)** | (24) |
| 海外業務換算產生的滙兌差額 | | **1,638** | (472) | **210** | (61) |
| 其後不會重新歸類至損益的項目： | | | | | |
| 界定福利計劃 | | **599** | 1,061 | **77** | 136 |
| 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 | **–** | 4 |
| **本年度除稅後其他全面收益** | *6* | **993** | 987 | **127** | 126 |
| **本年度全面收益總額** | | **(20,654)** | 2,678 | **(2,648)** | 343 |
| **應佔全面收益總額** | | | | | |
| 國泰航空普通股股東 | | **(20,883)** | 2,678 | **(2,677)** | 343 |
| 國泰航空優先股股東 | | **228** | – | **29** | – |
| 非控股權益 | | **1** | – | **–** | – |
| | | **(20,654)** | 2,678 | **(2,648)** | 343 |

*財務報表的編製及列述以功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。*

*第69頁至第122頁的附註及第123頁至第133頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。*

# 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 | 2020 美元百萬元 | 2019 美元百萬元 |
|---|---|---|---|---|---|
| **資產及負債** | | | | | |
| **非流動資產及負債** | | | | | |
| 物業、廠房及設備 | 7 | **131,925** | 140,114 | **16,914** | 17,963 |
| 無形資產 | 8 | **15,061** | 15,151 | **1,931** | 1,942 |
| 於聯屬公司的投資 | 9 | **26,489** | 27,055 | **3,396** | 3,469 |
| 其他長期應收款項及投資 | 10 | **2,905** | 3,823 | **372** | 490 |
| 遞延稅項資產 | 14 | **627** | 1,089 | **80** | 140 |
| | | **177,007** | 187,232 | **22,693** | 24,004 |
| 計息負債 | 11 | **(68,880)** | (76,508) | **(8,831)** | (9,809) |
| 其他長期應付款項 | 12 | **(4,210)** | (4,806) | **(540)** | (616) |
| 遞延稅項負債 | 14 | **(11,499)** | (13,564) | **(1,474)** | (1,739) |
| | | **(84,589)** | (94,878) | **(10,845)** | (12,164) |
| **非流動資產淨值** | | **92,418** | 92,354 | **11,848** | 11,840 |
| **流動資產及負債** | | | | | |
| 存貨 | | **1,719** | 1,812 | **220** | 232 |
| 貿易及其他應收款項 | 15 | **6,469** | 10,608 | **829** | 1,360 |
| 待出售資產 | | **38** | – | **5** | – |
| 流動資金 | 16 | **19,341** | 14,864 | **2,480** | 1,906 |
| | | **27,567** | 27,284 | **3,534** | 3,498 |
| 計息負債 | 11 | **(24,249)** | (20,752) | **(3,109)** | (2,660) |
| 貿易及其他應付款項 | 17 | **(12,376)** | (18,218) | **(1,587)** | (2,336) |
| 合約負債 | 18 | **(8,122)** | (15,941) | **(1,041)** | (2,044) |
| 稅項 | | **(1,977)** | (1,951) | **(253)** | (250) |
| | | **(46,724)** | (56,862) | **(5,990)** | (7,290) |
| **流動負債淨額** | | **(19,157)** | (29,578) | **(2,456)** | (3,792) |
| **資產總值減流動負債** | | **157,850** | 157,654 | **20,237** | 20,212 |
| **資產淨值** | | **73,261** | 62,776 | **9,392** | 8,048 |
| **資本及儲備** | | | | | |
| 股本 | 19 | **48,322** | 17,106 | **6,195** | 2,193 |
| 儲備 | 21 | **24,935** | 45,667 | **3,197** | 5,855 |
| 國泰航空股東應佔資金 | | **73,257** | 62,773 | **9,392** | 8,048 |
| 非控股權益 | | **4** | 3 | **–** | – |
| **股東權益總額** | | **73,261** | 62,776 | **9,392** | 8,048 |

*財務報表的編製及列述以功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。*

*第69頁至第122頁的附註及第123頁至第133頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。*

*董事*
**賀以禮**

*董事*
**夏理遜**

香港，二零二一年三月十日

# 綜合現金流量表

截至二零二零年十二月三十一日止年度

| | 附註 | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 | 2020<br>美元百萬元 | 2019<br>美元百萬元 |
|---|---|---|---|---|---|
| **營業業務** | | | | | |
| 業務(所用)/帶來的現金 | 22 | **(11,237)** | 18,458 | **(1,441)** | 2,366 |
| 已收利息 | | **92** | 179 | **12** | 23 |
| 已付利息 | | **(2,223)** | (3,010) | **(285)** | (386) |
| 已付稅項 | | **(923)** | (285) | **(118)** | (36) |
| **來自營業業務的現金(流出)/流入淨額** | | **(14,291)** | 15,342 | **(1,832)** | 1,967 |
| **投資業務** | | | | | |
| 購入附屬公司 | | **–** | (1,697) | **–** | (218) |
| 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 | **(917)** | 230 |
| 出售物業、廠房及設備所得款項 | | **153** | 134 | **20** | 17 |
| 其他長期應收款項及投資增加淨額 | | **(2)** | (60) | **–** | (8) |
| 物業、廠房及設備及無形資產支出 | | **(5,418)** | (12,171) | **(695)** | (1,560) |
| 已收聯屬公司股息 | | **675** | 394 | **87** | 51 |
| 予一家聯屬公司借款 | | **(16)** | – | **(2)** | – |
| **投資業務的現金流出淨額** | | **(11,758)** | (11,604) | **(1,507)** | (1,488) |
| **融資業務** | | | | | |
| 新融資 | 11 | **22,304** | 16,975 | **2,859** | 2,176 |
| 租賃安排的首期現金利益 | 14 | **–** | 837 | **–** | 107 |
| 借款及租賃還款 | 11 | **(30,134)** | (18,785) | **(3,863)** | (2,408) |
| 發行供股股份所得款項 | 19 | **11,716** | – | **1,502** | – |
| 發行優先股所得款項 | 19 | **19,500** | – | **2,500** | – |
| 支付發行供股股份及優先股的交易成本 | | **(77)** | – | **(10)** | – |
| 已派股息 – 國泰航空普通股股東 | | **–** | (1,495) | **–** | (192) |
| – 非控股權益 | | **–** | (1) | **–** | – |
| **融資業務的現金流入/(流出)淨額** | | **23,309** | (2,469) | **2,988** | (317) |
| **現金及視同庫存現金(減少)/增加淨額** | | **(2,740)** | 1,269 | **(351)** | 162 |
| 於一月一日結算的現金及視同庫存現金 | | **8,881** | 7,653 | **1,138** | 981 |
| 滙兑差額的影響 | | **25** | (41) | **4** | (5) |
| **於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金** | 24 | **6,166** | 8,881 | **791** | 1,138 |

*財務報表的編製及列述以功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。*

*第69頁至第122頁的附註及第123頁至第133頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。*

# 綜合股東權益變動表

截至二零二零年十二月三十一日止年度

| | 國泰航空股東應佔部分 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 股本<br>港幣百萬元 | 保留溢利<br>港幣百萬元 | 投資重估儲備（不可回撥）<br>港幣百萬元 | 現金流量對沖儲備<br>港幣百萬元 | 其他<br>港幣百萬元 | 總額<br>港幣百萬元 | 非控股權益<br>港幣百萬元 | 股東權益總額<br>港幣百萬元 |
| **二零二零年一月一日的結餘** | **17,106** | **45,867** | **(148)** | **634** | **(686)** | **62,773** | **3** | **62,776** |
| **本年度虧損** | **–** | **(21,648)** | **–** | **–** | **–** | **(21,648)** | **1** | **(21,647)** |
| **其他全面收益** | **–** | **599** | **–** | **(1,041)** | **1,435** | **993** | **–** | **993** |
| **本年度全面收益總額** | **–** | **(21,049)** | **–** | **(1,041)** | **1,435** | **(20,655)** | **1** | **(20,654)** |
| **發行供股股份** | **11,716** | **–** | **–** | **–** | **–** | **11,716** | **–** | **11,716** |
| **發行優先股** | **19,500** | **–** | **–** | **–** | **–** | **19,500** | **–** | **19,500** |
| **發行供股股份及優先股交易成本** | **–** | **(77)** | **–** | **–** | **–** | **(77)** | **–** | **(77)** |
| **二零二零年十二月三十一日的結餘** | **48,322** | **24,741** | **(148)** | **(407)** | **749** | **73,257** | **4** | **73,261** |
| 二零一九年一月一日的結餘 | 17,106 | 46,956 | (181) | 83 | (28) | 63,936 | 3 | 63,939 |
| 首次應用《香港財務報告準則》第16號的影響 | – | (2,346) | – | – | – | (2,346) | – | (2,346) |
| 二零一九年一月一日的結餘（經調整） | 17,106 | 44,610 | (181) | 83 | (28) | 61,590 | 3 | 61,593 |
| 該年度溢利 | – | 1,691 | – | – | – | 1,691 | – | 1,691 |
| 其他全面收益 | – | 1,061 | 33 | 551 | (658) | 987 | – | 987 |
| **該年度全面收益總額** | – | 2,752 | 33 | 551 | (658) | 2,678 | – | 2,678 |
| 二零一八年第二次中期股息 | – | (787) | – | – | – | (787) | – | (787) |
| 二零一九年第一次中期股息 | – | (708) | – | – | – | (708) | – | (708) |
| 二零一九年十二月三十一日的結餘 | 17,106 | 45,867 | (148) | 634 | (686) | 62,773 | 3 | 62,776 |

*第69頁至第122頁的附註及第123頁至第133頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。*

# 財務報表附註

損益及其他全面收益表

## 1. 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 |

## 1. 分部資料（續）

| | 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 |
| 除税前溢利／（虧損） | 505 | (308) | 797 | (492) | 1,643 | 2,145 |
| 税項 | (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 |

(i) 國泰航空及國泰港龍航空（直至二零二零年十月二十一日）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。

集團將《香港財務報告準則》第15號「來自客戶合約的收入」第121段的可行權宜之法應用於其銷售合約，因而若初步預期為期一年或以下的合約包括履約責任，集團不用披露分配至剩餘履約責任的交易價格金額。

## 1. 分部資料（續）

(b) 按地域提供的資料

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>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 |

*按地域分部所作的資產淨值分析如下：*

賺取收益的主要資產為於香港註冊並運用於集團整個環球航線網絡的機隊。管理層認為並無適合的基礎將該等資產及有關負債撥入各地域分部。因此，集團按地域劃分的資產分析不予披露。

## 2. 營業（虧損）／溢利

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>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 |
| 滙兑差額淨額 | **(295)** | (43) |
| 核數師酬金 | **16** | 16 |
| 非上市股本投資股息收入 | **(49)** | (51) |

## 3. 財務支出淨額

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>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）。

## 4. 稅項

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>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（附註14） | **(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（見財務報表附註28(c)）。

## 4. 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元，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財務報表附註14。

## 5. 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（見財務報表附註20(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。

## 6. 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）（附註21） | **3,105** | (831) |
| – 遞延稅項（附註14） | **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兑差額 | | |
| – 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（附註13） | **653** | 1,188 |
| – 遞延稅項（附註14） | **(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 |

# 財務報表附註

財務狀況表

## 7. 物業、廠房及設備

| | 飛機及有關設備 | | | 其他設備 | | 土地及樓宇 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 擁有<br>港幣百萬元 | 籌資租賃<br>港幣百萬元 | 使用權資產[a]<br>港幣百萬元 | 擁有<br>港幣百萬元 | 使用權資產<br>港幣百萬元 | 擁有<br>港幣百萬元 | 使用權資產<br>港幣百萬元 | 興建中<br>港幣百萬元 | 總額<br>港幣百萬元 |
| **成本** | | | | | | | | | |
| 二零二零年一月一日的結餘 | **132,364** | **–** | **61,228** | **5,616** | **217** | **15,333** | **7,566** | **20** | **222,344** |
| 增購 | **4,499** | **–** | **3,822** | **115** | **44** | **88** | **159** | **2** | **8,729** |
| 出售 | **(3,662)** | **–** | **(246)** | **(193)** | **(6)** | **(15)** | **(110)** | **–** | **(4,232)** |
| 重新歸類至待出售資產 | **–** | **–** | **–** | **(64)** | **–** | **(4)** | **–** | **–** | **(68)** |
| 調撥 | **2,182** | **–** | **(2,182)** | **–** | **–** | **2** | **–** | **(2)** | **–** |
| 其他使用權資產調整 | **–** | **–** | **614** | **–** | **57** | **–** | **504** | **–** | **1,175** |
| 二零二零年十二月三十一日的結餘 | **135,383** | **–** | **63,236** | **5,474** | **312** | **15,404** | **8,119** | **20** | **227,948** |
| 二零一九年一月一日的結餘 | 122,247 | 44,526 | – | 5,413 | – | 15,191 | – | 22 | 187,399 |
| 採納《香港財務報告準則》第16號 – 重新歸類籌資租賃[a] | – | (44,526) | 44,526 | – | – | – | – | – | – |
| 採納《香港財務報告準則》第16號 – 重新歸類租賃土地預付租金[b] | – | – | – | – | – | – | 2,059 | – | 2,059 |
| 採納《香港財務報告準則》第16號 – 確認營業租賃[c] | – | – | 12,143 | – | 271 | – | 4,936 | – | 17,350 |
| 調整後二零一九年一月一日的結餘 | 122,247 | – | 56,669 | 5,413 | 271 | 15,191 | 6,995 | 22 | 206,808 |
| 購入一家附屬公司 | 98 | – | 5,172 | 6 | – | 16 | 31 | – | 5,323 |
| 增購 | 11,263 | – | 1,118 | 276 | 24 | 146 | 443 | – | 13,270 |
| 出售 | (2,938) | – | – | (79) | – | (22) | (94) | – | (3,133) |
| 調撥 | 1,694 | – | (1,694) | – | – | 2 | – | (2) | – |
| 其他使用權資產調整 | – | – | (37) | – | (78) | – | 191 | – | 76 |
| 二零一九年十二月三十一日的結餘 | 132,364 | – | 61,228 | 5,616 | 217 | 15,333 | 7,566 | 20 | 222,344 |
| **累積折舊及減值** | | | | | | | | | |
| 二零二零年一月一日的結餘 | **52,527** | **–** | **17,753** | **3,625** | **38** | **6,474** | **1,813** | **–** | **82,230** |
| 本年度折舊 | **6,747** | **–** | **4,921** | **294** | **50** | **738** | **1,098** | **–** | **13,848** |
| 減值 | **2,355** | **–** | **409** | **313** | **–** | **751** | **145** | **–** | **3,973** |
| 出售 | **(3,493)** | **–** | **(246)** | **(148)** | **(2)** | **(11)** | **(98)** | **–** | **(3,998)** |
| 重新歸類至待出售資產 | **–** | **–** | **–** | **(26)** | **–** | **(4)** | **–** | **–** | **(30)** |
| 調撥 | **1,521** | **–** | **(1,521)** | **–** | **–** | **–** | **–** | **–** | **–** |
| 二零二零年十二月三十一日的結餘 | **59,657** | **–** | **21,316** | **4,058** | **86** | **7,948** | **2,958** | **–** | **96,023** |
| 二零一九年一月一日的結餘 | 47,770 | 13,405 | – | 3,359 | – | 5,741 | – | – | 70,275 |
| 採納《香港財務報告準則》第16號 – 重新歸類籌資租賃[a] | – | (13,405) | 13,405 | – | – | – | – | – | – |
| 採納《香港財務報告準則》第16號 – 重新歸類租賃土地預付租金[b] | – | – | – | – | – | – | 843 | – | 843 |
| 調整後二零一九年一月一日的結餘 | 47,770 | – | 13,405 | 3,359 | – | 5,741 | 843 | – | 71,118 |
| 購入一家附屬公司 | 5 | – | 463 | 4 | – | 10 | 8 | – | 490 |
| 該年度折舊 | 6,748 | – | 4,827 | 333 | 38 | 745 | 981 | – | 13,672 |
| 出售 | (2,938) | – | – | (71) | – | (22) | (19) | – | (3,050) |
| 調撥 | 942 | – | (942) | – | – | – | – | – | – |
| 二零一九年十二月三十一日的結餘 | 52,527 | – | 17,753 | 3,625 | 38 | 6,474 | 1,813 | – | 82,230 |
| **賬面淨值** | | | | | | | | | |
| 二零二零年十二月三十一日的結餘 | **75,726** | **–** | **41,920** | **1,416** | **226** | **7,456** | **5,161** | **20** | **131,925** |
| 二零一九年十二月三十一日的結餘 | 79,837 | – | 43,475 | 1,991 | 179 | 8.859 | 5,753 | 20 | 140,114 |

*(a) 於二零一九年一月一日採納《香港財務報告準則》第16號後，根據《香港會計準則》第17號的籌資租賃資產重新歸類為使用權資產。*

*(b) 於二零一九年一月一日採納《香港財務報告準則》第16號後，租賃土地預付租金重新歸類為使用權資產。*

*(c) 於二零一九年一月一日採納《香港財務報告準則》第16號後，根據《香港會計準則》第17號的營業租賃資產確認為使用權資產。*

## 7. 物業、廠房及設備(續)

(a) 使用權資產

集團是租用若干飛機及有關設備、其他設備及土地及樓宇的承租人。未來的應付租款分別根據會計政策第6項及第9項於綜合財務狀況表中確認為使用權資產及租賃負債。

年內，使用權資產增加港幣四十億二千五百萬元(二零一九年：港幣十五億八千五百萬元)，當中大部分與一架租賃飛機付運有關。

有關租賃的現金流出以及重大的非現金交易及租賃負債的到期分析詳情，分別載於財務報表附註23及11。

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」，並於年內對集團所收到的所有合資格租金優惠應用此修訂本所推行的可行權宜方法。詳情載於財務報表附註32。

(i) 飛機及有關設備

集團已透過租賃合約取得飛機及有關設備的使用權。

集團於二零二零年十二月三十一日根據若干租賃合約持有四十一架飛機(二零一九年：四十二架)，該等合約列明相關資產的所有權於租賃期結束時將轉移至集團，或訂有集團會合理地確定行使的購買權，其餘下的租約期限由一年至十年不等。

集團於二零二零年十二月三十一日根據若干租賃合約持有六十八架飛機(二零一九年：六十九架)，該等合約列明相關資產的所有權不會於租賃期結束時轉移至集團，或並未訂有集團會合理地確定行使的購買權，其餘下的租約期限由一年至十三年不等。

部分租金以固定方式計算，部分以浮動方式計算，一般與市場息率掛鈎。以固定及浮動方式計算的租款納入租賃負債的計量中。沒有其他不取決於指數或利率的可變租款。

若干租約訂明可於合約期滿時選擇延長租約一段時間。在可行情況下，集團致力在合約中訂明延期選擇權以增加營運的彈性。集團評估其是否合理地確定會選擇延期。如集團並非合理地確定會選擇延期，在延期期間的未來租款並不列入租賃負債的計量中。該等未來租款的潛在風險撮述如下：

| | 已確認租賃負債(已貼現) | | 根據延期選擇權但不列入租賃負債中的潛在未來應付租款(未貼現) | |
|---|---|---|---|---|
| | **2020 港幣百萬元** | 2019 港幣百萬元 | **2020 港幣百萬元** | 2019 港幣百萬元 |
| 飛機及有關設備 | **32,782** | 35,259 | **7,925** | 8,993 |

(ii) 其他設備

集團根據若干租約租用其他設備，租用期由一年至八年不等。部分租賃訂明可選擇在重新議定所有條款下續約，並無租約訂有可變租款。

(iii) 持作自用租賃土地的所有權權益

集團持有若干租賃土地作為其航空相關設施的主要所在之處，供旗下航空公司及相關業務使用。集團是該等物業權益(包括相關土地的全部或部分不可分割部分)的註冊擁有人。集團已向其前註冊擁有人一筆過支付購買該等土地權益的付款，根據土地租賃條款毋須繼續付款，但按相關政府部門列明的應課稅差餉租值須付的款項除外，該等須向相關政府部門支付的款項不時改變。相關租約為期在二十七年內到期。

## 7. 物業、廠房及設備(續)

(iv) 供自用租賃物業

集團根據若干租約租用其他物業，租用期由一年至十三年不等。部分租賃訂明可選擇在重新議定所有條款下續約，而部分租賃則訂有少量基於收益或處理噸數計算的可變租款。

(b) 集團及公司向將於未來數年交付的飛機及有關設備製造商預付款項。於二零二零年十二月三十一日，在擁有的飛機及有關設備賬項內，包括集團已支付的預付款項港幣二十九億三千萬元（二零一九年：港幣三十九億四千五百萬元）。此等預付款項不作折舊準備。

(c) 提供貸款的租賃公司或其他提供信貸的機構已獲抵押，抵押品包括有關資產及有關保險單。詳情載於財務報表附註11。

(d) 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：

(i) 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（見財務報表附註8），於二零二一年底前共有三十四架集團擁有及租賃的飛機（列於財務報表附註1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。

(ii) 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。

(iii) 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。

(iv) 國泰航空飲食服務及雅潔洗衣屬於財務報表附註1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（見財務報表附註8）。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。

(v) 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，於財務報表附註32詳細披露。

## 8. 無形資產

| | 商譽<br>港幣百萬元 | 電腦軟件<br>港幣百萬元 | 其他<br>港幣百萬元 | 總額<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|---|---|
| **成本** | | | | |
| 二零二零年一月一日的結餘 | **11,654** | **7,376** | **39** | **19,069** |
| 增購 | **–** | **522** | **–** | **522** |
| 二零二零年十二月三十一日的結餘 | **11,654** | **7,898** | **39** | **19,591** |
| 二零一九年一月一日的結餘 | 7,666 | 6,828 | 39 | 14,533 |
| 購入一家附屬公司 | 3,988 | 33 | – | 4,021 |
| 增購 | – | 528 | – | 528 |
| 出售 | – | (13) | – | (13) |
| 二零一九年十二月三十一日的結餘 | 11,654 | 7,376 | 39 | 19,069 |
| **累積攤銷及減值** | | | | |
| 二零二零年一月一日的結餘 | **–** | **3,898** | **20** | **3,918** |
| 本年度攤銷 | **–** | **569** | **4** | **573** |
| 減值 | **39** | **–** | **–** | **39** |
| 二零二零年十二月三十一日的結餘 | **39** | **4,467** | **24** | **4,530** |
| 二零一九年一月一日的結餘 | – | 3,342 | 17 | 3,359 |
| 購入一家附屬公司 | – | 13 | – | 13 |
| 該年度攤銷 | – | 547 | 3 | 550 |
| 出售 | – | (4) | – | (4) |
| 二零一九年十二月三十一日的結餘 | – | 3,898 | 20 | 3,918 |
| **賬面淨值** | | | | |
| 二零二零年十二月三十一日的結餘 | **11,615** | **3,431** | **15** | **15,061** |
| 二零一九年十二月三十一日的結餘 | 11,654 | 3,478 | 19 | 15,151 |

分配予集團各現金產生單位的商譽如下：

| | **2020**<br>**港幣百萬元** | 2019<br>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。

## 8. 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，客運量將於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（見財務報表附註32(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（見財務報表附註7(d)）。

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。

## 9. 於聯屬公司的投資

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 應佔資產淨值 | | |
| – 香港上市 | **18,410** | 20,090 |
| – 非上市 | **4,342** | 3,404 |
| 商譽 | **3,483** | 3,266 |
| | **26,235** | 26,760 |
| 減：減值虧損 | **(56)** | – |
| | **26,179** | 26,760 |
| 聯屬公司所欠借款 | **310** | 295 |
| | **26,489** | 27,055 |

於二零二零年十二月三十一日結算，國航（於香港上市的聯屬公司）的股份市值為港幣一百六十億六千六百萬元（二零一九年：港幣二百零八億三千三百萬元）。

國航被視為對集團具重大意義，集團應佔其資產及負債與業績撮述如下：

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 聯屬公司下述賬項總額 | | |
| – 流動資產 | **28,931** | 27,452 |
| – 非流動資產 | **314,595** | 294,621 |
| – 流動負債 | **(103,672)** | (84,402) |
| – 非流動負債 | **(137,193)** | (124,361) |
| 收益 | **101,750** | 157,601 |
| 來自持續營運的（虧損）／溢利 | **(15,564)** | 8,832 |
| 其他全面收益 | **(1,637)** | (232) |
| 全面收益總額 | **(17,201)** | 8,600 |
| 已收聯屬公司股息 | **128** | 309 |
| 調節至集團於聯屬公司的權益 | | |
| – 聯屬公司資產淨值總額 | **102,661** | 113,310 |
| – 按實際權益計算集團應佔聯屬公司資產淨值（二零二零年：百分之十八點一三；二零一九年：百分之十八點一三） | **18,612** | 20,543 |
| – 相互持股的影響及其他 | **(202)** | (453) |
| – 商譽 | **3,483** | 3,266 |
| | **21,893** | 23,356 |

## 9. 於聯屬公司的投資（續）

國航是集團的策略夥伴，亦是中國唯一載國旗飛行的航空公司。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。

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權益（二零一九年：百分之十八點一三），透過於國航董事會的代表對國航有重大影響，因此國泰航空應佔國航業績作權益入賬。

集團二零二零年的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及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。國航最新提供的賬目乃計算至二零二零年九月三十日（二零一九年：二零一九年九月三十日）。

由於國航於H股市場的股價已超過六個月持續低於集團賬面投資的每股價值，因此已進行截至二零二零年十二月三十一日的減值測試，但因可收回金額超逾賬面值而認為毋須作出減值虧損。

個別不具重大意義的聯屬公司的總體資料撮述如下：

| | **2020 港幣百萬元** | 2019 港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 個別不具重大意義的聯屬公司賬面總值 | **4,596** | 3,699 |
| 集團應佔該等聯屬公司總額 | | |
| – 來自持續營運的溢利 | **1,217** | 235 |
| – 其他全面收益 | **268** | (54) |
| – 全面收益總額 | **1,485** | 181 |

主要聯屬公司詳列於第122頁。

## 10. 其他長期應收款項及投資

| | **2020 港幣百萬元** | 2019 港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 非上市股本投資 | | |
| – 被指定按公允值計入其他全面收益（不可回撥） | **56** | 56 |
| – 按公允值計入損益 | **759** | 830 |
| 按攤銷成本計量的其他長期應收款項 | **852** | 888 |
| 衍生財務資產 — 長期部分 | **243** | 1,579 |
| 退休福利資產（附註13） | **995** | 470 |
| | **2,905** | 3,823 |

於二零一九年十二月三十一日，集團不符合作對沖會計處理的衍生財務資產總值為港幣十四億一千五百萬元。於長期應收款項下呈列，並已於二零二零年全數結清。

於二零二零年十二月三十一日，集團有少量不符合作對沖會計處理的衍生財務資產。

## 11. 計息負債

| | 附註 | 2020 流動 港幣百萬元 | 2020 非流動 港幣百萬元 | 2019 流動 港幣百萬元 | 2019 非流動 港幣百萬元 |
|---|---|---|---|---|---|
| 貸款及其他借款 | (a) | **17,513** | **37,982** | 13,634 | 43,134 |
| 租賃負債 | (b) | **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 |

## 11. 計息負債（續）

(a) 貸款及其他借款

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 銀行貸款 | | |
| – 有抵押 | **31,740** | 35,332 |
| – 無抵押 | **14,889** | 18,247 |
| 其他借款 | | |
| – 有抵押 | **5,318** | – |
| – 無抵押 | **3,548** | 3,189 |
| | **55,495** | 56,768 |
| 列於流動負債中須於一年內償還的款項 | **(17,513)** | (13,634) |
| | **37,982** | 43,134 |
| 償還如下： | | |
| 銀行貸款 | | |
| – 一年內 | **16,724** | 12,557 |
| – 一年至兩年 | **8,763** | 10,226 |
| – 兩年至五年 | **13,010** | 19,832 |
| – 五年以上 | **8,132** | 10,964 |
| | **46,629** | 53,579 |
| 其他借款 | | |
| – 一年內 | **789** | 1,077 |
| – 一年至兩年 | **2,246** | 301 |
| – 兩年至五年 | **2,685** | 1,811 |
| – 五年以上 | **3,146** | – |
| | **8,866** | 3,189 |
| 列於流動負債中須於一年內償還的款項 | **(17,513)** | (13,634) |
| | **37,982** | 43,134 |

於二零二零年十二月三十一日，港幣五百七十六億一千二百萬元（二零一九年：港幣五百四十四億五千三百萬元）的飛機及有關設備為有抵押貸款及其他借款作抵押。

貸款及其他借款最遲須於二零三五年償還。

集團毋須於五年內全部償還的貸款及其他借款為港幣二百九十二億九千五百萬元（二零一九年：港幣二百九十四億六千五百萬元）。

於二零二零年十二月三十一日，集團有以資金及其他投資作配對的貸款總額為港幣三百八十六億一千八百萬元（二零一九年：港幣四百二十六億五千七百萬元）。因此，此等貸款及有關資金與有關支出和收入已於財務報表內作配對。

## 11. 計息負債（續）

(b) 租賃負債

集團須履行若干飛機及有關設備、其他設備及樓宇的租賃合約，租賃負債須於二零三三年底前不同日期償還。於本期及上一報告期結束時的將來應付租款與其賬面值間的差異分析如下：

| | **2020 港幣百萬元** | 2019 港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 將來的應付款額 | **41,213** | 45,104 |
| 將來各期的利息支出 | **(3,579)** | (4,612) |
| 將來應付款額的現值 | **37,634** | 40,492 |
| 列於流動負債中須於一年內償還的款項 | **(6,736)** | (7,118) |
| | **30,898** | 33,374 |

將來應付款額的現值應支付如下：

| | **2020 港幣百萬元** | 2019 港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 一年內 | **6,736** | 7,118 |
| 一年至兩年 | **6,280** | 6,587 |
| 兩年至五年 | **13,232** | 16,848 |
| 五年以上 | **11,386** | 9,939 |
| | **37,634** | 40,492 |

將來未貼現的應付款額列述如下：

| | **2020 港幣百萬元** | 2019 港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 一年內 | **7,519** | 8,233 |
| 一年至兩年 | **6,942** | 7,518 |
| 兩年至五年 | **14,445** | 18,546 |
| 五年以上 | **12,307** | 10,807 |
| | **41,213** | 45,104 |

於二零一九年十二月三十一日，集團指定為按公允值計入損益的財務負債為港幣十四億一千五百萬元。於租賃負債下呈列，並已於二零二零年全數結清。

## 11. 計息負債（續）

(c) 計息負債的對賬

| | 貸款及其他借款<br>港幣百萬元 | 租賃負債<br>港幣百萬元 | 總額<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|---|
| **二零二零年一月一日的結餘** | **56,768** | **40,492** | **97,260** |
| **來自融資現金流量的變動** | | | |
| **– 新融資** | **21,591** | **713** | **22,304** |
| **– 還款** | **(23,123)** | **(7,011)** | **(30,134)** |
| **其他變動** | | | |
| **– 滙兑盈利** | **(218)** | **(90)** | **(308)** |
| **– 新租賃引致的變動** | **–** | **3,828** | **3,828** |
| **– 更改租賃引致的變動** | **–** | **1,175** | **1,175** |
| **– 終止租賃引致的變動** | **–** | **(16)** | **(16)** |
| **– 已收新型冠狀病毒相關租金優惠** | **–** | **(316)** | **(316)** |
| **– 嵌入租賃的衍生工具結算淨額** | **–** | **(1,342)** | **(1,342)** |
| **– 其他** | **477** | **201** | **678** |
| **二零二零年十二月三十一日的結餘** | **55,495** | **37,634** | **93,129** |
| 二零一九年一月一日的結餘 | 50,686 | 23,191 | 73,877 |
| 採納《香港財務報告準則》第16號 — 確認營業租賃 | – | 18,603 | 18,603 |
| 調整後二零一九年一月一日的結餘 | 50,686 | 41,794 | 92,480 |
| 購入附屬公司 | 410 | 4,668 | 5,078 |
| 來自融資現金流量的變動 | | | |
| – 新融資 | 16,729 | 246 | 16,975 |
| – 還款 | (11,070) | (7,715) | (18,785) |
| 其他變動 | | | |
| – 滙兑盈利 | (228) | (153) | (381) |
| – 新租賃引致的變動 | – | 1,605 | 1,605 |
| – 更改租賃引致的變動 | – | 76 | 76 |
| – 終止租賃引致的變動 | – | (75) | (75) |
| – 公允值變動 | – | (24) | (24) |
| – 其他 | 241 | 70 | 311 |
| 二零一九年十二月三十一日的結餘 | 56,768 | 40,492 | 97,260 |

## 12. 其他長期應付款項

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 遞延負債 | **3,711** | 4,412 |
| 衍生財務負債 — 長期部分 | **499** | 394 |
| | **4,210** | 4,806 |

集團已就回復租賃飛機至若干維修狀態以交還出租人而作出維修撥備港幣五十七億一千八百萬元（二零一九年：港幣五十億三千一百萬元）。年內的變動如下：

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 一月一日的結餘 | **5,031** | 3,666 |
| 購入一家附屬公司 | **–** | 909 |
| 額外撥備 | **902** | 740 |
| 已用撥備 | **(215)** | (284) |
| 十二月三十一日的結餘 | **5,718** | 5,031 |
| 納入貿易及其他應付款項中預期於一年內動用的金額 | **(2,397)** | (619) |
| 納入上述遞延負債 | **3,321** | 4,412 |

於二零二零年十二月三十一日，集團不符合作對沖會計處理的衍生財務負債總額為港幣四億二千三百萬元（二零一九年：零）。結餘已納入上述賬目內，但納入貿易及其他應付款項內的港幣三億四千萬元（二零一九年：零）除外。

## 13. 退休福利

集團為其香港及若干海外地方的僱員提供多項界定福利及界定供款退休計劃。各計劃的資產由獨立的信託管理基金持有。香港的退休金計劃是根據《職業退休計劃條例》及《強制性公積金計劃條例》（「強積金條例」）註冊，並符合該等條例的規定。大部分在外地聘請的僱員，其退休福利按當地情況而作出適當安排。

集團提供以下各主要計劃：

(a) 界定福利退休計劃

界定福利計劃是釐定僱員在退休時可收取福利的退休計劃，有關福利通常視乎年齡、服務年資及補償等一個或多個因素而定。集團有責任為參與僱員提供該等福利。

公司、國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）及雅潔洗衣有限公司（「雅潔洗衣」）為太古集團退休福利計劃的參與僱主，而香港機場地勤服務有限公司（「香港機場地勤服務」）則為國泰航空集團退休福利計劃的參與僱主，該等福利計劃在香港提供辭職及退休福利予離職的員工，包括於一九九六年九月前加入公司的機艙服務員及於一九九七年六月前加入的其他本地聘用僱員。僱員毋須就該等計劃供款，全部福利所需款項由公司、國泰航空飲食服務、雅潔洗衣及香港機場地勤服務支付。

公司在香港以海外僱員條件於一九九三年四月前僱用的職員則有資格參加另一項計劃，即國泰航空有限公司退休計劃（「國泰航空退休計劃」）。此項計劃，職員及公司均須供款。

集團大部分計劃是保證按最終薪金一筆過支付的界定福利計劃。

## 13. 退休福利（續）

界定福利退休計劃的供款按認可的獨立精算師所建議的供款率作出，目的是確保該等計劃能於負債到期時清償負債。供款率每年均作檢討，並在考慮計劃資產市值與過往服務累計負債現值間的差額後，持續參考精算估值方式釐定。香港的主要計劃每年由認可精算師估值作資金用途。

披露資料由一家獨立精算公司美世（香港）有限公司根據香港《職業退休計劃條例》的規定每三年製備的精算估值為基準。期間相關披露資料及估值由集團界定福利計劃的主要管理經理Cannon Trustees Limited每年更新。最近期為所有計劃進行的估值（除公司在太古集團退休福利計劃的部分外）由美世就截至二零一八年十二月三十一日止年度編製。

公司已於二零二零年十月公佈修改飛行人員的服務條件及進行裁員，此舉將影響太古集團退休福利計劃內的不少會員。美世已就截至二零二零年十二月三十一日止期間的太古集團退休福利計劃進行獨立精算估值。於截至二零二零年十二月三十一日止的會計期，其他計劃不受企業重組影響，並已由Cannon Trustees Limited更新。

集團因推行其界定福利退休計劃而面對多項風險，其中最大的風險為市場風險。

市場風險可能引致虧損及盈利，並包括價格風險、息率風險及貨幣風險，以及僅影響個別投資或其發行人的因素或僅限於某個市場的風險。市場風險主要透過委託投資經理進行分散投資予以管理。投資經理受協議管轄，該等協議規定了投資的表現目標，有關目標是參考認可基準及接近此基準的預期模擬誤差而釐定。整體的市場風險狀況由投資委員會每季進行監察。

於二零二零年十二月三十一日，信託管理基金持有的計劃資產佔集團的責任百分之一百一十九點九（二零一九年：百分之一百零六點八）。

| | **2020<br>港幣百萬元** | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 於損益確認的支出淨額： | | |
| 當期服務費用 | **228** | 264 |
| 利息（收入）／開支淨額 | **(26)** | 5 |
| 結算收益 | **(63)** | – |
| 計入員工成本的總額 | **139** | 269 |
| | | |
| 計劃資產實際回報 | **542** | 814 |

| | **2020<br>港幣百萬元** | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 於財務狀況表確認的資產淨額： | | |
| 已提撥責任現值 | **4,991** | 6,890 |
| 計劃資產公允值 | **(5,986)** | (7,360) |
| 退休福利資產（附註10） | **(995)** | (470) |

## 13. 退休福利（續）

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 已提撥責任現值的變動如下： | | |
| 一月一日的結餘 | **6,890** | 7,547 |
| 重新計量： | | |
| – 財務假設的變動產生的精算虧損 | **323** | 167 |
| – 經驗盈利 | **(635)** | (765) |
| 本年度變動 | | |
| – 當期服務費用 | **228** | 264 |
| – 利息支出 | **175** | 229 |
| – 結算收益 | **(63)** | – |
| – 僱員供款 | **1** | 1 |
| – 已付福利 | **(887)** | (627) |
| – 已付結算 | **(935)** | – |
| – 調撥 | **(106)** | 74 |
| 十二月三十一日的結餘 | **4,991** | 6,890 |

界定福利責任的加權平均期限為六年（二零一九年：六年）。

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 計劃資產公允值的變動如下： | | |
| 一月一日的結餘 | **7,360** | 7,074 |
| 本年度變動 | | |
| – 不包括利息收入的計劃資產回報 | **341** | 590 |
| – 利息收入 | **201** | 224 |
| – 僱員供款 | **1** | 1 |
| – 僱主供款 | **11** | 24 |
| – 已付福利 | **(887)** | (627) |
| – 已付結算 | **(935)** | – |
| – 調撥 | **(106)** | 74 |
| 十二月三十一日的結餘 | **5,986** | 7,360 |

集團於二零二零年進行企業重組，錄得縮減收益港幣六千三百萬元及支付予受影響計劃成員結算金額。

年內計劃並無任何修訂。

## 13. 退休福利（續）

| | 2020<br>港幣百萬元 | % | 2019<br>港幣百萬元 | % |
|---|---|---|---|---|
| 計劃資產公允值如下： | | | | |
| 股本證券 | | | | |
| – 亞太區 | **240** | **4** | 527 | 7 |
| – 歐洲 | **306** | **5** | 508 | 7 |
| – 美洲 | **483** | **8** | 811 | 11 |
| – 新興市場 | **935** | **16** | 1,361 | 18 |
| 債券 | | | | |
| – 環球 | **954** | **16** | 1,535 | 21 |
| – 新興市場 | **128** | **2** | 138 | 2 |
| 絕對回報基金 | **1,592** | **27** | 1,559 | 21 |
| 現金 | **1,348** | **22** | 921 | 13 |
| | **5,986** | **100** | 7,360 | 100 |

於二零二零年十二月三十一日，百分之九十五的股本證券及百分之十三的債券於活躍市場報價（二零一九年十二月三十一日：分別為百分之九十六及百分之二十八），其餘部分並不在活躍市場報價。

計劃資產投資於太古集團單位信託基金（「信託基金」）。信託基金共有三個子基金，資產按照個別各自的投資政策及目標投資於子基金。信託基金及子基金由一個投資委員會監察，該會每年開會四次。

信託基金的組成根據每一計劃的資產分配而定。每一計劃的資產分配以股本證券、債券及絕對回報基金組合為目標。

投資委員會委託多位具信譽的投資經理人管理子基金內的資產。

供款是根據精算估值提出的建議計算。集團預期在二零二一年向該等計劃供款港幣一千二百萬元。

| | 2020 | | 2019 | |
|---|---|---|---|---|
| | **太古集團<br>退休福利計劃** | **國泰航空<br>退休計劃** | 太古集團<br>退休福利計劃 | 國泰航空<br>退休計劃 |
| 重大精算假設如下： | | | | |
| 貼現率 | **1.64%** | **1.64%** | 2.93% | 2.93% |
| 預期未來薪酬增加比率 | **3.00%** | **3.04%** | 3.00% | 3.04% |

界定福利責任對重大精算假設變動的敏感度列述如下，顯示精算假設出現百分之零點五的變動時，於二零二零年十二月三十一日結算的界定福利責任會（增加）／減少的幅度：

| | 增加0.5% | | 減少0.5% | |
|---|---|---|---|---|
| | **2020<br>港幣百萬元** | 2019<br>港幣百萬元 | **2020<br>港幣百萬元** | 2019<br>港幣百萬元 |
| 貼現率 | **129** | 203 | **(135)** | (211) |
| 預期未來薪酬增加比率 | **(131)** | (210) | **127** | 205 |

上述敏感度分析基於一項假設的變動，而其他假設維持不變。實際上，此情況極難發生，而某些假設的變動可能彼此相關。在計算界定福利責任對重大精算假設變動的敏感度時，已採納於財務狀況表內確認的退休福利負債的計算方法。

## 13. 退休福利（續）

(b) 界定供款退休計劃

界定供款計劃是一項退休計劃，集團根據計劃向一個獨立實體作固定供款，集團並無法定或推定責任作進一步供款。

公司以海外僱員條件在香港聘請的職員均合資格參加另一項界定供款式退休計劃，即國泰一九九三公積金計劃。所有在香港聘請的職員均有資格參加國泰公積金計劃。

按照該等計劃的條款，除公司的供款外，僱員可選擇按其月薪的零至百分之十供款。年內按該等計劃規定沒收的福利為港幣五千萬元（二零一九年：港幣一億六千二百萬元），並已撥入公司須付的供款內。

強制性公積金（「強積金」）計劃是根據強積金條例於二零零零年十二月設立的。如員工選擇加入強積金計劃，公司及員工均須以僱員有關入息（以港幣三萬元為上限）的百分之五供款。員工可選擇高於最低供款額的自願供款。

就各界定供款退休計劃記入損益的供款為港幣九億五千萬元（二零一九年：港幣十億六千二百萬元）。

## 14. 遞延稅項

| | **2020**<br>**港幣百萬元** | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 遞延稅項資產： | | |
| – 撥備 | **(74)** | (80) |
| – 稅項虧損 | **(3,952)** | (3,405) |
| – 現金流量對沖 | **(44)** | – |
| – 使用權資產 | **(186)** | (144) |
| 遞延稅項負債： | | |
| – 稅項折舊大於會計折舊 | **4,472** | 4,667 |
| – 於聯屬公司的投資 | **928** | 1,121 |
| – 現金流量對沖 | **–** | 70 |
| – 退休福利 | **94** | 47 |
| 就若干租賃安排撥備 | **9,634** | 10,199 |
| | **10,872** | 12,475 |

下列金額經適當對銷後釐定，於財務狀況表中分項列述：

| | **2020**<br>**港幣百萬元** | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 於財務狀況表確認的遞延稅項資產淨額 | **(627)** | (1,089) |
| 於財務狀況表確認的遞延稅項負債淨額 | **11,499** | 13,564 |
| | **10,872** | 12,475 |

## 14. 遞延税項（續）

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 遞延税項的變動如下： | | |
| 一月一日的結餘 | **12,475** | 12,133 |
| 本年度變動 | | |
| – 購入一家附屬公司 | **–** | (231) |
| – 於損益（記賬）/ 支銷 | | |
| – 遞延税項（記賬）/ 支銷（附註4） | **(977)** | 100 |
| – 營業開支 | **95** | 91 |
| – 於其他全面收益（記賬）/ 支銷 | | |
| – 轉撥至現金流量對沖儲備（附註6） | **(115)** | 73 |
| – 轉撥至保留溢利（附註6） | **54** | 127 |
| – 租賃安排的首期現金利益 | **–** | 837 |
| 列於流動負債税項下就若干租賃安排撥備的當期部分 | **(660)** | (655) |
| 十二月三十一日的結餘 | **10,872** | 12,475 |

有關承前税項虧損的遞延税項資產，只會在相關税項利益有可能透過未來應課税溢利變現時才會確認。集團有港幣二百九十六億九千八百萬元的未確認税項虧損（二零一九年：港幣一百五十八億八千二百萬元）可結轉抵銷未來應課税溢利。此等數額分析如下：

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 無到期日 | **19,592** | 5,793 |
| 二零二一年至二零三七年到期 | **10,106** | 10,089 |
| | **29,698** | 15,882 |

就若干租賃安排撥出的撥備預計於二零二一年至二零三零年（二零一九年：二零二零年至二零三零年）如以下期間支付：

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 一年至五年 | **5,578** | 5,027 |
| 五年至十年 | **4,056** | 4,508 |
| 十年以上 | **–** | 664 |
| | **9,634** | 10,199 |

## 15. 貿易及其他應收款項

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>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 |

## 15. 貿易及其他應收款項（續）

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>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<br>港幣百萬元 | 2019<br>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<br>港幣百萬元 | 2019<br>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 |

## 16. 流動資金

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| **現金及視同庫存現金** | | |
| 短期存款及銀行結存（附註24） | **6,166** | 8,881 |
| | | |
| **其他流動資金** | | |
| 存放時超過三個月期滿的短期存款 | **195** | 719 |
| 專業投資管理資金 | | |
| – 海外上市債務證券 | **12,648** | 5,079 |
| – 銀行存款 | **188** | 43 |
| 其他流動投資 | | |
| – 海外上市債務證券 | **6** | 5 |
| – 銀行存款 | **138** | 137 |
| 流動資金 | **19,341** | 14,864 |

其他流動投資包括已抵押作為部分長期融資安排的銀行存款港幣一億三千八百萬元（二零一九年：港幣一億三千七百萬元）及債務證券港幣六百萬元（二零一九年：港幣五百萬元）。此等安排規定必須在融資期內將該等存款及債務證券維持於指定水平。

## 16. 流動資金（續）

集團可動用的無限制用途資金如下：

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>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) |
| 未動用的已承擔信貸 | **9,396** | 5,289 |
| 集團可動用的無限制用途流動資金 | **28,593** | 20,011 |

已承擔的未動用融資可隨時動用，貨幣可為港幣或美元。

## 17. 貿易及其他應付款項

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>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<br>港幣百萬元 | 2019<br>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<br>港幣百萬元 | 2019<br>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 |

## 18. 合約負債

集團於綜合財務狀況表確認下述合約負債：

| | | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|---|
| 客運收益 | (a) | **2,480** | 8,954 |
| 客運燃油及保險附加費 | (a) | **169** | 1,805 |
| 飛行獎勵計劃 | (b) | **5,473** | 5,182 |
| | | **8,122** | 15,941 |

下表撮述年內確認計入年初合約負債的集團收益：

| | | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|---|
| 客運收益 | (a) | **4,897** | 8,530 |
| 客運燃油及保險附加費 | (a) | **726** | 1,682 |
| 飛行獎勵計劃 | (b) | **1,119** | 2,157 |

(a) 集團一般在乘客乘搭飛機前收取機票費用。未提供服務的客運銷售確認為合約負債，直至提供運輸服務為止。

(b) 作為首次銷售交易一部分的計劃里數獎賞的價值作遞延處理，直至會員兑換計劃里數為止。

## 19. 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

## 19. 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）。

## 20. 股息

(a) 本年度應付予普通股股東的股息

| | **2020**<br>**港幣百萬元** | 2019<br>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**<br>**港幣百萬元** | 2019<br>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 |

## 20. 股息（續）

(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。

## 21. 儲備

| | **2020<br>港幣百萬元** | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 保留溢利 | **24,741** | 45,867 |
| 投資重估儲備（不可回撥） | **(148)** | (148) |
| 現金流量對沖儲備 | **(407)** | 634 |
| 其他 | **749** | (686) |
| | **24,935** | 45,667 |

集團的投資重估儲備（不可回撥）包括於報告期末持有被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資公允值累計變動淨額。

集團的現金流量對沖儲備包括對沖工具公允值累積變動淨額的有效部分。有關集團對沖工具詳情，請參閱財務報表附註29。

集團的其他儲備包括由重估海外投資所帶來的滙兑盈利港幣十二億一千一百萬元（二零一九年滙兑虧損：港幣四億二千七百萬元）及應佔聯屬公司其他負儲備港幣四億六千二百萬元（二零一九年：負儲備港幣二億五千九百萬元）。

由集團現金流量對沖儲備轉撥至損益賬項的（虧損）/盈利列述如下：

| | **2020<br>港幣百萬元** | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 收益 | **239** | 916 |
| 燃油 | **(3,030)** | (100) |
| 財務支出淨額 | **(314)** | 15 |
| 轉撥至損益的（虧損）/盈利淨額（附註6） | **(3,105)** | 831 |

集團現金流量對沖儲備預計將於下列年度當對沖交易影響溢利或虧損時或確認相關資產時在損益內扣除/（記入）或轉撥至相關資產。

| | **總額<br>港幣百萬元** |
|---|---|
| 2021 | **617** |
| 2022 | **(299)** |
| 2023 | **(68)** |
| 2024 | **23** |
| 2025 | **36** |
| 2025以後 | **98** |
| | **407** |

## 21. 儲備（續）

最終確認於損益或轉撥至相關資產的實際金額，將根據對沖交易影響損益時或確認相關資產時對沖工具的公允值而釐定。

| | 保留溢利<br>港幣百萬元 | 投資重估儲備（不可回撥）<br>港幣百萬元 | 現金流量對沖儲備<br>港幣百萬元 | 總額<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|---|---|
| **公司** | | | | |
| 二零二零年一月一日的結餘 | **36,548** | **(109)** | **646** | **37,085** |
| 本年度虧損 | **(21,105)** | **–** | **–** | **(21,105)** |
| 其他全面收益 | **603** | **–** | **(1,040)** | **(437)** |
| **本年度全面收益總額** | **(20,502)** | **–** | **(1,040)** | **(21,542)** |
| 發行供股股份及優先股的交易成本 | **(77)** | **–** | **–** | **(77)** |
| 二零二零年十二月三十一日的結餘 | **15,969** | **(109)** | **(394)** | **15,466** |
| 二零一九年一月一日的結餘 | 37,147 | (109) | 92 | 37,130 |
| 首次應用《香港財務報告準則》第16號的影響 | (950) | – | – | (950) |
| 二零一九年一月一日的結餘（經調整） | 36,197 | (109) | 92 | 36,180 |
| 該年度溢利 | 879 | – | – | 879 |
| 其他全面收益 | 967 | – | 554 | 1,521 |
| **該年度全面收益總額** | 1,846 | – | 554 | 2,400 |
| 二零一八年第二次中期股息 | (787) | – | – | (787) |
| 二零一九年第一次中期股息 | (708) | – | – | (708) |
| 二零一九年十二月三十一日的結餘 | 36,548 | (109) | 646 | 37,085 |

根據香港《公司條例》（第622章）第6部的條文計算，公司於二零二零年十二月三十一日的可派發儲備為港幣一百五十九億六千九百萬元（二零一九年：港幣三百六十五億四千八百萬元）。

# 財務報表附註

現金流量表

## 22. 營業（虧損）／溢利調整至業務（所用）／帶來的現金

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 營業（虧損）／溢利 | **(18,144)** | 3,441 |
| 物業、廠房及設備折舊 | **13,848** | 13,672 |
| 無形資產攤銷 | **573** | 550 |
| 物業、廠房及設備減值 | **3,973** | – |
| 無形資產減值 | **39** | – |
| 出售物業、廠房及設備的盈利淨額 | **(34)** | (175) |
| 出售無形資產的虧損 | **–** | 9 |
| 於一家聯屬公司的投資減值 | **56** | – |
| 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利 | **–** | (114) |
| 按公允值計入損益的股本投資的公允值虧損／（盈利） | **79** | (88) |
| 已收新型冠狀病毒相關租金優惠 | **(316)** | – |
| 自衍生金融工具、現金流量對沖儲備撥出的虧損／（盈利）及其他與現金流量無關的項目 | **(41)** | (288) |
| 存貨減少 | **93** | 16 |
| 貿易應收賬項及其他應收款項減少 | **3,751** | 1,776 |
| 欠聯屬公司及其他關連公司賬項淨額增加／（減少） | **271** | (70) |
| 貿易應付賬項、其他應付款項及遞延負債（減少）／增加 | **(7,555)** | 1,526 |
| 合約負債（減少）／增加 | **(7,819)** | 149 |
| 非營業性的應收及應付賬項變動 | **(11)** | (1,946) |
| 業務（所用）／帶來的現金 | **(11,237)** | 18,458 |

## 23. 租賃現金流出總額

納入綜合現金流量表的租賃現金流出包括下列各項：

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 納入營業現金流量 | **708** | 990 |
| 納入投資現金流量 | **192** | 2 |
| 納入融資現金流量 | **6,298** | 7,469 |
| | **7,198** | 8,461 |

租賃的重大非現金交易：

截至二零二零年十二月三十一日止年度，集團就物業、廠房及設備簽訂新的租賃合約，開始時的資本化總值為港幣三十七億九千七百萬元（二零一九年：港幣十五億七千九百萬元），當中大部分與一架租賃飛機付運有關。

此外，集團已結清指定按公允值計入損益的財務負債，以及嵌入租賃的衍生工具港幣十三億四千二百萬元。

## 24. 現金及視同庫存現金分析

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 短期存款及銀行結餘（附註16） | **6,166** | 8,881 |

# 財務報表附註

董事及僱員

## 25. 董事薪酬

(a) 根據香港《公司條例》第383(1)條及《公司(披露董事利益資料)規例》第2部披露的董事薪酬如下：

| | 現金 | | | 非現金 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 基本薪金／酬金（附註i）港幣千元 | 花紅（與2019年有關）港幣千元 | 津貼及福利港幣千元 | 退休計劃供款港幣千元 | 計入退休計劃的花紅港幣千元 | 其他福利港幣千元 | 房屋福利港幣千元 | **2020總額港幣千元** | 2019總額港幣千元 |
| **常務董事** | | | | | | | | | |
| 賀以禮（自二零一九年十一月起） | 1,092 | 106 | 556 | 549 | 35 | 271 | 777 | **3,386** | 368 |
| 何杲（至二零一九年八月止） | – | 2,545 | – | – | – | – | – | **2,545** | 10,882 |
| 韓兆傑 | 2,209 | 2,147 | 771 | 637 | 984 | 308 | 3,240 | **10,296** | 11,412 |
| 林紹波（自二零一九年八月起） | 1,962 | 649 | 2,065 | 675 | – | 94 | – | **5,445** | 2,050 |
| 盧家培（至二零一九年八月止） | – | 1,177 | – | – | – | – | – | **1,177** | 4,680 |
| 馬天偉 | 2,399 | 2,101 | 2,642 | 691 | 881 | 371 | – | **9,085** | 11,142 |
| 史樂山（至二零一九年十一月止） | – | – | – | – | – | – | – | **–** | 1,779 |
| 鄧健榮（自二零一九年八月起） | 3,432 | 1,637 | 1,890 | 1,054 | – | 114 | – | **8,127** | 2,596 |
| **非常務董事** | | | | | | | | | |
| 蔡劍江（至二零二零年十二月止） | 575 | – | – | – | – | – | – | **575** | 575 |
| 朱國樑（至二零二零年四月止） | – | – | – | – | – | – | – | **–** | – |
| 劉美璇 | – | – | – | – | – | – | – | **–** | – |
| 宋志勇 | 575 | – | – | – | – | – | – | **575** | 575 |
| 施銘倫 | – | – | – | – | – | – | – | **–** | – |
| 施維新 | – | – | – | – | – | – | – | **–** | – |
| 肖烽 | 947 | – | – | – | – | – | – | **947** | 854 |
| 張卓平（自二零二零年四月起） | – | – | – | – | – | – | – | **–** | – |
| 趙曉航 | 575 | – | – | – | – | – | – | **575** | 575 |
| **獨立非常務董事** | | | | | | | | | |
| 陳智思 | 599 | – | – | – | – | – | – | **599** | 635 |
| 夏理遜 | 970 | – | – | – | – | – | – | **970** | 970 |
| 利蘊蓮（至二零一九年五月止） | – | – | – | – | – | – | – | **–** | 342 |
| 米爾頓（自二零一九年五月起） | 970 | – | – | – | – | – | – | **970** | 616 |
| 董立均 | 796 | – | – | – | – | – | – | **796** | 814 |
| **二零二零年總額** | **17,101** | **10,362** | **7,924** | **3,606** | **1,900** | **1,158** | **4,017** | **46,068** | |
| 二零一九年總額 | 20,272 | 5,829 | 4,346 | 6,822 | 2,282 | 899 | 10,351 | | 50,801 |

*(i) 賀以禮及鄧健榮於二零二零年三月一日至三月三十一日參與特別休假計劃（相等於基本薪金減少百分之十七），其基本薪金於二零二零年四月一日至十二月三十一日減少百分之三十。*

*(ii) 韓兆傑、林紹波及馬天偉於二零二零年三月一日至三月三十一日參與特別休假計劃（相等於基本薪金減少百分之十七），其基本薪金於二零二零年四月一日至十二月三十一日減少百分之二十五。*

*(iii) 獨立非常務董事以董事局及其委員會成員的身份收取酬金。常務董事收取薪金。由太古集團僱用的董事，上表所披露的薪酬為記入公司賬目的金額。*

*(iv) 常務董事的酬金總額根據其處理集團事務的時間計入集團開支中。*

## 25. 董事薪酬（續）

(b) 截至二零二零年及二零一九年十二月三十一日，集團五名最高薪職員資料如下：

| | 2020 | 2019 |
|---|---|---|
| 職員數目： | | |
| 常務董事 | **3** | 3 |
| 高級管理人員 | **2** | 2 |
| | **5** | 5 |

其薪酬詳情如下：

| | 現金 | | | 非現金 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 基本薪金 港幣千元 | 花紅 港幣千元 | 津貼及福利 港幣千元 | 退休計劃供款 港幣千元 | 計入退休計劃的花紅 港幣千元 | 其他福利 港幣千元 | 房屋福利 港幣千元 | **2020 總額 港幣千元** | 2019 總額 港幣千元 |
| **2020 總額** | **11,504** | **8,286** | **10,613** | **3,356** | **3,375** | **1,319** | **3,240** | **41,693** | |
| 2019 總額 | 11,995 | 7,137 | 7,492 | 6,143 | 3,544 | 824 | 10,203 | | 47,338 |

上述披露的花紅與上年度的服務有關。

上述常務董事及高級管理人員的薪酬範圍如下：

| 港幣 | 2020 | 2019 |
|---|---|---|
| 6,500,001 – 7,000,000 | **1** | 1 |
| 7,000,001 – 7,500,000 | **–** | 1 |
| 7,500,001 – 8,000,000 | **1** | – |
| 8,000,001 – 8,500,000 | **1** | – |
| 9,000,001 – 9,500,000 | **1** | – |
| 10,000,001 – 10,500,000 | **1** | – |
| 10,500,001 – 11,000,000 | **–** | 1 |
| 11,000,001 – 11,500,000 | **–** | 2 |
| | **5** | 5 |

## 26. 僱員資料 — 國泰航空及國泰港龍航空

下表載列各職系的人數（包括年內已退休或辭職的員工）及其本年度的薪酬總額範圍：

| | 2020 | | | 2019 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 港幣 | **董事** | **飛行人員** | **其他職員** | 董事 | 飛行人員 | 其他職員 |
| 0 – 1,000,000 | **13** | **14,125** | **9,496** | 14 | 14,897 | 10,467 |
| 1,000,001 – 1,500,000 | **1** | **1,066** | **327** | – | 622 | 294 |
| 1,500,001 – 2,000,000 | **–** | **663** | **99** | 1 | 1,010 | 89 |
| 2,000,001 – 2,500,000 | **–** | **440** | **67** | 1 | 398 | 65 |
| 2,500,001 – 3,000,000 | **1** | **455** | **19** | 1 | 519 | 19 |
| 3,000,001 – 3,500,000 | **1** | **280** | **9** | – | 437 | 9 |
| 3,500,001 – 4,000,000 | **–** | **187** | **7** | – | 248 | 5 |
| 4,000,001 – 4,500,000 | **–** | **79** | **5** | – | 94 | 2 |
| 4,500,001 – 5,000,000 | **–** | **26** | **–** | 1 | 27 | – |
| 5,000,001 – 5,500,000 | **1** | **2** | **1** | – | 4 | 2 |
| 5,500,001 – 6,000,000 | **–** | **2** | **1** | – | 1 | 1 |
| 6,000,001 – 6,500,000 | **–** | **–** | **2** | – | – | 1 |
| 6,500,001 – 7,000,000 | **–** | **–** | **1** | – | – | 1 |
| 7,000,001 – 7,500,000 | **–** | **–** | **–** | – | – | 1 |
| 7,500,001 – 8,000,000 | **–** | **–** | **1** | – | – | – |
| 8,000,001 – 8,500,000 | **1** | **–** | **–** | – | – | – |
| 9,000,001 – 9,500,000 | **1** | **–** | **–** | – | – | – |
| 10,000,001 – 10,500,000 | **1** | **–** | **–** | – | – | – |
| 10,500,001 – 11,000,000 | **–** | **–** | **–** | 1 | – | – |
| 11,000,001 – 11,500,000 | **–** | **–** | **–** | 2 | – | – |
| | **20** | **17,325** | **10,035** | 21 | 18,257 | 10,956 |

# 財務報表附註

關連交易

## 27. 關連交易

(a) 集團與聯屬公司及其他關連人士透過正常業務途徑以商業條件進行的重大交易摘要如下：

| | 2020 | | 2019 | |
|---|---|---|---|---|
| | **聯屬公司 港幣百萬元** | **其他關連人士 港幣百萬元** | 聯屬公司 港幣百萬元 | 其他關連人士 港幣百萬元 |
| 收益 | **78** | **12** | 412 | 23 |
| 飛機維修 | **906** | **1,830** | 1,264 | 2,511 |
| 其他營業開支 | **230** | **259** | 775 | 308 |
| 股息收入 | **675** | **48** | 394 | 48 |
| 財務收入 | **7** | **–** | 11 | – |
| 購買物業、廠房及設備 | **–** | **4** | – | 128 |
| 租款 | **–** | **94** | – | 104 |

其他關連人士是指由對本集團有重大影響力的公司所控制的公司。

(i) 集團因租用若干租賃物業以儲存發動機及存貨而向集團一關連人士簽訂三項於一年至八年內到期的租約。集團根據該等租約每月應付的租金共計港幣九百萬元，金額是參照該關連人士向第三方所收租金而釐定。截至二零二零年十二月三十一日止年度，已支付港幣八千六百萬的租款（二零一九年：港幣一億元）。於二零二零年十二月三十一日的使用權資產及租賃負債結餘分別為港幣五億九百萬元及港幣五億四千一百萬元（二零一九年：港幣五億一千二百萬元及港幣五億三千五百萬元）。

租款包括於下文附註27(a)(ii)的持續關連交易中。

(ii) 根據與港機及港機航材技術管理訂立的港機框架協議，集團就飛機維修及相關服務向港機集團支付及收取費用。截至二零二零年十二月三十一日止年度，應付港機集團的金額合共港幣二十七億六千二百萬元（二零一九年：港幣三十九億四千七百萬元），而截至二零二零年十二月三十一日止年度，應收港機集團的金額則合共港幣三千八百萬元（二零一九年：港幣三千四百萬元）。

施銘倫因身為港機的董事，於港機框架協議中存在利益關係。劉美璇在辭任前因身為港機的董事而存在利益關係，其辭任於二零二一年四月一日生效。

根據港機框架協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此等交易遵守上市規則第14A章的披露及股東批准規定。有關各辭彙的釋義，請參閱本報告書題為「董事局報告」的章節。

## 27. 關連交易（續）

(iii) 根據於二零零八年六月二十六日與國航訂立的國航框架協議，就集團（作為一方）與國航集團（作為另一方）之間進行的交易，包括營運航空客運的聯營安排、代碼共享安排、聯運安排、飛機租賃、飛行常客計劃、提供航空膳食、地勤支援及工程服務，以及其他按國航框架協議約定提供的服務和其他約定進行的交易，集團向國航集團支付及收取費用。截至二零二零年十二月三十一日止年度，應付國航集團的金額合共港幣七千萬元（二零一九年：港幣二億八千八百萬元），而截至二零二零年十二月三十一日止年度，應收國航集團的金額則合共港幣五千萬元（二零一九年：港幣三億七千七百萬元）。

賀以禮、宋志勇、肖烽及趙曉航因身為國航的董事或僱員，於國航框架協議中存在利益關係。蔡劍江在辭任前因身為國航的董事而存在此利益關係，其辭任於二零二零年十二月二十九日生效。

根據國航框架協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此等交易遵守上市規則第14A章的披露規定。有關各辭彙的釋義，請參閱本報告書題為「董事局報告」的章節。

(iv) 公司與香港太古集團訂有服務協議（「香港太古集團服務協議」）。根據香港太古集團服務協議，集團向香港太古集團支付服務費及成本，以獲得提供服務。服務費將每年支付，以集團未計稅項、聯屬公司業績、非控股權益及出售物業、廠房及設備的損益前的溢利的百分之二點五計算。截至二零二零年十二月三十一日止年度，已支付的服務費為零（二零一九年：港幣二千五百萬元），而按成本值償付的開支為港幣一億九千七百萬元（二零一九年：港幣二億零四百萬元）。

賀以禮、韓兆傑、林紹波、馬天偉、施銘倫、施維新、沈碧嘉、鄧健榮及張卓平現為太古集團董事及／或僱員，在香港太古集團服務協議中存在利益關係。施銘倫及施維新亦因身為太古集團的股東、董事及僱員而存在此利益關係。劉美璇在辭任前因身為太古集團的董事及僱員而存在此利益關係，其辭任於二零二一年四月一日生效。

根據香港太古集團服務協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此等交易遵守上市規則第14A章的披露規定。有關各辭彙的釋義，請參閱本報告書題為「董事局報告」的章節。

(b) 於二零二零年十二月三十一日結算的應收及應付聯屬公司及其他關連公司的款項，載於財務報表附註15及17。該等結餘來自正常業務途徑，並不附帶利息及沒有固定償還條款。

(c) 公司為一家聯屬公司在二零二零年十二月三十一日的銀行借款融資所提供的擔保於財務報表附註28(b)披露。

(d) 除關乎股權的交易（如「董事局報告」及「企業管治報告」所披露）外，與董事並無重大交易。董事的薪酬於財務報表附註25披露。

# 財務報表附註

補充資料

## 28. 資本承擔及或有事項

(a) 於本年底已批准但未在財務報表中撥備的資本承擔尚餘付款如下：

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 已批准並已訂約 | **58,416** | 62,524 |
| 已批准但未訂約 | **5,951** | 3,189 |
| | **64,367** | 65,713 |

(b) 截至年底就租賃責任、銀行借款及其他負債所提供的擔保尚餘欠款如下：

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 聯屬公司 | **1,320** | 1,430 |

(c) 公司於眾多法域營運業務，在其中部分法域與稅務機關存在稅務糾紛。對於可能實現結果並可作出可靠估計的糾紛，已就其預期結果作出撥備。然而，最終結果尚未明朗，最後的負債可能超過所作的撥備。

(d) 公司正面對不同法域的反壟斷訴訟，訴訟主要與價格及業內競爭有關。公司已委聘律師處理有關事宜。

該等訴訟程序及民事訴訟均仍在進行，結果尚未明朗。公司未能就全部潛在負債作出評估，但已根據事實及情況按第133頁會計政策第22項作出撥備。

歐洲委員會於二零一零年十一月就其貨物空運調查結果發出裁決，其中指出公司及多家國際貨運航空公司就貨運附加費水平達成協議，但該等協議觸犯歐洲競爭法。歐洲委員會向公司徵收罰款五千七百一十二萬歐羅。然而，普通法院於二零一五年十二月撤銷歐洲委員會對公司的裁決及罰款，公司已於二零一六年二月獲退回五千七百一十二萬歐羅的罰款。歐洲委員會於二零一七年三月對公司及涉案的其他航空公司發出新的裁決，向公司徵收五千七百一十二萬歐羅的罰款，公司已於二零一七年六月支付該罰款。公司就此項新裁決提出上訴，歐洲委員會對此提交抗辯書，公司於二零一七年十二月回覆該抗辯書。歐洲委員會於二零一八年三月九日回應公司的回覆，普通法院於二零一九年七月五日進行上訴聆訊，普通法院暫時未有發出裁決的確切日期。

公司於多個國家，包括德國、荷蘭及挪威多宗民事索償（包括集體訴訟及第三者分擔申索）中被起訴，該等訴訟指稱公司的貨物空運業務觸犯當地的競爭法。公司已委聘律師，目前正就該等訴訟作出抗辯。

## 29. 財務風險管理

在一般業務運作中，集團須承受信貸、流動資金、貨幣、息率及油價波動風險。這些風險由集團庫務部按董事局批准的政策管理，有時須使用衍生金融工具。

衍生金融工具僅用於財務風險管理用途，集團並不使用衍生金融工具作自營買賣用途。構成有效對沖的衍生金融工具不會使集團承受市場風險，因其任何市值上的變動，將會被對沖項目的補償性市值變動所抵銷。我們定期檢討滙率、息率及航油價格變動帶來的風險，並按內部指引及限制修訂持倉量。

(a) 信貸風險

信貸風險是指交易對方違反其合約責任導致集團承受財務虧損的風險。集團的信貸風險源自與庫務及貿易交易對手之間的活動。

集團因庫務活動而承受的信貸風險有限。為管理有關庫務活動的信貸風險，公司只會與享有高信貸評級的金融機構進行衍生財務、存款及基金交易，而對所有此等金融機構均預設買賣限額，並對限額進行定期檢討。公司參照市值定期監察所承受的風險程度。

有關貿易應收賬項的信貸風險相對較低。貿易應收賬項主要為代理所欠的客運及貨運銷售額以及航空公司就機票互通服務所欠的金額。大部分代理均加入了國際航空運輸協會運作的結算系統，國際航空運輸協會負責評估這些代理的信貸能力，以及按照當地同業準則收納銀行擔保或其他財務抵押。在大部分情況下，航空公司所欠款項均透過國際航空運輸協會的結算所以淨額結算。

管理層已制定一套信貸政策，並持續監察所承受的信貸風險。集團通常給予顧客三十天信貸期，或依循當地同業準則在若干情況下以銀行擔保或其他財務抵押品保障部分債項。

集團以相等於整個年期的預期信貸虧損金額計量貿易應收賬項的虧損撥備，該金額使用以集團過往信貸虧損經驗所得的撥備矩陣計算。由於集團過往信貸虧損經驗並不顯示不同顧客群的重大虧損模式差異，因此按過期狀況作出的虧損撥備以集體形式進行評估。

預期虧損率乃按過往信貸虧損經驗計算，並根據債務人的特定因素及於報告日當前及預測的一般經濟狀況作出調整。

公司於報告日並無重大的信貸集中風險。最大的信貸風險為財務狀況表中各項財務資產（包括衍生金融工具）的賬面值及財務報表附註28(b)中所披露的擔保額。於二零二零年十二月三十一日結算，就所授信貸條款所收的抵押品及擔保的總值合共港幣六億三千六百萬元（二零一九年：港幣八億七千五百萬元）。

年內就貿易應收賬項作出預期信貸虧損撥備的變動於財務報表附註15列述。

## 29. 財務風險管理（續）

(b) 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（包括下述流動資金及未動用的信貸）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（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。

(i) 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<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 流動資金（附註16） | **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<br>港幣百萬元 | 2019<br>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。

(ii) 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 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 一年內<br>港幣百萬元 | 一年後至兩年<br>港幣百萬元 | 兩年後至五年<br>港幣百萬元 | 五年後<br>港幣百萬元 | 總計<br>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)** |

## 29. 財務風險管理（續）

| | 2019 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 一年內<br>港幣百萬元 | 一年後<br>至兩年<br>港幣百萬元 | 兩年後<br>至五年<br>港幣百萬元 | 五年後<br>港幣百萬元 | 總計<br>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) |

(c) 市場風險

(i) 外滙風險

集團的收益以多種外幣為單位，因而承受滙率變動風險。集團的政策是減低除美元外的外滙風險。為管理此風險，集團資產在可能情況下以預期有銷售交易的外幣安排融資，從而進行自然對沖。此外，集團亦利用貨幣衍生工具來減低預期極可能進行的外幣銷售交易的外滙風險。使用外幣借款及貨幣衍生工具對沖預計極可能進行的外幣銷售交易，是財務風險管理的主要部分，因為預期極可能進行的外幣銷售交易的價值變動風險，透過償還外幣借款時變現的滙兑差額及貨幣衍生工具結算有效地予以減低。

*對沖外滙風險*

下表詳列被指定用作現金流量對沖於報告期末集團極可能進行的預期銷售交易的外幣借款賬面值及貨幣衍生工具合約面值：

| | **2020**<br>**港幣百萬元** | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| **貨幣衍生工具合約 — 轉出貨幣** | | |
| 人民幣 | **1,236** | 4,923 |
| 歐羅 | **360** | 1,652 |
| 澳元 | **308** | 1,467 |
| 新台幣 | **413** | 2,347 |
| 日圓 | **208** | 1,168 |
| 英鎊 | **290** | 1,525 |
| 其他貨幣 | **547** | 3,263 |
| | | |
| **外幣借款** | | |
| 日圓 | **4,575** | 5,071 |
| 新加坡元 | **–** | 982 |
| 其他貨幣 | **–** | 33 |

## 29. 財務風險管理（續）

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| **貨幣衍生工具合約賬面值** | | |
| 資產 | **–** | 181 |
| 負債 | **(216)** | (219) |

貨幣衍生工具資產列入綜合財務狀況表的「其他長期應收款項及投資」（附註10）及「貿易及其他應收款項」（附註15）賬項，而貨幣衍生工具負債則列入綜合財務狀況表的「其他長期應付款項」（附註12）及「貿易及其他應付款項」（附註17）賬項。

外幣借款被指定作為對沖工具，用以對沖預期進行的銷售交易，該等借款將於未來九年到期。

集團認為，在現有的聯繫滙率下，作為集團功能貨幣的港幣與美元之間的滙率變動風險不大，因此集團使用貨幣期貨合約管理外幣與美元之間的滙率變動。貨幣期貨合約的到期日為報告日後少於一年，相關外幣與美元之間的加權平均遠期滙率如下：

| | 2020<br>美元兑 | 2019<br>美元兑 |
|---|---|---|
| 人民幣 | **7.12** | 7.00 |
| 歐羅 | **0.87** | 0.85 |
| 澳元 | **1.44** | 1.42 |
| 新台幣 | **29.61** | 29.85 |
| 日圓 | **104.97** | 105.59 |
| 英鎊 | **0.77** | 0.77 |

集團指定貨幣期貨合約作為現金流量對沖中的對沖工具，並不將貨幣期貨合約的遠期及現貨元素分開，而是將整體貨幣期貨合約指定於對沖關係中。

本集團採用1:1的對沖比率，並確定外幣借款及貨幣衍生工具合約，與基於其貨幣類別、貨幣金額及各自現金流量的時間而認為極有可能進行的預期銷售交易之間存在經濟關係。

該等對沖關係失效的主要來源如下：

– 交易對方及集團本身的信貸風險對貨幣期貨合約公允值的影響，該影響並未反映在遠期滙率變動產生的對沖現金流量公允值中；及

– 對沖交易的時間變動。

## 29. 財務風險管理（續）

下表提供外滙風險的對沖儲備對賬，並顯示對沖關係的有效性：

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 一月一日的結餘 | **1,004** | 1,688 |
| 於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分 | **(416)** | 146 |
| 重新歸類至損益的金額* | **(239)** | (916) |
| 相關税項 | **69** | 86 |
| 十二月三十一日的結餘** | **418** | 1,004 |
| 年內衍生金融工具公允值變動 | **(416)** | 146 |
| 於損益確認的對沖失效部分 | **–** | – |
| 於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分 | **(416)** | 146 |

* *重新歸類至損益的金額確認於綜合損益表的「客運服務收益」及「貨運服務收益」賬項。因預期進行的銷售交易不再預期進行而停止相關的對沖會計處理，少量金額確認於綜合損益表的「其他開支」賬項。*

** *於二零二零年十二月三十一日，集團來自停止對沖的對沖儲備為港幣四億一千七百萬元（扣除遞延税項）（二零一九年：扣除遞延税項為港幣五億八千四百萬元）。*

*貨幣風險*

二零二零年於集團財務報表引致滙兑風險的外幣主要為美元、歐羅、澳元、新加坡元、人民幣及日圓（二零一九年：美元、歐羅、澳元、新加坡元、人民幣及日圓）。

於報告日該等貨幣的有關確認資產及負債風險如下：

| | 2020 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **美元<br>港幣百萬元** | **歐羅<br>港幣百萬元** | **澳元<br>港幣百萬元** | **新加坡元<br>港幣百萬元** | **人民幣<br>港幣百萬元** | **日圓<br>港幣百萬元** |
| **集團** | | | | | | |
| 一家聯屬公司所欠借款 | **290** | **–** | **–** | **–** | **–** | **–** |
| 貿易應收賬項及其他應收款項 | **2,556** | **207** | **90** | **16** | **731** | **187** |
| 流動資金 | **15,820** | **40** | **33** | **13** | **475** | **42** |
| 貸款及其他借款 | **(42,780)** | **–** | **–** | **(1,021)** | **–** | **(1,044)** |
| 租賃負債 | **(28,070)** | **(46)** | **(58)** | **(11)** | **(76)** | **(4,405)** |
| 貿易應付賬項及其他應付款項 | **(3,307)** | **(118)** | **(39)** | **(45)** | **(200)** | **(139)** |
| 風險淨額 | **(55,491)** | **83** | **26** | **(1,048)** | **930** | **(5,359)** |

| | 2019 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 美元<br>港幣百萬元 | 歐羅<br>港幣百萬元 | 澳元<br>港幣百萬元 | 新加坡元<br>港幣百萬元 | 人民幣<br>港幣百萬元 | 日圓<br>港幣百萬元 |
| **集團** | | | | | | |
| 一家聯屬公司所欠借款 | 291 | – | – | – | – | – |
| 貿易應收賬項及其他應收款項 | 4,872 | 405 | 156 | 32 | 703 | 250 |
| 流動資金 | 11,878 | 86 | 22 | 63 | 559 | 31 |
| 貸款及其他借款 | (43,131) | – | – | (982) | – | (1,268) |
| 租賃負債 | (29,563) | (1,506) | (31) | (21) | (94) | (3,865) |
| 貿易應付賬項及其他應付款項 | (4,088) | (316) | (141) | (92) | (567) | (171) |
| 風險淨額 | (59,741) | (1,331) | 6 | (1,000) | 601 | (5,023) |

## 29. 財務風險管理（續）

*對外滙風險的敏感度分析*

假如港幣兑下列貨幣於報告日升值百分之五，將使損益及其他股東權益部分出現下述變動，這代表於報告日財務資產及負債的換算及貨幣衍生工具的公允值變動。這個分析假設所有其他可變因素（尤其是息率）均維持不變。有關分析按二零一九年的相同基準進行。

| | 2020 | |
|---|---|---|
| | **損益的增加／（減少）淨額 港幣百萬元** | **其他股東權益部分的增加／（減少）淨額 港幣百萬元** |
| 美元* | **2,702** | **(128)** |
| 歐羅 | **2** | **16** |
| 澳元 | **2** | **14** |
| 新加坡元 | **54** | **4** |
| 人民幣 | **(38)** | **41** |
| 日圓 | **47** | **238** |
| 增加淨額 | **2,769** | **185** |

| | 2019 | |
|---|---|---|
| | 損益的增加／（減少）淨額 港幣百萬元 | 其他股東權益部分的增加／（減少）淨額 港幣百萬元 |
| 美元* | 3,027 | (935) |
| 歐羅 | 2 | 76 |
| 澳元 | (2) | 65 |
| 新加坡元 | (27) | 64 |
| 人民幣 | (29) | 229 |
| 日圓 | (1) | 306 |
| 增加／（減少）淨額 | 2,970 | (195) |

* *港幣與美元掛鈎，美元兑港幣滙率介乎7.75至7.85（美元：港元），上述港幣兑美元升值百分之五的分析，僅供説明之用。*

(ii) 息率風險

集團現金流量承受的息率風險主要來自以浮動利率計算的長期借款。我們使用息率掉期使固定利率與浮動利率的比例適當配合，以符合集團的政策。我們對可變利率金融工具進行敏感度分析，來衡量息率風險。

*管理息率指標改革及相關風險*

全球正就主要息率指標進行基本改革，包括以接近無風險的替代利率取代部分銀行同業拆息（簡稱「銀行同業拆息改革」）。集團的金融工具存在銀行同業拆息風險，將以此等市場普遍採用的措施加以取代或改革。在集團營運業務的部分法域，有關的過渡時間及方法並不確定，集團預期銀行同業拆息改革將影響其風險管理及對沖會計。

## 29. 財務風險管理（續）

財務委員會正監察集團至轉用替代利率的過渡安排。集團已識別其參考銀行同業拆息現金流量的合約，確定該等合約是否需要因應銀行同業拆息改革而進行修訂，以及如何管理與交易對手商討有關銀行同業拆息改革的問題。財務委員會於每季向公司董事局匯報進度。

*衍生工具*

集團持有指定用於現金流量對沖關係的息率掉期作風險管理用途。息率掉期的浮動利率部分以香港銀行同業拆息或美元倫敦銀行同業拆息為基準。集團根據國際掉期與衍生工具協會（ISDA）的主協議以合約管理衍生工具。

集團已遵守《二零二零年ISDA銀行同業拆息後備條款議定書》，並將監察交易對手是否同樣遵守該議定書。如有交易對手不遵守議定書，集團將與其進行商討，以訂定適當的後備條款。

*對沖會計*

於二零二零年十二月三十一日，集團的對沖項目及對沖工具仍以香港銀行同業拆息或美元倫敦銀行同業拆息為基準。該等基準利率仍然每日提供報價，我們亦如常與交易對手兌換銀行同業拆息現金流量。

銀行同業拆息改革帶來的不確定性，對集團對沖關係的影響程度在下文概述。

集團的香港銀行同業拆息或美元倫敦銀行同業拆息現金流量對沖關係，將伸延至該等銀行同業拆息報價預計終止日後。就香港銀行同業拆息而言，香港金融管理局仍未公佈停用香港銀行同業拆息的計劃，預料香港銀行同業拆息仍會繼續作為可信的金融基準。至於美元倫敦銀行同業拆息，集團預料該拆息將最早於二零二一年底停用。有擔保隔夜融資利率（SOFR）是取代美元倫敦銀行同業拆息的首選替代參考利率。然而，有關對沖項目及對沖工具的轉換時間及方式存在不確定性，這取決於市場的發展及訂約對方的反應。這種不確定性可能影響對沖關係。

集團應用《香港財務報告準則》第9號第一階段修訂，該項修訂為受銀行同業拆息改革的相關不確定性直接影響的對沖關係提供緩衝的會計安排。該修訂已於二零二零年一月一日追溯應用，緩衝的會計安排概述如下：

- 在考慮極有可能的要求時，集團假設其對沖項目所依據的香港銀行同業拆息或美元倫敦銀行同業拆息不會因應銀行同業拆息改革而有所改變。
- 在評估是否預期對沖長遠高度有效時，集團假設對沖項目現金流量及相關息率掉期所依據的香港銀行同業拆息或美元倫敦銀行同業拆息不會因應銀行同業拆息改革而有所更改。
- 集團沒有在現金流量對沖儲備中就改革預計生效後的會計期記入相關的收回金額。

於二零二零年十二月三十一日，集團指定以香港銀行同業拆息安排的對沖關係為港幣七億五千二百萬元，而指定以美元倫敦銀行同業拆息安排的對沖關係為美元十四億三千二百萬元，即對沖息率掉期的面值，以及於往後七年內到期、以港元及美元結算的被對沖可變利率財務負債的本金金額。

## 29. 財務風險管理（續）

*對沖息率風險*

下表詳列被指定作息率風險現金流量對沖於報告期末集團可變利率財務負債的息率掉期資料：

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| **名義值** | | |
| 美元 | **11,100** | 21,627 |
| 港幣 | **752** | 1,395 |
| 其他貨幣 | **–** | 79 |

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| **賬面值** | | |
| 資產 | **–** | 46 |
| 負債 | **(605)** | (273) |

息率掉期資產列入綜合財務狀況表的「其他長期應收款項及投資」（附註10）及「貿易及其他應收款項」（附註15）賬項，而息率掉期負債則列入綜合財務狀況表的「其他長期應付款項」（附註12）及「貿易及其他應付款項」（附註17）賬項。

掉期將於未來七年到期，符合相關財務負債的到期期限，其固定掉期利率介乎百分之二點六八至百分之四點二九（二零一九年：百分之一點六至百分之四點二九）。

集團致力僅對沖基準息率，所採用的對沖比率為1:1。息率掉期與可變利率借款之間的經濟關係透過配對其關鍵合約條款確定，包括參考息率、期限、利息重定日期、到期日期、利息支付日期、掉期的名義值及財務負債的未償還本金金額。

這些對沖關係失效的主要來源，是交易對方和集團本身信貸風險對掉期公允值的影響，該影響並未反映於息率變動導致的對沖現金流量公允值中。

下表提供就息率風險作出的對沖儲備對賬，並顯示對沖關係的有效性：

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 一月一日的結餘 | **(319)** | 11 |
| 於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分 | **(638)** | (353) |
| 重新歸類至損益的金額* | **314** | (15) |
| 相關稅項 | **30** | 38 |
| 十二月三十一日的結餘** | **(613)** | (319) |
| | | |
| 年內衍生工具的公允值變動 | **(638)** | (353) |
| 於損益確認的對沖失效部分 | **–** | – |
| 於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分 | **(638)** | (353) |

* *重新歸類至損益的金額確認於綜合損益表的「財務支出」賬項。在總計金額中，港幣一億五百萬元是由於提早終止財務負債而停止相關對沖會計處理的結果。*

** *對沖儲備的全部結餘與持續對沖有關。*

## 29. 財務風險管理（續）

*息率組合*

於報告日，帶息金融工具的息率組合如下：

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| **固定利率工具** | | |
| 一家聯屬公司所欠借款 | **16** | – |
| 貸款及其他借款 | **(8,367)** | (4,399) |
| 租賃負債 | **(21,191)** | (21,889) |
| 息率及跨貨幣息率掉期 | **(13,664)** | (21,862) |
| 風險淨額 | **(43,206)** | (48,150) |

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| **可變利率工具** | | |
| 一家聯屬公司所欠借款 | **290** | 291 |
| 流動資金 | **19,341** | 14,864 |
| 貸款及其他借款 | **(47,128)** | (52,369) |
| 租賃負債 | **(16,443)** | (18,603) |
| 息率及跨貨幣息率掉期 | **13,583** | 23,222 |
| 風險淨額 | **(30,357)** | (32,595) |

*對息率風險的敏感度分析*

假如息率於報告日上升二十五個基點，將使損益減少及其他股東權益部分增加下述金額，代表於報告日息率掉期及被指定為按公允值計入損益的財務負債的公允值變動，以及可變利率金融工具的財務支出淨額增加。這個分析假設所有其他可變因素（尤其是滙率）均維持不變。有關分析按二零一九年的相同基準進行。

| | 2020 | | 2019 | |
|---|---|---|---|---|
| | **損益減少淨額<br>港幣百萬元** | **其他股東權益部分增加淨額<br>港幣百萬元** | 損益減少淨額<br>港幣百萬元 | 其他股東權益部分增加淨額<br>港幣百萬元 |
| 可變利率工具 | **(88)** | **54** | (135) | 57 |

(iii) 燃油價格風險

航油佔集團營業開支的主要部分，集團業績受航油價格波動相當大的影響。集團的政策是透過對沖某個百分比的預計耗油量，來減低所承受的航油價格風險。集團使用在經濟學上相等於期貨合約的原油掉期以達致所想的對沖持倉。

## 29. 財務風險管理（續）

*對沖燃油價格風險*

下表詳列被指定作現金流量對沖於報告期末集團極可能進行的預期燃油採購交易的原油期貨合約：

| | | 2020 | 2019 |
|---|---|---|---|
| **名義值** | *桶（百萬）* | **21.2** | 28.9 |
| **賬面值** | | | |
| 資產 | *港幣百萬元* | **333** | 368 |
| 負債 | *港幣百萬元* | **(566)** | (425) |

原油期貨合約資產列入綜合財務狀況表的「其他長期應收款項及投資」（附註10）及「貿易及其他應收款項」（附註15）賬項，而原油期貨合約負債則列入綜合財務狀況表的「其他長期應付款項」（附註12）及「貿易及其他應付款項」（附註17）賬項。

原油期貨合約的到期期限由報告日起計少於兩年（二零一九年：兩年），加權平均行使價（布蘭特，美元／桶）如下：

| | 2020<br>美元／桶 | 2019<br>美元／桶 |
|---|---|---|
| 一年內 | **56.29** | 63.75 |
| 一年至兩年 | **47.18** | 58.48 |

航油採購價格風險包括原油價格風險部分，即使原油並非指明為任何合約安排的一部分。集團認為原油部分是航油價格的一個可單獨識別及可靠計量的組成部分。因此，在採納原油期貨合約被指定為對沖極可能進行的預期燃油採購交易的原油風險部分。

集團致力僅對沖原油價格風險部分，所採用的對沖比率為1:1。該等對沖關係失效的主要來源，是交易對方和集團本身信貸風險對原油期貨合約公允值的影響，該影響並未反映於原油價格變動導致的對沖現金流量公允值中。

下表提供燃油價格風險的對沖儲備對賬，並顯示對沖關係的有效性：

| | 2020<br>港幣百萬元 | 2019<br>港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 一月一日的結餘 | **(51)** | (1,616) |
| 於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分 | **(3,207)** | 1,662 |
| 重新歸類至損益的金額* | **3,030** | 100 |
| 相關稅項 | **16** | (197) |
| 十二月三十一日的結餘** | **(212)** | (51) |
| 年內衍生工具的公允值變動 | **(3,207)** | 1,662 |
| 於損益確認的對沖失效部分 | **–** | – |
| 於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分 | **(3,207)** | 1,662 |

* *重新歸類至損益的金額確認於綜合損益表中，列為「燃油（包括對沖虧損）」賬項。總額中的港幣三億一千五百萬元是因預期的耗油量不再預期出現而停止相關的對沖會計處理。*

** *對沖儲備的全部結餘與持續對沖有關。*

## 29. 財務風險管理（續）

*對航油價格衍生工具的敏感度分析*

假如航油價格於報告日增加／（減少）百分之五，應對損益及其他股東權益部分造成下表所示的變動，即於報告日原油期貨合約公允值的變動。這個分析假設其他所有可變因素均維持不變，有關分析按二零一九年的相同基準進行。

| | **2020** | | 2019 | |
|---|---|---|---|---|
| | **損益的增加／（減少）淨額 港幣百萬元** | **其他股東權益部分的增加／（減少）淨額 港幣百萬元** | 損益的增加淨額 港幣百萬元 | 其他股東權益部分的增加／（減少）淨額 港幣百萬元 |
| 航油價格上升百分之五 | **71** | **376** | – | 620 |
| 航油價格下降百分之五 | **(71)** | **(376)** | – | (620) |

(d) 非按公允值列賬的財務資產及負債的公允值

集團按成本或攤銷成本列賬的金融工具賬面值與其於二零二零年及二零一九年十二月三十一日的公允值沒有重大分別，但下列金融工具除外，該等金融工具的賬面值及公允值如下：

| | **2020** | | 2019 | |
|---|---|---|---|---|
| | **賬面值 港幣百萬元** | **公允值 港幣百萬元** | 賬面值 港幣百萬元 | 公允值 港幣百萬元 |
| 貸款及其他借款 | **(55,495)** | **(57,692)** | (56,768) | (58,721) |

此等金融工具的公允值是使用可觀察的市場數據為所有重要輸入值的估值方法計量。最重要的輸入值是市場息率。

(e) 按公允值列賬的金融工具

下表根據《香港財務報告準則》第13號「公允值計量」，列示按公允值計量的金融工具於二零二零年十二月三十一日的賬面值。該準則界定三個公允價值級別，而每種金融工具則完全基於對計量其公允價值具有重大意義的最低級別輸入值來分類。第一級所包括的金融工具，其公允值僅以相同資產或負債在活躍市場中的未經調整報價計量。第二級所包括的金融工具，其公允值是按對資產或負債直接或間接可觀察的輸入值計量。採用的輸入值並非於第一級內的報價。公允值是根據莊家的報價或以可觀察的市場數據為所有重要輸入值的現金流量貼現估值方法釐定。最重要的輸入值為市場息率、滙率及燃油價格。第三級所包括的金融工具，其公允值按照現金流量貼現估值方法計量，此方法所使用的重要輸入值並非基於可觀察的市場數據。

## 29. 財務風險管理（續）

| | 2020 | | | | 2019 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **第一級 港幣百萬元** | **第二級 港幣百萬元** | **第三級 港幣百萬元** | **總額 港幣百萬元** | 第一級 港幣百萬元 | 第二級 港幣百萬元 | 第三級 港幣百萬元 | 總額 港幣百萬元 |
| **經常性公允值計量** | | | | | | | | |
| **資產** | | | | | | | | |
| 非上市股本投資按公允值 | **–** | **–** | **815** | **815** | – | – | 886 | 886 |
| 流動資金 | | | | | | | | |
| – 專業投資管理資金 | **–** | **12,648** | **–** | **12,648** | – | 5,079 | – | 5,079 |
| – 其他流動投資 | **–** | **6** | **–** | **6** | – | 5 | – | 5 |
| 衍生財務資產 | **–** | **333** | **–** | **333** | – | 2,010 | – | 2,010 |
| | **–** | **12,987** | **815** | **13,802** | – | 7,094 | 886 | 7,980 |
| **負債** | | | | | | | | |
| 按公允值計入損益的財務負債 | **–** | **–** | **–** | **–** | – | (1,415) | – | (1,415) |
| 衍生財務負債 | **–** | **(1,810)** | **–** | **(1,810)** | – | (917) | – | (917) |
| | **–** | **(1,810)** | **–** | **(1,810)** | – | (2,332) | – | (2,332) |

於回顧期間，並沒有公允值於第一級和第二級類別之間調撥，或公允值調撥至或調撥出第三級類別。

第三級的非上市股本投資以現金流量貼現估值方法釐定公允值。貼現率是用於計量公允值的重要不可觀察輸入值。於二零二零年及二零一九年十二月三十一日，有關使用重要不可觀察輸入值計量公允值（第三級）的資訊列述如下：

| 重大不可觀察輸入值 | 不可觀察輸入值的範疇 | 不可觀察輸入值與公允值的關係 | 可能出現的合理變動 | 對公允值的（負面）/正面影響（港幣百萬元） |
|---|---|---|---|---|
| 非上市股本投資 | | | | |
| 貼現率 | 2020: 7.0-9.5%<br>(2019: 7.0-8.5%) | 貼現率越高，公允值越低 | 2020: +/- 0.5%<br>(2019: +/- 0.5%) | 2020: (50)/5<br>(2019: (28)/30) |

年內採用第三級公允值計量的結餘變動如下：

| | **2020 港幣百萬元** | 2019 港幣百萬元 |
|---|---|---|
| 非上市股本投資按公允值 | | |
| 一月一日的結餘 | **886** | 765 |
| 增購 | **8** | – |
| 年內於其他全面收益確認的未變現盈利淨額 | **–** | 33 |
| 年內於損益確認的公允值（虧損）/盈利 | **(79)** | 88 |
| 十二月三十一日的結餘 | **815** | 886 |

## 29. 財務風險管理（續）

因重新計量集團策略性持有的股本投資而產生的任何盈利或虧損，於其他全面收益的投資重估儲備（不可回撥）中確認。在出售股本投資時，於其他全面收益中的累積金額直接轉撥至保留盈利。

因重新計量集團持作買賣用途的股本投資而產生的任何盈利或虧損確認於損益中，列為「其他」賬項。

(f) 抵銷財務資產及財務負債

集團根據國際掉期及衍生工具協會（ISDA）總協議簽訂衍生交易，規定可在出現違約情況時作對銷處理。ISDA協議不符合財務狀況表中的對銷要求，原因是現時集團沒有法定可強制執行的權力就已確認金額進行對銷，因為只有在出現如銀行借款違約或其他信貸事故等未來事故時，才可強制執行對銷的權力。

下表說明在交易對手相同下金融工具的淨額：

| | 2020 | | |
|---|---|---|---|
| | **於財務狀況表呈列的財務資產／（負債）金額 港幣百萬元** | **未於財務狀況表對銷的金融工具 港幣百萬元** | **淨額 港幣百萬元** |
| **集團** | | | |
| 衍生財務資產 | **333** | **(125)** | **208** |
| 衍生財務負債 | **(1,810)** | **125** | **(1,685)** |
| | **(1,477)** | **–** | **(1,477)** |

| | 2019 | | |
|---|---|---|---|
| | 於財務狀況表呈列的財務資產／（負債）金額 港幣百萬元 | 未於財務狀況表對銷的金融工具 港幣百萬元 | 淨額 港幣百萬元 |
| **集團** | | | |
| 衍生財務資產 | 2,010 | (493) | 1,517 |
| 衍生財務負債 | (917) | 493 | (424) |
| | 1,093 | – | 1,093 |

## 30. 資本風險管理

集團於管理資本的目標，是維持有效的債務與股本組合以達致低資本成本，同時顧及保持財政的靈活度使其有利於拓展商機及充分取得流動資金以減低不可預見事故（如新型冠狀病毒疫情）對現金流量的影響。

集團認為債務淨額股份比例及經調整債務淨額股份比例（撇除不含資產轉讓元素的租賃）乃衡量資本風險管理的主要基準。債務淨額股份比例及經調整債務淨額股份比例的各項元素及計算方法載於財務報表附註11，以往十年的債務淨額股份比例則載於年度報告書第134頁及第135頁。集團的策略是維持經調整債務淨額股份比例在其債務契約所定的二點零倍以內。

集團並不受外在資本要求限制。

截至二零二零年十二月三十一日止年度，有關管理集團資本風險的目標、政策或程序並無重大改變。

## 31. 公司層面的財務狀況表

| | 附註 | 2020 港幣百萬元 | 2019 港幣百萬元 | 2020 美元百萬元 | 2019 美元百萬元 |
|---|---|---|---|---|---|
| **資產及負債** | | | | | |
| **非流動資產及負債** | | | | | |
| 物業、廠房及設備 | | **109,527** | 114,302 | **14,042** | 14,654 |
| 無形資產 | | **10,898** | 3,475 | **1,397** | 446 |
| 於附屬公司的投資 | | **32,483** | 36,483 | **4,164** | 4,677 |
| 於聯屬公司的投資 | | **10,796** | 10,797 | **1,384** | 1,384 |
| 其他長期應收款項及投資 | | **2,206** | 3,104 | **283** | 398 |
| | | **165,910** | 168,161 | **21,270** | 21,559 |
| 計息負債 | | **(61,118)** | (69,960) | **(7,836)** | (8,969) |
| 其他長期應付款項 | | **(2,358)** | (2,638) | **(302)** | (338) |
| 遞延稅項負債 | | **(10,352)** | (12,207) | **(1,327)** | (1,565) |
| | | **(73,828)** | (84,805) | **(9,465)** | (10,872) |
| **非流動資產淨值** | | **92,082** | 83,356 | **11,805** | 10,687 |
| **流動資產及負債** | | | | | |
| 存貨 | | **1,522** | 1,588 | **195** | 204 |
| 貿易及其他應收款項 | | **5,377** | 9,151 | **690** | 1,173 |
| 流動資金 | | **6,070** | 9,042 | **778** | 1,159 |
| | | **12,969** | 19,781 | **1,663** | 2,536 |
| 計息負債 | | **(23,150)** | (19,424) | **(2,968)** | (2,490) |
| 貿易及其他應付款項 | | **(8,743)** | (13,165) | **(1,121)** | (1,688) |
| 合約負債 | | **(7,892)** | (14,914) | **(1,012)** | (1,912) |
| 稅項 | | **(1,478)** | (1,443) | **(189)** | (185) |
| | | **(41,263)** | (48,946) | **(5,290)** | (6,275) |
| **流動負債淨額** | | **(28,294)** | (29,165) | **(3,627)** | (3,739) |
| **資產總值減流動負債** | | **137,616** | 138,996 | **17,643** | 17,820 |
| **資產淨值** | | **63,788** | 54,191 | **8,178** | 6,948 |
| **資本及儲備** | | | | | |
| 股本 | *19* | **48,322** | 17,106 | **6,195** | 2,193 |
| 儲備 | *21* | **15,466** | 37,085 | **1,983** | 4,755 |
| **股東權益總額** | | **63,788** | 54,191 | **8,178** | 6,948 |

財務報表的編製及列述以功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。

*董事*
**賀以禮**

*董事*
**夏里遜**

香港，二零二一年三月十日

## 32. 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財務報表附註5、19及20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。
- 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。

## 32. 新型冠狀病毒疫情的影響（續）

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（於財務報表附註4「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（於財務報表附註35「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，財務報表附註7），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，財務報表附註8）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，財務報表附註7），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（見財務報表附註7）。

(iv) 於一家聯屬公司投資減值港幣五千六百萬元（見財務報表附註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財務報表附註8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。

(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。

## 32. 新型冠狀病毒疫情的影響（續）

(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。

## 33. 其他新訂會計準則的影響

香港會計師公會已頒佈多項修訂本及一項新準則《香港財務報告準則》第17號「保險合約」，該等修訂本及新準則截至二零二零年十二月三十一日止年度尚未生效，並且未有在本財務報表採納，有關變動可能在下述方面與集團有關：

- 《香港財務報告準則》第3號「引用概念框架」的修訂本
- 《香港會計準則》第16號「物業、廠房及設備 — 擬定用途前之所得款項」的修訂本
- 《香港會計準則》第37號「虧損性合約 — 履行合約之成本」的修訂本
- 香港財務報告準則二零一八年至二零二零年周期之年度改進

集團尚未評估該等變動的全部影響，至今預期採納該等變動將不會對綜合財務報表構成重大影響。

## 34. 比較數字

於財務報表附註22，若干比較數字已作調整以確認本年度的呈列，以及就營運資金、財務衍生工具及現金流量對沖儲備的變動對營業現金流量的影響提供更清晰的呈列。

## 35. 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。

# 主要附屬公司及聯屬公司

二零二零年十二月三十一日結算

## 附屬公司

| | 公司註冊／成立及營業地 | 主要業務 | 擁有已發行股本百分率 | 已發行及繳足股本及債務證券 |
|---|---|---|---|---|
| 香港華民航空有限公司 | 香港 | 貨運航空公司 | 100 | 1,000,000股 |
| Airline Property Limited | 香港 | 物業投資 | 100 | 2股 |
| Airline Stores Property Limited | 香港 | 物業投資 | 100 | 2股 |
| Airline Training Property Limited | 香港 | 物業投資 | 100 | 2股 |
| 亞洲萬里通有限公司 | 香港 | 旅遊獎勵計劃 | 100 | 2股 |
| 國泰假期有限公司 | 香港 | 經營旅行團 | 100 | 40,000股 |
| Cathay Pacific Aero Limited | 香港 | 財務服務 | 100 | 1股 |
| Cathay Pacific Aircraft Leasing (H.K.) Limited | 香港 | 飛機租賃服務 | 100 | 1股 |
| Cathay Pacific Aircraft Services Limited | 馬恩島 | 飛機收購服務 | 100 | 10,000 股，每股1美元 |
| 國泰航空飲食服務（香港）有限公司 | 香港 | 航空飲食服務 | 100 | 600股 |
| Cathay Pacific Finance III Limited | 開曼群島 | 財務服務 | 100 | 1股，每股1美元 |
| Cathay Pacific MTN Financing Limited | 開曼群島 | 財務服務 | 100 | 1股，每股1美元 |
| Cathay Pacific MTN Financing (HK) Limited | 香港 | 財務服務 | 100 | 1股 |
| 國泰航空服務有限公司 | 香港 | 貨運站 | 100 | 1股 |
| 臻美食品有限公司 | 香港 | 飲食服務 | 100 | 20股 |
| 傳訊香港有限公司 | 香港 | 空運貨物相關資料互換電腦網絡 | 95 | 100股 |
| 廣州國泰信息處理有限公司 | 中華人民共和國 | 信息處理 | 100* | 註冊資本港幣8,000,000元（外商獨資企業） |
| 香港機場地勤服務有限公司 | 香港 | 飛機停機坪服務 | 100 | 100股 |
| Hong Kong Aviation and Airport Services Limited | 香港 | 物業投資 | 100* | 2股 |
| 港龍航空有限公司 | 香港 | 營運定期航班（自二零二零年十月二十一日起停止營運） | 100 | 500,000,000股 |
| 香港快運航空有限公司 | 香港 | 營運定期航班 | 100 | 1,000,000股 |
| Troon Limited | 百慕達 | 財務服務 | 100 | 12,000股，每股1美元 |
| 雅潔洗衣有限公司 | 香港 | 洗衣及乾洗服務 | 100 | 3,700股 |

主要附屬公司及聯屬公司指對集團業績或資產有重大影響的公司。

除另有註明外，所有股份為普通股。

* *股份由附屬公司持有。*

# 主要附屬公司及聯屬公司

## 聯屬公司

| | 公司註冊／成立及營業地 | 主要業務 | 擁有已發行股本百分率 |
|---|---|---|---|
| 中國國際貨運航空有限公司 | 中華人民共和國 | 貨運服務 | 17.74** |
| 中國國際航空股份有限公司 | 中華人民共和國 | 航空公司 | 18.13 |
| Cebu Pacific Catering Services Inc. | 菲律賓 | 航空飲食服務 | 40* |
| 地勤設備工程有限公司 | 香港 | 機場地勤工程支援及設備維修 | 50* |
| 港機工程航材技術管理有限公司^ | 香港 | 航材技術管理服務 | 30 |
| 德國漢莎航空膳食服務（香港）有限公司^ | 香港 | 航空飲食服務 | 31.94* |
| 上海國際機場地面服務有限公司 | 中華人民共和國 | 地勤服務 | 25* |
| Vehicle Engineering Services Limited | 香港 | 為運輸公司提供修理及維修服務 | 50* |

* *股份由附屬公司持有。*

** *百分之十七點七四股份透過一家附屬公司持有，另外百分之十七點零四股份透過經濟權益持有，總持股量為百分之三十四點七八。*

^ *此為譯名。*

# 主要會計政策

## 1. 會計基準

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。

除若干財務資產及負債使用公允值入賬外(見下述會計政策第8、9、10、11及14項),各賬目以歷史成本為計量基準。

按照財務報告準則編製各財務報表,管理層須作若干預算及假設,該等預算及假設會影響財務報表內的物業、廠房及設備、無形資產、長期投資、退休福利責任及税項的數額。我們按管理層對未來事故所作的合理預期,持續評估該等預算及假設。有關該等預算及假設的詳情,分別於財務報表附註7、8、29(e)、13及14披露。

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。

《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。

## 1. 會計基準（續）

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。

## 2. 綜合賬基準

集團的綜合財務報表包括公司及其附屬公司結算至十二月三十一日止的財務報表，以及集團在其聯屬公司的應佔業績及資產淨值。附屬公司是由集團控制的實體。集團對實體具有控制權，是指集團因參與該實體的營運而獲得或有權享有其可變回報，並能運用其對該實體的權力影響該等回報。

各附屬公司的業績均包括在綜合損益及其他全面收益表內。至於在年內收購或出售的權益，僅與控制期間有關的業績方包括在財務報表內。

商譽即附屬及聯屬公司的認購成本超過在收購當天集團應佔資產淨值的公允值的餘額。商譽按成本減累積減值虧損確認。收購附屬公司產生的商譽分配予各現金產生單位，並每年進行減值測試。

當出售附屬或聯屬公司時，盈利或虧損的計算會包括商譽。

在綜合財務狀況表的非控股權益包括外間股東在附屬公司資產淨值中所佔的比例，並列作股東權益的一部分。在綜合損益及其他全面收益表中，非控股權益被披露作本年度溢利或虧損及全面收益總額分配。來自非控股權益持有人的借款根據會計政策第9項於綜合財務狀況表呈列為財務負債。

在公司的財務狀況表中，於附屬公司的投資以成本值減任何已確認的減值虧損及該等公司之間的集團內部結餘列賬。公司按已收及應收股息為附屬公司業績入賬。

## 3. 聯屬公司

聯屬公司即集團在其股本中持有重大長期權益並可對其作出重要影響的非附屬公司。

綜合損益及其他全面收益表包括集團在聯屬公司的應佔業績，此乃根據各公司結算日期不早於十二月三十一日前三個月的財務報表作準。在綜合財務狀況表中，於聯屬公司的投資指集團所佔的資產淨值、收購聯屬公司所產生的商譽（減任何減值）及予該等公司的借款。

在公司的財務狀況表中，於聯屬公司的投資以成本值減任何已確認的減值虧損及予該等公司的借款列賬。聯屬公司的業績按已收及應收股息列入公司賬項。

## 4. 外幣

於年內成交的外幣交易按有關交易日的市場滙率伸算為港元，而下列項目則按報告日的滙率伸算：

(a) 以外幣為單位的財務資產及負債。

(b) 海外附屬及聯屬公司的資產及負債。

除下述者外，外幣伸算為港元所產生的滙兑差額，均反映於損益中：

(a) 如下述會計政策第8、9及10項所述，以外幣結算的財務資產及負債的未變現滙兑差額，如根據《香港財務報告準則》第9號「金融工具」界定為有效的現金流量對沖工具，則計入股東權益變動表的其他全面收益並分別累計於股東權益。該等滙兑差額將在對沖項目影響損益時包括在同期的損益中，作為對沖項目的調整。

(b) 於海外附屬及聯屬公司的投資淨值（包括集團內部的權益性結餘）及相關長期負債的未變現滙兑差額皆計入股東權益變動表的其他全面收益並分別累計於股東權益。

## 5. 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備按成本減累積折舊及減值列賬。

一個物業、廠房及設備項目的成本包括其購買價及任何使資產達致可使用狀態作原定用途所產生的直接應佔成本。一架添置（擁有或租賃）的飛機的相關成本，反映飛機在具備全面服務潛力時的所有部分，但不包括其起落架、機身及發動機的維修狀況。有關維修元素的成本在添置時確定為獨立部分，並折舊至其下一次進行大型維修事故為止。飛機進行大型維修檢查、發動機大修及起落架大修的開支均按成本值化作資本，並按主要大修之間的平均預計使用期（估計四至十年）折舊。包修（每小時收取固定費用）協議所涵蓋的發動機大修費用開支是按飛行時數支出。其他維修及整修的開支計入損益。

自行擁有的物業、廠房及設備的折舊乃以直線法為基準，按預期可用期減低成本至估計剩餘價值如下：

| | |
|---|---|
| 飛機 | 按二十至二十三年折舊至成本的百分之一或預期可變現價值兩者中較低的剩餘價值。 |
| 飛機產品 | 按五至十年折舊至無剩餘價值。 |
| 其他設備 | 按三至二十五年折舊至無剩餘價值。 |
| 樓宇 | 按官批租地的租賃期折舊至無剩餘價值。 |

使用權資產的折舊是以直線法為基準，按相關租賃期減低成本至零剩餘價值。倘租賃列明於租賃期結束時將相關資產的所有權轉移至本集團，或如使用權資產的成本反映集團將行使購買權，則以處理集團擁有的物業、廠房或設備的類似方法，以直線法按相關資產的預期可用年期減低成本至預期剩餘價值來計算折舊。

飛機的主要改裝及重新設計成本經資本化為飛機成本的一部分，按最高達十年的年期折舊。

折舊政策及物業、廠房及設備的賬面值每年進行檢討，考慮因素有機隊組合變動、目前及預測市值及影響資產可用年期的技術性因素。任何價值減損會以減低賬面值至估計可收回金額記賬，估計可收回金額指使用價值（即未來現金流量的現值）與公允值減出售成本兩者之較高者。

集團擁有的飛機的預期可用期及估計剩餘價值已經改變，並由二零二零年一月一日開始應用。這項會計估算的改變由二零二零年一月一日開始應用，對集團的業績及財務狀況並無重大影響。

## 6. 租賃資產

集團租用多種飛機、物業設施及辦公室以及其他設備。一般租約期為一至五十年的固定期限，但可能訂有延期或提早終止合約期的選擇權。租賃條款乃在個別基礎上商訂，並包含各種不同的條款及條件。

在合約開始時，集團評估相關合約是否租賃或包含租賃。倘合約為換取代價而給予在若干時段內控制使用已識別資產的權利，則該合約為租賃或包含租賃。如顧客有權指示界定資產的使用並從該使用權中獲得近乎所有經濟利益時，即有控制權。

(a) 作為承租人

倘合約包含租賃部分及非租賃部分，集團選擇並不區分非租賃部分及就每個租賃部分及任何相關非租賃部分入賬作為所有租賃的單一租賃部分。

集團於租賃開始日確認使用權資產及租賃負債，但租賃期為十二個月或以下的短期租賃或低價值資產租賃除外。與短期租賃或低價值資產租賃相關的付款有系統地在租賃期內確認為開支。

倘租賃已資本化，租賃負債按以下租款的現值作首次確認：

- 固定付款（包括實質固定付款），減任何應收的租賃獎勵；
- 基於某一指數或利率計算的可變租款；
- 剩餘價值擔保下承租人應付的預期款項；
- 購買權的行使價（倘承租人合理地確定行使該權利）；及
- 支付終止租賃的罰款（倘租賃期反映承租人行使該權利）。

租款使用隱含在租約內的利率給予貼現。如該利率不能確定，則使用承租人的遞增借款利率，即承租人為借取所需資金藉以在相類經濟環境中按相類條款及條件取得相類價值資產而須付的利率。

在首次確認後，租賃負債按攤銷成本計量，而利息支出則使用實際利率法計算。不取決於指數或利率的可變租款並不計入租賃負債的計量中，而是在產生該等租款的會計期內計入損益。

根據租賃協議，如集團交還的飛機須符合若干維修狀況，則在租賃期內作出撥備。此撥備是在考慮現有機隊計劃及長期維修時間表後，按為符合維修及非維修交還狀況而產生的預期未來成本的現值計算。

倘租賃已資本化，使用權資產首次按成本值計量，包括：

- 租賃負債的首次計量金額；
- 在生效日或之前支付的任何租款減任何已收的租賃獎勵；
- 任何首次直接成本；及
- 修復成本。

## 6. 租賃資產（續）

使用權資產其後按成本減累計折舊及減值虧損列帳，概述於會計政策第5項。

租賃負債在下述情況下須重新計量：

- 因指數或利率變動而產生的未來租款出現變動；
- 集團對預期根據剩餘價值擔保支付的款項所作的預測出現變動；
- 因重新評估集團是否會合理地確定行使購買、延期或終止合約的選擇權而出現的變動；或
- 租賃合約原本沒有訂明的租賃範疇或租賃代價出現變動（「租約改動」）。

在重新計量租賃負債時，使用權資產的賬面值將作相應的調整，或在使用權資產賬面值減至零時記入損益。

唯一的例外情況是直接因新型冠狀病毒疫情而產生的租金優惠，而有關優惠須符合《香港財務報告準則》第16號「租賃」第46B段所列的條件。在該等情況下，集團運用《香港財務報告準則》第16號「租賃」第46A段所載的可行權宜之法，將變動確認於代價中而非視作租約改動。因此，已收的租金優惠以負可變租款列賬並在觸發該等付款的事件或情況出現的期內確認於損益中。

(b) 作為出租人

倘集團作為出租人，則集團於租賃開始時決定每項租賃為籌資租賃或營業租賃。一項租賃若將相關資產所有權的近乎所有風險和報酬轉移至承租人，會歸類為籌資租賃，否則有關租賃歸類為營業租賃。

倘合約包含租賃及非租賃部分，集團將合約的代價按相關的售價獨立分配至每個部分。來自營業租賃的租金收入按有關租賃的租用期以直線法計入損益中。

倘集團為中間出租人，則參照主租賃產生的使用權資產將分租歸類為籌資租賃或營業租賃。倘主租賃屬集團採用會計政策第6(a)項所述豁免的短期租賃，則集團將相關分租歸類為營業租賃。

## 7. 無形資產

無形資產主要包括綜合所產生的商譽及電腦軟件牌照。有關商譽的會計政策於會計政策第2項概述。

電腦軟件牌照及其他產生經濟效益的開支經資本化為無形資產的一部分，並按直線法攤銷。電腦軟件牌照及其他開支的可用年期為四年至二十年。

## 8. 財務資產

其他長期應收款項、銀行及抵押存款、貿易及其他短期應收款項按攤銷成本減去信貸虧損撥備入賬。

現金及視同庫存現金包括銀行存款及現金、於銀行及其他金融機構的活期存款，以及短期及流動性極高的投資項目。這些項目可以在沒有重大價值轉變的風險下輕易換算為已知的現金數額，並在購入後三個月內到期。現金及視同庫存現金根據下述政策評估預期信貸虧損。

## 8. 財務資產（續）

有關衍生財務資產的會計政策於會計政策第10項概述。

集團於買賣資產當日確認或撤銷確認投資。投資最初按公允值加直接相關交易成本列賬，但按公允值計入損益的投資除外，該等投資的交易成本會直接計入損益。該等投資其後按下述會計方式處理：

集團持有的非股本投資歸類為下述計量類別的其中一項：

a) 攤銷成本 — 如所持投資是用來收取僅作支付本金及利息的合約現金流量。投資所得的利息收入採用實際利率法計算；

b) 按公允值計入其他全面收益（可回撥）— 如投資的合約現金流量僅包含支付本金及利息，而持有投資的業務模式是以收取合約現金流量及銷售以達成目標。除於損益中確認預期信貸虧損、利息收入（採用實際利率法計算）及滙兑盈利及虧損外，公允值的變動於其他全面收益中確認。當投資撤銷確認時，於其他全面收益中累計的金額自股本權益重新計入損益；或

c) 按公允值計入損益 — 如投資並不符合按攤銷成本或公允值計入其他全面收益（可回撥）計量的要求。投資（包括利息）的公允值變動於損益中確認。

除非股本投資並非持作買賣用途，且在首次確認有關投資時，集團選擇指定將投資按公允值計入其他全面收益（不可回撥），因而使其後的公允值變動於其他全面收益中確認，否則股本投資按公允值計入損益。此等選擇按個別工具作出，且僅在投資符合發行人對股本所下的定義時方可作出。倘作出此項選擇，於其他全面收益中累計的金額保留於投資重估儲備（不可回撥）中，直至出售有關投資為止。在出售投資時，於投資重估儲備（不可回撥）中累計的金額轉撥至保留溢利，而不是重新計入損益。來自股本投資的股息，不論是否按公允值計入損益或按公允值計入其他全面收益（不可回撥），均確認於損益中，列為其他收入。

按公允值基準管理及評估的專業投資管理資金及其他流動投資，被指定為按公允值計入損益中。

*預期信貸虧損*

集團以預期信貸虧損模式應用於按攤銷成本計量的財務資產（包括現金及視同庫存現金、貿易及其他應收款項及聯屬公司借款）。

按公允值計量的財務資產，包括按公允值計入損益的股本投資、被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資（不可回撥）及衍生財務資產，均不須進行預期信貸虧損評估。

*預期信貸虧損的計量*

預期信貸虧損就是信貸虧損的或然率加權估算值。信貸虧損是以所有預期現金不足額的現值計量（即集團根據合約被欠的現金流量與集團預期收到的現金流量之間的差額）。

在計量預期信貸虧損時，集團考慮在不須花費過多成本或勞力下取得的合理及有根據的資料，包括有關過往事件、現有狀況及對未來經濟情況的預測。

## 8. 財務資產（續）

預期信貸虧損是按下述基準的其中一項計量：

i) 十二個月預期信貸虧損：在報告日後十二個月內可能發生的違約事件預期會帶來的虧損；或

ii) 全期預期信貸虧損：採用預期信貸虧損模式的項目在其整個預期有效期內所有可能發生的違約事件預期會帶來的虧損。

貿易應收賬項虧損備抵一般以相等於全期預期信貸虧損的金額計量。貿易應收賬項的預期信貸虧損是使用基於集團過往的信貸虧損經驗作出的撥備矩陣估算，但須根據適用於債務人的特定因素及於報告日對當前及預期一般經濟狀況的評估予以調整。至於其他所有金融工具，集團按相等於十二個月的預期信貸虧損確認虧損撥備，除非自首次確認後金融工具的信貸風險顯著增加，在此情況下，虧損撥備按相等於全期預期信貸虧損的金額計量。

集團以金融工具於報告日的違約風險評估對比首次確認日的評估，藉此評估金融工具的信貸風險是否自首次確認後顯著增加。作出重新評估時，集團是在借款人不可能向集團全數償還其信貸責任而集團亦不採取如變現抵押品（如持有任何抵押品）等行動時，視作發生違約事件。集團所考慮的資料重量亦重質，並且是合理和有根據，包括可以無須花費過多成本或勞力而取得的過往經驗和前瞻性資料。

具體而言，在評估信貸風險是否在首次確認後顯著增加時會考慮下述資料：

i) 在合約到期日未能支付本金或利息；

ii) 金融工具的外界或內部信用評級（如有）出現實際或預期的重大下跌情況；

iii) 債務人的營業業績出現實際或預期的重大倒退；及

iv) 在科技、市場、經濟或法律環境上出現或預期出現變動，而該等變動對債務人向集團償還欠債的能力構成重大不利影響。

視乎金融工具的性質，對信貸風險是否顯著增加的評估可個別或集體進行。如集體進行評估，金融工具按過往逾期紀錄及信貸風險評級等共有信貸風險特徵分門別類。

預期信貸虧損於每個報告日重新計量，以反映金融工具自首次確認後的信貸風險變動。預期信貸虧損額的任何變動，於損益中確認為減值盈利或虧損。集團確認金融工具的減值盈利或虧損時，會對其賬面值作出相應調整記入虧損備抵賬。

*撇銷政策*

金融工具的賬面總值會撇銷（部分或全數）至預期不可收回的範圍。一般情況下，當集團認為債務人沒有資產或收入來源以產生足以償還將被撇銷金額的現金流量時，便進行撇銷。

撇銷後收回的金融工具，在產生收回款項的會計期於損益中確認，列為減值撥回。

## 9. 財務負債

貸款及其他借款、租賃負債與貿易及其他應付款項按攤銷成本列賬，或被指定為按公允值計入損益中。

凡以資金及其他投資作配對的長期貸款，有關的貸款及存款（及其所產生的收入及支出）已化作淨額，以反映此等安排在整體上的商業效果。此淨額計算的安排乃基於有可依法強制執行的權利對銷貸款及存款，且集團亦有意以淨額清償或同時變現存款及償付貸款。

衍生財務負債的會計政策於會計政策第10項概述。

財務負債於已訂約的財務承擔產生時確認或消失時撤銷確認。

於財務負債項下產生的利息支出採用實際息率法計算及確認。

## 10. 衍生金融工具

根據集團的風險管理政策，衍生金融工具僅用於管理滙率、息率及航油價格波動帶來的風險，集團並不持有或發行衍生金融工具作自營買賣用途。

所有衍生金融工具以公允值在財務狀況表內確認。衍生金融工具若界定為現金流量對沖中的對沖工具，用以對沖滙率、息率或航油價格波動帶來的風險，其公允值的變動按下述方式列賬：

(a) 公允值變動的有效部分確認於其他全面收益，獨立累計於股東權益內，並在對沖交易影響損益時，包括在同期的損益中，作為收益、財務支出淨額或燃油開支的調整。

(b) 公允值變動被界定為失效的部分即時於損益中確認。

衍生金融工具若被界定為不符合作為對沖工具者，則以公允值計入損益，其公允值變動即時於損益中確認。

## 11. 公允值的計量

財務資產及財務負債的公允值是參照開列的市值或以可觀察的市場數據為重要輸入值的現金流量貼現估值方法釐定。

## 12. 優先股股本

優先股股本若非不可贖回，或只可在公司選擇下贖回，及可以酌情方式發放股息，則歸類為股本權益。歸類為股本權益的優先股股本，其股息確認為股本權益內的分派。

## 13. 認股權證

發行的認股權證符合「固定對固定」標準，因此作為無附加價值的股本權益工具入賬。獲授予的認股權證的財務影響在行使認股權證前並未記入綜合財務報表內，亦未就所授予認股權證的價值在損益中確認任何支出。在行使認股權證後，因此而發行的普通股股份以額外股本入賬。在行使日前失效或註銷的認股權證，從尚餘認股權證名冊刪除。

## 14. 退休福利

界定福利計劃的退休福利成本採用預計單位貸記法估值。根據此方法，提供退休福利的成本記入損益及其他全面收益表中，從而將經常成本在僱員的服務年期分攤。

在財務狀況表中確認的資產或負債，是以提供此等福利（界定福利責任）成本的現值減報告期末的計劃資產公允值計算。界定福利責任每三年由獨立精算師計算，根據優質公司債券的息率對預計未來現金流量貼現來釐定。計劃資產按買盤價估值。

當計劃的福利改變或計劃遭縮減時，有關僱員過往服務的福利改變部分的當前服務成本或因縮減計劃帶來的損益，會在計劃修訂或縮減發生和相關的重組成本或終止福利獲確認，在兩者中較早的時間於損益中確認為開支。

因應經驗作出調整的精算盈利及虧損、財務假設的變動及撇除利息收入的計劃資產回報在其產生期內的其他全面收益支銷或記入。過往服務成本即時在損益中確認。

對於界定供款計劃，集團的供款即時記入該供款相關財政期的損益中。

## 15. 遞延稅項

遞延稅項以負債法就資產及負債的評稅基準與其於財務報表內的賬面值兩者間的暫時差異，作出全數撥備。然而，如遞延稅項乃來自進行交易時初始確認的資產或負債（如屬業務合併則除外）而在確認時並不影響應課稅或會計溢利或虧損，則不會予以確認。

有關未用稅務虧損及可扣減暫時差異的遞延稅項資產，只會在未來應課稅溢利有可能用作抵銷此等未用稅務虧損及可扣減暫時差異時才會確認。

此外，就若干租賃協議收取的首期現金利益，亦已就承擔支付未來稅務的責任撥備。

## 16. 存貨

持有作消耗用途的存貨以成本或加權平均成本減任何陳舊備抵列賬，而待出售的存貨則以成本與可變現淨值的較低者入賬。可變現淨值即估計再售價格減出售存貨的任何估計成本。

## 17. 待出售資產

非流動資產若主要透過銷售交易收回其賬面值，而有關的銷售被視為極有可能進行，則歸類為待出售資產。該等資產以賬面值與扣除出售成本的公允值兩者之較低者列賬。

## 18. 收益認算

客運及貨運的銷售於提供運輸服務時確認為收益。收益按相關的售價獨立分配至客運服務收益及獎勵計劃收益。來自航空飲食及其他服務的收益，於提供服務時認算。利息收入於產生時確認，而股息收入則於確定收取股息的權利時確認。

集團運用《香港財務報告準則》第15號第63段的可行權宜之法，沒有因應重大融資部分的任何影響調整代價，因為在合約開始時預計由轉移貨物及服務至客戶付款時為期一年或以下。

客運收益的棄用機票部分是根據飛行點所反映的客戶行使權利模式按比例確認，使收益確認的時間與實際履行機票的基本履約義務時間相符。這是根據過往經驗作出的預測，此預測是基於預計確認來自棄用機票的收益不會導致未來累計收益出現重大轉回。

未提供服務的客運銷售價值記入財務狀況表的合約負債，預計於提供服務後的十二個月內確認為客運服務收益。

*合約成本*

取得合約的增量成本是指集團為取得客戶的合約而產生的成本，若未有取得該合約則不會產生該等成本（如增加的銷售佣金）。

若集團在首次確認資產時起計的資產攤銷期為一年或以下，集團則把取得合約的增量成本於產生時確認為支出。

## 19. 常客計劃

公司經營一項常客獎勵計劃，名為「亞洲萬里通」（「獎勵計劃」）。當會員乘搭國泰航空或國泰港龍航空航班而累積里數，或當公司向參與計劃的夥伴出售里數，來自初始銷售的收益按獎勵的獨立售價遞延確認為合約負債，直至有關里數獲兌換，而如以選乘集團航班的方式兌換，則直至乘客獲運載為止。棄用里數，即預期過期的積分比例，於賬目確認以減低其獨立售價。棄用里數是根據多項假設而釐定，包括過往的經驗、未來的兌換模式及計劃的設計。

向參與計劃的夥伴售出里數的相關市場推廣收益乃按所收代價與遞延收益之間的差額計算，並於提供服務時確認。

## 20. 政府支援

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。

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

## 21. 維修及大修成本

飛機維修及大修的零件更換及勞工成本分別於使用及產生時記入損益中，除非根據會計政策第5項將該等成本化作資本。

## 22. 撥備及或有負債

如集團因過往事件而須承擔法定或推定責任，以致可能須付出經濟代價以清償責任，則在能可靠地估計涉及的金額時，為該項責任撥備。若承擔有關責任可能毋須付出經濟代價，或無法可靠地估計涉及的金額，則有關責任以或有負債的形式披露，除非付出經濟代價的可能性極低。

## 23. 虧損合約

集團任何合約因履行合約義務而出現不可避免的成本，若超過預期從合約中得到的經濟利益，則有關合約為虧損合約。有關虧損合約的撥備乃按終止合約的預期成本與繼續履行合約的成本淨額兩者之較低者的現值計量。

## 24. 關連人士

關連人士是指有能力直接或間接控制另一方或可在財務及營運決策上對另一方行使重大影響力或共同控制權的個人、公司或集團，包括附屬公司、同系附屬公司、共同控制公司及聯屬公司及主要管理人員（包括其直系親屬）。

# 業務統計數字

| | | 2020 | 2019# (重列) |
|---|---|---|---|
| **綜合損益賬摘要** | *港幣百萬元* | | |
| 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 | | **46,934** | 106,973 |
| 營業開支 | | **(58,639)** | (103,646) |
| 營業(虧損)/溢利(非經常性項目) | | **(11,705)** | 3,327 |
| 出售投資溢利 | | **–** | – |
| 視作出售聯屬公司部分股份的盈利 | | **–** | 114 |
| 企業重組成本 | | **(2,383)** | – |
| 減值及相關支出 | | **(4,056)** | – |
| 財務支出淨額 | | **(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 | | **674** | (454) |
| 本年度(虧損)/溢利 | | **(21,647)** | 1,691 |
| 應佔 | | | |
| 國泰航空普通股股東應佔(溢利)/虧損 | | **(21,876)** | 1,691 |
| 國泰航空優先股股東應佔(溢利)/虧損 | | **228** | – |
| 非控股權益 | | **1** | – |
| 本年度(虧損)/溢利 | | **(21,647)** | 1,691 |
| 派付普通股股東的股息 | | **–** | (1,495) |
| **綜合財務狀況表摘要** | *港幣百萬元* | | |
| 物業、廠房及設備及無形資產 | | **146,986** | 155,265 |
| 長期應收款項及投資 | | **29,394** | 30,878 |
| 借款 | | **(93,129)** | (97,260)* |
| 流動資金減銀行透支 | | **19,341** | 14,864 |
| 借款淨額 | | **(73,788)** | (82,396)* |
| 流動負債淨額(不包括流動資金、銀行透支及借款的流動部分) | | **(14,249)** | (23,690) |
| 其他長期應付款項 | | **(4,210)** | (4,806) |
| 遞延稅項 | | **(10,872)** | (12,475) |
| 資產淨值 | | **73,261** | 62,776 |
| 資金來源: | | | |
| 國泰航空普通股股東應佔資金** | | **53,529** | 62,773 |
| 國泰航空優先股股東應佔資金 | | **19,728** | – |
| 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 |
| **每股普通股** | | | |
| 普通股股東資金 | *港元* | **8.32** | 15.96 |
| EBITDA | *港元* | **(0.97)** | 4.91 |
| (虧損)/盈利—基本及攤薄 | *港仙* | **(424.3)** | 39.1 |
| 股息 | *港元* | **–** | 0.18 |
| **比率** | | | |
| 邊際(虧損)/利潤 | % | **(46.1)** | 1.6 |
| 已動用資本回報 | % | **(12.8)** | 3.5 |
| 股息倍數 | *倍數* | **–** | 2.4 |
| 現金利息倍數 | *倍數* | **(5.3)** | 6.5 |
| 債務總額股份比例 | *倍數* | **1.27** | 1.55 |
| 債務淨額股份比例 | *倍數* | **1.01** | 1.31* |
| 經調整債務淨額股份比例(撇除不含資產轉讓元素的租賃)* | *倍數* | **0.75** | 0.99 |

* *集團自二零一九年一月一日起採納《香港財務報告準則》第16號後,將不含資產轉讓元素的租賃的相關租賃負債確認入賬,使集團的借款總額及借款淨額大幅增加,並因而令集團的債務淨額股份比例大幅提升。為要將某時間內的資本淨負債比率與集團借款契約作比較,集團選擇列示撇除不含資產轉讓元素的租賃的經調整債務淨額股份比例。*

** *普通股股東應佔資金是在相關報告期的十二月三十一日扣除優先股股本及優先股股東應佔未付累計股息後得出。*

\# *包括每股普通股基本及攤薄(虧損)/盈利的重列數字,詳細於財務報表附註5披露。*

| 2018# (重列) | 2017# (重列) | 2016# (重列) | 2015# (重列) | 2014# (重列) | 2013# (重列) | 2012# (重列) | 2011# (重列) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 73,119 | 66,408 | 66,926 | 73,047 | 75,734 | 71,826 | 70,133 | 67,778 |
| 28,316 | 23,903 | 20,063 | 23,122 | 25,400 | 23,663 | 24,555 | 25,980 |
| 9,625 | 6,973 | 5,762 | 6,173 | 4,857 | 4,995 | 4,688 | 4,648 |
| 111,060 | 97,284 | 92,751 | 102,342 | 105,991 | 100,484 | 99,376 | 98,406 |
| (107,465) | (99,563) | (93,276) | (95,678) | (101,556) | (96,724) | (97,763) | (93,125) |
| 3,595 | (2,279) | (525) | 6,664 | 4,435 | 3,760 | 1,613 | 5,281 |
| – | 586 | – | – | – | – | – | – |
| – | 244 | – | – | – | – | – | – |
| – | – | – | – | – | – | – | – |
| – | – | – | – | – | – | – | – |
| (2,114) | (1,761) | (1,301) | (1,164) | (1,158) | (1,019) | (884) | (744) |
| 1,762 | 2,630 | 2,049 | 1,965 | 772 | 838 | 754 | 1,708 |
| 3,243 | (580) | 223 | 7,465 | 4,049 | 3,579 | 1,483 | 6,245 |
| (466) | (308) | (497) | (1,157) | (599) | (675) | (409) | (779) |
| 2,777 | (888) | (274) | 6,308 | 3,450 | 2,904 | 1,074 | 5,466 |
| 2,345 | (1,259) | (575) | 6,000 | 3,150 | 2,620 | 862 | 5,297 |
| – | – | – | – | – | – | – | – |
| 432 | 371 | 301 | 308 | 300 | 284 | 212 | 169 |
| 2,777 | (888) | (274) | 6,308 | 3,450 | 2,904 | 1,074 | 5,466 |
| (590) | – | (1,259) | (2,046) | (1,022) | (551) | (1,338) | (3,777) |
| 128,298 | 122,403 | 117,390 | 111,158 | 108,789 | 104,737 | 93,703 | 82,099 |
| 31,585 | 32,212 | 27,902 | 27,947 | 29,290 | 27,449 | 24,776 | 23,393 |
| (73,877) | (78,394) | (70,169) | (63,105) | (65,096) | (67,052) | (59,546) | (43,335) |
| 15,296 | 19,094 | 20,290 | 20,647 | 21,098 | 27,736 | 24,182 | 19,597 |
| (58,581) | (59,300) | (49,879) | (42,458) | (43,998) | (39,316) | (35,364) | (23,738) |
| (20,329) | (18,649) | (21,727) | (23,961) | (22,478) | (19,110) | (15,711) | (16,685) |
| (4,649) | (3,502) | (7,517) | (15,838) | (10,487) | (1,318) | (3,205) | (3,650) |
| (12,385) | (11,892) | (10,643) | (8,781) | (9,263) | (9,429) | (8,061) | (6,651) |
| 63,939 | 61,272 | 55,526 | 48,067 | 51,853 | 63,013 | 56,138 | 54,768 |
| 63,936 | 61,101 | 55,365 | 47,927 | 51,722 | 62,888 | 56,021 | 54,633 |
| – | – | – | – | – | – | – | – |
| 63,936 | 61,101 | 55,365 | 47,927 | 51,722 | 62,888 | 56,021 | 54,633 |
| 3 | 171 | 161 | 140 | 131 | 125 | 117 | 135 |
| 63,939 | 61,272 | 55,526 | 48,067 | 51,853 | 63,013 | 56,138 | 54,768 |
| 16.25 | 15.53 | 14.07 | 12.18 | 13.15 | 15.99 | 14.24 | 13.89 |
| 3.85 | 2.68 | 2.56 | 4.45 | 3.44 | 3.04 | 2.31 | 3.34 |
| 54.2 | (29.1) | (13.3) | 138.7 | 72.8 | 60.6 | 19.9 | 122.5 |
| 0.30 | 0.05 | 0.05 | 0.53 | 0.36 | 0.22 | 0.08 | 0.52 |
| 2.1 | (1.3) | (0.6) | 5.9 | 3.0 | 2.6 | 0.9 | 5.4 |
| 4.0 | 0.8 | 1.0 | 8.0 | 4.7 | 4.0 | 2.3 | 8.4 |
| 2.0 | (6.4) | (2.9) | 2.9 | 2.2 | 3.0 | 2.7 | 2.6 |
| 10.4 | 4.9 | 9.1 | 25.5 | 20.7 | 23.8 | 20.9 | 41.7 |
| 1.16 | 1.28 | 1.27 | 1.32 | 1.26 | 1.07 | 1.06 | 0.79 |
| 0.92 | 0.97 | 0.90 | 0.89 | 0.85 | 0.63 | 0.63 | 0.43 |
| 0.92 | 0.97 | 0.90 | 0.89 | 0.85 | 0.63 | 0.63 | 0.43 |

*附註：*

*(1) 集團自二零一九年一月一日起採納《香港財務報告準則》第16號，並已改變有關承租人的會計方法。根據所選的過渡方法，集團調整於二零一九年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第16號的累計影響。二零一九年以前的比較信息按有關年度的政策列述，不予重列。*

*(2) 集團自二零一八年一月一日起採納《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號，並已改變有關金融工具及收益認算的會計方法。根據所選的過渡方法，集團調整於二零一八年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號的累計影響。二零一八年以前的比較信息按有關年度的政策列述，不予重列。*

# 業務統計數字

| | | 2020 | 2019 |
|---|---|---|---|
| **國泰航空及國泰港龍航空業務概要** | | | |
| 可用噸千米數 | *百萬位* | **14,620** | 33,077 |
| 收入噸千米數 | *百萬位* | **10,220** | 24,090 |
| 可用座位千米數 | *百萬位* | **34,609** | 163,244 |
| 收入乘客運載人次 | *千位* | **4,631** | 35,233 |
| 收入乘客千米數 | *百萬位* | **20,079** | 134,397 |
| 收入運載率 | *%* | **67.7** | 77.4 |
| 乘客運載率 | *%* | **58.0** | 82.3 |
| 運載貨物 | *千噸* | **1,332** | 2,022 |
| 貨物收入噸千米數 | *百萬位* | **8,309** | 11,311 |
| 貨物運載率 | *%* | **73.3** | 64.4 |
| 運載超額行李 | *噸* | **563** | 2,179 |
| 飛行千米數 | *百萬位* | **226** | 618 |
| 飛行小時數 | *千小時* | **304** | 880 |
| 啟航次數 | *千位* | **55** | 175 |
| 定期航班航線網長度 | *百萬米* | **437** | 670 |
| 年底目的地數目 | *目的地* | **255** | 255 |
| 年底職員數目 | *數目* | **19,452** | 27,342 |
| 每職員的可用噸千米數 | *千位* | **752** | 1,256 |
| **航班準時表現** | | | |
| 起飛（十五分鐘內） | *%* | **86.7** | 76.3 |
| **飛機平均使用量** | *每日時數* | | |
| A320-200 | | **1.2** | 8.9 |
| A321-200 | | **1.1** | 9.1 |
| A330-300 | | **2.3** | 9.8 |
| A340-300 | | **–** | – |
| A350-900 | | **3.9** | 14.6 |
| A350-1000 | | **10.2** | 14.6 |
| 747-400 | | **–** | – |
| 747-400F/BCF/ERF/8F貨機 | | **13.1** | 12.4 |
| 777-200/300 | | **1.3** | 8.0 |
| 777-300ER | | **3.7** | 14.9 |
| **機隊平均使用量** | | **4.3** | 11.9 |
| **機隊資料** | | | |
| 國泰航空（及國泰港龍航空於二零二零年十二月三十一日） | | | |
| A320-200 | | **11** | – |
| A321-200 | | **7** | – |
| A321-200neo | | **2** | – |
| A330-300 | | **51** | 29 |
| A340-300 | | **–** | – |
| A350-900 | | **27** | 24 |
| A350-1000 | | **13** | 12 |
| 747-400 | | **–** | – |
| 747-400F貨機 | | **–** | – |
| 747-400BCF貨機 | | **–** | 1 |
| 747-400ERF貨機 | | **6** | 6 |
| 747-8F貨機 | | **14** | 14 |
| 777-200 | | **–** | 1 |
| 777-300 | | **17** | 17 |
| 777-300ER | | **51** | 51 |
| **總數** | | **199** | 155 |
| 由國泰港龍航空營運的飛機（附註1）： | | | |
| A320-200 | | **–** | 15 |
| A321-200 | | **–** | 8 |
| A330-300 | | **–** | 25 |
| **總數** | | **–** | 48 |

*附註：*

*(1) 國泰港龍航空餘下的飛機將轉移至國泰航空及香港快運。*

*(2) 集團自二零一九年一月一日起採納《香港財務報告準則》第16號，並已改變有關承租人的會計方法。根據所選的過渡方法，集團調整於二零一九年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第16號的累計影響。二零一九年以前的比較信息按有關年度的政策列述，不予重列。*

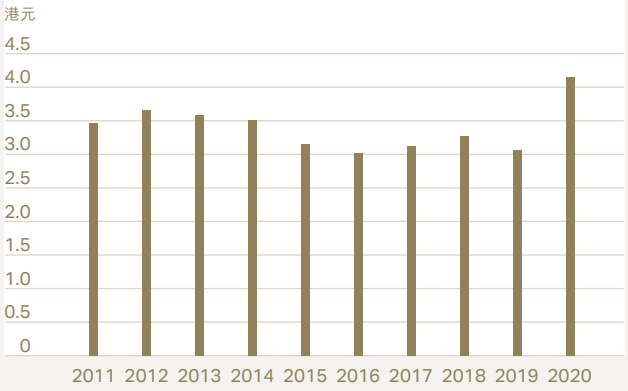
| 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 32,387 | 31,439 | 30,462 | 30,048 | 28,440 | 26,259 | 26,250 | 26,383 |
| 24,543 | 23,679 | 22,418 | 22,220 | 20,722 | 18,696 | 18,819 | 19,309 |
| 155,362 | 150,138 | 146,086 | 142,680 | 134,711 | 127,215 | 129,595 | 126,340 |
| 35,468 | 34,820 | 34,323 | 34,065 | 31,570 | 29,920 | 28,961 | 27,581 |
| 130,630 | 126,663 | 123,478 | 122,330 | 112,257 | 104,571 | 103,837 | 101,536 |
| 79.6 | 79.7 | 79.5 | 79.9 | 78.1 | 76.6 | 75.7 | 76.5 |
| 84.1 | 84.4 | 84.5 | 85.7 | 83.3 | 82.2 | 80.1 | 80.4 |
| 2,152 | 2,056 | 1,854 | 1,798 | 1,723 | 1,539 | 1,563 | 1,649 |
| 12,122 | 11,633 | 10,675 | 10,586 | 10,044 | 8,750 | 8,942 | 9,648 |
| 68.8 | 67.8 | 64.4 | 64.2 | 64.3 | 61.8 | 64.2 | 67.2 |
| 2,329 | 2,449 | 2,471 | 2,596 | 2,699 | 2,599 | 2,711 | 3,103 |
| 611 | 596 | 579 | 576 | 550 | 512 | 502 | 494 |
| 877 | 857 | 826 | 823 | 789 | 735 | 715 | 695 |
| 177 | 175 | 172 | 173 | 167 | 160 | 154 | 146 |
| 715 | 653 | 636 | 620 | 586 | 576 | 602 | 568 |
| 232 | 200 | 182 | 179 | 210 | 190 | 179 | 167 |
| 26,623 | 26,029 | 26,674 | 26,833 | 25,755 | 24,572 | 23,844 | 23,015 |
| 1,217 | 1,208 | 1,142 | 1,120 | 1,104 | 1,069 | 1,101 | 1,146 |
| 72.7 | 71.2 | 72.1 | 64.7 | 70.1 | 75.5 | 77.4 | 82.0 |
| 8.8 | 9.3 | 9.3 | 9.4 | 9.2 | 9.1 | 8.8 | 8.9 |
| 10.1 | 9.4 | 9.4 | 9.8 | 9.9 | 8.8 | 8.9 | 8.4 |
| 10.4 | 10.7 | 11.4 | 12.1 | 12.4 | 12.0 | 12.3 | 12.1 |
| – | 3.8 | 8.3 | 8.5 | 11.6 | 13.3 | 12.7 | 13.0 |
| 15.0 | 14.1 | 12.7 | – | – | – | – | – |
| 12.6 | – | – | – | – | – | – | – |
| – | – | 5.2 | 5.7 | 8.2 | 10.9 | 12.7 | 13.7 |
| 12.8 | 12.5 | 11.7 | 11.9 | 11.8 | 10.9 | 11.4 | 13.8 |
| 8.6 | 8.8 | 9.4 | 8.6 | 8.8 | 8.3 | 8.4 | 8.2 |
| 15.6 | 16.0 | 16.0 | 15.9 | 16.1 | 15.8 | 15.7 | 15.7 |
| 12.3 | 12.3 | 12.2 | 12.2 | 12.2 | 11.8 | 12.0 | 12.3 |
| – | – | – | – | – | – | – | – |
| – | – | – | – | – | – | – | – |
| – | – | – | – | – | – | – | – |
| 33 | 37 | 41 | 42 | 40 | 35 | 37 | 33 |
| – | – | 4 | 7 | 11 | 11 | 11 | 13 |
| 22 | 22 | 10 | – | – | – | – | – |
| 8 | – | – | – | – | – | – | – |
| – | – | – | 3 | 7 | 13 | 18 | 21 |
| – | – | – | 4 | 5 | 6 | 6 | 6 |
| 1 | – | 1 | 1 | 1 | 1 | 6 | 8 |
| 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| 14 | 14 | 14 | 13 | 13 | 13 | 8 | 4 |
| 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 14 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| 52 | 53 | 53 | 53 | 47 | 38 | 29 | 24 |
| 154 | 149 | 146 | 146 | 147 | 140 | 138 | 132 |
| 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 11 |
| 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 6 | 6 | 6 |
| 25 | 24 | 20 | 19 | 18 | 20 | 17 | 15 |
| 48 | 47 | 43 | 42 | 41 | 41 | 38 | 32 |

*附註：*

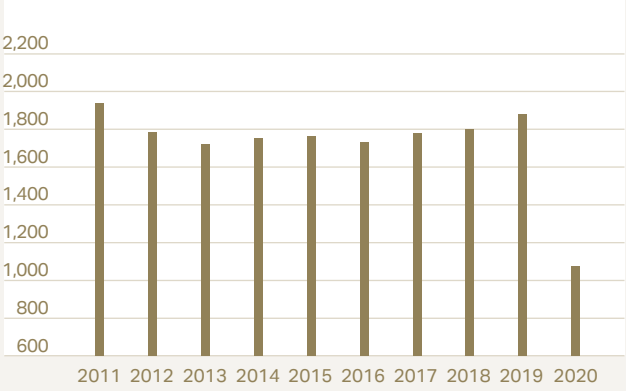
*(3) 集團自二零一八年一月一日起採納《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號，並已改變有關金融工具及收益認算的會計方法。根據所選的過渡方法，集團調整於二零一八年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號的累計影響。二零一八年以前的比較信息按有關年度的政策列述，不予重列。*

# 業務統計數字

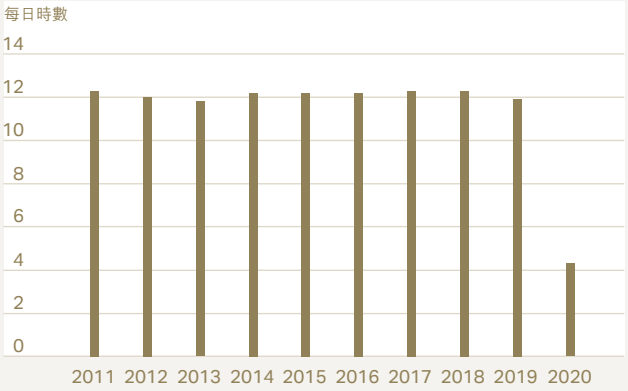
## 每可用噸千米成本(連燃油)



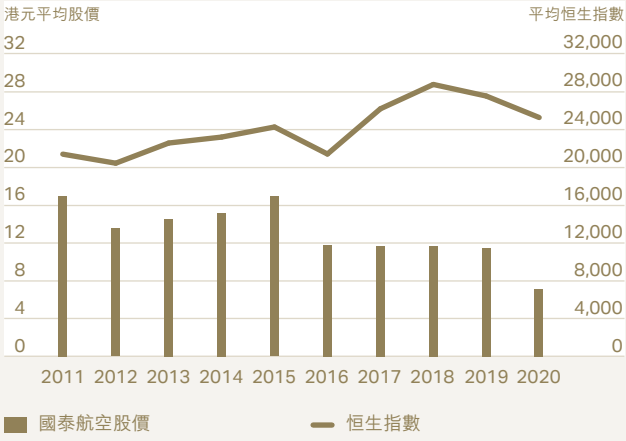

## 每港幣千元員工開支的可用噸千米




## 飛機使用量




## 股價




| | | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **生產力** | | | | | | | | | | | |
| 每可用噸千米成本(連燃油) | *港元* | **4.14** | 3.06 | 3.27 | 3.12 | 3.02 | 3.14 | 3.50 | 3.58 | 3.65 | 3.46 |
| 每港幣千元員工開支的可用噸千米 | *單位* | **1,074** | 1,879 | 1,801 | 1,775 | 1,730 | 1,764 | 1,750 | 1,720 | 1,785 | 1,936 |
| 飛機使用量 | *每日時數* | **4.3** | 11.9 | 12.3 | 12.3 | 12.2 | 12.2 | 12.2 | 11.8 | 12.0 | 12.3 |
| **股價** | *港元* | | | | | | | | | | |
| 最高 | | **10.0** | 13.9 | 14.7 | 13.4 | 14.0 | 20.6 | 17.7 | 16.8 | 15.9 | 23.1 |
| 最低 | | **5.1** | 9.5 | 9.9 | 10.4 | 10.1 | 12.7 | 13.7 | 12.2 | 11.9 | 11.9 |
| 年底 | | **7.2** | 11.5 | 11.1 | 12.1 | 10.2 | 13.4 | 16.9 | 16.4 | 14.2 | 13.3 |
| **股價比率**(附註) | *倍數* | | | | | | | | | | |
| 市盈率 | | **(1.7)** | 26.8 | 18.6 | (37.8) | (69.8) | 8.8 | 21.1 | 24.6 | 64.9 | 9.9 |
| 資本市值/國泰航空普通股股東應佔資金 | | **0.9** | 0.7 | 0.7 | 0.8 | 0.7 | 1.1 | 1.3 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| 股價/現金流量 | | **(3.3)** | 2.5 | 2.5 | 7.4 | 5.2 | 3.1 | 5.4 | 4.6 | 6.1 | 3.4 |

*附註:在適用情況下,根據年底的股價計算。*

# 詞彙

## 專門術語

**借款** 總借款（貸款、其他借款及租賃責任）減抵押存款、票據及零息債券。

**借款淨額** 借款及銀行透支減流動資金。

**可用噸千米數（「可用噸千米」）** 以每航線的航程乘該航線可運載乘客、超額行李、貨物的整體運載量（以噸計）。

**可用貨物噸千米數（「可用貨運噸千米」）** 以每航線的航程乘該航線可運載貨物的運載量（以噸計）。

**可用座位千米數（「可用座位千米」）** 以每航線的航程乘該航線可運載乘客的乘客座位運載量（以座位數目計算）。

**收入乘客千米數（「收入乘客千米」）** 以每航線的航程乘該航線的載客數目。

**貨運收入噸千米數（「貨運收入噸千米」）** 以每航線的航程乘該航線運載貨物（以噸計）的數目。

**收入噸千米數（「收入噸千米」）** 以每航線的航程乘該航線的運輸量（以運載乘客、超額行李、貨物的收入噸數計算）。

**航班準時表現** 在原定啟航時間十五分鐘內起飛。

**EBITDA** 扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的盈利。

**收回款項** 由僑發業務收回的成本。

## 比率

$$\text{每股普通股盈利／（虧損）} = \frac{\text{國泰航空普通股股東應佔溢利／（虧損）}}{\text{本年度已發行加權平均普通股股數（按日計算）}}$$

$$\text{邊際利潤／（虧損）} = \frac{\text{國泰航空股東應佔溢利／（虧損）}}{\text{收益}}$$

$$\text{每股普通股股東資金} = \frac{\text{國泰航空股東應佔資金}}{\text{年底已發行及已繳足股款的普通股股份總數}}$$

$$\text{普通股每股普通股股東資金} = \frac{\text{國泰航空普通股股東應佔資金}}{\text{年底已發行及已繳足股款的普通股股份總數}}$$

$$\text{已動用資本回報} = \frac{\text{營業溢利及應佔聯屬公司溢利減稅項}}{\text{股東權益總額及借款淨額的平均數}}$$

$$\text{股息倍數} = \frac{\text{國泰航空普通股股東應佔溢利／（虧損）}}{\text{應付予普通股股東的股息}}$$

$$\text{現金利息倍數} = \frac{\text{業務帶來的現金}}{\text{已付利息淨額}}$$

$$\text{債務總額股份比例} = \frac{\text{借款}}{\text{國泰航空股東應佔資金}}$$

$$\text{債務淨額股份比例} = \frac{\text{借款淨額}}{\text{國泰航空股東應佔資金}}$$

$$\text{撇除不含資產轉讓元素的租賃的經調整債務淨額股份比例} = \frac{\text{借款淨額減不含資產轉讓元素的租賃負債}}{\text{國泰航空股東應佔資金}}$$

$$\text{乘客／貨物運載率} = \frac{\text{收入乘客千米數／貨物收入噸千米數}}{\text{可用座位千米數／可用貨物噸千米數}}$$

$$\text{收入運載率} = \frac{\text{乘客、貨物及郵件運載收入總額}}{\text{以現有收益率及可運載量計算可達到的最高收入}}$$

$$\text{收支相抵運載率} = \text{能達到收支平衡的收入運載率}$$

$$\text{乘客／貨物收益率} = \frac{\text{客運收益／貨物收益}}{\text{收入乘客千米數／貨物收入噸千米數}}$$

$$\text{每可用噸千米成本} = \frac{\text{國泰航空及國泰港龍航空營業開支總額}}{\text{國泰航空及國泰港龍航空的可用噸千米}}$$

# 公司及股東資料

國泰航空有限公司是在香港註冊成立的有限公司。

## 投資者關係

查詢有關國泰航空有限公司的詳情，請聯絡：

國泰航空有限公司
企業事務部
香港國際機場
國泰城中座九樓
電郵：ir@cathaypacific.com

國泰航空的主要國際互聯網絡網址為*www.cathaypacific.com*

## 註冊辦事處

香港金鐘道八十八號
太古廣場一座三十三樓

## 股票托管處

The Bank of New York Mellon
BNY Mellon Shareowner Services
P.O. Box 505000
Louisville, KY 40233-5000
U.S.A.

美國境內免費電話熱線：1(888) BNY ADRS
國際電話熱線：1(201) 680 6825
電郵：shrrelations@cpushareownerservices.com
網址：*www.mybnymdr.com*

## 股份代號

| | |
|---|---|
| 香港聯合交易所 | 00293 |
| ADR | CPCAY |

## 股份登記處

香港中央證券登記有限公司
香港皇后大道東一八三號
合和中心十八樓一八零六至一八零七室

## 核數師

畢馬威會計師事務所
根據《財務滙報局條例》註冊的公眾利益實體核數師
香港中環遮打道十號太子大廈八樓

## 財務動態

截至二零二零年十二月三十一日止年度

| | |
|---|---|
| 年度報告書供股東閱覽 | 二零二一年四月八日 |
| 股東周年大會 | 二零二一年五月十二日 |

截至二零二一年六月三十日止六個月

| | |
|---|---|
| 宣佈中期業績 | 二零二一年八月 |
| 派發中期股息 | 二零二一年十月 |

## 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、滙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。

設計：FORMAT LIMITED
www.format.com.hk
印刷：香港

© Cathay Pacific Airways Limited
國泰航空有限公司