

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

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：293)

公告

二零二四年全年業績

財務及營業撮要
集團財務統計數字

業績		2024	2023	變幅
收益	港幣百萬元	104,371	94,485	+10.5%
國泰集團股東應佔溢利	港幣百萬元	9,888	9,789	+1.0%
每股普通股盈利				
- 基本	港仙	149.2	140.8	+6.0%
- 攤薄	港仙	133.2	125.8	+5.9%
每股普通股股息	港元	0.69	0.43	+60.5%
邊際利潤	%	9.5	10.4	-0.9 個百分點
財務狀況				
國泰集團股東應佔資金	港幣百萬元	52,500	60,026	-12.5%
借款淨額 (a)	港幣百萬元	57,941	52,764	+9.8%
可動用的無限制用途流動資金	港幣百萬元	19,073	19,985	-4.6%
每股普通股的普通股股東資金(b)	港元	8.2	7.8	+5.1%
債務淨額股份比例 (a)	倍數	1.10	0.88	+0.22 倍

營業統計數字

		2024	2023	變幅
公司				
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	24,836	21,225	+17.0%
收入噸千米數(「收入噸千米」)	百萬	17,362	15,090	+15.1%
每可用噸千米成本(連燃油) ^(c)	港元	3.40	3.55	-4.2%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	1,289	1,241	+3.9%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	1,844	1,746	+5.6%
每可用噸千米成本(除燃油) ^(c)	港元	2.36	2.47	-4.5%
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,853	1,793	+3.3%
每員工可用噸千米	千位	1,081	1,165	-7.2%
飛機使用量(包括停泊的飛機)	每日時數	9.4	7.7	+22.1%
機隊平均機齡	年	11.8	11.1	+0.7年
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	12.8	10.6	+20.8%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	517	499	+3.6%
可記錄總工傷事故頻率	每二十萬工時的工傷數目	10.3	16.1	-36.0%
國泰航空				
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	111,789	85,607	+30.6%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	93,016	73,342	+26.8%
每可用座位千米客運收益	港仙	56.0	65.4	-14.4%
收入乘客運載人次	千位	22,827	17,985	+26.9%
乘客運載率	%	83.2	85.7	-2.5 個百分點
乘客收益率	港仙	67.3	76.3	-11.8%
航班準時表現(客運)	%	72.9	76.2	-3.3 個百分點
國泰貨運				
可用貨運噸千米(「可用貨運噸千米」)	百萬	14,193	13,069	+8.6%
貨運收入噸千米數(「貨運收入噸千米」)	百萬	8,503	8,099	+5.0%
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	1.69	1.70	-0.6%
運載貨物	千噸	1,532	1,381	+10.9%
貨物運載率	%	59.9	62.0	-2.1 個百分點
貨物收益率	港元	2.82	2.74	+2.9%
香港快運				
用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	13,764	9,432	+45.9%
每可用座位千米客運收益	港仙	43.5	58.1	-25.1%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	11,481	8,112	+41.5%
收入乘客運載人次	千位	6,100	4,146	+47.1%
乘客運載率	%	83.4	86.0	-2.6 個百分點
乘客收益率	港仙	52.2	67.6	-22.8%
航班準時表現	%	79.1	87.6	-8.5 個百分點
機隊平均機齡	年	7.1	7.1	-

(a) 撇除不含資產轉讓元素的租賃後，經調整借款淨額及債務淨額股份比例分別為港幣四百七十億九千七百萬元（二零二三年：港幣四百一十四億四千三百萬元）及零點九零倍（二零二三年：零點六九倍）。

(b) 二零二三年的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。

機隊資料^(a)

飛機類型	於二零二四年十二月三十一日各機隊的數目			總數	平均機齡	訂購架數 ^{(e)(i)(j)}			不含資產轉讓租賃期滿架數 ^(b)						
	租賃 ^(b)					‘25	‘26	‘27及之後	總數	‘25	‘26	‘27	‘28	‘29	‘30及之後
	擁有	包含資產轉讓	不含資產轉讓												
公司（客機）：															
A321/A320-200neo	5	6	5	16	2.1	3 ^(k)	11 ^(d)	14						5	
A330-300	39		4	43	16.3				2	1		1			
A330-900							30	30							
A350-900	20	8	2	30	6.7							2			
A350-1000	11	7		18	5.1										
777-300	17			17	23.2										
777-300ER	24		12	36	12.2				1	4	1			6	
777-9							21 ^(k)	21							
公司（貨機）：															
A350F 貨機							6	6							
747-400ERF 貨機	6			6	16.0										
747-8F 貨機	11	3		14	11.9										
公司總數	133	24	23	180	11.8	-	3	68	71	3	5	1	3	-	11
香港快運：															
A320-200	3 ^(e)		3	6	16.8							2	1		
A320-200neo			10	10	5.8	2	6 ^{(d)(f)}	8				2	2	6	
A321-200	2 ^(e)		11	13	9.4				1	2				8	
A321-200neo	5 ^(e)	7 ^(e)		12	0.7	4	3 ^(k)	7 ^{(d)(f)}	14						
總數	10	7	24	41	7.1	4	5	13	22	1	2	-	4	3	14
華民航空^{(e)(h)}：															
A300-600F 貨機			3	3	19.1					3					
A330-243F 貨機			2	2	13.0					2					
A330-300P2F 貨機			10	10	13.2					3		4	3		
總數	-	-	15	15	14.1	-	-	-	-	3	5	-	4	3	-
總數合計	143	31	62	236	11.1	4	8	81	93	7	12	1	11	6	25

(a) 於二零二四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) 不含資產轉讓元素的租賃按照會計準則以類似包含資產轉讓元素的租賃的方式入賬。大部分在上表列示的不含資產轉讓元素的租賃均在《香港財務報告準則》第 16 號的範圍內。

(c) 集團相信，以其於二零二四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) 最終數目須視乎公司與香港快運的分配。

(e) 飛機轉租予香港快運。

(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) 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。

(h) 集團計劃以 A330F 型二手貨機取代其整個空中巴士 A300-600F 型貨機機隊。剩下的三架 A300-600F 型貨機預期將於二零二五年交還。

(i) 集團於二零二四年接收十二架飛機。

(j) 集團亦有權額外購入八十二架飛機。

(k) 按照於二零二五年二月底的最新預測。

主席致函

我很高興向各位報告，隨著國泰集團專注於完成為期兩年的重建之旅，同時為未來作出投資，我們在二零二四年達成多項里程碑。

二零二四年間，我們繼續重建香港樞紐的連繫，推動國泰集團的航班數量於二零二五年一月起達至疫情前百分之一百的水平。我們透過贖回餘下的優先股，向香港特別行政區政府全額償還其對國泰的投資，另外派付了優先股股息並回購向政府發行的認股權證。我衷心感謝政府、其兩位董事局觀察員和所有股東對國泰的鼎力支持。

隨著香港國際機場三跑道系統啟用，我們亦於二零二四年宣佈進行超過港幣一千億元的新投資。這項重大的新投資計劃反映我們對香港國際航空樞紐之堅定承諾，我們致力提高可載客量及可載貨量和躍升顧客體驗，當中包括我們開始於年內接收超過一百架新一代飛機，同時陸續推出領先國際的全新客艙和旗艦貴賓室以及開展數碼創新。

我們堅定地為未來而努力，繼續竭盡所能提升香港的國際頂尖航空樞紐地位，並持續增強香港、中國內地與全球各地的聯繫。

財務業績

國泰集團（包括航空公司、附屬公司及聯屬公司）於二零二四年錄得應佔溢利港幣九十八億八千八百萬元（二零二三年：港幣九十七億八千九百萬元），二零二四年每股普通股盈利為港幣一百四十九點二仙（二零二三年：港幣一百四十點八仙）。

二零二四年為我們連續第二年財務表現穩健。對集團而言，下半年向來表現較上半年強勁，這種情況同樣出現在二零二四年和二零二三年。在貨運需求上升、客運量增加、燃油價格下降及成本效益較去年提高帶動下，我們下半年財務業績穩固。另一方面，隨着航班供應量增加以滿足整體市場需求，乘客收益率一如預期轉趨正常，部分抵銷了上述利好因素。

集團旗下航空公司及附屬公司於二零二四年全年錄得應佔溢利港幣八十八億四千九百萬元（二零二三年：港幣九十二億二千五百萬元）。來自聯屬公司的業績（大部分為延遲三個月確認）錄得全年溢利港幣二億八千八百萬元（二零二三年：虧損港幣十五億六千二百萬元）。

二零二四年的應佔溢利包括一項非經常性非現金收入港幣五億七千八百萬元，此收入是由於國航於二零二四年二月完成發行 H 股股份及於二零二四年十二月完成發行 A 股股份後集團所持國航權益因而被攤薄，以及國貨航於二零二四年十二月在深圳證券交易所上市後集團所持國貨航權益因而被攤薄。

我們在七月回購香港特別行政區政府所持有餘下百分之五十的優先股，涉及港幣九十七億五千萬元。我們亦已派付餘下截至二零二四年七月三十一日的優先股股息，使政府在其持有期間所獲付的優先股股息總額達港幣二十四億四千萬元。其後於九月，我們完成回購於二零二零年資本重組計劃中，向政府發行的所有認股權證，總代價為港幣十五億三千二百萬元。

我們的全年業績理想，因此宣佈向普通股股東派發第二次中期股息每股普通股港幣零點四九元，將於二零二五年五月八日派發予於二零二五年四月三日辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司的普通股將由二零二五年四月一日起除息。連同已支付的第一次中期股息，我們將就二零二四年向普通股股東派發合共每股港幣零點六九或港幣四十四億四千三百萬元的股息。

此外，我們於二零二五年一月初回購了約百分之六十八或港幣四十五億五千八百萬元的於二零二一年二月發行、港幣六十七億二千二百萬元二點七五厘於二零二六年到期的有擔保可轉換債券。債券的未償還本金金額為港幣二十一億六千四百萬元。回購體現了我們對集團長期業務前景的信心。

集團於二零二四年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金餘額為港幣一百九十億七千三百萬元。

前景

隨著香港三跑道系統啓用，國泰正全力投資未來，致力把握香港樞紐新擴建帶來的豐碩機遇。

國泰航空和香港快運攜手合作，繼續為顧客提供更多航班和目的地選擇。兩家航空公司的客運航點數目將在二零二五年內突破全球一百個，引領國泰集團邁進另一重要里程碑。我們對貨運方面仍然滿懷信心，我們的業務實力將隨三跑道系統創造的機遇而增強，而且我們正審慎監察目前地緣政治局勢對航空貨運的潛在影響。

未來數年，我們將繼續視升級為港幣一千億元投資一部分。我們新增最先進和具燃油效益的飛機，以擴大機隊和使機隊現代化，以助我們於二零五零年實現淨零碳排放的目標。航空業減碳的工作任重道遠，而且需要整個供應鏈的協作。

致謝

最後，我謹誠心感謝所有顧客對國泰的長久支持，這對我們致力成為全球最佳服務品牌之一至關重要。

我亦衷心感謝國泰的全球團隊於過去一年的卓越表現，以及時刻力求超越客戶期望的決心。

主席

賀以禮

香港，二零二五年三月十二日

行政總裁回顧與展望

作為植根香港的航空公司，國泰矢志成為全球最傑出的服務品牌之一，帶動我們的員工、顧客及持份者在人生旅途上飛躍前行。隨著我們完成為期兩年的重建之旅，香港國際機場三跑道系統啟用，我們致力對未來作出重大投資，國泰已踏入新時代，團隊毅然向前邁進，銳意為香港、中國內地及全球帶來積極貢獻。

重建之旅圓滿結束

在二零二四年，我們繼續專注於重建香港作為國際航空樞紐的連繫，以應付持續增強的旅遊需求，推動國泰集團的航班數量於二零二五年一月起達至疫情前百分之一百的水平。在整個二零二四年間，國泰航空及香港快運合共推出十五個客運航點。隨着航班供應量增加以滿足整體市場需求，兩家航空公司的票價一如預期持續轉趨正常。

我很高興分享我們在過去一年取得的豐碩成果備受認可，國泰航空在 Skytrax 和 Airline Ratings 重返全球最佳航空公司排名前五位，我們的經濟客艙更被譽為全球最佳。同時，香港快運獲 Airline Ratings 列為全球最佳低成本航空公司前五位，並獲 OAG 評選為「增長最快航空公司」。

部分受惠於客運航班提供的腹艙載貨空間增加，讓我們提供更多載貨空間，我們的貨運表現亦強勁。國泰貨運近期再次獲《Air Transport World》選為「年度最佳貨運營運商」，為三年來第二次。此項成就反映了我們團隊堅定不移的專業貢獻，以及我們為香港保持全球領先航空貨運樞紐之地位發揮關鍵作用。

為了支持我們的重建計劃，我們破紀錄於二零二四年新增聘及培訓了約七千名新員工。國泰集團的整體員工人數現已超過三萬人。對員工的出色表現給予肯定，一直是國泰文化中的重要元素，我們欣然以酬情花紅及利潤分享計劃方式向員工發放了合共逾十星期的合資格酬金。

為長遠增長作投資

隨著三跑道系統啟用，我們承諾投資超過港幣一千億元，為未來發展的重心。我們已開始將超過一百架新型和具燃油效益的飛機加入機隊。於二零二四年，我們接收了十二架全新的空中巴士 A321neo 型飛機，加入國泰航空及香港快運的機隊。於八月，我們公佈最新飛機認購三十架空中巴士 A330-900 型飛機，並取得日後購買額外三十架飛機的權利。這批全新區域寬體飛機預計於二零二八年交付，並會加入國泰航空的機隊，主要服務亞洲航點。

除了新飛機，我們亦於二零二四年十月在波音 777-300ER 飛機推出了萬眾期待的嶄新爾雅商務客艙，新特選經濟客艙和煥然一新的經濟客艙。我們期待在二零二五年為機隊逐步引入更多獲獎的客艙產品，近來我們在香港-倫敦航線上運用了此等飛機，備受客戶稱讚。

四大業務的表現

國泰航空的客運收益為港幣六百二十五億九千五百萬元，較二零二三年增加百分之十一點九。可用座位千米增加百分之三十點六，而以收入乘客千米計算的客運量則增加百分之二十六點八。二零二四年國泰航空運載乘客共二千二百八十萬人次，平均每日載客六萬二千五百人次，較二零二三年增加百分之二十六點九。運載率為百分之八十三點二，二零二三年則為百分之八十五點七，而收益率下跌百分之十一點八至港幣六十七點三仙。

國泰貨運於二零二四年錄得的收益為港幣二百四十億元，增加百分之八點三。由於貨運航班增加，提供更多客機腹艙載貨空間，可用貨運噸千米增加百分之八點六。以貨運收入噸千米計算的貨運量增加百分之五點零，整體載貨噸數增加百分之十點九至一百五十萬噸。運載率為百分之五十九點九，二零二三年為百分之六十二點零，而收益率則上升百分之二點九至港幣二點八二元。

生活品味業務於二零二四年持續發展，我們提高會員人數、增加付款及里數合作夥伴、擴大在中國內地的業務版圖，並加強國泰假期和國泰品味產品的選擇。去年亦為「亞洲萬里通」成立二十五周年，我們欣然推出了一系列會員專屬推廣活動，作為慶賀。

縱使燃油價格下降，惟由於可運載量增加，國泰集團（未計附屬公司及聯屬公司）的整體成本與二零二三年相比有所增加。二零二四年的非燃油成本為港幣五百八十七億零七百萬元，較二零二三年增加百分之十二點一。燃油成本（未計燃油對沖的影響）較二零二三年增加港幣二十二億六千二百萬元（或百分之九點六）。每可用噸千米數成本（連燃油及除燃油）分別按年改善百分之四點二及百分之四點五，顯示產能更有效率。

我們全資擁有的低成本航空公司香港快運的客運收益為港幣五十九億九千四百萬元，較二零二三年增加百分之九點三。可用座位千米增加百分之四十五點九，而以收入乘客千米計算的客運量則增加百分之四十一點五。二零二四年香港快運運載乘客共六百一十萬人次，平均每日載客一萬六千七百人次，較二零二三年增加百分之四十七點一。運載率為百分之八十三點四，二零二三年則為八十六點零，而收益率下跌百分之二十二點八至港幣五十二點二仙。

香港快運於二零二四年錄得虧損港幣四億元（二零二三年：溢利港幣四億三千三百萬元）。短期的營運問題影響盈利表現，全年平均有五架空中巴士 A320neo 型飛機因涉及整個業界的普惠發動機問題而停飛，為飛機使用率及營運效率帶來影響。有關情況進一步惡化，因為在區內可運載量增加下短途市場票價迅速正常化，導致收益率壓力增加。

附屬公司及聯屬公司的表現

華民航空於二零二四年錄得溢利港幣八億零七百萬元（二零二三年：溢利港幣七億七千八百萬元），其業績一直保持穩健。

集團旗下為航空公司提供服務的附屬公司於二零二四年的業績較二零二三年有所改善，反映國泰集團航班增加。

來自聯屬公司的業績（延遲三個月確認）較二零二三年有所改善。由於民航市場復甦，加上機隊效率提升和實施了更嚴格的成本管理，國航的財務業績有所改善。

展望

香港國際機場三跑道系統現已投入服務，引領香港國際航空樞紐及國泰集團躍進令人振奮的新時代。

我們已宣佈十一個航點將於二零二五年加入國泰集團的航空網絡，並會陸續增加新目的地。國泰航空將於本年開通往返海得拉巴、達拉斯、烏魯木齊、羅馬、慕尼黑及布魯塞爾的航班，而香港快運於一月開通來往仙台的航班，並將於年內開通往返芽莊、小松、石垣及宮古（下地島）的航班。國泰航空及香港快運將於二零二五年內合共營運航班前往全球超過一百個目的地。

我們亦將持續提升空中與地面的客戶體驗。二零二六年，我們將在現有空中巴士 A330 型區域寬體飛機推出新客艙，包括提供具備平臥睡床的商務客艙。我們其後將在首架新飛機交付時於波音 777-9 型飛機上推出領先全球的頭等客艙體驗。

在地面上，我們將在來年於香港、北京及紐約推出全新的旗艦貴賓室。我們將於今年重新開放香港貴賓室逸連堂，以滿足不斷增長的需求，並確保我們在寰宇堂貴賓室翻新期間為合資格顧客提供優質的貴賓室體驗。

在國泰貨運方面，鑑於全球地緣政治局勢，我們正審慎監察是否對航空貨運需求有任何短期影響。儘管如此，在三跑道系統帶來的機遇以及集團業務模式的優勢和靈活性支持下，我們仍然對航空貨運業務的競爭力充滿信心。

我們致力實行雙品牌策略，以確保能為有不同需要的客戶提供服務，其中國泰航空為提供全面服務的尊尚航空公司，而香港快運則為低成本航空公司。長遠而言，在香港快運致力為客戶提供較低票價及更多航點選擇下，我們對香港快運的低成本航空公司業務模式充滿信心。

作為一個集團，我們正繼續壯大全球團隊，計劃在今年年底前將員工人數進一步增加最多四千人至合共約三萬四千人，為業務的持續增長提供強大的平台。

二零二五年及以後固然存在挑戰。貿易衝突的發展可能對國泰貨運帶來挑戰。供應鏈的挑戰繼續影響整個航空業與包括國泰集團在內的一眾航空公司，惟我們無論如何都不會在營運安全與質素上作出妥協。

致謝

國泰去年取得多項成就，絕對得益於顧客的鼎力支持。特別是業界對我們的認可，象徵客戶對我們投下信任一票，推動我們繼續飛得更高，走得更遠。未來數年我們將加推多項服務，從地面或空中提升顧客體驗，希望客戶享受每一次旅程。

我亦衷心感謝國泰的每一位員工時刻秉持工作熱誠與敬業精神。隨著我們邁入三跑道系統的新時代，我深信我們將攜手引領國泰掀開新章，騰飛萬里。未來充滿令人振奮的可能性，我萬分期待與遍佈世界各地的國泰團隊開啟這段非凡旅程。

行政總裁

林紹波

香港，二零二五年三月十二日

業務回顧

可運載量、運載率及收益率變動 – 國泰航空及國泰貨運

	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)*			2024	2023	變幅	變幅
	2024	2023	變幅	2024	2023	變幅	變幅
國泰航空客運服務							
美洲	31,020	21,535	+44.0%	88.3	91.9	-3.6 個百分點	-13.3%
北亞	22,196	17,175	+29.2%	76.4	78.4	-2.0 個百分點	-14.5%
歐洲	20,565	19,508	+5.4%	89.0	90.3	-1.3 個百分點	-5.1%
西南太平洋	15,588	11,199	+39.2%	81.4	83.6	-2.2 個百分點	-13.2%
東南亞	14,939	11,416	+30.9%	78.1	80.6	-2.5 個百分點	-15.2%
南亞、中東及非洲	7,481	4,774	+56.7%	80.4	81.8	-1.4 個百分點	-8.9%
整體	111,789	85,607	+30.6%	83.2	85.7	-2.5 個百分點	-11.8%
國泰貨運	14,193	13,069	+8.6%	59.9	62.0	-2.1 個百分點	+2.9%

* 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運噸千米數（「可用貨運噸千米」）計算。

國泰航空

首要市場 – 香港及大灣區

- 二零二四年農曆新年假期間，來自香港及大灣區其他城市的休閒旅遊需求激增，當中短途航線的增幅尤其顯著。中國內地與香港之間的客運需求於假期間亦殷切。
- 受到前往香港及大灣區其他城市舉辦的多場大型會展活動及貿易展覽的商務旅遊帶動，於二零二四年三月和四月以及十月往返香港航班的前艙需求強勁。
- 八月夏季旅遊高峰期，香港及大灣區其他城市的旅遊需求殷切，主要集中於短途航線。
- 於二零二四年十二月，我們看到探訪親友和學生航班需求強勁。在聖誕旅遊高峰期間，香港前往多個短途航點的休閒旅遊需求強勁。

美洲

- 於二零二四年三月，我們恢復往來香港及紐約航班的頭等客艙服務。
- 於二零二四年九月，我們宣佈將首次開辦往來香港及達拉斯的直航客運航班，此航線將於二零二五年四月啟航。達拉斯沃斯堡是全球其中一個最繁忙機場，這項新服務將使顧客能夠往返美國國內航點以及中南美洲航點。
- 於二零二四年十二月三十一日，國泰航空的定期客運航班服務美洲七個航點。

北亞

- 於二零二四年八月，我們恢復往返香港及寧波的航班。香港、中國內地及印度的顧客對此服務反應熱烈。
- 二零二四年十月初國慶「黃金週」期間，中國內地的休閒旅遊需求強勁。
- 於二零二四年十二月三十一日，國泰航空的定期客運航班服務北亞二十六個航點。

歐洲

- 我們於二零二四年六月恢復熱門的往返香港及巴塞羅那季節性夏季航班服務，並深受顧客歡迎。
- 於二零二四年七月，適逢今屆奧運會於巴黎舉行，前往當地的航班需求暢旺，我們很高興接載眾多運動員和觀眾參與這項國際體壇盛事。

- 於二零二四年十二月，我們宣佈國泰航空將首次開辦前往慕尼黑的直航客運航班，此航線將於二零二五年六月起啟航，並於二零二五年八月起重返布魯塞爾，為顧客提供往來香港與該兩個主要歐洲城市的直航聯繫。
- 於二零二四年十二月三十一日，國泰航空的定期客運航班服務歐洲十個航點。

西南太平洋

- 香港至奧克蘭航線的航班數量於十一月增加至每日一班，該航線現有航班數目幾乎增加一倍。
- 我們的季節性基督城航班於十二月第二年回歸，並顯著提升可運載量和延長服務期。
- 於二零二四年十二月，我們恢復往來香港與澳洲開恩茲之間的季節性航班，該航班將於假期高峰期營運至二零二五年三月底。
- 於二零二四年十二月三十一日，國泰航空的定期客運航班服務西南太平洋七個航點。

東南亞

- 於二零二四年十月，我們將香港至金邊航班的班次增加至每日一班，反映了我們加強東南亞網絡的承諾。整體而言，二零二四年東南亞的可運載量較二零二三年大幅增加。這包括於二零二四年十月，我們將香港—金邊航班的班次增加至每日一班，反映了我們加強區內網絡的承諾。
- 於二零二四年十二月三十一日，國泰航空的定期客運航班服務東南亞十三個航點。

南亞、中東及非洲

- 我們於二零二四年二月恢復了真奈及科倫坡的航班服務，在我們的網絡中再增加兩個南亞外站。顧客對此反應熱烈。
- 於二零二四年十月，我們開辦往來香港及沙地阿拉伯首都及金融中心利雅得的直航，進一步擴大我們在重要中東地區的網絡。
- 於二零二四年十一月，我們宣佈自二零二五年三月起恢復往來香港及海得拉巴的客運航班。
- 於二零二四年十二月三十一日，國泰航空的定期客運航班服務南亞、中東及非洲十個航點。

國泰貨運

首要市場 – 香港及大灣區

- 於二零二四年，在電子商貿及傳統空運貨物（特別是電子產品）的顯著支持下，需求維持強勁。香港及大灣區其他城市的整體貨運增長超過了去年的可載貨量增長。
- 受惠於國泰集團增加客運航班提供的客機腹艙可載貨量，我們觀察到由香港往歐洲、西南太平洋、東北亞及東南亞的貨運增長可觀。
- 東莞「香港國際機場物流園」處理的貨運量大幅增長，特別是出口貨運量，而進口貨運量則從較低水平開始逐步上升。

美洲

- 我們的郵件貨運量增長強勁，尤其是美國和加拿大主要寄往南韓和日本的郵件。
- 我們的「國泰—貴重物品運送」方案錄得大幅增長，特別是從紐約寄往香港的貴重物品。
- 我們自八月底開始增加跨太平洋航線的航班，以應付空運貨物高峰期的需求上升。
- 於二零二四年十二月三十一日，我們營運貨機服務美洲十二個航點。

歐洲

- 隨著前往中國內地、東北亞、東南亞、西南太平洋、南亞、非洲及中東的噸數有所增長，歐洲的整體需求殷切。
- 於二零二四年，普通貨物一直是帶動地區噸數增長的主因。
- 生鮮貨物及醫藥品持續帶動特別空運噸數的增長，生鮮貨物主要來自英國和法國，以及醫藥品主要來自比利時運往香港、中國內地和東北亞。
- 於二零二四年十二月三十一日，我們營運貨機服務歐洲五個航點。

北亞

- 來自北亞的總噸數按年增長，部分由於區內繁忙的貿易流轉影響。北亞運往北美的貨運量有所改善，當中的主要商品為高科技及汽車零件。
- 日本、韓國及台灣地區的機械運輸繁忙，帶動了來自北亞的「國泰—特殊貨物運送」方案增長。
- 中國內地至美洲和歐洲等長途航點的電子商務依然強勁，而南韓與台灣地區之間的電子商務貿易利用國泰集團增加客運航班提供的腹艙可載貨量。
- 於二零二四年十二月三十一日，我們營運貨機服務北亞九個航點。

東南亞

- 我們自二零二四年夏季開始恢復每星期營運一班貨機往胡志明市。
- 自二零二四年十月起，我們每星期增加一班貨機往返河內。
- 東南亞的中短途和長途航線的出口均表現穩健。
- 普通貨物仍然是東南亞的主要商品，其中以高科技電子產品最為常見。就特殊貨物而言，運往香港的生鮮貨物和活海鮮，以及從馬來西亞至中國內地和台灣地區及從新加坡至香港的機械運送亦促進了東南亞的噸數增長。
- 於二零二四年十二月三十一日，我們營運貨機服務東南亞六個航點。

西南太平洋

- 生鮮貨物仍然是西南太平洋的主要出口貨物，當中包括桃、奇異果、樹莓、芒果等一系列新鮮農產品以及凍肉和三文魚。香港繼續成為主要目的地，其次是中國內地、杜拜和亞洲其他地區。從珀斯運往香港的龍蝦出口亦保持強勁。
- 於二零二四年十二月三十一日，我們營運貨機服務西南太平洋區三個航點。

南亞、中東及非洲

- 南亞、中東及非洲所有航線的整體貨運需求均有所改善，以中國內地、香港和日本為主要目的地。
- 來自該區的普通貨物維持穩定，其中以衣物和電子產品為主要運送貨物。該區的特殊貨物增長由從印度運送至日本、南韓和中國內地的危險貨物貨運所帶動。該區的生鮮貨物及醫藥品貨運亦錄得顯著改善。
- 於二零二四年十二月三十一日，我們營運貨機服務南亞、中東及非洲六個航點。

財務評述

收益

	國泰集團			公司		
	2024	2023	變幅	2024	2023	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	68,589	61,437	+11.6%	62,595	55,951	+11.9%
貨運服務	27,417	25,606	+7.1%	24,000	22,162	+8.3%
其他服務及收回款項	8,365	7,442	+12.4%	8,142	7,227	+12.7%
收益總額	104,371	94,485	+10.5%	94,737	85,340	+11.0%

營業開支

	國泰集團			公司		
	2024	2023	變幅	2024	2023	變幅
	港幣百萬元	港幣百萬元		港幣百萬元	港幣百萬元	
員工	16,840	14,785	+13.9%	13,406	11,839	+13.2%
機上服務及乘客開支	4,175	3,026	+38.0%	4,122	2,986	+38.0%
著陸、停泊及航線開支	14,023	11,190	+25.3%	12,688	10,110	+25.5%
燃油(包括對沖收益)	28,260	24,989	+13.1%	25,816	22,932	+12.6%
飛機維修	8,498	7,357	+15.5%	7,367	6,270	+17.5%
飛機折舊及租金	9,801	9,860	-0.6%	9,229	9,152	+0.8%
其他折舊、攤銷及租金	2,709	2,578	+5.1%	1,912	1,854	+3.1%
其他	6,888	7,701	-10.6%	8,031	8,609	-6.7%
營業開支	91,194	81,486	+11.9%	82,571	73,752	+12.0%
財務支出淨額	3,056	2,733	+11.8%	1,952	1,546	+26.3%
營業開支總額	94,250	84,219	+11.9%	84,523	75,298	+12.3%

- 集團及公司的營業開支總額分別增加百分之十一點九及百分之十二點三。
- 公司的可用噸千米由二百一十二億二千五百萬增至二百四十八億三千六百萬，增幅為百分之十七點零。
- 公司的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣三點五五元下跌至港幣三點四零元，跌幅為百分之四點二。
- 公司的每可用噸千米成本（除燃油）由港幣二點四七元下跌至港幣二點三六元，跌幅為百分之四點五。

營業業績分析

	2024年 上半年 港幣百萬元	2024年 下半年 港幣百萬元	2024年 全年 港幣百萬元	2023年 上半年 港幣百萬元	2023年 下半年 港幣百萬元	2023年 全年 港幣百萬元
公司扣除非經常性項目及稅項前溢利	4,391	5,823	10,214	4,890	5,152	10,042
稅項	(519)	(647)	(1,166)	(310)	(517)	(827)
公司扣除非經常性項目前的除稅後溢利	3,872	5,176	9,048	4,580	4,635	9,215
附屬公司業績	(26)	(173)	(199)	183	(173)	10
公司及附屬公司扣除非經常性項目前的除稅後溢利	3,846	5,003	8,849	4,763	4,462	9,225
應佔聯屬公司溢利/(虧損)	(342)	630	288	(2,632)	1,070	(1,562)
集團股東應佔基本溢利(附註 a)	3,504	5,633	9,137	2,131	5,532	7,663
視作出售聯屬公司部分股份的溢利(附註 b)	90	488	578	1,929	-	1,929
減值及其他盈利及支出撥回淨額(附註 c)	19	154	173	208	(11)	197
集團股東應佔溢利	3,613	6,275	9,888	4,268	5,521	9,789

附註：

- 國泰集團股東應佔基本溢利乃撇除非經常性項目後計算。
- 請參閱下文附註4。
- 可轉換債券回購所得收益港幣一億零六百萬元、按公允值計入損益的股本投資的公允值收益港幣四千八百萬元、一架先前減值的飛機於二零二四年上半年重新投入服務的減值撥回港幣四千六百萬元；由兩家聯屬公司的投資減值港幣二千七百萬元所抵銷。

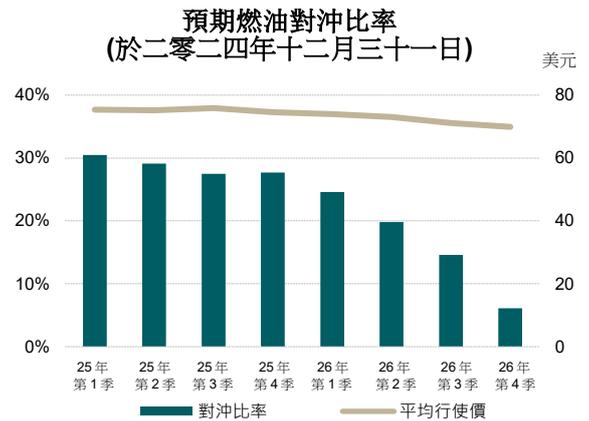
公司扣除非經常性項目前的溢利變動分析如下：

	港幣百萬元	
二零二三年公司扣除非經常性項目及稅項前溢利	10,042	
收益增加：		
- 客運及貨運收益	8,482	- 客運收益因可載客量及客運量上升而增加，增幅因收益率下跌百分之十一點八而被局部抵銷。
		- 貨運收益增加，原因是貨運收入噸千米上升百分之五點零及收益率上升百分之二點九。
- 其他服務及收回款項	915	- 因客運量及里數銷售上升而增加。
成本(增加)/ 減少：		
- 員工	(1,567)	- 因可運載量及員工人數上升而增加。
- 機上服務及乘客開支	(1,136)	- 因客運量上升而增加。
- 著陸、停泊及航線開支	(2,578)	- 因營運額外可運載量而增加。
- 燃油(包括對沖盈利)	(2,884)	- 燃油成本主要因為可運載量上升導致耗油量增加而上升。
- 飛機維修	(1,097)	- 因飛機飛行時數增加而上升。
- 擁有資產(包括飛機及其他折舊、租金及財務支出淨額)	(541)	- 因投資、飛行時數增加及利率變動。
- 其他項目(包括佣金)	578	- 因有利的外匯變動。
二零二四年公司扣除非經常性項目及稅項前溢利	10,214	

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	2024	2023
	港幣百萬元	港幣百萬元
燃油成本總額	28,295	25,683
燃油對沖收益	(35)	(694)
燃油成本淨額	28,260	24,989



- 二零二四年的耗油量為三千五百一十萬桶（二零二三年：二千八百八十萬桶），增加百分之二十一點九，因有額外航班可運載量。
- 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。圖表顯示在某些布蘭特行使價位時對沖交易所覆蓋的預期二零二五年及二零二六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

- 於二零二四年十二月三十一日的資產總值為港幣一千七百一十二億四千四百萬元。
- 年內物業、廠房及設備以及無形資產分別增加港幣九十九億一千七百萬元及港幣四億九千二百萬元。增加的物業、廠房及設備包括飛機及有關設備價值港幣九十二億二千七百萬元、土地及樓宇價值港幣三億九千萬元，以及其他設備價值港幣三億元。

借款及資本

- 借款（即貸款及其他借款以及租賃負債）增至港幣六百八十四億七千五百萬元，增幅為百分之零點三。撇除不含資產轉讓元素的租賃後，借款增加百分之一點二至港幣五百七十六億三千一百萬元，須於二零三五年或之前全部償還，在計及衍生工具交易後，其中百分之三十四為定息借款。借款主要以美元及港元為單位，該等借款的到期情況與《二零二三年報告書》所載資料並無重大不同。
- 於二零二四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一百九十億七千三百萬元，包括流動資金港幣一百零五億三千四百萬元及已承擔的未動用信貸港幣八十五億四千二百萬元，並扣除已抵押資金港幣三百萬元。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）增加百分之九點八，至港幣五百七十九億四千一百萬元。撇除不含資產轉讓元素的租賃負債後，借款淨額增加百分之十三點六至港幣四百七十億九千七百萬元。
- 國泰集團股東應佔資金減少百分之十二點五至港幣五百二十五億元，原因是贖回港幣九十七億五千萬元的優先股、其他全面收益減少港幣四億五千九百萬元、可轉換債券回購港幣十一億五千二百萬元、認股權證回購港幣十五億三千八百萬元以及向普通股股東派發股息港幣四十億五千六百萬元及向優先股股東派發股息港幣四億七千一百萬元，被集團港幣九十八億八千八百萬元的應佔溢利（未計非控股權益）及港幣一千二百萬元的可轉換債券轉換為普通股而局部抵銷。
- 撇除不含資產轉讓元素的租賃負債後，債務淨額股份比例由零點六九倍增至零點九零倍（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，於二零二四年十二月三十一日的債務淨額股份比例為一點一零倍（二零二三年十二月三十一日：零點八八倍）。

附屬及聯屬公司回顧

- 香港快運航空有限公司於二零二四年錄得除稅後虧損港幣四億元，而二零二三年則錄得港幣四億三千三百萬元溢利。航班可運載量為一千三百八十萬可用座位千米數。已提供服務的航班平均運載率較二零二三年下跌二點六個百分點至百分之八十三點四。
- 香港華民航空有限公司於二零二四年錄得的溢利為八億零七百萬元（二零二三年：七億七千八百萬元）。二零二四年的航班可運載量（以可用貨運噸千米計算）增加百分之一點六至八億九千四百萬。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰餐飲」）於二零二四年生產二千三百六十萬份機餐及處理五萬七千八百三十四班航班，較二零二三年分別增加百分之二十一及百分之三十三。國泰餐飲及海外航空飲食設施於二零二四年的財務業績較二零二三年有所改善。
- 國泰航空服務有限公司（「國泰貨運站」）於二零二四年為國泰集團及其他十三家營運定期航班的航空公司提供貨物處理服務。其於二零二四年處理一百六十萬噸貨物，較二零二三年增加百分之十一。國泰貨運站二零二四年的財務業績較二零二三年有所改善。
- 香港機場地勤服務有限公司二零二四年的財務業績較二零二三年有所改善。
- 雅潔洗衣有限公司二零二四年的財務業績較二零二三年有所改善。
- 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，集團於二零二四年十二月三十一日持有其百分之十五點零九股權。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，因此集團的二零二四年度業績包括國航截至二零二四年九月三十日止十二個月的業績。截至二零二四年九月三十日止十二個月，國航的財務業績較截至二零二三年九月三十日止十二個月的財務業績有所改善。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。於二零二四年十二月十日，由於國航向另一投資者發行八億五千五百萬股 A 股新股（發行所得收益共人民幣六十億元），集團所持國航權益因而進一步攤薄至百分之十五點零九。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，並錄得盈利港幣五億五千一百萬元。
- 中國國際貨運航空股份有限公司（「國貨航」）是中國內地提供航空貨運服務的主要公司，集團直接及間接持有其股本權益共百分之二十一點三六。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，集團二零二四年全年業績包括國貨航截至二零二四年九月三十日止十二個月的業績。於二零二四年十二月三十日，由於國貨航發行十三億二千一百萬股 A 股新股，並於深圳證券交易所上市（發行所得收益共港幣三十億元），集團所持國貨航權益因而由百分之二十四點零零減至百分之二十一點三六。我們並沒有出售任何股份，但是次交易仍作為視作出售國貨航部分權益入賬，並錄得盈利港幣二千七百萬元。

可持續發展

- 國泰啟動了一項劃時代的三方合作夥伴關係，約三千四百噸的可持續航空燃油將用於從香港國際機場起飛的公司航班。這次三方合作展示了培育本地可持續航空燃油生態系統的潛力。
- 國泰的企業可持續航空燃油計劃取得顯著增長，成為全球同類計劃中規模最大的計劃之一。計劃合作夥伴的可持續航空燃油年度總耗油量達到約六千二百七十噸，較二零二三年增加逾九倍。
- 我們的重點計劃「飛躍理想計劃」踏入二十周年的里程碑。計劃為期六個月，由我們的機師及義工同事帶領約三百名學員參與連串航空及社區服務活動，包括參觀國泰的航空設施及部門，以及更多相關的機場社區。
- 我們首次舉辦大灣區其他城市交流團，作為「飛躍理想計劃」的一部分，旨在讓參與者從不同角度深入了解航空業。
- 國泰連續十四年獲選為富時社會責任指數系列（FTSE4GOOD Index Series）的成分公司。於二零二四年，我們獲認可為航空界別分組前百分之八的公司之一。納入指數系列證明了我們與全球其他公司相比，在可持續發展方面的表現非常出色。
- 我們獲香港管理專業協會頒發二零二四年「香港可持續發展獎 — 傑出獎」，以嘉許我們在經濟、社會及環境三方面的可持續發展作出的努力。
- 於二零二四年十二月三十一日，集團在全球僱用逾三萬零一百名員工，其中約二萬五千三百人為在港員工。
- 國泰持續推動在香港、中國內地及其他地方為不同職位招募人才，包括機艙服務員、機師、見習機師、資訊科技專業人員、地勤人員及客戶服務員。二零二四年，我們為集團招募及培訓了約七千名新員工。
- 我們參照法例、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

截至二零二四年十二月三十一日止年度

	附註	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
收益			
客運服務		68,589	61,437
貨運服務		27,417	25,606
其他服務及收回款項		8,365	7,442
收益總額		104,371	94,485
開支			
員工		(16,840)	(14,785)
機上服務及乘客開支		(4,175)	(3,026)
著陸、停泊及航線開支		(14,023)	(11,190)
燃油 (包括對沖盈利)		(28,260)	(24,989)
飛機維修		(8,498)	(7,357)
飛機折舊及租金		(9,801)	(9,860)
其他折舊、攤銷及租金		(2,709)	(2,578)
其他		(6,888)	(7,701)
營業開支		(91,194)	(81,486)
未計非經常性項目的營業溢利		13,177	12,999
視作出售聯屬公司部分股份的盈利	4	578	1,929
減值撥回及其他盈利或支出淨額		173	197
營業溢利	5	13,928	15,125
財務支出		(3,897)	(3,961)
財務收入		841	1,228
財務支出淨額	6	(3,056)	(2,733)
應佔聯屬公司溢利/(虧損)		331	(1,534)
除稅前溢利		11,203	10,858
稅項	7	(1,315)	(1,068)
本年度溢利		9,888	9,790
本年度應佔溢利：			
國泰集團普通股股東		9,607	9,067
國泰集團優先股股東	16	281	722
非控股權益		-	1
本年度溢利		9,888	9,790
國泰集團股東應佔基本溢利*		9,137	7,663
每股普通股盈利			
基本	8	149.2 仙	140.8 仙
攤薄	8	133.2 仙	125.8 仙

* 基本溢利的計算是撇除非經常性項目，包括視作出售部分股份所得盈利港幣五億七千八百萬元（二零二三年：港幣十九億二千九百萬元），以及撥回減值及其他盈利或支出淨額合共港幣一億七千三百萬元（二零二三年：港幣一億九千七百萬元）。

綜合其他全面收益表

截至二零二四年十二月三十一日止年度

	2024	2023
	附註 港幣百萬元	港幣百萬元
本年度溢利	9,888	9,790
其他全面收益		
將會或其後可能重新歸類至損益的項目：		
現金流量對沖		
- 於年內確認的盈利	1,124	4
- 轉撥至損益的盈利	(708)	(1,326)
- 遞延稅項	(54)	121
應佔聯屬公司其他全面收益		
- 於年內確認	(220)	(252)
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於年內確認的虧損	(540)	(479)
- 視作出售部分股份時重新歸類至損益	54	(76)
將不會或其後不會重新歸類至損益的項目：		
重新計量界定福利計劃		
- 界定福利退休計劃	(119)	161
- 長期服務金責任	5	(6)
- 遞延稅項	4	2
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)	(2)
本年度除稅後其他全面收益	(459)	(1,853)
本年度全面收益總額	9,429	7,937
應佔全面收益總額		
國泰集團普通股股東	9,148	7,214
國泰集團優先股股東	16	722
非控股權益	-	1
	9,429	7,937

綜合財務狀況表

二零二四年十二月三十一日結算

	附註	2024 港幣百萬元	2023 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	9	116,457	116,088
無形資產	10	14,420	14,539
於聯屬公司的投資		16,371	16,046
其他長期應收款項及投資		3,598	3,608
遞延稅項資產		1,152	1,085
		151,998	151,366
計息負債	11	(56,849)	(57,771)
其他長期應付款項		(3,462)	(2,810)
其他長期合約負債		(197)	(252)
遞延稅項負債		(7,990)	(7,756)
		(68,498)	(68,589)
非流動資產淨值		83,500	82,777
流動資產及負債			
存貨		1,386	967
貿易及其他應收款項	12	7,326	6,252
流動資金	13	10,534	15,530
		19,246	22,749
計息負債	11	(11,626)	(10,523)
貿易及其他應付款項	14	(18,477)	(17,238)
合約負債		(18,365)	(15,223)
稅項		(1,771)	(2,509)
		(50,239)	(45,493)
流動負債淨額		(30,993)	(22,744)
資產總值減流動負債		121,005	128,622
資產淨值		52,507	60,033
資本及儲備			
股本	15	28,841	28,828
儲備		23,659	31,198
國泰集團股東應佔資金		52,500	60,026
非控股權益		7	7
股東權益總額		52,507	60,033

綜合現金流量表

截至二零二四年十二月三十一日止年度

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
營業業務		
業務帶來的現金	28,257	32,148
已收利息	540	737
已付利息	(3,246)	(3,364)
已付稅項	(2,010)	(3,113)
來自營業業務的現金流入淨額	23,541	26,408
投資業務		
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少淨額	2,848	3,873
出售物業、廠房及設備所得款項	190	222
其他長期應收款項及投資減少/(增加)淨額	164	(57)
物業、廠房及設備及無形資產支出	(9,207)	(6,801)
已收股息	93	66
聯屬公司(借款)/還款	(170)	29
投資業務的現金流出淨額	(6,082)	(2,668)
融資業務		
新融資	13,112	4,654
借款及租賃付款的本金部分	(11,812)	(16,386)
租賃安排的首期現金利益	172	273
可轉換債券及認股權證回購	(7,029)	-
贖回優先股	(9,750)	(9,750)
已付股息 — 普通股	(4,056)	-
已付股息 — 優先股	(471)	(1,969)
融資業務的現金流出淨額	(19,834)	(23,178)
現金及視同庫存現金(減少)/增加淨額	(2,375)	562
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	7,894	7,340
滙兌差額的影響	(75)	(8)
於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金	5,444	7,894

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二零二四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》）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二零二四年及二零二三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。截至二零二三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。截至二零二四年十二月三十一日止年度的指明財務報表尚未但將會根據該條例第 664 條送交香港公司註冊處處長。核數師已就該等截至二零二四年及二零二三年十二月三十一日止年度指明財務報表擬備報告，該等報告沒有保留意見或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就報告作保留意見的情況下以強調的方式促請有關人士注意的任何事宜，亦未載有根據該條例第 406(2)或 407(2)或(3)條作出的陳述。

2. 會計政策的變動

香港會計師公會已頒佈下述於集團本會計期的《香港財務報告準則》修訂本。

- 《香港財務報告準則》第 16 號修訂本「租賃：售後租回之租賃負債」
- 《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」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「財務報表的呈列：附帶契約之非流動負債」
- 《香港會計準則》第 7 號修訂本「現金流量表」及《香港財務報告準則》第 7 號修訂本「金融工具：供應商融資安排的披露」

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。該等準則及修訂對本財務報表並無重大影響。

3. 分部資料

(a) 分部業績

	2024					
	公司*	香港快運	華民航空	航空公司 相關服務	聯屬公司	總額
	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
溢利或虧損						
銷售予外界客戶	93,551	6,325	3,375	1,120	-	104,371
分部之間的銷售	1,186	-	11	3,977	-	5,174
分部收益	94,737	6,325	3,386	5,097	-	109,545
未計非經常性項目的 分部溢利/(虧損)	12,166	(204)	957	258	-	13,177
視作出售聯屬公司部 分股份的盈利	578	-	-	-	-	578
減值撥回及其他盈利 或支出淨額	173	-	-	-	-	173
分部溢利/(虧損)	12,917	(204)	957	258	-	13,928
財務(支出)/收入淨額	(1,952)	(250)	7	(861)	-	(3,056)
	10,965	(454)	964	(603)	-	10,872
應佔聯屬公司溢利	-	-	-	-	331	331
除稅前溢利/(虧損)	10,965	(454)	964	(603)	331	11,203
稅項	(1,166)	54	(157)	(3)	(43)	(1,315)
本年度溢利/(虧損)	9,799	(400)	807	(606)	288	9,888
非控股權益	-	-	-	-	-	-
國泰集團股東應佔溢 利/(虧損)	9,799	(400)	807	(606)	288	9,888
其他分部資料						
折舊及攤銷	10,721	700	5	633	-	12,059
購買物業、廠房及 設備及無形資產	10,036	207	1	165	-	10,409

* 該等結餘為次級綜合結餘，並包括若干附屬公司的非重大財務業績。

3. 分部資料 (續)

2023						
	公司*	香港快運	華民航空	航空公司 相關服務	聯屬公司	總額
	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
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 減值撥回及其他盈利 或支出淨額	1,929	-	-	-	-	1,929
	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

* 該等結餘為次級綜合結餘，並包括若干附屬公司的非重大財務業績。

- (i) 公司提供全面的國際客運及貨運服務。管理層認為並無合理及完整的基礎將營運業績完全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根據業務性質而確定。分部資料的報告方式與提供予常務董事作策略決定的內部財務報告方式一致。

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

	2024 港幣百萬元	2023 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	61,442	57,435
- 日本及韓國	4,253	3,841
美洲	14,615	12,458
歐洲	8,247	8,248
東南亞	6,820	5,758
西南太平洋	5,419	4,310
南亞、中東及非洲	3,575	2,435
	104,371	94,485

4. 視作出售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。

國航分別於二零二四年二月七日及二零二四年十二月十日向投資者發行三億九千三百萬股 H 股新股及八億五千五百萬股 A 股新股，發行所得收益共港幣二十億元及人民幣六十億元，集團所持國航權益因而進一步減至百分之十五點八七及百分之十五點零九。

國貨航於二零二四年十二月三十日發售十三億二千一百萬股 A 股新股於深圳證券交易所上市，集團所持國貨航權益因而由百分之二十四點零零減至百分之二十一點三六。

儘管股權被攤薄，集團認為其對國航及國貨航仍有重大影響力，並已繼續將國航及國貨航作為聯屬公司的權益入賬。

此等視作出售部分股份事項錄得港幣五億七千八百萬元（二零二三年：港幣十九億二千九百萬元）盈利，主要反映集團應佔國航及國貨航資產淨值在緊接股份發行前後的變動。

5. 營業溢利

	2024 港幣百萬元	2023 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	3,787	4,266
- 擁有	7,676	7,464
無形資產攤銷	596	594
非財務資產減值(撥回)		
- 物業、廠房及設備	(46)	(208)
- 於聯屬公司的投資	27	-
短期租賃及低價值資產租賃的相關支出	12	9
可轉換債券回購的盈利	(106)	-
出售物業、廠房及設備（盈利）／虧損淨額	(42)	33
出售無形資產的虧損	2	1
已支出的存貨成本	1,754	1,300
滙兌差額淨額	(52)	162
核數師酬金	17	16
政府支援	(266)	(563)
非上市股本投資股息收入	(68)	(58)

6. 財務支出淨額

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
- 租賃負債按攤銷成本列賬	1,456	1,497
- 銀行借款及透支		
- 須於五年內全部清還	984	928
- 毋須於五年內全部清還	476	611
- 其他借款		
- 須於五年內全部清還	648	594
- 毋須於五年內全部清還	333	331
	3,897	3,961
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	(327)	(565)
- 銀行存款及其他	(449)	(571)
	(776)	(1,136)
公允值變動：		
- 衍生金融工具盈利	(65)	(92)
	3,056	2,733

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零元（二零二三年：港幣一千七百萬）。

7. 稅項

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	149	142
- 海外稅	140	133
- 歷年撥備超額	(81)	(166)
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	1,107	959
	1,315	1,068

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（二零二三年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及與稅務機關的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間的差異可分析如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
除稅前溢利	11,203	10,858
按香港利得稅率百分之十六點五 (二零二三年：百分之十六點五)		
計算的稅項支出	1,848	1,792
不可扣稅的支出	411	332
毋須課稅的收入	(109)	(259)
有效稅率變動及不同法域差異的影響	(616)	(542)
歷年稅項撥備超額	(81)	(166)
確認之前未確認的稅項虧損及暫時差異	(138)	(89)
稅項支出	1,315	1,068

8. 每股普通股盈利

	2024			2023		
	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	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
每股普通股基本盈利	9,607	6,438,120,562	149.2	9,067	6,437,462,747	140.8
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	-	135,936,979		-	171,574,435	
- 可轉換債券及其對實際利率的除稅後影響	231	810,201,493		235	786,201,867	
每股普通股攤薄盈利	9,838	7,384,259,034	133.2	9,302	7,395,239,049	125.8

(a) 上表的金額是指國泰集團普通股股東應佔溢利，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溢利。

(b) 公司於二零二四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。截至二零二四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。有關認股權證及可轉換債券的背景及詳情，請參閱附註 15(a)及 15(b)。

9. 物業、廠房及設備

截至二零二四年十二月三十一日止年度，集團的現金產生單位及非財務資產未有確認減值。公司的減值撥回港幣四千六百萬元（二零二三年：港幣二億零八百萬元）與一架（二零二三年：三架）之前作出減值的飛機重投服務有關。

10. 無形資產

分配予集團各現金產生單位的商譽如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
國泰航空有限公司	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（公司及香港快運）的使用價值是使用貼現現金流量分析估算。

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

對於公司現金產生單位，評估假設短期內客運持續復甦，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點零（二零二三年：百分之三點零）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八）。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（二零二三年：百分之九點六），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二零二四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，短期內的增長比公司更為強勁。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點零（二零二三年：百分之三點零）推算。採用的貼現率為百分之十一點七（二零二三年：百分之十二點一）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二零二四年十二月三十一日的賬面值尚有餘額，因此沒有作出減值。

獲分配商譽的現金產生單位的可收回金額是根據使用值計算釐定，使用之現金流量預測來自經批准之十年期預測，並應用折現終值。採用五年以上的預測，是基於較長的預測期代表飛機資產的長期性質，以及更適當地反映行業在法例、規管及結構的潛在變動下的未來現金流量。

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

11. 計息負債

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
非流動負債：		
貸款及其他借款	33,174	33,576
租賃負債	23,675	24,195
	56,849	57,771
流動負債：		
貸款及其他借款	7,423	5,719
租賃負債	4,203	4,804
	11,626	10,523
借款總額	68,475	68,294
流動資金	(10,534)	(15,530)
借款淨額	57,941	52,764

計入租賃負債的港幣一百零八億四千四百萬元（二零二三年：一百一十三億二千一百萬元）與不含資產轉讓元素的租賃有關，而計入其他借款的港幣四十六億四千六百萬元（二零二三年：港幣四十八億五千五百萬元）與於合約期屆滿時不含資產轉讓元素的售後租回融資安排有關。

12. 貿易及其他應收款項

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
扣除虧損撥備的貿易應收賬項	4,731	4,323
衍生財務資產－當期部分	505	253
其他應收及預繳款項	2,078	1,512
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	12	164
	7,326	6,252

	2024 港幣百萬元	2023 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	4,241	3,850
一至三個月	478	467
三個月以上	12	6
	4,731	4,323

	2024 港幣百萬元	2023 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	4,373	4,076
逾期少於三個月	330	244
逾期三個月以上	28	3
	4,731	4,323

年內有關貿易應收賬項的預期信貸虧損撥備變動如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
一月一日的結餘	41	36
已確認預期信貸虧損	63	5
十二月三十一日的結餘	104	41

13. 流動資金

流動資金風險

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

集團將以賺取的現金流及信貸額度下的可動用融資，於其承諾的合約期限提供資金。

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

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

集團於報告期末持有流動資金港幣一百零五億三千四百萬元（二零二三年：港幣一百五十五億三千萬元），可供管理流動資金風險。

(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：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
集團可動用的無限制用途流動資金	19,073	19,985
未承擔銀行透支	417	438

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：

	2024				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	(9,797)	(14,447)	(16,527)	(6,430)	(47,201)
租賃負債	(5,484)	(4,576)	(12,409)	(11,117)	(33,586)
其他長期應付款項	-	(1,341)	(1,218)	(621)	(3,180)
貿易及其他應付款項	(18,200)	-	-	-	(18,200)
衍生財務負債淨額	(294)	(137)	-	-	(431)
總計	(33,775)	(20,501)	(30,154)	(18,168)	(102,598)

13. 流動資金 (續)

	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)

14. 貿易及其他應付款項

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
貿易應付賬項	7,480	7,397
衍生財務負債 – 當期部分	277	422
其他應付款項	9,935	8,879
應付聯屬公司賬項	334	139
應付其他關連公司賬項	451	401
	18,477	17,238

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
貿易應付賬項按賬單日分析如下：		
一個月內	7,033	7,047
一至三個月	384	291
三個月以上	63	59
	7,480	7,397

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一億七千萬港元（二零二三年：港幣六億五千七百萬元），其年內變動如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
一月一日的結餘	657	324
增撥	-	400
撥回	(465)	-
已動用撥備	(22)	(67)
十二月三十一日的結餘	170	657

15. 股本

	2024		2023	
	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	6,437,900,319	28,828	6,437,200,203	28,822
轉換債券(附註 15(b))	1,508,931	13	700,116	6
十二月三十一日的結餘	6,439,409,250	28,841	6,437,900,319	28,828
優先股				
一月一日的結餘(附註 15(a))	-	-	195,000,000	19,500
減少	-	-	(97,500,000)	(9,750)
贖回(附註 15(a))	-	-	(97,500,000)	(9,750)
十二月三十一日的結餘	-	-	-	-
		28,841		28,828

除下文所述外，於二零二四年及二零二三年度內，公司或其任何附屬公司並無購買、出售或贖回公司任何普通股股份（包括出售庫存股份）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(a) 195,000,000 股優先股；及(b) 416,666,666 份認股權證。該等優先股可獲公司贖回，贖回價格為每股優先股港幣一百元加上任何未付股息。該等認股權證讓 Aviation 2020 Limited 有權以初步認股權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（可在發生某些規定事件（包括派發）時進行調整）。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。

因二零二三年及二零二四年宣佈派發股息，認股權證行使價已調整至每股港幣四點三二元，使可予發行的普通股股份最高數量增加至 451,388,888 股。

二零二三年十月十一日，股東批准減少公司優先股本賬戶中港幣一百九十五億元（「減少股本」），減少股本已於二零二三年十一月十六日完成。部分所得款項已於二零二三年十二月四日用於贖回及註銷 97,500,000 股優先股，贖回價格為每股港幣一百元加上未付股息（「首次贖回」）。餘下所得款項已於二零二四年七月三十一日用於贖回及註銷餘下 97,500,000 股優先股，贖回價格為每股優先股港幣一百元加上任何未付股息（「最後贖回」）。

此外，於二零二四年八月三十日，公司訂立協議向 Aviation 2020 Limited 回購及註銷所有認股權證，總代價為港幣十五億三千二百萬元（「認股權證回購」）。認股權證回購已於二零二四年九月十三日完成。

有關優先股及認股權證的發行、首次贖回、最後贖回、認股權證行使價調整及認股權證回購的詳情載於公司的公告。

截至二零二四年十二月三十一日，公司並無已發行優先股股份或認股權證。

15. 股本（續）

- (b) 於二零二三年八月十八日，700,116股普通股按每股港幣八點五七元發行，本金總額為港幣六百萬元。於二零二四年五月十三日及二零二四年十二月十三日，額外 246,305 股及 1,262,626 股股份分別按每股港幣八點一二元及港幣七點九二元發行，本金額為港幣二百萬元及港幣一千萬元。該等轉換佔可轉換債券（「債券」）總額少於百分之零點零零三。截至二零二四年十二月三十一日止年度，已轉換港幣一千二百萬元（二零二三年：港幣六百萬元）的債券。

因二零二三年及二零二四年宣佈派發股息，債券行使價已調整至每股港幣七點九二元，使轉換全數未行使債券時將予發行的普通股股份最高數量增加至 850,000,000 股。

於二零二四年十一月十四日，作為發行人的 Cathay Pacific Finance III Limited 及公司與交易商就按港幣九點三六六三元的回購價回購債券（「債券回購」）訂立交易經辦人協議。截至二零二四年十二月三十一日，未償還的債券本金總額為港幣六十七億二千二百萬元，其中港幣四十五億五千八百萬元（佔債券本金金額合共百分之六十七點八九）的債券已根據債券回購於二零二五年一月二日前回購、結算及註銷。債券回購完成後，未償還的債券本金金額為港幣二十一億六千四百萬元。

有關債券的發行、債券轉換價調整及債券回購的詳情載於公司的公告。

16. 股息

- (a) 公司發行的累計優先股股息

優先股的股息按以下比率累計：

- (i) 自發行日（即二零二零年八月十二日）起（包括該日）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）二零二四年七月三十一日（即最後贖回的完成日期）期間每年百分之五。

累計優先股的股息按適用利率每半年於期末支付。累計優先股的股息在宣派前不會累計，並歸類為從股本作出的分派。

二零二四年二月十四日，公司向優先股股東支付股息港幣二億四千四百萬元。於二零二四年七月三十一日，公司就餘下97,500,000股優先股向優先股股東支付末期股息港幣二億二千七百萬元。年內，優先股股東應佔溢利為港幣二億八千一百萬元（二零二三年：港幣七億二千二百萬元）。

- (b) 應付予普通股股東的股息

年內應付普通股股東的股息如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
宣派及派付的第一次中期股息每股港幣零點二零元（二零二三年：無）	1,288	-
於報告期末後建議派發的第二次中期股息每股普通股港幣零點四九元（二零二三年：每股普通股港幣零點四三元）	3,155	2,768
	4,443	2,768

16. 股息（續）

由於第二次中期股息在報告期末後建議派發，因此於二零二四年十二月三十一日尚未確認為負債。

董事局宣佈派發截至二零二四年十二月三十一日止年度第二次中期股息每股普通股港幣零點四九元，連同於二零二四年十月九日支付的第一次中期股息（「二零二四年第一次中期股息」）每股普通股港幣零點二元，全年派息合共港幣四十四億四千三百萬元。第二次中期股息將於二零二五年五月八日派發予於二零二五年四月三日（星期四）辦公時間結束時登記於股東名冊上的普通股股東。公司普通股股份將由二零二五年四月一日（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，如公司的財務狀況、公司的溢利、市場情況、現行及預期經濟環境的穩健程度。

股東登記將於二零二五年四月三日（星期四）暫停辦理，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保有權收到第二次中期股息，所有過戶表格連同有關股票，須於二零二五年四月二日（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。

為使二零二五年五月十四日舉行的股東周年大會上委任代表的投票能順利處理，股東登記將於二零二五年五月九日（星期五）至二零二五年五月十四日（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，須於二零二五年五月八日（星期四）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

17. 企業管治

公司致力維持高水平的企業管治。公司在年度報告所述的會計期內均有遵守上市規則附錄 C1 第二部分《企業管治守則》內所載的所有守則條文

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規定的標準。

有關本公司的企業管治原則及程序，請參閱《二零二四年報告書》。

年度業績已經公司的審核委員會審核。

18. 年度報告書

《二零二四年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零二五年四月七日登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零二五年四月八日發送各股東。

於本公告所載日期，公司的在任董事如下：

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、鄧健榮、王明遠、尚烽；獨立非常務董事：陳智思、鄭嘉麗、馬焜圖及王小彬。

承董事局命

國泰航空有限公司

主席

賀以禮

香港，二零二五年三月十二日

公司網址：www.cathaypacific.com

免責聲明

本文件可能載有前瞻性陳述，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、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、數據質素、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。