



二零二二年
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
- 4 主席致函
- 7 行政總裁回顧與展望
- 11 業務回顧
- 25 財務評述

企業管治

- 31 董事及要員
- 34 董事局報告
- 41 企業管治報告
- 58 風險管理
- 64 可持續發展回顧

財務報表

- 68 獨立核數師報告
- 73 綜合損益及其他全面收益表
- 74 綜合財務狀況表
- 75 綜合現金流量表
- 76 綜合股東權益變動表
- 77 財務報表附註
- 126 主要附屬公司及聯屬公司
- 128 主要會計政策
- 138 業務統計數字
- 143 詞彙
- 144 公司及股東資料
- 144 免責聲明

國泰航空有限公司

國泰航空有限公司（「國泰航空」）連同旗下附屬公司香港快運航空有限公司（「香港快運」）及香港華民航空有限公司（「華民航空」）於二零二二年十二月三十一日持有共二百二十二架飛機，當中四十一架停泊於香港以外。於二零二二年十二月三十一日，旗下客運及貨運航空公司提供定期航班前往全球三十個國家及地區共八十一個目的地，包括中國內地十四個目的地。此外，集團透過代碼共享協議為另外二十一個國家及地區共一百三十一個目的地提供服務。根據國際航空運輸協會二零一九年世界航空運輸業統計報告，國泰航空集團在2019新型冠狀病毒病疫情（「疫情」）前是全球第八大國際客運航空公司及第三大國際貨運航空公司。

國泰航空於一九四六年在香港成立。過去超過七十六年間，集團一直以港為家，至今仍致力貢獻香港，不斷進行龐大投資，務求令香港發展為一個主要國際航空樞紐。未來數年將有四十八架新客機加入機隊。

國泰航空於二零二二年十二月三十一日持有一百八十一架客機及貨機。集團的其他投資還包括飲食服務、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。

香港快運為國泰航空的全資附屬公司，是一家以香港為基地的低成本航空公司，於二零二二年十二月三十一日持有二十六架飛機，在亞洲區內提供定期航班。華民航空為國泰航空的全資附屬公司，這家提供速遞服務的全貨運航空公司於二零二二年十二月三十一日營運十五架飛機，在亞洲提供定期航班及包機服務。

國泰航空持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之十六點二六股權（二零二二年間為百分之十八點一三）。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。

於二零二二年十二月三十一日，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾二萬一千二百名員工，其中在香港僱用的員工約一萬七千四百人。國泰航空及其大股東太古股份有限公司（「太古公司」）及國航的股份均於香港聯合交易所有限公司上市。

國泰航空是環球航空聯盟「寰宇一家」的創辦成員，該聯盟的服務網絡覆蓋全球超過九百個目的地。

財務及營業撮要

集團財務統計數字

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

營業統計數字 — 國泰航空

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

(a) 撇除不含資產轉讓元素的租賃後，借款淨額及債務淨額股份比例分別為港幣四百五十億六千四百萬元 (二零二一年：港幣五百三十九億七千九百萬元) 及零點七一倍 (二零二一年：零點七五倍)。詳情載於財務報表附註11。

(b) 普通股股東資金是在扣除優先股股本港幣一百九十五億元及於二零二二年十二月三十一日及二零二一年十二月三十一日分別為港幣十四億三千八百萬元及港幣八億二千四百萬元的優先股股東應佔未付累計股息後得出。

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

(d) 基本成本撇除減值及相關支出及企業重組成本。

主席致函

國家「十四五」規劃訂明香港在國家整體發展中擔當重要的角色，並特別強調加強香港國際航空樞紐的重要性。

我們致力重建航班運載能力，以滿足香港、中國內地及國際旅遊市場的需要，鞏固香港國際航空樞紐的連繫力。

賀以禮
主席



主席致函

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

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

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

財務業績

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

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

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

我們於二零二二年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金結餘為港幣二百七十二億元。感謝香港特別行政區政府同意將港幣七十八億元過渡貸款融資的提取期限再延長十二個月至二零二三年六月八日，讓我們能夠更靈活地管理流動資金。

前景

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

主席致函

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

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

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

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

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

致謝

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

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

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

主席

賀以禮

香港，二零二三年三月八日

行政總裁回顧與展望

現在我們堅定聚焦於重建國泰航空，以期為香港作出貢獻。我們努力將國泰航空與香港重新連結，並致力令香港與全世界重新接軌。為此，我們不僅要回到疫情前的狀態，還要重建國泰航空，使其表現更勝從前。

我們的使命是帶動每位乘客在人生旅途上飛躍前行，矢志成為全球最傑出服務品牌之一，使國泰成為員工、顧客及香港均感自豪的品牌。

林紹波
行政總裁



行政總裁回顧與展望

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

二零二二年回顧

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

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

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

國泰航空的業務表現

二零二二年國泰航空的客運收益增至港幣一百三十六億八千六百萬元，較二零二一年增加百分之二百一十四點九。以可用座位千米計算的可載客量增加百分之五十一點六，而以收入乘客千米計算的客運量則增加百分之二百五十八

點三。二零二二年運載乘客共二百八十萬人次，平均每日載客七千六百八十二人次，較二零二一年增加百分之二百九十一點一。運載率為百分之七十三點六，而二零二一年則為百分之三十一點一。

與此同時，二零二二年錄得的貨運收益為港幣二百六十九億九千萬元，較二零二一年減少百分之十六點六。主要由於政府增加對機組人員的檢疫要求而令可載貨量減少（尤其在上半年），以可用貨運噸千米計算的可載貨量因機組人員檢疫要求的影響而下跌百分之十九點零。以貨運收入噸千米計算的貨運量下跌百分之二十九點八，整體載貨噸數減少百分之十三點四至一千一百五十四千噸。運載率為百分之七十點六，二零二一年則為百分之八十一點四。收益率上升百分之十八點五至港幣四點六七元。

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

附屬公司及聯屬公司的業務表現

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

華民航空於二零二二年錄得溢利港幣七億七千六百萬萬元（二零二一年：溢利港幣七億四千八百萬元）。政府於二零二二

年初至五月一日對駐港貨機機組人員實施的檢疫要求，使期間該公司增加可載貨量的能力受到影響。

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

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

主要的發展

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

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

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

二零二三年及以後的展望

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

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

四大業務範疇

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

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

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

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

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

三大發展領域

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

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

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

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

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

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

展望與致謝

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

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

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

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

行政總裁

林紹波

香港，二零二三年三月八日

業務回顧

新變種病毒 Omicron 的出現，導致年初首數月的旅遊及營運限制愈見嚴格，情況以香港及中國內地尤其顯著，嚴重限制了集團營運更多航班的能力。然而，隨著香港疫情放緩，加上該等限制於五月一日開始逐步調整，我們慢慢恢復部分可運載量。

隨後幾個月，政府進一步調整香港的旅遊限制，其中最重大的一次調整是政府在九月撤銷對駐港機組人員及入境旅客的檢疫要求。這些變動讓我們在下半年可以加開比上半年更多的客運航班。

以包括國泰航空及香港快運兩家航空公司的整個集團計算，十月至十二月底共增加約三千個客運航段。集團於年底營運的可載客量約為疫情前的三分之一，相當於上半年旗下各航空公司平均可載客量總和約八倍。我們亦已恢復更多航點的客運航班，截至二零二二年底，國泰航空服務五十八個航點，較二零二二年一月時二十九個航點增加一倍。連同香港快運計算，截至二零二二年底集團共服務六十四個航點。

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

業務回顧

客運服務·國泰尊尚旅遊生活品牌·躍升生活體驗的會籍計劃

國泰航空客運服務

二零二二年政府因應疫情而實施的旅遊限制及檢疫要求，使客運收益受到限制，但仍較二零二一年增加百分之二百一十四點九至港幣一百三十六億八千六百萬元，而以收入乘客千米計算的客運量則增加百分之二百五十八點三。二零二二年國泰航空運載乘客共二百八十萬人次，平均每日載客七千六百八十二人次，較二零二一年增加百分之二百九十一點一。以可用座位千米計算的可載客量較二零二一年增加百分之五十一點六。運載率增加四十二點五個百分點至百分之七十三點六，而收益率則減少百分之十二點一至港幣九十二點七仙。

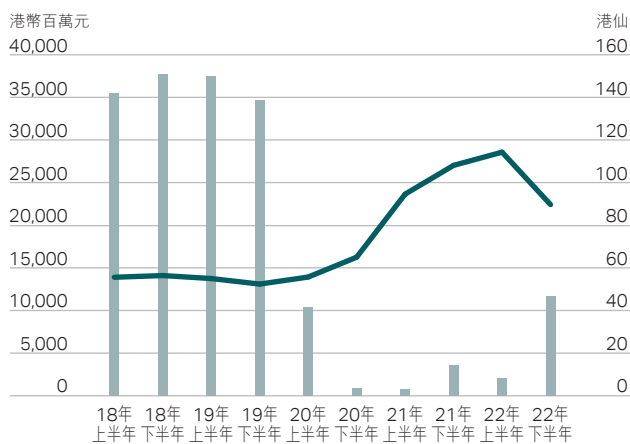
二零二二年上半年，客運業務面對的挑戰尤其艱鉅。新變種病毒Omicron的出現，導致香港特別行政區政府收緊旅遊限制及營運要求，包括禁止九個「高風險」地區的航班來港，受影響的包括國泰航空一些主要市場，以及禁止來自

一百五十三個國家及地區的旅客經香港國際機場轉機。旅遊限制嚴重影響客運需求。此外，對駐港機組人員實施的嚴格檢疫規定，嚴重限制了我們營運更多航班的能力。

香港於五月一日開始逐步放寬旅遊限制及檢疫要求，為旅遊需求帶來正面影響，使我們可以逐步恢復更多航班。政府於九月十日撤銷對駐港機組人員的檢疫安排及於九月二十六日撤銷對入境人士的檢疫安排後，航班恢復情況更為顯著。

隨著政府撤銷該等安排，由香港出發的航班需求明顯改善，我們在十一月及十二月增加超過五十萬個客位，主要是往返日本熱門航點及倫敦希斯路的航班。於二零二二年底的可載客量為疫情前的百分之三十二。此外，熱門的倫敦希斯路航線於十二月率先恢復自二零二零年以來首次提供的頭等客艙服務，讓乘客再次享受及體驗到優越的頭等客艙產品及服務。

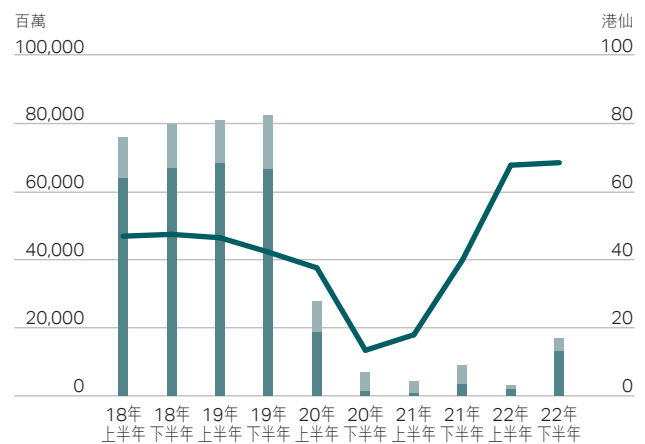
客運收益及收益率趨勢



■ 客運收益
— 乘客收益率

二零一八年至二零二零年的數據包括國泰港龍航空

可載客量、運載率及效益



■ 可用座位千米數 (可用座位千米)
■ 運載率 (可用座位千米的一部分)
— 每可用座位千米客運收益

二零一八年至二零二零年的數據包括國泰港龍航空

業務回顧

客運服務·國泰尊尚旅遊生活品牌·躍升生活體驗的會籍計劃

二零二二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
	2022	2021	變幅	2022	2021	變幅	變幅
美洲	6,868	4,870	+41.0%	76.9	40.5	+36.4個百分點	-17.2%
歐洲	4,879	2,662	+83.3%	85.1	45.5	+39.6個百分點	+0.6%
西南太平洋	2,711	3,183	-14.8%	73.8	9.0	+64.8個百分點	-23.4%
北亞	2,706	1,344	+101.3%	54.8	28.1	+26.7個百分點	-16.9%
東南亞	2,051	1,016	+101.9%	62.9	22.2	+40.7個百分點	-9.3%
南亞、中東及非洲	841	153	+449.7%	65.9	30.4	+35.5個百分點	-22.8%
整體	20,056	13,228	+51.6%	73.6	31.1	+42.5個百分點	-12.1%

獎項

- 國泰航空的一站式雲端平台，於二零二二年九月 Genesys 主辦的第十七屆年度「客戶創新大獎」中獲頒夥伴執行類別的「CX Mover – Best Cloud Implementation」獎。
- 國泰的數據驅動文化策略，於二零二二年十月國際數據公司 (IDC) 舉辦的二零二二年 IDC 未來企業大獎中獲頒「數據智慧創新獎」。
- 國泰航空的混合多雲端平台及應用程式於開源解決方案供應商 Red Hat, Inc. 舉辦的香港區二零二二年 Red Hat APAC Innovation Awards 中榮獲「Digital Transformation and Hybrid Cloud Infrastructure」獎項。
- 香港特別行政區政府於五月一日開始逐步調整旅遊限制及檢疫要求。
- 針對抵港機組人員的檢疫安排於五月一日作出調整，並於九月十日撤銷。有關調整措施有助逐步恢復更多客運航班。
- 針對入境香港旅客的檢疫安排於八月十二日作出調整，並於九月二十六日撤銷。隨著政府撤銷檢疫安排，港人的外遊意欲大幅提升。

美洲

- 根據香港特別行政區政府的地區性航班熔断機制，由加拿大及美國出發的航班於一月八日至四月一日期間禁止來港。
 - 隨著旅遊限制及檢疫要求於五月一日開始逐步調整，由美國及加拿大來港的客運需求有所增加。
 - 前往波士頓的航班於八月復航。
 - 途經香港樞紐往返美國與東南亞航點之間的過境客運量於下半年有所增加。
 - 於二零二二年十二月三十一日，我們營運航班服務美洲六個航點。
- 首要市場 — 香港及大灣區
- 香港特別行政區政府由一月及二月開始，因應九個國家的疫情而先後禁止來自該等「高風險」地區的航班來港，直至四月一日為止。
 - 香港機場管理局於一月十六日至四月一日期間，禁止來自一百五十三個「高風險」國家及地區的旅客經香港國際機場轉機或過境。
 - 設於香港國際機場的最大型商務貴賓室「玉衡堂」於四月重開，供過境香港及由香港出發前往中國內地以外任何航點的合資格旅客使用。

業務回顧

客運服務 • 國泰尊尚旅遊生活品牌 • 躍升生活體驗的會籍計劃

歐洲

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

西南太平洋

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

北亞

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

業務回顧

客運服務·國泰尊尚旅遊生活品牌·躍升生活體驗的會籍計劃

東南亞

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

南亞、中東及非洲

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

國泰 — 尊尚旅遊生活品牌

「國泰」是我們全新的主品牌，當中所代表的不僅只有空中旅程，亦代表著我們發展成為一個尊尚的旅遊生活品牌，

當中涵蓋多種相輔相成的產品與服務類別 — 航班、旅遊、購物、餐飲、身心健旅及支付。國泰航空仍然是我們引以為傲的航空公司品牌。

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

- 我們投入身心健旅的業務範疇，推出國泰身心健旅計劃，這是在國泰程式推出的嶄新虛擬健康夥伴。身心健旅計劃讓香港的國泰會員通過完成日常健康目標賺取里數。
- 我們與信諾香港達成身心健旅及保險的策略合作，共同推出「信諾國泰優越醫療保」，這是唯一可讓會員透過國泰直接賺取和使用里數的保險產品。會員亦可透過國泰網站增購一項信諾產品，通過保障健康的消費來賺取及使用里數。
- 我們與香港品牌Native Union合作打造一系列電子產品配件，如無線充電器、充電線和電子產品收納包，每件產品均以香港和國泰的顧客出發，獨具匠心。該等配件是首批國泰尊尚旅遊生活品牌產品及國泰首次進軍科技領域的試點系列，已在國泰購物平台有售。
- 我們與特色咖啡烘焙公司Blue Bottle Coffee合作，在國泰購物平台推出訂購服務。
- 我們與香港中環街市合作推出一系列禮遇，包括聯乘中環街市多家餐飲店鋪推出限定菜單和特飲。顧客於指定餐廳用膳以「里數加現金」結賬，可賺取額外里數。

業務回顧

客運服務·國泰尊尚旅遊生活品牌·躍升生活體驗的會籍計劃

- 我們與瑞士製錶品牌Breitling合作推出Navitimer B01國泰航空有限公司限量版手錶，為該享負盛名的航空腕錶品牌七十周年誌慶。該款手錶於國泰網上購物平台有售。
- 我們與香港飛機工程有限公司（「港機」）於八月合作推出國泰聯乘港機周末住宿之旅，讓航空迷享受「宅度假」體驗之餘，也可參觀港機於香港國際機場的維修機庫。
- 我們於香港太古城中心購物商場開設首間國泰實體店，為顧客提供線上線下靈活的購物體驗，顧客掃描店內產品的二維碼，進入國泰網上購物平台購物，再選擇以里數、現金或「里數加現金」結賬，可以選擇店內自取或直接將貨品送到府上。
- 所有會員均可在網上優先辦理登機手續。國泰銀卡（及以上級別）會員乘搭國泰航空時，可無限次享用機場貴賓室。
- 國泰會員會籍積分（前稱馬可孛羅會會籍積分）讓會員晉升國泰會員級別，享受更多專屬禮遇。無論是使用指定的國泰聯營信用卡簽賬消費（僅限於香港），或直接乘搭國泰航空或夥伴航空公司，均可延續會籍或晉升會籍級別。會籍積分是根據航空公司、客艙級別及航程距離計算。
- 會員透過賺取亞洲萬里通里數，兌換各式精彩獎賞。我們與超過八百家頂級生活品味及旅遊夥伴合作，為顧客帶來更多不同體驗、餐飲及時尚生活禮遇。合資格會員不但可以更快賺取里數，更可以「里數加現金」方式購買機票、用膳及於國泰購物。

躍升生活體驗的會籍計劃

一個由馬可孛羅會與亞洲萬里通合而為一，滙聚兩者優勢的嶄新會籍計劃於二零二二年八月推出。讓會員以同一會籍換取優惠禮遇和獎賞。國泰會員可以輕鬆賺取里數，以里數兌換航班、別具意義的體驗和精選人氣產品；並同樣輕易地賺取會籍積分供提升會籍級別，以獲享更多會員專屬禮遇。國泰會員可繼續享用會員專屬的服務和獎賞。

- 我們與超過八百個尊尚生活品味及旅遊夥伴合作，為一千三百多萬名會員帶來越來越多的體驗、餐飲及生活品味禮遇。
- 國泰會員無論在飛行旅程或日常生活中，都可享用優惠。
- 會員有機會預訂於十月推出的首批「國泰里賞航班」，該項禮遇提供約七萬個機位，供乘客於該月以「標準賞」兌換往來香港至大阪、首爾、曼谷、吉隆坡、宿霧、馬尼拉、河內及胡志明市的指定航班。第二批「國泰里賞航班」於十一月推出，提供前往倫敦及阿姆斯特丹的航班供會員兌換。
- 二零二二年會員兌換國泰航空機位的飛行獎勵較上年度增加百分之一百五十三，但兌換非航班類別的獎勵則增加百分之四十三。

業務回顧

貨運服務・機隊

國泰航空貨運服務

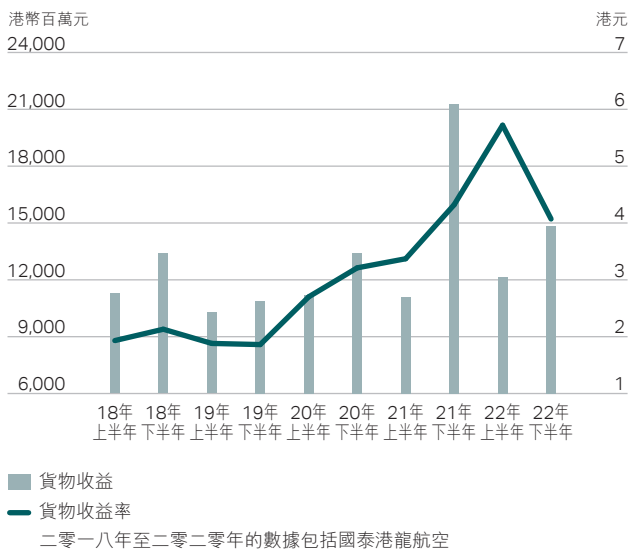
二零二二年的貨運收益為港幣二百六十九億九千萬元，較二零二一年減少百分之十六點六。二零二二年以貨運收入噸千米計算的貨運量較二零二一年減少百分之二十九點八，整體載貨噸數減少百分之十三點四至一千一百五十四千噸。以可用貨運噸千米計算的可載貨量減少百分之十九點零。貨物收益率上升百分之十八點五至港幣四點六七元，運載率平均為百分之七十點六（二零二一年：百分之八十一點四）。

二零二二年上半年，政府對駐港機組人員實施的檢疫要求對我們營運更多可載貨量的能力造成限制。政府於五月一

日撤銷對貨機機組人員的檢疫要求，及其後於九月十日撤銷對客機機組人員的檢疫要求，因此下半年營運更多可載貨量的能力得以紓緩。我們由八月開始全面恢復定期貨運航班。隨著下半年增加更多客運航班，客機腹艙提供更多載貨空間，讓我們可以為貨運客戶提供更多航線和更一致的服務。我們於二零二一年運作大量只載貨客機航班（利用客機營運只載貨的服務），但本年度運作的數量較少，尤以長途航線為甚。

全球經濟逆境及中國內地的防疫措施，使貿易往來及生產能力受到影響。與二零二一年前所未有的高峰期相比，本年度貨運高峰期的表現較為淡靜，惟收益率仍遠高於疫情前的水平。

貨運收益及收益率趨勢



可載貨量、運載率及效益



二零二二年的可用貨物噸千米數（「可用貨運噸千米」）、運載率及收益率變動如下：

	可用貨運噸千米 (百萬)			運載率 (%)			收益率	
	2022	2021	變幅	2022	2021	變幅	變幅	
國泰航空	8,181	10,094	-19.0%	70.6	81.4	-10.8個百分點	+18.5%	

業務回顧

貨運服務·機隊

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

獎項

- 二零二二年四月一日，國泰航空於二零二一年仁川機場大獎中榮獲「年度最佳貨運航空公司」殊榮。該項大獎旨在表揚於仁川國際機場致力提升運作和服務的航空公司。
- 在二零二二年九月舉行的二零二二年亞洲貨運、物流及供應鏈 (AFLAS) 頒獎禮上，國泰航空貨運連續第三年獲選為「亞洲最佳航空貨運公司」，並榮獲「年度亞太區最佳綜合貨運航空公司」獎項。
- 二零二二年十月，國泰航空貨運於第九屆 Payload Asia Awards 中榮獲「年度亞太區最佳綜合貨運航空公司」獎項。

機隊發展

- 於二零二二年底，國泰航空持有一百八十一架飛機，香港快運持有二十六架飛機，而華民航空則持有十五架飛機 (集團合共持有二百二十二架飛機)。
- 基於目前的情況，共有四十一架客機停泊於香港以外。我們已將二十四架調到外地長期停泊的飛機調回香港，並會根據營運需要調回更多飛機。

業務回顧

貨運服務·機隊

- 國泰航空於二零二二年接收五架新飛機，並預期於二零二三年再接收十一架新飛機。該等飛機均是在之前為實現機隊現代化及提升效益而落實訂購的飛機。集團相信，以其於二零二二年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金，加上隨時準備進入貸款及債務資本市場，集團具有充足的融資能力，為此項重要的機隊投資提供資金。
- 我們為六架之前為提供更多載貨空間而移除部分客艙座椅以改裝為「貨運客機」的波音777-300ER型客機重置座椅。於二零二二年十二月三十一日，已完成其中四架該等貨運客機的座椅重置，另外兩架將於二零二三年完成。

機隊資料*

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

* 於二零二二年十二月三十一日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

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

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

(a) 兩架空中巴士A321-200neo型飛機於二零二三年二月接收。

(b) 計劃在二零二三年至二零二四年間退還九架空中巴士A300-600F型貨機，以九架二手空中巴士A330F型貨機取代，讓華民航空至少在二零二四年前維持同樣十五架飛機的機隊規模。

業務回顧

數碼領先

數碼領先

國泰航空致力成為全球最傑出服務品牌之一，我們以數碼科技作為達成這個願景的一個重點策略領域。我們致力將國泰航空轉型為以強大數碼文化和能力而聞名的數碼先驅。

我們的數碼化策略建基於以客為本的精神，以及帶動乘客在人生旅途上飛躍前行的強烈願望。數碼化策略的框架圍繞著數據分析、技術創新及公司整體數碼轉型進行，並在該等領域上取得顯著成績。

- **數據分析** — 憑藉擴大後的數據庫及以大數據與機器學習為中心的成熟分析能力，我們增加數據使用量，以構思有助改善客戶服務及提升營運可靠性的方法，包括持續優化機上餐飲選擇、飛機維修時間表及資源規劃。
- **技術創新** — 我們採用人工智能等技術以改善客戶服務的效率及質素，包括與一家本地科技公司合作發展一項嶄新的「對話式AI訓練優秀平台」，用以訓練AI機械人更精準有效地回覆顧客的查詢。我們還採用其他技術以配合集團推出躍升生活體驗的國泰會籍計劃、於首個國泰實體店提供線上線下購物體驗，以及追蹤貨運進度等等。

- **數碼轉型** — 多個業務部門相繼採用敏捷式方法 (Agile Methodology) 軟件，以實行快速開發周期、改善團隊協作及提升產品質素。在推動創新方面，我們在學術研究及數據科學等學科領域上加強與本地大學的合作。二零二二年是我們推行資訊科技及數碼培訓生計劃的第九周年，該計劃繼續為香港培育更多科技專才。我們亦成功舉辦第五屆年度國泰Hackathon比賽，邀請八十位年輕創科專才匯聚國泰城總部，合力開發創新的解決方案，以提升顧客的旅遊及時尚生活體驗，以及推動可持續發展。

國泰航空在數碼轉型方面的持續成就屢獲業界肯定，獲頒多個獎項，包括在香港區二零二二年IDC未來企業大獎中獲頒「數據智慧創新獎」，以及在香港區二零二二年Red Hat APAC Innovation Awards中榮獲「Digital Transformation and Hybrid Cloud Infrastructure」獎項。

業務回顧

附屬及聯屬公司回顧

附屬及聯屬公司回顧

二零二二年來自附屬公司的虧損為港幣十七億一千五百萬元（二零二一年：虧損港幣二十億八千九百萬元），而二零二二年來自聯屬公司的虧損則為港幣六十二億九千三百萬元（二零二一年：虧損港幣十七億一千萬元）。主要附屬及聯屬公司的表現及業務回顧如下：

香港快運航空有限公司（「香港快運」）

- 香港快運是香港唯一的低成本航空公司，主要提供航班前往休閒旅遊航點。
- 香港快運一般營運航班前往曼谷、峴港、福岡、名古屋、寧波、大阪、布吉、首爾、台中及東京等二十五個目的地。
- 於二零二二年十二月三十一日，香港快運的機隊共有二十六架飛機，全部均為空中巴士窄體飛機，包括五架空中巴士A320-200型飛機、十一架空中巴士A321-200型飛機及十架空中巴士A320-200neo型飛機。機隊相當年輕，平均機齡為五點七年。
- 香港快運將於二零二三年三月起陸續接收國泰港龍航空之前訂購的十六架空中巴士A321-200neo型飛機。該等飛機是同類飛機中最具燃油效益的型號。這支現代化機隊使香港快運能夠充分利用區內的新機遇，有助加強香港作為亞洲主要國際航空樞紐的地位。
- 二零二三年香港快運將接收三架由國泰港龍航空調配至該公司的飛機。
- 於二零二二年十二月三十一日，香港快運營運定期航班前往十五個航點，包括台北、高雄及新加坡。
- 二零二二年的可載客量為九億八千三百萬可用座位千米（少於二零一九年年度化可用座位千米的百分之十），反映肆虐全球的疫情令需求大幅下降，加上香港及其他市場實施旅遊限制及檢疫要求，因此香港快運在年內大部分時間大幅縮減可載客量。已提供服務的平均運載率為百分之六十八點三，較二零二一年上升五十九點五個百分點。
- 香港快運於二零二二年錄得除稅後虧損港幣十三億五千九百萬元，而二零二一年的虧損則為港幣十九億七千八百萬元。
- 二零二二年的附帶收入滲透率佔收益總額的百分率為百分之十八點七，包括出售行李托運、優先登機、座位選擇及行政費所產生的非航班收益，全部與香港快運的低成本航空業務直接相關。

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

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元	變幅
收益			
客運服務*	646	11	+5,772.7%
貨運服務	6	2	+200.0%
其他服務及收回款項*	40	7	+471.4%
收益總額	692	20	+3,360.0%
開支			
員工	(414)	(384)	+7.8%
機上服務及乘客開支	(4)	(1)	+300.0%
著陸、停泊及航線開支	(113)	(33)	+242.4%
燃油	(128)	(8)	+1,500.0%
飛機維修	(276)	(279)	-1.1%
飛機折舊及租金	(733)	(830)	-11.7%
其他折舊、攤銷及租金	(29)	(27)	+7.4%
其他	(236)	(264)	-10.6%
營業開支	(1,933)	(1,826)	+5.9%
財務支出淨額	(389)	(328)	+18.6%
營業開支總額	(2,322)	(2,154)	+7.8%
扣除減值及相關支出及稅項前的虧損	(1,630)	(2,134)	-23.6%
減值及相關支出	-	(41)	-
稅項	271	197	+37.6%
除稅後虧損	(1,359)	(1,978)	-31.3%

* 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」。

截至十二月三十一日止年度

		2022	2021	變幅
營業統計數字 — 香港快運				
可用座位千米數（「可用座位千米」）	百萬	983	71	+1,284.5%
每可用座位千米客運收益	港仙	65.8	15.3	+330.1%
收入乘客千米數（「收入乘客千米」）	百萬	671	6	+11,083.3%
收入乘客運載人次	千位	314	8	+3,825.0%
乘客運載率	%	68.3	8.8	+59.5個百分點
乘客收益率	港仙	96.3	173.5	-44.5%
每可用座位千米成本（連燃油）	港仙	236.2	2,967.1	-92.0%
每百萬可用座位千米耗油量	桶	134	145	-7.6%
每百萬收入乘客千米耗油量	桶	197	1,644	-88.0%
每可用座位千米成本（除燃油）	港仙	223.2	2,956.4	-92.5%
每港幣千元員工開支的可用座位千米	單位	2,563	184	+1,292.9%
每員工可用座位千米	千位	1,062	70	+1,417.1%
飛機使用量	每日時數	0.9	0.1	+800.0%
航班準時表現	%	93.1	96.8	-3.7個百分點
機隊平均機齡	年	5.7	5.2	+0.5年

業務回顧

附屬及聯屬公司回顧

香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 華民航空主要為敦豪國際速遞（DHL Express）營運貨運速遞服務。
- 於二零二二年十二月三十一日，華民航空營運九架以乾租方式租用的空中巴士A300-600F型貨機、兩架以乾租方式租用的空中巴士A330-243F型貨機及四架以乾租方式租用的空中巴士A330-300P2F型客機改裝貨機。
- 華民航空提供定期航班及包機往來亞洲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。
- 二零二二年的可載貨量（以可用貨物噸千米計算）減少百分之六點二至八億八千八百萬。
- 二零二二年的航班準時表現上升一點四個百分點至百分之九十點五。
- 華民航空於二零二二年錄得的溢利較二零二一年有所增加。

為航空公司提供服務的主要附屬公司

國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）及海外航空飲食設施

- 全資附屬公司國泰航空飲食服務營運香港主要的航空飲食設施。
- 國泰航空飲食服務為香港五十八家國際航空公司提供航空飲食服務。該公司於二零二二年生產四百一十萬份機餐及處理一萬六千二百一十四班航班，即平均每日一萬一千一百零四份機餐及四十四班航班，較二零二一年分別增加百分之一百三十六及百分之十五。
- 在回應航空飲食服務需求逐步恢復的同時，該公司繼續發展非航空飲食服務，以及盡量減低營運成本及資本開支。

- 國泰航空飲食服務一直支持香港特別行政區政府的防疫工作，為香港多個社區隔離設施提供膳食服務。
- 國泰航空飲食服務於二零二二年的財務業績較二零二一年有所改善。
- 除加拿大業績按年下跌外，海外航空飲食設施於二零二二年的財務業績較二零二一年有所改善。

國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）

- 全資附屬公司國泰航空服務於香港國際機場擁有及營運集團的貨運站。國泰航空服務於二零二二年十二月三十一日為國泰航空集團及其他十七家航空公司（不包括包機客戶）提供貨物處理服務。
 - 國泰航空服務於二零二二年處理一百二十萬噸貨物，較二零二一年減少百分之十五。
 - 由於政府於二零二二年一月至五月間對駐港貨機機組人員實施限制導致國泰航空的可載貨量減少，二零二二年的財務業績較二零二一年有所倒退，繼續低於疫情前的水平，而二零二二年第四季的貨運高峰期表現遜於二零二一年。
 - 國泰航空服務啟用位於香港國際機場的全新醫藥品處理中心，該專用設施面積一千二百五十平方米，具備溫控功能，利用嶄新技術及設計，為客戶提供各類需溫控貨物的處理方案。
 - 國泰航空服務於中國內地東莞市設立一家全資擁有的外資企業，提供新的聯運物流方案，讓大灣區的托運客戶可以直接連接香港國際機場。有關業務於二零二三年首季開業。
- ##### 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。於二零二二年十二月三十一日，該公司為十七家航空公司（包括國泰航空）提供地勤服務。

業務回顧

附屬及聯屬公司回顧

- 二零二二年，香港機場地勤服務分別佔香港國際機場停機坪及地勤服務市場的百分之三十七及百分之十。停機坪業務及地勤業務處理的航班數目分別較上年度增加百分之五點六及百分之一百五十三點二。
- 二零二二年的財務業績較二零二一年有所倒退。
- 二零二二年，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，獲頒二零二一／二二年度香港國際機場安全嘉許計劃銀獎。香港機場地勤服務亦在香港環境卓越大獎中獲頒交通及物流業組別優異獎，以表揚其綠色管理成果。
- 截至二零二二年九月三十日止十二個月，國航的財務業績較截至二零二一年九月三十日止十二個月的財務業績有所倒退。
- 國航於二零二三年一月十六日向其他第三方投資者發行十六億七千六百萬股A股新股，發行所得收益共人民幣一百五十億元，集團所持國航權益因而由百分之十八點一三減至百分之十六點二六。儘管股權被攤薄，集團繼續對國航有重大影響力，並繼續將國航作為聯屬公司的權益入賬。是次交易對集團截至二零二二年十二月三十一日止年度的業績並無影響，但預計會令二零二三年錄得一項視作出售部分股份的盈利。詳情載於財務報表附註31「會計期後非調整事項」。

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，在香港設有六間服務零售顧客的洗衣店。
- 雅潔洗衣於二零二二年處理的衣物共三千萬件，而二零二一年則為三千三百萬件。二零二二年的財務業績較二零二一年有所倒退。

主要聯屬公司

中國國際航空股份有限公司（「國航」）

- 國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空集團於二零二二年十二月三十一日持有其百分之十八點一三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。我們委派代表出任國航董事會成員，並以權益法入賬處理應佔國航的業績。
- 集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表結算，因此二零二二年度的集團業績包括國航截至二零二二年九月三十日止十二個月的業績。

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，國泰航空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。
- 隨著國貨航的經濟權益於截至二零二一年十二月三十一日止年度間被攤薄，自二零二一年九月起集團應佔國貨航業績根據其延遲三個月的財務報表計算。集團二零二二年全年業績包括國貨航截至二零二二年九月三十日止十二個月的業績。

反壟斷訴訟

國泰航空面對不同法域的反壟斷訴訟，結果尚未明朗。現階段國泰航空未能就全部潛在負債作出評估，但已根據相關事實及情況按第137頁會計政策第22項作出撥備。

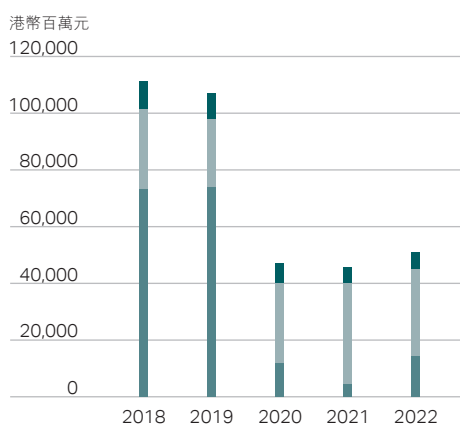
財務評述

國泰航空集團於二零二二年錄得應佔虧損港幣六十五億四千八百萬元（二零二一年：虧損港幣五十五億二千七百萬元）。國泰航空於二零二二年錄得除稅後溢利港幣十四億六千萬（二零二一年：虧損港幣十七億二千八百萬元），二零二二年來自附屬公司的虧損為港幣十七億一千五百萬元（二零二一年：虧損港幣二十億八千九百萬元），二零二二年應佔聯屬公司虧損為港幣六十二億九千三百萬元（二零二一年：虧損港幣十七億一千萬元）。

收益

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

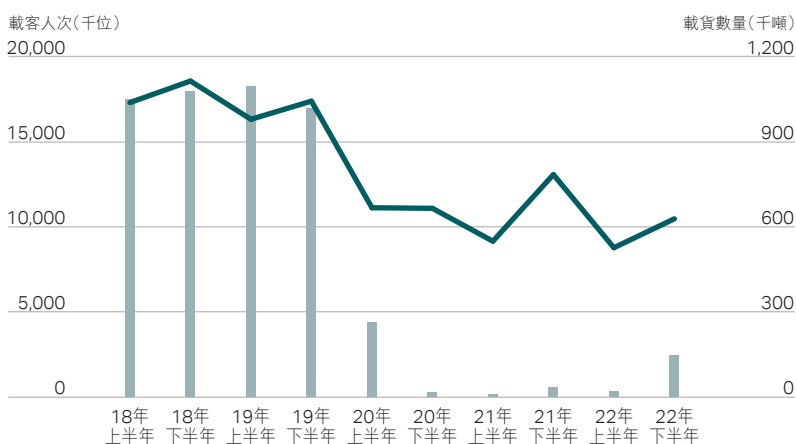
收益



■ 其他服務及收回款項
■ 貨運服務
■ 客運服務

二零一八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

二零一八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二百一十四點九至港幣一百三十六億八千六百萬元。收入乘客運載人次增加百分之二百九十一點一至二百八十萬人次，而收入乘客千米數則增加百分之二百五十八點三。
- 乘客運載率上升四十二點五個百分點至百分之七十三點六，可用座位千米數增加百分之五十一點六。
- 乘客收益率下跌百分之十二點一至港幣九十二點七仙。

- 在可用貨運噸千米數減少百分之十九點零下，貨運收益下跌百分之十六點六至港幣二百六十九億九千萬元。
- 貨物運載率下跌十點八個百分點，貨物收益率則上升百分之十八點五至港幣四點六七元。
- 收益率及運載率轉變對全年收益的影響如下：

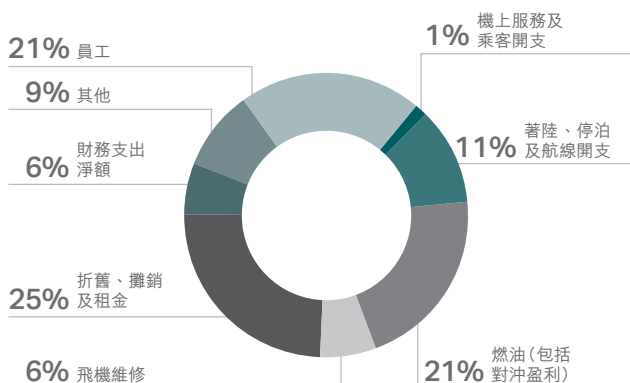
	港幣百萬元
假設乘客運載率增加一個百分點	186
假設貨物運載率增加一個百分點	382
假設乘客收益率增加港幣一仙	148
假設貨物收益率增加港幣一仙	58

營業開支

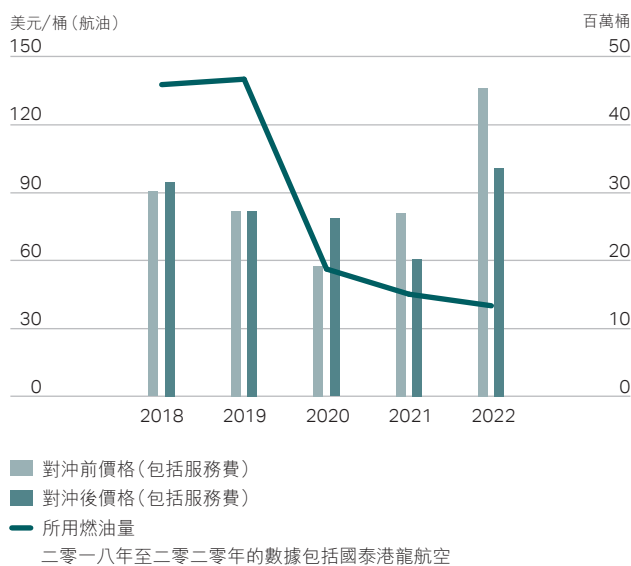
	集團			國泰航空		
	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元	變幅	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元	變幅
員工	10,571	11,298	-6.4%	8,733	9,542	-8.5%
機上服務及乘客開支	694	366	+89.6%	690	365	+89.0%
著陸、停泊及航線開支	5,590	5,743	-2.7%	5,068	5,315	-4.6%
燃油（包括對沖收益）	10,488	7,031	+49.2%	9,301	6,388	+45.6%
飛機維修	3,206	5,152	-37.8%	2,447	4,261	-42.6%
飛機折舊及租金	9,884	10,444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

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

集團營業開支總額



集團燃油價格及耗油量



營業業績分析

	2022年 上半年 港幣百萬元	2022年 下半年 港幣百萬元	2022年 全年 港幣百萬元	2021年 上半年 港幣百萬元	2021年 下半年 港幣百萬元	2021年 全年 港幣百萬元
國泰航空扣除稅項及特殊項目前 (虧損)/溢利	(1,544)	4,026	2,482	(4,545)	3,585	(960)
稅項	43	(1,065)	(1,022)	377	(193)	184
國泰航空扣除特殊項目前的除稅後 (虧損)/溢利	(1,501)	2,961	1,460	(4,168)	3,392	(776)
附屬公司扣除特殊項目前業績	(1,015)	(700)	(1,715)	(1,183)	(865)	(2,048)
國泰航空及附屬公司扣除特殊項目前的除稅後 (虧損)/溢利	(2,516)	2,261	(255)	(5,351)	2,527	(2,824)
應佔聯屬公司虧損	(2,483)	(3,810)	(6,293)	(1,310)	(400)	(1,710)
經調整國泰航空集團股東應佔 (虧損)/溢利 (附註1)	(4,999)	(1,549)	(6,548)	(6,661)	2,127	(4,534)
減值及相關支出 (附註2)	-	-	-	(501)	(317)	(818)
企業重組成本 (附註3)	-	-	-	(403)	18	(385)
非經常性項目 (附註4)	-	-	-	-	210	210
國泰航空集團股東應佔 (虧損)/溢利	(4,999)	(1,549)	(6,548)	(7,565)	2,038	(5,527)

附註：

- 1) 經調整國泰航空股東應佔虧損乃撇除減值及相關支出及企業重組成本後得出。
- 2) 國泰航空於二零二一年的減值及相關支出港幣七億七千七百萬元主要與九架預料未能於退役或交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機有關。香港快運於二零二一年的減值及相關支出港幣四千一百萬元與三架預料未能於交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機有關。
- 3) 二零二一年的離職補償及相關成本港幣三億八千五百萬元。
- 4) 二零二一年的非經常性項目反映視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利。

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
二零二一年國泰航空除稅前虧損	(960)
收益增加：	
- 客運及貨運收益	3,953
	- 客運收益增加百分之二百一十四點九，主要是由於客運量增加百分之二百五十八點三，其影響因收益率下跌百分之十二點一而被局部抵銷。
	- 貨運收益因貨運量減少百分之十六點六而下跌百分之二十九點八，其影響因收益率上升百分之十八點五而被局部抵銷。
- 其他服務及收回款項	245
	- 飛行常客獎勵計劃的收益增加，因貨運相關收入及疫情相關政府支援減少因而被局部抵銷。
成本減少 / (增加)：	
- 員工	809
	- 員工人數下跌。
- 機上服務及乘客開支	(325)
	- 因客運量上升而增加。
- 著陸、停泊及航線開支	247
	- 貨物處理成本及航線開支因貨運量下跌而減少，其影響因機組人員外派開支增加而被局部抵銷。
- 燃油 (包括對沖收益)	(2,913)
	- 燃油對沖錄得收益及耗油量減少，將油價升幅局部抵銷。
- 飛機維修	1,814
	- 因飛機飛行時數減少而下降。
- 擁有資產 (包括飛機及其他折舊、租金及財務支出淨額)	345
	- 較少租用飛機及折舊減少。
- 其他項目 (包括佣金)	(733)
	- 因獎勵兌換量、滙兌虧損及佣金增加令營銷成本及飛行常客獎勵計劃開支上升。
二零二二年國泰航空除稅前溢利	2,482

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

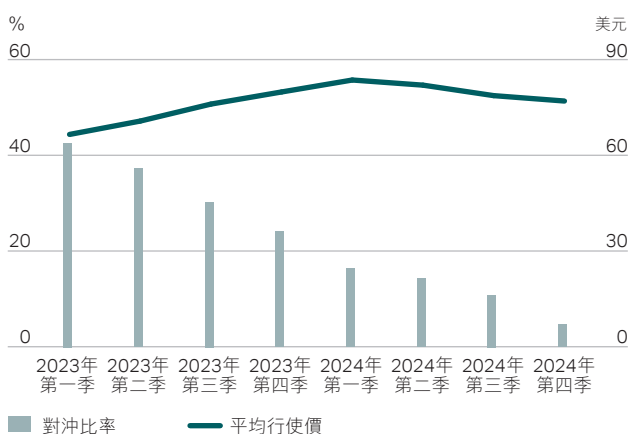
	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
燃油成本總額	14,127	9,367
燃油對沖收益	(3,639)	(2,336)
燃油成本淨額	10,488	7,031

- 二零二二年的耗油量為一千三百三十萬桶（二零二一年：一千五百萬桶），減幅為百分之十一點三，而可運載量的減幅則為百分之十一點零。
- 於二零二二年十二月三十一日，集團的燃油對沖比率列於下圖。
- 集團的政策是透過對沖某個百分比的預計耗油量，來減低所承受的油價風險。集團使用在經濟學上相等於期貨合約的燃油衍生工具以達致所想的對沖持倉。下圖顯示在某些布蘭特行使價位時對沖交易所覆蓋的預期按年耗油量的預測百分比。
- 集團並不是對油價進行投機炒賣，但利用對沖管理油價短期至中期變動的風險，從而控制燃油成本。對沖本身並非毫無風險。

股息

- 最近於二零二二年八月十三日到期應付的優先股股息延遲派付。該等股息將予累計並構成欠款（而該等欠款應有權按當前的股息率享有股息）。
- 優先股條款規定，在該等欠款完全支付前，公司將不會派發普通股股息或回購其普通股。因此二零二二年度不派發或建議派普通股股息。

預期燃油對沖比率



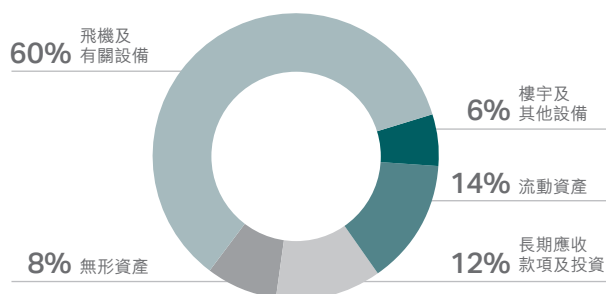
資產

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

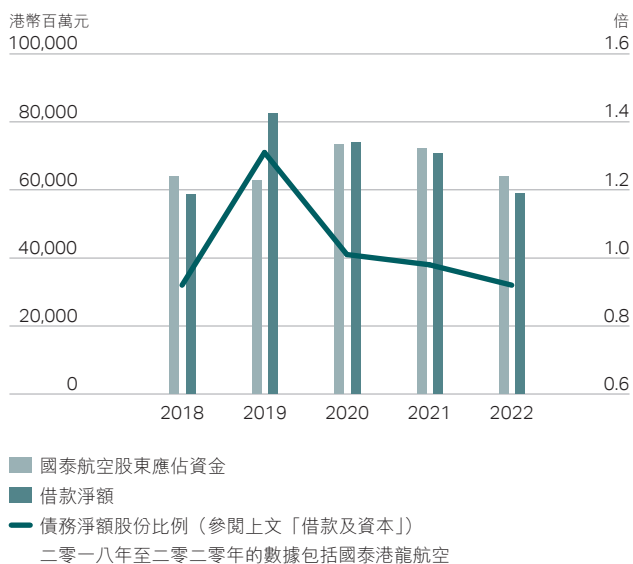
借款及資本

- 借款減少至港幣七百七十一億零六百萬元，減幅為百分之十四點二。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款減少百分之十三點五至港幣六百三十三億四千一百萬元，須於二零三五年或之前全部償還，計及衍生工具交易後，其中百分之四十三為定息借款。
- 於二零二二年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金合共港幣二百七十一億八千八百萬元，包括流動資金港幣一百八十二億七千七百萬元及已承擔的未動用信貸港幣九十億三千萬元，並扣除已抵押資金港幣一億一千九百萬元。

資產總值

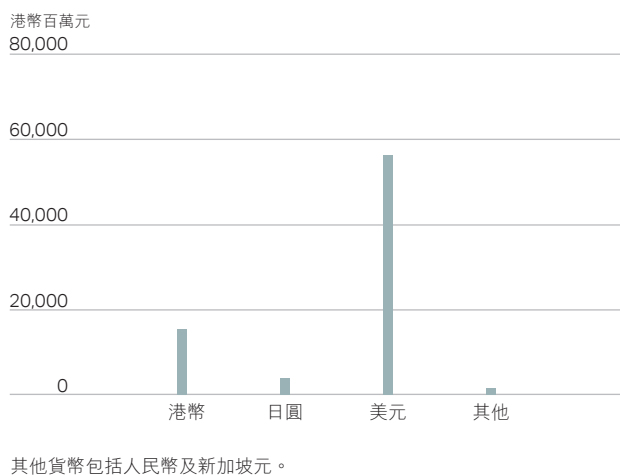


債務淨額及股本

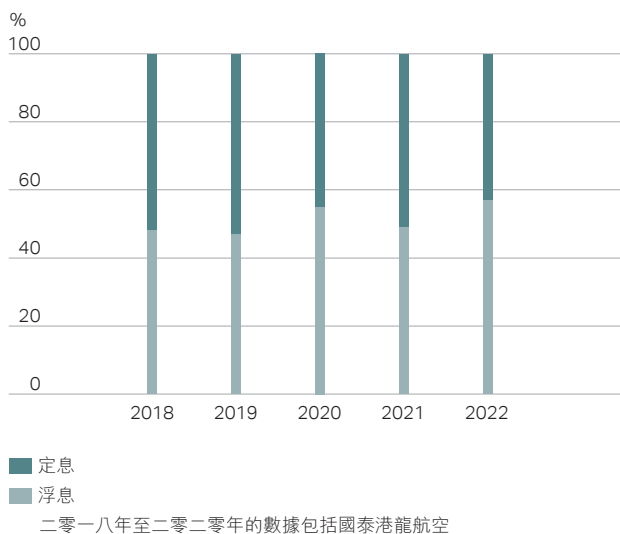


- 借款淨額(扣除流動資金)減少百分之十六點六，至港幣五百八十八億二千九百萬元。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款淨額減少百分之十六點五至港幣四百五十億六千四百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之十一點六至港幣六百三十八億七千八百萬元，原因是集團錄得港幣六十五億四千八百萬元的虧損，以及其他全面收益減少港幣十八億一千八百萬元。
- 撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，債務淨額股份比例由零點七五倍減至零點七一倍(而借款契諾為二點零倍)。計及採納《香港財務報告準則》第16號對借款淨額的影響後，於二零二二年十二月三十一日及二零二一年十二月三十一日的債務淨額股份比例分別為零點九二倍及零點九八倍。
- 有關發行股本證券(包括可轉換為股本證券的證券)所得的未用款項：
 - 於二零二零年進行價值港幣三百一十一億元的供股及發行優先股及認股權證。港幣九十六億元未動用款項已結轉至二零二二年一月一日，於二零二二年十二月三十一日仍未動用。集團擬根據公司之前披露的意圖將港幣九十六億元用於一般企業用途。

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#，現年五十七歲，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。他是負責太古股份有限公司的集團可持續發展策略及可持續發展部的董事。

韓兆傑#，現年六十一歲，自二零一七年六月一日起出任公司營運及航空服務總裁兼董事，自二零一九年七月十九日起亦擔任香港快運航空有限公司董事，以及自二零一九年一月一日起擔任香港華民航空有限公司主席，之前曾任香港飛機工程有限公司董事及集團部件及發動機服務董事。他於一九八七年加入太古集團，曾於該集團的香港特別行政區、韓國、印尼、日本及澳洲辦事處工作。他已辭任所有該等職務，自二零二三年四月一日起生效。

林紹波#，現年五十歲，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。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，現年五十二歲，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，現年五十歲，自二零二三年四月一日起獲委任為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#，現年五十一歲，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[#]，現年五十七歲，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，現年五十七歲，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。現為中國航空集團有限公司董事長及黨組書記，並任中國國際航空股份有限公司董事長及黨委書記。

麥廣能^{##}，現年六十二歲，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及太古股份有限公司董事、英國太古集團有限公司旗下全資附屬公司 Argent Energy Holdings Limited 主席、Zopa Group Limited 主席、Zopa Bank Limited 董事及 Searchlight Capital Partners 高級顧問。他於二零一三年至二零二二年擔任維珍航空有限公司及聯屬公司非常務董事，同期兼任審核委員會主席，並於二零二零年至二零二二年擔任 Global Risk Partners Limited 董事。

孫玉權，現年四十九歲，自二零二二年五月十二日起出任公司董事。他自二零二二年三月起擔任中國航空集團有限公司總會計師及黨組成員，以及中國國際航空股份有限公司黨委常委；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。

施銘倫[#]，現年四十九歲，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。

肖烽^{*@}，現年五十四歲，自二零一七年一月一日起出任公司董事。現為中國國際航空股份有限公司總會計師。

張卓平[#]，現年五十一歲，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。他曾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。

獨立非常務董事

陳智思^{*&}，現年五十八歲，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。

夏理遜^{*@}，現年六十六歲，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。

董事及要員

馬焜圖*[Ⓞ]，現年六十一歲，自二零二二年五月十二日起出任公司董事。現為WestJet Airlines Limited 及 Inmarsat 非常務董事，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、二零零九年至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，二零一二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，曾任多家航空公司的主席，亦曾任LOT Polish Airlines等多家公司的非常務董事。

董立均^{+&}，現年五十八歲，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。

公司秘書

黎穎懿，現年三十八歲，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。

英國太古集團有限公司集團僱員

+ 薪酬委員會成員

* 審核委員會成員

Ⓞ 董事局風險管理委員會成員

& 提名委員會成員

董事局報告

董事局謹向全體股東提呈截至二零二二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73頁至第137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。

主要附屬公司、其主要業務與發行資本及主要聯屬公司的詳情列於第126頁至第127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。集團截至二零二二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73頁至第137頁的財務報表內。聯屬公司的詳情載於財務報表附註9。

股息

董事局決定不宣派截至二零二二年十二月三十一日止年度中期股息。

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

為使二零二三年五月十日舉行的股東周年大會上委任代表的投票能順利處理，股東登記將於二零二三年五月五日至二零二三年五月十日（包括首尾兩天）暫停辦理，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保有權出席股東周年大會並於會上投票，所有過戶表格連同有關股票，須於二零二三年五月四日（星期四）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

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，有關集團的環境政策及表現，以及集團與其僱員、顧客及供應商的重要關係的說明以及集團與對集團有重大影響且集團的興盛繫於其上的其他人士的重要關係的說明，載於本年度報告書題為「業務回顧」及「可持續發展回顧」的章節內。在對了解集團業務的發展、表現或狀況屬必需的範圍內，有關集團遵守對集團有重大影響的有關法律及規例的情況，載於本報告書題為「業務回顧」、「企業管治報告」及「董事局報告」的章節內。

儲備

集團及公司本年度的儲備變動分別刊載於第76頁的股東權益變動表及財務報表附註21。

會計政策

主要會計政策列於第128頁至第137頁。

環境、社會及管治

公司在年度報告書所涵蓋的年度已經或將會遵守上市規則附錄二十七「環境、社會及管治報告指引」的所有適用條文。公司的環境、社會及管治表現詳情，載於公司《二零二二年可持續發展報告》及本報告書中題為「企業管治報告」及「可持續發展回顧」的章節內。

慈善捐贈

本年度期間，集團的慈善捐贈包括直接捐款港幣二百一十萬元，並提供折扣飛機票、食物及其他實物捐贈價值港幣四百二十萬元。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備的變動載於財務報表附註7，而飛機購置詳情則載於第18頁至第19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11。

股本

年內，公司或其任何附屬公司並無購買、出售或贖回公司任何股份及無行使認股權證，集團亦無採納任何股份認購權計劃。

於二零二二年十二月三十一日，已發行包括6,437,200,203股普通股、195,000,000股優先股及416,666,666股認股權證（二零二一年十二月三十一日：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19。

發行可轉換債券

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

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

截至本報告書發表日期，並無任何債券持有人行使債券轉換權。

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。

資本承擔及或有事項

集團於二零二二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27。

服務協議

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

賀以禮、白德利、韓兆傑（至二零二三年四月一日辭任公司董事為止）、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。鄧健榮在二零二三年一月一日其辭任生效前因身為公司的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。

截至二零二二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26。

重大合約

集團與香港飛機工程有限公司（「港機」）及其附屬公司廈門太古飛機工程有限公司（「廈門太古」）簽訂多項關於飛機及有關設備的維修及大修合約，其總值約佔集團二零二二年營業開支的百分之四點四。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。

持續關連交易

截至二零二二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，而太古公司擁有本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，乃本公司的關連人士。根據香港太古集團服務協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已分別刊發二零零四年十二月一日、二零零七年十月一日、二零一零年十月一日、二零一三年十一月十四日、二零一六年八月十九日、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。

董事局報告

截至二零二二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二千三百萬元。

- (b) 根據與港機及港機工程航材技術管理有限公司（「港機航材技術管理」）於二零一三年十一月十三日簽訂的框架協議（「港機二零一三年框架協議」），由港機及其附屬公司（「港機集團」）向集團互相提供以及由港機航材技術管理向港機集團互相提供服務（即就飛機、飛機發動機及飛機備件及部件的維修及相關服務，並包括航材技術管理服務及僱員借調）。有關費用於收到發票後三十天內以現金付款。港機二零一三年框架協議為期十年，已於二零二二年十二月三十一日終止。

由於港機及港機航材技術管理乃太古公司的附屬公司，而太古公司為公司主要股東之一，因此港機及港機航材技術管理為公司的關連人士。根據港機二零一三年框架協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零一三年十一月十三日的有關公告，並已將二零一三年十二月三日的有關通函發送各股東，公司已於二零一三年十二月三十一日舉行股東特別大會。

截至二零二二年十二月三十一日止年度，集團根據港機二零一三年框架協議已付／應付予港機集團的費用合共港幣二十億八千二百萬元；而港機集團應付予集團的費用則合共港幣二千六百萬元。

- (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。

截至二零二二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三千五百萬元；而國航集團應付予集團的金額則合共港幣二千六百萬元。

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

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

公司已聘用其核數師，遵照香港會計師公會頒佈的《香港鑒證業務準則》第3000號（經修訂）「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參照《實務說明》第740號「關於香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，就集團的持續關連交易作出滙報。核數師已根據《上市規則》第14A條發出載有其就集團所披露的持續關連交易的審驗結果的無保留意見函件，當中指出以下各點：

董事局報告

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

主要顧客及供應商

在本年度內，集團的五大顧客及供應商佔銷售額及採購額分別為百分之二十三點四及百分之三十九點七。集團的最大顧客佔銷售額百分之十三點一，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十六點零。

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

馬焜圖及孫玉權獲委任為董事，自二零二二年五月十二日起生效；米爾頓及趙曉航辭任董事職務，自二零二二年五月十二日起生效；宋志勇辭任董事職務，自二零二二年十一月三日起生效。公司其他所有現任董事於二零二二曆年全年任職，其名單見於本報告書題為「董事及要員」的章節中（除劉凱詩及麥皓雲外）。鄧健榮辭任董事及劉凱詩獲委任為董事，均自二零二三年一月一日起生效。施維新辭任

董事及麥廣能獲委任為董事，均自二零二三年一月十二日起生效。韓兆傑辭任董事及麥皓雲獲委任為董事，均自二零二三年四月一日起生效。

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，並可接觸公司管理層及了解信息。

獨立性確認

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

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

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，賀以禮、林紹波、施銘倫、肖烽及張卓平今年退任，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劉凱詩、麥廣能、麥皓雲、馬焜圖及孫玉權亦告退任，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24。

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

於二零二二年十二月三十一日，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，賀以禮及馬崇賢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，所有在截至二零二二年十二月三十一日止年度內或由二零二三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二零二二年十二月三十一日顯示，公司獲通知由大股東及其他人士持有的公司股份權益如下：

董事局報告

	股份數目	佔有投票權股份 百分率 (%)	權益類別 (註)
好倉			
1. 中國國際航空股份有限公司	4,827,269,423	74.99	應佔權益 (a)
2. 中國航空集團有限公司	4,827,269,423	74.99	應佔權益 (b)
3. 太古股份有限公司	4,827,269,423	74.99	應佔權益 (a)
4. 英國太古集團有限公司	4,827,269,423	74.99	應佔權益 (c)
5. 卡塔爾航空集團	643,076,181	9.99	實益 (d)
6. 財政司司長法團	416,666,666	6.47	受控制法團權益 (e)
7. 滙豐控股有限公司	364,195,439	5.65	受控制法團權益 (f)
淡倉			
1. 滙豐控股有限公司	329,241,906	5.11	受控制法團權益 (f)

註：於二零二二年十二月三十一日：

- (a) 根據《證券及期貨條例》第317條，國航、中航興業有限公司（「中航興業」）及太古公司均為公司二零零六年六月八日股東協議的一方，被視為擁有合共4,827,269,423股本公司股份的權益，包括：
- (i) 2,896,753,089股直接由太古公司持有；
- (ii) 1,930,516,334股間接由國航及其附屬公司中航興業、Super Supreme Company Limited及Total Transform Group Limited持有，包括由它們的全資附屬公司持有的股份如下：Angel Paradise Ltd. 持有472,248,545股、Custain Limited 持有351,574,615股、Easerich Investments Inc. 持有314,054,626股、Grand Link Investments Holdings Ltd. 持有310,870,873股、Motive Link Holdings Inc. 持有339,343,616股及Perfect Match Assets Holdings Ltd. 持有142,424,059股。
- (b) 中國航空集團有限公司被視為擁有合共4,827,269,423股本公司股份的權益，其附屬公司國航被視為擁有當中的權益。
- (c) 太古集團擁有太古公司股本百分之五十七點八九的權益及控制太古公司股份附有的百分之六十六點二四投票權，太古及其全資附屬公司香港太古集團被視為合共擁有4,827,269,423股本公司股份的權益。
- (d) 卡塔爾航空公司乃持有合共643,076,181股本公司股份的實益擁有人。
- (e) (i) 由財政司司長法團全資擁有的有限公司Aviation 2020 Limited並不持有本公司任何普通股股份；(ii) 根據二零二零年六月九日本公司與Aviation 2020 Limited 就發行優先股及認股權證訂立的認購協議，公司於二零二零年八月十二日發行416,666,666份認股權證，Aviation 2020 Limited 有權以該等認股權證認購不超過416,666,666股本公司普通股；(iii) Aviation 2020 Limited 倘行使所有認股權證，將持有本公司經擴大後的普通股股份約百分之六點零八。
- (f) 香港上海滙豐銀行有限公司（「滙豐銀行」）因作為其與太古公司於二零二一年一月二十七日訂立的全球證券借貸主協議中的借款方而持有該等股份。滙豐銀行乃滙豐控股有限公司所控制的法團。該等權益乃根據滙豐控股有限公司於二零二二年十一月二十三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，二零二三年三月八日

企業管治報告

企業策略、管治及文化

國泰航空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《二零二二年可持續發展報告》。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」) 附錄十四《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委員會。

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
- 獲取各董事間的共識
- 透過董事局確保公司遵循良好的企業管治常規及程序

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、韓兆傑（已辭任董事，於二零二三年四月一日生效）、劉凱詩、沈碧嘉）、七名非常務董事（馬崇賢（副主席）、白德利、麥廣能、孫玉權、施銘倫、肖烽及張卓平）及四名獨立非常務董事（陳智思、夏理遜、馬焜圖及董立均）。各董事的個人資料載於本報告書題為「董事及要員」的章節內，並登載於公司網站。

賀以禮、白德利、韓兆傑（已辭任董事，於二零二三年四月一日生效）、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，提名委員會將提呈董事局委任為董事。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、經驗及多元觀點。

於二零二三年二月二十七日，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，提名賀以禮、林紹波、劉凱詩、麥廣能、麥皓雲、馬焜圖、孫玉權、施銘倫、肖烽及張卓平，向股東推薦作為二零二三年股東周年大會參與選舉或重選（視情況而定）的人選。有關提名乃根據董事局多元化政策，在充分考慮多元化所帶來的裨益下，按照客觀準則（包括性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、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。提名委員會參照上市規則的準則後，信納馬焜圖的獨立性。

於二零二三年三月八日，董事局經審視提名委員的建議並考慮到賀以禮、林紹波、劉凱詩、麥廣能、麥皓雲、馬焜圖、孫玉權、施銘倫、肖烽及張卓平各自對董事局的貢獻及恪盡職守，建議於二零二三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。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條審視及評估獨立非常務董事的獨立性。

(c) 諮詢獨立專業顧問

有時候董事會認為他們需要專業意見以履行董事職責，也有時候董事適宜向獨立專業顧問尋求意見。董事向主席作出合理要求後，可尋求該等意見，費用由公司支付。

(d) 與公司股東溝通

公司財務總裁於中期及年度業績公佈後可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。

公司已採納股東通訊政策（載於公司網站內），鼓勵股東透過若干渠道就某些影響集團的事宜表達意見，有關渠道包括出席股東大會及／或向公司提出查詢及關注事宜。詳情請參閱下述題為「與股東及投資者溝通」的章節及股東通訊政策。

董事局成員多元化政策

董事局已採納董事局成員多元化政策（載於公司網站內），提名委員會將至少每年一次審核該政策的執行及成效。董事局的組合反映董事局成員間在有關公司策略、管治及業務的技能、經驗及多元觀點方面取得平衡，有助提升董事局的效率，有關概況於下表列述：

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相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），請參閱本報告書題為「可持續發展回顧」章節中的「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及
- 最新的財務資料

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

年齡	性別	種族	董事服務任期	技能、專業知識及經驗
39-47歲 (0%)	男性 (88%) 女性 (12%)	德國人 (6%)	1-5年 (69%)	公司行政人員 (69%) 會計、銀行及金融 (31%)
48-56歲 (44%)		澳洲人 (6%)	6-10年 (25%)	
57-66歲 (56%)		英國人 (44%) 華人 (44%)	10年以上 (6%)	

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。

二零二一年已定下二零二二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。

董事局於二零二二年內開會共六次。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47頁的列表。董事局會議的平均出席率為百分之九十三。年內全體董事均有親身或採用電子通訊方式出席董事局會議。

議程連同董事局文件在會議舉行前傳閱，讓各董事有足夠時間作準備。

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

董事局的決定須於董事局會議上投票表決，於休會期間則傳閱書面決議。

董事局會議紀錄由公司秘書負責撰寫及保存，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

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

在需要時，獨立非常務董事會私下舉行會議，討論與其本身職責有關的事項。

主席每年至少與獨立非常務董事舉行一次沒有其他董事出席的會議。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。

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 (二零二二年 三月九日立)	薪酬 委員會	董事局 安全審核 委員會	二零二二年 股東周年 大會	二零二二年 股東特別 大會	培訓 (附註)
常務董事									
賀以禮 — 主席	6/6	3/4	3/4			3/4	√	√	√
韓兆傑	6/6					4/4	√	√	√
林紹波	6/6						√	x	√
沈碧嘉	6/6	4/4	4/4				√	√	√
鄧健榮	6/6	4/4	4/4			4/4	√	√	√
非常務董事									
馬崇賢 — 副主席	6/6					0/4	√	x	√
白德利	6/6						√	x	√
宋志勇 (二零二二年 十一月三日辭任)	3/6						√		
孫玉權 (二零二二年 五月十二日獲委任)	3/6	1/2						x	√
施銘倫	6/6						√	x	√
施維新	6/6			2/2	2/2	3/4	√	x	√
肖烽	3/6	1/4	1/4				x	x	√
張卓平	6/6						√	√	√
趙曉航 (二零二二年 五月十二日辭任)	2/2	0/2					x		
獨立非常務董事									
陳智思	5/6			2/2	2/2		x	x	√
夏理遜	6/6	4/4	4/4				√	√	√
米爾頓 (二零二二年 五月十二日辭任)	3/3	2/2	2/2			2/2	√		
馬焜圖 (二零二二年 五月十二日獲委任)	3/3	2/2	2/2			2/2		√	√
董立均	6/6	3/4		2/2	2/2	4/4	√	√	√
平均出席率	93%	75%	81%	100%	100%	79%	88%	50%	

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十《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。

於二零二二年十二月三十一日，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53頁及第54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、米爾頓（二零二二年一月一日至五月十二日）、馬焜圖（二零二二年五月十二日至今）及肖烽。委員會其中兩名成員為獨立非常務董事，其中一人（前為米爾頓，現為馬焜圖）為委員會主席。行政總裁、財務總裁、風險管理總裁、集團總法律顧問及集團內部審核部總經理恆常出席該委員會的會議。

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。二零二二年內委員會共開會四次，成員包括主席（Timothy Jenkins機長）、行政總裁（由鄧健榮擔任至其辭任，後由林紹波於二零二三年一月一日獲委任後擔任）、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）及兩名非常務董事（馬崇賢及施銘倫（擔任至其辭任）或麥廣能（於二零二三年一月十二日獲委任後擔任））。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（由鄧健榮擔任至其辭任，後由林紹波於二零二三年一月一日獲委任後擔任）（委員會主席）、其他三名常務董事（韓兆傑、劉凱詩及沈碧嘉），以及四名非常務董事（馬崇賢、孫玉權、肖烽及張卓平）。麥皓雲於二零二三年四月一日正式成為常務董事後，將接替韓兆傑出任執行委員會成員。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

財務委員會於二零二二年間每月開會一次，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（由鄧健榮擔任至其辭任，後由林紹波於二零二三年一月一日獲委任後擔任），成員包括另外三名常務董事（韓兆傑、劉凱詩及沈碧嘉）、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。麥皓雲於二零二三年四月一日正式成為常務董事後，將接替韓兆傑出任財務委員會成員。

投資委員會

投資委員會於二零二三年一月十一日成立，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（韓兆傑及劉凱詩）。麥皓雲於二零二三年四月一日正式成為常務董事後，將接替韓兆傑出任投資委員會成員。投資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

提名委員會於二零二二年三月九日成立，成員包括三名非常務董事陳智思、施維新（直至其辭任後由麥廣能於二零二三年一月十二日其委任生效時擔任）及董立均。委員會成員中，兩名為獨立非常務董事，一名為委員會主席董立均。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。

提名委員會於二零二二年開會兩次，於二零二三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；

- 向董事局動議通過定立目標，在二零二七年底前將同一性別的董事比例減至不超過百分之七十；
- 就選舉副主席及委任一名獨立非常務董事、兩名非常務董事、行政總裁、顧客及商務總裁（同時為常務董事）、營運及航空服務總裁（同時為常務董事）進入董事局向董事局提出建議；及
- 就選舉及重選將於二零二三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（由施維新擔任至其辭任及由麥廣能自其獲委任後擔任，兩者於二零二三年一月十二日生效）及兩名獨立非常務董事（董立均（委員會主席）及陳智思）。

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。

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24。

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。

薪酬委員會於二零二二年十一月的會議上檢討給予常務董事的薪酬架構及水平。於二零二二年十一月的會議上，委員會審視了一份由獨立顧問公司 Mercer Limited 編製的報告，該報告確認，公司常務董事的薪酬（於財務報表附註 24 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、孫玉權及肖烽）的酬金，並為二零二一年五月十八日股東大會上經股東通過的最高總額：

酬金	2022 港幣	2021 港幣
董事酬金	575,000	575,000
審核委員會主席酬金	268,000	268,000
審核委員會成員酬金	186,000	186,000
董事局風險管理委員會主席酬金	268,000	268,000
董事局風險管理委員會成員酬金	186,000	186,000
薪酬委員會主席酬金	83,000	83,000
薪酬委員會成員酬金	60,000	60,000
提名委員會主席酬金	83,000	83,000
提名委員會成員酬金	60,000	60,000

可持續發展委員會

可持續發展委員會每年至少開會三次，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。委員會的成員包括四名常務董事（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）、人事董事、集團總法律顧問及風險管理總裁。企業事務總經理及集團可持續發展及企業責任總監恆常出席會議。

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

董事局有責任確保集團設有和維持風險管理及內部監控制度並檢討其成效。有關集團風險管治及風險管理框架、風險管理程序、二零二二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有效程度。如第 53 頁及第 54 頁所述，此責任主要由審核委員會代董事局履行。

內部監控制度建基於機構的商業道德與文化、職員的質素與能力、董事局提供的方向，以及管理層的效能。

集團內部監控架構的主要組成部分如下：

文化：董事局相信良好的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務，除了關注事件本身外，亦要留意事件的成因。

集團透過其行為守則，鼓勵僱員（及指示其如何）向有權採取所需行動的人士，匯報監控失效或懷疑監控不當的情況。

監控及審核：監控自評程序要求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加以審核，並構成審核委員會就監控工作有效程度所作的年度評估的部分內容。

監控環境所包含的政策及程序，旨在確保有關管理指示得以執行，以及處理風險的所需行動得以進行。這可能包括批准及查證、檢討、保障資產及職責分權。監控工作可分為營運、財務與合規三方面，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分析及獨立

評估。該部門定期檢討主要的風險範疇，並監察內部各單位是否遵守集團的財務、營運及合規程序。審核委員會每年商討及議定按風險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。審核報告須送交行政總裁、財務總裁、外聘核數師及被審核部門的相關管理層。主要審核結果及為解決嚴重內部監控缺失提出建議的摘要須定期呈報審核委員會，而審核委員會主席會定期就該等重大審核結果向董事局匯報。為評估集團的風險管理及內部監控制度是否足夠及其有效程度，董事局及審核委員會積極監察集團內部審核部呈交的調查結果的數目和嚴重性，以及有關部門所採取的糾正行動。

審核委員會

審核委員會的成員包括一名非常務董事（肖烽）及三名獨立非常務董事（夏理遜（委員會主席）、馬焜圖及董立均），負責協助董事局履行內部管控及其他職務。

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。

審核委員會於二零二二年間共開會四次。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。審核委員會每年與外聘核數師舉行至少兩次會議，而管理層不會列席會議。每次會議均省覽外聘核數師及集團內部審核部的書面報告。

委員會於二零二二年間的工作，包括檢討下列事宜：

- 有關集團業績表現的正式公告（包括二零二一年報告書及二零二二年中期報告及公告）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、持續經營及二零二三年度預算
- 集團對監管及法定規則的遵守
- 集團的內部監控制度
- 通過二零二三年度內部審核計劃，及檢討二零二二年度計劃進度
- 集團內部審核部的定期報告，及解決當中所識別任何事項的進展
- 重大的會計及審核事項
- 公司對於關連交易的政策及該等交易的性質
- 與外聘核數師的關係，詳情載述於第54頁及第55頁
- 公司對《企業管治守則》的遵守
- 公司的燃油對沖政策、數據管治監察計劃、數據事件上報路線圖及競爭法合規政策。

委員會已在二零二三年審核並建議董事局通過二零二二年度的財務報表。

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，以及風險管理總裁所提供的保證
- 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
- 集團內部審核部及董事局風險管理委員會匯報的重大風險
- 集團內部審核部及外聘核數師建議的工作計劃
- 由內部及外聘核數師報告所引出的重大事項
- 管理層的監控自評工作結果

根據上述檢討的結果，董事局確定而管理層亦已向董事局確定集團的風險管理及內部監控制度為有效及足夠，且全年及直至本報告書日期止，均有遵守《企業管治守則》的風險管理及內部監控條文。

外聘核數師

審核委員會是與外聘核數師（「核數師」）獨立於管理層的接觸點。核數師可直接與審核委員會主席聯絡，審核委員會主席定期與核數師會面，而管理層不會列席。

審核委員會有關核數師的職責包括：

- 向董事局建議委任核數師，以供股東通過
- 通過核數師的聘用條件
- 審視就中期及年度財務報表向核數師發出的聲明函件
- 審閱核數師的報告及其他特設文件
- 每年評定核數師的質素及效能
- 評估核數師的獨立性和客觀性，包括監察所提供的非核數服務，以確保其獨立性和客觀性不受損害及不會被視為受損害
- 通過核數及非核數費用

核數師獨立性

核數師的獨立性對審核委員會、董事局及股東非常重要。核數師每年致函審核委員會委員，確認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。根據預先核准非保證服務政策，核數師每年應在日曆年的最後一次審核委員會會議上，尋求於翌年提供非審核服務的批准。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

二零二二年支付予外聘核數師的報酬總額為港幣二千三百萬元，包括港幣一千六百萬元的審核服務費用、港幣三百萬元的稅務顧問服務費用及港幣四百萬元的其他專業服務費用。

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不當行為，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。

反賄賂政策

集團採納一項反賄賂政策，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二零二二年的執行及成效。

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，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。

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二零二二年五月十一日舉行。會議公開讓所有股東參與。出席大會的董事詳列於第47頁的列表。

於股東周年大會上，每項事宜均以決議案個別提出，以投票方式進行表決。大會於投票表決前解釋有關進行投票表決的詳細程序。會議議程為：

- 省覽董事局報告及截至二零二一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

與股東有關的二零二三年主要日期載於本報告書題為「公司及股東資料」的章節中。

憲章文件

於二零二二年十二月二十三日舉行的股東特別大會上，公司股東已批准為促進性別平等而對公司的章程細則作出修訂。修訂詳情（「新章程」）載於二零二二年十一月三十日的股東通函中。新章程（中文及英文版）刊載於公司及聯交所網站內。

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；

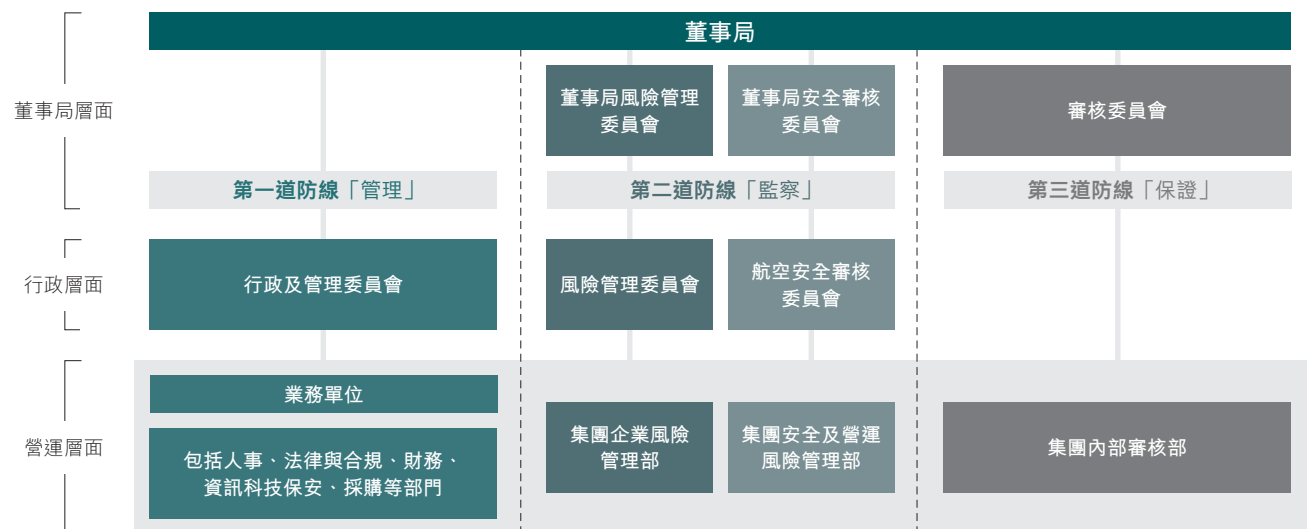
- 集團內部審核部歸類為第三道防線，該部門就集團風險管理及內部監控的成效向董事局提供獨立及客觀的保證及意見。

風險管理框架的兩項主要原則：

- 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。
- 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">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。集團航空安全審核委員會由行政總裁擔任主席，每年開會四次，向董事局安全審核委員會匯報。集團航空安全審核委員會審核與國泰航空、其附屬航空公司及營運業務的附屬公司的安全運作有關的所有事宜。該委員會由航空安全審核委員會支援，航空安全審核委員會由營運及航空服務總裁擔任主席，每月開會一次。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。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。	<ul style="list-style-type: none">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，並確保其成效。 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及風險管理委員會（見下文定義）的一般活動。風險管理委員會是由行政總裁擔任主席的執行委員會，每年開會四次。委員會審核由集團企業風險管理部提交的風險報告，其主席於每次就風險管理工作召開的會議上向董事局風險管理委員會提交報告。風險管理委員會負責制定、落實及維持集團的風險管理框架，審核所有主要風險的狀況、評估集團風險狀況的變化，以及監控第一道防線能夠將最高風險減低至可接受目標水平的程度。風險管理委員會亦負責監控集團面對的新風險及策略風險，並推動整個機構建立風險管理文化。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。

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，將按季向集團航空安全審核委員會及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，並按季更新及呈報風險管理委員會及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風險管理委員會匯報。

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。我們每年至少就環境、社會及管治風險進行一次正式評估，並向風險管理委員會及董事局風險管理委員會作出匯報。詳情載於集團《二零二二年可持續發展報告》的「我們的績效」章節中。

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，須受風險管理委員會及董事局風險管理委員會審核。董事局風險管理委員會主席以常設議程向董事局匯報該等工作。

二零二二年的重點工作

(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，包括關乎本地防疫生態的複雜環境及關乎全球復甦及烏克蘭糾紛的新興營運風險的相關工作。風險緩解工作範圍廣闊，高度關注員工福祉繼續納入其中。

由於疫情期間多條航線暫停運作，集團已就重啟個別外站完成全面的安全風險評估。該等評估確保在恢復營運前已識別所有安全、保安及健康風險並已實施適當的風險管控措施。

(b) 企業風險

二零二二年的重點在於了解及緩解三十大企業風險，以及監察風險緩解行動。在持久的疫情下，集團持續監察及評估有關風險，並監察及評估集團對管理恢復及重整業務營運期間出現的變化所作的準備情況。

在二零二二年初就疫情進行的情境策劃，以及於本年度稍後就重建及重整業務進行的跨部門評估，讓集團知道須在二零二二年實行靈活的營運規劃。我們亦深入檢視人手的規劃、與各組別機組人員的僱員及勞資關係、資訊科技服務的彈性及可用性以及品牌管理，這些都是集團逐步從疫情中走出來的主要議題。我們亦舉辦多次工作坊，以識別與集團主要策略重點有關的風險及緩解措施。

我們與主要內部持份者合作加強供應商風險管理框架，重點在於制定全面的供應商風險範圍，以及在全公司統一對供應商周期內的供應商風險進行評估及監察。此外，國泰航空於二零二二年中在整個市場索取資料，探討如何將最佳常規納入國泰航空的供應鏈風險管理中，以及進一步改善盡職審查及價值鏈風險管理機制。

我們密切追蹤最高企業風險及相關緩解措施的進度，並已開發風險工具以加強管理及監察緩解進度。

主要風險管理範疇

集團須承受多種風險，以下是集團面對現有及新興的主要風險。

(a) 由疫症等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。例如，疫情的爆發給集團帶來

了若干挑戰。世界各地實施嚴格的旅遊及檢疫限制，導致旅遊需求下降至前所未有的水平。國泰航空及香港快運由於沒有本地航空網絡及依賴跨境旅遊，因而特別受該等限制的影響。

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，包括目標流動資金餘額。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。

(b) 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。這些風險可能源於內部人手、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。若該等風險真的出現，可能會令業務增長的速度減慢，因而影響未來的業務表現。

集團已準備好迎接因取消邊境限制而帶來的機遇。由於已制定強穩的計劃，並持續進行招聘，集團正以審慎和負責任的方式恢復航班的可運載量。我們將敏捷性和靈活性納入內部程序，使業務能夠因應外部業務環境的發展及時進行調整。安全評估仍然是業務重啟及增長工作的基礎。

(c) 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。

(d) 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。

(e) 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。各主要經濟體之間正在進行的貿易談判、發展及緊張局勢，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。

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。

(f) 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。作為航空樞紐的香港國際機場與其他機場（特別是在亞洲及中東的機場）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。

(g) 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而令企業的運營受到影響。

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。

(h) 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。

(i) 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。

(j) 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。

可持續發展回顧

國泰航空致力以可持續方式營運，並將可持續發展的準則及作業指引融入所有業務當中。我們的工作進展根據六大策略範疇劃分。該等範疇包括安全、減碳、營運中的可持續性、生物多樣性、員工及社區，以此作為我們在可持續發展工作上的指引。集團鼓勵員工緩解或減低其決策對環境及社會帶來的影響，尤其是我們正從全球性疫情的影響中復甦。

在環境方面，我們將最大的努力放在氣候變化及碳減排的工作上，而另一些重要的環保工作則是增加可持續發展物料的使用及減廢。我們運作的環境管理系統獲

ISO14001:2015認證，該系統每年進行外部及內部審核一次，藉此尋求改進的機會。

在社會方面，集團視營運、員工及顧客的安全為極其重要的領域。員工是集團最重要的資產之一，我們致力為僱員提供最理想的工作及職業發展環境，以便吸引、培訓及保留最優秀的人才。集團致力關懷業務所在的社區，並讓僱員參與其中。我們在決定社區活動的優先次序時，仍會保留彈性以應付本地的特定需要。

二零二二年《國泰航空可持續發展報告》將於二零二三年四月發佈，並將登載於https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/about-us/environment/overview/introduction.html。

最新表現資料 — 國泰航空

		2022	2021	變幅
環境				
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	4.9	5.6	-12.5%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	481	491	-2.0%
每收入噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	676	650	+4.0%
耗電量	兆瓦時	28,375	28,078	+1.1%
紙張耗用量（辦公室）	噸	21	26	-19.2%
紙張回收量（辦公室及機上）	噸	61	86	-29.1%
金屬回收量（辦公室及機上）	千克	21,016	1,685	+1,147.2%
塑料回收量（辦公室及機上）	千克	1,133	1,318	-14.0%
僱員				
僱員總數	人數	16,462	16,721	-1.5%
按地域劃分				
香港	%	77.3	76.7	+0.6%pt
外站	%	22.7	23.3	-0.6%pt
按僱用類別劃分				
飛行人員	%	16.3	16.3	-
機艙服務員	%	38.4	39.9	-1.5%pt
地勤人員	%	45.3	43.8	+1.5%pt
性別多元性				
員工組合 — 女性	%	56.1	54.4	+1.7%pt
員工組合 — 男性	%	43.9	45.6	-1.7%pt
女性擔任高級職位的比例	%	25.4	28.3	-2.9%pt

國泰航空的數據已予呈列。

國泰航空集團的完整指標列表將載於《國泰航空可持續發展報告》

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

二零二二年的獎項及肯定

- 國泰航空為「富時社會責任指數」、「恒生可持續發展企業指數」、「恒生ESG50指數」及「恒生內地及香港可持續發展企業指數」的分公司。我們還在第三屆「大灣區企業可持續發展指數」獲得「成功者」評級並躋身前二十名企業。國泰航空獲納入該等外部指數，足證相對於香港及世界其他企業而言，國泰航空具有出色的環境、社會及管治表現及常規。
- 我們在二零二二年就「碳信息披露計劃」氣候變化意見調查作出回應，並取得B級評級，顯示及反映我們在應對氣候影響上具有完善的環境管理。我們更取得「轉型路徑倡議」最高的第四級評級，該計劃評估企業向低碳經濟轉型的準備情況。
- 國泰航空榮獲由渣打銀行及《信報財經新聞》合辦的「可持續企業（環境）— 領袖獎」，以表揚公司在可持續發展策略及表現上具有卓越的領導能力。
- 香港社會服務聯會「商界展關懷」獎自二零零三年設立以來，國泰航空每年均獲頒發該獎，以表揚公司履行良好企業公民的責任。
- 我們在二零二二年六月就一架全新空中巴士A321neo型飛機取得首項與可持續發展掛鈎的飛機融資。

二零二二年摘要

環境

- 為履行應對氣候變化的持續承諾，國泰航空於二零二二年推出企業可持續航空燃油計劃。有賴八家創始企業客

戶在先導階段的資助，我們得以提升可持續航空燃油的使用量，並首度於香港國際機場出發的航班採用可持續航空燃油。該計劃旨在支持國泰航空之前作出的承諾，就是在二零五零年實現淨零碳排放，以及於二零三零年達成將國泰航空所有航班的可持續航空燃油使用量提升至總耗油量百分之十的中期目標。

- 國泰航空於二零二二年與Aemetis簽訂承購協議，由二零二五年開始購入由三藩市國際機場付運的混合可持續航空燃油。
- 國泰航空集團亦支持香港國際機場於二零五零年實現淨零碳排放的長遠減碳承諾，中期目標是按二零一八年的基準，於二零三五年減少百分之五十五的地面排放量。此承諾將涵蓋集團香港地面運作的碳排放量。
- 國泰航空繼續參與多個持相同理念的業內組織，支持制定以科學為基礎的氣候變化目標及為航空業制定相關的可持續減碳行動。有關組織包括國際航空運輸協會可持續發展及環境諮詢委員會、國際民航組織航空環境保護委員會燃油專責小組、未來清潔天空聯盟、可持續航空燃料使用者組織、可持續生物燃料圓桌會議及亞太航空公司協會環境工作小組。
- 我們已達成國際航空碳抵銷和減排計劃（CORSIA）、歐盟排放交易計劃（EU ETS）及英國排放交易計劃（UK ETS）所有適用的要求，包括根據該等計劃提交及核實我們的排放數據。
- 我們已進行範疇三間接排放調查行動，以識別集團的碳排放清單，並開始滙報我們的範圍三排放，詳情將載入可持續發展報告中。

可持續發展回顧

- 我們透過自願實行的「飛向更藍天」碳抵銷計劃在二零二二年抵銷了三萬八千三百九十九噸二氧化碳。我們所有「飛向更藍天」項目均獲「黃金標準」(Gold Standard) 認證，確保項目在氣候及發展方面均達至最大的正面影響。這項抵銷計劃現已推展至我們的貨運業務。利用綜合碳排放計算器，顧客可獲得一份證明書，準確顯示他們支付的總碳排放抵銷額，用作其可持續發展審核用途。該計劃自二零零七年推出以來，我們已購買超過三十萬噸二氧化碳抵銷額。
- 國泰航空於二零一九年宣佈其目標，期望以二零一八年為基準，在二零二二年底將其單次使用塑膠足跡減半（按絕對消耗量及按每位乘客的消耗量計算）。截至二零二二年，我們已超越這項目標，將單次使用塑膠的使用量減少百分之五十六。此外，我們正檢討其他單次使用的塑膠用品，以制定新的減塑目標。
- 國泰航空於二零二二年在多個地點進行能源及廢物審核，為我們的措施及重新校驗執行程序提供資料。審核結果將有助我們制定減排和減塑的路線圖及發展路向。
- 我們加強「Flexible Benefits」僱員福利計劃，提供更佳的旅遊保險及醫療計劃。
- 我們新推出「The Future Leader Series」培訓及發展計劃，為未來培育領導人才。有關該計劃的詳情載於《可持續發展報告》。
- 在重建業務時，集團致力為所有員工創造一個共融互助的工作環境，不分性別、性取向、性別認同、殘障、家庭狀況、婚姻狀況、種族、國籍、族裔或宗教。國泰航空對擁有一個多元化的工作團隊感到自豪，並相信就是這種多元化的特質，使我們能夠為顧客提供卓越的服務。
- 我們已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。
- 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。

社會

僱員

- 於二零二二年十二月三十一日，國泰航空集團在全球僱用逾二萬一千二百名員工，其中約一萬七千四百人為在港員工。國泰航空在全球僱用超過一萬六千四百名長期員工，其中約百分之七十七為駐港員工。
- 國泰航空提升「Work Your Way」彈性工作計劃，讓員工選擇遙距工作日或交替工作時間，在編排工作時更有彈性。
- 我們推出多項政策以回應員工的需要，例如為員工提供疫苗假期及制定申訴政策。
- 疫情對香港許多弱勢社群和低收入家庭造成沉重的打擊，情況尤以二零二二年上半年為甚。為滿足他們的不同需求，我們與超過二十個不同的非牟利機構合作，在二零二二年捐贈近三十九萬件不同物品，包括毛氈、消毒用品、嬰兒用品、兒童用品、餐飲設備，以及為支援網上學習需要而提供翻新的平板電腦。
- 國泰航空集團一直與本地非牟利機構樂餉社、惜食堂及善心連基金合作，將剩餘的食物送贈予有需要的人士。二零二二年共捐出超過一百一十噸剩餘食物及約七千件月餅。

社區

可持續發展回顧

- 我們的員工亦在疫情期間參與各類義務工作，包括與唐氏綜合症人士聚會、為弱勢兒童包裝食物及透過互聯網講故事、以及為社會上有需要的人士預備及分發應急食物包。今年我們的員工已貢獻近一千七百二十小時義務工作，在這充滿挑戰的時刻支持非牟利夥伴機構，回饋社會。
- 二零二二年十一月，我們舉辦自疫情爆發以來首個國泰 Hackathon 比賽，讓八十位年輕科技專才組隊參與二十四小時的比賽，合力研發及分享創科方案。
- 國泰航空支持香港特別行政區政府的「友•導向」師友計劃，讓我們的員工以義工形式與中學生建立師友關係，透過提供意見和指導，啟發學生走向積極的人生。計劃獲二十位同事參與，為二十二位同學提供五次指導。
- 國泰航空亦支持香港特別行政區政府的「共創明Teen計劃」，支持來自弱勢家庭的中學生，幫助他們開闊眼界、加強自信、力爭上游，最終幫助他們擺脫跨代貧窮。計劃期間，將安排超過一千六百名參加者參觀我們的設施，並安排國泰義工協助。
- 國泰航空透過「零錢布施」機上籌款計劃，支持聯合國兒童基金會。該計劃自一九九一年推出以來已籌得超過港幣二億元。二零二一年（即最近期的經審核年度）籌得約港幣八十一萬元。

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73至137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,此財務報表包括於二零二二年十二月三十一日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表,以及綜合財務報表附註,包括主要會計政策概要。

我們認為,該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於二零二二年十二月三十一日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量,並已遵照香港《公司條例》妥為擬備。

意見基礎

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

關鍵審計事項

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

評估物業、廠房及設備和無形資產的減值

請參閱會計政策第2、5、6和7項及綜合財務報表附註7和8

關鍵審計事項

於二零二二年十二月三十一日，貴集團物業、廠房及設備和無形資產的賬面值分別為港幣一千一百八十八億五千五百萬元和港幣一百四十八億元。

於每個報告期完結時，管理層識別未能在未來重新投入經濟服務的資產，並根據資產的預計公允值減出售成本確認減值虧損。剩餘的物業、廠房及設備和無形資產項目被分配至各現金產生單位。如某個現金產生單位存在減值跡象，管理層根據其已折現現金流預測，將該現金產生單位的賬面價值與其可收回金額（以公允值減出售成本或根據已折現現金流預測之使用價值兩者中之較高者）互相比較，以進行減值評估。此外，如果現金產生單位包含商譽，即使不存在減值跡象，也每年對其進行減值評估。

基於預測的旅客出行需求，貴集團已重新評估營運計劃，包括飛機的計劃退役時間。根據管理層的重估結果，於截至二零二二年十二月三十一日止年度，貴集團沒有為物業、廠房及設備和商譽進行減值。

考慮到物業、廠房及設備和無形資產賬面值在綜合財務報表具重要性，且編製用於減值評估的已折現現金流預測時需要識別未能在未來重新投入經濟服務的資產並估算未來現金流、增長率和折現率，涉及管理層運用重大判斷並可能存在偏頗，因此我們將物業、廠房和設備及無形資產的減值評估列為關鍵審計事項。

我們的審計如何處理該事項

我們用來評估物業、廠房及設備及無形資產減值的審計程序包括以下各項：

- 與管理層會面及查閱董事局會議記錄和其他文件，了解貴集團最新的營運計劃；
- 評核管理層識別未能在未來重新投入經濟服務的資產的過程，並評估相關資產的可收回金額；
- 評核管理層識別現金產生單位並將資產分配至各現金產生單位以作減值評估的過程；
- 與貴集團管理層討論物業、廠房及設備和無形資產可能出現減值的跡象。對已出現減值跡象、或包含商譽的現金產生單位，評估管理層是否已根據當前的會計準則要求進行減值測試；
- 委聘畢馬威內部估值專家評核管理層的減值評估方法和重大假設，包括折現率；
- 評估編備已折現現金流預測時採用的假設，包括預測的未來收支增長率及折現率；
- 對已折現現金流預測中採用的主要假設（包括預測盈利水平和折現率）進行敏感度分析，評估是否有任何跡象顯示管理層在選擇這些假設時存有偏頗。

收益確認

請參閱會計政策第18和19項及綜合財務報表附註1和18

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>客運及貨運的銷售於提供相關運輸服務時確認為收益。於報告期末尚未提供相關運輸服務的銷售價值，根據未使用的權利進行調整並確認為合約負債。</p> <p>對於貴集團的「亞洲萬里通」常客獎勵計劃，其獎勵的價值計入合約負債。當會員乘搭貴集團航班而累積「亞洲萬里通」里數，或當貴集團向參與計劃的夥伴出售「亞洲萬里通」里數，便會產生此合約負債。當會員以「亞洲萬里通」里數進行兌換並獲提供有關貨物或服務時，合約負債會確認為收入。管理層根據單獨售價，在航班與會員通過「亞洲萬里通」計劃賺取的里數之間，分攤就可以賺取飛行里數的航班而收取的款項。</p> <p>貴集團備有精密的資訊科技系統，供追蹤每項銷售的服務提供點，以及追蹤發出「亞洲萬里通」里數及其後兌換及使用里數的情況。</p> <p>我們把收益確認列為關鍵審計事項，因為收益是貴集團的關鍵績效指標之一，而當中涉及複雜的資訊科技系統，以及需要在運輸服務收入與「亞洲萬里通」授予會員的獎勵里數的金額之間分攤收益，兩者皆會因收益記入錯誤的會計期，或為符合目標或預算而遭到操控而產生固有風險。</p>	<p>我們用來評估收益確認的審計程序包括以下各項：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 評估管理層對貴集團負責規管收益確認的資訊科技系統的一般資訊科技控制和主要應用控制在設計、實施和營運上的成效，這包括接入控制、對程式變動的控制、不同系統之間的界面及對收益確認的主要手工內部控制； • 對客貨運收益執行實質性分析程序，包括利用獨立的輸入值和由貴集團資訊科技系統生成的信息進行預測，並將預算收益與已記錄的收益互相比較； • 檢查與符合特定風險條件的與收益相關會計分錄相關的文檔記錄； • 評估管理層就「亞洲萬里通」里數所估算之單獨售價，及檢視管理層在航班與因會員通過「亞洲萬里通」計劃賺取的里數而引起的合約負債之間，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； • 查閱與「亞洲萬里通」主要合作夥伴訂立的合約，以評估是否有任何條款和條件可能會影響「亞洲萬里通」的會計處理方法。

對沖會計處理

請參閱會計政策第10項及綜合財務報表附註10、12、15、17、21和28

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。於二零二二年十二月三十一日，該等合約產生港幣十一億五千七百萬元的衍生財務資產及港幣三億五千八百萬元的衍生財務負債。</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。此外，由於2019冠狀病毒病疫情帶來經濟不確定性，管理層需要運用更多判斷進行出遊需求和油耗量預測，以作出對沖指定以及評估對沖關係是否繼續滿足相關條件。</p>	<p>我們用來評估對沖會計處理的審計程序包括以下各項：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 評估管理層對衍生金融工具及對沖會計運用的內部控制在設計、實施和營運上的成效； • 抽樣獲取訂約方就於報告日持有的衍生金融工具提供的書面函證； • 抽查管理層的對沖文件及合約，以評估對沖關係的指定是否符合當前會計準則的要求； • 與管理層討論在飛行活動和油耗量預測中所使用的假設及提出質詢，並基於各種可能出現的2019冠狀病毒病疫情復甦情況對該等估計值執行敏感度分析； • 抽樣評估並重新計算對沖有效性，並對因預測交易不再被視為極有可能發生而終止的對沖關係進行測試； • 委聘內部金融工具估值專家，抽樣重新計算衍生金融工具的年終估值，並將相關估值與貴集團的記錄金額互相比較。

綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

董事須對其他信息負責。其他信息包括刊載於年報內的全部信息，但不包括綜合財務報表及我們的核數師報告。我們對綜合財務報表的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

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

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

董事就綜合財務報表須承擔的責任

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

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

審計委員會協助董事履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

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

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

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

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

獨立核數師報告

- 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

二零二三年三月八日

綜合損益及其他全面收益表

截至二零二二年十二月三十一日止年度

	附註	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元	2022 美元百萬元	2021 美元百萬元
收益					
客運服務		14,333	4,357	1,838	558
貨運服務		30,554	35,814	3,917	4,592
其他服務及收回款項		6,149	5,416	788	694
收益總額		51,036	45,587	6,543	5,844
開支					
員工		(10,571)	(11,298)	(1,355)	(1,449)
機上服務及乘客開支		(694)	(366)	(89)	(47)
著陸、停泊及航線開支		(5,590)	(5,743)	(717)	(736)
燃油(包括對沖盈利)		(10,488)	(7,031)	(1,345)	(901)
飛機維修		(3,206)	(5,152)	(411)	(661)
飛機折舊及租金		(9,884)	(10,444)	(1,267)	(1,339)
其他折舊、攤銷及租金		(2,544)	(2,381)	(326)	(305)
其他		(4,513)	(3,622)	(578)	(464)
營業開支		(47,490)	(46,037)	(6,088)	(5,902)
未計非經常性項目的營業溢利/(虧損)		3,546	(450)	455	(58)
企業重組成本		-	(385)	-	(49)
減值及相關支出		-	(818)	-	(105)
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利		-	210	-	27
營業溢利/(虧損)	2	3,546	(1,443)	455	(185)
財務支出		(3,074)	(2,704)	(394)	(347)
財務收入		165	75	21	10
財務支出淨額	3	(2,909)	(2,629)	(373)	(337)
應佔聯屬公司虧損		(6,677)	(1,985)	(856)	(254)
除稅前虧損		(6,040)	(6,057)	(774)	(776)
稅項	4	(507)	531	(65)	68
本年度虧損		(6,547)	(5,526)	(839)	(708)
應佔：					
國泰航空普通股股東		(7,162)	(6,123)	(918)	(785)
國泰航空優先股股東	20	614	596	79	77
非控股權益		1	1	-	-
本年度虧損		(6,547)	(5,526)	(839)	(708)
每股普通股虧損					
基本及攤薄	5	(111.3) 仙	(95.1) 仙	(14.3) 仙	(12.2) 仙
本年度虧損		(6,547)	(5,526)	(839)	(708)
其他全面收益					
現時或其後可能重新歸類至損益的項目：					
現金流量對沖		(707)	2,581	(90)	331
應佔聯屬公司其他全面收益		227	211	29	27
海外業務換算產生的滙兌差額		(1,442)	691	(185)	89
現時或其後不會重新歸類至損益的項目：					
界定福利計劃		108	510	14	65
被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資價值重估(不可回撥)		(4)	(5)	(1)	(1)
本年度除稅後其他全面收益	6	(1,818)	3,988	(233)	511
本年度全面收益總額		(8,365)	(1,538)	(1,072)	(197)
應佔全面收益總額					
國泰航空普通股股東		(8,980)	(2,135)	(1,151)	(274)
國泰航空優先股股東	20	614	596	79	77
非控股權益		1	1	-	-
		(8,365)	(1,538)	(1,072)	(197)

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77頁至第127頁的附註及第128頁至第137頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

二零二二年十二月三十一日結算

	附註	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元	2022 美元百萬元	2021 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
物業、廠房及設備	7	118,855	123,990	15,238	15,896
無形資產	8	14,800	15,035	1,898	1,928
於聯屬公司的投資	9	16,492	24,532	2,114	3,145
其他長期應收款項及投資	10	3,297	3,327	423	427
遞延稅項資產	14	1,134	846	145	108
		154,578	167,730	19,818	21,504
計息負債	11	(62,463)	(67,504)	(8,008)	(8,655)
其他長期應付款項	12	(2,766)	(3,441)	(355)	(441)
其他長期合約負債	18	(282)	(478)	(36)	(61)
遞延稅項負債	14	(8,117)	(9,820)	(1,041)	(1,259)
		(73,628)	(81,243)	(9,440)	(10,416)
非流動資產淨值		80,950	86,487	10,378	11,088
流動資產及負債					
存貨		1,137	1,269	146	163
貿易及其他應收款項	15	6,921	8,296	887	1,064
待出售資產		1	48	-	6
流動資金	16	18,277	19,284	2,343	2,472
		26,336	28,897	3,376	3,705
計息負債	11	(14,643)	(22,350)	(1,877)	(2,865)
貿易及其他應付款項	17	(11,199)	(10,095)	(1,436)	(1,294)
合約負債	18	(13,537)	(7,925)	(1,735)	(1,016)
稅項		(4,023)	(2,765)	(516)	(355)
		(43,402)	(43,135)	(5,564)	(5,530)
流動負債淨額		(17,066)	(14,238)	(2,188)	(1,825)
資產總值減流動負債		137,512	153,492	17,630	19,679
資產淨值		63,884	72,249	8,190	9,263
資本及儲備					
股本	19	48,322	48,322	6,195	6,195
儲備	21	15,556	23,922	1,994	3,067
國泰航空股東應佔資金		63,878	72,244	8,189	9,262
非控股權益		6	5	1	1
股東權益總額		63,884	72,249	8,190	9,263

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77頁至第127頁的附註及第128頁至第137頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

董事

賀以禮

香港，二零二三年三月八日

董事

夏理遜

綜合現金流量表

截至二零二二年十二月三十一日止年度

	附註	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元	2022 美元百萬元	2021 美元百萬元
營業業務					
業務帶來的現金	22	21,386	11,705	2,742	1,500
已收利息		129	67	17	9
已付利息		(2,432)	(1,946)	(313)	(249)
已付稅項		(1,247)	(991)	(160)	(127)
來自營業業務的現金流入淨額		17,836	8,835	2,286	1,133
投資業務					
除現金及視同庫存現金外的流動資金(增加)/減少淨額		(183)	2,464	(23)	316
出售物業、廠房及設備所得款項		50	112	6	14
其他長期應收款項及投資增加淨額		(17)	(17)	(2)	(2)
物業、廠房及設備及無形資產支出		(3,729)	(2,276)	(478)	(292)
已收股息		1,096	–	140	–
聯屬公司還款淨額		23	210	3	27
投資業務的現金(流出)/流入淨額		(2,760)	493	(354)	63
融資業務					
新融資	11	6,115	13,906	784	1,783
借款及租賃還款	11	(22,351)	(20,838)	(2,865)	(2,672)
融資業務的現金流出淨額		(16,236)	(6,932)	(2,081)	(889)
現金及視同庫存現金(減少)/增加淨額		(1,160)	2,396	(149)	307
於一月一日結算的現金及視同庫存現金		8,573	6,166	1,099	791
滙兌差額的影響		(73)	11	(9)	1
於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金	16	7,340	8,573	941	1,099

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77頁至第127頁的附註及第128頁至第137頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

綜合股東權益變動表

截至二零二二年十二月三十一日止年度

國泰航空股東應佔部分

	股本 港幣百萬元	可轉換債券 儲備 港幣百萬元	保留溢利 港幣百萬元	投資重估 儲備 (不可回撥) 港幣百萬元	現金流量 對沖儲備 港幣百萬元	其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元	非控股權益 港幣百萬元	股東權益 總額 港幣百萬元
二零二二年 一月一日的結餘	48,322	526	19,724	(153)	2,174	1,651	72,244	5	72,249
本年度虧損	-	-	(6,548)	-	-	-	(6,548)	1	(6,547)
其他全面收益	-	-	108	(4)	(707)	(1,215)	(1,818)	-	(1,818)
本年度全面收益 總額	-	-	(6,440)	(4)	(707)	(1,215)	(8,366)	1	(8,365)
二零二二年 十二月三十一日 的結餘	48,322	526	13,284	(157)	1,467	436	63,878	6	63,884
二零二一年 一月一日的結餘	48,322	-	24,741	(148)	(407)	749	73,257	4	73,261
該年度虧損	-	-	(5,527)	-	-	-	(5,527)	1	(5,526)
其他全面收益	-	-	510	(5)	2,581	902	3,988	-	3,988
該年度全面收益 總額	-	-	(5,017)	(5)	2,581	902	(1,539)	1	(1,538)
發行可轉換債券 的權益部分	-	526	-	-	-	-	526	-	526
二零二一年 十二月三十一日 的結餘	48,322	526	19,724	(153)	2,174	1,651	72,244	5	72,249

第77頁至第127頁的附註及第128頁至第137頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

財務報表附註

損益及其他全面收益表

1. 分部資料

(a) 分部業績

	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
溢利或虧損						
銷售予外界客戶	45,899	692	3,541	904		51,036
分部之間的銷售	483	-	5	1,545		2,033
分部收益	46,382	692	3,546	2,449		53,069
分部溢利 / (虧損)	4,473	(1,241)	927	(613)	-	3,546
財務支出淨額	(1,991)	(389)	2	(531)	-	(2,909)
	2,482	(1,630)	929	(1,144)	-	637
應佔聯屬公司虧損	-	-	-	-	(6,677)	(6,677)
除稅前溢利 / (虧損)	2,482	(1,630)	929	(1,144)	(6,677)	(6,040)
稅項	(1,022)	271	(153)	13	384	(507)
本年度溢利 / (虧損)	1,460	(1,359)	776	(1,131)	(6,293)	(6,547)
非控股權益	-	-	-	(1)	-	(1)
國泰航空股東應佔溢利 / (虧損)	1,460	(1,359)	776	(1,132)	(6,293)	(6,548)
其他分部資料						
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

財務報表附註

損益及其他全面收益表

1. 分部資料 (續)

	2021					
	國泰航空 港幣百萬元	香港快運 港幣百萬元	華民航空 港幣百萬元	航空公司 相關服務 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
溢利或虧損						
銷售予外界客戶	41,829	20	3,106	632		45,587
分部之間的銷售	355	-	57	1,718		2,130
分部收益	42,184	20	3,163	2,350		47,717
分部溢利/(虧損)(未計企業重組 成本、減值及相關支出)	1,222	(1,806)	898	(554)	-	(240)
企業重組成本	(385)	-	-	-	-	(385)
減值及相關支出	(777)	(41)	-	-	-	(818)
分部溢利/(虧損)	60	(1,847)	898	(554)	-	(1,443)
財務支出淨額	(1,972)	(328)	(1)	(328)	-	(2,629)
	(1,912)	(2,175)	897	(882)	-	(4,072)
應佔聯屬公司虧損	-	-	-	-	(1,985)	(1,985)
除稅前(虧損)/溢利	(1,912)	(2,175)	897	(882)	(1,985)	(6,057)
稅項	184	197	(149)	24	275	531
本年度(虧損)/溢利	(1,728)	(1,978)	748	(858)	(1,710)	(5,526)
非控股權益	-	-	-	(1)	-	(1)
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	(1,728)	(1,978)	748	(859)	(1,710)	(5,527)
其他分部資料						
折舊及攤銷	11,219	869	5	693		12,786
購買物業、廠房及設備及無形資產	5,938	430	-	63		6,431

(i) 國泰航空提供全面的國際客運及貨運服務。管理層認為並無適合的基礎將營運業績分配至客運及貨運業務，故此在披露時，並不將該等業績分為不同的業務分部。

(ii) 香港快運是一家低成本客運航空公司，在亞洲區內提供定期航班。

(iii) 華民航空提供航空貨運速遞服務，在亞洲區內提供定期航班。

(iv) 航空公司相關服務包括航空飲食、貨運站、地勤服務及商業洗衣等支援航空公司的業務。

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

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

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

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

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

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. 營業溢利 / (虧損)

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

財務報表附註
損益及其他全面收益表

3. 財務支出淨額

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
– 按攤銷成本列賬的租賃負債	1,084	905
– 銀行借款及透支		
– 須於五年內全部清還	622	411
– 毋須於五年內全部清還	342	283
– 其他借款		
– 須於五年內全部清還	666	546
– 毋須於五年內全部清還	315	341
	3,029	2,486
來自流動資金的收入：		
– 專業投資管理資金及按公允值計入損益的其他流動投資	(30)	(9)
– 銀行存款及其他	(135)	(66)
	(165)	(75)
公允值變動：		
– 衍生金融工具虧損	45	218
	2,909	2,629

在上列數字中，因配對安排而帶來的財務收入及支出已化為淨額。

衍生金融工具的公允值變動包括來自被界定為按公允值計入損益的衍生工具的盈利淨額港幣七千四百萬元（二零二一年：盈利淨額港幣二千五百萬元）。

4. 稅項

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	143	141
– 海外稅	463	142
– 歷年撥備不足	384	17
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉（附註14）	(483)	(831)
	507	(531)

香港利得稅乃以本年度的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五（二零二一年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地的稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見財務報表附註27(c)）。

財務報表附註

損益及其他全面收益表

4. 稅項 (續)

稅項(支出)/抵免與按適用稅率和除稅前虧損所計算的金額間的差異可分析如下：

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

有關遞延稅項的詳細資料載於財務報表附註14。

5. 每股普通股虧損

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

(a) 上表的金額是指國泰航空普通股股東應佔虧損，即計及非控股權益及歸類為股本的累計優先股持有人應佔股息後的本期虧損。

(b) 二零二零年八月十二日，公司發行供持有人認購最多416,666,666股普通股的認股權證。公司於二零二一年二月五日發行可轉換債券，供持有人轉換最多786,464,410股普通股。公司於二零二二年及二零二一年十二月三十一日的認股權證及可轉換債券對每股普通股虧損具反攤薄作用，且截至二零二二年及二零二一年十二月三十一日止年度概無其他可攤薄的潛在普通股，因此每股普通股攤薄虧損與每股普通股基本虧損相同。

6. 其他全面收益

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於年內確認的盈利	3,011	4,684
– 轉撥至損益的盈利(附註21)	(3,792)	(1,836)
– 遞延稅項(附註14)	74	(267)
應佔聯屬公司其他全面收益		
– 於年內確認	227	211
海外業務換算產生的滙兌差額		
– 於年內確認的(虧損)/盈利	(1,442)	724
– 視作出售部分股份時重新歸類至損益	-	(33)
界定福利計劃		
– 於年內確認的重新計量盈利(附註13)	105	561
– 遞延稅項(附註14)	3	(51)
被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資價值重估(不可回撥)		
– 於年內確認的虧損	(4)	(5)
本年度其他全面收益	(1,818)	3,988

財務報表附註

財務狀況表

7. 物業、廠房及設備

	飛機及有關設備		其他設備		土地及樓宇			總額 港幣百萬元
	擁有 港幣百萬元	使用權 資產 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	使用權 資產 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	使用權 資產 港幣百萬元	興建中 港幣百萬元	
成本								
二零二二年一月一日的結餘	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
二零二一年一月一日的結餘	135,383	63,236	5,474	312	15,404	8,119	20	227,948
增購	1,429	4,245	72	4	38	103	-	5,891
出售	(2,076)	(1,820)	(153)	(3)	(251)	(1,188)	-	(5,491)
重新歸類至待出售資產	-	-	(34)	-	-	-	-	(34)
調撥	5,086	(5,086)	-	-	-	-	-	-
其他使用權資產調整	-	(32)	-	2	-	429	-	399
二零二一年十二月三十一日的結餘	139,822	60,543	5,359	315	15,191	7,463	20	228,713
累積折舊及減值								
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
本年度折舊	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
二零二一年一月一日的結餘	59,657	21,316	4,058	86	7,948	2,958	-	96,023
該年度折舊	6,034	4,303	212	60	695	921	-	12,225
減值	698	263	-	-	49	-	-	1,010
出售	(1,669)	(1,820)	(151)	(3)	(251)	(617)	-	(4,511)
重新歸類至待出售資產	-	-	(24)	-	-	-	-	(24)
調撥	2,968	(2,968)	-	-	-	-	-	-
二零二一年十二月三十一日的結餘	67,688	21,094	4,095	143	8,441	3,262	-	104,723
賬面淨值								
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
二零二一年十二月三十一日的結餘	72,134	39,449	1,264	172	6,750	4,201	20	123,990

財務報表附註

財務狀況表

7. 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三十二億八千三百萬元（二零二一年：港幣四十三億五千二百萬元），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23及11。

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期內確認於損益中。

(i) 飛機及有關設備

集團已透過租賃合約取得飛機及有關設備的使用權。

集團於二零二二年十二月三十一日根據若干租賃合約持有三十七架飛機（二零二一年：三十八架），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。餘下的租約期限由兩個月至十二年不等。

集團於二零二二年十二月三十一日亦根據若干租賃合約持有四十九架飛機（二零二一年：五十八架），其中四十八架（二零二一年：五十八架）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十一年不等。一架飛機於年底前終止租賃，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)	
	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
飛機及有關設備	28,683	30,887	5,228	5,719

(ii) 其他設備

集團根據若干租約租用其他設備，租用期由一年至四年不等。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

7. 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。相關租約為期在二十五年內到期。

(iv) 供自用租賃物業

集團根據若干租約租用其他物業，租用期由一年至十一年不等。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。於二零二二年十二月三十一日，在擁有的飛機及有關設備賬項內，包括集團已支付的預付款項港幣二十九億六千四百萬元（二零二一年：港幣二十七億九千九百萬元）。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及有關保險單。詳情載於財務報表附註11。
- (d) 截至二零二二年十二月三十一日止年度間，集團的現金產生單位及非財務資產未有確認減值。

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

8. 無形資產

	商譽 港幣百萬元	電腦軟件 港幣百萬元	其他 港幣百萬元	無形資產 總額 港幣百萬元	預繳款項 港幣百萬元	無形資產及相關 預繳款項總額 港幣百萬元
成本						
二零二二年一月一日的結餘	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
二零二一年一月一日的結餘	11,654	7,898	39	19,591	-	19,591
增購	-	532	-	532	8	540
出售	-	(5)	-	(5)	-	(5)
二零二一年十二月三十一日的結餘	11,654	8,425	39	20,118	8	20,126
累積攤銷及減值						
二零二二年一月一日的結餘	39	5,024	28	5,091	-	5,091
本年度攤銷	-	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
二零二一年一月一日的結餘	39	4,467	24	4,530	-	4,530
該年度攤銷	-	557	4	561	-	561
二零二一年十二月三十一日的結餘	39	5,024	28	5,091	-	5,091
賬面淨值						
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
二零二一年十二月三十一日的結餘	11,615	3,401	11	15,027	8	15,035

財務報表附註

財務狀況表

8. 無形資產 (續)

分配予集團各現金產生單位的商譽如下：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
國泰航空	7,884	7,884
香港快運	3,616	3,616
其他	115	115
	11,615	11,615

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

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

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批准的業務計劃作出。該等業務計劃反映截至報告日的最新發展。管理層的預期反映迄今為止的表現，乃根據管理層於經濟衰退時期的經驗而作出，符合其認為市場參與者可能作出的假設。

對於國泰航空現金產生單位，評估假設因防疫措施的放寬及客運復甦，客運量預計於二零二四年底逐步回復至疫情前的水平。二零二五年至二零三二年間客運量將逐步增長。然而，由於香港國際機場新設的三跑道系統帶來相關的激烈競爭，十年期預測收益效率預計會低於歷史水平。超過十年的現金流量按估計的一般年度增長率百分之三（二零二一年：百分之二點二五）推算，而該增長率並不超過航空業的長期平均增長率（國際航空運輸協會最近二十年的全球預測為百分之三點三）。現金流出包括資本及維修開支，包括購買飛機及其他物業、廠房及設備。採用的貼現率為百分之九點五（二零二一年：百分之七點三），此貼現率並未計及稅項，並反映相關分部的特定風險。此評估令現金產生單位截至二零二二年十二月三十一日的賬面值尚有餘額，因此沒有作出減值。

對於香港快運現金產生單位，評估反映因預計短途及區內休閒旅遊需求率先回升，加上廉價航空需求模式的穩定增長（尤其因三跑道系統的啟用），其復甦速度將較國泰航空為快。正如國泰航空，為期十年的預測被視為適合的做法。超過十年的現金流量按估計的一般年度增長率百分之三（二零二一年：百分之二點二五）推算。採用的貼現率為百分之十一點三（二零二一年：百分之十一）並未計及稅項，及反映香港快運分部的特定風險。此評估令現金產生單位截至二零二二年十二月三十一日的賬面值尚有餘額，因此沒有作出減值。

對於旗下航空相關服務現金產生單位，其減值測試在相關範圍內採用與國泰航空現金產生單位一致的復甦假設。此評估令現金產生單位截至二零二二年十二月三十一日的賬面值尚有餘額，因此沒有作出減值。

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

財務報表附註

財務狀況表

9. 於聯屬公司的投資

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
應佔資產淨值		
– 香港上市	7,718	16,178
– 非上市	5,435	4,721
商譽	3,317	3,588
	16,470	24,487
減：減值虧損	(56)	(56)
	16,414	24,431
聯屬公司所欠借款	78	101
	16,492	24,532

主要聯屬公司詳列於第127頁。

(a) 國航

於二零二二年十二月三十一日結算，國航（於香港上市的聯屬公司）的股份市值為港幣一百八十三億零四百萬元（二零二一年：港幣一百四十三億二千七百萬元）。

國航被視為對集團具重大意義，集團應佔其資產及負債與業績撮述如下：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
聯屬公司下述賬項總額		
– 流動資產	30,308	27,510
– 非流動資產	305,869	324,443
– 流動負債	(102,810)	(100,513)
– 非流動負債	(193,397)	(161,862)
收益	70,470	101,042
來自持續營運的虧損	(44,663)	(18,245)
其他全面收益	1,810	1,492
全面收益總額	(42,853)	(16,753)
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	39,970	89,578
– 按實際權益計算集團應佔聯屬公司資產淨值 (二零二二年：百分之十八點一三；二零二一年：百分之十八點一三)	7,247	16,240
– 相互持股的影響及其他	471	(62)
– 商譽	3,317	3,588
	11,035	19,766

財務報表附註

財務狀況表

9. 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。

國泰航空於二零二二年十二月三十一日持有國航二十六億三千四百萬股股份，即百分之十八點一三權益（二零二一年：百分之十八點一三），透過於國航董事會的代表對國航有重大影響，因此國泰航空應佔國航業績作權益入賬。

集團按國航延遲三個月的賬目入賬。集團二零二二年的業績包括國航截至二零二二年九月三十日止十二個月的業績。

(b) 國貨航

隨著集團於國貨航的經濟權益在截至二零二一年十二月三十一日止年度內被攤薄後，集團應佔國貨航的業績自二零二一年九月起延遲三個月結算。因此集團於二零二一年的業績包括國貨航截至二零二一年九月三十日止九個月的業績。集團於二零二二年的業績包括國貨航截至二零二二年九月三十日止十二個月的業績。

(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：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
個別不具重大意義的聯屬公司賬面總值	5,457	4,766
集團應佔該等聯屬公司總額		
– 來自持續營運的溢利	1,249	940
– 其他全面收益	(402)	136
– 全面收益總額	847	1,076

10. 其他長期應收款項及投資

	2022 港幣百萬元	2021 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）	47	51
– 按公允值計入損益	793	705
按攤銷成本計量的其他長期應收款項	934	906
衍生財務資產 — 長期部分	100	243
退休福利資產（附註13）	1,423	1,422
	3,297	3,327

財務報表附註

財務狀況表

11. 計息負債

	附註	2022		2021	
		流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元
貸款及其他借款	(a)	8,490	36,676	16,061	39,061
租賃負債	(b)	6,153	25,787	6,289	28,443
		14,643	62,463	22,350	67,504

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

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

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

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

財務報表附註

財務狀況表

11. 計息負債 (續)

(a) 貸款及其他借款

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
銀行貸款		
– 有抵押	23,821	27,052
– 無抵押	2,210	8,043
其他借款		
– 有抵押	5,534	5,205
– 無抵押	13,601	14,822
	45,166	55,122
列於流動負債中須於一年內償還的款項	(8,490)	(16,061)
	36,676	39,061
償還如下：		
銀行貸款		
– 一年內	6,297	13,772
– 一年至兩年	5,076	4,815
– 兩年至五年	11,168	11,480
– 五年以上	3,490	5,028
	26,031	35,095
其他借款		
– 一年內	2,193	2,289
– 一年至兩年	2,002	2,188
– 兩年至五年	13,048	13,553
– 五年以上	1,892	1,997
	19,135	20,027
列於流動負債中須於一年內償還的款項	(8,490)	(16,061)
	36,676	39,061

於二零二二年十二月三十一日，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（二零二一年：飛機及有關設備港幣五百三十四億九千五百萬元）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（二零二一年：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一百六十四億零六百萬元（二零二一年：港幣二百二十二億七千八百萬元）。

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

於二零二二年十二月三十一日，集團有以資金及其他投資作配對的貸款總額為港幣二百六十億零三千八百萬元（二零二一年：港幣三百二十二億三千五百萬元）。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

11. 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。該批債券列為複合金融工具入賬，包含負債及權益部分。

於二零二二年十二月三十一日，負債部分的賬面值為港幣六十三億六千六百萬元（二零二一年：港幣六十二億五千六百萬元）。

(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：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
將來的應付款額	37,819	38,156
將來各期的利息支出	(5,879)	(3,424)
將來應付款額的現值	31,940	34,732
列於流動負債中須於一年內償還的款項	(6,153)	(6,289)
	25,787	28,443

將來應付款額的現值應支付如下：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
一年內	6,153	6,289
一年至兩年	5,085	6,011
兩年至五年	9,938	10,572
五年以上	10,764	11,860
	31,940	34,732

將來未貼現的應付款額列述如下：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
一年內	7,417	7,038
一年至兩年	6,153	6,635
兩年至五年	12,079	11,717
五年以上	12,170	12,766
	37,819	38,156

財務報表附註

財務狀況表

11. 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
二零二一年一月一日的結餘	55,495	37,634	93,129
來自融資現金流量的變動			
– 新融資	13,291	615	13,906
– 還款	(13,842)	(6,996)	(20,838)
其他變動			
– 滙兌虧損 / (盈利)	155	(274)	(119)
– 新租賃引致的變動	–	4,157	4,157
– 更改租賃引致的變動	–	399	399
– 終止租賃引致的變動	–	(609)	(609)
– 已收疫情相關租金優惠	–	(301)	(301)
– 已發行可轉換債券權益部分	(526)	–	(526)
– 其他	549	107	656
二零二一年十二月三十一日的結餘	55,122	34,732	89,854

財務報表附註

財務狀況表

12. 其他長期應付款項

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
遞延負債	2,625	3,257
衍生財務負債 — 長期部分	141	184
	2,766	3,441

集團並無不符合作對沖會計處理的衍生財務負債（二零二一年：港幣五千八百萬元已納入上述賬目內，但納入貿易及其他應付款項內的港幣二千九百萬元除外）。

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三十億六千九百萬元（二零二一年：港幣四十一億八千七百萬元）。年內的變動如下：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
一月一日的結餘	4,187	5,718
額外撥備	446	445
撥回	(916)	(190)
已用撥備	(648)	(1,786)
十二月三十一日的結餘	3,069	4,187
納入貿易及其他應付款項中預期於一年內動用的金額	(499)	(1,653)
納入上述遞延負債	2,570	2,534

13. 退休福利

集團為其香港及若干海外地方的僱員提供多項界定福利及界定供款退休計劃。各計劃的資產由獨立的信託管理基金持有。香港的退休金計劃是根據《職業退休計劃條例》及《強制性公積金計劃條例》（「強積金條例」）註冊，並符合該等條例的規定。大部分在外地聘請的僱員，其退休福利按當地情況而作出適當安排。

集團提供以下各主要計劃：

(a) 界定福利退休計劃

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

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。

財務報表附註

財務狀況表

13. 退休福利 (續)

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。

就香港的計劃披露的資料由一家獨立精算公司美世(香港)有限公司根據香港《職業退休計劃條例》的規定每三年製備的精算估值為基準。期間相關披露資料及估值由集團界定福利計劃的主要管理經理 Cannon Trustees Limited 每年更新。最近期為香港的計劃進行的估值由美世就截至二零二一年十二月三十一日止年度編製。

集團因推行其界定福利退休計劃而面對多項風險，其中最大的風險為市場風險。

市場風險可能引致虧損及盈利，並包括價格風險、息率風險及貨幣風險，以及僅影響個別投資或其發行人的因素或僅限於某個市場的風險。市場風險主要透過委託投資經理進行分散投資予以管理。投資經理受協議管轄，該等協議規定了投資的表現目標，有關目標是參考認可基準及接近此基準的預期模擬誤差而釐定。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。

於二零二二年十二月三十一日，信託管理基金持有的計劃資產佔集團的責任百分之一百三十六點五(二零二一年：百分之一百三十五點五)。

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
於損益確認的支出淨額：		
當期服務費用	122	155
利息收入淨額	(15)	(14)
計入員工成本的總額	107	141
計劃資產實際(虧損)/回報	(57)	341
	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
於財務狀況表確認的資產淨值：		
已提撥責任現值	3,900	4,002
計劃資產公允值	(5,323)	(5,424)
退休福利資產(附註10)	(1,423)	(1,422)

財務報表附註

財務狀況表

13. 退休福利 (續)

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
已提撥責任現值的變動如下：		
一月一日的結餘	4,002	4,991
重新計量：		
– 財務假設的變動產生的精算盈利	(294)	(146)
– 經驗虧損 / (盈利)	27	(163)
本年度變動		
– 當期服務費用	122	155
– 利息支出	90	75
– 僱員供款	2	3
– 已付福利	(846)	(954)
– 調撥	797	41
十二月三十一日的結餘	3,900	4,002

界定福利責任的加權平均期限為七年 (二零二一年：五年)。

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
計劃資產公允值的變動如下：		
一月一日的結餘	5,424	5,986
本年度變動		
– 不包括利息收入的計劃資產 (虧損) / 回報	(162)	252
– 利息收入	105	89
– 僱員供款	2	3
– 僱主供款	3	7
– 已付福利	(846)	(954)
– 調撥	797	41
十二月三十一日的結餘	5,323	5,424

於二零二二年十二月三十一日及二零二一年十二月三十一日止年度內並未錄得縮減收益 / 虧損。

年內計劃並無任何修訂。

財務報表附註

財務狀況表

13. 退休福利 (續)

	2022		2021	
	港幣百萬元	%	港幣百萬元	%
計劃資產公允值如下：				
股本證券				
– 亞太區	355	7	252	5
– 歐洲	238	4	249	5
– 美洲	715	13	764	14
– 新興市場	535	10	750	14
債券				
– 環球	1,602	30	893	16
– 新興市場	118	2	128	2
絕對回報基金	896	17	1,073	20
現金	864	17	1,315	24
	5,323	100	5,424	100

於二零二二年十二月三十一日，百分之九十的股本證券及百分之四十三的債券於活躍市場報價（二零二一年十二月三十一日：分別為百分之九十六及百分之二十一），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。

供款是根據精算估值提出的建議計算。集團預期在二零二三年向該等計劃供款港幣三千二百萬元。

	2022	2021
重大精算假設（以加權平均數顯示）如下：		
貼現率	5.00%	2.08%
預期未來薪酬增加比率	2.62%	2.50%

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，於二零二二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%	
	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
貼現率	135	83	(141)	(86)
預期未來薪酬增加比率	(94)	(74)	96	71

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

財務報表附註

財務狀況表

13. 退休福利 (續)

(b) 界定供款退休計劃

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

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

按照該等計劃的條款，除公司的供款外，僱員可選擇按其月薪的零至百分之十供款。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八千八百萬元（二零二一年：港幣三千二百萬元）。於年底可供未來作該用途的款額為港幣五千萬元（二零二一年：港幣四千三百萬元）。

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四億五千五百萬元（二零二一年：港幣五億六千九百萬元）。

14. 遞延稅項

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
遞延稅項資產：		
– 撥備	(3)	(53)
– 稅項虧損	(5,313)	(4,738)
– 使用權資產	(182)	(140)
遞延稅項負債：		
– 稅項折舊大於會計折舊	5,214	4,725
– 於聯屬公司的投資	169	566
– 現金流量對沖	149	223
– 退休福利	131	142
就若干租賃安排撥備	6,818	8,249
	6,983	8,974

下列金額經適當對銷後釐定，於財務狀況表中分項列述：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
於財務狀況表確認的遞延稅項資產淨額	(1,134)	(846)
於財務狀況表確認的遞延稅項負債淨額	8,117	9,820
	6,983	8,974

財務報表附註

財務狀況表

14. 遞延稅項 (續)

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
遞延稅項的變動如下：		
一月一日的結餘	8,974	10,872
本年度變動		
– 於損益(記賬)/支銷		
– 遞延稅項記賬(附註4)	(483)	(831)
– 營業開支	84	94
– 於其他全面收益(記賬)/支銷		
– 轉撥至現金流量對沖儲備(附註6)	(74)	267
– 轉撥至保留溢利(附註6)	(3)	51
列於流動負債稅項下就若干租賃安排撥備的當期部分	(1,515)	(1,479)
十二月三十一日的結餘	6,983	8,974

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。集團有港幣三百零一億二千五百萬元的未確認稅項虧損(二零二一年：港幣三百一十三億六千三百萬元)可結轉抵銷未來應課稅溢利。此等數額分析如下：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
無到期日	20,692	21,624
二零二三年至二零三七年(二零二一年：二零二年至二零三七年)到期	9,433	9,739
	30,125	31,363

就若干租賃安排撥出的撥備預計於二零二三年至二零三零年(二零二一年：二零二年至二零三零年)如以下期間支付：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
一年至五年	3,778	4,333
五年至十年	3,040	3,916
	6,818	8,249

15. 貿易及其他應收款項

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

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

財務報表附註

財務狀況表

15. 貿易及其他應收款項 (續)

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
貿易應收賬項 (扣除虧損撥備) 按賬單日分析如下：		
一個月內	3,502	3,441
一至三個月	485	420
三個月以上	23	58
	4,010	3,919

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
貿易應收賬項 (扣除虧損撥備) 賬齡分析如下：		
當期	3,754	3,754
逾期少於三個月	233	135
逾期三個月以上	23	30
	4,010	3,919

年內有關貿易應收賬項的預期信貸虧損撥備變動如下：

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

16. 流動資金

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
現金及視同庫存現金		
短期存款及銀行結存	7,340	8,573
其他流動資金		
存放時超過三個月期滿的短期存款	215	1
專業投資管理資金		
– 海外上市債務證券	10,572	10,470
– 銀行存款	31	101
其他流動投資		
– 海外上市債務證券	5	5
– 銀行存款	114	134
流動資金	18,277	19,284

其他流動投資包括已抵押作為部分長期融資安排的銀行存款港幣一億一千四百萬元 (二零二一年：港幣一億三千四百萬元) 及債務證券港幣五百萬元 (二零二一年：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。

財務報表附註

財務狀況表

16. 流動資金 (續)

集團可動用的無限制用途資金如下：

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

已承擔的未動用融資可隨時動用，貨幣可為港幣或美元。

17. 貿易及其他應付款項

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

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

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

上述其他應付款項包括集團就可能或實際出現的稅項（除所得稅外）、訴訟及索償作出撥備港幣三億二千四百萬元（二零二一年：港幣七億零二百萬元），其年內變動如下：

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

18. 合約負債

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
非流動	282	478
流動	13,537	7,925
	13,819	8,403

財務報表附註

財務狀況表

18. 合約負債 (續)

集團於綜合財務狀況表確認下述合約負債：

		2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
客運收益、燃油及保險附加費	(a)	9,028	2,624
飛行獎勵計劃	(b)	4,584	5,779
貨運收益	(c)	207	–
		13,819	8,403

下表撮述年內確認計入年初合約負債的集團收益：

		2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
客運收益、燃油及保險附加費	(a)	249	207

- (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：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
一月一日的結餘	5,779	5,473
遞延收益 — 透過旅遊或售予聯營信用咭及其他業務夥伴發出的里數積分	2,089	2,086
確認收益 — 已兌換或過期里數積分	(3,284)	(1,780)
十二月三十一日的結餘	4,584	5,779

- (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。

19. 股本

	2022		2021	
	股份數目	港幣百萬元	股份數目	港幣百萬元
已發行及繳足股款				
普通股				
一月一日 / 十二月三十一日的結餘	6,437,200,203	28,822	6,437,200,203	28,822
優先股				
一月一日 / 十二月三十一日的結餘	195,000,000	19,500	195,000,000	19,500
		48,322		48,322

財務報表附註

財務狀況表

19. 股本 (續)

截至二零二二年及二零二一年度內，公司或其任何附屬公司並無購買、出售或贖回公司任何股份及無行使認股權證。

公司於二零二零年向Aviation 2020 Limited (由財政司司長法團全資擁有的有限公司) 發行優先股及認股權證，包括：(a) 195,000,000股優先股；及(b) 416,666,666份認股權證，該等認股權證讓Aviation 2020 Limited有權以認股權證行使價每股港幣四點六八元認購不超過416,666,666股繳足股款普通股股份(可予調整)。

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。

20. 股息

(a) 公司發行的累計優先股股息

優先股的股息按以下比率累計：

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

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

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

累計優先股的任何遞延或未付股息將予累計及構成「股息欠款」。於二零二二年十二月三十一日的累計股息欠款為港幣十四億三千八百萬元(二零二一年十二月三十一日：港幣八億二千四百萬元)。

公司已延遲派付原定於二零二三年二月十三日到期的股息。累計遞延金額港幣十五億零七百萬元涉及自發行日(二零二零年八月十二日)起三十個月的股息及任何未付股息的複合影響。

財務報表附註

財務狀況表

20. 股息 (續)

(b) 應付予普通股股東的股息

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

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

附註20(a)詳列於二零二二年十二月三十一日的累計股息欠款。

21. 儲備

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
保留溢利	13,284	19,724
投資重估儲備 (不可回撥)	(157)	(153)
現金流量對沖儲備	1,467	2,174
已發行可轉換債券的權益部分 (附註11(a))	526	526
其他	436	1,651
	15,556	23,922

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

集團的現金流量對沖儲備包括對沖工具公允值累積變動淨額的有效部分。有關集團對沖工具詳情，請參閱財務報表附註28。

集團的其他儲備包括由重估海外投資所帶來的滙兌盈利港幣四億六千一百萬元 (二零二一年：滙兌盈利：港幣十九億零二百萬元) 及應佔聯屬公司其他負儲備港幣二千五百萬元 (二零二一年：負儲備港幣二億五千一百萬元)。

由集團現金流量對沖儲備轉撥至損益賬項的盈利 / (虧損) 列述如下：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
收益	457	50
燃油	3,444	1,914
財務支出淨額	(119)	(243)
其他開支	10	115
轉撥至損益的盈利淨額 (附註6)	3,792	1,836

財務報表附註

財務狀況表

21. 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
2023	(1,105)
2024	(118)
2025	(20)
2026	(10)
2027	(134)
2027以後	(80)
	(1,467)

最終確認於損益或轉撥至相關資產的實際金額，將根據對沖交易影響損益時或確認相關資產時對沖工具的公允值而釐定。

公司	保留溢利 港幣百萬元	可轉換債券 儲備 港幣百萬元	投資重估 儲備 (不可回撥) 港幣百萬元	現金流量 對沖儲備 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
二零二二年一月一日的結餘	14,648	526	(109)	2,181	17,246
本年度溢利	4,215	-	-	-	4,215
其他全面收益	92	-	-	(713)	(621)
本年度全面收益總額	4,307	-	-	(713)	3,594
二零二二年十二月三十一日的結餘	18,955	526	(109)	1,468	20,840
二零二一年一月一日的結餘	15,969	-	(109)	(394)	15,466
該年度虧損	(1,775)	-	-	-	(1,775)
其他全面收益	454	-	-	2,575	3,029
該年度全面收益總額	(1,321)	-	-	2,575	1,254
已發行可轉換債券的權益部分	-	526	-	-	526
二零二一年十二月三十一日的結餘	14,648	526	(109)	2,181	17,246

根據香港《公司條例》(第622章)第6部的條文計算，公司於二零二二年十二月三十一日的可派發儲備為港幣一百八十九億五千五百萬元(二零二一年：港幣一百四十六億四千八百萬元)。

財務報表附註

現金流量表

22. 營業虧損調整至業務帶來 / (所用) 的現金

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
營業溢利 / (虧損)	3,546	(1,443)
物業、廠房及設備折舊	11,559	12,225
無形資產攤銷	630	561
物業、廠房及設備減值	-	1,010
存貨減值	-	110
出售物業、廠房及設備的虧損 / (盈利) 淨額	143	(51)
出售無形資產的虧損	9	5
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	-	(210)
按公允值計入損益的股本投資的公允值 (盈利) / 虧損	(88)	54
已收疫情相關租金優惠	(108)	(301)
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)	(96)
存貨減少	132	340
貿易應收賬項及其他應收款項減少 / (增加)	705	(159)
欠聯屬公司及其他關連公司賬項淨額增加 / (減少)	55	(232)
貿易應付賬項、其他應付款項及遞延負債增加 / (減少)	382	(1,376)
合約負債增加	5,416	281
非營業性的應收及應付賬項變動	(742)	987
來自股本投資的股息收入	(90)	-
業務帶來的現金	21,386	11,705

23. 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：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
納入營業現金流量	585	637
納入投資現金流量	9	198
納入融資現金流量	5,818	6,381
	6,412	7,216

租賃的重大非現金交易：

截至二零二二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三十二億六千九百萬元（二零二一年：港幣四十一億四千一百萬元），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

24. 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				2022 總額 港幣千元	2021 總額 港幣千元
	基本薪金/ 酬金 (附註ii) 港幣千元	花紅 (與2021年 有關) 港幣千元	津貼及 福利 港幣千元	退休計劃 供款 港幣千元	計入 退休計劃 的花紅 港幣千元	其他福利 港幣千元	房屋福利 港幣千元		
常務董事									
賀以禮	2,596	933	954	571	933	264	-	6,251	2,961
韓兆傑	2,851	1,737	543	627	-	254	2,765	8,777	7,088
林紹波	2,831	1,558	2,518	959	-	48	-	7,914	5,267
馬天偉(至二零二一年一月止)	-	-	-	-	-	-	-	-	408
沈碧嘉(自二零二一年一月起)	2,735	757	2,232	602	747	84	-	7,157	4,793
鄧健榮	4,867	3,532	3,678	1,439	-	-	-	13,516	6,497
非常務董事									
白德利(自二零二一年八月起)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
劉美璇(至二零二一年三月止)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
馬崇賢(自二零二一年六月起)	575	-	-	-	-	-	-	575	321
馬天偉(二零二一年四月至二零二一年八月)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
宋志勇(至二零二二年十一月止)	482	-	-	-	-	-	-	482	575
孫玉權(自二零二二年五月起)	369	-	-	-	-	-	-	369	-
施銘倫	-	-	-	-	-	-	-	-	-
施維新	-	-	-	-	-	-	-	-	-
肖烽	947	-	-	-	-	-	-	947	947
張卓平	-	-	-	-	-	-	-	-	-
趙曉航(至二零二二年五月止)	206	-	-	-	-	-	-	206	575
獨立非常務董事									
陳智思	684	-	-	-	-	-	-	684	635
夏理遜	1,029	-	-	-	-	-	-	1,029	1,029
米爾頓(至二零二二年五月止)	369	-	-	-	-	-	-	369	1,029
馬焜圖(自二零二二年五月起)	660	-	-	-	-	-	-	660	-
董立均	912	-	-	-	-	-	-	912	844
二零二二年總額	22,113	8,517	9,925	4,198	1,680	650	2,765	49,848	
二零二一年總額	15,933	-	9,288	3,777	-	920	3,051		32,969

財務報表附註

董事及僱員

24. 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) 截至二零二二年及二零二一年十二月三十一日，集團五名最高薪職員資料如下：

	2022	2021
職員數目：		
常務董事	4	2
高級職員	1	3
	5	5

其薪酬詳情如下：

	現金			非現金				2022 總額 港幣千元	2021 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		
2022 總額	14,973	8,136	12,768	3,999	1,187	850	2,765	44,678	
2021 總額	9,586	2,880	10,415	6,266	672	1,518	3,051	34,388	

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	2022	2021
6,000,001 – 6,500,000	–	2
6,500,001 – 7,000,000	–	1
7,000,001 – 7,500,000	2	1
7,500,001 – 8,000,000	1	1
8,500,001 – 9,000,000	1	–
13,500,001 – 14,000,000	1	–
	5	5

財務報表附註

董事及僱員

25. 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	2022			2021		
	董事	飛行人員	其他職員	董事	飛行人員	其他職員
0 – 1,000,000	13	8,297	7,980	12	9,044	8,295
1,000,001 – 1,500,000	1	743	288	2	967	248
1,500,001 – 2,000,000	–	338	130	–	481	88
2,000,001 – 2,500,000	–	315	37	–	400	59
2,500,001 – 3,000,000	–	181	19	1	214	10
3,000,001 – 3,500,000	–	71	9	–	73	6
3,500,001 – 4,000,000	–	26	4	–	32	3
4,000,001 – 4,500,000	–	8	3	–	11	1
4,500,001 – 5,000,000	–	4	3	1	2	1
5,000,001 – 5,500,000	–	5	1	1	1	–
5,500,001 – 6,000,000	–	2	–	–	–	–
6,000,001 – 6,500,000	1	1	–	1	–	1
6,500,001 – 7,000,000	–	–	–	–	–	1
7,000,001 – 7,500,000	1	–	2	1	–	–
7,500,001 – 8,000,000	1	–	–	–	–	1
8,500,001 – 9,000,000	1	–	–	–	–	–
13,500,001 – 14,000,000	1	–	–	–	–	–
	19	9,991	8,476	19	11,225	8,714

財務報表附註

關連交易

26. 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：

	2022		2021	
	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	44	17	37	14
飛機維修	779	1,318	736	1,081
其他營業開支	159	268	111	234
股息收入	133	89	874	28
財務收入	3	-	4	-
租款	1	40	1	55

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。於二零二二年十二月三十一日的每月租金為港幣四百萬元，金額是參照該關連人士向第三方所收租金而釐定。截至二零二二年十二月三十一日止年度，已支付港幣四千萬的租款（二零二一年：港幣五千五百萬元）。於二零二二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一億零三百萬元及港幣一億一千七百萬元（二零二一年：港幣一億五千八百萬元及港幣一億六千九百萬元）。

租款包括於下文附註26(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

根據與港機及港機航材技術管理訂立的港機二零一三年框架協議，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。截至二零二二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二十億八千二百萬元（二零二一年：港幣十八億一千六百萬元）；而截至二零二二年十二月三十一日止年度，已收／應收港機集團的金額則合共港幣二千六百萬元（二零二一年：港幣一千九百萬元）。

白德利因身為港機的董事，於港機二零一三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。截至二零二二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三千五百萬元（二零二一年：港幣三千九百萬元）；而截至二零二二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二千六百萬元（二零二一年：港幣二千一百萬元）。

財務報表附註

關連交易

26. 關連交易 (續)

賀以禮、馬崇賢、肖烽及趙曉航因身為國航的董事或僱員，於國航框架協議中存在利益關係。宋志勇在辭任前因身為國航的董事而存在利益關係，其辭任於二零二二年十一月三日生效。

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。截至二零二二年十二月三十一日止年度，已付／應付的服務費為港幣二千三百萬元（二零二一年：零）。

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。鄧健榮在二零二三年一月一日辭任生效前，因身為太古集團的董事及僱員而存在利益關係。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。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及僱員而存在利益關係。

- (b) 於二零二二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15及17。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二零二二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27(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24披露。

財務報表附註

補充資料

27. 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：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
已批准並已訂約	47,951	52,242
已批准但未訂約	6,016	3,469
	53,967	55,711

(b) 截至年底尚有履約及財務擔保如下：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
聯屬公司	209	1,164

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

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

該等訴訟程序及民事訴訟均仍在進行，結果尚未明朗。公司未能就全部潛在負債作出評估，但已根據事實及情況按第137頁會計政策第22項作出撥備。

歐洲委員會於二零一零年十一月就其貨物空運調查結果發出裁決，其中指出公司及多家國際貨運航空公司就貨運附加費水平達成協議，但該等協議觸犯歐洲競爭法。歐洲委員會向公司徵收罰款五千七百一十二萬歐羅。然而，普通法院於二零一五年十二月撤銷歐洲委員會對公司的裁決及罰款，公司已於二零一六年二月獲退回五千七百一十二萬歐羅的罰款。歐洲委員會於二零一七年三月對公司及涉案的其他航空公司發出新的裁決，向公司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。

28. 財務風險管理

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

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

(a) 信貸風險

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

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

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

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

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

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

公司於報告日並無重大的信貸集中風險。最大的信貸風險為財務狀況表中各項財務資產（包括衍生金融工具）的賬面值及財務報表附註27(b)中所披露的擔保額。於二零二二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四億五千二百萬元（二零二一年：港幣五億七千九百萬元）。

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15列述。

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

(b) 流動資金風險

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

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

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16）港幣一百八十二億七千七百萬元（二零二一年：港幣一百九十二億八千四百萬元），可供管理流動資金風險。

(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：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
流動資金（附註16）	18,277	19,284
減抵押作部分長期融資安排的金額		
– 海外上市債務證券	(5)	(5)
– 銀行存款	(114)	(134)
已承擔的未動用信貸	9,030	11,105
集團可動用的無限定用途流動資金	27,188	30,250
	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
未承擔銀行透支	431	461

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

(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：

	2022				總計 港幣百萬元
	一年內 港幣百萬元	一年後 至兩年 港幣百萬元	兩年後 至五年 港幣百萬元	五年後 港幣百萬元	
集團					
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)

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

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

(c) 市場風險

(i) 外匯風險

集團的收益以多種外幣為單位，因而承受匯率變動風險。集團的政策是減低除美元外的外匯風險。為管理此風險，集團資產在可能情況下以預期有銷售交易的外幣安排融資，從而進行自然對沖。此外，集團亦利用貨幣衍生工具來減低預期極可能進行的外幣銷售交易的外匯風險。使用外幣借款及貨幣衍生工具對沖預計極可能進行的外幣銷售交易，是財務風險管理的主要部分，因為預期極可能進行的外幣銷售交易的價值變動風險，透過償還外幣借款時變現的滙兌差額及貨幣衍生工具結算有效地予以減低。

對沖外匯風險

下表詳列被指定用作現金流量對沖於報告期末集團極可能進行的預期銷售交易的外幣借款賬面值及貨幣衍生工具合約面值：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
貨幣衍生工具合約 — 轉出貨幣		
人民幣	2,409	668
歐羅	743	-
澳元	554	51
印度盧比	477	-
新台幣	431	75
英鎊	344	-
其他貨幣	472	-
外幣借款		
日圓	2,573	3,719
人民幣	260	-

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
貨幣衍生工具合約賬面值		
資產	46	2
負債	(91)	(10)

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10)及「貿易及其他應收款項」(附註15)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12)及「貿易及其他應付款項」(附註17)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，該等借款將於未來七年(二零二一年：八年)到期。

集團認為，在現有的聯繫匯率下，作為集團功能貨幣的港幣與美元之間的匯率變動風險不大，因此集團使用貨幣期貨合約管理外幣與美元之間的匯率變動。貨幣期貨合約的到期日為報告日後少於兩年(二零二一年：兩年)，相關外幣與美元之間的加權平均遠期匯率如下：

	2022 美元兌	2021 美元兌
人民幣	6.80	6.54
歐羅	0.96	-
澳元	1.49	1.35
印度盧比	83.35	-
新台幣	29.87	27.59
日圓	126.26	-
英鎊	0.85	-

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

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

該等對沖關係失效的主要來源如下：

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

財務報表附註

補充資料

28. 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：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
一月一日的結餘	665	418
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	523	436
重新歸類至損益的金額*	(467)	(165)
相關稅項	(5)	(24)
十二月三十一日的結餘**	716	665
年內衍生金融工具公允值變動	523	436
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	523	436

* 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。預期進行的銷售交易不再預期進行而停止相關的對沖會計處理，因此在綜合損益表的「其他開支」賬項中確認一筆小額賬項(二零二一年：港幣一億一千五百萬元)。

** 於二零二二年十二月三十一日，集團來自停止對沖的對沖儲備為港幣一億二千七百萬元(扣除遞延稅項)(二零二一年：扣除遞延稅項為港幣二億六千萬萬元)。

貨幣風險

二零二二年於集團財務報表引致滙兌風險的外幣主要為美元、歐羅、澳元、新加坡元、人民幣及日圓(二零二一年：美元、歐羅、澳元、新加坡元、人民幣及日圓)。

於報告日該等貨幣的有關確認資產及負債風險如下：

	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
集團						
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)
	2021					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	澳元 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
集團						
一家聯屬公司所欠借款	81	-	-	-	-	-
貿易應收賬項及其他應收款項	4,348	217	73	19	1,721	201
流動資金	16,253	134	29	14	243	127
貸款及其他借款	(39,323)	-	-	(1,008)	(279)	(755)
租賃負債	(26,698)	(28)	(48)	(16)	(113)	(3,928)
貿易應付賬項及其他應付款項	(3,351)	(93)	(62)	(41)	(306)	(73)
風險淨額	(48,690)	230	(8)	(1,032)	1,266	(4,428)

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

對外匯風險的敏感度分析

假如港幣兌下列貨幣於報告日升值百分之五，將使損益及其他股東權益部分出現下述變動，這代表於報告日財務資產及負債的換算及貨幣衍生工具的公允值變動。這個分析假設所有其他可變因素（尤其是息率）均維持不變。有關分析按二零二一年的相同基準進行。

	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

	2021	
	損益的 增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元	其他股東權益部分 的增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元
美元*	2,533	(109)
歐羅	(11)	-
澳元	(2)	2
新加坡元	52	-
人民幣	(56)	29
日圓	36	186
增加淨額	2,552	108

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

(ii) 息率風險

集團承受的息率風險主要來自長期借款。我們使用息率掉期使固定利率與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

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

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

英國金融行為監管局於二零二一年三月正式宣佈，下述美元倫敦銀行同業拆息基准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。

集團並未持有任何參考一星期及兩星期美元倫敦銀行同業拆息的金融工具，因此並無任何取代合約。預計銀行同業拆息改革不會影響集團參考香港銀行同業拆息及日圓東京銀行同業拆息的金融工具。

財務委員會監察集團在轉用替代基準利率前的過渡安排。集團司庫部積極就因應改革而須修訂的合約與交易對手展開商討，但某些變動仍有待敲定。

衍生工具

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

於二零二二年十二月三十一日，集團未有將任何現有合約轉用替代基準利率。集團於二零二二年十二月三十一日尚待過渡至替代基準利率的美元倫敦銀行同業拆息掛鉤金融工具如下：

- 參考一個月、三個月及六個月美元倫敦銀行同業拆息賬面值四十一億八千一百萬美元(二零二一年：五十四億七千六百萬美元)的可變利率計息負債；
- 界定為對沖工具的息率掉期面值六億五千九百萬美元(二零二一年：九億零五百萬美元)及非界定為對沖工具的息率掉期面值一億四千萬美元(二零二一年：一億八千萬美元)。該等息率掉期是參考一個月、三個月及六個月美元倫敦銀行同業拆息。

對沖會計

集團評估銀行同業拆息改革帶來的不確定性對集團對沖關係的影響程度在下文概述。

集團持有參考一個月、三個月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，因而已延伸至終止日(二零二三年六月三十日)以後。有擔保隔夜融資利率(SOFR)是用以取代的首選替代基準利率。集團正積極就過渡機制與交易對手進行商討，但相關對沖項目及對沖工具的轉換時間及確切性質方式仍存在不確定性，這取決於市場訂價及訂約交易對手的反應。集團的目標是盡快落實其美元倫敦銀行同業拆息合約的修訂或重組，但在任何情況下均不會遲於二零二三年六月三十日。

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

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

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

對沖息率風險

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

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
名義值		
美元	5,149	7,062
港幣	48	657
	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
賬面值		
資產	163	–
負債	–	(268)

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10)及「貿易及其他應收款項」(附註15)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12)及「貿易及其他應付款項」(附註17)賬項。

掉期將於未來五年間到期，符合相關財務負債的到期期限，其固定掉期利率介乎百分之二點六八至百分之四點二二(二零二一年：百分之二點六八至百分之四點二九)。

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

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

財務報表附註

補充資料

28. 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：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
一月一日的結餘	(292)	(613)
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	334	114
重新歸類至損益的金額*	119	243
相關稅項	(43)	(36)
十二月三十一日的結餘**	118	(292)
年內衍生工具的公允值變動	334	114
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	334	114

* 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：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
固定利率工具		
一家聯屬公司所欠借款	40	16
貸款及其他借款	(18,638)	(19,574)
租賃負債	(16,500)	(19,245)
息率及跨貨幣息率掉期	(6,306)	(9,152)
風險淨額	(41,404)	(47,955)
	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
可變利率工具		
一家聯屬公司所欠借款	34	81
流動資金	18,277	19,284
貸款及其他借款	(26,528)	(35,548)
租賃負債	(15,440)	(15,487)
息率及跨貨幣息率掉期	6,289	9,124
風險淨額	(17,368)	(22,546)

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

對息率風險的敏感度分析

假如息率於報告日上升二十五個基點，將使損益減少及其他股東權益部分增加下述金額，代表於報告日息率掉期及被指定為按公允值計入損益的財務負債的公允值變動，以及可變利率金融工具的財務支出淨額增加。這個分析假設所有其他可變因素（尤其是滙率）均維持不變。有關分析按二零二一年的相同基準進行。

	2022		2021	
	損益 減少淨額 港幣百萬元	其他 股東權益部分 增加淨額 港幣百萬元	損益 減少淨額 港幣百萬元	其他 股東權益部分 增加淨額 港幣百萬元
可變利率工具	(50)	15	(65)	31

(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：

		2022	2021
名義值	桶 (百萬)	14.2	15.2
賬面值			
資產	港幣百萬元	932	1,710
負債	港幣百萬元	(267)	(35)

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10)及「貿易及其他應收款項」(附註15)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12)及「貿易及其他應付款項」(附註17)賬項。

原油期貨合約的到期期限由報告日起計少於兩年(二零二一年：兩年)，加權平均行使價(布蘭特，美元/桶)如下：

	2022 美元/桶	2021 美元/桶
一年內	73.30	52.82
一年至兩年	81.74	66.76

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

28. 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：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
一月一日的結餘	1,801	(212)
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	2,154	4,134
重新歸類至損益的金額*	(3,444)	(1,914)
相關稅項	122	(207)
十二月三十一日的結餘**	633	1,801
年內衍生工具的公允值變動	2,154	4,134
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	2,154	4,134

* 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。總額中因預期的耗油量不再預期出現而停止相關對沖會計處理的款額為零(二零二一年：虧損港幣五億三千七百萬元)。

** 於二零二二年十二月三十一日，在集團對沖儲備中，港幣二千六百萬元(扣除遞延稅項)已停止對沖(二零二一年：港幣二億八千二百萬元(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，有關分析按二零二一年的相同基準進行。

	2022		2021	
	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	-	414	32	392
原油價格下降百分之五	-	(414)	(32)	(392)

(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二零二二年及二零二一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：

	2022		2021	
	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	(45,166)	(47,189)	(55,122)	(59,730)

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

28. 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二零二二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。

	2022				2021			
	第一級 港幣百萬元	第二級 港幣百萬元	第三級 港幣百萬元	總額 港幣百萬元	第一級 港幣百萬元	第二級 港幣百萬元	第三級 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
經常性公允值計量								
資產								
非上市股本投資按公允值	-	-	840	840	-	-	756	756
流動資金								
- 專業投資管理資金	-	10,572	-	10,572	-	10,470	-	10,470
- 其他流動投資	-	5	-	5	-	5	-	5
衍生財務資產	-	1,185	-	1,185	-	2,002	-	2,002
	-	11,762	840	12,602	-	12,477	756	13,233
負債								
衍生財務負債	-	(358)	-	(358)	-	(370)	-	(370)
	-	(358)	-	(358)	-	(370)	-	(370)

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。於二零二二年及二零二一年十二月三十一日，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	2022: 8.0-11.0% (2021: 7.9-10.0%)	貼現率越高，公允值越低	2022: +/- 0.5% (2021: +/- 0.5%)	2022: (29)/32 (2021: (26)/29)

年內採用第三級公允值計量的結餘變動如下：

	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元
非上市股本投資按公允值		
一月一日的結餘	756	815
年內於其他全面收益確認的未變現虧損	(4)	(5)
年內於損益確認的公允值虧損	88	(54)
十二月三十一日的結餘	840	756

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

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

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

(f) 抵銷財務資產及財務負債

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

下表說明在交易對手相同下金融工具的淨額：

	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
集團			
衍生財務資產	1,185	(312)	873
衍生財務負債	(358)	312	(46)
	827	-	827

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

29. 資本風險管理

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

集團認為債務淨額股份比例及經調整債務淨額股份比例(撇除不含資產轉讓元素的租賃)乃衡量資本風險管理的主要基準。債務淨額股份比例及經調整債務淨額股份比例的各项元素及計算方法載於財務報表附註11，以往十年的債務淨額股份比例則載於年度報告書第138頁及第139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。

截至二零二二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

30. 公司層面的財務狀況表

	附註	2022 港幣百萬元	2021 港幣百萬元	2022 美元百萬元	2021 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
物業、廠房及設備		101,357	104,904	12,994	13,449
無形資產		10,647	10,856	1,365	1,392
於附屬公司的投資		31,204	32,303	4,001	4,141
於聯屬公司的投資		10,540	10,587	1,351	1,357
其他長期應收款項及投資		2,519	2,573	323	330
		156,267	161,223	20,034	20,669
計息負債		(54,035)	(60,565)	(6,928)	(7,765)
其他長期應付款項		(1,481)	(2,245)	(190)	(288)
其他長期合約負債		(282)	(478)	(36)	(61)
遞延稅項負債		(7,723)	(9,026)	(990)	(1,157)
		(63,521)	(72,314)	(8,144)	(9,271)
非流動資產淨值		92,746	88,909	11,890	11,398
流動資產及負債					
存貨		1,093	1,220	140	156
貿易及其他應收款項		6,308	6,673	809	856
流動資金		7,435	7,418	953	951
		14,836	15,311	1,902	1,963
計息負債		(13,798)	(21,469)	(1,769)	(2,752)
貿易及其他應付款項		(8,681)	(7,411)	(1,113)	(950)
合約負債		(12,510)	(7,688)	(1,603)	(986)
稅項		(3,431)	(2,084)	(440)	(267)
		(38,420)	(38,652)	(4,925)	(4,955)
流動負債淨額		(23,584)	(23,341)	(3,023)	(2,992)
資產總值減流動負債		132,683	137,882	17,011	17,677
資產淨值		69,162	65,568	8,867	8,406
資本及儲備					
股本	19	48,322	48,322	6,195	6,195
儲備	21	20,840	17,246	2,672	2,211
股東權益總額		69,162	65,568	8,867	8,406

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，二零二三年三月八日

董事

夏里遜

財務報表附註

補充資料

31. 報告期後非調整事項

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

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

主要附屬公司及聯屬公司

二零二二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	飛機租賃服務	100	1股
Cathay Pacific Aircraft Services Limited	馬恩島	飛機收購服務	100	10,000股，每股1美元
國泰航空飲食服務(香港)有限公司	香港	航空飲食服務	100	600股
Cathay Pacific Finance 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；港幣六十七億四千萬元已發行可轉換債券
Cathay Pacific MTN Financing Limited	開曼群島	財務服務	100	1股，每股1美元
Cathay Pacific MTN Financing (HK) Limited	香港	財務服務	100	1股；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

主要附屬公司及聯屬公司指對集團業績或資產有重大影響的公司。

除另有註明外，所有股份為普通股。

* 股份由附屬公司持有。

主要附屬公司及聯屬公司

聯屬公司

	公司註冊 / 成立 及營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率
中國國際貨運航空有限公司	中華人民共和國	貨運服務	24*
中國國際航空股份有限公司	中華人民共和國	航空公司	18.13

* 股份由附屬公司持有。

主要會計政策

1. 會計基準

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

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

按照財務報告準則編製各財務報表，管理層須作若干預算及假設，該等預算及假設會影響財務報表內的物業、廠房及設備、無形資產、長期投資、退休福利責任及稅項的數額。我們按管理層對未來事故所作的合理預期，持續評估該等預算及假設。有關該等預算及假設的詳情，分別於財務報表附註7、8、28(e)、13及14披露。

香港會計師公會已頒佈下述於集團本會計期的《香港財務報告準則》修訂本。

《香港會計準則》第37號修訂本「虧損性合約 — 履行合約的成本」

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

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

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

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

2. 綜合賬基準

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

主要會計政策

2. 綜合賬基準 (續)

各附屬公司的業績均包括在綜合損益及其他全面收益表內。至於在年內收購或出售的權益，僅與控制期間有關的業績方包括在財務報表內。

商譽即附屬及聯屬公司的認購成本超過在收購當天集團應佔資產淨值的公允值的餘額。商譽按成本減累積減值虧損確認。收購附屬公司產生的商譽分配予各現金產生單位，並每年進行減值測試。

當出售附屬或聯屬公司時，盈利或虧損的計算會包括商譽。

在綜合財務狀況表的非控股權益包括外間股東在附屬公司資產淨值中所佔的比例，並列作股東權益的一部分。在綜合損益及其他全面收益表中，非控股權益被披露作本年度溢利或虧損及全面收益總額分配。來自非控股權益持有人的借款根據會計政策第9項於綜合財務狀況表呈列為財務負債。

在公司的財務狀況表中，於附屬公司的投資以成本值減任何已確認的減值虧損及該等公司之間的集團內部結餘列賬。公司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。

綜合損益及其他全面收益表包括集團在聯屬公司的應佔業績，此乃根據各公司結算日期不早於十二月三十一日前三個月的財務報表作準。在綜合財務狀況表中，於聯屬公司的投資指集團所佔的資產淨值、收購聯屬公司所產生的商譽（減任何減值）及予該等公司的借款。

在公司的財務狀況表中，於聯屬公司的投資以成本值減任何已確認的減值虧損及予該等公司的借款列賬。聯屬公司的業績按已收及應收股息列入公司賬項。

4. 外幣

於年內成交的外幣交易按有關交易日的市場匯率伸算為港元，而下列項目則按報告日的匯率伸算：

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

除下述者外，外幣伸算為港元所產生的滙兌差額，均反映於損益中：

- (a) 如下述會計政策第8、9及10項所述，以外幣結算的財務資產及負債的未變現滙兌差額，如根據《香港財務報告準則》第9號「金融工具」界定為有效的現金流量對沖工具，則計入股東權益變動表的其他全面收益並分別累計於股東權益。該等滙兌差額將在對沖項目影響損益時包括在同期的損益中，作為對沖項目的調整。
- (b) 於海外附屬及聯屬公司的投資淨值（包括集團內部的權益性結餘）及相關長期負債的未變現滙兌差額皆計入股東權益變動表的其他全面收益並分別累計於股東權益。

主要會計政策

5. 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備按成本減累積折舊及減值列賬。

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

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

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

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

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

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

6. 租賃資產

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

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

(a) 作為承租人

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

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

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

6. 租賃資產 (續)

倘租賃已資本化，租賃負債按以下租款的現值作首次確認：

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

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

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

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

倘租賃已資本化，使用權資產首次按成本值計量，包括：

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

使用權資產其後按成本減累計折舊及減值虧損列帳，概述於會計政策第5項。

租賃負債在下述情況下須重新計量：

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

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

唯一的例外情況是直接因疫情而產生的租金優惠，而有關優惠須符合《香港財務報告準則》第16號「租賃」第46B段所列的條件。在該等情況下，集團運用《香港財務報告準則》第16號「租賃」第46A段所載的可行權宜之法，將變動確認於代價中而非視作租約改動。因此，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作為租賃修訂入賬。

主要會計政策

6. 租賃資產 (續)

(b) 作為出租人

倘集團作為出租人，則集團於租賃開始時決定每項租賃為籌資租賃或營業租賃。一項租賃若將相關資產所有權的近乎所有風險和報酬轉移至承租人，會歸類為籌資租賃，否則有關租賃歸類為營業租賃。

倘合約包含租賃及非租賃部分，集團將合約的代價按相關的售價獨立分配至每個部分。來自營業租賃的租金收入按有關租賃的租期以直線法計入損益中。

倘集團為中間出租人，則參照主租賃產生的使用權資產將分租歸類為籌資租賃或營業租賃。倘主租賃屬集團採用會計政策第6(a)項所述豁免的短期租賃，則集團將相關分租歸類為營業租賃。

7. 無形資產

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

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

8. 財務資產

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

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

有關衍生財務資產的會計政策於會計政策第10項概述。

集團於買賣資產當日確認或撤銷確認投資。投資最初按公允值加直接相關交易成本列賬，但按公允值計入損益的投資除外，該等投資的交易成本會直接計入損益。該等投資其後按下述會計方式處理：

集團持有的非股本投資歸類為下述計量類別的其中一項：

- a) 攤銷成本 — 如所持投資是用來收取僅作支付本金及利息的合約現金流量。投資所得的利息收入採用實際利率法計算；
- b) 按公允值計入其他全面收益(可回撥) — 如投資的合約現金流量僅包含支付本金及利息，而持有投資的業務模式是以收取合約現金流量及銷售以達成目標。除於損益中確認預期信貸虧損、利息收入(採用實際利率法計算)及滙兌盈利及虧損外，公允值的變動於其他全面收益中確認。當投資撤銷確認時，於其他全面收益中累計的金額自股本權益重新計入損益；或
- c) 按公允值計入損益 — 如投資並不符合按攤銷成本或公允值計入其他全面收益(可回撥)計量的要求。投資(包括利息)的公允值變動於損益中確認。

8. 財務資產 (續)

除非股本投資並非持作買賣用途，且在首次確認有關投資時，集團選擇指定將投資按公允值計入其他全面收益（不可回撥），因而使其後的公允值變動於其他全面收益中確認，否則股本投資按公允值計入損益。此等選擇按個別工具作出，且僅在投資符合發行人對股本所下的定義時方可作出。倘作出此項選擇，於其他全面收益中累計的金額保留於投資重估儲備（不可回撥）中，直至出售有關投資為止。在出售投資時，於投資重估儲備（不可回撥）中累計的金額轉撥至保留溢利，而不是重新計入損益。來自股本投資的股息，不論是否按公允值計入損益或按公允值計入其他全面收益（不可回撥），均確認於損益中，列為其他收入。

按公允值基準管理及評估的專業投資管理資金及其他流動投資，被指定為按公允值計入損益中。

預期信貸虧損

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

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

預期信貸虧損的計量

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

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

預期信貸虧損是按下述基準的其中一項計量：

- i) 十二個月預期信貸虧損：在報告日後十二個月內可能發生的違約事件預期會帶來的虧損；或
- ii) 全期預期信貸虧損：採用預期信貸虧損模式的項目在其整個預期有效期內所有可能發生的違約事件預期會帶來的虧損。

貿易應收賬項虧損撥備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。

主要會計政策

8. 財務資產 (續)

具體而言，在評估信貸風險是否在首次確認後顯著增加時會考慮下述資料：

- i) 在合約到期日未能支付本金或利息；
- ii) 金融工具的外界或內部信用評級（如有）出現實際或預期的重大下跌情況；
- iii) 債務人的營業業績出現實際或預期的重大倒退；及
- iv) 在科技、市場、經濟或法律環境上出現或預期出現變動，而該等變動對債務人向集團償還欠債的能力構成重大不利影響。

視乎金融工具的性質，對信貸風險是否顯著增加的評估可個別或集體進行。如集體進行評估，金融工具按過往逾期紀錄及信貸風險評級等共有信貸風險特徵分門別類。

預期信貸虧損於每個報告日重新計量，以反映金融工具自首次確認後的信貸風險變動。預期信貸虧損額的任何變動，於損益中確認為減值盈利或虧損。集團確認金融工具的減值盈利或虧損時，會對其賬面值作出相應調整記入虧損備抵賬。

撤銷政策

金融工具的賬面總值會撤銷（部分或全數）至預期不可收回的範圍。一般情況下，當集團認為債務人沒有資產或收入來源以產生足以償還將被撤銷金額的現金流量時，便進行撤銷。

撤銷後收回的金融工具，在產生收回款項的會計期於損益中確認，列為減值撥回。

9. 財務負債

貸款及其他借款、租賃負債與貿易及其他應付款項按攤銷成本列賬。

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。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。

10. 衍生金融工具 (續)

(b) 公允值變動被界定為失效的部分即時於損益中確認。

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

11. 公允值的計量

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

12. 優先股股本

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

13. 認股權證

發行的認股權證符合「固定對固定」標準，因此作為無其後重新計量價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. 退休福利

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

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

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

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

對於界定供款計劃，集團的供款即時記入該供款相關財政期的損益中。

15. 遞延稅項

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

主要會計政策

15. 遞延稅項 (續)

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

此外，就若干租賃協議收取的首期現金利益，亦已就承擔支付未來稅務的責任撥備。

16. 存貨

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

17. 待出售資產

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

18. 收益認算

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

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

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

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

合約成本

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

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

19. 常客計劃

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

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

20. 政府支援

在集團獲得合理保證將會收到政府支援及將符合其附帶條件後，有關支援會被確認。

支援收入以來自其他服務的收益及收回款項列示。

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

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

21. 維修及大修成本

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

22. 撥備及或有負債

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

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

23. 虧損合約

集團任何合約因履行合約義務而出現不可避免的成本，若超過預期從合約中得到的經濟利益，則有關合約為虧損合約。有關虧損合約的撥備乃按終止合約的預期成本與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

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

25. 可轉換債券

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

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

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

業務統計數字

	2022	2021	
綜合損益賬摘要	港幣百萬元		
客運服務	14,333	4,357	
貨運服務	30,554	35,814	
其他服務及收回款項	6,149	5,416	
收益	51,036	45,587	
營業開支	(47,490)	(46,037)	
未計非經常性項目的營業盈利/(虧損)	3,546	(450)	
出售投資溢利	-	-	
視作出售聯屬公司部分股份的盈利	-	210	
企業重組成本	-	(385)	
減值及相關支出	-	(818)	
財務支出淨額	(2,909)	(2,629)	
應佔聯屬公司(虧損)/溢利	(6,677)	(1,985)	
除稅前(虧損)/溢利	(6,040)	(6,057)	
稅項	(507)	531	
本年度(虧損)/溢利	(6,547)	(5,526)	
應佔			
國泰航空普通股股東	(7,162)	(6,123)	
國泰航空優先股股東	614	596	
非控股權益	1	1	
本年度(虧損)/溢利	(6,547)	(5,526)	
派付普通股股東的股息	-	-	
綜合財務狀況表摘要	港幣百萬元		
物業、廠房及設備及無形資產	133,655	139,025	
長期應收款項及投資	19,789	27,859	
借款	(77,106)	(89,854)	
流動資金減銀行透支	18,277	19,284	
借款淨額	(58,829)	(70,570)	
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)	(20,700)	(11,172)	
其他長期應付款項及長期合約負債	(3,048)	(3,919)	
遞延稅項	(6,983)	(8,974)	
資產淨值	63,884	72,249	
資金來源：			
國泰航空普通股股東應佔資金**	42,940	51,920	
國泰航空優先股股東應佔資金	20,938	20,324	
國泰航空股東應佔資金	63,878	72,244	
非控股權益	6	5	
股東權益總額	63,884	72,249	
每股普通股			
普通股股東資金	港元	6.67	8.07
EBITDA	港元	1.41	1.45
(虧損)/盈利—基本及攤薄	港仙	(111.3)	(95.1)
股息	港元	-	-
比率			
邊際(虧損)/利潤	%	(12.8)	(12.1)
已動用資本回報	%	(2.7)	(2.0)
股息倍數	倍數	-	-
現金利息倍數	倍數	9.3	6.2
債務總額股份比例	倍數	1.21	1.24
債務淨額股份比例	倍數	0.92	0.98
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	0.71	0.75

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

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

業務統計數字

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
	11,950	73,985	73,119	66,408	66,926	73,047	75,734	71,826
	27,890	23,810	28,316	23,903	20,063	23,122	25,400	23,663
	7,094	9,178	9,625	6,973	5,762	6,173	4,857	4,995
	46,934	106,973	111,060	97,284	92,751	102,342	105,991	100,484
	(58,639)	(103,646)	(107,465)	(99,563)	(93,276)	(95,678)	(101,556)	(96,724)
	(11,705)	3,327	3,595	(2,279)	(525)	6,664	4,435	3,760
	-	-	-	586	-	-	-	-
	-	114	-	244	-	-	-	-
	(2,383)	-	-	-	-	-	-	-
	(4,056)	-	-	-	-	-	-	-
	(2,895)	(2,939)	(2,114)	(1,761)	(1,301)	(1,164)	(1,158)	(1,019)
	(1,282)	1,643	1,762	2,630	2,049	1,965	772	838
	(22,321)	2,145	3,243	(580)	223	7,465	4,049	3,579
	674	(454)	(466)	(308)	(497)	(1,157)	(599)	(675)
	(21,647)	1,691	2,777	(888)	(274)	6,308	3,450	2,904
	(21,876)	1,691	2,345	(1,259)	(575)	6,000	3,150	2,620
	228	-	-	-	-	-	-	-
	1	-	432	371	301	308	300	284
	(21,647)	1,691	2,777	(888)	(274)	6,308	3,450	2,904
	-	(1,495)	(590)	-	(1,259)	(2,046)	(1,022)	(551)
	146,986	155,265	128,298	122,403	117,390	111,158	108,789	104,737
	29,394	30,878	31,585	32,212	27,902	27,947	29,290	27,449
	(93,129)	(97,260)*	(73,877)	(78,394)	(70,169)	(63,105)	(65,096)	(67,052)
	19,341	14,864	15,296	19,094	20,290	20,647	21,098	27,736
	(73,788)	(82,396)*	(58,581)	(59,300)	(49,879)	(42,458)	(43,998)	(39,316)
	(14,249)	(23,690)	(20,329)	(18,649)	(21,727)	(23,961)	(22,478)	(19,110)
	(4,210)	(4,806)	(4,649)	(3,502)	(7,517)	(15,838)	(10,487)	(1,318)
	(10,872)	(12,475)	(12,385)	(11,892)	(10,643)	(8,781)	(9,263)	(9,429)
	73,261	62,776	63,939	61,272	55,526	48,067	51,853	63,013
	53,529	62,773	63,936	61,101	55,365	47,927	51,722	62,888
	19,728	-	-	-	-	-	-	-
	73,257	62,773	63,936	61,101	55,365	47,927	51,722	62,888
	4	3	3	171	161	140	131	125
	73,261	62,776	63,939	61,272	55,526	48,067	51,853	63,013
	8.32	15.96	16.25	15.53	14.07	12.18	13.15	15.99
	(0.97)	4.91	3.85	2.68	2.56	4.45	3.44	3.04
	(424.3)	39.1	54.2	(29.1)	(13.3)	138.7	72.8	60.6
	-	0.18	0.30	0.05	0.05	0.53	0.36	0.22
	(46.1)	1.6	2.1	(1.3)	(0.6)	5.9	3.0	2.6
	(12.8)	3.5	4.0	0.8	1.0	8.0	4.7	4.0
	-	2.4	2.0	(6.4)	(2.9)	2.9	2.2	3.0
	(5.3)	6.5	10.4	4.9	9.1	25.5	20.7	23.8
	1.27	1.55	1.16	1.28	1.27	1.32	1.26	1.07
	1.01	1.31*	0.92	0.97	0.90	0.89	0.85	0.63
	0.75	0.99	0.92	0.97	0.90	0.89	0.85	0.63

附註：

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

業務統計數字

		2022	2021
國泰航空業務概要 (截至二零二零年十二月三十一日及之前的年度包括國泰港龍航空)			
可用噸千米數	百萬位	10,100	11,354
收入噸千米數	百萬位	7,190	8,615
可用座位千米數	百萬位	20,056	13,228
收入乘客運載人次	千位	2,804	717
收入乘客千米數	百萬位	14,764	4,120
收入運載率	%	71.6	68.4
乘客運載率	%	73.6	31.1
運載貨物	千噸	1,154	1,333
貨物收入噸千米數	百萬位	5,774	8,220
貨物運載率	%	70.6	81.4
運載超額行李	噸	2,343	607
飛行千米數	百萬位	147	175
飛行小時數	千小時	212	237
啟航次數	千位	42	42
定期航班航線網長度	百萬米	490	504
年底目的地數目	目的地	255	255
年底職員數目	數目	16,462	16,721
每僱員的可用噸千米數	千位	614	679
航班準時表現			
起飛 (十五分鐘內)	%	80.1	86.2
飛機平均使用量			
	每日時數		
A320-200		–	–
A321-200		–	–
A321-200neo		0.8	0.3
A330-300		1.4	1.1
A340-300		–	–
A350-900		2.6	4.0
A350-1000		10.1	10.3
747-400		–	–
747-400F/BCF/ERF/8F 貨機		10.4	12.3
777-200/300		0.4	0.1
777-300ER		1.8	2.1
機隊平均使用量		3.3	3.4
機隊資料			
國泰航空 (及國泰港龍航空於二零二零年十二月三十一日)			
A320-200		4	7
A321-200		3	5
A321-200neo		7	5
A330-300		43	51
A340-300		–	–
A350-900		28	28
A350-1000		18	15
747-400		–	–
747-400F 貨機		–	–
747-400BCF 貨機		–	–
747-400ERF 貨機		6	6
747-8F 貨機		14	14
777-200		–	–
777-300		17	17
777-300ER		41	45
總數		181	193
由國泰港龍航空營運的飛機 (附註1) :			
A320-200		–	–
A321-200		–	–
A330-300		–	–
總數		–	–

附註：

(1) 國泰港龍航空餘下的飛機將轉移至國泰航空及香港快運。

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

業務統計數字

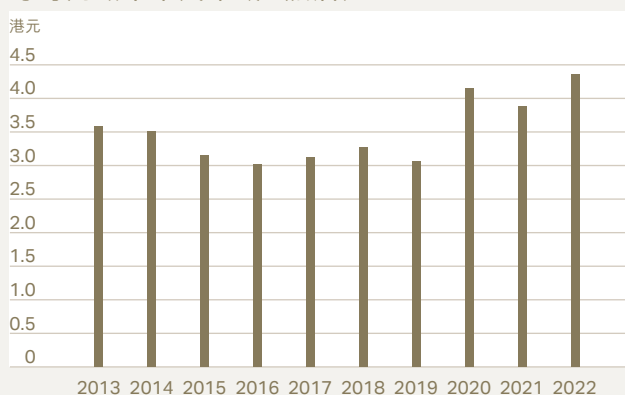
	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
	14,620	33,077	32,387	31,439	30,462	30,048	28,440	26,259
	10,220	24,090	24,543	23,679	22,418	22,220	20,722	18,696
	34,609	163,244	155,362	150,138	146,086	142,680	134,711	127,215
	4,631	35,233	35,468	34,820	34,323	34,065	31,570	29,920
	20,079	134,397	130,630	126,663	123,478	122,330	112,257	104,571
	67.7	77.4	79.6	79.7	79.5	79.9	78.1	76.6
	58.0	82.3	84.1	84.4	84.5	85.7	83.3	82.2
	1,332	2,022	2,152	2,056	1,854	1,798	1,723	1,539
	8,309	11,311	12,122	11,633	10,675	10,586	10,044	8,750
	73.3	64.4	68.8	67.8	64.4	64.2	64.3	61.8
	563	2,179	2,329	2,449	2,471	2,596	2,699	2,599
	226	618	611	596	579	576	550	512
	304	880	877	857	826	823	789	735
	55	175	177	175	172	173	167	160
	622	670	715	653	636	620	586	576
	255	255	232	200	182	179	210	190
	19,452	27,342	26,623	26,029	26,674	26,833	25,755	24,572
	752	1,256	1,217	1,208	1,142	1,120	1,104	1,069
	86.7	76.3	72.7	71.2	72.1	64.7	70.1	75.5
	1.2	8.9	8.8	9.3	9.3	9.4	9.2	9.1
	1.1	9.1	10.1	9.4	9.4	9.8	9.9	8.8
	–	–	–	–	–	–	–	–
	2.3	9.8	10.4	10.7	11.4	12.1	12.4	12.0
	–	–	–	3.8	8.3	8.5	11.6	13.3
	3.9	14.6	15.0	14.1	12.7	–	–	–
	10.2	14.6	12.6	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	5.2	5.7	8.2	10.9
	13.1	12.4	12.8	12.5	11.7	11.9	11.8	10.9
	1.3	8.0	8.6	8.8	9.4	8.6	8.8	8.3
	3.7	14.9	15.6	16.0	16.0	15.9	16.1	15.8
	4.3	11.9	12.3	12.3	12.2	12.2	12.2	11.8
	11	–	–	–	–	–	–	–
	7	–	–	–	–	–	–	–
	2	–	–	–	–	–	–	–
	51	29	33	37	41	42	40	35
	–	–	–	–	4	7	11	11
	27	24	22	22	10	–	–	–
	13	12	8	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	3	7	13
	–	–	–	–	–	4	5	6
	–	1	1	–	1	1	1	1
	6	6	6	6	6	6	6	6
	14	14	14	14	14	13	13	13
	–	1	4	5	5	5	5	5
	17	17	14	12	12	12	12	12
	51	51	52	53	53	53	47	38
	199	155	154	149	146	146	147	140
	–	15	15	15	15	15	15	15
	–	8	8	8	8	8	8	6
	–	25	25	24	20	19	18	20
	–	48	48	47	43	42	41	41

附註：

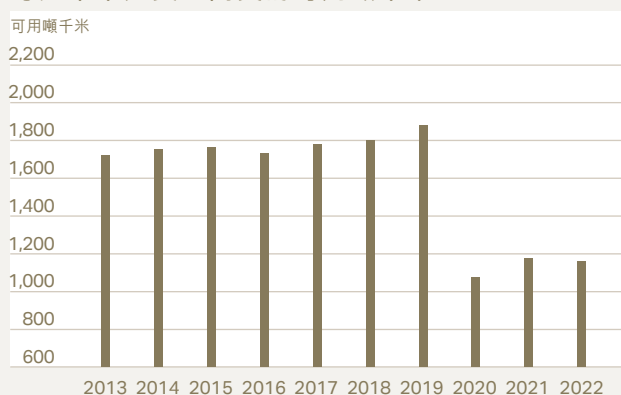
(3) 集團自二零一八年一月一日起採納《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號，並已改變有關金融工具及收益認算的會計方法。根據所選的過渡方法，集團調整於二零一八年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號的累計影響。二零一八年以前的比較信息按有關年度的政策列述，不予重列。

業務統計數字

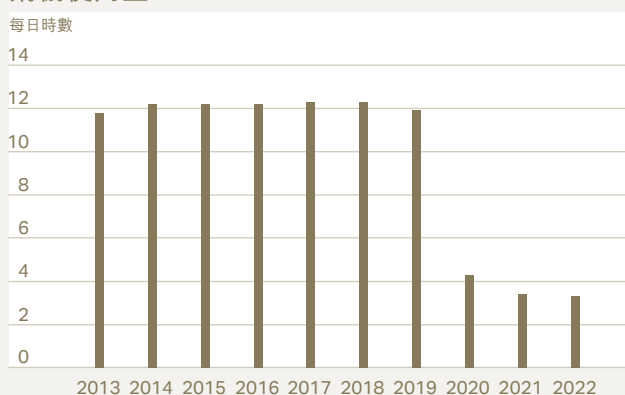
每可用噸千米成本 (連燃油)



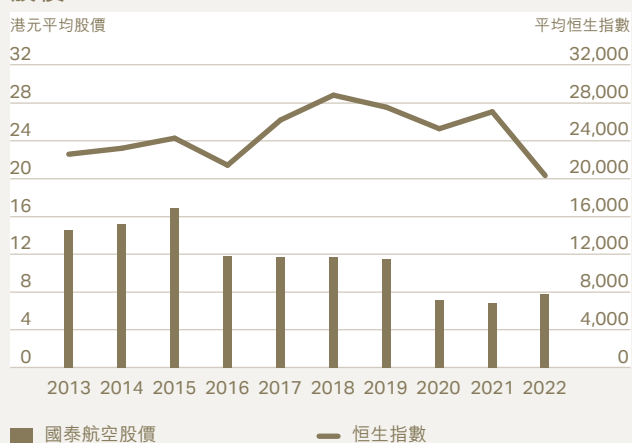
每港幣千元員工開支的可用噸千米



飛機使用量



股價



		2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
生產力											
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	4.35	3.88	4.14	3.06	3.27	3.12	3.02	3.14	3.50	3.58
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,157	1,174	1,074	1,879	1,801	1,775	1,730	1,764	1,750	1,720
飛機使用量	每日時數	3.3	3.4	4.3	11.9	12.3	12.3	12.2	12.2	12.2	11.8
股價											
	港元										
最高		9.0	7.9	10.0	13.9	14.7	13.4	14.0	20.6	17.7	16.8
最低		6.3	6.0	5.1	9.5	9.9	10.4	10.1	12.7	13.7	12.2
年底		8.5	6.4	7.2	11.5	11.1	12.1	10.2	13.4	16.9	16.4
股價比率 (附註)											
	倍數										
市盈率		(7.6)	(6.7)	(1.7)	26.8	18.6	(37.8)	(69.8)	8.8	21.1	24.6
資本市值 / 國泰航空普通股股東應佔資金		1.3	0.8	0.9	0.7	0.7	0.8	0.7	1.1	1.3	1.0
股價 / 現金流量		2.6	3.5	(3.3)	2.5	2.5	7.4	5.2	3.1	5.4	4.6

附註：在適用情況下，根據年底的股價計算。

詞彙

專門術語

借款 總借款（貸款、其他借款及租賃責任）減抵押存款、票據及零息債券。

借款淨額 借款及銀行透支減流動資金。

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

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

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

收入乘客千米數（「收入乘客千米」） 以每航線的航程乘該航線的載客數目。

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

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

航班準時表現 在原定啟航時間十五分鐘內起飛。

EBITDA 扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的盈利。

收回款項 由偶發業務收回的成本。

比率

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

國泰航空的主要國際互聯網絡網址為 www.cathaypacific.com

註冊辦事處

香港金鐘道八十八號

太古廣場一座三十三樓

股票托管處

The Bank of New York Mellon

BNY Mellon Shareowner Services

P.O. Box 505000

Louisville, KY 40233-5000

U.S.A.

美國境內免費電話熱線：1(888) BNY ADRS

國際電話熱線：1(201) 680 6825

電郵：shrrrelations@cpushareownerservices.com

網址：www.mybnyhdr.com

股份代號

香港聯合交易所 00293

ADR CPCAY

股份登記處

香港中央證券登記有限公司

香港皇后大道東一八三號

合和中心十八樓一八零六至一八零七室

核數師

畢馬威會計師事務所

根據《財務匯報局條例》註冊的公眾利益實體核數師

香港中環遮打道十號太子大廈八樓

財務動態

截至二零二二年十二月三十一日止年度

年度報告書供股東閱覽 二零二三年四月六日

股東周年大會 二零二三年五月十日

截至二零二三年六月三十日止六個月

宣佈中期業績 二零二三年八月

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

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

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



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



www.cathaypacific.com