2020 年 6 月 9 日
資料文件

立法會財經事務委員會
立法會經濟發展事務委員會

政府透過《土地基金》投資國泰航空有限公司
以維持香港作為國際航空樞紐的地位

目的

本文件向議員闡述政府投資國泰航空有限公司（"國泰集團"）的決定，以在 2019 冠狀病毒病疫情引發對航空業界的威脅下，維持香港作為國際航空樞紐的地位。

航空業的重要性

2. 香港作為國際航空樞紐，擁有完善的國際航空網絡，為包括貿易和物流業、旅遊業，以及金融服務業等多元經濟活動的發展提供支撐。香港位處區內重要位置，加上擁有全球其中一個最優秀的機場設施，航空業多年來一直為香港帶來龐大的經濟利益。2012 年，香港國際機場對香港的經濟貢獻達 940 億元（包括直接、間接與連帶的經濟價值），相當於本地生產總值 4.6%。在 2019 冠狀病毒病疫情發生前，約有 78,000 人於香港國際機場工作。

3. 現時由本港航空公司，尤其是香港最主要的航空公司（即國泰集團）所建構的完善航空網絡，是香港得以維持國際航空地位的其中一個重要基礎。作為本地航空公司，國泰集團將香港連接國際，進一步鞏固香港航空樞紐的地位。許多外國航空公司選擇落戶香港國際機場，以期利用國泰集團完善的航空網絡，連接內地及世界各地。在 2019 冠狀病毒病疫情爆發前，國泰集團的載客量及貨運量分別佔香港國際機場整體約 57%及 41%。國泰集團頻密的航班及完善的航空網絡亦為香港國際機場發展成為連續九年全球名列首位的航空貨運樞紐作出重大貢獻，集團亦提供全貨運服務，以配合重視效率的電子商務的迅速發展。

2019 冠狀病毒病疫情對航空業界的影響

4. 然而，在 2019 冠狀病毒病疫情的影響下，本地航空公司的可持續性及競爭力正面對嚴峻的考驗。2020 年 4 月，國際航空運輸協會預計，鑑於 2019 冠狀病毒病對經濟的衝擊及各國實施的旅遊限制，全球各地航空公司今年的載客收入將較去年同期下跌 55%。至於香港，比對疫情前的營運情況，國泰集團在過去數月已大幅削減 97%的航班。集團旗下的香港快運亦自 2020 年 3 月 23 日起暫時停飛。國泰集團的載客量由以往平均每日 10 萬暴跌至每日只有少於 1,000 人，跌幅達 99%。

5. 在這前所未見的時刻，很多主要國際航空公司（例如:新加坡航空、英國航空、法國航空、荷蘭皇家航空、澳洲航空、北歐航空及漢莎航空）已向其政府 / 國營基金尋求援助。各國的援助方式不一，包括獲政府擔保的商業貸款、政府貸款、直接股本注資等。考慮到所需要財政援助的規模和現時的經濟環境，我們認為要保持國泰集團過去致力貢獻打造的香港航空樞紐的地位，絕不能單靠市場力量來達致。國際交通運輸工人聯盟與國際航空運輸協會於四月發表的聯合聲明，亦促請各地政府支持航空業，包括提供即時財政援助以保障就業，以及維持航空服務。

6. 為保持香港作為國際航空樞紐的地位，政府認為有需要並有合理理據採取與此具有策略重要性的議題所相稱的措施。

政府作出投資的原因

7. 約兩個月前，在上述宏觀和營運背景下，國泰集團與政府開始討論透過對集團進行投資以支持航空業的做法。儘管國泰集團的管理層及主要股東均承諾繼續支持其航空業務，但卻指出 2019 冠狀病毒病疫情已令環球航空業陷入停頓，集團難以在這極具挑戰的環境下單靠市場力量及自身實力繼續經營。

8. 事實上，航空業的運作獨特，當中涉及航權及在不同機場的升降時刻。對於香港國際機場而言，如國泰集團未能持續運作，即代表它在過去數十年來透過集團所建立的寶貴航空網絡將立即失去。該航空網絡包括在 2019 冠狀病毒病疫情發生前只有國泰集團營辦的 49 個客運航點及 14 個全貨運航點。在缺乏空運連接的情況下，佔香港國際機場客運數字達 29%的轉機/過境服務需求預計會顯著下跌。在沒有一間根基穩固的本地航空公司的情況下，依靠非本地航空公司對香港國際機場的長遠發展並非持續可行，

因為非本地航空公司的基地未必在香港，而其業務重點也未必與香港長遠的利益一致。

9. 考慮到疫情對本地航空業及國泰集團造成前所未有的嚴重打擊，並參考其他政府為支援自身航空業而採取的措施，財政司司長認為有必要及有充分理據支援作為香港航空業重要一員的國泰集團，以在 2019 冠狀病毒病疫情所引發的巨大挑戰及不確定性下，維持香港作為國際航空樞紐的地位。

10. 政府對國泰集團的投資（請參閱下文第 14-16 段），加上國泰集團現有股東所作出的財政支援，預計可重整集團的資本，令集團能過渡這非常困難的時期。有關的政府投資亦使國泰集團能在航空業復甦時，與其他受惠於各自政府支援的航空公司在相同的基礎下競爭，從而鞏固香港作為國際航空樞紐的優勢。更重要的，是有關投資決定能夠為在疫情過後的經濟復甦，保存必要的條件及提供所需的動力。

透過《土地基金》投資的授權

11. 財政司司長是按載於一項根據《公共財政條例》（香港法例第 2 章）而作出的決議內的權力，決定授權對國泰集團的投資。根據該項與《土地基金》相關，並由臨時立法會作出的決議（香港法例第 2O 章）的第 7 段，財政司司長可行使其酌情決定權，授權和指示將《土地基金》在任何時候所持有而無須立即用以支付《土地基金》開支的任何資產，以他決定的方式投資。

12. 現時，結餘約為 2,200 億元的《土地基金》透過「未來基金」存放在外匯基金作投資。目前而言，約 40%的《土地基金》被配置於外匯基金的「投資組合」中，其餘則作較長期的投資。是項對國泰集團的投資所需的資金將由「投資組合」中撥出。

13. 在作出上述決定時，財政司司長已充分考慮運輸及房屋局局長及財經事務及庫務局局長的政策意見。香港金融管理局也應邀提供專業支援，以就有關投資的商業可行性作出評估。

投資安排的要點

14. 國泰集團的整個資本重整計劃涉資共 390 億元（50 億美元），包括現有股東供股及政府的投資。國泰集團的兩個主要股東（即太古股份有限公司及中國國際航空股份有限公司）已承諾

會按持股比例全數參與供股。至於在兩大股東按比例分配後所剩餘的部分將由國泰集團聘用的銀行承銷。

15. 政府會投資國泰集團發行的優先股（附帶可分離的認股權證），以及向集團提供過渡貸款。政府的總投資額為 273 億元（35 億美元）。根據香港金融管理局聘請的外部財務顧問的評估，推算的內部回報率範圍預期為 4.0% - 7.5%，較「投資組合」於 2020 年的 3.7%六年移動平均回報率為高。整個資本重整計劃的主要商業條款載於附件。

16. 為了維護政府的最大利益，我們將下述的條件列為政府作出有關投資的先決條件：即政府將有權任命兩名觀察員進入國泰集團董事會，而該權利將在國泰集團向政府全數清還已提取的貸款及相關利息之前及在集團從政府贖回所有優先股之前，繼續生效，以較遲者為準（"適用期限"）。太古股份有限公司也承諾會在適用期限期間繼續擔任國泰集團的控股股東。

行政安排

17. 政府會透過一間按《財政司司長法團條例》（香港法例第 1015 章）成立，並由財政司司長法團全資擁有的公司持有此項投資。香港金融管理局受托管理此項政府投資，而財政司司長會繼續按香港法例第 2O 章就投資作出指示。

未來路向

18. 國泰集團是一間在香港聯合交易所上市的公司。該集團將透過一個正待安排的特別股東大會尋求股東對是次資本重整計劃中相關部份的批准。國泰集團已按監管要求公布上述資本重整計劃的細節。

財政司司長辦公室
財經事務及庫務局
運輸及房屋局
2020 年 6 月

附件

國泰集團資本重整計劃的要點

	投資額 (億港元)		附註
	來自現有股東	來自政府	
- 股東供股	117	-	• 國泰集團的兩個主要股東(即太古股份有限公司及中國國際航空股份有限公司)已承諾會按持股比例全數參與供股。 • 供股價格：每股 $4.68
- 優先股(附帶可分離的認股權證)	-	195	• 遞增股息率(首 3 年為 3%；第 4 年為 5%；第 5 年為 7%；餘下年期為 9%) • 認股權證票面值：優先股本金的 10% • 認股權證的行使價格：與股東供股價相同。
- 過渡貸款	-	78	• 息率：香港銀行同業拆息+150 基點，再加提取費用 • 容許在貸款建立後 12 個月內提取 • 在每次提取後的 18 個月內償還。
分項總額	*117*	*273*	
總額	**390**		