



國泰航空

二零二一年報告書

國泰航空有限公司
股份代號：00293



目錄

財務及營業撮要

- 3 財務及營業撮要
- 4 主席致函
- 7 業務回顧
- 23 財務評述
- 29 可持續發展回顧

企業管治

- 32 董事及要員
- 34 董事局報告
- 41 企業管治報告

財務報表

- 57 獨立核數師報告
- 62 綜合損益及其他全面收益表
- 63 綜合財務狀況表
- 64 綜合現金流量表
- 65 綜合股東權益變動表
- 66 財務報表附註
- 118 主要附屬公司及聯屬公司
- 120 主要會計政策
- 130 業務統計數字
- 135 詞彙
- 136 公司及股東資料
- 136 免責聲明

國泰航空有限公司

國泰航空有限公司（「國泰航空」）連同旗下附屬公司香港快運航空有限公司（「香港快運」）及香港華民航空有限公司（「華民航空」）於二零二一年底持有共二百三十四架飛機，當中七十四架停泊於香港以外。在爆發2019冠狀病毒病（「新型冠狀病毒」）前，旗下航空公司直接聯繫香港至全球三十五個國家共一百一十九個目的地（連同代碼共享協議聯繫五十四個國家共二百五十五個目的地），包括中國內地二十六個目的地。根據國際航空運輸協會二零一九年世界航空運輸業統計報告，國泰航空集團在新型冠狀病毒疫情前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。過去七十五年間，集團一直以港為家，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。未來數年將有五十三架新客機加入機隊。

國泰航空於二零二一年底持有一百九十三架客機及貨機。集團的其他投資還包括航空飲食、洗衣、地勤服務及貨運站公司，以及位於香港國際機場的企業總部。

香港快運為國泰航空的全資附屬公司，是一家以香港為基地的廉價航空公司，於二零二一年底持有二十七架飛機，在亞洲區內提供定期航班。華民航空為國泰航空的全資附屬公司，這家提供速遞服務的全貨運航空公司於二零二一年底營運十四架飛機，在亞洲提供定期航班及包機服務。

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。

於二零二一年底，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾二萬一千六百名員工，其中在香港僱用的員工約一萬七千七百零人。國泰航空及其大股東太古股份有限公司（「太古公司」）及國航的股份均於香港聯合交易所有限公司上市。

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

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		2021	2020	變幅
業績				
收益	港幣百萬元	45,587	46,934	-2.9%
國泰航空股東應佔虧損	港幣百萬元	(5,527)	(21,648)	-74.5%
每股普通股虧損	港仙	(95.1)	(424.3)	-77.6%
每股普通股股息	港元	-	-	-
邊際虧損	%	(12.1)	(46.1)	+34.0個百分點
財務狀況				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	72,244	73,257	-1.4%
借款淨額 ^(a)	港幣百萬元	70,570	73,788	-4.4%
可動用的無限制用途流動資金	港幣百萬元	30,250	28,593	+5.8%
每股普通股的普通股股東資金 ^(b)	港元	8.1	8.3	-2.4%
債務淨額股份比例 ^(a)	倍數	0.98	1.01	-0.03倍

營業統計數字 — 國泰航空

		2021	2020*	變幅
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬	11,354	14,620	-22.3%
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	13,228	34,609	-61.8%
可用貨物噸千米數 (「可用貨運噸千米」)	百萬	10,094	11,329	-10.9%
收入噸千米數 (「收入噸千米」)	百萬	8,615	10,220	-15.7%
每可用座位千米客運收益	港仙	32.9	32.7	+0.6%
收入乘客千米數 (「收入乘客千米」)	百萬	4,120	20,079	-79.5%
收入乘客運載人次	千位	717	4,631	-84.5%
乘客運載率	%	31.1	58.0	-26.9個百分點
乘客收益率	港仙	105.5	56.3	+87.4%
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	3.21	2.17	+47.9%
貨運收入噸千米數 (「貨運收入噸千米」)	百萬	8,220	8,309	-1.1%
運載貨物	千噸	1,333	1,332	+0.1%
貨物運載率	%	81.4	73.3	+8.1個百分點
貨物收益率	港元	3.94	2.96	+33.1%
每可用噸千米成本 (連燃油) ^(c)	港元	3.88	4.14	-6.3%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	1,612	1,708	-5.6%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	1,223	1,195	+2.3%
每可用噸千米成本 (除燃油) ^(c)	港元	3.32	3.41	-2.6%
每可用噸千米基本 ^(d) 成本 (除燃油)	港元	3.24	3.06	+5.9%
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,174	1,074	+9.3%
每員工可用噸千米	千位	679	752	-9.7%
飛機使用量 (包括停泊的飛機)	每日時數	3.4	4.3	-20.9%
航班準時表現	%	86.2	86.7	-0.5個百分點
機隊平均機齡	年	10.5	10.1	+0.4年
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	5.6	7.0	-20.0%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	491	480	+2.3%
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	0.81	2.28	-64.5%

* 包括國泰港龍航空

(a) 撇除不含資產轉讓元素的租賃後，借款淨額及債務淨額股份比例分別為港幣五百三十九億七千九百萬元及零點七五倍。詳情載於財務報表附註12。

(b) 普通股股東資金是在扣除優先股股本港幣一百九十五億元及於二零二一年十二月三十一日及二零二零年十二月三十一日分別為港幣八億二千四百萬元及港幣二億二千八百萬元的優先股股東應佔未付累計股息後得出。

(c) 每可用噸千米成本是指期內的營業成本總額 (包括減值及企業重組成本) 除以可用噸千米。

(d) 基本成本撇除減值及相關支出、企業重組成本及視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利。

主席致函

在上份年度報告書中，我指出二零二零年是集團有史以來最具挑戰的一年。新型冠狀病毒疫情為全球航空市場帶來前所未有的衝擊，加上其後全球實施旅遊及營運上的限制措施，繼續令我們的業務受到嚴重影響。儘管面對這些挑戰，情況於二零二一年逐漸改善。

下半年的表現向來較上半年為佳，二零二一年也不例外。貨運業務表現特別強勁，尤其是下半年貨運高峰期的表現令人非常鼓舞。然而，我們繼續面對嚴峻的挑戰，即使下半年業績顯著改善，但全年整體虧損仍然龐大。

國泰航空集團於二零二一年錄得應佔虧損為港幣五十五億二千七百萬元（二零二零年：虧損港幣二百一十六億四千八百萬元）。二零二一年的每股普通股虧損為港幣九十五點一仙（二零二零年：每股普通股虧損港幣四百二十四點三仙）。集團於二零二一年下半年錄得應佔溢利港幣二十億三千八百萬元（二零二一年上半年：虧損港幣七十五億六千五百萬元；二零二零年下半年：虧損港幣一百一十七億八千三百萬元）。國泰航空於二零二一年下半年錄得應佔溢利港幣三十三億零三百萬元（二零二一年上半年：虧損港幣五十億三千一百萬元；二零二零年下半年：虧損港幣一百億三千二百萬元）。

二零二一年的虧損包括減值及相關支出港幣八億三千二百萬元，主要是關於十二架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機、企業重組成本港幣三億八千五百萬元，以及於國貨航的聯屬權益被攤薄所得盈利港幣二億一千萬元；而二零二零年的減值及相關支出則為港幣四十億五千六百萬元，該等支出是關於三十四架飛機（及為航空公司提供服務的附屬公司的若干資產）以及企業重組成本港幣二十三億八千三百萬元。撇除該等特殊項目後，國泰航空集團於二零二一年的應佔虧損為港幣四十五億二千萬元（二零二零年：虧損港幣一百五十二億零九百萬

元），而國泰航空於二零二一年的應佔虧損則為港幣七億七千六百萬元（二零二零年：虧損港幣一百二十一億九千五百萬元）。

國泰航空於二零二一年慶祝成立七十五周年，歷年來作為香港的本地航空公司，用心將來自世界各地的人連繫起來。多年以來，我們難免經歷各種挑戰（尤其是新型冠狀病毒疫情），但我們亦取得了非凡的成就。過去我們將顧客連繫到更多新航點，接收最先進的飛機，並推動科技創新。隨著香港的發展，我們亦不斷進步，而對於國泰航空能夠代表香港走過七十五年的歲月，並促使香港發展成為全球其中一個主要國際航空樞紐，我們深感自豪。

然而，在懷緬過去之餘，我們在二零二一年推出了全新的尊尚旅遊生活品牌「國泰」，揭開令人振奮的新頁。「國泰」將大家對旅遊的熱愛帶到日常的生活範疇之中，這將簡化顧客與我們互動的渠道，包括獲取會籍積分及使用里數的途徑，使我們無論在旅程期間還是在日常生活中，都能時刻與顧客結伴同行。

此外，最新加入機隊的空中巴士A321neo型客機於八月首航。該批先進的客機為顧客提供全球最愜意的短途旅程。國泰航空現已接收五架空中巴士A321neo型客機，並將於二零二三年底再為機隊增添十六架該型號客機。

我們繼續致力推動更環保的航空業，承諾於二零三零年將國泰航空所用的可持續航空燃油提升至總燃油消耗量百分之十的水平，並且成為非牟利組織「航空界氣候工作組」（Aviation Climate Taskforce）的創始成員。該組織的成立，是要透過科技創新和協作，應對航空業減少碳排放的挑戰。該等措施將有助集團於二零五零年實現淨零碳排放的目標。

國泰航空業務表現

當局在二零二一年二月對駐港機組人員實施嚴格的檢疫要求，該等措施嚴重影響我們的客運業務。為維持其餘航班的運作，我們為駐港機組人員推出自願性質的「閉環式」執勤安排，包括在完成二十一天執勤周期後，需要隔離十四天。此安排對機組人員造成沉重負擔，我們衷心感謝他們的支持，以專業的態度努力不懈地應對極具挑戰性的工作。

由於全年維持營運及旅遊限制，大幅減低我們營運更多航班的能力。因應香港對機組人員實施的最新檢疫要求，我們在接近十二月底前縮減航班數量，於年底時營運的可載客量遠低於疫情前的原定水平。

若將二零二一年與二零二零年整體比較，二零二一年的營業表現較為遜色，主要是由於二零二零年首兩個月疫情的影響尚未完全反映，因此業務表現相對較佳。二零二一年的客運收益減至港幣四十三億四千六百萬元，較二零二零年下跌百分之六十一點六。收入乘客千米減少百分之七十九點五。以可用座位千米計算的可載客量下跌百分之六十一點八。運載乘客共七十一萬七千人次，平均每日載客一千九百六十五人次，較二零二零年減少百分之八十四點五。乘客運載率為百分之三十一點一，而二零二零年則為百分之五十八。

貨運業務表現特別強勁，二零二一年的貨運收益為港幣三百二十三億七千七百萬元，較二零二零年增加百分之三十一點八。貨運收入噸千米下跌百分之一點一，以可用貨運噸千米計算的可載貨量下跌百分之十點九，而運載率則上升八點一個百分點至百分之八十一點四，收益率上升百分之三十三點一至港幣三點九四元。

貨運需求在向為貨運高峰期的下半年之前已開始增長。在二零二一年底前的幾個月，貨機機隊以最高的可載貨量營運，並提供更多只載貨客機航班。此外，我們營運六架「貨運客機」，即經局部改裝的波音777-300ER型客機，將其客

艙的部分座椅移除以提供更多載貨空間。我們在十月運載超過十三萬六千噸貨物，這是自疫情爆發以來單月運載的最高貨運量。集團旗下航空公司自疫情爆發至今已運送超過一億九千萬劑疫苗。

我們繼續致力維持有效的現金及成本管理，於二零二一年全年實施高級管理層減薪，並於上半年推行第三輪特別休假計劃，獲八成員工自願支持。我們為廣泛類別的員工實施員工休假、無薪假、自願離職和提前退休計劃，對所有參與該等計劃的員工表示衷心感謝。整體而言，非燃油成本減少百分之二十四點四至港幣三百七十七億零八百萬元。國泰航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零二零年增加港幣九億二千七百萬元（或百分之十一點九），反映油價上升。

其他附屬公司及聯屬公司的業務表現

香港快運於二零二一年錄得虧損港幣十九億七千八百萬元（二零二零年：虧損港幣十七億二千三百萬元）。客運需求偏低以及包括影響駐港機組人員的疫情相關旅遊限制及檢疫要求，令該公司業績受到不利影響。

受惠於強勁的貨運需求，華民航空於二零二一年錄得溢利。該全貨運航空公司的飛機為國泰航空提供額外的航段。

集團旗下為航空公司提供服務的附屬公司表現勝於二零二零年。

國航（其賬目延遲三個月結算）受新型冠狀病毒疫情的不利影響，業績遜於二零二零年。

財務狀況

貨運表現特別強勁，加上我們持續實施有效的現金及成本管理，為每月的營運現金消耗帶來正面影響，以致二零二一年下半年大致上實現正現金流。

我們於二零二一年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金結餘為港幣三百零三億元。年內通過發行可轉換債券籌集港幣六十七億元，並通過中期票據計劃發行普通債券籌集六億五千萬美元（相當於港幣五十一億元）。我們歡迎香港特別行政區政府同意將提供予集團的港幣七十八億元貸款融資（集團二零二零年資本重組計劃的一部分）的提取期限延長十二個月至二零二二年六月，讓我們更能靈活管理流動資金。

前景

我們在二零二二年初面對極具挑戰的營運環境，隨著Omicron變異病毒株的出現，香港特別行政區政府收緊對駐港機組人員的檢疫要求，特別是運作貨運航班的機組人員，並暫時禁止九個國家的所有航班來港，受影響的包括英國及美國等主要市場。來自高危地區的乘客亦禁止經香港國際機場轉機。這些措施限制了我們按計劃營運航班的能力，因此倘現有限制仍持續實施，我們預期客機可載客量將維持於疫情前水平約百分之二，而貨機可載貨量亦可能減至疫情前水平的三分之一以下。目前我們盡可能維持客運及貨運網絡，並在可行情況下盡量增加可載貨量。

香港正經歷這場疫症中一個特別嚴峻的階段，我想向全港所有受影響人士送上真摯慰問和殷切關懷。在疫情初期，國泰航空的機組人員以無畏的精神，自願營運救援航班接載港人返港，而在最近這個階段中，我們竭盡全力支持這個城市，運送疫苗、快速抗原測試包以及必要的食物及醫療物資來港，並配合當局為應對疫情作出支援。

國泰航空以港為家，致力安全地維持香港與世界各地之間客運暢順及貨運流通。儘管疫情帶來極大挑戰，我們仍致力維護並加強香港的航空樞紐地位，對香港的長遠前景絕對充滿信心。國泰航空所做的一切都是本著為香港服務的原則。國泰航空是香港最具規模的本地航空公司，於過去七十五年陪伴著香港走過高低起伏。

新推出的尊尚旅遊生活品牌「國泰」帶來不少機遇，我們將繼續推出更多新猷和更佳的服務，讓乘客更想旅遊、購物及與我們連繫。我們繼續實踐對可持續航空業的承諾，致力於二零五零年實現淨零碳排放的目標，並進一步建立數碼化領先能力。我們繼續作好部署，以善用大灣區帶來的機遇，以及香港國際機場第三條跑道啟用所帶來的增長潛力。

儘管仍然面對不少挑戰，但我們對國泰航空的長遠未來絕對充滿信心。國泰航空在過去七十五年能夠作為以港為家的航空公司，營運連繫香港與世界各地的航班，對此我們深感榮幸。從過往的表現證明，國泰航空是一家歷久不衰的航空公司。

最後，我衷心感謝全體員工無懼極大的挑戰，仍然努力不懈地維持公司的營運。我特別要感謝各位機組人員，他們在對全世界任何航空公司來說都是最艱難的情況下，仍然堅守崗位，努力維持香港與世界各地的安全連繫。我們的機組人員在二零二一年入住檢疫酒店超過六萬二千晚，另外超過一千位員工曾入住竹篙灣檢疫設施超過一萬一千晚，他們大部分是機組人員，但也有來自服務、營運及總辦事處的員工。我們的機組人員在二零二一年整體接受了超過二十三萬次檢測，其中只有十六宗陽性個案，而他們已全體完成接種疫苗，以持續運作航班前往全球許多最高危的國家。他們在這段期間努力維持安全的航班運作，展現出無比專業的工作精神。

主席

賀以禮

香港，二零二二年三月九日

業務回顧

二零二一年，新型冠狀病毒疫情對全球航空業造成前所未有的影響，加上其後全球實施旅遊及營運上的限制措施，繼續令國泰航空集團受到嚴重影響。復甦步伐較預期緩慢和不確定，然而情況確有改善。下半年的表現向來較上半年為佳，而集團在二零二一年的整體情況亦不例外。

我們的客運業務最受疫情影響。我們復飛更多航點，尤其是在春夏月份。但到八月中，由於當局收緊十六個海外地區來港旅客的檢疫要求，大大影響來港航班在向為客運高峰期的夏季所錄得的需求及客運量。我們亦縮減十二月的航班數量，受影響的包括多班往來香港的航班，於年底時營運的客運航班可載客量遠低於疫情前的原定水平。

貨運表現特別強勁，令人非常鼓舞。儘管當局對駐港機組人員實施的檢疫要求，令上半年的可載貨量及載貨噸數顯著受影響，但向為貨運高峰期的下半年表現強勁。我們在十月運載的貨物比疫情爆發以來任何月份都要多，而由改裝後的「貨運客機」（移除機艙部分座椅以提供額外載貨空間的客機）所營運的航段載貨量亦達到最高水平。此外，我們在十一月營運的只供載貨客機航班（利用客機營運只載貨的服務）數量創下新高。運載率亦高企，平均為百分之八十

一點四，二零二一年三月更高達百分之八十六點四，這是疫情爆發以來的最高水平。

國泰航空以港為家，儘管疫情帶來極大挑戰，仍致力維護並加強香港的航空樞紐地位，維持香港與世界各地之間的安全連繫。所有機組人員均已完成接種疫苗，並須於二零二二年四月三十日或之前接種第三劑新型冠狀病毒疫苗。為進一步保障香港的公共衛生，我們亦加強對機組人員實施的醫學監察措施，包括在到港後每日進行檢測。在抵港後獲豁免檢疫的機組人員，包括參與「閉環式」貨運航班安排的機組人員，須於到港後的七天在酒店自我隔離。在疫情期間，我們的機組人員以最高的合規及安全標準營運航班，二零二一年的疫苗接種率達到百分之一百，檢測次數超過二十三萬次。

尊尚旅遊生活品牌面世

全新的尊尚旅遊生活品牌「國泰」於二零二一年七月五日正式面世，將大家對旅遊的熱愛帶到日常的生活範疇之中。我們於下半年推出一系列有關消費、餐飲、購物和酒店的新禮遇，使我們無論在旅程期間還是在日常生活中都能時刻與顧客結伴同行。

「國泰」將國泰航空、馬可孛羅會及亞洲萬里通合而為一，簡化顧客與我們互動的渠道，包括獲取會籍積分及使用里數的途徑。與此同時，「國泰」令我們的禮遇更添吸引力，透過集合各項禮遇和與精選夥伴緊密合作，我們為顧客帶來更豐富的產品及服務，包括：

- 與渣打銀行（香港）有限公司及Mastercard合作推出一系列新的聯營信用卡「渣打國泰Mastercard」，讓顧客便捷地賺取里數，更可盡享其他精彩禮遇和優惠，包括免費享用國泰航空商務貴賓室、尊享優先辦理登機手續及優先登機服務、或在推廣期內免費獲享馬可孛羅會銀卡或金卡會籍。

- 推出全新網上購物平台，讓顧客透過網上購物以最快的速度賺取里數，顧客選購我們的精選產品及體驗，便可賺取里數，甚至可以使用我們新推出的「里數加現金」組合方式付款。
- 與飲食平台OpenRice《開飯喇》合作推出全新的餐飲電子消費體驗，顧客可在已升級的國泰手機應用程式內搜尋夥伴餐廳、訂座及付款，包括使用「里數加現金」組合方式付款。會員在夥伴餐廳的現金消費亦可賺取里數。

由二零二二年七月開始，顧客憑國泰會籍可盡享馬可孛羅會及亞洲萬里通的最佳禮遇。作為國泰會員，顧客可享有更多優惠和獎賞，更易發掘難忘的旅程、意義重大的體驗和精選的產品。

我們強調，國泰航空依然是我們航空公司的環球品牌。現階段「國泰」只會在香港推出，而國泰航空則繼續作為我們在全球其他市場運作的品牌名稱。長遠而言，我們冀將「國泰」尊尚旅遊生活品牌擴展至其他市場。

業務回顧

客運服務 · 國泰尊尚旅遊生活品牌 · 飛行常客獎勵計劃

國泰航空客運服務

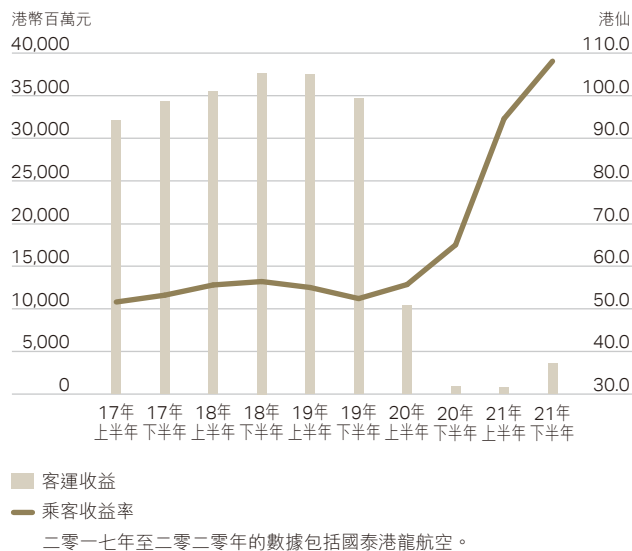
香港和世界各地其他市場實施與疫情相關的旅遊限制及檢疫要求，對客運收益造成嚴重影響。客運收益為港幣四十三億四千六百萬元，較二零二零年減少百分之六十一點六。以收入乘客千米計算的客運量下跌百分之七十九點五，而以可用座位千米計算的可載容量則下跌百分之六十一點八。運載率下跌二十六點九個百分點至百分之三十一點一，收益率上升百分之八十七點四至港幣一百零五點五仙。國泰航空於二零二一年運載乘客七十一萬七千人次，平均每日載客一千九百六十五人次，較二零二零年減少百分之八十四點五。

香港特別行政區政府於二零二一年二月對駐港機組人員實施嚴格的檢疫要求，嚴重影響我們運作客運航班的能力。為維持其餘航班的營運，我們為駐港機組人員推出自願性

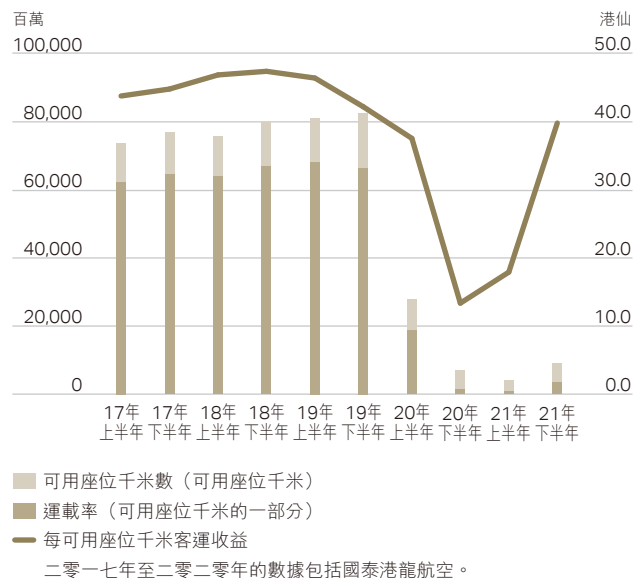
質的「閉環式」值班安排，包括在完成二十一天出勤周期後，需要隔離十四天。這種安排對機組人員造成沉重負擔，我們衷心感謝所有自願參與的機組人員。由香港及中國內地前往美國及英國的學生旅遊需求（尤其是八月），以及亞洲區內的少量航班需求，令我們的客運表現受惠。我們逐步復飛更多航點，尤以中國內地航點為甚。新增的空中巴士A321neo型窄體飛機於八月四日首航，由香港前往上海（浦東），該型號飛機亦用於前往廣州、杭州、青島、高雄及台北的航班。

當局於八月中收緊十六個海外地區來港旅客的檢疫要求，大大影響來港航班在向為客運高峰期的夏季所錄得的需求及客運量。我們修改其餘月份客運航班的計劃可載容量，並縮減十二月的航班，受影響的包括多班往來香港的航班。整體而言，於二零二一年底，客運航班的可載容量僅為疫情前的百分之十一點四，遠低於原定的水平。

客運收益及收益率趨勢



可載容量、運載率及效益



業務回顧

客運服務 • 國泰尊尚旅遊生活品牌 • 飛行常客獎勵計劃

二零二一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
	2021	2020*	變幅	2021	2020*	變幅	變幅
美洲	4,870	10,762	-54.7%	40.5	54.3	-13.8個百分點	+104.9%
歐洲	2,662	7,276	-63.4%	45.5	58.5	-13.0個百分點	+61.6%
西南太平洋	3,183	5,341	-40.4%	9.0	60.7	-51.7個百分點	+153.4%
北亞	1,344	4,693	-71.4%	28.1	61.0	-32.9個百分點	+112.2%
東南亞	1,016	4,258	-76.1%	22.2	57.1	-34.9個百分點	+71.0%
南亞、中東及非洲	153	2,279	-93.3%	30.4	63.6	-33.2個百分點	+90.9%
整體	13,228	34,609	-61.8%	31.1	58.0	-26.9個百分點	+87.4%

* 包括國泰港龍航空

嶄新發展

- 我們於二零二一年一月在香港推出WhatsApp顧客查詢與支援服務，自此這項社交通訊方式不斷擴大至覆蓋全球大部分地區，讓顧客透過社交通訊平台聯絡我們，查詢其機票預訂事宜。
- 我們與香港機場管理局、The Commons Project及Prenetics合作，於二零二一年三月一班由香港前往洛杉磯的航班測試使用數碼健康平台CommonPass，多位國泰航空機師及機艙服務員自願參與。隨後我們於七月再在兩班往來香港及新加坡的航班上，由自願參與的顧客完成測試，成為首家在點到點及往返旅程中試用CommonPass處理檢測和疫苗接種紀錄的航空公司，同時也是亞太區首家航空公司讓顧客在實際飛行環境中測試使用官方疫苗接種紀錄。我們透過這些測試，為未來建立載有旅客健康憑證的數碼健康通行證，為安全和無縫地重啟航空旅遊出一分力。
- 我們在二零二一年三月推出全新的「里數加現金」付款方式，顧客在國泰網站預訂機票時，可靈活地選擇以亞洲萬里通里數加現金方式付款。「里數加現金」亦適用於在國泰購物網站購物，以及在Cathay Lifestyle應用程式向夥伴餐廳付款。
- 我們推出先進的空中巴士A321neo型客機，為顧客提供全球最愜意的短途旅程體驗。推出空中巴士A321neo型客機後，國泰航空成為全球首家航空公司在所有客艙提供4K超高解像屏幕、4K自選娛樂節目及藍牙音訊串流（正在陸續推出）。乘客在航機上可使用具藍牙功能的耳機觀看4K荷里活及亞洲巨片。
- 國泰航空的經濟客艙票價經過重新設計後，讓顧客在預訂航班時擁有更大的自主性及靈活性。全新的「輕便」、「標準」及「彈性」票價，提供更大的自由度和更多優惠，包括提升寄艙行李限額、彈性處理重新訂位以及提升客艙級別等選擇。全新經濟客艙票價選項已逐步擴展至國泰航空的全部網絡，直至二零二二年首季於香港推出。
- 嶄新的「無憂起飛」平台於去年推出，並陸續在部分市場實施。乘客可以利用「無憂起飛」平台，在抵達機場前將新型冠狀病毒測試結果及其他重要的健康證明文件上載，以供核實，令登機手續變得更簡單、快捷和順暢。

業務回顧

客運服務 • 國泰尊尚旅遊生活品牌 • 飛行常客獎勵計劃

獎項

- 國泰航空於《商旅》雜誌主辦並於二零二一年二月公佈的二零二零年空中酒窖大獎中獲頒「最佳頭等客艙葡萄酒獎」。
- 國泰航空於二零二一年度 Skytrax World Airline Awards 中獲頒「亞洲最佳商務客艙貴賓室獎」、「COVID-19 航空公司卓越獎」，並在「二零二一年世界一百強航空公司」中躋身前十名。
- 國泰航空在 AirlineRatings.com 網站的二零二一年「全球二十大航空公司」中名列第六位。
- 國泰航空位於香港國際機場的寰宇堂頭等貴賓室於二零二一年世界旅遊大獎中獲選為「二零二一年亞洲領先航空公司貴賓室 — 頭等客艙」。
- 國泰航空於美國《商旅》雜誌主辦的二零二一年最佳商務旅遊大獎中，獲選為「跨太平洋航線服務最佳航空公司」。

首要市場 — 香港及大灣區

- 香港特別行政區政府於二零二一年二月開始對駐港機組人員實施新的強制檢疫措施，嚴重影響我們服務各旅遊市場的能力。
- 我們在四月開始推動「Arm up，來一起再飛！」活動，讓員工了解盡快接種疫苗的重要性，反應非常正面。
- 香港特別行政區政府於五月放寬對已完成接種疫苗的駐港客機機師及機艙服務員的強制檢疫要求。
- 當局於八月中收緊十六個海外地區來港旅客的檢疫要求，大大影響來港航班在向為客運高峰期的夏季所錄得的需求及客運量。
- 由十一月十五日開始，香港國際機場離境層劃分為兩個客運區域，一個處理前往中國內地的旅客，另一個則處

理前往其他航點的旅客及所有過境旅客。因此，我們重開玉衡堂商務貴賓室，在離境層接待前往中國內地以外地區的旅客；而寰宇堂頭等貴賓室仍然開放，用以接待前往中國內地的合資格旅客。

- 香港特別行政區政府於十一月將曾出現 Omicron 變異病毒株個案的國家列入高風險 A 組指明地區，收緊該等國家來港旅客的登機及檢疫要求。
- 香港特別行政區政府於十二月下旬收緊對駐港機組人員的檢疫要求，其後於二零二二年宣佈對指明地區實施地區性航班熔断機制，受影響地區為澳洲、加拿大、法國、印度、尼泊爾、巴基斯坦、菲律賓、英國及美國，截至本報告書發表日期為止，該措施仍然生效。

美洲

- 美國及加拿大航線間歇性出現小規模往來香港及中國內地的學生旅遊及過境需求，尤以八月為甚。
- 於二零二一年底，國泰航空提供前往下述美洲航點的航班：芝加哥、洛杉磯、紐約、三藩市、多倫多及溫哥華（往來香港）、波士頓（僅出境香港）。

歐洲

- 香港特別行政區政府於二零二零年十二月禁止英國航班來港，措施延續至二零二一年五月，為客運業務帶來相當大的影響。
- 國泰航空於二零二一年四月營運兩班特別航班，接載香港居民由英國回港。這是國泰航空首次由已完成接種疫苗的機組人員運作的航班，亦是禁令實施以來國泰航空首次再有由倫敦啟程的航班。
- 當局放寬英國來港航班的禁令後，國泰航空於五月恢復營運由倫敦希斯路機場來港的定期航班。

業務回顧

客運服務 • 國泰尊尚旅遊生活品牌 • 飛行常客獎勵計劃

- 在放寬禁令後，尤其是在九月份，英國航線間歇性出現強勁的往來香港及中國內地學生旅遊需求。
- 於二零二一年底，國泰航空提供前往下述歐洲航點的客運航班：倫敦、曼徹斯特及米蘭（往來香港）；阿姆斯特丹、法蘭克福、馬德里及巴黎（僅出境香港）。
- 新增的空中巴士A321neo型窄體飛機於八月首航，由香港前往上海（浦東），該型號飛機亦用於前往廣州、杭州、青島、高雄及台北的航班。
- 於二零二一年底，國泰航空提供前往下述北亞航點的客運航班：北京、成都、高雄、首爾、上海、台北及東京（往來香港）；福州、廣州、杭州、青島、武漢及廈門（僅入境香港）；及大阪（僅出境香港）。

西南太平洋

- 由於澳洲政府實施限制入境措施，所有前往澳洲的離港航班於二零二一年一月一日至十月三十一日期間須受乘客數量限制。
- 由十一月一日開始，已完成接種疫苗的澳洲市民、永久居民及其直系親屬均可免檢疫飛往悉尼及墨爾本而不受數量限制，因此我們增加往來悉尼及墨爾本的可載客量，以接載合資格的乘客。
- 於二零二一年底，國泰航空提供前往下述西南太平洋航點的客運航班：布里斯班、墨爾本、珀斯及悉尼（往來香港）、奧克蘭（僅出境香港）。

北亞

- 我們在四月恢復營運前往中國內地成都及廈門以及台灣高雄的定期航班。
- 在香港特別行政區政府的「回港易」計劃下，由中國內地來港的旅遊需求增加，因此我們在五月恢復營運前往福州及杭州的定期航班。
- 我們在六月恢復營運由廣州來港的客運航班。
- 我們分別於七月及八月恢復營運前往武漢及青島的航班。
- 我們的航空網絡，尤其是服務美國和英國的長途航班業務，獲中國內地售票情況的利好支持。

東南亞

- 受亞洲區內過境客運量的支持，往來印尼的航班於第二季開始需求殷切。
- 香港特別行政區政府因應菲律賓及印尼的疫情，根據地區性航班熔断機制分別於四月中及六月下旬禁止所有從菲律賓及印尼出發的航班來港。受影響的包括由下述航點出發的航班：宿霧、馬尼拉、雅加達及泗水。
- 計劃於五月底推出往返香港及新加坡的「航空旅遊氣泡」停止啟動。
- 於二零二一年底，國泰航空提供前往下述東南亞航點的客運航班：宿霧、河內、胡志明市、雅加達、吉隆坡、馬尼拉、金邊及新加坡（往來香港）；曼谷及布吉（僅出境香港）。

南亞、中東及非洲

- 我們在五月恢復營運前往杜拜的定期航班。
- 我們在十二月恢復營運前往達卡的航班。
- 於二零二一年底，國泰航空提供前往下述南亞、中東及非洲航點的客運航班：達卡、杜拜及特拉維夫（往來香港）。

業務回顧

客運服務 • 國泰尊尚旅遊生活品牌 • 飛行常客獎勵計劃

國泰尊尚旅遊生活品牌

- 全新的尊尚旅遊生活品牌「國泰」於七月正式面世，將大家對旅遊的熱愛帶到日常的生活範疇之中。「國泰」推出一系列有關消費、餐飲、購物和酒店的新禮遇，使我們無論在旅程期間還是在日常生活中都能時刻與顧客結伴同行。
- 國泰航空依然是我們航空公司的環球品牌。現階段「國泰」品牌只會在香港推出，而國泰航空則繼續是我們在全球其他市場運作的品牌名稱。長遠而言，我們冀將「國泰」尊尚旅遊生活品牌擴展至其他市場。
- 我們與渣打銀行（香港）有限公司及Mastercard合作推出一系列新的聯營信用卡「渣打國泰Mastercard」，讓顧客便捷地賺取里數，更可盡享其他精彩禮遇和優惠，包括免費享用國泰航空商務貴賓室、尊享優先辦理登機手續及優先登機服務、或在推廣期內免費獲享馬可孛羅會銀卡或金卡會籍。
- 新推出的網上購物平台，讓顧客透過網上購物以最快的速度賺取里數，顧客選購我們的精選產品及體驗，便可賺取里數，甚至可以使用我們新推出的「里數加現金」組合方式付款。全新網上購物體驗亦提供香港地區翌日配送服務（受條款及條件限制）。
- 我們與飲食平台OpenRice《開飯喇》合作推出全新的餐飲電子消費體驗，顧客可在已升級的國泰手機應用程式內搜尋夥伴餐廳、訂座及付款，包括使用「里數加現金」組合方式付款。會員在夥伴餐廳的現金消費亦可賺取里數。

國泰飛行常客獎勵計劃

馬可孛羅會

- 馬可孛羅會為國泰航空的飛行常客提供各種會員優惠及服務。

- 會員積分乃根據航空公司、客艙級別及航程距離計算。
- 銀卡（及以上級別）會員乘搭國泰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。
- 我們將於二零二二年七月開始，將馬可孛羅會及亞洲萬里通合併為單一的國泰會籍。作為國泰會員，顧客可享有多項優惠和獎賞，更易發掘難忘的旅程、意義重大的體驗和精選的產品。

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。
- 二零二一年亞洲萬里通會員兌換國泰航空的飛行獎勵較上年度同期（包括國泰港龍航空）減少百分之四十九，但兌換非航班類別的獎勵則增加百分之五十二。
- 我們在二零二一年三月推出全新的「里數加現金」付款方式，顧客在國泰網站預訂機票時，可靈活地選擇以「里數加現金」方式付款。「里數加現金」亦適用於在國泰購物網站購物，以及在Cathay Lifestyle應用程式向夥伴餐廳付款。
- 馬可孛羅會會員同時為亞洲萬里通會員。
- 我們將於二零二二年七月開始，把亞洲萬里通及馬可孛羅會合併為單一的國泰會籍。作為國泰會員，顧客可享有多項優惠和獎賞，更易發掘難忘的旅程、意義重大的體驗和精選的產品。

業務回顧

貨運服務・機隊

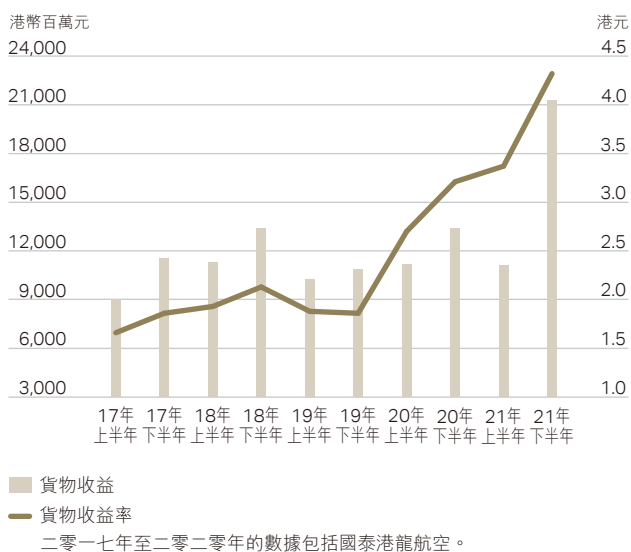
國泰航空貨運服務

二零二一年的貨運收益為港幣三百二十三億七千七百萬元，較二零二零年增加百分之三十一點八。以貨運收入噸千米計算的貨運量減少百分之一點一，而以可用貨運噸千米計算的可載貨量則減少百分之十點九。運載率仍維持於高水平，上升八點一個百分點至百分之八十一點四，並於三月達到百分之八十六點四，這是疫情爆發以來的最高水平。收益率上升百分之三十三點一至港幣三點九四元。

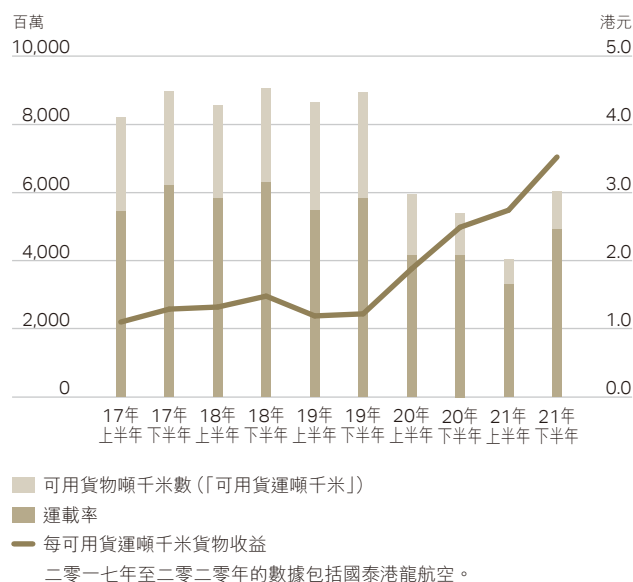
當局於二月開始對駐港機組人員實施嚴格的檢疫要求並於五月予以放寬。該等措施對上半年的可載貨量及載貨噸數造成顯著影響，情況在進入向為貨運高峰期的下半年時因貨運需求持續增長而有所改善。我們在十月運載的貨物超過十三萬六千噸，這是疫情爆發以來最高的單月貨運量。

我們繼續盡可能增加市場的可載貨量，措施包括運作七千八百六十七對只載貨客機航班（利用客機營運只載貨的服務）及「貨運客機」（移除機艙部分座椅以提供額外載貨空間的六架客機）。我們亦向旗下全貨運附屬公司華民航空租用包機。

貨運收益及收益率趨勢



可載貨量、運載率及效益



業務回顧

貨運服務·機隊

二零二一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
	2021	2020*	變幅	2021	2020*	變幅	變幅
國泰航空	10,094	11,329	-10.9%	81.4	73.3	+8.1個百分點	+33.1%

* 包括國泰港龍航空

- 我們於一月新推出往來香港及利雅德的定期貨機服務，以應付電子商貿產品以及衣物等其他一般貨物的強大貨運需求。
- 香港對機組人員實施的檢疫限制所帶來的影響在四月最為嚴重，貨機及只載貨客機的航班運作量為新型冠狀病毒疫情爆發以來的最低點。情況在五月開始有所改善。
- 國泰貨運在香港率先完成國際航空運輸協會ONE Record先導計劃第三次試運，透過One Record的應用程式介面建立空運業首個連結航空公司與代理商的系統平台，朝著環球供應鏈端對端數碼化邁出別具意義的一步。國際航空運輸協會的ONE Record系統會為所有貨物建立「虛擬貨運記錄」，空運業內所有相關持份者均可共享統一貨運數據。
- 國泰貨運成為首家在飛機上提供溫瑞通Envirotainer Releye RLP集裝箱的亞洲航空貨運公司，為運送須嚴控溫度貨物的客戶提供更多元化的冷凍鏈空運選擇。該款新集裝箱更能靈活運載貨物，兼備最先進的冷凍鏈技術。
- 我們推出新一代「智貨查」貨件追蹤系統，利用藍牙技術監察溫度、全球定位及濕度等貨運資料。新系統提供更大的透明度，讓客戶在運送流程中實時追蹤貨件，並讓我們按需要及早主動作出調整。截至二零二一年底，國泰貨運已在其全球網絡內的二十七個航點，分階段推出「智貨查」服務。
- 我們營運六架「貨運客機」，即經局部改裝的波音777-300ER型客機，將其部分客艙座椅移除以提供額外載貨空間。
- 北半球在暑假期間一般是全年較淡靜的時候，但貨運需求在這段時間維持強勁，貨運航班一直增加，到八月底時達到高峰期的水平。
- 在十月，我們共有七十八個航段由經改裝的「貨運客機」營運，而在十一月則營運一千零三十五對只載貨客機航班，兩者均為破紀錄的數字。
- 我們在十一月再度營運往返荷伯特及香港的季度貨運服務，以運送塔斯曼尼亞的產品到亞洲主要市場。
- 我們在整個網絡逐步推出全新網上訂艙平台「訂艙易」，廣受客戶歡迎。該平台提供具透明度和快捷的訂艙服務，讓顧客輕易查看價格和容量，即時預訂及確認艙位。
- 我們在十二月獲得國際航空運輸協會的活體動物物流認證，肯定了我們持續改善運送敏感貨物的標準。
- 香港對機組人員實施更嚴格的檢疫要求，由十二月底開始對長途貨運的可載貨量造成重要影響。

疫苗運送

- 憑藉多年來運送藥物的經驗，國泰航空研發出一項疫苗運輸方案，可以更快、更有效地在世界各地運送新型冠狀病毒疫苗。方案包括「智貨查」系統以及由我們的專業貨運團隊在香港新設立的貨運控制中心全天候作出監控。
- 國泰航空於二月將第一批新型冠狀病毒疫苗運送到港，我們亦運送疫苗前往孟加拉、柬埔寨、印度、印尼、馬來西亞、墨西哥、尼泊爾、菲律賓、新加坡、泰國及越南等地。
- 集團旗下航空公司至今已在世界各地運送超過一億九千萬劑疫苗。

獎項

- 國泰貨運於二零二零年的表現獲得肯定，在二零二一年五月《Air Cargo World》雜誌舉辦的航空貨運運輸卓越調查 (Air Cargo Excellence Survey) 得出的空運業客戶體驗分析中，有兩項評分領先業界。於特殊貨運的服務質素及表現項目中，國泰貨運在滿分為5.0的評分中取得4.8分，而整體總評分中，國泰貨運在滿分為5.0的評分中取得4.6分，在亞太地區的航空公司中位列榜首。
- 國泰航空憑藉其研發的新一代「智貨查」貨件追蹤系統，於二零二一年國際數據公司 (IDC) 未來企業大獎中獲頒「未來連結創新」獎項。該系統採用物聯網科技監控運送的貨件。
- 國泰貨運在《Asia Cargo News》雜誌籌辦的二零二一年「亞洲貨運、物流及供應鏈」大獎中獲頒「亞洲最佳航空貨運公司」獎項。

機隊發展

- 於二零二一年底，國泰航空持有一百九十三架飛機 (包括十四架有待由國泰港龍航空重新調配至國泰航空及香港快運的飛機或將退還或退役的飛機)，香港快運持有二十七架飛機，而華民航空則持有十四架飛機 (集團合共運作二百三十四架飛機)。
- 基於目前的情況，我們在作出審慎營運及資產管理的考慮後，已將約百分之三十七的客機停泊於香港以外，但會繼續評估客運航班的可載客量，以便作出變動。
- 國泰航空於二零二一年接收六架新飛機，香港快運於二零二一年接收一架新飛機，全部都是在之前為實現機隊現代化及提升效益而落實訂購的飛機。
- 六架波音777-300ER型客機已局部改裝為「貨運客機」，移除部分客艙座椅以提供更多載貨空間。

業務回顧
貨運服務・機隊

機隊資料*

飛機類型	於二零二一年十二月三十一日各機隊的數目				平均機齡	訂購架數				營業租賃期滿架數**					
	租賃**			總數		'22	'23	'24及之後	總數	'22	'23	'24	'25	'26	'27及之後
	擁有	籌資	營業												
國泰航空：															
A320-200	5		2	7	16.6					2 ^(a)					
A321-200	2		3	5	16.7					2 ^(b)	1				
A321-200neo			5	5	0.7	7	4		11					5	
A330-300	37	10	4	51	15.2							2	2		
A350-900	19	7	2	28	4.1		2		2					2	
A350-1000	10	5		15	2.6	3			3						
747-400ERF 貨機	6			6	13.0										
747-8F 貨機	3	11		14	8.9										
777-300	17			17	20.2										
777-300ER	25	5	15	45	9.4					4 ^(c)	2	3	2	4	
777-9								21	21						
總數	124	38	31	193	10.9	10	6	21	37	8	3	3	4	6	
香港快運：															
A320-200			6	6	10.8					1 ^(d)	1	4			
A320-200neo			10	10	2.8									10	
A321-200			11	11	4.2							1	2	8	
A321-200neo						1	6	9	16						
總數			27	27	5.2	1	6	9	16	1	1	4	1	2	
華民航空***：															
A300-600F 貨機			9	9	17.6					5	3			1	
A330-243F 貨機			2	2	10.0									2	
A330-300P2F 貨機			3	3	14.0									3	
總數			14	14	15.8					5	3			6	
總數合計	124	38	72	234	10.5	11	12	30	53	14	7	7	5	14	

* 於二零二一年十二月三十一日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

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

*** 即使此安排並不構成《香港財務報告準則》第16號所指的租賃，九架空中巴士A300-600F型、兩架空中巴士A330-243F型及三架空中巴士A330-300P2F型貨機被視為由華民航空營運。

(a) 兩架以營業租賃方式持有的空中巴士A320-200型飛機分別於二零二二年一月及二月租約期滿，已交還出租方。

(b) 一架以營業租賃方式持有的空中巴士A321-200型飛機於二零二二年二月租約期滿，已交還出租方。

(c) 一架以營業租賃方式持有的波音777-300ER型飛機於二零二二年一月租約期滿，已交還出租方。

(d) 一架以營業租賃方式持有的空中巴士A320-200型飛機於二零二二年二月租約期滿，已交還出租方。

業務回顧

數碼領先

數碼領先

國泰航空的願景是透過轉型為以強大數碼文化和能力而聞名的數碼先驅，成為全球最佳服務品牌之一。在品牌、顧客體驗及員工方面的固有優勢外，我們視數碼文化和能力為我們的核心競爭優勢。

為實現這目標，我們制定了全面的數碼領先願景，分為三個層面：

- 建構資訊科技能力 — 提供靈活、具成本效益、可擴展、安全和可靠的解決方案。
- 建構數碼能力開創並實現一致和可擴展的數據分析、技術及管理改革能力。
- 業務轉型 — 運用資訊科技及數碼能力，為客戶及業務帶來更大的利益。

要成功實現這個願景，整個組織須展現強大的數碼創新文化。這包括了解不斷演化的數碼趨勢；將數碼數據及技術融入主要的業務創新工作中；在適用的業務領域採取「不斷嘗試，快速失敗」的靈活方法，並從「大處著眼，小處著手」；確保數據的完整、質量和合規。

數碼領先願景的成功體現於我們在先進數據分析、創新科技及轉型業務變革方面的能力和成熟度。國泰航空將透過這幾方面提升顧客服務、生產能力、員工表現，以及維持未來的增長。

業務回顧

其他附屬及聯屬公司回顧

其他附屬及聯屬公司回顧

二零二一年應佔其他附屬及聯屬公司業績為港幣三十七億九千九百萬元虧損，而二零二零年的應佔虧損則為港幣四十二億五千五百萬元。主要附屬及聯屬公司的表現及業務回顧如下：

香港快運航空有限公司（「香港快運」）

- 香港快運是香港唯一的廉價航空公司，主要提供航班前往休閒旅遊航點。
- 香港快運一般營運航班前往曼谷、峴港、福岡、名古屋、寧波、大阪、布吉、塞班島、首爾、台中及東京等二十五個目的地。
- 截至二零二一年底，香港快運的機隊共有二十七架飛機，全部均為空中巴士窄體飛機，包括六架空中巴士A320-200型飛機、十一架空中巴士A321-200型飛機及十架空中巴士A320-200neo型飛機。機隊相當年輕，平均機齡為五點二年。
- 香港快運於二零二一年接收一架新飛機。
- 香港快運將於二零二二年起陸續接收國泰港龍航空之前訂購的十六架空中巴士A321-200neo型飛機。該等飛機是同類飛機中最具燃油效益的型號。這支現代化機隊使香港快運能夠充分利用區內的新機遇，有助加強香港作為亞洲主要國際航空樞紐的地位。
- 於二零二一年底，香港快運營運前往曼谷、高雄、布吉及台北的航班。
- 二零二一年的可載客量為七千一百萬可用座位千米數，反映新型冠狀病毒疫情在全球持續肆虐令需求大幅下降，加上香港及其他市場實施旅遊限制及檢疫要求，因此香港快運大幅縮減可載客量。已提供服務的平均運載率為百分之八點八，較上年同期下跌六十二點二個百分點。
- 香港快運於二零二一年錄得除稅後虧損港幣十九億七千八百萬元，而二零二零年則錄得港幣十七億二千三百萬元虧損。
- 二零二一年的附帶收入滲透率佔收益總額的百分率為百分之二十七點四，包括出售行李、優先登機、座位分配及行政費所產生的非航班收益，全部與香港快運的廉航業務模式直接相關。

業務回顧

其他附屬及聯屬公司回顧

	截至二零二一年 十二月三十一日止年度 港幣百萬元	截至二零二零年 十二月三十一日止年度 港幣百萬元	變幅
收益			
客運服務*	11	636	-98.3%
貨運服務	2	14	-85.7%
其他服務及收回款項*	7	211	-96.7%
收益總額	20	861	-97.7%
開支			
員工	(384)	(575)	-33.2%
機上服務及乘客開支	(1)	(10)	-90.0%
著陸、停泊及航線開支	(33)	(187)	-82.4%
燃油成本(包括對沖虧損)	(8)	(285)	-97.2%
飛機維修	(279)	(327)	-14.7%
飛機折舊及租金	(830)	(908)	-8.6%
其他折舊、攤銷及租金	(27)	(28)	-3.6%
其他	(264)	(203)	+30.0%
營業開支	(1,826)	(2,523)	-27.6%
財務支出淨額	(328)	(274)	+19.7%
營業開支總額	(2,154)	(2,797)	-23.0%
扣除減值及相關支出及稅項前的虧損	(2,134)	(1,936)	+10.2%
減值及相關支出	(41)	-	-
稅項	197	213	-7.5%
除稅後虧損	(1,978)	(1,723)	+14.8%

		截至二零二一年 十二月三十一日止年度	截至二零二零年 十二月三十一日止年度	變幅
營業統計數字 — 香港快運				
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	71	1,742	-95.9%
每可用座位千米客運收益	港仙	15.3	36.5	-58.1%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)*	百萬	6	1,237	-99.5%
收入乘客運載人次	千位	8	572	-98.6%
乘客運載率*	%	8.8	71.0	-62.2個百分點
乘客收益率*	港仙	173.5	51.4	+237.5%
每可用座位千米成本(連燃油)	港仙	2,967.1	160.6	+1,747.5%
每百萬可用座位千米耗油量	桶	145	151	-4.0%
每百萬收入乘客千米耗油量*	桶	1,644	213	+671.8%
每可用座位千米成本(除燃油)	港仙	2,956.4	144.2	+1,950.2%
每港幣千元員工開支的可用座位千米	單位	184	3,030	-93.9%
每員工可用座位千米	千位	70	1,637	-95.7%
飛機使用量	每日時數	0.1	1.5	-93.3%
航班準時表現	%	96.8	91.7	+5.1個百分點
機隊平均機齡	年	5.2	5.1	+0.1年

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

業務回顧

其他附屬及聯屬公司回顧

香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 華民航空主要為敦豪國際速遞（DHL Express）營運貨運速遞服務。
- 於二零二一年底，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、兩架以乾租方式租用的空中巴士A330-243F型貨機及三架以乾租方式租用的空中巴士A330-300P2F型客機改裝貨機。
- 華民航空提供定期航班及包機往來亞洲主要城市，包括曼谷、北京、宿霧（經馬尼拉）、成都、河內、胡志明市、雅加達、吉隆坡、名古屋、大阪、檳城、首爾、上海、新加坡、台北及東京。
- 二零二一年的可載貨量（以可用貨物噸千米計算）增加百分之二點八至九億四千八百萬。
- 二零二一年的航班準時表現下跌一個百分點至百分之八十九點一。
- 華民航空於二零二一年錄得的溢利較二零二零年有所增加。

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四十八家國際航空公司提供航空飲食服務，於二零二一年生產一百七十萬份機餐及處理一萬四千零五十三班航班，即平均每日四千七百零一份機餐及三十九班航班，較二零二零年分別下跌百分之六十三點八及百分之十六點七。營業額受到新型冠狀病毒的持續影響而下跌。
- 受航空飲食服務需求大幅下降所影響，該公司著重發展非航空飲食服務，以及盡量減低營運成本及資本開支。

- 國泰航空飲食服務為竹篙灣提供膳食服務，並將向其他設施提供此項服務。
- 國泰航空飲食服務於二零二一年的財務業績較二零二零年有所改善，主要是由於上年度資本減值的影響，但因香港特別行政區政府及香港機場管理局於二零二一年就新型冠狀病毒疫情提供的財政支援措施減少而被局部抵銷。撇除該等一次性項目後，基本業績因營業額減少而下降。
- 除加拿大錄得按年增長外，海外航空飲食設施於二零二一年的財務業績較二零二零年有所下跌。

國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）

- 全資附屬公司國泰航空服務於香港國際機場擁有及營運集團的貨運站。國泰航空服務於二零二一年底為國泰航空集團及其他十七家航空公司提供貨物處理服務。
- 國泰航空服務於二零二一年處理一百四十萬噸貨物（較二零二零年增加百分之四），其中百分之四十六為轉運貨物。出口及進口貨物分別佔總貨運量的百分之三十五及百分之十九。
- 二零二一年的財務業績較二零二零年有所改善。

香港機場地勤服務有限公司（「香港機場地勤服務」）

- 全資附屬公司香港機場地勤服務在香港國際機場提供停機坪及地勤服務。於二零二一年底，該公司為二十九家航空公司（包括國泰航空）提供地勤服務。
- 二零二一年，香港機場地勤服務分別佔香港國際機場停機坪及地勤服務市場的百分之三十七點九及百分之四點一。停機坪業務及地勤業務處理的航班數目分別較上年度縮減百分之十七點五及百分之三十九。新型冠狀病毒疫情對航空業務的不利影響於二零二一年持續，航空公司客戶只有維持少量客運航班或暫停運作。

業務回顧

其他附屬及聯屬公司回顧

- 二零二一年的財務業績受到不利影響，該公司致力尋求新的收益來源、減低營運成本、延遲或取消資本開支及保留現金。若干經濟援助措施或支援計劃減輕了疫情的影響。
- 二零二一年，香港機場地勤服務的表現持續符合甚至超越香港機場管理局設定的關鍵績效指標。
- 集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表結算，因此二零二一年度的集團業績包括國航截至二零二一年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零二一年十月一日至二零二一年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。
- 截至二零二一年九月三十日止十二個月，國航的財務業績較截至二零二零年九月三十日止十二個月的財務業績有所下跌。

雅潔洗衣有限公司（「雅潔洗衣」）

- 全資附屬公司雅潔洗衣專門為企業提供布草、制服及衣物的全面洗衣及乾洗服務。
- 該公司於元朗工業邨營運一座商業洗衣廠房，在香港設有九間服務零售顧客的洗衣店。
- 雅潔洗衣於二零二一年處理的衣物共三千三百萬件，與二零二零年相若。二零二一年的財務業績較二零二零年有所改善，主要是由於二零二一年未有錄得資產減值，但亦因欠缺二零二零年錄得的香港特別行政區政府紓困措施（以保就業計劃方式提供）而局部抵銷改善的幅度。

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，國泰航空集團於二零二一年十二月三十一日持有其百分之十八點一三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。我們委派代表出任國航董事會成員，並以權益法入賬處理應佔國航的業績。

中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）

- 由於國貨航進行混合所有制改革，國泰航空集團於二零二一年九月持有國貨航的股本及經濟權益由百分之三十四點七八減至百分之二十四。國貨航是中國內地提供貨運服務的主要公司，其總部設於北京，但以上海浦東為主要營運基地。
- 由二零二一年下半年開始，隨著集團於國貨航的權益被攤薄，集團應佔國貨航的業績根據延遲三個月的業績結算。集團二零二一年度業績包括國貨航截至二零二一年九月三十日止九個月的業績，並已就二零二一年十月一日至二零二一年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

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129頁會計政策第22項作出撥備。

財務評述

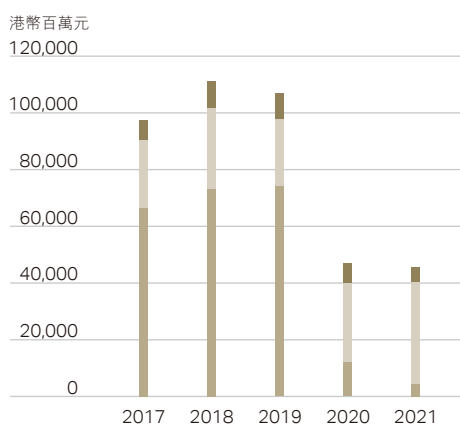
國泰航空集團於二零二一年錄得應佔虧損港幣五十五億二千七百萬元（二零二零年：虧損港幣二百一十六億四千八百萬元）。國泰航空於二零二一年錄得除稅後虧損港幣十七億二千八百萬元（二零二零年：虧損港幣一百七十三億九千三百萬元），應佔附屬及聯屬公司虧損為港幣三十七億九千九百萬元（二零二零年：虧損港幣四十二億五千五百萬元）。

收益

	集團			國泰航空		
	2021 港幣百萬元	2020* 港幣百萬元	變幅	2021 港幣百萬元	2020* 港幣百萬元	變幅
客運服務	4,357	11,950	-63.5%	4,346	11,313	-61.6%
貨運服務	35,814	27,890	+28.4%	32,377	24,573	+31.8%
其他服務及收回款項	5,416	7,094	-23.7%	5,461	6,842	-20.2%
收益總額	45,587	46,934	-2.9%	42,184	42,728	-1.3%

* 包括國泰港龍航空

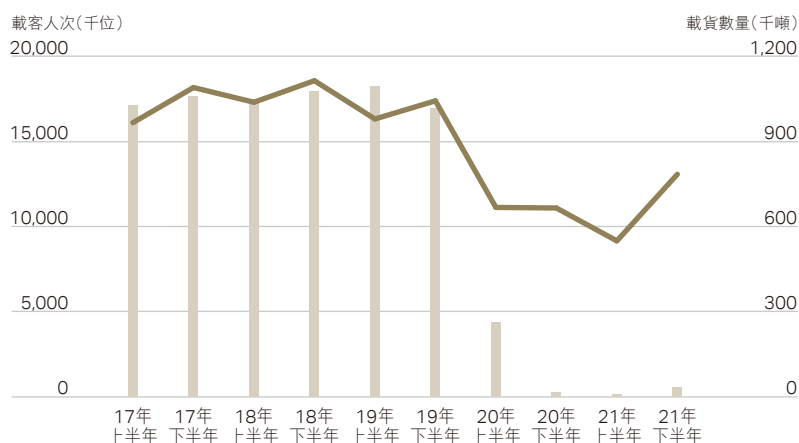
收益



■ 其他服務及收回款項
■ 貨運服務
■ 客運服務

二零一七年至二零二零年的數據包括國泰港龍航空。

國泰航空：乘客及貨物運載數量



■ 乘客運載數量
■ 貨物運載數量

二零一七年至二零二零年的數據包括國泰港龍航空。

國泰航空

- 客運收益減少百分之六十一點六至港幣四十三億四千六百萬元。收入乘客運載人次減少百分之八十四點五至七十一萬七千人次，而收入乘客千米數則減少百分之七十九點五。
- 乘客運載率下跌二十六點九個百分點至百分之三十一點一，可用座位千米數減少百分之六十一點八。
- 乘客收益率上升百分之八十七點四至港幣一百零五點五仙。
- 頭等及商務客艙收益減少百分之四十九點一，運載率由百分之三十八點七下跌至百分之二十五點八。
- 特選經濟客艙及經濟客艙收益減少百分之六十七點一，運載率由百分之六十一點二下降至百分之三十二。
- 儘管可用貨運噸千米數減少百分之十點九，貨運收益仍增加百分之三十一點八至港幣三百二十三億七千七百萬元。
- 貨物運載率上升八點一個百分點，貨物收益率增加百分之三十三點一至港幣三點九四元。
- 整體收入運載率上升零點七個百分點至百分之六十八點四。
- 收益率及運載率轉變對全年收益的影響如下：

	港幣百萬元
假設乘客運載率增加一個百分點	140
假設貨物運載率增加一個百分點	398
假設乘客收益率增加港幣一仙	41
假設貨物收益率增加港幣一仙	82

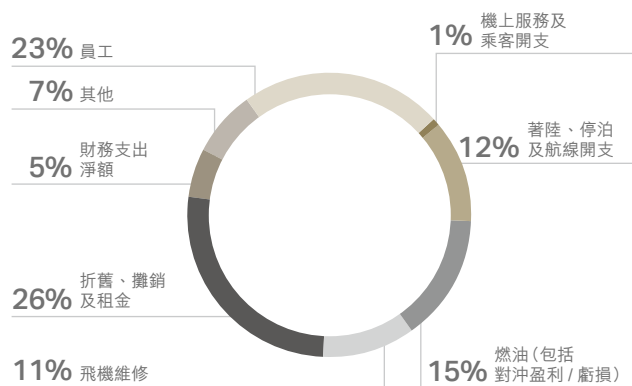
營業開支*

	集團			國泰航空		
	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元	變幅	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元	變幅
員工	11,298	15,786	-28.4%	9,542	13,616	-29.9%
機上服務及乘客開支	366	1,102	-66.8%	365	1,093	-66.6%
著陸、停泊及航線開支	5,743	6,868	-16.4%	5,315	6,268	-15.2%
燃油（包括對沖盈利／虧損）	7,031	11,379	-38.2%	6,388	10,710	-40.4%
飛機維修	5,152	5,772	-10.7%	4,261	4,745	-10.2%
飛機折舊及租金	10,444	11,879	-12.1%	9,670	11,060	-12.6%
其他折舊、攤銷及租金	2,381	2,720	-12.5%	1,675	1,924	-12.9%
其他	3,622	3,133	+15.6%	3,956	3,669	+7.8%
營業開支	46,037	58,639	-21.5%	41,172	53,085	-22.4%
財務支出淨額	2,629	2,895	-9.2%	1,972	2,313	-14.7%
營業開支總額	48,666	61,534	-20.9%	43,144	55,398	-22.1%

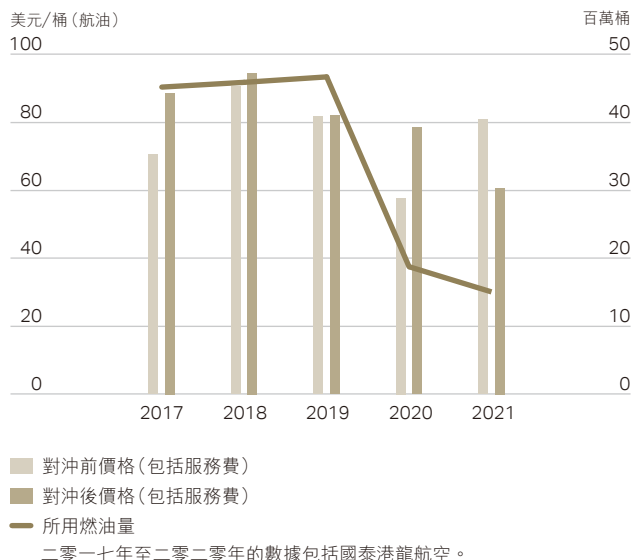
* 包括國泰港龍航空

- 集團及國泰航空的營業開支總額分別減少百分之二十點九及百分之二十二點一。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣四點一四元減至港幣三點八八元，減幅為百分之六點三。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（除燃油）由港幣三點四一元減至港幣三點三二元，減幅為百分之二點六。
- 撇除減值及相關支出及企業重組成本後的每可用噸千米基本成本（除燃油）由港幣三點零六元增至港幣三點二四元，增幅為百分之五點九。

集團營業開支總額



集團燃油價格及耗油量



營業業績分析*

	2021年 上半年 港幣百萬元	2021年 下半年 港幣百萬元	2021年 全年 港幣百萬元	2020年 上半年 港幣百萬元	2020年 下半年 港幣百萬元	2020年 全年 港幣百萬元
國泰航空扣除減值及相關支出、企業重組及稅項前(虧損)/溢利	(4,545)	3,585	(960)	(6,943)	(5,727)	(12,670)
減值及相關支出(附註1)	(460)	(317)	(777)	(1,281)	(1,534)	(2,815)
企業重組成本(附註2)	(403)	18	(385)	-	(2,383)	(2,383)
非經常性項目(附註3)	-	210	210	-	-	-
稅項(附註4)	377	(193)	184	863	(388)	475
國泰航空除稅後(虧損)/溢利	(5,031)	3,303	(1,728)	(7,361)	(10,032)	(17,393)
應佔附屬及聯屬公司虧損(附註5)	(2,534)	(1,265)	(3,799)	(2,504)	(1,751)	(4,255)
國泰航空集團股東應佔(虧損)/溢利	(7,565)	2,038	(5,527)	(9,865)	(11,783)	(21,648)
經調整國泰航空股東應佔(虧損)/溢利(附註6)	(6,662)	2,142	(4,520)	(7,400)	(7,809)	(15,209)

* 包括國泰港龍航空

附註：

- 國泰航空的減值及相關支出港幣七億七千七百萬元主要與九架預料未能於退役或交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機有關(二零二零年：屬國泰航空及國泰港龍航空的減值及相關支出港幣二十八億一千五百萬元主要與三十四架預料未能於退役或交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機有關)。
- 離職補償及相關成本港幣三億八千五百萬元(二零二零年：港幣二十三億八千三百萬元與集團企業重組及國泰港龍航空停止運作有關)。
- 二零二一年的非經常性項目反映視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利。
- 就國泰港龍航空稅項虧損作出的遞延稅項資產撤銷港幣十五億九千萬元，確認於二零二零年下半年的稅項內。
- 香港快運的減值及相關支出港幣四千一百萬元與三架預料未能於交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機有關(二零二零年：分別就旗下洗衣及航空飲食業務的廠房確認港幣六億五千八百萬元及港幣五億二千六百萬元的減值及相關支出)。
- 經調整國泰航空股東應佔虧損的修訂計算乃撇除減值及相關支出、企業重組成本及視作出售一家聯屬公司部分股份的非經常性盈利後得出。之前於《二零二零年報告書》呈列的計算所得的經調整虧損為港幣一百三十八億五千五百萬元。

財務評述

國泰航空及國泰港龍航空扣除減值及相關支出、企業重組成本、視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利及稅項前的虧損變動分析如下：

	港幣百萬元
二零二零年國泰航空除稅前虧損*	(12,670)
收益增加 / (減少)：	
- 客運及貨運收益	837 - 客運收益減少百分之六十一點六，主要是由於客運量減少百分之七十九點五，其影響因收益率上升百分之八十七點四而被局部抵銷。 - 貨運收益增加百分之三十一點八，原因是收益率上升百分之三十三點一，其影響因貨運量減少百分之一點一而被局部抵銷。
- 其他服務及收回款項	(1,381) - 與疫情相關的政府支援及與票務相關的收回款項減少，其影響因亞洲萬里通的收益增加而被局部抵銷。
成本減少 / (增加)：	
- 員工	4,074 - 因企業重組計劃的全年影響及削減人手而減少。
- 機上服務及乘客開支	728 - 客運量下降。
- 著陸、停泊及航線開支	953 - 因航班升降量減少而下跌。
- 燃油 (包括對沖收益 / 虧損)	4,322 - 耗油量因應飛機飛行時數減少而下降。燃油對沖收益將油價升幅抵銷。
- 飛機維修	484 - 因飛機飛行時數減少而下降。
- 擁有資產 (包括飛機及其他折舊、租金及財務支出淨額)	1,980 - 較少租賃資產、所擁有資產的折舊減少及借款利率下降。
- 其他項目 (包括佣金)	(287) - 此賬項增加，原因是亞洲萬里通成本及滙兌虧損增加，惟因飛機使用次數減少而被局部抵銷。
二零二一年國泰航空除稅前虧損	(960)

* 包括國泰港龍航空

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	2021 港幣百萬元	2020* 港幣百萬元
燃油成本總額	9,367	8,362
燃油對沖 (收益) / 虧損	(2,336)	3,017
燃油成本淨額	7,031	11,379

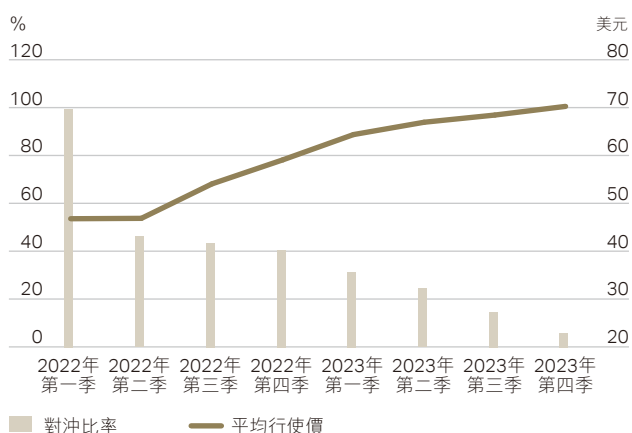
* 包括國泰港龍航空

- 二零二一年的耗油量為一千五百萬桶（二零二零年：一千八百七十萬桶），減幅為百分之十九點八，而可運載量的減幅則為百分之二十二點三。
- 於二零二一年十二月三十一日，集團的燃油對沖比率列於下圖。
- 集團的政策是透過對沖某個百分比的預計耗油量，來減低所承受的油價風險。集團使用在經濟學上相等於期貨合約的燃油衍生工具以達致所想的對沖持倉。下圖顯示在某些布蘭特行使價位時對沖交易所覆蓋的預期按年耗油量的預測百分比。新型冠狀病毒疫情導致可運載量減少，對二零二二年第一季的預期耗油量造成影響。
- 集團並不是對油價進行投機炒賣，但利用對沖管理油價短期至中期變動的風險，從而控制燃油成本。對沖本身並非毫無風險。

股息

- 原定於二零二二年二月十四日及二零二一年八月十二日到期應付的優先股股息延遲派付。該等股息將予累計並構成欠款（而該等欠款應有權按當前的股息率享有股息）。
- 優先股條款規定，在該等欠款完全支付前，公司將不會派發普通股股息或回購其普通股。因此二零二一年度不派發或建議派普通股股息。

預期燃油對沖比率



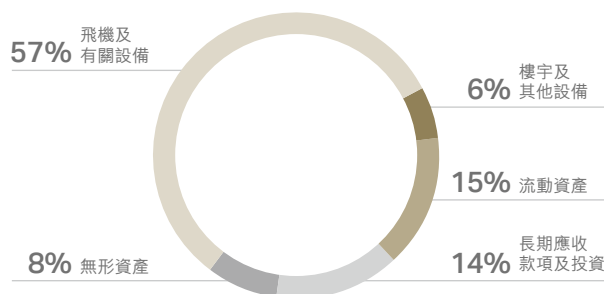
資產

- 於二零二一年十二月三十一日的資產總值為港幣一千九百六十六億二千七百萬元。
- 年內物業、廠房及設備增加港幣五十八億九千一百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣五十六億七千四百萬元、土地及樓宇價值港幣一億四千一百萬元，以及其他設備價值港幣七千六百萬元。

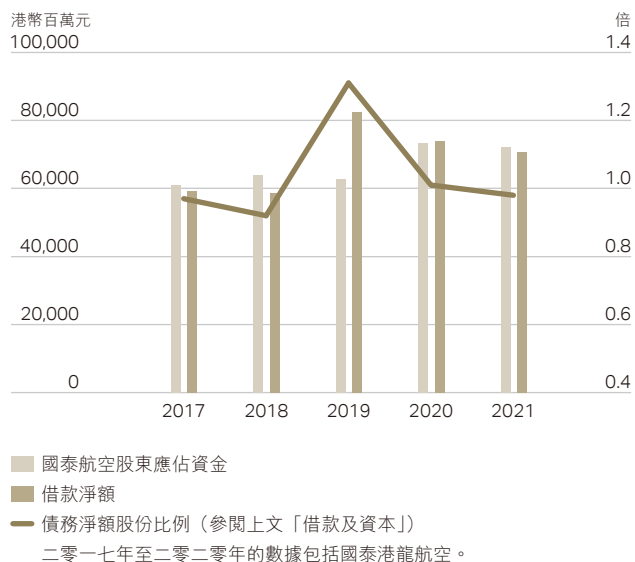
借款及資本

- 借款減少至港幣八百九十八億五千四百萬元，減幅為百分之三點五。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款減少百分之一至港幣七百三十二億六千三百萬元，須於二零三五年或之前全部償還，其中百分之五十一為定息借款。
- 於二零二一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三百零二億五千萬元，包括流動資金港幣一百九十二億八千四百萬元及已承擔的未動用信貸港幣一百一十一億零五百萬元，並扣除已抵押資金港幣一億三千九百萬元。為進一步保持資金的流動性，我們已發行港幣六十七億元可轉換債券及合共港幣五十三億元的美元及人民幣中期票據。
- 借款淨額（扣除流動資金）減少百分之四點四，至港幣七百零五億七千萬元。撇除採納《香港財務報告準則》第16號的影響後，借款淨額減少百分之一點三至港幣五百三十九億七千九百萬元。

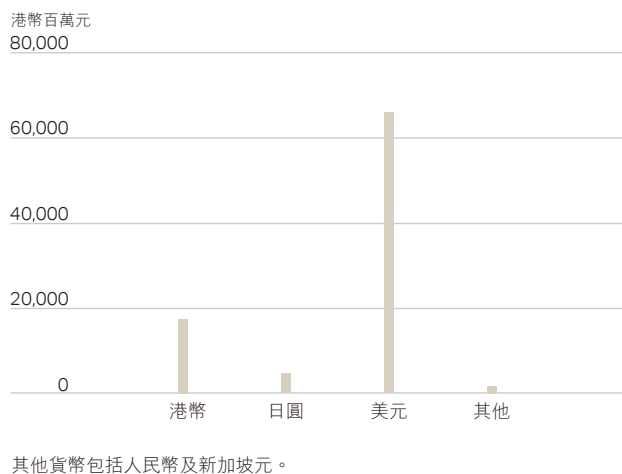
資產總值



債務淨額及股本



借款 (主要貨幣)

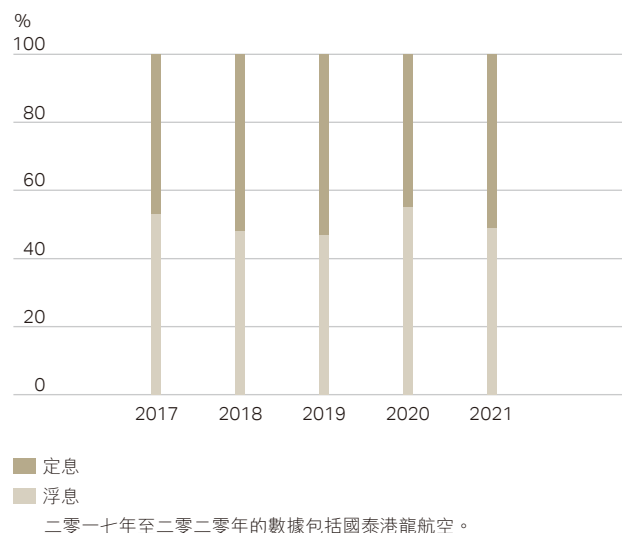


- 國泰航空股東應佔資金減少百分之一點四至港幣七百二十二億四千四百萬元，原因是集團錄得港幣五十五億元的虧損，但因其他全面收益增加港幣四十億元及於二零二一年二月發行有擔保可轉換債券的權益部分港幣五億元而被局部抵銷。
- 撇除採納《香港財務報告準則》第16號對借款淨額的影響後，債務淨額股份比例維持於零點七五倍（而借款契諾為二點零倍）。計及採納《香港財務報告準則》第16號對借款淨額的影響後，於二零二一年十二月三十一日及二零二零年十二月三十一日的債務淨額股份比例分別為零點九八倍及一點零一倍。
- 有關發行股本證券所得款項的用途（包括可轉換為股本證券的證券）：
 - 股本證券所得款項已根據公司於二零二一年一月二十八日及二零二一年二月八日的公告所述的目的用於一般企業用途。
 - 於二零二零年進行價值港幣三百一十一億元的供股及發行優先股及認股權證。港幣一百一十九億元未動用款項已結轉至二零二一年一月一日，而截至二零二一

年十二月三十一日止年度間，約港幣二十三億元已用於一般企業用途。集團擬將其餘港幣九十六億元用於一般企業用途。

- 於二零二一年發行港幣六十七億元的可轉換債券。截至二零二一年十二月三十一日止年度間，所得款項已全數用於一般企業用途。

借款額的利息安排比例 (包括衍生工具)



可持續發展回顧

可持續發展

國泰航空致力以可持續方式營運，並將可持續發展的準則及作業指引融入所有業務當中。我們根據六大策略範疇建構可持續發展方向。該等範疇包括安全、減碳、營運中的可持續性、生物多樣性、員工及社區，以此作為我們在可持續發展工作上的指引及制定有關的工作進度。儘管業務受到全球性疫情的影響而遇上阻力，但我們仍然努力不懈，力求改善。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重要資產。他們在過去兩年的經歷和貢獻都是無可比擬的。他們每個人在疫情下的無私付出和奉獻，令我們深感自豪。我們致力為僱員提供最理想的工作及職業發展環境，以便吸引、培訓及保留最優秀的人才。

二零二一年可持續發展報告將於二零二二年五月發佈，並將登載於https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/about-us/environment/overview/introduction.html。

最新表現資料 — 國泰航空

		2021	2020*	變幅
環境				
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	5.6	7.0	-20.0%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	491	480	+2.3%
耗電量	兆瓦時	28,078	29,907	-6.1%
紙張耗用量(辦公室)	噸	26	36	-27.8%
紙張回收量(辦公室及機上)	噸	86	250	-65.6%
金屬回收量(辦公室及機上)	千克	1,685	5,922	-71.5%
塑料回收量(辦公室及機上)	千克	1,318	8,789	-85.0%
僱員				
僱員總數	人數	16,721	19,452	-14.0%
按地域劃分				
香港	%	76.7	75.5	+1.2個百分點
外站	%	23.3	24.5	-1.2個百分點
按僱用類別劃分				
飛行人員	%	16.3	16.5	-0.2個百分點
機艙服務員	%	39.9	40.8	-0.9個百分點
地勤人員	%	43.8	42.7	+1.1個百分點
性別多元性				
員工組合 — 女性	%	54.4	56.5	-2.1個百分點
員工組合 — 男性	%	45.6	43.5	+2.1個百分點
女性擔任高級職位的比例	%	28.3	30.6	-2.3個百分點

* 包括國泰港龍航空

國泰航空的數據已予呈列。

國泰航空集團的完整指標列表將載於《國泰航空可持續發展報告》

(網址：https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/about-us/environment/overview/introduction.html)

二零二一年的獎項及肯定

- 國泰航空為「富時社會責任指數」、「恒生可持續發展企業基準指數」及「恒生ESG50指數」的成分公司。我們在首屆「大灣區企業可持續發展指數」獲得「成功者」評級。我們在二零二一年就「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。
- 自二零零三年香港社會服務聯會「商界展關懷」獎設立以來，國泰航空每年均獲頒發該獎，以表揚公司盡其履行良好企業公民的責任。

二零二一年摘要

環境

- 國泰航空於二零二一年重申承諾於二零五零年達成淨零碳排放的目標，中期目標是在二零三零年實現提升可持續航空燃油使用量至國泰航空所有航班燃油消耗量的百分之十。寰宇一家聯盟（國泰航空為其創辦成員）的所有航空公司會員亦作出了同樣的承諾。
- 其後於十一月，國泰航空聯同寰宇一家其他航空公司，與總部設於加里福尼亞州庫比蒂諾市的一家再生燃油供應商Aemetis簽訂諒解備忘錄，共同購買超過三億五千萬加侖可持續航空燃油，自二零二四年開始供應，並配送至三藩市國際機場。
- 國泰航空於二零二一年宣佈，與波士頓顧問公司（Boston Consulting Group）及其他主要航空公司共同創立非牟利機構「航空界氣候工作組」（Aviation Climate Taskforce），透過科技創新和協作，應對航空業減少碳排放的挑戰。
- 國泰航空集團亦支持香港國際機場於二零五零年實現淨零碳排放的長期減碳宣言，中期目標是按二零一八年的基準，於二零三五年減少百分之五十五的地面淨碳排放量。此宣言將涵蓋集團香港地勤運作的碳排放量。
- 國泰航空繼續參與多個持相同理念的業內組織，支持制定以科學為基礎的氣候變化目標及為航空業制定相關的可持續減碳行動。有關組織包括國際航空運輸協會可持續發展及環境諮詢委員會、未來清潔天空聯盟、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環境工作小組。
- 我們已達成國際航空碳抵銷和減排計劃（CORSIA）、歐盟排放交易計劃（EU ETS）及英國排放交易計劃（UK ETS）所有適用的要求，包括根據該等計劃提交及核實我們的排放數據。
- 二零二一年集團兩架全新的空中巴士A350-1000型飛機由圖魯茲出廠來港的交付航程採用混合可持續航空燃油（生物燃油）。
- 我們自願實行的「飛向更藍天」碳抵銷計劃在二零二一年的二氧化碳抵銷量為二萬七千二百八十噸。至今我們已購買超過三十萬噸二氧化碳抵銷額。為推廣此計劃，我們於多個市場推出「綠色星期五」活動。於二零二一年十一月推廣期間，顧客於cathaypacific.com訂購的每張機票，均可免費獲得雙倍的碳抵銷量。此項活動已抵銷超過七千噸碳排放量。
- 國泰航空於二零一九年宣佈其目標，以二零一八年為基準，期望在二零二二年底將其單次使用塑膠足跡減半（按絕對消耗量及按每位乘客的消耗量計算）。根據二零一八年的基準，我們的業務至今每年移除超過四千三百萬件單次使用的塑膠用品。我們有望於二零二二年達成目標。
- 國泰航空於二零二一年三月繼續參與世界自然基金會一年一度的「地球一小時」活動，關掉轄下樓宇及置於國泰城外的廣告牌的所有非必要燈光。

回饋社會

- 二零二一年的工作集中於協助社區應對新型冠狀病毒疫情的影響。
- 國泰航空很榮幸能空運首批新型冠狀病毒疫苗，從北京運抵香港，我們繼續支持香港特別行政區政府的疫苗接種計劃。自疫情爆發至今，集團旗下航空公司已在世界各地運送超過一億九千萬劑新型冠狀病毒疫苗。
- 國泰航空於二月參與聯合國兒童基金會的「人道主義空運倡議」，協助運送新型冠狀病毒疫苗、基本藥物、醫療設備和其他必要物資，以支持發展中國家應對疫情。在該倡議下，我們已協助運送超過四千萬劑疫苗。
- 國泰航空集團一直與本地非牟利機構樂餉社、惜食堂及善心連基金合作，將剩餘的食物送贈予有需要的人士。二零二一年共捐出超過一百一十噸剩餘食物及超過三十萬份未開封的預製餐膳。
- 新型冠狀病毒疫情對許多弱勢和低收入家庭造成沉重的打擊。為滿足他們的不同需求，我們與近四十個不同的非牟利機構合作，在二零二一年捐贈超過四百萬件不同物品，包括毛氈、消毒用品、嬰兒用品、兒童用品、餐飲設備和翻新的平板電腦，以支援網上學習的需要。
- 我們的員工亦在疫情期間參與各類義務工作，包括為低收入家庭及長者進行家居維修，為弱勢兒童包裝玩具及透過互聯網講故事，以及為社會上有需要的人士預備及分發應急食物包。今年我們的員工已貢獻近六百小時義務工作，在這充滿挑戰的時刻支持非牟利夥伴機構，回饋社會。
- 國泰航空支持香港特別行政區政府的「友·導向」師友計劃，讓我們的員工以義工形式與中學生建立師友關係，透過提供意見和指導，啟發學生走向積極的人生。
- 國泰航空透過「零錢布施」機上籌款計劃，支持聯合國兒童基金會。該計劃自一九九一年推出以來已籌得接近港

幣二億元。二零二零年（即最近期的經審核年度）共籌得港幣一百五十六萬元。「零錢布施」計劃將平均一個月的善款撥捐「國泰愛心兒童輪椅庫」，該輪椅庫的善款為患有神經肌肉病變的兒童提供經特別改裝的輪椅。

僱員

- 於二零二一年十二月三十一日，國泰航空集團在全球僱用逾二萬一千六百名員工，其中約一萬七千七百人為在港員工。國泰航空在全球僱用超過一萬六千七百名員工，其中約百分之七十六為駐港員工。
- 國泰航空將「Work Your Way」彈性工作計劃升級，讓員工選擇遙距工作日或交替工作時間，在編排工作時更有彈性。
- 我們推出多項政策以回應員工的需要，例如為員工提供疫苗假期及制定申訴政策。
- 我們加強「Flexible Benefits」僱員福利計劃，提供更佳的旅遊保險及醫療計劃。
- 我們新推出「The Future Leader Series」培訓及發展計劃，為未來培育領導人才。
- 我們致力以二零二一年為基準，在二零二五年將擔任高級職位的女性比例增加百分之二十五。
- 在重建業務時，集團致力為所有員工創造一個共融互助的工作環境，不分性別、性別認同、宗教、種族、國籍或族裔、文化背景、社會或經濟組別、性取向、婚姻或家庭狀況、或身體或認知能力。國泰航空對擁有一個多元化的工作團隊感到自豪，並相信就是這種多元化的特質，使我們能夠為顧客提供卓越的服務。
- 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[#]，現年五十六歲，自二零一九年十一月六日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、太古股份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，曾於該集團的香港特別行政區、德國及中國內地辦事處工作。

韓兆傑[#]，現年六十歲，自二零一七年六月一日起出任公司營運及航空服務總裁兼董事。他自二零一九年七月十九日起同時擔任香港快運航空有限公司董事。他於二零一九年一月一日起擔任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，曾於該集團的香港特別行政區、韓國、印尼、日本及澳洲辦事處工作。

林紹波[#]，現年四十九歲，自二零一九年八月十九日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。他自二零一九年八月二十日起亦為香港快運航空有限公司主席。他於一九九六年加入太古集團，曾於公司的香港特別行政區、日本及斯里蘭卡辦事處工作。

沈碧嘉[#]，現年五十歲，自二零二一年一月二十五日起出任公司財務總裁及董事。她自二零二一年三月十五日起亦為香港快運航空有限公司董事，自二零二一年一月二十五日起同時擔任香港華民航空有限公司董事。她曾擔任香港飛機工程有限公司董事及集團財務董事，之前任職太古輪船有限公司財務董事。她於二零零八年加入太古集團，曾於

該集團的香港特別行政區、中國內地及新加坡辦事處工作。她是英格蘭及威爾斯特許會計師公會及香港會計師公會會員。

鄧健榮[#]，現年六十三歲，自二零一九年八月十九日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，於二零零七年一月一日至二零零八年十月一日擔任公司常務董事，並分別自二零零八年十月及二零零八年十一月至二零一九年八月擔任香港飛機工程有限公司董事及行政總裁。他亦是香港太古集團有限公司董事。他於一九八二年加入太古集團，曾於該集團的香港特別行政區、馬來西亞及日本辦事處工作。

非常務董事

白德利[#]，現年五十六歲，自二零二一年八月二十五日起出任公司董事。他亦是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。他於一九八七年加入太古集團，曾於太古集團的香港特別行政區、巴布亞新幾內亞、日本、美國、越南、中國內地、台灣及中東辦事處工作。他是特許測量師、皇家特許測量師學會資深專業會員及香港測量師學會會員，並為香港地產建設商會副會長。

馬崇賢，現年五十六歲，自二零二一年六月十一日起出任公司董事。現為中國航空集團有限公司董事、總經理及黨組副書記，並兼任中國國際航空股份有限公司副董事長及黨委副書記。

宋志勇，現年五十六歲，自二零一四年三月十四日起出任公司董事及自二零二零年十二月二十九日起出任公司副主席，現為中國國際航空股份有限公司董事長及黨委書記，以及中國航空集團有限公司董事長及黨組書記。

董事及要員

施銘倫[#]，現年四十八歲，自二零一零年六月一日起出任公司董事，現亦擔任太古股份有限公司及太古地產有限公司董事，並為英國太古集團有限公司副主席、行政總裁及股東。他於一九九七年加入太古集團，曾於該集團的香港特別行政區、澳洲、中國內地及倫敦辦事處工作。他是公司非常務董事施維新的胞兄。

施維新^{#&}，現年四十一歲，自二零一五年一月一日起出任公司董事，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，曾於該集團的香港特別行政區、新加坡、中國內地、斯里蘭卡及倫敦辦事處工作。他是公司非常務董事施銘倫的胞弟。

肖烽^{*@}，現年五十三歲，自二零一七年一月一日起出任公司董事。現為中國國際航空股份有限公司總會計師。

張卓平[#]，現年五十歲，自二零二零年四月十四日起出任公司董事，他亦是香港太古集團有限公司及太古股份有限公司董事，以及英國太古（中國）有限公司主席。他最初投身於投資銀行工作，其後於二零零二年至二零一一年間任職太古集團，大部分時間於中國內地工作，包括於二零零五年至二零零八年擔任英國太古（中國）有限公司首席代表。他於二零一一年離開太古集團，在北京創立一家生物工程有限公司。

趙曉航，現年六十歲，自二零一一年六月一日起出任公司董事，現為中國航空集團有限公司及中國國際航空股份有限公司副總裁。

獨立非常務董事

陳智思^{+&}，現年五十七歲，自二零一八年十二月一日起出任公司董事，現為亞洲金融集團（控股）有限公司總裁兼執行董事及該公司旗下全資附屬公司亞洲保險有限公司主席，以及盤谷銀行（中國）有限公司顧問，並為震雄集團有限公司、華潤啤酒（控股）有限公司及有利集團有限公司獨立非執行董事，以及Bumrungrad Hospital Public

Company Limited（曼谷康民國際醫院公眾有限公司）董事。現任香港特別行政區行政會議非官守議員召集人及曾任立法會議員。

夏理遜^{*@}，現年六十五歲，自二零一五年五月二十日起出任公司董事，現為友邦保險控股有限公司及Grosvenor Asia Pacific Limited獨立非執行董事，二零零三年至二零零九年擔任畢馬威中國及香港主席及行政總裁及畢馬威亞太區主席，自二零零八年起擔任畢馬威國際副主席，直至二零一零年九月退任畢馬威的職務為止。

米爾頓^{*@}，現年六十一歲，自二零一九年五月十五日起出任公司董事，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^{+&}，現年五十七歲，自二零一五年五月二十日起出任公司董事，現為建峰管理有限公司管理合夥人兼董事及東方海外（國際）有限公司非執行董事，並擔任渣打銀行（香港）有限公司獨立非執行董事。

公司秘書

黎穎懿[#]，現年三十七歲，自二零二一年四月十九日起出任公司的公司秘書。她於二零二一年四月十九日加入公司擔任集團總法律顧問及公司秘書，之前任職太古地產有限公司法律總監。

[#] 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

[&] 提名委員會成員（自二零二二年三月九日起生效）

董事局報告

董事局謹向全體股東提呈截至二零二一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62頁至第129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、飛機處理、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118頁至第119頁。

綜合財務報表

綜合財務報表包含集團的財務報表與集團於聯屬公司的權益。集團截至二零二一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62頁至第129頁的財務報表內。聯屬公司的詳情載於財務報表附註10。

股息

董事局決定不宣派截至二零二一年十二月三十一日止年度中期股息。

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

暫停辦理股東登記

為使二零二二年五月十一日舉行的股東周年大會上委任代表的投票能順利處理，股東登記將於二零二二年五月五日至二零二二年五月十一日（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，須於二零二二年五月四日（星期三）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65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120頁至第129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二百五十萬元，以及提供折扣飛機票港幣二十萬元。

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16至第17頁。

銀行及其他借款

集團的銀行借款淨額及其他借款（包括租賃負債）詳列於財務報表附註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及無行使認股權證，集團亦無採納任何股份認購權計劃。

於二零二一年十二月三十一日，已發行包括6,437,200,203股普通股、195,000,000股優先股及416,666,666股認股權證（二零二零年十二月三十一日：6,437,200,203股普通股、195,000,000股優先股及416,666,666股認股權證）。有關股本變動的詳情載於財務報表附註20。

發行可轉換債券

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

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

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

資本承擔及或有事項

集團於二零二一年十二月三十一日的資本承擔及或有負債詳情載於財務報表附註28。

服務協議

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

賀以禮、白德利、韓兆傑、林紹波、沈碧嘉、施銘倫、施維新、鄧健榮及張卓平為英國太古集團有限公司（「太古」）集團董事及／或僱員，在香港太古集團服務協議（如下文所界定者）中存在利益關係。劉美璇在二零二一年四月一日其辭任生效前因身為太古集團的董事及僱員而存在此利益關係。馬天偉在二零二一年八月二十五日其辭任生效前因身為太古集團的董事及僱員而存在此利益關係（除二零二一年一月二十五日至二零二一年三月三十一日期間外）。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。

截至二零二一年十二月三十一日止年度已付的服務費及開支償付詳情列於下文及財務報表附註27。

重大合約

集團與香港飛機工程有限公司（「港機」）及其附屬公司廈門太古飛機工程有限公司（「廈門太古」）簽訂多項關於飛機及有關設備的維修及大修合約，其總值約佔集團二零二一年度營業開支的百分之三點九。港機為太古股份有限公司（「太古公司」）的附屬公司；此等合約全部均是在雙方的一般業務運作中，按正常商業條款簽訂。

持續關連交易

截至二零二一年十二月三十一日止年度內，集團曾進行下述持續關連交易，詳情羅列如下：

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

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

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

太古乃太古公司的控股公司，而太古公司擁有本公司約百分之四十五的已發行股份數目，因此根據上市規則，作為太古全資附屬公司的香港太古集團，乃本公司的關

連人士。根據香港太古集團服務協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已分別刊發二零零四年十二月一日、二零零七年十月一日、二零一零年十月一日、二零一三年十一月十四日、二零一六年八月十九日及二零一九年八月九日的有關公告。

截至二零二一年十二月三十一日止年度，公司根據香港太古集團服務協議向香港太古集團支付的服務費為零，而按成本值償付的開支為港幣一億七千三百萬元。

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

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

截至二零二一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十八億一千六百萬元；而港機集團應付予集團的費用則合共港幣一千九百萬元。

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

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

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

截至二零二一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三千九百萬元；而國航集團應付予集團的金額則合共港幣二千一百萬元。

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匯報。核數師已根據《上市規則》第14A條發出載有其就集團所披露的持續關連交易的審驗結果的無保留意見函件，當中指出以下各點：

- (a) 其並無發現任何事項，致使其認為此等已披露的持續關連交易未獲公司董事局批准；
- (b) 其並無發現任何事項，致使其認為，如交易涉及由集團提供貨物或服務，此等交易在任何重大方面未有按集團的計價政策計價；
- (c) 其並無發現任何事項，致使其認為此等交易在任何重大方面未有按該等交易的有關協議訂立；及
- (d) 其並無發現任何事項，致使其認為此等已披露的持續關連交易超過有關年度上限。

公司已向聯交所提供核數師函件的副本。

主要顧客及供應商

在本年度內，集團的五大顧客及供應商佔銷售額及採購額分別為百分之二十及百分之三十一。集團的最大顧客佔銷售額百分之九，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十一。

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

沈碧嘉獲委任為董事，自二零二一年一月二十五日起生效。馬崇賢獲委任為董事，自二零二一年六月十一日起生效。白德利獲委任為董事，自二零二一年八月二十五日起生效。公司其他所有現任董事於二零二一年全年任職，其名單見於本報告書題為「董事及要員」的章節中。劉美璇辭任董事職務，自二零二一年四月一日起生效。馬天偉任職常務董事至二零二一年一月二十五日其辭任生效為止，並於二零二一年四月一日獲重新委任為非常務董事，直至二零二一年八月二十五日其辭任生效為止。

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

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

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

公司章程第93條規定，所有董事在通過普通決議案獲選後，均須於第三屆股東周年大會上退任。根據上述規定，陳智思、夏理遜及董立均今年退任，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白德利及馬崇賢亦告退任，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三百五十萬元。該等董事並無向集團收取其他薪酬。

董事權益

於二零二一年十二月三十一日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，公司的董事或最高行政人員概無實益或非實益擁有於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、馬崇賢及宋志勇披露其於本年度內為國航董事。由於國航經營的若干航點與公司相同，因此直接或間接與公司業務構成競爭或可能構成競爭。

附屬公司的董事

根據《公司條例》（香港法例第622章）第390(6)條，所有在截至二零二一年十二月三十一日止年度內或由二零二二年一月一日至本報告日期期間任職公司旗下附屬公司董事局的董事的名單均備存於公司的註冊辦事處，提供予公司股東查閱。

獲准許的彌償

在不抵觸《公司條例》（香港法例第622章）的情況下，根據公司章程每名董事均有權就執行或履行其職務、及/或行使其權力、及/或與其職責、權力或職務有關或相關的其他事宜而可能承受或產生的所有支出、費用、開支、損失及法律責任，於公司的資產中獲得彌償。在該條例許可的範圍內，公司已就集團旗下公司各董事或須面對任何訴訟而作出抗辯所產生的相關法律責任及支出投保。

大股東

根據《證券及期貨條例》第336條設置的股份權益及淡倉登記冊於二零二一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

	股份數目	佔有投票權股份 百分率(%)	權益類別(註)
好倉			
1. 中國國際航空股份有限公司	4,827,269,423	74.99	應佔權益(a)
2. 中國航空集團有限公司	4,827,269,423	74.99	應佔權益(b)
3. 太古股份有限公司	4,827,269,423	74.99	應佔權益(a)
4. 英國太古集團有限公司	4,827,269,423	74.99	應佔權益(c)
5. 卡塔爾航空集團	643,076,181	9.99	實益(d)
6. 財政司司長法團	416,666,666	6.47	受控制法團權益(e)
7. 滙豐控股有限公司	310,535,838	4.82	受控制法團權益(f)
淡倉			
1. 滙豐控股有限公司	142,683,936	2.21	受控制法團權益(f)

註：於二零二一年十二月三十一日：

- (a) 根據《證券及期貨條例》第317條，國航、中航興業有限公司（「中航興業」）及太古公司均為公司二零零六年六月八日股東協議的一方，被視為擁有合共4,827,269,423股本公司股份的權益，包括：
- (i) 2,896,753,089股直接由太古公司持有；
- (ii) 1,930,516,334股間接由國航及其附屬公司中航興業、Super Supreme Company Limited及Total Transform Group Limited持有，包括由它們的全資附屬公司持有的股份如下：Angel Paradise Ltd.持有472,248,545股、Custain Limited持有351,574,615股、Easerich Investments Inc.持有314,054,626股、Grand Link Investments Holdings Ltd.持有310,870,873股、Motive Link Holdings Inc.持有339,343,616股及Perfect Match Assets Holdings Ltd.持有142,424,059股。
- (b) 中國航空集團有限公司被視為擁有合共4,827,269,423股本公司股份的權益，其附屬公司國航被視為擁有當中的權益。
- (c) 太古集團擁有太古公司股本百分之五十七點八九的權益及控制太古公司股份附有的百分之六十六點二四投票權，太古及其全資附屬公司香港太古集團被視為合共擁有4,827,269,423股本公司股份的權益。
- (d) 卡塔爾航空公司乃持有合共643,076,181股本公司股份的實益擁有人。
- (e) (i) 由財政司司長法團全資擁有的有限公司Aviation 2020 Limited並不持有本公司任何普通股股份；(ii) 根據二零二零年六月九日本公司與Aviation 2020 Limited就發行優先股及認股權證訂立的認購協議，公司於二零二零年八月十二日發行416,666,666份認股權證，Aviation 2020 Limited有權以該等認股權證認購不超過416,666,666股本公司普通股；(iii) Aviation 2020 Limited倘行使所有認股權證，將持有本公司經擴大後的普通股股份約百分之六點零八。
- (f) 香港上海滙豐銀行有限公司（「滙豐銀行」）因作為其與太古公司於二零二一年一月二十七日訂立的全球證券借貸主協議中的借款方而持有該等股份。滙豐銀行乃滙豐控股有限公司所控制的法團。該等權益乃根據滙豐控股有限公司於二零二一年十二月十五日作出的權益披露予以披露。

公眾持股量

承董事局命

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。

主席

賀以禮

香港，二零二二年三月九日

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：

(a) 守則條文 — 發行人應遵守守則條文，但亦可選擇偏離守則條文行事。如有任何偏離的行為，須提供經過審慎考慮的理由；及

(b) 建議最佳常規 — 只屬指引，發行人亦可以其認為合適的條文，自行制定本身的企業管治守則。鼓勵但非強制規定發行人說明有否遵守建議最佳常規，並且就任何偏離行為提供經過審慎考慮的理由。

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。董事局曾審視成立提名委員會的好處，但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。

香港聯合交易所有限公司於二零二一年間就《企業管治守則》及相關上市規則的變動進行諮詢，諮詢結果包括強制企業設立提名委員會。董事局已議決成立提名委員會，詳情見下文「提名委員會」的內容。

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回購股本證券
- 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

- 監察可持續發展事宜

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、董事局風險管理委員會及提名委員會，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、董事局安全審核委員會及提名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、八名非常務董事及四名獨立非常務董事。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、白德利、韓兆傑、林紹波、沈碧嘉、鄧健榮及張卓平現為太古集團的董事及/或僱員。施銘倫及施維新為太古集團的股東、董事及僱員。

非常務董事及獨立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、董事局安全審核委員會及薪酬委員會成員包括非常務董事及獨立非常務董事。

董事局認為四名獨立非常務董事是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。

在考慮本章所述的所有情況後，公司認為全部獨立非常務董事均屬獨立人士。

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，而所有董事每隔三年須經股東重選。

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

於二零二二年三月九日，董事局在審核董事局的組合後，提名白德利、馬崇賢、陳智思、夏理遜及董立均，向股東推薦作為二零二二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、擔任上市公司董事職務的次數及公司主要股東的合法權益）作出。董事局亦已考慮白德利、馬崇賢、陳智思、夏理遜及董立均各自對董事局的貢獻及恪盡職守。董事局參照上市規則的準則後，信納陳智思、夏理遜及董立均的獨立性。參與重選的董事詳情，載於本報告書題為「董事及要員」的章節內，並將載於與本報告書一併派發的股東通函，該通函將登載於公司網站。

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

董事局成員多元化政策

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

年齡	39-47歲 (6%)		48-56歲 (53%)		57-65歲 (41%)
性別	男性 (94%)				女性 (6%)
種族	美國人 (6%)		澳洲人 (6%)		英國人 (41%) 華人 (47%)
董事服務任期	1-5年 (65%)		6-10年 (23%)		10年以上 (12%)
技能、專業知識及經驗	公司行政人員 (82%)				會計、銀行及金融 (18%)

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

董事責任

各董事於委任時獲發有關集團的資料，包括：

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

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

董事可透過公司秘書獲得適當的專業培訓及意見。

各董事確保能付出足夠時間及精神關顧集團的事務。所有董事於首次獲委任時，須向董事局申報於其他公司或機構的董事身份或其他利益，並定期更新有關利益申報。於二零二一年十二月三十一日，概無任何董事身兼超過六家上市公司（包括本公司）的董事。

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。

二零二零年已定下二零二一年各董事局會議的舉行日期，所有日期改動均已在定期會議舉行日期最少十四天前通知各董事。公司備有適當安排，讓董事提出商討事項納入董事局定期會議議程中。

董事局於二零二一年內開會共五次。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45頁的列表。董事局會議的平均出席率為百分之九十八。年內全體董事均有親身或採用電子通訊方式出席董事局會議。

議程連同董事局文件在會議舉行前傳閱，讓各董事有足夠時間作準備。

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

董事局的決定須於董事局會議上投票表決，於休會期間則傳閱書面決議。

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

董事局會議以有助鼓勵董事在會議上公開討論、坦誠辯論及積極參與的形式舉行。

企業管治報告

董事局會議的程序通常包括：

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

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

在需要時，獨立非常務董事會私下舉行會議，討論與其本身職責有關的事項。

主席每年至少與獨立非常務董事舉行一次沒有其他董事出席的會議。

董事出席會議次數 / 會議舉行次數

	董事局	審核委員會	董事局 風險管理 委員會	薪酬 委員會	財務 委員會	董事局 安全審核 委員會	二零二一年 股東周年大會
常務董事							
賀以禮 — 主席	5/5	4/4	4/4		11/12	4/4	√
韓兆傑	5/5				12/12	4/4	√
林紹波	5/5				12/12	3/4	√
馬天偉 (二零二一年一月二十五日辭任)	1/1		2/2		1/1		不適用
沈碧嘉 (二零二一年一月二十五日獲委任)	4/4	4/4	4/4		11/11	4/4	√
鄧健榮	5/5	4/4	4/4		12/12	4/4	√
非常務董事							
白德利 (二零二一年八月二十五日獲委任)	1/1					1/1	不適用
馬崇賢 (二零二一年六月十一日獲委任)	2/2					0/2	不適用
劉美璇 (二零二一年四月一日辭任)	2/2	1/1	1/1		3/3	1/1	不適用
馬天偉 (二零二一年四月一日獲委任及 二零二一年八月二十五日辭任)	2/2	2/2			5/5	2/2	√
宋志勇	5/5					1/4	X
施銘倫	4/5					3/4	√
施維新	5/5			3/3		3/4	√
肖烽	4/5	2/4	3/4		10/12	1/4	X
張卓平	5/5					4/4	√
趙曉航	5/5	2/4			12/12	1/4	X
獨立非常務董事							
陳智思	5/5			3/3		4/4	√
夏理遜	5/5	4/4	4/4			4/4	√
米爾頓	5/5	4/4	4/4			3/4	√
董立均	5/5	4/4		3/3		3/4	X
平均出席率	98%	89%	96%	100%	97%	76%	75%

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的培訓，就若干適用法律及法規以及與公司業務相關的議題接收最新的外界資訊；
- 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及預測作對比
- 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進行證券交易的行為守則（「證券守則」），其條款的嚴格程度不下於上市規則附錄十《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》。這些規定載於公司網站。

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

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

在作出特定查詢後，公司所有董事確認已遵守證券守則規定的標準。

於二零二一年十二月三十一日，各董事於公司及其相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的含義）的股份中所持權益載於本報告書題為「董事局報告」的章節中。

董事局已成立下述委員會以協助董事局履行職責：

董事局安全審核委員會

董事局安全審核委員會負責審核及向董事局匯報有關安全的事宜。年內委員會每季開會一次，成員包括主席(Timothy Jenkins 機長)、一名常務董事(行政總裁鄧健榮)、兩名獨立非常務董事(董事局風險管理委員會主席米爾頓及董立均)及兩名非常務董事(馬崇賢及施銘倫)。恆常出席會議的成員包括公司的董事局主席、顧客及商務總裁、財務總裁、營運及航空服務總裁、其他非常務董事及獨立非常務董事、航空服務董事及集團安全及營運風險管理部總經理、香港快運航空有限公司行政總裁及華民航空有限公司行政總裁。

執行委員會

執行委員會成員包括行政總裁(鄧健榮)(委員會主席)、其他三名常務董事(韓兆傑、林紹波及沈碧嘉)，以及五名非常務董事(馬崇賢、宋志勇、肖烽、趙曉航及張卓平)。

財務委員會

財務委員會按月召開會議，以檢討公司的財政狀況，並負責制定財務風險管理政策。委員會由行政總裁(鄧健榮)擔任主席，成員包括另外三名常務董事(韓兆傑、林紹波及沈碧嘉)、兩名非常務董事(肖烽及趙曉航)、財務部總經理(伍麗影)、庫務部主管(李淑芬)及一名來自財經界的獨立代表。

薪酬委員會

薪酬委員會的成員包括一名非常務董事(施維新)及兩名獨立非常務董事(董立均(委員會主席)及陳智思)。所有成員於二零二一年全年任職。

薪酬委員會因應董事局所訂企業方針及目標而檢討及批准管理層的薪酬建議。

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

薪酬委員會的職權範圍已參照《企業管治守則》予以檢討，並登載於公司網站。

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

為吸引及保留具有合適才幹的人才，太古集團提供具競爭力的薪酬待遇，一般包括薪金、房屋、退休福利、度假旅費及教育津貼，並在服務滿三年後，發放與太古公司集團整體溢利掛鉤的花紅。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鉤，但卻能令公司維持一個穩定、進取及優質的管理班子。此外，由於太古持有公司重大的股本權益，太古亦會確保借調及保留高質素的行政人員於本公司，以維護其最佳利益。

公司亦以相類條件直接僱用多名具有專業知識的董事及高級職員。

薪酬委員會於二零二一年十月及十二月的會議上審核給予常務董事的薪酬架構及水平。於二零二一年十月的會議上，委員會審視了一份由獨立顧問公司Mercer Limited編製的報告，該報告確認，公司常務董事的薪酬（於財務報表附註25披露）與同業公司給予同等行政人員的薪酬比較大致相若。

所有董事均沒有參與有關其本身薪酬的討論。

董事局已批准以下的酬金水平：

	2021 港幣	2022 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49頁至第51頁

審核委員會 — 請參閱第53頁及第54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

國泰航空集團以聚焦風險管理的管治架構，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：

- 由業內獨立顧問擔任主席的董事局安全審核委員會，負責審核所有關乎空中及地勤安全營運的事宜，並審視事故報告，以確保能夠採取適當的糾正行動並實行相關建議。
- 由行政總裁擔任主席的管理安全委員會，確保無論何時均會執行、管理、監控及維持與全公司的安全、健康及保安有關的適當風險管理策略、系統、政策及程序、報告流程及內部控制，以確保符合全球的適用法律及法規。
- 由集團安全及營運風險管理部總經理統管的集團安全及營運風險管理部，負責管理旗下航空公司的安全管理系統、監督航空公司的安全、保安及評估並減低與業務相關的風險。

在維持營運安全的同時，集團亦已設立一個管理集團內所有其他企業風險的類似管治架構：

- 董事局風險管理委員會 — 屬董事局層面的委員會，成員全部均為非常務董事。該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，成員包括三名非常務董事（夏理遜、米爾頓及肖烽）。該委員會負責支援董事局履行集團內所有風險管理職務，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，其中米爾頓為委員會的主席。

董事局風險管理委員會於二零二一年間每季開會一次。行政總裁、財務總裁、風險管理總裁、集團總法律顧問及集團內部審核部總經理恆常出席董事局風險管理委員會的會議。

國泰航空的風險管理框架是根據常用的「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益衝突。三道防線劃分如下：

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

圖1所示為三道防線模式應用於國泰風險管治框架的情況：

圖1：風險管治概況



註：法律及合規處於第一及第二道防線之間；在實際功用上包含於第一道防線內。

主要原則

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

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

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

後一個原則透過委任第一道防線的「風險負責人」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內新出現的及形成中的風險，並向集團企業風險管理部上報任何違規或潛在的事故。

風險管理程序

風險管理程序分為三個階段：識別、評估及緩減。

識別

國泰航空及其主要附屬公司在集團企業風險管理部的監督下保留確定風險管理工作優先次序的紀錄冊。該等風險紀錄冊每年更新一次，其內容也納入集團的風險紀錄冊內。

除了這項自下而上的評估外，公司透過每年與整個集團的高級管理人員舉行工作坊來加強風險紀錄冊的內容。該等年度工作坊致力識別公司架構內已形成或出現的風險，包括宏觀的、策略性的及營運上的問題。在工作坊中取得的成果會用以更新最令高級管理人員關注的「三十天」最高企業風險表。

此外，集團已制定環境、社會及管治風險評估框架及分類法。該框架以系統化的方法識別、評估和緩解整個企業的環境、社會及管治風險。所有已識别的重大環境、社會及管治風險須向風險管理委員會及董事局風險管理委員會匯報，並納入現有的風險紀錄冊內。

評估

然後，相關領域的專家會在集團企業風險管理部門的支援下，逐一考量最高企業風險的嚴重程度，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，然後與最高企業風險表一同放於風險熱圖中。

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。

特別易受最高企業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每年為公司的風險管理框架進行「保證審核」，其結論將呈交董事局。

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

二零二一年的重點工作

二零二一年的重點工作包括監察及評估持續的新型冠狀病毒疫情、深入檢視三十大最高企業風險及監察風險緩解行動。集團企業風險管理部亦與主要持份者密切合作，以了解及緩減與國泰航空的策略重點範疇相關的風險。

由於幾波新型冠狀病毒疫情在不同的時間影響世界各地不同的地方，使國泰航空面對的形勢出現變化，因此國泰航空於二零二零年開始識別及管理與疫情有關的風險，該等工作於二零二一年持續。此外，國泰航空深入檢視關乎重啟營運及維持效益的風險，以確保國泰航空能夠在需求回升時，安全及迅速地重開各個航站及提升營運效率。

我們密切跟進最高企業風險及相關緩減措施的進度，二零二一年的重點放於與企業文化、顧客洞見及人力規劃有關的風險上，而這些風險對國泰航空擺脫疫情影響非常重要。我們已就氣候變化進行假設情境的規劃演習，並納入集團的可持續領導策略及於二零五零年前實現零碳排放的承諾。我們亦舉辦深度訪談研討會，以辨識及釐訂與二零二一年中推出的全新尊尚旅遊生活策略有關的風險和緩減措施，同時也識別和制定與貨運業務策略有關的風險和緩減措施，使作為國泰航空二零二一年主要收益來源的貨運業務能穩健增長。每年一度的員工意見調查於二零二一年十一月進行，當中有部分的內容特別談及風險管理文化，讓國泰航空更廣泛的內部人員表達對風險管理文化的意見。

風險識別工作坊是為識別集團面對的新風險而設，從工作坊獲得的見解已納入最高企業風險表。

(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53頁及第54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、董事局提供的方向，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，這比任何書面程序更為重要。

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。集團已制定行為守則，並登載於其內聯網。

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。集團作為長期僱主，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。

集團確立溝通渠道，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件，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。

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。

有關處理可能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。

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，而審核委員會主席會定期就該等重大審核結果向董事局匯報。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。

審核委員會

審核委員會的成員包括一名非常務董事（肖烽）及三名獨立非常務董事（夏理遜（委員會主席）、米爾頓及董立均），負責協助董事局履行內部管控及其他職務。所有成員於二零二一年全年任職。

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

審核委員會於二零二一年間共開會四次。行政總裁、財務總裁、集團總法律顧問兼公司秘書、集團內部審核總經理及外聘核數師代表恆常出席審核委員會的會議。審核委員會每年與外聘核數師舉行至少兩次會議，而管理層不會列席會議。每次會議均省覽外聘核數師及集團內部審核部的書面報告。

委員會於二零二一年間的工作，包括檢討下列事宜：

- 有關集團業績表現的正式公告（包括二零二零年報告書及二零二一年中期報告及公告）的完整性、準確性及整全性，並建議董事局通過

- 集團的計劃、現金流量及資金流動性、持續經營二零二二年度預算
- 集團對監管及法定規則的遵守
- 集團的內部監控制度
- 通過二零二一年度內部審核計劃，及檢討二零二一年度計劃進度
- 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54頁
- 公司對《企業管治守則》的遵守
- 公司的燃油對沖政策、數據管治監察計劃、數據事件上報路線圖及競爭法合規政策。

委員會已在二零二二年審核並建議董事局通過二零二一年度的財務報表。

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、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，以及風險管理總裁所提供的保證

- 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
- 集團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服務，必須先向審核委員會提呈並取得批准，方可提供。

二零二一年支付予外聘核數師的報酬總額為港幣二千一百萬元，包括港幣一千五百萬元的審核服務費用、港幣二百萬元的稅務顧問服務費用及港幣四百萬元的其他專業服務費用。

(4) 管理委員會

管理委員會按月召開會議，負責監察公司的日常運作。委員會成員包括行政總裁（鄧健榮）（委員會主席）、營運及航空服務總裁（韓兆傑）、顧客及商務總裁（林紹波）、財務總裁（沈碧嘉）、數碼及資訊科技董事（方逸翔）、工務董事（簡禮賢）、人事董事（王瑋彤）、航務董事（甘沛思機長）、風險管理總裁（Karan Kumar）、客運董事（劉凱詩）、航空服務董事（麥皓雲）、貨運董事（歐永棠）、顧客時尚生活董事（施愷民）及集團總法律顧問兼公司秘書（黎穎懿）。

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。

(5) 提名委員會

提名委員會由三名非常務董事（陳智思、施維新及董立均）組成，委員會其中兩名成員為獨立非常務董事，包括主席董立均。提名委員會於二零二二年三月九日正式成立，其職權範圍符合企業管治守則，並登載於公司網站。

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即時與主要股東會面及舉行投資者及分析員簡報會。此外，財務總裁於年內定期出席與分析員及投資者的會面
- 透過集團網站，包括電子版本財務報告、網上錄音廣播、於投資者會議提供投影片，以及有關集團業務的最新消息、公告及一般資訊
- 透過公佈中期及年度報告
- 透過下述股東周年大會

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

股東周年大會

股東周年大會是一個讓股東參與的重要討論平台。最近期的股東周年大會於二零二一年五月十二日舉行。會議公開讓所有股東參與。出席大會的董事詳列於第45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二零二零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
- 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

與股東有關的二零二二年主要日期載於本報告書題為「公司及股東資料」的章節中。

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62頁至129頁的國泰航空有限公司及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合財務報表,此財務報表包括於二零二一年十二月三十一日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表,以及綜合財務報表附註,包括主要會計政策概要。

我們認為,該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於二零二一年十二月三十一日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量,並已遵照香港《公司條例》妥為擬備。

意見基礎

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

關鍵審計事項

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

評估物業、廠房及設備和無形資產的減值

請參閱會計政策第2、5、6和7項及綜合財務報表附註8、9和32

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>於二零二一年十二月三十一日，貴集團物業、廠房及設備和無形資產的賬面值分別為港幣一千二百三十九億九千萬元和港幣一百五十億三千五百萬元。</p> <p>於每個報告期完結時，管理層識別未能在未來重新投入經濟服務的資產，並根據資產的預計公允值減出售成本確認減值虧損。剩餘的物業、廠房及設備和無形資產項目被分配至各現金產生單位。如某個現金產生單位存在減值跡象，管理層根據其已折現現金流預測，將該現金產生單位的賬面價值與其可收回金額（以公允值減出售成本或根據已折現現金流預測之使用價值兩者中之較高者）互相比較，以進行減值評估。此外，如果現金產生單位包含商譽，即使不存在減值跡象，也每年對其進行減值評估。</p> <p>2019冠狀病毒病疫情導致出遊需求持續疲弱，貴集團已重新評估營運計劃，包括飛機的計劃退役時間。根據管理層的重估結果，於截至二零二一年十二月三十一日止年度，貴集團確認的物業、廠房及設備和商譽的減值虧損為港幣十億一千萬元。</p> <p>考慮到物業、廠房及設備和無形資產賬面值在綜合財務報表具重要性，且編製用於減值評估的已折現現金流預測時需要識別未能在未來重新投入經濟服務的資產並估算未來現金流、增長率和折現率，涉及管理層運用重大判斷並可能存在偏頗，因此我們將物業、廠房和設備及無形資產的減值評估列為關鍵審計事項。</p>	<p>我們用來評估物業、廠房和設備及無形資產減值的審計程序包括以下各項：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 與管理層會面及查閱董事局會議記錄和其他文件，了解2019冠狀病毒病疫情對貴集團的影響，貴集團採取的緩解措施，以及這些措施如何在貴集團的重組計劃中體現； • 通過獲取貴集團的資產使用計劃來評核管理層識別未能在未來重新投入經濟服務的資產的過程，並評估相關資產的可收回金額； • 評核管理層識別現金產生單位並將資產分配至各現金產生單位以作減值評估的過程； • 與貴集團管理層討論物業、廠房及設備和無形資產可能出現減值的跡象。對已出現減值跡象、或包含商譽的現金產生單位，評估管理層是否已根據當前的會計準則要求進行減值測試； • 委聘畢馬威內部估值專家評核管理層的減值評估方法和重大假設，包括折現率； • 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； • 對已折現現金流預測中採用的主要假設（包括預測盈利水平和折現率）進行敏感度分析，評估是否有任何跡象顯示管理層在選擇這些假設時存有偏頗。

收益確認

請參閱會計政策第18和19項及綜合財務報表附註1和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。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29

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》第9號進行對沖會計處理。於二零二一年十二月三十一日，該等合約產生港幣十七億一千二百萬元的衍生財務資產及港幣三億一千二百萬元的衍生財務負債。</p> <p>在2019冠狀病毒病疫情影響下，貴集團的飛行活動和油耗量出現下降，某些對沖項目不再被視為極有可能發生，導致二零二一年內部分對沖關係終止。若預期對沖項目不會發生，相關累積公允值變動從其他綜合收益轉撥至損益中確認。</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衍生金融合約並將其指定為對沖工具，因此必須備有精密的系統以記錄及追蹤每個對沖關係。另一個原因是對沖工具的估值既複雜，且涉及重大的管理層判斷，容易因為固有風險而出錯。此外，由於2019冠狀病毒病疫情帶來經濟不確定性，管理層需要運用更多判斷進行出遊需求和油耗量預測，以作出對沖指定以及評估對沖關係是否繼續滿足相關條件。</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對沖會計運用的內部控制在設計、實施和營運上的成效； • 抽樣獲取訂約方就於報告日持有的衍生金融工具提供的書面函證； • 抽查管理層的對沖文件及合約，以評估對沖關係的指定是否符合《香港財務報告準則》第9號的要求； • 與管理層討論在飛行活動和油耗量預測中所使用的假設及提出質詢，並基於各種可能出現的2019冠狀病毒病疫情復甦情況對該等估計值執行敏感度分析； • 抽樣評估並重新計算對沖有效性，並對因預測交易不再被視為極有可能發生而終止的對沖關係進行測試； • 委聘內部金融工具估值專家，抽樣重新計算衍生金融工具的年終估值，並將相關估值與貴集團的記錄金額互相比較。

對稅項、訴訟及索償撥備的評估

請參閱會計政策第22項及綜合財務報表附註5、18和28

關鍵審計事項

貴集團在不同法域經營業務，在日常業務過程中接獲不同稅務機關的查詢，並存在糾紛。貴集團還於若干法域存在法律訴訟及監管查詢，詳情載於綜合財務報表附註28(d)。

就稅項、訴訟及索償作出撥備為管理層對解決該等事宜所需支付金額的最佳估算。於二零二一年十二月三十一日已記錄的相關金額共港幣三十四億六千七百萬元，其中港幣二十七億六千五百萬元已作為稅項計入綜合財務狀況表，而其餘的港幣七億零二百萬元則計入綜合財務報表附註18的其他應付款項結餘中。

我們把對稅項、訴訟及索償撥備的評估列為關鍵審計事項，因為在估算該等撥備時涉及管理層的重大判斷，包括詮釋不同條例、規例和慣例及考慮不同法域的先例，而且在釐定撥備水平時可能存在管理層意見偏頗的情況。

我們的審計如何處理該事項

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：

- 委聘內部稅務專家，藉由與管理層討論，以了解有關糾紛及審閱貴集團與相關稅務機關之間的通訊以了解相關風險，從而評估貴集團就每一重大稅務糾紛所作的撥備；
- 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。

綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

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

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

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

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

董事就綜合財務報表須承擔的責任

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

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

審計委員會協助董事履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

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

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

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

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評估董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。

- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 就貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合財務報表發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

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

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

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

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是梁思傑。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道十號

太子大廈八樓

二零二二年三月九日

綜合損益及其他全面收益表

截至二零二一年十二月三十一日止年度

	附註	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元	2021 美元百萬元	2020 美元百萬元
收益					
客運服務		4,357	11,950	558	1,532
貨運服務		35,814	27,890	4,592	3,576
其他服務及收回款項		5,416	7,094	694	909
收益總額		45,587	46,934	5,844	6,017
開支					
員工		(11,298)	(15,786)	(1,449)	(2,024)
機上服務及乘客開支		(366)	(1,102)	(47)	(141)
著陸、停泊及航線開支		(5,743)	(6,868)	(736)	(880)
燃油(包括對沖盈利/虧損)		(7,031)	(11,379)	(901)	(1,459)
飛機維修		(5,152)	(5,772)	(661)	(740)
飛機折舊及租金		(10,444)	(11,879)	(1,339)	(1,523)
其他折舊、攤銷及租金		(2,381)	(2,720)	(305)	(349)
其他		(3,622)	(3,133)	(464)	(402)
營業開支		(46,037)	(58,639)	(5,902)	(7,518)
未計非經常性項目的營業虧損					
企業重組成本	32	(450)	(11,705)	(58)	(1,501)
減值及相關支出	32	(385)	(2,383)	(49)	(305)
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	2	210	-	27	-
營業虧損	3	(1,443)	(18,144)	(185)	(2,326)
財務支出		(2,704)	(3,044)	(347)	(390)
財務收入		75	149	10	19
財務支出淨額	4	(2,629)	(2,895)	(337)	(371)
應佔聯屬公司虧損		(1,985)	(1,282)	(254)	(164)
除稅前虧損		(6,057)	(22,321)	(776)	(2,861)
稅項	5	531	674	68	86
本年度虧損		(5,526)	(21,647)	(708)	(2,775)
應佔：					
國泰航空普通股股東		(6,123)	(21,876)	(785)	(2,804)
國泰航空優先股股東	21	596	228	77	29
非控股權益		1	1	-	-
本年度虧損		(5,526)	(21,647)	(708)	(2,775)
每股普通股虧損					
基本及攤薄	6	(95.1)仙	(424.3)仙	(12.2)仙	(54.4)仙
本年度虧損		(5,526)	(21,647)	(708)	(2,775)
其他全面收益					
其後可能重新歸類至損益的項目：					
現金流量對沖		2,581	(1,041)	331	(134)
應佔聯屬公司其他全面收益		211	(203)	27	(26)
海外業務換算產生的滙兌差額		691	1,638	89	210
其後不會重新歸類至損益的項目：					
界定福利計劃		510	599	65	77
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)		(5)	-	(1)	-
本年度除稅後其他全面收益	7	3,988	993	511	127
本年度全面收益總額		(1,538)	(20,654)	(197)	(2,648)
應佔全面收益總額					
國泰航空普通股股東		(2,135)	(20,883)	(274)	(2,677)
國泰航空優先股股東	21	596	228	77	29
非控股權益		1	1	-	-
		(1,538)	(20,654)	(197)	(2,648)

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

第66頁至第119頁的附註及第120頁至第129頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

二零二一年十二月三十一日結算

	附註	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元	2021 美元百萬元	2020 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	123,990	131,925	15,896	16,914
無形資產	9	15,035	15,061	1,928	1,931
於聯屬公司的投資	10	24,532	26,489	3,145	3,396
其他長期應收款項及投資	11	3,327	2,905	427	372
遞延稅項資產	15	846	627	108	80
		167,730	177,007	21,504	22,693
計息負債	12	(67,504)	(68,880)	(8,655)	(8,831)
其他長期應付款項	13	(3,441)	(4,210)	(441)	(540)
其他長期合約負債	19	(478)	–	(61)	–
遞延稅項負債	15	(9,820)	(11,499)	(1,259)	(1,474)
		(81,243)	(84,589)	(10,416)	(10,845)
非流動資產淨值		86,487	92,418	11,088	11,848
流動資產及負債					
存貨		1,269	1,719	163	220
貿易及其他應收款項	16	8,296	6,469	1,064	829
待出售資產		48	38	6	5
流動資金	17	19,284	19,341	2,472	2,480
		28,897	27,567	3,705	3,534
計息負債	12	(22,350)	(24,249)	(2,865)	(3,109)
貿易及其他應付款項	18	(10,095)	(12,376)	(1,294)	(1,587)
合約負債	19	(7,925)	(8,122)	(1,016)	(1,041)
稅項		(2,765)	(1,977)	(355)	(253)
		(43,135)	(46,724)	(5,530)	(5,990)
流動負債淨額		(14,238)	(19,157)	(1,825)	(2,456)
資產總值減流動負債		153,492	157,850	19,679	20,237
資產淨值		72,249	73,261	9,263	9,392
資本及儲備					
股本	20	48,322	48,322	6,195	6,195
儲備	22	23,922	24,935	3,067	3,197
國泰航空股東應佔資金		72,244	73,257	9,262	9,392
非控股權益		5	4	1	–
股東權益總額		72,249	73,261	9,263	9,392

財務報表的編製及列述以國泰航空功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。
第66頁至第119頁的附註及第120頁至第129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，二零二二年三月九日

董事

夏理遜

綜合現金流量表

截至二零二一年十二月三十一日止年度

	附註	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元	2021 美元百萬元	2020 美元百萬元
營業業務					
業務帶來 / (所用) 的現金	23	11,705	(11,237)	1,500	(1,441)
已收利息		67	92	9	12
已付利息		(1,946)	(2,223)	(249)	(285)
已付稅項		(991)	(923)	(127)	(118)
來自營業業務的現金流入 / (流出) 淨額		8,835	(14,291)	1,133	(1,832)
投資業務					
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少 / (增加) 淨額		2,464	(7,150)	316	(917)
出售物業、廠房及設備所得款項		112	153	14	20
其他長期應收款項及投資增加淨額		(17)	(2)	(2)	-
物業、廠房及設備及無形資產支出		(2,276)	(5,418)	(292)	(695)
已收聯屬公司股息		-	675	-	87
還款收自 / (借款予) 一家聯屬公司		210	(16)	27	(2)
投資業務的現金流入 / (流出) 淨額		493	(11,758)	63	(1,507)
融資業務					
新融資	12	13,906	22,304	1,783	2,859
借款及租賃還款	12	(20,838)	(30,134)	(2,672)	(3,863)
發行供股股份所得款項	20	-	11,716	-	1,502
發行優先股所得款項	20	-	19,500	-	2,500
支付發行供股股份及優先股的交易成本		-	(77)	-	(10)
融資業務的現金 (流出) / 流入淨額		(6,932)	23,309	(889)	2,988
現金及視同庫存現金增加 / (減少) 淨額		2,396	(2,740)	307	(351)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金		6,166	8,881	791	1,138
滙兌差額的影響		11	25	1	4
於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金	17	8,573	6,166	1,099	791

財務報表的編製及列述以國泰航空功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。
第66頁至第119頁的附註及第120頁至第129頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

綜合股東權益變動表

截至二零二一年十二月三十一日止年度

國泰航空股東應佔部分

	股本 港幣百萬元	可轉換債券 儲備 港幣百萬元	保留溢利 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	非控股權益 港幣百萬元	股東權益 總額 港幣百萬元
二零二一年 一月一日的結餘	48,322	-	24,741	(148)	(407)	749	73,257	4	73,261
本年度虧損	-	-	(5,527)	-	-	-	(5,527)	1	(5,526)
其他全面收益	-	-	510	(5)	2,581	902	3,988	-	3,988
本年度全面收益 總額	-	-	(5,017)	(5)	2,581	902	(1,539)	1	(1,538)
已發行可轉換債券 的權益部分	-	526	-	-	-	-	526	-	526
二零二一年 十二月三十一日 的結餘	48,322	526	19,724	(153)	2,174	1,651	72,244	5	72,249
二零二零年 一月一日的結餘	17,106	-	45,867	(148)	634	(686)	62,773	3	62,776
該年度虧損	-	-	(21,648)	-	-	-	(21,648)	1	(21,647)
其他全面收益	-	-	599	-	(1,041)	1,435	993	-	993
該年度全面收益 總額	-	-	(21,049)	-	(1,041)	1,435	(20,655)	1	(20,654)
發行供股股份	11,716	-	-	-	-	-	11,716	-	11,716
發行優先股	19,500	-	-	-	-	-	19,500	-	19,500
發行供股股份及 優先股交易成本	-	-	(77)	-	-	-	(77)	-	(77)
二零二零年 十二月三十一日 的結餘	48,322	-	24,741	(148)	(407)	749	73,257	4	73,261

第66頁至第119頁的附註及第120頁至第129頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

財務報表附註

損益及其他全面收益表

1. 分部資料

(a) 分部業績

	2021					
	國泰航空 港幣百萬元	香港快運 港幣百萬元	華民航空 港幣百萬元	航空公司 相關服務 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
溢利或虧損						
銷售予外界客戶	41,829	20	3,106	632		45,587
分部之間的銷售	355	-	57	1,718		2,130
分部收益	42,184	20	3,163	2,350		47,717
分部溢利/(虧損)(未計企業重組 成本、減值及相關支出)	1,222	(1,806)	898	(554)	-	(240)
企業重組成本	(385)	-	-	-	-	(385)
減值及相關支出	(777)	(41)	-	-	-	(818)
分部溢利/(虧損)	60	(1,847)	898	(554)	-	(1,443)
財務支出淨額	(1,972)	(328)	(1)	(328)	-	(2,629)
	(1,912)	(2,175)	897	(882)	-	(4,072)
應佔聯屬公司虧損	-	-	-	-	(1,985)	(1,985)
除稅前(虧損)/溢利	(1,912)	(2,175)	897	(882)	(1,985)	(6,057)
稅項	184	197	(149)	24	275	531
本年度(虧損)/溢利	(1,728)	(1,978)	748	(858)	(1,710)	(5,526)
非控股權益	-	-	-	(1)	-	(1)
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	(1,728)	(1,978)	748	(859)	(1,710)	(5,527)
其他分部資料						
折舊及攤銷	11,219	869	5	693		12,786
購買物業、廠房及設備及無形資產	2,162	56	-	58		2,276

財務報表附註
損益及其他全面收益表

1. 分部資料 (續)

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

* 包括國泰港龍航空

(i) 國泰航空及國泰港龍航空(直至二零二零年十月三十一日)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。

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

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

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

財務報表附註
損益及其他全面收益表

1. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
– 香港及中國內地	30,721	29,567
– 日本、韓國及台灣	3,508	3,168
美洲	3,171	3,944
歐洲	1,405	2,649
東南亞	4,478	3,686
西南太平洋	812	1,531
南亞、中東及非洲	1,492	2,389
	45,587	46,934

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

於二零二一年九月，國泰航空集團於國貨航的股本及經濟權益由百分之三十四點七八減至百分之二十四。截至二零二一年十二月三十一日止年度內就此項視作出售部分股份事項錄得港幣二億一千萬元的盈利。

3. 營業虧損

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
下列各費用已包括在營業(虧損)/溢利中：		
物業、廠房及設備折舊		
– 使用權資產	5,284	6,069
– 擁有	6,941	7,779
無形資產攤銷	561	573
減值		
– 物業、廠房及設備	1,010	3,973
– 無形資產	–	39
– 於聯屬公司投資	–	56
– 存貨	110	–
短期租賃及低價值資產租賃的相關支出	27	25
確認與新型冠狀病毒疫情有關的租金優惠	(301)	(316)
出售物業、廠房及設備盈利淨額	(51)	(34)
出售無形資產的虧損	5	–
已支出的存貨成本	711	845
滙兌差額淨額	69	(295)
核數師酬金	15	16
非上市股本投資股息收入	(29)	(49)

財務報表附註
損益及其他全面收益表

4. 財務支出淨額

	2021 港幣百萬元	2020 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	905	1,058
– 銀行借款及透支		
– 須於五年內全部清還	411	718
– 毋須於五年內全部清還	283	543
– 其他借款		
– 須於五年內全部清還	546	125
– 毋須於五年內全部清還	341	255
	2,486	2,699
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	(9)	(63)
– 銀行存款及其他	(66)	(86)
	(75)	(149)
公允值變動：		
– 被指定為按公允值計入損益的財務負債盈利	–	(73)
– 衍生金融工具虧損	218	418
	218	345
	2,629	2,895

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盈利／虧損淨額港幣二千五百萬元（二零二零年：虧損淨額港幣二億一千萬元）。

5. 稅項

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	141	137
– 海外稅	142	124
– 歷年撥備不足	17	42
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉（附註15）	(831)	(977)
	(531)	(674)

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（二零二零年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地的稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見財務報表附註28(c)）。

財務報表附註

損益及其他全面收益表

5. 稅項 (續)

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

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
除稅前虧損	(6,057)	(22,321)
按香港利得稅率百分之十六點五 (二零二零年：百分之十六點五) 計算的稅額	999	3,683
不可扣稅的支出	(247)	(435)
毋須課稅的收入	197	136
有效稅率變動及不同法域差異的影響	(148)	(445)
歷年稅項撥備不足	(17)	(42)
未確認稅項虧損	(253)	(1,286)
撥回歷年確認的稅項虧損	-	(937)
稅項抵免	531	674

在集團進行企業重組後，於截至二零二零年十二月三十一日止年度內撇銷就國泰港龍航空稅項虧損而作出的遞延稅項資產為港幣十五億九千萬元，其中港幣八億七千八百萬元已於歷年確認。

有關遞延稅項的詳細資料載於財務報表附註15。

6. 每股普通股虧損

	2021			2020		
	虧損 ^(a) 港幣百萬元	加權平均普通股 股份數目	每股金額 港仙	虧損 ^(a) 港幣百萬元	加權平均普通股 股份數目	每股金額 港仙
每股普通股基本及攤薄虧損	(6,123)	6,437,200,203	(95.1)	(21,876)	5,156,000,217	(424.3)

- (a) 上表的金額是指國泰航空普通股股東應佔虧損，即計及非控股權益及歸類為股本的累計優先股持有人應佔股息後的本期虧損。
- (b) 二零二零年八月十日，公司以供股方式按每股港幣四點六八元向合資格普通股股東發行2,503,355,631股新普通股。根據《香港會計準則》第33號「每股盈利」的要求，截至二零二零年十二月三十一日止年度，計算加權平均普通股股份數目時須調整391,107,005股股份（供股的紅股部分）。
- (c) 二零二零年八月十二日，公司發行供持有人認購最多416,666,666股普通股的認股權證。公司於二零二一年二月五日發行可轉換債券，供持有人轉換最多786,464,410股普通股。公司於二零二一年十二月三十一日的認股權證及可轉換債券對每股普通股虧損具反攤薄作用，且截至二零二一年及二零二零年十二月三十一日止年度內概無其他可攤薄的潛在普通股，因此每股普通股攤薄虧損與每股普通股基本虧損相同。

財務報表附註
損益及其他全面收益表

7. 其他全面收益

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於年內確認的盈利 / (虧損)	4,684	(4,261)
– 轉撥至損益的 (盈利) / 虧損 (附註22)	(1,836)	3,105
– 遞延稅項 (附註15)	(267)	115
應佔聯屬公司其他全面收益		
– 於年內確認	211	(203)
海外業務換算產生的滙兌差額		
– 於年內確認的盈利	724	1,638
– 視作出售部分股份時重新歸類至損益	(33)	–
界定福利計劃		
– 於年內確認的重新計量盈利 (附註14)	561	653
– 遞延稅項 (附註15)	(51)	(54)
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)		
– 於年內確認的虧損	(5)	–
本年度其他全面收益	3,988	993

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 港幣百萬元
	擁有 港幣百萬元	使用權 資產 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	使用權 資產 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	使用權 資產 港幣百萬元	興建中 港幣百萬元	
成本								
二零二一年一月一日的結餘	135,383	63,236	5,474	312	15,404	8,119	20	227,948
增購	1,429	4,245	72	4	38	103	-	5,891
出售	(2,076)	(1,820)	(153)	(3)	(251)	(1,188)	-	(5,491)
重新歸類至待出售資產	-	-	(34)	-	-	-	-	(34)
調撥	5,086	(5,086)	-	-	-	-	-	-
其他使用權資產調整	-	(32)	-	2	-	429	-	399
二零二一年十二月三十一日的結餘	139,822	60,543	5,359	315	15,191	7,463	20	228,713
二零二零年一月一日的結餘	132,364	61,228	5,616	217	15,333	7,566	20	222,344
增購	4,499	3,822	115	44	88	159	2	8,729
出售	(3,662)	(246)	(193)	(6)	(15)	(110)	-	(4,232)
重新歸類至待出售資產	-	-	(64)	-	(4)	-	-	(68)
調撥	2,182	(2,182)	-	-	2	-	(2)	-
其他使用權資產調整	-	614	-	57	-	504	-	1,175
二零二零年十二月三十一日的結餘	135,383	63,236	5,474	312	15,404	8,119	20	227,948
累積折舊及減值								
二零二一年一月一日的結餘	59,657	21,316	4,058	86	7,948	2,958	-	96,023
本年度折舊	6,034	4,303	212	60	695	921	-	12,225
減值	698	263	-	-	49	-	-	1,010
出售	(1,669)	(1,820)	(151)	(3)	(251)	(617)	-	(4,511)
重新歸類至待出售資產	-	-	(24)	-	-	-	-	(24)
調撥	2,968	(2,968)	-	-	-	-	-	-
二零二一年十二月三十一日的結餘	67,688	21,094	4,095	143	8,441	3,262	-	104,723
二零二零年一月一日的結餘	52,527	17,753	3,625	38	6,474	1,813	-	82,230
該年度折舊	6,747	4,921	294	50	738	1,098	-	13,848
減值	2,355	409	313	-	751	145	-	3,973
出售	(3,493)	(246)	(148)	(2)	(11)	(98)	-	(3,998)
重新歸類至待出售資產	-	-	(26)	-	(4)	-	-	(30)
調撥	1,521	(1,521)	-	-	-	-	-	-
二零二零年十二月三十一日的結餘	59,657	21,316	4,058	86	7,948	2,958	-	96,023
賬面淨值								
二零二一年十二月三十一日的結餘	72,134	39,449	1,264	172	6,750	4,201	20	123,990
二零二零年十二月三十一日的結餘	75,726	41,920	1,416	226	7,456	5,161	20	131,925

財務報表附註

財務狀況表

8. 物業、廠房及設備 (續)

(a) 使用權資產

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

年內，使用權資產增加港幣四十三億五千二百萬元（二零二零年：港幣四十億二千五百萬元），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。

集團之前應用《香港財務報告準則》第16號所述的可行權宜方法，讓集團作為承租人在符合資格條件下，無需評估直接由新型冠狀病毒疫情產生的租金優惠是否屬租賃修訂。其中一項條件規定減少的租賃付款僅影響原本於特定期限或之前到期的付款。二零二一年的修訂將此期限由二零二一年六月三十日延長至二零二二年六月三十日。合資格的新型冠狀病毒相關租金優惠以負可變租款列賬並在觸發該等付款的事件或情況出現的期內確認於損益中。

(i) 飛機及有關設備

集團已透過租賃合約取得飛機及有關設備的使用權。

集團於二零二一年十二月三十一日根據若干租賃合約持有三十八架飛機（二零二零年：四十一架），該等合約列明相關資產的所有權於租賃期結束時將轉移至集團，或訂有集團會合理地確定行使的購買權，其餘下的租約期限由一個月至十二年不等。

集團於二零二一年十二月三十一日根據若干租賃合約持有五十八架飛機（二零二零年：六十八架），該等合約列明相關資產的所有權不會於租賃期結束時轉移至集團，或並未訂有集團會合理地確定行使的購買權，其餘下的租約期限由一個月至十二年不等。

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

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

	已確認租賃負債 (已貼現)		根據延期選擇權但不列入租賃負債 中的潛在未來應付租款(未貼現)	
	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
飛機及有關設備	30,887	32,782	5,719	7,925

財務報表附註

財務狀況表

8. 物業、廠房及設備 (續)

(ii) 其他設備

集團根據若干租約租用其他設備，租期由一年至五年不等。部分租賃訂明可選擇續約，並無租約訂有可變租款。

(iii) 持作自用租賃土地的所有權權益

集團持有若干租賃土地作為其航空相關設施的主要所在之處，供旗下航空公司及相關業務使用。集團是該等物業權益（包括相關土地的全部或部分不可分割部分）的註冊擁有人。集團已向其前註冊擁有人一筆過支付購買該等土地權益的付款，根據土地租賃條款毋須繼續付款，但按相關政府部門列明的應課稅差餉租值須付的款項除外，該等須向相關政府部門支付的款項不時改變。相關租約為期在二十六年內到期。

(iv) 供自用租賃物業

集團根據若干租約租用其他物業，租期由一年至十二年不等。部分租賃訂明可選擇續約，而部分租賃則訂有少量可變租款。

(b) 集團及公司向將於未來數年交付的飛機及有關設備製造商預付款項。於二零二一年十二月三十一日，在擁有的飛機及有關設備賬項內，包括集團已支付的預付款項港幣二十七億九千九百萬元（二零二零年：港幣二十九億三千萬元）。此等預付款項不作折舊準備。

(c) 提供貸款的租賃公司或其他提供信貸的機構已獲抵押，抵押品包括有關資產及有關保險單。詳情載於財務報表附註12。

(d) 若干物業、廠房及設備的賬面值減記港幣十億一千萬元（二零二零年：港幣三十九億七千三百萬元）至其可收回金額（可收回金額按扣除出售成本的公允值與使用價值兩者之較高者進行估算），詳情如下：

(i) 由於疫情導致航班減少，管理層將其影響納入國泰航空及香港快運基本情況作出評估（見財務報表附註9），於年底共有十二架（二零二零年：三十四架）集團擁有及租賃的飛機不大可能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務，因此年內已確認一項減值支出港幣八億六千五百萬元（二零二零年：港幣二十七億六千四百萬元），以完全撇銷該等飛機資產。

(ii) 已確認一項減值支出港幣一億四千五百萬元（二零二零年：港幣十二億零九百萬元），包括飛機相關設備港幣九千六百萬萬元（二零二零年：零）及土地及樓宇港幣四千九百萬元（二零二零年：港幣八億九千九百萬元），使賬面值減至其使用價值。就減記其他設備賬面值而確認的減值支出為零（二零二零年：港幣三億一千三百萬元）。

有關新型冠狀病毒疫情對集團的影響，於財務報表附註32詳細披露。

財務報表附註

財務狀況表

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	無形資產 總額 港幣百萬元	預繳款項 港幣百萬元	無形資產及 相關預繳 款項總額 港幣百萬元
成本						
二零二一年一月一日的結餘	11,654	7,898	39	19,591	-	19,591
增購	-	532	-	532	8	540
出售	-	(5)	-	(5)	-	(5)
二零二一年十二月三十一日的結餘	11,654	8,425	39	20,118	8	20,126
二零二零年一月一日的結餘	11,654	7,376	39	19,069	-	19,069
增購	-	522	-	522	-	522
二零二零年十二月三十一日的結餘	11,654	7,898	39	19,591	-	19,591
累積攤銷及減值						
二零二一年一月一日的結餘	39	4,467	24	4,530	-	4,530
本年度攤銷	-	557	4	561	-	561
二零二一年十二月三十一日的結餘	39	5,024	28	5,091	-	5,091
二零二零年一月一日的結餘	-	3,898	20	3,918	-	3,918
該年度攤銷	-	569	4	573	-	573
減值	39	-	-	39	-	39
二零二零年十二月三十一日的結餘	39	4,467	24	4,530	-	4,530
賬面淨值						
二零二一年十二月三十一日的結餘	11,615	3,401	11	15,027	8	15,035
二零二零年十二月三十一日的結餘	11,615	3,431	15	15,061	-	15,061

分配予集團各現金產生單位的商譽如下：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
國泰航空	7,884	7,884
香港快運	3,616	3,616
其他	115	115
	11,615	11,615

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

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

財務報表附註

財務狀況表

9. 無形資產 (續)

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

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

對於國泰航空現金產生單位，基本情況是假設在疫情帶來不利影響及香港特別行政區政府因應疫情實施的措施下，客運量最快須待二零二五年才有望回復至危機前的水平。假設在需求刺激下，復甦期內的收益效率仍會低於歷史水平。考慮到此復甦期及其後香港國際機場新設的三跑道系統分階段開放的可用航班時段，為期十年的預測被視為適合航空業務。因此對二零二五年至二零三一年間的假設是，增長將略為上升，而收益效率將略遜於歷年平均數。下行方案反映直至二零二五年中為止，復甦步伐將較為緩慢，整個網絡的需求較低，因而需要削減可運載量以維持收益效率。超過十年的現金流量按估計的一般年度增長率百分之二點二五（二零二零年：百分之二點二五）推算，而該增長率並不超過航空業的長期平均增長率（國際航空運輸協會最近二十年的全球預測為百分之三點三）。現金流出包括資本及維修開支，包括購買飛機及其他物業、廠房及設備。採用的貼現率為百分之七點三（二零二零年：百分之七點四），此貼現率並未計及稅項，並反映相關分部的特定風險。在基本情況及下行情況下，此現金產生單位截至二零二一年十二月三十一日的賬面值均有餘額，因此沒有作出減值。

對於香港快運現金產生單位，基本情況反映因預計短途及區內休閒旅遊需求率先回升，加上廉價航空需求模式的穩定增長（尤其因三跑道系統的啟用），其復甦速度將較國泰航空為快。由於追求增長，下行情況反映收益效率下降而非可運載量。正如國泰航空，為期十年的預測被視為適合的做法。同樣，超過十年的現金流量按估計的一般年度增長率百分之二點二五（二零二零年：百分之二點二五）推算。採用的貼現率為百分之十一（二零二零年：百分之十一點一）並未計及稅項，及反映香港快運分部的特定風險。在基本情況及下行情況下，此現金產生單位截至二零二一年十二月三十一日的賬面值均有餘額，因此沒有作出減值。

對於國泰航空及香港快運現金產生單位，減值測試的最後一年對釐定可收回金額具有最重大的影響，因此對賬面值盈餘的影響亦然。雖然疫情復甦期影響計量，但對已識別的賬面值盈餘沒有重大影響。二零二一年的貼現現金流量模式在國際航空運輸協會最新對二零二一年客運量作出的最悲觀至最樂觀的估算範圍內。

對於旗下航空相關服務現金產生單位，其減值測試在相關範圍內採用與國泰航空現金產生單位一致的復甦假設。在基本情況及下行情況下，此現金產生單位截至二零二一年十二月三十一日的賬面值均有餘額，因此沒有作出減值。

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

財務報表附註

財務狀況表

10. 於聯屬公司的投資

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
應佔資產淨值		
– 香港上市	16,178	18,410
– 非上市	4,721	4,342
商譽	3,588	3,483
	24,487	26,235
減：減值虧損	(56)	(56)
	24,431	26,179
聯屬公司所欠借款	101	310
	24,532	26,489

主要聯屬公司詳列於第119頁。

(a) 國航

於二零二一年十二月三十一日結算，國航（於香港上市的聯屬公司）的股份市值為港幣一百四十三億二千七百萬元（二零二零年：港幣一百六十億六千六百萬元）。

由於國航於H股市場的股價已超過六個月持續低於集團賬面投資的每股價值，因此已進行截至二零二一年十二月三十一日的減值測試，但因可收回金額超逾賬面值而認為毋須作出減值虧損。

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：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
聯屬公司下述賬項總額		
– 流動資產	27,510	28,931
– 非流動資產	324,443	314,595
– 流動負債	(100,513)	(103,672)
– 非流動負債	(161,862)	(137,193)
收益	101,042	101,750
來自持續營運的虧損	(18,245)	(15,564)
其他全面收益	1,492	(1,637)
全面收益總額	(16,753)	(17,201)
已收聯屬公司股息	–	128
調節至集團於聯屬公司的權益		
– 聯屬公司資產淨值總額	89,578	102,661
– 按實際權益計算集團應佔聯屬公司資產淨值 （二零二一年：百分之十八點一三；二零二零年：百分之十八點一三）	16,240	18,612
– 相互持股的影響及其他	(62)	(202)
– 商譽	3,588	3,483
	19,766	21,893

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。

財務報表附註

財務狀況表

10. 於聯屬公司的投資 (續)

國泰航空於二零二一年十二月三十一日持有其百分之十八點一三權益(二零二零年：百分之十八點一三)，透過於國航董事會的代表對國航有重大影響，因此國泰航空應佔國航業績作權益入賬。

集團二零二一年的業績包括國航截至二零二一年九月三十日止十二個月的業績及二零二一年十月一日至二零二一年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易。國航最新提供的賬目乃計算至二零二一年九月三十日(二零二零年：二零二零年九月三十日)。

(b) 國貨航

年內國貨航的經濟權益由百分之三十四點七八攤薄至百分之二十四後(財務報表附註2)後，使用與集團相同的十二個月會計期來確認集團應佔國貨航的業績並不切實可行。因此截至二零二一年十二月三十一日止年度集團應佔國貨航的業績乃延遲三個月結算，即截至二零二一年九月三十日止九個月，並已就二零二一年十月一日至二零二一年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。截至二零二零年十二月三十一日止年度集團應佔國貨航業績所涉期間與集團的十二個月相同。

(c) 其他聯屬公司

個別不具重大意義的聯屬公司(包括國貨航)的總體資料撮述如下：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
個別不具重大意義的聯屬公司賬面總值	4,766	4,596
集團應佔該等聯屬公司總額		
– 來自持續營運的溢利	940	1,217
– 其他全面收益	136	268
– 全面收益總額	1,076	1,485

11. 其他長期應收款項及投資

	2021 港幣百萬元	2020 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)	51	56
– 按公允值計入損益	705	759
按攤銷成本計量的其他長期應收款項	906	852
衍生財務資產 – 長期部分	243	243
退休福利資產(附註14)	1,422	995
	3,327	2,905

財務報表附註

財務狀況表

12. 計息負債

	附註	2021		2020	
		流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元
貸款及其他借款	(a)	16,061	39,061	17,513	37,982
租賃負債	(b)	6,289	28,443	6,736	30,898
		22,350	67,504	24,249	68,880

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

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
非流動負債：		
貸款及其他借款	39,061	37,982
租賃負債	28,443	30,898
	67,504	68,880
流動負債：		
貸款及其他借款	16,061	17,513
租賃負債	6,289	6,736
	22,350	24,249
借款總額	89,854	93,129
流動資金	(19,284)	(19,341)
借款淨額	70,570	73,788
國泰航空股東應佔資金	72,244	73,257
債務淨額股份比例	0.98	1.01

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

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
借款淨額	70,570	73,788
減：不含資產轉讓的租賃負債	(16,591)	(19,090)
經調整借款淨額（撇除不含資產轉讓元素的租賃）	53,979	54,698
經調整債務淨額股份比例（撇除不含資產轉讓元素的租賃）	0.75	0.75

財務報表附註

財務狀況表

12. 計息負債 (續)

(a) 貸款及其他借款

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
銀行貸款		
– 有抵押	27,052	31,740
– 無抵押	8,043	14,889
其他借款		
– 有抵押	5,205	5,318
– 無抵押	14,822	3,548
	55,122	55,495
列於流動負債中須於一年內償還的款項	(16,061)	(17,513)
	39,061	37,982
償還如下：		
銀行貸款		
– 一年內	13,772	16,724
– 一年至兩年	4,815	8,763
– 兩年至五年	11,480	13,010
– 五年以上	5,028	8,132
	35,095	46,629
其他借款		
– 一年內	2,289	789
– 一年至兩年	2,188	2,246
– 兩年至五年	13,553	2,685
– 五年以上	1,997	3,146
	20,027	8,866
列於流動負債中須於一年內償還的款項	(16,061)	(17,513)
	39,061	37,982

於二零二一年十二月三十一日，港幣五百三十四億九千五百萬元（二零二零年：港幣五百七十六億一千二百萬元）的飛機及有關設備為有抵押貸款及其他借款作抵押。

貸款及其他借款最遲須於二零三五年償還（二零二零年：二零三五年）。

集團毋須於五年內全部償還的貸款及其他借款為港幣二百二十二億七千八百萬元（二零二零年：港幣二百九十二億九千五百萬元）。

於二零二一年十二月三十一日，集團有以資金及其他投資作配對的貸款總額為港幣三百二十二億三千五百萬元（二零二零年：港幣三百八十六億一千八百萬元）。因此，此等貸款及有關資金與有關支出和收入已於財務報表內作配對。

集團於二零二一年二月五日完成發行港幣六十七億四千萬元有擔保可轉換債券，利率為百分之二點七五，於二零二六年到期。該批債券可按每股港幣八點五七元的轉換價供持有人轉換最多786,464,410股國泰航空有限公司普通股。按二零二一年一月二十七日香港聯合交易所有限公司所報每股收市價港幣六點五九元計算，轉換股份市值約為港幣五十一億八千三百萬元。轉換債券產生的公司每股轉換股份的淨價估計約為港幣八點四九元。該等債券於香港聯合交易所有限公司上市，僅供專業投資者購買。

財務報表附註

財務狀況表

12. 計息負債 (續)

董事局認為發行可換股債券可進一步加強公司的流動性並充實營運資金，使公司能夠有效應對新型冠狀病毒所帶來的挑戰。

扣除發行債券的相關支出後，所得收益淨額約為港幣六十六億八千萬，集團擬將此項收益淨額用於一般企業用途。

該批債券列為複合金融工具入賬，包含負債及權益部分。於二零二一年十二月三十一日，賬面值為港幣六十二億五千六百萬元的負債部分納入「貸款及其他借款」內，而賬面值為港幣五億二千六百萬元的權益部分則納入「可轉換債券儲備」內。有關可轉換債券的會計政策於第129頁的會計政策第25項中披露。

(b) 租賃負債

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

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
將來的應付款額	38,156	41,213
將來各期的利息支出	(3,424)	(3,579)
將來應付款額的現值	34,732	37,634
列於流動負債中須於一年內償還的款項	(6,289)	(6,736)
	28,443	30,898

將來應付款額的現值應支付如下：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
一年內	6,289	6,736
一年至兩年	6,011	6,280
兩年至五年	10,572	13,232
五年以上	11,860	11,386
	34,732	37,634

將來未貼現的應付款額列述如下：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
一年內	7,038	7,519
一年至兩年	6,635	6,942
兩年至五年	11,717	14,445
五年以上	12,766	12,307
	38,156	41,213

財務報表附註

財務狀況表

12. 計息負債 (續)

(c) 計息負債的對賬

	貸款及其他借款 港幣百萬元	租賃負債 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
二零二一年一月一日的結餘	55,495	37,634	93,129
來自融資現金流量的變動			
– 新融資	13,291	615	13,906
– 還款	(13,842)	(6,996)	(20,838)
其他變動			
– 滙兌虧損 / (盈利)	155	(274)	(119)
– 新租賃引致的變動	–	4,157	4,157
– 更改租賃引致的變動	–	399	399
– 終止租賃引致的變動	–	(609)	(609)
– 已收新型冠狀病毒相關租金優惠	–	(301)	(301)
– 已發行可轉換債券權益部分	(526)	–	(526)
– 其他	549	107	656
二零二一年十二月三十一日的結餘	55,122	34,732	89,854
二零二零年一月一日的結餘	56,768	40,492	97,260
來自融資現金流量的變動			
– 新融資	21,591	713	22,304
– 還款	(23,123)	(7,011)	(30,134)
其他變動			
– 滙兌盈利	(218)	(90)	(308)
– 新租賃引致的變動	–	3,828	3,828
– 更改租賃引致的變動	–	1,175	1,175
– 終止租賃引致的變動	–	(16)	(16)
– 已收新型冠狀病毒相關租金優惠	–	(316)	(316)
– 嵌入租賃的衍生工具結算淨額	–	(1,342)	(1,342)
– 其他	477	201	678
二零二零年十二月三十一日的結餘	55,495	37,634	93,129

財務報表附註

財務狀況表

13. 其他長期應付款項

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
遞延負債	3,257	3,711
衍生財務負債 — 長期部分	184	499
	3,441	4,210

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四十一億八千七百萬元（二零二零年：港幣五十七億一千八百萬元）。年內的變動如下：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
一月一日的結餘	5,718	5,031
額外撥備	259	902
已用撥備	(1,790)	(215)
十二月三十一日的結餘	4,187	5,718
納入貿易及其他應付款項中預期於一年內動用的金額	(1,653)	(2,397)
納入上述遞延負債	2,534	3,321

於二零二一年十二月三十一日，集團不符合作對沖會計處理的衍生財務負債總額為港幣五千八百萬元（二零二零年：港幣四億二千三百萬元）。結餘已納入上述賬目內，但納入貿易及其他應付款項內的港幣二千九百萬元（二零二零年：港幣三億四千萬元）除外。

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。大部分在本地聘請的僱員，其退休福利按當地情況而作出適當安排。

集團提供以下各主要計劃：

(a) 界定福利退休計劃

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

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

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

集團大部分計劃是保證按最終薪金一筆過支付的界定福利計劃。

財務報表附註

財務狀況表

14. 退休福利 (續)

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

就香港的計劃披露的資料由一家獨立精算公司美世(香港)有限公司根據香港《職業退休計劃條例》的規定每三年製備的精算估值為基準。期間相關披露資料及估值由集團界定福利計劃的主要管理經理 Cannon Trustees Limited 每年更新。最近期為所有計劃進行的估值(除公司在太古集團退休福利計劃的部分外)由美世就截至二零二一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。

於二零二一年十二月三十一日，信託管理基金持有的計劃資產佔集團的責任百分之一百三十五點五(二零二零年：百分之一百一十九點九)。

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
於損益確認的支出淨額：		
當期服務費用	155	228
利息收入淨額	(14)	(26)
結算收益	-	(63)
計入員工成本的總額	141	139
計劃資產實際回報	341	542
	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
於財務狀況表確認的資產淨額：		
已提撥責任現值	4,002	4,991
計劃資產公允值	(5,424)	(5,986)
退休福利資產(附註11)	(1,422)	(995)

財務報表附註

財務狀況表

14. 退休福利 (續)

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
已提撥責任現值的變動如下：		
一月一日的結餘	4,991	6,890
重新計量：		
– 財務假設的變動產生的精算(盈利)/虧損	(146)	323
– 經驗盈利	(163)	(635)
本年度變動		
– 當期服務費用	155	228
– 利息支出	75	175
– 結算收益	–	(63)
– 僱員供款	3	1
– 已付福利	(954)	(887)
– 已付結算	–	(935)
– 調撥	41	(106)
十二月三十一日的結餘	4,002	4,991

界定福利責任的加權平均期限為五年(二零二零年：六年)。

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
計劃資產公允值的變動如下：		
一月一日的結餘	5,986	7,360
本年度變動		
– 不包括利息收入的計劃資產回報	252	341
– 利息收入	89	201
– 僱員供款	3	1
– 僱主供款	7	11
– 已付福利	(954)	(887)
– 已付結算	–	(935)
– 調撥	41	(106)
十二月三十一日的結餘	5,424	5,986

於二零二一年十二月三十一日止年度內並未錄得縮減收益/虧損。集團於二零二零年進行企業重組，錄得縮減收益港幣六千三百萬元及支付予受影響計劃成員結算金額。

年內計劃並無任何修訂。

財務報表附註

財務狀況表

14. 退休福利 (續)

	2021		2020	
	港幣百萬元	%	港幣百萬元	%
計劃資產公允值如下：				
股本證券				
– 亞太區	252	5	240	4
– 歐洲	249	5	306	5
– 美洲	764	14	483	8
– 新興市場	750	14	935	16
債券				
– 環球	893	16	954	16
– 新興市場	128	2	128	2
絕對回報基金	1,073	20	1,592	27
現金	1,315	24	1,348	22
	5,424	100	5,986	100

於二零二一年十二月三十一日，百分之九十六的股本證券及百分之二十一之債券於活躍市場報價（二零二零年十二月三十一日：分別為百分之九十五及百分之十三），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。集團預期在二零二二年向該等計劃供款港幣三百萬元。

	2021		2020	
	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	2.08%	2.08%	1.64%	1.64%
預期未來薪酬增加比率	2.50%	2.50%	3.00%	3.04%

界定福利責任對重大精算假設變動的敏感度列述如下，顯示精算假設出現百分之零點五的變動時，於二零二一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%	
	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
貼現率	83	129	(86)	(135)
預期未來薪酬增加比率	(74)	(131)	71	127

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

財務報表附註

財務狀況表

14. 退休福利 (續)

(b) 界定供款退休計劃

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

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

按照該等計劃的條款，除公司的供款外，僱員可選擇按其月薪的零至百分之十供款。年內按該等計劃規定沒收的福利為港幣三千二百萬元（二零二零年：港幣五千萬元），並已撥入公司須付的供款內。

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

就各界定供款退休計劃記入損益的供款為港幣五億六千九百萬元（二零二零年：港幣九億五千萬元）。

15. 遞延稅項

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
遞延稅項資產：		
– 撥備	(53)	(74)
– 稅項虧損	(4,738)	(3,952)
– 現金流量對沖	–	(44)
– 使用權資產	(140)	(186)
遞延稅項負債：		
– 稅項折舊大於會計折舊	4,725	4,472
– 於聯屬公司的投資	566	928
– 現金流量對沖	223	–
– 退休福利	142	94
就若干租賃安排撥備	8,249	9,634
	8,974	10,872

下列金額經適當對銷後釐定，於財務狀況表中分項列述：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
於財務狀況表確認的遞延稅項資產淨額	(846)	(627)
於財務狀況表確認的遞延稅項負債淨額	9,820	11,499
	8,974	10,872

財務報表附註

財務狀況表

15. 遞延稅項 (續)

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
遞延稅項的變動如下：		
一月一日的結餘	10,872	12,475
本年度變動		
– 於損益 (記賬) / 支銷		
– 遞延稅項記賬 (附註5)	(831)	(977)
– 營業開支	94	95
– 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)	267	(115)
– 轉撥至保留溢利 (附註7)	51	54
列於流動負債稅項下就若干租賃安排撥備的當期部分	(1,479)	(660)
十二月三十一日的結餘	8,974	10,872

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。集團有港幣三百一十三億六千三百萬元的未確認稅項虧損 (二零二零年：港幣二百九十六億九千八百萬元) 可結轉抵銷未來應課稅溢利。此等數額分析如下：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
無到期日	21,624	19,592
二零二二年至二零三七年 (二零二零年：二零二一年至二零三七年) 到期	9,739	10,106
	31,363	29,698

就若干租賃安排撥出的撥備預計於二零二二年至二零三零年 (二零二零年：二零二一年至二零三零年) 如以下期間支付：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
一年至五年	4,333	5,578
五年至十年	3,916	4,056
	8,249	9,634

16. 貿易及其他應收款項

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
扣除虧損撥備的貿易應收賬項	3,919	3,381
衍生財務資產 — 當期部分	1,759	90
其他應收及預繳款項	2,615	2,994
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	3	4
	8,296	6,469

於二零二一年十二月三十一日，不符合作對沖會計的衍生財務資產 — 當期部分達港幣二億九千萬 (二零二零年：少量)。

財務報表附註

財務狀況表

16. 貿易及其他應收款項 (續)

	2021 港幣百萬元	2020 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	3,441	2,608
一至三個月	420	505
三個月以上	58	268
	3,919	3,381

	2021 港幣百萬元	2020 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	3,754	2,916
逾期少於三個月	135	221
逾期三個月以上	30	244
	3,919	3,381

年內有關貿易應收賬項的預期信貸虧損撥備變動如下：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
一月一日的結餘	78	81
已確認預期信貸虧損	22	-
撇銷款額	-	(3)
十二月三十一日的結餘	100	78

17. 流動資金

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
現金及視同庫存現金		
短期存款及銀行結存	8,573	6,166
其他流動資金		
存放時超過三個月期滿的短期存款	1	195
專業投資管理資金		
– 海外上市債務證券	10,470	12,648
– 銀行存款	101	188
其他流動投資		
– 海外上市債務證券	5	6
– 銀行存款	134	138
流動資金	19,284	19,341

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一億三千四百萬元 (二零二零年：港幣一億三千八百萬元) 及債務證券港幣五百萬元 (二零二零年：港幣六百萬元)。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。

財務報表附註

財務狀況表

17. 流動資金 (續)

集團可動用的無限制用途資金如下：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
流動資金	19,284	19,341
減抵押作部分長期融資安排的金額		
– 海外上市債務證券	(5)	(6)
– 銀行存款	(134)	(138)
未動用的已承擔信貸	11,105	9,396
集團可動用的無限制用途流動資金	30,250	28,593

已承擔的未動用融資可隨時動用，貨幣可為港幣或美元。

18. 貿易及其他應付款項

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
貿易應付賬項	4,327	3,284
衍生財務負債 – 當期部分	186	1,311
其他應付款項	5,311	7,278
應付聯屬公司賬項	55	218
應付其他關連公司賬項	216	285
	10,095	12,376

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
貿易應付賬項按賬單日分析如下：		
一個月內	3,706	2,570
一至三個月	328	262
三個月以上	293	452
	4,327	3,284

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七億零二百萬元（二零二零年：港幣十億五千六百萬元），其年內變動如下：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
一月一日的結餘	1,056	794
額外撥備淨額	83	284
已動用撥備	(437)	(22)
十二月三十一日的結餘	702	1,056

19. 合約負債

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
非流動	478	–
流動	7,925	8,122
	8,403	8,122

財務報表附註

財務狀況表

19. 合約負債 (續)

集團於綜合財務狀況表確認下述合約負債：

		2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
客運收益、燃油及保險附加費	(a)	2,624	2,649
飛行獎勵計劃	(b)	5,779	5,473
		8,403	8,122

下表撮述年內確認計入年初合約負債的集團收益：

		2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
客運收益、燃油及保險附加費	(a)	207	5,623

- (a) 集團一般在乘客乘搭飛機前收取機票費用。未提供服務的客運銷售確認為合約負債，直至提供運輸服務為止。
- (b) 作為首次銷售交易一部分的計劃里數獎賞的價值作遞延處理，直至會員兌換計劃里數或計劃里數到期為止。計劃里數可於到期前兌換。如里數的到期日按賬戶活動決定（於二零二零年一月一日後發出的里數），會員只要至少在任何十八個月期間內有任何類別的合資格活動，里數便不會過期。如里數的到期日按時間決定（於二零一九年十二月三十一日或之前發出的里數），則於發出里數的三年後到期。計劃里數合併滙集處理，不可獨立區分。因此，收益包含部分作為期初飛行獎勵計劃遞延收益結餘的計劃里數，以及於期內發出的里數。

飛行獎勵計劃的合約負債變動如下：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
一月一日的結餘	5,473	5,182
遞延收益 — 透過旅遊或售予聯營信用咭及其他業務夥伴發出的里數積分	2,086	1,862
確認收益 — 已兌換或過期里數積分	(1,780)	(1,571)
十二月三十一日的結餘	5,779	5,473

20. 股本

	2021		2020	
	股份數目	港幣百萬元	股份數目	港幣百萬元
已發行及繳足股款				
普通股				
一月一日的結餘	6,437,200,203	28,822	3,933,844,572	17,106
二零二零年八月十日發行的供股股份	—	—	2,503,355,631	11,716
十二月三十一日的結餘	6,437,200,203	28,822	6,437,200,203	28,822
優先股				
一月一日的結餘	195,000,000	19,500	—	—
二零二零年八月十二日發行的股份	—	—	195,000,000	19,500
十二月三十一日的結餘	195,000,000	19,500	195,000,000	19,500
		48,322		48,322

財務報表附註

財務狀況表

20. 股本 (續)

截至二零二一年及二零二零年度內，公司或其任何附屬公司並無購買、出售或贖回公司任何股份及無行使認股權證。於二零二一年十二月三十一日，已發行股份包括6,437,200,203股普通股及195,000,000股優先股（二零二零年十二月三十一日：6,437,200,203股普通股及195,000,000股優先股）。

公司於截至二零二零年十二月三十一日止年度內宣佈一項資本重組建議，內容包括：

- (a) 優先股及認股權證發行，即由公司向Aviation 2020 Limited（由財政司司長法團全資擁有）發行的：(a) 195,000,000股優先股，認購價為每股優先股港幣一百元；及(b) 416,666,666份認股權證，該等認股權證讓Aviation 2020 Limited有權以認股權證行使價每股港幣四點六八元認購不超過416,666,666股繳足股款普通股股份（可予調整）；及
- (b) 供股，即以股東於二零二零年七月二十一日每持有十一股現有普通股股份獲發七股供股股份的基準按每股供股認購價港幣四點六八元進行2,503,355,631股供股股份的供股。

供股及發行優先股及認股權證所得款項淨額用作一般企業用途。

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

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

優先股及行使後的認股權證以額外股本入帳。

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

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

21. 股息

- (a) 公司發行的累計優先股股息

優先股的股息按以下比率累計：

- (i) 自發行日（二零二零年八月十二日）起至但不包括發行日後滿三年之日（「第一次遞增日期」）期間每年百分之三；
- (ii) 自第一次遞增日期起（包括該日）至但不包括發行日後滿四年之日（「第二次遞增日期」）期間每年百分之五；
- (iii) 自第二次遞增日期起（包括該日）至但不包括發行日後滿五年之日（「第三次遞增日期」）期間每年百分之七；及
- (iv) 自第三次遞增日期起（包括該日）每年百分之九。

累計優先股的股息按現時每年百分之三的複合年利率每半年於期末支付，公司可酌情延遲支付全部或部分股息。

截至二零二一年十二月三十一日止期間，優先股股東應佔股息為港幣五億九千六百萬元（二零二零年十二月三十一日：港幣二億二千八百萬元）。

財務報表附註

財務狀況表

21. 股息 (續)

累計優先股的任何遞延或未付股息將予累計及構成「股息欠款」。於二零二一年十二月三十一日的累計股息欠款為港幣八億二千四百萬元(二零二零年十二月三十一日：港幣二億二千八百萬元)。

公司已延遲派付原定於二零二二年二月十四日到期的股息。累計遞延金額港幣八億九千七百萬元涉及自發行日(二零二零年八月十二日)起十八個月計算的股息及任何未付股息的複合影響。

(b) 應付予普通股權益股東的股息

公司章程規定，累計優先股的任何遞延或未付股息應予累計並構成「股息欠款」，而公司在繳清所有尚餘股息欠款前，不得以現金或其他方式就普通股作任何酌情分派或派發股息。

於二零二一年及二零二零年十二月三十一日尚有股息欠款，因此建議不向普通權益股東派發股息。

二零二一年及二零二零年度內並無宣佈、批准或派付該財政年度或上一財政年度應付予普通股股東的股息。

附註21(a)詳列於二零二一年十二月三十一日的累計股息欠款。

22. 儲備

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
保留溢利	19,724	24,741
投資重估儲備(不可回撥)	(153)	(148)
現金流量對沖儲備	2,174	(407)
已發行可轉換債券的權益部分(附註12(a))	526	-
其他	1,651	749
	23,922	24,935

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

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

集團的其他儲備包括由重估海外投資所帶來的滙兌盈利港幣十九億零二百萬元(二零二零年：滙兌盈利：港幣十二億一千一百萬元)及應佔聯屬公司其他負儲備港幣二億五千一百萬元(二零二零年：負儲備港幣四億六千二百萬元)。

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：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
收益	50	239
燃油	1,914	(3,030)
財務支出淨額	(243)	(314)
其他開支	115	-
轉撥至損益的盈利/(虧損)淨額(附註7)	1,836	(3,105)

財務報表附註

財務狀況表

22. 儲備 (續)

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
2022	(1,701)
2023	(370)
2024	(66)
2025	14
2026	5
2026以後	(56)
	(2,174)

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。

公司	保留溢利 港幣百萬元	可轉換債券 儲備 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	總額 港幣百萬元
二零二一年一月一日的結餘	15,969	-	(109)	(394)	15,466
本年度虧損	(1,775)	-	-	-	(1,775)
其他全面收益	454	-	-	2,575	3,029
本年度全面收益總額	(1,321)	-	-	2,575	1,254
已發行可轉換債券的權益部分	-	526	-	-	526
二零二一年十二月三十一日的結餘	14,648	526	(109)	2,181	17,246
二零二零年一月一日的結餘	36,548	-	(109)	646	37,085
該年度虧損	(21,105)	-	-	-	(21,105)
其他全面收益	603	-	-	(1,040)	(437)
該年度全面收益總額	(20,502)	-	-	(1,040)	(21,542)
發行供股股份及優先股的交易成本	(77)	-	-	-	(77)
二零二零年十二月三十一日的結餘	15,969	-	(109)	(394)	15,466

根據香港《公司條例》(第622章)第6部的條文計算，公司於二零二一年十二月三十一日的可派發儲備為港幣一百四十六億四千八百萬元(二零二零年：港幣一百五十九億六千九百萬元)。

財務報表附註

現金流量表

23. 營業虧損調整至業務帶來 / (所用) 的現金

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
營業虧損	(1,443)	(18,144)
物業、廠房及設備折舊	12,225	13,848
無形資產攤銷	561	573
物業、廠房及設備減值	1,010	3,973
無形資產減值	110	39
存貨減值	-	-
出售物業、廠房及設備的盈利淨額	(51)	(34)
出售無形資產的虧損	5	-
於一家聯屬公司的投資減值	-	56
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	(210)	-
按公允值計入損益的股本投資的公允值虧損	54	79
已收新型冠狀病毒相關租金優惠	(301)	(316)
自衍生金融工具、現金流量對沖儲備及其他與現金流量無關的項目撥出的盈利	(96)	(41)
存貨減少	340	93
貿易應收賬項及其他應收款項(增加)/減少	(159)	3,751
欠聯屬公司及其他關連公司賬項淨額(減少)/增加	(232)	271
貿易應付賬項、其他應付款項及遞延負債減少	(1,376)	(7,555)
合約負債增加/(減少)	281	(7,819)
非營業性的應收及應付賬項變動	987	(11)
業務帶來/(所用)的現金	11,705	(11,237)

24. 租賃現金流出總額

納入綜合現金流量表的租賃現金流出包括下列各項：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
納入營業現金流量	637	708
納入投資現金流量	198	192
納入融資現金流量	6,381	6,298
	7,216	7,198

租賃的重大非現金交易：

截至二零二一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四十一億四千一百萬元(二零二零年：港幣三十七億九千七百萬元)，當中大部分與租賃飛機付運有關。

財務報表附註

董事及僱員

25. 董事薪酬

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

	現金			非現金				2021 總額 港幣千元	2020 總額 港幣千元
	基本薪金/ 酬金 (附註ii) 港幣千元	花紅 (與2020年 有關) 港幣千元	津貼及 福利 港幣千元	退休計劃 供款 港幣千元	計入 退休計劃 的花紅 港幣千元	其他福利 港幣千元	房屋福利 港幣千元		
常務董事									
賀以禮	918	-	1,237	578	-	228	-	2,961	3,386
何泉(至二零一九年 八月止)	-	-	-	-	-	-	-	-	2,545
韓兆傑	2,075	-	998	609	-	355	3,051	7,088	10,296
林紹波	1,811	-	2,570	790	-	96	-	5,267	5,445
盧家培(至二零一九年 八月止)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,177
馬天偉(至二零二一年 一月止)	146	-	139	32	-	91	-	408	9,085
沈碧嘉(自二零二一年 一月起)	1,923	-	2,184	536	-	150	-	4,793	-
鄧健榮	3,105	-	2,160	1,232	-	-	-	6,497	8,127
非常務董事									
白德利(自二零二一年 八月起)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
蔡劍江(至二零二零年 十二月止)	-	-	-	-	-	-	-	-	575
朱國樑(至二零二零年 四月止)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
劉美璇(至二零二一年 三月止)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
馬崇賢(自二零二一年 六月起)	321	-	-	-	-	-	-	321	-
馬天偉(二零二一年 四月至二零二一年八月)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
宋志勇	575	-	-	-	-	-	-	575	575
施銘倫	-	-	-	-	-	-	-	-	-
施維新	-	-	-	-	-	-	-	-	-
肖烽	947	-	-	-	-	-	-	947	947
張卓平(自二零二零年 四月起)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
趙曉航	575	-	-	-	-	-	-	575	575
獨立非常務董事									
陳智思	635	-	-	-	-	-	-	635	599
夏理遜	1,029	-	-	-	-	-	-	1,029	970
米爾頓	1,029	-	-	-	-	-	-	1,029	970
董立均	844	-	-	-	-	-	-	844	796
二零二一年總額	15,933	-	9,288	3,777	-	920	3,051	32,969	
二零二零年總額	17,101	10,362	7,924	3,606	1,900	1,158	4,017		46,068

(i) 賀以禮、鄧健榮、韓兆傑、林紹波、馬天偉(至二零二一年一月止)及沈碧嘉(二零二一年一月起)於二零二一年間自願削減基本薪金。

財務報表附註

董事及僱員

25. 董事薪酬 (續)

(ii) 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。

(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。

(b) 截至二零二一年及二零二零年十二月三十一日，集團五名最高薪職員資料如下：

	2021	2020
職員數目：		
常務董事	2	3
高級管理人員	3	2
	5	5

其薪酬詳情如下：

	現金			非現金				2021 總額 港幣千元	2020 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		
2021總額	9,586	2,880	10,415	6,266	672	1,518	3,051	34,388	
2020總額	11,504	8,286	10,613	3,356	3,375	1,319	3,240	41,693	

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	2021	2020
6,000,001 – 6,500,000	2	–
6,500,001 – 7,000,000	1	1
7,000,001 – 7,500,000	1	–
7,500,001 – 8,000,000	1	1
8,000,001 – 8,500,000	–	1
9,000,001 – 9,500,000	–	1
10,000,001 – 10,500,000	–	1
	5	5

財務報表附註

董事及僱員

26. 僱員資料 — 國泰航空

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	2021			2020*		
	董事	飛行人員	其他職員	董事	飛行人員	其他職員
0 – 1,000,000	12	9,044	8,295	13	14,125	9,496
1,000,001 – 1,500,000	2	967	248	1	1,066	327
1,500,001 – 2,000,000	–	481	88	–	663	99
2,000,001 – 2,500,000	–	400	59	–	440	67
2,500,001 – 3,000,000	1	214	10	1	455	19
3,000,001 – 3,500,000	–	73	6	1	280	9
3,500,001 – 4,000,000	–	32	3	–	187	7
4,000,001 – 4,500,000	–	11	1	–	79	5
4,500,001 – 5,000,000	1	2	1	–	26	–
5,000,001 – 5,500,000	1	1	–	1	2	1
5,500,001 – 6,000,000	–	–	–	–	2	1
6,000,001 – 6,500,000	1	–	1	–	–	2
6,500,001 – 7,000,000	–	–	1	–	–	1
7,000,001 – 7,500,000	1	–	–	–	–	–
7,500,001 – 8,000,000	–	–	1	–	–	1
8,000,001 – 8,500,000	–	–	–	1	–	–
9,000,001 – 9,500,000	–	–	–	1	–	–
10,000,001 – 10,500,000	–	–	–	1	–	–
	19	11,225	8,714	20	17,325	10,035

* 包括國泰港龍航空

財務報表附註

關連交易

27. 關連交易

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

	2021		2020	
	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	37	14	78	12
飛機維修	736	1,081	906	1,830
其他營業開支	111	234	230	259
股息收入	874	28	675	48
財務收入	4	-	7	-
購買物業、廠房及設備	-	-	-	4
租款	1	55	-	94

其他關連人士是指由對本集團有重大影響力的公司所控制的公司。

- (i) 集團因租用若干租賃物業以儲存發動機及存貨而向集團一關連人士簽訂三項於一年至八年內到期的租約。於二零二一年十二月三十一日的每月租金為港幣四百萬元，金額是參照該關連人士向第三方所收租金而釐定。截至二零二一年十二月三十一日止年度，已支付港幣五千五百萬元的租款（二零二零年：港幣八千六百萬元）。於二零二一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一億五千八百萬元及港幣一億六千九百萬元（二零二零年：港幣五億零九百萬元及港幣五億四千一百萬元）。

租款包括於下文附註27(a)(ii)的持續關連交易中。

- (ii) 根據與港機及港機航材技術管理訂立的港機框架協議，集團就飛機維修及相關服務向港機集團支付及收取費用。截至二零二一年十二月三十一日止年度，應付港機集團的金額合共港幣十八億一千六百萬元（二零二零年：港幣二十七億六千二百萬元），而截至二零二一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一千九百萬元（二零二零年：港幣三千八百萬元）。

白德利因身為港機的董事，於港機框架協議中存在利益關係。劉美璇在辭任前因身為港機的董事而存在利益關係，其辭任於二零二一年四月一日生效。馬天偉在辭任前因身為港機的董事而存在利益關係，其辭任於二零二一年八月二十五日生效。施銘倫在辭任港機董事前因身為港機的董事而存在利益關係，其辭任於二零二一年八月二十五日生效。

根據港機框架協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此等交易遵守上市規則第14A章的披露及股東批准規定。有關各辭職的釋義，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

27. 關連交易 (續)

(iii) 根據於二零零八年六月二十六日與國航訂立的國航框架協議，就集團（作為一方）與國航集團（作為另一方）之間進行的交易，包括營運航空客運的聯營安排、代碼共享安排、聯運安排、飛機租賃、飛行常客計劃、提供航空膳食、地勤支援及工程服務，以及其他按國航框架協議約定提供的服務和其他約定進行的交易，集團向國航集團支付及收取費用。截至二零二一年十二月三十一日止年度，應付國航集團的金額合共港幣三千九百萬元（二零二零年：港幣七千萬元），而截至二零二一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二千一百萬元（二零二零年：港幣五千萬元）。

賀以禮、馬崇賢、宋志勇、肖烽及趙曉航因身為國航的董事或僱員，於國航框架協議中存在利益關係。

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

(iv) 公司與香港太古集團訂有服務協議（「香港太古集團服務協議」）。根據香港太古集團服務協議，集團向香港太古集團支付服務費及成本，以獲得提供服務。服務費將每年支付，以集團未計稅項、聯屬公司業績、非控股權益及出售物業、廠房及設備的損益前的溢利的百分之二點五計算。截至二零二一年十二月三十一日止年度，應付的服務費為零（二零二零年：零），而按成本值償付的開支為港幣一億七千三百萬元（二零二零年：港幣一億九千七百萬元）。

賀以禮、白德利、韓兆傑、林紹波、施銘倫、施維新、沈碧嘉、鄧健榮及張卓平現為太古集團董事及/或僱員，在香港太古集團服務協議中存在利益關係。施銘倫及施維新亦因身為太古集團的股東、董事及僱員而存在此利益關係。劉美璇在辭任前因身為太古集團的董事及僱員而存在此利益關係，其辭任於二零二一年四月一日生效。馬天偉於二零二一年一月一日至二零二一年一月二十五日及二零二一年四月一日至二零二一年八月二十五日期間因身為太古集團的董事及僱員而存在此利益關係。

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

- (b) 於二零二一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二零二一年十二月三十一日的銀行借款融資所提供的擔保於財務報表附註28(b)披露。
- (d) 除關乎股權的交易（如「董事局報告」及「企業管治報告」所披露）外，與董事並無重大交易。董事的薪酬於財務報表附註25披露。

財務報表附註

補充資料

28. 資本承擔及或有事項

(a) 於本年底已批准但未在財務報表中撥備的資本承擔尚餘付款如下：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
已批准並已訂約	52,242	58,416
已批准但未訂約	3,469	5,951
	55,711	64,367

(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：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
聯屬公司	1,164	1,320

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

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

該等訴訟程序及民事訴訟均仍在進行，結果尚未明朗。公司未能就全部潛在負債作出評估，但已根據事實及情況按第129頁會計政策第22項作出撥備。

歐洲委員會於二零一零年十一月就其貨物空運調查結果發出裁決，其中指出公司及多家國際貨運航空公司就貨運附加費水平達成協議，但該等協議觸犯歐洲競爭法。歐洲委員會向公司徵收罰款五千七百一十二萬歐羅。然而，普通法院於二零一五年十二月撤銷歐洲委員會對公司的裁決及罰款，公司已於二零一六年二月獲退回五千七百一十二萬歐羅的罰款。歐洲委員會於二零一七年三月對公司及涉案的其他航空公司發出新的裁決，向公司徵收五千七百一十二萬歐羅的罰款，公司已於二零一七年六月支付該罰款。公司就此項新裁決提出上訴，歐洲委員會對此提交抗辯書，公司於二零一七年十二月回覆該抗辯書。歐洲委員會於二零一八年三月九日回應公司的回覆，普通法院於二零一九年七月五日進行上訴聆訊。預計普通法院將於二零二二年上半年發出裁決。

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

29. 財務風險管理

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

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

(a) 信貸風險

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

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

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

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

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

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

公司於報告日並無重大的信貸集中風險。最大的信貸風險為財務狀況表中各項財務資產（包括衍生金融工具）的賬面值及財務報表附註28(b)中所披露的擔保額。於二零二一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五億七千九百萬元（二零二零年：港幣六億三千六百萬元）。

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。

財務報表附註

補充資料

29. 財務風險管理 (續)

(b) 流動資金風險

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

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

集團於報告期末持有流動資金（財務報表附註17）港幣一百九十二億八千四百萬元（二零二零年：港幣一百九十三億四千一百萬元），可供管理流動資金風險。

(i) 財務安排

集團於報告期末持有以下流動資金及未動用信貸：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
流動資金（附註17）	19,284	19,341
減抵押作部分長期融資安排的金額		
– 海外上市債務證券	(5)	(6)
– 銀行存款	(134)	(138)
已承擔的未動用信貸	11,105	9,396
集團可動用的無限定用途流動資金	30,250	28,593

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
未承擔銀行透支	461	343
其他未承擔銀行信貸	–	775
	461	1,118

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

(ii) 財務負債的還款期限

未貼現的財務負債的還款期限概述如下：

	2021				總計 港幣百萬元
	一年內 港幣百萬元	一年後 至兩年 港幣百萬元	兩年後 至五年 港幣百萬元	五年後 港幣百萬元	
集團					
貸款及其他借款	(17,206)	(8,098)	(27,522)	(8,314)	(61,140)
租賃負債	(7,038)	(6,635)	(11,717)	(12,766)	(38,156)
其他長期應付款項	–	(1,142)	(1,536)	(579)	(3,257)
貿易及其他應付款項	(9,909)	–	–	–	(9,909)
衍生財務負債淨額	(205)	(152)	(137)	(5)	(499)
總計	(34,358)	(16,027)	(40,912)	(21,664)	(112,961)

財務報表附註

補充資料

29. 財務風險管理 (續)

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

(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，透過償還外幣借款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：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
貨幣衍生工具合約 — 轉出貨幣		
人民幣	668	1,236
歐羅	-	360
澳元	51	308
新台幣	75	413
日圓	-	208
英鎊	-	290
其他貨幣	-	547
外幣借款		
日圓	3,719	4,575

財務報表附註

補充資料

29. 財務風險管理 (續)

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
貨幣衍生工具合約賬面值		
資產	2	-
負債	(10)	(216)

貨幣衍生工具資產列入綜合財務狀況表的「其他長期應收款項及投資」(附註11)及「貿易及其他應收款項」(附註16)賬項，而貨幣衍生工具負債則列入綜合財務狀況表的「其他長期應付款項」(附註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，該等借款將於未來八年(二零二零年：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(二零二零年：一年)，相關外幣與美元之間的加權平均遠期匯率如下：

	2021 美元兌	2020 美元兌
人民幣	6.54	7.12
歐羅	-	0.87
澳元	1.35	1.44
新台幣	27.59	29.61
日圓	-	104.97
英鎊	-	0.77

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

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

該等對沖關係失效的主要來源如下：

- 交易對方及集團本身的信貸風險對貨幣期貨合約公允值的影響，該影響並未反映在遠期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

29. 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：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
一月一日的結餘	418	1,004
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	436	(416)
重新歸類至損益的金額*	(165)	(239)
相關稅項	(24)	69
十二月三十一日的結餘**	665	418
年內衍生金融工具公允值變動	436	(416)
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	436	(416)

* 重新歸類至損益的金額確認於綜合損益表的「客運服務收益」及「貨運服務收益」賬項。因預期進行的銷售交易不再預期進行而停止相關的對沖會計處理，港幣一億一千五百萬元確認於綜合損益表的「其他開支」賬項(二零二零年：少量)。

** 於二零二一年十二月三十一日，集團來自停止對沖的對沖儲備為港幣二億六千萬(扣除遞延稅項)(二零二零年：扣除遞延稅項為港幣四億一千七百萬)。

貨幣風險

二零二一年於集團財務報表引致匯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(二零二零年：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：

	2021					
	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	81	-	-	-	-	-
貿易應收賬項及其他應收款項	4,348	217	73	19	1,721	201
流動資金	16,253	134	29	14	243	127
貸款及其他借款	(39,323)	-	-	(1,008)	(279)	(755)
租賃負債	(26,698)	(28)	(48)	(16)	(113)	(3,928)
貿易應付賬項及其他應付款項	(3,351)	(93)	(62)	(41)	(306)	(73)
風險淨額	(48,690)	230	(8)	(1,032)	1,266	(4,428)
	2020					
	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	290	-	-	-	-	-
貿易應收賬項及其他應收款項	2,556	207	90	16	731	187
流動資金	15,820	40	33	13	475	42
貸款及其他借款	(42,780)	-	-	(1,021)	-	(1,044)
租賃負債	(28,070)	(46)	(58)	(11)	(76)	(4,405)
貿易應付賬項及其他應付款項	(3,307)	(118)	(39)	(45)	(200)	(139)
風險淨額	(55,491)	83	26	(1,048)	930	(5,359)

財務報表附註

補充資料

29. 財務風險管理 (續)

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。有關分析按二零二零年的相同基準進行。

	2021	
	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*	2,533	(109)
歐羅	(11)	-
澳元	(2)	2
新加坡元	52	-
人民幣	(56)	29
日圓	36	186
增加淨額	2,552	108

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

* 港幣與美元掛鈎，美元兌港幣匯率介乎7.75至7.85（美元：港幣），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

集團承受的息率風險主要來自長期借款。我們使用息率掉期使固定利率與淨動利率的比例適當配合，以符合集團的政策。我們對可變利率金融工具進行敏感度分析，來衡量息率風險。

管理息率指標改革及相關風險

全球正就主要息率指標進行基本改革，包括以接近無風險的替代利率取代部分銀行同業拆息（簡稱「銀行同業拆息改革」）。集團擁有參考美元倫敦銀行同業拆息（USD LIBOR）、香港銀行同業拆息（HIBOR）及日元東京銀行同業拆息（Tokyo TIBOR）的金融工具。

財務報表附註

補充資料

29. 財務風險管理 (續)

英國金融行為監管局於二零二一年三月正式宣佈，下述美元倫敦銀行同業拆息基準設置未來將會停用或不再具代表性：

- 所有英鎊、歐羅、瑞士法郎、日圓倫敦銀行同業拆息 (二零二一年十二月三十一日後)；
- 一星期及兩個月的美元倫敦銀行同業拆息 (二零二一年十二月三十一日後) 及
- 隔夜、一個月、三個月、六個月及十二個月美元倫敦銀行同業拆息 (二零二三年六月三十日後)

在香港，香港金融管理局仍然承認香港銀行同業拆息為可信和可靠的基準，並且確認，儘管已有港元隔夜平均指數 (HONIA) 作為替代基準，但仍不計劃停用香港銀行同業拆息。

日本自二零一七年起已改革日圓東京銀行同業拆息，因此日圓東京銀行同業拆息繼續維持作為日圓倫敦銀行同業拆息的重要替代基準，尤其是在貸款市場。

集團並未持有任何參考一星期及兩星期美元倫敦銀行同業拆息的金融工具，因此並無任何須於二零二一年十二月三十一日前取代的合約。預計銀行同業拆息改革不會影響集團參考香港銀行同業拆息及日圓東京銀行同業拆息的金融工具。

財務委員會監察集團在轉用替代基準利率前的過渡安排。集團司庫部正密切監察銀行同業拆息改革的市場發展，並就因應改革而須修訂的合約與交易對手展開商討，但仍未就某些變動達成協議。

衍生工具

集團持有指定用於現金流量對沖關係的息率掉期作風險管理用途，息率掉期的可變利率現金流量部分參考美元倫敦銀行同業拆息或香港銀行同業拆息為基準。集團根據國際掉期與衍生工具協會 (ISDA) 的主協議以合約管理衍生工具。集團及其衍生工具的合約交易對手已遵守《二零二零年 ISDA 銀行同業拆息後備條款議定書》。

於二零二一年十二月三十一日，集團未有將任何現有合約轉用替代基準利率。集團於二零二一年十二月三十一日尚待過渡至替代基準利率的美元倫敦銀行同業拆息掛鉤金融工具如下：

- 參考一個月、三個月及六個月美元倫敦銀行同業拆息賬面值五十四億七千六百萬美元的可變利率計息負債；
- 界定為對沖工具的息率掉期面值九億零五百萬美元及非界定為對沖工具的息率掉期面值一億八千萬美元。該等息率掉期是參考一個月、三個月及六個月美元倫敦銀行同業拆息。

對沖會計

集團評估銀行同業拆息改革帶來的不確定性對集團對沖關係的影響程度在下文概述。

集團持有參考一個月、三個月或六個月倫敦銀行同業拆息安排的美元倫敦銀行同業拆息現金流量對沖關係，該等對沖安排於未來六年間到期，因而已伸延至終止日 (二零二三年六月三十日) 以後。有擔保隔夜融資利率 (SOFR) 是用以取代的首選替代基準利率。然而，有關對沖項目及對沖工具的轉換時間及確切性質方式存在不確定性，這取決於市場的發展及訂約交易對手的反應。

財務報表附註

補充資料

29. 財務風險管理 (續)

由於美元倫敦銀行同業拆息在過渡上仍存在不確定性，集團繼續應用《香港財務報告準則》第9號第一階段修訂，該項修訂為受銀行同業拆息改革帶來的不確定性直接影響的對沖關係提供緩衝的會計安排。應用的會計緩衝安排概述如下：

- 在考慮極有可能的要求時，集團假設其對沖項目所依據的美元倫敦銀行同業拆息或香港銀行同業拆息不會因應銀行同業拆息改革而有所改變。
- 在評估對沖關係長遠是否有效時，集團假設對沖項目現金流量及相關息率掉期所依據的香港銀行同業拆息或美元倫敦銀行同業拆息不會因應銀行同業拆息改革而有所更改。

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：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
名義值		
美元	7,062	11,100
港幣	657	752
賬面值		
資產	-	-
負債	(268)	(605)

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。

掉期將於未來六年到期，符合相關財務負債的到期期限，其固定掉期利率介乎百分之二點六八至百分之四點二九(二零二零年：百分之二點六八至百分之四點二九)。

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

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

財務報表附註

補充資料

29. 財務風險管理 (續)

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：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
一月一日的結餘	(613)	(319)
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	114	(638)
重新歸類至損益的金額*	243	314
相關稅項	(36)	30
十二月三十一日的結餘**	(292)	(613)
年內衍生工具的公允值變動	114	(638)
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	114	(638)

* 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。由於提早終止財務負債導致停止相關對沖會計處理而重新歸類至損益的金額為零(二零二零年：港幣一億零五百萬元)。

** 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：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
固定利率工具		
一家聯屬公司所欠借款	16	16
貸款及其他借款	(19,574)	(8,367)
租賃負債	(19,245)	(21,191)
息率及跨貨幣息率掉期	(9,152)	(13,664)
風險淨額	(47,955)	(43,206)
可變利率工具		
一家聯屬公司所欠借款	81	290
流動資金	19,284	19,341
貸款及其他借款	(35,548)	(47,128)
租賃負債	(15,487)	(16,443)
息率及跨貨幣息率掉期	9,124	13,583
風險淨額	(22,546)	(30,357)

財務報表附註

補充資料

29. 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。有關分析按二零二零年的相同基準進行。

	2021		2020	
	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	(65)	31	(88)	54

(iii) 燃油價格風險

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

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：

		2021	2020
名義值	桶 (百萬)	15.2	21.2
賬面值			
資產	港幣百萬元	1,710	333
負債	港幣百萬元	(35)	(566)

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(二零二零年：兩年)，加權平均行使價(布蘭特，美元/桶)如下：

	2021 美元/桶	2020 美元/桶
一年內	52.82	56.29
一年至兩年	66.76	47.18

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

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

財務報表附註

補充資料

29. 財務風險管理 (續)

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：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
一月一日的結餘	(212)	(51)
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	4,134	(3,207)
重新歸類至損益的金額*	(1,914)	3,030
相關稅項	(207)	16
十二月三十一日的結餘**	1,801	(212)
年內衍生工具的公允值變動	4,134	(3,207)
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	4,134	(3,207)

* 重新歸類至損益的金額確認於綜合損益表中，列為「燃油（包括對沖虧損）」賬項。總額中的港幣五億三千七百萬元是因預期的耗油量不再預期出現而停止相關的對沖會計處理（二零二零年：虧損港幣三億一千五百萬元）。

** 於二零二一年十二月三十一日，在集團對沖儲備中，港幣二億八千二百萬元（扣除遞延稅項）已停止對沖（二零二零：零（扣除遞延稅項））。

對燃油價格風險的敏感度分析

假如原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，有關分析按二零二零年的相同基準進行。

	2021		2020	
	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
原油價格上升百分之五	32	392	71	376
原油價格下降百分之五	(32)	(392)	(71)	(376)

(d) 非按公允值列賬的財務資產及負債的公允值

集團按成本或攤銷成本列賬的金融工具賬面值與其於二零二一年及二零二零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：

	2021		2020	
	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元
貸款及其他借款	(55,122)	(59,730)	(55,495)	(57,692)

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

財務報表附註

補充資料

29. 財務風險管理 (續)

(e) 按公允值列賬的金融工具

下表根據《香港財務報告準則》第13號「公允值計量」，列示按公允值計量的金融工具於二零二一年十二月三十一日的賬面值。該準則界定三個公允價值級別，而每種金融工具則完全基於對計量其公允價值具有重大意義的最低級別輸入值來分類。第一級所包括的金融工具，其公允值僅以相同資產或負債在活躍市場中的未經調整報價計量。第二級所包括的金融工具，其公允值是按對資產或負債直接或間接可觀察的輸入值計量。採用的輸入值並非於第一級內的報價。公允值是根據莊家的報價或以可觀察的市場數據為所有重要輸入值的現金流量貼現估值方法釐定。最重要的輸入值為市場息率、滙率及燃油價格。第三級所包括的金融工具，其公允值按照現金流量貼現估值方法計量，此方法所使用的重要輸入值並非基於可觀察的市場數據。

	2021				2020			
	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	-	-	756	756	-	-	815	815
流動資金								
- 專業投資管理資金	-	10,470	-	10,470	-	12,648	-	12,648
- 其他流動投資	-	5	-	5	-	6	-	6
衍生財務資產	-	2,002	-	2,002	-	333	-	333
	-	12,477	756	13,233	-	12,987	815	13,802
負債								
衍生財務負債	-	(370)	-	(370)	-	(1,810)	-	(1,810)
	-	(370)	-	(370)	-	(1,810)	-	(1,810)

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

第三級的非上市股本投資以現金流量貼現估值方法釐定公允值。貼現率是用於計量公允值的重要不可觀察輸入值。於二零二一年及二零二零年十二月三十一日，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	2021: 7.9-10.0% (2020: 7.0-9.5%)	貼現率越高，公允值越低	2021: +/- 0.5% (2020: +/- 0.5%)	2021: (26)/29 (2020: (50)/5)

年內採用第三級公允值計量的結餘變動如下：

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
非上市股本投資按公允值		
一月一日的結餘	815	886
增購	-	8
年內於其他全面收益確認的未變現虧損	(5)	-
年內於損益確認的公允值虧損	(54)	(79)
十二月三十一日的結餘	756	815

財務報表附註

補充資料

29. 財務風險管理 (續)

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

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

(f) 抵銷財務資產及財務負債

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

下表說明在交易對手相同下金融工具的淨額：

	2021		
	於財務狀況表呈列的 財務資產 / (負債) 金額 港幣百萬元	未於財務狀況表 對銷的金融工具 港幣百萬元	淨額 港幣百萬元
集團			
衍生財務資產	2,002	(106)	1,896
衍生財務負債	(370)	106	(264)
	1,632	-	1,632
	2020		
	於財務狀況表呈列的 財務資產 / (負債) 金額 港幣百萬元	未於財務狀況表 對銷的金融工具 港幣百萬元	淨額 港幣百萬元
集團			
衍生財務資產	333	(125)	208
衍生財務負債	(1,810)	125	(1,685)
	(1,477)	-	(1,477)

30. 資本風險管理

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

集團認為債務淨額股份比例及經調整債務淨額股份比例（撇除不含資產轉讓元素的租賃）乃衡量資本風險管理的主要基準。債務淨額股份比例及經調整債務淨額股份比例的各项元素及計算方法載於財務報表附註12，以往十年的債務淨額股份比例則載於年度報告書第130頁及第131頁。集團的策略是維持經調整債務淨額股份比例在其債務契約所定的二點零倍以內。

集團並不受外在資本要求限制。

截至二零二一年十二月三十一日止年度，有關管理集團資本風險的目標、政策或程序並無重大改變。

財務報表附註

補充資料

31. 公司層面的財務狀況表

	附註	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元	2021 美元百萬元	2020 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		104,904	109,527	13,449	14,042
無形資產		10,856	10,898	1,392	1,397
於附屬公司的投資		32,303	32,483	4,141	4,164
於聯屬公司的投資		10,587	10,796	1,357	1,384
其他長期應收款項及投資		2,573	2,206	330	283
		161,223	165,910	20,669	21,270
計息負債		(60,565)	(61,118)	(7,765)	(7,836)
其他長期應付款項		(2,245)	(2,358)	(288)	(302)
其他長期合約負債		(478)	-	(61)	-
遞延稅項負債		(9,026)	(10,352)	(1,157)	(1,327)
		(72,314)	(73,828)	(9,271)	(9,465)
非流動資產淨值		88,909	92,082	11,398	11,805
流動資產及負債					
存貨		1,220	1,522	156	195
貿易及其他應收款項		6,673	5,377	856	690
流動資金		7,418	6,070	951	778
		15,311	12,969	1,963	1,663
計息負債		(21,469)	(23,150)	(2,752)	(2,968)
貿易及其他應付款項		(7,411)	(8,743)	(950)	(1,121)
合約負債		(7,688)	(7,892)	(986)	(1,012)
稅項		(2,084)	(1,478)	(267)	(189)
		(38,652)	(41,263)	(4,955)	(5,290)
流動負債淨額		(23,341)	(28,294)	(2,992)	(3,627)
資產總值減流動負債		137,882	137,616	17,677	17,643
資產淨值		65,568	63,788	8,406	8,178
資本及儲備					
股本	20	48,322	48,322	6,195	6,195
儲備	22	17,246	15,466	2,211	1,983
股東權益總額		65,568	63,788	8,406	8,178

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

董事

賀以禮

香港，二零二二年三月九日

董事

夏里遜

32. 新型冠狀病毒疫情的影響

於二零二零年爆發的新型冠狀病毒疫情繼續為集團帶來重大挑戰，影響集團於二零二一年的業務運作和財務狀況。

(a) 流動性及持續營運問題

集團透過多項措施將成本基礎及現金流出減少。我們於二零二一年實施高級管理層減薪，並於二零二一年上半年推出第三輪特別休假計劃，獲八成員工自願參與。我們在全球各地為廣泛類別的員工實施一系列員工休假、無薪假、自願離職和提前退休計劃。我們在多個地區實施裁員行動，二零二一年間錄得一次性的離職補償開支港幣三億八千五百萬元（二零二零年：港幣二十三億八千三百萬元）。

由於實施成本控制措施，加上年內貨運表現強勁，來自營運業務的現金流入淨額為港幣八十八億元（二零二零年：流出港幣一百四十三億元）。

集團於年內籌集的新融資超過港幣一百三十億元。集團的無限制用途流動資金為港幣三百零二億五千萬元（二零二零年：港幣二百八十五億九千三百萬元）。

管理層已評估不同情況下的現金流量預測，包括在下行假設情況下，航線受到限制、當局對機組人員實施嚴格的檢疫要求以及集團網絡在預測期間客運需求嚴重受壓。因企業重組而減省的成本將繼續令集團受惠，集團亦會繼續盡力維持客運及貨運網絡，並在可行的情況下，設法盡量增加可載貨量。管理層認為集團持有的無限制用途流動資金足以應付由通過綜合財務報表之日起計至少十二個月。因此管理層總結認為適合按持續營運的基準編製財務報表。

(b) 資產賬面值

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

已確認減值及相關支出港幣八億一千八百萬元（二零二零年：港幣四十億五千六百萬元），主要是關於減低額外十二架預料未能於退役或交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機的資產價值（港幣八億六千五百萬元，財務報表附註8）、為當中的租賃飛機符合交還狀態而作出抵銷調整（港幣三億零二百萬元記入淨額）。此外，因疫情而作出減值的包括：若干飛機相關設備港幣九千六百萬元、工程及機上服務存貨港幣一億一千元及樓宇相關資產港幣四千九百萬元。

集團的現金產生單位、非財務資產及投資並未錄得其他減值。

(c) 過度對沖

由於實際及預期飛行活動減少，集團的燃油對沖合約量超過預期耗油量。集團已就燃油的過度對沖而從現金流量對沖儲備中撥出港幣五億三千七百萬元盈利記入損益（二零二零年：港幣三億一千五百萬元虧損）。

同樣地，由於預期收益減少，因此從現金流量對沖儲備中撥出過度對沖的外幣收益（主要是被界定作對沖工具的外幣借款）港幣一億一千五百萬元盈利（二零二零年：少量）記入損益。

(d) 政府支援及其他援助

集團已確認各地給予的政府支援港幣十四億六千萬元（二零二零年：港幣二十六億八千九百萬元），大部分因應新型冠狀病毒疫情而獲得。

港幣二億四千一百萬元（二零二零年：港幣十五億零三百萬元）的收入支援（扣除已付罰款）列示為來自其他服務的收益及收回款項，與成本減省或豁免有關的港幣十二億一千九百萬元（二零二零年：港幣十一億八千六百萬元）於相關的成本類別化為淨額。收入支援與成本減省或豁免的主要來源於下文呈列。於年底並無附帶於該等支援的未實現條件或或有事項。

32. 新型冠狀病毒疫情的影響 (續)

(i) 香港

在成本方面的減省主要來自香港機場管理局，包括機場設施收費上的折扣及豁免港幣十一億零九百萬元（二零二零年：港幣十億八千萬元）。

(ii) 外站

已確認來自外站政府共港幣二億四千八百萬元（二零二零年：港幣三億六千八百萬元），大部分與就業支援計劃有關，列作來自其他服務及收回款項的收益。

(e) 新型冠狀病毒相關租金優惠

集團於二零二一年直接因新型冠狀病毒疫情而以固定付款折扣方式獲得租金優惠。

所收港幣三億零一百萬元（二零二零年：港幣三億一千六百萬）的租金優惠以負可變租賃付款計入損益。《香港財務報告準則》第16號修訂本允許這樣的處理，就是應用「二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」下的可行權宜方法，該可行權宜方法已伸延至二零二二年六月三十日或之前的優惠。此金額包括期內收自政府供應商的減免港幣二億六千一百萬元（二零二零年：港幣二億六千六百萬元），如上文附註32(d)所披露計入政府支援及其他援助中。

主要附屬公司及聯屬公司

二零二一年十二月三十一日結算

附屬公司

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

主要附屬公司及聯屬公司指對集團業績或資產有重大影響的公司。

除另有註明外，所有股份為普通股。

* 股份由附屬公司持有。

主要附屬公司及聯屬公司

聯屬公司

	公司註冊 / 成立 及營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率
中國國際貨運航空有限公司	中華人民共和國	貨運服務	12.24**
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。

** 百分之十二點二四股份透過一家附屬公司持有，另外百分之十一點七五股份透過經濟權益持有，總持股量為百分之二十四。

[^] 此為譯名。

主要會計政策

1. 會計基準

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

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

按照財務報告準則編製各財務報表，管理層須作若干預算及假設，該等預算及假設會影響財務報表內的物業、廠房及設備、無形資產、長期投資、退休福利責任及稅項的數額。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。有關該等預算及假設的詳情，分別於財務報表附註8、9、29(e)、14及15披露。

香港會計師公會已頒佈下述於集團本會計期的《香港財務報告準則》修訂本。

- 《香港財務報告準則》第16號修訂本「二零二一年六月三十日之後二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」
- 《香港財務報告準則》第9號、《香港會計準則》第39號、《香港財務報告準則》第7號、《香港財務報告準則》第4號及《香港財務報告準則》第16號修訂本「利率基準改革 — 第二階段」

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

《香港財務報告準則》第16號修訂本「二零二一年六月三十日後二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」

集團之前應用《香港財務報告準則》第16號所述的可行權宜方法，讓集團作為承租人在符合資格條件下，無需評估直接由新型冠狀病毒疫情產生的租金優惠是否屬租賃修訂。其中一項條件規定減少的租賃付款僅影響原本於特定期限或之前到期的付款。二零二一年的修訂將此期限由二零二一年六月三十日延長至二零二二年六月三十日。

合資格的新型冠狀病毒相關租金優惠以負可變租款列賬並在觸發該等付款的事件或情況出現的期內確認於損益中。

此舉對二零二一年一月一日的權益期初結餘並無影響。

《香港財務報告準則》第9號、《香港會計準則》第39號、《香港財務報告準則》第7號、《香港財務報告準則》第4號及《香港財務報告準則》第16號修訂本「利率基準改革 — 第二階段」

該等修訂提供有針對性的會計緩衝安排，將財務資產、財務負債及租賃負債的合約現金流量釐定基準的變動作為修改入賬，以及因銀行同業拆息改革而以替代基準取代利率基準時，終止對沖會計處理。由於集團未有將任何現有合約轉用替代基準利率，此等修訂對財務報表並無任何影響。

2. 綜合賬基準

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

主要會計政策

2. 綜合賬基準 (續)

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匯率伸算為港元，而下列項目則按報告日的匯率伸算：

- (a) 以外幣為單位的財務資產及負債。
- (b) 海外附屬及聯屬公司的資產及負債。

除下述者外，外幣伸算為港元所產生的滙兌差額，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，則計入股東權益變動表的其他全面收益並分別累計於股東權益。該等滙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計入股東權益變動表的其他全面收益並分別累計於股東權益。

5. 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備按成本減累積折舊及減值列賬。

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

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

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

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

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

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

6. 租賃資產

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

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

(a) 作為承租人

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

根據適用於按攤銷成本進行債務證券投資的會計政策，可退還租金按金的初始公允值與使用權資產分開入賬。初始公允值與按金面值之間的任何差額，列為已付額外租金入賬，並計入使用權資產成本中。

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

6. 租賃資產 (續)

倘租賃已資本化，租賃負債按以下租款的現值作首次確認：

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

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

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

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

倘租賃已資本化，使用權資產首次按成本值計量，包括：

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

使用權資產其後按成本減累計折舊及減值虧損列帳，概述於會計政策第5項。

租賃負債在下述情況下須重新計量：

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

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

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

6. 租賃資產 (續)

(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)項所述豁免的短期租賃，則集團將相關分租歸類為營業租賃。

7. 無形資產

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

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

8. 財務資產

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

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

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中。

預期信貸虧損

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

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

預期信貸虧損的計量

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

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

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。

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。

8. 財務資產 (續)

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

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

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

衍生財務負債的會計政策於會計政策第10項概述。

財務負債於已訂約的財務承擔產生時確認或消失時撤銷確認。

於財務負債項下產生的利息支出採用實際息率法計算及確認。

10. 衍生金融工具

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

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

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

10. 衍生金融工具 (續)

(b) 公允值變動被界定為失效的部分即時於損益中確認。

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

11. 公允值的計量

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

12. 優先股股本

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

13. 認股權證

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

14. 退休福利

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

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

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

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

對於界定供款計劃，集團的供款即時記入該供款相關財政期的損益中。

15. 遞延稅項

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

15. 遞延稅項 (續)

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

此外，就若干租賃協議收取的首期現金利益，亦已就承擔支付未來稅務的責任撥備。

16. 存貨

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

17. 待出售資產

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

18. 收益認算

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

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

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

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

合約成本

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

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

19. 常客計劃

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

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

20. 政府支援

在集團獲得合理保證將會收到政府支援及將符合其附帶條件後，有關支援會被確認。

支援收入以來自其他服務的收益及收回款項列示。

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

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

21. 維修及大修成本

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

22. 撥備及或有負債

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

若結算撥備所需的部分或全部支出預計可自另一方收回，則將實質上確定可獲償付的金額確認為一項獨立資產。確認的償付金額限制於撥備的賬面值內。

23. 虧損合約

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

24. 關連人士

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

25. 可轉換債券

對於可由持有人選擇轉換為普通股的可轉換債券，如就固定金額的財務資產發行固定數量的股份，則列作複合金融工具入賬，即該等債券包含負債部分和權益部分。

可轉換債券的負債部分於首次確認時按未來利率及所付本金的公允值並根據類似的不可轉換票據的現行市場利率貼現計算。權益部分為可轉換債券整體的初始公允值與負債部分的初始公允值之間的差額。與發行複合金融工具相關的交易成本按收益分配比例分配至負債和權益部分。

負債部分其後按攤銷成本列賬。負債部分計入損益的利息支出使用實際利率法計算。權益部分不會重新計量，而是確認於可轉換債券儲備中，直至債券獲轉換。

業務統計數字

	2021	2020	
綜合損益賬摘要	港幣百萬元		
客運服務	4,357	11,950	
貨運服務	35,814	27,890	
其他服務及收回款項	5,416	7,094	
收益	45,587	46,934	
營業開支	(46,037)	(58,639)	
未計非經常性項目的營業(虧損)/溢利	(450)	(11,705)	
出售投資溢利	-	-	
視作出售聯屬公司部分股份的盈利	210	-	
企業重組成本	(385)	(2,383)	
減值及相關支出	(818)	(4,056)	
財務支出淨額	(2,629)	(2,895)	
應佔聯屬公司(虧損)/溢利	(1,985)	(1,282)	
除稅前(虧損)/溢利	(6,057)	(22,321)	
稅項	531	674	
本年度(虧損)/溢利	(5,526)	(21,647)	
應佔			
國泰航空普通股股東	(6,123)	(21,876)	
國泰航空優先股股東	596	228	
非控股權益	1	1	
本年度(虧損)/溢利	(5,526)	(21,647)	
派付普通股股東的股息	-	-	
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	139,025	146,986	
長期應收款項及投資	27,859	29,394	
借款	(89,854)	(93,129)	
流動資金減銀行透支	19,284	19,341	
借款淨額	(70,570)	(73,788)	
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)	(11,172)	(14,249)	
其他長期應付款項及長期合約負債	(3,919)	(4,210)	
遞延稅項	(8,974)	(10,872)	
資產淨值	72,249	73,261	
資金來源：			
國泰航空普通股股東應佔資金**	51,920	53,529	
國泰航空優先股股東應佔資金	20,324	19,728	
國泰航空股東應佔資金	72,244	73,257	
非控股權益	5	4	
股東權益總額	72,249	73,261	
每股普通股			
普通股股東資金	港元	8.07	8.32
EBITDA	港元	1.45	(0.97)
(虧損)/盈利—基本及攤薄	港仙	(95.1)	(424.3)
股息	港元	-	-
比率			
邊際(虧損)/利潤	%	(12.1)	(46.1)
已動用資本回報	%	(2.0)	(12.8)
股息倍數	倍數	-	-
現金利息倍數	倍數	6.2	(5.3)
債務總額股份比例	倍數	1.24	1.27
債務淨額股份比例	倍數	0.98	1.01
經調整債務淨額股份比例(撇除不含資產轉讓元素的租賃)	倍數	0.75	0.75

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

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

業務統計數字

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
	73,985	73,119	66,408	66,926	73,047	75,734	71,826	70,133
	23,810	28,316	23,903	20,063	23,122	25,400	23,663	24,555
	9,178	9,625	6,973	5,762	6,173	4,857	4,995	4,688
	106,973	111,060	97,284	92,751	102,342	105,991	100,484	99,376
	(103,646)	(107,465)	(99,563)	(93,276)	(95,678)	(101,556)	(96,724)	(97,763)
	3,327	3,595	(2,279)	(525)	6,664	4,435	3,760	1,613
	-	-	586	-	-	-	-	-
	114	-	244	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-
	(2,939)	(2,114)	(1,761)	(1,301)	(1,164)	(1,158)	(1,019)	(884)
	1,643	1,762	2,630	2,049	1,965	772	838	754
	2,145	3,243	(580)	223	7,465	4,049	3,579	1,483
	(454)	(466)	(308)	(497)	(1,157)	(599)	(675)	(409)
	1,691	2,777	(888)	(274)	6,308	3,450	2,904	1,074
	1,691	2,345	(1,259)	(575)	6,000	3,150	2,620	862
	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	432	371	301	308	300	284	212
	1,691	2,777	(888)	(274)	6,308	3,450	2,904	1,074
	(1,495)	(590)	-	(1,259)	(2,046)	(1,022)	(551)	(1,338)
	155,265	128,298	122,403	117,390	111,158	108,789	104,737	93,703
	30,878	31,585	32,212	27,902	27,947	29,290	27,449	24,776
	(97,260)*	(73,877)	(78,394)	(70,169)	(63,105)	(65,096)	(67,052)	(59,546)
	14,864	15,296	19,094	20,290	20,647	21,098	27,736	24,182
	(82,396)*	(58,581)	(59,300)	(49,879)	(42,458)	(43,998)	(39,316)	(35,364)
	(23,690)	(20,329)	(18,649)	(21,727)	(23,961)	(22,478)	(19,110)	(15,711)
	(4,806)	(4,649)	(3,502)	(7,517)	(15,838)	(10,487)	(1,318)	(3,205)
	(12,475)	(12,385)	(11,892)	(10,643)	(8,781)	(9,263)	(9,429)	(8,061)
	62,776	63,939	61,272	55,526	48,067	51,853	63,013	56,138
	62,773	63,936	61,101	55,365	47,927	51,722	62,888	56,021
	-	-	-	-	-	-	-	-
	62,773	63,936	61,101	55,365	47,927	51,722	62,888	56,021
	3	3	171	161	140	131	125	117
	62,776	63,939	61,272	55,526	48,067	51,853	63,013	56,138
	15.96	16.25	15.53	14.07	12.18	13.15	15.99	14.24
	4.91	3.85	2.68	2.56	4.45	3.44	3.04	2.31
	39.1	54.2	(29.1)	(13.3)	138.7	72.8	60.6	19.9
	0.18	0.30	0.05	0.05	0.53	0.36	0.22	0.08
	1.6	2.1	(1.3)	(0.6)	5.9	3.0	2.6	0.9
	3.5	4.0	0.8	1.0	8.0	4.7	4.0	2.3
	2.4	2.0	(6.4)	(2.9)	2.9	2.2	3.0	2.7
	6.5	10.4	4.9	9.1	25.5	20.7	23.8	20.9
	1.55	1.16	1.28	1.27	1.32	1.26	1.07	1.06
	1.31*	0.92	0.97	0.90	0.89	0.85	0.63	0.63
	0.99	0.92	0.97	0.90	0.89	0.85	0.63	0.63

附註：

- (1) 集團自二零一九年一月一日起採納《香港財務報告準則》第16號，並已改變有關承租人的會計方法。根據所選的過渡方法，集團調整於二零一九年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第16號的累計影響。二零一九年以前的比較信息按有關年度的政策列述，不予重列。
- (2) 集團自二零一八年一月一日起採納《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號，並已改變有關金融工具及收益認算的會計方法。根據所選的過渡方法，集團調整於二零一八年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號的累計影響。二零一八年以前的比較信息按有關年度的政策列述，不予重列。

業務統計數字

	2021	2020
國泰航空業務概要 (截至二零二零年十二月三十一日及之前的年度包括國泰港龍航空)		
可用噸千米數	百萬位 11,354	14,620
收入噸千米數	百萬位 8,615	10,220
可用座位千米數	百萬位 13,228	34,609
收入乘客運載人次	千位 717	4,631
收入乘客千米數	百萬位 4,120	20,079
收入運載率	% 68.4	67.7
乘客運載率	% 31.1	58.0
運載貨物	千噸 1,333	1,332
貨物收入噸千米數	百萬位 8,220	8,309
貨物運載率	% 81.4	73.3
運載超額行李	噸 607	563
飛行千米數	百萬位 175	226
飛行小時數	千小時 237	304
啟航次數	千位 42	55
定期航班航線網長度	百萬米 504	622
年底目的地數目	目的地 255	255
年底職員數目	數目 16,721	19,452
每職員的可用噸千米數	千位 679	752
航班準時表現		
起飛 (十五分鐘內)	% 86.2	86.7
飛機平均使用量		
	每日時數	
A320-200	-	1.2
A321-200	-	1.1
A330-300	1.1	2.3
A340-300	-	-
A350-900	4.0	3.9
A350-1000	10.3	10.2
747-400	-	-
747-400F/BCF/ERF/8F 貨機	12.3	13.1
777-200/300	0.1	1.3
777-300ER	2.1	3.7
機隊平均使用量	3.4	4.3
機隊資料		
國泰航空 (及國泰港龍航空於二零二零年十二月三十一日)		
A320-200	7	11
A321-200	5	7
A321-200neo	5	2
A330-300	51	51
A340-300	-	-
A350-900	28	27
A350-1000	15	13
747-400	-	-
747-400F 貨機	-	-
747-400BCF 貨機	-	-
747-400ERF 貨機	6	6
747-8F 貨機	14	14
777-200	-	-
777-300	17	17
777-300ER	45	51
總數	193	199
由國泰港龍航空營運的飛機 (附註1):		
A320-200	-	-
A321-200	-	-
A330-300	-	-
總數	-	-

附註:

(1) 國泰港龍航空餘下的飛機將轉移至國泰航空及香港快運。

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

業務統計數字

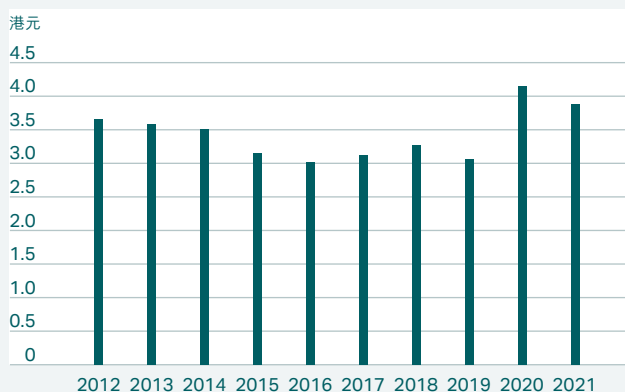
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
	33,077	32,387	31,439	30,462	30,048	28,440	26,259	26,250
	24,090	24,543	23,679	22,418	22,220	20,722	18,696	18,819
	163,244	155,362	150,138	146,086	142,680	134,711	127,215	129,595
	35,233	35,468	34,820	34,323	34,065	31,570	29,920	28,961
	134,397	130,630	126,663	123,478	122,330	112,257	104,571	103,837
	77.4	79.6	79.7	79.5	79.9	78.1	76.6	75.7
	82.3	84.1	84.4	84.5	85.7	83.3	82.2	80.1
	2,022	2,152	2,056	1,854	1,798	1,723	1,539	1,563
	11,311	12,122	11,633	10,675	10,586	10,044	8,750	8,942
	64.4	68.8	67.8	64.4	64.2	64.3	61.8	64.2
	2,179	2,329	2,449	2,471	2,596	2,699	2,599	2,711
	618	611	596	579	576	550	512	502
	880	877	857	826	823	789	735	715
	175	177	175	172	173	167	160	154
	670	715	653	636	620	586	576	602
	255	232	200	182	179	210	190	179
	27,342	26,623	26,029	26,674	26,833	25,755	24,572	23,844
	1,256	1,217	1,208	1,142	1,120	1,104	1,069	1,101
	76.3	72.7	71.2	72.1	64.7	70.1	75.5	77.4
	8.9	8.8	9.3	9.3	9.4	9.2	9.1	8.8
	9.1	10.1	9.4	9.4	9.8	9.9	8.8	8.9
	9.8	10.4	10.7	11.4	12.1	12.4	12.0	12.3
	–	–	3.8	8.3	8.5	11.6	13.3	12.7
	14.6	15.0	14.1	12.7	–	–	–	–
	14.6	12.6	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	5.2	5.7	8.2	10.9	12.7
	12.4	12.8	12.5	11.7	11.9	11.8	10.9	11.4
	8.0	8.6	8.8	9.4	8.6	8.8	8.3	8.4
	14.9	15.6	16.0	16.0	15.9	16.1	15.8	15.7
	11.9	12.3	12.3	12.2	12.2	12.2	11.8	12.0
	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–
	29	33	37	41	42	40	35	37
	–	–	–	4	7	11	11	11
	24	22	22	10	–	–	–	–
	12	8	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	3	7	13	18
	–	–	–	–	4	5	6	6
	1	1	–	1	1	1	1	6
	6	6	6	6	6	6	6	6
	14	14	14	14	13	13	13	8
	1	4	5	5	5	5	5	5
	17	14	12	12	12	12	12	12
	51	52	53	53	53	47	38	29
	155	154	149	146	146	147	140	138
	15	15	15	15	15	15	15	15
	8	8	8	8	8	8	6	6
	25	25	24	20	19	18	20	17
	48	48	47	43	42	41	41	38

附註：

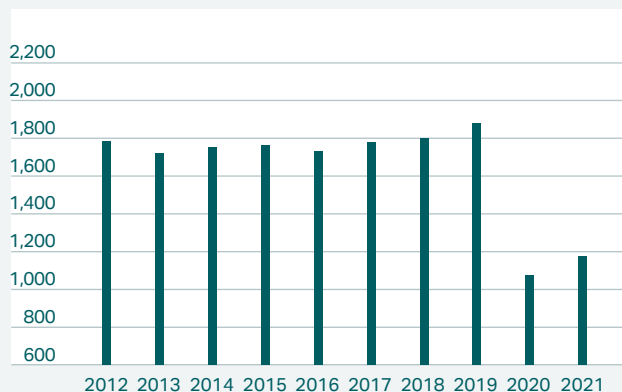
(3) 集團自二零一八年一月一日起採納《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號，並已改變有關金融工具及收益認算的會計方法。根據所選的過渡方法，集團調整於二零一八年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號的累計影響。二零一八年以前的比較信息按有關年度的政策列述，不予重列。

業務統計數字

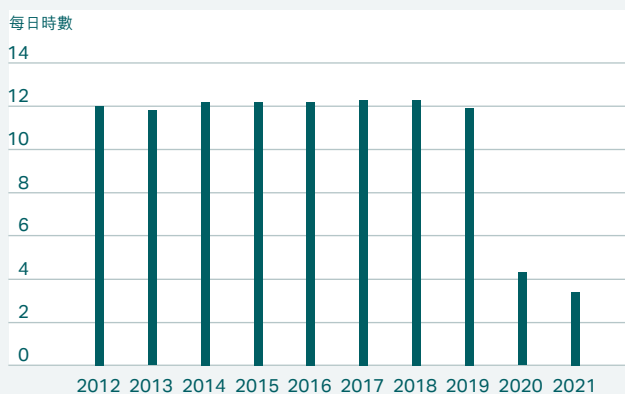
每可用噸千米成本 (連燃油)



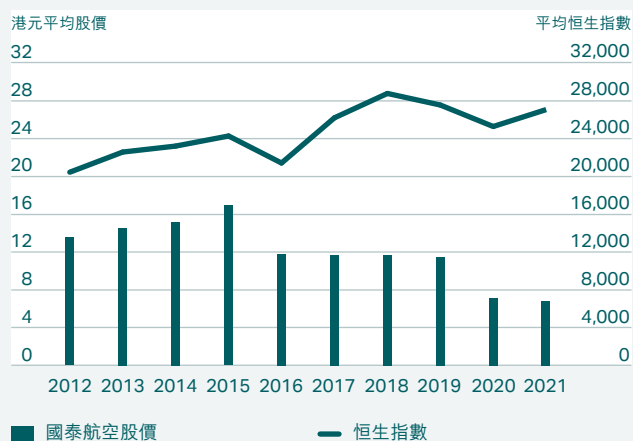
每港幣千元員工開支的可用噸千米



飛機使用量



股價



		2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
生產力											
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	3.88	4.14	3.06	3.27	3.12	3.02	3.14	3.50	3.58	3.65
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,174	1,074	1,879	1,801	1,775	1,730	1,764	1,750	1,720	1,785
飛機使用量	每日時數	3.4	4.3	11.9	12.3	12.3	12.2	12.2	12.2	11.8	12.0
股價											
	港元										
最高		7.9	10.0	13.9	14.7	13.4	14.0	20.6	17.7	16.8	15.9
最低		6.0	5.1	9.5	9.9	10.4	10.1	12.7	13.7	12.2	11.9
年底		6.4	7.2	11.5	11.1	12.1	10.2	13.4	16.9	16.4	14.2
股價比率 (附註)											
	倍數										
市盈率		(6.7)	(1.7)	26.8	18.6	(37.8)	(69.8)	8.8	21.1	24.6	64.9
資本市值 / 國泰航空 普通股股東應佔資金		0.8	0.9	0.7	0.7	0.8	0.7	1.1	1.3	1.0	1.0
股價 / 現金流量		3.5	(3.3)	2.5	2.5	7.4	5.2	3.1	5.4	4.6	6.1

附註：在適用情況下，根據年底的股價計算。

詞彙

專門術語

借款 總借款（貸款、其他借款及租賃責任）減抵押存款、票據及零息債券。

借款淨額 借款及銀行透支減流動資金。

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

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

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

收入乘客千米數（「收入乘客千米」） 以每航線的航程乘該航線的載客數目。

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

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

航班準時表現 在原定啟航時間十五分鐘內起飛。

EBITDA 扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的盈利。

收回款項 由偶發業務收回的成本。

比率

每股普通股盈利 / (虧損)	=	$\frac{\text{國泰航空普通股股東應佔溢利 / (虧損)}}{\text{本年度已發行加權平均普通股股數 (按日計算)}}$	債務總額股份比例	=	$\frac{\text{借款}}{\text{國泰航空股東應佔資金}}$
邊際利潤 / (虧損)	=	$\frac{\text{國泰航空股東應佔溢利 / (虧損)}}{\text{收益}}$	債務淨額股份比例	=	$\frac{\text{借款淨額}}{\text{國泰航空股東應佔資金}}$
每股普通股股東資金	=	$\frac{\text{國泰航空股東應佔資金}}{\text{年底已發行及已繳足股款的普通股股份總數}}$	撇除不含資產轉讓元素的租賃的經調整債務淨額股份比例	=	$\frac{\text{借款淨額減不含資產轉讓元素的租賃負債}}{\text{國泰航空股東應佔資金}}$
普通股每股普通股股東資金	=	$\frac{\text{國泰航空普通股股東應佔資金}}{\text{年底已發行及已繳足股款的普通股股份總數}}$	乘客 / 貨物運載率	=	$\frac{\text{收入乘客千米數 / 貨物收入噸千米數}}{\text{可用座位千米數 / 可用貨物噸千米數}}$
已動用資本回報	=	$\frac{\text{營業溢利及應佔聯屬公司溢利減稅項}}{\text{股東權益總額及借款淨額的平均數}}$	收入運載率	=	$\frac{\text{乘客、貨物運載收入總額}}{\text{以現有收益率及可運載量計算可達到的最高收入}}$
股息倍數	=	$\frac{\text{國泰航空普通股股東應佔溢利 / (虧損)}}{\text{應付予普通股股東的股息}}$	收支相抵運載率	=	能達到收支平衡的收入運載率
現金利息倍數	=	$\frac{\text{業務帶來的現金}}{\text{已付利息淨額}}$	乘客 / 貨物收益率	=	$\frac{\text{客運收益 / 貨物收益}}{\text{收入乘客千米數 / 貨物收入噸千米數}}$
			每可用噸千米成本	=	$\frac{\text{國泰航空及國泰港龍航空營業開支總額}}{\text{國泰航空及國泰港龍航空的可用噸千米}}$

公司及股東資料

國泰航空有限公司是在香港註冊成立的有限公司。

投資者關係

查詢有關國泰航空有限公司的詳情，請聯絡：

國泰航空有限公司

企業事務部

香港國際機場

國泰城中座九樓

電郵：ir@cathaypacific.com

國泰航空的主要國際互聯網址為 www.cathaypacific.com

註冊辦事處

香港金鐘道八十八號

太古廣場一座三十三樓

股票托管處

The Bank of New York Mellon

BNY Mellon Shareowner Services

P.O. Box 505000

Louisville, KY 40233-5000

U.S.A.

美國境內免費電話熱線：1(888) BNY ADRS

國際電話熱線：1(201) 680 6825

電郵：shrrelations@cpushareownerservices.com

網址：www.mybnymdr.com

股份代號

香港聯合交易所 00293

ADR CPCAY

股份登記處

香港中央證券登記有限公司

香港皇后大道東一八三號

合和中心十八樓一八零六至一八零七室

核數師

畢馬威會計師事務所

根據《財務匯報局條例》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

截至二零二一年十二月三十一日止年度

年度報告書供股東閱覽 二零二二年四月六日

股東周年大會 二零二二年五月十一日

截至二零二二年六月三十日止六個月

宣佈中期業績 二零二二年八月

派發中期股息 二零二二年十月

免責聲明

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

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

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