



國泰

二零二三年報告書

國泰航空有限公司  
股份代號：00293





# 目錄

## 管理層討論及分析

- 3 財務及營業撮要
- 6 主席致函
- 9 行政總裁回顧與展望
- 13 業務回顧
- 33 財務評述

## 企業管治

- 39 董事及要員
- 42 董事局報告
- 50 企業管治報告
- 68 風險管理

## 財務報表

- 75 獨立核數師報告
- 79 綜合損益表
- 80 綜合其他全面收益表
- 81 綜合財務狀況表
- 82 綜合現金流量表
- 83 綜合股東權益變動表
- 84 財務報表附註
- 138 重要附屬公司及聯屬公司
- 140 重要會計政策
- 154 業務統計數字
- 159 詞彙
- 160 公司及股東資料
- 160 免責聲明

# 國泰航空有限公司

國泰航空有限公司（「國泰航空」或「公司」）是以香港為基地的主要尊尚旅遊生活品牌。國泰集團（公司連同其附屬公司，又稱「國泰」或「集團」）在四大業務範疇提供產品及服務，包括尊尚旅遊、貨運、低成本客運及生活品味業務。

國泰集團包括提供全面服務的尊尚航空公司國泰航空、貨運業務國泰貨運、低成本航空公司香港快運航空有限公司（「香港快運」）及提供速遞服務的全貨運航空公司香港華民航空有限公司（「華民航空」），以及多間其他附屬公司。

公司於一九四六年在香港成立。過去超過七十多年來，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。

於二零二三年十二月三十一日，國泰集團旗下客運及貨運航空公司提供定期航班前往全球共九十二個目的地，包括中國內地十六個城市的十八個機場。此外，集團透過代碼共享協議為另外一百四十九個目的地提供服務。

集團於二零二三年十二月三十一日持有共二百三十架飛機，當中五架停泊於香港以外。未來數年將有七十五架新的客機及貨機加入集團機隊。

於二零二三年十二月三十一日，提供全面服務的尊尚航空公司國泰航空持有一百八十一架客機及貨機。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九百個目的地。

香港快運為公司的全資附屬公司，是一家以香港為基地的低成本航空公司，於二零二三年十二月三十一日持有三十三架飛機，在亞洲區內提供定期航班。華民航空為公司的全資附屬公司，這家提供速遞服務的全貨運航空公司於二零二三年十二月三十一日營運十六架飛機，在亞洲提供定期航班及包機服務。

集團的其他業務還包括飲食服務、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。

於二零二三年十二月三十一日，公司持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之十六點二六股權。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。

於二零二三年十二月三十一日，國泰集團在全球僱用逾二萬三千八百名員工，其中在香港僱用的員工約一萬九千六百人。公司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。

# 財務及營業撮要

## 集團財務統計數字

		2023	2022 (重列)	變幅
<b>業績</b>				
收益	港幣百萬元	<b>94,485</b>	51,036	<b>+85.1%</b>
國泰集團股東應佔溢利 / (虧損)	港幣百萬元	<b>9,789</b>	(6,623)	<b>+16,412</b>
每股普通股盈利 / (虧損)				
– 基本	港仙	<b>140.8</b>	(112.4)	<b>+253.2</b>
– 攤薄	港仙	<b>125.8</b>	(112.4)	<b>+238.2</b>
每股普通股股息	港元	<b>0.43</b>	–	<b>+0.43</b>
邊際利潤 / (虧損)	%	<b>10.4</b>	(13.0)	<b>+23.4個百分點</b>
<b>財務狀況</b>				
國泰集團股東應佔資金	港幣百萬元	<b>60,026</b>	63,803	<b>-5.9%</b>
借款淨額 <sup>(a)</sup>	港幣百萬元	<b>52,764</b>	58,829	<b>-10.3%</b>
可動用的無限制用途流動資金	港幣百萬元	<b>19,985</b>	27,188	<b>-26.5%</b>
每股普通股的普通股股東資金 <sup>(b)</sup>	港元	<b>7.8</b>	6.7	<b>+16.4%</b>
債務淨額股份比例 <sup>(a)</sup>	倍數	<b>0.88</b>	0.92	<b>-0.04倍</b>

## 營業統計數字 — 國泰航空

		2023	2022	變幅
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬	<b>21,225</b>	10,100	<b>+110.1%</b>
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	<b>85,607</b>	20,056	<b>+326.8%</b>
可用貨物噸千米數 (「可用貨運噸千米」)	百萬	<b>13,069</b>	8,181	<b>+59.7%</b>
收入噸千米數 (「收入噸千米」)	百萬	<b>15,090</b>	7,190	<b>+109.9%</b>
每可用座位千米客運收益	港仙	<b>65.4</b>	68.2	<b>-4.1%</b>
收入乘客千米數 (「收入乘客千米」)	百萬	<b>73,342</b>	14,764	<b>+396.8%</b>
收入乘客運載人次	千位	<b>17,985</b>	2,804	<b>+541.4%</b>
乘客運載率	%	<b>85.7</b>	73.6	<b>+12.1個百分點</b>
乘客收益率	港仙	<b>76.3</b>	92.7	<b>-17.7%</b>
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	<b>1.70</b>	3.30	<b>-48.5%</b>
貨運收入噸千米數 (「貨運收入噸千米」)	百萬	<b>8,099</b>	5,774	<b>+40.3%</b>
運載貨物	千噸	<b>1,381</b>	1,154	<b>+19.7%</b>
貨物運載率	%	<b>62.0</b>	70.6	<b>-8.6個百分點</b>
貨物收益率	港元	<b>2.74</b>	4.67	<b>-41.3%</b>
每可用噸千米成本 (連燃油) <sup>(c)</sup>	港元	<b>3.55</b>	4.35	<b>-18.4%</b>
每百萬收入噸千米耗油量	桶	<b>1,746</b>	1,679	<b>+4.0%</b>
每百萬可用噸千米耗油量	桶	<b>1,241</b>	1,195	<b>+3.8%</b>
每可用噸千米成本 (除燃油) <sup>(c)</sup>	港元	<b>2.47</b>	3.43	<b>-28.0%</b>
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	<b>1,793</b>	1,153 <sup>(d)</sup>	<b>+55.5%</b>
每員工可用噸千米	千位	<b>1,165</b>	614	<b>+89.7%</b>
飛機使用量 (包括停泊的飛機)	每日時數	<b>7.7</b>	3.3	<b>+133.3%</b>
航班準時表現	%	<b>76.2</b>	80.1	<b>-3.9個百分點</b>
機隊平均機齡	年	<b>11.1</b>	10.8	<b>+0.3年</b>
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	<b>10.6</b>	4.9	<b>+116.3%</b>
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	<b>499</b>	481	<b>+3.7%</b>
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>11.00</b>	3.20	<b>+243.8%</b>

(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四百一十四億四千三百萬元 (二零二二年：港幣四百五十億六千四百萬元) 及零點六九倍 (二零二二年：零點七一倍)。詳情載於簡明財務報表附註12。

(b) 普通股股東資金是在扣除優先股儲備港幣九十七億五千萬 (二零二二年：優先股股本港幣一百九十五億元) 及於二零二三年十二月三十一日的優先股東應佔未付累計股息港幣一億九千一百萬元 (二零二二年：港幣十四億三千八百萬元) 後得出。

(c) 每可用噸千米成本是指期內的營業成本總額除以可用噸千米。

(d) 因採納香港會計師公會於二零二二年六月就取消強積金與長期服務金對沖機制發出的指引而重列長期服務金付款責任港幣七千五百萬元。

## 財務及營業撮要

### 機隊資料 (a)

飛機類型	於二零二三年十二月三十一日各機隊的數目					訂購架數 (c)				營業租賃期滿架數 (b)					
	租賃 (b)			總數	平均機齡	'24	'25	'26及之後	總數	'24	'25	'26	'27	'28	'29及之後
	擁有	籌資	營業												
<b>國泰航空：</b>															
A321-200	2			<b>2</b>	20.2										
A321/A320-200neo	4	3	5	<b>12</b>	1.7	4		15 <sup>(d)</sup>	<b>19</b>						5
A330-300	37	2	4	<b>43</b>	15.3						2	2			
A350-900	20	8	2	<b>30</b>	5.7									2	
A350-1000	11	7		<b>18</b>	4.0										
A350F 貨機								6	<b>6</b>						
747-400ERF 貨機	6			<b>6</b>	15.0										
747-8F 貨機	10	4		<b>14</b>	10.9										
777-300	17			<b>17</b>	22.2										
777-300ER	30		9	<b>39</b>	11.1					3	2	4			
777-9							2	19	<b>21</b>						
<b>總數</b>	<b>137</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>181</b>	<b>11.1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>40</b>	<b>46</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>		<b>2</b>	<b>5</b>
<b>香港快運：</b>															
A320-200		3 <sup>(e)</sup>	5	<b>8</b>	14.4					4				1	
A320-200neo			10	<b>10</b>	4.8			8 <sup>(d)(f)</sup>	<b>8</b>					2	8
A321-200			11	<b>11</b>	6.2						1	2			8
A321-200neo		4 <sup>(g)</sup>		<b>4</b>	0.3	7 <sup>(h)</sup>	5	9 <sup>(d)(f)</sup>	<b>21</b>						
<b>總數</b>		<b>7</b>	<b>26</b>	<b>33</b>	<b>7.1</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>29</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>		<b>3</b>	<b>16</b>
<b>華民航空 (i)：</b>															
A300-600F 貨機			7	<b>7</b>	18.6					4	3				
A330-243F 貨機			2	<b>2</b>	12.0							2			
A330-300P2F 貨機			7	<b>7</b>	13.0							3		4	
<b>總數</b>			<b>16</b>	<b>16</b>	<b>15.3</b>					<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>		<b>4</b>	
<b>總數合計</b>	<b>137</b>	<b>31</b>	<b>62</b>	<b>230</b>	<b>10.8</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>57</b>	<b>75</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>13</b>		<b>9</b>	<b>21</b>

(a) 於二零二三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。

(b) 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。

(c) 集團相信，以其於二零二三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。

(d) 最終數目須視乎國泰航空與香港快運的分配。

(e) 飛機由國泰港龍航空擁有，並轉租予香港快運。

(f) 空中巴士 A320-200neo 型及 A321-200neo 型飛機最終的劃分須視乎因應未來營運要求而作出的調整。

(g) 飛機由國泰航空籌資租賃，並轉租予香港快運。

(h) 一架空中巴士 A321-200neo 型飛機於二零二四年二月接收。

(i) 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。

(j) 我們計劃於二零二四年及二零二五年交還七架空中巴士 A300-600F 型貨機，以六架空中巴士 A330F 型二手貨機取代，使華民航空直到二零二五年均維持共十五架飛機的機隊。



# 主席致函

二零二三年，我們終於從疫情的陰霾走出來。在迎向這個新階段時，我們以「帶動每個人在人生旅途上飛躍前行」為最重要的使命，把焦點放於重建上，為顧客、員工、股東及香港國際航空樞紐帶來裨益。我欣然宣佈集團已達成對二零二三年底設下的目標，客運航班回復至疫情前的百分之七十，連繫香港與全球約八十個航點。

二零二三年取得強勁業績，因此我們宣佈自二零一九年以來首次向普通股股東派發股息。二零二三年中期股息每股普通股港幣零點四三元，將於二零二四年五月二日派發予於二零二四年四月五日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零二四年四月二日起除息。

財務業績強勁，亦使我們可以對盡忠職守的工作團隊作出表揚和獎勵，以及對機隊、產品及服務作出重大的資本投資承擔，並開始報答香港特別行政區政府對國泰二零二零年資本重組計劃的支持。

## 財務業績

二零二三年是自二零一九年以來首次錄得盈利的一年。經歷三年疫情限制後，旅遊需求顯著飆升，以致供求失衡，為上半年帶來高收益率及強勁的財務表現。

國泰集團（包括航空公司、附屬公司及聯屬公司）於二零二三年錄得應佔溢利港幣九十七億八千九百萬元（二零二二年重列：虧損港幣六十六億二千三百萬元），二零二三年每股普通股盈利為港幣一百四十點八仙（二零二二年重列：每股普通股虧損港幣一百一十二點四仙）。

集團旗下航空公司及附屬公司在上下半年均表現強勁，二零二三年全年錄得應佔溢利港幣九十二億二千五百萬元（二零二二年重列：虧損港幣三億三千萬元）。來自聯屬公司的業績（大部分為延遲三個月確認）錄得全年虧損港幣十五億六千二百萬元（二零二二年：虧損港幣六十二億九千三百萬元）。

二零二三年的應佔溢利包括一項特殊的非經常性非現金收入港幣十九億元，此收入是由於國航於二零二三年一月完成發行A股股份後集團於國航的持股量被攤薄。

於二零二三年及截至二零二三年十二月三十一日，集團整體營運帶來現金收益，可動用的無限制用途流動資金結餘為港幣二百億元。為防患未然，我們於疫情期間將流動資金維持於高水平，以應對各種不確定因素。然而，隨著疫情過去，預計往後的流動資金將會降低，但仍維持於穩健的水平。此項調整反映我們對航空業復甦充滿信心，並且在繼續應付財務責任之餘，能夠有效地管理風險。



我們在二零二三年間向香港特別行政區政府支付共約港幣十九億七千萬元優先股股息。我們已展開回購行動，於十二月回購該等優先股的百分之五十（港幣九十七億五千萬元），並宣佈計劃於二零二四年七月底回購餘下的百分之五十，但須視乎當時的市場情況及集團業務條件。我們無需動用香港特別行政區政府提供的港幣七十八億元過渡貸款融資。該項過渡貸款融資是國泰二零二零年資本重組計劃的一部分，已於二零二三年六月八日到期。

### 前景

我們的客運航班將於二零二四年第二季回復至疫情前的八成。隨著航班的持續重建，預計二零二三年經歷的供求失衡問題將會減少，而近月所見票價復常的現象預期於二零二四年餘下時間持續。

我們深知全球航空業持續面對重大挑戰，包括前線員工的招聘及培訓，以及供應鏈的限制。為解決這些問題，我們參與了香港特別行政區政府的航空業輸入勞工計劃，並盡力針對有關挑戰採取相應的緩解策略。

二零二四年的焦點放於實現有質量及可持續的增長上，為香港國際機場三跑道系統於年底前全面投入運作做好準備。這是一個里程碑，標誌著香港的發展進程揭開了令人振奮的新一頁，亦為我們開拓無數機遇。我們的投資將涵蓋機隊、顧客服務及員工。

在國家「十四五」規劃下，香港在國家整體發展中擔當重要角色。香港及大灣區其他城市是我們的首要市場，因此我們繼續為促進國泰及香港國際航空樞紐的增長及發展作出投資。

### 致謝

我們能夠取得可喜的進步，有賴顧客的大力支持。我們謹此衷心感謝顧客們忠誠的支持和信任，熱切期望日後能與他們分享更多令人振奮的發展。

我也要衷心感謝全體國泰員工，他們專業、投入和盡忠職守的工作精神是重建工作的基石。能夠成為國泰這支傑出團隊的一分子，我深感榮幸。有賴同事們的努力和貢獻，我們才能夠取得如此佳績。

主席

賀以禮

香港，二零二四年三月十三日



# 行政總裁回顧與展望

二零二三年是我首年出任國泰集團行政總裁。回顧二零二三年，我們在重建與投資兩個主要工作方向取得良好進展。這一年間，我們致力重建品牌、航班及香港樞紐，以及作出令顧客、員工及香港整體受惠的策略性投資決策。

## 疫後重建

集團於二零二三年的主要目標，包括恢復更多航班及航點，為顧客及香港作出貢獻。我們很高興能夠達成對二零二三年底設下的目標，客運航班數目達到疫情前的百分之七十，服務約八十個航點。經歷三年疫情影響後，旅遊需求大幅飆升，造成全球供求失衡的特殊現象，因而令收益率上升。預計這種失衡現象將隨著全球航空公司持續增加可運載量而減退，收益率亦會繼續轉趨正常。然而，整個航空供應鏈自疫情以來持續出現通脹壓力，將繼續帶來影響。

貨運業務亦受惠於客運航班的增加，客機腹艙提供更多的載貨空間，為客戶提供更多選擇。截至二零二三年底，可載貨量已回復至疫情前的百分之八十五。與過去表現超卓的兩年相比，市場已轉趨正常，但表現仍維持強勁，電子商貿業務是表現較為出色的一環。香港仍是全球最繁忙的國際貨運樞紐，而國泰貨運亦是出口貨運的最大營運商。

隨著重建工作的推行，集團在二零二三年的員工數量約較上年度增加百分之十五或三千人。迄今我們已重聘近二千名在疫情期間離職的國泰集團舊員工；而值得注意的是，我們在二零二三年首次在中國內地招聘機艙服務員及見習機師。二零二三年的培訓活動較二零二二年增加超過一倍，重回疫情前的水平。

全球航空業繼續面對重建的挑戰，我們亦受到類似的影響。這有時會令我們難以提供最高的服務水平，但請放心，我們將積極減低這些挑戰的影響，持續改善業務營運，以滿足高標準客戶的期望。

## 投資未來

二零二三年，我們在不同的業務範疇展開策略性投資計劃，專注擴大機隊規模、加強顧客服務體驗，以及表揚和獎勵員工。

在機隊方面，我們宣佈在原來訂購的三十二架空中巴士A321neo型飛機以外，增購三十二架空中巴士A321neo及A320neo型飛機，並取得購買另外三十二架飛機的權利。我們亦訂購了六架空中巴士A350F型貨機，並有權在日後再額外增購最多二十架該型號飛機，因而令訂購的新飛機總數超過七十架及有權再增購五十二架。我們亦尋求購買一架全新中型寬體飛機。投資於機隊，不僅有助加強國泰的實力，亦對香港國際航空樞紐的發展及成就作出貢獻。

我們致力加強每個接觸面的顧客體驗，於二零二三年開放絕大部分機場貴賓室，為尊貴的乘客提供舒適宜人的休息空間。我們亦在深圳蛇口郵輪母港啟用首個於機場以外地點設立的貴賓室，足證我們致力為顧客提供無縫的粵港澳大灣區多式聯運旅遊體驗，擴大我們的客戶覆蓋範圍，增加顧客的接觸面。

除加強機場貴賓室服務外，我們亦重點優化機上餐飲及娛樂，與香港多個著名餐飲品牌合作，研發充分突顯香港美食特色的特別菜式。此外，我們在機上娛樂體驗方面的努力獲得表揚，為我們帶來Skytrax全球航空公司大獎的二零二三年「全球最佳機上娛樂」殊榮。這份肯定推動我們進一步優化機上娛樂，讓旅客獲得更佳享受。

對員工的支持和付出給予肯定，一直是國泰文化中的重要元素。我們發放了多達六星期合資格酬金的特別酬謝金，此舉深受員工歡迎；並推出適用於二零二三年的新利潤分享計劃，相等於七點二星期合資格酬金。

### 國泰的業務表現

國泰航空的客運收益為港幣五百五十九億五千一百萬元，較二零二二年增加百分之三百零八點八。可用座位千米增加百分之三百二十六點八，而以收入乘客千米計算的客運量則增加百分之三百九十六點八。二零二三年運載乘客共一千八百萬人次，平均每日載客四萬九千三百人次，較二零二二年增加百分之五百四十一點四。運載率為百分之八十五點七，二零二二年則為百分之七十三點六，而收益率下跌百分之十七點七至港幣七十六點三仙。

與此同時，國泰貨運於二零二三年錄得的收益為港幣二百二十一億六千二百萬元，較二零二二年減少百分之十七點九。由於客運航班增加，提供更多客機腹艙載貨客間，可用貨運噸千米增加百分之五十九點七。以貨運收入噸千米計算的貨運量增加百分之四十點三，整體載貨噸數增加百分之十九點七至一百三十八萬一千噸。運載率為百分之六十二，二零二二年為百分之七十點六，而收益率則下降百分之四十一點三至港幣二點七四元，但值得注意的是，收益率仍較二零一九年疫情前的水平高百分之四十六點五。

我們在疫情期間維持審慎的成本管理，這也是二零二三年的重點工作。然而，我們面對著多方面的挑戰，包括供應鏈通脹等問題。二零二三年的非燃油成本為港幣五百二十三億六千六百萬元，較二零二二年增加百分之五十一點

二。由於營運的航班增加，國泰航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零二二年增加港幣一百零六億五千八百萬元（或百分之八十二點四）。

我很高興看到我們的努力並沒有被忽視。二零二三年，國泰航空在多項業界評級中重新躋身全球十大航空公司之列，國泰貨運亦在《Air Transport World》二零二三年航空業界成就獎中獲頒「年度貨運航空公司」獎項。這些成果見證我們整個團隊所作的貢獻和努力，也令我們更堅定地努力成為全球最傑出的服務品牌之一。

### 附屬公司及聯屬公司的業務表現

香港快運於二零二三年錄得溢利港幣四億三千三百萬元（二零二二年重列：虧損港幣十三億六千九百萬元）。該公司受惠於強勁的旅遊需求，尤以亞洲的短途航點為甚。於二零二三年十二月，該公司營運的客運航班是疫情前的百分之一百三十以上。

華民航空於二零二三年錄得溢利港幣七億七千八百萬元（二零二二年：溢利港幣七億七千六百萬元）。該公司的業績一直保持穩健。

儘管集團旗下為航空公司提供服務的附屬公司於二零二三年的業務較二零二二年有所改善，若干附屬公司在營業額上升的情況下，因利息開支高企而導致財務表現倒退。

來自聯屬公司的業績（延遲三個月確認）較二零二二年有所改善，但因國際航線未完全恢復、本地市場競爭加劇以及油價及滙率波動，本年度仍錄得虧損。

### 展望

我們在二零二四年繼續致力重建業務。航空業面對的挑戰確實嚴峻，這些挑戰包括但不限於招聘、培訓及供應鏈的短缺問題。我們正面對著類似的挑戰，並積極減低該等挑戰對業務的影響。

在客運方面，集團（包括國泰航空及香港快運）營運的客運航班將於二零二四年第二季達到疫情前的百分之八十，並希望在二零二五年第一季內達到百分之一百的水平。雖然這比之前的預測延遲了達三個月，但在汲取近期的經驗後，我們繼續致力以審慎而負責的態度重建業務，迎接即將啟用的香港國際機場三跑道系統所帶來的無比機遇。

我們將於二零二四年延續對產品、服務及員工的策略投資，於未來三年陸續為客戶推出新穎的機艙產品。為配合長途波音777-300ER型客機機艙的重新設計，我們在二零二四年陸續推出全新的爾雅商務客艙及特選經濟客艙；於二零二五年在波音777-9型客機上推出領先全球的新頭等客艙體驗；繼而於二零二六年在服務短途航班的空中巴士A330型機隊提供具備平臥睡床的商務客艙。我們持續為顧客提供更佳的飛行體驗，包括在未來數年加強貴賓室、餐飲、機上娛樂及顧客服務。

在貨運方面，預計來自香港及大灣區其他城市的電子商貿活動將繼續帶來強勁的需求。然而，預計貿易流向失衡的問題將會持續，令整體運載率受到影響。隨著空運業繼續復常，預計二零二四年的收益率將會下跌，但仍維持在高於二零一九年的水平。

我們將尋求一切可行的方法，繼續積極進行招聘及培訓。我們計劃在二零二四年增加約五千名員工，較二零二三年增加約百分之二十。此外，二零二四年的培訓活動將大幅增加，較二零二三年增加超過一倍。

### 致謝

國泰的重建計劃在短時間內取得可觀的進展，若非顧客的持續支持和員工的同心協力，這是不可能實現的。

我謹感謝我們的顧客，不論乘搭飛機出行、運送貨物、日常消費或購物，都繼續選擇國泰。我們將會繼續加強對顧客服務體驗的投資，期待日後跟各位顧客分享更多令人振奮的新發展。

對於我們的員工，我在出任行政總裁的首年，能夠帶領一支如此敬業樂業、充滿熱誠和人才濟濟的團隊，實在是我的榮幸。員工的無比努力是推動我們踏上重建之路的動力，期望在未來幾年與大家一起努力，共創佳績。

我也要感謝各持份者一直以來的鼎力支持，激勵我們成為首選的公司。我們蓄勢待發，將盡量發揮下一個發展階段的潛力和創新精神——國泰回來了！

行政總裁

**林紹波**

香港，二零二四年三月十三日

# 使命

存在意義



帶動每個人在人生的旅途上一路前行

# 願景

共同目標

全球最佳服務品牌之一

# 文化

團隊精神

## 設想周到

我們事事以顧客為中心

我們相信同事快樂，  
自然令顧客快樂

我們堅守法律和道德，  
承擔責任

## 積極求進

我們勇於前瞻，  
不斷嘗試及學習

我們重視多元觀點，  
鼓勵建設性討論

我們靈活應變，  
務求達致目標

## 盡心盡力

我們以正面態度，  
一起迎難而上

我們信賴同事，  
給予發揮空間

我們努力創造價值，  
持續提升效率

# 戰略

實現方針

## 獨特定位

植根香港

背靠祖國

聯通世界

## 拓展業務

全球最佳  
高端航空公司

亞洲最佳  
低成本航空公司

全球最佳  
旅遊時尚生活業務

全球最佳  
貨運航空公司

## 領先領域

安全及卓越營運

數碼化

可持續發展

# 業務回顧

尊尚旅遊

## 尊尚旅遊

### 國泰客運服務

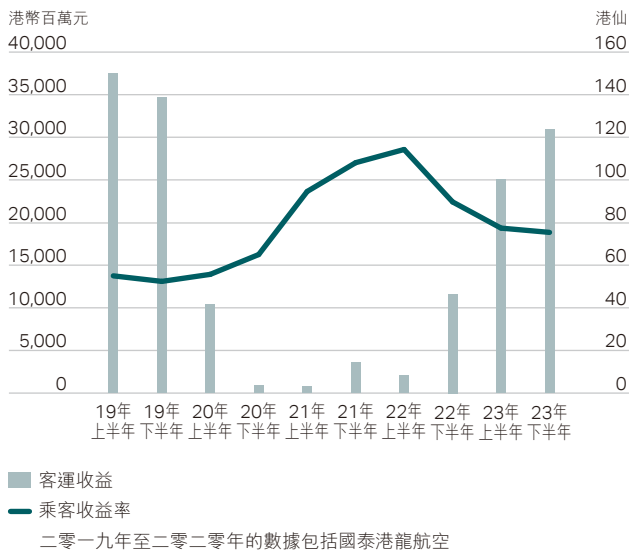
國泰航空以港為家，是集團旗下提供全面服務的尊尚航空公司。國泰航空的策略願景是成為全球最傑出航空公司之一，致力帶動每個人在人生旅途上飛躍前行。

二零二三年國泰航空聚焦於重建及投資，為顧客、員工、持份者及香港國際航空樞紐作出貢獻。年內，我們逐步加開航班及增添航點，以應付大幅攀升的客運需求。於二零

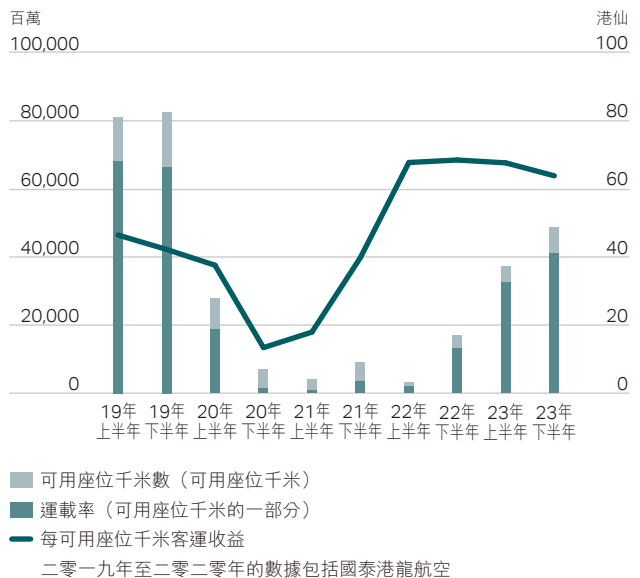
二三年底，國泰集團（包括國泰航空及香港快運）營運的客運航班已達至疫情前的百分之七十，服務約八十個航點。

二零二三年客運收益為港幣五百五十九億五千一百萬元，較二零二二年增加百分之三百零八點八，而以收入乘客千米數計算的客運量則增加百分之三百九十六點八。二零二三年國泰航空運載乘客共一千八百萬人次，平均每日載客四萬九千三百人次，較二零二二年增加百分之五百四十一點四。可用座位千米數增加百分之三百二十六點八。運載率增加十二點一個百分點至百分之八十五點七，而收益率則減少百分之十七點七至港幣七十六點三仙。

### 客運收益及收益率趨勢



### 可載客量、運載率及效益



## 業務回顧

尊尚旅遊

二零二三年國泰航空客運服務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
	2023	2022	變幅	2023	2022	變幅	變幅
美洲	<b>21,535</b>	6,868	<b>+213.6%</b>	<b>91.9</b>	76.9	<b>+15.0個百分點</b>	<b>-7.0%</b>
歐洲	<b>19,508</b>	4,879	<b>+299.8%</b>	<b>90.3</b>	85.1	<b>+5.2個百分點</b>	<b>-24.6%</b>
北亞	<b>17,175</b>	2,706	<b>+534.7%</b>	<b>78.4</b>	54.8	<b>+23.6個百分點</b>	<b>-31.6%</b>
東南亞	<b>11,416</b>	2,051	<b>+456.6%</b>	<b>80.6</b>	62.9	<b>+17.7個百分點</b>	<b>-20.4%</b>
西南太平洋	<b>11,199</b>	2,711	<b>+313.1%</b>	<b>83.6</b>	73.8	<b>+9.8個百分點</b>	<b>-30.1%</b>
南亞、中東及非洲	<b>4,774</b>	841	<b>+467.7%</b>	<b>81.8</b>	65.9	<b>+15.9個百分點</b>	<b>-15.7%</b>
整體	<b>85,607</b>	20,056	<b>+326.8%</b>	<b>85.7</b>	73.6	<b>+12.1個百分點</b>	<b>-17.7%</b>

## 市場

### 首要市場 — 香港及大灣區

- 在恢復免檢疫通關後，尤其是在二零二三年農曆新年假期期間，旅遊需求大幅攀升。
- 內地與香港恢復免檢疫通關後，我們立即恢復由廣州出發的客運航班，並由三月起將其班次增至每日兩班。
- 我們在十一月推出每年一度為六十五歲或以上港澳居民而設的長者特惠票價。
- 我們是最先為大灣區旅客提供上游港口預辦登機服務及代碼共享渡輪服務的航空公司之一。旅客穿梭於大灣區城市時，可享用我們的海空服務，經香港國際機場的海天客運碼頭（SkyPier）無縫接駁航班。廣州琶洲港澳客運碼頭於四月新加入這個服務網絡，提供每日四班渡輪服務，與我們每日兩班由廣州出發經香港國際機場與世界各地連繫的航班相輔相成，合共為旅客提供每日二十六班由大灣區城市出發的渡輪。截至二零二三年十二月，由海天客運碼頭出發及營運中的渡輪航點包括深圳蛇口、深圳機場碼頭、廣州琶洲、東莞虎門、中山及澳門氹仔。

- 藉著新建的海天中轉大樓，我們自八月起為乘搭港珠澳大橋接駁巴士的澳門及珠海旅客逐步推出上游港口預辦登機服務及托運行李服務。這項突破性服務為往返大灣區西部的旅客帶來極大便利，讓他們可以經香港國際機場管制區直接轉乘飛機，享受恍如航班接駁的服務體驗。
- 國泰航空是最先於廣州中國進出口商品交易會（又稱「廣交會」）展館提供遙距預辦登機服務及托運行李服務的國際航空公司之一，為參與廣交會的買家提供無縫的多式聯運體驗。這將成為提供給世界各地旅客前往大灣區的常設服務。

## 美洲

- 國泰航空慶祝自一九八三年首航加拿大溫哥華航班至今營運美洲航線四十周年。
- 芝加哥航線於十月復航，顧客對該航線反應熱烈。
- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運航班服務美洲七個航點。

## 歐洲

- 我們陸續增加多條歐洲航線的班次，當中熱門的倫敦希斯路航線已恢復提供每日最多五對航班。



## 業務回顧

### 尊尚旅遊

- 因應以色列的局勢，所有往返香港及特拉維夫的航班由二零二三年十月開始暫時停航，直至另行通知。
- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運航班服務歐洲八個航點。

## 北亞

- 往來香港及中國內地免檢疫旅遊安排於一月八日恢復實行，我們便迅速增加服務中國內地的航班，以應付強勁的旅遊需求，包括往返香港的客運，以及途經香港樞紐的過境客運。這正好配合國泰航空於中國內地成功推行的「重上雲霄」品牌重塑計劃。
- 國泰航空很榮幸於九月及十月接載大量運動員、觀眾及官員出席杭州亞運會。
- 我們逐步為顧客增加中國內地的航班及航點，包括西安、溫州、上海（虹橋）及海口航線。於二零二三年十二月三十一日，我們每周營運約一百七十對航班，服務中國內地十五個城市十六個機場。
- 服務其他北亞地區的客運航班於二零二三年首數月受該等地區的旅遊限制影響，我們喜見該等地區撤銷旅遊限制，前往該區的旅遊需求亦大幅攀升。
- 名古屋的定期航班於三月復航，直航往返台北及東京（成田）的熱門航線於五月復航，而往返台北及大阪的航線則於六月復航。
- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運航班服務北亞二十三個航點共二十五個機場。

## 東南亞

- 布吉航線於一月復航。
- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運航班服務東南亞十三個航點。

## 西南太平洋

- 國泰航空慶祝自一九八三年首航奧克蘭至今營運新西蘭航線四十周年。往返基督城及香港的季節性航班於十二月復航，是我們自疫情以來首次重啟的季節性航班。
- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運航班服務西南太平洋六個航點。

## 南亞、中東及非洲

- 約翰內斯堡航線於八月復航，再次提供連接香港與非洲大陸兩地的直航服務。
- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運航班服務南亞、中東及非洲七個航點。

## 提升客戶體驗

- 我們恢復若干熱門航線上的頭等客艙服務，包括倫敦希斯路、巴黎、東京（羽田）、洛杉磯及北京，而紐約（甘迺迪）的服務將於二零二四年夏季展開。
- 二零二三年間，每班航班可使用標準獎勵兌換機位的數目較二零一九年平均增加一倍，讓客戶有更多機會使用亞洲萬里通里數兌換機位。
- 我們重開全球航線網絡的所有國泰航空機場貴賓室，惟巴黎戴高樂機場除外，因為該處的客運大樓正進行維修工程。
- 為進一步提升聯運旅客的尊尚旅遊體驗，我們於深圳蛇口郵輪母港開設全新的國泰航空貴賓室，並於二零二四年一月正式開幕。這是我們首個於機場以外地點設立的貴賓室，亦是中國內地首個同類型的貴賓室。新設的蛇口貴賓室彰顯我們致力在大灣區提供創新服務和擴大服務範圍。
- 我們宣佈全新的爾雅商務客艙將於二零二四年於重新設計的長途波音777-300ER型客機機艙推出。

## 業務回顧

### 尊尚旅遊

- 我們致力加強顧客的餐飲體驗，先後與香港多個著名餐飲品牌，特別包括米芝蓮星級餐廳都爹利會館、VEDA by Ovolo、Pirata及香港瑰麗酒店，攜手為顧客推出新的餐膳。
- 我們宣佈由二零二四年中開始，逐步將免費提供的機上無線網絡 (Wi-Fi) 服務由頭等客艙伸延至商務客艙以及提供予國泰鑽石級會員。
- 國泰航空所有座位均配備椅背個人屏幕。我們利用這優勢進一步加強我們獲獎的機上娛樂體驗，與Disney+ 達成亞太區的首次合作，以及在空中巴士A350型飛機推出全新的圖像使用者介面。該使用者介面將陸續在其他機種推出。
- 我們的cathaypacific.com主頁將繼續加入現代化的元素，以提升顧客體驗，例如查看可兌換機位的時間表及自助退款等功能，會員亦享有特別的網上購物及兌換機票優惠。
- 在AirlineRatings.com的二零二三年全球二十五間最佳航空公司之中，國泰航空重返前十位，整體名列第九位。國泰航空在其他多項業界排名中躋身前十位。
- 在二零二四年航空乘客體驗協會 (APEX) 五星級航空公司大獎中，國泰航空獲評為二零二四年「五星級全球航空公司」。國泰航空在APEX最佳航空公司大獎中，獲頒「全球最佳座位舒適度航空公司」及「大中華區最佳娛樂及餐飲服務航空公司」。
- 在中國民航航機雜誌及中國內地最大的飛行常客社交平台FlyerT飛客舉辦的二零二三年第十一屆飛客旅行獎一暨最受常旅客喜愛的商旅品牌評選中，國泰航空榮獲三項殊榮，分別為「最受常旅客喜愛的國際及地區航空公司」、「最受常旅客喜愛的國際航空常旅客獎勵計劃」及「最佳忠誠計劃信用卡 (國際航空)：中信銀行國泰航空聯名卡」。
- 國泰在香港優質顧客服務協會的二零二二年優質顧客服務大獎中，獲頒發十二項殊榮，其中包括最高殊榮「卓越服務獎」，以表揚在各顧客服務領域的成就以及在提供及實踐服務方面的卓越表現。

## 客機機隊

- 國泰航空繼續接收更現代化的新飛機，包括兩架空中巴士A350型及五架A321neo型飛機，並繼續調回停泊於外地的客機。
- 我們於二零二三年宣佈購買多達三十二架新空中巴士A321neo型及A320neo型飛機。該等單通道飛機預期於二零二九年前陸續交付，並加入國泰航空及香港快運的機隊，主要服務中國內地及亞洲其他地方的航點。此訂單顯示我們致力投資於國泰集團及香港國際航運樞紐的長遠未來，預計兩者將隨著三跑道系統投入運作而急遽發展。
- 國泰航空於仁川國際機場公司在南韓舉行的仁川機場大獎中，獲頒「二零二二年度最佳航空公司」。國泰航空憑藉其在下列各方面的高標準而獲得殊榮：安全文化、便捷的登機手續、準時、行李處理、智能服務 (自助辦理登機手續) 以及從疫情中恢復。
- 國泰航空玉衡堂頭等貴賓室及玉衡堂商務貴賓室於Business Traveler Awards North America 2023 中榮獲「全球最佳航空公司貴賓室」獎項。
- 國泰航空於二零二三年TravelPlus Airline Amenity Awards中獲「First Class Bedding Set」組別的大獎。國泰的頭等客艙採用英國生活品牌Bamford的優質寢具。

## 獎項

- 國泰航空於備受業界推崇由Skytrax舉辦的二零二三年全球航空公司大獎中，經顧客票選，獲頒「全球最佳機上娛樂」殊榮。我們亦在全球最佳航空公司組別中重返前十位，整體名列第八位。
- 國泰航空在《Trazee Travel》的The Trazees大獎評選中獲選為「最受歡迎亞洲航空公司」。

# 業務回顧

## 貨運

### 貨運

#### 國泰貨運服務

國泰集團的貨運服務由國泰貨運提供，其策略願景是成為全球最佳空運航空公司，透過運送對全球舉足輕重的貨物，帶動每個人在人生旅途上一路前行。

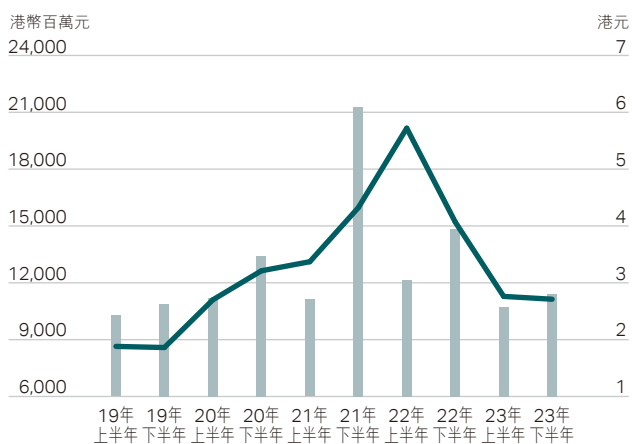
疫情期間，國泰集團經歷各種挑戰與機遇，當中國泰貨運擔當著重要的角色。國泰貨運專注並致力在疫期間滿足客戶在運送貨物方面的特別需要。

香港在二零二二年底放寬旅遊限制後，國泰集團展開重建工作，因而令客運航班增加，客機腹艙的運力提高。國泰

貨運於二零二三年踏入「過渡期」，收益率隨著供應增加而下降，而需求則從疫情時的高水平轉趨正常。然而，儘管出現如此調整，國泰貨運的收益仍處於有史以來的穩健水平，收益率繼續較二零一九年疫情前增加百分之四十六點五。

二零二三年的貨運收益為港幣二百二十一億六千二百萬元，較二零二二年減少百分之十七點九，反映全球航空貨運市場較為疲弱。二零二三年以可用貨運噸千米計算的可載貨量較二零二二年增加百分之五十九點七。貨運收入噸千米增加百分之四十點三，整體載貨噸數增加百分之十九點七至一百三十八萬一千噸。貨物收益率下跌百分之四十一點三至港幣二點七四元，運載率平均為百分之六十二（二零二二年：百分之七十點六）。

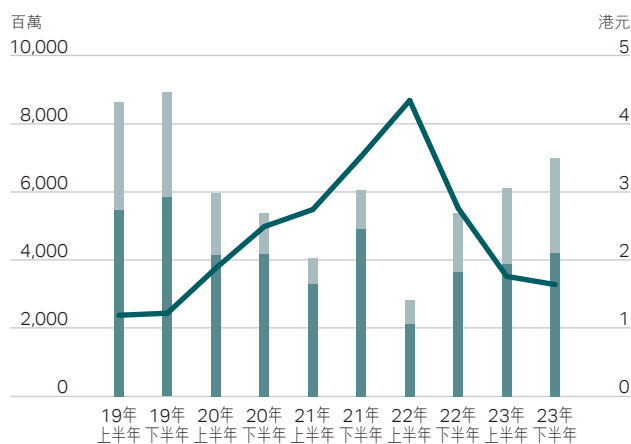
#### 貨運收益及收益率趨勢



■ 貨運收益  
— 貨物收益率

二零一九年至二零二零年的數據包括國泰港龍航空

#### 可載貨量、運載率及效益



■ 可用貨運噸千米數 (「可用貨運噸千米」)  
■ 運載率

— 每可用貨運噸千米貨運收益

二零一九年至二零二零年的數據包括國泰港龍航空

二零二三年的可用貨運噸千米數 (「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
	2023	2022	變幅	2023	2022	變幅	變幅
國泰航空	13,069	8,181	+59.7%	62.0	70.6	-8.6個百分點	-41.3%

## 業務回顧

### 貨運

#### 首要市場 — 香港及大灣區

- 從香港及大灣區其他城市出發的貨運需求穩健，雖然高端電子產品等傳統空運貨物在二零二三年大部分時間較為疲弱，來自華南地區的電子商貿業務的出現，形成二零二三年間推動香港出口貨運增長的主要動力。年底向來是貨運高峰期，第四季的需求尤其殷切。
- 國泰貨運成為首家航空公司於東莞「香港國際機場物流園」接收貨物，再以貨船將出境貨物送到香港國際機場付運海外。在香港國際機場物流園於東莞的先導計劃下，貨物會先進行安檢、打板及收貨程序，再以貨船運往香港國際機場，然後直接將貨板及集裝箱拖到等候的貨機。進口貨物的海空聯運安排於十二月推出。此計劃的基地將於二零二五年開始遷至永久的設施。
- 我們已重建連接香港及大灣區的航班網絡，每日提供兩班設有腹艙載貨空間的客運航班前往廣州，以及往來香港與廣東省六個地點的陸路貨運網絡。

#### 美洲

- 在墨西哥，我們將位於墨西哥城國際機場的貨運業務遷至費利佩·安赫萊斯國際機場，於二零二三年七月一日生效。
- 國泰貨運前往哥倫布的貨運服務由八月開始暫停，但前往多倫多的航班則增加。
- 國泰貨運於八月底開始增加跨太平洋航線的航班，以應付年底空運貨物的高峰期。

- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運貨機服務美洲十一個航點，以及客機腹艙服務該區六個航點。

#### 歐洲

- 來自該區的整體需求在二零二三年大部分時間維持穩定。
- 隨著我們逐步發展網絡，運往香港及區內航點的鮮貨及醫藥品顯著增長。
- 與漢莎貨運的合資業務繼續表現良好。
- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運貨機服務歐洲五個航點，以及客機腹艙服務該區八個航點。

#### 北亞

- 由於疫情後恢復生產，中國內地市場繼續是我們的重點市場。
- 前往美洲及歐洲的長途航線需求全年維持強勁，而高端電子產品亦在若干網購活動刺激下於第四季踏入高峰期。
- 在全面通關及撤銷對機組人員實施的檢疫限制後，我們由夏季開始恢復往來中國內地各城市間的貨運航班。
- 我們增加前往日本、南韓及台灣地區的客運航班，同時留意到入境香港的貨運噸數有所增加，其中鮮貨、汽車及危險品顯著增長。
- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運貨機服務北亞九個航點，以及客機腹艙服務該區九個航點。

## 業務回顧

### 貨運

#### 東南亞

- 隨著我們增加東南亞區內的客機腹艙載貨服務，我們觀察到該區往香港及北亞的貨運噸數顯著增加。
- 二零二三年，我們由東南亞運送鮮貨、海鮮、電子產品及專項委託貨物出境。
- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運貨機服務東南亞五個航點，以及客機腹艙服務該區十二個航點。

#### 西南太平洋

- 因應香港及中國內地消費者的需求，市場需求仍以鮮活產品及冰鮮肉等鮮貨為主。
- 動物的運送量持續增長，包括由墨爾本運送馬匹及由珀斯運送龍蝦出境，而前往珀斯的客運航班內的腹艙可載貨量亦逐步增加。
- 在年底前，我們因前往基督城的「國泰 — 鮮貨運送」季節性服務表現強勁而受惠。
- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運貨機服務西南太平洋區三個航點，以及客機腹艙服務該區五個航點。

#### 南亞、中東及非洲

- 由二零二三年一月十九日開始，前往達卡的貨運班次由每周三班調整至兩班。
- 由冬季開始，前往真奈及德里的貨運班次每周各減一班航班。
- 前往班加羅爾的貨運服務由冬季開始暫停。
- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運貨運航班服務南亞、中東及非洲七個航點，客機腹艙服務該區六個航點。

#### 策略重點工作

##### 品牌及市場推廣優勢

- 國泰於二零二三年推出「國泰貨運」，重塑貨運業務的品牌，與集團整體的品牌設計接軌。我們推出全新品牌宣傳活動「We Know How」，展示員工的專業知識及提供業界領先服務所用的技術。我們亦為首架換上全新國泰貨運塗裝的貨機揭幕。

##### 客戶服務方案

- 國泰貨運提升其綜合郵件空運平台「國泰 — 郵件運送」，以數碼方案重整郵件空運流程，並在貨運透明度、可靠性及速度等方面，為各地郵政局提供卓越的服務。
- 「國泰 — 鮮貨運送」的冷鏈實力在二零二三年亞洲國際果蔬展覽會中重點展示，而國泰貨運亦是其中的一個參展商。該展覽會安排了一項參觀國泰貨運站的活動，以展示「國泰 — 鮮貨運送」的服務特色。
- 國泰貨運站的保稅陸空多式聯運服務「跨境快線」恢復接收由香港前往深圳及廣州的鮮活貨物，加強對途經香港門戶前往大灣區的鮮活貨物運送服務的支持。
- 我們繼續投資於數碼轉型及先進的數碼工具，以加強提供貨運方案的能力。

##### 數碼化及自動化

- 「國泰貨運」網站已經改版，令客戶能夠輕鬆瀏覽及運用直接數碼預訂、追蹤和可用航班等常用功能。
- 為配合我們的全方位渠道分銷策略，網上訂艙旗艦平台「訂艙易」進行升級以提升客戶體驗。現時接近半數艙位預訂是通過這個平台進行的。

## 業務回顧

### 貨運

- 我們開發了應用程式介面連結，讓客戶直接連結自動訂艙平台「訂艙易」，於其自身平台查閱、登入、預訂及即時取得訂艙確認（如適用）。我們正致力達到國際航空運輸協會（IATA）設定的進度指定日期，在二零二六年一月前將ONE Record應用程式介面設定為航空貨運業統一有效的消息傳遞標準。另外我們與香港機場管理局合作開展一項先導計劃，成功進行全球首次ONE Record貨運安排，在東莞接收貨物再於香港出口。

### 卓越服務及卓越營運

- 國泰貨運及國泰貨運站於二零二三年八月獲國際航空運輸協會獨立驗證師卓越中心（CEIV）鋰電池認證。此認證程序證明我們對安全運送鋰電池的堅持，並彰顯我們致力維持卓越的營運標準。
- 零部件供應對航空業供應鏈構成挑戰，不但影響我們的業務，亦令貨機服務受阻。為此，我們已實施一項預防性的維修計劃，包括取消預訂等預防措施，確保長期保持業務運作安全可靠。我們與供應商保持緊密合作，致力加強航班時間表的可信性，為顧客提供更可靠的服務。

### 貨機機隊

- 我們於年底宣佈購買六架新一代空中巴士A350F型貨機，並有權再購買二十架。首批貨機將於二零二七年初接收。
- 訂購該等貨機，表明我們對國泰貨運的業務模式及對香港成為全球最繁忙貨運樞紐的能力充滿信心。隨著未來數年航空貨運市場的發展，新貨機讓我們在繼續增加可載貨量方面提供多種選擇。

### 贊助及企業社會責任

- 國泰貨運已確定作為二零二四年國際貨運研討會的主辦航空公司，該研討會由香港國際機場贊助，國際航空運輸協會主辦，在二零二四年三月十二日至十四日於香港舉行。

### 業界表揚

- 國泰貨運在《Air Transport World》(ATW) 舉行的第四十九屆航空業界成就獎中，獲得「年度貨運航空公司」獎項。
- 國泰貨運在二零二三年度Freightweek可持續發展大獎中獲頒「年度亞洲最佳可持續發展貨運航空公司」大獎。
- 國泰貨運於二零二三年度亞洲貨運、物流及供應鏈（AFLAS）大獎中獲頒「最佳綠色貨運航空公司」獎項，表揚其實行周到及環保的措施以保護業務所在地的環境及社區。
- 國泰貨運於二零二三年度Air Cargo News Awards中，榮膺「亞洲最佳貨運航空公司」，表揚其開設香港最大的醫藥品處理中心、推出「訂艙易」平台，以及成功重塑品牌。
- 國泰貨運突破性的數碼轉型及網站改版，為其贏得由《亞洲商業評論》雜誌在香港舉辦的亞洲體驗大獎中榮獲「年度香港用戶體驗 — 物流類別」獎項。
- 國泰貨運於二零二三年Payload Asia Awards中獲頒「最高榮譽 — 年度全球最佳貨運航空公司大獎」。

# 業務回顧

## 生活品味

### 生活品味

國泰的生活品味策略是要成為吸引顧客及能為產品及服務締造光環效應的尊尚旅遊生活品牌。我們通過與客戶建立深入、密切的關係，讓客戶在人生旅途上享受各種精心策劃的生活品味產品及體驗，藉此成為領先的服務品牌。

我們透過生活品味業務與顧客建立超越旅程的互動關係、培養忠誠度，以及透過該等關係產生更大的價值。這包括發展成熟的「亞洲萬里通」里數業務，以及酒店、零售、體驗及保險等新產品銷售業務。兩條業務線連結國泰會籍計劃及亞洲萬里通，讓會員賺取及使用里數支付全部或部分款項。

### 會籍

今年我們為加強機票兌換服務及體驗作出重大投資，以滿足會員的需求，包括：

- 增加每班國泰航班可供兌換的機位，數目較疫情前增加一倍。
- 於二零二三年八月與低成本航空公司香港快運新推出一個全里數兌換網站，兌換前往熱門旅遊地點的機位最低只需三千里數。
- 於二零二三年四月及六月兩次推出「國泰航空里賞航班」活動，開放指定航班的所有機位供會員使用「標準獎勵」兌換。
- 推出新的標準獎勵換算表，適用於所有兌換日期在二零二三年十月一日或之後的航班機位，使兌換飛行獎勵的業務更可持續及更具競爭力。
- 優化網上兌換平台，提升搜尋航班及修改預訂詳情的體驗。
- 以獨家優惠鼓勵會員登記，包括在訂票後二十四小時內免費取消訂位。

### 支付

- 在香港，渣打國泰萬事達卡在疫情後重現申請新卡和購物消費動力，此項合作為顧客提供新的獎賞機會，包括透過開立定期存款賺取里數，以及透過簽賬消費賺取會籍積分。非來自聯營信用卡的轉換里數業務亦大幅擴展。
- 在香港以外，我們在加拿大與Neo Financial攜手推出全新的聯營信用卡，作為我們在金融科技領域的首項聯營業務。是次合作旨在利用行業創新為銀行客戶提供非凡體驗。在台灣地區，國泰與台新銀行再次合作推出聯名卡，是長期夥伴關係上的一項成就。

### 旅遊

- 國泰假期重新登場，提供優越的旅遊套票、非一般的旅遊體驗及特別酒店優惠。
- 我們推出「國泰嚴選套票」，這是國泰為會員及顧客精心策劃的旅遊體驗，包括在富士山前進行豪華式露營、郵輪假期套票，以及與香港一家著名豪華酒店合作提供的米芝蓮星級用餐體驗。
- 為支持國泰的「飛向更藍天」可持續發展計劃，我們推出一系列措施以推廣環保旅遊。顧客向我們的租車夥伴公司租用電動車，或選擇在「飛向更藍天」酒店清單所列的酒店住宿，可獲贈里數獎賞或租車折扣。

### 購物

- 繼成功推出「國泰品味」網店後，我們推出網上版的機上購物體驗。若干航線的乘客現在可以利用個人裝置連接機上的無線網絡(Wi-Fi)，瀏覽「國泰品味」平台，以里數或現金訂購產品，以及安排產品送到家中或在機上提取。

## 業務回顧

### 生活品味

- 國泰主辦 Cathay LIVE: Music Up Close 音樂分享會，邀請 AGA、Serrini 及岑寧兒等本地受歡迎流行歌手演出。會員可以欣賞現場音樂表演，參與互動遊戲和問問題，締造永恆難忘的時刻。

### 夥伴

- 我們拓展旅遊生活品味業務，與不同行業的品牌合作，讓會員在日常生活中賺取和使用「亞洲萬里通」里數。
- 餐飲方面，我們與多家深受會員歡迎的餐廳合作推出「國泰饗宴巡禮」，提供限時供應的餐單。會員在三家夥伴餐廳用膳，便可賺取額外里數。
- 購物方面，我們搜羅全球的合作夥伴，鼓勵會員跨境賺取及使用亞洲萬里通里數。
- 交通方面，我們與 Uber Taxi 試行一項合作計劃，讓日常乘車可以賺取里數，包括讓搭乘 Uber Taxi 往來香港國際機場的會員賺取雙倍里數。

### 身心健旅

- 身心健旅是國泰生活品味的最新內容，包含以「Asia Miles by Cathay」手機應用程式提供創新的身心健旅計劃，以及一系列旅遊及醫療保險產品。身心健旅計劃自推出以來，已有超過十萬名會員加入。
- 隨著客運航班的恢復，旅遊保險業務亦強勁復甦，二零二三年的業務量超越疫情前的水平。我們延續與安達保險公司的合作，確保顧客在預訂行程和飛行前選購全面的旅遊保障，包括於二零二三年十月推出「安達全年旅遊保」，為飛行常客提供無限次旅遊保障。

### 大灣區

- 我們在大灣區的目標，是在中國內地建立富生活品味的潮流趨勢及加強，並擴大在中國內地的滲透度，包括擴大會員人數、夥伴關係及亞洲萬里通里數的影響力，在中國內地建立長遠的顧客關係。
- 我們在二零二三年於中國內地成立一家新公司（外商獨資企業），讓我們可以用人民幣進行匯款及與夥伴簽約、獨立管理內地稅務，並可將零售業務納入業務範疇。
- 於十一月在「抖音」進行首次網上串流直播，並於十二月在深圳開設首家快閃店。內地消費者對這些渠道更感親切，可提升我們在線上和線下的影響力，有助我們吸納高質量的客流。
- 「Mileage For Good」計劃於二零二三年推出，讓會員將亞洲萬里通里數捐給慈善機構，包括捐贈一個籃球場給區內一所偏遠學校。

### 其他

- 我們推出全新的「國泰品味」及「Asia Miles by Cathay」兩個子品牌，以提升人們對我們購物平台的認知及加強亞洲萬里通貨幣的地位。

### 獎項

- 在四月，國泰於香港 Marketing-Interactive 主辦的 Loyalty & Engagement Awards 頒獎禮上獲頒「Best Loyalty Campaign」及「Best Loyalty Programme – Lifestyle, Travel and Entertainment」銀獎，以及「Best Loyalty Campaign – Launch / Rebranding」及「Best Membership Programme」銅獎，以表揚國泰會籍計劃在吸納、保留及了解會員方面的傑出表現。



# 業務回顧

## 附屬及聯屬公司回顧

### 附屬及聯屬公司回顧

二零二三年來自附屬公司的溢利為港幣一千萬元（二零二二年重列：虧損港幣十七億六千四百萬元），而二零二三年來自聯屬公司的虧損則為港幣十五億六千二百萬元（二零二二年：虧損港幣六十二億九千三百萬元）。重要附屬及聯屬公司的表現及業務回顧如下：

### 低成本客運

#### 香港快運航空有限公司（「香港快運」）

香港快運提供低成本客運服務，是香港唯一的低成本航空公司，主要提供航班前往亞洲休閒旅遊航點。於二零二三年十二月三十一日，香港快運營運定期航班前往二十三個航點。於二零二三年下半年，香港快運的航班網絡增添馬尼拉及熊本市。

香港快運的客運航班已於四月回復至疫情前的水平。於二零二三年底，該公司營運的客運航班是疫情前的百分之一百三十以上。二零二三年，已提供服務的平均運載率為百分之八十六，較二零二二年上升十七點七個百分點。可用座位千米為九十四億三千二百萬，反映在香港、中國內地及亞洲區通關後，該公司的可載客量大幅增加。

### 市場

#### 北亞

- 在中國內地方面，香港快運於三月恢復提供每日一班前往寧波市的航班，回復疫情前的水平。

- 在日本市場方面，香港快運於一月營運前往札幌的短期季節性包機服務，以應付高峰期的需求。該公司由一月開始以定期包機方式恢復前往高松的航班，並由四月開始轉為定期航班。該公司於六月以定期航班方式恢復往鹿兒島的服務，並於十一月恢復前往熊本的航班。
- 南韓市場方面，香港快運於三月恢復前往釜山及濟洲兩個熱門的南韓航點，以航點數目計算已完成復航南韓的工作。
- 於二零二三年十二月三十一日，香港快運營運每周約二百三十對航班，服務北亞十五個航點共十六個機場。

#### 東南亞

- 越南市場方面，香港快運於四月推出每日一班前往河內的新航班，並於六月恢復其芽莊航線，使越南的航點總數增至三個。
- 該公司的航線網絡於十月擴展至菲律賓，每日提供定期航班前往馬尼拉。
- 於二零二三年十二月三十一日，香港快運營運每周約七十二對航班，服務東南亞七個航點。

### 提升客戶體驗

- 香港快運於二零二三年十月首次推出顧客碳抵銷計劃，成為亞洲首家與氣候行動平台先驅公司CHOOOSE合作的低成本航空公司。透過這項計劃，顧客可抵銷乘搭飛機所產生的碳排放量，在訂票過程中處理其碳足跡，提升對氣候變化的認知，以及採取應對行動。

## 業務回顧

### 附屬及聯屬公司回顧

#### 客機機隊

- 於二零二三年十二月三十一日，香港快運的機隊共有三十三架飛機，全部均為空中巴士窄體飛機，包括八架空中巴士A320-200型飛機、十一架空中巴士A321-200型飛機、十架空中巴士A320-200neo型飛機及四架空中巴士A321-200neo型飛機。機隊的平均機齡為七點一年。
- 香港快運於二零二三年接收首批共四架空中巴士A321-200neo型飛機，是之前訂購用以調配至國泰港龍航空的十六架空中巴士A321-200neo型飛機的其中一部分。該等飛機是同類飛機中最具燃油效益的型號。
- 現代化的機隊令香港快運可以充分把握區內的新機遇，加強香港作為亞洲主要國際航空樞紐的地位。

- 我們於二零二三年宣佈購買多達三十二架新空中巴士A321neo型及A320neo型飛機。該等單通道飛機預期於二零二九年或之前陸續交付，並加入國泰航空及香港快運的機隊，主要服務中國內地及亞洲其他地方的航點。此訂單顯示我們致力投資於國泰集團及香港國際航空樞紐的長遠未來，預計兩者將隨著三跑道系統投入運作而急遽發展。

#### 獎項

- 二零二三年，香港快運於「Transform Awards Asia 2023」中獲頒兩個權威獎項，分別為「Best visual identity from the travel and tourism sector」組別金獎及「Best brand evolution (business)」組別銀獎，印證香港快運重塑品牌的成果以及在亞洲主要品牌中的新定位。

截至十二月三十一日止年度

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元	變幅
<b>收益</b>			
客運服務*	<b>5,486</b>	646	<b>+749.2%</b>
貨運服務	<b>20</b>	6	<b>+233.3%</b>
其他服務及收回款項*	<b>97</b>	40	<b>+142.5%</b>
收益總額	<b>5,603</b>	692	<b>+709.7%</b>
<b>開支</b>			
員工	<b>(848)</b>	(424) <sup>^</sup>	<b>+100.0%</b>
機上服務及乘客開支	<b>(42)</b>	(4)	<b>+950.0%</b>
著陸、停泊及航線開支	<b>(817)</b>	(113)	<b>+623.0%</b>
燃油	<b>(1,164)</b>	(128)	<b>+809.4%</b>
飛機維修	<b>(573)</b>	(276)	<b>+107.6%</b>
飛機折舊及租金	<b>(777)</b>	(733)	<b>+6.0%</b>
其他折舊、攤銷及租金	<b>(52)</b>	(29)	<b>+79.3%</b>
其他	<b>(480)</b>	(236)	<b>+103.4%</b>
營業開支	<b>(4,753)</b>	(1,943)	<b>+144.6%</b>
財務支出淨額	<b>(360)</b>	(389)	<b>-7.5%</b>
營業開支總額	<b>(5,113)</b>	(2,332)	<b>+119.3%</b>
扣除減值及其他盈利或支出及稅項前的溢利 / (虧損)	<b>490</b>	(1,640)	<b>+2,130</b>
稅項	<b>(57)</b>	271	<b>-121.0%</b>
除稅後溢利 / (虧損)	<b>433</b>	(1,369)	<b>+1,802</b>

\* 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

### 附屬及聯屬公司回顧

		截至十二月三十一日止年度		變幅
		2023	2022	
<b>營業統計數字 — 香港快運</b>				
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	<b>9,432</b>	983	<b>+859.5%</b>
每可用座位千米客運收益	港仙	<b>58.1</b>	65.8	<b>-11.7%</b>
收入乘客千米數 (「收入乘客千米」)	百萬	<b>8,112</b>	671	<b>+1,108.9%</b>
收入乘客運載人次	千位	<b>4,146</b>	314	<b>+1,220.4%</b>
乘客運載率	%	<b>86.0</b>	68.3	<b>+17.7個百分點</b>
乘客收益率	港仙	<b>67.6</b>	96.3	<b>-29.8%</b>
每可用座位千米成本 (連燃油)	港仙	<b>54.8</b>	237.3 <sup>^</sup>	<b>-76.9%</b>
每百萬可用座位千米耗油量	桶	<b>143</b>	134	<b>+6.7%</b>
每百萬收入乘客千米耗油量	桶	<b>166</b>	197	<b>-15.7%</b>
每可用座位千米成本 (除燃油)	港仙	<b>42.5</b>	224.3 <sup>^</sup>	<b>-81.1%</b>
每港幣千元員工開支的可用座位千米	單位	<b>11,120</b>	2,317 <sup>^</sup>	<b>+379.9%</b>
每員工可用座位千米	千位	<b>8,467</b>	1,062	<b>+697.3%</b>
飛機使用量	每日時數	<b>7.3</b>	0.9	<b>+711.1%</b>
航班準時表現	%	<b>87.6</b>	93.1	<b>-5.5個百分點</b>
機隊平均機齡	年	<b>7.1</b>	5.7	<b>+1.4年</b>

<sup>^</sup> 因採納香港會計師公會就二零二二年六月取消強積金與長期服務金對沖機制發出的指引而重列。

### 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。
- 於二零二三年十二月三十一日，華民航空營運七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 型貨機及七架以乾租方式租用的空中巴士 A330-300P2F 型客機改裝貨機。
- 華民航空進行機隊重組計劃，以空中巴士 A330-300P2F 型客機改裝貨機取代餘下的 A300-600F 型貨機，計劃預期於二零二五年完成。
- 於二零二三年，華民航空提供定期航班及包機往來亞洲及中東十五個主要城市，包括巴林、曼谷、北京、宿霧 (經馬尼拉)、成都、胡志明市、名古屋、大阪、檳城、首爾、上海、新加坡、台北及東京。
- 二零二三年的可用貨物噸千米較二零二二年減少百分之零點八至八億八千一百萬。

- 二零二三年的航班準時表現下跌八點九個百分點至百分之八十一點六。
- 華民航空於二零二三年錄得的溢利與二零二二年相若。

### 為航空公司提供服務的重要附屬公司

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

- 全資附屬公司國泰餐飲營運香港主要的航空飲食設施。
- 國泰餐飲為香港四十九家國際航空公司提供航空飲食服務。該公司於二零二三年生產一千九百四十萬份機餐及處理四萬三千三百八十九班航班，即平均每日五萬三千一百三十四份機餐及一百一十九班航班，較二零二二年分別增加百分之三百七十九及百分之一百七十。
- 國泰餐飲在二零二二年香港環境卓越大獎中獲頒製造業及工業服務組別金獎。國泰餐飲亦在中電的二零二三年創新節能企業大獎中獲頒「可持續願景大獎」。

## 業務回顧

### 附屬及聯屬公司回顧

- 由於利息支出高企，加上政府因應疫情而發放的支援及其他援助減少，因此在運輸量上升的情況下，國泰餐飲於二零二三年的財務業績仍較二零二二年有所倒退。
- 海外航空飲食設施於二零二三年的財務業績較二零二二年有所改善。

#### 國泰航空服務有限公司（「國泰貨運站」）

- 國泰航空服務有限公司（以國泰貨運站的名義營運）於香港國際機場管理及營運國泰貨運站。國泰貨運站於二零二三年十二月三十一日為國泰集團及其他十五家營運定期航班的航空公司（不包括包機客戶）提供貨物處理服務。
- 國泰貨運站於二零二三年處理一百四十萬噸貨物，較二零二二年增加百分之十七。
- 由於利息支出高企，二零二三年的財務業績較二零二二年有所倒退。
- 二零二三年四月推出全新營銷品牌「國泰貨運站」以配合國泰集團的最新品牌定位及國泰貨運的品牌重塑。
- 國泰貨運站為首家營運商業服務往來東莞「香港國際機場物流園」的貨運站營運商，讓集團能夠為客戶提供無縫海空聯運，將貨物由大灣區直接運往香港國際機場作出口空運，以及由香港國際機場北上運往大灣區。國泰貨運站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。
- 國泰貨運站於第二季獲國際航空運輸協會獨立驗證師卓越中心（CEIV）鋰電池認證，反映我們在特別空運方案的持續投資。我們將堅守業內最嚴格的標準，進一步提升安全處理和運送鋰電池的能力。

- 二零二三年四月，國泰貨運站更獲得國際航空運輸協會的能力為本危險品培訓及評核認證。

#### 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。於二零二三年十二月三十一日，該公司為二十四家航空公司（包括國泰航空及香港快運）提供地勤服務。
- 二零二三年，香港機場地勤服務分別佔香港國際機場停機坪及地勤服務市場的百分之四十五及百分之十七。停機坪業務及地勤業務處理的航班數目分別較二零二二年增加百分之一百三十四及百分之四百二十六。
- 二零二三年的財務業績較二零二二年有所改善。
- 二零二三年，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。香港機場地勤服務在推動職業健康及安全最佳常規方面的努力得到肯定，獲頒二零二二／二三年度機場安全嘉許計劃優異獎，以及在職業安全健康局的好心情@健康工作間大獎中獲頒「傑出機構大獎」。此外，香港機場地勤服務亦在二零二二年香港環境卓越大獎中獲頒交通及物流業組別優異獎。

#### 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、制服及衣物的全面專業洗衣及乾洗服務。
- 該公司於元朗工業邨營運一座商業洗衣廠房，在香港設有六間為零售顧客提供服務的洗衣店。
- 雅潔洗衣於二零二三年處理的衣物共六千四百萬件，而二零二二年則為三千萬件。由於利息支出高企，因此在運輸量上升的情況下，二零二三年的財務業績仍較二零二二年有所倒退。

## 業務回顧

### 附屬及聯屬公司回顧

#### 重要聯屬公司

##### 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，國泰航空集團於二零二三年十二月三十一日持有其百分之十六點二六股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。我們委派代表出任國航董事會成員，並以權益法入賬處理應佔國航的業績。
- 集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表結算，因此集團的二零二三年度業績包括國航截至二零二三年九月三十日止十二個月的業績。
- 於二零二三年一月十六日，由於國航向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，並已繼續將國航作為聯屬公司的權益入賬。我們並沒有出售任何股份，但是次交易仍作為視作出售國航部分股份入賬，並錄得盈利港幣十九億二千九百萬元。
- 於二零二四年二月七日，由於國航向特定投資者發行三億九千三百萬股H股新股（發行所得收益共港幣二十億元），集團所持國航權益因而由百分之十六點二六減至百分之十五點八七。詳情載於財務報表附註32的報告期後非調整事項。
- 截至二零二三年九月三十日止十二個月，國航的財務業績較截至二零二二年九月三十日止十二個月的財務業績有所改善。
- 於二零二三年十二月三十一日，國泰集團於國航持有的二十六億三千四百萬股股份的賬面淨值及市值分別為港幣一百零三億五千九百萬元（構成國泰集團資產總值的百分之五點九）及港幣一百三十億一千一百萬元。

- 期內並無自國航收取股息。
- 有關國航的更多資料（包括其表現及前景）載於其《二零二二年度報告》及《二零二三年中期報告》。

##### 中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）

- 國貨航是中國內地提供航空貨運服務的主要公司，國泰集團持有其股本及經濟權益共百分之二十四。該公司的總部設於北京，但以上海浦東為主要營運基地。
- 集團應佔國貨航業績根據其延遲三個月的財務報表計算。因此，集團二零二三年全年業績包括國貨航截至二零二三年九月三十日止十二個月的業績。

國泰航空擬於可見未來繼續持有其重大投資。

# 業務回顧

## 我們的領導方向

### 我們的領導方向

國泰的三大領導方向，是構成國泰企業策略的重要一環。該三大領導方向為：安全及卓越營運；轉型為數碼先驅；以及在可持續發展領域取得領導地位。我們著力聚焦未來，為該等方向建設新的力量。

### 安全至上及卓越營運

安全至上是國泰取得成功的基石，亦是國泰策略的基礎，我們致力在安全及營運上達到領先全球的卓越水平，目標是提升我們在品質、安全及保安方面的標準，以便我們能夠持續安全及有效地營運，提供優越的顧客體驗，以及優化機隊及資源的使用。

- **營運安全方針** — 國泰堅持為顧客及員工提供最高的安全及保安標準。我們的安全方針建基於將風險減低至合理可行的水平，為此我們制定了一套企業安全文化，並採用以風險為導向的方法，以識別及減低因營運過程中出現危險而受到的影響。
- **安全政策** — 我們的安全政策清楚載明我們承諾優先處理及管理營運中出現的安全風險，而這份承諾適用於整個集團。為符合國際民用航空組織 (ICAO) 的安全管理系統框架，我們的政策將謹慎行事義務伸延至與我們合作的所有企業，包括受集團監督的承辦商或個人，並制定一套企業安全文化。
- **營運安全** — 我們透過全方位的安全風險管理系統，致力維持於最高的安全水平，務求令員工及客戶的安全得到保障。我們遵循國際航空業界的最佳安全規範，確保我們的安全管理方針符合國際標準。
- **國際航空運輸協會營運安全審計 (IOSA) 認證** — 國際航空運輸協會的營運安全審計認證是國際評估航空公司營運管理及監控系統的全球安全標準。作為國際航空運輸

協會的會員，國泰航空經IOSA認證，必須定期通過審核，方可保有會員資格。去年我們的業務接受了由外部第三方審核機構實地進行的一次全面審核。通過審核後，我們將獲得二十四個月的認證期。國際航空運輸協會將於二零二五年正式過渡至新的IOSA (RBI) 認證方式，這將是IOSA計劃的一個重要改變。有關變動旨在為不斷變化的航空業加強安全風險管理。國泰承諾支持這項改變，將於下一次IOSA續期時，即在二零二四年十一月，轉為採用RBI認證方式。

- **安全管治** — 國泰集團安全管理系統確保我們能積極管理安全風險及制定相關程序，以便在事故發生時作出適當的反應。安全行動小組及由行政總裁擔任主席的航空安全審查委員會每月例行監察安全表現指標，並對所有事故和意外進行徹底調查。香港民航處於二零二三年十月就集團安全管理系統的推行情況進行評估及審核，確認國泰航空符合民航處CAD712的安全管理系統標準要求。
- **卓越營運** — 來自整個業務的不同團隊共同努力，令業務營運極具韌力。我們在數碼能力方面投放大量資源，以編製高度可靠的航班時間表。我們在二零二三年開始對綜合運作中心進行轉型，所有營運和服務部門的團隊都集中在該中心，並能夠使用新的數碼功能更好地管理從航班起飛前七天到運作航班當天的問題。我們在整個營運過程中開發數碼分身，最新的例子是一個確保我們在重建過程中充分利用培訓能力的模型。

### 數碼工作

我們的願景是將國泰轉型為以強大數碼文化和能力而聞名的數碼先驅，同時在考慮如何使用科技時，將員工及客戶置於核心位置。

二零二三年，在數據分析、技術創新、公司整體數碼轉型及網絡保安方面取得重大進展：

## 業務回顧

### 我們的領導方向

- **數據分析** — 我們利用營運數據及機器學習技術來優化資源規劃及營運可靠性，以支援我們不斷努力重建航班網絡，亦讓我們能夠持續改善為顧客提供的旅遊、生活品味及貨運服務。為確保員工具備分析技能及能力，我們推出數碼中心 (Digital Centre)，一個旨在提升員工數碼運用能力的系統性學習及發展計劃，並以Cathay Datathon等活動加以配合。Cathay Datathon是一項為員工而設的內部比賽，以活潑的方式讓員工學習數據分析。
- **技術創新** — 我們繼續高度重視人工智能的創新發展。為提升員工的體驗，我們很榮幸成為其中一家率先推出Copilot for Microsoft 365的企業，使用該工具促進工作場所的創意和協作。Customer 360是一種嶄新的企業技術平台，用以令前線團隊更加了解顧客的需要，例如座位、餐膳及語言喜好，以提供更個人化的服務。同時，我們繼續努力協助員工認識新興科技，並制定指引，以安全及負責任的方式採用相關科技。
- **數碼轉型** — 我們竭力支持香港的青年發展，尤其是在創新及科技的領域。今年是我們推行數碼及資訊科技培訓生計劃的第十周年，該計劃繼續為香港培育科技專才。第六屆年度國泰Hackathon比賽於十一月舉行，參加人數破歷來紀錄，共有二百八十位精通創科領域的學生匯聚國泰城，在二十四小時內開發及展示可以提升顧客旅遊體驗、升級國泰尊尚品味生活服務及推廣國泰貨運服務的創新方案。
- **網絡安全** — 我們致力保障國泰整體員工、顧客及合作夥伴的資訊。國泰在七月獲ISO 27001安全作業認證，這是對設立、執行、維持及持續改善資訊管理系統的資訊安全作業標準。該認證只會授予具有成熟完善的敏感資料管理及保護系統的機構，有關資料包括個人資料、信用卡資料、財務資訊及知識產權。獲此認證，足證我們致力堅守對維護網絡安全的立場，對客戶、合作夥伴及

其他持份者來說，由於他們知道自己的資訊得到安全的處理，因而增加他們的信心、展示我們的可信度，並提高品牌的信譽。

## 獎項

國泰持續在數碼轉型方面取得的成就屢獲業界肯定，獲頒多個獎項。

- 四月，我們於二零二三年MongoDB亞太地區創新獎中，獲得「產業改革者」組別的獎項，該獎項表揚企業以新科技令顧客體驗轉型，從而重塑行業。我們憑藉Flight Folder項目贏得獎項，Flight Folder系統旨在改善機師及機組人員在飛行前及飛行期間使用數據的方式。
- 六月，我們的數碼及資訊科技培訓生計劃於HumanResources Online舉辦的「香港員工體驗大獎2023」中，榮獲「Best Graduate Training Programme」組別的金獎。
- 十一月，國泰與IBM在香港項目管理學會舉辦的項目管理成就大獎中獲頒資訊科技組別嘉許獎，以表揚我們在雲端移轉項目的成就及在項目管理的卓越表現。

## 可持續發展

可持續發展是國泰的核心使命 — 帶動每個人在人生旅途上飛躍前行。我們深知，為現今及未來世代著想，我們要以可持續及負責任的態度達成這項使命，這需要團結多方的力量。透過與旅客、業務夥伴、監管機構及員工攜手合作，我們希望能夠以身作則地推動可持續發展，共創美好的未來。

## 業務回顧

### 我們的領導方向

本著這種精神，我們在二零二三年推出兩項新目標：

- 在二零三零年將碳排放強度減至較二零一九年少百分之十二，使每收入噸千米的二氧化碳含量由七百六十一克降至六百七十克。
- 將乘客單次使用塑膠由二零一九年每名乘客平均七點七件減至二零二五年一點五件。

該兩項新目標建基於現有的可持續發展承諾上，包括：

- 致力在二零五零年實現淨零碳排放。

- 致力在二零三零年將國泰航空航班的可持續航空燃油使用量提升至百分之十。

- 致力在二零二五年將同一性別的高級職員比例減至不超過百分之六十五，到二零二七年減至不超過百分之七十。

二零二三年《國泰航空可持續發展報告》已於二零二四年四月發佈，並登載於[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)。

## 最新表現資料 — 國泰航空

		2023	2022	變幅
<b>環境</b>				
總範疇一及二排放	百萬噸二氧化碳當量	<b>11.6</b>	5.4	<b>+114.8%</b>
碳排放強度	每收入噸千米的克二氧化碳當量	<b>704</b>	677	<b>+4.0%</b>
可持續航空燃油佔全年航油耗油量的百分率	%	<b>0.03</b>	0.03	-
乘客單次使用塑膠物品 <sup>(a)</sup>	每位乘客件數	<b>3.1</b>	4.8	<b>-35.4%</b>
<b>僱員</b>				
僱員總數	人數	<b>23,801</b>	20,923	<b>+13.8%</b>
<b>按地域劃分</b>				
香港	%	<b>85</b>	85	-
中國內地	%	<b>2</b>	2	-
其他地域	%	<b>13</b>	13	-
<b>按僱用類別劃分</b>				
飛行人員	%	<b>15</b>	12	<b>+3.0個百分點</b>
機艙服務員	%	<b>31</b>	31	-
地勤人員	%	<b>54</b>	57	<b>-3.0個百分點</b>
<b>性別多元性</b>				
員工組合 — 女性	%	<b>49</b>	51	<b>-2.0個百分點</b>
員工組合 — 男性	%	<b>51</b>	49	<b>+2.0個百分點</b>
女性擔任高級職位的比例 <sup>(b)</sup>	%	<b>27</b>	25	<b>+2.0個百分點</b>
女性擔任董事局董事的比例	%	<b>12</b>	6	<b>+6.0個百分點</b>

附註：

(a) 僅限於國泰航空航班上的物品，包括乘客單次使用的塑膠水樽、餐具、個人護理包物品及包裝，但不包括用於醫療及衛生用途的物品，以及除水樽外的預先包裝餐飲物品。

(b) 高級職位是指集團的總經理及董事職級。



## 業務回顧

### 我們的領導方向

## 環境

在環境方面，我們兩個優先處理的範疇是氣候變化以及物料與廢棄物。作為率先採用可持續航空燃油的先驅，我們繼續帶頭加速可持續航空燃油的區域合作、開發及部署，並進取地致力實現二零三零年使用百分之十可持續航空燃油的目標。我們也致力透過制定明確的單次使用塑膠及減廢路線圖，過渡至可持續地使用資源及循環解決方案。透過這些努力，我們重申堅定地在可持續發展領域擔當領導地位。

以下是我們在環保工作上的部分主要措施及目標：

- 我們聯同國家電力投資集團有限公司建立策略性夥伴關係，攜手推動可持續航空燃油供應鏈在中國內地的進一步拓展，並繼續與中國民航大學攜手探索新的可持續航空燃油技術及可持續航空燃油原材料商業化的可行性。
- 我們擴展企業可持續航空燃油計劃，以證明在航空價值鏈中對可持續航空燃油有強勁的需求。
- 國泰航空在新加坡及洛杉磯首次成功於海外為商業航班加注可持續航空燃油。
- 二零零七年推出的「飛向更藍天」碳抵銷計劃，於二零二三年已可在我們的顧客網上訂票及貨運預訂平台使用。
- 我們設定新的減廢目標，期望於二零三零年將客艙的廢棄物減至每名乘客不多於零點六三公斤，較二零一九年的基準減少百分之三十。
- 我們與香港頂尖素食餐廳VEDA by Ovolo合作，推出一系列精心設計的植物性美饌。
- 兩個香港總部，包括國泰城及國泰坊，以及兩家附屬公司國泰餐飲的大樓及雅潔洗衣的元朗廠房，榮獲ISO14001:2015環境管理系統認證。

- 我們舉辦首次可持續發展周，展示不同的國泰團隊整體在可持續發展方向的努力，並提高員工的環保意識。

## 社會

對我們來說，確保營運、員工及顧客的安全至關重要。員工是集團最重要的資產之一，我們致力為僱員提供共融和互助的工作環境，以便吸引、培訓及保留優秀的人才。一直以來，國泰致力支持業務所在的社區。我們參與多項有關青少年、體育及文化藝術三大領域的社區活動。

## 僱員

- 於二零二三年十二月三十一日，國泰集團在全球僱用逾二萬三千八百名員工，其中約一萬九千六百人為在港員工。
- 國泰航空展開首次主要招聘中國內地機艙服務員的人才招募計劃，並將繼續為中國內地的人才提供更多就業機會，包括見習機師、資訊科技專業人員、地勤人員及客戶服務員。
- 我們設立新的員工資源組別，以締造更平等和共融的工作場所，讓每個人都感到備受尊重、重視並可以自由地全心全意投入工作。現有的員工資源組別為：性別平等網絡、Fly with Pride、OneCathay Intercultural Network及Ability to Fly。
- 我們成立涵蓋國泰所有學習及發展功能的國泰學院，以協助推動持續學習及進步的文化。
- 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，確保僱員的薪酬具有競爭力。

## 業務回顧

### 我們的領導方向

## 社區

- 我們加強國泰義工隊，在首輪招聘期間，義工人數增加一倍。
- 我們支持香港特別行政區政府的「共創明Teen計劃」，為青年提供師友輔導及推動年輕人的發展。我們招待了一千六百名學員及友師參與航空體驗日，參觀旗下多個航空公司設施，並舉辦廣受歡迎的「空中之旅」，讓學生體驗人生首次飛行樂趣。
- 國泰繼續與本地非牟利機構樂餉社及惜食堂合作，安排將剩餘的食物送贈予有需要的人士。二零二三年送贈的食物超過二百一十噸。
- 我們透過「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超過港幣二億元。二零二二年（即最近期的經審核年度）籌得約港幣五十五萬元。
- 第六屆國泰Hackathon比賽於二零二三年十一月舉行，來自本地及海外大學的申請人數目打破歷屆紀錄。在這項標誌性的二十四小時活動中，二百八十名年輕創科專才組成不同隊伍，合力開發及分享創新的創科方案。
- 國泰自一九九六年以來一直冠名贊助國泰／滙豐香港國際七人欖球賽。該項盛事匯聚全球欖球隊伍和欖球迷，是世界欖球界的一項重點賽事。

## 管治

國泰致力維持及建構穩健的企業管治常規，詳情載於本報告書的「企業管治報告」章節內。

## 二零二三年的獎項及肯定摘要

- 我們是「富時社會責任指數」、「恒生可持續發展企業指數」、「恒生ESG 50指數」及「恒生內地及香港可持續發展企業指數」的成分公司，亦獲納入二零二三年即首期《標普全球可持續發展年鑒（中國版）》。獲得如此的肯定，足證相對於香港及世界其他企業而言，國泰具有出色的環境、社會及管治表現及常規。
- 我們獲香港管理專業協會頒發二零二三年「香港可持續發展獎—典範獎」，以嘉許我們在經濟、社會及環境三方面的可持續發展作出的努力。
- 我們獲《Freightweek》頒發「年度亞洲可持續發展貨運航空公司」大獎。
- 在《Asia Cargo News》主辦的二零二三年度亞洲貨運、物流及供應鏈（AFLAS）大獎頒獎禮上，我們獲選為「最佳綠色貨運航空公司」。
- 我們成為由Ellen MacArthur Foundation與世界自然基金會召集的「全球塑膠公約商業聯盟」（Business Coalition for Global Plastics Treaty）的首家航空公司成員。
- 我們榮獲二零二三年CTGoodJobs Best HR Awards頒發「最佳畢業生及管理培訓生招聘大獎」、「最佳招募招聘及入職策略大獎」及「最佳人才管理策略大獎」，以表揚我們在發展及吸引人才方面的努力。
- 自二零零三年以來，我們每年均獲頒發香港社會服務聯會「商界展關懷」獎，以表揚我們履行良好企業公民的責任。

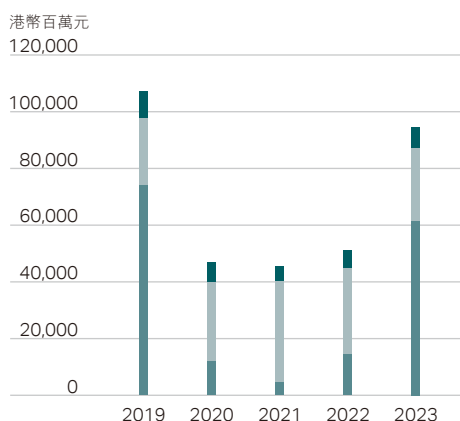
## 財務評述

國泰集團於二零二三年的應佔溢利為港幣九十七億八千九百萬元（二零二二年重列：虧損港幣六十六億二千三百萬元）。國泰航空於二零二三年錄得除稅後溢利港幣一百一十三億四千一百萬元（二零二二年重列：溢利港幣十四億三千四百萬元），二零二三年來自附屬公司的溢利為港幣一千萬元（二零二二年重列：虧損港幣十七億六千四百萬元），二零二三年應佔聯屬公司虧損為港幣十五億六千二百萬元（二零二二年：虧損港幣六十二億九千三百萬元）。

### 收益

	集團			國泰航空		
	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元	變幅	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元	變幅
客運服務	61,437	14,333	+328.6%	55,951	13,686	+308.8%
貨運服務	25,606	30,554	-16.2%	22,162	26,990	-17.9%
其他服務及收回款項	7,442	6,149	+21.0%	7,227	5,706	+26.7%
收益總額	94,485	51,036	+85.1%	85,340	46,382	+84.0%

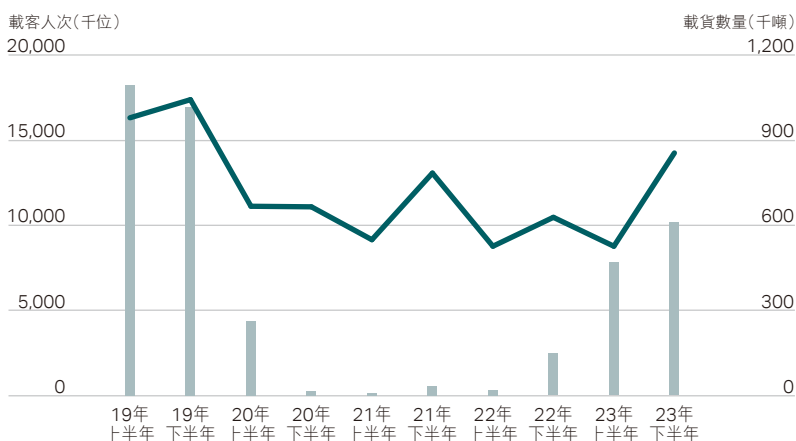
### 收益



■ 其他服務及收回款項  
■ 貨運服務  
■ 客運服務

二零一九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

二零一九年至二零二零年的數據包括國泰港龍航空

## 財務評述

### 國泰航空

- 客運收益增加百分之三百零八點八至港幣五百五十九億五千一百萬元。收入乘客運載人次增加百分之五百四十一點四至一千八百萬人次，而收入乘客千米數則增加百分之三百九十六點八。
- 乘客運載率上升十二點一個百分點至百分之八十五點七，可用座位千米數增加百分之三百二十六點八。
- 乘客收益率下跌百分之十七點七至港幣七十六點三仙。
- 在可用貨運噸千米數增加百分之五十九點七下，貨運收益下跌百分之十七點九至港幣二百二十一億六千二百萬元。

- 貨物運載率下跌八點六個百分點，貨物收益率則下跌百分之四十一點三至港幣二點七四元。
- 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	<b>653</b>
假設貨物運載率增加一個百分點	<b>358</b>
假設乘客收益率增加港幣一仙	<b>733</b>
假設貨物收益率增加港幣一仙	<b>81</b>

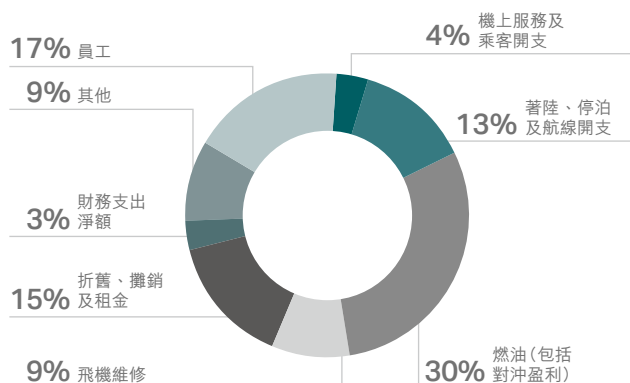
### 營業開支

	集團			國泰航空		
	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元	變幅	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元	變幅
員工	<b>14,785</b>	10,646*	<b>+38.9%</b>	<b>11,839</b>	8,759*	<b>+35.2%</b>
機上服務及乘客開支	<b>3,026</b>	694	<b>+336.0%</b>	<b>2,986</b>	690	<b>+332.8%</b>
著陸、停泊及航線開支	<b>11,190</b>	5,590	<b>+100.2%</b>	<b>10,110</b>	5,068	<b>+99.5%</b>
燃油（包括對沖收益）	<b>24,989</b>	10,488	<b>+138.3%</b>	<b>22,932</b>	9,301	<b>+146.6%</b>
飛機維修	<b>7,357</b>	3,206	<b>+129.5%</b>	<b>6,270</b>	2,447	<b>+156.2%</b>
飛機折舊及租金	<b>9,860</b>	9,884	<b>-0.2%</b>	<b>9,152</b>	9,156	<b>-0.0%</b>
其他折舊、攤銷及租金	<b>2,578</b>	2,544	<b>+1.3%</b>	<b>1,854</b>	1,825	<b>+1.6%</b>
其他	<b>7,701</b>	4,513	<b>+70.6%</b>	<b>8,609</b>	4,689	<b>+83.6%</b>
<b>營業開支</b>	<b>81,486</b>	47,565	<b>+71.3%</b>	<b>73,752</b>	41,935	<b>+75.9%</b>
財務支出淨額	<b>2,733</b>	2,909	<b>-6.1%</b>	<b>1,546</b>	1,991	<b>-22.4%</b>
<b>營業開支總額</b>	<b>84,219</b>	50,474	<b>+66.9%</b>	<b>75,298</b>	43,926	<b>+71.4%</b>

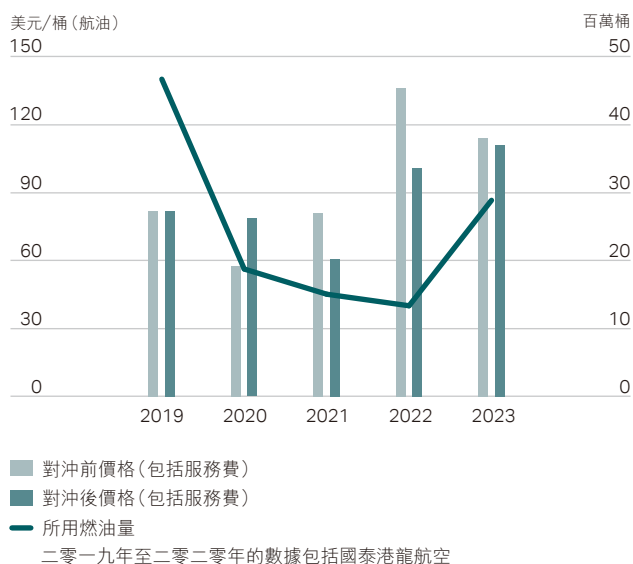
\* 因採納香港會計師公會於二零二二年六月就取消強積金與長期服務金對沖機制發出的指引而重列長期服務金付款責任港幣七千五百萬元。

- 集團及國泰航空的營業開支總額分別增加百分之六十六點九及百分之七十一點四。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣四點三五元下跌至港幣三點五五元，跌幅為百分之十八點四。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（除燃油）由港幣三點四三元下跌至港幣二點四七元，跌幅為百分之二十八。

集團營業開支總額



集團燃油價格及耗油量



營業業績分析

	2023年 上半年	2023年 下半年	2023年 全年	2022年 上半年 (重列)*	2022年 下半年	2022年 全年 (重列)*
	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
國泰航空扣除特殊項目及稅項前溢利 / (虧損)	4,890	5,152	10,042	(1,570)	4,026	2,456
稅項	(310)	(517)	(827)	43	(1,065)	(1,022)
國泰航空扣除特殊項目前的除稅後溢利 / (虧損)	4,580	4,635	9,215	(1,527)	2,961	1,434
附屬公司業績	183	(173)	10	(1,064)	(700)	(1,764)
國泰航空及附屬公司扣除特殊項目前的除稅後溢利 / (虧損)	4,763	4,462	9,225	(2,591)	2,261	(330)
應佔聯屬公司溢利 / (虧損)	(2,632)	1,070	(1,562)	(2,483)	(3,810)	(6,293)
國泰集團股東應佔基本溢利 / (虧損) (附註 a)	2,131	5,532	7,663	(5,074)	(1,549)	(6,623)
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利 (附註 b)	1,929	-	1,929	-	-	-
減值撥回及其他盈利及支出淨額 (附註 c)	208	(11)	197	-	-	-
國泰集團股東應佔溢利 / (虧損)	4,268	5,521	9,789	(5,074)	(1,549)	(6,623)

\* 因採納香港會計師公會於二零二二年六月就取消強積金與長期服務金對沖機制發出的指引而重列長期服務金付款責任港幣七千五百萬元。

附註：

(a) 國泰集團股東應佔基本溢利 / (虧損) 乃撇除非經常性項目後計算。

(b) 詳情請參閱財務報表附註2。

(c) 國泰航空項下的減值撥回港幣二億零八百萬元與三架先前減值的飛機於二零二三年上半年重新投入服務有關。二零二三年下半年的其他支出是指按公允值計入損益的股本投資的公允值虧損。

## 財務評述

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	
二零二二年國泰航空除稅前溢利（重列）	<b>2,456</b>	
<b>收益增加：</b>		
- 客運及貨運收益	<b>37,437</b>	- 香港及中國內地全面通關後，客運收益大幅增加。可載客量及客運量的增加因收益率下跌百分之十七點七而被局部抵銷。
		- 貨運收益減少，原因是收益率下跌百分之四十一點三，其影響因貨運量上升百分之四十點三而被抵銷。
- 其他服務及收回款項	<b>1,521</b>	- 因客運量上升及機票兌換量增加帶來的增幅，因疫情相關政府支援減少而被局部抵銷。
<b>成本減少 /（增加）：</b>		
- 員工	<b>(3,080)</b>	- 因可運載量及員工人數上升而增加。
- 機上服務及乘客開支	<b>(2,296)</b>	- 因客運量上升而增加。
- 著陸、停泊及航線開支	<b>(5,042)</b>	- 因營運額外可運載量而增加。
- 燃油（包括對沖收益）	<b>(13,631)</b>	- 燃油成本主要因耗油量增加而上升，升幅因燃油對沖收益減少而被局部抵銷。
- 飛機維修	<b>(3,823)</b>	- 因飛機飛行時數增加而上升。
- 擁有資產（包括飛機及其他折舊、租金及財務支出淨額）	<b>420</b>	- 主要為利率上升。
- 其他項目（包括佣金）	<b>(3,920)</b>	- 因業務增加而上升。
<b>二零二三年國泰航空除稅前溢利</b>	<b>10,042</b>	

## 燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
燃油成本總額	<b>25,683</b>	14,127
燃油對沖收益	<b>(694)</b>	(3,639)
燃油成本淨額	<b>24,989</b>	10,488

## 財務評述

- 二零二三年的耗油量為二千八百八十萬桶（二零二二年：一千三百三十萬桶），增幅為百分之一百一十六點五，而可運載量的增幅為百分之一百一十點一。
- 於二零二三年十二月三十一日，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二零二四年及二零二五年按季耗油量的預測百分比，以及各時期的平均行使價。
- 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。

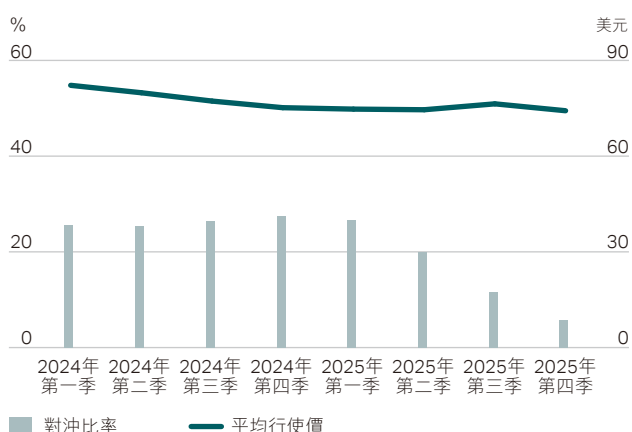
## 股息

- 本年度建議派發的股息為港幣二十七億六千八百萬元。
- 二零二三年每股普通股股息為港幣零點四三元（二零二二年：無）。

## 資產

- 於二零二三年十二月三十一日的資產總值為港幣一千七百四十一億一千五百萬元。

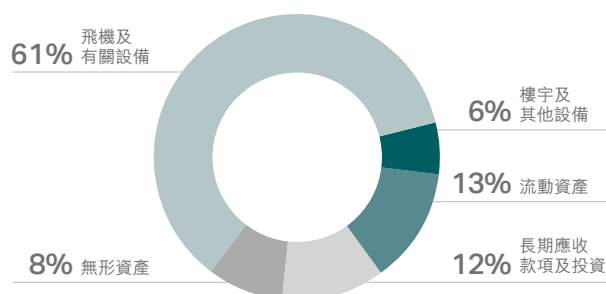
### 預期燃油對沖比率



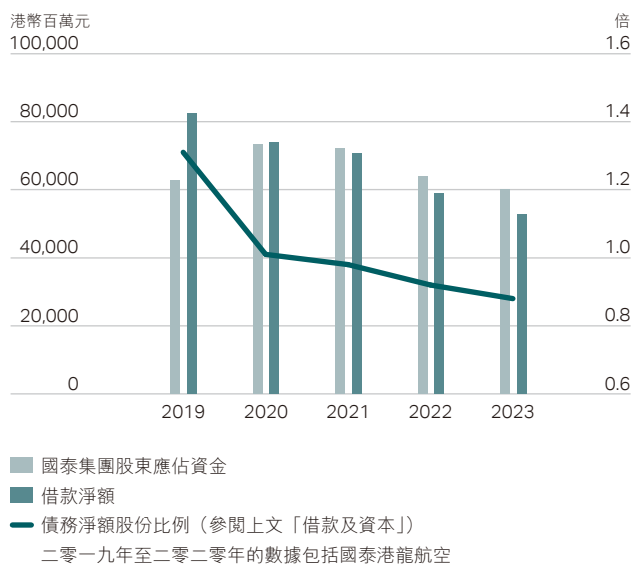
## 借款及資本

- 借款（即貸款及其他借款以及租賃負債）減至港幣六百八十二億九千四百萬元，減幅為百分之十一點四。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款減少百分之十點一至港幣五百六十九億七千三百萬元，須於二零三五年或之前全部償還，在計及衍生工具交易後，其中百分之四十三為定息借款。借款主要以美元及港元為單位，該等借款的到期情況與《二零二二年報告書》所載資料並無重大不同。
- 於二零二三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一百九十九億八千五百萬元，包括流動資金港幣一百五十五億三千萬元及已承擔的未動用信貸港幣四十四億六千萬元，並扣除已抵押資金港幣五百萬元。流動資金主要以美元及港元為單位。
- 借款淨額（扣除流動資金）減少百分之十點三，至港幣五百二十七億六千四百萬元。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八至港幣四百一十四億四千三百萬元。

### 資產總值

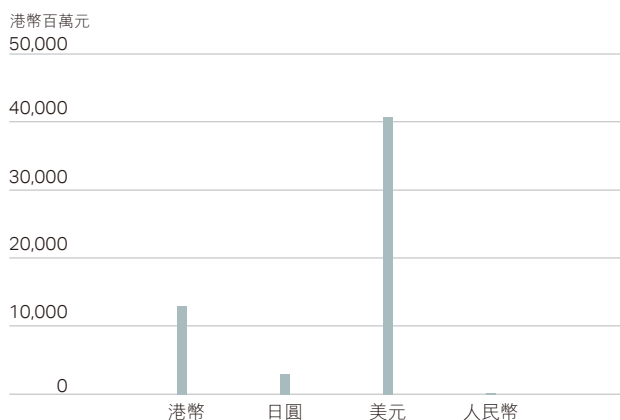


### 債務淨額及股本

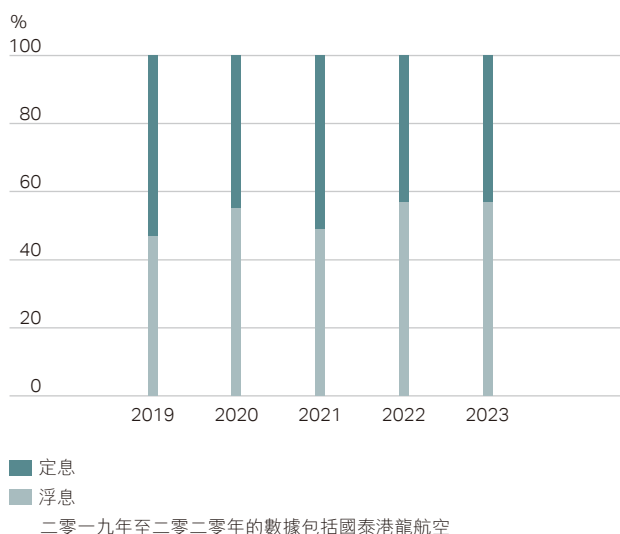


- 國泰集團股東應佔資金 (即普通股、優先股及儲備) 減少百分之五點九至港幣六百零二億二千六百萬元，原因是集團錄得港幣九十七億八千九百萬元的溢利 (未計非控股權益)，以及港幣六百萬元的可轉換債券轉換為普通股，但因贖回港幣九十七億五千萬元的優先股、其他全面收益減少港幣十八億五千三百萬元及向優先股股東派發股息港幣十九億六千九百萬元而被局部抵銷。
- 撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，債務淨額股份比例由零點七一倍減至零點六九倍 (而借款契諾為二點零倍)。計及採納《香港財務報告準則》第16號對借款淨額的影響後，於二零二三年十二月三十一日的債務淨額股份比例為零點八八倍 (二零二二年十二月三十一日：零點九二倍)。
- 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二零二三年一月一日，並已於二零二三年上半年悉數用於一般企業用途。

### 借款 (主要貨幣)



### 借款額的利息安排比例 (包括衍生工具)





# 董事及要員

## 常務董事

**賀以禮#**，現年五十八歲，自二零一九年十一月六日出任公司主席兼董事，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。他於二零一五年一月至二零二一年八月為太古地產有限公司董事。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。

**林紹波#**，現年五十一歲，自二零一九年八月十九日起出任公司董事，自二零二三年一月一日起出任行政總裁。他於二零一九年八月至二零二二年十二月擔任公司顧客及商務總裁，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，自二零二三年三月二十一日起為香港太古集團有限公司董事。他於一九九六年加入太古集團，曾於公司的香港特別行政區、日本及斯里蘭卡辦事處工作。

**劉凱詩**，現年五十三歲，自二零二三年一月一日起出任公司顧客及商務總裁兼董事。她於二零二一年八月至二零二二年十二月擔任公司客運董事，二零一九年七月至二零二一年七月擔任公司商務董事，二零一五年八月至二零一九年七月擔任策劃部總經理，二零一二年七月至二零一五年八月擔任珠三角及香港特別行政區營業總經理。她於一九九二年加入太古集團。

**麥皓雲**，現年五十一歲，自二零二三年四月一日起出任公司營運及航空服務總裁兼董事。他自二零二零年九月一日起擔任公司航空服務董事，二零一八年七月至二零二零年八月擔任公司航務部飛行人員總經理。他於二零零五年加入公司，曾於公司不同部門擔任管理要職。加入公司前，他曾於駐倫敦的一家國際航空公司及西雅圖一家初創科技企業工作。

**沈碧嘉#**，現年五十二歲，自二零二一年一月二十五日起出任公司財務總裁兼董事。她自二零二一年三月十五日起並任香港快運航空有限公司董事，及自二零二一年一月二十五日起並任香港華民航空有限公司董事。她於二零一七年十月至二零二一年一月擔任香港飛機工程有限公司董事及集團財務董事，二零一三年一月至二零一七年八月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。

### 非常務董事

**白德利<sup>#</sup>**，JP，現年五十八歲，自二零二一年八月二十五日起出任公司董事，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司及太古地產有限公司主席。他於二零一五年一月至二零一七年五月擔任太古股份有限公司董事，二零一五年一月至二零二一年八月擔任太古地產有限公司行政總裁。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、台灣地區及中東辦事處工作。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，並為香港總商會理事會副主席及香港地產建設商會副會長。

**馬崇賢**，現年五十八歲，自二零二一年六月十一日起出任公司董事，自二零二二年十一月三日起出任副主席。現為中國國際航空股份有限公司、中國航空集團有限公司及中國航空（集團）有限公司董事長。

**麥廣能<sup>#&</sup>**，現年六十三歲，自二零二三年一月十二日起出任公司董事，現亦擔任英國太古集團有限公司董事及其全資附屬公司Argent Energy Holdings Limited、Zopa Group Limited及Zopa Bank Limited主席，以及太古股份有限公司董事。他曾任維珍航空有限公司及維珍航空集團旗下聯屬公司董事。

**孫玉權**，現年五十歲，自二零二二年五月十二日起出任公司董事。他自二零二二年二月起擔任中國航空集團有限公司總會計師，以及自二零二三年三月起擔任中國國際航空股份有限公司總會計師；自二零二二年四月起並任中國航空資本控股有限責任公司董事及董事長，以及中國航空傳媒有限責任公司董事及董事長；自二零二三年十一月起出任中國航空集團財務有限責任公司董事及董事長；自二零二四年一月二十五日起出任中國民航信息網絡股份有限公司非執行董事。

**施銘倫<sup>#</sup>**，現年五十歲，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，二零一八年七月至二零二一年八月曾任太古股份有限公司及太古地產有限公司主席。他亦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。

**王明遠**，現年五十八歲，自二零二三年七月二十四日起出任公司董事。他自二零一一年四月起任國航香港發展有限公司董事長，自二零二零年六月起任西藏航空有限公司副董事長，自二零二二年三月起任澳門航空股份有限公司董事長。他自二零二三年三月起擔任中國國際航空股份有限公司總裁、董事及副董事長。

**肖烽<sup>\*@</sup>**，現年五十五歲，自二零一七年一月一日起出任公司董事。他自二零二三年三月起出任中國國際航空股份有限公司總經濟師。

**張卓平<sup>#</sup>**，現年五十二歲，自二零二零年四月十四日起出任公司董事，現亦擔任香港太古集團有限公司及太古股份有限公司董事，以及英國太古（中國）有限公司主席。他最初投身於投資銀行工作，其後於二零零二年至二零一一年間任職太古集團，大部分時間於中國內地工作，包括於二零零五年至二零零八年擔任英國太古（中國）有限公司首席代表。他於二零一一年離開太古集團，在北京創立一家生物工程公司，後於二零二零年重返太古集團。

### 獨立非常務董事

**陳智思<sup>+&</sup>**，現年五十九歲，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）有限公司主席、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，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、中電控股有限公司及有利集團有限公司獨立非執行董事、Bumrungrad Hospital Public Company Limited（曼谷康民國際醫院公眾有限公司）董事及香港賽馬會董事局成員，曾任香港特別行政區行政會議非官守議員召集人及立法會議員。

## 董事及要員

**鄭嘉麗\*\*&**，現年四十五歲，將獲委任為公司董事，自二零二四年五月二十日起生效。現為周大福珠寶集團有限公司、八達通卡有限公司、太古地產有限公司、新意網集團有限公司獨立非常務董事，亦是HBX Group的顧問兼董事局觀察員、史密夫斐爾律師事務所的國際理事會委員及Hubel Labs Limited常務董事。她曾於二零零八年至二零一六年期間在網路旅遊業擔任多個高級管理職位，包括在二零一四年至二零一六年期間擔任TripAdvisor亞太區總裁，及二零一零年前擔任Expedia Inc.高級董事。她擁有超過十年在上市科技公司的企業行政經驗，該等公司提供面向客戶的軟件和互聯網服務，包括實行人工智能和網絡安全規程。

**夏理遜\*®**，現年六十七歲，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兼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。他將辭任公司董事職務，自二零二四年五月二十日起生效。

**馬焜圖\*®**，現年六十二歲，自二零二二年五月十二日起出任公司董事。現為WestJet Airlines Limited非常務董事及Oman Air董事，二零零二年至二零零五年擔任DHL集團財務總監，並於二零零零年至二零零一年、二零零六年至二零零九年、二零零九年及二零一五年及二零一五年至二零一六年分別擔任Sabena SA、Hapag-Lloyd Airlines、Aer Lingus及Malaysia Airlines的集團行政總裁。他於二零一四年至二零一六年擔任愛爾蘭郵政（An Post）主席，二零二零年至二零二二年擔任Swissport International Limited主席，二零一零年至二零一五年擔任International Air Carrier Association（IACA）總裁，二零一一年至二零一五年擔任European Organisation for the Safety of Air Navigation（Eurocontrol）顧問委員會主席。他是Brussels Airlines創始主席，並曾任多家航空公司的主席。

**董立均\*\*&**，現年五十九歲，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。他將辭任公司董事職務，自二零二四年五月二十日起生效。

**王小彬\*®**，現年五十六歲，將獲委任為公司董事，自二零二四年五月二十日起生效。現為恒生銀行有限公司及Worley Limited獨立非常務董事。她於二零零六年至二零二三年期間擔任華潤電力控股有限公司執行董事，並於一九九五年至二零零三年期間擔任荷蘭商業銀行不同職位，包括企業財務（香港）董事。她曾於一九九零年至一九九五年在澳洲Price Waterhouse（現稱為PricewaterhouseCoopers）的審核和商務諮詢部工作。

## 公司秘書

**黎穎懿**，現年三十九歲，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。她是香港特別行政區及紐約州執業律師。

# 作為英國太古集團有限公司集團僱員的董事

+ 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

# 董事局報告

董事局謹向全體股東提呈截至二零二三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79頁至第153頁。

## 主要業務

國泰航空有限公司（「公司」或「國泰航空」）的管理及控制均在香港進行。除經營定期航空業務外，公司及其附屬公司（統稱「集團」）並經營其他有關業務，包括航空飲食、航機處理、營運貨運站及飛行常客獎勵計劃。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。

重要附屬公司、其主要業務與發行資本及重要聯屬公司的詳情列於第138頁至第139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。集團截至二零二三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79頁至第153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

董事局宣佈派發截至二零二三年十二月三十一日止年度中期股息每股普通股港幣零點四三元，全年派息合共港幣二十七億六千八百萬元。中期股息將於二零二四年五月二日派發予於二零二四年四月五日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的普通股股東。公司普通股股份將由二零二四年四月二日（星期二）起除息。

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。

## 暫停辦理股東登記

股東登記將於二零二四年四月五日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保有權收到中期股息，所有過戶表格連同有關股票，須於二零二四年四月三日（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。

為使二零二四年五月八日舉行的股東周年大會上委任代表的投票能順利處理，股東登記將於二零二四年五月三日（星期五）至二零二四年五月八日（星期三）（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，須於二零二四年五月二日（星期四）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

## 業務審視及表現

集團業務的中肯審視、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」、「行政總裁回顧與展望」、「業務回顧」、「財務評述」及「風險管理」的章節以及財務報表附註內。集團面對的主要風險及不明朗因素於「風險管理」章節論述。在對了解集團業務的發展、表現或狀況屬必需的範圍內，有關集團遵守有關法律及規例的情況、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」、「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83頁的股東權益變動表及財務報表附註22。

### 會計政策

重要會計政策列於第140頁至第153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C2《環境、社會及管治報告指引》的所有適用條文。公司的環境、社會及管治表現詳情，載於公司《二零二三年可持續發展報告》及本報告書「業務回顧」中的「領導方向」章節內。

### 慈善捐贈

本年度期間，集團的慈善捐贈包括直接捐款港幣一百三十萬元，並提供折扣飛機票、食物及其他實物捐贈價值港幣四百六十萬元。

### 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4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

公司於二零二三年八月九日宣佈(a)建議減少公司優先股股本賬戶中的全部貸方款項（即港幣一百九十五億元）（「減少股本」），而減少股本所產生的貸方款項將撥入公司新的優先股儲備賬戶，並用於贖回全部195,000,000股優先股（「優先股」）；(b)計劃在二零二四年七月底前，視乎相關時間的市場情況及集團業務運作，贖回並註銷所有優先股；及(c)受限於及待減少股本完成後，公司將首次行使其權利贖回及註銷97,500,000股優先股（「首次贖回」），於二零二三年底前贖回價格為每股優先股港幣一百元加上任何未支付的優先股股息。

有關建議購回優先股的詳情載於二零二三年八月九日的公司公告及二零二三年九月十八日的致股東通函。

經公司股東於二零二三年十月十一日舉行的股東特別大會（「二零二三年股東特別大會」）就減少股本給予批准後，減少股本於二零二三年十一月十六日完成，首次贖回於二零二三年十二月四日完成。有關贖回優先股的詳情載於財務報表附註20(b)。

除上文所述及下文的「發行可轉換債券」章節外，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。

於二零二三年十二月三十一日，公司股本為港幣二百八十八億二千八百萬元（二零二二年十二月三十一日：港幣四百八十三億二千二百萬元），以及已發行6,437,900,319股普通股、97,500,000股優先股及416,666,666股認股權證（二零二二年十二月三十一日：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（公司的全資附屬公司）、作為擔保人的公司，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的有擔保可轉換債券（「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，相當於公司於二零二一年一月二十八日（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）。

有關債券詳情，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。

二零二三年八月十八日，700,116股普通股因行使轉換權而按每股普通股港幣八點五七元的轉換價向滙豐代理人（香港）有限公司配發及發行，本金為港幣六百萬元（「該轉換」）。行使轉換權的債券部分於債券及因該轉換而擴大的已發行股本總額所佔的比例少於百分之零點零一。

有關該轉換的詳情載於財務報表附註20(c)。

### 資本承擔及或有事項

集團於二零二三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、林紹波、麥廣能、沈碧嘉、施銘倫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。韓兆傑在二零二三年四月一日其辭任生效前因身為公司董事而存在此利益關係。麥廣能及施銘倫亦因身為太古集團的股東、董事及僱員而存在此利益關係。施維新在二零二三年一月十二日其辭任生效前因身為公司的董事而存在此利益關係。

截至二零二三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，其總值約佔集團二零二三年度營業開支的百分之三點七。港機為太古股份有限公司（「太古公司」）的全資附屬公司；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。

### 主要交易

#### (a) 收購三十二架空中巴士 A321-200neo/A320-200neo 型飛機

公司的全資附屬公司Cathay Pacific Aircraft Services Limited（「CPAS」）與空中巴士公司於二零一七年九月十三日訂立協議，根據該協議，(i) CPAS與空中巴士公

司分別同意購買及售出三十二架空中巴士A321-200neo型飛機；及(ii) CPAS獲空中巴士公司授予購買權以購買額外最多三十二架空中巴士A321-200neo型或A320-200neo型飛機（「購買權」）。

CPAS於二零二三年九月二十九日行使購買權向空中巴士公司購買三十二架空中巴士A321-200neo/A320-200neo型飛機。此交易構成上市規則下的一項主要交易。就此，公司已刊發二零二三年九月二十九日的公告，並已將二零二三年十月二十四日的有關通函發送各股東。

#### (b) 購買六架空中巴士 A350F 型貨機

CPAS與空中巴士公司於二零二三年十二月八日訂立一項修訂協議，根據該協議，(i) CPAS與空中巴士公司分別同意購買及售出六架空中巴士A350F型貨機；及(ii) CPAS取得購買額外二十架空中巴士A350F型貨機的權利。就此，公司已刊發二零二三年十二月八日的公告，並已將二零二四年一月三日的有關通函發送各股東。

### 持續關連交易

截至二零二三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二零二三年一月一日至二零二五年十二月三十一日，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，而太古公司擁有公司已發行普通股股份數目約百分之四十五，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、二零一九年八月九日及二零二二年八月十一日的有關公告。

截至二零二三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已付／應付予香港太古集團的服務費合共港幣二億五千八百萬元。

(b) 根據與港機於二零二二年十一月十七日簽訂的框架協議（「港機二零二二年框架協議」），由港機及其附屬公司（「港機集團」）向集團提供服務（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）。有關費用於收到發票後三十天內以現金付款。港機二零二二年框架協議為期十年，至二零三二年十二月三十一日止。

由於港機乃太古公司的附屬公司，而太古公司為公司主要股東之一，因此港機為公司的關連人士。根據港機二零二二年框架協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零二二年十一月十七日的有關公告，並已將二零二二年十一月三十日的有關通函發送各股東，公司已於二零二二年十二月二十三日舉行股東特別大會。

截至二零二三年十二月三十一日止年度，集團根據港機二零二二年框架協議已付／應付予港機集團的費用合共港幣三十億三千三百萬元，而港機集團應付予本集團的費用合共港幣一億四千一百萬元。

- (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，至二零二五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、二零一九年八月二十八日及二零二二年八月三十日的有關公告。

截至二零二三年十二月三十一日止年度，根據國航框架協議，集團已付／應付予國航集團的金額合共港幣一億七千四百萬元；而國航集團應付予集團的金額則合共港幣七千四百萬元。

- (d) 集團與中國飛機服務有限公司（「中國飛機服務」）就中國飛機服務向集團提供外勤維修服務、基地維修服務、物料及工具供應、倉儲租賃及若干飛機維修支援服務訂有書面協議。

國航因持有公司百分之二十九點九九股權而為公司的主要股東。中國航空（集團）有限公司（「中航有限」）作為國航的同系附屬公司，乃國航的聯屬公司。因此，中航有限乃公司的關連人士。中航有限持有中國飛機服務逾百分之三十股權，因此中國飛機服務乃公司的關連人士。

截至二零二三年十二月三十一日止年度，集團就上述服務已付／應付予中國飛機服務的金額合共港幣一億三千萬元。

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

- (a) 在集團的一般日常商業運作中訂立；  
(b) 按正常商業條款或更佳條款訂立；及  
(c) 根據有關交易的協議，按公平合理並符合公司股東整體利益的條款訂立。

公司已聘用其核數師，遵照香港會計師公會頒佈的《香港鑒證業務準則》第3000號（經修訂）「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參照《實務說明》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」，就集團上述(a)至(c)項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上述(a)至(c)項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。

### 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九點六及百分之三十七點三。集團的最大顧客佔銷售額百分之四點八，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十三點八。

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

鄧健榮辭任董事而劉凱詩獲委任為董事，自二零二三年一月一日起生效；施維新辭任董事而麥廣能獲委任為董事，自二零二三年一月十二日起生效；韓兆傑辭任董事而麥皓雲獲委任為董事，自二零二三年四月一日起生效；王明遠獲委任為董事，自二零二三年七月二十四日起生效。公司其他所有現任董事於二零二三曆年全年任職，其名單見於本報告書題為「董事及要員」的章節中。夏理遜及董立均將辭任董事而鄭嘉麗及王小彬將獲委任為董事，自二零二四年五月二十日起生效。

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

### 獨立性確認

公司已收到所有獨立非常務董事因應上市規則第3.13條所載因素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。

### 聘用條款

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，沈碧嘉今年退任，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王明遠亦告退任，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。

### 酬金及薪酬

有關董事的酬金及薪酬詳情，載於財務報表附註25。

年內發給獨立非常務董事的董事酬金合共港幣三百七十萬元。該等董事並無向集團收取其他薪酬。

### 董事權益

於二零二三年十二月三十一日，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、馬崇賢及王明遠披露其於本年度內為國航董事，而肖烽及孫玉權披露其於本年度內在國航任職。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，所有在截至二零二三年十二月三十一日止年度內或由二零二四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二零二三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)
<b>好倉</b>			
1. 中國國際航空股份有限公司	4,827,269,423	74.98	應佔權益 (a)
2. 中國航空集團有限公司	4,827,269,423	74.98	應佔權益 (b)
3. 太古股份有限公司	4,827,269,423	74.98	應佔權益 (a)
4. 英國太古集團有限公司	4,827,269,423	74.98	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	341,373,467	5.30	受控制法團權益 (f)
<b>淡倉</b>			
1. 滙豐控股有限公司	195,987,714	3.04	受控制法團權益 (f)

註：於二零二三年十二月三十一日：

- (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六十點三一之權益及控制太古公司股份附有的百分之六十八點一三投票權，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二零二三年七月二十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，於本年度報告書的日期，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，二零二四年三月十三日

# 企業管治報告

## 企業策略、管治及文化

國泰致力確保按照其企業及管治文化營運業務，並秉持正直真誠、追求原創、精益求精、謙遜恭謹、團隊合作、長遠發展及崇高道德標準等價值觀，這些文化及價值觀構成一套與公司整體業務有關並作為其一切行事基礎的統一原則，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
- 維持崇高的商業道德標準
- 致力促進有助長遠發展的可持續發展工作

董事局釐定集團的宗旨、價值觀及策略方向，藉此為管理層提供指引，並積極參與建構及灌輸提倡合法、合乎道德和負責任的價值觀的企業文化。集團的《行為守則》確保將

企業文化和應有行為清晰地傳達給集團內的每個人。我們備有適當的政策及程序，以促使和推動員工及其他與公司往來者需要以誠實和正直的原則行事，並提出實際或疑似不當行為的問題。用以評估及監察環境、社會及管治相關數據的指標載於公司《二零二三年可持續發展報告》。集團提供具競爭力的薪酬和福利，以吸引、激勵和保留各級人才。考慮到集團政策及慣例所反映的企業文化，董事局信納集團的宗旨、價值觀及策略方向與其文化相符。

有關公司策略及文化的詳情載於本報告書題為「行政總裁回顧與展望」的章節內。

## 企業管治承諾

香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）刊發的《企業管治守則》列明良好企業管治的原則，並細分為兩部分：

- (a) 強制披露要求：發行人在《企業管治報告》中作出披露的強制要求；及
- (b) 良好企業管治的原則（「管治原則」）、守則條文及建議最佳常規。管治原則為達到良好企業管治提供整體方向指引，而守則條文則旨在幫助發行人實踐應用管治原則。發行人須在其年報（及財務摘要報告（如有））及中期報告（及中期摘要報告（如有））中說明其於有關會計期間有否遵守守則條文。如發行人認為可在應用管治原則情況下無需遵守守則條文，發行人可偏離守則條文行事，惟必須就偏離守則條文的情況提供經過審慎考慮的理由（包括如何以嚴格遵照有關守則條文以外的方法同樣達

致良好企業管治)。建議最佳常規只屬指引，發行人獲鼓勵但非被規定說明有否遵守建議最佳常規。

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C1第二部分《企業管治守則》的所有守則條文。

### 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、財務匯報職能及有關公司環境、社會及管治表現及報告方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及預算足夠
- 監察環境、社會及管治事宜

董事局已成立審核委員會、董事局風險管理委員會、董事局安全審核委員會、執行委員會、財務委員會、投資委員會、管理委員會、提名委員會、薪酬委員會及可持續發展領導小組，協助董事局履行職務。

#### 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。

董事局主席負責：

- 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提呈的事項獲充分的簡介，並及時獲得充足、清晰、完整及可靠的資料
- 鼓勵各董事表達關注，給予時間就有關事項進行討論，並確保董事局的決定能公平地反映董事局達成的共識
- 透過董事局確保公司遵循良好的企業管治常規及程序

公司的行政總裁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，並在技能、經驗及多元觀點上取得平衡，使其有效地以團隊方式運作，個別人士或小組不可獨攬任何決策。

於本報告書日期，董事局包括主席（賀以禮）、其他四名常務董事（林紹波、劉凱詩、麥皓雲、沈碧嘉）、八名非常務董事（馬崇賢（副主席）、白德利、麥廣能、孫玉權、施銘倫、王明遠、肖烽及張卓平）及四名獨立非常務董事（陳智思、夏理遜（將於二零二四年五月二十日辭任董事）、馬焜圖及董立均（將於二零二四年五月二十日辭任董事））。鄭嘉麗及王小彬將獲委任為獨立非常務董事，自二零二四年五月二十日起生效。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、林紹波、沈碧嘉及張卓平現為太古集團的董事及／或僱員。麥廣能及施銘倫為太古集團的股東、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、提名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

提名委員會將物色及考慮新的董事人選，如有具備合適資格的人選，將由提名委員提名。提名委員會亦將篩選董事人選或就選擇提名出任董事向董事局作出推薦。由董事局委任的董事（包括常務董事、非常務董事及獨立非常務董事），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，應具備提名委員會及董事局認為能對董事局的表現帶來正面貢獻的相關技能、知識、經驗及多元觀點。

夏理遜及董立均自二零一五年五月二十日起出任獨立非常務董事。他們將於二零二四年五月二十日擔任公司董事滿九年，並將辭任公司董事，於二零二四年五月二十日起生效。提名委員會與鄭嘉麗及王小彬會面後，認為二人為新董事的適合人選。

二零二四年二月二十七日，考慮到該等人選的優點及對董事局多元化的裨益，提名委員會提名鄭嘉麗及王小彬為獨立非常務董事。提名委員會在考慮上市規則列明的準則後，信納鄭嘉麗及王小彬的獨立性。提名委員會經審核董事局的組合並考慮到所有董事均須根據公司章程進行選舉或重選（視情況而定）後，向股東推薦沈碧嘉及王明遠作為二零二四年股東周年大會參與選舉或重選（視情況而定）的人選。

有關鄭嘉麗、王小彬、沈碧嘉及王明遠的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、才能、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。

於二零二四年三月四日，董事局經審視提名委員的建議並考慮到鄭嘉麗及王小彬能為董事局帶來的觀點、才能、經驗及多元化，提名她們出任獨立非常務董事，於二零二四年五月二十日起生效。

於二零二四年三月十三日，董事局經審視提名委員的建議並考慮到沈碧嘉和王明遠各自對董事局的貢獻及恪盡職守，建議於二零二四年度股東周年大會選舉或重選（視情況

而定）上述全部人士。參與選舉或重選的董事詳情，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。

### 獨立意見機制

公司已設立機制，以確保董事局從(a)獨立非常務董事；(b)獨立專業顧問；及(c)公司股東獲得獨立意見及見解（「機制」）。審核委員會有責任至少每年一次監察及審核機制的執行及審核其成效。審核委員會已審核二零二三年機制的執行及成效。現行機制包括：

#### (a) 溝通渠道

我們已設立正式及非正式的溝通渠道，讓獨立非常務董事能開誠佈公地表達意見，並在情況需要時以保密的形式表達意見。該等渠道包括主席定期進行正式會面、由主席作非正式的簡報，以及在會議室外與管理層及其他董事局成員（包括主席）交流意見。董事局會議以有助鼓勵董事在會議上公開討論、坦誠辯論和積極參與的形式舉行。

#### (b) 獨立非常務董事的獨立性

提名委員會負責識別及審核獲推薦董事人選的履歷（包括獨立非常務董事人選），並與該等人選會面。

提名委員會亦根據上市規則第3.13條所載因素審視及評估獨立非常務董事的獨立性。





公司在董事局性別多元化方面的目標，是在二零二七年底前令同性別的董事比例調整至不多於總數的百分之七十。為達此目標以及令董事局成員達致多元化，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、才能、知識、服務任期及公司主要股東的合法權益。

公司已採取下述措施，為董事局安排潛在繼任人選：

- 公司密切留意董事的任期，檢視任命新董事或更換董事的需要（視情況而定），並維持一份候選人名單，包括可能不時從內部及外部物色的候選人
- 有關評估董事候選人的原則及主要準則載於提名委員會的職權範圍及公司的董事局成員多元化政策內
- 現有董事的才能及經驗有助設定物色內部及外部候選人的標準
- 可能按需要聘用獵頭公司以物色具備應有才能的外部候選人。

有關集團員工的性別比例（包括高級職位，即集團總經理或以上職級，但不包括董事），請參閱本報告書「業務回顧」下的「領導方向」章節中「最新表現資料 — 國泰航空」一段。集團於二零二二年定立更進取的新目標，就是最遲於二零二五年將同一性別的高級職員比例減至不超過百分之六十五。

### 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
- 最新的財務資料

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

董事可透過公司秘書獲得適當的專業培訓及意見。

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

有關各董事其他委任的詳情，載述於本報告書題為「董事及要員」的章節中。

### 董事局程序

各董事委員會的運作程序與董事局相同。

二零二二年已定下二零二三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。

董事局於二零二三年內開會共六次。有關個別董事出席各董事局會議及董事委員會會議的出席情況列述於第56及57頁的列表。董事局會議的平均出席率為百分之八十九。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。

## 企業管治報告

主席鼓勵所有董事為董事局的事務全力積極作出貢獻，並以身作則，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及保存，該等會議紀錄連同任何有關文件，均向所有董事提供。會議紀錄記下董事局所考慮的事項、所達成的決定及董事所提出的問題或異議。會議紀錄的初稿及最後定稿均發送全體董事，初稿供董事審閱，最後定稿作其紀錄之用。

董事局會議以有助鼓勵董事在會議上公開討論、坦誠辯論及積極參與的形式舉行。

董事局會議的程序通常包括：

- 審閱行政總裁就上次會議以來的業績所作的報告，以及就業務環境的改變及有關改變如何影響預算和較長遠計劃所作的解釋

- 審閱審核委員會、董事局風險管理委員會、董事局安全審核委員會、提名委員會及薪酬委員會主席各自提交的報告
- 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
- 任何利益申報

行政管理層及時向董事局提供充分及可靠的資料和解釋，足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。董事局及個別董事可分開及獨立聯絡行政管理層，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。下表列述二零二二年個別董事於董事局會議、董事局委員會會議（成員包括獨立非常務董事）及股東會議的出席紀錄。

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	提名 委員會	薪酬 委員會	董事局 安全審核 委員會	二零二三年 股東周年 大會	二零二三年 股東特別 大會	培訓 (附註)
<b>常務董事</b>									
賀以禮 — 主席	6/6	4/4	3/4			4/4	✓	✓	✓
韓兆傑 (二零二三年四月一日辭任)	2/2					1/1			
林紹波	6/6	4/4	4/4			3/4	✓	✓	✓
劉凱詩	6/6		2/2			1/2	✓	✓	✓
麥皓雲 (二零二三年四月一日 獲委任)	4/4		2/2			3/3	✓	✓	✓
沈碧嘉	5/6	4/4	4/4				✓	✓	✓

## 企業管治報告

董事出席會議次數 / 會議舉行次數

	董事局	審核委員會	董事局 風險管理 委員會	提名 委員會	薪酬 委員會	董事局 安全審核 委員會	二零二三年 股東周年 大會	二零二三年 股東特別 大會	培訓 (附註)
<b>非常務董事</b>									
馬崇賢 一 副主席	2/6					0/4	x	x	√
白德利	6/6						√	x	√
麥廣能 (二零二三年 一月十二日獲委任)	5/5			1/1	2/2	3/4	√	x	√
孫玉權	4/6	0/4					x	x	√
施銘倫	6/6						√	x	√
施維新 (二零二三年 一月十二日辭任)	1/1								
王明遠 (二零二三年 七月二十四日獲委任)	1/3							x	√
肖烽	4/6	2/4	1/4				x	x	√
張卓平	6/6						√	√	√
<b>獨立非常務董事</b>									
陳智思	6/6			1/1	2/2		√	√	√
夏理遜	6/6	4/4	4/4				√	√	√
馬焜圖	6/6	4/4	4/4			4/4	√	√	√
董立均	6/6	4/4		1/1	2/2	3/4	√	√	√
平均出席率	89%	81%	86%	100%	100%	73%	81%	59%	

附註：曾出席有關財務、商業、經濟、風險管理、法律規管及 / 或商務的培訓課程及 / 或已收到相關培訓資料的董事。

### 持續專業發展

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。

所有董事均獲發給由香港聯合交易所有限公司及外聘顧問發出有關若干議題（包括最新規管資訊、企業管治及環境、社會及管治）的培訓資料。他們獲邀出席有關財務、商業、經濟、風險管理、法律、規管及 / 或商務的研討會及會議。

### 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C3《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）。證券守則載於公司網站。

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標準守則及證券守則規定的標準。

於二零二三年十二月三十一日，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：

**審核委員會** — 請參閱第62頁及第63頁。

### 董事局風險管理委員會

董事局風險管理委員會每季開會一次，審核與集團航務引致的安全及保安問題無關的公司企業風險。該委員會由三名非常務董事組成，包括夏理遜（直至二零二四年五月二十

日其辭任生效）、馬焜圖及肖烽。王小彬將成為董事局風險管理委員會成員，於二零二四年五月二十日起生效。董事局風險管理委員會其中兩名成員為獨立非常務董事，其中馬焜圖為委員會主席。行政總裁、財務總裁、顧客及商務總裁、營運及航空服務總裁、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該委員會的會議。

### 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。二零二三年內委員會共開會四次，成員包括主席（Timothy Jenkins機長）、行政總裁（林紹波）、兩名獨立非常務董事（董事局風險管理委員會主席馬焜圖及董立均（直至二零二四年五月二十日其辭任生效））及兩名非常務董事（馬崇賢及麥廣能）。鄭嘉麗將成為董事局安全審核委員會成員，於二零二四年五月二十日起生效。恆常出席會議的成員包括公司的董事局主席、營運及航空服務總裁、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香港華民航空有限公司總裁。

### 執行委員會

執行委員會成員包括行政總裁（林紹波（委員會主席））、其他三名常務董事（劉凱詩、麥皓雲及沈碧嘉），以及五名非常務董事（馬崇賢、孫玉權、王明遠、肖烽及張卓平）。執行委員會負責將其認為具重要策略意義的事宜向董事局匯報。

### 財務委員會

財務委員會於二零二三年間每月開會一次，以檢討公司的財政狀況。委員會負責制定財務風險管理政策。委員會主席為行政總裁（林紹波（委員會主席）），成員包括另外三名常務董事（劉凱詩、麥皓雲及沈碧嘉）、兩名非常務董事（肖烽及孫玉權）、財務部總經理、庫務部主管及一名來自財經界的獨立代表。

## 投資委員會

投資委員會成員包括財務總裁（沈碧嘉（委員會主席））及另外兩名常務董事（劉凱詩及麥皓雲）。委員會負責根據獲董事局批准授予的權力，評估及批准若干資本開支、投資及資產出售項目（不包括購買及租賃飛機）。

## 管理委員會

管理委員會按月召開會議，其成立是為協助行政總裁落實公司的策略及目標。委員會成員包括行政總裁（委員會主席）、顧客及商務總裁、財務總裁、營運及航空服務總裁、貨運董事、顧客時尚生活董事、客運董事、數碼及資訊科技董事、工務董事、航務董事、人事董事、航空服務董事、香港快運航空有限公司行政總裁、集團總法律顧問及風險管理總裁。

## 提名委員會

提名委員會成員包括三名非常務董事陳智思、麥廣能及董立均（直至二零二四年五月二十日其辭任生效）。提名委員會成員中，兩名為獨立非常務董事，其中董立均擔任委員會主席（直至二零二四年五月二十日其辭任生效）。陳智思將接替董立均出任提名委員會主席，而鄭嘉麗將成為提名委員會成員，於二零二四年五月二十日起生效。委員會的職權範圍符合企業管治守則，並登載於公司的網站及聯交所網站。

提名委員會於二零二三年開會一次，於二零二四年直至本報告書發佈之日期間開會一次。委員會的工作摘錄如下：

- (i) 就董事局的架構、規模及組合（包括才能、知識及經驗）進行年度審核，認為董事局的組合反映其成員在才能、經驗及多元化方面有適當的配搭，足以配合公司的

策略、管治及業務，並對董事局的成效作出貢獻；(ii) 就各獨立非常務董事的獨立性進行年度評估，認為所有獨立非常務董事均具獨立身份；及(iii) 就公司的董事局成員多元化政策的執行及成效進行年度審核，認為有關的執行及成效乃屬恰當；

- 就委任兩名非常務董事及兩名獨立非常務董事向董事局提出建議；及
- 就選舉及重選將於二零二四年度股東周年大會退任的董事向董事局提出建議。

## 薪酬委員會

薪酬委員會的成員包括一名非常務董事（麥廣能）及兩名獨立非常務董事（董立均（作為委員會主席直至二零二四年五月二十日其辭任生效）及陳智思）。鄭嘉麗將接替董立均出任薪酬委員會主席，於二零二四年五月二十日起生效。

薪酬委員會參考董事局所訂的企業方針及目標，以及集團的薪酬政策（載於公司網站）（詳情載於題為「薪酬政策」一段），以檢討及批准有關公司常務董事及高級管理層的薪酬建議。支付給非常務董事的酬金（如有）以股東在股東大會上批准的年度上限為限。薪酬委員會將根據獨立外聘顧問編製的報告評估常務董事的表現以及考慮市場數據及同業比較，該等報告檢討並確認，公司常務董事及高級管理人員的薪酬與同業公司給予同等董事及高級行政人員的薪酬比較大致相若。公司的董事及高級管理人員均沒有參與釐定有關其本身薪酬的討論。

## 企業管治報告

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，並登載於公司的網站及聯交所網站。

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

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

公司亦以相類條件直接僱用多名具有專業知識的常務董事及高級職員。

薪酬委員會於二零二三年十一月的會議上檢討給予常務董事的薪酬架構及水平。於二零二三年十一月的會議上，薪酬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。

下表列述已獲董事局批准支付予獨立非常務董事及若干非常務董事（馬崇賢、孫玉權、王明遠及肖烽）的酬金，並為二零一一年五月十八日股東大會上經股東通過的最高總額：

酬金	2023 港幣	2022 港幣
董事酬金	<b>575,000</b>	575,000
審核委員會主席酬金	<b>268,000</b>	268,000
審核委員會成員酬金	<b>186,000</b>	186,000
董事局風險管理委員會主席酬金	<b>268,000</b>	268,000
董事局風險管理委員會成員酬金	<b>186,000</b>	186,000
薪酬委員會主席酬金	<b>83,000</b>	83,000
薪酬委員會成員酬金	<b>60,000</b>	60,000
提名委員會主席酬金	<b>83,000</b>	83,000
提名委員會成員酬金	<b>60,000</b>	60,000

### 可持續發展領導小組

可持續發展領導小組（前稱「可持續發展委員會」）每年至少開會四次，就集團的可持續發展及環境、社會及管治發展相關主要工作的策略、政策、目標及投資進行審核及評

估，並向董事局提出建議。委員會的成員包括五名常務董事（董事局主席、行政總裁（委員會主席）、顧客及商務總裁、營運及航空服務總裁及財務總裁）。

### 問責及核數

#### (a) 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

#### (b) 風險管理

董事局承認有責任設立和維持風險管理制度並檢討其成效。有關集團風險管治及風險管理框架、風險管理程序、二零二三年的重點工作及集團面對的主要風險及不確定性詳情，載於「風險管理」章節。

#### (c) 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成效。如第62頁及第63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：**董事局相信良好的企業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：**監控自評程序要求各重要業務單位的管理層利用詳細的問卷，就財務及其他方面的風險管理及內部監控工作的充足程度及成效、業務營運的成效及效率以及對適用法律及規例的合規程度進行評估，其結果由審核委員會每年進行審核，並構成審核委員會就整體監控環境所作的部分評估內容。

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管理層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方法制定的集團內部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、董事局風險委員會及行政總裁。審核報告須送交行政總裁、財務總裁、顧客及商務總裁、營運及航空服務總裁、風險管理總裁、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定期呈報審核委員會，而審核委員會主席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（作為委員會主席直至二零二四年五月二十日其辭任生效）、馬焜圖及董立均（直至二零二四年五月二十日其辭任生效），負責協助董事局履行內部監控及其他職務。王小彬將接替夏理遜出任審核委員會主席而鄭嘉麗則出任審核委員會成員，於二零二四年五月二十日起生效。

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的網站及聯交所網站。



審核委員會於二零二三年間共開會四次。行政總裁、財務總裁、集團總法律顧問、集團內部審核總經理及外聘核數師代表恆常出席審核委員會的會議。審核委員會每年分別與外聘核數師及集團內部審核總經理舉行至少兩次會議，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。

公司秘書須保存審核委員會的會議紀錄。會議紀錄的草稿及定稿須於會議後的合理時間內發送給所有委員會成員，供其評論及記錄。

委員會於二零二三年間的工作，包括檢討下列事宜：

- 有關集團業績表現的正式公告（包括二零二二年報告書及二零二三年中期報告及公告）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、持續經營及二零二四年度預算
- 集團對監管及法定規則的遵守
- 集團的內部監控制度
- 審閱二零二三年的內部審核計劃的進度
- 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
- 批准集團內部審核章程
- 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64頁及第65頁
- 獨立意見機制的有效程度
- 會計、財務報告及內部審核職能的完善及有效程度

- 有關贖回優先股的建議
- 公司對《企業管治守則》的遵守
- 公司的燃油對沖政策、外匯政策、數據事件上報路線圖、外聘核數師非保證服務政策、反賄賂、反貪污、打擊洗錢及恐怖分子資金籌集政策，以及私隱及資料保護政策。

委員會已在二零二四年審核並建議董事局通過二零二三年度的財務報表。

### 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（就風險管理而言）代表董事局持續監督集團的風險管理及內部監控制度，並且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。設立風險管理及內部監控制度，是為管理而非消除業務未能達標的風險，並且只能就關乎損失的重大失實陳述提供合理而非絕對的保證。

評估工作會考慮：

- 管理層持續監察風險（包括環境、社會及管治風險）、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及集團企業風險管理部的職能
- 自上次檢討後，重大風險（包括環境、社會及管治風險）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
- 集團內部審核部及集團企業風險管理部匯報的重大風險
- 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

審核委員會是獨立於管理層、負責監察與外聘核數師（「核數師」）的關係的主要代表。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，確認根據香港會計師公會《專業會計師道德守則》其為獨立會計師，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服務支付核數師的酬金以及非核數服務的性質），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。

為符合香港會計師公會《道德守則》的新規定，審核委員會於二零二二年十一月七日通過預先批准非保證服務政策。審核委員會於二零二三年二月二十八日修訂及採

納預先批准非保證服務政策。審核委員會於二零二三年五月五日採納外聘核數師非保證服務政策（將預先批准非保證服務政策及二零一六年審核服務政策合併），後於二零二三年八月二日進行修訂，並於二零二三年十一月六日由審核委員會進一步修訂及採納。根據外聘核數師非保證服務政策，核數師每年應在日曆年的最後一次審核委員會會議上，尋求核數師於翌年提供非審核服務的預先批准。其後除非審核委員會批准另一個時間表，否則預先給予的批准將一直適用至下一個日曆年底。對於未經此年度流程批准的服務，須獲審核委員會主席事先批准，並於下次審核委員會會議追認。

### 核數師的報酬

二零二三年支付予外聘核數師的報酬總額為港幣二千萬元，包括港幣一千六百萬元的審核服務費用、港幣二百萬元的稅務顧問服務費用及港幣二百萬元的其他專業服務費用。

## 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

- 在集團的《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職員考慮有關的結果，確保適當處理及發佈內幕消息
- 已採納一項內幕消息政策，以提供向董事局上報有關內幕消息事宜的框架

## 薪酬政策

集團按下述原則採取適用於集團所有層級員工的薪酬政策：

- 薪酬總額應具有市場競爭力 — 市場競爭力是根據對同類職位薪酬總額（包括基本工資、津貼、花紅及退休福利）的預定目標市場定位作為評估基準
- 根據個人表現區分薪酬 — 所有員工每年均與評核其表現的直屬上司商定工作目標，其表現將根據該等目標及其是否達到每項職務所需的能力要求進行評估。工作表現評核將是決定員工薪酬的關鍵因素
- 內部公平 — 公司確保其員工的薪酬屬公平、公正，與工作規模、個人技能及工作表現相符，並且沒有性別偏見、種族主義或其他形式的偏見
- 透明度 — 公司會誠實而全面地向所有員工反映員工的工作表現以及公司對員工的看法
- 負擔能力 — 公司的支薪能力將列入年度薪酬檢討範圍內
- 花紅 — 花紅的發放由公司酌情決定。每年發放的花紅數額，視乎公司的財政表現及個人表現而有所不同

- 退休福利 — 所有員工均有機會參與適當的退休金計劃，為員工退休提供保障。集團按員工的僱用條款及條件提供多項不同計劃

### 舉報政策

集團採納一項舉報政策（載於公司網站），供員工及與集團有業務往來者（例如顧客及供應商）就關乎集團的任何事宜可能存在的行為，以保密及匿名方式提出關注（如有需要將上報審核委員會）。舉報政策列明一項報告機制，用以協助減低集團面對的法律、財務、營運及商譽風險。此政策的主要目的為(i)鼓勵員工、與集團往來的第三者（例如顧客及供應商），以及代表或代集團行事的個人及實體報告任何涉嫌違規的行為，並相信其提出的問題會獲得認真、及時及適當的關注；(ii)就如何報告涉嫌違規行為給予指引；(iii)保證任何出於真誠的報告不會遭到任何形式的報復。根據此政策作出的任何報告可透過此政策所述的多個渠道以保密方式作出。

### 反賄賂、反貪污、打擊洗錢及恐怖分子資金籌集政策

集團採納一項反賄賂、反貪污、打擊洗錢及恐怖分子資金籌集政策，以重申集團致力為所有相關方提供有關遵守全球反賄賂法規的指引，作為其全面及穩健的反貪污及賄賂合規計劃的一部分。集團對賄賂和貪污行為採取零容忍態度，集團無論在甚麼地方營運業務，都會致力在所有業務往來及商業關係中以專業、公平和誠信的態度行事。集團員工必須遵循集團業務所在的所有國家適用的反賄賂及反貪污法規。

## 股東

### 與股東及投資者溝通及股東通訊政策

董事局及管理層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。公司應與股東保持定期對話，並至少每年一次檢討股東通訊政策以確保其成效。審核委員會已審核股東通訊政策在二零二三年的執行及成效。

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，財務總裁於年內出席與分析員及投資者的會面
- 透過公司及 / 或聯交所網站以財務報告（中期及年度報告）、可持續發展報告、通函或其他按要求作出的法定披露
- 透過集團網站提供分析員簡報網上錄音廣播、投資者會議上展示的投影片、以及有關集團業務的最新消息、公告及一般資訊
- 透過下述股東周年大會及可能召開的其他股東大會

股東可以郵寄方式或電郵至 [ir@cathaypacific.com](mailto:ir@cathaypacific.com)，將其查詢或疑問傳達予董事局，有關信函應註明「股東通訊」。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。此外，公司亦透過不同的聯絡途徑徵求及了解股東及持份者的意見。有關途徑載於公司網站：[https://www.cathaypacific.com/cx/zh\\_HK/contact-us.html](https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/contact-us.html)。

### 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二零二三年五月十日舉行。會議公開讓所有股東參與。出席大會的董事詳列於第56及57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，並解答股東有關投票表決的問題。會議議程為：

- 省覽董事局報告及截至二零二二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公司網站。

### 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於公司的《企業管治守則》列述，該守則登載於公司的網站。

倘股東擬就其他事項提出決議案或動議供股東大會審議，須遵照公司網站內公司的《企業管治守則》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

與股東有關的二零二四年主要日期載於本報告書題為「公司及股東資料」的章節中。

# 風險管理

## 風險管治及風險管理框架

董事局有責任確保國泰航空集團設有和維持風險管理及內部監控制度並檢討其成效。這方面的工作獲董事局風險管理委員會、董事局安全審核委員會及審核委員會支持及提供意見。集團風險管理政策概述集團的風險管理方針、主要職責及主要報告程序。

集團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。三道防線運作如下：

- 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；

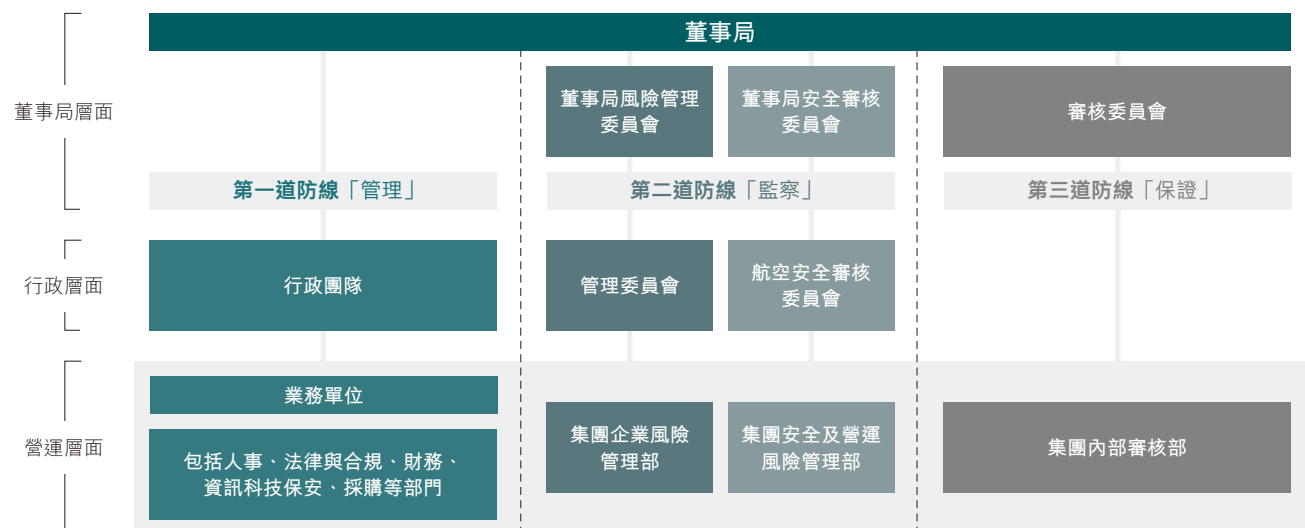
- 集團內部審核部歸類為第三道防線，該部門就集團風險管理及內部監控的成效向董事局提供獨立及客觀的保證及意見。

風險管理框架的兩項主要原則：

- (a) 董事局對風險管理制度、程序及執行須負整體責任。董事局對此的責任界定為確保：已識別、界定及優先處理重大風險；已採取合理的措施或制定計劃將該等風險及其影響減至可接受的程度；並已建立健全的風險管理文化。
- (b) 第一道防線負責管理風險。風險管理部門應全面參與支援，提供構思、專業知識及意見，尤其應確保第一道防線能夠作出客觀的決策並全面擁有一切相關資料。

圖1所示為三道防線模式應用於集團風險管治框架的情況：

圖1：風險管治概況



附註：法律與合規處於第一及第二道防線之間，實際上納入第一道防線。

## 風險管理

國泰的風險管理職能處於第二道防線，由營運安全與保安風險及企業風險兩大並行工作組成。

安全及保安風險	企業風險
<ul style="list-style-type: none"><li>董事局安全審核委員會負責監察國泰航空或旗下附屬航空公司營運的飛機在空中及地面所有與安全運作有關的事宜。  董事局安全審核委員會審視有關安全（包括員工安全）或保安的重大事故報告，並確保按需要採取適當的補救措施或實施適當的建議。  董事局安全審核委員會主席按季向董事局提交在整個集團運作的安全管理系統的狀況。</li><li>航空安全審核委員會由行政總裁擔任主席，每月開會一次，向董事局安全審核委員會匯報。航空安全審核委員會負責審核航空公司的安全表現，以指導其成員採取被動及主動的安全行動。委員會向行政總裁負責，確保與集團整體安全、健康及保安相關的適當風險管理策略、系統、政策、程序及控制在任何時間均獲實施、管理、監察及維持。</li><li>集團安全及營運風險管理部由直接向行政總裁匯報的集團安全及營運風險管理部總經理統管。集團安全及營運風險管理部負責維持有效的安全管理系統，推行營運及員工安全風險識別及分析工作，以及監察風險緩解行動。集團安全及營運風險管理部監管國泰航空的安全、保安及審核計劃。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>董事局風險管理委員會負責支援董事局履行集團內的風險管理職務，主要處理與集團營運引起的安全及保安無關的風險。董事局風險管理委員會負責監督集團的風險管理框架的持續實施及發展，並評估其成效。  董事局風險管理委員會主席按季向董事局匯報風險管理框架的狀況，以及董事局風險管理委員會的一般活動。</li><li>管理委員會的設立是為協助行政總裁實現公司的策略及目標。委員會監察及管理公司風險管理框架的執行，並審視影響公司實現目標的最大風險。風險管理總裁在管理委員會每月舉行的會議上匯報有關集團主要風險的狀況及緩解。此外，管理委員會定期關注有關主要新興風險的管理。</li><li>集團企業風險管理部由向行政總裁匯報的風險管理總裁統管。集團企業風險管理部的職能是推動集團風險管理政策的實施，以及獨立監察其成效。此部門特別負責制定、維持及確保風險管理框架的成效。</li></ul>

### 風險管理程序

#### (a) 安全及保安風險

安全風險管理程序涉及識別危險或威脅（包括與機構或業務變化相關的風險）、其可能導致的不利事件、其潛在後果（以嚴重性及可能性而言的風險呈現），以及實施風險管控或緩解措施，以降低風險至合理可行的最低水平。此程序包括來自不同持份者的投入，以及實施進一步風險管控、緩解及／或監控間隔的計劃或時間表，以評估風險管控的持續有效性。

對已知風險進行風險評級，以顯示解決風險的緊急程度以及其後的管理或管治責任層級。

安全管理系統的一個基本組成部分是八個安全行動小組（包括審核委員會）。該等小組每月開會一次，向航空安全審核委員會匯報有關營運及員工安全的事宜，包括已知風險及上報事項。在進行定期營運安全風險審核期間，每個營運安全行動小組均就其相關範疇進行全面的風險審核，並直接向航空安全審核委員會呈報該等風險。除此項持續審核外，將按季向董事局安全審核委員會呈報綜合營運及職業安全風險摘要，詳列最重大的安全及保安風險、其緩解行動、責任歸屬及管治程序。

這樣做可確保安全行動小組及安全管理系統所涉及的重大危險情況及風險會獲高級營運及航空管理人員定期審核。該等審查確保會實施適當的糾正及預防措施並對其成效加以監察，以防止安全事故發生。

#### (b) 企業風險

企業風險的管理分三個階段進行：識別、評估及緩解。

**識別：**風險識別是透過結合自上而下及自下而上的評估來進行的。為協助風險識別程序的推行，我們制定了一套通用的風險分類法，對可能發生的不同企業風險進行全面審查。

自上而下的評估旨在識別集團所面對的最大風險，一般以跨部門風險識別工作坊及與業務管理層進行定期討論的方式進行。在集團企業風險管理部的支援及監督下，集團透過自上而下的評估制定其「三十大」最高風險紀錄冊，給管理層用以按緩急先後安排風險管理工作。集團企業風險管理部定期監察該風險紀錄冊，並按月更新及呈報管理委員會，以及按季呈報董事局風險管理委員會。

自下而上的評估旨在識別國泰航空各業務範疇、營運及服務部門、企業職能、地區及附屬公司所面對的風險，而該等風險可能影響各業務單位的達標能力。在集團企業風險管理部的推動下，自下而上的風險紀錄冊由相關的業務單位編製及監察，風險紀錄冊由相關的業務單位負責監督，僅在需要時才會向董事局風險管理委員會及／或管理委員會匯報。

**評估：**屬於第一道防線的業務的相關專項專家在集團企業風險管理部的支援下進行深入探討，對「三十大」最高風險逐一作出評估。深入探討過程包括確定風險的根本成因及後果、其對集團策略目標的影響、集團對風險的承受能力、用以管理風險的現有管控措施，以及管理層對管控措施成效的評估。

屬於第一道防線的每項最高企業風險指定一名「風險負責人」，其對管理風險負有整體責任。集團企業風險管理部定期監察最高企業風險，並按需要聯繫風險負責人，確保能夠不斷審核及評估該等風險。

**緩解：**對風險進行的深入探討行動，亦會考慮可減低影響及／或脆弱度的緩解措施。現已議定緩解措施方案，並轉化為一項建議行動計劃，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，其進度須向董事局風險管理委員會匯報。透過這種方法，董事局及管理層可以看到該程序所帶來在系統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，以及被視為對緩解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，作為與集團風險管理工作同時制定的集團內部審核計劃的一部分。

**環境、社會及管治風險：**集團已制定一套特別的分類法，以全面識別及管理全整個集團的環境、社會及管治風險。如上所述，環境、社會及管治風險評估會結合更廣泛的自上而下及自下而上的風險識別及管理程序。我們至少每年一次向董事局風險管理委員會匯報對環境、社會及管治風險作出的正式評估，並向風險管理委員會及作出匯報。

### 風險管理框架的監察及匯報

集團風險管理工作的架構、實施及結論，包括緩解措施及行動計劃，須受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。

## 二零二三年的重點工作

### (a) 安全及保安風險

本年度的重點仍是持續改善風險識別、分析及緩解策略。在疫情過後，安全管理系統的關注重點是要確保航空公司恢復營運的安全，包括就重啟外站進行徹底的安全及保安風險評估，以及進行嚴謹的審核以確保外部供應商及其他代理商獲得充足的資源並以符合國泰航空的高標準正常運作。

無論從機場及員工安全的角度來看，還是從保障我們全球航線網絡飛越領空的安全不受影響來看，地緣政治日趨不穩，例如在烏克蘭正在進行的軍事行動及近期中東衝突的升級，仍然是需要不斷警惕的問題。

### (b) 企業風險

二零二三年的重點在於持續監控最主要的企業風險，以及追縱風險緩解行動，確保行動能如期完成。在這後疫情時期，我們進行了一項審核，審視集團對履行對提供可運載量的承諾及維持優質航空公司應有的服務水平所作的準備。我們對業務所面對的主要財務風險進行了重新評估。

隨著監管環境的迅速演變，包括各種制裁制度及中國的《個人資訊保護法》，我們已進行相關評估，以了解這些新法規對集團業務運作的潛在影響，以及集團為遵守這些法規所作的準備。

二零二三年是科技領域快速發展和創新的一年，人工智能佔據著主導地位。國泰致力成為數碼先驅，我們進行了深入的研究，以使國泰就負責任及合乎道德地使用人工智能及其他先進科技作出更充分的管治。此外，我們亦對網絡安全及資訊科技系統的復原力進行檢討。

我們在加強供應商及第三方風險管理框架以及開發用於評估和監控第三方風險的整體第三方風險領域方面已取得進展。我們繼續加強第三方盡職調查、入職及持續監控程序，以提高這些程序的穩健性以及公司針對第三方風險的整體抵禦能力。

為提高整個組織的風險意識，我們推出了「Risk Master Class」系列，在公司內聯網提供。該等「Risk Master Class」涵蓋基本風險方法及主要新興風險等議題，以幫助企業了解日常營運中涉及的風險及機會。

我們推出了一項方便管理及監控主要風險的風險工具，並設立由來自集團內不同業務單位及區域的代表組成的「Risk Champions」網絡，以便更好地將風險管理納入業務中並加強風險管理文化。

### 主要風險管理範疇

集團須承受多種風險，以下是集團面對的主要風險。

#### (a) 由業務急速增長引發的風險

業務從疫情中走出來，同時面對著與香港及世界各地業務的增長有關的風險。這些風險源於在全球航空業人手不足下內部人手問題、飛機的及時重啟，以及為提供服務而須管理全球供應鏈的第三方等因素。

集團因應外部業務環境的發展密切監察市場需求及可提供的運載量。安全評估仍然是業務增長及重建工作的基礎。

#### (b) 由人手及能力引發的風險

航空業是非常專門的行業。集團在前線及後勤均需要專家及訓練有素的專業人士，為航空公司的業務及營運提供支援。對人才的競爭十分激烈，尤其是航空及旅遊業出現全球勞工短缺，可能對集團長遠的發展計劃造成負面影響。

集團持續監察其人手及能力要求。集團已有既定的人手及人事接任計劃，並已制定僱員福利策略。管理團隊負責監察與人手相關的事宜。

#### (c) 由宏觀經濟情況改變引發的風險

集團業務取決於全球的經濟狀況。在經濟活動顯著減少、失業率上升及消費者支出下降的時期，乘客可能選擇減少旅遊。經濟環境亦可能造成滙率及利率的波動。

集團維持多元化的業務組合，包括提供尊尚服務的國泰航空、提供低成本航空服務的香港快運、貨運及時尚品味業務，各項業務均有專門的團隊，在任何時間發掘最

多商機。管理團隊在決定未來的業務計劃時，會考慮環球經濟狀況及其對需求的潛在影響。

有關滙率及利率的財務及市場風險，請參閱財務報表附註中的「財務風險管理」章節。

#### (d) 由地緣政治、法律及規管環境引發的風險

作為一家國際航空公司，業務須承受任何實際或潛在的政治事件（包括戰爭、恐怖主義、社會動亂等）帶來的風險。這些事件可能導致空域或機場關閉或限制進入，並導致客運及貨運量減少。例如俄烏及中東的衝突導致商品價格上漲，以及全球經濟及金融市場波動。各主要經濟體之間的緊張局勢、正在進行的貿易談判，以及若干制裁行動及其他貿易限制的實施，亦為集團業務帶來影響，進而影響收益，並可能對財務業績產生不利影響，同時增加合規成本。

航空業是受高度規管的行業。違反適用的法律或法規，可導致集團蒙受損失、被罰款及令商譽受損。

管理團隊繼續密切監察地緣政治環境及其對業務的潛在影響。集團密切監察其航班飛行的所有地區的飛越領空風險，並在日常的飛行規劃中採取保守的安全界限。

我們留意業務所在地的法律及規管環境變化，並已制定計劃以遵守相關責任。

#### (e) 由競爭環境引發的風險

航空公司業務充滿競爭，尤其是在國泰航空的基地香港。客運及貨運業務的競爭影響收益率，令收益受壓，可能對財務表現造成不利影響。香港國際機場作為一個航空樞紐，與其他機場（特別是在大灣區、亞洲其他地區及中東的機場）競爭客運及貨運量，若流失客貨運量給該等機場，或會對集團業務造成不利影響。

集團繼續投資於所有業務範疇，使其脫穎而出，成為全球最大服務品牌之一。有關投資包括投資於產品以加強顧客體驗，管理成本基礎以維持競爭力，以及提升敏捷度以應對外部業務環境的變化。

### (f) 由競爭環境引發的風險

航空公司須承受過渡風險，即由低碳經濟過渡至實施應對氣候變化政策及條例時可能對企業造成的財務影響。對航空公司的實質影響，主要關乎氣候變化導致的極端天氣事件及海平面上升對物業和基礎設施造成潛在損害或人身傷害而令企業的營運受到影響。

國泰集團已制定可持續發展策略，而氣候變化的考慮已納入主要業務決策中。集團承諾在二零五零年實現淨零碳排放，較近期的目標是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。達成這些目標，將有助減少我們對環境的影響，同時減低過渡風險。集團亦持續審核氣候變化復原力，以了解及管理相關的實質風險。

### (g) 由航油價格大幅變動引發的風險

航油價格上升將提高整體成本基礎，因為燃油是集團營業開支中的一項主要部分。因此，燃油成本飆升可能導致機票售價上升，影響客運及貨運需求。有關燃油價格風險及集團監控及緩減該風險的方針，載於財務報表附註內的「財務風險管理」章節。

### (h) 由資訊科技服務中斷引發的風險

核心業務運作及客戶服務流程對資訊科技服務的依賴在整個業務中不斷增加。因此，如果資訊科技服務的彈性不足，核心業務運作可能面臨中斷的風險。

集團已制定計劃以持續審核及改進資訊科技基礎設施。我們備有業務持續及災難復原計劃，確保對復原力的管控繼續有效運作。業務亦與提供對業務至關重要的基礎設施的第三方供應商密切合作，以確保有足夠的復原力安排。

### (i) 由未經授權連接資訊科技系統引發的風險

由於網絡罪犯肆意利用資訊科技保安環境的任何弱點，來自網絡攻擊的風險在全球及各行各業繼續有增無減。集團的營運依賴成熟的資訊科技系統，其業務會將大量客戶及員工資料儲存於系統中。任何未經授權連接該等系統的情況，均可能導致營運中斷或使該等個人資料面對風險。

集團繼續透過投資於員工、程序及技術來提高其網絡安全成熟度，對來自網絡罪犯、第三者及黑客的新威脅加強偵測及應變能力。集團已制定穩健的私隱及個人資料保護計劃，包括為保護個人資料而定立的政策、程序、手冊、指引及管控。

### (j) 由新興科技引發的風險

人工智能、機器學習及機械人流程自動化等科技進步，帶來寶貴的創新機遇，從而提升客戶及員工的體驗，並提高營運效益，使業務表現得到改善。在應用新科技上落後於人，有礙國泰實現成為全球最傑出服務品牌及數碼先驅的願景。

數碼領先小組由行政總裁擔任主席，其設立是為確定在部署人工智能及先進科技方面的整體願景及策略，以及持續監控市場，為公司尋找合適的機遇。公司已制定管治機制，以監察有關人工智能及其他先進技術能夠以負責任及符合道德的方式加以使用。

### (k) 由長期干擾事故引發的風險

全球或地區性的長期干擾事故可能造成營運上的挑戰，對資產負債表帶來壓力。集團已設立有效的風險管理框架，以應對干擾事故及在收益長期大幅下跌的情況下維持營運。集團維持並嚴格遵守既定的現金管理政策，包括目標流動資金結餘。集團繼續保持穩健的現金狀況，由財務委員會和董事局對此進行持續監控。

# 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79至153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，此財務報表包括於二零二三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表、綜合其他全面收益表、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，包括重大會計政策信息和其他說明性信息。

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二零二三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。

## 評估商譽的減值

請參閱會計政策第2和7項及綜合財務報表附註9

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>於二零二三年十二月三十一日，貴集團由業務合併產生的商譽的賬面值為港幣一百一十六億一千五百萬元。</p> <p>如貴集團的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未來現金流和折現率編製的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，管理層也最少每年對其進行減值評估。</p> <p>考慮到商譽的賬面值在綜合財務報表具重要性，且編製已折現現金流預測時需要並估算未來現金流和折現率，涉及管理層運用重大判斷並可能存在偏頗，因此我們將商譽的減值評估列為關鍵審計事項。</p>	<p>我們用來評估商譽減值的審計程序包括以下各項：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>與管理層會面及查閱董事局會議記錄和其他文件，了解貴集團最新的經營計劃；</li> <li>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；</li> <li>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；</li> <li>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；</li> <li>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；</li> <li>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、預測增長率和折現率）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。</li> </ul>

## 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，以及需要在航班與「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"> <li>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；</li> <li>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；</li> <li>檢查與符合特定風險條件的會計分錄相關的文檔記錄；</li> <li>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；</li> <li>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。</li> </ul>

## 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。於二零二三年十二月三十一日，該等合約產生港幣二億九千八百萬元的衍生財務資產及港幣六億二千六百萬元的衍生財務負債。</p> <p>我們把對沖會計處理（包括對沖工具估值）列為關鍵審計事項，因為對沖會計可以相當複雜，而貴集團已訂立大量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。</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"><li>• 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；</li><li>• 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；</li><li>• 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現行會計準則的要求；</li><li>• 抽樣重新計算對沖有效性；</li><li>• 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。</li></ul>

## 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。

## 獨立核數師報告

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

二零二四年三月十三日



# 綜合損益表

截至二零二三年十二月三十一日止年度

		2023	2022	2023	2022
	附註	港幣百萬元	(重列)* 港幣百萬元	美元百萬元	(重列)* 美元百萬元
<b>收益</b>					
客運服務		61,437	14,333	7,876	1,838
貨運服務		25,606	30,554	3,283	3,917
其他服務及收回款項		7,442	6,149	954	788
<b>收益總額</b>		<b>94,485</b>	51,036	<b>12,113</b>	6,543
<b>開支</b>					
員工		(14,785)	(10,646)	(1,896)	(1,365)
機上服務及乘客開支		(3,026)	(694)	(388)	(89)
著陸、停泊及航線開支		(11,190)	(5,590)	(1,435)	(717)
燃油(包括對沖盈利)		(24,989)	(10,488)	(3,204)	(1,345)
飛機維修		(7,357)	(3,206)	(943)	(411)
飛機折舊及租金		(9,860)	(9,884)	(1,264)	(1,267)
其他折舊、攤銷及租金		(2,578)	(2,544)	(331)	(326)
其他		(7,701)	(4,513)	(986)	(578)
<b>營業開支</b>		<b>(81,486)</b>	(47,565)	<b>(10,447)</b>	(6,098)
<b>未計非經常性項目的營業溢利</b>		<b>12,999</b>	3,471	<b>1,666</b>	445
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	2	1,929	–	247	–
減值撥回及其他盈利或支出淨額		197	–	26	–
<b>營業溢利</b>	3	<b>15,125</b>	3,471	<b>1,939</b>	445
財務支出		(3,961)	(3,074)	(507)	(394)
財務收入		1,228	165	157	21
財務支出淨額	4	(2,733)	(2,909)	(350)	(373)
應佔聯屬公司虧損		(1,534)	(6,677)	(197)	(856)
<b>除稅前溢利/(虧損)</b>		<b>10,858</b>	(6,115)	<b>1,392</b>	(784)
稅項	5	(1,068)	(507)	(137)	(65)
<b>本年度溢利/(虧損)</b>		<b>9,790</b>	(6,622)	<b>1,255</b>	(849)
本年度應佔溢利/(虧損):					
國泰集團普通股股東		9,067	(7,237)	1,162	(928)
國泰集團優先股股東	21	722	614	93	79
非控股權益		1	1	–	–
<b>本年度溢利/(虧損)</b>		<b>9,790</b>	(6,622)	<b>1,255</b>	(849)
<b>國泰集團股東應佔基本溢利/(虧損)^</b>					
		<b>7,663</b>	(6,623)	<b>982</b>	(849)
<b>每股普通股盈利/(虧損)</b>					
基本	6	140.8仙	(112.4)仙	18.1仙	(14.4)仙
攤薄	6	125.8仙	(112.4)仙	16.1仙	(14.4)仙

\* 二零二二年重列的背景及詳情載於重大會計政策1(b)。

^ 基本溢利/(虧損)的計算是撇除非經常性項目，包括一項視作出售部分股份所得盈利港幣十九億二千九百萬元，以及撥回減值虧損及其他盈利或支出淨額合共港幣一億九千七百萬元。

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84頁至第139頁的附註及第140頁至第153頁的重大會計政策為此財務報表的一部分。

# 綜合其他全面收益表

截至二零二三年十二月三十一日止年度

		2023	2022	2023	2022
	附註	港幣百萬元	(重列)* 港幣百萬元	美元百萬元	(重列)* 美元百萬元
<b>本年度溢利 / (虧損)</b>		<b>9,790</b>	(6,622)	<b>1,255</b>	(849)
<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		<b>(1,201)</b>	(707)	<b>(154)</b>	(90)
應佔聯屬公司其他全面收益		<b>(252)</b>	227	<b>(32)</b>	29
海外業務換算產生的滙兌差額		<b>(555)</b>	(1,442)	<b>(71)</b>	(185)
現時或其後不會重新歸類至損益的項目：					
界定福利計劃		<b>157</b>	108	<b>20</b>	14
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)		<b>(2)</b>	(4)	<b>-</b>	(1)
<b>本年度除稅後其他全面虧損</b>	7	<b>(1,853)</b>	(1,818)	<b>(237)</b>	(233)
<b>本年度全面收益 / (虧損) 總額</b>		<b>7,937</b>	(8,440)	<b>1,018</b>	(1,082)
<b>應佔全面收益總額</b>					
國泰集團普通股股東		<b>7,214</b>	(9,055)	<b>925</b>	(1,161)
國泰集團優先股股東	21	<b>722</b>	614	<b>93</b>	79
非控股權益		<b>1</b>	1	<b>-</b>	-
		<b>7,937</b>	(8,440)	<b>1,018</b>	(1,082)

\* 二零二二年重列的背景及詳情載於重大會計政策1(b)。

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84頁至第139頁的附註及第140頁至第153頁的重大會計政策為此財務報表的一部分。

# 綜合財務狀況表

二零二三年十二月三十一日結算

		2023	2022	2023	2022
	附註	港幣百萬元	(重列)* 港幣百萬元	美元百萬元	(重列)* 美元百萬元
<b>資產及負債</b>					
<b>非流動資產及負債</b>					
物業、廠房及設備	8	116,088	118,855	14,883	15,238
無形資產	9	14,539	14,800	1,864	1,898
於聯屬公司的投資	10	16,046	16,492	2,057	2,114
其他長期應收款項及投資	11	3,608	3,297	463	423
遞延稅項資產	15	1,085	1,134	139	145
		<b>151,366</b>	154,578	<b>19,406</b>	19,818
計息負債	12	(57,771)	(62,463)	(7,407)	(8,008)
其他長期應付款項	13	(2,810)	(2,841)	(360)	(365)
其他長期合約負債	19	(252)	(282)	(33)	(36)
遞延稅項負債	15	(7,756)	(8,117)	(994)	(1,041)
		<b>(68,589)</b>	(73,703)	<b>(8,794)</b>	(9,450)
<b>非流動資產淨值</b>		<b>82,777</b>	80,875	<b>10,612</b>	10,368
<b>流動資產及負債</b>					
存貨		967	1,137	124	146
貿易及其他應收款項	16	6,252	6,921	801	887
待出售資產		-	1	-	-
流動資金	17	15,530	18,277	1,991	2,343
		<b>22,749</b>	26,336	<b>2,916</b>	3,376
計息負債	12	(10,523)	(14,643)	(1,349)	(1,877)
貿易及其他應付款項	18	(17,238)	(11,199)	(2,210)	(1,436)
合約負債	19	(15,223)	(13,537)	(1,951)	(1,735)
稅項		(2,509)	(4,023)	(322)	(516)
		<b>(45,493)</b>	(43,402)	<b>(5,832)</b>	(5,564)
<b>流動負債淨額</b>		<b>(22,744)</b>	(17,066)	<b>(2,916)</b>	(2,188)
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>128,622</b>	137,512	<b>16,490</b>	17,630
<b>資產淨值</b>		<b>60,033</b>	63,809	<b>7,696</b>	8,180
<b>資本及儲備</b>					
股本	20	28,828	48,322	3,696	6,195
儲備	22	31,198	15,481	3,999	1,984
國泰集團股東應佔資金		<b>60,026</b>	63,803	<b>7,695</b>	8,179
非控股權益		7	6	1	1
<b>股東權益總額</b>		<b>60,033</b>	63,809	<b>7,696</b>	8,180

\* 二零二二年重列的背景及詳情載於重大會計政策1(b)。

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84頁至第139頁的附註及第140頁至第153頁的重大會計政策為此財務報表的一部分。

董事

賀以禮

香港，二零二四年三月十三日

董事

夏理遜

# 綜合現金流量表

截至二零二三年十二月三十一日止年度

	附註	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元	2023 美元百萬元	2022 美元百萬元
<b>營業業務</b>					
業務帶來的現金	23	<b>32,148</b>	21,386	<b>4,122</b>	2,742
已收利息		<b>737</b>	129	<b>94</b>	17
已付利息		<b>(3,364)</b>	(2,432)	<b>(431)</b>	(313)
已付稅項		<b>(3,113)</b>	(1,247)	<b>(399)</b>	(160)
<b>來自營業業務的現金流入淨額</b>		<b>26,408</b>	17,836	<b>3,386</b>	2,286
<b>投資業務</b>					
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少 / (增加) 淨額		<b>3,873</b>	(183)	<b>497</b>	(23)
出售物業、廠房及設備所得款項		<b>222</b>	50	<b>28</b>	6
其他長期應收款項及投資增加淨額		<b>(57)</b>	(17)	<b>(7)</b>	(2)
物業、廠房及設備及無形資產支出		<b>(6,801)</b>	(3,729)	<b>(872)</b>	(478)
已收股息		<b>66</b>	1,096	<b>8</b>	140
聯屬公司還款		<b>29</b>	23	<b>4</b>	3
<b>投資業務的現金流出淨額</b>		<b>(2,668)</b>	(2,760)	<b>(342)</b>	(354)
<b>融資業務</b>					
新融資	12	<b>4,654</b>	6,115	<b>596</b>	784
借款及租賃還款	12	<b>(16,386)</b>	(22,351)	<b>(2,101)</b>	(2,865)
租賃安排的首期現金利益		<b>273</b>	–	<b>35</b>	–
贖回優先股	20	<b>(9,750)</b>	–	<b>(1,250)</b>	–
已付股息 — 優先股		<b>(1,969)</b>	–	<b>(252)</b>	–
<b>融資業務的現金流出淨額</b>		<b>(23,178)</b>	(16,236)	<b>(2,972)</b>	(2,081)
<b>現金及視同庫存現金增加 / (減少) 淨額</b>		<b>562</b>	(1,160)	<b>72</b>	(149)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金		<b>7,340</b>	8,573	<b>941</b>	1,099
滙兌差額的影響		<b>(8)</b>	(73)	<b>(1)</b>	(9)
<b>於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金</b>	17	<b>7,894</b>	7,340	<b>1,012</b>	941

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84頁至第139頁的附註及第140頁至第153頁的重大會計政策為此財務報表的一部分。

# 綜合股東權益變動表

截至二零二三年十二月三十一日止年度

## 國泰集團股東應佔部分

	股本 港幣百萬元	優先股儲備 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
二零二三年 一月一日的結餘 (重列)*	48,322	-	526	13,209	(157)	1,467	436	63,803	6	63,809
本年度溢利	-	-	-	9,789	-	-	-	9,789	1	9,790
其他全面收益	-	-	-	157	(2)	(1,201)	(807)	(1,853)	-	(1,853)
<b>本年度全面收益 總額</b>	-	-	-	9,946	(2)	(1,201)	(807)	7,936	1	7,937
轉換可轉換債券	6	-	-	-	-	-	-	6	-	6
建議股本削減	(19,500)	19,500	-	-	-	-	-	-	-	-
贖回優先股	-	(9,750)	-	-	-	-	-	(9,750)	-	(9,750)
已付股息 — 優先股	-	-	-	(1,969)	-	-	-	(1,969)	-	(1,969)
二零二三年 十二月三十一日 的結餘	28,828	9,750	526	21,186	(159)	266	(371)	60,026	7	60,033
二零二二年 一月一日的結餘	48,322	-	526	19,724	(153)	2,174	1,651	72,244	5	72,249
該年度虧損 (重列)*	-	-	-	(6,623)	-	-	-	(6,623)	1	(6,622)
其他全面收益	-	-	-	108	(4)	(707)	(1,215)	(1,818)	-	(1,818)
<b>該年度全面收益 總額 (重列)</b>	-	-	-	(6,515)	(4)	(707)	(1,215)	(8,441)	1	(8,440)
二零二二年 十二月三十一日 的結餘 (重列)*	48,322	-	526	13,209	(157)	1,467	436	63,803	6	63,809

\* 二零二二年重列的背景及詳情載於重大會計政策1(b)。

第84頁至第139頁的附註及第140頁至第153頁的重大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

	2023					
	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	84,687	5,603	3,447	748		94,485
分部之間的銷售	653	–	7	3,110		3,770
分部收益	85,340	5,603	3,454	3,858		98,255
未計非經常性項目的分部溢利/ (虧損)	11,588	850	924	(363)	–	12,999
視作出售一家聯屬公司部分股份的 盈利	1,929	–	–	–	–	1,929
減值撥回及其他盈利或支出淨額	197	–	–	–	–	197
分部溢利/(虧損)	13,714	850	924	(363)	–	15,125
財務(支出)/收入淨額	(1,546)	(360)	8	(835)	–	(2,733)
	12,168	490	932	(1,198)	–	12,392
應佔聯屬公司虧損	–	–	–	–	(1,534)	(1,534)
除稅前溢利/(虧損)	12,168	490	932	(1,198)	(1,534)	10,858
稅項	(827)	(57)	(154)	(2)	(28)	(1,068)
本年度溢利/(虧損)	11,341	433	778	(1,200)	(1,562)	9,790
非控股權益	–	–	–	(1)	–	(1)
國泰集團股東應佔溢利/(虧損)	11,341	433	778	(1,201)	(1,562)	9,789
<b>其他分部資料</b>						
折舊及攤銷	10,931	745	6	642		12,324
購買物業、廠房及設備及無形資產	8,893	121	–	57		9,071

## 財務報表附註

### 損益及其他全面收益表

#### 1. 分部資料 (續)

	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) (重列)	4,447	(1,251)	927	(652)	–	3,471
財務 (支出) / 收入淨額	(1,991)	(389)	2	(531)	–	(2,909)
	2,456	(1,640)	929	(1,183)	–	562
應佔聯屬公司虧損	–	–	–	–	(6,677)	(6,677)
除稅前溢利 / (虧損) (重列)	2,456	(1,640)	929	(1,183)	(6,677)	(6,115)
稅項	(1,022)	271	(153)	13	384	(507)
本年度溢利 / (虧損) (重列)	1,434	(1,369)	776	(1,170)	(6,293)	(6,622)
非控股權益	–	–	–	(1)	–	(1)
國泰集團股東應佔溢利 / (虧損) (重列)	1,434	(1,369)	776	(1,171)	(6,293)	(6,623)
<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

- (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，並不將該等業務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。
- (v) 聯屬公司指集團根據權益法持有的應佔聯屬公司業績。

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

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
– 中國內地、香港及台灣	57,435	34,456
– 日本及韓國	3,841	2,538
美洲	12,458	4,476
歐洲	8,248	2,836
東南亞	5,758	4,135
西南太平洋	4,310	1,218
南亞、中東及非洲	2,435	1,377
	<b>94,485</b>	<b>51,036</b>

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

國航於二零二三年一月十六日向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，並已繼續將國航作為聯屬公司的權益入賬。

此項視作出售部分股份事項錄得港幣十九億二千九百萬元盈利，主要反映集團應佔國航資產淨值在緊接股份發行前後的變動。

#### 3. 營業溢利

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
下列各費用 / (收益) 已包括在營業溢利中：		
物業、廠房及設備折舊		
– 使用權資產	4,266	4,798
– 擁有	7,464	6,761
無形資產攤銷	594	630
非財務資產減值撥回		
– 物業、廠房及設備	(208)	–
短期租賃及低價值資產租賃的相關支出	9	16
確認疫情相關租金優惠	–	(108)
出售物業、廠房及設備虧損淨額	33	143
出售無形資產的虧損	1	9
已支出的存貨成本	1,300	662
滙兌差額淨額	162	293
核數師酬金	16	16
政府支援	(563)	(1,454)
非上市股本投資股息收入	(58)	(90)



**財務報表附註**  
損益及其他全面收益表

**4. 財務支出淨額**

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
– 租賃負債按攤銷成本列賬	1,497	1,084
– 銀行借款及透支		
– 須於五年內全部清還	928	622
– 毋須於五年內全部清還	611	342
– 其他借款		
– 須於五年內全部清還	594	666
– 毋須於五年內全部清還	331	315
	<b>3,961</b>	3,029
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	(565)	(30)
– 銀行存款及其他	(571)	(135)
	<b>(1,136)</b>	(165)
公允值變動：		
– 衍生金融工具(盈利)/虧損	(92)	45
	<b>2,733</b>	2,909

在上列數字中，因配對安排而帶來的財務收入及支出已化為淨額。

衍生金融工具的公允值變動包括來自被界定為按公允值計入損益的衍生工具的虧損淨額港幣一千七百萬元(二零二二年：盈利淨額港幣七千四百萬元)。

**5. 稅項**

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	142	143
– 海外稅	133	463
– 歷年撥備(超額)/不足	(166)	384
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉(附註15)	959	(483)
	<b>1,068</b>	507

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(二零二二年：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)

稅項支出與按適用稅率所計算的會計溢利/(虧損)間的差異可分析如下：

	2023 港幣百萬元	2022 (重列) 港幣百萬元
除稅前溢利/(虧損)	10,858	(6,115)
按香港利得稅率百分之十六點五(二零二二年：百分之十六點五)計算的稅項支出/(記賬)	1,792	(1,009)
不可扣稅的支出	332	420
毋須課稅的收入	(259)	(73)
有效稅率變動及不同法域差異的影響	(542)	849
歷年稅項撥備(超額)/不足	(166)	384
確認之前未確認的稅項虧損	(89)	(64)
稅項支出	1,068	507

有關遞延稅項的詳細資料載於財務報表附註15。

#### 支柱二所得稅

集團屬於經濟合作暨發展組織(「經合組織」)支柱二規則範本的範圍。然而，截至二零二三年十二月三十一日，在集團營運業務並有支柱二報告責任的法域，並無頒佈或實質頒佈實施支柱二規則範本的新稅法。由於支柱二立法於報告日期尚未生效，集團目前並無相關稅務風險。根據二零二三年七月發出的《香港會計準則》第12號修訂本的規定，集團應用確認及披露與支柱二所得稅相關遞延稅項資產及負債的例外情況規定。

根據該立法，集團將有責任就其各法域的全球反侵蝕稅基規則(「GloBE」)有效稅率與15%最低稅率之間的差額繳納補足稅。航空業計算GloBE收入的基準有待經合組織的進一步指引。因此，由於應用立法及計算GloBE收入的複雜性，尚未能夠合理估算已頒佈或實質頒佈立法帶來的定量影響。集團正在評估其在支柱二立法生效時面對的風險。

## 財務報表附註

### 損益及其他全面收益表

#### 6. 每股普通股盈利 / (虧損)

	2023			2022		
	溢利 <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> (重列) 港幣百萬元	加權平均普通股 股份數目	每股金額 (重列) 港仙
<b>每股普通股基本盈利 / (虧損)</b>	<b>9,067</b>	<b>6,437,462,747</b>	<b>140.8</b>	(7,237)	6,437,200,203	(112.4)
可攤薄潛在普通股的影響 <sup>(b)</sup>						
- 因行使認股權證而視作發行 普通股	-	171,574,435		-	-	
- 可轉換債券及其對實際利率的 除稅後影響	235	786,201,867		-	-	
<b>每股普通股攤薄盈利 / (虧損)</b>	<b>9,302</b>	<b>7,395,239,049</b>	<b>125.8</b>	(7,237)	6,437,200,203	(112.4)

(a) 上表的金額是指國泰集團普通股股東應佔溢利 / (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年度溢利 / (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。年內，本金額港幣六百萬元的可轉換債券已轉換為700,116股普通股。公司於二零二三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盈利具攤薄作用。截至二零二三年十二月三十一日止年度每股普通股的攤薄影響於上文呈列。

**財務報表附註**  
損益及其他全面收益表

**7. 其他全面虧損**

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於年內確認的盈利	4	3,011
– 轉撥至損益的盈利(附註22)	<b>(1,326)</b>	(3,792)
– 遞延稅項(附註15)	121	74
應佔聯屬公司其他全面收益		
– 於年內確認	<b>(252)</b>	227
海外業務換算產生的滙兌差額		
– 於年內確認的虧損	<b>(479)</b>	(1,442)
– 視作出售部分股份時重新歸類至損益	<b>(76)</b>	–
界定福利計劃		
– 於年內確認的重新計量盈利/(虧損)(附註14)		
– 界定福利退休計劃	161	105
– 長期服務金責任	<b>(6)</b>	–
– 遞延稅項(附註15)	2	3
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	<b>(2)</b>	(4)
<b>本年度其他全面虧損</b>	<b>(1,853)</b>	(1,818)

# 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	
<b>成本</b>								
二零二三年一月一日的結餘	<b>139,032</b>	<b>58,524</b>	<b>5,339</b>	<b>259</b>	<b>15,206</b>	<b>7,505</b>	–	<b>225,865</b>
增購	<b>5,581</b>	<b>2,852</b>	<b>134</b>	–	<b>89</b>	<b>75</b>	–	<b>8,731</b>
出售	<b>(1,605)</b>	<b>(563)</b>	<b>(93)</b>	<b>(23)</b>	–	<b>(55)</b>	–	<b>(2,339)</b>
調撥	<b>15,380</b>	<b>(15,383)</b>	<b>3</b>	–	–	–	–	–
其他使用權資產調整	–	<b>89</b>	–	<b>9</b>	–	<b>213</b>	–	<b>311</b>
二零二三年十二月三十一日的結餘	<b>158,388</b>	<b>45,519</b>	<b>5,383</b>	<b>245</b>	<b>15,295</b>	<b>7,738</b>	–	<b>232,568</b>
二零二二年一月一日的結餘	139,822	60,543	5,359	315	15,191	7,463	20	228,713
增購	3,275	3,145	47	1	72	137	1	6,678
出售	(8,103)	(1,242)	(60)	(60)	(78)	(151)	–	(9,694)
重新歸類至待出售資產	–	–	(7)	–	–	–	–	(7)
調撥	4,038	(4,038)	–	–	21	–	(21)	–
其他使用權資產調整	–	116	–	3	–	56	–	175
二零二二年十二月三十一日的結餘	139,032	58,524	5,339	259	15,206	7,505	–	225,865
<b>累積折舊及減值</b>								
二零二三年一月一日的結餘	<b>68,246</b>	<b>21,444</b>	<b>4,217</b>	<b>157</b>	<b>9,004</b>	<b>3,942</b>	–	<b>107,010</b>
本年度折舊	<b>6,672</b>	<b>3,518</b>	<b>188</b>	<b>39</b>	<b>604</b>	<b>709</b>	–	<b>11,730</b>
出售	<b>(1,322)</b>	<b>(562)</b>	<b>(92)</b>	<b>(23)</b>	–	<b>(53)</b>	–	<b>(2,052)</b>
減值撥回	<b>(208)</b>	–	–	–	–	–	–	<b>(208)</b>
調撥	<b>7,943</b>	<b>(7,943)</b>	–	–	–	–	–	–
二零二三年十二月三十一日的結餘	<b>81,331</b>	<b>16,457</b>	<b>4,313</b>	<b>173</b>	<b>9,608</b>	<b>4,598</b>	–	<b>116,480</b>
二零二二年一月一日的結餘	67,688	21,094	4,095	143	8,441	3,262	–	104,723
該年度折舊	5,937	3,930	186	46	638	822	–	11,559
出售	(7,717)	(1,242)	(57)	(32)	(75)	(142)	–	(9,265)
重新歸類至待出售資產	–	–	(7)	–	–	–	–	(7)
調撥	2,338	(2,338)	–	–	–	–	–	–
二零二二年十二月三十一日的結餘	68,246	21,444	4,217	157	9,004	3,942	–	107,010
<b>賬面淨值</b>								
二零二三年十二月三十一日的結餘	<b>77,057</b>	<b>29,062</b>	<b>1,070</b>	<b>72</b>	<b>5,687</b>	<b>3,140</b>	–	<b>116,088</b>
二零二二年十二月三十一日的結餘	70,786	37,080	1,122	102	6,202	3,563	–	118,855

## 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、土地及樓宇及其他設備的承租人。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二十九億二千七百萬元（二零二二年：港幣三十二億八千三百萬元），當中大部分與租賃飛機付運有關。

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於二零二二年六月三十日前到期的付款。合資格的疫情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二零二二年確認於損益中。二零二三年並無出現該等事件。

##### (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。

集團於二零二三年十二月三十一日根據若干租賃合約持有二十八架飛機（二零二二年：三十七架），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。餘下的租約期限由一個月至十一年不等。

集團於二零二三年十二月三十一日亦根據若干租賃合約持有四十六架飛機（二零二二年：四十九架），其中四十六架（二零二二年：四十八架）的租賃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。餘下的租賃期限由三個月至十年不等。一架飛機於二零二二年終止租賃，但因仍未註銷而仍然納入機隊資料中。

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)	
	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
飛機及有關設備	26,146	28,683	4,375	5,228

##### (ii) 其他設備

集團根據若干租約租用其他設備，租用期由一年至三年不等。部分租賃訂明可選擇續約，並無租約訂有可變租款。

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 8. 物業、廠房及設備 (續)

##### (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權益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。相關租約為期在二十四年內到期。

##### (iv) 供自用租賃物業

集團根據若干租約租用其他物業，租用期由一年至十年不等。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。於二零二三年十二月三十一日，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三十二億三千一百萬元（二零二二年：港幣二十九億六千四百萬元）。此等預付款項不作折舊準備。
- (c) 提供貸款的租賃公司或其他提供信貸的機構已獲抵押，抵押品包括有關資產。詳情載於財務報表附註12。
- (d) 截至二零二三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未有確認減值。國泰航空因三架先前已作減值的飛機重新投入服務而有一筆港幣二億零八百萬元的減值撥回。

#### 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
<b>成本</b>						
二零二三年一月一日的結餘	<b>11,654</b>	<b>8,751</b>	<b>39</b>	<b>20,444</b>	<b>24</b>	<b>20,468</b>
增購	-	<b>334</b>	-	<b>334</b>	<b>6</b>	<b>340</b>
出售	-	<b>(3)</b>	-	<b>(3)</b>	-	<b>(3)</b>
二零二三年十二月三十一日的結餘	<b>11,654</b>	<b>9,082</b>	<b>39</b>	<b>20,775</b>	<b>30</b>	<b>20,805</b>
二零二二年一月一日的結餘	11,654	8,425	39	20,118	8	20,126
增購	-	390	-	390	16	406
出售	-	(64)	-	(64)	-	(64)
二零二二年十二月三十一日的結餘	11,654	8,751	39	20,444	24	20,468
<b>累積攤銷及減值</b>						
二零二三年一月一日的結餘	<b>39</b>	<b>5,595</b>	<b>32</b>	<b>5,666</b>	<b>2</b>	<b>5,668</b>
本年度攤銷	-	<b>590</b>	<b>4</b>	<b>594</b>	<b>6</b>	<b>600</b>
出售	-	<b>(2)</b>	-	<b>(2)</b>	-	<b>(2)</b>
二零二三年十二月三十一日的結餘	<b>39</b>	<b>6,183</b>	<b>36</b>	<b>6,258</b>	<b>8</b>	<b>6,266</b>
二零二二年一月一日的結餘	39	5,024	28	5,091	-	5,091
該年度攤銷	-	626	4	630	2	632
出售	-	(55)	-	(55)	-	(55)
二零二二年十二月三十一日的結餘	39	5,595	32	5,666	2	5,668
<b>賬面淨值</b>						
二零二三年十二月三十一日的結餘	<b>11,615</b>	<b>2,899</b>	<b>3</b>	<b>14,517</b>	<b>22</b>	<b>14,539</b>
二零二二年十二月三十一日的結餘	11,615	3,156	7	14,778	22	14,800

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 9. 無形資產 (續)

分配予集團各現金產生單位的商譽如下：

	2023 港幣百萬元	2022 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>	11,615

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。

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支持的業務計劃作出。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，並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，評估假設短期內客運強勁復甦，長遠而言客運量將逐步增長。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，長期預測收益效率預計會低於歷史水平。超過預測期的現金流量按估計的一般年度增長率百分之三（二零二二年：百分之三）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四）。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六（二零二二年：百分之九點五），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二零二三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，評估反映由於市場對低成本航空公司的需求強勁（尤其因三跑道系統的啟用），以及載客量因機隊組合擴大而有所增加，短期內的增長比國泰航空更為強勁。正如國泰航空，長期預測被視為適合的做法。超過預測期的現金流量按估計的一般年度增長率百分之三（二零二二年：百分之三）推算。採用的貼現率為百分之十二點一（二零二二年：百分之十一點三）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二零二三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。



## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 10. 於聯屬公司的投資

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
應佔資產淨值		
– 香港上市	7,472	7,718
– 非上市	5,694	5,435
商譽	2,887	3,317
	<b>16,053</b>	16,470
減：減值虧損	(56)	(56)
	<b>15,997</b>	16,414
聯屬公司所欠借款	49	78
	<b>16,046</b>	16,492

重大聯屬公司詳列於第139頁。

##### (a) 國航

於二零二三年十二月三十一日結算，國航（根據其在香港上市的股份市場報價）的股份市值為港幣一百三十億一千一百萬元（二零二二年：港幣一百八十三億零四百萬元）。

集團按國航延遲三個月的賬目入賬。集團二零二三年的業績包括國航截至二零二三年九月三十日止十二個月的業績。

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：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
聯屬公司下述賬項總額		
– 流動資產	42,370	30,308
– 非流動資產	330,401	305,869
– 流動負債	(124,440)	(102,810)
– 非流動負債	(206,527)	(193,397)
收益	132,282	70,470
來自持續營運的虧損	(12,727)	(44,663)
其他全面收益	(1,212)	1,810
全面收益總額	(13,939)	(42,853)
收自聯屬公司股息	–	–
調節至集團於聯屬公司的權益		
– 聯屬公司資產淨值總額	41,804	39,970
– 按實際權益計算集團應佔聯屬公司資產淨值 （二零二三年：百分之十六點二六；二零二二年：百分之十八點一三）	6,797	7,247
– 相互持股的影響及其他	675	471
– 商譽	2,887	3,317
	<b>10,359</b>	11,035

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 10. 於聯屬公司的投資 (續)

國航是集團的策略夥伴，亦是中國唯一載國旗飛行的航空公司。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。

國泰航空於二零二三年十二月三十一日持有國航二十六億三千四百萬股股份，即百分之十六點二六權益（二零二二年：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。

##### (b) 國貨航

集團按國貨航延遲三個月的賬目入賬。集團二零二三年的業績包括國貨航截至二零二三年九月三十日止十二個月的業績。

##### (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：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
個別不具重大意義的聯屬公司賬面總值	<b>5,687</b>	5,457
集團應佔該等聯屬公司總額		
– 來自持續營運的溢利	<b>427</b>	1,249
– 其他全面收益	<b>(159)</b>	(402)
– 全面收益總額	<b>268</b>	847

#### 11. 其他長期應收款項及投資

	2023 港幣百萬元	2022 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）	<b>45</b>	47
– 按公允值計入損益	<b>782</b>	793
按攤銷成本計量的其他長期應收款項	<b>1,148</b>	934
衍生財務資產 — 長期部分	<b>45</b>	100
退休福利資產（附註14）	<b>1,588</b>	1,423
	<b>3,608</b>	3,297

## 財務報表附註

### 財務狀況表

## 12. 計息負債

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：

	2023 港幣百萬元	2022 (重列) 港幣百萬元
<b>非流動負債：</b>		
貸款及其他借款	<b>33,576</b>	36,676
租賃負債	<b>24,195</b>	25,787
	<b>57,771</b>	62,463
<b>流動負債：</b>		
貸款及其他借款	<b>5,719</b>	8,490
租賃負債	<b>4,804</b>	6,153
	<b>10,523</b>	14,643
借款總額	<b>68,294</b>	77,106
流動資金	<b>(15,530)</b>	(18,277)
<b>借款淨額</b>	<b>52,764</b>	58,829
國泰集團股東應佔資金	<b>60,026</b>	63,803
<b>債務淨額股份比例</b>	<b>0.88</b>	0.92

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相關資產擁有權或包含集團合理地確定會行使購買權的租賃負債。

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
借款淨額	<b>52,764</b>	58,829
減：不含資產轉讓元素的租賃負債	<b>(11,321)</b>	(13,765)
<b>經調整借款淨額（撇除不含資產轉讓元素的租賃）</b>	<b>41,443</b>	45,064
<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>0.69</b>	0.71

## 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

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
銀行貸款		
– 有抵押	20,233	23,821
– 無抵押	500	2,210
其他借款		
– 有抵押	6,277	5,534
– 無抵押	12,285	13,601
	<b>39,295</b>	45,166
列於流動負債中須於一年內償還的款項	<b>(5,719)</b>	(8,490)
	<b>33,576</b>	36,676
償還如下：		
銀行貸款		
– 一年內	3,924	6,297
– 一年至兩年	5,704	5,076
– 兩年至五年	8,225	11,168
– 五年以上	2,880	3,490
	<b>20,733</b>	26,031
其他借款		
– 一年內	1,795	2,193
– 一年至兩年	1,452	2,002
– 兩年至五年	13,080	13,048
– 五年以上	2,235	1,892
	<b>18,562</b>	19,135
列於流動負債中須於一年內償還的款項	<b>(5,719)</b>	(8,490)
	<b>33,576</b>	36,676

於二零二三年十二月三十一日，飛機及有關設備港幣四百七十五億六千二百萬元及土地及樓宇港幣二十億四千四百萬元（二零二二年：飛機及有關設備港幣四百八十一億三千七百萬元及土地及樓宇港幣二十一億三千萬元）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（二零二二年：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一百五十一億四千五百萬元（二零二二年：港幣一百六十四億零六百萬元）。

除附註20及下文所披露外，公司或其任何附屬公司於兩個年度均並無購買、出售或贖回公司的上市債務證券。

於二零二三年十二月三十一日，集團有以資金及其他投資作配對的貸款總額為港幣二百一十八億四千四百萬元（二零二二年：港幣二百六十億三千八百萬元）。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。

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 12. 計息負債 (續)

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。每股港幣八點五七元的轉換價可予調整以反映記錄日期後派發股息的攤薄影響。

該批債券列為複合金融工具入賬，包含負債及權益部分。於二零二三年八月十八日，因行使轉換權而按每股普通股港幣八點五七元的轉換價配發及發行700,116股普通股，本金額為港幣六百萬元。

於二零二三年十二月三十一日，負債部分的賬面值為港幣六十四億七千六百萬元（二零二二年：港幣六十三億六千六百萬元）。

截至二零二三年十二月三十一日止年度，已根據集團二十五億美元中期票據計劃進行下述交易：

- 集團沒有發行任何上市或非上市票據（二零二二年：已發行港幣二億八千八百萬元非上市票據）
- 集團已贖回於新加坡交易所上市的一億七千五百萬新加坡元上市票據（港幣十億元）及港幣四億元非上市票據（二零二二年：已贖回港幣五億元非上市票據）。

#### (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：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
將來的應付款額	<b>35,663</b>	37,819
將來各期的利息支出	<b>(6,664)</b>	(5,879)
將來應付款額的現值	<b>28,999</b>	31,940
列於流動負債中須於一年內償還的款項	<b>(4,804)</b>	(6,153)
	<b>24,195</b>	25,787

將來應付款額的現值應支付如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
一年內	<b>4,804</b>	6,153
一年至兩年	<b>3,793</b>	5,085
兩年至五年	<b>9,639</b>	9,938
五年以上	<b>10,763</b>	10,764
	<b>28,999</b>	31,940

將來未貼現的應付款額列述如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
一年內	<b>6,302</b>	7,417
一年至兩年	<b>4,944</b>	6,153
兩年至五年	<b>12,002</b>	12,079
五年以上	<b>12,415</b>	12,170
	<b>35,663</b>	37,819

## 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
二零二三年一月一日的結餘	<b>45,166</b>	<b>31,940</b>	<b>77,106</b>
來自融資現金流量的變動			
– 新融資	<b>3,348</b>	<b>1,306</b>	<b>4,654</b>
– 還款	<b>(9,693)</b>	<b>(6,693)</b>	<b>(16,386)</b>
其他變動			
– 滙兌盈利	<b>(25)</b>	<b>(243)</b>	<b>(268)</b>
– 新租賃引致的變動	–	<b>2,264</b>	<b>2,264</b>
– 更改租賃引致的變動	–	<b>311</b>	<b>311</b>
– 終止租賃引致的變動	–	<b>(2)</b>	<b>(2)</b>
– 轉換債券	<b>(6)</b>	–	<b>(6)</b>
– 其他	<b>505</b>	<b>116</b>	<b>621</b>
二零二三年十二月三十一日的結餘	<b>39,295</b>	<b>28,999</b>	<b>68,294</b>
二零二二年一月一日的結餘	55,122	34,732	89,854
來自融資現金流量的變動			
– 新融資	5,771	344	6,115
– 還款	(16,189)	(6,162)	(22,351)
其他變動			
– 滙兌盈利	(45)	(464)	(509)
– 新租賃引致的變動	–	3,350	3,350
– 更改租賃引致的變動	–	175	175
– 終止租賃引致的變動	–	(40)	(40)
– 已收疫情相關租金優惠	–	(108)	(108)
– 其他	507	113	620
二零二二年十二月三十一日的結餘	45,166	31,940	77,106

## 13. 其他長期應付款項

	2023 港幣百萬元	2022 (重列) 港幣百萬元
遞延負債	<b>2,516</b>	2,625
長期服務金責任 (附註14(c))	<b>90</b>	75
衍生財務負債 — 長期部分	<b>204</b>	141
	<b>2,810</b>	2,841

集團並無不符合作對沖會計處理的衍生財務負債 (二零二二年：零)。

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 13. 其他長期應付款項 (續)

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三十二億三千九百萬元(二零二二年：港幣三十億六千九百萬元)。年內的變動如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
一月一日的結餘	3,069	4,187
額外撥備	571	446
撥回	(81)	(916)
已用撥備	(320)	(648)
十二月三十一日的結餘	3,239	3,069
納入貿易及其他應付款項中預期於一年內動用的金額	(852)	(499)
納入上述遞延負債	2,387	2,570

#### 14. 離職後福利

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。此外，如符合資格，根據《香港僱傭條例》受僱的僱員亦可享有長期服務金。大部分在外地聘請的僱員，其退休福利按當地情況而作出適當安排。

集團提供以下各主要計劃：

##### (a) 界定福利退休計劃

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

香港的主要計劃包括太古集團退休福利計劃、國泰航空集團退休福利計劃及國泰航空有限公司退休計劃(「國泰航空退休計劃」)。

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。

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。香港主要計劃的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。香港的該等計劃每年由認可精算師估值作資金用途。

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 14. 離職後福利 (續)

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(「美世」)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。最近期為香港的計劃進行的估值由美世就截至二零二三年十二月三十一日止期間編製。

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。集團在香港的主要計劃的整體市場風險狀況由一個委員會每季進行監察。

於二零二三年十二月三十一日，信託管理基金持有的計劃資產佔集團的責任百分之一百四十二點六(二零二二年：百分之一百三十六點五)。

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
於損益確認的支出淨額：		
當期服務費用	125	122
利息收入淨額	(79)	(15)
計入員工成本的總額	46	107
計劃資產實際回報/(虧損)	625	(57)
	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
於綜合財務狀況表確認的資產淨值：		
已提撥責任現值	3,730	3,900
計劃資產公允值	(5,318)	(5,323)
退休福利資產(附註11)	(1,588)	(1,423)
	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
已提撥責任現值的變動如下：		
一月一日的結餘	3,900	4,002
重新計量：		
- 財務假設的變動產生的精算虧損/(盈利)	135	(294)
- 經驗虧損	52	27
本年度變動		
- 當期服務費用	125	122
- 利息支出	198	90
- 僱員供款	2	2
- 已付福利	(682)	(846)
- 調撥	-	797
十二月三十一日的結餘	3,730	3,900



## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 14. 離職後福利 (續)

界定福利責任的加權平均期限為七年(二零二二年：七年)。

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
計劃資產公允值的變動如下：		
一月一日的結餘	5,323	5,424
本年度變動		
– 不包括利息收入的計劃資產回報 / (虧損)	348	(162)
– 利息收入	277	105
– 僱員供款	2	2
– 僱主供款	50	3
– 已付福利	(682)	(846)
– 調撥	–	797
十二月三十一日的結餘	5,318	5,323

於二零二三年及二零二二年十二月三十一日止年度內並未錄得縮減收益 / 虧損。

年內計劃並無任何修訂。

	2023 港幣百萬元	%	2022 港幣百萬元	%
計劃資產公允值如下：				
股本證券				
– 亞太區	415	8	355	7
– 歐洲	239	4	238	4
– 美洲	754	14	715	13
– 新興市場	556	10	535	10
債券				
– 環球	1,334	26	1,602	30
– 新興市場	187	4	118	2
絕對回報基金	913	17	896	17
現金	920	17	864	17
	5,318	100	5,323	100

於二零二三年十二月三十一日，百分之八十七的股本證券及百分之七十五的債券於活躍市場報價(二零二二年十二月三十一日：分別為百分之九十及百分之四十三)，其餘部分並不在活躍市場報價。

大部分計劃資產均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。

子基金內的資產由一個委員會委託多位具信譽的投資經理人管理。

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 14. 離職後福利 (續)

供款是根據精算估值提出的建議計算。集團預期在二零二四年向該等計劃供款港幣七千七百萬元。

	2023	2022
重大精算假設 (以加權平均數顯示) 如下：		
貼現率	<b>4.36%</b>	5.00%
預期未來薪酬增加比率	<b>2.61%</b>	2.62%

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，於二零二三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%	
	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
貼現率	<b>126</b>	135	<b>(133)</b>	(141)
預期未來薪酬增加比率	<b>(85)</b>	(94)	<b>84</b>	96

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，已採納於綜合財務狀況表內確認的退休福利負債的計算方法。

#### (b) 界定供款退休計劃

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

公司以海外僱員條件在香港聘請的職員均合資格參加另一項界定供款退休計劃，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。若僱員在未享有全數供款前退出計劃，集團代僱員作出而被沒收的供款可用以減低現有供款水平。年內所用的相關款額為港幣四千四百萬元 (二零二二年：港幣八千八百萬元)。於年底可供未來作該用途的款額為港幣四百萬元 (二零二二年：港幣五千萬元)。

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五億八千七百萬元 (二零二二年：港幣四億五千五百萬元)。

#### (c) 長期服務金責任

根據《香港僱傭條例》，按連續性合約受僱滿五年的香港僱員在若干情況下可享有長期服務金。該等情況包括僱員因嚴重過失或裁員以外的原因遭解僱、僱員在六十五歲或以上辭職，或僱傭合約是固定期限並於期滿後不獲續約。應付長期服務金金額乃參考僱員的最後薪金及服務年數釐定 (上限為港幣三十九萬元)，並扣除集團向強積金計劃供款而產生的任何累算權益金額。目前，集團並無任何獨立的融資安排以履行其長期服務金責任。

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 14. 離職後福利 (續)

二零二二年六月，政府就修訂條例刊憲，落實取消僱主使用其向強積金計劃作出的強制性供款來扣減應付予其香港僱員的長期服務金的法定權利。政府其後宣佈修訂條例將於過渡日（即二零二五年五月一日）起生效。

一旦取消對沖機制生效，僱主不可再使用其強積金強制性供款（不論在過渡日之前、當日或之後作出的供款）所產生的累算權益，來扣減僱主就員工於過渡日後的服務所應付的長期服務金責任。然而，如僱員在過渡日前開始受僱，僱主可繼續以上述累算權益扣減就該僱員截至該日止的服務所應付的長期服務金責任；此外，就過渡日之前的服務所應付的長期服務金責任，將根據過渡日之前僱員的最後月薪及截至該日的服務年期計算。

集團已按重大會計政策第1及第14項所披露的方式對對沖機制及其取消進行會計處理。

	2023 港幣百萬元
一月一日的結餘 (重列)	75
於其他全面收益確認的重新計量： 財務假設的變動產生的精算虧損	6
於損益確認的支出：	
當期服務費用	9
利息支出	2
僱主直接支付的福利	(2)
十二月三十一日的結餘	90

二零二二年十二月三十一日的長期服務金責任港幣七千五百萬主要與僱員的過往服務有關。

界定福利責任的加權平均期限為十一點五年（二零二二年：十二點三年）。

精算假設（以加權平均數顯示）如下：

	2023	2022
貼現率	3.5-3.8%	3.4-3.8%
未來薪酬增加	2.5-3.3%	2.5-3.3%
可抵銷強積金累算權益的預期投資回報	2.5-4.0%	2.5-4.0%

集團的長期服務金責任對此等精算假設並不敏感，因此並無呈列敏感度分析。

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 15. 遞延稅項

	2023 港幣百萬元	2022 (重列) 港幣百萬元
遞延稅項資產：		
– 撥備	(69)	(3)
– 稅項虧損	(4,917)	(5,313)
– 租賃負債	(1,172)	(1,459)
遞延稅項負債：		
– 稅項折舊大於會計折舊	5,786	5,214
– 於聯屬公司的投資	197	169
– 使用權資產	1,023	1,277
– 現金流量對沖	28	149
– 退休福利	125	131
就若干租賃安排撥備	5,670	6,818
	<b>6,671</b>	<b>6,983</b>

下列金額經適當對銷後釐定，於綜合財務狀況表中分項列述：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
於綜合財務狀況表確認的遞延稅項資產淨額	(1,085)	(1,134)
於綜合財務狀況表確認的遞延稅項負債淨額	7,756	8,117
	<b>6,671</b>	<b>6,983</b>

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
遞延稅項的變動如下：		
一月一日的結餘	6,983	8,974
本年度變動		
– 於損益支銷 / (記賬)		
– 遞延稅項支銷 / (記賬) (附註5)	959	(483)
– 營業開支	69	84
– 於其他全面收益記賬		
– 轉撥至現金流量對沖儲備 (附註7)	(121)	(74)
– 轉撥至保留溢利 (附註7)	(2)	(3)
– 租賃安排的首期現金利益	273	–
列於流動負債稅項下就若干租賃安排撥備的當期部分	(1,490)	(1,515)
十二月三十一日的結餘	<b>6,671</b>	<b>6,983</b>

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 15. 遞延稅項 (續)

有關承前稅項虧損的遞延稅項資產，只會在相關稅項利益有可能透過未來應課稅溢利變現時才會確認。集團有港幣三百億元的未確認稅項虧損（二零二二年：港幣三百零一億二千五百萬元）可結轉抵銷未來應課稅溢利。此等數額分析如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
無到期日	21,032	20,692
二零二四年至二零三七年（二零二二年：二零二三年至二零三七年）到期	8,968	9,433
	<b>30,000</b>	<b>30,125</b>

就若干租賃安排撥出的撥備預計於二零二四年至二零三四年（二零二二年：二零二三年至二零三零年）如以下期間支付：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
一年至五年	3,796	3,778
五年至十年	1,661	3,040
十年後	213	-
	<b>5,670</b>	<b>6,818</b>

#### 16. 貿易及其他應收款項

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
扣除虧損撥備的貿易應收賬項	4,323	4,010
衍生財務資產 — 當期部分	253	1,085
其他應收及預繳款項	1,512	1,819
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	164	7
	<b>6,252</b>	<b>6,921</b>

於二零二三年十二月三十一日，不符合作對沖會計的衍生財務資產 — 當期部分達港幣零元（二零二二年：港幣二千八百萬元）。

	2023 港幣百萬元	2022 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	3,850	3,502
一至三個月	467	485
三個月以上	6	23
	<b>4,323</b>	<b>4,010</b>

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
貿易應收賬項（扣除虧損撥備）賬齡分析如下：		
當期	4,076	3,754
逾期少於三個月	244	233
逾期三個月以上	3	23
	<b>4,323</b>	<b>4,010</b>

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 16. 貿易及其他應收款項 (續)

年內有關貿易應收賬項的預期信貸虧損撥備變動如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
一月一日的結餘	36	100
已確認 / (撥回) 預期信貸虧損	5	(64)
十二月三十一日的結餘	41	36

#### 17. 流動資金

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
<b>現金及視同庫存現金</b>		
短期存款及銀行結存	7,894	7,340
<b>其他流動資金</b>		
存放時超過三個月期滿的短期存款	385	215
專業投資管理資金		
– 海外上市債務證券	7,208	10,572
– 銀行存款	38	31
其他流動投資		
– 海外上市債務證券	5	5
– 銀行存款	-	114
<b>流動資金</b>	<b>15,530</b>	<b>18,277</b>

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零元 (二零二二年：港幣一億一千四百萬元) 及債務證券港幣五百萬元 (二零二二年：港幣五百萬元)。此等安排規定必須在融資期內將該等存款及債務證券維持於指定水平。

集團可動用的無限制用途資金如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
流動資金	15,530	18,277
減：抵押作部分長期融資的金額		
– 海外上市債務證券	(5)	(5)
– 銀行存款	-	(114)
已承擔的未動用信貸	4,460	9,030
<b>集團可動用的無限制用途流動資金</b>	<b>19,985</b>	<b>27,188</b>

已承擔的未動用信貸可隨時動用，貨幣可為港幣或美元。

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 18. 貿易及其他應付款項

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
貿易應付賬項	7,397	5,380
衍生財務負債—當期部分	422	217
其他應付款項	8,879	5,272
應付聯屬公司賬項	139	135
應付其他關連公司賬項	401	195
	<b>17,238</b>	11,199

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
貿易應付賬項按賬單日分析如下：		
一個月內	7,047	4,895
一至三個月	291	332
三個月以上	59	153
	<b>7,397</b>	5,380

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六億五千七百萬元（二零二二年：港幣三億二千四百萬元），其年內變動如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
一月一日的結餘	324	702
增撥 / (撥回) 撥備淨額	400	(288)
已動用撥備	(67)	(90)
十二月三十一日的結餘	<b>657</b>	324

#### 19. 合約負債

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
非流動	252	282
流動	15,223	13,537
	<b>15,475</b>	13,819

集團於綜合財務狀況表確認下述合約負債：

		2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
客運收益、燃油及保險附加費	(a)	10,528	9,028
飛行獎勵計劃	(b)	4,839	4,584
貨運收益	(c)	108	207
		<b>15,475</b>	13,819

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 19. 合約負債 (續)

下表撮述年內確認計入年初合約負債的集團收益：

		2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
客運收益、燃油及保險附加費	(a)	5,987	249
貨運收益	(c)	163	253

- (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：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
一月一日的結餘	4,584	5,779
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	3,684	2,089
確認收益 — 已兌換或過期里數積分	(3,429)	(3,284)
十二月三十一日的結餘	4,839	4,584

- (c) 集團從貨運客戶收取訂金，並於提供運輸服務時確認為收益。



## 財務報表附註

### 財務狀況表

## 20. 股本

	2023		2022	
	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>				
一月一日的結餘	6,437,200,203	28,822	6,437,200,203	28,822
轉換債券(附註12(a)及20(c))	700,116	6	-	-
十二月三十一日的結餘	6,437,900,319	28,828	6,437,200,203	28,822
<b>優先股</b>				
一月一日的結餘(附註20(a))	195,000,000	19,500	195,000,000	19,500
減少	(97,500,000)	(9,750)	-	-
贖回(附註20(b))	(97,500,000)	(9,750)	-	-
十二月三十一日的結餘	-	-	195,000,000	19,500
		<b>28,828</b>		<b>48,322</b>

除下文所披露外，截至二零二三年及二零二二年度內，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。

- (a) 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(可予調整以反映記錄日期後派發股息的攤薄影響)。

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。

- (b) 於二零二三年八月九日，公司宣佈(a)其減少公司優先股股本賬戶中的全部貸方款項(即港幣一百九十五億元)(「減少股本」)的建議，而減少股本所產生的貸方款項將撥入公司新的優先股儲備帳戶，並用於贖回公司全數195,000,000股優先股(「優先股」)，(b)其計劃在二零二四年七月底之前，視乎相關時間的市場情況及集團業務運作，贖回及註銷所有優先股，以及(c)受限於及待減少股本完成後，公司將於二零二三年底前，首次行使其權利贖回及註銷97,500,000股優先股(「首次贖回」)，贖回價格為每股優先股港幣一百元加上任何未支付的優先股股息。

經公司股東於二零二三年十月十一日舉行的股東特別大會(「二零二三年股東特別大會」)批准減少股本後，減少股本已於二零二三年十一月十六日完成及首次贖回已於二零二三年十二月四日完成。截至二零二三年十二月三十一日，97,500,000股優先股仍然發行在外，公司的優先股儲備為港幣九十七億五千萬元。

## 財務報表附註

### 財務狀況表

## 20. 股本 (續)

有關贖回優先股的詳情載於二零二三年八月九日的公司公告及二零二三年九月十八日的股東通函。

- (c) 於二零二三年八月十八日，因行使轉換權而按每股普通股港幣八點五七元的轉換價配發及發行700,116股普通股予滙豐代理人(香港)有限公司，本金額為港幣六百萬元(「轉換」)。獲行使轉換權的債券部分佔債券及公司因轉換而擴大的已發行股本總額少於百分之零點零一。

有關債券的詳情，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。

## 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(即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五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。

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」。於二零二三年六月三十日，公司向優先股股東支付其累計股息欠款港幣十五億二千四百萬元，以付清截至當日所有未付的優先股股息。

於二零二三年八月十四日，公司就195,000,000股優先股向優先股股東支付股息港幣二億九千二百五十萬元。

公司於二零二三年十二月四日以每股優先股港幣一百元的贖回價贖回97,500,000股優先股。二零二四年二月十四日，公司就餘下97,500,000股優先股向優先股股東支付股息港幣二億四千三百七十五萬元。

- (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。

於二零二三年十二月三十一日並無股息欠款。

年內應付普通股股東的股息如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
於報告期末後建議派發的中期股息每股普通股港幣零點四三元(二零二二年：無)	2,768	-

建議派發的中期股息於報告期末尚未確認為負債。

## 財務報表附註

### 財務狀況表

#### 21. 股息 (續)

中期股息將於二零二四年五月二日派發予於記錄日期(即二零二四年四月五日(星期五))辦公時間結束時登記於股東名冊上的普通股股東。公司普通股股份將由二零二四年四月二日(星期二)起除息。

股東登記將於二零二四年四月五日(星期五)暫停辦理，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保有權收到中期股息，所有過戶表格連同有關股票，須於二零二四年四月三日(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。

#### 22. 儲備

	2023 港幣百萬元	2022 (重列) 港幣百萬元
保留溢利	21,186	13,209
投資重估儲備(不可回撥)	(159)	(157)
優先股儲備(附註20(b))	9,750	-
現金流量對沖儲備	266	1,467
已發行可轉換債券的權益部分(附註12(a))	526	526
其他	(371)	436
	<b>31,198</b>	15,481

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計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虧損港幣九千四百萬元(二零二二年：盈利港幣四億六千一百萬元)及應佔聯屬公司其他負儲備港幣二億七千七百萬元(二零二二年：港幣二千五百萬元)。

由集團現金流量對沖儲備轉撥至損益賬項的盈利列述如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
收益	524	457
燃油	655	3,444
財務記賬/(支出)淨額	109	(119)
其他開支	38	10
轉撥至損益的盈利淨額(附註7)	<b>1,326</b>	3,792

## 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損益時或確認相關資產時在損益內記入或轉撥至相關資產。

	總額 港幣百萬元
2024	(62)
2025	98
2026	(9)
2027	(179)
2028	(54)
2028以後	(60)
	(266)

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	優先股儲備 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
二零二三年一月一日的結餘 (重列)	18,929	-	526	(109)	1,468	20,814
本年度溢利	10,140	-	-	-	-	10,140
其他全面收益	167	-	-	-	(1,202)	(1,035)
<b>本年度全面收益總額</b>	<b>10,307</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(1,202)</b>	<b>9,105</b>
自股本轉撥	-	9,750	-	-	-	9,750
股息—優先股	(1,969)	-	-	-	-	(1,969)
二零二三年十二月三十一日的結餘	27,267	9,750	526	(109)	266	37,700
二零二二年一月一日的結餘	14,648	-	526	(109)	2,181	17,246
該年度溢利 (重列)	4,189	-	-	-	-	4,189
其他全面收益	92	-	-	-	(713)	(621)
<b>該年度全面收益總額 (重列)</b>	<b>4,281</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(713)</b>	<b>3,568</b>
二零二二年十二月三十一日的結餘 (重列)	18,929	-	526	(109)	1,468	20,814

根據香港《公司條例》(第622章)第6部的條文計算，公司於二零二三年十二月三十一日的可派發儲備為港幣二百七十二億六千七百萬元 (二零二二年重列：港幣一百八十九億二千九百萬元)。

# 財務報表附註

## 現金流量表

### 23. 營業溢利調整至業務帶來的現金

	2023 港幣百萬元	2022 (重列) 港幣百萬元
營業溢利	15,125	3,471
物業、廠房及設備折舊	11,730	11,559
無形資產攤銷	594	630
物業、廠房及設備減值撥回	(208)	–
出售物業、廠房及設備的虧損淨額	33	143
出售無形資產的虧損	1	9
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	(1,929)	–
按公允值計入損益的股本投資的公允值虧損 / (盈利)	11	(88)
已收疫情相關租金優惠	–	(108)
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	(375)	(88)
存貨減少	170	132
貿易應收賬項及其他應收款項(增加)/減少	(6)	705
欠聯屬公司及其他關連公司賬項淨額增加	53	55
貿易應付賬項、其他應付款項及遞延負債增加	5,515	382
合約負債增加	1,656	5,416
非營業性的應收及應付賬項變動	(164)	(742)
來自非上市股本投資的股息收入	(58)	(90)
業務帶來的現金	32,148	21,386

### 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：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
納入營業現金流量	525	585
納入投資現金流量	658	9
納入融資現金流量	5,387	5,818
	6,570	6,412

租賃的重大非現金交易：

截至二零二三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二十二億六千四百萬元（二零二二年：港幣三十二億六千九百萬元），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				2023 總額 港幣千元	2022 總額 港幣千元
	基本薪金/ 酬金 (附註i) 港幣千元	花紅 (與2022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		
<b>常務董事</b>									
賀以禮	2,765	1,940	944	833	1,940	-	247	<b>8,669</b>	6,251
韓兆傑 (自二零二三年三月止)	1,497	1,789	1,516	451	1,789	-	1,365	<b>8,407</b>	8,777
林紹波	3,654	3,069	1,974	1,551	-	-	207	<b>10,455</b>	7,914
劉凱詩 (自二零二三年一月起)	2,700	1,092	1,446	159	-	37	-	<b>5,434</b>	-
麥皓雲 (自二零二三年四月起)	1,890	1,021	1,364	284	-	76	-	<b>4,635</b>	-
沈碧嘉	2,954	1,776	2,241	889	1,776	-	78	<b>9,714</b>	7,157
鄧健榮 (自二零二二年 十二月止)	-	7,276	-	-	-	-	-	<b>7,276</b>	13,516
<b>非常務董事</b>									
白德利	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>	-
馬崇賢	575	-	-	-	-	-	-	<b>575</b>	575
麥廣能 (自二零二三年一月起)	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>	-
宋志勇 (自二零二二年十一月 止)	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>	482
孫玉權 (自二零二二年五月起)	575	-	-	-	-	-	-	<b>575</b>	369
施銘倫	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>	-
施維新 (自二零二三年一月止)	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>	-
王明遠 (自二零二三年七月起)	254	-	-	-	-	-	-	<b>254</b>	-
肖烽	947	-	-	-	-	-	-	<b>947</b>	947
張卓平	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>	-
趙曉航 (自二零二二年五月止)	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>	206
<b>獨立非常務董事</b>									
陳智思	695	-	-	-	-	-	-	<b>695</b>	684
夏理遜	1,029	-	-	-	-	-	-	<b>1,029</b>	1,029
米爾頓 (自二零二二年五月止)	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>	369
馬焜圖 (自二零二二年五月起)	1,029	-	-	-	-	-	-	<b>1,029</b>	660
董立均	927	-	-	-	-	-	-	<b>927</b>	912
<b>二零二三年總額</b>	<b>21,491</b>	<b>17,963</b>	<b>9,485</b>	<b>4,167</b>	<b>5,505</b>	<b>113</b>	<b>1,897</b>	<b>60,621</b>	
二零二二年總額	22,113	8,517	9,925	4,198	1,680	650	2,765		49,848

## 財務報表附註

### 董事及僱員

#### 25. 董事薪酬 (續)

- (i) 獨立非常務董事以董事局及其委員會成員的身份收取酬金。常務董事收取薪金。由太古集團僱用的董事，上表所披露的薪酬為記入公司賬目的金額。
- (ii) 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) 截至二零二三年及二零二二年十二月三十一日，集團五名最高薪職員資料如下：

	2023	2022
職員數目：		
常務董事	4	4
高級職員	1	1
	<b>5</b>	<b>5</b>

其薪酬詳情如下：

	現金			非現金				2023 總額 港幣千元	2022 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		
<b>2023總額</b>	<b>13,332</b>	<b>10,254</b>	<b>9,019</b>	<b>4,466</b>	<b>6,506</b>	<b>118</b>	<b>2,039</b>	<b>45,734</b>	
2022總額	14,973	8,136	12,768	3,999	1,187	850	2,765	44,678	

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職員的薪酬範圍如下：

港幣	2023	2022
7,000,001 – 7,500,000	–	2
7,500,001 – 8,000,000	–	1
8,000,001 – 8,500,000	1	–
8,500,001 – 9,000,000	2	1
9,500,001 – 10,000,000	1	–
10,000,001 – 10,500,000	1	–
13,500,001 – 14,000,000	–	1
	<b>5</b>	<b>5</b>

## 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（包括於年內退休或辭職的員工）及其本年度的薪酬總額範圍：

港幣	2023			2022		
	董事	飛行人員	其他職員	董事	飛行人員	其他職員
0 – 1,000,000	11	8,414	8,798	13	8,297	7,980
1,000,001 – 1,500,000	2	561	367	1	743	288
1,500,001 – 2,000,000	–	586	170	–	338	130
2,000,001 – 2,500,000	–	252	36	–	315	37
2,500,001 – 3,000,000	–	231	20	–	181	19
3,000,001 – 3,500,000	–	112	14	–	71	9
3,500,001 – 4,000,000	–	37	5	–	26	4
4,000,001 – 4,500,000	–	26	3	–	8	3
4,500,001 – 5,000,000	1	24	4	–	4	3
5,000,001 – 5,500,000	1	6	–	–	5	1
5,500,001 – 6,000,000	–	2	–	–	2	–
6,000,001 – 6,500,000	–	–	–	1	1	–
7,000,001 – 7,500,000	1	–	–	1	–	2
7,500,001 – 8,000,000	–	–	–	1	–	–
8,000,001 – 8,500,000	1	–	1	–	–	–
8,500,001 – 9,000,000	1	–	1	1	–	–
9,500,001 – 10,000,000	1	–	–	–	–	–
10,000,001 – 10,500,000	1	–	–	–	–	–
13,500,001 – 14,000,000	–	–	–	1	–	–
	<b>20</b>	<b>10,251</b>	<b>9,419</b>	19	9,991	8,476



# 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：

	2023		2022	
	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	214	7	44	17
飛機維修	1,149	1,896	779	1,318
其他營業開支	266	528	159	268
股息收入	8	57	133	89
財務收入	5	-	3	-
已購入固定資產	5	-	-	-
租款	1	49	1	40

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四項於兩個月至四年內到期的租約。於二零二三年十二月三十一日的每月租金為港幣四百萬元（二零二二年：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。截至二零二三年十二月三十一日止年度，已支付港幣四千九百萬的租款（二零二二年：港幣四千萬元）。於二零二三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一億二千八百萬元及港幣一億四千三百萬元（二零二二年：港幣一億零三百萬元及港幣一億一千七百萬元）。

租款包括於下文附註27(a)(ii)的持續關連交易中。

- (ii) 持續關連交易

公司已遵守上市規則第14A章的披露及股東批准規定。有關各詞彙的釋義，請參閱本報告書題為「董事局報告」的章節。

#### 港機

根據與港機訂立的港機二零二二年框架協議，集團就飛機維修及相關服務向港機集團支付及收取費用。該等交易構成持續關連交易。截至二零二三年十二月三十一日止年度，已付／應付港機集團的金額合共港幣三十億三千三百萬元（二零二二年：港幣二十億八千二百萬元）。截至二零二三年十二月三十一日止年度，已收／應收港機集團的金額合共港幣一億四千一百萬元（二零二二年：港幣二千六百萬元）。

白德利因身為港機的董事，於港機二零二二年框架協議中存在利益關係。

#### 國航

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。該等交易構成持續關連交易。截至二零二三年十二月三十一日止年度，已付／應付國航集團的金額合共港幣一億七千四百萬元（二零二二年：港幣三千五百萬元）；而截至二零二三年十二月三十一日止年度，已收／應收國航集團的金額則合共港幣七千四百萬元（二零二二年：港幣二千六百萬元）。

## 財務報表附註

### 關連交易

#### 27. 關連交易 (續)

賀以禮、馬崇賢、孫玉權、肖烽及王明遠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。

##### 香港太古集團

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。該等交易構成持續關連交易。截至二零二三年十二月三十一日止年度，已付／應付的服務費為港幣二億五千八百萬元（二零二二年：港幣二千三百萬元）。

賀以禮、白德利、林紹波、麥廣能、沈碧嘉、施銘倫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。麥廣能及施銘倫亦因身為太古集團的股東、董事及僱員而存在此利益關係。韓兆傑在二零二三年四月一日辭任生效前，因身為太古集團的董事而存在利益關係。施維新在二零二三年一月十二日辭任生效前，因身為太古集團的股東、董事及僱員而存在此利益關係。

- (b) 於二零二三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二零二三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) 截至年底尚有已批准但未在財務報表中撥備的資本承擔如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
已批准並已訂約		
– 飛機及有關設備	65,358	47,914
– 其他	30	37
已批准但未訂約		
– 飛機及有關設備	6,725	5,899
– 其他	366	117
	<b>72,479</b>	<b>53,967</b>

(b) 截至年底尚有履約及財務擔保如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
聯屬公司	206	209

(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，向公司同樣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。公司就此項新裁決向普通法院提出上訴，而普通法院於二零二二年三月三十日撤銷部分裁決，公司於二零二二年六月獲退回部分罰款，即一千萬歐羅。公司於二零二二年六月初向歐洲法院提出上訴，預計歐洲法院將於二零二四年中發出最終裁決。

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的評估作出調整。

公司於報告日並無重大的信貸集中風險。最大的信貸風險為綜合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。於二零二三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四億二千四百萬元（二零二二年：港幣四億五千二百萬元）。

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。

集團將以賺取的現金流及信貸額度下的可動用融資，於其承諾的合約期限提供資金。

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（財務報表附註17）港幣一百五十五億三千萬元（二零二二年：港幣一百八十二億七千七百萬元），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：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
流動資金（附註17）	15,530	18,277
減：抵押作部分長期融資的金額		
– 海外上市債務證券	(5)	(5)
– 銀行存款	–	(114)
已承擔的未動用信貸	4,460	9,030
集團可動用的無限制用途流動資金	19,985	27,188
	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
未承擔銀行透支	438	431

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，貨幣可為日圓、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。

## 財務報表附註

補充資料

### 29. 財務風險管理 (續)

#### (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：

	2023				
	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
<b>集團</b>					
貸款及其他借款	(7,651)	(8,746)	(23,697)	(6,386)	(46,480)
租賃負債	(6,302)	(4,944)	(12,002)	(12,415)	(35,663)
其他長期應付款項	-	(561)	(1,399)	(556)	(2,516)
貿易及其他應付款項	(16,816)	-	-	-	(16,816)
衍生財務負債淨額	(393)	(169)	-	-	(562)
總計	(31,162)	(14,420)	(37,098)	(19,357)	(102,037)
	2022				
	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
<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)

#### (c) 市場風險

##### (i) 外匯風險

集團的收益以多種貨幣(產生收益的實體的功能貨幣除外)為單位，因而承受匯率變動風險。集團的政策是減低外匯風險。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。

## 財務報表附註

補充資料

### 29. 財務風險管理 (續)

#### 對沖外匯風險

下表詳列於報告期末被指定用作現金流量對沖集團極可能進行的預期銷售交易及公允值對沖集團美元中期票據的公允值變動的外幣借款賬面值及貨幣衍生工具合約面值：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
<b>貨幣衍生工具合約 — 轉出貨幣</b>		
人民幣	3,934	2,409
歐羅	1,671	743
澳元	1,381	554
新台幣	960	431
英鎊	904	344
印度盧比	892	477
加幣	578	223
日圓	461	42
印尼盾	438	58
其他貨幣	1,021	149
<b>外幣借款</b>		
日圓	1,817	2,573
人民幣	253	260
<b>跨貨幣息率掉期 — 轉入貨幣</b>		
美元	(5,076)	-

	2023		2022	
	資產 港幣百萬元	負債 港幣百萬元	資產 港幣百萬元	負債 港幣百萬元
<b>現金流量對沖</b>				
貨幣衍生工具合約賬面值	133	(151)	46	(91)
<b>公允值對沖</b>				
跨貨幣息率掉期賬面值	-	(21)	-	-

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，該等借款將於未來六年(二零二二年：七年)到期。

## 財務報表附註

### 補充資料

#### 29. 財務風險管理 (續)

集團使用貨幣期貨合約管理預期集團極可能進行的外幣銷售交易而產生的滙率變動。貨幣期貨合約的到期日為報告日後少於兩年(二零二二年：兩年)，相關外幣與美元之間的加權平均遠期滙率如下：

	2023 美元兌	2022 美元兌
人民幣	6.91	6.80
歐羅	0.91	0.96
澳元	1.49	1.49
新台幣	29.69	29.87
印度盧比	84.62	83.35
英鎊	0.80	0.85
加幣	1.34	1.33
日圓	130.63	126.26
印尼盾	15,480.09	15,839.44

集團指定貨幣期貨合約作為現金流量對沖集團極可能進行的預期銷售交易的對沖工具，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。

集團使用跨貨幣息率掉期管理港幣與美元之間因美元中期票據而產生的滙率變動。跨貨幣息率掉期的到期日為報告日後少於三年(二零二二年：零)，港幣與美元之間的加權平均遠期滙率如下：

	2023 美元兌	2022 美元兌
港幣	7.82	-

集團指定與美元中期票據相關的跨貨幣息率掉期作為公允值對沖中的對沖工具，並不將跨貨幣息率掉期的遠期及現貨元素及外幣基礎價差分開，而是將整體跨貨幣息率掉期指定於對沖關係中。

現金流對沖方面，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。公允值對沖方面，本集團採用1:1的對沖比率，並確定美元中期票據的公允值變動與跨貨幣息率掉期之間存在經濟關係。

該等對沖關係失效的主要來源如下：

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



## 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：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
一月一日的結餘	716	665
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	333	523
重新歸類至損益的金額*	(524)	(467)
相關稅項	16	(5)
十二月三十一日的結餘**	541	716
年內衍生金融工具公允值變動	333	523
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	333	523

\* 重新歸類至損益的金額確認於綜合損益表的「客運服務收益」及「貨運服務收益」賬項。

\*\* 於二零二三年十二月三十一日，集團來自停止對沖的對沖儲備為港幣二千二百萬元（扣除遞延稅項）（二零二二年：扣除遞延稅項為港幣一億二千七百萬元）。

#### 貨幣風險

二零二三年及二零二二年於集團財務報表中，於報告期末以實體功能貨幣以外貨幣計值的財務資產或負債產生滙兌風險的外幣主要為美元、歐羅、澳元、新加坡元、人民幣及日圓。

於報告日該等貨幣的有關確認資產及負債風險如下：

	2023					
	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
<b>集團</b>						
貿易應收賬項及其他應收款項	3,295	250	144	41	691	137
流動資金	14,006	58	47	34	218	30
貸款及其他借款	(26,863)	-	-	-	(252)	(199)
租賃負債	(21,656)	(48)	(43)	(14)	(82)	(2,793)
貿易應付賬項及其他應付款項	(5,258)	(260)	(174)	(59)	(415)	(109)
風險淨額	(36,476)	-	(26)	2	160	(2,934)

## 財務報表附註

補充資料

### 29. 財務風險管理 (續)

	2022					
	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
<b>集團</b>						
一家聯屬公司所欠借款	34	-	-	-	-	-
貿易應收賬項及其他應收款項	3,517	298	106	26	671	149
流動資金	13,416	86	19	27	248	38
貸款及其他借款	(31,174)	-	-	(1,020)	(259)	(319)
租賃負債	(25,185)	(40)	(44)	(16)	(105)	(3,450)
貿易應付賬項及其他應付款項	(3,713)	(155)	(82)	(62)	(309)	(109)
風險淨額	(43,105)	189	(1)	(1,045)	246	(3,691)

#### 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，這代表於報告期末以實體功能貨幣以外貨幣計值的財務資產及負債的換算及於報告日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。有關分析按二零二二年的相同基準進行。

	2023	
	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*	1,903	(532)
歐羅	(10)	1,461
澳元	(3)	1,215
新加坡元	1	282
人民幣	(26)	3,348
日圓	56	471
增加淨額	1,921	6,245

	2022	
	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*	2,264	(275)
歐羅	(10)	33
澳元	(3)	24
新加坡元	34	2
人民幣	(25)	102
日圓	57	131
增加淨額	2,317	17

\* 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。

## 29. 財務風險管理 (續)

### (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浮動利率的比例適當配合，以符合集團的政策。我們對可變利率金融工具進行敏感度分析，來衡量息率風險。

#### 管理息率指標改革及相關風險

全球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」）。銀行同業拆息改革前，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）及日圓東京銀行同業拆息（Tokyo TIBOR）的金融工具。

英國金融行為監管局於二零二一年三月正式宣佈，下述倫敦銀行同業拆息基準設置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。

集團於銀行同業拆息改革前並無持有任何參考一星期及兩個月美元倫敦銀行同業拆息的金融工具，因此並無任何取代合約。銀行同業拆息改革並無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。集團已將其美元倫敦銀行同業拆息貸款及租賃合約過渡至新的有擔保隔夜融資利率（SOFR）。

#### 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有擔保隔夜融資利率為基準。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》。

於二零二三年十二月三十一日，集團已將其所有美元倫敦銀行同業拆息掛鈎金融工具過渡至新的有擔保隔夜融資利率。

#### 對沖會計

集團持有參考一個月、三個月及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五年間到期，因而已伸延至終止日（二零二三年六月三十日）以後。就因應利率基準改革之要求而就對沖風險、對沖項目或對沖工具作出的變動，集團於作出相關變動的報告期末前修訂對沖關係的正式指定以反映該等變動。對對沖關係正式指定的有關修訂不會構成終止對沖關係，亦不會指定新對沖關係。

## 財務報表附註

### 補充資料

## 29. 財務風險管理 (續)

### 對沖息率風險

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

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
<b>名義值</b>		
美元	2,823	5,149
港幣	-	48
	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
<b>賬面值</b>		
資產	77	163
負債	(11)	-

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。

掉期將於未來四年間(二零二二年：五年)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六九至百分之四點二二(二零二二年：百分之二點六八至百分之四點二二)。

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並未反映於息率變動導致的對沖現金流量公允值中，以及掉期和借貸的重新定價日期的差異。集團認為該失效並不重大。

## 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：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
一月一日的結餘	118	(292)
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	26	334
重新歸類至損益的金額*	(109)	119
相關稅項	8	(43)
十二月三十一日的結餘**	43	118
年內衍生工具的公允值變動	26	334
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	26	334

\* 重新歸類至損益的金額確認於綜合損益表的「財務支出」賬項。

\*\* 對沖儲備的全部結餘與持續對沖有關。

#### 息率組合

於報告日，帶息金融工具的息率組合如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
<b>固定利率工具</b>		
一家聯屬公司所欠借款	45	40
貸款及其他借款	(18,064)	(18,638)
租賃負債	(14,550)	(16,500)
息率及跨貨幣息率掉期	(3,058)	(6,306)
風險淨額	(35,627)	(41,404)
	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
<b>可變利率工具</b>		
一家聯屬公司所欠借款	-	34
流動資金	15,530	18,277
貸款及其他借款	(21,231)	(26,528)
租賃負債	(14,449)	(15,440)
息率及跨貨幣息率掉期	3,047	6,289
風險淨額	(17,103)	(17,368)

## 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。有關分析按二零二二年的相同基準進行。

	2023		2022	
	損益 減少淨額 港幣百萬元	其他 股東權益部分 減少淨額 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	(46)	(5)	(50)	15

#### (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：

		2023	2022
名義值	桶 (百萬)	16.5	14.2
賬面值			
資產	港幣百萬元	88	932
負債	港幣百萬元	(443)	(267)

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(二零二二年：兩年)，加權平均行使價(布蘭特，美元/桶)如下：

	2023 美元/桶	2022 美元/桶
一年內	78.92	73.30
一年至兩年	75.46	81.74

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，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：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
一月一日的結餘	633	1,801
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	(355)	2,154
重新歸類至損益的金額*	(693)	(3,444)
相關稅項	97	122
十二月三十一日的結餘**	(318)	633
年內衍生工具的公允值變動	(355)	2,154
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	(355)	2,154

\* 重新歸類至損益的金額確認於綜合損益表中，列為「燃油（包括對沖盈利）」賬項。

\*\* 於二零二三年十二月三十一日，在集團對沖儲備中，港幣零元（扣除遞延稅項）已停止對沖（二零二二年：港幣二千六百萬元（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，有關分析按二零二二年的相同基準進行。

	2023		2022	
	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	-	434	-	414
原油價格下降百分之五	-	(434)	-	(414)

#### (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二零二三年及二零二二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：

	2023		2022	
	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	(39,295)	(41,138)	(45,166)	(47,189)

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二零二三年十二月三十一日的賬面值。該準則界定三個公允價值級別，而每種金融工具則完全基於對計量其公允價值具有重大意義的最低級別輸入值來分類。第一級所包括的金融工具，其公允值僅以相同資產或負債在活躍市場中的未經調整報價計量。第二級所包括的金融工具，其公允值是按對資產或負債直接或間接可觀察的輸入值計量。採用的輸入值並非於第一級內的報價。公允值是根據莊家的報價或以可觀察的市場數據為所有重要輸入值的現金流量貼現估值方法釐定。最重要的輸入值為市場息率、匯率及燃油價格。第三級所包括的金融工具，其公允值按照現金流量貼現估值方法計量，此方法所使用的重要輸入值並非基於可觀察的市場數據。

	2023				2022			
	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
<b>經常性公允值計量</b>								
<b>資產</b>								
非上市股本投資按公允值	-	-	827	827	-	-	840	840
流動資金								
- 專業投資管理資金	-	7,208	-	7,208	-	10,572	-	10,572
- 其他流動投資	-	5	-	5	-	5	-	5
衍生財務資產	-	298	-	298	-	1,185	-	1,185
	-	7,511	827	8,338	-	11,762	840	12,602
<b>負債</b>								
衍生財務負債	-	(626)	-	(626)	-	(358)	-	(358)
	-	(626)	-	(626)	-	(358)	-	(358)

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。於二零二三年及二零二二年十二月三十一日，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	2023: 8.3-11.0% (2022: 8.0-11.0%)	貼現率越高，公允值越低	2023: +/- 0.5% (2022: +/- 0.5%)	2023: (23)/25 (2022: (29)/32)

年內採用第三級公允值計量的結餘變動如下：

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
非上市股本投資按公允值		
一月一日的結餘	840	756
年內於其他全面收益確認的未變現虧損	(2)	(4)
年內於損益確認的公允值(虧損)/盈利	(11)	88
十二月三十一日的結餘	827	840



## 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溢利。

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

集團根據國際掉期與衍生工具協會 (ISDA) 主協議簽訂衍生交易，規定可在出現違約情況時作對銷處理。ISDA 協議不符合綜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：

	2023		
	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
<b>集團</b>			
衍生財務資產	298	(235)	63
衍生財務負債	(626)	235	(391)
	<b>(328)</b>	<b>-</b>	<b>(328)</b>

	2022		
	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
<b>集團</b>			
衍生財務資產	1,185	(312)	873
衍生財務負債	(358)	312	(46)
	827	-	827

#### 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154頁及第155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。

截至二零二三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	2023 港幣百萬元	2022 (重列) 港幣百萬元	2023 美元百萬元	2022 (重列) 美元百萬元
<b>資產及負債</b>					
<b>非流動資產及負債</b>					
物業、廠房及設備		100,074	101,357	12,830	12,994
無形資產		10,394	10,647	1,332	1,365
於附屬公司的投資		26,867	31,204	3,444	4,001
於聯屬公司的投資		10,505	10,540	1,347	1,351
其他長期應收款項及投資		2,773	2,519	356	323
		<b>150,613</b>	156,267	<b>19,309</b>	20,034
計息負債		(50,570)	(54,035)	(6,483)	(6,928)
其他長期應付款項		(1,498)	(1,507)	(192)	(193)
其他長期合約負債		(252)	(282)	(32)	(36)
遞延稅項負債		(7,335)	(7,723)	(941)	(990)
		<b>(59,655)</b>	(63,547)	<b>(7,648)</b>	(8,147)
<b>非流動資產淨值</b>		<b>90,958</b>	92,720	<b>11,661</b>	11,887
<b>流動資產及負債</b>					
存貨		924	1,093	118	140
貿易及其他應收款項		5,591	6,308	717	809
流動資金		8,012	7,435	1,027	953
		<b>14,527</b>	14,836	<b>1,862</b>	1,902
計息負債		(9,252)	(13,798)	(1,186)	(1,769)
貿易及其他應付款項		(13,671)	(8,681)	(1,753)	(1,113)
合約負債		(14,095)	(12,510)	(1,807)	(1,603)
稅項		(1,939)	(3,431)	(248)	(440)
		<b>(38,957)</b>	(38,420)	<b>(4,994)</b>	(4,925)
<b>流動負債淨額</b>		<b>(24,430)</b>	(23,584)	<b>(3,132)</b>	(3,023)
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>126,183</b>	132,683	<b>16,177</b>	17,011
<b>資產淨值</b>		<b>66,528</b>	69,136	<b>8,529</b>	8,864
<b>資本及儲備</b>					
股本	20	28,828	48,322	3,696	6,195
儲備	22	37,700	20,814	4,833	2,669
<b>股東權益總額</b>		<b>66,528</b>	69,136	<b>8,529</b>	8,864

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，二零二四年三月十三日

董事

夏里遜

## 財務報表附註

### 補充資料

#### 32. 報告期後非調整事項

國航於二零二四年二月七日向一名特定投資者發行三億九千三百萬股H股新股，發行所得收益共港幣二十億元，集團所持國航權益因而由百分之十六點二六減至百分之十五點八七。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二零二三年十二月三十一日止年度的業績並無影響，但預計會令二零二四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，而仍未有國航截至二零二四年二月七日的財務資料，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（即港幣三億一千七百萬元），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二點四。集團截至二零二三年十二月三十一日於國航所持權益的賬面值（按國航截至二零二三年九月三十日的業績計算）為港幣一百零四億元。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，並於集團二零二四年上半年度業績中確認。

# 重大附屬公司及聯屬公司

二零二三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 Aircraft Leasing (H.K.) Limited	香港	飛機融資服務	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 Limited	香港	飛機融資服務	100	1股
Cathay Pacific Finance III Limited	開曼群島	財務服務	100	1股，每股1美元，及港幣 六十七億四千萬已發行可轉 換債券
Cathay Pacific MTN Financing (HK) Limited	香港	財務服務	100	1股，及港幣8.88億元、6.5億 美元、人民幣2.3億元及1.75億 新加坡元已發行中期票據
國泰航空服務有限公司	香港	貨運站	100	1股
Connaught Network Services Private Limited	印度	信息處理	100*	90,000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

重大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。

## 重大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	24*
中國國際航空股份有限公司	中華人民共和國	航空公司	16.26

\* 股份由附屬公司持有。

# 重大會計政策

## 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以及離職後福利使用公允值入賬外（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、離職後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。

### (a) 新訂及經修訂《香港財務報告準則》

集團於本會計期在本財務報表應用下述由香港會計師公會頒佈的新訂及經修訂《香港財務報告準則》：

- 《香港財務報告準則》第17號「保險合約」
- 《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」
- 《香港會計準則》第12號修訂本「所得稅：國際稅務改革——支柱二規則範本」

集團並未應用任何在本會計期仍未生效的新訂準則或詮釋。

除下文所述者外，該等準則及修訂對本財務報表並無重大影響。

#### **《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」**

此項修訂將初始確認豁免的範圍縮小，使豁免在初始確認時不適用於會產生等額及可對銷暫時差異的交易，例如租賃及棄置負債。對於租賃及棄置負債，相關遞延稅項資產及負債須從最早呈列的比較期初開始確認，並將任何累計影響確認為對該日結算的保留盈利或其他股東權益部分的調整。對於其他所有交易，此項修訂應用於最早呈列會計期開始後發生的交易。

在此修訂前，集團並不將初始確認豁免應用於租賃交易，而是確認相關的遞延稅項，但集團此前已就單項交易產生按淨額計算的使用權資產及相關租賃負債確定的暫時差異除外。應用此修訂後，集團將使用權資產及租賃負債的暫時差異分開確認。此項變動的主要影響涉及年度財務報表中對遞延稅項資產及負債部分的披露，但對綜合財務狀況表呈列的整體遞延稅項結餘並無影響，因為相關遞延稅項結餘符合《香港會計準則》第12號的對銷規定。

### 1. 會計基準 (續)

#### (b) 香港會計師公會就取消強積金與長期服務金對沖機制的會計影響發出的新指引

誠如財務報表附註14披露，香港特別行政區政府（「政府」）於二零二二年六月就《二零二二年僱傭及退休計劃法例（抵銷安排）（修訂）條例》（「修訂條例」）刊憲，落實取消僱主使用其向強制性公積金（「強積金」）計劃作出的強制性供款來扣減應付予其香港僱員的長期服務金（「長期服務金」）及遣散費的法定權利（又稱「對沖機制」）。政府其後宣佈修訂條例將於二零二五年五月一日（「過渡日」）起生效。另外，預計政府還將推出一項補貼計劃，在取消對沖機制後為僱主提供協助。

一旦取消對沖機制生效，僱主不可再使用其強積金強制性供款（不論在過渡日之前、當日或之後作出的供款）所產生的累算權益，來扣減僱主就員工於過渡日後的服務所應付的長期服務金。然而，如僱員在過渡日前開始受僱，僱主可繼續以上述累算權益扣減就該僱員截至該日止的服務所應付的長期服務金；此外，就過渡日之前的服務所應付的長期服務金，將根據過渡日之前僱員的最後月薪及截至該日的服務年期計算。

二零二三年七月，香港會計師公會發出《香港取消強積金與長期服務金對沖機制的會計影響》，為對沖機制及取消對沖機制的相關會計考慮提供指引。具體而言，該指引指出，實體可以將其預計用以扣減應付僱員的長期服務金的強積金強制供款累算權益，以視作僱員對長期服務金的供款入賬；然而，自二零二二年六月頒佈修訂條例後，實體不能再應用《香港會計準則》第19號第93(b)段中的可行權宜之法，將此類視作供款確認為提供相關服務期間的當期服務成本扣減，取而代之，該等視作供款應如同長期服務金權益總額歸屬於服務期內。

為更清楚反映取消對沖機制的實質內容，集團已更改其與長期服務金負債相關的會計政策，並已追溯採用上述香港會計師公會指引。隨著修訂條例的頒佈，停止採用《香港會計準則》第19號第93(b)段中的可行權宜方法導致對迄今產生的服務成本及當期服務成本的相應影響、利息開支及二零二二年度剩餘時間精算假設變動產生的重新計量影響進行追加損益調整（見財務報表附註14），並對長期服務金責任的比較賬面值進行相應調整。此會計政策變動對二零二二年一月一日期初權益結餘及截至二零二二年十二月三十一日止年度現金流量並無任何影響。

## 重大會計政策

### 1. 會計基準 (續)

下表概述會計政策變動及採用香港會計師公會指引對集團綜合損益表、綜合其他全面收益表及綜合財務狀況表的比較影響(「影響」)：

	先前呈報 港幣百萬元	影響 港幣百萬元	重列 港幣百萬元
<b>截至二零二二年十二月三十一日止年度綜合損益表：</b>			
員工開支	(10,571)	(75)	<b>(10,646)</b>
營業開支	(47,490)	(75)	<b>(47,565)</b>
未計非經常性項目的營業溢利及營業溢利	3,546	(75)	<b>3,471</b>
除稅前虧損	(6,040)	(75)	<b>(6,115)</b>
該年度虧損	(6,547)	(75)	<b>(6,622)</b>
國泰集團普通股股東應佔虧損	(7,162)	(75)	<b>(7,237)</b>
每股普通股虧損			
- 基本及攤薄	(111.3)仙		<b>(112.4)仙</b>
<b>截至二零二二年十二月三十一日止年度綜合其他全面收益表：</b>			
該年度全面虧損總額	(8,365)	(75)	<b>(8,440)</b>
國泰集團普通股股東應佔全面收益虧損	(8,980)	(75)	<b>(9,055)</b>
<b>於二零二二年十二月三十一日的綜合財務狀況表：</b>			
其他長期應付款項	(2,766)	(75)	<b>(2,841)</b>
非流動負債總額	(73,628)	(75)	<b>(73,703)</b>
非流動資產淨值	80,950	(75)	<b>80,875</b>
資產淨值	63,884	(75)	<b>63,809</b>
儲備	15,556	(75)	<b>15,481</b>
國泰集團股東應佔資金	63,878	(75)	<b>63,803</b>
股東權益總額	63,884	(75)	<b>63,809</b>
<b>截至二零二二年十二月三十一日止年度營業溢利調整至業務帶來的現金</b>			
營業溢利	3,546	(75)	<b>3,471</b>
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	(163)	75	<b>(88)</b>



## 重大會計政策

### 1. 會計基準 (續)

假如集團並無改變上述會計政策，並於其截至二零二三年十二月三十一日止年度綜合損益表中繼續採用《香港會計準則》第19號第93(b)段中的可行權宜方法，員工開支將減少港幣九百萬元，本年度溢利將增加港幣九百萬元而本年度國泰集團應佔其他全面收益將增加港幣六百萬元。在集團於同日的綜合財務狀況表中，其他長期應付款項將減少港幣九千萬元，導致資產淨值及儲備相應增加。

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二零二三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10號及《香港會計準則》第28號修訂本「投資者與其聯屬公司或合資公司間資產出售或注資」
- 《香港財務報告準則》第16號修訂本「售後租回之租賃負債」
- 《香港會計準則》第1號修訂本「流動與非流動負債的劃分」以及香港詮釋第5號（2020）之相關修訂
- 《香港會計準則》第1號修訂本「附帶契約之非流動負債」
- 《香港會計準則》第7號及《香港財務報告準則》第7號修訂本「供應商融資安排」
- 《香港會計準則》第21號修訂本「缺乏可兌換性」

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。

### 2. 綜合賬基準

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

各附屬公司的業績均包括在綜合損益表及綜合其他全面收益表內。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。在綜合損益表及綜合其他全面收益表中，非控股權益被披露作本年度溢利或虧損及全面收益總額分配。來自非控股權益持有人的借款根據會計政策第9項於綜合財務狀況表呈列為財務負債。

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

### 3. 聯屬公司

聯屬公司即集團在其股本中持有重大長期權益並可對其作出重要影響的非附屬公司。

綜合損益表及綜合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

### 5. 物業、廠房及設備 (續)

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。

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。

### 6. 租賃資產 (續)

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，於二零二二年六月三十日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。於二零二二年六月三十日後收取的租金優惠作為租約改動入賬。

於綜合財務狀況表內，長期租賃負債的當期部分按應於報告期後十二個月內清算的合約付款現值釐定。

#### (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。

### 6. 租賃資產 (續)

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於損益確認。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。

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。

### 8. 財務資產 (續)

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。

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。

### 8. 財務資產 (續)

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。

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匯率、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。

#### 現金流量對沖

衍生金融工具若界定為現金流量對沖中的對沖工具，用以對沖匯率、息率或航油價格波動帶來的風險，其公允值的變動按下述方式列賬：

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

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

#### 公允值對沖

當指定衍生工具為對沖工具，用於對沖已確認資產或負債或可能影響損益的確定承諾的公允值變動時，該衍生工具的公允值變動即時於損益中確認。被對沖項目因被對沖風險所引起的公允價值變動於損益中確認。若被對沖項目原本按成本或攤銷成本計量，則其賬面值會作相應調整。

當對沖工具到期或被出售、終止或行使，或者對沖關係不再符合公允值對沖會計的要求時，或不再被指定作為對沖工作，則會終止應用對沖會計。

### 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，因此作為無其後重新計量公允值的股本權益工具入賬。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。

### 14. 離職後福利

集團設有三類界定福利計劃，包括界定福利計劃、界定供款計劃及《香港僱傭條例》下的長期服務金責任。

界定福利計劃及長期服務金責任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綜合損益表及綜合其他全面收益表中，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。界定福利責任由獨立精算師計算，根據優質公司債券的息率對預計未來現金流量貼現來釐定。計劃資產按買盤價估值。

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

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

對於界定供款計劃，集團的供款即時記入該供款相關財政期的損益中。

### 15. 遞延稅項

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

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

此外，就若干租賃協議收取的首期現金利益，亦已就承擔支付未來稅務的責任撥備。

集團分別就租賃負債及使用權資產確認遞延稅項資產及遞延稅項負債。



### 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於財務狀況表中確認為合約負債，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、未來的兌換模式及獎勵計劃的設計。

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履行合約的成本淨額兩者之較低者的現值計量。履行合約的成本包括履行該合約的增量成本以及直接與履行該合約有關的其他成本分配。

### 24. 關連人士

關連人士是指個人、公司或集團有能力對其直接或間接控制或可在財務及營運決策上對其行使重大影響力或共同控制權的個人及公司，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

	2023	2022 (重列)	
<b>綜合損益賬摘要</b>	港幣百萬元		
客運服務	61,437	14,333	
貨運服務	25,606	30,554	
其他服務及收回款項	7,442	6,149	
收益	94,485	51,036	
營業開支	(81,486)	(47,565)	
未計非經常性項目的營業盈利/(虧損)	12,999	3,471	
出售投資溢利	–	–	
視作出售聯屬公司部分股份的盈利	1,929	–	
企業重組成本	–	–	
撥回/(減值)及其他盈利或支出淨額	197	–	
財務支出淨額	(2,733)	(2,909)	
應佔聯屬公司(虧損)/溢利	(1,534)	(6,677)	
除稅前溢利/(虧損)	10,858	(6,115)	
稅項	(1,068)	(507)	
本年度溢利/(虧損)	9,790	(6,622)	
應佔			
國泰集團普通股股東	9,067	(7,237)	
國泰集團優先股股東	722	614	
非控股權益	1	1	
本年度溢利/(虧損)	9,790	(6,622)	
派付普通股股東的股息	–	–	
<b>綜合財務狀況表摘要</b>	港幣百萬元		
物業、廠房及設備及無形資產	130,627	133,655	
長期應收款項及投資	19,654	19,789	
借款	(68,294)	(77,106)	
流動資金減銀行透支	15,530	18,277	
借款淨額	(52,764)	(58,829)	
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)	(27,751)	(20,700)	
其他長期應付款項及長期合約負債	(3,062)	(3,123)	
遞延稅項	(6,671)	(6,983)	
資產淨值	60,033	63,809	
資金來源：			
國泰集團普通股股東應佔資金*	50,085	42,865	
國泰集團優先股股東應佔資金	9,941	20,938	
國泰集團股東應佔資金	60,026	63,803	
非控股權益	7	6	
股東權益總額	60,033	63,809	
<b>每股普通股</b>			
普通股股東資金	港元	7.78	6.66
EBITDA	港元	4.03	1.40
溢利/(虧損)/盈利 – 基本	港仙	140.8	(112.4)
– 攤薄	港仙	125.8	(112.4)
股息	港元	0.43	–
<b>比率</b>			
邊際利潤/(虧損)	%	10.4	(13.0)
已動用資本回報	%	10.6	(2.8)
股息倍數	倍數	3.3	–
現金利息倍數	倍數	12.2	9.3
債務總額股份比例	倍數	1.14	1.21
債務淨額股份比例	倍數	0.88	0.92
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	0.69	0.71

\* 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儲備(二零二二年：股本)及優先股股東應佔未付累計股息後得出。

\*\* 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。

業務統計數字

2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
4,357	11,950	73,985	73,119	66,408	66,926	73,047	75,734
35,814	27,890	23,810	28,316	23,903	20,063	23,122	25,400
5,416	7,094	9,178	9,625	6,973	5,762	6,173	4,857
45,587	46,934	106,973	111,060	97,284	92,751	102,342	105,991
(46,037)	(58,639)	(103,646)	(107,465)	(99,563)	(93,276)	(95,678)	(101,556)
(450)	(11,705)	3,327	3,595	(2,279)	(525)	6,664	4,435
-	-	-	-	586	-	-	-
210	-	114	-	244	-	-	-
(385)	(2,383)	-	-	-	-	-	-
(818)	(4,056)	-	-	-	-	-	-
(2,629)	(2,895)	(2,939)	(2,114)	(1,761)	(1,301)	(1,164)	(1,158)
(1,985)	(1,282)	1,643	1,762	2,630	2,049	1,965	772
(6,057)	(22,321)	2,145	3,243	(580)	223	7,465	4,049
531	674	(454)	(466)	(308)	(497)	(1,157)	(599)
(5,526)	(21,647)	1,691	2,777	(888)	(274)	6,308	3,450
(6,123)	(21,876)	1,691	2,345	(1,259)	(575)	6,000	3,150
596	228	-	-	-	-	-	-
1	1	-	432	371	301	308	300
(5,526)	(21,647)	1,691	2,777	(888)	(274)	6,308	3,450
-	-	(1,495)	(590)	-	(1,259)	(2,046)	(1,022)
139,025	146,986	155,265	128,298	122,403	117,390	111,158	108,789
27,859	29,394	30,878	31,585	32,212	27,902	27,947	29,290
(89,854)	(93,129)	(97,260)**	(73,877)	(78,394)	(70,169)	(63,105)	(65,096)
19,284	19,341	14,864	15,296	19,094	20,290	20,647	21,098
(70,570)	(73,788)	(82,396)**	(58,581)	(59,300)	(49,879)	(42,458)	(43,998)
(11,172)	(14,249)	(23,690)	(20,329)	(18,649)	(21,727)	(23,961)	(22,478)
(3,919)	(4,210)	(4,806)	(4,649)	(3,502)	(7,517)	(15,838)	(10,487)
(8,974)	(10,872)	(12,475)	(12,385)	(11,892)	(10,643)	(8,781)	(9,263)
72,249	73,261	62,776	63,939	61,272	55,526	48,067	51,853
51,920	53,529	62,773	63,936	61,101	55,365	47,927	51,722
20,324	19,728	-	-	-	-	-	-
72,244	73,257	62,773	63,936	61,101	55,365	47,927	51,722
5	4	3	3	171	161	140	131
72,249	73,261	62,776	63,939	61,272	55,526	48,067	51,853
8.07	8.32	15.96	16.25	15.53	14.07	12.18	13.15
1.45	(0.97)	4.91	3.85	2.68	2.56	4.45	3.44
(95.1)	(424.3)	39.1	54.2	(29.1)	(13.3)	138.7	72.8
(95.1)	(424.3)	39.1	54.2	(29.1)	(13.3)	138.7	72.8
-	-	0.18	0.30	0.05	0.05	0.53	0.36
(12.1)	(46.1)	1.6	2.1	(1.3)	(0.6)	5.9	3.0
(2.0)	(12.8)	3.5	4.0	0.8	1.0	8.0	4.7
-	-	2.4	2.0	(6.4)	(2.9)	2.9	2.2
6.2	(5.3)	6.5	10.4	4.9	9.1	25.5	20.7
1.24	1.27	1.55	1.16	1.28	1.27	1.32	1.26
0.98	1.01	1.31**	0.92	0.97	0.90	0.89	0.85
0.75	0.75	0.99	0.92	0.97	0.90	0.89	0.85

附註：

- 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。
- 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。
- 集團根據於二零二三年七月發出香港會計師公會有關取消強制性公積金（「強積金」）與長期服務金（「長期服務金」）對沖機制的會計影響的指引，就其長期服務金責任更改其會計政策。透過確認集團長期服務金責任的追加調整，已自二零二二年六月起追溯適用該政策。更改政策對立法變動前的較早期間並無任何影響。已重列二零二二年的比較資料。

## 業務統計數字

	2023	2022
<b>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)</b>		
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬位 <b>21,225</b>	10,100
收入噸千米數 (「收入噸千米」)	百萬位 <b>15,090</b>	7,190
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬位 <b>85,607</b>	20,056
收入乘客運載人次	千位 <b>17,985</b>	2,804
收入乘客千米數 (「收入乘客千米」)	百萬位 <b>73,342</b>	14,764
收入運載率	% <b>77.3</b>	71.6
乘客運載率	% <b>85.7</b>	73.6
運載貨物	千噸 <b>1,381</b>	1,154
貨運收入噸千米數 (「貨運收入噸千米」)	百萬位 <b>8,099</b>	5,774
貨物運載率	% <b>62.0</b>	70.6
運載超額行李	噸 <b>4,337</b>	2,343
飛行千米數	百萬位 <b>344</b>	147
飛行小時數	千小時 <b>492</b>	212
啟航次數	千位 <b>90</b>	42
定期航班航線網長度	百萬米 <b>491</b>	490
年底目的地數目	目的地 <b>241</b>	255
年底職員數目	數目 <b>18,211</b>	16,462
每僱員的可用噸千米數	千位 <b>1,165</b>	614
<b>航班準時表現</b>		
起飛 (十五分鐘內)	% <b>76.2</b>	80.1
<b>飛機平均使用量</b>		
	每日時數	
A320-200	-	-
A321-200	-	0.5
A321-200neo	<b>3.8</b>	0.8
A330-300	<b>4.8</b>	1.4
A340-300	-	-
A350-900	<b>9.6</b>	2.6
A350-1000	<b>13.4</b>	10.1
747-400	-	-
747-400F/BCF/ERF/8F 貨機	<b>13.2</b>	10.4
777-200/300	<b>2.8</b>	0.4
777-300ER	<b>7.1</b>	1.8
<b>機隊平均使用量</b>		<b>7.7</b>
<b>機隊資料</b>		
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	-	4
A321-200	<b>2</b>	3
A321-200neo	<b>12</b>	7
A330-300	<b>43</b>	43
A340-300	-	-
A350-900	<b>30</b>	28
A350-1000	<b>18</b>	18
747-400	-	-
747-400F 貨機	-	-
747-400BCF 貨機	-	-
747-400ERF 貨機	<b>6</b>	6
747-8F 貨機	<b>14</b>	14
777-200	-	-
777-300	<b>17</b>	17
777-300ER	<b>39</b>	41
<b>總數</b>		<b>181</b>
由國泰港龍航空營運的飛機 (附註1) :		
A320-200	-	-
A321-200	-	-
A330-300	-	-
<b>總數</b>		<b>-</b>

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

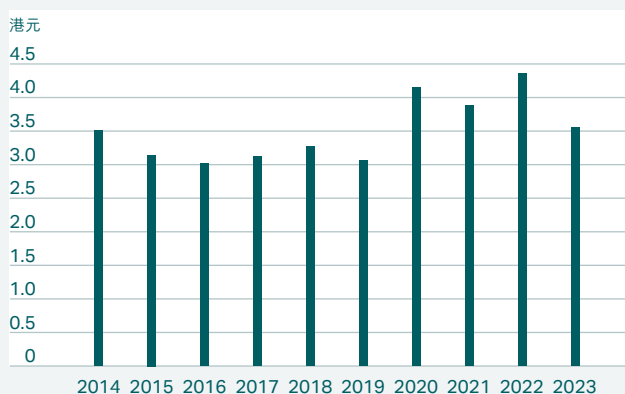
	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
	11,354	14,620	33,077	32,387	31,439	30,462	30,048	28,440
	8,615	10,220	24,090	24,543	23,679	22,418	22,220	20,722
	13,228	34,609	163,244	155,362	150,138	146,086	142,680	134,711
	717	4,631	35,233	35,468	34,820	34,323	34,065	31,570
	4,120	20,079	134,397	130,630	126,663	123,478	122,330	112,257
	68.4	67.7	77.4	79.6	79.7	79.5	79.9	78.1
	31.1	58.0	82.3	84.1	84.4	84.5	85.7	83.3
	1,333	1,332	2,022	2,152	2,056	1,854	1,798	1,723
	8,220	8,309	11,311	12,122	11,633	10,675	10,586	10,044
	81.4	73.3	64.4	68.8	67.8	64.4	64.2	64.3
	607	563	2,179	2,329	2,449	2,471	2,596	2,699
	175	226	618	611	596	579	576	550
	237	304	880	877	857	826	823	789
	42	55	175	177	175	172	173	167
	504	622	670	715	653	636	620	586
	255	255	255	232	200	182	179	210
	16,721	19,452	27,342	26,623	26,029	26,674	26,833	25,755
	679	752	1,256	1,217	1,208	1,142	1,120	1,104
	86.2	86.7	76.3	72.7	71.2	72.1	64.7	70.1
	–	1.2	8.9	8.8	9.3	9.3	9.4	9.2
	–	1.1	9.1	10.1	9.4	9.4	9.8	9.9
	0.3	–	–	–	–	–	–	–
	1.1	2.3	9.8	10.4	10.7	11.4	12.1	12.4
	–	–	–	–	3.8	8.3	8.5	11.6
	4.0	3.9	14.6	15.0	14.1	12.7	–	–
	10.3	10.2	14.6	12.6	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	5.2	5.7	8.2
	12.3	13.1	12.4	12.8	12.5	11.7	11.9	11.8
	0.1	1.3	8.0	8.6	8.8	9.4	8.6	8.8
	2.1	3.7	14.9	15.6	16.0	16.0	15.9	16.1
	3.4	4.3	11.9	12.3	12.3	12.2	12.2	12.2
	7	11	–	–	–	–	–	–
	5	7	–	–	–	–	–	–
	5	2	–	–	–	–	–	–
	51	51	29	33	37	41	42	40
	–	–	–	–	–	4	7	11
	28	27	24	22	22	10	–	–
	15	13	12	8	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	3	7
	–	–	–	–	–	–	4	5
	–	–	1	1	–	1	1	1
	6	6	6	6	6	6	6	6
	14	14	14	14	14	14	13	13
	–	–	1	4	5	5	5	5
	17	17	17	14	12	12	12	12
	45	51	51	52	53	53	53	47
	193	199	155	154	149	146	146	147
	–	–	15	15	15	15	15	15
	–	–	8	8	8	8	8	8
	–	–	25	25	24	20	19	18
	–	–	48	48	47	43	42	41

附註：

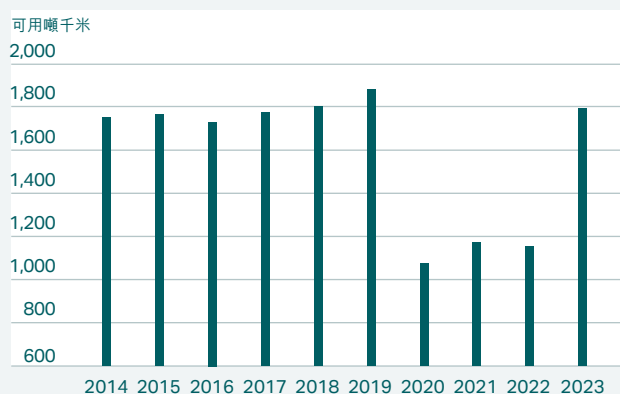
(3) 集團自二零一八年一月一日起採納《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號，並已改變有關金融工具及收益認算的會計方法。根據所選的過渡方法，集團調整於二零一八年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號的累計影響。二零一八年以前的比較信息按有關年度的政策列述，不予重列。

## 業務統計數字

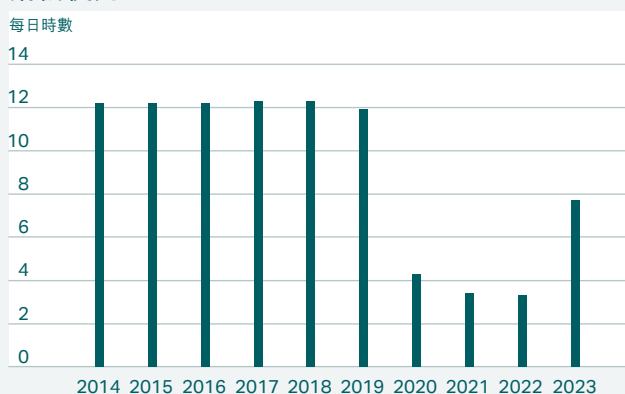
### 每可用噸千米成本 (連燃油)



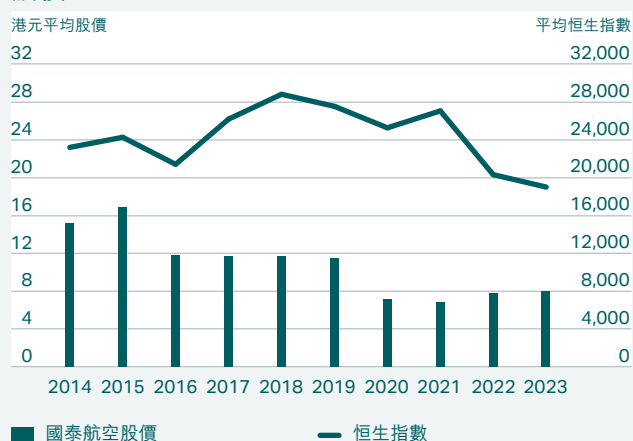
### 每港幣千元員工開支的可用噸千米



### 飛機使用量



### 股價



		2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
<b>生產力</b>											
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	<b>3.55</b>	4.35	3.88	4.14	3.06	3.27	3.12	3.02	3.14	3.50
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	<b>1,793</b>	1,153	1,174	1,074	1,879	1,801	1,775	1,730	1,764	1,750
飛機使用量	每日時數	<b>7.7</b>	3.3	3.4	4.3	11.9	12.3	12.3	12.2	12.2	12.2
<b>股價</b>											
	港元										
最高		<b>8.9</b>	9.0	7.9	10.0	13.9	14.7	13.4	14.0	20.6	17.7
最低		<b>7.1</b>	6.3	6.0	5.1	9.5	9.9	10.4	10.1	12.7	13.7
年底		<b>8.2</b>	8.5	6.4	7.2	11.5	11.1	12.1	10.2	13.4	16.9
<b>股價比率 (附註)</b>											
	倍數										
市盈率		<b>5.8</b>	(7.6)	(6.7)	(1.7)	26.8	18.6	(37.8)	(69.8)	8.8	21.1
資本市值 / 國泰集團普通股股東應佔資金		<b>1.1</b>	1.3	0.8	0.9	0.7	0.7	0.8	0.7	1.1	1.3
股價 / 現金流量		<b>1.6</b>	2.6	3.5	(3.3)	2.5	2.5	7.4	5.2	3.1	5.4

附註：在適用情況下，根據年底的股價計算。



# 詞彙

## 專門術語

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

**借款淨額** 借款及銀行透支減流動資金。

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

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

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

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

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

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

**航班準時表現** 在原定啟航時間十五分鐘內起飛。

**EBITDA** 扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的盈利。

**收回款項** 由偶發業務收回的成本。

## 比率

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

$$\text{邊際利潤 / (虧損)} = \frac{\text{國泰集團股東應佔溢利 / (虧損)}}{\text{收益}}$$

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

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

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

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

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

$$\text{債務總額股份比例} = \frac{\text{借款}}{\text{國泰集團股東應佔資金}}$$

$$\text{債務淨額股份比例} = \frac{\text{借款淨額}}{\text{國泰集團股東應佔資金}}$$

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

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

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

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

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

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

# 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

國泰航空有限公司的主要國際互聯網絡網址為 [www.cathaypacific.com](http://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 43006

Providence, RI 02940-3078

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.computershare.com/investor](http://www.computershare.com/investor)

## 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《會計及財務匯報局條例》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

截至二零二三年十二月三十一日止年度

年度報告書供股東閱覽 二零二四年四月九日

股東周年大會 二零二四年五月八日

截至二零二四年六月三十日止六個月

宣佈中期業績 二零二四年八月

## 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。

印刷：香港



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

