

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

## 國泰航空有限公司

(在香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：293)

### 公告

二零二一年全年業績

## 財務及營業撮要

### 集團財務統計數字

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

### 營業統計數字 – 國泰航空

		2021	2020*	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	<b>11,354</b>	14,620	-22.3%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	<b>13,228</b>	34,609	-61.8%
可用貨物噸千米數(「可用貨運噸千米」)	百萬	<b>10,094</b>	11,329	-10.9%
收入噸千米數(「收入噸千米」)	百萬	<b>8,615</b>	10,220	-15.7%
每可用座位千米客運收益	港仙	<b>32.9</b>	32.7	+0.6%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	<b>4,120</b>	20,079	-79.5%
收入乘客運載人次	千位	<b>717</b>	4,631	-84.5%
乘客運載率	%	<b>31.1</b>	58.0	-26.9 個百分點
乘客收益率	港仙	<b>105.5</b>	56.3	+87.4%
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	<b>3.21</b>	2.17	+47.9%
貨運收入噸千米數(「貨運收入噸千米」)	百萬	<b>8,220</b>	8,309	-1.1%
運載貨物	千噸	<b>1,333</b>	1,332	+0.1%
貨物運載率	%	<b>81.4</b>	73.3	+8.1 個百分點
貨物收益率	港元	<b>3.94</b>	2.96	+33.1%
每可用噸千米成本(連燃油) <sup>(c)</sup>	港元	<b>3.88</b>	4.14	-6.3%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	<b>1,612</b>	1,708	-5.6%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	<b>1,223</b>	1,195	+2.3%
每可用噸千米成本(除燃油) <sup>(c)</sup>	港元	<b>3.32</b>	3.41	-2.6%
每可用噸千米基本 <sup>(d)</sup> 成本(除燃油)	港元	<b>3.24</b>	3.06	+5.9%
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	<b>1,174</b>	1,074	+9.3%
每員工可用噸千米	千位	<b>679</b>	752	-9.7%
飛機使用量(包括停泊的飛機)	每日時數	<b>3.4</b>	4.3	-20.9%
航班準時表現	%	<b>86.2</b>	86.7	-0.5 個百分點
機隊平均機齡	年	<b>10.5</b>	10.1	+0.4 年
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	<b>5.6</b>	7.0	-20.0%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	<b>491</b>	480	+2.3%
工傷引致損失工時比率	每一百名等效全職 僱員的工傷數目	<b>0.81</b>	2.28	-64.5%

\* 包括國泰港龍航空

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

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

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

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

## 主席致函

在上一份年度報告書中，我指出二零二零年是集團有史以來最具挑戰的一年。新型冠狀病毒疫情為全球航空市場帶來前所未有的衝擊，加上其後全球實施旅遊及營運上的限制，繼續令我們的業務受到嚴重影響。儘管面對這些挑戰，情況於二零二一年逐漸改善。

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

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

二零二一年的虧損包括減值及相關支出港幣八億三千二百萬元，主要是關於十二架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機、企業重組成本港幣三億八千五百萬元，以及於國貨航的聯屬權益被攤薄所得盈利港幣二億一千萬元；而二零二零年的減值及相關支出則為港幣四十億五千六百萬元，該等支出是關於三十四架飛機（及為航空公司提供服務的附屬公司的若干資產）以及企業重組成本港幣二十三億八千三百萬元。撇除該等特殊項目後，國泰航空集團於二零二一年的應佔虧損為港幣四十五億二千萬元（二零二零年：虧損港幣一百五十二億零九百萬元），而國泰航空於二零二一年的應佔虧損則為港幣七億七千六百萬元（二零二零年：虧損港幣一百二十一億九千五百萬元）。

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

然而，在懷緬過去之餘，我們在二零二一年推出了全新的尊尚旅遊生活品牌「國泰」，揭開令人振奮的新一頁。「國泰」將大家對旅遊的熱愛帶到日常的生活範疇之中，這將簡化顧客與我們互動的渠道，包括獲取會籍積分及使用里數的途徑，使我們無論在旅程期間還是在日常生活中，都能時刻與顧客結伴同行。

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

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

## 國泰航空業務表現

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

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

若將二零二一年與二零二零年整體比較，二零二一年的營業表現較為遜色，主要是由於二零二零年首兩個月疫情的影響尚未完全反映，因此業務表現相對較佳。二零二一年的客運收益減至港幣四十三億四千六百萬元，較二零二零年下跌百分之六十一點六。收入乘客千米減少百分之七十九點五。以可用座位千米計算的可載客量下跌百分之六十一點八。運載乘客共七十一萬七千人次，平均每日載客一千九百六十五人次，較二零二零年減少百分之八十四點五。乘客運載率為百分之三十一點一，而二零二零年則為百分之五十八點零。

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

貨運需求在向為貨運高峰期的下半年之前已開始增長。在二零二一年底前的幾個月，貨機機隊以最高的可載貨量營運，並提供更多只載貨客機航班。此外，我們營運六架「貨運客機」，即經局部改裝的波音777-300ER型客機，將其客艙的部分座椅移除以提供更多載貨空間。我們在十月運載超過十三萬六千噸貨物，這是自疫情爆發以來單月運載的最高貨運量。集團旗下航空公司自疫情爆發至今已運送超過一億九千萬劑疫苗。

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

## 其他附屬公司及聯屬公司的業務表現

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

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

集團旗下為航空公司提供服務的附屬公司表現勝於二零二零年。

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

## 財務狀況

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

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

## 前景

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

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

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

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

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

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

主席  
賀以禮

香港，二零二二年三月九日

## 業務回顧

### 可運載量、運載率及收益率變動 – 國泰航空及國泰港龍航空

	可運載量			運載率(%)			收益率
	可用座位千米/ 可用貨運噸千米(百萬)**						
	2021	2020*	變幅	2021	2020*	變幅	變幅
<b>客運服務</b>							
美洲	4,870	10,762	-54.7%	40.5	54.3	-13.8 個百分點	+104.9%
歐洲	2,662	7,276	-63.4%	45.5	58.5	-13.0 個百分點	+61.6%
西南太平洋	3,183	5,341	-40.4%	9.0	60.7	-51.7 個百分點	+153.4%
北亞	1,344	4,693	-71.4%	28.1	61.0	-32.9 個百分點	+112.2%
東南亞	1,016	4,258	-76.1%	22.2	57.1	-34.9 個百分點	+71.0%
南亞、中東及非洲	153	2,279	-93.3%	30.4	63.6	-33.2 個百分點	+90.9%
<b>整體</b>	<b>13,228</b>	<b>34,609</b>	<b>-61.8%</b>	<b>31.1</b>	<b>58.0</b>	<b>-26.9 個百分點</b>	<b>+87.4%</b>
<b>貨運服務</b>	<b>10,094</b>	<b>11,329</b>	<b>-10.9%</b>	<b>81.4</b>	<b>73.3</b>	<b>+8.1 個百分點</b>	<b>+33.1%</b>

\* 包括國泰港龍航空

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

## 客運服務

### 首要市場 – 香港及大灣區

- 香港特別行政區政府於二零二一年二月開始對駐港機組人員實施新的強制檢疫措施，嚴重影響我們服務各旅遊市場的能力。
- 我們在四月開始推動「Arm up, 來一起再飛！」活動，讓員工了解盡快接種疫苗的重要性，反應非常正面。
- 香港特別行政區政府於五月放寬對已完成接種疫苗的駐港客機機師及機艙服務員的強制檢疫要求。
- 當局於八月中收緊十六個海外地區來港旅客的檢疫要求，大大影響來港航班在向為客運高峰期的夏季所錄得的需求及客運量。
- 由十一月十五日開始，香港國際機場離境層劃分為兩個客運區域，一個處理前往中國內地的旅客，另一個則處理前往其他航點的旅客及所有過境旅客。因此，我們重開玉衡堂商務貴賓室，在離境層接待前往中國內地以外地區的旅客；而寰宇堂頭等貴賓室仍然開放，用以接待前往中國內地的合資格旅客。
- 香港等別行政區政府於十一月將曾出現 Omicron 變異病毒株個案的國家列入高風險 A 組指明地區，收緊該等國家來港旅客的登機及檢疫要求。
- 香港等別行政區政府於十二月下旬收緊對駐港機組人員的檢疫要求，其後於二零二二年宣佈對指明地區實施地區性航班熔断機制，受影響地區為澳洲、加拿大、法國、印度、尼泊爾、巴基斯坦、菲律賓、英國及美國，截至本報告書發表日期為止，該措施仍然生效。

## 美洲

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

## 歐洲

- 香港特別行政區政府於二零二零年十二月禁止英國航班來港，措施延續至二零二一年五月，為客運業務帶來相當大的影響。
- 國泰航空於二零二一年四月營運兩班特別航班，接載香港居民由英國回港。這是國泰航空首次由已完成接種疫苗的機組人員運作的航班，亦是禁令實施以來國泰航空首次再有由倫敦啟程的航班。
- 當局放寬英國來港航班的禁令後，國泰航空於五月恢復營運由倫敦希斯路機場來港的定期航班。
- 在放寬禁令後，尤其是在九月份，英國航線間歇性出現強勁的往來香港及中國內地學生旅遊需求。
- 於二零二一年底，國泰航空提供前往下述歐洲航點的客運航班：倫敦、曼徹斯特及米蘭（往來香港）；阿姆斯特丹、法蘭克福、馬德里及巴黎（僅出境香港）。

## 西南太平洋

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

## 北亞

- 我們在四月恢復營運前往中國內地成都及廈門以及台灣高雄的定期航班。
- 在香港特別行政區政府的「回港易」計劃下，由中國內地來港的旅遊需求增加，因此我們在五月恢復營運前往福州及杭州的定期航班。
- 我們在六月恢復營運由廣州來港的客運航班。
- 我們分別於七月及八月恢復營運前往武漢及青島的航班。
- 我們的航空網絡，尤其是服務美國和英國的長途航班業務，獲中國內地售票情況的利好支持。
- 新增的空中巴士 A321neo 型窄體飛機於八月首航，由香港前往上海（浦東），該型號飛機亦用於前往廣州、杭州、青島、高雄及台北的航班。
- 於二零二一年底，國泰航空提供前往下述北亞航點的客運航班：北京、成都、高雄、首爾、上海、台北及東京（往來香港）；福州、廣州、杭州、青島、武漢及廈門（僅入境香港）；及大阪（僅出境香港）。

## 東南亞

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

## 南亞、中東及非洲

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

## 國泰尊尚旅遊生活品牌

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

## 貨運服務

- 我們於一月新推出往來香港及利雅德的定期貨機服務，以應付電子商貿產品以及衣物等其他一般貨物的強大貨運需求。
- 香港對機組人員實施的檢疫限制所帶來的影響在四月最為嚴重，貨機及只載貨客機的航班運作量為新型冠狀病毒疫情爆發以來的最低點。情況在五月開始有所改善。
- 國泰貨運在香港率先完成國際航空運輸協會 ONE Record 先導計劃第三次試運，透過 One Record 的應用程式介面建立空運業首個連結航空公司與代理商的系統平台，朝著環球供應鏈端對端數碼化邁出別具意義的一步。國際航空運輸協會的 ONE Record 系統會為所有貨物建立「虛擬貨運記錄」，空運業內所有相關持份者均可共享統一貨運數據。
- 國泰貨運成為首家在飛機上提供溫瑞通 Envirotainer Releye RLP 集裝箱的亞洲航空貨運公司，為運送須嚴控溫度貨物的客戶提供更多元化的冷凍鏈空運選擇。該款新集裝箱更能靈活運載貨物，兼備最先進的冷凍鏈技術。
- 我們推出新一代「智貨查」貨件追蹤系統，利用藍牙技術監察溫度、全球定位及濕度等貨運資料。新系統提供更大的透明度，讓客戶在運送流程中實時追蹤貨件，並讓我們按需要及早主動作出調整。截至二零二一年底，國泰貨運已在其全球網絡內的二十七個航點，分階段推出「智貨查」服務。
- 我們營運六架「貨運客機」，即經局部改裝的波音 777-300ER 型客機，將其部分客艙座椅移除以提供額外載貨空間。
- 北半球在暑假期間一般是全年較淡靜的時候，但貨運需求在這段時間維持強勁，貨運航班一直增加，到八月底時達到高峰期的水平。
- 在十月，我們共有七十八個航段由經改裝的「貨運客機」營運，而在十一月則營運一千零三十五對只載貨客機航班，兩者均為破紀錄的數字。



- 我在十一月再度營運往返荷伯特及香港的季度貨運服務，以運送塔斯曼尼亞的產品到亞洲主要市場。
- 我們在整個網絡逐步推出全新網上訂艙平台「訂艙易」，廣受客戶歡迎。該平台提供具透明度和快捷的訂艙服務，讓顧客輕易查看價格和容量，即時預訂及確認艙位。
- 我們在十二月獲得國際航空運輸協會的活體動物物流認證，肯定了我們持續改善運送敏感貨物的標準。
- 香港對機組人員實施更嚴格的檢疫要求，由十二月底開始對長途貨運的可載貨量造成重要影響。

## 機隊發展

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

## 機隊資料\*

飛機類型	於二零二一年十二月三十一日各機隊的數目			平均機齡	訂購架數			總數	營業租賃期滿架數**						
	租賃**				'22	'23	'24 及之後		總數	'22	'23	'24	'25	'26	'27 及之後
	擁有	籌資	營業												
<b>國泰航空：</b>															
A320-200	5		2	7	16.6				2 <sup>(a)</sup>						
A321-200	2		3	5	16.7				2 <sup>(b)</sup>	1					
A321-200neo			5	5	0.7	7	4	11						5	
A330-300	37	10	4	51	15.2						2	2			
A350-900	19	7	2	28	4.1		2	2						2	
A350-1000	10	5		15	2.6	3		3							
747-400ERF 貨機	6			6	13.0										
747-8F 貨機	3	11		14	8.9										
777-300	17			17	20.2										
777-300ER	25	5	15	45	9.4				4 <sup>(c)</sup>	2	3	2	4		
777-9							21	21							
<b>總數</b>	<b>124</b>	<b>38</b>	<b>31</b>	<b>193</b>	<b>10.9</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>21</b>	<b>37</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>香港快運：</b>															
A320-200			6	6	10.8				1 <sup>(d)</sup>	1	4				
A320-200neo			10	10	2.8									10	
A321-200			11	11	4.2						1	2		8	
A321-200neo						1	6	9	16						
<b>總數</b>			<b>27</b>	<b>27</b>	<b>5.2</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>18</b>
<b>華民航空***：</b>															
A300-600F 貨機			9	9	17.6					5	3			1	
A330-243F 貨機			2	2	10.0									2	
A330-300P2F 貨機			3	3	14.0									3	
<b>總數</b>			<b>14</b>	<b>14</b>	<b>15.8</b>					<b>5</b>	<b>3</b>			<b>6</b>	
<b>總數合計</b>	<b>124</b>	<b>38</b>	<b>72</b>	<b>234</b>	<b>10.5</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>30</b>	<b>53</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>25</b>

\* 於二零二一年十二月三十一日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

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

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

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

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

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

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

## 財務評述

### 收益

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

\* 包括國泰港龍航空

### 營業開支\*

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

\* 包括國泰港龍航空

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

**營業業績分析\***

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

\*包括國泰港龍航空

附註：

- 1) 國泰航空的減值及相關支出港幣七億七千七百萬元主要與九架預料未能於退役或交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機有關（二零二零年：屬國泰航空及國泰港龍航空的減值及相關支出港幣二十八億一千五百萬元主要與三十四架預料未能於退役或交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機有關）。
- 2) 離職補償及相關成本港幣三億八千五百萬元（二零二零年：港幣二十三億八千三百萬元與集團企業重組及國泰港龍航空停止運作有關）。
- 3) 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。
- 4) 就國泰港龍航空稅項虧損作出的遞延稅項資產撇銷港幣十五億九千萬元，確認於二零二零年下半年的稅項內。
- 5) 香港快運的減值及相關支出港幣四千一百萬元與三架預料未能於交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機有關（二零二零年：分別就旗下洗衣及航空飲食業務的廠房確認港幣六億五千八百萬元及港幣五億二千六百萬元的減值及相關支出）。
- 6) 經調整國泰航空股東應佔虧損的修訂計算乃撇除減值及相關支出、企業重組成本及視作出售一家聯屬公司部分股份的非經常性盈利後得出。之前於《二零二零年報告書》呈列的計算所得的經調整虧損為港幣一百三十八億五千五百萬元。

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

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

\* 包括國泰港龍航空

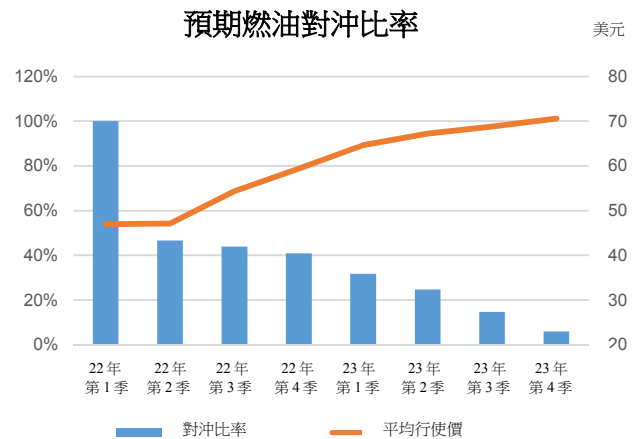
## 燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

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

\*包括國泰港龍航空

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



## 資產

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

## 借款及資本

- 借款減少至港幣八百九十八億五千四百萬元，減幅為百分之三點五。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款減少百分之一至港幣七百三十二億六千三百萬元，須於二零三五年或之前全部償還，其中百分之五十一為定息借款。
- 於二零二一年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金合共港幣三百零二億五千萬元，包括流動資金港幣一百九十二億八千四百萬元及已承擔的未動用信貸港幣一百一十一億零五百萬元，並扣除已抵押資金港幣一億三千九百萬元。為進一步保持資金的流動性，我們已發行港幣六十七億元可轉換債券及合共港幣五十三億美元及人民幣中期票據。
- 借款淨額（扣除流動資金）減少百分之四點四，至港幣七百零五億七千萬元。撇除採納《香港財務報告準則》第16號的影響後，借款淨額減少百分之一點三至港幣五百三十九億七千九百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之一點四至港幣七百二十二億四千四百萬元，原因是集團錄得港幣五十五億元的虧損，但因其他全面收益增加港幣四十億元及於二零二一年二月發行有擔保可轉換債券的權益部分港幣五億元而被局部抵銷。
- 撇除採納《香港財務報告準則》第16號對借款淨額的影響後，債務淨額股份比例維持於零點七五倍（而借款契諾為二點零倍）。計及採納《香港財務報告準則》第16號對借款淨額的影響後，於二零二一年十二月三十一日及二零二零年十二月三十一日的債務淨額股份比例分別為零點九八倍及一點零一倍。

## 附屬及聯屬公司回顧

- 香港快運於二零二一年錄得除稅後虧損港幣十九億七千八百萬元，而二零二零年則錄得港幣十七億二千三百萬元虧損。可載客量為七千一百萬可用座位千米數，反映新型冠狀病毒疫情在全球持續肆虐令需求大幅下降，加上香港及其他市場實施旅遊限制及檢疫要求，因此香港快運大幅縮減可載客量。已提供服務的平均運載率為百分之八點八，較上年同期下跌六十二點二個百分點。
- 香港華民航空有限公司於二零二一年錄得的溢利較二零二零年有所增加。與二零二零年相比，可載貨量（以可用貨物噸千米計算）增加百分之二點八至九億四千八百萬。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）於二零二一年生產一百七十萬份機餐及處理一萬四千零五十三班航班（即平均每日四千七百零一份機餐及三十九班航班，較二零二零年分別下跌百分之六十三點八及百分之十六點七）。國泰航空飲食服務於二零二一年的財務業績較二零二零年有所改善，主要是由於上年度資本減值的影響，但因香港特別行政區政府及香港機場管理局於二零二一年就新型冠狀病毒疫情提供的紓困措施減少而被局部抵銷。撇除該等一次性項目後，基本業績因營業額減少而下降。除加拿大錄得按年增長外，海外航空飲食設施於二零二一年的財務業績較二零二零年有所下跌。
- 國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）於二零二一年為國泰航空集團及十七家其他航空公司提供貨物處理服務。該公司於二零二一年處理一百四十萬噸貨物（較二零二零年增加百分之四），其中百分之四十六為轉運貨物。出口及進口貨物分別佔總貨運量的百分之三十五及百分之十九。二零二一年的財務業績較二零二零年有所改善。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零二一年的財務業績受到不利影響，該公司致力尋求新的收益來源、減低營運成本、延遲或取消資本開支及保留現金。若干經濟援助措施或支援計劃減輕了疫情的影響。
- 全資附屬公司雅潔洗衣公司專門為企業提供布草、制服及衣物的全面洗衣及乾洗服務。二零二一年的財務業績較二零二零年有所改善，主要是由於二零二一年未有錄得資產減值，但亦因欠缺二零二零年錄得的香港特別行政區政府紓困措施（以保就業計劃方式提供）而局部抵銷改善的幅度。
- 中國國際航空股份有限公司（「國航」）是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空集團於二零二一年十二月三十一日持有其百分之十八點一三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表結算，因此二零二一年度的集團業績包括國航截至二零二一年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零二一年十月一日至二零二一年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。截至二零二一年九月三十日止十二個月，國航的財務業績較截至二零二零年九月三十日止十二個月的財務業績有所下跌。
- 中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）是中國內地提供貨運服務的主要公司。由於國貨航進行混合所有制改革，國泰航空集團於二零二一年九月持有國貨航的股本及經濟權益由百分之三十四點七八減至百分之二十四。由二零二一年下半年開始，隨著集團於國貨航的權益被攤薄，集團應佔國貨航的業績根據延遲三個月的業績結算。集團二零二一年度業績包括國貨航截至二零二一年九月三十日止九個月的業績，並已就二零二一年十月一日至二零二一年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

## 企業責任

- 二零二一年可持續發展報告將於二零二二年五月發佈，並將登載於 [https://www.cathaypacific.com/cx/zh\\_HK/about-us/environment/overview/introduction.html](https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/about-us/environment/overview/introduction.html)。
- 國泰航空於二零二一年重申承諾於二零五零年達成淨零碳排放的目標，中期目標是在二零三零年實現提升可持續航空燃油使用量至國泰航空所有航班燃油消耗量的百分之十。寰宇一家聯盟（國泰航空為其創辦成員）的所有航空公司會員亦作出了同樣的承諾。
- 國泰航空於二零二一年宣佈，與波士頓顧問公司（Boston Consulting Group）及其他主要航空公司共同創立非牟利機構「航空界氣候工作組」（Aviation Climate Taskforce），透過科技創新和協作，應對航空業減少碳排放的挑戰。
- 國泰航空集團亦支持香港國際機場於二零五零年實現淨零碳排放的長期減碳宣言，中期目標是按二零一八年的基準，於二零三五年減少百分之五十五的地面淨碳排放量。此宣言將涵蓋集團香港地勤運作的碳排放量。
- 國泰航空繼續參與多個持相同理念的業內組織，支持制定以科學為基礎的氣候變化目標及為航空業制定相關的可持續減碳行動。有關組織包括國際航空運輸協會可持續發展及環境諮詢委員會、未來清潔天空聯盟、可持續航空燃料使用者組織、可持續生物燃料圓桌會議及亞太航空公司協會環境工作小組。
- 我們已達成國際航空碳抵銷和減排計劃（CORSIA）、歐盟排放交易計劃（EU ETS）及英國排放交易計劃（UK ETS）所有適用的要求，包括根據該等計劃提交及核實我們的排放數據。
- 國泰航空很榮幸能空運首批新型冠狀病毒疫苗，從北京運抵香港，我們繼續支持香港特別行政區政府的疫苗接種計劃。自疫情爆發至今，集團旗下航空公司已在世界各地運送超過一億九千萬劑新型冠狀病毒疫苗。
- 國泰航空於二月參與聯合國兒童基金會的「人道主義空運倡議」，協助運送新型冠狀病毒疫苗、基本藥物、醫療設備和其他必要物資，以支持發展中國家應對疫情。在該倡議下，我們已協助運送超過四千萬劑疫苗。
- 於二零二一年十二月三十一日，國泰航空集團在全球僱用逾二萬一千六百名員工，其中約一萬七千七百人為在港員工。國泰航空在全球僱用超過一萬六千七百名員工，其中約百分之七十六為駐港員工。
- 國泰航空參照法例、行業慣例、市場環境、員工個人及集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。



**綜合損益及其他全面收益表**  
**截至二零二一年十二月三十一日止年度**

	附註	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
<b>收益</b>			
客運服務		4,357	11,950
貨運服務		35,814	27,890
其他服務及收回款項		5,416	7,094
<b>收益總額</b>		<b>45,587</b>	<b>46,934</b>
<b>開支</b>			
員工		(11,298)	(15,786)
機上服務及乘客開支		(366)	(1,102)
著陸、停泊及航線開支		(5,743)	(6,868)
燃油(包括對沖盈利/虧損)		(7,031)	(11,379)
飛機維修		(5,152)	(5,772)
飛機折舊及租金		(10,444)	(11,879)
其他折舊、攤銷及租金		(2,381)	(2,720)
其他		(3,622)	(3,133)
<b>營業開支</b>		<b>(46,037)</b>	<b>(58,639)</b>
<b>未計非經常性項目的營業虧損</b>			
企業重組成本	18	(385)	(2,383)
減值及相關支出	18	(818)	(4,056)
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	4	210	-
<b>營業虧損</b>	5	<b>(1,443)</b>	<b>(18,144)</b>
財務支出		(2,704)	(3,044)
財務收入		75	149
財務支出淨額	6	(2,629)	(2,895)
應佔聯屬公司虧損		(1,985)	(1,282)
<b>除稅前虧損</b>		<b>(6,057)</b>	<b>(22,321)</b>
稅項	7	531	674
<b>本年度虧損</b>		<b>(5,526)</b>	<b>(21,647)</b>
<b>應佔：</b>			
國泰航空普通股股東		(6,123)	(21,876)
國泰航空優先股股東	17	596	228
非控股權益		1	1
<b>本年度虧損</b>		<b>(5,526)</b>	<b>(21,647)</b>
<b>每股普通股虧損</b>			
基本及攤薄	8	(95.1)仙	(424.3)仙
本年度虧損		(5,526)	(21,647)
<b>其他全面收益</b>			
其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		2,581	(1,041)
應佔聯屬公司其他全面收益		211	(203)
海外業務換算產生的滙兌差額		691	1,638
其後不會重新歸類至損益的項目：			
界定福利計劃		510	599
被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資價值重估(不可回撥)		(5)	-
<b>本年度除稅後其他全面收益</b>	9	<b>3,988</b>	<b>993</b>
<b>本年度全面收益總額</b>		<b>(1,538)</b>	<b>(20,654)</b>
<b>應佔全面收益總額</b>			
國泰航空普通股股東		(2,135)	(20,883)
國泰航空優先股股東	17	596	228
非控股權益		1	1
		<b>(1,538)</b>	<b>(20,654)</b>

**綜合財務狀況表**  
 二零二一年十二月三十一日結算

	附註	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
<b>資產及負債</b>			
<b>非流動資產及負債</b>			
物業、廠房及設備	10	123,990	131,925
無形資產	11	15,035	15,061
於聯屬公司的投資		24,532	26,489
其他長期應收款項及投資		3,327	2,905
遞延稅項資產		846	627
		<b>167,730</b>	<b>177,007</b>
計息負債	12	(67,504)	(68,880)
其他長期應付款項		(3,441)	(4,210)
其他長期合約負債		(478)	-
遞延稅項負債		(9,820)	(11,499)
		<b>(81,243)</b>	<b>(84,589)</b>
<b>非流動資產淨值</b>		<b>86,487</b>	<b>92,418</b>
<b>流動資產及負債</b>			
存貨		1,269	1,719
貿易及其他應收款項	13	8,296	6,469
待出售資產		48	38
流動資金	14	19,284	19,341
		<b>28,897</b>	<b>27,567</b>
計息負債	12	(22,350)	(24,249)
貿易及其他應付款項	15	(10,095)	(12,376)
合約負債		(7,925)	(8,122)
稅項		(2,765)	(1,977)
		<b>(43,135)</b>	<b>(46,724)</b>
<b>流動負債淨額</b>		<b>(14,238)</b>	<b>(19,157)</b>
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>153,492</b>	<b>157,850</b>
<b>資產淨值</b>		<b>72,249</b>	<b>73,261</b>
<b>資本及儲備</b>			
股本	16	48,322	48,322
儲備		23,922	24,935
國泰航空股東應佔資金		72,244	73,257
非控股權益		5	4
<b>股東權益總額</b>		<b>72,249</b>	<b>73,261</b>

**綜合現金流量表**

截至二零二一年十二月三十一日止年度

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

## 附註：

### 1. 會計基準

本公告所引述的年度業績乃摘錄自集團截至二零二一年十二月三十一日止年度的法定財務報表。

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

本文件所載有關截至二零二零年及二零二一年十二月三十一日止年度的財務資料並不構成公司於該等年度的法定年度綜合財務報表，惟摘錄自該等財務報表。

本文件內的非法定賬目（定義見《公司條例》（第 622 章）（「該條例」）第 436 條）並非（在該定義內的）指明財務報表。截至二零二零年十二月三十一日止年度的指明財務報表已根據該條例第 664 條送交香港公司註冊處處長。截至二零二一年十二月三十一日止年度的指明財務報表尚未但將根據該條例第 664 條送交香港公司註冊處處長。核數師已就截至二零二零年及二零二一年十二月三十一日止年度的指明財務報表擬備核數師報告，該等報告並無保留意見或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就該等報告作保留意見的情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事項，亦未載有根據該條例第 406(2) 條或 407(2) 或 (3) 條作出的陳述。

就可轉換債券採納的會計政策如下：

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。

## 2. 會計政策的變動

香港會計師公會已頒佈下述於集團本會計期的《香港財務報告準則》修訂本。

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

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

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

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

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

此舉對二零二一年一月一日的權益期初結餘並無影響。

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

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

### 3. 分部資料

#### (a) 分部業績

2021						
	國泰航空 港幣百萬元	香港快運 港幣百萬元	華民航空 港幣百萬元	航空公司 相關服務 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
<b>溢利或虧損</b>						
銷售予外界客戶	41,829	20	3,106	632		45,587
分部之間的銷售	355	-	57	1,718		2,130
分部收益	42,184	20	3,163	2,350		47,717
分部溢利/(虧損)						
(未計企業重組 成本、減值及相 關支出)	1,222	(1,806)	898	(554)	-	(240)
企業重組成本	(385)	-	-	-	-	(385)
減值及相關支出	(777)	(41)	-	-	-	(818)
分部溢利/(虧損)	60	(1,847)	898	(554)	-	(1,443)
財務支出淨額	(1,972)	(328)	(1)	(328)	-	(2,629)
	(1,912)	(2,175)	897	(882)	-	(4,072)
應佔聯屬公司虧損	-	-	-	-	(1,985)	(1,985)
除稅前(虧損)/溢利	(1,912)	(2,175)	897	(882)	(1,985)	(6,057)
稅項	184	197	(149)	24	275	531
本年度(虧損)/溢利	(1,728)	(1,978)	748	(858)	(1,710)	(5,526)
非控股權益	-	-	-	(1)	-	(1)
國泰航空股東應佔 (虧損)/溢利	(1,728)	(1,978)	748	(859)	(1,710)	(5,527)
<b>其他分部資料</b>						
折舊及攤銷	11,219	869	5	693		12,786
購買物業、廠房及 設備及無形資產	2,162	56	-	58		2,276
2020						
	國泰航空* 港幣百萬元	香港快運 港幣百萬元	華民航空 港幣百萬元	航空公司 相關服務 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
<b>溢利或虧損</b>						
銷售予外界客戶	42,432	861	2,866	775		46,934
分部之間的銷售	296	-	90	1,877		2,263
分部收益	42,728	861	2,956	2,652		49,197
分部虧損(未計企 業重組成本、減 值及相關支出)						
	(10,357)	(1,661)	852	(539)	-	(11,705)
企業重組成本	(2,383)	-	-	-	-	(2,383)
減值及相關支出	(2,815)	(1)	-	(1,184)	(56)	(4,056)
分部(虧損)/溢利	(15,555)	(1,662)	852	(1,723)	(56)	(18,144)
財務支出淨額	(2,313)	(274)	-	(308)	-	(2,895)
	(17,868)	(1,936)	852	(2,031)	(56)	(21,039)
應佔聯屬公司溢利	-	-	-	-	(1,282)	(1,282)
除稅前(虧損)/溢利	(17,868)	(1,936)	852	(2,031)	(1,338)	(22,321)
稅項	475	213	(137)	(3)	126	674
本年度(虧損)/溢利	(17,393)	(1,723)	715	(2,034)	(1,212)	(21,647)
非控股權益	-	-	-	(1)	-	(1)
國泰航空股東應佔 (虧損)/溢利	(17,393)	(1,723)	715	(2,035)	(1,212)	(21,648)
<b>其他分部資料</b>						
折舊及攤銷	12,756	901	6	758		14,421
購買物業、廠房及 設備及無形資產	5,004	329	1	84		5,418

\*包括國泰港龍航空

### 3. 分部資料 (續)

- (i) 國泰航空及國泰港龍航空 (直至二零二零年十月三十一日) 提供全面的國際客運及貨運服務。管理層認為並無適合的基礎將營運業績分配至客運及貨運業務，故此在披露時，並不將該等業績分為不同的業務分部。
- (ii) 香港快運是一家廉價客運航空公司，在亞洲區內提供定期航班。
- (iii) 華民航空提供航空貨運速遞服務，在亞洲區內提供定期航班。
- (iv) 航空公司相關服務包括航空飲食、貨運站、地勤服務及商業洗衣等支援航空公司的業務。

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

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

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

#### (b) 按地域提供的資料

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

地域分部業績及分部資產淨值因《二零二一年報告書》列舉的理由而不予披露。

### 4. 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利

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

**5. 營業虧損**

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

**6. 財務支出淨額**

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
- 按攤銷成本列賬的租賃負債	905	1,058
- 銀行借款及透支		
- 須於五年內全部清還	411	718
- 毋須於五年內全部清還	283	543
- 其他借款		
- 須於五年內全部清還	546	125
- 毋須於五年內全部清還	341	255
	<b>2,486</b>	<b>2,699</b>
來自流動資金的收入：		
- 專業投資管理資金及按公允值計入損益的其他流動投資	(9)	(63)
- 銀行存款及其他	(66)	(86)
	<b>(75)</b>	<b>(149)</b>
公允值變動：		
- 被指定為按公允值計入損益的財務負債盈利	-	(73)
- 衍生金融工具虧損	218	418
	<b>218</b>	<b>345</b>
	<b>2,629</b>	<b>2,895</b>

在上列數字中，因配對安排而帶來的財務收入及支出已化為淨額。

衍生金融工具的公允值變動包括來自被界定為按公允值計入損益的衍生工具的盈利／虧損淨額港幣二千五百萬元（二零二零年：虧損淨額港幣二億一千萬元）。



## 7. 稅項

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

香港利得稅乃以本年度的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五（二零二零年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地的稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見《二零二一年報告書》財務報表附註 28(c)）。

稅項(支出)/抵免與按適用稅率和除稅前虧損所計算的金額間的差異可分析如下：

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

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

有關遞延稅項的詳細資料載於《二零二零年報告書》財務報表附註 15。

## 8. 每股普通股虧損

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

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

## 8. 每股普通股虧損（續）

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

## 9. 其他全面收益

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於年內確認的盈利/(虧損)	4,684	(4,261)
- 轉撥至損益的(盈利)/虧損	(1,836)	3,105
- 遞延稅項	(267)	115
應佔聯屬公司其他全面收益		
- 於年內確認	211	(203)
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於年內確認的盈利	724	1,638
- 視作出售部分股份時重新歸類至損益	(33)	-
界定福利計劃		
- 於年內確認的重新計量盈利	561	653
- 遞延稅項	(51)	(54)
被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資價值重估(不可回撥)		
- 於年內確認的虧損	(5)	-
<b>本年度其他全面收益</b>	<b>3,988</b>	<b>993</b>

## 10. 物業、廠房及設備

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

- (a) 由於疫情導致航班減少，管理層將其影響納入國泰航空及香港快運基本情況作出評估（見下文附註 11），於年底前共有十二架（二零二零年：三十四架）集團擁有及租賃的飛機不大可能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務，因此年內已確認一項減值支出港幣八億六千五百萬元（二零二零年：港幣二十七億六千四百萬元），以完全撇銷該等飛機資產。
- (b) 已確認一項減值支出港幣一億四千五百萬元（二零二零年：港幣十二億零九百萬元），包括飛機相關設備港幣九千六百萬元（二零二零年：零）及土地及樓宇港幣四千九百萬元（二零二零年：港幣八億九千九百萬元），使賬面值減至其使用價值。就減記其他設備賬面值而確認的減值支出為零（二零二零年：港幣三億一千三百萬元）。

有關新型冠狀病毒疫情對集團的影響，於下文附註 18 詳細披露。

## 11. 無形資產

分配予集團各現金產生單位的商譽如下：

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

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

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

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

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

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

## 11. 無形資產（續）

對於香港快運現金產生單位，基本情況反映因預計短途及區內休閒旅遊需求率先回升，加上廉價航空需求模式的穩定增長（尤其因三跑道系統的啟用），其復甦速度將較國泰航空為快。由於追求增長，下行情況反映收益效率下降而非可運載量。正如國泰航空，為期十年的預測被視為適合的做法。同樣，超過十年的現金流量按估計的一般年度增長率百分之二點二五（二零二零年：百分之二點二五）推算。採用的貼現率為百分之十一點零（二零二零年：百分之十一點一）並未計及稅項，及反映香港快運分部的特定風險。在基本情況及下行情況下，此現金產生單位截至二零二一年十二月三十一日的賬面值均有餘額，因此沒有作出減值。

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

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

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

**12. 計息負債**

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

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

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

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

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

### 13. 貿易及其他應收款項

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

於二零二一年十二月三十一日，不符合作對沖會計的衍生財務資產 – 當期部分達港幣二億九千萬元（二零二零年：少量）。

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除虧損撥備)按賬單日分析如下：		
一個月內	3,441	2,608
一至三個月	420	505
三個月以上	58	268
	<b>3,919</b>	<b>3,381</b>

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除虧損撥備)賬齡分析如下：		
當期	3,754	2,916
逾期少於三個月	135	221
逾期三個月以上	30	244
	<b>3,919</b>	<b>3,381</b>

年內有關貿易應收賬項的預期信貸虧損撥備變動如下：

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

### 14. 流動資金

#### 流動資金風險

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

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

集團於報告期末持有流動資金（《二零二一年報告書》財務報表附註 17）港幣一百九十二億八千四百萬元（二零二零年：港幣一百九十三億四千一百萬元），可供管理流動資金風險。

**14. 流動資金（續）**
**(a) 財務安排**

集團於報告期末持有以下流動資金及未動用信貸：

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

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

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

**(b) 財務負債的還款期限**

未貼現的財務負債的還款期限概述如下：

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

	2020				
	一年內 港幣百萬元	一年後 至兩年 港幣百萬元	兩年後 至五年 港幣百萬元	五年後 港幣百萬元	總計 港幣百萬元
<b>集團</b>					
貸款及其他借款	(18,527)	(11,808)	(17,132)	(12,891)	(60,358)
租賃負債	(7,519)	(6,942)	(14,445)	(12,307)	(41,213)
其他長期應付款項	-	(1,072)	(1,804)	(835)	(3,711)
貿易及其他應付款項	(11,065)	-	-	-	(11,065)
衍生財務負債淨額	(1,283)	(227)	(281)	(35)	(1,826)
總計	(38,394)	(20,049)	(33,662)	(26,068)	(118,173)

**15. 貿易及其他應付款項**

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
貿易應付賬項	4,327	3,284
衍生財務負債 – 當期部分	186	1,311
其他應付款項	5,311	7,278
應付聯屬公司賬項	55	218
應付其他關連公司賬項	216	285
	<b>10,095</b>	<b>12,376</b>
	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
貿易應付賬項按賬單日分析如下：		
一個月內	3,706	2,570
一至三個月	328	262
三個月以上	293	452
	<b>4,327</b>	<b>3,284</b>

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

上述其他應付款項包括集團就可能或實際出現的稅項（除所得稅外）、訴訟及索償作出撥備港幣七億零二百萬元（二零二零年：港幣十億五千六百萬元），其年內變動如下：

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

**16. 股本**

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

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



## 16. 股本（續）

公司於截至二零二零年十二月三十一日止年度內宣佈一項資本重組建議，內容包括：

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

供股及發行優先股及認股權證所得款項淨額用作一般企業用途。

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

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

優先股及行使後的認股權證以額外股本入帳。

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

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

## 17. 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。

## 17. 股息（續）

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

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

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

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

### (b) 應付予普通股權益股東的股息

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

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

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

附註 17(a)詳列於二零二一年十二月三十一日的累計股息欠款。

董事局決定不宣派截至二零二一年十二月三十一日止年度中期股息。

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

為使二零二二年五月十一日舉行的股東周年大會上委任代表的投票能順利處理，股東登記將於二零二二年五月五日至二零二二年五月十一日（包括首尾兩天）暫停辦理，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保有權出席股東周年大會並於會上投票，所有過戶表格連同有關股票，須於二零二二年五月四日（星期三）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

## 18. 新型冠狀病毒疫情的影響

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

### (a) 流動性及持續營運問題

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

## 18. 新型冠狀病毒疫情的影響（續）

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

集團於年內籌集的新融資超過港幣一百三十億元。集團的無限制用途流動資金為港幣三百零二億五千萬元（二零二零年十二月三十一日：港幣二百八十五億九千三百萬元）。

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

### (b) 資產賬面值

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

已確認減值及相關支出港幣八億一千八百萬元（二零二零年：港幣四十億五千六百萬元），主要是關於減低額外十二架預料未能於退役或交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機的資產價值（港幣八億六千五百萬元，見上文附註 10）、為當中的租賃飛機符合交還狀態而作出抵銷調整（港幣三億零二百萬元記入淨額）。此外，因疫情而作出減值的包括：若干飛機相關設備港幣九千六百萬元、工程及機上服務存貨港幣一億一千萬元及樓宇相關資產港幣四千九百萬元。

集團的現金產生單位、非財務資產及投資並未錄得其他減值。

### (c) 過度對沖

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

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

## 18. 新型冠狀病毒疫情的影響（續）

### (d) 政府支援及其他援助

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

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

#### (i) 香港

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

#### (ii) 外站

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

### (e) 新型冠狀病毒相關租金優惠

集團於二零二一年直接因新型冠狀病毒疫情而以固定付款折扣方式獲得租金優惠。

所收港幣三億零一百萬元（二零二零年：港幣三億一千六百萬元）的租金優惠以負可變租賃付款計入損益。《香港財務報告準則》第 16 號修訂本允許這樣的處理，就是應用「二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」下的可行權宜方法，該可行權宜方法已伸延至二零二二年六月三十日或之前的優惠。此金額包括期內收自政府供應商的減免港幣二億六千一百萬元（二零二零年：港幣二億六千六百萬元），如上文附註 18(d) 所披露計入政府支援及其他援助中。

## 19. 企業管治

公司致力維持高水平的企業管治。公司在年度報告書所涵蓋的整個年度內，均有遵守香港聯合交易所有限公司《證券上市規則》（「上市規則」）附錄十四《企業管治守則》的所有守則條文，但下述條文除外，公司相信此等條文不能為股東帶來裨益：

- 《企業管治守則》第 A.5.1 至 A.5.4 條有關成立提名委員會、其職權範圍及資源的條文。董事局已審視成立提名委員會的好處，但最後認為由董事局集體審核及批准新董事的委任，乃合乎公司及獲推薦新董事的最大利益，因為在這情況下，董事局可就其能否勝任董事職務，作出更平衡和有根據的決定。

香港聯合交易所有限公司於二零二一年間就修訂《企業管治守則》及相關上市規則進行諮詢，諮詢結果包括強制企業設立提名委員會。董事局已議決成立提名委員會，並於二零二二年三月九日起生效。

公司已採納一套董事進行證券交易的行為守則（「證券守則」），其條款的嚴格程度不下於上市規則附錄十《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》。

在作出特定查詢後，公司所有董事確認已遵守標準守則的標準。

有關本公司的企業管治原則及程序，請參閱《二零二一年報告書》。

年度業績已經公司的審核委員會審核。

## 20. 年度報告書

《二零二一年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零二二年四月四日登載於聯交所的網站及本公司網站 [www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)，並於二零二二年四月六日發送各股東。

---

於本公告所載日期，國泰航空的在任董事如下：

常務董事： 賀以禮（主席）、韓兆傑、林紹波、沈碧嘉、鄧健榮；  
非常務董事： 白德利、馬崇賢、宋志勇、施銘倫、施維新、尚烽、張卓平、趙曉航；  
獨立非常務董事： 陳智思、夏理遜、米爾頓及董立均。

承董事局命  
國泰航空有限公司  
主席  
賀以禮

香港，二零二二年三月九日

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

## 免責聲明

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

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