



二零二四年報告書

國泰航空有限公司
股份代號：00293



目 錄

管理層討論及分析

- 3 財務及營業撮要
- 5 主席致函
- 7 行政總裁回顧與展望
- 11 業務回顧
- 30 財務評述

企業管治

- 35 董事及要員
- 38 董事局報告
- 47 企業管治報告
- 64 風險管理

財務報表

- 71 獨立核數師報告
- 75 綜合損益表
- 76 綜合其他全面收益表
- 77 綜合財務狀況表
- 78 綜合現金流量表
- 79 綜合股東權益變動表
- 80 財務報表附註
- 130 重大附屬公司及聯屬公司
- 132 重大會計政策
- 142 業務統計數字
- 147 詞彙
- 148 公司及股東資料
- 148 免責聲明

國泰航空有限公司

國泰航空有限公司（「公司」）於一九四六年在香港成立。過去超過七十多年來，集團一直以港為家，至今仍致力貢獻香港，不斷進行龐大投資，務求令香港發展為一個主要國際航空樞紐。公司及其附屬公司（「國泰」、「國泰集團」或「集團」）在四大業務範疇提供產品及服務，包括尊尚旅遊、貨運、低成本客運及生活品味業務。

於二零二四年十二月三十一日，國泰航空及香港快運航空有限公司（「香港快運」）提供定期客運航班前往全球共八十八個目的地，包括中國內地十九個航點。除了利用集團客運航班的腹艙可載貨量外，國泰貨運提供定期貨運服務前往全球共四十一個目的地。香港華民航空有限公司（「華民航空」）提供定期及包機貨運服務前往十七個目的地。此外，集團透過代碼共享協議為另外一百五十四個客運目的地提供服務。

集團於二零二四年十二月三十一日持有共二百三十六架飛機。未來數年，集團開始將超過一百架新的客機及貨機加入其機隊。

於二零二四年十二月三十一日，公司持有一百八十架客機及貨機，是環球航空聯盟「寰宇一家」的創辦成員，該聯盟的服務網絡覆蓋全球超過九百個目的地。

香港快運為公司的全資附屬公司，是一家以香港為基地的低成本航空公司，於二零二四年十二月三十一日持有四十一架飛機，在亞洲區內提供定期航班。華民航空為公司的全資附屬公司，這家提供速遞服務的全貨運航空公司於二零二四年十二月三十一日營運十五架飛機，在亞洲提供定期航班及包機服務。

集團的其他業務還包括飲食服務、洗衣、地勤服務及貨運站公司，以及位於香港國際機場的企業總部。

於二零二四年十二月三十一日，公司持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之十五點零九股權。國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。

於二零二四年十二月三十一日，集團直接及間接持有中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）股本權益共百分之二十一點三六，國貨航是中國內地提供航空貨運服務的主要公司。

於二零二四年十二月三十一日，國泰集團在全球僱用逾三萬零一百名員工，其中在香港僱用的員工約二萬五千三百人。公司及其大股東太古股份有限公司（「太古公司」）及國航的股份均於香港聯合交易所有限公司上市。

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		2024	2023	變幅
業績				
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。

財務及營業撮要

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					訂購架數 ^{(c)(i)(j)}				不含資產轉讓租賃期滿架數 ^(b)					
	擁有	租賃 ^(b)		總數	平均機齡	'25	'26	'27及之後	總數	'25	'26	'27	'28	'29	'30及之後
		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 ^{(g)(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元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。隨著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起交付，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

使命

存在意義



帶動每個人在人生的旅途上一路前行

願景

共同目標

全球最佳服務品牌之一

文化

團隊精神

設想周到

我們事事以顧客為中心

我們相信同事快樂，
自然令顧客快樂

我們堅守法律和道德，
承擔責任

積極求進

我們勇於前瞻，
不斷嘗試及學習

我們重視多元觀點，
鼓勵建設性討論

我們靈活應變，
務求達致目標

盡心盡力

我們以正面態度，
一起迎難而上

我們信賴同事，
給予發揮空間

我們努力創造價值，
持續提升效率

戰略

實現方針

獨特定位

植根香港

背靠祖國

聯通世界

拓展業務

全球最佳
高端航空公司

全球最佳
旅遊時尚生活業務

亞洲最佳
低成本航空公司

全球最佳
貨運航空公司

領先領域

安全及卓越營運

數碼化

可持續發展

業務回顧

國泰航空

國泰航空

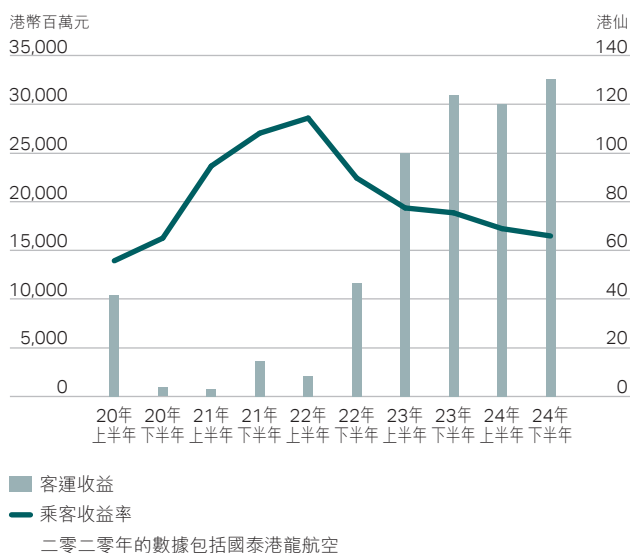
國泰航空以港為家，是集團旗下提供全面服務的尊尚航空公司。國泰航空的策略願景是成為全球最傑出航空公司之一，致力帶動每個人在人生旅途上飛躍前行。

於二零二四年，國泰航空繼續專注為顧客增加航班及航點，開辦了前往六個航點的客運服務，包括真奈、科倫坡、巴塞羅那、寧波、利雅得及開恩茲。此外，國泰航空亦推出全新的機艙產品、引入新的機上餐飲合作夥伴以及加強其他服務，從而提升顧客體驗。

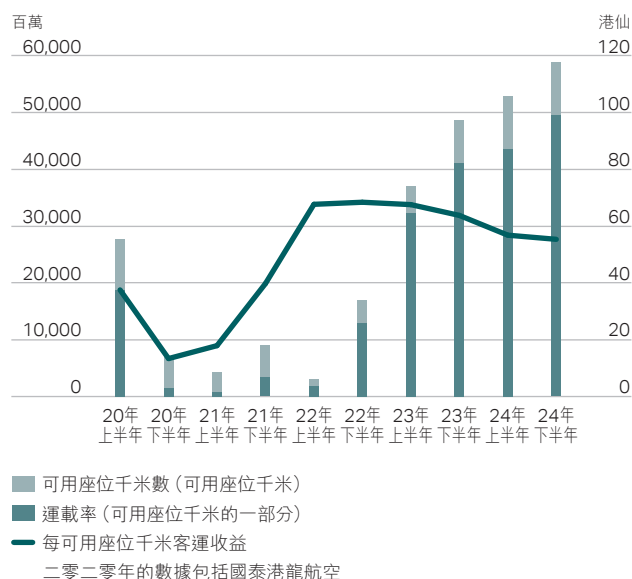
國泰航空於二零二四年的航班表現理想，單月載客量五度超過二百萬人次。隨着航班供應量增加以滿足整體市場需求，客運收益率一如預期轉趨正常。

二零二四年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，而以收入乘客千米數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。可用座位千米數增加百分之三十點六。運載率減少二點五個百分點至百分之八十三點二，而收益率則減少百分之十一點八至港幣六十七點三仙。

客運收益及收益率趨勢



可載客量、運載率及效益



二零二四年國泰航空客運服務按地區劃分的可用座位千米數（「可用座位千米」）、運載率及收益率變動如下：

	可用座位千米（百萬）			運載率(%)			收益率
	2024	2023	變幅	2024	2023	變幅	變幅
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%

市場

首要市場 — 香港及大灣區

- 二零二四年農曆新年假期期間，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起啟航。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 — 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。

提升客戶體驗

- 我們首個設於機場以外地點的貴賓室於二零二四年一月在深圳蛇口郵輪母港正式開幕。新開設的碼頭貴賓室進一步完善從大灣區城市出發的顧客的旅遊體驗與前往香港國際機場轉乘國泰航空航班的多式聯運模式。
- 作為我們與米芝蓮星級香港餐廳都爹利會館擴展合作的一部分，我們推出了新菜單，展示地道和中國各地特色美食。我們亦與米芝蓮星級法國餐廳 Louise 攜手合作，為乘客訂製菜單，重塑法式經典美味。從香港出發的指定長途航班頭等及商務客艙均有提供以上兩款菜單。
- 於二零二四年十月，我們推出首架升級改造的 777-300ER 飛機配備嶄新的爾雅商務客艙、新特選經濟客艙和煥然一新的經濟客艙。
- 於二零二四年十月，我們宣佈於二零二五年重開香港國際機場貴賓室逸連堂，以滿足不斷增長的需求，並確保我們在寰宇堂翻新期間為合資格顧客提供優質的貴賓室體驗。
- 我們將免費機上無線網絡服務伸延至包括頭等及商務客艙乘客以及鑽石卡會員。國泰航空超過九成的機隊已配備機上無線網絡服務，並計劃在二零二五年中旬將服務伸延至整個機隊。

客機機隊

- 於二零二四年六月六日，我們最後一架長期停泊海外飛機從澳洲愛麗斯泉回港。
- 國泰航空於二零二四年繼續接收更現代化的新飛機，包括四架 A321neo 型飛機。
- 於二零二四年八月，我們公佈認購三十架空中巴士 A330-900 型新飛機，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起交付，並會加入國泰航空的機隊，主要服務地區航點。此訂單顯示我們致力投資於國泰及香港國際航運樞紐的長遠未來。

獎項

- 國泰航空於二零二四年 Skytrax 全球航空公司大獎的「全球最佳航空公司」排名由二零二三年躍升三名至全球第五，同時榮獲「全球最佳經濟艙」以及「全球最清潔航空公司」。
- 國泰航空在 Airlines Ratings 的二零二五年全球最佳航空公司排名中榮獲第四及二零二五年最安全航空公司排名中並列第三。
- 國泰航空連續兩年在香港優質顧客服務協會的優質顧客服務大獎中獲頒「卓越服務獎」，以及一個金獎、四個銀獎、一個銅獎、兩個優異獎及囊括三個「十大傑出年度客戶服務新星獎」。這些獎項表揚我們的機艙服務員、客戶服務、機場及國泰學院團隊制定的卓越服務水平。
- 國泰航空在二零二四年「樟宜航空大獎」(Changi Airline Awards) 中獲頒「2023 Top Airline by Absolute Passenger Growth (Northeast Asia)」獎項。活動由樟宜機場集團主辦，旨在表揚在幫助加強新加坡及將其發展成為航空樞紐方面發揮重要作用的航空公司。
- 在中國民航航機雜誌及中國內地最大的飛行常客社交網站 FlyerT 飛客舉辦的二零二四年第十二屆飛客旅行獎——暨最受常旅客喜愛的商旅品牌評選中，國泰航空獲得「最受常旅客喜愛的年度最佳航空公司」，而國泰則獲得「最受常旅客喜愛的年度最佳國際航空常旅客獎勵計劃」。
- 二零二四年亞太《商旅》大獎中，國泰航空榮獲「最佳中國航空公司」，並憑香港國際機場的玉衡堂頭等貴賓室獲得「最佳機場貴賓室」獎項。
- 國泰航空榮獲 TheDesignAir 2024 的「亞洲最佳設計航空公司」，並憑其在經升級改造的波音 777-300ER 客機配備的嶄新爾雅商務客艙及特選經濟客艙獲得「二零二四年最佳新設計商務客艙」及「二零二四年最佳新設計特選經濟艙」。
- 國泰航空的機上娛樂圖像使用者介面因其結合尖端設計與科技的產品和體驗而獲得「二零二五年德國設計金獎」(German Design Award Gold 2025) 及「二零二四年紅點設計大獎」(Red Dot Design Award 2024) 兩大全球設計獎項的肯定。

業務回顧

國泰貨運

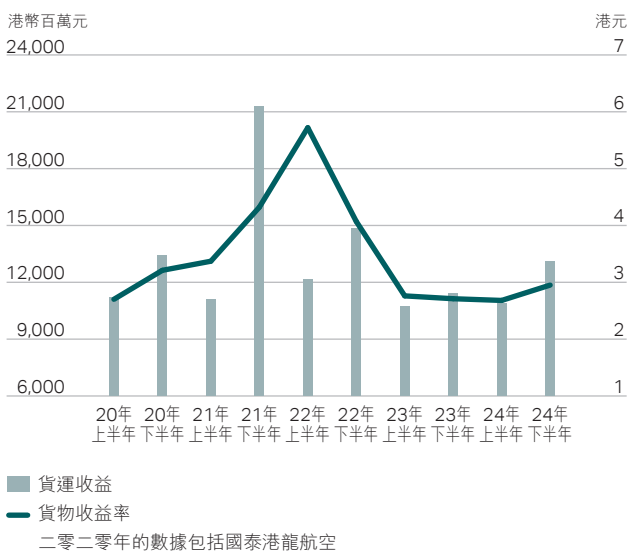
國泰貨運

國泰貨運是香港國際機場最具規模的貨運服務商。我們的策略願景是成為全球最佳空運航空公司，運送對全球舉足輕重的貨物。

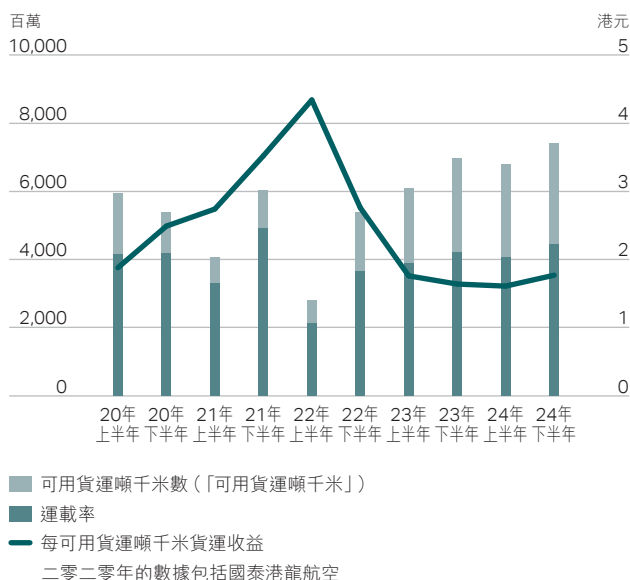
貨運業務於二零二四年下半年表現尤其出色，主要因為航空貨運服務需求上升。電子商貿在過去一年表現仍然特別強勁，夏季需求和提前貨物運輸均高於預期。

二零二四年的貨運收益為港幣二百四十億元，較二零二三年增加百分之八點三。二零二四年以可用貨運噸千米計算的可載貨量較二零二三年增加百分之八點六。貨運收入噸千米增加百分之五點零，整體載貨噸數增加百分之十點九至一百五十三萬二千噸。貨物收益率上升百分之二點九至港幣二點八二元，運載率平均為百分之五十九點九（二零二三年：百分之六十二）。

貨運收益及收益率趨勢



可載貨量、運載率及效益



二零二四年的可用貨物噸千米數（「可用貨運噸千米」）、運載率及收益率變動如下：

	可用貨運噸千米（百萬）			運載率(%)			收益率
	2024	2023	變幅	2024	2023	變幅	變幅
國泰貨運	14,193	13,069	+8.6%	59.9	62.0	-2.1個百分點	+2.9%

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、芒果以及凍肉和三文魚等一系列新鮮農產品。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。

策略重點工作

貨運商務

- 國泰貨運為香港國際機場最具規模的貨運服務商，非常榮幸能成為機場於二零二四年保持全球最繁忙航空貨運機場地位的主要功臣。
- 於二零二四年三月，國泰貨運與香港國際機場共同舉辦國際航空運輸協會（IATA）世界貨運研討會，是香港首次舉辦此類研討會，展示了國泰貨運的特殊解決方案能力，以及香港作為全球航空貨運樞紐的領先地位。
- 於二零二四年六月，我們革新了「國泰 — 特殊貨物運送」方案，提供貼心服務處理非標準規格或需要額外照料的貨物。國泰貨運透過東莞「香港國際機場物流園」於二零二三年十二月推出的空海聯運服務，載貨噸數錄得大幅增長，鞏固了我們在大灣區的地位。除空海服務外，國泰貨運亦一直加強空陸聯運服務，以陸路貨運連接香港國際機場與深圳及廣州。

- 於二零二四年九月，我們已革新專門運送小型緊急包裹的「國泰 — 緊急包裹運送」方案，除了保持現有的快捷服務、艙位保證、專門的貨運處理系統和辦理清關手續，更為客戶帶來更佳的透明度。作為革新的一部分，「國泰 — 緊急包裹運送」現讓需要追蹤單件包裹詳情的客戶享有更高透明度，在貨運流程中為他們提供功能更強的貨物追蹤服務。

- 於二零二四年十一月，國泰貨運與Pharma.Aero、香港國際機場和邁阿密國際機場合作，正式成立邁阿密至香港的「藥品貨運通道」。這意味著我們致力確保透過連接美國、中美和南美與亞洲的「國泰 — 醫藥品運送」貿易通道為運送有時限、需要嚴控溫度的藥品提供安全、高效、優質的機場至機場運送。

卓越服務及卓越營運

- 國際航空運輸協會新近發表的二零二三年全球航空業數據確定國泰貨運已重返全球十大貨運航空公司之列（按定期航班貨物噸千米數計算），而在客貨運航空公司類別更名列全球第五大，彰顯國泰持續鞏固香港作為全球第一航空貨運樞紐地位的決心。
- 於二零二四年八月，國泰貨運經過不懈努力，在符合CEIV獨立醫藥物流驗證中心藥品認證（CEIV Pharma）、鮮活貨物運輸認證（CEIV Fresh）及活體動物物流認證（CEIV Live Animals）要求後，終於成為全球首家航空公司同時獲頒三項獲國際航空運輸協會獨立驗證卓越中心（CEIV）更新認證，可見國泰貨運在運送服務質素保持水準，並對特殊運送方案秉持不斷求進的精神。
- 於二零二四年九月，國泰貨運非常榮幸將由中央政府贈送給香港特別行政區的兩隻大熊貓由成都運送至香港，展示我們在特別空運方面的專業知識和謹慎態度。

貨運數碼化

- 我們優化網上訂艙平台「訂艙易」的功能，讓客戶能夠使用電子試算表批量訂艙，從而改善訂艙效率及體驗。
- 我們透過直接應用程式介面 (API)，在合作夥伴的平台上提供更多元化的產品選項。
- 於二零二四年三月，國泰貨運成為全球首家使用 ONE Record 與貨運代理共享數據的航空公司，ONE Record 是國際航空運輸協會對數據共享的標準，讓貨運變得一目了然。我們亦利用貨運管理系統解決方案，即時與地勤代理商整合。
- 我們推出了新的理賠管理系統，以提高處理顧客索賠的效率和回應速度，包括在貨運網站推出新的顧客索賠提交頁面。
- 國泰貨運於二零二四年三月成為國際航空運輸協會數碼化領導章程的首批簽署方，彰顯了我們加速航空貨運業數碼化進程的決心。

客戶體驗

- 我們定期進行顧客調查，以追蹤覆蓋顧客旅程各項細節的淨推薦值 (Net Promoter Scores) 和顧客滿意度 (Customer Satisfaction)。
- 在整個二零二四年間，我們錄得的顧客淨推薦值為 +45，較二零二三年增加了10個點子。
- 顧客整體體驗滿意度在本年度增加了兩個百分點，達到百分之五十 (即百分之五十的受訪者在1-10分的評分中給予9分或10分)。整體而言，百分之八十一的受訪者認為我們是服務名列前五的空運航空公司，其中百分之三十六的受訪者認為我們的服務名列第一，令我們保持在二零二三年調查中的領先地位。
- 營運可靠性、顧客服務及我們的網絡繼續成為推動品牌宣導的方向。
- 我們持續確立數碼領導地位，幾乎每四位顧客中就有三位認為我們提供最佳的數碼體驗。

獎項

- 二零二四年二月，國泰貨運在《STAT Trade Times》舉辦的 Award for Excellence in Air Cargo 中獲頒「年度最佳航空貨運可持續發展領袖」。
- 二零二四年五月，國泰貨運在二零二四年度 Freightweek 可持續發展大獎中，連續第二年獲頒「年度亞洲最佳可持續發展貨運航空公司」大獎。
- 我們於二零二四年度亞洲貨運、物流及供應鏈 (AFLAS) 大獎中獲頒「最佳綠色貨運航空公司」獎項。
- 國泰貨運於二零二四年九月在新德里舉行的北印度航空貨運大會暨頒獎典禮 (Northern India Air Cargo Conclave & Awards) 上名列前茅，榮膺「年度最佳航空公司 / 貨運航空公司」(Airline/Cargo Freighter of The Year)。
- 國泰貨運於二零二四年十月在第十一屆 Payload Asia Awards 獲頒「年度最佳全貨運航空公司 — 亞太地區」及「最佳電子商貿貨運航空公司 — 亞太地區」(Best E-Commerce Carrier – Asia Pacific)。
- 國泰貨運於二零二四年十月「HKMA/ViuTV 及 Now TV 傑出市場策劃獎」憑其品牌宣傳活動「We Know How」獲得傑出影片營銷特別獎 (Excellence in Video Marketing Special Award)。
- 在英國，國泰貨運於二零二四年十月在 Air Cargo News Awards 榮膺「年度貨運航空公司」類別的「高度表揚」殊榮。
- 國泰貨運繼二零二三年獲《Air Transport World》(ATW) 第51屆航空業成就獎選為「年度最佳貨運航空公司」後榮膺「年度最佳貨運營運商」。

業務回顧

生活品味

生活品味

國泰生活品味通過與客戶建立深入、密切的關係，讓客戶在人生旅途上享受各種精心策劃的生活品味產品及體驗，藉此成為領先的服務品牌。我們透過生活品味業務與顧客建立超越旅程的互動關係、培養忠誠度，以及透過該等關係產生更大的價值。這包括發展成熟的「亞洲萬里通」里數業務，以及酒店、零售、體驗及保險等新產品銷售業務。兩條業務線連結國泰會籍計劃及亞洲萬里通，讓會員賺取及使用里數支付全部或部分款項。

國泰會籍計劃

會籍

- 於二零二四年，我們在全球吸納了超過二百萬名新會員，截至二零二四年十二月三十一日的會員總數達一千一百五十萬名。
- 我們推出「國泰會員尊尚大獎」活動，以提高品牌知名度並鼓勵顧客參與國泰會員計劃。為了進一步連繫會員，我們推出「Member Festival」，旨在透過旅遊及生活品味兩方面的會員專享優惠，提高會員的參與及不同服務的銷售。全球有近十萬名會員註冊參與活動。

計劃

- 我們已升級賬戶管理功能，方便會員透過其網上賬戶使用自助服務。
- 為慶祝「亞洲萬里通」成立二十五周年，我們舉行了一系列精彩活動，包括於二零二四年六月的Mega Miles宣傳、全年提供的合作夥伴答謝晚宴及其他會員專屬體驗，以吸引及鼓勵會員賺取及兌換里數。
- 我們於二零二四年八月推出「免費轉移未成年子女的里數」服務。這項新功能讓會員免費將未成年會員的「亞洲萬里通」里數轉移予監護人，透過善用累積的里數，提升會員的整體體驗。

飛行獎勵

- 我們持續投資於飛行獎勵，二零二四年運載的獎勵機位乘客數目超過了疫情前及二零二三年同期水平。
- 香港快運已成為主要的航空兌換合作夥伴，讓會員可選擇「里數加現金」或全里數兌換。於二零二四年推出的三項大型銷售活動相當成功，讓國泰會員只需以一千里數即可兌換飛往香港快運所有熱門航點的航班。
- 我們今年提升了「里數加現金」的功能，會員可以靈活使用不同里數及現金來選擇座位及支付額外行李費用。

里數銷售

支付

- 我們與渣打銀行的合作仍然穩健，表現強勁。我們透過數碼及傳統渠道的策略性投資，維持新卡申請數目在較高水平。渣打銀行分行的宣傳、利用網紅行銷及演唱會優惠均取得顯著成功。此外，渣打銀行每張卡的平均消費額在亞洲名列前茅。為了進一步豐富顧客體驗，我們亦為聯營信用卡持卡人安排了兩班包機前往台北及大阪。
- 積分轉換合作夥伴發揮重大影響，獎勵活動提高了客戶關注並帶來額外的收益增長。越來越多銀行參與並認可里數的價值，促使他們積極推廣有關產品，從而帶動更高的銷售額和收入。
- 在金融科技領域，我們的合作關係持續帶來好處。在香港，我們與Mox的合作為客戶提供了更多選擇，客戶可透過信用卡、定期存款、貸款及投資產品賺取里數，為國泰打入年輕、精通數碼科技的客戶群提供了絕佳的機會。

里數合作夥伴

- 讓會員透過餐飲、零售及交通在日常生活賺取里數的合作夥伴有強勁的增長趨勢。
- 我們加強與保健及美容零售商屈臣氏的合作夥伴關係，並透過易賞錢計劃提高會員對「亞洲萬里通」轉換積分的認識。於二零二四年五月和六月與連鎖超級市場Taste以及於二零二四年十二月與消費電子零售商豐澤合作進行賺取里數活動，展示會員如何在日常生活中輕鬆賺取里數。
- 截至二零二四年十二月，會員可在香港超過四百間合作餐廳賺取里數。
- 「連結里賞」於二零二四年十一月在香港及澳門推出。此項新產品讓會員將他們的萬事達卡或Visa信用卡連結至國泰會員賬戶中，付款時毋需顯示會員卡二維碼，使日常交易中賺取里數變得更加輕鬆。
- 我們在香港以外地區建立合作夥伴關係，讓會員可以賺取里數，包括與韓國新世界免稅店、澳洲Pay.com.au的合作夥伴關係，以及將與日本三井奧特萊斯購物中心的合作夥伴關係擴展至台灣地區。我們亦很高興在二零二四年十二月首次與日本訂座合作夥伴TakeMe合作。

產品銷售

國泰假期

- 國泰假期的品牌活動於二零二四年五月推出，讓國泰假期以升級旅遊平台的全新面貌示人，無論是酒店、旅遊套票、旅遊體驗或租車服務，客戶均可賺取「亞洲萬里通」里數。
- 我們與Expedia Group合作推出全新的國泰假期預訂網站，覆蓋亞洲多個市場。網站提供逾百萬間酒店及旅遊活動供客戶選擇，客戶亦可於網站上一併預訂國泰航空航班。國泰會員亦享有特別優惠及折扣。
- 我們推出精心策劃的活動和體驗，作為套票優惠的一部分，包括二零二五年國泰／滙豐香港國際七人欖球賽以及亞洲第一艘迪士尼遊輪「迪士尼探險號」— 預定於二零二五年十二月揚帆啟航。

國泰品味

- 於二零二四年十月，我們推出煥然一新的「國泰品味」網上購物體驗。全新的使用者介面／加強使用者體驗有助客戶更快載入頁面並帶來更吸引的內容，使客戶無論在我們的航班上或在地面上，均能享受更愉快的購物之旅。此外，中國內地的客戶現可透過新推出的國泰微信商城購物。是次服務擴展代表我們致力於為不同客戶群提供卓越服務的重要一步。

保險

- 旅遊及醫療保險業務方面，全年多次旅遊保險計劃錄得顯著增長，深受飛行常客會員歡迎。我們將繼續在香港及選定的海外市場開發貼心的新保險產品。

中國內地

- 我們透過推出本地化的國泰品牌寵物護理商品系列、國泰品味商店小程序及在當地採購產品，以擴展在中國的業務。我們亦透過恢復與交通銀行的合作夥伴關係與FlyerT/Visa開拓全新大宗採購計劃，加強里數銷售。此外，我們正在太古集團內部建立強大網絡，覆蓋廣州和上海的物業。
- 我們透過DiningCity與全國七百多家餐廳加強賺取「亞洲萬里通」里數的機會，加上新零售、餐飲、旅遊合作夥伴，顯著擴展我們在生活品味方面的服務。我們在二零二四年透過各種渠道成功吸納超過五十萬名會員。

可持續發展

- 我們分兩階段於四月及八月推出「綠色里賞挑戰」活動，旨在透過我們各個生活品味服務提高大眾對可持續發展的意識。這鼓勵會員選擇可持續發展的付款、假日、購物、健康、餐飲和零售方式。活動已吸引超過五萬八千名香港會員登記參與。

獎項

- 國泰於二零二四年度商旅雜誌（亞太地區）大獎榮膺「最受常旅客喜愛的國際航空常旅客獎勵計劃」。

業務回顧

重要附屬及聯屬公司回顧

重要附屬及聯屬公司回顧

二零二四年來自附屬公司的虧損為港幣一億九千九百萬元（二零二三年：溢利港幣一千萬元），而二零二四年來自聯屬公司的溢利則為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）。重要附屬及聯屬公司的表現及業務回顧如下：

香港快運航空有限公司（「香港快運」）

香港快運提供低成本客運服務，是香港唯一的低成本航空公司，主要提供航班前往亞洲休閒旅遊航點。於二零二四年，香港快運運載乘客共六百一十萬人次，較二零二三年同期有所增加。已提供服務的航班平均運載率下跌二點六個百分點至百分之八十三點四。可用座位千米數為一千三百八十萬。於二零二四年十二月三十一日，香港快運營運定期航班前往二十九個航點。

市場

首要市場 — 香港及大灣區

- 香港快運進一步擴大其多式聯運「海天快運通」版圖，全面覆蓋大灣區六個主要口岸，讓旅客可以透過廣州南沙、廣州琶洲、深圳、中山及東莞等口岸，接駁至香港國際機場。

北亞

- 香港快運分別於二零二四年三月、五月、十一月及十二月開通了飛往北京（大興）、三亞、廣島及花蓮與靜岡的客運服務。
- 於二零二四年十二月三十一日，香港快運營運定期客運航班，服務北亞十九個航點。

東南亞

- 除了現有飛往曼谷素萬那普國際機場的航班外，香港快運於二零二四年四月增設飛往曼谷廊曼國際機場的航班，並於二零二四年六月、十一月及十二月分別開通了飛往克拉克、檳城及富國島的客運服務。

- 於二零二四年十二月三十一日，香港快運營運定期客運航班，服務東南亞十個航點。

客戶措施

- 香港快運著重加強其在香港及大灣區市場的品牌形象。持續推行的推廣活動「遊」你選擇更多突顯了香港快運致力提供靈活及價格相宜的旅遊選擇。

客機機隊

- 於二零二四年十二月三十一日，香港快運的機隊共有四十一架飛機，全部均為空中巴士窄體飛機，包括六架空中巴士A320-200型飛機、十三架空中巴士A321-200型飛機、十架空中巴士A320-200neo型飛機及十二架空中巴士A321-200neo型飛機。機隊的平均機齡為七點一年。由於普惠發動機問題，五架A320neo型飛機的機隊停飛。
- 香港快運於二零二四年接收八架空中巴士A321-200neo型飛機及兩架空中巴士A321-200型飛機。該等A321-200neo型飛機是之前訂購用以調配至國泰港龍航空的十六架空中巴士A321-200neo型飛機的其中一部分。該等飛機是同類飛機中最具燃油效益的型號，而且較所取代的飛機安靜。
- 現代化的機隊有助香港快運充分把握區內的新機遇，加強香港作為亞洲主要國際航空樞紐的地位。

獎項

香港快運憑藉其出色表現、創新措施及對卓越營運的堅定承諾，在各個業務範疇均獲得廣泛認同。在過去一年，香港快運達成多項重大里程碑，包括：

- 行業領導地位：**香港快運獲Airline Ratings列為「二零二五年全球最安全低成本航空」及獲OAG評選為「二零二四年增長最快航空公司」，並獲《U Magazine》的「旅遊大獎2024」頒發「我最喜愛低成本航空」，突顯其在安全、增長和客戶喜好方面的全球影響力。

業務回顧

重要附屬及聯屬公司回顧

- **客戶體驗與創新**：香港快運於CX Asia主辦的「CX Asia Excellence Awards 2024」頒獎禮上獲頒「Best Use of Data & Customer Insights」金獎，於Marketing Interactive主辦的二零二四年Loyalty & Engagement Awards頒獎禮上獲頒「Best Use of Customer Data Analytics」銅獎，因透過專用應用程式減少浪費食物而獲頒「CIO ASEAN Awards 2024: Team of the Year – Sustainability Award」以及因透過先進分析優化營運而獲頒「DaLa Awards 2024: Best Data Monetization Award」。這些獎項表彰香港快運在優化客戶旅程、善用數據主導的洞察力以及透過創新提高效率方面的貢獻。
- **可持續發展**：因其對環境的負責任實踐獲頒2023香港環境卓越大獎優異獎。
- **員工參與**：獲LinkedIn's Future Ready Event 2024頒發「Silver Award for Best Employer Brand」及「Learning Rising Star Award」，獲《好僱主約章》2024認為「為你『家』『友』好僱主」以及於「香港員工體驗大獎2024」中獲頒多個獎項，包括「Best Employee Engagement Communication Strategy」金獎、「Best Employer Branding」銅獎及「Best Recruitment Innovation」銅獎。

	截至十二月三十一日止年度		變幅
	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元	
收益			
客運服務	5,994	5,486	+9.3%
貨運服務	41	20	+105.0%
其他服務及收回款項	290	97	+199.0%
收益總額	6,325	5,603	+12.9%
開支			
員工	(1,138)	(848)	+34.2%
機上服務及乘客開支	(54)	(42)	+28.6%
著陸、停泊及航線開支	(1,179)	(817)	+44.3%
燃油	(1,621)	(1,164)	+39.3%
飛機維修	(746)	(573)	+30.2%
飛機折舊及租金	(1,049)	(777)	+35.0%
其他折舊、攤銷及租金	(146)	(52)	+180.8%
其他	(596)	(480)	+24.2%
營業開支	(6,529)	(4,753)	+37.4%
財務支出淨額	(250)	(360)	-30.6%
營業開支總額	(6,779)	(5,113)	+32.6%
(虧損)/溢利及稅項	(454)	490	-192.7%
稅項	54	(57)	-194.7%
除稅後(虧損)/溢利	(400)	433	-192.4%

香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 華民航空主要為敦豪國際速遞（DHL Express）營運貨運速遞服務。
- 於二零二四年十二月三十一日，華民航空營運三架以乾租方式租用的空中巴士 A300-600F 型貨機、兩架以乾租方式租用的空中巴士 A330-243F 型貨機及十架以乾租方式租用的空中巴士 A330-300P2F 型客機改裝貨機。
- 華民航空進行機隊重組計劃，以空中巴士 A330 型貨機取代餘下的 A300-600F 型貨機，計劃預期於二零二五年完成。
- 華民航空提供定期航班及包機往來十七個航點。
- 二零二四年的可用貨運噸千米為八億九千四百萬元，較二零二三年增加百分之一點六。
- 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：港幣七億七千八百萬元）。

為航空公司提供服務的重要附屬公司

國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰餐飲」）及海外航空飲食設施

- 全資附屬公司國泰餐飲營運香港主要的航空飲食設施。
- 國泰餐飲為香港四十九家國際航空公司提供航空飲食服務。該公司於二零二四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。
- 國泰餐飲在香港品質保證局主辦的「香港綠色和可持續貢獻大獎2024」中，榮獲「可持續發展物業貢獻金章——推動綠色環保」。
- 國泰餐飲成為BEC零碳約章簽署機構，展現其作為紮根香港的公司對應付氣候變化付出共同努力的承諾。
- 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」）

- 國泰航空服務有限公司（以國泰貨運站的名義營運）於香港國際機場管理及營運國泰貨運站。國泰貨運站於二零二四年十二月三十一日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。
- 國泰貨運站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。
- 國泰貨運站於二零二四年三月成為亞洲首家獲得國際航空運輸協會（IATA）環境評估（IEnvA）認證的空運貨站，展示其對推進環境可持續發展的承諾。
- 國泰貨運站於二零二四年第一季起推出電子提貨單（eSRF）及B2B電子支付平台，成為香港首間提供全方位端到端數碼化進口取貨流程的空運貨站。該等升級服務反映國泰貨運站致力優化其數碼化服務，為客戶提供更快捷及更高效率的服務以及更多選擇。

- 國泰貨運站成為全港首個航空貨運站將人工智能技術與現有的閉路電視系統無縫結合，領先業界並定立新標準，進一步提升其貨運站的安全和保安監控效能。
- 國泰貨運站榮獲香港職業安全健康大獎「安全管理制度大獎——各行各業組別」最高組別的金獎，以及香港環境卓越大獎金獎（交通及物流業）。國際方面，國泰貨運站在《Air Cargo News》舉辦的二零二四年頒獎典禮榮獲「年度航空貨運環境獎」（Air Cargo Environment of the Year）。
- 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（「香港機場地勤服務」）

- 全資附屬公司香港機場地勤服務在香港國際機場提供停機坪及地勤服務。於二零二四年十二月三十一日，該公司為二十九家航空公司（包括國泰航空及香港快運）提供地勤服務。
- 二零二四年，停機坪業務及地勤業務處理的航班數目分別較二零二三年增加百分之三十七及百分之六十一。
- 二零二四年，香港機場地勤服務的表現持續符合甚至超越香港機場管理局設定的關鍵績效指標。
- 香港機場地勤服務於二零二三年香港國際機場安全大獎中獲頒發「停機坪服務專營商最佳安全表現大獎」、於第二十二屆香港職業安全健康大獎（二零二三）中獲頒「安全文化優異獎」，以及獲由香港特別行政區政府下的環境運動委員會頒發二零二三年香港環境卓越大獎優異獎。
- 香港機場地勤服務亦於Hong Kong Business National Business Awards 2024獲得Excellence Award – Aviation，表彰我們致力於提供領先的地勤服務，著力聚焦卓越營運、安全和可持續發展。香港機場地勤服務亦在香港管理專業協會的「二零二四年最佳管理培訓及發展獎」中榮獲「Excellence in Performance Improvement Award」。
- 二零二四的財務業績較二零二三年有所改善。

業務回顧

重要附屬及聯屬公司回顧

雅潔洗衣有限公司（「雅潔洗衣」）

- 全資附屬公司雅潔洗衣專門為企業提供布草、制服及衣物的全面專業洗衣及乾洗服務。
- 該公司於元朗工業邨營運一座商業洗衣廠房，在香港設有六間為零售顧客提供服務的洗衣店及提供上門收送服務。
- 雅潔洗衣於二零二四年處理的衣物共七千七百萬件，而二零二三年則為六千四百萬件。
- 雅潔洗衣獲頒二零二三年香港環境卓越大獎金獎（製造業及工業服務）。
- 二零二四年的財務業績仍較二零二三年有所改善。

重要聯屬公司

中國國際航空股份有限公司（「國航」）

- 國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司，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。我們委派代表出任國航董事會成員，並以權益法入賬處理應佔國航的業績。
- 集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表結算，因此集團的二零二四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。
- 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。

- 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。
- 於二零二四年十二月三十一日，國泰集團於國航持有的二十六億三千四百萬股股份的賬面淨值及市值分別為港幣一百零二億七千萬元（構成國泰集團資產總值的百分之六點零）及港幣一百三十五億六千四百萬元。
- 期內並無自國航收取股息。
- 有關國航的更多資料（包括其表現及前景）載於其公開網站。

中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）

- 國貨航是中國內地提供航空貨運服務的主要公司，集團直接及間接持有其股本權益共百分之二十一點三六。該公司的總部設於北京，但以上海浦東為主要營運基地。
- 集團應佔國貨航業績根據其延遲三個月的財務報表計算。因此，集團二零二四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。
- 有關國貨航的更多資料（包括其表現及前景）載於其公開網站。

集團擬於可見未來繼續持有其重要聯屬公司。

業務回顧

我們的領導方向

我們的領導方向

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

安全至上及卓越營運

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

- **營運安全方針** — 國泰堅持為顧客及員工提供最高的安全及保安標準。我們的安全方針建基於識別及主動管理風險，為此我們制定了一套企業安全文化，並採用以風險為導向的方法，以識別及減低因營運過程中出現危險而受到的影響。
- **安全政策** — 我們的安全政策清楚載明我們承諾優先處理及管理營運中出現的安全風險，而這份承諾適用於整個集團。為符合國際民用航空組織（ICAO）的安全管理系統框架，我們的政策將謹慎行事義務伸延至與我們合作的所有企業，包括受集團監督的承辦商或個人，並制定一套企業安全文化。
- **營運安全** — 我們透過全方位的安全風險管理系統，致力維持於最高的安全水平，務求令員工及客戶的安全得到保障。我們遵循國際航空業界的最佳安全規範，確保我們的安全管理方針符合國際標準。
- **國際航空運輸協會營運安全審計（IOSA）認證** — 國際航空運輸協會的營運安全審計認證是國際評估航空公司營運管理及監控系統的全球安全標準。作為國際航空運輸協會的會員，國泰航空經IOSA認證，必須定期通過審核，方可保有會員資格。二零二四年十一月，我們的業務成功通過了IOSA審核，認證期因而延長二十四個月。在此次審核中，國泰完成了國際航空運輸協會以風險為基礎的新IOSA（RBI）認證方式，這將是IOSA計劃的一個重要改變。RBI旨在加強安全風險管理，包括評估航空公司的安全期限。是次審核結果非常正面。在安全方面，國泰內部繼續訂立高標準，以持續改善安全及卓越營運。
- **安全管治** — 國泰集團安全管理系統確保我們能積極管理安全風險及制定相關程序，以便在事故發生時作出適當的反應。安全行動小組及由行政總裁擔任主席的航空安全審查委員會每月例行監察安全表現指標，並對所有事故和意外進行徹底調查。香港民航處於二零二四年十月就集團安全管理系統的推行情況進行評估及審核，確認國泰航空符合民航處CAD712的安全管理系統標準要求。
- **卓越營運** — 來自整個業務的不同團隊共同努力，令業務營運高度可靠及極具韌力。我們在數碼能力方面投放大量資源，以編製高度可靠的航班時間表。我們在二零二四年初進入綜合運作中心轉型的最後規劃階段。多個營運和服務部門的團隊都集中在綜合運作中心，一同合作編製從航班起飛前七天到運作航班當天的時間表。綜合運作中心利用數據的力量及新升級數碼功能，以卓越營運為客戶及業務更好地管理問題。二零二四年中，我們成立了營運規劃部門，集中處理機師、機艙服務員及機場的資源規劃，以及準時按航班時間表調配飛機。我們在整個營運過程中逐步開發數碼分身，最新開發了支援香港樞紐順利過渡至三跑道系統運作的程式。我們持續投資於績效基礎，包括啟動更換維修與工程以及服務員操作系統的計劃。

我們的航班利用自動化飛行規劃系統進行規劃和航線安排，該系統連接全球可提供有關天氣、航空交通限制和地緣政治發展資訊的即時數據庫。航班在無紙化環境下運作，使用電子飛行包（Electronic Flight Bag），當中包含現成和內部開發應用程式，後者包括我們屢獲殊榮的電子飛行資料夾（Electronic Flight Folder）。

數碼工作

於二零二四年，國泰在數碼轉型之路上取得重大進展，鞏固國泰航空成為以強大數碼文化和能力而聞名的數碼先驅。我們致力專注於若干關鍵範疇：數據分析及人工智能、技術創新、公司整體數碼轉型及網絡保安。

- **數據分析及人工智能** — 我們加快利用人工智能為客戶帶來價值，以支援我們不斷努力推動品牌及客戶體驗更上一層樓。我們至今已經開發並利用八十多個人工智能機器學習模型。這些模型幫助團隊優化營運績效，例如使用人工智能管理航班中斷情況及模擬三跑道系統下的營運情況。此外，我們已加強了工具和學習課程，以提高集團內的資料擷取能力。
- **技術創新** — 我們建基於嘗試使用人工智能及新興技術，落實 Cathay Innovate 透過跨職能創新的結構化方法，重新構想國泰的未來。我們首次在內部舉辦了國泰 Hackathon 比賽，非常成功，為員工提供了一個分享和嘗試實業創新想法的機會。我們在推動技術創新方面以客戶為中心，獲業界認可。國泰於二零二四年鼎革獎上榮膺 Enterprise Large Model Innovation Award，亦是中國內地首個重要的數碼創新獎項。此項成就彰顯了我們堅定不移地為國家科技進步作出貢獻。

- **數碼轉型** — 我們竭力支持香港的青年發展，尤其是在創新及科技的領域。二零二四年是我們推行數碼及資訊科技培訓生計劃的第十周年，本年誕生了首批來自深圳的實習生。第七屆年度外部國泰 Hackathon 比賽首次於深圳舉行，參加人數破歷來紀錄，超過一千五百位精通創科領域的年輕人報名，並吸引了數百位來自香港及大灣區其他城市的決賽選手，就未來旅遊、生活體驗和可持續發展進行創新。展望未來，我們正積極推出專有的數碼產品和服務，以造福旅遊業，同時伺機支持和投資於該城市迅速發展的新創企業社群。
- **網絡安全及資訊科技基礎設施** — 我們致力保障國泰員工、顧客及合作夥伴的資訊。我們在取得 ISO 認證方面仍繼續努力，致力取得不同網絡安全範疇的 ISO 27001 認證，足證我們堅守對維護網絡安全的立場，從而增加信心、展示我們的可信度，並提高品牌的信譽。我們正推進採用雲端之過程，大多數應用程序現已遷移至雲端，從而實現更高的可靠性、可持續發展和人工智能創新。我們的網絡現代化之旅取得重大進展，全球過百家辦事處已轉型至現代網絡架構，提供可擴充且具彈性的基礎架構。

可持續發展

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

本著這種精神，我們對可持續發展有以下主要承諾：

- 在二零五零年前在旗下業務實現淨零碳排放。
- 在二零三零年將公司航班的可持續航空燃油使用量提升至百分之十。

- 在二零三零年前將碳排放強度減至較二零一九年少百分之十二。
- 將乘客單次使用塑膠^(a)由二零一九年每名乘客平均七點七件減至二零二五年一點五件。
- 在二零二五年前將同一性別的高級職員^(b)比例減至不超過百分之六十五，到二零二七年減至不超過百分之七十。

二零二四年《國泰航空可持續發展報告》已於二零二五年四月發佈，並登載於公司網站https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/about-us/sustainability/sustainability-reports.html。

最新表現資料 — 國泰集團

		2024	2023	變幅
環境				
總範疇一及二排放	百萬噸二氧化碳當量	14.1	11.6	+21.6%
碳排放強度	每收入噸千米的克二氧化碳當量	741	704	+5.3%
可持續航空燃油佔全年航油耗油量的百分率	%	0.15	0.03	+0.12個百分點
乘客單次使用塑膠物品 ^(a)	每位乘客件數	2.6	3.1	-16.1%
僱員				
僱員總數	人數	30,110	23,801	+26.5%
按地域劃分				
香港	%	87	85	+2.0個百分點
中國內地	%	2	2	-
其他地域	%	11	13	-2.0個百分點
按僱用類別劃分				
飛行人員	%	12	15	-3.0個百分點
機艙服務員	%	38	31	+7.0個百分點
地勤人員	%	50	54	-4.0個百分點
性別多元性				
員工組合 - 女性	%	52	49	+3.0個百分點
員工組合 - 男性	%	48	51	-3.0個百分點
擔任高級職位 ^(b) 的比例 — 女性	%	30	27	+3.0個百分點
擔任高級職位 ^(b) 的比例 — 男性	%	70	73	-3.0個百分點
擔任董事局董事的比例 — 女性	%	24	12	+12.0個百分點
擔任董事局董事的比例 — 男性	%	76	88	-12.0個百分點

附註：

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

b) 高級職位是指集團的總經理及董事職級。

環境

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

以下是二零二四年我們在環保工作上的部分主要措施及目標：

- 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。
- 國泰聯合發起成立香港可持續航空燃油聯盟。該聯盟是匯聚不同持份者的平台，包括航空業、可持續航空燃油生產商及供應商、基礎設施建設商、企業用戶及政策制定者，交流及合作推動可持續航空燃油的開發、供應及應用。
- 國泰在阿姆斯特丹史基浦機場完成首度在歐洲自願為商業航班加注可持續航空燃油，隨後在倫敦希斯路機場進行了另一次加注。這些海外加注意義重大，讓我們可從中學習，並為我們在網絡中多個航點定期加注可持續航空燃油做好準備。
- 國泰貨運站是亞洲首家獲得國際航空運輸協會環境評估（IEnvA）認證的空運貨站，反映我們的環境目標與卓越營運一致的承諾。

- 經過多次試驗後，國泰已實施新的機上回收程序。我們率先在香港國際機場推出同類的可循環再造物料分類程序。已回收的瓶子會被送往專門的回收設施，成為生產新塑膠瓶的原材料——以終結使用塑膠的循環。
- 國泰已將所有從香港裝載的水瓶改為使用百分之一百的回收塑膠製成的水瓶，還有多項機上餐飲工具如冰淇淋湯匙和杯麵蓋子均以非塑膠替代品取代。

社會

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

僱員

於二零二四年十二月三十一日，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。
- 我們進一步改進旅遊政策，允許所有合資格員工（不論婚姻狀況）提名一位「Plus One」旅伴，以提高包容性、一致性和靈活性。
- 我們開始了國泰文化之旅，製作文化價值短片、故事、支援工具及演講系列，幫助員工認識公司的三大文化——設想周到、積極求進及全力以赴，以及如何將這些價值觀融入日常的每一個細節。
- 我們推出Wellbeing@Cathay，提高員工對身心健康的關注。該計劃包括持續舉辦連串有關員工身體、精神、職業、環境及財務健康的活動並提供資源。

- 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。

社區

- 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。
- 國泰繼續支持香港特別行政區政府的「共創明Teen計劃」，作為履行促進社區青少年發展長期承諾的一部分。我們邀請了超過六百名學員及友師於二零二四年二月參與國泰航空體驗開放日。
- 於二零二四年十一月，廣受歡迎的「空中之旅」帶領一百九十名學生及友師遨遊香港天際，體驗飛行樂趣。
- 國泰與中國民用航空中南地區管理局及香港民航處聯合舉辦粵港澳大灣區民航青年交流項目。該活動旨在連接大灣區優秀民航青年，促進他們交流與發展，並鞏固國泰在該地區的地位。
- 國泰長久以來冠名贊助國泰／滙豐香港國際七人欖球賽。該項盛事匯聚全球欖球隊伍和欖球迷，是世界欖球界的一項重點賽事。

管治

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

二零二四年的獎項及肯定摘要

- 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。
- 國泰在「2024金蜜蜂企業社會責任·中國榜」中榮獲「GoldenBee Honour Roll Listed Company Award」。金蜜蜂是中國內地表揚實踐環境及社會可持續發展企業的領先平台。
- 國泰貨運連續兩年獲《Freightweek》頒發「年度亞洲可持續發展貨運航空公司」大獎，而國泰貨運站獲《Air Cargo News》頒發「航空貨運環境獎」(Air Cargo Environment Award)。
- 自二零零三年以來，國泰每年均獲香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」標誌，以表揚公司履行良好企業公民的責任。
- 國泰於「2024 LinkedIn Talent Awards」中榮獲「Best Employer Brand」金獎及於「CTGoodjobs Best HR Awards 2024」中榮獲六項殊榮，涵蓋招募人才、僱主品牌、學習與發展以及員工參與等重要範疇。
- 國泰學院獲香港人力資源管理學會頒發「學習及發展：卓越大獎」及「學習科技：卓越大獎」。
- 我們榮膺《Air Transport World》(ATW) 第51屆航空業成就獎的「年度環保航空公司」獎項，成為亞洲首家獲得此項殊榮的航空公司。

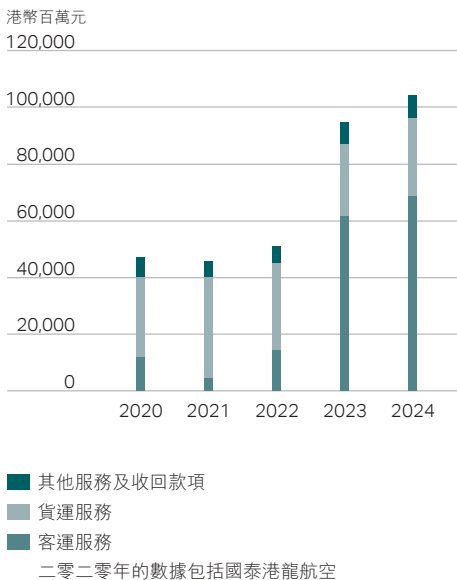
財務評述

國泰集團於二零二四年的股東應佔溢利為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）。公司於二零二四年錄得除稅後溢利港幣九十七億九千九百萬元（二零二三年：港幣一百一十三億四千一百萬元），二零二四年來自附屬公司的虧損為港幣一億九千九百萬元（二零二三年：溢利港幣一千萬元），二零二四年應佔聯屬公司溢利為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）。

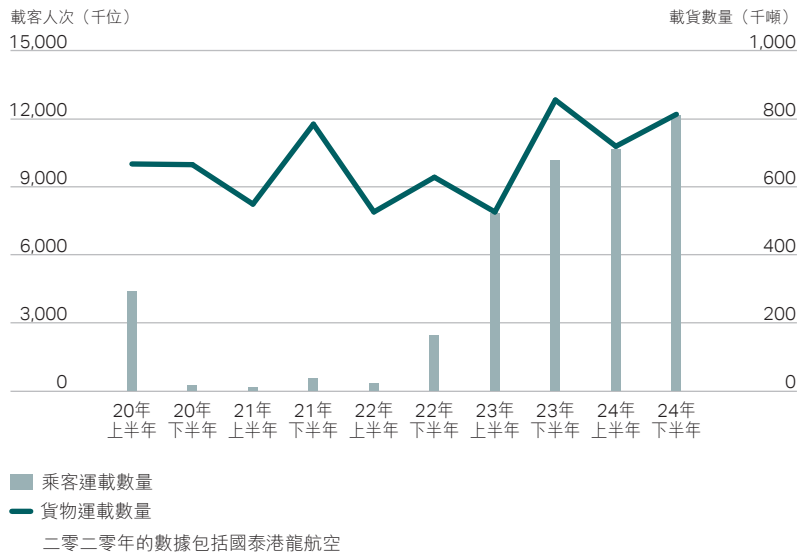
收益

	國泰集團			公司		
	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元	變幅	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元	變幅
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%

收益



公司的乘客及貨物運載數量



公司

- 客運收益增加百分之十一點九至港幣六百二十五億九千五百萬元。收入乘客運載人次增加百分之二十六點九至二千二百八十萬人次，而收入乘客千米數則增加百分之二十六點八。

- 乘客運載率下跌二點五個百分點至百分之八十三點二。可用座位千米數增加百分之三十點六。
- 乘客收益率下跌百分之十一點八至港幣六十七點三仙。

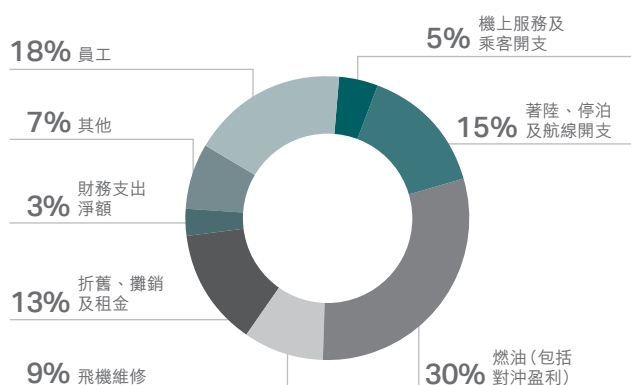
財務評述

- 在可用貨運噸千米數增加百分之八點六下，貨運收益增加百分之八點三至港幣二百四十億元。
- 貨物運載率下跌二點一個百分點，貨物收益率則增加百分之二點九至港幣二點八二元。

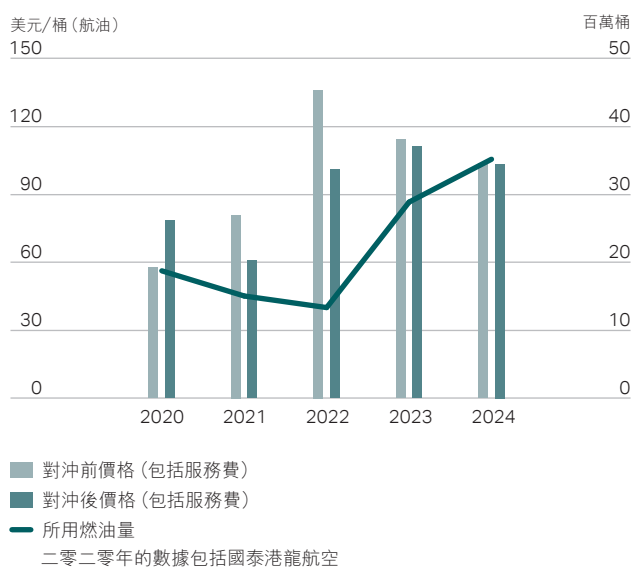
- 收益率及運載率轉變對全年收益的影響如下：

	港幣百萬元
假設乘客運載率增加一個百分點	752
假設貨物運載率增加一個百分點	401
假設乘客收益率增加港幣一仙	930
假設貨物收益率增加港幣一仙	85

集團營業開支總額



集團燃油價格及耗油量



營業開支

	國泰集團			公司		
	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元	變幅	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元	變幅
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 (包括對沖盈利)	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盈利 (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：

a) 國泰集團股東應佔基本溢利乃撇除非經常性項目後計算。

b) 詳情請參閱財務報表附註2。

c) 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 港幣百萬元	2023 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

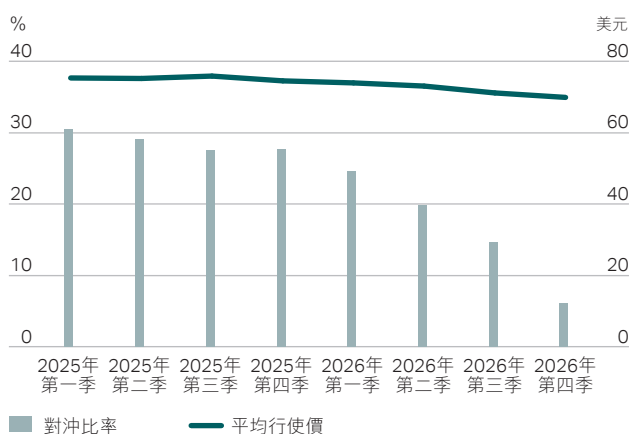
- 二零二四年的耗油量為三千五百一十萬桶（二零二三年：二千八百八十萬桶），增加百分之二十一點九，因有額外航班可運載量。
- 集團的政策是透過對沖某個百分比的預計耗油量，來減低所承受的油價風險。集團使用在經濟學上相等於期貨合約的燃油衍生工具以達致所想的對沖持倉。圖表顯示在某些布蘭特行使價位時對沖交易所覆蓋的預期二零二五年及二零二六年按季耗油量的預測百分比，以及各時期的平均行使價。
- 集團並不是對油價進行投機炒賣，但利用對沖管理油價短期至中期變動的風險，從而控制燃油成本。對沖本身並非毫無風險。

股息

- 本年度建議派發的股息為港幣四十四億四千三百萬元。
- 二零二四年每股普通股股息為港幣零點六九元（二零二三年：港幣零點四三元）。

預期燃油對沖比率

（於二零二四年十二月三十一日）



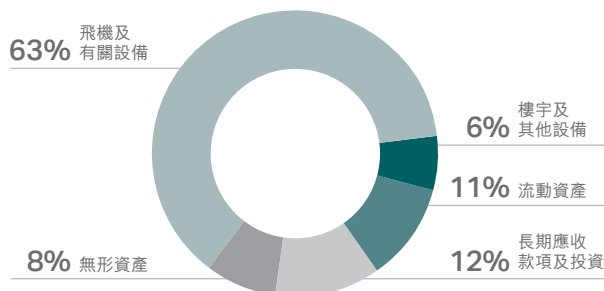
資產

- 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。

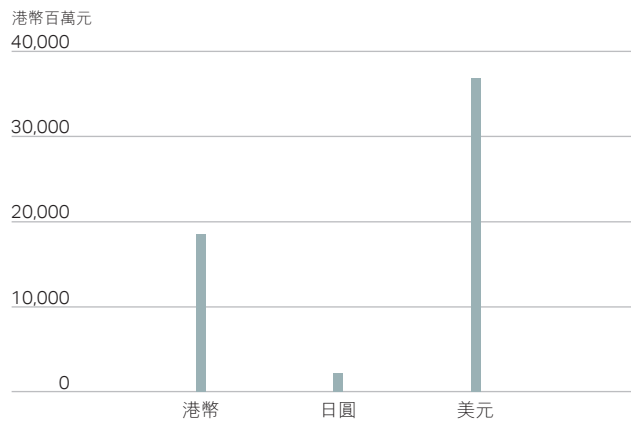
資產總值



債務淨額及股本

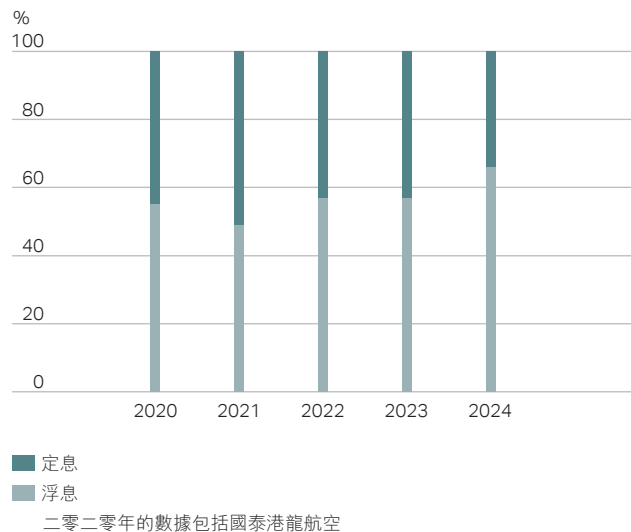


借款 (主要貨幣)



- 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五百二十五億萬元，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)。

借款額的利息安排比例 (包括衍生工具)



董事及要員

常務董事

賀以禮[#]，現年五十九歲，自二零一九年十一月六日起出任公司主席兼董事。他亦是太古可口可樂有限公司主席，以及香港太古集團有限公司、太古股份有限公司及中國國際航空股份有限公司董事。他於二零一五年一月至二零二一年八月期間出任太古地產有限公司董事。他於一九八八年加入太古集團，曾駐集團在香港特別行政區、德國及中國內地的辦事處。

林紹波[#]，現年五十二歲，自二零一九年八月十九日起出任公司董事，自二零二三年一月一日起出任行政總裁。他於二零一九年八月至二零二二年十二月擔任公司顧客及商務總裁，二零一三年七月至二零一七年五月擔任香港飛機工程有限公司董事及總經理 — 香港營運，二零一七年六月至二零一九年七月擔任公司商務及貨運董事。他現為香港快運航空有限公司主席，以及香港太古集團有限公司及中國國際貨運航空股份有限公司董事。他於一九九六年加入太古集團，曾駐公司在香港特別行政區、日本及斯里蘭卡的辦事處。

劉凱詩，現年五十四歲，自二零二三年一月一日起出任公司顧客及商務總裁兼董事。她現為香港快運航空有限公司董事。她於二零二一年八月至二零二二年十二月擔任公司客運董事，二零一九年七月至二零二一年七月擔任公司商務董事，二零一五年八月至二零一九年七月擔任策劃部總經理，二零一二年七月至二零一五年八月擔任珠三角及香港特別行政區營業總經理。她於一九九二年加入太古集團。

麥皓雲，現年五十二歲，自二零二三年四月一日起出任公司營運及航空服務總裁兼董事。他現為香港快運航空有限公司董事。他於二零二零年九月至二零二三年三月擔任公司服務董事以及於二零一八年七月至二零二零年八月擔任公司航務部飛行人員總經理。他於二零零五年加入公司，曾於公司不同部門擔任管理要職。加入公司前，他曾於駐倫敦的一家國際航空公司及西雅圖的一家初創科技企業工作。

沈碧嘉[#]，現年五十三歲，自二零二一年一月二十五日起出任公司財務總裁兼董事。她亦是香港快運航空有限公司董事。她於二零一七年十月至二零二一年一月擔任香港飛機工程有限公司董事及集團財務董事，二零一三年一月至二零一七年八月任職太古輪船有限公司財務董事。她於二零零八年加入太古集團，曾駐集團在香港特別行政區、中國內地及新加坡的辦事處。她是英格蘭及威爾斯特許會計師公會及香港會計師公會會員。

非常務董事

白德利[#]，JP，現年五十九歲，自二零二一年八月二十五日起出任公司董事。他亦是香港太古集團有限公司、太古股份有限公司及太古地產有限公司主席。他於二零一五年一月至二零一七年五月期間曾任太古股份有限公司董事。他於一九八七年加入太古集團，曾駐集團在香港特別行政區、巴布亞新幾內亞、日本、美國、越南、中國內地、台灣地區及中東的辦事處。他是特許測量師、皇家特許測量師學會資深專業會員和香港測量師學會會員。他亦是香港總商會常務副主席及香港地產建設商會副會長。

馬崇賢，現年五十九歲，自二零二一年六月十一日起出任公司董事，自二零二二年十一月三日起出任副主席。現為中國國際航空股份有限公司及中國航空集團有限公司董事長。

麥廣能^{#+&}，現年六十四歲，自二零二三年一月十二日起出任公司董事。他是英國太古集團有限公司董事及其旗下全資附屬公司Argent Energy Holdings Limited主席。他亦是Zopa Group Limited及Zopa Bank Limited主席，以及太古股份有限公司董事。他曾任維珍航空有限公司和維珍航空集團旗下聯屬公司董事。

孫玉權，現年五十一歲，自二零二二年五月十二日起出任公司董事。他自二零二二年二月起擔任中國航空集團有限公司總會計師，以及自二零二三年三月起擔任中國國際航空股份有限公司總會計師；自二零二二年四月起並任中國航空資本控股有限責任公司董事及董事長，以及中國航空傳媒有限責任公司董事及董事長；自二零二三年十一月起出任中國航空集團財務有限責任公司董事及董事長；自二零二四年四月起出任中國航空（集團）有限公司董事長。他自二零二四年一月二十五日起出任中國民航信息網絡股份有限公司非執行董事。

施銘倫[#]，現年五十一歲，自二零一零年六月一日起出任公司董事。他亦是英國太古集團有限公司副主席、行政總裁及股東，以及太古股份有限公司及太古地產有限公司董事。他由二零一八年七月至二零二一年八月期間出任太古股份有限公司及太古地產有限公司主席。他於一九九七年加入太古集團，曾駐集團在香港特別行政區、澳洲、中國內地及倫敦的辦事處。

鄧健榮[#]，現年六十六歲，自二零二四年九月一日起出任公司董事，現亦擔任香港太古集團有限公司及中國國際貨運航空股份有限公司董事。他於一九八二年加入太古集團，曾駐公司在香港特別行政區、馬來西亞及日本的辦事處工作。他於二零零五年一月至二零零六年十二月擔任公司企業發展董事，於二零零七年一月至二零零八年十月擔任公司常務董事，以及於二零一九年八月至二零二二年十二月擔任公司常務董事及行政總裁。他亦於二零零八年十一月至二零一九年八月擔任香港飛機工程有限公司董事及行政總裁，以及於二零一一年八月至二零一七年五月擔任太古股份有限公司常務董事。他現擔任工業貿易諮詢委員會委員、香港公益金董事、香港理工大學顧問委員會委員以及團結香港基金顧問。他亦為第十四屆全國政協委員。

王明遠，現年五十九歲，自二零二三年七月二十四日起出任公司董事。他自二零二零年六月起出任西藏航空有限公司副董事長。他自二零二三年三月起擔任中國國際航空股份有限公司總裁、董事及副董事長。他於二零二二年三月至二零二五年二月出任澳門航空股份有限公司董事長。

肖烽^{*@}，現年五十六歲，自二零一七年一月一日起出任公司董事。他自二零二三年三月起出任中國國際航空股份有限公司總經濟師，並自二零二四年三月起出任中國國際航空股份有限公司董事會秘書及聯席公司秘書。他現任中國國際貨運航空股份有限公司、北京飛機維修工程有限公司及國航海外控股有限公司董事。他亦自二零一五年十一月起擔任中航興業有限公司董事長，並於二零一六年二月至二零二三年十一月出任中國航空集團財務有限責任公司董事長。

獨立非常務董事

陳智思^{+&}，JP，現年六十歲，自二零一八年十二月一日起出任公司董事，現為亞洲金融集團（控股）有限公司主席、總裁兼執行董事及該公司旗下全資附屬公司亞洲保險有限公司主席，盤谷銀行（中國）有限公司顧問，並為華潤啤酒（控股）有限公司、中電控股有限公司及有利集團有限公司獨立非執行董事及 Bumrungrad Hospital Public Company Limited（曼谷康民國際醫院公眾有限公司）董事。他於二零零四年九月至二零二四年八月擔任震雄集團有限公司獨立非執行董事。他是香港賽馬會董事局成員，曾任香港特別行政區行政會議非官守議員召集人及立法會議員。

鄭嘉麗^{+&}，現年四十六歲，自二零二四年五月二十日起出任公司董事。現為周大福珠寶集團有限公司獨立非執行董事，亦是史密夫斐爾律師事務所的國際理事會委員及 Hubel Labs Limited 常務董事。她曾於二零零八年至二零一六年期間在網路旅遊業擔任多個高級管理職位，包括在二零一四年至二零一六年期間擔任 TripAdvisor 亞太區總裁，及二零一零年前擔任 Expedia Inc. 高級董事。她於二零一七年三月至二零二四年五月期間擔任太古地產有限公司獨立非常務董事及於二零一九年十月至二零二四年十一月期間擔任新意網集團有限公司獨立非執行董事。她擁有超過十年在上市科技公司的企業行政經驗，該等公司提供面向客戶的軟件和互聯網服務，包括實行人工智能和網絡安全規程。

馬焜圖^{*@}，現年六十三歲，自二零二二年五月十二日起出任公司董事。現為 WestJet Airlines Limited 非常務董事，二零零二年至二零零五年擔任 DHL 集團財務總監，並於二零零零年至二零零一年、二零零六年至二零零九年、二零零九年至二零一五年及二零一五年至二零一六年分別擔任 Sabena SA、Hapag-Lloyd Airlines、Aer Lingus 及 Malaysia Airlines 的集團行政總裁。他於二零一四年至二零一六年擔任愛爾蘭郵政（An Post）主席，二零二零年至二零二二年擔任 Swissport International Limited 主席，二零一零年至二零一五年擔任 International Air Carrier Association（IACA）總裁，二零一一年至二零一五年擔任 European Organisation for the Safety of Air Navigation（Eurocontrol）顧問委員會主席。他是 Brussels Airlines 創始主席，並曾任多家航空公司的主席。

王小彬^{*@}，現年五十七歲，自二零二四年五月二十日起出任公司董事。現為恒生銀行有限公司獨立非執行董事。她自二零二四年十一月一日起獲委任為載通國際控股有限公司的獨立非執行董事。她於二零一一年至二零二四年擔任 Worley Limited 獨立非常務董事，分別於二零零三年至二零二三年期間及二零零六年至二零二三年期間擔任華潤電力控股有限公司高級行政人員及執行董事，並於一九九五年至二零零三年期間擔任荷蘭商業銀行企業財務董事，負責在亞太區執行資本市場和合併與收購交易。她曾於一九九零年至一九九五年在澳洲 Price Waterhouse（現稱為 PricewaterhouseCoopers）的審核和商務諮詢部工作。她擁有澳洲特許會計師資格，並為澳洲執業會計師公會（現稱澳洲會計師公會）會員。

公司秘書

黎穎懿[#]，現年四十歲，自二零二一年四月十九日起出任公司的公司秘書。她於二零二一年四月十九日加入公司擔任集團總法律顧問及公司秘書，之前任職太古地產有限公司法律總監。她是香港特別行政區及紐約州執業律師。

[#] 作為英國太古集團有限公司集團僱員的董事

⁺ 薪酬委員會成員

^{*} 審核委員會成員

[@] 董事局風險委員會成員

[&] 提名委員會成員

董事局報告

董事局謹向全體股東提呈截至二零二四年十二月三十一日止年度的報告書及經審核財務報表。經審核財務報表詳列於第75頁至第141頁。

主要業務

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

重大附屬公司及聯屬公司、其主要業務與已發行股本的詳情列於第130頁至第131頁。

綜合財務報表

綜合財務報表包含集團的財務報表與集團於聯屬公司的權益。集團截至二零二四年十二月三十一日止年度的財務表現及集團與公司於該日的財務狀況均載於第75頁至第141頁的財務報表內。聯屬公司的詳情載於財務報表附註9。

股息

董事局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。

暫停辦理股東登記

股東登記將於二零二五年四月三日（星期四）暫停辦理，當日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。

業務審視及表現

集團業務的中肯審視、在本財政年度終結後發生並對集團有影響的重大事件的詳情，以及集團業務未來相當可能作出的發展的揭示（在每種情況下對了解集團業務的發展、表現或狀況屬必需的範圍內，須包含關鍵表現指標），載於本報告書題為「主席致函」、「行政總裁回顧與展望」、「業務回顧」、「財務評述」及「風險管理」的章節以及財務報表附註

內。集團面對的主要風險及不明朗因素於「風險管理」章節論述。在對了解集團業務的發展、表現或狀況屬必需的範圍內，有關集團遵守相關法律及規例的情況、集團的環境政策及表現，以及集團與其僱員、顧客、供應商及對集團有重大影響且集團的興盛繫於其上的其他人士的重要關係的說明，載於本年度報告書題為「業務回顧」、「董事局報告」及「企業管治報告」的章節內。

儲備

集團及公司本年度的儲備變動分別載於第79頁的股東權益變動表及財務報表附註21。

會計政策

重要會計政策列於第132頁至第141頁。

環境、社會及管治

公司在年度報告書所涵蓋的年度已經或將會遵守上市規則附錄C2《環境、社會及管治報告守則》的所有適用條文。公司的環境、社會及管治表現詳情，載於公司《二零二四年可持續發展報告》及本年度報告書題為「業務回顧」章節下的「我們的領導方向」內。

慈善捐贈

本年度期間，集團的慈善捐贈包括直接捐款港幣五百萬元，並提供折扣飛機票、食物及其他實物捐贈價值港幣三百一十萬元。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備的變動載於財務報表附註7，而飛機購置詳情則載於第4頁。

銀行及其他借款

集團的銀行借款淨額及其他借款（包括租賃負債）詳列於財務報表附註11。

股本

減少股本及贖回優先股

公司股東於二零二三年十月十一日在股東特別大會批准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」），並於二零二三年十一月十六日完成。部分減少股本所得款項用於在二零二三年十二月四日向優先股持有人Aviation 2020 Limited（「Aviation 2020」）贖回及註銷97,500,000股優先股（「優先股」），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（「首次贖回」）。有關首次贖回的詳情載於二零二三年八月九日的公司公告及二零二三年九月十八日的致股東通函。

於二零二四年七月五日，公司向Aviation 2020發出贖回及註銷餘下97,500,000股優先股的通知，贖回價格為每股優先股港幣一百元加上計算至（但不包括）二零二四年七月三十一日的任何未付優先股股息（「最後贖回」）。該等餘下優先股已於二零二四年七月三十一日贖回及註銷。有關最後贖回的詳情載於二零二四年七月五日的公司公告。

回購認股權證

於二零二零年六月九日，公司與Aviation 2020簽訂了認購協議，據此公司同意向Aviation 2020發行416,666,666份認股權證（「認股權證」），Aviation 2020有權按每股普通股港幣四點六八元的初步認股權證行使價（可在發生某些規定事件（包括派發）時進行調整）認購不超過416,666,666股公司已繳足股款普通股的認股權證。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滿五年之日。

因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（「二零二三年中期股息」）及二零二四年第一次中期股息，認股權證行使價由每股普通股股份港幣四點六八元調整至每股普通股股份港幣四點三二元，使公司在認股權證所附帶之認購權獲行使時將予發行的普通股股份最高數量增加至 451,388,888股普通股股份。

於二零二四年八月三十日，公司與Aviation 2020簽訂關於公司向Aviation 2020回購所有認股權證（「認股權證回購」）的回購認股權證協議，總代價港幣十五億三千二百萬元。認股權證回購已於二零二四年九月十三日完成及所有認股權證已被註銷。

有關認股權證發行、認股權證行使價調整及認股權證回購的詳情載列於二零二零年六月九日、二零二零年八月十二日、二零二四年三月十三日、二零二四年八月七日、二零二四年八月三十日及二零二四年九月十三日的公司公告以及於二零二零年六月十九日的致股東通函。

除上文所披露及下文的「發行及回購可轉換債券」章節外，年內公司或其任何附屬公司並無購買、出售或贖回公司任何普通股（包括出售庫存股）及無行使認股權證，集團亦無採納任何股份認購權計劃或股份獎勵計劃。

於二零二四年十二月三十一日，公司股本為港幣二百八十八億四千一百萬元（二零二三年十二月三十一日：港幣二百八十八億二千八百萬元）及已發行6,439,409,250股普通股（二零二三年十二月三十一日：6,437,900,319股普通股、97,500,000股優先股及416,666,666股認股權證）。有關股本變動的詳情載於財務報表附註19。

發行及回購可轉換債券

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

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

因宣佈派發二零二三年中期股息及二零二四年第一次中期股息，債券轉換價已於二零二四年四月六日起由每股普通股股份港幣八點五七元調整至每股普通股股份港幣八點一二元，並於二零二四年九月七日起進一步調整至每股普通股股份港幣七點九二元。經該等調整後，公司在轉換全數未行使債券時將予發行的普通股股份最高數量已增加至850,000,000股普通股股份。

於二零二四年五月十三日，246,305股普通股因行使轉換權而按每股普通股股份港幣八點一二元的轉換價向Citi (Nominees) Ltd配發及發行，本金為港幣二百萬元。於二零二四年十二月十三日，1,262,626股普通股因行使轉換權而按每股普通股股份港幣七點九二元的轉換價向滙豐代理人（香港）有限公司配發及發行，本金為港幣一千萬元（統稱「轉換」）。行使轉換權的債券部分於債券及因轉換而擴大的已發行股本總額所佔的比例少於百分之零點零零三。有關轉換的詳情載於財務報表附註19(b)。於截至二零二四年十二月三十一日止年度，已轉換的債券本金總額為港幣一千二百萬元。

於二零二四年十一月十四日（交易時段後），作為發行人的 Cathay Pacific Finance III Limited、公司與法國巴黎證券（亞洲）有限公司、中銀國際亞洲有限公司、香港上海滙豐銀行有限公司和摩根士丹利國際股份有限公司作為聯席交易經辦人訂立有關發行人建議回購債券（「債券回購」）的交易經辦人協議。債券的回購價為當時未行使債券本金的百分之一百二十點四七二。

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。

發行債券、調整債券轉換價及債券回購詳情載於二零二一年一月二十八日、二零二一年二月八日、二零二四年三月十三日、二零二四年八月七日、二零二四年十一月十四日、二零二四年十一月十五日、二零二四年十二月二十日及二零二五年一月二日的公司公告。

資本承擔及或有事項

集團於二零二四年十二月三十一日的資本承擔及或有負債詳情載於財務報表附註27。

服務協議

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

賀以禮、白德利、林紹波、麥廣能、沈碧嘉、鄧健榮及施銘倫為英國太古集團有限公司（「太古」）集團董事及／或僱員，在香港太古集團服務協議（如下文所界定者）中存在利益關係。張卓平在二零二四年九月一日其辭任生效前因為公司董事而存在此利益關係。麥廣能及施銘倫亦因為太古集團的股東、董事及僱員而存在此利益關係。

截至二零二四年十二月三十一日止年度已付的服務費及開支償付詳情列於下文及財務報表附註26。

重大合約

集團與香港飛機工程有限公司（「港機」）及其附屬公司廈門太古飛機工程有限公司簽訂多項關於飛機及有關設備的維修及大修合約，其總值約佔集團二零二四年度營業開支的百分之三點八。港機為太古股份有限公司（「太古公司」）的全資附屬公司；此等合約全部均是在雙方的一般業務運作中，按正常商業條款簽訂。

主要交易

公司的全資附屬公司 Cathay Pacific Aircraft Services Limited（「CPAS」）與空中巴士公司於二零二四年八月七日訂立協議，根據該協議，(i) CPAS 與空中巴士公司分別同意購買及售出三十架空中巴士 A330-900型飛機；及(ii) CPAS 取得購買額外三十架空中巴士 A330-900型飛機的權利。此交易構成上市規則項下的一項主要交易。就此，公司已刊發二零二四年八月七日的公告，並已將二零二四年八月二十八日的有關通函發送各股東。

持續關連交易

截至二零二四年十二月三十一日止年度內，集團曾有下列持續關連交易，詳情羅列如下：

- (a) 根據與香港太古集團於二零零四年十二月一日簽訂及於二零零八年九月十八日和二零一九年八月九日修訂及重訂的協議（「香港太古集團服務協議」），香港太古集團向公司及其附屬公司提供服務，服務包括由太古集團董事及高級行政人員給予意見及專業知識，包括（但不限於）協助與規管機構及其他政府或官方機構進行洽商、若干員工服務（包括太古集團員工提供全職或兼職服務）、若干中央服務及不時由雙方協定的其他服務，以及為公司及其附屬公司、合資公司及聯屬公司取得由太古集團擁有的有關商標的使用權。就取得商標使用權的責任或使用該等商標無須支付任何費用。

香港太古集團就該等服務收取年度服務費，其金額乃按集團扣除稅項及非控股權益前的綜合溢利的百分之二點五計算，並經若干調整。每年的服務費以現金分兩期支付，中期付款於十月底支付，末期付款因應中期付款作出調整後於翌年四月底支付。集團亦須按成本值償付太古集團因提供服務所引致的一切開支。

香港太古集團服務協議的本期期限由二零二三年一月一日至二零二五年十二月三十一日，此後每三年續期一次，除非協議任何一方給予另一方不少於三個月通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

太古乃太古公司的控股公司，而太古公司擁有公司已發行普通股股份數目約百分之四十五，因此根據上市規則，作為太古全資附屬公司的香港太古集團，乃公司的關連人士。根據香港太古集團服務協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已分別刊發二零零四年十二月一日、二零零七年十月一日、二零一零年十月一日、二零一三年十一月十四日、二零一六年八月十九日、二零一九年八月九日及二零二二年八月十一日的有關公告。

截至二零二四年十二月三十一日止年度，公司根據香港太古集團服務協議已付／應付予香港太古集團的服務費合共港幣二億五千八百萬元。

- (b) 根據與港機於二零二二年十一月十七日簽訂的框架協議（「港機二零二二年框架協議」），由港機及其附屬公司（「港機集團」）向集團提供服務（即就飛機、飛機發動機及飛機備件及部件的維修及相關服務，並包括航材技術管理服務）。有關費用於收到發票後三十天內以現金付款。港機二零二二年框架協議為期十年，至二零三二年十二月三十一日止。

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

截至二零二四年十二月三十一日止年度，集團根據港機二零二二年框架協議已付／應付予港機集團的費用合共港幣三十五億元，而港機集團應付予本集團的費用合共港幣一千五百萬元。

- (c) 公司於二零零八年六月二十六日與中國國際航空股份有限公司（「國航」）就集團（作為一方）與國航及其附屬公司（「國航集團」）（作為另一方）之間的交易簽訂框架協議（「國航框架協議」），交易包括營運航空客運的聯營安排、代碼共享安排、聯運安排、飛機租賃、飛行常客計劃、提供航空膳食、地勤支援及工程服務，以及其他按國航框架協議約定提供的服務和其他約定進行的交易。

國航框架協議現時為期三年，至二零二五年十二月三十一日屆滿，此後每三年續期一次，除非協議任何一方給予另一方不少於三個月通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

國航持有公司約百分之二十九點九八股權，為公司的主要股東，因此根據上市規則，國航為公司的關連人士。根據國航框架協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零零八年六月二十六日、二零一零年九月十日、二零一三年九月二十六日、二零一六年八月三十日、二零一九年八月二十八日及二零二二年八月三十日的有關公告。

截至二零二四年十二月三十一日止年度，根據國航框架協議，集團已付/應付予國航集團的金額合共港幣三億六千九百萬元；而國航集團應付予集團的金額則合共港幣一億一千萬元。

- (d) 公司與中國飛機服務有限公司（「中國飛機服務」）就中國飛機服務向集團提供外勤維修服務、基地維修服務、物料及工具供應、倉儲租賃及若干飛機維修支援服務訂立日期為二零二四年四月二十六日的框架協議（「中國飛機服務框架協議」）。書面協議項下的費用須於收到發票後四十五天（或在若干情況下，三十天）內以現金付款。

中國飛機服務框架協議現時為期三年，至二零二六年十二月三十一日屆滿，除非協議任何一方在出現重大違約事件時向另一方發出通知，即時終止協議。

國航因持有公司約百分之二十九點九八股權而為公司的主要股東。中國航空（集團）有限公司（「中航公司」）作為國航的同系附屬公司，乃國航的聯屬公司。因此，中航公司乃公司的關連人士。中航公司持有中國飛機服務逾百分之三十股權，因此中國飛機服務乃公司的關連人士。根據中國飛機服務框架協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此刊發日期為二零二四年四月二十六日的有關公告。

截至二零二四年十二月三十一日止年度，集團就上述服務已付/應付予中國飛機服務的金額合共港幣二億二千九百萬元。

- (e) 公司與中國國際貨運航空股份有限公司（「國貨航」）於二零二四年十二月三十一日訂立通用服務框架協議（「國貨航框架協議」），當中確認及規管服務安排，服務安排包括貨運空間銷售的代理服務安排、地面代理服務、軟件服務、貨運聯營安排及服務、租賃服務及其他支援服務（「服務安排」），相關服務安排由集團在與國貨航成員及其附屬公司（「國貨航集團」）的日常業務中提供及取得。國貨航框架協議涵蓋集團成員與國貨航集團成員之間訂立的現有書面協議（「國貨航協議」）（經不時修訂或補充）。

根據國貨航協議支付的款項，須由國貨航協議各方根據國貨航協議之相關服務安排的具體需要和情況進行協商和約定。除非國貨航協議另有約定，否則一方在國貨航協議下應向另一方支付的任何款項，應在第一方收到另一方發出所適用的發票後四十五天內以現金支付。

國貨航框架協議現時為期三年，由二零二四年一月一日起至二零二六年十二月三十一日止，除非協議任何一方在出現重大違約事件時向另一方發出通知，即時終止協議。

截至二零二四年十二月三十一日止年度，集團就上述服務安排已付/應付予國貨航集團的金額合共港幣四千萬元；而國貨航集團應付予集團的金額合共港幣一千一百萬元。

國航持有公司約百分之二十九點九八股權，為公司的主要股東。中國航空集團有限公司（「中航集團公司」）是國航的控股公司及公司的關連人士。國貨航為中航集團公司的間接附屬公司及國航的聯屬公司，國貨航因而屬於公司的關連人士。根據國貨航框架協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此刊發日期為二零二四年十二月三十一日的有關公告。

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

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

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

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

主要顧客及供應商

在本年度內，集團的五大顧客及供應商佔銷售額及採購額分別為百分之八點九及百分之三十七點六。集團的最大顧客佔銷售額百分之四點五，集團的最大供應商中國石油國際事業（香港）有限公司佔採購額百分之十三點二。

概無任何董事、其任何緊密聯繫人士或任何據董事所知擁有公司已發行股份數目百分之五以上的股東於集團五大供應商中擁有權益。

董事

夏理遜及董立均辭任董事而鄭嘉麗及王小彬獲委任為董事，自二零二四年五月二十日起生效。張卓平辭任董事而鄧健榮獲委任為董事，自二零二四年九月一日起生效。公司其他所有現任董事於二零二四曆年全年任職，其名單見於本報告書題為「董事及要員」的章節中。

鄭嘉麗及王小彬獲委任為董事，自二零二四年五月二十日起生效，已於二零二四年四月十六日徵得法律意見。鄧健榮獲委任為董事，自二零二四年九月一日起生效，已於二零二四年八月十九日徵得法律意見。他們所獲得法律意見為有關上市規則下適用於他們作為香港上市發行人董事的規定及向聯交所作出虛假申報或提供虛假資料可能引致的後果。他們均確認明白其作為香港上市發行人董事的責任。

香港特別行政區政府委派唐家成及袁國強為觀察員，只要Aviation 2020為公司任何優先股的持有人的期間，兩位觀察員均有權參與董事局會議，並可聯絡公司管理層及了解公司信息。在二零二四年七月三十一日完成最後贖回後，所有優先股均已贖回及註銷，Aviation 2020委任唐家成及袁國強為董事局觀察員的權利自動終止。

獨立性確認

公司已收到所有獨立非常務董事因應上市規則第3.13條所載因素作出對其獨立性的確認，並認為他們全部確屬獨立人士。

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

聘用條款

公司章程第93條規定，所有董事在通過普通決議案獲選後，均須於第三屆股東周年大會上退任。根據上述規定，白德利、陳智思及馬崇賢今年退任，但因合乎資格，願意候選連任。根據第91條規定，於上屆股東周年大會後獲委任為公司董事的鄭嘉麗、鄧健榮及王小彬亦告退任，但因合乎資格而願意候選連任。

每位董事均已與公司簽訂聘書，該聘書構成一份服務合約，為期長達三年，直至該董事根據公司章程第91或93條退任為止，屆時將通過選舉或重選按次續約三年。各董事均無與公司訂有不可由僱主於一年內終止而免付賠償金（法定的賠償金除外）的服務合約。

酬金及薪酬

有關董事的酬金及薪酬詳情，載於財務報表附註24。

年內發給獨立非常務董事的董事酬金合共港幣四百萬元。該等董事並無向集團收取其他薪酬。

董事權益

於二零二四年十二月三十一日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，公司的董事或最高行政人員概無實益或非實益擁有於公司或其任何相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的含義）的股份或相關股份及債權證的權益或淡倉。

在回顧的年度或之前，公司任何董事或任何董事的配偶或其未成年子女，均無獲授權或行使任何權利認購公司股份、認股權證或債權證。

除本報告所述外，在本年度內或於年底時，並不存在集團為其中一方並有董事或與董事有關連的實體仍然或曾經直接或間接擁有重大權益的任何重要交易、安排或合約。

在回顧的年度內，公司或其任何相聯法團概無參與作出任何安排，使公司董事藉購買公司或任何其他公司的股份或債權證而獲益。

董事於競爭性業務的利益

按上市規則第8.10條規定，賀以禮、馬崇賢及王明遠披露其於本年度內為國航董事，而肖烽及孫玉權披露其於本年度內在國航任職。由於國航經營的若干航點與公司相同，因此直接或間接與公司業務構成競爭或可能構成競爭。

附屬公司的董事

根據《公司條例》（香港法例第622章）第390(6)條，所有在截至二零二四年十二月三十一日止年度內或由二零二五年一月一日至本年度報告書日期期間任職公司旗下附屬公司董事局的董事名單均備存於公司的註冊辦事處，提供予公司股東查閱。

獲准許的彌償

在不抵觸《公司條例》（香港法例第622章）的情況下，根據公司章程每名董事均有權就執行或履行其職務、及／或行使其權力、及／或與其職責、權力或職務有關或相關的其他事宜而可能承受或產生的所有支出、費用、開支、損失及法律責任，於公司的資產中獲得彌償。在該條例許可的範圍內，公司已就集團旗下公司各董事或須面對任何訴訟而作出抗辯所產生的相關法律責任及支出投保。

大股東

根據《證券及期貨條例》第336條設置的股份權益及淡倉登記冊於二零二四年十二月三十一日顯示，公司獲通知由大股東及其他人士持有的公司股份權益如下：

董事局報告

	普通股股份 數目	佔有投票權股份 百分率(%)	權益類別(註)
好倉			
1. 中國國際航空股份有限公司	4,827,269,423	74.96	應佔權益(a)
2. 中國航空集團有限公司	4,827,269,423	74.96	應佔權益(b)
3. 太古股份有限公司	4,827,269,423	74.96	應佔權益(a)
4. 英國太古集團有限公司	4,827,269,423	74.96	應佔權益(c)
5. 卡塔爾航空集團	643,076,181	9.99	實益(d)
6. 滙豐控股有限公司	455,258,493	7.07	受控制法團權益(e)
淡倉			
1. 滙豐控股有限公司	387,762,684	6.02	受控制法團權益(e)

註：於二零二四年十二月三十一日：

- (a) 根據《證券及期貨條例》第317條，國航、中航興業有限公司（「中航興業」）及太古公司均為公司二零零六年六月八日股東協議的一方，被視為擁有合共4,827,269,423股公司股份的權益，包括：
- (i) 2,896,753,089股普通股直接由太古公司持有；
- (ii) 1,930,516,334股普通股間接由國航及其附屬公司中航興業、Most Known Investments Limited、Super Supreme Company Limited及Total Transform Group Limited持有，包括由它們的全資附屬公司持有的普通股股份如下：Angel Paradise Ltd.持有472,248,545股普通股、Custain Limited持有351,574,615股普通股、Easerich Investments Inc.持有314,054,626股普通股、Grand Link Investments Holdings Ltd.持有310,870,873股普通股、Motive Link Holdings Inc.持有339,343,616股普通股及Perfect Match Assets Holdings Ltd.持有142,424,059股普通股。
- (b) 中國航空集團有限公司被視為擁有合共4,827,269,423股公司股份的權益，其附屬公司國航被視為擁有當中的權益。
- (c) 太古集團擁有太古公司股本百分之六十三點零五的權益及控制太古公司普通股股份附有的百分之七十點一三投票權，太古及其全資附屬公司香港太古集團被視為合共擁有4,827,269,423股公司股份的權益。
- (d) 卡塔爾航空集團乃持有合共643,076,181股公司股份的實益擁有人。
- (e) 香港上海滙豐銀行有限公司（「滙豐銀行」）因作為其與太古公司於二零二一年一月二十七日訂立的全球證券借貸主協議中的借款方而持有該等普通股股份。滙豐銀行乃滙豐控股有限公司所控制的法團。該等權益乃根據滙豐控股有限公司於二零二四年十二月十七日作出的權益披露予以披露。

公眾持股量

承董事局命

從公司公開獲得的資料及就董事所知，於本年度報告書的日期，公司已發行股份總數中至少百分之二十五由公眾持有。

核數師

畢馬威會計師事務所循例告退，並合乎資格候選續聘。公司於即將舉行的股東周年大會上將動議決議案續聘畢馬威會計師事務所為公司核數師。

主席

賀以禮

香港，二零二五年三月十二日

企業管治報告

企業策略、管治及文化

國泰致力確保按照其企業及管治文化和價值觀，這些文化及價值觀構成一套與公司整體業務有關並作為其一切行事基礎的統一原則，反映公司堅信如要達到長遠的業務目標，必須以誠信、透明和負責的態度行事。國泰相信這樣長遠可為股東取得最大的回報，而僱員、業務夥伴及公司營運業務的社區亦可受惠。

企業管治是董事局指導集團管理層如何營運業務以達成業務目標的過程。董事局致力維持及建立完善的企業管治常規，以確保：

- 為股東帶來滿意及可持續的回報
- 保障業務夥伴的利益
- 了解並適當地管理整體業務風險
- 提供令顧客滿意的高質素產品與服務
- 維持崇高的商業道德標準
- 致力促進有助長遠發展的可持續發展工作。

董事局釐定集團的宗旨、價值觀及策略方向，藉此為管理層提供指引，並積極參與建構及灌輸提倡合法、合乎道德和負責任的價值觀的企業文化。集團的《行為守則》確保將企業文化和應有行為清晰地傳達給集團內的每個人。適當的政策及程序能促使和推動員工及其他與公司往來者需要以誠實和正直的原則行事，並提出實際或疑似不當行為的

問題。用以評估及監察環境、社會及管治相關數據的指標載於公司《二零二四年可持續發展報告》。集團提供具競爭力的薪酬和福利，以吸引、激勵和保留各級人才。考慮到集團政策及慣例所反映的企業文化，董事局信納集團的宗旨、價值觀及策略方向與其文化相符。

有關公司策略及文化的詳情載於本年度報告書題為「行政總裁回顧與展望」的章節內。

企業管治承諾

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

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

公司支持《企業管治守則》以原則為基礎的取態，以及賦予企業靈活地採納切合各公司特質的企業政策及程序。其已採納一套自行制定的企業管治守則，有關守則登載於其網站 (www.cathaypacific.com)。企業管治並非是因循不變的，而是隨著業務發展及營商環境的改變而不斷演化。公司時刻樂意學習及採納最佳的常規。

公司在本年度報告書所涵蓋的整個年度內，均有遵守香港聯合交易所有限公司《證券上市規則》(「上市規則」) 附錄C1第二部分《企業管治守則》的所有守則條文。

董事局

董事局的職責

公司由一個董事局管理，董事局負責集團的策略領導及監控工作，為股東取得最大的回報，而同時適當考慮集團業務夥伴及其他各方的利益。

實現公司業務目標及日常業務的運作由管理層負責。董事局則行使多項保留權力，包括：

- 維持及推動公司文化
- 制定長期策略
- 核准各項公告，包括財務報表
- 承擔各項主要的收購、分拆出售及資本項目
- 授權重大的資本架構變動及重要的借款
- 根據有關的一般性授權發行或回購股本證券
- 核准庫務政策
- 制定股息政策
- 核准董事局的委任
- 審核董事局多元化政策，藉此使董事局能在與公司業務相關的技能、經驗及多元化範疇上取得平衡
- 確保有適當的管理層發展及接任計劃

- 制定集團薪酬政策
- 核准年度預算及預測
- 檢討業務營運及財政表現
- 檢討集團風險管理及內部監控制度的有效程度
- 確保公司在會計、內部審核、財務匯報職能及有關公司環境、社會及管治表現及報告方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及預算足夠
- 監察環境、社會及管治事宜

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

主席及行政總裁

《企業管治守則》規定主席與行政總裁的角色應有區分，不應由一人兼任，以確保管理董事局的人士與營運業務的行政人員的職責清楚區分。

董事局主席負責：

- 領導董事局
- 擬定董事局會議議程及考慮其他董事建議納入議程的事項
- 促使所有董事作出有效的貢獻及與其溝通，並使董事彼此建立建設性的關係
- 確保所有董事對董事局會議上提呈的事項獲充分的簡介，並及時獲得充足、清晰、完整及可靠的資料
- 鼓勵各董事表達關注，給予時間就有關事項進行討論，並確保董事局的決定能公平地反映董事局達成的共識
- 透過董事局確保公司遵循良好的企業管治常規及程序

公司的行政總裁負責實施董事局所制定的政策及策略，確保集團業務的日常管理工作得以順利進行。

年內主席與行政總裁的職責已清楚區分。

董事局的組合

董事局的架構確保其具有出眾的技能，並根據公司業務而具備適當所需技能、經驗及多元觀點，使其有效地以團隊方式運作，個別人士或小組不可獨攬任何決策。

於本報告書日期，董事局包括主席（賀以禮）、其他四名常務董事（林紹波、劉凱詩、麥皓雲、沈碧嘉）、八名非常務董事（馬崇賢（副主席）、白德利、麥廣能、孫玉權、施銘倫、鄧健榮、王明遠及肖烽）及四名獨立非常務董事（陳智思、鄭嘉麗、馬焜圖及王小彬）。各董事的個人資料載於本報告書題為「董事及要員」的章節內，並登載於公司網站。公司亦已於公司網站登載最新的董事名單，列明其職位與職能以及是否為獨立非常務董事。

賀以禮、白德利、林紹波、沈碧嘉及鄧健榮現為太古集團的董事及／或僱員。麥廣能及施銘倫為太古集團的股東、董事及僱員。

非常務董事及獨立非常務董事提供獨立顧問意見和判斷，並透過提出建設性的質詢對行政人員進行監督，以及就業務表現及風險管理事宜進行檢討。他們在出現潛在利益衝突時發揮領導作用，透過提供獨立、具建設性和知情的意見，對集團策略與政策發展作出積極貢獻。董事局的審核委員會、董事局風險委員會、董事局安全審核委員會、提名委員會及薪酬委員會成員包括非常務董事及獨立非常務董事。

董事局認為四名獨立非常務董事是身份及判斷獨立的董事，符合上市規則第3.13條所載的獨立指引。公司接獲所有獨立非常務董事就其按照上市規則第3.13條的獨立性作出確認。獨立非常務董事並無相互擔任對方公司董事職務或透過參與其他公司或團體與其他董事有重大聯繫。

獨立非常務董事：

- 向管理層及其他董事局成員提出公開而客觀的質詢
- 提出明智的問題，及以具建設性和有力的方式提出質詢
- 提供與集團所營運的業務及市場有關的外來知識，向管理層提出明達的見解及回應

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

在考慮本章所述的所有情況後，公司認為全部獨立非常務董事均屬獨立人士。

委任及重選

提名委員會將物色及考慮新的董事人選，如有具備合適資格的人選，將由提名委員提名。提名委員會亦將篩選董事人選或就選擇提名出任董事向董事局作出推薦。由董事局委任的董事（包括常務董事、非常務董事及獨立非常務董事），須於獲委任後的第一次股東周年大會經股東投票選舉，而所有董事每隔三年須經股東重選。

獲推薦為新董事者，應具備提名委員會及董事局認為能對董事局的表現帶來正面貢獻的相關技能、知識、經驗及多元觀點。

於二零二五年三月三日，提名委員會經審核董事局的組合並考慮到所有董事均須根據公司章程進行選舉或重選（視情況而定）後，向股東推薦白德利、陳智思、鄭嘉麗、馬崇賢、鄧健榮及王小彬作為二零二五年股東周年大會參與選舉或重選（視情況而定）的人選。有關提名乃根據公司的董事局多元化政策，在充分考慮多元化所帶來的裨益下，按照客觀準則（包括性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、技能、知識、服務年資、擔任上市公司董事職務的數目及公司主要股東的合法權益）作出。

於二零二五年三月十二日，董事局經審視白德利、陳智思、鄭嘉麗、馬崇賢、鄧健榮及王小彬各自對董事局的貢獻、觀點、技能及經驗並恪盡職守，建議該等人士於二零二五年度股東周年大會參與選舉或重選（視情況而定）。參與選舉或重選的董事詳情，載於本年度報告書題為「董事及要員」的章節內，並將載於與本年度報告書一併派發的股東通函，該通函將登載於公司網站。

有關年內及直至本年度報告書日期董事局變動的詳細資料，刊載於本年度報告書題為「董事局報告」的章節內。

獨立意見機制

公司已設立機制，以確保董事局從(a)獨立非常務董事；(b)獨立專業顧問；及(c)公司股東獲得獨立意見及見解（「機制」）。審核委員會有責任至少每年一次監察機制的執行及審核其成效。審核委員會於二零二四年已審核機制的執行及其成效。現行機制包括：

(a) 溝通渠道

設立正式及非正式的溝通渠道，讓獨立非常務董事能開誠佈公地表達意見，並在情況需要時以保密的形式表達

意見。該等渠道包括與主席定期進行正式會面、由主席作非正式的簡報，以及在會議室外與管理層及其他董事局成員（包括主席）交流意見。董事局會議以有助鼓勵董事在會議上公開討論、坦誠辯論和積極參與的形式舉行。

(b) 獨立非常務董事的獨立性

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

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

(c) 諮詢獨立專業顧問

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

(d) 與公司股東溝通

公司財務總裁於中期及年度業績公佈後可即時與主要股東會面及舉行投資者及分析員簡報會。此外，財務總裁於年內出席與分析員及投資者的會面。

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

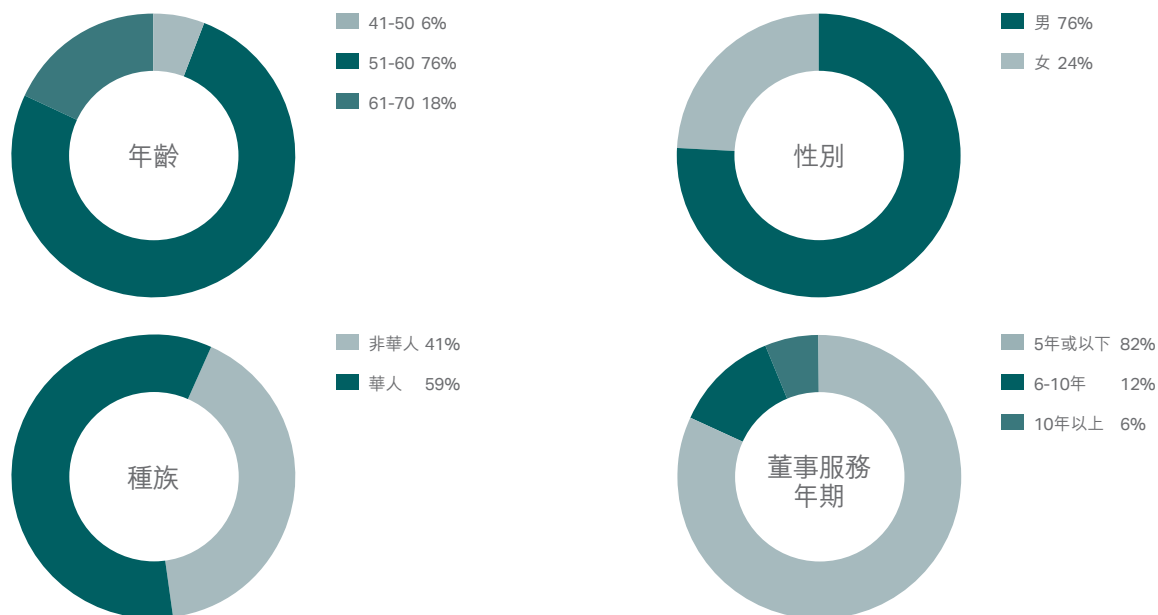
董事局多元化

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

技能、專業知識及經驗

[illegible]

- 常務董事
- 非常務董事



公司在董事局性別多元化方面的目標，是在二零二七年底前令相同性別的董事比例調整至不多於總數的百分之七十。為達此目標以及令董事局成員達致多元化，公司的政策是在決定聘用及續聘董事局成員時，考慮多個不同因素，包括性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、技能、知識、服務年資及公司主要股東的合法權益。

公司已採取下述措施，為董事局安排潛在繼任人選：

- 公司密切留意董事的任期，檢視任命新董事或更換董事

的需要（視情況而定），並維持一份候選人名單，包括可能不時從內部及外部物色的候選人。

- 有關評估董事候選人的原則及主要準則載於提名委員會的職權範圍及公司的董事局多元化政策內
- 現有董事的技能及經驗有助設定物色內部及外部候選人的標準
- 可能按需要聘用獵頭公司以物色具備應有技能的外部候選人。

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

董事責任

各董事於委任時獲發有關集團的資料，包括：

- 董事局的職責及由董事局負責的事項
- 董事局委員會的角色及職權
- 集團的企業管治常規及程序
- 管理層獲授予的權力
- 最新的財務資料

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

董事可透過公司秘書獲得適當的專業培訓及意見。

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

有關各董事其他委任的詳情，載述於本年度報告書題為「董事及要員」的章節中。

董事局程序

各董事局委員會的運作程序與董事局相同。

二零二三年已定下二零二四年各董事局會議的舉行日期，所有日期改動均已在定期會議舉行日期最少十四天前通知各董事。公司備有適當安排，讓董事提出商討事項納入董事局定期會議議程中。

董事局於二零二四年內開會共六次。有關個別董事出席各董事局會議及董事局委員會會議的出席情況列述於第53頁的列表。董事局會議的平均出席率為百分之八十七。年內全體董事均有親身或採用電子通訊方式出席董事局會議。

議程連同董事局文件在會議舉行前傳閱，讓各董事有足夠時間作準備。

主席鼓勵所有董事為董事局的事務全力積極作出貢獻，並以身作則，確保董事局以符合公司最佳利益的方式行事，並確保與股東保持有效的溝通，以及向董事局傳達股東的整體意見。

董事局的決定須於董事局會議上投票表決，於休會期間則傳閱書面決議。

董事局會議紀錄由公司秘書負責撰寫及保存，該等會議紀錄連同任何有關文件，均向所有董事提供。會議紀錄記下董事局所考慮的事項、所達成的決定及董事所提出的問題或異議。會議紀錄的初稿及最後定稿均發送全體董事，初稿供董事審閱，最後定稿作其紀錄之用。

董事局會議以有助鼓勵董事在會議上公開討論、坦誠辯論及積極參與的形式舉行。

董事局會議的程序通常包括：

- 審閱行政總裁就上次會議以來的業績所作的報告，以及就業務環境的改變及有關改變如何影響預算和較長遠計劃所作的解釋
- 審閱審核委員會、董事局風險委員會、董事局安全審核委員會、提名委員會及薪酬委員會主席各自提交的報告
- 提出新措施及意見
- 提呈文件以支持須獲得董事局批准的決定
- 任何利益申報

行政管理層及時向董事局提供充分及可靠的資料和解釋，促使各董事可就提呈董事局的財務及其他資料，作出有根

據的評審。董事局及個別董事可分開及獨立聯絡行政管理層，若有董事提出問題，均盡快作出全面的回應。

在需要時，獨立非常務董事會私下舉行會議，討論與其本身職責有關的事項。

主席每年至少與獨立非常務董事舉行一次沒有其他董事出席的會議。下表列述二零二四年個別董事於董事局會議、董事局委員會會議（成員包括獨立非常務董事）及股東會議的出席紀錄。

	董事出席會議次數 / 會議舉行次數							
	董事局	審核委員會	董事局 風險 委員會	提名 委員會	薪酬 委員會	董事局 安全審核 委員會	二零二四年 股東周年 大會	培訓 (附註)
常務董事								
賀以禮 — 主席	6/6	3/4	3/4			3/4	✓	✓
林紹波	6/6	3/4	3/4			3/4	✓	✓
劉凱詩	6/6		4/4			4/4	✓	✓
麥皓雲	6/6		4/4			4/4	✓	✓
沈碧嘉	6/6	4/4	4/4				✓	✓
非常務董事								
馬崇賢 — 副主席	2/6					0/4	x	✓
白德利	6/6						✓	✓
麥廣能	6/6			1/1	2/2	3/4	✓	✓
孫玉權	2/6	1/4					x	✓
施銘倫	6/6						✓	✓
鄧健榮 (二零二四年九月一日獲委任)	1/1						不適用	✓
王明遠	2/6						x	✓
肖烽	6/6	3/4	2/4				✓	✓
張卓平 (二零二四年九月一日辭任)	4/5						x	✓
獨立非常務董事								
陳智思	6/6			1/1	2/2		✓	✓
鄭嘉麗 (二零二四年五月二十日獲委任)	2/2	2/2			1/1	2/2	不適用	✓
夏理遜 (二零二四年五月二十日辭任)	4/4	2/2	2/2				✓	✓
馬焜圖	6/6	4/4	4/4			4/4	✓	✓
董立均 (二零二四年五月二十日辭任)	4/4	2/2		1/1	1/1	1/2	✓	✓
王小彬 (二零二四年五月二十日獲委任)	2/2	2/2	2/2				不適用	✓
平均出席率	87%	81%	88%	100%	100%	75%	76%	

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

持續專業發展

公司向所有董事提供持續專業發展機會，以發展並更新其知識及技能，有關費用由公司負責。

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

董事及要員的投保安排

公司已就其董事及要員可能面對的法律行動作出適當的投保安排。

利益衝突

若有董事在董事局將予考慮的交易或建議中存在重大利益衝突，涉及的董事須申報利益及放棄投票。有關事項須經董事局會議考慮，經由交易中不存在重大利益的董事投票表決。

董事局權力的轉授

行政總裁負責實施董事局所制定的公司業務策略並達成有關目標，以及日常的管理責任。行政總裁對其權限已獲得清晰的指引及指示，特別對於他代表公司作出任何承諾前應先向董事局匯報及取得董事局批准的情況。

董事局根據財務及非財務措施所取得的成績，監控管理層的表現，受監控的主要項目包括：

- 詳細的每月管理賬目，包括損益表、財務狀況表及現金流量表並與預算及預測作對比
- 內部及外聘核數師報告
- 客戶、集團其他業務夥伴、業界組織及服務供應商等外界人士的意見

證券交易

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

公司已向每名董事發出一份證券守則，並將每年兩次，分別緊接兩個財政期結束前，連同一份提示一併發出，該提示提醒董事不得在集團發表中期及年度業績前的禁售期內買賣公司證券及衍生工具，並且其所有交易必須按證券守則進行。

根據證券守則的規定，公司董事須在通知主席並接獲註明日期的確認書後，方可買賣公司證券及衍生工具；而主席若擬買賣公司證券及衍生工具，必須在交易前先通知審核委員會主席並接獲註明日期的確認書。

在作出特定查詢後，公司所有董事確認已遵守標準守則及證券守則規定的標準。

於二零二四年十二月三十一日，各董事於公司及其相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的含義）的股份或相關股份及債權證中所持權益載於本年度報告書題為「董事局報告」的章節中。

董事局已成立下述委員會以協助董事局履行職責：

審核委員會 — 請參閱第59頁。

董事局風險委員會

董事局風險委員會每季開會一次，審核與集團航務引致的安全及保安問題無關的公司企業風險。該二零二四年內委員會共開會四次及由三名非常務董事組成，包括馬焜圖、王小彬（自其於二零二四年五月二十日獲委任起）及肖烽。夏理遜曾為董事局風險委員會成員，直至二零二四年五月二十日其辭任生效。董事局風險委員會其中兩名成員為獨立非常務董事，其中馬焜圖為委員會主席。行政總裁、財務總裁、顧客及商務總裁、營運及航空服務總裁、風險管理總裁、集團總法律顧問及集團內部審核部總經理恆常出席該委員會的會議。

董事局安全審核委員會

董事局安全審核委員會負責審核及向董事局匯報有關安全的事宜。二零二四年內委員會共開會四次，成員包括主席（Timothy Jenkins 機長）、行政總裁（林紹波）、兩名獨立非常務董事（董事局風險委員會主席馬焜圖及鄭嘉麗（自其於二零二四年五月二十日獲委任起））及兩名非常務董事（馬崇賢及麥廣能）。董立均曾為董事局安全審核委員會成員，直至二零二四年五月二十日其辭任生效。恆常出席會議的成員包括公司的董事局主席（賀以禮）、營運及航空服務總裁（麥皓雲）、航空服務董事及集團安全及營運風險管理部總經理、香港快運航空有限公司行政總裁及香港華民航空有限公司總裁。

執行委員會

執行委員會成員包括行政總裁（林紹波（委員會主席））、其他三名常務董事（劉凱詩、麥皓雲及沈碧嘉），以及五名非常務董事（馬崇賢、孫玉權、王明遠、肖烽及鄧健榮（自其於二零二四年九月一日獲委任起））。張卓平曾為執行委員會成員，直至二零二四年九月一日其辭任生效。執行委員會負責將其認為具重要策略意義的事宜向董事局匯報。

財務委員會

財務委員會於二零二四年間每月開會一次，以檢討公司的財政狀況。委員會負責制定財務風險管理政策。委員會主席為行政總裁（林紹波（委員會主席）），成員包括另外三名常務董事（劉凱詩、麥皓雲及沈碧嘉）、兩名非常務董事（肖烽及孫玉權）、財務部總經理、庫務部主管及一名來自財經界的獨立代表。

投資委員會

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

管理委員會

管理委員會按月召開會議，其成立是為協助行政總裁落實公司的策略及目標。委員會成員包括行政總裁（委員會主席林紹波）、另外三名常務董事（劉凱詩、麥皓雲及沈碧嘉）、貨運董事、顧客時尚生活董事、客運董事、數碼及資訊科技董事、工務董事、航務董事、人事董事、航空服務董事、香港快運航空有限公司行政總裁、集團總法律顧問及風險管理總裁。

提名委員會

提名委員會成員包括三名非常務董事（陳智思（自二零二四年五月二十日起擔任委員會主席）、鄭嘉麗（自其於二零二四年五月二十日獲委任起）及麥廣能）。提名委員會成員中，兩名為獨立非常務董事。董立均曾擔任委員會主席，直至二零二四年五月二十日其辭任生效。委員會的職權範圍符合企業管治守則，並登載於公司網站及聯交所網站。

提名委員會於二零二四年開會一次，於二零二五年直至本年度報告書發佈之日期間開會一次。委員會的工作摘錄如下：

- (i) 就董事局的架構、規模及組合（包括技能、知識及經驗）進行年度審核，認為董事局的組合反映其成員在技能、經驗及多元化方面有適當的配搭，足以配合公司的策略、管治及業務，並對董事局的成效作出貢獻；(ii) 就各獨立非常務董事的獨立性進行年度評估，認為所有獨立非常務董事均具獨立身份；及(iii) 就公司的董事局多元化政策的執行及成效進行年度審核，認為有關的執行及成效乃屬恰當；

- 就委任一名非常務董事及兩名獨立非常務董事向董事局提出建議；及
- 就選舉及重選將於二零二五年度股東周年大會退任的董事向董事局提出建議。

有關提名委員會就委任或／及續聘董事向董事局提出建議的詳情，刊載於本年度報告書題為「委任及重選」的章節內。

薪酬委員會

薪酬委員會於二零二四年開會兩次，成員包括兩名獨立非常務董事（鄭嘉麗（自其於二零二四年五月二十日獲委任為委員會主席）及陳智思）以及一名非常務董事（麥廣能）。董立均曾擔任委員會主席（直至二零二四年五月二十日其辭任生效）。

薪酬委員會參考董事局所訂的企業方針及目標，以及集團的薪酬政策（載於公司網站）（詳情載於題為「薪酬政策」一段），以檢討及批准有關公司常務董事的薪酬建議。支付給非常務董事的酬金（如有）以股東在股東大會上批准的年度上限為限。薪酬委員會將根據獨立外聘顧問編製的報告評估常務董事的表現以及考慮市場數據及同業比較，該等報告檢討並確認，公司常務董事的薪酬與同業公司給予同等董事的薪酬比較大致相若。公司的董事均沒有參與釐定有關其本身薪酬的討論。薪酬委員會獲授權向公司任何僱員或董事索取任何所需資料，以履行職責。

薪酬委員會行使董事局的權力，釐定個別常務董事的薪酬待遇（包括薪金、津貼、花紅、非金錢利益，及參與任何公積金或其他退休福利計劃的條款），當中會考慮同類公司支付的薪酬、須付出的時間及其職責以及集團內其他職位的僱用條件。有關董事薪酬的詳情，列述於財務報表附註24。

薪酬委員會的職權範圍符合《企業管治守則》，並登載於公司的網站及聯交所網站。

公司與英國太古集團有限公司（太古集團的母公司）的全資附屬公司香港太古集團訂有一份服務協議。此協議經公司獨立非常務董事詳細研究及批准。根據協議條款，太古集團借調不同級別的僱員（包括常務董事）至公司工作，有關僱員須向公司董事局負責並接受董事局的指示行事，但身份仍為太古集團僱員。

為吸引及保留具有合適技能、經驗及才幹的人才，太古集團提供具競爭力的薪酬待遇，整體與同等人才的薪酬相稱，一般包括薪金、房屋、退休福利、津貼及與太古公司集團整體溢利掛鈎的酬情花紅。由於集團業務的溢利能力不同，儘管該等常務董事的薪酬並非完全與他們負責的業務溢利掛鈎，但該等安排被認為能令集團維持靈活、進取及優質的管理班子。

公司亦以與太古集團的僱員相類條件直接僱用多名具有專業知識的常務董事。

薪酬委員會於二零二四年十月的會議上檢討給予常務董事的薪酬架構及水平。於二零二四年十月的會議上，薪酬委員會審視了一份由獨立顧問公司Mercer Limited編製的報告，該報告確認，公司常務董事的薪酬（於財務報表附註24披露）與同業公司給予同等行政人員的薪酬比較大致相若。

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

酬金	2024 港幣	2023 港幣
董事酬金	575,000	575,000
審核委員會主席酬金	268,000	268,000
審核委員會成員酬金	186,000	186,000
董事局風險委員會主席酬金	268,000	268,000
董事局風險委員會成員酬金	186,000	186,000
薪酬委員會主席酬金	83,000	83,000
薪酬委員會成員酬金	60,000	60,000
提名委員會主席酬金	83,000	83,000
提名委員會成員酬金	60,000	60,000

可持續發展領導小組

可持續發展領導小組每年至少開會四次，就集團的可持續發展及環境、社會及管治發展相關主要工作的策略、政策、目標及投資進行審核及評估，並向董事局提出建議。委員會的成員包括行政總裁（委員會主席林紹波）及另外四名常務董事（賀以禮、劉凱詩、麥皓雲及沈碧嘉）。

問責及核數

(a) 財務報告

董事局承認有責任：

- 使公司事務獲得適當的管理，確保財務資訊的完整性
- 按照《香港財務報告準則》及香港《公司條例》編製年度及中期財務報表及其他相關資料，真實和公正地反映集團的事務及相關會計期內的業績和現金流量

- 採用適當的會計政策，並確保貫徹應用該等政策
- 作出審慎而合理的判斷和估計
- 確保適當應用持續經營的假設。

(b) 風險管理

董事局承認有責任設立和維持風險管理制度並檢討其成效。有關集團風險管治及風險管理框架、風險管理程序、二零二四年的重點工作及集團面對的主要風險及不確定性詳情，載於「風險管理」章節內。

(c) 內部監控

董事局承認有責任設立、維持及檢討集團內部監控制度的成效。如第59頁所述，此責任主要由審核委員會代董事局履行。

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

集團內部監控架構的主要組成部分如下：

文化：董事局相信良好的企業管治反映一家機構的文化，這比任何書面程序更為重要。

集團時刻致力以合乎商業道德標準及誠信的方式行事，並由董事局以身作則，為所有僱員樹立良好的榜樣。集團已制定行為守則，並登載於其內聯網。

集團致力制定和維持高度的專業及道德標準，這一點可在所有僱員的嚴謹遴選過程及事業發展計劃反映出來。集團作為長期僱主，會在僱員加入集團後，逐漸向僱員灌輸並使其深入了解集團的思維及行事方式。

集團確立溝通渠道，讓僱員將意見向上傳達，而較高級的職員亦願意聆聽。僱員明白一旦發生意料之外的事件，除了關注事件本身外，亦要留意事件的成因。

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

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

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

- 分析檢討：例如把實際表現對比預算、預測、前期表現及競爭對手的表現以進行檢討
- 直接職能或工作管理：由負責有關職能或工作的管理人員審閱表現報告
- 資訊處理：為查核交易的授權及其報告（如例外情況報告）的準確性和完整性而進行的監控工作
- 實物監控：確保設備、存貨、證券及其他資產得到保護並定期接受檢查
- 表現指標：分析各組營運及財務數據，研究彼此之間的關係，並在需要時採取補救行動
- 職責分權：劃分不同人員之間的職責，以加強制衡作用和盡量減少出錯及濫權的風險

集團已制定有效的程序及制度，確保在員工能夠履行職責的形式及時間內，識別、紀錄及匯報有關營運、財務及合規方面的資料。

有關處理可能影響股價的公司資料的詳細監控指引現已制定，供公司所有僱員索閱。

有關識別、監控及報告重大風險（包括業務、安全、法律、財務、環境及商譽風險）的系統及程序已經制定。董事局在各委員會及管理層的協助下監控該等風險程度。

集團內部審核部

集團內部審核部負責協助審核委員會按照國際內部審計師協會之標準及《企業管治守則》的原則對集團的風險管理、內部監控及管治制度是否足夠及其有效程度進行獨立評估。審核按風險方法制定，集中於高風險範疇及戰略重點，輪流審核主要業務單位，以確保在一段時間內有足夠的覆蓋範圍。利用資訊科技和數據分析來加強風險評估、擴大審核內容並有效識別異常情況。審核涉及抽樣測試，並輔以分析，以評估合規情況、控制成效和管治常規。

根據高級管理層的意見制定的年度內部審核計劃由審核委員會審核和批准，以確保與集團的戰略目標和主要風險保持一致。計劃會隨風險變更而調整，並按需要進行專項審核。審核委員會亦批准部門資源，以確保部門具備有效執行的專業知識和能力。

集團內部審核總經理直接向審核委員會報告，亦間接向財務總裁報告，並可直接聯絡董事局風險委員會及行政總裁。審核報告須送交行政總裁、財務總裁、顧客及商務總裁、營運及航空服務總裁、風險管理總裁、外聘核數師及被審核業務單位的相關持份者。主要審核結果及為解決嚴重內部監控缺失提出建議的摘要定期呈報審核委員會，而審核委員會主席定期就該等重大審核結果向

董事局匯報。董事局及審核委員會積極監察調查結果的數目和嚴重性，以及有關部門所採取的糾正行動的及時性。內部審核職能至少每五年接受一次獨立的外部品質評估，以確保其符合專業標準並維持成效。

審核委員會

審核委員會的成員包括三名獨立非常務董事（王小彬（自其於二零二四年五月二十日獲委任起作為委員會主席）、鄭嘉麗（自其於二零二四年五月二十日獲委任起）及馬焜圖及一名非常務董事（肖烽），負責協助董事局履行內部監控及其他職務。夏理遜及董立均曾分別出任委員會主席及成員，直至二零二四年五月二十日彼等辭任生效。

審核委員會的職權範圍遵照香港會計師公會的指引訂定，並符合《企業管治守則》的規定。有關職權範圍載於公司網站及聯交所網站。審核委員會有權向任何僱員索取其所需的任何資料，所有僱員均須按指示就審核委員會作出的任何要求予以合作。

審核委員會於二零二四年間共開會四次。行政總裁、財務總裁、集團總法律顧問、集團內部審核總經理及外聘核數師代表恆常出席審核委員會的會議。審核委員會每年分別與外聘核數師及集團內部審核總經理舉行至少兩次會議，而管理層不會列席會議。每次會議均省覽外聘核數師及集團內部審核部的書面報告。

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

委員會於二零二四年間的工作，包括檢討下列事宜：

- 有關集團業績表現的正式公告（包括二零二三年報告書及二零二四年中期報告及公告）的完整性、準確性及整全性，並建議董事局通過

- 集團的計劃、現金流量及資金流動性及集團的持續經營
- 集團對監管及法定規則的遵守
- 集團的內部監控制度
- 二零二四年的集團內部審核計劃的進度
- 集團內部審核章程
- 建議二零二五年至二零二七年集團內部審核計劃
- 集團內部審核部的定期報告，及解決當中所識別任何事項的進展
- 重大的會計及審核事項
- 公司對於關連交易的政策及該等交易的性質
- 與外聘核數師的關係，詳情載述於第60頁至61頁
- 公司的獨立意見機制的有效程度
- 公司的股東通訊政策的有效程度
- 會計、財務報告及內部審核職能的完善及有效程度
- 公司對《企業管治守則》的遵守及於企業管治報告的披露
- 公司的內幕消息政策、燃油對沖政策、外聘核數師非保證服務政策以及私隱及資料保護政策。

委員會已在二零二五年審核並建議董事局通過二零二四年度的財務報表。

評估風險管理及內部監控制度的有效程度

審核委員會及董事局風險委員會（就風險管理而言）代表董事局持續監督集團的風險管理及內部監控制度。這些系統每年就管理營運、財務報告、合規及管治相關風險方面的成效進行檢討。設立系統是為管理而非消除風險，並且只能就關乎重大失實陳述或損失提供合理而非絕對的保證。

年度檢討評估：

- 管理層持續監察風險（包括環境、社會及管治風險）的工作範疇及質素以及風險管理及內部監控制度的成效
- 自上次檢討後，重大風險（包括環境、社會及管治風險）的性質及嚴重程度的轉變，以及集團應付其業務及外在環境轉變的能力
- 監控結果獲得傳達的程度及頻密度，以便委員會就集團的監控狀況及風險管理的有效程度進行累積
- 期內任何時候發現的重大監控失誤或監控弱項次數，及因此導致未能預見的後果或緊急情況的嚴重程度，而這些後果或情況對公司的財務表現或狀況已經產生、或已產生或將會產生重大的影響
- 集團有關財務報告及合規程序的有效程度
- 集團企業風險管理部、集團內部審核部及外聘核數師滙報的風險及發現（包括工作計劃的成效）
- 由內部及外聘核數師報告所引出的重大事項
- 管理層的監控自評工作結果

根據年度檢討，管理層確定而董事局同意集團的風險管理及內部監控制度為有效及足夠，且全年及直至本年度

報告書日期止，均有遵守《企業管治守則》的風險管理及內部監控條文。

外聘核數師

審核委員會是獨立於管理層、負責監察與外聘核數師（「核數師」）的關係的主要代表。核數師可直接與審核委員會主席聯絡，審核委員會主席定期與核數師會面，而管理層不會列席。

審核委員會有關核數師的職責包括：

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

核數師獨立性

核數師的獨立性對審核委員會、董事局及股東非常重要。核數師每年致函審核委員會委員，確認根據香港會計師公會《專業會計師道德守則》其為獨立會計師，且其並不知悉任何足以被合理地視為會影響其獨立性的事宜。審核委員會在審核委員會會議上逐一審視及討論該等函件（並考慮到就核數及非核數服務支付核數師的酬金以及非核數服務的性質），以評估核數師的獨立性。

提供非核數服務

在決定核數師應否提供非核數服務之時，會考慮以下的主要原則：

- 核數師不應審核所屬公司的工作
- 核數師不應作出管理決定
- 核數師的獨立性不應受到損害
- 服務質素

此外，不論所涉及的數額多少，任何有可能被視為與核數師的職責相抵觸的服務，必須先向審核委員會提呈並取得批准，方可提供。

為符合香港會計師公會《道德守則》的新規定，審核委員會於二零二二年十一月七日通過預先批准非保證服務政策。審核委員會於二零二三年二月二十八日修訂及採納預先批准非保證服務政策。審核委員會於二零二三年五月五日採納外聘核數師非保證服務政策（將預先批准非保證服務政策及二零一六年審核服務政策合併），後於二零二三年八月二日進行修訂，並於二零二四年十一月十一日由審核委員會進一步修訂及採納。根據外聘核數師非保證服務政策，核數師每年應在日曆年的最後一次審核委員會會議上，尋求核數師於翌年提供非審核服務的預先批准。其後除非審核委員會批准另一個時間表，否則預先給予的批准將一直適用至下一個日曆年底。對於未經此年度流程批准的服務，須獲審核委員會主席事先批准，並於下次審核委員會會議追認。

核數師的報酬

二零二四年支付予外聘核數師的報酬總額為港幣二千萬元，包括港幣一千七百萬元的審核服務費用、港幣一百萬元的稅務顧問服務費用及港幣二百萬元的其他專業服務費用。

其他事宜

公司秘書

公司秘書是公司的僱員，由董事局委任。公司秘書向董事局主席匯報及負責安排董事局的程序，促進董事局成員之間及與股東和與管理層之間的溝通。公司秘書承諾每年接受至少十五小時相關的專業培訓，以更新其技能及知識。

內幕消息

有關處理及發佈內幕消息的程序及內部監控，公司：

- 須根據《證券及期貨條例》及《上市規則》在合理可行的情況下披露內幕消息
- 嚴格遵循證券及期貨事務監察委員會刊發的《內幕消息披露指引》處理事務
- 在集團的《企業行為守則》內納入嚴格禁止在未經許可下使用機密資料或內幕消息的規定
- 透過公司的內部報告程序並經高級職員考慮有關的結果，確保適當處理及發佈內幕消息
- 已採納一項內幕消息政策，以提供向董事局上報有關內幕消息事宜的框架

薪酬政策

集團按下述原則採取適用於集團所有層級員工的薪酬政策：

- 薪酬總額應具有市場競爭力 — 市場競爭力是根據對同類職位薪酬總額（包括基本工資、津貼、花紅及退休福利）的預定目標市場定位作為評估基準

- 根據個人表現區分薪酬 — 所有員工每年均與評核其表現的直屬上司商定工作目標，其表現將根據該等目標及其是否達到每項職務所需的能力要求進行評估。工作表現評核將是決定員工薪酬的關鍵因素
- 內部公平 — 公司確保其員工的薪酬屬公平、公正，與工作規模、個人技能及工作表現相符，並且沒有性別偏見、種族主義或其他形式的偏見
- 透明度 — 公司會誠實而全面地向所有員工反映員工的工作表現以及公司對員工的看法
- 負擔能力 — 公司的支薪能力將列入年度薪酬檢討範圍內
- 花紅 — 花紅的發放由公司酌情決定。每年發放的花紅數額，視乎公司的財政表現及個人表現而有所不同
- 退休福利 — 所有員工均有機會參與適當的退休金計劃，為員工退休提供保障。集團按員工的僱用條款及條件提供多項不同計劃。

舉報政策

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

反賄賂、反貪污、打擊洗錢及恐怖分子資金籌集政策

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

股東

與股東及投資者溝通及股東通訊政策

董事局及管理層確認其有責任代表所有股東的利益，並盡量提高股東的回報。與股東溝通及向股東負責是公司優先處理的事務。公司應與股東保持定期對話，並至少每年一次檢討股東通訊政策以確保其成效。審核委員會已審核股東通訊政策在二零二四年的執行及成效。

與股東溝通的渠道包括：

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

股東可以郵寄方式或電郵至 ir@cathaypacific.com，將其查詢或疑問傳達予董事局，有關信函應註明「股東通訊」。有關的聯絡資料載於本年度報告書題為「公司及股東資料」的章節中。此外，公司亦透過不同的聯絡途徑徵求及了解股東及持份者的意見。有關途徑載於公司網站：https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/contact-us.html。

股東周年大會

股東周年大會是一個讓股東參與的重要討論平台。最近期的股東周年大會於二零二四年五月八日舉行。會議公開讓所有股東參與。出席大會的董事詳列於第53頁的列表。

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

- 省覽董事局報告及截至二零二三年十二月三十一日止年度經審核財務報表
- 選舉 / 重選董事
- 續聘核數師及授權董事局釐定其酬金
- 給予董事局一般性授權在場內回購股份
- 給予董事局一般性授權配發及發行不超過決議案通過當日已發行股份數目百分之二十的股份

股東大會紀錄連同投票結果載於公司網站。

股息政策

公司訂有一套派付股息的政策，載於本報告書題為「董事局報告」一章內。

股東參與

根據公司章程第95條，倘有股東擬推薦將退任董事以外的其他人士在股東大會上參選董事，該股東應於該會議的通告寄發之日起（包括當天）七天內，將提名通知書送達公司的註冊辦事處。提名候選人於股東大會上參選董事的程序於公司的《企業管治守則》列述，該守則登載於公司的網站。

倘股東擬就其他事項提出決議案或動議供股東大會審議，須遵照公司網站內公司的《企業管治守則》開列的要求及程序進行。

股東所持股權若不少於全體股東投票權總數的百分之五，有權要求董事局召開股東大會。有關要求必須註明會議的目的，並送達公司的註冊辦事處。詳細的要求及程序列於公司網站的「企業管治」網頁內。

其他股東資料

與股東有關的二零二五年主要日期載於本年度報告書題為「公司及股東資料」的章節中。

風險管理

風險管治及風險管理框架

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

集團的風險管理框架是根據常用的「三線」原則而設立，用以防止管理人員在審核或監察本身工作時出現利益衝突。三線運作如下：

- 直接參與業務管理工作或行政決策的業務或專業部門歸類為第一道防線；
- 對第一道防線在管理該等工作的相關風險上提供監察、建議及支援的部門被視為第二道防線；

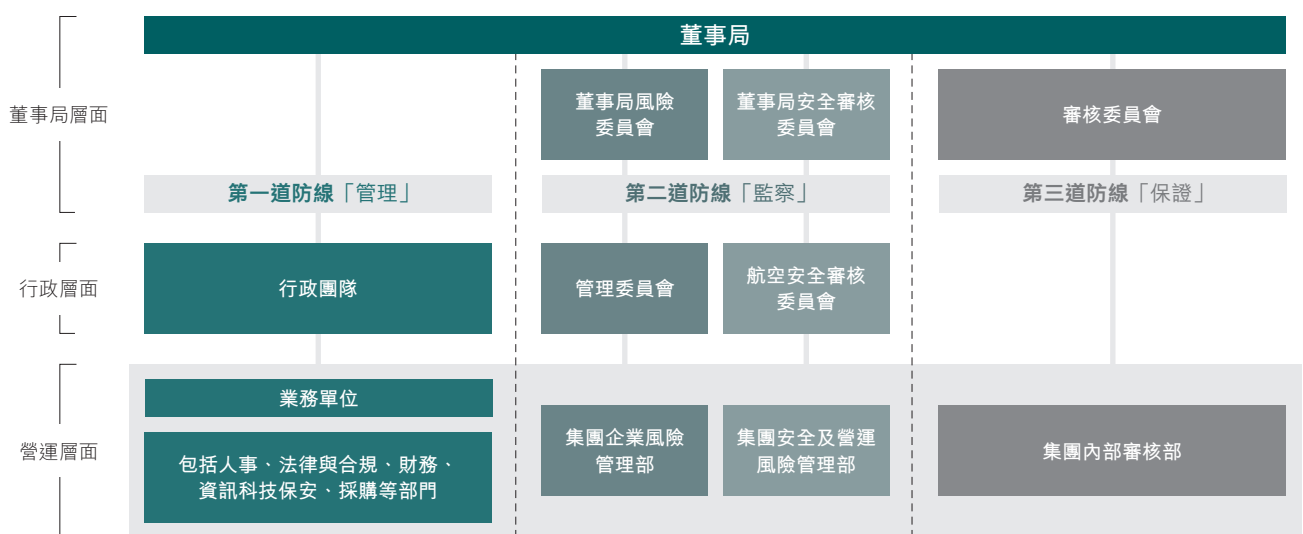
- 集團內部審核部歸類為第三道防線，該部門就集團風險管理及內部監控的成效向董事局提供獨立及客觀的保證及意見。

風險管理框架的兩項主要原則：

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

圖1所示為三線模式應用於集團風險管治框架的情況：

圖1：風險管治概況



附註：法律與合規處於第一及第二道防線之間，實際上納入第一道防線。

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

安全及保安風險	企業風險
- 董事局安全審核委員會負責監察公司或旗下附屬航空公司營運的飛機在空中及地面所有與安全運作有關的事宜。 董事局安全審核委員會審視有關安全（包括員工安全）或保安的重大事故報告，並確保按需要採取適當的補救措施或實施適當的建議。 董事局安全審核委員會主席按季向董事局提交在整個集團運作的安全管理系統的狀況。 - 航空安全審核委員會由行政總裁擔任主席，每月開會一次，向董事局安全審核委員會匯報。航空安全審核委員會負責審核航空公司的安全表現，以指導其成員採取被動及主動的安全行動。委員會向行政總裁負責，確保與集團整體安全、健康及保安相關的適當風險管理策略、系統、政策、程序及控制在任何時間均獲實施、管理、監察及維持。 - 集團安全及營運風險管理部由直接向行政總裁匯報的集團安全及營運風險管理部總經理統管。集團安全及營運風險管理部負責維持有效的安全管理系統，推行營運及員工安全風險識別及分析工作，以及監察風險緩解行動。集團安全及營運風險管理部監管公司的安全、保安及審核計劃。	- 董事局風險委員會負責支援董事局履行集團內的風險管理職務，主要處理與集團營運引起的安全及保安無關的風險。董事局風險委員會負責監督集團的風險管理框架的持續實施及發展，並評估其成效。 董事局風險委員會主席按季向董事局匯報風險管理框架的狀況，以及董事局風險委員會的一般活動。 - 管理委員會的設立是為協助行政總裁實現集團的策略及目標。委員會監察及管理集團風險管理框架的執行，並審視影響集團實現目標的最大及新興風險。風險管理總裁每月向管理委員會匯報有關集團主要風險的狀況及緩解。 - 集團企業風險管理部由向行政總裁匯報的風險管理總裁統管。集團企業風險管理部的職能是推動集團風險管理政策的實施，以及獨立監察其成效。此部門特別負責制定、維持及確保風險管理框架的成效。

風險管理程序

(a) 安全及保安風險

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

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

安全管理系統的一個基本組成部分是九個安全行動小組（包括審核委員會）。該等小組每月開會一次，向航空安全審核委員會匯報有關營運及員工安全的事宜，包括已知風險及上報事項。在進行定期營運安全風險審核期間，每個營運安全行動小組均就其相關範疇進行全面的風險審核，並直接向航空安全審核委員會呈報該等風險。除此項持續審核外，將按季向董事局安全審核委員會呈報綜合營運及職業安全風險摘要，詳列最重大的安全及保安風險、其緩解行動、責任歸屬及管治程序。

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

(b) 企業風險

企業風險的管理分三個階段進行：識別、評估及緩解。

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

自上而下的評估旨在識別集團所面對的最重大風險。在集團企業風險管理部的支援及監察下，一般以與管理委員會成員和業務單位領導人舉行風險識別工作坊；審視整體以追蹤新的風險；及與業務管理層進行定期討論的方式進行。透過自上而下的評估識別的最大風險記錄在集團風險紀錄冊，給管理層用以按緩急先後安排風險管理工作。集團企業風險管理部定期監察該風險紀錄冊，並按月更新及呈報管理委員會，以及按季呈報董事局風險委員會。

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

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

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

緩解：對風險進行的深入探討行動，亦會考慮可減低影響及／或脆弱度的緩解措施。現已議定緩解措施方案，並轉化為一項建議行動計劃，提交管理層批准。管理委員會每季亦會討論最高風險的緩解措施是否足夠。行動計劃被視作風險管理程序的一部分予以監控，其進度須向董事局風險委員會匯報。透過這種方法，董事局及管理層可以看到該程序所帶來在系統及程序上的具體改進。在推行行動計劃期間的風險評分也反映出改進的情況。

特別易受最高企業風險影響的業務領域，以及被視為對緩解該等重大風險至為重要的管控措施，也納入優先審核的範疇，作為與集團風險管理工作同時制定的集團內部審核計劃的一部分。

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

風險管理框架的監察及匯報

集團風險管理工作的架構、實施及結論，包括緩解措施及行動計劃，須受管理委員會及董事局風險委員會審核。董事局風險委員會主席以常設議程向董事局匯報該等工作。

二零二四年的重點工作

(a) 安全及保安風險

本年度的重點仍是持續改善風險識別、分析及緩解策略。這包括與職業健康及安全相關的緩解措施，例如航空和非航空環境中的高空作業和危險活動。就已識別的最大潛在安全風險而言，包括持續關注鋰電池的運送、供應鏈影響（包括與第三方供應商相關的資源）以及跑道安全。

公司於十一月進行了近期已加強的以風險為基礎的國際航空運輸協會營運安全審計（IOSA）。這次極之徹底的審核非常成功，雖然只有少量發現，但整體學習將讓集團專注於持續加強和聚焦於領先世界的安全與品質管理系統。

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

(b) 企業風險

持續監控最主要的企業風險及追縱緩解行動，確保行動能如期完成。此外，定期審查風險識別、分析和制定緩解策略的過程，以持續改進。

集團的航空公司持續專注於重建營運，旨在二零二五年一月恢復航班至疫情前百分之一百的水平。在重建之旅中，公司於疫症期間停泊於澳洲愛麗斯泉的所有飛機均已復飛，港口及航點亦已重啟，並已透過嚴謹的招聘、培訓及重新認證程序重建機師及機艙服務員的人手。公司針對人力規劃和員工福利風險所進行的風險深入探討，有助於成功執行招聘工作和福利措施，以提高員工的生產力。

香港國際機場的三跑道系統於二零二四年十一月二十八日啟用。為確保國泰已為此作好充分準備，我們與營運及商業團隊的相關人士進行了分析，以了解新系統的潛在風險和機遇，並據此制定行動計劃。

二零二四年，全球航空業持續面臨原料短缺與地緣政治緊張所造成的供應鏈挑戰。透過與主要供應商進行定期溝通及持續監控、對潛在供應鏈風險進行主動分析及設計緩解策略，持續管理供應商風險及對業務的潛在干擾。

今年，公司已實施一項盡職審查計劃，有關新入職及持續監察程序，以加強對新任及現有第三方的風險管理能力，並提高公司對第三方風險的整體應變能力。新程序最初涵蓋選定數目的業務單位的供應商，並有意將涵蓋範圍擴大至公司及其附屬公司的所有業務單位以及不同類型的第三方（包括適用的企業客戶）。該計劃涵蓋的主要風險領域包括：數據私隱、環境、社會及管治、財務、誠信與合規、政治、資訊科技與網絡保安、職業健康與安全，以及人工智能的運用。

在科技方面，國泰致力成為數碼先驅，我們進行了深入的研究，以確定有效的人工智能管治，從而促進增長，使集團業務能夠運用人工智能，同時對其負責任和合乎道德的運用維持充分規管，並遵守監管要求。已就負責任使用人工智能刊發指引，並確立了進行人工智能影響和風險評估的流程。

我們除了在公司內聯網推出「Risk Master Class」系列，已開發新入職風險訓練單元，以進一步提高人員對更多相關業務中企業風險的整體意識和理解。來自集團內不同業務／業務單位的代表組成「Risk Champions」網絡，以便更好地將風險流程納入業務中。集團企業風險為Risk Champions提供指導和支援，以在業務內部培養主動識別和降低風險的思維。

主要風險管理範疇

集團須承受多種風險，以下是集團面對的主要風險。

(a) 由人手及能力引發的風險

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

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

(b) 由宏觀經濟情況改變引發的風險

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

集團維持多元化的業務組合，包括提供尊尚服務的國泰航空、提供低成本航空服務的香港快運、貨運及時尚品味業務，各項業務均有專門的團隊，在任何時間發掘最多商機。管理團隊在決定未來的業務計劃時，會考慮環球經濟狀況及其對需求的潛在影響。

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

(c) 由地緣政治、法律及規管環境引發的風險

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

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

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

我們留意業務所在地的法律及規管環境變化，並已制定計劃以遵守相關責任。

(d) 供應鏈中斷引致的風險

全球航空業正經歷供應鏈短缺和地緣政治對主要供應商制裁所帶來的供應鏈挑戰。零件或飛機延遲交付可能導致營運中斷及收益虧損。

作為緩解措施，集團與主要供應商進行定期溝通並持續監控，對潛在供應鏈風險進行主動分析，並設計緩解策略。

(e) 由競爭環境引發的風險

航空公司業務充滿競爭，尤其是在公司的基地香港。隨著第三條跑道投入營運，預期競爭將進一步加劇。客運及貨運業務的競爭影響收益率，令收益受壓，可能對財務表現造成不利影響。香港國際機場作為一個航空樞紐，與其他機場（特別是在大灣區、亞洲其他地區及中東的機場）競爭客運及貨運量，若流失客貨運量給該等機場，或會對集團業務造成不利影響。

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

(f) 由競爭環境引發的風險

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

國泰集團已制定可持續發展策略，而氣候變化的考慮已納入主要業務決策中。公司承諾在二零五零年實現淨零

碳排放，較近期的目標是於二零三零年將可持續航空燃油使用量提升至總耗油量的百分之十。達成這些目標，將有助減少公司對環境的影響，同時減低過渡風險。公司亦持續審核氣候變化復原力，以了解及管理相關的實質風險。此外，定期進行情境規劃演練，以更好地了解和管理轉型及實體風險。

(g) 由航油價格大幅變動引發的風險

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

(h) 由資訊科技服務中斷引發的風險

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

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

(i) 由未經授權連接資訊科技系統引發的風險

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

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

(j) 由新興科技引發的風險

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

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

(k) 由長期干擾事故引發的風險

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

獨立核數師報告



致國泰航空有限公司成員
(於香港註冊成立的有限公司)

綜合財務報表審計報告

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第75至141頁的國泰航空有限公司及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合財務報表,此財務報表包括於二零二四年十二月三十一日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合其他全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表,以及綜合財務報表附註,包括重大會計政策信息和其他說明性信息。

我們認為,該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於二零二四年十二月三十一日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量,並已遵照香港《公司條例》妥為擬備。

意見基礎

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

關鍵審計事項

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

評估商譽的減值

請參閱會計政策第2和7項及綜合財務報表附註8

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
於二零二四年十二月三十一日，貴集團由業務合併產生的商譽的賬面值為港幣一百一十六億一千五百萬元。 在下列情況時，管理層需要對集團現金產生單位的賬面價值進行減值評估： - 當現金產生單位的賬面價值包括商譽時，須每年進行評估；及／或 - 當現金產生單位存在減值跡象時。 管理層通過將每個現金產生單位的賬面價值與其可收回金額互相比較來進行減值評估，可收回金額為其公允值減去出售成本和基於已折現現金流預測的使用價值中之較高者。已折現現金流預測的編制需要估計未來現金流量和折現率。 考慮到商譽的賬面值在綜合財務報表具重要性，且編製已折現現金流預測時需要估算未來現金流和折現率，涉及管理層運用重大判斷並可能存在偏頗，因此我們將商譽的減值評估列為關鍵審計事項。	我們用來評估商譽減值的審計程序包括以下各項： - 評核管理層識別現金產生單位並將資產分配至各現金產生單位以作減值評估的過程； - 評核管理層識別現金產生單位是否存在減值跡象的看法； - 評估管理層是否已根據當前的會計準則要求進行減值測試； - 與管理層會面及查閱董事局會議記錄和其他文件，了解貴集團最新的經營計劃； - 委聘畢馬威內部估值專家評核管理層的減值評估方法和重大假設，包括折現率； - 評估編備已折現現金流預測時採用的假設，包括預測的未來收支增長率及折現率； - 對已折現現金流預測中採用的主要假設（包括預測增長率和折現率）進行敏感度分析，評估是否有任何跡象顯示管理層在選擇這些假設時存有偏頗； - 對管理層估計的現金產生單位使用價值與集團的市值進行比較。

收益確認

請參閱會計政策第18和19項及綜合財務報表附註1和17

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
客運及貨運的銷售於提供相關運輸服務時確認為收益。於報告期末尚未提供相關運輸服務的銷售價值，根據未使用的權利進行調整並確認為合約負債。 貴集團備有精密的資訊科技系統，供追蹤每項銷售的服務提供點，以及追蹤貴集團常客獎勵計劃「亞洲萬里通」發出里數及其後兌換及使用里數的情況。 「亞洲萬里通」里數的獎勵價值計入合約負債。當會員乘搭貴集團航班而累積「亞洲萬里通」里數，或當貴集團向參與計劃的夥伴出售「亞洲萬里通」里數，便會產生此合約負債。當會員以「亞洲萬里通」里數進行兌換並獲提供有關貨物或服務時，合約負債會確認為收入。管理層根據單獨售價，在航班與會員通過「亞洲萬里通」計劃賺取的里數之間，分攤就可以賺取飛行里數的航班而收取的款項。管理層在估計「亞洲萬里通」的公允價值和棄用里數時需要作出判斷。 我們把收益確認列為關鍵審計事項，因為收益是貴集團的關鍵績效指標之一，而當中涉及複雜的資訊科技系統，以及需要在航班與「亞洲萬里通」授予會員的獎勵里數的金額之間分攤收益，兩者皆會因收益記入錯誤的會計期，或為符合目標或預算而遭到操控而產生固有風險。	我們用來評估收益確認的審計程序包括以下各項： • 評估管理層對貴集團負責規管收益確認的資訊科技系統的一般資訊科技控制和主要應用控制在設計、實施和營運上的成效，這包括接入控制、對程式變動的控制、不同系統之間的界面及對收益確認的主要手工內部控制； • 對收益執行細節測試程序； • 檢查與符合特定風險條件的會計分錄相關的文檔記錄； • 檢視管理層對「亞洲萬里通」里數的單獨售價和棄用里數的估計，以及在航班與會員通過「亞洲萬里通」計劃賺取的里數之間，對可以賺取飛行里數的航班收取之款項進行的分攤； • 查閱與「亞洲萬里通」主要合作夥伴訂立的主要合約條款和條件，以評估是否有任何條款和條件可能會影響「亞洲萬里通」的會計處理方法。

綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

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

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

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

董事就綜合財務報表須承擔的責任

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

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

審計委員會協助董事履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

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

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

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

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

- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 計劃和執行集團審計，以獲取關於集團內實體或業務單位財務信息的充足、適當的審計憑證，作為對集團財務報表形成意見的基礎。我們負責指導、監督和覆核就集團審計目的而執行的審計工作。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審計委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審計委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，為消除不利影響而採取的行動或防範措施。

從與審計委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是馬紹輝。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道十號

太子大廈八樓

二零二五年三月十二日

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	2024 美元百萬元	2023 美元百萬元
收益					
客運服務		68,589	61,437	8,793	7,876
貨運服務		27,417	25,606	3,515	3,283
其他服務及收回款項		8,365	7,442	1,073	954
收益總額		104,371	94,485	13,381	12,113
開支					
員工		(16,840)	(14,785)	(2,159)	(1,896)
機上服務及乘客開支		(4,175)	(3,026)	(535)	(388)
著陸、停泊及航線開支		(14,023)	(11,190)	(1,798)	(1,435)
燃油（包括對沖盈利）		(28,260)	(24,989)	(3,623)	(3,204)
飛機維修		(8,498)	(7,357)	(1,089)	(943)
飛機折舊及租金		(9,801)	(9,860)	(1,257)	(1,264)
其他折舊、攤銷及租金		(2,709)	(2,578)	(347)	(331)
其他		(6,888)	(7,701)	(883)	(986)
營業開支		(91,194)	(81,486)	(11,691)	(10,447)
未計非經常性項目的營業溢利		13,177	12,999	1,690	1,666
視作出售聯屬公司部分股份的盈利	2	578	1,929	74	247
減值撥回及其他盈利或支出淨額		173	197	22	26
營業溢利	3	13,928	15,125	1,786	1,939
財務支出		(3,897)	(3,961)	(500)	(507)
財務收入		841	1,228	108	157
財務支出淨額	4	(3,056)	(2,733)	(392)	(350)
應佔聯屬公司溢利／（虧損）		331	(1,534)	42	(197)
除稅前溢利		11,203	10,858	1,436	1,392
稅項	5	(1,315)	(1,068)	(169)	(137)
本年度溢利		9,888	9,790	1,267	1,255
本年度應佔溢利：					
國泰集團普通股股東		9,607	9,067	1,232	1,162
國泰集團優先股股東	20	281	722	35	93
非控股權益		—	1	—	—
本年度溢利		9,888	9,790	1,267	1,255
國泰集團股東應佔基本溢利*					
		9,137	7,663	1,171	982
每股普通股盈利					
基本	6	149.2仙	140.8仙	19.1仙	18.1仙
攤薄	6	133.2仙	125.8仙	17.1仙	16.1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）。

財務報表的編製及列述以公司功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。

第80頁至第131頁的附註及第132頁至第141頁的重大會計政策為此財務報表的一部分。

綜合其他全面收益表

截至二零二四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	2024 美元百萬元	2023 美元百萬元
本年度溢利		9,888	9,790	1,268	1,255
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	144	–
– 轉撥至損益的盈利	21	(708)	(1,326)	(91)	(170)
– 遞延稅項	14	(54)	121	(7)	16
應佔聯屬公司其他全面收益					
– 於年內確認		(220)	(252)	(28)	(32)
海外業務換算產生的滙兌差額					
– 於年內確認的虧損		(540)	(479)	(69)	(61)
– 視作出售部分股份時重新歸類至損益		54	(76)	7	(10)
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	(15)	21
– 長期服務金責任		5	(6)	1	(1)
– 遞延稅項	14	4	2	1	–
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)	(1)	–
本年度除稅後其他全面收益		(459)	(1,853)	(58)	(237)
本年度全面收益總額		9,429	7,937	1,210	1,018
應佔全面收益總額					
國泰集團普通股股東		9,148	7,214	1,174	925
國泰集團優先股股東	20	281	722	36	93
非控股權益		–	1	–	–
		9,429	7,937	1,210	1,018

財務報表的編製及列述以公司功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。

第80頁至第131頁的附註及第132頁至第141頁的重大會計政策為此財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

二零二四年十二月三十一日結算

	附註	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元	2024 美元百萬元	2023 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
物業、廠房及設備	7	116,457	116,088	14,930	14,883
無形資產	8	14,420	14,539	1,849	1,864
於聯屬公司的投資	9	16,371	16,046	2,099	2,057
其他長期應收款項及投資	10	3,598	3,608	461	463
遞延稅項資產	14	1,152	1,085	148	139
		151,998	151,366	19,487	19,406
計息負債	11	(56,849)	(57,771)	(7,288)	(7,407)
其他長期應付款項	12	(3,462)	(2,810)	(444)	(360)
其他長期合約負債	18	(197)	(252)	(25)	(33)
遞延稅項負債	14	(7,990)	(7,756)	(1,024)	(994)
		(68,498)	(68,589)	(8,781)	(8,794)
非流動資產淨值		83,500	82,777	10,706	10,612
流動資產及負債					
存貨		1,386	967	178	124
貿易及其他應收款項	15	7,326	6,252	939	801
流動資金	16	10,534	15,530	1,351	1,991
		19,246	22,749	2,468	2,916
計息負債	11	(11,626)	(10,523)	(1,492)	(1,349)
貿易及其他應付款項	17	(18,477)	(17,238)	(2,369)	(2,210)
合約負債	18	(18,365)	(15,223)	(2,354)	(1,951)
稅項		(1,771)	(2,509)	(227)	(322)
		(50,239)	(45,493)	(6,442)	(5,832)
流動負債淨額		(30,993)	(22,744)	(3,974)	(2,916)
資產總值減流動負債		121,005	128,622	15,513	16,490
資產淨值		52,507	60,033	6,732	7,696
資本及儲備					
股本	19	28,841	28,828	3,698	3,696
儲備	21	23,659	31,198	3,033	3,999
國泰集團股東應佔資金		52,500	60,026	6,731	7,695
非控股權益		7	7	1	1
股東權益總額		52,507	60,033	6,732	7,696

財務報表的編製及列述以公司功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。

第80頁至第131頁的附註及第132頁至第141頁的重大會計政策為此財務報表的一部分。

董事

賀以禮

香港，二零二五年三月十二日

董事

王小彬

綜合現金流量表

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	2024 美元百萬元	2023 美元百萬元
營業業務					
業務帶來的現金	22	28,257	32,148	3,623	4,122
已收利息		540	737	69	94
已付利息		(3,246)	(3,364)	(416)	(431)
已付稅項		(2,010)	(3,113)	(258)	(399)
來自營業業務的現金流入淨額		23,541	26,408	3,018	3,386
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	365	497
出售物業、廠房及設備所得款項		190	222	24	28
其他長期應收款項及投資減少／（增加）淨額		164	(57)	21	(7)
物業、廠房及設備及無形資產支出		(9,207)	(6,801)	(1,180)	(872)
已收股息		93	66	12	8
聯屬公司（借款）／還款		(170)	29	(22)	4
投資業務的現金流出淨額		(6,082)	(2,668)	(780)	(342)
融資業務					
新融資	11	13,112	4,654	1,681	596
借款及租賃付款的本金部分	11	(11,812)	(16,386)	(1,514)	(2,101)
租賃安排的首期現金利益		172	273	22	35
可轉換債券及認股權證回購	19	(7,029)	—	(901)	—
贖回優先股	19	(9,750)	(9,750)	(1,250)	(1,250)
已付股息 — 普通股	20	(4,056)	—	(520)	—
已付股息 — 優先股	20	(471)	(1,969)	(60)	(252)
融資業務的現金流出淨額		(19,834)	(23,178)	(2,542)	(2,972)
現金及視同庫存現金（減少）／增加淨額		(2,375)	562	(304)	72
於一月一日結算的現金及視同庫存現金		7,894	7,340	1,012	941
滙兌差額的影響		(75)	(8)	(10)	(1)
於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金	16	5,444	7,894	698	1,012

財務報表的編製及列述以公司功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。

第80頁至第131頁的附註及第132頁至第141頁的重大會計政策為此財務報表的一部分。

綜合股東權益變動表

截至二零二四年十二月三十一日止年度

國泰集團股東應佔部分										
	股本 港幣百萬元	優先股儲備 港幣百萬元	可轉換債券 儲備 港幣百萬元	保留溢利 港幣百萬元	投資重估 儲備 (不可回撥) 港幣百萬元	現金流量 對沖儲備 港幣百萬元	其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元	非控股權益 港幣百萬元	股東權益 總額 港幣百萬元
二零二四年一月一日的結餘	28,828	9,750	526	21,186	(159)	266	(371)	60,026	7	60,033
本年度溢利	-	-	-	9,888	-	-	-	9,888	-	9,888
其他全面收益	-	-	-	(110)	(5)	362	(706)	(459)	-	(459)
本年度全面收益總額	-	-	-	9,778	(5)	362	(706)	9,429	-	9,429
轉換可轉換債券	13	-	(1)	-	-	-	-	12	-	12
可轉換債券回購	-	-	(356)	-	-	-	(796)	(1,152)	-	(1,152)
贖回優先股	-	(9,750)	-	-	-	-	-	(9,750)	-	(9,750)
認股權證回購	-	-	-	-	-	-	(1,538)	(1,538)	-	(1,538)
二零二三年中期股息	-	-	-	(2,768)	-	-	-	(2,768)	-	(2,768)
二零二四年第一次 中期股息	-	-	-	(1,288)	-	-	-	(1,288)	-	(1,288)
已付股息 — 優先股	-	-	-	(471)	-	-	-	(471)	-	(471)
二零二四年十二月 三十一日的結餘	28,841	-	169	26,437	(164)	628	(3,411)	52,500	7	52,507
二零二三年一月一日的結餘	48,322	-	526	13,209	(157)	1,467	436	63,803	6	63,809
該年度溢利	-	-	-	9,789	-	-	-	9,789	1	9,790
其他全面收益	-	-	-	157	(2)	(1,201)	(807)	(1,853)	-	(1,853)
該年度全面收益總額	-	-	-	9,946	(2)	(1,201)	(807)	7,936	1	7,937
轉換可轉換債券	6	-	-	-	-	-	-	6	-	6
股本削減	(19,500)	19,500	-	-	-	-	-	-	-	-
贖回優先股	-	(9,750)	-	-	-	-	-	(9,750)	-	(9,750)
已付股息 — 優先股	-	-	-	(1,969)	-	-	-	(1,969)	-	(1,969)
二零二三年十二月 三十一日的結餘	28,828	9,750	526	21,186	(159)	266	(371)	60,026	7	60,033

第80頁至第131頁的附註及第132頁至第141頁的重大會計政策為此財務報表的一部分。

財務報表附註

損益及其他全面收益表

一般資料

國泰航空有限公司是一家於香港註冊成立的有限公司，其股份於香港聯合交易所有限公司上市。公司的管理及控制均在香港進行，其主要業務為營運定期航班服務。重要附屬公司、其主要業務與發行資本及重要聯屬公司的詳情列於第130頁至第131頁。

1. 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。

財務報表附註

損益及其他全面收益表

1. 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	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

* 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。

財務報表附註

損益及其他全面收益表

1. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

	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

按地域分部所作的資產淨值分析如下：

賺取收益的主要資產為於香港註冊並運用於集團整個環球航線網絡的機隊。管理層認為並無適合的基礎將該等資產及有關負債撥入各地域分部。因此，集團按地域劃分的資產分析不予披露。

2. 視作出售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。

財務報表附註

損益及其他全面收益表

3. 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)

4. 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：港幣一千七百萬元)。

財務報表附註

損益及其他全面收益表

5. 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（附註14）	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（見財務報表附註27(c)）。

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

有關遞延稅項的詳細資料載於財務報表附註14。

支柱二所得稅

集團須受經濟合作暨發展組織（「經合組織」）的全球反侵蝕稅基規則範本（「支柱二規則範本」）所規限，以進行全球最低稅制改革。澳洲已於二零二四年一月一日起實施支柱二規則範本，於截至二零二四年十二月三十一日止的年度並無額外稅務風險。除澳洲外，於二零二四年十二月三十一日前，在集團有營運業務且並無與香港簽訂避免雙重課稅協定的任何法域尚未頒佈或實質頒佈支柱二規則範本立法。集團經營業務的其他法域目前正在實施支柱二所得稅立法。因此，集團或須在該等法域繳納額外的支柱二所得稅。

根據目前的評估及量化，集團認為若新稅法於二零二四年實施，則風險並不重大。然而仍存在一定程度的不確定性，因為經合組織的支柱二包容性框架指出，即將就資產及僱員的實質性排除所得規定提供進一步指引。

集團在確認及披露與支柱二所得稅相關的遞延稅項資產及負債的資料時，已採用暫時性強制豁免。

財務報表附註

損益及其他全面收益表

6. 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19(a)及19(b)。

財務報表附註

財務狀況表

7. 物業、廠房及設備

	飛機及有關設備		其他設備		土地及樓宇		總額
	擁有 港幣百萬元	使用權 資產 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	使用權 資產 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	使用權 資產 港幣百萬元	
成本							
二零二四年一月一日的結餘	158,388	45,519	5,383	245	15,295	7,738	232,568
增購	7,806	1,421	271	29	253	137	9,917
出售	(843)	(1,988)	(90)	(46)	(22)	(111)	(3,100)
調撥	2,394	(2,394)	4	–	2	–	6
其他使用權資產調整	–	275	–	4	–	1,791	2,070
二零二四年十二月三十一日的結餘	167,745	42,833	5,568	232	15,528	9,555	241,461
二零二三年一月一日的結餘	139,032	58,524	5,339	259	15,206	7,505	225,865
增購	5,581	2,852	134	–	89	75	8,731
出售	(1,605)	(563)	(93)	(23)	–	(55)	(2,339)
調撥	15,380	(15,383)	3	–	–	–	–
其他使用權資產調整	–	89	–	9	–	213	311
二零二三年十二月三十一日的結餘	158,388	45,519	5,383	245	15,295	7,738	232,568
累積折舊及減值							
二零二四年一月一日的結餘	81,331	16,457	4,313	173	9,608	4,598	116,480
本年度折舊	6,873	3,034	198	33	605	720	11,463
出售	(648)	(1,988)	(82)	(46)	(21)	(108)	(2,893)
減值撥回	(46)	–	–	–	–	–	(46)
調撥	1,398	(1,398)	–	–	–	–	–
二零二四年十二月三十一日的結餘	88,908	16,105	4,429	160	10,192	5,210	125,004
二零二三年一月一日的結餘	68,246	21,444	4,217	157	9,004	3,942	107,010
該年度折舊	6,672	3,518	188	39	604	709	11,730
出售	(1,322)	(562)	(92)	(23)	–	(53)	(2,052)
減值撥回	(208)	–	–	–	–	–	(208)
調撥	7,943	(7,943)	–	–	–	–	–
二零二三年十二月三十一日的結餘	81,331	16,457	4,313	173	9,608	4,598	116,480
賬面淨值							
二零二四年十二月三十一日的結餘	78,837	26,728	1,139	72	5,336	4,345	116,457
二零二三年十二月三十一日的結餘	77,057	29,062	1,070	72	5,687	3,140	116,088

(a) 使用權資產

集團是租用若干飛機及有關設備、土地及樓宇及其他設備的承租人。未來的應付租款分別根據會計政策第6項及第10項於綜合財務狀況表中確認為使用權資產及租賃負債。

年內，使用權資產增加港幣十五億八千七百萬元（二零二三年：港幣二十九億二千七百萬元），當中大部分與租賃飛機付運有關。

有關租賃負債的到期分析以及租賃的現金流出及重大的非現金交易詳情，分別載於財務報表附註11及23。

財務報表附註

財務狀況表

7. 物業、廠房及設備 (續)

(i) 飛機及有關設備

集團已透過租賃合約取得飛機及有關設備的使用權。

集團於二零二四年十二月三十一日根據若干租賃合約持有二十九架飛機(二零二三年：二十八架)，該等合約列明相關資產的所有權於租賃期結束時將轉移至集團，或訂有集團會合理地確定行使的購買權。餘下的租約期限由五個月至十年不等。

集團於二零二四年十二月三十一日亦根據若干租賃合約持有四十一架飛機(二零二三年：四十六架)，該等租賃合約列明相關資產的所有權不會於租賃期結束時轉移至集團，或並未訂有集團會合理地確定行使的購買權。餘下的租賃期限由三個月至九年不等。

部分租金以固定方式計算，部分以浮動方式計算，一般與市場息率掛鈎。以固定及浮動方式計算的租款納入租賃負債的計量中。沒有其他不取決於指數或利率的可變租款。

若干租約訂明可於合約期滿時選擇延長租約一段時間。在可行情況下，集團致力在合約中訂明延期選擇權以增加營運的彈性。集團評估其是否合理地確定會選擇延期。如集團並非合理地確定會選擇延期，在延期期間的未來租款並不列入租賃負債的計量中。該等未來租款的潛在風險撮述如下：

	已確認租賃負債 (已貼現)		根據延期選擇權但不列入租賃負債 中的潛在未來應付租款(未貼現)	
	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
飛機及有關設備	23,850	26,146	3,558	4,375

(ii) 其他設備

集團根據若干租約租用其他設備，租用期由一年至五年不等。部分租賃訂明可選擇續約，並無租約訂有可變租款。

(iii) 持作自用租賃土地的所有權權益

集團持有若干租賃土地權益作為其航空相關設施的主要所在之處，供旗下航空公司及相關業務使用。集團是該等物業權益(包括相關土地的全部或部分不可分割部分)的註冊擁有人。集團已向其前註冊擁有人一筆過支付購買該等土地權益的付款，根據土地租賃條款毋須繼續付款，但按相關政府部門列明的應課稅差餉租值須付的款項除外，該等須向相關政府部門支付的款項不時改變。相關租約為期在二十三年內到期。

(iv) 供自用租賃物業

集團根據若干租約租用其他物業，租用期由一年至十年不等。部分租賃訂明可選擇續約，而部分租賃則訂有少量可變租款。

財務報表附註

財務狀況表

7. 物業、廠房及設備 (續)

- (b) 集團及公司向將於未來數年交付的飛機及有關設備製造商預付款項。於二零二四年十二月三十一日，在擁有的飛機及有關設備賬項內，包括集團已支付的預付款項港幣五十一億零七百萬元（二零二三年：港幣三十二億三千一百萬元）。此等預付款項不作折舊準備。
- (c) 提供貸款的租賃公司或其他提供信貸的機構已獲抵押，抵押品包括有關資產。詳情載於財務報表附註11。
- (d) 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）之前已作減值的飛機重投服務有關。

8. 無形資產

	商譽 港幣百萬元	電腦軟件 港幣百萬元	其他 港幣百萬元	無形資產 總額 港幣百萬元	預繳款項 港幣百萬元	無形資產及 相關預繳款項總額 港幣百萬元
成本						
二零二四年一月一日的結餘	11,654	9,082	39	20,775	30	20,805
增購	–	492	–	492	–	492
調撥	–	(6)	–	(6)	–	(6)
出售	–	(47)	–	(47)	–	(47)
二零二四年十二月三十一日的結餘	11,654	9,521	39	21,214	30	21,244
二零二三年一月一日的結餘	11,654	8,751	39	20,444	24	20,468
增購	–	334	–	334	6	340
出售	–	(3)	–	(3)	–	(3)
二零二三年十二月三十一日的結餘	11,654	9,082	39	20,775	30	20,805
累積攤銷及減值						
二零二四年一月一日的結餘	39	6,183	36	6,258	8	6,266
本年度攤銷	–	593	3	596	6	602
出售	–	(44)	–	(44)	–	(44)
二零二四年十二月三十一日的結餘	39	6,732	39	6,810	14	6,824
二零二三年一月一日的結餘	39	5,595	32	5,666	2	5,668
該年度攤銷	–	590	4	594	6	600
出售	–	(2)	–	(2)	–	(2)
二零二三年十二月三十一日的結餘	39	6,183	36	6,258	8	6,266
賬面淨值						
二零二四年十二月三十一日的結餘	11,615	2,789	–	14,404	16	14,420
二零二三年十二月三十一日的結餘	11,615	2,899	3	14,517	22	14,539

財務報表附註

財務狀況表

8. 無形資產 (續)

分配予集團各現金產生單位的商譽如下：

	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）的賬面值超過各現金產生單位各自的可收回金額。

財務報表附註

財務狀況表

9. 於聯屬公司的投資

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
應佔資產淨值		
– 香港及中國內地上市	7,673	7,472
– 中國內地上市	5,489	–
– 非上市	662	5,694
商譽	2,597	2,887
	16,421	16,053
減：減值虧損	(83)	(56)
	16,338	15,997
聯屬公司所欠借款	219	49
減：應佔收購後超出投資成本的虧損	(186)	–
	16,371	16,046

重大聯屬公司詳列於第131頁。

集團按國航及國貨航延遲三個月的賬目入賬。集團二零二四年的業績包括國航及國貨航截至二零二四年九月三十日止十二個月的業績。

(a) 國航

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

於二零二四年十二月三十一日結算，於聯屬公司國航（根據其在香港上市的股份市場報價）的股份市值為港幣一百三十五億六千四百萬元（二零二三年：港幣一百三十億一千一百萬元）。

國航被視為對集團具重大意義，集團應佔其截至二零二四年九月三十日止十二個月的資產及負債與業績撮述如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
聯屬公司下述賬項總額		
– 流動資產	42,929	42,370
– 非流動資產	323,644	330,401
– 流動負債	(160,370)	(124,440)
– 非流動負債	(165,812)	(206,527)
收益	179,067	132,282
來自持續營運的虧損	(2,107)	(12,727)
其他全面收益	146	(1,212)
全面收益總額	(1,961)	(13,939)
收自聯屬公司股息	–	–
調節至集團於聯屬公司的權益		
– 聯屬公司資產淨值總額	40,391	41,804
– 按實際權益計算集團應佔聯屬公司資產淨值 （二零二四年：百分之十五點零九；二零二三年：百分之十六點二六）	6,095	6,797
– 相互持股的影響及其他	1,578	675
– 商譽	2,597	2,887
	10,270	10,359

財務報表附註

財務狀況表

9. 於聯屬公司的投資 (續)

集團於二零二四年十二月三十一日持有國航二十六億三千四百萬股股份，即百分之十五點零九權益（二零二三年：二十六億三千四百萬股股份，即百分之十六點二六權益），透過於國航董事會的代表對國航有重大影響，因此國泰航空應佔國航業績作權益入賬。

(b) 國貨航

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

於二零二四年十二月三十一日結算，於聯屬公司國貨航（根據其在中國內地上市的股份市場報價）的股份市值為港幣二百五十一億三千八百萬元。

國貨航被視為對集團具重大意義，集團應佔其截至二零二四年九月三十日止十二個月的資產及負債與業績撮述如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
聯屬公司下述賬項總額		
– 流動資產	8,481	9,346
– 非流動資產	16,709	15,425
– 流動負債	(2,949)	(3,384)
– 非流動負債	(141)	(306)
收益	20,558	15,447
來自持續營運的溢利	1,717	1,170
其他全面收益	(2)	1
全面收益總額	1,715	1,171
收自聯屬公司股息	–	–
調節至集團於聯屬公司的權益		
– 聯屬公司資產淨值總額	22,100	21,081
– 按實際權益計算集團應佔聯屬公司資產淨值 （二零二四年：百分之二十一點三六；二零二三年：百分之二十四點零零）	4,721	5,059
– 其他	768	93
	5,489	5,152

集團於二零二四年十二月三十一日持有國貨航二十五億六千五百萬股股份，即百分之二十一點三六權益（二零二三年：二十五億六千五百萬股股份，即百分之二十四點零零權益），透過於國貨航董事會的代表對國貨航有重大影響，因此應佔國貨航業績作權益入賬。

(c) 其他聯屬公司

個別不具重大意義的聯屬公司的總體資料撮述如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
個別不具重大意義的聯屬公司賬面總值	612	535
集團應佔該等聯屬公司總額		
– 來自持續營運的（虧損）/ 溢利	(16)	155
– 其他全面收益	(22)	(14)
– 全面收益總額	(38)	141

財務報表附註

財務狀況表

10. 其他長期應收款項及投資

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
非上市股本投資		
– 被指定按公允值計入其他全面收益（不可回撥）	40	45
– 按公允值計入損益	830	782
按攤銷成本計量的其他長期應收款項	1,113	1,148
衍生財務資產 — 長期部分	124	45
退休福利資產（附註13(a)）	1,491	1,588
	3,598	3,608

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。

財務報表附註

財務狀況表

11. 計息負債 (續)

(a) 貸款及其他借款

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
銀行貸款		
– 有抵押	19,345	20,233
– 無抵押	6,260	500
其他借款		
– 有抵押	6,012	6,277
– 無抵押	8,980	12,285
	40,597	39,295
列於流動負債中須於一年內償還的款項	(7,423)	(5,719)
	33,174	33,576
償還如下：		
銀行貸款		
– 一年內	5,977	3,924
– 一年至兩年	5,257	5,704
– 兩年至五年	11,075	8,225
– 五年以上	3,296	2,880
	25,605	20,733
其他借款		
– 一年內	1,446	1,795
– 一年至兩年	7,664	1,452
– 兩年至五年	3,827	13,080
– 五年以上	2,055	2,235
	14,992	18,562
列於流動負債中須於一年內償還的款項	(7,423)	(5,719)
	33,174	33,576

於二零二四年十二月三十一日，飛機及有關設備港幣四百零七億六千三百萬元及土地及樓宇港幣十九億五千七百萬元（二零二三年：飛機及有關設備港幣四百七十五億六千二百萬元及土地及樓宇港幣二十億四千四百萬元）為有抵押貸款及其他借款作抵押。

貸款及其他借款最遲須於二零三五年償還（二零二三年：二零三五年）。

集團毋須於五年內全部償還的貸款及其他借款為港幣一百四十一億七千八百萬元（二零二三年：港幣一百五十一億四千五百萬元）。

除附註19及下文所披露外，公司或其任何附屬公司於兩個年度均並無購買、出售或贖回公司的上市債務證券。

於二零二四年十二月三十一日，集團有以資金及其他投資作配對的貸款總額為港幣一百八十一億五千七百萬元（二零二三年：港幣二百一十八億四千四百萬元）。因此，此等貸款及有關資金與有關支出和收入已於財務報表內作配對。

集團於二零二一年二月五日完成發行港幣六十七億四千萬元有擔保可轉換債券，利率為百分之二點七五，於二零二六年到期。該批債券可按每股港幣八點五七元的轉換價供持有人轉換最多786,464,410股公司普通股。該批債券列為複合金融工具入賬，包含負債及權益部分。

有關轉換及回購可轉換債券之詳情，請參閱附註19(b)。

於二零二四年十二月三十一日，負債部分的賬面值為港幣二十一億二千萬元（二零二三年：港幣六十四億七千六百萬元）。

財務報表附註

財務狀況表

11. 計息負債 (續)

截至二零二四年十二月三十一日止年度，已根據集團二十五億美元中期票據計劃進行下述交易：

- 集團發行港幣十八億二千五百萬元非上市票據及沒有發行任何上市票據（二零二三年：沒有發行任何上市或非上市票據）
- 集團已贖回港幣四億八千八百萬元及人民幣二億三千萬元（港幣二億五千三百萬元）非上市票據（二零二三年：贖回於新加坡交易所上市的一億七千五百萬新加坡元（港幣十億元）上市票據及港幣四億元非上市票據）。

(b) 租賃負債

集團須履行若干飛機及有關設備、其他設備及樓宇的租賃合約，租賃負債須於二零三四年底前不同日期償還。於本期及上一報告期結束時的將來應付租款與其賬面值間的差異分析如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
將來的應付款額	33,586	35,663
將來各期的利息支出	(5,708)	(6,664)
將來應付款額的現值	27,878	28,999
列於流動負債中須於一年內償還的款項	(4,203)	(4,804)
	23,675	24,195

將來應付款額的現值應支付如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
一年內	4,203	4,804
一年至兩年	3,572	3,793
兩年至五年	10,387	9,639
五年以上	9,716	10,763
	27,878	28,999

將來未貼現的應付款額列述如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
一年內	5,484	6,302
一年至兩年	4,577	4,944
兩年至五年	12,409	12,002
五年以上	11,116	12,415
	33,586	35,663

財務報表附註

財務狀況表

11. 計息負債 (續)

(c) 計息負債的對賬

	貸款及其他借款 港幣百萬元	租賃負債 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
二零二四年一月一日的結餘	39,295	28,999	68,294
來自融資現金流量的變動			
– 新融資	12,280	832	13,112
– 還款	(6,880)	(4,932)	(11,812)
其他變動			
– 滙兌盈利	(154)	(395)	(549)
– 新租賃引致的變動	–	1,196	1,196
– 更改租賃引致的變動	–	2,070	2,070
– 終止租賃引致的變動	–	(4)	(4)
– 可轉換債券回購	(4,463)	–	(4,463)
– 其他	519	112	631
二零二四年十二月三十一日的結餘	40,597	27,878	68,475
二零二三年一月一日的結餘	45,166	31,940	77,106
來自融資現金流量的變動			
– 新融資	3,348	1,306	4,654
– 還款	(9,693)	(6,693)	(16,386)
其他變動			
– 滙兌盈利	(25)	(243)	(268)
– 新租賃引致的變動	–	2,264	2,264
– 更改租賃引致的變動	–	311	311
– 終止租賃引致的變動	–	(2)	(2)
– 轉換債券	(6)	–	(6)
– 其他	505	116	621
二零二三年十二月三十一日的結餘	39,295	28,999	68,294

財務報表附註

財務狀況表

12. 其他長期應付款項

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
遞延負債	3,180	2,516
長期服務金責任 (附註13(c))	99	90
衍生財務負債 — 長期部分	183	204
	3,462	2,810

集團於兩個年度均無不符合作對沖會計處理的衍生財務負債。

集團已就回復租賃飛機至若干維修狀態以交還出租人而作出維修撥備港幣三十一億六千一百萬元 (二零二三年：港幣三十二億三千九百萬元)。年內的變動如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
一月一日的結餘	3,239	3,069
額外撥備	511	571
撥回	(188)	(81)
已用撥備	(401)	(320)
十二月三十一日的結餘	3,161	3,239
納入貿易及其他應付款項中預期於一年內動用的金額	(446)	(852)
納入上述遞延負債	2,715	2,387

13. 離職後福利

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

集團提供以下各主要計劃：

(a) 界定福利退休計劃

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

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

公司、國泰航空飲食服務 (香港) 有限公司 (「國泰餐飲」) 及雅潔洗衣有限公司 (「雅潔洗衣」) 為太古集團退休福利計劃的參與僱主，而香港機場地勤服務有限公司 (「香港機場地勤服務」) 則為國泰航空集團退休福利計劃的參與僱主，該等福利計劃提供辭職及退休福利予離職的員工，包括於一九九六年九月前加入公司的機艙服務員及於一九九七年六月前加入的其他本地聘用僱員。僱員毋須就該等計劃供款，全部福利所需款項由公司、國泰餐飲、雅潔洗衣及香港機場地勤服務支付。

財務報表附註

財務狀況表

13. 離職後福利 (續)

公司在香港以海外僱員條件於一九九三年四月前僱用的職員則有資格參加另一項計劃，即國泰航空退休計劃。此項計劃，職員及公司均須供款。

集團大部分計劃是保證按最終薪金一筆過支付的界定福利計劃。

界定福利退休計劃的供款按認可的獨立精算師所建議的供款率作出，目的是確保該等計劃能於負債到期時清償負債。香港主要計劃的供款率每年均作檢討，並在考慮計劃資產市值與過往服務累計負債現值間的差額後，持續參考精算估值方式釐定。香港的該等計劃每年由認可精算師估值作資金用途。

就香港的計劃披露的資料由一家獨立精算公司美世（香港）有限公司（「美世」）根據香港《職業退休計劃條例》的規定每三年製備的精算估值為基準。期間相關披露資料及估值由集團界定福利計劃的主要管理經理Cannon Trustees Limited每年更新。最近期為香港的計劃進行的估值由美世就截至二零二四年十二月三十一日止期間編製。

集團因推行其界定福利退休計劃而面對多項風險，其中最大的風險為市場風險。

市場風險可能引致虧損及盈利，並包括價格風險、息率風險及貨幣風險，以及僅影響個別投資或其發行人的因素或僅限於某個市場的風險。市場風險主要透過委託投資經理進行分散投資予以管理。投資經理受協議管轄，該等協議規定了投資的表現目標，有關目標是參考認可基準及接近此基準的預期模擬誤差而釐定。集團在香港的主要計劃的整體市場風險狀況由一個委員會每季進行監察。

於二零二四年十二月三十一日，信託管理基金持有的計劃資產佔集團的責任百分之一百四十一點三（二零二三年：百分之一百四十二點六）。

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
於損益確認的支出淨額：		
當期服務費用	114	125
利息收入淨額	(66)	(79)
計入員工成本的總額	48	46
計劃資產實際回報	375	625
	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
於綜合財務狀況表確認的資產淨值：		
已提撥責任現值	3,617	3,730
計劃資產公允值	(5,108)	(5,318)
退休福利資產（附註10）	(1,491)	(1,588)

財務報表附註

財務狀況表

13. 離職後福利 (續)

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
已提撥責任現值的變動如下：		
一月一日的結餘	3,730	3,900
重新計量：		
– 財務假設的變動產生的精算 (盈利) / 虧損	(82)	135
– 經驗虧損	386	52
本年度變動		
– 當期服務費用	114	125
– 利息支出	124	198
– 僱員供款	3	2
– 已付福利	(625)	(682)
– 調撥	(33)	–
十二月三十一日的結餘	3,617	3,730

界定福利責任的加權平均期限為五年 (二零二三年：七年)。

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
計劃資產公允值的變動如下：		
一月一日的結餘	5,318	5,323
本年度變動		
– 不包括利息收入的計劃資產回報	185	348
– 利息收入	190	277
– 僱員供款	3	2
– 僱主供款	70	50
– 已付福利	(625)	(682)
– 調撥	(33)	–
十二月三十一日的結餘	5,108	5,318

於二零二四年及二零二三年十二月三十一日止年度內並未錄得縮減收益 / 虧損。

年內計劃並無任何修訂。

	2024 港幣百萬元	%	2023 港幣百萬元	%
計劃資產公允值如下：				
股本證券				
– 亞太區	359	7	415	8
– 歐洲	199	4	239	4
– 美洲	743	14	754	14
– 新興市場	528	10	556	10
債券				
– 環球	1,512	30	1,334	26
– 新興市場	81	2	187	4
絕對回報基金	876	17	913	17
現金	810	16	920	17
	5,108	100	5,318	100

財務報表附註

財務狀況表

13. 離職後福利 (續)

於二零二四年十二月三十一日，百分之四十九的股本證券及百分之三十八的債券於活躍市場報價（二零二三年十二月三十一日（重列）：分別為百分之四十九及百分之三十八），其餘部分並不在活躍市場報價。

大部分計劃資產均投資於太古集團單位信託基金（「信託基金」）。信託基金共有三個子基金，資產按照個別各自的投資政策及目標投資於子基金。信託基金及子基金由一個委員會監察，該會每年開會四次。

信託基金的組成根據每一計劃的資產分配而定。每一計劃的資產分配以股本證券、債券及絕對回報基金組合為目標。

子基金內的資產由一個委員會委託多位具信譽的投資經理人管理。

供款是根據精算估值提出的建議計算。集團預期在二零二五年向該等計劃供款港幣八千一百萬元。

	2024	2023
重大精算假設（以加權平均數顯示）如下：		
貼現率	4.52%	4.36%
預期未來薪酬增加比率	2.62%	2.61%

界定福利責任對重大精算假設變動的敏感度列述如下，顯示精算假設出現百分之零點五的變動時，於二零二四年十二月三十一日結算的界定福利責任會（增加）/ 減少的幅度：

	增加0.5%		減少0.5%	
	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
貼現率	90	126	(96)	(133)
預期未來薪酬增加比率	(55)	(85)	54	84

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

(b) 界定供款退休計劃

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

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

按照該等計劃的條款，除公司的供款外，僱員可選擇按其月薪的零至百分之十供款。若僱員在指定歸屬期結束前退出計劃，將喪失集團代其作出的供款，而該等被沒收的供款可用以減低現有供款水平。年內所用的相關款額為港幣二千七百萬元（二零二三年：港幣四千四百萬元）。於二零二四年十二月三十一日可供未來作該用途的款額為港幣二百萬元（二零二三年：港幣四百萬元）。

財務報表附註

財務狀況表

13. 離職後福利 (續)

強制性公積金(「強積金」)計劃是根據強積金條例於二零零零年十二月設立的。如員工選擇加入強積金計劃，僱主及員工均須以僱員有關入息(以港幣三萬元為上限)的百分之五供款。員工可選擇高於最低供款額的自願供款。

就界定供款退休計劃記入損益的供款為港幣七億四千一百萬元(二零二三年：港幣五億八千七百萬元)。

(c) 長期服務金責任

根據《香港僱傭條例》，按連續性合約受僱滿五年的香港僱員在若干情況下可享有長期服務金。目前，集團並無任何獨立的融資安排以履行其長期服務金責任。

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

集團已按重大會計政策第15項所披露的方式對對沖機制及其取消進行會計處理。

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
一月一日的結餘	90	75
於其他全面收益確認的重新計量： 財務假設的變動產生的精算虧損	(5)	6
於損益確認的支出：		
當期服務費用	14	9
利息支出	3	2
僱主直接支付的福利	(3)	(2)
十二月三十一日的結餘	99	90

界定福利責任的加權平均期限為十一點八年(二零二三年：十一點五年)。

精算假設(以加權平均數顯示)如下：

	2024	2023
貼現率	3.6-3.8%	3.5-3.8%
未來薪酬增加	2.5-3.8%	2.5-3.3%
可抵銷強積金累算權益的預期投資回報	2.5-4.0%	2.5-4.0%

集團的長期服務金責任對此等精算假設並不敏感，因此並無呈列敏感度分析。

財務報表附註

財務狀況表

14. 遞延稅項

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
遞延稅項資產：		
– 撥備	(19)	(69)
– 稅項虧損	(6,676)	(4,917)
– 租賃負債	(1,138)	(1,172)
遞延稅項負債：		
– 稅項折舊大於會計折舊	8,552	5,786
– 於聯屬公司的投資	239	197
– 使用權資產	1,004	1,023
– 現金流量對沖	82	28
– 退休福利	114	125
就若干租賃安排撥備	4,680	5,670
	6,838	6,671

下列金額經適當對銷後釐定，於綜合財務狀況表中分項列述：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
於綜合財務狀況表確認的遞延稅項資產淨額	(1,152)	(1,085)
於綜合財務狀況表確認的遞延稅項負債淨額	7,990	7,756
	6,838	6,671

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
遞延稅項的變動如下：		
一月一日的結餘	6,671	6,983
本年度變動		
– 於損益支銷		
– 遞延稅項支銷（附註5）	1,107	959
– 營業開支	60	69
– 於其他全面收益支銷 /（記賬）		
– 轉撥至現金流量對沖儲備	54	(121)
– 轉撥至保留溢利	(4)	(2)
– 租賃安排的首期現金利益	172	273
列於流動負債稅項下就若干租賃安排撥備的當期部分	(1,222)	(1,490)
十二月三十一日的結餘	6,838	6,671

財務報表附註

財務狀況表

14. 遞延稅項 (續)

有關承前稅項虧損的遞延稅項資產，只會在相關稅項利益有可能透過未來應課稅溢利變現時才會確認。集團有港幣二百零四億五千二百萬元的未確認稅項虧損（二零二三年：港幣三百億元）可結轉抵銷未來應課稅溢利。此等數額分析如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
無到期日	20,435	21,032
二零二五年至二零三七年（二零二三年：二零二四年至二零三七年）到期	17	8,968
	20,452	30,000

就若干租賃安排撥出的撥備預計於二零二五年至二零三四年（二零二三年：二零二四年至二零三四年）如以下期間支付：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
一年至五年	3,539	3,796
五年至十年	1,007	1,661
十年後	134	213
	4,680	5,670

15. 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

財務報表附註

財務狀況表

15. 貿易及其他應收款項 (續)

年內有關貿易應收賬項的預期信貸虧損撥備變動如下：

	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

16. 流動資金

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
現金及視同庫存現金		
短期存款及銀行結存	5,444	7,894
其他流動資金		
存放時超過三個月期滿的短期存款	1,446	385
專業投資管理資金		
– 海外上市債務證券	3,257	7,208
– 銀行存款	384	38
其他流動投資		
– 海外上市債務證券	3	5
流動資金	10,534	15,530

其他流動投資包括已抵押作為部分長期融資安排的債務證券港幣三百萬元（二零二三年：港幣五百萬元）。此等安排規定必須在融資期內將該等存款及債務證券維持於指定水平。

集團可動用的無限制用途資金如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
流動資金	10,534	15,530
減：抵押作部分長期融資的金額		
– 海外上市債務證券	(3)	(5)
已承擔的未動用信貸	8,542	4,460
集團可動用的無限制用途流動資金	19,073	19,985

已承擔的未動用信貸可隨時動用，貨幣可為港幣或美元。

財務報表附註

財務狀況表

17. 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

財務報表附註

財務狀況表

18. 合約負債

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
非流動	197	252
流動	18,365	15,223
	18,562	15,475

集團於綜合財務狀況表確認下述合約負債：

		2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
客運收益、燃油及保險附加費	(a)	12,762	10,528
飛行獎勵計劃	(b)	5,768	4,839
貨運收益	(c)	32	108
		18,562	15,475

下表撮述年內確認計入年初合約負債的集團收益：

		2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
客運收益、燃油及保險附加費	(a)	8,435	5,987
貨運收益	(c)	108	163

- (a) 集團一般在乘客乘搭飛機前收取機票費用。未提供服務的客運銷售確認為合約負債，直至提供運輸服務為止。
- (b) 作為首次銷售交易一部分的計劃里數獎賞的價值作遞延處理，直至會員兌換計劃里數或計劃里數到期為止。計劃里數可於到期前兌換。計劃里數的到期日按賬戶活動決定，因此會員只要至少在任何十八個月期間內有任何類別的合資格活動，里數便不會過期。計劃里數合併滙集處理，不可獨立區分。因此，收益包含部分作為期初飛行獎勵計劃遞延收益結餘的計劃里數，以及於期內發出的里數。

飛行獎勵計劃的合約負債變動如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
一月一日的結餘	4,839	4,584
遞延收益 — 透過旅遊或售予聯營信用卡及其他業務夥伴發出的里數積分	3,928	3,684
確認收益 — 已兌換或過期里數積分	(2,999)	(3,429)
十二月三十一日的結餘	5,768	4,839

- (c) 集團從貨運客戶收取訂金，並於提供運輸服務時確認為收益。

財務報表附註

財務狀況表

19. 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11(a)及19(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19(a)）	-	-	195,000,000	19,500
減少	-	-	(97,500,000)	(9,750)
贖回（附註19(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。

財務報表附註

財務狀況表

19. 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。

20. 股息

- (a) 公司發行的累計優先股股息

優先股的股息按以下比率累計：

- (i) 自發行日（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

第二次中期股息將於二零二五年五月八日派發予於記錄日期（即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。

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。

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。

財務報表附註

財務狀況表

20. 股息 (續)

(c) 年內批准及派付上一財政年度應付普通股股東的股息

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
年內批准及派付上一財政年度的中期股息每股港幣零點四三元 (二零二三年：無)	2,768	—

21. 儲備

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
保留溢利	26,437	21,186
投資重估儲備 (不可回撥)	(164)	(159)
優先股儲備 (附註19(a))	—	9,750
現金流量對沖儲備	628	266
已發行可轉換債券的權益部分 (附註11(a))	169	526
其他	(3,411)	(371)
	23,659	31,198

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

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

集團的其他儲備包括由重估海外投資所帶來的滙兌虧損港幣五億八千萬元 (二零二三年：港幣九千四百萬元)、應佔聯屬公司其他負儲備港幣四億九千七百萬元 (二零二三年：港幣二億七千七百萬元)、回購認股權證及可轉換債券的權益部分分別港幣十五億三千八百萬元及港幣七億九千六百萬元。

由集團現金流量對沖儲備轉撥至損益賬項的盈利列述如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
收益	607	524
燃油	34	655
財務記賬淨額	64	109
其他開支	3	38
轉撥至損益的盈利淨額	708	1,326

集團現金流量對沖儲備預計將於下列年度當對沖交易影響損益時或確認相關資產時在損益內記入或轉撥至相關資產。

	總額 港幣百萬元
2025	218
2026	11
2027	241
2028	75
2029	83
	628

財務報表附註

財務狀況表

21. 儲備 (續)

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

公司	保留溢利 港幣百萬元	優先股儲備 港幣百萬元	可轉換債券 儲備 港幣百萬元	投資重估 儲備 (不可回撥) 港幣百萬元	現金流量 對沖儲備 港幣百萬元	其他儲備 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
二零二四年一月一日的結餘	27,267	9,750	526	(109)	266	—	37,700
本年度溢利	8,541	—	—	—	—	—	8,541
其他全面收益	(91)	—	—	—	362	—	271
本年度全面收益總額	8,450	—	—	—	362	—	8,812
轉換可轉換債券	—	—	(1)	—	—	—	(1)
可轉換債券回購	—	—	(356)	—	—	(796)	(1,152)
贖回優先股	—	(9,750)	—	—	—	—	(9,750)
認股權證回購	—	—	—	—	—	(1,538)	(1,538)
股息 — 普通股	(4,056)	—	—	—	—	—	(4,056)
股息 — 優先股	(471)	—	—	—	—	—	(471)
二零二四年十二月三十一日的結餘	31,190	—	169	(109)	628	(2,334)	29,544
二零二三年一月一日的結餘	18,929	—	526	(109)	1,468	—	20,814
該年度溢利	10,140	—	—	—	—	—	10,140
其他全面收益	167	—	—	—	(1,202)	—	(1,035)
該年度全面收益總額	10,307	—	—	—	(1,202)	—	9,105
自股本轉撥	—	9,750	—	—	—	—	9,750
股息 — 優先股	(1,969)	—	—	—	—	—	(1,969)
二零二三年十二月三十一日的結餘	27,267	9,750	526	(109)	266	—	37,700

根據香港《公司條例》(第622章)第6部的條文計算，公司於二零二四年十二月三十一日的可派發儲備為港幣三百一十一億九千萬元(二零二三年：港幣二百七十二億六千七百萬元)。

財務報表附註

現金流量表

22. 營業溢利調整至業務帶來的現金

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
營業溢利	13,928	15,125
物業、廠房及設備折舊	11,463	11,730
無形資產攤銷	596	594
物業、廠房及設備減值撥回	(46)	(208)
出售物業、廠房及設備的(盈利)/虧損淨額	(42)	33
出售無形資產的虧損	2	1
視作出售聯屬公司部分股份的盈利	(578)	(1,929)
按公允值計入損益的股本投資的公允值(盈利)/虧損	(48)	11
於聯屬公司的投資減值	27	–
可轉換債券回購的盈利	(106)	–
非上市股本投資股息收入	(68)	(58)
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	(443)	(375)
未計營運資金變動的業務帶來的現金	24,685	24,924
存貨(增加)/減少	(419)	170
貿易應收賬項及其他應收款項增加	(974)	(6)
欠聯屬公司及其他關連公司賬項淨額增加	397	53
貿易應付賬項、其他應付款項及遞延負債增加	1,803	5,515
合約負債增加	3,087	1,656
非營業性的應收及應付賬項變動	(322)	(164)
業務帶來的現金	28,257	32,148

23. 租賃現金流出總額

納入綜合現金流量表的租賃現金流出包括下列各項：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
納入營業現金流量	459	525
納入投資現金流量	385	658
納入融資現金流量	4,100	5,387
	4,944	6,570

租賃的重大非現金交易：

截至二零二四年十二月三十一日止年度，集團就物業、廠房及設備簽訂新的租賃合約，開始時的資本化總值為港幣十一億九千六百萬元（二零二三年：港幣二十二億六千四百萬元），當中大部分與租賃飛機付運有關。

財務報表附註

董事及僱員

24. 董事薪酬

(a) 根據香港《公司條例》第383(1)條及《公司（披露董事利益資料）規例》第2部披露的董事薪酬如下：

	現金			非現金					
	基本薪金 / 酬金 (附註i) 港幣千元	花紅 (與2023 年有關) 港幣千元	津貼及 福利 港幣千元	退休計劃 供款 港幣千元	計入 退休計劃 的花紅 港幣千元	其他福利 港幣千元	房屋福利 港幣千元	2024 總額 港幣千元	2023 總額 港幣千元
常務董事									
賀以禮	2,930	3,032	929	932	3,032	—	—	10,855	8,669
韓兆傑 (至二零二三年三月止)	—	2,187	—	—	—	—	—	2,187	8,407
林紹波	3,946	6,618	1,983	1,601	—	—	—	14,148	10,455
劉凱詩 (自二零二三年一月起)	3,120	2,673	1,872	251	39	2	—	7,957	5,434
麥皓雲 (自二零二三年四月起)	3,001	2,224	1,800	1,050	—	107	—	8,182	4,635
沈碧嘉	3,087	2,594	2,242	982	2,594	83	—	11,582	9,714
鄧健榮 (至二零二二年十二月止)	—	—	—	—	—	—	—	—	7,276
非常務董事									
白德利	—	—	—	—	—	—	—	—	—
馬崇賢	575	—	—	—	—	—	—	575	575
麥廣能 (自二零二三年一月起)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
孫玉權	575	—	—	—	—	—	—	575	575
施銘倫	—	—	—	—	—	—	—	—	—
施維新 (至二零二三年一月止)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
鄧健榮 (自二零二四年九月起)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
王明遠 (自二零二三年七月起)	575	—	—	—	—	—	—	575	254
肖烽	947	—	—	—	—	—	—	947	947
張卓平 (至二零二四年九月止)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
獨立非常務董事									
陳智思	709	—	—	—	—	—	—	709	695
鄭嘉麗 (自二零二四年五月起)	558	—	—	—	—	—	—	558	—
夏理遜 (至二零二四年五月止)	695	—	—	—	—	—	—	695	1,029
馬焜圖	1,029	—	—	—	—	—	—	1,029	1,029
王小彬 (自二零二四年五月起)	635	—	—	—	—	—	—	635	—
董立均 (至二零二四年五月止)	356	—	—	—	—	—	—	356	927
二零二四年總額	22,738	19,328	8,826	4,816	5,665	192	—	61,565	—
二零二三年總額	21,491	17,963	9,485	4,167	5,505	113	1,897	—	60,621

財務報表附註

董事及僱員

24. 董事薪酬 (續)

- (i) 獨立非常務董事以董事局及其委員會成員的身份收取酬金。常務董事收取薪金。由太古集團僱用的董事，上表所披露的薪酬為記入公司賬目的金額。
- (ii) 常務董事的酬金總額根據處理集團事務的時間計入集團開支中。
- (b) 截至二零二四年及二零二三年十二月三十一日，集團五名最高薪職員資料如下：

	2024	2023
職員數目：		
常務董事	4	4
高級職員	1	1
	5	5

其薪酬詳情如下：

	現金			非現金				總額 港幣千元
	基本薪金 港幣千元	花紅 港幣千元	津貼及 福利 港幣千元	退休計劃 供款 港幣千元	計入 退休計劃 的花紅 港幣千元	其他福利 港幣千元	房屋福利 港幣千元	
2024總額	15,245	18,154	9,688	5,290	5,626	394	–	54,397
2023總額	13,332	10,254	9,019	4,466	6,506	118	2,039	45,734

上述披露的花紅與上年度的服務有關。

上述常務董事及高級職員的薪酬範圍如下：

港幣	2024	2023
8,000,001 – 8,500,000	1	1
8,500,001 – 9,000,000	–	2
9,500,001 – 10,000,000	1	1
10,000,001 – 10,500,000	–	1
10,500,001 – 11,000,000	1	–
11,500,001 – 12,000,000	1	–
14,000,001 – 14,500,000	1	–
	5	5

財務報表附註

董事及僱員

25. 董事及僱員資料 — 公司

下表載列各職系的人數（包括於年內退休或辭職的員工）及其本年度的薪酬總額範圍：

港幣	2024			2023		
	董事	飛行人員	其他職員	董事	飛行人員	其他職員
0 – 1,000,000	14	12,216	9,691	11	8,414	8,798
1,000,001 – 1,500,000	1	461	629	2	561	367
1,500,001 – 2,000,000	–	626	172	–	586	170
2,000,001 – 2,500,000	1	413	107	–	252	36
2,500,001 – 3,000,000	–	255	31	–	231	20
3,000,001 – 3,500,000	–	215	15	–	112	14
3,500,001 – 4,000,000	–	82	6	–	37	5
4,000,001 – 4,500,000	–	31	2	–	26	3
4,500,001 – 5,000,000	–	40	5	1	24	4
5,000,001 – 5,500,000	–	24	2	1	6	–
5,500,001 – 6,000,000	–	6	1	–	2	–
6,000,001 – 6,500,000	–	4	–	–	–	–
7,000,001 – 7,500,000	–	–	1	1	–	–
7,500,001 – 8,000,000	1	–	–	–	–	–
8,000,001 – 8,500,000	1	–	–	1	–	1
8,500,001 – 9,000,000	–	–	–	1	–	1
9,500,001 – 10,000,000	–	–	1	1	–	–
10,000,001 – 10,500,000	–	–	–	1	–	–
10,500,001 – 11,000,000	1	–	–	–	–	–
11,500,001 – 12,000,000	1	–	–	–	–	–
14,000,001 – 14,500,000	1	–	–	–	–	–
	21	14,373	10,663	20	10,251	9,419

財務報表附註

關連交易

26. 關連交易

(a) 集團與聯屬公司及其他關連人士透過正常業務途徑以商業條件進行的重大交易摘要如下：

	2024		2023	
	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元
收益	135	18	214	7
飛機維修	(1,231)	(2,369)	(1,149)	(1,896)
其他營業開支	(464)	(575)	(266)	(528)
股息收入	25	66	8	57
財務收入	5	—	5	—
已購入固定資產	—	—	5	—
租款	(1)	(50)	(1)	(49)

其他關連人士是指由對集團有重大影響力的公司所控制的公司。

- (i) 集團因租用若干租賃物業以儲存發動機及存貨而向集團一關連人士簽訂四項於兩個月至四年內到期的租約。於二零二四年十二月三十一日的每月租金為港幣四百萬元（二零二三年：港幣四百萬元），金額是參照該關連人士向第三方所收租金而釐定。截至二零二四年十二月三十一日止年度，已支付港幣四千九百萬的租款（二零二三年：港幣四千九百萬）。於二零二四年十二月三十一日的使用權資產及租賃負債結餘分別為港幣八千九百萬元及港幣一億零一百萬元（二零二三年：港幣一億二千八百萬元及港幣一億四千三百萬元）。

租款包括於下文附註26(a)(ii)的持續關連交易中。

- (ii) 持續關連交易

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

港機

根據與港機訂立的港機二零二二年框架協議，集團就飛機維修及相關服務向港機集團支付及收取費用。該等交易構成持續關連交易。截至二零二四年十二月三十一日止年度，已付／應付港機集團的金額合共港幣三十五億元（二零二三年：港幣三十億三千三百萬元）。截至二零二四年十二月三十一日止年度，已收／應收港機集團的金額合共港幣一千五百萬元（二零二三年：港幣一億四千一百萬元）。

白德利因身為港機的董事，於港機二零二二年框架協議中存在利益關係。

國航

根據於二零零八年六月二十六日與國航訂立的國航框架協議，就集團（作為一方）與國航集團（作為另一方）之間進行的交易，包括營運航空客運的聯營安排、代碼共享安排、聯運安排、飛機租賃、飛行常客計劃、提供航空膳食、地勤支援及工程服務，以及其他按國航框架協議約定提供的服務和其他約定進行的交易，集團向國航集團支付及收取費用。該等交易構成持續關連交易。截至二零二四年十二月三十一日止年度，已付／應付國航集團的金額合共港幣三億六千九百萬元（二零二三年：港幣一億七千四百萬元）；而截至二零二四年十二月三十一日止年度，已收／應收國航集團的金額則合共港幣一億一千萬元（二零二三年：港幣七千四百萬元）。

賀以禮、馬崇賢、孫玉權、肖烽及王明遠因身為國航的董事或僱員，於國航框架協議中存在利益關係。

財務報表附註

關連交易

26. 關連交易（續）

香港太古集團

公司與香港太古集團訂有服務協議（「香港太古集團服務協議」）。根據香港太古集團服務協議，集團向香港太古集團支付服務費及成本，以獲得提供服務。服務費將每年支付，以集團未計稅項、聯屬公司業績、非控股權益及出售物業、廠房及設備的損益前的溢利的百分之二點五計算。該等交易構成持續關連交易。截至二零二四年十二月三十一日止年度，已付／應付的服務費為港幣二億五千八百萬元（二零二三年：港幣二億五千八百萬元）。

賀以禮、白德利、林紹波、麥廣能、沈碧嘉、施銘倫及鄧健榮現為太古集團董事及／或僱員，在香港太古集團服務協議中存在利益關係。麥廣能及施銘倫亦因身為太古集團的股東、董事及僱員而存在此利益關係。張卓平在二零二四年九月一日辭任生效前，因身為太古集團的董事而存在利益關係。

中國飛機服務

根據於二零二四年四月二十六日訂立的中國飛機服務框架協議項下的書面協議，集團向中國飛機服務支付費用，以獲得提供外勤維修服務、基地維修服務、物料及工具供應、倉儲設施及若干飛機維修支援服務。該等交易構成持續關連交易。截至二零二四年十二月三十一日止年度，已付／應付中國飛機服務的金額合共港幣二億二千九百萬元（二零二三年：港幣一億三千萬元）。

王明遠、馬崇賢、孫玉權現為中國航空集團有限公司（「中航集團公司」，持有中國飛機服務百分之三十以上權益的中航有限的控股公司）董事，在中航集團公司任職，在中國飛機服務框架協議中存在重大利益關係。

國貨航

根據於二零二四年十二月三十一日與國貨航訂立的國貨航框架協議，就集團在與國貨航集團成員的日常業務中提供及取得的貨運空間銷售的代理服務安排、地面代理服務、軟件服務、貨運聯營安排及服務、租賃服務及其他支援服務，集團向國貨航集團支付及收取費用。該等交易構成持續關連交易。截至二零二四年十二月三十一日止年度，已付／應付國貨航集團的金額合共港幣四千萬元（二零二三年：港幣三千九百萬元）；而截至二零二四年十二月三十一日止年度，已收／應收國貨航集團的金額則合共港幣一千一百萬元（二零二三年：港幣一千三百萬元）。

林紹波、鄧健榮及肖烽因身為國貨航的董事，及馬崇賢、孫玉權及王明遠因身為國航（國貨航的聯繫人）的董事或僱員，在國貨航框架協議中存在利益關係。

- (b) 於二零二四年十二月三十一日結算的應收及應付聯屬公司及其他關連公司的款項，載於財務報表附註15及17。該等結餘來自正常業務途徑，並不附帶利息及沒有固定償還條款。
- (c) 公司為一家聯屬公司在二零二四年十二月三十一日的銀行借款融資所提供的擔保於財務報表附註27(b)披露。
- (d) 除關乎股權的交易（如「董事局報告」及「企業管治報告」所披露）外，與董事並無重大交易。董事的薪酬於財務報表附註24披露。

財務報表附註

補充資料

27. 資本承擔及或有事項

(a) 截至年底尚有已批准但未在財務報表中撥備的資本承擔如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
已批准並已訂約		
– 飛機及有關設備	95,966	65,358
– 其他	718	30
已批准但未訂約		
– 飛機及有關設備	18,429	6,725
– 其他	841	366
	115,954	72,479

(b) 截至年底尚有履約及財務擔保如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
聯屬公司	206	206

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

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

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

歐洲委員會於二零一零年十一月就其貨物空運調查結果發出裁決，其中指出公司及多家國際貨運航空公司就貨運附加費水平達成協議，但該等協議觸犯歐洲競爭法。歐洲委員會向公司徵收罰款五千七百一十二萬歐羅。然而，普通法院於二零一五年十二月撤銷歐洲委員會對公司的裁決及罰款，公司已於二零一六年二月獲退回五千七百一十二萬歐羅的罰款。歐洲委員會於二零一七年三月對公司及涉案的其他航空公司發出新的裁決，向公司同樣徵收五千七百一十二萬歐羅罰款，公司已於二零一七年六月支付該罰款。公司就此項裁決向普通法院提出上訴，而普通法院於二零二二年三月三十日撤銷部分裁決，公司於二零二二年六月獲退回部分罰款，即一千萬歐羅。公司於二零二二年六月初向歐洲法院提出上訴，預計歐洲法院將於二零二五年上半年內作出最終裁決。

公司於多個國家，包括德國、荷蘭及挪威多宗民事索償（包括集體訴訟及第三者分擔申索）中被起訴，該等訴訟指稱公司的貨物空運業務觸犯當地的競爭法。公司已委聘律師，目前正就該等訴訟作出抗辯。

28. 財務風險管理

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

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

(a) 信貸風險

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

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

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

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

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

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

公司於報告日並無重大的信貸集中風險。最大的信貸風險為綜合財務狀況表中各項財務資產（包括衍生金融工具）的賬面值及財務報表附註27(b)中所披露的擔保額。於二零二四年十二月三十一日結算，就所授信貸條款所收的抵押品及擔保的總值合共港幣四億五千七百萬元（二零二三年：港幣四億二千四百萬元）。

年內就貿易應收賬項作出預期信貸虧損撥備的變動於財務報表附註15列述。

(b) 流動資金風險

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

集團將以賺取的現金流及信貸額度下的可動用融資，於其承諾的合約期限提供資金。

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

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

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

集團於報告期末持有流動資金（財務報表附註16）港幣一百零五億三千四百萬元（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。

(i) 財務安排

集團於報告期末持有以下流動資金及未動用信貸：

	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（附註16）	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。

(ii) 財務負債的還款期限

未貼現的財務負債的還款期限概述如下：

	2024				
	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	(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)
	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)

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

(c) 市場風險

(i) 外匯風險

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

對沖外匯風險

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

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
貨幣衍生工具合約 — 轉出貨幣		
人民幣	5,969	3,934
澳元	1,604	1,381
歐羅	1,292	1,671
英鎊	1,160	904
加幣	854	578
印度盧比	754	892
新台幣	714	960
印尼盾	433	438
日圓	415	461
其他貨幣	943	1,021
外幣借款		
日圓	1,189	1,817
人民幣	—	253
跨貨幣息率掉期 — 轉入貨幣		
美元	(5,048)	(5,076)
	2024	2023
	資產 港幣百萬元	負債 港幣百萬元
	資產 港幣百萬元	負債 港幣百萬元
現金流量對沖		
貨幣衍生工具合約賬面值	522	(1)
公允值對沖		
跨貨幣息率掉期賬面值	21	(50)

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

貨幣衍生工具資產列入綜合財務狀況表的「其他長期應收款項及投資」(附註10)及「貿易及其他應收款項」(附註15)賬項，而貨幣衍生工具負債則列入綜合財務狀況表的「其他長期應付款項」(附註12)及「貿易及其他應付款項」(附註17)賬項。

外幣借款被指定作為對沖工具，用以對沖預期進行的銷售交易，該等借款將於未來五年(二零二三年：六年)到期。

集團使用貨幣期貨合約管理預期集團極可能進行的外幣銷售交易而產生的滙率變動。貨幣期貨合約的到期日為報告日後少於兩年(二零二三年：兩年)，相關外幣與美元之間的加權平均遠期滙率如下：

	2024 美元兌	2023 美元兌
人民幣	7.01	6.91
澳元	1.51	1.49
歐羅	0.91	0.91
英鎊	0.78	0.80
加幣	1.36	1.34
印度盧比	85.94	84.62
新台幣	30.95	29.69
印尼盾	16,123.05	15,480.09
日圓	144.06	130.63

集團指定貨幣期貨合約作為現金流量對沖集團極可能進行的預期銷售交易的對沖工具，並不將貨幣期貨合約的遠期及現貨元素分開，而是將整體貨幣期貨合約指定於對沖關係中。

集團使用跨貨幣息率掉期管理港幣與美元之間因美元中期票據而產生的滙率變動。跨貨幣息率掉期的到期日為報告日後少於兩年(二零二三年：三年)，港幣與美元之間的加權平均遠期滙率如下：

	2024 美元兌	2023 美元兌
港幣	7.82	7.82

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

現金流對沖方面，集團採用1:1的對沖比率，並確定外幣借款及貨幣衍生工具合約，與基於其貨幣類別、貨幣金額及各自現金流量的時間而認為極有可能進行的預期銷售交易之間存在經濟關係。公允值對沖方面，集團採用1:1的對沖比率，並確定美元中期票據的公允值變動與跨貨幣息率掉期之間存在經濟關係。

該等對沖關係失效的主要來源如下：

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

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

下表提供外匯風險的對沖儲備對賬，並顯示對沖關係的有效性：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
一月一日的結餘	541	716
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	1,038	333
重新歸類至損益的金額*	(607)	(524)
相關稅項	(57)	16
十二月三十一日的結餘**	915	541
年內衍生金融工具公允值變動	1,038	333
於損益確認的對沖失效部分	—	—
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	1,038	333

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

** 於二零二四年十二月三十一日，集團來自停止對沖的對沖儲備為零（二零二三年：扣除遞延稅項為港幣二千二百萬元）。

貨幣風險

二零二四年及二零二三年於集團財務報表中，於報告期末以實體功能貨幣以外貨幣計值的財務資產或負債產生滙兌風險的外幣主要為美元、歐羅、澳元、新加坡元、人民幣及日圓。

於報告日該等貨幣的有關確認資產及負債風險如下：

	2024					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	澳元 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
集團						
聯屬公司所欠借款	186	—	—	—	—	—
貿易應收賬項及其他應收款項	3,542	245	150	33	798	193
流動資金	8,527	54	114	43	205	58
貸款及其他借款	(23,624)	—	—	—	—	(108)
租賃負債	(19,936)	(40)	(36)	(19)	(80)	(2,161)
貿易應付賬項及其他應付款項	(5,471)	(244)	(120)	(47)	(328)	(110)
風險淨額	(36,776)	15	108	10	595	(2,128)
	2023					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	澳元 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
集團						
貿易應收賬項及其他應收款項	3,295	250	144	41	691	137
流動資金	14,006	58	47	34	218	30
貸款及其他借款	(26,863)	—	—	—	(252)	(199)
租賃負債	(21,656)	(48)	(43)	(14)	(82)	(2,793)
貿易應付賬項及其他應付款項	(5,258)	(260)	(174)	(59)	(415)	(109)
風險淨額	(36,476)	—	(26)	2	160	(2,934)

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

對外匯風險的敏感度分析

假如港幣兌下列貨幣於報告日升值百分之五，將使損益及其他股東權益部分出現下述變動，這代表於報告期末以實體功能貨幣以外貨幣計值的財務資產及負債的換算及於報告日貨幣衍生工具的公允值變動。這個分析假設所有其他可變因素（尤其是息率）均維持不變。有關分析按二零二三年的相同基準進行。

	2024	
	損益的 增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元	其他股東權益部分 的增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元
美元 *	1,956	(627)
歐羅	-	1,043
澳元	(5)	1,266
新加坡元	-	254
人民幣	(27)	4,885
日圓	48	393
增加淨額	1,972	7,214

	2023	
	損益的 增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元	其他股東權益部分 的增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元
美元 *	1,903	(532)
歐羅	(10)	1,461
澳元	(3)	1,215
新加坡元	1	282
人民幣	(26)	3,348
日圓	56	471
增加淨額	1,921	6,245

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

(ii) 息率風險

集團承受的息率風險主要來自長期借款。我們使用息率掉期使固定利率與浮動利率的比例適當配合，以符合集團的政策。我們對可變利率金融工具進行敏感度分析，來衡量息率風險。

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

對沖息率風險

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

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
名義值		
美元	1,710	2,823
賬面值		
資產	25	77
負債	(2)	(11)

息率掉期資產列入綜合財務狀況表的「其他長期應收款項及投資」(附註10)及「貿易及其他應收款項」(附註15)賬項，而息率掉期負債則列入綜合財務狀況表的「其他長期應付款項」(附註12)及「貿易及其他應付款項」(附註17)賬項。

掉期將於未來三年間(二零二三年：四年)到期，符合相關財務負債的到期期限，其固定掉期利率介乎百分之二點六九至百分之四點二二(二零二三年：百分之二點六九至百分之四點二二)。

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

這些對沖關係失效的主要來源，是交易對方和集團本身信貸風險對掉期公允值的影響並未反映於息率變動導致的對沖現金流量公允值中，以及掉期和借貸的重新定價日期的差異。集團認為該失效並不重大。

下表提供就息率風險作出的對沖儲備對賬，並顯示對沖關係的有效性：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
一月一日的結餘	43	118
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	33	26
重新歸類至損益的金額*	(64)	(109)
相關稅項	3	8
十二月三十一日的結餘**	15	43
年內衍生工具的公允值變動	33	26
於損益確認的對沖失效部分	—	—
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	33	26

* 重新歸類至損益的金額確認於綜合損益表的「財務支出」賬項。

** 對沖儲備的全部結餘與持續對沖有關。

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

息率組合

於報告日，帶息金融工具的息率組合如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
固定利率工具		
一家聯屬公司所欠借款	29	45
貸款及其他借款	(14,509)	(18,064)
租賃負債	(14,134)	(14,550)
息率及跨貨幣息率掉期	(1,758)	(3,058)
風險淨額	(30,372)	(35,627)
	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
可變利率工具		
一家聯屬公司所欠借款	186	—
流動資金	10,534	15,530
貸款及其他借款	(26,088)	(21,231)
租賃負債	(13,744)	(14,449)
息率及跨貨幣息率掉期	1,710	3,047
風險淨額	(27,402)	(17,103)

對息率風險的敏感度分析

假如息率於報告日上升二十五個基點，將使損益減少及其他股東權益部分增加下述金額，代表於報告日息率掉期的公允值變動，以及可變利率金融工具的財務支出淨額增加。這個分析假設所有其他可變因素（尤其是滙率）均維持不變。有關分析按二零二三年的相同基準進行。

	2024		2023	
	損益 減少淨額 港幣百萬元	其他 股東權益部分 增加淨額 港幣百萬元	損益 減少淨額 港幣百萬元	其他 股東權益部分 增加淨額 港幣百萬元
可變利率工具	(58)	43	(46)	(5)

(iii) 燃油價格風險

航油佔集團營業開支的主要部分，集團業績受航油價格波動相當大的影響。集團的政策是透過對沖某個百分比的預計耗油量，來減低所承受的航油價格風險。集團使用在經濟學上相等於期貨合約的原油掉期以達致想要的對沖持倉。

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

對沖燃油價格風險

下表詳列被指定作現金流量對沖於報告期末集團極可能進行的預期燃油採購交易的原油期貨合約：

		2024	2023
名義值	桶 (百萬)	20.8	16.5
賬面值			
資產	港幣百萬元	62	88
負債	港幣百萬元	(398)	(443)

原油期貨合約資產列入綜合財務狀況表的「其他長期應收款項及投資」(附註10) 及「貿易及其他應收款項」(附註15) 賬項，而原油期貨合約負債則列入綜合財務狀況表的「其他長期應付款項」(附註12) 及「貿易及其他應付款項」(附註17) 賬項。

原油期貨合約的到期期限由報告日起計少於兩年 (二零二三年：兩年)，加權平均行使價 (布蘭特，美元 / 桶) 如下：

	2024 美元 / 桶	2023 美元 / 桶
一年內	75.22	78.92
一年至兩年	72.50	75.46

航油採購價格風險包括原油價格風險部分，即使原油並非指明為任何合約安排的一部分。集團認為原油部分是航油價格的一個可單獨識別及可靠計量的組成部分。因此，原油期貨合約被指定為對沖極可能進行的預期燃油採購交易的原油風險部分。

集團致力僅對沖原油價格風險部分，所採用的對沖比率為1:1。該等對沖關係失效的主要來源，是交易對方和集團本身信貸風險對原油期貨合約公允值的影響，該影響並未反映於原油價格變動導致的對沖現金流量公允值中。

下表提供燃油價格風險的對沖儲備對賬，並顯示對沖關係的有效性：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
一月一日的結餘	(318)	633
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	53	(355)
重新歸類至損益的金額*	(37)	(693)
相關稅項	-	97
十二月三十一日的結餘**	(302)	(318)
年內衍生工具的公允值變動	53	(355)
於損益確認的對沖失效部分	-	-
於其他全面收益確認的現金流量對沖有效部分	53	(355)

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

** 對沖儲備的全部結餘與持續對沖有關。

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

對燃油價格風險的敏感度分析

假如原油價格於報告日增加／(減少) 百分之五，應對其他股東權益部分造成下表所示的變動，即於報告日原油期貨合約公允值的變動。這個分析假設其他所有可變因素均維持不變，有關分析按二零二三年的相同基準進行。

	2024	2023
	其他股東權益部分的 增加／(減少) 淨額 港幣百萬元	其他股東權益部分的 增加／(減少) 淨額 港幣百萬元
原油價格上升百分之五	498	434
原油價格下降百分之五	(498)	(434)

(d) 非按公允值列賬的財務資產及負債的公允值

集團按成本或攤銷成本列賬的金融工具賬面值與其於二零二四年及二零二三年十二月三十一日的公允值沒有重大分別，但下列金融工具除外，該等金融工具的賬面值及公允值如下：

	2024		2023	
	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元
貸款及其他借款	(40,597)	(42,396)	(39,295)	(41,138)

此等金融工具的公允值是使用可觀察的市場數據為所有重要輸入值的估值方法計量。最重大的輸入值是市場息率。

(e) 按公允值列賬的金融工具

下表根據《香港財務報告準則》第13號「公允值計量」，列示按公允值計量的金融工具於二零二四年十二月三十一日的賬面值。該準則界定三個公允價值級別，而每種金融工具則完全基於對計量其公允價值具有重大意義的最低級別輸入值來分類。第一級所包括的金融工具，其公允值僅以相同資產或負債在活躍市場中的未經調整報價計量。第二級所包括的金融工具，其公允值是按對資產或負債直接或間接可觀察的輸入值計量。採用的輸入值並非於第一級內的報價。公允值是根據莊家的報價或以可觀察的市場數據為所有重要輸入值的現金流量貼現估值方法釐定。最重要的輸入值為市場息率、滙率及燃油價格。第三級所包括的金融工具，其公允值按照現金流量貼現估值方法計量，此方法所使用的重要輸入值並非基於可觀察的市場數據。

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

	2024				2023			
	第一級 港幣百萬元	第二級 港幣百萬元	第三級 港幣百萬元	總額 港幣百萬元	第一級 港幣百萬元	第二級 港幣百萬元	第三級 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
經常性公允值計量								
資產								
按公允值列賬的非上市								
股本投資	-	-	870	870	-	-	827	827
流動資金								
- 專業投資管理資金	-	3,257	-	3,257	-	7,208	-	7,208
- 其他流動投資	-	3	-	3	-	5	-	5
衍生財務資產	-	629	-	629	-	298	-	298
	-	3,889	870	4,759	-	7,511	827	8,338
負債								
衍生財務負債	-	(460)	-	(460)	-	(626)	-	(626)
	-	(460)	-	(460)	-	(626)	-	(626)

並沒有公允值於第一級和第二級類別之間調撥，或公允值調撥至或調撥出第三級類別。

第三級的非上市股本投資以現金流量貼現估值方法釐定公允值。貼現率是用於計量公允值的重要不可觀察輸入值。於二零二四年及二零二三年十二月三十一日，有關使用重要不可觀察輸入值計量公允值（第三級）的資訊列述如下：

重大不可觀察輸入值	不可觀察輸入值的範疇	不可觀察輸入值 與公允值的關係	可能出現的 合理變動	對公允值的 (負面)/ 正面影響 (港幣百萬元)
非上市股本投資				
貼現率	2024: 8.0-11.0% (2023: 8.3-11.0%)	貼現率越高，公允值越低	2024: +/- 0.5% (2023: +/- 0.5%)	2024: (30)/33 (2023: (23)/25)

年內採用第三級公允值計量的結餘變動如下：

	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元
按公允值列賬的非上市股本投資		
一月一日的結餘	827	840
年內於其他全面收益確認的未變現虧損	(5)	(2)
年內於損益確認的公允值盈利/(虧損)	48	(11)
十二月三十一日的結餘	870	827

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

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

財務報表附註

補充資料

28. 財務風險管理 (續)

(f) 抵銷財務資產及財務負債

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

下表說明在交易對手相同下金融工具的淨額：

	2024		
	於財務狀況表呈列的 財務資產 / (負債) 金額 港幣百萬元	未於財務狀況表 對銷的金融工具 港幣百萬元	淨額 港幣百萬元
集團			
衍生財務資產	629	(169)	460
衍生財務負債	(460)	169	(291)
	169	—	169

	2023		
	於財務狀況表呈列的 財務資產 / (負債) 金額 港幣百萬元	未於財務狀況表 對銷的金融工具 港幣百萬元	淨額 港幣百萬元
集團			
衍生財務資產	298	(235)	63
衍生財務負債	(626)	235	(391)
	(328)	—	(328)

29. 資本風險管理

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

集團認為債務淨額股份比例及經調整債務淨額股份比例（撇除不含資產轉讓元素的租賃）乃衡量資本風險管理的主要基準。借款淨額的計算方法載於財務報表附註11。經調整借款淨額、債務淨額股份比例及經調整債務淨額股份比例載於財務報表的財務及營業撮要章節，以往十年的債務淨額股份比例則載於年度報告書第152頁及第153頁。集團的策略是維持經調整債務淨額股份比例在其債務契約所定的二點零倍以內。

集團並不受外在資本要求限制。

截至二零二四年十二月三十一日止年度，有關管理集團資本風險的目標、政策或程序並無重大改變。

財務報表附註

補充資料

30. 公司層面的財務狀況表

	附註	2024 港幣百萬元	2023 港幣百萬元	2024 美元百萬元	2023 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
物業、廠房及設備		100,746	100,074	12,916	12,830
無形資產		10,264	10,394	1,316	1,332
於附屬公司的投資		19,162	26,867	2,457	3,444
於聯屬公司的投資		10,506	10,505	1,347	1,347
其他長期應收款項及投資		2,957	2,773	379	356
		143,635	150,613	18,415	19,309
計息負債		(51,662)	(50,570)	(6,623)	(6,483)
其他長期應付款項		(1,807)	(1,498)	(232)	(192)
其他長期合約負債		(197)	(252)	(25)	(32)
遞延稅項負債		(7,536)	(7,335)	(966)	(941)
		(61,202)	(59,655)	(7,846)	(7,648)
非流動資產淨值		82,433	90,958	10,569	11,661
流動資產及負債					
存貨		1,353	924	173	118
貿易及其他應收款項		6,540	5,591	838	717
流動資金		10,369	8,012	1,329	1,027
		18,262	14,527	2,340	1,862
計息負債		(8,920)	(9,252)	(1,144)	(1,186)
貿易及其他應付款項		(14,847)	(13,671)	(1,903)	(1,753)
合約負債		(17,209)	(14,095)	(2,206)	(1,807)
稅項		(1,334)	(1,939)	(171)	(248)
		(42,310)	(38,957)	(5,424)	(4,994)
流動負債淨額		(24,048)	(24,430)	(3,084)	(3,132)
資產總值減流動負債		119,587	126,183	15,331	16,177
資產淨值		58,385	66,528	7,485	8,529
資本及儲備					
股本	19	28,841	28,828	3,698	3,696
儲備	21	29,544	37,700	3,787	4,833
股東權益總額		58,385	66,528	7,485	8,529

財務報表的編製及列述以功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。

董事

賀以禮

香港，二零二五年三月十二日

董事

王小彬

重大附屬公司及聯屬公司

二零二四年十二月三十一日結算

附屬公司

	公司註冊 / 成立及營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率	已發行及繳足股本 及債務證券
香港華民航空有限公司	香港	貨運航空公司	100	1,000,000股
Airline Property Limited	香港	物業投資	100	2股
Airline Stores Property Limited	香港	物業投資	100	2股
Airline Training Property Limited	香港	物業投資	100	2股
亞洲萬里通有限公司	香港	旅遊獎勵計劃	100	2股
國泰假期有限公司	香港	經營旅行團	100	40,000股
Cathay Pacific Aircraft Leasing (H.K.) Limited	香港	飛機融資服務	100	1股
Cathay Pacific Aircraft Services Limited	馬恩島	飛機收購服務	100	10,000股，每股1美元
國泰航空飲食服務（香港）有限公司	香港	航空飲食服務	100	600股
Cathay Pacific Finance Limited	香港	飛機融資服務	100	1股
Cathay Pacific Finance III Limited	開曼群島	財務服務	100	1股，每股1美元，及未償還本金總額為港幣二十一億六千四百萬元、利率為百分之二點七五的有擔保可轉換債券
Cathay Pacific MTN Financing (HK) Limited	香港	財務服務	100	1股，及港幣十八億二千五百萬元及六億五千萬美元已發行及未償還中期票據
國泰航空服務有限公司	香港	貨運站	100	1股
Connaught Network Services Private Limited	印度	信息處理	100*	90,000股
廣州國泰信息處理有限公司	中華人民共和國	信息處理	100*	註冊資本港幣8,000,000元（外商獨資企業）
香港機場地勤服務有限公司	香港	飛機停機坪服務	100	100股
Hong Kong Aviation and Airport Services Limited	香港	物業投資	100*	2股
香港快運航空有限公司	香港	營運定期航班	100	1,000,000股
雅潔洗衣有限公司	香港	洗衣及乾洗服務	100	3,700股

重大附屬公司及聯屬公司指對集團業績或資產有重大影響的公司。

除另有註明外，所有股份為普通股。

* 股份由附屬公司持有。

重大附屬公司及聯屬公司

聯屬公司

	公司註冊／成立 及營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率
中國國際貨運航空股份有限公司	中華人民共和國	貨運航空公司	21.36*
中國國際航空股份有限公司	中華人民共和國	航空公司	15.09

* 股份由附屬公司持有。

重大會計政策

1. 會計基準

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

除若干財務資產及負債以及離職後福利使用公允值入賬外（見下述會計政策第9、10、11、12及15項），各賬目以歷史成本為計量基準。

按照財務報告準則編製各財務報表，管理層須作若干重要會計預算及假設，該等重要會計預算及假設會影響財務報表內的無形資產、於聯屬公司的重大影響、合約負債的公允值、離職後福利責任及稅項的數額。我們按管理層對未來事故所作的合理預期，持續評估該等重要會計預算及假設。有關該等重要會計預算及假設的詳情，分別於財務報表附註7、8、9、28(e)、13及14披露。

香港會計師公會已頒佈下述於集團本會計期的《香港財務報告準則》修訂本。

- 《香港財務報告準則》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。

2. 綜合賬基準

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

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

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

當出售附屬或聯屬公司時，盈利或虧損的計算會包括商譽。

在綜合財務狀況表的非控股權益包括外間股東在附屬公司資產淨值中所佔的比例，並列作股東權益的一部分。在綜合損益表及綜合其他全面收益表中，非控股權益被披露作本年度溢利或虧損及全面收益總額分配。來自非控股權益持有人的借款根據會計政策第10項於綜合財務狀況表呈列為財務負債。

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

3. 聯屬公司

聯屬公司即集團在其股本中持有重大長期權益並可對其作出重要影響的非附屬公司。

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

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

4. 外幣

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

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

除下述者外，外幣伸算為港元所產生的滙兌差額，均反映於損益中：

- (a) 如下述會計政策第9、10及11項所述，以外幣結算的財務資產及負債的未變現滙兌差額，如根據《香港財務報告準則》第9號「金融工具」界定為有效的現金流量對沖工具，則計入股東權益變動表的其他全面收益並分別累計於股東權益。該等滙兌差額將在對沖項目影響損益時包括在同期的損益中，作為對沖項目的調整。
- (b) 於海外附屬及聯屬公司的投資淨值（包括集團內部的權益性結餘）及相關長期負債的未變現滙兌差額皆計入股東權益變動表的其他全面收益並分別累計於股東權益。

5. 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備按成本減累積折舊及減值列賬。

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

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

飛機	按二十三至二十九年折舊至無剩餘價值或成本的百分之一或預期可變現價值兩者中較低的剩餘價值
飛機產品	按五至十年折舊至無剩餘價值
其他設備	按三至二十五年折舊至無剩餘價值
樓宇	按官批租地的租賃期折舊至無剩餘價值

5. 物業、廠房及設備 (續)

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

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

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

6. 租賃資產

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

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

(a) 作為承租人

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

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

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

倘租賃已資本化，租賃負債按以下租款的現值作首次確認：

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

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

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

6. 租賃資產 (續)

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

倘租賃已資本化，已確認的使用權資產首次按成本值計量，包括：

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

使用權資產其後按成本減累計折舊及減值虧損列賬，概述於會計政策第5項。

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

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

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

(b) 作為出租人

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

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

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

7. 無形資產

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

電腦軟件牌照及其他產生經濟效益的開支經資本化為無形資產的一部分，並按直線法攤銷。電腦軟件牌照及其他開支的可用年期為四年至十五年。

8. 其他非流動資產減值

於各報告日期，集團審閱其非財務資產（存貨及遞延稅項資產除外）的賬面值，以確定是否存在任何減值跡象。倘存在任何此類跡象，則估計資產的可收回金額。商譽每年進行減值測試。

在進行減值測試時，資產會被歸類為最小的資產組別，該資產組別從持續使用中產生的現金流入很大程度上獨立於其他資產或現金產生單位的現金流入。業務合併所產生的商譽會分配至預期可受惠於合併協同效益的現金產生單位或現金產生單位組別。

資產或現金產生單位的可收回金額為其使用價值與公允值減出售成本兩者中的較高者。使用價值以估計未來現金流量為基礎，使用稅前貼現率貼現至現值，該貼現率反映當前市場對資金時間價值及資產或現金產生單位特有風險的評估。

若資產或現金產生單位的賬面值超出其可收回金額，則確認減值虧損。減值虧損在損益中確認。減值虧損首先分配以減少分配至現金產生單位的任何商譽的賬面值，然後按比例減少現金產生單位內其他資產的賬面值。

商譽的減值虧損不會撥回。對於其他資產，在所產生的賬面值不超過在未確認減值虧損時扣除折舊或攤銷後原應釐定的賬面值的情況下，方會撥回減值虧損。

9. 財務資產

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

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

有關衍生財務資產的會計政策於會計政策第11項概述。

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

集團持有的非股本投資歸類為下述計量類別的其中一項：

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

9. 財務資產（續）

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

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

預期信貸虧損

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

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

預期信貸虧損的計量

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

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

預期信貸虧損是按下述基準的其中一項計量：

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

貿易應收賬項虧損撥備一般以相等於全期預期信貸虧損的金額計量。貿易應收賬項的預期信貸虧損是使用基於集團過往的信貸虧損經驗作出的撥備矩陣估算，但須根據適用於債務人的特定因素及於報告日對當前及預期一般經濟狀況的評估予以調整。至於其他所有金融工具，集團按相等於十二個月的預期信貸虧損確認虧損撥備，除非自首次確認後金融工具的信貸風險顯著增加，在此情況下，虧損撥備按相等於全期預期信貸虧損的金額計量。

集團以金融工具於報告日的違約風險評估對比首次確認日的評估，藉此評估金融工具的信貸風險是否自首次確認後顯著增加。作出重新評估時，集團是在借款人不可能向集團全數償還其信貸責任而集團亦不採取如變現抵押品（如持有任何抵押品）等行動時，視作發生違約事件。集團所考慮的資料重量亦重質，並且是合理和有根據，包括可以無須花費過多成本或勞力而取得的過往經驗和前瞻性資料。

9. 財務資產 (續)

具體而言，在評估信貸風險是否在首次確認後顯著增加時會考慮下述資料：

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

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

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

撤銷政策

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

撤銷後收回的金融工具，在產生收回款項的會計期於損益中確認，列為減值撥回。

10. 財務負債

貸款及其他借款、租賃負債與貿易及其他應付款項按攤銷成本列賬。

凡以資金及其他投資作配對的長期貸款，有關的貸款及存款（及其所產生的收入及支出）已化作淨額，以反映此等安排在整體上的商業效果。此淨額計算的安排乃基於有可依法強制執行的權利對銷貸款及存款，且集團亦有意以淨額清償或同時變現存款及償付貸款。

衍生財務負債的會計政策於會計政策第11項概述。

財務負債於已訂約的財務承擔產生時確認或消失時撤銷確認。

於財務負債項下產生的利息支出採用實際息率法計算及確認。

11. 衍生金融工具

根據集團的風險管理政策，衍生金融工具僅用於管理匯率、息率及航油價格波動帶來的風險，集團並不持有或發行衍生金融工具作自營買賣用途。

所有衍生金融工具以公允值在財務狀況表內確認。

現金流量對沖

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

11. 衍生金融工具 (續)

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

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

公允值對沖

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

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

12. 公允值的計量

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

13. 優先股股本

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

14. 認股權證

發行的認股權證符合「固定對固定」標準，因此作為無其後重新計量公允值的股本權益工具入賬。在行使認股權證後，因此而發行的普通股股份以額外股本入賬。

15. 離職後福利

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

界定福利計劃及長期服務金責任的退休福利成本採用預計單位貸記法估值。根據此方法，提供退休福利的成本記入綜合損益表及綜合其他全面收益表中，從而將經常成本在僱員的服務年期分攤。

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

當計劃的福利改變或計劃遭縮減時，有關僱員過往服務的福利改變部分的當前服務成本或因縮減計劃帶來的損益，會在計劃修訂或縮減發生時和相關的重組成本或終止福利獲確認時（以較早者為準）於損益中確認為開支。

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

對於界定供款計劃，集團的供款即時記入該供款相關財政期的損益中。

16. 遞延稅項

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

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

此外，就若干租賃協議收取的首期現金利益，亦已就承擔支付未來稅務的責任撥備。

集團分別就租賃負債及使用權資產確認遞延稅項資產及遞延稅項負債。

17. 存貨

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

18. 收益認算

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

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

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

未提供服務的客運銷售價值於財務狀況表中確認為合約負債，預計於提供運輸服務後的十二個月內確認為客運服務收益。

合約成本

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

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

19. 常客計劃

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

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

20. 政府支援

在集團獲得合理保證將會收到政府支援及將符合其附帶條件後，有關支援會被確認。

支援收入以來自其他服務的收益及收回款項列示。

成本豁免或成本減省的披露已於相關的成本類別化為淨額，並在與其擬補償的成本相符所需的期間內於損益確認。

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

21. 維修及大修成本

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

22. 撥備及或有負債

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

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

23. 虧損合約

集團因履行合約義務而出現不可避免的成本，而有關成本超過預期從合約中得到的經濟利益，則有關合約為虧損合約。有關虧損合約的撥備乃按終止合約的預期成本與履行合約的成本淨額兩者之較低者的現值計量。履行合約的成本包括履行該合約的增量成本以及直接與履行該合約有關的其他成本分配。

24. 關連人士

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

25. 可轉換債券

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

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

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

業務統計數字

		2024	2023
綜合損益賬摘要		港幣百萬元	
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		104,371	94,485
營業開支		(91,194)	(81,486)
未計非經常性項目的營業盈利 / (虧損)		13,177	12,999
出售投資溢利		—	—
視作出售聯屬公司部分股份的盈利		578	1,929
企業重組成本		—	—
撥回 / (減值) 及其他盈利或支出淨額		173	197
財務支出淨額		(3,056)	(2,733)
應佔聯屬公司溢利 / (虧損)		331	(1,534)
除稅前溢利 / (虧損)		11,203	10,858
稅項		(1,315)	(1,068)
本年度溢利 / (虧損)		9,888	9,790
應佔			
國泰集團普通股股東		9,607	9,067
國泰集團優先股股東		281	722
非控股權益		—	1
本年度溢利 / (虧損)		9,888	9,790
派付普通股股東的股息		4,056	—
綜合財務狀況表摘要		港幣百萬元	
物業、廠房及設備及無形資產		130,877	130,627
長期應收款項及投資		19,969	19,654
借款		(68,475)	(68,294)
流動資金減銀行透支		10,534	15,530
借款淨額		(57,941)	(52,764)
流動負債淨額 (不包括流動資金、銀行透支及借款的流動部分)		(29,901)	(27,751)
其他長期應付款項及長期合約負債		(3,659)	(3,062)
遞延稅項		(6,838)	(6,671)
資產淨值		52,507	60,033
資金來源：			
國泰集團普通股股東應佔資金*		52,500	50,085
國泰集團優先股股東應佔資金		—	9,941
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
每股普通股			
普通股股東資金	港元	8.15	7.78
EBITDA	港元	4.09	4.03
溢利 / (虧損) / 盈利 – 基本	港仙	149.2	140.8
– 攤薄	港仙	133.2	125.8
股息	港元	0.69	0.43
比率			
邊際利潤 / (虧損)	%	9.5	10.4
已動用資本回報	%	11.6	10.6
股息倍數	倍數	2.2	3.3
現金利息倍數	倍數	10.4	12.2
債務總額股份比例	倍數	1.30	1.14
債務淨額股份比例	倍數	1.10	0.88
經調整債務淨額股份比例 (撇除不含資產轉讓元素的租賃)**	倍數	0.90	0.69

* 普通股股東應佔資金是在相關報告期的十二月三十一日扣除優先股儲備 (二零二二年：股本) 及優先股股東應佔未付累計股息後得出。

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

業務統計數字

2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
14,333	4,357	11,950	73,985	73,119	66,408	66,926	73,047
30,554	35,814	27,890	23,810	28,316	23,903	20,063	23,122
6,149	5,416	7,094	9,178	9,625	6,973	5,762	6,173
51,036	45,587	46,934	106,973	111,060	97,284	92,751	102,342
(47,565)	(46,037)	(58,639)	(103,646)	(107,465)	(99,563)	(93,276)	(95,678)
3,471	(450)	(11,705)	3,327	3,595	(2,279)	(525)	6,664
–	–	–	–	–	586	–	–
–	210	–	114	–	244	–	–
–	(385)	(2,383)	–	–	–	–	–
–	(818)	(4,056)	–	–	–	–	–
(2,909)	(2,629)	(2,895)	(2,939)	(2,114)	(1,761)	(1,301)	(1,164)
(6,677)	(1,985)	(1,282)	1,643	1,762	2,630	2,049	1,965
(6,115)	(6,057)	(22,321)	2,145	3,243	(580)	223	7,465
(507)	531	674	(454)	(466)	(308)	(497)	(1,157)
(6,622)	(5,526)	(21,647)	1,691	2,777	(888)	(274)	6,308
(7,237)	(6,123)	(21,876)	1,691	2,345	(1,259)	(575)	6,000
614	596	228	–	–	–	–	–
1	1	1	–	432	371	301	308
(6,622)	(5,526)	(21,647)	1,691	2,777	(888)	(274)	6,308
–	–	–	(1,495)	(590)	–	(1,259)	(2,046)
133,655	139,025	146,986	155,265	128,298	122,403	117,390	111,158
19,789	27,859	29,394	30,878	31,585	32,212	27,902	27,947
(77,106)	(89,854)	(93,129)	(97,260)**	(73,877)	(78,394)	(70,169)	(63,105)
18,277	19,284	19,341	14,864	15,296	19,094	20,290	20,647
(58,829)	(70,570)	(73,788)	(82,396)**	(58,581)	(59,300)	(49,879)	(42,458)
(20,700)	(11,172)	(14,249)	(23,690)	(20,329)	(18,649)	(21,727)	(23,961)
(3,123)	(3,919)	(4,210)	(4,806)	(4,649)	(3,502)	(7,517)	(15,838)
(6,983)	(8,974)	(10,872)	(12,475)	(12,385)	(11,892)	(10,643)	(8,781)
63,809	72,249	73,261	62,776	63,939	61,272	55,526	48,067
42,865	51,920	53,529	62,773	63,936	61,101	55,365	47,927
20,938	20,324	19,728	–	–	–	–	–
63,803	72,244	73,257	62,773	63,936	61,101	55,365	47,927
6	5	4	3	3	171	161	140
63,809	72,249	73,261	62,776	63,939	61,272	55,526	48,067
6.66	8.07	8.32	15.96	16.25	15.53	14.07	12.18
1.40	1.45	(0.97)	4.91	3.85	2.68	2.56	4.45
(112.4)	(95.1)	(424.3)	39.1	54.2	(29.1)	(13.3)	138.7
(112.4)	(95.1)	(424.3)	39.1	54.2	(29.1)	(13.3)	138.7
–	–	–	0.18	0.30	0.05	0.05	0.53
(13.0)	(12.1)	(46.1)	1.6	2.1	(1.3)	(0.6)	5.9
(2.8)	(2.0)	(12.8)	3.5	4.0	0.8	1.0	8.0
–	–	–	2.4	2.0	(6.4)	(2.9)	2.9
9.3	6.2	(5.3)	6.5	10.4	4.9	9.1	25.5
1.21	1.24	1.27	1.55	1.16	1.28	1.27	1.32
0.92	0.98	1.01	1.31**	0.92	0.97	0.90	0.89
0.71	0.75	0.75	0.99	0.92	0.97	0.90	0.89

附註：

- (1) 集團自二零一九年一月一日起採納《香港財務報告準則》第16號，並已改變有關承租人的會計政策。根據所選的過渡方法，集團調整於二零一九年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第16號的累計影響。二零一九年以前的比較資料按有關年度的政策列述，不予重列。
- (2) 集團自二零一八年一月一日起採納《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號，並已改變有關金融工具及收益認算的會計政策。根據所選的過渡方法，集團調整於二零一八年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號的累計影響。二零一八年以前的比較資料按有關年度的政策列述，不予重列。
- (3) 集團根據於二零二三年七月發出香港會計師公會有關取消強制性公積金（「強積金」）與長期服務金（「長期服務金」）對沖機制的會計影響的指引，就其長期服務金責任更改其會計政策。透過確認集團長期服務金責任的追加調整，已自二零二二年六月起追溯適用該政策。更改政策對立法變動前的較早期間並無任何影響。已重列二零二二年的比較資料。

業務統計數字

		2024	2023
公司業務概要 (截至二零二零年十二月三十一日及之前的年度包括國泰港龍航空)			
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬位	24,836	21,225
收入噸千米數 (「收入噸千米」)	百萬位	17,362	15,090
每僱員的可用噸千米	千位	1,081	1,165
飛行千米數	百萬位	428	344
飛行小時數	千小時	611	492
啟航次數	千位	114	90
定期航班航線網長度	百萬米	491	491
年底目的地數目	目的地	242	241
年底職員數目	數目	22,949	18,211
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬位	111,789	85,607
收入乘客千米數 (「收入乘客千米」)	百萬位	93,016	73,342
收入乘客運載人次	千位	22,827	17,985
收入運載率	%	75.0	77.3
乘客運載率	%	83.2	85.7
運載超額行李	噸	4,083	4,337
航班準時表現 (客運)	%	72.9	76.2
運載貨物	千噸	1,532	1,381
收入貨物噸千米數 (「收入貨物噸千米」)	百萬位	8,503	8,099
貨物運載率	%	59.9	62.0
飛機平均使用量			
	每日時數		
A320-200		—	—
A321-200		—	—
A321-200neo		6.9	3.8
A330-300		6.2	4.8
A340-300		—	—
A350-900		11.2	9.6
A350-1000		13.3	13.4
747-400		—	—
777-200/300		4.7	2.8
777-300ER		10.8	7.1
747-400F/BCF/ERF/8F 貨機		12.7	13.2
機隊平均使用量		9.4	7.7
機隊資料			
公司 (及國泰港龍航空於二零二零年十二月三十一日)			
A320-200		—	—
A321-200		—	2
A321-200neo		16	12
A330-300		43	43
A340-300		—	—
A350-900		30	30
A350-1000		18	18
747-400		—	—
777-200		—	—
777-300		17	17
777-300ER		36	39
747-400F 貨機		—	—
747-400BCF 貨機		—	—
747-400ERF 貨機		6	6
747-8F 貨機		14	14
總數		180	181
由國泰港龍航空營運的飛機 (附註1) :			
A320-200		—	—
A321-200		—	—
A330-300		—	—
總數		—	—

附註：

(1) 國泰港龍航空餘下的飛機已轉移至公司及香港快運。

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

業務統計數字

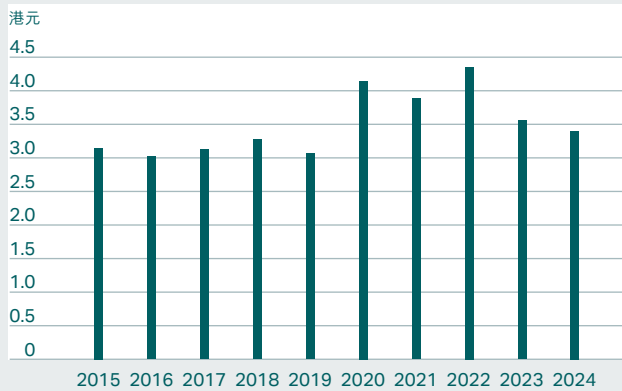
2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
10,100	11,354	14,620	33,077	32,387	31,439	30,462	30,048
7,190	8,615	10,220	24,090	24,543	23,679	22,418	22,220
614	679	752	1,256	1,217	1,208	1,142	1,120
147	175	226	618	611	596	579	576
212	237	304	880	877	857	826	823
42	42	55	175	177	175	172	173
490	504	622	670	715	653	636	620
255	255	255	255	232	200	182	179
16,462	16,721	19,452	27,342	26,623	26,029	26,674	26,833
20,056	13,228	34,609	163,244	155,362	150,138	146,086	142,680
14,764	4,120	20,079	134,397	130,630	126,663	123,478	122,330
2,804	717	4,631	35,233	35,468	34,820	34,323	34,065
71.6	68.4	67.7	77.4	79.6	79.7	79.5	79.9
73.6	31.1	58.0	82.3	84.1	84.4	84.5	85.7
2,343	607	563	2,179	2,329	2,449	2,471	2,596
80.1	86.2	86.7	76.3	72.7	71.2	72.1	64.7
1,154	1,333	1,332	2,022	2,152	2,056	1,854	1,798
5,774	8,220	8,309	11,311	12,122	11,633	10,675	10,586
70.6	81.4	73.3	64.4	68.8	67.8	64.4	64.2
—	—	1.2	8.9	8.8	9.3	9.3	9.4
0.5	—	1.1	9.1	10.1	9.4	9.4	9.8
0.8	0.3	—	—	—	—	—	—
1.4	1.1	2.3	9.8	10.4	10.7	11.4	12.1
—	—	—	—	—	3.8	8.3	8.5
2.6	4.0	3.9	14.6	15.0	14.1	12.7	—
10.1	10.3	10.2	14.6	12.6	—	—	—
—	—	—	—	—	—	5.2	5.7
0.4	0.1	1.3	8.0	8.6	8.8	9.4	8.6
1.8	2.1	3.7	14.9	15.6	16.0	16.0	15.9
10.4	12.3	13.1	12.4	12.8	12.5	11.7	11.9
3.3	3.4	4.3	11.9	12.3	12.3	12.2	12.2
4	7	11	—	—	—	—	—
3	5	7	—	—	—	—	—
7	5	2	—	—	—	—	—
43	51	51	29	33	37	41	42
—	—	—	—	—	—	4	7
28	28	27	24	22	22	10	—
18	15	13	12	8	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	1	4	5	5	5
17	17	17	17	14	12	12	12
41	45	51	51	52	53	53	53
—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	1	1	—	1	1
6	6	6	6	6	6	6	6
14	14	14	14	14	14	14	13
181	193	199	155	154	149	146	146
—	—	—	15	15	15	15	15
—	—	—	8	8	8	8	8
—	—	—	25	25	24	20	19
—	—	—	48	48	47	43	42

附註：

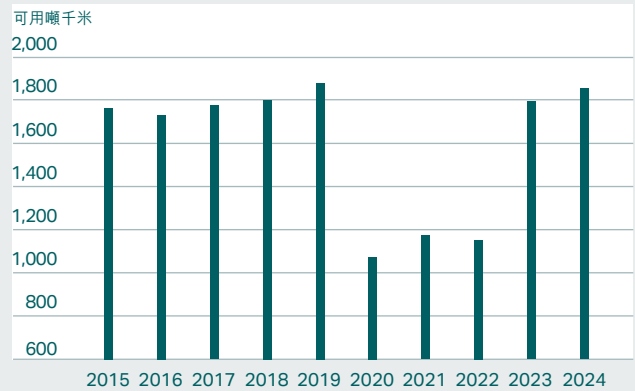
- (3) 集團自二零一八年一月一日起採納《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號，並已改變有關金融工具及收益認算的會計政策。根據所選的過渡方法，集團調整於二零一八年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號的累計影響。二零一八年以前的比較資料按有關年度的政策列述，不予重列。

業務統計數字

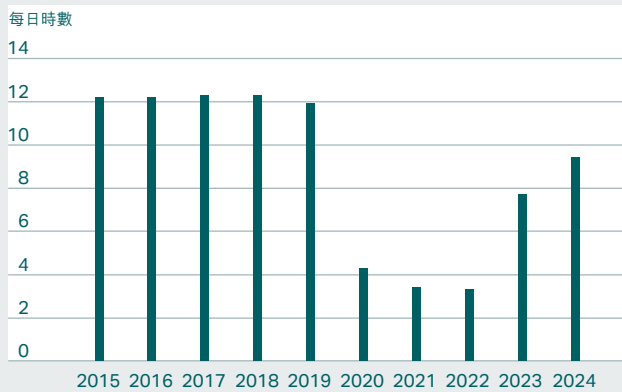
每可用噸千米成本（連燃油）



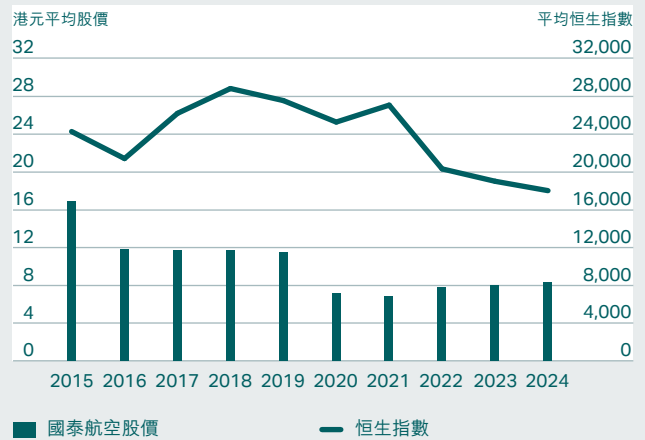
每港幣千元員工開支的可用噸千米



飛機使用量



股價



		2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
公司的生產力											
每可用噸千米成本（連燃油）	港元	3.40	3.55	4.35	3.88	4.14	3.06	3.27	3.12	3.02	3.14
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,853	1,793	1,153	1,174	1,074	1,879	1,801	1,775	1,730	1,764
飛機使用量	每日時數	9.4	7.7	3.3	3.4	4.3	11.9	12.3	12.3	12.2	12.2
股價											
	港元										
最高		9.8	8.9	9.0	7.9	10.0	13.9	14.7	13.4	14.0	20.6
最低		7.7	7.1	6.3	6.0	5.1	9.5	9.9	10.4	10.1	12.7
年底		9.5	8.2	8.5	6.4	7.2	11.5	11.1	12.1	10.2	13.4
股價比率（附註）											
	倍數										
市盈率		6.4	5.8	(7.6)	(6.7)	(1.7)	26.8	18.6	(37.8)	(69.8)	8.8
資本市值／國泰集團普通股股東應佔資金		1.2	1.1	1.3	0.8	0.9	0.7	0.7	0.8	0.7	1.1
股價／現金流量		2.2	1.6	2.6	3.5	(3.3)	2.5	2.5	7.4	5.2	3.1

附註：在適用情況下，根據年底的股價計算。

詞彙

專門術語

借款 總借款（貸款、其他借款及租賃負債）減抵押存款、票據及零息債券。

借款淨額 借款及銀行透支減流動資金。

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

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

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

收入乘客千米數（「收入乘客千米」） 以每航線的航程乘該航線的載客數目。

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

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

航班準時表現 在原定啟航時間十五分鐘內起飛。

EBITDA 扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的盈利。

收回款項 由偶發業務收回的成本。

比率

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

$$\text{每可用噸千米成本} = \frac{\text{公司營業開支總額}}{\text{公司的可用噸千米}}$$

公司及股東資料

國泰航空有限公司是在香港註冊成立的有限公司。

投資者關係

查詢有關國泰航空有限公司的詳情，請聯絡：

國泰航空有限公司

企業事務部

香港國際機場

國泰城中座九樓

電郵：ir@cathaypacific.com

國泰航空有限公司的主要國際互聯網絡網址為 www.cathaypacific.com

註冊辦事處

香港金鐘道八十八號

太古廣場一座三十三樓

股票托管處

The Bank of New York Mellon

BNY Mellon Shareowner Services

P.O. Box 43006

Providence, RI 02940-3078

U.S.A.

境內免費電話熱線：

美國境內免費電話：1-888-269-2377

長途電話：1-201-680-6825

電郵：shrrelations@cpushareownerservices.com

網址：www.computershare.com/investor

股份代號

香港聯合交易所 00293

ADR CPCAY

股份登記處

香港中央證券登記有限公司

香港皇后大道東一八三號

合和中心十七M樓

核數師

畢馬威會計師事務所

根據《會計及財務匯報局條例》註冊的公眾利益實體核數師

香港中環遮打道十號太子大廈八樓

財務動態

截至二零二四年十二月三十一日止年度

年度報告書供股東閱覽 二零二五年四月八日

股東周年大會 二零二五年五月十四日

截至二零二五年六月三十日止六個月

宣佈中期業績 二零二五年八月

派發中期股息 二零二五年十月

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、數據品質、匯率、利率及商品價格變動，以及集團確定和管理其所面對的風險的能力。此等前瞻性陳述的任何內容均不得或不應被用作為未來的任何保障或聲明的依據，或其他方面的聲明或保證。公司或其董事、高級人員、僱員、代理人、聯繫人、顧問或代表，概不會就更新此等前瞻性陳述，或因應未來事件或發展修改此等陳述，或提供有關此等陳述的附加資料或更正任何不準確資料承擔任何責任。

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

印刷：香港



