

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

## 國泰航空有限公司

(在香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：293)

### 公告

二零二二年全年業績

## 財務及營業撮要

### 集團財務統計數字

業績		2022	2021	變幅
收益	港幣百萬元	<b>51,036</b>	45,587	+12.0%
國泰航空股東應佔虧損	港幣百萬元	<b>(6,548)</b>	(5,527)	+18.5%
每股普通股虧損	港仙	<b>(111.3)</b>	(95.1)	+17.0%
每股普通股股息	港元	-	-	-
邊際虧損	%	<b>(12.8)</b>	(12.1)	-0.7 個百分點
<b>財務狀況</b>				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	<b>63,878</b>	72,244	-11.6%
借款淨額 <sup>(a)</sup>	港幣百萬元	<b>58,829</b>	70,570	-16.6%
可動用的無限制用途流動資金	港幣百萬元	<b>27,188</b>	30,250	-10.1%
每股普通股的普通股股東資金 <sup>(b)</sup>	港元	<b>6.7</b>	8.1	-17.3%
債務淨額股份比例 <sup>(a)</sup>	倍數	<b>0.92</b>	0.98	-0.06 倍

### 營業統計數字 – 國泰航空

		2022	2021	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	<b>10,100</b>	11,354	-11.0%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	<b>20,056</b>	13,228	+51.6%
可用貨物噸千米數(「可用貨運噸千米」)	百萬	<b>8,181</b>	10,094	-19.0%
收入噸千米數(「收入噸千米」)	百萬	<b>7,190</b>	8,615	-16.5%
每可用座位千米客運收益	港仙	<b>68.2</b>	32.9	+107.3%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	<b>14,764</b>	4,120	+258.3%
收入乘客運載人次	千位	<b>2,804</b>	717	+291.1%
乘客運載率	%	<b>73.6</b>	31.1	+42.5 個百分點
乘客收益率	港仙	<b>92.7</b>	105.5	-12.1%
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	<b>3.30</b>	3.21	+2.8%
貨運收入噸千米數(「貨運收入噸千米」)	百萬	<b>5,774</b>	8,220	-29.8%
運載貨物	千噸	<b>1,154</b>	1,333	-13.4%
貨物運載率	%	<b>70.6</b>	81.4	-10.8 個百分點
貨物收益率	港元	<b>4.67</b>	3.94	+18.5%
每可用噸千米成本(連燃油) <sup>(c)</sup>	港元	<b>4.35</b>	3.88	+12.1%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	<b>1,679</b>	1,612	+4.2%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	<b>1,195</b>	1,223	-2.3%
每可用噸千米成本(除燃油) <sup>(c)</sup>	港元	<b>3.43</b>	3.32	+3.3%
每可用噸千米基本 <sup>(d)</sup> 成本(除燃油)	港元	<b>3.43</b>	3.24	+5.9%
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	<b>1,157</b>	1,174	-1.4%
每員工可用噸千米	千位	<b>614</b>	679	-9.6%
飛機使用量(包括停泊的飛機)	每日時數	<b>3.3</b>	3.4	-2.9%
航班準時表現	%	<b>80.1</b>	86.2	-6.1 個百分點
機隊平均機齡	年	<b>10.8</b>	10.5	+0.3 年
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	<b>4.9</b>	5.6	-12.5%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	<b>481</b>	491	-2.0%
工傷引致損失工時比率	每一百名等效全職僱員的工傷數目	<b>3.20</b>	0.81	+295.1%

- (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四百五十億六千四百萬元（二零二一年：港幣五百三十九億七千九百萬元）及零點七一倍（二零二一年：零點七五倍）。詳情載於下文附註11。
- (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二零二二年十二月三十一日及二零二一年十二月三十一日分別為港幣十四億三千八百萬元及港幣八億二千四百萬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及企業重組成本。

## 主席致函

國泰航空以港為家超過七十六年，在世界舞台上代表著香港。我們一直透過加強香港與中國內地及世界各地的聯繫推動香港經濟發展，角色舉足輕重。即使在 2019 新型冠狀病毒病疫情（「疫情」）最嚴峻的時刻，我們都堅守崗位，致力維持香港樞紐的連繫力，確保人流及物流繼續暢通。

過去三年，疫情為國泰航空集團帶來不少挑戰，二零二二年上下半年的表現好壞參半，年初出現 Omicron 變種病毒，導致二零二二年首數個月的旅遊及營運限制愈見嚴格，情況以香港及中國內地尤其顯著，嚴重限制了集團營運客運及貨運航班的能力。我們在二零二二年三月十二日載客僅五十八人，足證業務面對極大挑戰。

隨著香港疫情放緩，加上上述限制於五月一日開始逐步調整，我們慢慢恢復部分可運載量。最重大的調整是政府在九月撤銷對入境旅客及駐港機組人員的檢疫要求。

## 財務業績

國泰航空集團（包括航空公司、附屬公司及聯屬公司）於二零二二年錄得應佔虧損港幣六十五億四千八百萬元（二零二一年：虧損港幣五十五億二千七百萬元），二零二二年每股普通股虧損為港幣一百一十一點三仙（二零二一年：每股普通股虧損港幣九十五點一仙）。

集團旗下航空公司及附屬公司於二零二二年下半年的業績較二零二二年上半年顯著改善，錄得應佔溢利港幣二十二億六千一百萬元，但二零二二年全年則錄得應佔虧損港幣二億五千五百萬元。然而，來自聯屬公司的業績（大部分為延遲三個月確認）錄得重大虧損港幣六十二億九千三百萬元（二零二一年：虧損港幣十七億一千萬元）。因此，集團於二零二二年下半年錄得應佔虧損港幣十五億四千九百萬元（二零二二年上半年：虧損港幣四十九億九千九百萬元；二零二一年下半年：溢利港幣二十億三千八百萬元）。

年初我們面對艱難的營運環境，對每月營運現金消耗造成負面影響。然而，隨著香港特別行政區政府於五月一日開始初步調整旅遊限制及檢疫要求，我們在二零二二年上半年已回復經營正現金流。下半年香港進一步調整限制措施下，我們於二零二二年下半年以至全年均維持經營正現金流。

我們於二零二二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二百七十二億元。感謝香港特別行政區政府同意將港幣七十八億元過渡貸款融資的提取期限再延長十二個月至二零二三年六月八日，讓我們能夠更靈活地管理流動資金。

## 前景

經歷了三年前所未有的疫情衝擊後，現階段我們正積極重新建立足以令香港感到自豪的新國泰航空。我們擁有清晰明確的策略，相信定能締造長期成功的發展。

為此，我們聚焦於重新接軌的工作，就是讓國泰航空與香港、大灣區及中國內地重新接軌，以及促使香港重新與世界接軌。

國家「十四五」規劃訂明香港在國家整體發展中擔當重要的角色，並特別強調加強香港國際航空樞紐的重要性。我們致力重建航班運載能力，以滿足香港、中國內地及國際旅遊市場的需要，鞏固香港國際航空樞紐的連繫力。預計集團（包括國泰航空及香港快運兩家客運航空公司）營運的可載客量將於二零二三年底前達到疫情前的七成左右，目標是在二零二四年底全面恢復至疫情前的水平。

航空業格局正不斷演變，而國泰航空必須迎合顧客、員工及香港的需求。我們在重建業務上採取審慎而負責任的態度。我們承認在機組人員編更、資源配置、航班時間表安排及顧客支援熱線上存在困難，我們會竭盡全力，在重建路上繼續將該等問題減至最少。

疫情帶來充滿挑戰的三年，對集團財務狀況構成重大影響。感謝香港特別行政區政府及各股東的無間支持。隨著業務的重建，我們的現金情況正不斷改善。展望未來，隨著三跑系統的啟用，我們需要為支持香港國際航空樞紐的進一步發展而作出投資，因此集團將繼續以審慎和慎重的態度管理現金。

香港國際機場的三跑道系統將於二零二五年初全面啟用，這將迎來一個充滿無限機遇與更多挑戰的新階段。大灣區作為香港延伸市場所帶來的潛力，令我們深感鼓舞。香港在經濟上融入充滿活力的大灣區，我們也積極期盼參與其中。

### 致謝

我謹代表董事局衷心感謝前任行政總裁鄧健榮對集團的貢獻，他在任內帶領集團經歷了七十六年多以來最動盪的時期，功不可沒。另外我要祝賀林紹波獲委任為新任行政總裁，並歡迎新領導團隊的其他成員履新。一直以來，集團的接班計劃都是我們的核心優勢。

我謹感謝所有顧客在過去充滿挑戰的三年中給予我們大力支持。我們繼續致力盡快加開更多航班前往更多航點，期待再次為乘客服務。

我也要衷心感謝全體員工，尤其是前線員工，在極其嚴峻的營運環境中繼續為乘客提供領先業界的卓越服務，努力促使香港和集團旗下航空公司維持與世界各地的安全連繫。

主席

賀以禮

香港，二零二三年三月八日

## 行政總裁回顧與展望

對國泰航空來說，二零二二年因疫情帶來旅遊限制而再度充滿挑戰。然而，令人鼓勵的是，我們在二零二二年下半年看到了曙光，這正面的發展趨勢更持續到二零二三年。經過三年疫情肆虐，我們終於進入了令人振奮的新階段，我們將積極重建國泰航空，以期為香港作出貢獻。

### 二零二二年回顧

二零二二年，客運及貨運業務因香港對旅客及駐港機組人員實施旅遊限制及檢疫要求而受到制肘，直至香港特別行政區政府於五月一日開始逐步調整相關措施。該等調整措施讓我們可以逐步恢復更多航班，尤其是在十月至十二月間。

客運方面，國泰航空及香港快運於二零二二年第四季整體增加約三千班客運航班。集團於十二月營運的可載客量約為疫情前的三分之一，相當於上半年旗下各航空公司平均可載客量總和約八倍。截至年底，國泰航空營運的客運航班前往五十八個航點，較二零二二年一月的二十九個航點增加一倍。

貨運方面，我們在八月全面恢復運作所有定期貨運航班。隨著客運航班增加，客機腹艙提供更多的載貨空間，讓我們可以為貨運客戶提供更多選擇。截至年底，集團營運的可載貨量約為疫情前的三分之二。

### 國泰航空的業務表現

二零二二年國泰航空的客運收益增至港幣一百三十六億八千六百萬元，較二零二一年增加百分之二百一十四點九。以可用座位千米計算的可載客量增加百分之五十一點六，而以收入乘客千米計算的客運量則增加百分之二百五十八點三。二零二二年運載乘客共二百八十萬人次，平均每日載客七千六百八十二人次，較二零二一年增加百分之二百九十一點一。運載率為百分之七十三點六，而二零二一年則為百分之三十一點一。

與此同時，二零二二年錄得的貨運收益為港幣二百六十九億九千萬元，較二零二一年減少百分之十六點六。主要由於政府增加對機組人員的檢疫要求而令可載貨量減少（尤其在上半年），以可用貨運噸千米計算的可載貨量下跌百分之十九點零。以貨運收入噸千米計算的貨運量下跌百分之二十九點八，整體載貨噸數減少百分之十三點四至一百一十五萬四千噸。運載率為百分之七十點六，二零二一年則為百分之八十一點四。收益率上升百分之十八點五至港幣四點六七元。

與疫情期間一樣，我們繼續致力以審慎的態度管理成本。然而，高油價等若干因素確實對成本構成影響。二零二二年的非燃油成本為港幣三百四十五億九千九百萬元，較二零二一年減少百分之五點九。國泰航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零二一年增加港幣四十二億零七百萬元（或百分之四十八點二）。

### 附屬公司及聯屬公司的業務表現

香港快運於二零二二年錄得虧損港幣十三億五千九百萬元（二零二一年：虧損港幣十九億七千八百萬元）。嚴格的旅遊限制及檢疫要求令該公司業績受到不利影響，但該等限制於五月一日開始調整，令其業績受惠，尤以最後一季更為顯著。

華民航空於二零二二年錄得溢利港幣七億七千六百萬元（二零二一年：溢利港幣七億四千八百萬元）。政府於二零二二年初至五月一日對駐港貨機機組人員實施的檢疫要求，使期間該公司增加可載貨量的能力受到影響。

集團旗下為航空公司提供服務的附屬公司於二零二二年的財務業績較二零二一年有所倒退。疫情蔓延全球，導致客運及貨運量大幅下跌，對該等公司業績造成影響。

來自聯屬公司的業績較二零二一年有所倒退。該等業務錄得虧損，是因疫情帶來持續的影響、客運需求及可運載量偏低、油價高企及滙率波動所致。

## 主要的發展

集團在二零二二年面對不少挑戰，但亦實現了多項重大發展，不但接收了五架現代化的新飛機，亦隨著我們開始恢復可運載量而重新啟用二十四架停泊於外地的飛機。

繼二零二一年推出全新尊尚旅遊生活品牌「國泰」後，我們在二零二二年推出一項嶄新的國泰會藉計劃，將馬可孛羅會與亞洲萬里通合而為一，滙聚兩者的優勢。新計劃的會員人數超越一千三百萬人。我們由衷感謝各位會員多年來的擁戴和支持。我們在二零二二年還開設了香港首家國泰實體店。

此外，我們繼續在訂立可持續發展目標方面取得重大進展。我們在二零二二年推出國泰航空企業可持續航空燃油計劃，這是亞洲區內首批推行的同類大型計劃。透過此計劃，可持續航空燃油使用量有所增加，並首次用於香港國際機場。我們亦與Aemetis簽訂承購協議，由二零二五年開始購入混合可持續航空燃油。

## 二零二三年及以後的展望

我們要將過去幾年的挑戰拋諸腦後，積極邁進成功的新階段。現在我們堅定聚焦於重建國泰航空，以期為香港作出貢獻。我們努力將國泰航空與香港重新連結，並致力令香港與全世界重新接軌。

為此，我們不僅要回到疫情前的狀態，還要重建國泰航空，使其表現更勝從前。我們的使命是帶動每位乘客在人生旅途上飛躍前行，矢志成為全球最傑出服務品牌之一，使國泰成為員工、顧客及香港均感自豪的品牌。設想周到、積極求進及盡心盡力，就是構成集團企業文化的核心元素。

## 四大業務範疇

國泰企業策略建基於四大業務範疇，包括尊尚旅遊、低成本客運、貨運及生活品味業務，各有其追求卓越的目標：成為全球最傑出的航空公司之一；成為亞洲最佳實踐的低成本航空公司；成為以客為尊的全球最佳貨運航空品牌；以及鼓勵和推動旅客享受尊尚的旅遊生活體驗。

客運方面，我們結合國泰航空的優質高端服務和低成本航空公司香港快運的獨特優勢和增長潛力，形成強大的雙品牌策略，足以迎合所有顧客的需要，為顧客提供更多選擇，享受更適合他們的旅程。

貨運業務在過去數年甚至到現在仍是我們一項舉足輕重的業務。貨運團隊的顧客服務表現卓越。為表揚國泰貨運在最具挑戰的限制下仍能繼續發展、創新和適應轉變，國泰貨運在航空雜誌《Air Transport World》舉辦的二零二三年「Airline Industry Achievement Awards」中獲選為「年度最佳貨運航空公司」，實至名歸。

我們的生活品味業務亦將繼續擴展和增長，該業務劃分為五項核心業務，包括旅遊、支付、身心健旅、購物及餐飲。

以客為本是引領我們實現集團策略的其中一項主要工作範疇，就是以數據為基礎，深入探討顧客喜愛採用國泰服務的原因，藉此提升顧客的忠誠度及支持。我們還會精益求精，以確保維持高效率的營運；建立著重創造理想員工體驗及多元共融工作環境的高績效文化；盡量提高生產力及創造價值，使我們工作得更出色、更優秀，並不斷進步。

### 三大發展領域

為促使四大業務範疇的成功發展，我們必須聚焦未來，繼續為未來建設新的力量。我們為實現企業策略而定立的三大發展領域為：將大灣區視作香港的伸延市場；轉型為以強大數碼文化及能力而聞名的數碼先驅；以及在可持續發展領域取得領導地位。

在大灣區，我們的目標是無論在高端或低成本國際客運方面，均成為往來該區旅客的首選。我們的策略核心是在連接大灣區城市與香港國際機場上，為旅客提供無縫、輕鬆及不同的跨境接駁體驗。我們致力為大灣區旅客提供多種方便可靠的海陸空聯運服務，讓旅客於香港國際機場無縫接駁國泰航空或香港快運的航班。

貨運方面，國泰航空貨運及國泰航空服務有限公司於二零二三年二月分別成為首家在東莞物流園接收出口貨物及以貨船運往香港國際機場的空運公司及貨運站營運商，這項安排亦包括於東莞百興物流中心設立自家的上游保稅設施——東莞國泰貨運站。

為落實我們的大灣區策略，我們在去年七月於深圳新設立大灣區總辦事處，並將繼續在區內尋求增長及投資機遇，包括建立夥伴關係以拓展我們的人氣時尚品味業務。

我們的數碼化策略建基於以客為本的精神，其框架圍繞著數據分析、技術創新及公司整體數碼轉型進行。我們在該等領域上取得顯著成果，包括在多項業界獎項中獲得表揚，以及推出人工智能等嶄新創新科技，以提升顧客服務的效率及質素。

在可持續發展方面，我們致力在二零五零年實現淨零碳排放，以及於二零三零年將可持續航空燃油使用量提升至總耗油量的百分之十。我們已設定有關集團氣候變化表現的若干主要績效指標，其中較顯著的是國泰航空於二零二二年就一架全新空中巴士 A321neo 型飛機取得首項與可持續發展掛鈎的飛機融資，而我們將會繼續尋找與可持續發展掛鈎的融資機會。今年我們在性別平等方面亦取得重大成就，入選二零二三年彭博性別平等指數 (Bloomberg Gender-Equality Index)。

### 展望與致謝

隨著全球旅遊業復甦，以及國泰航空和香港國際航空樞紐的重建，我們熱烈歡迎旅客訪港。我們很高興能夠支持香港特別行政區政府、香港旅遊發展局及香港貿易發展局推行各項吸引旅客的措施，並樂見各項大型盛事重臨香港，例如國泰/滙豐香港國際七人欖球賽及 Clockenflap 音樂節。

過去數年充滿挑戰，但也讓我們為未來汲取教訓。隨著我們超越重重挑戰，我們希望乘客再次選乘國泰航空，親自看到我們如何邁進令人振奮的新階段。

衷心感謝顧客在過去數年對我們的持續支持。在未來的重建過程中，我們致力增加更多航班和更多航點，以及帶來更多令人興奮的美事。

我特別要表揚和感謝我們在全球的專業航空團隊，他們讓香港人和香港企業與世界保持聯繫，並感謝他們在極具挑戰的環境下所作出的貢獻。我在二零二三年開始接任行政總裁的新職務，能夠與一支這麼專業、團結、以客為尊和足智多謀的團隊合作，實在是我的榮幸。

行政總裁

**林紹波**

香港，二零二三年三月八日

## 業務回顧

### 可運載量、運載率及收益率變動 – 國泰航空

	可運載量			運載率(%)			收益率
	可用座位千米/ 可用貨運噸千米(百萬)*						
	2022	2021	變幅	2022	2021	變幅	變幅
<b>客運服務</b>							
美洲	<b>6,868</b>	4,870	<b>+41.0%</b>	<b>76.9</b>	40.5	<b>+36.4</b> 個百分點	<b>-17.2%</b>
歐洲	<b>4,879</b>	2,662	<b>+83.3%</b>	<b>85.1</b>	45.5	<b>+39.6</b> 個百分點	<b>+0.6%</b>
西南太平洋	<b>2,711</b>	3,183	<b>-14.8%</b>	<b>73.8</b>	9.0	<b>+64.8</b> 個百分點	<b>-23.4%</b>
北亞	<b>2,706</b>	1,344	<b>+101.3%</b>	<b>54.8</b>	28.1	<b>+26.7</b> 個百分點	<b>-16.9%</b>
東南亞	<b>2,051</b>	1,016	<b>+101.9%</b>	<b>62.9</b>	22.2	<b>+40.7</b> 個百分點	<b>-9.3%</b>
南亞、中東及非洲	<b>841</b>	153	<b>+449.7%</b>	<b>65.9</b>	30.4	<b>+35.5</b> 個百分點	<b>-22.8%</b>
整體	<b>20,056</b>	13,228	<b>+51.6%</b>	<b>73.6</b>	31.1	<b>+42.5</b> 個百分點	<b>-12.1%</b>
<b>貨運服務</b>	<b>8,181</b>	10,094	<b>-19.0%</b>	<b>70.6</b>	81.4	<b>-10.8</b> 個百分點	<b>+18.5%</b>

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

## 客運服務

### 首要市場 – 香港及大灣區

- 香港特別行政區政府由一月及二月開始，因應九個國家的疫情而先後禁止來自該等「高風險」地區的航班來港，直至四月一日為止。
- 香港機場管理局於一月十六日至四月一日期間，禁止來自一百五十三個「高風險」國家及地區的旅客經香港國際機場轉機或過境。
- 設於香港國際機場的最大型商務貴賓室「玉衡堂」於四月重開，供過境香港及由香港出發前往中國內地以外任何航點的合資格旅客使用。
- 香港特別行政區政府於五月一日開始逐步調整旅遊限制及檢疫要求。
- 針對抵港機組人員的檢疫安排於五月一日作出調整，並於九月十日撤銷。有關調整措施有助逐步恢復更多客運航班。
- 針對入境香港旅客的檢疫安排於八月十二日作出調整，並於九月二十六日撤銷。隨著政府撤銷檢疫安排，港人的外遊意欲大幅提升。

## 美洲

- 根據香港特別行政區政府的地區性航班熔断機制，由加拿大及美國出發的航班於一月八日至四月一日期間禁止來港。
- 隨著旅遊限制及檢疫要求於五月一日開始逐步調整，由美國及加拿大來港的客運需求有所增加。
- 前往波士頓的航班於八月復航。
- 途經香港樞紐往返美國與東南亞航點之間的過境客運量於下半年有所增加。
- 於二零二二年十二月三十一日，我們營運航班服務美洲六個航點。



## 歐洲

- 根據香港特別行政區政府的地區性航班熔断機制，由法國及英國出發的航班於一月八日至四月一日期間禁止來港。
- 隨著旅遊限制及檢疫要求於五月一日開始逐步調整，由英國及歐洲其他地方來港的旅遊需求有所增加。
- 途經香港樞紐往返英國與澳洲之間的客運需求於下半年有所增加。
- 前往馬德里及米蘭的航班於十月復航，而前往蘇黎世的航班則於十二月復航。
- 為應付需求上升，我們在十一月及十二月大幅增加倫敦希斯路航線的航班，在該兩個月間增加三萬一千五百個機位。
- 熱門的倫敦希斯路航線於十二月初恢復提供頭等客艙服務。
- 於二零二二年十二月三十一日，我們營運航班服務歐洲九個航點。

## 西南太平洋

- 根據香港特別行政區政府的地區性航班熔断機制，由澳洲出發的航班於一月八日至四月一日期間禁止來港。
- 前往奧克蘭的客運航班於六月復航。
- 途經香港樞紐往返英國與澳洲及新西蘭之間的過境客運需求於下半年有所增加。
- 於二零二二年十二月三十一日，我們營運航班服務西南太平洋五個航點。

## 北亞

- 由中國內地經香港樞紐前往澳洲、英國及美國等長途航點的過境客運量（尤其是學生），是二零二二年國泰航空的重要客運來源。
- 中國內地防疫措施對可載客量作出的限制，令二零二二年前往內地航點的航班受到限制。
- 隨著地方政府調整對可載客量的限制，前往福州、南京及武漢的客運航班於七月復航，前往青島、廈門及鄭州的航班於八月復航。
- 隨著香港於九月放寬檢疫要求，前往首爾的航班需求有所增加，而前往日本的航班需求亦於稍後隨著當地放寬檢疫要求而增加。
- 我們推出首批「國泰里賞航班」，提供超過七萬個機位，供乘客以里數兌換「標準賞」，預訂十月份往返香港及亞洲航點的指定航班，包括往來香港至大阪及首爾的航班。
- 因應需求增加，我們於十月至十二月大幅增加前往日本熱門航點的航段數目。我們在年內最後兩個月增加近十四萬個客機機位前往大阪、東京（成田及其後於十一月復航的羽田）及札幌（於十二月復航），並於十二月恢復營運前往福岡的航班。
- 設於東京（羽田）國際機場的國泰貴賓室於十二月重新開放。
- 於二零二二年十二月三十一日，我們營運航班服務北亞二十個航點。

## 東南亞

- 根據香港特別行政區政府的地區性航班熔断機制，由菲律賓出發的航班於一月八日至四月一日期間禁止來港。
- 隨著香港於九月放寬檢疫要求，前往曼谷及新加坡的航班需求有所增加，因此我們增加往東南亞航班的可載客量。
- 以「標準賞」兌換十月份的首批「國泰里賞航班」包括往來香港至曼谷、吉隆坡、宿霧、馬尼拉、河內及胡志明市的航班。
- 前往峇里島的客運航班於十一月復航，前往檳城的航班於十二月復航。
- 於二零二二年十二月三十一日，我們營運航班服務東南亞十二個航點。

## 南亞、中東及非洲

- 根據香港特別行政區政府的地區性航班熔断機制，由印度及巴基斯坦出發的航班於一月八日至四月一日間禁止來港，而由尼泊爾出發的航班亦於二月十二日至四月一日間禁止來港。
- 前往德里及孟買的航班於五月復航。
- 前往班加羅爾、杜拜及加德滿都的航班於十月復航，前往達卡的航班於十二月復航。
- 於二零二二年十二月三十一日，我們營運航班服務南亞、中東及非洲六個航點。

## 國泰 – 尊尚旅遊生活品牌

「國泰」是我們全新的主品牌，當中所代表的不僅只有空中旅程，亦代表著我們發展成為一個尊尚的旅遊生活品牌，當中涵蓋多種相輔相成的產品與服務類別 – 航班、旅遊、購物、餐飲、身心健旅及支付。國泰航空仍然是我們引以為傲的航空公司品牌。

我們的使命是帶動每個人在人生旅途上一路前行，連繫每次相遇，跨越地域界限，體驗不一樣的人生。換言之，我們期望令顧客的生活變得更富姿彩，並透過我們的產品及服務，為香港和中國內地社會增值。我們將全新焦點繼續放在顧客身上。為達成使命，我們決心成為全球最傑出服務品牌之一。因此，為提供更尊尚的顧客服務，所有國泰員工均有責任致力為顧客提供無縫的品牌體驗。

- 我們投入身心健旅的業務範疇，推出國泰身心健旅計劃，這是在國泰程式推出的嶄新虛擬健康夥伴。身心健旅計劃讓香港的國泰會員通過完成日常健康目標賺取里數。
- 我們與信諾香港達成身心健旅及保險的策略合作，共同推出「信諾國泰優越醫療保」，這是唯一可讓會員透過國泰直接賺取和使用里數的保險產品。會員亦可透過國泰網站增購一項信諾產品，通過保障健康的消費來賺取及使用里數。
- 我們與香港品牌 Native Union 合作打造一系列電子產品配件，如無線充電器、充電線和電子產品收納包，每件產品均以香港和國泰的顧客出發，獨具匠心。該等配件是首批國泰尊尚旅遊生活品牌產品及國泰首次進軍科技領域的試點系列，已在國泰購物平台有售。
- 我們與特色咖啡烘焙公司 Blue Bottle Coffee 合作，在國泰購物平台推出訂購服務。
- 我們與香港中環街市合作推出一系列禮遇，包括聯乘中環街市多家餐飲店鋪推出限定菜單和特飲。顧客於指定餐廳用膳以「里數加現金」結賬，可賺取額外里數。
- 我們與瑞士製錶品牌 Breitling 合作推出 Navitimer B01 國泰航空有限公司限量版手錶，為該享負盛名的航空腕錶品牌七十周年誌慶。該款手錶於國泰網上購物平台有售。
- 我們與香港飛機工程有限公司（「港機」）於八月合作推出國泰聯乘港機周末住宿之旅，讓航空迷享受「宅度假」體驗之餘，也可參觀港機於香港國際機場的維修機庫。
- 我們於香港太古城中心購物商場開設首間國泰實體店，為顧客提供線上線下靈活的購物體驗，顧客掃描店內產品的二維碼，進入國泰網上購物平台購物，再選擇以里數、現金或「里數加現金」結賬，可以選擇店內自取或直接將貨品送到府上。

## 貨運服務

- 國泰航空貨運推出功能更全面的虛擬助理，直接迅速地解答顧客的貨運查詢。香港的客戶可直接在 [cathaypacificcargo.com](http://cathaypacificcargo.com) 網站使用虛擬助理，全天候獲得協助和支援服務。
- 我們推出了嶄新的「優先運送」服務，為貨運客戶提供一系列專為具時限性貨物而設的不同訂艙選項，包括保證最快速及最優先貨物處理的「一級」優先運送 (PR1) 服務。「優先運送」方案讓客戶按需要選擇最合適的服務級別，並可輕而易舉地利用上年度推出的網上訂艙平台「訂艙易」預訂艙位。
- 我們制定了將澳洲和東北亞的時令水果蔬菜運送到香港的解決方案。香港的客戶可在國泰購物平台訂購各種新鮮農產品，並利用我們的貨運服務將貨品直接送到所選地址。
- 瑞士世界貨運加入國泰航空與漢莎貨運就往來香港及歐洲航線訂立的商務合作協議，三家公司現時在航線網絡規劃、銷售、資訊科技及地勤服務等方面緊密合作，首階段將合作處理香港前往蘇黎世及法蘭克福的貨運，為貨運客戶提供更多的選擇及更具吸引力的服務。
- 為持續改善服務質素，國泰航空貨運成為率先推行兩項 Cargo iQ 新里程指標的航空公司之一。兩項指標包括貨物出倉管控 (FOW) 及貨物進倉管控 (FIW)，將有助提高整體貨運流程的透明度。新的里程指標現已在香港的國泰航空貨運站實行，並計劃在不久將來擴展至整個國泰網絡。Cargo iQ 是國際航空運輸協會 (IATA) 所支持的非牟利會員組織，成員包括主要航空公司、貨運代理、地勤服務代理、陸路運輸公司及資訊科技供應商。他們攜手為空運貨物的運送流程制訂標準及提高透明度。
- 我們將「飛向更藍天」碳抵銷計劃推展至貨物空運業務，讓貨運顧客可以計算出貨運所衍生的碳排放量及其抵銷成本，然後藉由購買碳抵銷量，資助相關的碳抵銷項目。所有指定項目均已通過「黃金標準」(Gold Standard) 認證，確保項目能確實減少碳排放，同時為當地社會和發展帶來裨益。
- 國泰航空貨運加強及革新為製藥業而設的綜合方案。這個命名為「國泰 — 醫藥品運送」(Cathay Pharma) 的新方案更為精簡清晰，方便客戶輕鬆尋找運送醫藥品的所有可行方案。

## 機隊發展

- 於二零二二年底，國泰航空持有一百八十一架飛機，香港快運持有二十六架飛機，而華民航空則持有十五架飛機（集團合共持有二百二十二架飛機）。
- 基於目前的情況，共有四十一架客機停泊於香港以外。我們已將二十四架調到外地長期停泊的飛機調回香港，並會根據營運需要調回更多飛機。
- 國泰航空於二零二二年接收五架新飛機，並預期於二零二三年再接收十一架新飛機。該等飛機均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。集團相信，以其於二零二二年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金，加上隨時準備進入貸款及債務資本市場，集團具有充足的融資能力，為此項重要的機隊投資提供資金。
- 我們為六架之前為提供更多載貨空間而移除部分客艙座椅以改裝為「貨運客機」的波音 777-300ER 型客機重置座椅。於二零二二年十二月三十一日，已完成其中四架該等貨運客機的座椅重置，另外兩架將於二零二三年完成。

## 機隊資料\*

飛機類型	於二零二二年十二月三十一日各機隊的數目			平均機齡	訂購架數			總數	營業租賃期滿架數**					
	租賃**				'23	'24	'25及之後		'23	'24	'25	'26	'27	'28及之後
	擁有	籌資	營業											
<b>國泰航空：</b>														
A320-200	4			4	19.3									
A321-200	2		1	3	19.8							1		
A321-200neo		2	5	7	1.4	5 <sup>(a)</sup>	4		9				5	
A330-300	31	8	4	43	14.3						2	2		
A350-900	19	7	2	28	5.1	2			2				2	
A350-1000	11	7		18	3.1									
747-400ERF 貨機	6			6	14.0									
747-8F 貨機	3	11		14	9.9									
777-300	17			17	21.2									
777-300ER	28	2	11	41	10.2					2	3	2	4	
777-9								21	21					
<b>總數</b>	<b>121</b>	<b>37</b>	<b>23</b>	<b>181</b>	<b>10.8</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>21</b>	<b>32</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>香港快運：</b>														
A320-200			5	5	10.5					1	4			
A320-200neo			10	10	3.8								10	
A321-200			11	11	5.2						1	2	8	
A321-200neo						4	8	4	16					
<b>總數</b>			<b>26</b>	<b>26</b>	<b>5.7</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>18</b>
<b>華民航空***<sup>(b)</sup>：</b>														
A300-600F 貨機			9	9	18.6					7	2			
A330-243F 貨機			2	2	11.0							2		
A330-300P2F 貨機			4	4	13.7							3	1	
<b>總數</b>			<b>15</b>	<b>15</b>	<b>16.3</b>					<b>7</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	
<b>總數合計</b>	<b>121</b>	<b>37</b>	<b>64</b>	<b>222</b>	<b>10.6</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>25</b>	<b>48</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>26</b>

\* 於二零二二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。

\*\*\* 與華民航空營運的貨機有關的合約安排並不構成《香港財務報告準則》第16號所指的租賃。

(a) 兩架空中巴士 A321-200neo 型飛機於二零二三年二月接收。

(b) 我們計劃在二零二三年至二零二四年間退還九架空中巴士 A300-600F 型貨機，以九架二手空中巴士 A330F 型貨機取代，讓華民航空至少在二零二四年前維持十五架飛機的機隊規模。

## 財務評述

### 收益

	集團			國泰航空		
	2022	2021	變幅	2022	2021	變幅
	港幣百萬元	港幣百萬元		港幣百萬元	港幣百萬元	
客運服務	14,333	4,357	+229.0%	13,686	4,346	+214.9%
貨運服務	30,554	35,814	-14.7%	26,990	32,377	-16.6%
其他服務及收回款項	6,149	5,416	+13.5%	5,706	5,461	+4.5%
<b>收益總額</b>	<b>51,036</b>	<b>45,587</b>	<b>+12.0%</b>	<b>46,382</b>	<b>42,184</b>	<b>+10.0%</b>

### 營業開支

	集團			國泰航空		
	2022	2021	變幅	2022	2021	變幅
	港幣百萬元	港幣百萬元		港幣百萬元	港幣百萬元	
員工	10,571	11,298	-6.4%	8,733	9,542	-8.5%
機上服務及乘客開支	694	366	+89.6%	690	365	+89.0%
著陸、停泊及航線開支	5,590	5,743	-2.7%	5,068	5,315	-4.6%
燃油(包括對沖收益)	10,488	7,031	+49.2%	9,301	6,388	+45.6%
飛機維修	3,206	5,152	-37.8%	2,447	4,261	-42.6%
飛機折舊及租金	9,884	10,444	-5.4%	9,156	9,670	-5.3%
其他折舊、攤銷及租金	2,544	2,381	+6.8%	1,825	1,675	+9.0%
其他	4,513	3,622	+24.6%	4,689	3,956	+18.5%
<b>營業開支</b>	<b>47,490</b>	<b>46,037</b>	<b>+3.2%</b>	<b>41,909</b>	<b>41,172</b>	<b>+1.8%</b>
財務支出淨額	2,909	2,629	+10.7%	1,991	1,972	+1.0%
<b>營業開支總額</b>	<b>50,399</b>	<b>48,666</b>	<b>+3.6%</b>	<b>43,900</b>	<b>43,144</b>	<b>+1.8%</b>

- 集團及國泰航空的營業開支總額分別增加百分之三點六及百分之一點八。
- 國泰航空的可用噸千米由一百一十三億五千四百萬減至一百零一億，減幅為百分之十一。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣三點八八元增至港幣四點三五元，增幅為百分之十二點一。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（除燃油）由港幣三點三二元增至港幣三點四三元，增幅為百分之三點三。
- 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）由港幣三點二四元增至港幣三點四三元，增幅為百分之五點九。

## 營業業績分析



	2022年 上半年 港幣百萬元	2022年 下半年 港幣百萬元	2022年 全年 港幣百萬元	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
國泰航空扣除稅項及特殊項目前(虧損)/溢利	(1,544)	4,026	2,482	(4,545)	3,585	(960)
稅項	43	(1,065)	(1,022)	377	(193)	184
國泰航空扣除特殊項目前的除稅(虧損)/溢利	(1,501)	2,961	1,460	(4,168)	3,392	(776)
附屬公司扣除特殊項目前業績	(1,015)	(700)	(1,715)	(1,183)	(865)	(2,048)
國泰航空及附屬公司扣除特殊項目前的除稅後(虧損)/溢利	(2,516)	2,261	(255)	(5,351)	2,527	(2,824)
應佔聯屬公司虧損	(2,483)	(3,810)	(6,293)	(1,310)	(400)	(1,710)
經調整國泰航空集團股東應佔(虧損)/溢利(附註 1)	(4,999)	(1,549)	(6,548)	(6,661)	2,127	(4,534)
減值及相關支出(附註 2)	-	-	-	(501)	(317)	(818)
企業重組成本(附註 3)	-	-	-	(403)	18	(385)
非經常性項目(附註 4)	-	-	-	-	210	210
國泰航空集團股東應佔(虧損)/溢利	(4,999)	(1,549)	(6,548)	(7,565)	2,038	(5,527)

附註：

- 1) 經調整國泰航空股東應佔虧損乃撇除減值及相關支出及企業重組成本後得出。
- 2) 國泰航空於二零二一年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。香港快運於二零二一年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。
- 3) 二零二一年的離職補償及相關成本港幣三億八千五百萬元。
- 4) 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。

國泰航空扣除減值及相關支出、企業重組成本及稅項前的虧損變動分析如下：

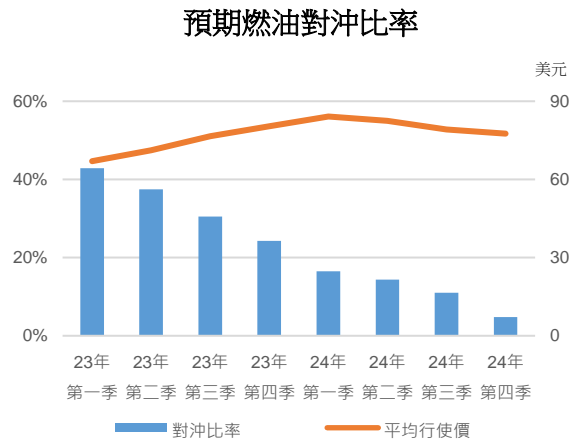
	港幣百萬元
二零二一年國泰航空除稅前虧損	(960)
收益增加：	
- 客運及貨運收益	3,953
	- 客運收益增加百分之二百一十四點九，主要是由於客運量增加百分之二百五十八點三，其影響因收益率下跌百分之十二點一而被局部抵銷。
	- 貨運收益因貨運量減少百分之二十九點八而下跌百分之十六點六，其影響因收益率上升百分之十八點五而被局部抵銷。
- 其他服務及收回款項	245
	- 飛行常客獎勵計劃的收益增加，因貨運相關收入及疫情相關政府支援減少因而被局部抵銷。
成本減少/(增加)：	
- 員工	809
	- 員工人數下跌。
- 機上服務及乘客開支	(325)
	- 因客運量上升而增加。
- 著陸、停泊及航線開支	247
	- 貨物處理成本及航線開支因貨運量下跌而減少，其影響因機組人員外派開支增加而被局部抵銷。
- 燃油(包括對沖收益)	(2,913)
	- 燃油對沖錄得收益及耗油量減少，將油價升幅局部抵銷。
- 飛機維修	1,814
	- 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、租金及及財務支出淨額)	345
	- 較少租用飛機及折舊減少。
- 其他項目(包括佣金)	(733)
	- 因獎勵兌換量、滙兌虧損及佣金增加令營銷成本及飛行常客獎勵計劃開支上升。
二零二二年國泰航空除稅前溢利	2,482

## 燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
燃油成本總額	14,127	9,367
燃油對沖收益	(3,639)	(2,336)
燃油成本淨額	10,488	7,031

- 二零二二年的耗油量為一千三百三十萬桶(二零二一年：一千五百萬桶)，減幅為百分之十一點三，而可運載量的減幅則為百分之十一點零。
- 於二零二二年十二月三十一日，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。
- 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。



## 資產

- 於二零二二年十二月三十一日的資產總值為港幣一千八百零九億一千四百萬元。
- 年內物業、廠房及設備增加港幣六十六億七千八百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣六十四億二千萬元、土地及樓宇價值港幣二億一千萬元，以及其他設備價值港幣四千八百萬元。

## 借款及資本

- 借款減少至港幣七百七十一億零六百萬元，減幅為百分之十四點二。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款減少百分之十三點五至港幣六百三十三億四千一百萬元，須於二零三五年或之前全部償還，計及衍生工具交易後，其中百分之四十三為定息借款。
- 於二零二二年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金合共港幣二百七十一億八千八百萬元，包括流動資金港幣一百八十二億七千七百萬元及已承擔的未動用信貸港幣九十億三千萬元，並扣除已抵押資金港幣一億一千九百萬元。
- 借款淨額(扣除流動資金)減少百分之十六點六，至港幣五百八十八億二千九百萬元。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款淨額減少百分之十六點五至港幣四百五十億六千四百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之十一點六至港幣六百三十八億七千八百萬元，原因是集團錄得港幣六十五億四千八百萬元的虧損，以及其他全面收益減少港幣十八億一千八百萬元。
- 撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，債務淨額股份比例由零點七五倍減至零點七一倍(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，於二零二二年十二月三十一日及二零二一年十二月三十一日的債務淨額股份比例分別為零點九二倍及零點九八倍。
- 有關發行股本證券(包括可轉換為股本證券的證券)所得的未用款項：
  - 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。港幣九十六億元未動用款項已結轉至二零二二年一月一日，於二零二二年十二月三十一日仍未動用。集團擬根據公司之前披露的意圖將港幣九十六億元用於一般企業用途。

## 附屬及聯屬公司回顧

- 香港快運航空有限公司於二零二二年錄得除稅後虧損港幣十三億五千九百萬元，而二零二一年的虧損則為港幣十九億七千八百萬元。二零二二年的可載客量為九億八千三百萬可用座位千米（少於二零一九年年度化可用座位千米的百分之十），反映肆虐全球的疫情令需求大幅下降，加上香港及其他市場實施旅遊限制及檢疫要求，因此香港快運在年內大部分時間大幅縮減可載客量。已提供服務的平均運載率為百分之六十八點三，較二零二一年上升五十九點五個百分點。
- 香港華民航空有限公司於二零二二年錄得的溢利較二零二一年有所增加。二零二二年的可載貨量（以可用貨物噸千米計算）減少百分之六點二至八億八千八百萬。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）於二零二二年生產四百一十萬份機餐及處理一萬六千二百一十四班航班，即平均每日一萬一千一百零四份機餐及四十四班航班，較二零二一年分別增加百分之一百三十六及百分之十五。二零二二年的財務業績較二零二一年有所改善。除加拿大業績按年下跌外，海外航空飲食設施於二零二二年的財務業績較二零二一年有所改善。
- 國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）於二零二二年十二月三十一日為國泰航空集團及其他十七家航空公司（不包括包機客戶）提供貨物處理服務。二零二二年處理一百二十萬噸貨物，較二零二一年減少百分之十五。由於政府於二零二二年一月至五月間對駐港貨機機組人員實施限制導致國泰航空的可載貨量減少，二零二二年的財務業績較二零二一年有所倒退，繼續低於疫情前的水平，而二零二二年第四季的貨運高峰期表現遜於二零二一年。
- 香港機場地勤服務有限公司二零二二年的財務業績較二零二一年有所倒退。
- 雅潔洗衣有限公司二零二二年的財務業績較二零二一年有所倒退。
- 中國國際航空股份有限公司（「國航」）是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空集團於二零二二年十二月三十一日持有其百分之十八點一三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表結算，因此二零二二年度的集團業績包括國航截至二零二二年九月三十日止十二個月的業績。截至二零二二年九月三十日止十二個月，國航的財務業績較截至二零二一年九月三十日止十二個月的財務業績有所倒退。國航於二零二三年一月十六日向其他第三方投資者發行十六億七千六百萬股 A 股新股，發行所得收益共人民幣一百五十億元，集團所持國航權益因而由百分之十八點一三減至百分之十六點二六。儘管股權被攤薄，集團繼續對國航有重大影響力，並繼續將國航作為聯屬公司的權益入賬。是次交易對集團截至二零二二年十二月三十一日止年度的業績並無影響，但預計會令二零二三年錄得一項視作出售部分股份的盈利。詳情載於下文附註 17「報告期後非調整事項」。
- 中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）是中國內地提供航空貨運服務的主要公司，國泰航空集團持有其股本及經濟權益共百分之二十四。隨著國貨航的經濟權益於截至二零二一年十二月三十一日止年度間被攤薄，自二零二一年九月起集團應佔國貨航業績根據其延遲三個月的財務報表計算。集團二零二二年全年業績包括國貨航截至二零二二年九月三十日止十二個月的業績。



## 企業責任

- 二零二二年可持續發展報告將於二零二三年四月發佈，並將登載於 [https://www.cathaypacific.com/cx/zh\\_HK/about-us/environment/overview/introduction.html](https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/about-us/environment/overview/introduction.html)。
- 為履行應對氣候變化的持續承諾，國泰航空於二零二二年推出企業可持續航空燃油計劃。有賴八家創始企業客戶在先導階段的資助，我們得以提升可持續航空燃油的使用量，並首度於香港國際機場出發的航班採用可持續航空燃油。該計劃旨在支持國泰航空之前作出的承諾，就是在二零五零年實現淨零碳排放，以及於二零三零年達成將國泰航空所有航班的可持續航空燃油使用量提升至總耗油量百分之十的中期目標。
- 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遠減碳承諾，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排放量。此承諾將涵蓋集團香港地面運作的碳排放量。
- 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、國際民航組織航空環境保護委員會燃油專責小組、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（CORSA）、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。
- 疫情對香港許多弱勢社群和低收入家庭造成沉重的打擊，情況尤以二零二二年上半年為甚。為滿足他們的不同需求，我們與超過二十個不同的非牟利機構合作，在二零二二年捐贈近三十九萬件不同物品，包括毛氈、消毒用品、嬰兒用品、兒童用品、餐飲設備，以及為支援網上學習需要而提供翻新的平板電腦。
- 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。二零二二年共捐出超過一百一十噸剩餘食物及約七千件月餅。
- 於二零二二年十二月三十一日，國泰航空集團在全球僱用逾二萬一千二百名員工，其中約一萬七千四百人為在港員工。國泰航空在全球僱用超過一萬六千四百名長期員工，其中約百分之七十七為駐港員工。
- 國泰航空參照法例、行業慣例、市場環境、員工個人及集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

**綜合損益及其他全面收益表**  
**截至二零二二年十二月三十一日止年度**

	附註	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
<b>收益</b>			
客運服務		14,333	4,357
貨運服務		30,554	35,814
其他服務及收回款項		6,149	5,416
<b>收益總額</b>		<b>51,036</b>	45,587
<b>開支</b>			
員工		(10,571)	(11,298)
機上服務及乘客開支		(694)	(366)
著陸、停泊及航線開支		(5,590)	(5,743)
燃油 (包括對沖盈利)		(10,488)	(7,031)
飛機維修		(3,206)	(5,152)
飛機折舊及租金		(9,884)	(10,444)
其他折舊、攤銷及租金		(2,544)	(2,381)
其他		(4,513)	(3,622)
<b>營業開支</b>		<b>(47,490)</b>	(46,037)
<b>未計非經常性項目的營業溢利/(虧損)</b>		<b>3,546</b>	(450)
企業重組成本		-	(385)
減值及相關支出		-	(818)
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利		-	210
<b>營業溢利/(虧損)</b>	4	<b>3,546</b>	(1,443)
財務支出		(3,074)	(2,704)
財務收入		165	75
財務支出淨額	5	(2,909)	(2,629)
應佔聯屬公司虧損		(6,677)	(1,985)
<b>除稅前虧損</b>		<b>(6,040)</b>	(6,057)
稅項	6	(507)	531
<b>本年度虧損</b>		<b>(6,547)</b>	(5,526)
應佔：			
國泰航空普通股股東		(7,162)	(6,123)
國泰航空優先股股東	16	614	596
非控股權益		1	1
<b>本年度虧損</b>		<b>(6,547)</b>	(5,526)
<b>每股普通股虧損</b>			
基本及攤薄	7	(111.3)仙	(95.1)仙
本年度虧損		(6,547)	(5,526)
<b>其他全面收益</b>			
現時或其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		(707)	2,581
應佔聯屬公司其他全面收益		227	211
海外業務換算產生的滙兌差額		(1,442)	691
現時或其後不會重新歸類至損益的項目：			
界定福利計劃		108	510
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)		(4)	(5)
<b>本年度除稅後其他全面收益</b>	8	<b>(1,818)</b>	3,988
<b>本年度全面收益總額</b>		<b>(8,365)</b>	(1,538)
<b>應佔全面收益總額</b>			
國泰航空普通股股東		(8,980)	(2,135)
國泰航空優先股股東		614	596
非控股權益		1	1
		<b>(8,365)</b>	(1,538)

綜合財務狀況表  
二零二二年十二月三十一日結算



	附註	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
<b>資產及負債</b>			
<b>非流動資產及負債</b>			
物業、廠房及設備	9	118,855	123,990
無形資產	10	14,800	15,035
於聯屬公司的投資		16,492	24,532
其他長期應收款項及投資		3,297	3,327
遞延稅項資產		1,134	846
		<b>154,578</b>	<b>167,730</b>
計息負債	11	(62,463)	(67,504)
其他長期應付款項		(2,766)	(3,441)
其他長期合約負債		(282)	(478)
遞延稅項負債		(8,117)	(9,820)
		<b>(73,628)</b>	<b>(81,243)</b>
<b>非流動資產淨值</b>		<b>80,950</b>	<b>86,487</b>
<b>流動資產及負債</b>			
存貨		1,137	1,269
貿易及其他應收款項	12	6,921	8,296
待出售資產		1	48
流動資金	13	18,277	19,284
		<b>26,336</b>	<b>28,897</b>
計息負債	11	(14,643)	(22,350)
貿易及其他應付款項	14	(11,199)	(10,095)
合約負債		(13,537)	(7,925)
稅項		(4,023)	(2,765)
		<b>(43,402)</b>	<b>(43,135)</b>
<b>流動負債淨額</b>		<b>(17,066)</b>	<b>(14,238)</b>
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>137,512</b>	<b>153,492</b>
<b>資產淨值</b>		<b>63,884</b>	<b>72,249</b>
<b>資本及儲備</b>			
股本	15	48,322	48,322
儲備		15,556	23,922
國泰航空股東應佔資金		63,878	72,244
非控股權益		6	5
<b>股東權益總額</b>		<b>63,884</b>	<b>72,249</b>

**綜合現金流量表**  
 截至二零二二年十二月三十一日止年度

	2022	2021
	港幣百萬元	港幣百萬元
<b>營業業務</b>		
業務帶來的現金	21,386	11,705
已收利息	129	67
已付利息	(2,432)	(1,946)
已付稅項	(1,247)	(991)
<b>來自營業業務的現金流入淨額</b>	<b>17,836</b>	<b>8,835</b>
<b>投資業務</b>		
除現金及視同庫存現金外的流動資金(增加)/減少淨額	(183)	2,464
出售物業、廠房及設備所得款項	50	112
其他長期應收款項及投資增加淨額	(17)	(17)
物業、廠房及設備及無形資產支出	(3,729)	(2,276)
已收股息	1,096	-
聯屬公司還款淨額	23	210
<b>投資業務的現金(流出)/流入淨額</b>	<b>(2,760)</b>	<b>493</b>
<b>融資業務</b>		
新融資	6,115	13,906
借款及租賃還款	(22,351)	(20,838)
<b>融資業務的現金流出淨額</b>	<b>(16,236)</b>	<b>(6,932)</b>
<b>現金及視同庫存現金(減少)/增加淨額</b>	<b>(1,160)</b>	<b>2,396</b>
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	8,573	6,166
滙兌差額的影響	(73)	11
<b>於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金</b>	<b>7,340</b>	<b>8,573</b>

## 附註：

### 1. 會計基準

本公告所列表述的年度業績乃摘錄自集團截至二零二二年十二月三十一日止年度的法定財務報表。

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

本文件所載有關截至二零二一年及二零二二年十二月三十一日止年度的財務資料並不構成公司於該等年度的法定年度綜合財務報表，惟摘錄自該等財務報表。

本文件內的非法定賬目（定義見《公司條例》（第 622 章）（「該條例」）第 436 條）並非（在該定義內的）指明財務報表。截至二零二一年十二月三十一日止年度的指明財務報表已根據該條例第 664 條送交香港公司註冊處處長。截至二零二二年十二月三十一日止年度的指明財務報表尚未但將根據該條例第 664 條送交香港公司註冊處處長。核數師已就截至二零二一年及二零二二年十二月三十一日止年度的指明財務報表擬備核數師報告，該等報告並無保留意見或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就該等報告作保留意見的情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事項，亦未載有根據該條例第 406(2) 條或 407(2) 或 (3) 條作出的陳述。

### 2. 會計政策的變動

香港會計師公會已頒佈下述於集團本會計期的《香港財務報告準則》修訂本。

#### 《香港會計準則》第 37 號修訂本「虧損性合約 — 履行合約的成本」

此修訂要求確認虧損合約的預期損失應包括對遞增成本和直接成本分配的估算。該項準則過去只指明包括遞增成本。此修訂令進行虧損合同評估的會計政策出現變動。集團已評估於二零二二年一月一日存在的合同，並確定此項變動不會對二零二二年一月一日的期初權益結餘造成影響。

截至本財務報表刊發之日，香港會計師公會已頒佈多項於截至二零二二年十二月三十一日止年度尚未生效，且未在本財務報表中採用的新準則或修訂準則。這些準則變化包括下述可能與集團有關的項目。

- 《香港財務報告準則》第 17 號「保險合約」
- 《香港會計準則》第 1 號修訂本「財務報表的呈列：流動與非流動負債的劃分」
- 《香港會計準則》第 1 號修訂本「財務報表的呈列」及《香港財務報告準則實務聲明》第 2 號修訂本「作出重大性判斷：會計政策的披露」
- 《香港會計準則》第 8 號修訂本「會計政策、會計估算更改及錯誤更正：會計估算的定義」
- 《香港會計準則》第 12 號修訂本「所得稅：單一交易中產生的資產及負債的相關遞延稅項」

集團仍有待評估該等準則變化的全面影響，至今預計採納該等準則將不會對綜合財務報表造成重大影響。

### 3. 分部資料

#### (a) 分部業績

	2022					
	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
<b>溢利或虧損</b>						
銷售予外界客戶	45,899	692	3,541	904		51,036
分部之間的銷售	483	-	5	1,545		2,033
分部收益	46,382	692	3,546	2,449		53,069
分部溢利/(虧損)	4,473	(1,241)	927	(613)	-	3,546
財務支出淨額	(1,991)	(389)	2	(531)	-	(2,909)
	2,482	(1,630)	929	(1,144)	-	637
應佔聯屬公司虧損	-	-	-	-	(6,677)	(6,677)
除稅前溢利/(虧損)	2,482	(1,630)	929	(1,144)	(6,677)	(6,040)
稅項	(1,022)	271	(153)	13	384	(507)
本年度溢利/(虧損)	1,460	(1,359)	776	(1,131)	(6,293)	(6,547)
非控股權益	-	-	-	(1)	-	(1)
國泰航空股東應佔溢利/(虧損)	1,460	(1,359)	776	(1,132)	(6,293)	(6,548)
<b>其他分部資料</b>						
折舊及攤銷	10,755	744	5	685		12,189
購買物業、廠房及 設備及無形資產	6,958	64	2	60		7,084

	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
<b>溢利或虧損</b>						
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)
<b>其他分部資料</b>						
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	5,938	430	-	63		6,431

### 3. 分部資料 (續)

- (i) 國泰航空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) 香港快運是一家低成本客運航空公司，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。

#### (b) 按地域提供的資料

	2022	2021
	港幣百萬元	港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 香港、台灣及中國內地	34,456	31,974
- 日本及韓國	2,538	2,255
美洲	4,476	3,171
歐洲	2,836	1,405
東南亞	4,135	4,478
西南太平洋	1,218	812
南亞、中東及非洲	1,377	1,492
	<b>51,036</b>	45,587

**4. 營業溢利/(虧損)**

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業溢利/(虧損)中：		
物業、廠房及設備折舊		
- 使用權資產	4,798	5,284
- 擁有	6,761	6,941
無形資產攤銷	630	561
減值		
- 物業、廠房及設備	-	1,010
- 存貨	-	110
短期租賃及低價值資產租賃的相關支出	16	27
確認疫情相關租金優惠	(108)	(301)
出售物業、廠房及設備虧損/(盈利)淨額	143	(51)
出售無形資產的虧損	9	5
已支出的存貨成本	662	711
滙兌差額淨額	293	69
核數師酬金	16	15
政府支援	(1,454)	(1,460)
非上市股本投資股息收入	(90)	(29)

**5. 財務支出淨額**

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
- 按攤銷成本列賬的租賃負債	1,084	905
- 銀行借款及透支		
- 須於五年內全部清還	622	411
- 毋須於五年內全部清還	342	283
- 其他借款		
- 須於五年內全部清還	666	546
- 毋須於五年內全部清還	315	341
	<b>3,029</b>	<b>2,486</b>
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	(30)	(9)
- 銀行存款及其他	(135)	(66)
	<b>(165)</b>	<b>(75)</b>
公允值變動：		
- 衍生金融工具虧損	45	218
	<b>2,909</b>	<b>2,629</b>

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淨額港幣七千四百萬元（二零二一年：盈利淨額港幣二千五百萬元）。



**6. 稅項**

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	143	141
- 海外稅	463	142
- 歷年撥備不足	384	17
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	(483)	(831)
	<b>507</b>	<b>(531)</b>

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（二零二一年：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。

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：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
除稅前虧損	<b>(6,040)</b>	<b>(6,057)</b>
按香港利得稅率百分之十六點五（二零二一年：百分之十六點五）		
計算的稅額	997	999
不可扣稅的支出	(420)	(247)
毋須課稅的收入	73	197
有效稅率變動及不同法域差異的影響	(849)	(148)
歷年稅項撥備不足	(384)	(17)
確認之前未確認的稅項虧損	-	(253)
未確認稅項虧損	76	-
稅項(支出)/抵免	<b>(507)</b>	<b>531</b>

**7. 每股普通股虧損**

	2022			2021		
	虧損 <sup>(a)</sup> 港幣百萬元	加權平均普通股 股份數目	每股金 額港仙	虧損 <sup>(a)</sup> 港幣百萬元	加權平均 普通股股份 數目	每股金額 港仙
<b>每股普通股基本及攤薄虧損</b>	<b>(7,162)</b>	<b>6,437,200,203</b>	<b>(111.3)</b>	<b>(6,123)</b>	<b>6,437,200,203</b>	<b>(95.1)</b>

(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。公司於二零二二年及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，且截至二零二二年及二零二一年十二月三十一日止年度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。

## 8. 其他全面收益

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於年內確認的盈利	3,011	4,684
- 轉撥至損益的盈利	(3,792)	(1,836)
- 遞延稅項	74	(267)
應佔聯屬公司其他全面收益		
- 於年內確認	227	211
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於年內確認的(虧損)/盈利	(1,442)	724
- 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	105	561
- 遞延稅項	3	(51)
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	(4)	(5)
<b>本年度其他全面收益</b>	<b>(1,818)</b>	<b>3,988</b>

## 9. 物業、廠房及設備

截至二零二二年十二月三十一日止年度間，集團的現金產生單位及非財務資產並未錄得減值。

截至二零二一年十二月三十一日止年度間，已因應疫情而就物業、廠房及設備的賬面值確認港幣十億零一千萬元的減值支出。

## 10. 無形資產

分配予集團各現金產生單位的商譽如下：

	2022 港幣百萬元	2021 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
	<b>11,615</b>	<b>11,615</b>

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

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

集團每現金產生單位的可收回金額按其扣除出售成本的公允值及其使用價值兩者中的較高者計算。集團兩個主要的營業現金產生單位（國泰航空及香港快運）的使用價值是使用貼現現金流量分析估算。

## 10. 無形資產（續）

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

對於國泰航空現金產生單位，評估假設因防疫措施的放寬及客運復甦，客運量預計於二零二四年底逐步回復至疫情前的水平。二零二五年至二零三二年間客運量將逐步增長。然而，由於香港國際機場新設的三跑道系統帶來相關的激烈競爭，十年期預測收益效率預計會低於歷史水平。超過十年的現金流量按估計的一般年度增長率百分之三點零（二零二一年：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九點五（二零二一年：百分之七點三），此貼現率並未計及稅項，並反映相關分部的特定風險。此評估令現金產生單位截至二零二二年十二月三十一日的賬面值尚有餘額，因此沒有作出減值。

對於香港快運現金產生單位，評估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。正如國泰航空，為期十年的預測被視為適合的做法。超過十年的現金流量按估計的一般年度增長率百分之三點零（二零二一年：百分之二點二五）推算。採用的貼現率為百分之十一點三（二零二一年：百分之十一）並未計及稅項，及反映香港快運分部的特定風險。此評估令現金產生單位截至二零二二年十二月三十一日的賬面值尚有餘額，因此沒有作出減值。

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。此評估令現金產生單位截至二零二二年十二月三十一日的賬面值尚有餘額，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。

## 11. 計息負債

	2022		2021	
	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	8,490	36,676	16,061	39,061
租賃負債	6,153	25,787	6,289	28,443
	<b>14,643</b>	<b>62,463</b>	22,350	67,504

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：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
<b>非流動負債：</b>		
貸款及其他借款	36,676	39,061
租賃負債	25,787	28,443
	<b>62,463</b>	67,504
<b>流動負債：</b>		
貸款及其他借款	8,490	16,061
租賃負債	6,153	6,289
	<b>14,643</b>	22,350
借款總額	77,106	89,854
流動資金	(18,277)	(19,284)
<b>借款淨額</b>	<b>58,829</b>	70,570
國泰航空股東應佔資金	63,878	72,244
<b>債務淨額股份比例</b>	<b>0.92</b>	0.98

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。

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
借款淨額	58,829	70,570
減：不含資產轉讓元素的租賃負債	(13,765)	(16,591)
<b>經調整借款淨額 (撇除不含資產轉讓元素的租賃)</b>	<b>45,064</b>	53,979
<b>經調整債務淨額股份比例 (撇除不含資產轉讓元素的租賃)</b>	<b>0.71</b>	0.75

公司或其任何附屬公司並無購買、出售或贖回公司的上市債務證券（二零二一年：零）。

## 12. 貿易及其他應收款項

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
扣除虧損撥備的貿易應收賬項	4,010	3,919
衍生財務資產 – 當期部分	1,085	1,759
其他應收及預繳款項	1,819	2,615
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	7	3
	<b>6,921</b>	<b>8,296</b>

於二零二二年十二月三十一日，不符合作對沖會計的衍生財務資產 – 當期部分達港幣二千八百萬元（二零二一年：港幣二億九千萬元）。

	2022 港幣百萬元	2021 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	3,502	3,441
一至三個月	485	420
三個月以上	23	58
	<b>4,010</b>	<b>3,919</b>

	2022 港幣百萬元	2021 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	3,754
逾期少於三個月	233	135
逾期三個月以上	23	30
	<b>4,010</b>	<b>3,919</b>

年內有關貿易應收賬項的預期信貸虧損撥備變動如下：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
一月一日的結餘	100	78
已(撥回)/確認預期信貸虧損	(64)	22
十二月三十一日的結餘	<b>36</b>	<b>100</b>

## 13. 流動資金

### 流動資金風險

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

管理層根據預期現金流量監控集團流動資金儲備（包括下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。

管理層已評估多個假設情境下的現金流量預測。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。

集團於報告期末持有流動資金港幣一百八十二億七千七百萬元（二零二一年：港幣一百九十二億八千四百萬元），可供管理流動資金風險。

### 13. 流動資金（續）

#### (a) 財務安排

集團於報告期末持有以下流動資金及未動用信貸：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
流動資金	18,277	19,284
減：抵押作部分長期融資安排的金額		
- 海外上市債務證券	(5)	(5)
- 銀行存款	(114)	(134)
已承擔的未動用信貸	9,030	11,105
集團可動用的無限定用途流動資金	27,188	30,250

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
未承擔銀行透支	431	461

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。未承擔銀行透支可隨時動用，銀行可在未有給予通知下隨時終止。

#### (b) 財務負債的還款期限

未貼現的財務負債的還款期限概述如下：

	2022				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	
<b>集團</b>					
貸款及其他借款	(10,421)	(8,900)	(27,104)	(6,683)	(53,108)
租賃負債	(7,417)	(6,153)	(12,079)	(12,170)	(37,819)
其他長期應付款項	-	(793)	(1,222)	(610)	(2,625)
貿易及其他應付款項	(10,982)	-	-	-	(10,982)
衍生財務負債淨額	(198)	(139)	-	-	(337)
總計	(29,018)	(15,985)	(40,405)	(19,463)	(104,871)

	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	
<b>集團</b>					
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)

**14. 貿易及其他應付款項**

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
貿易應付賬項	5,380	4,327
衍生財務負債 – 當期部分	217	186
其他應付款項	5,272	5,311
應付聯屬公司賬項	135	55
應付其他關連公司賬項	195	216
	<b>11,199</b>	<b>10,095</b>

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
貿易應付賬項按賬單日分析如下：		
一個月內	4,895	3,706
一至三個月	332	328
三個月以上	153	293
	<b>5,380</b>	<b>4,327</b>

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三億二千四百萬元（二零二一年：港幣七億零二百萬元），其年內變動如下：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
一月一日的結餘	702	1,056
(撥回)/增撥撥備淨額	(288)	83
已動用撥備	(90)	(437)
十二月三十一日的結餘	<b>324</b>	<b>702</b>

**15. 股本**

	2022		2021	
	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				
<b>普通股</b>				
一月一日/十二月三十一日的結餘	<b>6,437,200,203</b>	<b>28,822</b>	6,437,200,203	28,822
<b>優先股</b>				
一月一日/十二月三十一日的結餘	<b>195,000,000</b>	<b>19,500</b>	195,000,000	19,500
		<b>48,322</b>		48,322

截至二零二二年及二零二一年度內，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。

公司於二零二零年向 Aviation 2020 Limited（由財政司司長法團全資擁有的有限公司）發行優先股及認股權證，包括：(a) 195,000,000 股優先股；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）。

## 15. 股本（續）

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。

認股權證的到期日為自二零二零年八月十二日認股權證發行日起計的五年。

有關發行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。

## 16. 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。

截至二零二二年十二月三十一日止期間，優先股股東應佔股息為港幣六億一千四百萬元（二零二一年十二月三十一日：港幣五億九千六百萬元）。

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」。於二零二二年十二月三十一日的累計股息欠款為港幣十四億三千八百萬元（二零二一年十二月三十一日：港幣八億二千四百萬元）。

公司已延遲派付原定於二零二三年二月十三日到期的股息。累計遞延金額港幣十五億零七百萬港元涉及自發行日（二零二零年八月十二日）起三十個月的股息及任何未付股息的複合影響。

### (b) 應付予普通股股東的股息

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。

於二零二二年及二零二一年十二月三十一日尚有股息欠款，因此二零二二年及二零二一年度內不宣佈、批准或派付給予普通權益股東的股息。

附註 16(a) 詳列於二零二二年十二月三十一日的累計股息欠款。

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

為使二零二三年五月十日舉行的股東周年大會上委任代表的投票能順利處理，股東登記將於二零二三年五月五日至二零二三年五月十日（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，須於二零二三年五月四日（星期四）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。



## 17. 報告期後非調整事項

國航於二零二三年一月十六日向其他第三方投資者發行十六億七千六百萬股 A 股新股，發行所得收益共人民幣一百五十億元，集團所持國航權益因而由百分之十八點一三減至百分之十六點二六。儘管股權被攤薄，集團繼續對國航有重大影響力，並繼續將國航作為聯屬公司的權益入賬。是次交易對集團截至二零二二年十二月三十一日止年度的業績並無影響，但預計會令二零二三年錄得一項視作出售部分股份的盈利。

由於集團以權益法處理國航延遲三個月結算的業績，而仍未有國航截至二零二三年一月十六日的財務資料，因此未能在發佈此等財務報表之日確定該項視作出售部分股份的盈利。該項盈利主要來自集團應佔股份認購的收益（即  $16.26\% * \text{人民幣 } 150 \text{ 億元} = \text{港幣 } 28 \text{ 億元}$ ），扣除視作出售權益的賬面值，即集團於國航所持權益的賬面值約百分之十（即  $(18.13\% - 16.26\%) / 18.13\%$ ）。集團截至二零二二年十二月三十一日於國航所持權益的賬面值（按國航截至二零二二年九月三十日的業績計算）為港幣一百一十億元。該項視作出售部分股份的盈利金額將於國航向集團提供其後相關會計期的財務資料時確定，並於集團二零二三年上半年度業績中確認。

## 18. 企業管治

公司致力維持高水平的企業管治。公司在年度報告書所涵蓋的整個年度內，均有遵守上市規則附錄十四第二部分《企業管治守則》的所有守則條文。

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》。

在作出特定查詢後，公司所有董事確認已遵守標準守則的標準。

有關本公司的企業管治原則及程序，請參閱《二零二二年報告書》。

年度業績已經公司的審核委員會審核。

## 19. 年度報告書

《二零二二年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零二三年四月三日登載於聯交所的網站及本公司網站 [www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)，並於二零二三年四月六日發送各股東。

---

於本公告所載日期，國泰航空的在任董事如下：

常務董事： 賀以禮（主席）、韓兆傑、林紹波、劉凱詩、沈碧嘉；  
非常務董事： 馬崇賢（副主席）、白德利、麥廣能、孫玉權、施銘倫、尚烽、張卓平；  
獨立非常務董事： 陳智思、夏理遜、馬焜圖及董立均。

承董事局命

**國泰航空有限公司**

主席

賀以禮

香港，二零二三年三月八日

公司網址：[www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)

### 免責聲明

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

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