

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

國泰航空有限公司

(在香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：293)

公告

二零一九年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		2019	2018	變幅
收益	港幣百萬元	106,973	111,060	-3.7%
國泰航空股東應佔溢利	港幣百萬元	1,691	2,345	-27.9%
每股盈利	港仙	43.0	59.6	-27.9%
每股股息	港元	0.18	0.30	-40.0%
邊際利潤	%	1.6	2.1	-0.5 個百分點
財務狀況*				
國泰航空股東應佔資金*	港幣百萬元	62,773	63,936	-1.8%
借款淨額*	港幣百萬元	82,396	58,581	+40.7%
每股股東資金*	港元	16.0	16.3	-1.8%
債務淨額股份比例*	倍數	1.31	0.92	+0.39 倍

營業統計數字 – 國泰航空及國泰港龍航空

		2019	2018	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	33,077	32,387	+2.1%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	163,244	155,362	+5.1%
可用貨物噸千米數(「可用貨運噸千米」)**	百萬	17,558	17,616	-0.3%
收入噸千米數(「收入噸千米」)	百萬	24,090	24,543	-1.8%
每可用座位千米客運收益	港仙	44.2	47.1	-6.2%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	134,397	130,630	+2.9%
收入乘客運載人次	千位	35,233	35,468	-0.7%
乘客運載率	%	82.3	84.1	-1.8 個百分點
乘客收益率	港仙	53.6	55.8	-3.9%
每可用貨運噸千米貨運收益**	港元	1.20	1.40	-14.3%
貨運收入噸千米數(「貨運收入噸千米」)**	百萬	11,311	12,122	-6.7%
運載貨物**	千噸	2,022	2,152	-6.0%
貨物運載率**	%	64.4	68.8	-4.4 個百分點
貨物收益率**	港元	1.87	2.03	-7.9%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	3.06	3.27	-6.4%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	1,867	1,830	+2.0%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	1,360	1,387	-1.9%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	2.19	2.25	-2.7%
每可用噸千米基本***成本(除燃油)	港元	2.22	2.24	-0.9%
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,879	1,801	+4.3%
每員工可用噸千米	千位	1,256	1,217	+3.2%
飛機使用量	每日時數	11.9	12.3	-3.3%
航班準時表現	%	76.3	72.7	+3.6 個百分點
機隊平均機齡	年	10.3	9.9	+0.4 年
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	18.0	18.0	-
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	545	556	-2.0%
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	5.33	4.55	+17.1%

* 於二零一九年十二月三十一日的股東資金、借款淨額及債務淨額股份比例已計及《香港財務報告準則》第16號的影響。撇除採納《香港財務報告準則》第16號的影響後，債務淨額股份比例由零點九二倍增至零點九六倍。詳情載於下文附註1。

** 包括郵件。郵件不再獨立提述，但郵件服務仍繼續記入貨運服務賬項。

*** 基本成本撇除二零一九年及二零一八年的特殊項目及非經常性項目，並就滙率變動及截至二零一九年十二月三十一日止採納《香港財務報告準則》第16號的影響作出調整。

主席致函

綜述

二零一九年對國泰航空集團來說充滿挑戰。儘管地緣政治及貿易磨擦帶來艱難的環境，但由於為期三年的企業轉型計劃初見成效，集團於二零一九年上半年取得良好的表現。然而，受到香港社會事件於下半年升溫及中美貿易磨擦加劇影響，進出境旅客量大幅下跌。隨著香港經濟步入衰退，集團的經營環境變得極其嚴峻，因此一般較上半年為佳的下半年業績跌幅遠超預期。

國泰航空集團於二零一九年錄得應佔溢利港幣十六億九千一百萬元，而二零一八年則錄得應佔溢利港幣二十三億四千五百萬元。二零一九年的每股盈利為港幣四十三點零仙，而二零一八年則錄得每股盈利港幣五十九點六仙。國泰航空集團於二零一九年下半年錄得應佔溢利港幣三億四千四百萬元，而二零一九年上半年及二零一八年下半年則分別錄得應佔溢利港幣十三億四千七百萬元及應佔溢利港幣二十六億零八百萬元。國泰航空及國泰港龍航空於二零一九年下半年錄得應佔虧損港幣四億三千四百萬元，而二零一九年上半年及二零一八年下半年則分別錄得應佔溢利港幣六億七千五百萬元及應佔溢利港幣十二億五千三百萬元。

整體而言，客運及貨運業務的收益率於二零一九年嚴重受壓，兩者均低於二零一八年。下半年香港的社會事件使運載率、機位預訂量及乘客運載人次大幅下跌。訪港客運量大受影響，尤以短途及中國內地航線為甚，而離境客運量亦同樣下跌。頭等及商務客艙需求疲弱，以致我們須更加依賴收益率較低的過境客運。二零一九年運載的乘客人次較二零一八年下降百分之零點七。

中美貿易磨擦壓抑全年的貨運需求，使其顯著低於二零一八年，但貨運需求於二零一九年後期的旺季期間回升，反映新興消費產品、特殊的空運貨物及假期前的貨物補倉。從中國內地及香港出口至跨太平洋及歐洲市場的業務於年內後期取得較令人鼓舞的表現。然而，二零一九年貨運業務的表現遠遜預期。

為加強香港國際機場作為全球貨運樞紐的競爭力，集團聯同香港機場管理局於十二月宣佈，將於二零二零年四月一日起推出貨運站處理費優惠，並適用於經集團旗下四家航空公司從香港出口的貨物。按現時收費水平計算，減幅達百分之十八至百分之二十以上。

集團在年內大部分時間受惠於油價下降，但美元強勢卻帶來不利影響。每可用噸千米的非燃油成本減少百分之二點七，反映我們在成效卓見的企業轉型計劃下，專注提升生產力及效益。

我們在二零一九年七月完成收購廉價航空公司香港快運，使該公司成為國泰航空的全資附屬公司。我們在十一月宣佈該公司將由二零二二年開始，陸續接收國泰航空半數新型窄體空中巴士A321-200neo型機隊（佔三十二架新飛機中的十六架），作為集團優化旗下航空公司客機機隊配置計劃的一部分。

集團在二零一九年五月推出新的品牌方向「志在飛躍」，致力實踐對顧客的承諾。「志在飛躍」代表著我們不斷求進，致力超越顧客的預期。儘管下半年出現不少挑戰，在顧客服務方面卻得到近年最全面的提升，包括大幅增加機上娛樂節目的內容；在頭等及商務客艙提供新的寢具、用品及餐膳選擇；提升離港長途航班經濟客艙的餐膳；以及重開經翻新的上海浦東機場貴賓室。這一切都是專為顧客而設的行動，致力增加我們航班的吸引力。

國泰航空及國泰港龍航空業務表現

二零一九年的客運收益為港幣七百二十一億六千八百萬元，較二零一八年減少百分之一點三。以收入乘客千米計算的可載客量增加百分之二點九，而可用座位千米量增加百分之五點一，但這已較原有預期為低。因此，運載率下降一點八個百分點至百分之八十二點三。收益率下跌百分之三點九至港幣五十三點六仙，反映美元強勢、競爭激烈及二零一九年下半年因香港社會事件導致客運量下跌。八月至十二月的進出境旅客量大幅下跌，情況尤以中國內地短途航線為甚，因此我們更加依賴受影響相對較小但收益率較低的過境客運。頭等及商務客艙的客運業務在此期間亦表現疲弱。

我們在十月採取多項短期策略性措施以應對挑戰，包括在冬季期間減少十多條航線的班次，並無限期停辦前往棉蘭的航班。我們檢視支出，著重提升生產力和節省成本，同時實施凍結招聘、為項目定下優先次序及推遲或取消非關鍵支出等措施。

二零一九年的貨運收益為港幣二百一十一億五千四百萬元，較二零一八年減少百分之十四點二。以貨運收入噸千米計算的可載貨量減少百分之六點七，而可用貨運噸千米量減少百分之零點三，因此運載率下跌四點四個百分點至百分之六十四點四，收益率下跌百分之七點九至港幣一點八七元，反映美元強勢及中美貿易磨擦導致貨運需求轉弱。

燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零一八年減少港幣三十一億一千萬元（或百分之九點八）。雖然油價下調，但航班數量增加。計及燃油對沖虧損後，燃油成本較二零一八年減少港幣四十四億五千四百萬元（或百分之十三點四）。燃油成本淨額是旗下航空公司最大的成本，佔二零一九年營業成本的百分之二十八點四（二零一八年為百分之三十一點四）。

每可用噸千米的非燃油成本略為下降，反映我們專注提升生產力和效益的成果。

我們繼續接收更具燃油效益的新飛機，包括六架空中巴士A350型飛機，現時機隊共有二十四架空中巴士A350-900型及十二架空中巴士A350-1000型飛機。年內亦接收三架二手的波音777-300型飛機。同時，三架波音777-200型飛機退役，並將四架空中巴士A330-300型及一架波音777-300ER型租賃飛機交還出租方。

其他附屬公司及聯屬公司的業務表現

香港快運於二零一九年錄得收購後虧損，而非預期的少量溢利。該公司受香港社會事件影響其往來亞洲航班的需求。

國泰航空股東應佔華民航空的業績按年錄得改善。集團在二零一九年擁有該公司百分之一百權益，對比二零一八年持有百分之六十的權益。按百分之一百對等基礎比較的溢利有所減少，部分是由於二零一八年錄得出售若干飛機的盈利，部分則因一項新訂的包板協議及二零一九年可載貨量及貨物運載量下跌。

基於業務減少及成本壓力上升，集團旗下為航空公司提供服務的附屬公司表現普遍遜於二零一八年。

集團應佔國航業績（延遲三個月結算）略有改善。國貨航的業績隨著貿易磨擦升級而大幅下跌，不單對貨運量及收益率造成負面影響，亦導致貨運站噸位吞吐量下降。

前景

國泰航空於二零一九年下半年受到香港社會事件的影響，在已減少冬季航班可運載量的情況下，預計二零二零年上半年財政上將面對極大的挑戰。新型冠狀病毒疫情帶來重大的負面影響，令情況雪上加霜（詳情載於下文附註16）。目前我們難以預料情況何時會有所改善。面對旅遊需求大幅下跌，集團已實施多項短期措施，包括大幅減少可載客量。儘管推出了這些措施，預期二零二零年上半年將錄得重大虧損。

預計今年的客運業務將嚴重受壓，貨運業務亦繼續面對不少挑戰，但隨著近期中美貿易磨擦緩和，國泰航空對貨運業務的前景審慎樂觀，可載貨量維持不變。預期二零二零年美元將持續強勢，加上競爭激烈（尤其是長途航線的經濟客艙），將使收益率繼續嚴重受壓。

儘管業務前景充滿不明朗的因素，但集團擁有優秀的品牌和信譽，並一直為顧客提供優質的服務及承諾，令我們能在其他競爭對手中脫穎而出。這些質素和價值觀都是集團業務的核心，有助我們應對現有挑戰。

為期三年的企業轉型計劃令業務更加精簡、更有韌力，我們將以持續求進的精神邁步向前，並繼續投資在產品、顧客及機隊上。我們將於二零二零年繼續接收新飛機，希望保持靈活性，待環境得到改善時，能盡快將可運載量重投市場。我們仍然保持於二零二四年底前接收七十架更具燃油效益的新飛機的計劃不變。

在過去一年間，以及在面對現時的新型冠狀病毒危機上，我們的專業團隊展現出無比的努力和毅力。我衷心感謝各員工在此充滿極大挑戰的時期克盡己任，使集團能夠盡可能維持順暢和高效的運作。集團將一如過去七十多年，繼續以堅定不移的態度履行對顧客、員工和香港的承諾。我們將繼續進行大量投資，為顧客帶來領先業界的服務體驗，以及加強香港作為世界級環球航空樞紐的地位。

主席

賀以禮

香港，二零二零年三月十一日

業務回顧

可運載量、運載率及收益率變動 – 國泰航空及國泰港龍航空

	可運載量			運載率(%)			收益率
	可用座位千米/ 可用貨運噸千米(百萬)*						變幅
	2019	2018	變幅	2019	2018	變幅	變幅
客運服務							
美洲	43,555	40,308	+8.1%	82.9	86.5	-3.6 個百分點	-5.0%
歐洲	34,677	32,090	+8.1%	86.0	86.2	-0.2 個百分點	-5.9%
北亞	31,914	31,533	+1.2%	76.6	80.7	-4.1 個百分點	-1.9%
東南亞	21,483	20,919	+2.7%	81.3	83.2	-1.9 個百分點	-1.7%
西南太平洋	18,799	18,494	+1.6%	85.4	83.2	+2.2 個百分點	-3.0%
南亞、中東及非洲	12,816	12,018	+6.6%	82.2	82.3	-0.1 個百分點	+0.2%
整體	163,244	155,362	+5.1%	82.3	84.1	-1.8 個百分點	-3.9%
貨運服務	17,558	17,616	-0.3%	64.4	68.8	-4.4 個百分點	-7.9%

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

客運服務

首要市場 — 香港及珠江三角洲

- 我們每周在香港推行 fanfares 票價優惠活動，繼續履行為香港市場提供超值價格機票的承諾。去年四月曾推出 fanfares 震撼票價特別優惠。
- 二零一九年農曆新年及復活節假期期間需求殷切，尤以從香港出發的短途航線為甚。
- 頭等及商務客艙於年初需求殷切，尤以長途航線為甚，但下半年需求逐漸減少，使收益率受壓。
- 我們於十一月推出一年一度的長者特惠票價，凡年滿六十五歲或以上的香港及澳門居民及同行的成人均可獲票價折扣優惠。

美洲

- 美洲航線於二零一九年全年需求低於可載客量的增長，下半年情況尤為顯著。
- 國泰航空於三月開辦每周四班前往西雅圖的航班，該航線以空中巴士 A350-900 型飛機運作，於七月增至每日一班航班。
- 面對香港社會事件導致需求下降，國泰航空於二零一九年十月削減華盛頓、紐約（甘迺迪）及溫哥華航線的冬季班次。
- 由二零一九年十月開始，國泰航空再調配一架空中巴士 A350-900 型飛機運作三藩市航線的冬季航班。

歐洲

- 歐洲航線於二零一九年全年需求強勁，其旅客量直迫可載客量的增長。
- 二零一九年全年歐洲航線得到由澳洲出發的過境客運的充分支持，客運量的增幅足以抵銷因澳元轉弱導致收益率下降的影響。
- 從台灣前往歐洲的休閒旅遊亦有良好的需求。
- 國泰航空增加二零一九年六月至十月期間前往馬德里的航班，由每周五班增至每日一班。
- 面對香港社會事件導致需求下降，國泰航空於二零一九年十月削減前往巴黎的航班及停辦前往都柏林的冬季航班。
- 國泰航空擴大與漢莎航空集團簽訂的代碼共享協議，以涵蓋額外三條歐洲航線。現時國泰航空將其代碼附加於漢莎航空往來香港至法蘭克福及慕尼黑的航班，以及瑞士航空往來香港及蘇黎世的航班。

北亞

- 上半年往返北亞的商務及休閒旅遊需求堅穩，台灣航線需求殷切，但下半年轉趨疲弱。
- 國泰航空於四月至十月開辦每周兩班前往小松的季節性航班。
- 下半年香港社會事件削弱了旅遊意欲，導致中國內地來港旅客量大跌。二零一九年往來中國內地的收入乘客千米數較二零一八年下跌百分之十點九。
- 日本航線於十月的表現非常良好，世界盃欖球賽帶來不俗的需求，尤其是英格蘭及南非隊進入決賽帶動從該兩地出發的航班需求。
- 國泰港龍航空削減前往上海（浦東）的航班，將冬季航班由每周一百零五班減至八十四班，當中十四班由十一月開始方告取消。
- 面對香港社會事件導致需求下降，國泰航空及國泰港龍航空於二零一九年十月削減前往北京、台北、首爾及大阪的航班；而國泰港龍航空則停辦前往東京（羽田）的冬季航班。

東南亞

- 二零一九年上半年前往東南亞旅遊的需求強勁，運載率表現理想，但收益率面對壓力。下半年香港社會事件削弱了旅遊意欲，使機位預訂量大幅下跌。
- 面對香港社會事件導致需求下降，國泰航空於二零一九年十月減少前往曼谷的航班，同時國泰港龍航空亦停辦前往登巴薩（峇里島）的冬季航班及無限期停辦前往棉蘭的航班。

西南太平洋

- 由於其他航空公司提供的可載客量減少，加上前往歐洲的旅遊需求殷切，西南太平洋航線的旅客量全年表現良好，但因過境客運收益下跌及澳元轉弱，抵銷部分利好影響。
- 國泰航空於二零一九年十月起停辦前往開恩茲的航班。

南亞、中東及非洲

- 上半年由於印度的航空公司減少可載客量，令印度各航線的旅客量受惠。
- 前往科倫坡的旅遊需求受到四月爆炸案的負面影響，班次減少。
- 國泰航空自二零一九年六月開始增加前往海德拉巴的航班，由每周四班增至五班。
- 國泰港龍航空將自二零一九年七月開始增加前往達卡的航班，由每周四班增至五班。
- 受惠於往來印度及北美客運需求殷切，南亞航線於二零一九年全年表現良好。
- 面對香港社會事件導致需求下降，國泰航空於十月削減前往科倫坡的冬季航班。
- 南非航線的收益率仍然嚴重受壓。

貨運服務

- 貨運需求於二零一九年全年低迷，部分是由於中美貿易磨擦持續及全球經濟轉趨疲弱，導致全球貿易轉弱。二零一九年的整體運載率低於上年度。
- 貨運需求於二零一九年後期的旺季期間回升，反映新興消費產品、特殊的空運貨物及假期前的貨物補倉。從中國內地及香港出口至跨太平洋及歐洲市場的業務於年內後期取得較令人鼓舞的表現。然而，二零一九年貨運業務的表現遠遜預期。
- 我們於二零一九年四月擴大與德國漢莎貨運的商務合作協議，藉此拓展由歐洲前往香港的東向航空貨運服務。
- 國泰航空於二零一九年四月成為首家獲頒國際航空運輸協會新鮮貨物運輸認證（CEIV Fresh）的航空公司，反映我們對提供特殊貨物運輸方案的承諾。
- 我們在二零一九年七月推出防火安全方案，以袋裝形式讓貨機可以安全地運送獨立鋰離子電池。
- 雖然我們在第四季的傳統旺季仍然錄得新興消費品及電子商貿產品的需求增加，但整體營業額及收益率均遠低於創紀錄的二零一八年。
- 我們已調整整個網絡的貨機服務。
- 我們於二零一九年九月將一架波音 747-400BCF 型貨機退出服務，準備在二零二零年退役。
- 國泰航空貨運於九月一日成為香港快運所有貨運業務的總銷售及服務代理(GSSA)。

機隊資料*

飛機類型	於二零一九年十二月三十一日各機隊的數目			總數	平均機齡	已確實訂購架數			總數	營業租賃期滿架數**					
	租賃**					‘20	‘21	‘22及之後		‘20	‘21	‘22	‘23	‘24	‘25及之後
	擁有	籌資	營業												
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	17	10	2	29	12.4					1				1	
A350-900	18	4	2	24	2.6	4			4					2	
A350-1000	9	3		12	1.1	3	5		8						
747-400BCF 貨機	1			1	28.5										
747-400ERF 貨機		6		6	11.0										
747-8F 貨機	3	11		14	6.9										
777-200	1			1	23.5										
777-300	17			17	18.2										
777-300ER	22	8	21	51	7.8					6	4	2	3	6	
777-9						6	15		21						
總數	88	42	25	155	8.7	7	11	15	33	1	6	4	2	3	9
由國泰港龍航空營運的飛機：															
A320-200	5		10	15	14.5					4 ^(a)	3	3			
A321-200	2		6	8	17.1					1	2	2	1		
A321-200neo						6	8	2	16						
A330-300	21 ^(b)		4	25	15.2					1				3	
總數	28		20	48	15.3	6	8	2	16	6	5	5	1	3	
由香港快運營運的飛機：															
A320-200			8	8	10.2						3	1	4		
A321-200			11	11	2.2									11	
A320-200neo			5	5	2.5	4	1		5 ^(c)					5	
A321-200neo								16 ^(d)	16						
總數			24	24	4.9	4	1	16	21	3	1	4	16		
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F 貨機***			9	9	15.6					1	5	3			
總數			9	9	15.6					1	5	3			
總數合計	116	42	78	236	9.9	17	20	33	70	8	14	14	7	7	28

* 包括兩架已停用準備退役的飛機：一架波音777-200型客機及一架波音747-400BCF型貨機。二零一九年十二月三十一日後的機隊變動並不反映於機隊資料內。兩架已停用的飛機於二零二零年二月註銷。

** 由二零一九年一月一日開始，因一項會計準則的變動（《香港財務報告準則》第16號；參閱下文附註1），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。

*** 根據華民航空與DHL International新訂並於二零一九年一月一日開始生效的包板協議，即使該項安排並不構成《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 型飛機於二零二零年二月租約期滿，已交還出租方。
- (b) 其中十一架該等飛機為國泰航空所擁有，由國泰港龍航空租用。
- (c) 該等飛機以營業租賃方式持有。
- (d) 該等由國泰港龍航空訂購的飛機，自二零二年起將由香港快運營運。

財務評述

收益

	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元	變幅	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元	變幅
客運服務	73,985	73,119	+1.2%	72,168	73,119	-1.3%
貨運服務	23,810	28,316	-15.9%	21,154	24,663	-14.2%
其他服務及收回款項	9,178	9,625	-4.6%	8,284	8,730	-5.1%
收益總額	106,973	111,060	-3.7%	101,606	106,512	-4.6%

營業開支

	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元	變幅	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元	變幅
員工	20,125	20,211	-0.4%	17,604	17,987	-2.1%
機上服務及乘客開支	5,306	5,292	+0.3%	5,284	5,292	-0.2%
著陸、停泊及航線開支	17,758	17,486	+1.6%	16,900	17,115	-1.3%
燃油(包括對沖虧損)	29,812	33,869	-12.0%	28,778	33,232	-13.4%
飛機維修	9,858	9,401	+4.9%	9,231	8,965	+3.0%
飛機折舊及租金*	12,022	12,743	-5.7%	11,640	12,414	-6.2%
其他折舊、攤銷及租金*	2,991	2,851	+4.9%	2,132	2,091	+2.0%
佣金	927	862	+7.5%	920	862	+6.7%
其他	4,847	4,750	+2.0%	6,280	6,164	+1.9%
營業開支	103,646	107,465	-3.6%	98,769	104,122	-5.1%
財務支出淨額*	2,939	2,114	+39.0%	2,446	1,853	+32.0%
營業開支總額	106,585	109,579	-2.7%	101,215	105,975	-4.5%

* 採納《香港財務報告準則》第 16 號導致折舊及財務支出增加，但因租賃支出減少而被抵銷。

- 集團的營業開支總額減少百分之二點七（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點五）。
- 國泰航空及國泰港龍航空的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣三點二七元減至港幣三點零六元。
- 國泰航空及國泰港龍航空的每可用噸千米成本（除燃油）由港幣二點二五元減至港幣二點一九元。
- 撇除特殊項目及非經常性項目並就滙率變動及採納《香港財務報告準則》第 16 號的影響作出調整後的每可用噸千米基本成本（除燃油）由港幣二點二四元減至港幣二點二元，減幅為百分之零點九。

營業業績分析

	2019年 上半年 港幣百萬元	2019年 下半年 港幣百萬元	2019年 全年 港幣百萬元	2018年 上半年 港幣百萬元	2018年 下半年 港幣百萬元	2018年 全年 港幣百萬元
國泰航空及國泰港龍航空未計 特殊項目、非經常性項目及 稅項前溢利/(虧損)	966	(455)	511	(844)	1,539	695
特殊項目*	(59)	(61)	(120)	101	(259)	(158)
非經常性項目**	-	114	114	-	-	-
稅項	(232)	(32)	(264)	(126)	(27)	(153)
國泰航空及國泰港龍航空扣除 特殊項目、非經常性項目及 稅項後溢利/(虧損)	675	(434)	241	(869)	1,253	384
應佔附屬及聯屬公司溢利	672	778	1,450	606	1,355	1,961
國泰航空股東應佔溢利/(虧損)	1,347	344	1,691	(263)	2,608	2,345

* 二零一九年的特殊項目包括重組外站團隊架構額外產生的離職補償港幣八百萬元、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（二零一八年：出售碳排放額度的盈利港幣一億零一百萬元、重組外站團隊架構產生的離職補償港幣二億零一百萬元及資料保安費用港幣五千八百萬元）。

** 二零一九年的非經常性項目包括一項視作出售國貨航部分股份所得盈利港幣一億一千四百萬元。

國泰航空及國泰港龍航空扣除特殊項目、非經常性項目及稅項前的溢利（撇除採納《香港財務報告準則》第16號的影響及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	採納《香港財務報告準則》 第16號		調整後 港幣百萬元	可用噸千米 單位* 百分率變幅	附註
		滙率變動 港幣百萬元	滙率變動 港幣百萬元			
二零一八年國泰航空及國泰港龍航空除稅前溢利	695			695		
變動：						
- 客運及貨運收益	(4,460)		1,213	(3,247)	-5.3%	1
- 其他服務及收回款項	(446)		28	(418)	-6.8%	2
- 員工	182	(31)	(108)	43	-2.3%	3
- 機上服務及乘客開支	8		(51)	(43)	-1.3%	4
- 著陸、停泊及航線開支	215	(81)	(261)	(127)	-1.4%	5
- 燃油(包括對沖虧損)	4,454		(8)	4,446	-15.2%	6
- 飛機維修	(266)	(95)	(9)	(370)	+2.0%	7
- 擁有資產**	140	182	(14)	308	-3.9%	8
- 其他項目(包括佣金)	(11)	(85)	(476)	(572)	+5.8%	9
二零一九年國泰航空及國泰港龍航空除稅前溢利	511	(110)	314	715		

* 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。
- 2) 阿特拉斯航空的貨運附帶收益減少以及華民航空帶來的飛機租賃收入及相關收回款項減少。機上銷售收回款項減少，因亞洲萬里通收益增加百分之十七而被抵銷。
- 3) 重組外站團隊架構及為二零一九年酌情發放的花紅設上限後，員工單位成本下降。
- 4) 機上銷售的銷售成本與機上銷售收回款項同步減少。
- 5) 貨物處理成本因貨運業務減少而下降。
- 6) 平均飛機燃油價格下降百分之十及燃油對沖虧損減少。
- 7) 引擎大修及部件大修成本增加，但因租賃回報及存貨撥備減少而抵銷部分增幅。
- 8) 飛機租賃費用減少因終止與阿特拉斯航空的合約而減少。
- 9) 與「志在飛躍」有關的推廣成本增加，以及亞洲萬里通業務水平提升。

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
燃油成本總額	29,711	32,424
燃油對沖虧損	101	1,445
燃油成本	29,812	33,869

二零一九年的耗油量為四千六百六十萬桶（二零一八年：四千五百八十萬桶），增幅為百分之一點七，而可運載量的增幅則為百分之二點零。

- 於二零一九年十二月三十一日，集團的燃油對沖比率列於右圖。
- 集團的政策是透過對沖某個百分比的預計耗油量，來減低所承受的油價風險。集團使用在經濟學上相等於期貨合約的燃油衍生工具以達致所想的對沖持倉。右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。二零二零年第一季及第二季的預期耗油量現時受到新型冠狀病毒疫情導致可運載量下降的影響，因此在此期間的對沖比率將會增加。
- 集團並不是對油價進行投機炒賣，但利用對沖管理油價變動的風險，從而控制燃油成本。對沖本身並非毫無風險。



資產

- 於二零一九年十二月三十一日的資產總值為港幣二千一百四十五億一千六百萬元。
- 由於採納《香港財務報告準則》第 16 號（該準則將營業租賃的會計處理改為確認使用權資產），港幣一百七十三億五千萬美元的使用權資產列入於二零一九年一月一日結算的綜合財務狀況表內。
- 年內物業、廠房及設備增加港幣一百三十二億七千萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣一百二十三億八千一百萬元、土地及樓宇價值港幣五億八千九百萬元，以及其他設備價值港幣三億元。

借款及資本

- 借款（反映採納《香港財務報告準則》第 16 號）增加港幣九百七十二億六千萬元，增幅為百分之三十一點七。主要借款貨幣包括美元、港幣及日圓，並須於二零三三年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之五十二點八現為定息借款。《香港財務報告準則》第 16 號並沒有對借款貨幣組合作出重大改變，撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款增加百分之四點六至港幣七百七十二億九千三百萬元，須於二零三一年或之前全部償還，其中百分之四十四點二為定息借款。
- 於二零一九年十二月三十一日的可動用的無限制流動資金合共港幣二百億一千一百萬元，包括流動資金港幣一百四十八億六千四百萬元（其中美元佔百分之七十九點九）及已承擔的未動用信貸港幣五十二億八千九百萬元，並扣除已抵押資金港幣一億四千二百萬元。
- 借款淨額（反映採納《香港財務報告準則》第 16 號及扣除流動資金及銀行透支）增加百分之四十四點七至港幣八百二十三億九千九百萬元。撇除採納《香港財務報告準則》第 16 號的影響後，借款淨額增加百分之六點六至港幣六百二十四億二千九百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之一點八至港幣六百二十七億七千三百萬元，原因是首次應用《香港財務報告準則》第 16 號對期初儲備的影響足以將扣除股息派付後的保留溢利淨額及其他全面收益抵銷有餘。

- 撤除採納《香港財務報告準則》第 16 號的影響後，債務淨額股份比例由零點九二倍增至零點九六倍（相對於借貸契諾所定的二點零倍）。計及採納《香港財務報告準則》第 16 號的影響後，於二零一九年十二月三十一日及二零一九年一月一日的債務淨額股份比例分別為一點三一倍及一點二五倍。

附屬及聯屬公司回顧

- 國泰航空於二零一九年七月十九日完成收購香港快運航空有限公司（「香港快運」）百分之一百股本。在二零一九年七月二十日至十二月三十一日期間，可載客量為四十五億八千三百萬可用座位千米數。該期間內的平均運載率為百分之九十一點五。在預期取得少量溢利下，香港快運於收購後期間錄得除稅後虧損港幣二億四千六百萬元。受香港社會事件影響，該公司往來亞洲的航班需求下降。
- 國泰航空股東應佔香港華民航空有限公司的業績按年比較有所改善。按百分之一百對等基礎比較的溢利有所減少，部分是由於二零一八年錄得出售若干飛機的盈利，部分則因一項新訂的包板協議及二零一九年可載貨量及貨物運載量下跌。可載貨量較二零一八年減少百分之三點七至七億零三百萬可用貨運噸千米數，運載率上升二點五個百分點至百分之六十八點六，收入噸千米減少百分之零點二至四億八千二百萬。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）於二零一九年生產二千九百六十萬份機餐及處理七萬零五百二十班航班（即平均每日八萬一千份機餐及一百九十三班航班，較二零一八年分別下跌百分之一點三及百分之四點零）。二零一九年溢利下跌，收益因營業額減少而下跌，員工及間接成本上升。海外航空飲食設施的溢利低於上年度。
- 國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）於二零一九年底為十四家航空公司提供貨物處理服務。國泰航空服務於二零一九年共處理一百九十萬噸貨物，其中百分之五十三為轉運貨物。出口及進口貨物分別佔總貨運量的百分之三十一及百分之十六。二零一九年的財務業績較二零一八年為低，主要原因是處理的貨物噸數下跌。
- 香港機場地勤服務有限公司二零一九年的財務業績遜於二零一八年，反映失去了國泰港龍航空的地勤業務及下半年客戶的航班數量減少。
- 全資附屬公司雅潔洗衣有限公司專門為企業提供布草、制服及衣物的洗衣及乾洗服務。由於處理的衣物量減少，二零一九年的財務業績較二零一八年倒退。
- 中國國際航空股份有限公司（「國航」）是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空於二零一九年十二月三十一日持有其百分之十八點一三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表結算，因此二零一九年度的集團業績包括國航截至二零一九年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一九年十月一日至二零一九年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。截至二零一九年九月三十日止十二個月，國航的財務業績較截至二零一八年九月三十日止十二個月的財務業績有所改善。
- 中國航空集團於二零一九年十月向中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）注入股本權益及現金，將國貨航由機場到機場承運商轉型為綜合物流商，作為改革混合擁有權的一部分。國泰航空集團所持國貨航的股本及經濟權益由百分之四十九減至百分之三十四點七八，集團就此項視作出售部分股份交易錄得港幣一億一千四百萬元盈利。由於貨運市場放緩，國貨航於二零一九年的財務業績較二零一八年有所倒退。

企業責任

- 國泰航空二零一九年可持續發展報告將於二零二零年六月發佈，並將登載於 <https://sustainability.cathaypacific.com/zh-hant/past-reports/reports-download/>。
- 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。
- 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二零一九年的排放數據會由外聘核數師於二零二零年三月向英國環境部提交排放報告。
- 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。乘客於二零一八年捐出港幣九百五十萬元幫助世界各地的弱勢兒童改善生活。該計劃自一九九一年成立以來已籌得近港幣一億九千三百萬元。
- 於二零一九年十二月三十一日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬四千二百名員工，其中約二萬八千二百人為在港員工。國泰航空及國泰港龍航空在全球僱用逾二萬七千三百名長期員工，當中約百分之七十八為在港員工。
- 國泰航空參照法例、行業慣例、市場環境、員工個人及集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

綜合損益及其他全面收益表
截至二零一九年十二月三十一日止年度

	附註	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
收益			
客運服務		73,985	73,119
貨運服務		23,810	28,316
其他服務及收回款項		9,178	9,625
收益總額		106,973	111,060
開支			
員工		(20,125)	(20,211)
機上服務及乘客開支		(5,306)	(5,292)
著陸、停泊及航線開支		(17,758)	(17,486)
燃油(包括對沖虧損)		(29,812)	(33,869)
飛機維修		(9,858)	(9,401)
飛機折舊及租金		(12,022)	(12,743)
其他折舊、攤銷及租金		(2,991)	(2,851)
佣金		(927)	(862)
其他		(4,847)	(4,750)
營業開支		(103,646)	(107,465)
未計非經常性項目的營業溢利		3,327	3,595
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	3	114	-
營業溢利	4	3,441	3,595
財務支出		(3,276)	(2,457)
財務收入		337	343
財務支出淨額	5	(2,939)	(2,114)
應佔聯屬公司溢利		1,643	1,762
除稅前溢利		2,145	3,243
稅項	6	(454)	(466)
本年度溢利		1,691	2,777
非控股權益		-	(432)
國泰航空股東應佔溢利		1,691	2,345
每股盈利(基本及攤薄)	7	43.0 仙	59.6 仙
本年度溢利		1,691	2,777
其他全面收益			
其後不會重新歸類至損益的項目：			
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	-
界定福利計劃		1,061	(270)
其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		551	1,586
應佔聯屬公司其他全面收益		(186)	628
海外業務換算產生的滙兌差額		(472)	(1,495)
本年度除稅後其他全面收益	8	987	449
本年度全面收益總額		2,678	3,226
應佔全面收益總額			
國泰航空股東		2,678	2,794
非控股權益		-	432
		2,678	3,226

綜合財務狀況表
 二零一九年十二月三十一日結算

	附註	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
資產及負債			
非流動資產及負債			
物業、廠房及設備		140,114	117,124
無形資產		15,151	11,174
於聯屬公司的投資		27,055	27,570
其他長期應收款項及投資		3,823	4,015
遞延稅項資產		1,089	793
		187,232	160,676
長期負債		(76,508)	(60,183)
其他長期應付款項		(4,806)	(4,649)
遞延稅項負債		(13,564)	(13,178)
		(94,878)	(78,010)
非流動資產淨值		92,354	82,666
流動資產及負債			
存貨		1,812	1,828
貿易及其他應收款項	9	10,608	12,475
流動資金	10	14,864	15,315
		27,284	29,618
長期負債的流動部分		(20,752)	(13,694)
貿易及其他應付款項	11	(18,218)	(17,646)
合約負債		(15,941)	(15,792)
無抵押銀行透支		-	(19)
稅項		(1,951)	(1,193)
應付予非控股權益的股息		-	(1)
		(56,862)	(48,345)
流動負債淨額		(29,578)	(18,727)
資產總值減流動負債		157,654	141,949
資產淨值		62,776	63,939
資本及儲備			
股本	12	17,106	17,106
儲備		45,667	46,830
國泰航空股東應佔資金		62,773	63,936
非控股權益		3	3
股東權益總額		62,776	63,939

綜合現金流量表

截至二零一九年十二月三十一日止年度

附註	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
營業業務		
業務帶來的現金	18,458	17,737
已收利息	179	248
已付利息	(3,010)	(1,956)
已付稅項	(285)	(1,504)
來自營業業務的現金流入淨額	15,342	14,525
投資業務		
購入附屬公司	(1,697)	-
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少淨額	1,796	4,639
出售物業、廠房及設備所得款項	134	71
出售無形資產所得款項	-	196
出售待出售資產所得款項	-	865
其他長期應收款項及投資增加淨額	(60)	-
物業、廠房及設備及無形資產支出	(12,171)	(15,991)
已收聯屬公司股息	394	467
償還聯屬公司借款淨額	-	1,121
投資業務的現金流出淨額	(11,604)	(8,632)
融資業務		
購入非控股權益	-	(36)
新融資	16,975	11,237
租賃安排的首期現金利益	837	1,029
借款及租賃還款	(18,785)	(16,198)
已派股息- 國泰航空股東	(1,495)	(590)
- 非控股權益	(1)	(564)
融資業務的現金流出淨額	(2,469)	(5,122)
現金及視同庫存現金增加	1,269	771
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	7,653	6,914
滙兌差額的影響	(41)	(32)
於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金	8,881	7,653

附註：

1. 會計基準

本公告所所述的年度業績乃摘錄自集團截至二零一九年十二月三十一日止年度的法定財務報表。

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

本文件所載有關截至二零一八年及二零一九年十二月三十一日止年度的財務資料並不構成公司於該等年度的法定年度綜合財務報表，惟摘錄自該等財務報表。

本文件內的非法定賬目（定義見《公司條例》（第 622 章）（「該條例」）第 436 條）並非（在該定義內的）指明財務報表。截至二零一八年十二月三十一日止年度的指明財務報表已根據該條例第 664 條送交香港公司註冊處處長。截至二零一九年十二月三十一日止年度的指明財務報表尚未但將根據該條例第 664 條送交香港公司註冊處處長。核數師已就截至二零一八年及二零一九年十二月三十一日止年度的指明財務報表擬備核數師報告，該等報告並無保留意見或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就該等報告作保留意見的情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事項，亦未載有根據該條例第 406(2) 條或 407(2) 或 (3) 條作出的陳述。

香港會計師公會已頒佈於集團本會計期首次生效的《香港財務報告準則》第 16 號「租賃」及多項《香港財務報告準則》修訂本。除《香港財務報告準則》第 16 號「租賃」外，該等改動對集團所編製或呈列於本財務報表的本期或往期業績及財務狀況概無重大影響。

集團並無應用任何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 16 號「租賃」

《香港財務報告準則》第 16 號取代《香港會計準則》第 17 號「租賃」及相關詮釋，包括香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋第 4 號「釐定安排是否包含租賃」、香港（常務詮釋委員會）詮釋第 15 號「營業租賃—優惠」及香港（常務詮釋委員會）詮釋第 27 號「評估涉及租賃法律形式交易的内容」。將營業租賃與籌資租賃的區分刪除，並由承租人須就所有租賃（租賃期為十二個月或以下的租賃（「短期租賃」）或低價值資產租賃除外）於綜合財務狀況表上確認使用權資產及相應負債的模式取代。該準則不會對出租人的會計處理造成重大改變。

《香港財務報告準則》第 16 號亦引入更多質量化的披露要求，目的要讓財務報表的使用者能夠評估租賃對一家企業的財務狀況、財務表現及現金流量的影響。

1. 會計基準（續）

集團已使用修訂追溯法於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號，將首次應用的累計影響確認於二零一九年一月一日的保留溢利。因此，二零一八年的比較數據不予重列，並按之前根據《香港會計準則》第 17 號及相關詮釋呈報的方法列示。

有關會計政策變動的性質及影響以及過渡安排詳情列述如下：

(a) 租賃的新定義

《香港財務報告準則》第 16 號對租賃的釋義，視乎顧客是否在若干時間內控制界定資產的使用，亦可憑藉指定使用量來釐定。如顧客有權控制界定資產的使用並從該使用權中獲得近乎所有的經濟利益時，即有控制權。

集團選擇在過渡至新準則時將租賃的新釋義應用於所有合約。因首次應用《香港財務報告準則》第 16 號所產生的重新歸類及調整確認於二零一九年一月一日的綜合財務狀況表期初結餘中。

(b) 租賃會計處理及過渡安排的影響

採納《香港財務報告準則》第 16 號後，集團將之前根據《香港會計準則》第 17 號的原則歸類為「營業租賃」的租約確認租賃負債。該等負債按現值計量剩餘租款，並按二零一九年一月一日承租人的遞增借款利率計量給予貼現。於二零一九年一月一日應用於租賃負債的加權平均承租人遞增借款利率為百分之三點九二。

於二零一八年十二月三十一日確認的未來會計期營業租賃承擔與根據《香港財務報告準則》第 16 號於二零一九年一月一日確認的租賃負債的對賬如下：

	港幣百萬元
於二零一八年十二月三十一日披露的營業租賃承擔	19,958
減：豁免資本化的租賃承擔：	
– 剩餘租賃期於二零一九年十二月三十一日或之前屆滿的租賃、短期租賃及低價值資產租賃	(301)
減：對因《香港財務報告準則》第 16 號對租賃的釋義而重新評估的合約所作調整	(4)
加：因選擇延期及終止的不同處理所作調整	1,500
	21,153
減：未來利息支出總計	(2,550)
使用於二零一九年一月一日的遞增借款利率貼現計算的剩餘租款現值	18,603
加：於二零一八年十二月三十一日確認的籌資租賃責任	23,191
於二零一九年一月一日確認的租賃負債	41,794
當中包括：	
流動租賃負債	7,293
非流動租賃負債	34,501
	41,794

1. 會計基準 (續)

飛機及其他重大租賃的相關使用權資產以修訂追溯法計量，如同新規定自租賃開始日起已經應用，但使用於二零一九年一月一日的遞增借款利率給予貼現。其他使用權資產按相等於租賃負債的金額計量。於初始應用日，沒有任何繁重的租賃合約須對使用權資產進行調整。

會計政策變動對於二零一九年一月一日結算的綜合財務狀況表賬項的影響如下：

	於二零一八年 十二月三十一日 港幣百萬元	首次應用《香港 財務報告準則》 第 16 號的影響 港幣百萬元	於二零一九年 一月一日 港幣百萬元
集團			
資產			
物業、廠房及設備	117,124	18,566	135,690
於聯屬公司投資	27,570	(1,219)	26,351
其他長期應收款項及投資	4,015	(1,173)	2,842
遞延稅項資產	793	(3)	790
貿易及其他應收款項	12,475	(187)	12,288
負債			
貿易及其他應付款項	(17,646)	18	(17,628)
長期負債	(73,877)	(18,603)	(92,480)
遞延稅項負債	(13,178)	255	(12,923)
股本			
儲備	(46,830)	2,346	(44,484)
公司			
資產			
物業、廠房及設備	99,520	13,959	113,479
貿易及其他應收款項	11,050	(123)	10,927
負債			
貿易及其他應付款項	(14,182)	18	(14,164)
長期負債	(73,567)	(14,928)	(88,495)
遞延稅項負債	(11,814)	124	(11,690)
股本			
儲備	(37,130)	950	(36,180)

1. 會計基準（續）

為方便過渡至《香港財務報告準則》第 16 號，集團於首次應用《香港財務報告準則》第 16 號之日應用該準則許可的下述確認豁免及可行權宜之計：

- 於首次應用《香港財務報告準則》第 16 號之日計量租賃負債時，集團以單一的貼現率應用於具有合理相類特徵的租賃組合；
- 對於剩餘租賃期於首次應用《香港財務報告準則》第 16 號之日起十二個月內屆滿（即於二零一九年十二月三十一日或之前屆滿）的租賃，集團選擇不應用《香港財務報告準則》第 16 號的規定確認其租賃負債及使用權資產；
- 集團計量於首次應用《香港財務報告準則》第 16 號之日的使用權資產時，已撇除首次直接成本；及
- 如合約包含延期或終止租賃的選擇權，集團使用事後處理方式釐定租賃期。

採納《香港財務報告準則》第 16 號使集團借款總額大幅增加，因此集團經調整的債務淨額股份比例由二零一八年十二月三十一日的零點九二上升至二零一九年一月一日的一點二五。

集團於現有報告期及過往報告期末的債務淨額股份比例根據《香港財務報告準則》第 16 號及《香港會計準則》第 17 號列述如下：

	（假設）			
	《香港財務報告 準則》第16號 二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元	《香港會計準則》 第17號 二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元	《香港財務報告 準則》第16號 二零一九年 一月一日 港幣百萬元	《香港會計準則》 第17號 二零一八年 十二月三十一日 港幣百萬元
非流動負債：				
長期借款	43,134	43,134	40,952	40,952
租賃負債	33,374	17,480	34,501	19,231
	76,508	60,614	75,453	60,183
流動負債：				
長期借款	13,634	13,634	9,734	9,734
租賃負債	7,118	3,045	7,293	3,960
	20,752	16,679	17,027	13,694
借款總額	97,260	77,293	92,480	73,877
流動資金減銀行透支	(14,864)	(14,864)	(15,296)	(15,296)
借款淨額	82,396	62,429	77,184	58,581
國泰航空股東應佔資金	62,773	65,264	61,590	63,936
經調整債務淨額股份比例	1.31	0.96	1.25	0.92

(c) 對財務表現、財務狀況及現金流量的影響

於二零一九年一月一日首次確認使用權資產及租賃負債後，集團作為承租人須就租賃負債的未償還餘款確認累計的利息支出，並確認使用權資產的折舊，取代過往政策以直線法按租賃期確認營業租賃的應計租金支出。

在綜合現金流量表中，集團作為承租人須以類似過往按《香港會計準則》第 17 號將租賃歸類為籌資租賃的方式，將根據資本化租賃所付的租金劃分為利息部分及資本部分（見二零一九年報告書財務報表附註 24），後者歸類為融資現金流出，取代《香港會計準則》第 17 號將營業租賃租金歸入營業現金流出。

1. 會計基準 (續)

集團的承租人會計政策於二零一九年報告書會計政策第 6(a)(i)項中概述。

採納《香港財務報告準則》第 16 號對截至二零一九年十二月三十一日止年度財務報表的預計影響如下：

	港幣百萬元
對綜合損益及其他全面收益表的預計影響*：	
開支減少/(增加)	
租賃支出	4,507
物業、廠房及設備折舊	(3,849)
財務支出	(744)
滙兌差額淨額	71
稅項	(11)
國泰航空股東應佔溢利減少	(26)
每股盈利減少(基本及攤薄)	(0.7)仙

	港幣百萬元
對綜合財務狀況表的預計影響*：	
資產增加/(減少)	
物業、廠房及設備**	19,937
投資於聯屬公司	(1,219)
其他長期應收款項及投資	(1,130)
遞延稅項資產	31
貿易及其他應收款項	(168)
	17,451
負債(增加)/減少	
貿易及其他應付款項	18
長期負債**	(19,967)
其他長期應付款項	(222)
遞延稅項負債	229
	(19,942)
股本	
儲備減少	2,491

* 撇除對截至二零一九年十二月三十一日止年度應佔聯屬公司溢利的影響。

** 集團於二零一九年七月十九日確認因收購香港快運而產生的使用權資產及租賃負債，分別為港幣四十七億三千二百萬元及港幣四十六億六千八百萬元。

	港幣百萬元
對綜合現金流量表的預計影響：	
業務帶來的現金增加	4,445
已付利息增加	(744)
來自營業業務的現金流入淨額增加	3,701
償還借款及租賃費用增加	(3,701)
融資業務現金流出淨額增加	(3,701)

2. 分部資料

(a) 分部業績

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

	2018					
	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	106,194	-	3,653	1,213		111,060
分部之間的銷售	318	-	6	3,651		3,975
分部收益	106,512	-	3,659	4,864		115,035
分部溢利/(虧損)	2,390	-	1,290	(85)		3,595
財務支出淨額	(1,853)	-	(7)	(254)		(2,114)
	537	-	1,283	(339)		1,481
應佔聯屬公司溢利	-	-	-	-	1,762	1,762
除稅前溢利/(虧損)	537	-	1,283	(339)	1,762	3,243
稅項	(153)	-	(206)	37	(144)	(466)
本年度溢利/(虧損)	384	-	1,077	(302)	1,618	2,777
非控股權益	-	-	(432)	-	-	(432)
國泰航空股東應佔 溢利/(虧損)	384	-	645	(302)	1,618	2,345
其他分部資料						
折舊及攤銷	9,207	-	2	593		9,802
購買物業、廠房及 設備及無形資產	15,860	-	2	129		15,991

2. 分部資料 (續)

- (i) 國泰航空及國泰港龍航空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) 華民航空提供航空貨運速遞服務，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。

在收購香港快運後（見二零一九年報告書財務報表附註 26），集團可呈報分部的組合已於截至二零一九年十二月三十一日止年度作出變動。可呈報分部的內容與集團管理層定期接收的財務資料相符。

由於可呈報分部出現該等變動，之前呈報的截至二零一八年十二月三十一日止年度分部業績，已根據《香港財務報告準則》第 8 號「業務分部」的要求按相類的修訂分部法予以重列。

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。

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於上文附註 1。

(b) 按地域提供的資料

	2019	2018
	港幣百萬元	港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 香港及中國內地	54,198	56,994
- 日本、韓國及台灣	9,974	10,882
美洲	14,084	14,167
歐洲	10,377	10,592
東南亞	7,598	8,072
西南太平洋	5,586	5,455
南亞、中東及非洲	5,156	4,898
	106,973	111,060

地域分部業績及分部資產淨值因《二零一九年報告書》列舉的理由而不予披露。

3. 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利

於二零一九年十月三十一日，中國航空集團向國貨航注入股本權益及現金，將國貨航由機場到機場承運商轉型為綜合物流商，作為改革混合擁有權的一部分。國泰航空集團所持國貨航的股本及經濟權益由百分之四十九減至百分之三十四點七八，集團就此項視作出售部分股份交易錄得港幣一億一千四百萬元盈利。

4. 營業溢利

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業溢利中：		
物業、廠房及設備折舊		
- 使用權資產	5,846	2,015
- 擁有	7,826	7,234
無形資產攤銷	550	553
過往根據《香港會計準則》第 17 號歸類為營業租賃的		
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	-	1,107
- 飛機及有關設備	-	4,579
- 其他	-	106
短期租賃的相關支出	181	-
出售物業、廠房及設備(盈利)/虧損淨額	(175)	82
出售無形資產的虧損/(盈利)	9	(101)
已支出的存貨成本	2,164	1,859
滙兌差額淨額	(43)	438
核數師酬金	16	15
非上市股本投資股息收入	(51)	(42)

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號以確認之前根據《香港會計準則》第 17 號歸類為營業租賃的租約之相關使用權資產。之前納入物業、廠房及設備的籌資租賃資產之賬面值亦已重新歸類為使用權資產。在二零一九年一月一日首次確認使用權資產後，集團作為承租人須確認使用權資產的折舊，而非按之前的政策將租金支出在租賃期內以直線法確認為營業租賃。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於上文附註 1。

5. 財務支出淨額

	2019	2018
	港幣百萬元	港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
- 按攤銷成本列賬的租賃負債	1,404	656
- 銀行借款及透支		
- 須於五年內全部清還	673	585
- 毋須於五年內全部清還	1,090	948
- 其他借款		
- 須於五年內全部清還	110	119
	3,277	2,308
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	(170)	(101)
- 銀行存款及其他	(167)	(242)
	(337)	(343)
公允值變動：		
- 被指定為按公允值計入損益的財務負債盈利	(26)	(75)
- 衍生金融工具虧損	25	224
	(1)	149
	2,939	2,114

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以公允值計入損益的衍生工具的虧損淨額港幣四千萬元（二零一八年：虧損淨額港幣七千一百萬元）。

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於上文附註 1。

6. 稅項

	2019	2018
	港幣百萬元	港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	137	350
- 海外稅	205	225
- 歷年撥備不足	12	28
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	100	(137)
	454	466

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（二零一八年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地的稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見二零一九年報告書財務報表附註 30(c)）。

6. 稅項 (續)

稅項支出與按適用稅率和除稅前溢利/(虧損)所計算的金額間的差異可分析如下：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
除稅前溢利	2,145	3,243
按香港利得稅率百分之十六點五 (二零一八年：百分之十六點五)		
計算的稅額	(354)	(535)
不可扣稅的支出	(148)	(198)
毋須課稅的收入	44	36
有效稅率變動及不同法域差異的影響	284	395
歷年稅項撥備不足	(12)	(28)
未確認稅項虧損	(268)	(136)
稅項支出	(454)	(466)

有關遞延稅項的詳細資料載於二零一九年報告書財務報表附註 15。

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於上文附註 1。

7. 每股盈利(基本及攤薄)

每股盈利是以國泰航空股東應佔溢利港幣十六億九千一百萬元 (二零一八年：港幣二十三億四千五百萬元) 除以全年已發行每日加權平均股份數目三十九億三千四百萬股 (二零一八年：三十九億三千四百萬股)。由於年內並無潛在攤薄已發行股份，故每股攤薄盈利與每股基本盈利相同。

8. 其他全面收益

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
界定福利計劃		
- 於年內確認的重新計量盈利/(虧損)	1,188	(311)
- 遞延稅項	(127)	41
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	-
現金流量對沖		
- 於年內確認的盈利	1,455	428
- 轉撥至損益的(盈利)/虧損	(831)	1,366
- 遞延稅項	(73)	(208)
應佔聯屬公司其他全面收益		
- 於年內確認	(186)	628
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於年內確認的虧損	(556)	(1,495)
- 視作出售部分股份時重新歸類至損益	84	-
本年度其他全面收益	987	449

9. 貿易及其他應收款項

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
扣除虧損撥備的貿易應收賬項	5,559	6,559
衍生財務資產 – 當期部分	431	499
其他應收及預繳款項	4,567	5,343
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	51	74
	10,608	12,475

	2019 港幣百萬元	2018 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	4,374	5,009
一至三個月	713	1,166
三個月以上	472	384
	5,559	6,559

	2019 港幣百萬元	2018 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	4,984	5,519
逾期少於三個月	430	816
逾期三個月以上	145	224
	5,559	6,559

年內有關貿易應收賬項的預期信貸虧損撥備變動如下：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
一月一日的結餘	83	45
撤銷款額	(2)	-
已確認減值虧損	-	38
十二月三十一日的結餘	81	83

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於上文附註 1。

10. 流動資金

流動資金風險

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

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

集團於報告期末持有流動資金（二零一九年報告書財務報表附註 17）港幣一百四十八億六千四百萬元（二零一八年：港幣一百五十三億一千五百萬元），可供管理流動資金風險。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。

10. 流動資金（續）

(a) 財務安排

集團於報告期末持有以下流動資金及未動用信貸：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
流動資金	14,864	15,315
減抵押作部分長期融資安排的金額		
- 海外上市債務證券	(5)	(5)
- 銀行存款	(137)	(160)
已承擔的未動用信貸	5,289	4,680
集團可動用的無限定用途流動資金	20,011	19,830

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
未承擔銀行透支	330	332
其他未承擔銀行信貸	100	1,588
	430	1,920

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融資或可隨時動用，銀行或可在未有給予通知下隨時終止。

(b) 財務負債的還款期限

除自二零一九年一月一日起採納《香港財務報告準則》第 16 號外，有關分析按二零一八年的相同基準進行。根據《香港財務報告準則》第 16 號所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。未貼現的財務負債的還款期限概述如下：

	2019				總計 港幣百萬元
	一年內 港幣百萬元	一年後 至兩年 港幣百萬元	兩年後 至五年 港幣百萬元	五年後 港幣百萬元	
集團					
長期借款	(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)

	2018				總計 港幣百萬元
	一年內 港幣百萬元	一年後 至兩年 港幣百萬元	兩年後 至五年 港幣百萬元	五年後 港幣百萬元	
集團					
長期借款	(11,370)	(12,524)	(20,273)	(13,129)	(57,296)
籌資租賃責任	(4,604)	(3,637)	(11,059)	(6,651)	(25,951)
其他長期應付款項	-	(614)	(2,272)	(449)	(3,335)
貿易及其他應付款項	(16,428)	-	-	-	(16,428)
衍生財務負債淨額	(1,212)	(724)	(12)	(7)	(1,955)
總計	(33,614)	(17,499)	(33,616)	(20,236)	(104,965)

11. 貿易及其他應付款項

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
貿易應付賬項	8,448	6,801
衍生財務負債 – 當期部分	523	1,218
其他應付款項	8,968	9,255
應付聯屬公司賬項	125	179
應付其他關連公司賬項	154	193
	18,218	17,646

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
貿易應付賬項按賬單日分析如下：		
一個月內	8,018	6,425
一至三個月	403	337
三個月以上	27	39
	8,448	6,801

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七億九千四百萬元（二零一八年：港幣七億八千萬），其年內變動如下：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
一月一日的結餘	780	696
額外撥備	152	160
已動用撥備	(138)	(76)
十二月三十一日的結餘	794	780

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於上文附註 1。

12. 股本

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，集團亦無採納任何股份認購權計劃。

於二零一九年十二月三十一日，已發行股份為 3,933,844,572 股（二零一八年十二月三十一日：3,933,844,572 股）。年內並無股本變動。

13. 股息

(a) 本年度應付予權益股東的股息。

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
已宣派的第一次中期股息每股港幣零點一八元(二零一八年：每股港幣零點一元)	708	393
於報告期結束後建議不派發的第二次中期股息(二零一八年：每股港幣零點二元)	-	787
	708	1,180

(b) 於本年度內批准及派付上一財政年度應付予權益股東的股息。

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
於本年度內批准及派付上一財政年度的第二次中期股息 每股港幣零點二元(二零一八年：每股港幣零點零五元)	787	197

於二零一九年十月三日派發的第一次中期股息港幣為零點一八元，相等於派發港幣七億零八百萬元的股息。董事局決定不宣佈派發截至二零一九年十二月三十一日止年度的第二次中期股息。

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

為使二零二零年五月十三日舉行的股東周年大會上委任代表的投票能順利處理，股東登記將於二零二零年五月八日至二零二零年五月十三日（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，須於二零二零年五月七日（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。

14. 企業管治

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

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

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

14. 企業管治（續）

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

有關本公司的企業管治原則及程序，請參閱《二零一九年報告書》。

年度業績已經公司的審核委員會審核。

15. 年度報告書

《二零一九年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零二零年四月七日登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零二零年四月八日發送各股東。

16. 報告期後事項

新型冠狀病毒疫情於二零二零年一月爆發，導致營運環境充滿挑戰，將對集團的財務表現及流動資金狀況造成不利影響。面對旅遊需求大幅下跌，集團已實施多項短期措施，包括大幅削減以可用座位千米計算的可載客量，二月的減幅約為百分之三十，三月及四月的減幅約為百分之六十五，同期削減的航班分別約為百分之六十五及百分之七十五。我們會繼續監察和配合市場需求，有可能再大幅削減五月份的可載客量及航班。於二月底的乘客運載率跌至約五成，按年比較的收益率亦大幅下降。現時難以預測情況何時會有改善，但預計集團於二零二零年上半年將錄得重大虧損。集團於二零一九年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金為港幣二百億元。董事相信，藉著實施中的節省成本措施、集團與供應商的緊密關係、集團的流動資金狀況及可動用的資金來源，集團將能持續營運。

於本公告所載日期，國泰航空的在任董事如下：

常務董事： 賀以禮（主席）、韓兆傑、林紹波、馬天偉、鄧健榮；
非常務董事： 蔡劍江、朱國樑、劉美璇、宋志勇、施銘倫、施維新、尚烽、趙曉航；及
獨立非常務董事： 陳智思、夏理遜、米爾頓及董立均。

承董事局命
國泰航空有限公司
主席
賀以禮

香港，二零二零年三月十一日

公司網址：www.cathaypacific.com

免責聲明

本文件可能載有若干前瞻性陳述，反映公司對未來或未來事件的信念、計劃或期望。此等前瞻性陳述乃基於多項假設、當前估算及預測而作出，因此可能存在一些內在風險、不確定因素或其他非公司所能控制的因素。事件的實際結果或結局或會因一些因素而導致出現重大及／或不利的分別，這些因素包括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、競爭環境改一變、匯率和利率及商品價格變動，以及集團確定和管理其所面對的風險的能力。此等前瞻性陳述的任何內容均不得或不應被用作為未來的任何保障或聲明的依據，或其他方面的聲明或保證。公司或其董事、高級人員、僱員、代理人、聯繫人、顧問或代表，概不會就更新此等前瞻性陳述，或因應未來事件或發展修改此等陳述，或提供有關此等陳述的附加資料或更正任何不準確資料承擔任何責任。