

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

二零二三年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

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

營業統計數字 – 國泰航空

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

(a) 撇除不含資產轉讓元素的租賃後，借款淨額及債務淨額股份比例分別為港幣四百一十四億四千三百萬元（二零二二年：港幣四百五十億六千四百萬元）及零點六九倍（二零二二年：零點七一倍）。詳情載於簡明財務報表附註12。

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

(c) 每可用噸千米成本是指期內的營業成本總額除以可用噸千米。

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

機隊資料^(a)

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

- (a) 於二零二三年十二月三十一日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。
- (b) 之前歸類為營業租賃的租賃按會計準則以類似籌資租賃的方式入賬。大部分在上表列示的營業租賃均在《香港財務報告準則》第 16 號的範圍內。
- (c) 集團相信，以其於二零二三年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金，加上隨時準備進入貸款及債務資本市場，集團具有充足的融資能力，為此項重要的機隊投資提供資金。
- (d) 最終數目須視乎國泰航空與香港快運的分配。
- (e) 飛機由國泰港龍航空擁有，並轉租予香港快運。
- (f) 空中巴士 A320-200neo 型及 A321-200neo 型飛機最終的劃分須視乎因應未來營運要求而作出的調整。
- (g) 飛機由國泰航空籌資租賃，並轉租予香港快運。
- (h) 一架空中巴士 A321-200neo 型飛機於二零二四年二月接收。
- (i) 華民航空營運的貨機有關的合約安排並不構成《香港財務報告準則》第 16 號所指的租賃。
- (j) 我們計劃於二零二四年及二零二五年交還七架空中巴士 A300-600F 型貨機，以六架空中巴士 A330F 型二手貨機取代，使華民航空直到二零二五年均維持共十五架飛機的機隊。

主席致函

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

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

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

財務業績

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

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

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

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

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

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

前景

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

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

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

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

致謝

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

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

主席

賀以禮

香港，二零二四年三月十三日

行政總裁回顧與展望

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

疫後重建

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

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

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

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

投資未來

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

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

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

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

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

國泰的業務表現

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

與此同時，國泰貨運於二零二三年錄得的收益為港幣二百二十一億六千二百萬元，較二零二二年減少百分之十七點九。由於客運航班增加，提供更多客機腹艙載貨客間，可用貨運噸千米增加百分之五十九點七。以貨運收入噸千米計算的貨運量增加百分之四十點三，整體載貨噸數增加百分之十九點七至一百三十八萬一千噸。運載率為百分之六十二點零，二零二二年為百分之七十點六，而收益率則下降百分之四十一點三至港幣二點七四元，但值得注意的是，收益率為百分之四十六點五，仍高於二零一九年疫情前的水平。

我們在疫情期間維持審慎的成本管理，這也是二零二三年的重點工作。然而，我們面對著多方面的挑戰，包括供應鏈通脹等問題。二零二三年的非燃油成本為港幣五百二十三億六千六百萬元，較二零二二年增加百分之五十一點二。由於營運的航班增加，國泰航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零二二年增加港幣一百零六億五千八百萬元（或百分之八十二點四）。

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

附屬公司及聯屬公司的業務表現

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

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

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

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

展望

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

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

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

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

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

致謝

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

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

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

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

行政總裁

林紹波

香港，二零二四年三月十三日

業務回顧

可運載量、運載率及收益率變動 – 國泰航空

| | 可運載量 | | | 運載率(%) | | | 收益率 |
|-------------|--------------------------|--------|---------|--------|------|------------|--------|
| | 可用座位千米/ 可用貨運噸千米(百萬)** | | | | | | |
| | 2023 | 2022 | 變幅 | 2023 | 2022 | 變幅 | 變幅 |
| 客運服務 | | | | | | | |
| 美洲 | 21,535 | 6,868 | +213.6% | 91.9 | 76.9 | +15.0 個百分點 | -7.0% |
| 歐洲 | 19,508 | 4,879 | +299.8% | 90.3 | 85.1 | +5.2 個百分點 | -24.6% |
| 北亞 | 17,175 | 2,706 | +534.7% | 78.4 | 54.8 | +23.6 個百分點 | -31.6% |
| 東南亞 | 11,416 | 2,051 | +456.6% | 80.6 | 62.9 | +17.7 個百分點 | -20.4% |
| 西南太平洋 | 11,199 | 2,711 | +313.1% | 83.6 | 73.8 | +9.8 個百分點 | -30.1% |
| 南亞、中東及非洲 | 4,774 | 841 | +467.7% | 81.8 | 65.9 | +15.9 個百分點 | -15.7% |
| 整體 | 85,607 | 20,056 | +326.8% | 85.7 | 73.6 | +12.1 個百分點 | -17.7% |
| 貨運服務 | 13,069 | 8,181 | +59.7% | 62.0 | 70.6 | -8.6 個百分點 | -41.3% |

* 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

- 在恢復免檢疫通關後，尤其是在二零二三年農曆新年假期間，旅遊需求大幅攀升。
- 內地與香港恢復免檢疫通關後，我們立即恢復由廣州出發的客運航班，並由三月起將其班次增至每日兩班。
- 我們在十一月推出每年一度為六十五歲或以上港澳居民而設的長者特惠票價。
- 我們是最先為大灣區旅客提供上游港口預辦登機服務及代碼共享渡輪服務的航空公司之一。旅客穿梭於大灣區城市時，可享用我們的海空服務，經香港國際機場的海天客運碼頭（SkyPier）無縫接駁航班。廣州琶洲港澳客運碼頭於四月新加入這個服務網絡，提供每日四班渡輪服務，與我們每日兩班由廣州出發經香港國際機場與世界各地連繫的航班相輔相成，合共為旅客提供每日二十六班由大灣區城市出發的渡輪。截至二零二三年十二月，由海天客運碼頭出發及營運中的渡輪航點包括深圳蛇口、深圳機場碼頭、廣州琶洲、東莞虎門、中山及澳門氹仔。
- 藉著新建的海天中轉大樓，我們自八月起為乘搭港珠澳大橋接駁巴士的澳門及珠海旅客逐步推出上游港口預辦登機服務及托運行李服務。這項突破性服務為往返大灣區西部的旅客帶來極大便利，讓他們可以經香港國際機場管制區直接轉乘飛機，享受恍如航班接駁的服務體驗。
- 國泰航空是最先於廣州中國進出口商品交易會（又稱「廣交會」）展館提供遙距預辦登機服務及托運行李服務的國際航空公司之一，為參與廣交會的買家提供無縫的多式聯運體驗。這將成為提供給世界各地旅客前往大灣區的常設服務。

美洲

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

歐洲

- 我們陸續增加多條歐洲航線的班次，當中熱門的倫敦希斯路航線已恢復提供每日最多五對航班。
- 因應以色列的局勢，所有往返香港及特拉維夫的航班由二零二三年十月開始暫時停航，直至另行通知。
- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運航班服務歐洲八個航點。

北亞

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

東南亞

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

西南太平洋

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

南亞、中東及非洲

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

貨運服務

首要市場 — 香港及大灣區

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

美洲

- 在墨西哥，我們將位於墨西哥城國際機場的貨運業務遷至費利佩·安赫萊斯國際機場，於二零二三年七月一日生效。
- 國泰貨運前往哥倫布的貨運服務由八月開始暫停，但前往多倫多的航班則增加。

- 國泰貨運於八月底開始增加跨太平洋航線的航班，以應付年底空運貨物的高峰期。
- 於二零二三年十二月三十一日，我們營運貨機服務美洲十一個航點，以及客機腹艙服務該區六個航點。

歐洲

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

北亞

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

東南亞

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

西南太平洋

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

南亞、中東及非洲

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

財務評述

收益

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

營業開支

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

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

- 集團及國泰航空的營業開支總額分別增加百分之六十六點九及百分之七十一點四。
- 國泰航空的可用噸千米由一百零一億增至二百一十二億二千五百萬，增幅為百分之一百一十點一。
- 國泰航空的每可用噸千米成本(連燃油)由港幣四點三五元下跌至港幣三點五五元，跌幅為百分之十八點四。
- 國泰航空的每可用噸千米成本(除燃油)由港幣三點四三元下跌至港幣二點四七元，跌幅為百分之二十八點零。

營業業績分析

| | 2023年 上半年 | 2023年 下半年 | 2023年 全年 | 2022年 上半年 (重列)* | 2022年 下半年 | 2022年 全年 (重列)* |
|------------------------------------|--------------|--------------|---------------|-----------------------|--------------|----------------------|
| | 港幣百萬元 | 港幣百萬元 | 港幣百萬元 | 港幣百萬元 | 港幣百萬元 | 港幣百萬元 |
| 國泰航空扣除特殊項目及稅項前溢利/(虧損) | 4,890 | 5,152 | 10,042 | (1,570) | 4,026 | 2,456 |
| 稅項 | (310) | (517) | (827) | 43 | (1,065) | (1,022) |
| 國泰航空扣除特殊項目前的除稅後溢利/(虧損) | 4,580 | 4,635 | 9,215 | (1,527) | 2,961 | 1,434 |
| 附屬公司業績 | 183 | (173) | 10 | (1,064) | (700) | (1,764) |
| 國泰航空及附屬公司扣除特殊項目前的除稅後溢利/(虧損) | 4,763 | 4,462 | 9,225 | (2,591) | 2,261 | (330) |
| 應佔聯屬公司溢利/(虧損) | (2,632) | 1,070 | (1,562) | (2,483) | (3,810) | (6,293) |
| 國泰集團股東應佔基本溢利/(虧損) (附註 a) | 2,131 | 5,532 | 7,663 | (5,074) | (1,549) | (6,623) |
| 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利(附註 b) | 1,929 | - | 1,929 | - | - | - |
| 減值撥回及其他盈利或支出淨額 (附註 c) | 208 | (11) | 197 | - | - | - |
| 國泰集團股東應佔溢利/(虧損) | 4,268 | 5,521 | 9,789 | (5,074) | (1,549) | (6,623) |

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

附註：

- 國泰集團股東應佔基本溢利/(虧損)乃撇除非經常性項目後計算。
- 詳情請參閱財務報表附註4。
- 國泰航空項下的減值撥回港幣二億零八百萬元與三架先前減值的飛機於二零二三年上半年重新投入服務有關。二零二三年下半年的其他支出是指按公允值計入損益的股本投資的公允值虧損。

國泰航空扣除減值及相關支出、企業重組成本及稅項前的虧損變動分析如下：

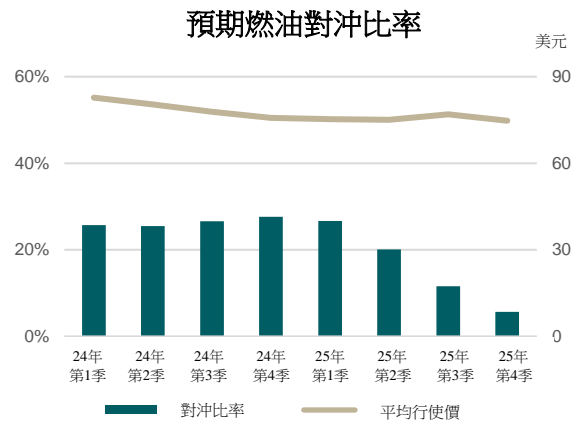
| | 港幣百萬元 | |
|------------------------------|---------------|---|
| 二零二二年國泰航空除稅前溢利 (重列) | 2,456 | |
| 收益增加： | | |
| - 客運及貨運收益 | 37,437 | - 香港及中國內地全面通關後，客運收益大幅增加。可載客量及客運量的增加因收益率下跌百分之十七點七而被局部抵銷。 |
| | | - 貨運收益減少，原因是收益率下跌百分之四十一點三，其影響因貨運量上升百分之四十點三而被抵銷。 |
| - 其他服務及收回款項 | 1,521 | - 因客運量上升及機票兌換量增加帶來的增幅，因疫情相關政府支援減少而被局部抵銷。 |
| 成本減少/(增加)： | | |
| - 員工 | (3,080) | - 因可運載量及員工人數上升而增加。 |
| - 機上服務及乘客開支 | (2,296) | - 因客運量上升而增加。 |
| - 著陸、停泊及航線開支 | (5,042) | - 因營運額外可運載量而增加。 |
| - 燃油 (包括對沖收益) | (13,631) | - 燃油成本主要因耗油量增加而上升，升幅因燃油對沖收益減少而被局部抵銷。 |
| - 飛機維修 | (3,823) | - 因飛機飛行時數增加而上升。 |
| - 擁有資產(包括飛機及其他折舊、租金及及財務支出淨額) | 420 | - 主要為利率上升。 |
| - 其他項目 (包括佣金) | (3,920) | - 因業務增加而上升。 |
| 二零二三年國泰航空除稅前溢利 | 10,042 | |

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

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

- 二零二三年的耗油量為二千八百八十萬桶（二零二二年：一千三百三十萬桶），增幅為百分之一百一十六點五，而可運載量的增幅為百分之一百一十點一。
- 於二零二三年十二月三十一日，集團的燃油對沖比率列於右圖。
- 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。右圖顯示在某些布蘭特行使價位時對沖交易所覆蓋的預期二零二四年及二零二五年按季耗油量的預測百分比，以及各時期的平均行使價。
- 集團並不是對油價進行投機炒賣，但利用對沖管理油價短期至中期變動的風險，從而控制燃油成本。對沖本身並非毫無風險。



資產

- 於二零二三年十二月三十一日的資產總值為港幣一千七百四十一億一千五百萬元。
- 年內物業、廠房及設備以及無形資產分別增加港幣八十七億三千一百萬元及港幣三億四千萬元。增加的物業、廠房及設備包括飛機及有關設備價值港幣八十四億三千三百萬元、土地及樓宇價值港幣一億六千四百萬元，以及其他設備價值港幣一億三千四百萬元。

借款及資本

- 借款（即貸款及其他借款以及租賃負債）減至港幣六百八十二億九千四百萬元，減幅為百分之十一點四。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款減少百分之十點一至港幣五百六十九億七千三百萬元，須於二零三五年或之前全部償還，在計及衍生工具交易後，其中百分之四十三為定息借款。借款主要以美元及港元為單位，該等借款的到期情況與《二零二二年報告書》所載資料並無重大不同。
- 於二零二三年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金合共港幣一百九十九億八千五百萬元，包括流動資金港幣一百五十五億三千萬元及已承擔的未動用信貸港幣四十四億六千萬元，並扣除已抵押資金港幣五百萬元。流動資金主要以美元及港元為單位。
- 借款淨額（扣除流動資金）減少百分之十點三，至港幣五百二十七億六千四百萬元。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款淨額減少百分之八點零至港幣四百一十四億四千三百萬元。
- 國泰集團股東應佔資金（即普通股、優先股及儲備）減少百分之五點九至港幣六百億二千六百萬美元，原因是集團錄得港幣九十七億八千九百萬美元的溢利（未計非控股權益），以及港幣六百萬元可轉換債券轉換為普通股，但因贖回港幣九十七億五千萬美元的優先股、其他全面收益減少港幣十八億五千三百萬元及向優先股股東派發股息港幣十九億六千九百萬元而被局部抵銷。
- 撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，債務淨額股份比例由零點七一倍減至零點六九倍（而借款契諾為二點零倍）。計及採納《香港財務報告準則》第16號對借款淨額的影響後，於二零二三年十二月三十一日的債務淨額股份比例為零點八八倍（二零二二年十二月三十一日：零點九二倍）。
- 有關發行股本證券（包括可轉換為股本證券的證券）所得的未用款項：
 - 於二零二零年進行價值港幣三百一十一億元的供股及發行優先股及認股權證。港幣九十六億元未動用款項已結轉至二零二三年一月一日，並已於二零二三年上半年悉數用於一般企業用途。

附屬及聯屬公司回顧

- 香港快運航空有限公司於二零二三年錄得除稅後溢利港幣四億三千三百萬元，而二零二二年則錄得港幣十三億六千九百萬元虧損（重列）。可載客量為九十四億三千二百萬可用座位千米，反映在香港、中國內地及亞洲區通關後，該公司的可載客量大幅增加。已提供服務的平均運載率為百分之八十六點零，較二零二二年上升十七點七個百分點。
- 香港華民航空有限公司於二零二三年錄得的溢利與二零二二年相若。二零二三年的可載貨量（以可用貨物噸千米計算）減少百分之零點八至八億八千一百萬。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰餐飲」）於二零二三年生產一千九百四十萬份機餐及處理四萬三千三百八十九班航班，即平均每日五萬三千一百三十四份機餐及一百一十九班航班，較二零二二年分別增加百分之三百七十九及百分之一百七十。由於利息支出高企，加上政府因應疫情而發放的支援及其他援助減少，因此在運輸量上升的情況下，國泰餐飲於二零二三年的財務業績仍較二零二二年有所倒退。海外航空飲食設施於二零二三年的財務業績較二零二二年有所改善。
- 國泰航空服務有限公司（「國泰貨運站」）於二零二三年為國泰集團及其他十五家營運定期航班的航空公司（不包括包機客戶）提供貨物處理服務。國泰貨運站於二零二三年處理一百四十萬噸貨物，較二零二二年增加百分之十七。二零二三年的財務業績因利息支出高企而較二零二二年有所倒退。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零二三年的財務業績較二零二二年有所改善。
- 雅潔洗衣有限公司於二零二三年的財務業績因利息支出高企而較二零二二年有所倒退。
- 中國國際航空股份有限公司（「國航」）是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰集團於二零二三年十二月三十一日持有其百分之十六點二六股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表結算，因此二零二三年全年業績包括國航截至二零二三年九月三十日止十二個月的業績。截至二零二三年九月三十日止十二個月，國航的財務業績較截至二零二二年九月三十日止十二個月的財務業績有所改善。於二零二三年一月十六日，由於國航向投資者發行十六億七千六百萬股 A 股新股（發行所得收益共人民幣一百五十億元），集團所持國航權益因而由百分之十八點一三減至百分之十六點二六。儘管股權被攤薄，集團繼續對國航有重大影響力，並已繼續將國航作為聯屬公司的權益入賬。我們並沒有出售任何股份，但是次交易仍作為視作出售國航部分股份入賬，並錄得盈利港幣十九億二千九百萬元。於二零二四年二月七日，由於國航向特定投資者發行三億九千三百萬股 H 股新股（發行所得收益共港幣二十億元），集團所持國航權益因而由百分之十六點二六減至百分之十五點八七。詳情載於下文附註 18 的報告期後非調整事項。
- 中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）是中國內地提供航空貨運服務的主要公司，國泰集團持有其股本及經濟權益共百分之二十四。集團應佔國貨航業績根據其延遲三個月的財務報表計算。因此，集團二零二三年全年業績包括國貨航截至二零二三年九月三十日止十二個月的業績。

企業責任

- 國泰航空聯同國家電力投資集團有限公司建立策略性夥伴關係，攜手推動可持續航空燃油供應鏈在中國內地的進一步拓展。此外，我們繼續與中國民航大學攜手探索新的可持續航空燃油技術及可持續航空燃油原材料商業化的可行性。
- 國泰航空在新加坡及洛杉磯首次成功於海外為商業航班加注可持續航空燃油。
- 國泰航空展開歷來首次主要招聘中國內地機艙服務員的人才招募計劃，並將繼續為中國內地的人才提供更多就業機會，包括見習機師、資訊科技專業人員、地勤人員及客戶服務員。
- 我們設立推出新的員工資源組別，以締造更平等和共融的工作場所，讓每個人都感到備受尊重、重視並可以自由地全心全意投入工作。現有的員工資源組別為：性別平等網絡、Fly with Pride、OneCathay Intercultural Network 及 Ability to Fly。
- 我們加強國泰義工隊，在首輪招聘期間，義工人數增加一倍。
- 國泰航空支持香港特別行政區政府的「共創明 Teen 計劃」，為青年提供師友輔導及推動年輕人的發展。我們招待了一千六百名學員及友師參與航空體驗日，參觀旗下多個航空公司設施，並舉辦廣受歡迎的「空中之旅」，讓學生體驗人生首次飛行樂趣。
- 於二零二三年十二月三十一日，集團在全球僱用逾二萬三千八百名員工，其中約一萬九千六百人為在港員工。
- 國泰航空參照法例、行業慣例、市場環境、員工個人及集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策，確保僱員的薪酬具有競爭力。

綜合損益表

截至二零二三年十二月三十一日止年度

| | | 2023 | 2022 |
|---------------------------|----|-----------------|-----------------|
| | | (重列)* | |
| | 附註 | 港幣百萬元 | 港幣百萬元 |
| 收益 | | | |
| 客運服務 | | 61,437 | 14,333 |
| 貨運服務 | | 25,606 | 30,554 |
| 其他服務及收回款項 | | 7,442 | 6,149 |
| 收益總額 | | 94,485 | 51,036 |
| 開支 | | | |
| 員工 | | (14,785) | (10,646) |
| 機上服務及乘客開支 | | (3,026) | (694) |
| 著陸、停泊及航線開支 | | (11,190) | (5,590) |
| 燃油(包括對沖盈利) | | (24,989) | (10,488) |
| 飛機維修 | | (7,357) | (3,206) |
| 飛機折舊及租金 | | (9,860) | (9,884) |
| 其他折舊、攤銷及租金 | | (2,578) | (2,544) |
| 其他 | | (7,701) | (4,513) |
| 營業開支 | | (81,486) | (47,565) |
| 未計非經常性項目的營業溢利 | | 12,999 | 3,471 |
| 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利 | 4 | 1,929 | - |
| 減值撥回及其他盈利或支出淨額 | | 197 | - |
| 營業溢利 | 5 | 15,125 | 3,471 |
| 財務支出 | | (3,961) | (3,074) |
| 財務收入 | | 1,228 | 165 |
| 財務支出淨額 | 6 | (2,733) | (2,909) |
| 應佔聯屬公司虧損 | | (1,534) | (6,677) |
| 除稅前溢利/(虧損) | | 10,858 | (6,115) |
| 稅項 | 7 | (1,068) | (507) |
| 本年度溢利/(虧損) | | 9,790 | (6,622) |
| 本年度應佔溢利/(虧損)： | | | |
| 國泰集團普通股股東 | | 9,067 | (7,237) |
| 國泰集團優先股股東 | 17 | 722 | 614 |
| 非控股權益 | | 1 | 1 |
| 本年度溢利/(虧損) | | 9,790 | (6,622) |
| 國泰集團股東應佔基本溢利/(虧損)^ | | | |
| | | 7,663 | (6,623) |
| 每股普通股溢利/(虧損) | | | |
| 基本 | 8 | 140.8 仙 | (112.4) 仙 |
| 攤薄 | 8 | 125.8 仙 | (112.4) 仙 |

*有關背景及二零二二年重列項目詳情載於下文附註 2(b)。

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

綜合其他全面收益表

截至二零二三年十二月三十一日止年度

| | | 2023 | 2022 |
|--------------------------------|-----------|----------------|----------------|
| | | (重列)* | |
| | 附註 | 港幣百萬元 | 港幣百萬元 |
| 本年度溢利/(虧損) | | 9,790 | (6,622) |
| 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 | | (1,201) | (707) |
| 應佔聯屬公司其他全面收益 | | (252) | 227 |
| 海外業務換算產生的滙兌差額 | | (555) | (1,442) |
| 現時或其後不會重新歸類至損益的項目： | | | |
| 界定福利計劃 | | 157 | 108 |
| 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) | | (2) | (4) |
| 本年度除稅後其他全面虧損 | 9 | (1,853) | (1,818) |
| 本年度全面收益/(虧損) 總額 | | 7,937 | (8,440) |
| 應佔全面收益總額 | | | |
| 國泰集團普通股股東 | | 7,214 | (9,055) |
| 國泰集團優先股股東 | 17 | 722 | 614 |
| 非控股權益 | | 1 | 1 |
| | | 7,937 | (8,440) |

*有關背景及二零二二年重列項目詳情載於下文附註 2(b)。

綜合財務狀況表
 二零二三年十二月三十一日結算

| | | 2023 | 2022 |
|------------------|----|-----------------|----------|
| | | (重列) | (重列) |
| | 附註 | 港幣百萬元 | 港幣百萬元 |
| 資產及負債 | | | |
| 非流動資產及負債 | | | |
| 物業、廠房及設備 | 10 | 116,088 | 118,855 |
| 無形資產 | 11 | 14,539 | 14,800 |
| 於聯屬公司的投資 | | 16,046 | 16,492 |
| 其他長期應收款項及投資 | | 3,608 | 3,297 |
| 遞延稅項資產 | | 1,085 | 1,134 |
| | | 151,366 | 154,578 |
| 計息負債 | 12 | (57,771) | (62,463) |
| 其他長期應付款項 | | (2,810) | (2,841) |
| 其他長期合約負債 | | (252) | (282) |
| 遞延稅項負債 | | (7,756) | (8,117) |
| | | (68,589) | (73,703) |
| 非流動資產淨值 | | 82,777 | 80,875 |
| 流動資產及負債 | | | |
| 存貨 | | 967 | 1,137 |
| 貿易及其他應收款項 | 13 | 6,252 | 6,921 |
| 待出售資產 | | - | 1 |
| 流動資金 | 14 | 15,530 | 18,277 |
| | | 22,749 | 26,336 |
| 計息負債 | 12 | (10,523) | (14,643) |
| 貿易及其他應付款項 | 15 | (17,238) | (11,199) |
| 合約負債 | | (15,223) | (13,537) |
| 稅項 | | (2,509) | (4,023) |
| | | (45,493) | (43,402) |
| 流動負債淨額 | | (22,744) | (17,066) |
| 資產總值減流動負債 | | 128,622 | 137,512 |
| 資產淨值 | | 60,033 | 63,809 |
| 資本及儲備 | | | |
| 股本 | 16 | 28,828 | 48,322 |
| 儲備 | | 31,198 | 15,481 |
| 國泰集團股東應佔資金 | | 60,026 | 63,803 |
| 非控股權益 | | 7 | 6 |
| 股東權益總額 | | 60,033 | 63,809 |

*有關背景及二零二二年重列項目詳情載於下文附註 2(b)。

綜合現金流量表

截至二零二三年十二月三十一日止年度

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

附註：

1. 會計基準

本公告所所述的年度業績乃摘錄自集團截至二零二三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二零二三年及二零二二年十二月三十一日止年度的財務資料並不構成公司於該等年度的法定年度綜合財務報表，惟摘錄自該等財務報表。

本文件內的非法定賬目（定義見《公司條例》（第 622 章）（「該條例」）第 436 條）並非（在該定義內的）指明財務報表。截至二零二二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。截至二零二三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。核數師已就截至二零二三年及二零二二年十二月三十一日止年度的指明財務報表擬備核數師報告，該等報告並無保留意見或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就該等報告作保留意見的情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事項，亦未載有根據該條例第 406(2) 條或 407(2) 或 (3) 條作出的陳述。

2. 會計政策的變動

香港會計師公會已頒佈下述於集團本會計期的《香港財務報告準則》修訂本。

(a) 新訂及經修訂《香港財務報告準則》

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

- 《香港財務報告準則》第 17 號「保險合約」
- 《香港會計準則》第 8 號修訂本「會計政策、會計估算更改及錯誤更正：會計估算的定義」
- 《香港會計準則》第 1 號修訂本「財務報表的呈列」及《香港財務報告準則實務聲明》第 2 號修訂本「作出重大性判斷：會計政策的披露」
- 《香港會計準則》第 12 號修訂本「所得稅：單一交易中產生的資產及負債的相關遞延稅項」
- 《香港會計準則》第 12 號修訂本「所得稅：國際稅務改革 — 支柱二規則範本」

集團並未應用任何在本會計期仍未生效的新訂準則或詮釋。

除下文所述者外，該等準則及修訂對本財務報表並無重大影響。

2. 會計政策的變動（續）

《香港會計準則》第 12 號修訂本「所得稅：單一交易中產生的資產及負債的相關遞延稅項」此項修訂將初始確認豁免的範圍縮小，使豁免在初始確認時不適用於會產生等額及可對銷暫時差異的交易，例如租賃及棄置負債。對於租賃及棄置負債，相關遞延稅項資產及負債須從最早呈列的比較期期初開始確認，並將任何累計影響確認為對該日結算的保留盈利或其他股東權益部分的調整。對於其他所有交易，此項修訂應用於最早呈列會計期開始後發生的交易。

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

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

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

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

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

2. 會計政策的變動（續）

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

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

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

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

2. 會計政策的變動（續）

截至本財務報表刊發之日，香港會計師公會已頒佈多項於截至二零二三年十二月三十一日止年度尚未生效，且未在本財務報表中採用的新準則或修訂準則。這些準則變化包括下述可能與集團有關的項目。

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

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

3. 分部資料

(a) 分部業績

| | 2023 | | | | | |
|------------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------|---------------|-------------|
| | 國泰航空 港幣百萬元 | 香港快運 港幣百萬元 | 華民航空 港幣百萬元 | 航空公司 相關服務 港幣百萬元 | 聯屬公司 港幣百萬元 | 總額 港幣百萬元 |
| 溢利或虧損 | | | | | | |
| 銷售予外界客戶 | 84,687 | 5,603 | 3,447 | 748 | | 94,485 |
| 分部之間的銷售 | 653 | - | 7 | 3,110 | | 3,770 |
| 分部收益 | 85,340 | 5,603 | 3,454 | 3,858 | | 98,255 |
| 未計非經常性項目的 分部溢利/(虧損) | 11,588 | 850 | 924 | (363) | - | 12,999 |
| 視作出售一家聯屬公 司部分股份的盈利 | 1,929 | - | - | - | - | 1,929 |
| 減值撥回及其他盈利 或支出淨額 | 197 | - | - | - | - | 197 |
| 分部溢利/(虧損) | 13,714 | 850 | 924 | (363) | - | 15,125 |
| 財務(支出)/收入淨額 | (1,546) | (360) | 8 | (835) | - | (2,733) |
| | 12,168 | 490 | 932 | (1,198) | - | 12,392 |
| 應佔聯屬公司虧損 | - | - | - | - | (1,534) | (1,534) |
| 除稅前溢利/(虧損) | 12,168 | 490 | 932 | (1,198) | (1,534) | 10,858 |
| 稅項 | (827) | (57) | (154) | (2) | (28) | (1,068) |
| 本年度溢利/(虧損) | 11,341 | 433 | 778 | (1,200) | (1,562) | 9,790 |
| 非控股權益 | - | - | - | (1) | - | (1) |
| 國泰集團股東應佔溢 利/(虧損) | 11,341 | 433 | 778 | (1,201) | (1,562) | 9,789 |
| 其他分部資料 | | | | | | |
| 折舊及攤銷 | 10,931 | 745 | 6 | 642 | | 12,324 |
| 購買物業、廠房及 設備及無形資產 | 8,893 | 121 | - | 57 | | 9,071 |

3. 分部資料 (續)

| | 2022 | | | | | |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------|---------------|-------------|
| | 國泰航空 港幣百萬元 | 香港快運 港幣百萬元 | 華民航空 港幣百萬元 | 航空公司 相關服務 港幣百萬元 | 聯屬公司 港幣百萬元 | 總額 港幣百萬元 |
| 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) (重列) | 4,447 | (1,251) | 927 | (652) | - | 3,471 |
| 財務(支出)/收入淨額 | (1,991) | (389) | 2 | (531) | - | (2,909) |
| | 2,456 | (1,640) | 929 | (1,183) | - | 562 |
| 應佔聯屬公司虧損 | - | - | - | - | (6,677) | (6,677) |
| 除稅前溢利/(虧損) (重列) | 2,456 | (1,640) | 929 | (1,183) | (6,677) | (6,115) |
| 稅項 | (1,022) | 271 | (153) | 13 | 384 | (507) |
| 本年度溢利/(虧損) (重列) | 1,434 | (1,369) | 776 | (1,170) | (6,293) | (6,622) |
| 非控股權益 | - | - | - | (1) | - | (1) |
| 國泰集團股東應佔溢 利/(虧損)(重列) | 1,434 | (1,369) | 776 | (1,171) | (6,293) | (6,623) |
| 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 |

- (i) 國泰航空提供全面的國際客運及貨運服務。管理層認為並無適合的基礎將營運業績分配至客運及貨運業務，故此在披露時，並不將該等業務分為不同的業務分部。
- (ii) 香港快運是一家低成本客運航空公司，在亞洲區內提供定期航班。
- (iii) 華民航空提供航空貨運速遞服務，在亞洲區內提供定期航班。
- (iv) 航空公司相關服務包括航空飲食、貨運站、地勤服務及商業洗衣等支援航空公司的業務。
- (v) 聯屬公司指集團根據權益法持有的應佔聯屬公司業績。

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

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

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

3. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

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

4. 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利

國航於二零二三年一月十六日向投資者發行十六億七千六百萬股 A 股新股，發行所得收益共人民幣一百五十億元，集團所持國航權益因而由百分之十八點一三減至百分之十六點二六。儘管股權被攤薄，集團繼續對國航有重大影響力，並已繼續將國航作為聯屬公司的權益入賬。

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

5. 營業溢利

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

6. 財務支出淨額

| | 2023 | 2022 |
|----------------------------|----------------|--------------|
| | 港幣百萬元 | 港幣百萬元 |
| 利息支出淨額如下： | | |
| - 租賃負債按攤銷成本列賬 | 1,497 | 1,084 |
| - 銀行借款及透支 | | |
| - 須於五年內全部清還 | 928 | 622 |
| - 毋須於五年內全部清還 | 611 | 342 |
| - 其他借款 | | |
| - 須於五年內全部清還 | 594 | 666 |
| - 毋須於五年內全部清還 | 331 | 315 |
| | 3,961 | 3,029 |
| 來自流動資金的收入： | | |
| - 專業投資管理資金及按公允值計入損益的其他流動投資 | (565) | (30) |
| - 銀行存款及其他 | (571) | (135) |
| | (1,136) | (165) |
| 公允值變動： | | |
| - 衍生金融工具(盈利)/虧損 | (92) | 45 |
| | 2,733 | 2,909 |

在上列數字中，因配對安排而帶來的財務收入及支出已化為淨額。

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

7. 稅項

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

香港利得稅乃以本年度的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五（二零二二年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地的稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討。

7. 稅項 (續)

稅項支出與按適用稅率所計算的會計溢利/(虧損)間的差異可分析如下：

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

8. 每股普通股盈利/(虧損)

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

(a) 上表的金額是指國泰集團普通股股東應佔溢利/(虧損)，即計及非控股權益及歸類為股本的累計優先股持有人應佔股息後的本年度溢利/(虧損)。

(b) 二零二零年八月十二日，公司發行供持有人認購最多 416,666,666 股普通股的認股權證。公司於二零二一年二月五日發行可轉換債券，供持有人轉換最多 786,464,410 股普通股。年內，本金額港幣六百萬元的可轉換債券已轉換為 700,116 股普通股。公司於二零二三年十二月三十一日的認股權證及可轉換債券對每股普通股盈利具攤薄作用。截至二零二三年十二月三十一日止年度每股普通股的攤薄影響於上文呈列。

9. 其他全面虧損

| | 2023 港幣百萬元 | 2022 港幣百萬元 |
|--------------------------------|----------------|----------------|
| 現金流量對沖 | | |
| - 於年內確認的盈利 | 4 | 3,011 |
| - 轉撥至損益的盈利 | (1,326) | (3,792) |
| - 遞延稅項 | 121 | 74 |
| 應佔聯屬公司其他全面收益 | | |
| - 於年內確認 | (252) | 227 |
| 海外業務換算產生的滙兌差額 | | |
| - 於年內確認的虧損 | (479) | (1,442) |
| - 視作出售部分股份時重新歸類至損益 | (76) | - |
| 界定福利計劃 | | |
| - 於年內確認的重新計量盈利/(虧損) | | |
| - 界定福利退休計劃 | 161 | 105 |
| - 長期服務金責任 | (6) | - |
| - 遞延稅項 | 2 | 3 |
| 被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資價值重估(不可回撥) | | |
| - 於年內確認的虧損 | (2) | (4) |
| 本年度其他全面虧損 | (1,853) | (1,818) |

10. 物業、廠房及設備

截至二零二三年十二月三十一日止年度間，集團的現金產生單位及非財務資產未有確認減值。國泰航空因三架先前已作減值的飛機重新投入服務而有一筆港幣二億零八百萬元的減值撥回。

11. 無形資產

分配予集團各現金產生單位的商譽如下：

| | 2023 港幣百萬元 | 2022 港幣百萬元 |
|------|---------------|---------------|
| 國泰航空 | 7,884 | 7,884 |
| 香港快運 | 3,616 | 3,616 |
| 其他 | 115 | 115 |
| | 11,615 | 11,615 |

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

有關計算使用的現金流量預測是根據管理層所編製並經董事局支持的業務計劃作出。該等業務計劃反映截至報告日的最新發展。管理層的預期反映迄今為止的表現，並符合其認為市場參與者可能作出的假設。

11. 無形資產（續）

對於國泰航空現金產生單位，評估假設短期內客運強勁復甦，長遠而言客運量將逐步增長。然而，由於香港國際機場新設的三跑道系統帶來相關的激烈競爭，長期預測收益效率預計會低於歷史水平。超過預測期的現金流量按估計的一般年度增長率百分之三（二零二二年：百分之三）推算，而該增長率並不超過航空業的長期平均增長率（國際航空運輸協會最近二十年的全球預測為百分之三點四）。現金流出包括資本及維修開支，包括購買飛機及其他物業、廠房及設備。採用的貼現率為百分之九點六（二零二二年：百分之九點五），此貼現率並未計及稅項，並反映相關分部的特定風險。此評估令現金產生單位截至二零二三年十二月三十一日的賬面值尚有餘額，因此沒有作出減值。

對於香港快運現金產生單位，評估反映由於市場對低成本航空公司的需求強勁，尤其因三跑道系統的啟用，以及載客量因機隊組合擴大而有所增加，短期內的增長比國泰航空更為強勁。正如國泰航空，長期預測被視為適合的做法。超過預測期的現金流量按估計的一般年度增長率百分之三（二零二二年：百分之三）推算。採用的貼現率為百分之十二點一（二零二二年：百分之十一點三）並未計及稅項，及反映香港快運分部的特定風險。此評估令現金產生單位截至二零二三年十二月三十一日的賬面值尚有餘額，因此沒有作出減值。

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

12. 計息負債

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

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

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

| | 2023 港幣百萬元 | 2022 港幣百萬元 |
|------------------------------------|---------------|---------------|
| 借款淨額 | 52,764 | 58,829 |
| 減：不含資產轉讓元素的租賃負債 | (11,321) | (13,765) |
| 經調整借款淨額 (撇除不含資產轉讓元素的租賃) | 41,443 | 45,064 |
| 經調整債務淨額股份比例 (撇除不含資產轉讓元素的租賃) | 0.69 | 0.71 |

除附註 16 所披露外，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（二零二二年：零）。

13. 貿易及其他應收款項

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

於二零二三年十二月三十一日，不符合作對沖會計的衍生財務資產 – 當期部分為零（二零二二年：港幣二千八百萬元）。

13. 貿易及其他應收款項（續）

| | 2023 | 2022 |
|-------------------------|--------------|--------------|
| | 港幣百萬元 | 港幣百萬元 |
| 貿易應收賬項(扣除虧損撥備)按賬單日分析如下： | | |
| 一個月內 | 3,850 | 3,502 |
| 一至三個月 | 467 | 485 |
| 三個月以上 | 6 | 23 |
| | 4,323 | 4,010 |

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

年內有關貿易應收賬項的預期信貸虧損撥備變動如下：

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

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。

集團將以賺取的現金流及信貸額度下的可動用融資，於其承諾的合約期限提供資金。

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

管理層已評估多個假設情境下的現金流量預測。管理層認為集團持有的無限制用途流動資金足以應付由通過財務報表之日起計至少十二個月。因此管理層總結認為適合按持續營運的基準編製財務報表。

集團於報告期末持有流動資金港幣一百五十五億三千萬元（二零二二年：港幣一百八十二億七千七百萬元），可供管理流動資金風險。

14. 流動資金（續）

(a) 財務安排

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

| | 2023 港幣百萬元 | 2022 港幣百萬元 |
|---------|---------------|---------------|
| 未承擔銀行透支 | 438 | 431 |

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

(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：

| | 2023 | | | | |
|-----------|-----------------|---------------------|---------------------|-----------------|------------------|
| | 一年內 港幣百萬元 | 一年後 至兩年 港幣百萬元 | 兩年後 至五年 港幣百萬元 | 五年後 港幣百萬元 | 總計 港幣百萬元 |
| 集團 | | | | | |
| 貸款及其他借款 | (7,651) | (8,746) | (23,697) | (6,386) | (46,480) |
| 租賃負債 | (6,302) | (4,944) | (12,002) | (12,415) | (35,663) |
| 其他長期應付款項 | - | (561) | (1,399) | (556) | (2,516) |
| 貿易及其他應付款項 | (16,816) | - | - | - | (16,816) |
| 衍生財務負債淨額 | (393) | (169) | - | - | (562) |
| 總計 | (31,162) | (14,420) | (37,098) | (19,357) | (102,037) |

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

15. 貿易及其他應付款項

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

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

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

上述其他應付款項包括集團就可能或實際出現的稅項（除所得稅外）、訴訟及索償作出撥備港幣六億五千七百萬元（二零二二年：港幣三億二千四百萬元），其年內變動如下：

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

16. 股本

| | 2023 | | 2022 | |
|-------------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| | 股份數目 | 港幣百萬元 | 股份數目 | 港幣百萬元 |
| 已發行及繳足股款 | | | | |
| 普通股 | | | | |
| 一月一日的結餘 | 6,437,200,203 | 28,822 | 6,437,200,203 | 28,822 |
| 轉換債券(附註 16(c)) | 700,116 | 6 | - | - |
| 十二月三十一日的結餘 | 6,437,900,319 | 28,828 | 6,437,200,203 | 28,822 |
| 優先股 | | | | |
| 一月一日的結餘(附註 16(a)) | 195,000,000 | 19,500 | 195,000,000 | 19,500 |
| 減少 | (97,500,000) | (9,750) | - | - |
| 贖回(附註 16(b)) | (97,500,000) | (9,750) | - | - |
| 十二月三十一日的結餘 | - | - | 195,000,000 | 19,500 |
| | | 28,828 | | 48,322 |

除下文所披露外，截至二零二三年及二零二二年度內，公司或其任何附屬公司並無購買、出售或贖回公司任何股份及無行使認股權證。

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

16. 股本（續）

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

認股權證的到期日為自二零二零年八月十二日認股權證發行日起計的五年。

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

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

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

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

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

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

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（即二零二零年八月十二日）起至但不包括發行日後滿三年之日（「第一次遞增日期」）期間每年百分之三；
- (ii) 自第一次遞增日期起（包括該日）至但不包括發行日後滿四年之日（「第二次遞增日期」）期間每年百分之五；
- (iii) 自第二次遞增日期起（包括該日）至但不包括發行日後滿五年之日（「第三次遞增日期」）期間每年百分之七；及
- (iv) 自第三次遞增日期起（包括該日）每年百分之九。

17. 股息（續）

累計優先股的股息按現時每年百分之五的複合年利率每半年於期末支付，公司可酌情延遲支付全部或部分股息。

累計優先股的任何遞延或未付股息將予累計及構成「股息欠款」。於二零二三年六月三十日，公司向優先股股東支付其累計股息欠款港幣十五億二千四百萬元，以付清截至當日所有未付的優先股股息。

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

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

(b) 應付予普通股股東的股息

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

於二零二三年十二月三十一日並無股息欠款。

年內應付普通股股東的股息如下：

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

建議派發的中期股息於報告期末尚未確認為負債。

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

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

股東登記將於二零二四年四月五日（星期五）暫停辦理。為確保有權收到中期股息，所有過戶表格連同有關股票，須於二零二四年四月三日（星期三）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

為使二零二四年五月八日舉行的股東周年大會上委任代表的投票能順利處理，股東登記將於二零二四年五月三日（星期五）至二零二四年五月八日（星期三）（包括首尾兩天）暫停辦理，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保有權出席股東周年大會並於會上投票，所有過戶表格連同有關股票，須於二零二四年五月二日（星期四）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

18. 報告期後非調整事項

國航於二零二四年二月七日向一名特定投資者發行三億九千三百萬股 H 股新股，發行所得收益共港幣二十億元，集團所持國航權益因而由百分之十六點二六減至百分之十五點八七。儘管股權被攤薄，集團繼續對國航有重大影響力，並繼續將國航作為聯屬公司的權益入賬。是次交易對集團截至二零二三年十二月三十一日止年度的業績並無影響，但預計會令二零二四年錄得一項視作出售部分股份的盈利。

由於集團以權益法處理國航延遲三個月結算的業績，而仍未有國航截至二零二四年二月七日的財務資料，因此未能在發佈此等財務報表之日確定該項視作出售部分股份的盈利。該項盈利主要來自集團應佔股份認購的收益（即港幣三億一千七百萬元），扣除視作出售權益的賬面值，即集團於國航所持權益的賬面值約百分之二點四。集團截至二零二三年十二月三十一日於國航所持權益的賬面值（按國航截至二零二三年九月三十日的業績計算）為港幣一百零四億元。該項視作出售部分股份的盈利金額將於國航向集團提供其後相關會計期的財務資料時確定，並於集團二零二四年上半年度業績中確認。

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，均有遵守上市規則附錄 C1 第二部分《企業管治守則》的所有守則條文。

公司已採納一套董事進行證券交易的行為守則（「證券守則」），其條款的嚴格程度不下於上市規則附錄 C3 《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「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及證券守則所列的標準。

有關本公司的企業管治原則及程序，請參閱《二零二三年報告書》。

年度業績已經公司的審核委員會審核。

20. 年度報告書

《二零二三年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零二四年四月二日登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零二四年四月九日發送各股東。

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）、林紹波、劉凱詩、麥皓雲、沈碧嘉；

非常務董事： 馬崇賢（副主席）、白德利、麥廣能、孫玉權、施銘倫、王明遠、尚烽、張卓平；

獨立非常務董事： 陳智思、夏理遜、馬焜圖及董立均。

承董事局命

國泰航空有限公司

主席

賀以禮

香港，二零二四年三月十三日

公司網址：www.cathaypacific.com

免責聲明

本文件可能載有若干前瞻性陳述，反映公司對未來或未來事件的信念、計劃或期望。此等前瞻性陳述乃基於多項假設、當前估算及預測而作出，因此可能存在一些內在風險、不確定因素或其他非公司所能控制的因素。事件的實際結果或結局或會因一些因素而導致出現重大及／或不利的分別，這些因素包括疫情的影響、集團營運業務的經濟環境或行業（特別在香港及中國內地）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。