



國泰航空公司

二零一九年報告書

國泰航空有限公司

股份代號：293



目錄

財務及營業撮要

- 4 財務及營業撮要
- 6 主席致函
- 9 業務回顧
- 26 財務評述
- 33 可持續發展回顧

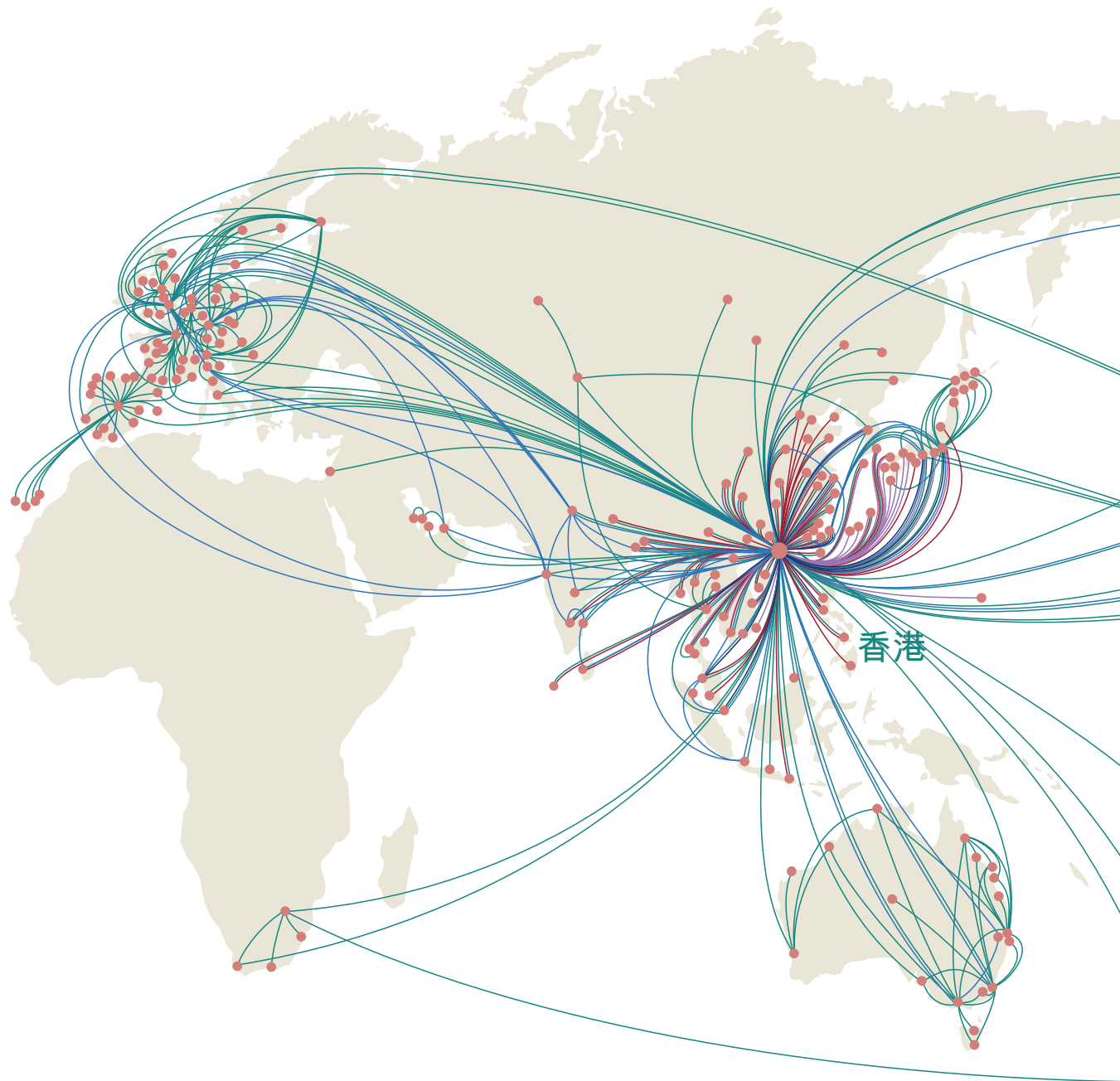
企業管治

- 36 董事及要員
- 38 董事局報告
- 45 企業管治報告

財務報表

- 63 獨立核數師報告
- 69 綜合損益及其他全面收益表
- 70 綜合財務狀況表
- 71 綜合現金流量表
- 72 綜合股東權益變動表
- 73 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
- 138 業務統計數字
- 143 詞彙
- 144 公司及股東資料
- 144 免責聲明

本年報的英文譯本於本公司的股份登記處備索。

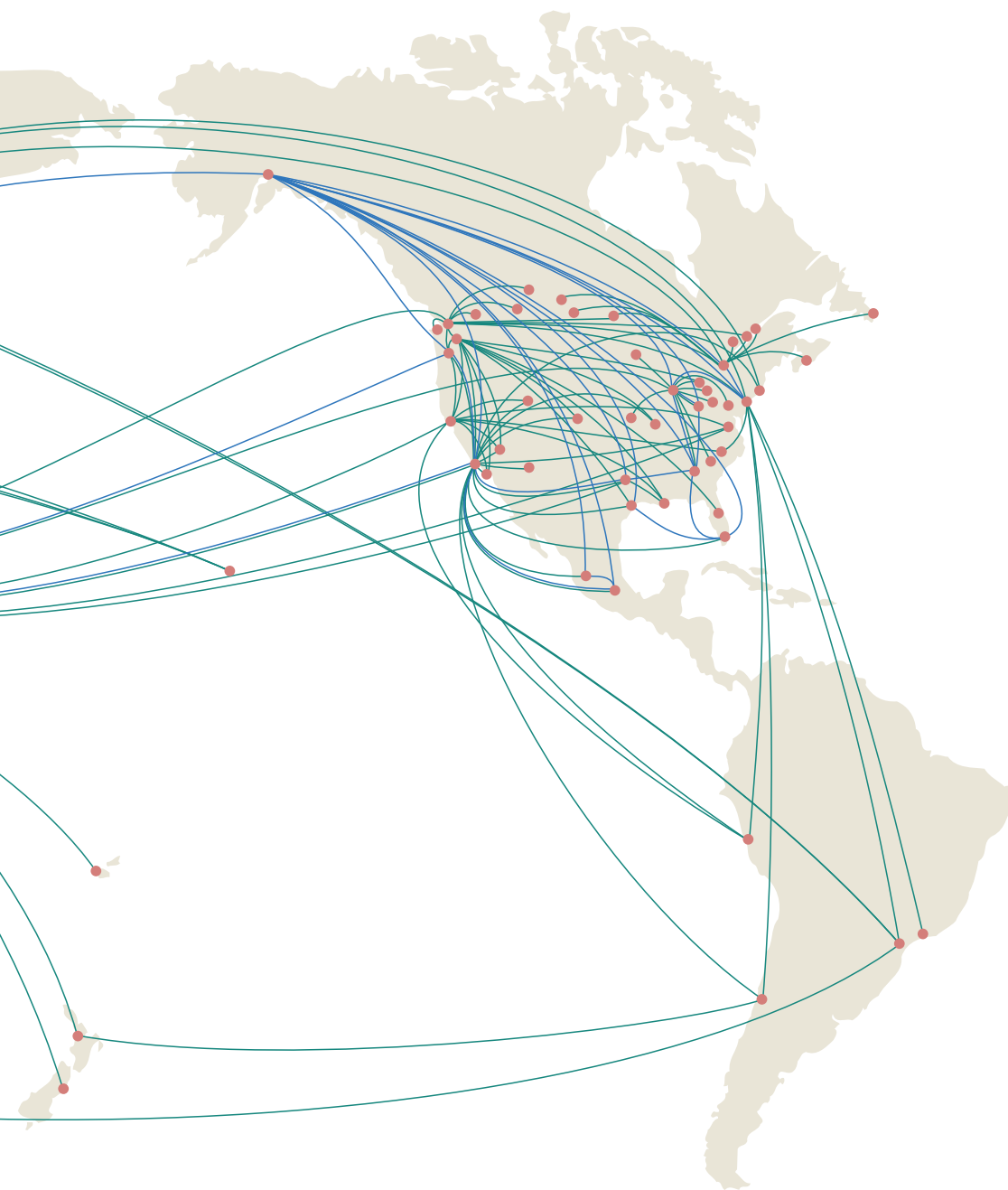


國泰航空有限公司（「國泰航空」）連同旗下附屬公司港龍航空有限公司（「國泰港龍航空」）、香港快運航空有限公司（「香港快運」）及香港華民航空有限公司（「華民航空」）於二零一九年底營運共二百三十六架飛機，直接聯繫香港至全球三十五個國家共一百一十九個目的地（連同代碼共享協議聯繫五十四個國家共二百五十五個目的地），包括中國內地二十六個目的地。國泰航空集團是全球第八大國際客運航空公司及第三大國際貨運航空公司。

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。

國泰航空於二零一九年十二月三十一日營運一百五十五架客機及貨機。集團的其他投資還包括航空飲食、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。

國泰港龍航空為國泰航空的全資附屬公司，是一家在香港註冊及以香港為基地的區域航空公司，於二零一九年十二月三十一日營運四十八架飛機，提供全面的航空服務。香港快運為國泰



- 國泰航空
- 國泰航空貨機
- 國泰港龍航空
- 香港快運
- 華民航空

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，於二零一九年十二月三十一日營運二十四架飛機，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二零一九年十二月三十一日營運九架飛機，在亞洲提供定期航班。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龐大投資。於二零一九年十二月三十一日，已訂購七十架新飛機，陸續於二零二四年底前接收。

於二零一九年十二月三十一日，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾三萬四千二百名員工，其中在香港僱用的員工約二萬八千二百人。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。國泰港龍航空是「寰宇一家」的聯屬成員。

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		2019	2018	變幅
業績				
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。詳情載於會計政策第1項。

** 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。

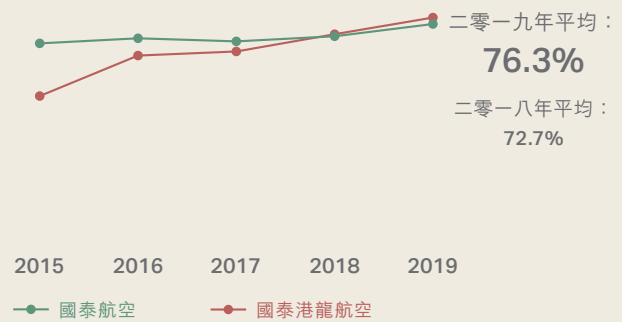
*** 基本成本撇除二零一九年及二零一八年的特殊項目及非經常性項目，並就滙率變動及截至二零一九年十二月三十一日止採納《香港財務報告準則》第16號的影響作出調整。

國泰航空 / 國泰港龍航空

機隊



航班準時表現



網絡



顧客服務



4倍機上娛樂
節目內容

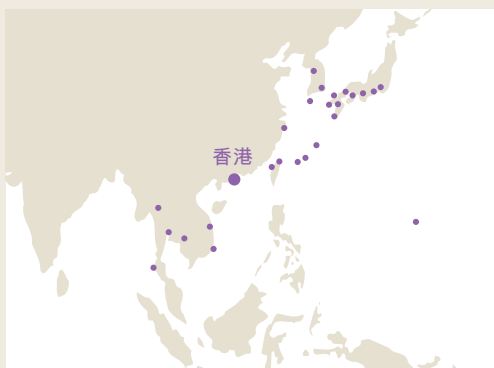


嶄新美饌及
飲料



為顧客提供新款
機艙產品

香港快運



7個嶄新航點

營業數據撮要



* 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

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容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。

我們於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，而以可用貨運噸千米計算的可載貨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。

主席致函

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（詳情載於賬目附註36），令情況雪上加霜。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，國泰航空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

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，出入境旅客量大幅下跌。隨著香港經濟步入衰退，我們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。

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，但貨運需求在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。

企業轉型計劃

集團在二零一七年奠下基礎，建立更具效率的總部架構，並減少香港區員工人數。我們成立了改善科技運用及分析數據的中央數據團隊、專注改善業務流程的精益團隊，以及專注發展共享效率的全球業務服務組。

集團在二零一八年開始重組海外業務架構，受惠於生產力的改善，提高數碼化能力，以及專注發展共享服務能力。我們亦改善了機上餐膳的質素、乘客舒適度、乘客聯繫方式及飛行常客獎勵計劃，以前所未有的速度擴展航線網絡，改善服務培訓，並開拓更多附帶收益來源。

A couple is walking through a modern airport lounge. The man is wearing a teal t-shirt and blue jeans, pulling a silver suitcase. The woman is wearing a white top and green pants, carrying a bag. They are smiling and looking at each other. In the background, there are leather armchairs, a man sitting, and large windows with a wooden frame. The ceiling has a wooden slat design.

以客為尊

我們著重聆聽乘客的意見，並且
不斷提升地勤及航機上的產品和
服務質素，讓乘客享受翱翔人生。

業務回顧

客運服務·飛行常客獎勵計劃

集團於二零一九年繼續專注改善旗下航空公司的核心業務，將該等業務分為九個流程，以加強不同業務功能之間的合作。各業務單位提出超過一千一百項企業轉型措施，當中不少已在二零一九年帶來財務或其他方面的裨益。有關措施包括改善採購工作、增加維修業務的生產力，以及開發新的收益來源。集團進行改善全球聯絡中心及綜合營運控制單位的計劃，並透過SAP系統改善財務分析及控制開支的能力，以及藉著機員管理計劃提升員工生產力。集團亦將更多資源投放至數碼化、分析能力及流程自動化上。全球業務服務組肩負起重新設計及調配部分業務流程所衍生的工作。對於顧客方面，我們引入嶄新的飛機座椅，長途航班亦已裝設無線網絡，並提升所有等級機艙的餐飲服務，積極強化數碼平台以令乘客更能掌握旅程細節，並承諾將陸續推出更多新猷。

企業轉型計劃的主要目的是確保業務回復持續穩健的財政狀況，因此動機自然更深、更廣。我們如何建立一支優勝的團隊，如何創造具競爭力的業務並使其在二零一九年以後繼續穩操勝券，取決於我們能否預期和回應顧客不斷改變的期望，以及為顧客提供比競爭對手更具吸引力的服務。為此，集團於二零一九年上半年展開新的品牌重塑之旅，志在帶動每位乘客在人生旅途上飛躍前行，用心連繫

每次相遇，跨越地域界限，體驗不一樣的人生。「志在飛躍」反映我們勇於挑戰標準的決心，飛躍超越最好的自己。我們銳意透過設想周到及可靠的貼心服務，為顧客營造個人化旅遊的體驗。實現這個抱負，將可推動國泰航空的服務及顧客體驗達致領先國際服務品牌之列。

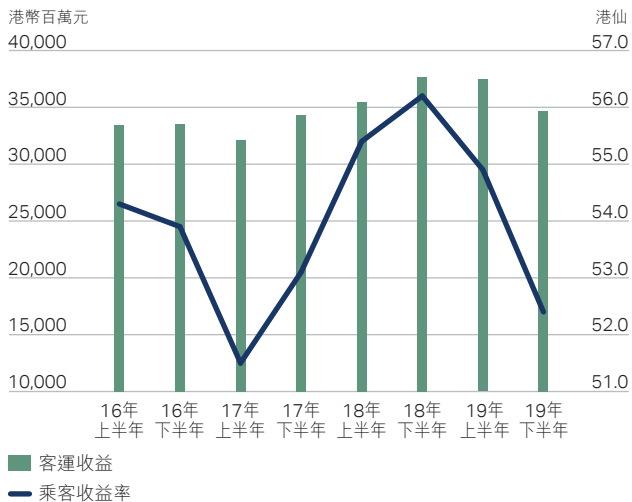
國泰航空及國泰港龍航空客運服務

國泰航空及國泰港龍航空於二零一九年合共載客三千五百二十萬人次，較二零一八年度減少百分之零點七。收益減少百分之一點三至港幣七百二十一億六千八百萬元，以收入乘客千米計算的客運量增加百分之二點九，以可用位千米計算的可載客量增加百分之五點一，但此增幅較原有預期為低，因此運載率下跌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表現疲弱。我們於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。

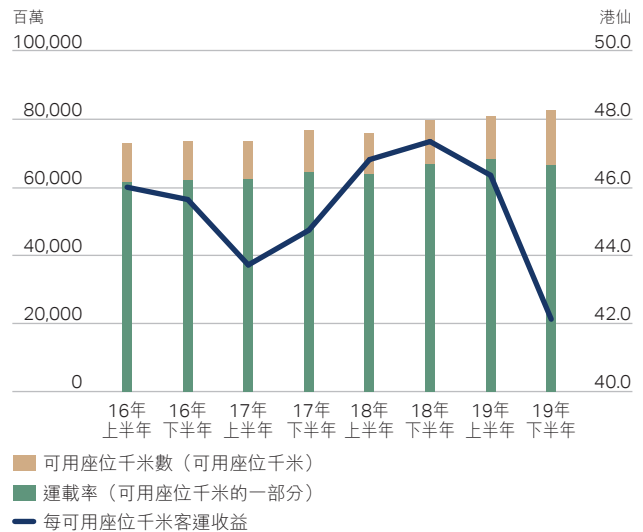
業務回顧

客運服務・飛行常客獎勵計劃

客運收益及收益率趨勢



可載客量、運載率及效益



二零一九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
	2019	2018	變幅	2019	2018	變幅	變幅
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%

嶄新發展

- 頭等客艙推出英國生活品牌Bamford細軟的新產品及用品、新餐具及健康的餐膳選擇，以提升顧客的飛行體驗。
- 商務客艙亦推出英國生活品牌Bamford的升級寢具及用品，包括優質柔軟的枕頭，並增設床墊和拖鞋，這些都是顧客反映最期望享用的機艙產品。自二零一九年七月起，所有長途航線已推出全新的商務客艙餐膳體驗。
- 我們在二零一九年十一月夥拍米芝蓮星級香港餐飲集團Black Sheep Restaurants，在所有從香港出發的長途航班經濟客艙提供餐廳特式餐單。
- 上海浦東機場的國泰航空機場貴賓室經翻新後，於二零一九年七月重新開放。這是我們在中國內地首間及全球第十一間採用屢次獲獎的標誌性設計的機場貴賓室。
- 國泰航空與Pure集團合作，於二零一九年一月在香港國際機場的玉衡堂商務貴賓室內開設一個專供乘客練習瑜伽、舒展身體的專區「瑜逸閣」。

- 由二零一九年一月起，所有從香港出發的長途航班客艙逐步推出一系列充滿香港風味的全新「港式滋味」菜式。
- 我們大幅增加機上娛樂節目的內容，將電影數量增至原有的四倍，添加更多完整電視劇系列，並在空中巴士A350型航班上提供直播體育頻道。
- 在所有長途航機機隊上裝設無線網絡的工作繼續進行中，於二零二一年首季完結時，所有長途航機將配備無線網絡。
- 我們再度推出自家釀製的手工啤酒Betsy Beer，並於所有長途航班的所有客艙及位於香港國際機場的貴賓室提供。
- 我們的主網頁cathaypacific.com已進行革新，網上訂位平台已進行升級，並在主要頁面加入即時聊天功能（自助訂位管理、網上預辦登機手續）提供更簡易便捷的交易服務。
- 我們繼續接收更現代化的新飛機，包括六架空中巴士A350型飛機。
- 二零一九年九月，國泰航空於二零一九年TTG旅遊大獎中獲頒「最佳機上服務」獎。
- 二零一九年九月，國泰航空於二零一九年香港人力資源卓越大獎中獲頒「人力資源架構轉型卓越大獎」金獎。
- 二零一九年十一月，國泰航空在AirlineRatings.com網站的「全球二十大航空公司」中名列首五位。
- 二零一九年十一月，國泰港龍航空榮獲Business Traveller China《商旅》雜誌大獎的「最佳航空公司經濟客艙」獎。同時，國泰航空集團的馬可孛羅會計劃亦獲選為「最佳飛行常客計劃」。
- 二零一九年十二月，國泰航空在Business Traveller US《商旅》雜誌的「最佳商務旅遊大獎」中榮獲「亞洲最佳航空公司」獎。

獎項

- 二零一九年二月，國泰航空於《商旅》雜誌的二零一八年中酒窖大獎中獲頒「最佳頭等客艙葡萄酒」及「最佳商務客艙紅酒」獎。
- 二零一九年六月，國泰航空於Skytrax World Airline Awards中名列「全球十大最佳航空公司」。同時，國泰港龍航空亦獲頒二零一九年「全球最佳區域航空公司」第二名。
- 二零一九年九月，國泰航空於香港的玉衡堂頭等貴賓室於二零一九年Business Traveller Asia-Pacific《商旅》雜誌大獎中獲頒「最佳機場貴賓室」獎。
- 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。

首要市場 — 香港及珠江三角洲

業務回顧

客運服務・飛行常客獎勵計劃

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。
- 國泰航空於二零一九年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，當中十四班由二零一九年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二零一九年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，國泰航空於二零一九年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。

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。

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，包括二十六家航空公司、超過一百五十個酒店品牌、超過四百家餐廳及零售商舖。
- 亞洲萬里通會員兌換國泰航空及國泰港龍航空的飛行獎勵較上年度同期增加百分之三十。
- 在新推出的里數到期安排下，於二零二零年一月一日或之後記入賬戶的新里數均按賬戶活動情況處理。會員只要每十八個月至少賺取里數或兌換里數一次，其賬戶內的新里數餘額有效期將得以延續。
- 馬可孛羅會會員同時為亞洲萬里通會員。



精益求精

我們環保且高效益的機隊，有助
擴大航線網絡及加強航班接駁能力，
為乘客提供更多旅遊選擇。

業務回顧

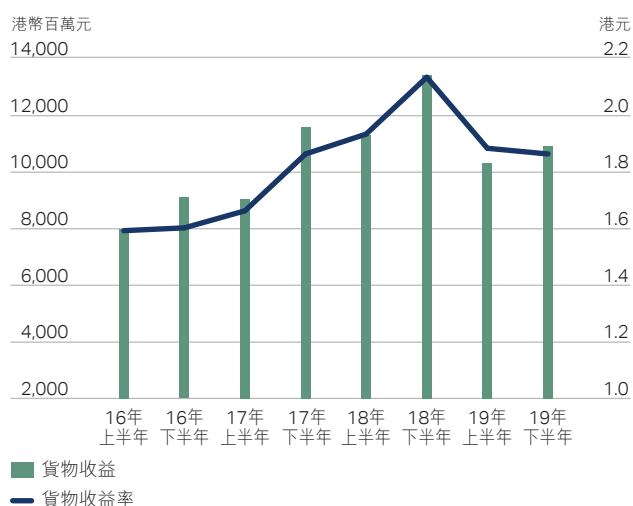
貨運服務·機隊

國泰航空及國泰港龍航空貨運服務

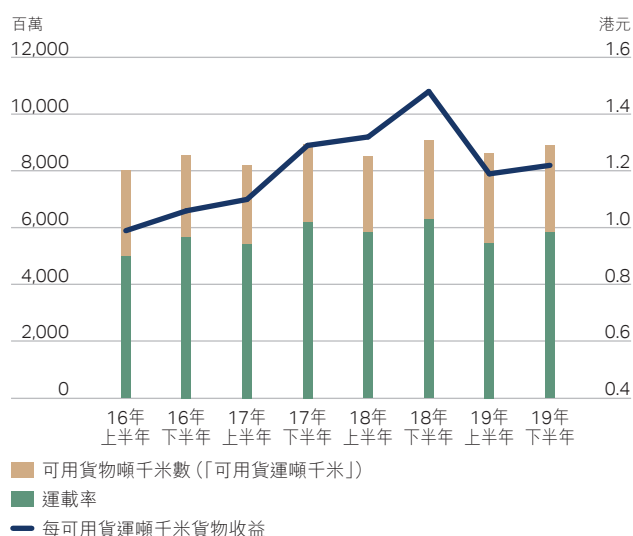
二零一九年的貨運收益為港幣二百一十一億五千四百萬元，較二零一八年減少百分之十四點二。以貨運收入噸千米計算的貨運量減少百分之六點七，而以可用貨運噸千米

計算的可載貨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加劇導致貨運需求轉弱。

貨運收益及收益率趨勢



可載貨量、運載率及效益



二零一九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	
	2019	2018	變幅	2019	2018	變幅	變幅	
國泰航空及國泰港龍航空	17,558	17,616	-0.3%	64.4	68.8	-4.4個百分點	-7.9%	

業務回顧

貨運服務・機隊

- 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)。

機隊發展

- 於二零一九年十二月三十一日，國泰航空運作一百五十五架飛機，國泰港龍航空運作四十八架飛機，香港快運運作二十四架飛機，而華民航空則運作九架飛機 (集團合共運作二百三十六架飛機)。集團已訂購七十架新飛機，由現時至二零二四年間陸續接收。
- 我們於二零一九年接收兩架空中巴士A350-900型飛機及四架空中巴士A350-1000型飛機，現時機隊共有二十四架空中巴士A350-900型飛機及十二架空中巴士A350-1000型飛機。預計到二零二零年底將有二十八架空中巴士A350-900型飛機投入服務，到二零二一年底將有二十架空中巴士A350-1000型飛機投入服務。
- 我們於二零一九年接收三架二手的波音777-300型飛機，安排三架波音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型飛機交還出租方。
- 預計二零二零年將接收十七架飛機，包括四架空中巴士A350-900型、三架空中巴士A350-1000型、六架空中巴士A321-200neo型及四架空中巴士A320-200neo型飛機。

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				平均機齡	已確實訂購架數				營業租賃期滿架數**					
	租賃**			總數		'20	'21	'22及之後	總數	'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	
777-9							6	15	21						
總數	88	42	25	155	8.7	7	11	15	33	1	6	4	2	3	
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	
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	

* 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；參閱會計政策第1項），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。

建造國際航空樞紐

現代化機隊及廉價機票使香港快運能夠
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。



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

二零一九年應佔其他附屬及聯屬公司溢利由港幣十九億六千一百萬元減至港幣十四億五千萬元，減幅為百分之二十六點一。溢利下跌主要是由於收購香港快運後該業務錄得虧損、旗下貨運站處理的貨物噸數下跌，以及應佔國貨航的溢利減少。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」）

- 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百分之一百股本。
- 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。
- 截至二零一九年底，香港快運營運的二十四架飛機均屬空中巴士窄體飛機，包括八架空中巴士A320-200型飛機、十一架空中巴士A321-200型飛機及五架空中巴士A320-200neo型飛機。機隊相當年輕，平均機齡稍低於五年。預計於二零二一年初將再接收五架空中巴士A320-200neo型飛機。
- 國泰港龍航空之前訂購的十六架空中巴士A321-200neo型飛機，將交由香港快運營運。該等飛機將於二零二二年起陸續接收，是同類飛機中最具燃油效益的。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。
- 香港快運營運航班前往曼谷、峴港、福岡、名古屋、寧波、大阪、布吉、塞班島、首爾、台中及東京等二十四個目的地。
- 收購香港快運後，該公司開辦往返香港及沖繩的航班，並暫時停辦往返香港及清萊的航班。
- 在收購後期間，航班準時表現（於十五分鐘內起飛）為百分之九十點四。
- 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。受香港社會事件影響，該公司往來亞洲的航班需求下降。
- 年內的附帶收入滲透率佔收益總額的百分率為百分之二十一點七，包括出售行李、優先登機、座位分配及行政費所產生的航班附帶收益，全部與香港快運的業務模式直接相關。
- 有關收購的詳情載於財務報表附註26。

業務回顧

其他附屬及聯屬公司回顧

	香港快運
	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*	1,817
貨運服務	23
其他服務及收回款項*	53
收益總額	1,893
開支	
員工	(307)
機上服務及乘客開支	(23)
著陸、停泊及航線開支	(476)
燃油成本	(459)
飛機維修	(244)
飛機折舊及租金	(386)
其他折舊、攤銷及租金	(17)
佣金	(7)
其他	(170)
營業開支	(2,089)
財務支出淨額	(112)
營業開支總額	(2,201)
除稅前虧損	(308)
稅項	62
除稅後虧損	(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，用以計算附帶收入滲透率的部分附帶收入乃取自客運服務的收益。

		香港快運
		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	4,583
每可用座位千米客運收益	港仙	40.8
收入乘客千米數（「收入乘客千米」）	百萬	4,195
收入乘客運載人次	千位	1,888
乘客運載率	%	91.5
乘客收益率	港仙	44.6
每可用座位千米成本（連燃油）	港仙	46.0
每百萬可用座位千米耗油量	桶	150
每百萬收入乘客千米耗油量	桶	164
每可用座位千米成本（除燃油）	港仙	36.0
每港幣千元員工開支的可用座位千米	單位	14,932
每員工可用座位千米	千位	4,287
飛機使用量	每日時數	8.9
航班準時表現	%	90.4
機隊平均機齡	年	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。
- 於二零一九年底，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、一架以濕租方式租用的空中巴士A300-622RF型貨機、一架以濕租方式租用的空中巴士A330-243F型貨機及兩架以濕租方式租用的空中巴士A330-300型客機改裝貨機。
- 華民航空提供每周六班航班分別往來曼谷、胡志明市、大阪、檳城（經胡志明市）、首爾、上海、新加坡、台北及東京，以及每周五班航班分別往來北京、宿霧（經馬尼拉）及名古屋。
- 航班準時表現（於十五分鐘內起飛）為百分之八十七。
- 以可用噸千米數計算的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，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。
- 華民航空於二零一八年底成為國泰航空的全資附屬公司，在此之前，國泰航空持有其百分之六十的權益。華民航空根據與DHL International新訂的包板協議（自二零一九年一月一日起為期十五年），繼續為DHL International營運約定貨運航線網絡前往亞洲航點。
- 國泰航空股東應佔華民航空的業績按年錄得改善。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。

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五十一家國際航空公司提供航空飲食服務，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」）

- 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。該貨運站每年可處理二百六十萬噸貨物。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（「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。於二零一九年底，該公司為國泰航空及國泰港龍航空等共二十一家航空公司提供地勤服務。
- 二零一九年，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四十四及百分之五。二零一九年停機坪業務處理的航班數目增加百分之零點三，地勤業務處理的航班數目較上年度減少百分之四十二。國泰港龍航空於二零一八年三月將其地勤業務轉到國泰航空自行營運後，地勤業務表現下降。

業務回顧

其他附屬及聯屬公司回顧

- 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。

雅潔洗衣公司（「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，於二零一九年底在香港設有十三間服務零售顧客的洗衣店。
- 雅潔洗衣於二零一九年處理的衣物共一億零二百萬件，而二零一八年則為一億零七百萬件。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。

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。
- 於二零一九年十二月三十一日，國航營運三百二十七條國內航線及一百二十四條國際（包括區內）航線，前往四十三個國家及地區，包括六十五個海外城市、三個區內城市及一百一十九個國內城市。
- 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。該公司的總部設於北京，但以上海浦東為主要營運基地。
- 於二零一九年十月，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。
- 於二零一九年十二月三十一日，國貨航營運十五架貨機，提供貨運航班前往九個國內城市及十一個其他各地城市。連同國貨航可利用國航客機腹艙載貨，其網絡聯繫逾二百個目的地。
- 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。

資料安全事件

國泰航空在二零一八年十月公佈發現有乘客資料曾被未經授權取覽，並通知受影響法域的私隱權監管機構，包括香港個人資料私隱專員。香港私隱專員於二零一九年六月就事件發表報告。新加坡、土耳其、台灣及英國的私隱監管機構已結束調查。國泰航空繼續配合其他私隱監管機構的調查及查詢。

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一百三十七頁會計政策第19項作出撥備。

專注提升 生產力及價值

我們精簡工作程序，令決策
更見靈活，專注為乘客提供
稱心的服務。



財務評述

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溢利港幣二十三億四千五百萬元。二零一九年每股盈利為港幣四十三點零仙，二零一八年則為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。

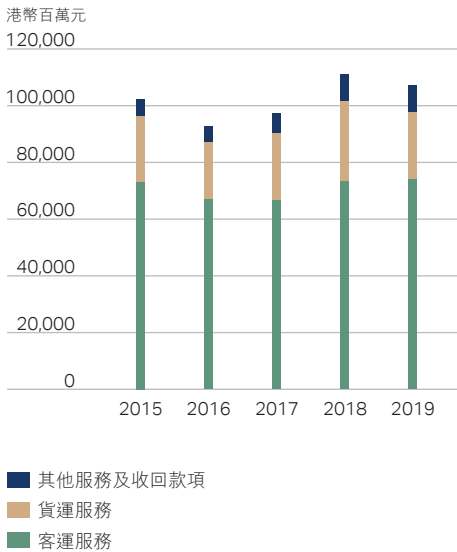
收益

	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%

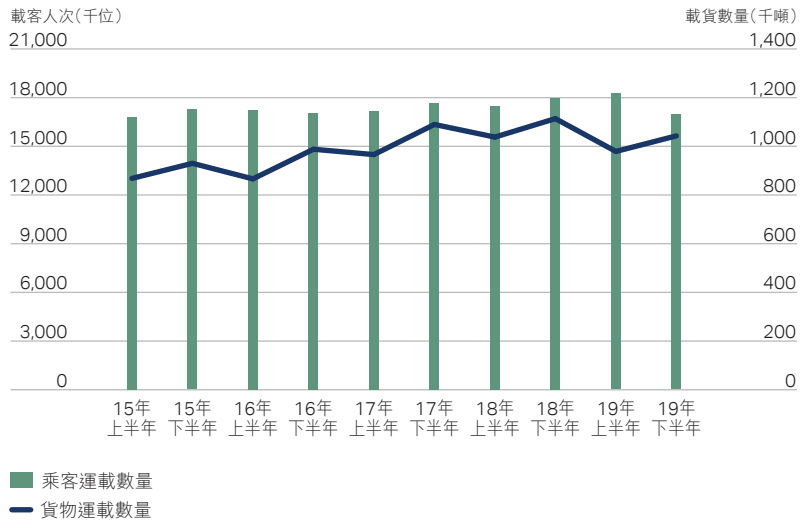
國泰航空及國泰港龍航空

- 客運收益減少百分之一點三至港幣七百二十一億六千八百萬元。收入乘客運載人次減少百分之零點七至三千五百二十萬人次，而收入乘客千米數則增加百分之二點九。
- 乘客運載率下跌一點八個百分點至百分之八十二點三，而可用座位千米數則增加百分之五點一。
- 乘客收益率下跌百分之三點九至港幣五十三點六仙。
- 頭等及商務客艙收益減少百分之三點四，運載率由百分之七十六點一下降至百分之七十五點七。
- 特選經濟客艙及經濟客艙收益減少百分之零點二，運載率則由百分之八十五點五下降至百分之八十三點四。
- 貨運收益減少百分之十四點二至港幣二百一十一億五千四百萬元，可載貨量減少百分之零點三。
- 貨物運載率減少四點四個百分點，貨物收益率下跌百分之七點九至港幣一點八七元。

收益



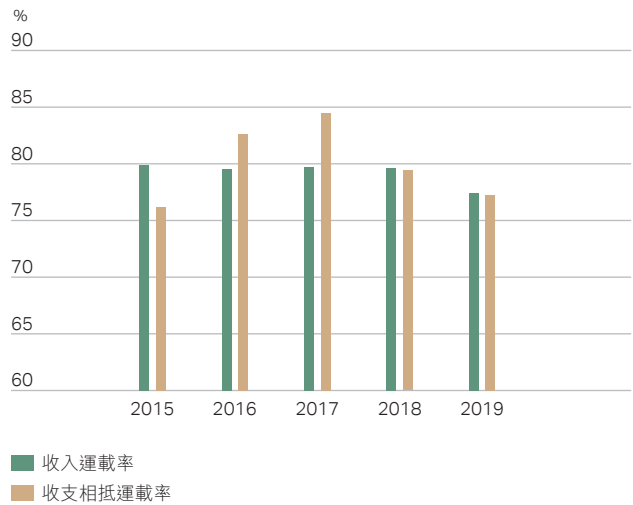
國泰航空及國泰港龍航空：乘客及貨物運載數量



- 整體收入運載率下跌二點二個百分點至百分之七十七點四，而收支相抵運載率則為百分之七十七點二。
- 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	874
假設貨物運載率增加一個百分點	328
假設乘客收益率增加港幣一仙	1,344
假設貨物收益率增加港幣一仙	113

國泰航空及國泰港龍航空：收入及收支相抵運載率



財務評述

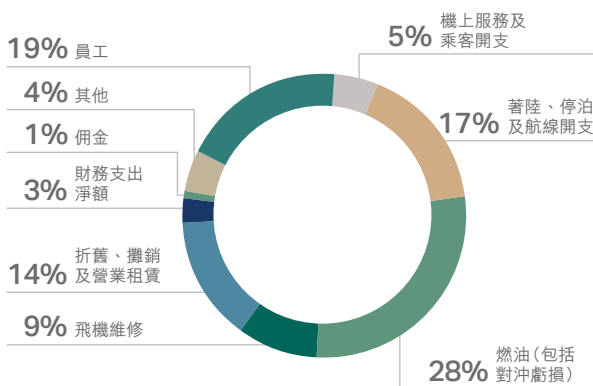
營業開支

	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%

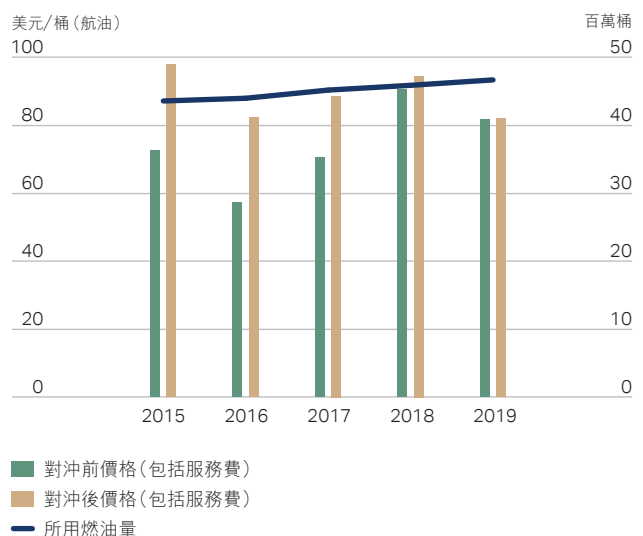
* 採納《香港財務報告準則》第16號導致折舊及財務支出增加，但因租賃支出減少而被抵銷。

- 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。

集團營業開支總額



集團燃油價格及耗油量



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 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*	附註
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：

- 如「業務回顧」所述有關客運及貨運服務的內容。
- 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。
- 二零一八年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。
- 機上銷售的銷售成本與機上銷售收回款項項目同步減少。
- 貨物處理成本因貨運業務減少而下降。
- 平均飛機燃油價格下降百分之十及燃油對沖虧損減少。
- 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。
- 飛機租賃費用減少因終止與阿特拉斯航空的合約而減少。
- 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。

財務評述

燃油開支及對沖

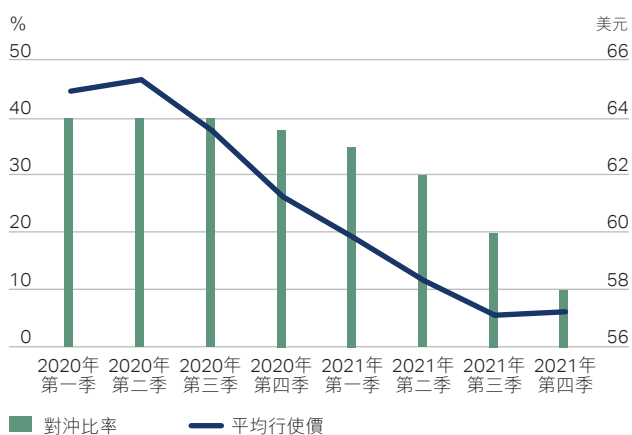
集團燃油成本的分項數字如下：

	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下圖。

燃油對沖比率



- 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。上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。

稅項

- 主要由於按年業績下跌，稅項支出減少港幣一千二百萬元，為港幣四億五千四百萬元。

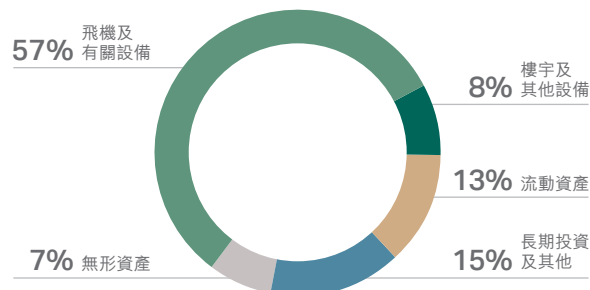
股息

- 本年度派付的股息為港幣七億零八百萬元，建議不派發第二次中期股息。
- 二零一九年的每股股息減至港幣零點一八元（二零一八年：港幣零點三元）。

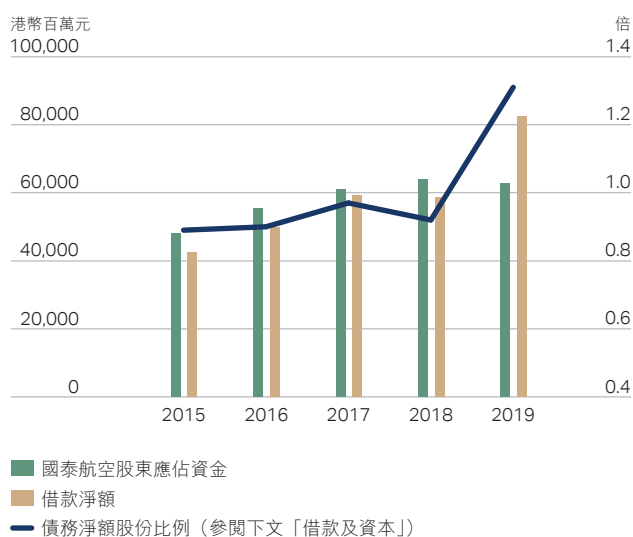
資產

- 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，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。

資產總值



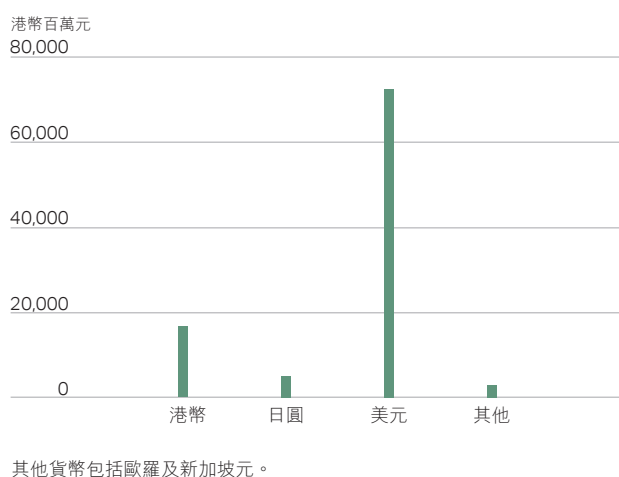
債務淨額及股本



借款及資本

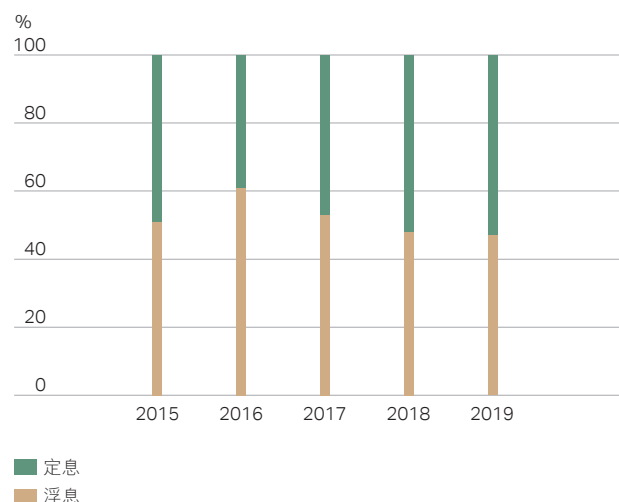
- 借款 (反映採納《香港財務報告準則》第16號) 增加至港幣九百七十二億六千萬元，增幅為百分之三十一點七。主要借款貨幣包括美元、港幣及日圓，並須於二零三三年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之五十二點八現為定息借款。《香港財務報告準則》第16號並沒有對借款貨幣組合作出重大改變，撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款增加百分之四點六至港幣七百七十二億九千三百萬元，須於二零三一年或之前全部償還，其中百分之四十四點二為定息借款。
- 於二零一九年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金合共港幣二百億一千一百萬元，包括流動資金港幣一百四十八億六千四百萬元 (其中美元佔百分之七十九點九) 及已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) 增加百分之四十點七至港幣八百二十三億九千六百萬元。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。

借款 (主要貨幣)



- 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。
- 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 (相對於借貸契約所定的二點零倍)。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。

借款額的利息安排比例 (包括衍生工具)





高績效文化

我們的團隊均經過嚴格訓練，以服務為本，務求以充足的知識和技巧讓乘客享受每個旅遊細節。

可持續發展回顧

可持續發展

集團秉持可持續發展的原則，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/>。

最新表現資料 — 國泰航空及國泰港龍航空

		2019	2018	變幅
環境				
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%
耗電量	兆瓦時	32,900	37,762	-12.9%
紙張耗用量（辦公室）	噸	67	80	-16.3%
紙張回收量（辦公室及機上）	噸	1,480	1,528	-3.1%
金屬回收量（辦公室及機上）	千克	39,209	37,290	+5.1%
塑料回收量（辦公室及機上）	千克	43,108	39,624	+8.8%
僱員				
僱員總數	人數	27,342	26,623	+2.7%
按地域劃分				
香港	%	78.1	76.3	+1.8個百分點
外站	%	21.9	23.7	-1.8個百分點
按僱用類別劃分				
機組人員	%	15.0	14.9	+0.1個百分點
機艙服務員	%	48.4	47.8	+0.6個百分點
地勤人員	%	36.6	37.3	-0.7個百分點
按性別劃分				
女性	%	61.1	59.7	+1.4個百分點
男性	%	38.9	40.3	-1.4個百分點

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/our-publications.html）。

可持續發展回顧

二零一九年的獎項及肯定

- 國泰航空連續十一年為「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。我們在二零一九年就「碳信息披露計劃」氣候變化意見調查作出回應，並取得B級評級。
- 二零一九年，國泰航空於BDO環境、社會及管治大獎中獲大市值類別的「ESG最佳表現大獎」及「最佳ESG報告大獎」。

二零一九年摘要

環境

- 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。
- 二零一九年集團所有空中巴士A350-1000型飛機由圖魯茲出廠的交付航程所採用的燃油均含生物燃油。
- 國泰航空及國泰港龍航空已於二零一九年十一月實現完全無紙化，推出電子飛行文件計劃，減少燃油消耗及浪費紙張。
- 我們推出了兩個新項目，作為「飛向更藍天」碳抵銷計劃的一部分。二零一九年抵銷的二氧化碳量為三萬二千三百二十一噸。該計劃自二零零七年推出以來，已抵銷超過十九萬七千噸二氧化碳。
- 自國泰航空於二零一八年宣佈實行單次使用塑膠策略以來，業務每年移除超過三千二百萬件單次使用的塑膠用品。國泰航空亦於二零一九年宣佈其三年目標，期望在二零二二年底前將其單次使用塑膠足跡減半。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司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啟的食物，而惜食堂則收集國泰航空飲食服務廚房內未用及剩餘的食物。於二零一九年捐贈的剩餘食物超過四百噸。
- 國泰航空於二零一九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

- 我們在二零一九年舉辦第八屆「飛躍理想計劃」。合共一百八十名中學生及六十名義工參與為期六個月的計劃，從中學習寶貴的航空知識、參觀相關航空機構，及參與解決社會議題的項目。三十名優秀的學員更獲安排前往阿德萊德參觀飛行訓練學校，並與國泰航空的見習機師會面。
- 國泰航空於二零一九年推出「Cathay ChangeMakers 國泰領航者」計劃，以肯定和表揚在相關界別對社會帶來正面影響的領袖。除贊助機票，國泰航空亦透過其社區參與計劃以及與僱員及會員的聯繫，令各界加深認識 ChangeMakers 的善舉。二零一九年三位「Cathay ChangeMakers 國泰領航者」分別包括食物回收及援助機構「惜食堂」創辦人董愛麗、海洋塑膠污染紀錄片《A Plastic Ocean》導演 Craig Leeson，以及致力協助少數族裔適應文化差異及融入社會的社工 Jeffrey Andrews。
- 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。
- 一群國泰航空員工於二零一九年六月前赴中國內地貴州省，了解「零錢布施」計劃的捐款在當地的運用情況。
- 「零錢布施」計劃的部分善款撥捐「國泰愛心兒童輪椅庫」，其善款為患有神經肌肉病變的兒童提供經特別改裝的輪椅。
- 我們安排各界參觀位於香港國際機場的總部，二零一九年接待了約九千三百四十名訪客。
- 「國泰飛行證書計劃」由國泰航空與香港航空青年團及香港童軍總會合辦，參加者可獲得有關香港航空業的第一手知識，並由國泰港龍航空的飛行員給予個人指導。二零一九年，國泰航空及國泰港龍航空的飛行員在九個月內為四十名參加者提供個人指導。至今修畢該計劃的參加者超過三百六十人，其中超過百分之五十五的畢業學員已投身航空相關行業。
- 國泰航空自二零零三年起獲香港社會服務聯會授予「商界展關懷」獎，以表揚公司盡其履行良好企業公民的責任。
- 國泰航空於二零一九年就現代奴隸制議題舉行員工簡介會。集團亦於本年發表《反現代奴隸制及人口販運政策》。

對僱員的承擔

- 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。
- 國泰航空及國泰港龍航空於二零一九年招聘逾三千名員工，包括一千五百名機艙服務員及三百五十名飛行員。
- 二零一九年，國泰航空的見習機師培訓計劃超過一百名學員畢業。
- 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#，現年五十四歲，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#，現年五十八歲，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、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#，現年四十七歲，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及香港華民航空有限公司董事。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。

馬天偉#，現年五十三歲，自二零一一年十一月起出任公司財務總裁（前稱財務董事）兼董事，現亦擔任港龍航空有限公司及香港華民航空有限公司董事，之前任職太古股份有限公司副財務董事。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。

鄧健榮#，現年六十一歲，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

蔡劍江，現年五十六歲，自二零零九年十一月起出任公司董事，自二零一四年三月起出任副主席。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董事長。

朱國樑#，現年五十八歲，自二零一一年三月起出任公司董事。他於二零一一年三月至二零一四年三月擔任常務總裁，並於二零一四年三月至二零一七年四月出任行政總裁。他亦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。他已辭任上述職務，由二零二零年四月十四日開始生效。他是中國人民政治協商會議上海市委員會委員。他於一九八四年加入太古集團，曾於該集團的香港、中國內地、台灣、泰國及澳洲辦事處工作。

劉美璇®**，現年五十九歲，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。

宋志勇，現年五十四歲，自二零一四年三月起出任公司董事，現為中國國際航空股份有限公司副董事長及總裁。

施銘倫[#]，現年四十六歲，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^{#+}，現年三十九歲，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^{*◎}，現時五十一歲，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會計師。

張卓平[#]，現年四十八歲，獲委任為公司董事，於二零二零年四月十四日生效，並獲委任為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，於同日生效。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，現年五十八歲，自二零一一年六月起出任公司董事，現為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⁺，現年五十五歲，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）有限公司及其全資附屬公司亞洲保險有限公司總裁兼執行董事，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^{*◎}，現年六十三歲，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、Grosvenor Asia Pacific Limited 及 BW Group Limited 獨立非執行董事，以及 BW LPG Limited 副主席，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^{*◎}，現年五十九歲，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⁺⁺，現年五十五歲，自二零一五年五月起出任公司董事，現為東方海外（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[#]，現年四十八歲，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二零一九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六十九頁至第一百三十七頁。

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一百二十一頁至第一百二十二頁。

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。集團截至二零一九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六十九頁至第一百三十七頁的財務報表內。合資及聯屬公司的詳情載於財務報表附註10。

股息

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。

暫停辦理股東登記

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。

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七十二頁的股東權益變動表及財務報表附註22。

會計政策

主要會計政策列於第一百二十三頁至第一百三十七頁。

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七百萬元。

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8，而飛機購置詳情則載於第十九頁。

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。

資本承擔及或有事項

集團於二零一九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30。

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、馬天偉、施銘倫、施維新及鄧健榮現為及張卓平將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。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。何杲及盧家培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，其辭任於二零一九年八月十九日生效。史樂山在辭任前因身為太古集團董事及僱員而存在此利益關係，其辭任於二零一九年十一月六日舉行的公司董事會議結束時生效。朱國樑因身為太古集團董事及僱員而存在此利益關係，直至其辭任於二零二零年四月十四日生效為止。

截至二零一九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29。

董事局報告

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，其總值約佔集團二零一九年度營業開支的百分之三點八。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。

須予披露交易

公司、Hong Kong Express Holding Company Limited（作為賣方）及海航航空集團有限公司（作為賣方擔保人）於二零一九年三月二十七日簽訂股份收購協議，由公司購買及由賣方出售香港快運航空有限公司百分之一百股本權益。交易構成上市規則下的一項須予披露交易，並於二零一九年七月十九日完成。就此，公司已分別刊發二零一九年三月二十七日及二零一九年七月十九日的有關公告。交易代價為港幣四十七億六千五百萬元，包括(i)現金代價港幣十八億零二百萬元，以現金支付；及(ii)非現金代價港幣二十九億六千三百萬元，透過發行及更替承兌貸款票據結付。

持續關連交易

截至二零一九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。

截至二零一九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合共港幣二千五百萬元的服務費及按成本值償付港幣二億零四百萬元的開支。

(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、飛機引擎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特別股東大會。

截至二零一九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三十九億四千七百萬元；而港機集團應付予集團的費用則合共港幣三千四百萬元。

- (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。

截至二零一九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二億八千八百萬元；而國航集團應付予集團的金額則合共港幣三億七千七百萬元。

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《實務說明》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：

董事局報告

- (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三十五。集團的最大顧客佔銷售額百分之二，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十二。

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

米爾頓獲委任為董事，於二零一九年五月十五日舉行的公司二零一九年股東周年大會結束時生效。林紹波及鄧健榮獲委任為董事，於二零一九年八月十九日生效。賀以禮獲委任為董事並獲選為主席，於二零一九年十一月六日舉行

的公司董事局會議結束時生效。張卓平獲委任為董事，於二零二零年四月十四日生效。公司其他所有現任董事全年任職，其名單見於本報告書題為「董事及要員」的章節中。利蘊蓮退任董事職務，於二零一九年五月十五日舉行的公司二零一九年股東周年大會結束時生效。何杲及盧家培辭任董事職務，於二零一九年八月十九日生效。史樂山退任主席及董事職務，於二零一九年十一月六日舉行的公司董事局會議結束時生效。朱國樑辭任董事職務，於二零二零年四月十四日生效。

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，宋志勇、施銘倫及肖烽今年退任，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賀以禮、林紹波、米爾頓、鄧健榮及張卓平亦告退任，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；該等董事並無自集團收取其他薪酬。

董事權益

於二零一九年十二月三十一日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，一名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	個人	1,000	0.00003
中國國際航空股份有限公司			
劉美璇	個人	40,000	0.00028

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、史樂山、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，所有在截至二零一九年十二月三十一日止年度內或由二零二零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，自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二零一九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：

董事局報告

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	2,949,997,987	74.99	應佔權益 (a)
2. 中國航空集團有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 (b)
3. 太古股份有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 (a)
4. 英國太古集團有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 (c)
5. 卡塔爾航空集團	392,991,000	9.99	實益 (d)

註：於二零一九年十二月三十一日：

- (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2,949,997,987股本公司股份的權益，包括：
- (i) 1,770,238,000股直接由太古公司持有；
- (ii) 1,179,759,987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288,596,335股、Custain Limited 持有280,078,680股、Easerich Investments Inc. 持有191,922,273股、Grand Link Investments Holdings Ltd. 持有189,976,645股、Motive Link Holdings Inc. 持有207,376,655股及Perfect Match Assets Holdings Ltd. 持有21,809,399股。
- (b) 中國航空集團有限公司被視為擁有合共2,949,997,987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共擁有2,949,997,987股本公司股份的權益。
- (d) 卡塔爾航空集團乃持有合共392,991,000股本公司股份的實益擁有人。

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，二零二零年三月十一日

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。

企業管治報告

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、內部審核及財務匯報職能方面的資源、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、朱國樑、韓兆傑、林紹波、劉美璇、馬天偉及鄧健榮現為及張卓平將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。

企業管治報告

於二零二零年三月十一日，董事局在審核董事局的組合後，提名賀以禮、林紹波、米爾頓、宋志勇、施銘倫、鄧健榮、肖烽及張卓平，向股東推薦作為二零二零年股東周年大會參與選舉／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。董事局亦已考慮賀以禮、林紹波、米爾頓、宋志勇、施銘倫、鄧健榮及肖烽各自對董事局的貢獻及恪盡職守。董事局信納米爾頓具備符合上市規則所載準則的獨立性。參與選舉／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 (18%)		48-56歲 (41%)		57-66歲 (41%)
性別	男性 (94%)			女性 (6%)	
種族	美國人 (6%)		澳洲人 (6%)		英國人 (29%) 華人 (59%)
董事服務任期	1-5年 (65%)		6-10年 (29%)		10年以上 (6%)
技能、專業知識及經驗	公司行政人員 (76%)			會計、銀行及金融 (24%)	

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，有關利益申報定期更新。

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。

二零一八年已定下二零一九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。

董事局於二零一九年內開會共六次。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五十頁的列表。董事局會議的平均出席率為百分之九十六。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。

董事局作出決定，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核准的決定
- 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。

主席每年最少與獨立非常務董事舉行一次沒有其他董事出席的會議。

企業管治報告

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	二零一九年 股東周年大會
常務董事							
賀以禮 — 主席 (於二零一九年十一月六日獲委任)	不適用					不適用	不適用
史樂山 — 主席 (於二零一九年十一月六日退任)	6/6					1/2	√
何杲 (於二零一九年八月十九日辭任生效)	4/5				7/8	1/1	√
韓兆傑	6/6				9/12	2/2	√
林紹波 (於二零一九年八月十九日獲委任)	1/1				3/4	1/1	不適用
盧家培 (於二零一九年八月十九日辭任生效)	4/5				8/8	1/1	√
馬天偉	6/6				11/12		√
鄧健榮 (於二零一九年八月十九日獲委任)	1/1				4/4	1/1	不適用
非常務董事							
蔡劍江	6/6					0/2	X
朱國樑	6/6					2/2	√
劉美璇	6/6	3/3	1/2		7/12	2/2	√
宋志勇	6/6					0/2	X
施銘倫	6/6					2/2	√
施維新	6/6			2/2		2/2	√
肖烽	6/6	3/3	2/2		10/12	0/2	X
趙曉航	6/6				9/12	0/2	X
獨立非常務董事							
陳智思	5/6			2/2		2/2	√
夏理遜	6/6	3/3	2/2			2/2	√
利蘊蓮 (於二零一九年五月十五日退任)	2/2	1/1		1/1		1/1	√
米爾頓 (於二零一九年五月十五日獲委任)	4/4	2/2	2/2			0/1	不適用
董立均	5/6	2/3		1/1		2/2	√
平均出席率	96%	93%	88%	100%	81%	69%	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匯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。

於二零一九年十二月三十一日，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。

企業管治報告

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匯報有關安全的事宜。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、林紹波及馬天偉），以及五名非常務董事（蔡劍江、劉美璇、宋志勇、肖烽及趙曉航）。

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、林紹波及馬天偉）、三名非常務董事（劉美璇、肖烽及趙曉航）、財務部主管（Christopher Buckley）、庫務部主管（吳素珊）及一名來自財經界的獨立代表。

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。董立均接替利蘊蓮擔任薪酬委員會主席，於二零一九年五月十五日舉行的公司二零一九年股東周年大會結束時生效。其他所有成員於二零一九年全年任職。

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27。

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鉤的花紅。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。

薪酬委員會於二零一九年十月的會議上審核給予常務董事的薪酬架構及水平。會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27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：

	2019 港幣	2020 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 — 請參閱第五十四頁至第五十七頁

審核委員會 — 請參閱第五十八頁至第六十頁

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

企業管治報告

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，會員均為非常務董事。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，向行政總裁匯報。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（劉美璇、夏理遜、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。所有成員於二零一九年下半年（於二零一九年七月一日委員會成立後）任職。

董事局風險管理委員會於二零一九年間共開會兩次。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。

委員會於二零一九年間的工作，包括檢討下列事宜：

- 集團的風險管理框架
- 集團的風險管理政策及程序
- 集團的數據管治及網絡保安風險
- 香港的社會及政治局勢對集團的影響
- 有關香港快運航空有限公司的風險管理問題，該公司於二零一九年七月十九日成為公司旗下的全資附屬公司

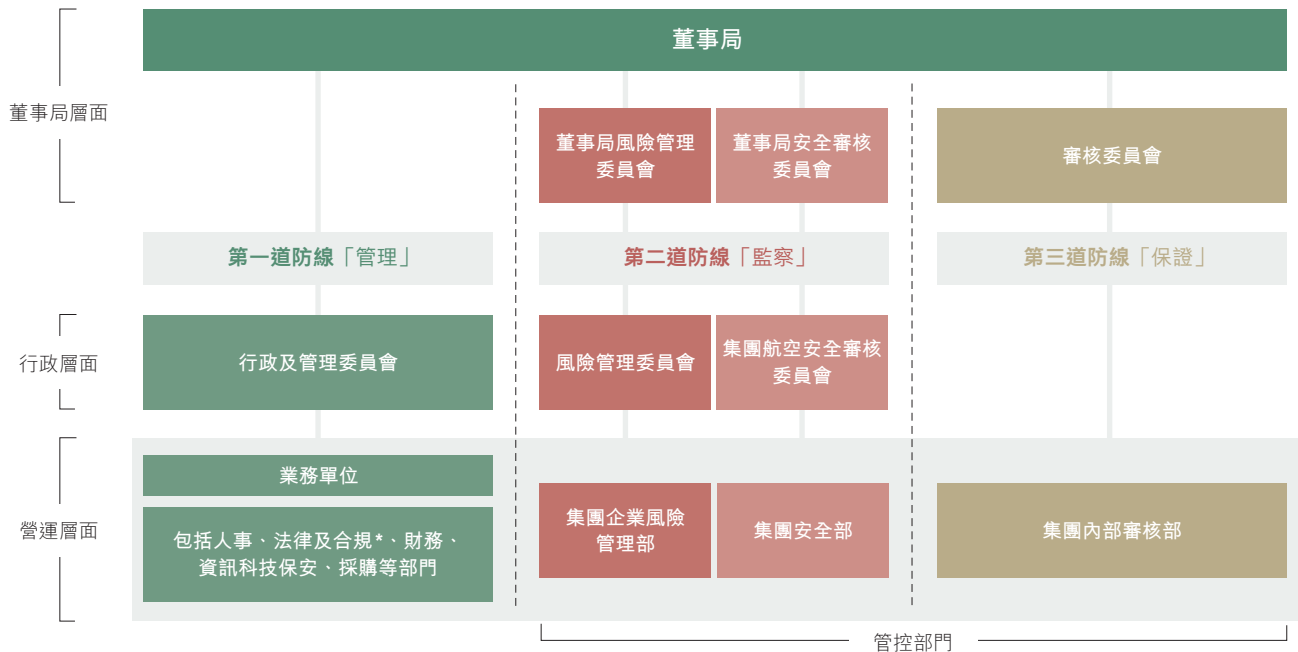
風險管理總裁於二零一九年四月獲委任，各個新成立的委員會至今已舉行兩次會議。

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會提供全面的保證。

第五十五頁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



* 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：

- 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「風險負責人」融入集團各項業務中，風險負責人負責識別及管控一個或多個業務領域，並向集團企業風險管理部上報任何違規或形成中的風險。

企業管治報告

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。

由二零一九年開始，公司透過與高級管理人員舉行工作坊來編製風險紀錄冊。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「三十天」最令高級管理人員關注的企業風險表。

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，逐一考量三十天風險的嚴重程度，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，然後與三十天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負責人合作，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匯報。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。

特別易受三十天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匯報

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匯報該等工作。

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。

二零一九年的重點工作

二零一九年的重點工作是設立新的風險管理框架，以及加強風險識別及考量工作。至今涵蓋的範圍包括數據管治及網絡保安風險，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。行動包括加強取得數據當事人同意、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。

基於香港現時持續發生的事件，本年度甚受關注的風險是香港作為國際航點或中轉站的吸引力可能下降，以及因此而對集團造成的影響。為應對這些挑戰，我們已成立由行政總裁擔任主席的工作小組及督導委員會執行臨時管治，以統籌整個集團的相關行動，特別是有關顧客及員工的保安及安全，以及識別在此環境下顯著加速及有機會發酵的新風險。應對來港（尤其是由區內其他地方出發）客運市道低迷的行動，包括在整個航空網絡推廣由公司航點連接其他地方的接駁交通。

集團亦舉辦了工作坊，內容包括識別有關收購及營運香港快運、採用第三方以及組織架構及文化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。此外亦計劃就有關營運技術及氣候變化的風險舉辦工作坊，並且繼續監察香港作為航空樞紐的局勢的相關風險。在所有情況下，我們已跟指定的業務風險負責人議定行動計劃，並跟進有關的改進情況以及對評分作出相應的修訂。

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。如第五十八頁至第六十頁所述，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務，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，匯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。

企業管治報告

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、紀錄及匯報有關營運、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(劉美璇、夏理遜、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。夏理遜接替利蘊蓮擔任審核委員會主席及米爾頓獲委任為審核委員會成員，於二零一九年五月十五日舉行的公司二零一九年股東周年大會結束時生效。其他所有成員於二零一九年全年任職。

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。

審核委員會於二零一九年間共開會三次。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。

委員會於二零一九年間的工作，包括檢討下列事宜：

- 有關集團業績表現的正式公告（包括二零一八年報告書及二零一九年中期報告及公告）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
- 通過二零二零年度內部審核計劃，及檢討二零一九年度計劃進度
- 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，詳情載述於第六十頁

- 公司對《企業管治守則》的遵守
- 公司的燃油對沖政策

委員會已在二零二零年審核二零一九年度的財務報表，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

企業管治報告

- 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
- 集團內部審核部匯報的重大風險
- 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工作，必須先向審核委員會提呈並取得批准，方可進行。

二零一九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、港幣七百萬元的稅務顧問服務費用及港幣一百萬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（馬天偉）、工務董事（簡禮賢）、航空顧客董事（羅世民）、航務董事（甘沛思機長）、人事董事（歐永棠）、航空服務董事（丘應樺）及商務董事（劉凱詩）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。

企業管治報告

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二零一九年五月十五日舉行。會議公開讓所有股東及傳媒參與。出席大會的董事詳列於第五十頁的列表。

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二零一八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

與股東有關的二零二零年主要日期載於本報告書題為「公司及股東資料」的章節中。

年內公司章程並無作出任何修訂。

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」)已審計列載於第六十九至第一百三十七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,此財務報表包括於二零一九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二零一九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。

獨立核數師報告

收益確認

請參閱會計政策第15項及綜合財務報表附註1和19

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>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。</p> <p>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中。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。</p> <p>貴集團備有精密的資訊科技系統，供追蹤每項銷售的服務提供點，以及追蹤發出「亞洲萬里通」里數及其後兌換及使用里數的情況。</p> <p>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。</p>	<p>我們用來評估收益確認的審計程序包括以下各項：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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； • 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； • 檢查與符合特定風險條件的會計分錄相關的文檔記錄； • 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； • 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11、13、16、18、22和31

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>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、外匯風險及息率風險。這些安排大部分根據《香港財務報告準則》進行對沖會計處理。於二零一九年十二月三十一日，該等合約產生港幣五億九千五百萬元的衍生財務資產及港幣九億一千七百萬元的衍生財務負債。</p> <p>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對沖合約，因此必須備有精密的系統以記錄及追蹤每份合約，並於每個財務報告日確定相關估值。另一個原因是對沖工具的估值及對沖有效性的評估既複雜，且涉及重大的管理層判斷，容易因為固有風險而出錯。</p>	<p>我們用來評估對沖會計處理的審計程序包括以下各項：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 評估管理層對衍生金融工具及相關對沖會計處理的內部控制在設計、實施和營運上的成效； • 抽樣要求訂約方就於報告日持有的衍生金融工具提供書面函證； • 抽查管理層的對沖文件及合約，以評估相關的會計處理是否符合當前的會計準則要求； • 抽樣重新計算對沖的有效性； • 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19項及綜合財務報表附註5、18和30

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>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30(d)。</p> <p>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。於二零一九年十二月三十一日已記錄的相關金額合共港幣二十七億四千五百萬元，其中港幣十九億五千一百萬元已作為稅項計入綜合財務狀況表，而其餘的港幣七億九千四百萬元則計入綜合財務報表附註18的其他應付款項結餘中。</p> <p>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。</p>	<p>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：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 委聘香港及有關海外法域的內部稅務專家，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； • 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； • 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； • 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。

對飛機及有關設備賬面值的評估

請參閱會計政策第5項及綜合財務報表附註8

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>於二零一九年十二月三十一日，貴集團的飛機及有關設備賬面值為港幣一千二百三十三億一千二百萬元，而截至二零一九年十二月三十一日止年度的相關折舊開支則為港幣一百一十五億七千五百萬元。</p> <p>貴集團每年檢討飛機及有關設備的估計可用年期、剩餘價值及賬面值，考慮因素包括機隊組合變動、目前及預測市值，以及影響資產可用年期、並因此可能對本年度的減值開支或折舊費用構成重大影響的技術性因素。</p> <p>我們把對飛機及有關設備賬面值的評估列為關鍵審計事項，因為其在綜合財務報表具重要性，亦因在應用貴集團的會計政策時，管理層需要針對上述因素出現變動的性質、時間及可能性作出重大判斷，有關判斷可能影響貴集團的飛機及有關設備賬面值以及在本年度及未來年度的折舊費用及減值開支。</p>	<p>我們用來評估飛機及有關設備賬面值的審計程序包括以下各項：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 參照貴集團過往的經驗及未來的營運計劃，包括未來購置飛機及安排飛機退役、其他可資比較的航空公司的政策，以及我們對航空業的認識，評估飛機及有關設備的估計可用年期及剩餘價值； • 考慮外部信息，例如第三方的報價、貴集團類似飛機或實際銷售協議的近期銷售數據，而可能導致對餘下可用年期或剩餘價值作出調整，然後對飛機的估計可用年期和剩餘價值作出的變動提出質詢； • 與貴集團管理團隊討論飛機及有關設備可能出現減值的跡象。倘確定該等跡象出現，便會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； • 考慮航空業的近期發展及市場情況，並對比管理層本年度及過往作出的估算及計劃，對管理層在進行減值評估時使用的假設及重大判斷提出質詢。

獨立核數師報告

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13和18

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>於二零一九年十二月三十一日，貴集團以租賃安排持有的飛機當中，有六十九架須按與出租人訂立租賃時協定的狀況交還飛機。</p> <p>管理層於每個報告期完結時估算維修成本及與歸還具有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有限使用期部件的預計使用期。</p> <p>於二零一九年十二月三十一日，貴集團就飛機維修成本作出的撥備合共港幣五十億三千一百萬元，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。</p> <p>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。</p>	<p>我們評估飛機維修撥備的審計程序包括以下各項：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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； • 通過審閱租賃條款，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； • 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； • 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。

分配給香港快運航空有限公司（「香港快運」）現金產生單位的商譽潛在減值評估

請參閱會計政策第2項及綜合財務報表附註9和26

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>貴集團於二零一九年七月十九日收購香港快運，產生港幣三十九億八千八百萬元商譽。其中港幣三十六億一千六百萬元分配給香港快運現金產生單位，另外港幣三億七千二百萬元分配給國泰航空有限公司及港龍航空有限公司現金產生單位。</p> <p>於二零一九年十二月三十一日，管理層根據已折現現金流預測，將香港快運現金產生單位的賬面價值與其使用價值互相比較，以就分配給香港快運現金產生單位的商譽進行減值評估。</p> <p>編備香港快運已折現現金流量預測時，需要估算未來現金流、增長率和折現率。鑑於相關交易於近期發生，加上香港快運作為低成本航空公司的業務模式，與貴集團經營的其他航空公司不同，因此，這些估算本身存在不確定因素。</p> <p>由於管理層在年終就分配給香港快運現金產生單位的商譽進行潛在減值評估時，會包含一些判斷假設，而管理層可能存在偏頗，因此，我們將上述評估列為關鍵審計事項。</p>	<p>我們評核就分配給香港快運現金產生單位的商譽潛在減值的審計程序包括以下各項：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 評核管理層為進行減值評估而對香港快運現金產生單位的識別及資產分配； • 參考現行會計準則的要求，並委聘內部估值專家，評核管理層就分配給香港快運現金產生單位的商譽進行減值評估時採用的方法； • 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； • 將收購時編備的預算業績與收購後的香港快運實際表現互相比較，以評核收購時現金流預測的準確程度，並向管理層查詢任何重大變化的原因；和 • 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。

綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

董事需對其他信息負責。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。

獨立核數師報告

- 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，相關的防範措施。

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

二零二零年三月十一日

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	2019 美元百萬元	2018 美元百萬元
收益					
客運服務		73,985	73,119	9,485	9,374
貨運服務		23,810	28,316	3,052	3,630
其他服務及收回款項		9,178	9,625	1,177	1,234
收益總額		106,973	111,060	13,714	14,238
開支					
員工		(20,125)	(20,211)	(2,580)	(2,591)
機上服務及乘客開支		(5,306)	(5,292)	(680)	(678)
著陸、停泊及航線開支		(17,758)	(17,486)	(2,277)	(2,242)
燃油(包括對沖虧損)		(29,812)	(33,869)	(3,822)	(4,342)
飛機維修		(9,858)	(9,401)	(1,264)	(1,205)
飛機折舊及租金		(12,022)	(12,743)	(1,541)	(1,634)
其他折舊、攤銷及租金		(2,991)	(2,851)	(384)	(365)
佣金		(927)	(862)	(119)	(111)
其他		(4,847)	(4,750)	(621)	(609)
營業開支		(103,646)	(107,465)	(13,288)	(13,777)
未計非經常性項目的營業溢利		3,327	3,595	426	461
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	2	114	–	15	–
營業溢利	3	3,441	3,595	441	461
財務支出		(3,276)	(2,457)	(420)	(315)
財務收入		337	343	43	44
財務支出淨額	4	(2,939)	(2,114)	(377)	(271)
應佔聯屬公司溢利		1,643	1,762	211	226
除稅前溢利		2,145	3,243	275	416
稅項	5	(454)	(466)	(58)	(60)
本年度溢利		1,691	2,777	217	356
非控股權益		–	(432)	–	(55)
國泰航空股東應佔溢利		1,691	2,345	217	301
每股盈利(基本及攤薄)	6	43.0仙	59.6仙	5.5仙	7.6仙
本年度溢利		1,691	2,777	217	356
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	–	4	–
界定福利計劃		1,061	(270)	136	(35)
其後可能重新歸類至損益的項目：					
現金流量對沖		551	1,586	71	203
應佔聯屬公司其他全面收益		(186)	628	(24)	81
海外業務換算產生的滙兌差額		(472)	(1,495)	(61)	(192)
本年度除稅後其他全面收益	7	987	449	126	57
本年度全面收益總額		2,678	3,226	343	413
應佔全面收益總額					
國泰航空股東		2,678	2,794	343	358
非控股權益		–	432	–	55
		2,678	3,226	343	413

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。

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。詳情載於會計政策第1項。第七十三頁至第一百二十二頁的附註及第一百二十三頁至第一百三十七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	2019 美元百萬元	2018 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	8	140,114	117,124	17,963	15,016
無形資產	9	15,151	11,174	1,942	1,432
於聯屬公司的投資	10	27,055	27,570	3,469	3,534
其他長期應收款項及投資	11	3,823	4,015	490	515
遞延稅項資產	15	1,089	793	140	102
		187,232	160,676	24,004	20,599
長期負債	12	(76,508)	(60,183)	(9,809)	(7,716)
其他長期應付款項	13	(4,806)	(4,649)	(616)	(596)
遞延稅項負債	15	(13,564)	(13,178)	(1,739)	(1,689)
		(94,878)	(78,010)	(12,164)	(10,001)
非流動資產淨值		92,354	82,666	11,840	10,598
流動資產及負債					
存貨		1,812	1,828	232	234
貿易及其他應收款項	16	10,608	12,475	1,360	1,599
流動資金	17	14,864	15,315	1,906	1,964
		27,284	29,618	3,498	3,797
長期負債的流動部分	12	(20,752)	(13,694)	(2,660)	(1,756)
貿易及其他應付款項	18	(18,218)	(17,646)	(2,336)	(2,262)
合約負債	19	(15,941)	(15,792)	(2,044)	(2,025)
無抵押銀行透支		-	(19)	-	(2)
稅項		(1,951)	(1,193)	(250)	(153)
應付予非控股權益的股息		-	(1)	-	-
		(56,862)	(48,345)	(7,290)	(6,198)
流動負債淨額		(29,578)	(18,727)	(3,792)	(2,401)
資產總值減流動負債		157,654	141,949	20,212	18,198
資產淨值		62,776	63,939	8,048	8,197
資本及儲備					
股本	20	17,106	17,106	2,193	2,193
儲備	22	45,667	46,830	5,855	6,004
國泰航空股東應佔資金		62,773	63,936	8,048	8,197
非控股權益		3	3	-	-
股東權益總額		62,776	63,939	8,048	8,197

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。

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。詳情載於會計政策第1項。

第七十三頁至第一百二十二頁的附註及第一百二十三頁至第一百三十七頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

董事
賀以禮

香港，二零二零年三月十一日

董事
夏理遜

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	2019 美元百萬元	2018 美元百萬元
營業業務					
業務帶來的現金	23	18,458	17,737	2,366	2,274
已收利息		179	248	23	32
已付利息		(3,010)	(1,956)	(386)	(251)
已付稅項		(285)	(1,504)	(36)	(193)
來自營業業務的現金流入淨額		15,342	14,525	1,967	1,862
投資業務					
購入附屬公司	26(b)	(1,697)	–	(218)	–
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少淨額		1,796	4,639	230	595
出售物業、廠房及設備所得款項		134	71	17	9
出售無形資產所得款項		–	196	–	25
出售待出售資產所得款項		–	865	–	111
其他長期應收款項及投資增加淨額		(60)	–	(8)	–
物業、廠房及設備及無形資產支出		(12,171)	(15,991)	(1,560)	(2,050)
已收聯屬公司股息		394	467	51	60
償還聯屬公司借款淨額		–	1,121	–	144
投資業務的現金流出淨額		(11,604)	(8,632)	(1,488)	(1,106)
融資業務					
購入非控股權益		–	(36)	–	(5)
新融資	12	16,975	11,237	2,176	1,441
租賃安排的首期現金利益	15	837	1,029	107	132
借款及租賃還款	12	(18,785)	(16,198)	(2,408)	(2,077)
已派股息 – 國泰航空股東		(1,495)	(590)	(192)	(76)
– 非控股權益		(1)	(564)	–	(72)
融資業務的現金流出淨額		(2,469)	(5,122)	(317)	(657)
現金及視同庫存現金增加		1,269	771	162	99
於一月一日結算的現金及視同庫存現金		7,653	6,914	981	886
滙兌差額的影響		(41)	(32)	(5)	(4)
於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金	25	8,881	7,653	1,138	981

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。

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。詳情載於會計政策第1項。第七十三頁至第一百二十二頁的附註及第一百二十三頁至第一百三十七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

截至二零一九年十二月三十一日止年度

	國泰航空股東應佔部分								股東權益 總額 港幣百萬元
	股本 港幣百萬元	保留溢利 港幣百萬元	投資重估	投資重估	現金流量	其他	總額	非控股權益 港幣百萬元	
			儲備 (可回撥) 港幣百萬元	儲備 (不可回撥) 港幣百萬元	對沖儲備 港幣百萬元				
二零一八年十二月 三十一日的結餘	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 的調整結餘	17,106	44,610	-	(181)	83	(28)	61,590	3	61,593
本年度溢利	-	1,691	-	-	-	-	1,691	-	1,691
其他全面收益	-	1,061	-	33	551	(658)	987	-	987
本年度全面收益總額	-	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
二零一七年十二月 三十一日的結餘	17,106	44,115	505	-	(1,503)	878	61,101	171	61,272
首次應用《香港財務報告 準則》第9號的影響	-	725	(505)	(181)	-	(39)	-	-	-
首次應用《香港財務報告 準則》第15號的影響	-	631	-	-	-	-	631	-	631
二零一八年一月一日 的調整結餘	17,106	45,471	-	(181)	(1,503)	839	61,732	171	61,903
該年度溢利	-	2,345	-	-	-	-	2,345	432	2,777
其他全面收益	-	(270)	-	-	1,586	(867)	449	-	449
該年度全面收益總額	-	2,075	-	-	1,586	(867)	2,794	432	3,226
二零一七年年中期股息	-	(197)	-	-	-	-	(197)	-	(197)
二零一八年第一次 中期股息	-	(393)	-	-	-	-	(393)	-	(393)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	(564)	(564)
購入非控股權益	-	-	-	-	-	-	-	(36)	(36)
二零一八年十二月 三十一日的結餘	17,106	46,956	-	(181)	83	(28)	63,936	3	63,939

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。詳情載於會計政策第1項。第七十三頁至第一百二十二頁的附註及第一百二十三頁至第一百三十七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 (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。詳情載於會計政策第1項。

(b) 按地域提供的資料

	2019 港幣百萬元	2018 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

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. 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。

3. 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。詳情載於會計政策第1項。

財務報表附註

損益及其他全面收益表

4. 財務支出淨額

	2019 港幣百萬元	2018 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按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。詳情載於會計政策第1項。

5. 稅項

	2019 港幣百萬元	2018 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（附註15）	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（見財務報表附註30(c)）。

5. 稅項 (續)

稅項支出與按適用稅率和除稅前溢利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。詳情載於會計政策第1項。

6. 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。

7. 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) (附註14)	1,188	(311)
– 遞延稅項 (附註15)	(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 (附註22)	(831)	1,366
– 遞延稅項 (附註15)	(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

財務報表附註

財務狀況表

8. 物業、廠房及設備

	飛機及有關設備			其他設備		土地及樓宇			總額
	擁有	籌資租賃	使用權	擁有	使用權	擁有	使用權	興建中	
	港幣百萬元	港幣百萬元	資產 ^(a)	港幣百萬元	資產 ^(a)	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
成本									
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
二零一八年一月一日的結餘	110,301	43,711	-	5,424	-	15,141	-	35	174,612
滙兌差額	-	-	-	(1)	-	-	-	-	(1)
增購	12,936	2,136	-	157	-	129	-	32	15,390
出售	(2,311)	-	-	(167)	-	(92)	-	(32)	(2,602)
調撥	1,321	(1,321)	-	-	-	13	-	(13)	-
二零一八年十二月三十一日的結餘	122,247	44,526	-	5,413	-	15,191	-	22	187,399
累積折舊及減值									
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
本年度折舊	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
二零一八年一月一日的結餘	42,944	12,237	-	3,165	-	5,084	-	-	63,430
該年度折舊	6,149	2,015	-	360	-	725	-	-	9,249
出售	(2,170)	-	-	(166)	-	(68)	-	-	(2,404)
調撥	847	(847)	-	-	-	-	-	-	-
二零一八年十二月三十一日的結餘	47,770	13,405	-	3,359	-	5,741	-	-	70,275
賬面淨值									
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
二零一八年十二月三十一日的結餘	74,477	31,121	-	2,054	-	9,450	-	22	117,124

(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號的籌資租賃資產已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，租賃土地預付租金已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。

8. 物業、廠房及設備 (續)

於二零一九年一月一日前適用

集團有權根據租賃協議使用若干資產，並將該等資產歸類為籌資租賃或營業租賃。

(a) 籌資租賃資產

若干飛機以籌資租賃方式持有，於各租約期滿時可行使選擇權購買該等飛機。餘下租約期限由一至十一年不等。部分租金以浮動方式計算，一般與市場息率掛鈎。所有租賃均容許有分租權，但須獲得原出租人同意。部分租約如於指定期滿日前終止，須支付提前還款罰款。

(b) 營業租賃資產

若干飛機、土地、樓宇及其他設備以營業租賃方式持有。

根據有關飛機的營業租賃協議，租金部分為固定形式，部分為浮動形式，不得分租。於二零一八年十二月三十一日，六十架飛機以營業租賃方式持有，大部分均有購買權及未資本化。

有關土地、樓宇及其他設備的營業租賃一般以固定租金方式租用，並有選擇權在期滿後以新條款續租。

於二零一八年十二月三十一日，已承擔的營業租賃於以下各期的未來應付最低租款如下：

	2018 港幣百萬元
飛機及有關設備：	
– 一年內	3,469
– 一年至兩年	3,109
– 兩年至五年	6,017
– 五年以上	3,055
	15,650
土地、樓宇及其他設備：	
– 一年內	858
– 一年至兩年	485
– 兩年至五年	932
– 五年以上	2,033
	4,308
	19,958

於二零一九年一月一日開始適用

(c) 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，該等賬項之前根據《香港會計準則》第17號歸類為營業租賃。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。按此方法，集團調整於二零一九年一月一日的期初結餘，以確認有關該等租賃的使用權資產及租賃負債（詳情載於會計政策第1項）。自二零一九年一月一日起，將來的應付租款根據會計政策第6項及第9項於綜合財務狀況表中確認為租賃負債。

財務報表附註

財務狀況表

8. 物業、廠房及設備 (續)

於截至二零一九年十二月三十一日止年度內，使用權資產增加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24及12。

(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。

集團於二零一九年十二月三十一日根據若干租賃合約持有四十二架飛機，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九年不等。

集團於二零一九年十二月三十一日根據若干租賃合約持有六十九架飛機，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十一年不等。

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。在一般情況下，集團致力在合約中訂明延期選擇權以增加營運的彈性。集團於租約開始之日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 港幣百萬元	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) 港幣百萬元
飛機及有關設備	35,259	8,993

(ii) 其他設備

集團根據若干租約租用其他設備，租用期由一年至九年不等。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，根據土地租賃條款無需繼續付款，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。相關租約將在二十八年內到期。

(iv) 供自用租賃物業

集團根據若干租約租用其他物業，租用期由一年至十四年不等。部分租賃訂明可選擇在重新議定所有條款下續約，而部分租約則訂有少量基於收益或處理噸數計算的可變租款。

(d) 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。於年結日，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三十九億四千五百萬元(二零一八年：港幣三十五億六千萬)。此等預付款項不作折舊準備。

(e) 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12。

9. 無形資產

	商譽 港幣百萬元	電腦軟件 港幣百萬元	其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
成本				
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
二零一八年一月一日的結餘	7,666	6,227	253	14,146
增購	-	601	-	601
出售	-	-	(214)	(214)
二零一八年十二月三十一日的結餘	7,666	6,828	39	14,533
累積攤銷及減值				
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
本年度攤銷	-	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
二零一八年一月一日的結餘	-	2,793	132	2,925
該年度攤銷	-	549	4	553
出售	-	-	(119)	(119)
二零一八年十二月三十一日的結餘	-	3,342	17	3,359
賬面淨值				
二零一九年十二月三十一日的結餘	11,654	3,478	19	15,151
二零一八年十二月三十一日的結餘	7,666	3,486	22	11,174

分配予集團各現金產生單位的商譽如下：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
國泰航空及國泰港龍航空	7,884	7,512
香港快運	3,616	-
其他	154	154
	11,654	7,666

國泰航空及國泰港龍航空應佔商譽港幣七十八億八千四百萬元（二零一八年：港幣七十五億一千二百萬元）主要與收購國泰港龍航空有關，年內新增的港幣三億七千二百萬元是有關收購香港快運所得商譽分配至國泰航空及國泰港龍航空的現金產生單位。國泰航空及國泰港龍航空現金產生單位的可收回金額按使用價值計算而釐定。該等計算使用根據董事局已批准的三年財務預算及涵蓋四至十年的業務計劃得出的現金流量預測。為期十年的預測被視為適合航空業務，以顧及預期增長計劃、通脹壓力及適度的生產力增長。超過十年的現金流量按估計的一般年度增長率百分之一點五至百分之二點二五（二零一八年：百分之一點五至百分之三）推算，而該增長率並不超過現金產生單位所營運的業務之長期平均增長率。採用的貼現率為百分之七點二（二零一八年：百分之八點二）並未計及稅項，及反映相關分部的特定風險。

財務報表附註

財務狀況表

9. 無形資產 (續)

香港快運應佔商譽港幣三十六億一千六百萬元(二零一八年：零)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。香港快運現金產生單位的可收回金額按使用價值計算而釐定。該等計算使用根據董事局已批准的十二年業務計劃得出的現金流量預測。為期十二年的預測被視為適合此項新收購的航空業務，以顧及預期增長計劃、通脹壓力及適度的生產力增長。超過十二年的現金流量按估計的一般年度增長率百分之一點五至百分之二點二五推算，而該增長率並不超過現金產生單位所營運的業務的長期平均增長率。採用的貼現率為百分之七點五並未計及稅項，及反映相關分部的特定風險。

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及相關商譽的賬面值超逾其各自的可收回金額。

10. 於聯屬公司的投資

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
應佔資產淨值		
– 香港上市	20,090	20,821
– 非上市	3,404	3,115
商譽	3,266	3,337
	26,760	27,273
聯屬公司所欠借款	295	297
	27,055	27,570

於二零一九年十二月三十一日結算，於香港上市的聯屬公司國航的股份市值為港幣二百零八億三千三百萬元(二零一八年：港幣一百七十九億六千二百萬元)。

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：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
聯屬公司下述賬項總額		
– 流動資產	27,452	28,740
– 非流動資產	294,621	246,280
– 流動負債	(84,402)	(82,479)
– 非流動負債	(124,361)	(77,043)
收益	157,601	154,285
來自持續營運的溢利	8,832	7,895
其他全面收益	(232)	4,119
全面收益總額	8,600	12,014
已收聯屬公司股息	309	374
調節至集團於聯屬公司的權益		
– 聯屬公司資產淨值總額	113,310	115,498
– 按實際權益計算集團應佔聯屬公司資產淨值 (二零一九年：百分之十八點一三；二零一八年：百分之十八點一三)	20,543	20,940
– 相互持股的影響及其他	(453)	(119)
– 商譽	3,266	3,337
	23,356	24,158

10. 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。

集團二零一九年的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及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。國航最新提供的賬目乃計算至二零一九年九月三十日（二零一八年：二零一八年九月三十日）。

國航已於二零一九年一月一日首次應用《國際財務報告準則》第16號「租賃」，以確認新增的使用權資產港幣三百八十八億四千四百萬元及之前根據《國際會計準則》第17號「租賃」歸類為營業租賃的租約之相關租賃負債港幣四百六十二億零九百萬元。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於會計政策第1項。

個別不具重大意義的聯屬公司的總體資料撮述如下：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
個別不具重大意義的聯屬公司的賬面總值	3,699	3,412
集團應佔該等聯屬公司總額		
– 來自持續營運的溢利	235	369
– 其他全面收益	(54)	(215)
– 全面收益總額	181	154

主要聯屬公司詳列於第一百二十二頁。

11. 其他長期應收款項及投資

	2019 港幣百萬元	2018 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	23
– 按公允值計入損益	830	742
官批租地租款預繳金額	–	1,173
按攤銷成本計量的其他長期應收款項	888	217
衍生財務資產 — 長期部分	1,579	1,860
退休福利資產（附註14）	470	–
	3,823	4,015

於二零一八年十二月三十一日，官批租地是在香港以中期租約持有的土地，其未攤銷總值為港幣十二億一千六百萬元。除納入貿易及其他應收款項的港幣四千三百萬元外，餘額已包括在上述賬項內。

於二零一九年一月一日採納《香港財務報告準則》第16號後，官批租地租款預繳金額已重新歸類為使用權資產，詳情參閱財務報表附註8。

於二零一九年十二月三十一日，集團不符合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（二零一八年：港幣十四億七千八百萬元）。除納入二零一八年十二月三十一日的貿易及其他應收款項港幣八百萬元外，餘額已包括在上述賬項內。

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。詳情載於會計政策第1項。

財務報表附註

財務狀況表

12. 長期負債

	附註	2019		2018	
		流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元
長期借款	(a)	13,634	43,134	9,734	40,952
租賃負債	(b)	7,118	33,374	3,960	19,231
		20,752	76,508	13,694	60,183

(a) 長期借款

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
銀行借款		
– 有抵押	35,332	34,772
– 無抵押	18,247	12,623
其他借款		
– 無抵押	3,189	3,291
	56,768	50,686
列於流動負債中須於一年內償還的款項	(13,634)	(9,734)
	43,134	40,952
償還如下：		
銀行借款		
– 一年內	12,557	8,236
– 一年至兩年	10,226	10,128
– 兩年至五年	19,832	16,940
– 五年以上	10,964	12,091
	53,579	47,395
其他借款		
– 一年內	1,077	1,498
– 一年至兩年	301	974
– 兩年至五年	1,811	819
	3,189	3,291
列於流動負債中須於一年內償還的款項	(13,634)	(9,734)
	43,134	40,952

於二零一九年十二月三十一日，港幣五百四十四億五千三百萬元（二零一八年：港幣五百一十六億二千六百萬元）的飛機及有關設備為有抵押銀行借款作抵押。

銀行借款以外的借款有不同償還日期，最遲為二零二二年，而銀行借款最遲須於二零三一年償還。

集團毋須於五年內全部償還的長期借款為港幣二百九十四億六千五百萬元（二零一八年：港幣三百零七億九千九百萬元）。

於二零一九年十二月三十一日，集團有以資金及其他投資作配對的長期借款總額為港幣四百二十六億五千七百萬元（二零一八年：港幣四百二十億一千九百萬元）。因此，此等負債及有關資金與有關支出和收入已於財務報表內作配對。

12. 長期負債 (續)

(b) 租賃負債

集團須履行若干飛機、物業設施及辦公室以及其他設備的租賃合約，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及於《香港財務報告準則》第16號過渡日時的將來應付租款與其賬面值間的差異分析如下：

	於二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元	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
將來的應付款額	45,104	25,951	21,153	47,104
將來各期的利息支出	(4,612)	(2,760)	(2,550)	(5,310)
將來應付款額的現值	40,492	23,191	18,603	41,794
列於流動負債中須於一年內償還的款項	(7,118)	(3,960)	(3,333)	(7,293)
	33,374	19,231	15,270	34,501

將來應付款額的現值應支付如下：

	於二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元	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
一年內	7,118	3,960	3,333	7,293
一年至兩年	6,587	3,107	3,323	6,430
兩年至五年	16,848	10,038	6,913	16,951
五年以上	9,939	6,086	5,034	11,120
	40,492	23,191	18,603	41,794

將來未貼現的應付款額列述如下：

	於二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元	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
一年內	8,233	4,604	3,993	8,597
一年至兩年	7,518	3,637	3,819	7,456
兩年至五年	18,546	11,059	7,821	18,880
五年以上	10,807	6,651	5,520	12,171
	45,104	25,951	21,153	47,104

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（二零一八年：港幣十五億六千七百萬元）。

財務報表附註

財務狀況表

12. 長期負債 (續)

(c) 長期負債的對賬

	長期借款 港幣百萬元	租賃負債 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
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
– 償還借款及租賃費用	(11,070)	(7,715)	(18,785)
其他變動			
– 滙兌盈利	(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
二零一八年一月一日的結餘	53,894	24,500	78,394
來自融資現金流量的變動			
– 新融資	8,523	2,714	11,237
– 償還借款及籌資租賃責任	(12,053)	(4,145)	(16,198)
其他變動			
– 滙兌虧損	63	34	97
– 公允值變動	–	(73)	(73)
– 其他	259	161	420
二零一八年十二月三十一日的結餘	50,686	23,191	73,877

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租賃負債。該等負債與之前歸類為籌資租賃的租賃承前結餘合併計算。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列，且僅與之前歸類為籌資租賃的租賃有關。詳情載於會計政策第1項。

13. 其他長期應付款項

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
遞延負債	4,412	3,335
衍生財務負債 — 長期部分	394	841
退休福利負債 (附註14)	-	473
	4,806	4,649

在上述遞延負債內，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五十億三千一百萬元（二零一八年：港幣三十六億六千六百萬元）。年內的變動如下：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
一月一日的結餘	3,666	3,217
購入一家附屬公司	909	-
額外撥備	740	853
已用撥備	(284)	(404)
十二月三十一日的結餘	5,031	3,666
記入貿易及其他應付款項中預期於一年內動用的金額	(619)	(481)
	4,412	3,185

於二零一九年及二零一八年十二月三十一日，集團有少量不符合作對沖會計處理的衍生財務負債。

14. 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。

財務報表附註

財務狀況表

14. 退休福利 (續)

集團大部分計劃是保證按最終薪金一筆過的界定福利計劃。

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。香港的主要計劃根據香港《職業退休計劃條例》的規定，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。最近期的估值由美世就截至二零一八年十二月三十一日止年度編製。

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。

於二零一九年十二月三十一日，信託管理基金持有的計劃資產佔集團的責任百分之一百零六點八(二零一八年：百分之九十三點七)。

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
於損益確認的支出淨額：		
當期服務費用	264	287
利息費用淨額	5	6
計入員工成本的總額	269	293
計劃資產實際回報 / (虧損)	814	(295)
	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
於財務狀況表確認的(資產)/負債淨額：		
已提撥責任現值	6,890	7,547
計劃資產公允值	(7,360)	(7,074)
退休福利(資產)/負債(附註11及13)	(470)	473

14. 退休福利 (續)

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
已提撥責任現值的變動如下：		
一月一日的結餘	7,547	7,937
重新計量：		
– 財務假設的變動產生的精算虧損 / (盈利)	167	(208)
– 經驗 (盈利) / 虧損	(765)	28
本年度變動		
– 當期服務費用	264	287
– 利息支出	229	202
– 僱員供款	1	2
– 已付福利	(627)	(671)
– 調撥	74	(30)
十二月三十一日的結餘	6,890	7,547

界定福利責任的加權平均期限為六年 (二零一八年：六年)。

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
計劃資產公允值的變動如下：		
一月一日的結餘	7,074	8,041
本年度變動		
– 不包括利息收入的計劃資產回報 / (虧損)	590	(491)
– 利息收入	224	196
– 僱員供款	1	2
– 僱主供款	24	27
– 已付福利	(627)	(671)
– 調撥	74	(30)
十二月三十一日的結餘	7,360	7,074

年內計劃並無任何修訂、縮減及結算。

	2019 港幣百萬元	%	2018 港幣百萬元	%
計劃資產公允值如下：				
股本證券				
– 亞太區	527	7	475	7
– 歐洲	508	7	417	6
– 美洲	811	11	672	9
– 新興市場	1,361	18	1,159	16
債券				
– 環球	1,535	21	1,820	26
– 新興市場	138	2	109	1
絕對回報基金	1,559	21	1,460	21
現金	921	13	962	14
	7,360	100	7,074	100

財務報表附註

財務狀況表

14. 退休福利 (續)

於二零一九年十二月三十一日，百分之九十六的股本證券及百分之二十八的債券於活躍市場報價（二零一八年十二月三十一日：分別為百分之九十六及百分之三十九），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。集團預期在二零二零年向該等計劃供款港幣二千四百萬元。

	2019		2018	
	太古集團 退休福利計劃	國泰航空 退休計劃	太古集團 退休福利計劃	國泰航空 退休計劃
重大精算假設如下：				
貼現率	2.93%	2.93%	3.34%	3.34%
預期未來薪酬增加比率	3.00%	3.04%	5.00%	3.04%

界定福利責任對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，於二零一九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%	
	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
貼現率	203	195	(211)	(205)
預期未來薪酬增加比率	(210)	(199)	205	192

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。

(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一億六千二百萬元（二零一八年：零），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十億六千二百萬元（二零一八年：港幣十二億七千一百萬元）。

15. 遞延稅項

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
遞延稅項資產：		
– 撥備	(80)	(83)
– 稅項虧損	(3,405)	(2,944)
– 現金流量對沖	–	(3)
– 退休福利	–	(55)
– 使用權資產	(144)	–
遞延稅項負債：		
– 稅項折舊大於會計折舊	4,667	4,419
– 於聯屬公司的投資	1,121	1,125
– 現金流量對沖	70	–
– 退休福利	47	–
就若干租賃安排撥備	10,199	9,926
	12,475	12,385

下列金額經適當對銷後釐定，於財務狀況表中分項列述：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
於財務狀況表確認的遞延稅項資產淨額	(1,089)	(793)
於財務狀況表確認的遞延稅項負債淨額	13,564	13,178
	12,475	12,385

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
遞延稅項的變動如下：		
一月一日的結餘	12,385	11,892
首次應用《香港財務報告準則》第15號的影響	–	71
首次應用《香港財務報告準則》第16號的影響	(252)	–
一月一日的調整結餘	12,133	11,963
本年度變動		
– 購入一家附屬公司	(231)	–
– 於損益支銷 / (記賬)		
– 遞延稅項支銷 / (記賬) (附註5)	100	(137)
– 營業開支	91	83
– 於其他全面收益支銷 / (記賬)		
– 轉撥至現金流量對沖儲備 (附註7)	73	208
– 轉撥至保留溢利 (附註7)	127	(41)
– 租賃安排的首期現金利益	837	1,029
列於流動負債稅項下就若干租賃安排撥備的當期部分	(655)	(720)
十二月三十一日的結餘	12,475	12,385

財務報表附註

財務狀況表

15. 遞延稅項 (續)

有關承前稅項虧損的遞延稅項資產，只會在相關稅項利益有可能透過未來應課稅溢利變現時才會確認。集團有港幣一百五十八億八千二百萬元的未確認稅項虧損(二零一八年：港幣一百四十三億七千三百萬元)可結轉抵銷未來應課稅溢利。此等數額分析如下：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
無到期日	5,793	4,282
二零二一年至二零三七年到期	10,089	10,091
	15,882	14,373

就若干租賃安排撥出的撥備預計於二零二零年至二零三零年(二零一八年：二零一九年至二零二九年)如以下期間支付：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
一年至五年	5,027	4,204
五年至十年	4,508	4,906
十年以上	664	816
	10,199	9,926

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。詳情載於會計政策第1項。

16. 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

16. 貿易及其他應收款項 (續)

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
撇銷款額	(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。詳情載於會計政策第1項。

17. 流動資金

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
短期存款及銀行結存 (附註25)	8,881	7,672
存放時超過三個月期滿的短期存款	719	2,488
專業投資管理資金		
- 海外上市債務證券	5,079	4,963
- 銀行存款	43	27
其他流動投資		
- 海外上市債務證券	5	5
- 銀行存款	137	160
流動資金	14,864	15,315

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一億三千七百萬元 (二零一八年：港幣一億六千萬) 及債務證券港幣五百萬元 (二零一八年：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。

集團可動用的無限定用途資金如下：

	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)
未動用的已承擔信貸	5,289	4,680
集團可動用的無限定用途流動資金	20,011	19,830

已承擔的未動用信貸可隨時動用，貨幣可為港幣或美元。

財務報表附註

財務狀況表

18. 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：港幣七億八千萬元），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。詳情載於會計政策第1項。

19. 合約負債

集團於綜合財務狀況表確認下述合約負債：

		2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
客運收益	(i)	8,954	9,149
客運燃油及保險附加費	(i)	1,805	1,804
飛行獎勵計劃	(ii)	5,182	4,839
		15,941	15,792

19. 合約負債 (續)

下表撮述年內確認計入年初合約負債的集團收益：

		2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
客運收益	(i)	8,530	9,110
客運燃油及保險附加費	(i)	1,682	628
飛行獎勵計劃	(ii)	2,157	2,159

(i) 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。

(ii) 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，直至會員兌換計劃里數為止。

20. 股本

	2019		2018	
	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				
一月一日及十二月三十一日的結餘	3,933,844,572	17,106	3,933,844,572	17,106

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。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）。

21. 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

財務報表附註

財務狀況表

22. 儲備

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
保留溢利	45,867	46,956
投資重估儲備(不可回撥)	(148)	(181)
現金流量對沖儲備	634	83
其他	(686)	(28)
	45,667	46,830

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31。

集團的其他儲備包括由重估海外投資所帶來的滙兌虧損港幣四億二千七百萬元(二零一八年滙兌盈利：港幣四千五百萬元)及應佔聯屬公司其他負儲備港幣二億五千九百萬元(二零一八年：港幣七千三百萬元)。

由集團現金流量對沖儲備轉撥至損益賬項的盈利/(虧損)列述如下：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
收益	916	202
燃油	(100)	(1,415)
財務支出淨額	15	(153)
轉撥至損益的盈利/(虧損)淨額(附註7)	831	(1,366)

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 港幣百萬元
2020	(9)
2021	(172)
2022	(259)
2023	(172)
2024	(24)
2024以後	2
	(634)

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。

22. 儲備 (續)

公司	保留溢利 港幣百萬元	投資重估 儲備 (可回撥) 港幣百萬元	投資重估 儲備 (不可回撥) 港幣百萬元	現金流量 對沖儲備 港幣百萬元	其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
二零一八年十二月三十一日的結餘	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調整結餘	36,197	-	(109)	92	-	36,180
本年度溢利	879	-	-	-	-	879
其他全面收益	967	-	-	554	-	1,521
本年度全面收益總額	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
二零一七年十二月三十一日的結餘	35,004	505	-	(1,487)	(1)	34,021
首次應用《香港財務報告準則》第9號的影響	614	(505)	(109)	-	-	-
首次應用《香港財務報告準則》第15號的影響	491	-	-	-	-	491
二零一八年一月一日的調整結餘	36,109	-	(109)	(1,487)	(1)	34,512
該年度溢利	1,898	-	-	-	-	1,898
其他全面收益	(270)	-	-	1,579	1	1,310
該年度全面收益總額	1,628	-	-	1,579	1	3,208
二零一七年年中期股息	(197)	-	-	-	-	(197)
二零一八年第一次中期股息	(393)	-	-	-	-	(393)
二零一八年十二月三十一日的結餘	37,147	-	(109)	92	-	37,130

根據香港《公司條例》(第622章)第6部的條文計算，公司於二零一九年十二月三十一日的可派發儲備為港幣三百六十五億四千八百萬元(二零一八年：港幣三百七十一億四千七百萬元)。

集團及公司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。詳情載於會計政策第1項。

財務報表附註

現金流量表

23. 營業溢利調整至業務帶來的現金

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
營業溢利	3,441	3,595
物業、廠房及設備折舊	13,672	9,249
無形資產攤銷	550	553
出售物業、廠房及設備的(盈利)/虧損淨額	(175)	82
出售無形資產的虧損/(盈利)	9	(101)
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盈利	(88)	(43)
自現金流量對沖儲備撥出的(盈利)/虧損及其他與現金流量無關的項目	(785)	1,691
存貨減少/(增加)	16	(313)
貿易應收賬項、其他應收款項及衍生財務資產減少/(增加)	2,127	(1,174)
欠聯屬公司及其他關連公司賬項淨額(減少)/增加	(70)	23
貿易應付賬項、其他應付款項、衍生財務負債及遞延負債增加	364	1,815
合約負債增加	149	1,243
非營業性的應收及應付賬項變動	(638)	1,117
業務帶來的現金	18,458	17,737

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及租賃負債。過往集團作為承租人根據營業租賃作出的現金付款在綜合現金流量表中歸類為營業業務。根據《香港財務報告準則》第16號，除短期租賃租款、低價值資產租賃及可變租賃租款外，所有其他租賃租金現劃分為利息部分及資本部分(見財務報表附註24)，後者歸類為融資現金流出。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於會計政策第1項。

24. 租賃現金流出總額

採納《香港財務報告準則》第16號後，對根據租約支付的若干租金的歸類已作更改(見會計政策第1項)。比較金額並未重列。

納入綜合現金流量表的租賃現金流出包括下列各項：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
納入營業現金流量	990	5,872
納入投資現金流量	2	2
納入融資現金流量	7,469	3,669
	8,461	9,543

租賃的重大非現金交易：

截至二零一九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。

25. 現金及視同庫存現金分析

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
短期存款及銀行結餘(附註17)	8,881	7,672
無抵押銀行透支	-	(19)
	8,881	7,653

26. 企業合併

國泰航空於二零一九年七月十九日收購香港快運百分之一百具投票權的股本權益，總代價為港幣四十七億六千五百萬元，包括(i)現金代價港幣十八億零二百萬元；及(ii)非現金代價港幣二十九億六千三百萬元，透過發行及更替承兌貸款票據結付。

香港快運的估值乃各方根據香港快運的基本價值及考慮到相類航空公司的交易倍數後，按公平原則磋商釐定。由於國泰航空與香港快運的業務模式在很大程度上可以互補，收購香港快運所產生的商譽主要來自國泰航空預期全面擁有香港快運後所得的改進和協同效應。

香港快運於二零零四年成立，於二零一三年開始以廉價航空策略營運，現時提供定期航班前往主要位於北亞的二十八個目的地。該公司現有機隊包括二十四架飛機(十三架空中巴士A320型飛機及十一架空中巴士A321型飛機)，並已承諾接收五架空中巴士A320型飛機。所有飛機均為沒有購買權的租賃。

是次交易代表集團以具吸引力的實際方式支持其航空業務的長遠發展及增長，並致力加強其競爭能力。

香港快運將與集團產生的協同效應包括來自精簡總部架構、集團式採購的優勢(尤其於租賃條款上)、優化航線及因共享服務而節省多項成本等。

自收購日至二零一九年十二月三十一日期間，該項收購業務為集團帶來港幣十八億九千三百萬元的收益及港幣二億四千六百萬元的虧損淨額。

非直接歸因於發行股票的收購相關成本港幣七千一百萬元已記入綜合損益表的其他營業開支及綜合現金流量表的營業現金流量中。

若收購事項於二零一九年一月一日進行，截至二零一九年十二月三十一日止年度的預期綜合收益及虧損淨額應分別為港幣四十三億零三百萬元及港幣五億八千五百萬元。該等金額乃按附屬公司業績計算，並因應下述因素作出調整：

- 集團與附屬公司會計政策的差異；及
- 假設物業、廠房及設備及無形資產的公允值調整由二零一九年一月一日已開始計算，應計及的額外折舊及攤銷以及相應的稅務影響。

有關收購代價及所購資產淨值的詳情如下：

	港幣百萬元
收購代價(參閱下述附註26(b))：	
- 支付現金*	1,802
- 發行貸款票據	2,963
收購代價總額	4,765

* 現金代價中包括一項存入託管賬戶的金額港幣二億四千五百萬元，該金額(扣除任何擔保申索)將於完成香港快運二零一九年已審核財務報表後解除託管。

財務報表附註

現金流量表

26. 企業合併 (續)

因收購交易而確認的資產及負債如下：

	公允值 港幣百萬元
物業、廠房及設備	4,833
無形資產	20
其他長期應收款項	638
遞延稅項資產	231
貿易及其他應收款項	3,488
現金及視同庫存現金	105
長期負債	(5,078)
其他長期應付款項	(909)
貿易及其他應付款項	(1,561)
合約負債	(957)
稅項	(33)
所購界定資產淨值	777
加：商譽	3,988
收購代價總額	4,765

並無視作重大的無形資產須分開確認，亦無重大的已承擔或有負債。商譽（港幣三十六億一千六百萬元分配至香港快運現金產生單位及港幣三億七千二百萬元分配至國泰航空及國泰港龍航空現金產生單位）主要來自合併業務所產生的潛在改進及協同效應，不可作扣稅用途。

(a) 所購應收款項

所購貿易應收賬項的公允值為港幣七千五百萬元，到期的應收賬項合約總額為港幣七千五百萬元，且並無就收購事項作虧損撥備。

(b) 收購代價 — 現金流出

就收購附屬公司錄得的現金及視同庫存現金流出淨額分析如下：

	港幣百萬元
現金代價	1,802
減：所購現金及視同庫存現金	(105)
來自投資活動的現金流出淨額	1,697

財務報表附註

董事及僱員

27. 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				2019 總額 港幣千元	2018 總額 港幣千元
	基本薪金/ 酬金 (附註i) 港幣千元	花紅 (附註ii) 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		
常務董事									
賀以禮（自二零一九年十一月起）	125	-	11	84	-	-	148	368	-
何杲（至二零一九年八月止）	2,387	2,316	245	1,529	814	-	3,591	10,882	9,059
韓兆傑	2,636	1,583	986	1,769	759	270	3,409	11,412	7,488
林紹波（自二零一九年八月起）	1,105	-	397	373	-	175	-	2,050	-
盧家培（至二零一九年八月止）	2,118	616	1,119	610	-	217	-	4,680	4,796
馬天偉	2,904	1,314	892	1,949	709	171	3,203	11,142	7,447
史樂山（至二零一九年十一月止）	1,698	-	-	15	-	66	-	1,779	1,999
鄧健榮（自二零一九年八月起）	1,407	-	696	493	-	-	-	2,596	-
非常務董事									
蔡劍江	575	-	-	-	-	-	-	575	575
朱國樑	-	-	-	-	-	-	-	-	-
劉美璇	-	-	-	-	-	-	-	-	-
宋志勇	575	-	-	-	-	-	-	575	575
施銘倫	-	-	-	-	-	-	-	-	-
施維新	-	-	-	-	-	-	-	-	-
肖烽	854	-	-	-	-	-	-	854	761
趙曉航	575	-	-	-	-	-	-	575	575
獨立非常務董事									
陳智思（自二零一八年十二月起）	635	-	-	-	-	-	-	635	53
夏理遜	906	-	-	-	-	-	-	906	761
利蘊蓮（至二零一九年五月止）	342	-	-	-	-	-	-	342	926
米爾頓（自二零一九年五月起）	616	-	-	-	-	-	-	616	-
董立均	814	-	-	-	-	-	-	814	646
王冬勝（至二零一八年十一月止）	-	-	-	-	-	-	-	-	698
二零一九年總額	20,272	5,829	4,346	6,822	2,282	899	10,351	50,801	
二零一八年總額	18,427	-	3,786	2,247	-	443	11,456		36,359

(i) 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。

(ii) 花紅與二零一八年的服務有關，並於二零一九年支付。其他酌情發放的花紅於二零一八年或二零一九年支付。

(iii) 常務董事的酬金總額根據處理集團事務的時間計入集團開支中。

財務報表附註

董事及僱員

27. 董事薪酬 (續)

(b) 截至二零一九年及二零一八年十二月三十一日，集團五名最高薪職員資料如下：

	2019	2018
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				2019 總額 港幣千元	2018 總額 港幣千元
	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		
2019 總額	11,995	7,137	7,492	6,143	3,544	824	10,203	47,338	
2018 總額	12,243	1,433	7,842	2,693	962	663	11,064	36,900	

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	2019	2018
6,000,001 – 6,500,000	–	1
6,500,001 – 7,000,000	1	1
7,000,001 – 7,500,000	1	2
9,000,001 – 9,500,000	–	1
10,500,001 – 11,000,000	1	–
11,000,001 – 11,500,000	2	–
	5	5

28. 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：

港幣	2019			2018		
	董事	飛行人員	其他職員	董事	飛行人員	其他職員
0 – 1,000,000	14	14,897	10,467	13	14,107	10,579
1,000,001 – 1,500,000	–	622	294	–	585	300
1,500,001 – 2,000,000	1	1,010	89	1	1,023	96
2,000,001 – 2,500,000	1	398	65	–	438	81
2,500,001 – 3,000,000	1	519	19	–	534	21
3,000,001 – 3,500,000	–	437	9	–	437	7
3,500,001 – 4,000,000	–	248	5	–	271	4
4,000,001 – 4,500,000	–	94	2	–	108	–
4,500,001 – 5,000,000	1	27	–	1	32	1
5,000,001 – 5,500,000	–	4	2	–	6	–
5,500,001 – 6,000,000	–	1	1	–	2	–
6,000,001 – 6,500,000	–	–	1	–	–	1
6,500,001 – 7,000,000	–	–	1	–	–	1
7,000,001 – 7,500,000	–	–	1	2	–	–
9,000,001 – 9,500,000	–	–	–	1	–	–
10,500,001 – 11,000,000	1	–	–	–	–	–
11,000,001 – 11,500,000	2	–	–	–	–	–
	21	18,257	10,956	18	17,543	11,091

財務報表附註

關連交易

29. 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：

	2019		2018	
	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	412	23	515	19
飛機維修	1,264	2,511	1,212	2,992
其他營業開支	775	308	797	287
股息收入	394	48	470	41
財務收入	11	-	35	-
購買物業、廠房及設備	-	128	-	43
租款	-	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引擎及存貨而向集團一關連人士簽訂三項於三年至九年內到期的租約。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。於二零一九年一月一日採納《香港財務報告準則》第16號後，集團確認的使用權資產及租賃負債分別為港幣五億五千四百萬元及港幣五億七千萬元。截至二零一九年十二月三十一日止年度，已支付港幣一億元的租款。於二零一九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29(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。截至二零一九年十二月三十一日止年度，應付港機集團的金額合共港幣三十九億四千七百萬元（二零一八年：港幣四十二億二千七百萬元），而截至二零一九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三千四百萬元（二零一八年：港幣二千三百萬元）。

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。

- (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。截至二零一九年十二月三十一日止年度，應付國航集團的金額合共港幣二億八千八百萬元（二零一八年：港幣三億元），而截至二零一九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三億七千七百萬元（二零一八年：港幣四億九千五百萬元）。

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。

財務報表附註

關連交易

29. 關連交易 (續)

(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。截至二零一九年十二月三十一日止年度,已支付港幣二千五百萬元(二零一八年:港幣五千一百萬元)的服務費及按成本值償付港幣二億零四百萬元(二零一八年:港幣一億五千四百萬元)的開支。

賀以禮、韓兆傑、林紹波、劉美璇、馬天偉、施銘倫、施維新及鄧健榮現為及張卓平將為太古集團董事及/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的股東、董事及僱員而存在此利益關係。何杲及盧家培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,其辭任於二零一九年八月十九日生效。史樂山在辭任前因身為太古集團董事及僱員而存在此利益關係,其辭任於二零一九年十一月六日舉行的公司董事會議結束時生效。朱國樑因身為太古集團董事及僱員而存在此利益關係,直至二零二零年四月十四日其辭任生效為止。

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) 於二零一九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16及18。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二零一九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30(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27披露。

財務報表附註

補充資料

30. 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：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
已批准並已訂約	62,524	73,896
已批准但未訂約	3,189	2,579
	65,713	76,475

於二零一八年十二月三十一日的營業租賃承擔載於財務報表附註8(b)。

(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：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
聯屬公司	1,430	2,473

(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。訴訟的重點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一百三十七頁會計政策第19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。

財務報表附註

補充資料

31. 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。帶有對沖性質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30(b)中所披露的擔保額。於二零一九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八億七千五百萬元（二零一八年：港幣十一億六千七百萬元）。

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16列述。

(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。

31. 財務風險管理 (續)

集團於報告期末持有流動資金(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。

(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:

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
流動資金(附註17)	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信貸或可隨時動用,銀行或可在未有給予通知下隨時終止。

(ii) 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)

財務報表附註

補充資料

31. 財務風險管理 (續)

	2018				
	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	總計 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)

(c) 市場風險

(i) 外匯風險

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匯風險。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匯風險。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，透過支付財務承擔時變現的滙兌差額及貨幣衍生工具結算有效地予以減低。

對沖外匯風險

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：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
貨幣衍生工具合約 — 轉出貨幣		
人民幣	4,923	6,204
歐羅	1,652	1,371
澳元	1,467	1,556
新台幣	2,347	2,405
日圓	1,168	975
英鎊	1,525	1,195
其他貨幣	3,263	3,516
外幣借款		
日圓	5,071	5,324
新加坡元	982	974
其他貨幣	33	33

31. 財務風險管理 (續)

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
貨幣衍生工具合約賬面值		
資產	181	506
負債	(219)	(104)

遠期外匯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11)及「貿易及其他應收款項」(附註16)賬項，而遠期外匯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13)及「貿易及其他應付款項」(附註18)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，在現有的聯繫匯率下，作為集團功能貨幣的港幣與美元之間的匯率變動風險不大，因此集團使用貨幣期貨合約管理外幣與美元之間的匯率變動。貨幣期貨合約的到期日為報告日後少於兩年，相關外幣與美元之間的平均遠期匯率如下：

	2019 美元兌	2018 美元兌
人民幣	7.00	6.80
歐羅	0.85	0.83
澳元	1.42	1.31
新台幣	29.85	29.30
日圓	105.59	107.14
英鎊	0.77	0.74

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。因此，被對沖的項目按遠期匯率計量。

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匯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。

財務報表附註

補充資料

31. 財務風險管理 (續)

下表提供外匯風險的對沖儲備對賬，並顯示對沖關係的有效性：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
一月一日的結餘	1,688	1,153
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	146	781
重新歸類至損益的金額*	(916)	(202)
相關稅項	86	(44)
十二月三十一日的結餘**	1,004	1,688
年內衍生金融工具公允值變動	146	781
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	146	781

* 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。

** 於二零一九年十二月三十一日，集團來自停止對沖的對沖儲備為港幣五億八千四百萬元（扣除遞延稅項）（二零一八年：扣除遞延稅項為港幣七億六千四百萬元）。

貨幣風險

二零一九年於集團財務報表引致滙兌風險的外幣主要為美元、歐羅、澳元、新加坡元、人民幣及日圓（二零一八年：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：

	2019					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	澳元 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 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
長期借款	(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)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	20,508	(237)	(1,467)	277	(4,923)	(1,168)
風險淨額	(39,233)	(1,568)	(1,461)	(723)	(4,322)	(6,191)

31. 財務風險管理 (續)

	2018					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	澳元 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
集團						
一家聯屬公司所欠借款	293	-	-	-	-	-
貿易應收賬項及其他應收款項	5,403	499	145	33	801	356
流動資金	11,547	128	26	27	668	26
長期借款	(35,640)	-	-	(974)	-	(1,313)
籌資租賃責任	(16,942)	(1,599)	-	-	-	(4,011)
貿易應付賬項及其他應付款項	(6,985)	(561)	(131)	(69)	(567)	(203)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	28,954	(69)	(1,556)	(93)	(6,204)	(975)
風險淨額	(13,370)	(1,602)	(1,516)	(1,076)	(5,302)	(6,120)

除上述風險外，集團的未來淨營業現金流量亦承受貨幣風險，涉及的外幣主要為美元、人民幣、歐羅、澳元、新台幣、日圓及英鎊。

對外匯風險的敏感度分析

假如港幣兌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。除於二零一九年一月一日起應用《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。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。

	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)

財務報表附註

補充資料

31. 財務風險管理 (續)

	2018	
	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*	2,026	(836)
歐羅	3	60
澳元	(2)	65
新加坡元	-	53
人民幣	(43)	261
日圓	(8)	309
增加 / (減少) 淨額	1,976	(88)

* 港幣與美元掛鈎，美元兌港幣匯率介乎7.75至7.85，上述港幣兌美元升值百分之五的分析，僅供說明之用。

(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，以達至符合集團的政策。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。

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：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
名義值		
美元	21,627	28,175
港幣	1,395	4,118
其他貨幣	79	156
	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
賬面值		
資產	46	375
負債	(273)	(101)

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11)及「貿易及其他應收款項」(附註16)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13)及「貿易及其他應付款項」(附註18)賬項。

將於未來八年到期的掉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一點六至百分之四點二九(二零一八年：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。

31. 財務風險管理 (續)

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：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
一月一日的結餘	11	(210)
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	(353)	101
重新歸類至損益的金額*	(15)	153
相關稅項	38	(33)
十二月三十一日的結餘**	(319)	11
年內衍生工具的公允值變動	(353)	101
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	(353)	101

* 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。

** 對沖儲備的全部結餘與持續對沖有關。

息率組合

於報告日，帶息金融工具的息率組合如下：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
固定利率工具		
長期借款	(4,399)	(1,778)
租賃負債	(21,889)	(5,308)
息率及貨幣掉期	(21,862)	(31,190)
風險淨額	(48,150)	(38,276)
	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
可變利率工具		
一家聯屬公司所欠借款	291	293
流動資金	14,864	15,315
長期借款	(52,369)	(48,908)
租賃負債	(18,603)	(17,883)
息率及貨幣掉期	23,222	32,630
風險淨額	(32,595)	(18,553)

財務報表附註

補充資料

31. 財務風險管理 (續)

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。除於二零一九年一月一日起應用《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。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。

	2019		2018	
	損益 減少淨額 港幣百萬元	其他 股東權益部分 增加淨額 港幣百萬元	損益 減少淨額 港幣百萬元	其他 股東權益部分 增加淨額 港幣百萬元
可變利率工具	(135)	57	(124)	97

(iii) 燃油價格風險

航油是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。

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：

		2019	2018
名義值	桶	28,897,164	23,286,402
賬面值			
資產	港幣百萬元	368	-
負債	港幣百萬元	(425)	(1,854)

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11)及「貿易及其他應收款項」(附註16)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13)及「貿易及其他應付款項」(附註18)賬項。

原油期貨合約的到期期限由報告日起計少於兩年(二零一八年：兩年)，平均行使價(布蘭特，美元/桶)如下：

	2019 美元/桶	2018 美元/桶
一年內	63.75	65.39
一年至兩年	58.48	67.26

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《香港財務報告準則》第9號「金融工具」後，於二零一八年一月一日後訂立的合約，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。

31. 財務風險管理 (續)

對於二零一八年一月一日後極可能進行的預期燃油採購交易，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。在二零一八年一月一日前，航油的全部價格風險被指定為對沖項目。

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：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
一月一日的結餘	(1,616)	(2,446)
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	1,662	(454)
重新歸類至損益的金額*	100	1,415
相關稅項	(197)	(131)
十二月三十一日的結餘**	(51)	(1,616)
年內衍生工具的公允值變動	1,662	(432)
於損益確認的對沖失效部分***	-	(22)
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	1,662	(454)

* 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。

** 對沖儲備的全部結餘與持續對沖有關。

*** 對沖失效部分確認於綜合損益表中，列為「其他」賬項。

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，有關分析按二零一八年的相同基準進行。

	2019		2018	
	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	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
航油價格增加百分之五	-	620	2	433
航油價格減少百分之五	-	(620)	21	(456)

財務報表附註

補充資料

31. 財務風險管理 (續)

(d) 非按公允值列賬的財務資產及負債

集團按成本或攤銷成本列賬的金融工具與其於二零一九年及二零一八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：

	2019		2018	
	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
長期借款	(56,768)	(58,721)	(50,686)	(52,496)

此等金融工具的公允值是使用相類資產或負債在活躍市場中的報價計量，或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二零一九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、匯率及燃油價格。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。

	2019				2018			
	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	-	-	886	886	-	-	765	765
流動資金								
- 專業投資管理資金	-	5,079	-	5,079	-	4,963	-	4,963
- 其他流動投資	-	5	-	5	-	5	-	5
衍生財務資產	-	2,010	-	2,010	-	2,359	-	2,359
	-	7,094	886	7,980	-	7,327	765	8,092
負債								
按公允值計入損益的								
財務負債	-	(1,415)	-	(1,415)	-	(1,567)	-	(1,567)
衍生財務負債	-	(917)	-	(917)	-	(2,059)	-	(2,059)
	-	(2,332)	-	(2,332)	-	(3,626)	-	(3,626)

31. 財務風險管理 (續)

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。於二零一九年及二零一八年十二月三十一日，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	2019: 7.0-8.5% (2018: 8.5%)	貼現率越高，公允值越低	2019: +/- 0.5% (2018: +/- 0.5%)	2019: (28)/30 (2018: (17)/18)

年內採用第三級公允值計量的結餘變動如下：

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
非上市股本投資按公允值		
一月一日的結餘	765	722
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盈利	88	43
十二月三十一日的結餘	886	765

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

	2019		淨額 港幣百萬元
	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	
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

財務報表附註

補充資料

31. 財務風險管理 (續)

	2018		淨額 港幣百萬元
	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	
集團			
衍生財務資產	2,359	(479)	1,880
衍生財務負債	(2,059)	479	(1,580)
	300	-	300

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。

32. 資本風險管理

集團於管理資本的目標，是維持充足的流動資金及設立最佳的資本架構，盡量提升股東價值。

集團認為債務淨額股份比例乃衡量資本風險管理的主要基準。債務淨額股份比例的釋義載於年度報告書第一百四十三頁，以往十年的數據則載於第一百三十八頁及第一百三十九頁。

33. 公司層面的財務狀況表

	附註	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元	2019 美元百萬元	2018 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		114,302	99,520	14,654	12,759
無形資產		3,475	3,503	446	449
於附屬公司的投資		36,483	34,815	4,677	4,463
於聯屬公司的投資		10,797	10,798	1,384	1,384
其他長期應收款項及投資		3,104	2,838	398	364
		168,161	151,474	21,559	19,419
長期負債		(69,960)	(59,935)	(8,969)	(7,684)
其他長期應付款項		(2,638)	(3,101)	(338)	(397)
遞延稅項負債		(12,207)	(11,814)	(1,565)	(1,515)
		(84,805)	(74,850)	(10,872)	(9,596)
非流動資產淨值		83,356	76,624	10,687	9,823
流動資產及負債					
存貨		1,588	1,626	204	208
貿易及其他應收款項		9,151	11,050	1,173	1,417
流動資金		9,042	9,150	1,159	1,173
		19,781	21,826	2,536	2,798
長期負債的流動部分		(19,424)	(13,632)	(2,490)	(1,748)
貿易及其他應付款項		(13,165)	(14,182)	(1,688)	(1,818)
合約負債		(14,914)	(15,498)	(1,912)	(1,987)
無抵押銀行透支		-	(19)	-	(2)
稅項		(1,443)	(883)	(185)	(113)
		(48,946)	(44,214)	(6,275)	(5,668)
流動負債淨額		(29,165)	(22,388)	(3,739)	(2,870)
資產總值減流動負債		138,996	129,086	17,820	16,549
資產淨值		54,191	54,236	6,948	6,953
資本及儲備					
股本	20	17,106	17,106	2,193	2,193
儲備	22	37,085	37,130	4,755	4,760
股東權益總額		54,191	54,236	6,948	6,953

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。

公司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。詳情載於會計政策第1項。

董事

賀以禮

香港，二零二零年三月十一日

董事

夏里遜

財務報表附註

補充資料

34. 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」，將於二零二零年一月一日或之後開始的會計期生效但未有在本財務報表採納，其中下述變動可能與集團有關：

- 《香港財務報告準則》第3號「業務的定義」的修訂本
- 《香港會計準則》第1號及《香港會計準則》第8號「重大的定義修訂」的修訂本

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。

35. 比較數字

在綜合及公司層面的財務狀況表中的「未獲運輸收益」已按照《香港財務報告準則》第15號改稱為「合約負債」，因此在乘客乘搭飛機前收取的客運燃油及保險附加費由過往列入「其他應付款項」改為列入「合約負債」。若干比較數字已作調整，以配合本年度的呈列方法。

36. 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。

主要附屬公司及聯屬公司

二零一九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 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	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

補充資料

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及12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、退休福利責任及稅項的數額。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。

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財務報表中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內容」。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。

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。

主要會計政策

1. 會計基準 (續)

(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

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。

1. 會計基準 (續)

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)

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列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。

主要會計政策

1. 會計基準 (續)

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：

	《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	(假設)《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。

集團的承租人會計政策於會計政策6(a)(i)中概述。

1. 會計基準 (續)

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)

主要會計政策

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。

4. 外幣 (續)

除下述者外，外幣伸算為港元所產生的滙兌差額，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兌差額，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，則透過股東權益變動表直接計入股東權益。該等滙兌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兌差額皆直接計入股東權益變動表的股東權益。

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、機身及引擎的維修狀況。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。飛機進行機身大修、引擎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）協議所涵蓋的引擎大修費用開支是按飛行小時支出。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：

客機	按二十年折舊至成本的百分之十或預期可變現價值兩者中較低的剩餘價值。
貨機	按二十至二十七年折舊至成本的百分之十至百分之二十之間的剩餘價值，由客機改裝而成的貨機則按十年折舊至無剩餘價值。
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。

主要會計政策

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界定資產的權利，則該合約為租賃或包含租賃。如顧客有權指示使用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

(i) 自二零一九年一月一日起應用的政策

倘合約包含租賃部分，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。

集團於租賃開始時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，並已考慮現有機隊計劃及長期維修時間表。

6. 租賃資產 (續)

倘租賃已資本化，使用權資產最初按成本值計量，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。

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；或
- 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。

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。

(ii) 於二零一九年一月一日前應用的政策

在比較期內，物業、廠房及設備如按租賃協議持有，且租賃與資產所有權有關的近乎所有風險和報酬轉移至出租人，均視作已以公允市值直接購入，而租賃人須承擔的相應負債則在扣除利息支出後以籌資租賃責任列入賬目。如租賃不會使與資產所有權有關的近乎所有風險和報酬實質上轉移至本集團，則劃歸為營業租賃。

籌資租賃的應付款項，乃根據租約內含的利率，分攤於利息支出及債務償還款項。

營業租賃費用按有關租賃的租期以直線法計入損益中。

(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)(i)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。

主要會計政策

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。

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）及滙兌盈利及虧損外，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。

8. 財務資產 (續)

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賬。

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。

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。

貿易應收賬項虧損撥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。

主要會計政策

8. 財務資產 (續)

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。

撤銷政策

金融工具的賬面總值會撤銷（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撤銷金額的現金流量時，便進行撤銷。

撤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

長期借款、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負債，有關的負債及存款（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負債及存款，且集團亦有意以淨額清償或同時變現存款及償付負債。

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. 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。計劃資產按現行買盤價估值。

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，集團的供款記入該供款相關財政期的損益中。

13. 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，如遞延所得稅乃來自進行交易時初始確認的資產或負債（如屬企業合併則除外）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。

主要會計政策

14. 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。

15. 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。

16. 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。

17. 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。

18. 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）。

19. 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。

業務統計數字

	2019	2018	
綜合損益賬摘要	港幣百萬元		
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	106,973	111,060	
營業開支	(103,646)	(107,465)	
營業溢利 / (虧損)	3,327	3,595	
出售投資溢利	-	-	
視作出售聯屬公司部分股份的盈利	114	-	
財務支出淨額	(2,939)	(2,114)	
應佔聯屬公司溢利	1,643	1,762	
除稅前溢利 / (虧損)	2,145	3,243	
稅項	(454)	(466)	
本年度溢利 / (虧損)	1,691	2,777	
非控股權益應佔溢利	-	(432)	
國泰航空股東應佔溢利 / (虧損)	1,691	2,345	
已派股息	(1,495)	(590)	
本年度保留溢利	196	1,755	
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	155,265	128,298	
長期應收款項及投資	30,878	31,585	
借款	(97,260)	(73,877)	
流動資金減銀行透支	14,864	15,296	
借款淨額	(82,396)	(58,581)	
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)	(23,690)	(20,329)	
其他長期應付款項	(4,806)	(4,649)	
遞延稅項	(12,475)	(12,385)	
資產淨值	62,776	63,939	
資金來源：			
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	
每股			
股東資金	港元	15.96	16.25
EBITDA	港元	4.91	3.85
盈利 / (虧損)	港仙	43.0	59.6
股息	港元	0.18	0.30
比率			
邊際利潤 / (虧損)	%	1.6	2.1
已動用資本回報	%	3.5	4.0
股息倍數	倍數	2.4	2.0
現金利息倍數	倍數	6.5	10.4
債務總額股份比例	倍數	1.55	1.16
債務淨額股份比例	倍數	1.31*	0.92

* 撇除採納《香港財務報告準則》第16號的影響，債務淨額股份比例由零點九二上升至零點九六。詳情載於會計政策第1項。

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。

2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
66,408	66,926	73,047	75,734	71,826	70,133	67,778	59,354
23,903	20,063	23,122	25,400	23,663	24,555	25,980	25,901
6,973	5,762	6,173	4,857	4,995	4,688	4,648	4,269
97,284	92,751	102,342	105,991	100,484	99,376	98,406	89,524
(99,563)	(93,276)	(95,678)	(101,556)	(96,724)	(97,763)	(93,125)	(78,672)
(2,279)	(525)	6,664	4,435	3,760	1,613	5,281	10,852
586	-	-	-	-	-	-	2,165
244	-	-	-	-	-	-	868
(1,761)	(1,301)	(1,164)	(1,158)	(1,019)	(884)	(744)	(978)
2,630	2,049	1,965	772	838	754	1,708	2,577
(580)	223	7,465	4,049	3,579	1,483	6,245	15,484
(308)	(497)	(1,157)	(599)	(675)	(409)	(779)	(1,441)
(888)	(274)	6,308	3,450	2,904	1,074	5,466	14,043
(371)	(301)	(308)	(300)	(284)	(212)	(169)	(185)
(1,259)	(575)	6,000	3,150	2,620	862	5,297	13,858
-	(1,259)	(2,046)	(1,022)	(551)	(1,338)	(3,777)	(1,691)
(1,259)	(1,834)	3,954	2,128	2,069	(476)	1,520	12,167
122,403	117,390	111,158	108,789	104,737	93,703	82,099	74,116
32,212	27,902	27,947	29,290	27,449	24,776	23,393	17,512
(78,394)	(70,169)	(63,105)	(65,096)	(67,052)	(59,546)	(43,335)	(39,629)
19,094	20,290	20,647	21,098	27,736	24,182	19,597	24,194
(59,300)	(49,879)	(42,458)	(43,998)	(39,316)	(35,364)	(23,738)	(15,435)
(18,649)	(21,727)	(23,961)	(22,478)	(19,110)	(15,711)	(16,685)	(14,022)
(3,502)	(7,517)	(15,838)	(10,487)	(1,318)	(3,205)	(3,650)	(1,700)
(11,892)	(10,643)	(8,781)	(9,263)	(9,429)	(8,061)	(6,651)	(5,842)
61,272	55,526	48,067	51,853	63,013	56,138	54,768	54,629
61,101	55,365	47,927	51,722	62,888	56,021	54,633	54,476
171	161	140	131	125	117	135	153
61,272	55,526	48,067	51,853	63,013	56,138	54,768	54,629
15.53	14.07	12.18	13.15	15.99	14.24	13.89	13.85
2.68	2.56	4.45	3.44	3.04	2.31	3.34	5.80
(32.0)	(14.6)	152.5	80.1	66.6	21.9	134.7	352.3
0.05	0.05	0.53	0.36	0.22	0.08	0.52	1.11
(1.3)	(0.6)	5.9	3.0	2.6	0.9	5.4	15.5
0.8	1.0	8.0	4.7	4.0	2.3	8.4	21.7
(6.4)	(2.9)	2.9	2.2	3.0	2.7	2.6	3.2
4.9	9.1	25.5	20.7	23.8	20.9	41.7	35.2
1.28	1.27	1.32	1.26	1.07	1.06	0.79	0.73
0.97	0.90	0.89	0.85	0.63	0.63	0.43	0.28

附註：

- (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

		2019	2018
國泰航空及國泰港龍航空業務概要			
可用噸千米數	百萬位	33,077	32,387
收入噸千米數	百萬位	24,090	24,543
可用座位千米數	百萬位	163,244	155,362
收入乘客運載人次	千位	35,233	35,468
收入乘客千米數	百萬位	134,397	130,630
收入運載率	%	77.4	79.6
乘客運載率	%	82.3	84.1
運載貨物	千噸	2,022	2,152
貨物收入噸千米數	百萬位	11,311	12,122
貨物運載率	%	64.4	68.8
運載超額行李	噸	2,179	2,329
飛行千米數	百萬位	618	611
飛行小時數	千小時	880	877
啟航次數	千位	175	177
定期航班航線網長度	百萬米	670	715
年底目的地數目	目的地	255	232
年底職員數目	數目	27,342	26,623
每職員的可用噸千米數	千位	1,256	1,217
航班準時表現			
起飛(十五分鐘內)	%	76.3	72.7
飛機平均使用量			
	每日時數		
A320-200		8.9	8.8
A321-200		9.1	10.1
A330-300		9.8	10.4
A340-300		–	–
A350-900		14.6	15.0
A350-1000		14.6	12.6
747-400		–	–
747-200F/300SF 貨機		–	–
747-400F/BCF/ERF/8F 貨機		12.4	12.8
777-200/300		8.0	8.6
777-300ER		14.9	15.6
機隊平均使用量		11.9	12.3
機隊資料			
由國泰航空營運的飛機：			
A330-300		29	33
A340-300		–	–
A350-900		24	22
A350-1000		12	8
747-400		–	–
747-400F 貨機		–	–
747-400BCF 貨機		1	1
747-400ERF 貨機		6	6
747-8F 貨機		14	14
777-200		1	4
777-300		17	14
777-300ER		51	52
總數		155	154
由國泰港龍航空營運的飛機：			
A320-200		15	15
A321-200		8	8
A330-300		25	25
總數		48	48

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。

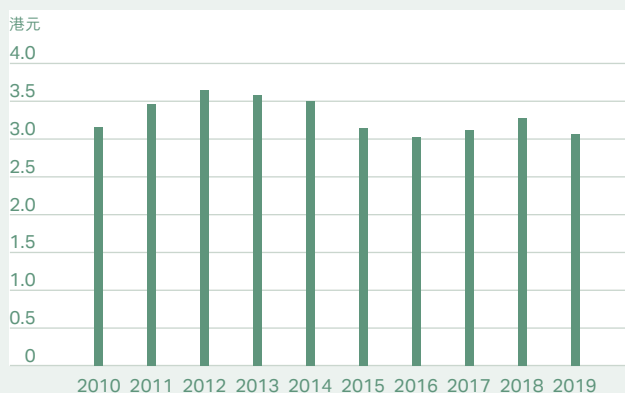
2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
31,439	30,462	30,048	28,440	26,259	26,250	26,383	24,461
23,679	22,418	22,220	20,722	18,696	18,819	19,309	19,373
150,138	146,086	142,680	134,711	127,215	129,595	126,340	115,748
34,820	34,323	34,065	31,570	29,920	28,961	27,581	26,796
126,663	123,478	122,330	112,257	104,571	103,837	101,536	96,588
79.7	79.5	79.9	78.1	76.6	75.7	76.5	81.1
84.4	84.5	85.7	83.3	82.2	80.1	80.4	83.4
2,056	1,854	1,798	1,723	1,539	1,563	1,649	1,804
11,633	10,675	10,586	10,044	8,750	8,942	9,648	10,175
67.8	64.4	64.2	64.3	61.8	64.2	67.2	75.7
2,449	2,471	2,596	2,699	2,599	2,711	3,103	4,053
596	579	576	550	512	502	494	464
857	826	823	789	735	715	695	652
175	172	173	167	160	154	146	138
653	636	620	586	576	602	568	535
200	182	179	210	190	179	167	146
26,029	26,674	26,833	25,755	24,572	23,844	23,015	21,592
1,208	1,142	1,120	1,104	1,069	1,101	1,146	1,133
71.2	72.1	64.7	70.1	75.5	77.4	82.0	80.9
9.3	9.3	9.4	9.2	9.1	8.8	8.9	8.2
9.4	9.4	9.8	9.9	8.8	8.9	8.4	8.6
10.7	11.4	12.1	12.4	12.0	12.3	12.1	11.6
3.8	8.3	8.5	11.6	13.3	12.7	13.0	13.8
14.1	12.7	–	–	–	–	–	–
–	–	–	–	–	–	–	–
–	5.2	5.7	8.2	10.9	12.7	13.7	13.2
–	–	–	–	–	–	–	–
12.5	11.7	11.9	11.8	10.9	11.4	13.8	14.4
8.8	9.4	8.6	8.8	8.3	8.4	8.2	8.0
16.0	16.0	15.9	16.1	15.8	15.7	15.7	15.3
12.3	12.2	12.2	12.2	11.8	12.0	12.3	12.0
37	41	42	40	35	37	33	32
–	4	7	11	11	11	13	15
22	10	–	–	–	–	–	–
–	–	–	–	–	–	–	–
–	–	3	7	13	18	21	22
–	–	4	5	6	6	6	6
–	1	1	1	1	6	8	12
6	6	6	6	6	6	6	6
14	14	13	13	13	8	4	–
5	5	5	5	5	5	5	5
12	12	12	12	12	12	12	12
53	53	53	47	38	29	24	18
149	146	146	147	140	138	132	128
15	15	15	15	15	15	11	11
8	8	8	8	6	6	6	6
24	20	19	18	20	17	15	14
47	43	42	41	41	38	32	31

附註：

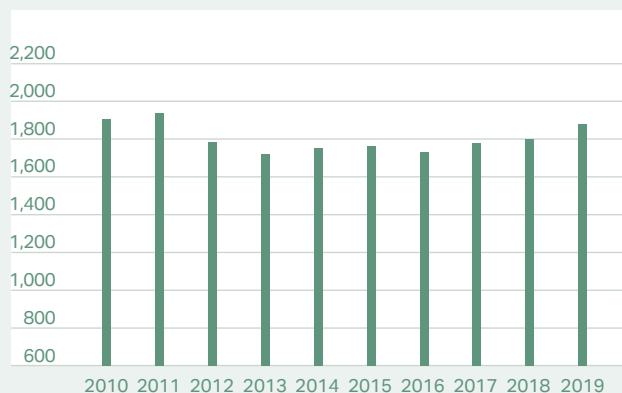
(2) 集團自二零一八年一月一日起採納《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號，並已改變有關金融工具及收益認算的會計方法。根據所選的過渡方法，集團調整於二零一八年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號的累計影響。二零一八年以前的比較信息按有關年度的政策列述，不予重列。

業務統計數字

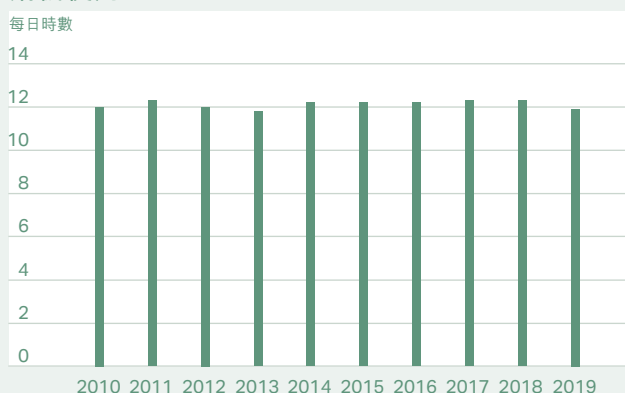
每可用噸千米成本(連燃油)



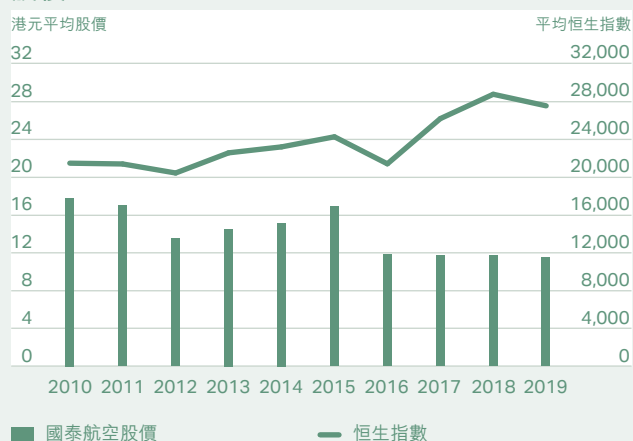
每港幣千元員工開支的可用噸千米



飛機使用量



股價



		2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
生產力											
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	3.06	3.27	3.12	3.02	3.14	3.50	3.58	3.65	3.46	3.16
每港幣千元員工開支的 可用噸千米	單位	1,879	1,801	1,775	1,730	1,764	1,750	1,720	1,785	1,936	1,905
飛機使用量	每日時數	11.9	12.3	12.3	12.2	12.2	12.2	11.8	12.0	12.3	12.0
股價											
	港元										
最高		13.9	14.7	13.4	14.0	20.6	17.7	16.8	15.9	23.1	24.1
最低		9.5	9.9	10.4	10.1	12.7	13.7	12.2	11.9	11.9	12.8
年底		11.5	11.1	12.1	10.2	13.4	16.9	16.4	14.2	13.3	21.5
股價比率(附註)											
	倍數										
市盈率		26.8	18.6	(37.8)	(69.8)	8.8	21.1	24.6	64.9	9.9	6.1
資本市值 / 國泰航空 股東應佔資金		0.7	0.7	0.8	0.7	1.1	1.3	1.0	1.0	1.0	1.6
股價 / 現金流量		2.5	2.5	7.4	5.2	3.1	5.4	4.6	6.1	3.4	4.5

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 由偶發業務收回的成本。

比率

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

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

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

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

$$\text{股息倍數} = \frac{\text{國泰航空股東應佔溢利 / (虧損)}}{\text{股息}}$$

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

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

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

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

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

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

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

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

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

國泰城中座四樓

電郵：ir@cathaypacific.com

電話：(852) 2747 5210

傳真：(852) 2810 6563

國泰航空的主要國際互聯網址為 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 293

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《財務匯報局條例》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

截至二零一九年十二月三十一日止年度

年度報告書供股東閱覽 二零二零年四月八日

股東周年大會 二零二零年五月十三日

截至二零二零年六月三十日止六個月

宣佈中期業績 二零二零年八月

派發中期股息 二零二零年十月

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，這些因素包括集團營運業務的經濟環境或行業（特別在香港及中國內地）出現變化、宏觀經濟及地緣政治不明朗、競爭環境改變、匯率和利率及商品價格變動，以及集團確定和管理其所面對的風險的能力。此等前瞻性陳述的任何內容均不得或不應被用作為未來的任何保障或聲明的依據，或其他方面的聲明或保證。公司或其董事、高級人員、僱員、代理人、聯繫人、顧問或代表，概不會就更新此等前瞻性陳述，或因應未來事件或發展修改此等陳述，或提供有關此等陳述的附加資料或更正任何不準確資料承擔任何責任。

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



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



www.cathaypacific.com